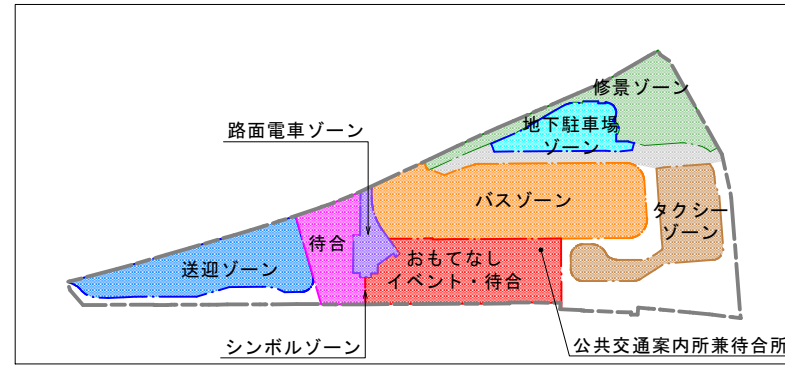


2-2. 修正計画平面図

◆計画概要

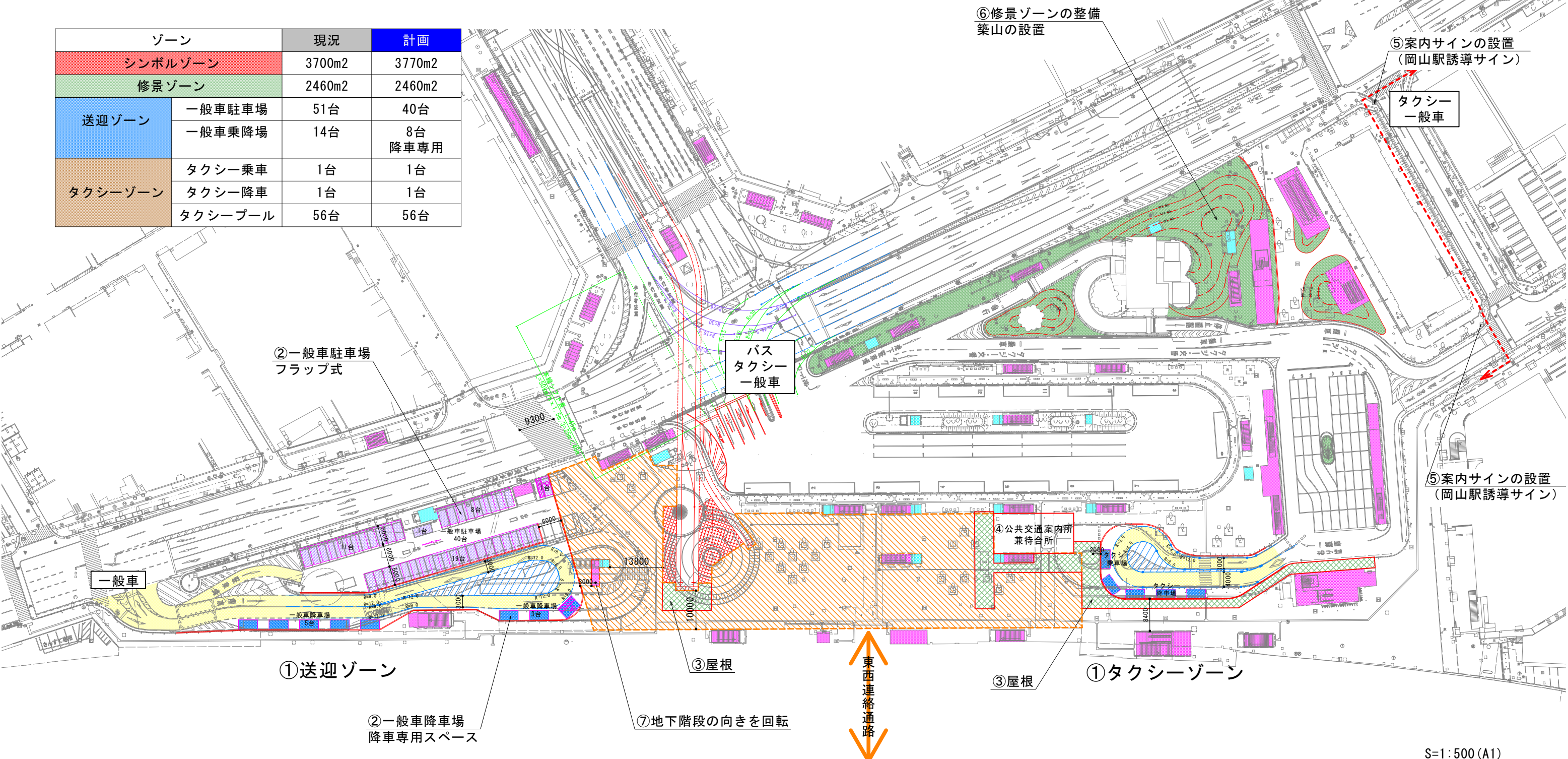
- ①ゾーン配置は現状のままとする
- ②送迎ゾーンには「降車専用ロータリー」と「駐車場（フラップ式）」を整備
- ③駅舎に大屋根を設置し、大屋根から電停及び各公共交通を屋根で結ぶ
- ④公共交通案内所兼待合所の設置（現バス案内所撤去）
- ⑤駅南方向への動線を強化するために案内サインを設置
- ⑥修景ゾーンの整備  
築山の設置
- ⑦地下階段の向き変更（送迎ゾーンの拡張）

