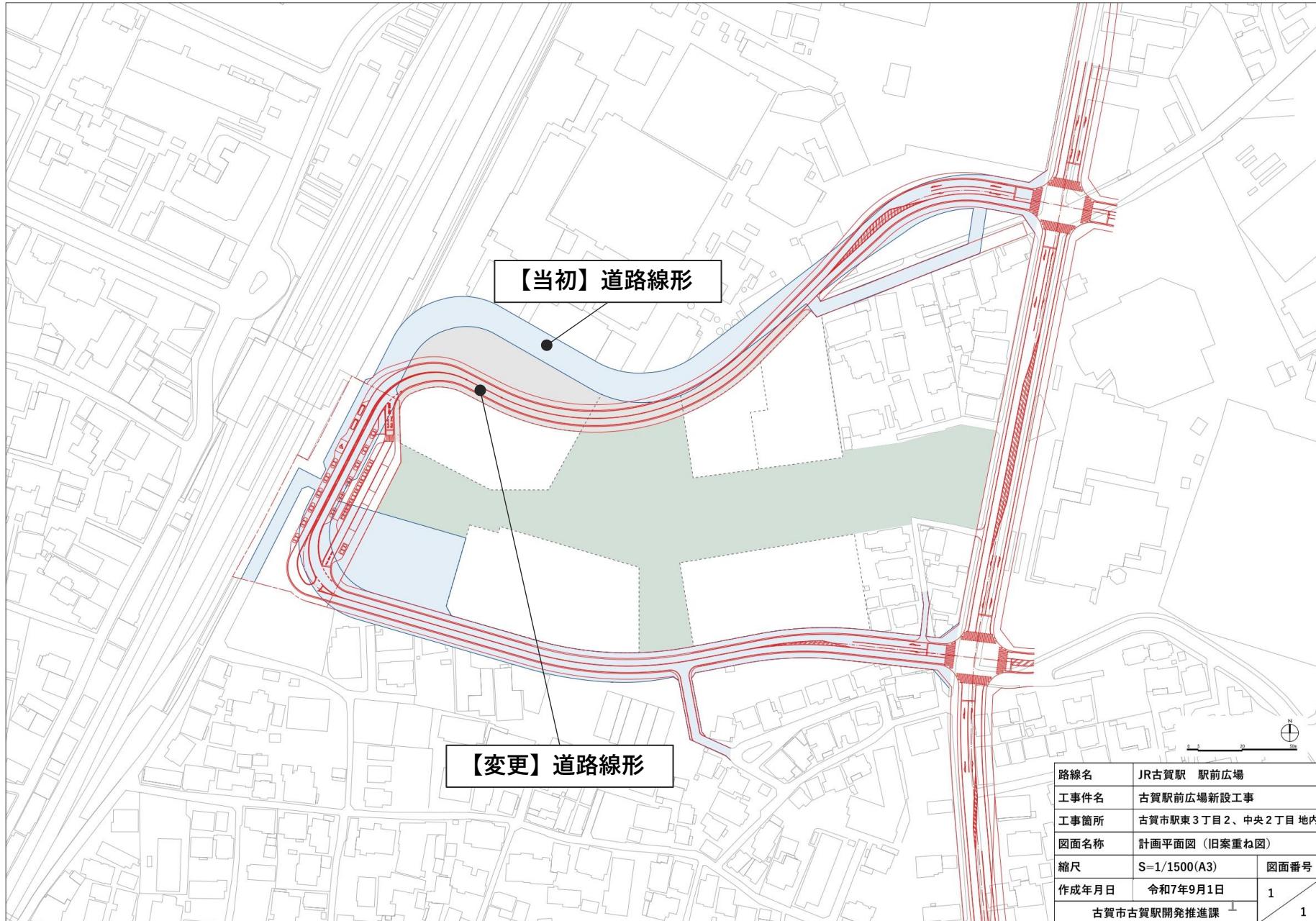


駅前広場の変更案について

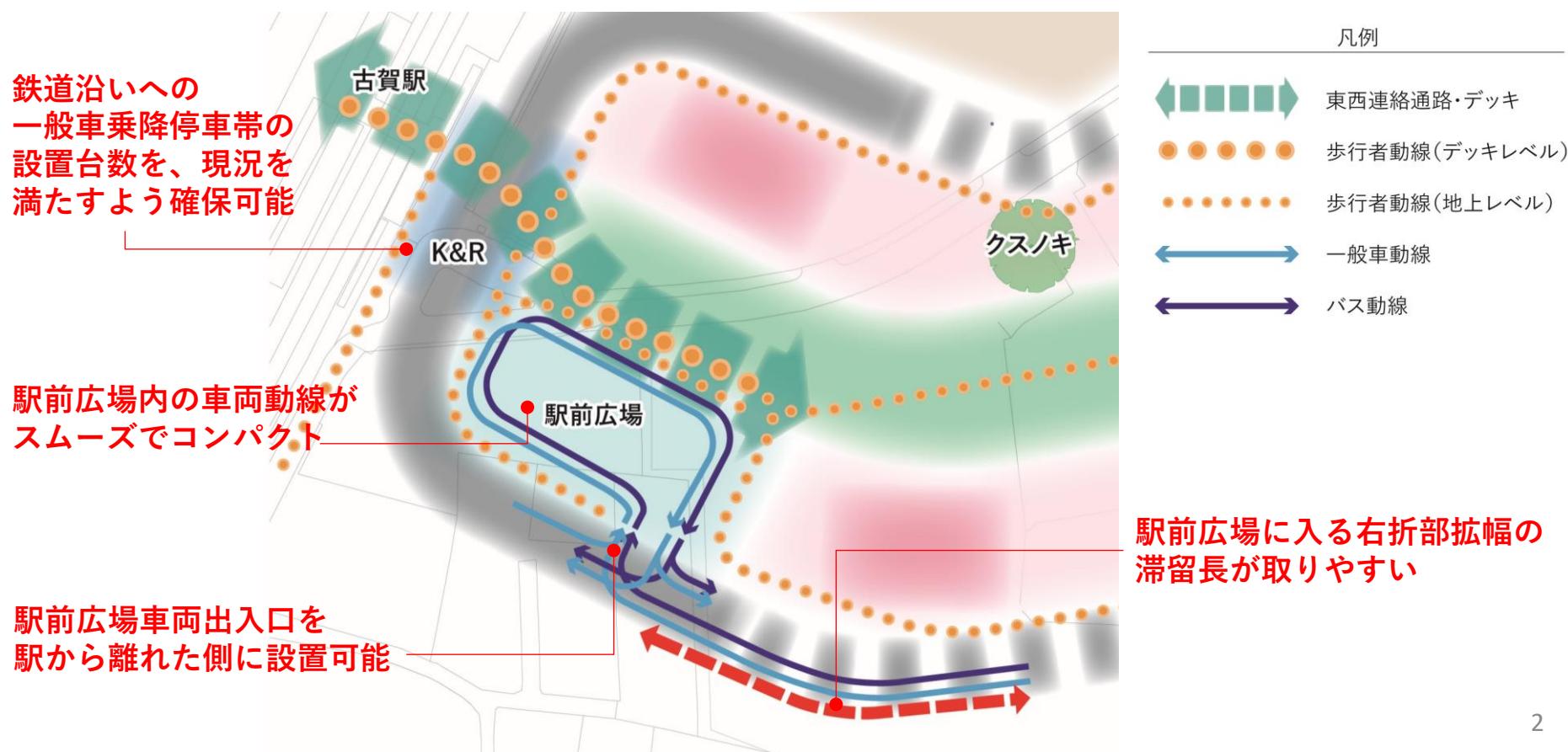
資料 13



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停車台数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 |
|--------------|------|-----|--------------------|---|----|
| 交通空間 基準面積 | バス | 施設数 | 面積 | | |
| | | 3 | 150m ² | ※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、バス待機バースを1台追加、タクシープールの台数増加 ※企業用の送迎バスの乗降は、自家用車用乗降バースで行う ※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 ※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 | |
| | 滞留空間 | - | 42m ² | | |
| | タクシー | 2 | 30m ² | | |
| | | - | 30m ² | | |
| | | 4 | 182m ² | | |
| | 自家用車 | 3 | 121m ² | | |
| | 身障者用 | 1 | 24m ² | | |
| | 車道面積 | - | 1014m ² | | |
| | 歩道 | - | 288m ² | | |
| 環境空間面積（歩道除） | | | - | 154m ² | |
| 合 計 | | | - | 2,064m ² | |

