

第2回

路面電車岡山駅前広場乗り入れ計画案調査検討会

検討資料

【 乗り入れ計画案について 】

資料目次

1. 計画案作成パターン	1
2. 各案の比較	5
3. 計画案検討の流れ	12

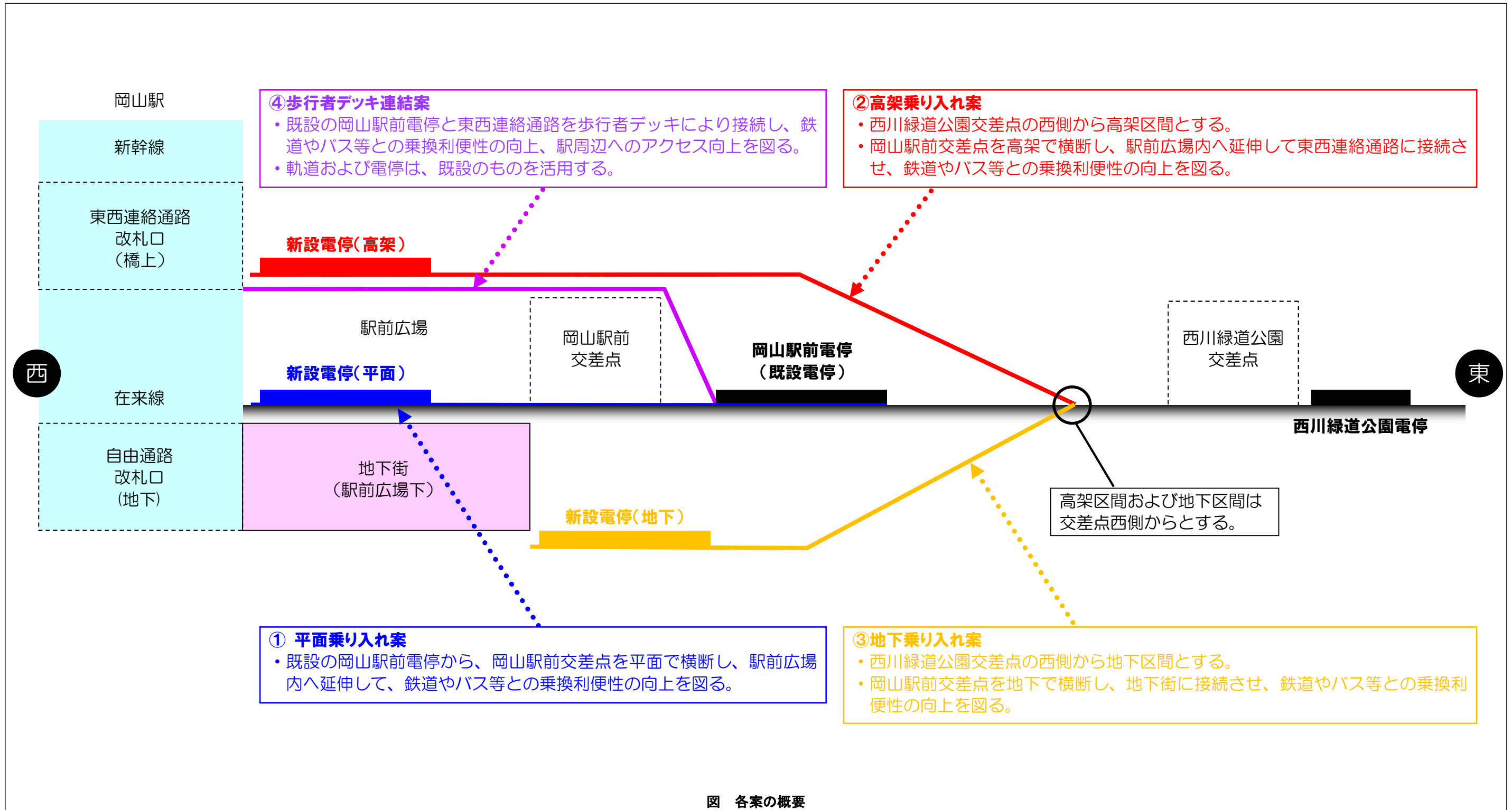
(資料編)

資料 1. 各案の図面	資料 1-1
資料 2. これまでの検討案の比較	資料 2-1

1. 計画案作成パターン

岡山駅東口広場（以下「駅前広場」）への乗り入れ案として、①平面乗り入れ案、②高架乗り入れ案、③地下乗り入れ案、④歩行者デッキ連結案の計4パターンについて検討を行う。

以下に各案の概要を示す。



(1) 平面乗り入れ案の概要

- 岡山駅前電停までは既設のものを活用し、岡山駅前交差点を平面で横断して、駅前広場内へ軌道を延伸する。
- 駅前広場内に新設電停を設け、鉄道やバス等との乗換利便性の向上を図る。
- 新設電停の長さは、MOMOの車両長（18m）と旧車両の車両長（12.2m）に余裕長（3m）を加え33.2mとする。
- 既設電停と地下通路を結ぶ階段は、駅前広場内への軌道延伸に支障する。

