

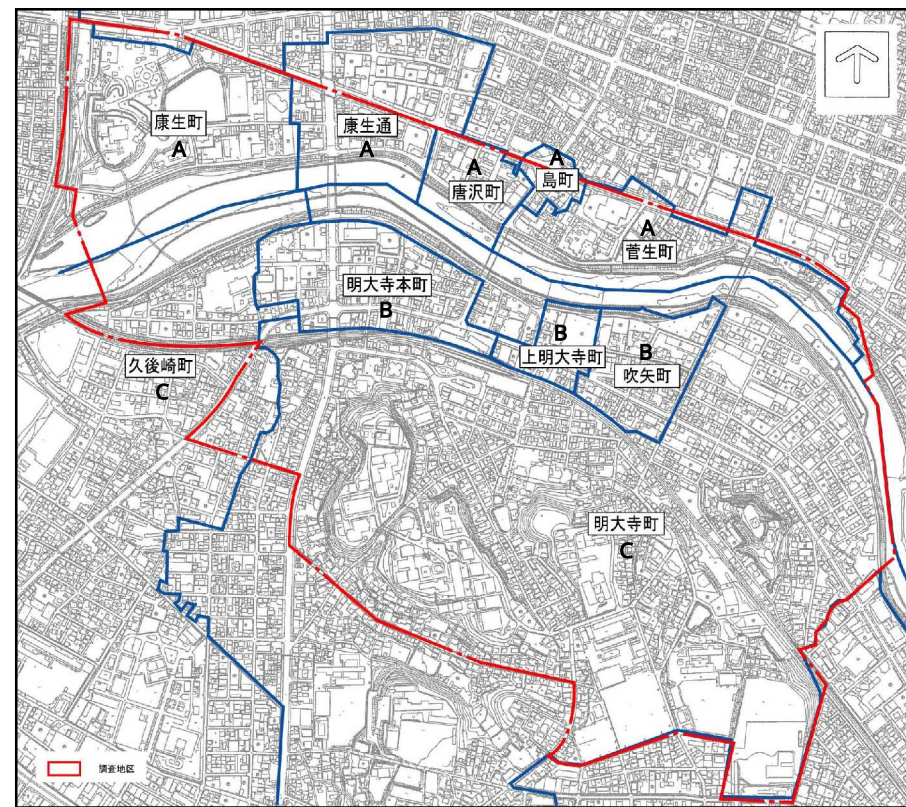
# 名鉄東岡崎駅周辺の現況

## 1. 都市機能特性

### 1) 人口・世帯数の動向

東岡崎駅周辺地域を、乙川北地区（康生町、康生通、唐沢町、島町、菅生町の5町）、鉄道北地区（上明大寺町、明大寺本町、吹矢町の3町）、鉄道南地区（明大寺町、久後崎町の2町）の3地区に区分し、人口・世帯数等の動向を整理することで、岡崎市の中で当該地区が居住の場として果たしてきた役割を把握する。

人口・世帯数の動向検討地区図



A : 乙川北地区  
B : 鉄道北地区  
C : 鉄道南地区

### 人口の動向

地区別人口では近年増加傾向へと転じているが、町別では乙川北・鉄道北地区の多くが減少又は横這い  
世帯数は概ねの町で増加又は横這い  
市平均を上回る各地区の高齢者割合（特に乙川北・鉄道北地区で高い）

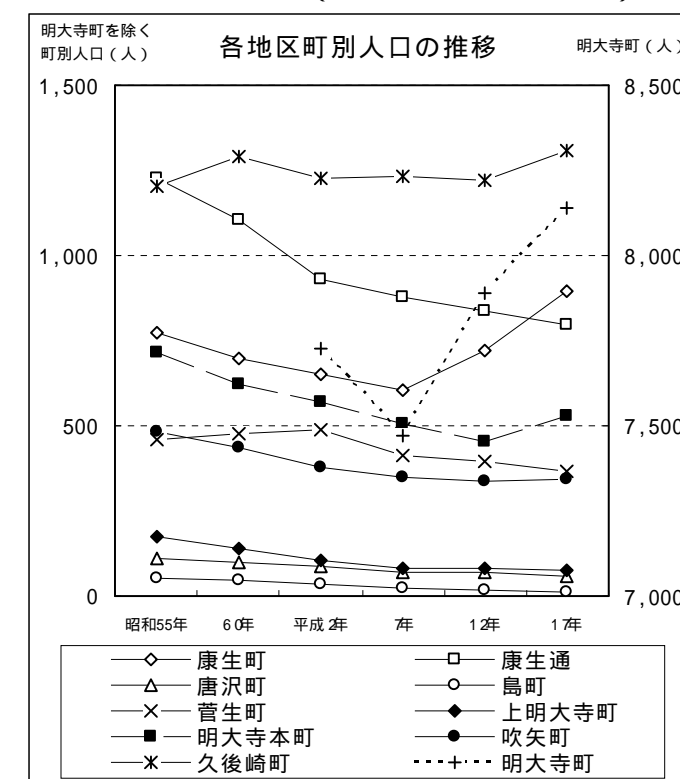
- ・地区別人口の推移を見ると、各地区とも減少傾向にあった人口が、乙川北地区及び鉄道南地区では平成7年を境に、鉄道北地区では平成12年を境に増加へと転じている。
- ・これら人口の推移を町別で見ると、鉄道南地区では2町とも増加を示すものの、乙川北地区では康生町、鉄道北地区では明大寺本町といった特定の町で増加する以外、多くの町で減少又は横這いが続いている。
- ・次に、地区別世帯数の推移を見ると、各地区とも平成7年を境に増加へと転じており、町別に見ても概ねの町で増加又は横這いにある。
- ・平成15年現在の高齢者（65歳以上）人口割合を見ると、岡崎市（額田町を除く）平均約14%と比較し、乙川北地区約27%、鉄道北地区約24%、鉄道南地区約19%と各地区とも市平均を上回っている。

地区別・町別人口の推移（昭和55年～平成17年、単位：人）

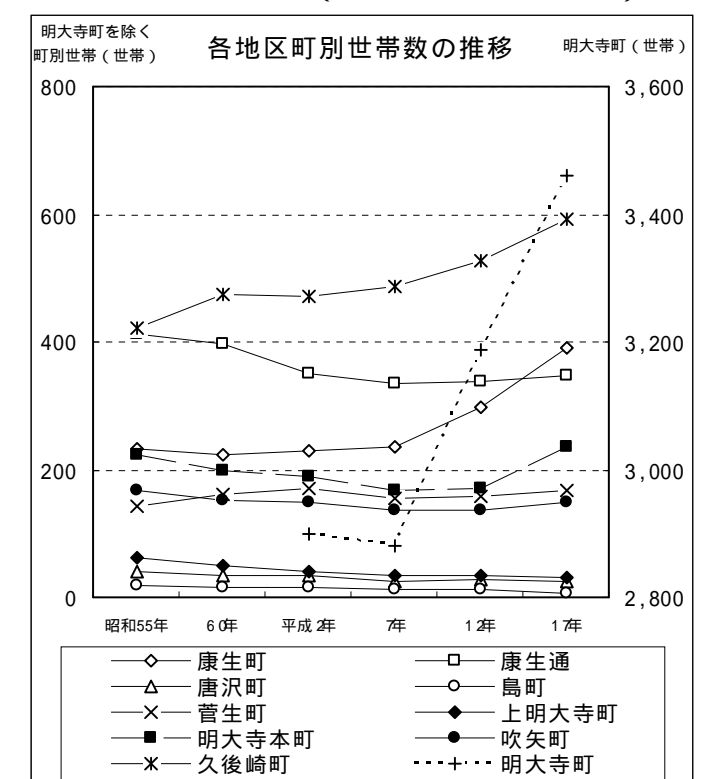
地区	町名	人口（人）						世帯数（世帯）					
		昭和55年	60年	平成2年	7年	12年	17年	昭和55年	60年	平成2年	7年	12年	17年
乙川北地区	康生町	771	699	649	607	723	896	234	223	229	236	297	391
	康生通	1,225	1,105	931	879	836	797	413	396	350	335	339	347
	唐沢町	109	101	89	70	72	61	39	35	35	25	27	24
	島町	53	48	37	26	20	14	18	17	15	11	11	7
	菅生町	461	477	487	414	394	366	143	160	169	154	157	166
	5町計	2,619	2,430	2,193	1,996	2,045	2,134	847	831	798	761	831	935
	伸び率	1.00	0.93	0.90	0.91	1.02	1.04	1.00	0.98	0.96	0.95	1.09	1.13
鉄道北地区	上明大寺町	176	138	104	83	83	74	62	51	39	34	34	32
	明大寺本町	718	624	567	507	454	527	223	198	188	167	171	237
	吹矢町	480	435	380	351	338	341	167	151	149	135	137	148
	3町計	1,374	1,197	1,051	941	875	942	452	400	376	336	342	417
	伸び率	1.00	0.87	0.88	0.90	0.93	1.08	1.00	0.88	0.94	0.89	1.02	1.22
鉄道南地区	明大寺町	-	-	7,727	7,469	7,888	8,141	-	-	2,899	2,881	3,189	3,460
	久後崎町	1,203	1,288	1,226	1,230	1,220	1,307	422	475	472	487	527	591
	2町計	1,203	1,288	8,953	8,699	9,108	9,448	422	475	3,371	3,368	3,716	4,051
	伸び率	-	-	1.00	0.97	1.05	1.04	-	-	1.00	1.00	1.10	1.09

