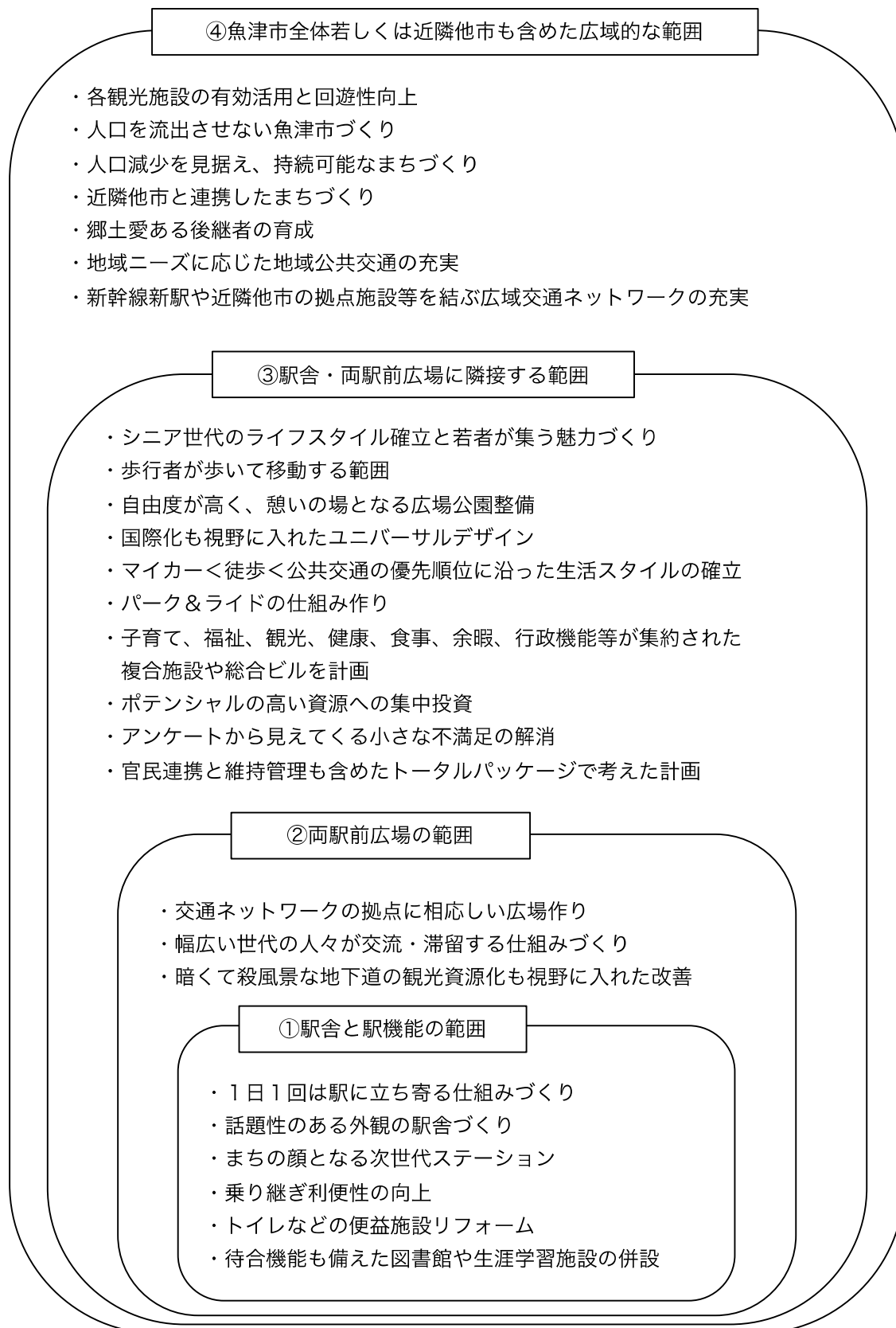


1. 第2回協議会の意見概要とまとめ

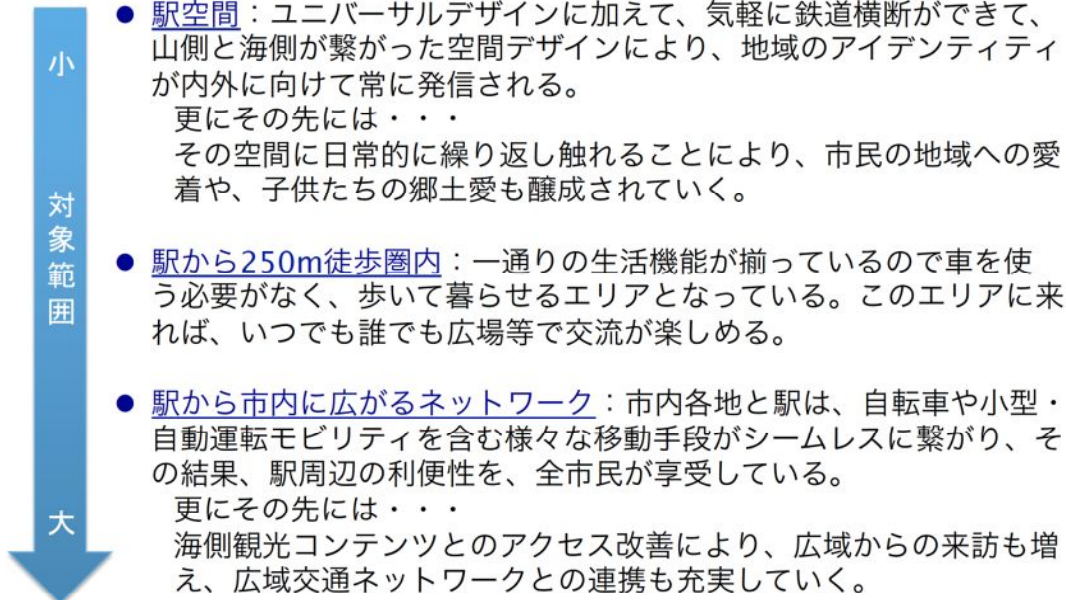
1.1 第2回協議会の意見概要



1.2 意見概要のまとめ

これまでの意見から導出された「駅周辺への期待」

提出された全ての意見を対象とする空間で分類→意見に共通する対象の理想像を文章化



