

第 8 回 委 員 会 資 料

目 次

1. 野洲駅北口駅前広場整備計画（案）	
1) 第7回委員会における主な意見と整備計画（案）への反映	1
2) 整備計画（案）の概要	3
3) 整備計画（案）の公表	5
4) 整備計画（案）に対する市民意見と対応方針（案）	6
5) 修正した整備計画（案）	9
2. 実施設計方針の確認	
1) 検討項目の整理	10
2) バリアフリー化	12
3) 横断歩道橋	13
4) 歩道	14
5) 安全施設等	15
6) シェルター	17
7) 休憩施設	18
8) 修景	19

1) 第7回委員会における主な意見と整備計画（案）への反映

第7回委員会では、これまでに出された意見を整理し、最も重要な整備課題である「歩行者と車の動線分離」及び「円滑な交通の確保」に向け、平面レイアウトに関して横断歩道橋を整備する「C-1案」に絞り込んで頂きました。整備案を具体化していく上で委員会にて頂いたご意見の内容と整備計画（案）への反映方針について下表に整理します。

項目	意見	整備計画（案）への反映
歩道	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場に面する歩道の幅員は十分に確保して欲しい。 安全性向上の観点からは、歩行者と自転車の輻輳状況に対する対応も大事である。 にぎわいがないので、再整備の際にはちょっとした休憩スペースを確保するなどの配慮もお願いしたい。 自家用車乗降スペースを有効に利用してもらえよう、シェルターの設置は必ず行って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と自転車の安全な離合、車両への乗降のための待合いスペースの確保、休憩スペースの確保等に配慮し、歩道幅員を可能な限り拡幅した計画案としました。 駅前広場東側の自家用車乗降スペースには駅舎出入口及び横断歩道橋に接続するシェルターを配置する方針としました。
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 安全性向上の観点からは、歩行者と自転車の輻輳状況に対する対応も大事である。（再掲） 自転車は駅前広場内での運転を禁止する（押して歩いてもらう）措置も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場内は自転車の乗り入れ禁止とし、路面標示やサインによって利用者に周知することを計画します。 
自家用車乗降スペース・待機所	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車をとめられるスペースは多く欲しい。（周辺道路における駐停車問題、企業等の送迎） 公共交通（バス・タクシー）と自家用車の利用エリア分離が出来ると良い。 駅舎前（タクシー乗降場東側）に自家用車乗降スペースを設置すると混雑の原因となる。広場反対側への配置に集約した方が良くと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 帰宅ラッシュ時等における自家用車の待機に配慮し、ロータリー中央島に自家用車待機所を確保します。規模については、バス及びタクシープールとの兼ね合いから6台とします。 利用エリアを明確化するよう、乗降場等の位置は、駅舎側に公共交通機関を配置し、自家用車は広場の反対側に配置します。（ただし、身障者用の自家用車乗降スペース1台分は駅舎前に確保します。）
タクシープール	<ul style="list-style-type: none"> タクシープールの契約台数は現状を維持して欲しい。 帰宅時間帯だけでもタクシープールを自家用車が使えるようにしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシープールの規模は、事業者協議の結果、現状維持（12台）としました。 ルール周知が難しく、トラブル発生の原因となるため、共用は避けることが望ましいと判断しています。
横断歩道橋	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩道橋は安全の観点からはあった方が良くもしいないが、大きな費用をかける必要性が感じられない。景観の面からも違和感を憶える。 横断歩道橋は将来計画として考えるのも良いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> C-1案において歩車分離対策の根幹となる施設であることから整備する方針とします。 将来計画では整備費用の担保ができないため、今回の整備を目指します。

1) 第7回委員会における主な意見と整備計画（案）への反映

その他のご意見について下表に整理します。

項目	意見	対応
事業化	<ul style="list-style-type: none"> 北口方面の開発（宅地開発、大規模店舗等）がどうなっていくのか想像がつかない。事業化を急ぐべきではないと思う。 交通量の変化は不透明であり、用地買収を行って広場を広げることが将来的課題として念頭に置いておくべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 国からの交付金を活用できる今回の事業機会を捉え、現在の敷地の範囲内で課題解決に向けた整備を実施する方針とします。整備後も駅前広場内の交通状況等の把握に努め、より良い駅前広場となるよう検討を継続します。
車両進入経路	<ul style="list-style-type: none"> 区画内道路からの広場内への流入は規制することも検討してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 一方通行規制をかけることになるため、沿道住民の同意が必要であり、実施困難と判断しています。
周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の状況改善には、市道北口線（例：コンビニ前に停車されると渋滞）や市道野洲駅北口支線（例：県道との交差点付近の構造が分かりづらく混乱を招いている）の問題解消も必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 関係機関（県、警察、公安委員会等）と協働し、改良の必要性検証や改良方法等について検討します。
検討委員会	<ul style="list-style-type: none"> 議論が深まるよう、委員会開催回数を増やしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 本年度中にあと1回（第9回）の開催を予定しています。検討委員会が必要と判断されれば、開催回数を増やします。

2) 整備計画（案）の概要

①整備計画（案）の構成

目次	概要
1. 野洲駅北口駅前広場の現状と問題点	
現状	施設概要、主要動線（交通量調査）
問題点	主な問題点の整理（歩行者・車両動線の交差、自家用車の駐停車、指定場所外でのバス降車）
2. 野洲駅北口駅前広場整備計画（案）概要	
コンセプト	「安全・安心な空間の創出」 「良好な景観の形成」 「にぎわいのある空間の創出」
計画概要	交通施設諸元、計画の基本的考え方、計画平面図（案）等
別冊（参考資料）	
計画の経過	H19年度以降の計画検討の経過
計画案の検討概要	規模算定、レイアウト案比較検討等の概要（第7回検討委員会資料内容）

②交通施設諸元

施設名		現状施設 (平成23年調)	計画値
バス	乗降場	乗車場：2台 降車場：1台	乗車場：2台 降車場：1台
	プール	3台	3台
タクシー	乗降場	乗車場：1台 降車場：1台	乗車場：1台 降車場：1台
	プール	12台	12台
自家用車	乗降場	—	8台
	待機所	—	6台
身障者用乗降スペース		—	1台

③計画の基本的考え方

- 横断歩道橋を整備し、歩行者主動線と車両主動線の分離することにより、歩行者の安全性や円滑な交通の確保を図ります。（既存の中央部の横断歩道を除去します。）
- 安全・安心の確保等に向け、下記のような整備を計画します。

i. バリアフリー化

- ・歩道を拡幅するとともに、急勾配箇所や段差のない歩行空間を確保します。
- ・障がい者や高齢者等の送り迎えに配慮した乗降スペースを駅舎近くに確保します。
- ・**駅舎から各乗降場までの歩道にはシェルターを設置**し、雨の日の利用等に配慮します。
- ・横断歩道橋にはエレベーターを併設します。
- ・照明整備により明るい駅前広場とします。
- ・サイン整備等により利用者に分かりやすい空間とします。

