< 第 2 回東岡崎駅交通結節点整備検討会会議録 >

日 時 平成 18 年 10 月 2 日 (月) 15: 00 ~ 16: 50

会 場 岡崎市職員健保会館体育室

出席者 松本会長、山田会長職務代理、伊藤委員、田部委員、武藤委員、中村委員、河合委員
池田委員、青木委員

川嶋岡崎市助役、太田企画政策部長、三浦都市整備部長

都市計画課：三上次長、山崎班長、香村主任主査、林主任主査

商工労政課：岸田次長、石川班長

道路建設課：岩瀬班長

企画調整課：齋藤課長、秋元班長、初井班長、松田主任主査、加藤事務員

概 要

典礼 齋藤課長

1 あいさつ 松本会長

第 1 回の検討会が 7 月 7 日に開催されまして、早いもので、もう 3 カ月たちました。

簡単に振り返ってみたいと思うのですが、第 1 回の検討委員会では、交通結節点の整備の重要性を御認識いただくとともに、事務局から、全くのたたき台ということで三つの案を出していただきました。具体的な図面にはなっていたのですが、あれはあくまでも全くのたたき台ということで、それぞれの構成要素について御議論いただきました。

そして、ペDESTリアンデッキがどうだとか、バスのバースの位置がどうだとか、それぞれの要素について、良い点あるいは悪い点の議論をいただきましたが、今回事務局でまとめているしております。

さらに、本日は、それらをもとに全体の枠組みをぜひ決めていただきたいと思いますので、今回も前回と同様、全市民的な高い視点から御意見をいただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

2 検討項目 資料

(1) 説明

・ **検討の進め方（企画調整課）**

資料1ページについて説明

（会長） 特に懇談会に関して、補足することがあればお願いします。

（委員） 橋上駅にした場合、歩行者が橋の上を通ってしまって、駅前の商店街を通過してしまうのではないかと心配がある。また、駅前の整備とバスの一方通行のような整備をした場合、地元の地権者の方々に大変負担がかかるという心配もある。

（委員） 堤防道路を拡幅する話を地元でしたら、それは絶対やめてほしいと。景観にも響いてくるし、悪い印象になってくるし、非常に狭いところへ大型バスが入ってくるということは、危険も増してくるという意見がたくさん出た。なるべくならそういうのは避けてほしいという意見もあった。

（会長） 指摘事項でいただいたものは、道路網構想、駅前広場構想、歩行者・自転車ネットワークという形で大きく分けられるということで、それが行政の方針として三つで表わされている。行政で対応していく部分と、事業者で対応していくところを協力しながら一体的に検討していき、すばらしい交通結節点を構築したい。

・ **道路網（都市計画課）**

資料2ページについて説明

・ **歩行者・自転車ネットワーク（都市計画課）**

資料3ページについて説明

・ **駅前広場（都市計画課）**

資料4ページについて説明

・ **駅前広場整備検討の方向性（都市計画課）**

資料5ページについて説明

（委員） 道路の拡幅は、民地の方へ拡張するのか、川の方への拡張があるのかないのか。

（事務局） 民地側、南側の方へ拡幅という考えである。

（委員） 堤防地の道路の拡幅の件では、明代橋から東の方が非常に狭くて、堤防地を民家が借用している場所もある。やはりそれを取り上げられることになると、今利用しているお宅では、非常に不便になるという意見もあった。

また、吹矢まで一般車の通行を許可できるようにして、小公園と市の駐輪場と月極の駐車場

も利用できるのではないかと。そちらにバスをプールして、そこでお客を降ろして駅まで歩かせるという意見もあった。

また、今の駅のバス停の奥の方までをバスの降車場にしてそれだけ分広くとると、降りてすぐ電車に乗り換えることができるのではないかと。岡ビルの入口あたりも、もっと奥の方まで車が入れるような構想でビルを建てたらどうかという意見もあった。

