

(3) 計画案の比較

・作成した2つの計画案に対して比較を行った。

検討課題	評価項目		第1案	比較	第2案		
交通結節点としての機能強化	バス	バスバースの増設	・タクシー流出経路の設置により、増設できない	▲	<	・市役所筋にバスバース2台増設 ・観光バスの利用が可能	●
		バス待ち滞留空間	・現状維持	▲	<	・場内道路を一車線とすることで、9～13番のりば東側(市役所筋側)が拡張される	●
	タクシー	乗降場までの距離(現況:約70m/約120m)	乗車:約75m / 降車:約65m	▲	>	乗車:約95m / 降車:約90m	▲
		タクシープール台数(現況:56台)	56台	▲	>	42台	×
		タクシーの円滑な流出	・修景ゾーンに新たなタクシー流出経路を整備(左折のみ) ※市役所筋の複数車線をまたぎ、自転車レーンと交差することから安全性に懸念	●	<	・配置換えをすることで、市役所筋へのアクセス性が向上	●
	一般車	自家用車乗降場までの距離(現況:約75m)	約90m	×	<	約65m	●
		自家用車乗降場台数(現況:14台)	14台	▲	>	9台	×
		自家用車駐車場台数(現況:51台)	20台	×	<	21台	×
	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	●
	周辺のにぎわいを増すための歩行者動線の確保	駅東方向への動線(ビックカメラ方向) ※現況:駅中央階段から横断歩道までの距離L=89.1m	・路面電車の乗り入れにより、現況よりも約7.7m迂回	×	=	・路面電車の乗り入れにより、現況よりも約7.7m迂回	×
駅南方向への新規動線		・新規動線は確保できない ※案内サインの設置により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	●	
快適性		・駅舎から各公共交通機関をつなぐ上屋を設置	●	=	・駅舎から各公共交通機関をつなぐ上屋を設置	●	
にぎわい・憩い空間の確保	シンボルゾーンの面積(現況3700m ²)	3900m ² ・公共交通案内所の機能強化や位置変更により、まとまった空間の確保が可能となり、人が集える「にぎわい・憩いの場」が創出される。					
	修景ゾーンの魅力向上	・修景ゾーンを築山や植栽により再編し、魅力を向上させる。					
	周辺への賑わい創出	・待合、憩い空間(電停北側)が交差点に近づき、かつ、再編されることにより、広く中心市街地に回遊する動機づけを与える広場となる。					
景観の向上	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、シンボル性を向上する。 ・駅舎の色の変更により、地域性(烏城)を付加することで「岡山らしさ」を感じる広場とする。					

