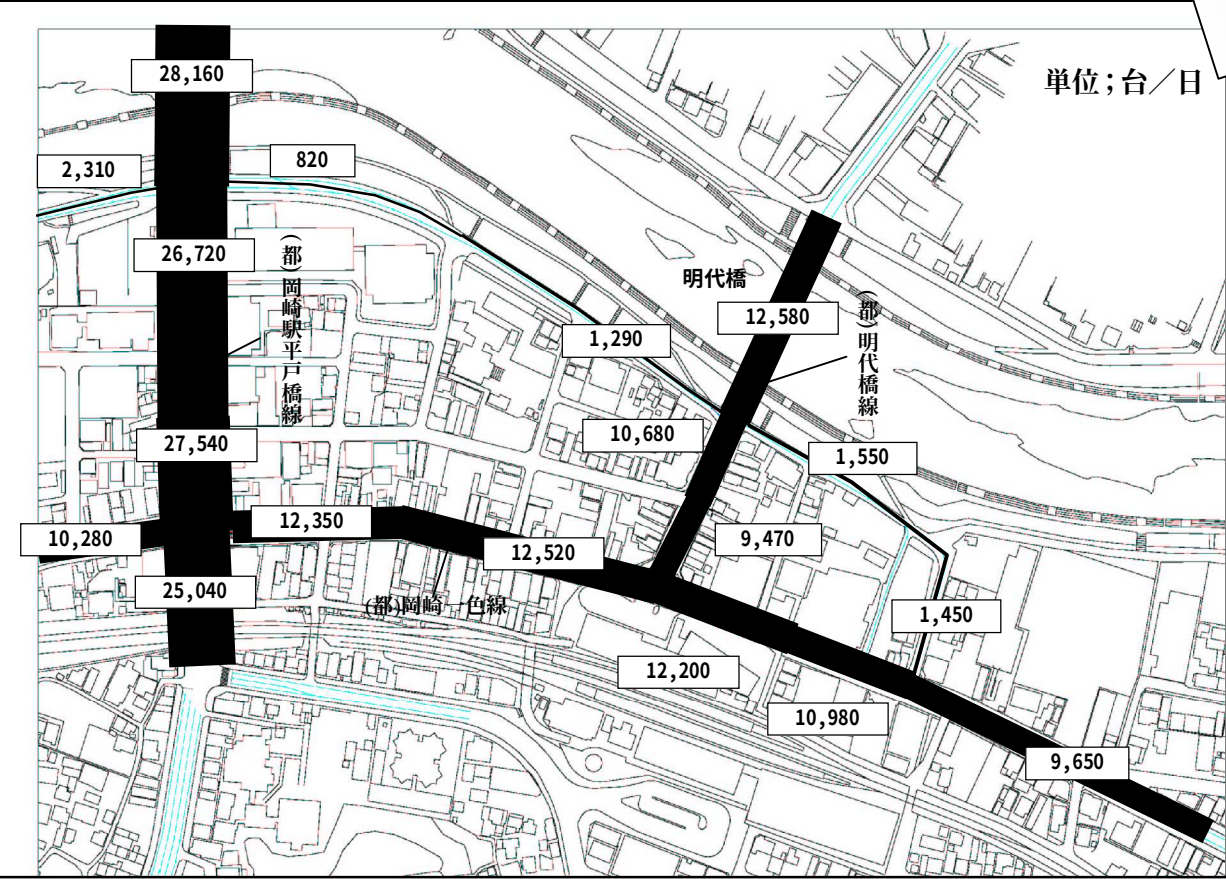


1. 自動車交通処理に関する確認

路線別自動車交通量

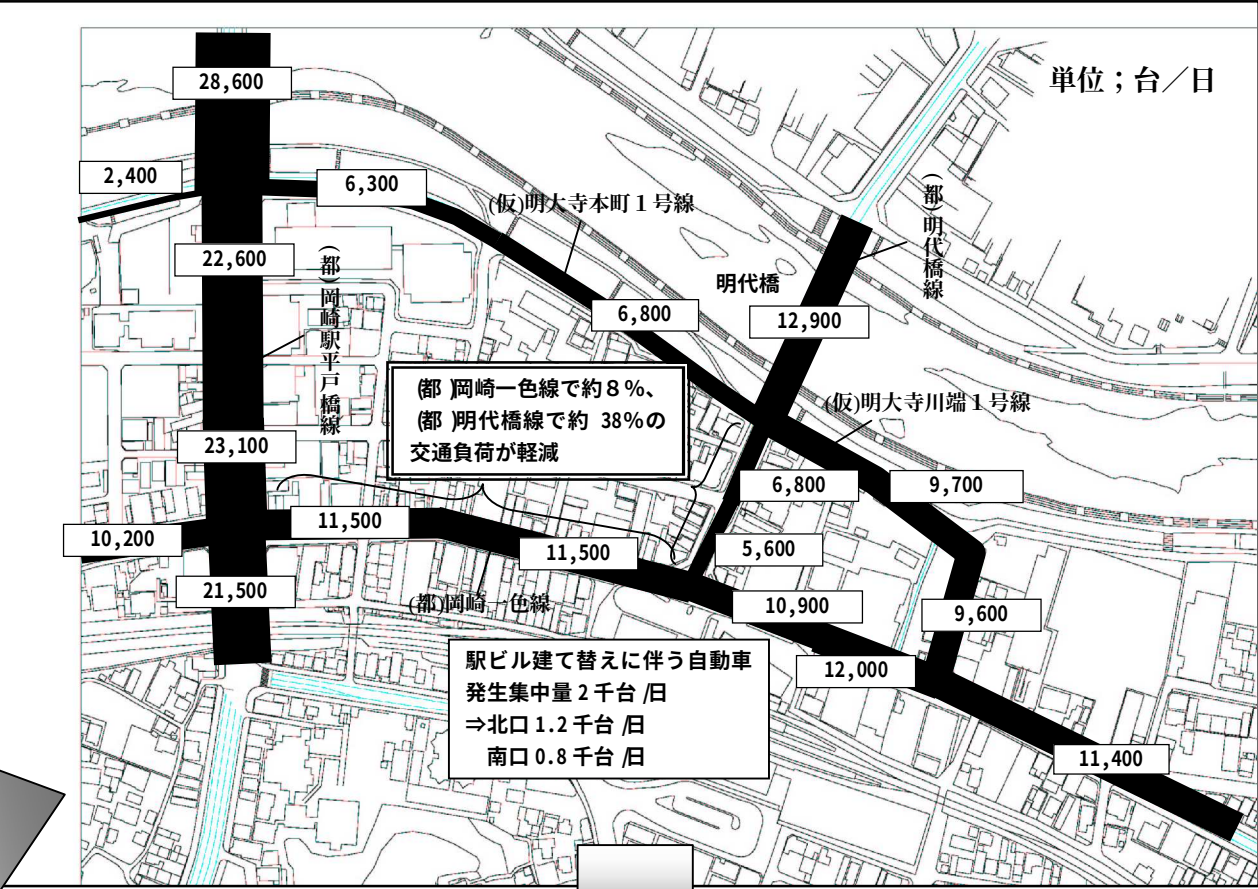
- <現況交通量>
- 都 明代橋線及び 都 岡崎一色線（都 明代橋線～ 都 岡崎駅平戸橋線間）では 12～13 千台 / 日、（都）岡崎一色線（都 明代橋線以東の区間）では 10～12 千台 / 日の交通量が流動している。
- < 仮 明大寺本町 1 号線及び 仮 明大寺川端 1 号線が整備された場合の将来交通量 >
- 仮 明大寺本町 1 号線では 6～7 千台 / 日、仮 明大寺川端 1 号線では約 10 千台 / 日の交通量が予測される。
 - 将来交通量では、駅ビル建て替えに伴う発生集中量の増加分約 2 千台 / 日（北口分担 1.2 千台 / 日）が見込まれているが、上記 2 路線の整備により現況交通量と比較し 都 岡崎一色線（都 岡崎駅平戸橋線～ 都 明代橋線間平均）で約 8%、都 明代橋線（明代橋～ 都 岡崎一色線間平均）で約 3% の交通負荷の軽減が期待される。
- < 都 明代橋線を北向き一方通行とした場合の将来交通量 >
- 仮 明大寺川端 1 号線では設計基準交通量（10 千台 / 日）に相当する交通流動が予測される。

