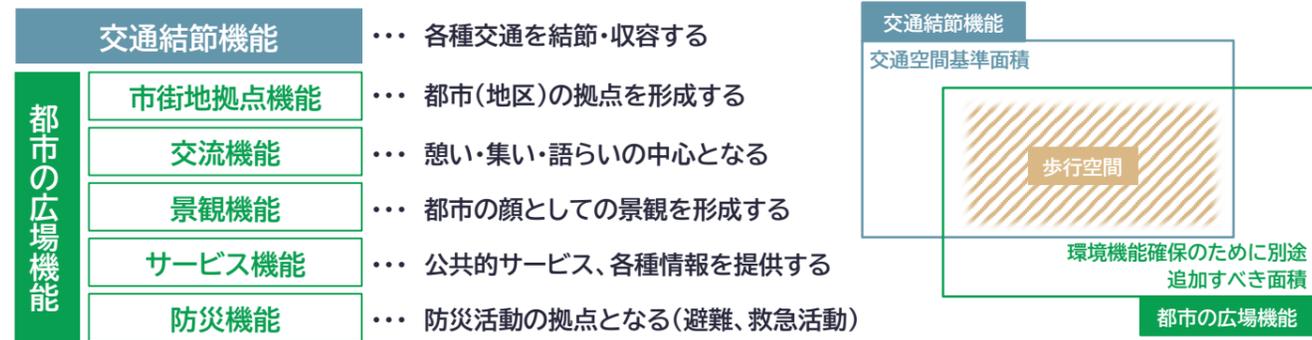


■ 駅前広場の機能・空間、駅前広場規模算定(台数算定)

1. 駅前広場の機能・空間

駅前広場の機能は、交通結節点として交通を処理する「交通結節機能」と「都市の広場機能」に大きく分けることができ、空間としては「交通結節機能」のための『交通空間』、「都市の広場機能」のための『環境空間』に分ける事ができます。



2. 駅前広場の規模算定

駅前広場の規模算定(駅前広場の大きさ、各交通施設の駐車台数等)は駅前広場計画指針※を参考に、下記のフローに沿って計画します。規模算定はまず駅前広場利用者数をベースに交通空間基準面積を算定します(下図1参考)。駅前広場利用者数によっては、その計算結果が実際の運用に適さない算定結果となる(面積が過小となる)事もあり、規模算定の計算は行いつつ、実際の運用に適した規模を検討します。

