

(3) アクセス道路の標準断面

車道部の幅員、歩道部の幅員より、アクセス道路の標準断面構成を以下とする。
なお、植樹や照明等は施設帯に含まれるものとする。

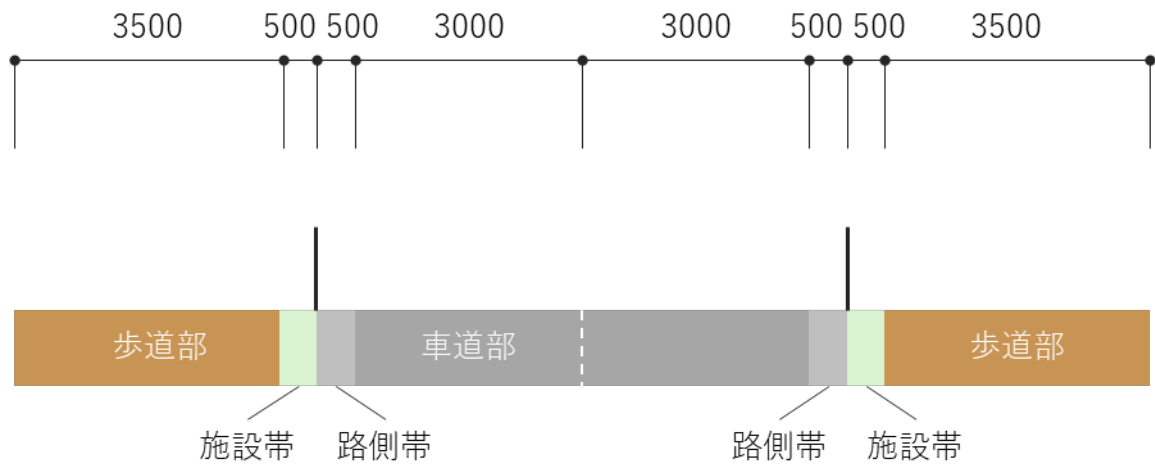


図 5-12 アクセス道路の標準断面構成

5.3.7 施設規模のまとめ

前項までに算出した施設規模を以下のとおり整理した。				
導入機能	整備方針	施設整備量の算定	利用人員の設定	備考
新駅	・2面2線の相対式ホーム ・ホーム長 135.0m(6両対応) ・ホーム有効幅員 3.0m ・ホーム（南端）有効幅員 2.5m ・改札：東西各1箇所(地平駅舎) ・構外スロープ：幅員 3.5m(東側) ・待合室（東西1箇所ずつ）	まちづくりによる発生集中交通量を考慮した四段階推計法による需要予測で算定	最大 9,000 人/日（2031 年）	・ホーム長、幅員は近鉄実施基準に準拠
自由通路	・自由通路有効幅員 3.5m ・エレベーター東西各1基 ・エスカレーター(上りのみ)東西各1基	医大・周辺まちづくりエリア利用者に想定される身障者に配慮し、車いす2＋歩行者2のすれ違いが可能となる有効幅員 3.5m（道路構造令における歩行者交通量が多い歩道と同等）を想定	歩行者交通量が多い歩道の目安である1日の自由通路利用者 500 人以上を想定	・道路移動等円滑化基準及び道路構造令に準拠
駅前広場	駅利用者数の数値をもとに各種規模を設定した駅前広場を東西に整備する。	【東側駅前広場】 <u>敷地総面積：約 4,130 m²</u> 環境空間：約 2,760 m ² 交通空間：約 1,370 m ² 各種バース：タクシー駐車場 1 台（交通島内） タクシー乗降場 1 台 バス 2 台 自家用車（送迎用）2 台（身障者 1，一般 1）	鉄道利用者 ：4,499 人/日 非鉄道利用者 ： 670 人/日 駅前広場利用者数：5,169 人/日	・バスバースは既存の路線バスとコミュニティバスの乗り入れを考慮し、2バース確保（バスの運行事業者と要調整） ・タクシー駐車場は交通島内に整備 ・タクシー乗降場は計算上、乗車バースと降車バースで計2バースと算出されているが、乗降兼用の運用を想定し、図上は1バースとしている（タクシーの運用方法は要検討）
		【西側駅前広場】 <u>敷地総面積：約 6,650 m²</u> 環境空間：約 4,690 m ² 交通空間：約 1,960 m ² 各種バース：タクシー駐車場 1 台（交通島内） タクシー乗降場 1 台 バス 2 台 自家用車（送迎用）2 台（身障者 1，一般 1）	鉄道利用者 ：3,935 人/日 非鉄道利用者 ：3,881 人/日 駅前広場利用者数：7,816 人/日	・バスバースは既存の路線バスと医大新キャンパスと新駅間を結ぶ路線バスの乗り入れを想定し、2バース確保（バスの運行事業者と要調整） ・タクシー駐車場は交通島内に整備 ・タクシー乗降場は計算上、乗車バースと降車バースで計2バースと算出されているが、乗降兼用の運用を想定し、図上は1バースとしている（タクシーの運用方法は要検討）
仮設駐車場 （第Ⅰ期整備）	病院内駐車場の整備完了まで、医大従業員が活用する駐車場を整備する。	駐車可能台数：約 390 台 ※現施設配置案の駐車マスのレイアウトに基づく数値 <u>敷地面積：約 12,500 m²（医大への通り抜け道路も含む）</u> （参考）1台当たりの占有面積に基づく算出 駐車可能台数：約 417 台（＝12,500 m²／30 m²／台） ※1台当たり占有面積：30 m²／台 （駅前広場計画指針より設定以下同様）	医大の利用者数に準ずる	・平面駐車場を想定 ・住居系施設整備までの暫定土地活用 ・医大利用者向けの駐車場のため、医大側の必要台数に応じた台数を要調整 ※駐車可能台数はあくまで目安であり、敷地形状や駐車マスの配置によって前後する

