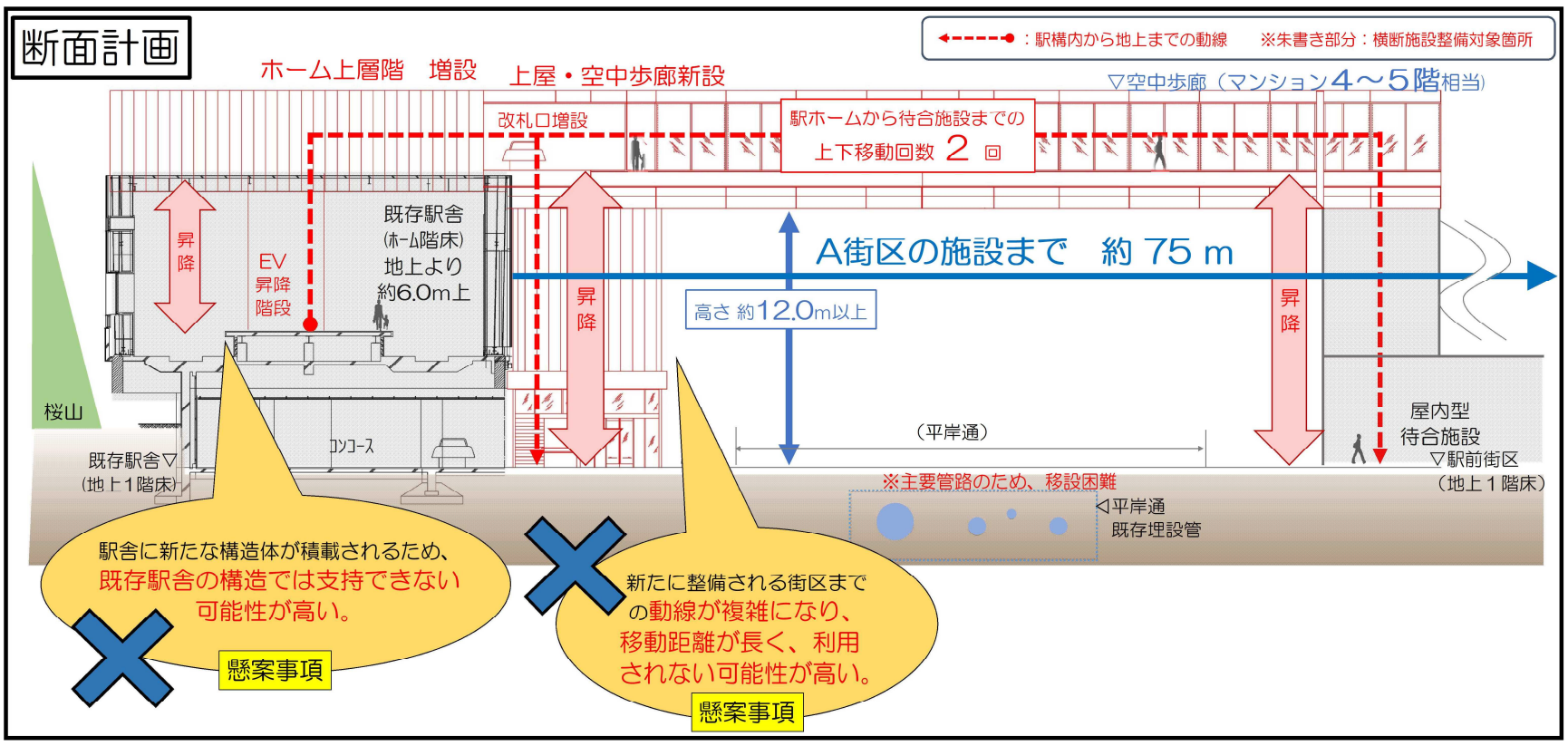
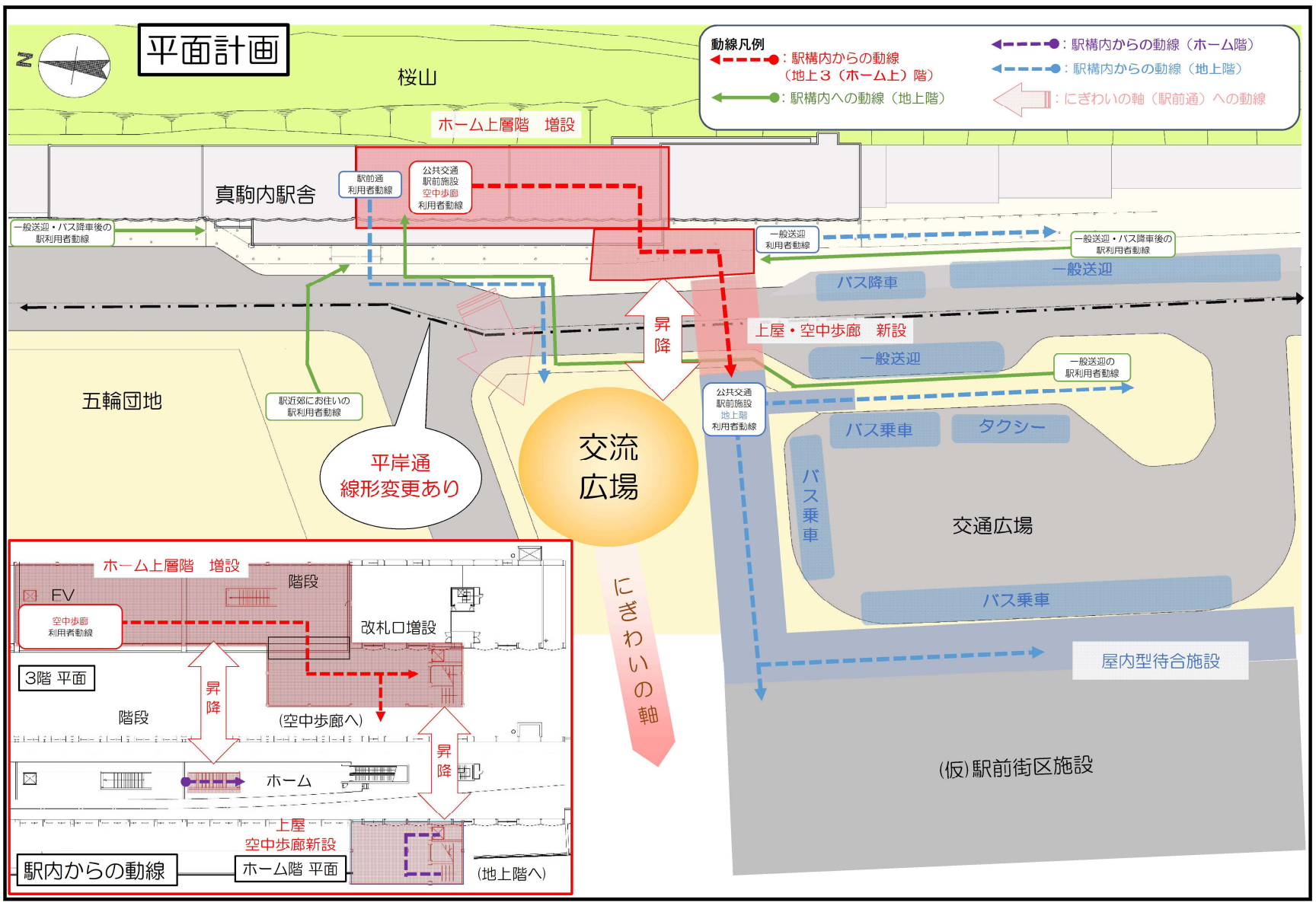
# 真駒内駅前地区まちづくりに関するオープンハウス　パネル⑤

