

5-6 地域分断

5-6-1 調査

(1) 既存資料調査

ア 調査事項

事業実施想定区域周辺の下記の状況を調査した。

◎学区の状況

- ・小学校区、中学校区の状況
- ・小学校、中学校の位置

◎コミュニティ施設の状況

◎道路及び踏切の状況

- ・高架工事により除却できる踏切の状況
- ・踏切遮断時間

イ 調査方法

以下に示す既存資料の収集を行った。

- ・「名古屋市学校配置図(平成 29 年 8 月 1 日現在)」(名古屋市教育委員会、平成 30 年)
- ・「愛知県オープンデータカタログ」(愛知県ウェブサイト)
- ・地理院地図(国土地理院ウェブサイト)
- ・航空写真(グーグルマップウェブサイト)
- ・「平成 21 年度名鉄名古屋本線(山崎川～天白川)連続立体交差事業に係る踏切交通量調査等業務委託報告書」(名古屋市、平成 22 年)

ウ 調査結果

調査地域における学区と踏切の状況は図 5-6-1、学区とコミュニティセンターの状況は図 5-6-2、踏切等の詳細位置は図 5-6-3 のとおりである。除却する踏切のピーク 1 時間遮断時間と、1 日当たりの踏切遮断時間は表 5-6-1 のとおりである。

事業実施想定区域の踏切は 24 時間当たりの踏切遮断時間が 7.83～10.13 時間、ピーク 1 時間の踏切遮断時間が 26.6～32.8 分であり、列車走行時間(約 20 時間)の半分以上が踏切により遮断されている道路もある。

調査地域では、呼続小学校区、笠寺小学校区、星崎小学校区が名鉄名古屋本線によって分断されている。なお、呼続小学校、笠寺小学校、星崎小学校は現在の名鉄名古屋本線の西側に位置しており、同線の線路の東側から通学する児童は踏切を通行する必要がある。

また、調査地域には本城中学校があり、校区は笠寺小学校、笠東小学校、星崎小学校の各校区を含んでいる。呼続小学校の西隣に新郊中学校があり、校区は呼続小学校と大磯小学校の各校区を含んでいる。桜小学校の東側には桜田中学校があり、校区は菊住小学校、桜小学校、春日野小学校の各校区を含んでいる。

本城中学校は名鉄名古屋本線の本星崎 4 号踏切の近くに位置しており、同線の線路の東南側から通学する生徒は踏切を通行する必要がある。新郊中学校は呼続小学校の西側に位置しており、呼続小学校区で同線の線路の東側から通学する生徒は踏切を通行する必要がある。桜田中学校への通学は踏切を通行する必要は無い。

コミュニティセンターは各小学校区に存在しているため、呼続、星崎小学校区で、同線の線路の東

側の住民は各コミュニティセンターへ出かける際には、踏切を通行する必要がある。また、笠寺小学校区で、線路の西側の住民は笠寺コミュニティセンターに出かける際に踏切を通行することがある。

表 5-6-1 除却できる踏切の遮断時間

| 踏切名 | ピーク1時間の踏切遮断時間 (単位:分) | 列車走行時間帯(約20時間)における 踏切遮断時間 (単位:時間) |
|-------|-------------------------|--------------------------------------|
| 桜6号 | — | 8.35 |
| 桜5号 | 30.5 | 8.91 |
| 桜4号 | 31.4 | 9.16 |
| 桜2号 | 30.8 | 9.15 |
| 桜1号 | 31.3 | 9.26 |
| 本笠寺2号 | 28.1 | 8.33 |
| 本笠寺1号 | 26.6 | 8.40 |
| 本星崎4号 | 31.9 | 7.83 |
| 本星崎3号 | 32.8 | 8.26 |
| 本星崎2号 | — | 10.02 |
| 本星崎1号 | 31.4 | 10.13 |
| 鳴海8号 | 32.2 | 9.66 |

