

議題（５）交通結節点のレイアウト（たたき台）について

1. レイアウト（案）のとりまとめ

駅前広場の整備について

- 公共交通優先化の観点から、駅前広場用地には路線バス機能、駅前広場拡大機能用地にはタクシー機能を優先的に配置する。
- 他の交通機能については、空間上の配置の可否を考慮しながら、代替地への配置を行う。

バス専用・優先レーンについて

- 国道 423 号南向きと、萱野区画道路 1 号線（駅前広場入口部までの区間）に新たにバス専用の車線を整備する。これに伴い、国道 423 号バイパス部を活用して車道幅員を確保する。
- 専用レーンは終日バスのみ通行可として運用を行う。
- バス降車場 4 バースを国道 423 号路側に配置する。また、降車場はバスベイ型とする。
- 萱野東西線及び萱野 1 号線の 1 車線をバス優先レーンとして運用する。優先時間帯は午前ピーク時間帯を想定する。

自転車・歩行者と自動車の分離等について

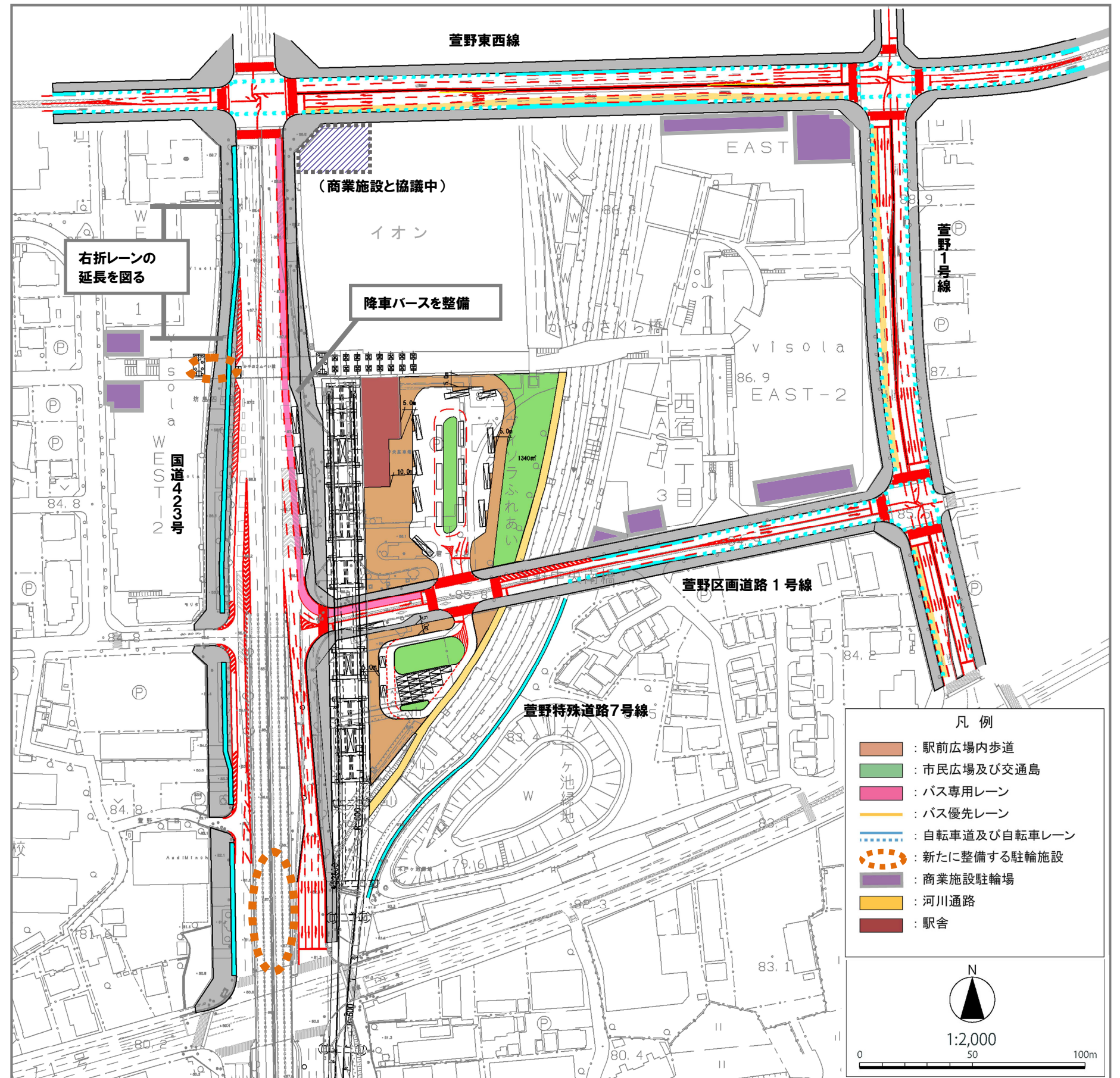
- 萱野東西線、萱野 1 号線、萱野区画道路 1 号線に片側通行可能な自転車レーンを整備する。
- 国道 423 号北向き路側に、両側通行可能な自転車道(延長:約 360m)を整備する。
- 駅前広場入口部の自転車通行を抑制するため、萱野特殊道路 7 号線に両側通行可能な自転車レーンを整備する。
- 以上の整備により、駅周辺部及び南北方向の自転車ネットワークの連続性を確保し、歩行者、自動車との分離を図る。

