

## 第2回乙川リバーフロント地区まちづくりデザイン会議 議事録

---

**I日時** 2016年8月29日(月) 13:30-15:30

**I場所** 東庁舎2階第会議室

□委員

清水義次、泉英明、藤村龍至、山田高広

企画財政部(企画課 岡田)

経済振興部(商工労政課 畔柳、観光課 雑賀)

都市整備部(都市計画課 木下、乙川リバーフロント推進課 鈴木)

□事務局

乙川リバーフロント推進課 香村

NPO法人岡崎まち育てセンター・りた 天野

□その他

オンサイト計画設計事務所 須貝、落合

### 1. あいさつ

[乙川リバーフロント推進課 香村]

- ・ あいさつと会議の流れを説明。

### 2. 主要回遊動線 QURUWA

[りた 天野]

- ・ 今回は、第一回乙川リバーフロント地区まちづくりデザイン会議(以下、デザイン会議)で提案された主要回遊動線くるわ|QURUWA(以下「くるわ」)の概要の説明の後、プロポーザルにより選定された、オンサイト計画設計事務所からセントラルアベニュー(以下、CA)の設計方針をプレゼンテーションしていただく。最後に、今後の流れについて確認し、適宜、会議の進め方についてもデザイン会議の方で、意見交換をする。
- ・ 中央緑道に関わりのある方、近隣住民の方に来ていただいているので、委員の皆様の方で質問を求めても良いということであれば、その時間を取ろうと思うが、どうか。

[一同]

- ・ 異議なし。

[りた 天野]

- ・ 質問があれば紙に記入し、事務局まで提出して下さい。
- ・ 会議の最後に紹介したいが、時間の関係上、全ては紹介しきれない可能性もある。
- ・ 基本的にはデザイン会議は市民との意見交換の場ではなく、専門家と各担当課の意見交換を主としている場であるので、必ずしも十分な質疑応答ができるとは限らない。

### >乙川リバーフロント地区まちづくりデザイン基本構想(H28 策定)

#### >QURUWA 戦略:「歩いて楽しく、自転車で回れて、車でも来やすいまち」(第一回デザイン会議)

- ・ 資料1-1によって確認。
- ・ 「くるわ」の内容と経緯について確認。

- ・ 乙川リバーフロント地区まちづくりデザイン基本構想（以下、基本構想）の位置付けを踏まえた上で、「くるわ」が提案されているという点を確認。
- ・ まちなかにある豊かな公共資産の利活用を通じて、民間投資を誘発する。
- ・ 基本理念は持続可能な都市経営。
- ・ 公民連携のまちづくりのモデルをつくることで、持続可能な都市経営へ導く。
- ・ 基本理念を実現するための3つの方針
  - 1：回遊性の向上と滞留時間の拡大
  - 2：新しい公共サービスの担い手の創出
  - 3：良質な都市空間の形成
- ・ 今まであった、集客施設になる点の設定（乙川、中央緑道、籠田公園など）と面の設定（戦略エリア）をつなぐ線として、「くるわ」を設定した。
- ・ 乙川リバーフロント地区（以下、RF地区）内の、各エリアの魅力や特徴、集客力のある拠点等の分布状況を考えて、「くるわ」を設定。動線がほぼ岡崎城郭の内側にあることから、曲輪＝くるわ＝QURUWAと名前を設定した。
- ・ 歩いて楽しいこと、自転車で回れること、車でも来やすいことを目指す。
- ・ 点から面、面に対する線として「くるわ」を設定し、個々のエリアをつなげていく。
- ・ 「くるわ」上で、
  - ：重点的に公共サービスの担い手の発掘や、都市空間の質を高めていく仕組みをつくる。
  - ：モデル的にRF地区全体を高めていく公民連携の仕組みと空間を展開する。

