

「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



はじめに

皆さんおはようございます。ご紹介をいただきました、岡崎市助役の川嶋と申します。16年7月に東京の国土技術研究センターというところから転任してまいりました。出向元は国土交通省ということもあり、市役所では土木建設、都市整備、上下水道など、比較的ハードな分野を中心に担当しています。

今回、「岡崎学」ということで、6月ごろ「講演をしろ」というお話をいただきました。「去年は当時もう一人の助役だった真木さんがやったから順番だ。」ということで、私も気軽に引き受けてしまったのですが、後で去年の「講演録」を見せていただいて愕然といたしました。講師は皆さん立派な方ばかりで、しかも講演内容はそれぞれいろいろな角度から面白く、また深く掘り下げてありました。「これはマズい。これらに並べて恥ずかしくないような話ができるだろうか。」と悩んだ末、「あまり肩肘張ってもしようがない。こちらに来て2年と少し、感じたこと気になることをベースにお話を進めよう。それに、大学や仕事でも関わった「人の動き」「交通」という観点から切り込んでお話をしてみよう。」と思いました。

ただ、「助役」という立場であり、岡崎市の問題点や課題をあげると実はすべて「お前がしっかりしないからだ」とお叱りを受けることになり、非常につらい訳ですが、この際しばし「助役」ということを横において、感じていることを素直にお話したいと思います。

以下、パワーポイントを使ってお話します。途中、時々皆さんへのアンケートなども交えてみたいと思っていますのでご協力をお願いします。

1. 岡崎市に住むようになっての感想

まず、岡崎市に住むようになっての感想から話させていただきます。

第1印象は、「魅力あふれるまち」であると感じました。

矢作川や乙川の美しい景観、合併した額田を含め豊かな水と緑にあふれていること、徳川家康に代表される深い歴史、八丁味噌や石製品に代表される伝統産業、寺社仏閣や地域の祭り・浄瑠璃姫伝説など有形無形の文化財が豊富であること、春の家康行列に夏の花火大会等々すばらしいイベント満載であること、など魅力の列举に事欠きません。

岡崎市に住むようになっての感想

1. 魅力あふれるまち

矢作川や乙川の美しい景観
豊かな水と緑
徳川家康に代表される歴史
八丁味噌や石製品に代表される伝統産業
寺社仏閣、祭り、浄瑠璃姫伝説など有形無形の文化財
春の家康行列 夏の花火大会 など



次に、「市民のパワーを感じるまち」であることです。

総代さんを中心とするしっかりした自治組織があり、防災や生活環境の向上に向けた活動が盛んです。

後で紹介する中心市街地での事例も含め、まちづくりに自ら参画しようとする市民の皆さんが大勢いらっしゃいます。

除草や清掃などの参加を呼びかけるとたくさんの人に集まっていただけます。先月 22 日も岡崎環状線と矢作川の清掃を行いました。約 2,300 人のご参加をいただき約 2,700 kg のごみを収集できました。

それからハイレベルな教育。岡崎の子供たちは、進学率の高さやスポーツもさることながら、特に芸術・文化面で、全国、世界レベルの実力を持って活躍しておられます。今月 12 日にはヒルトップジャズフェスティバルで光が丘女子高校の吹奏楽部、ダンス部、合唱部の皆さんが日野照正さんらとステージを繰り広げられました。私は万博でも見たのですが、本当にすばらしい盛り上がりでした。

それから「これからの勢いを感じるまち」であること。

自動車関連を中心に産業立地が進んでいます。東部工業団地の第 1 期も埋まりました。県企業庁は第 2 期の造成も決定しました。三菱自動車岡崎工場も存続が決まりました。額田をかすめる形でトヨタ自動車のテストコースの構想も出てきました。

市が進めている事業を見ても、「(仮称)図書館交流プラザ」「岡崎げんき館」「市役所東庁舎」「新一般廃棄物中間処理施設」「地域交流センター」「北部学校給食センター」など目玉がいっぱいです。

しかし、少し気になることもあるな、ということで、今日はその点についてお話を進めてまいりたいと思います。

まず、康生地区周辺の中心市街地がちょっと寂しいことです。実は私、単身赴任なもので、2 年前の赴任初日の 19 時頃、晩飯を外食しよう康生まで歩いて来たんですね。「ファミリーレストランのような気軽に入れる店に入ろう」と探しましたが見当たらない。いくつか見かけた飲食店や居酒屋らしきものは中が見えず、「一見さんお断り」という感じでどうも入りづらい。そこで某百貨店（はっきり言ってここなんです）の地下には食堂があるに違いない、と、入ろうとしたら目の前でシャッターを下ろされてしまいました。夕方 7 時ですよ。何で閉まるのかな、と呆然としてしまいました。

岡崎市に住むようになっての感想

2. 市民のパワーを感じるまち

総代さんを中心とするしっかりした自治組織
地域参加のまちづくり
除草や清掃などのボランティア活動
ハイレベルな教育(特に芸術・文化)

など



3. これからの勢いを感じるまち

自動車関連を中心に産業立地が進む
市が進める事業も「(仮称)図書館交流プラザ」
「岡崎げんき館」など目玉がいっぱい

など



岡崎市に住むようになっての感想

4. でも気になることは・・・

- ① 中心市街地がちょっと寂しい
- ② 東岡崎駅周辺が少し窮屈
- ③ バスが便利なようで使いづらい
- ④ 国道1号や南北道路の渋滞、骨格となる幹線道路の未整備など道路整備の立ち遅れ

→ 現状、課題、今後の方向性について考えたい

→ 「人の動き」という切り口から検討を進める

その後、東岡崎駅の方に向かい、なんとか食事はできたのですが、その東岡崎駅前もなんとなく窮屈で当時35万都市の玄関とは思えませんでした。

バスも、便利なようで少し使いづらいと感じました。つい最近、岡崎ナンバー導入を機に私もこちら用の車を手に入れたのですが、それまでは車なしの生活で、私用の長距離移動は専らバスを使っていました。伝馬の交差点近くのアパート住まいで最寄は中伝馬、幹線の路線バスが通るいい立地なのですが、東岡崎までは普通は歩きます。しかしJR岡崎駅までがわりと行きにくくて、直通バスがあるのですが光が丘の方に大回りしていきます。美博のある中総行きは1時間に1本しかないし、ある時イベントが終わって18時半頃、バスで帰ろうとしたら終バスが出た後で、副館長さんに送っていただきました。車のない皆さんはどうして帰るんだろうと思いました。さらに、農遊館やこども美術博物館には路線バスがないためバスではいけません。

それから自分の専門分野で言えば、道路整備はまだ課題が多いようです。これについても後ほどお話しします。

ここからは、これらの課題について、現状や課題、これからの方向性についての私なりの考えを述べますが、その際、冒頭に述べましたように「人の動き」あるいは「交通」という切り口を絡ませていきたいと思います。こう言いますと、えらそうに難しいことを言おうとしているように聞こえますが、実は結論は皆さんが直感的に感じておられるようなことだと思しますので、気楽に聞いてください。

2. パーソントリップ

その前に、ひとつだけ予備知識として知っておいていただきたい概念が「パーソントリップ」というものがあります。これは、交通、という動きを定量的に把握する考え方で、交通を起こす「人」に着目し、その人が「目的」を達成するために出発地から目的地に移動する一連の動きを1単位「トリップ」としてカウントするものです。目的を達成するまでは、途中鉄道からバスに乗り換えたり自転車に乗ったり、

交通手段を変えてもひとつの同じトリップの中でカウントします。交通というのは、暴走族などはともかくとして、移動そのものを目的とするのではなく、「出勤」「登校」「買物」「帰宅」など、目的に付随して発生するものです。そこで、交通を行う「人」の属性、例えば「居住地」「性別」「年齢」「職業」「運転免許の有無」などですが、これらとその人が行ったトリップの情報、例えば「目的」「交通手段」「出発地」「出発時間」「到着地」「到着時間」「交通手段の乗り換え場所」などを調べ、それらの情報といろいろな社会経済指標とを組み合わせることによって交通の現状や将来を分析・予測したり、交通政策を評価したりできるようになります。



中京都市圏では、平成13年に第4回のパーソントリップ調査が行われました。対象地域は岐阜、愛知、三重の都市部です。愛知県では、合併前の岡崎市は含まれますが、旧額田町や東加茂、設楽などの山間部は対象地域外になっています。このためこれから後でお話しするパーソントリップ調査結果を用いた検討では、残念ながら額田地域を含めた分析ができませんでした。なお、岐阜県は岐阜市、大垣市、瑞浪市、恵那市までの美濃地方、三重県では四日市市、鈴鹿市、亀山市あたりまでの北勢地方が対象圏域です。前は平成3年に実施されました。10年毎の調査です。

