

3. 駅周辺整備の比較検討

3.1 駅構造による形態分類

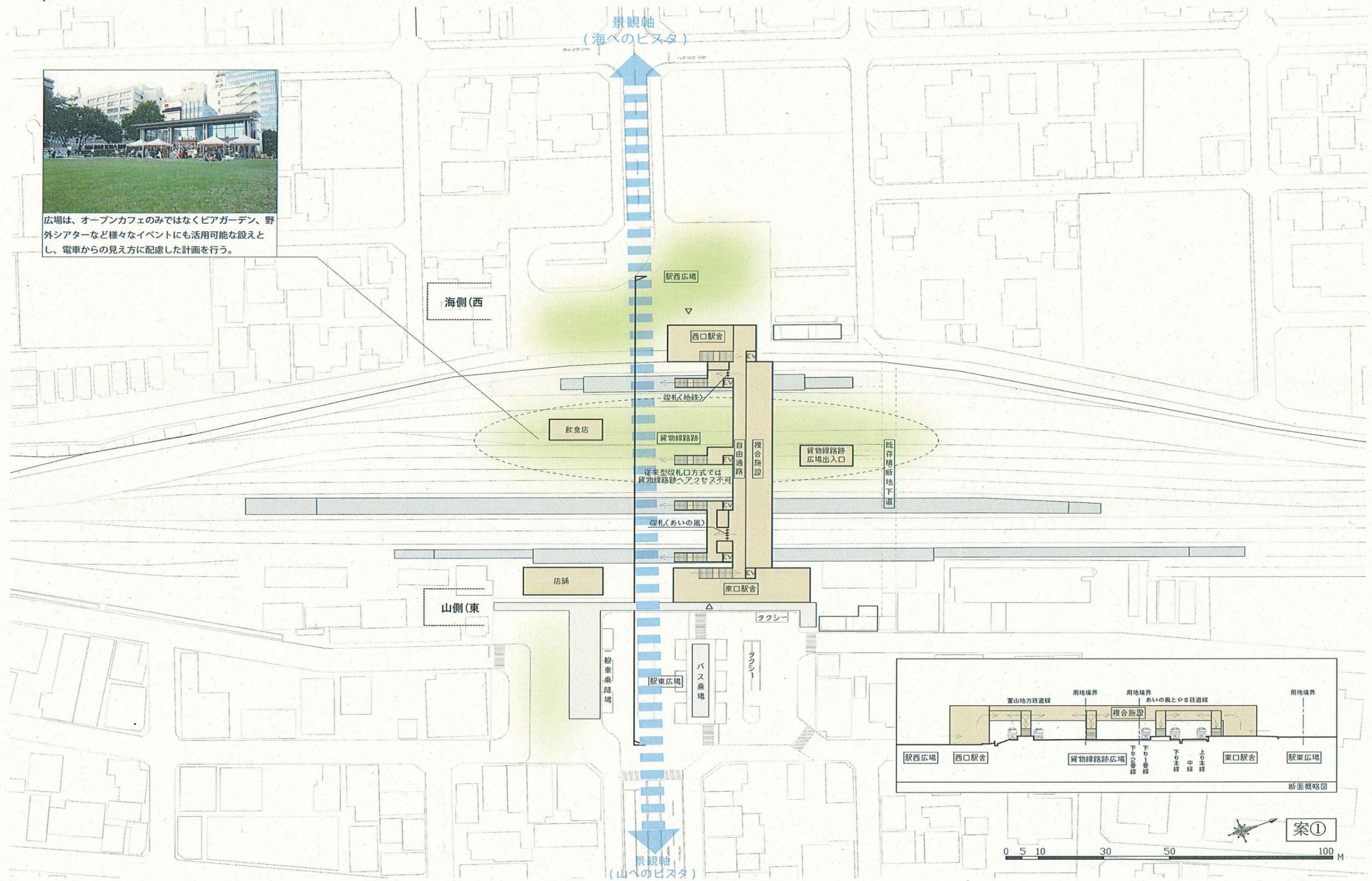
駅構造による分類 段差は1フロア分の登りを1、降りを1としてカウント

	0. 現在		1. 両駅橋上化案		2. 西口まで跨線橋延伸				3. 貨物線跡地まで跨線橋延伸（地铁フラット）				4. フラット方式		
		段差		段差	従来型改札口方式	段差	スマートステーション方式	段差	従来型改札口方式	段差	スマートステーション方式	段差	スマートステーション方式	段差	
東口から	東口の形状	平面改札口あり	-	階段・エレベータ・エスカレーター	-	平面改札口あり（現在と同じ）	-	スマートラッチ	-	平面改札口あり（現在と同じ）	-	スマートラッチ	-	フラットアクセス	0
	1番線プラットホーム	改札口から平面アクセス	0	階段・エレベータ・エスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	改札口から平面アクセス	0	入口から平面	0	改札口から平面アクセス	0	入口から平面	0	フラットアクセス	0
	2・3番線プラットホーム	改札口から階段・エレベータ	2	階段・エレベータ・エスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0
	貨物線路跡	アクセス不可	×	階段・エレベータ・エスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	改札口から階段・エレベータ	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0
	地铁プラットホーム	地下道から階段・改札口あり	2	階段・エレベータ・エスカレーターで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	改札口から階段・エレベータ	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0
西口から	1番線プラットホーム	地下道を通って東口からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	フラットアクセス	0
	2・3番線プラットホーム	地下道を通って東口から階段・エレベータ	4	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	貨物線跡地まで平面。貨物線跡地から階段・エレベータ	2	フラットアクセス	0
	貨物線路跡	アクセス不可	×	階段・エレベータ・エスカレーターで上って橋上の改札口から降りてアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0
	地铁プラットホーム	地下道から階段・改札口あり	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	階段・エレベータで上って橋上からアクセス	2	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0	フラットアクセス	0
改札口の数	2箇所（東口・地铁）		橋上に2箇所		東口・地铁・西口		フラットアクセス		東口・地铁・西口		フラットアクセス		フラットアクセス		
東口・西口間自由通路	地下道		地下道および橋上自由通路		地下道		地下道および跨線橋		地下道		地下道および跨線橋		フラットアクセス		
段差チェック（合計）	×あり 14		18		16		16		12		12		0		