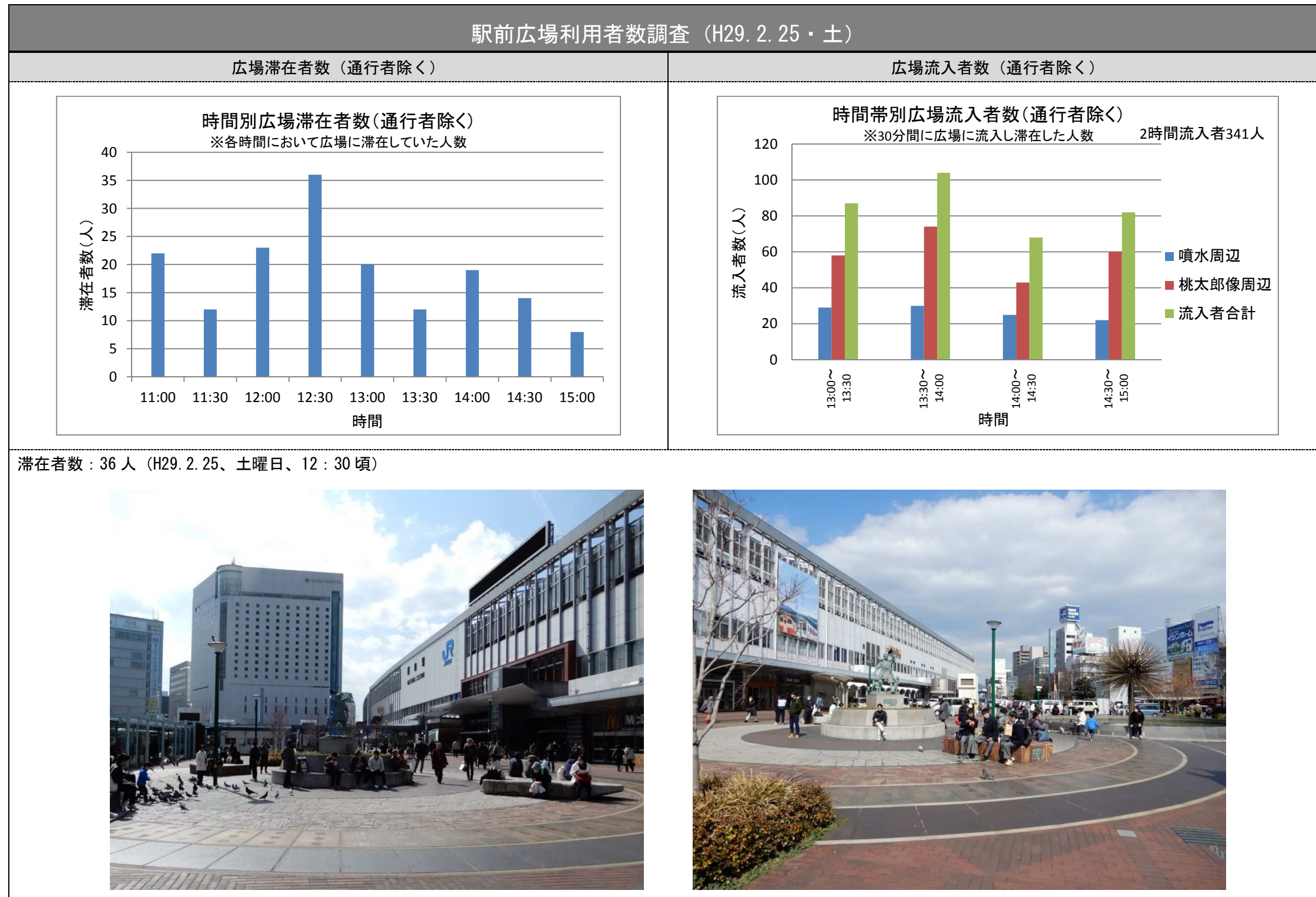
※評価: ●=現況より良い ▲=現況と同程度 ×=現況より劣る

◆懸念事項に対する検討結果

懸念事項	検討結果	備考
①駅前広場の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・広場滞在者数の把握：最大滞在者数 36 人（12：30 頃） ・広場の主な滞在目的：待合せ（49%） ・広場での待合せ人数：2～3 人（82%） ・広場滞在時間：5 分以内（72%） ・中心市街地に来訪した主な目的：買い物（31%） 	H29.2.25（土）広場利用実態調査実施
②駅南方向への歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ・バスゾーンと修景ゾーンをつなぐ新たな歩行者動線（横断歩道設置）を整備。 ・安全性の向上を図るために広場内道路を 1 車線に改良（現在は 2 車線）。 	対象：計画案 第 2 案
③一般車駐車場の台数	14 台以上（短時間利用を対象）	H29.2.25（土）駐車場利用実態調査実施
④一般車乗降場の台数	3 台以上（基準値を基に算出）	H27.1.25（日）岡山駅前公共交通利用者調査
⑤路面電車の運行計画	<p>【オフピーク時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東山線：12 本/h（現状と同じ） ・清輝橋線：6 本/h（現状と同じ） <p>【ピーク時】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東山線：18 本/h（現状と同程度） ・清輝橋線：6 本/h（現状と同じ） 	

