

》 乗り入れ計画案について

資料編

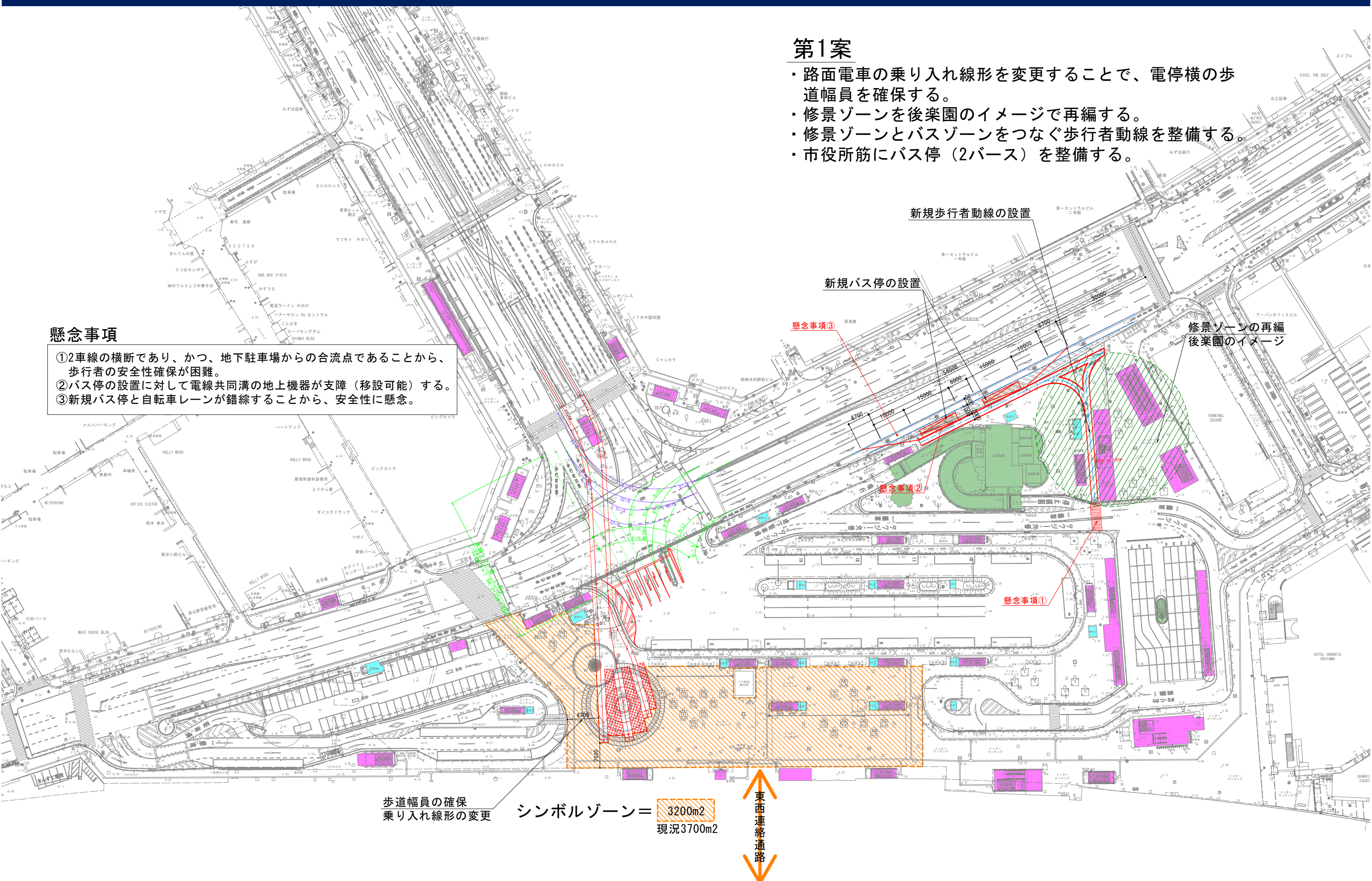
- 資料編1 計画原案 資料-1
- 資料編2 商店街方面への歩行者動線の比較 資料-5
- 資料編3 商店街方向への見通し 資料-6
- 資料編4 計画案のイメージ 資料-7
- 資料編5 公共交通・一般車の利用実態 資料-9