ii. 歩道拡幅

- ・**歩道幅員を可能な限り拡幅**します。

iii. 自家用車スペースの確保、明示

- ・自家用車乗降場（8台）を確保します。
- ・ロータリー中央島を活用し、**自家用車待機所（6台）を確保**します。

iv. **利用エリアの分離**

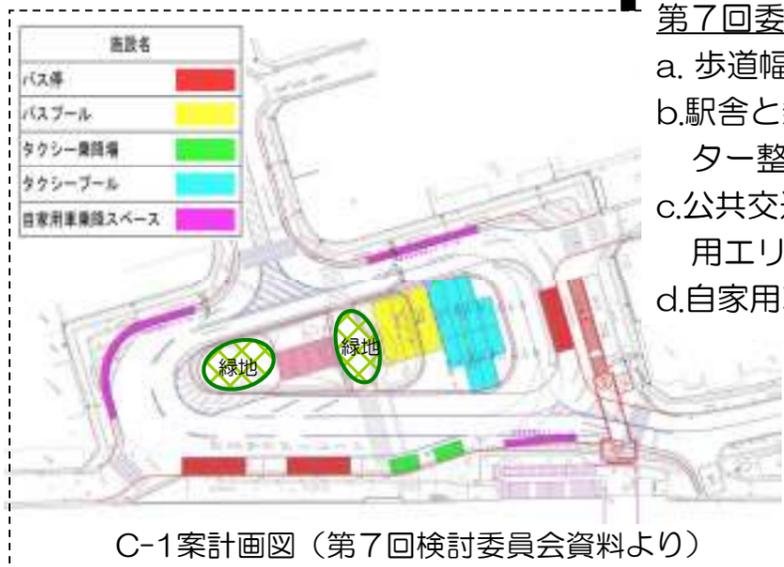
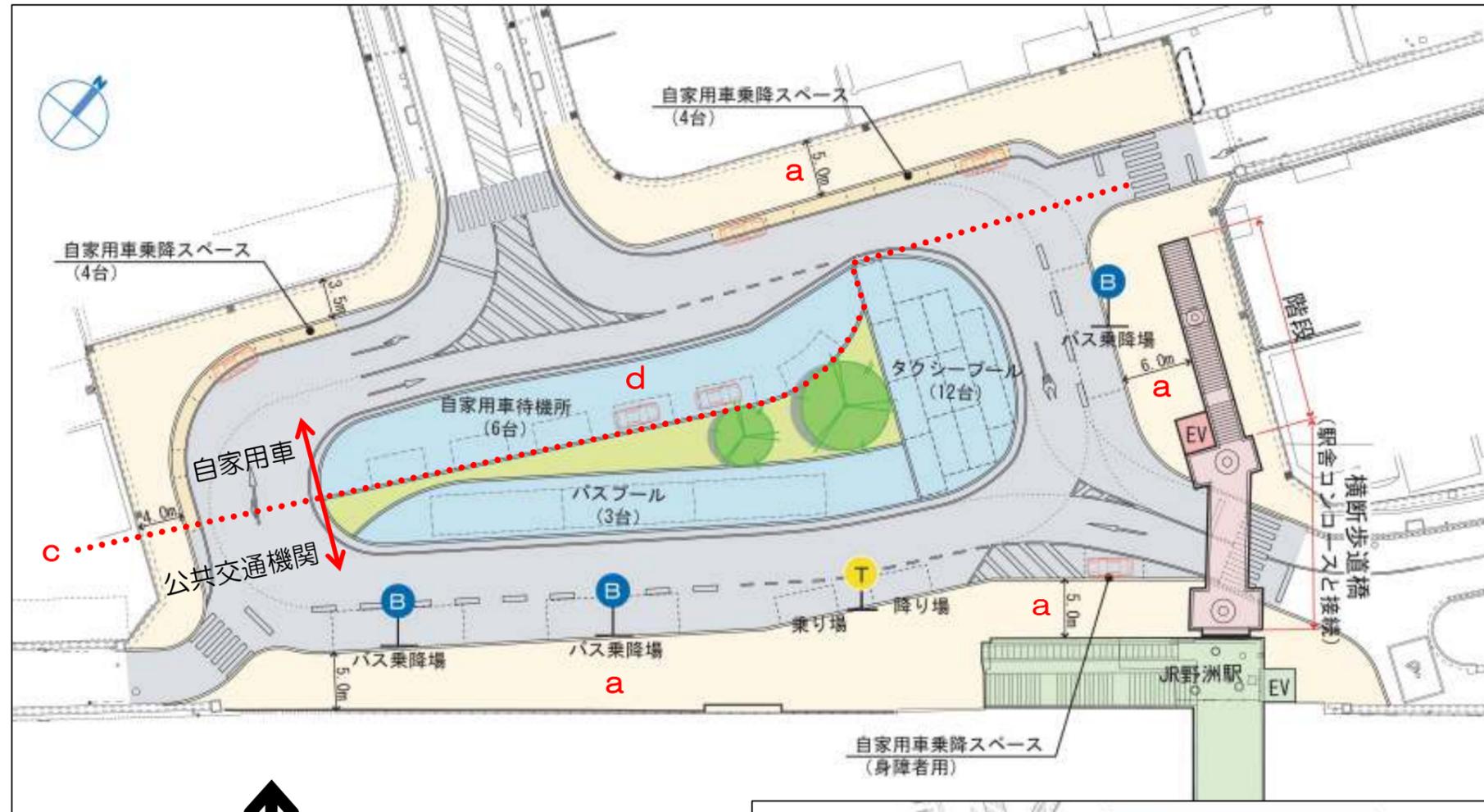
- ・乗降場等の位置は、駅舎側に公共交通機関を配置し、自家用車は広場の反対側に配置します。
- ・効率的で分かりやすい車両走行経路とし、指定場所以外への駐停車を減らすようにそれぞれの空間を明示します。
- ・乗降場等は、路面の色分けやサイン整備等により分かりやすさに配慮します。

※赤字部分は第7回委員会意見の反映箇所

2) 整備計画（案）の概要

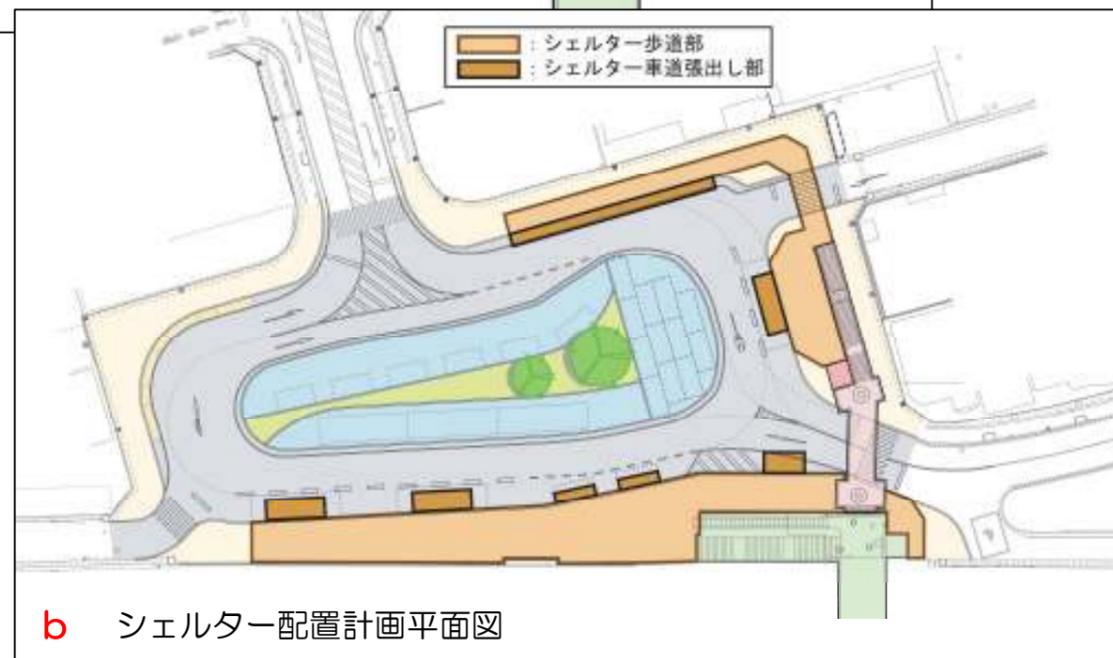
パブリックコメント（H24.7.1～7.31）公表案

④計画平面図



C-1案計画図（第7回検討委員会資料より）

- 第7回委員会意見反映箇所
- a. 歩道幅員拡幅
 - b. 駅舎と乗降場を結ぶシェルター整備
 - c. 公共交通機関と自家用車利用エリア区分け
 - d. 自家用車待機所の確保



b シェルター配置計画平面図

3) 整備計画（案）の公表

- ・野洲駅北口駅前広場整備計画（案）の公表を行い、市民の方からご意見、ご要望をいただきました。
- ・公表については「広報やす 7月1日号」や野洲市ホームページ等により情報提供を行い、ホームページ上や公共施設等で資料が閲覧できるよう実施しました。
- ・7月1日から7月31日までの意見募集期間中に3名の方から5件のご意見をいただきました。
- ・6月26日には地元自治会である駅前北自治会を対象とした地元説明会を実施し、18名の方に参加いただきました。
- ・次項以降に整備計画（案）に寄せられました意見の内容と意見に対する対応についてまとめます。