調査は国勢調査のような全員を対象とした悉皆調査ではなく、いくつかの世帯をサンプルとして選び、その家族の5歳以上の構成員のある1日の動きを調査票に記入していただく抽出調査です。実際の交通量を予測するときには、1人の動きを何十倍かに拡大して推計します。

調査は国勢調査のような全員を対象とした悉皆調査ではなく、いくつかの世帯をサンプルとして選び、その家族の5歳以上の構成員のある1日の動きを調査票に記入していただく抽出調査です。実際の交通量を予測するときには、1人の動きを何十倍かに拡大して推計します。

岡崎市居住者については、2,631世帯の7,429人の方にご協力をいただき調査が実施されました。当時の岡崎市の5歳以上の人口は約32万人ですから、抽出率は2.3%、これを100%にするための拡大係数はその逆数で平均43となります。このなかにも「調査に協力した」という方がいらっしゃるかもしれません。これやったことある、という方、いらっしゃるやいますか。あ、お2人いらっしゃるやいますね。ここにはだいたい80人くらいいらっしゃるのでしょうか。お2人が経験者、ということだから40分の1、だいたい良い率ですね。嘘をついていないことがわかっていただけたと思います。

その方々のトリップを合計すると19,389トリップ、これを拡大して岡崎市居住者による総トリップ数を837,893トリップ（約838,000トリップ）がその調査日の1日、秋の平日だったと思います、岡崎市に住んでいる方の1日のトリップの合計だと理解していただければよいと思います。

ちなみに中京都市圏全体では、約26万5千人に調査を行い、全体の900万人分の動きを算出しています。拡大係数は平均約34ですので、岡崎は若干拡大係数が大きい。言い換えるとサンプル数が少ないということになりますね。都市圏、名古屋圏の方が抽出率が高いということになるかと思ひます。ちなみにトリップの数では、サンプルベースで677,655トリップ、これを拡大して、23,231,538トリップです。

そういう全体を見据えた調査ですから、限られた地域についてデータを使うときには、十分なデータが得られているか、精度が問題になります。また、調査票ベースでは性別とか家族構成だとか、かなり詳しく記入していただきますので、個人情報の取り扱いにも注意が必要となります。

3. 岡崎市の人の動きの特徴

ここで、先ほどの課題のお話に入る前に、パーソントリップ調査結果を通じて、岡崎市



に居住している人による動きの特徴を見ていきたいと思います。

まず、第3回の調査が行われた平成3年から第4回の平成13年にかけての変化を見てみます。

平成13年度での岡崎市に居住する人の1日あたりの総トリップ数は、先ほどご紹介しましたように約838,000トリップ、10年間で1.15倍に増えました。5歳以上の人口で割って1人当たり平均にすると2.61トリップ、10年前には2.48トリップだったので少し増えた勘定になります。

1日に、学校や職場に行き帰るだけだと2トリップ、帰りに食事やデパートに寄って帰れば3トリップ、4トリップと増えるわけで、また1歩も出なければ0トリップということですから、岡崎の人は平均すれば学校や職場に行き帰るピストン型の生活ではなく、他のところにも出かけている人が多い、ということになるようです。

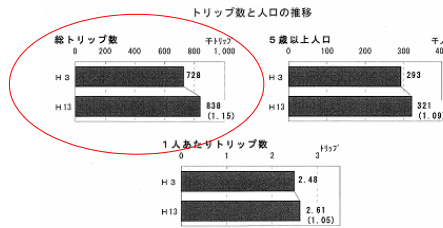
さらに、どんな人のトリップが多いかを見てみます。これは、1日あたりのトリップ数を、性別年齢別に見たものです。青色が男性、赤色が女性で、横軸に年齢階層を5歳刻みで入れてあります。これで見ると、30～49歳の女性は、3トリップを超え、抜きん出て行動的であることがわかります。また、男性は75歳、女性は65歳を超えると2トリップを下回り、このグラフだけを見るとあまり外を出歩かなくなる傾向があるようです。一旦外出したら、それで1トリップ、帰宅するのに1トリップですから2トリップ以上になるわけで、平均が2トリップを切るということは外出しない方が増えてくるということですね。

そこで、女性の動きをもう少し詳しく見てみます。女性の1日あたりのトリップ数の10年間の変化です。赤色が平成13年、青色が平成3年ですが、特に35歳以上で、

岡崎市の人の動きの特徴

1. トリップ数の推移

平成3年から13年の10年間で総トリップ数は約1.15倍の増加
→ 人口増加(調査対象である5歳以上で約1.09倍)の影響大

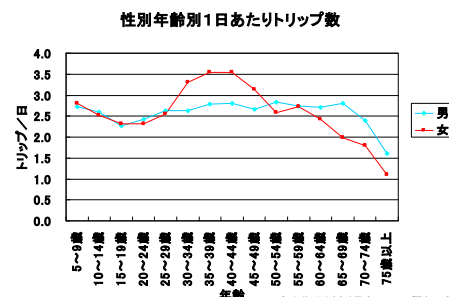


データ: 第3, 4回中京都市圏パーソナルトリップ調査より

岡崎市の人の動きの特徴

2. 1日あたりトリップ数

30～49歳の女性は3を超えている
男性は75歳、女性は65歳を超えると2を下回る。



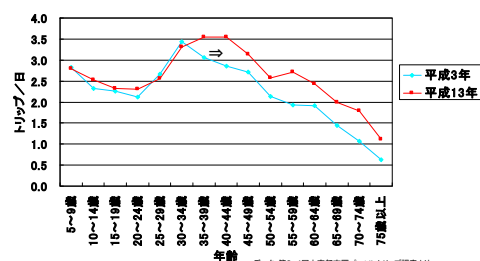
データ: 第4回中京都市圏パーソナルトリップ調査(平成13年)より

岡崎市の人の動きの特徴

3. 女性の動きの活発化

35歳以上で、平成3年度に比べ13年度は0.5～0.8トリップ/日の増加

女性の1日あたりトリップ数の推移



データ: 第3, 4回中京都市圏パーソナルトリップ調査より

0.5～0.8トリップ増加しています。30歳以上の平成3年頃の塊がそのまま横に移動、平成13年に40歳以上になっても、勢いが衰えなかった、ということですね。

女性の1人あたりのトリップ数を職業別に見ると、主婦・無職のトリップ数が1.93トリップから2.41トリップに、0.48トリップ増加しています。これは、右のグラフにあるように、女性の外出率が55.1%から71.1%に増加したことが大きく利いています。

先ほどピークが高かった30歳から49歳では、2.73トリップから3.38トリップに、0.65トリップの増加です。

では、どんな目的で外出されるのか見てみます。10年間で増加しているのは、「自由」目的のトリップと、それに伴う「帰宅」トリップです。「自由」目的というのは、「家事・買物」「通院」「おけいごと」「食事・娯楽」「観光レジャー」「送迎」など、およそ自由時間における行動すべてが含まれてきます。特に、「家事・買物」「送迎」がそれぞれ35%、合計70%を占めます。

どんな交通手段を使っておられるか、を代表交通手段で見てみます。

「代表交通手段」というのは、トリップの中で主に利用した交通手段です。例えば1つのトリップの中で、自転車で家から駅まで行き、鉄道で名古屋まで行き、名古屋で駅からバスで目的地近くまで行ってバス停から歩いてたどり着いた、といった場合には「鉄道」が代表交通手段となります。ちなみに代表交通手段の前後を「アクセス」とくに後に利用するものを「イグレス」と言ったりもします。

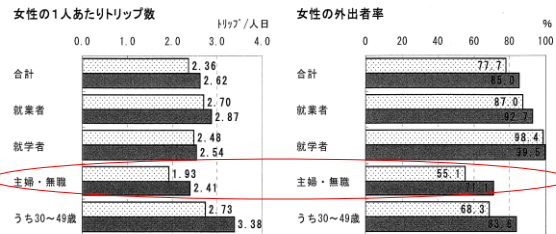
自動車が1.68倍と、圧倒的に伸びています。女性の免許保有の増加、ファミリー向けの乗用車の普及などが背景として考えられます。