■断面交通量（現況交通量）

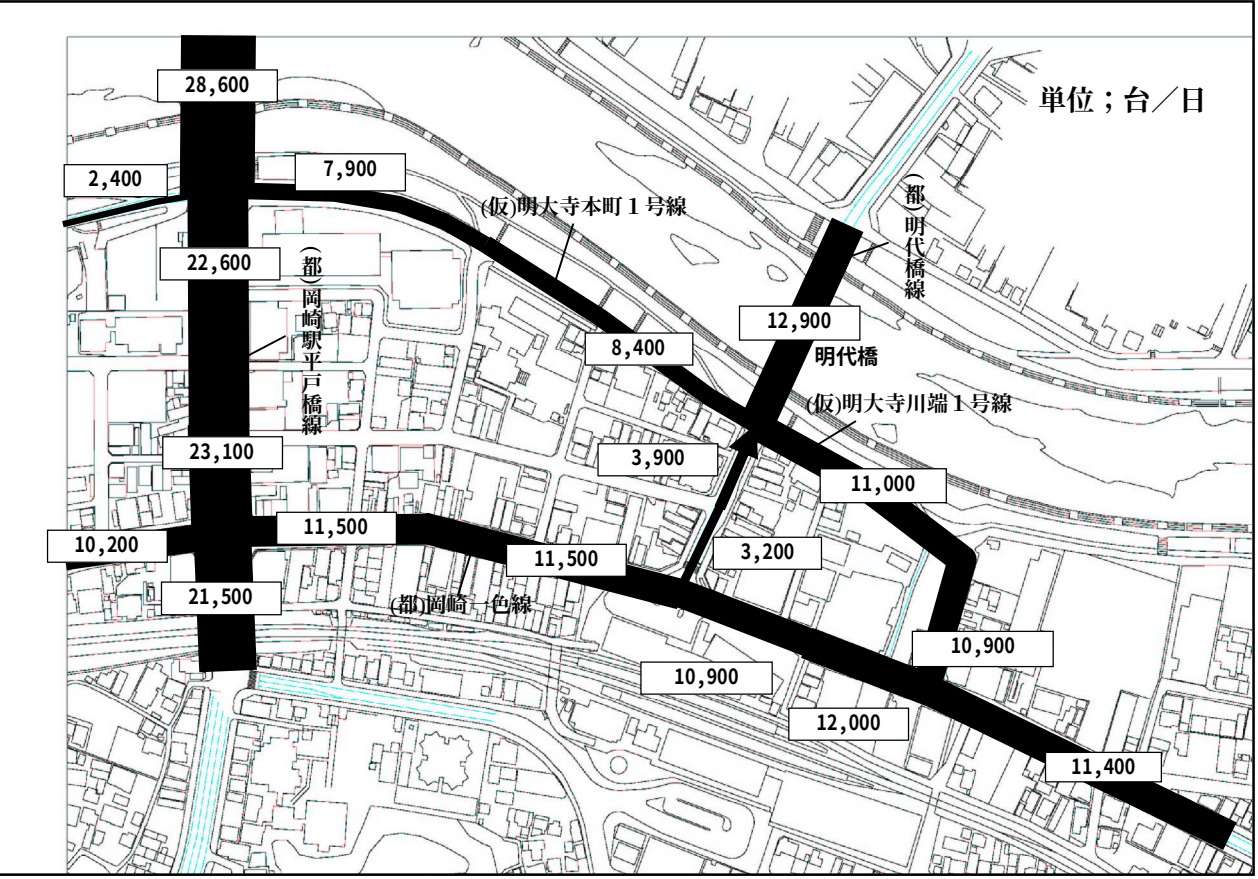


※H.16実査値及びH.17センサス交通量よりピーク率を設定し、ピーク時交通量を除すことで日交通量を換算設定

■断面交通量（ 仮 明大寺本町 1 号線及び 仮 明大寺川端 1 号線が整備された場合の将来交通量）



■断面交通量（ 都 明代橋線を北向き一方通行とした場合の将来交通量）



2. 歩行者動線処理の検討

歩行者動線の確保に当たっての課題

主要な自動車動線（交通量概ね 1 万台以上）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

- 都 岡崎一色線を跨ぐ歩行者動線の確保
- 明代橋南詰交差点における自動車動線と歩行者動線の交錯

歩行者動線確保の基本方針

—東岡崎駅と乙川が一体化となった岡崎市の玄関口に相応しい都市景観の創出と
良好な歩行環境の確保に向けて—

<東岡崎駅前交差点付近>

