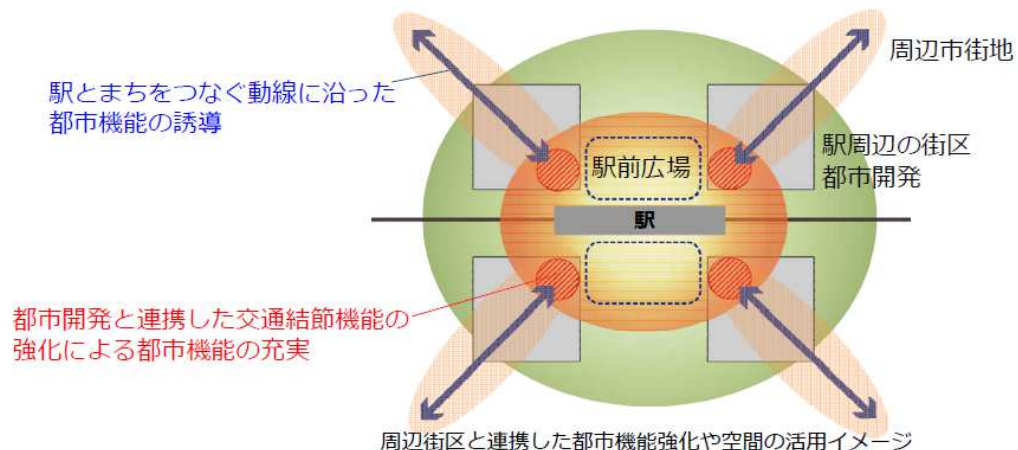


4. 機能配置の考え方

1. 駅まち空間としての交通結節点

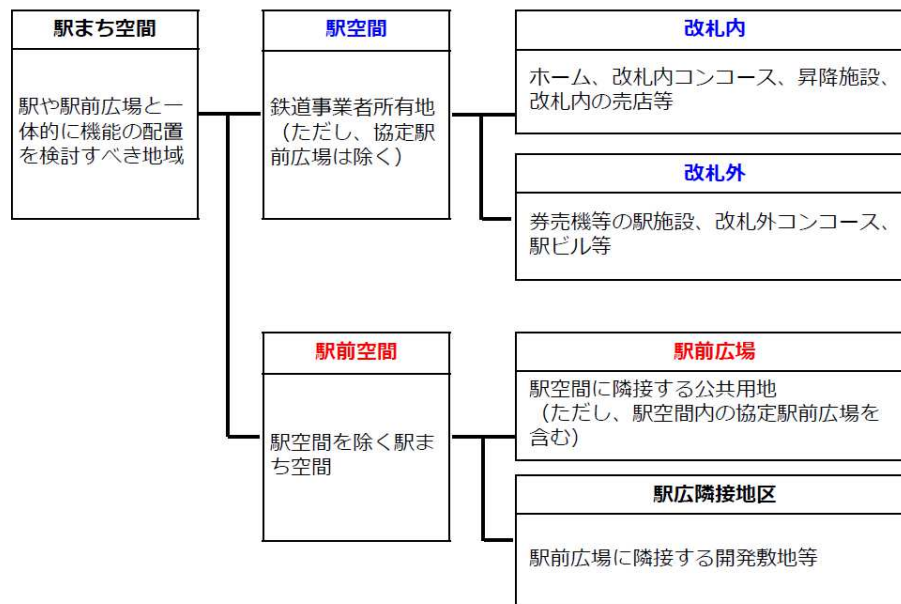
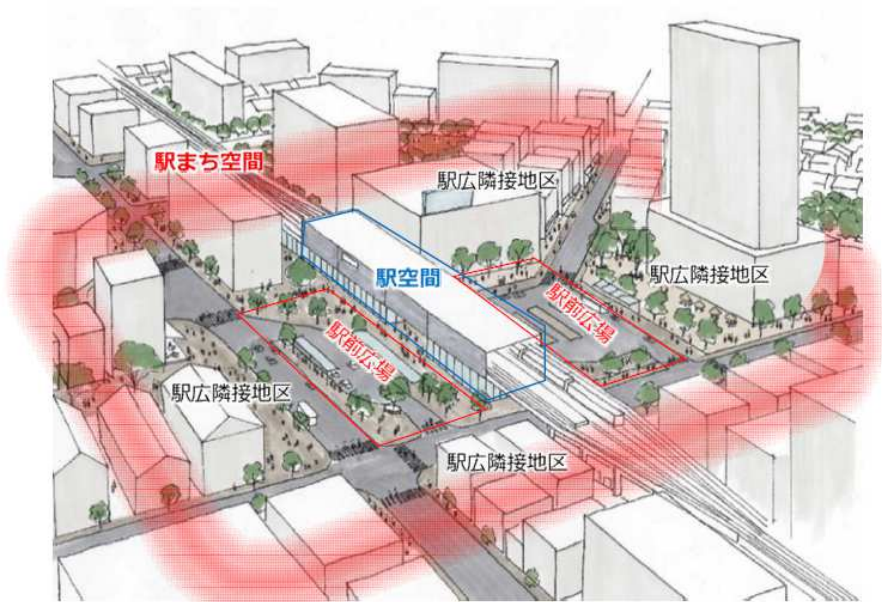
(1) 交通結節点の将来像検討に必要な視点

