

東岡崎駅北口駅前広場整備計画(素案)に対する意見と市の考え方

	意見等の内容	市の考え方
<p>整備全体</p>	<p>JR岡崎駅周辺は大規模施設の建造が可能で市民活動拠点もイオンからJR岡崎駅間に移っている。JR岡崎駅周辺を新しい市の玄関口・商業の中心地とした方がよいのではないか。</p> <p>基本設計で名鉄と岡崎市だけでは駄目です。利害関係のない第三者を参加させるべきである。その上で、箱物無駄防止のため、正確な利用者数を確認すること。また、便利面から明大寺町にこだわらず板屋町のJR中岡崎駅と合体して整備してはどうか。</p>	<p>上位計画である第6次岡崎市総合計画において、東岡崎駅周辺地区については、重点活性化地区として位置づけられました。また岡崎市中心市街地活性化基本計画や岡崎市総合交通政策でも交通結節点としての機能を向上させ、駅利用者の利便性の向上や駅周辺の賑わいを創出する重点活性化地区と定められています。</p> <p>(素案修正) 素案の冒頭に「整備計画策定の背景」及び「上位計画の位置づけ」を追記します。</p>
	<p>駅は都市の玄関口だと言う言葉も過去のものとなりました。名鉄の9月期決算は別添の通り6億円の赤字です。会社が大きいだけに赤字が雪だるま式に大きくなる可能性もあります。広見線は沿線都市が年間1億円負担して存続、西尾・蒲郡間の廃線も協議されています。</p> <p>過去6年間、会社外の人物が社長になり、今年4月、名鉄出身者の社長が誕生しました。その様な会社が優良企業と云えるでしょうか？去年9月、アメリカ国のリーマンブラザーズの破産で世界大不況が始まりました。超一流のトヨタ自動車ですら大巾赤字、会社建直しの為、大巾減産が実施され、市内関連会社の方も経営に大変苦勞されている時期に、赤字私鉄の一駅に市税19.7億円を使うと云う事は、民間会社では絶対にありません。その様な政策を考えられる市職員の感覚をウタガイます。名鉄は平成19年、名鉄一宮百貨店に200億円投資しています。あなたたちの考は如何ですか。</p> <p>岡崎の人口は増え続けていますが、東岡崎駅の乗降客は平成14年以来減り続けています。日本人の人口も減少も規定の事実です。何んでそのなか大きな駅を建てる必要があるのでしょうか？皆さんのサラリーも減り苦勞している時期ですので計画の再検討をお願いします。</p>	
	<p>今まで何回かの説明を聞いて、22年度までにバリアフリー化すれば、国から補助金が出るので、それにあわせて駅も整備したい。名鉄主導だから場所は名鉄が決めた、ということでしたので、当然交番の所からのバリアフリーは名鉄が全部やるものだと理解していました。</p> <p>ところが、9月議会で1期工事費としてバリアフリー化に30億円、その内訳が名鉄が2割、市が8割ということでした。なぜ、市が8割も負担するのか説明してください。</p>	<p>バリアフリー施設整備は、バリアフリー新法に基づいて交通事業者である名古屋鉄道(株)が事業主体となって実施するもので、国と市が補助金を出して支援します。</p> <p>新設東改札口設置工事(第1期工事)については、北口駅前広場を東側へ拡張することに伴い、市の申し出により実施するもので、原因者負担の原則により市が負担します。</p>
	<p>昨今の米国発経済危機や不況の中、市として現実的でコンパクトな計画が要求されているのは理解できるが、市民に愛され長期に渡って利用可能な駅ターミナルを創り上げるために、低炭素社会に対応した公共交通をフルに連携できる先進的な計画を導き出して欲しい。</p>	<p>整備計画(素案)P3の整備の基本目標に示してあるように、交通結節機能の強化により、公共交通の利用促進を図ることを整備目標としています。</p> <p>橋上駅、自由通路、駅前広場、周辺道路等を一体的、計画的に整備することで、地域固有の交通事情をふまえ公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車、自動車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系の構築をめざしています。また景観・環境にも配慮した交通環境づくりを実現したいと考えています。</p>
