

路面電車乗り入れを含めた 岡山駅前広場のあり方検討について 検討資料

本編：目次

1. 前回の意見と対応について	1
2. 計画案について	2
2-1. 計画案の概要	2
2-2. 計画平面図	3
3. 交通シミュレーションについて	5
3-1. 対応内容一覧	5
3-2. 交通シミュレーション結果	6
4. 計画案の比較について	7



・「第4回あり方検討会」での意見と対応に関する主なご意見と対応を下表に示す。

	意見	対応
交通 シミュレーション について	<ul style="list-style-type: none"> 指摘のあった、「駅前交差点北側の横断歩道の角度がシミュレーションと現状で異なること」、「駅東交差点の横断歩道の有無に関する影響」、「三好野前交差点の横断者の有無による影響」については、交通量や信号サイクルを見ると、シミュレーション上ほぼ影響がないと思われる。 ただし、指摘いただいたことをシミュレーションに反映することは可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 指摘事項を反映して、交通シミュレーションを実施。 再開発に伴う交通量については、最新のデータを反映。 <実施時間帯> 平日ピーク：8:00～9:00 休日ピーク：15:40～16:40
	<ul style="list-style-type: none"> 第2案では、一般車がターミナルビル前交差点から進入するという案になっているが、グランヴィア前交差点における平日の夕方、及び土日祝の混雑状況を知りたいので、シミュレーションの結果を教えてください。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前再開発に伴う交通への影響は、シミュレーションに反映されているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 青時間は短縮することになるが、安全に渡ることは可能と考えている。ただし、緊急時には真ん中に止まれるスペースを確保することも検討していきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前交差点の南北の横断歩道の時間が短くなるので、高齢者等が物理的に渡れないのではないか。 	
	<ul style="list-style-type: none"> 平日の夕方は、渋滞しており、シミュレーション結果のようにスムーズには流れていない。 	
路面電車 乗り入れ計画案 について	<ul style="list-style-type: none"> なぜ乗り入れるのか、どの程度の効果があるのか、といったことについて明確な回答をいただけていないので、反対せざるを得ない。 2/8の出石地区意見交換会では、市長から説明いただいたが、理解も納得もしていない。 動線確保、回遊性の弊害などから、乗り入れに対しては反対。 	<ul style="list-style-type: none"> 本検討会は、乗り入れた場合に広場全体がどうあるべきかということをご議論していただく場であって、実際に乗り入れるかどうかの判断については、市で決めさせていただく。 予算を計上し議会で審議いただき、認められれば次のステップに移るということになる。
	<ul style="list-style-type: none"> タクシー協会については、まだ関係者との十分な協議ができていないということであり、計画案の絞り込みは次回の検討会で検討させていただきたい。 	(タクシー協会) <ul style="list-style-type: none"> 二つの計画案について、慎重に検討させていただく。それまで待っていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> 平面乗り入れ案には費用面のメリットもあったが、現在の案はかなり大がかりとなっているので、概算事業費を教えてください。 	<ul style="list-style-type: none"> レイアウト等の変更もあるので、事業費は増加することになると思うが、今後のデザインの検討結果が大きく影響するため、デザイン検討が概ねできた段階で提示させていただく。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 路面電車が乗り入れることによる地下街への影響の程度について、早期に示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地下街への影響については、出来るだけ早期に提示させていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> 今後も、市長も含めた地元との意見交換会を検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後も引き続き、意見交換会は随時開催させていただきたい。
	<ul style="list-style-type: none"> 以前から、乗り入れる場合にはバスの乗り場の増設を要望している。 	<ul style="list-style-type: none"> バスバースを増やすことは、乗り入れに併せて検討したが、大きなスペースが必要であり増やすことができなかった。
	<ul style="list-style-type: none"> 交通量調査の実施に際し、事前に説明や相談がなかったので、もっと丁寧に検討を進めてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 説明が遅かったことについては、今後、丁寧に対応させていただきたい。