注) 桜6号・本星崎2号踏切でのピーク1時間での踏切遮断時間のデータは無い。

出典:「平成21年度名鉄名古屋本線(山崎川～天白川)連続立体交差事業に係る踏切交通量調査等業務委託報告書」(名古屋市、平成22年)より作成

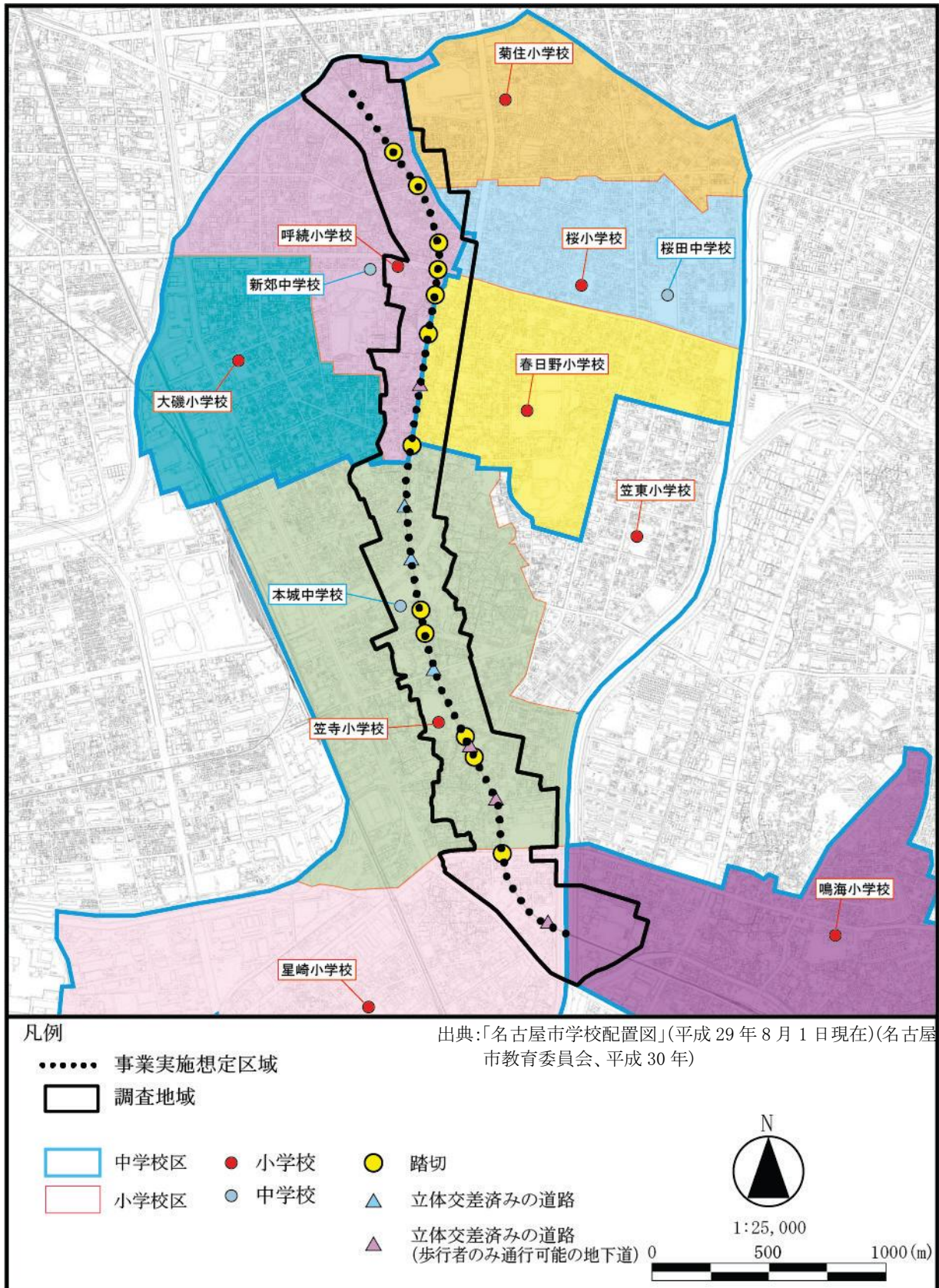


図 5-6-1 学区と踏切の状況

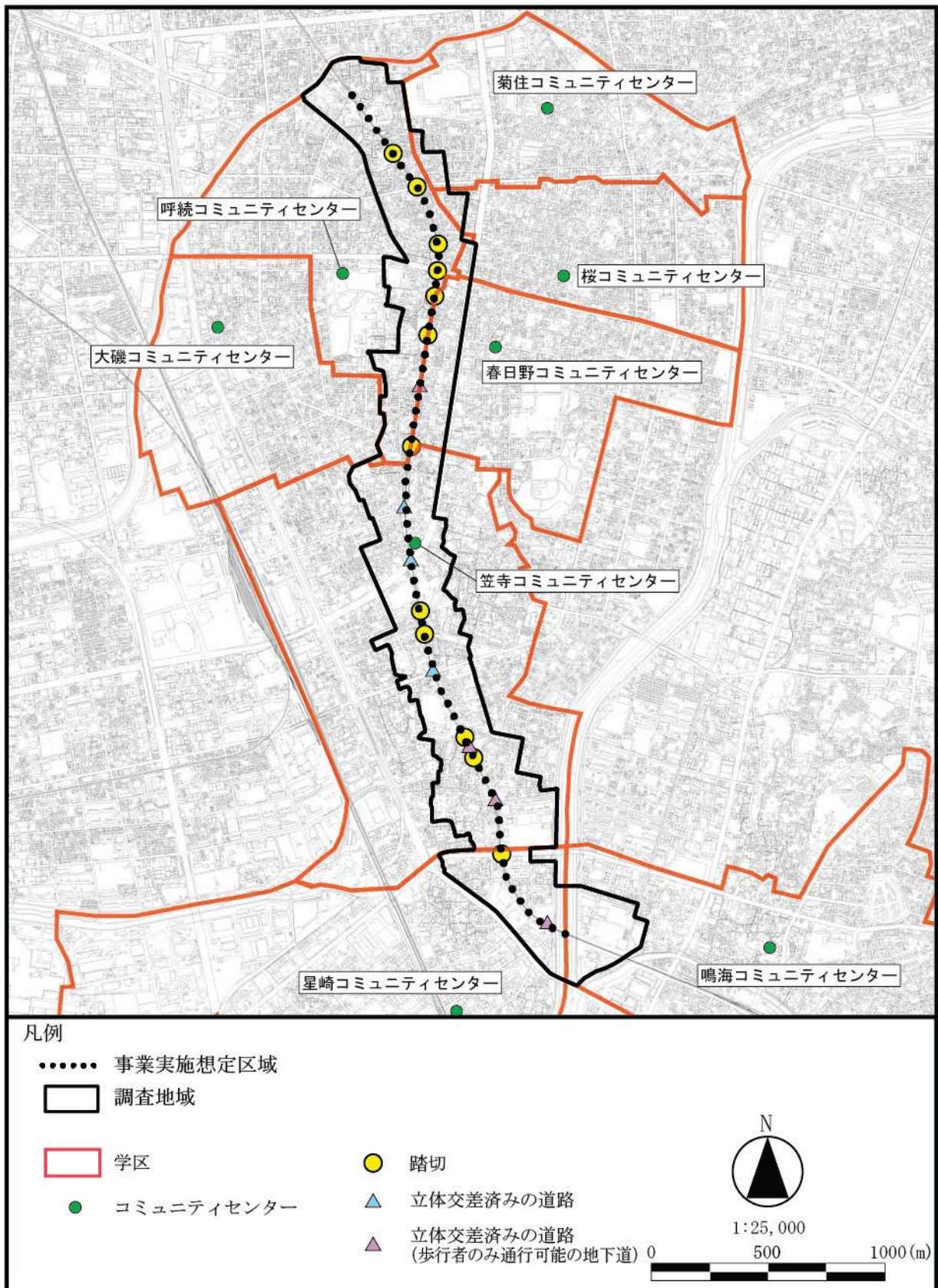


図 5-6-2 学区とコミュニティセンターの状況