「意見を踏まえた構想の進め方(長期的な変化への対応)」

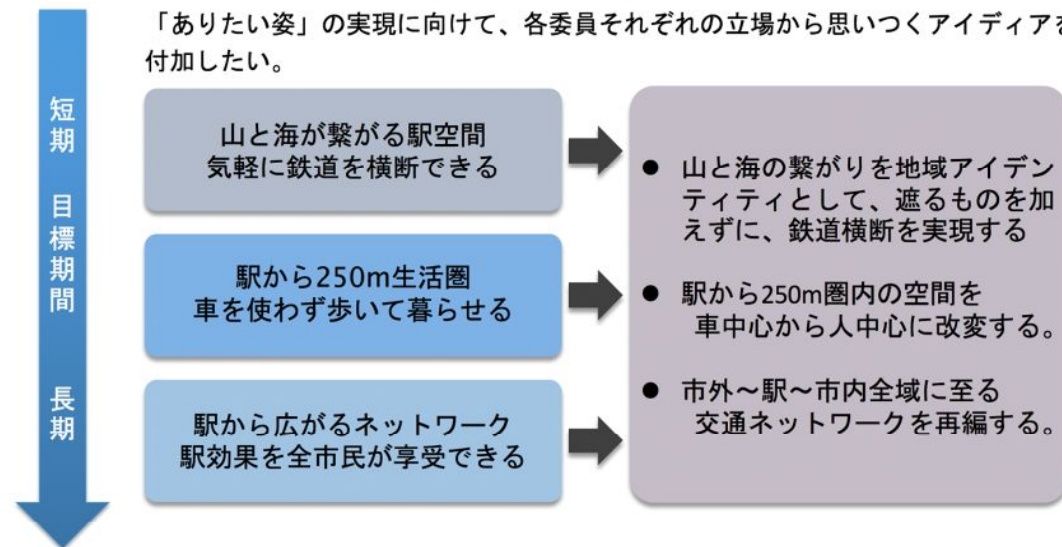
構想では、長期的な目標(大きなエリアのまちづくり)を見据えながらも、短期的な目標(小さいエリアの改善)から初めて、その結果による変化を見ながら、対象を広げていくことで、人が人を呼ぶ好循環が作り出されると考えられる。