駅前広場ゾーニング



第1案

ゾーン	現況	計画
シンボルゾーン	3700m <sup>2</sup>	3770m <sup>2</sup>
修景ゾーン	2460m <sup>2</sup>	2460m <sup>2</sup>
送迎ゾーン	一般車駐車場	51台
	一般車乗降場	14台
タクシーゾーン	タクシー乗車	40台
	タクシー降車	8台
	タクシープール	降車専用 56台

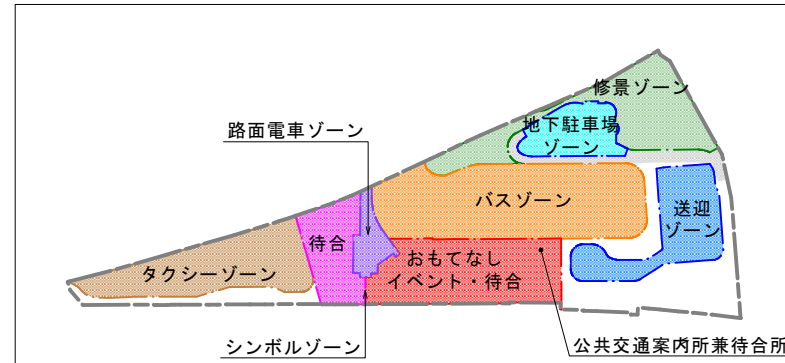


2-2. 修正計画平面図

◆計画概要

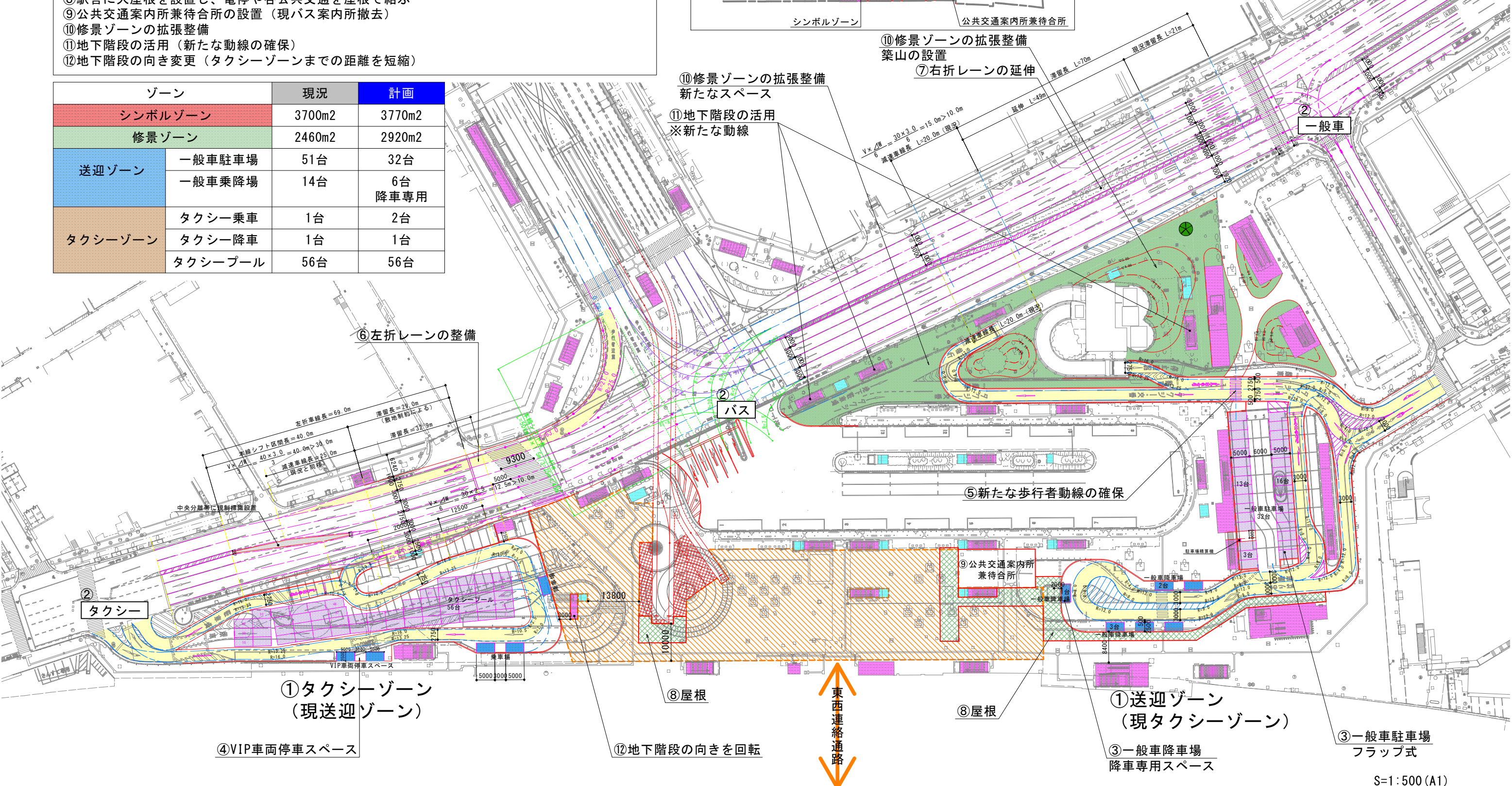
- ① タクシーゾーンと送迎ゾーンを入れ替える
- ② バス、タクシー、一般車の出入りを完全に分離
- ③ 送迎ゾーンには「降車専用ロータリー」と「駐車場（フラップ式）」を整備
- ④ タクシーゾーンにVIP車両停車スペースを整備
- ⑤ 修景ゾーンとバスゾーンをつなぐ歩行者動線を整備
- ⑥ 駅前交差点南進に左折レーンを整備
- ⑦ ターミナルビル前交差点南進の右折レーンを延伸
- ⑧ 駅舎に大屋根を設置し、電停や各公共交通を屋根で結ぶ
- ⑨ 公共交通案内所兼待合所の設置（現バス案内所撤去）
- ⑩ 修景ゾーンの拡張整備
- ⑪ 地下階段の活用（新たな動線の確保）
- ⑫ 地下階段の向き変更（タクシーゾーンまでの距離を短縮）

駅前広場ゾーニング



