

ひがおか通信

VOL.5

2007年12月

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計画案について検討しました。



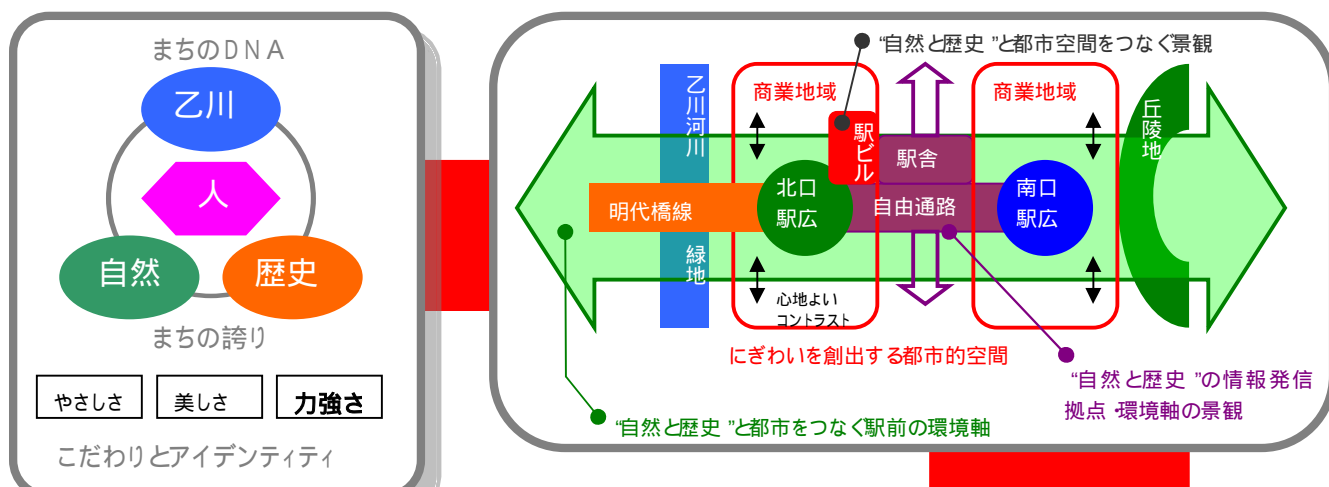
10月22日(月)午後1時30分より、岡崎市健保会館3階で、第5回東岡崎駅交通結節点整備検討会を開催しました。今回は昨年度まとめた整備基本方針をもとに作成した施設配置の基本計画のA案、B案の2案を提示。その内容について議論した結果、今後、東側からのアクセス円滑性の確保を条件とし、B案をもとに検討を進めることになりました。

また、東岡崎駅周辺のまちづくりデザインの考え方について説明をし、整備において岡崎らしいデザインで統一して取り組むことを確認しました。

■まちづくりのデザインのコンセプト(考え方)

注)「DNA」..... 遺伝子のこと。遺伝子のように脈々と受け継がれているもの。
「アイデンティティ」... 個性。らしさ。

乙川	岡崎のシンボルであり、まちのDNAとも言える“乙川”を意識したまちづくり
自然と歴史	自然や歴史・文化をなにげなく感じることができる心地よさ
人	行き交う人々が安全に安心して利用でき、来訪者を気持ちよく迎え入れる空間づくり
やさしさ	「休憩」「案内」「交流」「連携」の駅機能を集約し人にやさしい空間
美しさ	自然や歴史と調和した美しいデザイン
力強さ	活気や賑わいにあふれた力強さを感じ、持続的に再生可能な拠点地区



東岡崎駅周辺のまちづくりデザインコンセプト

“自然・歴史・人”そして“やさしさ・美しさ・力強さ”を
なにげなく感じる快適な空間のあるまち

駅の景観形成目標

自然・歴史と都市空間の
コントラストが心地よい駅

■ 基本計画 (施設配置) 案の比較

A案とB案の違いについて

昨年度まとめた整備基本方針をもとに作成したのがA案です。A案では歩道の連続性、バスや一般車のスペースが不足するなどの問題があり、修正したものがB案です。大きな違いとして、A案が一般車を駅前道路から2階に上げるのに対し、B案では南北道路から2階へ上げる点が異なります。

