

# ひがおか通信

VOL.2  
2006年11月15日

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2回東岡崎駅交通結節点整備検討会を開催しました。



10月2日(月)午後3時より、第2回東岡崎駅交通結節点整備検討会を開催しました。今回は、東岡崎駅を高機能な交通結節点とするために何が必要かということについて検討しました。具体的には、以下の3つの項目です。

- (1) 『歩行者・自転車ネットワーク』
- (2) 『道路網』
- (3) 『駅前広場』

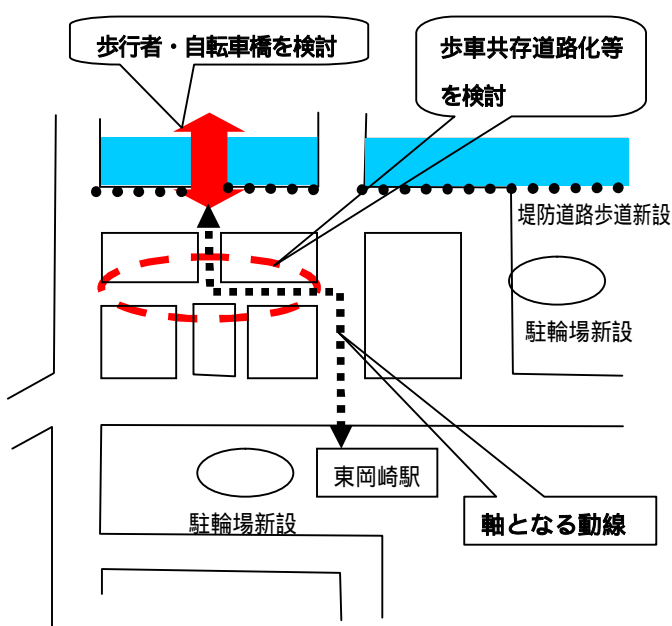
### (1) 歩行者・自転車ネットワーク ~ 駅と中心市街地との連携を強化 ~

#### 現状

- ・ 中心市街地と駅を結ぶ3橋(殿橋、明代橋、吹矢橋)は、歩行者や自転車の交通量に比べて歩道の幅が狭く、安全性の低い状態にあります。
- ・ 地区内の歩道は幅員が狭いところが多いなど、快適な歩行空間といえる状況ではありません。

#### 方針

安全で快適な歩行者・自転車動線を新たに検討します



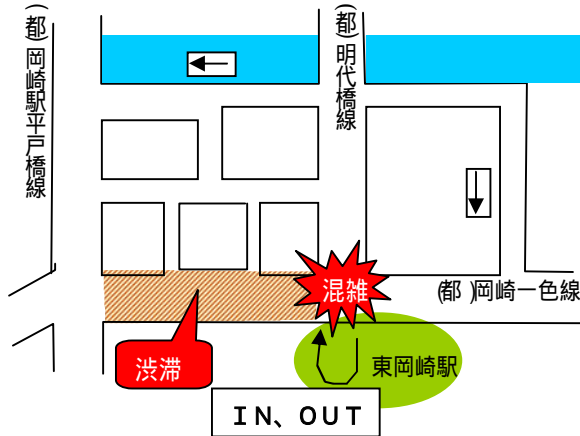
#### 乙川に歩行者・自転車橋を新たに検討する

- ・ 既存の橋は耐震性能等の問題から歩道拡幅が不可能なため、殿橋と明代橋の間に新たな橋を検討します。 康生地区との安全な動線の確保。 東岡崎駅前地区内の歩行者ネットワークを充実
- ・ 既存の区画道路において歩車共存道路化等を検討して行きます。 街の賑わいを創出する。また地区内の周遊性を向上させる
- ・ 堤防道路に歩道の新設を検討していきます。

歩車共存道路・・・通過交通の進入を抑制し歩行者や自転車の安全を守るために、自動車が自然に減速するよう車道の幅員を変化させたりカーブや段差を取り入れるなどして設計された歩行者優先道路。

**(2) 道路網 ~ 交通の流れをスムーズに ~**

**現状**



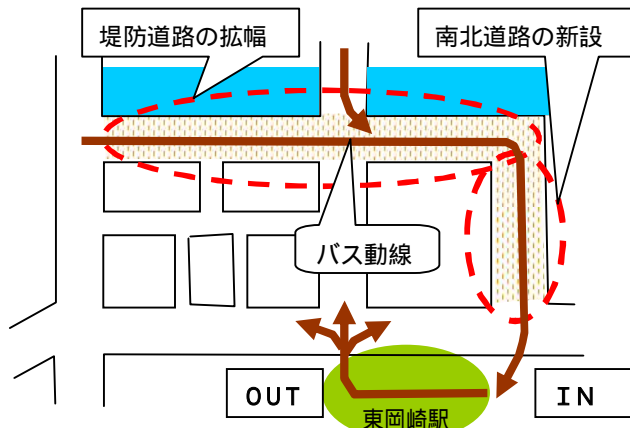
(都) 岡崎一色線の (都) 岡崎駅平戸橋線 ~ (都) 明代橋線間において、双方向で連続的な渋滞が発生しています。

