

東岡崎駅交通結節点整備検討会委員等の変更について

旧		新	
職名	氏名	職名	氏名
名古屋鉄道(株)不動産 事業本部開発事業部長	武藤 健一	同左	本田 吉広
名鉄バス(株)管理部 管理第3課長	中村 英司	同左	西尾 英文
愛知県岡崎警察署 交通課長	池田 幸三	同左	橘 雅敏
愛知県西三河建設事務 所建設第一課長	青木 清人	同左	水谷三喜男

オブザーバーの変更について

旧		新	
職名	氏名	職名	氏名
岡崎市副市長	川嶋 直樹	同左	加藤 邦彦

平成 19年度東岡崎駅交通結節点整備検討会スケジュール

平成18年度開催内容

()は開催日

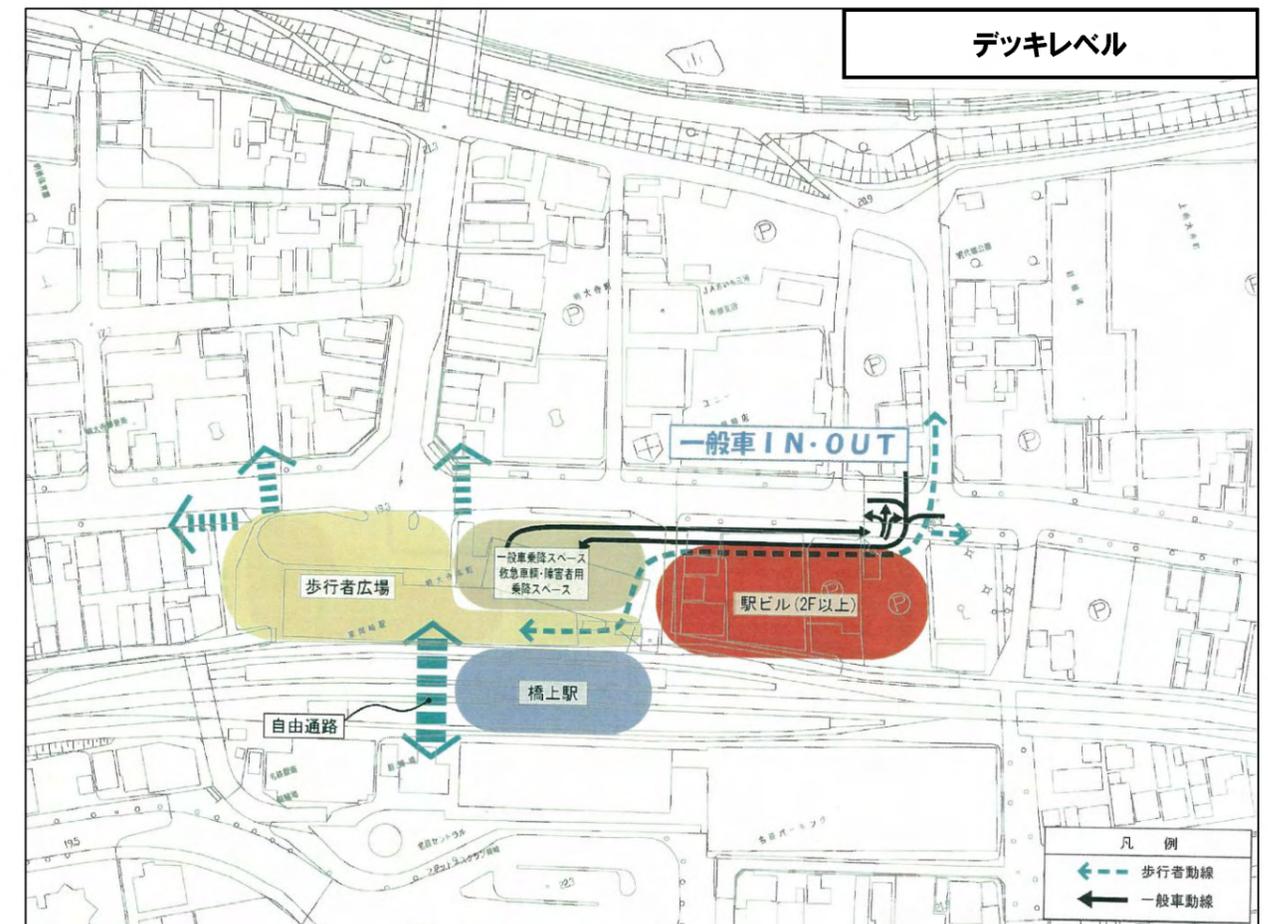
