

# 1 東向日駅周辺の現状と課題

## 1 都市計画上の問題点

### 1. 都市圏全体からみた問題点

#### 幹線道路ネットワークの問題点

阪急京都線周辺は幅員の狭い道路が多く、また、幹線道路ネットワークが脆弱です。



#### 中心市街地としての問題点

中心市街地としてのにぎわいの創出や地元商業の活性化等が求められています。



#### 拠点形成としての問題点

東向日駅周辺は、「都市計画マスタープラン」により、「都市拠点」の1つに位置づけられており、駅周辺にふさわしい都市機能の集積や強化が求められています。

### 2. 周辺市街地の問題点

#### 土地利用の問題点

阪急京都線沿線は、高架化された阪急洛西口駅周辺を除いて、鉄道により東西が分断されています。



#### 防災面の問題点

阪急京都線周辺の住宅地は、幅員の狭い道路が多く、消防活動等に影響を与える可能性があります。

#### うるおい空間の問題点

東向日駅周辺は、都市公園がやや不足しています。

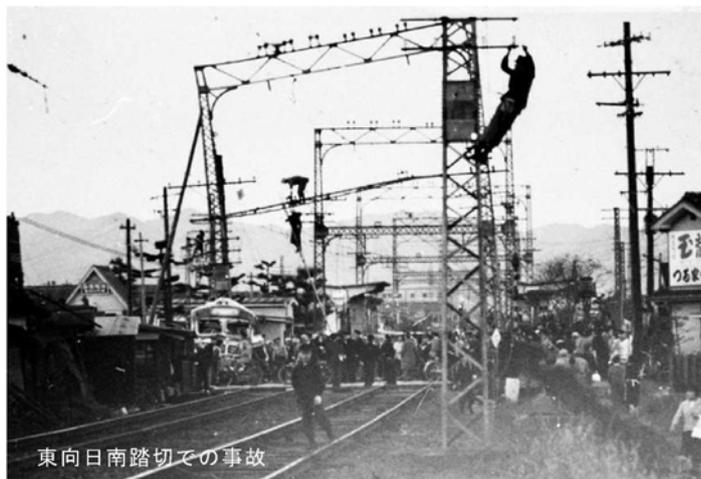
#### 交通機能の問題点

- 府道向日町停車場線の東向日駅付近の交差点は、鉄道との鋭角な線形角度や直近の踏切の存在等により、東向日駅駅前広場からのバスの出入りや、他の交通との錯綜などの問題があります。
- 東向日駅駅前広場は、バスの乗り入れがあるものの、非常に狭あいとなっています。

## 2 踏切の存在がもたらす危険

鉄道は、専用の軌道上を走行することから安全性の高い交通機関ですが、道路との交差が生じる踏切に大きな危険が潜んでいます。国、自治体、鉄道事業者は、安全性向上のため、踏切における安全対策の実施を続けてきました。その結果、踏切事故も大きく減少してきました。

しかしながら、平成29年度の統計によれば、依然として鉄道死亡事故の約40%は踏切で起きています。また、死亡事故に至らなくても、開かずの踏切問題や直前横断による列車の遅延など多くの問題を引き起こしています。



### 向日市での踏切事故

昭和36年11月5日

死者7名・負傷者14名

昭和45年2月23日

死者5名

京都府全域では、2010年以降も連続して年間25人を超える人身事故が発生しており（2017年度は25件）、その6割は駅間（踏切道等）でのものとなっています。

### 運転障害に起因する踏切閉鎖による市民生活への危険性

近年、地震や豪雨災害、強風などの自然災害による鉄道運転障害が繰り返されています。こうした災害による運転障害に起因する踏切閉鎖も発生しており、復旧までに数時間を要するような、長時間にわたって踏切の通行が出来ないケースが起きています。

平成30年6月18日に発生した大阪北部地震では、梅ノ木踏切で地震発生後の8時29分から13時41分までの5時間12分にわたり、遮断機が下り続けた状態が発生しました。

幸いにも本市では火災の発生や重傷者の搬送など一分一秒を争うような一大事に至りませんでした。このように踏切は市民の生命と財産に大きく影響を及ぼす存在でもあります。

### 踏切渋滞による時間損失、環境悪化

踏切渋滞によって所要時間が増加し、到着予定時間の遅延、そして時間損失が発生します。又、渋滞の発生による旅行速度の低下は、燃費の悪化によりCO2等の排出を増加させる環境にも悪影響を及ぼします。

## 2 立体交差化の必要性

鉄道の立体交差化により、主に下記の問題点が解消されます。

### 脆弱な幹線道路ネットワークの強化

主要な東西の幹線道路である府道向日町停車場線等の踏切が解消されるほか、立体交差化による側道整備や交差する都市計画道路の整備により、道路ネットワークが築けます。

### 交通機能の問題点解消

立体交差化による踏切の解消に伴い、交通の円滑化が図られます。



### 防災面の問題点解消

高架化に合わせた側道整備により、消防活動などが行いやすくなります。

### 踏切の存在がもたらす危険の解消

踏切が解消され、安全性が向上します。併せて、交差点改良ができ、さらに安全性が向上します。

## 4 鉄道の立体交差化

連続立体交差事業は、「道路整備」の一環として行う事業です。「京都府が事業主体」となり、社会資本整備総合交付金により実施する都市計画事業です。

### 連続立体交差事業の概要

都市内を走る鉄道は、通勤・通学その他の日常生活に必要な交通を処理し、街路とともに都市を形成する根幹的な交通施設であり、大量輸送機関として重要な役割を果たしています。その一方で、道路との平面交差による踏切事故や踏切遮断による交通渋滞の原因、鉄道が市街地を分断することによる地域の一体的な発展を阻害する要因にもなることがあります。連続立体交差は、このような問題を解消するため一定区間の鉄道を高架化することにより、複数の踏切を除去するものです。



事業着手前



完成後

<施行事例>物集女踏切（事業期間：平成20年～平成30年）

### 連続立体交差事業の効果

- ◆ 多数の踏切を除去するため、踏切事故や交通渋滞などが大幅に解消されます
- ◆ 鉄道によって分断されている市街地の一体化が促進されます
- ◆ 高架下用地を多目的に利用できます（駐車場、駐輪場、店、公園など）
- ◆ 鉄道側にも安全性の増大、踏切経費の節減の効果があります
- ◆ 側道整備や交差する都市計画道路の整備により、道路ネットワークが強化されます。



踏切除去による市街地一体化（洛西口駅）



高架下利用例（洛西口駅：店舗・駐輪場）