

第2回東岡崎駅交通結節点整備検討会資料

平成 18 年 10 月 2 日

交通結節点整備の検討の進め方

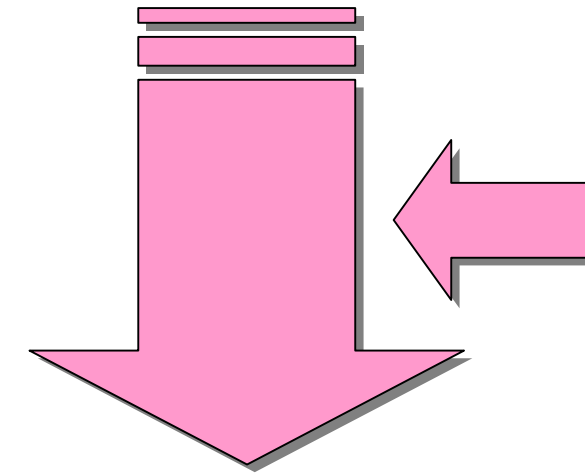
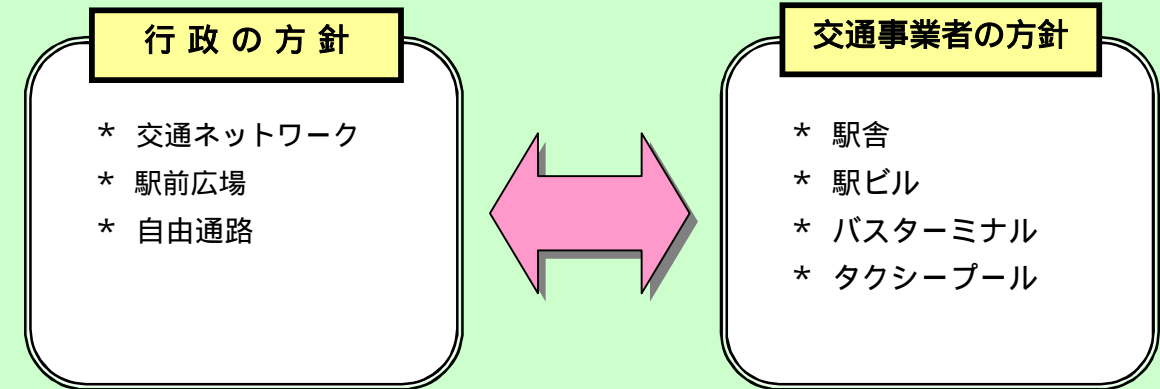
< 第1回検討会で指摘された事項 >

指摘事項	検討項目
【評価事項】 ・乙川沿いの道路を拡幅して対面通行が出来るようにすると、車の流れが分散され混雑緩和になる。	→ 道路網構想
・バス、タクシーバスは現状の台数を確保する。	→ 駅前広場構想
・バス専用の出入口を設けるのは、良い。	→ 道路網構想
・歩行者と自動車を立体的に分離	→ 歩行者・自転車ネットワーク
【検討事項】 ・歩行者と自動車を立体的に分離した場合のバリアフリー対応	→ 駅前広場構想
・エスカレーター、エレベーターの設置	→ 駅前広場構想、歩行者・自転車ネットワーク
・自転車の動線	→ 歩行者・自転車ネットワーク
・駅前広場の広々とした感覚。歩道空間の確保	→ 駅前広場構想
・送迎用一般車の流れ	→ 駅前広場構想、道路網構想

< 第9回懇談会で指摘された事項 >

指摘事項	検討項目
【評価事項】 ・橋上駅は土地が有効に使える。	→ 橋上駅化
【検討事項】 ・送迎用車両の動線を回らせて、すぐに出ていってもらう仕組みが必要。	→ 駅前広場構想、道路網構想
・地下道はなくした方がよい。移動しやすい歩行者動線が必要（例えば、スクランブル交差点）。	→ 歩行者・自転車ネットワーク
・人の動線が商店街を通るように。	→ 歩行者・自転車ネットワーク
・駐輪場は駅利用に都合の良い場所に。	→ 歩行者・自転車ネットワーク
・岡崎公園や康生とつながるように。	→ 歩行者・自転車ネットワーク

