

》 乗り入れ計画案について 検討資料

本編：目次

- 1. 岡山駅東口駅前広場基本方針・・・・・・・・・・・・・1
- 2. これまでの意見の概要・・・・・・・・・・・・・2
- 3. 個別検討・・・・・・・・・・・・・3
- 4. 平面計画（原案）・・・・・・・・・・・・・22

【資料編】

- 学生案・・・・・・・・・・・・・資料-1



■路面電車乗り入れを含めた岡山駅前広場の基本となる検討方針

基本となる検討方針を下表に示す。

検討項目	検討方針
<p>交通結節点としての機能強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆乗り換え利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路面電車、バス、タクシーなどの交通手段相互の円滑な乗り換え利便性の向上を図る ◆案内の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通や周辺へのわかりやすい案内の再構築を図る ◆安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通、一般車、歩行者の動線の分離を図る
<p>周辺のにぎわいを増すための歩行者動線の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆駅前広場を拠点として、周辺へにぎわいを増す歩行者優先の動線確保 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者優先の動線の確保を図る ・歩行者動線や広場内のバリアフリー化を図る
<p>にぎわい・憩い空間の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆都心部として、にぎわい、活気づく空間へ <ul style="list-style-type: none"> ・イベント時における広場の利用のしやすさの向上を図る ・にぎわい、憩いスペースの確保を図る ◆来訪者への「おもてなし」が感じられる広場づくり <ul style="list-style-type: none"> ・初めての来訪者や訪日外国人等にとっても利用者しやすい広場を目指す ◆誰もが利用しやすい空間へ <ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインに対応し、誰もが安全に安心して利用できる広場を目指す
<p>景観の向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆県都岡山の玄関口にふさわしい景観形成 <ul style="list-style-type: none"> ・市民や来訪者等が「岡山らしさ」を感じられる景観形成を目指す

これまでにいただいたご意見の概要を以下に示す。

■意見概要と検討事項

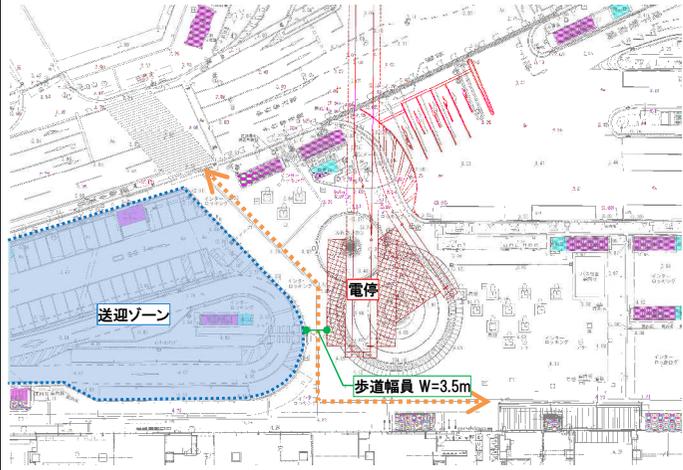
項目	番号	意見	検討事項
歩行者動線	①	・路面電車の乗り入れにより阻害される主要な歩行者動線（商店街方向）に対して、安全で円滑な動線の確保	⇒送迎ゾーンを縮小し、駅前商店街方向の動線を確保 ⇒軌道の線形を見直すことで動線を確保
	②	・広場南方向への経路が長く不便であることから、南方向への安全で円滑な新たな経路の確保	⇒修景ゾーンとバスゾーンを結ぶ動線を確保
シンボルゾーン	③	・安全で円滑な歩道幅員、イベントや待合機能を確保するためにゾーンの拡張	⇒送迎ゾーンを縮小し、シンボルゾーンを拡張
	④	・桃太郎大通りへの見通しを確保し、おもてなし空間としての機能向上	⇒桃太郎大通りへの見通しを確保
バスゾーン	⑤	・新規バス乗り入れのためのバスバースの増設	⇒バスバースの増設
	⑥	・観光バスバースの設置	⇒観光バスの乗り入れ
タクシーゾーン	⑦	・降り場が遠く、不便であることから、利便性向上を目的として施設の再配置	⇒タクシー降り場の配置変更 ⇒送迎ゾーンとタクシーゾーンとの配置換え
	⑧	・市役所筋への流出経路の変更	⇒新たな流出経路の設置
駅前交差点	⑨	・駅前周辺の交通混雑防止	⇒市役所筋南進方向に左折レーンを付加
	⑩	・交差点内の路面電車軌道による自転車のスリップ事故防止	⇒路面電車乗り入れ軌道と自転車レーンの交差角の確認
その他	—	・駅舎1階を路面店に、噴水・桃太郎像の活用、案内所の集約、修景ゾーンの改善	⇒今後の検討課題