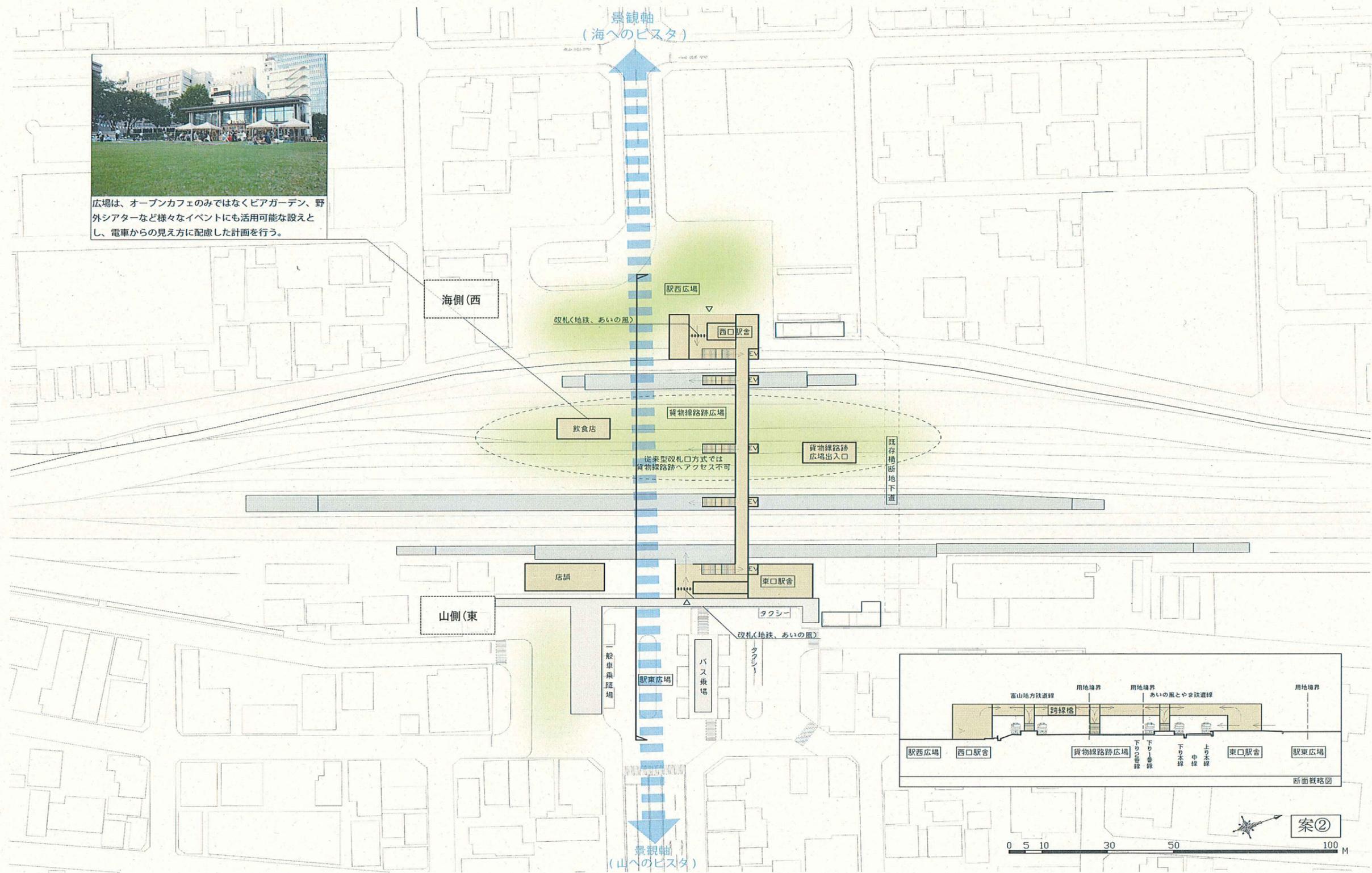
3.2 両駅橋上化案



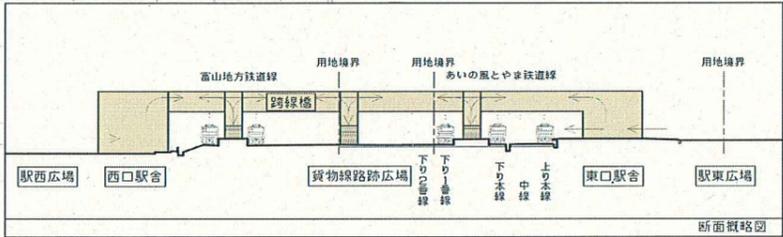
広場は、オープンカフェのみではなくビアガーデン、野外シアターなど様々なイベントにも活用可能な設えとし、電車からの見え方に配慮した計画を行う。