岡崎市の人の動きの特徴

女性の1日あたりトリップ数は、主婦・無職で0.48トリップ/日の増加特に、30～49歳では0.65トリップの増加

→ 外出者率(1トリップ以上した人の比率)が16.0ポイント増加

女性の職業別1人あたりトリップ数・外出者率の推移



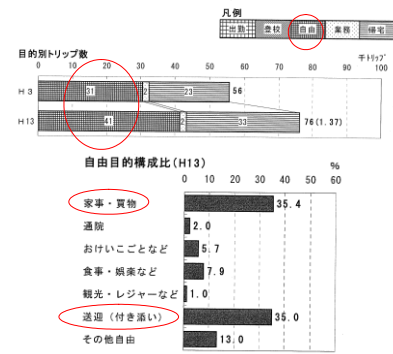
データ: 第3, 4回中京都市圏パーソントリップ調査より

岡崎市の人の動きの特徴

主婦・無職(30～49歳)の目的別トリップ数の推移

30～49歳の主婦・無職のトリップ目的は、「自由」とそれに伴う「帰宅」で増加

「自由」目的の中身は、「家事・買物」「通院」「おけいごと」「食事・娯楽」「観光レジャー」「送迎」が合計で70%を占める

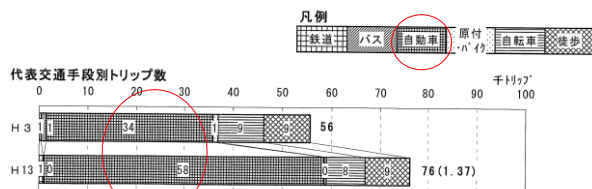


データ: 第3, 4回中京都市圏パーソントリップ調査より

岡崎市の人の動きの特徴

30～49歳の主婦・無職のトリップは、自動車利用が増加

主婦・無職(30～49歳)の代表交通手段別トリップ数の推移



データ: 第3, 4回中京都市圏パーソントリップ調査より

まとめますと、この10年間で30歳から50歳までの主婦の方々を中心に、車と免許の普及という背景もあって、忙しく外出するようになったということです。「送迎」はご家族のためでしょうから、家族思いの奥さんが増えたということかもしれませんね。もっとも、「家事・買物」は誰のための買物かパーソントリップ調査ではわかりませんから、さらなる調査データが必要かと思います。いずれにしてもライフスタイルの多様化を表しているように思います。

次に、高齢者の方の動きを見てみたいと思います。先ほど、高齢者の1日当たりトリップ数は2トリップ以下と少なくなり、外出しなくなっていくように見える、と申し上げましたが、この10年の変化を見ると、男性、女性とも増加傾向にあります。これは、先ほどの女性の例と同様、外出率の増加によります。男性で19.5ポイント、女性で15.5ポイント増えています。スライドにはありませんが、外出者だけで1日あたりトリップ数を調べると、男性で3.29トリップ、女性で2.75トリップとなり、若い人たちと変わりありません。

トリップの目的を見ると、主婦の場合と同様に「自由」目的が2.78倍と大きく伸び、それに伴う「帰宅」目的も増加しています。「自由」目的の中身を見ると、「家事・買物」のほか、「通院」「食事・娯楽」「その他」と主婦よりもバリエーションが広がっていることがわかります。

代表交通手段も、主婦と同様自動車利用が3.69倍と大幅に増加しています。特に、「自分で運転する」自動車利用トリップが増えており、高齢者の方の免許保有の伸びや運転しやすい自動車の普及が背景にあると考えられます。

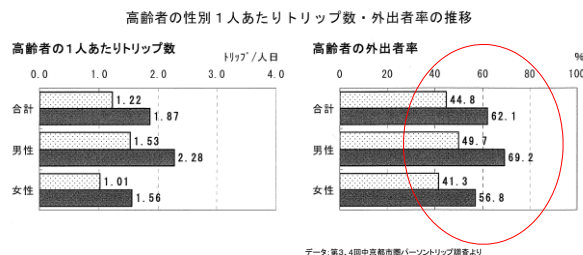
これからの交通計画や交通安全を考える際には、高齢者の方による運転の増加を前提に、例えば「見やすい道路標識」「ゆとりのある幅員」など、さまざまな配慮が必要になってくると考えられます。

さて、パーソントリップデータを使って、もう少し別の角度から岡崎市の特徴を調べたいと思います。

岡崎市の人の動きの特徴

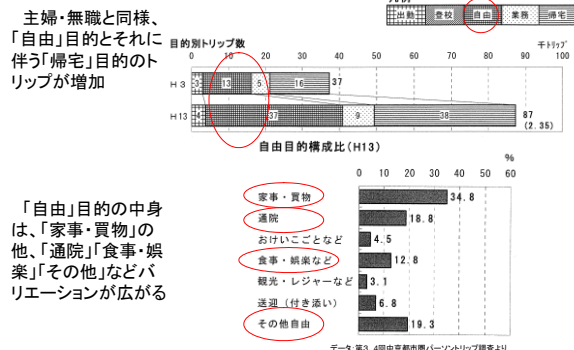
4. 高齢者(65歳以上)の動きの活発化

高齢者は男女とも外出率の増加により1人当たりトリップ数が増加



岡崎市の人の動きの特徴

高齢者の目的別トリップ数の推移



トリップには出発地と目的地があります。岡崎市を例にとって言いますと、岡崎市を出発地とするか、目的地とするトリップは総数で968,395トリップ（約968,000トリップ）あります。

先ほど岡崎市の人の動きの特徴を説明した際に838,000トリップという数字を言いましたけれど、あれは岡崎市に居住する人が1日に行うトリップの総数です。従って岡崎市から名古屋市に出掛けていき、名古屋市内で移動するトリップなどもカウントされています。ここでの968,000トリップは、岡崎市に起終点を持つトリップですから、岡崎市居住者とは限らず、例えば名古屋市に住んでいる人が岡崎市にやってきて行うトリップなどがカウントされています。ややこしいですが、すみません。ここでは市内の交通全体の分析ですから、総数968,000トリップの方を使います。

岡崎市内だけで完結するトリップを俗に「内々トリップ」といい、総数は635,000トリップ、全体に占める割合である内々率は66%となります。出発地か目的地の一方が岡崎市内、もう一方が岡崎市外であるトリップを「内外トリップ」と言い、333,000トリップ、全体の34%です。ここでは、内外トリップに着目して、岡崎市と周辺市町との関係を見ていこうと思います。

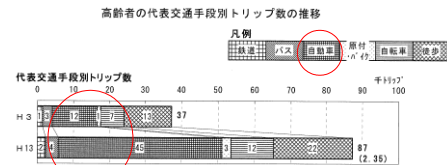
まず、岡崎市発着の内外トリップのうち、何%がどの市町との間のものか、をみたのがこの図です。

これで最も関係が深い市は豊田市で、61,600トリップ、内外トリップの18.5%を占めます。次いで安城市の15.5%、その次に名古屋市が14.2%と続きます。隣接市町とながる他、名古屋市と結びついていることがわかります。

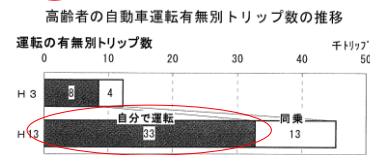
角度を変えて、各市町毎に見て、岡崎市とどの程度の結びつきか見てみます。図は、各市町毎に、それぞれの内外トリップに占める岡崎市の割合を見たものです。岡崎市の比率が多いほど、岡崎市との交通が多く、これは交通の原因となる何らかの関係が強

岡崎市の人の動きの特徴

高齢者のトリップでも自動車利用が3.69倍と大幅に増加



特に、「自分で運転する」自動車トリップが増加

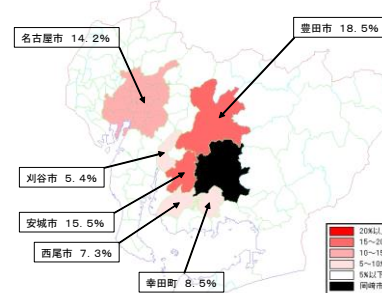


データ: 第3, 4回中京都市圏バーン・トリップ調査より

岡崎市の人の動きの特徴

5. 岡崎市と周辺市町との間の人の動き

岡崎市発着の内外トリップに占める各市町の割合



豊田、安城市などの隣接市町村の他、名古屋市との間の動きが多い

豊田県

データ: 第4回中京都市圏バーン・トリップ調査(平成13年)より

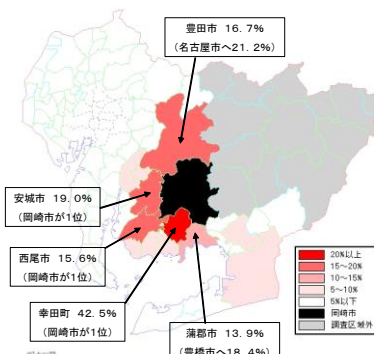
岡崎市の人の動きの特徴

各市町発着の内外トリップに占める岡崎市の割合

岡崎市の求心性

幸田、安城、西尾は岡崎市との結びつきが1番強い

豊田の1番は名古屋市



データ: 第4回中京都市圏バーン・トリップ調査(平成13年)より

いということで、即ち岡崎市の求心性を表した図と考えられます。

なお、旧額田町など図にグレーで表した区域は先ほどもご説明したとおり第4回パーソントリップ調査の対象区域外であり、当該区域に居住する人のトリップは把握できていないため、ここでは表現できていません。

