

第70回 下北沢街づくり懇談会 議事録要旨

- 日時 : 平成12年4月25日(火) 午後7時～9時
- 場所 : 北沢タウンホール・11階 研修室3・4
- 議題 : 1. 今年度の懇談会の体制について
 - (1) 区職員の異動について
 - (2) 専門家派遣の更新について
- 2. 構想図の詳細検討について
- 3. その他
 - (1) アンケート調査の協力依頼について
 - (2) その他
- 出席者 : (敬称略)

懇談会会員

－17名 ([REDACTED] (司会)、 [REDACTED])

世田谷区都市整備部

都市計画課 －3名 (板垣、會田、内田)

北沢総合支所街づくり部長－1名 (竹川)

街づくり課 －6名 (安水、福田、八重樫、佐藤、高野、井澤)

専門家

－2名 (前田、若林)

◎ [REDACTED] 世話人挨拶 :

昨年度懇談会から提出した下北沢グランドデザイン構想図は、今関係各所をまわっていることと思いますが、今年度はこの構想図の詳細について検討を行なっていくこととなりますので、皆さんよろしくお願ひします。

1. 今年度の懇談会の体制について

(1) 区職員の異動について

新年度になり、区の担当職員に異動があったので、新任者の紹介が行なわれる。

- 竹川北沢街づくり部長 : この3月まで1年間烏山支所の街づくり部長を勤め、その前は道路整備部道路計画課長を4年間やっており、都市計画道路や主要生活道路の整備にかかわってきた。この地区にも補助54号線や小田急線の連続立体の計画があり、これらの計画は消えてなくなる訳ではないので、うまく街づくりに利用していくことが大事かと思う。皆さんからの提案として構想図が出されたところですが、今後はこれをどう実現していくかの区の素案を早急につくり、皆さんに提示してご意見をいただきたいと思うので、よろしくお願ひします。
- 板垣都市計画課長 : 昨年度まで交通企画課長をやっていたので、何度かこの懇談会には出させて頂いた。今度は都市計画課として駅周辺の街づくりに関らせて頂くので、本日同席しております課の會田担当係長及び内田主任ともどもよろしくお願ひします。
- 安水北沢街づくり課長 : かつて平成3年から5年の3年間、都市整備公社の都市開発課長をやっていたので、皆さんのお世話になっている。その後6年も経ち連立事業も着々と進んできており、今回皆さんから構想図の提言を受け、区としての素案も早急にまとめ皆さんのご意見を頂きたいので、よろしくお願ひします。

(2) 専門家派遣の更新について

- 先般、区長宛に専門家依頼の申請を行なった。昨年に引き続き前田裕幸氏に平成 12 年 4 月から平成 13 年 3 月までの 1 年間、専門家の派遣をよろしく願いたい。
- 前田専門家：今年度は構想図の詳細部の検討ということで、これからが街づくり計画の核心になっていきます。昨年同様、同席の若林ともども皆さんのお力になればと思います。

2. 構想図の詳細検討について

(1) 「下北沢駅駅前広場の必要面積の試算について」(区作成資料)

……上記資料について、事務局より内容説明が行われ、その後これについて質疑応答。

- 資料中の「63P T 調査」とは何か。
- 国が 10 年毎に行なっているパーソントリップ調査のことで、交通手段別の人の動きを割合で示したものだ。今回は公表されている最新のものとして昭和 63 年度に行なった調査データを使用して試算した。
- 同じく「48 年式」についても説明を。
- 駅前広場の必要面積を算出する計算式の一つで、他に「28 年式」などがある。いずれも昭和 28 年、48 年に考案されたので、そう呼ばれている。今回はそのうちの 48 年式を用いて試算した。
- 示された 8 つのケースを見比べてもどれが適しているのか素人には判りにくい、駅前にバスが必要なのか、タクシーが必要なのか、など機能面から議論していったらどうか。
- 資料で示されている歩行者 12%というのは、駅利用者数としては少なすぎるのではないか。バス利用の方が 20%と多いのは、住んでいる者の実感としてもおかしい。
- この数字は、全体交通量の中で交通手段別に占める割合を示しているのではなく、ピーク率といって、それぞれの交通手段毎にラッシュ時 1 時間に集中する割合を示している。バス交通量の 20%、歩行者交通量の 12%がそれぞれラッシュ時に集中するという意味である。
- ピーク時としても 12%はおかしい。
- これは計算式として決められたもの、言わば方程式の公式のようなものであるということを理解して欲しい。
- 乗降客数 60,000 人/日は、どこから出てきた数値か。
- 昭和 63 年の P T 調査で示された数値。
- もっと最新のデータを使うべき。各鉄道会社で毎年調査しているはず。
- 駅前広場の計算には P T 調査を使用することになっており、他の駅との関係でも下北沢駅だけ違うデータを使い辛い。63 年の次の P T 調査も間もなく公表される予定だが、聞いたところによると、63 年とあまり変わらない結果になっているとのこと。
- 「駅利用者数/乗降人員(人) = 1.5」とは何か。
- 駅を計画する上で都心型、郊外型、中心型、一般型の 4 タイプに分けて考え、都心型は 1.5 以上、郊外型は 1.5 以下とするが、下北沢駅はそのどちらの傾向も顕著に現れないということで、中間の 1.5 とした。

(2) 「昭和 40 年 2 月 12 日 [] 氏が南口商店街振興組合に提出した書」(南町会 [] 氏提供の資料) について

- 配布したような内容の資料が手もとにある。実際、現在の南口の噴水広場の実現化には役に立った。この資料をどう活用していくかは、懇談会の判断に任せる。
- 懇談会としてもこの貴重な資料の存在を認識しながら進めていきたい。

(3) 詳細検討テーマの順番その他について

- 構想図やその他の資料の中の用語の使い方に、横文字の多用や意味の使い分けがわかりにくい類語、勝手な造語のようなものがある。そもそも「ランドデザイン構想図」とは二重の説明になっているのではないか。
- 最初に「ランドデザイン」として基本方針・理念的なものをまとめ区長に提言し、その後、具体化の構想図を作成したので「ランドデザイン構想図」となっている。
- 本日の資料はコンサルが作成した報告書の抜粋であり、どうしても専門用語が多くなる。国の調査等との兼ね合いもあり、その辺はご理解頂きたい。
- 本日の行政側から出された駅前広場の資料は意外であるが、様々な統計的な分析結果から導き出されたものと理解する。1,900 m²から 300 m²まで提案されているが、北と南に可能な限りの広場を設けようという方向性は出たと思う。
- 本日の資料は、構想図の提言を受けて行政として行なったもので、前田専門家とは別のコンサルの作業である。あくまで検討素材としての試算であり、これで方向性を決め付けたものでなく、これをたたき台に皆さんで検討して頂きたい。
- 昨年度懇談会から構想図の提言を行なったので、今年度は構想図に基づいた行政計画の提案があるものと期待している。
- 検討テーマの優先順位は、駅前広場がまず第一で次にアクセス道路であり、概ね次第のレジュメに書かれた順で良い。