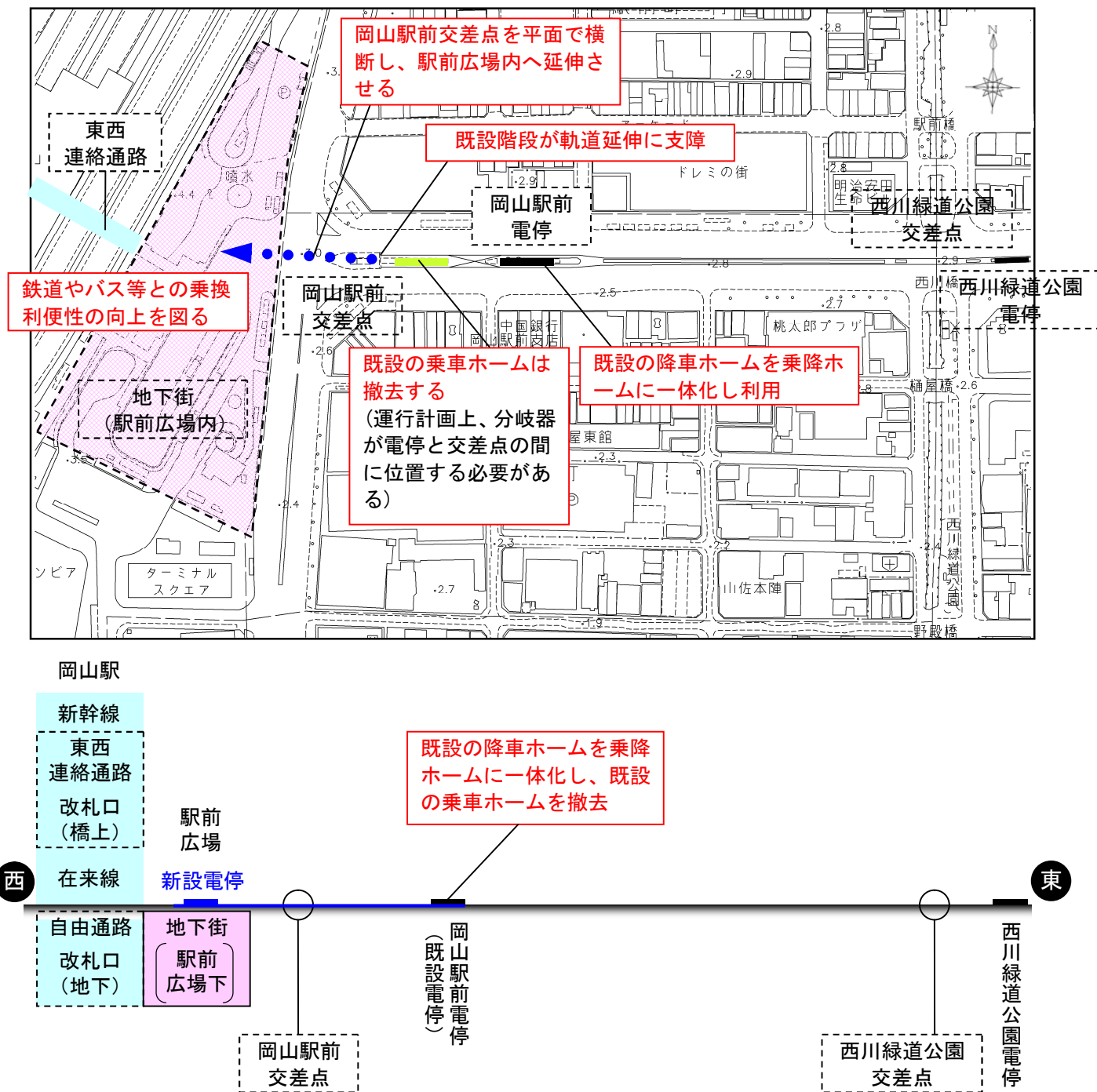


図 平面乗り入れ案の概要

平面乗り入れ案を検討するにあたり、路面電車乗り入れの位置について、下図のとおりエリア分けを行い、それぞれのエリアへ乗り入れる計画案の作成を行った。(詳細は資料1参照)

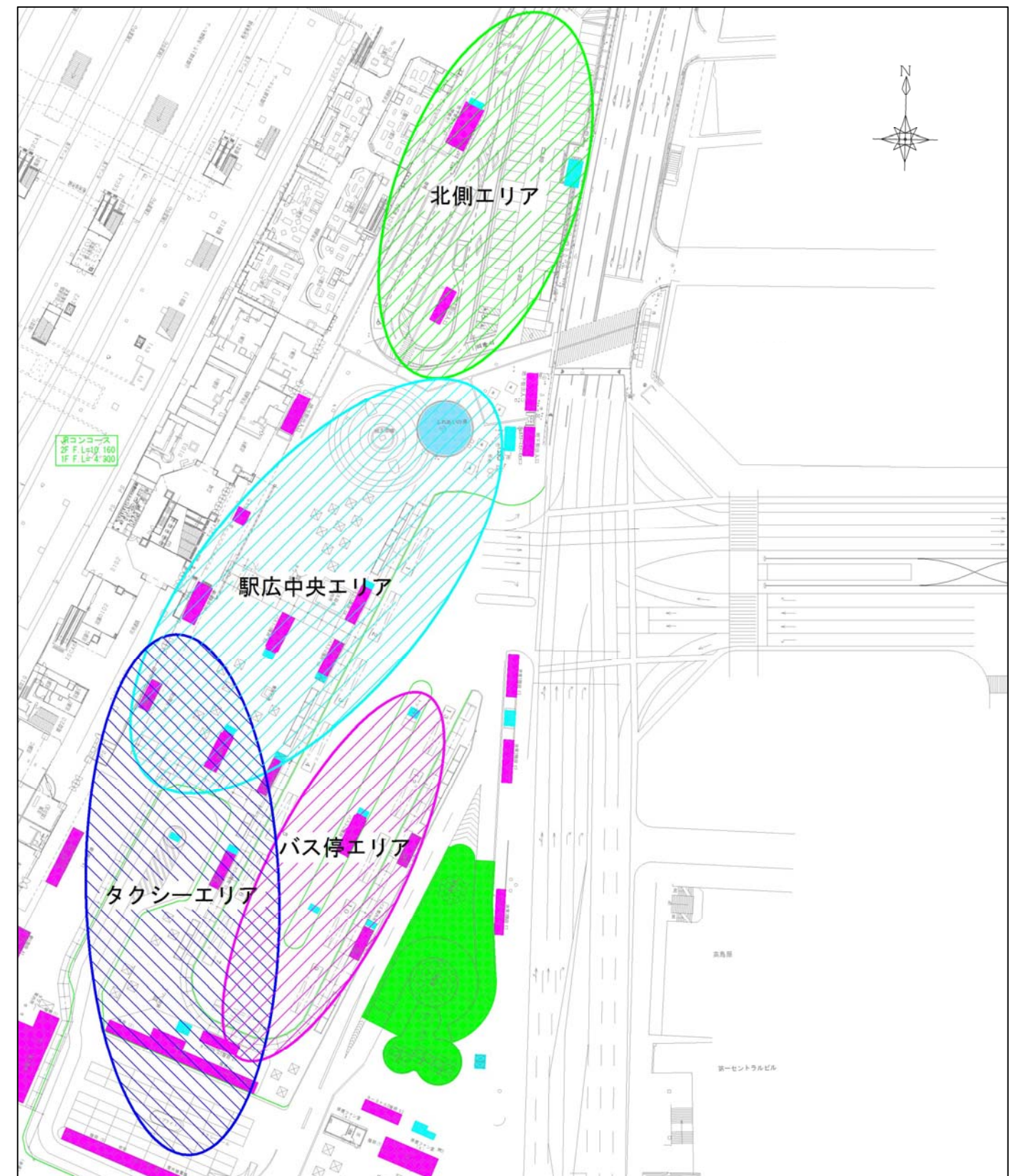


図 乗り入れ位置エリア区分

(2) 平面乗り入れ（タクシー高架）案の概要

○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、駅結節機能をもつため、タクシー乗り場を高架化し、東西連絡通路の2階部分と接続させる。