交差点改良について

- 坊島四丁目交差点南側の滞留車線（右折レーン）長を約 40m 延伸することにより、右折車両の処理の円滑化を図る。

K&R 停車スペースについて

- 国道 423 号北向き側道部及び本線は、幅員に余裕があることから、K&R 停車スペースを整備する。これに伴い、ゼブラゾーンを活用して幅員を確保する。



2. 交通結節点レイアウト（見直し案）の検討

2.1 交通結節点レイアウト見直しの着眼点と改良方策

交通結節点レイアウト見直しの着眼点は、以下のとおりである。

【レイアウト見直しの着眼点】

- 駅舎の東西幅が大きいため、駅舎南側に必要以上に大きな空間が確保される。
- この結果、限られた駅前広場空間の中で、市民広場として確保可能なスペースが 1,340 ㎡となり、現況の市民広場面積（約 2,900 ㎡）から大きく減少する。



【レイアウト見直し方策】

- 駅舎レイアウトの見直しを行い、占有面積を小さくすることで、駅前広場空間の拡大を図る。

2.2 駅舎レイアウトの見直し案

駅舎のレイアウトについて、現計画では改札が 2 階のみに設置される案を用いていたが、改札が 1 階、2 階両方に設置され、駅舎の占有面積も小さい見直し案をもとに交通結節点レイアウトの見直しを行う。

表 現計画案と見直し案の駅舎イメージ及び概要

	現計画案	見直し案
駅舎イメージ		
駅舎概要	改札は 2 階のみに設置	改札は 1 階、2 階両方に設置

3. 交通結節点レイアウトの見直し

2 章の駅舎レイアウト見直し案をもとに、交通結節点レイアウトの見直しを行った。見直し結果は以下に示すとおりであり、約 1,000 ㎡の市民広場の拡大を図ることが可能となる。

表 交通結節点レイアウトの見直し

		現計画案		見直し案	
レイアウト図面					
市民広場面積		1,340 m ²		2,310 m ²	
配置場所と施設規模	バス	現計画案と見直し案で大きな変更なし			
	タクシー	南側拡大用地に配置	18 台 (プール)	南側拡大用地に配置	17 台 (プール)
	高速バス	現計画案と見直し案で大きな変更なし			
	身障者用車両	現計画案と見直し案で大きな変更なし			
	送迎バス	萱野区画道路 1 号線 ：大型バス用のバースを配置	1 バース	萱野区画道路 1 号線 ：大型バス用のバースを配置 南側拡大用地 ：マイクロバス用のバースを配置	2 バース
	自家用	P&R	現計画案と見直し案で大きな変更なし		
		K&R	現計画案と見直し案で大きな変更なし		
	自転車	現計画案と見直し案で大きな変更なし			
	原付	現計画案と見直し案で大きな変更なし			

4. レイアウト（見直し案）のとりまとめ