(4) 区の方の検討スケジュール

- 構想図の提言を受け、その後の区の検討プロセス・スケジュールを聞きたい。12 年度のいつ頃には何がどのように決まるのか？それと補助 54 号は区が主体となって検討せよとのことだが、区としての検討していくための前提条件、スケジュールを聞きたい。懇談会としてもある程度それにリンクさせて進めないと、我々の議論が生かされない。
- 今後区としては行政計画としての素案のたたき台を作成する。そのため 5 月からアンケート調査を開始する。前年度調査で本日の資料とした駅前広場の調査を行なったので、今年度は駅周辺整備の街づくり調査を行なう。それを踏まえて最初のたたき台を 6 月頃に皆さんに提示し、更に皆さんからの意見を頂いて素案としてまとめていきたい。
- 都の方でも、4 月以降に連立調査を行なうと 3 月都議会で表明している。その中に区の考え方を反映させたいと都から要望が来ており、区としても早急に行政計画を取りまとめる必要が生じており、スケジュールがきつくなっている。
- 補助 54 号線の区への事業移管については、都、世田谷、渋谷、小田急の 4 者検討会の席上都から提案された。従来、都市計画道路補助線の整備は原則都の仕事となっていたが、連立事業に関連する鉄道立体化は都、線増は小田急、周辺の街づくりは区でという役割分担の中で、補助 54 号線は街づくりに寄与する道路だから区の方でという話があり、話し合った結果担当することとなった。
- 先ほど駅前広場の話が出されたが、本来区が行政として決めるのはいいが、我々懇談会に決定できる権限があるのか？また、区が決めた時に、これで地域住民の意見を聞いてますといわれるのも迷惑な話だ。その辺はどう考えればいいのか、懇談会の性格を説明して欲しい。

3. その他

(1) アンケート調査の協力依頼について

- アンケート調査について、誰を対象にするのか、懇談会との兼ね合いはどうなるのか、結果が懇談

会の意見と食い違った場合どう処理するのか、とか皆さんに疑問はないか。

- 今年度の検討順位を決めて進めていっても、アンケートの取り方如何によっては我々の議論が空回りに終わってしまう危惧がある。
- それでは、アンケート調査について説明します。先ほども話があったように、都からは、連立事業は駅周辺の都市基盤整備と一体的に進めていくものだから、区の考え方を早く示すように言われている中で、下北沢について懇談会から構想図の提出があり、これを契機に街づくり課としても駅前広場の構想案の作成に取り掛かることになった。下北沢以外に世田谷代田、東北沢を含めた3駅について検討していくということで、まず、駅周辺の住民を対象に駅前広場についての考え方、必要な機能等についてアンケート調査を行いたい。出てきた結果については何らかの形で皆さんに提示して意見を頂きながら進めたいと考えている。アンケートは3駅周辺の在住者4~5万人の中から無作為に3000人を抽出し、5月下旬に調査票を自宅に郵送する予定。回答は無記名で、回収は6月上旬を予定し、期間が短くて恐縮だがよろしくご協力願いたい。
- アンケート結果は公表されるのか。
- 委託の成果品は閲覧できるようにしたいが、どのような形で結果を戻し、どのように皆さんの意見を頂くか、これから考えていく。
- 今日の区の広報紙にグランドデザイン構想図を区長に提出した話が載っていたが、このグランドデザイン構想図をアンケートに加えたりとか、一般に配ることはしないのか。
- それは単会に任せており、既に配布した単会もあるので、一般住民への対応も含めて単会の方で処理願いたい。
- 今朝支所に下北沢と違う区域の住民からの電話で、広報の記事にあった下北沢グランドデザイン構想図を見たいと連絡があった。懇談会の作成資料ではあるが、行政の持ち得ている情報として特に公表しても問題はないとの判断で、来てもらえれば見せることは出来ると答えた。コピーを渡すかどうかについては判断に迷うところがある。
- 著作権は街づくり懇談会にあるので、それを含みおいて処理して頂きたい。
- それと、今、街づくり通信下北沢編第2号を準備中で、5月中~下旬頃には発行できる予定。第1号は平成10年6月発行で、グランドデザインの提言が区長にあったことの報告であり、今回は構想図が提出されたことについてとなる。配布は北沢2丁目のエリアを予定し、近隣の公共施設、出張所にも置けるよう手配する。
- 是非早急に発行して頂きたい。アンケートの方も早急に実施して、データを街づくり懇談会に頂ければ有り難いので、よろしく願いたい。
それでは今日もそろそろ時間になったので、閉めさせて頂きたい。次回懇談会は、各単会が総会の時期に重なるので、世話人の方で日程を調整して連絡する。これからの検討課題についても、基本的にはこのレジュメに沿って進めたいが、最終的には世話人会で決めて次回懇談会に連絡したい。

◎ 世話人挨拶

今日は今年度の進め方について相談したが、各立場の方の話を伺って悠長なことをしてはられないとの実感を持たれたと思う。これから懇談会の熱意が益々問われていく訳で、その意味でも12年度は、開始時間に遅れないようにし、更なる大勢の参加をもって、積極的な意見交換を行ない、核心を詰めていくこととしたいので、よろしくご協力願いたい。

下北沢駅前広場の必要面積の試算について

構想図では、

駅前拠点広場

- 鉄道2線が交差する付近に、駅を挟んで広場を設置し、南北が一体化した駅前の拠点とする。街の中心に位置する広場として、下北沢のシンボルとなる「へそ空間」の演出を図る。
- 歩行者利用に主眼をおき商業空間としての賑わいを阻害しないようなつくりとし、歩行者が憩い集える空間として、待ち合わせやイベントに活用していく。
- 災害時には、緊急車の活動拠点として、また、住民や来街者の一時避難場所として機能させる。