3.3 西口まで跨線橋延伸案

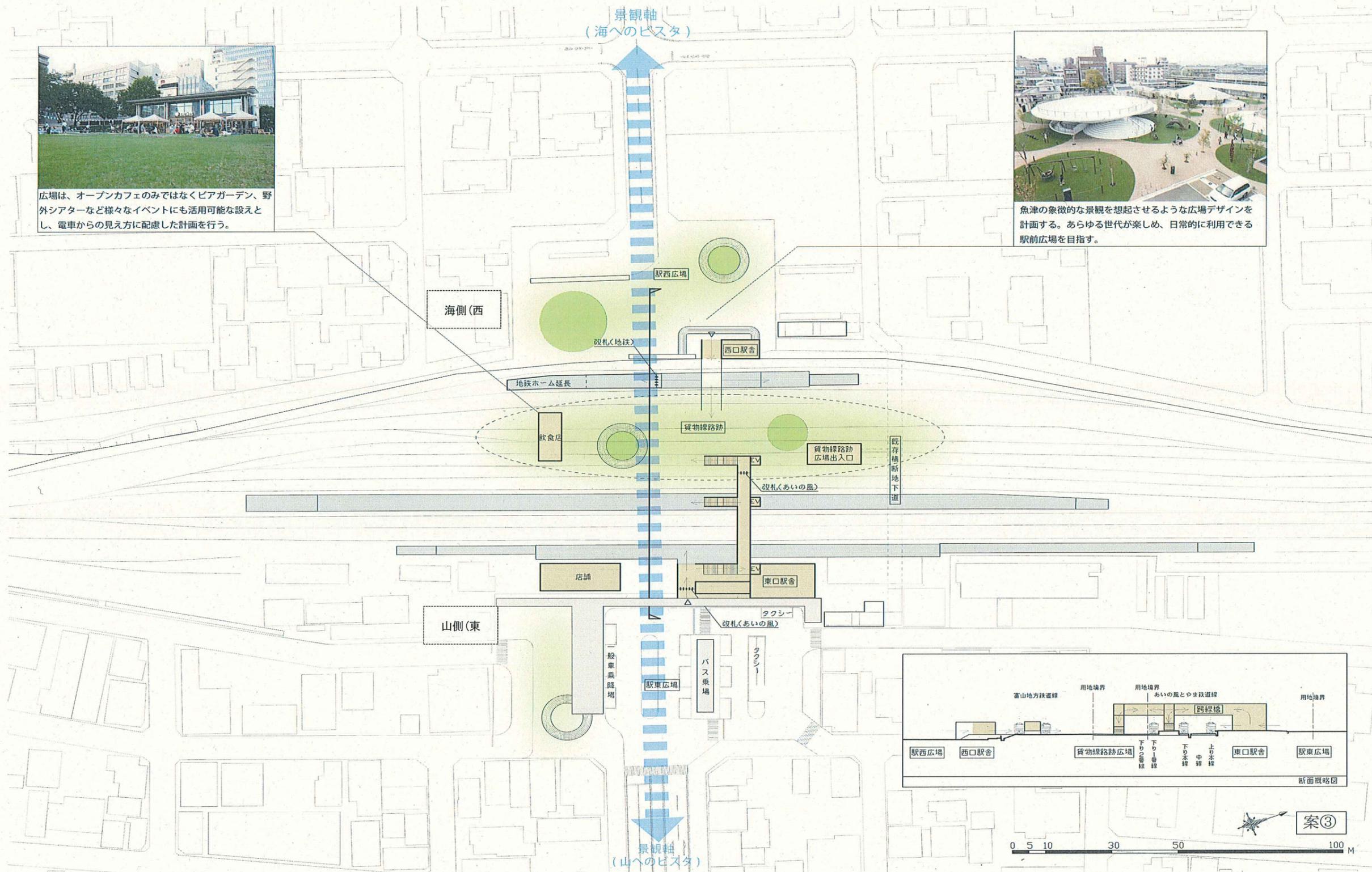


広場は、オープンカフェのみではなくビアガーデン、野外シアターなど様々なイベントにも活用可能な設えとし、電車からの見え方に配慮した計画を行う。



案②

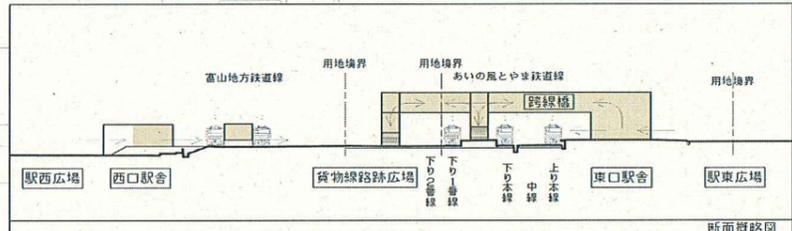
3.4 貨物線跡まで跨線橋延伸案（地鉄フラット案）



広場は、オープンカフェのみではなくビアガーデン、野外シアターなど様々なイベントにも活用可能な設えとし、電車からの見え方に配慮した計画を行う。



魚津の象徴的な景観を想起させるような広場デザインを計画する。あらゆる世代が楽しみ、日常的に利用できる駅前広場を目指す。



0 5 10 30 50 100 M

案③



3.6 駅周辺整備検討案の比較

	第1案：両駅橋上化案	第2案：西口まで跨線橋延伸案	第3案：貨物線路跡まで跨線橋延伸案 (地铁フラット案)	第4案：フラット方式案
概要図				
将来像に対応する駅空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場等を包括した求心的な駅空間を両駅の橋上化によって形成することが可能となる。</li> <li>・比較的大規模なボリュームが形成されるため、コンパクトな駅空間の形成に劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場等を包括した求心的な駅空間をあいの風鉄道側の跨線橋延伸によって形成することが可能となる。</li> <li>・比較的大規模なボリュームが形成されるため、コンパクトな駅空間の形成に劣る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場を包括した求心的な駅空間を富山地鉄側は G.L. レベル（あるいは軌道レベル）でフラットに、あいの風鉄道側は跨線橋延伸によって形成することが可能となる。</li> <li>・比較的コンパクトな駅空間の形成が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市軸（景観軸）への配慮のもと、東西エリアをつなぎ、かつ駅前広場を包括した求心的な駅空間を富山地鉄側からあいの風鉄道側にかけて全てフラットに形成することが可能となる。</li> <li>・最もコンパクトな駅空間の形成が可能となる。</li> </ul>
