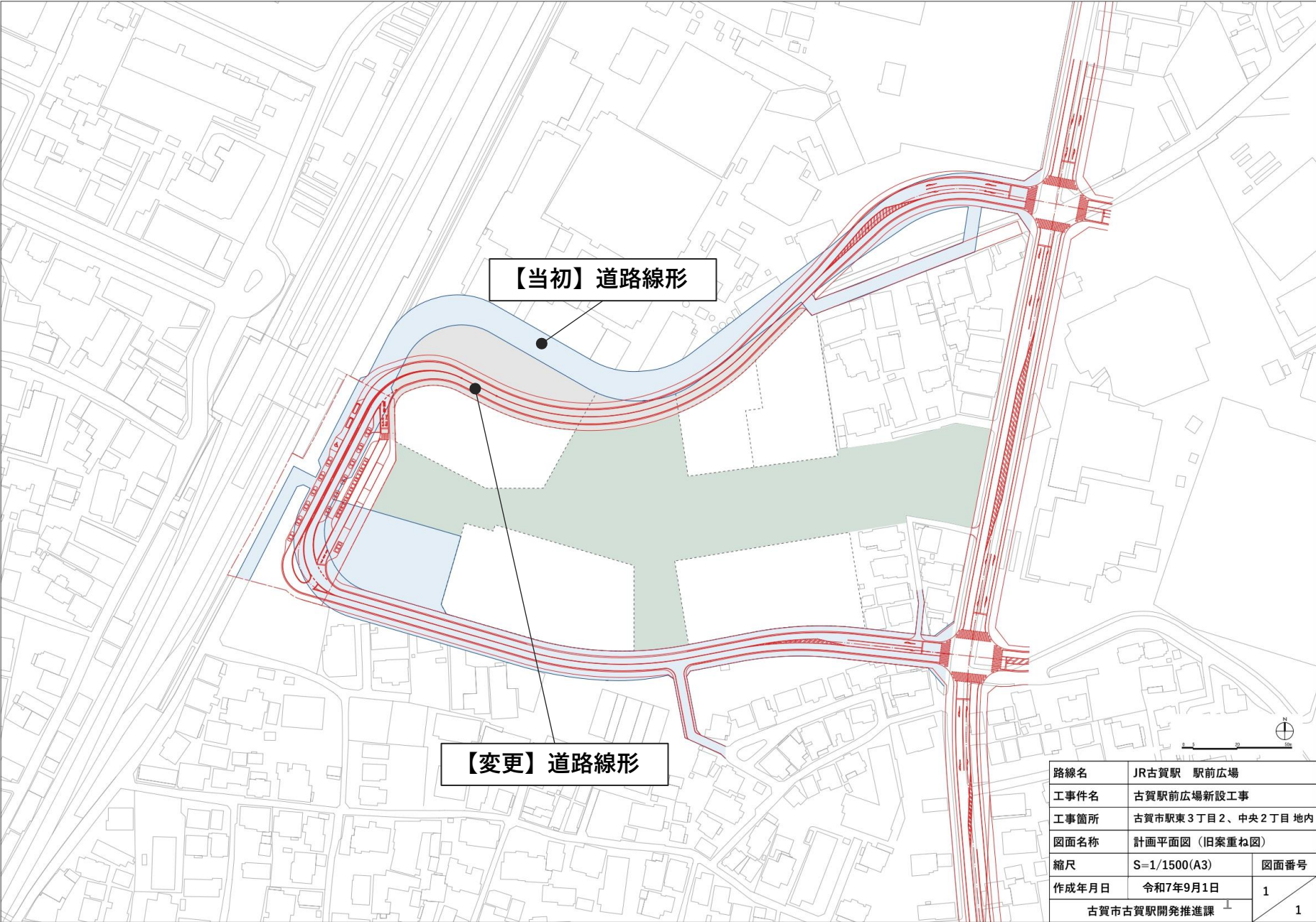


駅前広場の変更案について

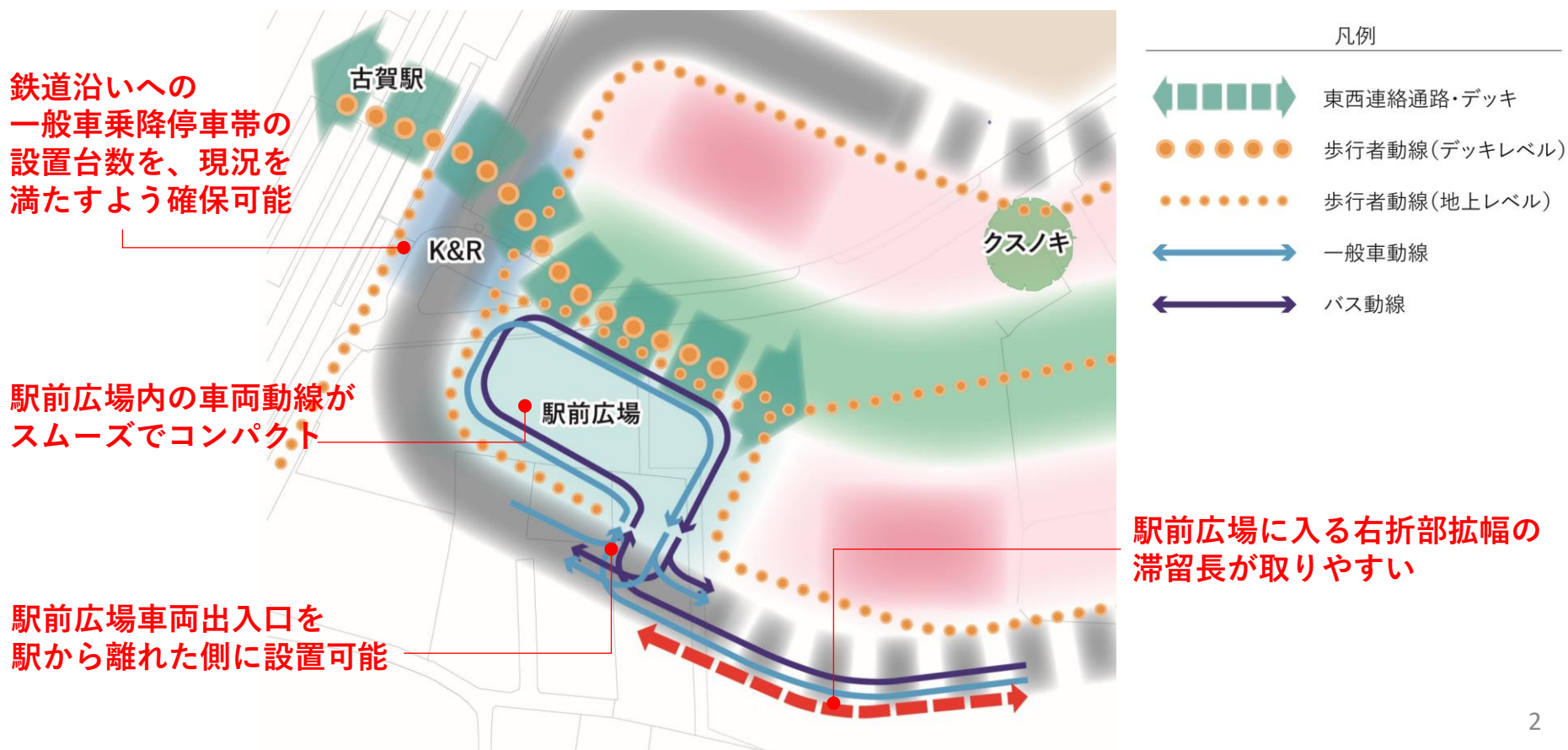
資料 1 3



駅前広場の形状と配置（当初）

当初案：南側-出入口集約パターン

- ・ 駅前広場出口でバス車両が道路に正対しやすく、駅前広場面積をコンパクトに抑えることが可能
- ・ 駅前広場車両出入口を駅から離れた側に設置でき、鉄道沿いへの一般車乗降停車帯の設置台数を、現況を満たすよう確保が可能



