

< 第 7 回東岡崎駅交通結節点整備検討会会議録 >

日 時 平成 20 年 2 月 8 日 (金) 9 : 58 ~ 11 : 18

会 場 岡崎市役所東庁舎 7 階 701 会議室

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 齋藤次長

1 あいさつ 松本会長

前回の第 6 回検討会では、D 案の方向で進めていただくということでご承認をいただきましたが、歩行者動線についての懸念事項が出されました。一方で、この検討会の審議事項である交通計画という観点から考えますと、D 案に変わったことによって、自動車、バス、タクシーのそれぞれを平面で一緒に処理することになりました。特に、自動車が交差点で出入りすることになったということで、交通流への影響も懸念されているかと思います。

今回事務局では、交通計画という観点から、自動車の動線について再確認してもらっております。一方で、それを再確認していただいた上で、歩行者の北側への動線という懸念がありましたので、その処理策についても検討いただきました。そして今回は、それを実現する一つの形ということでお示しいただけることになっております。

我々の検討会では、特に交通計画の側面から十分にご審議いただきたいと思いますので、今日も忌憚のない御意見をいただければと思います。本日も御協力のほどよろしくお願い申し上げます。

2 検討項目

- ・自動車交通処理と歩行者動線処理について
- ・北口駅前広場及び周辺の景観形成方針について

(資料 1 について説明)

（会長） 最初に、自動車の出入り口が変わったことに伴って自動車交通の流れがどうなるのかをご検討いただいております。それがお手元の資料１の１ページ右上です。堤防道路がつくられることもありまして、結果として、交通量自体は８％から３０何％まで減少しているということです。

一般的に、渋滞を解消するためには、ほんの数％の交通量を削減すれば可能だと言われております。その数％というのも、大体５％程度削減できればいいと言われておりますから、この８％が現実となれば、渋滞は解消できるかと思います。ですから、数値としましては、この堤防道路の開通及びその他の駅前の処理によって、駅前の県道の渋滞は解消できるという形になっております。

ただ一方で、道路がすくと、誘発交通というのがあります。道路がすいた結果、便利になったから、それならば車に乗ろうなどということがあるのです。ですから、実際に渋滞が予定どおり解消されるかどうかははっきりわかりませんが、一応数値としては非常に望ましい形になっていることが見てとれます。

その上で、花火大会あるいは家康行列等々のときに非常に多くの電車の利用者があり、歩行者が集まるということで、北側の北向きの歩行者動線を確保したいというご指摘を前回いただいております。そこで、駅前の道路の北向き一方通行化を検討いただいたところ、この場合でも十分処理できるということでした。

交差点飽和度が０．９というお話がありましたが、信号サイクルを制御することによって飽和度の値が０．９以下になれば、十分に渋滞を発生させずに処理ができるということになっております。したがって、駅前の道路を一方通行化したとしても、この周辺で渋滞を発生させることなく処理ができるという計算上の値になっているということです。その上で、歩行者の北側への動線として太い動線を考えていただいたということかと思います。

そして、それを実現する一つの形として、図面が示されました。これはあくまでも一つの考え方です。実際には、先ほども事務局から説明がございましたように、道路管理者、交通管理者、公安の方々、そして何より地域の方々の合意等が得られないといけません。当然、こういった施設整備をしていくためには土地も必要といたします。今回は、そういったことを全く抜きにして、一つの形として示していただいているだけであります。特に地域の方々の合意がなくては、このような施設が実現することはありませんし、一方通行化も無理だと思いますが、事務局としてはその辺をどのようにお考えですか。

（事務局） この検討会の中で概ねの考え方が固まりましたら、今後は、実際にこういった形で問題を解決できるのかを地域の方々と相談しながら、それをもって道路管理者あるいは公安の方々と協議を重ね、その上で決定していきたいと考えております。

（会長） そういったことですので、決してこれで決まったわけでもありませんし、この案でいきたいんだということを審議するつもりもありません。一つの形ということでご理解いただければと思います。

もう一つ言いますと、実際には、東岡崎駅を運用しながら改修していくことになります。ある期間この駅を使用せずに、全部止めてしまって全面的に改修するということできれば一番簡単ですけれども、

現実的にそうはいきません。したがって、運用しながらということになりますと、改修していく工事のやり方も非常に関係してきます。それによって制限を受けたりすることもあります。実際にこのように絵が描けたとしても、実現可能性の観点から、さまざまな点で変わってくることもあります。この辺をご認識いただければと思っております。

