道路と鉄道との立体交差化の考え方

以下の３つの項目に着目して、道路と鉄道との立体交差化の考え方を整理します。

- 上位・関連計画の位置づけ
- 現況の問題点の解消
- 将来ビジョンの実現性

→ 道路と鉄道との立体交差化の考え方

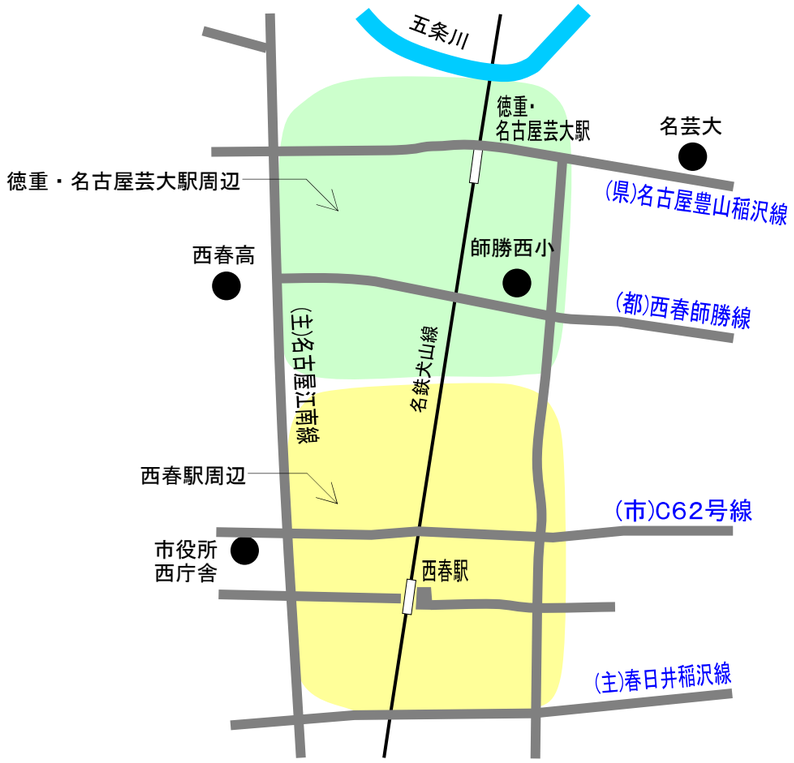

図　道路等の位置

１．　道路と鉄道の立体交差化に関わる上位・関連計画の位置づけ

●西春駅周辺
駅周辺の再整備が必要な時期に道路と鉄道との立体交差化を検討
⇒地区の特性や、徳重・名古屋芸大駅周辺の鉄道の高架化によるまちづくりと整合した立体交差化の方式が求められる。

●徳重・名古屋芸大駅周辺
道路と鉄道との立体交差化の推進
⇒鉄道を高架化することで概ね合意形成が図られている。

２．　道路と鉄道との立体交差化による現況の問題点の解消

２－１　道路と鉄道を立体交差化すると…

現況の問題点

・名鉄犬山線と平面交差する道路では朝夕に激しい渋滞が発生している。（特に、(県)名古屋豊山稲沢線、(都)西春師勝線、市道Ｃ62 号線はボトルネック踏切）
・朝夕の渋滞状況、小中学生が踏切を渡って通学している状況、今後の高齢化の進展を踏まえると、踏切事故が発生する可能性がある。

道路と鉄道を立体交差化すると･･･

・踏切が除去され、踏切渋滞を解消することができる。
・踏切事故の発生が抜本的に解決され、鉄道を安全に横断することができる。
・道路と鉄道の立体交差化に合わせて、(県)名古屋豊山稲沢線、市道Ｃ62 号線の改善を図り、自転車や歩行者などの安全性を向上させることができる。

２－２　道路と鉄道のどちらの高架化が望ましいか…

現況の問題点の解消の視点から、立体交差化の方法である「鉄道の高架化」と「道路の高架化」を比較すると以下の通りです。

詳細な比較はｐ3～4 を参照して下さい

鉄道の高架化	・道路の高架化に比べて費用負担は大きいが、踏切の渋滞や事故発生の問題に加えて、その他の**まちの問題点を合わせて解決する**ことが可能 ・**回遊性の自由度の向上**による、移動のための**時間・負担の低減**、地域住民の**交流の促進**。歩く人々が増えることで**賑わいの創出**にも期待 ・高架区間の側道により、**名鉄犬山線で道路が行き止まりとなっている状況を解消** ・鉄道周辺において**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	・踏切の渋滞は解消されるが、**鉄道の横断箇所は増えない** ・**名鉄犬山線を横断する際に上下移動が発生**し、歩行者や自転車にとっては現状よりも利便性は悪くなる ・道路が高架化されると、高架化の区間の沿道が側道利用となり、特に駅周辺に求められる**商業・業務施設の立地が進まない**