※社団法人日本交通計画協会編(1998)『駅前広場計画指針 新しい駅前広場計画の考え方』
建設省都市局都市交通調査室監修, 技報堂出版株式会社

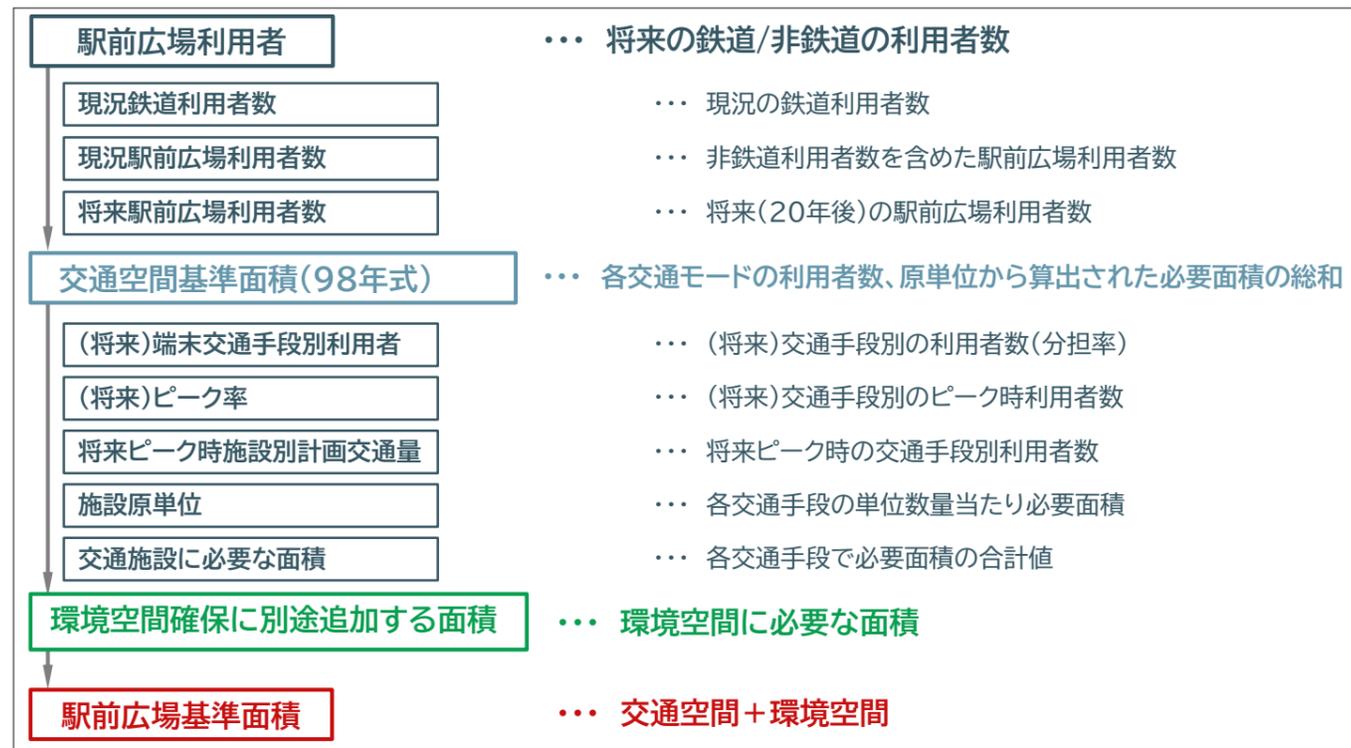


図1 駅前広場基準面積算定フロー

左図1のフローにより駅前広場基準面積が算定されますが、単に駅前広場基準面積の確保のみで判断するのではなく、総合的な配置計画の検討を通じ、交通処理上の条件を満たし、また環境空間比や地区の実情に応じた機能が確保されているかなど、空間の配置を総合的に判断する必要があります。その結果、求められる機能や配置計画に見合うよう駅前広場基準面積の拡大を図り、再度、配置計画の検討を行う必要があります。

