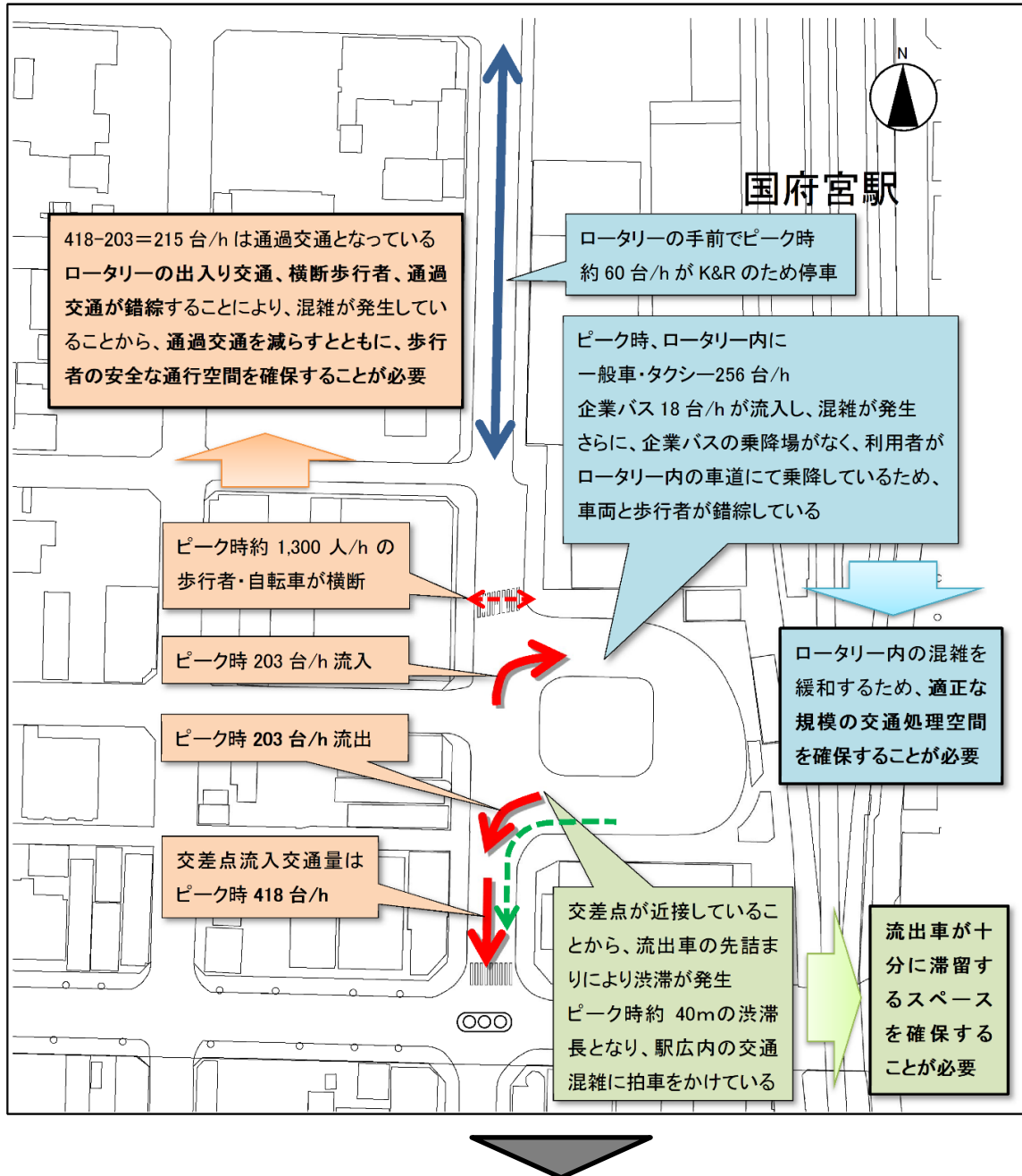


# 国府宮駅周辺短期ビジョン駅前広場整備計画（案）について

## 1. 国府宮駅周辺再開発基本計画における国府宮駅周辺整備の内容

### ●国府宮駅周辺における喫緊の課題

主要公共施設（駅前広場）を計画するにあたり、平成 29 年 6 月に行った交通実態調査から、大きく以下の 3 つの問題・課題を整理した。



### 喫緊の課題

安全・安心に利用できるように駅前広場の整備・改善が必要

## 2. 主要公共施設（駅前広場）計画の見直し

国府宮駅周辺再開発基本計画でとりまとめた主要公共施設計画案について、改良案を検討する視点を以下に整理する。

### （1）一般車駐車場計画について

➤現状、夕方の送り迎え時にロータリー外にあふれている待機車両を、ロータリー内で処理することを目的に計画した駐車場であるが、駅直近であるという利便性から、通勤等の駅利用者が使用することも想定され、駅周辺にある他の時間貸し駐車場と同じ利用状況になることが懸念される。

➤にぎわい空間との併用利用を検討していたが、駐車利用とイベント等の利用と、使用目的や時間帯に応じて使い分けることは、管理上難しいと考えられる。

➡交通処理するロータリー内には一般車駐車場を計画はせず、企業バス等の送迎利用と兼用したレーンを設置する。