第1案

- ・路面電車の乗り入れ線形を変更することで、電停横の歩道幅員を確保する。
- ・修景ゾーンを後樂園のイメージで再編する。
- ・修景ゾーンとバスゾーンをつなぐ歩行者動線を整備する。
- ・市役所筋にバス停（2バス）を整備する。

懸念事項

- ①2車線の横断であり、かつ、地下駐車場からの合流点であることから、歩行者の安全性確保が困難。
- ②バス停の設置に対して電線共同溝の地上機器が支障（移設可能）する。
- ③新規バス停と自転車レーンが錯綜することから、安全性に懸念。



歩道幅員の確保
乗り入れ線形の変更
シンボルゾーン = 3200m2
現況3700m2

東西
連絡
通路

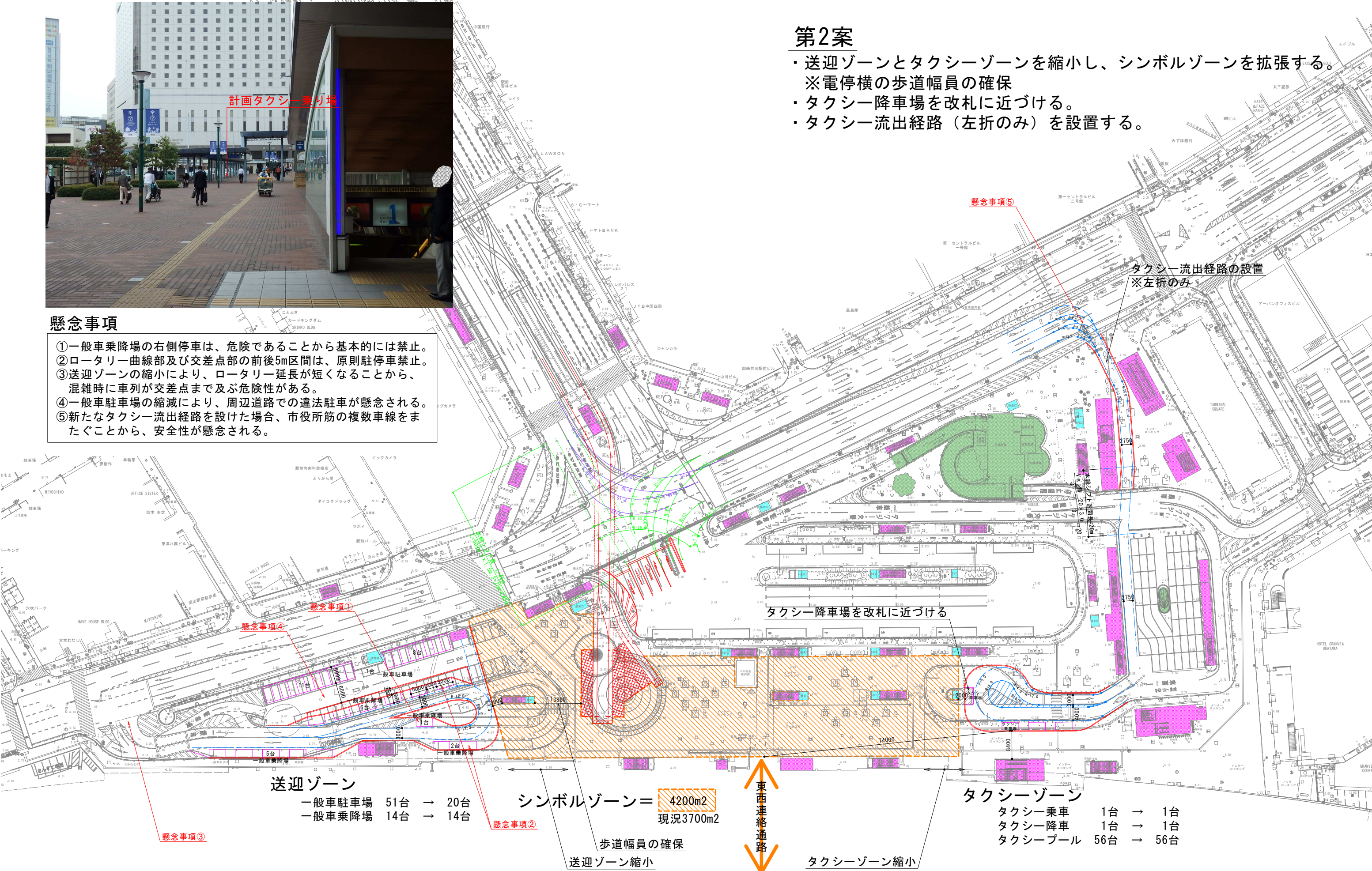


懸念事項

- ①一般車乗降場の右側停車は、危険であることから基本的には禁止。
- ②ロータリー曲線部及び交差点部の前後5m区間は、原則駐車禁止。
- ③送迎ゾーンの縮小により、ロータリー延長が短くなることから、混雑時に車列が交差点まで及ぶ危険性がある。
- ④一般車駐車場の縮減により、周辺道路での違法駐車が懸念される。
- ⑤新たなタクシー流出経路を設けた場合、市役所筋の複数車線をまたぐことから、安全性が懸念される。

第2案

- ・送迎ゾーンとタクシージョーンを縮小し、シンボルゾーンを拡張する。
※電停横の歩道幅員の確保
- ・タクシー降車場を改札に近づける。
- ・タクシー流出経路（左折のみ）を設置する。

