<u> 資料2. これまでの検討案の比較</u>

# 資料2. これまでの検討案の比較

### (1)各案の選定フロー

### 1) 平面乗り入れ案

検討した平面乗り入れ案について、延伸ルートによる駅前広場内の施設や歩行者動線等への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

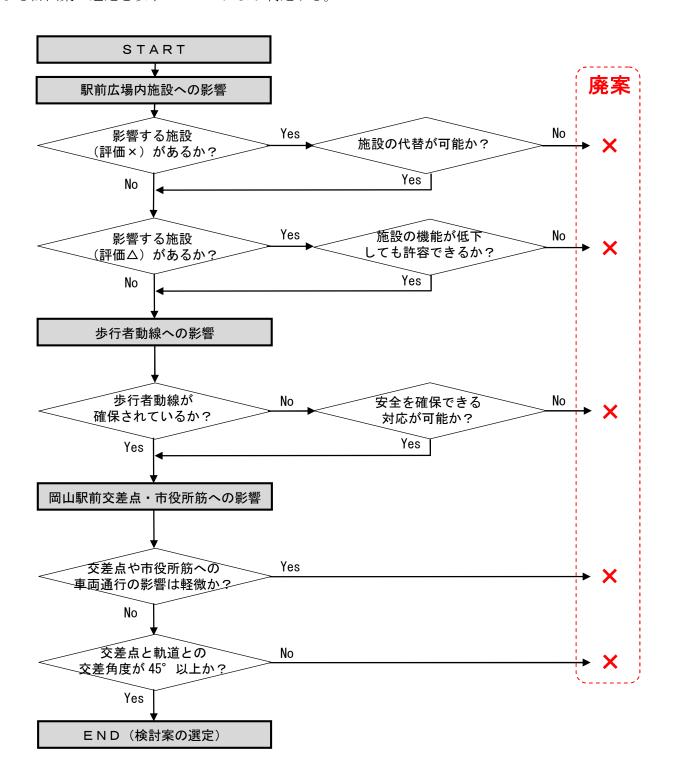


図 平面乗り入れ案の選定フロー

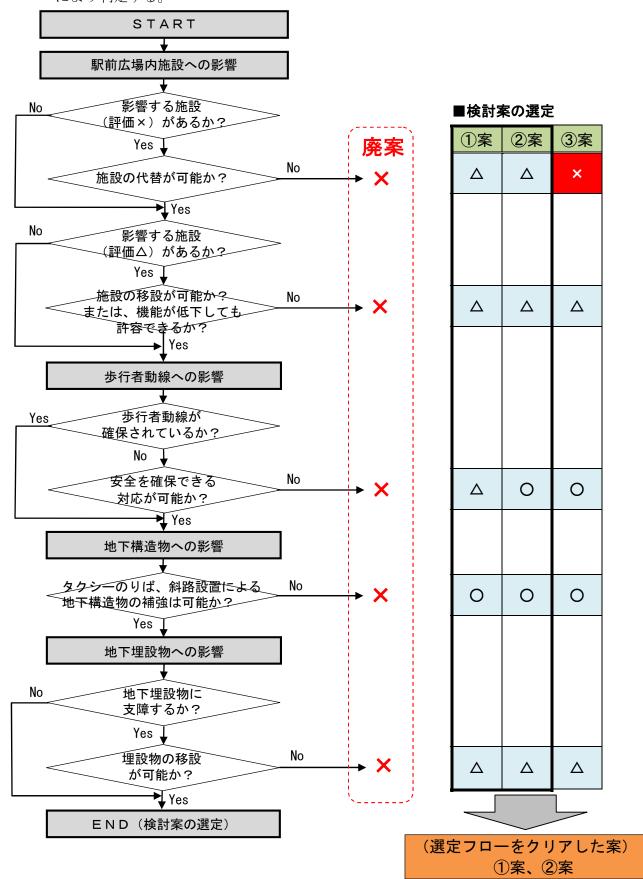
#### ■検討案の選定

■検討案の選定 北側エリア 駅広中央エリア バス停エリア タクシーエリア												
						l						
①案	②案	3案	4案	①案	②案	3案	4 案	①案	②案	①案	②案	
×	Δ	0	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	×	×	Δ	Δ	
Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	
×	×	×	×	Δ	×	×	×	Δ	0	×	0	
Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	×	×	
0	0	×	0	0	×	0	0	0	0	0	0	

(選定フローをクリアした案) 平面乗り入れ案:駅中央エリア①案

### 2) 平面乗り入れ(タクシー高架)案

平面乗り入れ案による駅前広場内への軌道の延伸に加えて、駅結節機能を高めるため、タクシー乗り場を高架にして、東西連絡通路に接続させる案を検討する。検討した平面乗り入れ(タクシー高架)案での延伸ルートによる駅前広場内の施設や歩行者動線等への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。



