

交通施設		現 況	整備案①		整備案②－A		整備案②－B	
路線バス	駅舎（改札）からの距離	平均距離 L＝2 0 0 m（1 5 6 m～2 6 2 m）	平均距離 L＝2 4 2 m（1 6 9 m～3 0 0 m）	△	平均距離 L＝2 1 2 m（1 8 8 m～2 4 1 m）	△	平均距離 L＝2 1 2 m（1 8 8 m～2 4 1 m）	△
	乗車時間	①国道 2 号 → バス降車場 5 4 秒 ②バス乗車場 → 国道 2 号 2 分 2 4 秒 ③宝町（西）交差点 → バス降車場 4 2 秒 ④バス乗車場 → 宝町（西）交差点 1 分 5 4 秒	①国道 2 号→バス降車場 3 分 4 2 秒（＋2 分 4 8 秒） →伏見町南降車場 1 分 1 2 秒（＋1 8 秒） ②バス乗車場→国道 2 号 3 分 4 8 秒（＋1 分 2 4 秒） ③宝町（西）交差点→バス降車場 1 分 1 8 秒（＋3 6 秒） ④バス乗車場→宝町（西）交差点 1 分 2 4 秒（▲3 0 秒）	△	①国道 2 号→バス降車場 1 分 2 4 秒（＋3 0 秒） ②バス乗車場→国道 2 号 2 分 6 秒（▲1 8 秒） ③宝町（西）交差点→バス降車場 5 4 秒（＋1 2 秒） ④バス乗車場→宝町（西）交差点 1 分 1 2 秒（▲4 2 秒）	○	①国道 2 号→バス降車場 1 分 2 4 秒（＋3 0 秒） ②バス乗車場→国道 2 号 2 分 6 秒（▲1 8 秒） ③宝町（西）交差点→バス降車場 5 4 秒（＋1 2 秒） ④バス乗車場→宝町（西）交差点 1 分 1 2 秒（▲4 2 秒）	○
	利便性・快適性	施設数：1 2 バース 方向別に乗車が可能 交通島：あり 案内所：あり 待合幅員：歩道幅員 2. 5 m シェルター：駅舎からの通路の一部と待合に設置されている	施設数：7 バース 交通島：なし 案内所：あり ※さんすてを利用した待合も可能 待合幅員：歩道幅員 4. 6～5. 4 m シェルター：駅舎からの通路の一部に設置可能	○	施設数：6 バース 交通島：あり 案内所：あり 待合幅員：歩道幅員 2. 5 m シェルター：駅舎からの通路の一部に設置可能	○	施設数：6 バース 交通島：あり 案内所：あり 待合幅員：歩道幅員 2. 5 m シェルター：駅舎からの通路の一部に設置可能	○
タ ク シ ー	駅舎（改札）からの距離	L＝1 2 5 m	L＝1 0 3 m	○	L＝1 0 3 m	○	L＝1 0 3 m	○
	乗車時間	①国道 2 号 → タクシー降車場 1 分 4 8 秒 ②タクシー乗車場 → 国道 2 号 2 分 3 0 秒 ③宝町（西）交差点 → タクシー降車場 2 分 5 4 秒 ④タクシー乗車場 → 宝町（西）交差点 2 分 3 6 秒	①国道 2 号→タクシー降車場 1 分 3 0 秒（▲1 8 秒） ②タクシー乗車場→国道 2 号 3 分 0 0 秒（＋3 0 秒） ③宝町（西）交差点→タクシー降車場 1 分 3 0 秒（▲1 分 2 4 秒） ④タクシー乗車場→宝町（西）交差点 1 分 4 2 秒（▲5 4 秒）	○	①国道 2 号→タクシー降車場 1 分 4 2 秒（▲6 秒） ②タクシー乗車場→国道 2 号 2 分 3 6 秒（＋6 秒） ③宝町（西）交差点→タクシー降車場 1 分 3 6 秒（▲1 分 1 8 秒） ④タクシー乗車場→宝町（西）交差点 1 分 4 2 秒（▲5 4 秒）	○	①国道 2 号→タクシー降車場 1 分 4 2 秒（▲6 秒） ②タクシー乗車場→国道 2 号 2 分 3 6 秒（＋6 秒） ③宝町（西）交差点→タクシー降車場 1 分 3 6 秒（▲1 分 1 8 秒） ④タクシー乗車場→宝町（西）交差点 1 分 4 2 秒（▲5 4 秒）	○
	利便性・快適性	施設場所：駅舎を出て正面にあるため見つけやすい シェルター：駅舎から連続して設置されている	設置場所：駅舎を出て西側の配置となるため、案内が必要 シェルター：駅舎から連続した設置が可能	△	設置場所：駅舎を出て西側の配置となるため、案内が必要 シェルター：駅舎から連続した設置が可能	△	設置場所：駅舎を出て西側の配置となるため、案内が必要 シェルター：駅舎から連続した設置が可能	△
大 型 送 迎 バ ス	駅舎（改札）からの距離	平均距離 L＝3 9 4 m（3 1 0 m～4 7 7 m）	平均距離 L＝3 0 3 m（1 9 4 m～4 1 1 m）	○	平均距離 L＝2 9 7 m（1 9 4 m～3 9 9 m）	○	平均距離 L＝2 9 7 m（1 9 4 m～3 9 9 m）	○
