

立体交差方式の比較について

1. 比較する交差方式

比較する交差方式は、道路と鉄道の立体交差化方式である「鉄道の高架化」と「道路の高架化」に加えて、参考として「平面交差（現況道路の拡幅）」の場合とする。

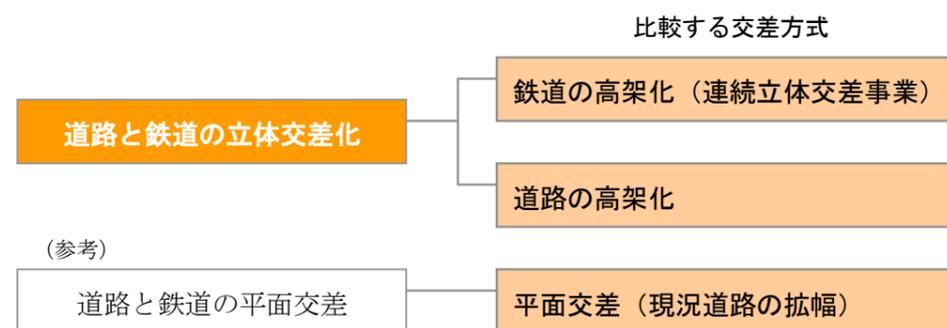


図 比較する交差方式

2. 比較する項目

比較する項目は、まちづくりの視点で評価する目的から、以下の2つとする。

(1) 現状の問題点の解消

現況調査における「現状の問題点のまとめ」のうち、道路と鉄道の立体交差化により解消が期待される以下の問題点について比較検討する。

表 現状の問題点の解消の観点からの比較項目

区分	現況の問題点
道路交通	名鉄犬山線の踏切遮断による交通渋滞
	名鉄犬山線の踏切事故発生の危険性
	鉄道東西を往来できる箇所の制約
	鉄道による行き止まり道路（旧町境や鉄道における道路の不連続）
土地建物利用	駅前の商業・業務施設の集積の遅れ（駅前の都市機能の集積の遅れ）
	旧町境周辺における一体的な市街地整備の停滞

(2) まちづくりにおけるメリットとデメリット

土地建物利用や道路交通などのまちづくりに関わる多様な視点から、メリットとデメリットを比較検討する。

3. 比較の前提条件

比較検討においては、以下に示すような、本市の鉄道周辺の市街地特性を踏まえて行う。

- 鉄道と道路の交差する踏切において激しい渋滞が発生
- 駅周辺を含む市街地（市街化区域）
- 住宅市街地を主体として駅周辺に商店街を形成
- 2町の合併により、市域の中心部に鉄道が位置

以上を踏まえ、次頁に「道路と鉄道の立体交差化方式の比較表」を示す。

道路と鉄道の立体交差化方式の比較表 (1/2)

交差方法		交差のイメージ	現状の問題点の解消		
			踏切における渋滞、踏切事故の危険性	鉄道横断箇所の制約、行き止まり道路、駅前の都市機能の集積の遅れ	一体的な市街地整備の停滞
道路と鉄道の立体交差化	鉄道の高架化 (連続立体交差事業) 五条川～(県)春日井 稲沢線を想定	 <p>写真：愛知の連続立体交差事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○踏切が除却されるため、踏切での渋滞が解消される。 ○踏切事故の発生の危険性が解決される。 ○連続立体交差事業では、(県)名古屋豊山稲沢線をはじめとして、(都)西春師勝線、市道C62号などの複数の踏切における渋滞や事故の発生を一挙に解消できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道の東西の往来箇所が増えるため、より短いルートで移動が可能となり、回遊性の自由度が向上する。(住民の交流促進、まちなかの賑わいの創出に期待) ○鉄道を横断する際に、上下移動がなく、地上レベルで移動できる。 ○鉄道沿いに側道を整備することによって、鉄道で行き止まりとなっている道路を解消し、生活道路をネットワーク化することができる。 ○道路が地上レベルにあるため、道路沿道の街区には、当該路線から直接出入りでき、商業・業務施設の立地が有利である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○合併で旧町境がなくなり、さらに鉄道の高架化が進めば、(県)名古屋豊山稲沢線、市道C62号などの東西道路沿道における商業・業務施設の連続的な立地や街並み形成、また、鉄道沿線地域の歩行者のネットワーク形成など、一体性や連続性のある市街地形成が可能である。
	道路の高架化 (県)名古屋豊山稲沢線 (都)西春師勝線 (市)C62号線 の3路線を想定		<ul style="list-style-type: none"> ○踏切が除却されるため、踏切での渋滞が解消される。 ○踏切事故の発生の危険性が抜本的に解決される。 ○道路の高架化をしない踏切は、現状と変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道横断箇所が制約されたままで、現状と変わらない。 ○鉄道を横断する際に上下移動が必要となり、バリアフリーの視点からは、現状よりも利便性は劣る。 ○基本的には行き止まり道路は改善されないため、現状と変わらない。 ○道路の高架化区間の沿道の街区は、側道からの出入りとなるため、商業・業務施設が立地が不利である。商店街を形成している(県)名古屋豊山稲沢線や市道C62号の高架化・地下化は、地域活力に低下が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道横断箇所が制約されたままであるため、鉄道東西において一体性や連続性のある市街地形成は制約される。
【参考】 平面交差 (現況道路の拡幅) (県)名古屋豊山稲沢線 (市)C62号線 の2路線を想定		<ul style="list-style-type: none"> ○基本的には現状と変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○基本的には現状と変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道横断箇所が制約されたままであるため、鉄道東西において一体性や連続性のある市街地形成は制約され、基本的には現状と変わらない。 	

