

< 第3回東岡崎駅交通結節点整備検討会会議録 >

日 時 平成18年11月22日(水) 9:30~11:02

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、田部委員、武藤委員、中村委員、河合委員、
池田委員、青木委員

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、村井主査

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、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

おはようございます。本日は、早朝よりお集まりいただきましてありがとうございます。

本日は第3回目となります。第2回目では、駅前広場の方向性、簡単にいいますとゾーニングを決めていただきました。この後、このゾーニングに従いまして、諸施設を落とし込んでいく必要があるわけですが、実はまだ非常に自由度が大きい状況であります。バス停だとか、あるいはタクシーのバースの位置、あるいは駅ビルといったものを落とし込んでいくためには、余りにも自由度が大きくて、さまざまな組み合わせが考えられるという状況です。したがって、本日はそのゾーニングの中で、さらに与条件を整理していただいで決めていただきたいと思っております。

そこで、ご議論いただいで決まった与条件をもとに施設の配置をもう少し制約を持った形で決めていくことができたらと思っております。今日も忌憚のないご議論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 報告事項

(会長) 最初に、報告事項。これは前回、バスやタクシーの現状を踏まえて、そして、将来の構想を踏まえながら、どれぐらい必要か、その根拠を示してもらえないかということとでそれぞれ委員にお願いしていたので、その点に関して発言をお願いします。

(委員) 名鉄バスとして最大のポイントとしているのは、南側へ向かう路線を何とか駅の南側の発着に変更できないかということである。

南側の件が今後どうなるかわからない中で、北側のみで再整備計画を考えていくとすれば、もう一つの大きな問題は明代橋から南向きに駅に向かったときのミスタードーナツの前の我々が9番バスと呼んでいるバス停の問題がある。ここの発着本数は、朝のピーク時の8時台は17本あり、これは相当な規模である。今回の再整備計画では、明代橋を渡ってすぐに左折し迂回するルートになっているが、これだと再整備後の駅前のバス数について、9番バス分として現行にプラスアルファを考える必要が出てくる。

また現行のターミナル内だけを考えても、ピーク時には、8番バスの奥の交番の前あたりを降車だけに使っている状況もあるので、この意味でも現行の8バスにプラスアルファが必要ということになる。

現行の8バスの必要性について根拠立てて説明ということであるが、発着本数だけから見ると、朝のラッシュ時の8時台には、少ないところでも5本はある。多いところでは10本ぐらいある。1回バスが入ってきて出ていくのに5分ぐらいかかると仮定したとしても、5本あれば既にもう25分占有していることになる。他に8本なり10本なりのところがあると、そこはもう40分なり50分バスが占有するという計算が成り立つ。5本あるところが1バス目のところしかなくて、2番から8番バスはいずれも8本ないし10本ぐらいのピーク時の発着本数があるから、バスの統合は困難だと思う。

(委員) 岡崎市内の8社のタクシー代表者の会議で確認したが、現在のタクシープールは、乗り場は別にして、広場内で3列掛ける4台、乗り場を入れて15台を使用している。各社さんは現状維持だということを確認しているので、今現在使わせてもらっている15台は確保してもらいたい。そのうえで乙川の堤防で5台用意してもらっている待機バスがなくなった場合はプラス5で、20台である。

面積的には1台の幅が2.5m、長さが5m、これで認可をもらっているので、1台につき12.5㎡。掛ける20台で250㎡ぐらいもらえたらありがたい。

(会長) 東岡崎駅のバスターミナルがほかの駅の運用状況と比較してどういう状況か、あるいは先ほど報告してもらった数字を書面で出してもらえればと思うが、いかがか。

(委員) 数字的なものを書面で出すことはできる。他の駅との比較になると、前提条件が必ずしも一致していないので、単純比較できるかどうかというのが疑問であるが。

(会長) 単純に比較しようとかというものではなくて、その妥当性をこの委員会で検討していかないといけないと思う。

(委員) 他の駅との比較ではなく、ここにおいてどうかということではいかがか。

(会長) 可能であれば、算定式に基づいた値との差を一般市民の方にどのように説明していくかを考えた上でぜひ資料を出してもらいたい。我々は、市民に対する説明責任を果たす必要がある。