検討事項：駅前商店街方向への動線確保（送迎ゾーンの縮小）

意見から抽出される検討事項への対応：①③

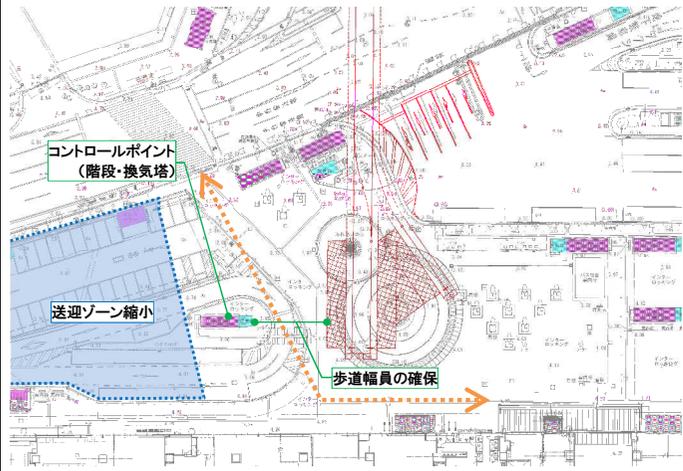
■計画課題

・路面電車の乗り入れにより、電停横の歩行幅員が W=3.5m となることから、安全で円滑な動線の確保が必要である。



■検討方針

- ・送迎ゾーンを縮小し、シンボルゾーンを拡張することで、主要動線（駅前商店街方向）の幅員を確保する。
- ・検討にあたっては、地下街への階段及び換気塔の位置変更等、影響のないことを条件とする。
- ・送迎ゾーンの形状については、「岡山市道路構造等条例」「駅前広場計画指針」を基本とし、一般車乗降場は現況と同等数（14台）を確保する。



■計画検討

【検討条件】

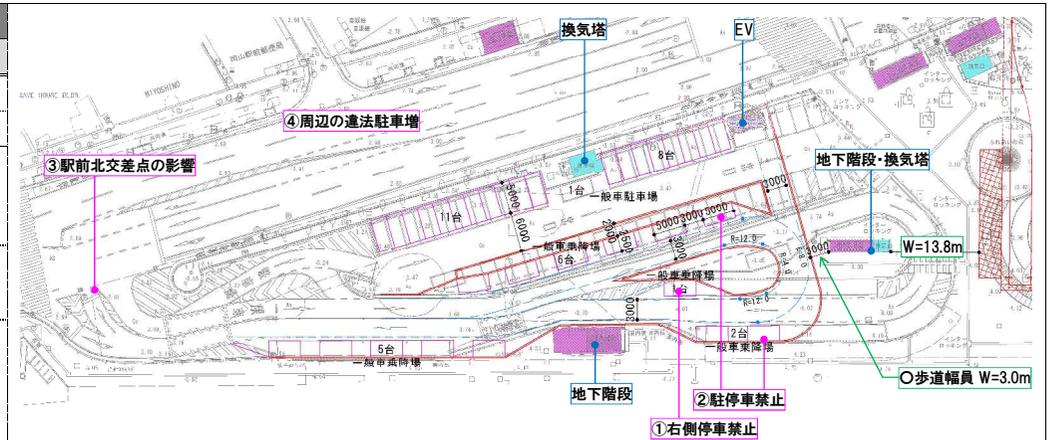
・計画諸元については、「岡山市道路構造等条例」及び「駅前広場計画指針」に基づく。

