

< 第4回東岡崎駅交通結節点整備検討会会議録 >

日 時 平成19年1月30日(火) 13:35~15:05

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：石川班長

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

今日は第4回の検討会ということで、実は今年度最後の検討会になります。これまで3回の検討会を通しまして、皆様方から基本方針についていろいろ御意見をいただきました。その都度、一部見直したり、改善したりして、だんだん方針ができ上がってまいりました。本日も第3回の検討会でいただいた御意見を参考に一部修正等がありますが、今日をもって基本方針のすべてを固めていただきたいと思います。

この基本方針は、来年度以降の基本計画のもとになる非常に重要なものでありますので、ぜひ皆様方から忌憚のない御意見をいただきながら、岡崎市民にとって素晴らしい方針だと言われるものをつくり上げていきたいと思っておりますので、最後まで御協力をどうぞよろしくお願いしたいと思います。

2 報告事項

(会長) 前回、東岡崎駅南口広場へのバスの乗り入れの経緯についてと、東岡崎駅のバスターミナルの現況について、バスのバース数を検討するための数値をいただきたいとお願いしていたので、報告をして欲しい。

(東岡崎駅南口広場の経緯と東岡崎駅バスターミナル(南北)のデータに関して、参考資料と資料1の二つについて事務局より説明)

(会長) 南口乗り入れの経緯及び現状のバスターミナルの利用状況について事務局から説明があったが、補足することがあればお願いします。

(委員) 南口について、客観的に確認できる範囲内ではこの程度と思われる。

また、各乗り場のピーク時本数等を勘案すると、どうしても現状程度は必要と思われるので、当社としては今のバース数を確保していきたい。

従来、南口への乗り入れを強く主張してきたが、定時運転の確保という目的のための手段として主張してきた。つまり南口乗り入れが前提にあったわけではないということは改めて申しあげることとする。ただし、南口への乗り入れの主張をトーンダウンするわけではない。南口に入ることができれば一色線の混雑緩和にもつながり、そうすれば地域交通にも好影響を与えるという意図もあった。

(会長) 今まで南口には絶対に乗り入れることができないという雰囲気は何となくあったが、必ずしもそうではないということによろしいか。

(事務局) 基本方針の修正にもつながることだが、北口と南口の機能分担は考えていきたいということ盛り込みたいと考えている。

(会長) 現況と将来のことも考えて、基本方針が多少変更されている。

第1点は、南口への乗り入れを排除するわけではなくて、可能性として残していくこと。

第2点は、現行のバス・バース数の利用状況を見ますと、かなり利用状況が高い。ただ、これは頭から入ってバックしていくという制約があつてのことなので、もし島形式にすれば、効率を高めることも可能かと思われる。一方で、将来はコミュニティバス、観光バス、企業の送迎バス等の需要もあるということで、現行のバース数を確保していく方針にしたいということであるが、いかがか。(全委員、うなづく)

ありがとうございます。

次に3番の検討項目、与条件と基本方針について、事務局の説明をお願いしたい。

(資料2について事務局より説明)

(会長) 前回の議論及び研究懇談会の議論等を踏まえて、何点かの修正が提案された。意見を伺う前に、研究懇談会として補足することがあればお願いします

(委員) 12月12日に開催した第11回の研究懇談会での意見を紹介する。堤防道路へバスを通すというのは、静岡県で木が枯れてしまった例もある。堤防の桜並木や松は、岡崎の重要な観光資源でもあるから、そういった点を考慮していただきたいと。また、頻繁にバスが通るのは景観

上もさることながら、市民が通るところであり（危険なので）いかがなものかという意見があった。

（会長） 今回バスのルートについての変更があったが、補足することがあればお願いします。

（委員） 資料2の中で確認したい。バス・バース数の一部変更があったところで、「左記の必要量を、駅南側への乗り入れを考慮しながら検証し、基本方針を定める」を取りやめて、「南口広場と機能を分担」するということは、南方面へ向かうバスが南口に入ることを選択肢として残し、今後検討すると理解して良いか。