### 3) 高架乗り入れ案

検討した高架乗り入れ案について、延伸ルートによる駅前広場内の施設や地下構造物への影響による 計画案の選定を以下のフローにより判定する。

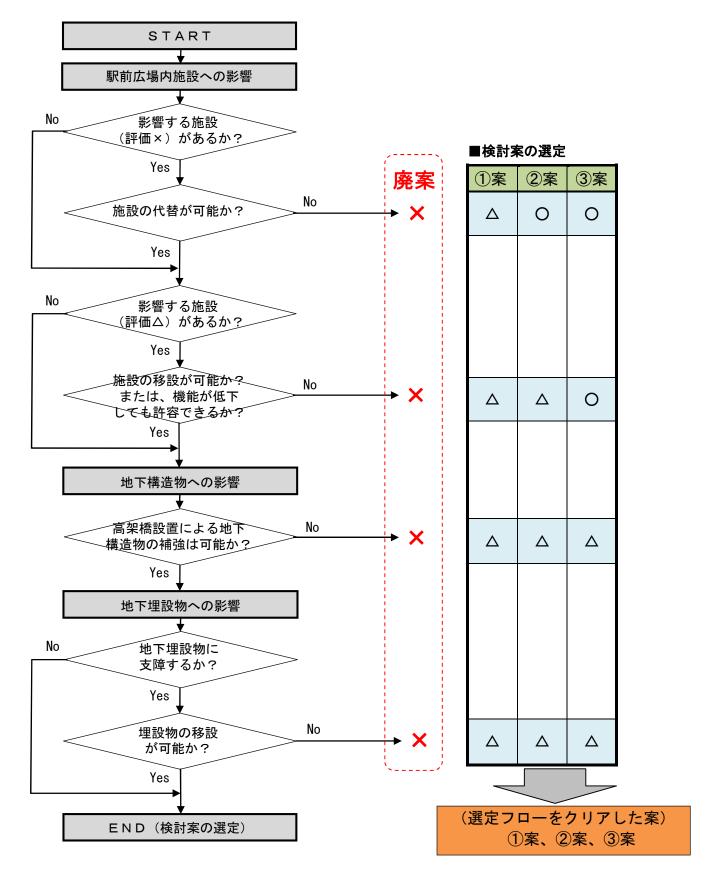


図 高架乗り入れ案の選定フロー

### 4) 地下乗り入れ案

検討した地下乗り入れ案について、延伸ルートによる地下構造物および地下通路への影響による計画案の 選定を以下のフローにより判定する。

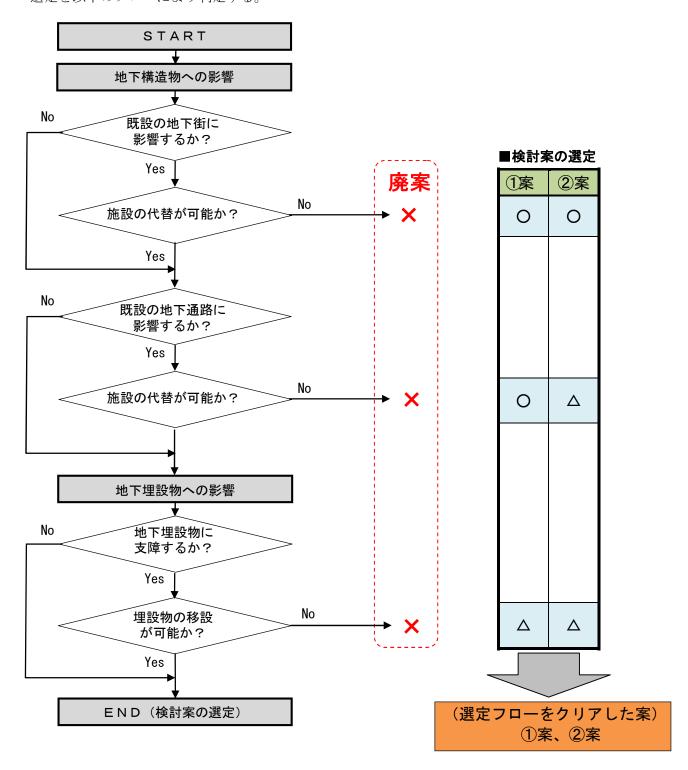


図 地下乗り入れ案の選定フロー

### 5) 歩行者デッキ連結案

検討した歩行者デッキ連結案について、歩行者デッキのルートによる駅前広場内の施設や地下構造 物への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