< 整備方針：交通ネットワーク、駅前広場、駅舎、駅ビル等の一体的検討 >



各種施設の設計条件

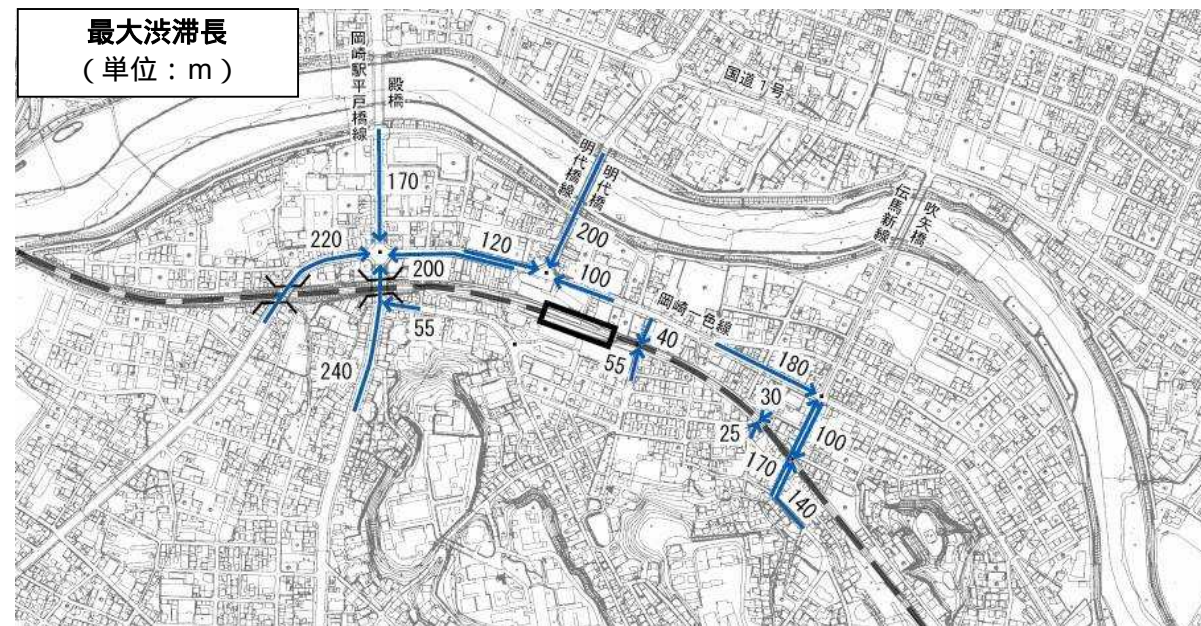
- ・バスバース数
- ・タクシープール数等

< 駅前広場、交通ネットワーク等の計画・設計 >

■ 駅前に集中する交通の迂回分散を誘導する

< 現 状 >

ピーク時間帯における東岡崎駅周辺道路の渋滞発生状況を見ると、(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観測されている。これは、駅アクセス交通が朝ピーク時に当該路線に集中することに加え、東岡崎駅前を経由する地区の通過交通が当該路線を経由(東岡崎駅前交差点における岡崎一色線から明代橋方面への左折率が約38%と高い)していることが原因と考えられる。



したがって、東岡崎駅周辺の自動車交通の流れを円滑にするため、(都)岡崎一色線を経由する地区の通過交通の排除と、バスを中心とする駅アクセス交通とその他一般交通の動線の分離に資する道路網計画を立案するものとする。

< 道路網計画立案の基本的考え方 >

(都)岡崎一色線を経由する地区通過交通の排除と同路線の交通負荷の軽減に資する乙川左岸道路の配置

- 駅周辺地区の東側外郭を形成する幹線道路である(都)岡崎環状線の整備促進を図るとともに、(都)岡崎一色線の交通負荷の軽減に資する補完的道路を乙川沿いに配置する。
- 駅周辺での安全な歩行空間を確保するとともに、(都)岡崎一色線を経由する通過交通の迂回分散を誘導するため、(都)明代橋線の一部区間で交通規制やコミュニティ道路化等による自動車交通の規制・誘導施策を導入する。

