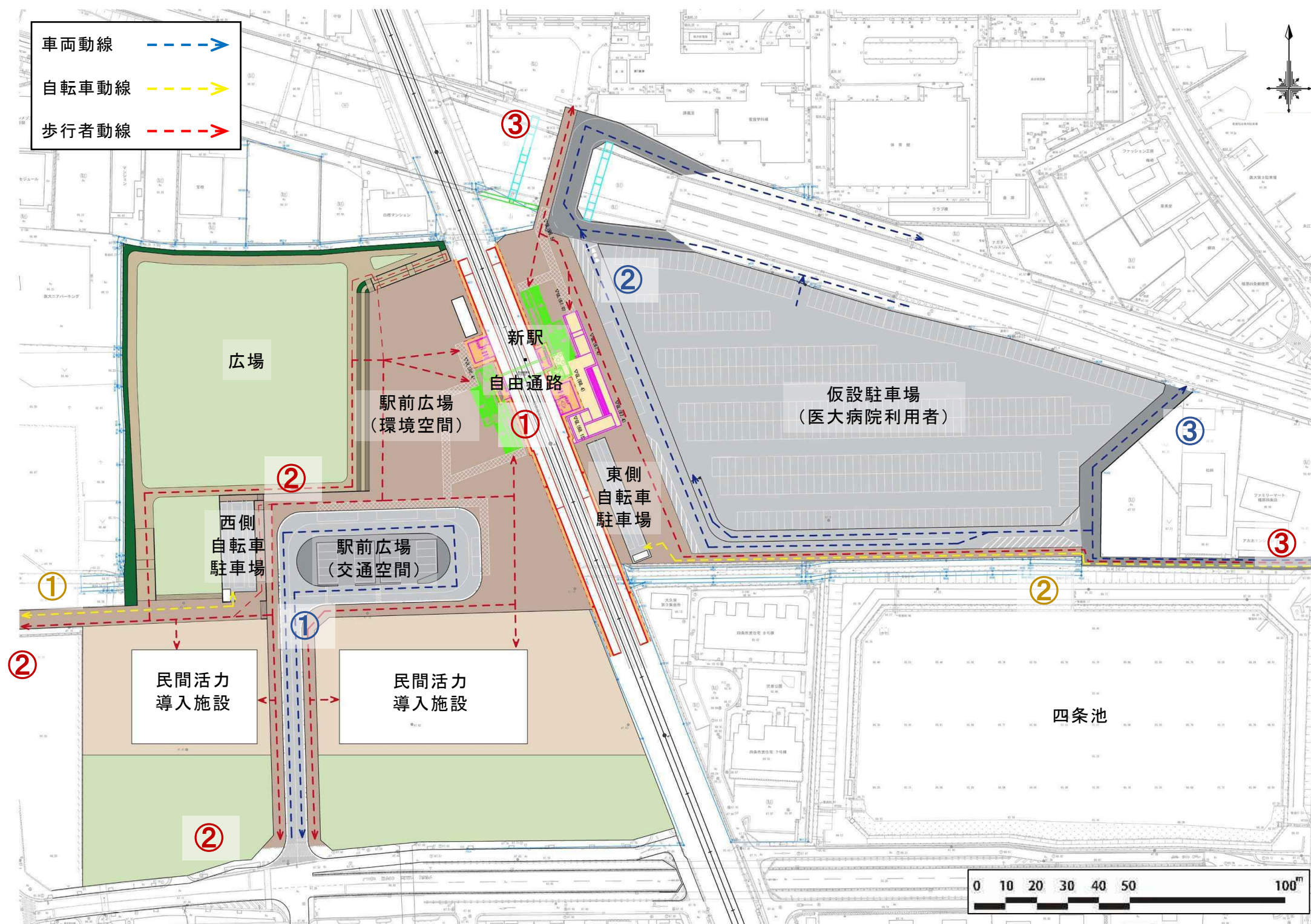


(2) 動線計画

各動線の交差を少なくし、歩行者の安全性を最重要視した“ひと”中心のまち



【動線計画】

明確な歩車分離により、安全な歩行者空間を確保するとともに、医大病院用の仮設駐車場も確保されるため、駅東側の車両の医大への通り抜けへも配慮する。

■車両動線

- ① 駅西側は開発エリア南側から交通ロータリーへのアクセス動線を確保し、交通ロータリーを駅舎に近づけすぎず、開発エリア内の車両進入範囲を小さくする。
- ② 駅東側は医大病院の仮設駐車場が運用されるため、駅舎東側に医大への通り抜け動線を確保し、バイパスの既存側道へ接続する。
- ③ 駅東側への車両の進入はバイパス側から既存側道を活用する。