- 周辺の道路整備と連動した自動車動線との立体的処理による 都 岡崎一色線を跨ぐ歩行者動線の連続性の確保を図る。

<明代橋南詰交差点付近>

- 歩行者・自転車交通の集約的処理による明代橋南詰交差点における自動車動線と歩行者動線の交錯の回避を図る。

- 都市幹線道路の整備と交通負荷の軽減
(都 岡崎環状線(国道 1 号(社会保険事務所)～(都)岡崎一色線(竜美丘会館西)の整備に伴い、(都)明代橋線の交通負荷が軽減(将来交通量(H37)ベースで7%削減)

施設整備の方向性

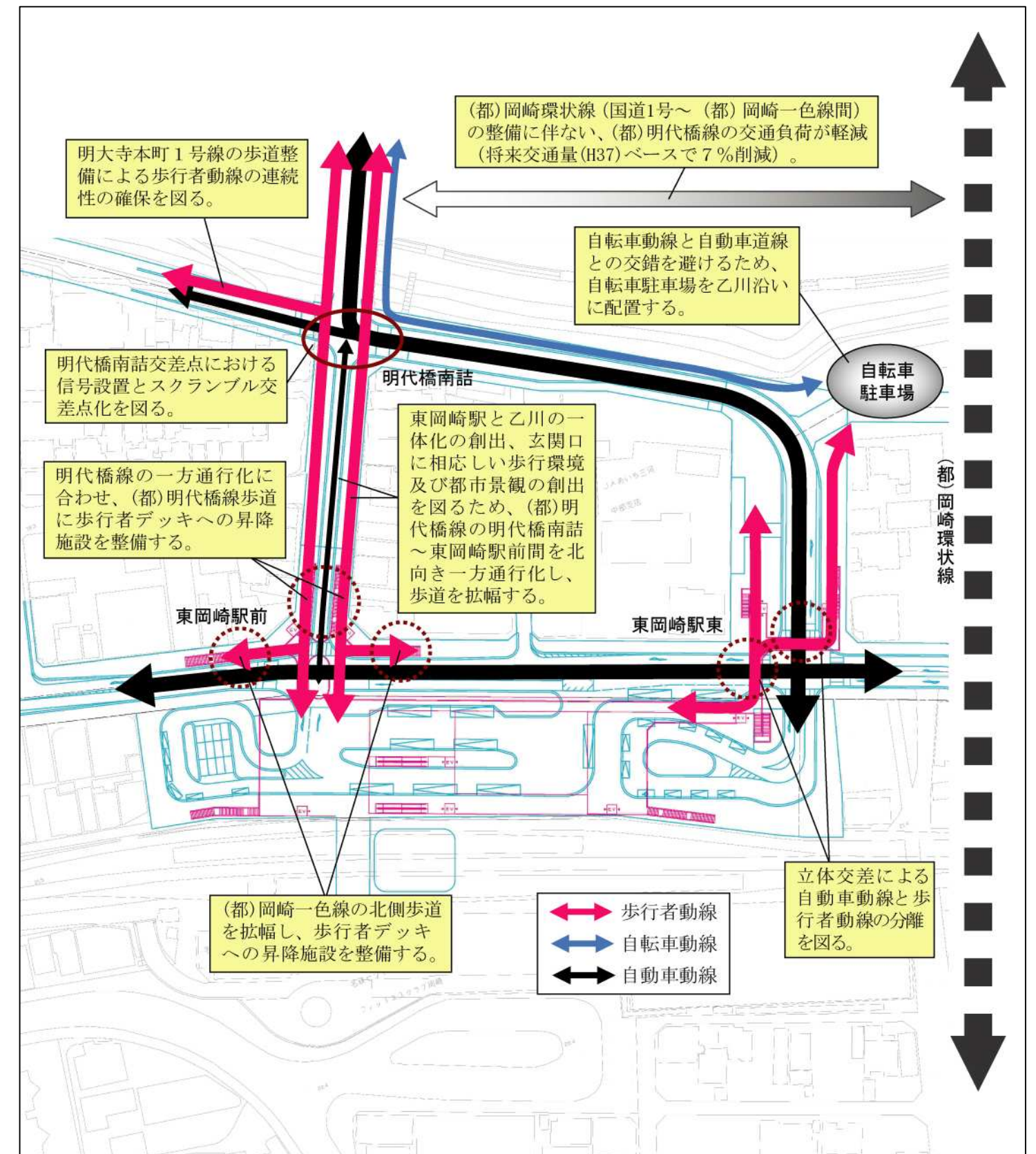
● (都) 岡崎一色線及び (都) 明代橋線の歩道拡幅とデッキ昇降施設の整備

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 都 明代橋線の明代橋南詰～東岡崎駅前間の北向き一方通行化による歩道拡幅（両側）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。

