

## 参考資料

・ 鉄道周辺まちづくりアンケート調査の結果	
1．調査の概要	参 1
2．単純集計	参 1
3．クロス集計（自治会別）	参 4
4．自由記述回答（主な意見）	参 9
・ 立体交差方式の比較	
1．比較する交差方式	参 10
2．比較する項目	参 10
3．比較の前提条件	参 10
比較表	参 11
・ 駅前広場等の配置の比較	
西春駅における比較表	参 13
徳重・名古屋芸大駅における比較表	参 14

# 鉄道周辺まちづくりアンケート調査の結果

## 1. 調査の概要

表 1 - 1 アンケート調査の概要

項目	内容
調査対象	名鉄犬山線周辺にお住まいの方（18歳以上）の中から、1,000名を無作為抽出
回答方法	調査票へ回答者自身が記入
調査期間	平成24年4月12日（木）発送 平成24年4月27日（金）投函期限 （5月6日西春郵便局到着分までを対象）
配布回収	郵送による配布回収
回収数	482票（回収率 48.2%）

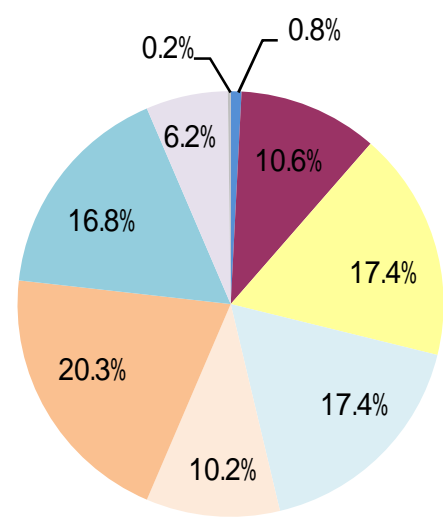


図 2 - 1 - 2 年齢

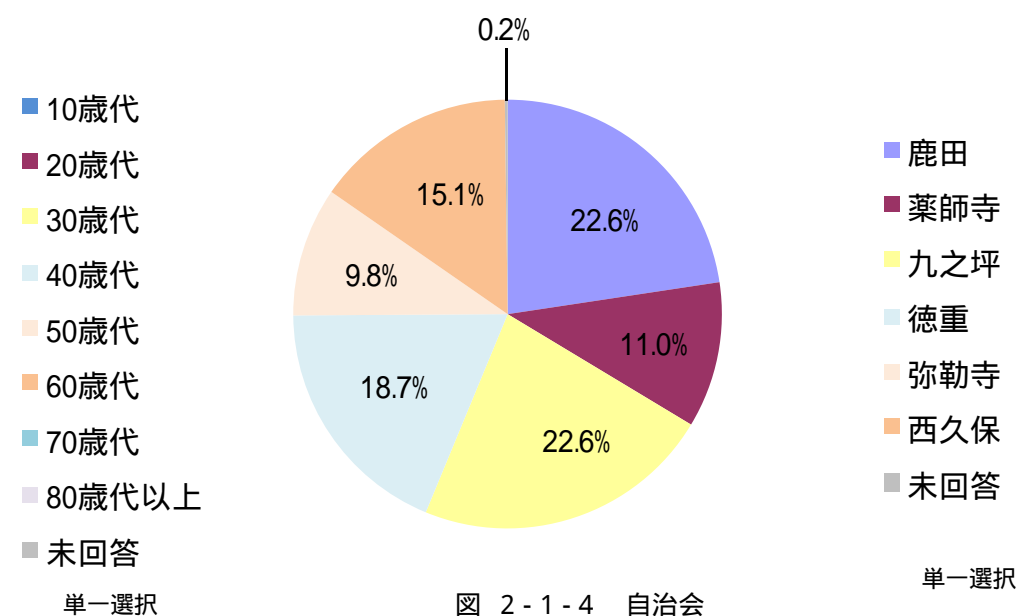


図 2 - 1 - 4 自治会

## 2. 単純集計

### 2-1 回答者自身について

性別は、「男性」が42.9%、「女性」が54.6%で、やや女性が多い。  
年齢、住所、自治会ともに概ね一様に回答を得ている。  
主たる職業は「無職」が4割程度を占め、続いて「勤労者（勤め人）」が33.6%である。

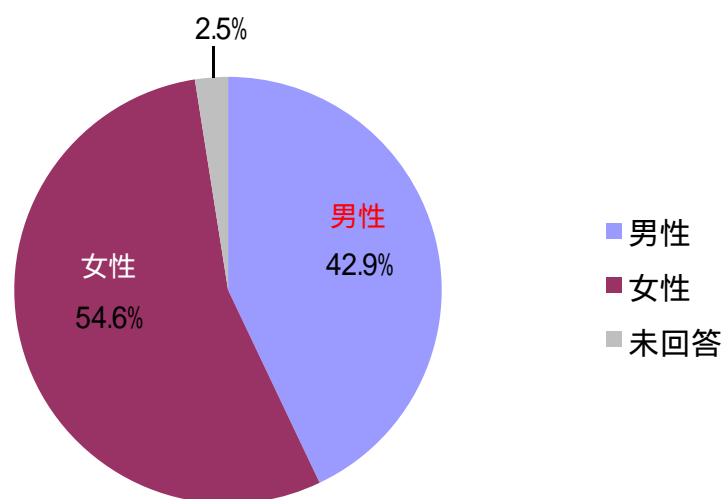


図 2 - 1 - 1 性別

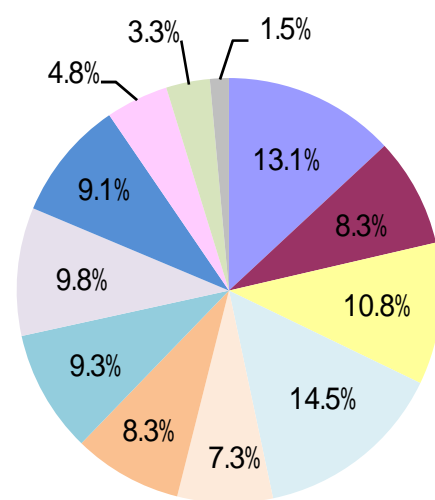


図 2 - 1 - 3 住所

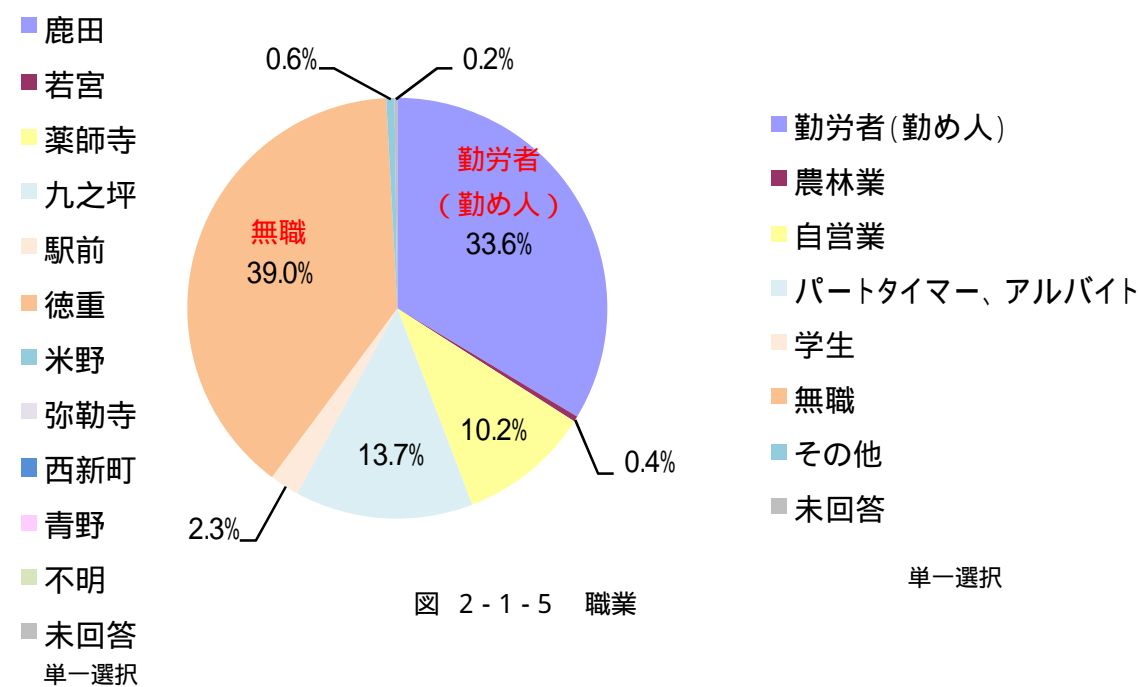


図 2 - 1 - 5 職業

## 2-2 日常の移動について

日常の主な交通手段は、「自動車」が最も多く 73.0%である。  
 続いて「自転車」「徒歩」「電車」が半数程度である。  
 利用する駅は、「西春駅」が 64.7%、「徳重・名古屋芸大駅」  
 が 34.9%である。  
 鉄道の利用頻度は、月に1回程度未満が 65%である。

