



東岡崎駅交通結節点整備検討会の内容をお伝えします

東岡崎駅北口周辺の混雑解消に向け 第1回東岡崎駅交通結節点整備検討会を開催しました。



市では、名鉄東岡崎駅周辺整備に向けて、まず駅北口広場や周辺道路の慢性的な混雑の解消に取り組むため、交通関係専門家、交通事業者、関係行政機関や地元住民で構成する「東岡崎駅交通結節点整備検討会」を設置し、第1回の検討会を7月7日（金）午前10時から開催しました。

開会に先立ち岡崎市川嶋助役は、この地区の整備の重要性について述べ、駅ビル再開発に伴って生じる交通問題に取り組んでいきたいとの意向を示しました。また、会長には名城大学理工学部建設システム工学科助教授である松本氏が選任されました。

検討会は今年度中に計4回開催し、駅北口広場、駅ビル、バスターミナル、タクシー乗り場、送迎者用スペースなどの配置基本方針を取りまとめる予定です。

東岡崎駅交通結節点整備検討会委員の紹介

氏名	役職名
まつもと 幸正 松本 幸正	名城大学理工学部助教授
やまだ こうじ 山田 鑛二	東岡崎駅周辺整備研究懇談会座長・三島学区総代会長
いとう えいいち 伊藤 榮一	同 職務代理・明大寺本町総代
たべ ひろみ 田部 浩己	上明大寺町総代
むとう けんいち 武藤 健一	名古屋鉄道（株）不動産事業本部開発事業部長
なかむら えいじ 中村 英司	名鉄バス（株）管理部管理第3課長
かわい ひろまさ 河合 宏征	愛知県タクシー協会岡崎支部長・名鉄岡崎タクシー（株）取締役社長
いけだ こうぞう 池田 幸三	愛知県岡崎警察署交通課長
あおき きよひと 青木 清人	愛知県西三河建設事務所建設第一課長
かわしま なおき 川嶋 直樹	岡崎市助役（オブザーバー参加）

は東岡崎駅交通結節点整備検討会会長、 は同職務代理。

松本会長あいさつ



まず、駅というのは、その市の玄関であると思っています。東岡崎駅では1日約4万人弱の利用があり、小さな市の人口に匹敵します。

もうひとつは、一度整備すると20年、30年は残るといことです。この長い間に我々の生活形態や価値観は変わってくるわけです。

そのような中で長く市民に愛され喜ばれるような駅周辺整備を考えていかなければならないので、長期的で全市民的な視点で検討していきたいと思えます。

東岡崎駅周辺の現状は？

公共交通

東岡崎駅利用者の交通手段で最も多いのは徒歩です。次いでバス、自動車、自転車と続いています。バス利用は減少する一方で、自転車、自動車、徒歩の順に増加傾向にあります。

駅前広場等施設現況

円滑な交通結節点機能及び市の玄関口として求められる広場機能が駅北口では不足しています。

また、駅及び駅周辺でのバリアフリー対策が必要です。

自動車交通量と渋滞

駅西側を東西に走る岡崎一色線や明代橋から駅に向かう明代橋線では1日の交通量が10,000から12,000台と通常の2車線道路の交通容量である8,000台を上回っています。

渋滞長については、ピーク時(午前7時~10時)に岡崎一色線で最大200mの渋滞が見られましたが、短時間の発生でした。

歩行者・自転車の交通の流れ

自転車は殿橋や吹矢橋を渡る台数が多く、駅前にある明代橋では少なくなっています。逆に、歩行者は明代橋を渡る傾向にあります。

歩道整備

駅周辺幹線道路の歩道幅員が3m以上あるのに比べ、乙川架橋部(殿橋、明代橋、吹矢橋)では2m未満と狭く、安全な歩行空間とは言いがたい状況です。

景観資源

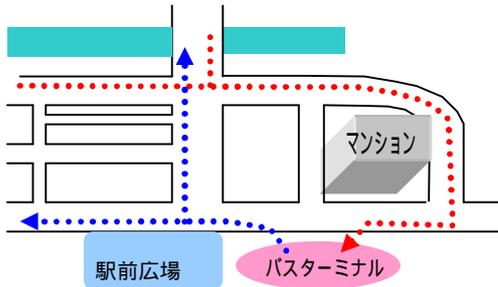
東岡崎駅近傍には、乙川河川空間やそれと連続する岡崎公園などの緑豊かな公共空間、六所神社や岡崎城などの歴史的資源が存在していますが、駅からは、見通すことができません。