① 駅前広場の利用状況

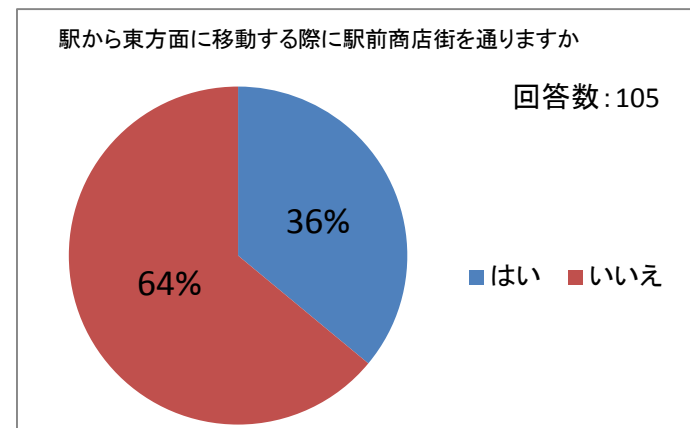
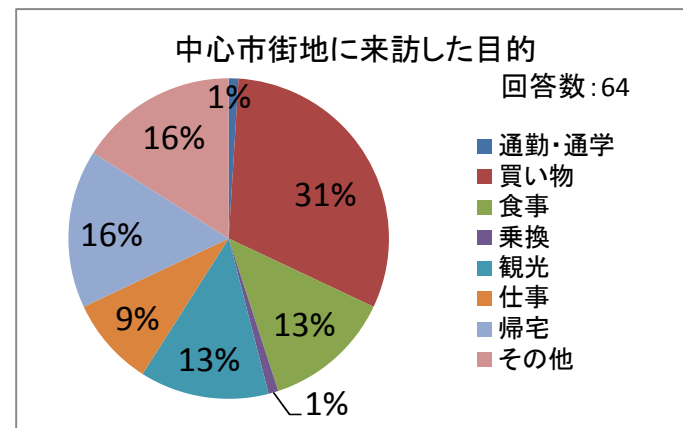
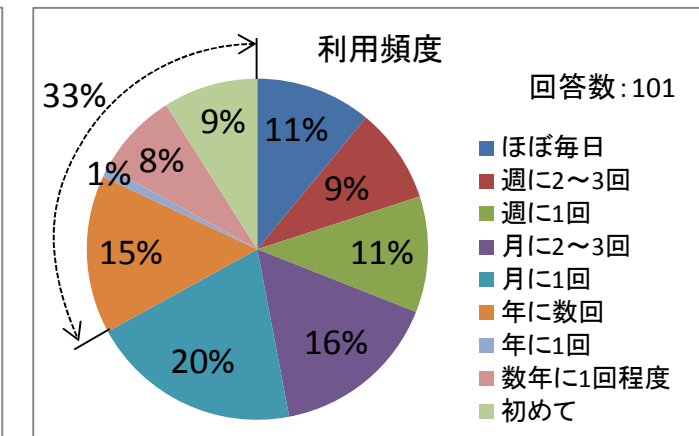
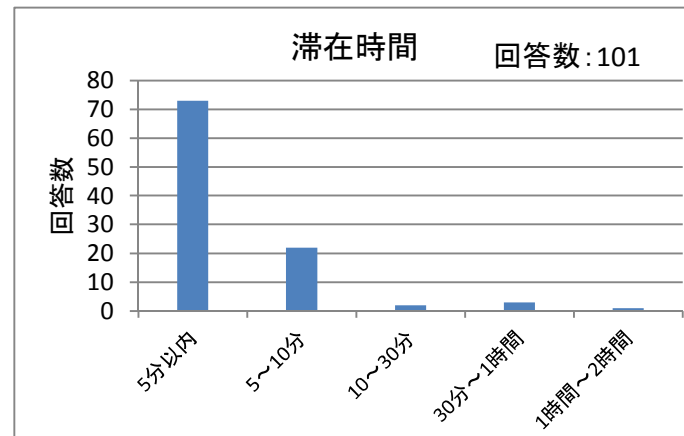
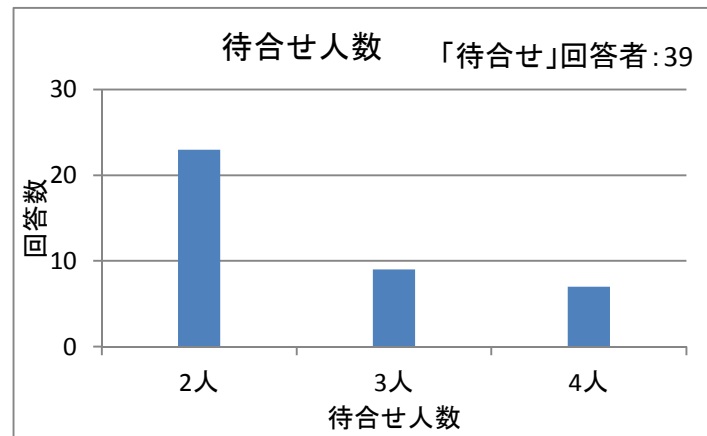
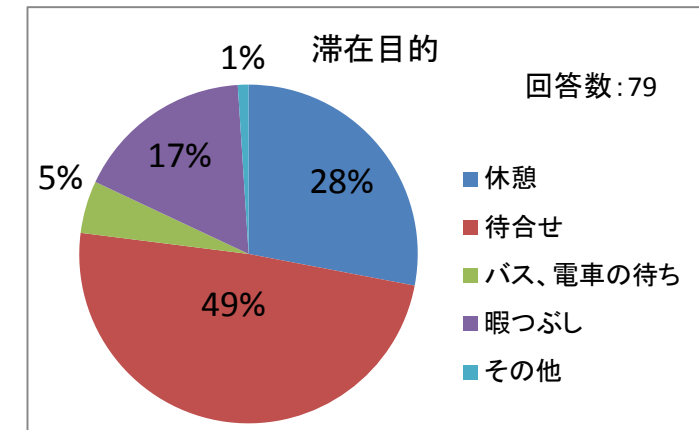
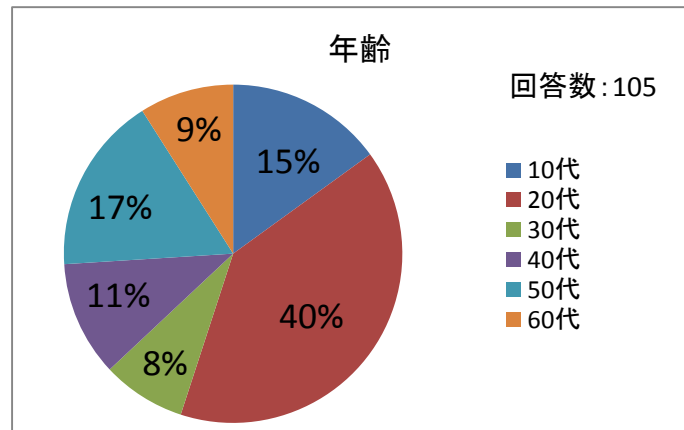
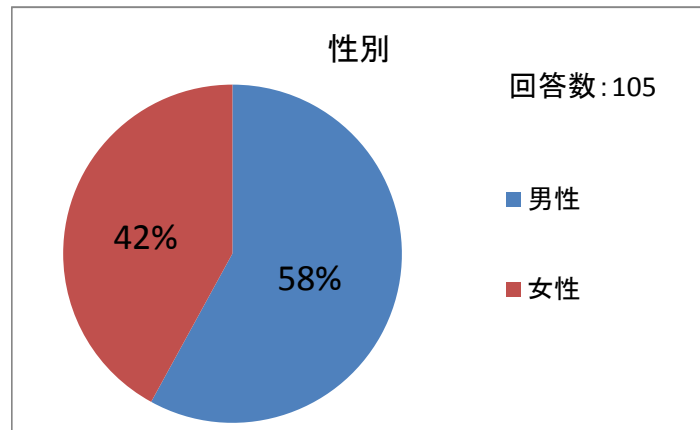
- ・ 駅前広場利用者の「利用者数及び最大滞在者数」、「利用調査（利用目的と滞在時間など）」を把握することを目的として、駅前広場利用実態調査を平成 29 年 2 月 25 日（土）に実施した。利用調査については、利用目的や滞在時間、利用頻度を利用者ヒアリングを実施した。
- ・ 調査時間は、滞在者数調査については 11 時～15 時の 4 時間実施し、広場流入者数調査及び利用調査（ヒアリング）については 13 時～15 時の 2 時間実施した。



利用調査（ヒアリング、H29. 2. 25・土）

- ・滞在の主な目的は「休憩（28%）」と「待合せ（49%）」である。
- ・中心市街地に来訪した主な目的は「買い物（31%）」である。
- ・広場の滞在時間は5分以内が多数を占める（72%）。
- ・「待合せ」は2～3人の人数が多数を占める（82%）。

