

## 「人の動きから考える岡崎の魅力とにぎわい」

岡崎市  
助役 川嶋直樹



### 4. 中心市街地について

まず、中心市街地（康生地区をイメージしておりますが）についてです。

この写真は康生通西の北側の歩道を電車通りの交差点から西に向かって撮影したものです。左は昭和49年に撮影したもので、もちろん私はこの頃のことは直接は知りませんが、皆さんには懐かしいと感じられる方も多い

### 中心市街地について

#### 1. 現状

康生地区的今昔



昭和49年11月



平成18年10月

と思います。大型店舗は元気がよく、歩道は人や自転車であふれています。右はほぼ同じような角度で平日の昼ごろ私が携帯電話のカメラで最近撮影したもので、人通りが全然違います。こっちの「たつきビル」は先ほど前を通りかかったら、取り壊しを始めていましたね。隔世の感がございます。

これも同じ昭和49年の写真で、伝馬通りの日曜遊歩道の写真です。かつては歩行者天国にこれだけ人が集まっていたんですね。

ここで少し商業に関するデータを見てみたいと思います。各グラフとも中心市街地は青色で表示しています。

左上のグラフは、小売年間販売額について、平成3年度を100として平成16年度にかけての変化を指数化し、市内全体と中心市街地とを比較したものです。市内全体ではほとんど変化していないのに対し、中心市街地での落ち込みは激しく、平成16年度では3.7と平成3年度の1/3となっています。

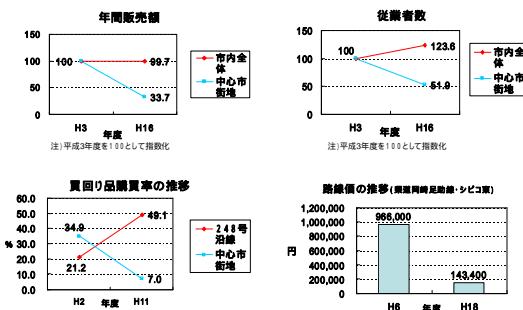
右上のグラフは従業者数について同様に示したものですが、市内全体では

### 中心市街地について



歩行者天国でにぎわう伝馬通り  
(昭和49年 康生 - 伝馬通2丁目)

### 中心市街地について



23%の伸びがあるのに、中心市街地では半減しています。

左下のグラフは市民が買回り品をどこで購入するかを示したものです。中心市街地で買うという人は、平成2年度の34.9%から平成11年度には1/5の7%まで落ち込んでいます。一方、248号沿線での購買率は21.2%から49.1%へと2.3倍の伸びを示しています。平成7年度に戸崎町に市内最大規模のショッピングセンターが開店したのを始め、平成3年度以降16年度までに3,000m<sup>2</sup>以上の大規模小売店舗が市内に17店開店しています。市民の買物行動が「近所で少しづつ毎日」から「車でスーパーに行って買いかめして大型冷蔵庫にストック」というスタイルに変化してきた、ということではないかと思います。