導入機能	整備方針	施設整備量の算定	利用人員の設定	備考
駐車場	駅前広場ロータリー内の交通島の未利用地の有効活用として、駅利用者のための駐車場とする。	西側駐車可能台数：19 台（内 1 台タクシー駐車場） 東側駐車可能台数： 9 台（内 1 台タクシー駐車場） （参考）パークアンドライドの利用を想定する場合 必要台数：約 50 台 ※新駅需要予測より 必要面積：約 1,500 m²（=50 台×30(m²/台)）	未利用地の有効活用とする （参考）パークアンドライドの利用を想定する場合 利用想定台数：約 50 台 （=①462.5 人／②1.3 台×③32.1% ×④41.5%） ①日利用者数：462.5 人 （=925 人／2） ②日利用台数：約 350 台／日 （=462.5 人／1.3 台） ③昼間利用のピーク率：32.1% ④送迎利用割合：41.5%	・駅前広場内の自家用車（送迎用）のバースとは異なる。 ※必要面積はあくまで目安であり、敷地形状や駐車マスの配置によって前後する
自転車駐車場	駅利用者のための自転車駐車場を整備する。	西側必要台数：180 台 ※新駅需要予測より 東側必要台数：120 台 ※新駅需要予測より 西側必要面積：約 370 m²（≒180 台×2.04 m²/台） ⇒レイアウト補正により約 340 m ² 東側必要面積：約 250 m²（≒120 台×2.04 m²/台） ※1 台当たりの占有面積 0.6m×1.9m（駐車マス）＋0.6m×1.5m（通路幅） ＝2.04 m ² /台	利用想定台数：約 300 台 （=①720 台(人)×②43.3%） 【内訳】 西側：約 180 台（=300 台×857/1440） 東側：約 120 台（=300 台×583/1440） ①日利用者数：720 人（=1,440 人／2） ②夜間利用のピーク率：43.3%	・第一種住居地域に単独車庫として整備する場合は、300 m ² 以下、2 階以下の制限あり（商業施設への附属車庫とする場合、2 階以下の制限あり） ・都市計画決定されたものは面積制限無 ※必要面積はあくまで目安であり、敷地形状や駐車マスの配置によって前後する
広場	健康づくり・身体づくりを目的に周辺住民や学生がウォーキングに来る空間。イベント活用、通過、歴史文化活用等の利用も想定する。	広場：約 7,630 m ² ●芝 生：約 5,500 m ² ●園 路：約 1,400 m ² （スロープ含む） ●植 込：約 430 m ² ●階段：約 300 m ² <u>敷地面積：約 7,630 m²</u>	日利用者数：212 人 ※類似の芝生広場の実績データより推計 ※広場日利用者数は過年度計画図の広場面積 11,700 m ² に基づく	
アクセス道路	新駅東西の駅前広場にアクセスするためのアクセス道路を整備する。	<u>東側アクセス道路：約 250m</u> <u>西側アクセス道路：約 75m</u> 【アクセス道路の幅員】 車道有効幅員：3.0m （道路構造令における第 4 種第 3 級の普通道路に相当） 歩道有効幅員：3.5m(+施設帯：0.5m) ⇒車いす 2＋歩行者 2 のすれ違いが可能となる幅員 （道路構造令における歩行者交通量が多い歩道に相当）	1 日あたりの計画交通量 【第Ⅰ期整備完了時（平日／休日）】 西側：2,153 台／ 3,328 台 【第Ⅱ期整備完了時】 西側：1,845 台／3,020 台 東側： 723 台／ 635 台	

