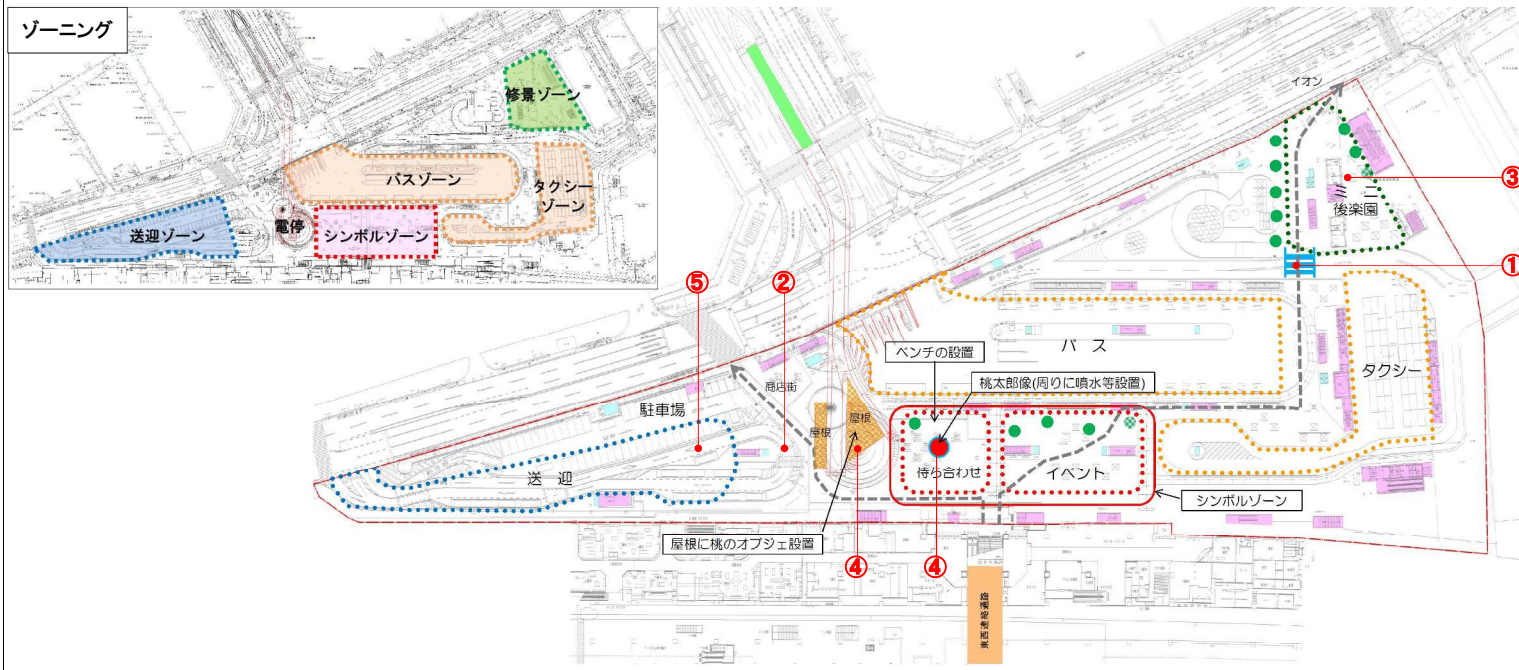


》 乗り入れ計画案について

資料編：学生案

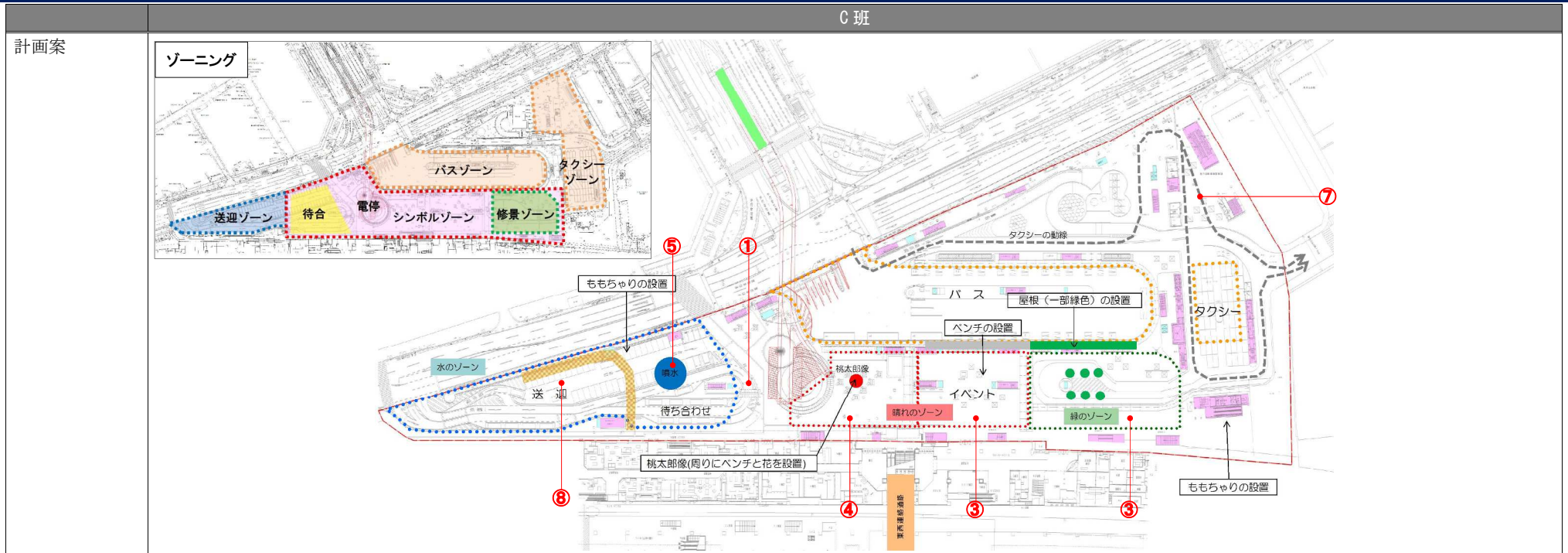
A・B班

計画案



対象ゾーン	考え方	具体策	対応の可否	
歩行者動線	①	<ul style="list-style-type: none"> ・南方面からの歩行者動線が途中で切れていることが問題である。 ・修景ゾーンとバスゾーン間の車道を無理やり通行している利用者が多く存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南方面から（への）新たな歩行者動線を追加する。 	△
	②	<ul style="list-style-type: none"> ・電停横の狭くなった歩行者スペースを確保する。 ・待合せスペースを確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎ゾーンを縮小し、スペースを確保する。 	△
修景ゾーン	③	<ul style="list-style-type: none"> ・岡山市の観光地として、後樂園が最も認知されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・修景ゾーンをミニ後樂園のような空間とする。 	○
シンボルゾーン	④	<ul style="list-style-type: none"> ・岡山のイメージとして、桃太郎が広く認知されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・桃太郎像を広場のシンボルとする。 ・電停の屋根に桃を設置する。 	○
バスゾーン	—	—	—	—
タクシゾーン	—	—	—	—
送迎ゾーン	⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・電停横の歩行者動線を拡幅する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎ゾーンを縮小し、スペースを確保する。 	△
路面電車ゾーン	—	—	—	—
その他	—	—	—	—

