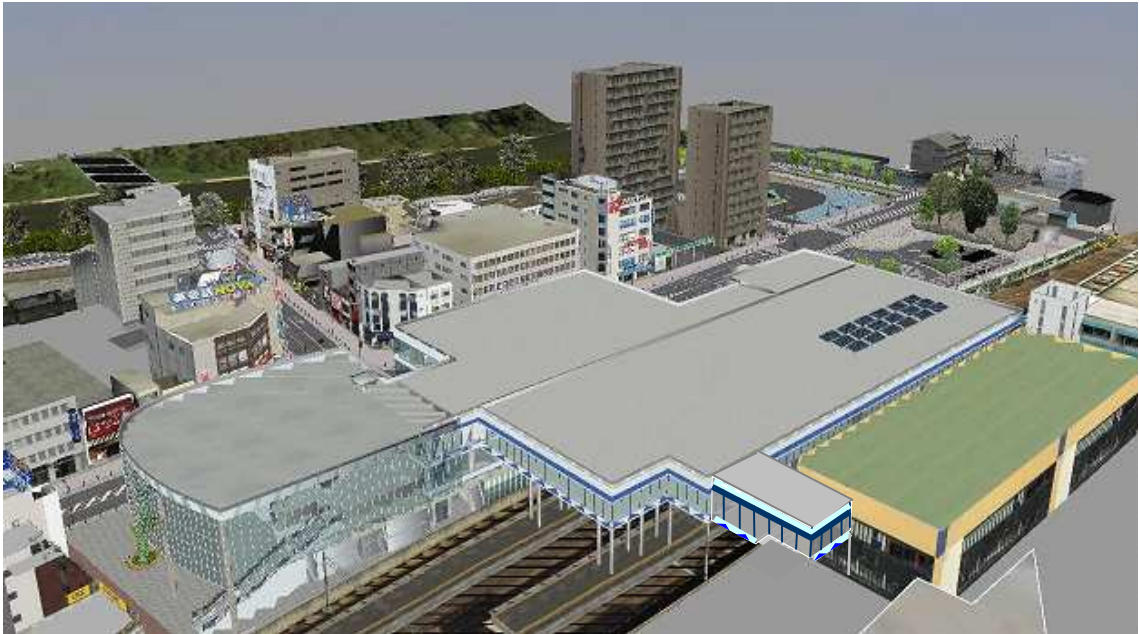


東岡崎駅北口駅前広場整備計画



平成 22 年 2 月

岡崎市都市整備部 東岡崎・藤川地区整備課

目 次

1	はじめに	1
(1)	整備計画策定の背景	
(2)	上位計画の位置づけ	
2	これまでの経緯	3
3	整備の基本目標	4
4	現況の課題と整備の考え方	5
5	北口駅前広場等の規模について	11
(1)	施設規模の考え方	
	バスバース	
	タクシーバース・プール	
	一般車バース	
	環境空間	
	歩行者空間	
	施設規模比較表	
(2)	事業化に向けた手続き	
6	全体事業計画の概要	16
7	整備の概要	17
(1)	東岡崎駅前広場	
(2)	東岡崎駅交通広場	
(3)	明大寺交通広場	
(4)	歩行者空間の整備	
(5)	関連都市基盤の整備	
8	整備スケジュール	20
9	概算総事業費	20
	＜参考資料＞	

注意事項

本修正版はパブリックコメントで出された意見や公安協議等の結果を踏まえて、これまでの計画の一部に修正を加えたものです。このため掲載してあるイメージパースが計画と異なる場合があります。準備が整い次第差し替えする予定です。

1 はじめに

(1) 整備計画策定の背景

本市は急速な人口増加や経済成長を背景とした都市化への対応の中で、モータリゼーションの進展も相まって、人口や都市機能が郊外部へ拡大し市街地の外延化が進行しました。

しかし、人口減少、超高齢社会を迎える中で、これまでの開発基調・量的拡大志向のもと低密度に市街地が外延化し、過度な自動車依存を前提とした都市構造は、日常の暮らし、コミュニティ、地球環境、ひいては都市活力そのものの維持などの面で様々な問題を引き起こしています。

本市では、そのような中、市民の誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な成長を確保するため、公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を都心から各地域まで配置し、各拠点へのアクセスの向上と都市機能の集約化・高度化を図ることで、各地域それぞれが都市機能や農業機能、自然機能などを分担・共生する「地域共生型」のコンパクトな都市構造を目指しています。（次頁「岡崎市の将来都市構造」参照）

本市の都市核に位置し、都市機能の一端を担うべき名鉄東岡崎駅の北口駅前広場は、1日の乗降客約38,000人（年間約1,400万人）が利用する駅でありながら、非常に狭く、タクシー、一般車、バス等の交通が輻輳しており、混雑しています。また、駅舎のバリアフリー化整備もされておらず、駅ビルも老朽化が進んでいるほか、入居店舗も減少しているなど、商業地域でありながら、かつての賑わいは見られない状況です。

このような状況を踏まえ、将来を見据えた中核市岡崎の玄関口にふさわしく、生活支援や行政サービス機能等を兼ね備えるとともに、来訪者へおもてなしができ、誰もが使いやすく、地域の賑わいを生む東岡崎駅へ再整備するために本整備計画を策定します。



(2) 上位計画の位置づけ

第6次岡崎市総合計画及び岡崎市都市計画マスタープランでは、地域における雇用情勢、交通の利便性、居住環境により当面人口増加傾向にあるものの、全国的な人口減少と少子高齢化の進展により、将来的には人口増加も抑制されることが予想されます。また、環境制約、財政制約が強まってくる中で、都市構造の基本方向として、支所・本庁地域に区分したまちづくりを地域との協働のもとで進めるとともに、「公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を配置し各拠点へのアクセス性の向上と都市機能の集約化を図る」としています。

そして、本整備計画の対象である東岡崎駅周辺地区は、名古屋大都市圏又は西三河地域における本市の拠点的な役割を念頭に高次都市機能の集約を進める「都心」や日常生活に必要な機能の集約を進める「生活拠点」に含まれ、交通結節点機能だけではなく、これからの都市拠点の中核として重要な役割を担っており、「重点活性化地区」に位置付けられています。

岡崎市の将来都市構造



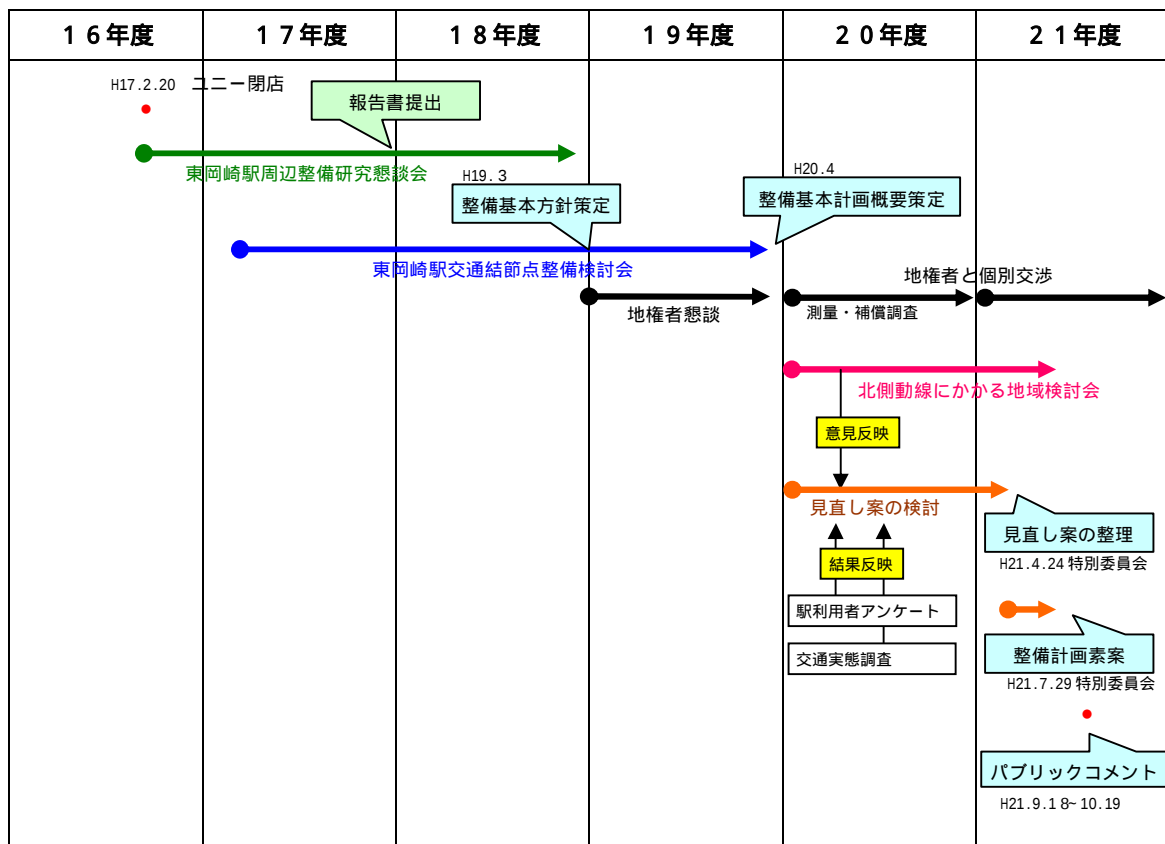
2 これまでの経緯

平成17年2月20日に東岡崎駅周辺の商業の中核であったユニー東岡崎店が撤退し、地域商店街、事業者、住民の間で東岡崎駅周辺地区の再生について検討したいとの機運が高まり、平成17年度から平成19年度にかけて駅周辺関係者による「東岡崎駅周辺整備研究懇談会」を設置し、ユニー撤退後の駅周辺まちづくりについて議論を重ねました。