野洲駅北口駅前広場整備計画(案)に対するご意見の募集について

野洲駅北口駅前広場整備計画(案)についてご意見のある人は、次の方法でご意見をお寄せください。

①閲覧・募集期間：平成24年7月1日(日)～平成24年7月31日(火)
 ※ 閲覧時間は閲覧場所の開庁時間とします

②計画(案)閲覧場所：
 都市計画課、野洲市役所情報公開コーナー、市民サービスセンター(中主防災コミセン内)、
 市民活動支援センター(野洲図書館併設)、各コミュニティセンター、野洲地域総合センター、市民交流センター
 ※ 市ホームページ(トップページトップボックス掲載)でも閲覧ができます。

③応募方法・問い合わせ先：
 住所、氏名、意見(様式自由)を記入の上、郵送、ファクス、Eメールまたは持参のいずれかで都市計画課までお願いします。

※ いただいたご意見については、個別回答はしませんが、今後の計画策定の参考とさせていただきます。
 また、計画策定過程については市ホームページに掲載する予定です。

● 整備計画(案)資料
[野洲駅北口駅前広場整備計画\(案\)](#)
[野洲駅北口駅前広場整備計画\(案\) 別冊\(参考資料\)](#)

問い合わせ先	都市計画課
電話番号	077-587-6324
ファクス	077-586-2176
E-mail	tosi@city.yasu.lg.jp

野洲市ホームページでの情報公開

野洲駅北口駅前広場整備計画(案)をお知らせします!

現在の駅前広場は、バス利用者や歩行者の安全確保が課題となっており、歩行者の安全確保を第一とし、歩行者の利便性を高めるための整備が求められています。また、歩行者の利便性を高めるための整備として、歩行者の利便性を高めるための整備が求められています。

計画(案)の主な内容

● 歩行者専用歩道 約4,300㎡
 ● バス専用待合スペース 3箇所
 ● バス専用乗降スペース 2箇所
 ● タクシー専用乗降スペース 2箇所
 ● 自転車専用乗降スペース 5箇所
 ● 自転車専用待合スペース 5箇所

野洲駅北口駅前広場整備計画(案)をお知らせします!

広報やす 4

「広報やす」での情報公開

4) 整備計画（案）に対する市民意見と対応方針（案）

項目	意見	対応方針（案）
■地元説明会		
一般車両の処理	一般車両は白木屋前（野洲駅北口支線）に並んで停車する。	一般車両の停車や待機に供するスペースを、計画敷地内で可能な限り確保し、一般車両を駅前広場内に誘導します。野洲駅北口支線等の接続道路に関しては、必要に応じ、警察などの関係機関と協働して安全性確保等について検討します。
一般車乗降スペース	パチンコ店前の乗降スペースはパチンコ店出入口と重なるため危険ではないか。	パチンコ店出入口の移設について、協議をしています。なお、移設困難な場合は、出入口を外して乗降スペースを計画します。シェルターについては、出入口部分で屋根高さを4.5m*まで上げる必要が生じるため、北側3台分までの配置計画に修正します。（※道路建築限界の確保。歩道シェルターの高さは2.5m程度です）
身障者用一般車乗降スペース	1台で良いのか。ちなみに公衆便所横の身障者マスは不法利用されている。	道路移動等円滑化基準により、1台以上の設置が求められます。なお、その他の一般車両乗降スペースについてもバリアフリーな構造としており、ご利用いただけます。
タクシープール	タクシープールとして12台分を割り当ててるのは多すぎる。それほど止まっているのを見たことがない。駅前広場を利用するのは自家用車が多く、自家用車に割り当てべき。	タクシー事業者との協議事項であり、第7回検討委員会でも現状維持（12台）が要望されています。しかし、一般車待機所からの車両出庫に関してメリットが生じるため、1台を削減したいと考えます。（後述、P8参照）
バス乗降場・プール	中央島に渡る横断歩道橋をもう一本整備し、中央島をバスターミナルとしてはどうか。そうすれば外周を自家用車に割り当てられる。	平面レイアウトについては検討委員会において様々な案について検討しており、歩行者の安全性向上や円滑な交通の確保等の観点から整備計画（案）のレイアウトを導き出しています。バスは旋回半径が大きいいため、計画敷地内で確保できる中央島にバス施設を集約し、かつ、横断歩道橋を接続することは困難です。また、バス運行の安全面からも可能な限り大きな旋回ができる構造が望ましいと考えています。
横断歩道橋	パチンコ店の前まで伸ばしてはどうか。	横断歩道橋や歩道に供する幅員の確保ができないため、整備計画（案）の配置で検討を進めます。
	エスカレーターが必要ではないか。エレベーターは駅舎側にもある。	車いすやベビーカーの移動等に配慮し、エレベーターの整備は必要と判断します。また、整備する横断歩道橋は、今後の北口駅前広場の主要通路となることから、利用者の利便性を考慮してエスカレーターについても設置する方針とします。

4) 整備計画（案）に対する市民意見と対応方針（案）

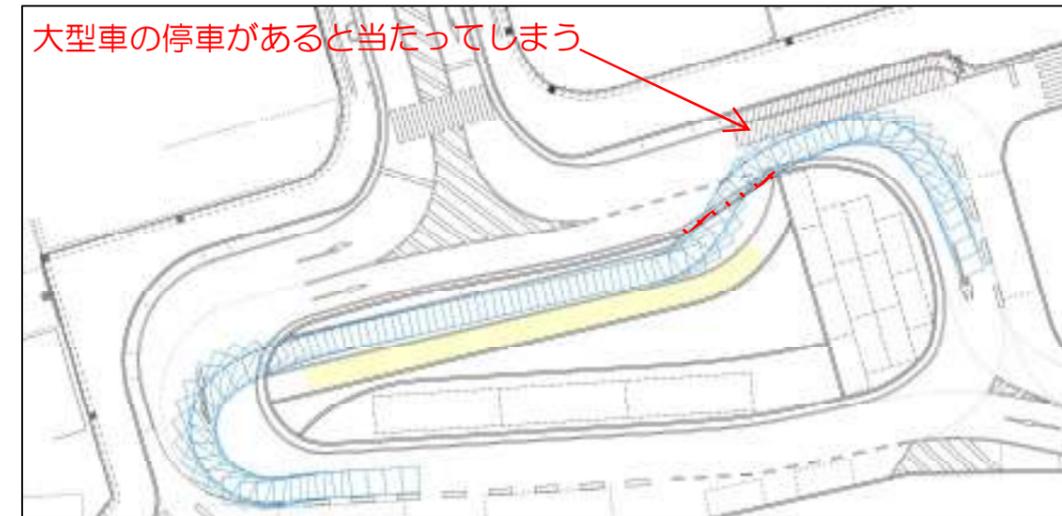
項目	意見	対応方針（案）
■パブリックコメント（協議対象意見）		
横断歩道橋	階段にも屋根は付けて欲しい。	整備する方針としています。
	横断歩道橋の階段にはエレベーター・エスカレーターの設置は不要。	車いすやベビーカーの移動等に配慮し、エレベーターの整備は必要と判断します。また、整備する横断歩道橋は、今後の北口駅前広場の主要通路となることから、利用者の利便性を考慮してエスカレーターについても設置する方針とします。
一般車乗降スペース	西側店舗前の自家用車乗降スペースにもシェルターを設置して欲しい。車道の張り出しが無理なら、歩道だけでもあれば、企業の送迎車の乗る人が待つ事ができる。	歩道幅員が3.5mとなっている区間では、シェルターを設置すると歩道の基本幅員を確保できないため、シェルター設置範囲は乗降スペース2台分に限定されます。また、当該箇所へ配置するためには、区画内道路と西側店舗駐車場への進入路部分で屋根高さを4.5m以上（建築限界の確保）とする必要があり、屋根形状の連続性やコスト面、優先度を考慮して設置しない方針とします。 なお、歩道幅員が十分確保できる場所においては、修景や待合い機能に配慮した整備を行うことも可能であり、検討を進めたいと考えます。（後述、P19参照）
バス乗降場 タクシー乗降場 身障者用一般車乗降スペース	バス乗降場、タクシー乗降場、身障者用乗降スペースの乗降口以外の部分には柵をつける。	歩道への車両誤進入や歩行者の車道乱横断を防止する目的から、横断防止柵等を整備する方針としています。
■パブリックコメント（参考意見）		
公共交通網の充実	便利で安心な駅前にしていくことが最終目的だと思いますが、ある時間帯はバスが一本もないです。結局のところ、公共の交通網が十分に機能していない。だから、個人の自家用車両で、混雑するという事ではないでしょうか。	路線バスを含めた野洲市の公共交通のあり方については、別途検討を行っていく予定です。

