

1. 自動車交通量の検証

路線別自動車交通量

現況交通量

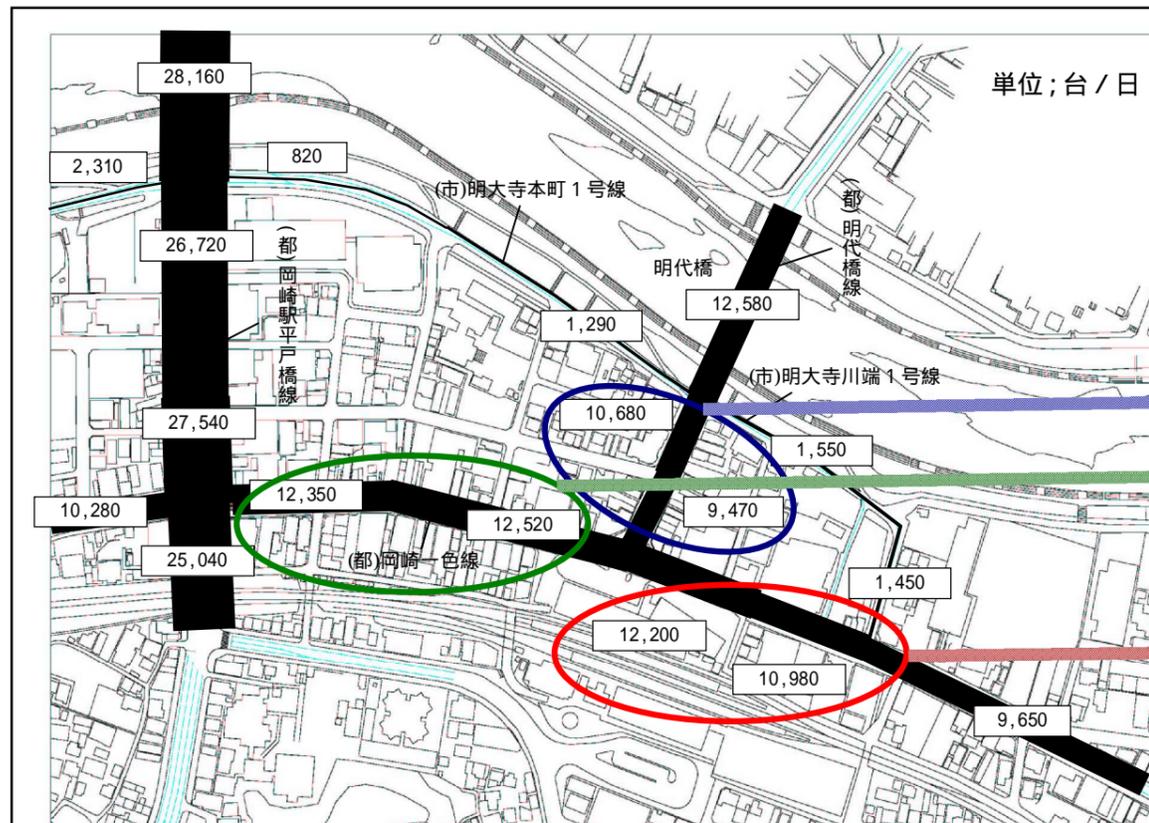
都 明代橋線の現況交通量は、12~13千台 / 日。
 都 岡崎一色線の 都 明代橋線 ~ 都 岡崎駅平戸橋線間の現況交通量は 12~13千台 / 日、都 明代橋線以東の区間は 10~12千台 / 日。

- ・北口駅前広場整備
- ・(市) 明大寺本町 1 号線整備
- ・(市) 明大寺川端 1 号線整備
- ・(都) 岡崎環状線等の整備
 (都) 明代橋線の交通負荷軽減
- ・駅ビル建て替え
 駅北での自動車発生集中量 12 百台 / 日増加
 + のメニュー (1つの考え方)
- ・(都) 明代橋線北向き一方通行化