この研究懇談会と並行して、平成18年度・19年度の2年間は、交通関係の専門家、交通事業者、関係行政機関や地元住民で構成する「東岡崎駅交通結節点整備検討会」での8回の議論を経て、東岡崎駅交通結節点整備の基本計画概要を発表しました。

この基本計画概要をもとに、平成20年度には、駅北側の住民の方々を中心とした「地域検討会」を開催して地域の意見をお聞きするとともに、駅周辺交通実態調査及び駅利用者アンケートを実施しました。また、市議会においても、平成19年11月から「東岡崎駅周辺整備検討特別委員会」が設置され、整備計画案に対する提言をいただきながら、整備計画の見直しを行ってきました。

東岡崎駅周辺地区整備のこれまでの経緯



3 整備の基本目標

東岡崎駅では、次のような点を基本目標とし、岡崎市の玄関口にふさわしい整備を目指していきます。

駅舎、駅前広場、駅ビル等の一体的な整備を行うことにより、交通結節点機能の強化を図ります。

公共交通の利用促進を図り、また、高齢社会における日常的な生活の利便性の確保を図ります。

岡崎市の広域的な交流拠点として、多様な都市機能が集積し連係する「にぎわいと交流」を創造する拠点整備を展開します。

地域特性である緑豊かな乙川や六所神社との関連に配慮し、すぐれた景観の創出を目指します。

【整備コンセプト】

《 誰もが使いやすい にぎわいの交流拠点 》

東岡崎駅を核に交通、商業、生活支援、観光、情報などの都市機能を連係させ、市民が、来訪者が使いやすい個性的な交流・生活空間の創出を目指します

〔誰もが使いやすい にぎわいの交流拠点の機能構成〕

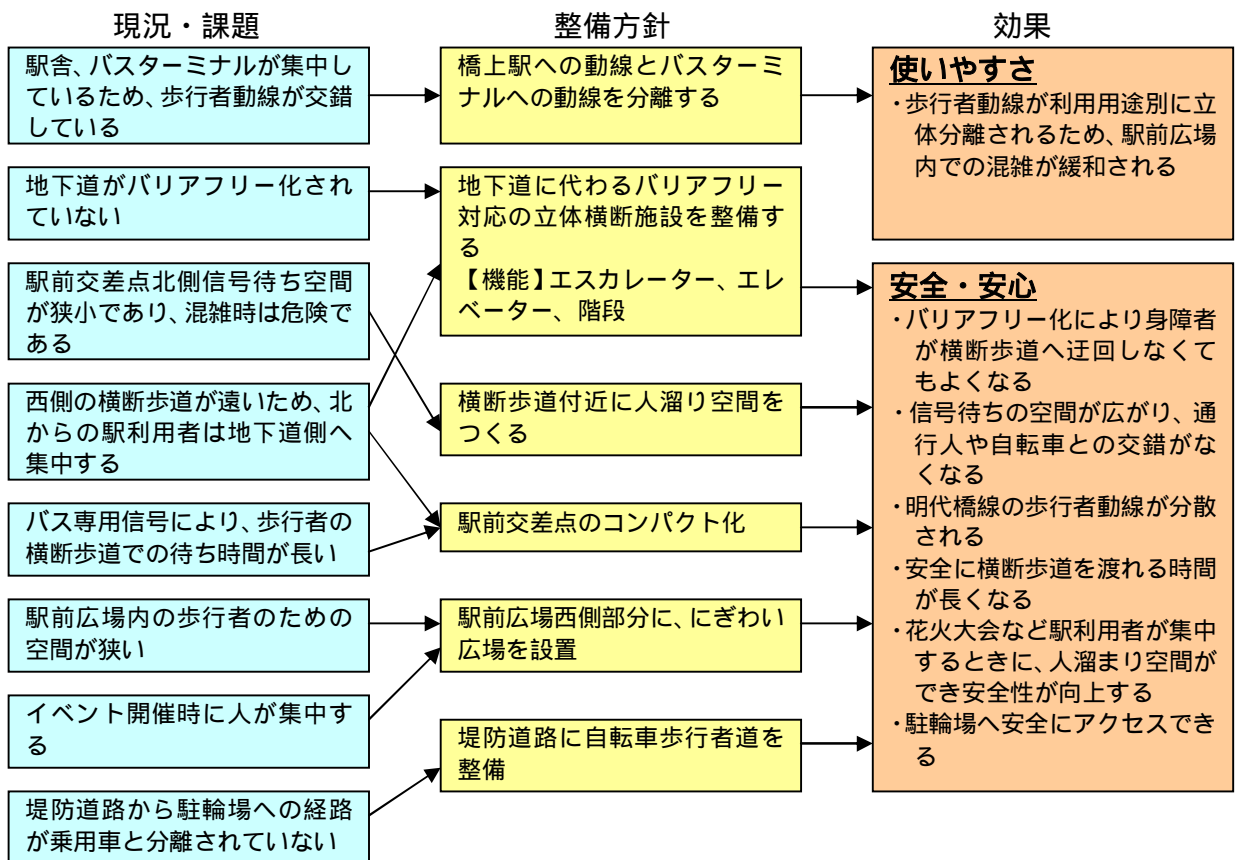


4 現況の課題と整備の考え方

「誰もが使いやすい にぎわいの交流拠点」を実現するためには、解決しなければならない課題が多くあります。地形、都市構造、既存交通網等による制約がある中、交通実態調査や駅利用者アンケート、地域の意見等を踏まえ課題への対応策の検討を行ってきました。