○既設のタクシープールから東西連絡通路に向けて8%の上り勾配の斜路を設ける。

※第4種 普通道路 設計速度 30km/h 想定

○駅前広場内に新設電停を設け、鉄道やバス等との乗換利便性の向上を図る。

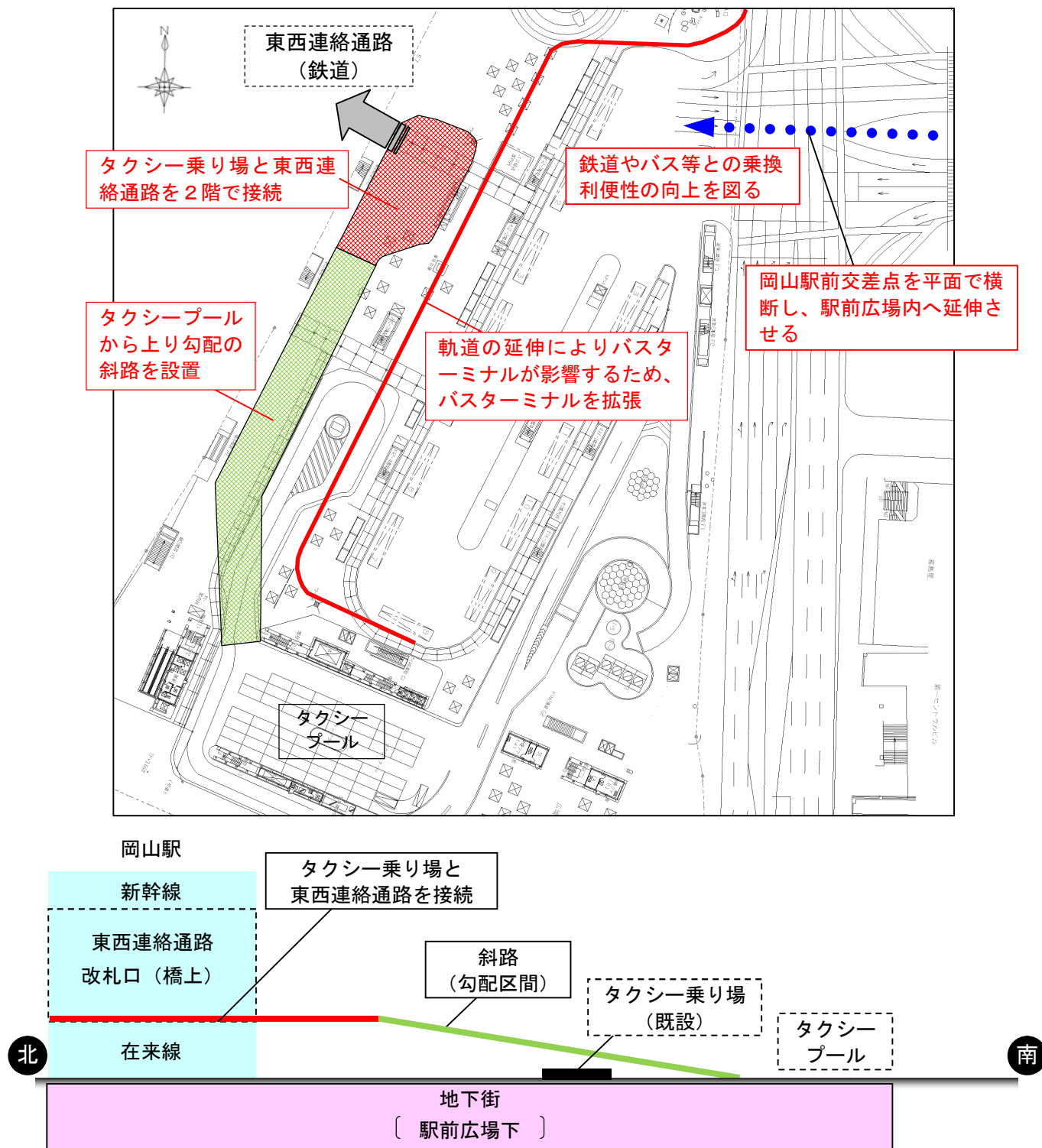


図 平面乗り入れ（タクシー高架）案のコントロールポイント

(3) 高架乗り入れ案の概要

○西川緑道公園交差点の西側から、岡山駅に向けて40%の上り勾配とする。

○岡山駅前交差点の車道部の建築限界は4.7m以上とする。

○駅前広場の上空に新設電停を設け、鉄道やバス等との乗換利便性の向上を図る。

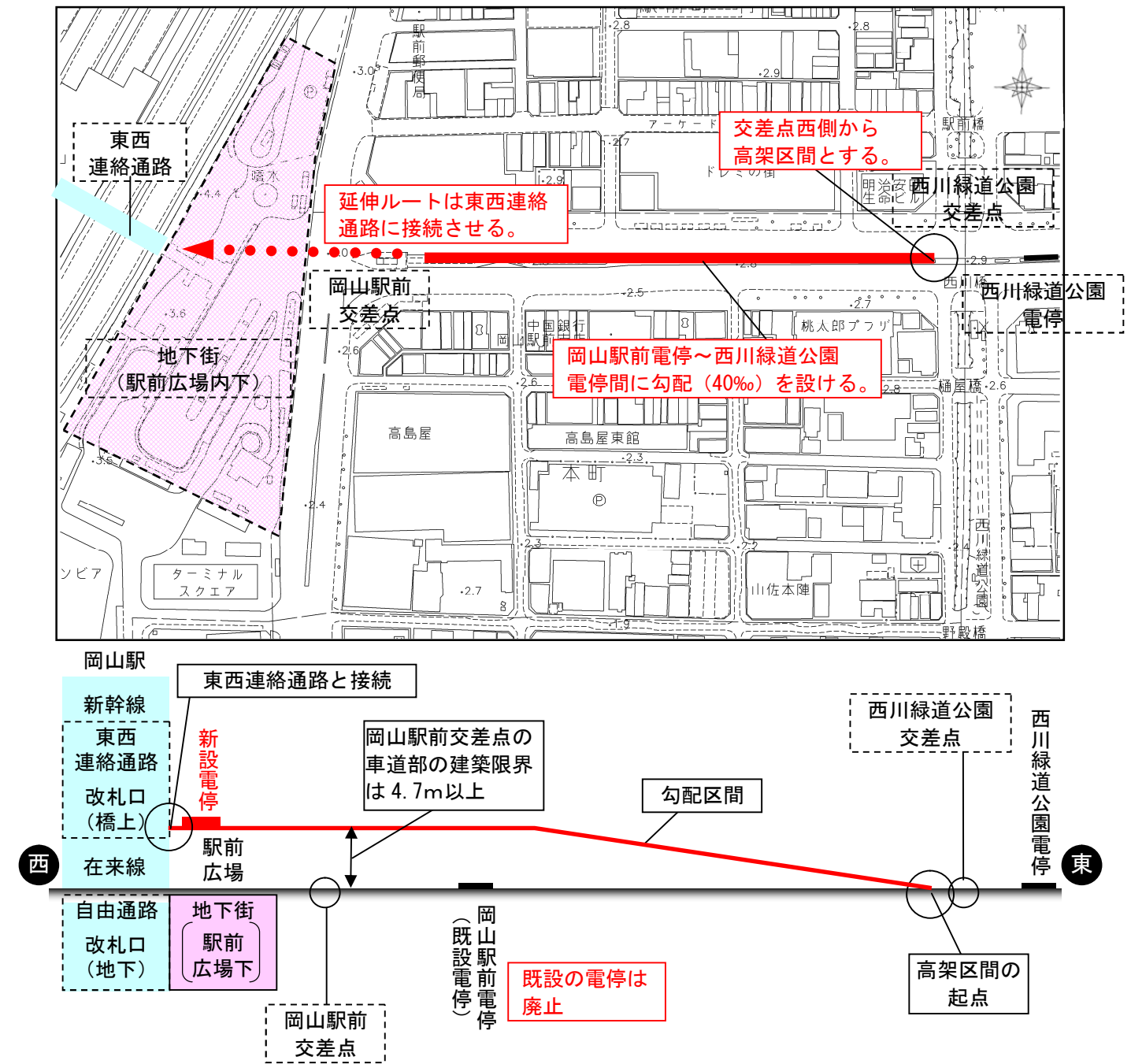


図 高架乗り入れ案のコントロールポイント

(4) 地下乗り入れ案の概要

- 西川緑道公園交差点の西側から、岡山駅に向けて40%の下り勾配とする（西川緑道公園電停より東側から下り勾配とした場合は、既設の電停廃止等の影響が大きく不可）。
- 岡山駅前電停に接続する既設の地下通路に極力影響させないものとする。
- 新設の地下電停構造物の上端から線路高まで5.9mとする（詳細は「資料1」参照）。
- 桃太郎大通りを横断する地下埋設物への対応が必要である。
- 岡山駅前交差点付近の地下に新設電停を設け、鉄道やバス等との乗換利便性の向上を図る。