2-1. 計画案の概要

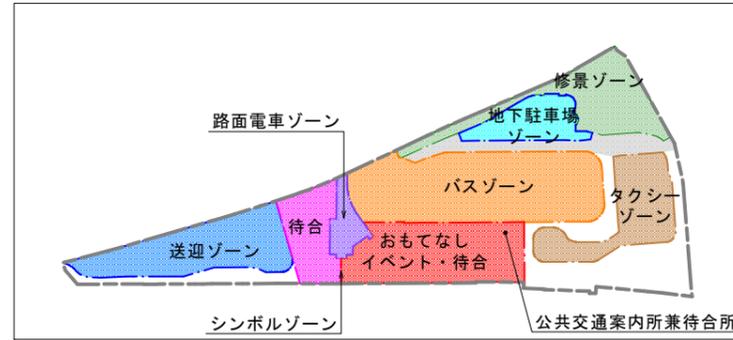
	第1案（タクシー・送迎ゾーンの現状配置案）	第2案（タクシー・送迎ゾーンの入替配置案）																																																				
計画概要	<ul style="list-style-type: none"> ゾーン配置は現状のままとする。 送迎ゾーンには「降車専用ロータリー」と「駐車場（フラップ式）」を整備 タクシーの「乗り場」と「降り場」の配置を改善 駅舎に大屋根を設置し、大屋根から電停及び各公共交通を屋根で結ぶ 公共交通案内所兼待合所の設置（現バス案内所撤去） 駅南方向への動線を強化するために案内サインを設置 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーゾーンと送迎ゾーンを入れ替える バス、タクシー、一般車の出入りを完全に分離 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 タクシーゾーンにVIP車両停車スペースを整備 修景ゾーンとバスゾーンをつなぐ歩行者動線を整備 駅前交差点南進に左折レーンを整備 ターミナルスクエア前交差点南進の右折レーンを延伸 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 公共交通案内所兼待合所の設置（現バス案内所撤去） 																																																				
ゾーニング 歩行者動線																																																						
計画図	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ゾーン</th> <th>現況</th> <th>計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>シンボルゾーン</td> <td>3700m²</td> <td>3770m²</td> </tr> <tr> <td>修景ゾーン</td> <td>2460m²</td> <td>2460m²</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">送迎ゾーン</td> <td>一般車駐車場</td> <td>51台</td> <td>40台</td> </tr> <tr> <td>一般車乗降場</td> <td>14台</td> <td>8台 降車専用</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">タクシーゾーン</td> <td>タクシー乗車</td> <td>1台</td> <td>1台</td> </tr> <tr> <td>タクシー降車</td> <td>1台</td> <td>1台</td> </tr> <tr> <td>タクシープール</td> <td>56台</td> <td>56台</td> </tr> </tbody> </table>	ゾーン	現況	計画	シンボルゾーン	3700m ²	3770m ²	修景ゾーン	2460m ²	2460m ²	送迎ゾーン	一般車駐車場	51台	40台	一般車乗降場	14台	8台 降車専用	タクシーゾーン	タクシー乗車	1台	1台	タクシー降車	1台	1台	タクシープール	56台	56台	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ゾーン</th> <th>現況</th> <th>計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>シンボルゾーン</td> <td>3700m²</td> <td>3770m²</td> </tr> <tr> <td>修景ゾーン</td> <td>2460m²</td> <td>2920m²</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">送迎ゾーン</td> <td>一般車駐車場</td> <td>51台</td> <td>32台</td> </tr> <tr> <td>一般車乗降場</td> <td>14台</td> <td>6台 降車専用</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">タクシーゾーン</td> <td>タクシー乗車</td> <td>1台</td> <td>1台</td> </tr> <tr> <td>タクシー降車</td> <td>1台</td> <td>1台</td> </tr> <tr> <td>タクシープール</td> <td>56台</td> <td>54台</td> </tr> </tbody> </table>	ゾーン	現況	計画	シンボルゾーン	3700m ²	3770m ²	修景ゾーン	2460m ²	2920m ²	送迎ゾーン	一般車駐車場	51台	32台	一般車乗降場	14台	6台 降車専用	タクシーゾーン	タクシー乗車	1台	1台	タクシー降車	1台	1台	タクシープール	56台	54台
ゾーン	現況	計画																																																				
シンボルゾーン	3700m ²	3770m ²																																																				
修景ゾーン	2460m ²	2460m ²																																																				
送迎ゾーン	一般車駐車場	51台	40台																																																			
	一般車乗降場	14台	8台 降車専用																																																			
タクシーゾーン	タクシー乗車	1台	1台																																																			
	タクシー降車	1台	1台																																																			
	タクシープール	56台	56台																																																			
ゾーン	現況	計画																																																				
シンボルゾーン	3700m ²	3770m ²																																																				
修景ゾーン	2460m ²	2920m ²																																																				
送迎ゾーン	一般車駐車場	51台	32台																																																			
	一般車乗降場	14台	6台 降車専用																																																			
タクシーゾーン	タクシー乗車	1台	1台																																																			
	タクシー降車	1台	1台																																																			
	タクシープール	56台	54台																																																			