【駅前広場】

歩行者・自転車空間



バス待ちの列と地下道利用者が交錯している状況

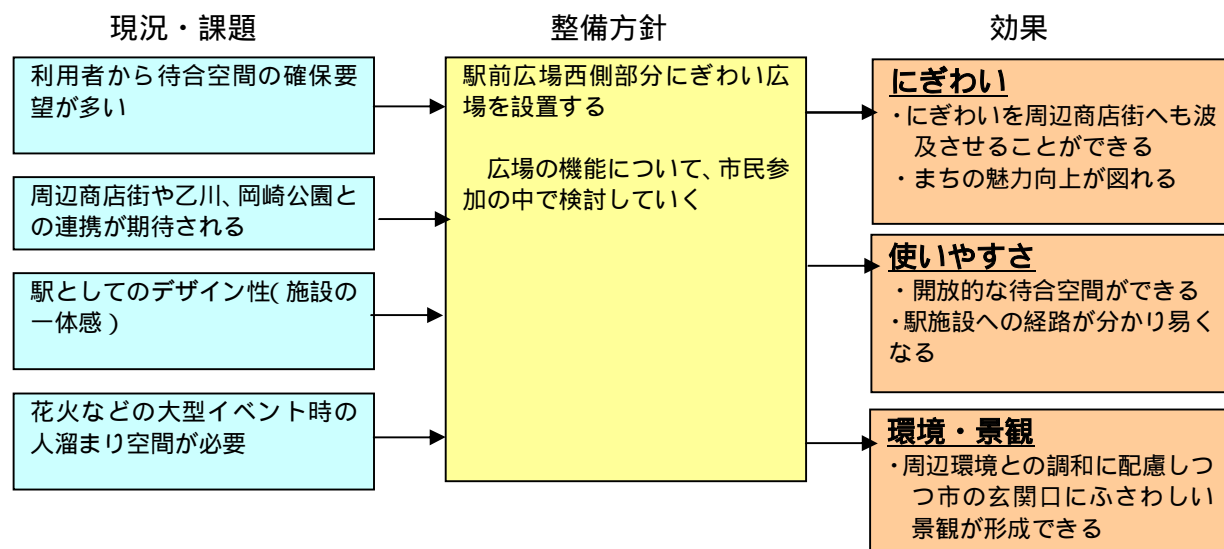


バリアフリー化されていない地下道



人の溜り空間が少なく、歩行者の横断時間が短い北口駅前交差点

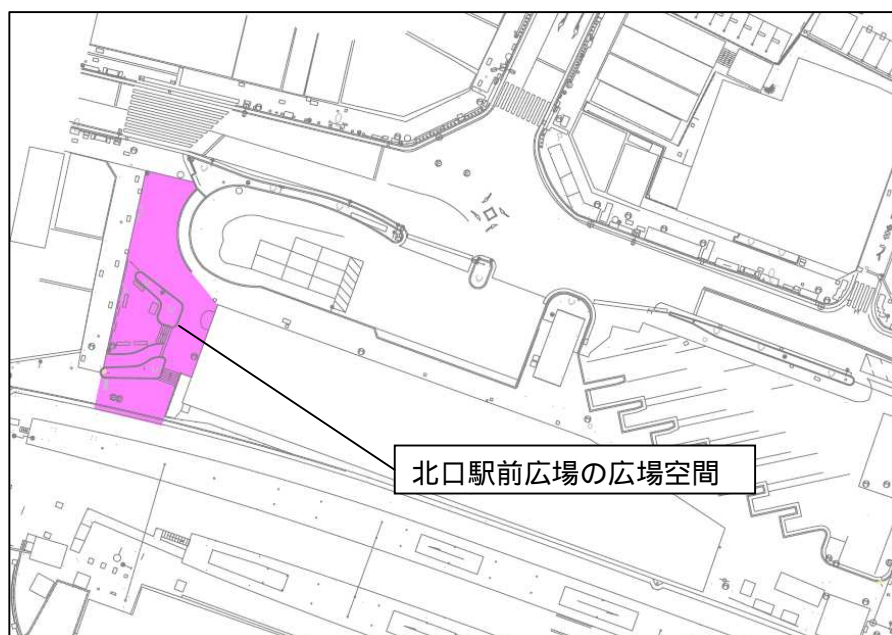
北口駅前の広場空間



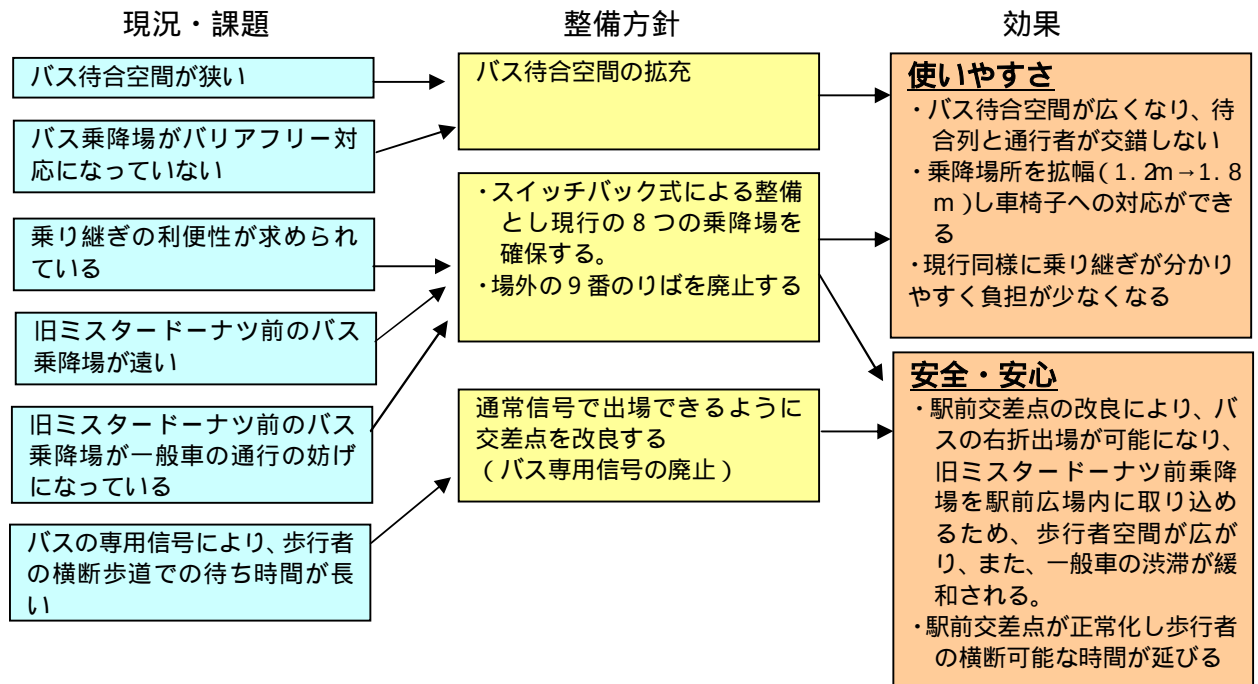
待ち合わせ機能が不足している駅前の広場空間



花火大会の後、駅に向かう客で混雑する駅前広場付近



バスターミナル



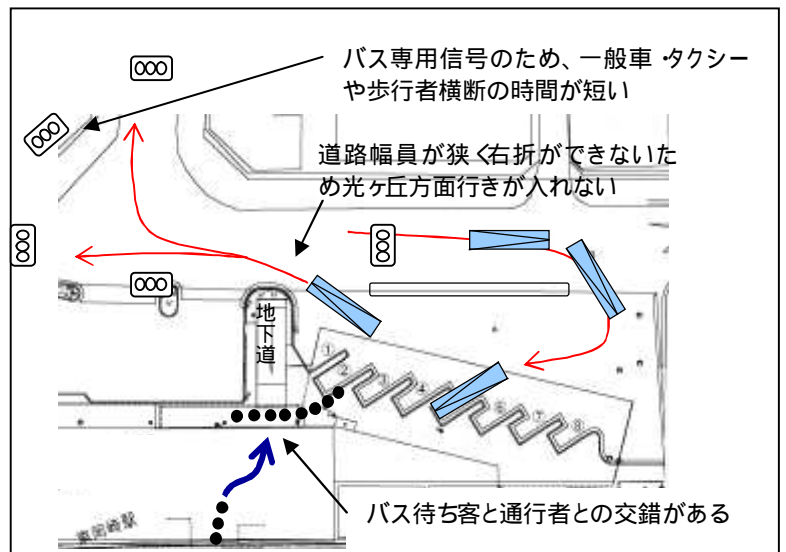
バスターミナル全景



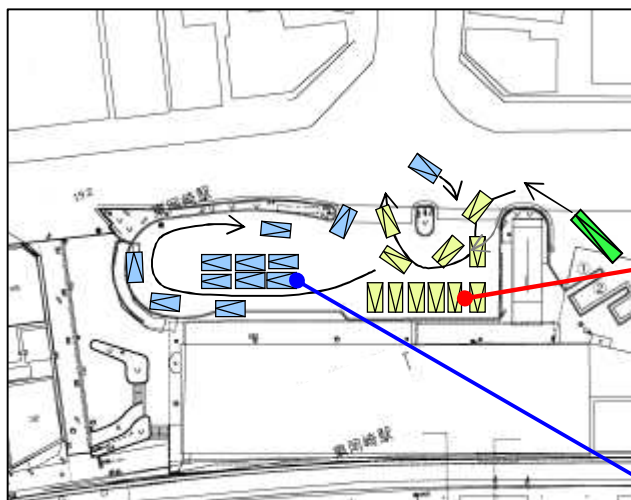
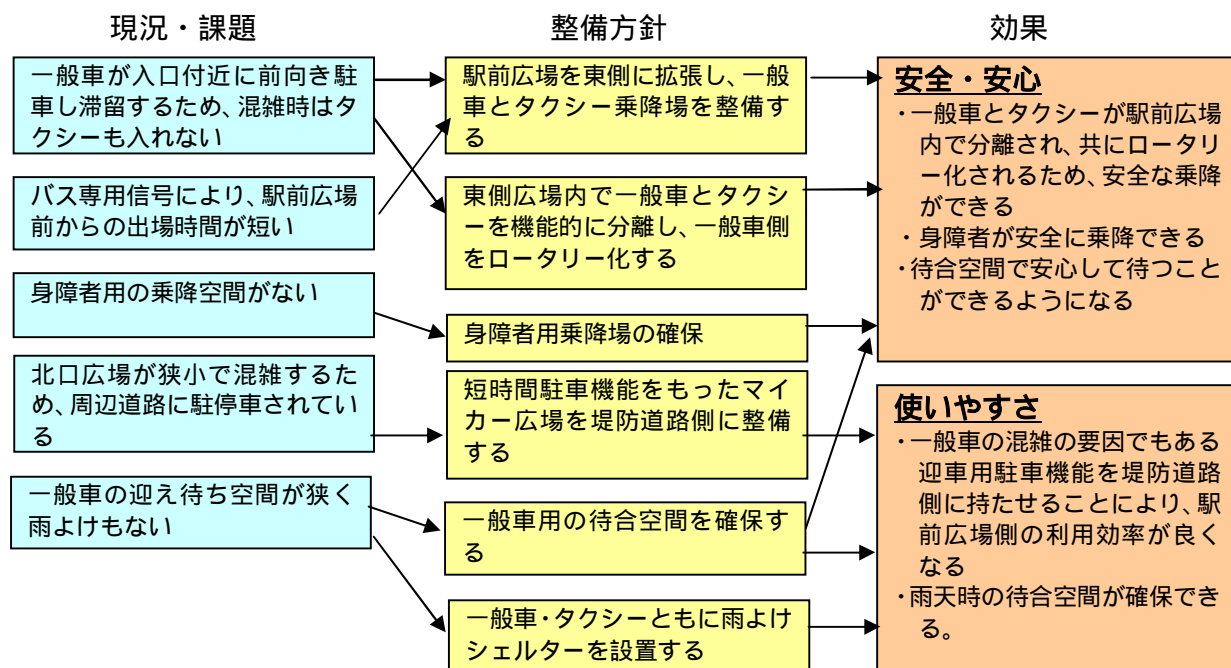
バリアフリー対応になっていないバス乗降場