このような傾向を反映してか、シビコ前の電車通りの路線価は6年度の966,000円から18年度には143,400円まで、1/7のレベルまで落ち込んでいます。

そういった中心市街地を再び活気づかせようと、いろいろな取り組みが動いています。

平成12年3月に、岡崎市では「岡崎市中心市街地活性化基本計画」を策定しました。その計画を受けて現在「(仮称)岡崎市図書館交流プラザ」が建設中です。愛称は、先日市

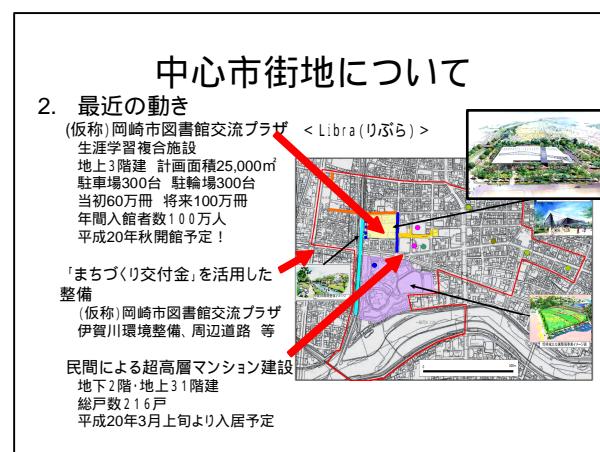
民投票により、美合町の板倉和香さんに考案いただいた「Libra」に決まりました。将来的には100万冊の蔵書を有する新図書館と、市民活動の場となる会議室や小ホール、スタジオなどを備えた施設で、年間入館者数100万人と推計しています。平成20年秋に開館を予定しています。

これに関連して、平成17年度から国庫補助金の一種である「まちづくり交付金」をいただき、本施設のほか周辺の道路や伊賀川の遊歩道、岡崎公園内施設などの整備を行っています。

岡崎公園に面した「西三河総合ビル」の跡地では、民間による超高層マンションの建設が進んでいます。パンフレットによると、地上31階建て、総戸数216戸、平成20年3月上旬より入居開始だそうです。都心居住が促進されることになりそうです。

まちづくりは、行政だけではなく、市民組織によっても積極的に取り組みが進められています。冒頭に述べた私の感想「市民のパワーを感じるまち」の根拠のひとつでもあります。

11月4日、5日には、市民まつりと連動して、市民や商工会議所、市内



企業が協同して、康生地区でジャズストリートのイベントを開催されました。市外からもたくさんのお客様をお迎えし、市内が大いに盛り上がったのは記憶に新しいところです。

遡って平成8年11月には、9つの商店街の連携組織として「未来城下町連合」を発足され、その後意欲のある商業者に枠を広げてイベントの開催など地域のにぎわい創出に取り組んでおられます。写真は岡崎市、岡崎商工会議所と協働で運営しておられる街情報ステーションです。

また、「岡崎城下まち都心再生協議会」は、総代さんや住民の皆さん、商店や大型店など会員総数250名で、中心市街地の活性化に向けてミーティングを開いてアイデアを出し合ったり、見学会やイベントを開催したり、

## 中心市街地について

### 「岡崎城下まち都心再生協議会」

- ・住民、商店、大型店等、会員総数250名
- ・中心市街地を3ゾーンに検討
- ・18年度末に再生構想をとりまとめる予定
- ・21世紀まちづくり研究所、設立(H18.8)
- 市内4大学等関連団体の参加
- シビコの空きフロア利用
- まちづくりに向けた研究、講演会等の開催
- 新しい中心市街地活性化
- 基本計画の策定
- 都心再生協議会が取りまとめる再生構想を踏まえつつ、市においてH19策定予定



写真のような広報誌を発行して啓発活動を行っておられます。結果は今年度末に再生構想として取りまとめ、市に提出するといつておられまして、市ではこの報告やその他の社会経済情勢の変化を踏まえ、来年度、中心市街地活性化基本計画を8年ぶりに見直そうと考えています。

ここからは再び第4回パーソントリップ調査結果を用いていろいろ見ていきます。

調査結果では岡崎市の中心市街地（康生地区）を目的地としてやってくる交通は657トリップ、サンプルベースでありました。パーソントリップ調査では、岡崎市内を細かく34の小ゾーンに分けて地区毎や地区間のトリップの分析ができるように配慮されています。ここでいう康生地区は、この小ゾーンのひとつで、範囲は凡そ笠田から西、伊賀川から東、魚町、本町、八幡町から南、菅生川よりも北ですが、明大寺本町もこの小ゾーンに含まれています。