#### 【今後の検討課題】

- ・隣接する立体駐車場をはじめ、駅周辺の時間貸し駐車場の利用状況を鑑み、短時間の待機利用との併用の可能性を検討する。
- ・駅周辺でさらに駐車場の必要性が高まる場合には、未利用地等を活用した市営駐車場の整備を検討する。

### （2）企業バスの乗降スペース計画について

➤ロータリーへの取付道路である（都）奥田線の再開発街区側に、乗降スペースとして切り込みを設けることを検討していたが、乗降待ちのバスが滞留した際の（都）奥田線の交通渋滞、及びロータリー出入口とも近く、ロータリーを出入りする車輛による円滑な交通処理へ影響する可能性がある。

➤各企業へのヒアリングから、なるべく駅の近くで乗降できるようになるのが良いとする意見があった。

➡ロータリー内に一般車も兼用して利用できる企業バス乗降レーンを計画する。

#### 【今後の検討課題】

- ・企業バスの利用者数を把握することにより、待機スペースの規模を検討する。
- ・各企業と協議・連携し、運用上のルールをまとめ、遵守、徹底を図る。

### (3) タクシーバース計画について

➢現状駅へ乗り入れているタクシー会社は3社あり3台の待機枠を利用している。その他の車両は近隣で各社が独自に場所を確保し待機している。利用客の利便性向上に向けロータリー内での待機台数を一定数確保することが求められる。