光ヶ丘方面行きも利用する旧ミスタードーナツ前の乗降場。バスターミナルに入ってしまうと右折して目的地へ向かえないため、1箇所だけ場外に設けられている。



一般車・タクシー乗降場



タクシーと一般車が同じ入口から駅前広場に入場しているため、一般車が前向き駐車して混雑した場合、一般車・タクシーともに入場できなくなる。

タクシーと一般車の出口も入口と同様で交錯している上、バス専用信号のため出場信号の時間が短く、利用効率が悪い。

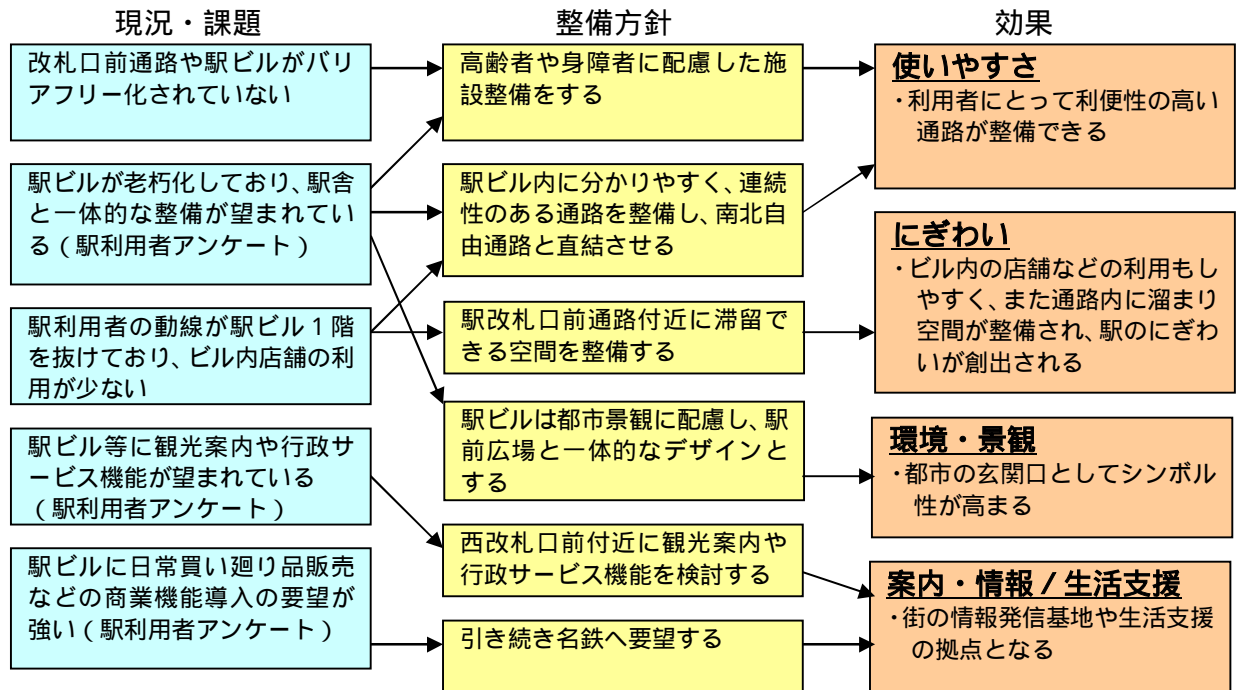


前向き駐車をする一般車



狭小で奥に配置されたタクシー乗降場と待機場

【自由通路・駅ビル】



駅舎と一体的な整備が望まれている築50年が経過した駅ビル（岡ビル）



駅ビルもバリアフリー化されていないため、2・3階の店舗を利用するには階段を利用するしかない



駅ビル1階の通路。ファーストフード店があるが、通勤客のいない昼間は閑散としている

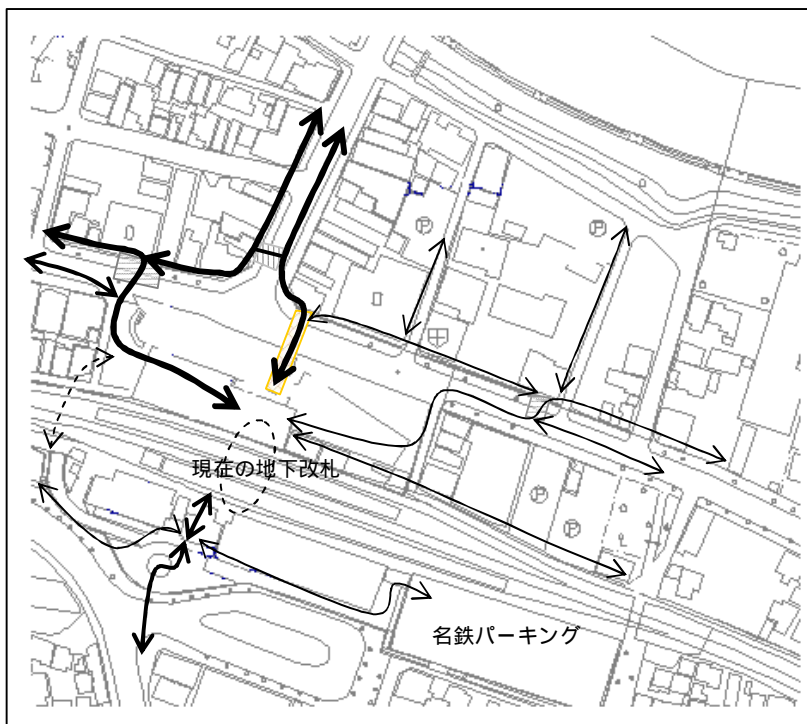
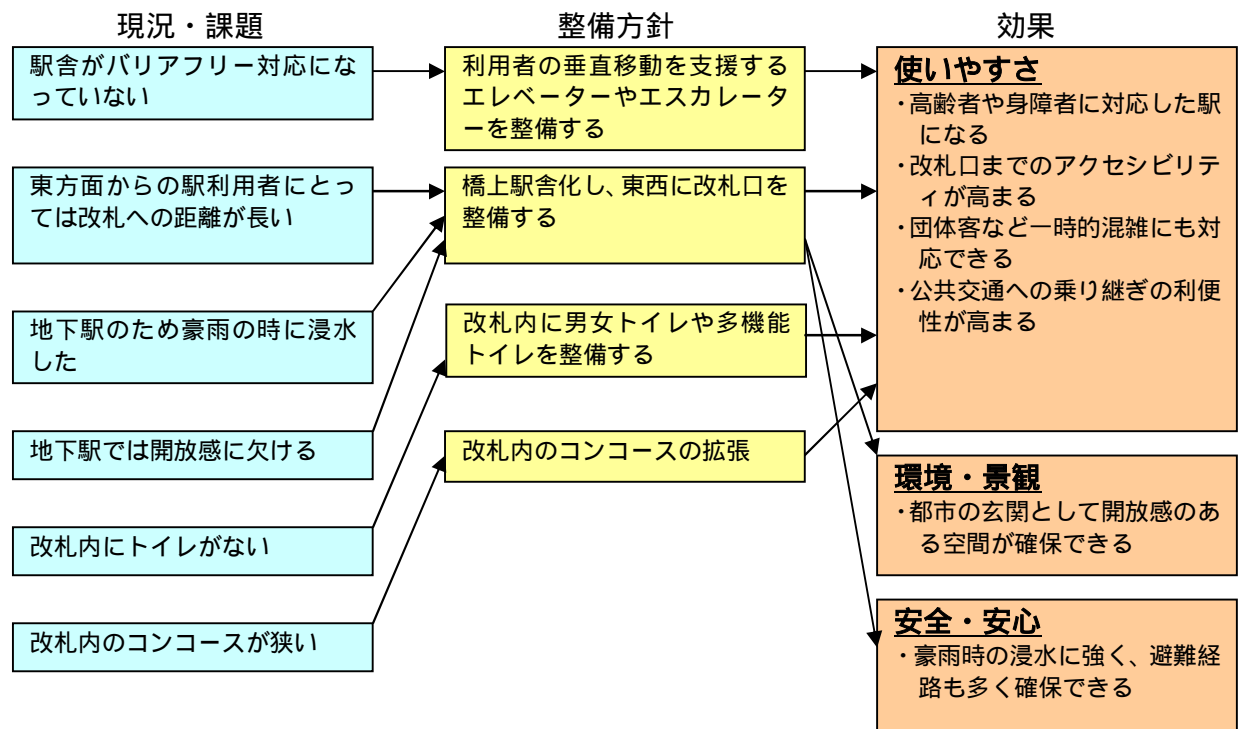