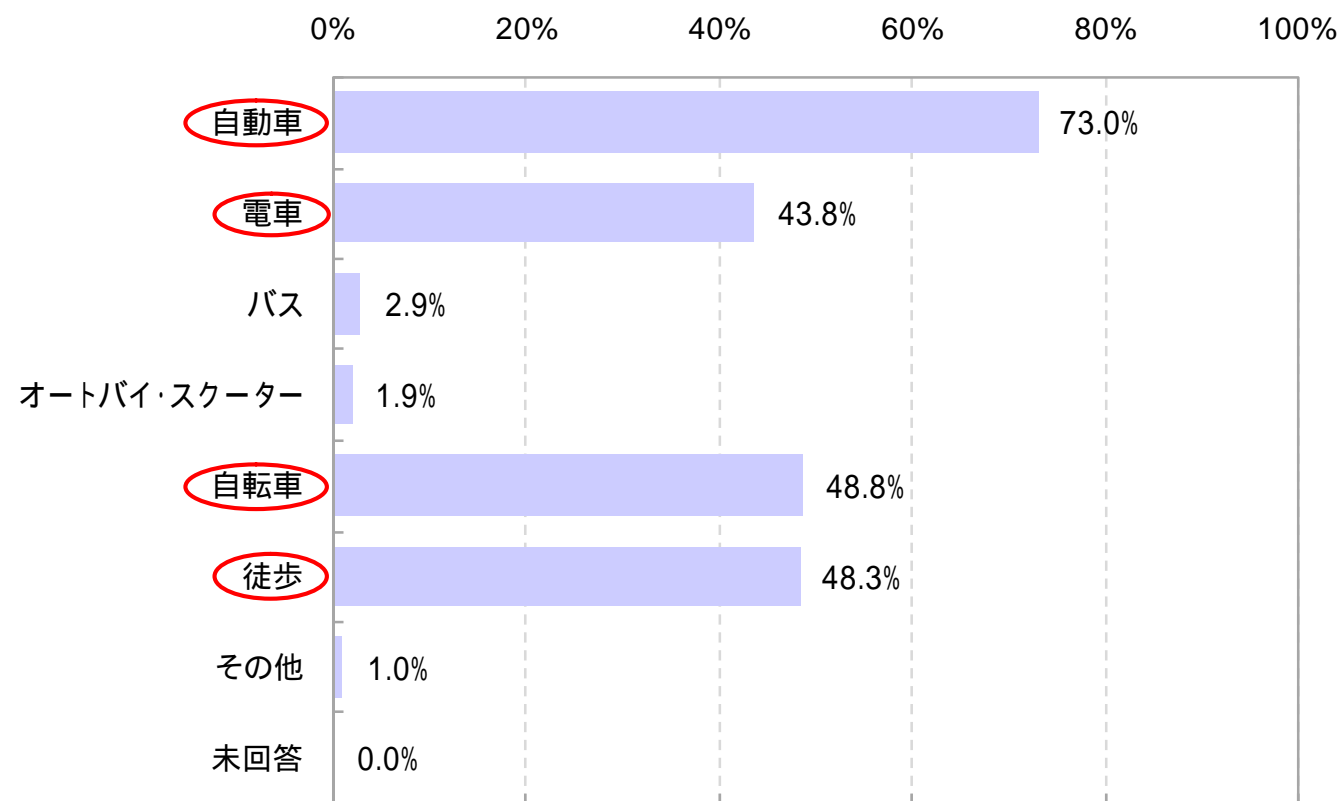


図 2-2-1 主な交通手段

すべて選択

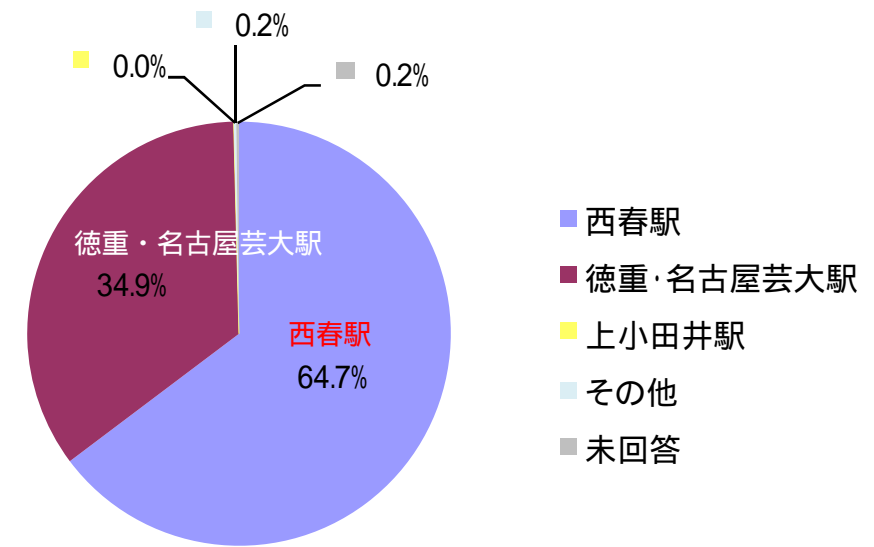


図 2-2-2 利用する駅

単一選択

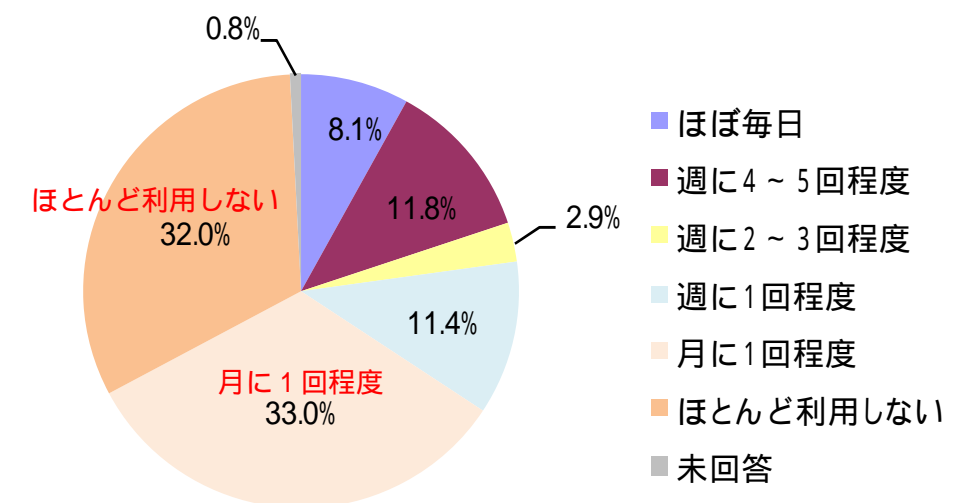


図 2-2-3 鉄道の利用頻度

単一選択

## 2-3 地域の現状や問題点について

駅周辺のまちの現状について、両駅ともに、問題を感じている人の割合が高い項目は以下の通りである。(問題を感じている人が約半数以上)

- ・踏切が渋滞して不便である
- ・踏切事故が起きないか心配である
- ・駅前の商店街に賑わいが無い
- ・幹線道路を自転車や徒歩で通行するのが危険である
- ・住宅街の中の道路が狭く通行しづらい
- ・駅前広場がなく送迎や乗換えが不便である
- ・子どもの遊び場や住民の憩いの場が少ない
- ・水や緑のうるおいが感じられない

「鉄道で買物などの行き帰りが遠回りになる」「鉄道により地域のつながりが分断されている」は、問題を感じている人が3~4割程度である。鉄道があることに慣れた生活をしているため、問題と感じている人がそれほど多くない可能性がある。

西春駅周辺については、「駅前の商店街に賑わいが無い」を問題と感じている人の割合が特に高く(81.1%)、一方、徳重・名古屋芸大駅周辺については、「踏切が渋滞して不便である」の割合が特に高い(76.2%)。