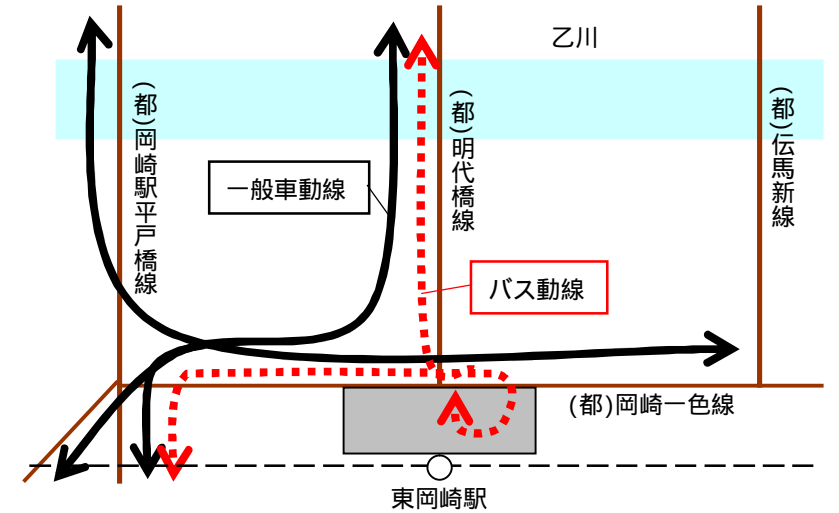
バスを中心とする駅アクセス交通とその他一般交通の動線の分離

- (都)岡崎駅平戸橋線から東岡崎駅にアクセスするバス動線を乙川沿いに配置する上記の補完的道路に誘導する。

< 東岡崎駅周辺の道路網計画概念図 >

< 現況 >

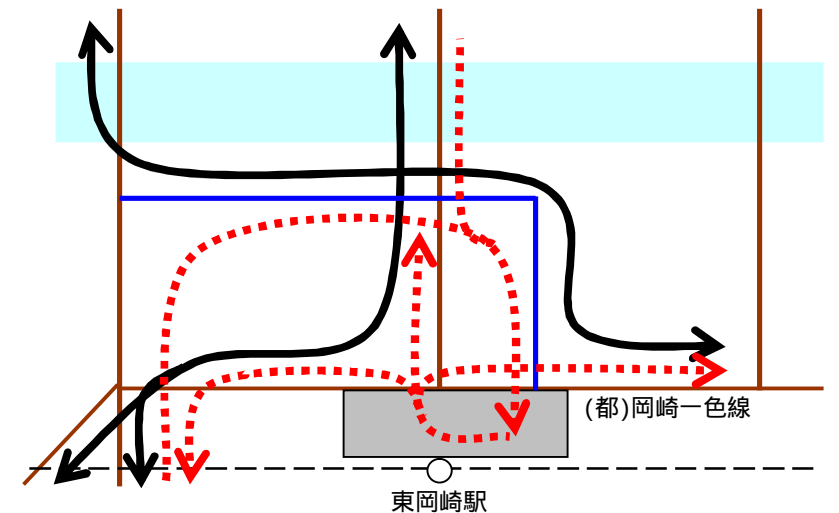
- ・ 乙川から鉄道間における東西幹線道路は(都)岡崎一色線に限定される上、(都)岡崎一色線には東岡崎駅北口駅前広場が接道するため、商店街等を通過する交通に加え、駅及び商店街等へのアクセス交通が集中している。
- ・ 南北方向に短い駅前広場の形状に加え、駅前広場への出入り口(一般車及びタクシー)は1交差点に集約されているため、交通が錯綜している。



