



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基本方針がまとまりました。

1月30日(火)午後1時30分より、岡崎市職員健保会館で第4回東岡崎駅交通結節点整備検討会が開催されました。第3回までの結果を踏まえて、事務局から提案した修正や追加事項のうち、主に自動車動線処理・ネットワークや道路網に関して議論が交わされ、駅前広場整備に必要な面積、交通ネットワーク処理、駅前広場の立体化、駅舎の橋上化などの基本方針がまとまりました。市では、3月13日(火)午後7時から、岡崎市福祉会館6階大ホールで基本方針説明会を開催します。来年度には、自由通路の設置や駅舎の橋上化などの実現可能性を探るための基礎的な調査を行うとともに、駅周辺整備事業実現のための効率的効果的な事業化手法等の検討を行い、来年3月には、東岡崎駅周辺整備事業のイメージを皆様にお示しできるよう積極的に取り組んで参ります。

基本方針の主な変更点

交通分散の方向性

当初、駅北側の岡崎一色線の渋滞緩和のためには、通過交通と駅へアクセスする自動車交通の分散が必要であり、そのためには乙川堤防道路を対面通行として駅へアクセスする一般車とバスが走ることで提案していました。

しかし、駅周辺の総代や商店街代表者で組織する「東岡崎駅周辺整備研究懇談会」の代表者から、研究懇談会の総意として「乙川の桜並木に有害である」「景観的に良くない」「市民の通り道であり危険」との意見が報告されました。

また、名鉄バスからも「南方面から北方面へ向かうバスが、乙川堤防道路を經由してバスターミナルへ入ることは遠回りになり、バス利用者の利便性を欠く」との意見もありました。

これらのことを考慮し、検討会では、基本方針を「地域の環境保全や公共交通利用者の利便性の観点から、最適なバス経路及

び一般車経路を検討する」に変更し、バスが堤防道路を通らなくても一色線の混雑の解消がされるような経路ができるのであれば、それを取り止めることもできるようになりました。