徒歩圏エリアとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複合施設を併設する橋上化のため、必要施設を集約することが可能となる。ただし、JR貨物線路跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約も可能となる。</li> <li>・分断された東西エリアを両駅の橋上化によりつなぐことが可能となるが、アクセスに際して昇降が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR貨物線路跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約が可能となる。</li> <li>・分断された東西エリアをあいの風鉄道側の跨線橋延伸によりつなぐことが可能となるが、アクセスに際して昇降が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR貨物線路跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約が可能となる。</li> <li>・分断された東西エリアのうち、あいの風鉄道側はアクセスに際して昇降が必要となるが、富山地鉄側は昇降不要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR貨物線路跡地の利活用が可能な場合、必要施設はこの跡地で展開・集約が可能となる。</li> <li>・分断された東西エリアを全てフラットにつなぐことが可能となる。</li> </ul>
鉄道横断に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あいの風鉄道及び富山地鉄側を橋上化することにより横断する必要がある。関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要があるが、国内では多数の同様事例が見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あいの風鉄道及び富山地鉄側を既存の跨線橋を延伸することにより横断する必要がある。関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要があるが、国内には同様事例も見られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富山地鉄側を G.L. レベル（あるいは軌道レベル）で横断する必要がある。そのため、関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・あいの風鉄道及び富山地鉄側を G.L. レベル（あるいは軌道レベル）で横断する必要がある。そのため、関係機関との調整・合意及びこれに対する技術的課題を解決する必要がある。</li> </ul>