\* 昭和60年以前の明大寺町の人口・世帯数は、土地区画整理事業による字界変更前のため、平成2年以降の町別指標比較は行えない  
(資料：住民基本台帳及び外国人登録人口)

町別人口の推移（昭和55年～平成17年）



町別世帯数の推移（昭和55年～平成17年）

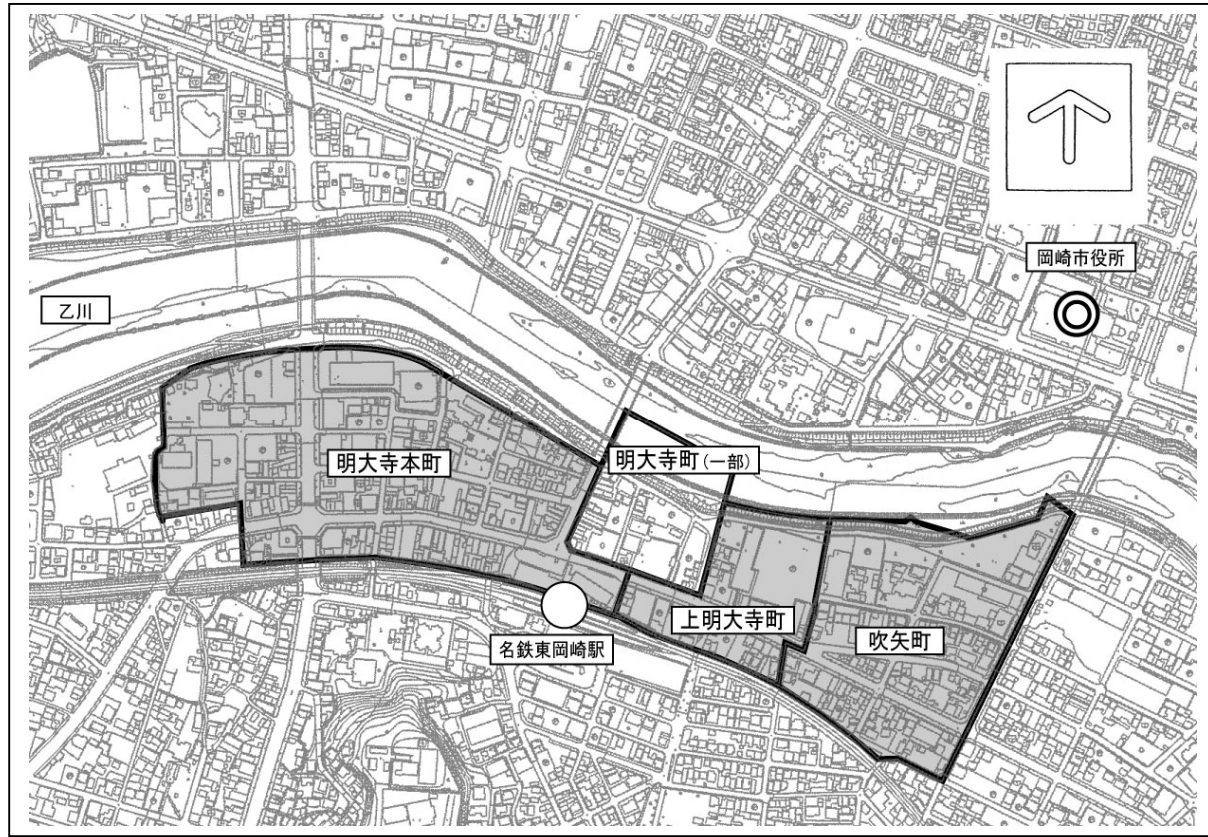


## 2) 商業機能の動向

調査地区の土地利用現況より、商業業務機能の立地が多く見られる鉄道北地区(上明大寺町、明大寺本町、吹矢町の3町)における商業指標の動向等を整理することで、岡崎市の中で商業業務地として当該地区が果たしてきた役割を把握する。

鉄道北地区には、明大寺本町の一部(字川端、字上郷中)も含まれるが、商業統計等の集計が町単位であるため、ここでは除外している。

商業機能の動向検討図



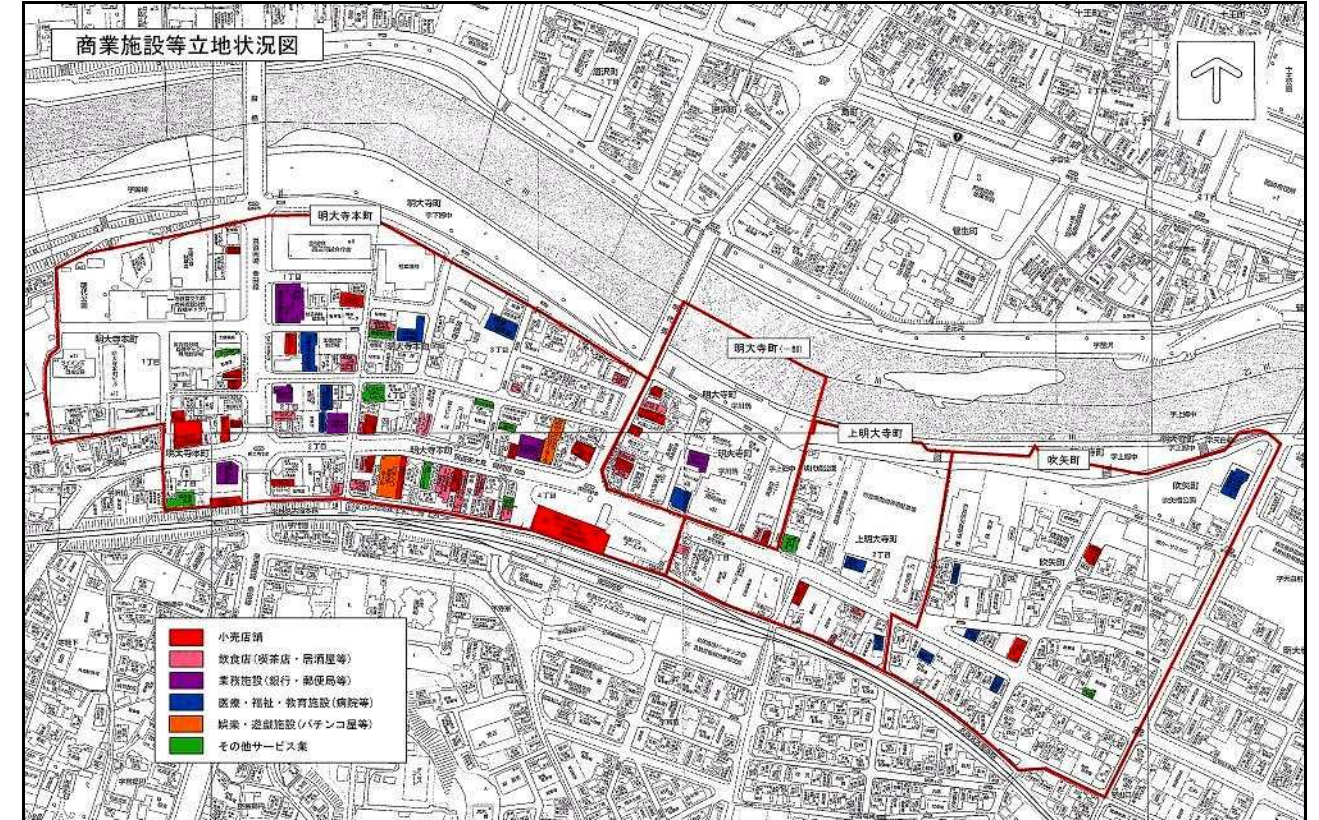
鉄道北地区では、居酒屋などの飲食店が主体の商業系施設と、銀行などの業務系施設及び住宅が立地している



