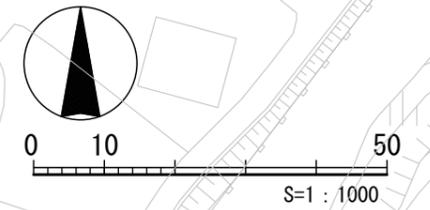
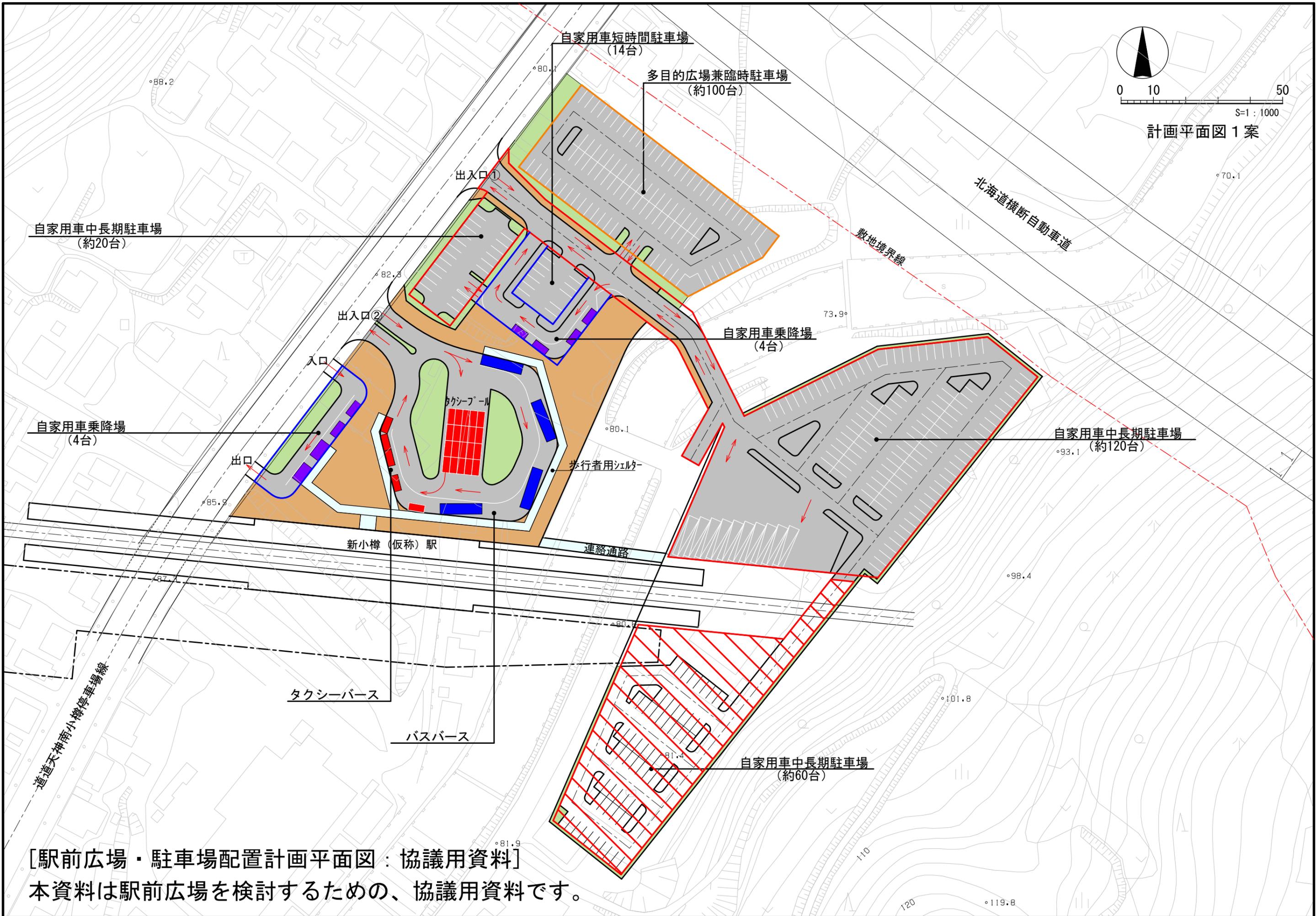