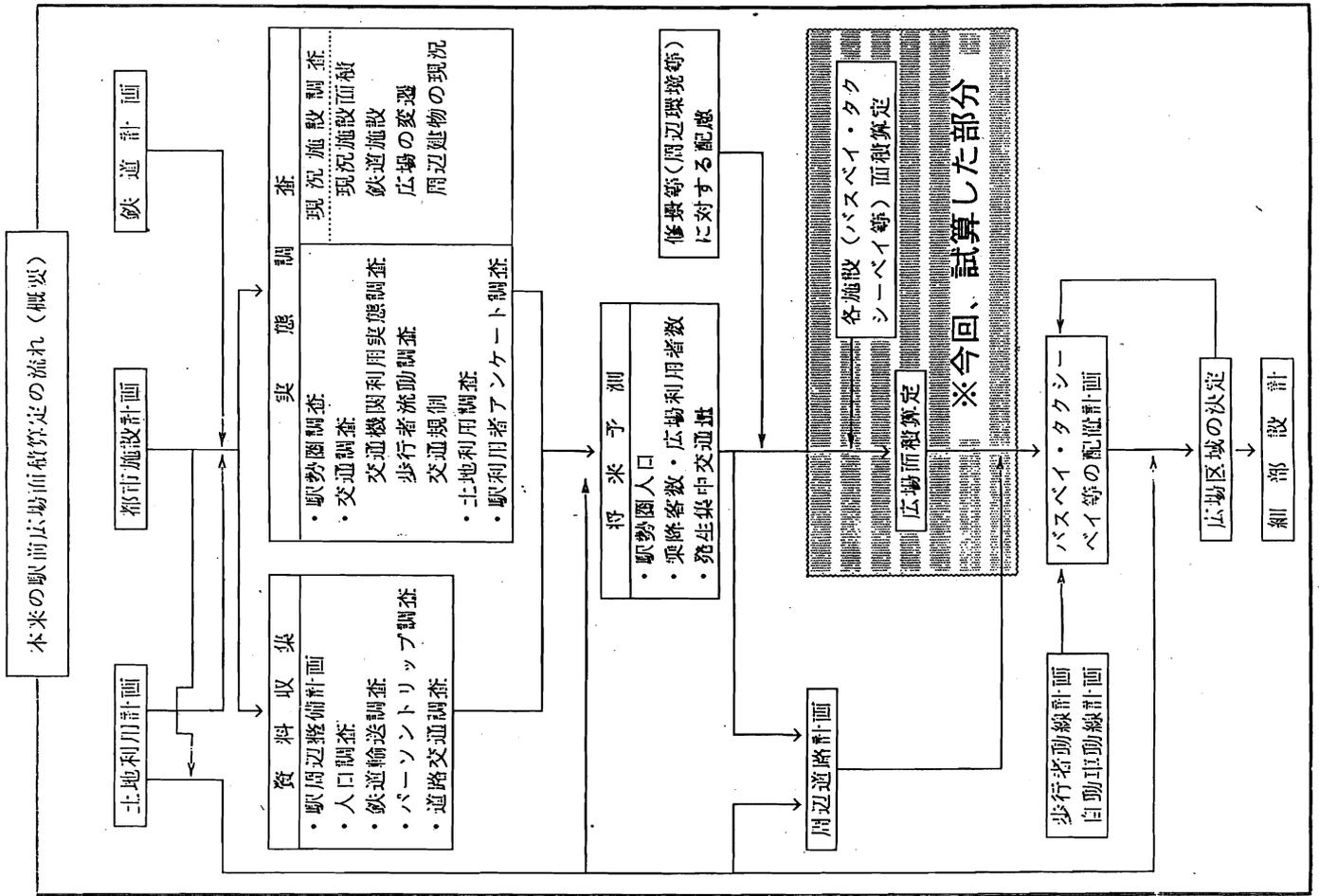
としている。

一方、構想図を作り上げるうえで、今後の課題として積み残してきた課題があることから、下北沢街づくり懇談会では、この積み残してきた課題について、更に検討していくこととなった。

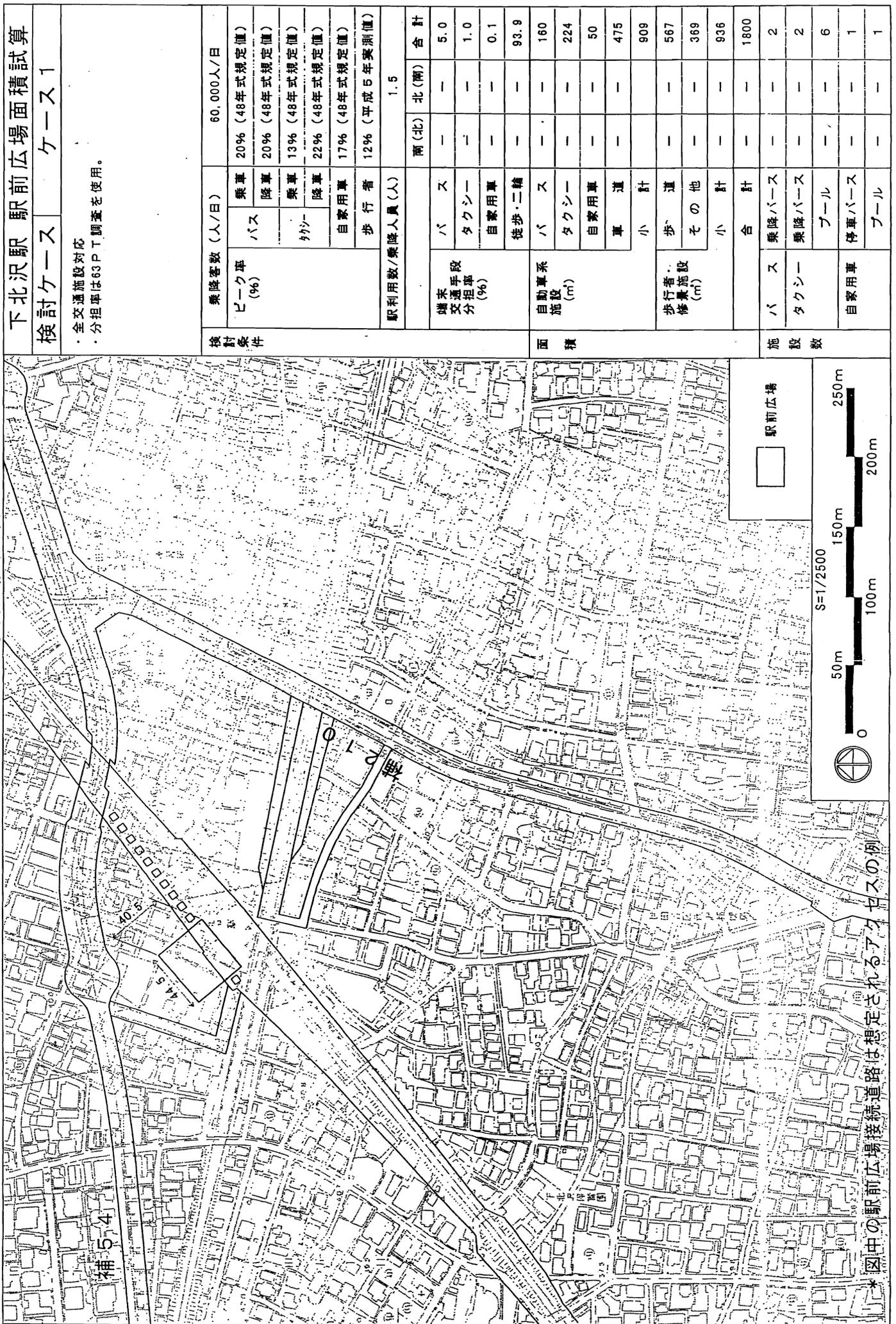
本来、駅前広場面積の算定にあたっては、駅前広場の周辺道路計画、自動車や歩行者の動線計画、バスやタクシーなどの配座計画、駅前広場の機能などを捉えて総合的に考えなくてはならない。

しかし今回は、懇談会におけるこれまでの意見交換を踏まえて、今後の駅前広場等を考えるための検討素材として、取り敢えず駅前広場の面積的なボリューム感を掴むため、一つの方法として、バス・タクシー・一般車両・歩行者という、いわゆる交通施設に着目した、交通施設のみを組み合わせた、数パターンの駅前広場面積の試算を行った。

なお、駅前広場については、必ず道路との接続が必要である。したがって、試算カルテ上の道路については、現在の道路の状況と構想図にまとめられた駅前アクセス道路の考え方を元に、一般的に想定できる道路を、参考までに単純に図化した。