	<p>整備の基本目標に「高齢社会における日常的な生活の利便性の確保」「にぎわいと交流の創造」を掲げているが、示された計画では、マイカーに対する考えが中途半端で、現在の交通の輻輳、混雑状況が温存され、整備の意味が問われるような気がする。自然にエコモビリティの考えが実践できるような街づくりを推進していただきたい。</p>	
	<p>1)概算総事業費19億円は、規模の割りに高い印象 ・2012年完成を目指す尾張一宮駅前ビル整備計画(設計・工事費約4.8億円)の4倍相当。尾張一宮駅(駅前ビル整備)、東岡崎駅(駅舎・駅ビル・駅前広場整備)と範囲が広く単純比較は出来ないが。</p> <p>2)内訳(概算)の情報開示 ・工事費…(約 億円) 用地補償費…(約 億円) 用地補償費は多くの地権者が関係してくるので、交渉の段階では公表しにくいことは察します。計画上、どの整備用地が民間所有地で補償費が発生するのか情報開示してもよいのでは、ex 北口駅前広場 一般車・タクシー乗降場 北口マイカー広場の2ヶ所の土地ですか。</p> <p>3)設計業者の選定および建設工事費見積りの実施 ・今回の市の計画素案・パブリックコメントを受けた後、駅舎・新駅ビル等で共同事業者となる名古屋鉄道と協議・調整の上、公募型プロポーザルによりデザインコンペを実施していただきたい。</p>	<p>橋上駅舎、南北自由通路、新駅ビル内通路、北側立体横断施設、周辺道路改良、駅前広場(一般車・タクシー乗降場)、駅前交通広場(バス乗降場、にぎわい広場、マイカー広場)、駐輪・駐車施設等の整備を含んだ概ねの費用を概算事業費として公表しました。</p> <p>現段階の試算ではその内訳は工事費用が約142億円、用地補償費が約55億円と見込んでいます。</p> <p>事業化にあたっては、本市の将来にわたっての重要な都市インフラであることを考慮した整備水準を確保する中で、財政状況を見極めながら最少の費用で最大の効果を発揮できるよう適正規模の整備として計画的に進めていきます。なお、プロポーザル方式によるデザインコンペの実施、設計業者の選定については考えていません。</p> <p>(素案修正) 概算総事業費の欄に内訳を追記します。</p>
	<p>9月に民主党政権が誕生しました。</p> <p>「明治維新」に匹敵する革命的な変化が起きた。これは「平成維新」と呼べるとの記事などを見かけます。民主党の政策理念は「コンクリートから人へ」です。政府の理念に合致した計画にするために大胆に変更してください。</p> <p>・総事業費を三分の一以下に削減してください</p> <p>理由:国と地方の財政は高額の国債等による借金で運営されています。岡崎市が借金の支払い利息より、積立て運用益が上回る黒字体質に転換して欲しいから。時間雨量15.8mmで水没したことを理由に、計画された駅舎構造は無駄だと思います。現在の地下通路を有効に利用し続けてください。駅の見栄えと、街の発展は比例しないと思います。</p>	

東岡崎駅北口駅前広場整備計画(素案)に対する意見と市の考え方

	意見等の内容	市の考え方
整備全体	<p>JR 岡崎駅や現在構想されている東岡崎駅のようなインターチェンジのような車中心の駅から何が生まれるでしょうか。何も生まれません。人の姿はどこへ行ってしまうのでしょうか。人の姿など考えられていません。</p> <p>岡崎の駅とは通勤乗降客が毎日行き過ぎるだけのものでも、彼らを駅まで運ぶバスやタクシーやマイカーの待合場所でもないはずで、それは町の玄関であり、町の顔だという意識が重要です。外部から来る人は岡崎がどのような町だろうかと胸をわくわくさせており立つ場所であり、市民は我が町、我が家へ帰ってきたとほっとする場所であるはず。だから、駅とは町そのものであるはず。</p> <p>市民が集い、町を表わす駅とはどのようなものだろうか？それは水と緑と歴史文化が輝く駅でなくてはなりません。どこまで視野を新たに、忘れられているものを発掘するか、かかわる人たちの想像力が試されるのです。自分たちの利権だけで町づくりはできない。地元の商店主の綱引きで方向が定められては市民はたまったものではありません。地域の関係者の狭い視野で考えられては貧困な駅しかできないでしょう。</p> <p>私なら次のようなコンセプトを構築します。 風土や景観(緑、丘、地勢、風の道、乙川、桜並木、岡崎城) 歴史や森(六所神社、龍海院、萬徳寺、永昌寺) そして何より駅とは何かに対する強い理念(中心性、人の集まる広場、マーケットなど)コンセプトが不可欠です。