(委員) 算定式というのは、国土交通省の98年式か。あれは全く話にならない。

(会長) いずれにしても、効率性を判断できるような、あるいはそこから「なるほど、このバス数は必要だ」と判断できるような東岡崎駅の現状の数値を提出してもらいたい。

(委員) 現状の発着本数等のデータをもとに、東岡崎駅の状況の資料については検討する。

(会長) タクシーの場合も観測データなどを提供してもらいたい。

(委員) 私どもの場合はあるが、他社もあるかどうか諮ってみる。

(会長) お願いする。南側に向かうバスを南側へという話は前回も出たが、事務局の方、何か進捗はあるか。

(事務局) 現時点では地元には諮っていないが、地元は「本来ここに入るはずではなかったのではないか」という姿勢はまだ変わっていない。もしそれを実現するとするならば、かなり話を重ねていく必要があるだろう。

(会長) 現段階では、それはちょっと厳しいという、あるいはそれは盛り込まずに北側のみでバスの発着を考えていった方がいいということであろう。

3 検討項目 資料

・与条件と基本方針について

資料について説明

・意見交換

(会長) のマークは今回新たに出てきたものだということが、既に議論してもらった内容でも構わないので、質問あるいはご意見があれば。

(委員) 地元としては、堤防地の拡幅ということは反対だし、それによって景観がとても阻害されるのではないかという意見もある。だから、バスは一方通行化し、自家用車も一方通行化して通行を区分けをすれば、そんなに混雑することはないのではないか。大体込む時間帯というと、朝7時から8時半、9時まで。それと、お昼が少し、そして夕方は1～2時間。その他の時間帯というのは大体1信号で行けるような状態である。(この計画は)余りにもお金をかけ過ぎるのではないかというような意見が地元の町内の皆さんから出ている。

それから、自転車、歩行者の橋をつけるというのは最もばかげた話ではないか。実際自転車でも大体夕方4時ぐらいから高校生が主に自転車通学ということで橋を利用する。朝もそれがあるが、これにしても橋を渡る区分けをするということで何とか可能になるのではないか。それには交通整理が要るわけだが、むだなお金を使い過ぎではないかという意見が出たので、ここで発表させてもらおう。

バスターミナルは今と同じぐらいのターミナルの大きさを整備されるのか。

(会長) バスターミナルの広さはということだが、事務局で回答されたい。

(事務局) バスのバースの必要面積は、8バースで600㎡ということで資料として前回説明させてもらった。

(会長) 私個人としては、費用対効果の問題だと思う。絶対額としては当然小さな額ではないが、その額を投じてどれだけの効果があるかを考えてもらいたい。

歩行者の橋を架けることによって、ここの駅前の人々の動きが大きく変わっていく。それに従って駅前の方々が変わっていただければ、これは非常に大きな効果となってくる。

それから、バスは堤防道路を通らないという話だが、従前のままで果たして処理できるかどうか、ここが一番大きなポイントである。前回も示されたように、駅前の県道だけで交通を処理するのは非常に厳しい。数値に基づいて考えた場合には、今のところ、堤防道路が必要だという判断をせざるを得ない。これは私個人の考えだが、事務局の考えはどうか。

(事務局) 一色線の明大寺交差点から駅までの間の交通負荷を何とか軽減していきたいのだが、どの程度渋滞解消につながるかというのは、確かにバリエーションはあると思う。

前回の会長の発言で「一つの案は考えていくのだが、現実に進めていく中では、その状況に応じて変更が必要であろう」というようなことは当然事務局としても考えている。ただ、検討会での議論となると、どこまでのバリエーションを考えればいいのかということに、逆に、なりかねないので、大きな方向性を定めてもらえればと思っている。