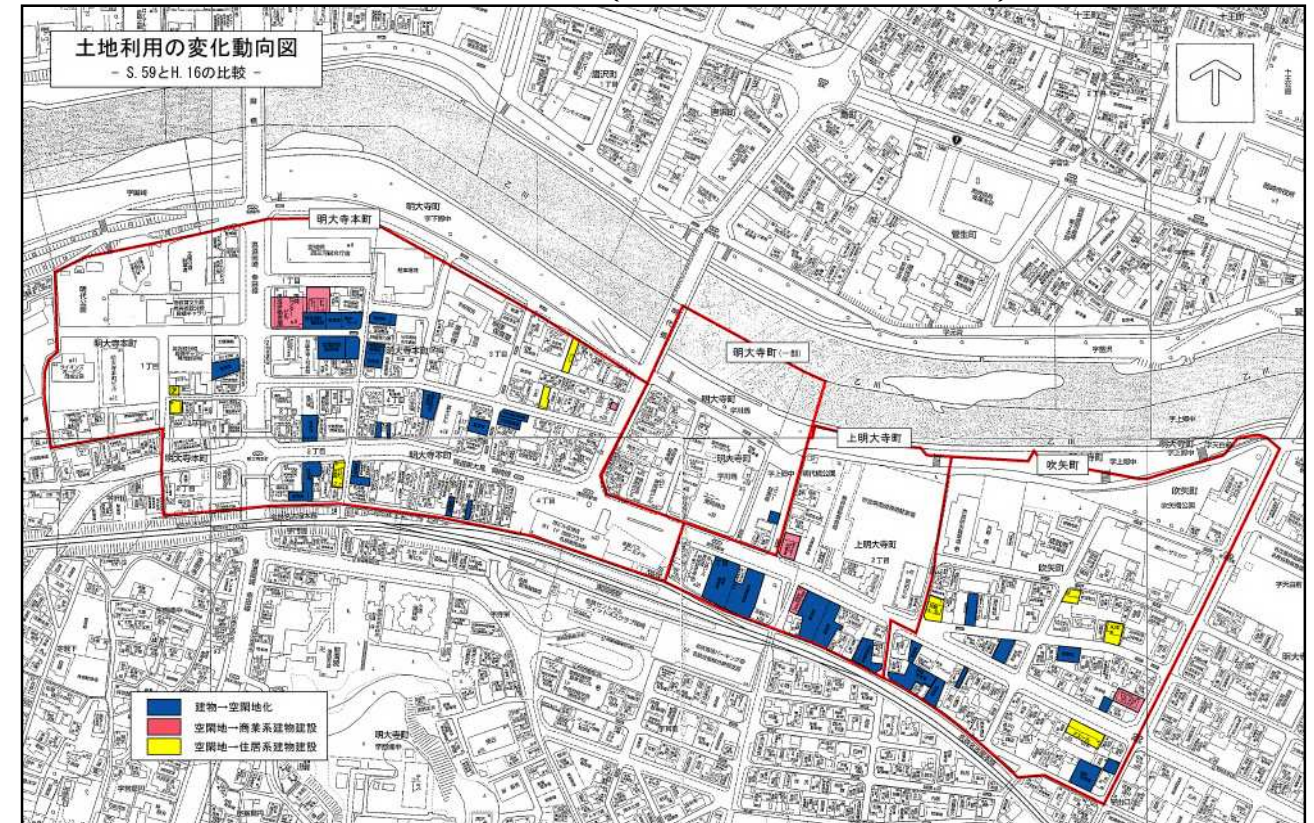
駅前の幹線道路から1歩中へ入ると、空閑地(多くは駐車場)が多く見られる



商業施設等立地状況図(平成16年現在)



土地利用の変化動向図(昭和59年と平成16年の比較)



商業機能の動向

鉄道北地区（上明大寺町・明大寺本町・吹矢町の3町）の商業機能集積は岡崎市全体の約1%  
店舗数、従業者数、年間販売額の各指標が減少（市平均の従業者数、年間販売額は微増）

- ・平成14年現在の商業主要指標を見ると、鉄道北地区合計は商店数54店、従業者数244人、年間商品販売額約136億円であり、岡崎市全体に対し鉄道北地区が占める割合は、商店数1.3%、従業者数0.8%、商品販売額1.3%となっていることから、鉄道北地区の商業施設集積は極めて低い状況にある。
- ・次に平成6年と14年の2時点における商業主要指標の推移を見ると、商店数は約67%、従業者数は約54%、年間商品販売額は約73%と、全ての指標で減少しており、特に、従業者数及び年間販売額は、岡崎市平均が増加する中で鉄道北地区は減少を示している。

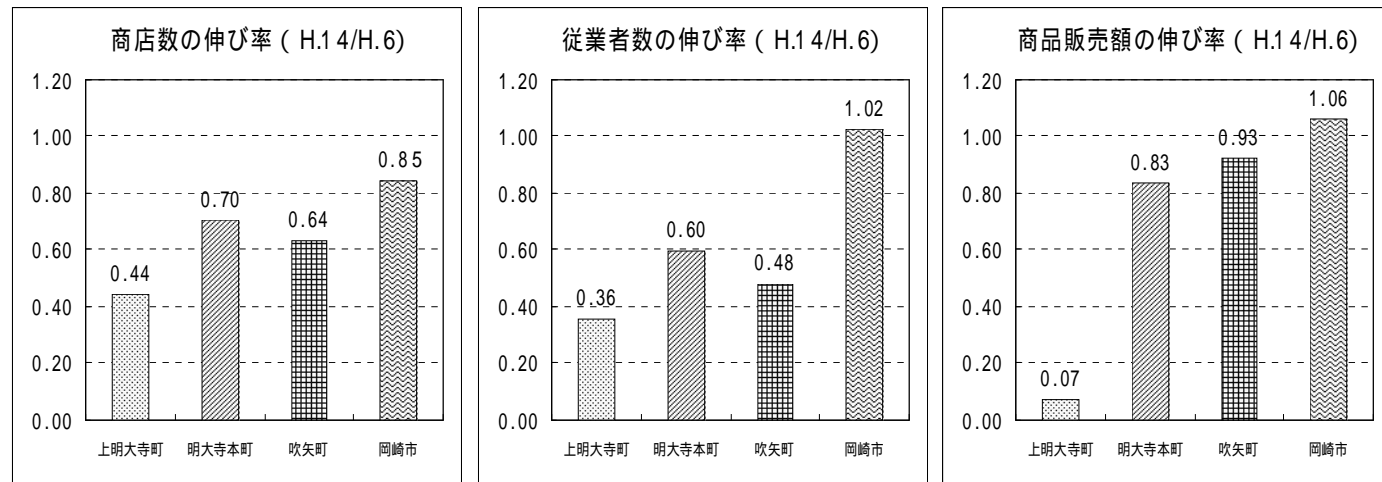
鉄道北地区（3町）及び岡崎市平均の商業主要指標（平成6年と平成14年の比較）

区分	年次	店舗数			従業者数(人)			年間商品販売額(百万円)		
		合計	卸売業	小売業	合計	卸売業	小売業	合計	卸売業	小売業
上明大寺町	平成6年	9	2	7	81	-	-	2,720	-	-
	平成14年	4	0	4	29	0	29	191	0	191
明大寺本町	平成6年	61	11	50	323	111	212	15,413	12,690	2,723
	平成14年	43	5	38	193	44	149	12,863	11,103	1,759
吹矢町	平成6年	11	1	10	46	-	-	584	-	-
	平成14年	7	2	5	22	-	-	541	-	-
合計	平成6年	81	14	67	450	-	-	18,717	-	-
	平成14年	54	7	47	244	-	-	13,594	-	-
地区伸び率	平成14年/6年	66.7%	50.0%	70.1%	54.2%	-	-	72.6%	-	-
岡崎市に対して当該地区が占める割合	平成6年	1.6%	1.4%	1.7%	1.5%	-	-	1.9%	-	-
	平成14年	1.3%	0.7%	1.5%	0.8%	-	-	1.3%	-	-
岡崎市	平成6年	4,934	1,029	3,905	29,760	9,391	20,369	1,001,030	603,132	397,898
	平成14年	4,171	941	3,230	30,429	8,447	21,982	1,064,980	674,723	390,257
市伸び率	平成14年/6年	84.5%	91.4%	82.7%	102.2%	89.9%	107.9%	106.4%	111.9%	98.1%

\* -は秘匿分

（資料：平成6年度及び平成14年度商業統計）

鉄道北地区（3町）及び岡崎市平均の商業主要指標比較（平成6年と平成14年の比較）



購買動向

東岡崎駅周辺地区における買物割合は約1%  
その他市内での買物割合が増加する中で、減少傾向にある東岡崎駅周辺地区及び康生・本町地区

- ・東岡崎駅周辺地区の購買動向を購買動向調査より、「買回品」「最寄品」「贈答品」ごとに買物割合を見ると、平成11年度では東岡崎駅周辺地区が占める割合はいずれも1%程度となっている。
- ・平成3年、8年、11年の3時点推移で見ると、東岡崎駅周辺地区では各品目とも買物割合は3分の1程度に減少しており、その他岡崎市内では各品目とも増加する中で、東岡崎駅周辺地区は康生・本町地区とともに減少している。

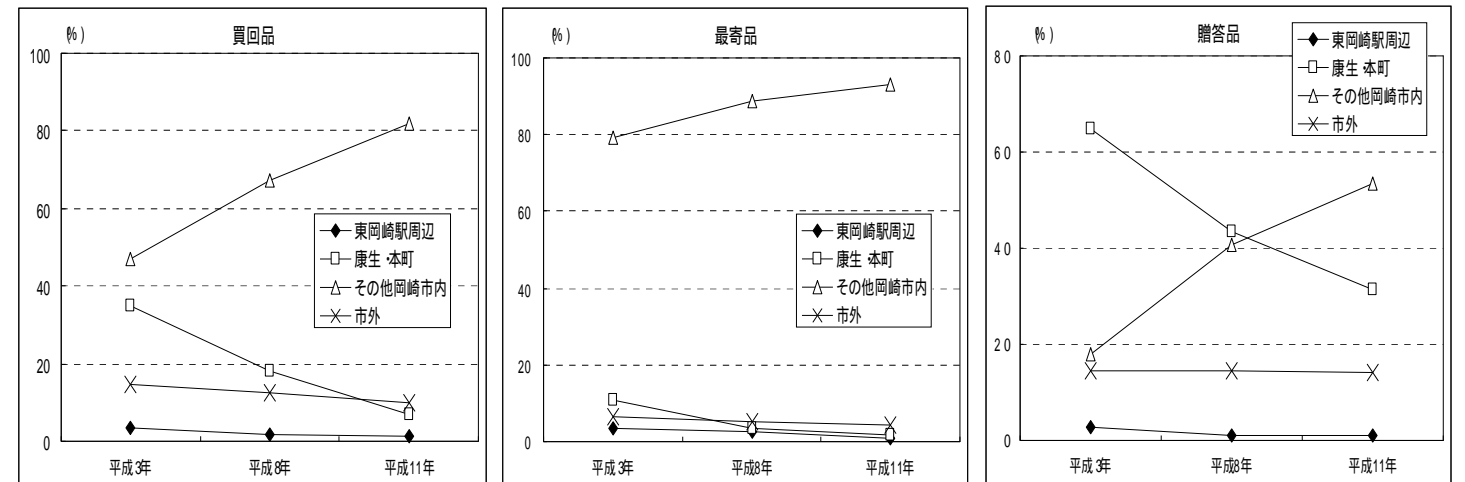
\* 買回品：紳士服、婦人服、革靴、スポーツ・レジャー用品、電気製品 等  
最寄品：台所用品、日常食料品 等