2-2. 計画平面図

◆計画概要

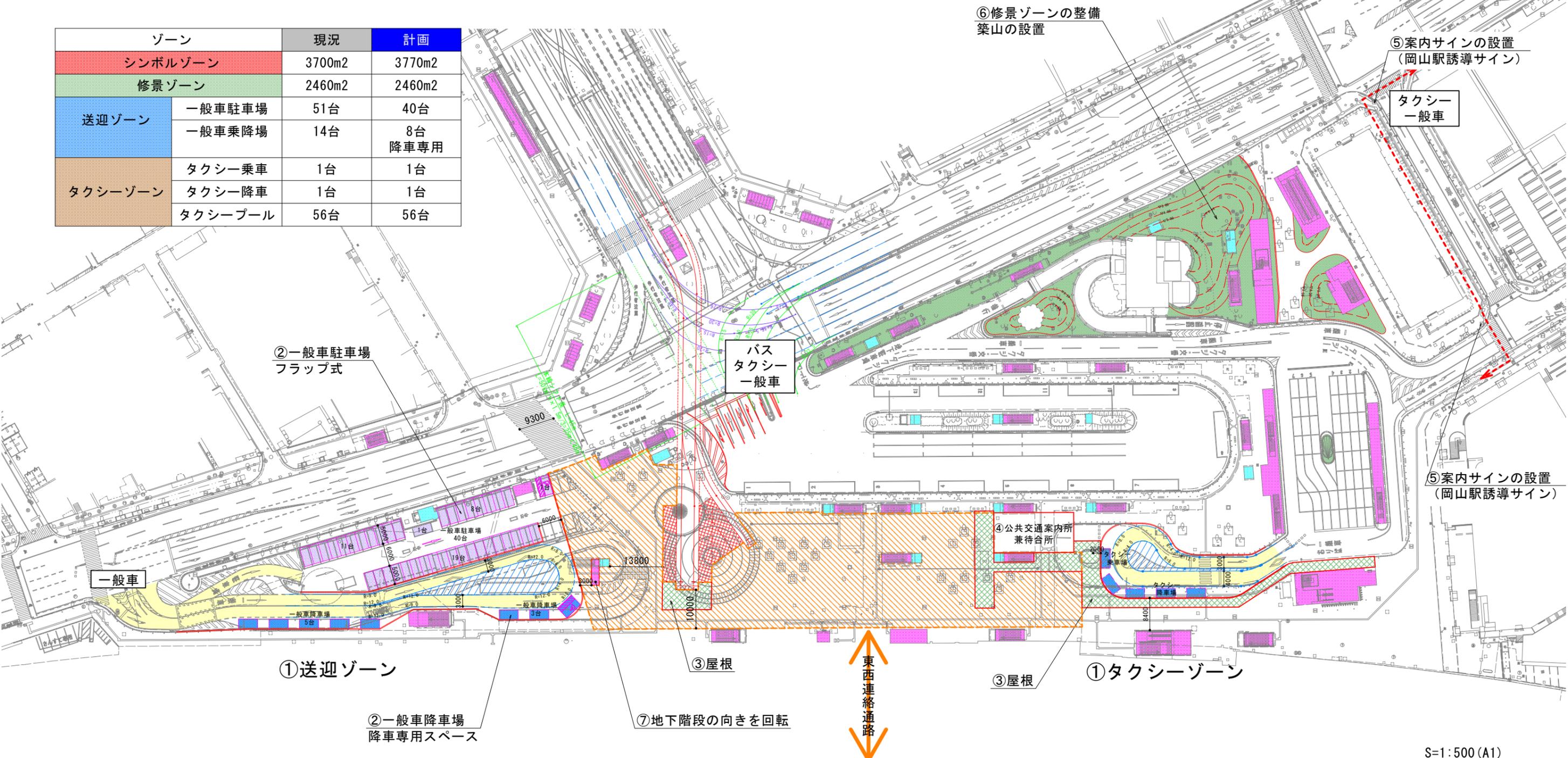
- ①ゾーン配置は現状のままとする
- ②送迎ゾーンには「降車専用ロータリー」と「駐車場（フラップ式）」を整備
- ③駅舎に大屋根を設置し、大屋根から電停及び各公共交通を屋根で結ぶ
- ④公共交通案内所兼待合所の設置（現バス案内所撤去）
- ⑤駅南方向への動線を強化するために案内サインを設置
- ⑥修景ゾーンの整備
- ⑦地下階段の向き変更（送迎ゾーンの拡張）