バリアフリー化されていない地下改札へのアクセス階段



改札前にあるが旅行代理店と一体となっており分かりづらい観光案内所

【駅舎】



現在の地下改札口までの歩行者動線。東方面からの利用客にとっては、駅は見えているのに改札口への距離が長くなっている。



地下で暗く閉塞感のある改札口前



狭小な改札口内のコンコース。団体客が滞留できない。

5 北口駅前広場等の規模について

(1) 施設規模の考え方

今回の整備で必要となる自動車交通処理機能や都市広場機能等の規模について、各施設単位毎に考え方も含めて説明します。

バスバース

- (1) バスの乗り継ぎの利便性や分かりやすさ、地形と周辺土地利用状況による施設規模の制限から、バス乗降場は現行同様、スイッチバック方式により整備します。
- (2) 北口バスバースを利用する現況のバス路線数は 33 系統と多く、ピーク時発着本数は平日 7 時台には約 60 本が運行され、平休日とも 7 時台に 9 バース中 7 バース（都市計画道路 3・4・94 号明大寺橋線の路上バスベイ 1 台を含む）で滞留が発生しています。したがって、将来のバス交通の堅持と利用者の利便性に配慮し 8 バースを確保します。
- (3) 市の玄関口として交通結節点機能の強化を図るとともに、中心市街地の活性化や駅周辺交通環境の整序を図るため、第 2 号明大寺交通広場内に 3 バース確保し、観光バス、コミュニティバス、企業送迎バス等の交通需要への対応を図ります。
- (4) バス乗降スペースは、バリアフリー対応として拡張し、安全で使いやすい空間とします。

タクシーバース・プール

タクシーバース

- (1) タクシー及び一般車乗降場は、東側拡張用地へ一体的に整備することで、駅前交差点の混雑緩和、歩行者横断信号の適正化を図ります。
- (2) 駅前広場内では、タクシーと一般車の停車機能を分離し、場内動線をロータリー形式とすることで、円滑な交通処理機能と安全な乗降空間を確保します。
- (3) 駅前広場内には乗降バース 2 台及びタクシープール 10 台を確保します。
- (4) 待合空間を現行より拡張するとともに、シェルターなどを整備し利便性の向上を図ります。

タクシープール

平成 20 年度に実施した交通実態調査と比較して、東岡崎駅前広場で不足するタクシープール 3 台と、乙側堤防道路での現況車両待機台数に対応するため、第 2 号明大寺交通広場においてタクシープール 12 台を確保します。

一般車バース

一般車バース

- (1) 駅前広場内には、98年式から求まる最小必要規模の10台に2台の付加能力を加え12台の一般車バースを確保します。
- (2) 平成20年度に岡崎市が実施した交通実態調査結果より、一般車の平均停車時間は98年式設定値1.0分に対して朝ピーク時（7時台）1.3分、夕ピーク時（18時台）4.4分となっています。東岡崎駅では、「送り型」利用と「迎え型」利用に形態が分かれ、駅前広場では前者の利用に対応します。なお、後者の利用は都市計画交通広場第2号明代橋交通広場（岡崎市決定）で対応する計画とします。
- (3) 東岡崎駅利用者アンケート調査（平成20年度）の結果では、東岡崎駅の整備イメージについて「バス、タクシー、一般車から鉄道へと安全、快適に乗り換えできる駅」といった交通結節機能の利便性を望む声が約7割と高く、特に一般車利用者でその傾向が強く見られることから、これらのニーズを踏まえた交通施設整備を図ります。

一般車短時間駐車機能

- (1) 一般車バースの説明で述べたとおり、東岡崎駅では、「送り型」利用と「迎え型」利用に形態が分かれ、第2号明大寺交通広場では主に後者の利用に対応します。
- (2) (1)の観測値を用いた場合の必要バース数は、朝ピーク時11台、夕ピーク時21台となります。また、北側駅前広場周辺道路では、朝夕のピーク時に送迎のための路上駐車が発生しており、これらを解消するためには朝ピーク時2台、夕ピーク時の駐車機能は4台必要です。
- (3) これらより、北口広場の利用実態を踏まえた必要バース数は、朝ピーク時13台、夕ピーク時25台となり、改良後の東岡崎駅前広場の一般車バース12台と比較して1～13台が不足することになるため、第2号明大寺交通広場において18台の短時間駐車機能を確保します。

環境空間

駅前（交通）広場は、交通の処理だけでなく、「都市の広場」としての役割を担っています。「駅前広場計画指針」では、この機能を果たすための空間を「環境空間」と位置付けており、これにあたる「にぎわい広場」は、市街地拠点・交流・景観・防災機能に配慮して設置されるもので、面積約1,000㎡で計画しています。

歩行者空間

自動車交通処理機能にあわせ、橋上駅及び鉄道を挟んだ駅の南北を連絡する歩行者空間を駅舎、駅ビルと複合的に整備するため、交通広場は3層式とします。

なお、駅西側改札前は、市の玄関口として建築構造上可能な限り広いスペースを確保し、

日常の待ち合わせ、出迎えの場として魅力的な空間を創出するため幅員約15mとします。

施設規模比較表

		現況の施設規模		98年式算定結果 による施設規模		整備計画案における施設規模	
		台数	面積 (㎡)	台数	面積 (㎡)	台数	面積 (㎡)
バスバース		乗降 9 待機 2	1,800 バース 1,100 待合空間 700	乗車 2 降車 1	270 車道及び歩 道を除く	交通広場(東阿崎駅) 乗降 8 待機 2 交通広場(明大寺) 乗降 3	交通広場 3,160 バース 1,520 歩道・植栽等 1,640 交通広場 760 バース 370 歩道・植栽等 390
タクシー	バース	15	1,500	乗車 1 降車 1	40 車道及び歩 道を除く	駅前広場乗降 2	駅前広場 2,960 バース・プール 1,300 歩道・植栽等 1,660 交通広場 1,620 バース・プール 490 車道 420 植栽等 710
	プール			3	90 車道及び歩 道を除く	駅前広場プール 10 交通広場プール 12 (明大寺)	
一般車	バース	6		10	200 車道及び歩 道を除く	駅前広場乗降 12 (身障者枠 1 含む) 交通広場(明大寺町) 18 (短時間駐車場)	
車道面積		-	-	-	1,760	-	上記面積に含む
歩道面積		-	700	-	450	-	上記面積に含む
歩行者空間面積		-	-	-	-	交通広場 (自由通路・にぎわい広場)	交通広場 2,120 自由通路 850 にぎわい広場 1,270
交通空間 基準面積		-	3,300	-	2,810	-	駅前広場 1,300 交通広場 2,800 北口合計 4,100
環境空間 面積		-	-	-	2,810	-	駅前広場 1,660 交通広場 4,860 北口合計 6,520
都市計画 決定面積		-	4,600 (3,300)	-	5,620	-	駅前広場 2,960 交通広場 7,660 北口合計 10,620
環境空間比		-	-	-	0.50	-	0.61