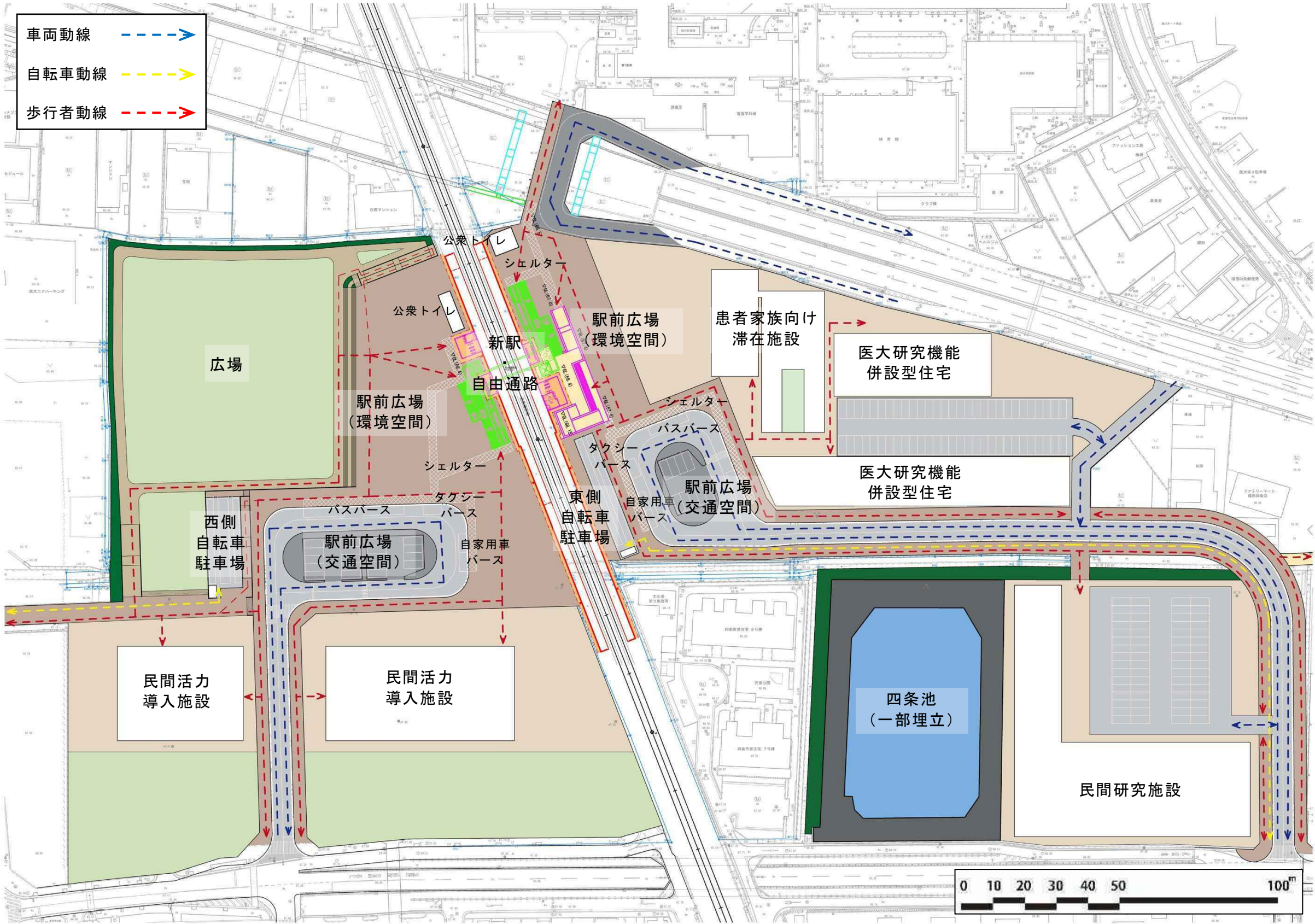
■自転車動線

- ① 駅西側は県道 161 号線から既存市道を通って、駐輪場へアプローチする動線を想定し、駅前広場内への進入を防ぐ。
- ② 駅東側は既存市道を通って、駐輪場へアプローチする動線を想定する。