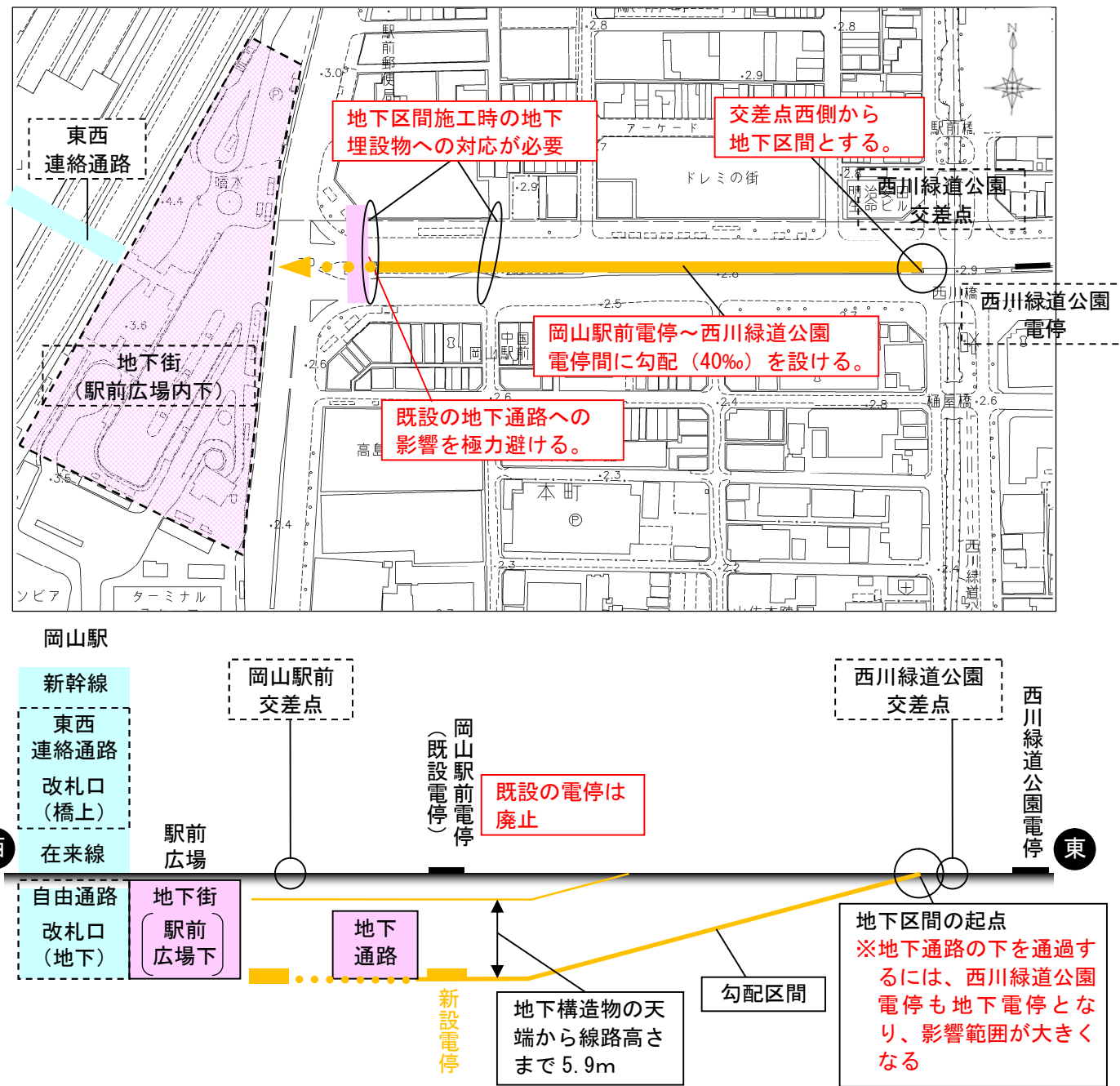


図 地下乗り入れ案のコントロールポイント

(5) 歩行者デッキ連結案の概要

- 東西連絡通路と岡山駅前電停を結ぶ歩行者デッキとする。
- 岡山駅前電停は既設のものを活用する。
- 東西連絡通路と既設電停を結ぶ歩行者デッキを設けることで、鉄道等との乗換利便性の向上を図る。
- 歩行者デッキの有効幅員は、岡山駅から乗車電停までを3.5mとし、乗車電停から降車電停までを2.0mと設定した（岡山駅から乗車電停までは乗降者に加え、ビックカメラ前の横断歩道通行者などの転換利用を想定、乗車電停から降車電停までは、乗降者の利用を想定）。
- 降雨時等の歩行者経路確保のため屋根付とする。

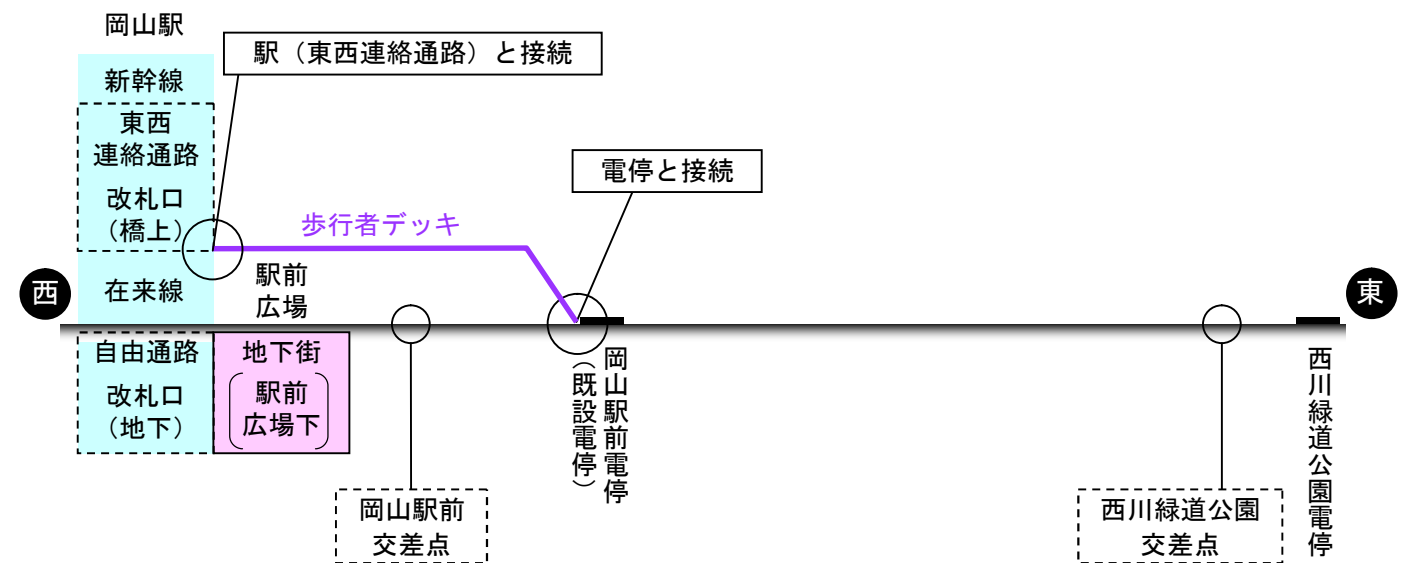
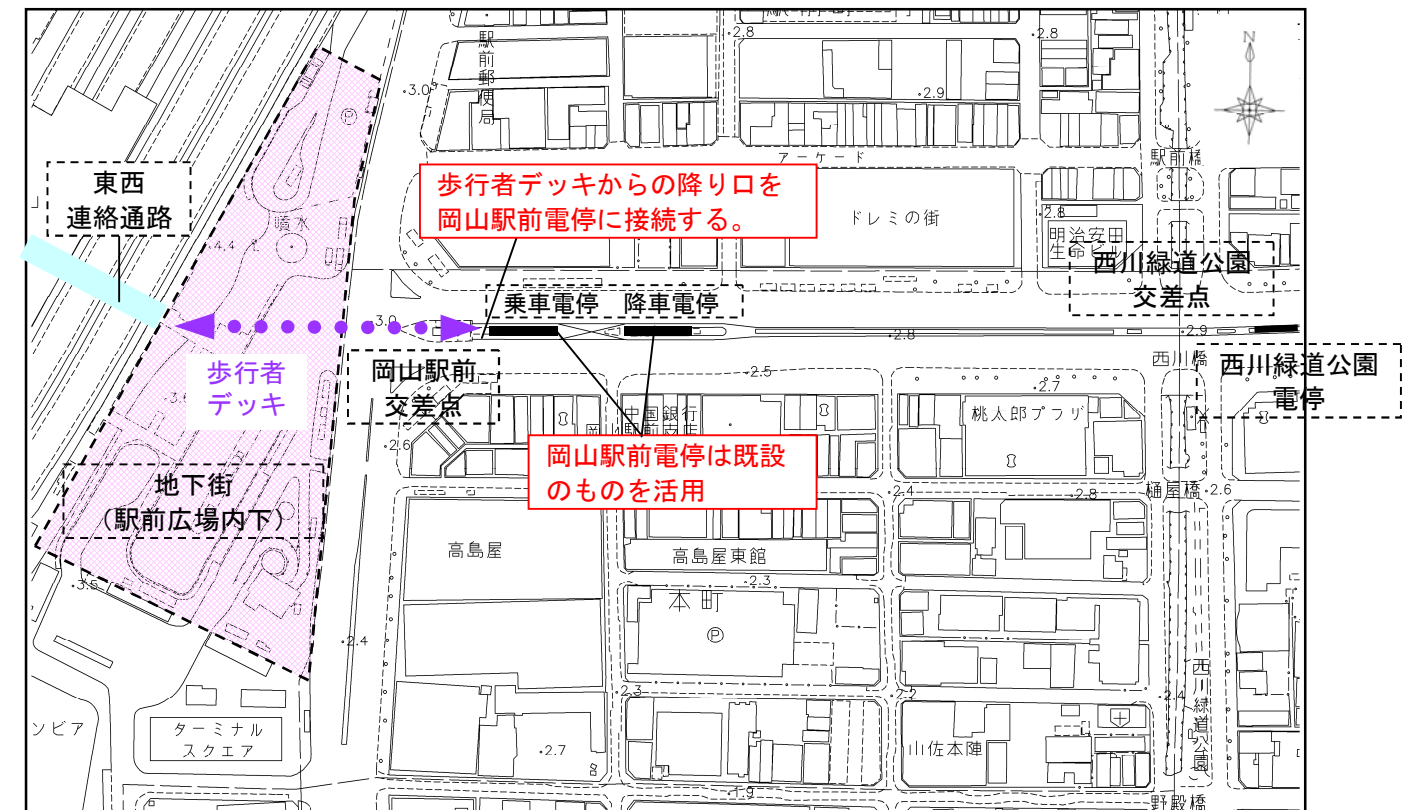