最も岡崎市との関係が強いのは、幸田町で、幸田町の内外トリップの42.5%が岡崎市との間のものです。安城、豊田、西尾も15%以上が岡崎市とのトリップですが、豊田市の場合、名古屋市との間が21.2%と最も大きく、岡崎市は2番手です。岡崎市から見たときの1番は豊田市だったわけで、相思相愛は成り立たなかった、ということになります。

なお、蒲郡や豊橋も13.9%、6.6%の値になっており、岡崎市の高い求心性を示していると思います。

さらに、先ほどの図をトリップ目的別に見てみました。

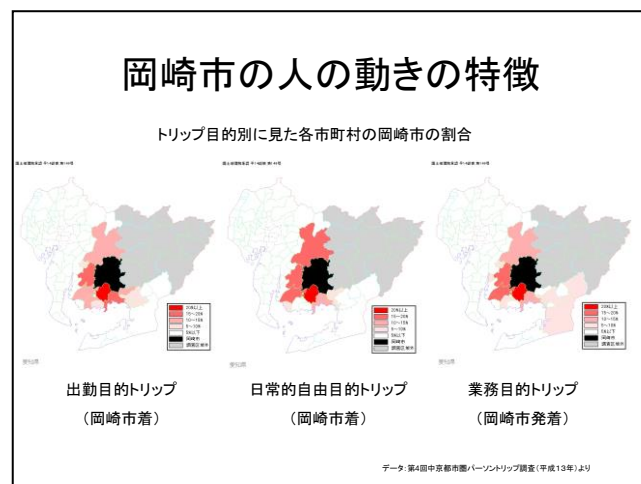
「出勤」でみると、5%以上のエリアが幡豆郡や音羽町、小坂井町の方まで広がります。

「日常的自由」というのは、先ほどご説明した「自由トリップ」から「観光レジャー」等の非日常的なトリップを除外したものです。豊田市も、他の目的のトリップよりも色が濃く、関係が深まります。

「業務」目的は、お仕事に絡むトリップで、「打合せ・会議」「集金」「販売・仕入れ」「作業」、その他会社に帰る「帰社」などもすべて含まれます。東三河のほうに色が見られ、業務上の結びつきが相対的に強いことがわかります。

以上、パーソントリップデータを通じて岡崎市の現在の姿を鳥瞰してまいりました。

これから本題に戻って、冒頭申し上げたいいくつかの点について検討を行ってまいりたいと思います。



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）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、皆さんは懐かしいと感じられる方も多い



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33.7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のですが、市内全体では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3,000㎡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「近所で少しずつ毎日」から「車でスーパーに行って買いだ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。

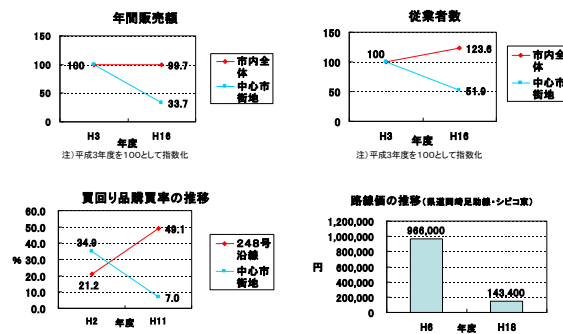
平成12年3月に、岡崎市では「岡崎市中心市街地活性化基本計画」を策定しました。その計画を受けて現在「(仮称)岡崎市図書館交流プラザ」が建設中です。愛称は、先日市

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



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。

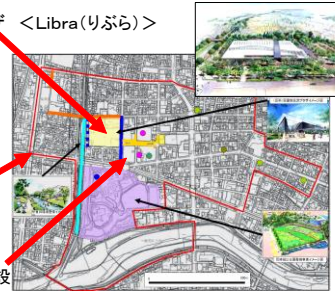
また、「岡崎城下まち都心再生協議会」は、総代さんや住民の皆さん、商店や大型店など会員総数250名で、中心市街地の活性化に向けてミーティングを開いてアイデアを出し合ったり、見学会やイベントを開催したり、

中心市街地について

2. 最近の動き

① (仮称)岡崎市図書館交流プラザ <Libra(りぶら)>

生涯学習複合施設
地上3階建 計画面積25,000㎡
駐車場300台 駐輪場300台
当初60万冊 将来100万冊
年間入館者数100万人
平成20年秋開館予定！



② 「まちづくり交付金」を活用した整備

(仮称)岡崎市図書館交流プラザ
伊賀川環境整備、周辺道路等

③ 民間による超高層マンション建設

地下2階・地上31階建
総戸数216戸
平成20年3月上旬より入居予定

中心市街地について

④ 市民組織によるまちづくり

ジャズストリートの開催

「未来城下町連合」の活動



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ゾーンし検討
- ・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

⑤ 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、市に提出するといっておられまして、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、範囲は凡そ竈田から西、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。

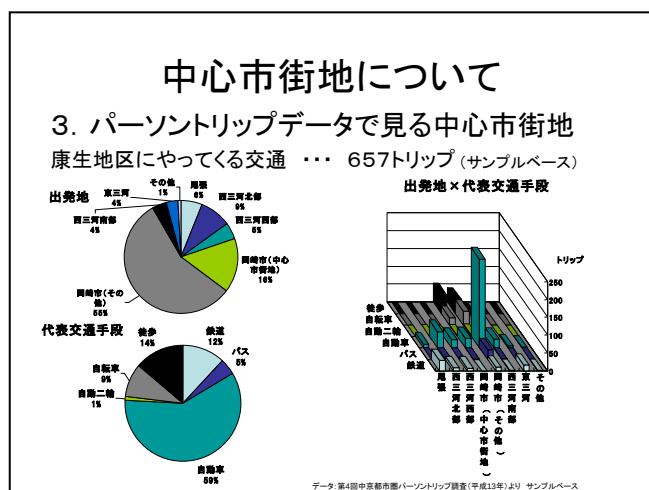
ちなみにこれを拡大して交通量ベースにすると、26,623トリップ、約40倍に拡大することになります。なお、ここでの分析は総量を表す拡大ベースではなく、サンプルベースで話を進めます。本当は拡大ベースを使うのが筋かとも思いますが、属性間の比率などを見ていき、絶対的な交通量は扱わないため大きなズレはないこと、後でサンプルとなった1人1人の一連のトリップの繋がりを分析することなどから、ここではサンプルベースを用いることにします。

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。

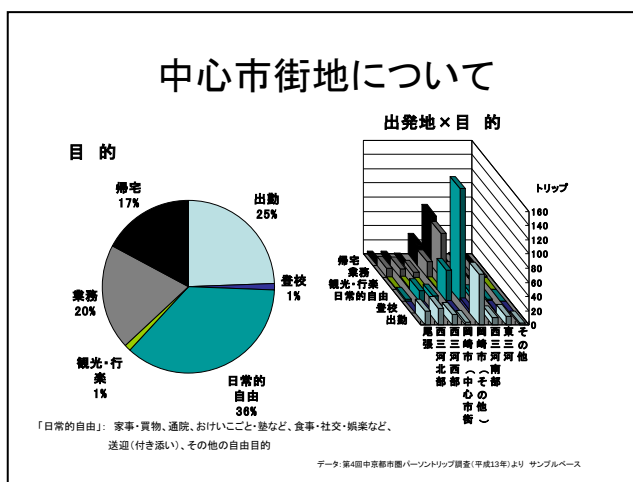
これらをクロスして表したのが右のグラフです。市内や西三河の人は自動車を利用します。ただし中心市街地に住んでいる人は徒歩が最も多く、自転車も車と同じくらい多いです。鉄道で来るのは名古屋を含む尾張、豊橋などの東三河です。バスは市内（その他）となっていますが、大樹寺や福岡町、大平など、直通バスが通る地域からのトリップが少しあります。

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人いらっしやいます。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



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、

まちのにぎわい、ということ考えたときに、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が、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たち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々は徒歩か自転車で、少し離れると車でやってくる、ということになります。



中心市街地について

性別 × 年齢別
トリップ

男性

年齢	帰宅	通勤	観光行楽	日常的自由	登校	出勤
10歳未満	0	0	0	0	0	0
10～19歳	0	0	0	0	0	0
20～29歳	0	0	0	0	0	0
30～39歳	0	0	0	0	0	0
40～49歳	0	0	0	0	0	0
50～59歳	0	0	0	0	0	0
60～69歳	0	0	0	0	0	0
70歳以上	0	0	0	0	0	0