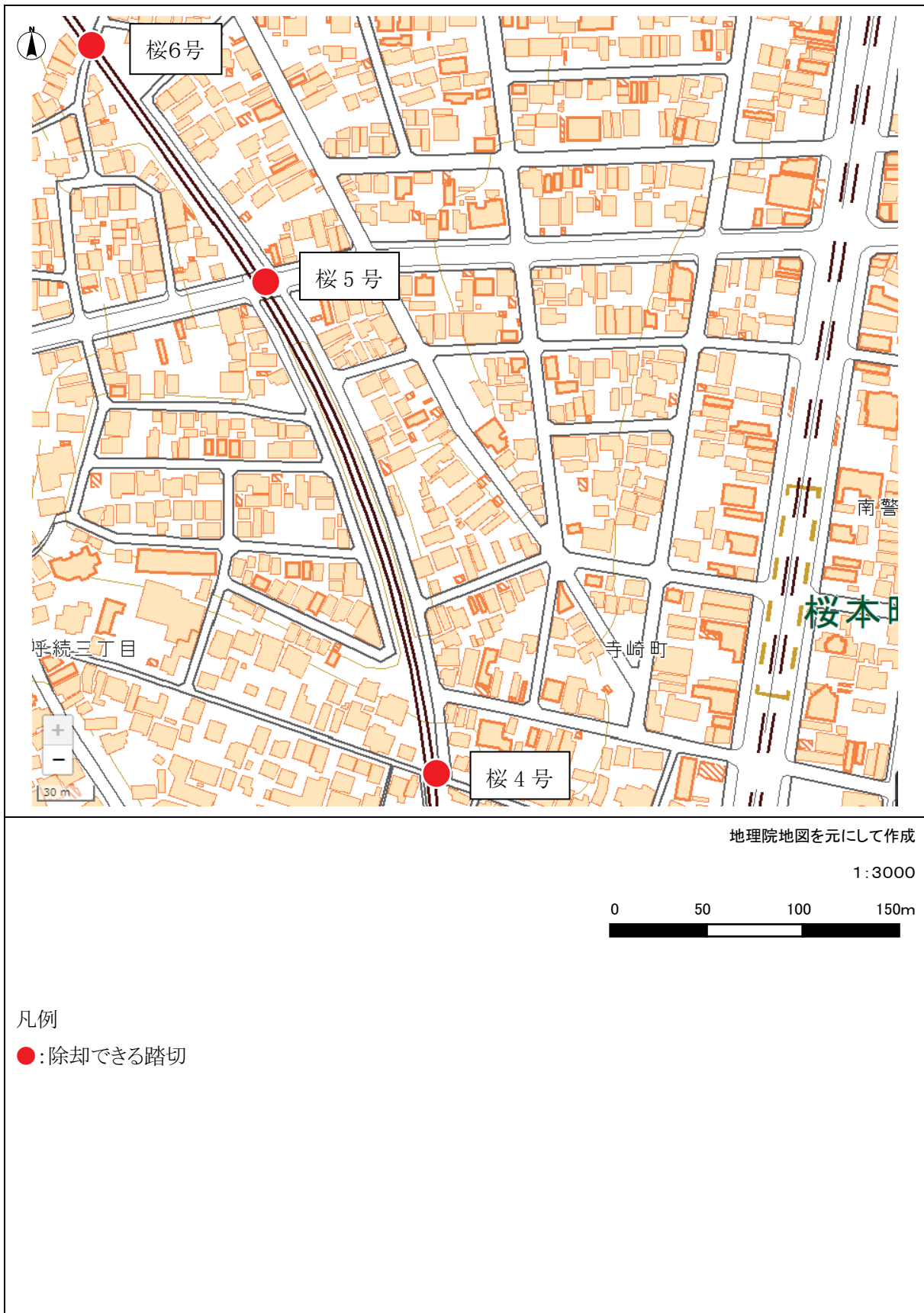


図 5-6-3(1) 除却できる踏切等の詳細位置

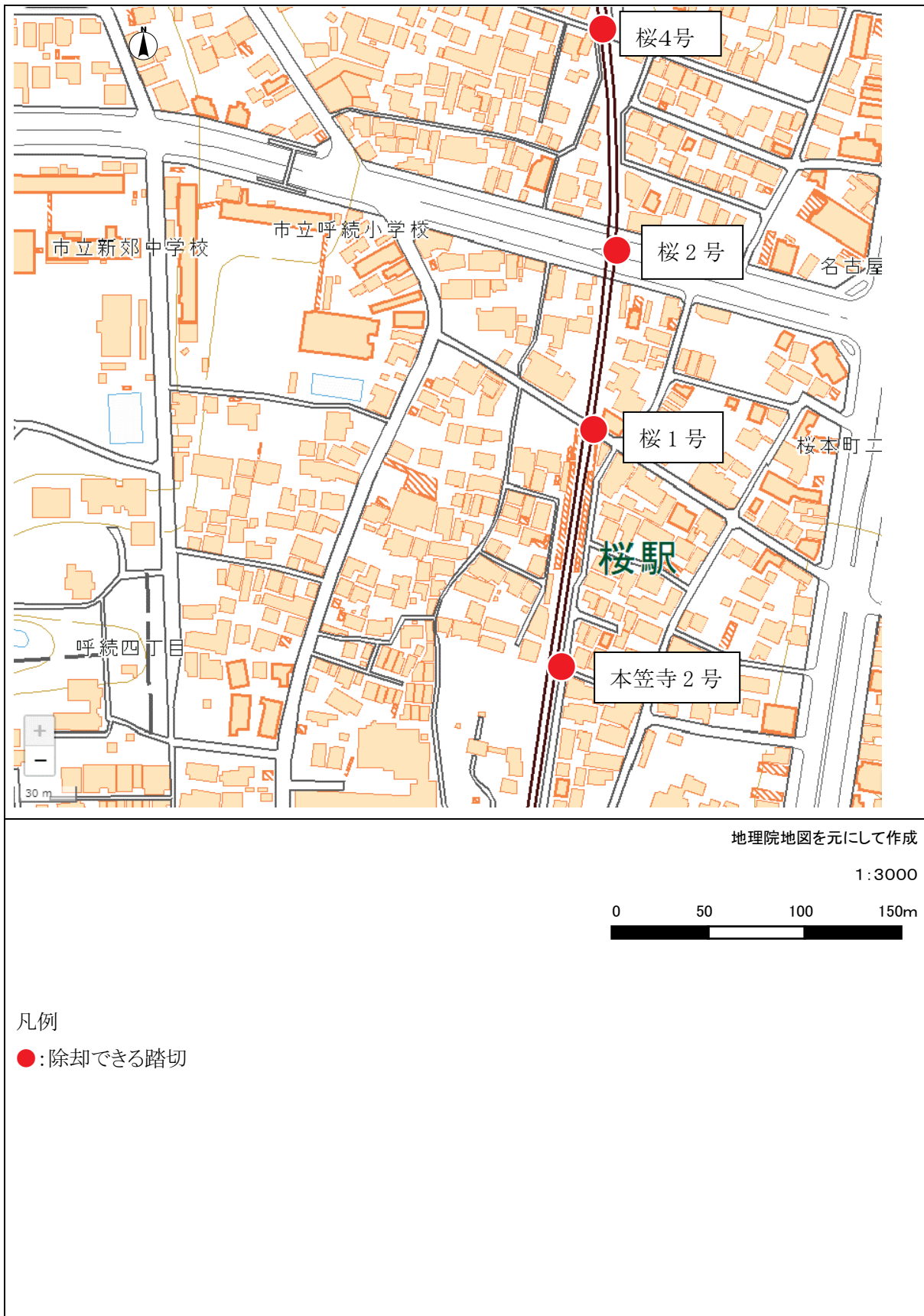


図 5-6-3 (3) 除却できる踏切等の詳細位置

