

特定テーマ 2 に対する企画提案

● 駅前広場を拠点とする周辺への歩行者優先の動線確保

3 検討方針

(1) 動線計画

Point

誰もが安全に安心して利用できる歩行者動線の確保

- ・ UD に配慮した動線構造と経路の検討 (案内計画と整合した経路設定)
- ・ 消失する「滞留空間」の配置検討

- ・ 地域住民及び来訪者、高齢者、障がい者など、すべての利用者が安全に安心して利用できるようにユニバーサルデザインに配慮した動線構造及び経路の検討を行います。
- ・ 経路検討においては、健常者及び高齢者と障がい者（特に車いす利用者）に適した経路設定を検討します。
- ・ 検討範囲においては上下移動（駅、広場、地下街）があることを考慮して「エレベーターを活用できる経路」を基本に、「(2) 案内計画」と整合した動線経路を確保し、それらの経路に対して問題となる障害（段差や急勾配等）の対策検討を行います。
- ・ また、路面電車の乗り入れに伴い消失する「滞留空間」の代替空間の配置についても検討を行います。

(2) 案内計画

Point

目的地に円滑に誘導するための分かりやすい案内施設の検討

- ・ 駅周辺も含めた動線経路設定と案内計画
- ・ 動線及び滞留空間に配慮した案内施設の配置及び構造検討

- ◆ 駅周辺も含めた最適な動線経路の設定と案内計画の検討
 - ・ 岡山東口駅前広場のみではなく、岡山駅駅舎や地下街、岡山駅西口を含めた空間に対して、「出発点」と「目的地」を明確にした上で最適な動線経路を設定し、この動線経路に対する案内計画を検討します。
 - ・ 「出発点」は岡山駅の改札口（2 階、地下）及び西口の高速バスの停留所とします。
 - ・ 「目的地」は岡山駅を起点とした市内観光地への移動は公共交通施設（タクシー及びももちゃりを含める）が基本であることから、駅前広場に乗り入れる公共交通施設の乗り場とします。ただし、観光地への最適な交通手段等も考慮して検討を行います（例：後樂園には直通バスを利用することを想定）。
 - ・ 観光目的の来訪者だけでなく、市民への対応として「周辺商店等（地域）」への動線経路も検討対象と位置づけます。

- ◆ 動線及び滞留空間に配慮した案内施設の配置及び構造の検討
 - ・ 案内施設については、利用者から「見つけやすく」「分かりやすい」ことに配慮して配置計画を行います。
 - ・ 案内施設の集約に関しては、歩行者動線との関係や滞留空間に求められる案内機能に着目した配置検討を行います。
 - ・ 広場内の地下階段や換気塔などの残置する建物等の壁面に添架するなど、広場空間の自由な活用の妨げとならない配置及び構造の検討を行います。
 - ・ 案内施設のデザインについては、「特定テーマ 1」の内容と整合を図ったデザインの検討を行います。