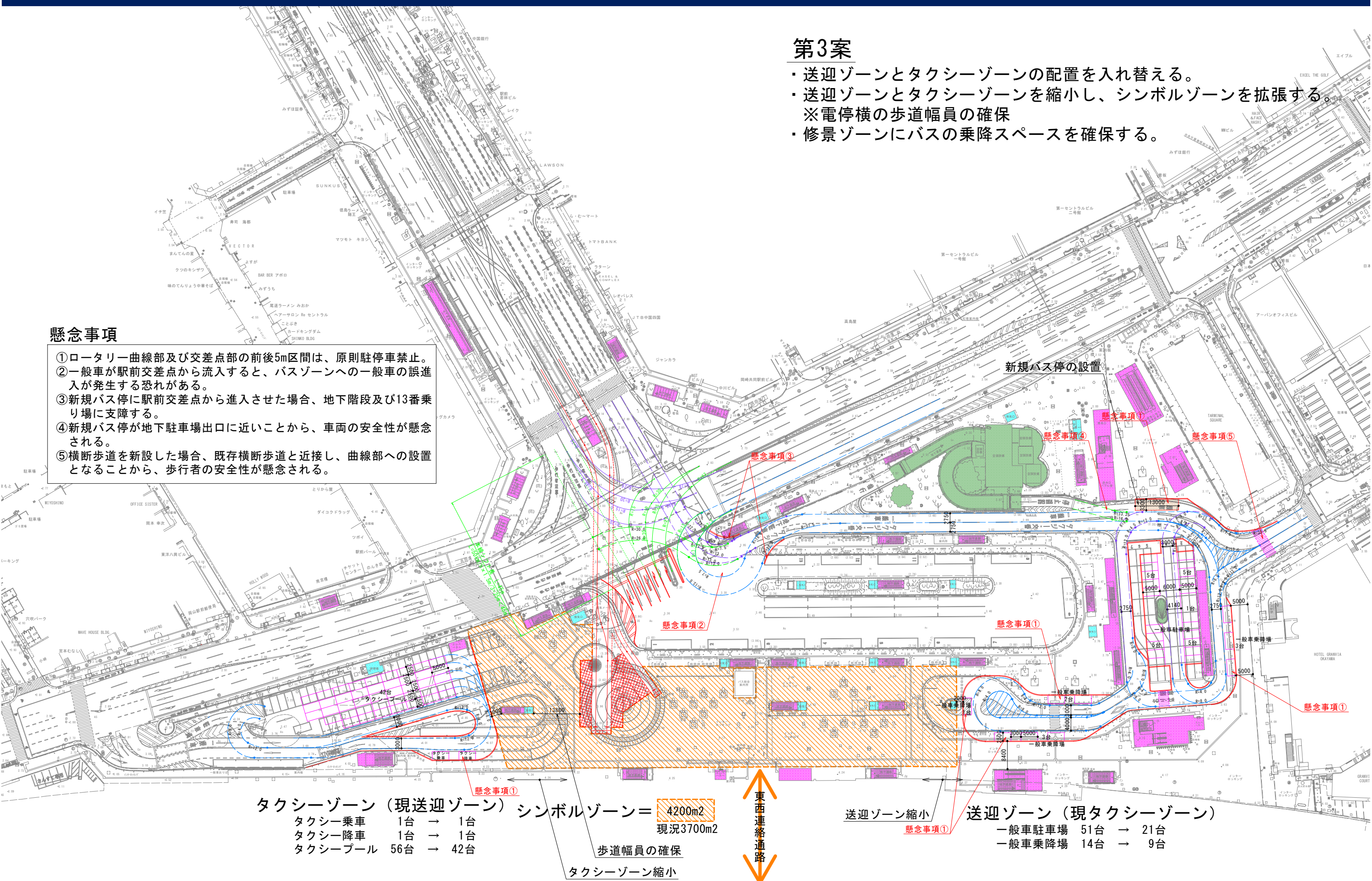


第3案

- ・送迎ゾーンとタクシーゾーンの配置を入れ替える。
- ・送迎ゾーンとタクシーゾーンを縮小し、シンボルゾーンを拡張する。
※電停横の歩道幅員の確保
- ・修景ゾーンにバスの乗降スペースを確保する。

懸念事項

- ①ロータリー曲線部及び交差点部の前後5m区間は、原則駐車禁止。
- ②一般車が駅前交差点から流入すると、バスゾーンへの一般車の誤進入が発生する恐れがある。
- ③新規バス停に駅前交差点から進入させた場合、地下階段及び13番乗り場に支障する。
- ④新規バス停が地下駐車場出口に近いことから、車両の安全性が懸念される。
- ⑤横断歩道を新設した場合、既存横断歩道と近接し、曲線部への設置となることから、歩行者の安全性が懸念される。



タクシーゾーン (現送迎ゾーン)	シンボルゾーン =	4200m ²
タクシー乗車 1台 → 1台		現況3700m ²
タクシー降車 1台 → 1台		
タクシープール 56台 → 42台		