< 計画 STEP 1 >

- ・ (都)岡崎一色線に集中する交通の適切な分散化を図るとともに、駅前広場出入口で錯綜する交通流の整序化を図る。

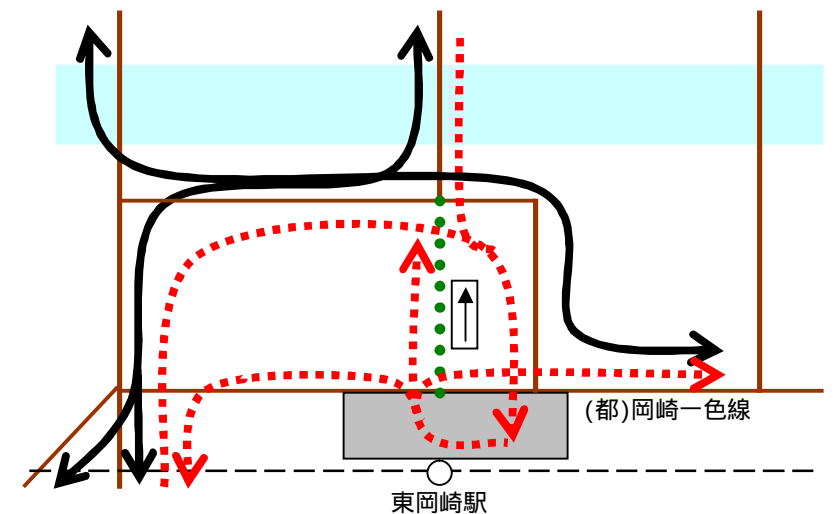
(都)岡崎一色線を補完する東西道路及び駅前広場出入口を分離する南北道路を新たに配置する。



< 計画 STEP 2 >

- ・ 商店街等駅周辺において歩行者中心のまちづくりの展開を図る。
- ・ 商店街等から通過交通を排除する。

(都)明代橋線の一部区間で交通規制やコミュニティ道路化等による自動車交通の規制・誘導施策を導入する。



歩行者・自転車ネットワーク構想

■乙川に新たな歩行者橋を配置し、中心市街地との連絡を強化する

< 交通需要及び歩道幅員の実態 >

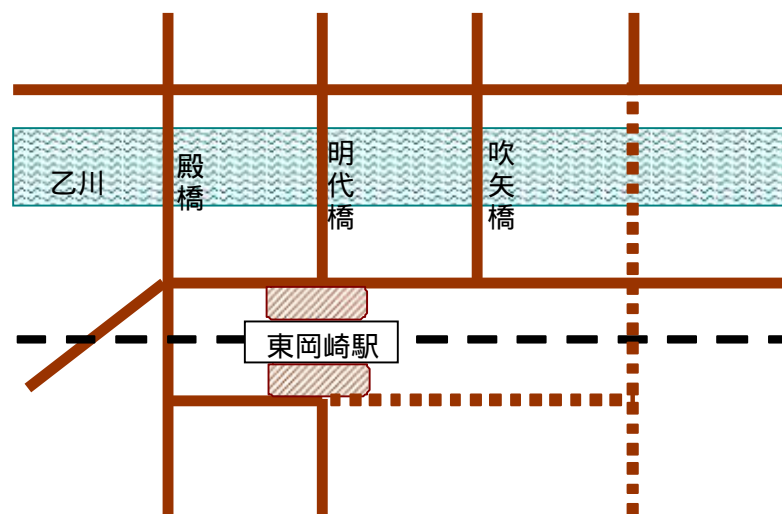
本市の中心市街地である康生・本町地区或いは観光拠点である岡崎公園・岡崎城と本市の玄関口である東岡崎駅周辺地区の連携を強化するためには、歩行者・自転車が両地区間に流れる乙川を安全・快適に渡河できることが必要であるが、下表に整理したように両地区間を連絡する3橋はいずれにおいても道路構造令が定める歩道幅員を満たさない状況になっている。なお、交通量は平成16年9月30日(木)の実測値に基づく推計値である。

< 架橋部の自転車・歩行者交通量と歩道幅員 >

項目	殿 橋	明 代 橋	吹 矢 橋
自転車交通量	3,100 人/日	2,300 人/日	3,300 人/日
歩行者交通量	1,400 人/日	4,900 人/日	800 人/日
計	4,500 人/日	7,200 人/日	4,100 人/日
歩道有効幅員	約 2 m	約 2 m	約 1.5 m

(資料；岡崎市都市計画道路網再編調査 平成17年3月)