■駅前広場配置計画の考え方

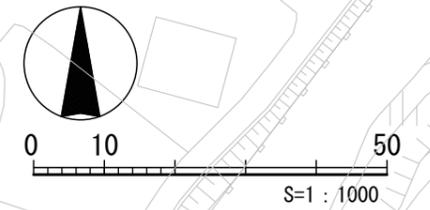
項目	1案	2案	3案	4案	5案																																																																																																																
計画図																																																																																																																					
必要施設	公共交通 自家用車	バス;4台 タクシー5台(乗車3台・降車2台) 通常時対応 8台 ピーク時対応 19台	通常時(合計8台) 障害者用;2台 一般送迎用;2台 短時間駐車用;2台 一般送迎用;2台	通常時(合計19台) 障害者用;2台 一般送迎用;6台 短時間駐車用;8台 一般送迎用;3台																																																																																																																	
交通事業者の意見	公共交通の車両動線と自家用車の動線は、分離する方が安全性及び混雑緩和の面において望ましい。 タクシー乗降場は5台分必要である。(乗車3台 降車2台) バス乗降場は4台分必要である。																																																																																																																				
身障者・高齢者等の対策	障害者等専用乗降場を出入口の近傍に配置する 障害者等専用乗降場が満車のときでも、障害者等が利用できるように、駅舎の出入口近傍にできるだけ、一般送迎乗降場を配置する。 駅出入口と繋がる上屋(シェルター)を配置する。																																																																																																																				
配置案の考え方	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車輦動線</th> <td>公共交通と自家用車を分離</td> <td>公共交通と自家用車の混在</td> <td>公共交通と自家用車を分離</td> <td>公共交通と自家用車を分離</td> <td>公共交通と自家用車を分離</td> </tr> <tr> <th>出入口</th> <td>公共交通・自家用車・駐車場の各専用</td> <td>公共交通・自家用車兼用、駐車場専用</td> <td>公共交通・自家用車・駐車場の各専用</td> <td>公共交通・自家用車・駐車場の各専用</td> <td>公共交通・自家用車兼用、駐車場専用</td> </tr> <tr> <th>広場位置</th> <td>北口広場</td> <td>北口広場</td> <td>北口広場</td> <td>南北広場</td> <td>北口広場</td> </tr> <tr> <th>駅広内配置</th> <td>タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置</td> <td>タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置</td> <td>タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置</td> <td>タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置</td> <td>タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置</td> </tr> <tr> <th rowspan="4">自家用車</th> <th rowspan="2">駅広内</th> <th>A:乗降場</th> <td>整備施設数(22台)</td> <td>通常時利用計画(8台)</td> <td>ピーク時利用計画(19台)</td> <td>整備施設数(22台)</td> <td>通常時利用計画(8台)</td> <td>ピーク時利用計画(19台)</td> <td>整備施設数(24台)</td> <td>通常時利用計画(8台)</td> <td>ピーク時利用計画(19台)</td> <td>整備施設数(22台)</td> <td>通常時利用計画(8台)</td> <td>ピーク時利用計画(19台)</td> <td>整備施設数(22台)</td> <td>通常時利用計画(8台)</td> <td>ピーク時利用計画(19台)</td> </tr> <tr> <th>B:短時間駐車場</th> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>6台</td> <td>6台</td> <td>6台</td> <td>8台</td> <td>8台</td> <td>8台</td> <td>8台</td> <td>8台</td> <td>8台</td> <td>8台</td> </tr> <tr> <th rowspan="2">駅広外</th> <th>C:乗降場</th> <td>—</td> </tr> <tr> <th>D:短時間駐車場</th> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>4台</td> <td>2台</td> <td>2台</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <th colspan="2">計</th> <td>14台</td> <td>0台</td> <td>11台</td> <td>14台</td> <td>0台</td> <td>11台</td> <td>14台</td> <td>0台</td> <td>11台</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </thead> </table>					車輦動線	公共交通と自家用車を分離	公共交通と自家用車の混在	公共交通と自家用車を分離	公共交通と自家用車を分離	公共交通と自家用車を分離	出入口	公共交通・自家用車・駐車場の各専用	公共交通・自家用車兼用、駐車場専用	公共交通・自家用車・駐車場の各専用	公共交通・自家用車・駐車場の各専用	公共交通・自家用車兼用、駐車場専用	広場位置	北口広場	北口広場	北口広場	南北広場	北口広場	駅広内配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	自家用車	駅広内	A:乗降場	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(24台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	B:短時間駐車場	4台	4台	4台	4台	4台	4台	6台	6台	6台	8台	駅広外	C:乗降場	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	D:短時間駐車場	4台	2台	2台	—	—	—	—	—	—	—	計		14台	0台	11台	14台	0台	11台	14台	0台	11台	—	—	—	—	—	—	—												
車輦動線	公共交通と自家用車を分離	公共交通と自家用車の混在	公共交通と自家用車を分離	公共交通と自家用車を分離	公共交通と自家用車を分離																																																																																																																
出入口	公共交通・自家用車・駐車場の各専用	公共交通・自家用車兼用、駐車場専用	公共交通・自家用車・駐車場の各専用	公共交通・自家用車・駐車場の各専用	公共交通・自家用車兼用、駐車場専用																																																																																																																
