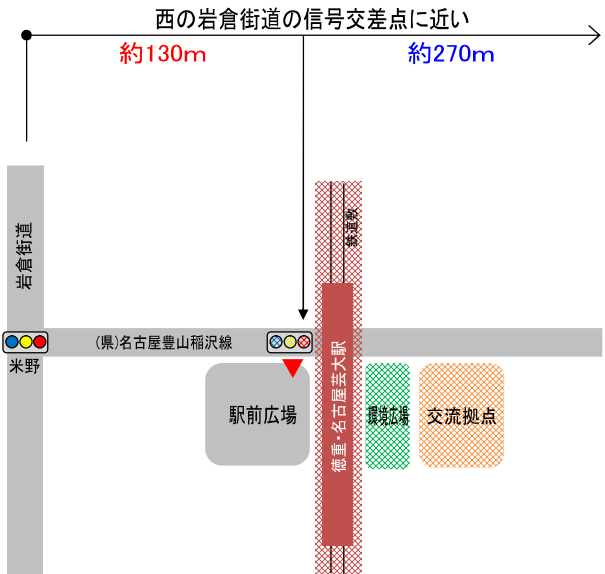
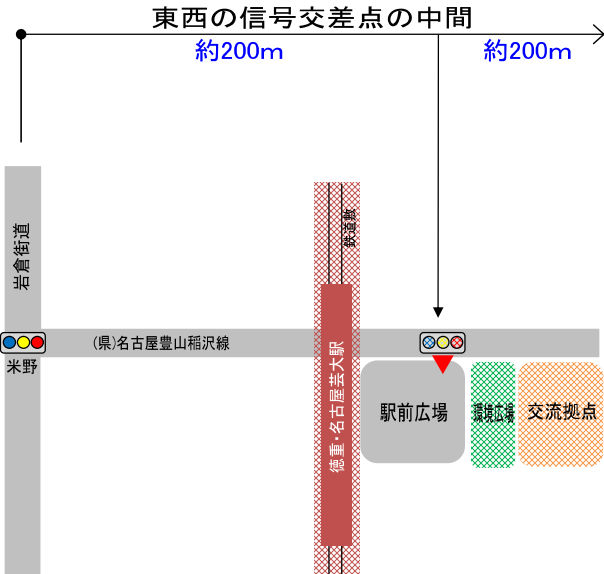
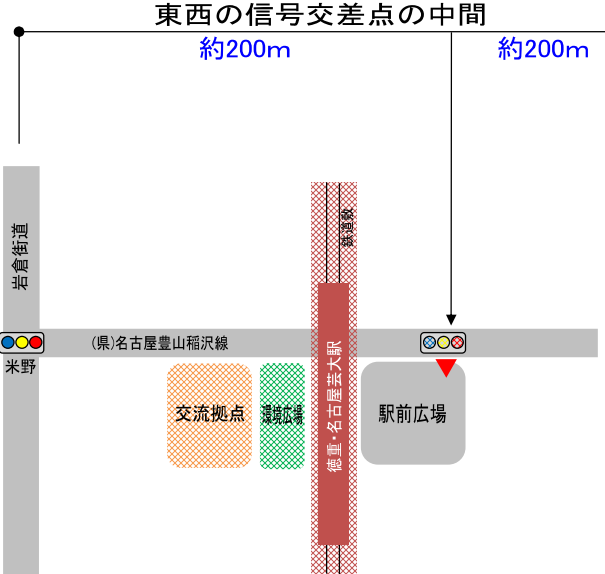
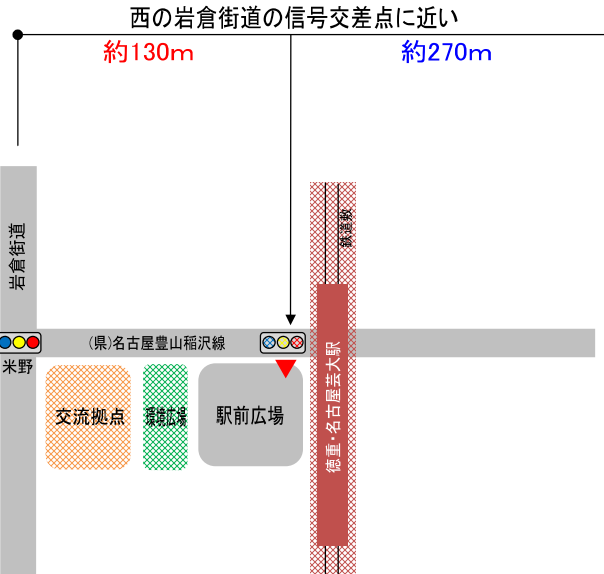


