

第1回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

会 議 録

月 日 平成26年8月27日（水）

時 間 午後2時30分から午後4時35分まで

場 所 八戸市公民館2階 会議室1・2

第1回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会 会議録

出席委員（12名）

- | | |
|---------|----------------------|
| 武 山 泰 | （八戸工業大学教授） |
| 今 野 恵 喜 | （八戸工業高等専門学校教授） |
| 福 島 徳 美 | （東日本旅客鉄道株式会社八戸駅長） |
| 佐 藤 欽 一 | （南部バス株式会社営業企画部長） |
| 村 上 貴 孝 | （三八五バス株式会社常務取締役） |
| 小笠原 修 | （八戸市タクシー協会々長） |
| 梅 内 昭 統 | （社団法人八戸市社会福祉協議会常務理事） |
| 大 島 一 男 | （八戸市議会議員） |
| 中川原 俊 雄 | （はちのへ観光復興委員会副委員長） |
| 赤 澤 榮 治 | （駅西土地区画整理審議会々長） |
| 釜 石 隆 | （青森県立八戸西高等学校教諭） |
| 杉 山 肇 | （青森県八戸警察署交通官） |

事務局出席者

| | |
|---------|-------------------------|
| 在 家 秀 則 | (都市整備部長) |
| 澤 田 美智明 | (都市整備部次長兼都市政策課長) |
| 小 川 裕 司 | (駅西區画整理事業所長) |
| 三 浦 誠 純 | (駅西區画整理事業所 工事グループリーダー) |
| 石 橋 敏 行 | (都市政策課副参事 都市計画グループリーダー) |
| 小 泉 昭 一 | (都市政策課副参事) |
| 石 橋 哲 博 | (都市政策課技査) |
| 村 松 崇 寿 | (都市政策課主査) |
| 村 上 広 佳 | (都市政策課技師) |

第1回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

平成26年8月27日(水)14:30～16:35

八戸市公民館2階 会議室1・2

○事務局(石橋 GL)

本日は、お忙しい中、ご出席下さいまして誠にありがとうございます。
ただいまより、第1回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会開会いたします。

本日傍聴される方へお知らせいたします。

当委員会におきましては、傍聴人の会議での発言はできませんので、ご遠慮くださいますようお願いいたします。

また、写真撮影、録音等の行為、その他会議の進行に支障をきたすような言動、行動は慎んでくださいますようお願いいたします。

これらの事を守らなかった場合、退場していただく事がございますのでご協力のほどよろしくお願いいたします。

はじめに、小林市長よりご挨拶を申し上げます。
よろしく申し上げます。

○市長

八戸駅前広場整備基本計画検討委員会の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

本日、皆様には、大変お忙しい中ご出席いただきまして、また、八戸駅前広場整備基本計画検討委員を快くお引き受けいただき、厚く御礼申し上げます。

さて、早いもので平成14年に東北新幹線八戸駅が開業して10年余りが経過いたしました。八戸駅の乗降客数は堅調に推移しているほか、駅東口側にはホテル等の民間施設の立地が進んだこともあり、東口広場においては通勤通学や観光など多方面にわたり交通需要の増加が顕著となっております。

現在、西口側においては、区画整理事業による駅前広場と周辺道路の整備が予定されておりますが、去る7月25日に「八戸西スマートインターチェンジ」の整備について、国の補助事業の採択を受けるなど、早期整備に向けた動きが加速しており、八戸駅周辺をめぐる状況は刻一刻と変化してきております。

このような中、東西の駅前広場それぞれの役割分担や安全性、機能性などの課題の解決に向け、八戸駅前広場整備基本計画を策定すると共に、本検討委員会を設置したものであり、その役割はきわめて重要なものと認識しております。

どうか、委員の皆様には、安全で円滑な交通誘導と、今後目指していく中核市に相応しい八戸市の顔となる駅前広場となりますよう、忌憚のないご意見とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

して、挨拶といたします。

どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局(石橋 GL)