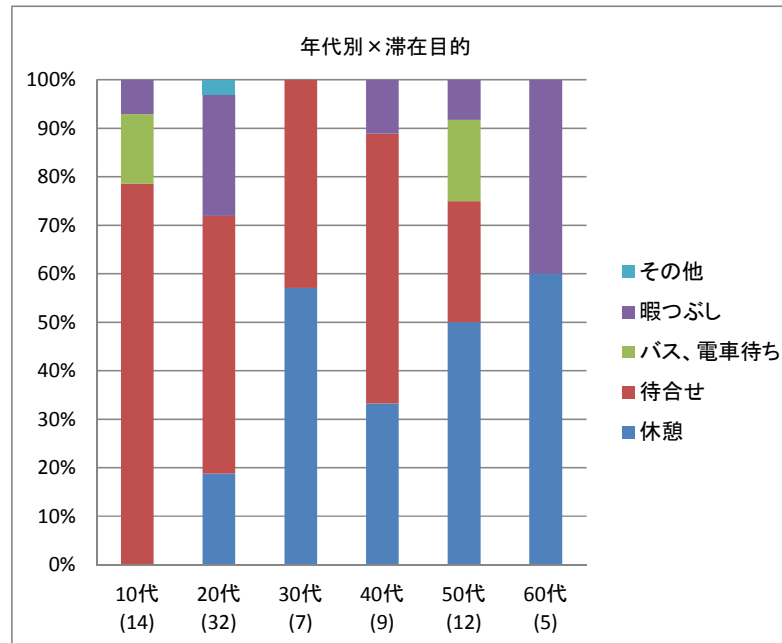
単純集計結果



利用調査（ヒアリング、H29. 2. 25・土）

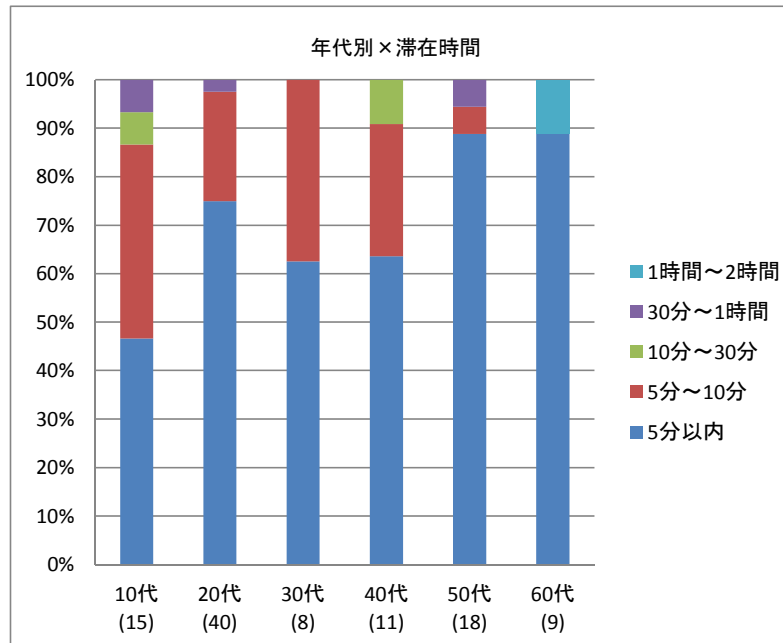
クロス集計結果

年代別×滞在目的



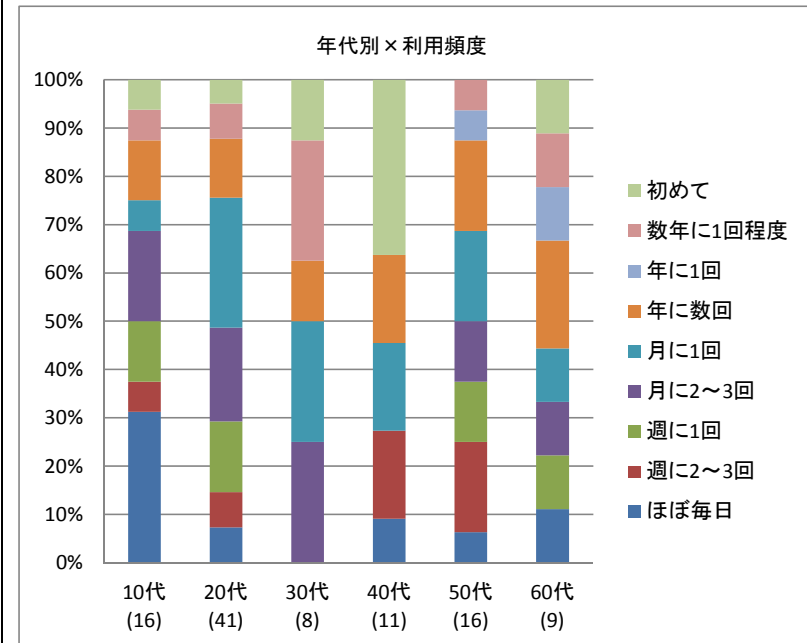
- ・ 10代、20代、40代は待合せでの利用が多い。
- ・ 30代、50代、60代は休憩利用が多い。
- ・ 公共交通（バス、電車等）の待ちでの利用者は少ない。

