

2) 重点プロジェクト

「東岡崎駅における交通結節機能の強化」、「まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成」、「自転車・歩行者通行環境の確保」をまちなか総合交通戦略の重点プロジェクトとして推進

東岡崎駅における交通結節機能の強化

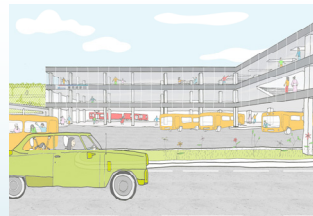
上位・関連計画からみた東岡崎駅周辺地区の将来都市像は、岡崎市の顔としてふさわしい賑わいと魅力の向上、高齢化の進展を見据えた安全で安心して利用できる公共交通サービスの提供、過度に自動車交通に依存しない環境にやさしい交通体系の整備等が期待されている。また、都市交通の現状等においては、東岡崎駅周辺での交通混雑の解消、東岡崎駅における円滑な乗り継ぎ機能や快適な交通環境の確保、高齢化の進展や環境への配慮に伴う公共交通利用意識の高まり等への対応が求められている。

これらより、東岡崎駅における交通結節機能の強化は、「人が主役となるまちなか交通システム」の構築に向けた根幹をなす施策・事業に位置づけられることから、**東岡崎駅周辺地区整備及び東岡崎駅交通施設の整備をまちなか総合交通戦略の重点プロジェクトとして推進**する。

東岡崎駅北口駅前広場整備

1. 東岡崎駅・駅舎

現在の地下駅からバリアフリー化を図り、橋上駅に変わります。改札口を東西に2か所整備するとともに、誰もが利用しやすく、快適に電車に乗降できるように、明るく安全なプラットフォームやゆとりあるコンコース等を整備します。



2. にぎわい広場(仮称)

東岡崎駅北口「にぎわい広場」市民検討会から出された「広場計画の6つの方針」と「広場に求められる6つの機能」をもとに、皆が誇れる「岡崎の玄関口」として整備します。



[広場計画の6つの方針]

- 1 岡崎の顔となり、岡崎の歴史と文化を語る広場
- 2 自然を感じる広場
- 3 意味のある階段デザイン
- 4 広場外の動きとも連動
- 5 日常と非日常で表情の変わる広場
- 6 「わ(和・輪)」を感じる広場

[広場に求められる6つの機能]

- 1 ゆったり滞在でき、広場の顔となる大階段
- 2 一息つけるオープンカフェ/会話のはずむ市場
- 3 乙川や岡崎公園を想起させる/自然に安らぎを感じる
- 4 普段はオープンテラス、時に現れるステージ空間
- 5 岡崎らしさを映し出す床画・モニュメント
- 6 広場の様子が見え隠れする壁画・光を透過させる屋根

3. 自由通路 [ひがおかプラザ(仮称)]

駅舎、駅前広場、駅ビルをつなぐ、ゆとりある歩行空間を確保するとともに、岡崎らしい個性を表出するデザインとします。市民の生活支援となる行政サービスや来訪者へ情報を発信する観光案内等の窓口機能を整備します。