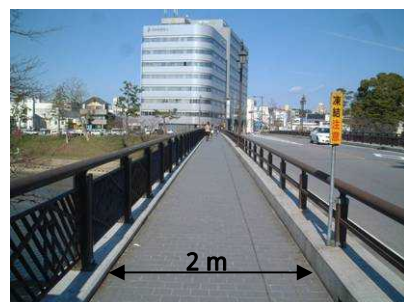
* 道路構造令(平成16年2月)では、自動車の交通量が多い市街地内の道路には自転車歩行者道を設け、その幅員については歩行者の交通量が多い道路にあっては4m以上とする、と定めている。



(殿 橋)



(明代橋)



(吹矢橋)



< 歩行者・自転車ネットワーク整備の考え方 >

3橋はいずれも歩道幅員が歩行者・自転車交通需要に比して不足し、その対応が課題となるが、ここではもっとも需給バランスが不均衡な明代橋についての対策案を検討する。

- 歩行者・自転車ネットワーク整備に当っては、自動車交通と歩行者・自転車交通の動線分離及び適切な歩道等幅員を確保することで円滑かつ安全な歩行者・自転車交通処理を図る。
- 交差点部における歩行者等横断を低減させることにより、自動車右左折交通の円滑な処理を図る。
- 駅及び周辺路線での段差解消や昇降機設置等によるバリアフリー化を図り、安全・安心・快適な歩行等移動空間の確保を図る。
- これら歩行等移動空間を有機的にネットワークさせることで、街の賑わいの創出や、中心市街地内の周遊性を向上させる。