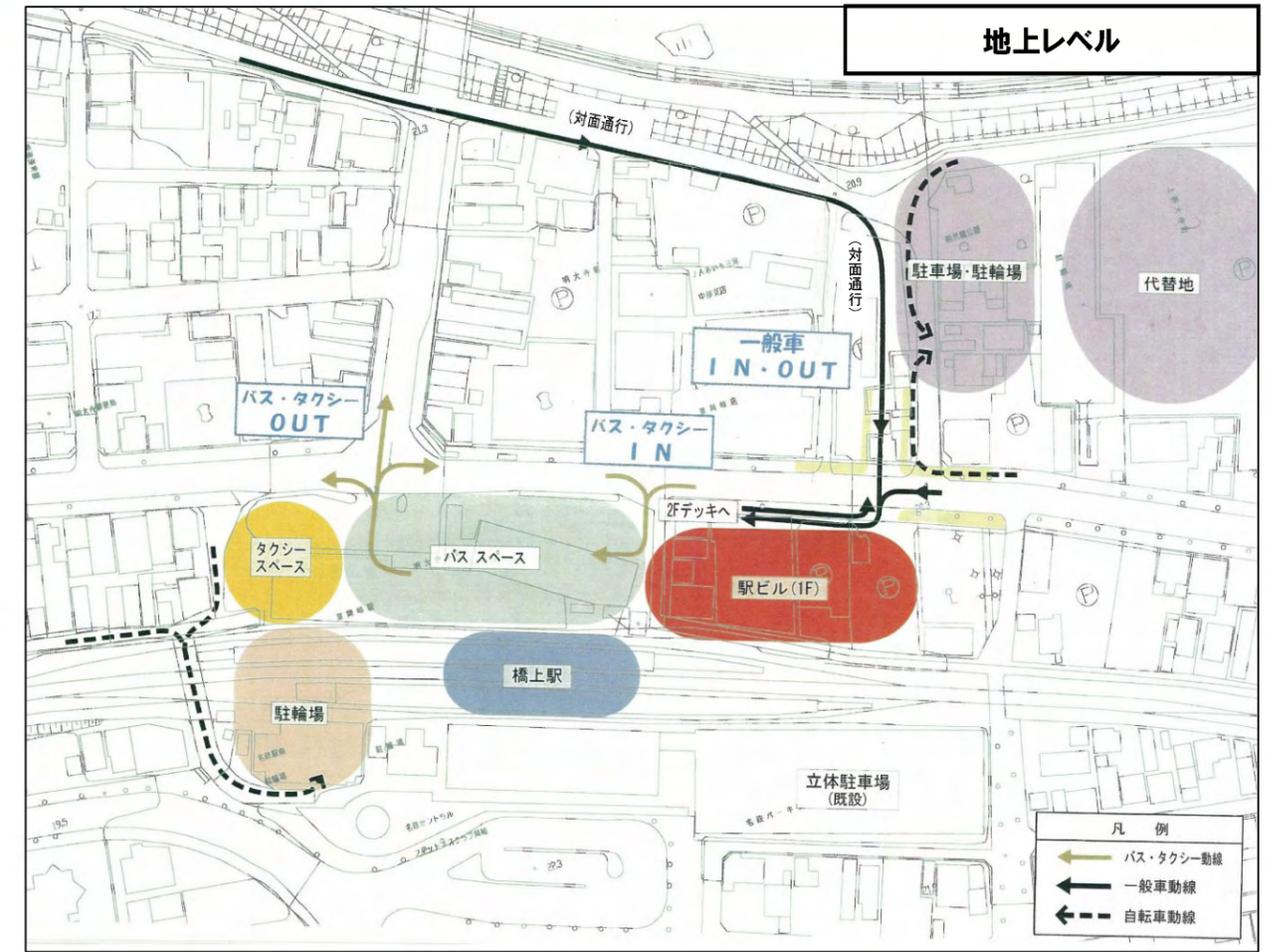
	項目	内容	備考
第 1回 (H 8.7.7)	検討会の概要 東岡崎駅周辺の 現況と周辺整備 の経緯	検討会の概要説明 東岡崎駅周辺の現況と周辺整備の経緯 東岡崎駅周辺整備研究懇談会について 懇談会における3案について(意見交換)	
第2回 (H 8.10.2)	駅前広場整備検 討の方向性検討	道路網構想について 歩行者・自転車ネットワーク構想について 駅前広場整備構想について 駅前広場整備の検討の方向性	
第3回 (H 8.11.22)	与条件と基本方 針の検討	与条件と基本方針について(検討)	
第4回 (H 9.1.30)	与条件と基本方 針の決定	与条件と基本方針について(決定)	