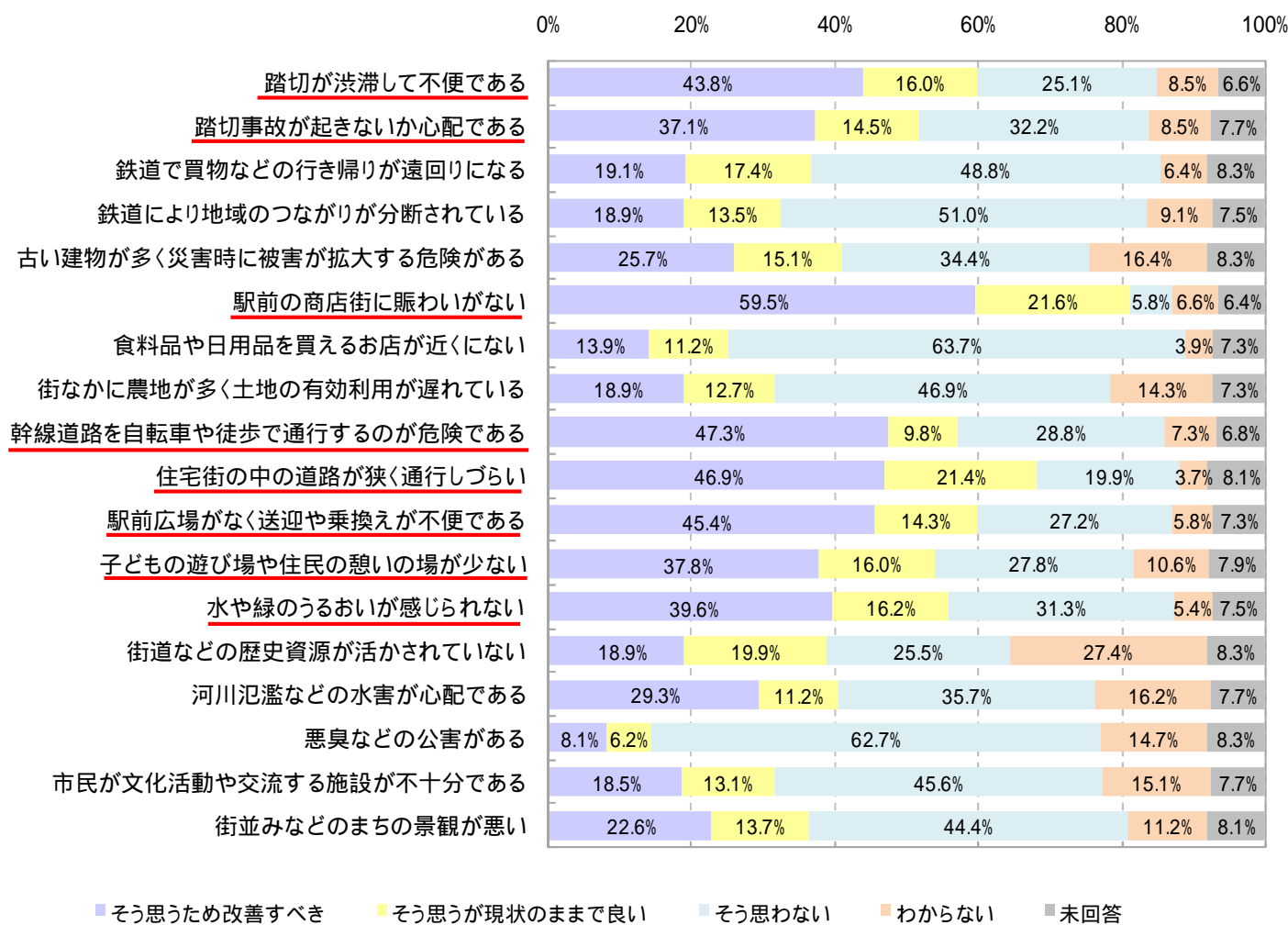


図 2-3-1 西春駅周辺のまちの現状

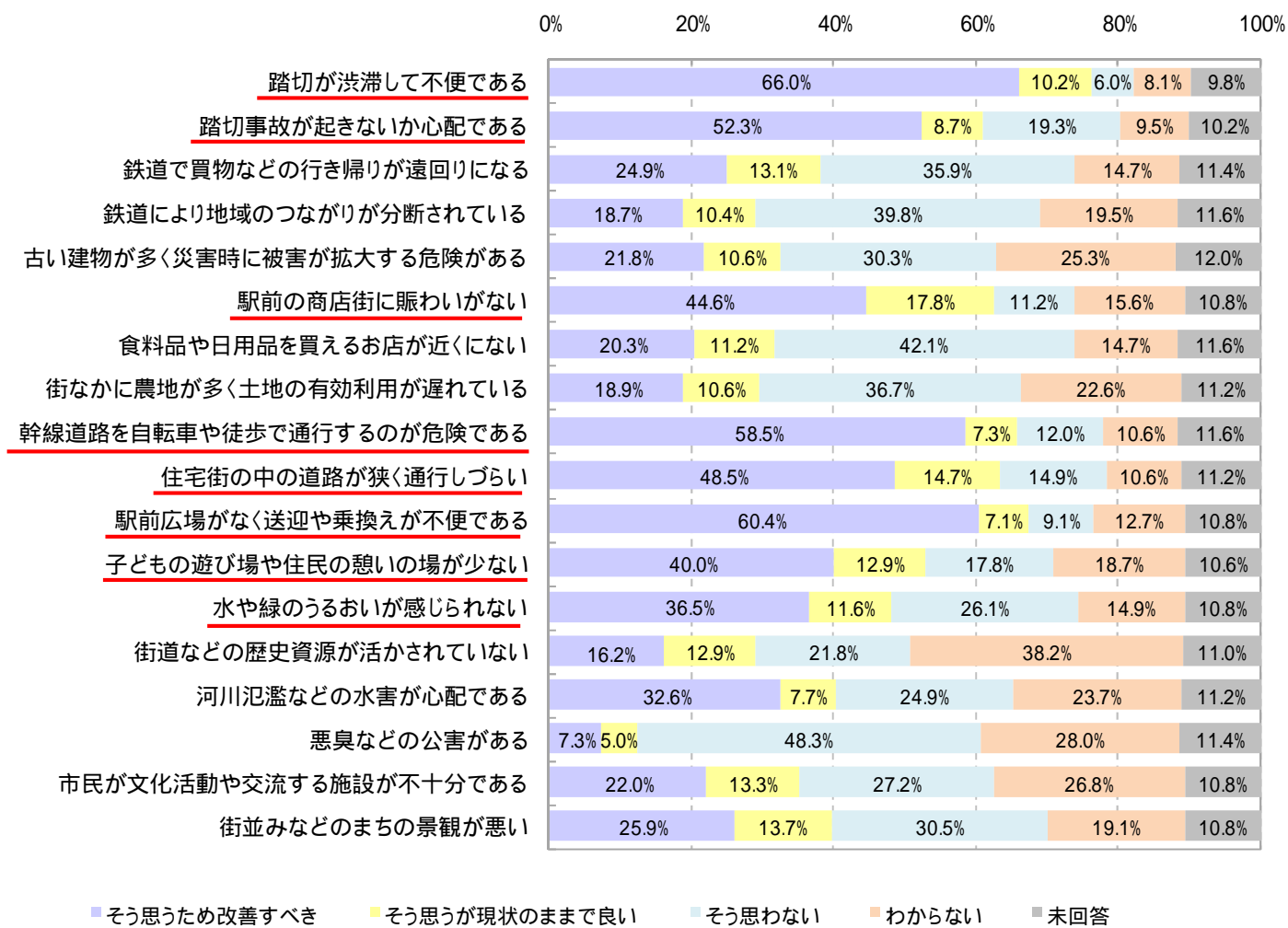


図 2-3-2 徳重・名古屋芸大駅周辺のまちの現状

## 2-4 まちづくりについて

駅周辺のまちづくりについて、両駅ともに、回答の割合が高いまちの理想像は以下の通りである。(上位3位)

- ・回遊ができる、歩きやすいまち
  - ・鉄道の東西を行き来しやすいまち
  - ・緑・公園が多いまち
- その他、両駅を相対的に比較すると、西春駅周辺については、「商業施設が充実したまち」の割合が高く、徳重・名古屋芸大駅周辺については、「文化・芸術が感じられるまち」の割合が高い。

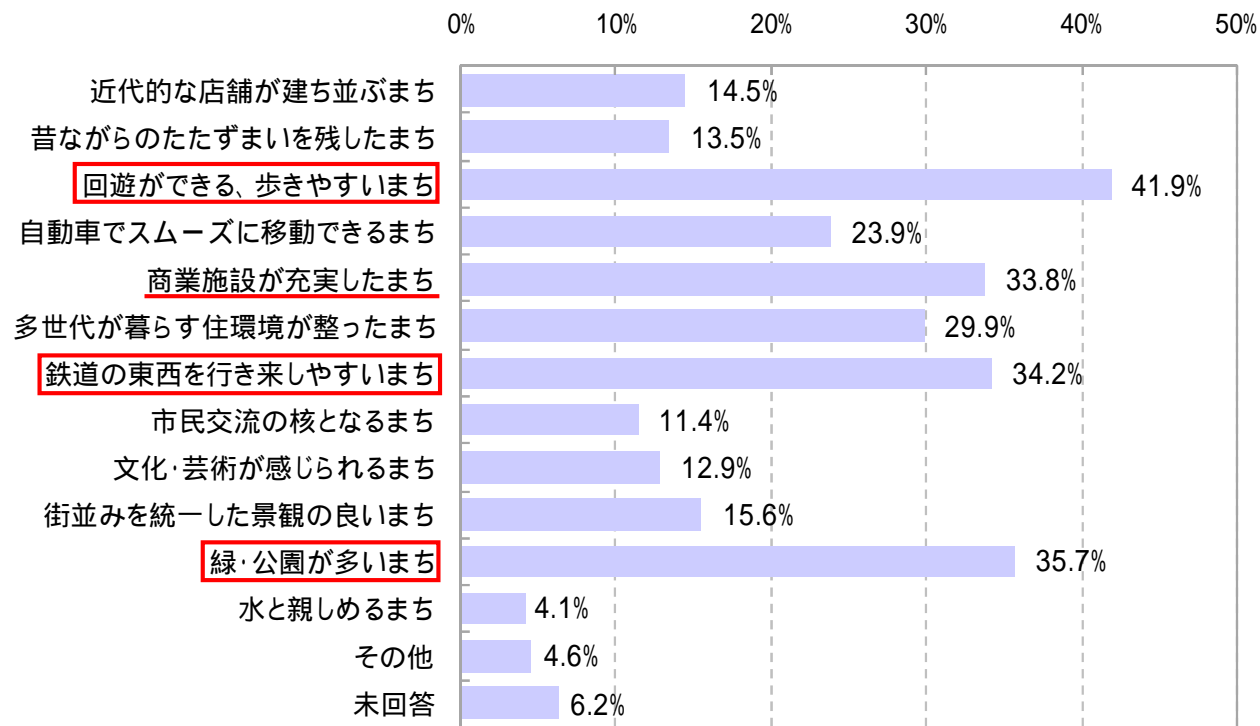


図 2-4-1 西春駅周辺のまちの理想像

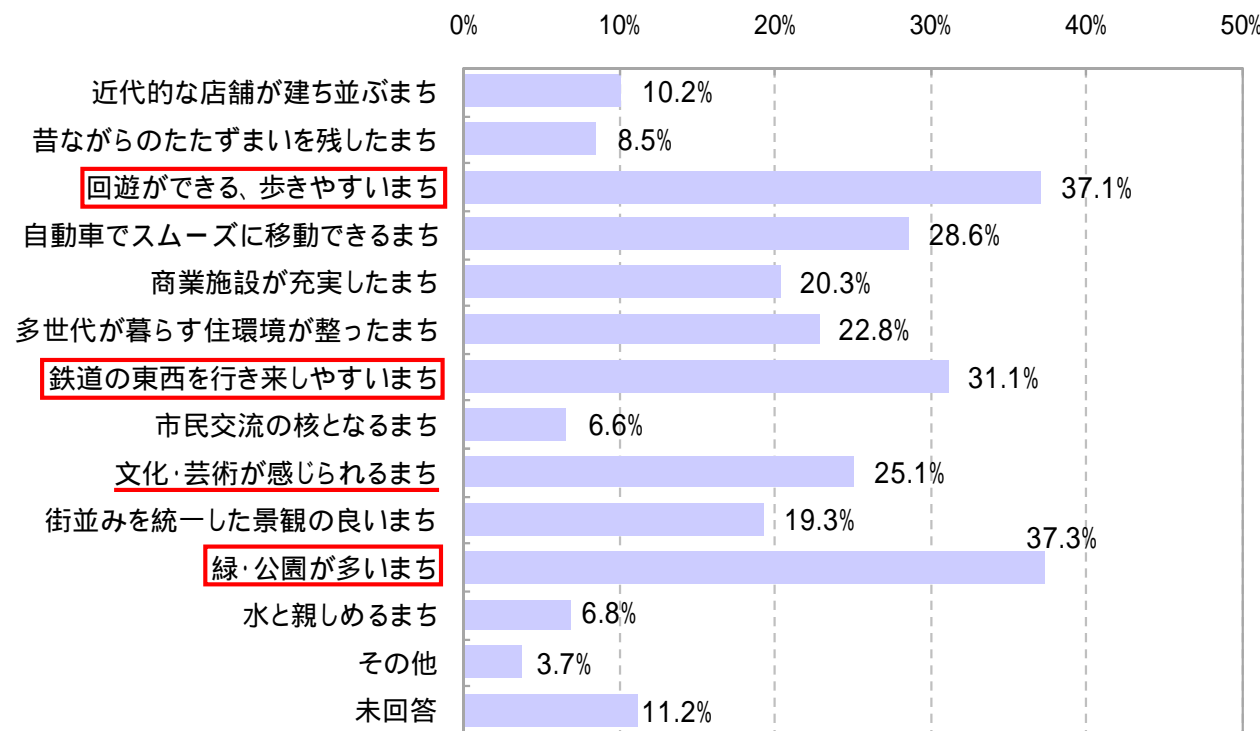


図 2-4-2 徳重・名古屋芸大駅周辺のまちの理想像

## 3. クロス集計(自治会別)

自治会別の回答数及び位置図は下記のとおりである。

表 3-1 各自治会の回答票数

自治会	鹿田	若宮	薬師寺	九之坪	駅前	合計
票数	63	40	52	70	35	
自治会	徳重	米野	弥勒寺	西新町	青野	459
票数	40	45	47	44	23	

注) 自治会に対する回答のうち、「不明」16票、「未回答」7票の計23票は対象外とした

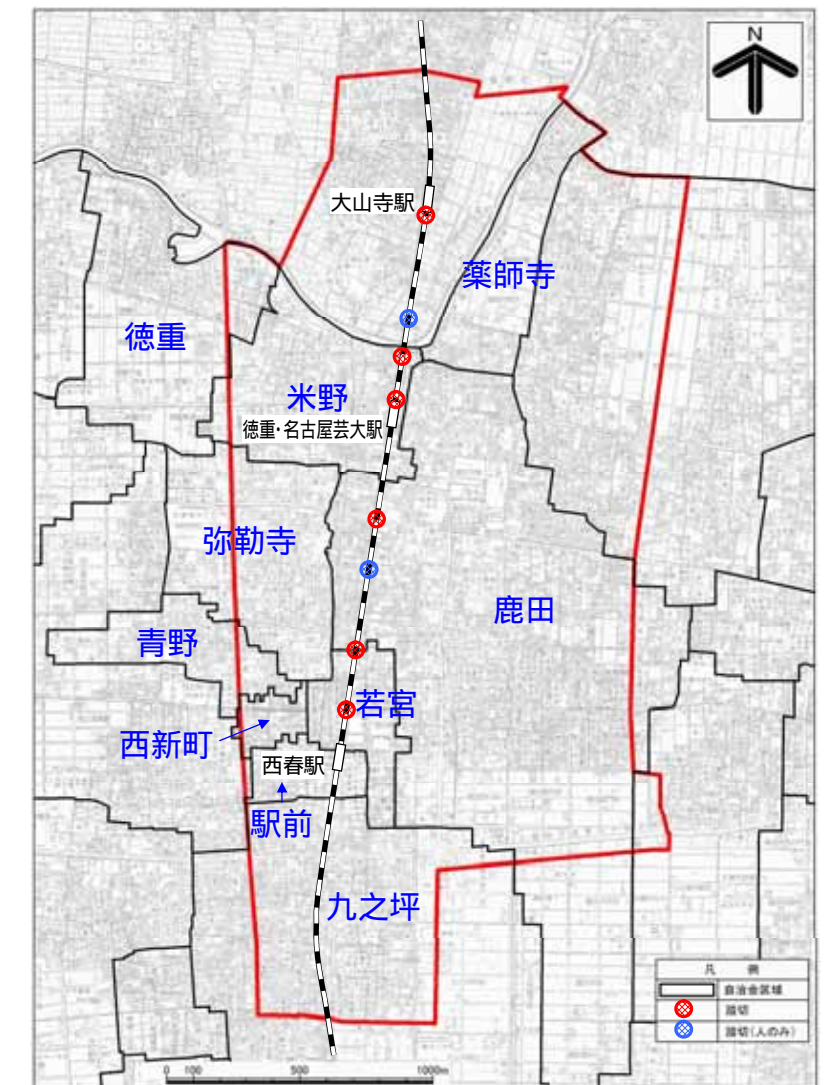


図 3-1 各自治会の位置図

### 3-1 日常の移動について

鹿田、薬師寺、徳重、九之坪、弥勒寺などの駅から離れた自治会では、日常の主な交通手段として、「自動車」の利用がやや多くなる傾向がある。  
 利用する駅は、北部の自治会で徳重・名古屋芸大駅、南部の自治会で西春駅に分かれるが、両駅の間には区域が広がる鹿田や弥勒寺は 2/3 が西春駅を利用する。  
 若宮で鉄道の利用頻度が最も低い。その他は、鹿田、薬師寺、徳重などの駅から離れた自治会で利用頻度が低い。

