

資料2. これまでの検討案の比較

資料2. これまでの検討案の比較

(1) 各案の選定フロー

1) 平面乗り入れ案

検討した平面乗り入れ案について、延伸ルートによる駅前広場内の施設や歩行者動線等への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

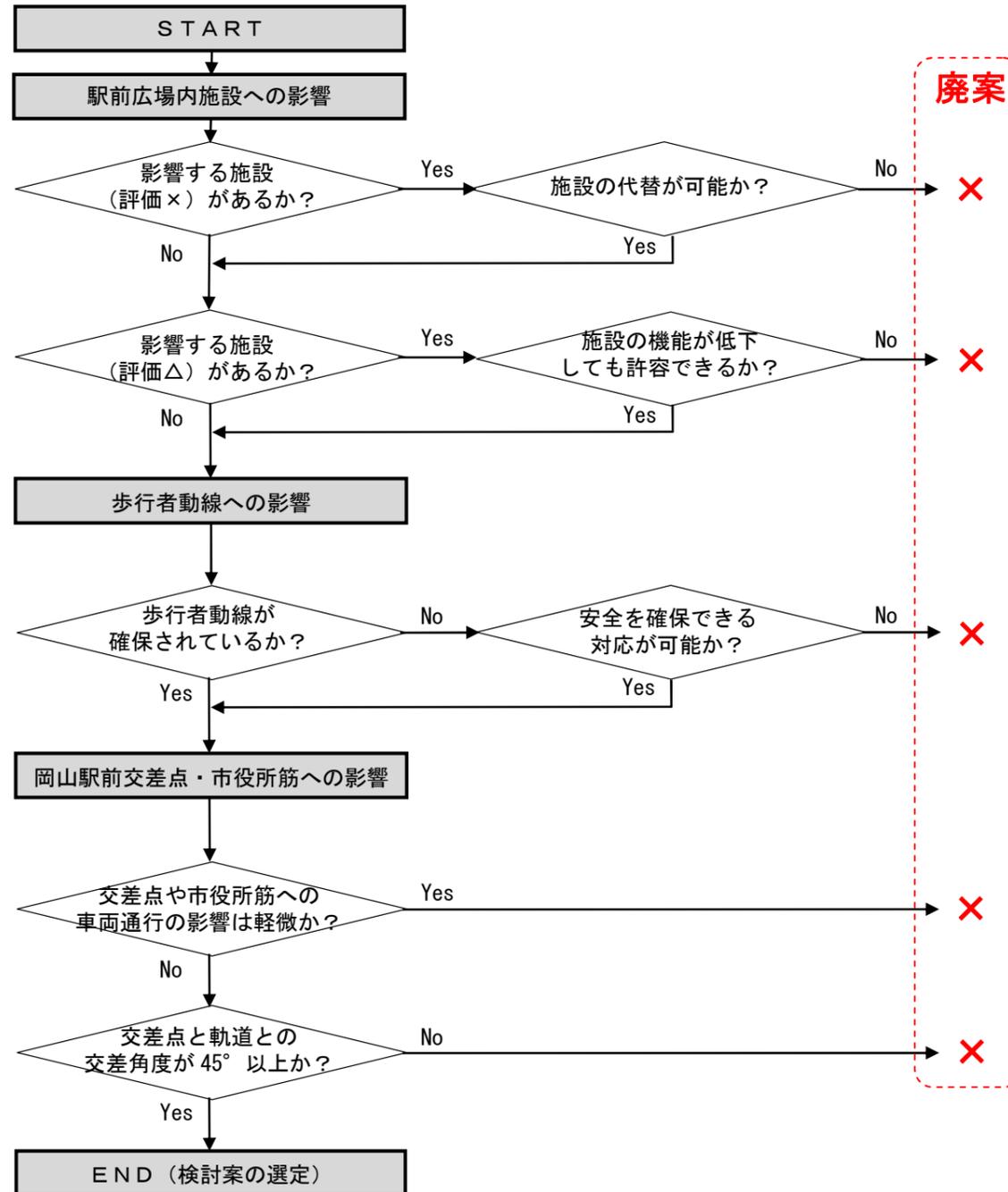


図 平面乗り入れ案の選定フロー

■検討案の選定

北側エリア				駅広中央エリア				バス停エリア		タワシエリア	
①案	②案	③案	④案	①案	②案	③案	④案	①案	②案	①案	②案
×	△	○	△	△	△	△	△	×	×	△	△
△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
×	×	×	×	△	×	×	×	△	○	×	○
△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	×	×
○	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○

(選定フローをクリアした案)
平面乗り入れ案：駅中央エリア①案

2) 平面乗り入れ（タクシー高架）案

平面乗り入れ案による駅前広場内への軌道の延伸に加えて、駅結節機能を高めるため、タクシー乗り場を高架にして、東西連絡通路に接続させる案を検討する。検討した平面乗り入れ（タクシー高架）案での延伸ルートによる駅前広場内の施設や歩行者動線等への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