図 歩行者デッキ連結案のコントロールポイント

2. 各案の比較

(1) 岡山駅前広場の機能とコントロールポイント

1) 一般的な駅前広場の機能

機能	役割	
交通結節機能	各交通機関相互の円滑な乗換えや移動	
都市の広場機能	市街地拠点機能	都市の骨格を形成するとともに、都市活動の中心の場として周辺の都市機能を支援する機能
	交流機能	日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能
	景観機能	都市の顔としてふさわしい、シンボル性を備えた特徴を持つ機能
	サービス機能	人々に対する各種情報、公共的サービスを提供する機能
	防災機能	都市の公共的なオープンスペースとなり、災害時の一時的避難場所や緊急活動の拠点としての機能

2) 岡山駅前広場の機能

機能	施設	延伸ルートへの影響による評価			
交通結節機能	①一般車駐車場	△	一時利用の駐車場は、駅前広場地下駐車場や駅周辺に駐車場があるため、広場外で代替施設の確保が可能である。		
	②一般車乗降場	×	送迎車両の乗降場は、駅前広場に現有機能を確保することが望ましい。		
	③岡山駅前交差点	△	桃太郎大通り、市役所筋、バスターミナル出入口の道路交通への影響を抑えるため、可能な限り短い距離で交差点を通過する延伸ルートが望ましい。		
	④東西連絡通路	×	機能の低下等、不可能。影響を与えた場合、駅前広場に代替施設を確保すること。		
	⑤バスターミナル				
	⑥タクシーのりば				
	⑦地下駐車場出入口				
	⑧地下自転車等駐車場出入口				
	⑨タクシープール	△	現状の台数確保が望ましい。		
都市の広場機能	⑩地下街	△	地下街への影響の有無等について、検討が必要である。		
	⑪地下街への階段	×	現有機能をそのまま維持する必要があり、移設等は不可能である。		
	交流機能	⑫滞留スペース、オープンスペース	△	駅前広場に代替施設を確保することは可能であるが、移設や規模縮小等による機能の低下も考えられる。	
		景観機能	⑬景観施設（吉備沃野：噴水・桃太郎像、カリヨン）		△
			⑭記念樹		△
	⑮緑地	△			
	サービス機能	⑯案内板	○		駅前広場に代替施設を確保することは可能である。
	防災機能	⑰換気塔	×	現有機能をそのまま維持する必要があり、換気塔の撤去や設置するための地下街の改築はできない。	
⑱広場内の空間		△	駅前広場に代替施設を確保することは可能であるが、移設場所や規模縮小等による機能の低下も考えられる。		

※評価基準
 ×：現有機能の確保が求められる
 △：現有機能の確保が望ましい（減少させる場合、他機関との協議が必要）
 ○：代替施設等の確保が可能であり機能が低下しない

