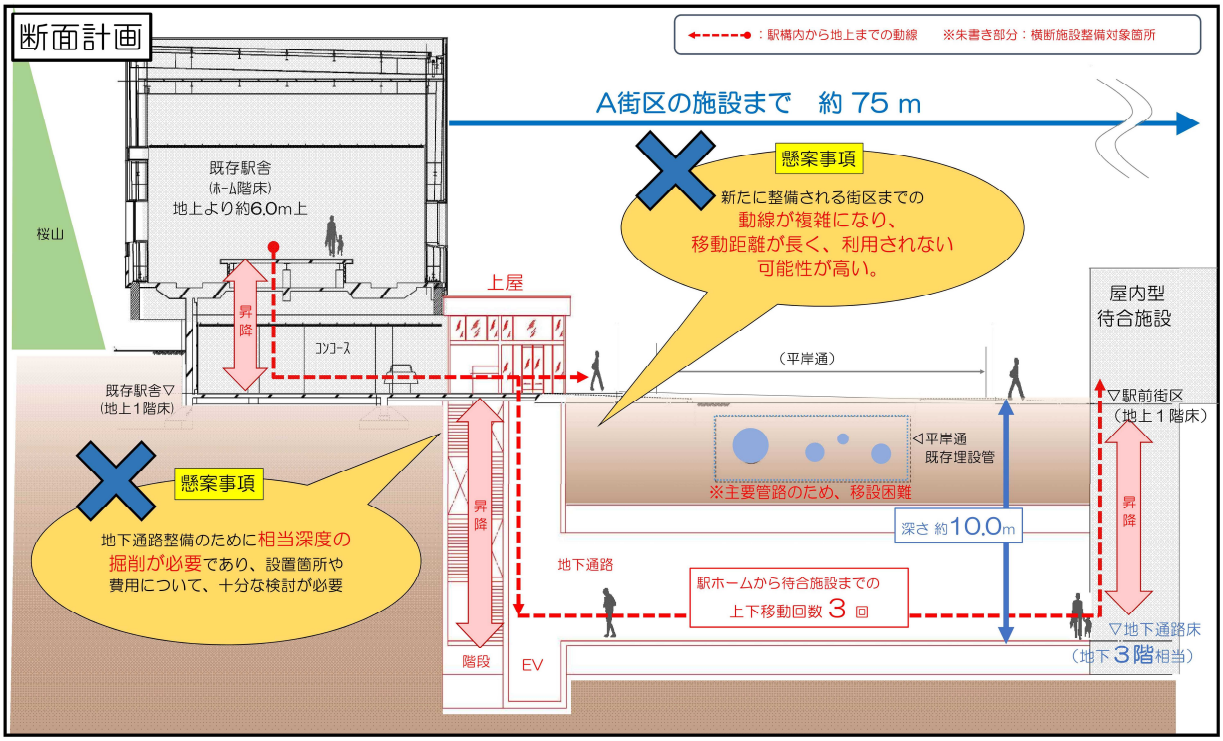
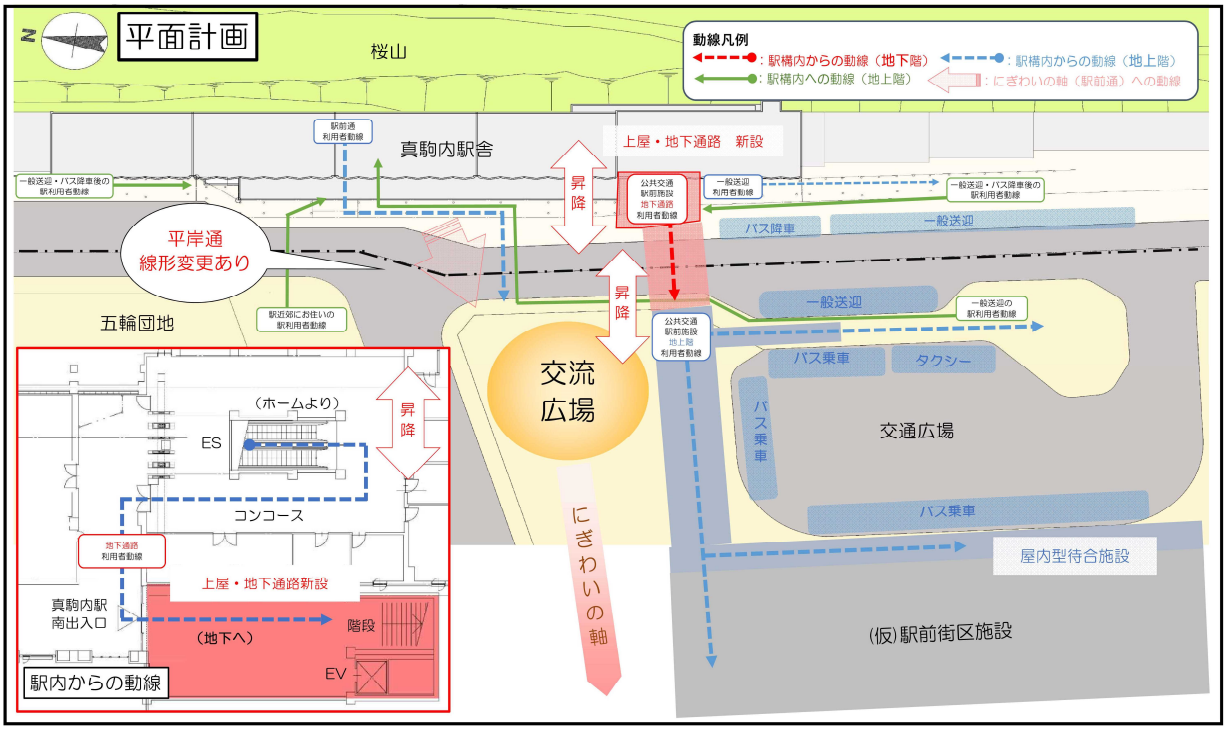
真駒内駅前地区まちづくりに関するオープンハウス　パネル④

