

## 長野県駅及び交通広場整備に関するアイデアの検討状況

トランジットハブ・道路ネットワーク部会

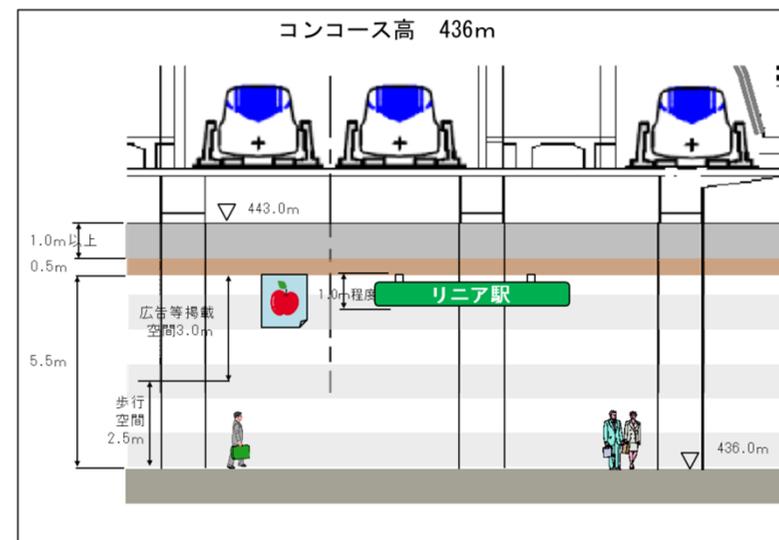
### 1 長野県駅及び交通広場に関する主なアイデア

- (1) 交通広場と駅を2階部分で接続する
- (2) 座光寺上郷道路からの進入路・交通広場の立体化
- (3) 交通広場の機能分担（公共交通（乗換交通）を1カ所に集中させる）
- (4) 交通広場の機能、形状（ラウンドアバウトの導入、標高差を活かした施設整備など）
- (5) 二次交通の整備方法（飯田線駅と接続、新たな交通手段の整備）
- (6) 駐車場の整備方法（天候バリアフリー 緑化した駐車場 防災機能の導入など）

### 2 アイデアに対する検討

#### (1) 交通広場と駅を2階部分で接続する検討

- コンコース高は、国道153号やリニアの計画高さ等の位置関係から標高436mである。
- コンコース高から天井までは、駅の構造上、5.5mしか確保できないことから（右図参照）、コンコースを2層構造にすることは適当でない。



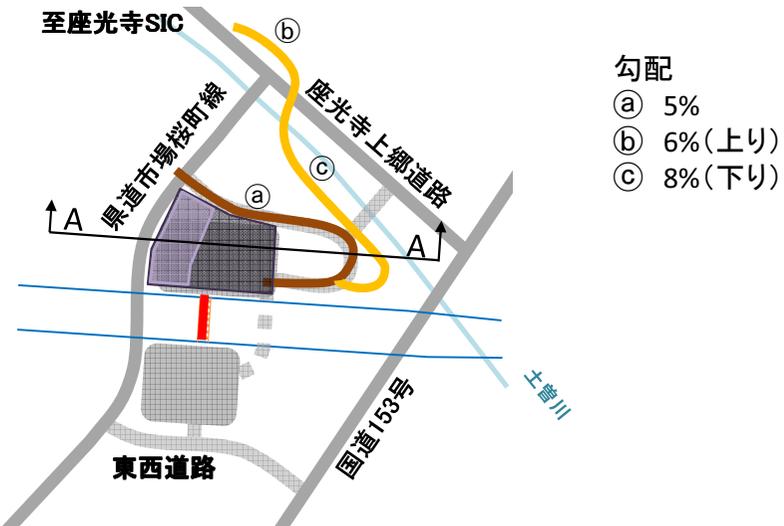
(2) 座光寺上郷道路からの進入路・交通広場の立体化に関する検討

A案	B案
<p>平面で整備</p>	<p>座光寺SIC方面から立体交差で進入</p>
<p>【平面図】</p> <p>勾配 ① 5%</p>	<p>【平面図】</p> <p>勾配 ① 5% ② 8% ③ 4%(上り) ④ 8%(下り)</p>
<p>【北側からの断面イメージ図】 (A-A断面)</p> <p>屋上449m 立体② 443m 駐車場① 県道市場桜町線 443m 北側広場の街区道路 437m 交通広場 436m コンコース 436m</p> <p>—— 北側広場の街区道路</p>	<p>【北側からの断面イメージ図】 (A-A断面)</p> <p>県道市場桜町線 443m 交通広場 444m 立体進入路 北側広場の街区道路 439m 立体② 443m 駐車場① 436m コンコース 436m</p> <p>—— 座光寺SICからの立体進入路 —— 北側広場の街区道路</p>