ゾーン	現況	計画
シンボルゾーン	3700m <sup>2</sup>	3770m <sup>2</sup>
修景ゾーン	2460m <sup>2</sup>	2920m <sup>2</sup>
送迎ゾーン	一般車駐車場	51台
	一般車乗降場	14台
タクシーゾーン	タクシー乗車	1台
	タクシー降車	1台
	タクシープール	56台
	32台	6台
		降車専用

- ⑩ 修景ゾーンの拡張整備  
築山の設置
- ⑦ 右折レーンの延伸
- ⑩ 修景ゾーンの拡張整備  
新たなスペース
- ⑪ 地下階段の活用  
※新たな動線



① タクシーゾーン  
(現送迎ゾーン)

④ VIP車両停車スペース

⑧ 屋根

⑫ 地下階段の向きを回転

東西連絡通路

⑧ 屋根

① 送迎ゾーン  
(現タクシーゾーン)

③ 一般車降車場  
降車専用スペース

③ 一般車駐車場  
フラップ式

3-1. 現況交通量調査

(1) 調査概要

- ・交通シミュレーションの実施にあたり、駅前交差点周辺において交通量調査を実施した（表-1 参照）。調査概要は下表のとおりである。
- ・調査時間は、過年度の調査結果（表-3 参照）を参考に設定した。
- ・調査時間のうちのピークは、主要な交差点として、駅前交差点と駅前交差点に隣接する2つの交差点における交通量を踏まえ、平日は8:00~9:00、休日は15:40~16:40に設定した（表-2 参照）。