※対応の可否：○=対応可能、△=要検討、関係機関調整・協議が必要、×=対応不可（機能が不足、構造上対応できないなど）

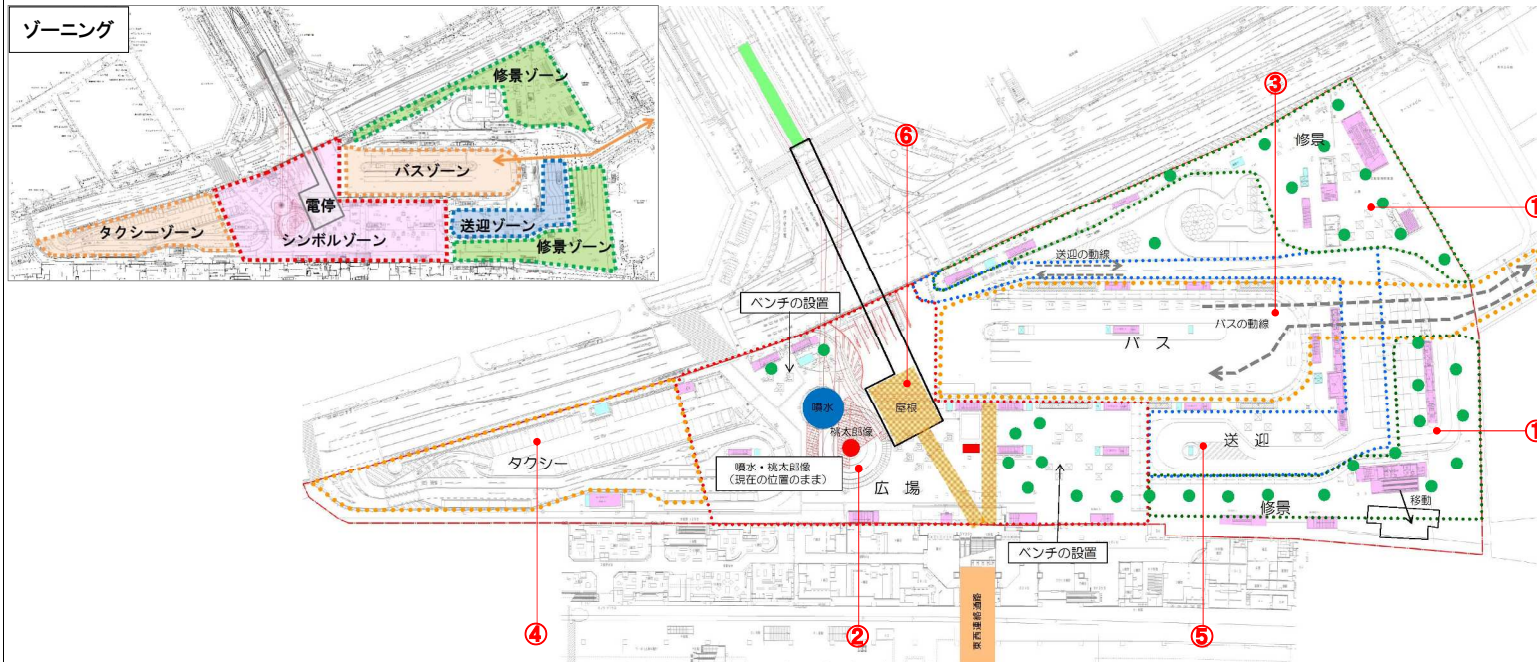


対象ゾーン	考え方	具体策	対応の可否	
歩行者動線	①	・電停横の狭くなった歩行者スペースを確保する。	・送迎ゾーンを縮小し、スペースを確保する。	△
	②	・歩行者の利便性向上を目的として、動線を明示する。	・歩行者動線のそれぞれに色を付けてわかりやすくする。	○
修景ゾーン	—	—	—	
シンボルゾーン	③	・シンボルゾーンを広くすることで、各機能の明確な分散化を行い、利用者の輻輳を避ける。	・シンボルゾーンを「晴れのゾーン」「緑（修景）のゾーン」「待合せゾーン」として明確に分ける。	○
	④	・桃太郎大通りへの見通しを確保する。	・タクシー乗り場の一部をシンボルゾーンに組み込む。(緑のゾーン)	△
	⑤	・待合せスペースのシンボルが必要である。 ・現在、噴水がシンボルとして認識されている。	・桃太郎像を晴れのゾーンに設置する。 ・桃太郎像の背景に桃太郎大通りが見通せるようにすっきりさせる。	△
バスゾーン	⑥	・環境に配慮するため、緑をできるだけ確保する。	・噴水を待合せスペースに設置する。	○
タクシーゾーン	⑦	・広場南東の未活用地（現修景ゾーン）を活用する。	・屋根の一部を緑化する。	○
送迎ゾーン	⑧	・電停横の歩行者動線の確保	・タクシーの進入経路としてタクシーゾーンに取り込む。	△
路面電車ゾーン	—	—	・送迎ゾーンを縮小し、スペースを確保する。	△
その他	⑨	・案内機能をわかりやすく集約する。	・案内板をまとめる。	○