4) 整備計画（案）に対する市民意見と対応方針（案）

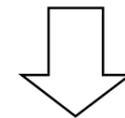
■タクシープール及び一般車待機所について

- ・タクシープールについて、台数が多すぎる（実際の停車台数は少ない）との市民意見がありました。
- ・事業者との協議等を踏まえ、台数の大幅な削減は困難です。しかし、台数を減らすことにより、一般車待機所からの出やすさが向上するため、タクシープール台数を減らす方向で整備計画（案）を修正したいと考えます。
- ・整備計画（案）でマイクロバスの出庫を考えると、出口前面の一般車乗降スペースに大型バス等が停車していた場合に出庫できません。（出口を図面左側に向かって拡大していくことにより対応可能ですが、安全性の観点からは望ましくありません）
- ・タクシープール台数を1台減らすことにより、マイクロバスの出庫と安全性に配慮できる出口設定が可能となり、かつ、停車しているタクシーとも距離を確保できるため、出やすさが向上します。

整備計画（案）；タクシープール12台



※青色の車両軌跡はマイクロバス



	検討案A；右側停車	検討案B；左側停車
平面図		
待機所内	停車車両は出庫時に比較的に見づらい左後方確認を伴う	特に問題なし
待機所出入口	・マイクロバス入庫に特に問題なし ・マイクロバス出庫に対応できる	・A案に比してマイクロバスはやや入庫しづらい ・マイクロバス出庫に対応できる
タクシープール	台数：11台	台数：10台 プールに入りづらい
評価	待機所内の交通量は限定的であり、右側停車で問題はないと判断します（検討案Aでの修正）	

5) 修正した整備計画（案）

- ・整備計画（案）における平面計画をベースに、地元説明会及びパブリックコメントによる市民意見を反映させた計画平面図を示します。
- ・変更点は下記のとおりです。なお、下図に対する公安委員会や交通事業者との協議は本委員会後となります。

変更点	変更内容
①自家用車の表記	・整備計画（案）では「自家用車待機所」等と表記していましたが、企業送迎のマイクロバス利用も考えられるため（構造的にも利用可能）、「一般車待機所」「一般車乗降スペース」と表記を改めます。
②一般車乗降スペース	・広場北東部の一般車乗降スペース（4台分）について、パチンコ店駐車場出入口の移設について協議中です。 ・出入口移設が困難な場合、出入口を外して乗降スペースを計画します。この場合、シェルターの設置は北側3台分までに修正します。
③タクシープール 一般車待機所	・タクシープール台数を11台（1台減）とし、一般車待機所出口を改良するよう修正します。
④エスカレーター の整備	・整備する横断歩道橋は、今後の北口駅前広場の主要通路となることから、利用者の利便性を考慮してエスカレーターを設置する方針とします。 ・また、階段東側の歩道については、歩道の基本幅員3.5mを確保するよう修正しました。



1) 検討項目の整理

■検討項目の整理

- ・本委員会における検討項目を以下に整理します。（関連法令や技術基準に規定されるものは、それらに準拠した設計内容とします）

項目	検討内容
バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道や乗降場（身障者用含む）、横断歩道橋などにおける、バリアフリー化の展開内容について検討します。 ・安全・安心の観点から、夜間の明るさ確保に配慮した整備とします。照明設備について、目標照度や器具配置等について検討します。
横断歩道橋	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員や景観面への配慮方針等について検討します。
歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員や舗装について検討します。 （バリアフリー化内容については「バリアフリー化」の項で整理します）
安全施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・横断防止柵やサイン、一般車待機所の構造について検討します。
シェルター	<ul style="list-style-type: none"> ・配置及び基本構造について検討します。
休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ベンチの配置及びたまり空間の確保について検討します。
修景	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地の計画及び施設の色彩等について検討します。

1) 検討項目の整理

・これまでの検討委員会で南口駅前広場において検討をおこなってきた項目と整備の方針について下表に整理します。

【南口駅前広場における検討項目】

項目	検討内容	整備方針		
エバ-カル デザイン	施設におけるエバ-カル デザインの展開内容について検討	歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・安全にすれ違える歩道幅員の確保（3.5m以上） ・段差の解消（横断歩道部段差2cm） ・歩道と車道の分離（歩道高さは車道から5cm確保） ・歩道の緩い縦断勾配 	<ul style="list-style-type: none"> ・路面の排水（透水性舗装材料の採用） ・視覚障がい者用誘導ブロックの整備、色差の確保 ・安全な明るさを確保（照明整備）
		バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障がい者への安全対策（横断防止柵設置等） ・円滑な乗り降り（歩道高さ、シェルター張り出し） 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスとバス停の隙間を空けない（正着） ・休憩施設の整備（ベンチ、シェルター）
		サイン	<ul style="list-style-type: none"> ・表示面の見やすさ（大きさ、設置高さ） 	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障がい者への対応（点字、色）
		ベンチ	<ul style="list-style-type: none"> ・使いやすい形状 	
歩道	安全性確保の観点から、 自転車専用レーン設置の有無や横断防止柵設置箇所等の歩道整備方針について検討	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場は通常の歩道と異なり、人が集まり滞留する空間であることから、本事業における駅前広場には自転車専用レーンを設置しない。 ・駅前広場の入口には、注意喚起サインを設置する。 ・横断防止柵を設置し、歩行者の安全を確保する。ただし、沿道建物の出入口と自家用車乗降スペースには、利用上支障となることから設置しない。 ・自家用車乗降スペースには、車両が歩道に乗り入れないように車止めを設置する。 		
	舗装材、色彩	<ul style="list-style-type: none"> ・インターロッキングブロック舗装 ・ダークブラウン+ブラウンの千鳥配置 		
シェルター	配置、屋根素材、色彩	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎から各乗降場を結ぶ配置、乗降箇所では車路側に張り出し。 ・膜素材によるシェルターとする。 ・屋根（膜素材）は白。支柱等鋼材部分はダークブラウン（比較検討後、市で決定）。 		
その他施設	施設の色彩等	<ul style="list-style-type: none"> ・照明や横断防止柵、車止め等の施設の色は、シェルター鋼材部分と統一する。（ダークブラウン） ・屋外時計を整備（1箇所） 		
緑化	緑化箇所、内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高木植栽樹種；ケヤキ（4本）、コジイ（2本）。←緑の推進委員会からの提案反映 ・一般者駐車場は芝生による緑化を行う。 		

2) バリアフリー化

■「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」(通称、バリアフリー法)

- ・基準に基づき、歩行空間等のバリアフリー化を行います。
参考技術資料：「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」

