

< 第 5 回東岡崎駅交通結節点整備検討会会議録 >

日 時 平成 19 年 10 月 22 日 (月) 13 : 28 ~ 15 : 08

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、本田委員、西尾委員、河合委員、橋委員、水谷委員

加藤副市長、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、松澤主任主査、林主任主査、村井主任主査

政策推進課：齋藤次長、初井班長、松田主任主査、中根主任主査、加藤主事

概 要

典礼 齋藤課長

1 あいさつ 松本会長

昨年度は、東岡崎駅が交通結節点としてこんな条件を具備していないといけないだろうということを皆さんに御審議いただいて、それを具体的にどういう方向で進めていけばいいかという方針まで立てていただいたと思っております。

今年度は、その方針をさらに具体的に詰めていき、どこにどんな形のどういう施設を配置するかという基本的な計画を立てていくことになるかと思っております。駅が持つべきものとしては、まず、当然安全であるべきでありますし、機能的で、さらにこれからの駅に求められるものとしては、やはり快適であるというのが非常に重要なと思っております。

安全という面で考えてみますと、もちろん交通事故がない、交通安全上で安全があるというのがありますし、最近では社会的に安全であるということも必要かなという気もしております。さらに駅の場合は、一度に大量のお客さんが来るような場合もあります。そうすると、危機管理的な安全も考えておいていただく必要があるかと思っております。

機能的であるというのは、結節点ですので、いろいろな交通手段からの乗り換え、その動線がなるべくすっきりときれいに引かれるのがよろしいかと思っております。そしてさらに、快適な駅というのが望まれるかと思っております。例えば、憩いの場を提供するとか、そこで新たな人との出会いが生まれるとか、そんな駅ができていけばと。そして 20 年後、30 年後に岡崎の市民の方々から、「すばらしい駅だな」と言って利用してもらえそうなものになればいいかなと思っております。

皆様方には、それぞれの組織から専門的な立場で、安全性、機能的あるいは快適性といったところに

御助言いただければと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

2 報告事項

(会長) それでは、2番の報告事項ということで、3件の御報告をいただくことになっておりますので、一度に3件続けて御報告をお願いします。

(資料1委員の変更について、資料2本年度検討会のスケジュールについて、参考資料地権者こんだんについて事務局より説明)

(会長) ありがとうございます。何か御質問、御意見等ございましたらお伺いしたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、本日は、資料3基本計画案についてと、もう一つ、資料4景観の基本方針について御検討いただきたいと思っております。事務局の説明をお願いします。

(資料3について事務局より説明)

(会長) この案につきまして御質問やお気づきの点等ございましたらお願いします。

(委員) バスの乗り場の関係で意見を申し上げます。

A案は基本方針にあった現行のバース数を確保するという面からしますと、現行のバース数8より二つ少ない6。一方、B案は8バースあるということで、今後のバスの運行面を考えましても、B案の方でお願いしたいと考えています。

この中で一つ考慮していただきたいのが、A案、B案いずれにしても、通常の駅前広場ですとよくあるバス・プール、もしくはバスの降車場がこの案ではいずれもゼロということになっていますので、バス乗り場のバースがバス・プールあるいはバスの降車場といった機能も兼ね備える案かと思っておりますので、その点も考慮した上で、8バース確保が最低限のところではないかと考えています。

(委員) 交通管理者の立場から、問題点をお話します。B案では、ランプ形式にして一般車は2階へ誘導するということですが、東方面から来る一般の方はぐるっと駅前を通過して回って、なお回ってこのランプに乗る形になります。駅を目の前にして右折を伴ってランプに上がるという経路になっている。ややもすれば、駅前の路上で簡単に乗降させるという問題が発生するのではないかと思います。

2点目、A案B案ともに西側の交差点がタクシーとバスの出口になっています。信号交差点で直進の乗り入れが不可ということは、まず岡崎市内では一つもありませんので、明代橋からの車両が誤進入する恐れがあります。