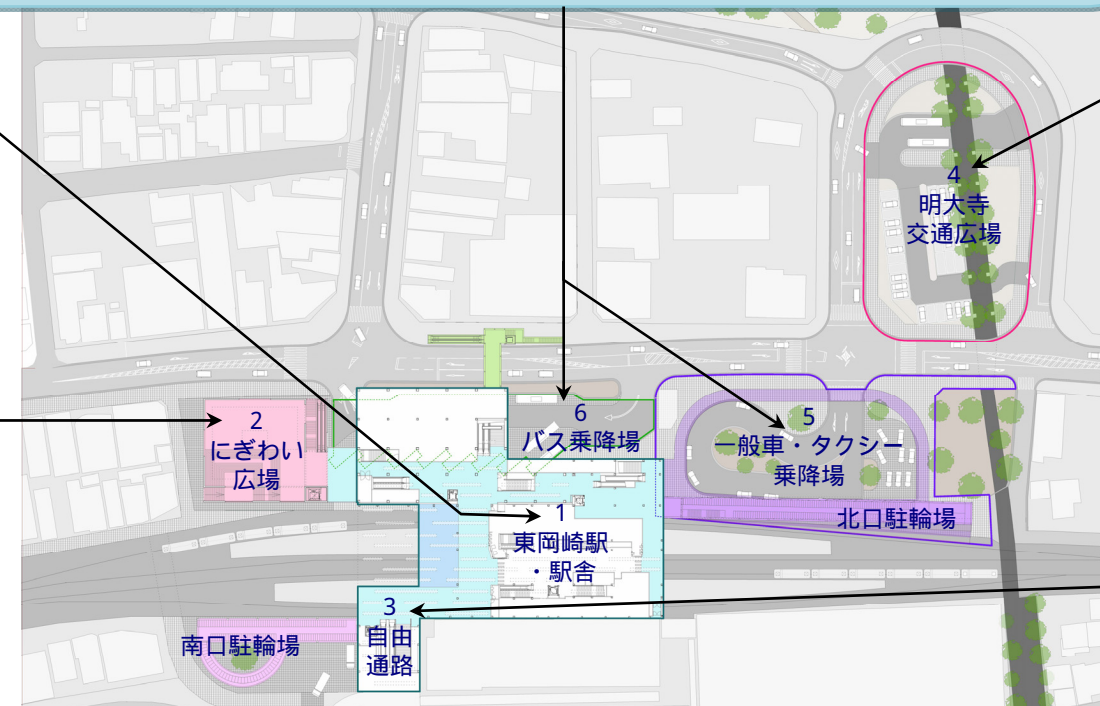
4. 明大寺交通広場

駅前広場の交通処理機能を補完するため、一般車短時間駐車場、タクシー待機場、観光バス・企業バス乗降場を有する交通広場を整備します。駅南側の丘陵地と乙川を結ぶ緑の軸として六所神社の参道の松並木を乙川河川敷まで貫通させ、ベンチやファニチャーを設置します。



5. 一般車・タクシー乗降場、6. バス乗降場

現在、自動車動線の錯綜により混雑する一般車・タクシー乗降場をロータリー形式の安全かつ円滑な乗降場として整備します。バス乗降場は、将来にわたり路線を堅持し、利便性を確保するため、スイッチバック方式にて8バース整備します。乗降場では、安心して待つことのできる空間や降雨時の円滑な乗り継ぎのためにシェルターを設置します。



その他にも・・・

東岡崎駅周辺全体で道路空間の整備、北口、南口のそれぞれで駐輪場を整備するとともに、サイン・照明・植栽計画を進め、交通結節点としての機能強化を図ります。

まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成

康生地区、東岡崎駅周辺地区、岡崎駅周辺地区といったまちなかの拠点は、南北方向に走る(都)岡崎駅平戸橋線の軸上に位置している。平成17年度道路交通センサスの道路混雑度が1.0を越え、ピーク時平均旅行速度が20km/hを下回る区間のある当該道路には、バス路線が集中しており、バス利用環境を向上することはモーダルシフトに繋がるものと考えられる。

鉄道駅を含めたまちなかの拠点を結ぶバス基幹軸においては、バス利用環境を強化するため、拠点を中心としたバス路線の再編やまちなかと郊外部を連絡する快速バスの運行を始め、バス停上屋、ベンチ、サイクル&バスライド駐輪場などの乗り継ぎ環境の向上を図るとともに、バス走行環境の改善策により、バスの定時性・速達性を確保することが求められる。

さらに、(都)岡崎環状線を始めとする都市計画道路等の整備が促進すれば、(都)岡崎駅平戸橋線等の交通負荷が軽減し、円滑かつ快適な道路交通環境を確保される。

したがって、**まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成に必要な各種施策・事業を一体的にまちなか総合交通戦略の重点プロジェクトとして推進する。**

