



安城市議会議員 石川つばさ通信 号外

市政レポート

東岡崎駅周辺地区 整備事業を調査



※この文書は視察後に議会事務局に提出する文書と同じで。

2017年2月16日、まちづくり特別委員会において調査を行いましたので報告します。調査対象はお隣、岡崎市の「東岡崎駅周辺地区整備事業」です。

同駅は37000人/日の乗降客数を有し、岡崎市内で最大の数字を誇ります。現在、事業を行っている最中ということで「成果としては示すことはできない」と前置きしたうえで、担当の方より事業概要について説明を頂きました。同事業は「誰もが使いやすいにぎわいの交流拠点」をテーマに進められており、この方向は国の進めるコンパクトシティに基づくものです。1958年に駅舎、1967年には岡ビルがそれぞれ完成し、以後40年以上にわたり東岡崎駅はほぼその姿を維持しました。途中何度も高架化や広場の整備といった機運は高まったそうですが、予算面での課題や、人の動線が変わることを恐れた商業主・既に区画整理を行ない減歩を経験している地元住民らの反対でこうした機運は都度、萎んだそうです。ただ、駅舎の老朽化も進み、過去上がった反対の理由を踏まえた修正案を市が粘り強く提案したことなどから、現在ではほぼ反対の声は無いそうです。これほどの大事業あって、そうした反応は驚きです。

事業の中身としてはこれまで駅及び駅前ロータリーとして使用していたスペースだけでなく、隣接する土地や道路の反対側の敷地まで含めて整備を行い、面積としては倍以上のスケールになることが特徴です。これまでタクシーも自家用車も混在していたロータリーを使用目的に応じて空間的に切り分けることで、格段に利便性が高まることが想像されます。道路の反対側の敷地にはデッキを渡し、広場や、民間施設にデッキから直接入店できる動線も確保される予定

と聞きました。こうした一連の工事を第一期工事と位置付け、平成31年度当初の完成を目指すとしています。第二期工事については新しい駅舎や駅ビルが想定されますが、これについては名鉄との協議（主に負担割合）が煮詰まっていない段階とのこと。市側の構想としては南北自由通路機能を有する3階建て橋上駅舎を考えているそうです。概算事業費として、一期・二期を通じ名鉄負担分も含め190億円を見込んでいると聞きました。

名鉄本線の特急停車駅としては2015年11月に視察した知立駅の高架化、今回調査した東岡崎駅の改修で、新安城駅が取り残されることが懸念されます。新安城駅も整備計画はありますが、あくまで駅舎と自由通路に関する部分のみであり、その後の具体的な展望が見えていません。知立は「踏切のない街」、東岡崎は駅前広場の拡張による安全性の向上という目に見えた利点があります（東岡崎には踏切にはそれほどの難が元々無い）。マイナス要素の除去という表現が適切かもしれません。新安城は平成32年度までに駅舎・自由通路の整備を終える目標を立てていますが、これはあくまで「第一期工事」であるべきです。第一期工事が完了しても開かずの踏切や手狭なロータリーといった新安城駅を取り巻くマイナス要素は残ったままです。市も平成27年11月の全員協議会で「テーマ性のまちづくりですとか駅前広場にもまだ課題がございますので、今後もまちづくり協議会を継続しながら行っていきたいなと考えております。」とその課題の存在を認め、第一期工事をもって新安城駅の整備を終える考えは持っていないはず。新安城駅における「第二期工事」をどの様なものにするか、議会と執行部というテーブルでの議論が行われるべきであろうという思いを強くした調査でした。