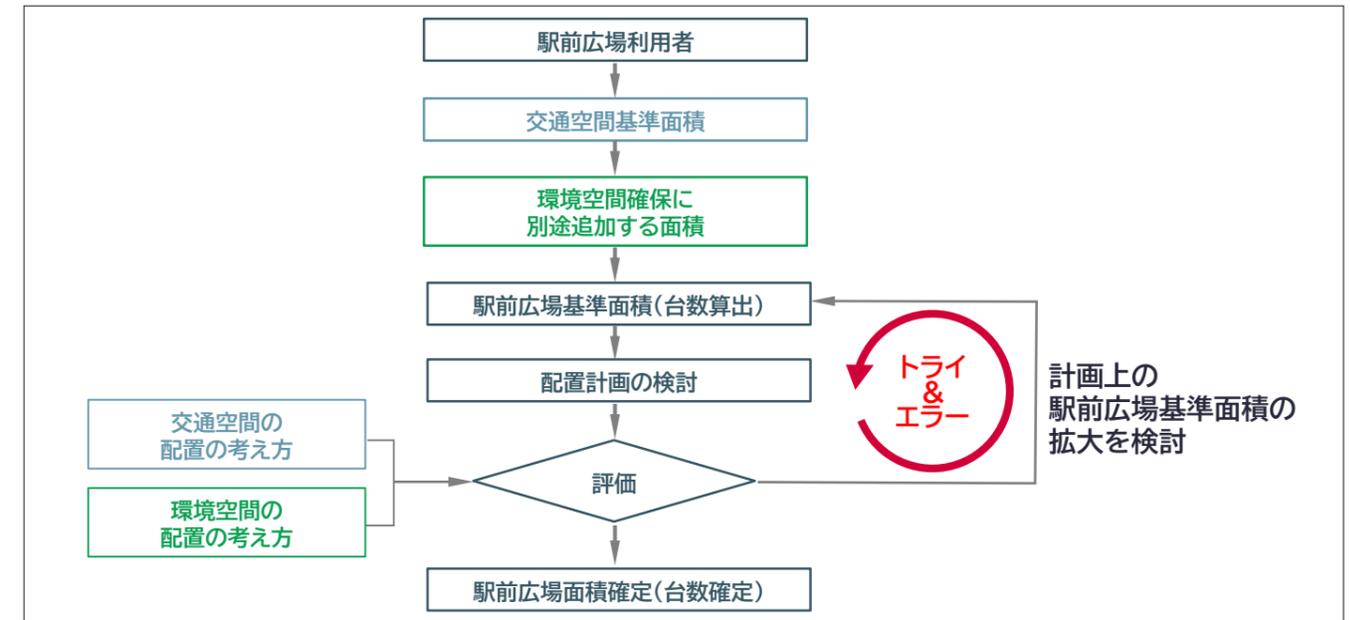


図2 駅前広場面積確定に向けた、(駅前広場基準面積)と(評価)との関係

以下に、駅前広場計画指針に基づいた計算結果を示します。

表1 計算結果

交通手段	現況			計画(指針に基づく計算結果)			計画-現況	備考
	近鉄	JR(西)	計	近鉄	JR(西)	計		
バス	3	0	3	2	1	3	±0	
タクシー	5	0	5	2	0	2	-3	
一般車	2	0	2	2	1	3	+1	

計算結果では上記の結果となりますが、現状台数よりも小さい結果となり、近鉄御所駅・JR御所駅における利用実態に即していないことから、下記の台数を駅前広場の計画台数の基礎値として設定することとします。

表2 駅前広場計画台数

交通手段	現況			計画(現状を考慮した設定)			計画-現況	備考
	近鉄	JR(西)	計	近鉄	JR(西)	計		
バス	3	0	3	3	-	3	±0	
タクシー	5	0	5	乗降 待機 2+3	※	5	±0	※ JR側は一般車とタクシー兼用で2台確保
一般車	2	0	2	2	2	4	+2	

※JR御所駅既存の東側駅前広場は現状維持のため、今回の検討は新設の西側駅前広場のみ対象とします。

■ 各交通事業者意見(要約)、環境空間の考え方

1. 各交通事業者意見(要約)

<ヒアリング概要>

駅規模を検討するにあたり、現在の近鉄御所駅・JR御所駅の実情や今後求められる機能や配置について、各交通事業者にヒアリングを実施しました。

表3 ヒアリング概要

事業者区分	交通手段	事業者名	備考
交通事業者	バス	奈良交通株式会社	2024/4/25
	タクシー	事業者2社	2024/4/19、4/22
鉄道事業者	電車(JR御所駅)	西日本旅客鉄道株式会社	2024/4/23
	電車(近鉄御所駅)	近畿日本鉄道株式会社	2024/4/25

<主な意見>

交通事業者
(バス)



- ・路線バスの方向別に3バス、コミュニティバス1バスの計4バスを希望している
- ・路線バスの遅延や誤乗防止、繁忙期(増便)を考慮すると、方向別3バスが必要である
- ・現在のコミュニティバス運行状況では、休憩時間が限られており葛城営業所(片道5分)への往復を考慮すると、最低休憩時間の確保が困難であり、駅前広場に専用バスが必要である
- ・連節バスなどの大量輸送は発生しない路線と考えている
- ・一般車とバスの動線を分離してほしい(西大寺北口・天理・高の原)
- ・ターミナル駅となるため、バス停の上屋は必須と考える

交通事業者
(タクシー)



- ・算定値より大幅なタクシー待機スペースを希望
- ・現況程度のタクシー乗降場がほしい
- ・一般車と公共交通を分けてほしい

鉄道事業者
(近鉄・JR)