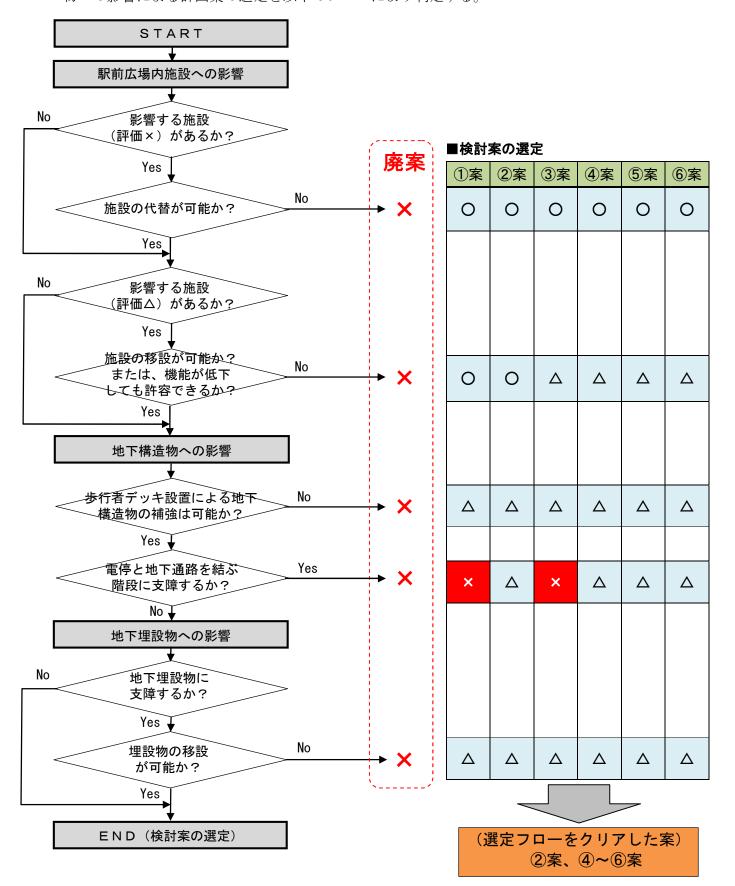


図 歩行者デッキ連結案の選定フロー

## (2)各検討案の比較

## 1)平面乗り入れ案

## 平 面 乗 り 入 れ 案 の 比 較 (その1)

					ファレロー キャン・(CCOフェク) JRの乗換利便性を高めた延伸ルート)				
		①案		②案	③案	<b>④</b> 案			
略図 新設電停		東西 連絡通路 吉備沃野 桃太郎像 パー般車 乗降場 ・パースターミナル (1番のりば)		東西 連絡通路 噴水 パズターミナル 出口 2 車線	東西連絡通路	東西連絡通路			
新設電係 の位置		一般車乗降場内に設置 -		一般車駐車場内に設置	一般車駐車場内に設置	一般車駐車場、一般車乗降場内に設置			
( 乗歩 換行	<b>失道</b>	東西連絡通路までの歩行距離 約 70m ※現在の歩行距離は 240m(降車ホームから)	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 100m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 110m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 80m	0
距距 バ離離	バス	バス総合案内所までの歩行距離 約 70m ※現在の歩行距離は 230m (降車ホームから)	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 90m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 100m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 80m	0
(注 1) 9%	クシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約 120m ※現在の歩行距離は 320m(降車ホームから)	0	タクシーのりばまでの歩行距離 約 160m	Δ	タクシーのりばまでの歩行距離 約 170m	Δ	タクシーのりばまでの歩行距離 約 140m	0
	価× 施設	・一般車乗降場 ・バスターミナル(1番のりば、出口3車線) ※施設の代替が不可能	×	・バスターミナル (出口 2 車線) ※施設の代替が可能	Δ	なし	_	・一般車乗降場 ※施設の代替が可能	Δ
	価△ 施設	・吉備沃野 ・桃太郎像	Δ	・一般車駐車場 ・噴水・カリヨン	Δ	• 一般車駐車場	Δ	- 一般車駐車場	Δ
駅前広場内 歩行者動線 の影響		・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路と北方向を結ぶ動線の確保が困難 ・横断歩道の歩行者動線を延伸ルートが横断	×
交差点市への影	f筋	・交差点の中心を通り、広場へ進入 ・バスターミナルの出口5車線のうち、右折車線と 直進2車線に支障 ・バス運行への影響あり	Δ	・交差点のやや北側を通り、広場へ進入 ・バスターミナルの出口 5 車線のうち、左折車線と 直進車線に支障 ・バス運行への影響あり	Δ	・交差点の北側を通り、広場へ進入 ・交差点北側の横断歩道と交差 ・横断歩道の移設等の考慮が必要	Δ	・交差点の北側を通り、広場へ進入 ・交差点北側の横断歩道と交差 ・横断歩道の移設等の考慮が必要	Δ
型 交差点 交差点 交差角	)	交差点東側:89°、交差点西側:86°	0	交差点東側:73°、交差点西側:72°、63° ※交差点西側は曲線によって軌道間隔が広がるため 線路別で交差角度が異なる	Δ	交差点東側: 28°、交差点西側: 37° ※鉄道等との平面交差は 45°以上 (道路構造令 29条) ※二輪車の走行が困難	×	交差点東側:、交差点西側:69°、66° ※交差点西側は曲線によって軌道間隔が広がるため 線路別で交差角度が異なる	Δ
そ 新設電の への 列他 運行本	列車	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設 電停への運行本数が減少	Δ	シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、 新設電停への運行本数は現在と同じ	0	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設 電停への運行本数が減少	Δ	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設 電停への運行本数が減少	· 🛕
評価		× (バスターミナルの代替が不可能、歩行者動線の安全 に影響)	全面	× (歩行者動線の安全面に影響)		× (歩行者動線の安全面に影響、交差角度が 45°未満	i)	× (歩行者動線の確保が困難)	