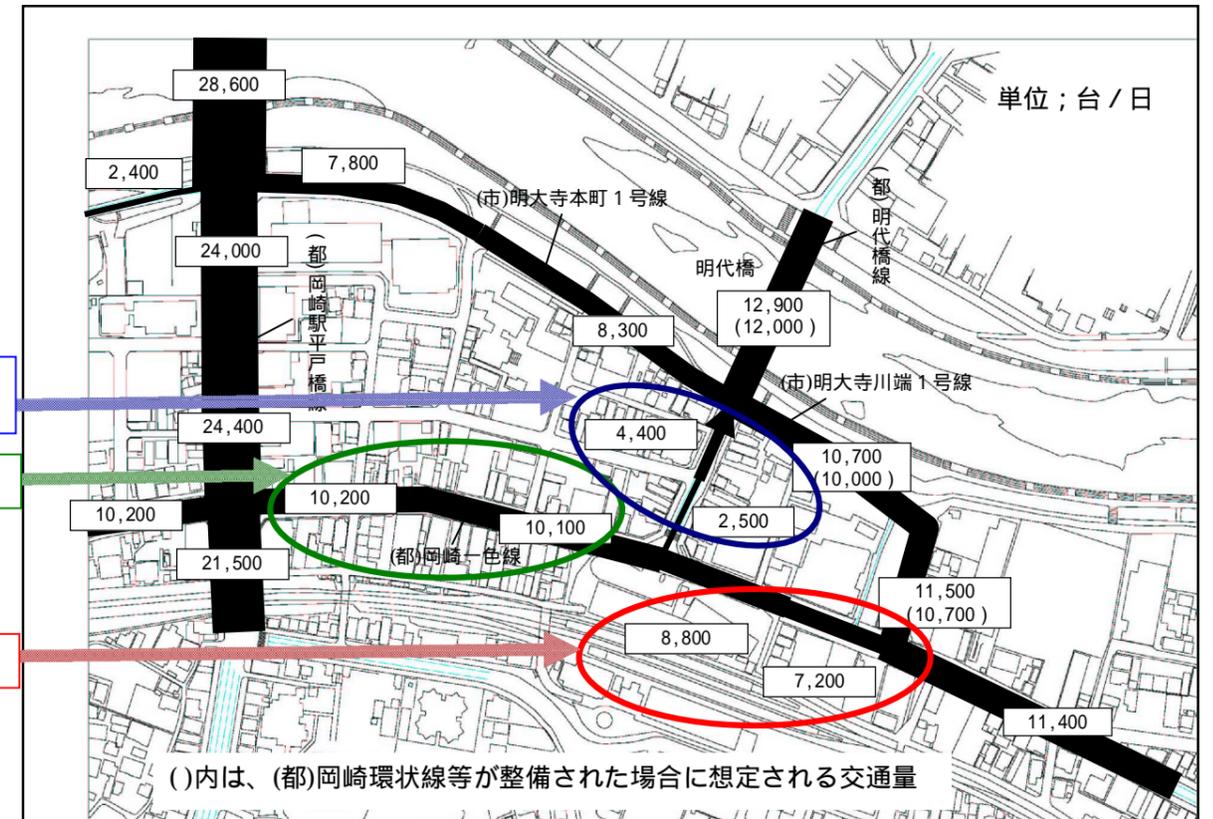
将来交通量

(市) 明大寺本町 1 号線では約 8 千台 / 日、(市) 明大寺川端 1 号線では約 10~11 千台 / 日の交通量が予測される。
 (都) 岡崎一色線の駅前交差点以西で約 20%、以東で約 30% の交通負荷の軽減が期待される。
 (都) 明代橋線は、北向き一方通行化に伴い、交通量が 25~44 百台 / 日に減少 (60~70% 軽減)。

現況断面交通量



将来断面交通量 (一つの考え方)



60~70% 削減
 約 20% 削減
 約 30% 削減

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、シミュレーションにより算出された現況ピーク時交通量を除すことで日交通量を設定した。