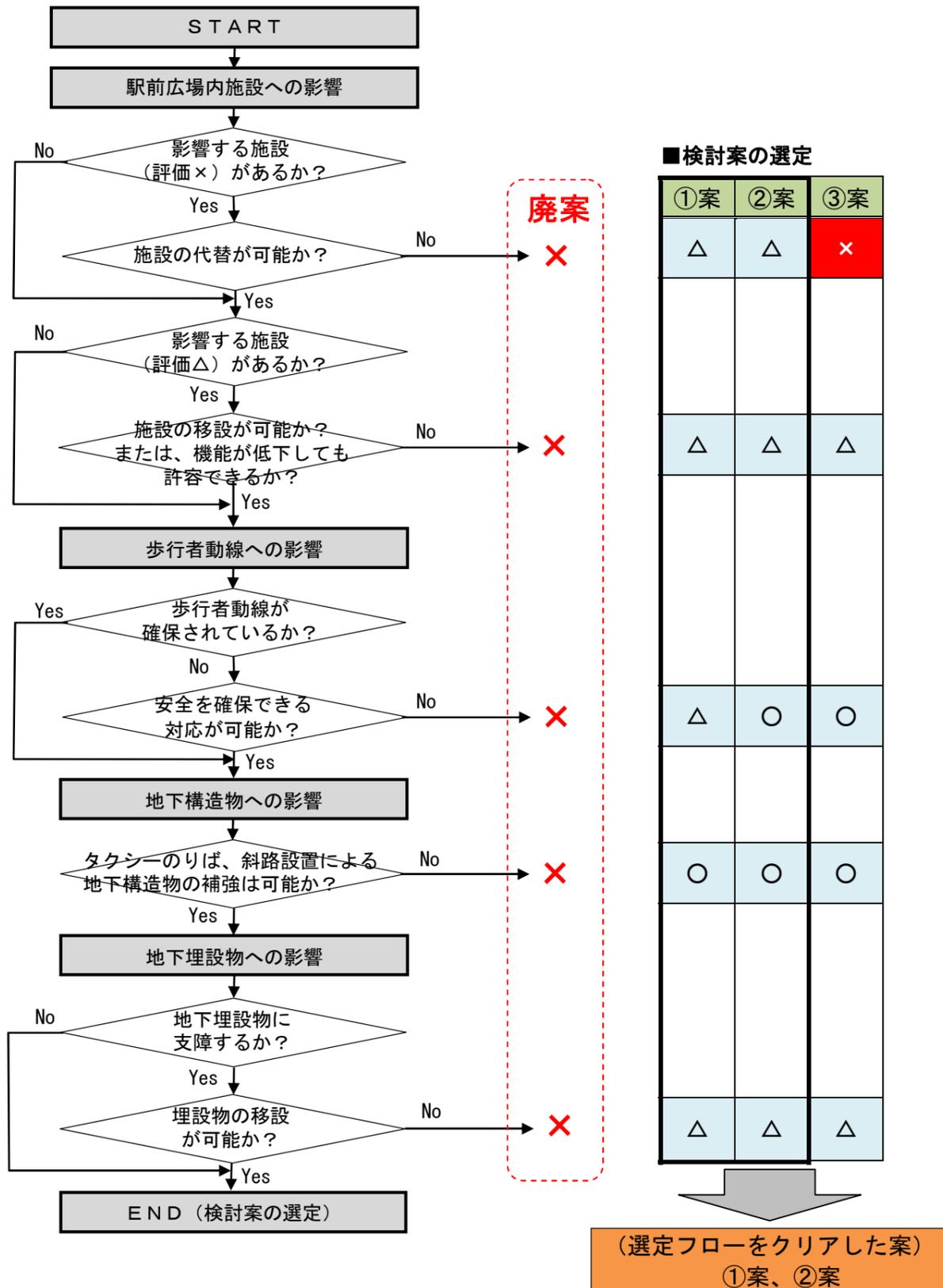


図 平面乗り入れ（タクシー高架）案の選定フロー

3) 高架乗り入れ案

検討した高架乗り入れ案について、延伸ルートによる駅前広場内の施設や地下構造物への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