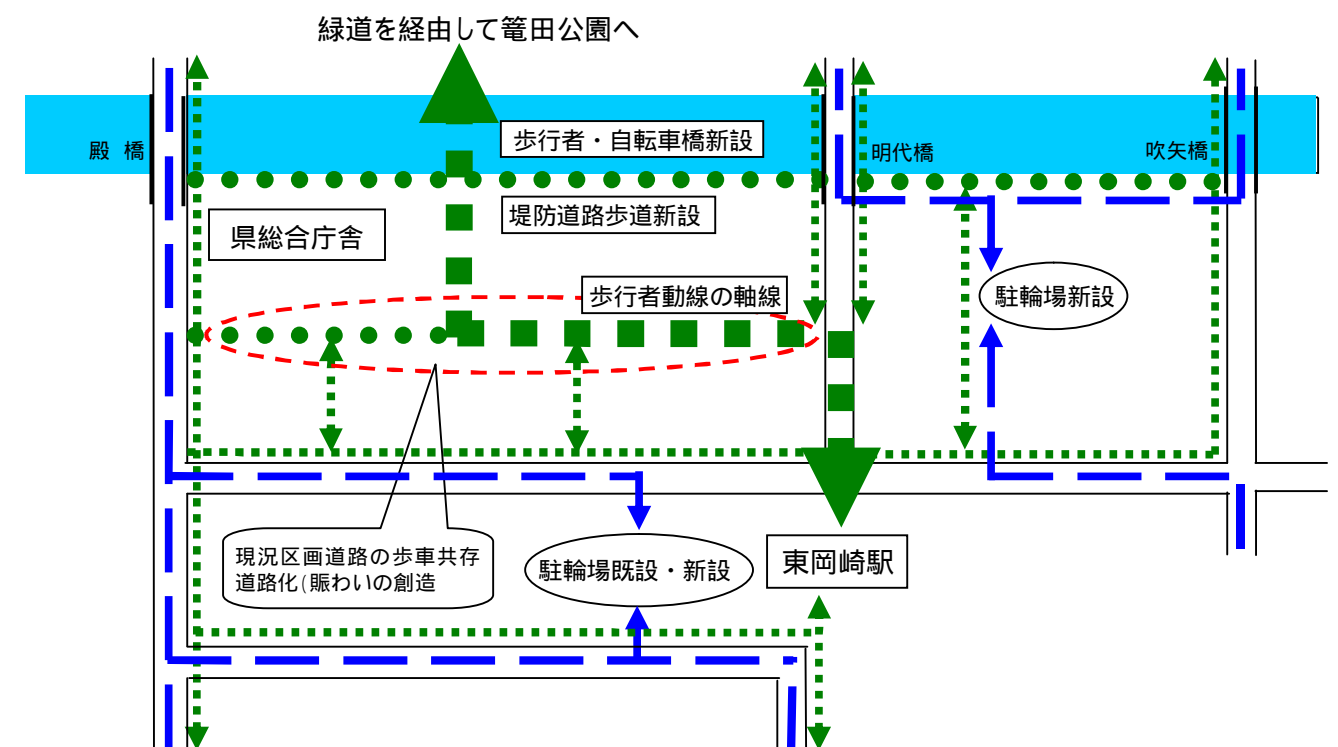
明代橋の歩道を拡幅する案

- ・ 既存の橋梁構造物を活用して歩道の拡幅を図る考え方であるが、当該構造物の耐震性能等からみて既存構造物に新たな負荷をかけることは不可能と思われる。

新たな歩行者・自転車橋を設ける案

- ・ 東岡崎駅からの歩行者交通需要方向は康生・本町地区であることから、殿橋と明代橋間に両橋の歩道機能を補完する新たな歩行者・自転車橋を設ける。
- ・ 乙川の風景に調和する個性的デザインの歩行者・自転車橋を整備することにより、新たな景観スポットを創出することが可能となる。
- ・ 更に、上記の新たな歩行者・自転車橋の設置に合わせて東岡崎駅前地区内の歩行者ネットワークを充実させ、多様な歩行者空間づくり(区画道路の歩車共存道路化)により街の賑わいの創出や、中心市街地内(東岡崎駅周辺地区と康生・本町地区間)の周遊性を向上させることが可能となる。

< 案の考え方 >



駅前広場整備構想

＜駅前広場機能の考え方＞

鉄道駅前に配置される駅前広場は、各種交通手段と鉄道との乗換えを安全かつ円滑に行うための交通結節点としての機能を有することが基本であるが、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、情報提供や防災に対する機能等が求められるとともに、誰もが使いやすいユニバーサルデザインに対する配慮も求められている（下図参照）。

＜駅前広場の機能＞



出典：「駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修）」（一部表現を加工）

＜東岡崎駅北口駅前広場における各種機能整備の考え方＞

以下に、東岡崎駅北口駅前広場について、現状の整備状況を踏まえ上記機能の整備に対する考え方を整理する。

- * 交通結節機能 ; バス交通については、現在のスイッチバック方式を改善する
タクシーについては、不足するタクシープールの拡充を図る
一般車については、キス＆ライド用乗降場の拡充を図る
歩行者のスムーズな動線を確保する
自転車動線は、現有機能を確保する
- * 市街地拠点機能 ; 駅ビルの建て替えと一体的に広場整備を行う
- * 交流機能 ; 駅利用者、地区への来訪者が集い、交流できる賑わいの拠点を確保する
- * 景観機能 ; 城下町岡崎のイメージを喚起する景観デザインとする
- * サービス機能 ; 公衆トイレ、案内板等を設置する
- * 防災機能 ; 上記多目的広場を避難場所として活用する

東岡崎駅北口駅前広場の必要規模は下表に示すとおり、バスバス及びタクシーバスは現有施設の機能確保を図るとともに、タクシープールの集約化、現利用状況で不足する一般車プールの強化を図ったことで、その必要面積は約 7,000 ㎡となっている。これは、都市計画決定面積 4,600 ㎡に対し 2,400 ㎡の不足量が発生することとなるため、これら機能の維持、強化を図るためには、駅前広場の拡張が必要となる。