岡崎市居住者の購買動向（買物割合）の推移（平成3年～平成11年）

区分	買物品目	平成3年	平成8年	平成11年
		東岡崎駅周辺	買回品 3.4	1.8
	最寄品 3.3	2.5	1.0	
	贈答品 2.8	1.2	0.9	
康生・本町	買回品 34.9	18.2	7.0	
	最寄品 10.7	3.6	1.6	
	贈答品 64.7	43.5	31.4	
その他岡崎市内	買回品 46.9	67.3	81.9	
	最寄品 79.4	88.6	92.9	
	贈答品 18.1	40.7	53.4	
市外	買回品 14.8	12.7	9.9	
	最寄品 6.6	5.3	4.5	
	贈答品 14.4	14.6	14.3	
岡崎市合計	買回品 85.2	87.3	90.1	
	最寄品 93.4	94.7	95.5	
	贈答品 85.6	85.4	85.7	

（資料：平成3年度、8年度、11年度購買動向調査）

岡崎市内における購買動向の推移（平成3年～平成11年）



## 2. 都市交通の現況

### 1) 公共交通

自動車利用が増加する一方、鉄道・バスといった公共交通利用や自転車・徒歩が減少  
 岡崎市人口の増加に伴いJR岡崎駅利用者は増加する一方、名鉄東岡崎駅利用者は減少  
 名鉄東岡崎駅利用者の代表交通手段はバス利用が減少する一方、自転車、自動車、徒歩の順に増加

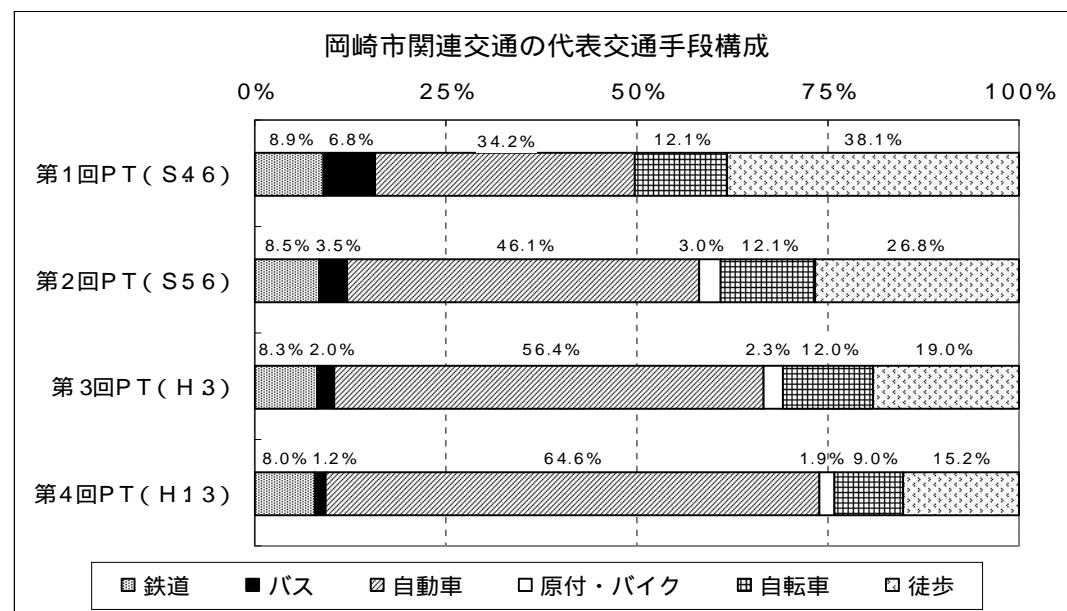
- ・中京都市圏パーソントリップ調査(\*1、以下「PT調査」とする。)より、岡崎市に関連する交通(発地又は着地が岡崎市内にある交通)の代表交通手段(\*2 構成を見ると、第1回調査(S.46)以降第4回調査(H.13)までに自動車利用は各調査時点で増加する一方、鉄道及びバスといった公共交通利用や自転車・徒歩といった比較的短距離移動の交通手段が減少している。
- ・名鉄東岡崎駅及びJR岡崎駅の乗車人員の推移を見ると、岡崎市人口の増加に伴いJR岡崎駅乗車人員も緩やかな伸びで増加しているが、名鉄東岡崎駅乗車人員は平成5年をピークに減少へと転じ、平成16年度現在減少が続いている。
- ・名鉄東岡崎駅利用者の代表交通手段構成を見ると、バス利用が減少する一方、自動車の伸びは少なく、自転車の増加が高い傾向にある。また、類似駅(\*3 利用者の代表交通手段構成を見ると、名古屋市内に存する神宮駅は徒歩利用、新岐阜駅ではバス利用に特化しており、新一宮駅及び知立駅では特化した傾向は見られないものの、東岡崎駅と比較し、新一宮駅では自転車利用、知立駅では徒歩が多く、逆に東岡崎駅ではバス利用が多く見られる。

\*1: パーソントリップ調査(PT調査)とは、人(パーソン)の動き(トリップ)から、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えたものであり、昭和46年の第1回調査以降10年に1回の間隔で平成13年の第4回調査が実施されている。

\*2: 代表交通手段とは、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としており、代表交通手段の集計上の優先順位は、鉄道 バス 自動車 二輪(自転車・原付・自動二輪車) 徒歩の順となっている。

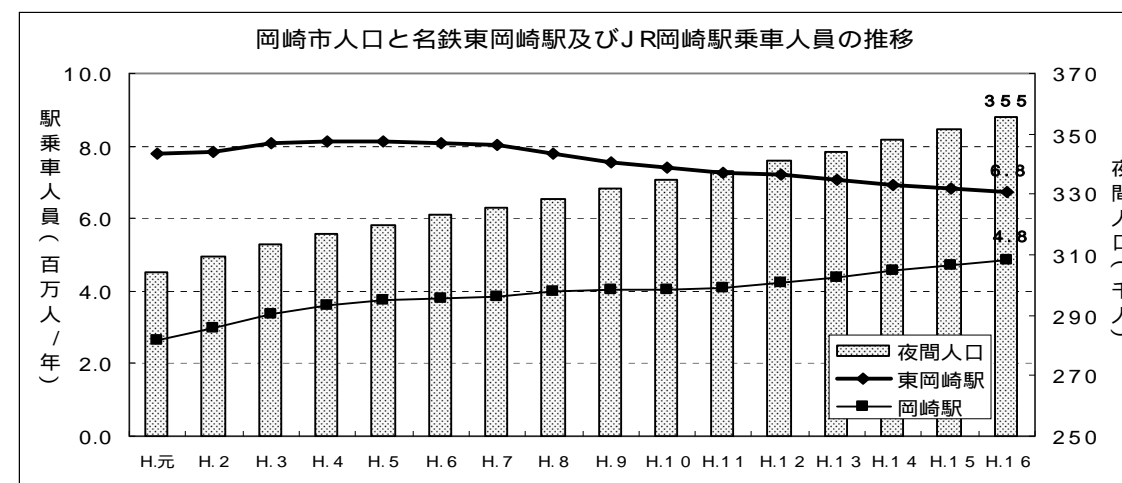
\*3: 類似駅は、名鉄名古屋本線における既設駅より、東岡崎駅日平均乗降客数と同規模の駅を設定した。

