

第1回 秋田駅西口駅前広場改修事業検討委員会

検 討 資 料

平成30年9月27日

秋 田 市

秋田駅西口駅前広場改修事業について

1 改修の目的

- 秋田駅西口駅前広場について、平成 32 年春の A B S 秋田放送新社屋からの放送開始に合わせて、既存の平面駐車場周辺を、広場内の交通機能の向上や県都の玄関口にふさわしい環境空間として改修するものである。

2 秋田駅および西口周辺の各種計画の動向

- 秋田駅および西口周辺においては、民間による整備として、平成 25 年に完成した秋田駅西口バスターミナルを皮切りに、秋田駅観光拠点がリニューアルされて大きく様変わりし、さらには、A B S 秋田放送の新社屋建設工事が実施されているほか、現在市で都市計画道路千秋久保田町線などの事業を行っており、官民による整備事業が着実に進展している。

3 駐車場周辺の現状と課題

(1) 現状（秋田駅西口駅前広場南側区域：約 4,600 m²）

①土地所有 秋 田 市：駅前広場の西側

（駐車場、水辺の広場、歩道等：約 2,600 m²）

J R 秋田支社：駅前広場の東側

（駐車場、一般送迎車両ロータリー、歩道：約 2,000 m²）

②管理協定 駅前広場駐車場の市所有地部分については、J R 秋田支社に貸し付け、本市との管理協定に基づき同社が一体的に運営している。

※駐車場全体面積：約 1,700 m² 内貸付面積：約 1,280 m²

J R 秋田支社では、トピコ・アルス第 1 駐車場が従前の駐車台数 105 台から 228 台へと増設整備（平成 29 年 4 月 1 日開設）され、平面駐車場（55 台分）の役割は終えたとの判断から、市に返還の意向を示している。

(2) 現有施設の課題

- 一般送迎車両ロータリーの曲率半径が小さく、曲がりきれない
- 駅前における環境空間の不足
- 歩道部分の既存融雪施設の老朽化

4 改修事業の概要

○平成 30 年度

- 基本計画（条件の整理、設計方針の検討、整備案の検討）
- 基本設計（景観設計、設計図の作成、概算工事費の算定）
補正予算 9,268 千円 ※検討委員会等開催費用を含む

○平成 31 年度

- 実施設計
- 改修工事（平成 32 年 3 月末完成予定）

5 スケジュール

平成 30 年

7 月 基本計画・基本設計業務委託の契約

9 月 第 1 回検討委員会で改修素案の検討（車両動線の検討）

11 月 第 2 回検討委員会で改修原案の検討（環境空間の検討）

12 月 11 月市議会定例会において改修原案の説明

パブリックコメントの実施

平成 31 年

2 月 第 3 回検討委員会で改修計画案の検討

3 月 2 月市議会定例会において改修計画案を説明、当初予算の上程（実施設計および改修工事費）
改修計画の決定

5 月 実施設計業務委託の契約

9 月 改修工事の契約

平成 32 年

3 月 改修工事の完成

事業地周辺の整備状況・関連事業

ぽぽろーどの整備

都市計画道路
千秋久保田町線の整備



秋田放送本社社屋の移転
(平成 32 年放送開始)

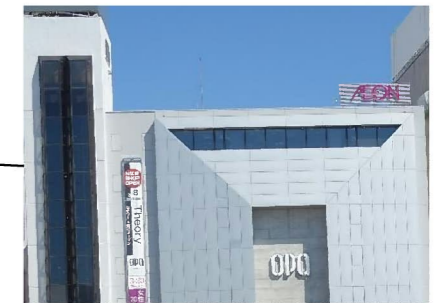
食事付き学生マンション
・合宿所の計画
(平成 32 年入居開始)

JR秋田ゲート
アリーナ計画(仮称)
(平成 31 年完成予定)

秋田拠点センターアルヴェ
(平成 16 年完成)

秋田駅東口広場
(平成 21 年完成)

NHK 秋田放送
(平成 20 年完成)



秋田 OPA 改装
(平成 29 年完成)



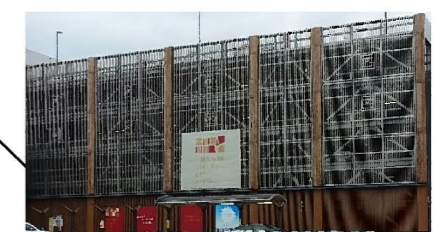
駅西口バスターミナル改修



秋田トピコリリニューアル
(平成 29 年完成)



観光拠点のリニューアル
(平成 29 年完成)



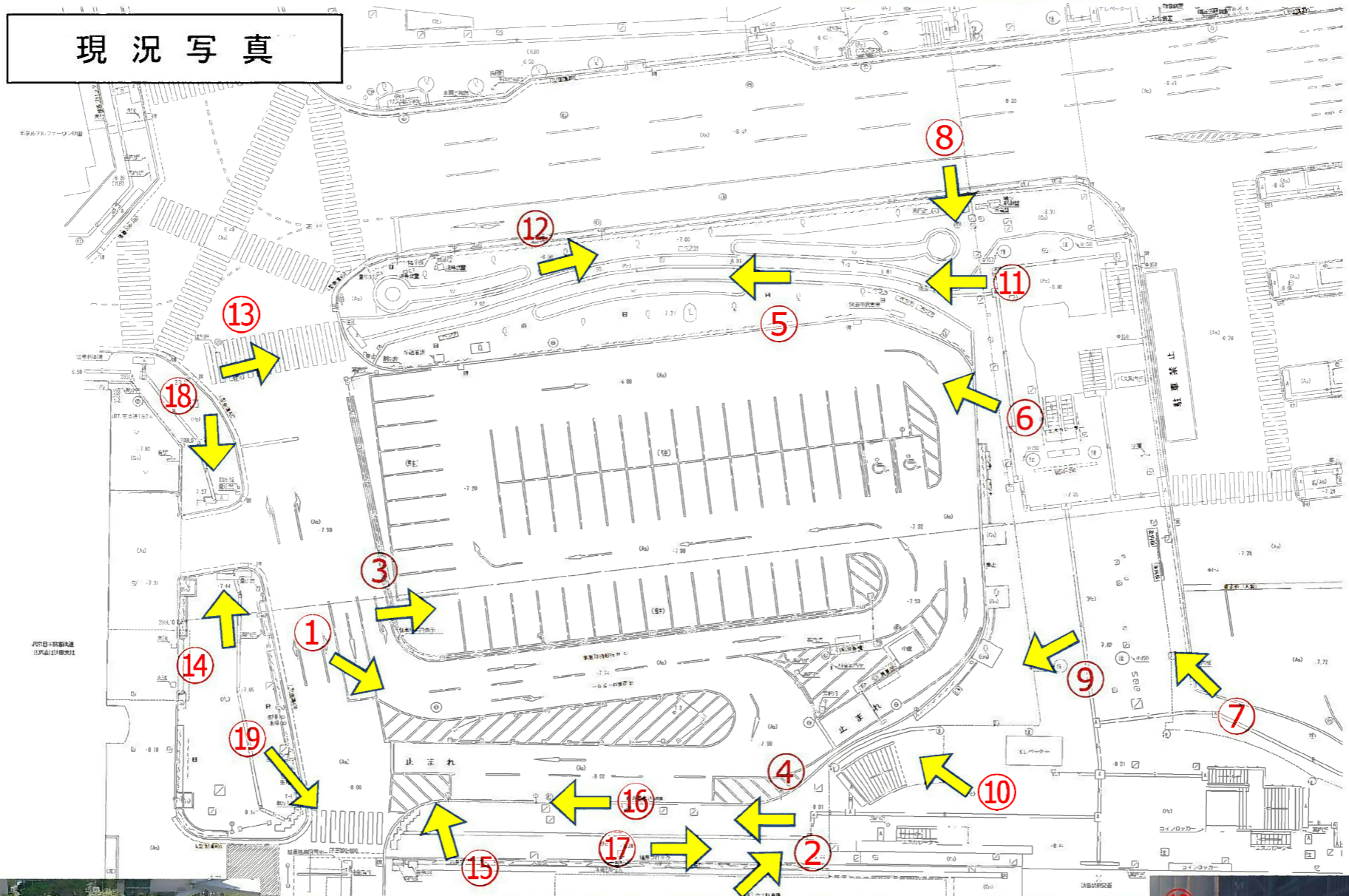
秋田西口駐車場建替え
(平成 29 年完成)

