

1) 平面乗り入れ案

平面乗り入れ案の比較 (その3)

平成27年1月20日 (火) 第2回 調査検討会

	バス停エリア (路面電車とバスの乗換利便性を高めた延伸ルート)		タクシーエリア (路面電車とタクシー・バスの乗換利便性を高めた延伸ルート)		
	①案	②案	①案	②案	
略図					
新設電停の位置	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	
乗換距離 (歩行距離)	鉄道	東西連絡通路までの歩行距離 約110m (地下街を通る)	○ 東西連絡通路までの歩行距離 約130m	○ 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130m
	バス	バス総合案内所までの歩行距離 約70m (地下街を通る)	◎ 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30m	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約110m
	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)	○ タクシーのりばまでの歩行距離 約140m	○ タクシーのりばまでの歩行距離 約20m	◎ タクシーのりばまでの歩行距離 約100m
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、バスプール) (入口車線) ※施設の代替が不可能	×	・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	×
	評価△の施設	なし	—	なし	—
駅前広場の歩行者動線への影響	・路面電車と他の交通機関の乗換えは地下街を通る	△	・延伸ルートによる歩行者動線への影響はない	○	・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 ・列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	・バスターミナルの出口側5車線のうち、直進2車線、右折車線と入口車線に支障 ・バス運行への影響あり	△	・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	×
	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: 57-54° および 48-45° (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	△
その他	新設電停への列車運行本数	シーサスクロッシングを新設電停へ移設するため、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	○
評価	× (バスターミナルの代替が不可能)	× (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、市役所筋の交通処理が不可)	× (市役所筋の交通処理が不可)	

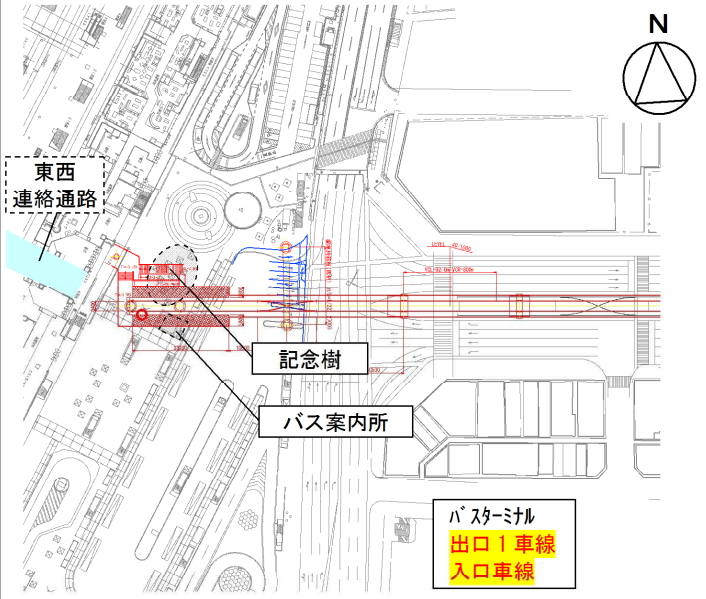
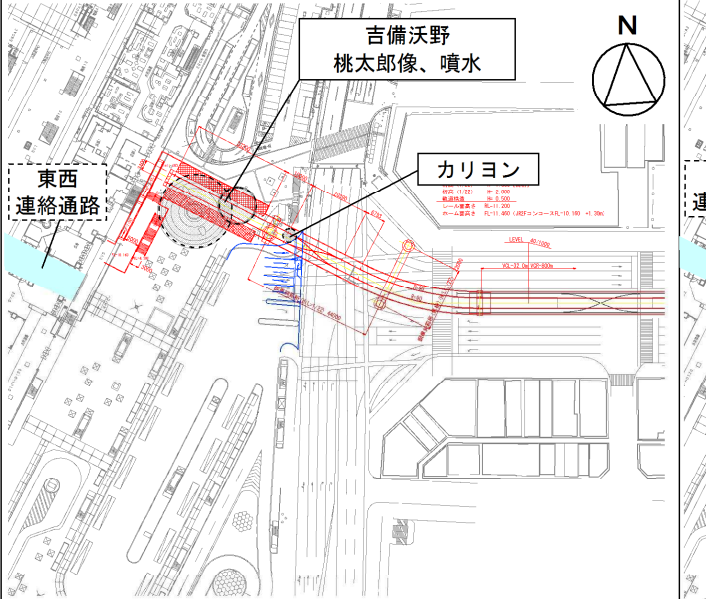
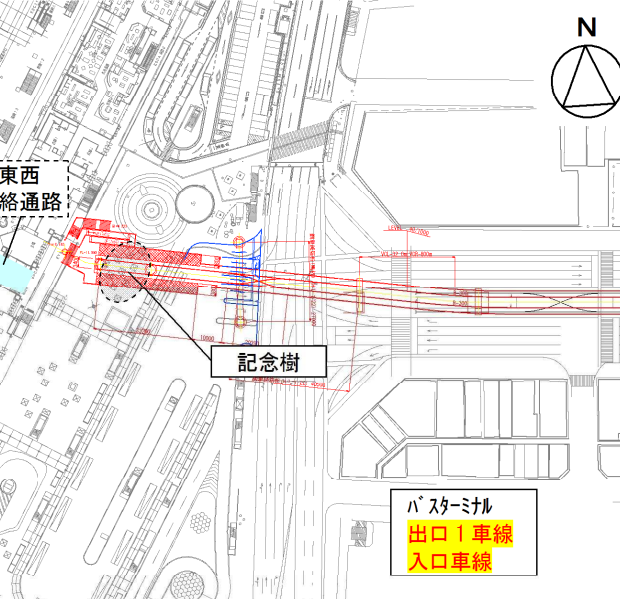
2) 平面乗り入れ（タクシー高架）案