平成19年度開催スケジュール

	項目	内容	備考
第5回 (10/22開催)	施設配置計画	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について 基本計画案の検討	
	景観計画	景観の基本方針について (まちづくりデザインコンセプト)	
第6回 (12月開催)	施設整備方針	駅前広場整備イメージの提示 施設配置計画をもとに導入施設、施設イメージの提示 交流広場、人溜まりのイメージの提示	
	景観計画	ペDESTリアンデッキの整備イメージ、デザインの提示	
第7回 (1月開催)	駅前広場計画の 決定	駅前広場整備基本計画の決定 公共施設基本計画の決定	

1. 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（平成 18 年度）

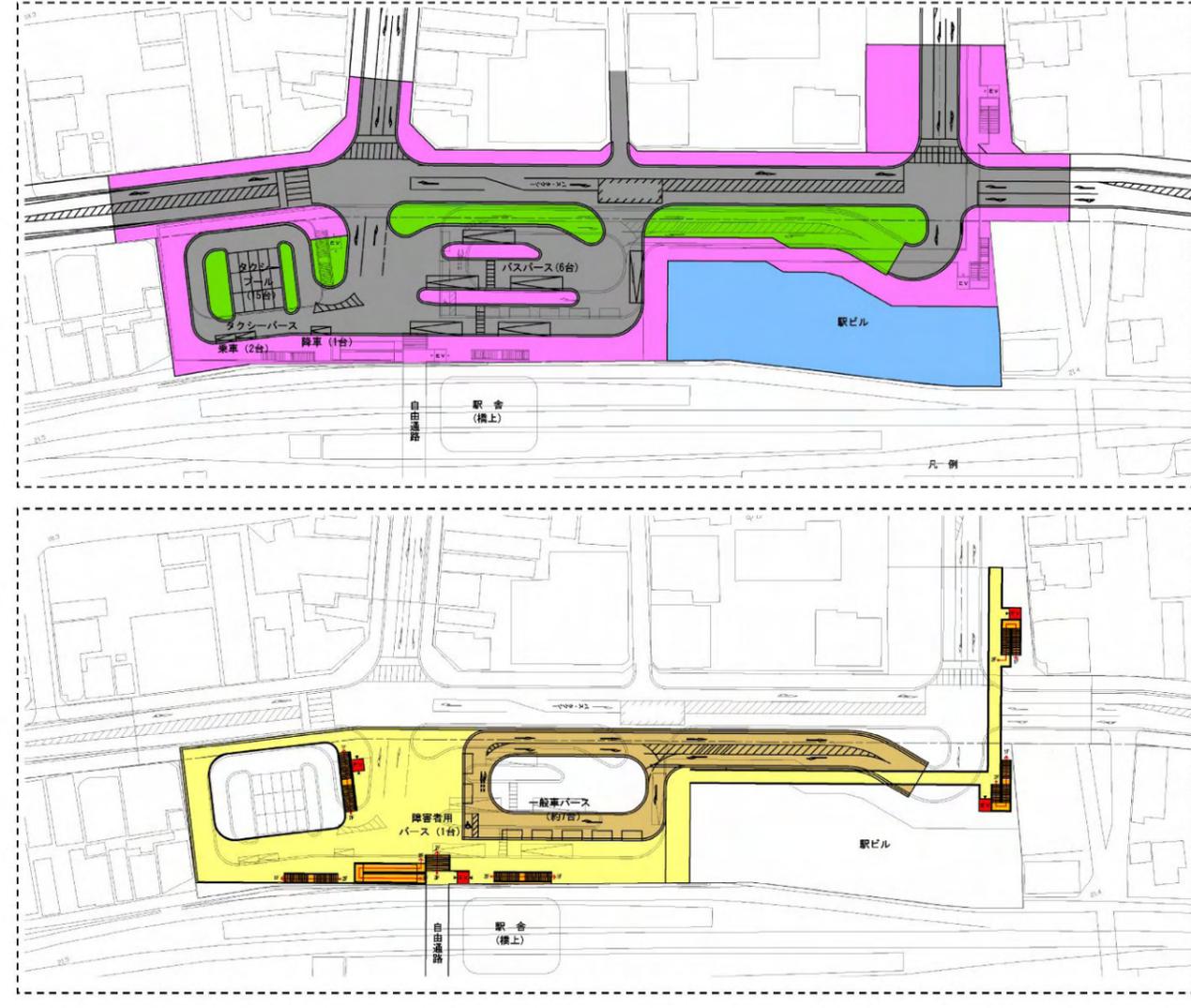
項目	与条件の内容	基本方針
用地	● 現広場東側へ用地を拡張する	● 六所神社敷地西側までを対象用地とする(約 8,000 m ²) ● 地権者に対して、必要があれば代替用地を用意する
駅前広場	● 歩行者と車の動線分離 ● 限られた用地内での駅前広場機能の確保	● 広場を立体化する
駅前広場の位置・区域	● 景観形成を考慮し、明代橋側(西側)に配置する	● 所要のバス、タクシースペースを地上レベルに配置する
駅前広場の面積	● 最低 4,600 m ² 以上(98 年式算定値 7,000 m ² が目標)	● 2層式立体駅前広場とすることで必要面積を確保する
駅舎	● 立体駅前広場及び自由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
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 2,000 m ² ~3,000 m ²	● 駅前広場と調整をしつつ、左記面積を確保できるように配慮する
道路網	● 堤防道路を対面通行にし、南北道路を配置する ● 南北道路と都市計画道路岡崎一色線との交差点を新設する	● 駅前広場の入口と出口を分離する
自動車動線処理・ネットワーク	● 県道の交通流円滑化を図るために、自動車交通を分散させる ● 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	● 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 ● バス・タクシーは「東」から入り、「西」から出るものとする ● バス・タクシー用と一般車用の出入口を分離する(車線分離を含む)
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歩行者ネットワークを構築する ● バス・タクシースペースへのアクセスは 2階および地上レベルで確保する
自由通路	● 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とする ● 橋上駅舎と一体的に検討をする
バス・バース数	● 8バース以上(現状量の確保)	● 北口広場整備完了時点での路線バスやコミュニティバス等の需要を踏まえたうえで、南口広場と機能を分担させる。 このため、現行バース数を確保して計画を策定する
タクシー・プール数	● 15バース・プール以上(現状量の確保)	● 現行バース・プール数を確保して計画を策定する
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 ● 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」とする
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