整備予定

整備済み



現況写真



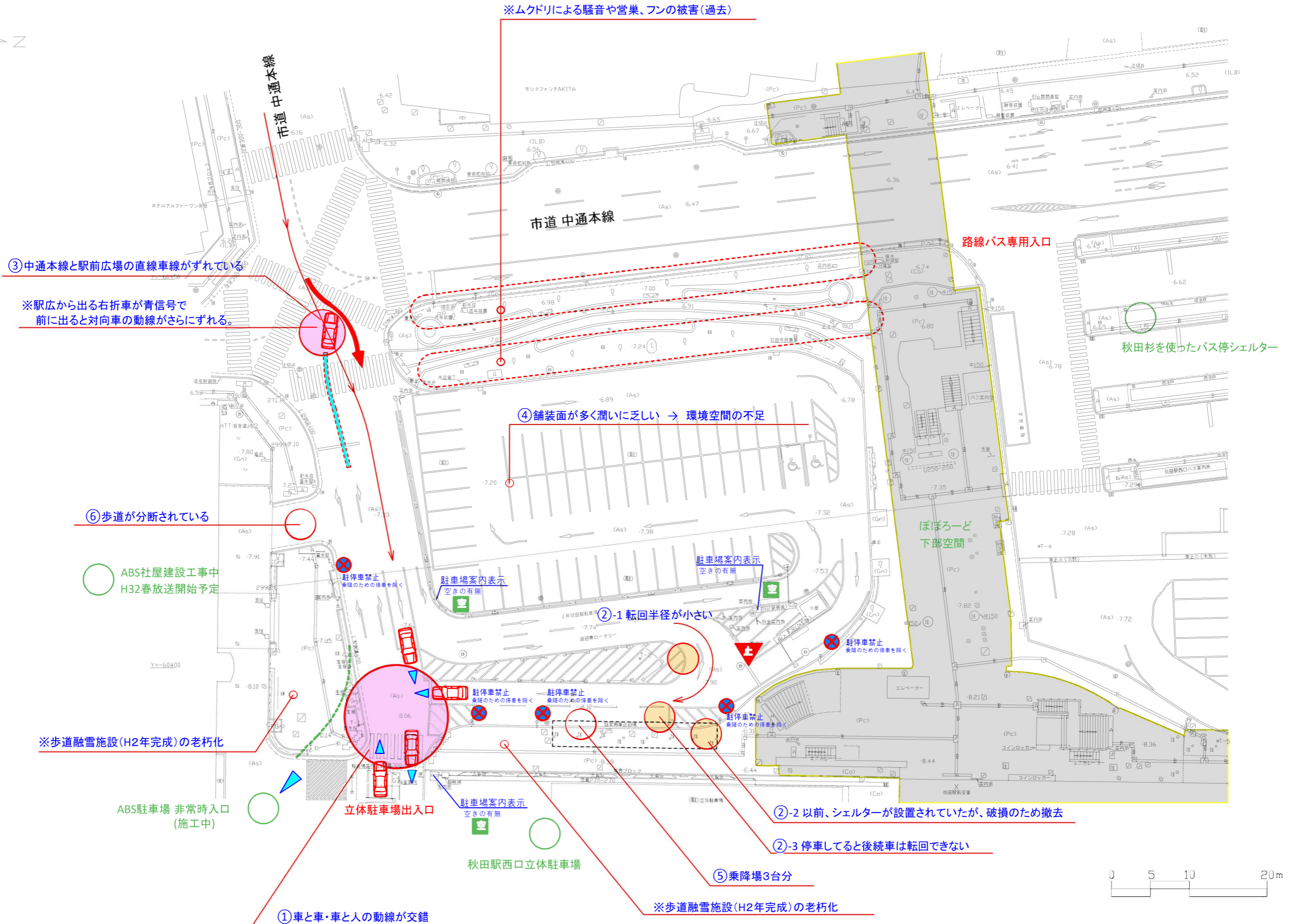
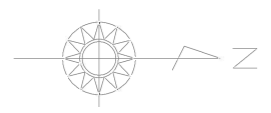
凡例



現況写真

秋田駅西口駅前広場(平面駐車場周辺)現況の敷地特性・課題

現況平面図
 (秋田駅西口) A1 S=1:250
 A3 S=1:500



③ 中通本線と駅前広場の直線車線がずれている

※駅広から出る右折車が青信号で前に出ると対向車の動線がさらにずれる。

※ムクドリによる騒音や営巣、フンの被害(過去)

路線バス専用入口

秋田杉を使ったバス停シェルター

④ 舗装面が多く潤いに乏しい → 環境空間の不足

⑥ 歩道が分断されている

ABS社屋建設工事中
H32春放送開始予定

※歩道融雪施設(H2年完成)の老朽化

ABS駐車場 非常時入口
(施工中)