(会長) 地元の方々の個別の事情は理解できる。ただし、この委員会では、地元の方々の個別の事情、法制上の制約、財源の問題、あるいは技術上の課題など各種の制約はひとまずおいておき、まずは理想的な交通結節点の姿について検討してもらいたい。

(委員) 先回の検討会後の7月20日に岡崎市内のタクシー会社8社で会合を開いた。殿橋と明代橋の間あたりにあるタクシーの待機所がなくなるならば、その分も駅前広場の中に入れていただきたい。

(事務局) 現在のタクシープールで8台程度は入っている。それに堤防の5台も加味して、必要規模として13台。第1回検討会の意見を参考にしながら、この必要面積を積算している。

(会長) 実際東岡崎を改修するに当たって、タクシーとしてこれだけこういうふうに必要なだということを示していただけるとありがたい。

(委員) 計画ステップ2では、「都市計画道路の明代橋線の一部区間で交通規制やコミュニティ道路化等による自動車交通の規制・誘導施策を導入する」となっているが、計画ステップ1の整備の後の考え方と判断してよいか。

その場合、計画2のときに、緑色の点線になっている部分には矢印の絵が書いてあるが、これは一方通行のようなことを考えていると判断してよいか。

(事務局) 交通量を緩和するために、このような形で駅前を一部規制するということである。

(会長) この交通規制は、歩行者のための歩きやすい空間をつくるということで、結果として、商店街を盛り上げていくことにもつながっていくと思う。

(委員) 東岡崎駅前の交通結節点の機能として、一番問題と考えているのは、岡崎一色線の渋滞である。これが非常に運行に支障を来している。南方面へ向かうバス路線を駅南側のロータリーへ入れられないかという点が一番申し上げたい意見である。

(事務局) 南側広場の整備にあたって、名鉄バスは入らないという回答だった。このことについては、研究懇談会で地域の方からも強く言われていることである。

(会長) 当初の経緯はあるかもしれないが、時代も変わってきて、車の流れも変わっているので、もし可能であれば、もう一度地元の方々と協議いただいて、さらによい案が出るのであれば、路線バスの南側駅前広場への乗り入れも再検討していただければいいかと思っている。

(委員) 南側の広場は観光バスのスペースになっているのか。

(事務局) 駐停車できる場所があるので、利用されているというのが現状である。

(会長) 次に、歩行者・自転車ネットワークについて。

(委員) 南北の歩行者、自転車の方々の流れを緩和するということで、明代橋と殿橋の間に新しい橋を一本つくるという計画だが、車を一車線にしてでも明代橋と駅前の間の歩行者通路を確保しないと、この提案する流れはうまく確保できないだろう。道路整備等の時期と合わせないと、最終的にはよくても、途中では駅前が大混雑するだけではないかという心配がある。

もう一つ、明代橋の歩行者通行量が非常に多い。これは、駅の目の前で、バスが駅になかなかつかないということで、橋の手前でおりてしまっていて歩いてくる方が非常に多いからではないかと。要するに、バス通行の渋滞から引き起こっている人数ではないかとも推測できるが。これはそういう動きがあるのか、単純に岡崎市民が歩いて駅に向かっている数字なのか。もし渋滞が解決されて、この数字が半分になれば、別に歩道を広げる必要はないが実際はどうなのか。

(事務局) 提案している段階であるが、時期等については地元とも検討していき、整備途中で混雑が生じることがないように整備していきたい。図面にあるように、歩行者は歩行者のルート、自転車は自転車で、止める場所も新たに考えながら動線をつくりたいと考えている。

(会長) 駅前から籠田公園の方に歩行者の動線をつくって、それをまちづくりにつなげていきたいという考えがあるかと思う。

(委員) 事務会社、保険会社といった会社が、康生南や籠田公園の前付近のビルに入っており、サラリーマンの方々がたくさんお勤めであり、歩行者が多いまた、唐沢町などのビルにいろいろ大きな会社が入っていて、これらに勤務される方がたくさんいる。川の北側の事務所の関係で御通勤の方が多いのではないかと地元は思っている。