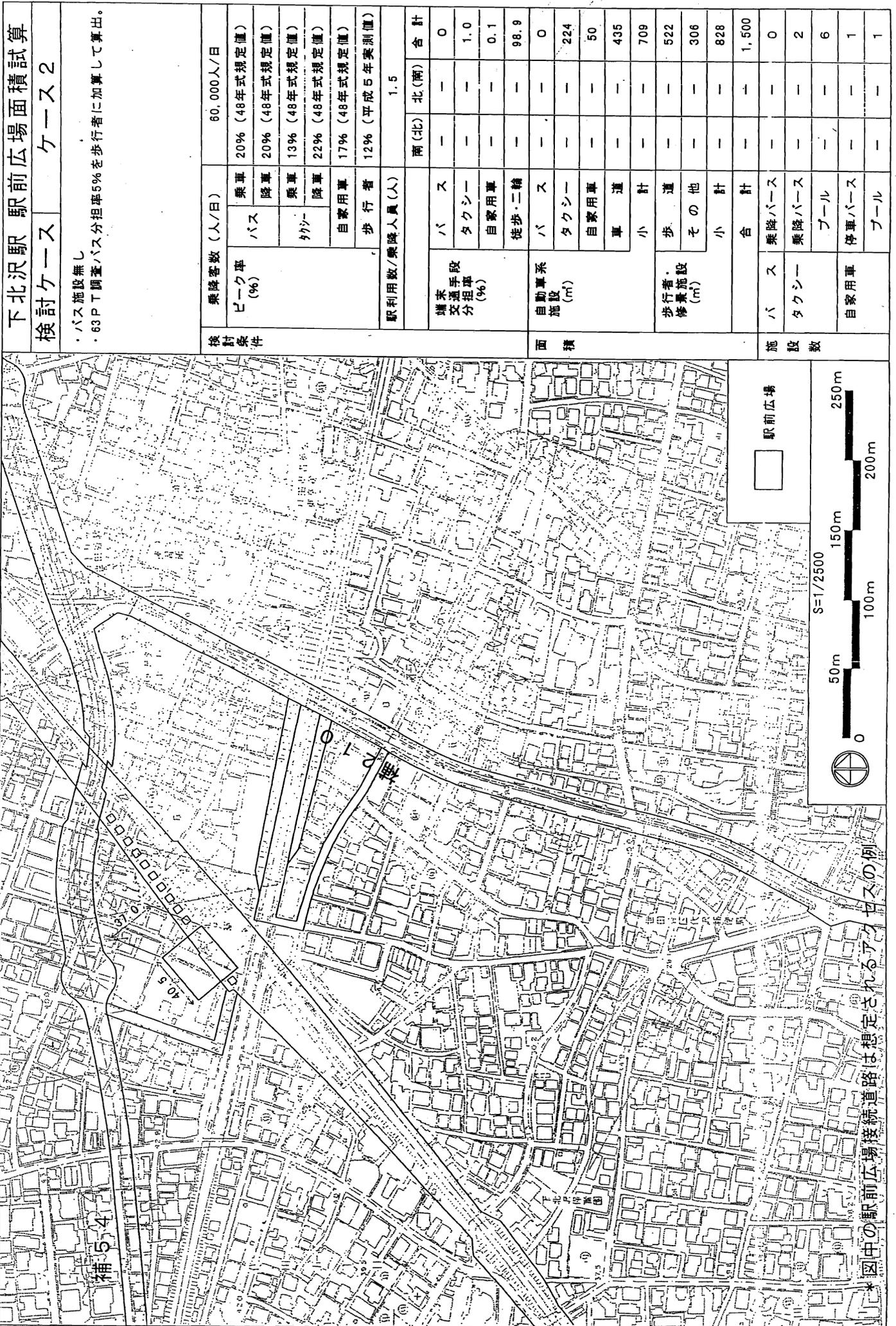
表Ⅲ-2 下北沢駅前広場 駅の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース1



* 図中の駅前広場接続道路は想定されるあくケースの例

検討ケース		ケース1	
全交通施設対応 ・分担率は63PT調査を使用。			
検討条件	乗降客数(人/日)	60,000人/日	
ピーク率 (%)	乗車	乗車	20% (48年式規定値)
	降車	降車	20% (48年式規定値)
バス	乗車	乗車	13% (48年式規定値)
	降車	降車	22% (48年式規定値)
乗降客数(人/日)		乗車	17% (48年式規定値)
乗降客数(人/日)		降車	12% (平成5年案削減)
乗降客数(人/日)		歩行者	1.5
乗降客数(人/日)		駅利用数/乗降人員(人)	1.5
端差 交通手段 分担率 (%)	バス	南(北)	5.0
	タクシー	北(南)	1.0
	自家用車	南(北)	0.1
	徒歩・二輪	北(南)	93.9
面積	自動車系 施設 (m ²)	バス	160
	自動車系 施設 (m ²)	タクシー	224
	自動車系 施設 (m ²)	自家用車	50
	自動車系 施設 (m ²)	車道	475
歩行者・ 修業施設 (m ²)	小計	小計	909
	歩道	歩道	567
	その他	その他	369
	小計	小計	936
施設数	合計	合計	1800
	バス	乗降バス	2
	タクシー	乗降バス	2
	自家用車	プール	6
自家用車	乗降バス	1	
自家用車	プール	1	