それでは、次第にしたがいまして組織会を進めてまいります。

まず、組織会としまして八戸駅前広場整備基本計画検討委員の委嘱状交付を行います。

お名前を呼び上げますので、その場にてご起立願います。

武山(たけやま) 泰(やすし) 様

今野(こんの) 恵喜(けいき) 様

福島(ふくしま) 徳美(とくみ) 様

佐藤(さとう) 欽一(よしかず) 様

村上(むらかみ) 貴孝(きたか) 様

小笠原(おがさわら) 修(おさむ) 様

梅内(うめない) 昭統(あきのり) 様

大島(おおしま) 一男(かずお) 様

中川原(なかがわら) 俊雄(としお) 様

赤澤(あかざわ) 榮治(えいじ) 様

釜石(かまいし) 隆(たかし) 様

杉山(すぎやま) 肇(はじめ) 様

ありがとうございました。

それでは続きまして、当委員会の委員長及び副委員長の選任に移りたいと思います。委員長及び副委員長が決まるまでの間小林市長にお願いしたいと存じます。

小林市長、よろしくお願いいたします。

○市長

それでは、委員長及び副委員長が決まるまでの間、私が仮議長を務めさせていただきます。委員長及び副委員長については、八戸駅前広場整備基本計画検討委員会規則第4条第2項の規定により、「委員の互選によって定める」となっております。どなたか選考についてご意見はございませんか。

○梅内委員

はい。

○市長

どうぞ、梅内委員。

○梅内委員

学識経験者であり、また交通政策やまちづくりに見識をお持ちということで、武山委員に委員長を、今野委員に副委員長をお願いしてはいかがでしょうか。

○市長

ただいま、梅内委員から委員長に武山委員、副委員長に今野委員というご推薦がありましたが、皆様いかがでしょうか。

～「異議なし」の声～

はい。ご異議ないようです。武山委員、今野委員、よろしいでしょうか。それでは委員長に武山委員を、副委員長に今野委員を選任することに決定いたします。武山委員、今野委員、どうぞよろしくお願いたします。それでは、委員長、副委員長が決まりましたので、私は仮議長としての任務を終わらせていただきます。ご協力ありがとうございました。

○事務局(石橋 GL)

ありがとうございました。

なお、市長は公務のため、ここで退席させていただきますことをご了承願います。

～市長退席後～

それでは、武山委員には議長席にお移り下さい。

ここで、武山委員長、今野副委員長から、それぞれ一言ご挨拶をお願いいたします。最初に武山委員長お願いします。

○武山委員長

ただいまご指名いただきました武山と申します。

八戸市のほうでは公共交通の委員会とか福祉有償運送ですとか、やらせていただいていたところですが、バスの利便性を上げるということで色々議論してまいりましたけれども、

今回、八戸駅前広場の整備基本計画ということで、皆様の知恵を出し合って良いものを作
っていきたいと思いますので、活発なご議論をよろしくお願いしたいと思います。よろし
くお願いします。

○事務局(石橋 GL)

ありがとうございました。

続きまして、今野副委員長、よろしくお願いいたします。

○今野副委員長

八戸高専の建設環境工学科の今野でございます。

私は長らく公共交通整備に関わる活動をしてまいりました。この度、このような検討委
員会の委員ということで要請され、また副委員長という役割を担うことになりましたが、
委員長を補佐してですね、この検討委員会の目的を達成するために努力したいと思います。
皆さんよろしくお願いいたします。

○事務局(石橋 GL)

ありがとうございました。

次に、事務局の紹介をさせていただきます。

在家 都市整備部長です。

澤田 都市整備部次長兼都市政策課長です。

都市政策課 小泉 副参事です。

都市政策課 石橋 技査です。

都市政策課 村松 主査です。

都市政策課 村上 技師です。

小川 駅西区画整理事業所長です。

三浦 駅西区画整理事業所 工事グループリーダーです。

また、本計画策定にあたり、調査・検討を業務委託しております福山コンサルタントの
担当の方々も同席させていただいております。

～コンサルタント自己紹介～

そして、わたくし、都市計画グループリーダーの石橋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料の確認をいたします。