2. 動線処理からみた東岡崎駅北口駅前広場の整備効果

駅前広場整備の基本的考え方

< 駅前広場へのアクセス >

駅前広場の入口と出口を交通手段(バス、タクシー、一般車)別に分離・統合する。

< 自動車動線 >

都 岡崎一色線の交通負荷の軽減を図るため、乙川沿いに新たな駅アクセス道路を整備する。

駅前広場内のバス・タクシーと一般車の動線を分離する。

< 歩行者動線 >

駅前広場においては、歩行者通路・広場を2階レベルに配置し、安心かつ安全な歩行者ネットワークの形成を図る。

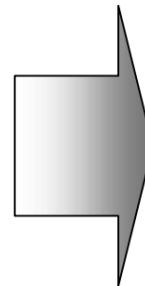
エレベーター、エスカレーターの設定等バリアフリー対策を実施する。
明代橋南詰交差点付近においては、歩行者・自転車交通の集約的処理による明代橋南詰交差点における自動車動線と歩行者動線の交錯の回避を図る。

< 東岡崎駅前交差点 >

東岡崎駅前交差点付近においては、周辺の道路整備と連動した動線の立体的処理により、都 岡崎一色線を跨ぐ歩行者動線の連続性及び良好な歩行空間の確保を図る。

+ のメニュー(1つの考え方)

都 明代橋線の一方通行化(北向き)を図ることも考えられる。



動線処理からみた整備効果

< 自動車交通 >

入口と出口の分離・統合やバス・タクシーと一般車の動線の分離により、都 岡崎一色線の交通負荷が軽減され、東岡崎駅前交差点における円滑な交通処理による時間短縮効果が期待できる。