表Ⅲ-3 下北沢駅前広場 駅の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース2



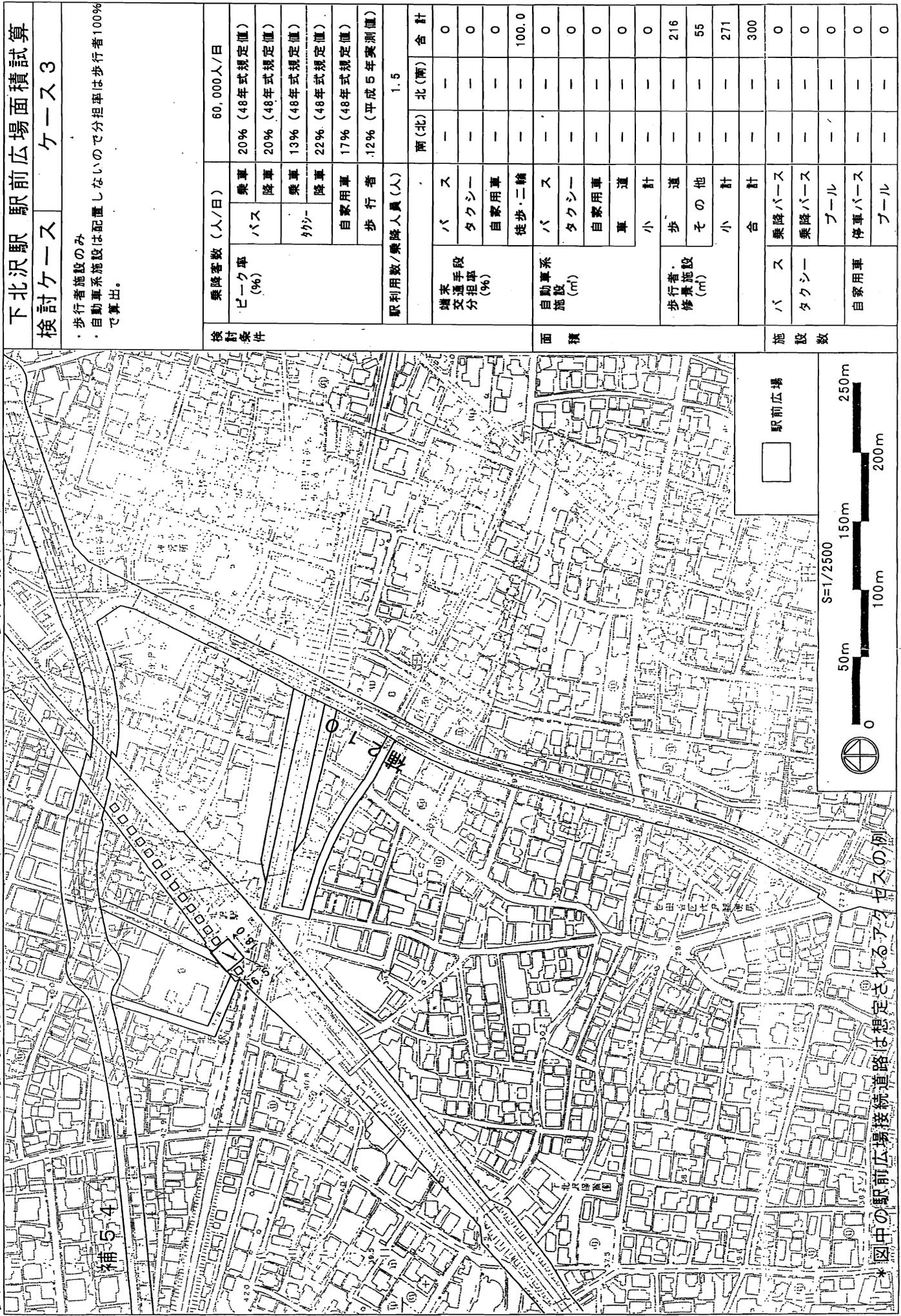
下北沢駅 駅前広場面積試算

検討ケース ケース2

- ・バス施設無し
- ・63PT調整バス分担率5%を歩行者に加算して算出。

乗降客数 (人/日)		60,000人/日	
乗降客数 ピーク率 (%)	乗車	乗車	20% (48年式規定値)
	降車	降車	20% (48年式規定値)
	乗車	乗車	13% (48年式規定値)
	降車	降車	22% (48年式規定値)
乗降客数		乗降客数	17% (48年式規定値)
乗降客数		乗降客数	12% (平成5年実測値)
乗降客数		乗降客数	1.5
乗降客数		乗降客数	南(北)
乗降客数		乗降客数	北(南)
乗降客数		乗降客数	合計
乗降客数		乗降客数	0
乗降客数		乗降客数	1.0
乗降客数		乗降客数	0.1
乗降客数		乗降客数	98.9
乗降客数		乗降客数	0
乗降客数		乗降客数	224
乗降客数		乗降客数	50
乗降客数		乗降客数	435
乗降客数		乗降客数	709
乗降客数		乗降客数	522
乗降客数		乗降客数	306
乗降客数		乗降客数	828
乗降客数		乗降客数	1,500
乗降客数		乗降客数	0
乗降客数		乗降客数	2
乗降客数		乗降客数	6
乗降客数		乗降客数	1
乗降客数		乗降客数	1

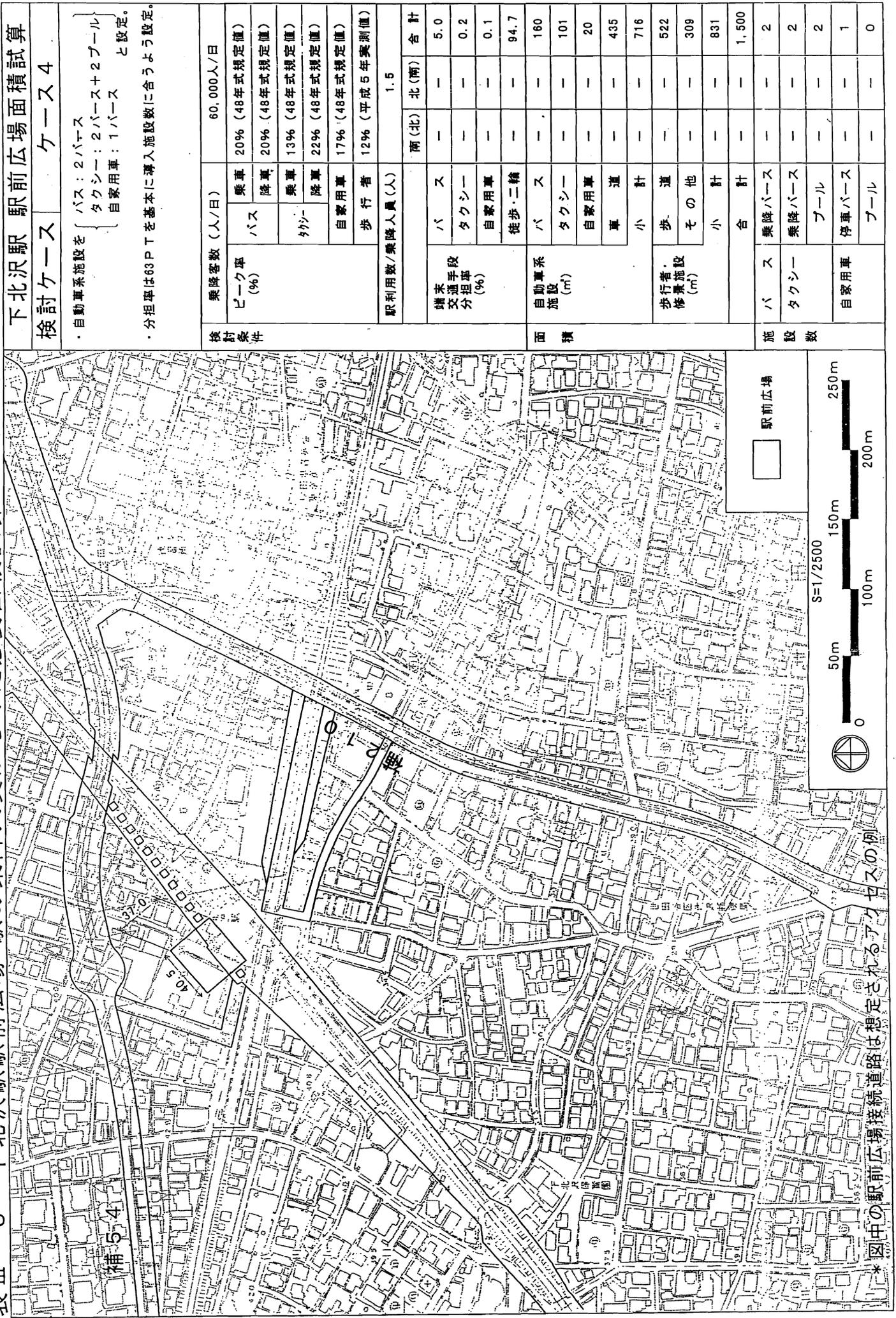
表Ⅲ-4 下北沢駅駅前広場の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース3



*図中の駅前広場接続道路は想定されるアクセスの例

下北沢駅 駅前広場面積試算 検討ケース ケース3			
<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者施設のみ ・自動車系施設は配置しないので分担率は歩行者100%で算出。 			
検討条件	乗降客数(人/日) 60,000人/日		
ピーク率 (%)	乗車	20% (48年式規定値)	
	降車	20% (48年式規定値)	
	乗車	13% (48年式規定値)	
	降車	22% (48年式規定値)	
	自家用車	17% (48年式規定値)	
	歩行者	12% (平成5年実測値)	
	駅利用数/乗降人員(人)	1.5	
面積	自動車系施設 (m)	バス	0
	端末手段交通手段分担率 (%)	タクシ-	0
		自家用車	0
		徒歩・二輪	100.0
	歩行者・修景施設 (m)	歩道	216
		その他	55
小計	小計	271	
施設数	合計	300	
	乗降バス	0	
	乗降バス	0	
	プール	0	
	停車バス	0	
	プール	0	