では、まずは特に我々の審議事項となります交通計画という観点から、動線についてのご意見をお伺いしたいと思います。何かございましたら、お願いしたいと思います。わからない点をご質問いただいても結構です。

（委員） 前回、私が一方通行案はどうかということで意見を申しました。一つの考えとしてこのように図面化され、わかりやすくなっております。こうしていろいろ下調べをしていただきましたところ、これでも交通処理が可能だということでした。

なぜこういう案を出したかといいますと、その経緯的なものとしては、市道明代橋川端1号線、明代橋の南の交差点から東側に抜ける道路ですけれども、この今までなかった道路が新たに新設されたということがあります。今までの代替として、車はこっちを通そうという案です。そのかわりに歩行者を駅前正面の方に集中させ、完全に分離させたらどうかということ、この案を提示させていただきました。こうして図面化されて、大分よくなったということで、自分自身は満足している状態です。

動線についての意見としては、歩行者の動線と一般車、バス、タクシーの動線を完全に分離していて、素晴らしい案だと思います。

ただ、まだまだきちっと精査されなければいけない点があります。まず、今まで一つだった信号機が、新たに三つ連立して近場に発生します。果たしてそれでいいものかどうかを、これから考えていこうかと思えます。

（会長） 歩行者動線、自動車動線については望ましい形になったというご意見をいただきました。信号処理については、私も心配しているところがあります。要望としましては、もし一方通行化する場合には、バスに関しては優先的に青現示を出すような、PTPSみたいなものの導入もぜひ実現できたらと思っております。一方で PTPSを導入したときに自動車交通が処理できるのかどうかという懸念もありますが、そういったところも今後詰めていただければと考えております。

そのほかいかがですか。

それでは、動線についてのご意見はこの後もいただければと思えますけれども、同時に、施設に関して、もし要望がございましたら、意見だけは述べておきたいと思えます。何か要望がございましたら、お聞きしたいと思います。

（委員） 今後、駅ビル機能がどうなるか分からないが、環境問題や高齢化社会により自転車の利用が非常に増えてくるということも、考慮する必要があると思えます。その辺もまたいろいろご配慮いただ

ければ、地域の住民にとっても利用しやすい駅前になるんじゃないかという気がいたしております。

（会長） 自転車については私も実は気になっていたんですが、２ページを見ていただきますと、右側の図に「自転車駐車場」と書いてあります。これは「自転車駐輪場」という意味か、「自転車と駐車場」という意味か、どちらでしょう。

（事務局） 二輪の駐車場も考えていかなければいけないので、「自転車駐車場」という表現をしています。現況では川沿いに市の方でつくっております駐輪場がございますので、そちらをご利用いただいております。これから案を精査していく中で、そういったところも含めて、まだまだこのあたりは十分に検討していくべき部分になるのではないかと考えております。

（会長） 一応ここに書かれてはいるものの、果たしてこのちょっと離れた場所でいいのかどうか。特に、例えば、これから市がCO₂削減のために自転車を利用しましょうみたいなことで利用促進を考えた場合、こんなに遠いのでは自転車は使えないといった意見が出てくるやもしれません。そのときには自転車の位置づけをもう少し明確にする必要があるかもしれませんので、ぜひ要望として受けていただければと思います。

それから、駅ビルの形ということがございましたが、何かその辺の情報がございましたら。

（委員） 駅ビルについては、まだ具体的にお話をできる段階にありませんけれども、いろいろと検討はしています。ただ、皆さんもご存知だと思いますけれども、岡崎は車社会となりまして、郊外に大きなショッピングセンター等もできております。ですから、駅前の商業施設としてどの程度のことができるかといっても、なかなか難しい点もあります。もちろん私もとしまして、駅ビルの使い方として商業施設を考えるわけでありまして、公共的なスペースとしての使い方もぜひ御検討いただきたいと思います。

（会長） 公共的なスペースということでしたが、そういったところに関しましては、地域の方々、市民の方々のご意見もお伺いしながら、ぜひやっていただければと思います。

（委員） 今現在でも、駅周辺の自転車の放置があるわけでございますね。駐輪場についてはどのように考えているのでしょうか。

それから、先回ご指摘があった大きなイベント時の歩行者動線の確保については、駅前用地の相当な確保が必要ではないか。もし、地権者の方々の協力が得られなくても、県道の上に明代橋までの歩道をつくってしまうぐらいの大きな考えがないとできないのではないかと考えています。

