

## 第3回東岡崎駅交通結節点整備検討会資料

平成18年11月22日

# 交通結節点整備の検討の進め方

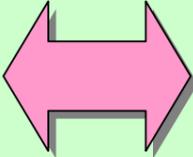
< 整備方針：交通ネットワーク、駅前広場、駅舎、駅ビル等の一体的検討 >

## 行政の方針

- \* 交通ネットワーク
- \* 駅前広場
- \* 自由通路

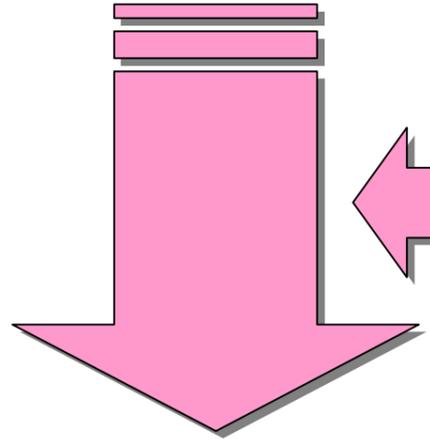
## 交通事業者の方針

- \* 駅舎
- \* 駅ビル
- \* バスターミナル
- \* タクシープール



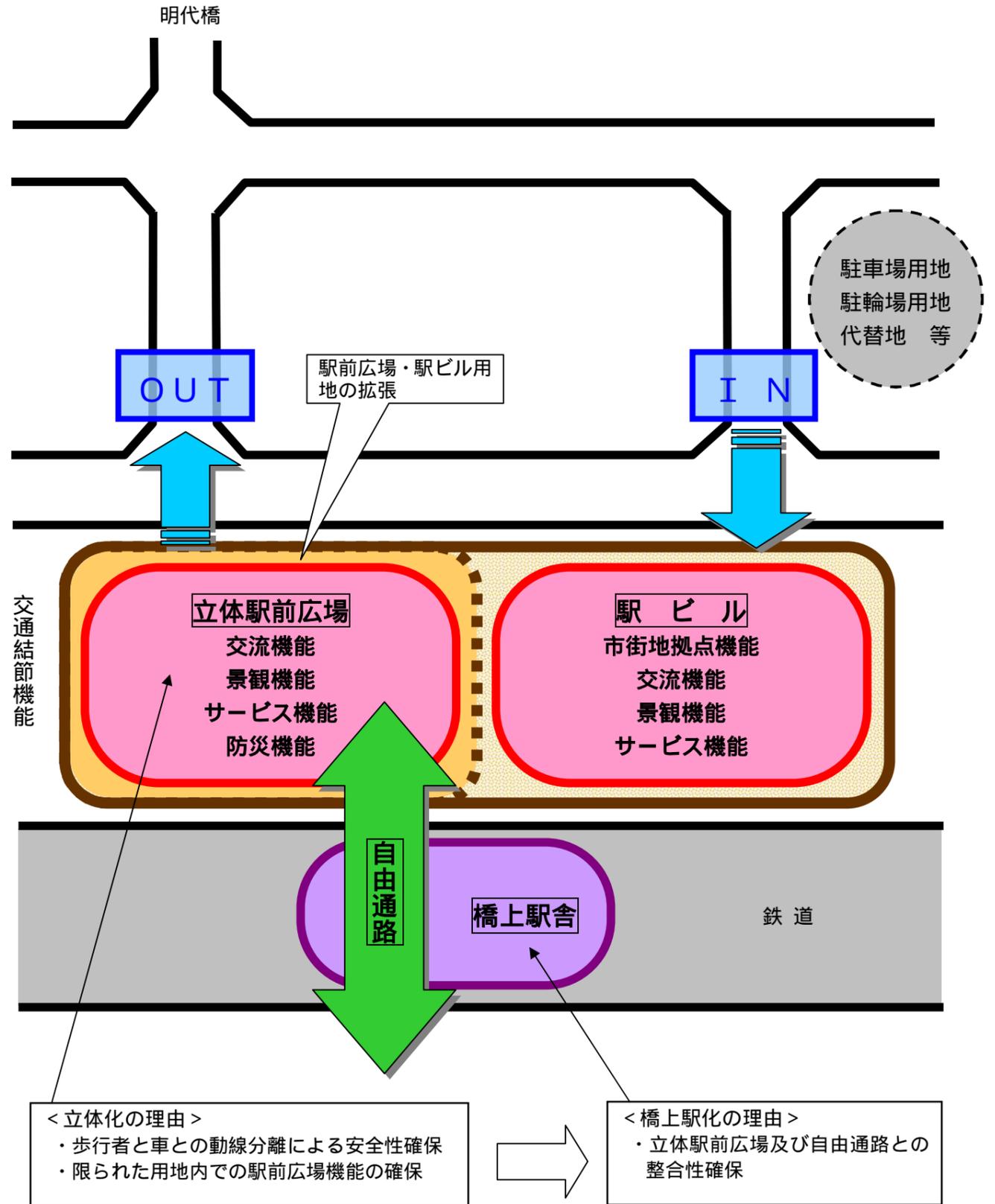
## 各種施設的设计条件

- ・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 >

# 駅前広場整備の検討の方向性



< 立体化の理由 >  
 ・歩行者と車との動線分離による安全性確保  
 ・限られた用地内での駅前広場機能の確保

< 橋上駅舎の理由 >  
 ・立体駅前広場及び自由通路との整合性確保

東岡崎駅北口駅前広場の検討にあたっての与条件と基本方針

項目		与条件の内容	基本方針
これまでの与条件と基本方針	用地	● 現広場東側へ用地を拡張する	● 六所神社敷地西側までを対象用地とする(約 8,000 m <sup>2</sup> )
	道路網	● 堤防道路を交互交通にし、南北道路を配置する	● 駅前広場の入口と出口を分離する
	駅前広場の位置・区域	● 景観形成を考慮し、明代橋側(西側)に配置する	● 所要のバス、タクシースペースを地上レベルに配置する
	駅前広場	● 歩行者と車の動線分離 ● 限られた用地内での駅前広場機能の確保	● 広場の立体化
	駅前広場の面積	● 最低 4,600 m <sup>2</sup> 以上(98年式算定値 7,000 m <sup>2</sup> が目標)	● 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	● 立体駅前広場及び自由通路と一体的に検討する	● 橋上駅舎化 ● 桁下から軌道面まで6.5m以上の建築限界を確保
今回検討する与条件と基本方針	自由通路の位置	● 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 ● 橋上駅舎と一体的に検討を行う
	駅ビル敷地の位置・区域	● 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 <sup>2</sup>	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	● 原則、東側新設交差点が「IN」、西側現交差点が「OUT」 ● バス・タクシーと一般車の分離 一般車は名鉄用地を通過しない	● 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	● 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 2階デッキの桁下は4.7m以上の建築限界を確保	● 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