

↑ 鈴蘭台駅を現状より10m下げ、地下化した場合（粟生線）

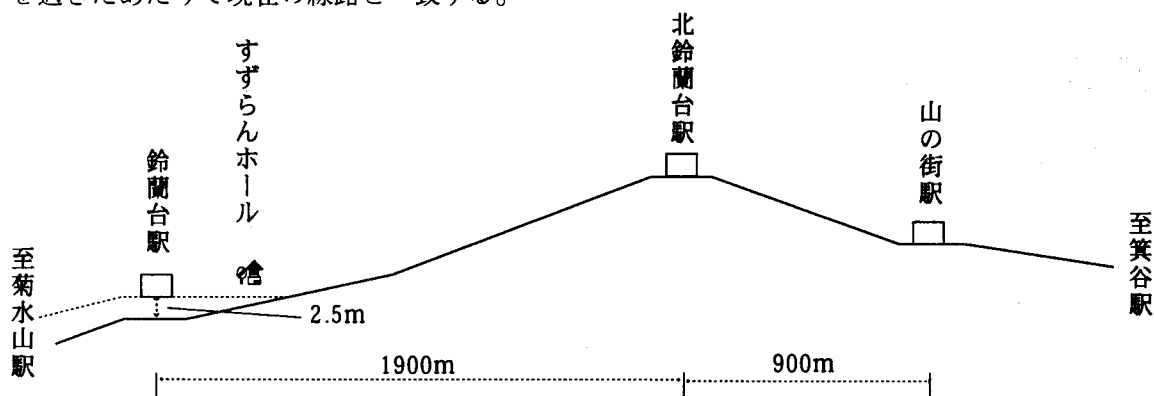
有馬線では北鈴蘭台駅が現在より更に約27m下がります。

粟生線では鈴蘭台西口駅が現在より更に約17m下がります。

有馬線、粟生線とも鈴蘭台駅から両駅へは上り勾配、それから下り勾配という断面になっています。従って、両駅の受ける影響が最も大きくなります。狭い場所ですので工法も難しく、費用も莫大なものとなります。なお、深度が鈴蘭台駅より更に深くなるのは鉄道の新規工事に認容される勾配基準からきているものです。

## ② 鈴蘭台駅を現状より2.5m上げ、高架下を5m確保する場合

水平に延伸すると粟生線ではすずらんホールあたりで現在の線路と一致する。有馬線ではすずらんホールを過ぎたあたりで現在の線路と一致する。



↑ 鈴蘭台駅を現状より2.5m上げ、高架下を5m確保する場合（有馬線）

### (2) 駅舎の移転

駅舎（ホーム）の設置区間には一定の水平距離、直線距離が必要とされています。従って、(1)の②高架案を踏まえると勾配から現在地当たりが望ましく、北への移動も粟生線が急カーブとなりますので、あまり余裕がないといった現状です。

## 5

### 現状のままで！

#### (意見の要旨)

震災後の市の財政を考えると不必要な構想に費用を使うことはない。今のままの良さを大切にしてもらいたい。

#### (現状)

ご承知のように先に震災により市は財政、マンパワーとも厳しい状況にあります。被害の大きかった地域は重点復興地域に指定し、住宅の再建や産業の復興に向けて精力的な取組をしているところです。その中でも立ち上がりの早い地域は、震災前からまちづくりの取り組みがあったところです。

既に行きあがった街を再整備するには関係者の意向を固めるだけでも大変な時間を要してきています。鈴蘭台に予算や人が配置される目処は激震地の復興次第ですが、地域で諸条件を整理し、事業化に備えた準備を着々と積み上げておく時期と考えています。