項目	車道		乗降場及び駐車場		
	諸元	備考	項目	諸元	備考
車道幅員	3.0m		停車マス	B2.5m×L5.0m	現況と同様
路肩幅員	0.5m		乗降場の前後幅	3.0m以上	
導流路幅員	4.0m (R8.0~9.0)	小型道路	駐車場車路幅	6.0m	90度後退駐車
導流路外側半径	8.0m以上	//	歩道幅員	2.0m以上	

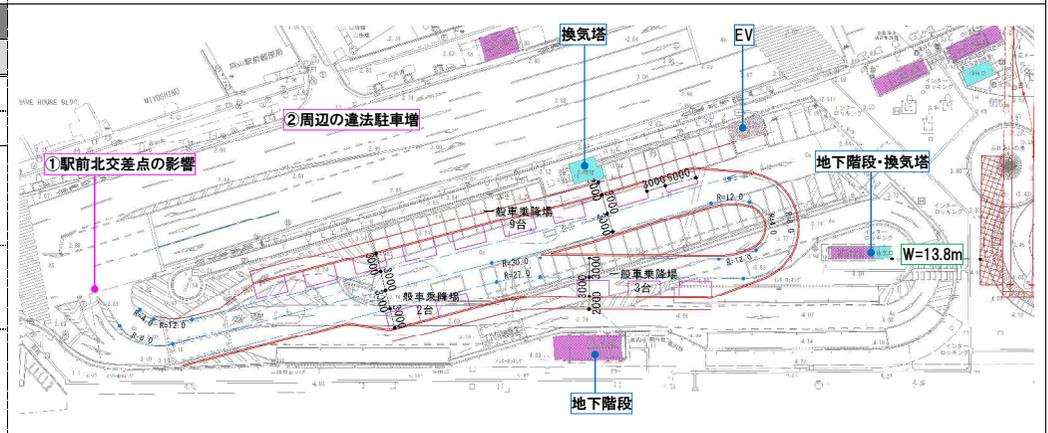
【検討結果】

・送迎ゾーンを縮小することで、電停横の歩道幅員を W=13.8m（換気塔から電停までの幅）確保することが可能である。

Plan.A		
項目	現在	計画
乗降場	14台	14台
駐車場	51台	20台
考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場は現況と同様に14台確保する。 ・乗降場は駅舎側に配置。 	
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・地下階段と送迎ゾーン間の歩道幅員を W=3.0m 確保。 	
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> ①右側停車禁止 ②曲線部前後 5m 範囲 駐停車禁止 ③駅前北交差点の影響 ④周辺の違法駐車増 	



Plan.B		
項目	現在	計画
乗降場	14台	14台
駐車場	51台	0台
考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場を現況と同様に14台確保する。 ・乗降場を市役所筋側に配置。 	
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場が確保できない。 	
懸念事項	<ul style="list-style-type: none"> ①駅前北交差点の影響 ②周辺の違法駐車増 	