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 ²	3770m ²	
修景ゾーン	2460m ²	2460m ²	
送迎ゾーン	一般車駐車場	51台	40台
	一般車乗降場	14台	8台 降車専用
タクシーゾーン	タクシー乗車	1台	1台
	タクシー降車	1台	1台
	タクシープール	56台	56台



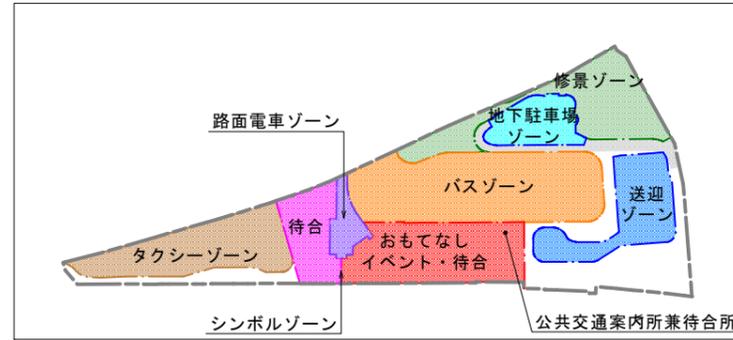
第2案

2-2. 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 ²	3770m ²	
修景ゾーン	2460m ²	2920m ²	
送迎ゾーン	一般車駐車場	51台	32台
	一般車乗降場	14台	6台 降車専用
タクシーゾーン	タクシー乗車	1台	2台
	タクシー降車	1台	1台
	タクシープール	56台	56台

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

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

満空表示設置

⑥左折レーンの整備

②バス

⑤新たな歩行者動線の確保

満空表示設置

②タクシー

①タクシーゾーン
(現送迎ゾーン)

④VIP車両停車スペース

⑧屋根

東西連絡通路

⑧屋根

①送迎ゾーン
(現タクシーゾーン)

