

鉄道による地域分断改善のための手法について

第3回 検討委員会 資料

令和2年10月16日(金)

近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会

事務局 宇治市都市整備部都市計画課

鉄道による地域分断改善のための手法について

1 鉄道による地域分断改善検討の前提条件

- 1) 浸水に対する安全管理上のリスクが高いため、通路もしくは鉄道敷の立体交差は地下化ではなく高架化を検討する。
- 2) 鉄道敷と府道城陽宇治線との距離が近い場合、道路の立体交差（道路による鉄道敷のオーバース）は事業影響がきわめて大きい場合除外する。



図 3-1：近鉄小倉駅周辺の洪水浸水想定区域



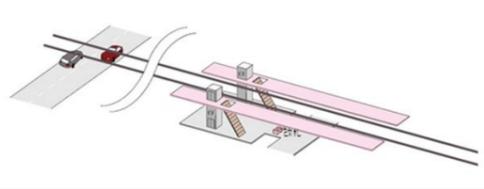
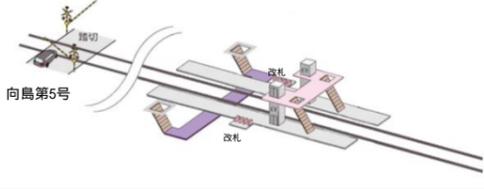
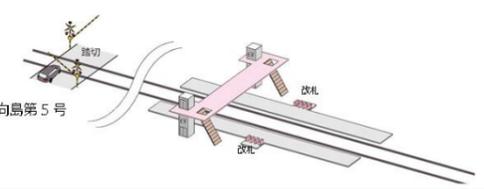
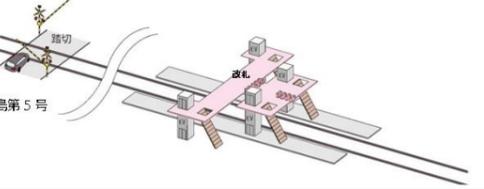
図 3-2：近鉄小倉駅周辺の東西移動経路

2 鉄道による地域分断改善のための手法比較

前回委員会で示した4つの手法について、「まちの将来像」を実現できる駅舎整備手法を、「事業効果」「実現性」「駅前広場」の視点で整理する。

表 3-1：鉄道による地域分断改善のための手法比較

4案の中で、：優る / ：やや優る / ：標準 / ×：劣る又は採用が困難

手法案		連続立体交差	駅構内跨線橋	跨線自由通路	橋上駅舎	
概要						
自動車の円滑な通行		鉄道が高架構造となり、すべての踏切が解消。	道路と鉄道が平面交差する状況は変わらず、改善はほとんどない。			
歩行者の円滑な通行		駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。当然、災害時におけるバリアフリーな東西移動が可能となる。	×	駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。災害時のバリアフリーな経路としても使用が可能となる。	駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。跨線通路部分については災害時のバリアフリーな経路としても使用が可能となる。	
まちなみへの影響		<ul style="list-style-type: none"> 周辺地区での土地区画整理事業等の面整備事業により、まちが一新され、既存コミュニティの存続が難しいエリアが発生する場合がある。 駅舎を改造することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存コミュニティを存続させながら、一部の地域要望に対応は可能。（駅前広場整備） 駅構内に通路はできるが、駅周辺には特に影響はない。 地下通路は残り、東西の移動はバリアフリーとはならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存コミュニティを存続させながら、主な地域要望に対応が可能。（東西分断改善（歩行者）、駅前広場整備） 駅東西を結ぶ通路はできるが改札等は既存利用。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存コミュニティを存続させながら、主な地域要望に対応が可能。（東西分断改善（歩行者）、駅前広場整備） 駅舎を改造することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能。 	
事業効果	駅と駅周辺エリア	つなぐ	東側または両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる	跨線橋は駅構内をつなぐのみで地下通路は残り、東西の地域をつなぐ機能および防災機能の向上にはならない。	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる
	駅前エリア（東）	あつめる	自動車・歩行者の円滑な通行が可能となり、「人を集める」、「サービスを集める」ことが一層進む。	跨線橋設置による駅構外への影響はなく、駅前広場を整備しても駅前エリア（東）の「あつめる」効果へ大きく波及しない。	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる
	駅前エリア（西）	いざなう	区画整理事業等によりまちが一新され、昔からの商業ポテンシャルを活かすことができるかは不透明。自動車の円滑な通行が可能となる反面、駅西住宅地内への通過交通が増大する可能性もある。	跨線橋設置による駅構外への影響はなく、駅前広場を整備しても駅前エリア（西）の「いざなう」効果へ大きく波及しない。	両側の改札口は現状のままで、駅西側へのアクセス性は現状とあまり変わらない。	改札口が線路上部に集約されることで、例えば京都方面からの降車客が、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。
実現性	概算事業費（駅前広場等の用地費用は除く）	×	全体事業費：100～150億円	全体事業費：5億円	全体事業費：5～10億円	全体事業費：10～20億円
	効果発現までに要する期間	×	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業及び都市計画道路未整備区間の整備に極めて長期間を要する。 京都府が主体となる事業であり、採択判断にも期間を要する。 	駅構内跨線橋の整備に期間を要するが、と比べ整備期間は短い。	自由通路の整備に期間を要するが、と比べ整備期間は短い。	自由通路整備及び駅舎改造に期間を要するが、に比べ整備期間は短い。
その他（駅前広場）	設置要否	鉄道による東西分断が解消されるため、東側駅前広場（都市計画決定八幡荘宇治線）のみに送迎エリアを一元化することも可能	連続立体交差化せず駅東側に送迎機能を集約すると、現状で混雑している駅北側踏切（向島第5号）の交通量が更に増大するため駅東側（都市計画決定八幡荘宇治線）のみに送迎エリアを一元化することは困難			
	東側	比較的広域の交通結節機能（バス、タクシーなど）と駅東西住民の自家用車での送迎機能をカバー	幹線道路に近接して立地することより、比較的広域を対象とした交通結節機能を持たせる（バス、タクシーなど）			
	西側	東側駅前広場（都市計画決定八幡荘宇治線）のみに送迎エリアを一元化することも可能	主に駅西側住宅地住民を対象とした自家用車での送迎機能を持たせることや徒歩・自転車でのアクセス性向上を図る			