（事務局） 路線バス以外のバスも含めて、検討の結果、南行きのバスが南側になる可能性はあると思う。機能分担とは、そういう意味である。

（会長） 駅ビルの面積で変更があったことについて、補足することがあればお願いします。

（委員） やはり「駅前広場と調整をしつつ」というところがポイントである。限られた対象用地の中で、駅前広場の整備を侵してまで主張をするつもりはない。

2,000～3,000㎡という数字は感覚的なものであって、これだけの範囲であれば収まるのではないかと思う。限られた用地の約8,000㎡という中でやろうとするならば、バス、タクシー、一般車のことを配慮しつつ検討したい。

（委員） 資料2の与条件の内容のところで、タクシー・プール数に13と書いてある。第3回のときに、1両当たりの必要面積、何両で何㎡必要かを提示して、最低15両分はと申し上げたが、13となっているのはなぜか。

（事務局） 指摘いただいた点は、15に修正する。

（委員） もう一つ、堤防のプール5両分がなくなった場合は、プラス5両分をお願いしたいということも先回申し上げた。それもお含みいただきたい。

（事務局） 含みおくが、確保するということは約束できない。

（会長） ピーク時間帯には、合わせて20両ぐらいが必要になるということか。

（委員） 去年の暮れの12月11日～17日の1週間、午前8時～午後11時までの15時間で、お客さんがどの時間帯に何人乗るか調べた。

一番多い時間帯が22時～23時の1時間で、84台が出た。あそこに15台入っていれば、5.6回転ぐらいすることになる。一番少ないのは15時～16時で26台。（平均では）1時間で大体41台となるので、15台から20台ぐらいが妥当ではないかと思う。

（会長） 15バース確保ということだが、それ以外について何か方策を考える必要があると思うが、事務局の見解を求める。

（事務局） 南口にもある程度のプールがあって、こちらの方は空いている。北口を15に限定す

るつもりはないが、必要性は十分認識した上で、全体の整備を細かく詰めていくときにできる限り確保していく必要はあるかと思う。

(会長) 将来の需要予測はどうか。

(委員) 横ばいだろうと思うが、先のことは分かりかねる。

(会長) 駅整備の場合長期の視点が必要だが、将来予測が不透明であれば、15バースを基本として、南側の分担も含めながら考えていくことにする。

(委員) バスは堤防道路を走らせるという大前提から、バスがそこを通らずに現状と同じように一色線に入ることなので、与条件、基本方針は、バス、タクシーと一般車の入口と出口を分離するという基本的な考えだけで、あえて今回INとOUTの位置を東、西と限定する必要はないと思う。

(会長) バスの経路が当初の予定から変わる可能性も出てきたということだが、全く排除したわけではない。堤防道路を通ることによって、あるいは通ることでは一色線の混雑を解消できないのであれば、当然候補が上がってくるかと思う。一方で、バスが堤防道路を通らなくても一色線の混雑の解消がされるような経路ができるのであれば、それを取り上げることもできるということに変わってきた。

それによって、東側「IN」、西側「OUT」をここに載せておく必要はないのではないかという意見だが、いかがか。

(委員) 与条件のところに、新設交差点と西側現交差点と限定する必要はないのではないか。バスは明代橋から入ってくる可能性もあるし、西の方からずっと来る場合もある。西から来るのに、わざわざ新設交差点まで通って行ってUターンをしてくるのか。入れるところがあれば、入れればよいのではないか。現交差点とは言わないが、その中間あたりで入れるなら入ってもよいのではないか。

(会長) 東、西の問題ではなく、交差点という地点まで書いてあることが、この後のいろいろな交通流を検討していく上で足かせになるかもしれないので、これを与条件から外した方がいいという意見だが、いかがか。