表-1 調査概要

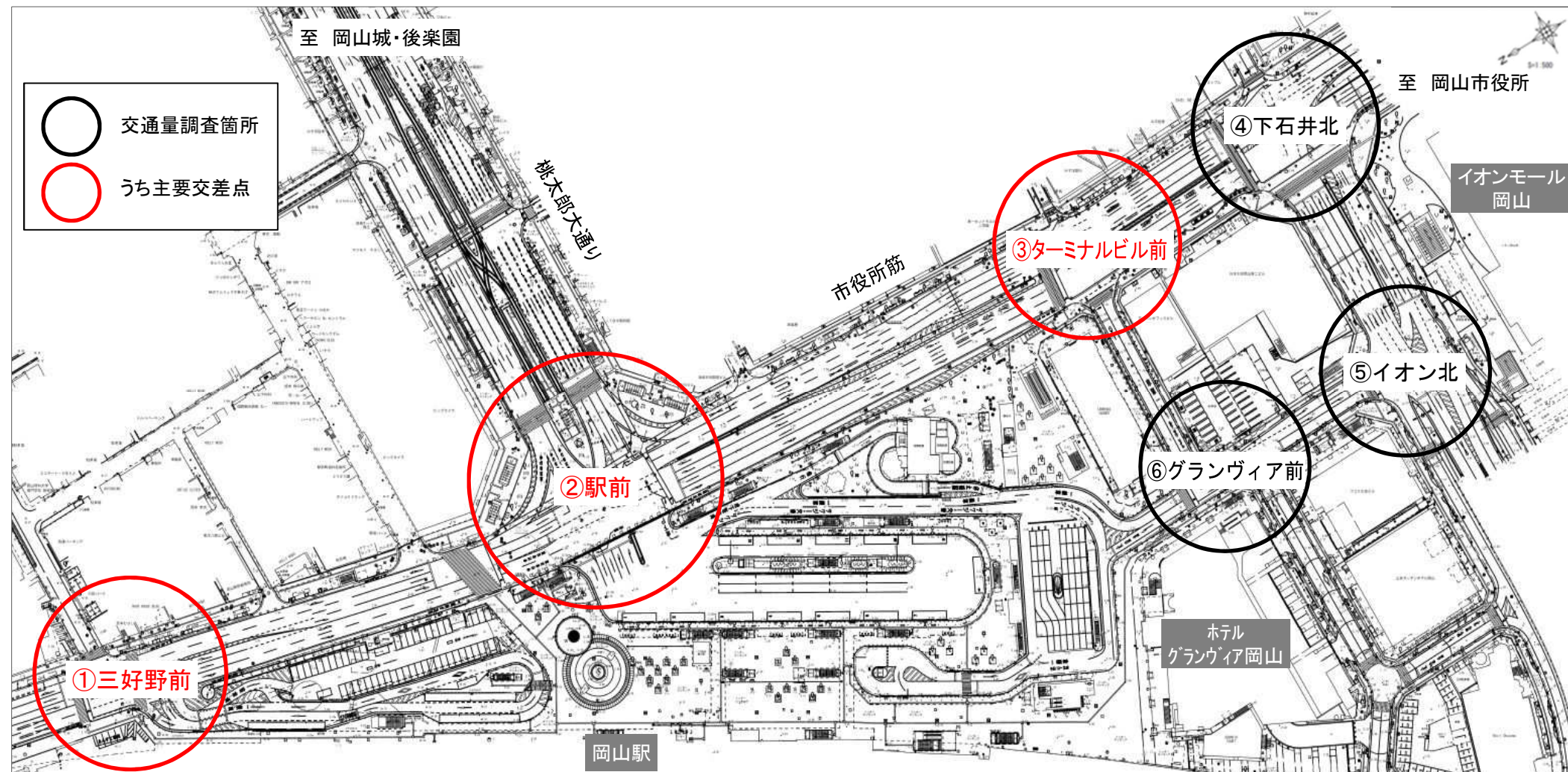
調査日	平日	平成29年10月31日(火)	休日	平成29年11月5日(日)
調査時間	平日	7:00~9:00(表-3参照)	休日	15:30~17:30(表-3参照)
調査箇所	6交差点(調査箇所一覧図参照)			
ピーク時間	平日	8:00~9:00(7,144台)	休日	15:40~16:40(6,606台)