対象	項目	バリアフリー化内容
歩道	幅員	・最低3.5m以上を確保(車いす2台と歩行者2人がすれ違い可能)
	舗装	・透水性舗装の採用(水はけ) ・車いすやベビーカー等走行時の振動発生を抑制するブロック舗装の採用
	視覚障がい者用誘導ブロック	・JIS規格対応ブロックとする ・舗装との輝度比を確保し、視覚障害者等に配慮する(黄色)
	勾配	・横断勾配は基本的に1%とする(最急でも1.5%未満)
	歩道の高さ	・歩道高さは車道から5cmUPとすることで、乗り入れ部等での急勾配箇所の発生を抑える(セミフラットタイプの歩道構造)
	横断歩道等への接続箇所	・接続箇所の段差は2cmとする
横断歩道橋	エレベーター	・エレベーターを設置する(エレベーター構造もバリアフリー法を遵守する)
	通路	・通路幅員は3mとする(基準は2m以上) ・勾配は排水勾配(1%)に留める
	階段	・階段幅員は2mとする(基準は1.5m以上)
	その他	・手すりの設置、転落防止の高欄設置、照度の確保、滑りにくい路面
バス乗降場	歩道の高さ	・歩道の高さは車道から15cmUPとすることでバスへの乗り降りしやすさに配慮する
	視覚障がい者への安全対策	・視覚障がい者誘導用ブロックの敷設 ・乗降場所以外への横断防止柵設置
	雨天時利用への配慮	・シェルター整備(車道側へも張り出し)
タクシー一般車	乗降場所の歩道高さ	・歩道の高さは車道から2cmUPとすることで乗降者の移動しやすさに配慮する
サイン	誘導、乗降場明示等に資するサイン設置	・見やすさ(表示面の設置高さ、文字書体・サイズ、色彩等)に配慮したサイン施設とする

■明るさの確保

- ・夜間の明るさの確保については、JIS基準により規定されている必要照度30ルクスを確保します。
- ・照明器具は、道路用照明(H=10mのポール照明)、歩道用照明(H=4.5mのポール照明)、シェルターに取り付ける照明の3種類により計画します。(南口と統一)

領域、作業又は活動の種類			E_m (lx)
歩行者交通	屋外	多い	20
		中程度	10
		少ない	5
	地下	多い	500
		中程度	300
		非常に少ない	100
交通関係広場の交通	多い	50	
	中程度	30	
	少ない	15	

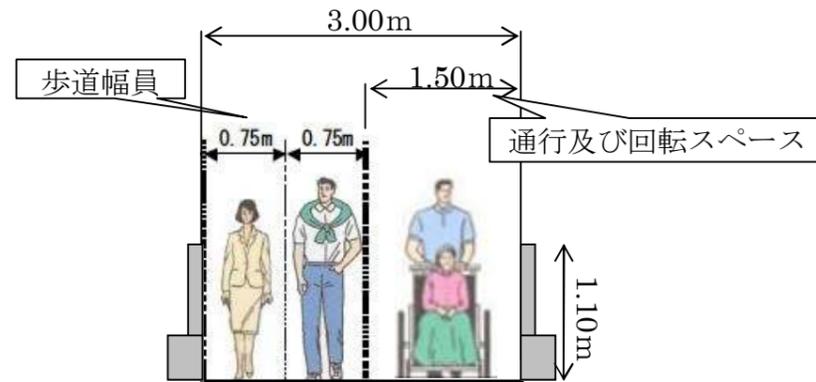
出典：JIS Z9110 照明基準総則



3) 横断歩道橋

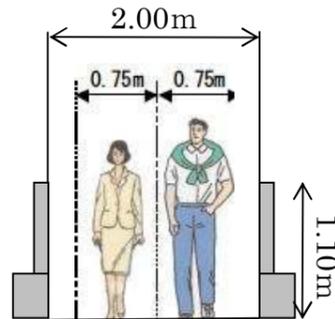
①通路有効幅員

歩行者のすれ違い及び車いすの通行・回転スペースを考慮し、通路幅員を3.0mとします。（下図参照）



②階段有効幅員

歩行者のすれ違いを考慮するとともに、安全性への配慮から余裕幅を加え、階段幅員を2.0mとします。（下図参照）



③エスカレーター

- ・横断歩道橋は今後の北口駅前広場の主要通路となることから、利用者の利便性を考慮してエスカレーターを設置する方針とします。
- ・駅舎と同様にエスカレーターは昇り方向とし、有効幅員約1.0m（2列乗り可能なタイプ）のものを計画します。

④エレベーター

- ・車いす利用者や高齢者等への配慮から、エレベーターを設置します。
- ・2方向扉を採用したウォークスルー式とし、かごの寸法は自転車の利用にも配慮した大きさとし、
- ・エレベーターシャフト（外構）は防犯性や採光に配慮し、透過性のある材料を用いたものとします。



エレベーター外装イメージ

⑤景観への配慮

- ・圧迫感を軽減し、景観面に配慮した整備とします。（例：支柱等の美装化、透過性のある高欄の採用など）



桁、支柱の美装化例



透過性のある高欄採用例

⑥雨天時等利用への配慮

- ・雨天時や酷暑時の利用への配慮から、通路、階段、エスカレーターには屋根を設ける方針とします。
- ・景観への配慮から、壁は設けない方針とします。

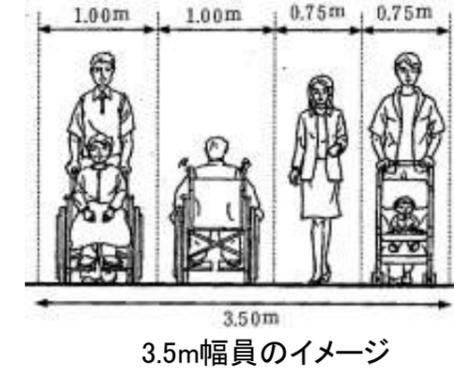


屋根設置の事例

4) 歩道

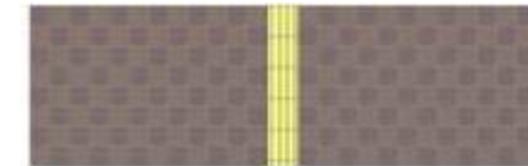
①幅員

- ・ 歩行者の多い歩道の幅員については、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」により3.5m以上とすることが規定されています。
- ・ 乗降場等でベンチと上屋（シェルター）を設ける場合、この幅員に2mを加える必要があります。（合計5.5m）
- ・ シェルターのみを設ける場合は、0.5mを加える必要があります。（合計4.0m）
- ・ 上記を考慮しながら、出来るだけ広い歩道幅を確保し、歩行者の安全な通行に配慮します。



②舗装

- ・ 舗装には、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げが求められます。
- ・ 車いすやベビーカー等の通行の際の振動発生を抑え、かつ、透水性の高いインターロッキングブロック舗装を採用します。
- ・ 舗装色、貼りパターンは、ダークブラウン+ブラウンの千鳥配置とします。（南口と同じ）