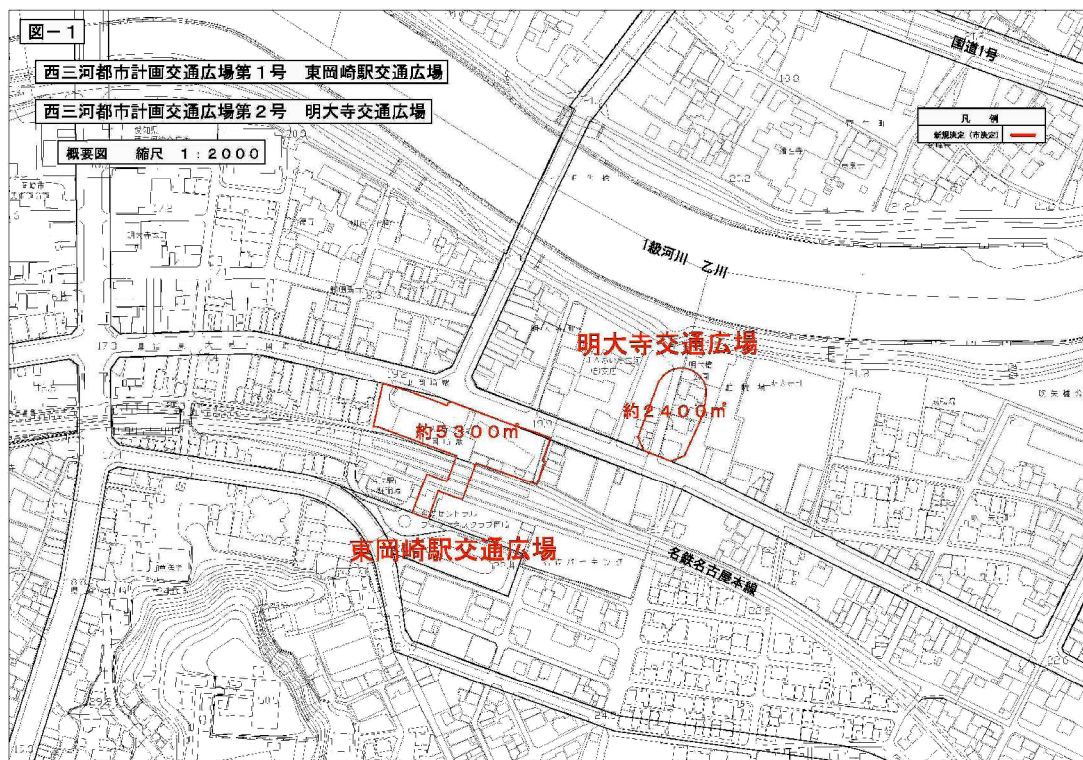
- * 現況のバス、タクシー及び一般車のバース面積には車道等面積を含む。
- * 現況の乗降バス 9台には明代橋線のバスベイ 1 台を含む、タクシー台数 15 台はバスとプールの合計台数。
- * 現況の都市計画決定面積 4,600 ㎡には現況で駅前広場として供用されている区域以外(道路用地等)を含む。
- * 整備計画案は車道を除く全ての面積を環境空間面積として計上。

(2) 事業化に向けた手続き

本計画では、駅前(交通)広場整備に必要な敷地の面積、現地の地形条件、そして周辺の土地利用状況を検討した結果、駅前(交通)広場と、橋上駅舎、駅ビルを一体的に整備する必要があります。そして、都市施設と民間(交通事業者)建築物とによる土地の複合的な利用の実現を図るうえで、都市計画制度の計画調整機能を有効活用し、都市計画決定権者、民間建築主、都市施設の将来管理者が十分な協議調整を行いつつ、周辺住民や関係地権者との合意形成を含めて、事業へ向けた手続きを進めていくことが適切と考えられます。

以上より、橋上駅、バスバース、歩行者空間を建築物との複合的な利用とあわせて有機的に結びつける西側のエリアを、都市計画交通広場第1号東岡崎駅交通広場(岡崎市決定、面積約5,300㎡)とし、駅直近でタクシー、一般車の交通処理をするために拡張する東側のエリアを、都市計画道路3・4・23号岡崎一色線に含まれる東岡崎駅前広場(愛知県決定、面積約3,000㎡)、観光バス、コミュニティバス、企業送迎バスの乗降所、タクシープール、一般車短時間駐車機能を持つ北側のエリアを都市計画交通広場第2号明大寺交通広場(岡崎市決定面積約2,400㎡)として都市計画に位置付け、事業を実施していきます。

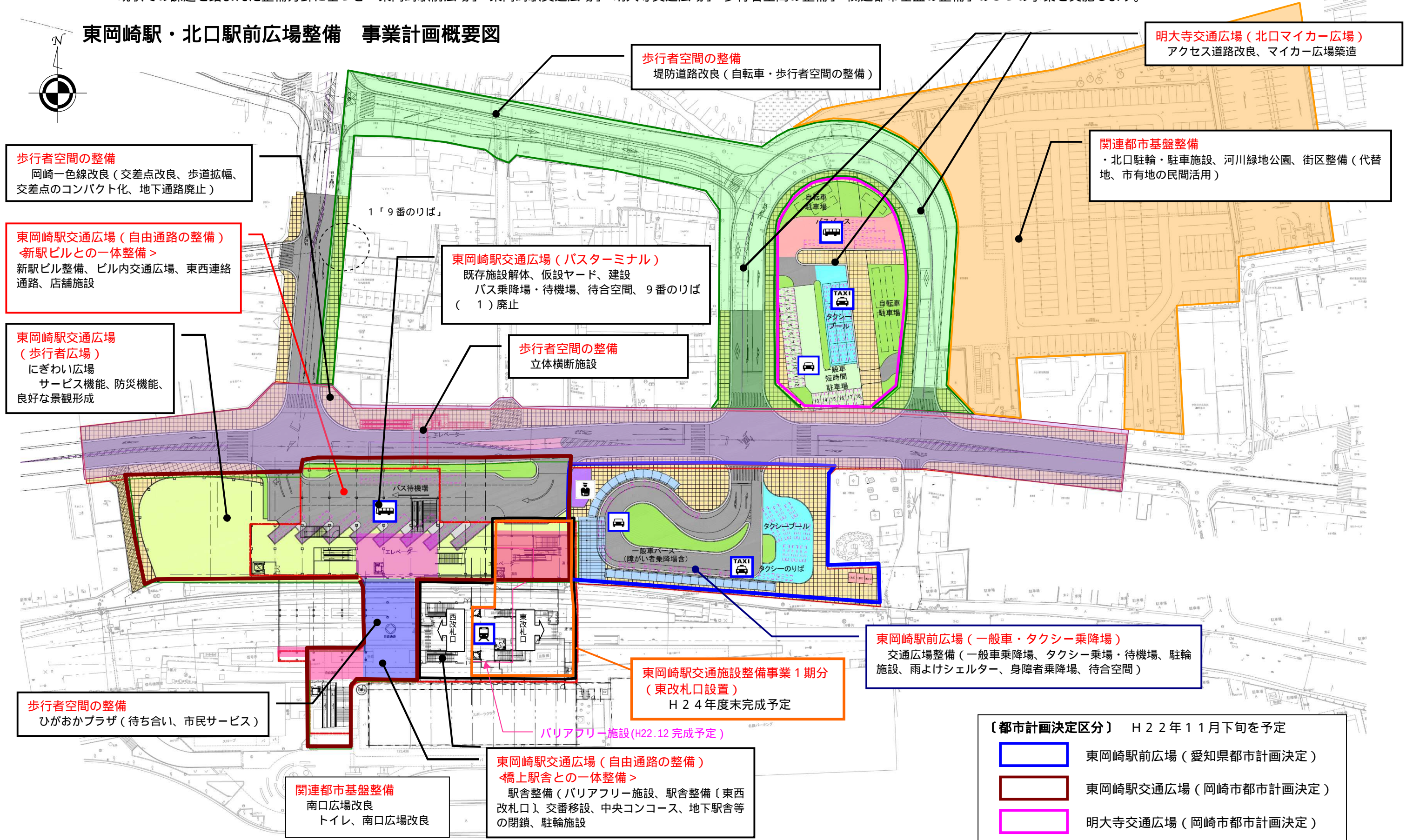




6 全体事業計画の概要

現状での課題を踏まえた整備方針に基づき「東岡崎駅前広場」「東岡崎駅交通広場」「明大寺交通広場」「歩行者空間の整備」「関連都市基盤の整備」の5つの事業を実施します。

東岡崎駅・北口駅前広場整備 事業計画概要図



7 整備の概要

(1) 東岡崎駅前広場 (約 3,000 m²)

一般車・タクシー乗降場

一般車とタクシーの乗降場は駅前広場の東側(六所神社鳥居側)に配置し、バスと分離します。さらに広場内では一般車乗降場とタクシー待機場を分け、双方が干渉し合うことによる混雑を解消します。また、一般車の乗降場は、送車の一時停車が後続車の通行の妨げにならないように側方幅員に余裕のあるロータリー式とします。



一般車・タクシー乗降場のイメージ (橋上駅舎側が一般車乗降場で手前がタクシー待機場)

(2) 東岡崎駅交通広場 (約 5,300 m²)

バスターミナル

新駅ビルの1階に8つの乗降場を整備します。ターミナルの形式としては、のりばの移動距離や分かりやすさ、そしてスペースの有効活用を考慮して現行と同様のスイッチバック式としています。バスに乗降する空間は車椅子の利用者がゆったりと乗降できるように現行より幅広く整備していきます。