女性

年齢	帰宅	通勤	観光行楽	日常的自由	登校	出勤
10歳未満	0	0	0	0	0	0
10～19歳	0	0	0	0	0	0
20～29歳	0	0	0	0	0	0
30～39歳	0	0	0	0	0	0
40～49歳	0	0	0	0	0	0
50～59歳	0	0	0	0	0	0
60～69歳	0	0	0	0	0	0
70歳以上	0	0	0	0	0	0

データ：第4回中京都市圏バーンランドトリップ調査（平成13年）より サンプルベース

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ーソントリップ調査は、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のような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 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、224 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、

中心市街地について

「出勤」目的でやってきた交通は …… 161 トリップ (25%)

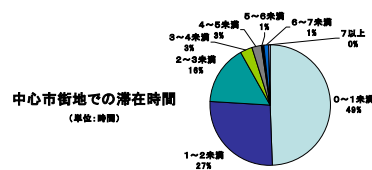
うち 退社まで外に出ない人	… 134 トリップ (83%)
うち 昼食に歩いて出た人	… 2 トリップ (1%)
うち 退社後直帰する人	… 136 トリップ (85%)
うち 退社後食事に出かけた人	… 2 トリップ (1%)
	(12 トリップとも名古屋)
うち 退社後買物に出かけた人	… 6 トリップ (4%)
	(16 トリップとも市内(中心市街地以外))

データ: 第4回中京都市圏パ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

「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回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)より サンプルベース

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。例えばここに出勤してくる人は83%が退社まで外に出ませんでした。安くて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、出不精も昼時外に出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、いま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＜L i b r a＞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。

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号沿線に持っていかなければならないか、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で、老朽化した駅ビル、バックしないと出られないバスベイ、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。

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

東岡崎駅周辺について

1. 現状

駅前広場

老朽化した駅ビル



バックしないと出られないバスベイ



送迎の自動車とタクシーの混在

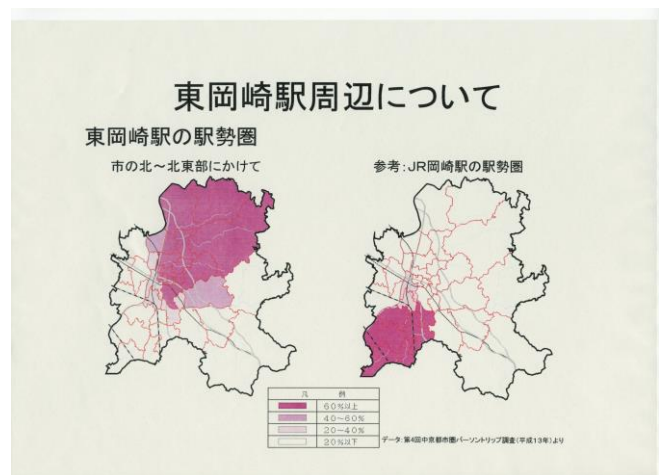
朝のピーク時間での東岡崎駅周辺道路の渋滞状況を示した図です。電車通
りから東岡崎駅前にかけての（都）岡
崎一色線では、双方向で連続的な渋滞
が観測されています。これは、駅にア
クセスする交通が朝のピーク時間にこ
こに集中することに加え、駅と菅生川
の間の唯一の幹線であることから通過
交通も入り込んでくることが原因と考
えられます。



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
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
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。

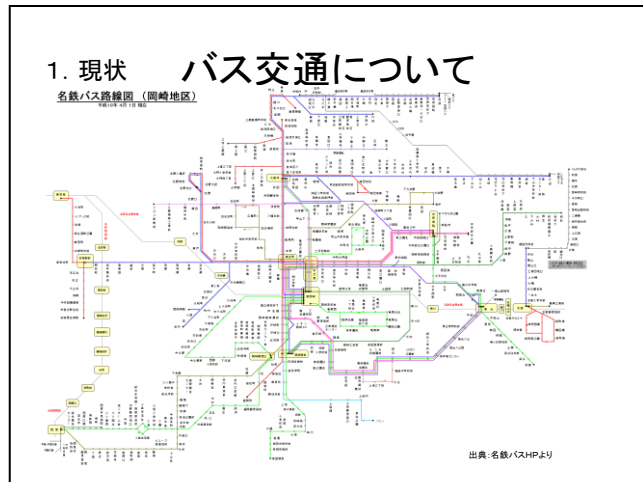
東岡崎駅を中心に市の北部から北東部にかけて扇形に濃い赤が広がっています。東岡崎
駅に近くても、隣接駅やJR岡崎駅に近い小ゾーンは、それらと分け合ってシェアは低く
なり色が薄くなっています。

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。

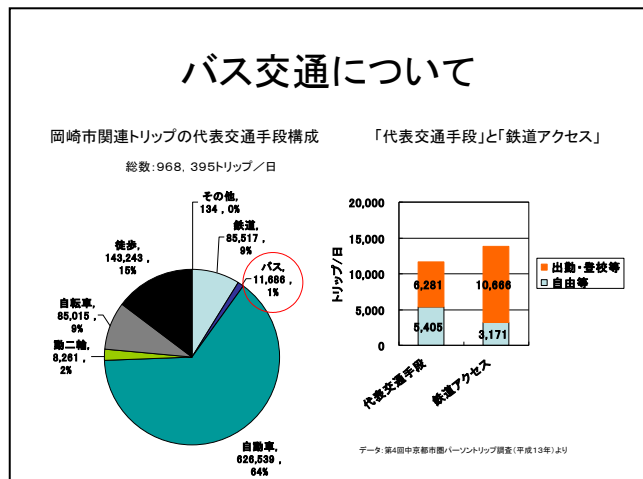
続いて、3つめの課題であるバス交通について考えてみたいと思います。これは、名鉄バスさんのホームページからダウンロードしたバス路線網です。現在、岡崎市内の路線バスは23路線104系統、これに空港バス1路線2系統、ぬかた巡回バス1路線5系統を

加えて25路線111系統のバスが走っています。これは、他地域に比較しても結構充実していると思います。

皆さんにまたお伺いしたいのですが、皆さんどれくらいバスを利用しておられるのでしょうか。毎日乗っているという方は……。3、4名程度いらっしゃるね。週に数回は乗るという方は……。ちょっと増えましたね、10人くらいいらっしゃるのでしょうか。月に数回という方……。7、8人程度でしょうか。何となく結果がわかりましたね、減多に乗らない、という方は……。まあ、ほとんどの方がそうですね。私も最近減多に乗りません。ありがとうございます。という程です。ね、ほとんど皆さん利用されないんですね。なぜか、ということですが、このあたりを考えていきたいと思っています。



ここでもパーソントリップデータを用いて分析を試みます。左の図は、岡崎市に出発点か目的地を持つトリップ、総数968、395トリップの代表交通手段構成を示したものです。今まで見てきたものと同様、ここでも最も多いのは自動車で64%、バスは11、686トリップ、1%にすぎません。先ほどの康生地区の分析では自動車59%、バス5%でしたから、康生地区は市内平均よりは自動車利用率は低く、バス利用率が高いことがわかります。実はバスはサンプルが287と少ないため誤差が心配であり詳しい分析は無理があるのですが、それでも若干の傾向はつかめると思います。



バスは、代表交通手段として利用されるほか、鉄道のアクセス・イグレスとしても利用されます。このグラフに示すように鉄道アクセスは13、837トリップ（サンプルにして336トリップ）、代表交通手段としてのバス利用よりも多く、鉄道利用者の16%、7人に1人はバスに乗り継いでいる、という計算です。

トリップの目的としては、出勤、登校とそれに伴う帰宅目的が66%、特に鉄道アクセスでは77%を占めています。

ここにある自由等は、自由目的のほかに、業務トリップが含まれますが、業務での利用は、代表交通手段で5,405トリップのうち76トリップ（サンプルにして2トリップ）、鉄道アクセスで3,171トリップのうち316トリップ（サンプルにして9トリップ）と少なく、ほとんどが自由目的とその帰宅と考えていただいて良いかと思います。

年齢別に見ますと、出勤・登校等はこの赤と青の濃い部分ですが、10～29歳、50～59歳での利用が多いです。一方、自由等の利用は黄色と水色の部分ですが、50歳以上、特に代表交通手段としては、水色のところ、60歳以上の高齢者の利用が多くなっています。

出発時刻を見ると、当然ですが、出勤・登校等トリップは朝6～8時と夕方16～20時の時間帯に集中しています。したがって昼時間はバス利用が少なくなってしまう。一方、自由等トリップの方は、特に代表交通手段としてのバス利用、この水色で見ると絶対数は少ないながらも10～12時をピークに朝から夕方にかけて分布しています。