事務局の方、外したいということだが、いかがか。

(事務局) もっともな指摘だと思う一方で、東側については、自家用車を南北道路から真っすぐ広場に入れた方がいいと思う。したがって、与条件を修正し、東側には交差点を新設するといったことではいかがか。

(会長) 道路網のところに「堤防道路を対面通行にし、南北道路を配置する」と書いてある。当然この南北道路が一色線に交差するところに交差点ができることになるが、こちらに書けばよ

いのではないか。

バスの動きは右回りが通常であるから東側が「IN」、西側が「OUT」になると。また一方で事務局として、交差点をどこかに与条件として含めておきたいということである。それは上から二つ目の道路網の「南北道路を配置する」の下に、東側交差点は「南北道路と県道が交差する交差点」ということで、「南北道路と県道の交差点を拡幅する」か、あるいは「信号交差点とする」とか、そういうふうに入れるということかどうか。

安全面あるいは県道の管理面などから委員の意見をいただきたい。

(委員) 車をスムーズに入れたり出したりさせるには、左折IN、左折OUTが望ましい。逆になると、必ず対向車の横断が生じ、渋滞や交通事故の恐れがある。左折IN、左折OUT、または交差点をそのまま横断して入る。または、信号交差点を北上でそのまま出してしまうという形にすれば、交差する回数も少なくなるので、その方が望ましい。

(委員) 一般車乗降バース数の基本方針のところに「昇降用車路は『東』交差点に接続する」とあるが、この交差点と新設する交差点というのは同じものか。

(事務局) 同じものである。

(会長) 皆さんあるいは地元の懇談会からいろいろ意見をいただきながら、今までの議論が変わってきている。一番重要な一色線の交通流の円滑化のあたりが見えなくなってきた。一般車に関して、東交差点に接続するという具体的な場所まで示してしまって大丈夫なのか心配である。

もう一つ、駅前ビルの開発状況によっては、誘発交通が非常に大きくなる可能性があるが、考慮されていない。

そういうことも含めて、果たして、この基本方針でどこまで具体的な地点を示すことができるのかということが心配である。

(委員) 会長の意見に賛成である。一般車の昇降についても位置まで限定する必要があるのか。交通安全上、バス、タクシーと分離することは大事だが、一つ決まれば、その他の条件は非常に制限を受ける。今後計画していく中で本当の基本方針だけを押さえておいて、その中でいろいろなものの配置をしながら、バース数も確保しながら、すべての項目で妥協できるところを最終案で見出してやるべきではないか。

余りにもここで限定し過ぎると、今後の検討で非常に足かせになる可能性があるので、私は避けた方が良いでしょう。

(事務局) そうすると、自動車動線処理・ネットワークの基本方針の二つ目、「一般車は『東』から入り、転回して『東』から出る」も消した方が良いでしょう。それと、一般車乗降バース数の基本方針の二つ目の「昇降用車路は『東』交差点に接続する」も消した方が良いでしょう。

とでよいか。

その点については、検討会としての結論があれば、自由度が高まるので、特に異論はない。

(会長) 「バス・タクシー用と一般車用の入口を分離する」と書かれているが、出口は書かれていない。出口の分離はどのように考えているのか。

(事務局) 出口については、場合によっては、バス、タクシー、一般車とすべて一緒になる可能性はあるだろうと。この基本方針が定まる以前の想定の中では、現駅前交差点のところから三つとも出ていくという可能性があった。あえて出口まで分離する場合は、車線による分離といったことになろうかと思う。

(会長) 少なくとも、一般車乗降バース数の「昇降用車路は『東』交差点に接続する」は削除しても問題ないか。

(事務局) ない。

(会長) では、これは削除ということにする。入口と出口は基本的に分離するという事なので、これはよいが、出口に関しては、自動車動線処理・ネットワークの基本方針の2行目を消してしまった場合にどうなるのかが心配になってくる。交通安全の面とか、交通流の円滑化の面から考えても分離した方が望ましいので、「バス・タクシー用と一般車用の入口を分離する」ではなく、「出入り口を分離する」という1行に置きかえたらいかかが。