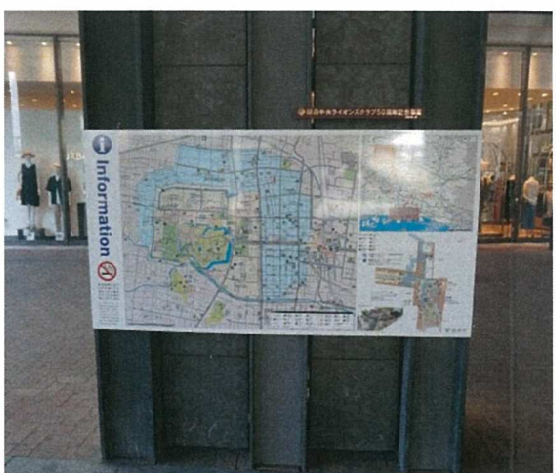


図. 壁面を利用したサインの例（姫路駅）

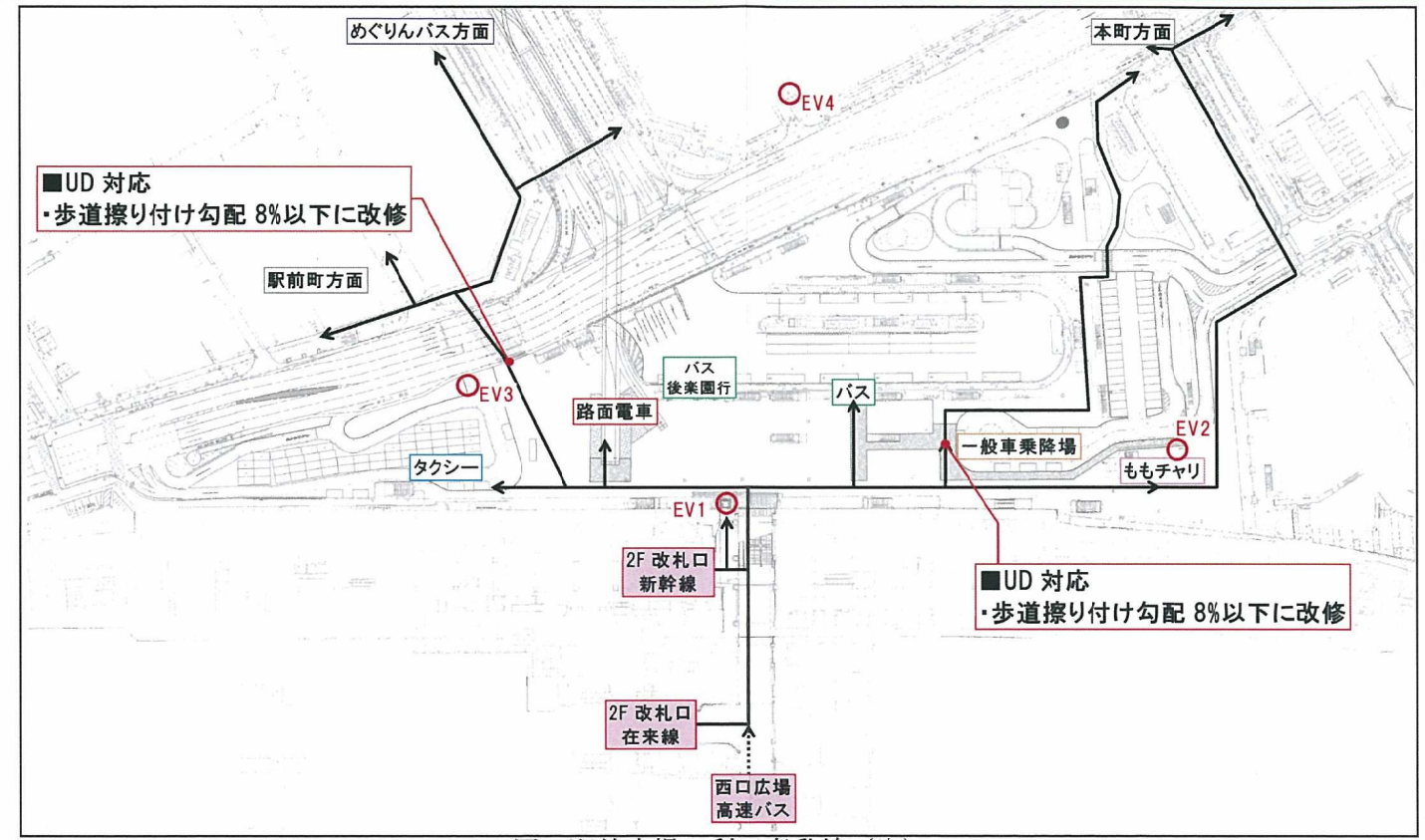


図. 駅前広場の利用者動線（案）