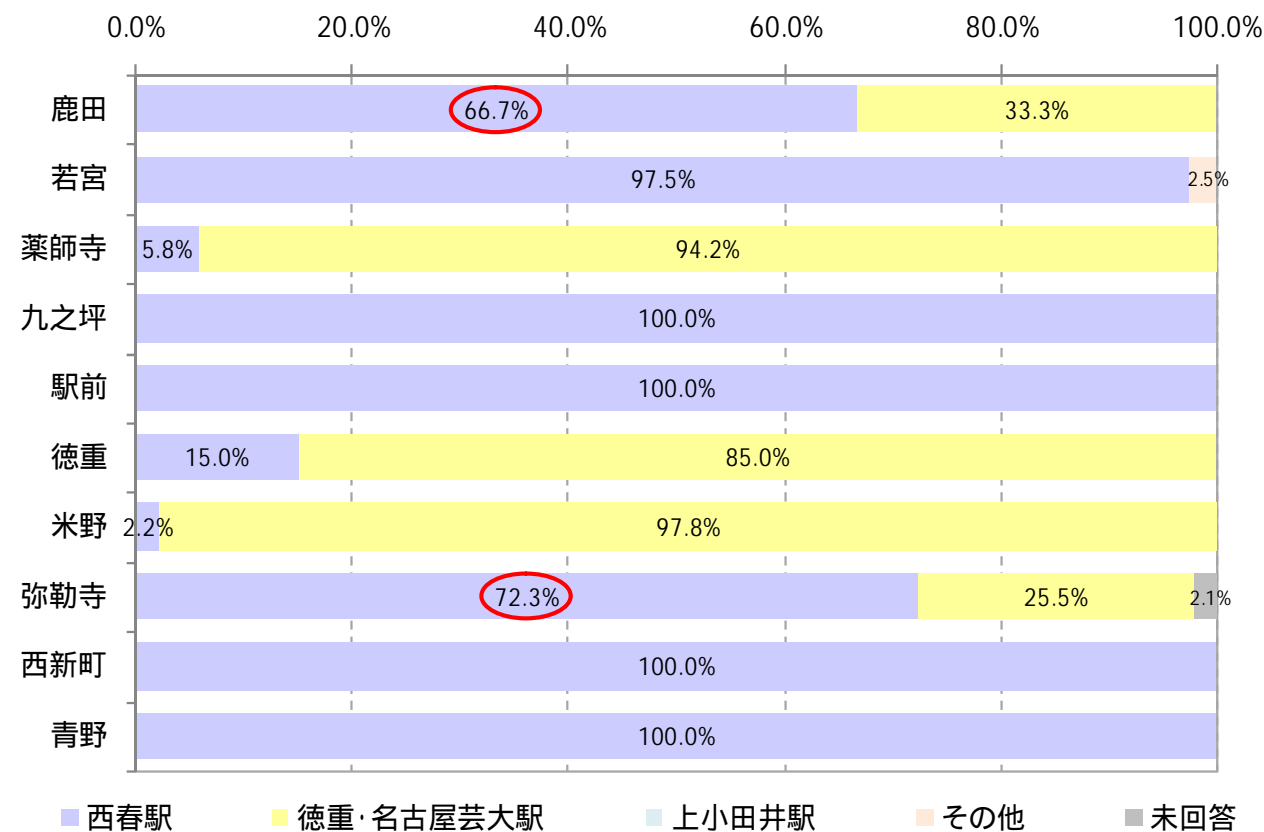


図 3-1-2 利用する駅

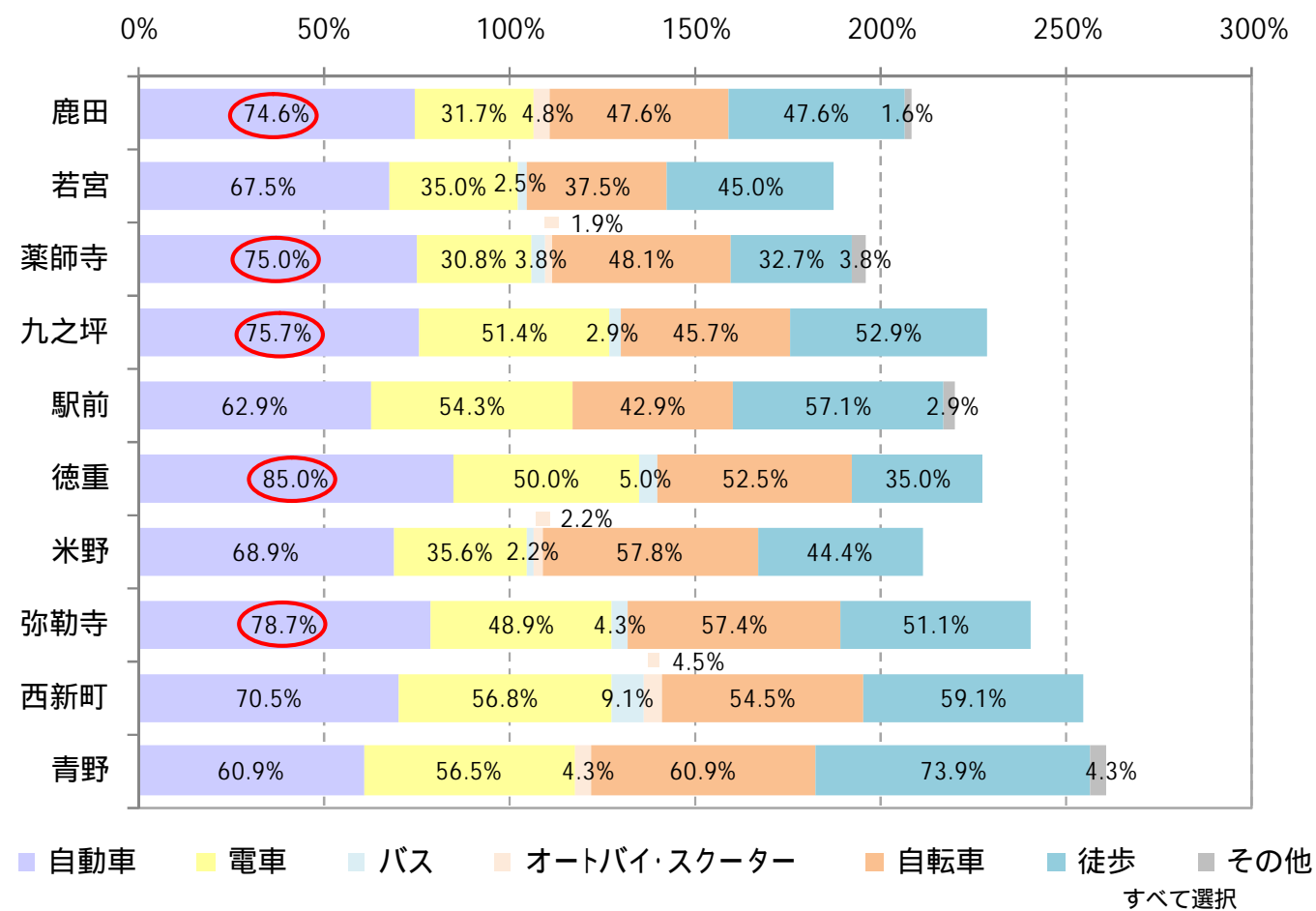


図 3-1-1 主な交通手段

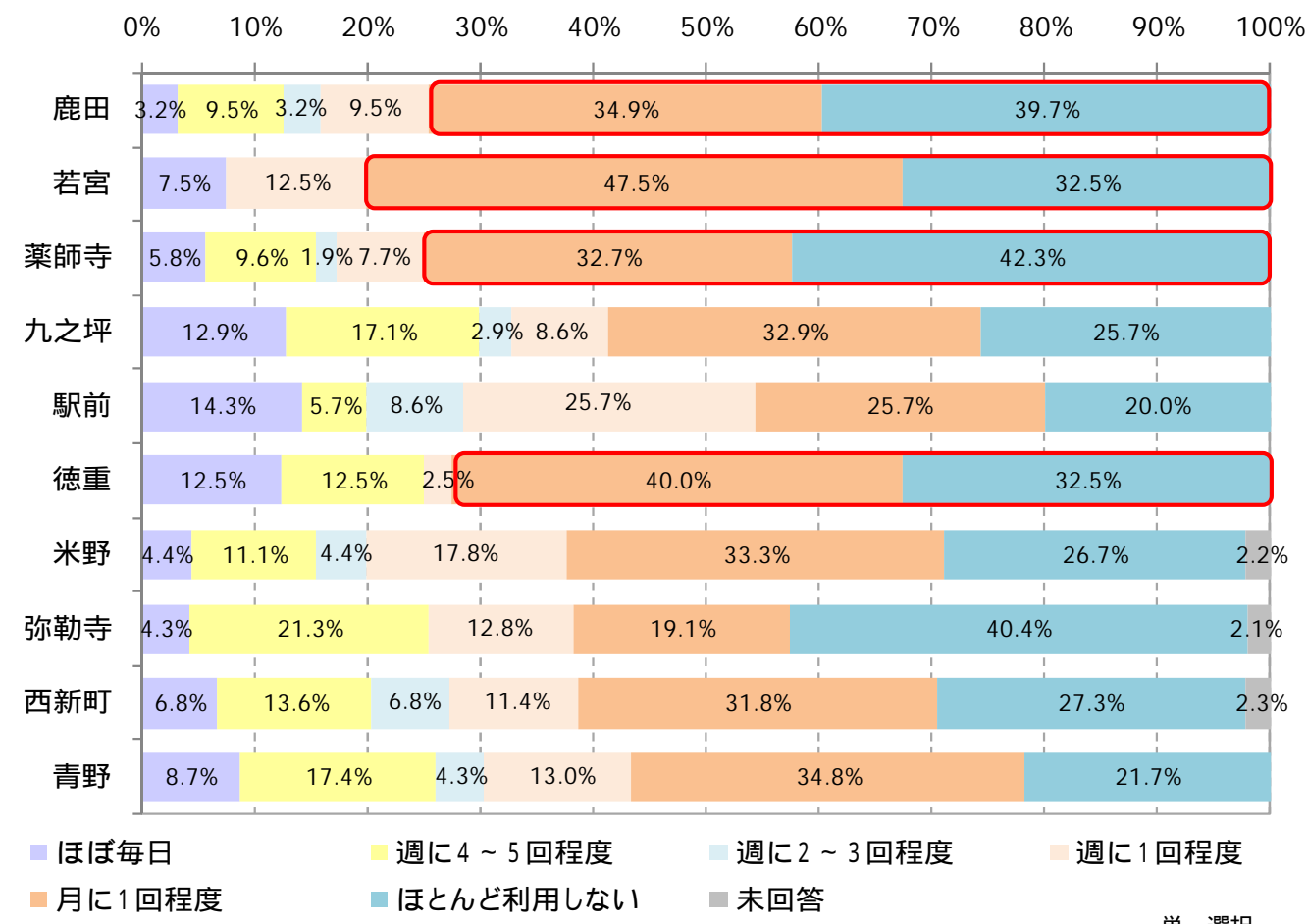


図 3-1-3 鉄道の利用頻度

### 3-2 地域の現状や問題点について

#### (1) 西春駅周辺のまちの現状

西春駅周辺に近い若宮、西新町、青野のほか、弥勒寺では「踏切が渋滞して不便である」について問題を感じている人の割合が高く、(市)062号線の踏切渋滞などの問題が想定される。