</p> <p>新たな構想は、背後の丘の緑や風の道を駅に引き込み、岡崎の新しい中心をつくるセントラルパークとしての駅となる。</p> <p>駅とは次のようなものをいいます。岡崎を象徴する東岡崎駅構想を提言します。 1.広場をつくる 2.六所神社とつなげて参道を復活させる 3.丘からの風の道を取り込みます 4.町への視線を確保する。岡崎城を意識し、乙川の匂いを感じる 5.広場にマーケットを設置する</p>	<p>整備計画(素案)P3に示してあるとおり、だれもが使いやすい、にぎわいの交流拠点の形成を整備コンセプトとしています。地区の特性や既存資源を有効に活用し、岡崎らしさの体感できる魅力的な駅周辺地区として再生できるよう、ご提案の趣旨を十分尊重し、事業化に向けた具体的な検討を進めていきます。</p>
景観・環境空間	<p>駅構内や駅ビルが禁煙のため、駅周辺の路上が喫煙者のたまり場になっており、子供連れの時など危険かつ不愉快である。名古屋ではバリアフリー化とともに路上禁止地区となっており、過料2,000円を課している。また、朝・夕の通勤時間帯はピラ配りもひどく、望まないピラでも押し付けられ不快である。時間や費用のかかるハート面だけでなく先行してできる環境整備も実施して欲しい。ようすれば、誰もが使いやすい、賑わいの交流拠点に近づけると思う。</p>	<p>ご意見については所管課へ伝えます。</p>
	<p>昨秋からの経済状況が多分に影響していると考えられますが…。</p> <p>1)夢やときめき・ワクワク感、行ってみたい(集まってみたい)と思わせるデザインが少ない。</p> <p>2)地味な印象で、現状とあまり変わり映えしないのでないか。当初(H20.3月整備基本計画)から逆戻りし、非常に無難なところに着地した感が否めない。改札口が、現行の半地下駅 橋上駅化しただけの様子。</p> <p>3)岡崎らしさが出ていない、何処にでもある均一的で画一的な印象。私は岡崎が好きだ、いい街にしたい」という、強い想いや熱意が根っこで重要です。橋上駅・新駅ビル・広場のデザインや内外装の素材・装飾に岡崎らしさを生かしたい。 ex 岡崎らしさ 家康(城・寺社)、桜、花火、御影石、橋、紡績、自動車、ジャズ(発祥地ニューオリンズ)</p>	<p>現在、景観デザイン設計指針づくりに取り組んでおり、いただいたご意見を参考にさせていただきます。</p>
	<p>東岡崎駅が整備されたら、岡崎城もあり、歴史に名高いこの地に、利用客も増えて更に発展することと思う。待ちのロータリーに色とりどりの花の花壇があったら景観が素晴らしくなり、外に水道管が噴水をつけたら水もあげやすくなると思う。綺麗になった東岡崎駅を是非利用したいと待ち望んでいる。</p>	
	<p>岡崎市は江戸三百年の原点の町ですが、いまではトヨタの近郊都市に過ぎないような認識の人が多すぎます。ここはずばり、駅の建物は江戸時代の「武家屋敷風」にして岡崎市の偉大な伝統と歴史をアピールし、西三河の中核都市たることを世間に喧伝すべきであると考えます。ちなみに私は屋根工事会社に勤めているので地元特産の「三州瓦」を使っていたらカッコイイ駅になると思います！</p>	
交通処理全般	<p>バスの動線は名古屋市のように道路を黄色などに区分してバス優先道路を整備してはどうか。</p> <p>踏切渋滞を防ぐために地下に電車を決め、バス、タクシー等自動車は1階にしたらどうか。</p> <p>当初案(H20.3月整備基本計画)の方が、交通を捌く機能としては優れている。(一般車(東側)・バス(中央)・タクシー(西側)と分けられており、安全性および混雑緩和に貢献)</p>	<p>整備計画(素案)で対象としている道路は現況幅員が狭く、バス優先道路整備は困難と考えています。</p> <p>鉄道の地下化は、費用対効果の観点から考えていません。</p>