魅力あるコンテンツ(空間)が人を呼ぶと、アクセス改善の需要が発生する。



「各委員からの期待を踏まえた駅周辺のありたい姿(目標)」

最初に、寄せられた意見を集約した「駅周辺のありたい姿(目標)」を共有したい。「ありたい姿」の実現に向けて、各委員それぞれの立場から思いつくアイデアを付加したい。

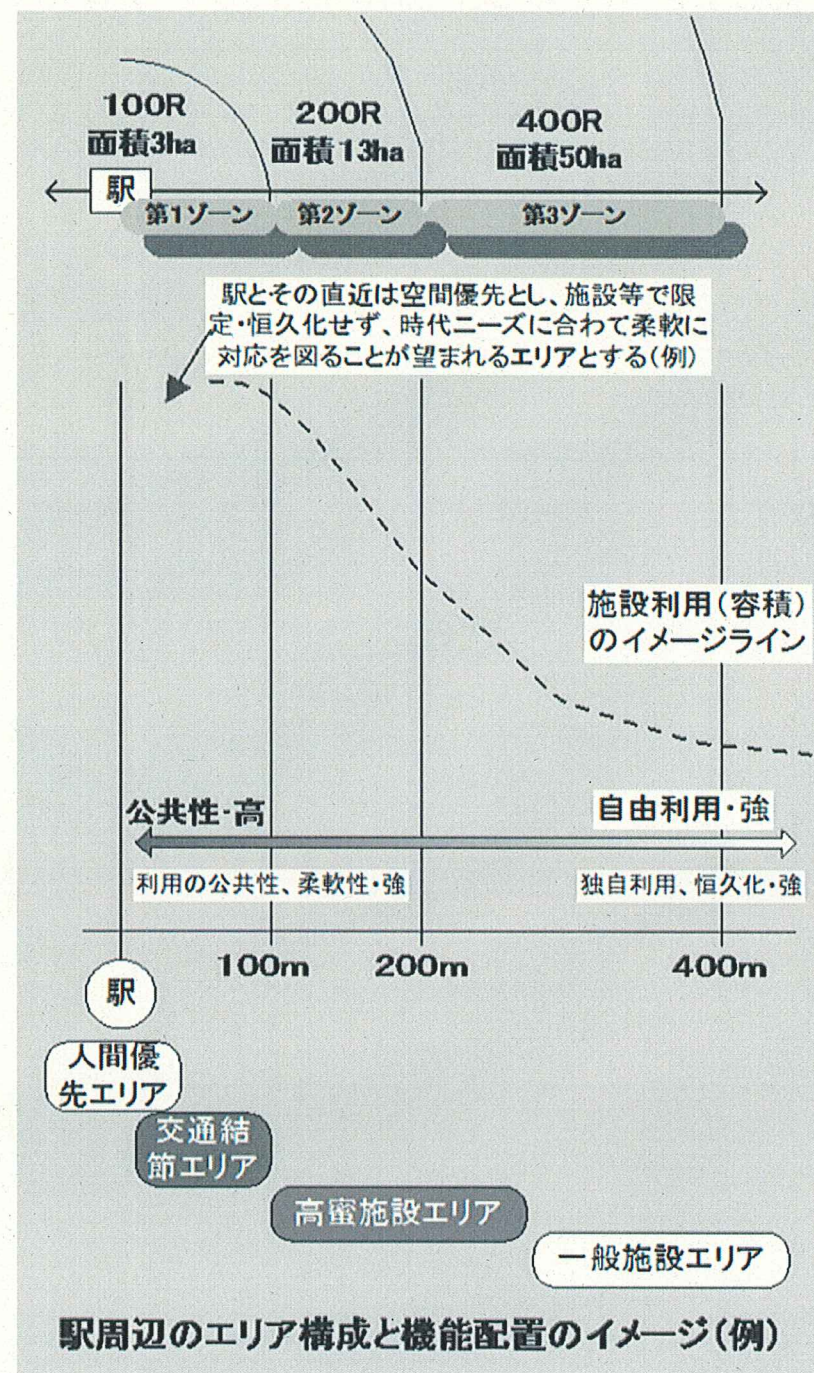


「参考図(例)」

駅及び周辺空間の公共特性を前提として、
駅を含む400mエリアについて、
3層のゾーン構造を意識した検討が必要。

- ✓ 第1ゾーン：半径100m
- ✓ 第2ゾーン：半径200m
- ✓ 第3ゾーン：半径400m

一般的には、駅（人間優先エリア）から
外側に向かって、交通結節エリア、
高密施設エリア、一般施設エリア、と
広がってゆく。



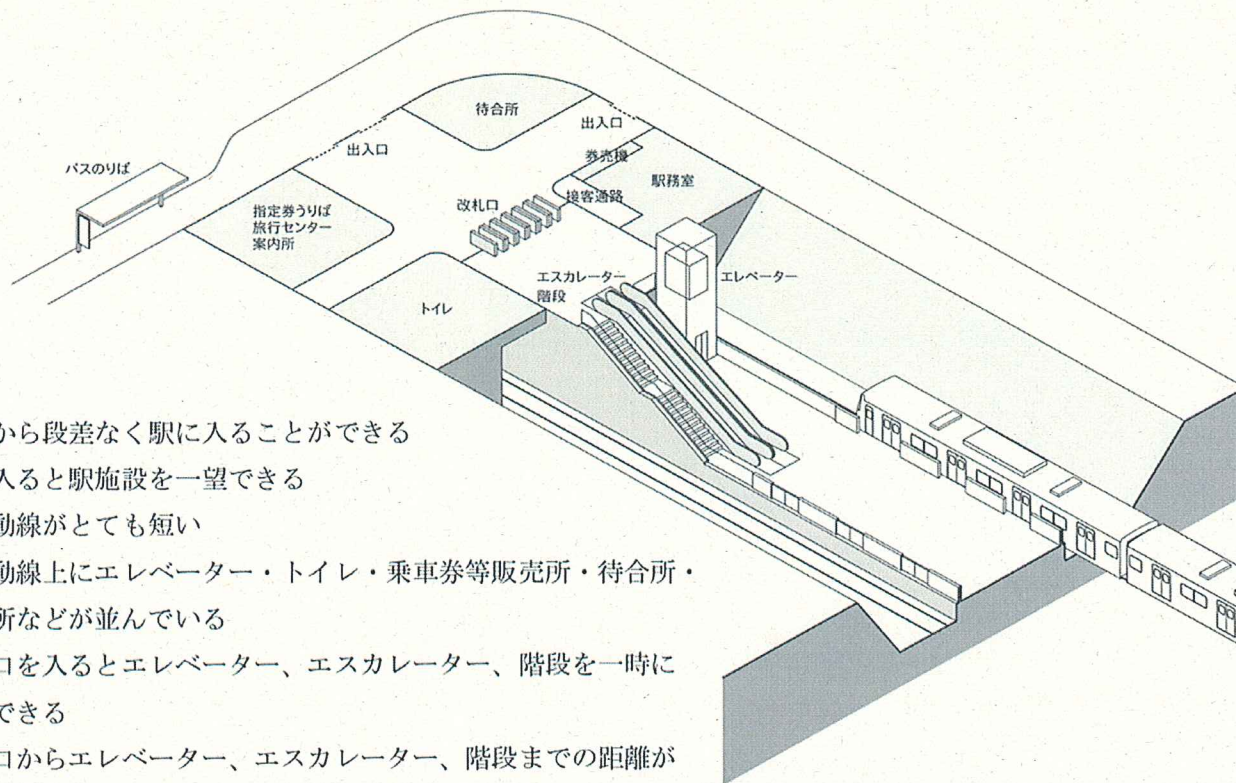