3) コントロールポイント

駅前広場内の各施設の配置及びコントロールポイントは以下のとおりである。

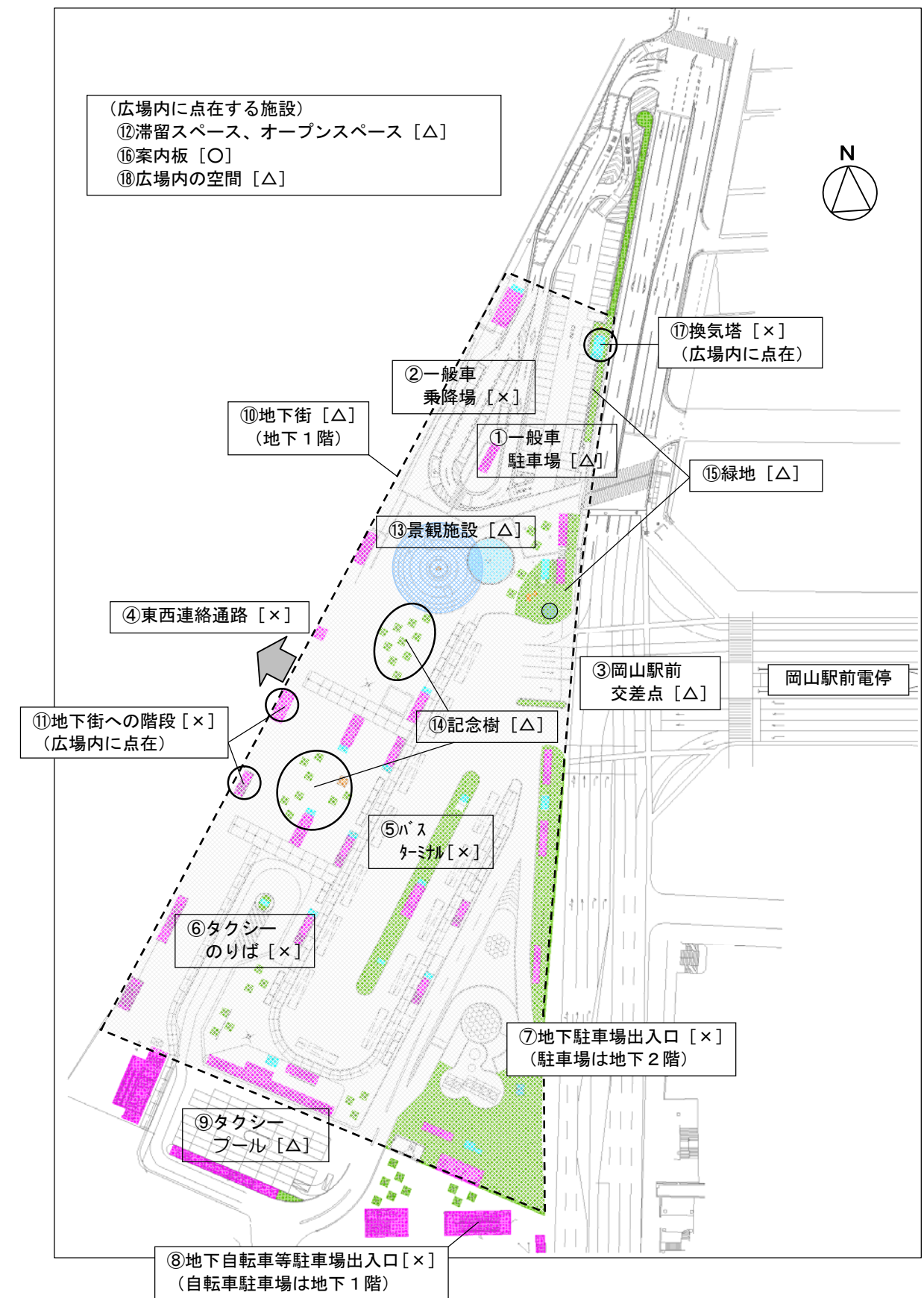


図 岡山駅前広場の各施設及びコントロールポイント

現地写真（岡山駅前広場：その1）

<p>①一般車駐車場 [△]</p> 	<p>②一般車乗降場 [×]</p> 
<p>③岡山駅前交差点 [△]</p> 	<p>④東西連絡通路 [×]</p> 
<p>⑤バスターミナル [×]</p> 	<p>⑥タクシーのりば [×]</p> 
<p>⑦地下駐車場出入口 [×]</p> 	<p>⑧地下自転車等駐車場出入口 [×]</p> 
<p>⑨タクシープール [△]</p> 	<p>⑩地下街 [△]</p> 

現地写真（岡山駅前広場：その2）

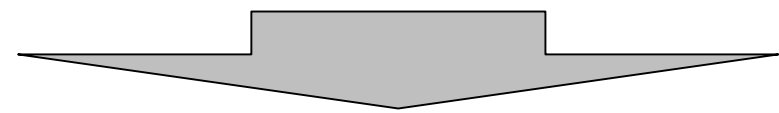
<p>⑪地下街への階段 [×]</p> 	<p>⑫滞留スペース、オープンスペース [△]</p> 
<p>⑬修景施設 [△]</p> 	<p>⑭記念樹 [△]</p> 
<p>⑮緑地 [△]</p> 	<p>⑯案内板 [○]</p> 
<p>⑰換気塔 [×]</p> 	<p>⑱広場内の空間 [△]</p> 

(2)各案の選定について

各パターンの検討案について、以下の項目により選定を行った。

乗り入れパターン		平面乗り入れ案		高架乗り入れ案	地下乗り入れ案	歩行者デッキ連結案
		検討案：12案	タクシー高架案 検討案：3案	検討案：3案	検討案：2案	検討案：6案
選 定 項 目	駅前広場内施設への影響	◆影響する施設（評価×、△）の有無 ・評価×施設の代替確保の可否 ⇒代替できない案：3案 ・評価△の施設の機能低下に対する許容の可否	◆影響する施設（評価×、△）の有無 ・評価×の施設の代替確保の可否 ⇒代替できない案：1案 ・評価△の施設の機能低下に対する許容の可否	◆影響する施設（評価×、△）の有無 ・評価×の施設の代替確保の可否 ・評価△の施設の機能低下に対する許容の可否		◆影響する施設（評価×、△）の有無 ・評価×の施設の代替確保の可否 ・評価△の施設の機能低下に対する許容の可否
	歩行者動線への影響	◆歩行者動線の確保の可否 ⇒確保できない案：8案	◆歩行者動線の確保の可否			
	岡山駅前交差点・市役所筋への影響	◆車両通行への影響 ⇒車両通行に影響する案：2案 ◆交差点と軌道の交差角度 ⇒交差角度が45度未満の案：2案	◆車両通行への影響 ◆交差点と軌道の交差角度			
	地下構造物への影響		◆影響する構造物の有無 ◆地下構造物の補強の可否	◆影響する構造物の有無 ◆施設の代替確保の可否	◆影響する構造物の有無 ◆施設の代替確保の可否	◆地下構造物の補強の可否 ◆電停と地下通路を結ぶ階段への支障の有無 ⇒階段に支障する案：2案
	地下埋設物への影響			◆影響する埋設物の有無 ◆埋設物の移設の可否	◆影響する埋設物の有無 ◆埋設物の移設の可否	◆影響する埋設物の有無 ◆埋設物の移設の可否

※赤字の案のうち、4案で重複あり



選定項目をクリアした検討案の数	検討案：1案	検討案：2案	検討案：3案	検討案：2案	検討案：4案
-----------------	--------	--------	--------	--------	--------

(詳細は「資料2」参照)

(2) 各案の比較

1) 平面乗り入れ案の比較

	平面乗り入れ案 駅広中央エリア①案 (路面電車と鉄道・バスの乗換利便性を高めた延伸ルート)		平面乗り入れ(タクシー高架)案				
			①案		②案		
略図							
概要	<ul style="list-style-type: none"> 軌道を駅前広場の桃太郎像、噴水箇所へ延伸して、新設電停を設置 駅前広場内への延伸距離は短い 		<ul style="list-style-type: none"> 軌道をバスターミナル中央部へ延伸して、新設電停を設置 タクシー乗り場を高架化して移設し、バスターミナルを駅舎側に移設 		<ul style="list-style-type: none"> 軌道をバスターミナル東側へ延伸して、新設電停を設置 タクシー乗り場を高架化して移設し、バスターミナルを駅舎側に移設 		
利便性	鉄道との乗換距離	新設電停～東西連絡通路 約30m ※現在180m(乗車ホームから)	◎	新設電停～東西連絡通路 約120m	○	新設電停～東西連絡通路 約150m	○
	既設電停	降車と乗車ホームを集約して存続	◎	降車と乗車ホームを集約して存続	◎	降車と乗車ホームを集約して存続	◎
安全性	路面電車運行の安全性	延伸ルートは、吉備沃野付近を通行する歩行者と錯綜する可能性があり、安全対策が必要	△	延伸ルートはバスターミナル内であることから、歩行者とは錯綜しない	◎	延伸ルートはバスターミナル内であることから、歩行者とは錯綜しない	◎
	バリアフリー化への対応	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停から鉄道は、既設エレベータ利用によりバリアフリー経路を確保 新設電停からバス、タクシーへの経路は、平面で移動可能 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停から鉄道やバス、タクシーへの移動経路は、地下街への上下移動を経由し、既設エレベータを利用 	○	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停から鉄道は、既設エレベータ利用によりバリアフリー経路を確保 新設電停からバス、タクシーへの経路は、平面で移動可能 	◎
周辺への影響	駅前広場内の影響する施設	<ul style="list-style-type: none"> 吉備沃野 桃太郎像 噴水 カリヨン バスターミナル出口1車線 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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 軌道の延伸ルートにより影響する施設 カリヨン、バスターミナル出口1車線 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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 軌道の延伸ルートにより影響する施設 カリヨン、バスターミナル(入口車線、出口2車線、バス停上屋) 	△
	駅前広場の使用不可面積	510㎡ (軌道延伸、新設電停により減少する駅前広場面積)	△	2,320㎡(タクシー高架区間およびバスターミナルの移設により減少する駅前広場面積)	△	2,320㎡(タクシー高架区間およびバスターミナルの移設により減少する駅前広場面積)	△
	地下街への影響	<ul style="list-style-type: none"> 延伸区間およびその影響範囲について、地下街の柱を補強するため、一時的に店舗への休業補償が必要(23柱、10店舗) 既設電停(乗車ホーム)と地下通路を結ぶ階段が軌道に支障 	○	<ul style="list-style-type: none"> 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) 既設電停(乗車ホーム)と地下通路を結ぶ階段が軌道に支障 	○	<ul style="list-style-type: none"> 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) 既設電停(乗車ホーム)と地下通路を結ぶ階段が軌道に支障 	○
	周辺への発展性	-	-	-	-	-	-
その他	市役所筋への延伸対応	新設電停から市役所筋への延伸はスイッチバックで対応可能。ただし、運行系統の見直しが必要	○	路面電車専用の信号現示が長くなるため、サービス水準の低下及び交差点需要率の増加が生じる。	△	路面電車専用の信号現示が長くなるため、サービス水準の低下及び交差点需要率の増加が生じる。	△
	新設電停の視認性	東西連絡通路に近接して新設電停があり、視認性は高い	◎	新設電停はバスターミナルの南側にあるため、東西連絡通路からの視認性は低い	○	新設電停はバスターミナルの南側にあるため、東西連絡通路からの視認性は低い	○
評価	◎4 ○2 △3		◎2 ○4 △3		◎3 ○3 △3		
経済性	概算事業費	軌道事業費 : 4.5億円	軌道事業費 : 7.3億円	軌道事業費 : 7.4億円			
		構造物事業費(地下街補強含む) : 2.4億円	構造物事業費(地下街補強含む) : 18.3億円	構造物事業費(地下街補強含む) : 18.3億円			
		補償費 : 2.9億円	補償費 : 3.4億円	補償費 : 3.4億円			
		合計 : 9.8億円	合計 : 29.0億円	合計 : 29.1億円			
		整備延長 : 90m	整備延長 : 280m(軌道+タクシー高架)	整備延長 : 310m(軌道+タクシー高架)			
		mあたりの事業費 : 1,090万円	mあたりの事業費 : 1,040万円	mあたりの事業費 : 940万円			