立体駐車場出入口

駐車場案内表示
空きの有無

秋田駅西口立体駐車場

②-2 以前、シェルターが設置されていたが、破損のため撤去

②-3 停車すると後続車は転回できない

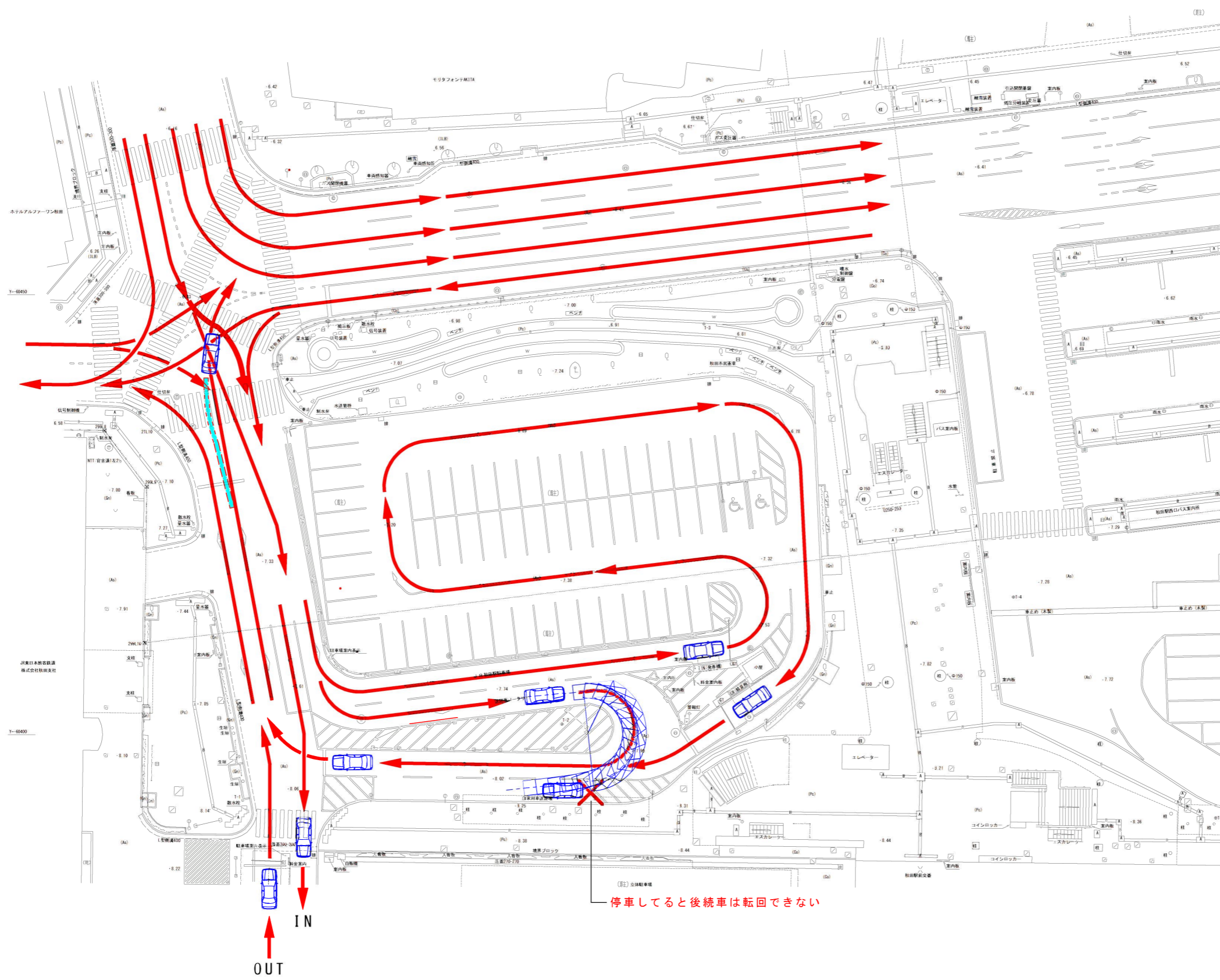
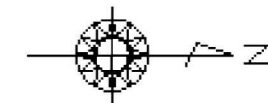
⑤ 乗降場3台分