年代別×滞在時間



- ・ すべての年代において、10分以内の利用がほとんどである。

年代別×利用頻度



- ・ 10代の利用頻度が高い。
- ・ 30代、40代、60代の利用頻度が低い。

② 駅南方向への歩行者動線

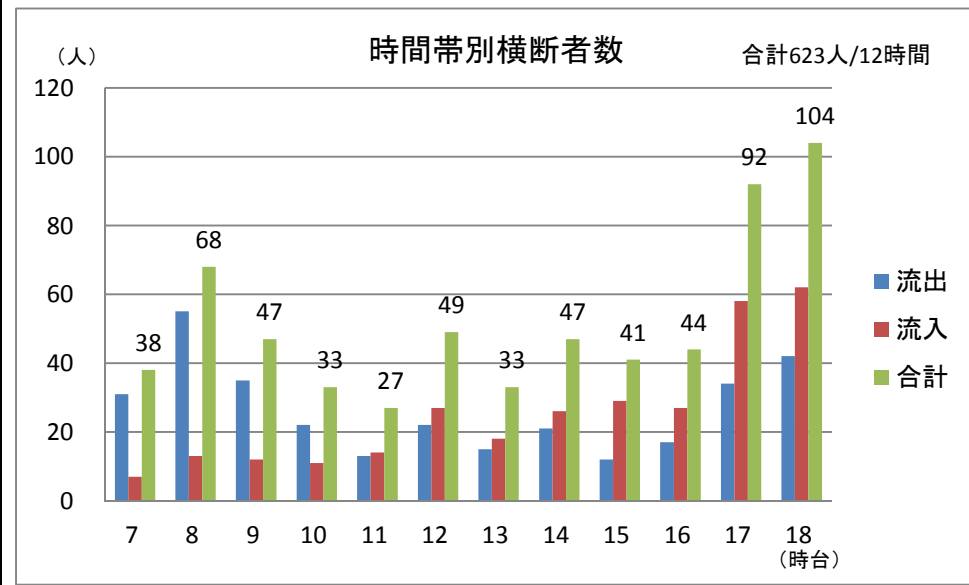
検討事項：駅南方向への歩行者動線

■現在の利用状況

- ・現在、バスゾーンと修景ゾーンをつなぐ動線は整備されておらず、かつ、バスゾーン側に横断防止施設（車止めチェーン付）が設置され、横断を抑止している状況にある。
- ・駅南方向への歩行者動線はホテルグランヴィア前を通る経路であるが、ショートカット経路として、場内道路を多くの歩行者が横断している状況にある。

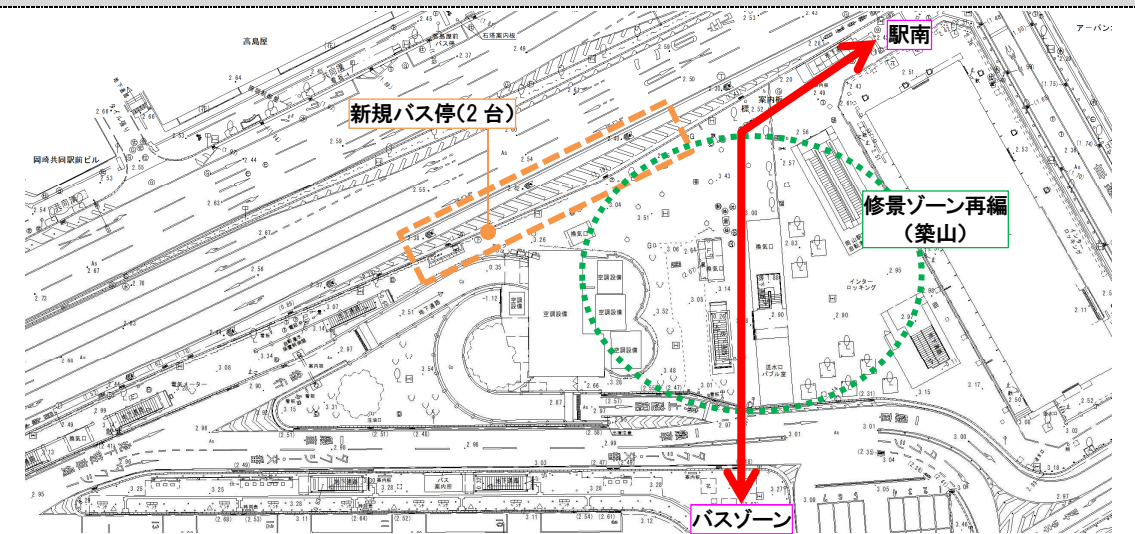


図. H27年1月21日（木）の利用状況（ホテルグランヴィアより撮影）



■検討方針

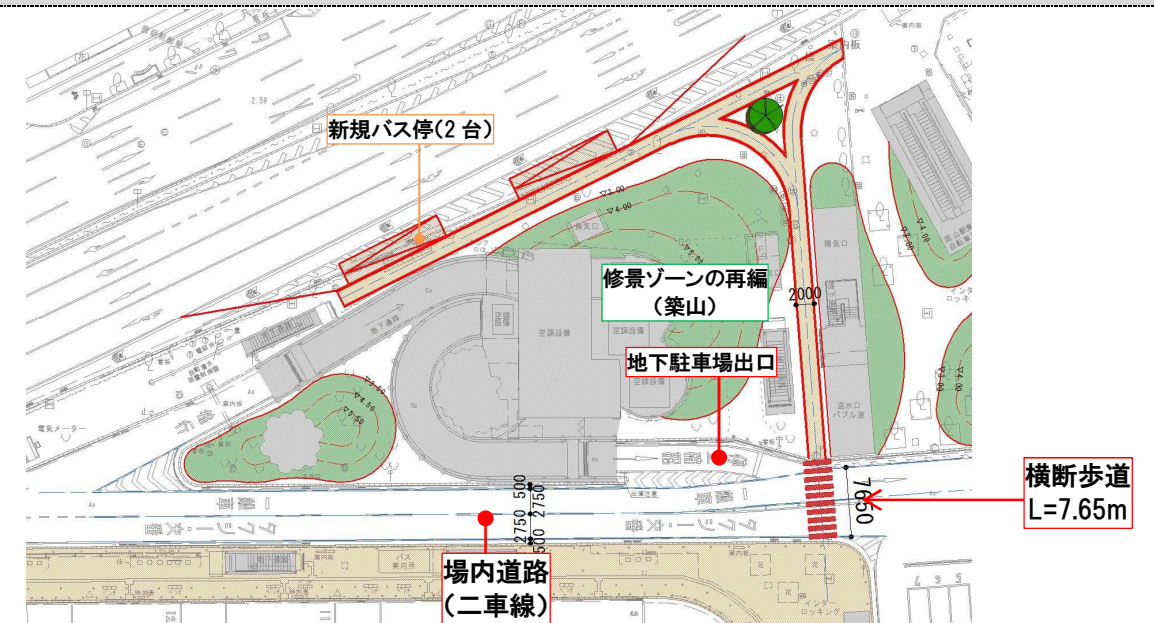
- ・駅前広場と駅南方面を接続する新たな歩行者動線の整備について検討する。
- ・新たな歩行者動線を確保することで、駅周辺の回遊性向上につながる。
- ・加えて、「修景ゾーンの再編」「市役所筋へのバス乗り場の新設」と併せて実施することで、駅前広場の機能強化を目指す。