10(8+2)バス(現況8バス)のバスバースの確保及びスイッチバック方式の解消により、広場内における円滑なバス交通処理が期待できる。

現状のタクシーバス(15バス)の確保及び一般車との分離により、タクシー利用における乗り継ぎ時間の短縮効果及び交通事故の減少効果が期待できる。

一般車専用の交通空間の確保により、独立した停車スペースが確保でき、広場内での円滑な交通処理が可能となり、K&R利用における乗り継ぎ時間の短縮効果が期待できる。

東岡崎駅前交差点における変則的な信号処理の解消を図ることができる。

< 歩行者交通 >

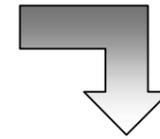
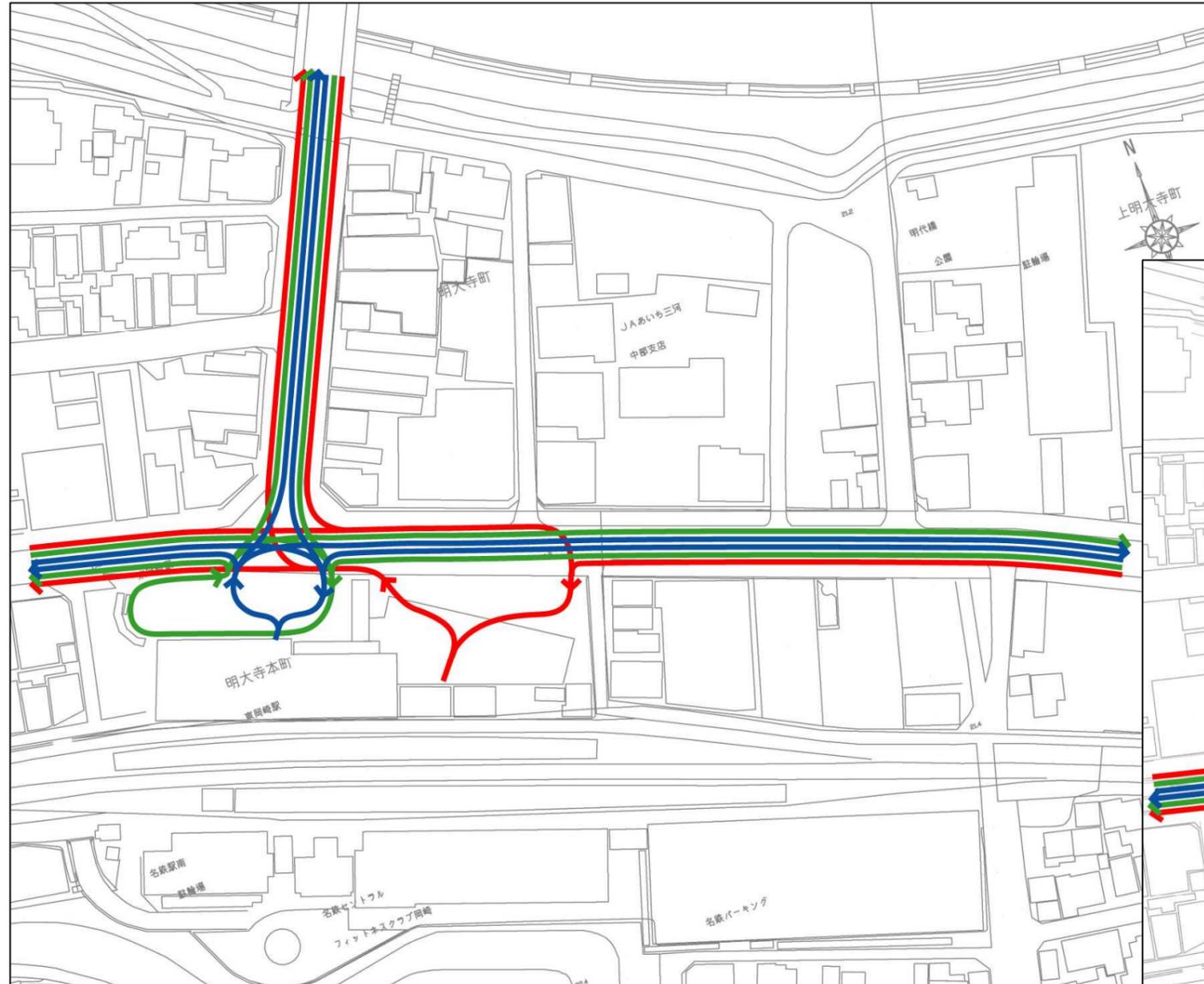
都 岡崎一色線を跨ぐ歩行者動線の確保により、明代橋方面及び明大寺本町交差点方面からの歩行者アクセスについては、信号待ちの解消による時間短縮効果及び交通事故の減少効果が期待できる。