※歩道融雪施設(H2年完成)の老朽化

① 車と車・車と人の動線が交錯

現況の車両動線

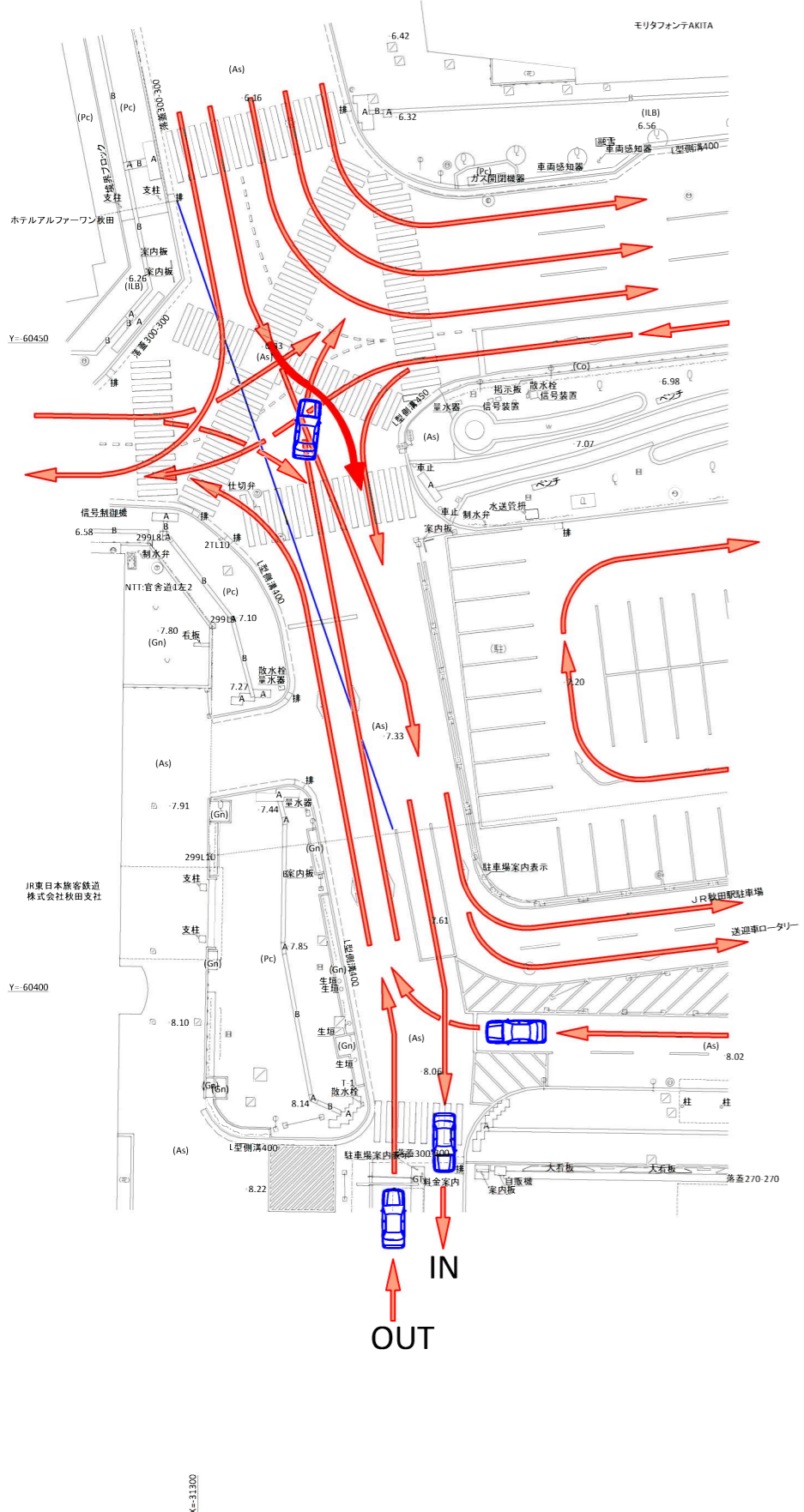
現況平面図
(秋田駅西口) S=1:250



停車していると後続車は転回できない

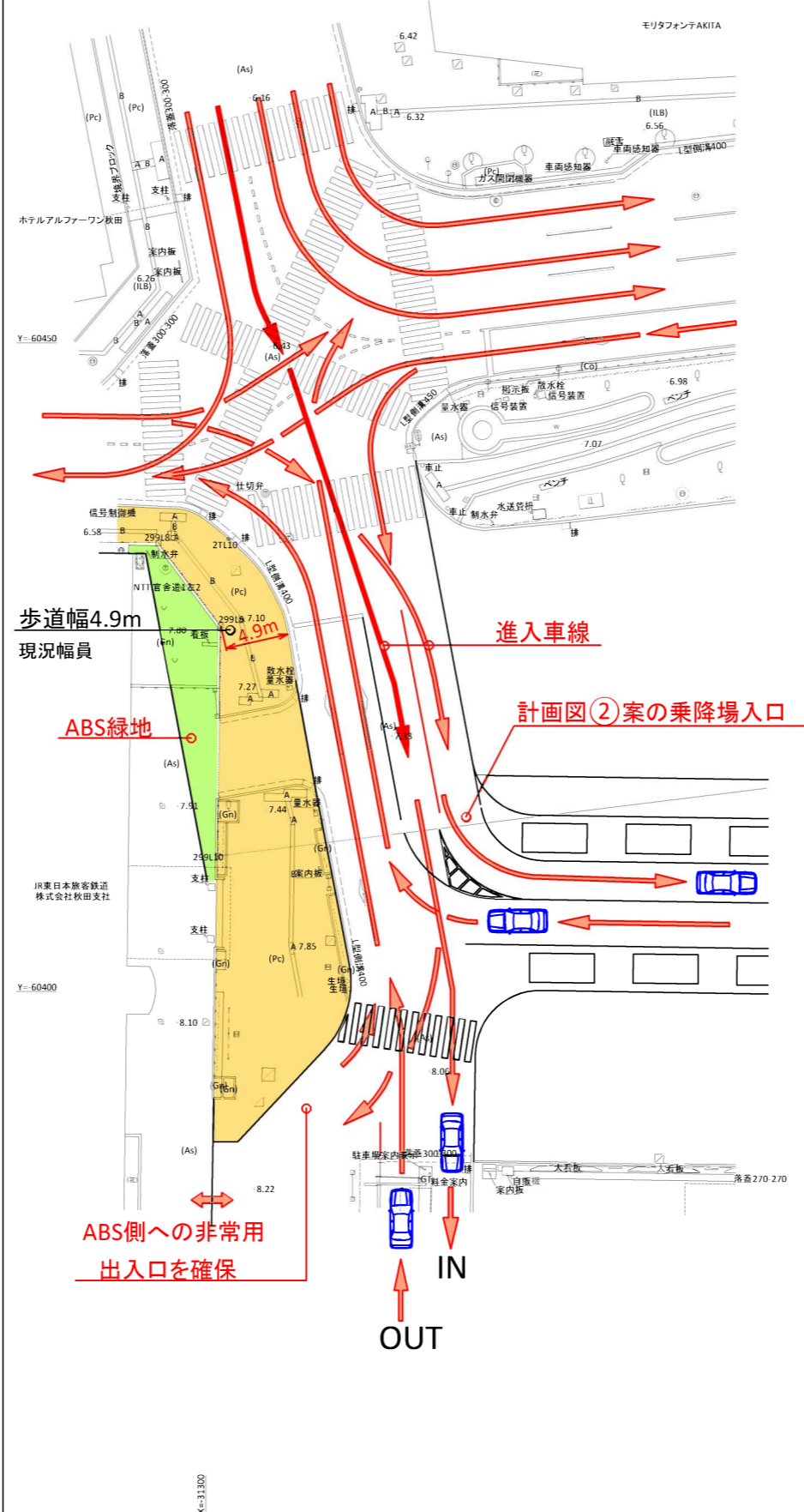
進入路動線の検討

現況



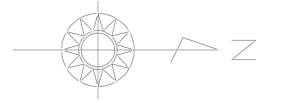
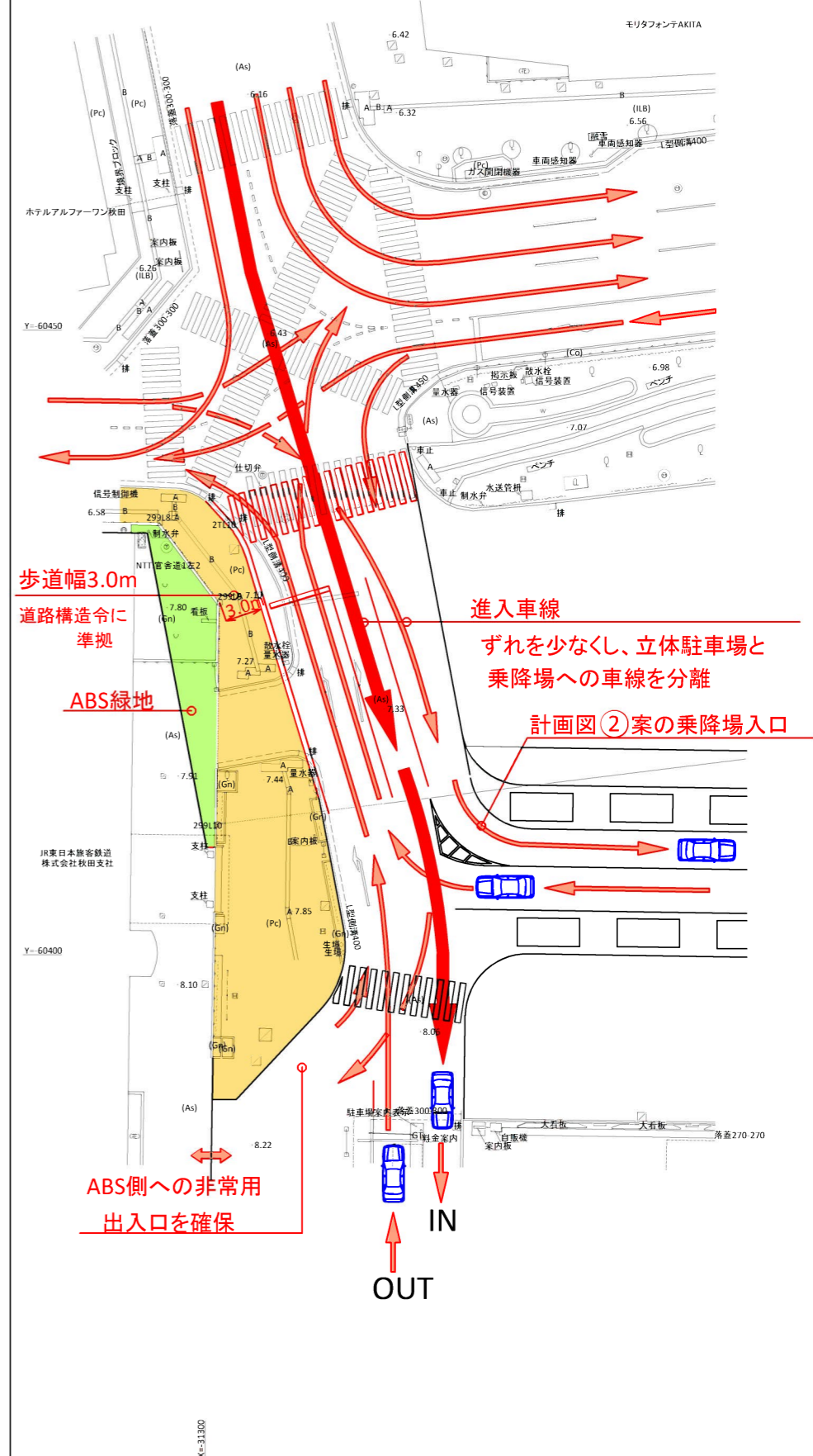
歩道改修案 ①