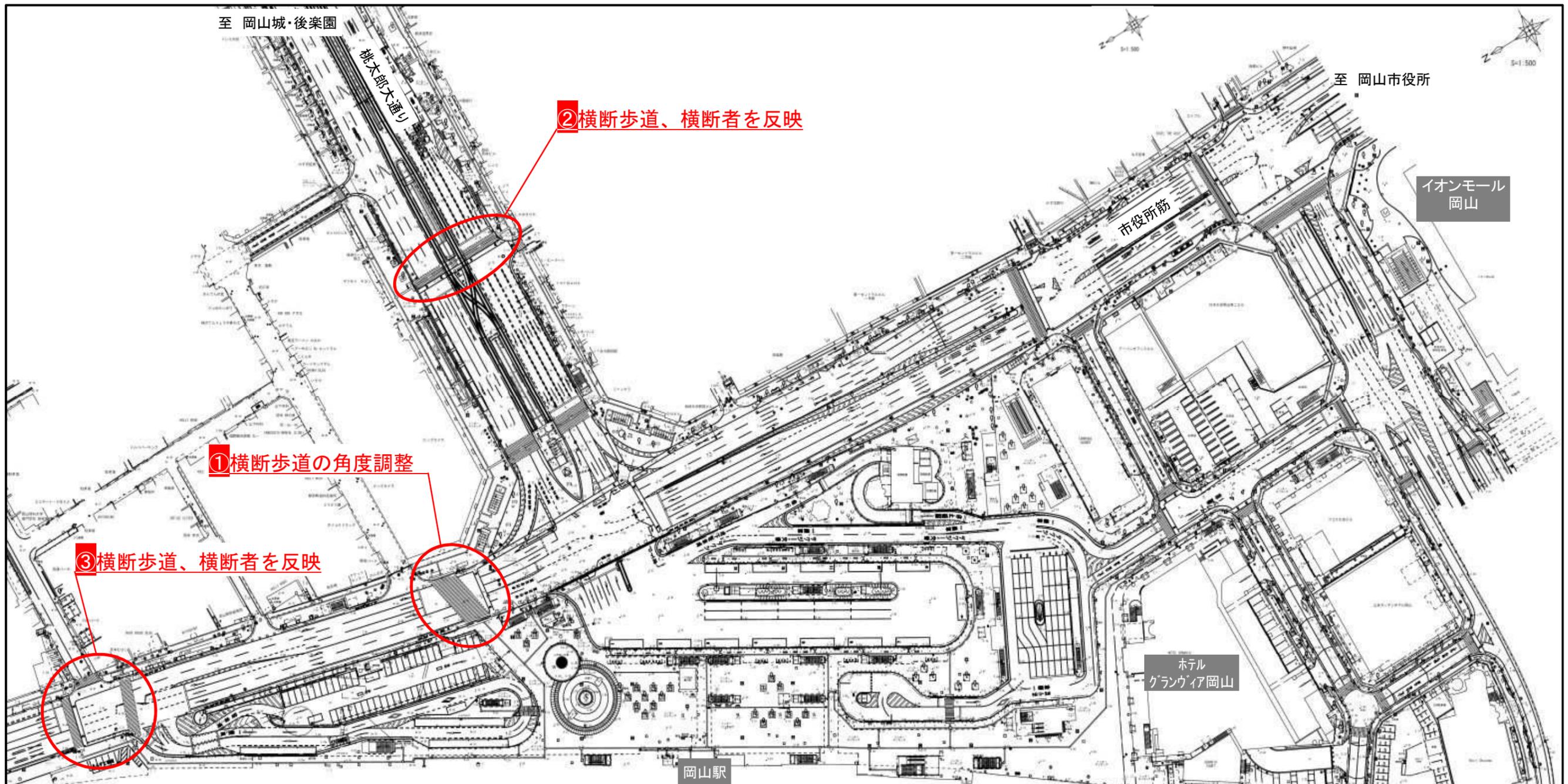
③一般車降車場
降車専用スペース

③一般車駐車場
フラップ式

3-1. 対応内容一覧

- ・交通シミュレーションに対する指摘への対応を右表と下図に示す。
- ・今回、①～③を加味した交通シミュレーションを実施。

対応内容	
①	駅前交差点北側の横断歩道の角度を現状と同様となるように調整
②	駅東交差点の横断歩道、横断者を反映
③	三好野前交差点の横断歩道、横断者を反映



対応内容一覧図

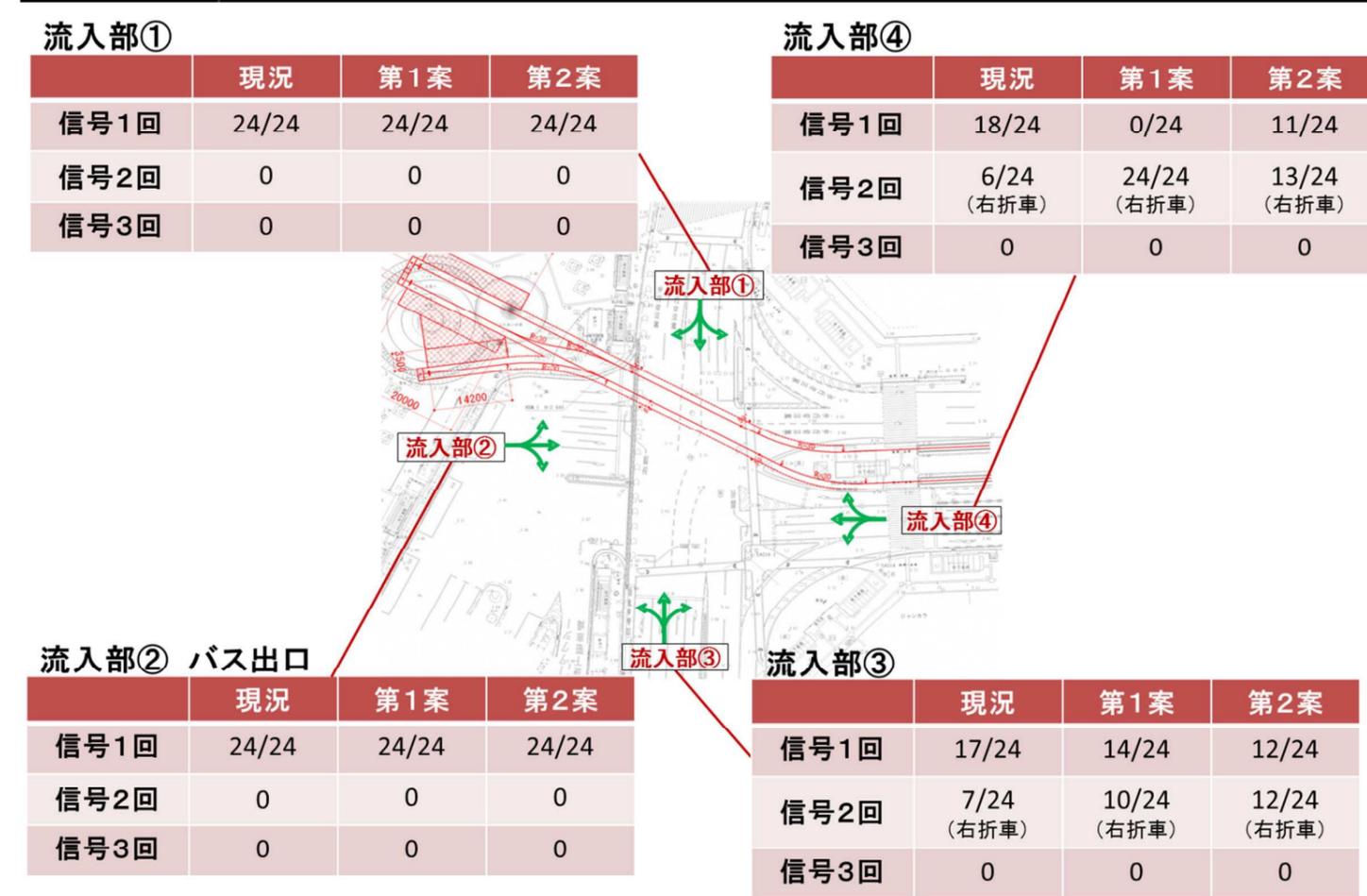
3-2. 交通シミュレーション結果

- ・今回修正したシミュレーション動画から、路面電車の岡山駅前広場乗り入れによる影響が最も大きい駅前交差点において、車両が交差点通過に要する信号回数の検証を行った。
- ・結果として、現況と整備計画に大きな相違はなく、著しい渋滞は発生していないことが確認された。

駅前交差点 <平日> 交通シミュレーション結果 ピーク 8:00~9:00



駅前交差点 <休日> 交通シミュレーション結果 ピーク 15:40~16:40



交通量調査日時：平成29年10月31日(火) 7:00~9:00
平成29年11月5日(日) 15:30~17:30

4. 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	・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	●
線の歩行者確保	歩行者	・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)	×
にぎわい確保・憩	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 ²)	3,770 m ² (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 ² (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 ²)	2,460 m ²	▲	<	2,920 m ² ※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