

(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)

平成27年1月20日 (火) 第2回 調査検討会

		北側エリア (路面電車とJR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						
新設電停の位置		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	
乗換距離 (歩行距離)	鉄道	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)	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約100m	○ 東西連絡通路までの歩行距離 約110m	○ 東西連絡通路までの歩行距離 約80m	◎
	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)	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約90m	○ バス総合案内所までの歩行距離 約100m	○ バス総合案内所までの歩行距離 約80m	◎
	タクシー	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)	○ タクシーのりばまでの歩行距離 約160m	△ タクシーのりばまでの歩行距離 約170m	△ タクシーのりばまでの歩行距離 約140m	○
駅前広場内への影響	評価×の施設	・一般車乗降場 ・バスターミナル (1番のりば) (出口1車線、入口車線) ※施設の代替が不可能	×	・バスターミナル (出口2車線) ※施設の代替が不可能	△	△
	評価△の施設	・吉備沃野 ・桃太郎像	△	・一般車駐車場 ・噴水 ・カリヨン	△	△
駅前広場の歩行者動線への影響		・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	×	×
岡山駅前交差点への影響	交差点、市役所筋への影響	・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 入口車線に支障 ・バス運行への影響あり	△	・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、右折車線に支障 ・バス運行への影響あり	△	△
	交差点と軌道の交差角度	交差点東側: 89-86°、交差点西側: 86-83°	○	交差点東側: 73-70°、交差点西側: 72-69°、63-60° ※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	△	△
その他	新設電停への列車運行本数	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	△	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	○	△
評価		× (バスターミナルの代替が不可能、歩行者動線の安全面に影響)	× (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)	× (歩行者動線の確保が困難)	

1) 平面乗り入れ案

平面乗り入れ案の比較 (その2)

平成27年1月20日 (火) 第2回 調査検討会

		駅 広 中 央 エ リ ア (路面電車とJR・バスの乗換利便性を高めた延伸ルート)			
略図		①案	②案	③案	④案
新設電停の位置		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
乗換距離 (歩行距離)	鉄道	東西連絡通路までの歩行距離 約 30m	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約 20m	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約 20m	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約 20m
	バス	バス総合案内所までの歩行距離 約 30m	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約 10m	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約 10m	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約 20m
	タクシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約 90m	○ タクシーのりばまでの歩行距離 約 40m	◎ タクシーのりばまでの歩行距離 約 40m	◎ タクシーのりばまでの歩行距離 約 20m
駅前広場内への影響	評価×の施設	・バスターミナル (出口1車線) ※施設の代替が可能	△	△	△
	評価△の施設	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	△	△	△
駅前広場内の歩行者動線への影響		・延伸ルートによる歩行者動線への影響は少ない	△	×	×
岡山駅前交差点	交差点、市役所筋への影響	・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	△	△	△
	交差点と軌道の交差角度	交差点東側：59-56°、交差点西側：62-59°	△	×	△
その他	新設電停への列車運行本数	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	△	△	△
評価		△	×	×	×

3類型