表Ⅲ-5 下北沢駅前広場 駅の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース4

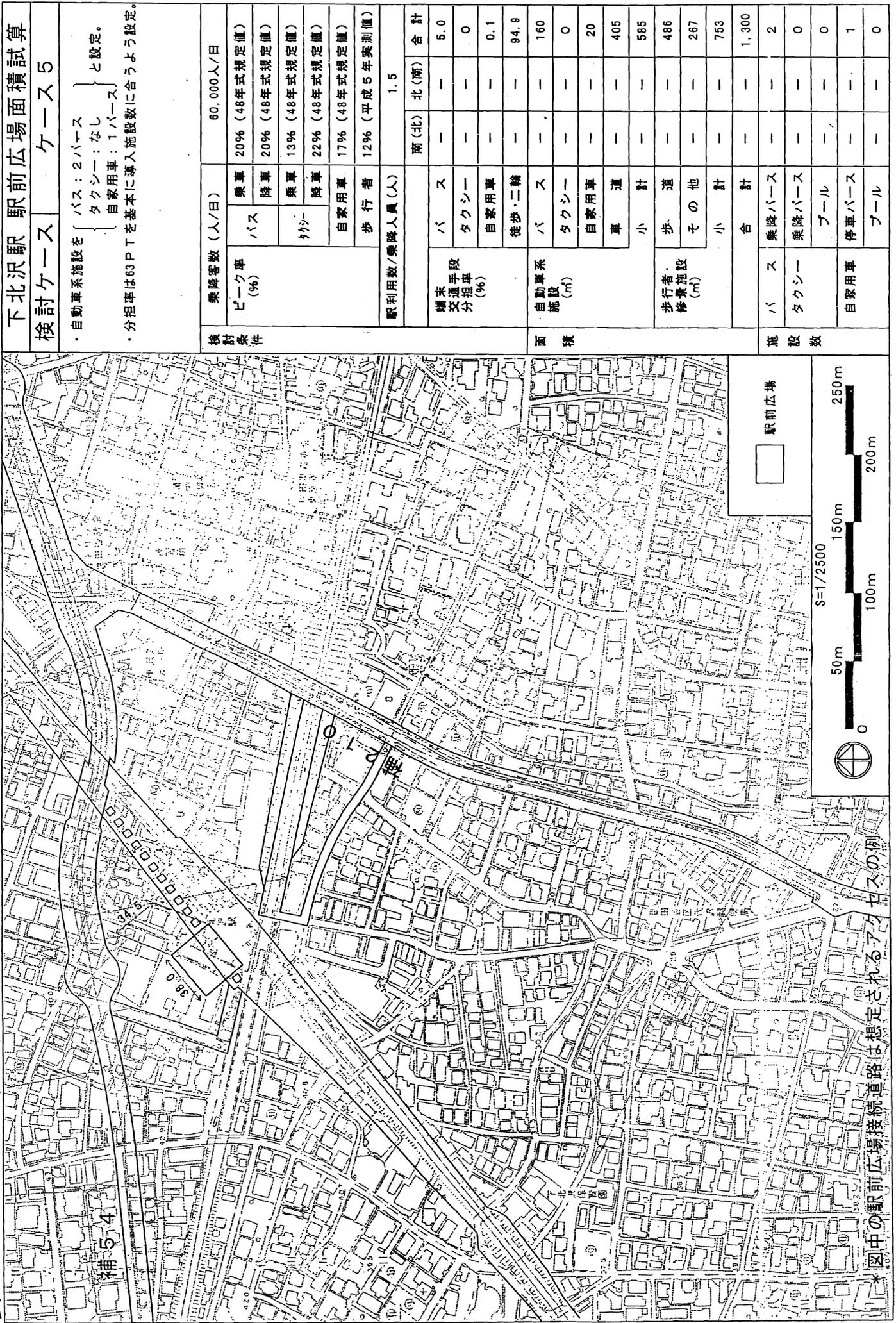


下北沢駅 駅前広場面積試算
検討ケース ケース4

・自動車系施設を { バス：2ハース
タクシー：2ハース+2プール
自家用車：1ハース } と設定。
・分担率は63PTを基本に導入施設数に合うよう設定。

検討条件		乗降客数(人/日)		60,000人/日	
ピーク率 (%)	バス	乗車	20% (48年式規定値)	乗車	20% (48年式規定値)
	タクシ-	降車	20% (48年式規定値)	降車	20% (48年式規定値)
	自家用車	乗車	13% (48年式規定値)	乗車	13% (48年式規定値)
	自家用車	降車	22% (48年式規定値)	降車	22% (48年式規定値)
歩行者		自家用車	17% (48年式規定値)	自家用車	17% (48年式規定値)
駅利用数/乗降人員(人)		歩行者	12% (平成5年実測値)	歩行者	12% (平成5年実測値)
		1.5		1.5	
端末手段交通手段分担率 (%)	バス	南(北)	北(南)	合計	
	タクシ-	-	-	5.0	
	自家用車	-	-	0.2	
	徒歩・二輪	-	-	0.1	
	合計	-	-	94.7	
面積	自動車系施設 (m ²)	バス	-	160	
	タクシ-	-	-	101	
	自家用車	-	-	20	
	車道	-	-	435	
小計	-	-	716		
歩行者・修景施設 (m ²)	歩道	-	-	522	
	その他	-	-	309	
	小計	-	-	831	
合計	-	-	1,500		
施設数	バス	乗降ハース	-	2	
	タクシ-	乗降ハース	-	2	
	自家用車	プール	-	2	
	自家用車	停車ハース	-	1	
		プール	-	0	