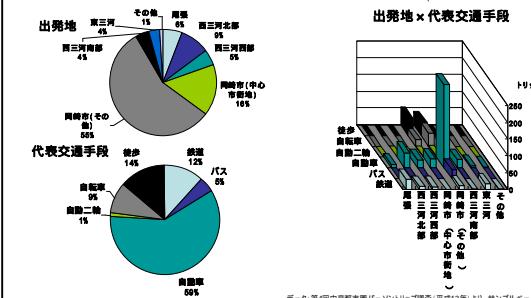
ちなみにこれを拡大して交通量ベースにすると、26,623トリップ、約40倍に拡大することになります。なお、ここで分析は総量を表す拡大ベースではなく、サンプルベースで話を進めます。本当は拡大ベースを使うのが筋かとも思いますが、属性間の比率などを見ていき、絶対的な交通量は扱わないため大きなズレはないこと、後でサンプルとなった1人1人の一連のトリップの繋がりを分析することなどから、ここではサンプルベースを用いることにします。

左上のグラフは、中心市街地にどこからやってくるか、出発地を調べたものです。最も多いのは当たり前ですが岡崎市内からの内々トリップで、同じ

## 中心市街地について

### 3. パーソントリップデータで見る中心市街地

康生地区にやってくる交通 … 657トリップ（サンプルベース）



中心市街地からくるトリップが16%、その他の55%とあわせると71%は市内発の交通です。

左下のグラフは、代表交通手段の構成です。やはり最も多いのは自動車で59%、続いて徒歩14%、鉄道12%、自転車9%、バス5%と続きます。

これらをクロスして表したのが右のグラフです。市内や西三河の人は自動車を利用します。ただし中心市街地に住んでいる人は徒歩が最も多く、自転車も車と同じくらい多いです。鉄道で来るのは名古屋を含む尾張、豊橋などの東三河です。バスは市内（その他）となっていますが、大樹寺や福岡町、大平など、直通バスが通る地域からのトリップが少しあります。

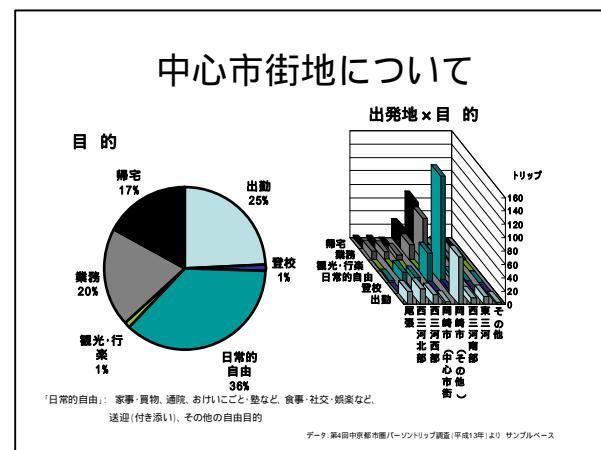
ここで皆さんにお聞きしますが、皆さんは今日、どんな交通手段でこの会場までいらっしゃいましたか。手を挙げていただきたいのですが、自動車で来たという方・・・。やっぱり多いですね、半分以上、6割くらいでしょうか。歩いて来たという方・・・。割と少ないですね。10人くらいでしょうか。鉄道で来たよという方・・・。お1人いらっしゃいます。ありがとうございます、遠いところから。自転車で来たという方・・・。割と近

くの方ですね。やはり10数人いらっしゃいますね。実は私も今日自転車で來たんです。バスでいらっしゃった方・・・。やっぱり良くバスも利用していただいているね。ありがとうございます、10人くらいですね。バイクに乗ってきたという方・・・。2名ほどいらっしゃいますね。ちょっと鉄道が少ないかなと思いましたが、自動車が多くて、程々にバスや徒歩・自転車があって、割と図のとおりの傾向が現れていて、これも良かったなと思ってあります。ご協力ありがとうございます。