**原因は？**

- ・ 東岡崎駅前を經由する通過交通、駅及び商店街等へのアクセス交通が集中しているため。
- ・ 駅前広場への出入り (一般車及びタクシー) が1つの交差点に集中し、交通が混雑しているため。

**方針**

**駅前の東西道路 (岡崎一色線) の混雑解消を目指します**



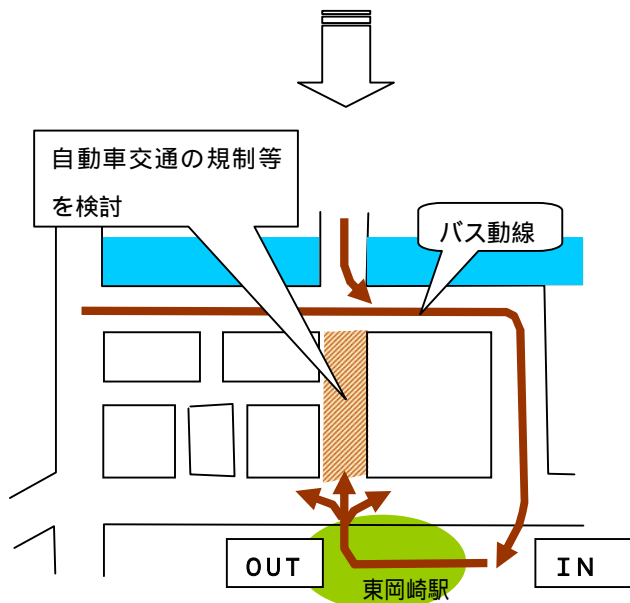
**(都) 岡崎一色線に集中する交通を分散させる**

- ・ 堤防道路の拡幅、駅に進入するための南北道路 (以下南北道路) の新設を行い、両道路を対面通行可能にします。

**駅前広場の自動車用入口・出口を分離する**

**バスを中心とする駅へ向かう交通と、その他一般交通の動線を分離する**

- ・ (都) 岡崎駅平戸橋線から東岡崎駅に向かうバスを「堤防道路 南北道路」に誘導します。



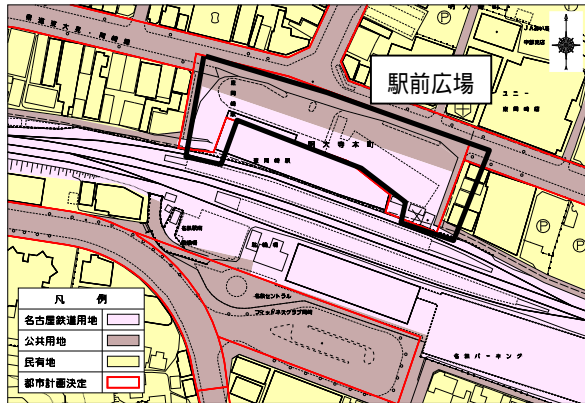
さらに、

将来的に明代橋 ~ 駅前信号交差点間で自動車交通の規制等を検討していきます。

- ・ 駅周辺において歩行者中心のまちづくりの展開を図る。
- ・ 駅前通過交通を減少させる。

**(3) 駅前広場 ~ 各種機能を備えた空間の整備 ~**

**現状**



**< 駅前広場に求められる機能 >**

交通の連絡場所としての機能に加え、近年では中心市街地の活性化に資する機能、都市の玄関口としての景観形成機能等、様々な機能が求められています。

これらの機能を備えた駅前広場を整備するためには、現況の駅前広場の面積では不足します。

必要面積 約 7,000 m <sup>2</sup>	—	都市計画決定面積 約 4,600 m <sup>2</sup>	=	不足分 約 2,400 m <sup>2</sup>
--------------------------------	---	------------------------------------	---	-------------------------------

現況面積 4,600 m<sup>2</sup>のうち約 1/2は名古屋鉄道が所有

**方針**

**限られた用地内で、高機能な駅前広場を目指します**

**駅前広場の拡張と駅ビル用地の確保が必要です**

- 駅前広場の機能強化には用地拡張が必要です。
- 駅前広場の立体化**
- 歩行者と車の動線を分離し、安全を確保するとともに、駅前の広がり確保するため、駅前広場立体化を行い、これにあわせて線路上への自由通路設置、橋上駅化する必要が出てきます。