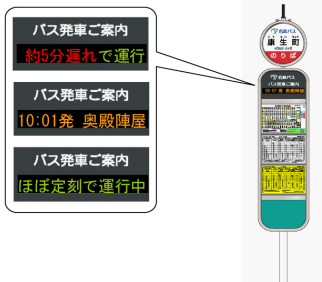
まちなかの拠点を結ぶバス基幹軸の形成イメージ

バス利用を促進する施策・事業

バス停上屋・ベンチの設置



バスロケーションシステムの設置

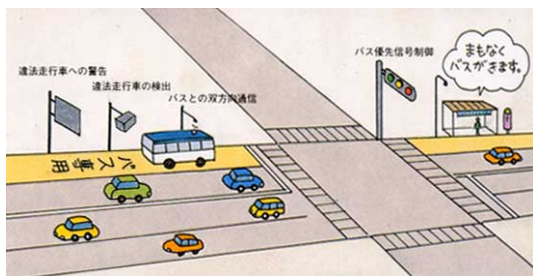


駐輪場の整備



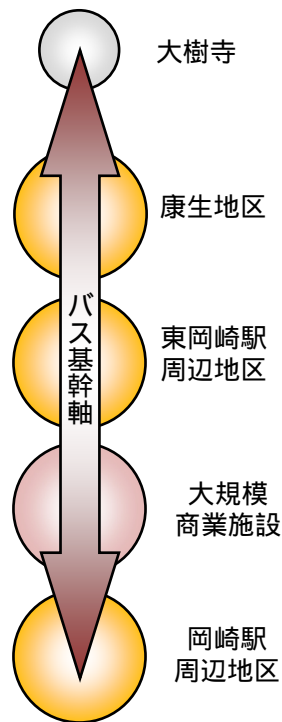
バス走行環境の改善

公共交通優先システム（バスレーン・PTPS等）



駅周辺道路の交通負荷の軽減に資する道路整備

(都)岡崎環状線等の整備



まちなかにおける安全で快適な自転車・歩行者通行環境の確保

まちなかの歩道の多くは幅員が狭く、マウントアップ型の歩道や民地車庫等への乗り入れのために傾斜があるなど、安全かつ快適な通行にはほど遠い状態となっている。

自転車利用者は、このような状況下の歩道を走行していることもあり、交通ルール・マナーの軽視による自転車と歩行者の接触事故等の問題が発生している。

安全で快適な自転車・歩行者通行環境の確保にあたっては、自転車・歩行者の利用目的、利用施設を踏まえた経路設定、駐輪場の配置などの利用環境を向上するとともに、交通安全の啓発を含めた自転車利用の促進を図ることが求められる。

既存道路空間を再配分し、歩道拡幅や自転車通行帯を設置することは効率的な対策の一つであり、道路のバリアフリー化と電線類の地中化を一体的に進めれば効果が大きくなる。

さらに、まちなかの自然・歴史・文化資源を活用することで回遊性と賑わいが創出され、レンタサイクル等との連携を検討することで、自転車・歩行者通行環境の向上を図る。

したがって、**まちなかにおける安全で快適な自転車・歩行者通行環境の確保に必要な各種施策・事業を一体的にまちなか総合交通戦略の重点プロジェクトとして推進する。**

