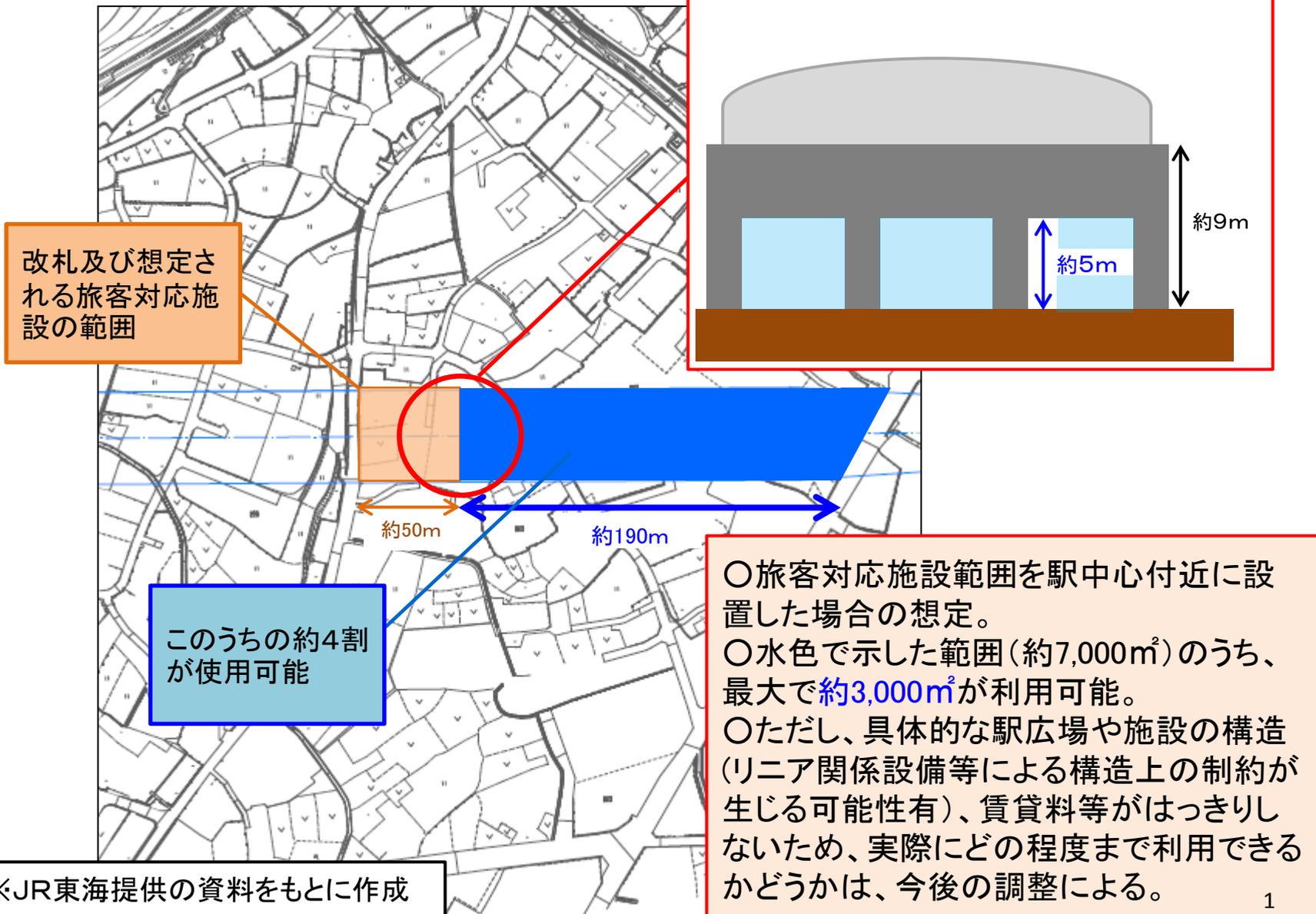


高架下空間の利用の程度



高架下空間の利用についての整理

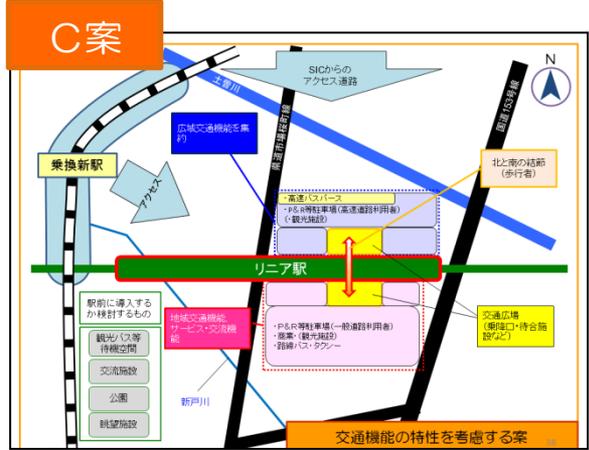
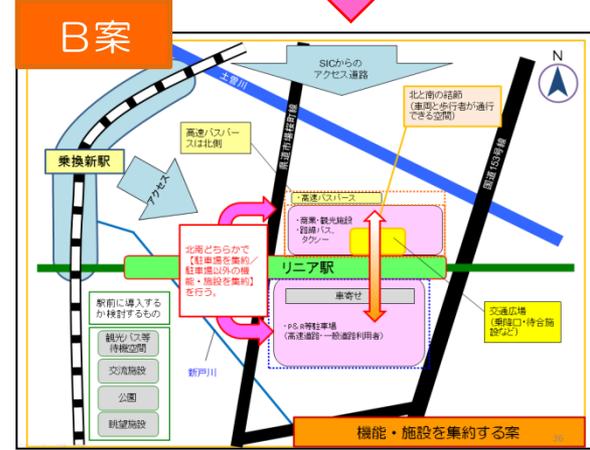
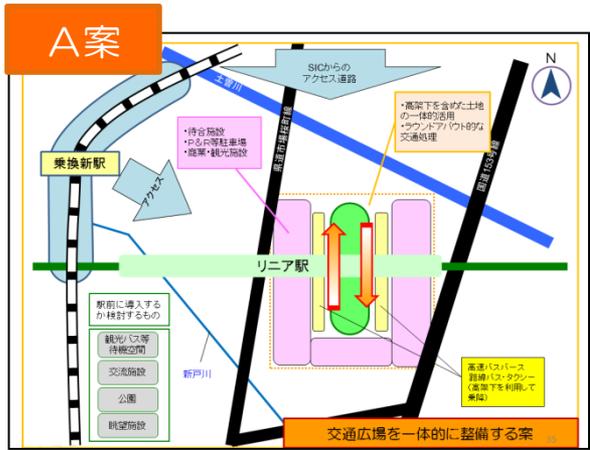
- 高架下空間の活用の程度から見ると、B案が近い。
- 各案の長所や実際の利便性などを考慮しつつ、改めて機能配置を検討する。

機能配置の検討

機能と高架下空間の利用の程度に着目し、下記のとおり機能の配置に関する検討を行った。（3案）

	A案	B案	C案
機能・施設の配置上の考え方	高架下空間を最大限利用し、交通広場を一体的に整備する。	高架下における車両の交通空間を確保するとともに、機能・施設の集約化を図る。	交通広場の一体的活用が困難であるため、交通機能に着目して駅の北側と南側の役割を整理する。
高架下空間の利用度	高	中	低
ポイント	駅の周囲を一体的に整備するため、北側と南側とで均衡的に賑わいを創出できる。	駐車場以外の機能を集約することによって、土地と施設の利用効率を高める。	北側を広域交通の拠点に、南側を地域交通の拠点と位置付ける。

- 第2回検討会議において、高架下空間の利用の程度に応じて、機能配置に関する検討を行った。
- 前述のJR東海からの情報提供を踏まえ、改めて考え方を整理する。



高架下空間の利用のイメージ

- ✓ 1階建て程度の建造物の収容は可能(複数階となる建物や立体駐車場の収容は難しい)
- ✓ 人だけでなく、自動車を含めた南北の横断道路の設置が可能
- ✓ 高架下での車両の旋回は困難と考えられる