#### >推進体制「QURUWA 戦略アクションプラン」

- ・ 地区を次の5つのエリアに分け、マネジメントする。
  - ①駅前エリア
  - ②セントラルアベニューエリア
  - ③旧東海道エリア
  - ④伊賀川エリア
  - ⑤乙川エリア
- ・ それぞれ将来的にどのようなエリアになるのか、それを公共側と民間側の誰が担うのかを考える。
- ・ また、この先、RF地区全体としては3年半後、それ以降の事業実施スケジュールをどのようにするのかを今年度定めていく。
- ・ 「くるわ」は第一回デザイン会議で提唱された後、官民連携調整会議と推進会議で議論されて、オーソライズされており、今回、具体的に検討していく状況にある。
- ・ 「くるわ」上で描いているエリアビジョンについて、推進体制やスケジュールをより具体的に考えていくために、本日、デザイン会議で意見を集める。
- ・ おとがわプロジェクトに関連する主要まちづくり（かわまちづくり、リノベーションまちづくり、歴史まちづくり、観光まちづくり）が動いていく中で、それぞれの事業が関連しながら、5つのエリア上で効果を生みながら、くるわをいかに楽しく歩けるか、質の高い都市空間をつくっていくか。またそれを、進めていく民間側、公共側の推進体制を整えていくところが、当面の課題。
- ・ すでに動いている、中央緑道が通る②セントラルアベニューエリアや、リノベまちづくりの③旧東海道エリア、かわまちづくりの⑤乙川エリアとは別に、まだ動きがない①と④のエリアをどう進めていくかを議論したい。

#### [山田]

- ・ なぜ「くるわ」が設定されたかについて補足。  
デザイン会議のメンバーで、自転車を使って「くるわ」上を回った時に、約3キロという距離が、

自転車で回りやすかったこと、各エリアで特色があり、それらを横断的に移動することで楽しめたという評価が多かったことから、RF 地区計画を推進する上で、主要な動線として定めることを決めた、というのが経緯。

- ・ 歩行者、自転車、自動車、住民や外から来る人も含めて回遊動線を考える中で、この RF 地区において、今日の議題の CA がどういう位置付けになってくるのか、どういうことに配慮していったらいいのか、後半で議論したい。

### 3. 仮)セントラルアベニューの設計方針について

#### >プロポーザルの提案内容について(オンサイト計画設計事務所)

- ・ 資料 1-2 によって確認。

[オンサイト計画設計事務所 須貝]

- ・ 提案内容を、5 点のポイントにまとめる。
  - 1 : 広域から考える
  - 2 : トラフィックセルの考え方
  - 3 : 市道籠田町線のシェアドレーン
  - 4 : ブロックごとの考え
  - 5 : 実現に向けて
- ・ 加えて「くるわ」戦略の、「歩いて楽しく、自転車でも回れる、車でも来やすいまち」というコンセプトから、見えてきた方向性を説明。

#### 1 : 広域から考える

- ・ この先、この場所をどういう街にしていきたいか、どういう場所であるべきなのか。

[中心市街地を「歩いて楽しい街」へ]

- ・ 徒歩 10 分圏内に、市役所やりぶら等の主要な施設のある場所。
- ・ 回遊性を回復して中心市街地に限界性を創出。

→歩くことを楽しいと思えるような、新しい「都市の移動モード」をつくるために、ここはどんな場所であるべきなのか検討していく。

[多くの既存ストック]

- ・ 近辺の多くの公共施設。
- ・ 河岸段丘、乙川など自然資源。
- ・ 歴史的資源(旧東海道など)。

→各主要まちづくりと連携し、既存ストックをつなぎ合わせる軸を形成する。

- ・ 地形 自然が作る歴史的な街のスケール感が良い。

歩いていて、非常によいスケール感。

気軽に歩いていけると実感できることが重要

- ・ 「歩いていて楽しい」「既存のストックをつなぐ軸」の 2 点の実現のためには広域の交通計画や広域エリア全体の持つポテンシャルから考えていく必要がある。

#### 2 : トラフィックセルの考え方

エリア内の交通整理

- ・ 通過交通（スピードの速い交通モード）と歩行者優先（遅い交通モード）の交通を分ける。
- ・ ピンク色の部分を歩行者優先のエリアとして「人が自由に安心して歩けるゾーン」を見直す。
- ・ 公共交通機関の見直し、駐車場の再配置を検討。

- ・ 第一回デザイン会議を受け、それぞれの界隈をつなぐ連続が「くるわ」になると確認。
- ・ 歩行者を最優先にした空間として一体で考える。
  1. 市道籠田町線と中央緑道は歩行者を最優先にした空間にする。両者一体として考えていく。
  2. 国道1号線に分断されているということが個性・多様性を生み出す。いろんな場所と出会いながら歩くことができる。
  3. 移動と滞留が共存する場所。あくまでも「道」としてスムーズな移動が必要とされるが、滞留もできるような場所へ。