5) 安全施設等

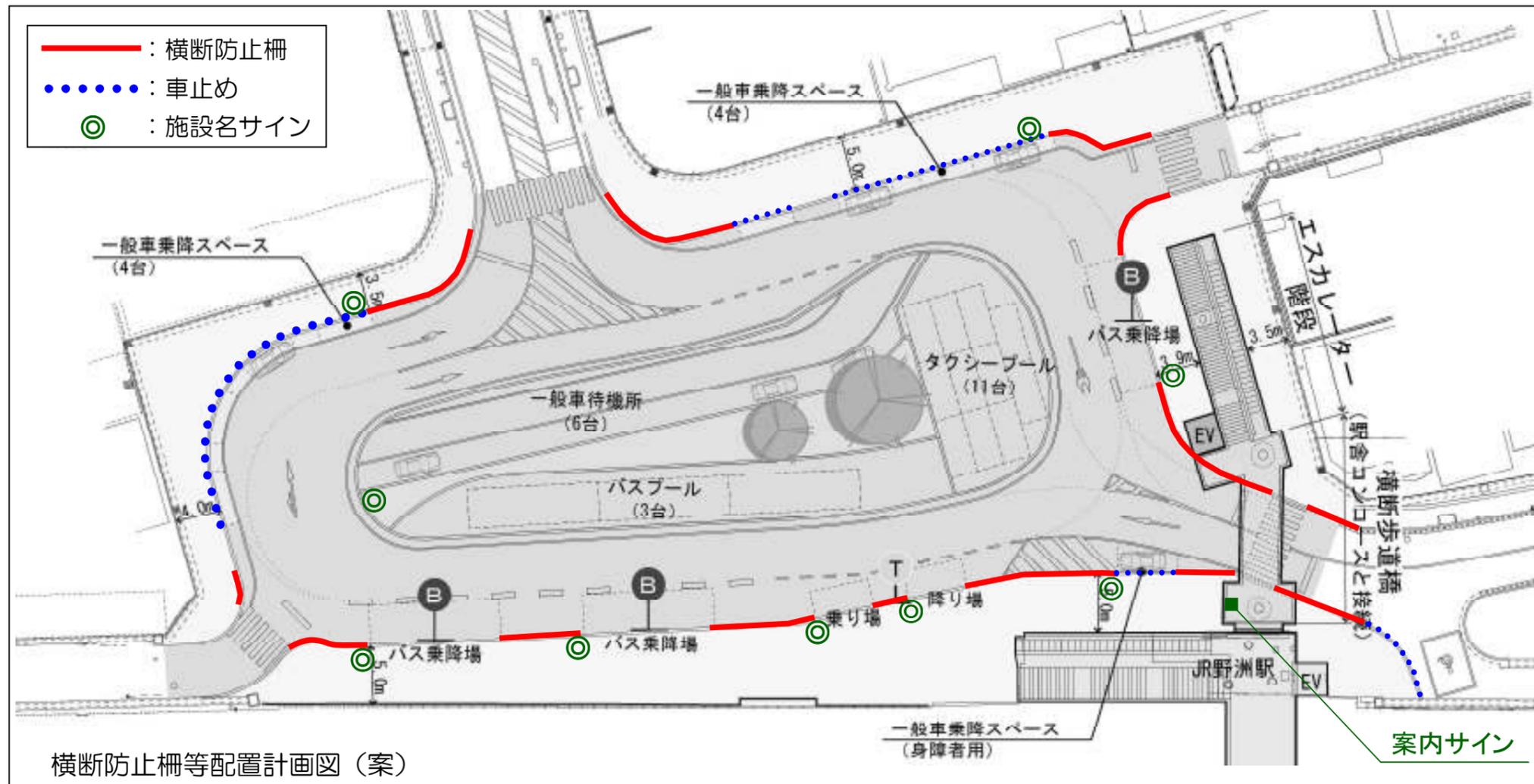
①横断防止柵、車止め

- ・ 歩道への車両誤進入や歩行者の車道乱横断を防止する目的から、横断防止柵及び車止めを設置します。
- ・ 乱横断防止効果の観点から基本的には横断防止柵を計画しますが、自家用車乗降場等については乗降者の移動に配慮して車止めを設置します。



②サイン

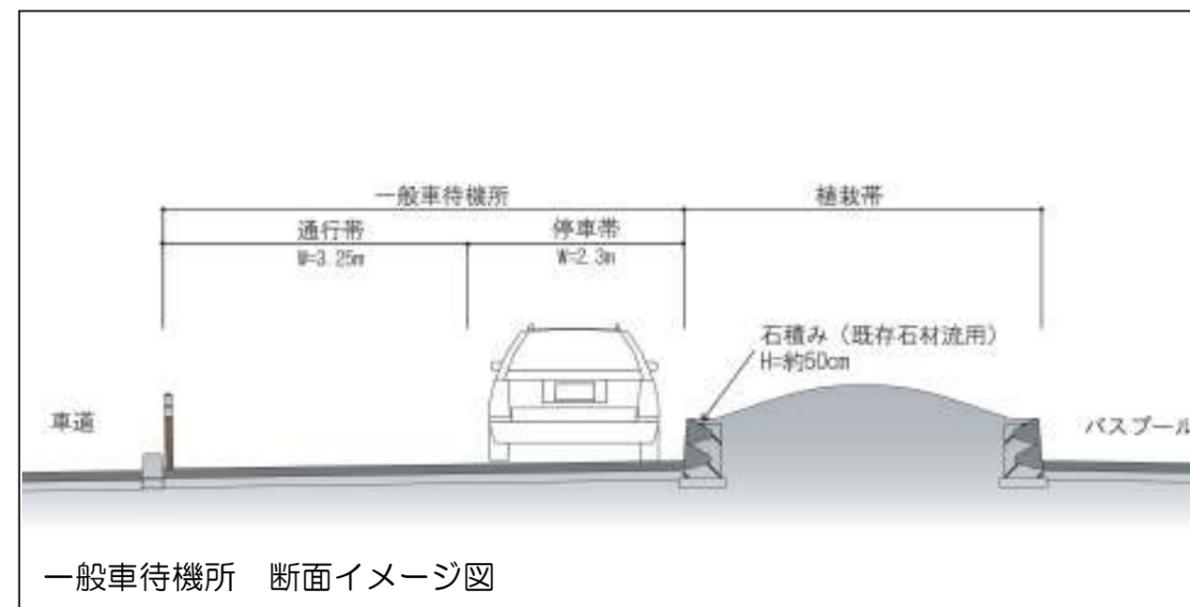
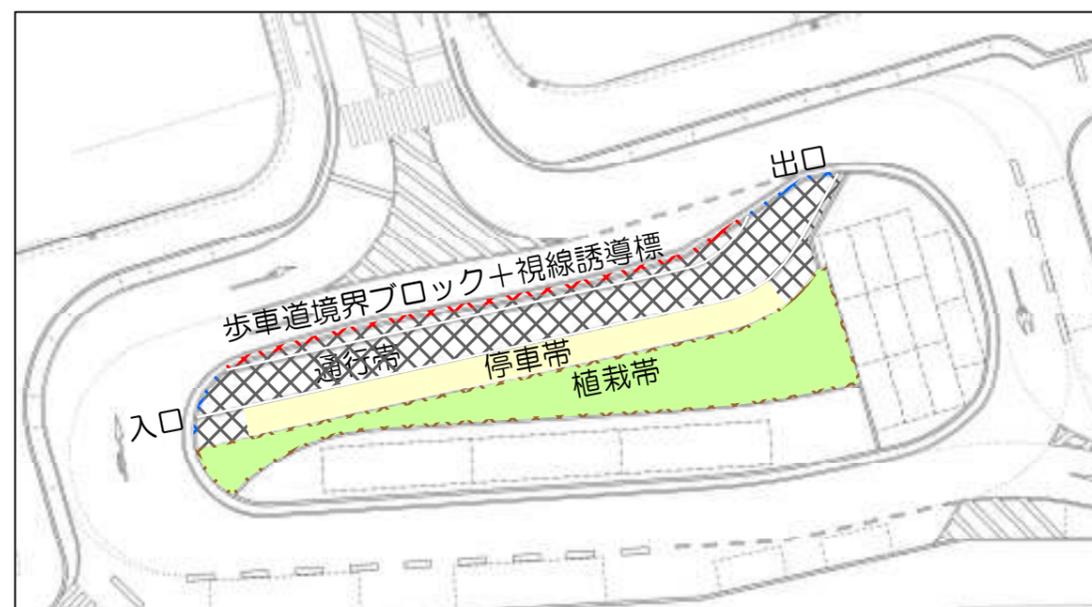
- ・ 駅前広場の案内などに供する案内サイン、乗降場位置を示す施設名サイン、自転車乗り入れに関する注意喚起サインの設置を計画します。
- ・ サインは、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」等を参考に、設置面高さ、文字書体・サイズ、色彩、多言語表記等に配慮した内容とします。



5) 安全施設等

③一般車待機所

- ・ 車道側について、出入口以外からの出入りを規制するよう縁石を立ち上げた(20cm)構造とします。
- ・ 出入りできないことの明示、ドライバーの視線誘導等を目的として視線誘導標も合わせて設置します。
- ・ 停車可能なエリアは路面を着色して分かりやすい構造とします。
- ・ 植栽帯は石積みにより50cm程度立ち上げた構造とし、歩行者の駅舎側からの車道横断を心理的に抑制します。