◆ABS前の歩道は現況の形状とする案



歩道改修案 ②

◆ABS前の歩道を改修し進入車線のズレを少なくする案



(1) 秋田駅西口広場の現状

1. ABS秋田放送の新社屋が建設中 (右図ア)
2. 秋田駅西口立体駐車場 (右図イ)
3. バスターミナル 平成25年度完成 (ウ)
4. 中通本線との変形な交差点 (エ)

(2) 秋田駅西口広場の課題

1. 立体駐車場出入口と横断歩道が近接し、危険性が高い
2. ロータリーの回転半径が不足し曲がりきれない
3. 中通本線との動線がずれていて対向していない
4. 環境空間が不足している
5. 一般乗降車場の利用台数を増やす必要がある

(3) 計画の検討

1. 車両動線の改善
2. 歩行者の安全性向上
3. 不足している環境空間の拡大

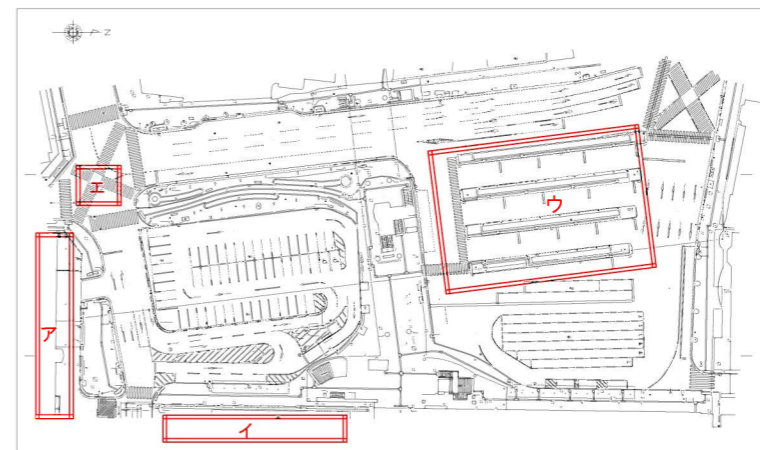
(4) 計画の方針

1. 駅前広場内の安全性確保と、交通機能の向上を図る
2. 周辺施設との調和を図り、ゆとりある歩行者動線を確保する
3. 一般乗降場台数の増加と、利便性の向上を図る
4. 県都の玄関口にふさわしい環境空間を整備する

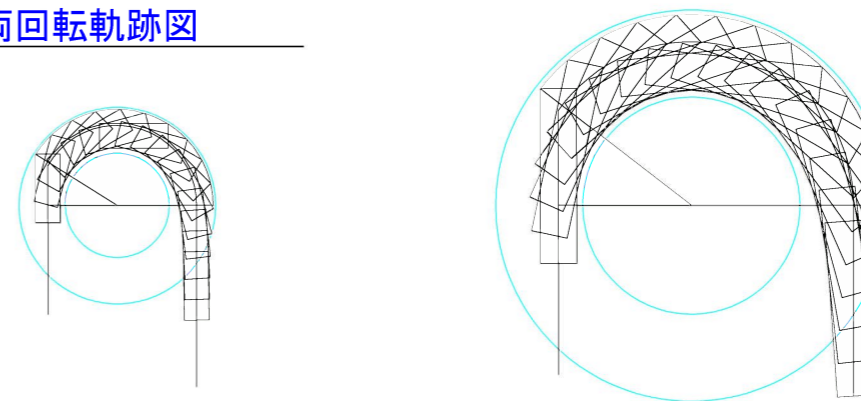
(5) 計画図の作成

1. 駅前広場の出入口を分離した案 → 計画図①案
 2. 乗降場(ロータリー)の出入口を一体とした案 → 計画図②案
 3. 乗降場(ロータリー)の出入口を分離した案 → 計画図③案
- ※各案ともに駅側通路の幅員を広げ立体駐車場出入口との離隔を確保する案とする

現況図



車両回転軌跡図



車両種別：小型自動車(道路構造令)

※一般的な乗用車のサイズ

回転半径：6.0m

旋回角度：180° 右折

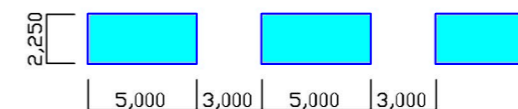
車両種別：普通自動車(道路構造令)

※送迎バスやトラック等のサイズ

回転半径：12.0m

旋回角度：180° 右折

一般乗降場の配置寸法 (駅前広場計画指針より)



環境空間比 (8ページ「環境空間の検討」参照)

現況の環境空間比 0.340 ※西口駅前広場全体

計画における環境空間比 0.50以上を目標とする

駅前広場 環境空間の検討

(1) 基本的な考え方

環境空間の計画にあたっては、都市や交通体系からみた駅の位置づけや駅周辺の土地利用を考慮するとともに、自然条件などの地域性や都市の歴史性や独自性に配慮することが重要であり、その機能に対応した環境空間面積を確保する。