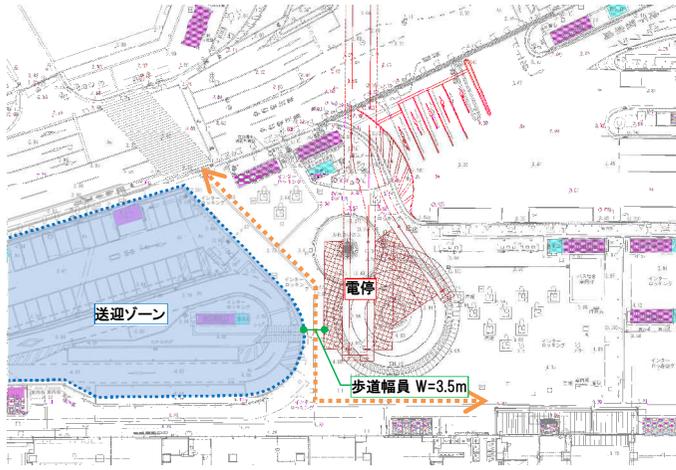


検討事項：駅前商店街方向への動線確保（軌道線形の見直し）

意見から抽出される検討事項への対応：①

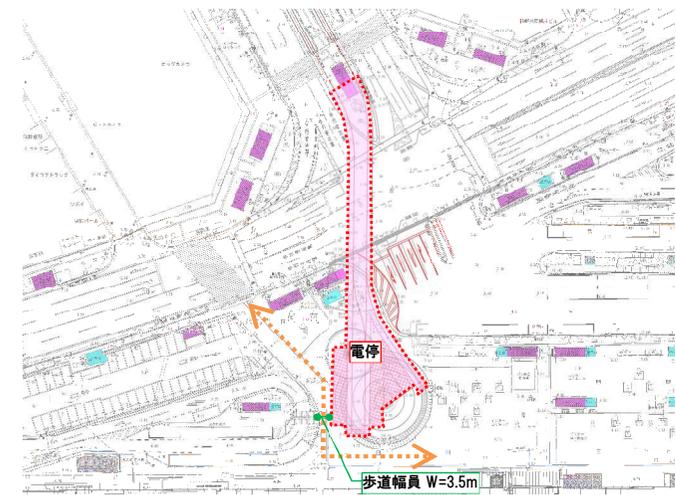
■計画課題

- 路面電車の乗り入れにより、電停横の歩行幅員が W=3.5m となることから、安全で円滑な動線の確保が必要である。



■検討方針

- 路面電車の乗り入れ軌道の線形及び電停位置を変更することで、主要動線（駅前商店街方向）の幅員を確保する。
- 検討にあたっては、地下街への階段及び換気塔の位置変更等、影響のないことを条件とする。
- 軌道の線形については、「軌道建設規程」を基本とし、電停の大きさ等については、岡山電気軌道からの要望を条件とする。



■計画検討

【検討条件】

- 計画諸元については、「軌道建設規程」及び「岡山電気軌道からの要望」に基づく。

項目	軌道		項目	電停	
	諸元	備考		諸元	備考
軌間	1.067m		幅	3.5m	
軌道中心間隔	3.40m		延長（電停①②）	20.0m	MOMO 対応
軌道敷の幅	5.9m 以上	3.4m+1.25m×2	延長（電停③）	14.2m	旧車両対応
最小曲線半径	25m	30m を採用			

【検討結果】

- 乗り入れ軌道は、曲線区間を設ける必要がある。
- 電停横の安全で円滑な歩行者動線を確保するために、他のゾーンと併せて検討する必要がある。

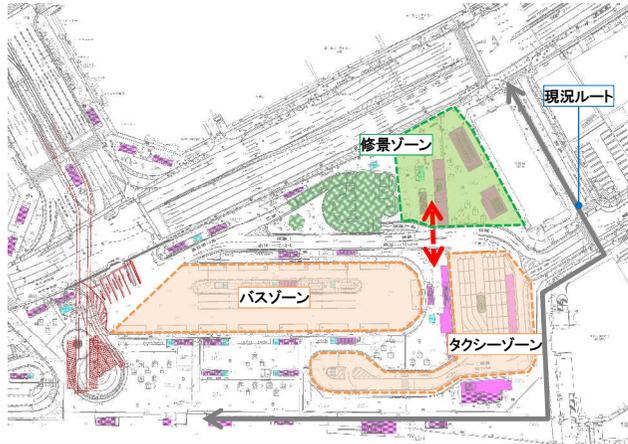
	Plan.A	Plan.B	Plan.C
考え方	・当初計画	・Plan.A に対して、軌道線形を4度南側に変更し、商店街方向への歩行者動線を確保する。	・既存の軌道線形を基本的に直線的に乗り入れる。
計画図	<p>地下階段・換気塔 歩道幅員 W=3.5m 歩道幅員 W=10.0m</p>	<p>地下階段・換気塔 歩道幅員 W=9.3m 歩道幅員 W=7.5m</p>	<p>地下階段・換気塔 歩道幅員 W=5.0m</p>
評価	<ul style="list-style-type: none"> 送迎ゾーンと電停の間の歩道幅員は W=3.5m と狭い。 駅舎と電停の間の歩道幅員は W=10.0m と広い。 	<ul style="list-style-type: none"> 送迎ゾーンと電停の間の歩道幅員は W=9.3m に広がる。 駅舎と電停の間の歩道幅員は W=7.5m と狭くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> バスの流出経路を阻害する。 1番、2番バス乗り場に支障する。

