

ひがおか通信

VOL.7

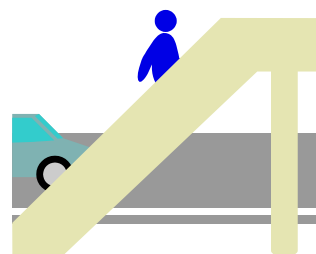
2008年3月

東岡崎駅交通結節点整備検討会の内容をお伝えします

前検討会での課題である歩行者動線処理について考え方を示しました

2月8日(金)午前10時00分より、岡崎市役所東庁舎7階701号室で、第7回東岡崎駅交通結節点整備検討会を開催しました。前回の検討会で了承されたD案(一般車の乗降場所を駅前広場の東側1階部分にして駅ビルを中央に配置し、その1階部分をバスターミナルとして利用する案)をもとに、前回課題としてあがった歩行者動線処理について、委員の提案を反映させた一つの考え方を示しました。

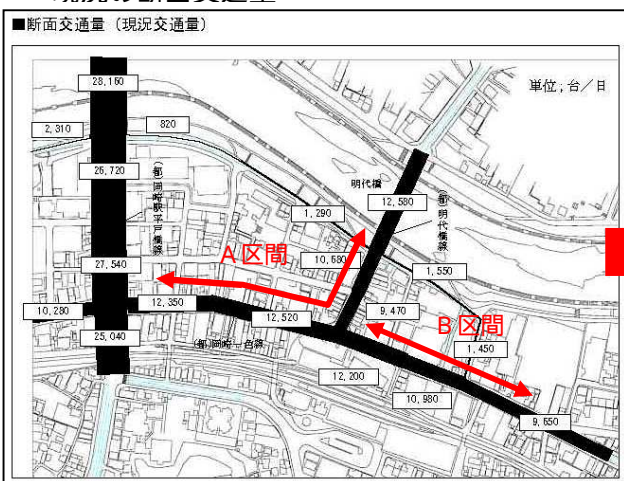
安全かつ円滑な歩行者交通処理を可能にするためには、東岡崎駅前交差点付近の立体的処理により駅前道路をまたぐ歩行者動線の確保と明代橋南詰交差点付近の自動車動線と歩行者動線の交錯の回避を図る必要がありました。そこで、一つの考え方として、歩行者デッキの昇降施設を設置するために明代橋南と駅前交差点間等の歩道を拡幅し、自動車動線を北側一方通行にするという考えを図面に示しました。ただし、これについては計画決定したわけではなく、今後地域の方々や道路管理者等との協議を経て検討していきたいと考えています。



また、まちづくりデザインコンセプトをもとに策定した駅前広場の景観方針を他の駅前広場等の写真を交えて説明しました。

自動車交通処理に関する確認

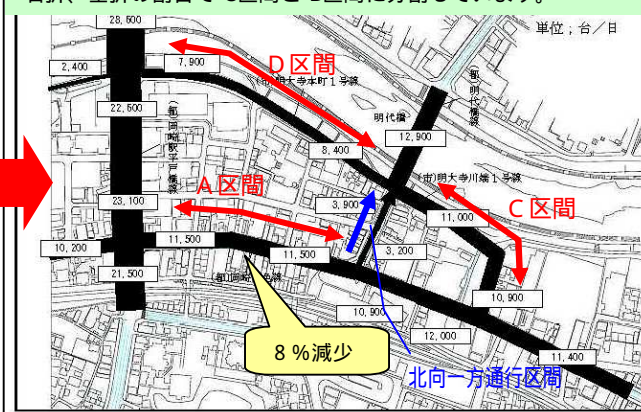
● 現況の断面交通量



A区間〔(都)明代橋線および(都)岡崎一色線((都)明代橋線~(都)岡崎駅平戸橋線間)〕では1日当り12,000~13,000台、B区間〔(都)岡崎一色線((都)明代橋線以東の区間)〕では1日当り10,000~12,000台の交通量が流動しています。