	利便性・快適性	施設数：アイネスフクヤマ前 3 台、郵便局前 2 台の分散配置 待合い：アイネスフクヤマセンタープラザ、ウッドデッキ シェルター：なし	施設数：駅北口 3 台、郵便局前 3 台の分散配置 待合幅員：歩道幅員 4. 3 m～4. 5 m シェルター：設置することは可能	○	施設数：駅北口 3 台、郵便局前 3 台の分散配置 待合幅員：歩道幅員 4. 0 m～4. 3 m シェルター：設置することは可能	○	施設数：駅北口 3 台、郵便局前 3 台の分散配置 待合幅員：歩道幅員 4. 0 m～4. 3 m シェルター：設置することは可能	○
中 ・ 小 型 送 迎 バ ス	駅舎（改札）からの距離	平均距離 L＝2 0 6 m（1 7 3 m～2 3 8 m）	平均距離 L＝1 6 1 m（1 5 8 m～1 6 3 m）	○	平均距離 L＝2 2 6 m（1 8 9 m～2 6 2 m）	△	平均距離 L＝1 6 1 m（1 5 8 m～1 6 3 m）	○
	利便性・快適性	施設数：7 台（伏見町北西 3 台、伏見町北 4 台） 待合幅員：歩道幅員 4. 6 m～6. 8 m シェルター：伏見町のアーケード	施設数：7 台 現況と同等（駅北口 7 台） 待合幅員：歩道幅員 3. 4 m～4. 5 m シェルター：設置することは可能	○	施設数：7 台 現況と同等（伏見町北西 2 台、伏見町北 5 台） 待合幅員：歩道幅員 4. 1 m～5. 3 m シェルター：設置することは可能	○	施設数：7 台 現況と同等（駅北口 7 台） 待合幅員：歩道幅員 3. 4 m～4. 5 m シェルター：設置することは可能	○
一 般 車 送 迎	駅舎（改札）からの距離	平均距離 L＝1 6 5 m（1 4 2 m～1 8 8 m）	平均距離 L＝1 6 5 m（1 4 2 m～1 8 8 m）	○	平均距離 L＝1 6 5 m（1 4 2 m～1 8 8 m）	○	地下送迎場：平均距離 L＝1 6 5 m（1 4 2 m～1 8 8 m） 【伏見町北側：平均距離 L＝2 6 0 m（2 1 4 m～3 0 5 m）】	○
	乗車時間	①国道 2 号 → 地下送迎場 1 分 1 2 秒 ②地下送迎場 → 国道 2 号 3 分 6 秒 ③宝町（西）交差点 → 地下送迎場 1 分 6 秒 ④地下送迎場 → 宝町（西）交差点 2 分 3 6 秒	①国道 2 号 → 地下送迎場 1 分 1 2 秒（±0 秒） ②地下送迎場 → 国道 2 号 2 分 5 4 秒（▲1 2 秒） ③宝町（西）交差点 → 地下送迎場 1 分 2 4 秒（＋1 8 秒） ④地下送迎場 → 宝町（西）交差点 1 分 2 4 秒（▲1 分 1 2 秒）	○	①国道 2 号 → 地下送迎場 1 分 2 4 秒（＋1 2 秒） ②地下送迎場 → 国道 2 号 3 分 6 秒（±0 秒） ③宝町（西）交差点 → 地下送迎場 2 分 6 秒（＋1 分） ④地下送迎場 → 宝町（西）交差点 1 分 3 6 秒（▲1 分）	△	①国道 2 号 → 地下送迎場 1 分 2 4 秒（＋1 2 秒） ②地下送迎場 → 国道 2 号 3 分 6 秒（±0 秒） ③宝町（西）交差点 → 地下送迎場 2 分 6 秒（＋1 分） ④地下送迎場 → 宝町（西）交差点 1 分 3 6 秒（▲1 分）	△
	利便性・快適性	施設：地下送迎場 車路：車両合流 1 か所	施設：地下送迎場 車路：合流なし	○	施設：地下送迎場 車路：合流なし	○	施設：地下送迎場、【伏見町北側】 車路：合流なし	○
駐 輪 場	駅舎（改札）からの距離	平均距離 L＝3 2 5 m（1 3 8 m～3 8 4 m）	平均距離 L＝2 9 8 m（1 3 8 m～3 8 4 m）	○	平均距離 L＝2 9 8 m（1 3 8 m～3 8 4 m）	○	平均距離 L＝2 9 8 m（1 3 8 m～3 8 4 m）	○
	利便性・快適性	N＝3, 8 5 7 台	N＝約 4, 0 0 0 台程度	○	N＝約 4, 0 0 0 台程度	○	N＝約 4, 0 0 0 台程度	○
広場面積		—	約 7, 5 0 0 m ² （駅前広場） 約 1, 3 0 0 m ² （アイネスフクヤマ前） 約 6 0 0 m ² （郵便局前）	○	約 5, 6 0 0 m ² （駅前広場） 約 1, 3 0 0 m ² （アイネスフクヤマ前）	○	約 5, 6 0 0 m ² （駅前広場） 約 1, 3 0 0 m ² （アイネスフクヤマ前）	○

○：現況と比べて利便性が同等および向上
△：現況と比べて利便性が低下