(委員) 了解した。例えば一色線である。この道路について一般車の時間帯進入禁止、バス専用というような感じで利用するということとはできないものか。

(事務局) できるかどうかという質問であれば、市民の皆さん方がやろうという気持ちになってもらえれば、警察と協議する中で可能だ思う。

(会長) 私もそう思う。実現できたら大きなインパクトだ。

(委員) 先ほどの道路の件だが、バスとか公共交通は朝夕に集中し、渋滞するから、その時間帯の交通を分散するために、堤防道路というのが必要になったわけである。もし地元が堤防がだめだというなら一色線を拡幅する、その沿線住民の方々に今度のご協力いただかないと、ここの駅前の一色線の渋滞は解消できないだろう。

それと、駅ビルもまだ計画はできていない。ただ、4,000 m²弱、3,500 m² ~ 4,000 m²ぐらいある名鉄の土地を名鉄が全部使うことになれば、この整備計画は頓挫してしまう。限られた土地の中で駅前広場の大きさ等、機能というものをある程度調整をしながら決めていかないと、やはり駅ビルの形、面積、敷地等というのはなかなか決められない。ただ、できるだけ活性化するようなものには協力をしていきたいという意思はある。

(会長) 現在の名鉄の用地を全部駅ビルに使ってしまうと、この整備計画が不可能になってしまうので、2,500 m²まで妥協してもらえたと。

(委員) 2,500 m²という数字が書いてあるが、大体 2,000 m² ~ 3,000 m²をできれば有効に活用したい。この 2,500 m²だけがひとり歩きしても困る。

(会長) これだけの面積が必要だという根拠みたいなものを出すことは可能か。例えば、乗降客数がこれぐらいだとこれぐらいの面積が必要だとか、あるいは原単位当たりこれだけの集客が見込まれるのでこれだけだとか、何かそういうのはできないか。

(委員) それは非常に難しい。乗降人員の問題だけではない。必要なものを必要なところへ持ってくる必要がある。その必要なものというのは、まだ打診をしていない。当然、公共施設もあるだろうし、一般の商業テナントもあるだろう。その他住居もあるかもしれない。ホテルもあるかもしれない。いろんな選択肢があるが、決定的なものはない。

(会長) 民間のビル開発の場合は、これだけの面積があればどういう開発ができるかと

ということで、もとの考え方が違うということと、この 2,500 m²という数字は確定した数字ではないということだと。

(委員) 今回検討する条件の基本方針の上から4番目、自動車動線処理・ネットワークの基本方針のところだが、2階へ一般車を持ってくると、当然車路が必要であろうと思う。車路の位置だが、バス、タクシー、一般車の車路をすべて一色線から外すということになれば、必然的に全部鉄道側に15m下がってほしいという発想になってしまうと思う。すると、駅前広場をつくる整備事業だけの形になって、余ったところで駅ビルという発想になりかねないから、車路をつくる位置、また、バス、タクシーを駅前広場へ入れる動線というのを今後詳細に詰めてもらいたい。

逆に、一色線の上に車路をつくってもいいのではないかと。また、入口をこの絵のもっと真ん中の方に持ってくるとか、そうすると、タクシーとバスが一般車と混在して一色線を通るわけだから、駅前広場に入れないという事態も起こるかもしれない。

何を犠牲にして、どうやって交通整理して渋滞解消するかというのがこの基本方針だが、実際絵に描いてみるとバッティングすると思うので、今後、調整が必要になると思う。

(会長) 簡単に想像してもらおうと、INのところから2階のデッキに上がっていくとすると、駅ビルはセットバックしないとイケない。その中で2,500 m²取ろうと思うと、横長になって結果として駅前の広場が狭くなってしまふ、あるいはいびつな形になってしまう。