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B（駅３階改修、空中歩廊）

駅舎に新たな構造体が積載されるため、**駅舎の構造上困難**




## 事業性評価

| | | | |
|---|---|---|---|
| 主な整備内容 | 1　真駒内駅上部（３階）に新設した昇降（階段、EV）を利用した空中歩廊の整備<br>2　既存ホームの上部における昇降設備整備のため、ホームの増築、改札口の増設 | | |
| 歩行者動線 | × | 1 | 現状の真駒内駅の上に３階を整備することから、上下移動の距離が長くなり、あまり施設が利用されない可能性が高い。 |
| | | 2 | 上下移動を軽減するためには、直結施設を高層化する必要があるが、駅前街区民活施設の事業性の観点から、高層化の可能性が低く、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 | 地上動線の整備により、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 | 既存駅舎に新たな構造体を積載させる必要があることから、構造の抜本的見直しが必要となる。 |
| | | 2 | 平岸通を横断するため、構造的検討（柱脚、接続方法など）が必要となる。 |
| 地下鉄運営 | × | 1 | 地上改札の増設により、運営体制の検討が必要となる。 |
| 事業費 | × | 1 | 既存駅舎の構造について、抜本的な見直しを必要とすることから、整備費用の拡大が懸念される。 |
| | | 2 | 平屋程度の屋内待合施設と、高層の空中歩廊と接続することで、大規模な整備となり、工事費用の増加が懸念される。 |
| | | 3 | 概算事業費：41億＋α（空中歩廊整備、既存駅舎整備、屋内型待合施設）※ただし、既存駅舎整備は極めて困難であり、更なる事業費増が見込まれる。 |