● 明代橋南詰交差点における信号設置とスクランブル交差点化

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。

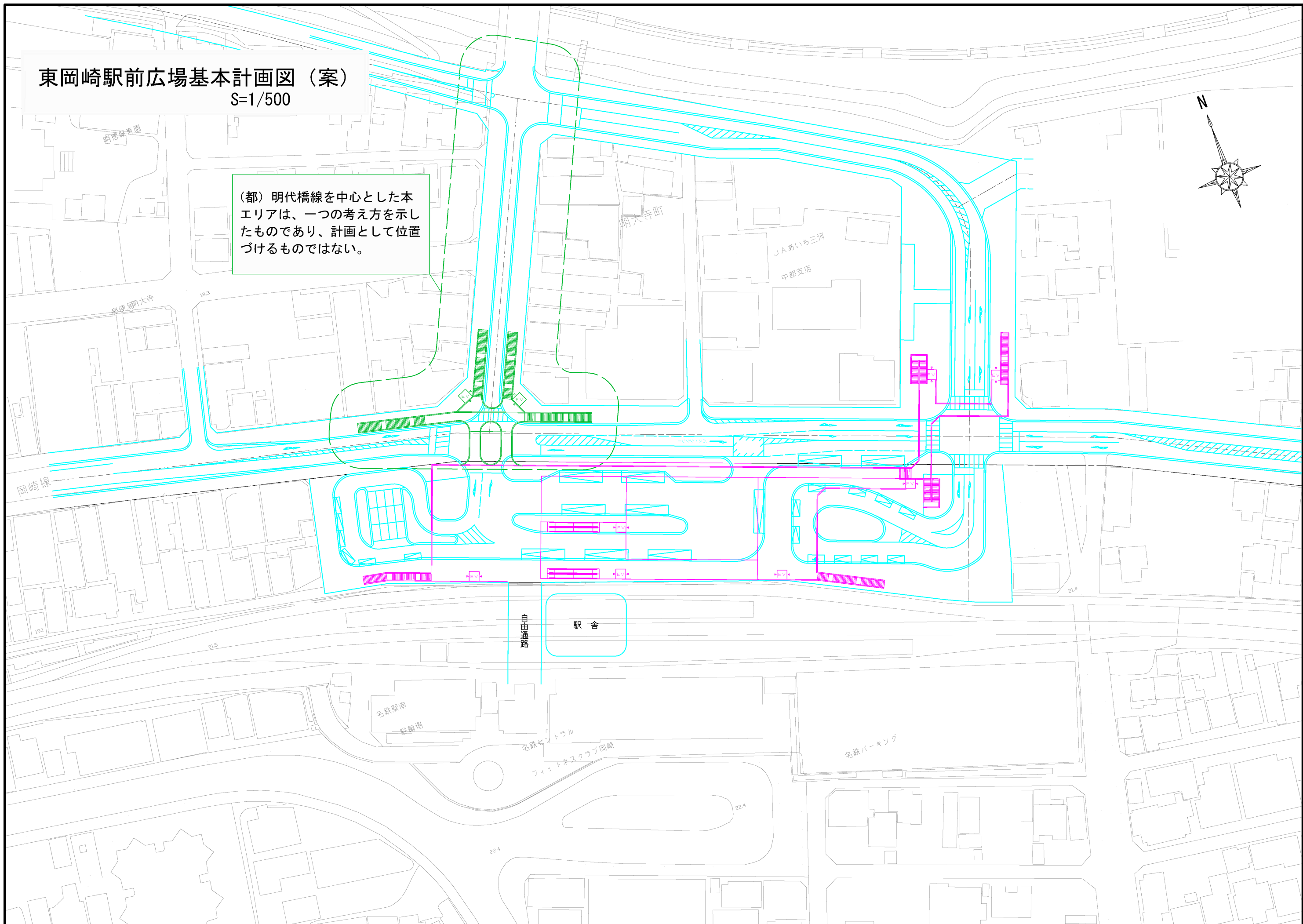
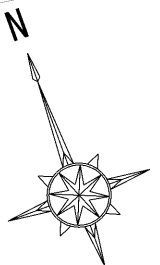
歩行者動線処理に関する施策メニュー



東岡崎駅前広場基本計画図（案）

S=1/500

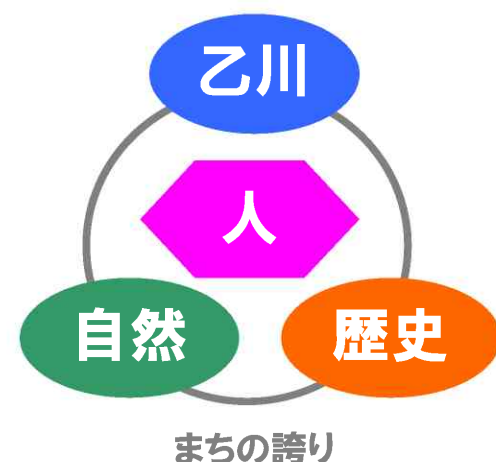
（都）明代橋線を中心とした本
エリアは、一つの考え方を示し
たものであり、計画として位置
づけるものではない。