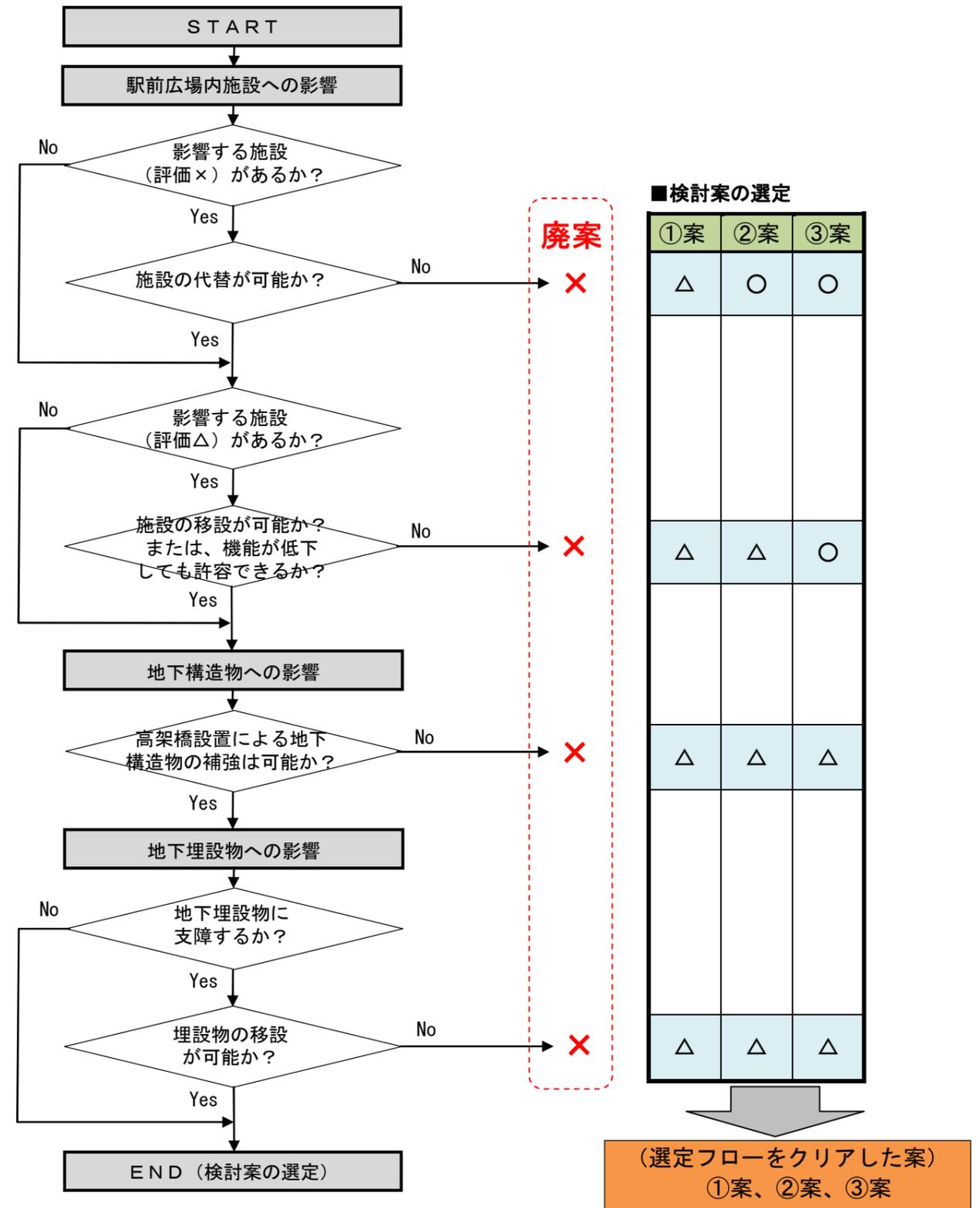


図 高架乗り入れ案の選定フロー

4) 地下乗り入れ案

検討した地下乗り入れ案について、延伸ルートによる地下構造物および地下通路への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

