

大船西口広場整備計画 比較一覧表

採点方法 評価 :3点 :2点 x:1点
 歩行者デッキルート比較の「歩行者の安全性」、「歩行者の利便性」については、他の項目に比べ点数を2倍に重みづける。

| 歩行者デッキルート比較 | 第1案 | | 第2案 | | 第3案 | | 第4案 | | | |
|-------------|--|----|---|---------|---|-----|---|-----|---------|-----|
| | | | | | | | | | | |
| 概要 | 駅とバス折り返し場を最短距離で結んだ案 | | 大和橋と新富岡橋の中央で柏尾川を横断した案 | | 新富岡橋付近で柏尾川を横断した案 | | 駅前に回廊式にデッキを整備した案 | | | |
| 延長 | 約150m | | 約170m | | 約180m | | 約340m | | | |
| 特徴 | 駅とバス折り返し上を最短距離でつなげる。 | | 現況の学生の歩行者動線に合わせた配置となる。 | | ルートの近接住民への影響が少なく、施工性にも優れている。 | | すべての方向へのアクセスが可能となる。 | | | |
| 具体的な問題点等 | <ul style="list-style-type: none"> 河川占用延長が長く、河川管理者の理解が得られない。 橋脚設置のため、護岸改修が必要となる。 橋脚工事中、県道阿久和鎌倉線の交通に支障がある。 近隣住民の理解が得られない。(日陰、騒音等) 景観的に周囲となじまない構造物となる。 1スパンが長く、構造上不利となる。 | | <ul style="list-style-type: none"> 橋脚設置のため、護岸改修が必要となる。 近接住民の理解が得られない。(日陰、騒音等) 歩道に階段を設置することにより、歩道幅員が狭くなり通行が困難となる。 景観的に周囲となじまない構造となる。 | | <ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキの横浜方面への動線がとれていない。 バス折り返し場のバスの出入りと歩行者が輻輳する。 | | <ul style="list-style-type: none"> 施設延長が長い分費用がかさむ。 河川占用延長が長く、河川管理者の理解が得られない。 近隣住民及び店舗の理解が得られない。(日陰、騒音等) 歩道に階段を設置することにより、歩道幅員が狭くなり通行が困難になる。 景観的に周囲となじまない構造となる。 用地買収が必要となる。 | | | |
| 評価 | 歩行者の安全性 | x | 1x2 | 歩行者の安全性 | x | 1x2 | 歩行者の安全性 | 2x2 | 歩行者の安全性 | 3x2 |
| | 歩行者の利便性 | | 2x2 | 歩行者の利便性 | | 2x2 | 歩行者の利便性 | 2x2 | 歩行者の利便性 | 3x2 |
| | 施工性 | x | 1 | 施工性 | x | 1 | 施工性 | 3 | 施工性 | 2 |
| | 経済性 | | 2 | 経済性 | | 2 | 経済性 | 2 | 経済性 | x |
| | 景観への配慮 | | 2 | 景観への配慮 | | 2 | 景観への配慮 | 3 | 景観への配慮 | x |
| | 河川管理 | x | 1 | 河川管理 | | 2 | 河川管理 | 3 | 河川管理 | x |
| | 近接住民の理解 | | 2 | 近接住民の理解 | | 2 | 近接住民の理解 | 3 | 近接住民の理解 | x |
| | 総合点 | 14 | | 総合点 | 15 | | 総合点 | 22 | 総合点 | 18 |
| 評価コメント | 利便性に優れたルートとなるが、施工性、河川管理上に難があり、整備は難しい。 | | 現況の学生の通学動線を生かしたルートになるが、施工性に難があり、整備は難しい。 | | 横浜方面への歩行者デッキのアクセスはないが、施工性などで実現可能な配置となる。 | | 全方向へのアクセスに優れるが、費用面、景観面、周囲への影響等から実現は困難となる。 | | | |

| 施設配置比較 | 第1案 | | 第2案 | | 第3案 | | 第4案 | | |
|----------|---|---------|---|--------|---|-----|--|---------|---|
| | | | | | | | | | |
| 概要 | バス降車場を柏尾川沿いに、一般車両乗降場をJR側に配置し、大和橋にタクシー乗り場を設けた案 | | バス降車場をJR側に、一般車両乗降場を柏尾川沿いに配置し、大和橋にタクシー乗り場を設けた案 | | タクシー、一般車両、バスのスペースを均等に配置する。また、大和橋の歩道の一部を狭め、タクシー降車場(2台分)を確保する。 | | タクシー、一般車両、バスのスペースを均等に配置する。また、大和橋の全歩道幅員を減少させ、タクシー降車場を確保する。 | | |
| 特徴 | バス降車場及び一般車両乗降場の歩道スペースを広く確保できる。 | | バス降車場及び一般車両乗降場の歩道スペースを広く確保できる。 | | 歩道スペースは小さくなるが、タクシー、一般車両乗降場、バス降車場ともに停車延長を長くとれる。 | | 歩道スペースは小さくなるが、タクシー、一般車両乗降場、バス降車場ともに停車延長を長くとれる。 | | |
| 具体的な問題点等 | <ul style="list-style-type: none"> バス降車場の直線距離が短くなるため、停車台数が3台しか確保できない。 タクシー乗り場の停車台数が4台程度しか確保できず、現状より少なくなる。 タクシー待ちの行列により、歩行者空間が狭くなる。 | | <ul style="list-style-type: none"> タクシー乗り場の停車台数が4台程度しか確保できず、現状より少なくなる。 タクシー待ちの行列により、歩行者空間が狭くなる。 | | <ul style="list-style-type: none"> 現況より歩道幅員が広がるが、タクシー乗り場、一般車両乗降場、バス降車場ともに十分な歩道幅員が確保できない。 一部ではあるが、大和橋の歩道幅員が現状より狭くなる。 | | <ul style="list-style-type: none"> 現況より歩道幅員が広がるが、タクシー乗り場、一般車両乗降場、バス降車場ともに十分な歩道幅員が確保できない。 大和橋の歩道幅員が現状より狭くなる。 大和橋上の一般車の駐停車による交通阻害の可能性が残る。 | | |
| 評価 | 利便性 | バス利用者 | 2 | 利便性 | バス利用者 | 3 | 利便性 | バス利用者 | 3 |
| | | タクシー利用者 | x | | タクシー利用者 | x | | タクシー利用者 | 3 |
| | | 一般車利用者 | 3 | | 一般車利用者 | 2 | | 一般車利用者 | 2 |
| | 渋滞解消効果 | 3 | | 渋滞解消効果 | 3 | | 渋滞解消効果 | 3 | |
| | 経済性 | 2 | | 経済性 | 2 | | 経済性 | 3 | |
| 総合点 | 11 | | 総合点 | 11 | | 総合点 | 14 | | |
| 評価コメント | バス停車スペース、タクシー停車スペースが、減少することが問題となる。 | | タクシーの停車スペースが減少することが問題となる。 | | バス、タクシー、一般車の停車延長が確保される。また、大和橋上の一般車の駐停車による交通阻害を防止できる。 | | バス、タクシー、一般車の停車延長が確保される。また、大和橋上の一般車の駐停車による交通阻害の可能性が残る。 | | |