「鉄道により地域のつながりが分断されている」については、若宮、駅前で約半数の人が問題を感じている。

その他、古い建物の多さ、商店街に賑わいの低下、道路や公園などの都市基盤の不足の項目などは、若宮、西新町で問題を感じている人の割合が高い項目が多い。

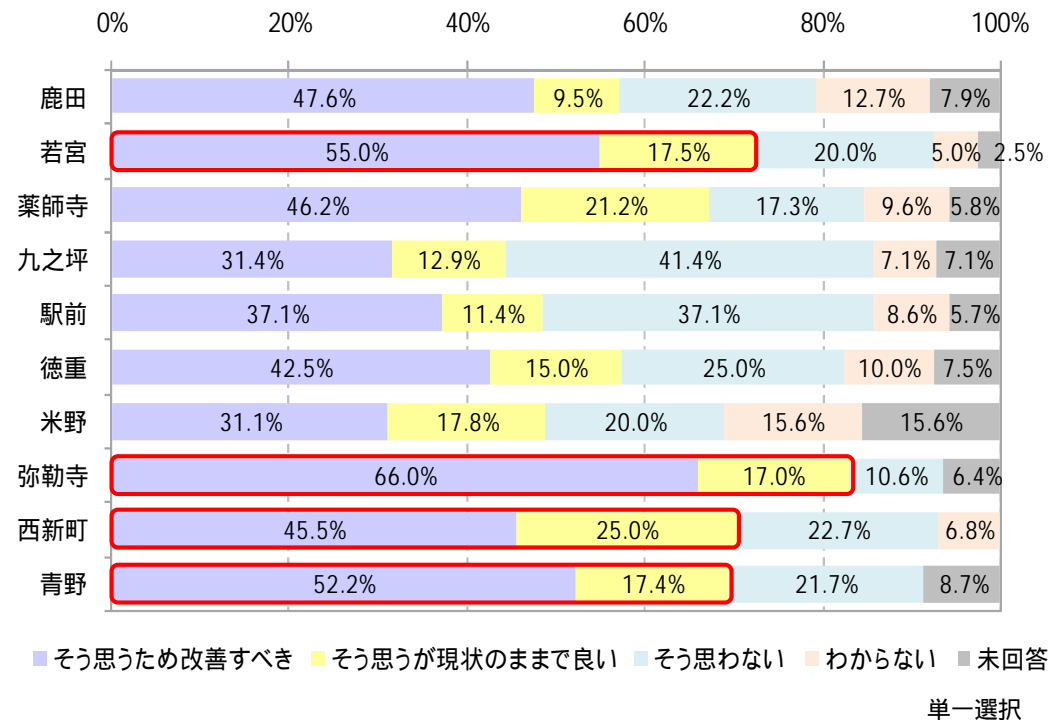


図 3-2-1 踏切が渋滞して不便である

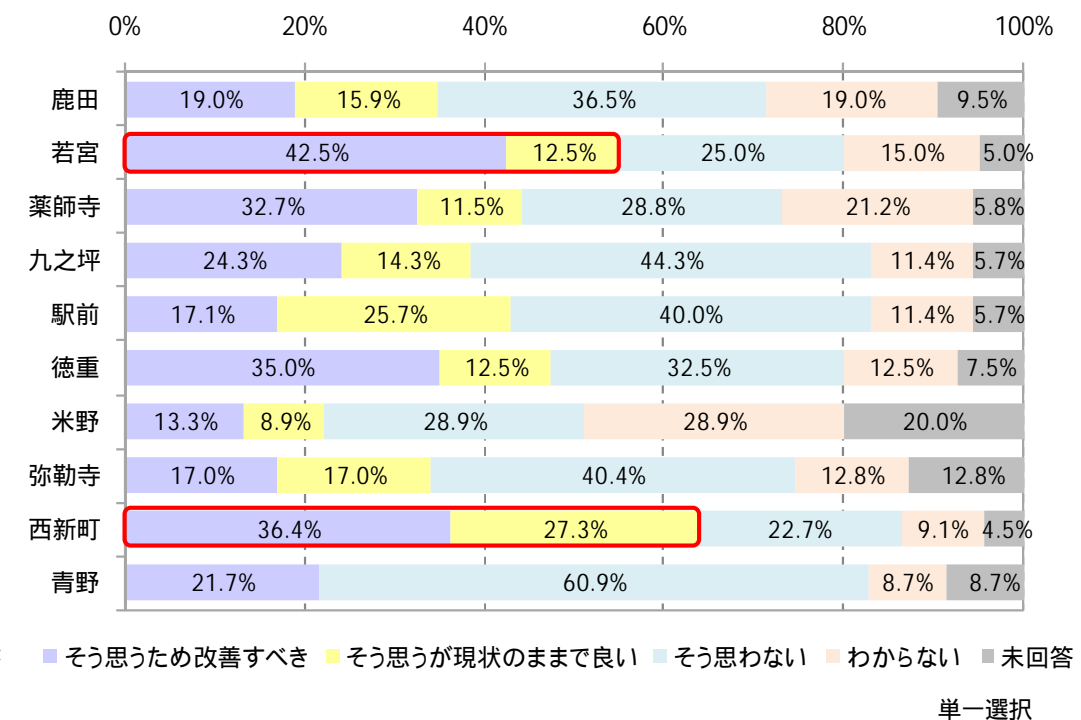


図 3-2-3 古い建物が多く災害時に被害が拡大する危険がある

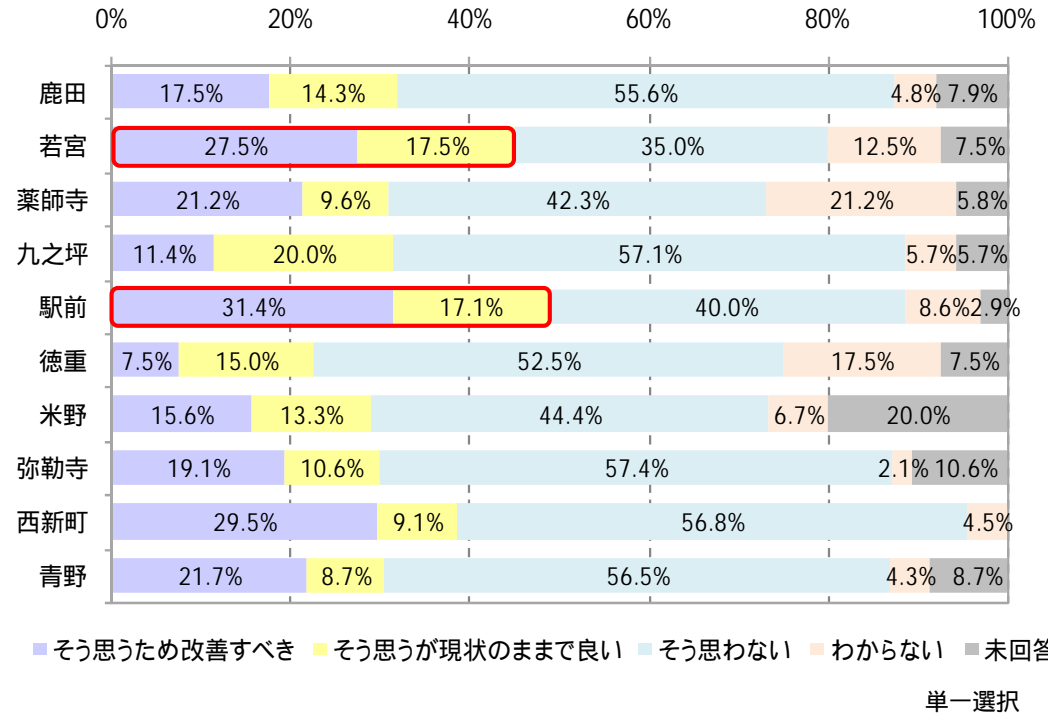


図 3-2-2 鉄道により地域のつながりが分断されている

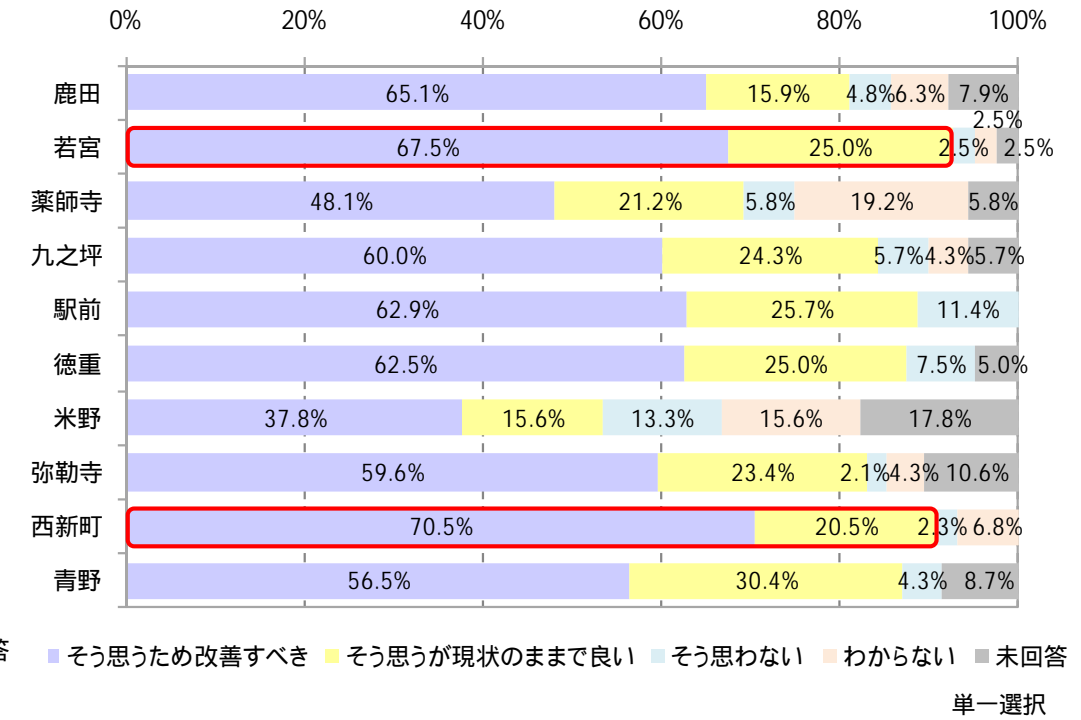


図 3-2-4 駅前の商店街に賑わいが無い

(2) 徳重・名古屋芸大駅周辺のまちの現状

薬師寺、徳重では、「踏切が渋滞して不便である」に問題を感じている人が 9 割を超え、ほとんどの人が問題意識を持っている。

薬師寺、徳重では、「駅前の商店街に賑わいが無い」を問題に感じている人の割合が 8 割以上と高く、これに鹿田、弥勒寺がつづき、駅直近の米野は、これらの自治会より低い。