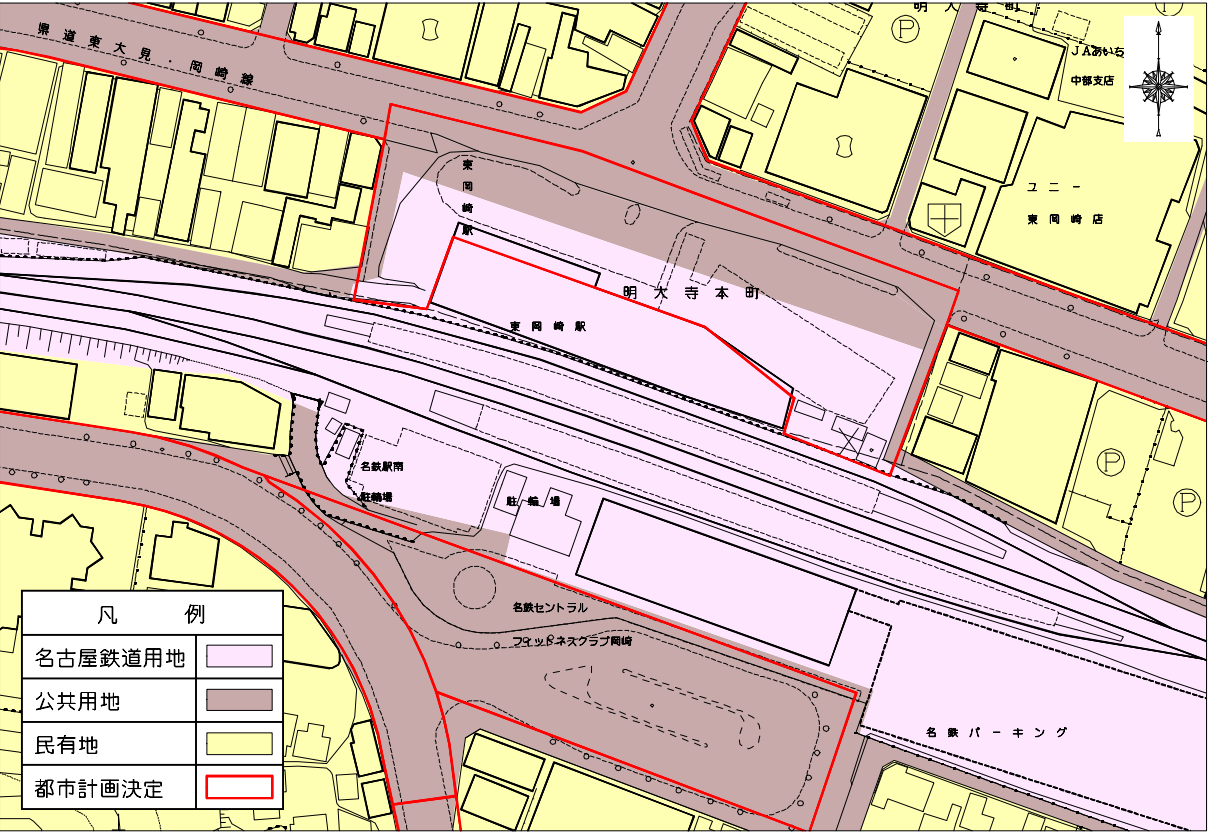
また、東岡崎駅北口駅前広場は、現在 4,600 ㎡で都市計画決定がされており、その所有内訳は、岡崎市と名古屋鉄道が約 1/2 ずつ所有している。