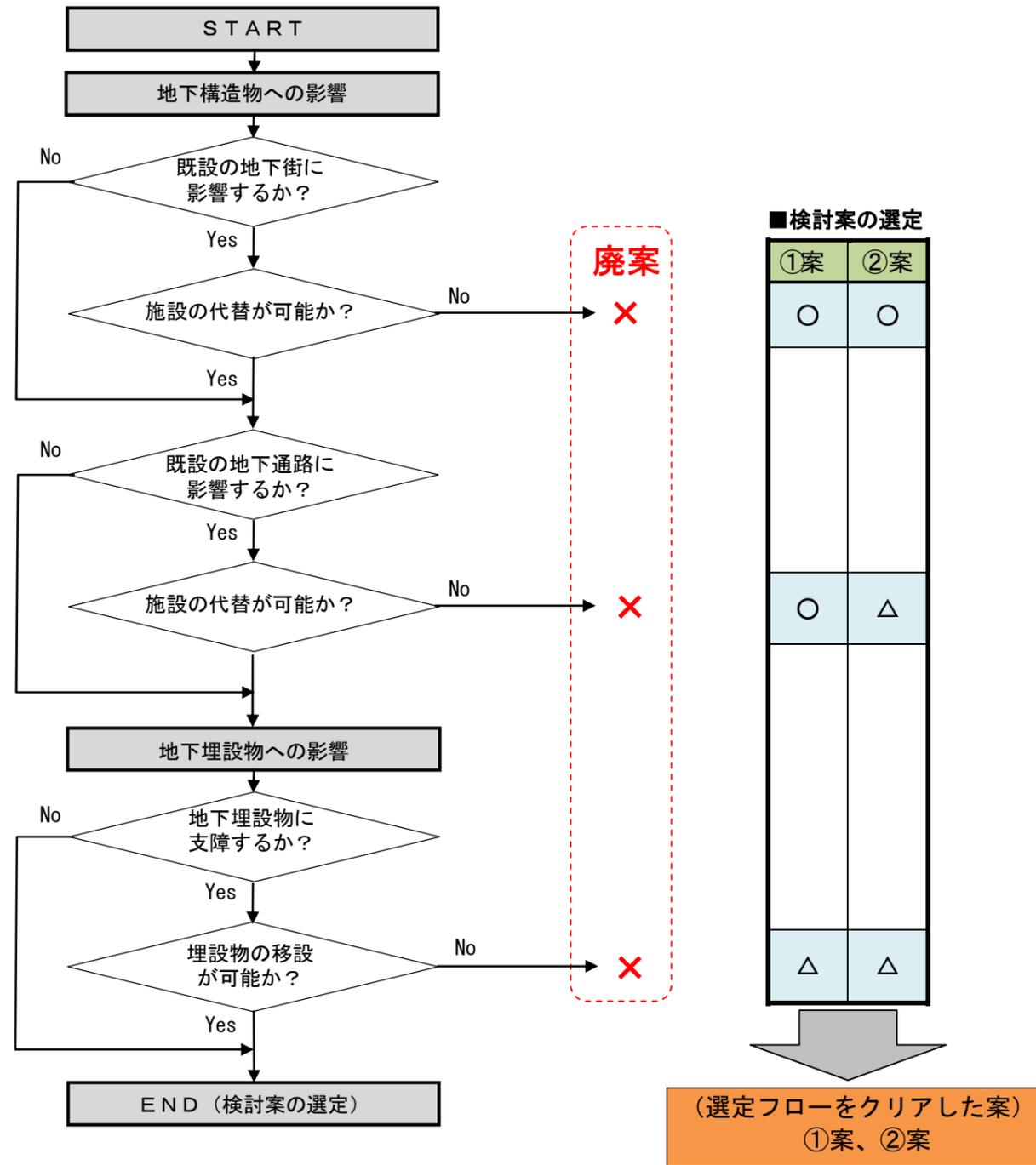


図 地下乗り入れ案の選定フロー

5) 歩行者デッキ連結案

検討した歩行者デッキ連結案について、歩行者デッキのルートによる駅前広場内の施設や地下構造物への影響による計画案の選定を以下のフローにより判定する。

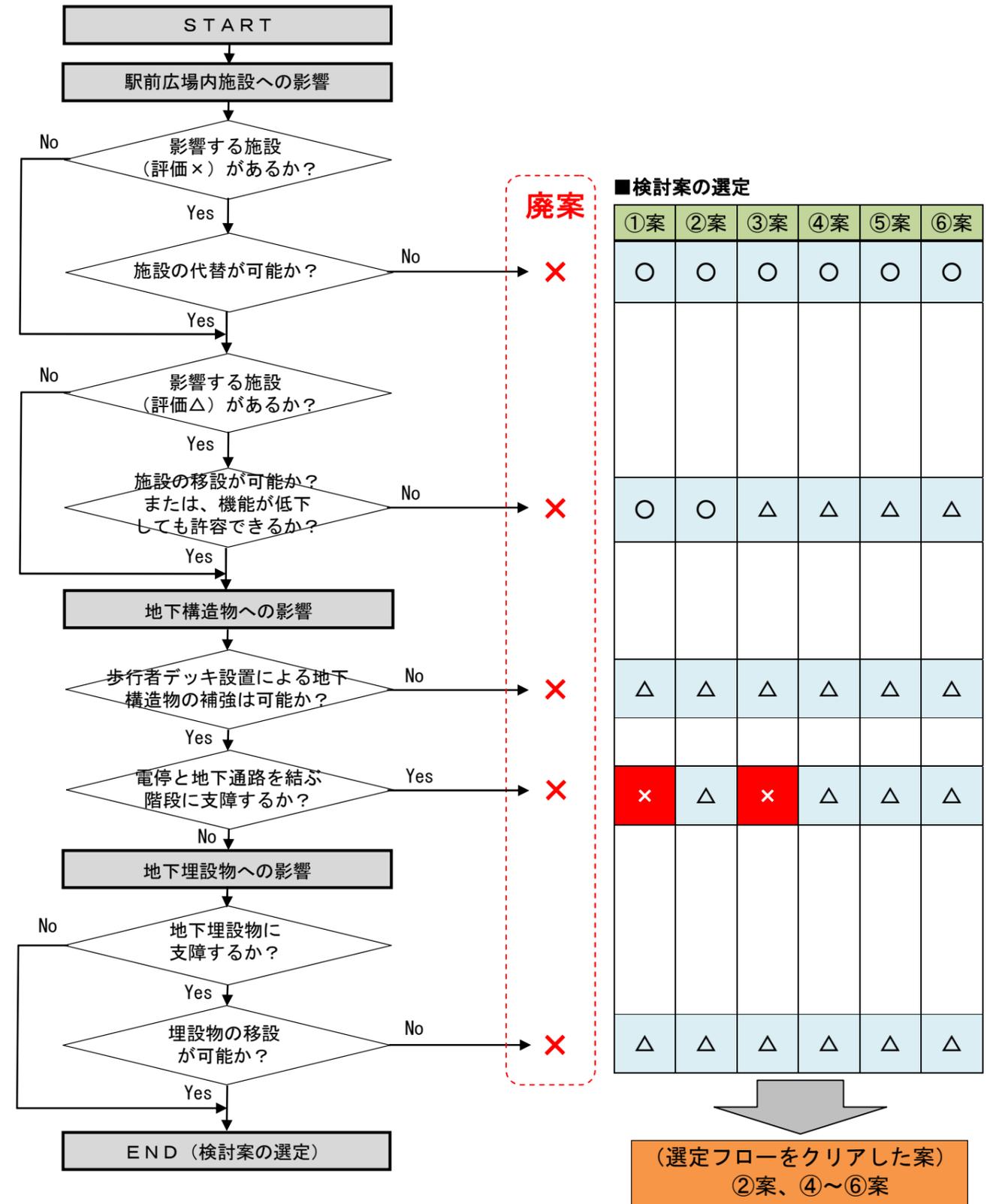


図 歩行者デッキ連結案の選定フロー

(2) 各検討案の比較

1) 平面乗り入れ案

平面乗り入れ案の比較 (その1)

		北側エリア (路面電車とJRの乗換利便性を高めた延伸ルート)					
		①案	②案	③案	④案		
略図							
新設電停の位置		一般車乗降場内に設置	一般車駐車場内に設置	一般車駐車場内に設置	一般車駐車場、一般車乗降場内に設置		
乗換距離 (注1)	鉄道	東西連絡通路までの歩行距離 約70m ※現在の歩行距離は240m (降車ホームから)	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約100m	○ 東西連絡通路までの歩行距離 約110m	○ 東西連絡通路までの歩行距離 約80m	◎	
	バス	バス総合案内所までの歩行距離 約70m ※現在の歩行距離は230m (降車ホームから)	◎ 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100m	○ バス総合案内所までの歩行距離 約80m	◎	
	タクシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約120m ※現在の歩行距離は320m (降車ホームから)	○ タクシーのりばまでの歩行距離 約160m	△ タクシーのりばまでの歩行距離 約170m	△ タクシーのりばまでの歩行距離 約140m	○	
駅前広場内への影響	評価×の施設	・一般車乗降場 ・バスターミナル (1番のりば、出口3車線) ※施設の代替が不可能	×	・バスターミナル (出口2車線) ※施設の代替が可能	△	なし	△
	評価△の施設	・吉備沃野 ・桃太郎像	△	・一般車駐車場 ・噴水 ・カリヨン	△	・一般車駐車場	△
駅前広場内の歩行者動線への影響		・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	×	・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電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	交差点、市役所筋への影響	・交差点の中心を通り、広場へ進入 ・バスターミナルの出口5車線のうち、右折車線と直進2車線に支障 ・バス運行への影響あり	△	・交差点のやや北側を通り、広場へ進入 ・バスターミナルの出口5車線のうち、左折車線と直進車線に支障 ・バス運行への影響あり	△	・交差点の北側を通り、広場へ進入 ・交差点北側の横断歩道と交差 ・横断歩道の移設等の考慮が必要	△
	交差点と軌道の交差角度	交差点東側：89°、交差点西側：86°	○	交差点東側：73°、交差点西側：72°、63° ※交差点西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	△	交差点東側：28°、交差点西側：37° ※鉄道等との平面交差は45°以上 (道路構造令29条) ※二輪車の走行が困難	×
その他	新設電停への列車運行本数	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設電停への運行本数が減少	△	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	○	既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設電停への運行本数が減少	△
評価		× (バスターミナルの代替が不可能、歩行者動線の安全面に影響)	× (歩行者動線の安全面に影響)	× (歩行者動線の安全面に影響、交差角度が45°未満)	× (歩行者動線の確保が困難)		