- ・一般車と公共交通が混在するのは危険ではないか
- ・JR側広場と近鉄側広場間の車や人の動線の安全を確保いただきたい
- ・駅とバス停の移動は、雨に濡れないのが望ましい
- ・鉄道からの来街者に対して、ごせまちへのわかりやすい動線の確保が望ましい
- ・身障者用乗降場は必要ないのか

2. 環境空間の考え方

環境空間の計画にあたっては、都市や交通体系からみた駅の位置づけや駅周辺の土地利用を考慮するとともに、自然条件などの地域性、都市の歴史性、独自性に配慮することが重要であり、その機能に対応した環境空間面積を確保する必要があります。

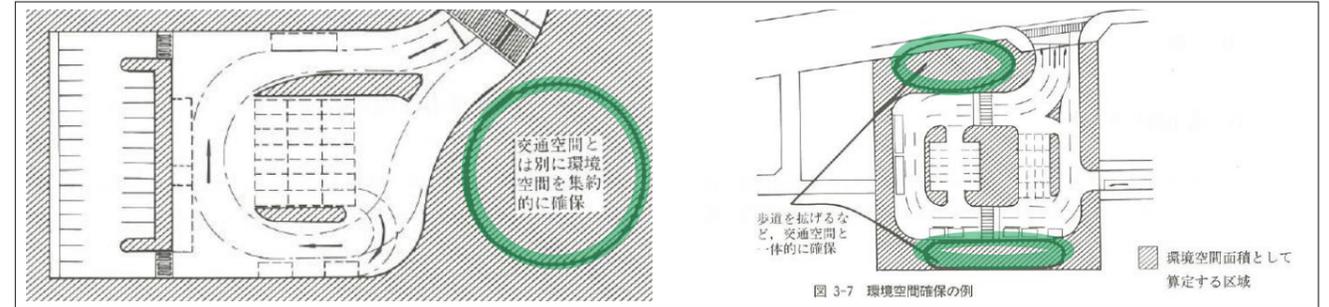


図3 環境空間の配置の例

環境空間に持たせるべき機能として、主に以下の機能が上げられ、近鉄御所駅・JR御所駅前広場にふさわしい広場機能を今後検討していきます。

市街地拠点機能

… 都市(地区)の拠点を形成する

左/アオーレ長岡(出典:長岡市HP)
右/熱海駅 駅前広場(出典:熱海市HP)



交流機能

… 憩い・集い・語らいの中心となる

左/多賀見市 虎渓用水広場
右/長崎駅 駅前広場



景観機能

… 都市の顔としての景観を形成する

左/金沢駅 鼓門
右/日向市駅 駅前広場



サービス機能

… 公共的サービス、各種情報を提供する

左/周辺案内図
右/トイレ案内サイン



防災機能

… 防災活動の拠点となる(避難、救急活動)

左/マンホールトイレ(出典:新宿区HP)
右/防災訓練(出典:八戸市HP)



ゾーニング・規模検討図(イメージ)