明代橋南詰交差点付近におけるスクランブル交差点処理により、交通事故の減少効果が期待できる。

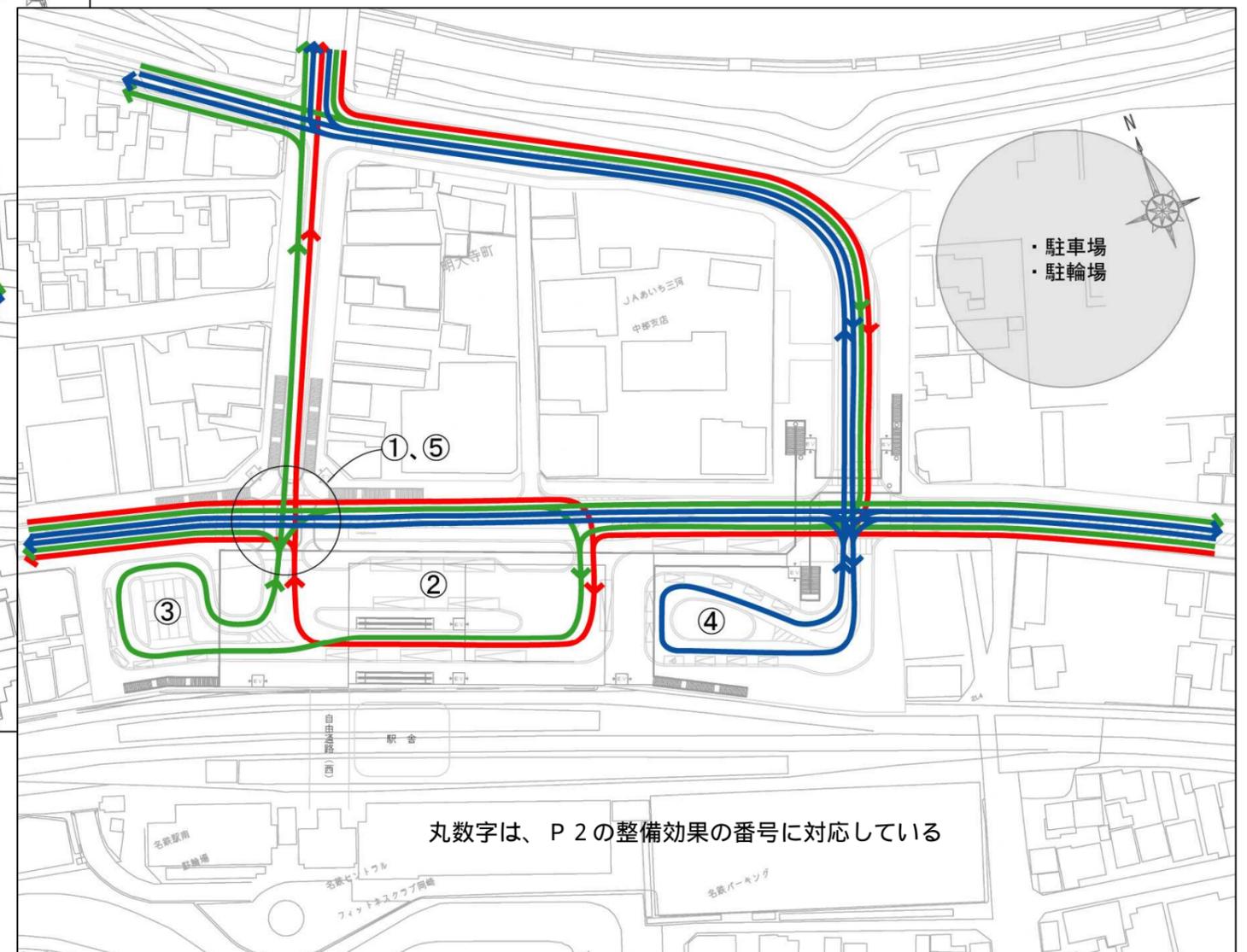
バリアフリー対策の実施(エレベーター、エスカレーターの設定等)により、移動抵抗の減少効果が期待できる。

駅アクセス動線パターンの変化(自動車)

<現 況>



<将 来> (一つの考え方)

