

	A案	B案	C案
計画図			
計画概要	<p>駅舎前面に奥行のあるメインシェルターを構え、身障者及びバス利用者を考慮したプラン。メインシェルターは、バスタクシーの駐車スペースに合わせた長さとしている。</p> <p>(当初プラン)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>メインシェルター： 623.1㎡</li> <li>身障者シェルター： 54.7㎡</li> <li>サブシェルター-1： 119.0㎡</li> <li>サブシェルター-2： 98.0㎡</li> </ul>	<p>メインシェルターの面積を縮小させ、コストがA案と同程度になるように身障者シェルターを延長させ、サブシェルター-3を追加配置したプラン。メインシェルターは、駅舎屋根の長さに合わせている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>メインシェルター： 507.7㎡</li> <li>身障者シェルター： 96.7㎡</li> <li>サブシェルター-1： 119.0㎡</li> <li>サブシェルター-2： 98.0㎡</li> <li>サブシェルター-3： 100.0㎡</li> </ul>	<p>奥行のあるメインシェルターは設けず、A案と同程度のコストとなるように連続シェルターを極力延長させた配置したプラン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎接続シェルター1・2・3： 103.1㎡</li> <li>連続シェルター： 533.8㎡</li> <li>サブシェルター-1： 119.0㎡</li> <li>サブシェルター-2： 98.0㎡</li> </ul>
景観性	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の顔として、シンボル性のあるシェルターづくりが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の顔として、シンボル性のあるシェルターづくりが可能であるが、メインシェルターのボリュームがA案に比べ小さくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺駅前広場と同様に、通過動線及び乗降機能中心のシェルターであり、地域の顔として、シンボル性のあるシェルターづくりが難しい。</li> </ul>
機能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>メインシェルター内で、階段・エスカレーター及びエレベーターからの動線がスムーズに確保できる。メインシェルターの奥行幅(12m~7m程度)が十分あるので、通過動線と乗降スペースとの交錯が少ない。</li> <li>奥行のあるメインシェルターの下では、待合せ機能、日除け機能及び防雨機能などの他コミュニケーションの場となり、交流空間として活用の幅が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>メインシェルター廻りの機能性はA案に準じるが、駐車スペースとの接続及び駅舎との接続の検討が必要である。</li> <li>身障者シェルター延長とサブシェルター-3の追加配置により、サブシェルター機能は長くなるが、サブシェルター-3の設置検討が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎とシェルターとの接続が限定され、大量の動線の確保が難しい。</li> <li>シェルターの幅が狭いので、通過動線と乗降スペースとの交錯が発生しやすい。</li> <li>幅の狭いサブシェルターの下では、滞留機能の確保は難しく、交流空間としては期待できない。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>身障者シェルターについて、JRのメンテナンス車両の出入り及び消防活動などを考慮すると高さ及び長さを検討する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>身障者シェルターについては、A案と同じ検討が必要であり、サブシェルター-3も隣接建物との調整も必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場動線上に屋根があり連続的な機能性に優れるが、駅前広場の滞留・交流的な機能に欠ける。</li> <li>JRのメンテナンス車両の出入り、消防活動及び接道協議等が難しい。</li> </ul>