注1) 項目ごとに3つの交差方法を相対比較した。

注2) 最も適する「◎」、2番目に適する「○」、3番目に適する「△」とする。

道路と鉄道の立体交差化方式の比較 (2/2)

交差方法		メリット・デメリット					総合評価	
		土地建物利用	道路交通	防災	環境	景観		駅利用者の利便性 (鉄道利用の上下移動)
道路と鉄道の 立体交差化	鉄道の高架化 (連続立体交差事業) 五条川～(県)春日井 稲沢線を想定	○鉄道東西の一体的な 市街地形成が可能 ○鉄道の高架下の新た な空間創出	○踏切渋滞、踏切事故の 発生が解消(東西の往 来が円滑化) ○鉄道の横断するルー トの自由度が向上 ○鉄道を横断する際に 上下移動がない ○仮線用地を活用した 南北道路(鉄道の側 道)の創出	○避難、緊急輸送の多ル ート化 ○五条川の河川改修の 進展	○列車走行音の低減 ○踏切警報音の解消 ○列車走行振動の低減 ○自動車のCO2排出 量の低減		・鉄道の高架化では、ホ ームが高架部になる。 ○西春駅は上下移動を 要す(現状より負担 減) ◆徳重・名古屋芸大駅 は、上下移動を要す (現状から新たに負 担増)	
	道路の高架化 (県)名古屋豊山稲沢線 (都)西春師勝線 (市)C62号線 の3路線を想定	○道路の高架下の新た な空間創出 ◆高架区間沿道の出入 りが側道利用となり、 商業・業務施設の立地 に不利 ◆市街地形成が鉄道で 分断	○踏切渋滞、踏切事故の 発生が解消(東西の往 来が円滑化) ◆鉄道の横断箇所が制 約 ◆鉄道を横断する際に 上下移動が生じる	◆五条川の河川改修の 遅れ	○踏切警報音の解消 ○自動車走行振動の低 減 ◆日照、電波障害の可能 性	◆鉄道を横断する高架 構造物により圧迫感 がある	・道路の高架化では、ホ ームが地上部になる ◆西春駅は、上下移動を 要す(現状と同様) ◆徳重・名古屋芸大駅は 踏切除却に伴い、上下 移動を要す(現状から 新たに負担増)	
【参考】 平面交差 (現況道路の拡幅) (県)名古屋豊山稲沢線 (市)C62号線 の2路線を想定	◆市街地形成が鉄道で 分断	○鉄道を横断する際に 上下移動がない ◆踏切渋滞、踏切事故の 発生可能性 ◆鉄道の横断箇所が制 約	◆五条川の河川改修の 遅れ	○日照、電波障害が生じ にくい ◆踏切警報音がある ◆踏切における自動車 発進時のCO2排出 量が多い	○高架構造物による圧 迫感はない	・平面交差では、ホーム が地上部になる ○徳重・名古屋芸大駅は 上下移動がほとんど ない(現状と同様) ◆西春駅は、上下移動を 要す(現状と同様)	・景観面、徳重・名古屋 芸大駅の利用面など ではメリットがある ものの、地域の最大の 問題である踏切渋滞 など問題がデメリット として残る。 	

○メリット、◆デメリット