

第6回 生駒市バリアフリー基本構想推進協議会

令和5年2月8日(水) 14:00～

南コミュニティセンターせせらぎ

(2F 201, 202, 203セミナー室)



● 跨線橋整備における基本的な考え方

・ 近鉄南生駒駅近傍での整備

→ 跨線橋は構外地下通路の代替ルートであることから、通学路や生活道としての利用だけでなく、駅利用者の利便性にも配慮する必要があるため

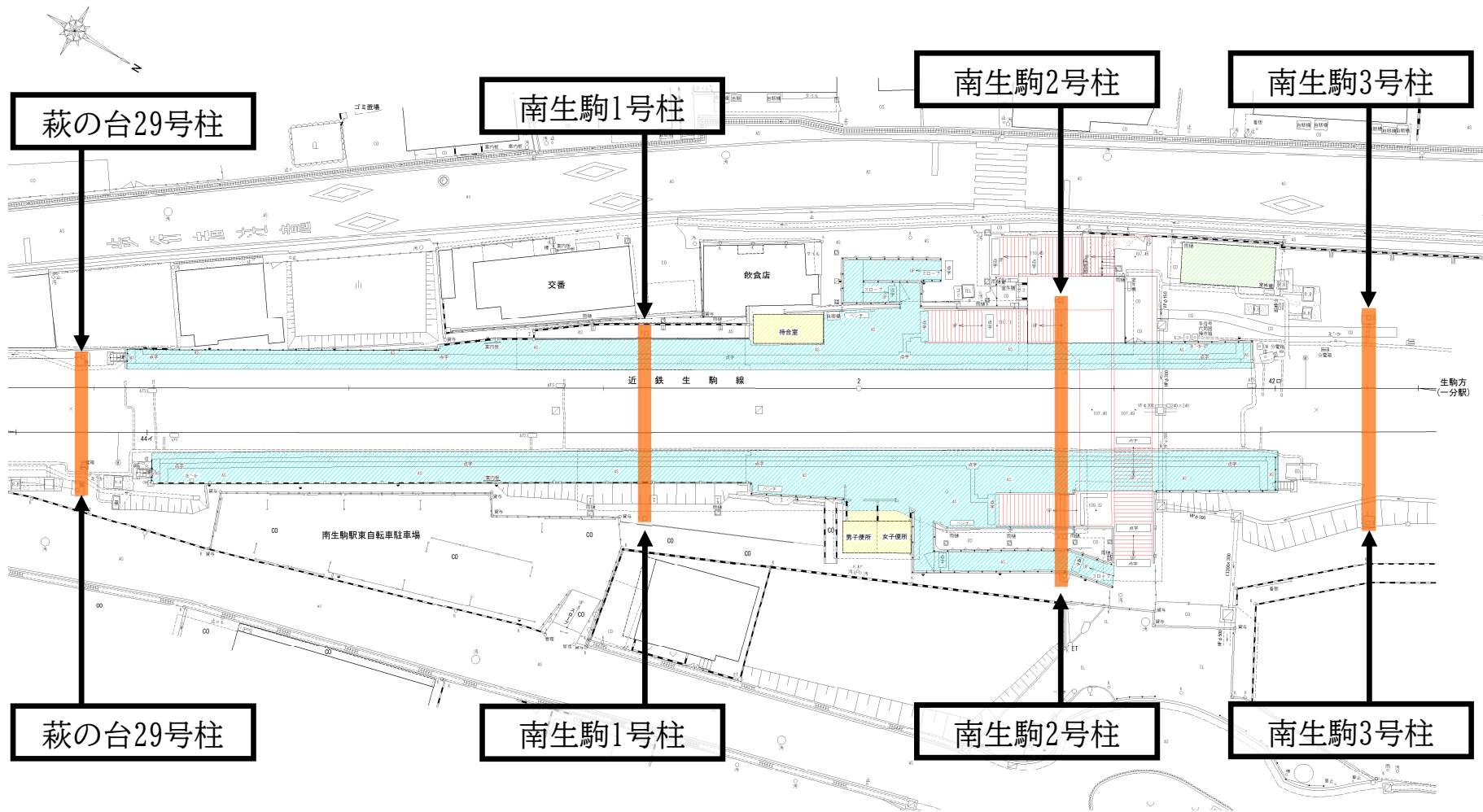
・ 鉄道施設である電路柱に支障しない整備

→ 軌道横断のため上空線の支障移設が前提となるが、それを支持する電路柱の支障移設には多額の費用と工期を要するため