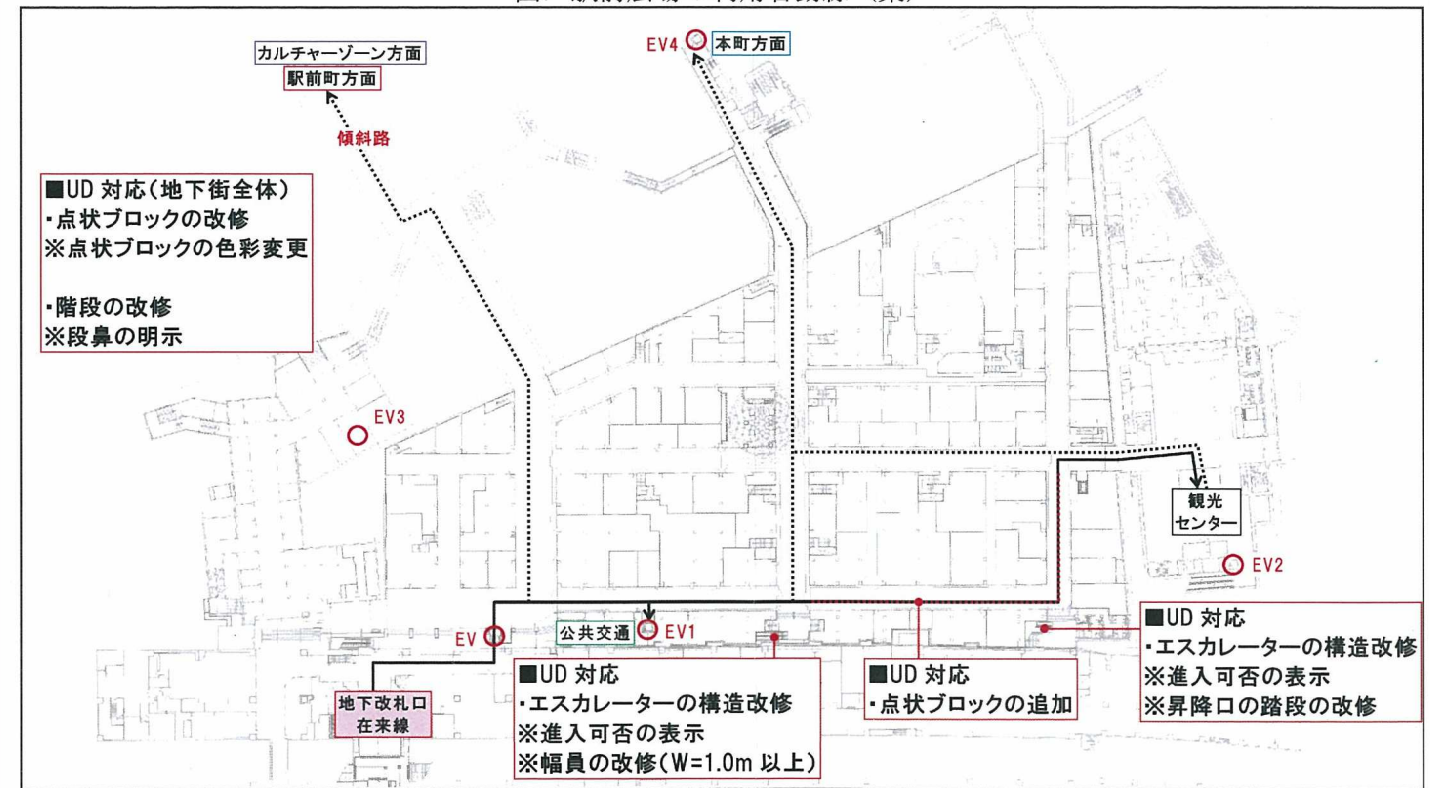


図. 地下街の利用者動線（案）

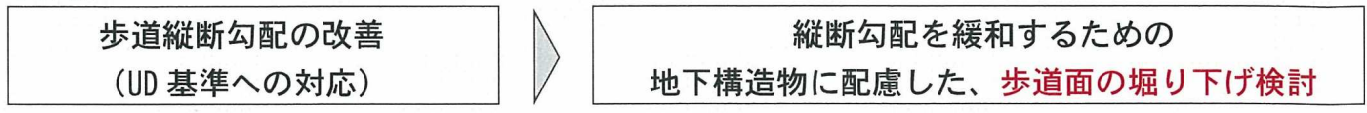
特定テーマ 2 に対する企画提案

● 駅前広場を拠点とする周辺への歩行者優先の動線確保

4 具体的な対策案 (動線計画)