全般的に薬師寺で問題を感じている人の割合が高い項目が多いが、当該自治会が市街化調整区域を含むほか、幹線道路などの整備が遅れていることが影響していると思われる。

薬師寺のほか、(県)名古屋豊山稲沢線沿道の米野では、「幹線道路を自転車や徒歩で通行するのが危険である」に問題を感じている人の割合が 8 割以上と高く、また、自動車の利用頻度の高い鹿田や徳重では、「駅前広場がなく送迎や乗換えが不便である」に問題を感じている人の割合が高い。

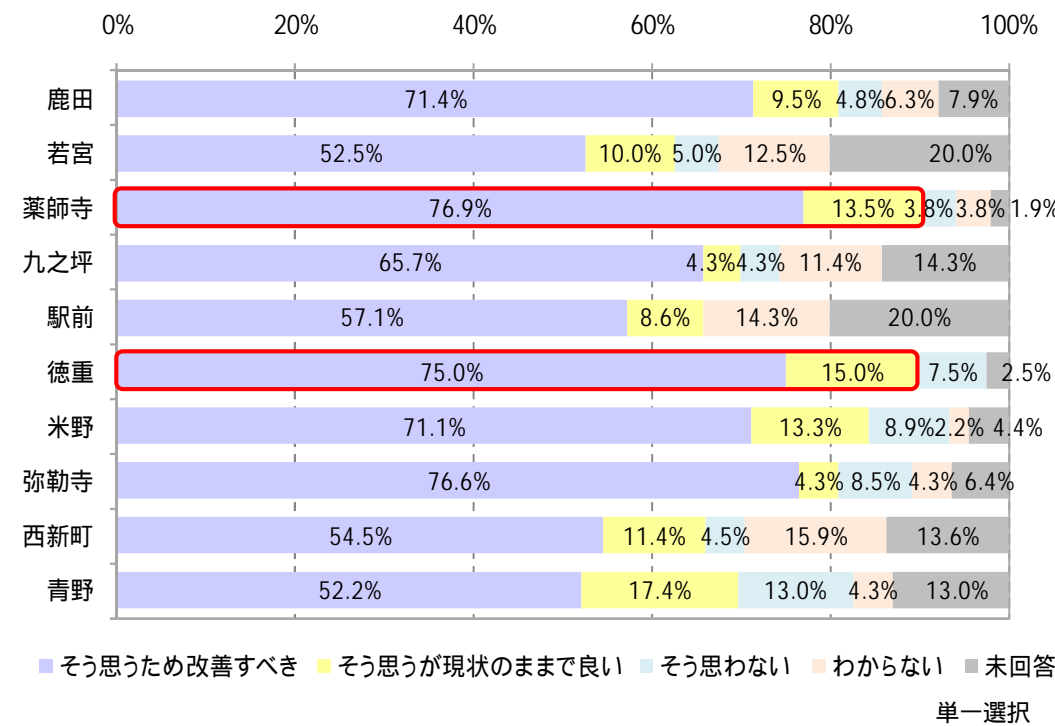


図 3-2-5 踏切が渋滞して不便である

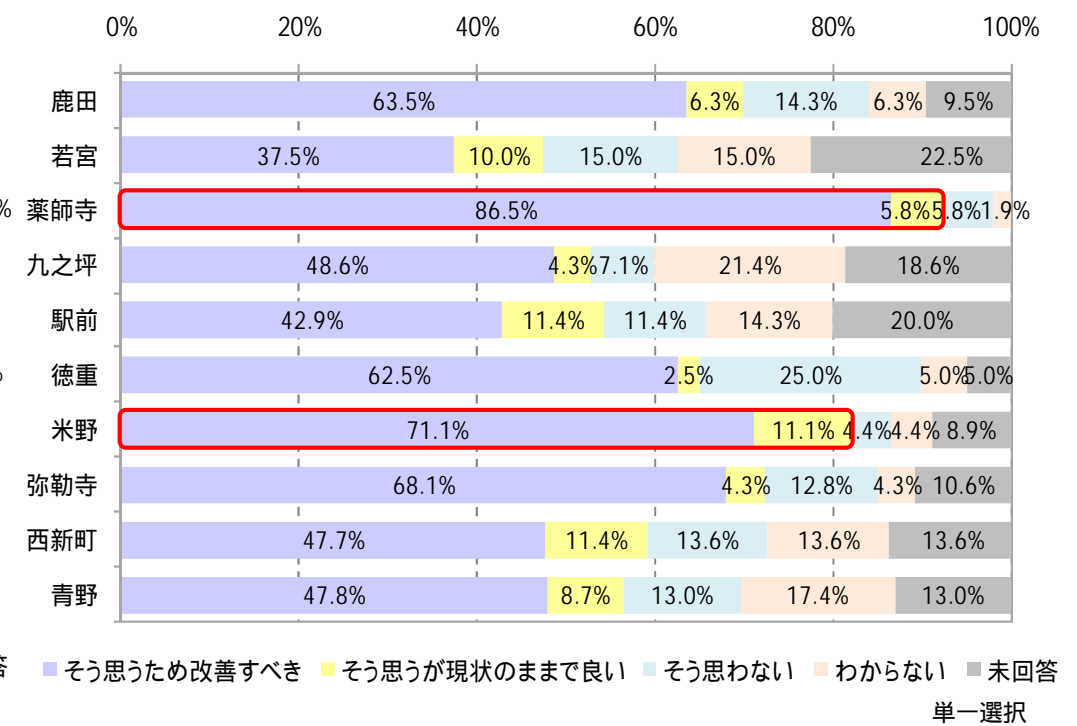


図 3-2-7 幹線道路を自転車や徒歩で通行するのが危険である

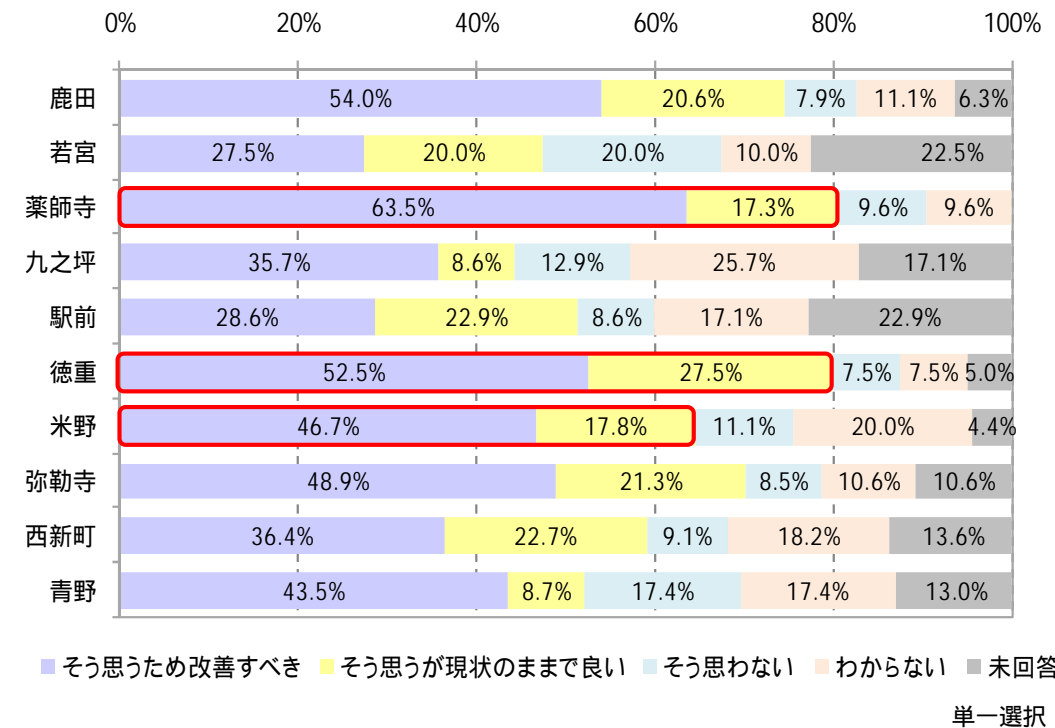


図 3-2-6 駅前の商店街に賑わいが無い

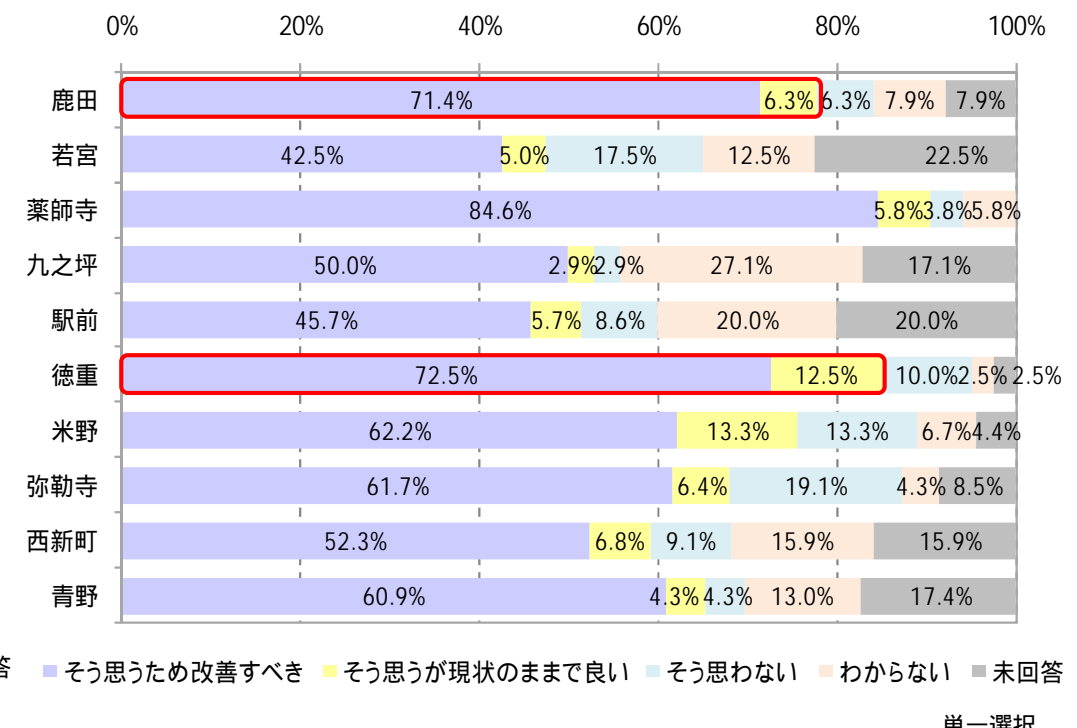


図 3-2-8 駅前広場がなく送迎や乗換えが不便である



### 3-3 まちづくりについて

#### (1) 西春駅周辺のまちづくり

若宮、青野において「回遊ができる、歩きやすいまち」、また、青野において「商業施設が充実したまち」が半数以上の回答がある。

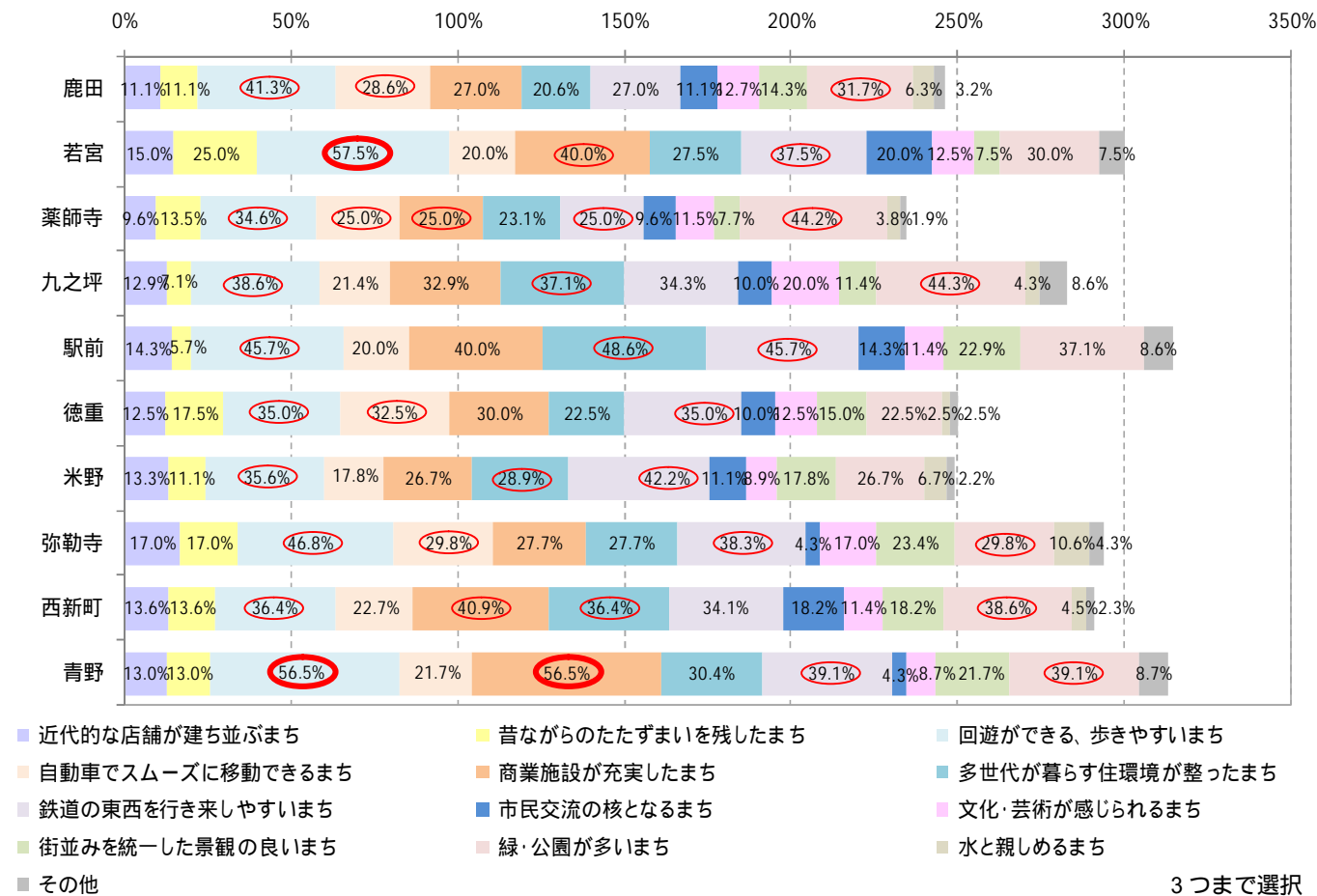


図 3-3-1 西春駅周辺のまちづくり

3つまで選択

#### (2) 徳重・名古屋芸大駅周辺のまちづくり

薬師寺、弥勒寺で「緑・公園が多いまち」が半数以上の回答がある。その他、薬師寺、徳重、米野で「多世代が暮らす住環境が整ったまち」が比較的多い。

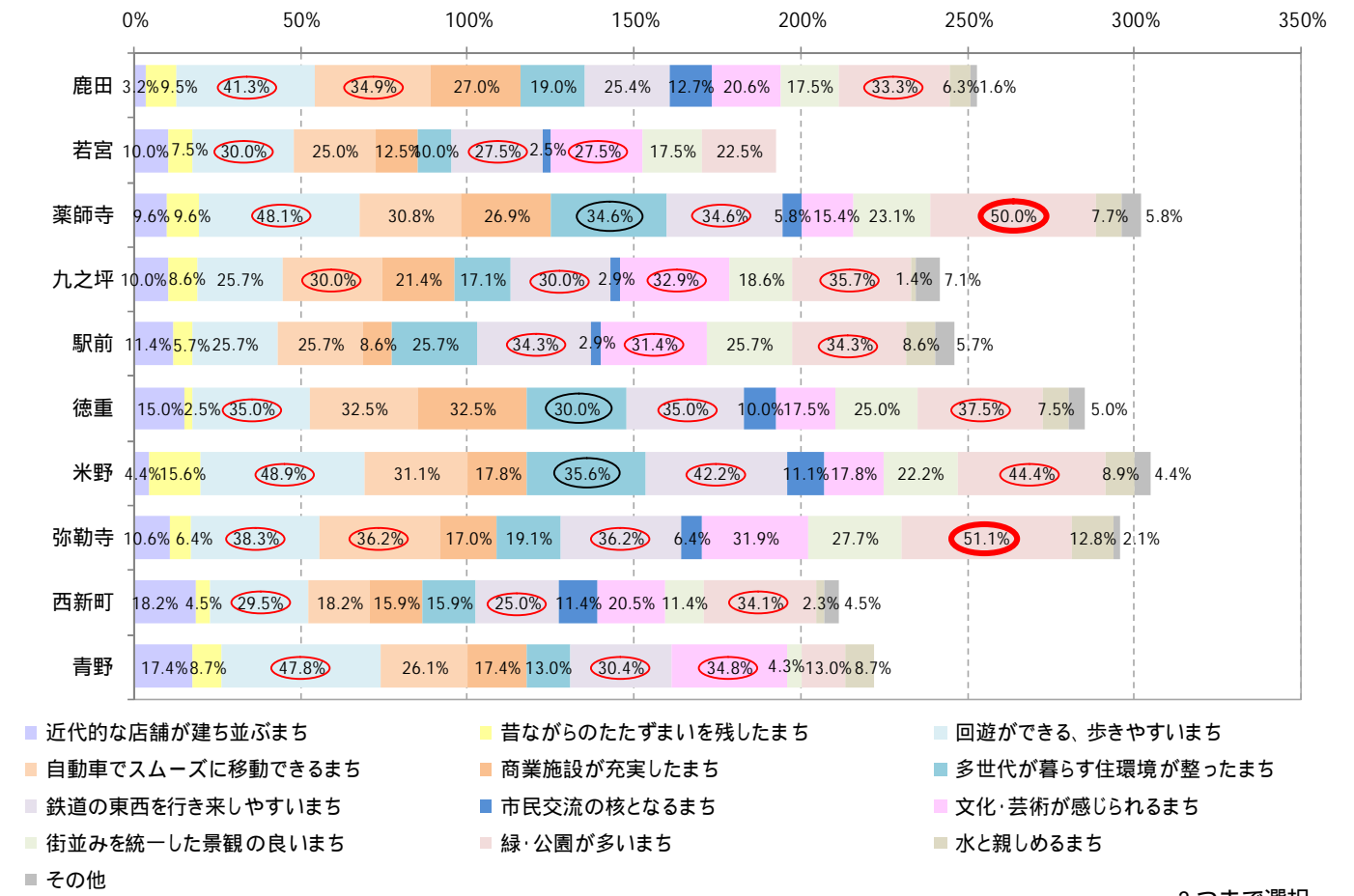


図 3-3-2 徳重・名古屋芸大駅周辺のまちづくり

3つまで選択

## 4. 自由記述回答（主な意見）

自由記述の回答者数及び分類別回答者数と延べ人数は以下のとおりである。また、分類ごとの主な意見を以下に整理する。

表 4 - 1 自由記述回答者数及び分類別回答者数と延べ人数

回答者数	延べ人数
(1) 土地建物利用	69