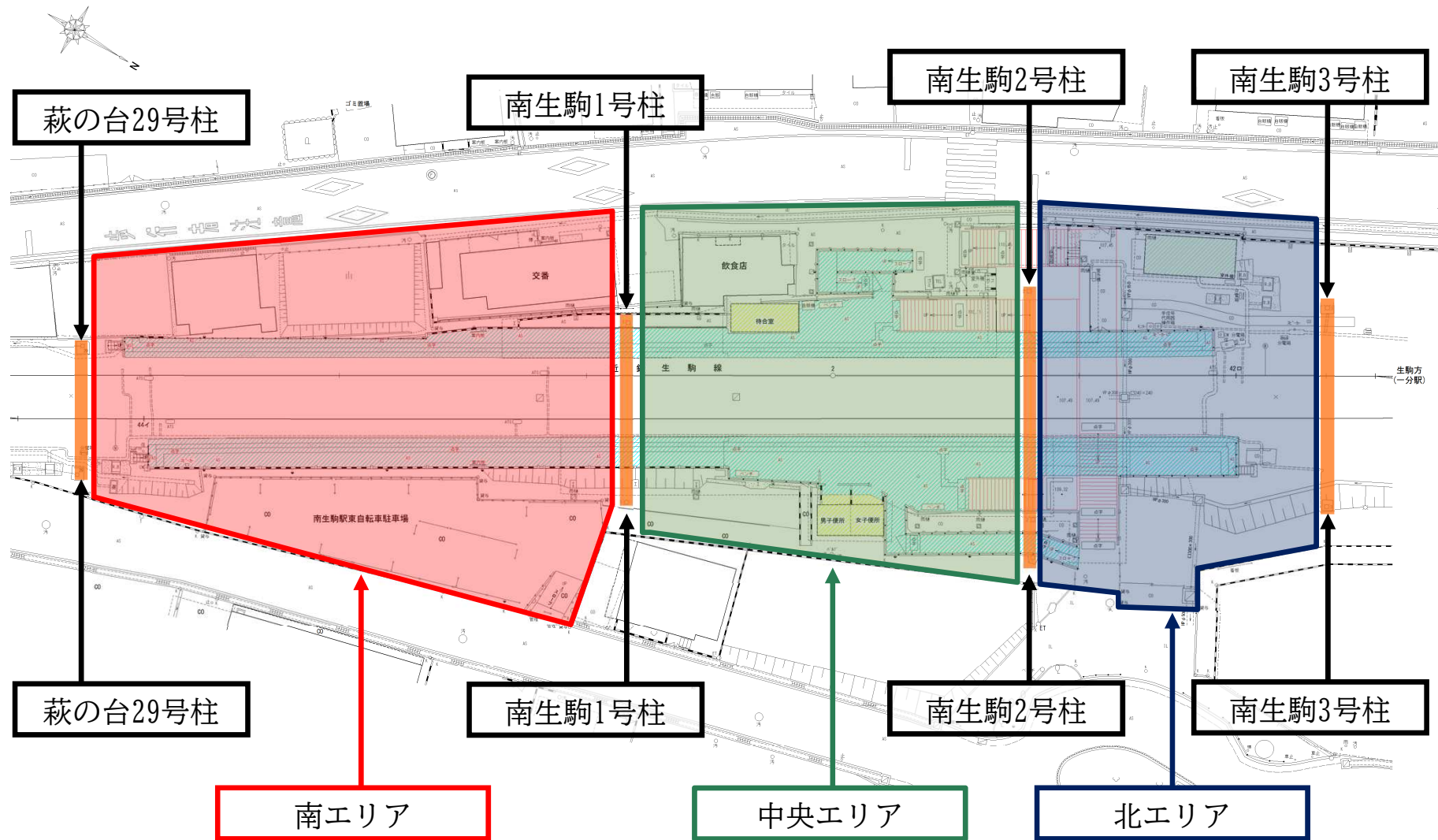
・ 軌道に対し直角での架橋

→ 鉄道施設への影響を最小限に抑えるとともに、橋長を短くすることで整備コストと維持管理コストの縮減を図るため

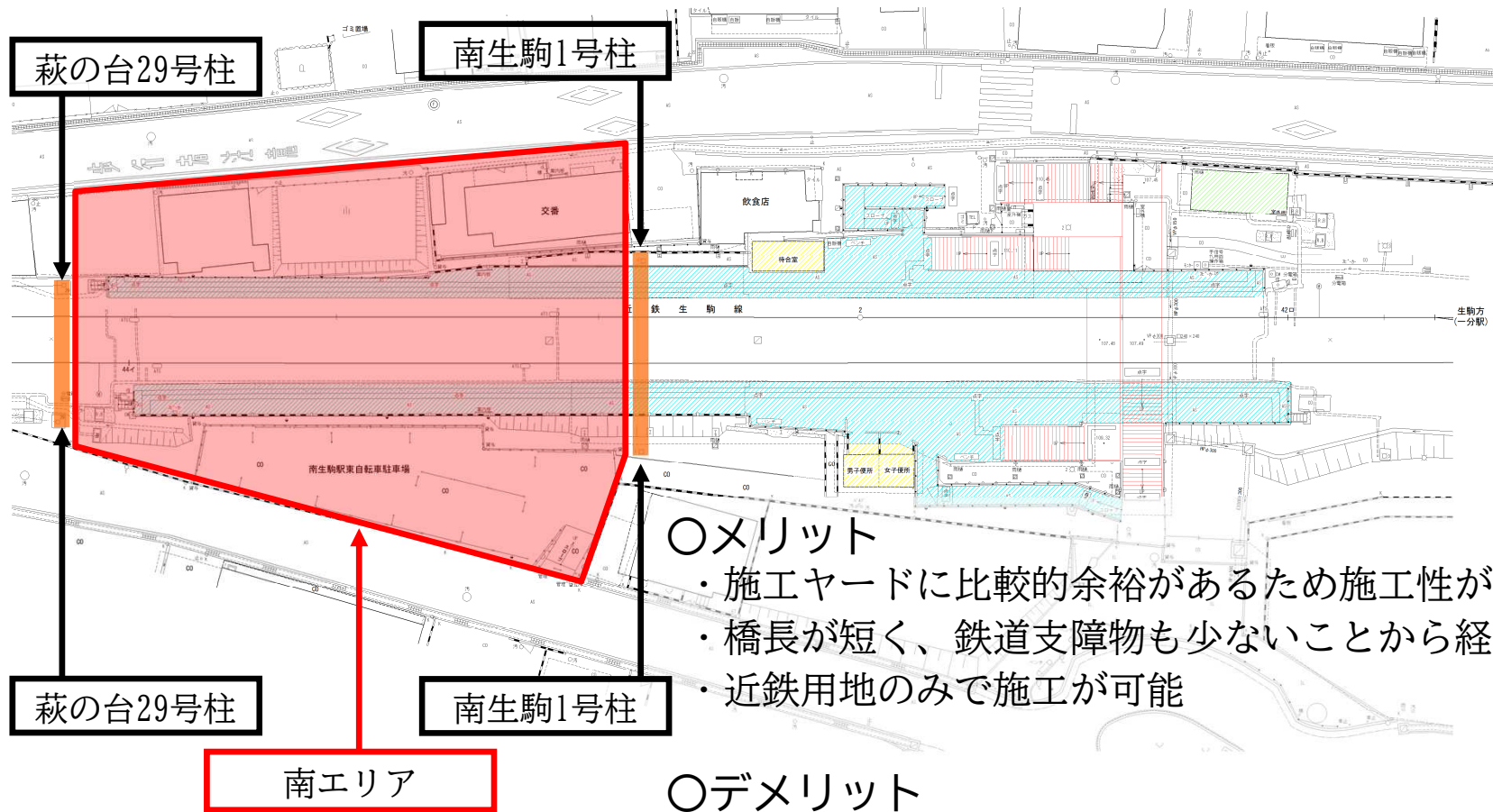
●整備位置の検討(現況平面図)