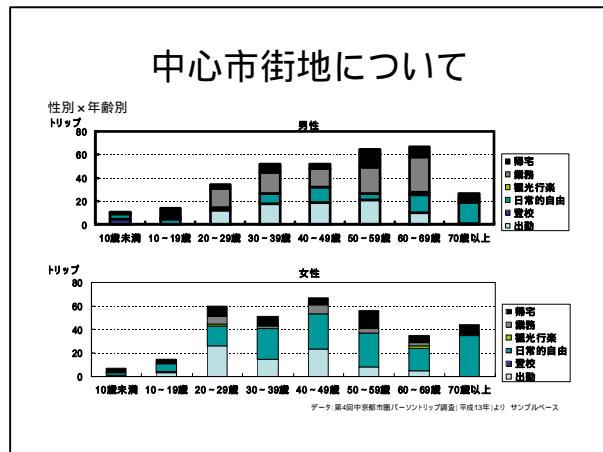
今度は目的構成を見てみます。日常的自由が36%と最も多いです。ついで出勤25%、業務20%となっています。帰宅はこの地域に住んでいる人が帰ってくる交通で、少し他のものとは性格が異なります。

これを出発地とクロスさせると、「日常的自由」はほとんど市内の交通であることがわかります。尾張からの交通は通勤と業務、東三河は通勤のみで、ちょっと見えにくいですが業務もほとんどありません。西三河は各地とも通勤、業務のほか日常的自由目的のトリップがありますが、たいした数ではありません。

まちのにぎわい、ということを考えたときに、東京丸の内ならばビジネスマンの業務交通があふれる状態を指すのかもしれません、康生地区ではむしろ通りを自由に散策する人が多い、といった光景を思い浮かべます。そうするとその人たちのトリップ目的は「日常的自由」であり、現状ではそういう人々は岡崎市内から来る人たちで、中心市街地までは近くの人は徒歩か自転車で、少し離れると車でやってくる、ということになります。



次に、「日常的自由」目的でやってくる人はどんな人たちか見てみます。これは、中心市街地にやってくる657トリップを行う人について、性別、年齢別に目的構成をみたものです。男性、女性とも10代までの若い人は少なくなっています。目的構成を見ると、男性では日常的自由よりも業務目的が目立ちます。60歳代でも業務が多くなっています。これに対して女性は、各年齢層とも「日常的自由」が多くなっています。70歳以上の高齢者は男女ともに日常的自由が多くなっています。したがって、「日常的自由」目的トリップの主役は市内の女性または高齢者、ということになります。先ほどの分析で、行動が活発化してきた主役たち、ということになります。

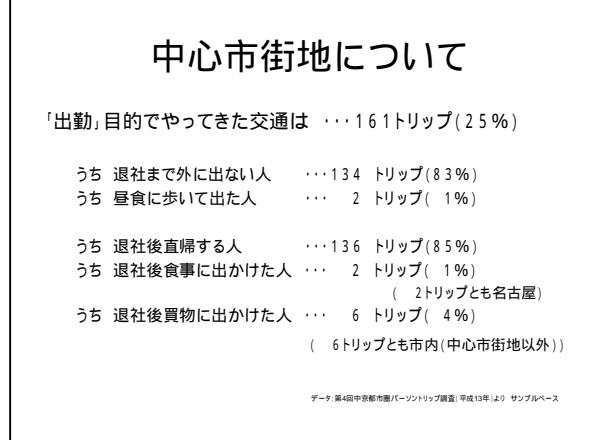


もう少しデータを見てみます。先ほども言いましたように、データのベースとなっている中京都市圏パソコントリップ調査は、抽出した世帯構成員の1日の動きを調査票に記入していただくものです。したがって、どのようなトリップをどんな順序で行い、目的地にどれぐらい滞在したか、ということも調べることができます。

そこで、中心市街地に「出勤」目的でやってきた人が次にどういうトリップをするか調べてみました。出勤トリップはサンプルベースで161トリップ、25%です。

そのうち、退社まで外に出ない人、内勤タイプの人は134トリップ、83%を占めます。昼食に出たと調査票に記入した人はわずか2トリップ、皆さん弁当かデリバリーか社内食堂で済ませているということになります。

また、退社後直ちに帰宅する人は136トリップ、85%です。ほとんどの人が自宅と職場を行って帰るピストン型の生活をしていることになります。退社後に食事に出かけた人は2トリップ、この人たちは名古屋に行きました。買物に出かけた人は6トリップで、これは市内ですが中心市街地からは出て行かれました。「ちょっと中心市街地で寄り道を」ということはこのデータで見る限り全く起こっていないという結果でした。