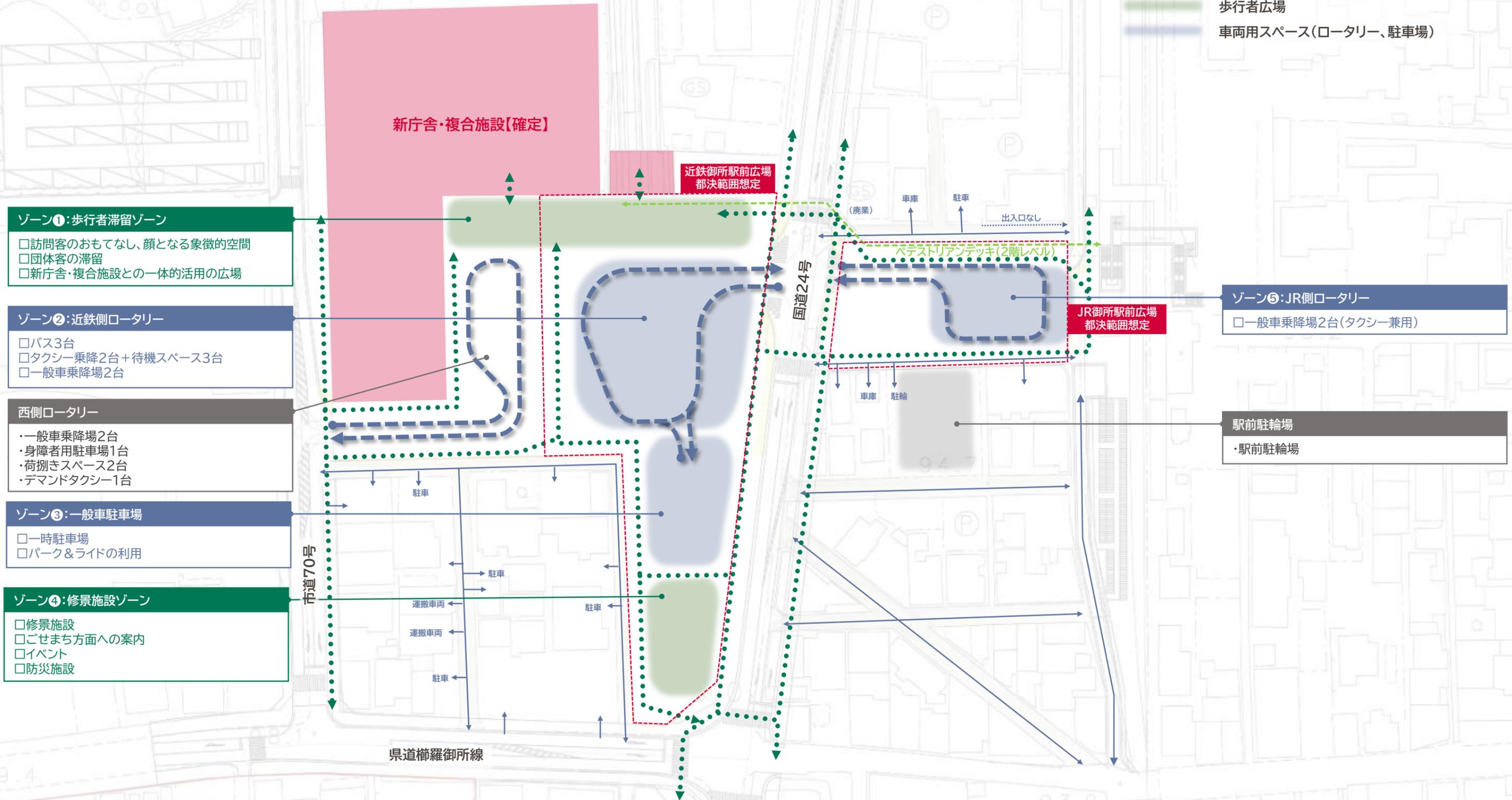
〈ゾーニングの考え方〉

- ・交差点設置予定箇所をコントロールにロータリーを近鉄御所駅、JR御所駅に配置
- ・新庁舎・複合施設、近鉄御所駅舎(新)前面ほか、国道24号沿いに歩行者滞留ゾーンを確保する

〈動線計画の考え方〉

- ・歩行者滞留ゾーン間、または各施設との間を歩行者動線で接続する

- 歩行者動線
- 計画車両動線
- 既存動線(車両、自転車、歩行者)
- 歩行者広場
- 車両用スペース(ロータリー、駐車場)



ゾーン①: 歩行者滞留ゾーン

- 訪問客のおもてなし、顔となる象徴的空間
- 団体客の滞留
- 新庁舎・複合施設との一体的活用の広場

ゾーン②: 近鉄側ロータリー

- バス3台
- タクシー乗降2台+待機スペース3台
- 一般車乗降場2台

西側ロータリー

- ・一般車乗降場2台
- ・身障者用駐車場1台
- ・荷捌きスペース2台
- ・デマンドタクシー1台

ゾーン③: 一般車駐車場

- 一時駐車場
- パーク&ライドの利用

ゾーン④: 修景施設ゾーン

- 修景施設
- ごせまち方面への案内
- イベント
- 防災施設

ゾーン⑥: JR側ロータリー

- 一般車乗降場2台(タクシー兼用)

駅前駐輪場

- ・駅前駐輪場