※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增加数として800人を加算。

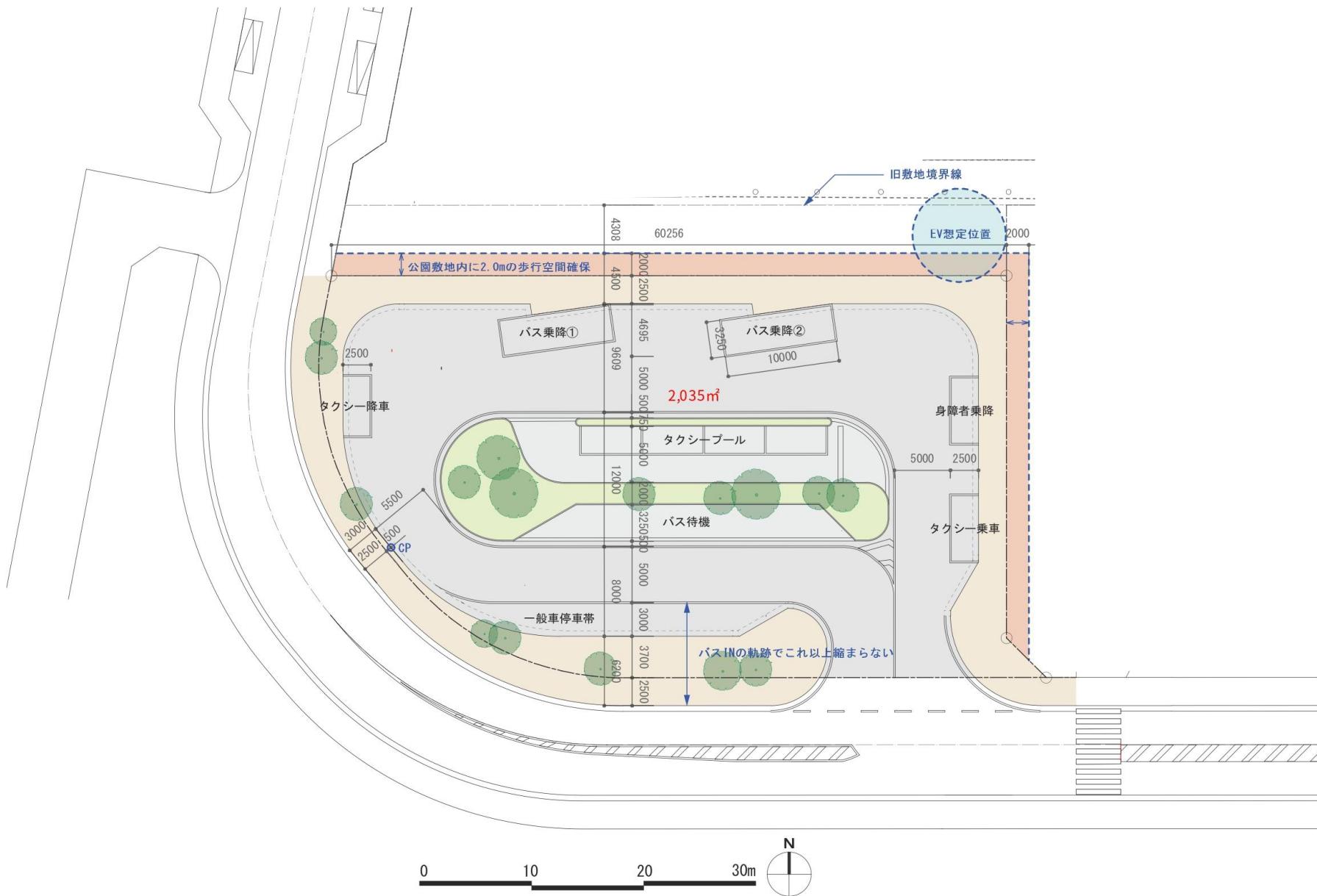
※バス利用者数の平均は市調査を採用。

※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、乗降バー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