岡崎市関連交通の代表交通手段構成の推移



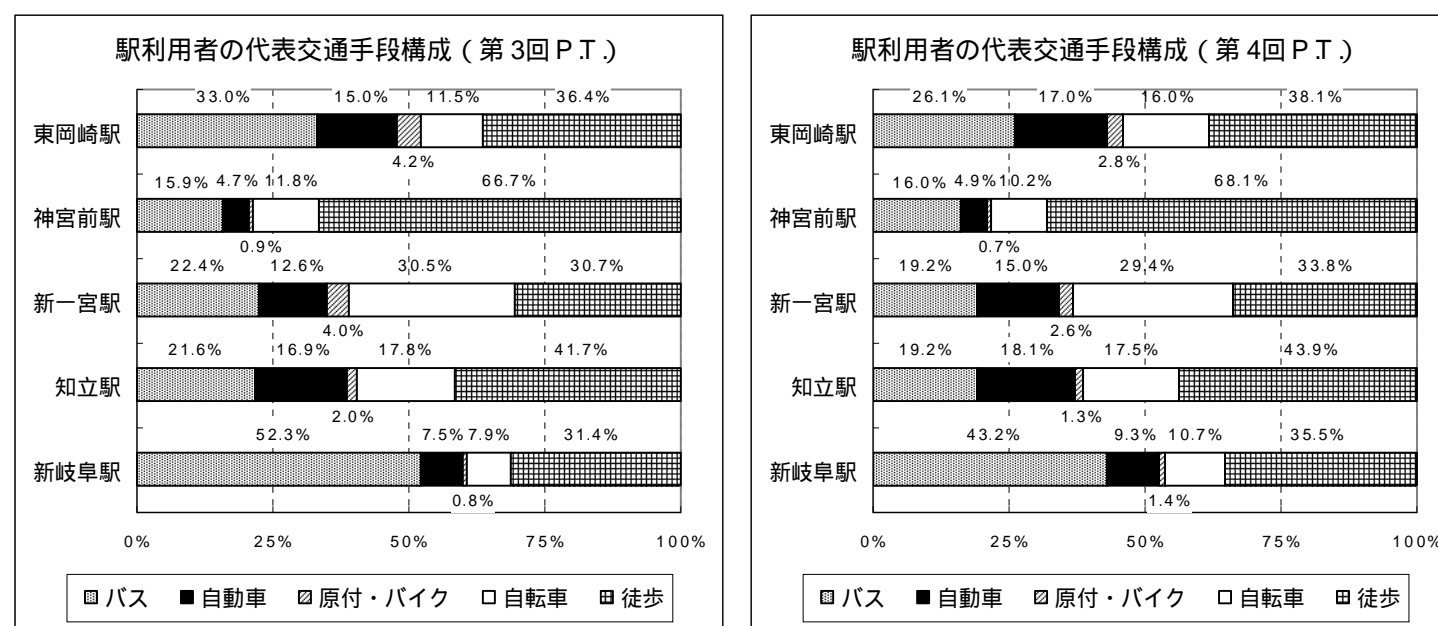
(資料: パーソントリップ調査)

夜間人口と東岡崎駅及び岡崎駅の乗車人員の推移



(資料: 岡崎市統計書(住民基本台帳及び外国人登録人口、各鉄道事業者統計))

東岡崎駅利用者及び類似駅利用者の代表交通手段構成



(資料: パーソントリップ調査)

類似駅日平均乗降客数(平成16年度)

駅名	日平均乗降客数(人)
東岡崎駅	37,445
神宮前駅	34,427
新一宮駅	32,947
知立駅	31,115
新岐阜駅	26,174

(資料: 名古屋鉄道)

## 2) 駅前広場等施設現況

### 円滑な交通結節点機能及び岡崎市の玄関口として求められる広場機能が不足する東岡崎駅北口駅前広場駅及び駅周辺での安全かつ円滑な移動環境の確保(バリアフリー対応)

- ・名鉄東岡崎駅の北口駅前広場は都市計画決定面積 4,600 m<sup>2</sup>に対し、供用面積は約 3,300 m<sup>2</sup>( 図上計測 ) と必要面積が不足しているとともに、南北方向に短い形状にあるため、自動車類の交通処理に問題を有している状況にある。
- ・北口駅前広場から市街地を連絡する 都 明代橋線への歩行者動線として、 都 岡崎一色線に地下連絡通路が整備されているが、昇降機やスロープは整備されていない。また、名鉄東岡崎駅舎及び駅構内においても段差を有しているものの、昇降機やスロープは整備されていないため、身体障害者等の円滑かつ安全な歩行環境の確保が望まれる。
- ・98 年式による名鉄東岡崎駅北口駅前広場の必要規模と現況施設規模を比較すると、交通空間(円滑な交通手段相互の乗り換えや安全な歩行などの交通結節点機能)で約 1,400 m<sup>2</sup>、環境空間(岡崎市の玄関口として相応しい交流・景観・防災などの広場機能)で約 2,200 m<sup>2</sup>不足しており、現況(供用)面積と比較すると約 3,600 m<sup>2</sup>、都市計画決定面積と比較すると約 2,400 m<sup>2</sup>が不足している。これを施設別に見ると、バスバースが計画 3 バースに対し現況 8 バースと現況が上回っているが、タクシープールが計画 15 台に対し現況 8 台、一般者バースが計画 15 台に対し現況 4 台と大きく不足している。
- ・これらから、交通結節点としての円滑な交通処理、岡崎市の玄関口としての広場機能を確保するためには、現駅前広場の施設配置を見直すとともに、駅前広場に導入する機能の一部を代替する用地の確保や、駅部(駅舎構造及び駅ビル等)を含めた一体的な機能更新が必要と考えられる。

- \* 1 : 98 年式とは、1998 年に建設省(当時)から出された駅前広場の計画面積を算定する指針であり、駅前広場利用者より、駅前広場に求められる交通空間、環境空間の各機能を総合的に判断したものである。
- \* 2 : 交通空間とは、交通結節点としての機能を担う空間であり、交通手段相互の乗換えおよび歩行が効率的かつスムーズに行えるよう計画することが必要である。
- \* 3 : 駅前広場は、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る。駅前広場には都市の広場としての機能を果たすための空間であり、駅の特徴、都市の特性に応じて環境空間を確保する必要がある。

98年式による駅前広場規模と現況施設規模等の比較

	98年式による算定		現況		不足量	
	台数	面積	台数	面積	台数	面積
バスバース	3	270	8	(1,100)	0	-
タクシーバース	2	40	2	(100)	0	-
タクシープール	15	450	8	(400)	7	-
一般車バース	15	300	4	(400)	11	-
駅関係業務車両プール	-	-	6	(300)	0	-
車道面積	-	2,440	-	-	-	-
歩道面積	-	400	-	200	-	-
交通空間(上記計)	-	3,900	-	2,500	-	1,400
環境空間	-	3,100	-	900	-	2,200
合計	-	7,000	-	3,400	-	3,600
都市計画決定	-	7,000	-	4,600	-	2,400

\* 現況のバース及びプール(面積)には車道面積及び一部歩道面積を含む

東岡崎駅前及び駅周辺の現況



一般車とタクシーが混在する北口広場



駅と市街地を連絡する地下連絡通路



歩行者通路が狭い北口バスターミナル



駅構内と駅前広場を連絡する動線での段差



バス出入口における動線の錯綜(スイッチバック方式)