それから「日常的自由」目的でやってくる人は、先ほども言いましたように239トリップ、全体の36%を占めます。例えば買物に来た人が買物を終えて、次に食事に行く、というふうに、地域内で「立ち回り」をすると、1人で2トリップ、3トリップを稼ぐことになります。239トリップを人ベースで見ると、24人、2トリップの立ち回りは13人、3トリップが1人でした。

中心市街地での滞在時間を見ると、1時間以内が49%、1~2時間以内が27%でした。用件を終えたらさっさと帰っていく、ということかもしれません。

私は、まちのにぎわいを増やすには、この「立ち回り」を増やす工夫をすることが必要だと思っています。

そのためには、立ち回り先を増やすことです。先ほども言いましたが、交通は目的に派生して発生します。道路を作ることは目的地への移動を容易にしますが、それだけでは交通は発生しません。道路整備は必要条件であっても十分条件ではないのです。したがって、

目的となるものを用意する必要があります。

その際、ターゲットを念頭に置き、その行動パターンを踏まえて考えることが重要だと思います。例えばここに勤めてくる人は83%が退社まで外に出ませんでした。安くおいしいランチサービスを提供するレストランができれば、出不精も昼時外出るようになるかもしれません。女性や高齢者

にターゲットを絞った洒落た店があれば、今まで目的を達成したら直ちに帰っていた人たちに立ち回りトリップをさせることができるかもしれません。

現在建設中の（仮称）図書館交流プラザ<Libra>は、再活性化の先導的施設として新たな「目的地」となりうるもので、年間100万人の入り込みを謳っています。単純計算で日3,000トリップの新たな交通が増える勘定です。これにより、もしかすると今まで少なかった若い世代のトリップが増えるかもしれません。ただこれだけだと、施設での目的を達成すると直ちに帰るピストン型の交通が増えるだけかもしれません。

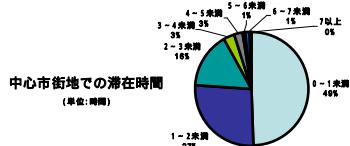
大事なのはここに来る人をいかに立ち回らせるかです。都心再生協議会さんがシビコ6階に開設した「21世紀まちづくり研究所」は「学習つながり」で図書館と連携し、新たな立ち回りを生じさせるかもしれません。ただ絶対量がどのくらいになるか若干不安もあり、さらに今後の立ち回り先の充実が必要かなとも思います。

## 中心市街地について

「日常的自由」目的でやってきた交通は … 239トリップ(36%)  
人ベースで見ると … 224人 (44%)

うち、同一人物による「立ち回り」

2トリップ … 13人 (6%)  
3トリップ … 1人 (0.4%)



「日常的自由」: 家事・買物、通院、おけいこごと・塾など、食事・社交・娯楽など、

送迎(付き添い)、その他の自由目的

データ: 第4回中京都市面バーソントリップ調査(平成13年)より サンプルベース

## 中心市街地について

### 4. 中心市街地のまちづくりについて思うこと

まちのにぎわいを取り戻す

中心市街地を歩く人(立ち回り)を増やす

移動の「目的地」(立ち回り先)を増やす  
ターゲットの例: サラリーマンの昼食、主婦のお買物…

・(仮称)図書館交流プラザ	ひとつの「目的地」
	「学生」の増加?
・民間の超高層マンション	徒歩・自転車の来街者増加

民間のマンションは新しい交通の発生源となります。中心市街地までは、当然徒歩か自転車ということになるでしょう。日常的自由目的の交通をいかに248号沿線に持っていくかないようにするか、工夫が必要です。

