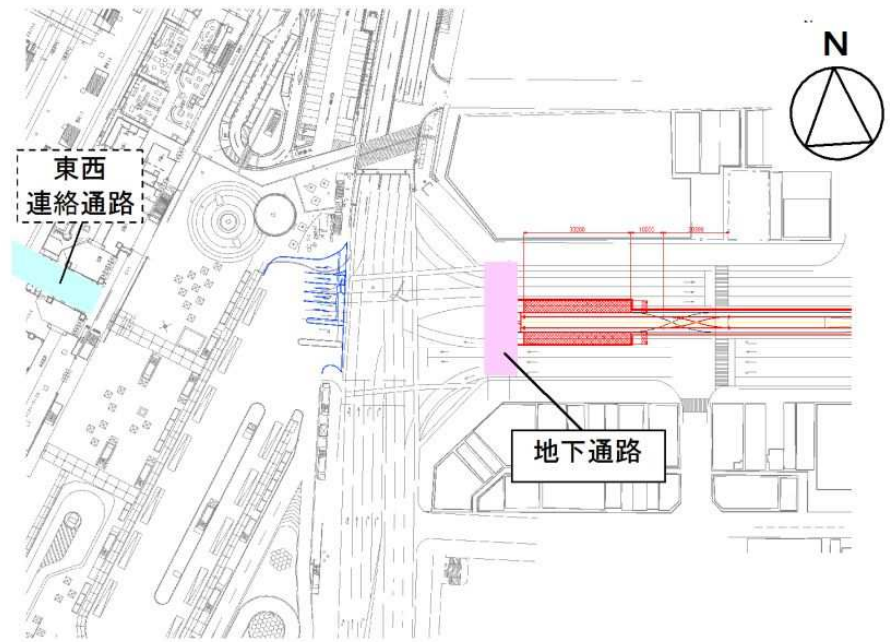
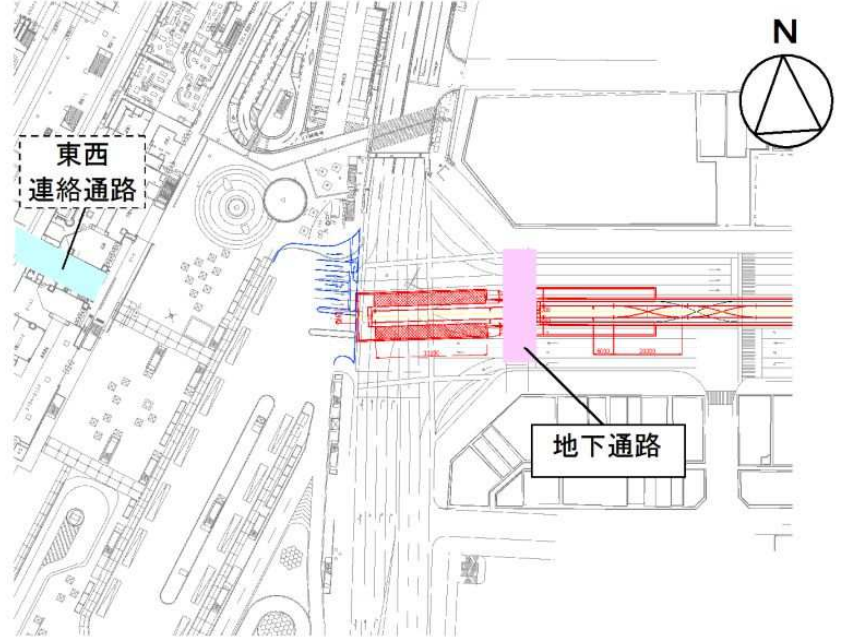


4) 地下乗り入れ案

平成27年1月20日（火）第2回 調査検討会

		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 (歩行距離)	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	△ 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
評 価		△	△

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)

平成27年1月20日 (火) 第2回 調査検討会

		①案		②案		③案		④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	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 ・噴水 ・桃太郎像 ・カリヨン	△	・吉備沃野 ・噴水 ・桃太郎像 ・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 	×	<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) 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 	×	<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) 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)		△	



3類型

3類型

5) 歩行者デッキ連結案

歩行者デッキ連結案の比較 (その2)