5.4 既存側道の改良・医大への通り抜け道路

5.4.1 現況

バイパス側道及びバイパス下道路の現況を以下に示す。

バイパスの橋脚が側道まで張り出しており、現状では路線バス等の通行ができない。



写真 バイパス側道とバイパス下道路の現況

5.4.2 検討条件

既存側道の改良及び医大への通り抜け道路の検討条件を以下のとおりとする。

- ①第Ⅰ期整備完了時は駅東側を医大へ通り抜け出来る形状とし、路線バスが通り抜けることも想定する。(バイパス下の転回を考慮し、車道幅員 8.0m 程度で想定)
- ②既存側道はバイパスの橋桁の干渉を避けるため、現医大駐車場側へ張り出すように線形変更する。(記載上、線形変更した側道も既存側道と表記)
- ③第Ⅱ期整備完了時には医大への通り抜けは出来ない形状とし、既存側道を介して路線バスが医大へ乗り入れることとする。
- ④道路の主従関係は安全面への配慮及び医大への通り抜けが暫定となることを考慮し、「主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路」とする。
- ⑤第Ⅰ期整備完了時の東側の歩行者空間は医大への通り抜けに必要な最低限な空間を確保することを想定する。

5.4.3 比較検討

前頁の前提条件をもとに以下の3案で側道改良案を比較した。

総合評価より「案1（走行性を重視）」を採用し、道路の主従関係を明確にするという課題に対しては「①通り抜け道路の接道側へ一時停止規制」、「②既存側道へ車道外側線を記載」の2つの対策を施す想定として、土地利用計画図を作成した。

表 5-15 医大への通り抜け道路と既存側道の接道比較表

※バス軌跡の種類 ピンク線：通り抜け道路～バイパス下～医大への軌跡 赤線：既存側道～バイパス下～医大への軌跡

■比較表

	案 1（走行性を重視）	案 2（道路の主従関係を重視）	案 3（参考）
レイアウト図			
配置概要	医大への通り抜け道路を直線的に北側へ延長し、側道に対して斜めに接道する案。	医大への通り抜け道路を東側に折り曲げ、側道に対して直角に接道する案。	医大への通り抜け道路を駅舎側に寄せ、S字クランクのような形状でバイパス下道路に対して直線的に接道する案。
道路の主従関係（安全性）	医大への通り抜け道路が既存側道とバイパス下道路に斜めに接道する形になるため、主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路の関係性が分かりづらく、 <u>主従を明確にする対策が必要</u> 。 △	医大への通り抜け道路が既存の側道に対して直角に接道するため、主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路の関係性が明確となる。 ◎	医大への通り抜け道路が既存側道とバイパス下道路に直線的に接道する形になるため、主道路：既存側道、従道路：医大への通り抜け道路の関係性が分かりづらく、 <u>主従を明確にする対策が必要</u> 。 △
走行性	医大への通り抜け道路とバイパス下道路の接続角度が緩やかになるため、転回の回数が少なく済み、バス等の大型車の通行もスムーズとなる。 ◎	既存側道への接道にあたり、医大への通り抜け道路を仮設駐車場側へ折り曲げて接道が必要となる。通行においては直角の転回を短い間隔で2回する必要がある、通行のしやすさに欠ける。 △	バイパス下への接道において、医大への通り抜け道路がS字クランクのような線形となるが、案2の直角転回を2回必要とする線形よりは通行しやすい。 ○
周辺敷地との関係	駅や自由通路から医大方面へ抜ける歩行者空間が通り抜けに必要な幅員を確保できかつ整形である。仮設駐車場の形状も案3と比較して整形であり、案2より敷地面積を確保することが可能となる。 ◎	駅や自由通路から医大方面へ抜ける歩行者空間に加え、西側と同様に広場的空間ができる。仮設駐車場の形状は整形であるが、仮設駐車場の敷地面積が小さくなり、確保できる駐車マス数が減少する。 ○	駅や自由通路から医大方面へ抜ける歩行者空間が小さくなり、S字クランクを緩やかにするほど、歩行者空間が小さくなる。仮設駐車場側敷地の角に駐車マスの配置の難しい形状の土地ができる。 △
総合評価	医大への通り抜け道路は直線かつバイパス下への接続角度も緩やかなため、走行性に優れる。周辺敷地の活用への影響も少なく、周辺の土地を最大限に活用可能。 ◎	直角の転回を短い間隔で2回する必要がある、通行のしやすさに欠ける。駅前の歩行者空間は広くなるが、仮設駐車場の敷地が小さくなり、確保できる駐車マス数が減少する。 ○	医大への通り抜け道路に既存側道が接道する印象が強く、道路の主従関係は逆となる。駅前の歩行者空間も小さくなりかつ仮設駐車場の形状も不整形となるため、周辺敷地への影響も大きい。 △