「参考図(例)」

移動円滑化整備の 基本的な考え方

一体的・総合的な整備 の方針

- ✓ 多様な利用者を総合的にとらえる
- ✓ 施設・車両等を一体的にとらえる
- ✓ 旅客施設と周辺地域
(旅客施前広場な
ど)を一体的にとら
える

参考：バリアフリー化された旅客施設のイメージ（鉄道駅）



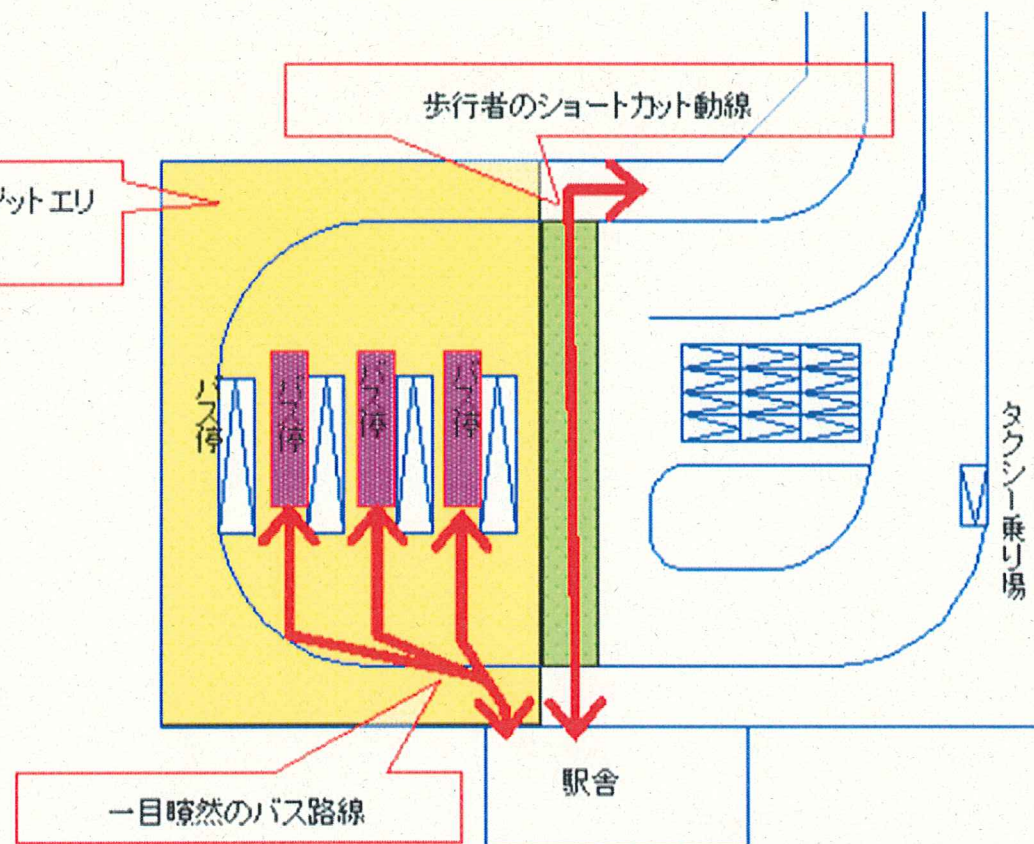
- ・道路から段差なく駅に入ることができる
- ・駅に入ると駅施設を一望できる
- ・移動動線がとても短い
- ・移動動線上にエレベーター・トイレ・乗車券等販売所・待合所・案内所などが並んでいる
- ・改札口を入るとエレベーター、エスカレーター、階段を一時に視認できる
- ・改札口からエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを任意に選択できる
- ・駅出入口・改札口・ホーム間の垂直移動が、上り線・下り線とも一度ですむ
- ・改札内コンコースからホームの様子を一望できる
- ・ホームから改札口方向を一望できる
- ・ホームから改札口にいたるエレベーター、エスカレーター、階段を一時に視認できる
- ・ホームから改札口にいたるエレベーター、エスカレーター、階段までの距離がほぼ等距離で、それらを任意に選択できる
- ・ホーム上に可動式ホーム柵などの安全措置が施されている

「参考図(例)」



トランジットモール内を走行する連接バス

安全に歩けるトランジットエ
リア



従来、歩行者の駅前広場の横断やバス停島への平面横断は好ましくないとされているが、新たな考え方として、「広場内トランジットエリア」の導入により、トランジットエリアを歩行者優先空間として位置付けて、利便性を高める考え方もありえる。