(2) 面積確保の考え方

標準的な環境空間比を目安に、当該駅の環境空間機能に見合ったおのおのの環境空間施設の規模や空間が計画できるように面積確保を行う。

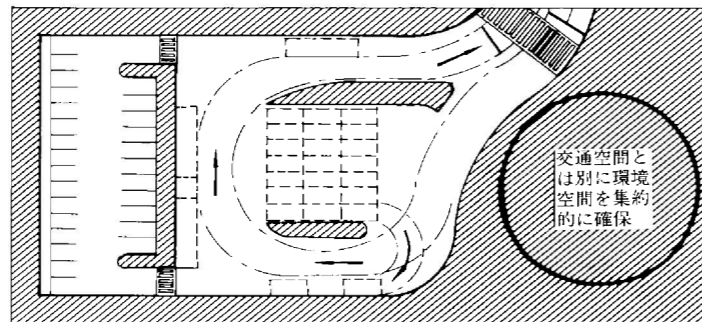
(3) 環境空間比の定義

環境空間比とは、環境空間の確保状況を把握するための指標である。駅前広場面積のうち、車道部を除くすべての面積(修景された交通島は含む)を環境空間面積とし、この面積の駅前広場面積に占める割合を環境空間比と定義する。

(4) 標準的な環境空間比

標準的な環境空間比としては、0.5を用いる。これは、面積算定モデルによる駅前広場基準面積が約4,000~10,000 m²程度の駅において、標準的な環境空間機能を確保した場合に相当する値である。

(例1)



(例2)

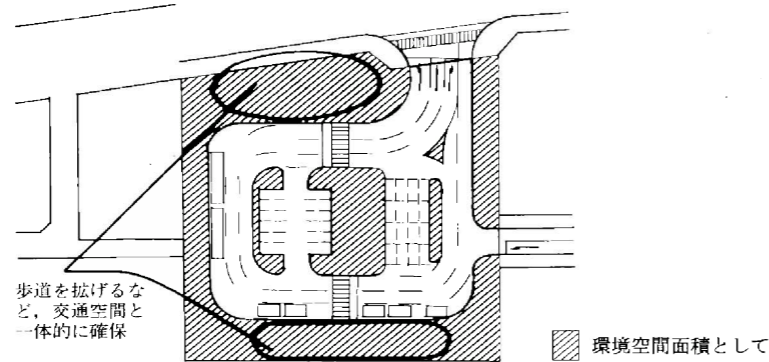
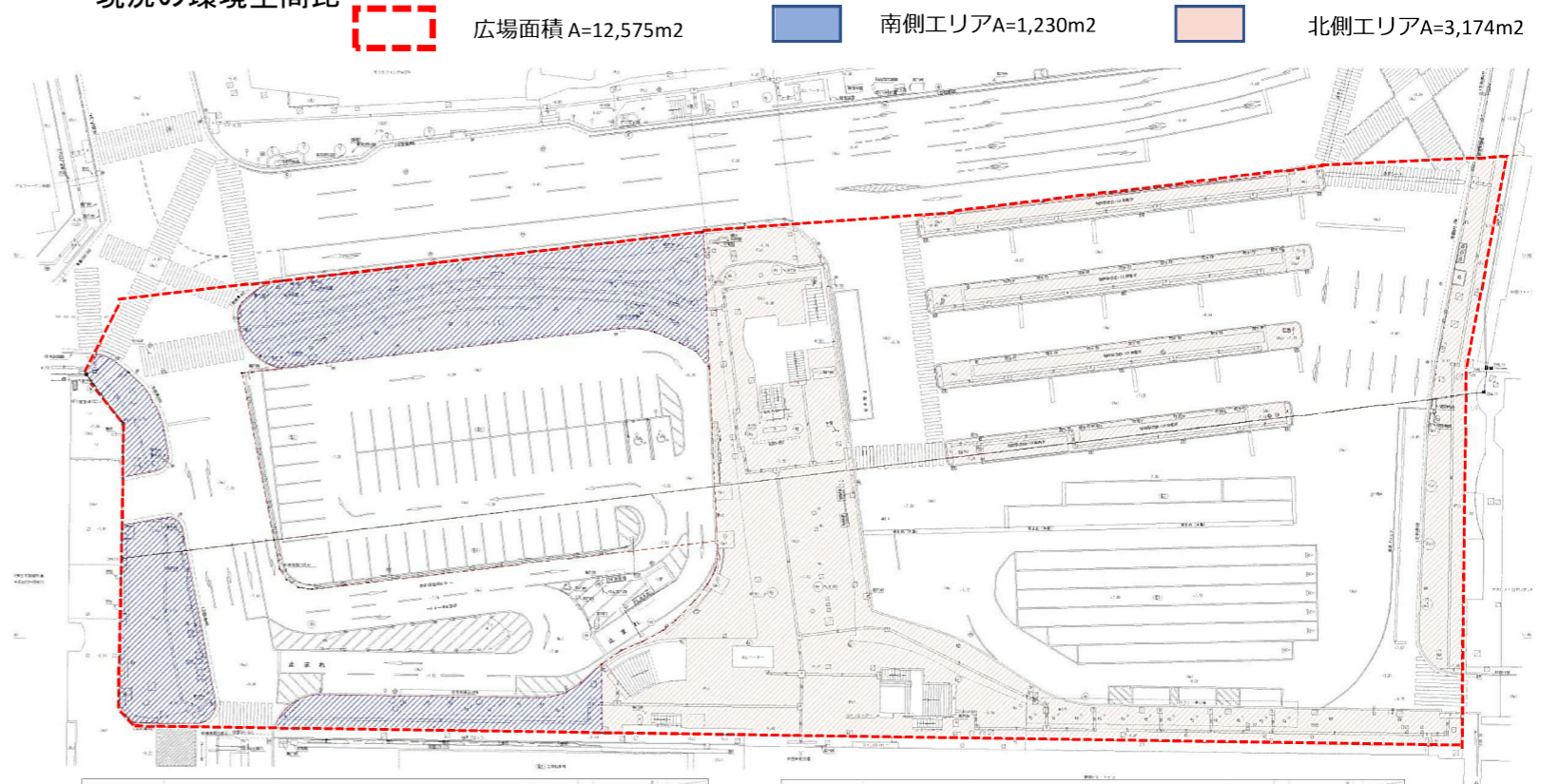


図 3-7 環境空間確保の例

出典: 駅前広場計画指針

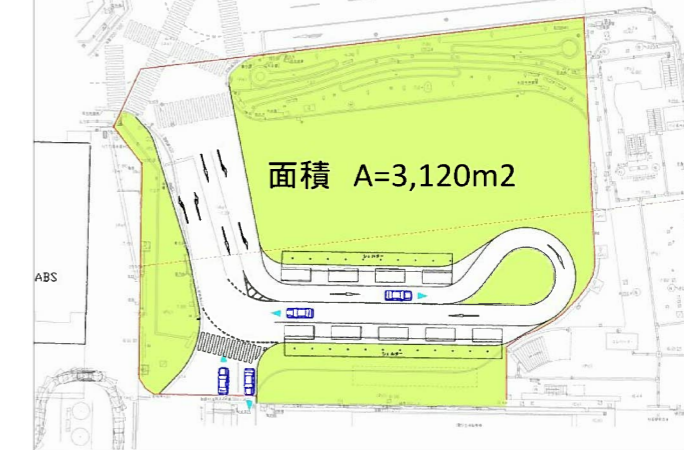
現況の環境空間比



環境空間検討図 ①



環境空間検討図 ②



環境空間検討図 ③



現況の環境空間面積 1,230+3,174=4,404m²
 広場面積 12,575m²
 現況の環境空間比 $N = 4,404 / 12,575 = 35.0\%$

