

ひがおか通信 VOL.3

2007年1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

東岡崎駅交通結節点整備のための各種条件を整理しました。



1月22日(水)午前9時30分より、第3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、バス停やタクシープールなどといった施設の配置のしかたを具体的に検討していくにあたり、条件となる事柄について整理しました。以下の2項目に分けて、検討会での議論の内容についてお知らせします。

第2回検討会までの与条件と基本方針

第3回検討会で検討した与条件と基本方針

第2回検討会までの与条件と基本方針

項目	与条件の内容	基本方針
用地	<ul style="list-style-type: none"> 現在の広場の東側へ用地を拡張する 	<ul style="list-style-type: none"> 六所神社の敷地の西側までを対象用地とする(約8,000㎡)
道路網	<ul style="list-style-type: none"> 堤防道路を交互交通にし、南北道路を配置する 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の入口と出口を分離する
駅前広場の位置・区域	<ul style="list-style-type: none"> 景観形成を考慮し、明代橋側(西側)に配置する 	<ul style="list-style-type: none"> バス、タクシーのスペースを地上レベルに配置する
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と車の動線を分離する 限られた用地の中で駅前広場の機能を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 広場を立体化する
駅前広場の面積	<ul style="list-style-type: none"> 最低4,600㎡以上(98年式算定値7,000㎡が目標) 	<ul style="list-style-type: none"> 2層式立体駅前広場とすることで必要面積を確保する
駅舎	<ul style="list-style-type: none"> 立体駅前広場及び自由通路と一体的に検討する 	<ul style="list-style-type: none"> 橋上駅舎にする 桁下から軌道面まで6.5m以上の建築限界を確保する

第3回検討会での議論の内容

道路網について.....
意堤防上の道路拡幅には反対だ。拡幅によって景観が阻害されるという意見もある。

駅前の道路が混雑する時間帯は朝と昼と夕方に限られ、その他の時間帯はほぼ1信号で通過できる状態にある。

意 将来の交通量予測によれば、駅前の県道だけで交通を処理するのは難しいので、今のところ、堤防道路が必要だという判断をせざるを得ない。

意 もし「堤防道路はダメ」だと言うのなら、一色線沿線の住民に協力してもらって、一色線を拡幅しないと駅前の渋滞は解消できないだろう。

質 一色線について、時間帯で一般車を進入禁止にしたり、バス専用としたりするのは可能か。

回 市民の皆さん方がやろうという気持ちになってもらえれば、警察とも協議し、可能になると思う。

質 堤防道路を東の吹矢橋まで伸ばして一般車の通行を可能にすれば、一色線の駅より東側の混雑が解消される可能性があるのではないか。

回 今後交通の流れを解析していく中で、堤防道路については、現在の案以外の案も、必要に応じて考えていかなければいけないと思う。ただ、堤防道路を東の吹矢橋まで伸ばして一般車の通行を可能にした場合、抜け道のようにショートカットする車が増えるので、色々な問題が出てくる。また、現状では、歩行者や自転車の利用が非常に多い道路なので、合意を得るのは難しいと思う。

第3回検討会で検討した与条件と基本方針

表の見方 : これまでの議論の中で触れられてきたこと
: 今回、新たに検討することとしてあがってきたこと

項目	与条件の内容	基本方針
自由通路の位置	<ul style="list-style-type: none"> 立体駅前広場及び橋上駅舎と一体的に検討する 	現在の地下通路の上部付近 <ul style="list-style-type: none"> 橋上駅舎と一体的に検討を行う
駅ビル敷地の位置・区域	<ul style="list-style-type: none"> 景観形成を考慮し、東側に配置する 	鉄道用地に接するように配置する 橋上駅舎及び自由通路に近接させる
駅ビルの面積	敷地面積約 2,500 m ²	左記面積を確保するよう配慮する
自動車動線処理・ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 原則、東側に新設する交差点が「IN」、西側の現在ある交差点が「OUT」 バス・タクシーと一般車を分離する 一般車は名鉄用地を通過しない 	<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシーは「東」から入り、「西」から出るものとする 一般車は「東」から入り、2階のロータリーで転回して「東」から出るものとする バス・タクシー用の車線と一般車用の車線を設け、分離する
歩行者動線処理・ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎、自由通路、駅ビル、駐車場・駐輪場及び既存商店街との連絡性を確保する 2階デッキの桁下は 4.7m 以上の建築限界を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者通路、広場を 2階レベルに配置し、左記施設間を連絡する立体的な歩行者ネットワークを構築する バス・タクシーバースへのアクセスは地上レベルで確保する