●整備位置の検討(整備候補エリア)



●南エリアでの整備について(29~1号柱)



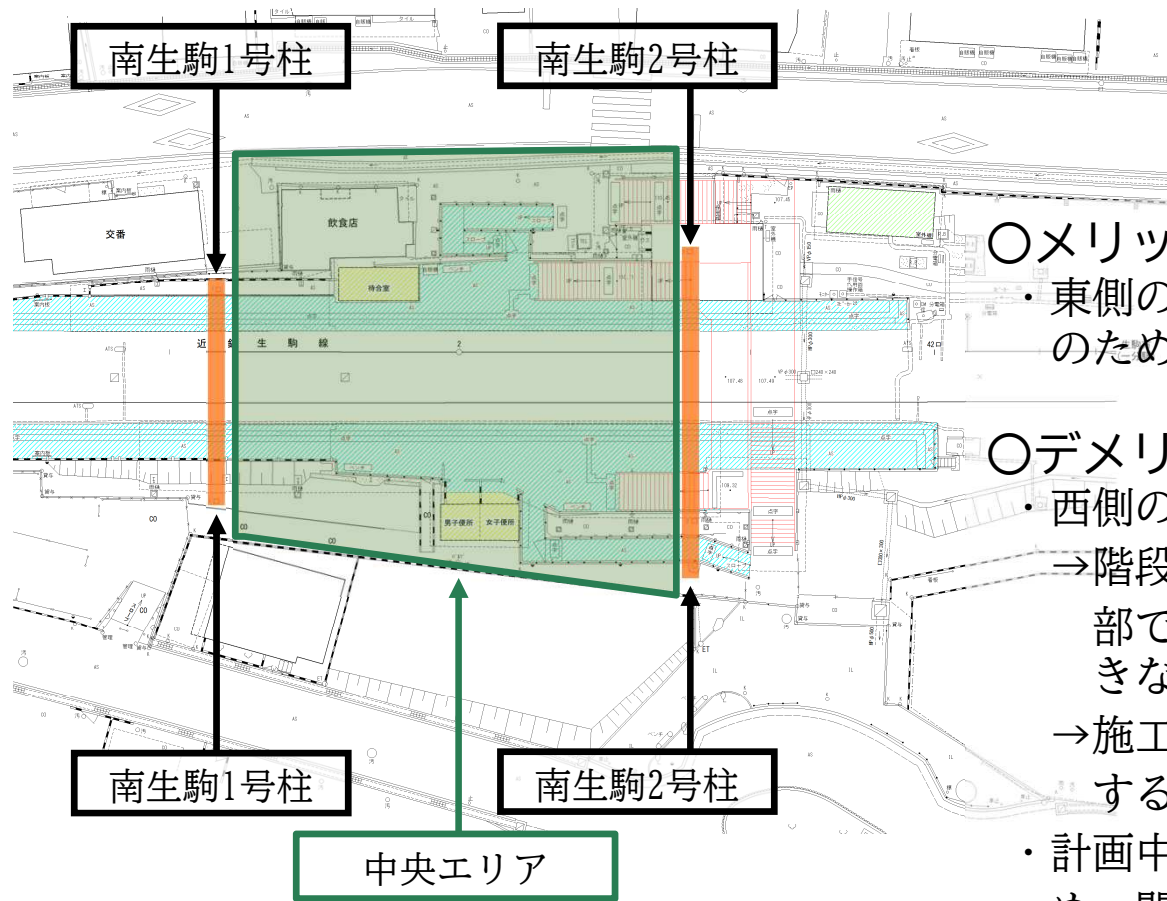
○メリット

- ・ 施工ヤードに比較的余裕があるため施工性が有利
- ・ 橋長が短く、鉄道支障物も少ないことから経済性が有利
- ・ 近鉄用地のみで施工が可能

○デメリット

- ・ 東側のロータリー、計画中の地平駅と距離が生じるため利便性が劣る
- ・ 南側の踏切との距離も近くなることから整備効果が劣る
- ・ 駐輪場の移設が伴う

●中央エリアでの整備について(1~2号柱)