広場位置	北口広場	北口広場	北口広場	南北広場	北口広場																																																																																																																
駅広内配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置	タクシー降車・障害者用乗降場は、駅入口の近傍に配置																																																																																																																
自家用車	駅広内	A:乗降場	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(24台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)	整備施設数(22台)	通常時利用計画(8台)	ピーク時利用計画(19台)																																																																																																				
		B:短時間駐車場	4台	4台	4台	4台	4台	4台	6台	6台	6台	8台	8台	8台	8台	8台	8台	8台																																																																																																			
	駅広外	C:乗降場	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																																																																																																			
		D:短時間駐車場	4台	4台	4台	4台	4台	4台	4台	2台	2台	—	—	—	—	—	—	—																																																																																																			
計		14台	0台	11台	14台	0台	11台	14台	0台	11台	—	—	—	—	—	—	—																																																																																																				
長所	出入口近辺の円滑な交通処理	各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。	各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。	各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。	各出入口の間隔が一定程度確保されており、円滑な交通処理が可能。																																																																																																																
自家用車の円滑な誘導					送迎用と中長期駐車用を分離していることから、円滑に誘導が可能																																																																																																																
駅広内の円滑な交通処理	公共交通と自家用車の動線が分離されており、安全性が優れている。		公共交通と自家用車の動線が分離されており、安全性が優れている。	公共交通と自家用車の動線が分離されており、安全性が優れている。	公共交通と自家用車の動線が分離されており、安全性が優れている。																																																																																																																
余裕のある環境広場	駅舎の環境広場が広く確保できる。	駅舎前の環境広場が広く確保できる。		北側の環境広場が広く確保できる。	駅舎前の環境広場が広く確保できる。																																																																																																																
短所	出入口近辺の渋滞	各出入口が近接しており、前面道路が混雑する可能性がある。		各出入口が近接しており、前面道路が混雑する可能性がある。																																																																																																																	
自家用車の誘導の困難さ	自家用車の出入口が2箇所あり、円滑な誘導確保にやや劣り、前面道路への違法駐車が発生する可能性がある。	自家用車の出入口が2箇所あり、円滑な誘導確保にやや劣り、前面道路への違法駐車が発生する可能性がある。	自家用車の出入口が2箇所あり、円滑な誘導確保にやや劣り、前面道路への違法駐車が発生する可能性がある。	自家用車の出入口が2箇所あり、円滑な誘導確保にやや劣り、前面道路への違法駐車が発生する可能性がある。	中長期用駐車場の入口が4箇所あり、誘導性がやや劣る。																																																																																																																
駅広内の輻輳		公共交通と自家用車の動線が輻輳するため、安全性にやや劣り、混雑する可能性がある。																																																																																																																			
環境広場の不足			駅舎前の環境広場が確保できない。																																																																																																																		
用地・補償	面積(m ²)	6,000	6,000	6,000	8,000	7,000																																																																																																															
	物件	住宅11件、車庫・倉庫等6件	住宅11件、車庫・倉庫等6件	住宅11件、車庫・倉庫等6件	住宅14件、車庫・倉庫等7件、工場1件	住宅11件、車庫・倉庫等6件																																																																																																															
評価	自家用車は、駅広内の乗降場へ、向かう傾向があると思われる。その結果、乗降場が満車の場合、駅広外の乗降場へ、向かわず前面道路へ駐車し、混雑を招く可能性がある。	自家用車は、駅広内の乗降場へ、向かう傾向があると思われる。その結果、乗降場が満車の場合、駅広外の乗降場へ、向かわず前面道路へ駐車し、混雑を招く可能性がある。また、駅広場内に公共交通と自家用車が混在することから、駅広内でも輻輳する可能性がある。	駅広内に自家用車の乗降場を増やしたが、駅広内では、通常時でも、すべての需要に対応することができず、1案と同様、前面道路の混雑を招く可能性がある。	駅広にて、送迎用の自家用車、すべての需要に対応することが可能となるが、事業費がかさみ、費用対効果としては劣る。	駅広にて、送迎用の自家用車、すべての需要に対応することが可能となる。																																																																																																																