■(都)西春駅西線・東線の接続と駅前広場の配置の比較検討

	第 1 案	第 2 案	第 3 案
概要	- 西春駅西線と西春駅東線を接続しない。 - 現在都市計画決定されている駅前広場を西春駅の東西に配置する。	- 西春駅西線と西春駅東線を接続する。 - 西春駅の東側に駅前広場を集約して配置する。	- 西春駅西線と西春駅東線を接続する。 - 西春駅西に駅前広場を集約して配置する。 - 駅前広場は、バスターミナル、タクシープールなどを備えた総合的な駅前広場とする。 - 公園緑地を駅前広場北側に配置する。
イメージ図			
評価	- 西春駅周辺の東西方向の自動車交通の利便性が悪いままであるため、市道C62号線を拡幅（十分な路肩と歩行空間・植栽帯を確保したW=18mを想定）する必要がある。 - 市道C62号線を拡幅することにより、若宮地区を含めた沿道の市街地整備が誘発する可能性がある。 - 方面別にバス停を設置する駅前広場が異なるなど、駅前広場を集約した場合に比べて利便性は劣る。	- 西春駅周辺の鉄道を横断する東西方向の自動車交通の利便性を向上することができるため、市道C62号線は最低限（W=12m）の整備を想定する。 - 市道C62号線を拡幅することにより、若宮地区を含めた沿道の市街地整備が誘発する可能性がある。 - 駅前広場の面積は、東西に分散して配置した場合より、面積は小さくて済むが、現状の駅前広場の面積では不足するため、大規模店舗などの隣接地の用地を取得する必要がある。	- 西春駅周辺の鉄道を横断する東西方向の自動車交通の利便性を向上することができるため、市道C62号線は最低限（W=12m）の整備を想定する。 - 市道C62号線の整備、駅前広場の整備により、若宮地区を含めた駅周辺の一体的な市街地整備が進む可能性がある。 - 鉄道の西側に公園緑地を配置することにより、緑の軸線（都心環境軸）の形成に大きく貢献できる。 1～3案の中では最も広い公共用地の取得が必要となるが、本市の玄関口としてふさわしい総合的な駅前広場となる。
	○	△	◎

■徳重・名古屋芸大駅の駅前広場等の配置の比較検討

	第 1 案	第 2 案	第 3 案	第 4 案
概要	・徳重・名古屋芸大駅の西側に駅前広場、東側に環境広場と交流拠点（生涯学習センター、子育て支援施設など）を配置する。	・徳重・名古屋芸大駅の東側に駅前広場、環境広場、交流拠点（生涯学習センター、子育て支援施設など）を配置する。	・徳重・名古屋芸大駅の西側に環境広場と交流拠点（生涯学習センター、子育て支援施設など）、東側に駅前広場を配置する。	・徳重・名古屋芸大駅の西側に駅前広場、環境広場、交流拠点（生涯学習センター、子育て支援施設など）を配置する。
イメージ図				
評価	・駅前広場へ入る信号交差点の位置が西側の岩倉街道（米野）の信号交差点の位置から 130m 程度となり、距離が近い。 ・駅の東西に施設を分散して配置することにより、駅東西の市街地の均衡ある発展につながる。	・駅前広場に入る信号交差点の位置が、西側の岩倉街道（米野）の信号交差点と東側の（都）師勝環状線（坂巻）の信号交差点とのほぼ中間点（約 200m の距離）にあり良好である。 ・駅の東側に施設を集中して配置することにより、市街地の発展が駅の東側に偏ってしまう可能性がある。	・駅前広場に入る信号交差点の位置が、西側の岩倉街道（米野）の信号交差点と東側の（都）師勝環状線（坂巻）の信号交差点とのほぼ中間点（約 200m の距離）にあり良好である。 ・駅の東西に施設を分散して配置することにより、駅東西の市街地の均衡ある発展につながる。	・駅前広場へ入る信号交差点の位置が西側の岩倉街道（米野）の信号交差点の位置から 130m 程度となり、距離が近い。 ・駅の西側に施設を集中して配置することにより、市街地の発展が駅の西側に偏ってしまう可能性がある。
	△	○	◎	△