平成27年1月20日 (火) 第2回 調査検討会

		⑤案	⑥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	・支柱がバスターミナル(1番のりば流出部)に一部支障 ※バスの流出に支障しない	・支柱がバスターミナル(出口1車線)に一部支障 ※施設の代替が可能
	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		・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	・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		△ 3類型	△ 3類型

＜第3回 調査検討会＞

(3) 二次選定

- ・各検討案について、以下の項目により、再度二次選定を行った。
- ・上位3位までの計画案を抽出し、3つの類型に絞り込んだ。

平成27年3月24日（火）第3回 調査検討会

	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			
	駅広中央 エリア①案	タクシー 高架①案	タクシー 高架②案	①案	②案	③案	①案	②案	直線形		円形 ⑥案	
									②案	④案		⑤案
＜利便性＞ 鉄道との乗換距離	○ (5)	△ (3)	△ (3)	○ (5)	○ (5)	○ (5)	× (1)	△ (3)	△ (3)	△ (3)	△ (3)	× (1)
乗換距離（乗車電停）	40m	120m	150m	20m	40m	20m	170m	120m	130m	150m	140m	180m
＜周辺への影響＞ 駅周辺商業施設への影響	× (1) アクセシビリティ↓ 既設階段に支障	△ (3) 変化なし	△ (3) 変化なし	× (1) アクセシビリティ↓	× (1) アクセシビリティ↓	× (1) アクセシビリティ↓	× (1) アクセシビリティ↓	× (1) アクセシビリティ↓	○ (5) アクセシビリティ↑	○ (5) アクセシビリティ↑	○ (5) アクセシビリティ↑	○ (5) アクセシビリティ↑
＜にぎわい＞ 駅前広場への影響	△ (3)	× (1)	× (1)	△ (3)	△ (3)	△ (3)	○ (5)	○ (5)	△ (3)	△ (3)	△ (3)	△ (3)
駅前広場の縮小面積	500㎡	2,300㎡	2,300㎡	15㎡	10㎡	15㎡	0㎡	0㎡	5㎡	10㎡	10㎡	15㎡
＜発展性＞ 市役所筋への延伸対応	△ (3) スイッチバック	△ (3) スイッチバック	△ (3) スイッチバック	× (1) 不可	× (1) 不可	× (1) 不可	× (1) 不可	× (1) 不可	○ (5) 可能	○ (5) 可能	○ (5) 可能	○ (5) 可能
合計点数	12	10	10	10	10	10	8	10	16	16	16	14
順位	3								1			2
(参考) 概算事業費	9.8 億円	29.0 億円	29.1 億円	44.6 億円	46.1 億円	44.1 億円	34.7 億円	41.1 億円	20.6 億円	27.8 億円	23.1 億円	33.1 億円

※ 「利便性」、「周辺への影響」、「にぎわい」、「発展性」の評価を○：5点、△：3点、×：1点にて点数化した。
 鉄道との乗換距離：80mまで『○』、150mまで『△』、150mを上回る場合『×』
 駅前広場への影響：駅前広場の面積が変わらない場合『○』、縮小面積が1,000㎡まで『△』、1,000㎡を上回る場合『×』

類型	平面乗り入れ	デッキ直線形	デッキ円形
案	①案	②、④、⑤案	⑥案

(4) 各案の評価内容の詳細

- ・平面乗り入れ案（タクシー高架案 含む）

平成27年3月24日（火）第3回 調査検討会

	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	<p>交差点需要率 0.7</p>		<p>交差点需要率 0.7</p>	
利便性	鉄道との乗換距離 ・新設電停～東西連絡通路 約40m。 ※現在180m（乗車ホームから）	○ 5	新設電停～東西連絡通路 約120m。	△ 3
周辺への影響	駅周辺商店街等への影響 ・延伸後も既設電停は存続するため、駅周辺商店街へのアクセス距離は変わらない。 ・自由通路から駅周辺商店街への区間は、駅前広場内の新設電停を迂回する動線となる。	× 1	延伸後も既設電停は存続するため、駅周辺商店街へのアクセス距離は変わらない。	△ 3
にぎわい	駅前広場（滞留スペース）への影響 ・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約500㎡縮小。	△ 3	駅前広場の面積は、延伸ルート、及びバスターミナルの移設により、約2,300㎡縮小。	× 1
発展性	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、運行本数等の検討が必要。	△ 3	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、運行本数等の検討が必要。	△ 3
評価	○：1、△：2、×：1 合計点数：12		○：0、△：3、×：1 合計点数：10	
(参考) 概算事業費	9.8億円		29.0億円	

