

連続立体交差

鉄道敷を高架化する。

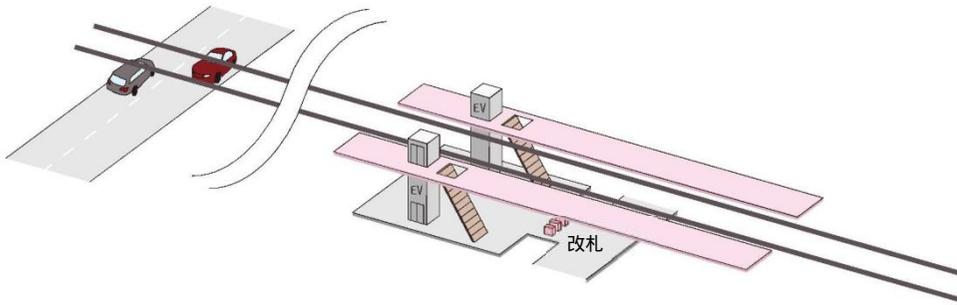


図1：連続立体交差のイメージ

【歩行者の円滑な通行】

駅東西の円滑な移動が可能となる。

【事業費】

軌道の高架化などに莫大な費用が必要。

【効果発現までに要する期間】

連続立体交差化に極めて長期間を要する。

【まちなみへの影響】

事業効果を最大限に高めるため、周辺地区で土地区画整理事業等の面整備事業を一体的に施行する必要がある、既存コミュニティが存続できない箇所も発生する。

駅構内跨線橋

駅構内（改札内）に東西ホームをつなぐ跨線橋を整備する。駅構外（改札外）の鉄道東西をつなぐ既存地下通路は現況のまま利用を継続する。

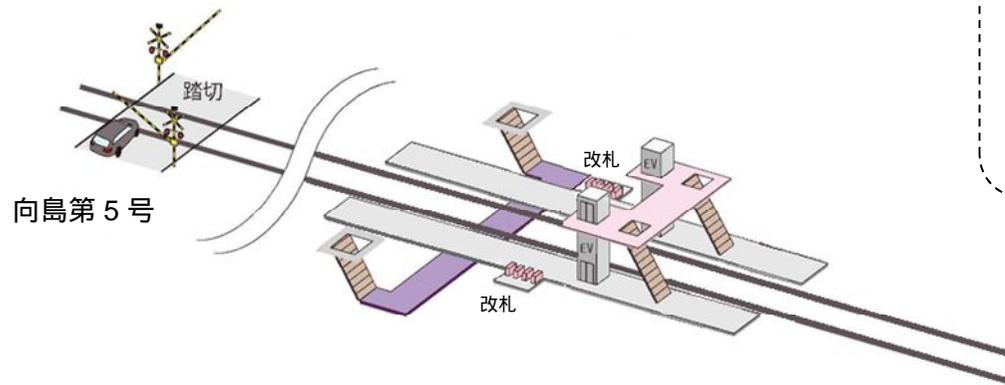


図2：駅構内跨線橋のイメージ

【歩行者の円滑な通行】

駅構内通路につき、駅利用者のみ利便性が向上。効果は限定的。

【事業費】

駅構内跨線橋の整備に費用を要する。

【効果発現までに要する期間】

駅構内跨線橋の整備に期間を要するが、連続立体交差に比べ整備期間は短い

【まちなみへの影響】

まちなみには特に影響を及ぼさない。

近鉄小倉駅は、駅構内のバリアフリー化、向島第5号踏切の拡幅が進められ、バリアフリー新法の基準に基づいた駅構内の移動円滑化が完了しており、地下通路のバリアフリー化に国の補助制度を活用することが困難。