【数的評価の符号条件】 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
地下街への影響 : 地下街店舗へ支障なし『○』、地下街店舗の柱補強あり『○』、地下街店舗内に支柱設置⇒支障移転あり『△』

2) 高架乗り入れ案

		高架乗り入れ案					
		①案	②案	③案			
略図							
	概要	<ul style="list-style-type: none"> 西川緑道公園交差点の西側から高架区間とし、新設電停と鉄道を接続 駅前広場内への延伸区間は直線 	<ul style="list-style-type: none"> 西川緑道公園交差点の西側から高架区間とし、新設電停と鉄道を接続 駅前広場内の新設軌道は地下街の柱位置と並行 	<ul style="list-style-type: none"> 西川緑道公園交差点の西側から高架区間とし、新設電停と鉄道を接続 新設電停と東西連絡通路の距離は最短 			
利便性	鉄道との乗換距離	新設電停～東西連絡通路 約20m ※現在180m(乗車ホームから)	◎	新設電停～東西連絡通路 約40m	◎	新設電停～東西連絡通路 約10m	◎
	既設電停	既設の駅前電停は廃止 (新設電停に既設電停の機能を移設する)	○	既設の駅前電停は廃止 (新設電停に既設電停の機能を移設する)	○	既設の駅前電停は廃止 (新設電停に既設電停の機能を移設する)	○
安全性	路面電車運行の安全性	延伸ルートは高架なので、歩行者および自動車動線とは錯綜しない	◎	延伸ルートは高架なので、歩行者および自動車動線とは錯綜しない	◎	延伸ルートは高架なので、歩行者および自動車動線とは錯綜しない	◎
	バリアフリー化への対応	東西連絡通路の既設エレベータを利用することで、バリアフリー経路を確保	◎	東西連絡通路の既設エレベータを利用することで、バリアフリー経路を確保	◎	東西連絡通路の既設エレベータを利用することで、バリアフリー経路を確保	◎
周辺への影響	駅前広場内の影響する施設	<ul style="list-style-type: none"> バス案内所 記念樹 	△	<ul style="list-style-type: none"> 吉備沃野 桃太郎像 噴水 カリヨン 	△	<ul style="list-style-type: none"> 記念樹 	○
	地下街への影響	<ul style="list-style-type: none"> 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) 既設電停(乗車ホーム)と地下通路を結ぶ階段は不要 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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(1店舗) 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(15柱、11店舗) 既設電停(乗車ホーム)と地下通路を結ぶ階段は不要 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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(3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に店舗への休業補償が必要(2店舗) 既設電停(乗車ホーム)と地下通路を結ぶ階段は不要 	△
	支障店舗面積	約197㎡		約92㎡		約203㎡	
その他	市役所筋への延伸対応	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停から市役所筋への延伸は、高架構造物の大規模な改築が必要 延伸区間については、下石井交差点まで高架区間となる。ただし、取合道の横断が不可となる 	△	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停から市役所筋への延伸は、高架構造物の大規模な改築が必要 延伸区間については、下石井交差点まで高架区間となる。ただし、取合道の横断が不可となる 	△	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停から市役所筋への延伸は、高架構造物の大規模な改築が必要 延伸区間については、下石井交差点まで高架区間となる。ただし、取合道の横断が不可となる 	△
	新設電停の視認性	東西連絡通路の2階部と新設電停が接続しており、視認性は高い	◎	東西連絡通路の2階部と新設電停が接続しており、視認性は高い	◎	東西連絡通路の2階部と新設電停が接続しており、視認性は高い	◎
評価		◎4 ○1 △3		◎4 ○1 △3		◎4 ○2 △2	
経済性	概算事業費	軌道事業費 : 9.4億円		軌道事業費 : 9.7億円		軌道事業費 : 9.2億円	
		構造物事業費(地下街補強含む) : 32.0億円		構造物事業費(地下街補強含む) : 32.2億円		構造物事業費(地下街補強含む) : 31.7億円	
		補償費 : 3.2億円		補償費 : 4.2億円		補償費 : 3.2億円	
		合計 : 44.6億円		合計 : 46.1億円		合計 : 44.1億円	
		整備延長 : 330m mあたりの事業費 : 1,350万円		整備延長 : 340m mあたりの事業費 : 1,360万円		整備延長 : 320m mあたりの事業費 : 1,380万円	

【数的評価の符号条件】 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
地下街への影響：地下街店舗へ支障なし『◎』、地下街店舗の柱補強あり『○』、地下街店舗内に支柱設置⇒支障移転あり『△』

3) 地下乗り入れ案

		地下乗り入れ案			
		①案	②案		
略図					
概要		<ul style="list-style-type: none"> 西川緑道公園交差点の西側から地下区間とし、既設電停の地下付近に新設電停を設置 岡山駅前交差点下の地下通路と接続 	<ul style="list-style-type: none"> 西川緑道公園交差点の西側から地下区間とし、岡山駅前交差点の地下に新設電停を設置 岡山駅前交差点下の地下通路と接続 		
利便性	鉄道との乗換距離	新設電停～東西連絡通路 約170m ※現在180m(乗車ホームから)	○	新設電停～東西連絡通路 約120m	○
	既設電停	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停は、既設電停の地下付近に設ける 既設の駅前電停は廃止 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 新設電停は駅前交差点の地下に設ける 既設の駅前電停は廃止 	◎
安全性	路面電車運行の安全性	延伸ルートは地下なので、歩行者および自動車動線とは錯綜しない	◎	延伸ルートは地下なので、歩行者および自動車動線とは錯綜しない	◎
	バリアフリー化への対応	既設の地下街および鉄道の既設エレベータ利用によりバリアフリー経路を確保	◎	既設の地下街および鉄道の既設エレベータ利用によりバリアフリー経路を確保	◎
周辺への影響	駅前広場内の影響する施設	なし	◎	なし	◎
	地下街への影響	<ul style="list-style-type: none"> 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 地下区間を横断するNTT、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 	○	<ul style="list-style-type: none"> 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 地下区間を横断するNTT、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 	○
	周辺への発展性	—	—	—	—
その他	市役所筋への延伸対応	市役所筋にある地下通路との交差が生じ、路面電車の最大勾配を用いても、地下通路の下を通過することが困難(注)	△	市役所筋にある地下通路との交差が生じ、路面電車の最大勾配を用いても、地下通路の下を通過することが困難(注)	△
	新設電停の視認性	地下のため、視認性はよくない	△	地下のため、視認性はよくない	△
評価		◎4 ○2 △2		◎4 ○2 △2	