- 駅前広場は交通結節点を構成する要素のひとつ
- 交通結節点の将来像検討には「まちを良くする」視点が必要であり、駅、駅前広場、自由通路といった交通結節機能に関する施設を個々に考えるのではなく、周辺街区と連続する「駅まち空間」として一体的に捉えることが重要



(2) 「駅まち空間」とは

- 駅や駅前広場と一体的に機能の配置を検討することが期待される地域を「駅まち空間」と定義



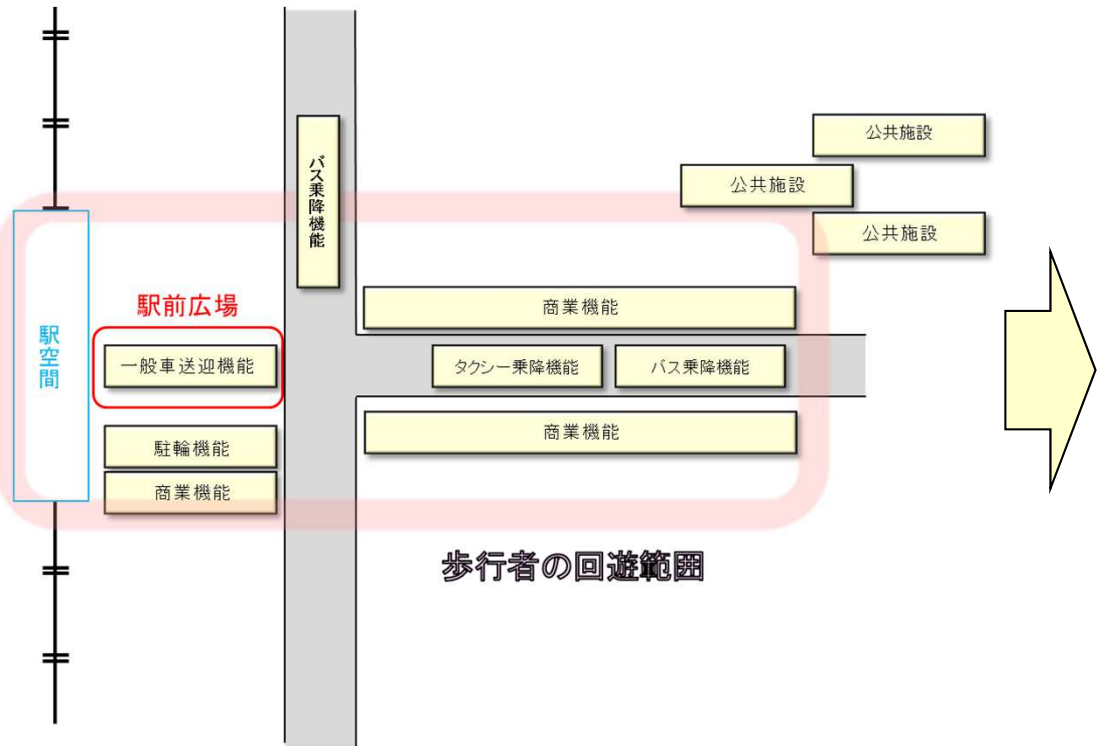
2. 機能配置の考え方(1)