【視線誘導標】

視線誘導標は、視認性が優れることが最も重要な施設ですが、景観面への配慮や接触時の衝撃緩和にも配慮し、aタイプの採用を計画します。



a.タイプ：ウレタン製ポール型車止め



b.タイプ：ポールコーン



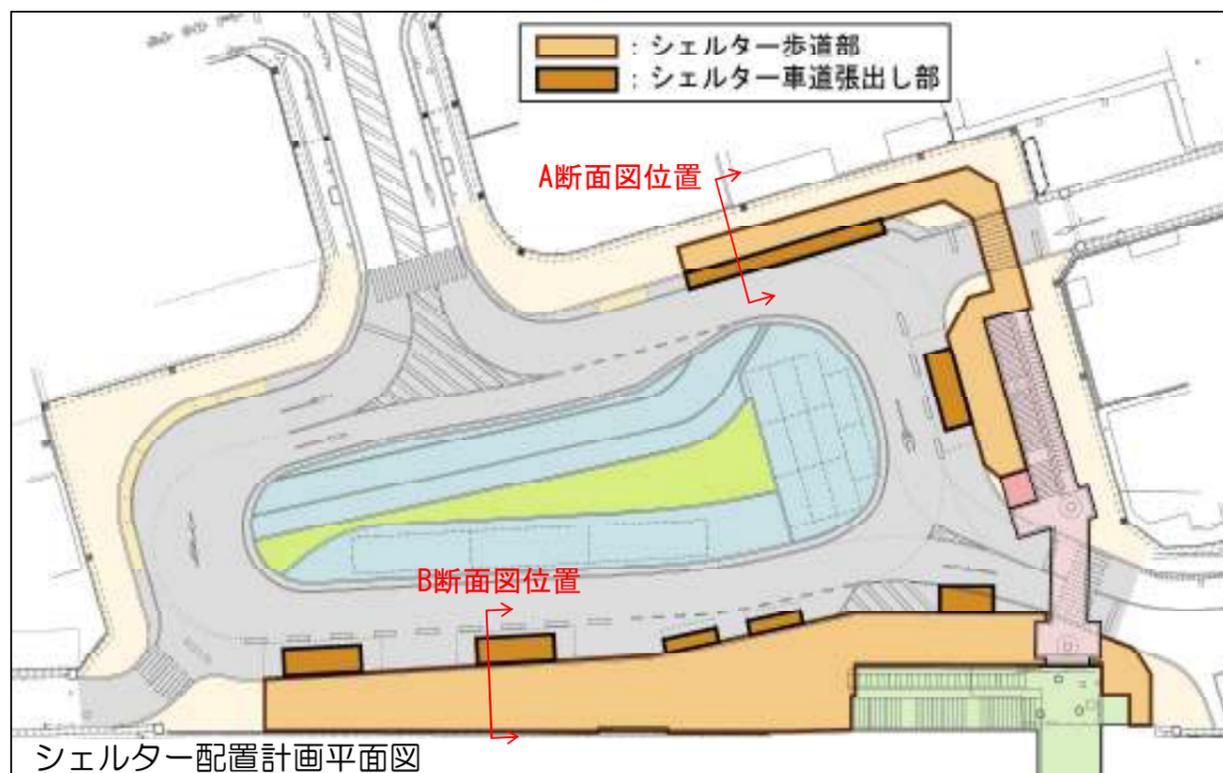
c.タイプ：鋼製視線誘導標



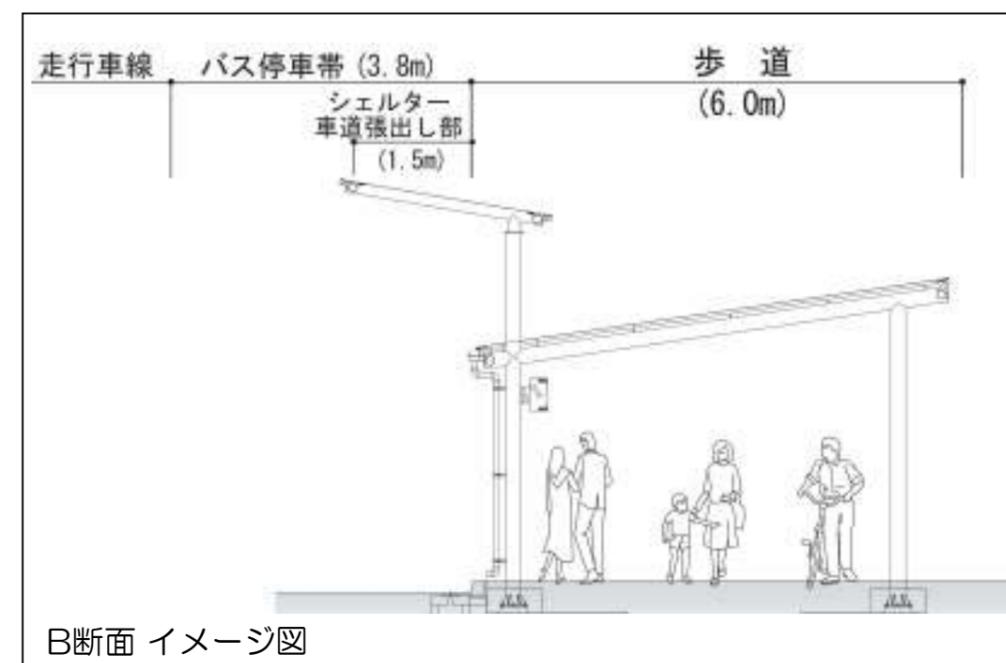
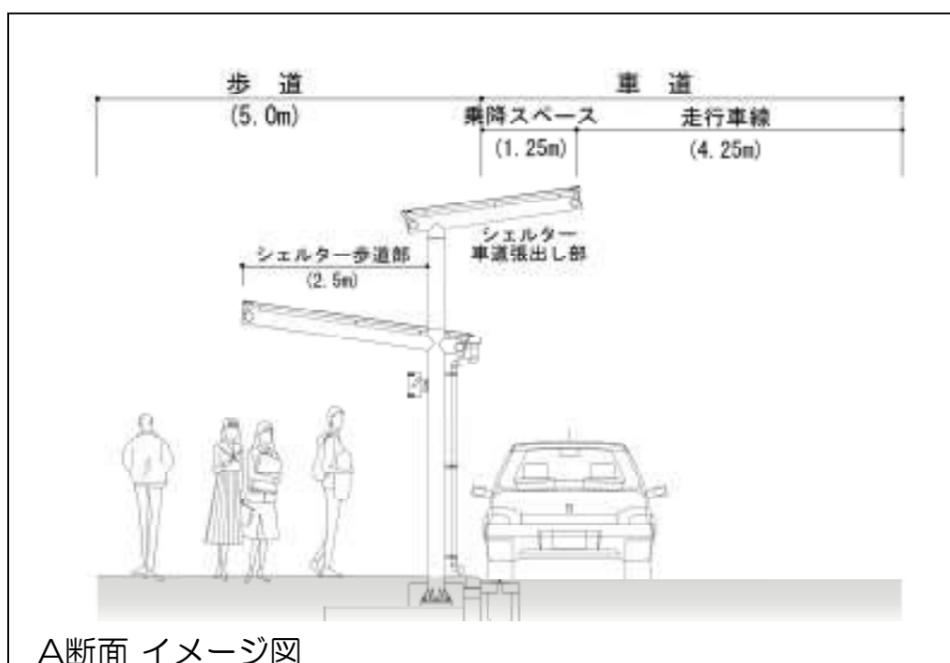
d.タイプ：デリニエータ

6) シェルター

- ・雨天時や酷暑時の利用への配慮から、駅舎と乗降場等を結ぶシェルターを整備します。配置計画を下図に示します。
- ・南口と同様に、屋根は膜素材とし、乗降場部分では車道側への張り出しも計画します。
- ・配置計画案における整備面積は約800㎡です。