（事務局） 今でも自転車の置き場は堤防の辺りとし、駅の周りは放置禁止区域となっております。それでも置かれてしまっておるのが実情ではありますが、誘導として、やはり駅の真ん前まで来るのではなくて、「ちょっと離れた」というのにも程度問題はありますけれども、なるべくちょっと離れたところに配置して、整理できるようにしていきたいということです。

また、北側に歩行者をおろすに当たっては、先ほど申し上げましたように、地域の方々と話をし、道路管理者の方々と話をしていく中で生まれてくるのかなと思います。例えて言えば、どなたかが土地を売ってくだされば、そこを降り口にすることだって考えられると思います。どういう解決策を出していくのかは、やはり実際に皆さんのお話を伺ってみないと、この段階では当然まだ決められないと思っております。相談していく中でいろんなやり方が生まれてくると考えておりますので、よろしくお願いします。

（会長） 私も、それ以外の形は、決して市が主導で決めるものではないと考えます。地域の方々と話し合いながら、例えば、ひょっとして地域の方で周辺の再開発計画などが持ち上がってれば、ビルに直接入るような通路を考えると、そんなこともできるかなと思うんです。ですから、市単独ではなく、ぜひ地域の方々も一緒にそういったところをご検討いただければと思います。

ほかの町なんかへ行きますと、駅でおりたらそのままビルに入れて、そこが賑わっているというところがありますよね。そういったものも、今なら十分描けると思うんです。ぜひ東岡崎の将来を見据えて、そういったすばらしい絵を地元の方々と一緒に描くことができると、個人的には思っております。

（委員） 川端1号線という堤防道路は、一色線と結ばれるわけですがけれども、この堤防道路をずっと吹矢橋の方まで通行できるような道にすれば、一色線の車の流れがより緩やかになるんじゃないかと思っております。

それから、ペデストリアンデッキから北側に階段とエレベーターを設ける土地を譲ってくれるかどうかについて、市の方は、価格についてどれぐらいの線まで譲歩するのか。どうしてもここを確保して、ここへつけたいということになると、とことんまで値をつり上げられるというようなことになると思うんです。そういったとき、将来的に20年、30年、あるいは50年先まで影響するわけですので、思い切って大金をはたいてもそこを確保し、今の計画のような格好にすることなのかどうか。これからのことですが、そこら辺もお聞かせ願いたいと思います。

（会長） 1点目は、堤防道路を延伸してはいかがか。そうすると車の流れが変わるかもしれないというお話だったと思います。2点目は、これを実現するに当たって、実際にどういうふうにしていくかということだったと思います。

（事務局） 堤防道路の延伸は、確かにそれも一つの考え方かもしれませんが、ただ、それはそれで、今実際に堤防道路を利用しておられる歩行者や自転車の問題もあります。また、一番問題なのは、延伸した場合には当然またこちらの吹矢橋のたもとのところ当たってくるわけで、それで本当に解決できるのかということがあります。あるいは、総延長も長くなるということで、費用も影響が及ぶ範囲も当然広がります。さまざまな要素がある中で、費用対効果を考えると、このきゅっと曲がった形がいいのではないかということではあるわけです。

それから、明代橋線のところに歩行者をおろすためにこういう提案をしておりますが、これは今の道路幅の中で処理をしております。ですから、これについては、いわゆる民地に入らない形で考えておるわけです。

もう1点、堤防道路の明代橋の東側のところは、何軒かのお宅に影響があります。こちらについても、そういった方々のご理解をいただかないとこういうふうにはできないということは、十分承知をしております。

その上で、金額は幾らでも出すかということなんですが、やはり市としては、ここに限らずどこでもそうですけれども、いわゆる妥当な金額でご理解をいただくようにしております。

（委員） 先ほどの一方通行のお話のときに、通りにくくすると通過車両がある程度減るということでしたが、非常にいいお考えだと思います。三島学区の中を通過する車を少しでも排除していただけると、交通量が非常に減っていいと思います。

それからもう一つ、私は川のことやっておりますので、まちづくりのコンセプトにありました自然と人という観点からも、やはり川と町がふれ合える部分ができればと思っております。余り川を道路でさえぎってしまうんじゃなくて、やはり危険が少なくて川におりられる部分もあった方がいいかなと思うんです。

（会長） また後ほどそういった景観コンセプト等の話がございますが、確かに川というのは、この東岡崎を考える上で欠かせない要素かと思えます。交通処理面からはその辺が欠如しがちですが、現実的にはそういったことも十分考えていく必要があると思えます。事務局、どうですか。

