

< 第 8 回東岡崎駅交通結節点整備検討会会議録 >

日 時 平成 20 年 3 月 3 日（金） 14:00～15:15

会 場 岡崎市福祉会館 6 階大ホール

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、山崎班長、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

今日は第 8 回検討会ということで、最後の検討会になるかと思います。

この検討会の最大の検討事項は交通処理で、交通機能に問題はないかというところですが、前回、委員から自動車交通に関しまして特に疑問が投げかけられまして、その辺を事務局で御検討いただいた結果を御報告いただけたということです。したがって、今日は、それを踏まえて、交通処理の点を最終的に皆さんに御確認いただきたいと思いますと思っています。

2 検討項目

- ・自動車交通量の検証と動線処理による整備効果について（資料 1）
- ・基本計画（案）のまとめとイメージについて（資料 2）

（資料 1 について説明）

（会長） 今回は交通量に関して検討し直してもらっております。先ほど御説明がありましたように、前回は、安全側にという考え方に基づいて、ひとまずそのまま南行きの交通量を堤防に単純に割り振ってあったわけです。今回は、さらにそれをもう少ししっかりと計算し直してもらいました。その結果、岡崎一色線での 20～30%の交通量の削減につながったということになっております。この計算は簡単なように見えますが、実はすごい時間と労力がかかっております。詳細は述べませんが、そういう計算が必要だったために、前回は簡単には出せなかったと御理解ください。今回はきっちり計算していただ

いて、20～30%削減と、その効果が非常に大きいことがわかりました。

それから、動線処理から見た整備効果もきれいにまとめていただきました。例えば、道路整備の効果ですと、時間短縮効果、交通事故削減効果、環境負荷軽減効果等々があるかと思います。そういった中で幾つかの効果をここに示していただいております。それ以外にも、実際には環境負荷軽減も当然考えられるかと思います。それから、直接的な効果ではないのかもしれませんが、にぎわい創出の効果等々もあるかと思います。そういったものはここに特に組み込まずに、動線処理から見た整備効果だけをまとめてもらっておりますが、非常に効果が大きく出てくるのだらうということが期待できるような結果になっております。

このようなことでございますが、将来の交通量の検討結果及び動線処理から見た整備効果に関しまして、何か御意見、御質問等ございましたらいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

（委員） 資料の1ページ目です。この現交通量との比較を簡単に素人的な考えで見ると、都市計画道路岡崎一色線は、現況だと1万2,350台で、将来的なものは1万200台。北側の道路である市道明大寺本町1号線は交互通行になって7,800台とあります。この両方を合わせたら、将来はかなりプラスの台数が出ておりますが、この違いは何かあるのでしょうか。

私は、北から殿橋を南進してくる車両はほとんど100%近くが入ってきちゃうんじゃないかというような気がします。20%よりももっと減の効果があるんじゃないかと思いますが、その点はいかがでしょう。

（事務局） 今指摘のありました件につきましては、断面交通量で現況の駅前通りと堤防道路を足した台数と将来のそれとを比べますと、明らかに将来の方が多くなっていると思っております。

これは、駅の整備が進んだ結果として、駅への発生集中交通量が増えることはもちろんですけれども、先回の検討会の中で会長からも紹介がありましたように、便利になるとドライバーはどうしても通りやすい道路を選択するということがございます。それから、魅力が出てきたところについては、自動車の交通が集中してくるということもあります。

駅としての全体の交通量は当然将来の方が増えてくるという中で、それぞれのドライバーがより時間がかからない経路を選択するときに、どういう確率によって駅前通りか堤防道路かを選択するのかというところで交通量が振り分けられますので、委員が言われるように、単純に堤防道路の方を選択して、そちらへ交通が集中して駅前通りが減るかということ、そういったことばかりではありません。それぞれの目的によって経路の選択をする中で、計算上ではこういった台数の配分結果となっていると御理解いただけるとありがたいと思っております。

（会長） 1点、これは将来交通量なのですが、OD自体は増加しているんですか。

（事務局） 現況というのも、これまでに測った実測値の中から予測してきておる数値です。それに対して、将来の交通量については 37 年推計の交通量をベースにしておりますので、当然将来の方が交通量自体も増えておると思います。

ただ、OD に関して言いますと、今回のシミュレーションにおいては、駅周辺の比較的狭い範囲でエリアを切っており、その外の交通はそんなに広いエリアまで検討しておりませんので、細かい部分の OD の対応ということでは、ちょっと現況と将来を対比できないと私どもは考えております。

（会長） わかりました。ひとまず全体の交通量は増加しているということと、あと、駅前の開発による開発交通量を 1 日 1,200 台ぐらい乗せていましたね。ですから、そういった増加があった結果、このような堤防道路の増加につながっているとお考えいただければと思っております。