駅アクセス機能を担う明代橋線の狭い歩行区間



整備済みの南口広場

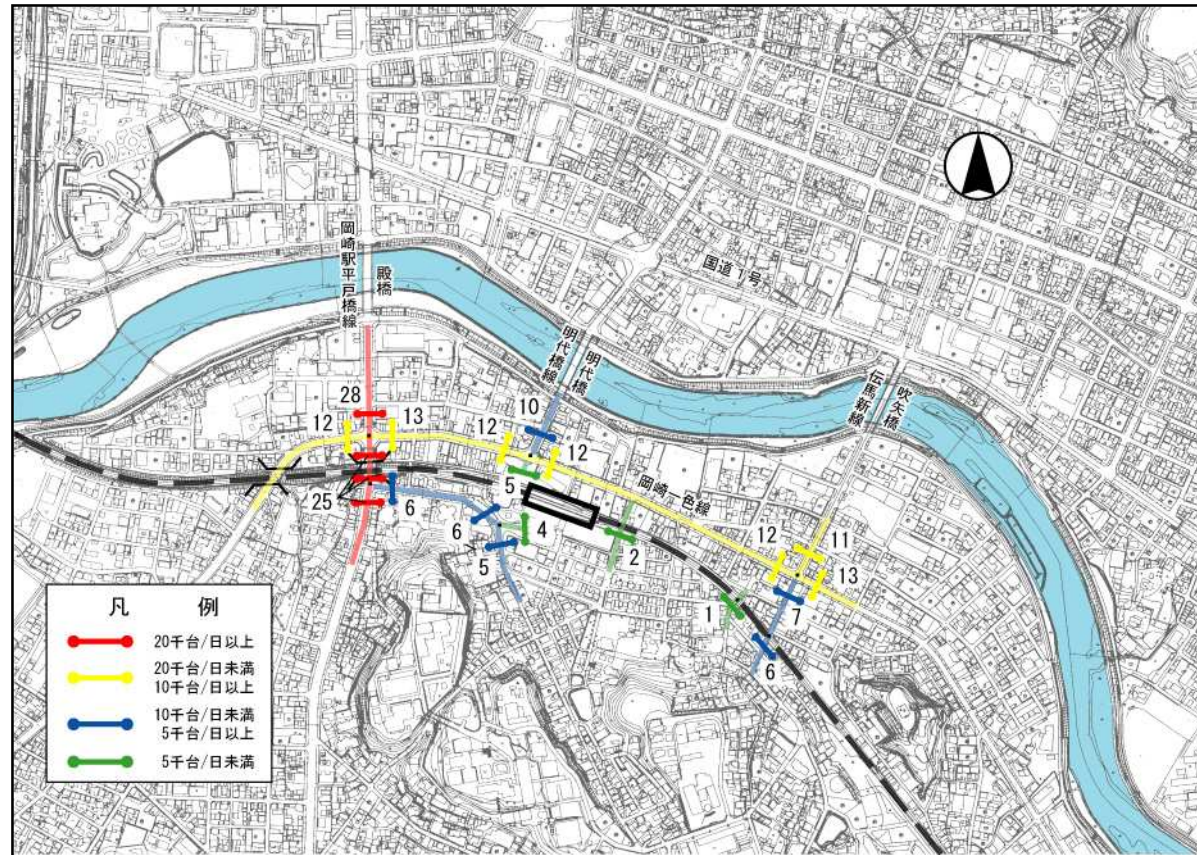
### 3) 自動車交通流動特性

#### 断面交通量

#### 東岡崎駅北口アクセス道路の交通量は(都)岡崎一色線が12~13千台/日、(都)明代橋線が10千台/日

- 平成16年11月の平日に実施した交通量調査結果より、東岡崎駅周辺の自動車交通流動を断面交通量で見ると、(都)岡崎駅平戸橋線(県道岡崎幸田線)では25~28千台/日と4車線道路の交通容量に見合った交通量が流動しているが、(都)岡崎一色線(県道桜井岡崎線、県道東大見岡崎線及び市道)では12~13千台/日、(都)明代橋線(県道東大見岡崎線)では10千台/日、(都)伝馬新線(市道)では11千台/日と2車線道路の交通容量(都市部の幹線道路8千台/日)を上回る交通量が流動している。
- また、東岡崎駅前広場内へ流動する交通は、北口5千台/日、南口4千台/日であった。

現況自動車断面交通量(平成16年11月、単位:千台/日)



#### 将来交通量推計では東岡崎駅を境に(都)岡崎一色線の路線機能は異なる

- 将来交通量推計結果(第4回P.T.調査に基づくH.37自動車交通量予測)を見ると、(都)岡崎一色線は東岡崎駅前交差点を境に、西側区間では多車線道路の(都)岡崎駅平戸橋線へと流動する交通の影響により15~16千台/日と2車線の交通容量を上回る交通量が推計される一方、東側区間では4~5千台/日に留まっていることから、(都)岡崎一色線は将来的に東岡崎駅を境に東西区間の路線機能は異なるといえる。
- これら区間を利用する交通の経路を見ると、(都)明代橋線西側区間では当該区間を目的地とする交通に加え、(都)岡崎駅平戸橋及び(都)岡崎一色線周辺市街地と国道1号及び(都)伝馬町線周辺市街地といった市街地相互を南北方向に移動する交通の流入が見られる。
- また、(都)岡崎駅平戸橋線及び(都)伝馬新線といった鉄道と交差する南北路線の交通量が現況交通量を下回っているが、これは(都)岡崎環状線の整備により南北路線の交通負荷が軽減されたものと推察される。

将来交通量推計結果(H.37現行都市計画道路網配分)(単位:千台/日)



(都)岡崎一色線(都)明代橋線西側)経路情報(単位:千台/日)

(都)岡崎一色線(都)明代橋線東側)経路情報(単位:千台/日)

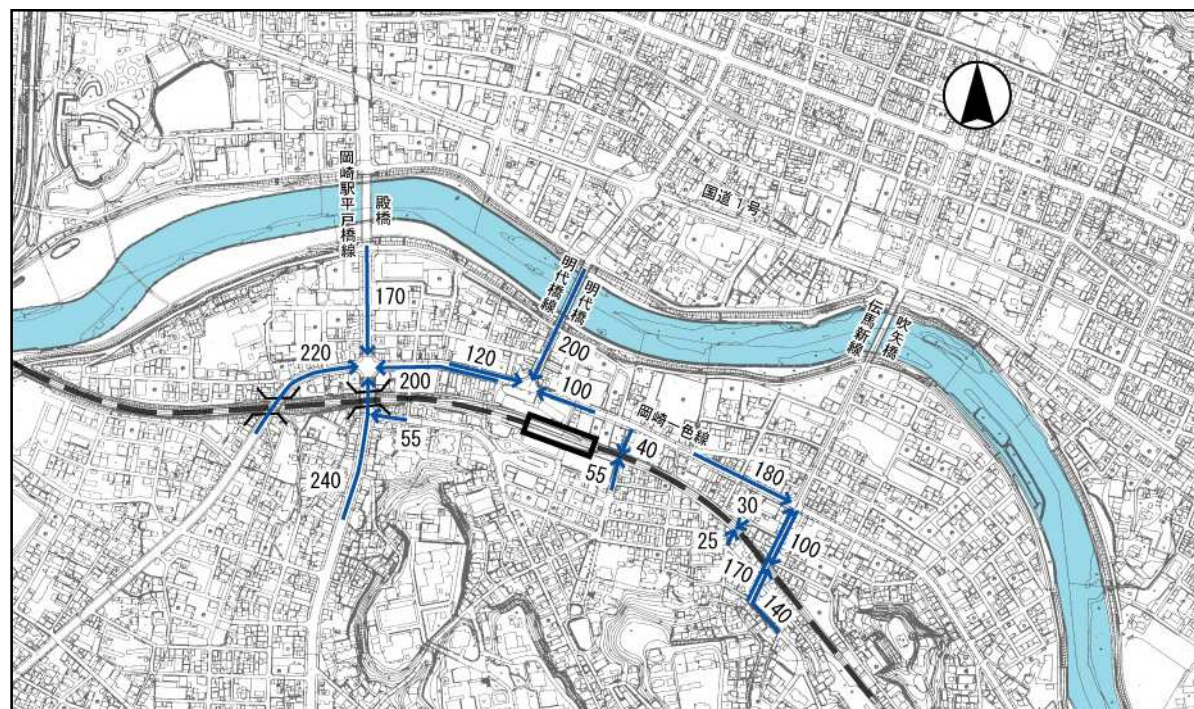


渋滞長

100～200mの渋滞長が観測されるものの、概ねの渋滞発生箇所が短時間での発生

- ・ピーク時間帯（7時～10時）における東岡崎駅周辺路線の渋滞発生状況を見ると、（都 岡崎一色線及び交差路線で渋滞長が観測されたものの、最大渋滞長は200m未満であり、また、渋滞発生時間帯も概ねが短時間での発生であった。
- ・（都 岡崎一色線の東岡崎駅西側区間では、（都 岡崎駅平戸橋線へ流動する方向で連続的に渋滞が観測されているものの、（都 岡崎駅平戸橋線の滞留（都 岡崎駅平戸橋線は常に100mを超える滞留が観測されるものの青時間内で滞留車両は概ね捌けるため、渋滞発生は短時間となっている。）による先詰まりの影響と、交差点の青時間の取り比の問題によるものと推察される。

最大渋滞長（平成16年11月、単位：m）



駐車場利用実態の把握

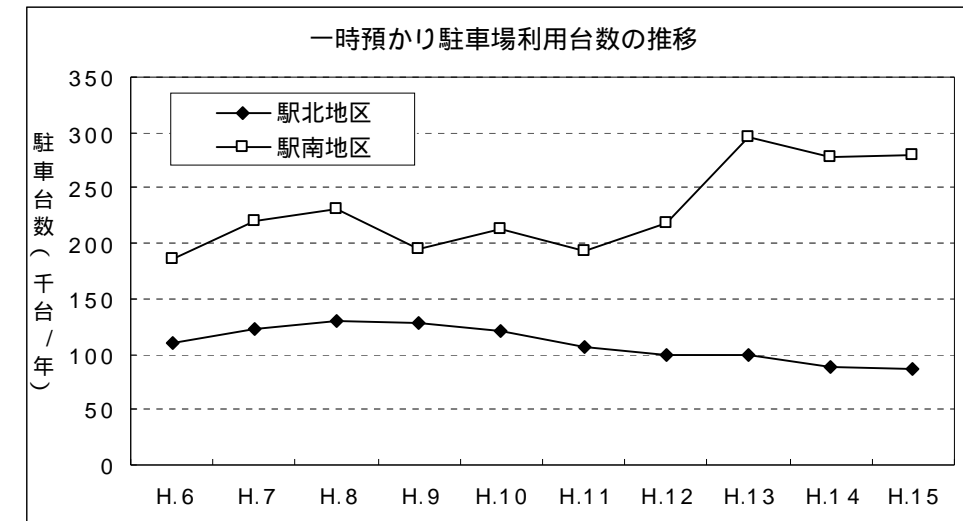
駅北地区の一時預かり駐車場利用台数は減少傾向にある

駅南地区の一時預かり駐車場利用台数は駐車場整備に伴い増加

東岡崎駅のP&R利用率は平成3年から平成13年の10年間で4.5ポイント減少

- ・一時預かり駐車場利用台数を地区別（駅北地区2箇所、駅南地区2箇所）に見ると、駅北地区では平成8年度をピークに平成15年度現在、減少傾向が続いている。一方、駅南地区では平成12年度までは増減を繰り返していたが、平成13年度に東岡崎駅南駐車場の整備に伴い、大きく駐車場利用台数が増加した後横這い傾向にある。
- ・平成15年度の利用台数と駐車場容量から需給バランスを見ると、駅北地区では回転率0.97とほぼ容量程度の需要量であるのに対し、駅南地区では回転率1.34と駐車場容量を上回る需要が観測されている。
- ・PT調査より、自動車による東岡崎駅利用者の特性を見ると、第3回調査（平成3年）から第4回調査（平成13年）の10年間でP&R\*1利用が4.5ポイント減少している。