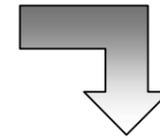
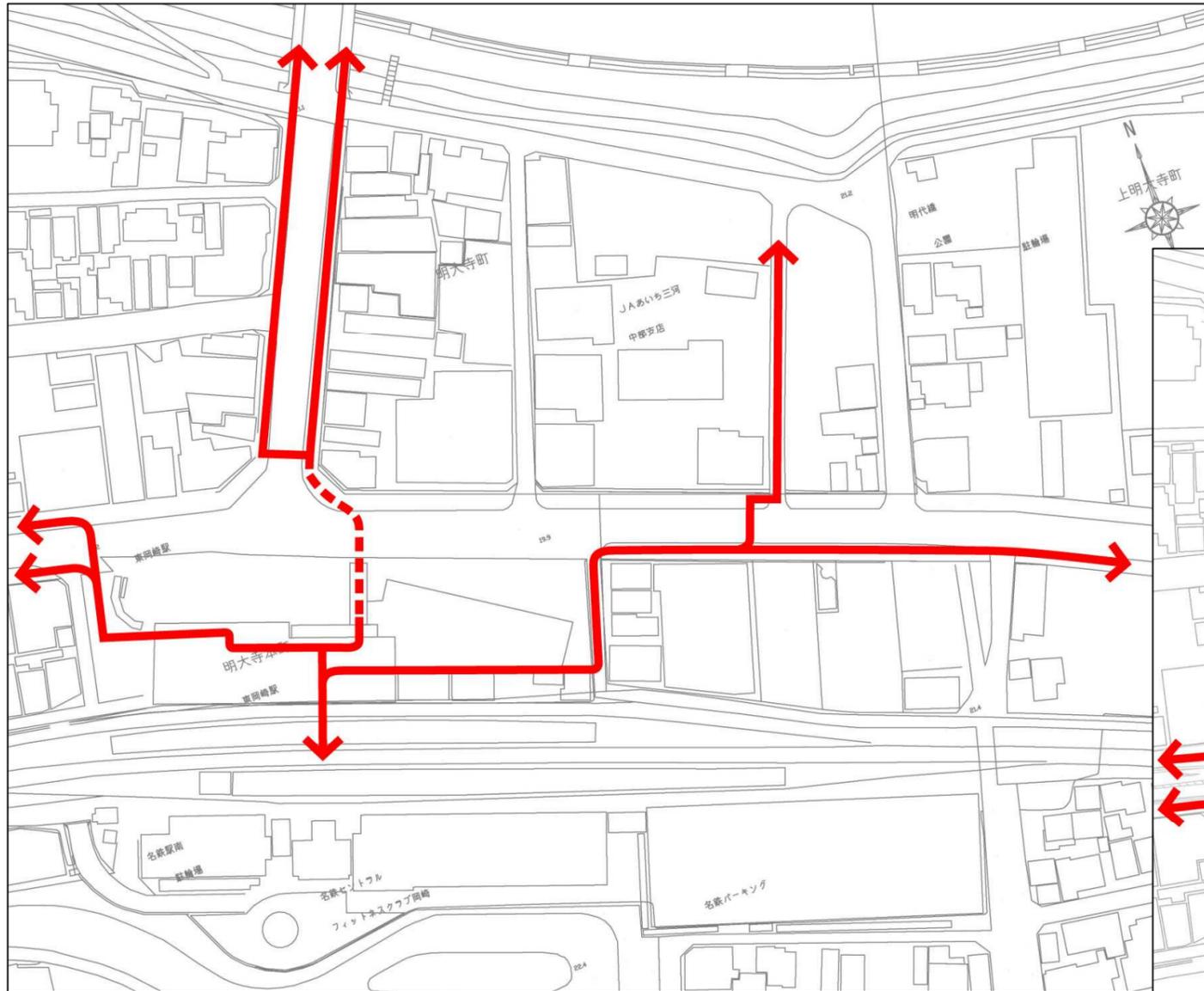