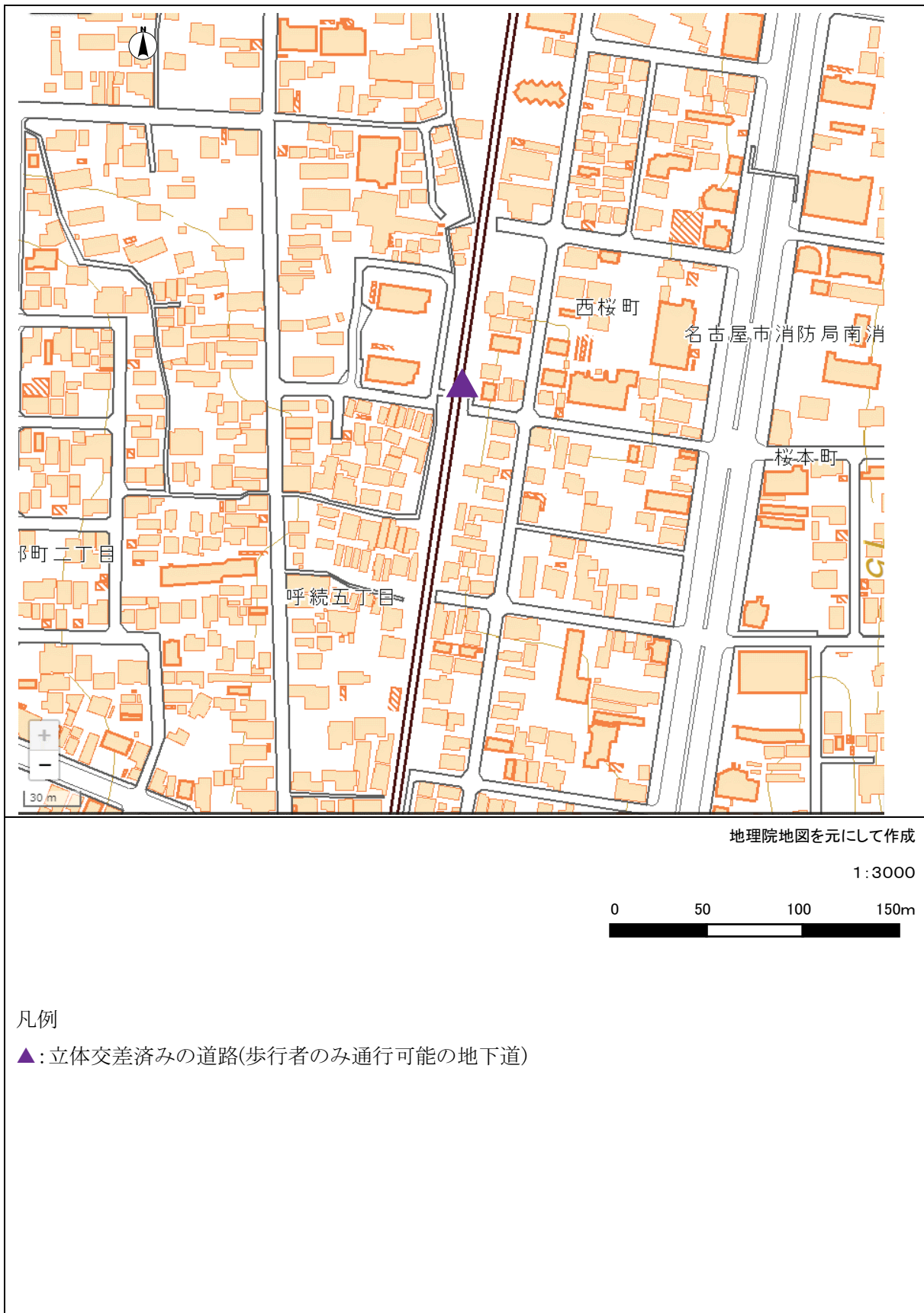
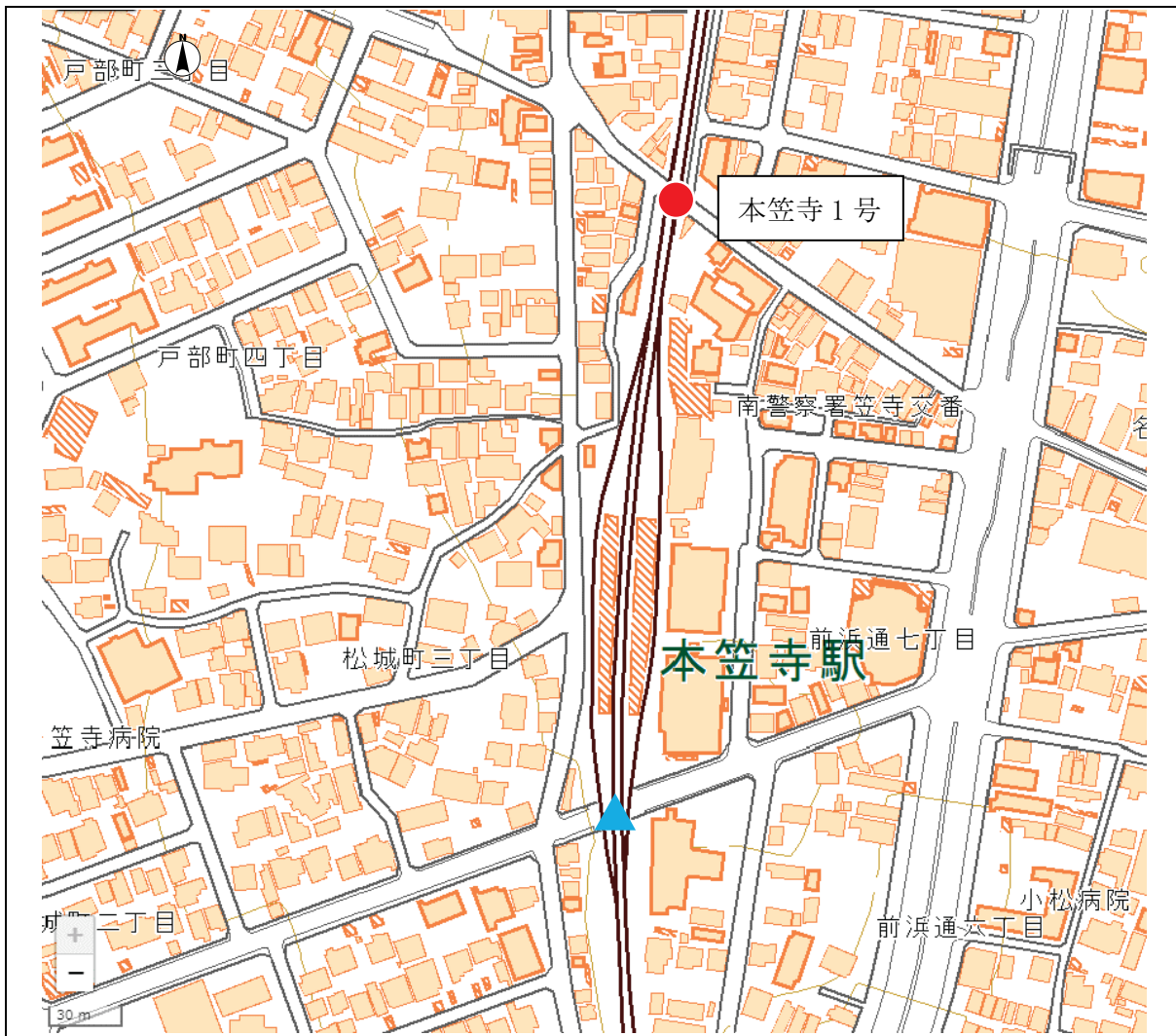
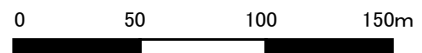