1. まちづくりのデザインコンセプトと景観形成の目標

【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

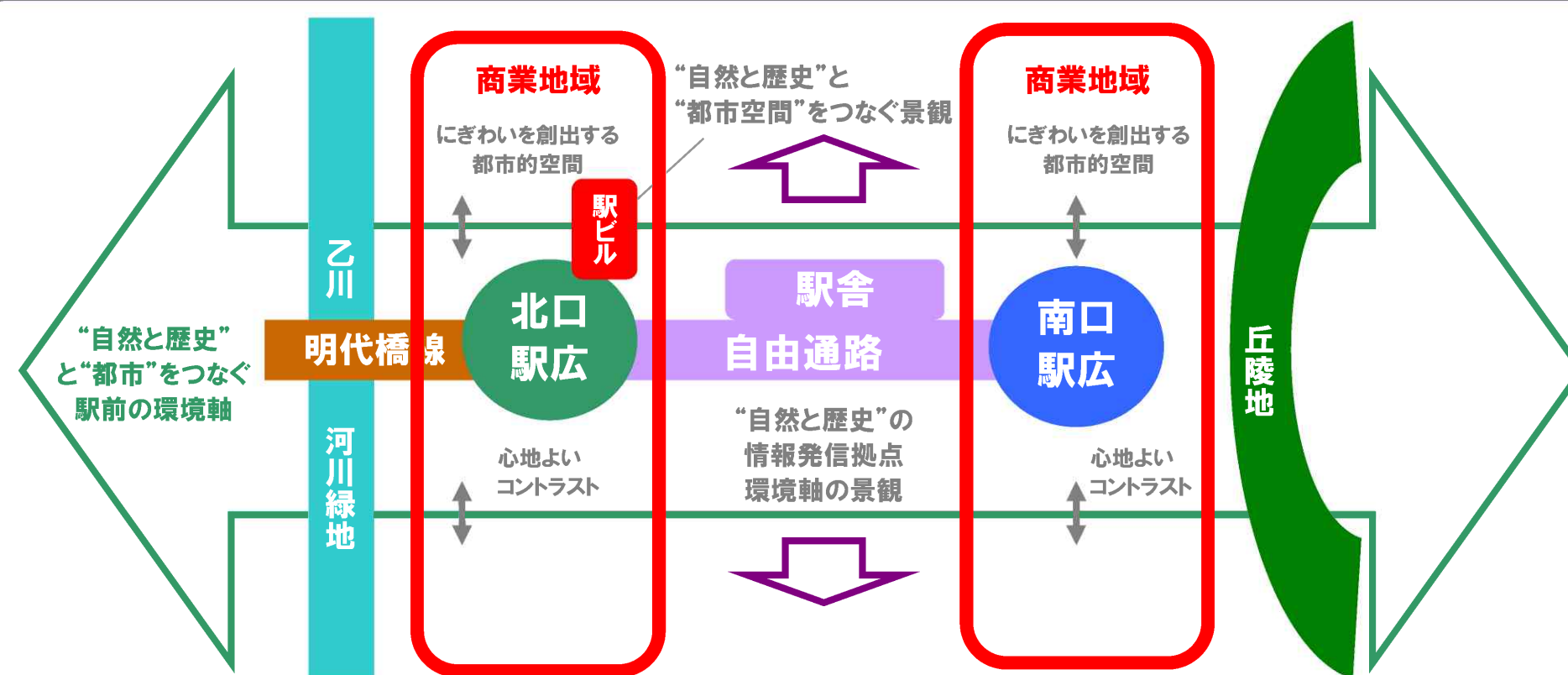


やさしさ 美しさ 力強さ

こだわりとアイデンティティ

【東岡崎駅の景観形成の目標】

“自然・歴史”と“都市空間”のコントラストが心地よい「駅」



【駅舎・自由通路及び駅周辺の景観づくりのコンセプト】

駅舎・自由通路：駅前の環境軸の中心、地域内外への岡崎の“自然と歴史”の情報発信拠点として、南北の駅前広場と一体となった個性ある景観づくり

駅ビル及び周辺の商業ビル：環境軸の“自然と歴史”を活かした個性ある景観と、にぎわいを創出する都市空間をつなぐ心地よいコントラストをつくる景観づくり

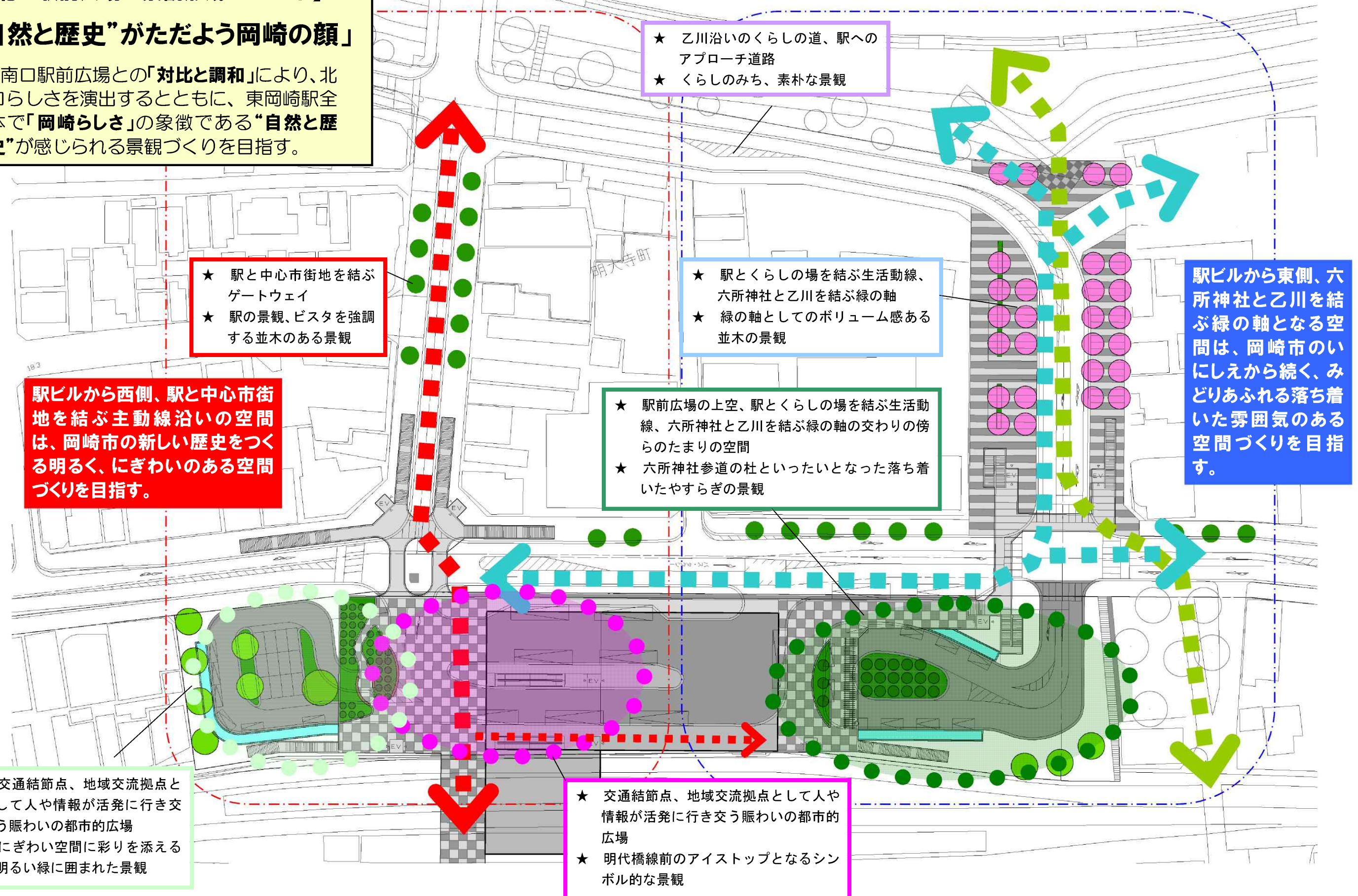
2. 景観形成の基本方針

【北口駅前広場の景観形成コンセプト】

「“自然と歴史”がただよう岡崎の顔」

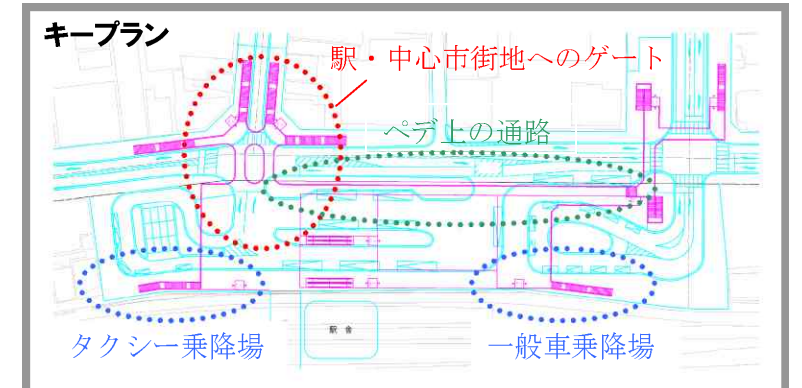