そのほかございませんでしょうか。

（委員） 4 ページを見ていただくと、「＜将来＞（一つの考え方）」という中に実線と破線があります。この破線は「地下もしくは 2 階レベル」と書いてありますが、駅の前の交差点では、やはり陸橋等を使われるのか、それとも地下を使って出るようにされるのか、その点を教えていただきたいと思います。

（事務局） 将来につきましては、デッキが整備されてくることに伴って、歩行者の動線は、地下ではなくてデッキ上に移るという考え方をしています。ですから、将来は、歩行者は一段高いところから駅方面へアクセスし、また逆に、駅から町の方へ行っていただく際には、そこからおりていただくような利用を想定しております。

（委員） 2 ～ 3 年前、関西の方で事故がありました。先回のときに岡崎警察の方からも指摘がありましたが、岡崎市の三つのお祭が行われるときに、東岡崎の駅前を通過します。特に我々ここに住んでおる住民といたしましては、その関係の安全・安心を考えるわけでございますので、その点をお願いしたいと思います。

（会長） 前にも同じ御指摘がございましたが、イベントがあったときの歩行者動線の検討と、さらに、それに対する安全対策の御要望でした。

（事務局） 前回は申し上げましたけれども、どういうふう to 2 階のデッキ部分から地上レベルにおいていくかについては、特に交差点北側の東西の町内の皆さんにお集まりいただいて話し合いをする必要があると思いますし、その上で、警察の方々や道路管理者の県の方々とも協議をして決めていくことに

なと思います。おっしゃるように、今後、計画そのものは安全という点に十分配慮した上で決めていきたいと思っておりますが、現時点では御意見ということで承らせていただきたいと思います。

（会長） この辺の詳細はまだこの段階では決まっておりますが、いずれにしても、今後、当然そういったところも念頭に置いて御検討いただけるということかと思えます。

ほかにございませんでしょうか。

（委員） 今の「＜将来＞（一つの考え方）」の歩行者動線のところで、橋から明大寺本町１号線の方へは実線で書いてありますけれども、明大寺川端１号線の方へは歩行者の線が書いてありません。これは、歩行者は通行止めという考えでしょうか。

（事務局） この図は、あくまでも駅へアクセスしてきたり、駅から康生方面ですとか吹矢橋方面へ行かれたりする歩行者の動線を意識したものだけを表したものでして、ここから東方向への歩行者の行き来を制限してしまうというものではありません。実際は、ここには歩道つきの道路整備を考えています。自転車ですとか歩行者の通行規制・方向規制は、この考え方の中には一切入っておりませんことを御理解いただけるとありがたいと思います。

（会長） 基本的に、歩行者の動きが規制されることはございません。どちらかというと、歩行者を安全に移動できるようにというのが主眼としてあると思います。一方通行等々もありましたが、それはあくまでも車両の話でして、歩行者がそれに伴って規制されることは決してないと考えております。

ただ、自動車、バス、タクシーの動線を考えていただいて、かつ歩行者も考えていただいておりますが、自転車が抜けているかなと思うんです。そこはいかがでしょうか、事務局、お願いいたします。

（事務局） 自転車の交通につきましては、この先、自転車の駐輪に対する計画等も十分に検討していく必要があろうかと思っておりますので、今の段階では、自転車の動線ということで整理された具体的なものがないのが実情です。

（会長） では、今後、実際にいろんな施設整備計画を考えていくに当たっては、またその辺も御考慮いただけるということでよろしいですね。

このようなことで自転車についてはまだ明示されておませんが、その他の歩行者、自動車、バス等々に関しては、今回はっきりと示していただいております。交通処理というのがこの検討会の重要検討事項でございますが、もう懸念事項はないということでもよろしいでしょうか。特に問題ございませんか。

（委員） 先ほどの資料の３ページのところですけれども、「駅アクセス動線パターンの変化（自動車）」という動線の図がございます。これは一つの考え方ということですが、将来のバスの赤い線を見ますと、駅前広場に入って出る線はありますけれども、駅前広場から駅前の道路に出て、もう１周してぐるっと入ってくるような動線も想定してよろしいのでしょうか。

バスターミナルですと、終着バスの場合、到着したら一旦待機し、発車時刻になったらまた始発バスとして出るというようなことがあります。この一旦待機するとかいった際に、ここの駅前広場の場合は幅が狭いこともあって、中で１周できないものですから、一旦外に出てまた入るようなことが必要になってくるかと思います。