以上、さっと気づいた2点だけ意見を言わせていただきました。

(会長) 2点ございましたが、もし事務局から何か御回答がありましたらお願いします。

(事務局) まず1点目、東側からの利用者の方に対する2階デッキへの動線については次回の検討案までにもう少し具体的な、スムーズな2階デッキへの出入りを整理いたします。

それから、二つ目についての御指摘でございますが、その点についても、具体的にどういった対処方法もしくは改善案ができるのか、次回までに整理いたします。

(会長) ほかがございせんか。タクシーはいかがでしょうか。

(委員) タクシーについては、A案もB案もほとんど一緒ですので、どちらでも構いません。

(会長) ほかにございせんか。

(委員) A案からB案に行くのに、バス・バースを東側に広げることによって面積が確保されたような形になっていますが、逆に西に広げてバス・バースが確保できるような案は成り立つのでしょうか。

(事務局) 西側へ新たに用地を取得するとか、拡幅していくことになると、既成の市街地をかなり大きく触っていく必要があります。そういったことは現実的に難しく、西側への拡張は考えずに、A案、B案を作成しました。

(会長) 駅ビルは、A案、B案で大分形が異なっておりますが、この点から何かありますか。

(委員) B案の方が土地も整形ですし面積も広いので、B案の方が望ましいと考えています。全体としましても、バスのバース数やそのほかの点を見ても、B案の方が望ましいと思っています。

(委員) やはり駅前を通過して2階へ上るという案ですと、地域の住民とか、また近くの人たちも不便であると思います。それから、先ほどのバスのバースは8の確保が必要だと。ですが、20年先を見てということになりますと、20年先にはもっとバスが増えてくるわけですか、あるいは減っていく方向なんですか。その辺のことをお伺いしたいと思います。

(委員) この点につきましては、これまでの会議の検討の中でも、将来的に路線バスが仮に減るとしましても、コミュニティバスとか企業のバスとか、そのようなものが公共的な駅前広場を活用していく可能性があるということで、現行のバース数、広さが必要だという検討がされてきているところがあると認識しています。

(委員) これらの案につきましては、地権者の方々の相当なる協力が必要になると。本当にじっくりひざを交えて地権者と話をし、何とかうまく方法でやってもらいたいと思っております。そこで、今回のこの場所にも、具体的な模型をつくって御理解を得るような努力が必要な気がします。地権者の方がそれを見て、地主の方々が「ああ、これならいいな」という気持ちを持っていただけるような工夫が必要だと思っております。

(会長) 地権者の方々とひざを交えながら御協力いただけるようなプロセスを踏んでいただきたいという点と、こういうのが具体化してきたときには模型をつくってはいかがですかという御提案をいただきました。

(事務局) 委員がおっしゃるとおり、地権者の方々の御理解をなくしては事業を進められません、そのように考えております。

それから、模型までたどりつくかどうかというのは、ちょっとわからないところもありますが、今コンピューターなどを使うと、アニメーションみたいな形で、平面の図面よりはもう少しわかりやすいような表現の方法もありますので、ぜひそういったことに取り組んで、イメージをつかんでいただいて、御理解しやすいふうに進めていきたいと考えております。

(委員) 歩行者広場については、駅からおりた人の景観的な面で非常に大事な位置になりますので、岡崎にふさわしいようなものを計画していただきたい。やはり緑と水と空の三つがうまく取りまざったような格好で、ふさわしい広場になるように。そうすると、やはり駅の周り、歩道関係もいろいろ工夫して、そういったことも取り合わせて計画をお願いしたい。

(事務局) 最初の方のお話は、この後、まちづくりデザインについてで触れさせていただきます。それから、歩道の整備ということですが、これは駅周辺のバリアフリー構想などとも関連してくることで、市の方としても、今後具体化する際には十分考慮していきたい点であります。

(委員) A案のタクシー乗り場とバスレーンは、道路法の道路なのか、いずれかということ。あと、B案のランプから一般車が入る動線も道路法の道路であるのか、それともその他の道路でしょうか。