このグラフは、岡崎市内で完結する内々トリップと、市外との出入りである内外トリップの比率を見たものです。鉄道アクセスは当然のことながら多くが内外トリップです。逆に代表交通手段として利用されるバスは、市内で完結するものが92%を占めています。

これらをまとめると、バスは、鉄道アクセスまたは市内の移動手段として用いられ、朝夕の出勤や登校、帰宅利用が主で、昼時間には需要が少なくなるが、高齢者の方を中心に市内の移動に利用されている、ということになります。直感的にはわかりやすいですね。

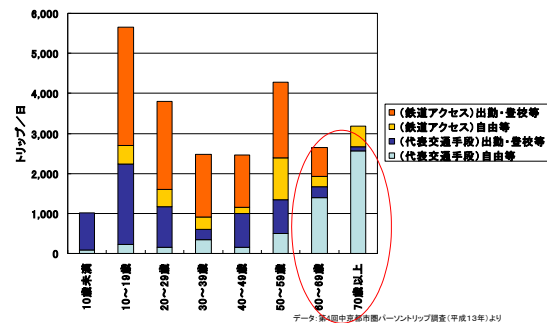
次に、もう少し詳しく見ていきます。市内のどんな地区でバス利用が多いか、です。

この図は、代表交通手段としてのバス利用が多い小ゾーンを示したものです。先ほども触れたように康生地区は2,460トリップと最も多く、主要路線バスが通る東岡崎駅周辺や県道岡崎足助線沿線、大平、美合、岡崎駅周辺地区などの色が濃くなっています。

ここで少し気になるのは、都心のポツンと白いままのゾーン。これ実は市役所がある十王町周辺のゾーンなんです。少し離れていますが、伝馬通りには「市役所口」というバス

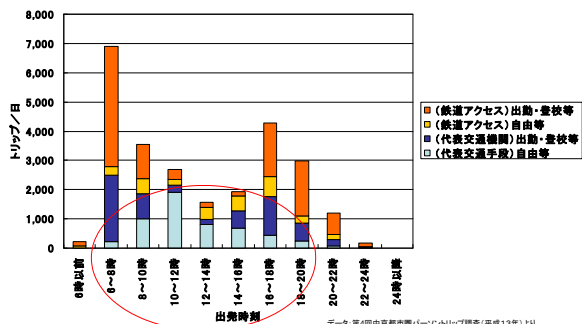
バス交通について

年齢別目的別トリップ構成



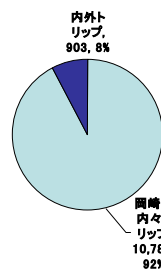
バス交通について

出発時刻別目的別トリップ構成

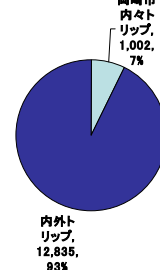


バス交通について

代表交通手段



鉄道アクセス



データ: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)より

停もあるし、少し歩けばモダン通りの「中伝馬」だってあるのにあまりバス利用がないんですね。

そこでどんな起終点のトリップがどんな代表交通手段になっているか調べてみました。

ここでは、代表交通手段バスの利用が比較的多かった「鴨田・井ノ口地区」の小ゾーンを取り上げました。おおよそ井ノ口、鴨田、河原、寿、百々といったエリアです。ここから市内の他の小ゾーンに、どんな代表交通手段でトリップを行っているかを円グラフで示しました。図が水色に汚れていてすみません。これはソフト上のトラブルです。気にしないでください。

紫色がバスのシェアですが、康生や東岡崎駅周辺との間のトリップは27～35%と比較的バスが多く利用されています。ところが、市役所のある十

王町周辺には専ら自動車を利用されています。ちなみに市民病院のあるこちらのゾーンも鴨田井ノ口地区からは自動車利用ばかりというデータでした。これらの分析は、サンプル数も少ないため誤差も多く、必ずしも「バスが利用されない」ということではないと思いますが、多くはない、ということとは言えると思います。

バス利用が比較的多い2つの小ゾーンへは、鴨田井ノ口地区を縦断して走ってくる直通バスが運行していますが、市役所周辺へはそれがありません。康生町での乗り換えになります。市民病院へは、大樹寺からの直通はありますが、ゾーンの北部からは直通バスはありません。大樹寺か康生町での乗り換えになります。

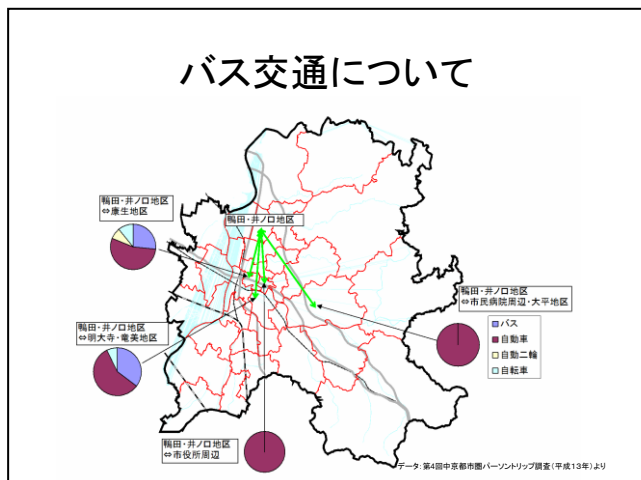
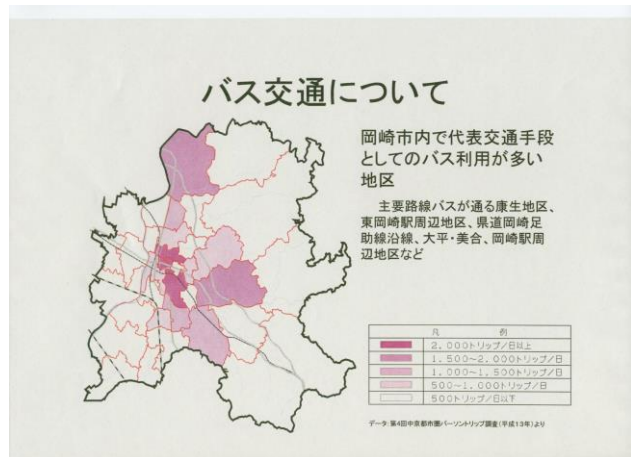
バスの乗り換えは料金が割高になりますし、乗り換え時間のロスにもなります。加えて、特に代表交通手段の自由目的としては高齢者の方の利用が多いということを考え合わせると、バス停が少し離れたところにある場合の利用しづらさや、逆に、市役所や市民病院もそうですが、自動車駐車場が整っていることの便利さなども効いてきます。おそらくこれらの要因があいまって、どうしてもこちらの2つのゾーンのバス利用は少なくなると考えられます。

このあたりにバスの弱点があると思われます。

その他にも、バス交通には顕在化しているいくつかの課題があります。

ひとつは赤字路線が多いということです。

先ほど申し上げたような利用のしにくさもあってか、多くの路線が赤字状態にあります。



自動車を持っていなかったり、運転できない方にとっては、バスは重要な移動手段ですので、市では赤字を補填する意味で補助金をバス事業者さんに出しております。平成 17 年度には、約 90 百万円の市の補助金が支払われました。実はこの表のほかにも、「補助金」ではありませんが、市が委託して運行している「ぬかた巡回バス」の委託料約 4 百万円や、国県の補助金対象 4 路線約 40 百万円もあり、合計すると国県市あわせて約 134 百万円の税金が平成 17 年度に投入されたことになります。

しかし、中には普段ほとんど乗客の乗っていない、空気を運ぶバスもあります。大切な税金を、より効率よく使うように工夫していかなければいけないことは当然のことでありまして、検討を進めているところです。

少しバス事業者さんに苦言を呈することになってしまうかもしれませんが、ご容赦ください。バスの走らせ方にも少し問題があるように思います。

これは、愛環の大門駅の平日の岡崎方面の鉄道発車時刻と、同駅前バス停から東岡崎方面に出るバスの発車時刻表を並べたものです。両方とも平成 18 年 10 月 1 日改正、できたてのホヤホヤとなっています。

駅前のバス停ですから、普通は鉄道との接続を考えるとと思います。ところが、昼時間、鉄道も少なく 2 本ですが、バスはもっと少なく 1 時間に 1 本しか走っていません。夕方にはバスが 2 本になりますが、1 本は鉄道発車が 2 分、その前の 0 分にバスは発車してしまいます。大門駅に列車が到着するのは 2 分よりも前でしょけれど、これでは間に合うとは思えません。

こちらは北岡崎駅です。

昼時間、愛環と同じ 2 本のバスが走るのは良いのですが、愛環が 3 分、33 分発車に対してバスはこちらも 2 分早い 1 分、31 分の発車。バスは列車の乗客を避けているように見えてしまいます。鉄道利用者はバスを 30 分近く待つことになり、これではこの