（事務局） バスの動線に関する御質問ですが、現時点で事務局の方で具体的に「これはいいです」「これはいけません」という話ができる段階ではありません。しかしながら、今回の考え方を整理するに当たっては、一旦出たバスがまた東の入口から入ってくるというバスの軌跡は、検討の中に考え方として持っております。今後、実際の運用ということになった際に、バス事業者の方々や交通管理者である警察の方々と調整をしながら、そういったことを具体化していくことになるかと思います。

（委員） ありがとうございます。では、これからの具体的なプランの調整につきましては、またよろしくお願いいたします。

（委員） 懸案事項はないかということですので、極端な案ですけれども、ちょっとお話ししておきます。

ずっと「歩行者を安全に」「歩行者を第一に」という考えを述べてみえたんですけれども、これまで一色線自体を一方通行にして歩行者を第一にするというような考えはなかったのでしょうか。

何が言いたいかというと、先ほど地元の方が言われたように、岡崎にはイベントがあるということです。歩行者の動線を確保することを第一に考え、用地買収を伴わずに歩道の幅員を今まで以上に広げる案として、この一色線を一方通行にしたら、もっともっと歩道を拡幅できて、歩行者の動線が安全に保たれるのではないかということなんです。案の一つとしていかがでしょうか。

（事務局） 駅前の東西通りである岡崎一色線については、都市計画道路として決定されています。道路を利用する車のトリップの長さや、将来の岡崎市としての道路ネットワークといったものから考えていく中において、この道路に方向規制をかけることになると、周辺の街路としての機能に影響が出てまいります。そういった意味からも、事務局としては、岡崎一色線の一方通行化は実質的に不可能であろうと考えております。

（会長） 歩行者優先だけを考えれば、そういう案もありだなと私も思います。ただ一方で、実際に歩行者だけがアクセスしているのか、あるいは、歩行者を最優先にしたまちづくりが本当にできるのかというと、まだその段階ではないかなと思っております。もう何年かの時間が過ぎて、人々の価値観が変わって、やはり自動車より歩行者だというのがみんなの共通認識として出てきたときには、そんなことも実現できるのかなと思います。もしも今現在ここを一方通行化したら、恐らく周辺の交通渋滞が非常に激しい状況になるのではないかと思います。

したがって、歩行者を優先しながらも、ある程度円滑な自動車交通の処理も両立させようという案になっているかと思っております。

ほかはよろしいでしょうか。

では、今回、交通処理の点からは御承認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す。

それでは、（２）基本計画（案）のまとめとイメージについて、御説明をお願いいたします。

（資料２について説明）

（会長） 事務局では、この検討会で今までに検討した基本計画（案）に沿って、こんなイメージになるということで、一つの形としてイメージパースを示していただきました。

イメージというのはわかりやすくいいですね。合っているか合っていないかは別ですし、本当にあなるのかどうかも別なんですけど、非常にわかりやすく、ああいう絵を見ることによって、「本当にできていくんだな」という実感がわいてくるかと思います。

我々工学研究者は、どちらかといいますと数値を見て、いいか悪いかや、それでどうなるのかを判断するのが仕事ですが、その中でも、やはり視覚に訴えるイメージというのは非常にわかりやすくいいなと思っております。

今後、事務局では、橋上駅あるいは自由通路を含めたイメージパースを作成していくとお聞きしておりますが、いかがでしょうか。

（事務局） 今日はまだ作業が間に合っておりませんが、橋上駅化した場合に自由通路や駅舎をこの広場とくっつけるとどうなるのかというものを作成し、４月下旬ぐらいには市民の方にも公開させていただきたいと思っております。

（会長） ありがとうございます。

このイメージも、数値と同様にひとり歩きしていく可能性があります。今回はあくまでも一つの考えとして一方通行化という話があったということですので、その辺はぜひ注意していただいて、市民の

方々にも誤解されないようにしていただければと思っております。

今のイメージに関しまして、何かございましたらお願いしたいと思います。

ちなみに、駅ビルは決してあの高さで決まっているわけではなく、あくまでも一つの例示に過ぎないということであります。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

3 その他

・今後の取り組みについて

(今後の取り組みについて説明)

(会長) 今後の進め方で一番重要なところは、基本的な方針は定まったものの、まだ何もはっきり決まったところがあるわけではなくて、関係者の方々や地元の方々との協議を重ねながら、よりよい姿、より詳細な姿をこれから描いていくんだということだと思います。

一方で、22年のバリアフリー化が目標としてありまして、そのためには21年に都市計画決定を打たないといけないということもありますので、早期的に、できるだけ速やかに実現に向けて進めていきたいということであったかと思っております。

また、今回はまちづくりの観点からのお話もいただいております。駅前の再開発に伴って、まちづくりも一体的に整備していきたいということで、1点目としては、駅前広場、駅舎、バスターミナル、自由通路等々を総合的に開発するという方針でしたが、2点目として、まちづくりという観点も出てきております。この辺になってきますと、地元の方々の御協力なくしては進めることができません。