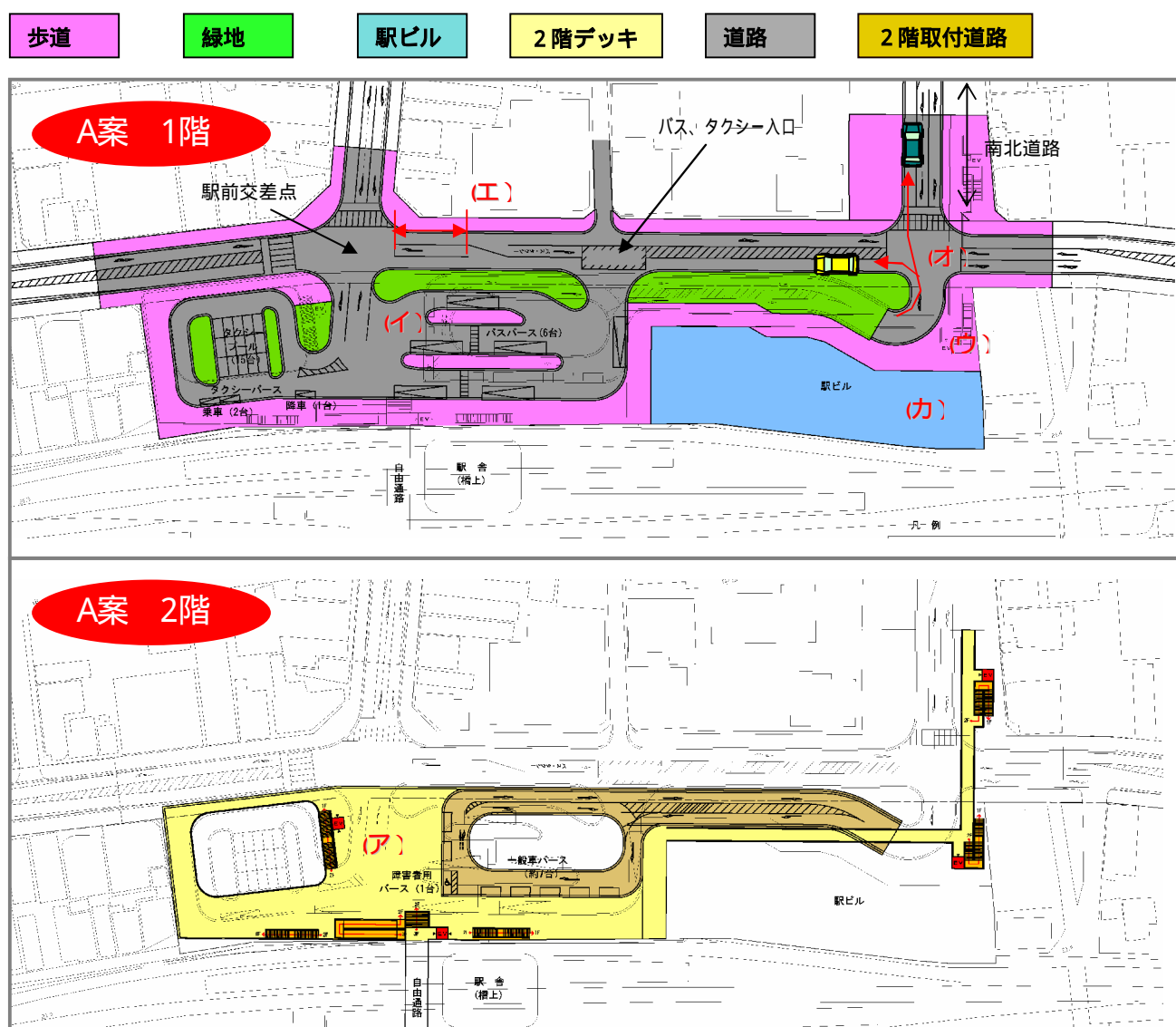
基本方針にもとづいた検討条件

公共交通と一般送迎車の動線を分離した立体広場 駅ビルを東側に配置

公共交通（バス、タクシー）は東から入り、駅前交差点から出ることを基本動線とする

駅前広場の線路側に歩道（6m）を連続させる については、安全な歩行者動線を確保するための追加条件

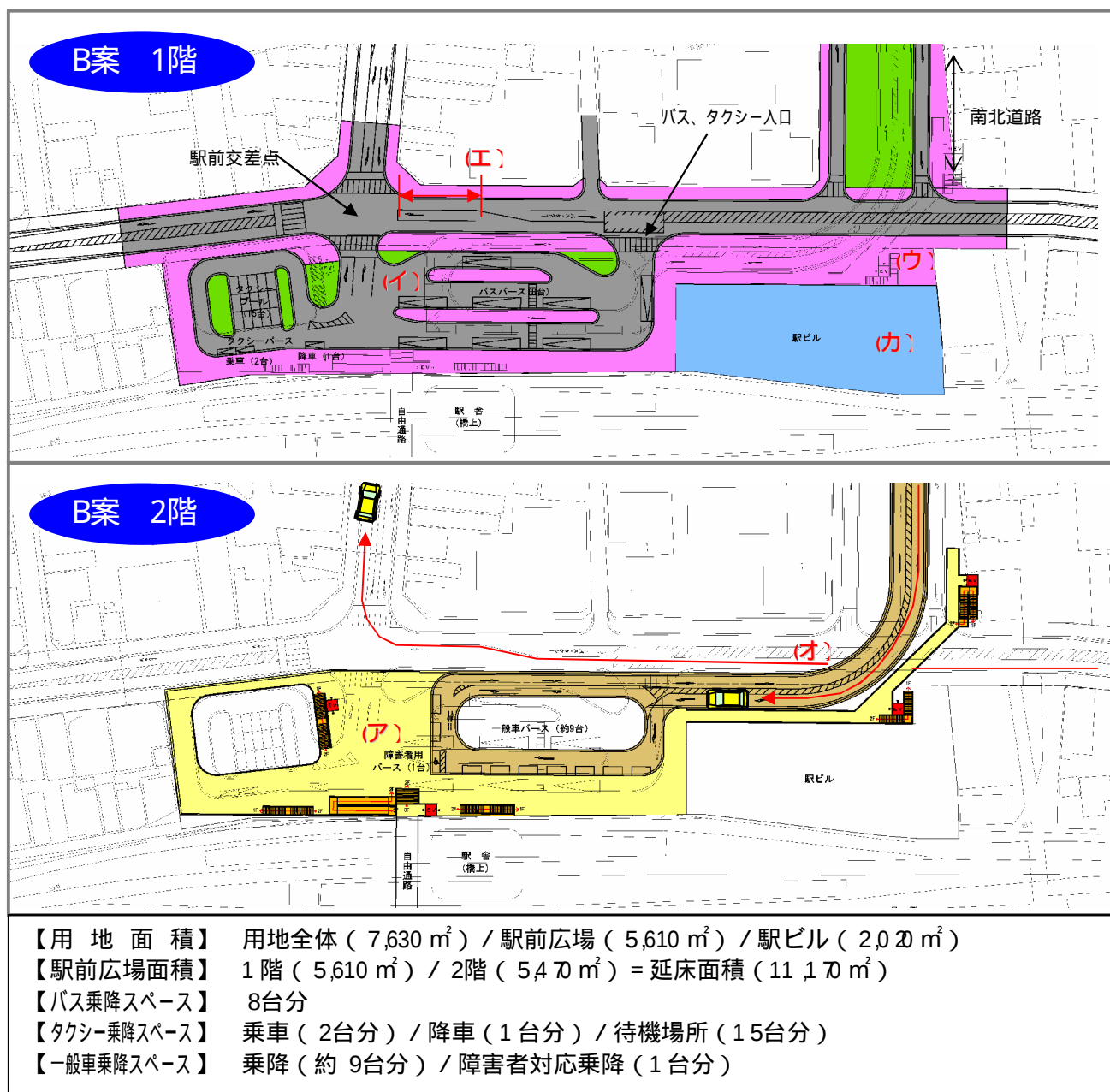
図面の色の見方



【用地面積】	用地全体（7,630㎡）／駅前広場（5,760㎡）／駅ビル（1,870㎡）
【駅前広場面積】	1階（5,760㎡）／2階（4,730㎡）＝延床面積（10,690㎡）
【バス乗降スペース】	6台分
【タクシー乗降スペース】	乗車（2台分）／降車（1台分）／待機場所（15台分）
【一般車乗降スペース】	乗降（約7台分）／障害者対応乗降（1台分）

A案とB案の特色比較

- (ア) 2階デッキの面積…………… A案の方がB案に比べ面積が小さいため事業費の負担が少ない。
- (イ) バス発着場所の面積…………… A案では8台分を確保できないがB案は可能。
- (ウ) 駅前道路の歩道の連続性… A案では一般車が2階に上がる道路で歩道が分断されるが、B案は南北道路から一般車を上げるため、歩道の連続性が確保できる。
- (エ) 交差点の安全性…………… A案では駅前交差点とバスの入口との間隔が狭いため、東側から来た車両が駅前交差点で右折する際のレーンの長さがB案と比較して短い。