浸水リスクの高い地域であるため、地下通路の継続利用は防災面など様々な課題をクリアする必要がある。

跨線自由通路

駅構外（改札外）において、鉄道敷の東西をつなぐ高架橋を整備する。駅構外（改札外）の鉄道東西をつなぐ既存地下通路は安全面から閉鎖する。

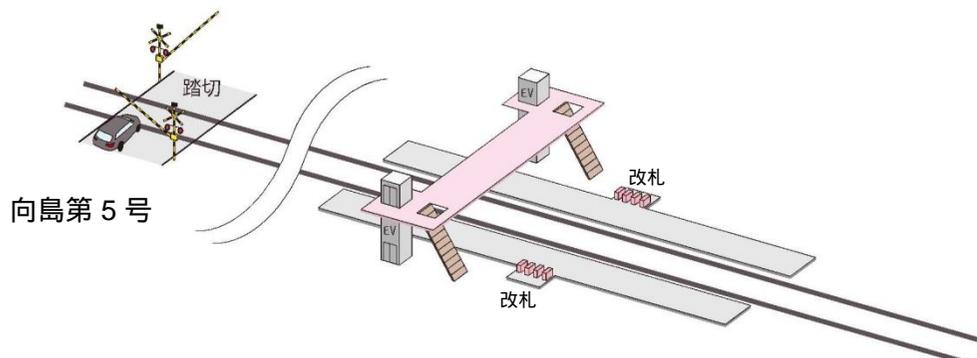


図3：跨線自由通路のイメージ

【歩行者の円滑な通行】

駅東西の円滑な移動が可能となる。

【事業費】

自由通路の整備に費用を要する。

【効果発現までに要する期間】

自由通路の整備に期間を要するが、連続立体交差に比べ整備期間は短い。

【まちなみへの影響】

歩行者の東西移動の円滑化により、既存コミュニティを存続しながらコミュニティ間のつながりを深めることもでき、まちの魅力をさらに活かし伸ばすことができる。

跨線自由通路を併設する橋上駅舎

駅構外（改札外）において、鉄道敷の東西をつなぐ高架橋を整備し、併せて駅舎を橋上化する。駅構外（改札外）の鉄道東西をつなぐ既存地下通路は安全面から閉鎖する。

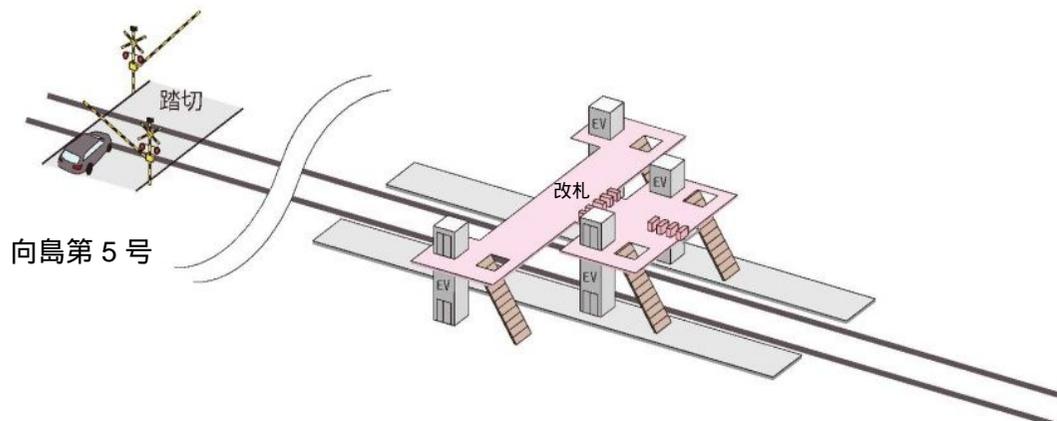


図4：跨線自由通路を併設する橋上駅舎のイメージ

【歩行者の円滑な通行】

駅東西の円滑な移動が可能となる。

【事業費】

自由通路整備及び駅舎改造に費用を要する。

【効果発現までに要する期間】

自由通路整備及び駅舎改造に期間を要するが、連続立体交差に比べ整備期間は短い。

【まちなみへの影響】

歩行者の東西移動の円滑化により、既存コミュニティを存続しながらコミュニティ間のつながりを深めることもでき、まちの魅力をさらに活かし伸ばすことができる。