＜駅前広場の必要規模＞

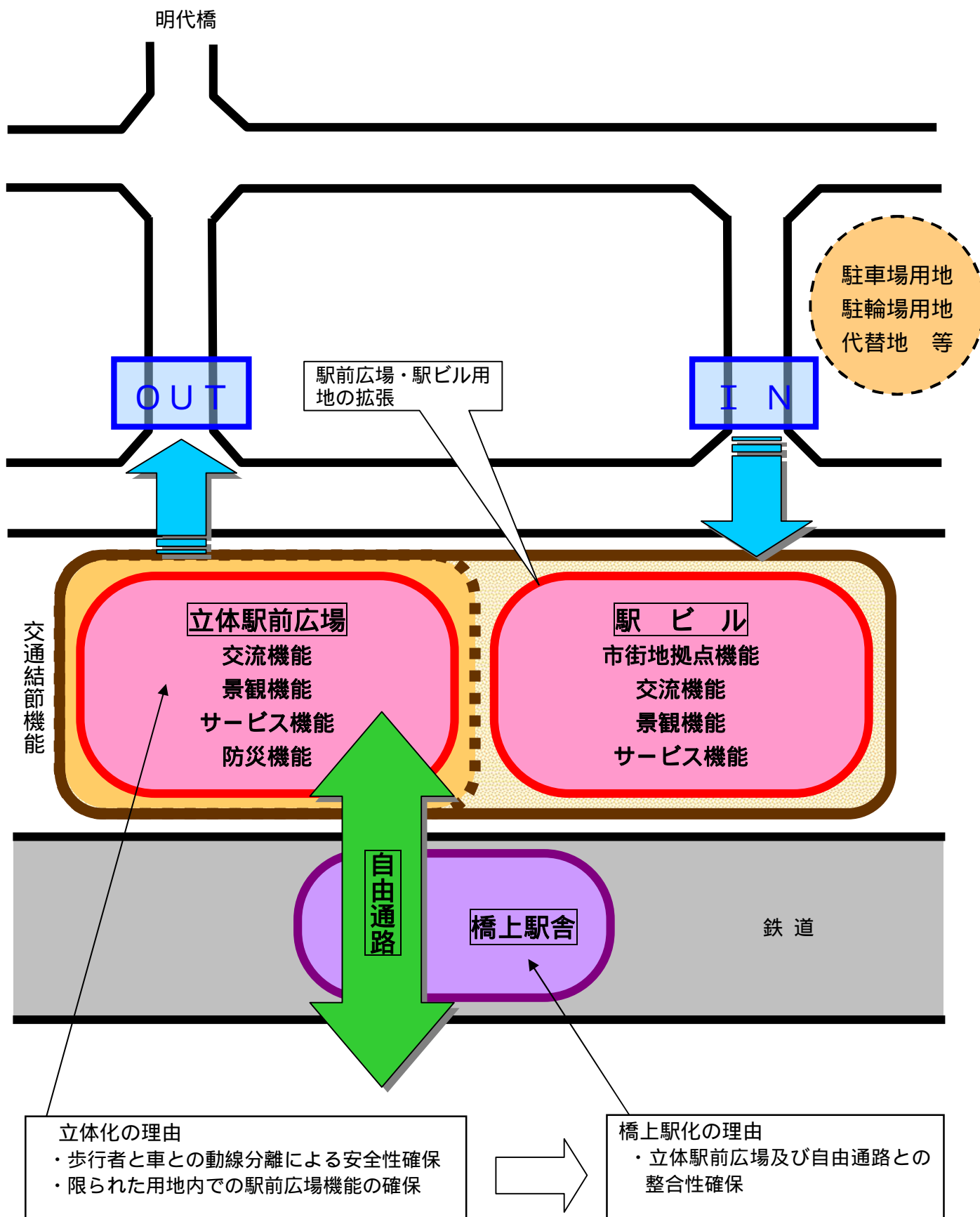
	現 況		必要規模		備 考
	台数	面積：㎡ ()内は図上計測	台数	面積：㎡ (98 年式換算)	
バスバス	8	(1,100)	8	600	現有機能を維持した場合
タクシーバス	2	(130)	2	100	現有機能を維持した場合
タクシープール	8	(420)	13	400	現有機能を維持した場合
一般車バス	4	(400)	13	300	98 年式算定結果を用いた場合
一般車プール	6	(300)	0	0	駅前広場外で確保
車道面積	-	1,150	-	2,400	98 年式算定結果を用いた場合
歩道面積	-	200	-	400	98 年式算定結果を用いた場合
交通空間基準面積	-	3,700	-	4,200	98 年式算定結果を用いた場合
環境空間面積	-	900	-	2,800	98 年式算定結果を用いた場合
合計	-	4,600	-	7,000	
都市計画決定	-	4,600	-		

* 98 年式とは、国土交通省が 1998 年に示した駅前広場面積の算定指針であり、機関分担別のピーク時利用者数に基づき、各施設の計画交通量を設定し、これらにおおの施設の施設原単位を乗じることで交通空間基準面積を算定する。また、環境空間面積は車道面積を除く交通空間基準面積を交通空間基準面積全体で除した環境空間比より、当該駅に見合った環境空間施設の規模や空間が計画できるように面積確保を行うものである。

＜東岡崎駅周辺の土地所有状況図＞



駅前広場整備の検討の方向性



駅前の景観形成を考慮して、駅前広場を明代橋側に配置

< 駅ビル建築イメージ >