自転車・歩行者通行環境の確保イメージ

まちなかの安全で安心できる
自転車・歩行者通行空間の整備

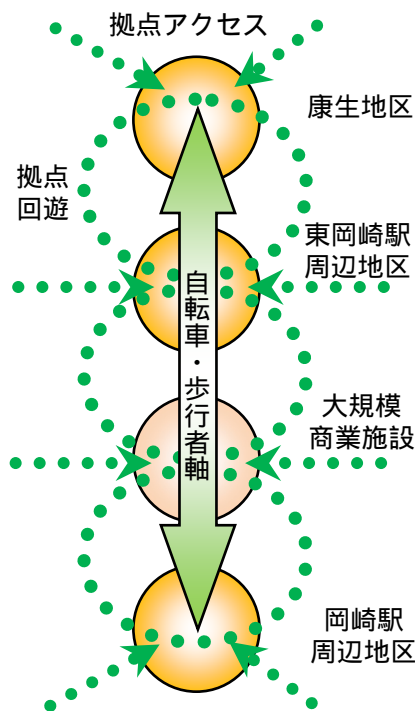
自転車道の整備例



歩行者重視道路の整備イメージ



バリアフリー整備の例



まちなかの資源

二十七曲りの碑と冠木門



伝馬町常夜灯


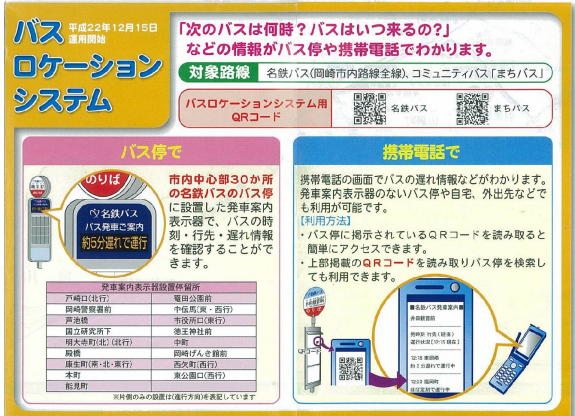


乙川





3) 施策・事業の概要

施策・事業の概要 1-1

| | | | |
|----------|---|-------|--------|
| 施策名称 | 誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備・改善 | | |
| 基本目標 No | 基本目標 ~ | 視点 No | 視点 1、2 |
| 施策・事業の名称 | <p>待ち合い環境の整備 運行情報の充実 乗り継ぎ情報の提供 ICカードの利用促進 バス料金制度の改善、割引制度等の導入 バス車両の改善 基幹バスネットワークの強化 東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編 まちバス運行の改善</p> | | |
| 施策・事業の内容 | <p>待ち合い環境の整備 運行情報の充実 乗り継ぎ情報の提供</p> <p>鉄道駅及び利用者の多いバス停において、誰もがわかりやすく、利用しやすいバス利用環境を創出するため、バス停上屋・ベンチ等の待合環境等の整備や、H22.12に都心部でサービスが開始されたバスロケーションシステム表示機の整備・機能拡充、乗り継ぎ情報の提供、バス総合案内システムの整備を進めるとともに、これら情報の多言語化を図っていく。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>バス停上屋等の整備</p>  <p>(名鉄バス資料)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>バスロケーションシステム</p>  <p>(岡崎市公共交通マップ)</p> </div> </div> <p>ICカードの利用促進</p> <p>ICカードの普及、利用促進による利用実態データを蓄積し、市内公共交通の利便性向上に向けた公共交通の分析・解析に活用を図っていく。</p> <p>バス料金制度の改善、割引制度等の導入</p> <p>バスを利用したくなる料金の設定や、買物バス券・高校生割引・フリー乗車券等の料金割引制度の構築により、バスを利用しやすくなるよう、バス事業者と協議し進めていく。</p> | | |