一般車・タクシー乗降場	<p>・北口駅前(東側)における自動車用玄関口となるため、シンボルとなるモニユメントの設置。 ・一般車乗降場に島を1つ設け(駅前道路寄り)、乗降・待機スペースをさらに確保。 ・交番の位置が気になる。防犯上とはいえ駅の正面一等地になくてもよいのでは、要検討。</p> <p>・駅と北側道路に挟まれた駐車スペースはバスとタクシーの占有にして、自家用車を締め出してください 理由:自動車(自家用)優先の交通体系から公共交通と自転車と歩行者を優先する交通体系へ変えてください。自家用車は駅の南側と、乙川堤防道路の改造済み、不自由な利用をさせていただきます。</p>	<p>モニユメントの設置提案については、具体的な駅前広場の設計にあわせて検討する予定であり、参考にさせていただきます。</p> <p>一般車乗降場の形態は、利用者の利便性と安全性の確保という観点から関係機関と協議したうえで決定しています。</p> <p>安全・安心な駅前広場の整備として、駅前広場内での交番存続について多くの要望をいただき、限られた広場空間の中で警察本部と協議・調整し計画案の位置に決定しました。</p> <p>交通実態調査を行い、交通手段別の利用状況を勘案し、駅前広場の規模や位置を決定しています。安全で分かりやすい歩行者動線の確保に努めるとともにマイカーによる送迎時での一時待機場所が必要との判断で、マイカー広場を提案しています。これにより一般車乗降場での短時間駐車によるロータリー内の混雑解消を図ります。 (素案修正) 現況の課題と整備の考え方」に続き、「施設規模の考え方」を追記します。</p>

東岡崎駅北口駅前広場整備計画(素案)に対する意見と市の考え方

	意見等の内容	市の考え方
バスターミナル	<p>素案のバスターミナルはスペースの有効利用からスイッチバック式を継続することだが、駅前周辺のスペースが狭い上、混雑時のバスの発車や停車、回送を半ばアクロバット的に行なっているように見える。素案が公開される前にも検討したと思うが、旧約 1 万人がバスと鉄道を乗継いでいる等市民の足にとって重要な要素であるので、バスターミナルを別途建設し連絡通路で接続するか、地下やターミナルビルに設置する案を今一度検討して欲しい。</p>	<p>整備計画(素案) P13 の整備の概要(4) にバスターミナルの考え方について示しています。バスターミナルを別途建設することや地下に設置することは考えていません。</p>
マイカー広場	<p>一般車の送迎の場所ですが、現在の所は狭いと思いますが、長い時間止まっている車もあります。駐禁の巡回員が来ると、どの車もすぐ動きますが、来なければ平気で止まっています。 計画されている車の待機場所ですが、広すぎれば駐車場代わりになるのではないですか。場所についても、すぐ東側に市の無料の自転車置場、駐車場、吹矢の駐車場と広い場所がありますので、それらを利用することを考えたかどうか。待機場所が駅のすぐ近くでなくても、少し離れた場所ではいけませんか。住んでいる住民のことも考え計画して下さい。</p>	<p>整備計画(素案) P14 の整備の概要(4) に北口マイカー広場の考え方について示しています。 マイカー広場整備と隣接する市有地を活用した街区整備を一体的に行なうことで、事業の推進と整備目標の達成を目指していきます。</p>
	<p>広場東側にマイカー用の広場、ロータリーが設置されるようであるが、北口の貴重な空間を有効に活用しているとは言い難い。昨年のアンケート調査でマイカー広場の整備が高率で支持された(マイカー広場設置を前提とした設問なので、必ずしも高率で支持とは言い切れないのではないかと。)結果だと思うが、その意見の詳細について分析がなされていないのではないかと。マイカー広場の整備は、確たる理由や根拠があるわけではなく、何となく無いよりあった方が便利、程度の意見のような気がする。本当に無くては困るのか。徒歩やバス等との分担比率や利用総数、頻度、利用層など詳細な予測、分析はされているのか。根拠となる数字が乏しく、要望がレベルの高いものか疑わしい。(圧倒的にバスや徒歩の利用数が多い)曖昧な予測、分析のまま、マイカーに余裕のある空間を割り当てることは、駅前の狭隘な空間に、不要不急のマイカーを安易に誘いこむこととなり、交通の混乱を招きかねない。(どうしても必要なら南口でマイカー乗降が可能。北口でも徒歩や自転車、タクシーより優遇するなら説得力のある理由が必要ではないかと。高齢の歩行者や車いすの利用者にとってはマイカーのロータリーを大回りして移動することは安全やバリアフリーの視点からも問題だし、マイカーの不便さとは比較にならない。マイカーでのアクセスが全然できなくなるわけでもない。) 無意識にマイカーの乗降空間確保が優先されてしまう発想を白紙に戻し、いかに徒歩や自転車、バス利用者が気持ちよく利用できるかを考えていただきたい。 ・バス乗降場(観光・企業用)・・・北口マイカー広場西側(ツインマンション東)の道路・歩道を拡張整備し、乗降場とする。朝・夕の一時的な利用のため、これで十分。 ・タクシープール・・・不要 このような良い場所に待機場所は無くてもよい。必要ならば各事業者が設ければいいのでは。無線も搭載していることだし、数分程度で駅へ配車できる場所で十分かと考える。単独でなくとも共同で運用(名鉄・岡崎・オーワ等)、吹矢町以東(名鉄バス岡崎付近)を候補地・・・ ・一般車短時間停車場・・・無いより有るに越したことは無いが、主にお迎え利用がメインと考えたとやはりこの立地ではもったいない。一般車乗降場に島を1つ増設すれば、現在よりはるかに改善できる。ゲートもなく、長時間(無断)駐車する車両多発の可能性も高い。</p>	<p>整備計画(素案)は、交通手段別分担率(パーソントリップ調査)や国が示している駅前広場の計画面積を算定する指針に基づいて計画しています。 歩行者の安全性の確保と公共交通の利便性向上を意図しつつ、マイカーに対しても配慮したものとなっていますが、これは交通実態調査で自動車交通の依存率が非常に高い状況にあることに起因しています。 市としては過度に自動車交通に依存することなく、モビリティマネジメントにより、公共交通の利用促進を図っていきたくと考えています。 ご提案のタクシー待機場所、観光・企業用バスの乗降を路上で処理することは、新たな混雑の原因となると考えます。 (素案修正) 本編に「施設規模の考え方」を追記するとともに、参考資料として「交通手段別分担率」を追記します。</p>
にぎわい広場	<p>駅前商店街は商店街とは名ばかりで、飲み屋ばかりになってしまいました。ユニーが撤退してからは、名鉄の利用者だけでラッシュ時を過ぎれば人の通りは少なく、タクシーも止まりっぱなしで閑散とし、とてもにぎわいのある町とはいえません。 名古屋鉄道は2009年4月～9月期の連結最終損益が6億円の赤字になり、業績悪化の主因は鉄道事業の落ち込みをあげていました。東岡崎駅の利用者も、これから先、増えるとは思えません。だから、このような広場をにぎわい広場と呼ぶのはふさわしくないように思います。この広場で、たまに行事をやって人を集めても商店がうるおうわけではないし、中途半端な場所で音楽などやられたら、住んでいる住民としては、うるさくやかましいだけで迷惑です。広場は通路で十分です。それより、駅の利用者だけでなく、駅周辺に日々人が集まるようなことを考えた方がいいと思います。 ・新駅ビルと一体化(同一建物)して整備したい。駅ビルと分割整備した場合、建物として中途半端な規模となる恐れが大きい。 ・北口駅前(西側)における人の玄関口であり、イベント時(桜まつり、花火大会、ジャズs t)も想定した機能的でありながら、停留しやすい仕掛けや華やいだ雰囲気演出したい。 ・名称(愛称)の検討。ex プラザ、ゲート、プレイス、テラス、OZ(オズ)等 ・待合わせ場所のメッカとなるべく、シンボル(目印)の設置。ex 名古屋駅(金時計・ナナちゃん人形)、渋谷(ハチ公)、岡崎</p>	<p>整備計画(素案) P5及びP14 ににぎわい広場の考え方について示しています。 にぎわい広場は、周辺地域の活性化や待合いのできる「集い・憩い・にぎわい・交流」をテーマにしています。その機能や活用方法について、ワークショップ形式の市民検討会を開催し、市民の皆さんとともに検討しながら、にぎわい広場基本構想を策定中です。</p>

東岡崎駅北口駅前広場整備計画(素案)に対する意見と市の考え方

	意見等の内容	市の考え方
関連都市基盤整備	自家用車でへの送迎による渋滞回避や歩行者の安全確保のため、自転車駐輪施設を複数箇所に建設した方が良いのではないかと。	整備計画(素案)P15の(5)関連都市基盤の整備に示してあるように、自転車駐輪施設についても鉄道との乗り継ぎ等の利便性を考慮して計画していきます。
	保育園の送り迎えやちょっとした買い物ついでに、駅構内ATMやファーストフード店、本屋、チケットショップ等を利用しようと思っても自転車を置く場所に困ってしまう。通勤通学用だけではなく、短時間(10~30分間)無料の駐輪場を駅前の比較利用店舗に近い位置に数箇所整備してはどうか。欧米の都市では町中の便利な場所に自転車を置いて鍵をつくれるような金属の棒やアーチ等が整備されている。電車を乗る人以外の市民にとっても利用しやすい駅になると思うので、前向きに検討して欲しい。	