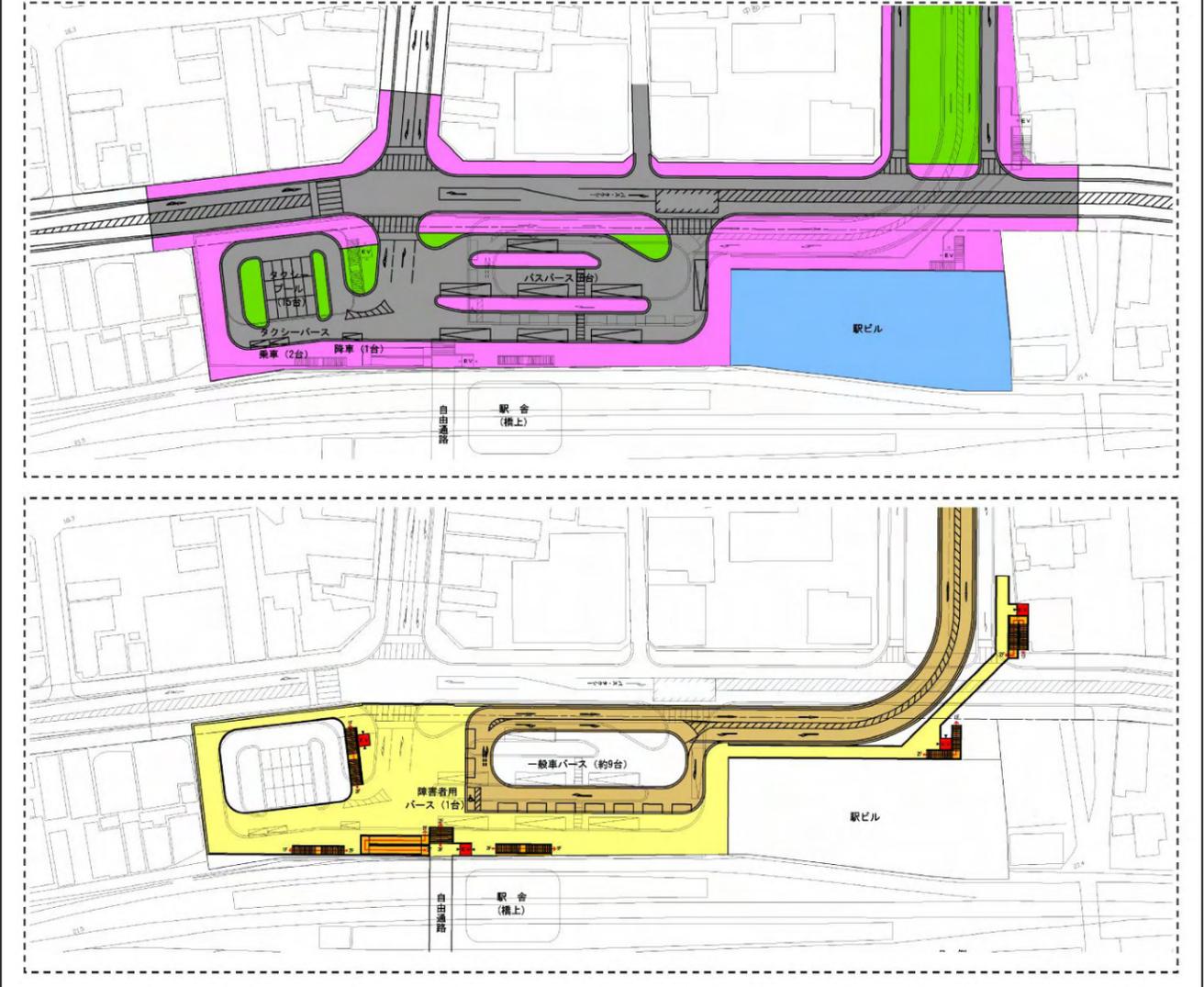
2. 基本計画案の検討

【 検討の条件 】 □公共交通と一般送迎車の動線を分離した立体駅前広場、□土地利用は駅ビルを東側に配置する、□公共交通（バス、タクシー）の東から入り、駅前交差点から出る動線を基本とする、□駅前広場の線路側に歩道（6m）を連続させる。

【 基本計画図 】 A案…駅ビル前の交差点に人工地盤（デッキ）の出入口を設置する案。（基本構想案）



【 基本計画図 】 B案…明代橋公園前に人工地盤（デッキ）の出入口を設置する案。



【基本データ】

面積（※駅前広場面積は実際に利用できない場所（建築限界が確保できない用地部分も含んでいる。）						
用地面積	用地全体	7,630 m ²	駅前広場	5,760 m ²	駅ビル	1,870 m ²
駅前広場面積	全体（延べ）	10,690 m ²	地上部	5,760 m ²	人工地盤	4,730 m ²
施設数						
バス	バス（乗降）	6				
タクシー	バス（乗車）	2	バス（降車）	1	プール	15
一般車	バス（乗降）	約7	バス（障対）	1		