表Ⅲ-6 下北沢駅前広場 駅の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース5



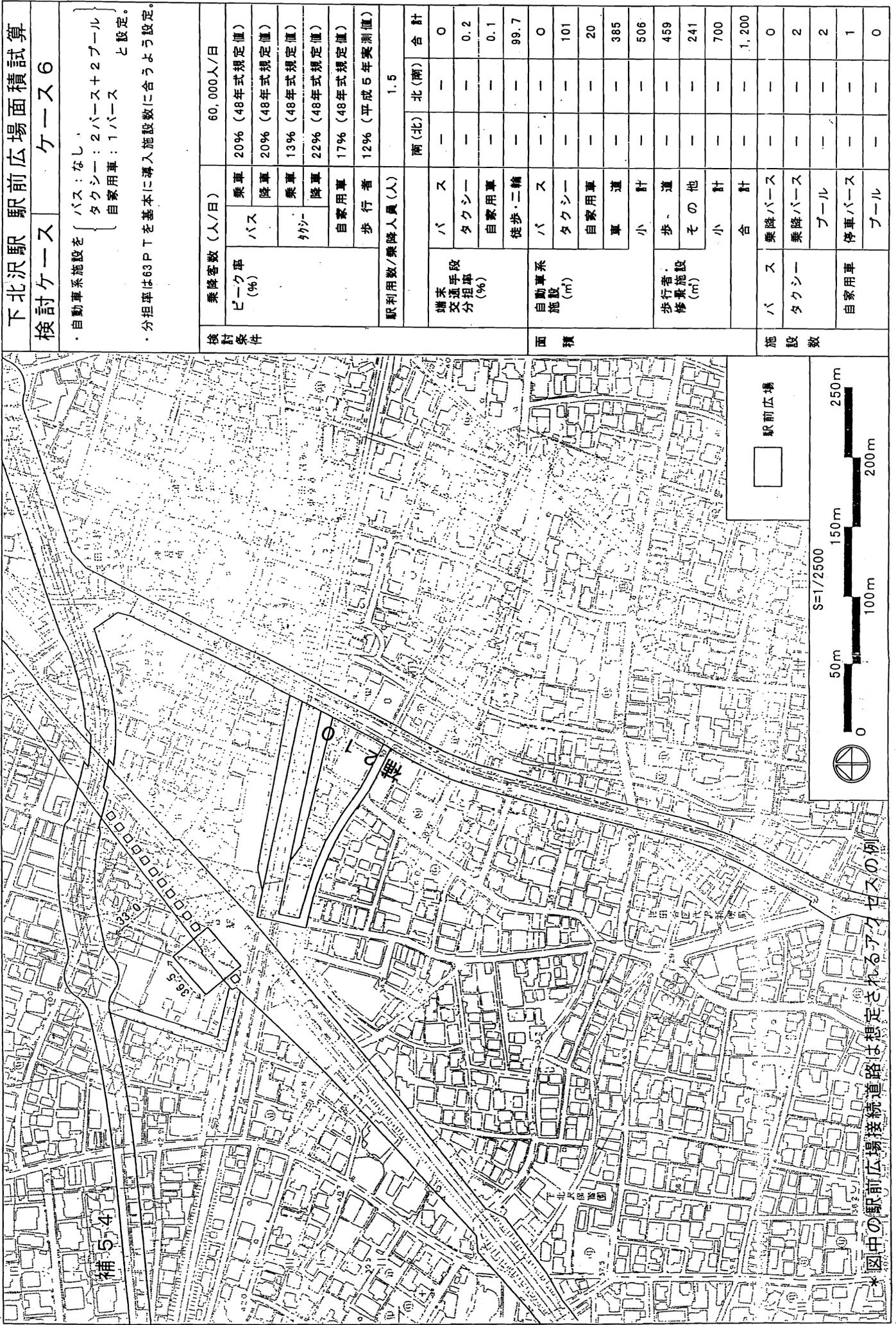
図中の駅前広場接続道路は想定されるアークパスの例

下北沢駅 駅前広場面積試算
検討ケース ケース5

・自動車系施設を { バス：2パーズ
タクシー：なし
自家用車：1パーズ } と設定。
・分担率は63PTを基本に導入施設数に合うよう設定。

乗降客数(人/日)		60,000人/日	
ピーク率 (%)	乗車	乗車	20% (48年式規定値)
	降車	降車	20% (48年式規定値)
	乗車	乗車	13% (48年式規定値)
	降車	降車	22% (48年式規定値)
自家用車		自家用車	17% (48年式規定値)
歩行者		歩行者	12% (平成5年実測値)
駅利用数/乗降人員(人)		1.5	
南(北)		北(南) 合計	
端末手段 交通手段 分担率 (%)	バス	バス	5.0
	タクシー	タクシー	0
	自家用車	自家用車	0.1
	徒歩・二輪	徒歩・二輪	94.9
自動車系 施設 (m ²)	バス	バス	180
	タクシー	タクシー	0
	自家用車	自家用車	20
	車道	車道	405
歩行者・ 修景施設 (m ²)	小計	小計	585
	歩道	歩道	486
	その他	その他	267
	小計	小計	753
合計		合計	
		1,300	
施設数		施設数	
バス	乗降バス		2
タクシー	乗降バス		0
自家用車	プール		0
	停車バス		1
	プール		0

表Ⅲ-7 下北沢駅前広場 駅の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース6

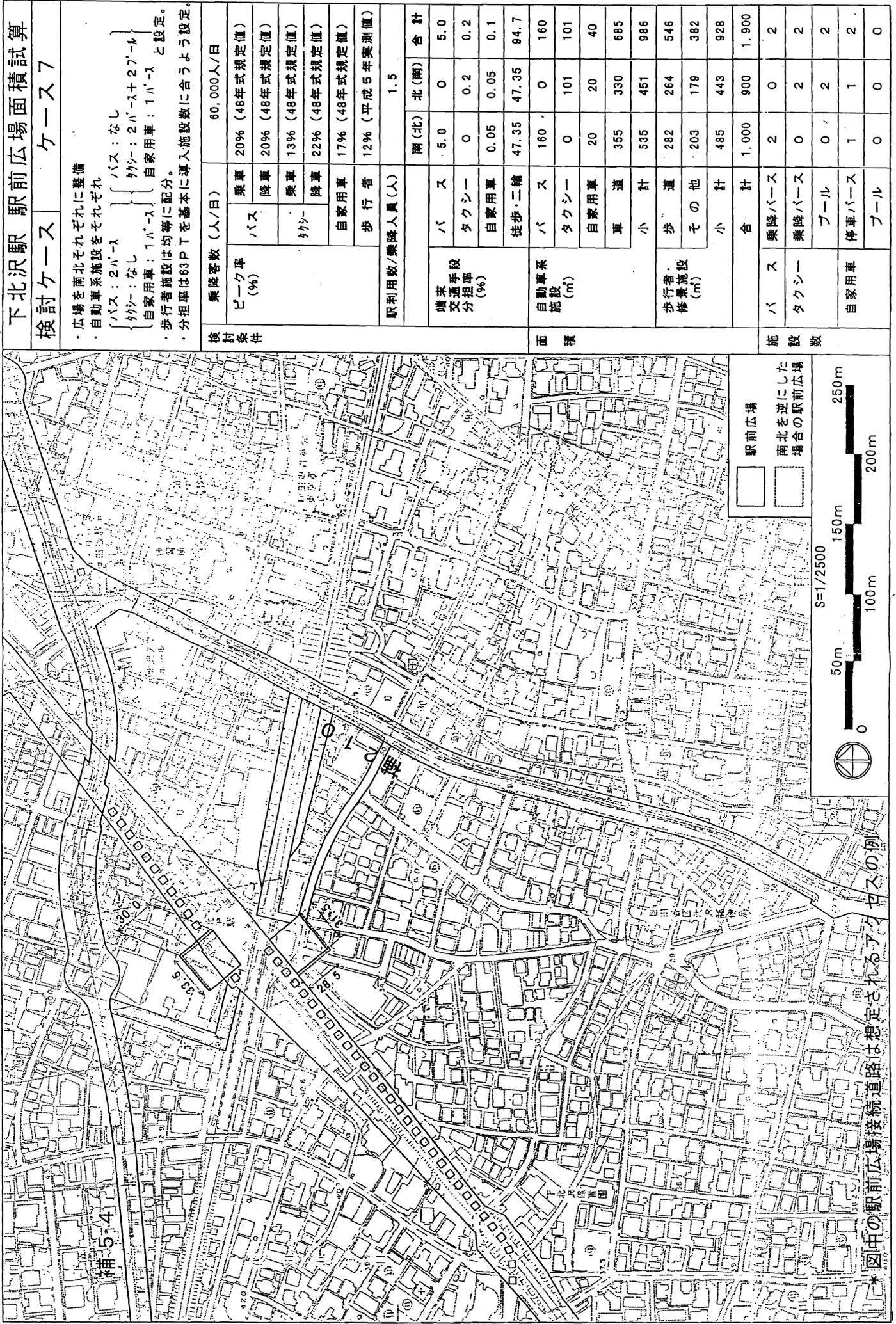


下北沢駅 駅前広場面積試算
検討ケース ケース6

・自動車施設を { バス：なし、
タクシ-：2バス+2プ-ル
自家用車：1バス } と設定。
・分担率は63PTを基本に導入施設数に合うよう設定。

乗降客数(人/日)		60,000人/日	
ピーク率 (%)	乗車	20% (48年式規定値)	合計
	降車	20% (48年式規定値)	
	乗車	13% (48年式規定値)	
	降車	22% (48年式規定値)	
自家用車		17% (48年式規定値)	
歩行者		12% (平成5年実測値)	
駅利用数/乗降人員(人)		1.5	
端末手段交通分担率 (%)	バス	-	合計
	タクシ-	-	
	自家用車	-	
	徒歩・二輪	99.7	
自動車系施設 (㎡)	バス	-	合計
	タクシ-	101	
	自家用車	20	
	車道	385	
小計		506	
歩行者・修景施設 (㎡)	歩道	-	合計
	その他	459	
	小計	241	
小計		700	
合計		1,200	
施設	バス	乗降バス	0
施設	タクシ-	乗降バス	2
施設	自家用車	プ-ル	2
施設	自家用車	停車バス	1
施設	自家用車	プ-ル	0