(委員) 基本的に交通の安全上、出入口をそれぞれ分離した方がよい。その分離の仕方だが、出口は大きく1カ所だが、一般車とタクシーとバスの車線を確実に分けて、出る方向も、例えば一般車は右折禁止で、真っすぐとか左しか行けないように交通規制で対応するという事も含めるならばよろしいかと思う。

(会長) 今、委員が言われたように車線による分離も分離ということだが、出入り口を分離という表現は、出入りする箇所の分離ととられてしまう可能性は高い。文字がひとり歩きしても心配なので、「出入り口を分離(車線分離を含む)する」でいかかが。

(事務局) 皆さんが言わんとすることはほぼ共通の認識になったので、あとは字面の問題だと思う。

(委員) 「バス・タクシー用の出入り口と一般車用の出入り口を分離する」と、シンプルでいかかが。

(会長) それでは、車線による分離が含まれないと思われる可能性がある。

これでは時間がもったいないので、この場では「出入り口を分離する」にして、あとは議事録にその意味を載せていただきたい。一方で、よりふさわしい表現をこの後事務局で検討いただき、それに直してもらおうと。中身は事務局に一任いただきたいと思うが、よろしいか。(全委員、うなづく)ありがとうございます。

(委員) 歩行者動線の箇所、新しい歩道橋を乙川にかけるといった提案があったが、それと駅前を結ぶということが、「既存商店街との連絡性」という意味で、歩行者動線の与条件の文章の中に含まれていると考えてよいのか。

(事務局) ご理解のとおりである。新橋の可能性の場所は既存商店街の一部になるので、この「既存商店街との連絡性」という語句の中で考えている。

(委員) 基本方針の「歩行者通路、広場を2階レベルに配置し、左記施設間を連絡する立体的な歩行者ネットワーク」も、そういう意味だとすると、実際には、堤防道路と一色線の間には各道路がある。その分までの歩行者動線の整備を考えていった場合に、すべてが立体的な歩行者ネットワークというのはいり得ない。余りにも立体的を強調し過ぎているので、「立体的」という言葉を入れなくてもよいのではないのか。

(会長) この「左記施設間」の「左記」は何を指しているのか。

(事務局) これは与条件内の施設を想定している。

(会長) そうすると、「立体的」は強過ぎることになるかと思うので、ここは「連絡する歩行者ネットワーク」という表現に変える。

タクシー・プール数は、15バースを基本方針として定めようということになった。タクシー・プール数には「基本方針を定める」という表現で書かれていて、バス・バース数に関しては、「現行バース数を確保して計画を策定する」という二つの表現があるが、これは問題ないか。

(事務局) タクシーの点につきましては「現状量の確保」を与条件で挙げているので、これも「現行数を確保して計画を策定する」ということでいかがか。

(会長) では、タクシーに関しても同様な表現で、「現行バース・プール数を確保して計画を策定する」と変更する。

では、事務局は修正点をまとめてください。

(事務局) 上から順番に申し上げる。

道路網の与条件の箇所に「南北道路と一色線の交差点を新たに設ける」を追加する。

自動車動線処理・ネットワークの与条件の一番上の「原則」という文言は削除する。基本方針の「一般車は『東』から入り」という一文は削除する。「バス・タクシー用と一般車用の入口を分離する」については、会長から「(車線分離を含む)」と提案があったので、これを基に考える。

歩行者動線処理・ネットワークの箇所で、基本方針の一番上の「左記施設間を連絡する立体的な」という部分の「立体的な」の4文字を削除して、「左記施設間を連絡する歩行者ネットワークを構築する」に修正。