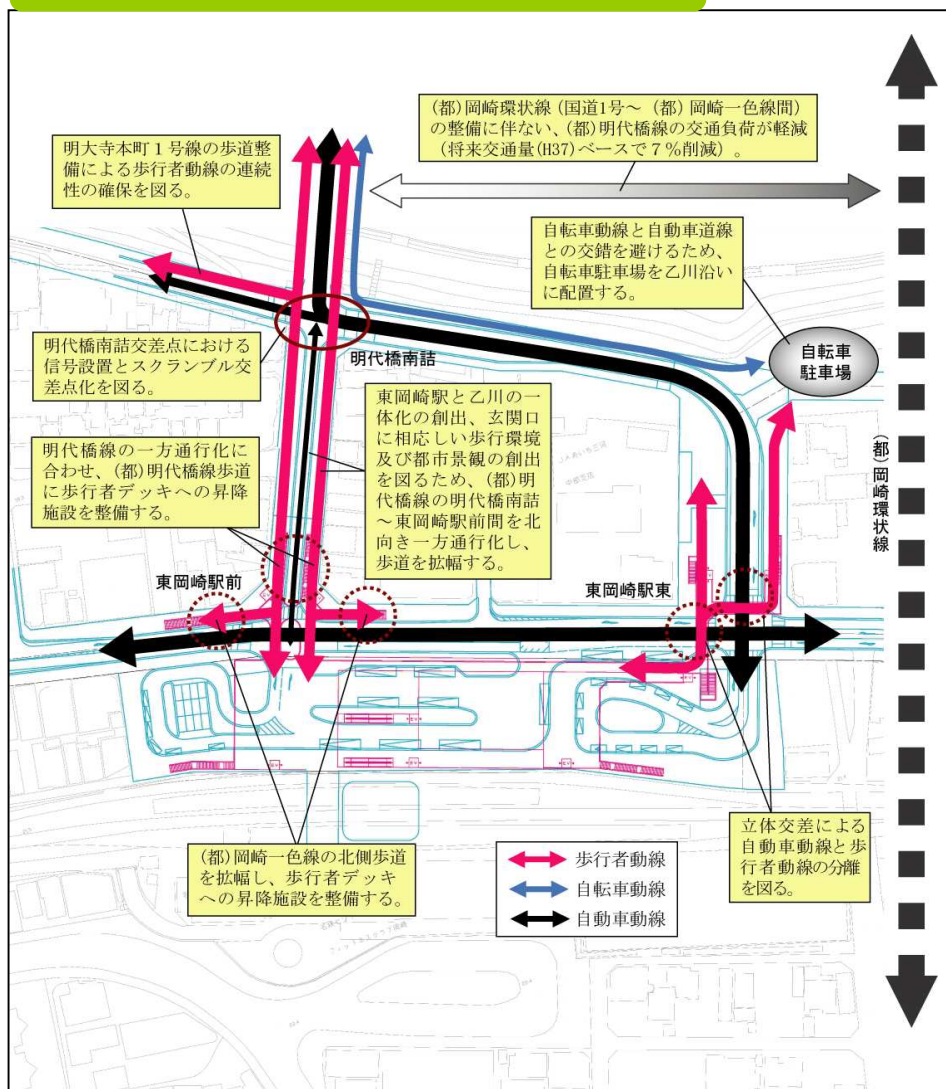
● 乙川堤防道路を整備し、(都)明代橋線を北向き一方通行とした場合の断面交通量

注)検討の初期段階であるため、明代橋を南進する自動車交通を右折、左折の割合でC区間とD区間に分割しています。



駅ビル建替えに伴う発生集中量の増加分(北口分担1,200台/日)も見込んで断面交通量を予測したところ、C区間〔(市)明大寺川端1号線〕やD区間〔(市)明大寺本町1号線〕が対面通行で整備されることによりA区間の交通量は約8%減少する見込みです。

歩行者動線処理に関する一つの考え方



歩行者動線の確保への課題

主要な自動車動線と歩行者動線が交錯する地点における安全かつ円滑な歩行者交通の処理

ここで言う主要な自動車動線とは交通量がおおむね1万台/日以上を示しています。

課題解決への方向性(考え方)