凡 例	
—	一般車
—	タクシー
—	バス

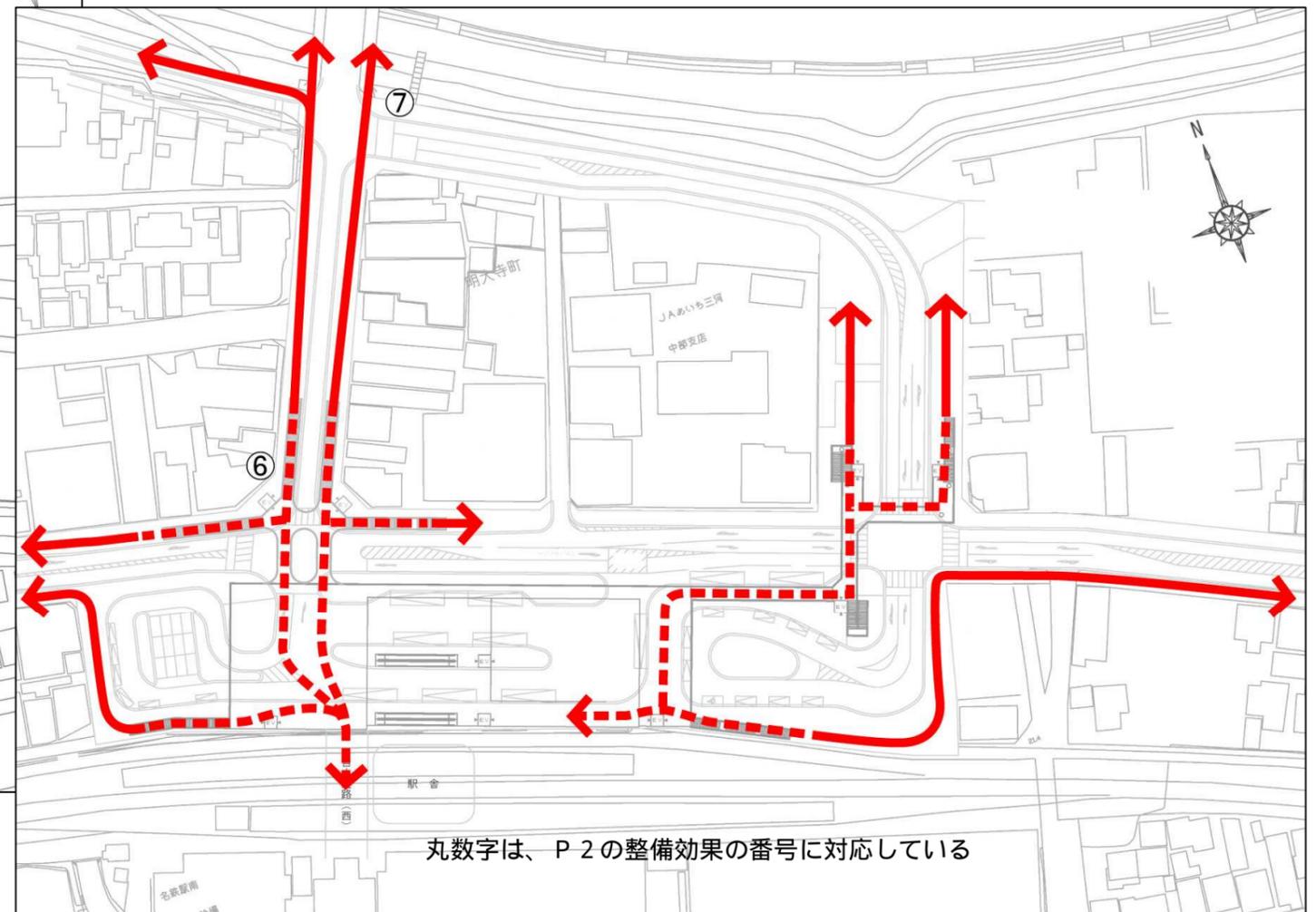
丸数字は、P2の整備効果の番号に対応している

駅アクセス動線パターンの変化(歩行者)

<現 況>



<将 来> (一つの考え方)



凡 例

— 歩行者

破線は、地下もしくは2階レベル

1. 基本方針と整備のコンセプト

【東岡崎駅交通結節点整備のコンセプト】

みなも は
乙川の水面に栄える 東岡崎駅
だれもが使いやすい、にぎわいの交流拠点



【空間づくりの基本方針】

使いやすい十分な大きさ・広がりのある空間づくり

(ex 用地の拡張、立体駅前広場化、バス・タクシーの現行バース・プール数の確保)

移動など身体的に負担の少ない一体的な空間づくり

(ex 駅・自由通路・駅前広場・駅ビルの一体的整備、バリアフリー対策)

移動経路(動線)がわかりやすく、移動が円滑な空間づくり

(ex 駅前広場の出入口の分離、公共交通と一般車の動線の分離、南北道路の配置、南北駅前広場の機能分担)

安全に、安心して利用できる空間づくり

(ex ペDESTリアンデッキで各施設を連結(車道の横断箇所が少ない))

様々な顔(機能)を持ち、多目的に利用できる空間づくり

(ex 交流機能、修景機能)

地域(人、乙川)のつながりに配慮した空間づくり

(ex 地域景観に配慮し、駅ビルを都市計画道路明代橋線より東側に配置)

項目	与条件	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・タクシーバ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、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	一般車の利便性は可能な限り考慮する 障害者の車の利用を考慮する
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