表-2 主要3交差点の流入交通量(今回調査)

(単位:台)

平日		休日	
調査時間帯	H29.10.31(火)	調査時間帯	H29.11.5(日)
7:00~8:00	5,783	15:30~16:30	6,560
7:10~8:10	6,330	15:40~16:40	6,606
7:20~8:20	6,709	15:50~16:50	6,565
7:30~8:30	6,963	16:00~17:00	6,481
7:40~8:40	7,084	16:10~17:10	6,468
7:50~8:50	7,120	16:20~17:20	6,495
8:00~9:00	7,144	16:30~17:30	6,438

※黄色着色部:流入台数最大



調査箇所一覧図

表-3 駅前交差点の12h流入交通量(過年度実績)

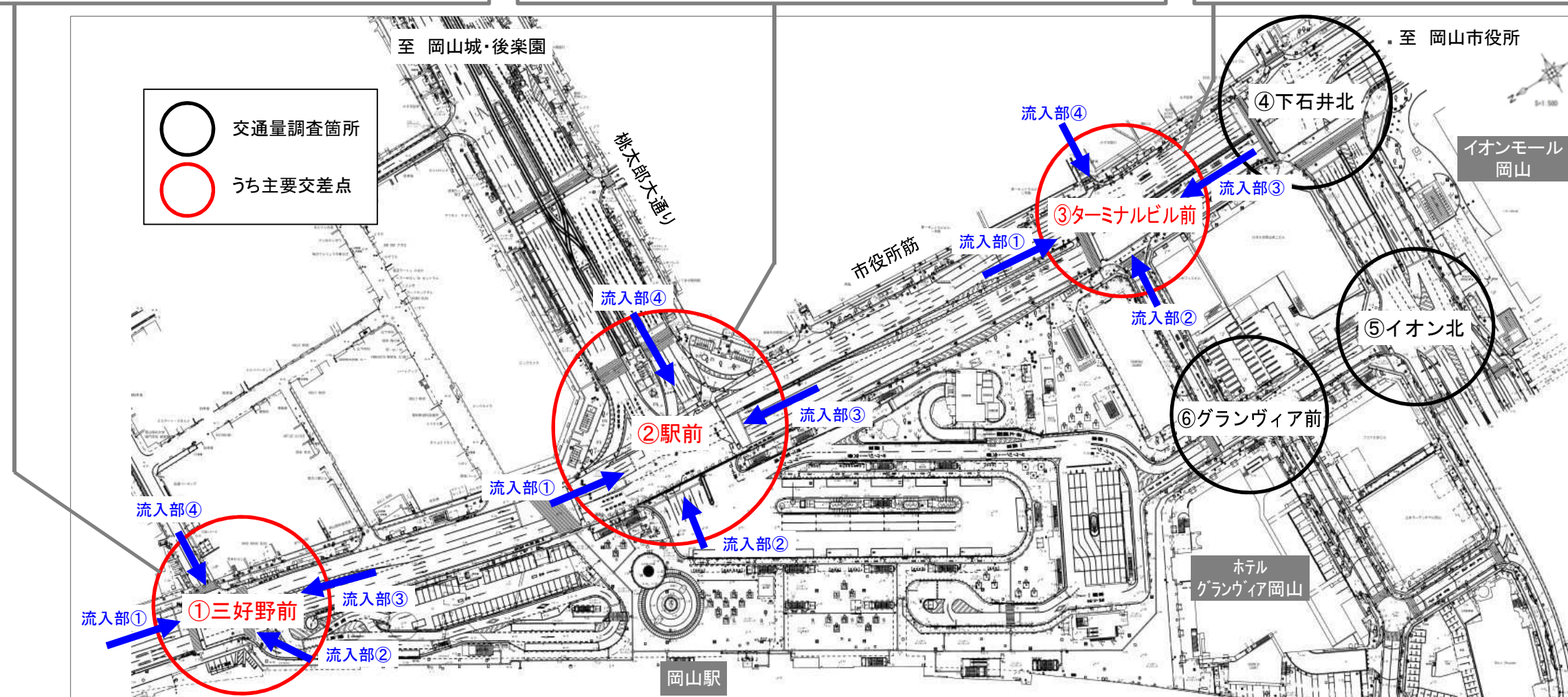
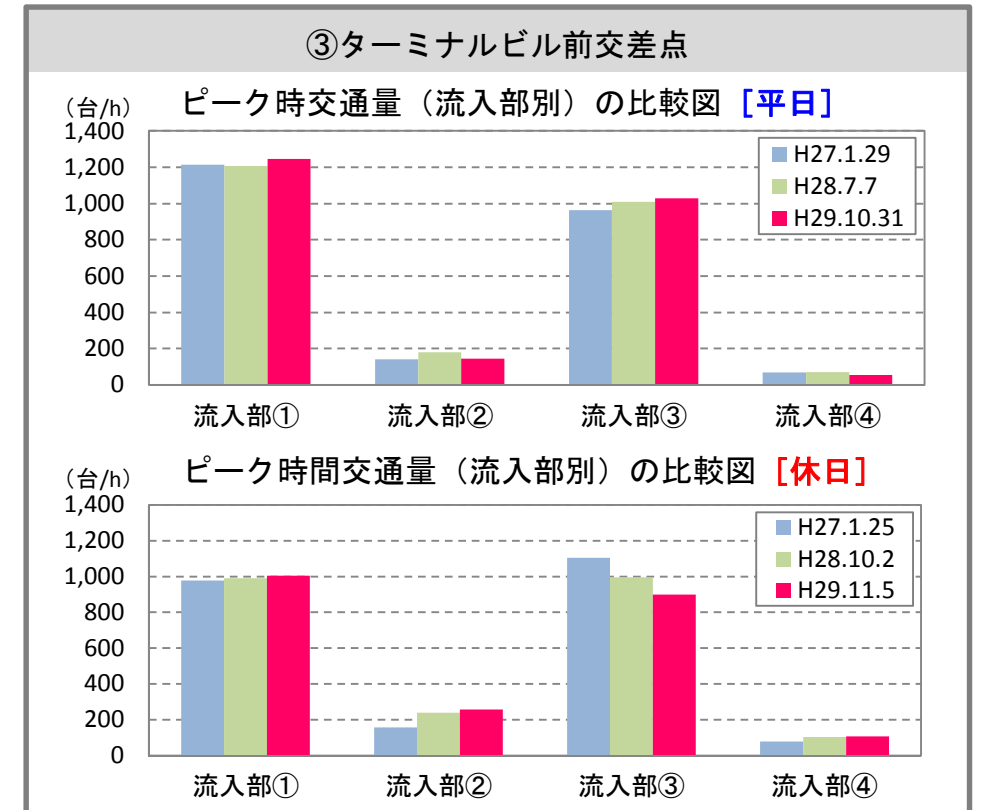
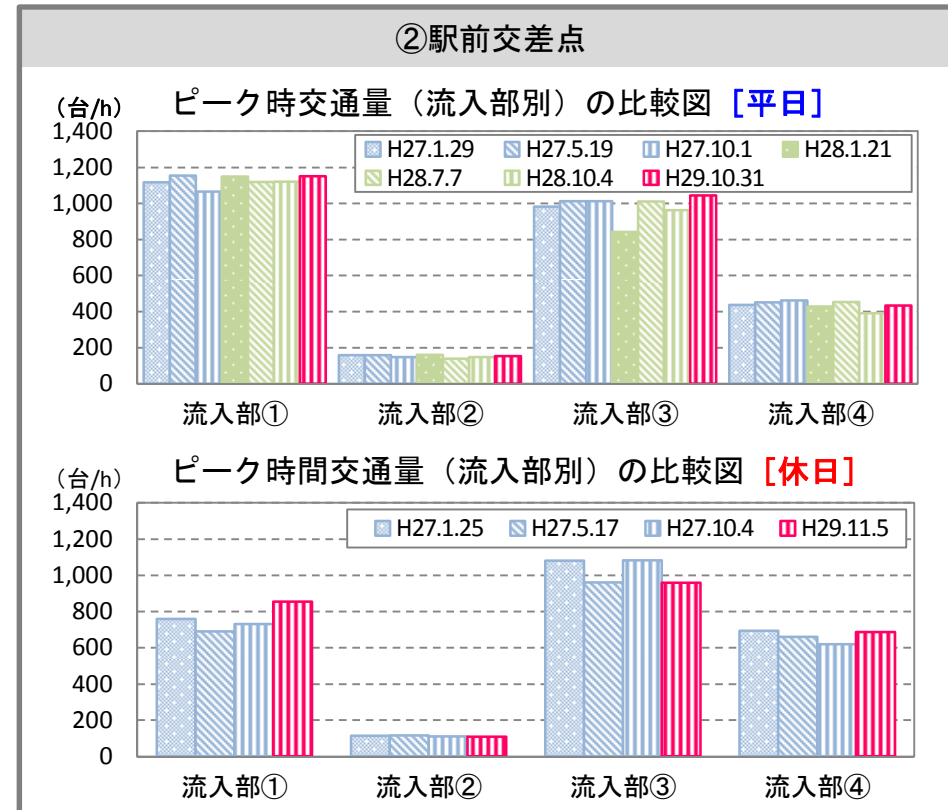
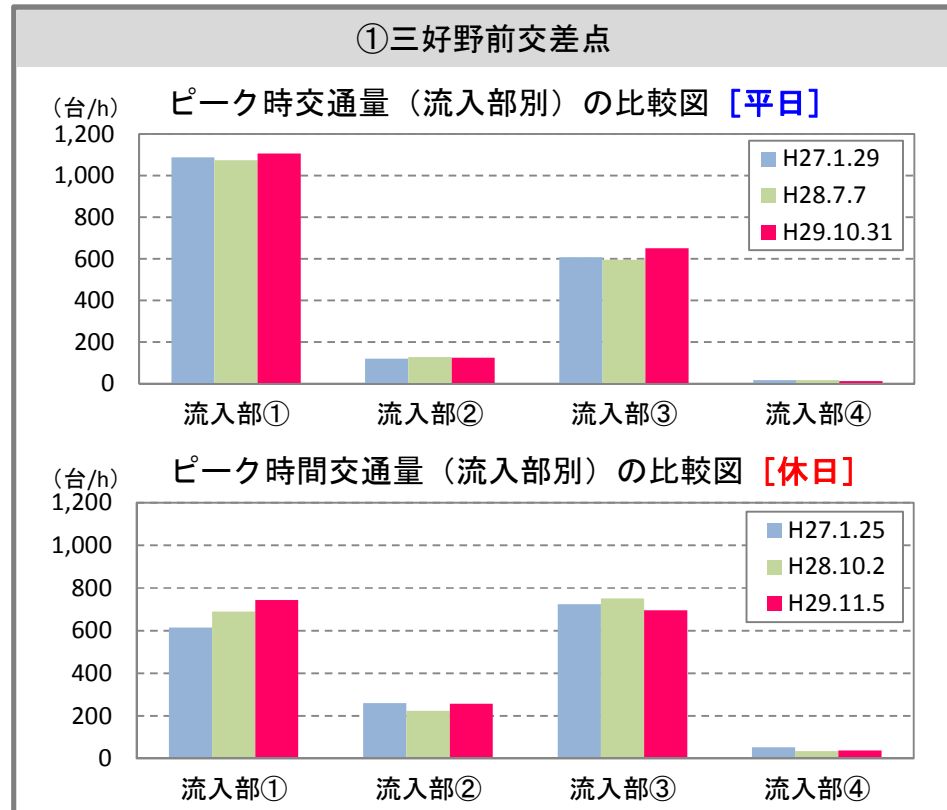
(単位:台)

