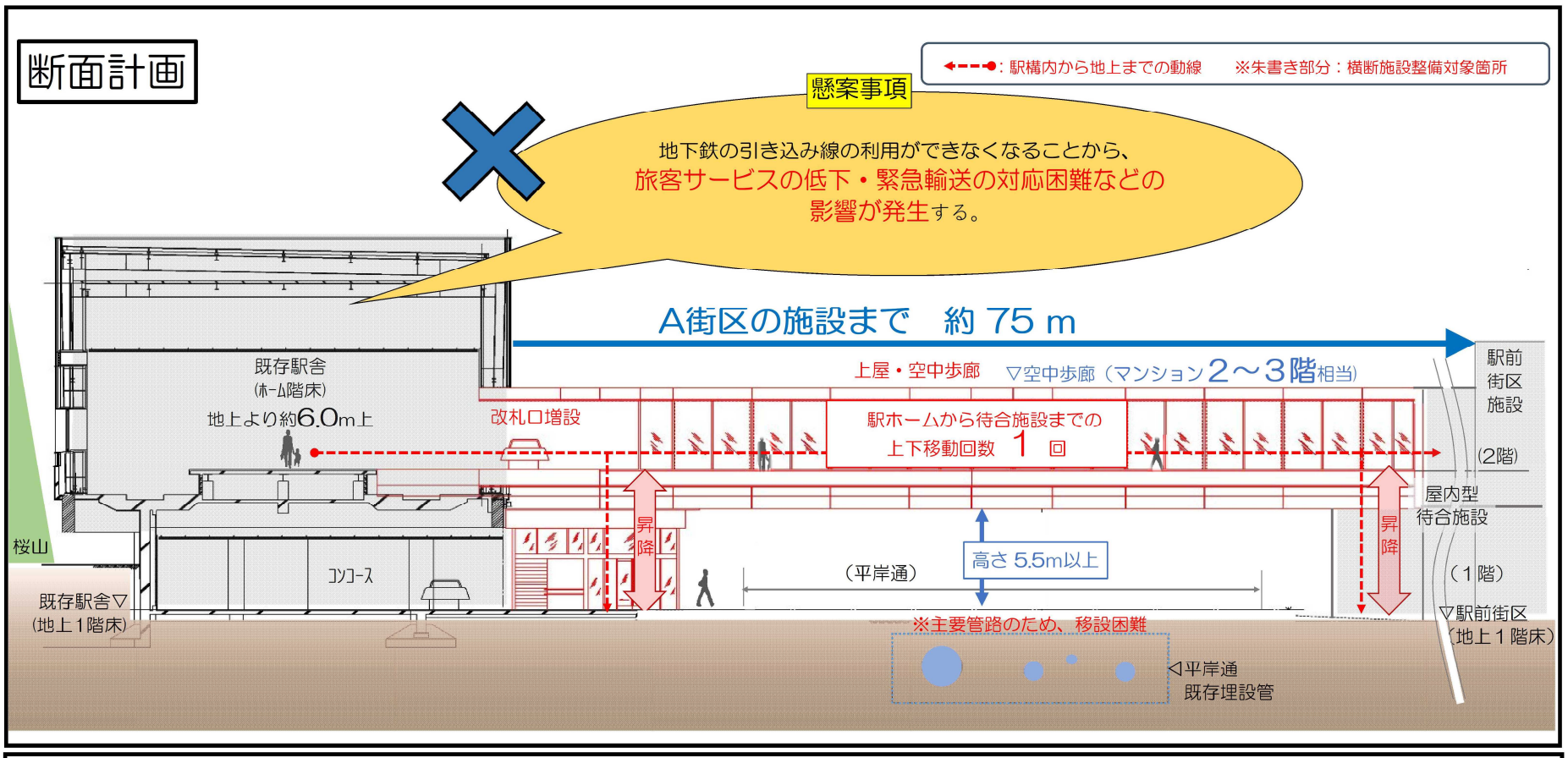
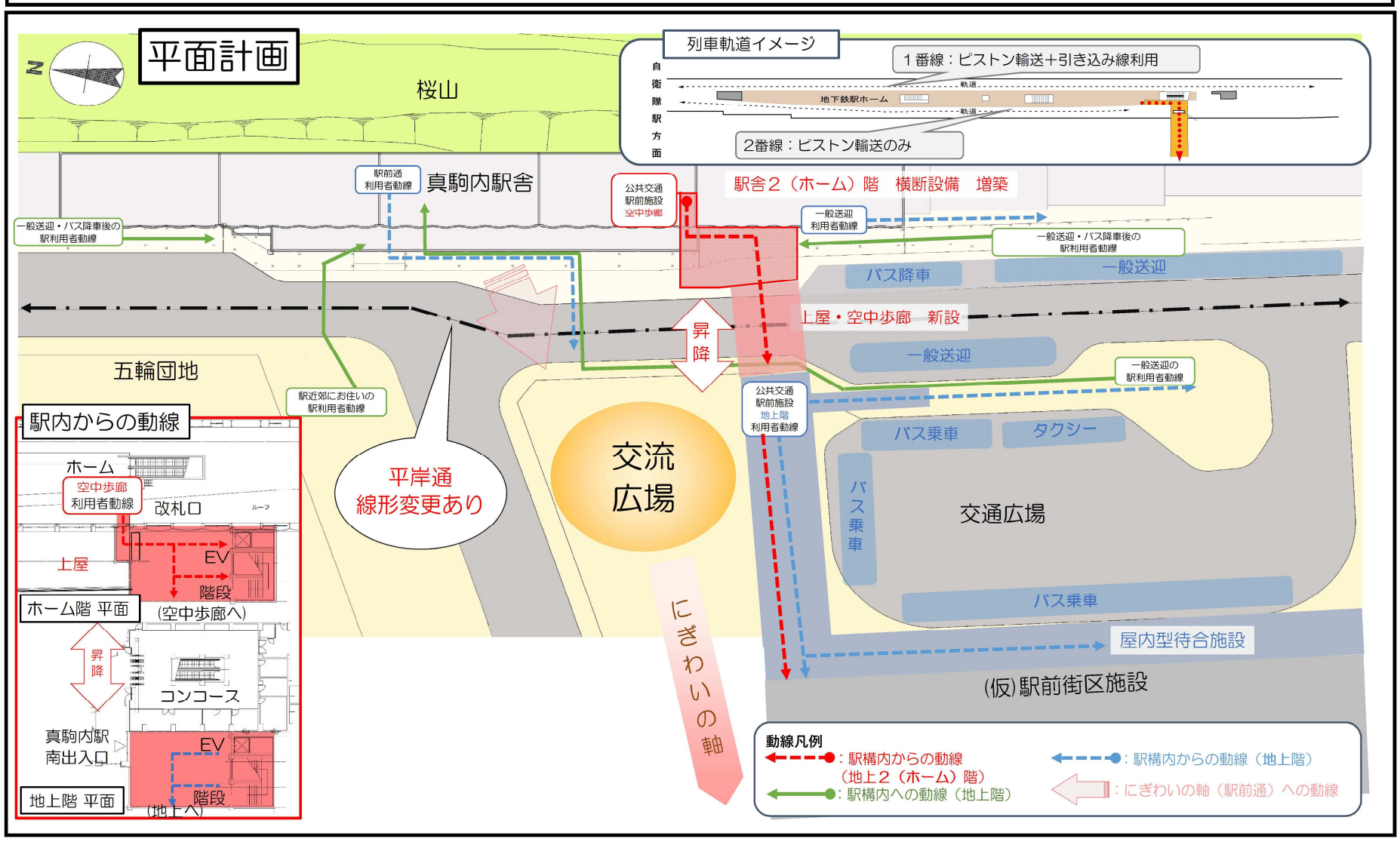
真駒内駅前地区まちづくりに関するオープンハウス　パネル⑥

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C（駅２階ホーム接続、空中歩廊）

地下鉄の運行体系が大幅に制限されることから困難





事業性評価

主な整備内容	1　真駒内駅上部のホーム階に増設した昇降（階段、EV）を利用した空中歩廊の整備 2　ホーム階改札口の増設		
歩行者動線	○	1	車道上空高さを確保するため、地上5.5m以上の上部における設置が想定される。
		2	ホームより水平移動が可能になることから、上下移動の回数は少ない。
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	新設上屋が構造上別棟となり、比較的小規模施工であることが予想されるものの、駅舎貫通における構造補強が必要となる。
		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。
		2	地下鉄の運行体系が大幅に制限され、旅客サービスの低下につながるとともに、非常時における対応が困難となる。
事業費	△	1	既存駅舎の部分的な改修を必要とすることから、整備費用の拡大が懸念される。
		2	概算事業費：16億（空中歩廊整備、既存駅舎整備、屋内型待合施設）※ただし、既存駅舎を活用した整備は極めて困難であり、更なる事業費増が見込まれる。