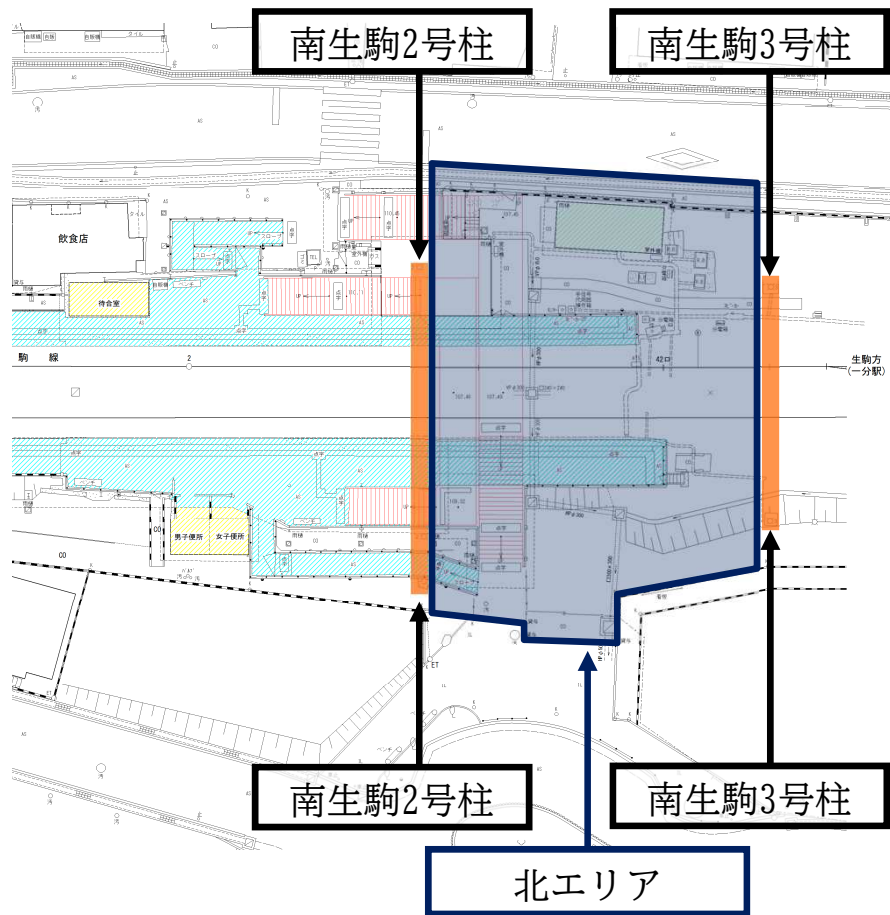
○メリット

- ・東側のロータリー、計画中の地平駅と近接のため利便性が有利

○デメリット

- ・西側の施工ヤードが狭い
 - 階段の有効幅員1.50mを確保すると、着床部で国道168号現道の歩行者空間を確保できないため、先行して道路改良が必要
 - 施工中は地下道の出入口部の幅員を縮小する必要がある
- ・計画中の地平駅や国道168号現道と近接のため、関係者協議に時間を要する
- ・民有地の用地買収を伴う

●北エリアでの整備について(2~3号柱)