## 平 面 乗 り 入 れ の 案 比 較 (その2)

				R・バスの乗換利便性を高めた延伸ルート)						
①案			②案	_ [	③案 ④案					
略図		東西連絡通路	東西連絡通路	京価 (大野 株太郎像、噴水 カリヨン 連絡通路 (水水分-ミナル 間の上屋) (およって) おりまま (およって) おりまま (およって) まま (まま (まま) まま (まま (まま) まま (まま) まま (まま) まま (まま (	東西連絡通路 カリヨン 記念樹 カリヨン 記念樹 出口 1 車線 間の上屋					
	役電停 位置	桃太郎像、噴水付近に設置		桃太郎像、バス総合案内所付近に設置		東西連絡通路の正面のバス総合案内所付近に設置	東西連絡通路の南側のタクシーのりば付近に設置			
乗歩	鉄道	東西連絡通路までの歩行距離 約 30m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 20m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 20m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 20m	0	
乗換距離	バス	バス総合案内所までの歩行距離 約 30m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 10m	<b>(</b>	バス総合案内所までの歩行距離 約 10m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 20m	0	
(注 1)	タクシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約90m	0		0	タクシーのりばまでの歩行距離 約40m	0		0	
駅前広 場内へ	マン 川地市区	<ul><li>・バスターミナル(出口1車線)</li><li>※施設の代替が可能</li></ul>	Δ	・一般車乗降場 ※施設の代替が可能	Δ	・バスターミナル(出口1車線、JRとバスターミナル間の上屋1箇所) ※施設の代替が可能	Δ	・バスターミナル(出口 1 車線、JRとバスターミナル間の上屋 2 箇所) ※施設の代替が可能	Δ	
の影響	評価△ の施設	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	Δ	・一般車駐車場 ・吉備沃野 ・桃太郎像 ・記念樹	Δ	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン ・記念樹	Δ	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン ・記念樹	Δ	
	広場内の 皆動線へ 響	・延伸ルートによる歩行者動線への影響は少ない		・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路とバスターミナルの動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路とバスターミナルの動線上を延伸ル 一が横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	
一市	差点、 役所筋 の影響	<ul><li>・バスターミナルの出口側5車線のうち、左折車線に影響</li><li>・バス運行への影響あり</li></ul>	Δ		Δ	<ul><li>・バスターミナルの出口側5車線のうち、左折車線 に影響</li><li>・バス運行への影響あり</li></ul>	Δ	・バスターミナルの出口側 5 車線のうち、左折車線 に影響 ・バス運行への影響あり	Δ	
差 軌点 交	差点と 道の 差角度	交差点東側:59°、交差点西側:62°		交差点東側: 29° および 23° 交差点西側: 57° および 53° ※交差点両側ともに曲線によって軌道間隔が広がる ため線路別で交差角度が異なる ※鉄道等との平面交差は 45°以上 (道路構造令 29 条)		交差点東側:62° および62°、交差点西側:60° ※交差点東側は曲線によって軌道間隔が広がるため 線路別で交差角度が異なる	Δ	交差点東側:66°および62°、交差点西側:60° △ ※交差点東側は曲線によって軌道間隔が広がるため 線路別で交差角度が異なる		
のへ	「設電停 ・の列車 『行本数	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設 電停への運行本数が減少	Δ	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設 電停への運行本数が減少		既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設 電停への運行本数が減少	Δ	シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、 新設電停への運行本数は現在と同じ	0	
	平価	Δ		× (支障不可の施設に影響、歩行者動線の安全面に影響、 交差角度が 45°未満)		× (鉄道とバス利用者の歩行者動線の安全面に影響)		× (鉄道とバス利用者の歩行者動線の安全面に影響)		

## 平 面 乗 り 入 れ 案 の 比 較 (その3)

		バス停エリア(改而雷宙と)	i ス σ	# <b>田 来 り 八 16 条</b> () 乗換利便性を高めた延伸ルート)	0)		バスの乗換利便性を高めた延伸ルート)		
		①案	1// 0,	②案	①案		②案		
略	<b>等図</b>	東西 連絡通路 /	東西 連絡通路 バスターミナル 入口車線、出口 2 車線	東西 連絡通路 グクシーのりば (のりば、上屋) バスターミナル (8番のりば、バス停上屋)	7	東西連絡通路 カープール 地下自転車等 駐車場出入口			
	と電停 位置	バスターミナルのバスプール内に設置		バスターミナルの東側のりば内に設置	東西連絡通路の南側、タクシーのりば付近に設置		タクシープール内に設置		
乗歩	鉄道	東西連絡通路までの歩行距離 約 110m (地下街を通る)	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 130m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 30 m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 130m	0
乗換距離	バス	バス総合案内所までの歩行距離 約 70m (地下街を通る)	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 90m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 30m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 110m	0
(注1)	タクシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約 120m (地下街を通る)	0	タクシーのりばまでの歩行距離 約 140m	0	タクシーのりばまでの歩行距離 約 20m	0	タクシーのりばまでの歩行距離 約 100m	0
駅前広 場内へ の影響	評価× の施設	¥		・バスターミナル (8~13 番のりば、入口車線、出口2車線、バス停上屋) ※施設の代替が不可能		・バスターミナル (8番のりば、バス停上屋) ・タクシーのりば (のりば、上屋) ※施設の代替が可能 ※タクシーのりば内の車道、地下駐車場からの車道 の2箇所で延伸ルートと平面交差する	Δ	・地下自転車駐車場等出入口 ※施設の代替が可能 ※地下駐車場からの車道が延伸ルートと平面交差す る	
	評価△	なし	_	なし	_	なし	_	・タクシープール	Δ
	場内の 動線へ 腎	・路面電車と他の交通機関の乗換えは地下街を通る	Δ	・延伸ルートによる歩行者動線への影響はない	0	<ul><li>・バスターミナルの 9~13 番のりばの動線上に延伸 ルートが横断</li><li>・列車通行時の歩行者の安全面の確保が困難</li></ul>	×	・延伸ルートによる歩行者動線への影響はない	0
受力を		<ul> <li>バスターミナルの出口側5車線のうち、直進2車線と右折車線に支障</li> <li>バス運行への影響あり</li> </ul>		・バスターミナルの入口側車線と出口側 5 車線のうち、直進車線と右折車線に支障・バス運行への影響あり	Δ	・市役所筋の2車線分が使用不可となり、交通処理ができなくなる(注2) ・市役所筋と駅前広場との間に信号処理が必要	×	・市役所筋の2車線分が使用不可となり、交通処理 ができなくなる(注2) ・市役所筋と駅前広場との間に信号処理が必要	×
	道の 差角度	交差点東側:89°、交差点西側:86°		交差点東側:89°、交差点西側:65°および63° ※交差点西側は曲線によって軌道間隔が広がるため △ 線路別で交差角度が異なる		交差点東側:57° および48° (注2)交差点東側は曲線によって軌道間隔が広がる ため線路別で交差角度が異なる	Δ	交差点東側:57° および48° (注2)交差点東側は曲線によって軌道間隔が広がる ため線路別で交差角度が異なる	Δ
のへ	設電停 の列車 行本数	シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、 〇 新設電停への運行本数は現在と同じ		シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、 新設電停への運行本数は現在と同じ		シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、 新設電停への運行本数は現在と同じ		シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、 新設電停への運行本数は現在と同じ	0
評	萨価			× (バスターミナルの代替が不可能)		× (バス利用者の歩行者動線の安全面に影響、市役所角 交通処理が不可)	筋の	× (市役所筋の交通処理が不可)	

