2. 第2~4回調査検討会資料の訂正

(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)

平成27年1月20日(火)第2回調查檢討会

			北側エリア(路面電車	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		東西 連絡通路 「一般車 乗降場 「市備沃野 桃太郎像 「一般車 乗降場 「本のりば」 「1 番のりば」		一般車 駐車場 東西 連絡通路 パスターミナル 出口・24車線		東西連絡通路	N	一般車 乗降場 東西 連絡通路	z
	設電停)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	
乗歩	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)	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 100m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約 110m	0	東西連絡通路までの歩行距離 約80m	0
乗換距離	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)	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 90m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約 100m	0	バス総合案内所までの歩行距離 約80m	0
	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)	0	タクシーのりばまでの歩行距離 約 160m	Δ		Δ	7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7	0
駅前広 場内へ の影響		・一般車乗降場・バスターミナル(1番のりば)(出口分 1車線、入口車線)※施設の代替が不可能	×	・バスターミナル(出口 2 <mark>4</mark> 車線) ※施設の代替が不可能	×	なし	_	・一般車乗降場 ※施設の代替が可能	Δ
の別	評価△ の施設	· 吉備沃野 · 桃太郎像	Δ	・一般車駐車場 ・噴水 ・カリヨン	Δ	• 一般車駐車場	Δ	• 一般車駐車場	Δ
	広場内の 皆動線へ 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	×	・東西連絡通路と北方向を結ぶ動線の確保が困難 ・横断歩道の歩行者動線を延伸ルートが横断	×
田市	を差点、 可役所筋 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 - <mark>入口車線</mark> に支障 ・バス運行への影響あり	Δ	・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、<mark>右折車線</mark>に支障・バス運行への影響あり	Δ	・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	Δ	・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	Δ
交差点	₹差点と 九道の ₹差角度	交差点東側: 89 - <mark>86</mark> °、交差点西側: 86 - <mark>83</mark> °	0	交差点東側 : 73 <mark>70</mark>°、交差点西側 : 72 <mark>69</mark>°、63 <mark>60°</mark> ※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	Δ	交差点東側: 28 <mark>25</mark> °、交差点西側: 37 <mark>34</mark> ° ※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	×	交差点東側:-、交差点西側: 69 66°、66 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	Δ
のへ	f 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	Δ	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	0	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	Δ	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	<u></u>
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	5)	× (歩行者動線の確保が困難)	

1) 平面乗り入れ案

平面乗り入れ案の比較(その2)

平成27年1月20日(火)第2回調査検討会

		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		市備沃野 株太郎像、噴水 東西 連絡通路 ル [*] スターミナル 出口1車線	中般車 乗降場 東西 連絡通路 記念樹	大 吉備沃野 株太郎像、噴水 カリヨン 東西 連絡通路 ぶえターミナル 出口 1 車線 間の上屋	Table Ta				
	設電停)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				
乗歩	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				
乗換距離離	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 40m ©		◎ タクシーのりばまでの歩行距離 約 20m				
駅前位場内へ		・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				
の影響	学 評価△ の施設	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン	・一般車駐車場 ・吉備沃野 ム ・ 記念樹	・吉備沃野 ・桃太郎像 ・噴水 ・カリヨン ・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 △	・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 × 一が横断 ・電車通行時の歩行者の安全面の確保が困難				
岡一市	差点、 7役所筋 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		・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				
前交差点	E差角度	交差点東側: 59- <mark>56</mark> ° 、交差点西側: 62- <mark>59</mark> ° △	交差点東側: 29 <mark>26° および 23 <mark>20° 交差点西側: 57 54° および 53 50° ※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)</mark></mark>	交差点東側: 66 63° および 62 59° 交差点西側: 60 57° ※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: 60 63° および 62 59° 交差点西側: 60 57° ※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				
の	所設電停 ►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				
i	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)				

3類型