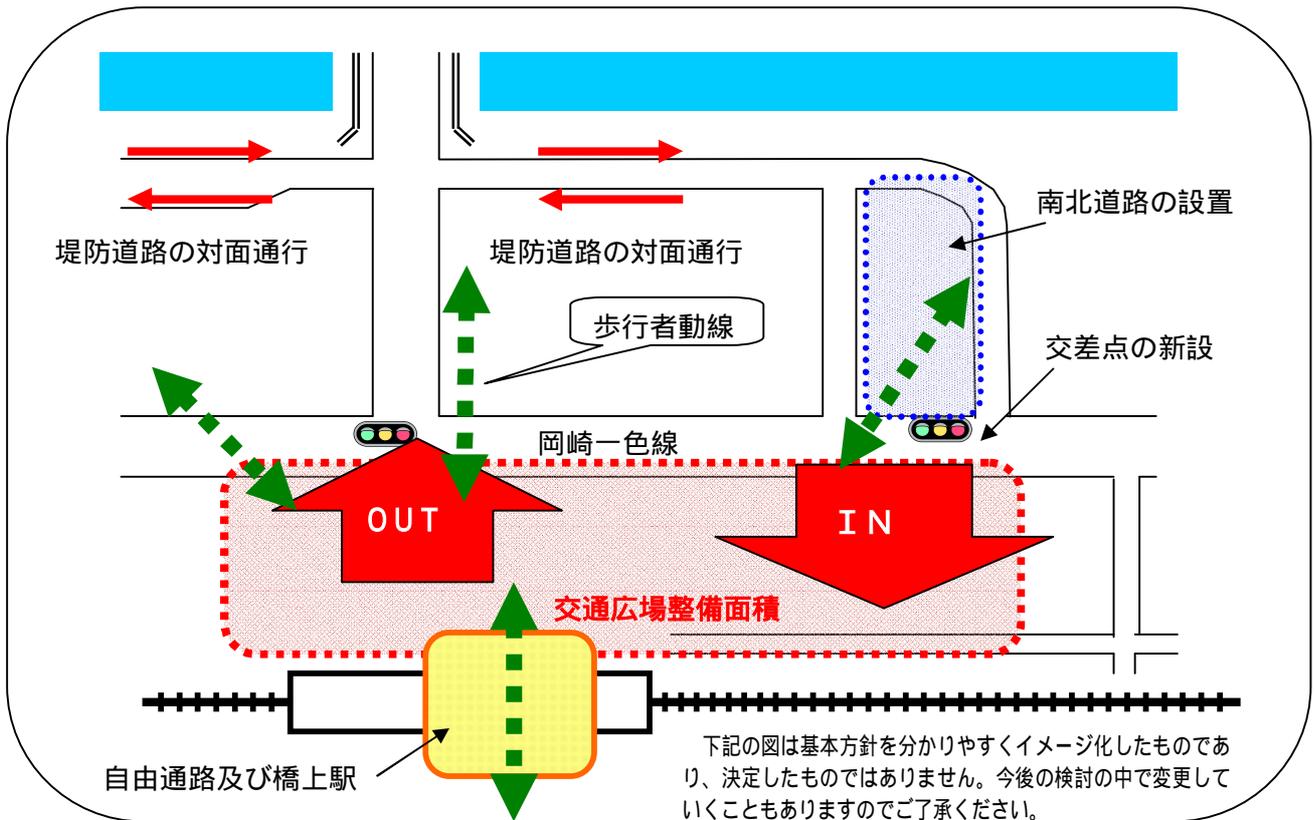
駅南広場の利用

第3回検討会では、バスの発着場所の面積は、駅から南方面へ向かうバスを駅南口広場へ乗入れることを考慮しながら検証し、基本方針を定めることとされていました。

しかし、北口広場の整備には長い期間が掛かることや路線バスやコミュニティバスの需要も今後変化していく可能性が高いことなどから、北口広場の整備完了時点での需要を踏まえて、改めて南口広場と北口広場の機能分担を検討することとしました。



(1) 交通ネットワークに関する基本方針



乙川左岸の堤防道路を対面通行化

駅北側の岡崎一色線の交通負荷を軽減するために乙川堤防道路を拡幅して対面通行とし、その延長に駅前広場へ向かう南北道路を設置するとともに交差点を新設します。

駅前広場の入口と出口を分離

駅前広場を利用する車両は、広場の東側交差点（新設）から入り、西側の駅北側交差点（現存）から出るようにします。また、一般車とバス・タクシー等公共交通の出入口も分離します。

一般車と公共交通の最適な経路を検討

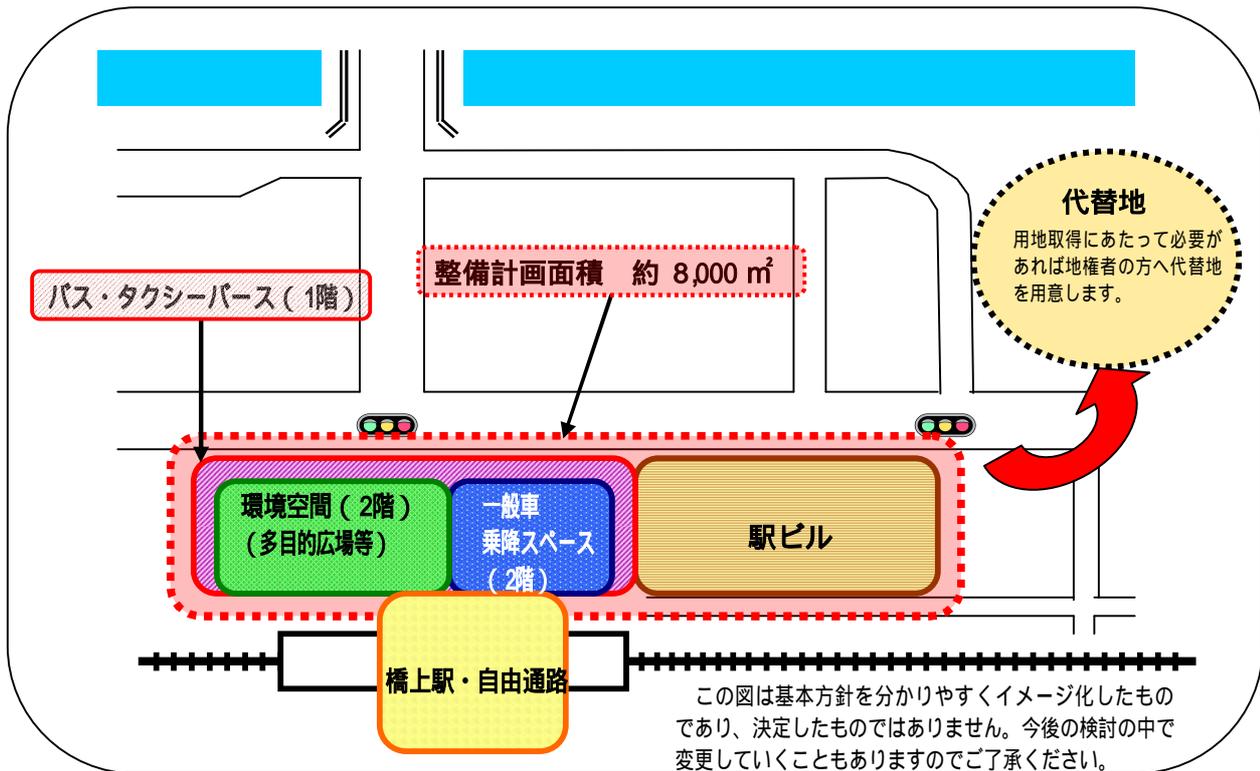
一般車とバス・タクシー等公共交通が混在することが岡崎一色線の交通混雑の一因となっています。このため、地域の環境保全や公共交通利用者の利便性の観点