駅前広場からのバスの出場は、現行の専用信号を利用した変則五差路信号から十字路信号になるため、駅前交差点での自動車通行や歩行者横断時間が短い状況を改善します。



新駅ビル1階に整備するバスターミナルのイメージ

にぎわい広場

駅前広場西側(現在のタクシー乗降場付近)に、周辺地域の活性化や待合いのできる「集い・憩い・にぎわい・交流」をテーマにした広場空間を整備します。花火等のイベント時の混雑にも対応した、中心市街地(岡崎城方面)へのゲートとなります。

本年度開催した市民検討会の提案を踏まえ機能等についても検討していきます。



にぎわい広場のイメージ (左: 全体の外観 右: 広場内)

自由通路の整備（橋上駅舎との一体整備）

中核市岡崎の玄関口にふさわしい開放感のあるアクセシビリティの高い橋上駅舎を名古屋鉄道株式会社と一体となって整備していきます。東西南北からの駅利用者の利便性を考慮して橋上駅舎に東西の改札口を整備し、エレベーターやエスカレーターを利用して駅ビル内を通過するなど、最短かつ直線的な通路を整備します。また、改札口からプラットフォームまでのアクセスについても、エレベーター等を整備しバリアフリー対応するとともに、拡幅した改札内コンコースに男女トイレ（多機能トイレ含む）を整備し、利用者の利便性向上にも対応していきます。



橋上駅のイメージ図（右側バスターミナル上は駅ビル）



西側改札口前のひがおかプラザのイメージ

自由通路の整備（新駅ビルとの一体整備）

名古屋鉄道株式会社が整備する駅ビルは橋上駅舎と一体的な構造とし、1日約1万人がバスと鉄道の乗り継ぎを行っていることから、最短経路を確保するために駅ビル1階部分にバスターミナルを整備します。また、鉄道の利用客はビルの1階を通ることなくビル内の2、3階に整備する公共通路を通して改札口まで行くことが可能になるため、鉄道、バスそれぞれの利用者動線が交錯することがなくなり、混雑することなくなります。

駅ビル内店舗については、駅利用者アンケートの結果や地元要望も踏まえ、日常買廻り品や飲食系の店舗の導入を名古屋鉄道株式会社へ今後も要望していきます。



新駅ビルのイメージ（1階がバスターミナル）



新駅ビル内公共通路のイメージ

(3) 明大寺交通広場（マイカー広場：約 2,400 m²）

現在の北口駅前広場の利用状況について交通実態調査したところ、朝方ピーク時と夕方ピーク時でそれぞれ利用特性が異なっていることが明確になりました。朝方は送り用の自家用車が多いため進入車両が一時的に集中するものの停車時間は短く、逆に夕方は迎え車両が増えるため、進入車両は時間的に分散するが停車時間が長いという特性があります。これら全てを駅前広場の中で処理しようとすると駅前広場への交通が集中し、広場へ入れない車両が駅前道路に滞留して渋滞の要因になりかねません。

今回の整備計画では迎え待ち車両用のマイカー広場を旧ユニー東側に分離して整備します。駅前広場内の利用効率を良くし、迎え待ち車両は周辺の流れに気兼ねなく停車できるようにします。また、現在北側に駐停車する場所がなく駅前広場や路上に駐停車している観光バスや企業バスの乗降場も整備します。



マイカー広場のイメージ

(4) 歩行者空間の整備

北側立体横断施設

現在、駅前道路（岡崎一色線）を南北に渡る施設として地下道がありますが、今回の橋上駅舎化整備に伴い廃止します。その代替施設としてエレベーターやエスカレーターを完備した立体横断施設を道路上空に整備します。なお、昇降施設設置にともない、駅前道路を改良して歩道を 3.5m に拡幅します。



北側立体横断施設のイメージ（現在の地下道の代替施設として整備する）

堤防道路の改良

堤防側道路については、明代橋南詰め交差点の課題が解決されるまで暫定的に一方通行とし、自動車道と分離した自転車歩行者道を両側に整備していきます。



堤防道路の自転車歩行者道の整備イメージ

ひがおかプラザ

橋上駅の西改札口前には、通路機能だけでなく、行政サービス機能やおもてなし機能を配置した「ひがおかプラザ」を整備します。

(5) 関連都市基盤の整備

今回の整備で減少する民間駐車場や公共駐車場の代替駐車施設を民間活力の導入等も含め東岡崎専用駐車場付近に検討していきます。自転車駐輪施設も鉄道との乗り継ぎ等の利便性を考慮しつつ、現状と同等の駐車可能台数を計画していきます。

また、この地区は商業地域であり、関係地権者の意向も踏まえながら商業機能の集積を誘導し、まちの活性化を図ります。

駅南広場についても、北口広場整備に合わせ、利用形態等について見直しを行っています。

8 整備の目標スケジュール

北口駅前広場の整備は、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関を稼働させながら一体的に工事を進めていく必要があります。効率的かつ効果的に工事が進捗するよう関係機関、関係権利者等との協議と理解や協力を得ながら施工計画を立てて進めます。

短期的には、平成24年度までの完了を目標とし、駅前広場と交通広場の都市計画決定、駅舎のバリアフリー化、東改札口設置工事を進めます。



平成24年度完成予定の東改札口のイメージ図

整備区分 年度 整備内容	短期整備				中長期整備
	21	22	23	24	25~
都市計画決定					
橋上駅舎(バリアフリー)					
橋上駅舎(東改札)					
堤防道路					
橋上駅舎(西改札)					
南北自由通路					
新駅ビル					
バスターミナル					
タクシー・一般車					
ビル内通路等					
にぎわい広場					
マイカー広場					
関連都市基盤					
中長期の時期は未定					

9 概算総事業費

北口駅前広場整備の概算総事業費は、工事費と用地補償費を合わせて、現時点で約197億円(工事費用約142億円、用地補償費約55億円)を想定しています。

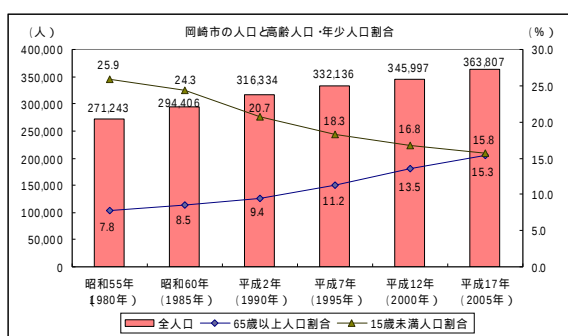
なお、短期整備であるバリアフリー化工事及び東改札口設置工事の概算事業費は約23億円を予定しています。

参考資料>

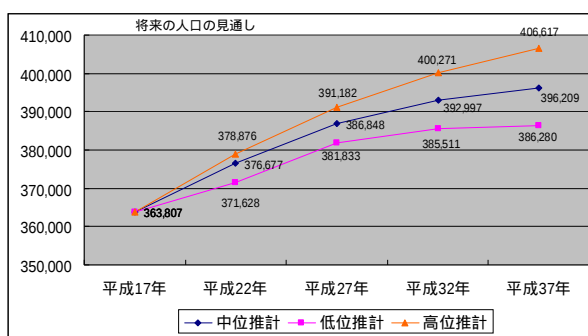
岡崎市の将来人口予測

岡崎市の人口は一貫して堅著な増加となっています。これまでの人口増加の背景としては、西三河地域や名古屋周辺地域における好調な経済に支えられた良好な雇用情勢や、グローバルな文化創造活動や交流活動が展開される名古屋市への交通利便性といった地勢的要因のほか、市街化区域のおよそ3割を区画整理事業によって優良な居住環境を整えたことなどが要因として考えられます。国立社会保障・人口問題研究所* 1の示す愛知県の生残率・出生率と本市の転入・転出動向から人口を推計すると、中位推計で平成32年には約393,000人になると予測されます。

しかし、全国的には人口減少と少子高齢化が急速に進展しており、本市の人口増加も将来的には徐々に抑制されることが予想されます。



資料：「国勢調査」をもとに企画課作成
(注) 旧岡崎市と旧額田町の数値を合算したもの



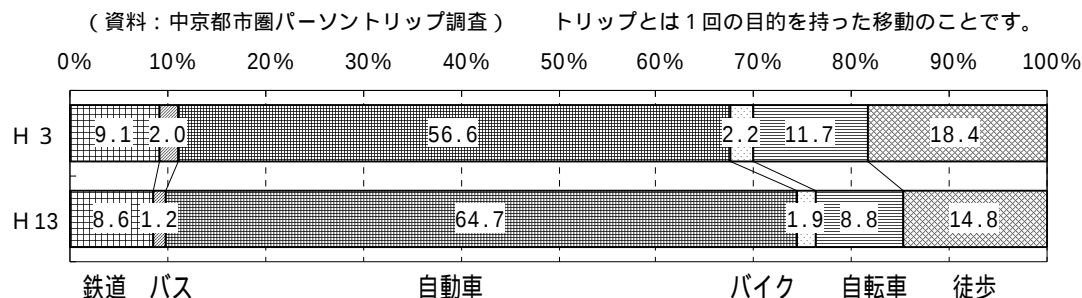
資料：「国勢調査」をもとに企画課推計
* 1 「国立社会保障・人口問題研究所」：厚生労働省に設置された国立の政策研究機関