２－３　まとめ

●道路と鉄道を立体交差化すると、鉄道をスムーズで安全に横断することができる。
●鉄道を高架化すると、鉄道の横断箇所の制約や行き止まり道路の問題が解消できる。
●また、鉄道周辺における賑わいの創出や一体感のあるまちづくりを進めることができる。

３．　鉄道の高架化による将来ビジョンの実現性

３−１　将来ビジョンの実現性

鉄道の高架化による将来の都市づくりの目指すべき方向（ビジョン）の実現性を以下に整理します。ここでは、将来の都市づくりの目指すべき方向（ビジョン）は、北名古屋市都市計画マスタープランの都市づくりの目標としています。

都市づくりの目標（北名古屋市都市計画マスタープラン）

- 一体感のあるコンパクトな都市をつくる
- 質の高い快適な都市をつくる
- 創造的で活力のある自立した都市をつくる

① 一体感のあるコンパクトな都市づくりに向けて

- 名鉄犬山線東西の往来がしやすくなり、東西の活発な交流が促進され、市域の一体感の向上につながる。
- 鉄道による物理的な分断要素が薄れることにより、一体感のあるまちづくりが推進される。
- 鉄道の高架化に波及した鉄道周辺の整備が進むことで、市中心部に都市機能が集積され、コンパクトな市街地形成が図られる。

② 質の高い快適な都市づくりに向けて

- 回遊性の自由度が向上し、踏切事故の心配がなくバリアフリーであることから、歩いて暮らせるまちづくりを進めることになる。
- 地震などの災害時に避難や物資輸送のための多様なルートを確保することができる。
- 救急車や消防車などの通行時に渋滞や踏切待ちがなくなり、安全で安心して暮らせるまちづくりを進めることになる。

③ 創造的で活力のある自立した都市づくりに向けて

- コンパクトで歩いて暮らせるまちづくりが実現されると、商業・業務機能の集積や、まちなかを歩く人々が増えて街の賑わいの創出が期待できる。
- さらに、雇用促進や集客向上が良い循環となって、活力のあるまちづくりをより一層進展することにつながる。

３−２　まとめ

●鉄道の高架化は、将来の都市づくりのビジョンをより効果的に実現することができる。

４．　道路と鉄道との立体交差化の考え方のまとめ

前述 1〜3 から、**西春駅周辺**及び**徳重・名古屋芸大駅周辺**では、**鉄道の高架化**によって**より良いまちづくりの可能性が広がる。**

５．　鉄道の高架化を活かしたまちづくりの推進

合併前の鉄道とまちづくり

- 鉄道周辺には、複雑に入り組んだ旧町境が存在しており、町境を越えた**一体的かつ均衡あるまちづくりを進めてこなかった。**

合併後の鉄道とまちづくり

- **旧町境にとらわれないまちづくり**の実現に期待が高まる。
- **鉄道の高架化を実現することで、より一層効果的**に、鉄道周辺の一体性や連続性のあるまちづくりが推進できる。

- さらに、鉄道周辺の地区は、鉄道の高架化により解決される問題のほか、**都市基盤の整備の遅れなど様々な問題**を抱えている。

鉄道の高架化を活かしたまちづくりの推進

- 鉄道の高架化は、鉄道周辺の都市基盤の充実、新たな水と緑の空間創出、駅周辺商店街の活性化などの**市街地の再生や活性化の起爆剤**として波及効果は大きい。
- 鉄道の高架化と連携を図りながら、地域の諸問題を解決し、**一体的で利便性の高い市街地を形成していく「鉄道の高架化を活かしたまちづくり」を進める。**

道路と鉄道の立体交差化方式の比較について

■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）」**の場合とします。

■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、**「現状の問題点の解消」**、**「まちづくりにおけるメリットとデメリット」**とします。

現状の問題点の解消については、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問題点**について比較検討します。

なお、今回は、まちづくりの可能性やまちのあるべき姿を検討します。

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		○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。	○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。	○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		○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。 ○**道路の高架化をしない踏切は、現状と変わらない。**	○**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 号の高架化は、地域活力に低下が懸念される。	○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			○基本的には**現状と変わらない**。	○基本的には**現状と変わらない**。	○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。

道路と鉄道の立体交差化方式の比較（2/2）

○メリット、◆デメリット

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 ◆日照、電波障害の可能性	◆南北に縦断する高架構造物により圧迫感がある	・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）	・土地建物利用、道路交通、防災の面で非常にメリットが大きい。 ◎
	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）	・踏切渋滞、踏切事故等の発生の解消のメリットはあるが、反対に市街地形成が鉄道で分断されるなどのデメリットも大きい。 ○
【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。 △

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。（メリット・デメリットは総合評価のみ）
注 3）なお、立体交差方式の比較の前提条件は以下のとおりである。

- 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