前回も私からお話をさせてもらったと思いますが、駅の開発だけではなく、周辺の開発も同時に進めることによって、よりよい、よりみんなから愛される駅ができますので、ぜひその辺を実現していただければと思っております。

今後の取り組みについて何か御質問等ございましたら伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

そうしましたら、予定の議題は一応これですべて終わりとなります。平成19年7月から2年間にわたって8回開催してまいりました交通結節点整備検討会も、これで最後となりました。

もう私から述べることもないのですが、最後に当たりまして、一言だけお話をさせてもらいたと思います。

駅というものを今もって考えてみますと、まず、やはり交通処理が機能的であることが第一条件かなと思っております。この点に関してはこの検討会で十分審議を尽くし、専門家の立場や事業者の立場から皆様方に御意見をいただきましたので、適切な機能処理ができる駅になりそうだなと思っております。

あとは細かな点です。バリアフリーが実際にどうなるのか、乗り換えの動線がどうなって、どこで情報提供するのか等、非常に細かな点もあると思います。ソフトの問題もあります。これらのことを今後

さらに御検討いただければ、本当にすばらしい交通処理を実現できる駅になるのだろうと考えております。

一方で、普通の方々がとらえる駅というのがどんなイメージかというと、特に東岡崎駅は「まちの顔」であろうと思うのです。岡崎の顔であるという印象あるいはお考えをお持ちだと思います。その「まちの顔」たる駅というものを、実はこの検討会では十分に検討しておりません。もちろんそれはこの検討会の検討事項ではなかったわけではありますが、「まちの顔」としての駅は、駅から離れたときに見える駅であると言えます。

駅利用者ではなくて、駅へ向かうときに見える駅のイメージが一つです。これは景観イメージとして事務局で上手にまとめていただいております、その景観イメージどおりになれば、きっと見た目としてもすばらしい駅ができるのだろうと思います。

また、顔という意味では、よそから来た人が東岡崎駅へおりたときにぱっと見える駅の姿というのも一つの顔だと思うんですね。そのイメージは余り検討されておりません。実は、そこがまさに地元の方々に御協力いただきながら、あるいは地元の方々でつくっていける部分なのだろうと考えております。よそから来た人が東岡崎のデッキにおりてぱっと見える顔というのも、これからぜひ検討していただければと考えております。

ケネディ元大統領の「国が諸君のために何ができるかを聞いたもうな。諸君が国のために何ができるかを聞いたまえ」という言葉がありますが、岡崎市が我々に何をしてくれるのかではなくて、我々が岡崎市に対して何ができるのか、こういう考え方を持っていただければ、きっとすばらしい駅前になっていくだろうと考えております。

会長として、最後に私から皆様方に一つだけお願いがございます。この交通結節点はこれで終わったわけではなく、これからが第一歩だと思っております。皆様方には、引き続き御協力をお願いしたいと思います。

以上で私の簡単なあいさつとさせていただきます。ありがとうございました。

4. 閉会あいさつ

（加藤副市長） 当検討会は、平成 18 年 6 月に設置されまして、本日を含めて 8 回開催されました。この間、委員の皆様方には、お忙しいところ御出席をいただきまして、さまざまな御意見等をいただくなど御協力をいただきまして、本当にありがとうございました。それから、松本会長には、会の進行に御尽力いただきますとともに、専門的な見地からさまざまな御助言あるいは御指導をいただきまして、本当にありがとうございました。

今会長からお話がありましたけれども、東岡崎周辺整備は、言うまでもなく市の重要なプロジェクトでございまして、市民の関心も非常に高いということでございます。こういった事業を着実に進めることが我々市の最大の責務ですので、引き続き努力をしていきたいと考えております。

また、名鉄さんにおきましては、平成 22 年度末までにバリアフリー化をしなければいけないということが決まっております、その進捗に合わせ、我々もできるだけ一緒になって事業を進めていきたいと考えている次第でございます。

最後に事務局から検討課題についていろいろお話をしましたけれども、今の御意見の中にも出ましたように、これから地元といろいろ協議をしながら進めていかなければいけない段階に入っております。こういう検討会という形ではございませんけれども、引き続き、連絡協議会といったものを設けさせていただきまして、地元に密着し、連携をとりながら進めていきたいと考えてございます。

また、事業スケジュール的なことを多少申しますと、平成 20 年度中は調査・測量等をさせていただきまして、21年度の都市計画決定を目指しております。そのときにはきちんと事業手法も決まっているはずですので、その後、できるだけ速やかに整備ができればと考えている次第でございます。

本当にありがとうございました。

(了)