【特色】（○…他案に比して有利な点、▲…他案に比して不利な点）

- 人工地盤（デッキ）部分の面積が小さく、事業費の負担が抑えられる。
- ▲ バス・バス数が少ない。（すべてのバスを構造令バス対応にした場合に現況施設数を確保することができない。）
- ▲ 岡崎一色線の歩道が駅前広場前で連続しない。（斜路により歩道の建築限界が確保できない。）
- ▲ 駅前交差点と駅前広場入口の離隔が小さく、明代橋方向への右折滞留長が不足する可能性が高い。
- ▲ 一般車のデッキからの出車は直進と左折のみの可能性が高い。（右折レーンがなく、1台滞留すると捌けないため。）
- ▲ 駅ビル用地が小さく、かつ不整形となる。

【基本データ】

面積（※駅前広場面積は実際に利用できない場所（建築限界が確保できない用地部分も含んでいる。）						
用地面積	用地全体	7,630 m ²	駅前広場	5,610 m ²	駅ビル	2,020 m ²
駅前広場面積	全体（延べ）	11,170 m ²	地上部	5,610 m ²	人工地盤	5,470 m ²
施設数						
バス	バス（乗降）	8				
タクシー	バス（乗車）	2	バス（降車）	1	プール	15
一般車	バス（乗降）	約9	バス（障対）	1		

【特色】（○…他案に比して有利な点、▲…他案に比して不利な点）

- ▲ 人工地盤（デッキ）部分の面積が大きくなり、事業費の負担が増える。
- バス・バスを含め、基本構想に基づく施設数が確保できる。
- 岡崎一色線の歩道が駅前広場前も連続する。
- 駅前交差点と駅前広場入口の離隔がやや大きくなり、明代橋方向への右折滞留長を増やせる。
- ▲ 一般車のデッキからの出入は河川沿いの道路からが原則となる。東側からの利用者は駅前を迂回する必要がある。（将来形）
- 駅ビル用地が整形で、面積も広い。

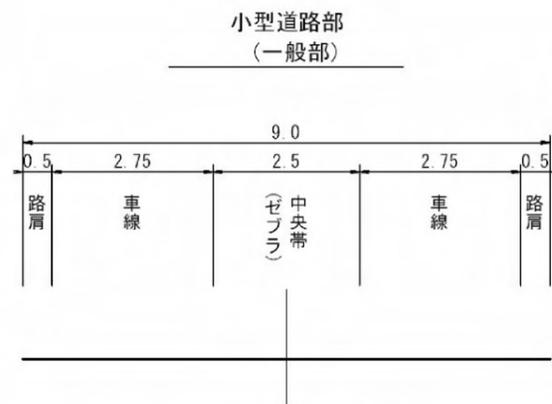
3. 道路構造の設定

1) 幅員構成

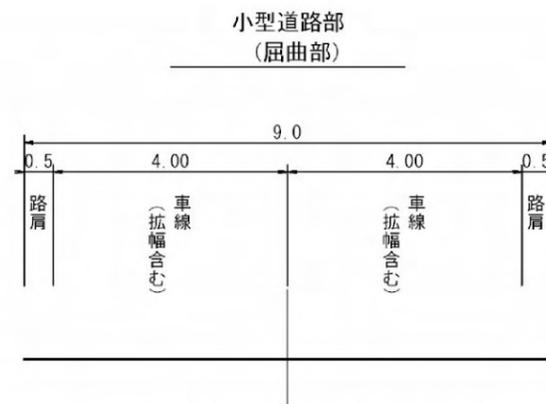
- 地上部：普通道路（ただし、タクシー専用部分は小型道路）
- 人工地盤部：小型道路に準ずる（設計速度 20km）