※対応の可否：○=対応可能、△=要検討、関係機関調整・協議が必要、×=対応不可（機能が不足、構造上対応できないなど）

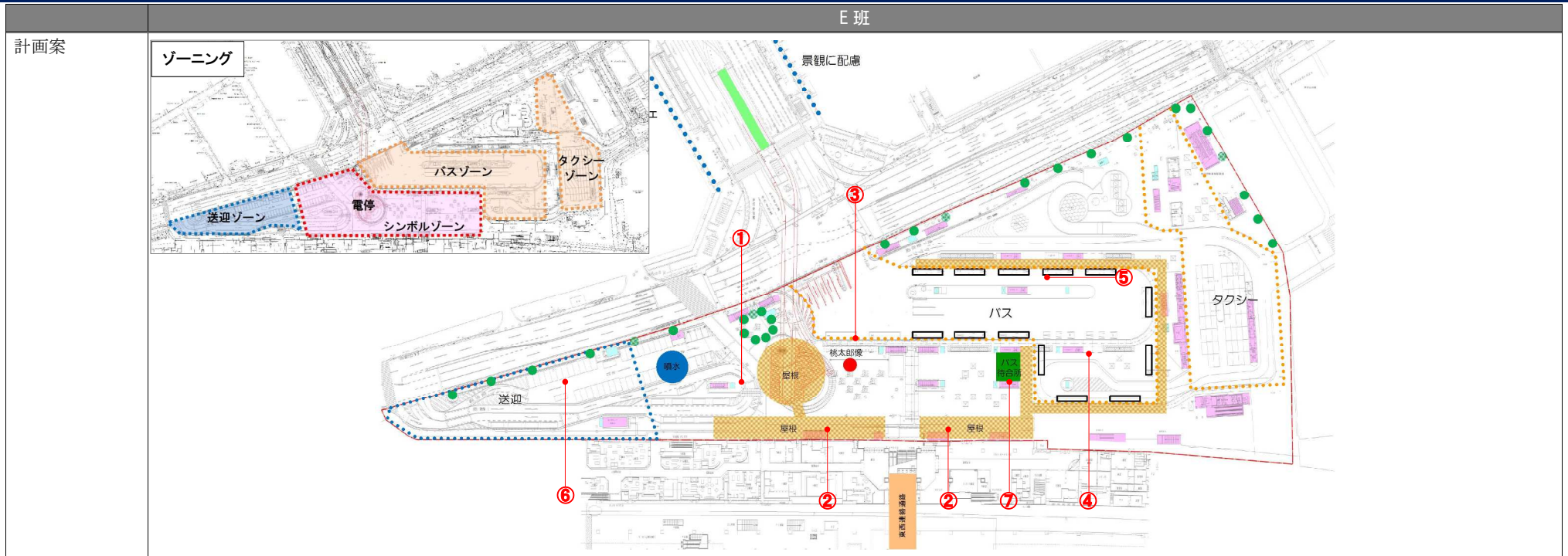
D班

計画案



対象ゾーン	考え方	具体策	対応の可否
歩行者動線	—	—	—
修景ゾーン	① ・現況の修景ゾーンを保全しつつ、広場全体に緑を増やし、魅力を向上させる。	・グランヴィア前と広場南西（交番前）の未活用地を活用して、修景ゾーンを確保する。	△ ・一般車駐車場が確保できない
シンボルゾーン	② ・噴水、桃太郎像は現状のままでシンボルとして利用する。 ※路面電車軌道が現況施設に影響しない線形に変更したため。 ・人の集中を分散するため、広場を広くする。	・噴水、桃太郎像は現状とする。 ・駅前交差点までをシンボルゾーンとして、広く活用できるようにする。 ・広場を広げることで、路面電車、バス等へのアクセス（動線が円滑）が向上する。	× ・13バス確保できない。 ・構造物に支障。
バスゾーン	③ ・駅前交差点の混雑を回避するために、路面電車とバスが交錯しない経路を形成する。	・バスの出入りを駅前広場の南方面からに変更する。	× ・13バス確保できない。 ・構造物に支障。 ・経路変更できない
タクシーゾーン	④ ・利便性向上のためにタクシーゾーンの位置を変更する。	・タクシーゾーンと送迎ゾーンの配置を入れ替える。	△
送迎ゾーン	⑤ ・タクシーの利便性向上に配慮して、配置を変更する。	・タクシーゾーンと送迎ゾーンの配置を入れ替える。	△
路面電車ゾーン	⑥ ・「交通渋滞対策」、「駅から桃太郎大通りを真っ直ぐに見通す」、「シンボルゾーンを広くとる」ため、路面電車軌道の線形を変更する。	・路面電車軌道を桃太郎大通りから真っ直ぐ通過する線形とする。	× ・13バス確保できない。 ・構造物に支障。
その他	⑦ ・広場が狭いので、駅舎を活用して魅力の向上を図る。	・路面店を駅舎1階に配置する。 ・路面店前に緑を配置することで、修景ゾーンと連続した緑を確保し、魅力向上を図る。	△