## 5. 東岡崎駅周辺について

次に、東岡崎駅周辺の現状と最近の動きについてご紹介します。

名鉄東岡崎駅は、平成17年度の実績で年間の乗降客数が市内トップの1,359万人、単純に365で割って1日当たり3万7,000人の利用がある岡崎市の玄関となる駅です。しかし、現状は皆さんご承知の通り、老朽化した駅ビル、バツクしないと出られないバスペイ、狭い空間に送迎の自動車とタクシーが輻輳する広場と、合併して37万人となった都市の玄関としてはイマイチの駅であり駅前であります。駅構内には階段があり、駅前から菅生川の方へは地下道をくぐるルートが最短となっているなど、歩行者には優しくない、バリアフリーが確保されていない状態です。

1. 現状  
駅前広場



朝のピーク時間での東岡崎駅周辺道路の渋滞状況を示した図です。電車通りから東岡崎駅前にかけての（都）岡崎一色線では、双方向で連続的な渋滞が観測されています。これは、駅にアクセスする交通が朝のピーク時間にここに集中することに加え、駅と菅生川の間の唯一の幹線であることから通過交通も入り込んでくることが原因と考えられます。

## 東岡崎駅周辺について

## 1. 現状

駅前広場



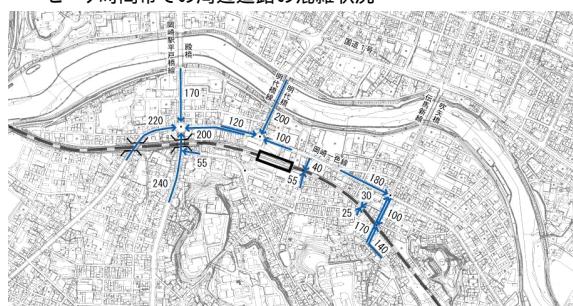
バックしないと出られないバスペイ

### 汚化した駅ビル

### 送迎の自動車とタクシーの混在

## 東岡崎駅周辺について

### ピーカク時間帯での周辺道路の混雑状況



第2回東岡崎駅交通結節点整備検討会資料より

次に、自転車・歩行者の交通について見てみます。駅の北側の市街地から駅にアクセスするには、菅生川を渡る必要がありますが、現在、西から電車通りの殿橋、モダン通りの明代橋、一番東に吹矢橋と、3つのルートがあります。表を見ていただくと、東西の2橋は自転車、真ん中の明代橋は歩行者の利用が比較的多くなっています。しかし、現状では、写真のように幅員が

## 東岡崎駅周辺について

自転車・歩行者交通

#### 橋梁部の自転車・歩行者交通量と歩道幅員

項目	殿 橋	明代 橋	吹矢 橋
自転車交通量	3,100人/日	2,300人/日	3,300人/日
歩行者交通量	1,400人/日	4,900人/日	800人/日
計	4,500人/日	7,200人/日	4,100人/日
歩道有効幅員	約2m	約2m	約1.5m