(2) 道路交通	149
(3) 公園緑地	40
(4) 歴史・文化	15
(5) 防災	6
(6) 環境	14
(7) 公共公益施設	21
(8) 防犯	15
その他	21
合計（延べ人数）	350

### 土地建物利用

- ◆ 西春駅周辺について
  - ・お洒落なカフェや飲食店（スターバックス、レストランなど）
  - ・コンビニエンスストア、スーパー、書店、雑貨屋
  - ・食べ歩きのできるようなお店
  - ・利用したくなるようなセンスの良い（お洒落な）お店
  - ・駅周辺に駐車場利用の土地が多すぎる
  - ・商店街を活性化してほしい（商店街に活気がない）
  - ・空き店舗の利活用
  - ・イベントの開催（七夕まつりなど）
- ◆ 徳重・名古屋芸大駅周辺について
  - ・お店を増やしてほしい
  - ・学生が利用しやすい（若者向けの）商業施設や飲食店

### 道路交通

- ◆ (県)名古屋豊山稲沢線について
  - ・安心して歩けるようにしてほしい
  - ・歩道の確保、拡幅
  - ・ガードレールの設置
  - ・踏切で発生する渋滞を解消してほしい
- ◆ 西春駅の駅前広場について
  - ・駅西にロータリーを整備してほしい
- ◆ 徳重・名古屋芸大駅の駅前広場について
  - ・車を止めることのできるロータリーがほしい
- ◆ 駐車場・駐輪場について
  - ・駐車場がほしい（徳重・名古屋芸大駅周辺）
  - ・駐輪場がほしい（西春駅周辺）
- ◆ 公共交通について
  - ・名鉄を利用しやすくしてほしい
  - ・徳重・名古屋芸大駅への準急や急行の停車
  - ・西春駅への特急の停車
  - ・バスを利用しやすくしてほしい
  - ・本数の増加
- ◆ 鉄道高架化について
  - ・西春駅以北から五条川までを高架化してほしい

### 公園緑地

- ◆ 公園緑地について
  - ・公園がほしい
  - ・駅周辺で人々が集える公園
  - ・大きな公園
  - ・子供が遊べる公園（遊具、噴水など）
  - ・スポーツのできる広場、グラウンドがほしい
- ◆ 緑化について
  - ・西春駅西（駅前通り）に街路樹や花を植えてほしい
- ◆ 緑道について
  - ・遊歩道（散歩道）がほしい