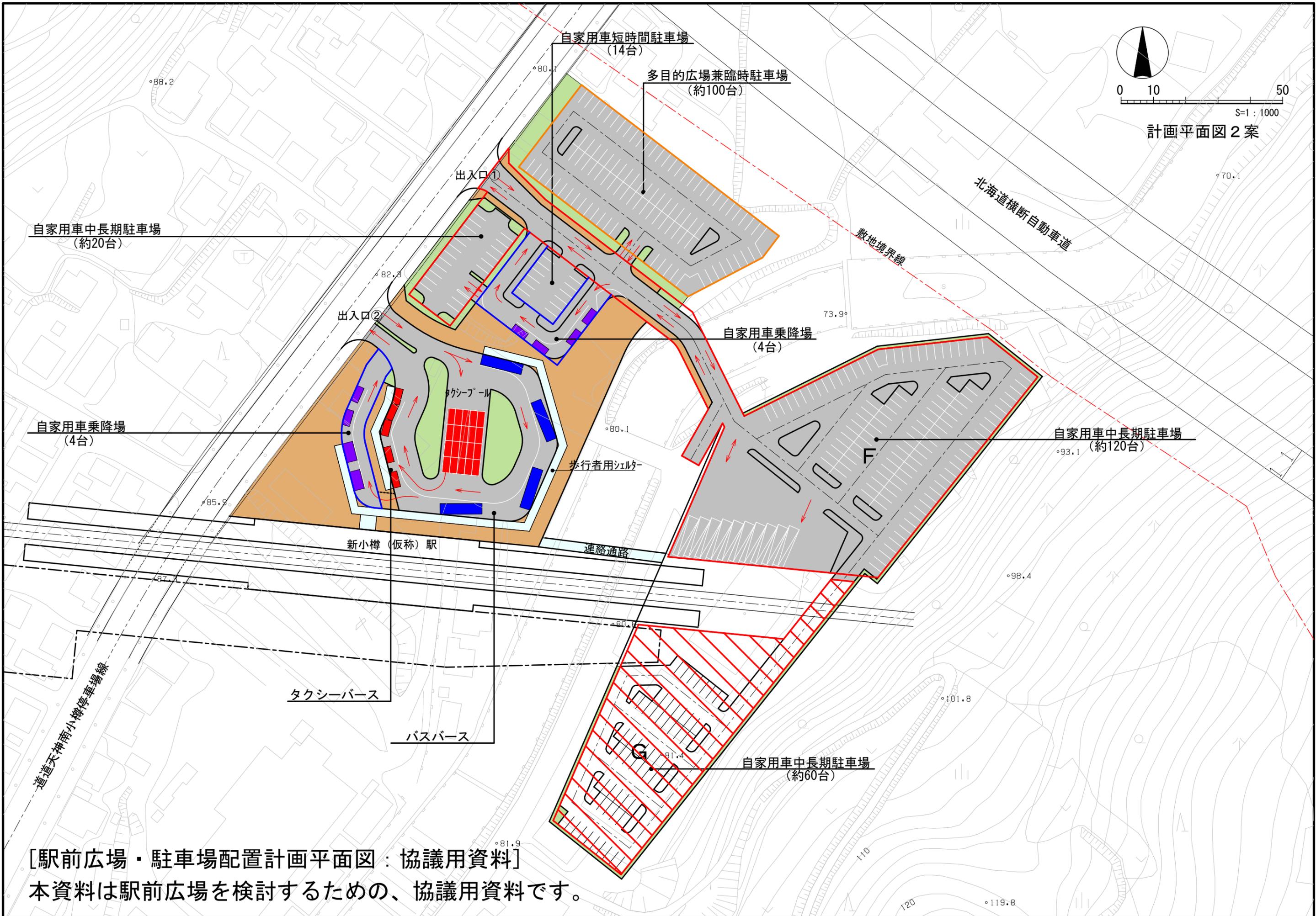
計画平面図 1 案



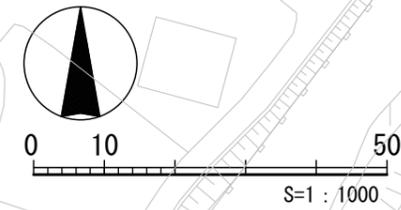
[駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料]
 本資料は駅前広場を検討するための、協議用資料です。



計画平面図 2 案



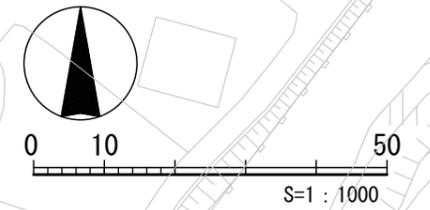
[駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料]
 本資料は駅前広場を検討するための、協議用資料です。