歩道幅員の確保
タクシーゾーン縮小

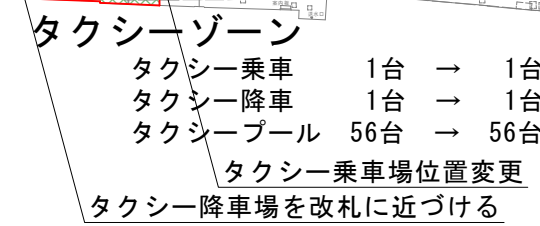
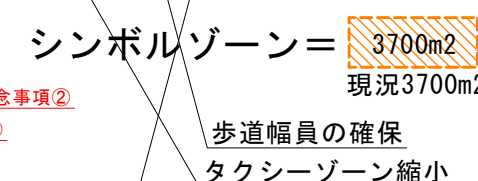
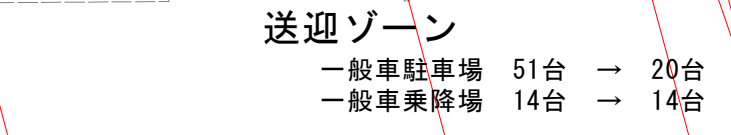
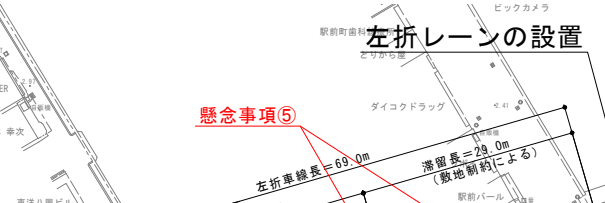
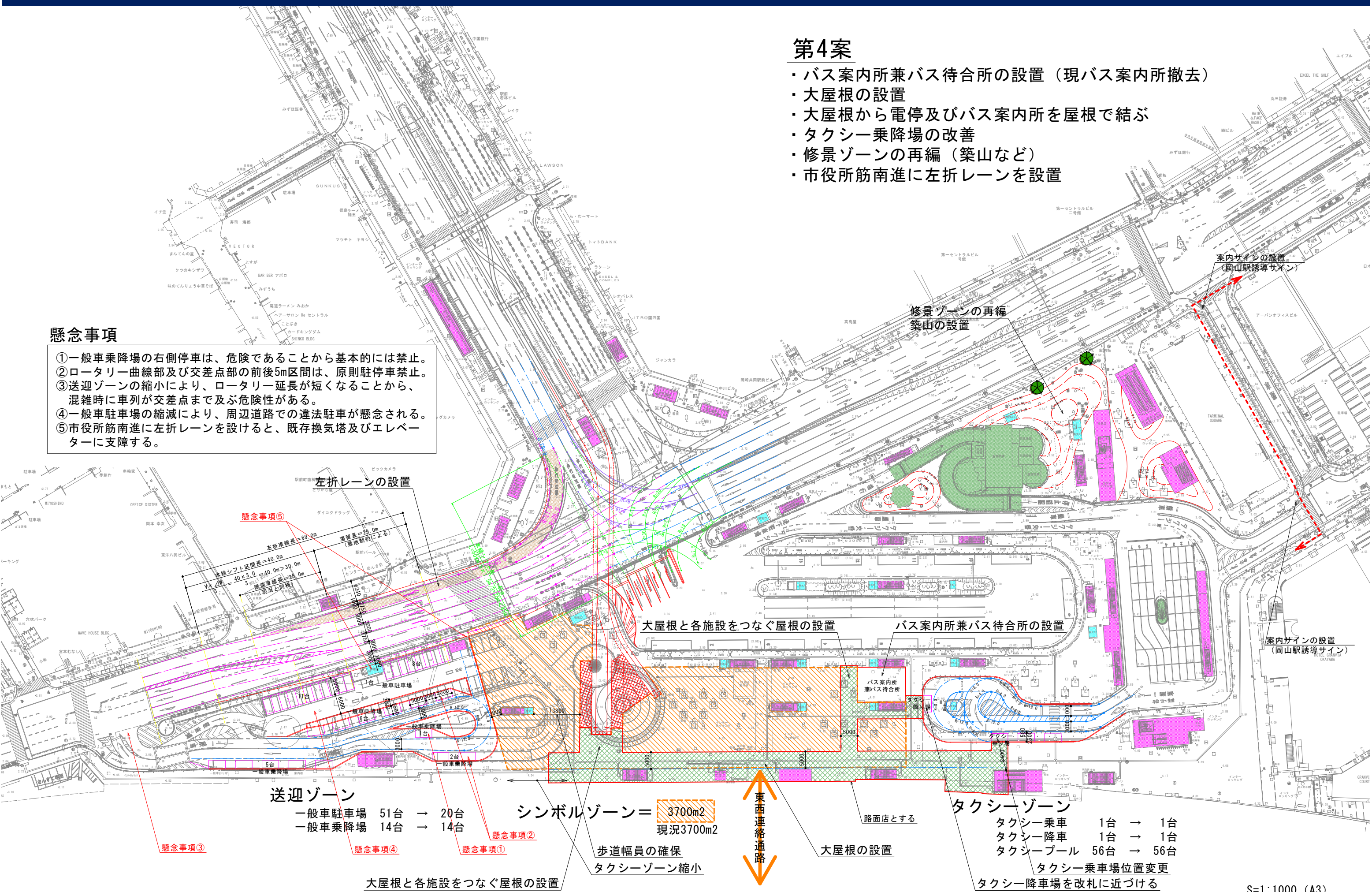
送迎ゾーン縮小	送迎ゾーン (現タクシーゾーン)
懸念事項①	一般車駐車場 51台 → 21台
	一般車乗降場 14台 → 9台

第4案

- ・バス案内所兼バス待合所の設置 (現バス案内所撤去)
- ・大屋根の設置
- ・大屋根から電停及びバス案内所を屋根で結ぶ
- ・タクシー乗降場の改善
- ・修景ゾーンの再編 (築山など)
- ・市役所筋南進に左折レーンを設置

懸念事項

- ①一般車乗降場の右側停車は、危険であることから基本的には禁止。
- ②ロータリー曲線部及び交差点部の前後5m区間は、原則駐車禁止。
- ③送迎ゾーンの縮小により、ロータリー延長が短くなることから、混雑時に車列が交差点まで及ぶ危険性がある。
- ④一般車駐車場の縮減により、周辺道路での違法駐車が懸念される。
- ⑤市役所筋南進に左折レーンを設けると、既存換気塔及びエレベーターに支障する。



S=1:1000 (A3)