資料は、本日お配りしております次第、出席者名簿、席図、当検討委員会の規則、それと本日の説明資料となりますパワーポイントのコピーとなっております。

事前に送付させていただいておりました、本編資料もご用意ください。

また、同封いたしました意見メモにつきましては、後ほど意見聴取の際に各委員からご発言いただきますので、そちらの方もご用意下さい。よろしくお願いいたします。

事前配布資料も含めまして、お手元に資料のない方は、お知らせ下さい。

よろしかったでしょうか。

それでは、委員長に進行をお願いいたします。
よろしくお願いいたします。

○武山委員長

それでは、ここからの進行を私の方で進めさせていただきます。それでは、最初に今回の検討委員会の会議録署名者の選任を行いたいと思います。

私から指名させていただいてよろしいでしょうか。

～「異議なし」の声～

ご異議ないようでございますので、それでは福島委員、梅内委員にお願いいたします。
お二方、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、本日の案件について事務局の方から説明をお願いします。

○事務局(石橋 GL)

本日の委員会ですが、最初に八戸駅前広場を取り巻く現状等についてとりまとめた内容を、パワーポイントを用いまして、説明させていただきます。

そのあとに意見聴取として、各委員の方からご意見をいただき、総括を行いました後、質疑応答を一括して行います。終了予定時間は4時30分頃を予定しておりますので、スムーズな進行にご協力をよろしくお願いいたします。

それでは説明を始めさせていただきます。

○事務局（澤田次長）

それではお手元のパワーポイント版の資料をお配りしておりますけども、そちらの1ページ目をめくっていただきまして、3ページ目4ページ目になりますけども、そちらについて説明いたします。

現在、暫定供用中である八戸駅西口駅前広場について、平成29年度末の完成、平成30年度の本格供用に向けた整備事業の実施を検討中であります。

この整備事業に先立ちまして、整備の基本方針を定めるため、今年度、八戸駅前広場基本計画策定業務を発注し、調査検討を進めております。

駅前広場の具体的検討に当たりましては、利便性向上を目的とした機能的な施設配置等について八戸駅全体で捉えて考えていく必要があります。

そのため、駅前広場利用者等で構成する当委員会をあらたに設置し、調査及び検討を行い、意見を取りまとめまして、「八戸駅前広場整備基本計画」を策定するものであります。

4ページになりますけども、次に検討委員会の進め方ではありますが、全部で3回の検討委員会を予定しております。

はじめの検討内容としては、「基礎調査」として、交通量調査や利用者アンケートを実施、「現状の課題の整理」として、駅前広場における課題等の抽出を行い、本日開催の第1回検討委員会においては、「現状分析」などによる課題の共有、「整備の方向性について意見聴取」をします。

その後は、第1回検討委員会において、皆さんからいただきましたご意見を基に、必要施設や規模検討など「整備目標の検討」、動線検討や配置検討案などといった「整備計画の検討」を行いまして、11月頃に開催を予定しております、第2回検討委員会において、「整備方針の確認」と「施設配置案についての意見聴取」を行います。

次に、その後は、第2回検討委員会でご意見いただきました内容を基に、具体的な整備手法を検討する「実現化方策の検討」等を経て、2月頃に予定しております、3回目最終の検討委員会においては、「基本計画(案)のとりまとめ」、「今後の進め方」についての意見聴取を実施し、とりまとめた上で年度末の3月に最終的な「基本計画策定」の予定となっております。

以上で、当検討委員会の目的、今後の進め方についての説明を終わります。

○事務局（石橋GL）

つづきまして、具体的な内容につきまして、福山コンサルタントの方から説明をさせ

ていただきます。

○コンサルタント（高井）

福山コンサルタントの高井といいます。よろしく申し上げます。

早速今日の資料の説明に入りたいと思いますが、事前に配布していましたがお手元にご用意されたと思いますが、それについて「本編資料」と呼んでおりますが、基本的にはその資料を抜粋したものをパワーポイントにしております。内容は基本的には一緒のもので、ですので、本編資料と横並びにしながら眺めてもらえばと思っております。