計画平面図3案



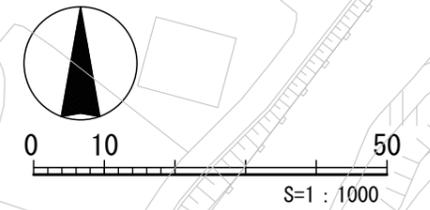
[駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料]
 本資料は駅前広場を検討するための、協議用資料です。



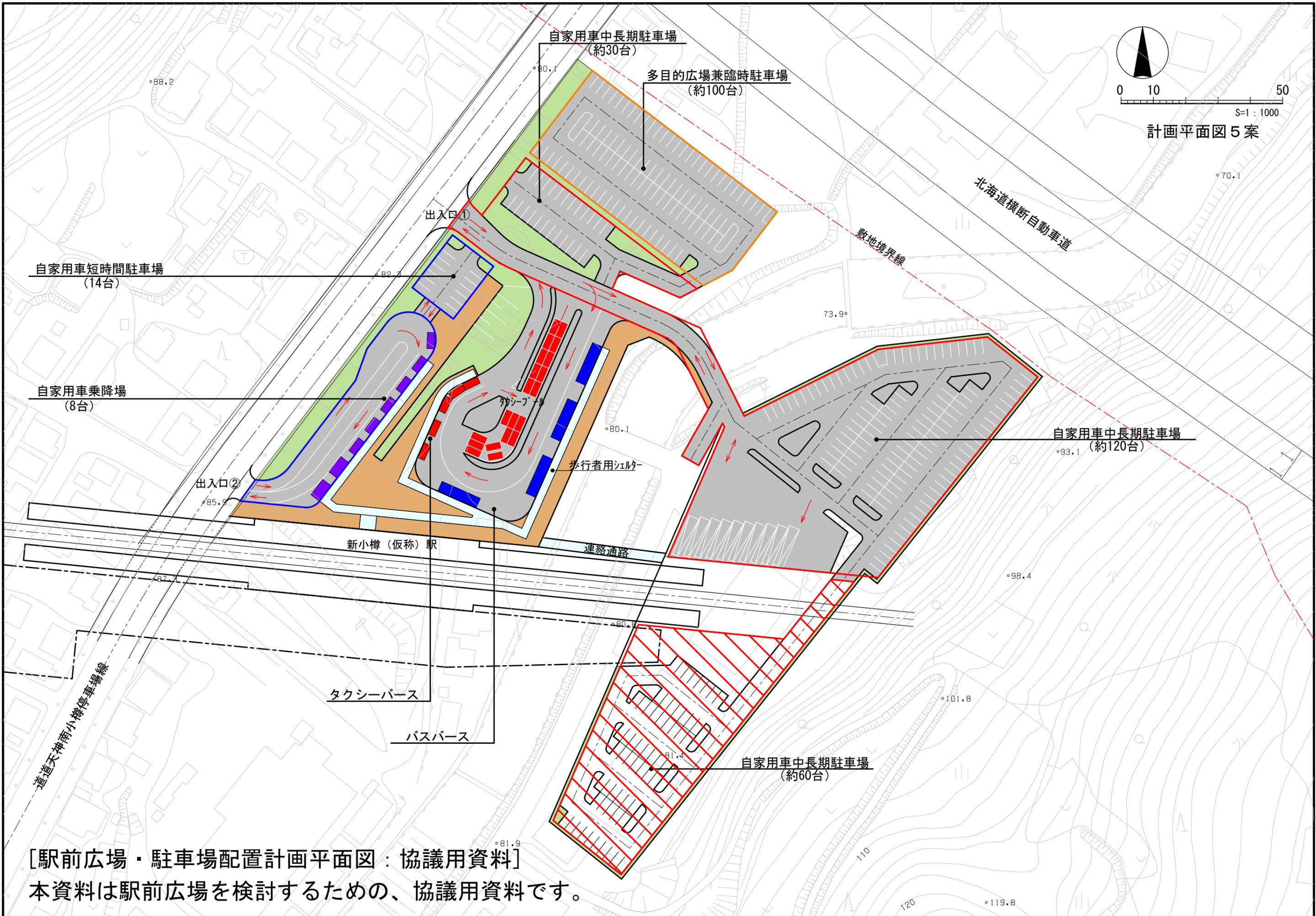
計画平面図 4 案



[駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料]
 本資料は駅前広場を検討するための、協議用資料です。



計画平面図 5 案



[駅前広場・駐車場配置計画平面図：協議用資料]
 本資料は駅前広場を検討するための、協議用資料です。