■歩行者動線

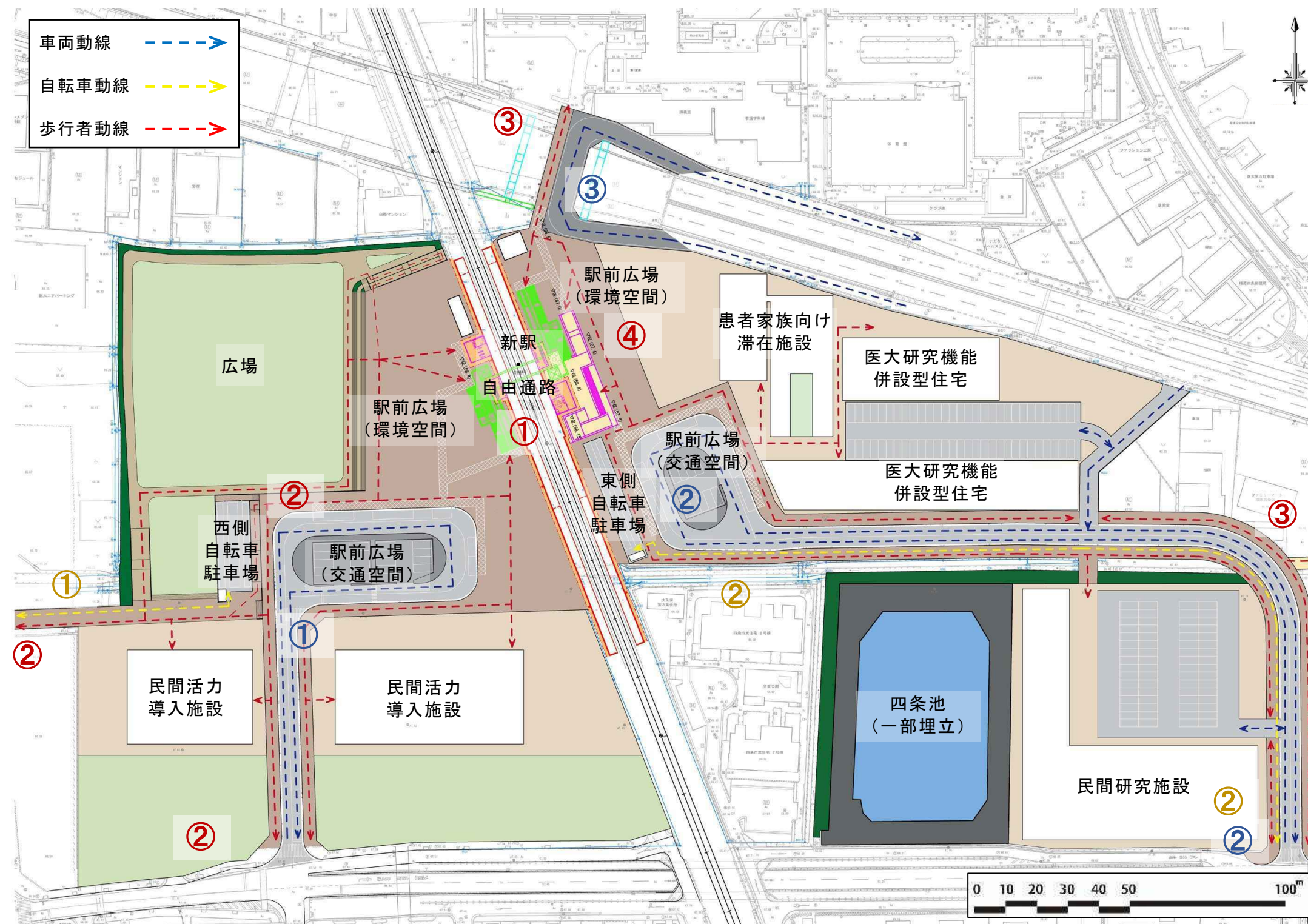
- ① 駅東西は自由通路にて歩行者の動線を確保する。
- ② 駅西側は橿原神宮や新キャンパス等南西方面の往来が主となり、広場や交通ロータリーを経由する複数の動線をシームレスな段差解消により確保する。
- ③ 駅東側は医大方面、万葉ホール方面の往来を想定し、各方面の往来に必要な最小限の動線を確保する。