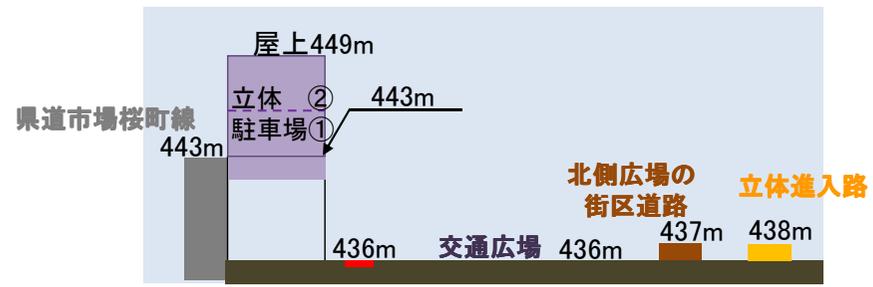
C案

座光寺SIC方面から立体交差で進入

【平面図】



【北側からの断面イメージ図】  
(A-A断面)

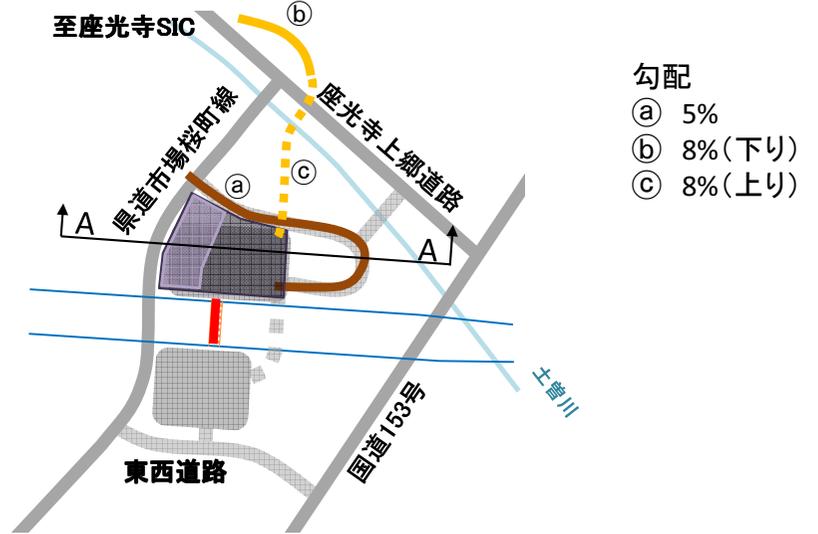


- 座光寺SICからの立体進入路
- 北側広場の街区道路

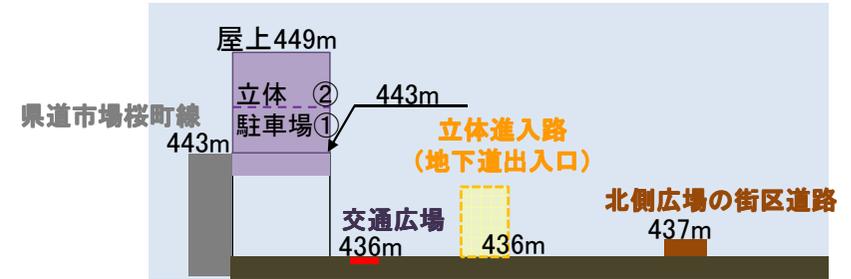
D案

座光寺SIC方面から地下道で進入

【平面図】



【北側からの断面イメージ図】  
(A-A断面)