図 5-6-3 (4) 除却できる踏切等の詳細位置



地理院地図を元にして作成

1:3000



凡例

- : 除却できる踏切
- ▲: 立体交差済みの道路

図 5-6-3 (5) 除却できる踏切等の詳細位置

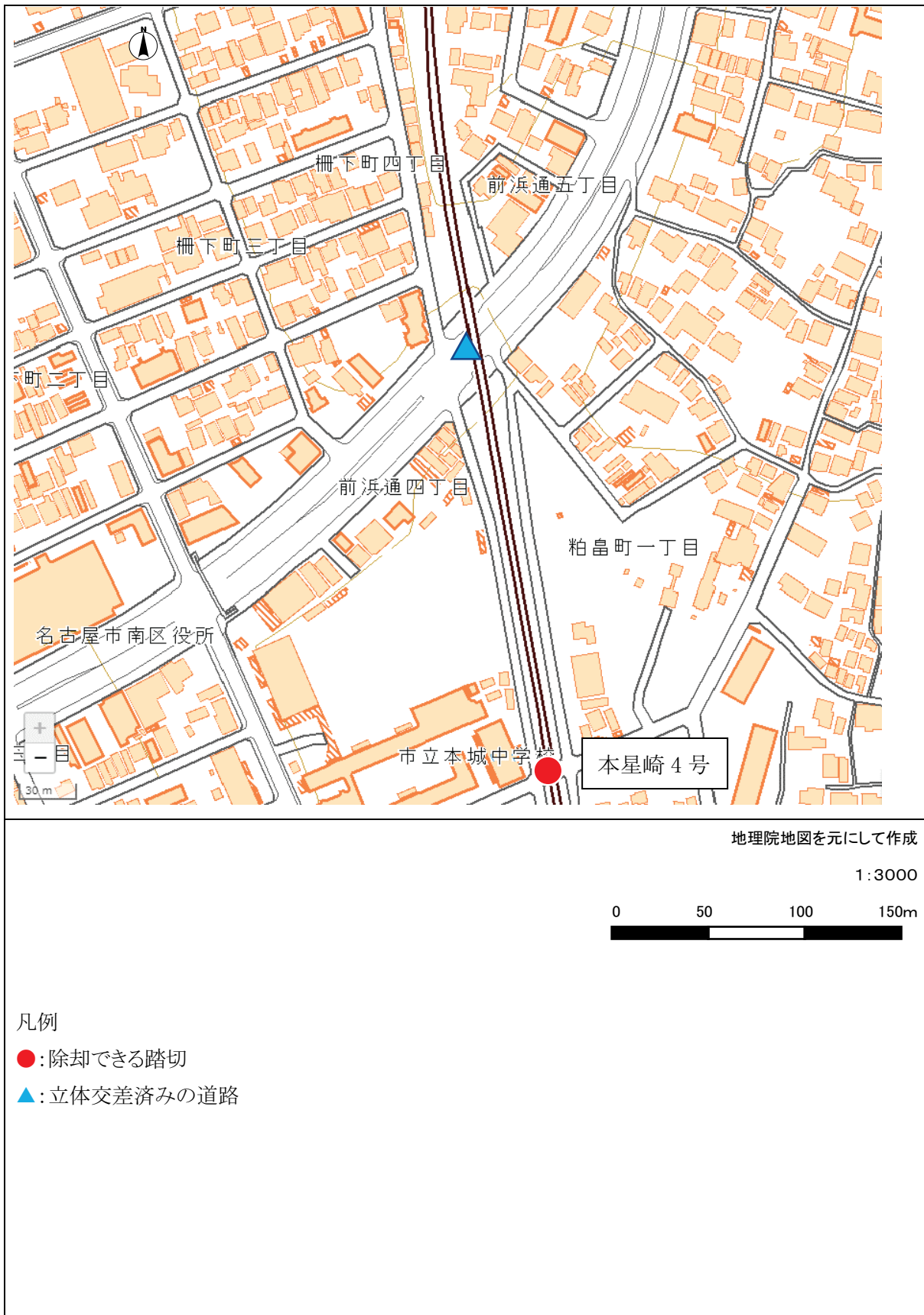


図 5-6-3 (6) 除却できる踏切等の詳細位置

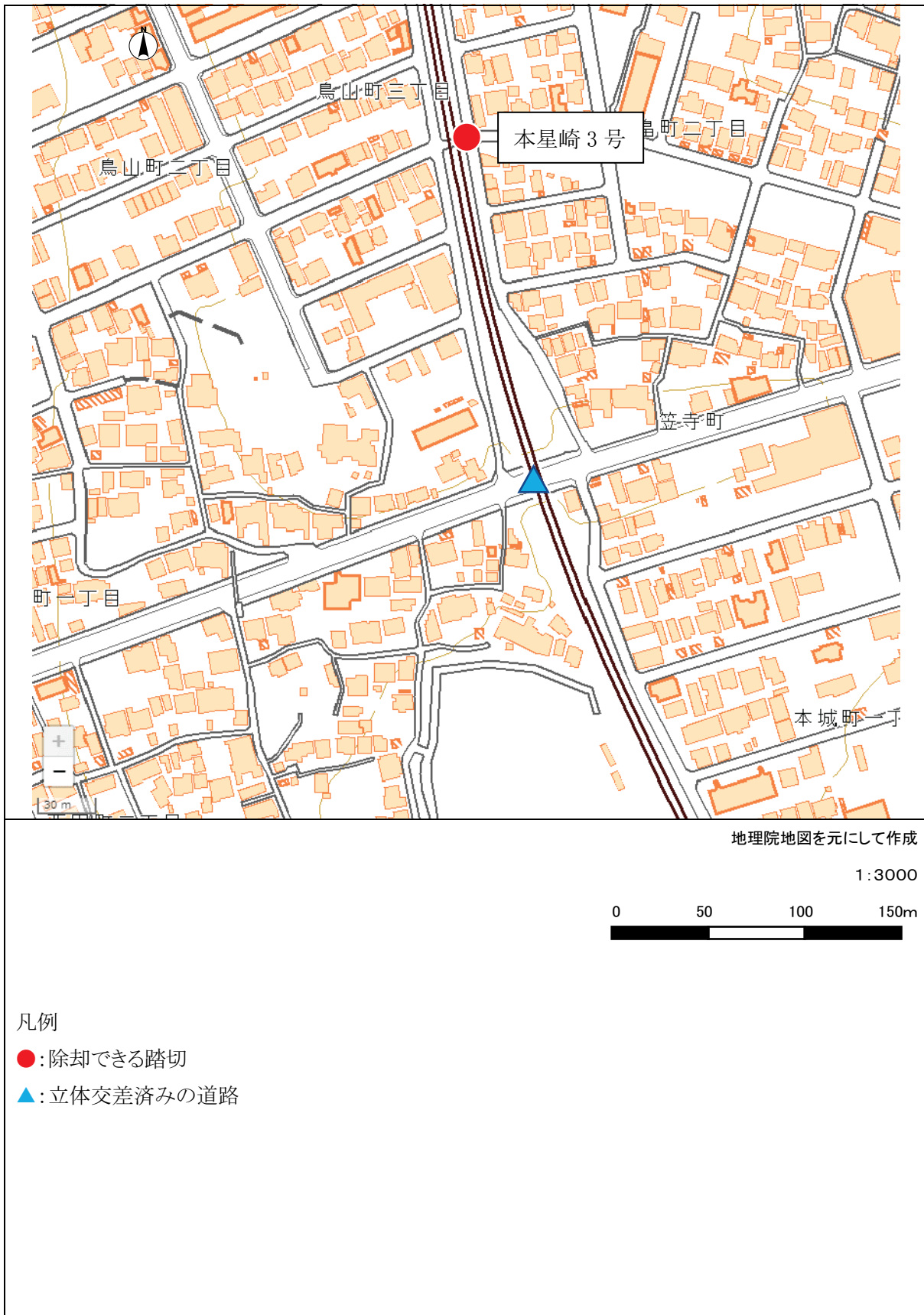