検討図 ①
 環境空間面積 3,040m²
 環境空間比 $N = (3,040 + 3,174) / 12,575 = 49.4\%$

検討図 ②
 環境空間面積 3,120m²
 環境空間比 $N = (3,120 + 3,174) / 12,575 = 50.1\%$

検討図 ③
 環境空間面積 3,100m²
 環境空間比 $N = (3,100 + 3,174) / 12,575 = 49.9\%$

各案とも50%程度の環境空間比となる。

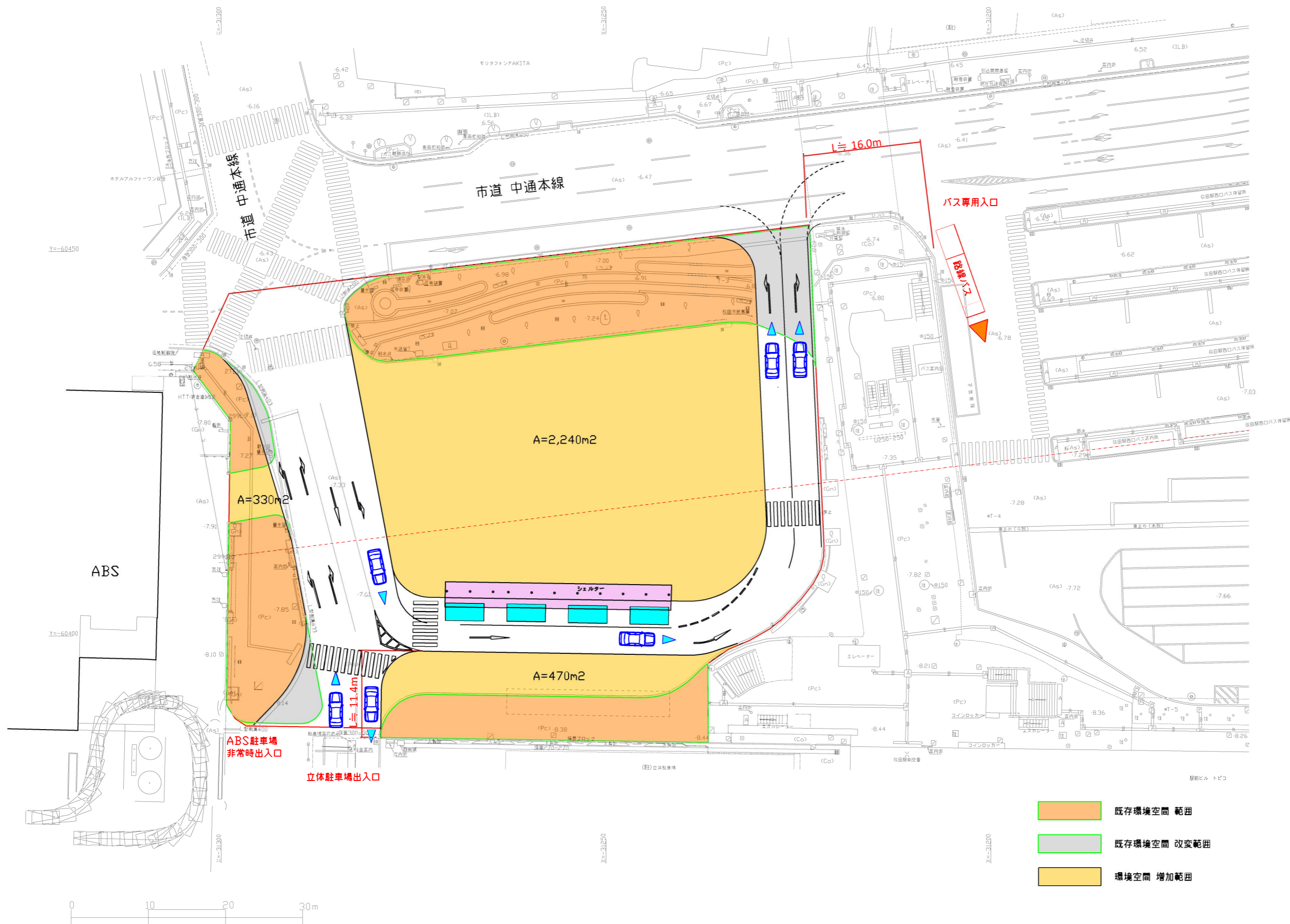
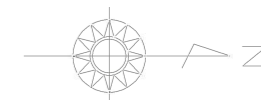
車両動線計画案の比較