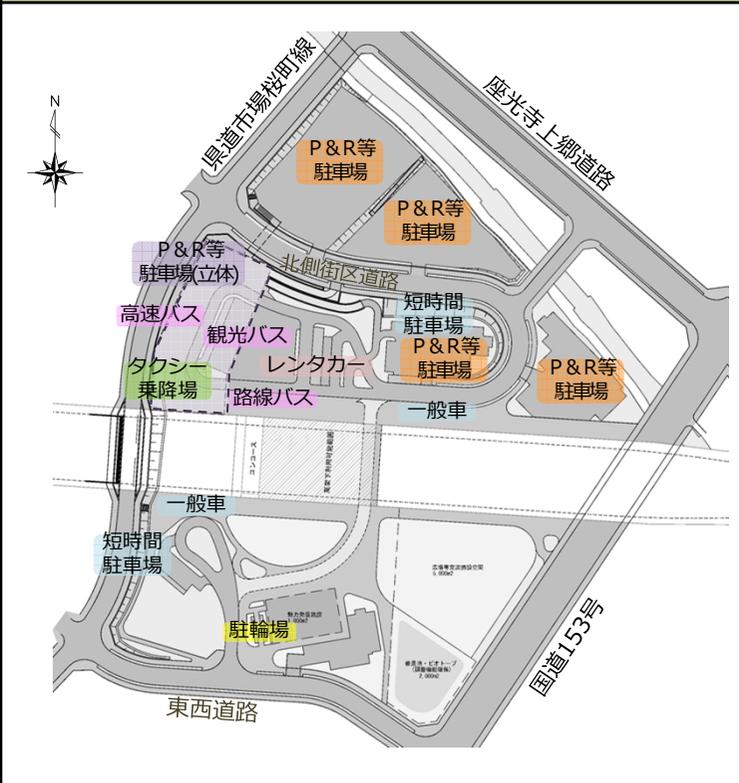
- 座光寺SICからの立体進入路
- 北側広場の街区道路

		A案	B案	C案	D案
整備方針		平面で整備	座光寺SIC方面から 立体交差で進入	座光寺SIC方面から 立体交差で進入	座光寺SIC方面から 地下道で進入
交通広場	乗降場・ プール	南北ともに平面 1階部分	北側：立体 3階部分 南側：平面 1階部分	南北ともに平面 1階部分	南北ともに平面 1階部分
	駐車可能 台数	750台	750台	750台 (駐車台数を確保するには 何らかの工夫が必要)	750台
	立体交差 道路の設 置に伴う 影響	—	立体交差道路の設置に伴い、 平面駐車場スペースの一部が 潰れる。	立体交差道路の設置に伴い、 平面駐車場スペースが最も潰 れるプランである。	地下道での整備であり、平面 駐車場スペースへの影響は、 ほとんどない。
課題への 対応	駅利用者の 動線	コンコースと乗降場が同じ高 さ。移動距離は短い	コンコース1階、乗降場3階 となり、動線に高低差が生じ 移動距離が長くなる	コンコースと乗降場が同じ高 さ。移動距離は短い	コンコースと乗降場が同じ高 さ。移動距離は短い
	進入路等の 勾配	最大5%	最大8%	最大8%	最大8%
	座光寺SIC からのアクセス	交差点2カ所	交差点なし	交差点なし	交差点なし
	駅北側コン コース出口 の視界	交通広場	立体駐車場1階	交通広場	交通広場
事業費	一般的な整備費が必要	進入路の建設費が増額 交通広場立体化の経費が増額	進入路の建設費が増額	土曾川下を通過するため立体 交差に比べ工事費が増額	
概算の増額 分(A案を基 準として)	—	約50億(交通広場を人工 地盤とした場合)	約10~15億	約15~20億	
評価	座光寺SICからのアクセシビリ ティは劣るが、事業費は最も 安価	座光寺SICからのアクセシビリ ティは最も良いが、事業費が 高価(特に交通広場立体化) また駅利用者の動線が複雑	座光寺SICからのアクセシビリ ティは高く、駅利用者の動線 も短い	C案と比較して事業費が増加す るが、眺望の良い景観を確保 できる	

※ 青字：有利な項目 赤字：不利な項目

### (3) 交通広場の機能分担に関する検討

※ 青字：有利な項目 赤字：不利な項目

基本構想を踏まえ南北に機能を配置した案		アイデア募集を踏まえ北側へ交通機能を集約した案	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南北出口から乗降場までの移動距離が短い</li> <li>● バスバースが方面別に整理できる</li> <li>● バス乗降場が南北に分離されているため何らかの工夫が必要となる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗換交通が1カ所にまとめられ、わかりやすい</li> <li>● 乗降場までの距離が長くなる交通手段がある</li> <li>● 交通が錯綜する</li> <li>● 駐車台数を確保するには何らかの工夫が必要となる</li> </ul>

方面別に南北での機能分担が効率的であると考えられる。

### (4) 交通広場の機能形状（ラウンドアバウトの導入、標高差を活かした施設整備など）

周辺道路とのアクセス、交通広場等の検討によりラウンドアバウトの導入を今後検討する。

### (5) 二次交通の整備方法（飯田線駅との接続、新たな交通手段の整備）

駅周辺地域の交通体系の現状と課題整理を進め、整備方法について今後検討する。

### (6) 駐車場の整備方法（天候バリアフリー 緑化した駐車場 防災機能の導入など）

整備主体、運営主体等を今後検討する。