から、バス及び一般車の最適な経路を検討します。

安全で利便性の高い歩行者動線ネットワークを構築

歩行者の安全性を確保するため歩行者と自動車の動線を分離し、歩行者用広場は2階に配置します。これにあわせて、歩行者自由通路は線路上を横断することとなり、駅舎も橋上化することが必要となってきます。歩行者動線は、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ことにより、徒歩による駅利用者の利便性や地域の活性化を図ります。また、歩行者動線を立体化することによるバリアフリー対策についても、エレベーター、エスカレーター等の設置を検討していきます。

(2) 駅前整備の面積や駅前広場等各種施設の配置についての基本方針



広場用地を確保するために、現広場東側へ用地を拡張

現在の北口広場は、名鉄所有地がほとんどであり、市有地はわずかしかありません。本来、駅前広場は公共施設であり市有地の中で整備するものですので、交通結節点として必要な広場機能を備えるためには、六所神社西側までの約 8,000 m²を対象用地として地権者の協力のもと市が用地を確保し、整備計画を検討する必要があります。

機能的な広場に必要な面積と安全な歩行者動線を確保するため広場を立体化

整備対象用地内には、駅前広場、駅ビル等を配置する計画であり、限られた範囲の中でその機能を確保する必要があります。対象用地 8,000 m²内で機能を確保するために、敷地を駅前広場 5,000 ~ 6,000 m²、駅ビル 2,000 ~ 3,000 m²を基本として考え、

駅前広場を二層式の立体広場とします。これにより2階には多目的広場等を配置し、都市のゆとりある空間とします。

バス、タクシーは1階に、一般車は2階に乗降場所を配置

バス・タクシーは1階に、一般車は2階に乗降場所を配置します。現在の駅前広場では、バス・タクシーの公共交通と一般車が交錯しているため、駅周辺の混雑を招いています。その対策として、公共交通の乗降場所を1階、一般車を2階として分離することで、混雑を解消します。

駅舎は橋上化し、駅の南北を結ぶ自由通路を検討

駅前広場を二層化することに伴い、駅利用者の利便性を考慮して駅舎は橋上化し、あわせて駅の南北を結ぶ自由通路の整備を検討します。

第4回検討会での議論の内容

質 バスを堤防道路に走らせる前提から(現行どおり)岡崎一色線に入るわけなので、(必ずしも東側新設交差点から入るわけではないので)「バス・タクシーと一般車の入口と出口を分離する」という基本的な考えだけで、あえてINとOUTの位置を東と西に限定する必要はないのではないか。また、一般車の駅前広場内の動線や昇降場所について位置まで限定する必要があるのか。

回 バスの経路が当初の堤防道路から変わる可能性がでてきたが、全く排除したわけではない。駅前の岡崎一色線の混雑を解消するためにどうするかを考えると候補に上がってくる可能性はある。入口と出口の分離はするとして、バスの動きは右回りが通常であることを考慮して東側が「IN」、西側が「OUT」でよいと思う。

回 自由度が高まるので、検討会の結論にしたがって、一般車の駅前～昇降場所についての記述は削除する。

質 (以前)歩行者動線のところで「新しい歩道橋を乙川にかける」という提案があったが、それと駅前を結ぶということが「既存商店街との連絡性の確保」という与条件に含まれていると考えてよいか。

回 ご理解のとおりである。新橋の可能性の場所は既存商店街の一部になるので、この語句の中で考えている。

質 自動車交通を分散させるということだが、バスの最適路線が決まったら、そこは一般車は通さないということなのか。

意 地域で生活道路として使われている部分の利便性が今より落ちるといった懸念がある。その代替させる道路があるかどうか

である。バス優先と言いながら極端に優先度を高めるのは生活道路利用者の理解を得ることは困難である。

回 基本方針の中で「地域の環境保全や公共交通利用者の利便性の観点から最適なバス路線と一般車経路を検討する」と変更する。「地域の環境保全」の中には「地域住民の生活が確保されているという前提のもとに公共交通が優先される」という意味も含まれている。

質 「最適なバス経路と一般車経路」にするには、例えば(東側入口で一般車の)右折禁止という規制も含まれることになるが、交通円滑化あるいは公共交通にある程度優先権をもたせる意味で規制は可能なのか。

回 車の流し方、また事故防止の観点で、場所的に検討することは可能だと思う。

意 : 意見、**質** : 質問、**回** : 回答

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いただくこともできます。

<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