最適案

【参考】道路の主従関係を明確にする対策案

①通り抜け道路の接道側へ一時停止規制（通り抜け道路が医大敷地内の場合は除く） ②既存側道へ車道外側線を記載

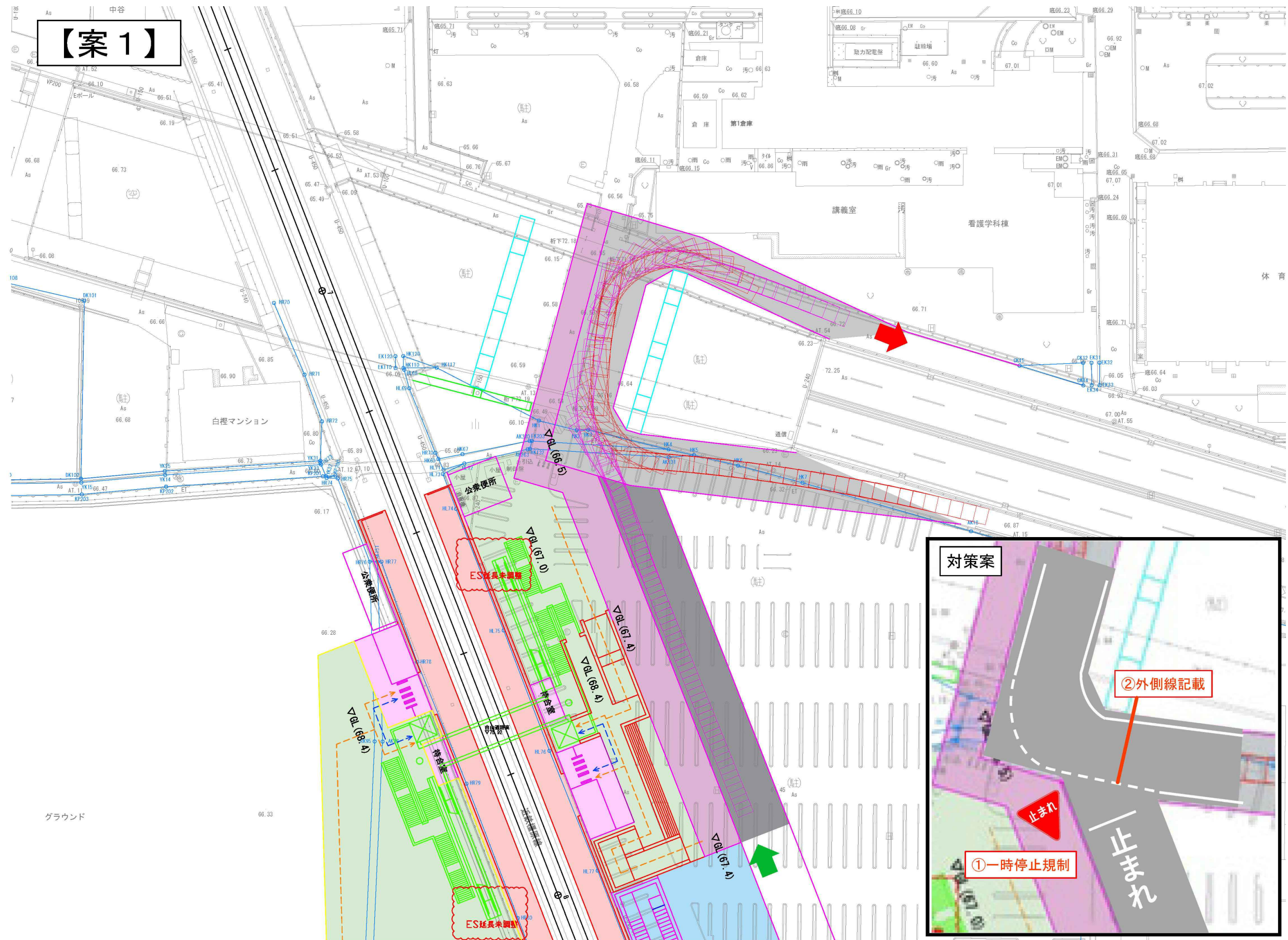