(1) 施設配置案



(2) 動線計画

各動線の交差を少なくし、歩行者の安全性を最重要視した“ひと”中心のまち



【動線計画】

駅東側においても開発が完了するに伴って、車両の医大への通り抜け道路を無くし、駅東西で歩車分離をより明確化させ、安全な歩行者空間を確保する。

■車両動線

- ① 駅西側は開発エリア南側から交通ロータリーへのアクセス動線を確保し、交通ロータリーを駅舎に近づけすぎず、開発エリア内の車両進入範囲を小さくする。
- ② 駅東側は四条池南東に位置する交差点から四条池を迂回する形でアクセス動線を確保し、駅舎南西のロータリーで転回する。
- ③ 医大へのアプローチは既存側道からバイパス下を通る動線に限定する。

■自転車動線

- ① 駅西側は県道 161 号線から既存市道を通って、駐輪場へアプローチする動線を想定し、駅前広場内への進入を防ぐ。
- ② 駅東側は車両のアクセス動線と同様とし、駅前広場内への進入を最小限とする。

■歩行者動線

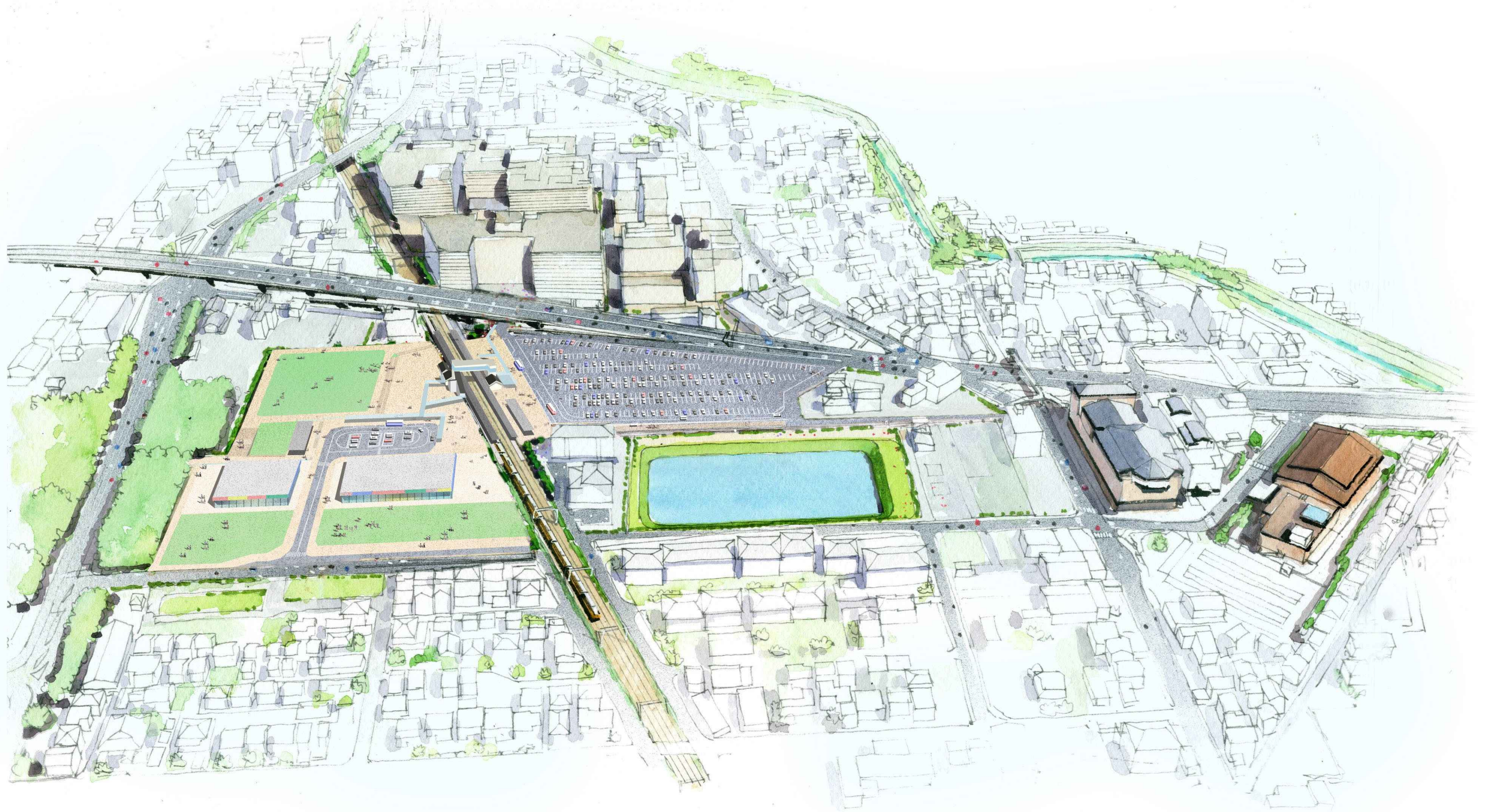
- ① 駅東西は自由通路にて歩行者の動線を確保する。
- ② 駅西側は橿原神宮や新キャンパス等南西方面の往来が主となり、広場や交通ロータリーを経由する複数の動線をシームレスな段差解消により確保する。
- ③ 駅東側は医大方面、万葉ホール方面の往来を想定し、各方面の往来に必要最小限の動線を確保する。
- ④ 駅改札口と住宅系施設間の車両動線は排除し、安全な歩行者空間を確保する。