■計画検討

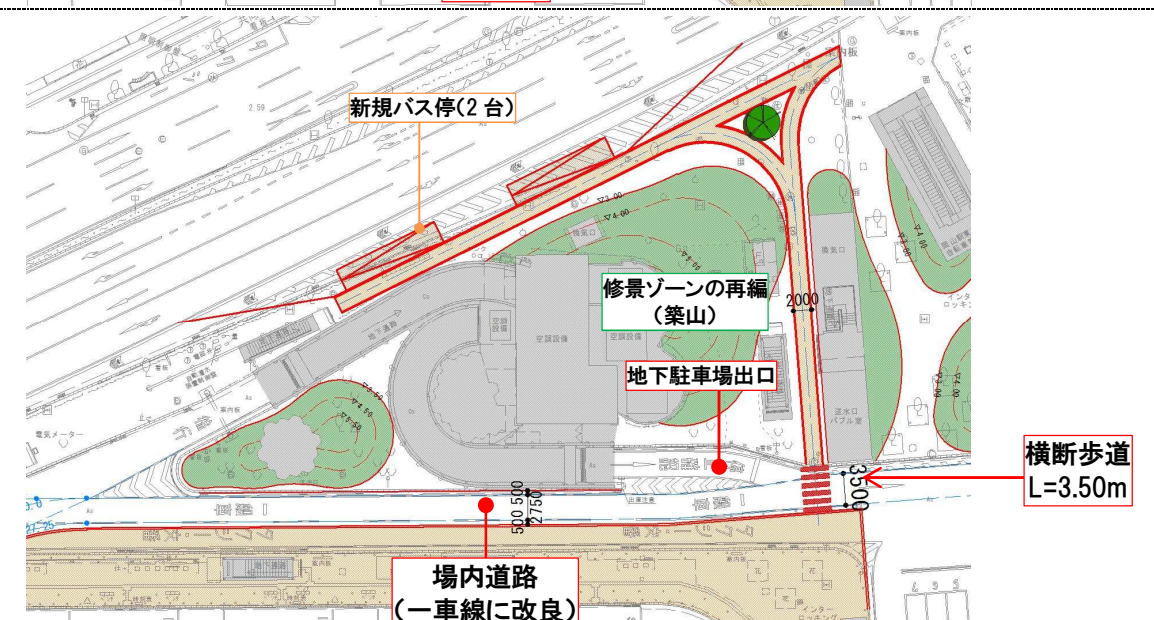
▶Step.1

- ・現況の場内道路に横断歩道を設置した場合、横断距離は $L=7.65m$ となる。
- ・以下の点が利用者の安全性に対する懸念事項として挙げられる。
 - ①地下駐車場出口に近く、かつ、場内道路との合流点に近いことから、横断者の安全性確保が困難。
 - ②場内道路が二車線であり、横断距離が長いことから、横断者の安全性確保が困難。



▶Step.2

- ・横断距離を短くするために、場内道路を一車線に改良する。
- ・場内道路を一車線に改良することで、横断距離は $L=3.50m$ に縮小することが可能である。
- ・また、一車線化することで、バスゾーン側の歩道が前出しされ、走行車両から歩行者が視認しやすくなる。



③一般車駐車場の台数

- ・岡山駅東口駅前広場に必要一般車駐車場台数を算定するために、「**駐車場利用実態調査（利用台数と駐車時間）**」を実施した。
- ・過去の利用実績から、調査の曜日と調査時間を設定した。調査日については、利用の多い土日とし、調査時間についてはピークを含む11時から15時として実施した。

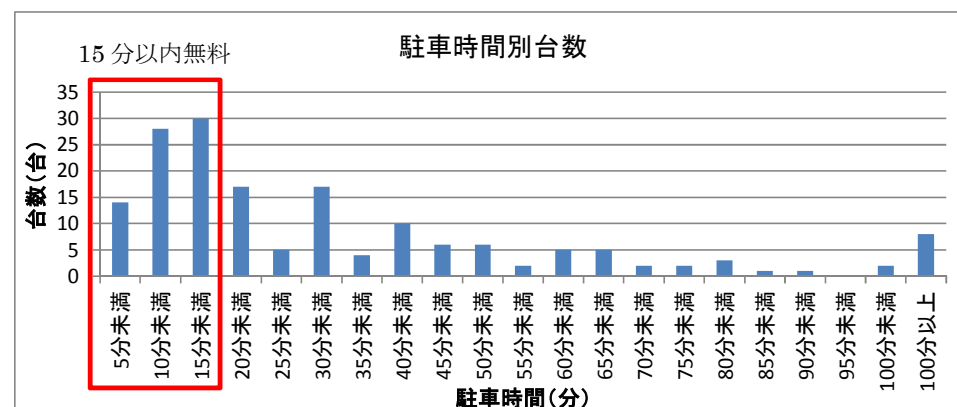
◆調査概要

調査日	H29年2月25日（土）
調査時間	11時～15時（過去実績のピーク時間）
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場出入口における流出台数調査 ・駐車時間調査（出入口でのナンバープレートのマッチング）

◆調査結果

時間帯別入出庫台数			
時間	入庫（台）	出庫（台）	備考
11時～12時	56	59	調査開始時駐車台数：42台
12時～13時	50	49	
13時～14時	49	56	
14時～15時	41	46	調査終了時駐車台数：28台
合計	196	210	