南口での検討CG

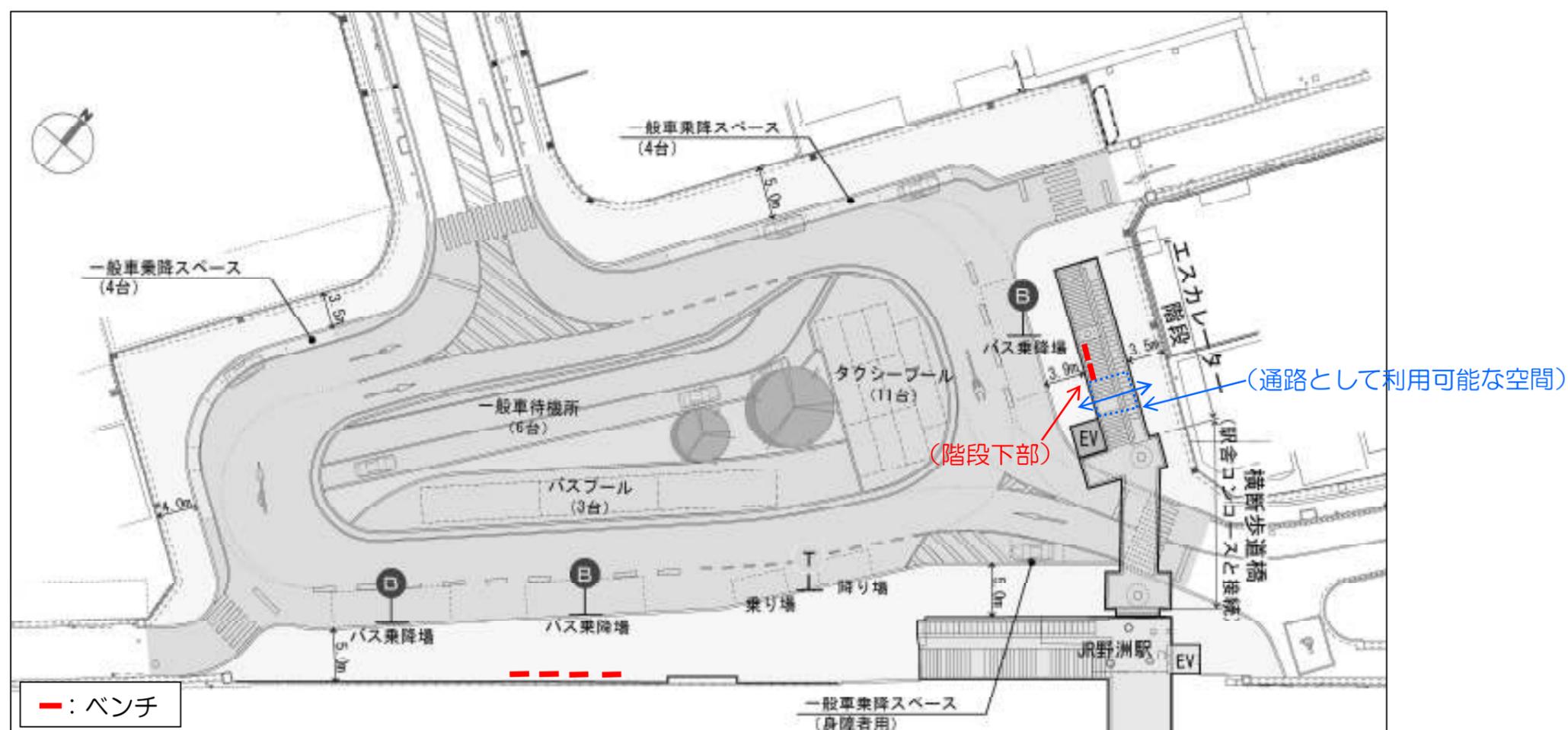


7) 休憩施設

- ・ 待合いや休憩等に配慮し、ベンチを配置します。
- ・ ベンチは肘掛け付きとするなど、利用に配慮するとともに、再生木材を利用することで維持管理や環境面に配慮します。



ベンチイメージ



8) 修景

■施設の色彩

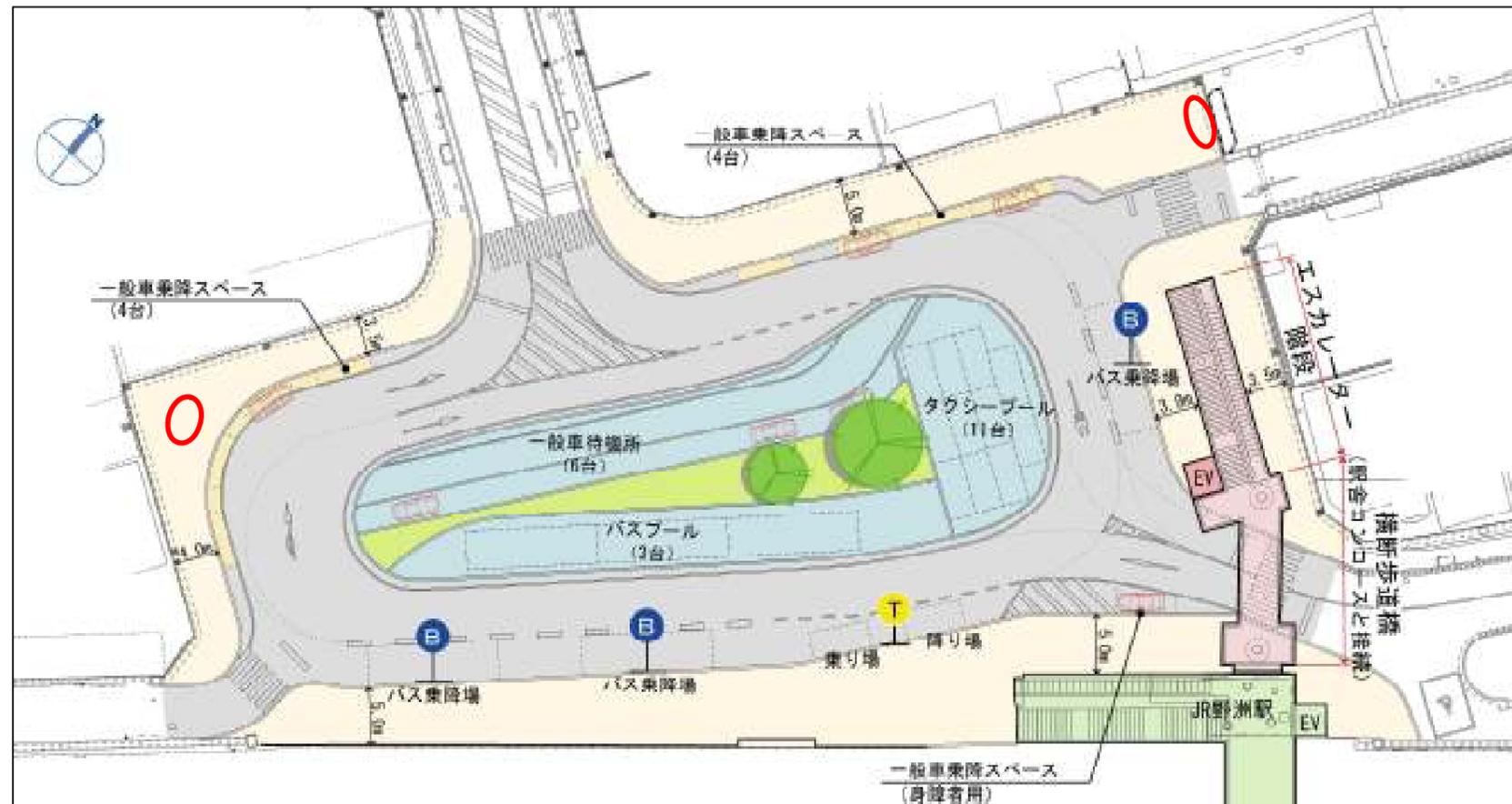
- ・南口における検討過程では、CGを用いて施設の色彩を検討しました。
- ・ホワイト、ブラウン、グリーンなどの色彩を比較し、周辺景観との調和、周辺景観の変化への対応、舗装との連続性への配慮等を考慮し、ダークブラウンが最も適した色であると考え、横断防止柵や照明、シェルター支柱等の色として採用しました。
- ・南口と統一された景観となるような施設の基調色を提案します。



施設色彩の検討CG（第4回資料より）

■緑化

- ・ロータリー中央島に植栽帯を確保します。
- ・植栽帯は石積みにより囲い、修景します。
- ・高木植栽は既存の植栽樹木である「クスノキ」を植栽することを検討します。
- ・植栽帯は地被類による縁取りや見通しの妨げにならないようポイント的な低木植栽を計画します。
- ・緑化率向上のため、歩道の余地（下図赤丸箇所）を休憩施設や植栽帯等としていくことを検討します。



現況の植栽帯