	現在自転車は交通手段として無視できない存在となっており、今後も環境対策や交通対策の切り札としてその地位は重要度を増すものと思われるが、駐輪スペースは確保されていない。現在では狭小なスペースでも建設が可能な立体的な駐輪システムが開発されているので、将来的な計画とせず、今回の整備に併せて駐輪場の設置をすべきである。(駐輪場設置の要望はアンケートでもかなり高い。)また、その際はレンタサイクルシステムについても十分な検討をすべきではないかと。	
駅東側に自転車置き場を設置してほしい。乙川河川敷の自転車置き場は殿橋方面からの自転車利用者には非常に使いづらい。放置自転車が駅東側に多いのはそのためだと思う。北口正面の地下通路を拡充して地下駐輪場を作っては？(費用はかかると思うが……)		
歩行者空間	北側立体横断について傘をさしての利用は、道幅からして危険が伴うような感じがするので、風雨対策を考慮して欲しい。それ以外に、駅から乙川河川敷へのアクセスの改善、岡崎公園までの誘導路周辺の整備、そして駅西側ガード下の改善(夜間でも安全に通行できる明るい雰囲気)も含め治安の維持・改善も検討をお願いしたい。	北側立体横断施設は、設計の段階で風雨対策を検討します。乙川河川敷へのアクセス改善に取り組みます。その他は、本整備計画以外で検討することと考えています。
	駅からの連絡通路は駅北西側(みずほ銀行前あたり)にも下ろしてほしい。康生、殿橋方面に向かう人も多いのでぜひお願いしたい。	平成20年3月に発表した交通結節点整備基本計画にはありましたが、地域や関係機関と協議した結果、原案といたしました。
アクセス道路	駅周辺道路を整備するなら、自転車専用レーンを整備できないか。	整備計画(素案)P13の整備の概要(3)に示しています。明代橋南詰めから東側の堤防道路は、自転車歩行者道として整備します。
	明神橋から吹矢橋間の乙川の南北堤防道路整備も考えれば、車の流れも変わるのではないかと。	本整備計画以外で検討することと考えています。
	当初案(H20.3月整備基本計画)の方に賛同。拡張困難な駅前道路(岡崎一色線)混雑緩和のため、乙川堤防道路を拡張・対面化・延伸し分散を図る。 1)乙川左岸堤防道路 ・明代橋南～駅前道路間(岡崎一色線)・・・東向き一方通行を対面化 ・明代橋南～殿橋南間(県西三河事務所)・・・西向き一方通行を対面化 ・コーナー部分～吹矢橋南(既存交差点)迄・・・東向き一方通行とし延伸 2)乙川右岸堤防道路 ・殿橋北～明代橋北・・・東向き一方通行を対面化 3)信号機の設定 ・明代橋南 交差点・・・堤防道路対面化にともない新設(現在でもバス・車・人が混在で危険) 4)六所神社鳥居周辺 ・鳥居東側道路・・・西側へ道路拡張および歩道整備 ・六所神社鳥居・・・道路拡張にともない駅前道路側(中央部)へ移動(道路から見えるように)。国重文神社に相応しい入り口の雰囲気を演出。 5)電車通り(県道483号) ・殿橋南 信号交差点(北向き)・・・右折レーンを新設	ご提案については円滑な交通処理を実現するひとつの方策であると考えますが、道路管理者や交通管理者との協議や関係権利者の理解と協力が不可欠であり、長期的な課題と考えています。計画対象地域や対象事業の拡大は、費用と時間を要するものであり、過去においても様々な計画づくりに取り組んできましたが、推進することはできなかった状況です。今回の事業は駅前広場、自由通路の整備として実施するもので、この事業を完遂することで民間開発の誘導や基盤整備の機運が高まることを期待しています。
・明代橋及び周辺の歩道拡幅について 現在、東岡崎駅周辺の道路については、歩道にゆとりはなく、2人以上並んで歩けばすれ違うことにも気を使わなければならない、特に明代橋の歩道は歩行者が多い場所にも関わらず狭く、歩行者同士や自転車の追い越し、すれ違い、また、雨の日には歩行者も傘を差して通行するため、狭い歩道は危険な状況です。 提案する主な内容 東岡崎駅前交差点から北へ延びる県道を国道1号島町交差点まで東側に拡幅、幅員を30m程度確保し、歩道の拡幅と車線の4車線化及び右折帯の設置。明代橋については、現在架かっている橋は耐震補強を施し、西側歩道の拡幅及び北行き車線増と北詰右折車線の設置に改修します。東側半分は新設架橋し、南行き車線と東側歩道を設置、橋全体を現在の約2倍(30m程度)に拡幅することを提案します。東側に拡幅する理由としては、現在の道路を中心から両側に拡幅、または道路西側へ拡幅するよりも、東側は西側よりも高層建築物や構造物が少なく、道路線形も国道1号から北の道路への接続も影響が少ないと思います。