### 3：市道籠田町線のシェアドレーン

- ・ 真ん中をできるだけ大きくして、歩行者が滞留できるレーン
- ・ 両サイドに車と自転車と人が安心して歩けるレーン
- ・ 大きな交通整理：交通量を減らす必要がある。周りの駐車場を整備するなど検討が必要。
  - ：自転車も坂道なので速度を出しやすいが、イメージハンプや舗装などを用いて速度の抑制を検討していく。
- ・ 目指すべき場所
  - ・ 籠田公園、中央緑道、人道橋と、ブロックごとに明確な個性を持つ場所へ。
  - ・ 同時に上記の3つを合わせた600m全体で統一感のあるデザインにする必要がある。
  - ・ 移動する人、くつろぐ人、滞在する人等、みんながそれぞれ気持ちよく居られる場所が必要。
  - ・ 各主要まちづくりと連携して持続的に利用される場所を目指す。
  - ・ CAは他のプロジェクトよりも先行して動くので、他のエリアによい影響を与えられるとよい。

### 4：ブロックごとの考え

- ・ ブロックの特色を説明
  - 連尺通：旧東海道へつながる道。
  - 籠田公園：ステージもあり、面的な広がりをもつ。
    - イベントやアクティビティを生む、広く芝生の生えたエリア。
  - 旧東海道：歴史的な背景を利用した空間。子供遊んでいたり、色々な人が話したりしているまちの縁側のような、気楽に色々な人が集まれる場所へ。
  - 河岸段丘：緩やかな斜面のある地形を活かした空間。地下駐車場で分断されてしまうのを解決する必要がある。街のスケール感を感じられる場所。立体的な広場。
  - 既存ヒマラヤスギがあるエリア：部分的に、適切な場所ではヒマラヤスギを活かした立体的な空間を形成。
  - 国道1号線：分断してしまうが、新しい岡崎の市街地の顔をディスプレイする場所。
    - 具体的にはこれから。
  - 人道橋：橋上、橋詰は人が集まる場所。適したアクティビティや施設が必要。
- ・ 一体につなぐ交通計画をし、スムーズに移動できる計画にする。

### 5：実現に向けて

- ・ 様々な専門家からなるデザインチームを編成。
  - CAデザインチーム：ランドスケープ、交通計画、市民参加、公民連携、地元NPO
- ・ 模型（縮尺1/500）を使って、関係者と同じ方向を向いて検討を進めていきたい。
- ・ 民間主導の公民連携まちづくりを導入し、持続可能な仕組みを作る。  
(PPP エージェント、事業者、行政、市民の連携)

## >住民説明会の結果について(乙川リバーフロント推進課)

[乙川リバーフロント推進課 鈴木]

- ・ 4月、5月にCA沿いの全地権者を訪問し、5月25日、27日には説明会を行い、総代さんの協力により、近隣住民の方の意見を頂いた。
- ・ 今年度取り組む中央緑道等基本設計業務については、プロポーザル方式により、オンサイト計画設計事務所に進めていただくこととなった。
- ・ 概要を簡単に確認。
  - ・ 主要まちづくりの連携の報告とワークショップをいくつか行い、市民提案を受けた。
  - ・ 最終的には専門家の意見を含めながらデザイン基本構想にまとめた。
  - ・ 主要まちづくりの連携と共に、市民が使いやすいように、インフラ整備も行う。
  - ・ 無電柱化の目的
    - ・ 今まで、なぜ電柱を地中化するという取り組みができなかったかを含めて説明。
    - ・ 3つの目的。
      - 1：景観・観光
      - 2：安全・快適
      - 3：防災
    - ・ 電線共同溝は、法令で道路に入れることが前提になっているが、CAの歩道にはNTTの幹線56本が届いているため、そこに入れた場合移設するには莫大なコストと時間がかかってしまう。
    - ・ ただし、道路を再整備し、断面を変更して新たに生み出した隙間に入れられればだいぶコストが下がる。
    - ・ 再整備イメージパターンを説明（無電柱化が半分はできる）。
      - ：案1.（東側緑道案 | 西側車道）、案2.（西側緑道案 | 東側車道）は乗り入れ等が困難。
      - ：案3.（中央緑道案①）、案4.（中央緑道案② | 歩車共存道路）は中央の緑道を広げる。
      - ：案3.は緑道部分の最小限の拡大、案4.は最大限の拡大を行うもの。
    - ・ パターンについて関係住民の意見を聞いた。
      - ：東西に寄せる案1.2.は、いいという意見が0だった。
      - ：真ん中を広げるという案3.4.については賛成が多かった。
    - ・ 約48%の方が案4.のものが良いのではという結果になった。
    - ・ ヒマラヤスギは、伐採希望、伐採容認が意外と多かった（31票中各10票ずつ）。
    - ・ ここで得た意見は、今後検討を進める上で活かしていきたい。
  - ・ 自転車に関する指摘が多かった。
    - ：坂になっているので速度を出して走っていく学生が特に多く危ないが、そのために学生を車道に出すのも危険なので避けたいという意見がある。
    - 安全に誘導する必要がある。
  - ・ 店の前に車を止められなくなるのでは、という商業者からの意見が多かった。
  - ・ 停車していても横を通り抜けできるのか、これから設計の中で対応していきたい。

