

(3) 検討案の比較

評価項目	A案	B案
□計画の特徴	・現状交通機能の維持	・アンダーパス上部の歩道と車道を入れ替え
□概要図		
□計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・新西口改札付近にたまり空間を設置 ・上田辺町1号線と3号線の交差点に横断歩道を設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・新西口改札に歩道を接続 ・上田辺町3号線のアンダーパス上部の歩道橋を撤去し、車道橋に架け替え ・上田辺町3号線に横断歩道を設置
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・新西口改札にたまり空間が確保されることで、利用者が改札口に集中しても一定の滞留が可能になる。 ・新西口改札から上田辺町3号線の歩道にアクセスする際、駅利用者（約2,700人/日）は車道（769台/日）を横断する必要がある。 ・既設西口～EV付近までの歩道幅員が狭く、歩行者と自転車が輻輳するため危険がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新西口改札と歩道を接続することで、利用者のたまり空間が確保される。 ・同左 ・横断歩道の南側歩道部（EV前）の滞留スペースが確保できない。 ・アンダーパス上部の歩道は拡充される。 ・同左
	<ul style="list-style-type: none"> ・現状から変化無し 	<ul style="list-style-type: none"> ・同左
	<ul style="list-style-type: none"> ・現状から変化なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道橋架け替え工事期間中、車両及び歩行者・自転車の通行止が発生する。
	<ul style="list-style-type: none"> ・設計・工事で約1年 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR近接工事のため、JR協議等が必要。 ・長期間の通行止に伴う関係機関協議に時間を要するため、短期間での事業化は困難。
	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模な工事で対応可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・作業ヤードが無い中での大規模工事となるため、高額となる。
	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> —
■考察	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の交通体系を維持しつつ、新西口改札利用者にも配慮した案である。 ・上田辺町3号線の歩道及び車道横断部の安全性に課題は残すものの、地元住民への影響は最小限にとどめることが可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・A案より上田辺町3号線の安全性は向上する。しかし、時間と費用をかけた割には道路機能の改善は小さく、投資効果はA案より劣る。