バス交通について

2. 課題

赤字路線に対し、市が補助

平成17年度
約90百万円

(路線)	(運行回数) ※1往復で1回	(H17補助実績) (千円)	(収支率) (%)	(補助区間)
岩中線	4.0	3,903	56.4	東岡崎～岩中
美合線	5.0	3,993	50.6	美合～羽栗
岡崎・坂戸線	5.5	3,326	38.6	矢作学校前～坂戸
川内線	2.0	2,205	12.6	桑原～川内
岡崎・西尾線	9.7	568	83.5	中島～西尾 (市内分21.9%)
岡崎市内	5.3	510	41.7	岩津～豊田 (市内分14.6%)
岡崎・安城	14.3	6,118	69.2	東岡崎～安城市境 (市内分60%)
大沼	5.4	3,725	71.9	東岡崎～上米河内
上郷	6.7	6,497	52.9	東岡崎～榑塚東～東岡崎
	1.3	101	96.4	榑塚東～東岡崎
中之郷	0.7	1,121	66.3	市民病院～榑塚東～東岡崎
本宿・額田	9.817	98.4	66.4	東岡崎～岡崎駅西口
くらがり	9.0	1,531	58.5	旧市境～額田支所前
岡崎・足助	6.0	4,587	11.0	額田支所前～くらがり溪谷
美合・病院線	10.0	662	52.9	東岡崎～足助
大樹寺・病院線	22.0	13,170	47.8	美合～病院
岡崎市内線	23.0	20,540	42.2	大樹寺～病院
合計	12.0	7,050	1.3	病院～中殿

大門駅 バス交通について

愛環(岡崎方面)発車時刻	バス(東岡崎方面)発車時刻
5	53
6 13 36 51	20 50
7 12 28 44	15 39
8 00 16 31 47	08 50
9 02 17 50	30
10 14 31	10
11 01 31	10
12 01 31	10
13 01 31	10
14 01 31	10
15 01 31	10
16 01 15 31 49	00
17 02 24 43	00 30
18 02 21 41	00 30
19 00 21 41	00 30
20 01 21 43	04 34
21 02 22 42	02 32
22 04 27 41	
23 04 43	

乗り継ぎの
悪いダイヤ

1時間に1本
しかないバス

列車の到着
前に発車？

バス交通について

北岡崎駅

愛環(岡崎方面)発車時刻	バス(東岡崎方面)発車時刻
5	56
6 15 38 53	38
7 14 30 46	03 23 51
8 02 18 33 48	03 11 31
9 04 19 52	01 31
10 16 33	01 31
11 03 33	01 31
12 03 33	01 31
13 03 33	01 15 31
14 03 33	01 31
15 03 33	01 31
16 03 17 33 51	01 31 31
17 04 26 45	01 31 40
18 04 23 43	01 31
19 02 23 43	01 20 31
20 03 23 45	01 31
21 04 24 44	01 31 59
22 06 29 43	
23 06 45	

列車の到着
前に発車？

駅でバスを利用しようなどと考えるわけがありません。乗客を増やそうとする意識がないと疑われても仕方ないと思います。

ちなみに愛環中岡崎駅は、名鉄岡崎公園駅と結節する駅ですが、バスは乗り入れてもいません。

バス交通について思うことをまとめました。少し私の個人的な思い入れも入っていますので予めお断りしておきます。

これまで見てきたように、バスの便数が多いなど、バスが利用しやすい地区間はそれなりにバス利用が多い。一方、多くの需要が見込めず便数が少ない路線は利用も少なく、経費もかかり、税金を投入して赤字補填している状況です。

今後、厳しい財政なども考え合わせると、ある程度の利用が見込める区間への集中投資とサービス向上が不可欠であろうと考えます。

その際、鉄道との乗り継ぎやバス同士の乗り継ぎへの配慮が重要です。これには乗り継ぎ時間の短縮はもちろん、乗り継ぎ割引の充実も考えられます。現在トランパスを利用すると名鉄と名鉄バスで80円、名鉄バス同士で40円の割引制度がありますが、私個人としては、トランパスのシステムを利用して、せめて岡崎市内だけでも乗り継ぎフリーにしてももらえるとかかなりバスの人気は高まるんじゃないかと思っています。もちろんバス事業者さんのご事情やご意向がポイントですが、例えばそういったことを検証するための社会実験のために補助を行うようなことは今後検討していてもいいんじゃないかなと思っています。

それからバス路線網も再編を検討すべきでしょう。その際、「今、バスの需要がないから」ではなくて、通勤通学圏や、昼間の高齢者の方の潜在需要などを踏まえて検討を行い、時間帯別や土日、夏休み用などきめの細かいダイヤ設定が必要になってくると思います。

また、公共交通機関の利用促進は、自動車交通からの転換により道路の渋滞緩和にも効果が期待されることから、特に都心部では戦略的に進める必要があり、例えば商店でバス補助券を出すなど、利用される市民の皆様や経済界と協働した取り組みが必要です。

さらに、交通需要そのものが少ない地区については、慎重な検討が必要ですが、仮にバス路線がなくなってもそれに代わる移動手段の確保が必要であり、これが大きな課題であるわけです。例えば、他県で実験が行われている、予約に応じて不定期に運行する「デマンドバスシステム」など、新しい交通システムを含めた検討に取り組んでいきたいと思っています。

バス交通について

3. バス交通について思うこと

- ・便数が多いなど、バスが利用しやすい地区間はバス利用がそれなりに多い
- ・便数が少ない路線は利用も少なく、経費もかさむ。



・ある程度の利用が見込める区間への集中投資とサービス向上

- 鉄道との乗り継ぎ、バス同士の乗り継ぎなどへの配慮
- 潜在需要を見込んだルート設定
- 朝夕(通勤通学対応)と昼時間(自由)への対応
- 土日、休日(夏休み等)の特別ダイヤ
- 乗り継ぎ割引の拡充、商店などでのバス補助券の発行など新しいサービス展開 など

- ・需要の少ない地区への配慮・工夫

7. 道路整備の課題

最後に道路整備の課題について触れさせていただきます。

この図は、市内の主要な道路渋滞箇所を示したものです。ピンクで示した道路の区間でいつも渋滞が発生しています。図面は第二東名高速道路建設促進の要望活動に使ったものを流用しましたので、いろいろ書き込みがあって見にくいかもしれませんがご容赦ください。

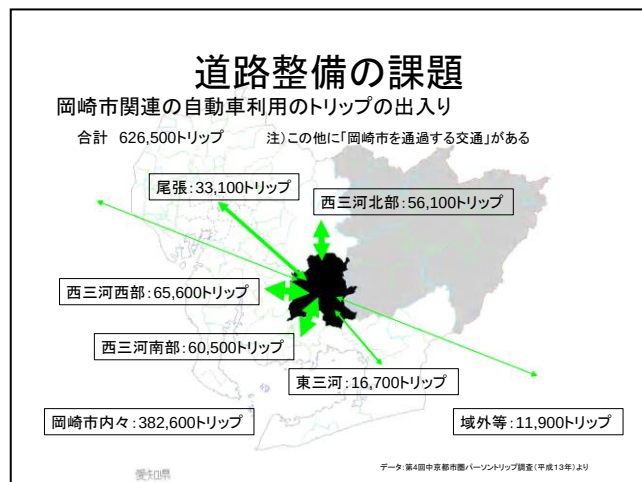
東西方向では、国道 1 号は岡崎 IC あたりから安城市境までずっと、県道岡崎刈谷線は国道 248 号から県道桜井岡崎線にかけて、南北方向では、国道 248 号、県道岡崎環状線、県道桜井岡崎線、県道岡崎西尾線など、いたるところでピンク色が見られます。

道路渋滞の写真です。日ごろお仕事で道路を頻繁にご利用になる皆さんの方が切実に感じておられることと思います。

パーソントリップデータで、自動車利用のトリップの岡崎市の出入りをみてみました。これはトリップ単位ですので、例えば 1 台の車に 2 人、3 人乗れば、それで 2 トリップ、3 トリップとなりますので、自動車台数としてはこれよりも少なくなる計算です。ちなみに、自動車に着目して起終点を調べる調査も概ね 5 年に 1 度行われており、「道路交通センサス」といいます。この調査でわかるのは「パーソントリップ」ではなく、「カートリップ」ということになります。

さて、中心市街地についての検討でも見たとおり、岡崎市全体で見ても、内々トリップと西三河各地域との出入りが最も多くなっています。名古屋を含む尾張地方や東三河、域外などは鉄道利用がシェアを伸ばします。

実際に市内の道路にあふれる自動車交通には、このトリップに岡崎市を通過していく交通も加わります。特に東名高速道路や国道 1 号、国道 248 号など、主要な幹線は全国レ