① 歩道縦断勾配の改善 : 市役所筋横断歩道

Point



- ・ 現況の市役所筋横断歩道前の歩道の縦断勾配は約 13% であり、UD 基準 (i=8%以下) と乖離しているため、緩やかな勾配となるよう歩道面の掘り下げを検討します。
- ・ 該当箇所については地下街の土被りが約 1m 程度あるため、掘削による改良が可能と考えられますが、隣接する地下階段入口との関係にも配慮する必要があります。
- ・ また、車いす利用者の安全性向上の観点から、車いす利用者が横断歩道前で滞留できるようにレベル区間を確保することが必要です。

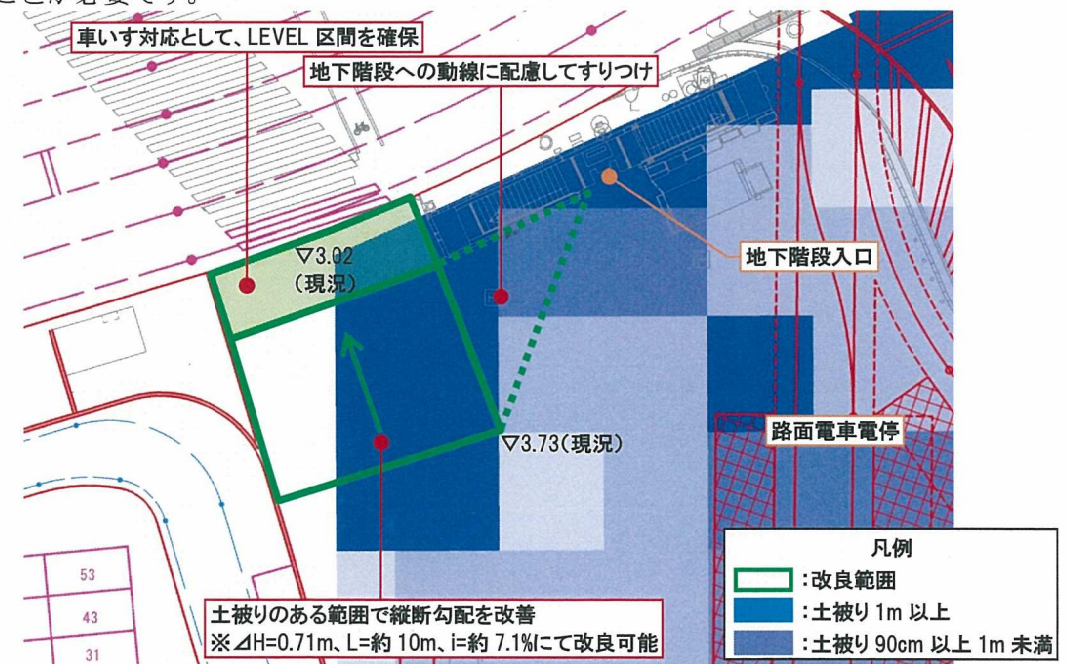


図. 地下街土被り図と計画図の重畳

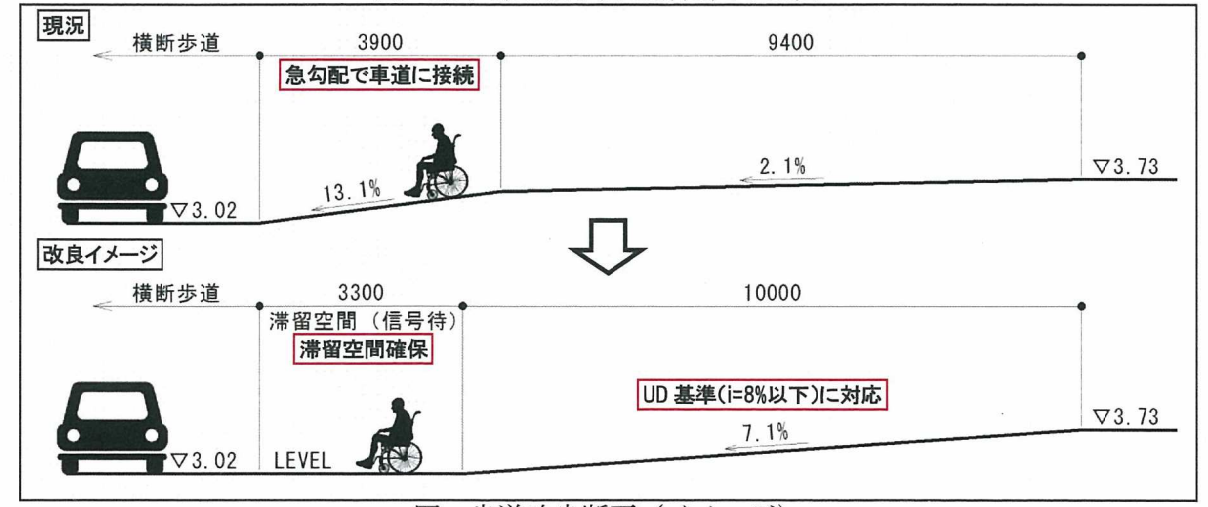
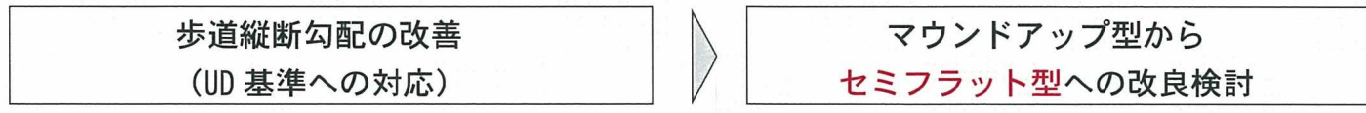


図. 歩道改良断面 (イメージ)

② 歩道縦断勾配の改善 : 現タクシー乗り場 (改修後は自家用車乗降ゾーン)