【数的評価の符号条件】 (注1) 鉄道との乗換距離：歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック (土木学会) 大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている

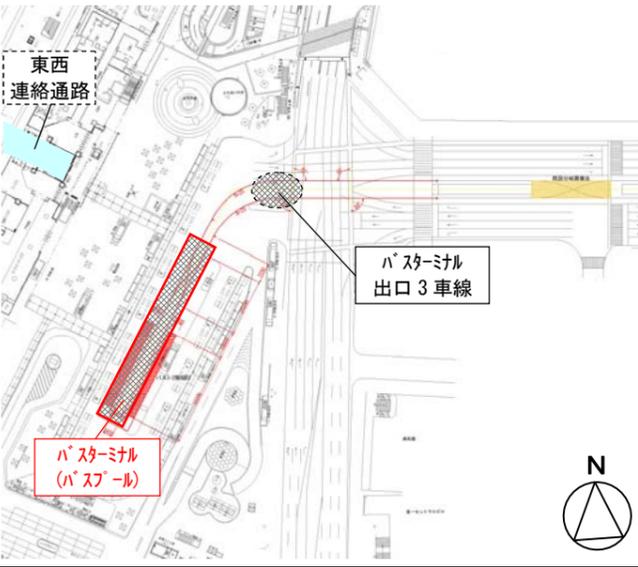
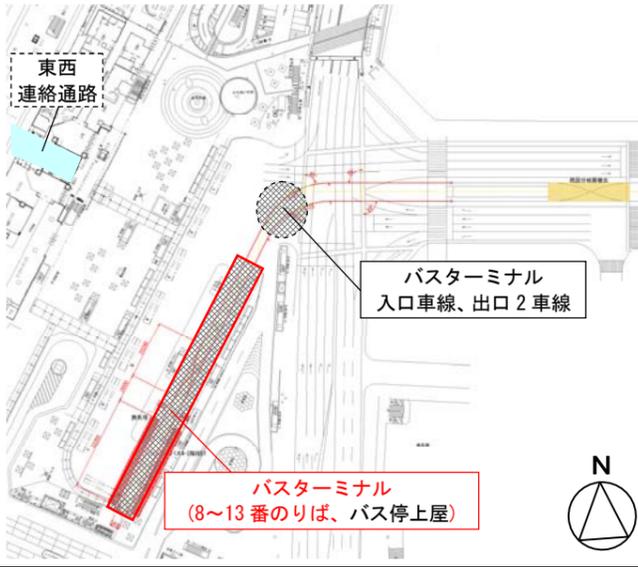
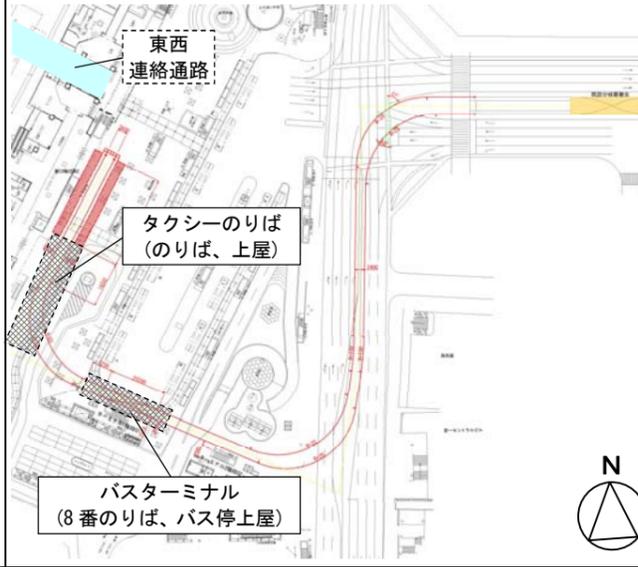
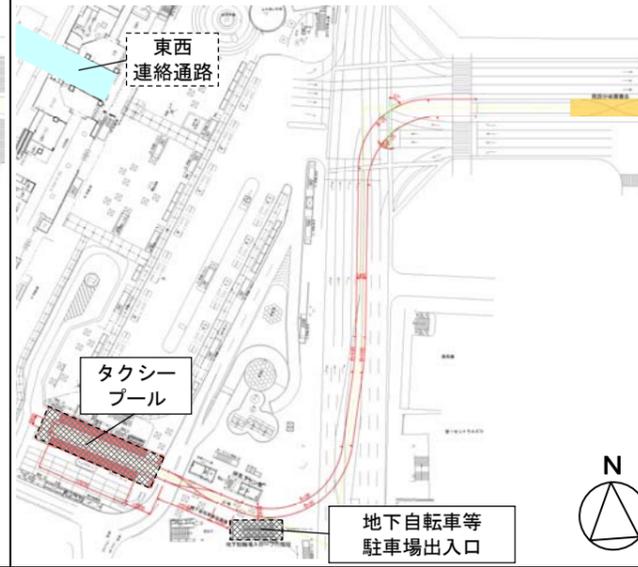
平面乗り入れの案比較 (その2)