(可能であれば、国道1号も跨げるとより効果的だと思います。)明代橋袂の三河黒松がシンボルツリーとして交差点のセンターサークルへ収まり、明代橋手前の歩道を拡幅することによって、駅からの歩道デッキの着地場所も確保できます。 幅員30mの道路は無駄に贅沢な道路ではなく、何処の都市においても、代表駅周辺は自動車とともに歩行者が最も多く、自転車等の流れも多いため、歩道の幅員にはゆとりを持たせてあり、大通りを設置し、シンボルロードとしている都市も多くありますが、駅周辺の歩道が狭いと都市の玄関口としては街の印象が貧相に感じます。現在の東岡崎駅周辺の状況から、駅前的大通り(県道の4車線化+右折帯)を実現させる最後の機会であると思います。		

東岡崎駅北口駅前広場整備計画(素案)に対する意見と市の考え方

	意見等の内容	市の考え方
その他周辺整備	南口にある、集合駐車場(民営)を利用される方も多いと思うが南から北への一般車両の通路はどのように動線が描かれているのか。東の明大寺ガード下通路を利用するのか、六所神社側の踏み切りを横切るのか。六所神社側を利用しやすくしてくれると便利だと思う。	南北広場間の自動車動線は、県道岡崎幸田線(電車通り)を想定しています。
駅ビル整備	<p>駅を利用する者として、重要なポイントを占めるのは駅ビルの充実度だと思う。誰もが気軽に入りやすいパン屋兼カフェ、本屋、雑貨、飲食等を入れて欲しい。</p> <p>・駅前立地のため、高度利用したい。38万中核市の中心駅前が、平面利用ではもったいない。中小規模のローカル都市の駅前なら理解できますが、この土地利用計画は、経済状況および周辺開発の進捗を見ながら中期的に計画していくべき。 複合ビル案(上部は住居またはオフィス・下部は商業エリア) 複合ビル案(上部は立体駐車場・下部はサービスまたは商業エリア)</p> <p>品川駅や東京駅の規模とは言わないが、魅力的な商業施設を入れて滞留したいと思うようなプランをつくって欲しい。</p> <p>ユニー東岡崎店が閉店してからは、近所にスーパーが無くなり、ちょっと困っている。今回、食料品中心のスーパーを駅構内に入れていただき、夜は11時頃まで営業してもらえると、帰宅時に、ちょっと寄って買い物をしたい通勤通学の人が多く利用できて便利な駅になると思う。コンビニと同程度ではなく、店舗面積は、せめて通常のコンビニの5倍以上程度はあり魅力的だと思う。前向きに検討していただきたい。</p> <p>新駅ビルの建設に合わせて、3万都市の玄関口にふさわしい立派なシティホテルの誘致をお願いしたい。</p> <p>物販の施設を入れるならスーパーマーケットなど食料品のお店をいれてほしい。ユニー閉店後東岡崎駅周辺住民は近くに食糧品の店がなく大変不便な思いをしている。(特に高齢者の方々)</p> <p>名古屋鉄道(株)が事業主体となる整備案件 名鉄の新・中期経営計画(3ヶ年)や設備投資計画(単年度)とリンクしながら、市として取組む(要望&amp;提言)。民間主体事業となれば、投資効果(費用対効果)が最重要視されるため、駅ナカビジネスを模索したい。 1) 不明確・不透明・・・当初案(H203月 整備基本計画)ではあった建物イメージ図が消えている。 2) 中心市街地と捉えれば、土地高度(有効)利用のため高層化(ランドマーク性)が望ましい。 3) 明代橋から乙川越し正面に望む新駅ビルは、未来の岡崎を印象づけるシンボリックな建物にしたい。 4) 今後30年以上耐用可能で、現代にマッチし、ライフサイクルコストも考慮した建築物。 (例1) 高層ビル案～ 高層部(展望エリア・ホテル名鉄イン)、中層部(テナントオフィス・貸会議室・大学・支所) 低層部(都市型スーパー・飲食・物販・サービス)・CATV・FM局サテライト (例2) 中層ビル案～ 屋上部(緑化・太陽電池・展望&amp;憩いエリア)、中層部(飲食・物販・サービス・支所) 低層部(都市型スーパー(名鉄岐阜駅ECT参考)) 尾張一宮駅ビル整備計画も参考</p> <p>素案では駅ビルの設置がバスターミナルの直上のみで、商業施設の荷受・運搬を一般車乗降場で賄うようですが、一般の利用客と交錯し、集荷用のスペースが十分に確保できるのでしょうか？</p>	<p>駅ビルは名古屋鉄道(株)が整備します。ご意見は、本市から名古屋鉄道へ伝えます。</p>