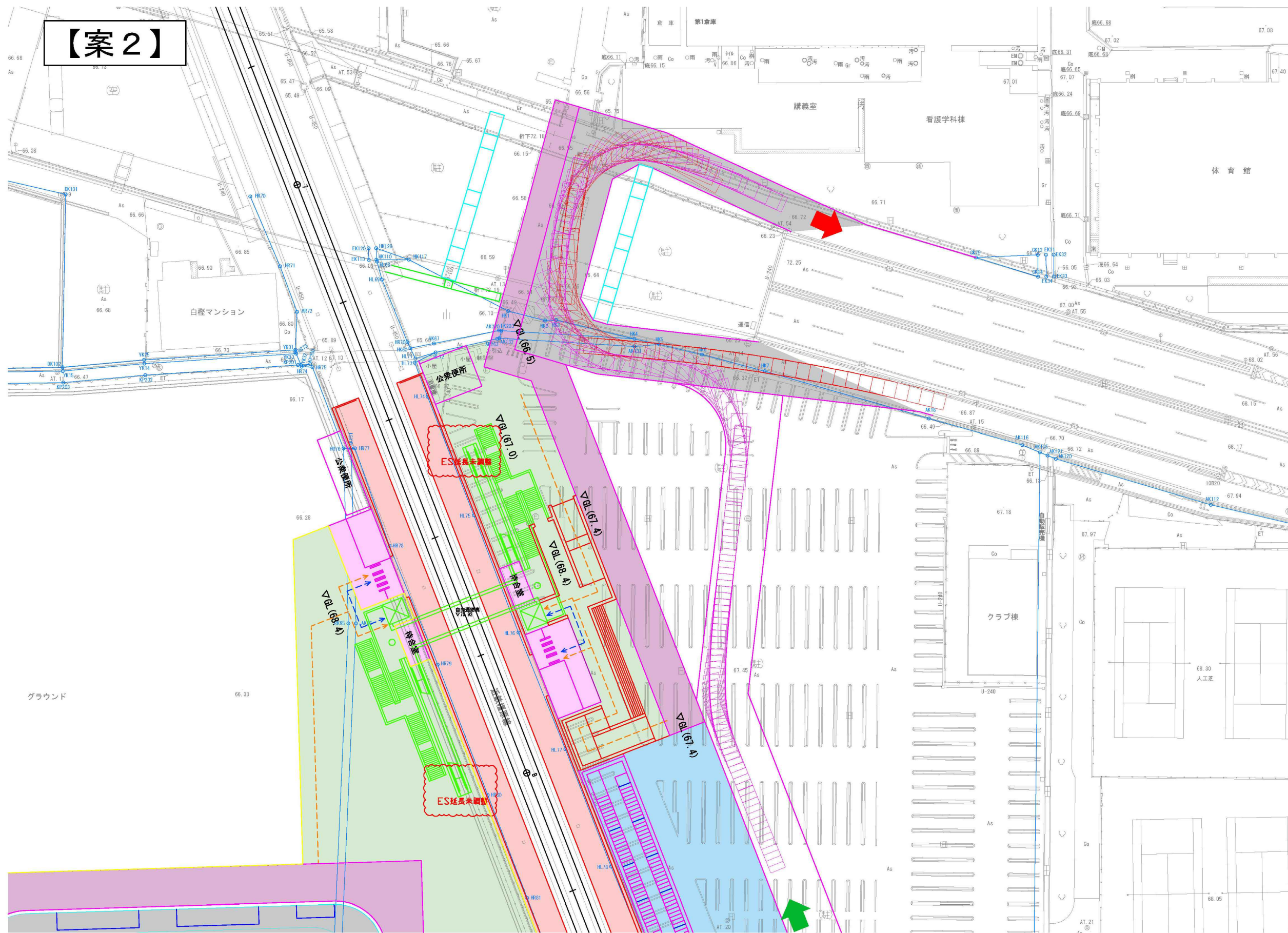


図 5-13 走行性重視の接道案



5.5 土地利用計画図

5.5.1 第Ⅰ期整備

(1) 施設配置案