駅前広場の施設・規模の比較

当初案：南側-出入口集約パターン

項目			規 模		備考
			施設数	面積	
交通空間 基準面積	バス	乗降・待機バス	3	150㎡	※交通島（バス軌跡により大きさは規程）内の空間活用により、バス待機バスを1台追加、タクシープールの台数増加
		滞留空間	-	42㎡	
	タクシー	乗降バス	2	30㎡	※企業用の送迎バスの乗降は、自家用車用乗降バスで行う
		滞留空間	-	30㎡	
		タクシープール	4	182㎡	
	自家用車	乗降バス	3	121㎡	※駅前広場外に一般車停車帯を設けることで自家用車用面積を削減
	身障者用	乗降バス	1	24㎡	
	車道面積		-	1014㎡	※環境空間および歩道空間の一部は隣接する公園側で確保
	歩道		-	288㎡	
環境空間面積（歩道除）			-	154㎡	
合 計			-	2,064㎡	

※駅前広場設計指針において、98年式により施設数及び基準面積を算出。

※鉄道乗降人員は、古賀駅乗降客数を歩行者交通量調査による東口・西口の方向別割合で案分したものに、開発による想定駅利用者増加数として800人を加算。

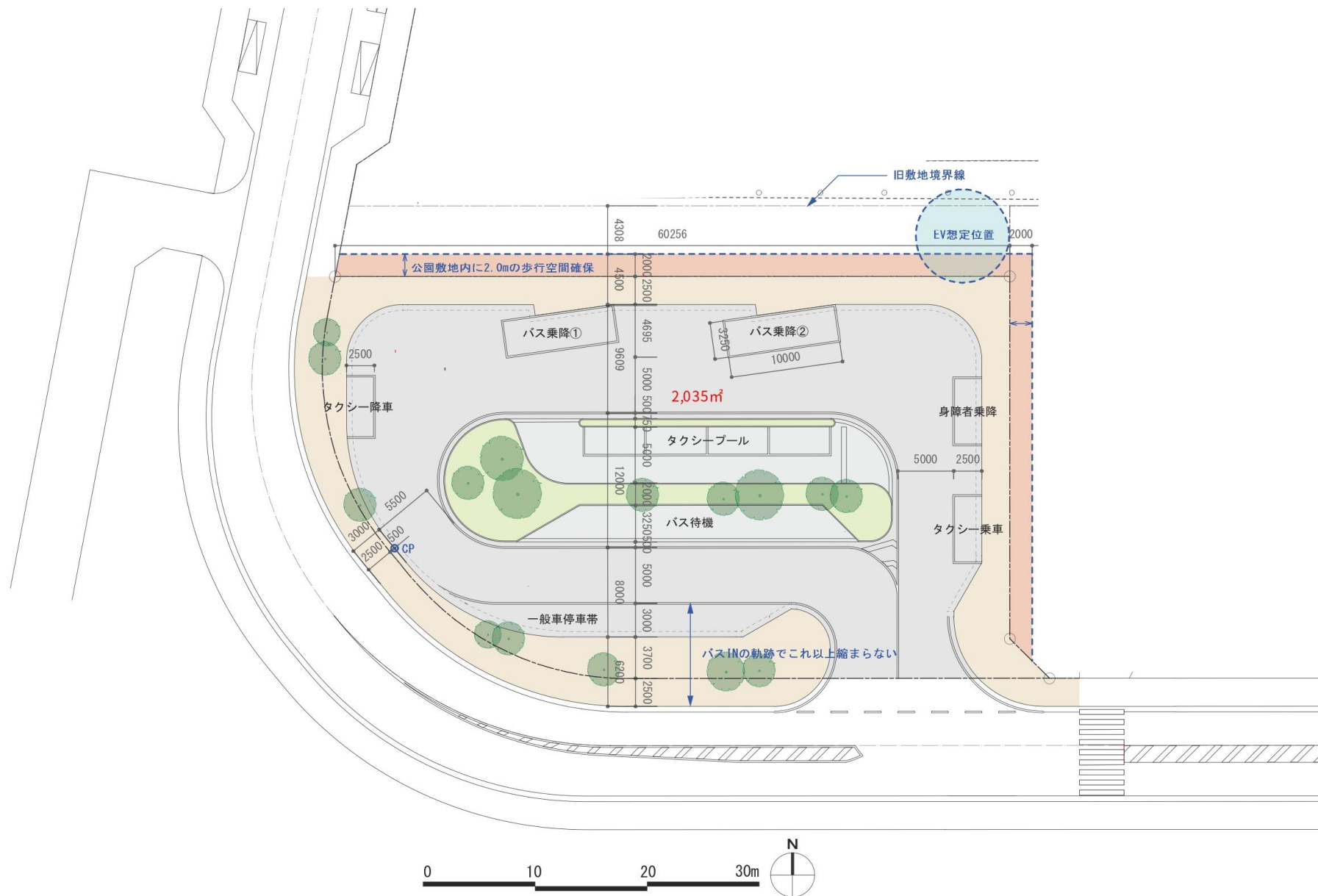