- 南口駅前広場との「対比と調和」により、北口らしさを演出するとともに、東岡崎駅全体で「岡崎らしさ」の象徴である“自然と歴史”が感じられる景観づくりを目指す。

～ 景観形成方針図 ～



3. 景観形成のイメージ

3-1. 「駅・中心市街地へのゲート」、「駅前広場内の主動線」



【駅・中心市街地へのゲート】

- ◆ ペデストリアンデッキから(都)明代橋線へ下りる主動線は、岡崎市への玄関としてのシンボリックな都市的な大景観を形成する。

【駅前広場内の主動線】

- ◆ 一般車乗降場やタクシー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する。



相模大野駅北口(神奈川県相模原市)



相模大野駅北口(神奈川県相模原市)



仙台駅東口(宮城県仙台市)



豊田市駅西口(愛知県豊田市)



北千住駅(東京都足立区)



豊田市駅東口(愛知県豊田市)

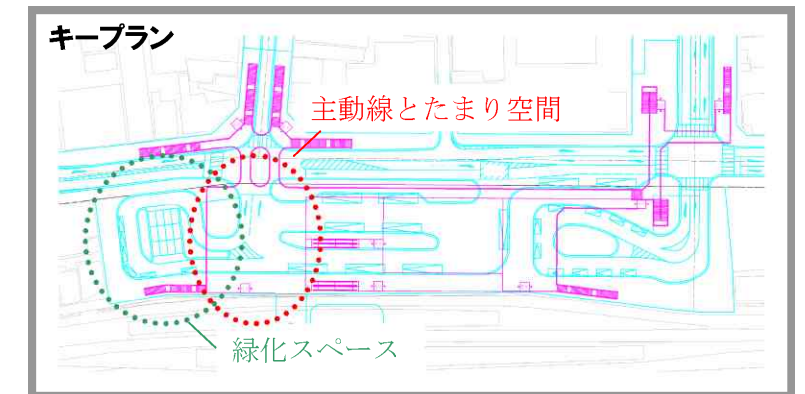


豊橋駅東口(愛知県豊橋市)