5.6 鳥瞰図・イメージパース

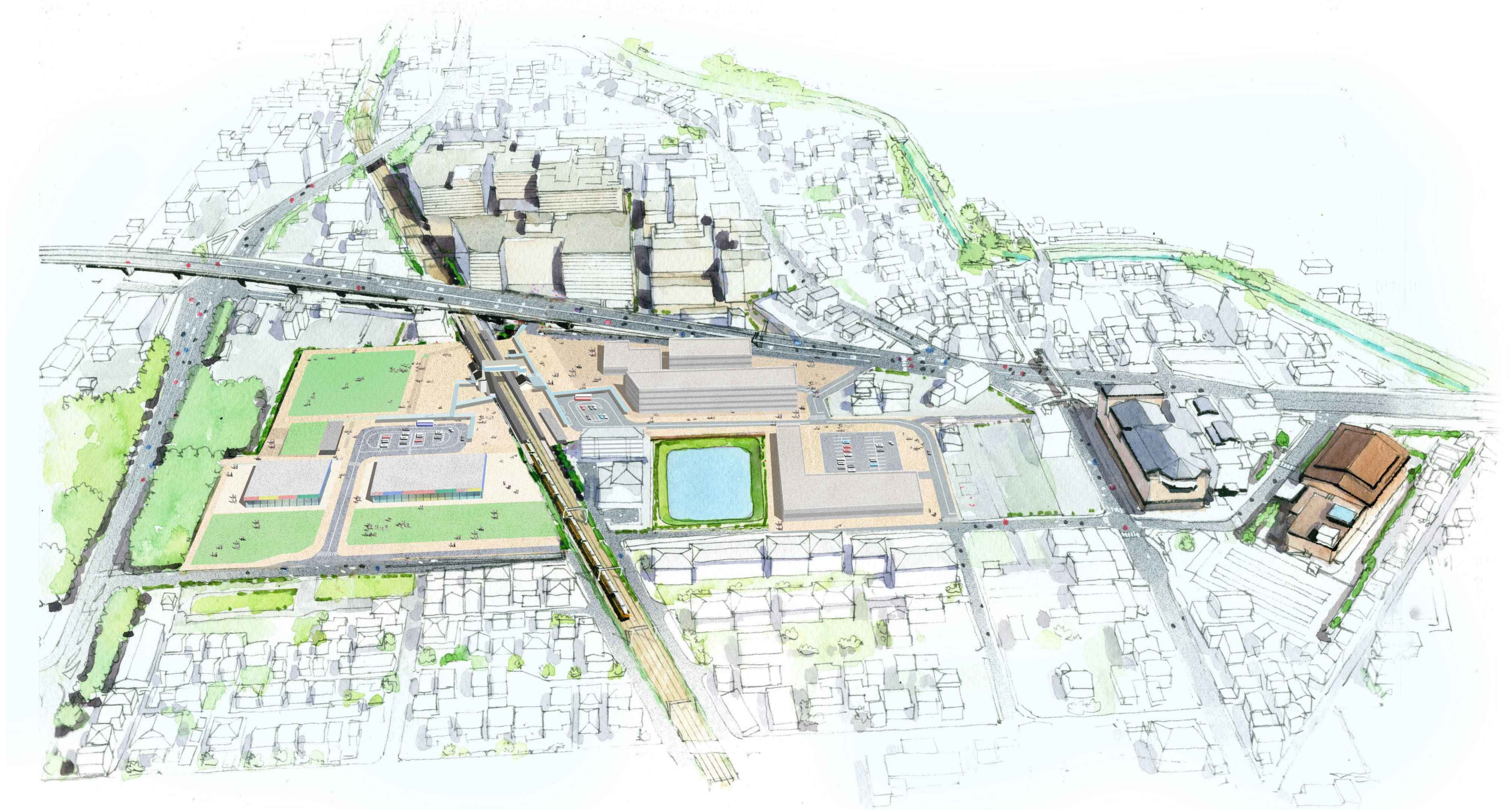
5.6.1 鳥瞰図

第Ⅰ期整備完了時及び第Ⅱ期整備完了時の２時点における鳥瞰図を作成した。

(1) 第 I 期整備完了時



(2) 第Ⅱ期整備完了時



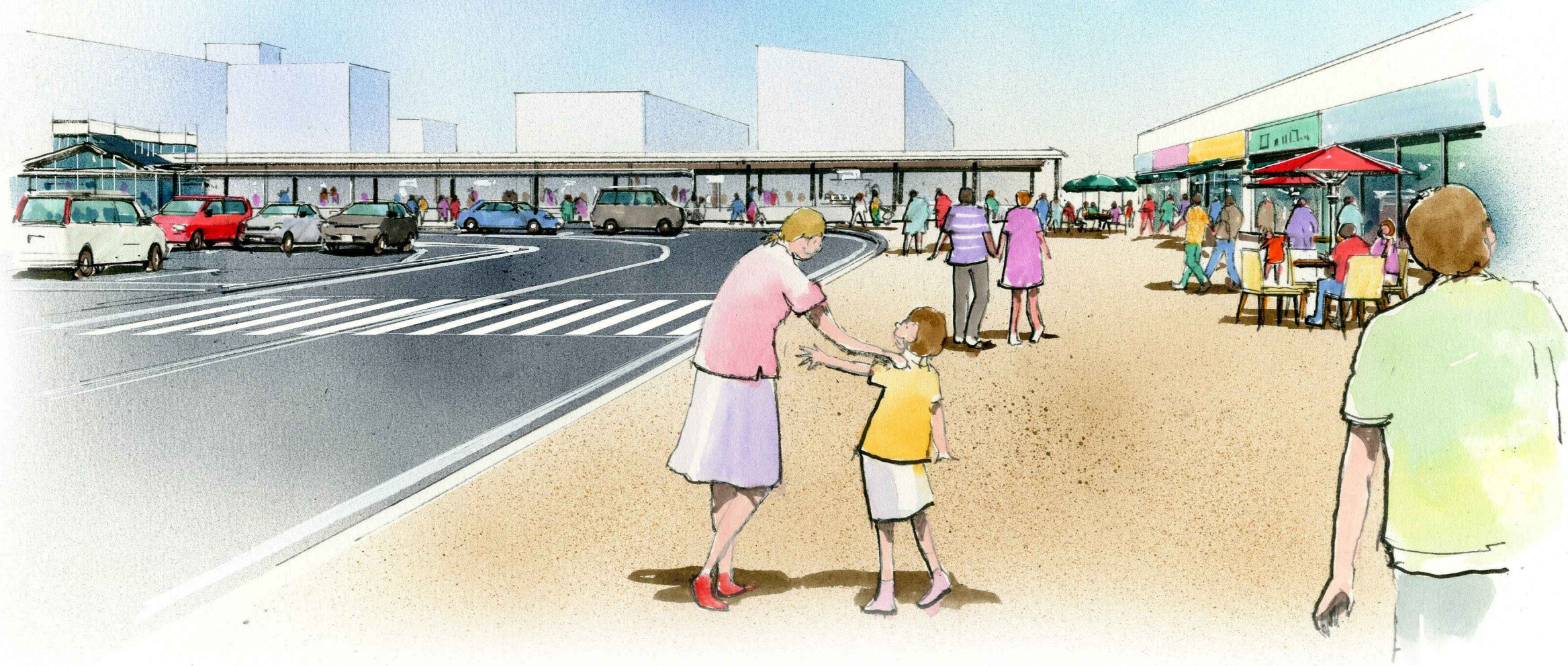
5.6.2 イメージパース

以下の4地点にてイメージパースを作成した。

- (1) 西側駅前広場（交通空間）と民間活力導入施設を望む
- (2) 西側の広場から駅舎方面を望む
- (3) 西側駅前広場（環境空間）と駅舎を望む
- (4) 東側駅前広場から駅舎・医大病院方面を望む



