

■ 懇談会に提出された 3 案の概要

検討項目	現況及び課題	東 岡 崎 駅 周 辺 整 備 案		
		A案(駅ビル改築なし(北口))	B案(駅ビル改築あり(南口))	C案(駅ビル改築あり(北口))
用地取得	現在の駅北側の広場が狭いため、新たな用地を確保する必要がある。	・現駅前広場東側の用地を取得すると仮定 ・ユニー跡地東側の用地を取得すると仮定	A案 + 駅前広場側へ道路線形を移動したため岡崎一色線に面する南側の民有地を細帯で取得が必要と仮定	A案と同じ
補償関係	—	・吹矢専用駐車場等を種地として想定 ・六所神社鳥居西側に店舗用地を想定	・吹矢専用駐車場等を種地として想定	・吹矢専用駐車場等を種地として想定
駅ビル改築	昭和 3 3 年に建築され、耐震等にも課題があると思われる。また、店舗の減少やビルの老朽化が進むが改修等は進んでいない。	改築なし	・駅南にある建物を建て替えし(スポーツビル)、駅ビル機能を持たせる	駅前広場内の西側に建て替え
駅周辺の交通計画	岡崎一色線や岡崎駅平戸橋線が渋滞する。また、駅前広場が狭小なうえバス、タクシー、自家用車等が輻輳している。	・岡崎一色線のバスの相互通行が混雑の一因であることから、新設道路を設けバス交通の一方通行化を図る ・バス降車場を新規道路に設置(岡崎一色線北) ・乙川左岸道路拡幅(相互通行) ・駅前広場前の岡崎一色線各交差点に右折帯確保のため駅前広場の前のみ南側へ車道を拡幅	A案 + デッキの降ろし場所確保のため岡崎一色線の歩道拡幅をおこない道路線形を南にシフトする。	A案と同じ
自動車動線	信号が 5 差路の形体となっており、車の導線確保が難しい。	・各発着場毎に出入口を設けているため駅前広場内の交通はスムーズである	・西交差点をバス・タクシーの出入口とした。 ・東交差点を一般車の出入口とした。	・東交差点をタクシーと一般車の出入口とした ・バスは中央で専用入口とし西交差点を出口とした
歩行者動線	階段によるアクセスが多く、バリアフリー対策が行われていない。	・一般車の発着場が東側にあるため、多少導線が変わる	橋上駅からデッキによる誘導を行う(岡崎一色線の北側歩道に誘導し岡崎一色線等の自動車交通の円滑化を図る)	・橋上駅からデッキにより各発着場へ誘導(バス降車場までデッキを配置) ・中央デッキは駅前市街地の整備によっては延伸可能
各発着場の配置	バスについてはスイッチバック方式であり、岡崎一色線渋滞のひとつの要因となっている。自家用車や荷役用自動車のスペースがないため、駅前広場に駐車することが困難。	・タクシー発着場、バス発着場(スwitchバック式) は、現在と同じ ・一般車発着場は駅前広場東側	・駅前広場西側をタクシー発着場 ・中央にバス発着場(縦列式) ・駅前広場東側を一般車発着場	・2階構造 1階：バス発着場(縦列式)、駐輪場、(岡崎一色線沿) 2階：西側にタクシー発着場、東側に一般車発着場