(注 1)鉄道との乗換距離:歩行距離が 80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料:バスサービスハンドブック(土木学会)大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が <u>150m</u>、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が <u>80m</u>とされている

### (注2) 市役所筋の交通処理について

- ・現在の市役所筋は第4種第1級、6車線の道路であり、交通量は34,291台/日(H22道路交通センサス)となっている。
- ・道路構造令 第五条の3より、第4種第1級の1車線当たりの設計基準交通量は12,000台/日であるが、交差点の多い第4種の道路では、この交通量に0.6を乗じた値となるため7,200台/日になり、6車線で43,200台/日(=6車線×7,200台/日)となる。
- ・延伸後の軌道が市役所筋の2車線分を使用すると4車線になるため、設計基準交通量は28,800台/日(=4車線×7,200台/日)となり、交通処理ができなくなる。

## 2)平面乗り入れ(タクシー高架)案

		①案		②案		③案		
В	各 図	東西 連絡通路 地下街からの階段 は非常階段となる が スターミナル (2~8番 のりば) を移設	N 	東西 連絡通路 地下街からの階段 は非常階段となる が スターミナル (1~13 番のりば)を移設	N	東西 連絡通路 地下街からの階段 は非常階段となる パースターシャルの移設 (のりば移設)	N	
新設電停	 亭の位置	桃太郎像、噴水付近に設置		バスターミナルの東側のりば内に設置		バスターミナルの東側のりば内に設置		
乗歩	鉄道	(駅前広場への軌道延伸:バス停エリア①案) 東西連絡通路までの歩行距離 約120m (上下移動有) ※現在の歩行距離は180m(乗車ホームから)	0	(駅前広場への軌道延伸:バス停エリア②案) 東西連絡通路までの歩行距離 約 150m	0	(駅前広場への軌道延伸:バス停エリア②案) 東西連絡通路までの歩行距離 約 150m	0	
乗換距離	バス	2番のりばまでの歩行距離 約100m(上下移動有) ※現在150m(乗車ホームから)	0	2番のりばの歩行距離 約130m ※現在150m(乗車ホームから)	2番のりばの歩行距離 約150m ※現在150m(乗車ホームから)			
(注 1)	タクシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約 190m         (上下移動有) △         ※現在 260m (乗車ホームから)		※現在 150m (乗車ホームから)   タクシーのりばまでの歩行距離 約 220m	Δ	タクシーのりばまでの歩行距離 約 220m		
駅前広場 施設への 影響		・タクシーの高架化により影響する施設 バスターミナル (2~8番のりば、バス停上屋) ・軌道の延伸ルートにより影響する施設 バスターミナル (出口2車線) ※施設の代替が可能	Δ	・タクシーの高架化により影響する施設 バスターミナル (1~13番のりば、バス停上屋) ・軌道の延伸ルートにより影響する施設 バスターミナル (入口車線、出口2車線、バス停上屋) ※施設の代替が可能	Δ	・タクシーの高架化により影響する施設 バスターミナル (1~13番のりば、バス停上 屋) ・軌道の延伸ルートにより影響する施設 バスターミナル (入口車線、出口 2車線、バ ス停上屋) ・タクシー高架の支柱がバスターミナル内になる ため、バスバース数が現状より減少 (13⇒11) ※施設の代替が不可能		
	評価△	・タクシーの高架化により影響する施設 記念樹 ・軌道の延伸ルートにより影響する施設 カリヨン	Δ	・タクシーの高架化により影響する施設 記念樹				
駅前広場 歩行者動	易内の 動線への影響	路面電車と他の交通機関の乗換えは地下街を通る	Δ	延伸ルートはバスターミナル内であることから、 歩行者動線への影響はない	0	延伸ルートはバスターミナル内であることから、 歩行者動線への影響はない	0	
	造物への影響	タクシー乗り場の高架箇所、斜路の箇所で地下街の 柱を補強 (650mm⇒1700 mm) するため、一時的に店 舗への休業補償が必要 (37 柱、10 店舗)	l l	タクシー乗り場の高架箇所、斜路の箇所で地下街 の柱を補強(650mm⇒1700 mm)するため、一時的 に店舗への休業補償が必要(37 柱、10 店舗)	0	タクシー乗り場の高架箇所、斜路の箇所で地下街の柱を補強 (650mm⇒1700 mm) するため、一時的に店舗への休業補償が必要 (35 柱、11 店舗)	0	
地下埋設	<b>设物への影響</b>	タクシー乗り場の高架箇所、斜路の柱位置に埋設物 がある場合は移設等の対応が必要	Δ	タクシー乗り場の高架箇所、斜路の柱位置に埋設 物がある場合は移設等の対応が必要	Δ	タクシー乗り場の高架箇所、斜路の柱位置に埋設 物がある場合は移設等の対応が必要	Δ	
(1)	新設電停への 列車運行本数	の シーサスクロッシングを駅前広場内へ移設するた		シーサスクロッシングを駅前広場内へ移設する ため、新設電停への運行本数は現在と同程度		シーサスクロッシングを駅前広場内へ移設するため、新設電停への運行本数は現在と同程度	0	
評価		Δ	•	Δ	× (バスターミナルの代替が不可能)			