秋葉原駅付近(東京都千代田区)

3-2. 「ゲート付近の主動線とたまり空間」、「ゲート付近の緑化スペース」



【ゲート付近の主動線とたまり空間】

- ◆ 主動線の人の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シンプルな景観を形成する。



仙台駅東口(宮城県仙台市)



沼津駅北口(静岡県沼津市)



工芸品展示スペース(富山県富山市)



泉中央駅北口(宮城県仙台市)

【ゲート付近の緑化スペース】

- ◆ タクシープール付近の植栽地や歩道は、単純でシンプルな植栽でペDESTリアンデッキ下に明るい光と緑を引き込むような景観を形成する。



橋本駅北口(神奈川県相模原市)



北千住駅付近(東京都足立区)

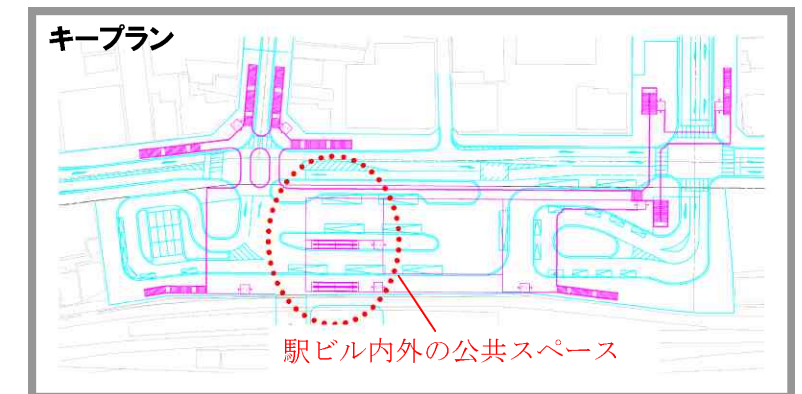


大泉学園駅(東京都練馬区)



研究学園駅(茨城県つくば市)

3-3. 「駅ビル内・駅ビル前の公共スペース」、「駅ビル内公共スペースの機能」



【駅ビル内・駅ビル前の公共スペース】

- ◆ 人や物の交流する全天候の天蓋を持つ、又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するような景観を形成する。
- ◆ 必要に応じてイベント等に利用できる空間形成が望まれる。

【駅ビル内公共スペースの機能】

- ◆ 観光案内、行政サービス窓口、鉄道・バス等の公共交通の案内所などの総合的インフォメーションの場を提供する。



AKIBA SQUARE (秋葉原UDX, 東京都千代田区)



AKIBA SQUARE (秋葉原UDX, 東京都千代田区)



総合案内所 (埼玉新都心駅, 埼玉駅さいたま市)



GRAND PLAZA (富山県富山市) リーフレットより



GRAND PLAZA (富山県富山市)



バス案内所 (豊橋駅東口, 愛知県豊橋市)

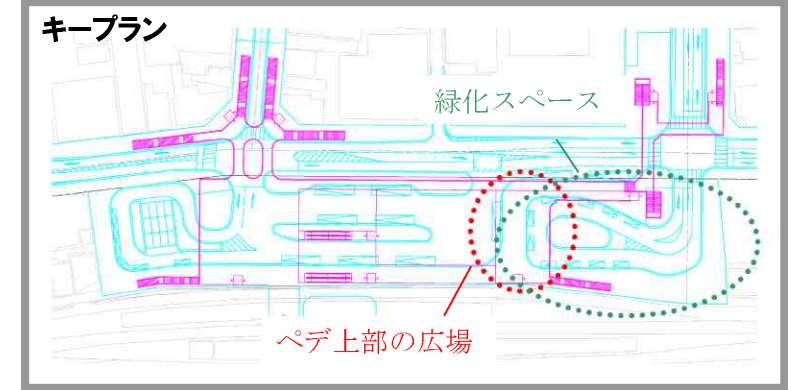


ITスポット (りんかい線, 東京都)

3-4. 「一般車乗降場周辺」

【一般車乗降場周辺】

- ◆ 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する。
- ◆ 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とする。
- ◆ また、植栽等は和の趣のあるものを積極的に用い、岡崎市の地場産業である石加工品等と調和する和を感じさせる空間づくりを目指す。



タイムスクウェア(新宿駅南口、東京都新宿区)



豊橋駅東口(愛知県豊橋市)



秋葉原UDX(東京都千代田区)



秋葉原UDX(東京都千代田区)



大手町コレド(東京都中央区)



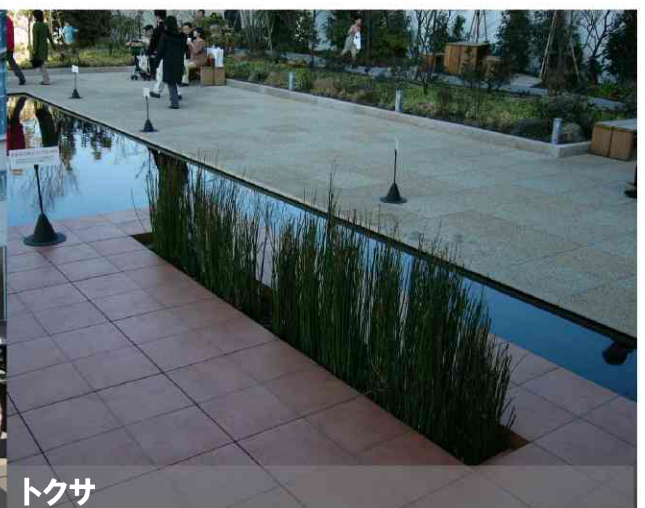
豊橋駅東口(愛知県豊橋市)