- (オ) 一般車の駅前広場の利便性… A案では2階デッキからの出庫は直進と左折のみの可能性が高く、B案では南北道路から入ることになり、駅前道路を東側から来て駅前広場を利用する場合、駅前を迂回することになる。
- (カ) 駅ビル用地…………… A案よりB案の方が、面積が広くビルの形も整形である。



第5回検討会での議論の内容

質 B案は河川側の南北道路から一般車を上げる案になっているが、東側から駅前広場を利用する場合、駅前を一度通過して回り込むことになるため、それを避けて駅前道路に駐停車するのではないか。

また、駅前交差点であるが、明代橋側から直進して間違えて入る一般車もあり危険ではないか。

回 最初の件は、まだ施設のゾーニングの段階なので次回の検討会では具体的な形をお示ししたい。後の件は、今後誤進入がないような方策を検討したい。

意 一般の利用者が駅前を通り過ぎて、回り込むというのは利用しにくいと思う。あとバスが一部撤退する話もあり、バスやタクシーの乗降場所の台数は、20年先も見据えて本当にそれだけ必要か議論いただきたい。

回 今後企業バスやコミュニティバスの需要が増えることを考えると8台分は必要であると考えている。

回 東側からのアクセスについては、公安委員に意見をもらいながら、もう少し時間をかけて検討していきたい。

質 タクシー乗り場やバスレーンは道路法でいう道路なのか。

回 現時点ではまだ決めていない。

意 A案の一般車が2階に上がる道路の勾配はきついと思うし、交差点付近でカーブもあり見通しがとれないため、A案はあり得ない。B案についても同様に勾配がきついのではないか。また、バス乗り場の所にある横断歩道はかなり危険である。

回 2階へ上がる道路の勾配は9%程度で

考えている。安全性については十分配慮し考えていきたい。

意 景観については、駅と菅生川(乙川)がマッチするようなものを検討してほしい。

意 景観コンセプトの「人」の中に「地域の人が住みやすい」というのを入れてもらいたい。

回 今回はデザインコンセプトだが、まちづくりという観点では考えていきたい。大事な視点であると認識している。

意 景観コンセプトについては提示されたが、駅自体のコンセプトが無いのではないかと。与条件を受けて整備することは決まったが、どんな駅になるのかというコンセプトが欠けていた。事務局の方で検討いただきたい。

回 事務局で検討させていただく。

意 : 意見、**質** : 質問、**回** : 回答

今後の検討会の開催予定

第6回

日時、場所については未定。

開催日については、市政だよりに掲載する予定です。

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

岡崎市企画政策部政策推進課

電話 0564-23-6452

E-MAIL

seisakusuishi@city.okazaki.aichi.jp