なぜ駅ビルを東側に置いたかということ、明代橋からの景観を重視した場合には、正面に駅ビルがない方がいいだろうという経緯がある。ところが、自由通路や駅舎が西側にあると、歩行者の駅ビルとの動線がうまくいかないという問題も発生するという懸念がある。そんな中で景観をとるのか、歩行者の動線をとるのか、トレードオフの関係がこの後出てくるが、そのときはそのときで、いま一度元に戻って柔軟に対応したいと考えている。

ただし、そのときにすべての議論を元に戻すという意味ではなくて、そんな中で代替案を出して、その代替案でできるだけ片方の犠牲を少なくするような形で考えることができたかと考えている。また、具体的な施設配置を考えるときにそういうことが出てきたら、議論をお願いしたい。

(会長) 交通安全とか交通処理の点から、この基本条件というのはいかがか。

(委員) 堤防道路の拡幅という話は、ちょっと大回りになるけれどもスムーズに出入りして一色線の渋滞解消をするということについては、基本的にはよろしいかと思う。ただ、

流れが一般車とタクシー、また右左折の関係で幅員という問題が生じるし、信号も右折信号処理が出てくれば、右折帯という問題も出てくる。概ねの方向が決まれば、個々に詰めていかなければならないと感じている。

(会長) この歩車分離、2階のデッキとか、この辺はどうか。分離されれば当然安全性は高まるので望ましいということだったと思うが、今回の基本要件でも同様に交通安全の面からは問題ないということによろしいか。

(委員) この地下道を廃止して上へ歩行者を上げるというのは、賛成だ。平面の交差がなければ安全であり、また円滑になるのではないかとというのは変わっていない。

(委員) 歩行者、一般車等を入れることについて、2階デッキというのは、それはそれで賛成である。ただ、橋上駅、自由通路の階層というのは、多分さらに高いところへ来るだろうと想像できる。その駅前広場に降りたタクシーないしバスのお客様が鉄道駅に行こうとするときに、2階へ行って3階へ行ってというのは、動線も長くなる。1階から橋上駅、自由通路への動線が一度で済むようなものが必要である。階段なりエレベーター、エスカレーター等がその階まで行く。そういうものが必要になる。また、小規模ではあっても、そのスペースでのデッキが必要ではないかと考える。

もう一つ、今回検討する与条件と基本方針の5番目、与条件の内容のところ「デッキの桁下 4.7m」というのは、駅前広場は道路なので、その建築限界ということで 4.7mとっているのか。バスターミナル法では 4.1m以上あればいいのだが。

(事務局) 現時点では、バスターミナルと位置づけるというのは想定していない。道路の 4.7mということにしている。

(会長) この基本方針に関して、地元としてご意見があれば。

(委員) 堤防道路をずっと東の方へ吹矢橋まで一般車の通行可能なようにすれば、一色線の東側の混雑が多少でも堤防道路によって解消されるという可能性があるのではないかという気がする。それと、吹矢の駐車場と駐輪場の用地に生鮮物だとかのショッピングの場所というものを地元住民は望んでいる。

(会長) 地元の要望ということで生鮮物の出店などについて発言があった。このように、駅前活性化のために地元として協力いただける提案については、今後も引き続き考えてもらい、そのための要望などは出してもらいたい。ただし、今は、基本方針をどういうことで決めようかという状況であるので、より具体的な内容になったときに議論したい。交通

に関しては今後、実際に交通流を解析していく中で、またほかの案も必要に応じて考えていかなければいけないと思っている。

(事務局) 今回議論してもらったところよりもっと東のところまで堤防道路を車が通れるようにすれば、より一層車の流れが分散するのではないかというご提案だが、現時点ではそこまで想定していない。しかし、必要であれば交通流を解析する。

(会長) 今の状況で拡幅せずに、堤防道路をずっと東に延ばして一般車を通行させるということか。すると、抜け道みたいにショートカットする車がどんどん出てくるし、駅前の混雑の緩和に直接それが貢献するかというと、ちょっと厳しい感じがする。また、現実的には歩行者あるいは二輪車の利用が非常に多い道路なので、コンセンサスを得るのは難しいと思う。