駅広中央エリア (路面電車とJR・バスの乗換利便性を高めた延伸ルート)

		①案	②案	③案	④案
略図					
新設電停の位置		桃太郎像、噴水付近に設置	桃太郎像、バス総合案内所付近に設置	東西連絡通路の正面のバス総合案内所付近に設置	東西連絡通路の南側のタクシーのりば付近に設置
乗換距離 (注1)	鉄道	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20m	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約20m	◎ 東西連絡通路までの歩行距離 約20m
	バス	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10m	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約10m	◎ バス総合案内所までの歩行距離 約20m
	タクシー	タクシーのりばまでの歩行距離 約90m	○ タクシーのりばまでの歩行距離 約40m	◎ タクシーのりばまでの歩行距離 約40m	◎ タクシーのりばまでの歩行距離 約20m
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) ※施設の代替が可能	△ ・一般車乗降場 ※施設の代替が可能	△ ・バスターミナル (出口1車線、JRとバスターミナル間の上屋1箇所) ※施設の代替が可能	△ ・バスターミナル (出口1車線、JRとバスターミナル間の上屋2箇所) ※施設の代替が可能
	評価△の施設	・吉備沃野 ・噴水	△ ・桃太郎像 ・記念樹	△ ・吉備沃野 ・桃太郎像 ・記念樹	△ ・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン ・記念樹
駅前広場内の歩行者動線への影響		・延伸ルートによる歩行者動線への影響は少ない	△ ・東西連絡通路とビックカメラ西側の横断歩道の動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	× ・東西連絡通路とバスターミナルの動線上を延伸ルートが横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難	× ・東西連絡通路とバスターミナルの動線上を延伸ルートが横断 ・電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	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、左折車線に影響 ・バス運行への影響あり	△ ・ビックカメラ西側の横断歩道と交差するため移設が必要	△ ・バスターミナルの出口側5車線のうち、左折車線に影響 ・バス運行への影響あり	△ ・バスターミナルの出口側5車線のうち、左折車線に影響 ・バス運行への影響あり
	交差点と軌道の交差角度	△ 交差点東側：59°、交差点西側：62°	× 交差点東側：29° および23° 交差点西側：57° および53° ※交差点両側ともに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 ※鉄道等との平面交差は45°以上 (道路構造令29条)	× 交差点東側：62° および62°、交差点西側：60° ※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	△ 交差点東側：66° および62°、交差点西側：60° ※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	△ 既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設電停への運行本数が減少	△ 既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設電停への運行本数が減少	△ 既設のシーサスクロッシングを使用するため、新設電停への運行本数が減少	○ 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		△	× (支障不可の施設に影響、歩行者動線の安全面に影響、交差角度が45°未満)	× (鉄道とバス利用者の歩行者動線の安全面に影響)	× (鉄道とバス利用者の歩行者動線の安全面に影響)

【数的評価の符号条件】 (注1) 鉄道との乗換距離：歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック (土木学会) 大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている

平面乗り入れ案の比較 (その3)

		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 (注1)	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3車線、バスプール) ※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	・バスターミナル (8番のりば、バス停上屋) ・タクシーのりば (のりば、上屋) ※施設の代替が可能 ※タクシーのりば内の車道、地下駐車場からの車道の2箇所延伸ルートと平面交差する	・地下自転車駐車場等出入口 ※施設の代替が可能 ※地下駐車場からの車道が延伸ルートと平面交差する	
	評価△の施設	なし	なし	なし	・タクシープール	
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	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車線と右折車線に支障 ・バス運行への影響あり	△	・バスターミナルの入口側車線と出口側5車線のうち、直進車線と右折車線に支障 ・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°、交差点西側: 86°	○	交差点東側: 89°、交差点西側: 65° および 63° ※交差点西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	△	交差点東側: 57° および 48° (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	○	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)	

(注1) 鉄道との乗換距離: 歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料: バスサービスハンドブック (土木学会) 大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている

(注2) 市役所筋の交通処理について

- ・現在の市役所筋は第4種第1級、6車線の道路であり、交通量は34,291台/日 (H22道路交通センサス) となっている。
- ・道路構造令 第五条の3より、第4種第1級の1車線当たりの設計基準交通量は12,000台/日であるが、交差点の多い第4種の道路では、この交通量に0.6を乗じた値となるため7,200台/日になり、6車線で43,200台/日 (=6車線×7,200台/日) となる。
- ・延伸後の軌道が市役所筋の2車線分を使用すると4車線になるため、設計基準交通量は28,800台/日 (=4車線×7,200台/日) となり、交通処理ができなくなる。

2) 平面乗り入れ (タクシー高架) 案

		①案	②案	③案
略 図				
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) (注1)	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2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2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2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、バスバス数が現状より減少(13⇒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、斜路の箇所地下街の柱を補強(650mm⇒1700mm)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、斜路の箇所地下街の柱を補強(650mm⇒1700mm)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、斜路の箇所地下街の柱を補強(650mm⇒1700mm)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)