### 歴史・文化

- ・名古屋芸術大学の活用（共存）を図ってほしい
- ・学生の作品の展示
- ・コンサート等の開催

### 防災

- ・地震時に避難できる場所を確保してほしい

### 環境

- ◆ 悪臭について
  - ・下水・用水路の悪臭を改善してほしい
- ◆ ゴミについて
  - ・ゴミ出しのルールを守ってほしい
  - ・ゴミのポイ捨てのマナーが良くなってほしい

### 公共公益施設

- ◆ 福祉施設について
  - ・駅周辺に子どもや高齢者のための施設がほしい
- ◆ 文化施設について
  - ・駅周辺に皆が集える施設（交流施設）がほしい
- ◆ 市役所等その他施設について
  - ・住民票などの証明書類発行を駅でできると良い

### 防犯

- ・駅周辺などに街路灯を増やしてほしい
- ・駅前に交番を設置してほしい

# 立体交差方式の比較

## 1. 比較する交差方式

比較する交差方式は、道路と鉄道の立体交差化方式である「鉄道の高架化」と「道路の高架化」に加えて、参考として「平面交差（現況道路の拡幅）」の場合とする。

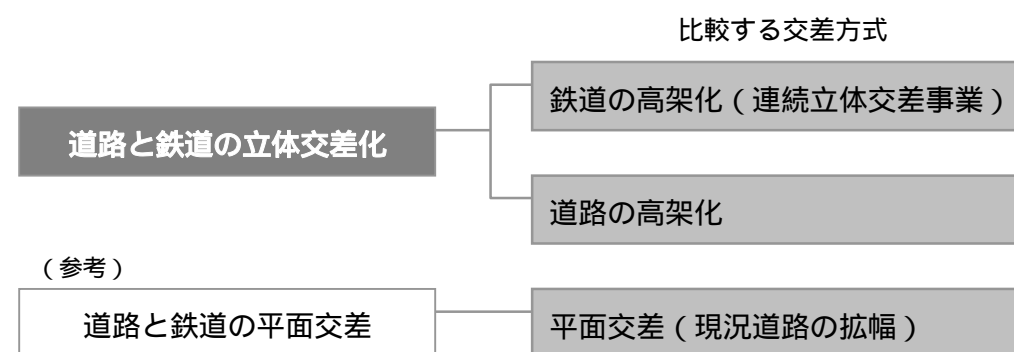


図 比較する交差方式

## 2. 比較する項目

比較する項目は、まちづくりの視点で評価する目的から、以下の2つとする。

### (1) 現状の問題点の解消

現況調査における「現状の問題点のまとめ」のうち、道路と鉄道の立体交差化により解消が期待される以下の問題点について比較検討する。

表 現状の問題点の解消の観点からの比較項目

区分	現況の問題点
道路交通	名鉄犬山線の踏切遮断による交通渋滞
	名鉄犬山線の踏切事故発生の危険性
	鉄道東西を往来できる箇所の制約
	鉄道による行き止まり道路（旧町境や鉄道における道路の不連続）
土地建物利用	駅前の商業・業務施設の集積の遅れ（駅前の都市機能の集積の遅れ）
	旧町境周辺における一体的な市街地整備の停滞

### (2) まちづくりにおけるメリットとデメリット

土地建物利用や道路交通などのまちづくりに関わる多様な視点から、メリットとデメリットを比較検討する。

## 3. 比較の前提条件

比較検討においては、以下に示すような、本市の鉄道周辺の市街地特性を踏まえて行う。

- 鉄道と道路の交差する踏切において激しい渋滞が発生
- 駅周辺を含む市街地（市街化区域）
- 住宅市街地を主体として駅周辺に商店街を形成
- 2町の合併により、市域の中心部に鉄道が位置

以上を踏まえ、次頁に「道路と鉄道の立体交差化方式の比較表」を示す。

## 道路と鉄道の立体交差化方式の比較表 (1/2)

交差方法	交差のイメージ	現状の問題点の解消		
		踏切における渋滞、踏切事故の危険性	鉄道横断箇所の制約、行き止まり道路、駅前の都市機能の集積の遅れ	一体的な市街地整備の停滞
道路と鉄道の立体交差化	<p>鉄道の高架化 (連続立体交差事業)</p> <p>五条川～(県)春日井稲沢線を想定</p>  <p>写真：愛知の連続立体交差事業</p>	<p>踏切が除却されるため、踏切での渋滞が解消される。</p> <p>踏切事故の発生の危険性が解決される。</p> <p>連続立体交差事業では、(県)名古屋豊山稲沢線をはじめとして、(都)西春師勝線、(市)C62号線などの複数の踏切における渋滞や事故の発生を一挙に解消できる。</p>	<p>鉄道の東西の往来箇所が増えるため、より短いルートで移動が可能となり、回遊性の自由度が向上する。(住民の交流促進、まちなかの賑わいの創出に期待)</p> <p>鉄道を横断する際に、上下移動がなく、地上レベルで移動できる。</p> <p>鉄道沿いに側道を整備することによって、鉄道で行き止まりとなっている道路を解消し、生活道路をネットワーク化することができる。</p> <p>道路が地上レベルにあるため、道路沿道の街区には、当該路線から直接出入りでき、商業・業務施設の立地が有利である。</p>	<p>合併で旧町境がなくなり、さらに鉄道の高架化が進めば、(県)名古屋豊山稲沢線、(市)C62号線などの東西道路沿道における商業・業務施設の連続的な立地や街並み形成、また、鉄道沿線地域の歩行者のネットワーク形成など、一体性や連続性のある市街地形成が可能である。</p>
	<p>道路の高架化</p> <p>(県)名古屋豊山稲沢線 (都)西春師勝線 (市)C62号線の3路線を想定</p> 	<p>踏切が除却されるため、踏切での渋滞が解消される。</p> <p>踏切事故の発生の危険性が抜本的に解決される。</p> <p>道路の高架化をしない踏切は、現状と変わらない。</p>	<p>鉄道横断箇所が制約されたままで、現状と変わらない。</p> <p>鉄道を横断する際に上下移動が必要となり、バリアフリーの視点からは、現状よりも利便性は劣る。</p> <p>基本的には行き止まり道路は改善されないため、現状と変わらない。</p> <p>道路の高架化区間の沿道の街区は、側道からの出入りとなるため、商業・業務施設の立地が不利である。商店街を形成している(県)名古屋豊山稲沢線や(市)C62号線の高架化・地下化は、地域活力に低下が懸念される。</p>	<p>鉄道横断箇所が制約されたままであるため、鉄道東西において一体性や連続性のある市街地形成は制約される。</p>
<p>【参考】</p> <p>平面交差 (現況道路の拡幅)</p> <p>(県)名古屋豊山稲沢線 (市)C62号線の2路線を想定</p> 	<p>基本的には現状と変わらない。</p>	<p>基本的には現状と変わらない。</p>	<p>鉄道横断箇所が制約されたままであるため、鉄道東西において一体性や連続性のある市街地形成は制約され、基本的には現状と変わらない。</p>	

注1) 項目ごとに3つの交差方法を相対比較した。

注2) 最も適する「」、2番目に適する「」、3番目に適する「」とする。

道路と鉄道の立体交差化方式の比較表 (2/2)

交差方法		メリット・デメリット						総合評価
		土地建物利用	道路交通	防災	環境	景観	駅利用者の利便性 (鉄道利用の上下移動)	
道路と鉄道の 立体交差化	鉄道の高架化 (連続立体交差事業)  五条川～(県)春日井 稲沢線を想定	鉄道東西の一体的な 市街地形成が可能 鉄道の高架下の新た な空間創出	踏切渋滞、踏切事故の 発生が解消(東西の往 来が円滑化) 鉄道の横断するルー トの自由度が向上 鉄道を横断する際に 上下移動がない 仮線用地を活用した 南北道路(鉄道の側 道)の創出	避難、緊急輸送の多ル ート化 五条川の河川改修の 進展	列車走行音の低減 踏切警報音の解消 列車走行振動の低減 自動車のCO2排出 量の低減		駅利用者の利便性 (鉄道利用の上下移動)  ・鉄道の高架化では、ホ ームが高架部になる。 西春駅は上下移動を 要す(現状より負担 減)	・土地建物利用、道路交 通、防災の面で非常に メリットが大きい。  
	道路の高架化  (県)名古屋豊山稲沢線 (都)西春師勝線 (市)C62号線 の3路線を想定	道路の高架下の新た な空間創出  ◆高架区間沿道の出入 りが側道利用となり、 商業・業務施設の立地 に不利 ◆市街地形成が鉄道で 分断	踏切渋滞、踏切事故の 発生が解消(東西の往 来が円滑化)  ◆鉄道の横断箇所が制 約 ◆鉄道を横断する際に 上下移動が生じる	◆五条川の河川改修の 遅れ	踏切警報音の解消 自動車走行振動の低 減  ◆日照、電波障害の可能 性	◆南北に縦断する高架 構造物により圧迫感 がある  ◆鉄道を横断する高架 構造物により圧迫感 がある	・道路の高架化では、ホ ームが地上部になる  ◆西春駅は、上下移動を 要す(現状と同様) ◆徳重・名古屋芸大駅は 踏切除却に伴い、上下 移動を要す(現状から 新たに負担増)	
【参考】  平面交差 (現況道路の拡幅)  (県)名古屋豊山稲沢線 (市)C62号線 の2路線を想定		◆市街地形成が鉄道で 分断	鉄道を横断する際に 上下移動がない  ◆踏切渋滞、踏切事故の 発生可能性 ◆鉄道の横断箇所が制 約	◆五条川の河川改修の 遅れ	日照、電波障害が生じ にくい  ◆踏切警報音がある ◆踏切における自動車 発進時のCO2排出 量が多い	高架構造物による圧 迫感はない  ・平面交差では、ホーム が地上部になる 徳重・名古屋芸大駅は 上下移動がほとん どない(現状と同様)  ◆西春駅は、上下移動を 要す(現状と同様)	・景観面、徳重・名古屋 芸大駅の利用面な どではメリットがある ものの、地域の最大の 問題である踏切渋滞 など問題がデメリッ トとして残る。  	

メリット、 デメリット

# 駅前広場等の配置の比較

## 西春駅における比較表

	第1案	第2案	第3案
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)西春駅西線と(都)西春駅東線を接続しない。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)西春駅西線と(都)西春駅東線を接続する。</li> <li>・西春駅の東側に駅前広場を集約して配置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(都)西春駅西線と(都)西春駅東線を接続する。</li> <li>・駅前広場は、バス、タクシー、一般車両などの機能別に、東西に配置する。</li> <li>・公園緑地を西側の駅前広場の北に配置する。</li> </ul>
イメージ図			
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)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。</li> <li>・(市)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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)C62号線は最低限(W=12m)の整備を想定する。</li> <li>・(市)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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)C62号線は最低限(W=12m)の整備を想定する。</li> <li>・(市)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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 徳重・名古屋芸大駅における比較表

	第1案	第2案	第3案	第4案
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
イメージ図	<p>西の岩倉街道の信号交差点に近い 約130m      約270m</p>	<p>東西の信号交差点の中間 約200m      約200m</p>	<p>東西の信号交差点の中間 約200m      約200m</p>	<p>西の岩倉街道の信号交差点に近い 約130m      約270m</p>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>