東岡崎駅北口広場



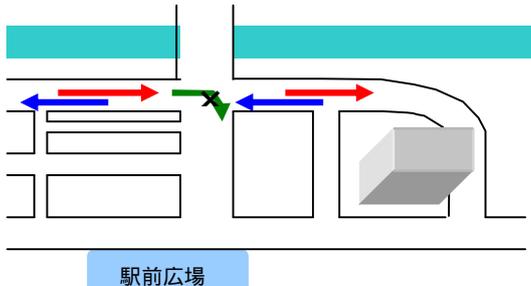
今回検討された内容は？

バスの流れを変更



駅前の慢性的な渋滞を解消するために、バスがすれ違わないように整備することを提案。

自動車の流れを変更

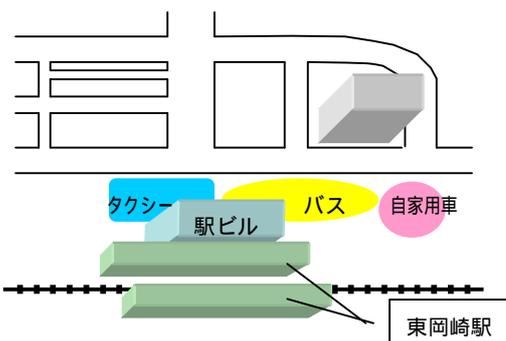


乙川堤防沿い道路については、交互通行を可能にします。ただし、明代橋のたもと交差点については、駅前への流入量を減少させるため、西側からの右折禁止を想定しています。

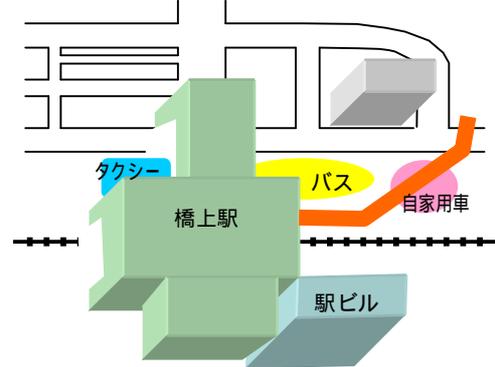
検討会で協議した3案

市が提出した三つの素案の評価できる点を協議しました。次回検討会には、指摘のあった評価できる点を可能な限り取り込んだ、新しい素案を提出します。

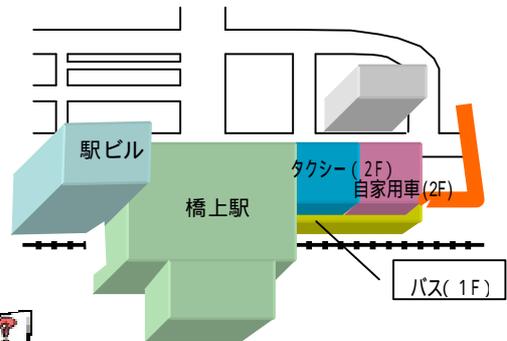
A案：駅ビルを今の位置で公共交通を配置したもの



B案：駅を橋上駅とし、駅ビルを南に配置。歩行者は駅を通して安全に駅前道路北側へ渡れる。



C案：駅ビルを西側にし、バスを1階、タクシー・自家用車を2階に配置。2階のペDESTリアンデッキを利用して駅前道路北側へ渡れる。



質疑応答など

意明代橋(南行き)に右折車線を設けることは不可能だと思う。

質現状でも駅前道路は狭いと感じているのに、これ以上バスを増やすのはどうか。

回バスと自家用車の流れを分散させるために1本新しい道路をつくらうと考えている。

質信号が増えるが、信号間の距離が短く車をさばけるのか。

回乙川河川南側道路を西から東へきた明代橋たもとの交差点については、右折をやめて左折と直進のみにするなど駅への流入を抑制するよう考慮する。

意 駅前は自転車事故も多い。歩行者と分離する動線が必要だ。

質 今回の案では駅前道路の幅は現状のままで考えられているが、拡幅はないのか。

回 例えば駅前で再開発をしようとか、地元としてまちづくりの気運が盛り上がれば、道路拡幅等も可能かもしれない。

質 今回は、再開発も考えられているのか。

回 それが理想だと考えているが、利害関係者や地権者の意向もあり、一緒に整備をしようとするとなんか止まってしまう可能性もあると思っている。

質 駅ビル整備の動向で分かる範囲で教えて欲しい。

回 現段階で具体的に話せることはない。名鉄として現状が良いとは思っていないので、駅のバリアフリー化もあり計画が決まれば早くやりたいと思っている。

質 駅ビル改築の際に公共機能をいれると良いが、市はどこまで関与できるのか。

回 名鉄の意向もあるが、市としても良い立地だと思うので、前向きに検討したい。

質 駅ビルを線路の上に建てることは可能か。そうすれば、駅前広場の面積拡大につながると思うが。

回 自由連絡通路の形式はJR岡崎駅や豊橋駅などよくあるが、駅ビルそのものが線路上にある例は、一般的にはない(名鉄名古屋駅を除く)。

質 今回のプロジェクトの事業主体はどこになるのか。

回 駅前広場、自由通路、ペDESTリアンデ

ッキなどの整備は市になる。駅ビルの建て替えは当然名鉄の方になる。

事業を進めるときには、市と名鉄の両方で調整が必要になると思う。

質 駅周辺地区の整備も考えているということだが、どの辺の地域までを考えているのか。

回 西は殿橋、東は吹矢橋あたりまでを考えたように思っている。

質 駅舎が立派になっても周りが貧弱ではやる価値がない。乙川を整備して、子どもたちが遊べる空間整備をしたらどうか。

回 ぜひ地元の声として、この機会にやろうと出てくれば、これはまさに岡崎全市民にとっていい駅や駅前になるという気がしている。

今後の検討会の開催予定

第2回 平成18年10月2日(月)
午後3時から

【場所】岡崎市健保会館3階

第3回 平成18年11月下旬

【場所】未定

第4回 平成19年1月下旬

【場所】未定

会議の公開

検討会は公開します。また、岡崎市のホームページにも会議録や会議資料を掲載していますのでご覧ください。

<http://www.city.okazaki.aichi.jp/yakusho/ka1007/higashiokazaki.htm>

問合せ先

岡崎市企画政策部企画調整課

電話 0564-23-6452

E-MAIL

kikakuchosei@city.okazaki.aichi.jp