(注1) 鉄道との乗換距離：歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック(土木学会) 大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている

3) 高架乗り入れ案

		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) (注1)	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) ※施設の代替が可能	なし	なし
	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)	△	△
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	△	△
評 価		△	△	△

(注1) 鉄道との乗換距離：歩行距離が 80m まで『◎』、150m までを『○』、150m を上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック (土木学会) 大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が 150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が 80m とされている

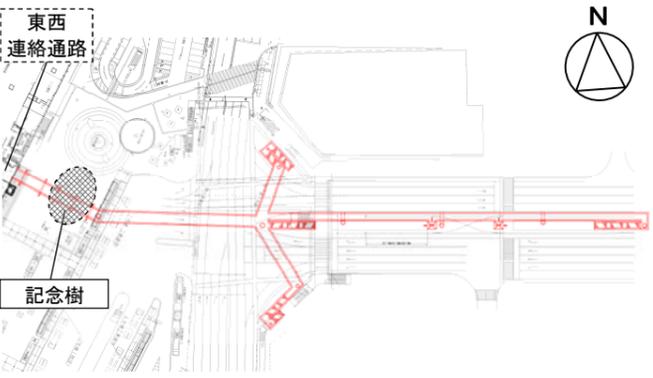
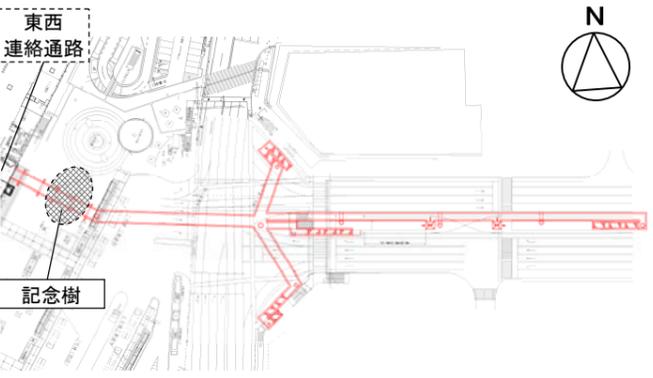
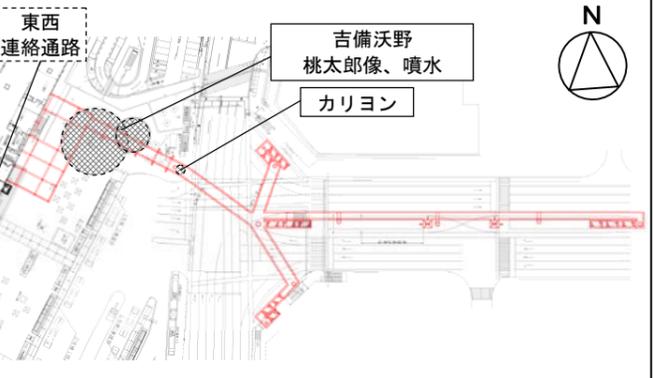
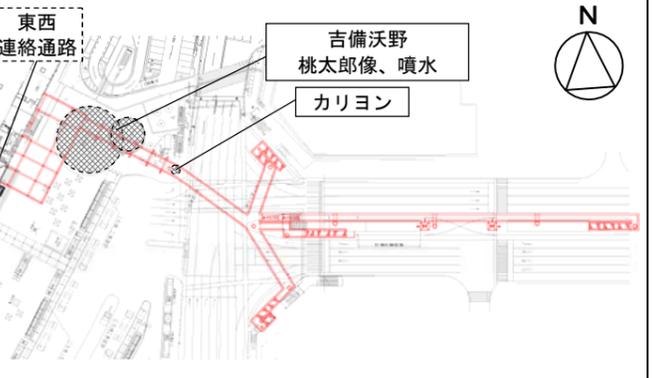
4) 地下乗り入れ案

		①案		②案	
略 図					
新設電停の位置		現在の岡山駅前乗車ホームの地下付近		岡山駅前交差点の地下	
乗換距離 (注1)	鉄道	東西連絡通路まで 約170m ※現在180m(乗車ホームから)	△	東西連絡通路まで 約120m	○
	バス	バス総合案内所まで 約140m ※現在170m(乗車ホームから)	○	バス総合案内所まで 約90m	○
	タクシー	タクシーのりばまで 約220m ※現在260m(乗車ホームから)	△	タクシーのりばまで 約170m	△
地下街・地下通路への影響		地下街への影響はない ・地下通路への影響 地下通路の手前に電停を設けるので、既設の地下通路への影響はない	○	地下街への影響はない ・地下通路への影響 地下区間が既設の地下通路に支障するため、軌道との交差箇所は改築が必要	△
地下埋設物への影響		地下区間を横断するN T T、電力の埋設物があり、地下区間の施工中に影響する場合は、移設等の対応が必要	△	地下区間を横断するN T T、電力の埋設物があり、地下区間の施工中に影響する場合は、移設等の対応が必要	△
評 価		△		△	

(注1) 鉄道との乗換距離：歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック（土木学会）大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている

5) 歩行者デッキ連結案

歩行者デッキ連結案の比較 (その1)