市民の代表交通手段の推移

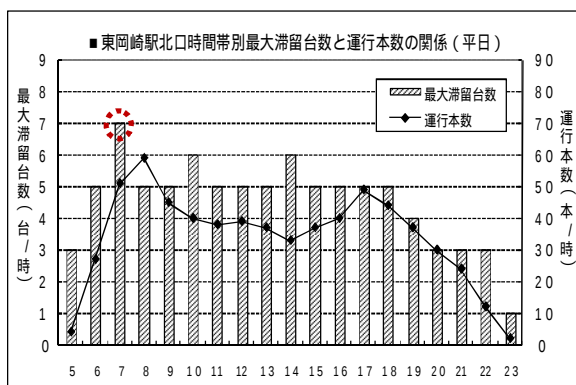
自動車保有の増加に伴って、自動車の利用割合が高くなり、その結果として公共交通の利用割合が減少しています。

平成3年から13年にかけて、市民の公共交通の利用割合は11.1%から9.8%へ低下しました。バス利用は2.0%から1.2%に減少しています。これに対して、自動車利用者の伸びは大きく、56.6%から64.7%に増加しています。また、バス利用については、市民の6割弱の方が1年以上バスを利用していないと答えています。

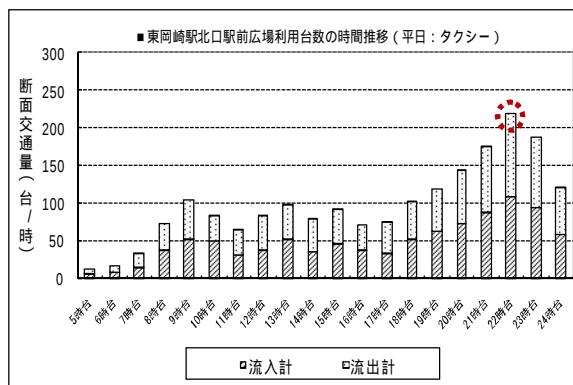
こうしたことから、平成19年2月にはバス事業者から14路線の廃止申出がされるなど、バス路線の維持に向けて取り組むことが必要となっています。



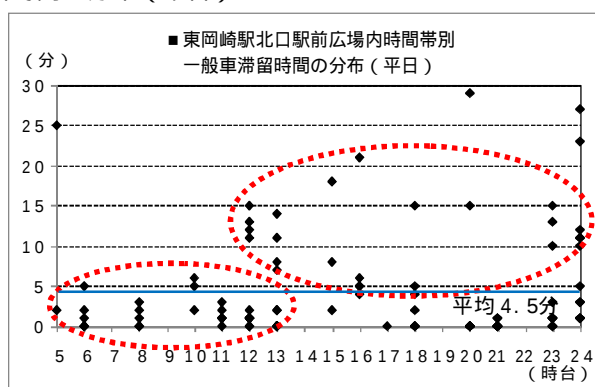
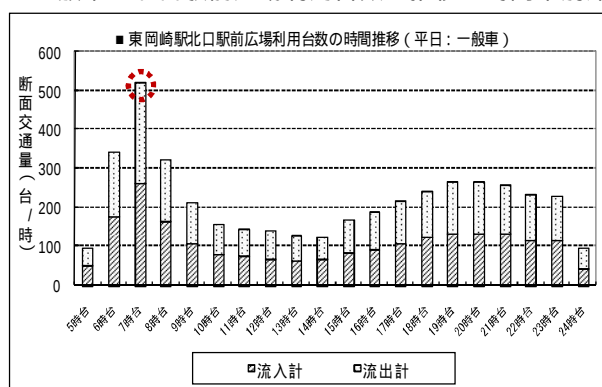
路線バスの最大滞留台数と運行本数の関係（平日）



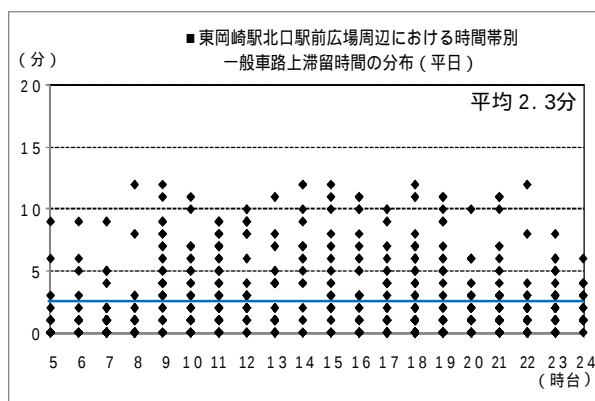
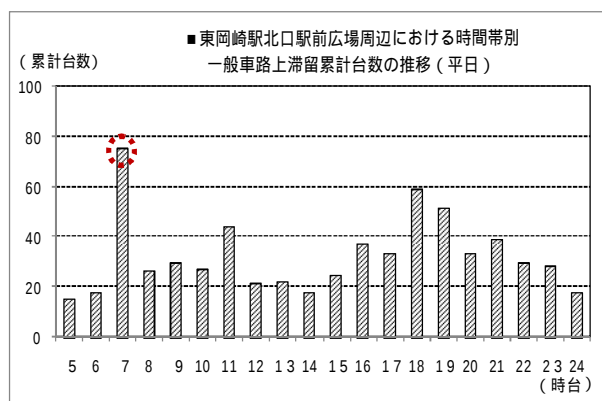
タクシーの北口広場利用台数の推移（平日）



一般車の北口駅前広場利用台数の推移と時間帯別滞留時間の分布（平日）

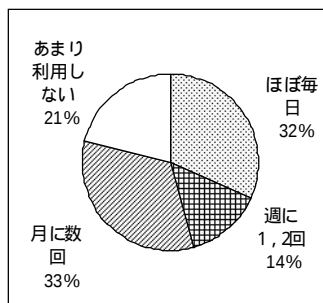
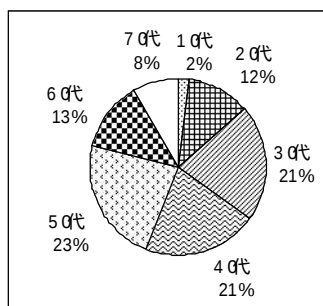


一般車の北口駅前広場周辺時間帯別路上駐車台数の推移と滞留時間の分布（平日）

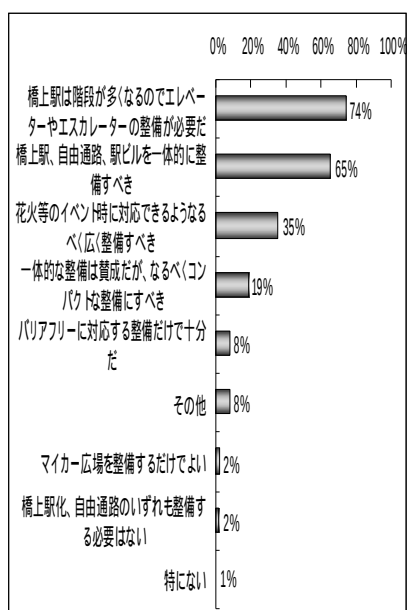


駅利用者アンケート調査（実施日：H20.10.24日（金）9:00～21:00 / 2,600 票配布し 872 票回収）

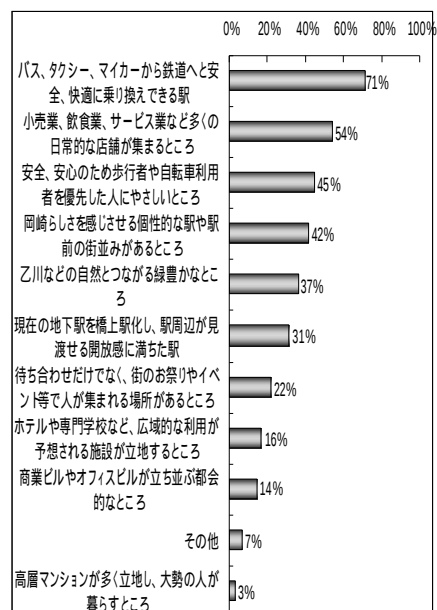
（属性）



（東岡崎駅整備の方向性）



（東岡崎駅整備のイメージ）



【担当】

444-8601 岡崎市十王町二丁目9番地
 岡崎市都市整備部 東岡崎・藤川地区整備課 総務班
 〔電話〕0564-23-6452 〔FAX〕0564-23-6535
 〔e-mail〕seibi@city.okazaki.aichi.jp