施策・事業の概要 1-2

| | |
|-----------------|---|
| <p>施策名称</p> | <p>誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備・改善</p> |
| <p>施策・事業の内容</p> | <p>バス車両の改善</p> <p>高齢者、障がい者を始め、誰もが乗り降りしやすいノンステップバスなど、ユニバーサルデザインに基づき設計された車両の導入を図っていく。また、車両本体のみならず、利用者に対して必要な視覚情報、聴覚情報（運賃案内、運行情報、音声放送など）を分かりやすく提供していく。</p> <p style="text-align: center;">ノンステップバスの例</p>  <p style="text-align: center;">（国土交通省 HP）</p> <p>基幹バスネットワークの強化</p> <p>東岡崎駅、岡崎駅を拠点とするバス路線の再編</p> <p>既存の鉄道やバス路線と連携し、交通結節点や地域拠点を連絡する交通拠点間バスの整備、交通拠点と郊外部を連絡する快速バスの充実、交通結節点を中心とする地域交通（まちバス）の整備、既存バス路線の改善を図り、便利で使いやすい公共交通ネットワークの整備を構築し、生活交通手段の確保と継続的な路線維持・再生を図っていく。</p> <p style="text-align: center;">岡崎市公共交通ネットワーク事業</p>  |

施策・事業の概要 1-3

施策名称

誰もが分かりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備・改善

まちバス運行の改善

まちバスは、「まちなかでの足」として中心市街地の回遊性を高めるため、利用者ニーズ等に応じた料金やルート（東西線、南北線の2系統）の改善や、東岡崎駅への乗り入れを図るとともに、中心市街地活性化事業や商店街等との連携によるまちなかの賑わいや回遊性の強化を進めていく。

他の公共交通機関との乗り継ぎや沿線の公共施設利用者への運賃割引など、まちバスの利用促進に向けた検討を行っていく。

まちバスの概要

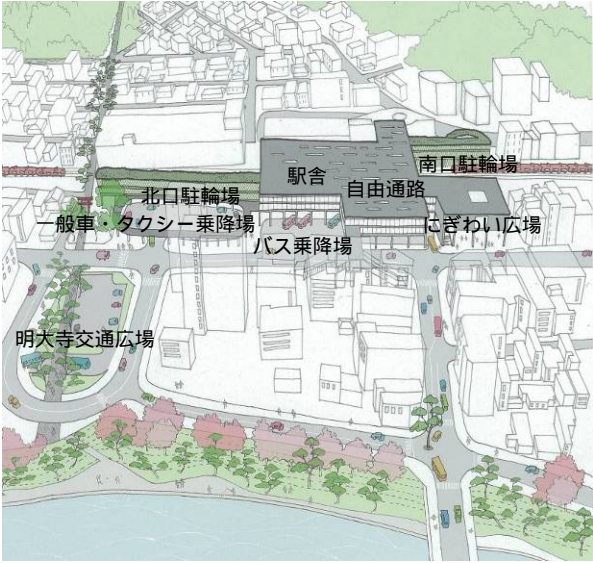

(岡崎市公共交通マップ)

誰もが分かりやすく、利用しやすい交通環境の創出に向けた今後の取り組みについて

ITS(最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム)に関する取り組みとして、今後の動向を注視し、本戦略で適応可能な施策・事業が具体化した段階で、関係機関との協議、調整を踏まえ、適宜、個別施策・事業を盛り込んでいく。

施策・事業
の内容

施策・事業の概要 2-1

| | | | |
|----------------------|---|--------------|-------------------|
| <p>施策名称</p> | <p>交通モード間の連携と乗り継ぎ利便性を高める交通結節機能の強化</p> | | |
| <p>基本目標 No</p> | <p>基本目標 ~</p> | <p>視点 No</p> | <p>視点 1、2、3、4</p> |
| <p>施策・事業 の名称</p> | <p>東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備 岡崎駅東口駅前広場の整備 乗り継ぎ拠点の整備 中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 吹矢駐車場の整備 パーク&ライド等駐車場の整備</p> | | |
| <p>施策・事業 の内容</p> | <p>東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 吹矢駐車場の整備</p> <p>誰もが使いやすい賑わいの交流拠点を基本方針とし、東岡崎駅北口駅前広場の利便性・機能性の向上と周辺道路における混雑緩和を進めるとともに、南口駅前広場との機能分担や岡崎の玄関口にふさわしい景観形成を始め、周辺のまちづくりにも配慮した施設整備を進めていく。</p> <p>東岡崎駅北口駅前広場及び明大寺交通広場の整備に伴い用地取得の対象となる既存駐車場の機能を確保するため、吹矢駐車場を整備するとともに、鉄道駅端末としてのサイクル&ライド駐輪場、バス停端末としてのサイクル&バスライド駐輪場の整備を行い、公共交通の利用促進を図っていく。また、市役所駐車場の休日開放によるパーク&バスライド、サイクル&バスライドを検討し、まちバス等の利用促進を図っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 橋上駅舎、自由通路、歩行空間、アクセス道路、関連都市施設の整備 ・ 北口駅前広場整備による一般車・タクシー乗降場及び北口駐輪場等の充実 ・ 明大寺交通広場及びアクセス道路整備 等 <p>東岡崎駅北口駅前広場及び交通広場整備イメージ</p>  <p>東岡崎駅南口駐輪場イメージ</p>  <p>(東岡崎駅北口駅前広場整備計画パンフレット(平成21年4月))</p> | | |