## 3)高架乗り入れ案

			①案 【延伸ルートの距離が最短】		②案 【延伸ルートが地下街の柱位置と並行】		③案 【高架電停と東西連絡通路の距離が最短】		
	略図	<b>X</b>	東西連絡通路に記念樹に入る東内所	N 	吉備沃野 桃太郎像、噴水 連絡通路	N	東西連絡通路	N The state of the	
新設電	停の位置	<u>.</u>	バス案内所付近		吉備沃野(桃太郎像、噴水)付近		バス案内所北側の記念樹付近		
乗歩	鉄道		東西連絡通路まで 約 20m ※現在 180m (乗車ホームから)		東西連絡通路まで 約 40m		東西連絡通路まで 約 10m	0	
乗換距離)	バス		バス総合案内所まで 約80m ※現在170m (乗車ホームから)	0	バス総合案内所まで 約 100m	0	バス総合案内所まで 約 70m	0	
(注1)	97	1シー	タクシーのりばまで 約 130m ※現在 260m (乗車ホームから)		タクシーのりばまで 約 150m	Δ	タクシーのりばまで 約120m O		
		評価× の施設	・バスターミナル(バス案内所) ※施設の代替が可能	Δ	なし	_	なし	_	
駅前広への影	響	評価ム の施設	・記念樹		<ul><li>・吉備沃野</li><li>・桃太郎像</li><li>・噴水</li><li>・カリョン</li></ul>		- 記念樹	0	
地下構造物への影響		)影響	<ul><li>・高架支柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の移転が必要(2店舗)</li><li>・高架支柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の営業範囲の縮小及び一時的な店舗への休業補償が必要(3店舗)</li></ul>	・高架支柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の営業範囲の縮小及び一時的な店舗への休業補償が必要(1 店舗) ・地下街の柱を補強(650mm⇒1700 mm)するため、一時的に店舗への休業補償が必要(15 柱、11店舗)		<ul><li>・高架支柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の移転が必要(3店舗)</li><li>・高架支柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の営業範囲の縮小及び一時的に店舗への休業補償が必要(2店舗)</li></ul>			
地下埋	設物への	)影響	高架橋の柱位置に埋設物がある場合は、移設等の対 応が必要	高架橋の柱位置に埋設物がある場合は、移設等の 対応が必要	高架橋の柱位置に埋設物がある場合は、移設等の 対応が必要	Δ			
	評価		Δ		Δ		Δ		

## 4)地下乗り入れ案

	「未り八化米	①案		②案		
	略図	東西連絡通路地下通路	N (	東西連絡通路地下通路	N A	
新設電	停の位置	  現在の岡山駅前乗車ホームの地下付近 	岡山駅前交差点の地下			
乗歩	鉄道	東西連絡通路まで 約 170m ※現在 180m (乗車ホームから)	Δ	東西連絡通路まで 約 120m	0	
乗換距離)	バス	バス総合案内所まで 約 140m ※現在 170m (乗車ホームから)	0	バス総合案内所まで 約 90m	0	
(注1)	タクシー	タクシーのりばまで 約 220m ※現在 260m (乗車ホームから)	Δ	タクシーのりばまで 約 170m	Δ	
		地下街への影響はない	_	地下街への影響はない	_	
地下往 影響	う・地下通路への	・地下通路への影響 地下通路の手前に電停を設けるので、既設の地下 通路への影響はない	0	・地下通路への影響 地下区間が既設の地下通路に支障するため、軌 道との交差箇所は改築が必要	Δ	
地下埋	<b>記物への影響</b>	地下区間を横断するNTT、電力の埋設物があり、 地下区間の施工中に影響する場合は、移設等の対応 が必要	Δ	地下区間を横断するNTT、電力の埋設物があり、地下区間の施工中に影響する場合は、移設等の対応が必要	Δ	
	評価	Δ		Δ		