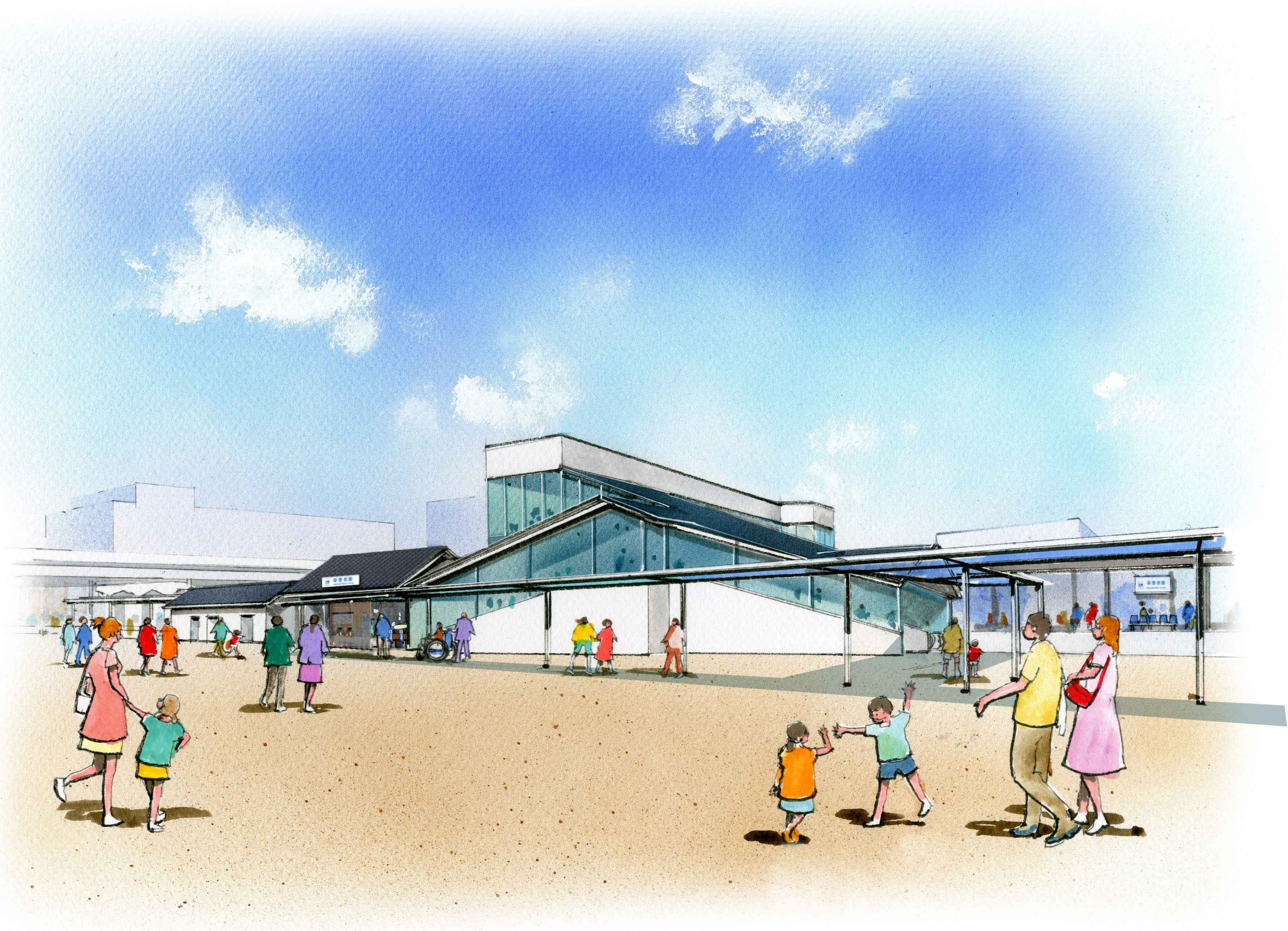
(1) 西側駅前広場（交通空間）と民間活力導入施設を望む



(2) 西側の広場から駅舎方面を望む



(3) 西側駅前広場（環境空間）と駅舎を望む



(4) 東側駅前広場から駅舎・医大病院方面を望む