[りた 天野]

- ・ 市が近隣の住民の方々のご意向を伺った結果
  - ：車道は両側で、歩道を広げる希望が多い。
  - ：ヒマラヤスギは伐採も容認が多かった。
- ・ 歩行者優先にしながら、車にも配慮する、という計画が可能か。
- ・ 周囲のプロジェクトに波及するため、リーディングプロジェクトとしても重要。

## >設計方針と進め方について(検討事項)

[企画課 岡田]

- ・ 今の CA で自転車の交通量が多いとは、高校生が多いということか？

[乙川リバーフロント推進課 鈴木]

- ・ 交通センサスをみても、朝夕に通行時間が偏っているが、学生が占める割合はかなりある。

[山田]

- ・ 北高・岡崎学園あたりが多いと思われる。

[企画課 岡田]

- ・ 通過する自転車は危ないという話もあるが、逆手に取ると、ターゲットにもなる。そこから魅力的なまちづくりに波及していく可能性がある。どのぐらいの人が通るのか、詳しく知りたい。

[泉]

- ・ 4つの案のなかでは、歩車共存道路の支持が多かったようだが、この案の歩車共存や人間中心の空間にしていくという考えは、市民の意見とオンサイトの方向性が一致している。
- ・ 通過交通をなくしていったって、地元の人にアクセスしてもらいやすいようにするという意味で両立が出来ていて、よい。人の空間へシフトしていくことで、民間サイドにとって魅力的な空間になっていけば、資産価値も上がっていく。
- ・ 公共投資が行われているすぐ横で民間サイドも呼応して活動していくというのが大切。合わせて魅力を上げていく。
- ・ 自転車など通過交通の話は交通調査やプランニングの話もあるが、他都市のように、交通規制を変えてみることや、歩車共存道路を一定期間やってみる等の社会実験を行い、市民のコンセンサスを取ることが重要。

[リバーフロント推進課 鈴木]

- ・ 警察（公安委員会）に相談したところ、シェアードスペースで車の速度を抑え、通過交通を排除する、という2点に加えて自転車の通行を誘導するのは、実現できる見込みがありそう。

[清水]

- ・ 前回の時に「くるわ」の話をしたが、参加者には前回にいらっしゃらない方もいるので改めて説明を。
- ・ RF エリア内では岡崎市の市道が多く、非常に多くを公共の土地が占めている。
- ・ その道路をどうにかすることで、歩行者によい空間を提供し、滞留時間を延ばすことが一番大切。
- ・ 道路だけでなく、乙川の河川敷、伊賀川など素晴らしい空間があるのに、市民に利用されていないという現状がある。もったいない、というのが、議論の発端。
- ・ そういう状況の中で、これを交通計画として捌けないか、ということが大前提。
- ・ 二番目には、場合によっては社会実験を嚙ませて、何度か試し、通過交通が通過できなくてもよいのではないかと、というコンセンサスを出せないか。
- ・ 通りやすいので抜け道になっているのが実情。
- ・ 通過する道は通過させながら、暮らしの道は暮らしの道にしていくという方向があるのではないかと。
- ・ 岡崎の方々には、「くるわ」と書いてあるところを歩いて頂くのが一番体感できてよいと思う。
- ・ 自転車を使う方は、途中途中休みながら1周してみると、こんなに楽しい場所があるんだ、と気づけるのではないかと。私自身実際に2,3度回って見て、とても良い空間が岡崎にあるということを感じた。
- ・ いくつかの問題のうちの一つに、国道1号線が壁のようにになっていることが挙げられる。
- ・ 一方で、りぶらの裏手の伊賀川の部分は、国道1号線をアンダーパスでくぐるため、つながっているように感じる。