(会長) 次に、駅前広場整備構想について意見をいただきたい。

(委員) まず一つが、バスバースのところ。現況が1,100㎡あって、今度は8台で600㎡。今のスイッチバック軌道を解消したいということであるなら、面積は当然大きくなってもおかしくないのではないか。

それから、一番最後の環境空間面積がどういうものなのか。どういうものを具体的に指しているのか。これが非常に大きくなっている関係で、現況の4,600㎡が7,000㎡とかなり大きなスペースをとってしまっている。

三つ目の質問。4ページの下の方の図に書いてある駅前広場の区画では、駅前広場が道路の半分までかかっている。だったら今度も、駅前広場のスペースに道路を半分までかけてもらえれば、現実的な差はなくなるのではないか。

(事務局) あくまで計算式にもたれて、前回お聞きした中の今の状況において算出した面積を出している。どれだけ要るかはまだこれからのことで、今後検討する中で変わってくると考えている。

道路、駅前広場の整備をしていく中で、皆様方のいろいろな要件を聞きながら、特に名鉄の理解を得ながら、橋上駅ということも含めて現況の 4,600 m²以上で整備したい。今後、地元の方にも協力をお願いする形になると思う。

(会長) 2点目の環境空間面積に関しては。

(事務局) 環境空間面積とは、防災、広場、景観等の施設の面積である。

(委員) 実際に必要なバスバース、タクシーバース、一般車プールの面積によって、環境空間面積は一義的に決まってしまうのか。

(市) この比率は余り固定的に考えずに、どういった配置にして、どの程度環境空間を確保していくかということ柔軟に考えていきたい。

(会長) 先ほどのタクシーと同様にバスに関しても、実際、どれぐらいのバースが要るかを次回までに検討いただきたい。現状を踏まえ、あるいは将来計画があるのであれば、それを踏まえた上で、合理的にこれだけ必要だということを説明いただけるような資料を出していただきたい。いかがでしょうか、可能でしょうか。

(委員) 何とも言えない。

(委員) 先ほど、南ターミナルの方にはバスを入れないという約束であったようなことだったが、検討するにあたって、最初に入れられないという条件がついてしまうと、それに伴って北側のバスバースの容量が必要になってきてしまうので、もう少し柔軟に考えられるようにしたい。

(会長) その辺は柔軟に考えて、南が全くだめな場合にはこうだ、南に入れられるならこうだという形で考えていただきたい。それから、経緯を整理していただいて、実は、そのとき約束に至った前提条件が今は崩れていて、もういけるかもしれないということがあるかもしれないので、再検証していただきたい。

4ページの左下に各種機能整備の考え方で、一般車については、キスアンドライド用乗降場の拡充を図るということだが、現状では非常にキスアンドライド、いわゆる送迎が多くて、さらに今はタクシーと同じ場所を使っていることで大きな問題が発生していると理解している。

(事務局) そのとおりです。こういうことをして緩和していきたいと考えている。

(会長) この限られた空間の中でバスも確保し、タクシーも確保し、さらに一般車もというのは非常に難しい。本来は市全体の交通政策という観点からどういう姿であるべきかがあって、それに基づいて、駅前がこういう姿になるといいなという絵が描けるといい。その中で、バス

を優遇したら一般車がだめだったとか、一般車を優遇したらバスがだめだったというのが当然出てくるが、そのときの優先順位はどうか。

(事務局) 本市の基本的な考え方としては、公共交通をできるだけ大事にしていくという考え方を持つ方向で進めていきたい。

(会長) それがバス網が充実している岡崎市にとっていい方向だと思う。日本中どの町も高齢化がどんどん進み、車では移動できない人が増えてくる。当然地球環境問題もあるので公共交通を優遇し、公共交通を便利にすることが大事ではないかと私も考えている。