(委員) 10月25日に整備研究懇談会を開催した。例えば、駅の一色線を少し拡張したらいいのではないかとか、かわりの道、迂回道路をもう少し検討したらどうかといったような意見もあった。いろいろな意見はあったが、やはり37万都市にふさわしい駅前の整備、駅舎の整備等をしないと、岡崎市が衰退するのではないかということであったので、お伝えする。

(委員) 堤防道路について、歩道動線を別につくるという前提の中で拡幅を最小限にすれば、地元のご了解も少しはとれるかという感じもする。そういった意味では、新橋の設置は堤防道路の負担を少なくするという面ではメリットがある。

駅ビルへ入るところの車路について、一色線の上を越えるという提案があったが、4.7m以上という高さ制限が生じてくるので、その車路の影響範囲がどこまでかということは検討してもらいたい。

(会長) 今回交通流は将来の道路網で解析しているが、その将来の道路網が変わってしまう可能性はないか。

(事務局) 今のところは変わらない。

(会長) 基本方針はこの形で認めるということにしたいが、皆さん、よろしいか。

(委員) 何度も申し上げるが、バスとしては、このプロジェクトの最大ポイントは、南方路線の発着の駅南側への引越しである。この基本方針の中に1項目加えてもらいたい。項目として上がってないと、議論が忘れられてしまう。

(会長) いろいろな環境の中で、そういう取り決めがされたというように聞いている。

全市的な視点から見れば、南側へ行くバスが南へ入るのは非合理的だとは言えない。地権者の方々との約束だとか、その導入の経緯とかがあって、合理性だけでは判断できないというところもあると思うが、この検討会でまずバース数の妥当性を判断したい。すなわち、南側への乗り入れを考慮しながらバースの必要数を検証することにしたいがいかがか。また、改めて南側へのバスの乗り入れをしないことになった経緯をまとめてもらいたい。

(委員) 基本方針の中に、南への乗り入れを考慮しながらという言葉を入れておくのはいいと思う。バスの立場では、南の方に入れるということを公の場で認知しておいてもらった方が計画も練りやすいし、譲るところも譲りやすいだろうと思う。

(委員) 南への乗り入れが結果的にだめになり、さらに乙川の方へ迂回しなければいけないとなるとますます遠回りで時間もかかることになるので、乙川への迂回は南側の乗り入れの可否とセットで考えたい。

(会長) まさにそうだと思う。バスの一乗客とすれば、すぐ横に曲がれば駅なのに、それを北へ上がってぐるっと回るとするのは、精神的な負担は非常に大きい。実は所要時間は早いかもしれないが、精神的な負担は大きくなるのはよくわかる。それを皆さんに議論してもらえそうな資料を出してもらいたい。

そのときに、南がだめであれば、一色線への右折で流入したいという代替案が出てくると思うが、そうすると、車の流れも変わり、交通量の解析も変わり、非常に大きな影響が出てくるので、ぜひ出してもらいたい。

(委員) 検討する。

(会長) お願いしたい。事務局にもその経緯等を出してもらうので、例えば、南へどうという路線のバスがどれだけの本数入るのかとか、そのときの所要時間はどれだけ短縮されるかといった資料を出してもらえると議論しやすい。

(委員) 検討する。

(会長) 検討してもらえということだが、逆に、その辺が出てこないと客観的に判断ができない。客観的に判断するために、資料を準備してもらいたい。

文言に関しては、「左記の必要量を南側への乗り入れを考慮しながら検証し、」というふうに変更してもらおうということによろしいか。

(委員) 前回の研究懇談会の際に、バス路線の変更はない、南口へはこれ以上のバスは入らせないという意見が出たことを報告する。

(会長) それで、文言を入れるのはよろしいか。

ありがとうございます。文言は修正するが、基本方針、与条件の内容は承認してもらえたということでよろしいか。

ありがとうございます。それでは、ここで事務局にお返りする。

4 その他

次回開催日程について

1月30日火曜日の午後1時半を予定