タクシー・プール数の与条件は、「15バス・プール以上」と修正する。その基本方針は、「現行バス・プール数を確保して計画を策定する」に修正。

一般車乗降バス数の箇所、基本方針の二つ目「昇降用車路は『東』交差点に接続する」は削除する。

以上。

(会長) 以上が修正点の総括だが、他に意見があれば願います。

(委員) 自動車動線処理・ネットワークの与条件の内容は「自動車交通を分散させる」ということだが、基本方針ではバスのことしか書いていない。一般車のことを書く必要があると思う。

分散させるということは、バスの最適経路が決まったら、そこには一般車を通さないということでもいいのかどうか。

(委員) バスだけの考えでやれば一般車を締め出せばよいのだが、一色線は六名から来て環状線や国道1号へ抜ける道で、駅へ来るためだけの道路ではない。バスが通るから、一般車は迂回してくださいというのは難しい。

(委員) やはり地域で生活道路として使われている部分の利便性が今より落ちてしまうという懸念がある。そのときに代替させる要素の道路に機能があるかどうか。

裏道対策といったものがないと、バス優先と言いながら極端に優先度を高めてしまうのは、地元で生活道路として使われている人たちの理解を得るのが難しい。

(会長) バスだけを最優先するわけではなく、自動車に関しても言及があった方がいいということになると思う。

「最適なバス経路と自動車経路を検討する」ぐらいかと思うが、意見はないか。(なし)では、そのようにさせていただく。最後に「最適なバス経路と一般車経路」を追加する。これには、例えば右折禁止という規制も含まれることになるが、交通流円滑化あるいは公共交通にある程度優先権を持たせるという意味で、一般乗用車の右折禁止といったことを規制することは可能か。

(委員) 車の流し方、また事故防止の観点で、場所的に検討することは可能だと思う。

(事務局) 「地域の環境保全やバス利用者の利便性の観点から、最適なバス経路を検討する」となっているところを、前の部分は残して、バス経路だけでなく、一般車の経路についても検討するという表記か。そういうことであれば、事務局としては「バス利用者」ではなく、「公共交通利用者の利便性の観点」にしたいと思う。

(委員) 「地域の環境保全や」は、私たちの聞いている範囲では、確かに公共性は優先するけれども、やはり地域住民の生活が確保されているという前提のもとに公共性が優先されるという

ことでないと、地域の人たちは非常に不便になったということになると、ちょっと苦しい立場になる。

(会長) 今の「地域の環境保全」は、そういった意味も含まれていると思われる。

(委員) それなら結構である。

(会長) 今回の駅前の再整備によって、裏道へ車が入って行って地域の方々に御迷惑をかけるようなことだけは、ぜひ避けていただきたい。そのためには、必要に応じて規制をかけたとか、その他のネットワークの整備も必要だと思う。

ほかにないか。(なし)

たくさん御議論をいただいて、最後はかなり完成度が高まったと思う。幾つか修正点があったが、それは先ほど事務局がまとめたとおりである。この修正点をすべて反映させた条件及び基本方針を御承認いただけるか。(全委員、うなづく)

ありがとうございます。

それでは、御承認いただいたことにさせていただきます。

これで予定の議事を終了したので、事務局に進行をお返りする。

(助役) 私の方から一言お礼を申し上げます。

今年度4回にわたりましてこの検討会を開いていただきまして、本日もいろいろ御意見を活発に交わしていただきまして、基本方針をまとめていただきました。

来年度は今回おまとめいただいた基本方針をベースに基本計画をまとめていく段階に入っていきますので、よりビジュアルな形で、これらを反映したものを目に見えるような形で表現させていただいて、また、地元の皆様の御意見も十分に踏まえ、それらを反映させながら取りまとめていきたいと考えております。

また、そういったものについては、この検討会の場で皆様方の御意見もお伺いしながら取りまとめていきたいと考えておりますので、これからもどうぞよろしく願いいたします。

本日は本当にどうもありがとうございました。