➢タクシー会社へのヒアリングから乗降スペースとは別に、ロータリー内で待機できるタクシープールの確保を希望している。

➡乗降スペースとタクシープールを合わせ、少なくとも6台(3社×2台/社)を確保するように計画する。

#### 【今後の検討課題】

- ・乗降スペースとタクシープールとの位置関係等について、タクシー会社と協議する。

### (4) ロータリー出入口部の交差点について

➢ロータリーへ出入りする車両が無信号でも、円滑にかつ適切に交通処理がされるかを確認する必要がある。

➡検証結果から、無信号の一時停止交差点で、交通量調査結果から想定したロータリー内へ出入りする台数を処理することは可能で、無信号交差点として計画する。

#### 【今後の検討課題】

- ・ロータリー出入口付近へ方向指示看板等を設置し、運転者への注意喚起を視覚的にも分かりやすい方法で行い、安全な交差点空間を確保する。

### 3. 主要公共施設（駅前広場）計画の改良案

これまでの3案をベースに、公共施設計画の改良案検討のための4つの視点を踏まえ、改良案として2案に集約し計画する。

#### 改良案①：立体横断通路と駅前広場交通処理整備

##### これまでの【案①】及び【案②】を集約した改良案

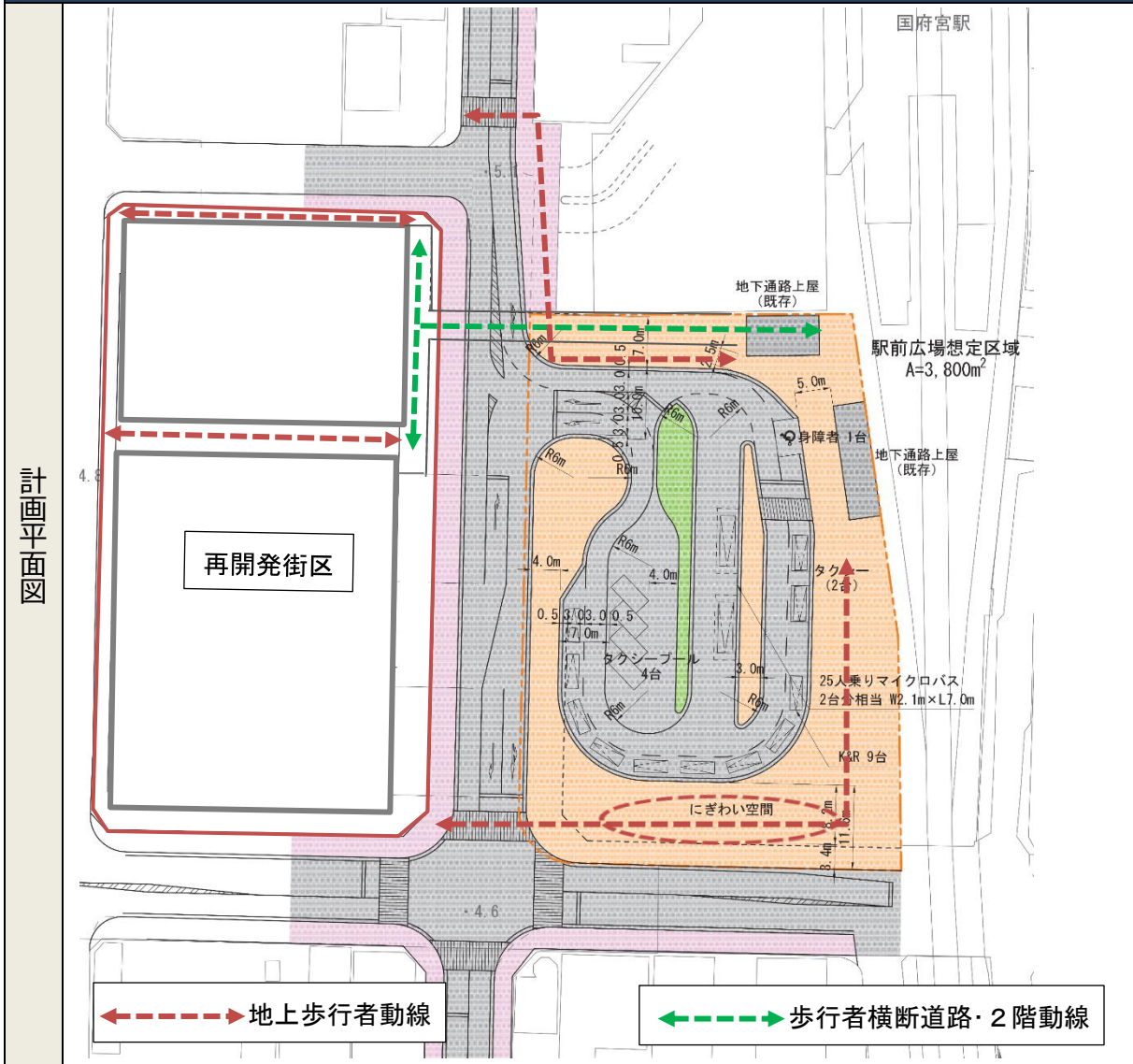
(都)奥田線の横断方法を立体横断通路整備によるものとし、駅前広場交通処理整備を検討する。