表Ⅲ-8 下北沢駅前広場の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース7



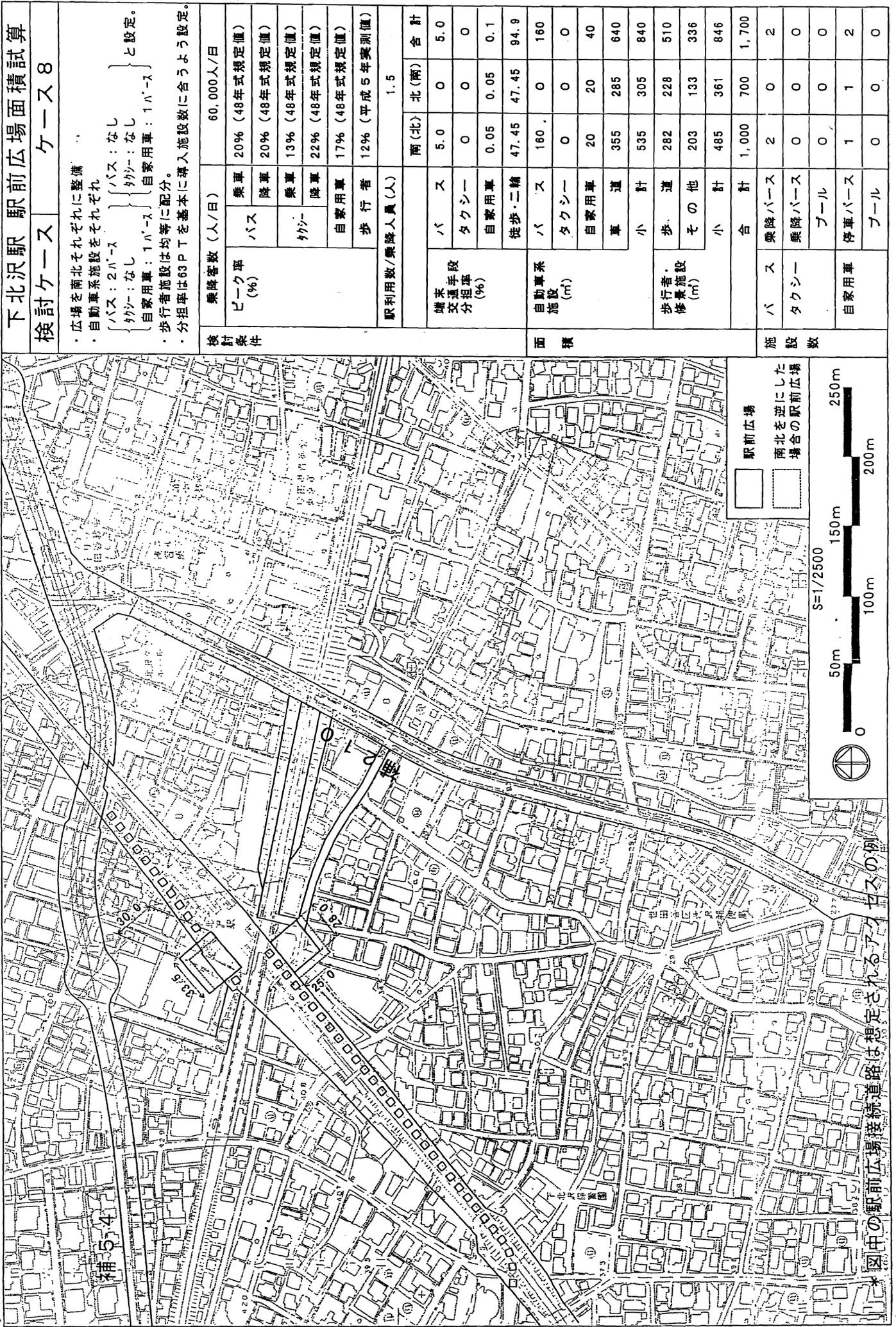
* 図中の駅前広場接続道路は想定されるアークスの例

下北沢駅 駅前広場面積試算
検討ケース ケース7

- ・広場を南北それぞれに整備
- ・自動車系施設をそれぞれ
- バス：2バス
タクシー：なし
自家用車：1バス
- バス：なし
タクシー：2バス+2プール
自家用車：1バス
- ・歩行者施設は均等に配分。
- ・分担率は63PTを基本に導入施設数に合うよう設定。

検討条件	乗降客数 (人/日)	60,000人/日					
ピーク率 (%)	乗車	20% (48年式規定値)					
	降車	20% (48年式規定値)					
バス	乗車	13% (48年式規定値)					
	降車	22% (48年式規定値)					
タクシー	乗車	17% (48年式規定値)					
自家用車	乗車	12% (平成5年実測値)					
歩行者	乗降人員 (人)	1.5					
駅利用数/乗降人員 (人)	バス	南(北)	5.0	北(南)	0	合計	5.0
	タクシー	南(北)	0	北(南)	0.2	合計	0.2
	自家用車	南(北)	0.05	北(南)	0.05	合計	0.1
	徒歩・二輪	南(北)	47.35	北(南)	47.35	合計	94.7
	小計	南(北)	160	北(南)	0	合計	160
自動車系施設 (㎡)	バス	南(北)	0	北(南)	101	合計	101
	タクシー	南(北)	20	北(南)	20	合計	40
歩行者・修築施設 (㎡)	自家用車	南(北)	355	北(南)	330	合計	685
	小計	南(北)	535	北(南)	451	合計	986
歩行者・修築施設 (㎡)	歩道	南(北)	282	北(南)	264	合計	546
	その他	南(北)	203	北(南)	179	合計	382
小計	南(北)	485	北(南)	443	合計	928	
合計	南(北)	1,000	北(南)	900	合計	1,900	
施設数	バス	乗降バス	2	0	2		
	タクシー	乗降バス	0	2	2		
	自家用車	プール	0	2	2		
	プール	停車バス	1	1	2		
合計	プール	0	0	0			

表Ⅲ-9 下北沢駅前広場 駅の乗降人員からみた必要面積試算カルテ：ケース8



下北沢駅 駅前広場面積試算
検討ケース ケース8

- ・広場を南北それぞれに整備
- ・自動車系施設をそれぞれ
- {バス：2バス } {バス：なし } と設定。
- {タクシー：なし } {タクシー：なし } (自家用車：1バス)
- (自家用車：1バス) (自家用車：1バス)
- ・歩行者施設は均等に配分。
- ・分担率は63PTを基本に導入施設数に合うよう設定。

検討条件		乗降客数(人/日)		60,000人/日	
ピーク率 (%)	乗車	乗車	20%	(48年式規定値)	
	降車	降車	20%	(48年式規定値)	
	乗車	乗車	13%	(48年式規定値)	
	降車	降車	22%	(48年式規定値)	
		自家用車	17%	(48年式規定値)	
		歩行者	12%	(平成5年実測値)	
		駅利用数/乗降人員(人)	1.5		
端末手段交通手段分担率 (%)	バス	南(北)	5.0	0	5.0
	タクシー	南(北)	0	0	0
	自家用車	南(北)	0.05	0.05	0.1
	徒歩・二輪	南(北)	47.45	47.45	94.9
	合計	南(北)	53.5	53.5	107.0
面積	自動車系施設 (m ²)	バス	180	0	180
	タクシー	バス	0	0	0
	自家用車	バス	20	20	40
	車道	バス	355	285	640
	小計	バス	535	305	840
歩行者・修景施設 (m ²)	歩道	バス	282	228	510
	その他	バス	203	133	336
	小計	バス	485	361	846
合計	バス	1,000	700	1,700	
施設数	バス	乗降バス	2	0	2
	タクシー	乗降バス	0	0	0
	自家用車	プール	0	0	0
	乗降バス	乗降バス	1	1	2
	プール	プール	0	0	0