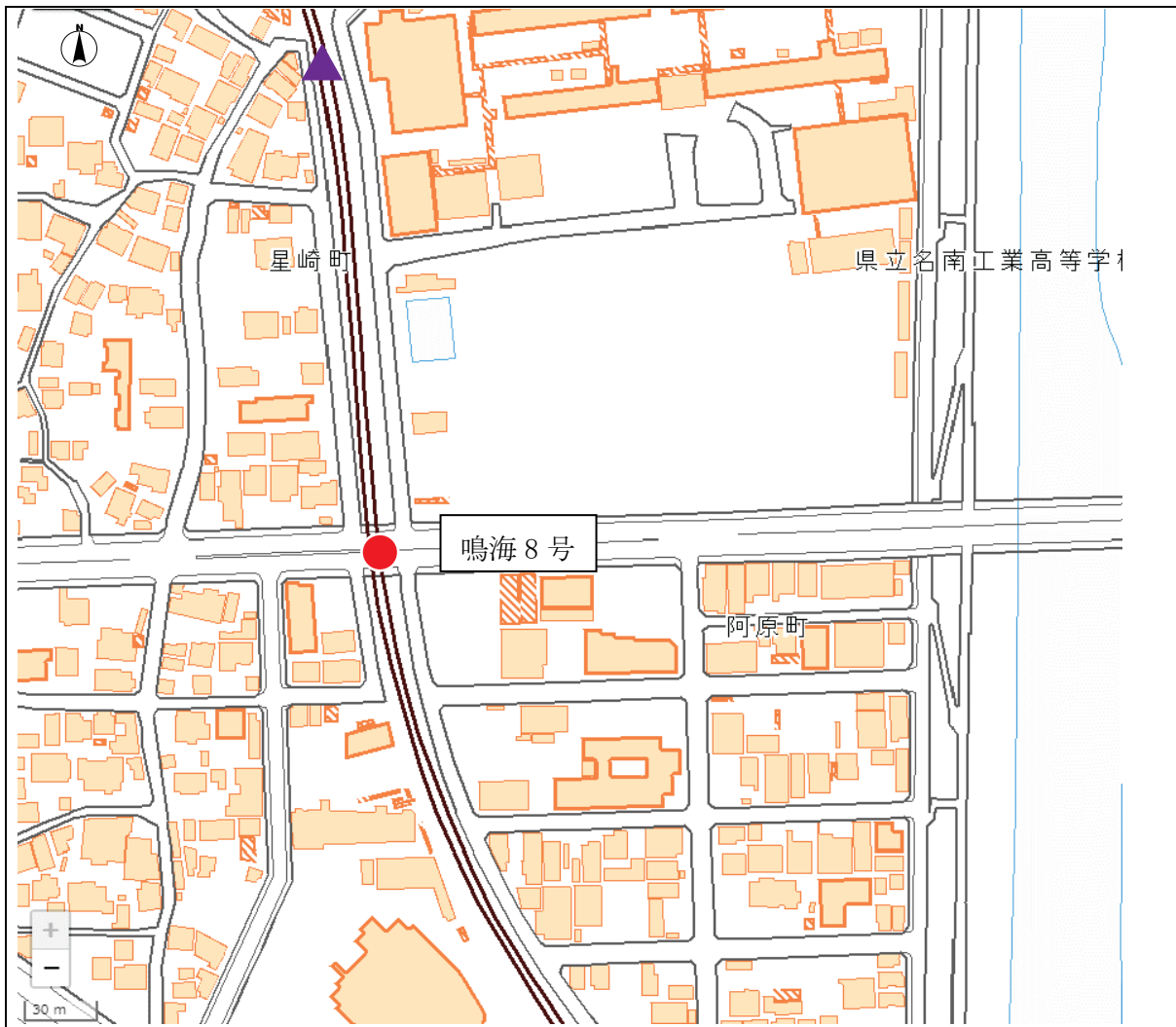


図 5-6-3 (7) 除却できる踏切等の詳細位置

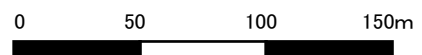


図 5-6-3 (8) 除却できる踏切等の詳細位置



地理院地図を元にして作成

1:3000



凡例

●: 除却できる踏切

▲: 立体交差済みの道路(歩行者のみ通行可能の地下道)