- ・ CAについては、国道1号線と交わる場所をどう整備すべきかは大きな課題。
- ・ 実際に回った感想としては、岡崎の城、寺、武家屋敷等は、もともと地形を活かしてうまく配置している素晴らしいまちだということ、一番に感じた。
- ・ 市民の方が一緒になって、河川敷などの非常に広い緑地空間と比較しつつ「CAをどのように使うか」考えていくと、より素晴らしい街になる。
- ・ CAの再整備イメージパターンの中では、車の問題から両側に車道を残す案は現実的な案だと思う。

[りた 天野]

- ・ くるわの重要性も含めて、まちの魅力を知るための回遊動線としても非常に有効な場所であり、それをより引き立たせるための回遊動線づくり・歩行者空間づくりが、他のエリアにどう波及していくかどうかも考えていかなければならない。

[山田]

- ・ 国道1号線の話が出ましたが、現状の少ない歩行者が格段に増えることを考えると、人道橋からCAに渡る河川敷も車が通っているし、国道1号線から籠田公園の間にも東西にいくつか車道が通っている。これが生活者にとってどういう利便性や必要性があるのか、歩行者にとってどうしたらスムーズに歩けるかは、車を排除するだけではなくて、たくさんの人が歩くことを前提にどうデザインしていくかにかかっている。現状の少ない歩行者で当てはめてみても、都市としては機能するので、今後どうなるか想定しないと意味がない。
- ・ 生活者の視点と歩く人たちの意見を集約して設計を進めて行ってもらいたい。
- ・ 荷下しなどによって通り抜けができなくなってしまうことが課題だった。これは基本的駐車禁止か。

[リバーフロント推進課 鈴木]

- ・ 現時点含め、駐車の設定はない。

[山田]

- ・ 事業者が車を止めた時に、交通渋滞を起こさないような、最低限の幅員の確保は必要。

[りた 天野]

- ・ 以前指摘のあった萬珍軒の接する道路がクランクのある歩行者優先の道路だったが、結局クランクに駐車が増えてたことが原因で廃止になった。しかし、デザイン自体が、駐車行為を誘発してしまっていたことを踏まえて、ハンプをつけるなど、今では有効である設計が可能と伺っている。

[泉]

- ・ シェアードレーン海外（特にヨーロッパ）では普及している。
- ・ 伊丹のJRと阪急の間が非常にいい空間になっている。歩行者と自転車と自動車の舗装面が一緒になっていることで、ゆるやかに歩道を歩いたり、実は堂々と車道を歩いたりする。車も車道に歩行者がいてもクラクションを鳴らさないような関係性を長い間をかけて作り上げた。
- ・ 幅員構成も、一箇所や二箇所に駐車スペースを絞ることで、他での駐車を避け、また、停めてあることで他の自動車のスピード抑制にもつながっている。

[山田]

- ・ 車の交通量を減らして安全にし、さらに自動車の速度も遅くする、という政策を打ち出すべきとき。
- ・ その上で、広がった空間をどう使っていくかを市民と考えていくという、2段階の戦略が必要。
- ・ 人が中心のまちを作っていくために、車を減らしていきたい。
- ・ しかし、車がアクセスしやすいことも考慮し、そのような場所を回遊動線の周りに点在させていく戦略を作っていく。
- ・ 来年度以降、社会実験等で、交通の見直しをしながら最終決定していけば良い。

[清水]

- ・ 将来的には、駐車場が中央緑道の周囲のエリアに多いので、駐車場を交通計画と共に再配置すると良いかもしれない。

[山田]

- ・ 現に沿道の方で、駐車場を経営されている方が多いので、それが利益になる。

[清水]

- ・ きちんと利益を配分するようなやり方。佐賀県佐賀市の駐車場では、民間の駐車場を集約化し、使いやすい駐車場にし、利用率が高くなるような駐車場のあり方にして、儲かった分は全員で均等に配分するといったような仕組みを模索している。そのような流れを作っていくのが大切ではないか。

[山田]

- ・ CA だけでなく、くるわ全体でどう再配置していくかを検討することが大切。

[藤村]