（事務局） 後ほど景観に対する考え方などの中でも示させていただきますが、東岡崎周辺をつくっていく上で乙川が非常に大切な要素だということは、事務局としても意識しております。そういったことは十分考慮した上での交通結節点の整備となるよう、努めてまいりたいと思っております。

（会長） 今の1点目の通過交通排除についてですが、実は周辺の道路の整備もそれに関係してくると

ということなのです。ここの道路だけでなく、駅を含めた岡崎市全体の道路ネットワークの整備が非常に重要でして、その整備が進めばここの通過交通をさらに排除することもできると思います。したがって、ちょっと話は大きくなってしまいますが、先ほど環状線のお話がありましたように、この交通結節点だけでなく、岡崎市全体の道路整備もぜひ進めていただければと思っております。

（委員） バスの面から言いますと、今の駅前の場合、時間帯によりまして岡崎一色線の交通渋滞が激しいということで、バスの遅れの原因にもなっております。ですから、岡崎一色線の駅前の交通量を削減するところに特に重点を置いて計画を御検討いただければと思っております。

あと、この図の中でちょっと御質問したい点があります。交通量の予測について、右側の下の方が明代橋線を一方通行化する案ですが、一方通行化した場合、堤防沿いの道路で交通量が増えて、明代橋線の特に駅前のところは非常に少なくなるということでした。しかし、岡崎一色線の方は数字が全く一緒になっております。一方通行化すると、その分もっと減るのではないかという気がしておりますけれども、そのあたりはいかがでしょうか。

（事務局） 自動車の経路選択ということで、走行時間とか走行性を考えながら確率計算を行わせていただいております。詳細はもう一度データの中身等を確認してみないとわかりませんので、確認をさせていただきます。

（委員） 今度は細部についてご指摘なりご質問をしてみようかと思います。

まず、バスとタクシーの動線の道路形態から一般車両を排除していますけれども、これは道路認定するのか。あるいは、これは単なる広場的な扱いにして、自分たちの都合のいいように使われるのか。今のところどちらの考えをお持ちかということが1点。

あとは、細かい点ですが、バスベイが道路に沿って交差点の近くに2ブースだけ設けてあります。これは国交省さんの許可基準に該当しないんじゃないか。多分これは難しいということで、今からこういうことを言って、この2ブースを中に入れてもらう案を考えていただかなければいけないかなと思っております。

また、横断歩道が至るところに書いてありますが、上にペDESTリアンデッキができて、その下にまた重複して横断歩道が引かれております。我々の考えとしては、基本的に歩道橋の下には横断歩道を引かないのが原則ですので、これもご検討いただきたいと思います。

（事務局） まず、通り沿いのバスベイについてです。従来どおりの考え方でいけば、ご指摘のとおりですが、バスベイということではなくて、バス停の機能の延長線上のあたりで可能性を探っていけないかと思っております。

それから、横断歩道の箇所数が多いんじゃないか、立体横断施設ができた際には、その下の横断歩道はなくすのが原則ではないかという御意見をいただいております。今現在、事務局と実際に利用される地元の方々、駅利用者の方々との意見の集約はまだしていないところですが、一般的な設計の思想として、現況の機能に対して立体横断施設によって変わってきた機能を比較し、地域の方々の動線、町の中の行き来ということを考える中では、やはり横断歩道をこれぐらいは想定しておいた方がいいのではないかとこのところ絵を描かせていただいております。ただし、当然それについては警察さんとの調整が必要になってまいりますので、設計が進んでいく段階で、警察さんとの協議の中で整理させていただければと思っております。

また、道路認定についてですが、今年度の1回目にもそのようなお話があったかと思えます。ビルの下をバスのプールとして利用していきたいという案になっておる中で、駅ビルの下を道路法上の道路として認定することは、現実的には不可能になってまいります。全体の広場自体に道路認定をかける、かけないにつきましては、今後の管理の面、警察さんとの協議による駅前の信号交差点の処理ということも含めまして、こういった形でやっていくのがいいのかをこれから十分検討していくという格好になるかと思えます。

(会長) 専門的な立場からいろいろご指摘いただいて、本当に大変ありがたく思っております。

そのほかございませんでしょうか。よろしいですか。

ありがとうございました。いろいろ御意見をいただきましたが、御意見をもとに、事務局の方で地域の方々と一緒に協議しながら実際の案を考えていただければと思っております。