(案1) 集約型整備

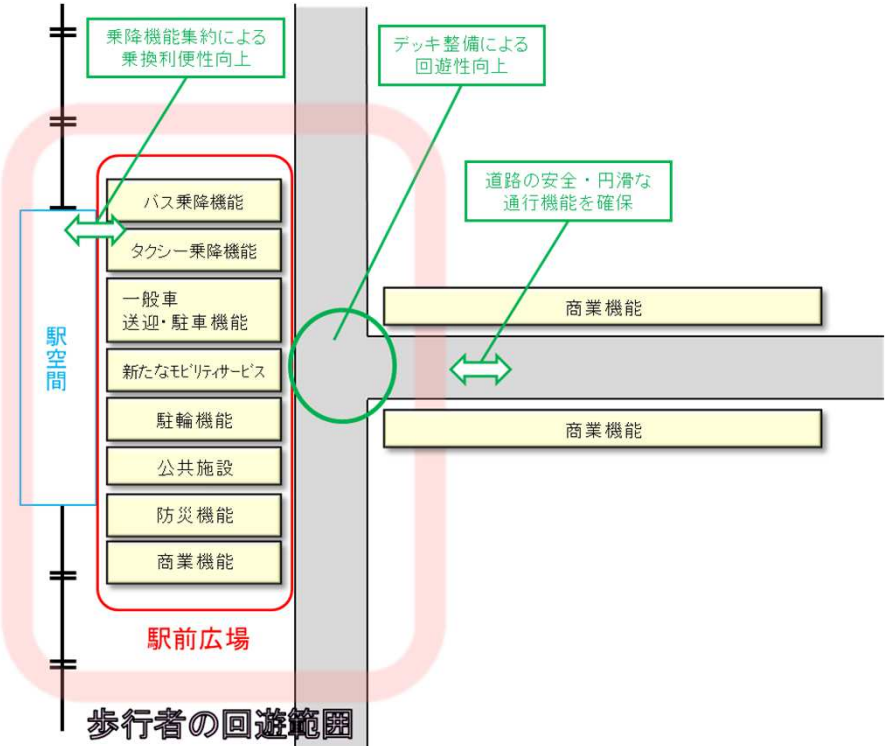
(考え方) 必要機能について、出来る限り駅前広場に集約整備を実施。

- <メリット・デメリット>
- 駅前に必要な機能が揃うため、利用者の乗り換えのわかりやすさ・利便性は向上
 - △ 駅前への機能集約に伴って、歩行者の回遊範囲が縮小するため、回遊性向上、「まち」の賑わい創出が不十分なおそれ
 - × 駅前広場に必要面積が比較的大きくなる可能性あり

【整備前】



【整備後】



※上記は、論点の具体化のために記載したイメージであり、実際の計画を示すものではありません。

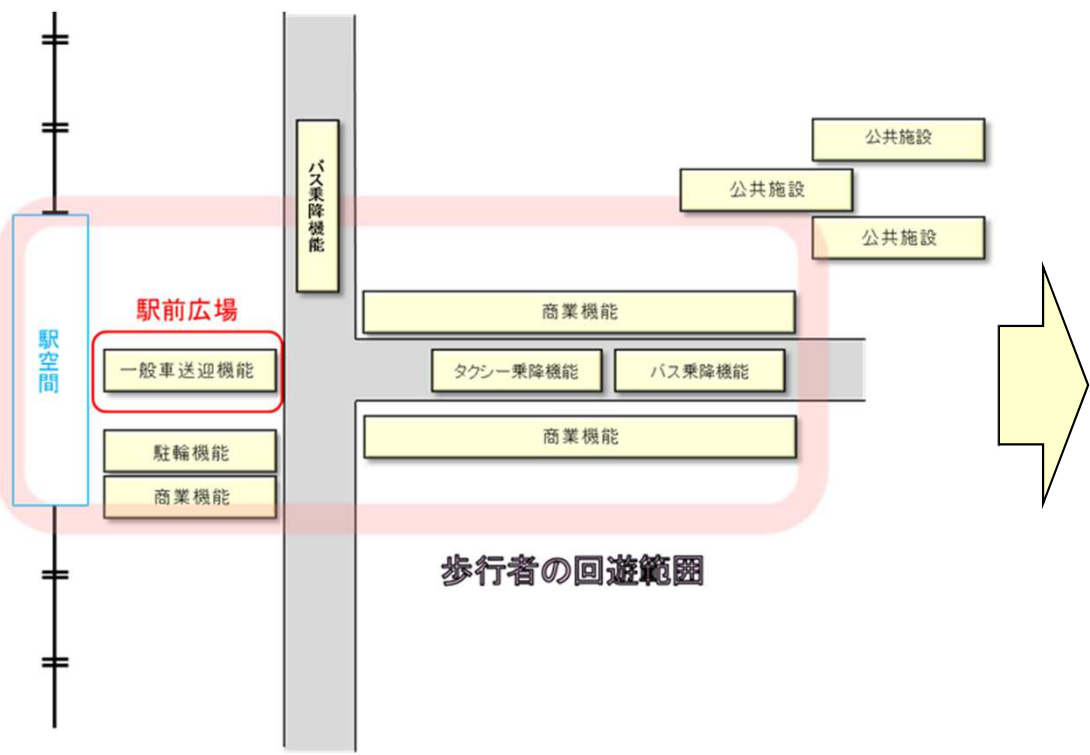
2. 機能配置の考え方(2)