真駒内駅から駅前地区へ人の流れを誘導してにぎわいを創出するためには、駅と駅前街区の接続性の向上が重要であると考え、平岸通の横断手法を比較検討しましたが、いずれのパターンも様々な理由により**実現性が低い**と考えられます。

平岸通横断手法　パターンA（駅構外、地下通路）

相当深度の掘削が必要であり、駅舎の構造上困難





事業性評価

主な整備内容		1	真駒内駅外に新設した昇降（階段、EV）を利用した地下通路の整備 2 既存駅舎と構造体を別棟とした上屋の新設 3 地下通路の設置に係る、影響部分への対策
歩行者動線	×	1	平岸通の地下に主要管路の埋設管が存在することから、地下通路の設置は相当深度（約10m程度）での設置が想定される。 そのため、上下移動の距離が長く、利便性が乏しくなることから、あまり利用されない可能性が高い。
		2	駅前街区民活施設の事業性の観点から、地階設置の可能性が低く、同施設との直結は見込みづらい。
自動車動線	△	1	新たな上屋を増築することから、平岸通の線形変更を行う必要がある。
にぎわいや交流の創出	×	1	地下動線の整備により、交流広場の通行が希薄となることから、にぎわい・交流の創出につながりづらい。
		2	駅前通（にぎわいの軸）への来街者の誘導がしづらく、周辺地域への回遊性を生み出しにくい。
構造性	×	1	既存駅舎の下部付近の掘削が必要となり、基礎耐力の低下が懸念されるため、地下整備の配置箇所には十分な検討が必要となる。
地下鉄運営	○	1	（懸念される影響は特になし。）
事業費	×	1	概算事業費：26億＋α（地下通路整備、既存駅舎整備、屋内型待合施設）※ただし、地下掘削による整備費用の拡大が懸念される。