- ・ 線から面へ、エリアマネージメントのイメージに近くなっていく。
- ・ 資料 1-1 の下の図にある作成部分の 5)、6) のような、公民双方のクオリティコントロールと交通体系の見直しが必要。
- ・ まずは自動車交通のトラフィックセルという考え方で、通過交通が入らないようにする。さらに、自転車交通を他の道に誘導するなどが必要。

[山田]

- ・ 今までの議論の中で、コミュニティ交通のような、バスの概念が出ていない。主要な幹線道路にバス路線があるが、高齢化社会の中で、河岸段丘の坂などでどのように高齢者が歩くのかも含めて、コミュニティ交通自体の考え方とセットで考えていく必要があると思う。
- ・ 2013 年の愛知トリエンナーレでベロタクシーをシビコから松本町まで運行したが、すごい待ち時間になる。無料・猛暑等の原因があるにせよ、短い距離でも風情や価値があると思われた。今後、CA での運行や、籠田公園からりぶらまで走らせてみようといったことも岡崎のまちの活性化とともに考えていく必要がある。
- ・ 岡崎市内でコミュニティ道路のような速度制限をかけているところはあるか。

[リバーフロント推進課 鈴木]

- ・ JR の道路も速度制限を掛けている。通過交通と速度規制を行っている場所。

[清水]

- ・ ほぼ自転車くらいのスピードである 15km/h 程度の速度制限をかけられると、みんな幸せになれる。
- ・ 通過交通を減らせれば良い。

[りた 天野]

- ・ 主要まちづくりとの関係の中で CA 沿いで、課題になるような意見があればお聞かせください。

[都市計画課 木下]

- ・ 歴史まちづくりにおいては、かわしんの場所が総構えの堀の位置であったと推定される。
- ・ 跡地の施設整備をする前の段階で試掘調査し、遺構が出た場合、現地での展示など、それを活かしたデザインにしたほうが、エリアの価値が高まると思う。
- ・ 全てにおいて歴史的なデザインにするのではなく、うまく現在と融合したデザインが場所の価値を高めると思う。市街地での発掘調査は、一般的には記録をとるのみに留まることが多いが、今後は、歴史文化資産をきちんと見える化し、エリアの価値を高めたほうが良い。
- ・ 2-1 のエリアのあたりに、遺構があるかもしれない。

[山田]

- ・ かわしんを建てる時はノーマークだったのか。

[都市計画課 木下]

- ・ わからない。一般的には、史跡の指定を受けているわけではないため、埋蔵文化財包蔵地等の届出は必要である。（後日、文化財行政に照会。昨年度に当該地は埋蔵文化財包蔵地の指定となっており、今後の行為は届出が必要。）

[山田]

- ・ 過去にはその辺りはやらなかったのだけど、現在はもう1回調査をしながらやりなおしている段階か？

[都市計画課 木下]

- ・ 歴史まちづくりを進めていく中で、発掘等により、積極的に岡崎城跡の全容を明らかにしたいということ。
- ・ 整備の前段で調査ができるのであれば、文化財行政と連携をして、試掘を行いたい。
- ・ 総構えの幅がわかるものの表示をするなど。東京駅でも、発掘した石垣を、植栽の土留で使ったりする。
- ・ 昔の総構えや、乙川へ流れ込んでいたという記憶を伝えるものにしていく。

[山田]

- ・ CAの場合だと、籠田公園には二十七曲が表現されているが、CAでは、道路上で消えてしまっている。

[都市計画課 木下]

- ・ 今は、スマホでAR（拡張現実）等、ソフト事業でもできる。整備するのであれば、場所が持っていた特性等、どういう文脈で成り立ってきたかという、地形や自然を盛り込んでデザインしたほうがより豊かなものになる。
- ・ 全て復元ということではなく、ARの技術などもあるので、史跡の見える化の効果が高い所をやっていくのがいちばんよいと考えている。

[商工労政課 畔柳]

- ・ ③-1のエリアで、積極的にリノベまちづくりを進めている。
- ・ CAの設計の話が出ているが、形が見えてくると、また新たな事業展開が見えてくると思う。
- ・ 籠田公園周辺のエリアから南に事業を展開していくには、形が変わる・使い方が新しくなることが見えてくると、リノベまちづくりも進めやすくなっていく。
- ・ ③や③-2のエリアで事業を進めていくので、西の方へ伸びていくことも考えていく中で回遊性を生み出すことにつなげていければと思う。
- ・ 籠田公園から南の方へ投資という形で範囲を伸ばしていければ良いと思う。
- ・ 沿道は、ほとんど民地。NTTと話したところ簡単には場所を貸してもらえない状況ではなさそう。
- ・ 軒先の部分で使ってない部分があるので、CAの利用ビジョンが明確になれば突破口になるのかと思う。