Point



- ・ 現況のタクシー乗り場前歩道の縦断勾配は約 16% であり、UD 基準 (i=8%以下) と乖離しています。
- ・ 広場内の歩道がすべてマウンドアップ型であることが原因であることから、セミフラット型に改良することで縦断勾配の改善を図ります。
- ・ 「A: 歩道切り下げ」「B: 車道嵩上げ」の 2 パターンが考えられますが、以下の理由から「B: 車道嵩上げ」が適切であると考えます。
 - ・ 「A: 歩道切り下げ」の場合: バス停は UD 基準にてマウンドアップ型となるため、他の歩道との高低差により波打ち歩道になってしまいます。
 - ・ 「B: 車道嵩上げ」の場合: 波打ち歩道とならず快適性向上が図れ、工事対象が現況タクシーゾーンの車道部のみに限定できるため、工事費削減に繋がります。



図. 現況のタクシー乗り場

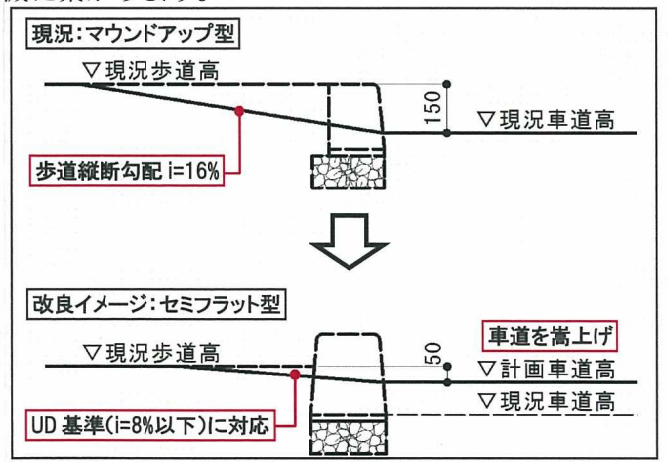
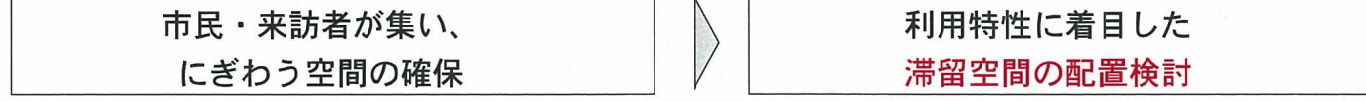


