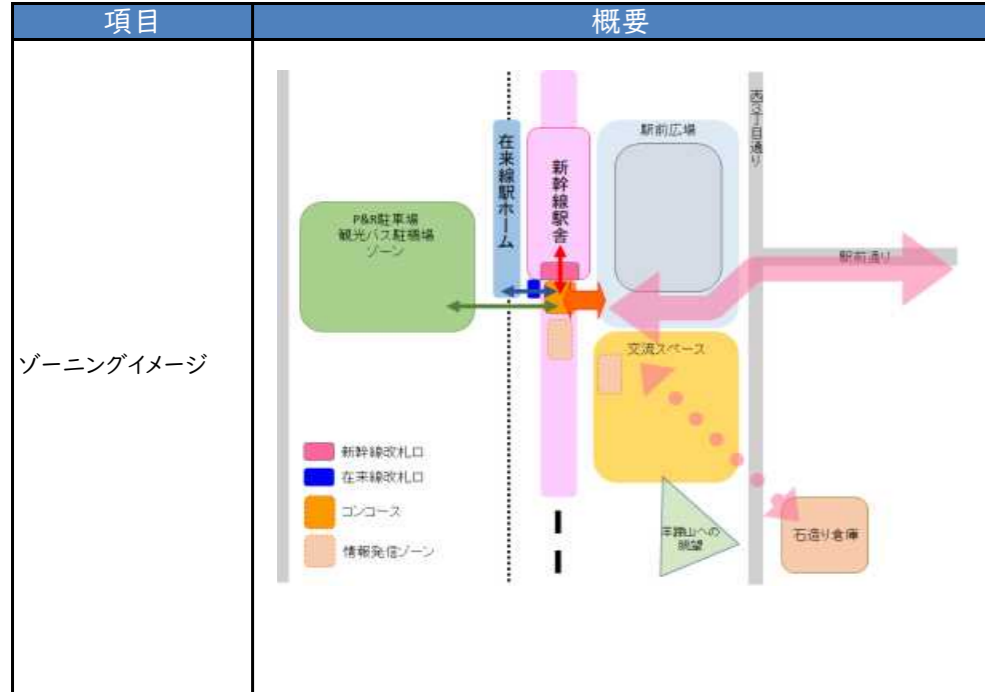


【パターン1】

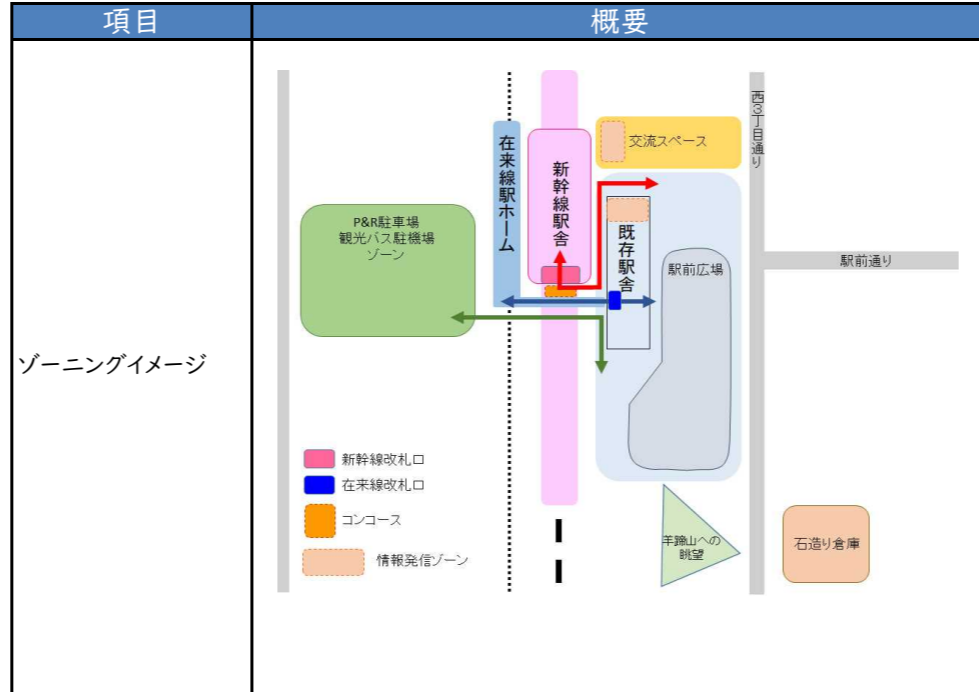


概要 既存駅舎を撤去し、駅舎と駅前広場・交流スペースの動線を確保する案

駅前広場ゾーン	コンコースから直接アプローチする位置に配置。
交流スペースゾーン	駅前広場の南側に配置。
情報発信ゾーン	コンコースに隣接する高架下に配置。 高架下の利用が困難な場合、交流スペースゾーンに配置。
パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン	まとまったスペースを確保するため、駅舎の西側に配置。