公共機能	<p>駅上の公共施設は「図書館の分館」や「コンサートホール」など地元の住民以外に通勤利用者にも利用できる施設にしてほしい。 コンサートホールなどで魅力的な催しがあれば市外から訪れる人、会社帰りなどに途中下車して寄る人など駅利用者も増えるのでは？</p>	<p>現在、導入する公共機能について市民サービス機能を中心に市の内部で検討を進めています。 図書館の分館やコンサートホールのご提案をいただきましたが、文化施設の配置は考えていません。</p>

東岡崎駅北口駅前広場整備計画(素案)に対する意見と市の考え方

	意見等の内容	市の考え方
橋上駅整備	<p>駅のホームを太陽光の入る大きいドーム型のアーケードの屋根で覆って雨風がしのげるようにできないか。</p> <p>今回の東岡崎駅北口の整備計画は、名鉄東岡崎駅の橋上駅舎計画と一体化されている。しかし、橋上駅舎計画については、北口のためだけのものではなく、当然に南口との連携を十分に考慮する必要がある。橋上駅舎には、東改札口と西改札口とが計画されている。計画では、南口に接続するのは西改札口だけとみられる。計画の西改札口から南口へ降りると、2方向の横断歩道が待ち受ける。横断歩道を渡る以外に駅の外側へ出る合理的な歩行者動線がない。この2つの横断歩道は、自動車の交通が錯綜し見通しも悪いなど、現在でも危険な状態である。 この危険な状態を、解消するため、以下の2つの方策を提案する。 (1) 横断歩道をオーバーする歩道橋の設置 (2) 東改札口から南口ロータリー東側への接続(階段、エレベーター)の確保 東改札口から南口ロータリーへの接続させることにより、南口ロータリーの南側に設置されたバス乗り場へのアクセス、近隣の高校等への通学路の安全確保、周辺地区へのアクセスにも大変有効である。橋上駅舎と南口ロータリーの間には名鉄所有の施設があるが、比較的簡単な改築工事で実現できると考えられる。名鉄施設の既存階段およびエレベーターを活用できる可能性もある。費用対効果は非常に大きいと考えられる。</p>	<p>今後、詳細設計を実施する段階でご指摘の点についても配慮していきたいと考えています。</p> <p>(1)については整備計画(素案)では考えていませんが、歩行者の安全確保には有効な方法であると考えます。 (2)については、第1期工事の東改札口設置にあわせ、改札口前のコンコースを既存の名鉄施設と接続し、南口駅前広場からもバリアフリー化に対応できるよう既存階段及びエレベーターの活用について、名鉄の理解を得て施工していきます。</p>
	<p>1)にぎわいやときめき感の創出のために、光を取り込んだ明るく開放的な空間がぜひ欲しい。 ・自由通路およびひがおかプラザ(仮称?)は、天井が高く光を取込んだデザインを採用。 ・西側改札口 中央改札口と名称変更したい。 ex 理想は 大阪駅再開発(ドーム空間の屋上プラザ)、現実的 金山総合駅(天井の高い自由通路) 2)駅のにぎわいおよびイメージ向上にはデッキ(テラス)は必要 ・駅前の周辺景色を拝観できる。 ・「帰ってきたなー」とホッと感じたり、「ここが岡崎市か」と印象づけたり、乙川が見えたりしたら素敵だと思う。デッキから見られることにより、周辺の民間開発・整備への意識改革・動機付けに繋がる。 ・人々が停留できる場所(屋内外広場・デッキエリア)は、にぎわいを創出するには必須要素。デッキの圧迫感、従来の低い目線で見ると感じるもので、上を見て商売すれば問題解決できる。</p>	<p>ご提案の内容は、今後詳細な設計をする際に参考にさせていただきます。</p>
その他	<p>1)駅名の変更 ・東岡崎駅 名鉄岡崎駅もしくは岡崎中央駅 名古屋鉄道が検討 決定する事案ですが、駅再整備をきっかけに駅名を変更したい。市街地の東ではなく、対となっていた西岡崎駅(現 岡崎公園前)の名称は今はない。(現在JR駅あり) 2)周辺の企業・商店主 地権者の方々へお願い ・駅が新しく生まれ変わるのをきっかけに、付近の商店主および地権者の方々も、街や自分の店舗が新しく生まれ変わる期待やチャンス 気概をもっていただきたい。 ・どうしても魅力的な店舗となり、お客様が集まり利益も出る経営が持続的にできるのか、努力と探究心を持っていただければと考えます。(すでに取組んでいらっしゃる方も大勢見えるかと思いますが) ・岡崎市を含む愛知県は全般的に保守的な傾向が強い地域ですが、良き伝統を守りつつもあまり保守的にならず、変化を恐れずに楽しんで、且つ物事にこだわることは素晴らしいことだと思います。</p>	-