#### 改良案②：(都)奥田線封鎖による駅前広場一体的空間と駅前広場交通処理整備

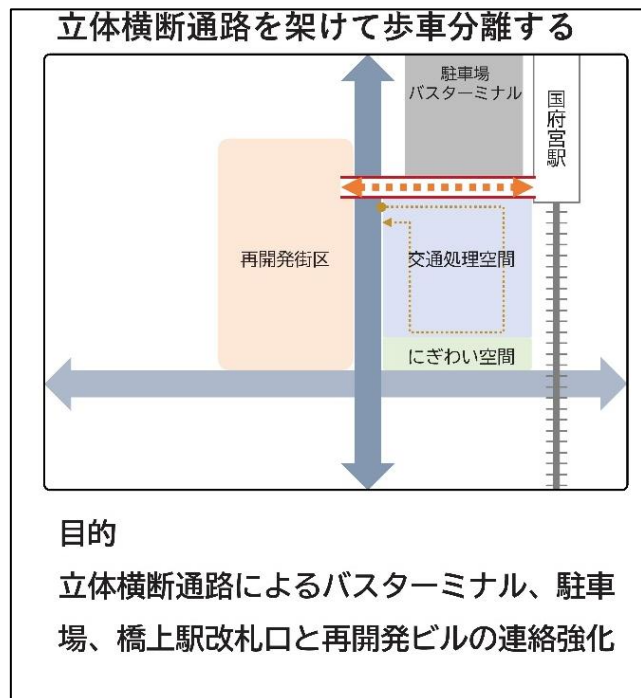
##### これまでの【案③】を踏襲した改良案

立体横断通路に関する問題や歩行者の利便性を考慮し、駅前広場出入口付近で(都)奥田線を封鎖し、駅前広場と一体となった歩行者等の空間整備とともに、駅前広場交通処理整備を検討する。