評価項目	駅前広場の円滑な交通の確保	タクシー、一般車両とバスの動線を分離するように各乗降場を配置。
	利用者の利便性	タクシー及びバス乗降場を駅舎側に優先した配置。
	交流スペースの確保	ある程度の広さのスペース(約2,000㎡)を確保することが可能。
	周辺との連携可能性	石造り倉庫を利活用する場合は、連携が可能。
	歩行者動線の確保	駅前広場⇄新幹線改札口 駅前広場⇄在来線改札口 新幹線改札口⇄在来線改札口 西側駐車場⇄各改札口

【パターン2】

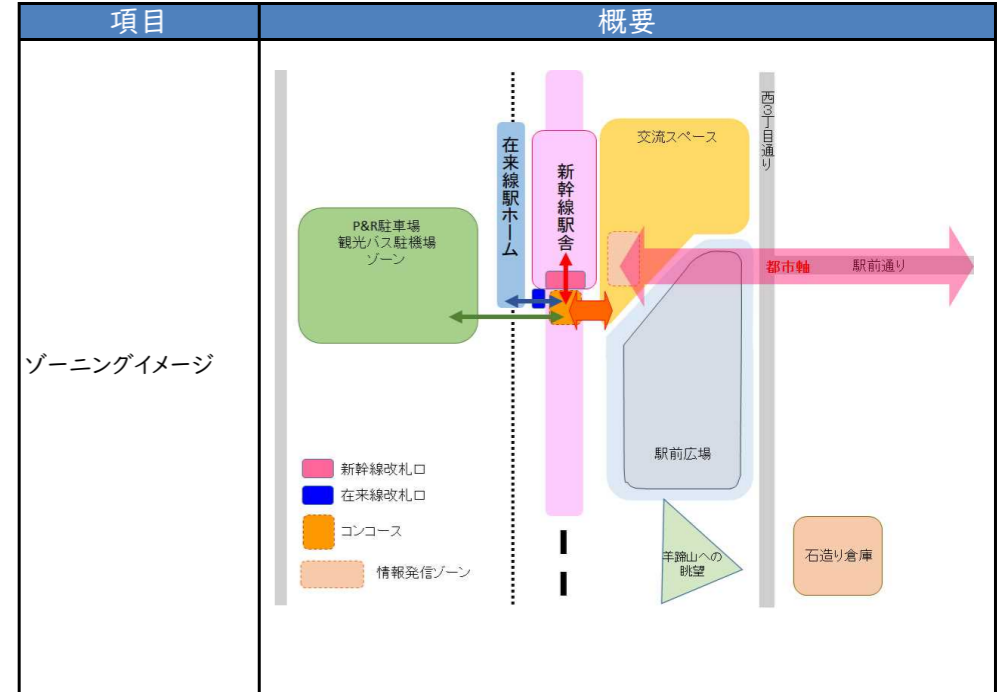


概要 既存駅舎を利用し、駅舎、駅前広場の動線を確保する案

駅前広場ゾーン	既存駅舎の南東側に配置。
交流スペースゾーン	駅前広場の北側に配置。
情報発信ゾーン	既存駅舎内に配置。 既存駅舎内に確保できない場合、交流スペースゾーン内に配置
パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン	まとまったスペースを確保するため、駅舎の西側に配置。

評価項目	駅前広場の円滑な交通の確保	タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜する。
	利用者の利便性	タクシー及び一般車の乗降場を既存駅舎側に配置し、バス乗降場の一部は西3丁目通側に配置。
	交流スペースの確保	既存駅舎があることで交流スペースは広く確保できない。(約3,000㎡)
	周辺との連携可能性	特に周辺との連携は無し
	歩行者動線の確保	駅前広場⇄新幹線改札口 駅前広場⇄在来線改札口 新幹線改札口⇄在来線改札口 西側駐車場⇄各改札口

【パターン3】



概要 既存駅舎を撤去し、駅舎、駅前広場・交流スペース、駅前通りの動線を一体的に確保する案

駅前広場ゾーン	コンコースから直接アプローチする位置に配置。
交流スペースゾーン	駅舎から駅前通りへの都市軸を形成するため、できる限り駅前通りからの軸線上に配置。
情報発信ゾーン	都市軸を意識し駅舎のコンコースに近い位置に配置。
パークアンドライド駐車場、観光バス駐機場ゾーン	まとまったスペースを確保するため、駅舎の西側に配置。

評価項目	駅前広場の円滑な交通の確保	タクシー、一般車両及びバスの動線が錯綜する。
	利用者の利便性	タクシー及びバス乗降場を駅舎側に優先した配置。
	交流スペースの確保	ある程度の広さのスペース(約3,500㎡)を確保することが可能。
	周辺との連携可能性	駅前通りとの連携が可能。
	歩行者動線の確保	駅前広場⇄新幹線改札口 駅前広場⇄在来線改札口 新幹線改札口⇄在来線改札口 西側駐車場⇄各改札口