本日説明する内容は4点になります。基本的にこちらから駅前広場をどうするこうするというお話は次回として、まずは皆さんと一緒に今の現状がどうなっているのかというのを確認するフェーズと考えております。一番目にあげていましてのが周辺の概要を説明しまして、その後に八戸駅の利用の実態のほうを7月に調査しましたので、その調査結果を踏まえて説明したいと思っております。3番目がそれらを受けて現状と課題を整理しております。最後に4番目に整備の方向性と書いておりますが、こちらはあくまで既定の計画、今ある計画、進めているものでどういう整備の方向性が打ち出されているのか。というのを説明したいと思っております。実際問題として整備の方向性というのは、本委員会のほうで検討しながら、変わっていくといえますか、今後詳細なところは検討していくということになります。

では早速概要なのですが、まず始めにどこが対象になるのかが非常に重要なのですが、駅といってもどの範囲なのかというところなのですが、基本的にこちらに指し示していません西口、まだ本格的に供用していません。暫定の供用になりますが、この西口を対象にします。

こちらに2つに分かれてますが、こちらの下の方の四角のほうがですね、こちらが都市計画で決定した、このエリアに造りますといったエリアになります。実際に一般車の駐車場があります北側のほうがですね、都市計画になっていませんが、こちらも対象に検討したいと考えております。

では東口はどうかというと、基本的に今利用されているメインのほう東口になるのですが、西口は本格的な整備に移行しますが、東口については何か整備予定があるのかというと、特段今から具体的に直接手を着けるということではなくて、何か改善する、同時に機能分担をまわしてこちらと同時に改善することになりますので、全く対象にしないということではなくて、同時に議論して対象としていきたいと考えています。

ただし、メインは当然西口は完成しておりませんので、こちらがメインとなります。また外周でどこまでなのかということになりますが、今回対象となる駅前広場に接する都市計画道路が整備される予定なのですが、そちらとの駅前広場との関係性も非常に重要になってきますので、そちらも含めてご議論対象にさせていただければと思っております。

続きまして、こちらが八戸駅の利用の実態になります。これは乗降客数であくまで乗客数になります。駅の利用状況ですが(平成23年に)震災もありましたが、開業以来少しずつ

つ増えてきておりますが、新青森まで延伸してどういう風にご利用が変動しているのか、データは少ないですが、八戸駅の乗車で言えば全体で約5,000人弱が平成25年度の実績になります。ただ、参考値として出しておりますが7月に調査したところですが、平日と休日を調査しましたが、改札の出入りの量で言えば休日の方が7,000人弱乗車していますので、乗降を含めると倍になりますので15,000人弱が利用されていると予想されます。

こちらは平均通過人員と書いておりますが、JRさんで発表しています区間の利用通過者と考えて下さればいいのですが、八戸延伸、青森延伸、区間を利用されている方は徐々にではありますが増えている傾向にあるといえます。

では駅を離れて周辺の話ですが、こちらは都市計画の状況になります。西口のほうは区画整理事業が行われています。都市計画としてはピンク色に塗られています商業地域に指定されていますので、駅西口も含めまして一体的な商業地域エリアになるということを想定していることになります。

こちらは都市計画道路の整備状況になります。黄色の部分が区画整理のエリアになります。赤のラインはこれから整備をする道路で事業が進んでいる道路になります。黒のラインは完成している道路になります。東北自動車道は勿論完成しております。計画があってもまだ事業化していない道路が黒の点線になりますので、駅の東西を結ぶ都市計画道路が2路線ありますが、こちらはまだ事業化されておられません。一部の未事業化が残っている都市計画道路になります。