東岡崎駅前交差点の交差点改良に伴う(都)岡崎一色線の歩道拡幅(北側)及び明代橋南詰から駅前交差点間の北向き一方通行化による歩道拡幅を行い、歩行者デッキの昇降施設(階段+エレベーター)を設置する案。

明代橋南詰交差点においては、自動車動線と歩行者動線を分離するため、スクランブル交差点として信号制御による交通処理を行う案。



参考：渋谷スクランブル交差点

【タクシーのりば付近】



タクシーのりば付近の植栽や歩道はシンプルで明るい光と緑を引き込むような景観を形成。

【大泉学園駅(東京都練馬区)】

【西側デッキ付近】



主動線の人動きを妨げないたまりがあり、賑わいを助演する道具がさりげなく備えられた景観を形成。

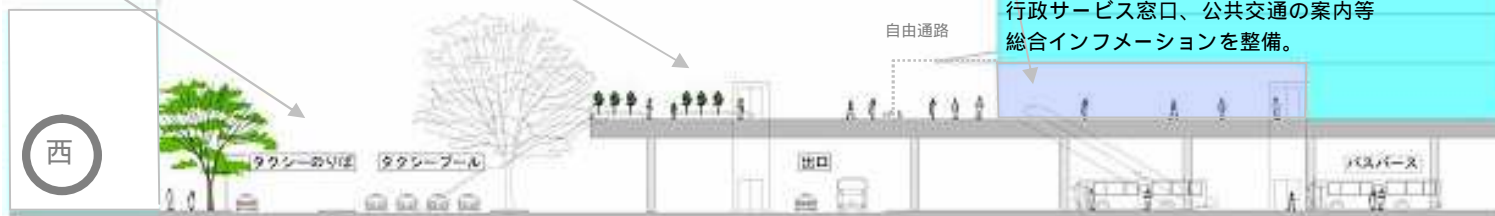
【仙台駅東口(宮城県仙台市)】

【駅ビル内の公共スペース】



【AKIBA SQUARE(東京都千代田区)】

人や物の交流する全天候の天蓋を持つ、またはその中間的なしつらえを持つ交流広場として賑わいを創出できるような景観づくり。また、観光案内、行政サービス窓口、公共交通の案内等総合インフォメーションを整備。



東岡崎駅前広場基本計画図（案）



上記「東岡崎駅前広場基本計画図（案）」は、前頁の 自動車交通処理に関する確認や 歩行者動線処理に関する施策メニューを反映させ、ひとつの考え方を示したものです。2階デッキから明代橋方面への歩行者動線や昇降施設（緑色部分）については、計画決定したものではなく、今後地域の方々、道路管理者、公安委員会との協議の中で検討していきたいと考えています。