・高架乗り入れ案

平成27年3月24日（火）第3回 調査検討会

		高架乗り入れ案					
		①案	②案	③案			
略図							
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）	○ 5	・新設電停～東西連絡通路 約40m。	○ 5	・新設電停～東西連絡通路 約20m。	○ 5
周辺への影響	駅周辺商店街等への影響	・延伸後は既設電停が廃止されることから、駅周辺商店街へのアクセス距離が遠くなる。	×	延伸後は既設電停が廃止されることから、駅周辺商店街へのアクセス距離が遠くなる。	×	延伸後は既設電停が廃止されることから、駅周辺商店街へのアクセス距離が遠くなる。	×
にぎわい	駅前広場（滞留スペース）への影響	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約15㎡縮小。	△ 3	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約10㎡縮小。	△ 3	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約15㎡縮小。	△ 3
発展性	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、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。	×
評価		○：1、△：1、×：2 合計点数：10		○：1、△：1、×：2 合計点数：10		○：1、△：1、×：2 合計点数：10	
(参考) 概算事業費		44.6億円		46.1億円		44.1億円	

・地下乗り入れ案

平成27年3月24日（火）第3回 調査検討会

		地下乗り入れ案			
		①案		②案	
略図					
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）	× 1	・新設電停～東西連絡通路 約120m。	△ 3
周辺への影響	駅周辺商店街等への影響	・新設電停は既設電停付近の地下となり、駅周辺商店街へは上下移動が新たに生じる。	× 1	・新設電停は既設の電停付近の地下となり、駅周辺商店街へは上下移動が新たに生じる。	× 1
にぎわい	駅前広場（滞留スペース）への影響	・駅前広場の面積は、延伸しないので変わらない。	○ 5	・駅前広場の面積は、延伸しないので変わらない。	○ 5
発展性	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であっても、地下通路の下を通過することが困難。	× 1	・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であっても、地下通路の下を通過することが困難。	× 1
評価		○：1、△：0、×：3 合計点数：8		○：1、△：1、×：2 合計点数：10	
(参考) 概算事業費		34.7億円		41.1億円	

・歩行者デッキ連結案

平成27年3月24日（火）第3回 調査検討会

		歩行者デッキ連結案			
		②案	④案	⑤案	⑥案
略図					
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130m。 ※現在180m（乗車ホームから） △ 3	・既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路約150m。 △ 3	・既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路約140m。 △ 3	・既設電停（乗車ホームから）～東西連絡通路約180m。 × 1
周辺への影響	駅周辺商店街等への影響	・ビックカメラ側、及び高島屋側に通じる階段等の設置が可能であり、周辺商業施設へのアクセスは向上。 ○ 5	・ビックカメラ側、及び高島屋側に通じる階段等の設置が可能であり、周辺商業施設へのアクセスは向上。 ○ 5	・ビックカメラ側、及び高島屋側に通じる階段等の設置が可能であり、周辺商業施設へのアクセスは向上。 ○ 5	・ビックカメラ側、及び高島屋側に通じる階段等の設置が可能であり、周辺商業施設へのアクセスは向上。 ○ 5
にぎわい	駅前広場（滞留スペース）への影響	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約5㎡縮小。 △ 3	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約10㎡縮小。 △ 3	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約10㎡縮小。 △ 3	・駅前広場の面積は、延伸ルートにより約15㎡縮小。 △ 3
発展性	市役所筋への延伸対応	・市役所筋への延伸は可能。 ○ 5	・市役所筋への延伸は可能。 ○ 5	・市役所筋への延伸は可能。 ○ 5	・市役所筋への延伸は可能。 ○ 5
評価		○：2、△：2、×：0 合計点数：16	○：2、△：2、×：0 合計点数：16	○：2、△：2、×：0 合計点数：16	○：2、△：1、×：1 合計点数：14