# 改良案①

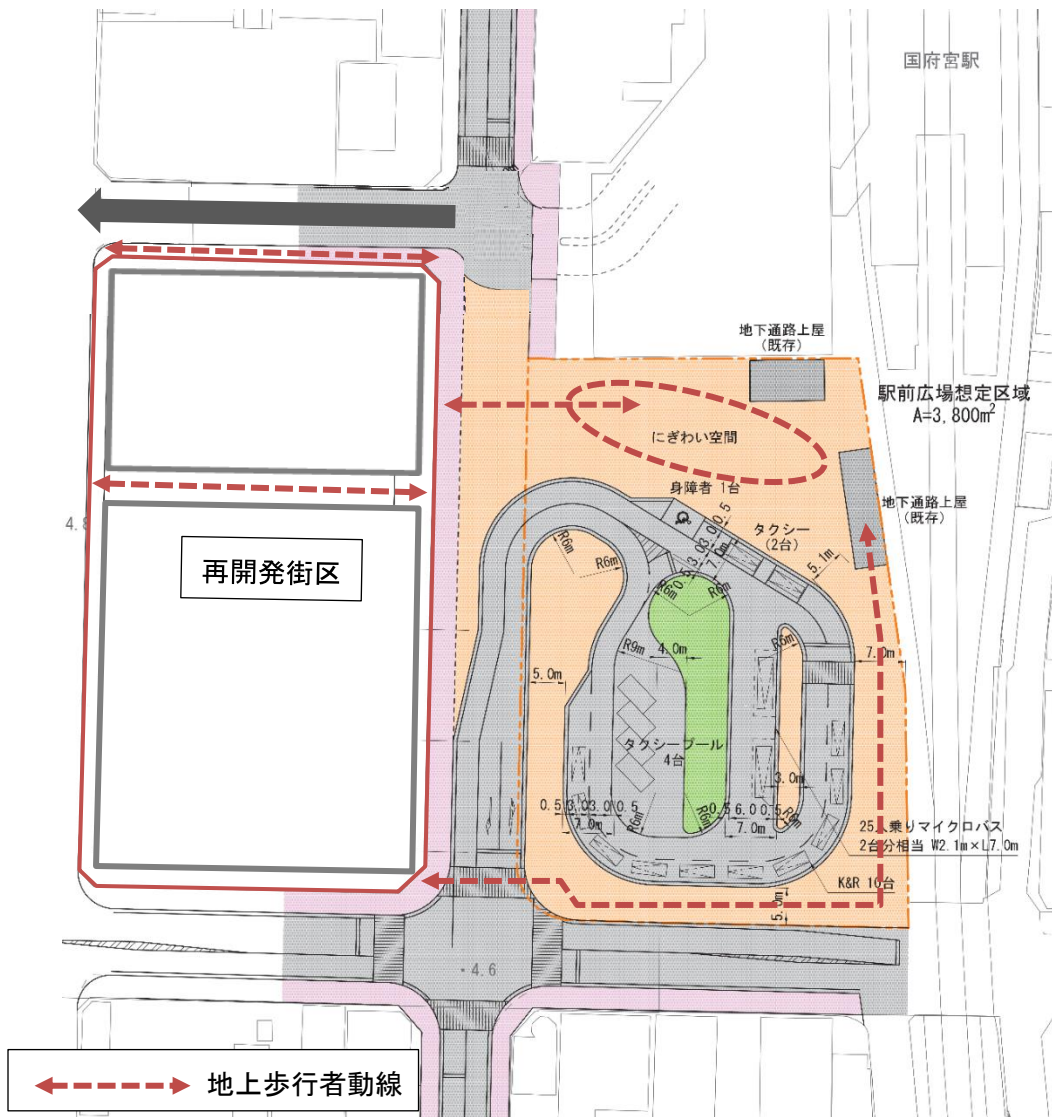


## 【改良案①】 基本的な方針

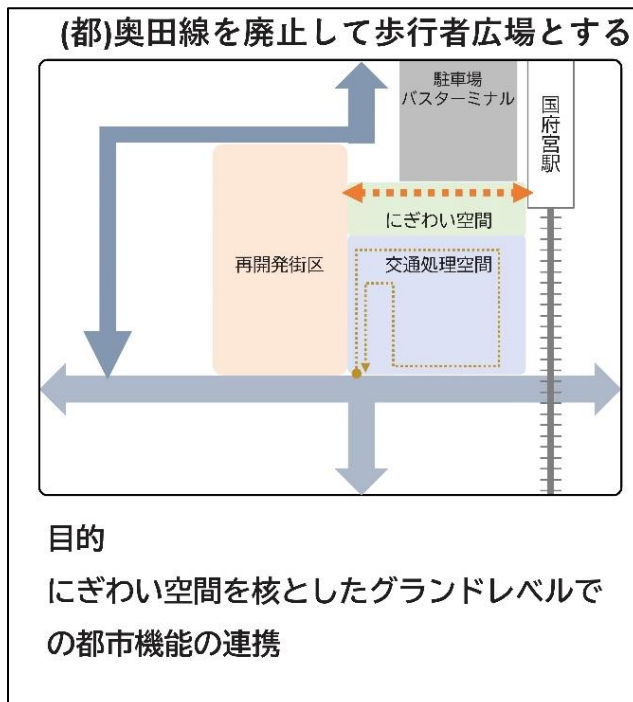


改良案②

計画平面図



【改良案②】 基本的な方針



## 4. 改良案実現に向けた課題

改良案の実現には様々な課題が考えられ、引き続き解決に向けた対応が必要となる。

### 【改良案－①】 課題

#### ① 立体横断通路の整備（接続）における施工上の課題

- ・ 駅前広場と再開発街区施設とをつなぐ計画だが、駅前広場側の接続には国府宮駅施設の一部を利用することになるため、施設管理者と接続の位置、施工方法等の協議が必要。
- ・ 駅前広場側の地上（地下道出入口屋根）及び地下構築物（地下道）が障害となる可能性もあり、その位置や構造等の現況を踏まえた検討が必要。
- ・ 再開発街区の接続には、今後の建築計画への反映が必要で、再開発街区の事業スケジュールも踏まえた計画策定が求められる。立体横断通路の管理者（公共）との管理区分等の調整が必要となる他、整備費用及び管理費用の負担についても分担方法等の検討が必要。
- ・ (都)奥田線を上空で横断するにあたり、通過交通への影響についての検証が必要。