入庫時間別駐車時間				
時間	1時間未満	1時間以上	計測不能	合計
11時～12時	42	14	0	56
12時～13時	38	8	4	50
13時～14時	40	2	7	49
14時～15時	24	0	17	41
合計	144	24	28	196
平均駐車時間	20分	88分		
		全体：29分		



◆一般車駐車場の必要台数の算定

【整備方針】

- ・当該駐車場は、「JR切符の購入」「送迎」を目的とした駐車場であることから、短時間駐車（60分以内）を対象とする。

【台数算定】

- ・駐車場の台数算定に当たっては、「駅前広場計画指針」に準拠する。
- ・算定の結果、東口駅前広場に必要一般車駐車場は**14台**である。

算定条件		
1時間当たりの一般車駐車台数（QP）	42台	ピーク（11時～12時）
平均駐車時間（TPKG）	20分	対象：60分以内利用
台数算定		
$\text{自家用車駐車場容量 (NPKG}_3\text{)} = \text{QP} \times \text{TPKG} / 60$ $= 42 \times 20 / 60 = 14 \text{台}$		

【参考：各種基準書の平均駐車時間】

- ・駅前広場計画等に用いられる各種基準書に記載される平均駐車時間をまとめる。
- ・一般的な駅前広場の駐車場整備については、調査結果と同様に短時間駐車を対象としている。

基準書	平均駐車時間
交通需要予測ハンドブック（编者：土木学会）、P402	25分
駅前広場計画指針（编者：日本交通計画協会）、P86	15分

④一般車乗降場の台数

- ・岡山駅東口駅前広場に必要一般車乗降場台数を算定する。
- ・算定に当たっては、「平成27年1月25日(日)」に実施した「岡山駅前公共交通利用者調査(一般車送迎)」を使用する。

◆調査概要

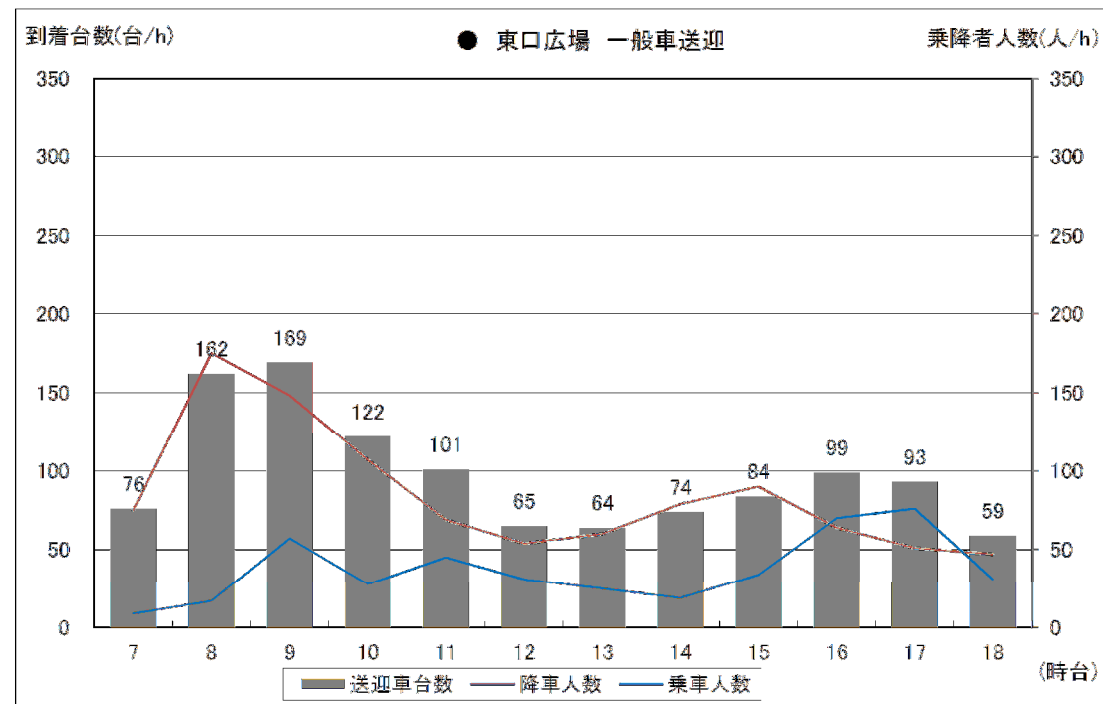
調査日	H27年1月25日(日)
調査時間	7時～19時
調査内容	・送迎車台数 ・乗車人数(降車・乗車別)

◆調査結果

調査地点： ● 東口広場 一般車送迎

調査日：平成27年1月25日(日)/晴れ
(1時間値)

	送迎車台数	乗降者人数		計
		降車人数	乗車人数	
7:00～8:00	76	75	9	84
8:00～9:00	162	175	17	192
9:00～10:00	169	148	57	205
10:00～11:00	122	107	28	135
11:00～12:00	101	69	45	114
12:00～13:00	65	54	31	85
13:00～14:00	64	60	25	85
14:00～15:00	74	79	19	98
15:00～16:00	84	90	34	124
16:00～17:00	99	64	70	134
17:00～18:00	93	51	76	127
18:00～19:00	59	47	31	78
12時間計	1,168	1,019	442	1,461



◆一般車乗降場の必要台数の算定

【台数算定】

- ・乗降場の台数算定にあたっては、「駅前広場計画指針」に準拠する。
- ・算定の結果、東口駅前広場に必要一般車乗降場は3台である。

算定条件		
ピーク時自家用車利用台数	169台	ピーク(9時～10時)
自家用車平均停車時間	1分	一般値
台数算定		
自家用車乗降バース数(BC)		
$= \{ (\text{ピーク時自家用車利用者数}) / (\text{自家用車平均乗車人数}) \} \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60$		
$= (\text{ピーク時自家用車利用台数}) \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60$		
$= 169 \times 1 / 60 = 2.8 \approx 3 \text{ 台}$		