		計画図①案	計画図②案	計画図③案			
		駅前広場の出入口を分離した案	乗降場(ロータリー)の出入口を一体とした案	乗降場(ロータリー)の出入口を分離した案			
計画平面図	計画平面図						
	各案共通目標	<ul style="list-style-type: none"> ・車両動線の改善 ・歩行者の安全性向上 ・環境空間の拡大 					
	計画方針	・駅前広場内を一方通行として、車両の交錯を極力少なくする	・現状に近い形状をベースとして車両動線を改善する ・歩行者の車道横断箇所を少なくする	・乗降場の出入口を分離し、車両動線の交錯を少なくする ・ロータリー満車時に駅前広場内での周回待機を可能にする			
	環境空間	<ul style="list-style-type: none"> ・環境空間面積 A=3,040m² ・環境空間比 $(3,040+3,174)/12,575= 49.4\%$ 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境空間面積 A=3,120m² ・環境空間比 $(3,120+3,174)/12,575= 50.1\%$ 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境空間面積 A=3,100m² ・環境空間比 $(3,100+3,174)/12,575= 49.9\%$ 			
		(西口南側の既存環境空間面積 A=1,230m² 西口全体の既存環境空間比 35.0%)					
乗降車台数	<ul style="list-style-type: none"> ・広場側 4台 ・駅側 0台 計 4台 	<ul style="list-style-type: none"> ・広場側 4台 ・駅側 5台 計 9台 	<ul style="list-style-type: none"> ・広場側 0台 ・駅側 4台 計 4台 				
		(既存乗降スペース 3台)					
シェルター / 駅側通路幅	<ul style="list-style-type: none"> ・1基 L=27.0m ・駅側通路幅 W=11.4m 	<ul style="list-style-type: none"> ・2基 L=37.0m+27.0m=60.0m ・駅側通路幅 W=11.0m 	<ul style="list-style-type: none"> ・1基 L=28.8m ※曲線形状 ・駅側通路幅 最大W=14.0m 最小W=4.5m 				
		(既設シェルター規模 L=21.3m ※平成30年に破損のため撤去済み) / 駅側(背面)通路幅 W=4.5m					
評価	課題	対応	評価	対応	評価	対応	評価
	①動線の交錯	・立体駐車場前は分離され安全性が改善される	○	・立体駐車場前は分離され安全性が改善される	○	・立体駐車場前は分離され安全性が改善される	○
	②転回半径の不足	・一方通行となるためロータリーは設置しない	◎	・乗用車が転回可能な半径に改善	○	・送迎バスやトラック等も転回可能な半径に改善	◎
	③中通本線とのずれ	・現状よりも対向角度のずれは少なくなり改善される	○	・現状よりも対向角度のずれは少なくなり改善される	○	・現状よりも対向角度のずれは少なくなり改善される	○
	④環境空間の改善	・環境空間が増加し、環境空間比50%程度まで改善される	○	・環境空間が増加し、環境空間比50%程度まで改善される	○	・環境空間が増加し、環境空間比50%程度まで改善される	○
	⑤乗降車台数	・現状よりも1台増加(4台)※反時計回りのため広場側に設置	○	・現状の3倍に増加(9台)	◎	・現状よりも1台増加(4台)※一部、曲線箇所に停車	○
	⑥歩道の分離	・広場空間は車道を横断しないと利用できない	△	・立体駐車場前以外は連続した歩行者動線が確保できる	◎	・ロータリー内部の空間は車道を横断しないと利用できない	△
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・市道 中通本線に交差点を新設するため関係機関との協議調整が必要となる ・乗降場が混雑している場合、中通本線に出ないと駐車場に入場できない ・噴水(水景施設)や石碑の撤去・移設が必要 ・2000m²程度(街区公園相当)の一体的な空間確保が可能 	△	—	—	○	—	○
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場が混雑している場合、中通本線に出ないと駐車場に入場できない ・噴水(水景施設)や石碑の撤去・移設が必要 ・2000m²程度(街区公園相当)の一体的な空間確保が可能 	△	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ロータリーが混雑している場合、立体駐車場には入場可能 ・既存の景観施設は利用可能 ・2000m²程度の空間とぼろぼろ一ど下の空間連動が可能 	○	○	◎
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場が混雑している場合、駅広場で周回して待機可能 ・既存の景観施設は利用可能 ・環境空間が分断 	○	○	○	○	○	△

計画平面図 ①案

秋田駅西口広場 計画平面図
 A1 S=1:250
 A3 S=1:500

駅前広場の出入口を分離した案

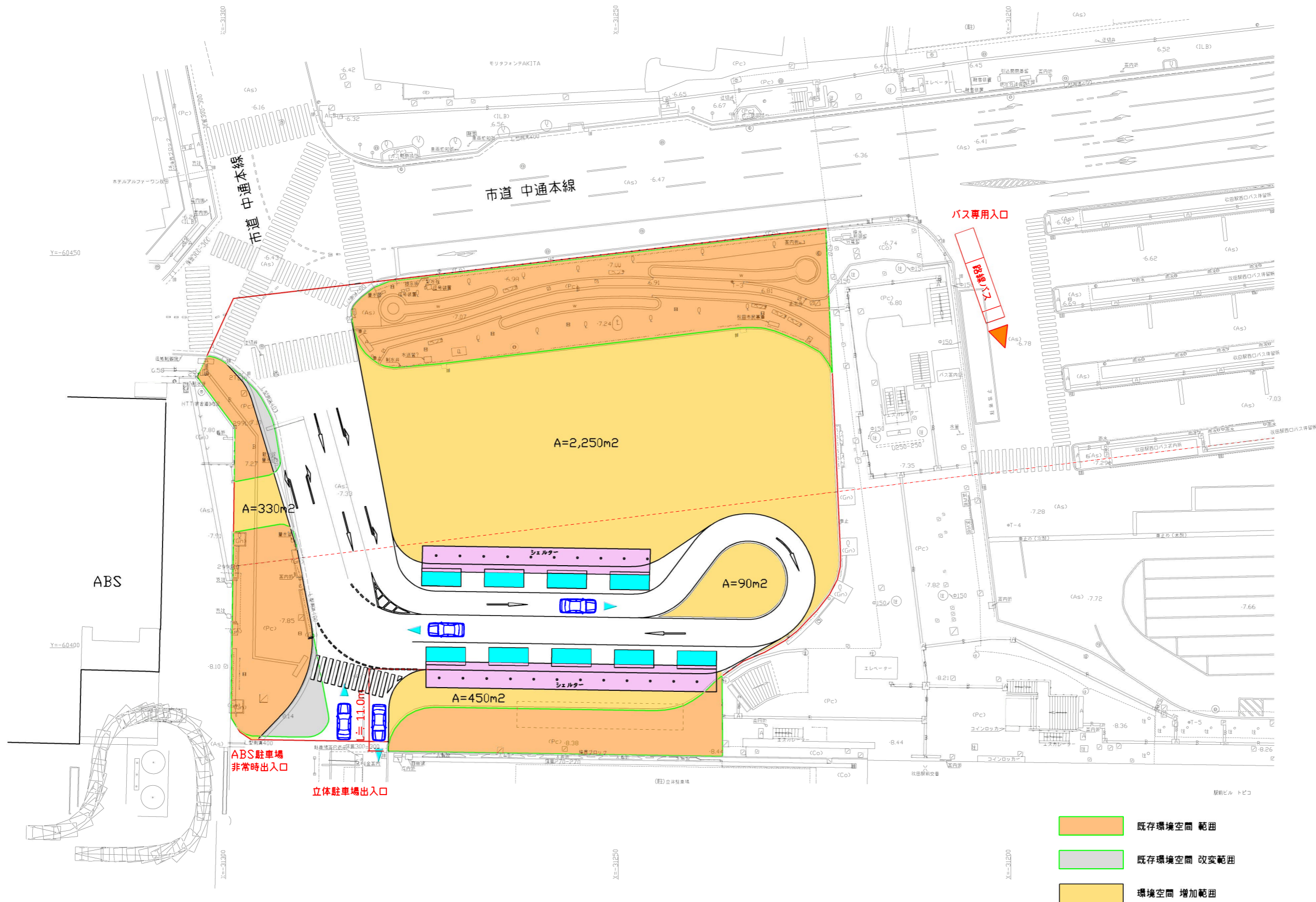
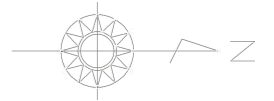


計画平面図 ②案

秋田駅西口広場 計画平面図

A1 S=1:250
A3 S=1:500

乗降場(ロータリー)の出入口を一体とした案



計画平面図 ③案

秋田駅西口広場 計画平面図
 A1 S=1:250
 A3 S=1:500

乗降場(ロータリー)の出入口を分離した案