それでは、車と歩行者の動線処理については、皆さんにご同意いただいたことにさせていただきたいと思えます。

一方通行に関しては、一つの形ということで、実際にどうなるかはまだわかりません。先ほども申しましたように、道路管理者の方々の意見、公安の方々の意見、あるいは地元の方々の意見等々もございしますので、それによって変わるかもしれません。動線としては、北側に太い歩行者の動線を流したいということで同意いただいたことにさせていただきます。ありがとうございます。

それでは次に、北口駅前広場及び周辺の景観形成方針について、資料2の御説明をお願いいたします。

(資料2について説明)

(会長) 東岡崎駅の今回のデザインコンセプトということで、事務局としてはこういう方向で考えているというご説明いただきました。デザインに関しましてはこの検討会の審議事項ではございませんが、せっかくの場ですので、何かご意見がございましたら、お聞かせいただければと思えます。

（委員） いろいろと制約があろうかとは思いますが、素晴らしい案なら地権者のご理解も十分得られるんじゃないかという気がいたしておりますので、岡崎市の将来のため、また次世代のために、何とか実現に向けてご努力いただければありがたいと思います。

（委員） 立派な案を見せていただきました。こういったものを地域の方々によく見せて協力を願うのかなと、こんなふうに思っております。初めて見ましたが、立派な案だなと思いました。

（委員） こういう素晴らしい案が実現できるように、地元としても、協力してもらえるようにしていきたいと思っております。

（委員） 駅ビルをつくるときにも、もちろん景観を考慮して、全体のコンセプト等に合わせた形になると思います。ただ、先ほども申しましたように、駅前で大規模なものといってもなかなか難しいということもあります。その点は、ぜひ公共スペース的なものを考えていただきたいなど。最後の８ページは何となく４階建てのように見えてしまいましたが、そんなイメージはまだ持っておりませんので、よろしくお願ひしたいと思います。

（会長） これは決して４階という意味ではありませんね。たまたまこうやって書いてあるということですので、上の方はなみなみにしておくとかよかったかもしれません。

この辺は感性の問題で、それぞれにご意見があり、そういうものをまとめていくのはなかなか難しいと思いますので、市の方としてこういう方針でやりたいというふうに打ち出してもらえればよいと思います。それに対しまして、地域の方々、市民の方々の合意が得られれば言うことないなと思っております。

そのような中で、こういったものを考えていくときには、持続可能性、サステナブルということがよく言われます。そういったところも非常に重要かと思っております。今の時代だけを見て、今の時代だけに合った景観にするのではなくて、やはり２０年、３０年先も決して廃れることがない景観をぜひおつくりいただけたらなという気がしております。

そう考えますと、岡崎は、周辺の市町、特に周辺の大きな市に比べますと、やはり歴史のある市だなと思っております。ほかの言い方をしますと、風格のある市ということになります。ですから、ぜひそういう市にふさわしい駅を実現してもらえたらと、私は個人的に思っております。

持続可能性という意味では幾つかあると思いますが、例えば材質も、やはり持続可能な材質を使う。すなわち、ちょっと汚れてきたらみすばらしくなるような材質ではなくて、少し汚れてきたときこそ味が出てくるようなものですね。それでは何があるのかと言われると困りますが、そういうものを使っていいただければと思います。そのようなものが実現できれば、市民の方々にも喜ばれるのではないかと思

っております。

イメージに関しましては大体そういったところでよろしいでしょうか。

[了 承]

どうもありがとうございます。

先日、ある論文を読んでおりましたら、こういう研究がなされておりました。全国のいくつかの駅前の再開発を研究分析した論文でして、その切り口は、事業者単独で駅を再開発した事例、事業者と行政が連携しながら面開発も一体的に進めた事例、さらに地権者の方々も協力して再開発を進めた事例の三つで、どのように事後評価が違ってくるのかを分析したものでした。

結果としましては、行政、鉄道事業者、地域の商店街の方々等が連携して一体的に進めた事例が、交通処理としても素晴らしく、かつ、そこに来る来訪者の満足度も高いという結果になっておりました。ぜひ岡崎もこれを機に、地域の方々等も含めて、協力しながら東岡崎駅の再開発を進めていただければと思っております。

以上で検討項目は終わりましたので、ここで進行を事務局にお返ししたいと思います。

3 その他

・今後の日程について

3月3日(月)午後2時から、福祉会館6階大ホールで開催予定

(了)