[観光課 雑賀]

- ・ 家康公生誕の地ということで、岡崎城に来て頂くのがメインコンテンツ。
- ・ 車で直接来る方、電車で名鉄東岡崎駅から歩いて来る方、エリアで言うと①、④、⑤に該当。
- ・ 乙川の右岸沿い⑤のエリアの車道が整備されて歩きやすくなったという声をよく聞く。歩行者環境を整備するユニバーサルデザインは観光客のリピートにつながると思う。
- ・ CAの整備も、まち歩きを重点的にやられるということなので、歩きやすい環境が非常に大切なのかと思う。
- ・ 岡崎の観光事業者がおもてなし観光をしようという機運が高まっている。
- ・ 岡崎の食材を使って観光客をもてなす、「岡崎キャラバン隊」によるフードカー等を活用した取り組みが進んでいる。

- ・ 観光客にただ歩いてもらうだけでなく、「岡崎キャラバン隊」などによるおもてなしイベントをすることで事業者側も儲けることに繋がるため、出店出来るような CA 及び人道橋のハード整備が出来るとよい。
- ・ 事業者からの意見で、観光客が東岡崎駅から歩いて行く時に、犬山のような食べ歩き観光などができれば良いおもてなしが出来るため、岡崎でもフードカー等が出店できるような環境や仕組み作りをして欲しいという声もある。

[山田]

- ・ 現状の観光客は、公共交通でくることが多いのか。車かバスや電車か。

[観光課 雑賀]

- ・ イベントにもよるが、通常期は車が多く、駐車場も目的地に近いところに停めたい、という要望がある。

[山田]

- ・ 今後くるわの色を作っていくにあたって、どこからでもスタートできるものにしないといけないと思う。
- ・ 各行きたいエリアに、公共の駐車場と民間の駐車場を交通計画と共に再配置する必要がある。
- ・ 実際に多くの人に来るようになったら、足りるのかどうかという検討も必要。

[りた 天野]

- ・ トラフィックセルで駐車場を配置してその中で歩かせる、という時に、今の岡崎市民はドアツードアに慣れているが、トラフィックセルごとにドアツードアになってしまわないか。
- ・ それを避けるインセンティブはどのように設定すべきか。

[山田]

- ・ トラフィックセルの大きさが問題になると思うが、幾つかのコンテンツや機能を主要動線界隈に集中させていくことで、CA の南から北まで歩いてもらう。
- ・ 帰りをどうするのかというときに、反対側の車線を歩くか、もしくはコミュニティ交通の新しいあり方によって楽しみを考えたかどうか。行きは路上のお店を楽しんで、帰りは水上交通などが選択肢になるのもいい。
- ・ トラフィックセルの中での駐車場ではなく、あくまで「くるわ」の中に対しての、外から来た人への駐車場配置を考えたほうがいい。

[りた 天野]

- ・ おとがワ！ンダーランドで開催中の、殿橋の橋詰めのところ飲食店と看板があり、すぐ人が立ち寄れるようにオープンスペースになっていて、このような集客ポイントがある時とない時と比べると格段に、人が溜まって川へ人が流れることを実感した。その経験から、上手にくるわの動線の中に、このような集客ポイントを作ればと思った。

#### 4. 仮)今後の流れについて

[りた 天野]

##### >デザイン会議

次回デザイン会議は第3回 10月25日(火) 岡崎市役所分館 3階会議室。市ホームページやおとがわプロジェクトのFBで告知。

##### >CA 市民ワークショップ

10月10日(祝) 第1回 CAに関する市民ワークショップ 時間や場所等は後日周知。

→H28年度は全部で3回実施予定。

##### >リノベーションまちづくりシンポジウム

リノベーションまちづくりシンポジウム vol4 籠田公園。

以上

**Ⅰ配布資料**

**資料 1-1：「おとがわプロジェクト | アクションプラン」**

**資料 1-2：岡崎（仮）セントラルアベニュー デザインの方向性と考え方の提案  
/中央緑道再整備イメージパターン**