調査時間帯	平日		休日	
	H27.1.29(木)	H27.10.1(木)	H27.1.25(日)	H27.10.4(日)
7~8時	2,036	2,235	803	928
8~9時	2,694	2,743	1,419	1,368
9~10時	2,289	2,362	1,820	1,919
10~11時	2,212	2,281	2,023	2,061
11~12時	2,295	2,353	2,019	2,048
12~13時	2,168	2,300	2,331	2,243
13~14時	2,422	2,396	2,152	2,181
14~15時	2,356	2,368	2,464	2,448
15~16時	2,472	2,528	2,636	2,639
16~17時	2,678	2,509	2,645	2,539
17~18時	2,682	2,698	2,542	2,534
18~19時	2,604	2,670	2,279	2,356
計	28,908	29,443	25,133	25,264

※黄色着色部:流入台数最大

(2) 調査結果

- ・「①三好野前交差点、②駅前交差点、③ターミナルビル前交差点」を対象に、これまでの交通量調査結果との比較を以下に示す。
- ・どの交差点においても、流入部別の交通量に大きな変化はみられない。



3-2. 交通シミュレーション結果

別紙参照

## 4. 修正計画案の比較について

- ・「交通結節点としての機能強化」、「歩行者動線の確保」、「にぎわい・憩い空間の確保」、「景観の向上」に加え、「交通処理」の観点を加えて比較を行った。
- ・車両の出入を完全分離することによる「交差点の進入形態」、「タクシーの円滑な流出」、「駅南方向への動線」、「修景ゾーンの魅力向上」などにおいて、第2案が優位であると思われる。

検討課題		検討内容	第1案	比較	第2案			
交通結節点としての機能強化	バス	・路面電車専用の青信号確保によって、バスの青時間が減少することに伴う渋滞発生を懸念	交差点の進入形態 ・現状維持	▲	<	・駅前交差点の右折レーンのバス専用化による渋滞緩和及び安全性の向上（一般車、タクシーの分離） ・駅前交差点での南進左折レーンの付加 ・ターミナルビル前交差点での南進右折滞留長の延伸	●	
	タクシー	・乗降場を駅改札に近づきたい	乗降場までの距離 (現況：約67m+約120m=187m)	乗車：約75m + 降車：約80m = 155m	▲	>	乗車：約87m + 降車：約92m = 179m	▲
			バリアフリー経路であるEVまでの距離 (現況：約80m+約132m=212m)	乗車：約87m + 降車：約92m = 179m	▲	<	乗車：約75m + 降車：約80m = 155m	●
		・タクシープールの台数を確保	タクシープール台数 (現況：56台)	56台 (現状維持)	▲	=	56台 (現状維持)	▲
		・市役所筋に出るまでにワンメーター上がる	タクシーの円滑な流出	・現状維持	▲	<	・市役所筋へ直接アクセスできる	●
	一般車	・乗降場の不適切利用によって、駐車場から出られない	駐車場形式 (現況：ゲート式)	フラップ式	●	=	フラップ式	●
			駐車場台数 (現況：51台)	40台	×	>	32台 (地下駐車場との一体利用が可能)	×
		・降車客の利便性の確保	乗降場台数 (現況：14台)	8台 (降車専用)	×	>	6台 (降車専用)	×
			乗降場までの距離 (現況：約73m)	約79m	×	<	約75m	▲
	案内	・案内所の集約	乗り換え案内	・公共交通案内所兼待合所を整備	●	=	・公共交通案内所兼待合所を整備	●
歩行者動線の確保	・広場南方面との動線強化	駅南方向への動線	・現状維持 (案内サイン設置で誘導機能の向上は図る)	▲	<	・修景ゾーンとバスゾーンをつなぐ歩行者動線を整備	●	
	・商店街への動線が狭くなる ・商店街への見通しが悪くなる	駅東方向への動線 (ビックカメラ方向)	・現況よりも約7.7m迂回になるが、幅員10mは確保 (案内板、舗装の色分け等で動線強化を検討)	×	=	・現況よりも約7.7m迂回になるが、幅員10mは確保 (案内板、舗装の色分け等で動線強化を検討)	×	
にぎわい憩い空間の確保	広場	・イベント等の実施における既存施設の配置制約の改善	シンボルゾーンの面積 (現況 3700m <sup>2</sup> )	3,770 m <sup>2</sup> (植樹、施設の集約を図ることで、まとまった空間を確保)	●	=	3,770 m <sup>2</sup> (植樹、施設の集約を図ることで、まとまった空間を確保)	●
		・修景ゾーンの魅力向上	修景ゾーンの魅力向上 (現況 2460m <sup>2</sup> )	2,460 m <sup>2</sup>	▲	<	2,920 m <sup>2</sup> ※新たに12,13番のりば周辺にまとまった修景広場空間が確保される	●
		周辺への賑わい創出	・待合、憩い空間 (電停北側) が駅前交差点に近づくことにより、広く中心市街地に回遊する動機づけを与えられる					
景観の向上	・おもてなし	桃太郎大通りへの見通し	・バス案内所の移設、サインの再編、既存植栽帯の移設により、シンボルロードである桃太郎大通りへの見通しを確保する					
		岡山らしさ	・大屋根を設置することで、シンボル性を向上させる ・駅舎壁面の色や質感の変更 (烏城イメージ) により、地域性を付加することで「岡山らしさ」を感じられる					
交通処理		交通シミュレーション、交通解析	・著しい渋滞は発生しない	▲	≒	・著しい渋滞は発生しない	▲	
総合評価			○					

※評価：●=現況より良い ▲=現況と同程度 ×=現況より劣る 赤字：現状の課題に対して向上