### 5)歩行者デッキ連結案

## 歩 行 者 デ ッ キ 連 結 案 の 比 較 (その1)

		①案		②案 (2) 日 フ フ ユ (注 M)	•	③案		④案	
略図		東西連絡通路記念樹	N	東西連絡通路記記念樹	N	東西連絡通路	東西連絡通路・株太郎像、噴水・カリヨン・カリヨン・		
	行者デッキ ルート	・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続		・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続	・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続		・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続		
乗	鉄道	東西連絡通路まで約 120m (乗車ホームから) ※現在 180m (乗車ホームから)	0	東西連絡通路まで約 120m(乗車ホームから)	0	東西連絡通路まで 約 180m(乗車ホームから) ※現在 180m(乗車ホームから)	Δ	東西連絡通路まで 約 180m(乗車ホームから)	Δ
乗換距離	行 距 跳 (バス	バス総合案内所まで 約 180m(乗車ホームから) ※現在 170m(乗車ホームから)	Δ	バス総合案内所まで 約 180m (乗車ホームから)	Δ	バス総合案内所まで 約 220m (乗車ホームから) ※現在 170m (乗車ホームから)	Δ	バス総合案内所まで 約 220m (乗車ホームから)	Δ
(注		タクシーのりばまで 約 230m(乗車ホームから) ※現在 260m(乗車ホームから)	Δ	タクシーのりばまで 約 230m(乗車ホームから)	Δ	タクシーのりばまで 約 280m (乗車ホームから) ※現在 260m (乗車ホームから)	Δ	タクシーのりばまで 約 280m(乗車ホームから)	Δ
駅前	(/ ) //10 = \( \tau \)	なし	_	なし	_	なし	_	なし	_
場内の影		・記念樹	0	<ul><li>記念樹</li></ul>	0	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	Δ	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	Δ
	下構造物の影響	<ul> <li>・歩行者デッキの柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の移転が必要(1店舗)</li> <li>・地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、一時的に店舗への休業補償が必要(10柱、4店舗)</li> <li>・地下への既設の階段は、電停とデッキを結ぶ新設階段に支障し閉鎖となる</li> </ul>	×	・歩行者デッキの柱を地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の移転が必要(1店舗) ・地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、 一時的に店舗への休業補償が必要(10柱、4店舗) ・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能	Δ	<ul> <li>・歩行者デッキの柱は地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の営業範囲の縮小及び一時的な店舗への休業補償が必要(1店舗)</li> <li>・地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、一時的に店舗への休業補償が必要(30柱、10店舗)</li> <li>・地下への既設の階段は、電停とデッキを結ぶ新設階段に支障し閉鎖となる</li> </ul>	×	・歩行者デッキの柱は地下街の店舗内に設ける必要があり、店舗の営業範囲の縮小及び一時的な店舗への休業補償が必要(1店舗)・地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、一時的に店舗への休業補償が必要(30柱、10店舗)・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能	Δ
	下埋設物 の影響	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設 等の対応が必要	Δ	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設 等の対応が必要	Δ	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設 等の対応が必要	Δ	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設 等の対応が必要	Δ
	バリアフ リー対策	乗車・降車ホームにエレベータを設置	0	乗車・降車ホームにエレベータを設置	0	乗車・降車ホームにエレベータを設置	0	乗車・降車ホームにエレベータを設置	0
そ	電停から の歩行者 動線	乗車・降車ホームとも既設の平面移動に加え、デッ キによる連絡が可能	加え、デッ O 乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッ で デッキによる連絡が可能		0	乗車・降車ホームとも既設の平面移動に加え、デッキによる連絡が可能	0	乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、 デッキによる連絡が可能	0
の他	駅前電停への影響	現在の電停と変化なし	0	乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、 ホームを短くする必要あり	Δ	現在の電停と変化なし	0	乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、 ホームを短くする必要あり	Δ
	地下通路への階段	- 世界市で一人と接続する降降し立場するとの場合 コーハー 毎日で一人と接続する降降して立場が		乗車ホームと接続する階段には支障なし	0	乗車ホームと接続する階段に支障するため撤去	Δ	乗車ホームと接続する階段には支障なし	0
評価		× (電停と地下通路を結ぶ既設の階段に支障)		Δ	× (電停と地下通路を結ぶ既設の階段に支障)	Δ			