東岡崎駅周辺一時預かり駐車場における利用台数の推移



一時預かり駐車場利用台数の推移（単位：千台/年）

地区	H.6	H.7	H.8	H.9	H.10	H.11	H.12	H.13	H.14	H.15
駅北地区	110	122	130	127	121	107	99	98	88	86
駅南地区	185	219	230	195	214	193	217	296	278	280

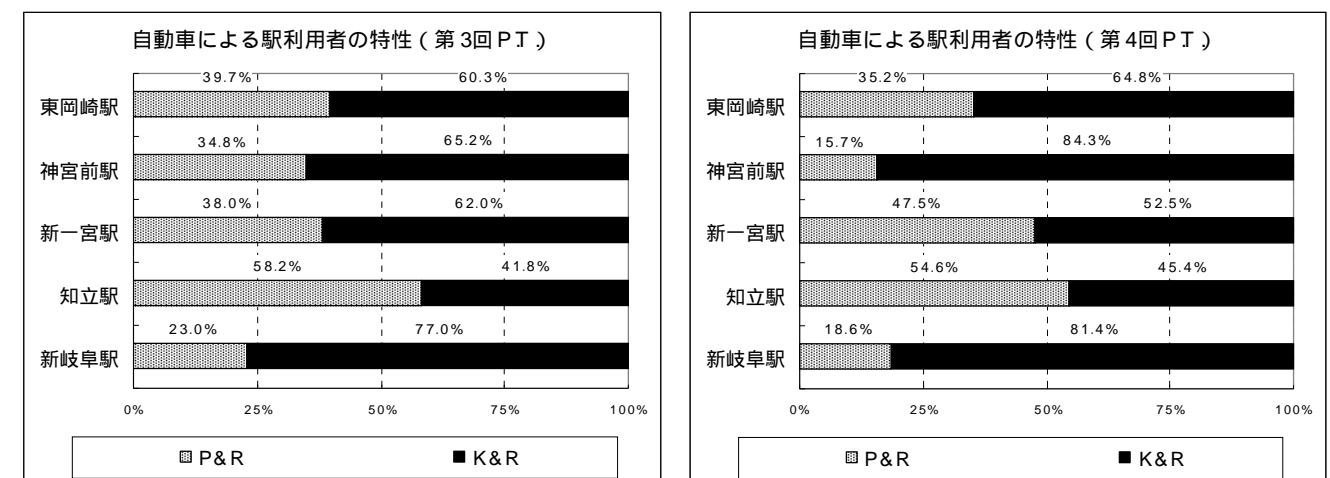
\* 駅北地区は全年度2棟、駅南地区はH.6～H.12.12が1棟、H.12.1～H.15が2棟を対象

一時預かり駐車場の需給バランス（平成15年度）

地区	年間利用台数 (台/年)	日平均利用台数 (台/日)	駐車場容量 (台)	日平均回転率
駅北地区	85,865	235	243	0.97
駅南地区	280,061	767	574	1.34

\* 駅北地区及び駅南地区とも2棟を対象

自動車による駅利用者の特性（パーソントリップ調査）



\* 1: P&R(パークアンドライド)とは、自動車を鉄道駅周辺で駐車して鉄道へ乗換える交通手段であり、同様に自動車からバスに乗換えるケースはP&BR(パークアンドバスライド)という。また、K&Rとは、鉄道駅まで自動車を送られ、鉄道へ乗換える交通手段をいう。

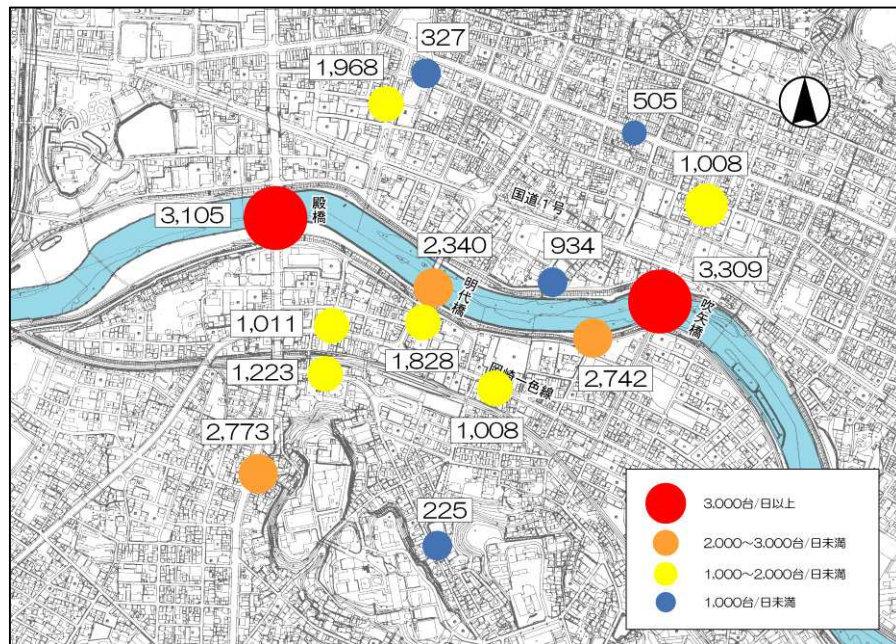
#### 4) 歩行者・自転車交通流動特性

##### 断面交通量

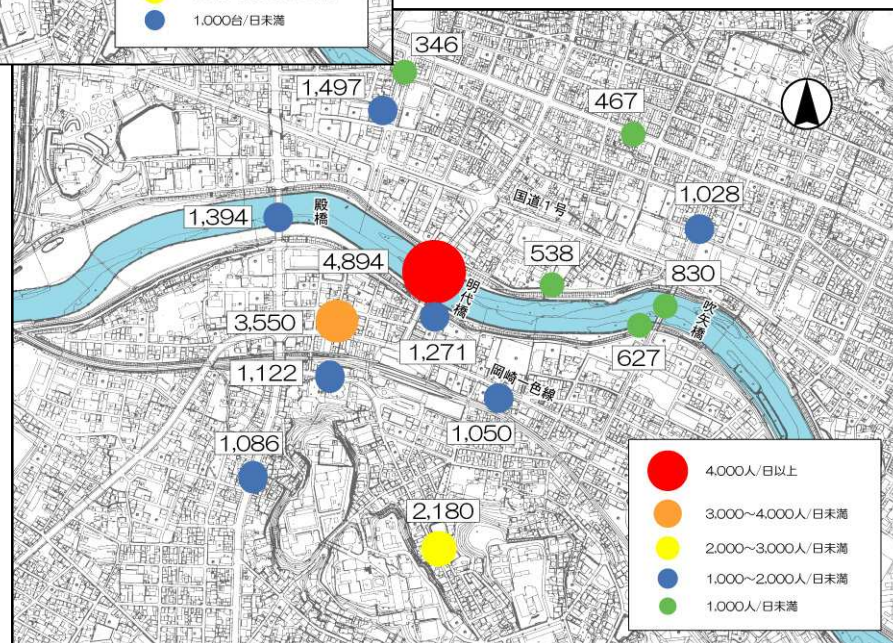
##### 自転車は殿橋及び吹矢橋、歩行者は明代橋と橋梁によって集中する交通が異なる

- ・自転車交通は、東岡崎駅と中心市街地等を連絡する乙川架橋部(殿橋、明代橋、吹矢橋の3橋)で約2,300~3,300台/日が流動しており、東岡崎駅へアクセスする明代橋と比較し、殿橋、吹矢橋といった東西の隣接架橋で多く観測されている。また、駐輪場が設置されている乙川左岸堤防で1,800~2,700台/日の需要が観測されている。
- ・歩行者交通は、殿橋約1,400人、吹矢橋約800人と比較し、東岡崎駅アクセスとなる明代橋で約4,900人と、特定架橋に特化した利用が見られ、自転車交通と歩行者交通の流動が異なることが分かった。

自転車断面交通量(日換算値)



歩行者断面交通量(日換算値)