検討事項：修景ゾーンとバスゾーンを結ぶ動線

意見から抽出される検討事項への対応：②

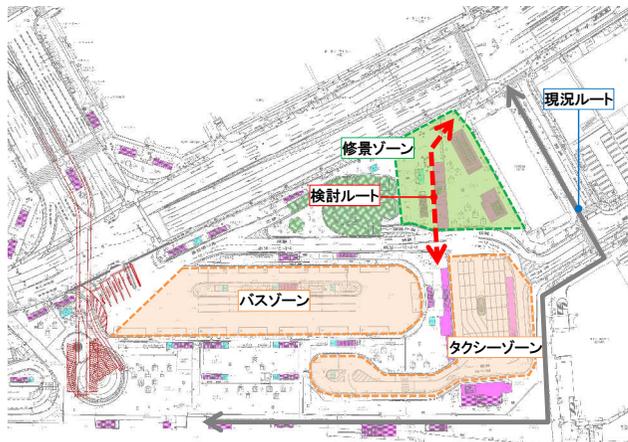
■計画課題

- ・駅前広場から広場南側への歩行者動線が遠回りしていることから、歩行者の利便性が低い状況にある。
- ・バスゾーンから修景ゾーンの移動において、歩道のない経路を通して移動している歩行者が現在も見受けられる。
- ・歩行者の円滑な移動経路の設置を検討する必要がある。



■検討方針

- ・駅前広場から広場南側への円滑な歩行者動線を確保するために、修景ゾーンに歩道を検討する。
- ・検討にあたっては、地下街への階段及び換気塔の位置変更等、影響のないことを条件とする。
- ・歩道の構造については、「岡山市道路構造等条例」に基づき、W=2.0mとする。



■計画検討

【検討条件】

- ・計画諸元（歩道幅員）については、「岡山市道路構造等条例」に基づき、W=2.0mとする。

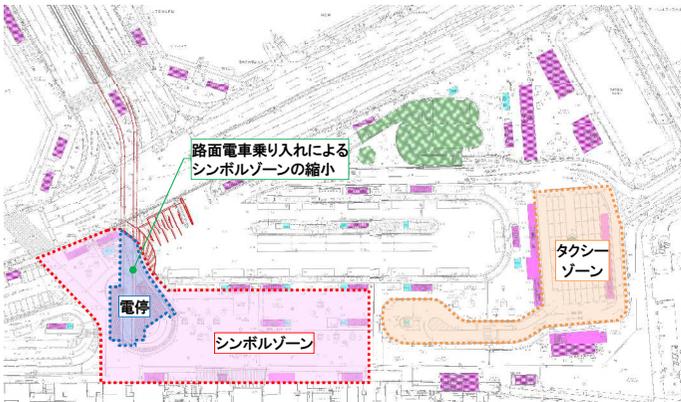
【検討結果】

- ・岡山市道路構造等条例に準拠した構造で歩道の設置は可能であるが、横断部の歩行者の安全性について課題が残る。

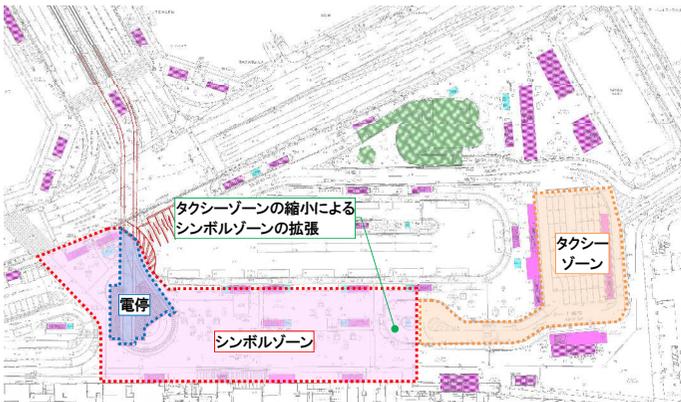
Plan.A	
考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・修景ゾーン内に新たな歩行者動線を設置する。 ・設置に当たっては、地下階段や換気塔などの既存施設への影響を避けることを条件とする。
計画図	
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・既存地下階段等の施設間の空間に歩道を設置することは可能である。 ※本検討は平面線形のみに対する検討である。
懸念事項	<p>①2車線の横断であり、かつ、地下駐車場出口からの合流点であることから、歩行者の安全性が懸念される。</p>