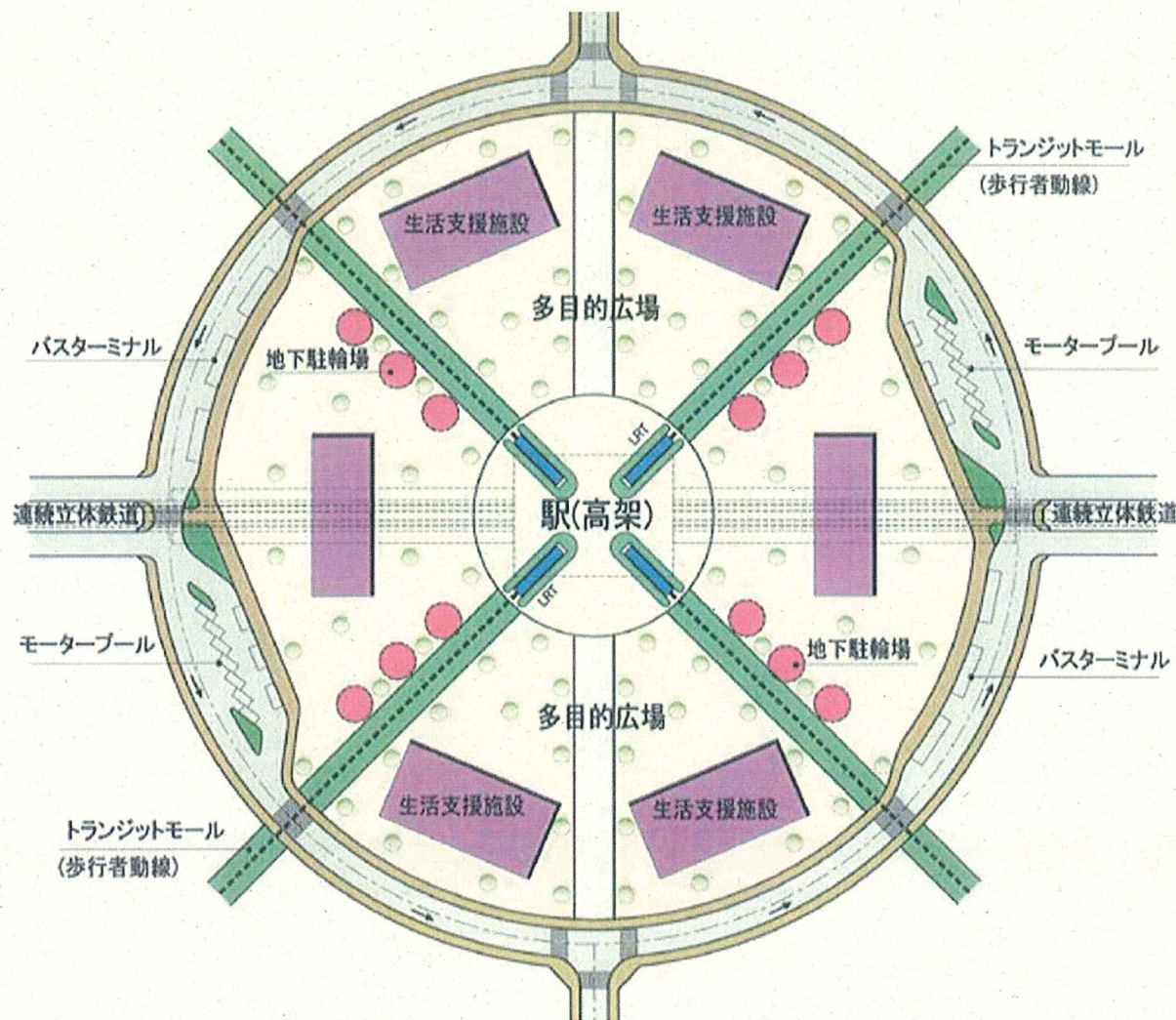
「参考図(例)」

従来の駅前空間は、駅の両側に整備し、自動車動線を広場中央に取るステレオタイプ。



提言：ワンピースの駅前レイアウト
鉄道両側を一体的に捉えた広場

- ✓ 駅前広場は防災拠点兼ねる緑豊かな公園風の仕立て
- ✓ 環境に優しい交通の優先的な広場配置
- ✓ 都市サービス機能の広場内立地など



※図は機能イメージのプロトタイプであり、実際には周辺の既存市街地との関係性が重要