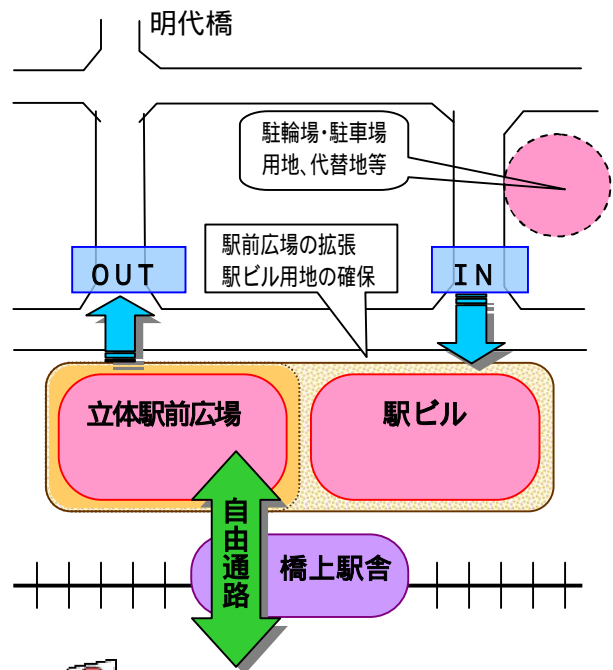
歩行者と車の動線を分離するために  
**駅前広場の立体化**

駅の南北の動線を確保するために  
**自由通路の設置**

駅前広場及び自由通路との整合性確保のために  
**橋上駅化**

**駅ビルの配置について**

- ビルを西側に配置した場合、明代橋側から見たときの圧迫感が大きいと考えられますので、駅前の景観形成を考慮して駅ビルは東側に配置することが望ましいと考えています。
- 駅ビルを東側へ配置することにより、商店街や中心市街地との連続性を持たせ、賑わい動線を確保します。



**質疑応答など**

**質** 堤防地の道路幅は民地の方へ拡張するのか、川の方へ拡張するのか。  
**回** 民地側、南側へ拡張する考えである。

**意** 堤防道路の幅は絶対やめてほしいと地元で言われた。景観に悪影響を与えると、狭いところに大型バスが入ってくるこ

とになると危険性が増すとか、たくさんの意見が出た。なるべくなら、この拡幅は避けてほしい。

明代橋から東側は非常に狭く、堤防地を民家が借用している場所もある。それを取り上げられると困るという意見もあった。  
**回**個別の事情があることは理解できるが、検討会では、まずは、理想的な交通結節点の姿について検討していく。

**意**殿橋と明代橋の間に新橋を一本作っても、明代橋と駅前の中の歩行者動線を確保しないと、流れがうまくいかないだろう。  
**回**駅周辺道路についても、歩行者は歩行者のルート、自転車は駐輪場も新たに考えながら動線を作りたいと考えている。

**質**限られた空間の中でバス・タクシー・一般車の空間を確保するのは困難。市全体の交通政策という観点では、一般車と公共交通の優先順位はどうか。

**回**市としては公共交通をできるだけ大事にしていくという考え方を待つ方向で進めていきたい。

**意**交差するところが多ければ多いほど危険が伴うことを踏まえて歩行者、自転車の安全を考えていかなければならない。

**意**IN、OUTとあり、INから駅ビルの中に車が入っていくように見えるが、そこら辺は柔軟に考えていただきたい。

**回**必ずしも駅ビルの中に入るという意味ではない。次回、実際にどんな車の流れになるのかを示したい。

**質**線路を高架にすることは可能なのか。  
**回**高架化事業は鉄道と立体交差する道路

の整備から生まれることが多い。名鉄は行政からの協議があれば、一緒に協議する。また、駅だけでなくその前後を数km整備する必要はある。

**回**費用対効果や事業にかかる期間などを考え、市としては行わないという結論である。

**意**橋上駅にした場合、歩行者が橋の上を通過してしまっ、駅前商店街を通過してしまうのではないかと不安がある。

**意**バスとしてはバスターミナルはロータリー式で、十分な発着場所数を期待している。

**意**出入口については、バスと一般車を分けてほしい。

## 今後の検討会の開催予定

### 第3回

**日時** 平成18年11月22日(水)  
午前9:30から  
**場所** 岡崎市職員健保会館体育室

### 第4回

**日時** 平成19年1月下旬  
**場所** 未定

## 会議の公開

検討会は公開しています。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/yaku-sho/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](mailto:kikakuchosei@city.okazaki.aichi.jp)