(事務局) 現時点で道路法の道路として取り扱うのか、道路交通法のその他の道路ということで取り扱うのかということは明確に決めていない状況です。今後実現していくためには、警察や公安の方々に御意見なども伺って、そういった交通安全面のこと等について調整していくこととなります。

(委員) 現時点での問題点を、この場をかりてお話しします。まず、A案の一般車のランプの関係ですけれども、ここの曲線部がかなり急なカーブになっていて、小型自動車の普通の6mの軌跡しかかけないのではないかと思います。あと、視距の問題と勾配の問題。ざっと見ると12%ぐらいあるということですが、この12%というのは、一般の方ではなかなか理解できないような勾配ではないかと思います。信号ですので、そこへ車が滞留していきますので、かなり危険な勾配です。ですから、そういう視距的な問題とか勾配の問題からしたら、このA案の信号で出入口を整理する案は、まず考えられないのではないかと思います。

先ほどのB案ですけれども、これもやっぱり立体化ということで、ランプ形式で、県道を飛ばして上に持っていくということですが、先ほど申しました東からの利用者の方とか、広さとかいろいろ考えたら、これもかなり難しいかなという気がします。

あと1点、タクシーのプールが15台ありますが、今実際にはタクシーさんのプールが7台ぐらいしかないと思います。升目をぱっと見ても15台ぐらいつくってあるんですけども、この増やした経緯的な問題とか、バスのところに、車と車の間に横断歩道が引かれているんですけども、ここはまさにタクシーの方の通路になっているんです、この絵を見ると。タクシーの通路のところ横断歩道があって、バスの影から出てくると、この絵を見ただけでも危険が山積みだなという気がします。

(会長) 勾配とか視距を確保しないといけないという点、B案にしても、やはり遠回りになるといったところ、東方向からのアクセスの面を考慮しないといけないだろうという点、タクシー・バースが多くなった経緯と、横断歩道の位置とございましたが、順番にお答えください。

(事務局) まだまだ本当に初歩の初歩の段階で、今いただいた指摘事項につきましても、次回の検討会へ向けてきちっと整理をして、また同時に、判断に迷うこと等ありましたら、御指導いただきたいと思っています。タクシー・プールの15台につきましては、昨年度の検討会の与条件、基本方針で15プール以上と定められていますので、それにしめたものです。

(会長) そのとおりで、タクシー・バースは、今駅前が7台ぐらいですが、堤防沿いにプールがあるということで、そういうのも含めて15台ということになっています。

そのほかございませんでしょうか。

そうしましたら、先ほど申し上げましたように、本日は、一応A案かB案かどちらかの方向に決めたいと思っております。今までいただいた御意見では、A案の方は基本的な条件を満たしていないということもあります。それでB案の方でお願いしたいという御意見をいただいております。一方でB案の場合は、東側からのアクセスに大きな問題が残っているかなと思っております。

この点、今後事務局の方で再度精査いただくことになっておりますので、この検討会としましては、基本方針を満たしているB案という方向で、この後の計画を進めていってはどうかと考えておりますが、いかがでしょうか。御異議ございませんでしょうか。

(委員) バス、タクシー、駅ビル、この三つを考慮するとB案がよろしいのではないかとということですが、例えばタクシー乗り場をもう少し狭めるとか、バスは本当にこれだけ必要なのかとか、駅ビルの面積ももう少し上へ高く積むとか、そういったようなことを総合的にやって、一般の自動車等の運転手の方たちが運転しやすい広場にしていきたいと思えます。

(会長) 委員が言われるのは、いま一度タクシーの必要台数、バスの必要台数等を見直してはかがかということでしょうか。

(委員) そこまでは申し上げませんが、将来性を見越して本当に必要かどうかですね。

(会長) ただ、その点は昨年度の委員会でも、御検討いただいた内容だと思います。それは現状、路線バスの撤退が実際進んでいる中で、本当に必要なんだろうかというような検討もしたはずですが、ただ、決してバス・バースの場所は名鉄バスだけが使うというわけではない。今後、市もコミュニティバスの運行を始めることもあるだろうし、あるいは観光バスの利用というの也被考えられるだろうということで8バースと決まったと思います。