(会長) 次に、歩行者のスムーズな動線について。特に交通事故の観点あるいはバリアフリーの観点から、何か意見は。

(委員) 現状、歩行者の横断は地下を渡っている。西側は交差点から外したところに横断歩道がある。大型バスが右折左折するところに歩行者の横断歩道がある。交差点で直近に横断するところがある。交差するところが多ければ多いほど危険が伴うことを踏まえて、歩行者、自転車の安全を考えていかなければいけない。

(委員) 3ページの右下の案の考え方で、歩行者動線の軸線ということで、現在ある道路の中を歩車共存道路化という形で区画道路の中も利用する形だと思う。現状の幅員からして歩道部分が足りていないので整備を考えていただきたい。

(事務局) 御指摘のとおり、歩道を整備したいと考えている。

(会長) 最後の5ページ、駅前広場整備の検討の方向性について、今回の交通結節点整備を検討していく上での非常に大きな枠組みに関して意見をいただきたい。

(委員) 駅ビルの位置は、バスの乗り換え、駅への接続など、これを利用する方々が便利な位置であればよい。

橋上駅について。例えば、南北に駅前広場がある。その移動性を確保するために橋上駅、または駅前広場を広くとるためにビルも壊して駅を上を持ってくる。そのように、どうしても必要だという理論付けをしていただきたい。

もう一つ。INとOUTと書いてある。この絵では、ビルの中に入っていきような感じになっているが、そこら辺は柔軟に考えていただけるような今後の計画であってほしい。

(事務局) この交通結節機能という茶色い枠組みの中に入って行くということであって、必ずしも駅ビルの中に入るという意味ではない。次回にゾーニングという形で、もう少し具体的に示す際に、実際どういった車両の流れになるのかを示したい。

(市) どのような機能が、どのような面積が、どういう配置が必要かはこれから決めていかな

ければいけない。駅ビルとの一体的な利用ということも含めて、その可能性を現時点では捨てたくない。

(会長) 一体的な利用は重要だと思う。そういう意味で、道路を挟んで駅前広場の北側にある駐車場用地であるが、この部分もカラーに修正した方が、駅前の広場と一緒に整備していくのだという一体感が出てくる。

(委員) 橋上駅ということでここにうたってあるが、名鉄として、高架にすることが可能かどうかということをお聞きしたい。

(委員) 鉄道高架化の事業は、基本的には、鉄道と立体交差する道路の整備から生まれてくる事業である。行政からの協議があれば、一緒になって協議をする。

ただ、駅だけを高架にするのは不可能な話であって、その前後1km 2km間ずっと整備しなくてはならない。

(事務局) 連続立体化について、地元の方から懇談会等でいろいろお聞きしているが、費用対効果や事業完了までの期間などいろいろ考えると、市としては行わないという結論である。

(会長) INとOUTが1カ所ずつという整流化に対して、バスあるいはタクシーとして、何か意見や希望等がありましたら。

(委員) スペースの問題がある。また、バスとタクシーは同じ階にすることである。バスに乗り遅れた人たちがタクシーを利用することが多いので。

(委員) 四角で囲んである駅ビルの下に市街地拠点機能と書いてあるが、どういう意味か。

(事務局) 例えば、公共的サービスの機能をここに持ってくることで、あるいは憩いや語らいの場を用意することで皆さんがお集まりになり、それが市街地の拠点としての機能を果たすと理解していただきたい。

(会長) 皆さんが考えている交通結節点、基本的には、バスとかタクシーあるいは自動車の送迎がどういう形でされるべきか、皆さんの意見をいただきたい。

(委員) バスとしては、北側の駅前のことだけをとればバース数が一番重要なポイントである。また、バスターミナルはロータリー式を期待しており、できるだけ面積を確保していただけるように働きかけていきたい。

(委員) バスとタクシー、タクシーと一般車の出入り口を分けるのは難しいと思うが、バスと一般車を分けていただいたらありがたい。

(会長) では、5ページの方向性に関しては反対の意見がないということで、基本的には、提案の形でお認めいただいたということで、よろしいか。

ありがとうございます。事務局にお返ししたいと思います。

4 その他

(1) 次回開催日程について

- ・11月22日(水)午前中となった。