検討事項：シンボルゾーンの拡張
意見から抽出される検討事項への対応：③

■計画課題
・路面電車の乗り入れによって縮小されるシンボルゾーンについて、イベント等への対応のために、シンボルゾーンの拡張が求められている。



■検討方針
・タクシーゾーンを縮小し、シンボルゾーンを拡張する。
・検討にあたっては、地下街への階段及び換気塔の位置変更等、影響のないことを条件とする。
・車道及びタクシープールなどの各施設については、「岡山市道路構造等条例」「駅前広場計画指針」を基本とする。



■計画検討

【検討条件】
・計画諸元については、「岡山市道路構造等条例」及び「駅前広場計画指針」に基づく。

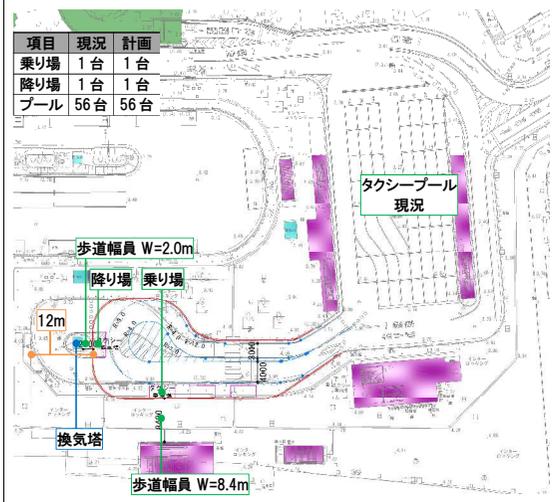
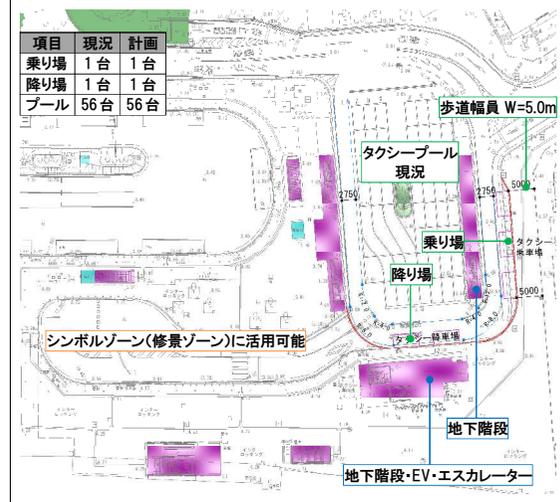
車道			乗降場及タクシープール		
項目	諸元	備考	項目	諸元	備考
車道幅員	3.0m		停車マス	B2.5m×L5.0m	現況と同様
路肩幅員	0.5m		乗降場の前後幅	3.0m以上	
導流路幅員	4.0m (R8.0~9.0)	小型道路	駐車場車路幅	6.0m	90度後退駐車
導流路外側半径	8.0m以上	〃	歩道幅員	2.0m以上	

【検討結果】
・タクシーゾーンを縮小しても、現況と同様のタクシー施設数を確保できる。
・現修景ゾーンにタクシー動線を確保する案（学生：E班）については、車道（W=3.0m×2車線）が確保できないことから、検討除外とする。

	Plan.A	Plan.B
考え方	<ul style="list-style-type: none"> 現タクシーロータリーを縮小し、シンボルゾーンを拡張。 現在、タクシー降り場が遠いため、タクシー降り場を駅舎側に確保する。タクシー乗り場の車両と降り場の車両が安全にすれ違えるように、交番前の歩道の一部を縮小する。 	<ul style="list-style-type: none"> 現タクシーロータリーを削除し、シンボルゾーンを拡張。 ホテルグランピア前の歩道を縮小し、タクシー乗り場を確保する。 <p>※地下階段及びEV等のコントロールにより、タクシー降り場は現状と同様の位置とする。</p>