【参考】

■各種基準書の平均停車時間

- ・駅前広場計画等に用いられる各種基準書に記載される平均停車時間をまとめる。

基準書	平均停車時間
交通需要予測ハンドブック(編者:土木学会)、P402	1分
駅前広場計画指針(編者:日本交通計画協会)、P103	1分

■現在の乗降場における交通規制

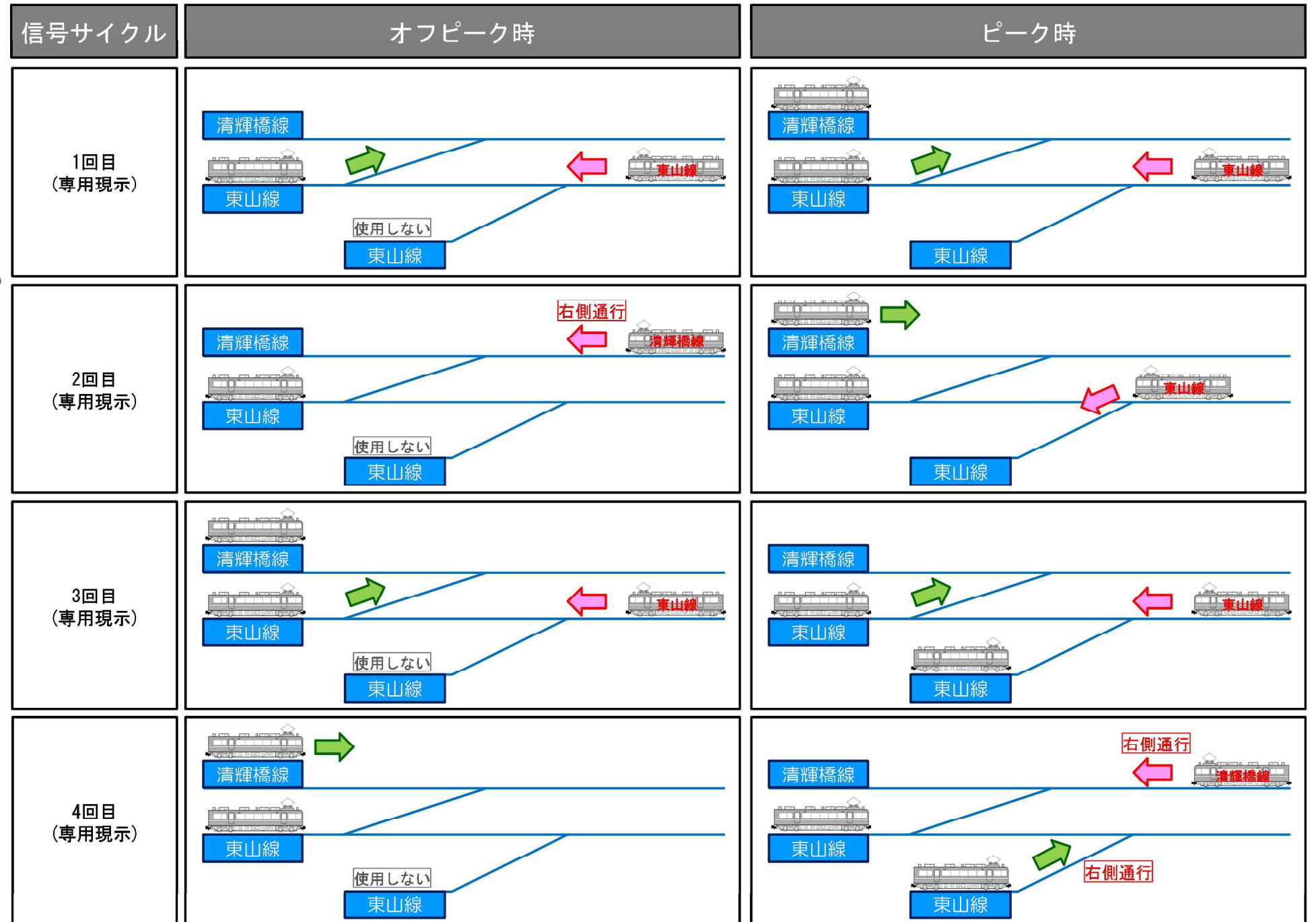
- ・現在の乗降場については、「人が乗り降りする」ときの枠内(停車マス)停車は許可されているが、「人待ち・客待ち・荷物搬入など」については禁止されている。



⑤路面電車の運行計画

- ・ 運行事業者と協議した結果、路面電車の運行計画を以下の通り設定する。
- ・ 路面電車が駅前交差点を通過することになるため、以下の計画条件で信号サイクルに合わせた運行計画を作成し、運行本数等の確認をする。
- ・ 運行パターンを確認した結果、オフピーク、ピーク時ともに現状と同程度の運行本数が可能である。

計画条件	
信号1サイクル	2分30秒
路面電車専用信号	32秒
専用信号1回当たりの片方向交差点進入編成数	1編成
電車の停車時間	約5分
運行本数	【オフピーク時】 ・ 東山線 : 12本/h ・ 清輝橋線 : 6本/h 【ピーク時】 ・ 東山線 : 16本/h ・ 清輝橋線 : 6本/h



<p>◆運行本数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東山線 : 12本/h (現状と同じ) ・ 清輝橋線 : 6本/h (現状と同じ) 	<p>◆運行本数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東山線 : 18本/h (現状と同程度) ・ 清輝橋線 : 6本/h (現状と同じ)
---	--