ベルの動脈ですので、通過交通の比率も高くなります。

私なりに道路整備の課題をまとめました。はっきり言いまして、岡崎市の道路整備は未だ発展途上にあると思っています。いただいてもよいと思います。

まず第一に、慢性的な交通渋滞の対策が必要です。特に国道 1 号は交通量が多く、渋滞は慢性的です。現在、国土交通省愛知国道事務所では、矢作地区環境整備事業として、車道や歩道の拡幅、右折レーンの設置、植栽帯の設置などを行うと共に、矢作橋の架け替え事業を実施していただいております。

国道 1 号と国道 248 号の交差点である八帖交差点は、それぞれ 1 日に 52,000 台、41,000 台の交通が集中し、1,000m を超える渋滞が発生する主要渋滞ポイントです。現在、国土交通省愛知国道事務所が地元で「渋滞対策懇談会」を開催し対策案を検討中ですが、最終的な計画策定にはもう少しかかるようです。市としても早期の計画策定、事業化、そして完成を働きかけていきたいと思っています。

市内の骨格となる道路の整備も重要です。

写真は滝地区で整備中の岡崎環状線ですが、来年度には交差点部分が完成し、当該地区は完成となります。引き続いて、国道 1 号から南の区間について、乙川架橋や名鉄オーバーがある区間ですが、事業を展開していきたいと考えています。

また、先ほどの渋滞区間の図にもありましたが、矢作地区は南北方向の道路が少なく、数少ない県道は渋滞が慢性化しています。このため、途中まで整備が進んだ矢作桜井線の南伸である JR オーバーや、産業道路の南伸などに取り組んでいきたいと思っています。

市と周辺市町、さらに全国につながる広域的な道路整備もこれからです。第二東名高速道路は、現東名高速道路と一体となって岡崎市と全国を結ぶと

道路整備の課題

2. 岡崎市の道路整備は未だ発展途上である

(1) 慢性的な交通渋滞の抜本的対策が必要

- ① 国道 1 号、国道 248 号の渋滞対策
 - 国道 1 号岡崎環境整備事業（矢作地区）、矢作橋架け替えの早期完成
 - 八帖交差点立体化の早期事業化・完成



国道 1 号（矢作橋）

道路整備の課題

- ② 市内の骨格道路の整備
 - 岡崎環状線の滝地区の早期完成、1 号以南延伸区間の早期事業化

- ③ 矢作地区の南北交通対策
 - 矢作桜井線の JR 立体交差の早期事業化
 - (仮称) 橋日本郷線(産業道路の南伸)の早期事業化



岡崎環状線（滝地区）

等

道路整備の課題

(2) 広域的な幹線道路が未整備

- 第二東名高速道路の早期完成（平成 26 年度供用予定）

- 衣浦岡崎線、安城幸田線等未開通区間の早期完成

- (仮称) 岡崎豊田線 ((仮称) 細川新橋) の早期計画策定・事業化



第二東名高速道路

共に、岡崎市に關係のない通過交通を処理して市内の渋滞解消に資する重要な広域幹線道路です。日本道路公団が昨年民営化され、新たに中日本高速道路株式会社となり、鋭意事業を進めていただいているところです。現在は、岡崎市内 21.2 km について用地買収を進めるとともに、工事用道路の工事に入っており、近く本線部の工事にも入ると聞いています。平成 26 年度完成予定との発表もあり、市も協力しながら整備促進を図っているところです。

この他にも多くの未整備道路が残っています。

この 1 月に合併した額田町との一体化を図るための道路もそのひとつです。

写真は国道 473 号ですが、狹隘で歩道もなく通学の子供たちも安心して歩くこともできません。

同じ国道 473 号のこれより南の間では、第二東名のインターチェンジも計画されていますが、その受けとなる国道 473 号バイパスもこれからです。

こうしてみると、重要な道路整備はどうしても国や県の事業が多いようです。16 年度までは万博や空港が県の重要プロジェクトとして位置づけられ、東部への県の投資は抑制されてきたように思われます。しかし今年は県も岡崎市について昨年度比 1.37 倍の当初道路予算（47 億円）を確保するなど、配慮いただけるようになってきました。今後の整備促進に期待したいと思います。

東京などでは、「道路整備はもう十分だ」として、道路整備のための予算を他にまわそうという議論が、今まさに年内決着を目指して行われています。しかし、地方の道路整備事情はかくの如しであります。また、道路整備に当てられる予算のかかなりの部分の財源は、揮発油税や自動車重量税など、車で道路を利用する人だけに「受益者負担の原則」で課せられたもので、しかも「緊急に道路を整備するため」という理由で本則の倍以上の暫定税率で徴収されています。例えばガソリン 1 リットル当たり揮発油税と地方道路税合わせて本則 28.7 円のところを 53.8 円、自動車重量税は年間 0.5 トンあたり本則 2,500 円のところ 2.5 倍の 6,300 円です。その財源を他に流用することが本当に納税者の理解が得られるのか、「筋が違う、約束違反じゃないか」という点が問題なわけです。いずれにせよ、岡崎市の立場としては、道路整備はまだまだなわけですから、そのための十分な財源の確保をしていただけるように要望していますし、期待したいと思います。

おわりに

いろいろ話が飛んで申し訳ありませんでした。

人の動きを手がかりに、岡崎市の課題について思うところを述べてきました。助役としても批判だけの第三者的な立場は許されないわけで、組織を挙げて改善方策の検討に取り組んでいきたいと考えております。

道路整備の課題

(3) 合併した額田との一体化に必要な幹線道路が未整備

→ 国道 473 号バイパス
(第二東名関連、東部工業団地関連)の早期事業化・完成

→ 国道 473 号狹隘部、
岡崎清岳線、岡崎設楽線の
拡幅工事の早期完成
等



国道 473 号(南大須～桜形)

最後に、前に私の先輩が話してくれたことの受け売りですが、ひとつご紹介しておきます。地域のにぎわいを考えるときには、地域間交流の活発化が不可欠と考えます。この地域間の交流の強さというのは、実は「万有引力の法則」とよく似ているのであります。

万有引力の法則は、「2つの物体間に働く引力はそれぞれの質量に比例し、物体間の距離の2乗に反比例する」というものですが、2つのゾーン間の交通量というのも、交通計画で将来交通量を推計する場合には同じような考え

方が用いられることが多いのです。厳密にはもっと段階を踏んで推計を行っていくのですが、要は各ゾーンの人口や産業などを説明変数として、そのゾーンに起終点を持つトリップの総数を関数で求めます。そして、各ゾーンのトリップ数に比例し、2つのゾーン間の距離の何乗かに反比例してトリップが発生すると仮定して推計しているのです。関数はモデルによりいろいろですが、ここでの話は実際のモデルというよりも、概念的なものとして捉えてください。

これが示すように、我々は分子である f や g の値を伸ばす取り組みと、距離を縮める努力が必要だということです。

f や g は、地域経済の発展はもちろんですが、例えば街の魅力の向上を図り、その情報を発信して、「岡崎に行ってみたい」と思ってもらえるようにすることでも大きくなると思います。中心市街地や東岡崎駅の再整備が魅力的なものとなれば岡崎市の f の値は大きくなると思います。その点、先日まで NHK で放映されていた朝のテレビ小説「純情きらり」は岡崎の知名度と好感度をグッと上げたと思いますし、これを機会に外からのお客様をおもてなしする機運が盛り上がっているように思えます。しかし最近ではホームレス殺人事件など全国ニュースで暗い話題が出ています。岡崎の魅力の低下、 f の減少を招くのではと心配です。

また、距離を縮めるといっても、空間をワープするわけではなくて、所要時間（時間距離）の短縮を図るということです。道路整備やバス路線の見直しはここを小さくする取り組みですが、この街にいてみたい、という思いを強く持っていただけで、心理的な距離も縮まると思います。

そんな取り組みをこれからも続けていきたいと思っています。市民の皆様方のご理解ご協力をお願い申し上げます。

取り留めのない拙い講演で申し訳ありませんでした。

以上で終了です。ご静聴ありがとうございました。

おわりに

地域間交流の強さは、「万有引力の法則」に従う？

万有引力の法則

$$F = m_1 m_2 / r^2$$

地域 i, j 間の交通量

$$Q_{ij} = f(i) g(j) / r_{ij}^y$$

$f(i), g(j)$

: 地域 i, j の社会経済指標を説明変数とする関数

r_{ij}

: 地域 i, j 間の距離

① $f(i), g(j)$ を大きくする取り組み

地域経済の発展、魅力の向上、情報発信...

② r_{ij} を小さくする取り組み

時間距離の短縮、心理距離の短縮...