計画図

項目	現況	計画
乗り場	1台	1台
降り場	1台	1台
プール	56台	56台

評価

- Plan.A: タクシー降り場を駅舎側に確保することが可能であることから利便性が向上する。
・縮小する歩道幅員は W=8.4m であることから、安全で円滑な動線を確保することができる。
- Plan.B: タクシー乗り場が現在よりも遠くなり、タクシーの利便性が低下する。

検討事項：タクシー降り場の改善

意見から抽出される検討事項への対応：⑦

■計画課題

- ・タクシー降り場が駅舎（中央出口）から遠く、タクシー利用者の利便性が低いことから、利便性向上のためにタクシーゾーンの配置を検討する必要がある。
- ・また、タクシー降り場は建屋によって駅舎方向の見通しが阻害されるため、駅舎までの経路がわかりにくい。

■検討方針

- ・タクシーの利便性向上を目的として、タクシー降り場の配置を検討する。
- ・現在の乗り場を降り場とし、過去に近距離乗り場として利用された位置を乗り場とする。
- ・検討にあたっては、地下街への階段及び換気塔の位置変更等、影響のないことを条件とする。
- ・配置検討については、「岡山市道路構造等条例」「駅前広場計画指針」を基本とする。

■計画検討

【検討条件】

- ・計画諸元については、「岡山市道路構造等条例」及び「駅前広場計画指針」に基づく。

車道			乗降場		
項目	諸元	備考	項目	諸元	備考
車道幅員	3.0m		停車マス	B2.5m×L5.0m	現況と同様
路肩幅員	0.5m		乗降場の前後幅	3.0m以上	
導流路幅員	4.0m (R8.0~9.0)	小型道路			
導流路外側半径	8.0m以上	//			

【検討結果】

- ・タクシーゾーンと送迎ゾーンを入れ替えた場合、送迎ゾーン施設数は現況を下回る結果となる。
- ・検討結果に示した施設数について、関係機関と調整する必要がある。

Plan.A

考え方

- ・現在のタクシー乗り場をタクシー降り場とする。
- ・タクシー乗り場は、過去に近距離タクシー乗り場として利用していた場所とする。
- ・現在のタクシーロータリーの形状では、追い越しができないことから、通行帯と停車帯を分けて整備する。

※タクシー乗り場に車両が停車していた場合、停車車両横を通過する幅員がないため、歩道を縮めて通行帯を確保する。

計画図

施設配置図

動線図

評価

- ・タクシー降り場を駅舎に近づけることが可能であり、利便性が向上する。

懸念事項

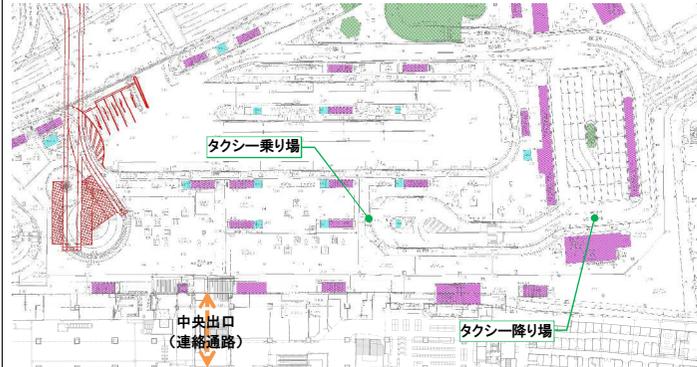
①歩道幅員が現況よりも狭くなる。(W=8.4m)

検討事項：タクシーゾーンと送迎ゾーンの入れ替え

意見から抽出される検討事項への対応：⑦

■計画課題

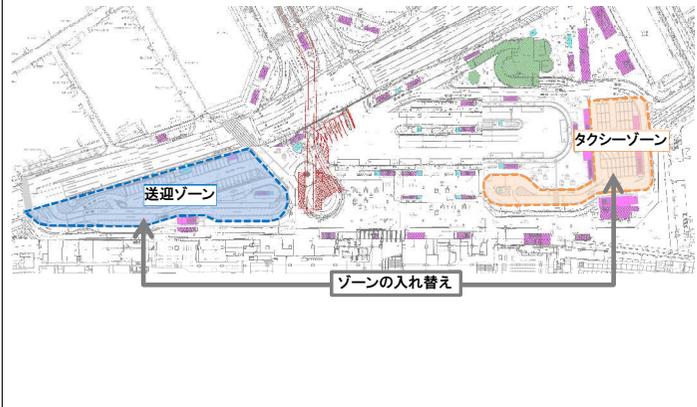
- ・タクシー降り場が駅舎（中央出口）から遠く、タクシー利用者の利便性が低いことから、利便性向上のためにタクシーゾーンの配置を検討する必要がある。
- ・また、タクシー降り場は建屋によって駅舎方向の見通しが阻害されるため、駅舎までの経路がわかりにくい。