(委員) それはわかっておりますが、それでいくと一般の車が非常に乗り入れしにくくなるわけです。そういう問題が新しく発生してきたわけです。一般の乗り入れが非常にスムーズにいくなら、特にそんなことは申し上げませんが、非常にそれが困難のような。警察の方からも、信号交差点が非常に難しくなるというお話を聞きましたものですから、そういう新しい事態が発生してきたからということ

で申し上げたわけです。

(会長) わかりました。必要な条件としてはあるものの、両者を同時に満たすことはできないと。その場合には、どちらかの条件を緩めて再度案を考えてはどうかということですね。

(委員) そういうことです。

(会長) という御意見をいただきましたが、いかがですか。

どこか削りながら三つとも、バスも、タクシーも、乗用車のアクセスも、すべてがスムーズに問題なくいけば一番いいと思います。確かにそうですね。ただ、残念ながらこの面積ではできない中で、事務局なりに考えていただいたのがB案ということになったと思います。

ただ、B案で今一番大きな問題は、やはり東側からのアクセスということです。この東側からのアクセスを何とかすることができれば、勾配とか視距は大きな問題ではないのですか。いかがですか。

(事務局) 勾配については小型車基準の12%ではなくて、もっと緩い9%勾配を前提に考えています。そういったもろもろの条件をクリアする中で設計はさせていただいているところです。今後とも設計を進めていく上においては、安全性には十分配慮した上で進めていきたいと考えています。

(事務局) あと1点、特に委員さんの御心配というのは、やはり東からの利用に対してのことだと思います。実際に駅前を通り過ぎて明代橋の方から一回りしてくださいというのは、余り現実的ではないと思います。そこで、例えば、東の方は現在月極駐車場となっております市の駐車場の前あたりで右折して、真ん中あたりを通過して堤防の方へ行っていただくようなことかと思っています。

一方で、大変恐縮ですが、A案で再度バスの部分をもうちょっと、あるいは駅ビルのところを少し見直して、あるいはタクシーを少しずつ、例えば一つずつ減らしてはというような御意見ではあるんですが、今の基本方針に沿って考えていきたいというのが事務局の考えで、その上で発生する問題については、一つずつ解決していきたいと思っておりますので、御理解いただければと思います。

(委員) 今のB案で1階部分の駅ビルの北側の歩道が随分広がっているように思うんですけども、東側から来た車がこの歩道部分に駐車できるように、今の絵よりも歩道をもうちょっと狭めるということではできないんですか。

(事務局) 停車帯のような格好のものが駅ビルの前にできないかという御意見ですが、そういったことについても当然、交通安全上の問題ということ意識する上で、2回目の検討会に向けて考えてまいりたいと思います。

(委員) 例えば、タクシーが2階へ行って、一般車が下へ来るということは、もう今は言うてはいかんわけですか。もうそれは基本方針で決まっているわけですか。

(会長) そうです。一応昨年度決まった基本方針がございまして、これをひっくり返すと、また全部やり直しということになりますし、我々は去年1年間何をやってきたんだということになりますので、基本的には基本方針に沿うべきかと思っております。ただ、その中でどうしても、何ともしようがないということが出てきた場合には、多分そこを見直すということも必要になるかもしれませんが、まずは

やはり我々が決めた基本方針に沿っていただきたいと考えております。

その中で、今のお話ですと、東側からのアクセスに関しては、駅ビルの前の歩道の活用とか、あるいは周辺の道路整備等々によって何らかの対策が出せると考えております。そういうことで、東側からのアクセスがスムーズにいくような案も添えるということを条件として、B案をベースに御提案いただく方向でいきたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