○メリット

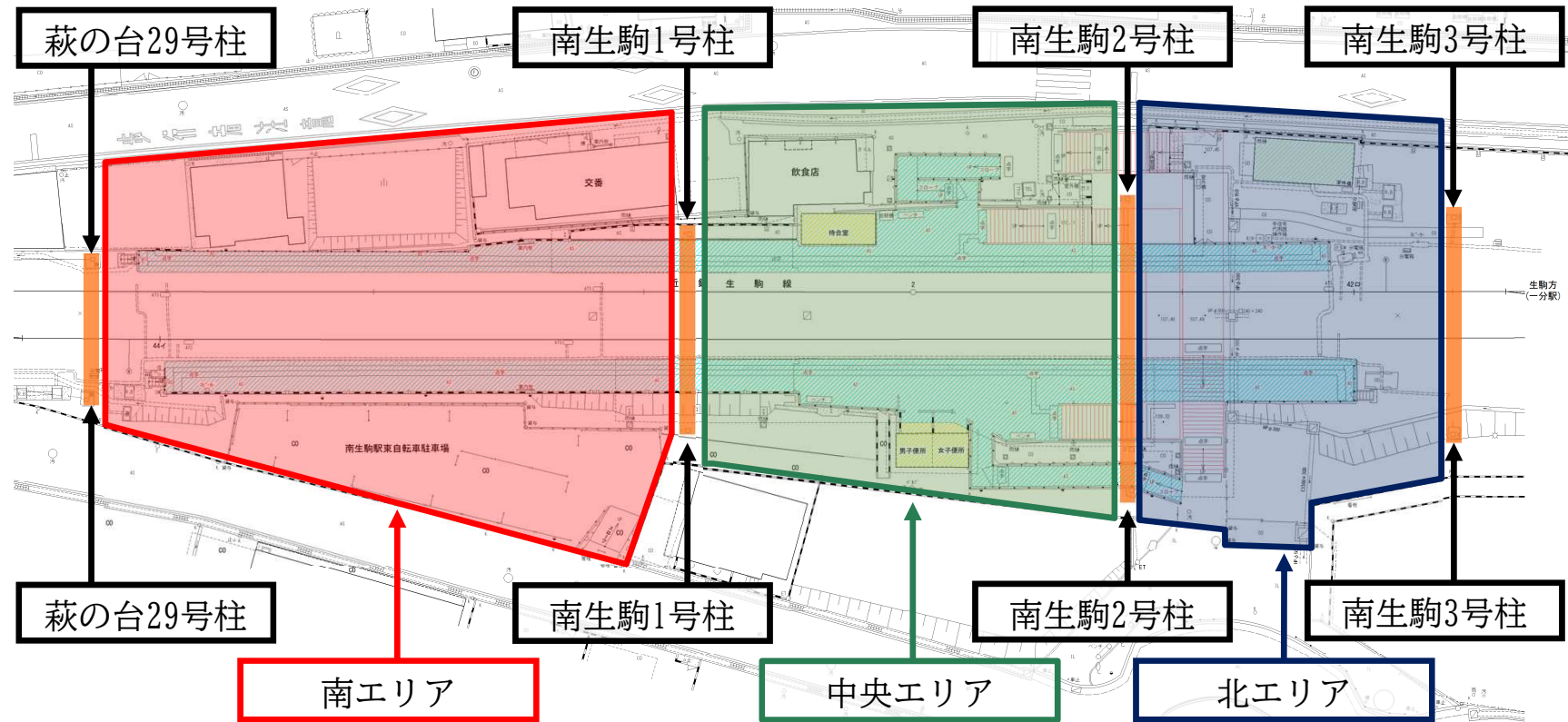
- ・ 東側は計画中の地平駅、ロータリーと近接している
- ・ 近鉄用地のみで施工が可能

○デメリット

- ・ 西側は計画中の地平駅と距離が生じる他、経路を確保するには鉄道施設の移設が伴い、移設には多額の費用と工期を要する



●整備位置に関する各エリア別の評価



	南エリア(29～1号柱)	中央エリア(1～2号柱)	北エリア(2～3号柱)
施工性	○	△	×
利便性	×	○	△

➡ 南エリアで整備する案、中央エリアで整備する案について設計を進める

●整備を進めるうえでの課題

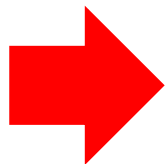
- ・ **跨線橋整備より先行して地平駅化工事ができない**

→「生駒市バリアフリー特定事業計画」において、地平駅化工に関する事業は令和6年度末に完了させると計画していたが、近接工事である他、跨線橋整備に施工ヤードが必要なため、跨線橋整備後か一部ラップ工事での整備となり、令和9年度または令和10年度の整備となる見込み

- ・ **国道168号現道への影響**

→階段の有効幅員1.50mを確保すると、着床部で国道168号現道の歩行者空間を確保できないため、先行して道路改良が必要

→駅西側は特に狭隘なため、施工中は国道168号において一時的に車両通行止めや片側交互通行の通行規制を伴う



来年度より実施予定の詳細設計での検討において、施工計画等を明らかにし、影響について関係者と協議を進める