※バス利用者数の平均は市調査を採用。

※算出にあたり、「駅前広場計画指針」より参考値として、割増し係数は郊外中心を、モード分担率は大都市圏通勤型を採用。

※自家用車駐車場は地区の実情を鑑みて、乗降バスでの対応に含む台数とし、別途駐車場は設けない。

駅前広場の施設・規模の比較

当初基本計画図（参考）



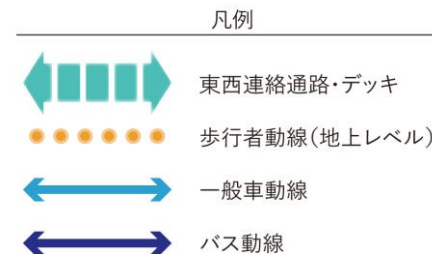
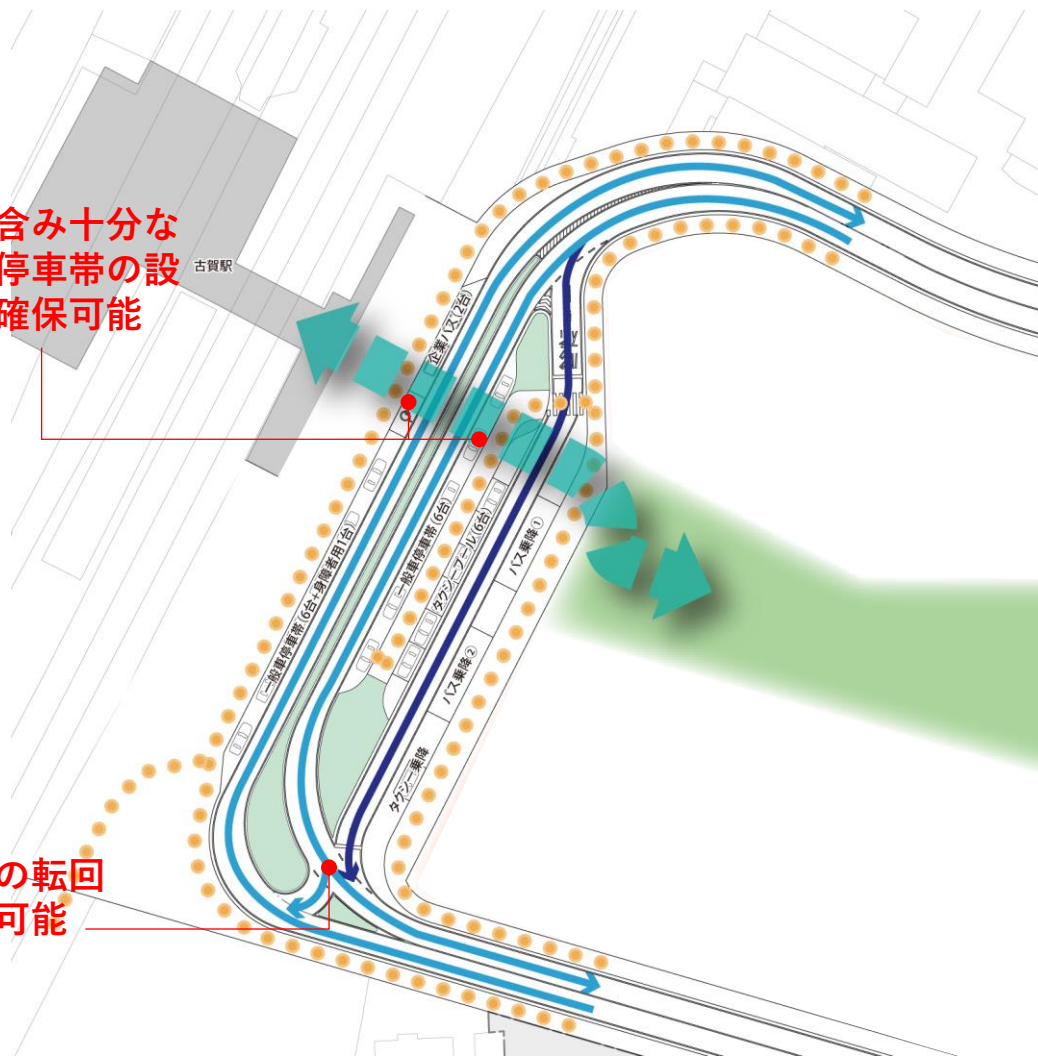
駅前広場の形状と配置

新案：直線型パターン

- ・ロータリーを設置せず、民間敷地への影響を最小限に抑えることが可能
- ・車両が転回するためのスペースや道路のカーブが削減され効率的に停車帯の台数などの確保が可能

企業バスを含み十分な
一般車乗降停車帯の設
置台数を、確保可能

反対車線への転回
路の設置が可能



駅前広場の施設・規模の比較

変更案：直線型パターン

項目			規 模			備考
			施設数	増減	面積	
交通空間 基準面積	バス	乗降バス	2	-1	160㎡	バスの乗降を維持し待機スペースを減
		滞留空間	-	-	10㎡	
	タクシー	乗降バス	1	-1	40㎡	乗車、降車バスを一本化
		滞留空間	-		10㎡	歩道に10㎡確保
		タクシープール	6	+2	100㎡	スリム化しつつ台数を確保
	自家用車	乗降バス	14	+11	280㎡	K&Rスペースを広場内に確保 旧案についてもK&Rを別途設けており、 実質的には1台分の増
	身障者用	乗降バス	1	1	20㎡	自家用車乗降バス内に1台身障者用 を確保
	車道面積		-		1,200㎡	
	歩道		-		670㎡	
環境空間面積（歩道除）			-		1,560㎡	
合 計			-		4,050㎡	

※駅前広場設計指針において、98年式により施設数及び基準面積を算出。

※鉄道乗降人員は、古賀駅乗降客数を歩行者交通量調査による東口・西口の方向別割合で案分したものに、開発による想定駅利用者増加数として800人を加算。

※バス利用者数の平均は市調査を採用。

※算出にあたり、「駅前広場計画指針」より参考値として、割増し係数は郊外中心を、モード分担率は大都市圏通勤型を採用。

※自家用車駐車場は地区の実情を鑑みて、乗降バスでの対応に含む台数とし、別途駐車場は設けない。