東岡崎駅北口駅前広場の景観形成基本方針

写真は、他都市のものでイメージとして掲載したものです。

【東側デッキ付近】



デッキ上部の広場は、六所神社の緑の眺望を楽しめるテラス的空間をイメージ。

【秋葉原UDX（東京都千代田区）】

駅ビル

眺望テラス

駅ビルはイメージです。

【一般車乗降場所付近】



一般車乗降場から駅へのアクセスは、使いやすさ、バリアフリーに配慮した機能的な景観を形成。

【豊橋駅東口（愛知県豊橋市）】

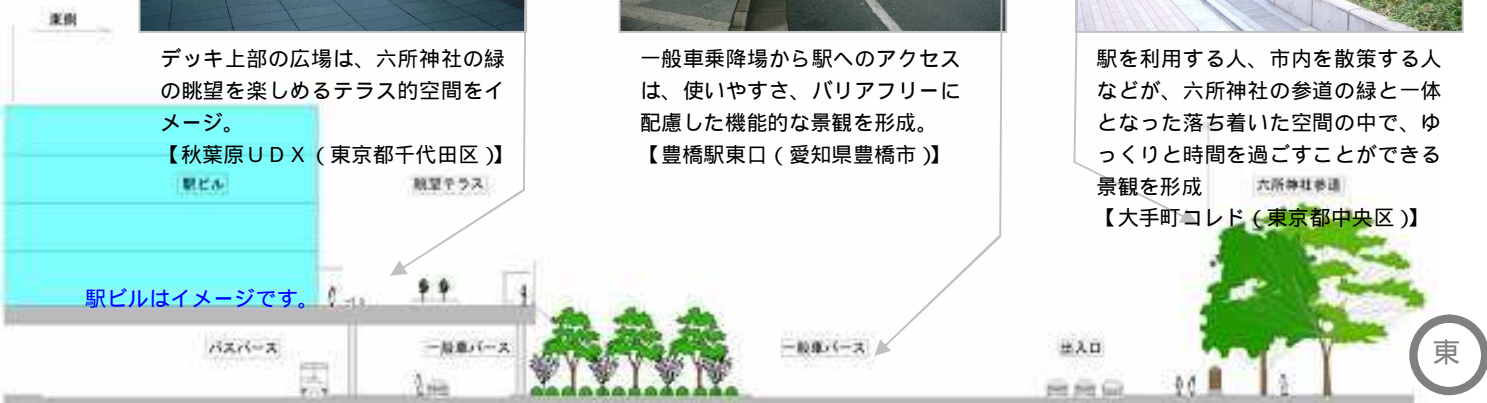
【六所神社側歩道付近】



駅を利用する人、市内を散策する人などが、六所神社の参道の緑と一体となった落ち着いた空間の中で、ゆっくりと時間を過ごすことができる景観を形成

【六所神社参道】

【大手町コレド（東京都中央区）】



第7回検討会での議論の内容

会長 前回の検討会で委員から提案のあった歩行者動線処理について、課題解決へのひとつの考え方を示してもらったということである。何か意見はあるか。

意 一方通行案は、歩行者の動線と一般車、バス、タクシーの動線を完全に分離していて良い案だと思う。

意 駅ビル機能がどうなるかだが、将来高齢化社会が来て、自動車に乗れない人が自転車ですり寄りへ来るのではないかと。その点も配慮してくれれば地域の住民にも利用しやすい駅前になると思う。

回 現況では川沿いに市の駐輪場があり、利用してもらっている。これから案を精査していく中で十分に検討していく部分だと思っている。

会長 駅ビルについて何か情報はありますか。

回 駅ビルについては、まだ具体的に話ができる段階にないが検討はしている。車社会の中、郊外にショッピングセンターができ、駅前の商業施設として、どの程度できるか難しい点はある。駅ビルの使い方の一つとして商業施設も検討するが、公共的なスペースも市でぜひ検討いただきたい。

意 駅前から北へ向かう歩行者動線をうまく処理するためには駅前用地の確保が相当必要ではないか。地権者の協力が得られなければ、県道の上空に歩道をつくるぐらいの思い切った考えを持っていないといけないと思うが。

回 これについては、地域の方々や道路管理者等と話をしていく中で色々な方法が生まれてくるものだと思う。

意 バスの面からであるが、今の駅前の場合、時間帯によって岡崎一色線の交通渋滞が激しいため、バスの遅れの原因にもなっている。岡崎一色線の駅前の交通量を削減す

るところに重点を置いて計画を進めていただきたい。

質 バス、タクシーの発着場所を道路認定するのか。もしくは単なる広場なのか。

岡崎一色線沿いにバスの発着場所が2つあるが、国土交通省の許可基準に該当しないのではないかと。横断歩道がいたるところに描いてあるが、デッキの下に重複している。公安としては歩道橋の下には横断歩道を引かないことにしているので、今一度検討して欲しい。

回 駅ビル下をバス発着場所として利用するには、道路法上の道路とすることは一般的に不可能である。道路認定をかける区域については、今後市の考え方を示し、警察と協議していきたい。バス発着場所とせず、バス停の延長線で柔軟に可能性を探っていきたいと考えている。地域の方々の動線、町の行き来ということを考えると、最低これぐらいは必要と思い、描かせていただいている。設計が進んでいく中で、警察と協議し整理していきたい。

意 : 意見、**質** : 質問、**回** : 回答

会議資料について

岡崎市のホームページに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