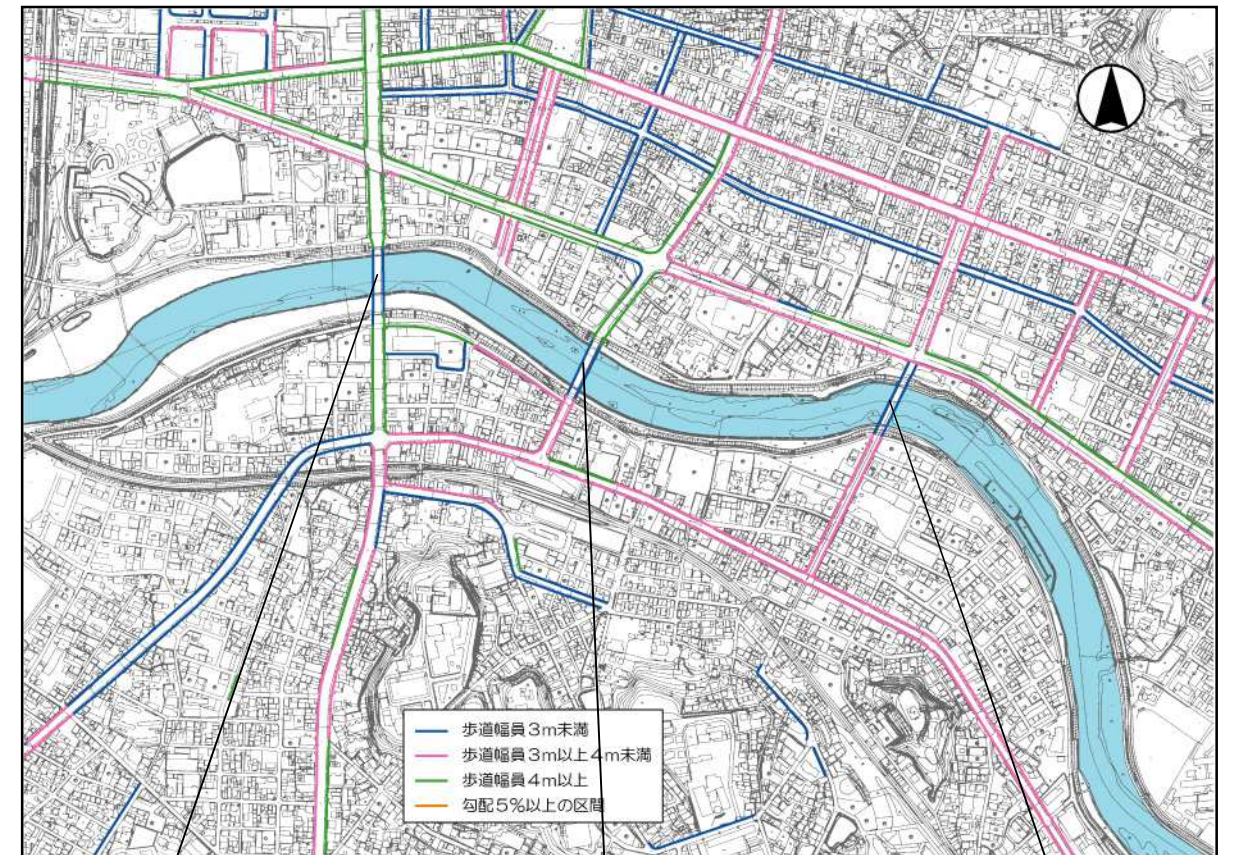


##### 歩道整備状況

##### 乙川架橋部(3路線)の歩道幅員は3m未満

- ・東岡崎駅北側市街地では、概ねの幹線道路で歩道が設置されており、その歩道幅員も3m以上となっている。しかし、これら交通が集中する乙川架橋部の歩道幅員は、殿橋及び明代橋が2m、吹矢橋では1.5mと狭く、安全な歩行空間が確保されているとは言い難い状況にある。
- ・また、東岡崎駅南側市街地では、丘陵地といった地形的要因もあり、歩道ネットワークが形成されていない状況にある。

幅員別歩道設置状況図



安全かつ円滑な有効幅員が確保されていない乙川架橋部(殿橋)



(明代橋)



(吹矢橋)





### 3. 都市環境及び景観資源の現況

乙川の河川空間及び乙川から望むことの出来る斜面樹林地が重要な緑地空間かつ景観資源である  
東岡崎駅近傍には、岡崎城をはじめ岡崎の歴史を伝える歴史的資源が分布している

#### 公共空間（緑地空間）

- ・東岡崎駅北側を東西に貫流する乙川は、その河川空間の広がりや堤外地の緑地空間の豊かさ、松や桜をはじめとする高木の並木により、都市の風格を感じさせる都心地区における貴重かつ良好な公共空間としての役割を果たしているものの、岡崎公園周辺については、公園内の豊かな緑と河川沿いの緑地空間との一体感がやや損なわれている感がある。
- ・また、東岡崎駅北口及び周辺市街地においては、駅前広場をはじめとして公園等の緑地空間の分布は少ない。
- ・一方、東岡崎駅南口には、六所神社等の境内林が残るとともに、丘陵地開発後も残された斜面樹林地が、市街地内の貴重な緑地空間としての役割を果たしているが、上記乙川の緑地空間との繋がりはない。

#### 景観

- ・乙川沿岸の景観は、水と緑と建物群により構成される潤い豊かな岡崎市独自の都心景観を形成しているが、建築物の形態意匠が不揃いで、美しさに欠ける感がある。
- ・乙川橋梁から南方向を望めば市街地内に残された斜面樹林地の緑を眺望することが出来、市街地景観に潤いを与えている。しかし、駅前周辺での高層建築物の立地が進むことにより、その眺望は失われる可能性がある。
- ・東岡崎駅北口の街並みに特徴は少ないが、乙川沿岸の松の高木は、地区の象徴的な景観要素となっている。

#### 歴史・文化

- ・乙川沿いには岡崎の都市の起源とも言うべき岡崎城が岡崎公園内にある。
- ・東岡崎駅北口は、城下町時代において既に町の一部であったが、戦災にあったことから、その面影は感じられない。
- ・一方、東岡崎駅南口には、徳川家康に縁のある六所神社が今も鬱蒼とした境内林の中に鎮座している。また、その参道には高木の松並木が残り、当時を偲ぶことが出来る。

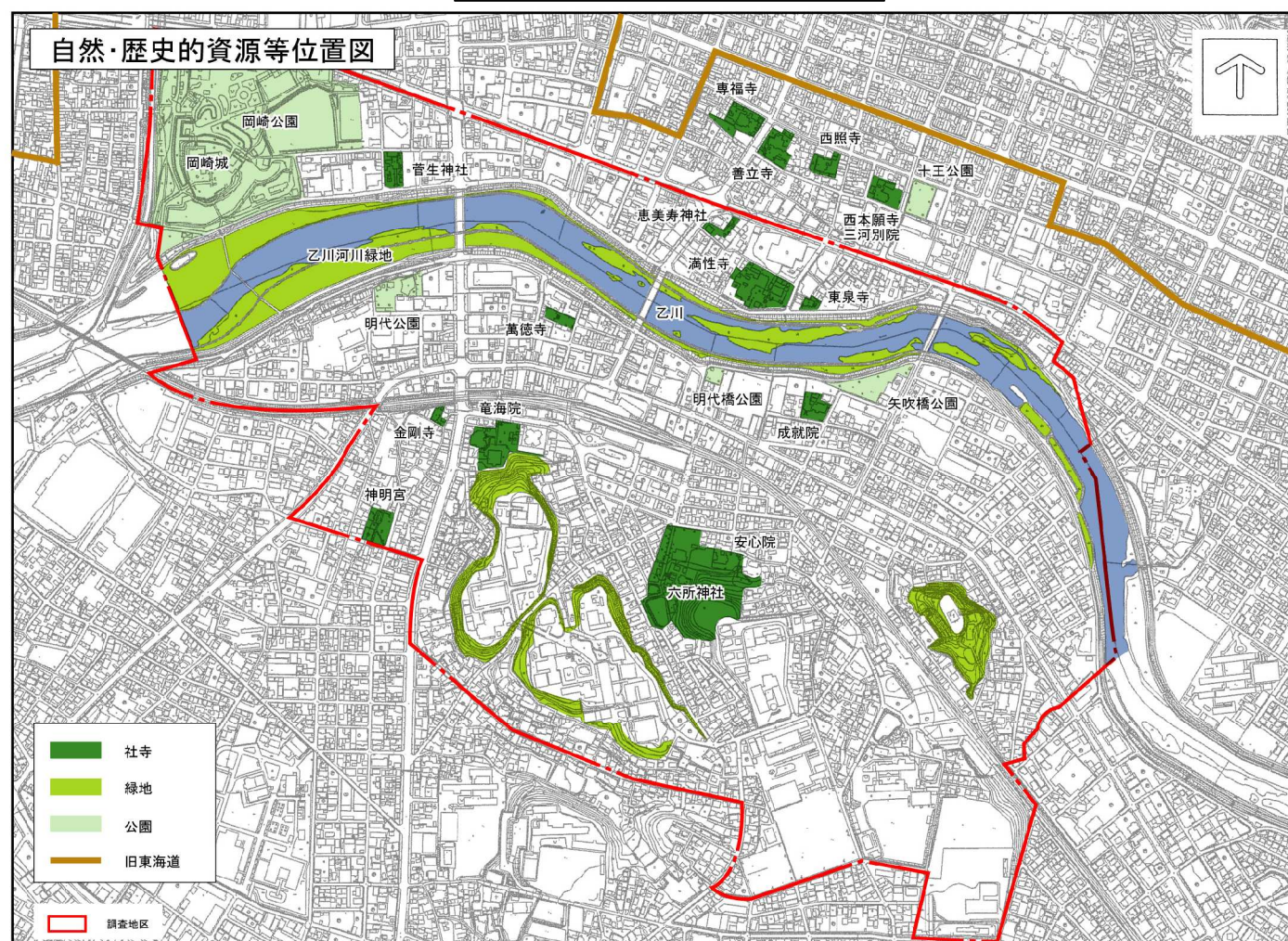
乙川と沿岸の緑地空間



貴重な緑地空間を有する岡崎公園



乙川の後背に立地する高層建築物群



派手な看板が目立つ東岡崎駅前



高木の松並木が残る六所神社参道



歴史と景観資源となる岡崎城