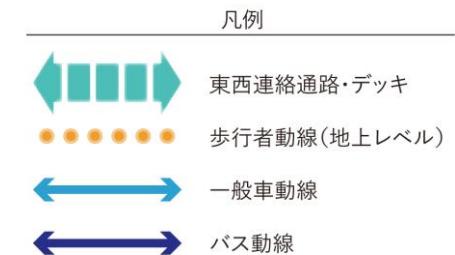
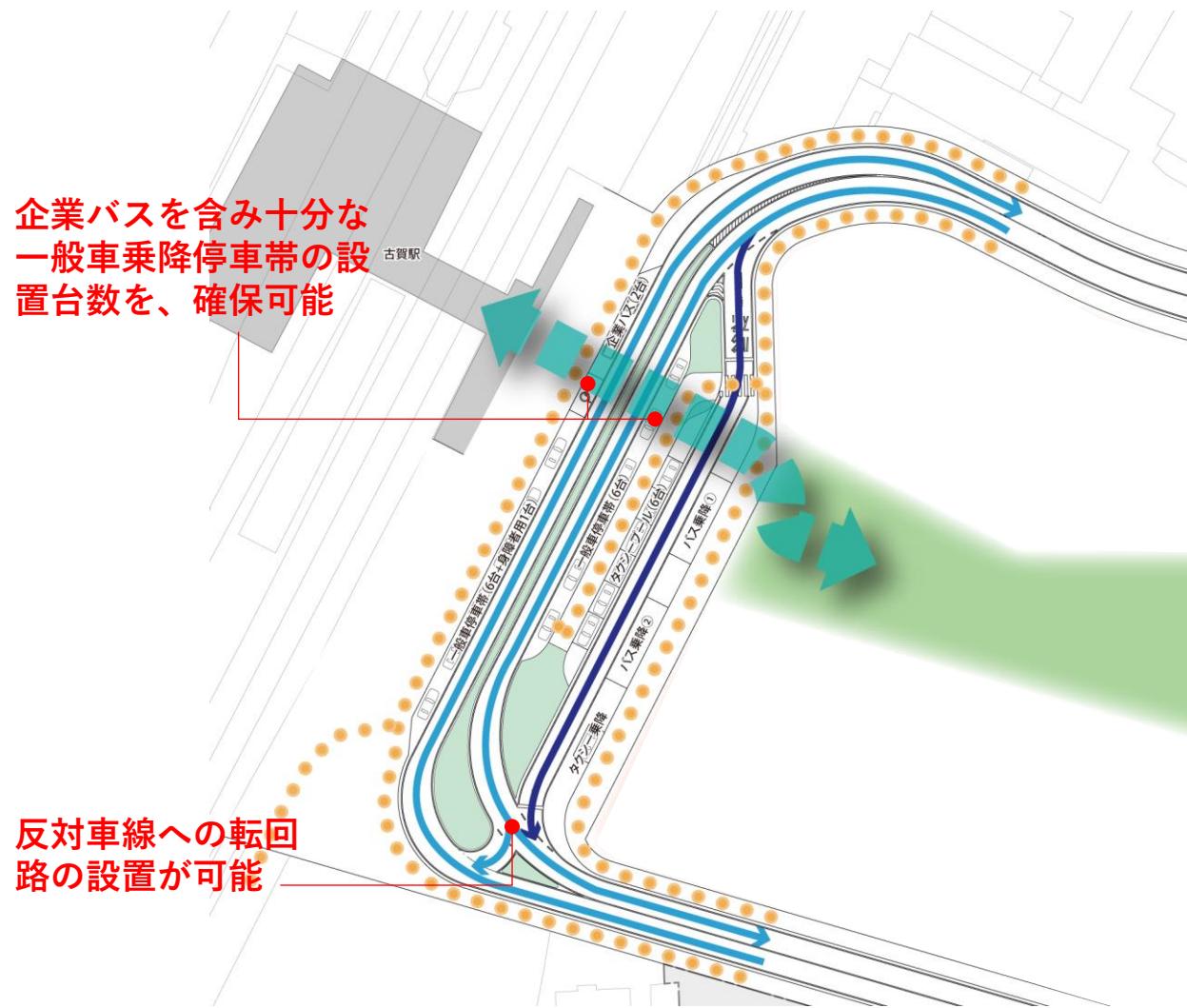
当初基本計画図（参考）



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



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 | 乗降バース | 2 | -1 | 160m ² | バスの乗降を維持し待機スペースを減 |
| | | 滞留空間 | - | - | 10m ² | |
| | タクシー | 乗降バース | 1 | -1 | 40m ² | 乗車、降車バースを一本化 |
| | | 滞留空間 | - | | 10m ² | 歩道に10m ² 確保 |
| | | タクシープール | 6 | +2 | 100m ² | スリム化しつつ台数を確保 |
| | 自家用車 | 乗降バース | 14 | +11 | 280m ² | 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 | 乗降バース | 1 | 1 | 20m ² | 自家用車乗降バース内に1台身障者用 を確保 |
| | 車道面積 | | - | | 1,200m ² | |
| | 歩道 | | - | | 670m ² | |
| 環境空間面積（歩道除） | | | - | | 1,560m ² | |
| 合 計 | | - | | 4,050m ² | | |

※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增加数として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、乗降バースでの対応に含む台数とし、別途駐車場は設けない。