そういうことで、B案がこのままでいいというわけではなくて、東側からのアクセスに対する対策も添えてB案という方向で皆さんに御了承いただいたということにさせていただきます。ありがとうございました。

あと、皆様持ち帰っていただいて、また、安全上あるいは機能上問題点があるということがわかりましたら、事務局の方に御連絡いただければと思っております。

(事務局) 1点だけよろしいですか。先ほど委員からもお話がございましたが、私どもがこの駅をつくる方針でございますが、来るべき高齢化社会に向けて公共的な車両で1階を埋めるという基本方針に立っております。確かに現在は車で駅へ来られる方がたくさんあって、そういったニーズはありますが、必ずしも車で来られる方を優先という考え方でなしに、公共交通が便利な駅をまちの顔とするというのも一つの考え方だと思いますので、そうした面では、公共交通と一般交通を混在させずに2階にするという方針で決めさせていただきましたので、御理解をいただけないかと思えます。

あと、すべての車が2階へ来る必要もないというふうに思っております。要は、近くの駐車場へ駐車して歩いて来られる方という利用もあるわけでございます。送迎というと、すべてが駅へ来て、ここで待たれては困るわけでございまして、そうした待ちスペースとか駐車場へのアクセス、そうしたことも含めて、岡崎市が持っております土地、将来的に地権者に御協力いただく土地を有効に活用して、全体のこの辺での交通処理をどうするかということもあわせて検討させていただけないかと思えます。

それでないと、例えば南側の状況が、今非常に一般車とバスや何かが混在して、また、待ち行列が一般の道路まで伸びて、交通安全上非常に問題になっています。そうした南北での機能分担をきちっと明確にしなが、例えば、2階のデッキ部分の下を何らかの待つスペースにするとか、企業の送迎バスのスペースにするとか、そうしたいろいろなアイデアを、また、こちらの近くに移転していただく方の商売にとってプラスになるような仕組みも考えていかなければなりません。すべての人が2階で送迎したら、商売上、町も活性化しなくなって、単なる送り迎えの人には便利ですが、まちづくりとして全体の中ではいかがなものかということになります。今日はB案の方向で条件はつけていただきましたが、そうした形の中で、全体の土地を有効に活用し、地元の方も安全安心、来られる方も利便性が上がったなというふうに言っていただけるような全体のイメージを皆さん方にお示しできるように市の方で詰めてまいりたいと思えます。

(会長) ありがとうございます。それでは、次の議題に移りたいと思います。東岡崎駅周辺のまちづくりデザインについて御説明をお願いいたします。

(資料4について事務局より説明)

(会長) ただいま御説明いただきましたが、まちづくりのデザインコンセプトから、最後は、北口駅前広場の景観形成コンセプトということで、これは我々の方で審議して決めていくというのではなくて、市としてこういうふうにやっていきたいということですが、とはいえ、皆様方から御要望、御意見等ございましたらお伺いしたいということですので、何かございましたら御意見をいただければと思います。

先ほど駅前は岡崎らしさを持って整備してほしいという御意見がございましたが、多分その辺が6ページの北口駅前広場の景観形成コンセプトの方に書かれている内容になるかなと。いわゆる「自然と歴史」がただよう岡崎の顔」といったコンセプトのもとで、デザイン、景観を形成していくことになるかと思えます。

(委員) 駅と菅生川、駅と六所神社、そういったものがうまくマッチしてつながっていくような、いわゆる駅周辺で散歩なりできるようなまちづくりを検討していただきたいと。もちろん地元でもそういったものを検討して、どういうものをどのようなところに取り入れてもらったらいいかということやっていきたいと思えます。

(会長) つながりをいかに生んでいくかということですね。景観形成コンセプトということで、恐らく、これからいろいろな施設を計画していく中で、このコンセプトに沿ったデザインとかが促されることになっていくかと思えます。今回の駅前の中でも、特に駅ビルなんかは非常に大きな存在感が出てくるかと思えます。こういうコンセプトがつけられたということになりますと、ぜひこういうコンセプトに合う建物あるいは景観が東岡崎駅の景観として、その中の一つの構成物の駅ビルもこのコンセプトに沿った形でできればと思っております。