		①案	②案	③案	④案				
略図									
	歩行者デッキのルート	・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続	・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続	・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続	・既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 ・駅周辺の建物と階段で接続				
乗換距離 (注1)	鉄道	東西連絡通路まで約120m (乗車ホームから) ※現在180m (乗車ホームから)	東西連絡通路まで約120m (乗車ホームから)	東西連絡通路まで約180m (乗車ホームから) ※現在180m (乗車ホームから)	東西連絡通路まで約180m (乗車ホームから)				
	バス	バス総合案内所まで約180m (乗車ホームから) ※現在170m (乗車ホームから)	バス総合案内所まで約180m (乗車ホームから)	バス総合案内所まで約220m (乗車ホームから) ※現在170m (乗車ホームから)	バス総合案内所まで約220m (乗車ホームから)				
	タクシー	タクシーのりばまで約230m (乗車ホームから) ※現在260m (乗車ホームから)	タクシーのりばまで約230m (乗車ホームから)	タクシーのりばまで約280m (乗車ホームから) ※現在260m (乗車ホームから)	タクシーのりばまで約280m (乗車ホームから)				
駅前広場内への影響	評価×の施設	なし	なし	なし	なし				
	評価△の施設	・記念樹	・記念樹	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン				
地下構造物への影響	・歩行者デッキの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 (1店舗) ・地下街の柱を補強 (650mm⇒1450mm) するため、一時的に店舗への休業補償が必要 (10柱、4店舗) ・地下への既設の階段は、電停とデッキを結ぶ新設階段に支障し閉鎖となる	×	・歩行者デッキの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 (1店舗) ・地下街の柱を補強 (650mm⇒1450mm) するため、一時的に店舗への休業補償が必要 (10柱、4店舗) ・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能	△	・歩行者デッキの柱は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 (1店舗) ・地下街の柱を補強 (650mm⇒1450mm) するため、一時的に店舗への休業補償が必要 (30柱、10店舗) ・地下への既設の階段は、電停とデッキを結ぶ新設階段に支障し閉鎖となる	×	・歩行者デッキの柱は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 (1店舗) ・地下街の柱を補強 (650mm⇒1450mm) するため、一時的に店舗への休業補償が必要 (30柱、10店舗) ・地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能	△	
地下埋設物への影響	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設等の対応が必要	△	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設等の対応が必要	△	歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設等の対応が必要	△	歩行者デッキ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	バリアフリー対策	乗車・降車ホームにエレベータを設置	○	乗車・降車ホームにエレベータを設置	○	乗車・降車ホームにエレベータを設置	○	乗車・降車ホームにエレベータを設置	○
	電停からの歩行者動線	乗車・降車ホームとも既設の平面移動に加え、デッキによる連絡が可能	○	乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能	○	乗車・降車ホームとも既設の平面移動に加え、デッキによる連絡が可能	○	乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能	○
	駅前電停への影響	現在の電停と変化なし	○	乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、ホームを短くする必要あり	△	現在の電停と変化なし	○	乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、ホームを短くする必要あり	△
	地下通路への階段	乗車ホームと接続する階段に支障するため撤去	△	乗車ホームと接続する階段には支障なし	○	乗車ホームと接続する階段に支障するため撤去	△	乗車ホームと接続する階段には支障なし	○
評価	×	(電停と地下通路を結ぶ既設の階段に支障)	△	×	(電停と地下通路を結ぶ既設の階段に支障)	△	△		

(注1) 鉄道との乗換距離：歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック (土木学会) 大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている

歩行者デッキ連結案の比較（その2）

		⑤案		⑥案	
略図					
歩行者デッキのルート		<ul style="list-style-type: none"> 既設の乗車、降車ホームと東西連絡通路を接続 駅周辺の建物と階段で接続 		<ul style="list-style-type: none"> 既設の電停、東西連絡通路、バスターミナルの各施設を円形の歩行者デッキにより接続 	
乗換距離 (注1)	鉄道	東西連絡通路まで 約140m（乗車ホームから）	○	東西連絡通路まで 約200m（乗車ホームから）	△
	バス	バス総合案内所まで 約170m（乗車ホームから）	△	バス総合案内所まで 約240m（乗車ホームから）	△
	タクシー	タクシーのりばまで 約240m（乗車ホームから）	△	タクシーのりばまで 約300m（乗車ホームから）	△
駅前広場内への影響	評価×の施設	なし	-	なし	-
	評価△の施設	・吉備沃野	△	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	△
地下構造物への影響		<ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキの柱を地下通路内に設ける必要がある。基礎及び柱施工時に床板の撤去・復旧等を伴うため一時的に通路の通行に支障する。 地下街の柱を補強（650mm⇒1450mm）するため、一時的に店舗への休業補償が必要（8柱、6店舗） 地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能 	△	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキの柱を地下通路内に設ける必要がある。基礎及び柱施工時に床板の撤去・復旧等を伴うため一時的に通路の通行に支障する。 地下街の柱を補強（650mm⇒1450mm）するため、一時的に店舗への休業補償が必要（8柱、6店舗） 地下階段は、電停とデッキを結ぶ階段に支障しないため継続使用可能 	△
地下埋設物への影響		歩行者デッキの柱位置に埋設物がある場合は、移設等の対応が必要	△	歩行者デッキ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	バリアフリー対策	乗車・降車ホームにエレベータを設置	○	乗車・降車ホームにエレベータを設置	○
	電停からの歩行者動線	乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能	○	乗車・降車ホームとも既設の平面・地下移動に加え、デッキによる連絡が可能	○
	駅前電停への影響	乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、ホームを短くする必要あり	△	乗車ホームに歩行者デッキとの階段を設けるため、ホームを短くする必要あり	△
	地下通路への階段	乗車ホームと接続する階段には支障なし	○	乗車ホームと接続する階段には支障なし	○
評価		△		△	

（注1）鉄道との乗換距離：歩行距離が80mまで『◎』、150mまでを『○』、150mを上回る場合を『△』 参考資料：バスサービスハンドブック（土木学会）大きな荷物を持つ一般的な人が抵抗なく歩ける距離が150m、高齢者等が抵抗なく歩ける距離が80mとされている