## 歩 行 者 デ ッ キ 連 結 案 の 比 較 (その2)

第四   1			ずけるナッキ選続	杀				
路図   上の			⑤案		<u>⑥</u> 案			
・駅周辺の建物と階段で接続 を円形の歩行者デッキにより接続 東西連絡通路まで 約100m (乗車ホームから)		略図	連絡通路	連絡通路  桃太郎像、噴水 カリヨン				
# 歩 接行						<b>予施設</b>		
(注1)         すグラーのりばまで 約 240m (乗車ホームから)         ム         タクシーのりばまで 約 300m (乗車ホームから)         ム           駅前広 の影響         すがっ の能設         すがっ の能設         すびっ ・ 古備沃野 ・ 様太郎像 ・ 境水 ・ カリヨン         ム         ・ 吉備沃野 ・ 様太郎像 ・ 境水 ・ カリヨン         ム           地下構造物 への影響         ・ 歩行者デッキの柱を地下通路内に設ける必要がある。基礎及び柱施工時に床板の撤去・復旧等を伴うため一時的に通路の通行に支障する。 ・ 地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、一時的に店舗への体業補償が必要(8 柱、6 店舗)・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能         ム         ム           地下理設物 への影響         歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設 等の対応が必要         本 ・ 地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能         ・ 地下間のはた補強が必要(8 柱、6 店舗)・地下階的に店舗への体業補償が必要(8 柱、6 店舗)・地下階的に店舗への体業補償が必要で、8 柱、6 店舗)・地下間のは、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能         か ・ 地下潜の社の運動物がある場合は、移設 等の対応が必要         本 ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 第の対応が必要         ム         ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 市工にエレベータを設置         へ         ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 市工による連絡が可能         ム         ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 市工による連絡が可能         へ         ・ 歩車・本一ムとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能         へ         ・ 乗車・本一ムともで名でする必要あり         へ         ・ 東車ホームと接続する階段には支障なし         へ         ・ 乗車ホームと接続する階段には支障なし         ・ 乗車ホームと接続する階段には支障なし         へ         ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	乗名		· · · · · - · · · - · · · - · · · ·	0		Δ		
(注1)         すグラーのりばまで 約 240m (乗車ホームから)         ム         タクシーのりばまで 約 300m (乗車ホームから)         ム           駅前広 の影響         すがっ の能設         すがっ の能設         すびっ ・ 古備沃野 ・ 様太郎像 ・ 境水 ・ カリヨン         ム         ・ 吉備沃野 ・ 様太郎像 ・ 境水 ・ カリヨン         ム           地下構造物 への影響         ・ 歩行者デッキの柱を地下通路内に設ける必要がある。基礎及び柱施工時に床板の撤去・復旧等を伴うため一時的に通路の通行に支障する。 ・ 地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、一時的に店舗への体業補償が必要(8 柱、6 店舗)・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能         ム         ム           地下理設物 への影響         歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設 等の対応が必要         本 ・ 地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能         ・ 地下間のはた補強が必要(8 柱、6 店舗)・地下階的に店舗への体業補償が必要(8 柱、6 店舗)・地下階的に店舗への体業補償が必要で、8 柱、6 店舗)・地下間のは、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能         か ・ 地下潜の社の運動物がある場合は、移設 等の対応が必要         本 ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 第の対応が必要         ム         ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 市工にエレベータを設置         へ         ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 市工による連絡が可能         ム         ・ 歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移 ・ 市工による連絡が可能         へ         ・ 歩車・本一ムとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能         へ         ・ 乗車・本一ムともで名でする必要あり         へ         ・ 東車ホームと接続する階段には支障なし         へ         ・ 乗車ホームと接続する階段には支障なし         ・ 乗車ホームと接続する階段には支障なし         へ         ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・ ・	換和距離	テ 拒 バス 雅		Δ		Δ		
下講商本		タクシー		Δ		Δ		
場内への影響		の施設	なし	-	なし	_		
地下構造物 への影響	場内	へ 評価ム	• 吉備沃野	Δ	・桃太郎像 ・噴水	Δ		
その他       第の対応が必要       ○       要車・降車ホームにエレベータを設置       ○       乗車・降車ホームにエレベータを設置       ○         電停からの歩行者動線       乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能       ○       乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能       ○         駅前電停への影響ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、かームを短くする必要あり       ○       乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、ホームを短くする必要あり       ○         地下通路への階段 乗車ホームと接続する階段には支障なし       ○       乗車ホームと接続する階段には支障なし       ○			る。基礎及び柱施工時に床板の撤去・復旧等を伴 うため一時的に通路の通行に支障する。 ・地下街の柱を補強(650mm⇒1450mm)するため、 一時的に店舗への休業補償が必要(8 柱、6 店舗) ・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しな		ある。基礎及び柱施工時に床板の撤去・復旧等を伴うため一時的に通路の通行に支障する。 ・地下街の柱を補強(650mm→1450mm)するため、 一時的に店舗への休業補償が必要(8柱、6店舗) ・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障し	Δ		
その他       乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、				Δ		Δ		
その他         乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、 デッキによる連絡が可能         ○         乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、 ホームを短くする必要あり         △         乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、 ホームを短くする必要あり         △         乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、 か、ホームを短くする必要あり         △           地下通路 への階段         乗車ホームと接続する階段には支障なし         ○         乗車ホームと接続する階段には支障なし         ○         乗車ホームと接続する階段には支障なし         ○			乗車・降車ホームにエレベータを設置	0	乗車・降車ホームにエレベータを設置	0		
他 駅前電停 への影響         乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、ホームを短くする必要あり         ム 数、ホームを短くする必要あり         本車ホームと接続する階段には支障なし         〇 乗車ホームと接続する階段には支障なし         〇 乗車ホームと接続する階段には支障なし         ○	-	の歩行者		0		0		
への階段 業単ホームと接続する階段には支障なし		駅前電停		Δ		Δ		
評価			乗車ホームと接続する階段には支障なし	0	乗車ホームと接続する階段には支障なし	0		
		評価	Δ	•	Δ			