図. 改良イメージ

③ 滞留空間の確保 (路面電車乗り入れによる機能の消失)

Point



- ・ 現在、「噴水」は市民の滞留空間 (待合) として利用され、「桃太郎像」は来訪者の目印及び観光スポットとして利用されていますが、「桃太郎像」「噴水」ともに路面電車の乗り入れにより消失することから、代替空間が必要です。
- ・ 来訪者の待合空間は分かりやすさを重視し岡山駅からの動線上に位置する東西連絡通路前に配置し、市民の待合空間 (※) は路面電車電停横 (現状とほぼ同じ) とすることが望ましいと考えます。
 - ※市民は、来訪者に比べ駅前広場の配置を熟知しており、空間が隠れていても場所を特定できる。また商店街から近い飲み会等の待合に適している。

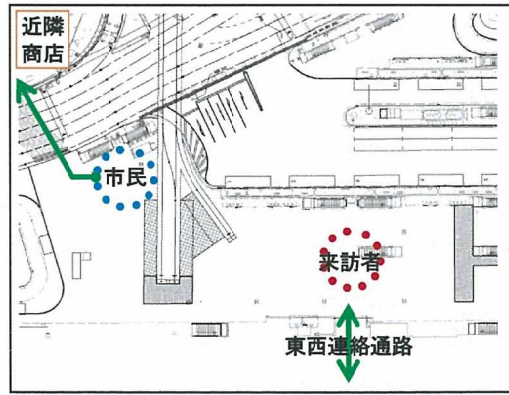


図. 待合空間の配置案

特定テーマ2に対する企画提案

● 駅前広場を拠点とする周辺への歩行者優先の動線確保

4 具体的な対策案(案内計画)

①配置計画案

Point

動線経路に連動した案内施設の配置検討

- ・回遊拠点：総合案内サインの設置
- ・EV直近：視覚障害者用案内サインの設置
- ・経路分岐点：誘導サインの設置
- ・おかやま観光ネットと連携した観光提供も

・駅改札口、路面電車電停を含む公共交通機関、新設される公共交通案内所、滞留空間の回遊拠点には、総合案内サイン(広場案内、周辺案内、観光案内サイン等)を整備します。

・また、EV直近には視覚障害者用案内サイン(バリアフリー経路等の記載)を整備することが求められます。

・経路の分岐点は、施設等への円滑な誘導を目的として、誘導サインを整備します。

・案内施設の配置については、利用者が見つけやすいように動線及び滞留空間付近に設置することを基本とします。

・案内施設の表示内容については、今後の関係部局等との調整を基本としますが、近年の観光客は観光Webサイト(InstagramやTwitterなどのSNSを含む。外国人来訪者はユーチューブを視聴して来訪している。)を参考とする傾向があることから「おかやま観光ネット」などのWeb観光情報との整合性のある誘導が効果的です。