#### ② 安全確保とバリアフリー化に対する検討

- ・ (都)奥田線横断の安全性を確保するための立体横断通路であるが、一方で階段やエレベーターの利用が伴い、歩行弱者には少なからず障害ともなり得ることから、障害や抵抗感を抑える工夫が必要。

#### ③ 鉄道駅の利便性の検討

- ・ 国府宮駅の改札口は地下(有人)と橋上(無人)の2ヶ所が整備されている。立体横断通路が整備された場合、橋上改札の利用者が今より多くなる可能性があり、鉄道事業者への影響について協議が必要。

#### ④ 整備効果の検討

- ・ 駅前広場から再開発街区までの立体横断通路の延長距離は約 50mと想定されるが、整備費や維持管理費を合わせた総合的な費用に対する経済効果の影響について検証が必要。
- ・ 立体横断通路への階段やエレベーターへの抵抗感、地下と橋上の2ヶ所ある駅改札口の現在の利用状況から、立体横断通路にした場合の利用者数への影響、効果についての検証が必要。

## 【改良案－②】 課題

### ① 駅近隣交通流入への影響

- ・(都)奥田線を閉鎖し安全な歩行者空間が整備できる一方で、封鎖したことによって近隣道路へ車両が流入することになるため、その影響についての検証が必要。

### ② バス路線変更への影響

- ・国府宮駅前立体駐車場内にあるバスターミナルは路線バスの発着場として運用され、ターミナルを出たバスは(都)奥田線を利用し各方面へ運行されている。(都)奥田線が閉鎖された場合は路線変更を行う必要があるが、近隣道路の交通条件(幅員、一方通行等)を踏まえた路線変更の可能性について検討が必要。

## 5. 今後の進め方

### ①社会実験等の実施

- ・立体横断通路の利用の可能性、(都)奥田線封鎖による影響をテーマにした意向把握調査や社会実験を実施し、計画の妥当性について検討する。

### ②関係機関協議

- ・鉄道事業者、公共交通事業者、近隣自治会等の意向調査や協議を通して課題の解決と事業化の可能性について検討する。

### ③信号機設置の可能性検討

- ・立体横断通路や(都)奥田線の封鎖は多くの問題と課題が想定されるため、これらを解決するための計画案として、駅前広場出入口への信号機設置の可能性を検討する。



【参考】 駅前広場計画案（R2年3月時点）

	案-①	案-②	案-③
計画図			
ロータリー内 駐車場	にぎわい空間との併用可能な位置に配置。ロータリーがコンパクトなことにより、駅へは比較的短い距離でアクセスが可能。	駐車場中央部に配置し、にぎわい空間と分離。駐車場がロータリーの中央に位置していることから、横断時の注意が必要。	駐車場中央部に配置し、にぎわい空間と分離。ロータリーが南側に位置していることから、一般車の乗降位置から駅までの距離が長い。
にぎわい 空間	南側に配置し、駐車場も含め一体的利用をすれば、広い面積を確保できる。(840 m <sup>2</sup> 程度)	南側に配置し、駐車場と分離することにより、常時、空間を確保できる。(630 m <sup>2</sup> 程度)	北側に配置し、再開発街区と一体的な利用が可能で、駅からの視認性が良い。(850 m <sup>2</sup> 程度)
企業バス 乗降位置	接続道路に確保。	接続道路に確保。	ロータリー内に確保。
基幹バス 経路	現状のとおり。	現状のとおり。	進行方向が北あるいは西方向になることから、経路再編等が必要。
立体横断 通路	設置を前提として計画。	設置を前提として計画。	設置することは想定外。
再開発街区 との歩行者 動線	主に、駅利用者は立体横断通路により、にぎわい空間の利用者は、(都)中大通線との交差点の横断歩道により横断する。	主に、駅利用者は立体横断通路により、にぎわい空間の利用者は、(都)中大通線との交差点の横断歩道により横断する。	駅利用者も含め、にぎわい空間を介して、グラウンドレベルで繋がる。
施工面 経済面	3案とも想定している駅前広場は同じ規模で計画をしていることから、施工面、経済面においては、現段階では差異がない。ただし、立体横断通路の設置の有無によっては、大きく影響することになる。		