平成27年1月20日（火）第2回 調査検討会

略 図		①案	②案	③案
新設電停の位置		桃太郎像、噴水付近に設置 (駅前広場への軌道延伸：バス停エリア①案)	バスターミナルの東側のりば内に設置 (駅前広場への軌道延伸：バス停エリア②案)	バスターミナルの東側のりば内に設置 (駅前広場への軌道延伸：バス停エリア②案)
乗換距離 (歩行距離)	鉄道	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)	東西連絡通路までの歩行距離 約 150m	東西連絡通路までの歩行距離 約 150m
	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)	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)
	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)	タクシーのりばまでの歩行距離 約 220m	タクシーのりばまでの歩行距離 約 220m
駅前広場内 施設への 影響	評価× の施設	・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 \rightarrow 1車線、入口車線) ※施設の代替が可能	・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 \rightarrow 1車線、 バス停上屋) ※施設の代替が可能	・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 \rightarrow 1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 \rightarrow 11) ※施設の代替が不可能
	評価△ の施設	・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	・タクシーの高架化により影響する施設 記念樹	・タクシーの高架化により影響する施設 記念樹、バスターミナル (バス停上屋)
駅前広場内の 歩行者動線への影響		路面電車と他の交通機関の乗換えは地下街を通る	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	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
地下構造物への影響		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 \rightarrow 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)	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 \rightarrow 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)	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 \rightarrow 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)
地下埋設物への影響		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	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	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
その他	新設電停への 列車運行本数	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	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
評 価		△	△	× (バスターミナルの代替が不可能)

3) 高架乗り入れ案

平成27年1月20日（火）第2回 調査検討会

		①案 【延伸ルートが最短】	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				
新設電停の位置		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
乗換距離 (歩行距離)	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
	バス	バス総合案内所まで 約80m ※現在170m（乗車ホームから）	◎ バス総合案内所まで 約100m	○ バス総合案内所まで 約70m
	タクシー	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	△ タクシーのりばまで 約120m
駅前広場内への影響	評価×の施設	・バスターミナル（バス案内所、 出口1車線、入口車線 ） ※施設の代替が可能	なし	・ バスターミナル（出口1車線、入口車線） ※施設の代替が可能
	評価△の施設	・記念樹	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	・記念樹
地下構造物への影響		・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） ・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）	△	・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（15柱、11店舗）
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
評 価		△	△	△