殿 橋

明代橋

## 吹矢橋

第2回東岡崎駅交通結節点整備検討会資料

1. 5m~2mと狭く、離合がしにくいなど機能不足の状態です。

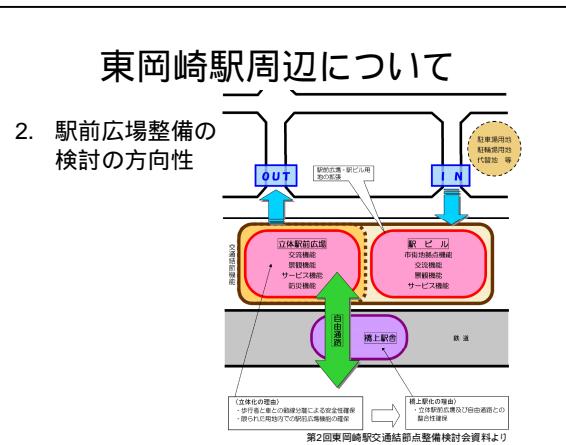
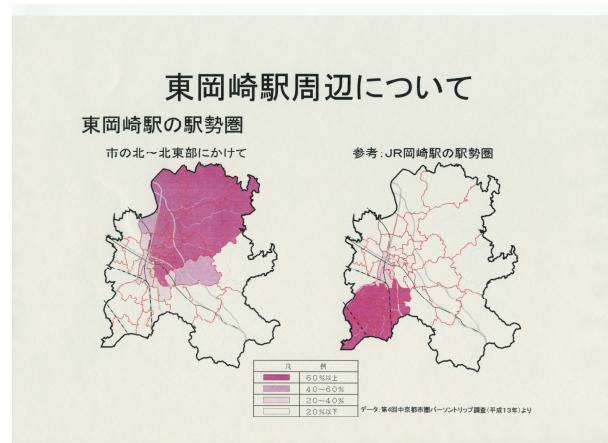
左側の図は、パーソントリップデータを用いて、東岡崎駅の駅勢圏を描いたものです。パーソントリップ調査では、代表交通手段が鉄道の場合、アクセスやイグレスの交通手段や乗換駅についても調査票に記入していただくようになっています。そのデータを用いて、岡崎市内の34の小ゾーンごとに、全ての代表交通手段鉄道のトリップのうち、東岡崎駅を利用するトリップが何%あるか、を図に示して駅勢圏を表現してあります。濃い赤は60%以上の鉄道トリップが東岡崎駅を利用する小ゾーンで、以下20%刻みで色を薄くしています。

東岡崎駅を中心に市の北部から北東部にかけて扇形に濃い赤が広がっています。東岡崎駅に近くても、隣接駅やJR岡崎駅に近い小ゾーンは、それらと分け合ってシェアは低くなり色が薄くなっています。

ちなみに右の図はJR岡崎駅の駅勢圏です。こちらは岡崎駅を中心に南に扇状に濃い赤が広がっています。

東岡崎駅周辺をどうするか、という問題については、過去何回もプロジェクトが立ち上がりかけ、頓挫してきたという経緯があります。今般、市長も東岡崎駅周辺整備を市政の重要課題と位置づけておられ、市として改めて整備計画策定に向け検討に取りかかりました。

平成16年度には、地元町内会や商店街の代表者さんが集まって「東岡崎駅周辺整備研究懇談会」を設立され、市もお手伝いさせていただきながら、昨年度まで東岡崎駅や周辺の現状や今後について研究を重ねてこられました。今年度、市は、学識経験者、地元総代さん、名鉄など交通事業者、県、警察にも参加いただいた「東岡崎駅交通結節点整備検討会」を立ち上げ、具体的な駅整備の基本方針を策定すべく検討を進めているところです。



この図は、先月2日に行われた第2回の検討会、あるいは去る22日に行われた第3回の検討会で合意した、これから検討の方向性を示した図です。名鉄は橋上駅化し、駅前広場を拡張して乗換えなどの交通結節機能を充実するとともに交流・景観・サービスなどさまざまな機能を付加していきます。老朽化した駅ビルは建て替え、こちらも機能強化を図ります。広場への車の出入り口は分離し、広場内の交通の流れをスムーズにするととも

に、自由通路やデッキなどにより歩行者と自動車の流れは分離します。必要な駐車場や駐輪場も確保します。

名鉄も、東岡崎駅の整備を会社の重要課題と位置づけておられるとのことで、「市に前向きに協力する」とのコメントをいただいている。具体的な計画内容や費用負担など、これから調整事項はまだたくさん残っていますが、「基本的な方向はOK」ということです。

加えて、市では菅生川から駅前広場に進入する新しい道路を提案しています。まだ地元の皆様との話し合いは十分でない状況ですが、先ほど申し上げた道路混雑の状況を考えると、交通流の分散のためぜひ必要と考えており、これからさらに検討を進めていきたいと考えています。

本計画については、今後も市民や地元の皆様に十分な情報提供や説明を行い、ご意見をいただきながら、37万都市として誇れる、市民の皆様にとって利用しやすくまた市外からやってくるお客様を十分におもてなしできるような、いい駅前にしていきたいと考えておりますので、ぜひ皆様のご理解とご協力を願い申し上げます。