図 5-6-3 (9) 除却できる踏切等の詳細位置

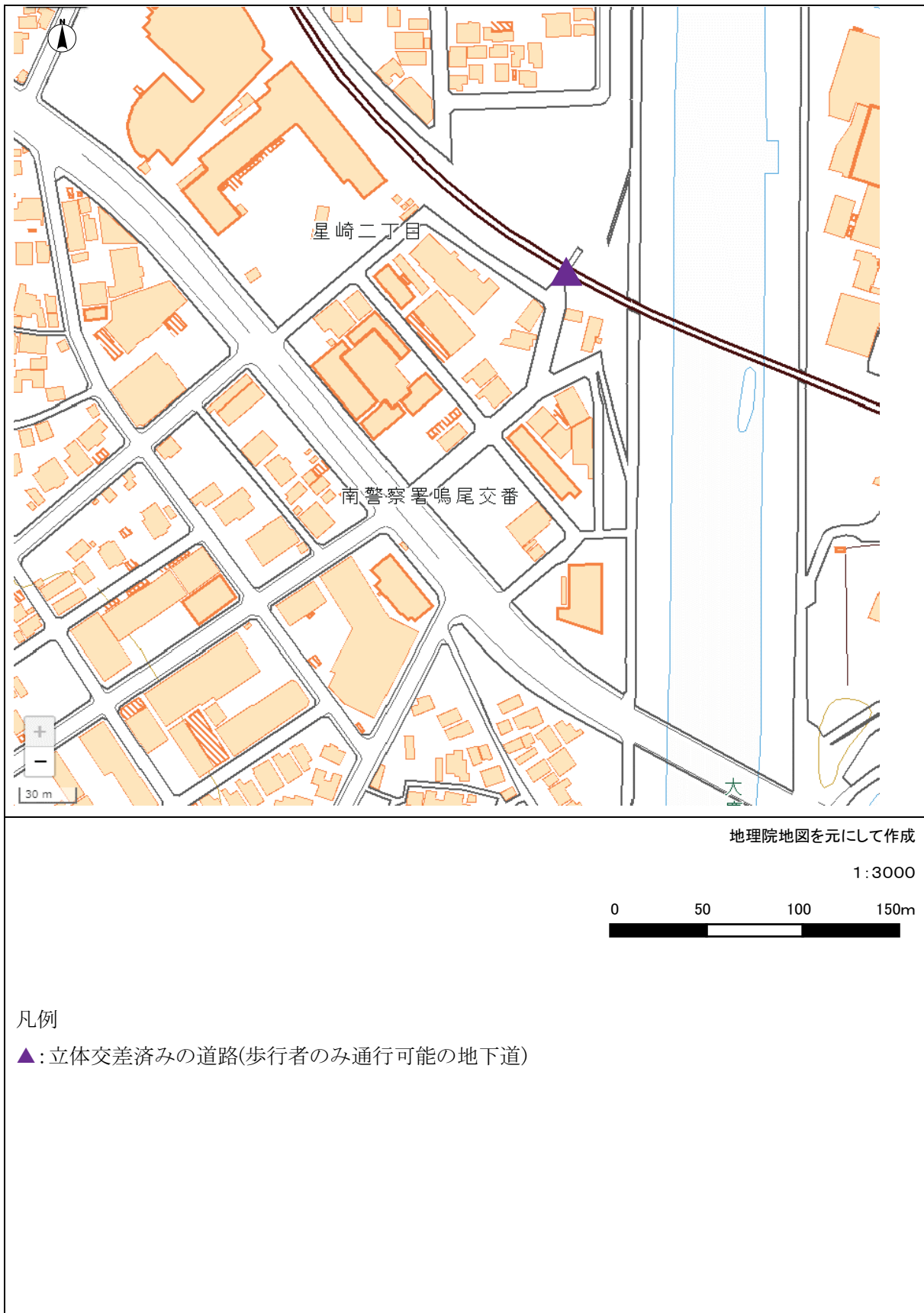


図 5-6-3 (10) 除却できる踏切等の詳細位置

5-6-2 予測

(1) 供用時の地域分断

A 案(高架化)実施後の鉄道施設の供用に伴う地域分断への影響について予測を行った。

ア 予測事項

鉄道施設の供用に伴う踏切除却により通学やコミュニティ施設等への移動に係る所要時間が短縮される事例

イ 予測対象時期

供用時

ウ 予測地点

事業実施想定区域及びその周辺

エ 予測方法

小学校区及び中学校区の状況、小学校及び中学校の位置、コミュニティ施設の位置並びに除却できる踏切の位置及び遮断時間を基に、移動に係る所要時間が短縮される事例を推測した。

オ 予測結果

鉄道施設の供用に伴い、踏切遮断時間はなくなる。

呼続小学校、笠寺小学校、星崎小学校、新郊中学校、本城中学校への通学の際に、名鉄名古屋本線の線路の東側から通学する児童、学生は、踏切を通行する際の待ち時間がなくなることから通学時間は短縮するものと予測される。

呼続、星崎の各小学校区内で、同線の線路の東側の住民が呼続、星崎の各コミュニティセンターに出かける場合に、踏切を通行する際の待ち時間がなくなることから、所要時間は短縮するものと予測される。

5-6-3 評価

A 案(鉄道高架で事業を実施する)とB 案(事業を実施しない)の比較により評価を行った。

予測結果によると、A 案はB 案に比べて、事業実施想定区域の12カ所の踏切除却に伴う交差道路の整備によって小学校、中学校への通学時や、コミュニティセンターを利用する際の所要時間は短縮するものと予測される。

以上により、A 案の場合、地域分断が解消されると判断した。