

自由通路案比較表

検討にあたっての前提条件

- ・コミュニティーセンターを残す。
- ・極力現駅舎の営業を確保しながら、設置できる形態をとる。(仮駅舎を避ける)
- ・南北のバリアフリー動線を確保する。
- ・南北自由通路には屋根を設け、自転車の通行を考慮する。

- ・鉄道線路の配線形態変更、列車停止位置の変更は行わない。
- ・鉄道電気施設に対する支障をなるべく避ける。
- ・駅前広場を極力広くとる。

概略整備位置		A案	B案
整備概要	自由通路	・コミュニティーセンターを避けた茂原方に設け、自転車通行を考慮したEVを設置する	・コミュニティーセンターを避けた茂原方に設け、自転車通行を考慮したEVを設置する
	駅施設	・現駅舎と通信室の上に新駅舎を設置する ・乗換こ線橋を茂原方に新設する	・現駅舎と通信室の上に新駅舎を設置する ・乗換こ線橋を茂原方に新設する
	コミュニティーセンター	・自由通路とは南口階段の踊場(2Fレベル)で接続する	・自由通路から南口階段の踊場(センター内2Fレベル)で接続する
利便性・ 施工性・ 事業費等	ホームと駅施設との位置関係	○現駅舎位置と新駅舎位置がほぼ同じ ○ホームへの階段の向きは良い	○現駅舎位置と新駅舎位置がほぼ同じ ○ホームへの階段の向きは良い
	バリアフリーと利便性	○バリアフリー導線が確保される ○現在の踏切経路が改善される	○バリアフリー導線が確保される ○現在の踏切経路が改善される
	都市施設への影響	×南口の自由通路階段・EVが広場に大きく支障する ・コミュニティーセンターの利用について影響はない	○南口の自由通路階段・EVが広場に支障しない △コミュニティーセンターの一部改築が必要となる(会議室の縮小)
	JR施設への影響	△現乗換こ線橋及び下りホーム待合室の撤去	△既存乗換こ線橋及び下りホーム待合室の撤去
施工の難易	△工事中は現乗換こ線橋階段と新設階段との距離が約4m程度となる	△工事中既設乗換こ線橋階段と新設階段との距離が約4m程度となる △南口階段(センター内)の施工時には、コミュニティーセンターの一部が利用できない	
評価	南口広場への支障が大きい。	南口広場への支障が少ない。	

※○はプラス要素、△、×はマイナス要素、概略事業費は平成20年度価格でJR東日本管内の先進事例を基に作成し、消費税、用地費を除いた概算額である。今後深度化に伴い精査が必要である。

自由通路移動導線

北口エレベーター
※北口広場内にはみ出る(歩車道境界の後退)。

北口広場

駅舎(2階)

積駅

長生橋

階段で2階駅舎へ

長生郵便局