バス・バース数	● 8バース以上(現状量の確保)	左記の必要量を南側への乗り入れを考慮しながら検証し、基本方針を定める
タクシー・プール数	● 13バース・プール以上(現状量の確保)	左記の必要量を検証し、基本方針を定める
一般車乗降バース数	● 可能な範囲内で確保	2階デッキ上に乗降バースを配置する 昇降用車路は「東」交差点に接続する 車路の縦断勾配は「道路構造令・小型道路・設計速度20kmの12%以下」
その他駅前広場内導入施設	● 環境空間(交流機能、修景機能)の確保 ● バリアフリー対策の実施	2階デッキ上に多目的広場、修景広場等を配置する エレベータ、エスカレータ等について、 橋上駅舎・自由通路、駅ビル内の施設との役割分担を踏まえて今後検討する

第3回検討会での議論の内容

駅ビル敷地の位置・区域

意明代橋からの景観を重視して駅ビルを東側に置くということになったが、そうすると自由通路や駅舎が西側になり、歩行者と駅ビルとの動線がうまくいかなくなるのではないかという懸念がある。その中で、駅ビルを東側に配置して「景観」をとるのか、それとも西側に配置して「歩行者の動線」をとるのか、どちらか一方しか選択できない関係が出てくるが、その時は東側に固執せず、柔軟に対応したいと考えている。

自動車動線処理・ネットワーク

意駅ビルが東側にあるとして、バス、タクシー、一般車の車路を一色線から駅のほうに入れて駅ビルの前を通してしまう場合、駅ビルが鉄道側に大きく下がることになってしまう。車路の位置、バス、タクシーを駅前広場に入れる動線というのを今後詳細に詰めてほしい。また、2階へ一般車を持ってくる際、2階へ上がるための車路が必要となるが、一色線の上に車路をつくってもよいのではないか。

意一色線の上に車路をつくる場合、4.7m以上の高さで設置しなければならないので、その車路の影響範囲がどこまでかということとは検討してもらいたい。



歩行者動線処理・ネットワーク

意自転車・歩行者橋を乙川に新たに設置することは馬鹿げているという意見があった。朝、夕方に歩行者と自転車がたくさん橋を通るが、交通整理によって橋を渡る区分けをすることで対応できるのではないか。

意自転車・歩行者橋の設置については、費用対効果の問題だと思う。その額を投じてどれくらいの効果があるかで判断してもらいたい。自転車・歩行者橋を架ければ、駅前の人の動きが大きく変わり、それにしたがって駅前の方々が変わっていただければ、非常に大きな効果となってくる。

意堤防道路の明代橋西側部分については、歩道を別につくるという前提で、拡幅を最小限にすることができると思う。その意味

では、歩行者・自転車橋の新設は堤防道路の負担を少なくするという面でメリットがある。

意 歩行者、一般車を2階デッキへ入れることには賛成である。駅前広場に降りたタクシーやバスの利用者が鉄道駅に行く際には、エレベーター等で一度に移動できるようなものが必要になる。

バス・バース数（発着場所数）……………

意 バスとしては、このプロジェクトの最大のポイントは、南方面へ行く路線の発着を南側広場に持ってくることである。「堤防道路への迂回」は「南側への乗り入れの可否」とセットで考えたい。南への乗り入れができず、さらに乙川の方へ迂回しなければいけないとなると、ますます遠回りで運転時間もかかることになる。

意 堤防道路を走ることによって所要時間は減るかもしれないが、バスの一乗客とすれば、すぐ横に曲がれば駅なのに、それを北へ上がって回るといのは、精神的な負担は非常に大きい。

全市的な視点から見れば、南側へ行くバスが南側広場へ入るのは非合理的とは言えない。地権者の方々との約束やバスの導入までの経緯もあり、合理性だけでは判断できないところもあると思うが、この検討会ではまずバース数の妥当性を判断したいので、南側への乗り入れを考慮しながらバスバースの必要数を検証するようにしたい。

その他 ……………

意 地元住民は、吹矢の駐車場と駐輪場の用地に生鮮品等の買物場所ができることを望んでいる。

意 駅前活性化のために地元として協力いただける提案については、今後も引き続き考えてもらい、要望等も出してもらいたい。より具体的な内容になったときに議論したい。

意 10月25日に開催した東岡崎駅周辺整備研究懇談会では、37万都市にふさわしい駅前の整備、駅舎の整備等をしないと、岡崎市が衰退するのではないかという意見があった。

意：意見、**質**：質問、**回**：回答

今後の検討会の開催予定

第4回

日時 平成19年1月30日（火）

午後1：30から

場所 岡崎市職員健保会館体育室

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/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