※対応の可否：○=対応可能、△=要検討、関係機関調整・協議が必要、×=対応不可（機能が不足、構造上対応できないなど）

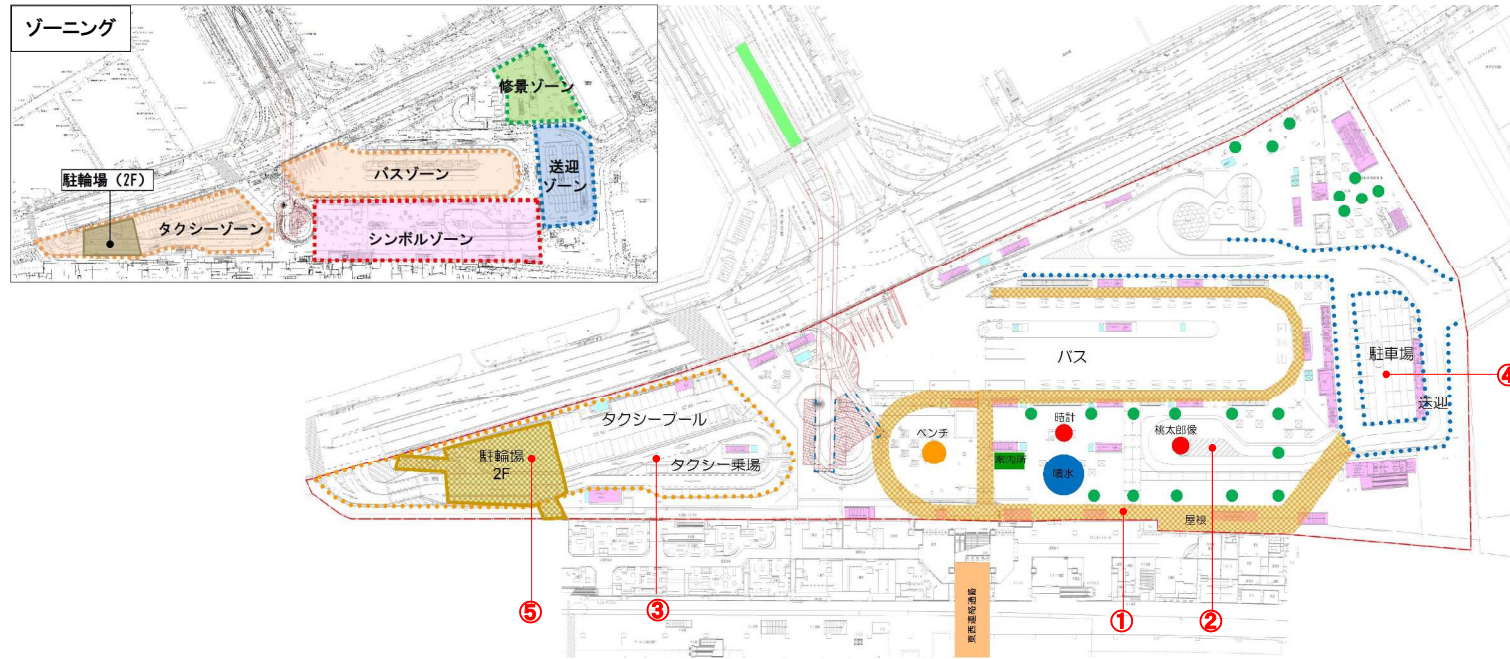


対象ゾーン	考え方	具体策	対応の可否	
歩行者動線	①	・電停横の狭くなった歩行者スペースを確保する。	・送迎ゾーンを縮小し、スペースを確保する。	△
	②	・歩行者の利便性を向上させる。	・主要動線をつなぐ屋根を整備する。	○
修景ゾーン	—	—	—	
シンボルゾーン	③	・来訪者へのおもてなしとして、桃太郎大通りへの開放感が必要である。	・バスの1、2番乗り場を廃止し、桃太郎大通りへの視界を確保する。 ・桃太郎大通りも一体的に考える必要があることから、西川緑道公園までは、沿線建築物の景観に配慮した意匠とする。	△
バスゾーン	④	・現1番、2番乗り場を廃止するため、減少するバースを確保する。 ※桃太郎大通りへの視界確保のためにバースを変更。	・現状のタクシーゾーンの一部をバースに充てることで現状と同数のバースを確保する。	△
タクシーゾーン	⑤	・バスゾーン確保に伴い、縮小するタクシーゾーンを補填する。 ・タクシー動線の利便性向上を目的として、市役所筋への出入口を確保する。	・現修景ゾーンをタクシーゾーンに取り込むことで、タクシースペースを確保する。 ・また、市役所筋への直接の出入りを可能とする。	△
送迎ゾーン	⑥	・電停横の歩行者動線を確保する。	・送迎ゾーンを縮小し、スペースを確保する。	△
路面電車ゾーン	—	—	—	
その他	⑦	・案内機能をわかりやすくする。	・バス案内所を1つに集約してわかりやすくする。	○