モミジ



シダレウメ



トクサ



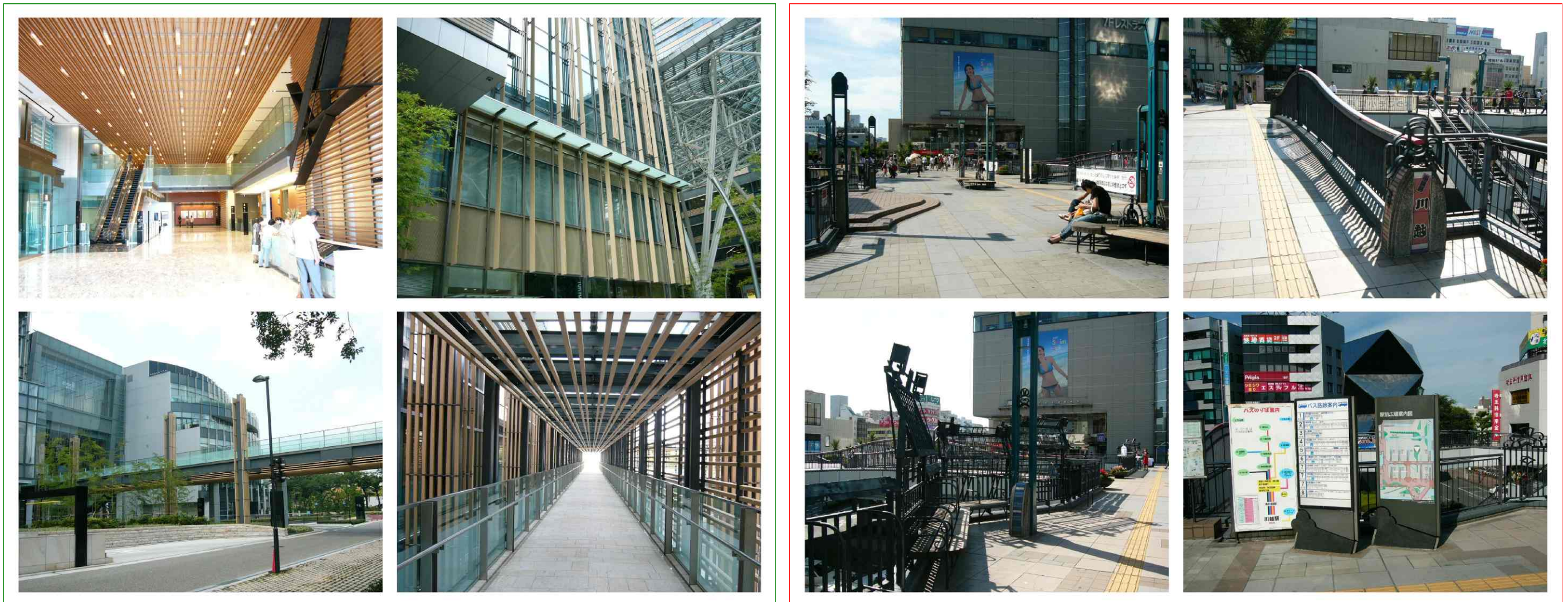
御影石の加工品



灯籠と松

3-5. 「デザインの方針」、「夜間の演出」

◆ 駅周辺の建物、デッキ、ファニチャー等は地域全体で統一感を感じるデザインとする。(左:東京ミッドタウン(東京都港区)、川越駅北口ペデストリアンデッキ(埼玉県川越市))

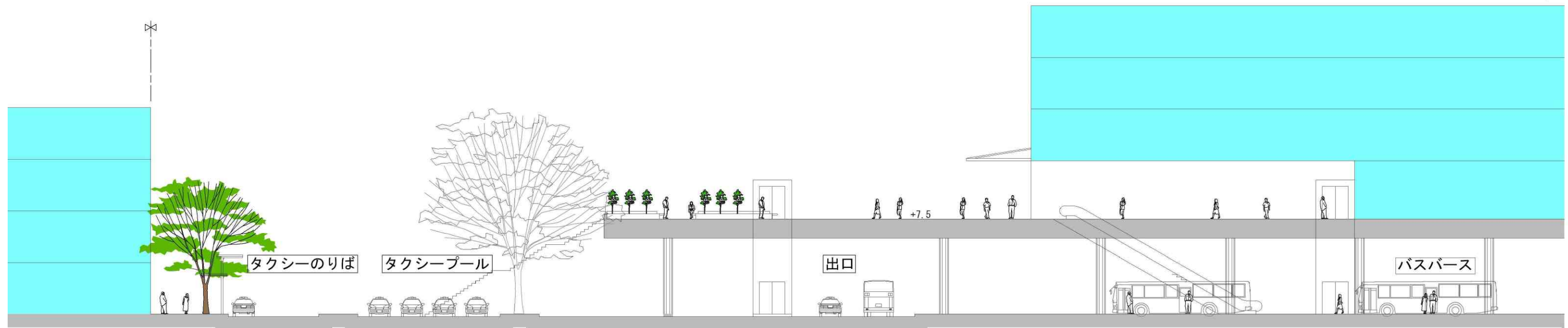


◆ “灯籠”などをキーワードとして、夜間のあかりにより、歴史や落ち着いた岡崎市のイメージを演出する。



～ 断面イメージ図 ～

西側



東側