経済性	概算事業費	軌道事業費 : 16.6 億円	軌道事業費 : 17.3 億円
		構造物事業費 : 18.1 億円	構造物事業費 : 23.8 億円
		合計 : 34.7 億円	合計 : 41.1 億円
		整備延長 : 250m mあたりの事業費 : 1,400 万円	整備延長 : 300m mあたりの事業費 : 1,370 万円

(注) 岡山駅前交差点からの地下区間の延伸について

桃太郎大通りから岡山駅前交差点でカーブして、交差点の北側および南側へ地下区間を延伸する場合、どちらにも途中に地下通路がある。路面電車の縦断勾配の上限は40%であることから、これらの通路の下を路面電車が通過することができない。

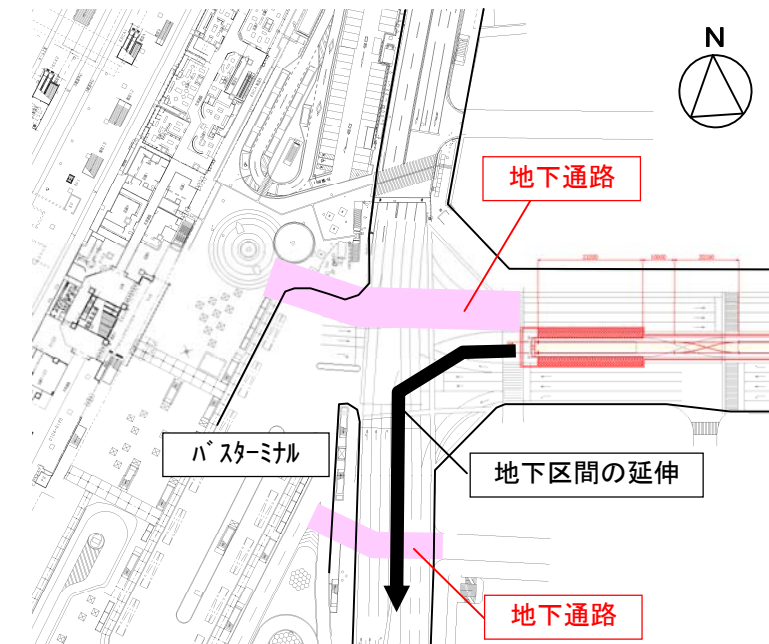


図 岡山駅前交差点からの地下区間

【数的評価の符号条件】 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
地下街への影響 : 地下街店舗へ支障なし『◎』、地下街店舗の柱補強あり『○』、地下街店舗内に支柱設置⇒支障移転あり『△』

4) 歩行者デッキ連結案

		歩行者デッキ連結案							
		②案		④案		⑤案		⑥案	
略図									
概要		<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 周辺建物と階段で接続 駅前広場内の歩行者デッキは、地下街店舗への独立支柱の設置及び地下街の柱補強が必要 		<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 周辺建物と階段で接続 駅前広場内の歩行者デッキは、地下街店舗への独立支柱の設置及び地下街の柱補強が必要 		<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 周辺施設と階段で接続 駅前広場内の歩行者デッキは、地下通路内への独立支柱の設置及び地下街の柱補強が必要 		<ul style="list-style-type: none"> 既設の電停、バスターミナル、周辺建物の各施設を円形の歩行者デッキにより接続 駅前広場内の歩行者デッキは、地下街店舗へ独立支柱の設置及び地下街の柱補強が必要 	
利便性	鉄道との乗換距離	既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路 約120m ※現在180m（乗車ホームから）	○	既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路 約180m	△	既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路 約140m	○	既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路 約200m	△
	既設電停	既設の乗車・降車ホームは、そのまま存続	◎	既設の乗車・降車ホームは、そのまま存続	◎	既設の乗車・降車ホームは、そのまま存続	◎	既設の乗車・降車ホームは、そのまま存続	◎
安全性	路面電車運行の安全性	軌道は現在と同じなので、歩行者および自動車動線と錯綜しない	◎	軌道は現在と同じなので、歩行者および自動車動線と錯綜しない	◎	軌道は現在と同じなので、歩行者および自動車動線と錯綜しない	◎	軌道は現在と同じなので、歩行者および自動車動線と錯綜しない	◎
	バリアフリー化への対応	エレベータを新設することで、歩行者デッキと電停のバリアフリー経路を確保	◎	エレベータを新設することで、歩行者デッキと電停のバリアフリー経路を確保	◎	エレベータを新設することで、歩行者デッキと電停のバリアフリー経路を確保	◎	エレベータを新設することで、歩行者デッキと電停のバリアフリー経路を確保	◎
周辺への影響	駅前広場内施設への影響	・記念樹	◎	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	○	・吉備沃野	○	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	○
	地下街への影響	<ul style="list-style-type: none"> 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） 既設電停（乗車ホーム）と地下通路を結ぶ階段は、そのまま存続 本町の地下への既設の階段は、デッキからの新設階段に支障するため閉鎖 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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） 既設電停（乗車ホーム）と地下通路を結ぶ階段が軌道に支障 本町の地下への既設の階段は、デッキからの新設階段に支障するため閉鎖 	△	<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） 既設電停（乗車ホーム）と地下通路を結ぶ階段は、そのまま存続 本町の地下への既設の階段は、デッキからの新設階段に支障するため閉鎖 	○	<ul style="list-style-type: none"> 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（2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（28柱、10店舗） 既設電停（乗車ホーム）と地下通路を結ぶ階段は、そのまま存続 本町の地下への既設の階段は、デッキからの新設階段に支障するため閉鎖 	△
	支障店舗面積	約85㎡		約43㎡		約4㎡		約72㎡	
周辺への発展性	<ul style="list-style-type: none"> 駅前交差点周辺の施設と接続 さらにバスターミナルへ接続する歩行者デッキの延伸も、地下街への影響を許容するなら可能 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 駅前交差点周辺の施設と接続 さらにバスターミナルへ接続する歩行者デッキの延伸も地下街への影響を許容するなら可能 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 駅前交差点周辺の施設接続 さらにバスターミナルへ接続する歩行者デッキの延伸も地下街への影響を許容するなら可能 	◎	<ul style="list-style-type: none"> 駅前交差点周辺の施設およびバスターミナルと接続 	◎	
その他	市役所筋への延伸対応	市役所筋への延伸は可能	◎	市役所筋への延伸は可能	◎	市役所筋への延伸は可能	◎	市役所筋への延伸は可能 ただし1路線のみ延伸可能	○
	新設電停の視認性	現在と変わらない ただし、デッキにより案内等がわかりやすくなる	○	現在と変わらない ただし、デッキにより案内等がわかりやすくなる	○	現在と変わらない ただし、デッキにより案内等がわかりやすくなる	○	現在と変わらない ただし、デッキにより案内等がわかりやすくなる	○
評価		◎6 ○2 △1		◎5 ○2 △2		◎5 ○4 △0		◎4 ○3 △2	
経済性	概算事業費	構造物事業費（地下街補強含む）：18.4億円		構造物事業費（地下街補強含む）：24.3億円		構造物事業費（地下街補強含む）：21.4億円		構造物事業費（地下街補強含む）：29.0億円	
		補償費：2.2億円		補償費：3.5億円		補償費：1.7億円		補償費：4.1億円	
		合計：20.6億円		合計：27.8億円		合計：23.1億円		合計：33.1億円	
		整備延長：290m（歩行者デッキ延長） mあたりの事業費：710万円		整備延長：300m（歩行者デッキ延長） mあたりの事業費：930万円		整備延長：300m（歩行者デッキ延長） mあたりの事業費：770万円		整備延長：380m（歩行者デッキ延長） mあたりの事業費：870万円	

【数的評価の符号条件】 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
地下街への影響：地下街店舗へ支障なし『◎』、地下街の柱補強あり⇒営業面積の減『○』、地下街店舗内に支柱設置⇒支障移転あり『△』

3. 計画案検討の流れ

・調査検討会における計画案絞り込みの流れ（フロー）を下記に示す。