(委員) 自然・歴史・人、やさしさといった大きなテーマでございますけれども、この「人」の中に、この地域に住んでいる人たちが非常に住みやすいということを文言として、何かそういったことを入れるのはおかしいですか。いかがなものかと思いました。

40万人都市ですから、そんなに大きな100万を超えるような都市ではございませんので、商業施設ばかりではなくて、やはり地域にもたくさんの方が住んでおります。非常に子供の数が減ってまいりまして、それに反比例して高齢者の数が非常に多くなってきました。そういう実情でございますので、やはりこの駅周辺にも住みやすい地域というか、表現はまた御検討いただきまして、そういうことも必要ではなかろうかと思えます。

それからもう一つ、蛇足でございますけれども、自然と歴史、歴史でいいますと、乙川は1級河川の名称でございます、歴史的には菅生川という名称になっております。

(事務局) 最初の方の意見はおっしゃるとおりだと思います。ここはデザイン的な話ではありますが、住んでいる方にとっても良いようにというのは十分考えていきたいと思っております。特にまちづくりということについては、やはり今お住まいの方々が、いかに今後も暮らしやすいかということは大きな視点だと思いますので、御意見としてありがたくいただきたいと思っております。

(会長) “自然と歴史”をどうやって漂わせるのか、非常に楽しみにしております。これはきっと事務局でいろいろ考えていただけたらと思います。これは市民もまさに期待しているところだと思いますので、ぜひ知恵を絞っていただければと思っております。

皆さんよろしいでしょうか。

ここから、私一つ御提案申し上げたいんですが、今回、このように景観形成に関しましてはコンセプトが出されました。いわゆる「“自然と歴史”がただよ岡崎の顔」というコンセプトのもとで、いろいろデザインや施設の配置、要は見た目の景観ですね。景観というと本当は機能的なところも入るのかもしれませんが、一応そういった景観に関してのコンセプトが出されました。

一方で、実はこの駅自体のコンセプトがないと考えておまして、今日の資料3を見ていただきますと、与条件、要はこの駅としてはどんな条件を踏まえないといけないか。かつ、それを受けてどういう方針で整備しようかというのは皆さんに御議論いただいたんですが、実はこれを的確に表現して、どんな駅なのかというところがありません。個々の項目としてはあるのですが、これからつくっていく東岡崎駅というのは、果たしてどんな駅なんだろうかというのが簡単に見えるようなコンセプトがどうも欠けていたと考えております。

例えば、ほかの駅の事例を見てみますと、今度の駅は、例えば、自然豊かで人々が集う何とか駅とか、何かそういうキャッチフレーズみたいなものがあるかなと思うんですが、そういったものをつくってはいかがかなと思っておりますが、いかがでしょうか。御意見をお聞かせいただけますでしょうか。

もう少し言うと、どんな形になるかといいますと、今回この与条件と基本方針というのが全部で何項目が決まったわけですが、これを事務局の方で何か上手な表現で考えてもらってはいかがかなと思っているわけです。いかがでしょうか。

(委員) そういうのをつくっておけばわかりやすいですね。こんな駅ができるのではないかというイメージになると思います。

(会長) ありがとうございます。ほかございませんでしょうか。特につくることに対して反対はございませんか。よろしいですか。

ありがとうございます。

そうしましたら、一応今回のこの条件、基本方針をうまく言葉で表現してもらいたいということで、事務局の方にその言葉を考えてもらいたいと思っておりますので、事務局の方、素晴らしいコンセプト、景観とともに機能も含めた岡崎の駅がこうなるんだというコンセプトを考えていただければと思います。ありがとうございます。

以上で検討項目の2点の御審議を終わりました、4番、その他に移りたいと思います。

4 その他

次回開催日程について

12月11日火曜日の午前9時半を予定