■検討方針

- ・タクシーの利便性向上を目的として、送迎ゾーンとタクシーゾーンの入れ替えを検討する。
- ・検討にあたっては、地下街への階段及び換気塔の位置変更等、影響のないことを条件とする。
- ・送迎ゾーン及びタクシーゾーンの形状については、「岡山市道路構造等条例」「駅前広場計画指針」を基本とする。

※ゾーン縮小による入れ替えについては、次項にて検討結果を示す。



■計画検討

【検討条件】

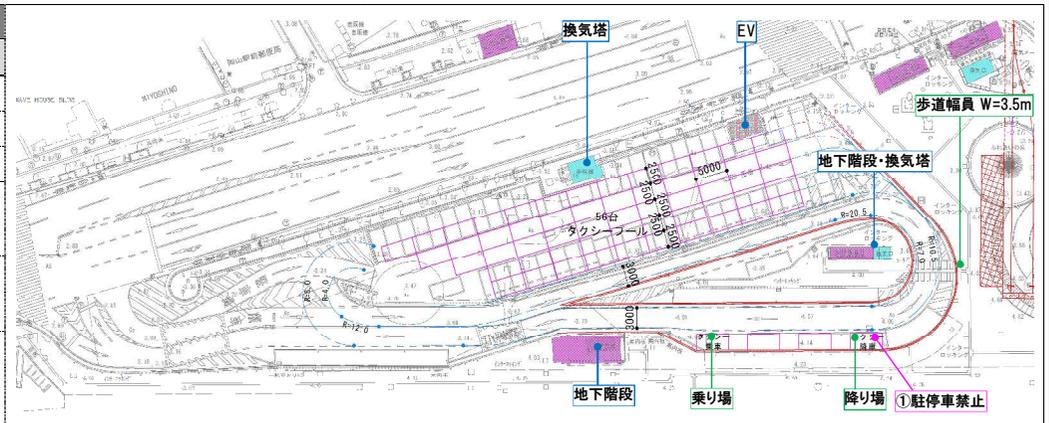
- ・計画諸元については、「岡山市道路構造等条例」及び「駅前広場計画指針」に基づく。

項目	車道		乗降場及び駐車場、タクシープール		
	諸元	備考	項目	諸元	備考
車道幅員	3.0m		停車マス	B2.5m×L5.0m	現況と同様
路肩幅員	0.5m		乗降場の前後幅	3.0m 以上	
導流路幅員	4.0m (R8.0~9.0)	小型道路	駐車場車路幅	6.0m	90度後退駐車
導流路外側半径	8.0m 以上	//	歩道幅員	2.0m 以上	

【検討結果】

- ・タクシーゾーンと送迎ゾーンを入れ替えた場合、送迎ゾーン施設数は現況を下回る結果となる。
- ・検討結果に示した施設数について、関係機関と調整する必要がある。

タクシーゾーン		
項目	現在	計画
乗り場	1台	1台
降り場	1台	1台
プール	56台	56台
考え方	・現駐車場をタクシープールとして活用する。	
評価	・タクシー降り場を駅舎近くとすることが可能。	
懸念事項	①曲線部前後5m範囲駐停車禁止	



送迎ゾーン		
項目	現在	計画
乗降場	14台	13台
駐車場	51台	21台
考え方	・交番前の歩道及びホテルグランビア前の歩道を縮小し、乗降場を確保する。	
	・現タクシープールを駐車場として活用する。	
評価	・乗降場、駐車場共に現況よりも台数が減少する。	
懸念事項	①曲線部前後5m範囲駐停車禁止 ②一般車のバスゾーンへの誤進入が増	