※対応の可否：○=対応可能、△=要検討、関係機関調整・協議が必要、×=対応不可（機能が不足、構造上対応できないなど）

F 班

計画案



対象ゾーン	考え方	具体策	対応の可否	
歩行者動線	①	・歩行者の利便性を向上させる。	・主要動線をつなぐ屋根を整備する。	○
修景ゾーン	—	—	—	—
シンボルゾーン	②	・シンボルゾーンを広く確保する。	・現タクシージョーンの一部をシンボルゾーンに取り込み、シンボルゾーンを拡張する。 ・交番前の広場をイベント広場として位置づける。	△
バスゾーン	—	—	—	—
タクシージョーン	③	・広場南西の未利用地（交番前）のスペースを活用するために、タクシージョーン的位置を変更する。	・タクシージョーンと送迎ゾーンの位置を入れ替える。	△
送迎ゾーン	④	・地下駐車場と一体的な活用を図るために、送迎ゾーンの位置を変更する。	・地下駐車場と一体的な活用を図る。 ・シンボルゾーンを広く確保するために、現タクシープールを送迎ゾーンとする。	△
路面電車ゾーン	—	—	—	—
その他	⑤	・駐輪場の利便性向上を図る。	・地下街の無い箇所に立体駐輪場（2階のみの利用）を設置し、駅舎2階から直接利用できるようにする。	△
	⑥	・案内機能を向上させる施設整備を行う。	・地下にある案内所がわかりにくいため、地上部に整備する。 ・案内板が小さく、案内がわかりにくいため、大きな総合案内板を整備する。	○

※対応の可否：○=対応可能、△=要検討、関係機関調整・協議が必要、×=対応不可（機能が不足、構造上対応できないなど）