①車道部

■標準横断の設定

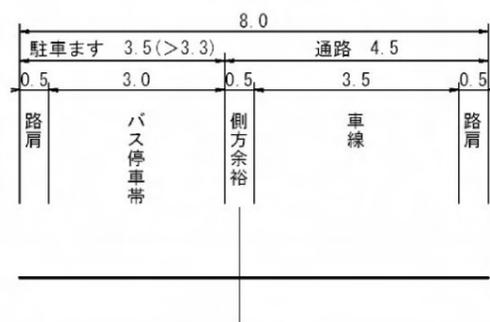


※中央帯・ゼブラは①通常時の正面衝突の回避、
②故障車両発生時の余裕スペースとして確保。

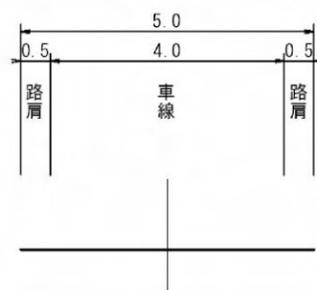


※曲線部拡幅量は、小型自動車等の屈曲部の導流路の
外側半径8.0~9.0m、導流路幅員4.0mを適用。

バスターミナル部

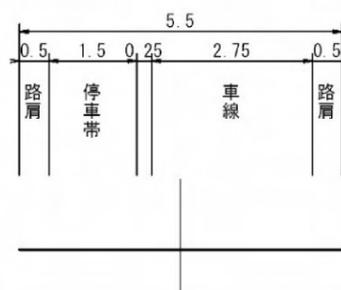


タクシー乗降場 一般車乗降場 (一般部)



※屈曲部が多いため、小型自動車等の導流路の
外側半径8.0~9.0m、導流路幅員4.0mを適用。

タクシー乗降場 一般車乗降場 (乗降場設置部)



※停車帯（乗降場）は直線区間に設置し、
車線幅員2.75mに停車帯側に0.25m余裕を確保。

②歩道部

- 標準部の幅員：3.0m（※自転車歩行者道の標準幅員【交通量が多い場合以外】）
- 特に歩行者交通量が多い区間の幅員：ピーク時間交通量よりサービス水準 A を満たす幅員

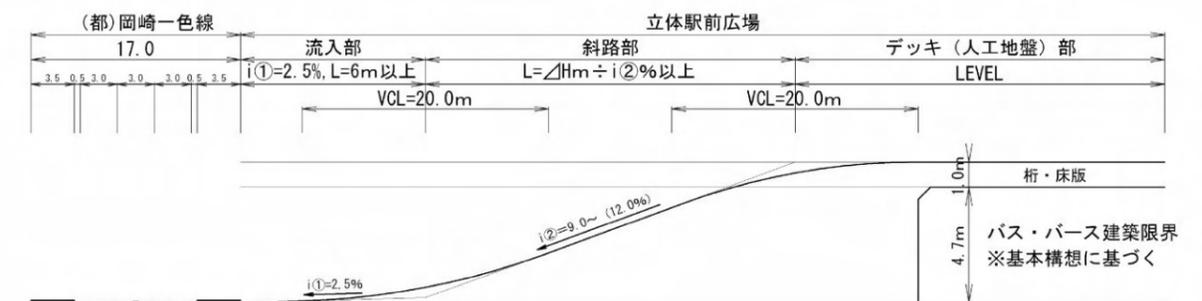
2) 小型道路縦断

- 設計車両：小型自動車等（全長：6.0m、全幅：2.0m、最小回転半径：7.0m）
- 設計速度：20 (km/h)

■標準横断の設定

項目	採用値	備考（標準値・考え方等）
流入部	2.5%、10.0m以上	・第4種第4級の場合は6m以上、第3級の場合は15m以上だが縦断曲線長からは10m以上必要 ・信号交差点の場合の望ましい値：1 サイクル1車線当たり流入台数×平均車頭間隔
標準部	9.0%以上、12.0%未満	・第4種の普通道路：【標準】9.0%、【特例】11.0% ・第4種の小型道路：【標準】12.0%
縦断曲線	曲線半径	100m以上
	曲線長	20m以上

■縦断計画標準図



3) 人工地盤の地盤高設定

- 道路及び軌道敷の地盤高を同じとし、各建築限界に床版等の厚さを加えて設定
- 車路の下 2.5m以上の建築限界がある場所は歩道スペースとして活用可能