配置計画

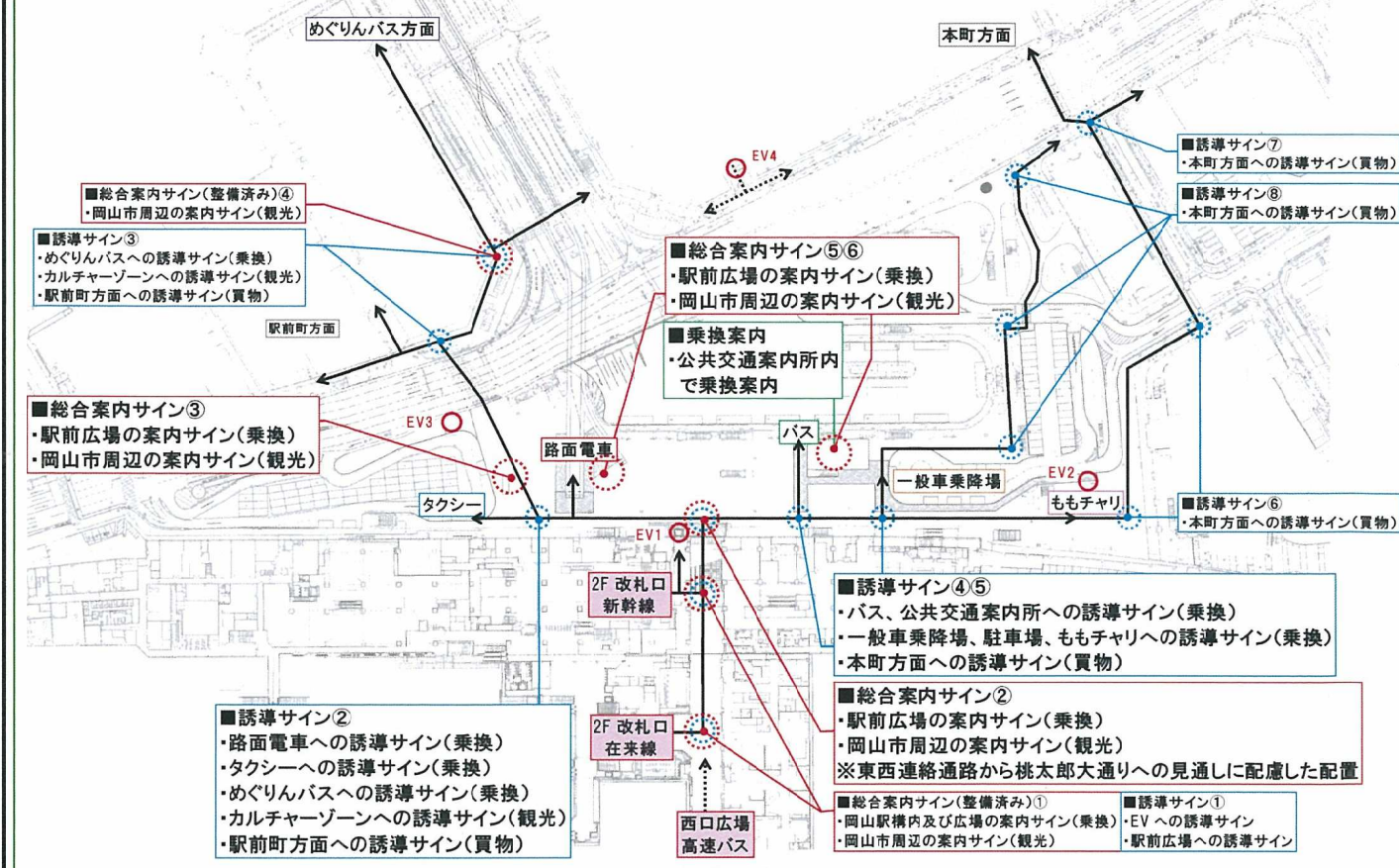


図. 案内施設配置案

②施設計画案

Point

利用者動線、広場利用に配慮した案内施設の構造検討

- 施設案①：東西連絡通路正面
- 施設案②：動線分岐点

・誰もが見つけやすく、利用者動線、広場利用に支障しない案内施設を計画します。

・例えば、東西連絡通路正面や動線分岐点では、以下のような考え方にに基づき計画することが考えられます。

施設案①：東西連絡通路正面

・東西連絡通路から降りてきた広場利用者及びEV利用者からの視認性に配慮する。また、それら利用者から桃太郎大通りへの見通しを阻害しない位置に案内施設を配置する。

・既存地下階段や換気塔、EV塔など、既存構造物の壁面に案内施設を添架することで、自由な広場利用と周辺への見通しを最大限確保することが可能である。



施設案②：動線分岐点

・動線の分岐点となる地点に誘導サインを設置する。

・歩行者の通行に支障とならないように、路面電車電停及び通路屋根に添架するタイプを採用する。