施策・事業の概要 2-2

| | |
|-----------------|---|
| <p>施策名称</p> | <p>交通モード間の連携と乗り継ぎ利便性を高める交通結節機能の強化</p> |
| <p>施策・事業の内容</p> | <p>岡崎駅東口駅前広場の整備 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 パーク&ライド等駐車場の整備</p> <p>岡崎駅東土地区画整理事業に伴い、都市の玄関口のシンボリックな空間形成と、交通の利便性の向上を図るため、駅前広場を構成する各種施設整備を進めるとともに、駅アクセス利便性の向上のため、新たな駐車需要への対応の検討、鉄道駅端末としてのサイクル&ライド駐輪場の整備、バス停端末としてのサイクル&バスライド駐輪場の整備を行い、公共交通の利用促進を図っていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JRの旧駅舎部分撤去後の道路整備 ・ トイレ1箇所、総合案内板1基、シェルター等の整備 ・ 岡崎駅西口駐輪場の整備 ・ パーク&ライド等駐車場の整備 等 |
| | <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>岡崎駅東口駅前広場</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>岡崎駅東口駐輪場</p>  </div> </div> |
| | <p>岡崎駅東口駅前広場計画平面図（赤枠の区域が H23 年度以降の事業箇所）</p>  |

施策・事業の概要 2-3

| | |
|-----------------|--|
| <p>施策名称</p> | <p>交通モード間の連携と乗り継ぎ利便性を高める交通結節機能の強化</p> |
| <p>施策・事業の内容</p> | <p>乗り継ぎ拠点の整備</p> <p>速達性が求められる通勤・通学時間帯を除く昼間帯において、大樹寺バス停内へ基幹バスと地域交通(フィーダー路線)の相互乗り入れや、乗り継ぎ情報等の提供を実施することで、バス利用者の利便性を確保していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹バスと地域交通の乗換拠点化 ・通勤・通学時間帯以外のバス乗り入れ、情報提供等 <p style="text-align: center;">大樹寺バス停 <大門駅方面></p>  <p style="text-align: center;">乗り継ぎ拠点の例</p>  <p style="text-align: right;">(豊田市)</p> <p>中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化</p> <p>愛知環状鉄道の中岡崎駅と名鉄名古屋本線の岡崎公園前駅は、今後、交通結節点の一つとして、鉄道相互の乗り継ぎ利便性を高めるとともに、中岡崎駅に乗り入れしているまちバスの運行時刻と中岡崎駅とのダイヤの調整を図り、鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を高めるなど、乗り継ぎの円滑化を検討していく。</p> <p>また、「移動円滑化の促進に関する基本方針」の改正案では、一日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄道駅について、平成32年までに原則としてすべてについて、エレベーター又はスロープの設置等により段差の解消を図るなど、可能な限りの整備・改善を行うこととしており、これら改正案の動向等を踏まえ、乗り継ぎの円滑化を検討していく。</p> |