(案2) 分担型整備

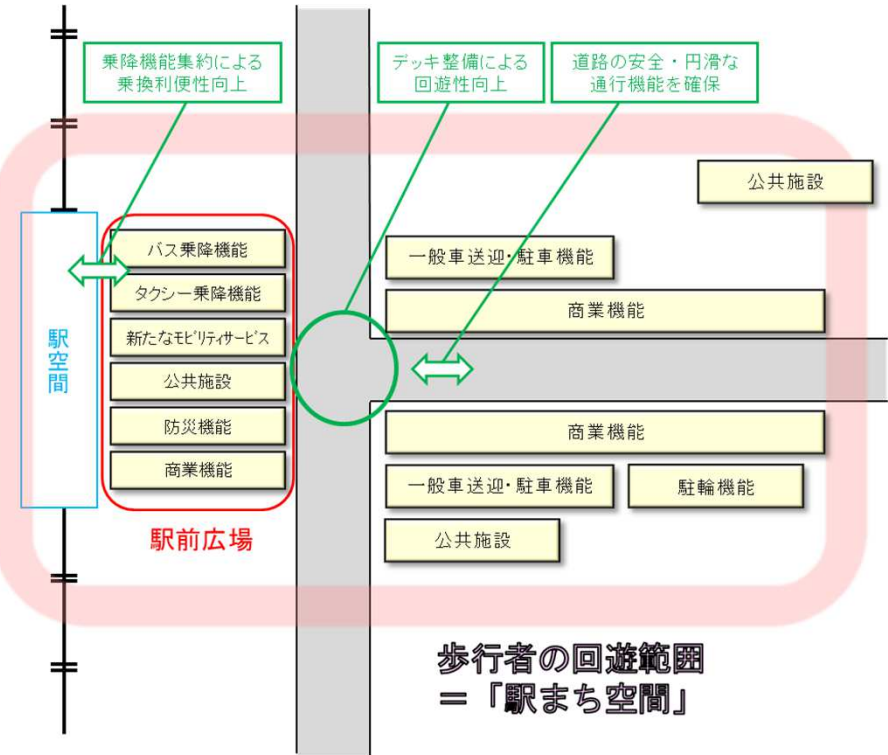
(考え方) 駅広隣接地区と連携し、駅前に必要な機能を分担整備。
より公共性の高い「バス・タクシー等」を駅前広場に配置し、それ以外の機能（一般車・駐輪機能）は、隣接する開発街区等へ分担整備。

- <メリット・デメリット>
- 「駅・まち・みち」が一体となった駅まち空間として整備することで、歩行者の回遊性が向上し、賑わいある「まち」づくりが図れる
 - 分担整備により、案1と比べ、駅前広場に必要面積を小さく出来る可能性あり
 - △ 整備前と比べ、利用者の乗り換えのわかりやすさ・利便性は向上するが、案1と比べ、利用者の移動距離が増える可能性あり

【整備前】



【整備後】



※上記は、論点の具体化のために記載したイメージであり、実際の計画を示すものではありません