続きまして八戸駅の利用実態になりますが、7月に交通の実際の動向などの利用実態調査を行いました。同時に駅の利用者の方にアンケートをさせていただきました。調査日は15日火曜日と21日祝日で3連休最後の日の2日間に行っております。実際に内容をいいますと、交通実態調査の方が自動車とか歩行者の交通量を測ったり、バス、タクシーの利用状況ですとか、周辺の駐車場、駐輪場の利用状況も押さえました。時間帯は始発から終電までで行いましたので、ほぼ利用されている方は押さえているという状況になります。アンケートの方は実際に駅を利用されている方に利用目的だとか何で来たのかというような質問を投げかけて、こちらのように配布して書いていただいて、郵送でまたはこのように回収ボックスを設けまして回収して、集計したものになります。その中には目的、手段のほかに駅利用に関する満足度だとか、駅前広場整備に関するニーズなどの意見等々を聞いております。平日休日で2,000枚ずつ配布し、回収率は低かったのですがトータルで630票を回収しました。結果としてトータル4,000枚配布し630枚の回収したことになります。

交通実態調査、アンケート調査と統計資料等で交通の実態ということで、バス、自動車、タクシーそれぞれがどのような状況にあるか、整理しましたので説明します。

まず路線バスの方なのですが、下の図は今の配置の状況になります。バスから路線バスの配置の状況になります。現在⑤番乗り場まで東口にございます。市営バス、南部バス、十和田観光バス、それらが併用する形で利用されております。高速バスも⑤番乗り場を併用する形で運行しております。日運行本数ですが、平日は200本弱、休日は少なくなりますがその程度で運行しております。ですので、こちらに⑤番乗り場までであるため、ほとんど利用がこちらに集中してしまっていて、実は西口にも⑥番乗り場がありまして、JRバス東北

さんが利用されているところもありますが、基本的にはほとんど利用されていません。1日当たり3本とか6本とかそのぐらいになります。バスについては八戸市さんは積極的な取り組みをされておりまして、乗車数は全国的にも非常に低下している中でも、珍しく利用者が増加している、取組みの効果が出ているところです。ですので、非常にバスの案内等々も丁寧にされているところではあります。ですので、利用者の満足度は他の施設に比べて高いほうだったのですが、「便数の少なさ」ですとか「わかりにくさ」といった指摘も若干残っているかなというところです。

このような東口に利用が集中していますので、今回整備しようとしている西口に配置の可能性があるバス系統の整備、配置の検討の余地もあると思います。ただ実際に駅から西側へ行く路線というのは少ないし、限られているということが認識されています。こちらが路線図ですが、西側に路線系統が延びていくのが、路線自体が少なく、多ければ西側へという話もあるのですが、基本的には中心街を東側と密接に関係のある路線が多くて、その辺は今後どうしていくかというのは、検討課題になるかなといったところです。

続いて、高速バスです。高速バスについては、東口の⑤番乗り場から発着しています。実は、運行本数は3本程度とそれほど多くありません。ただ、中心街に寄って駅に寄らないという路線も幾つかあります。発着は基本的に⑤番乗り場で、運行本数が少ない。ただ、高速道路にスマートインターチェンジができることが決まっていますので、高速等のアクセスが大分変わってくるということがありますので、今後課題としては、事業者のヒアリング含めて、バスの利用のニーズを把握していく段階かなと考えています。

先ほど言いましたように、3路線というのがオレンジ色で書いてあるところです。基本的には関東方面に向けて路線が延びています。こちらの図は、3路線のルートですが、基本的には本八戸や中心街ターミナルのほうに一緒に行きながらルートが組まれて運行しています。インターチェンジはここにできます。つまり、高速道路を利用すれば、ここを使ってということも可能性としてある位置になります。西口に非常に近い関係になりますので、その辺は変わってくる要素になるかなと考えております。中心街のほうにもここを寄らずに高速道路、バスと4路線運行しておりますので、この辺の状況も同時に考えていくような可能性をもっているという状態です。

続きまして、観光・送迎バスです。こちらは、東口に一つ待機場があります。降車専用になります。西口は10台ほど止めるスペースを設けています。ですので、基本的にはこちらのほうに多く利用していただきたいという量なのですが、利用実態としては、1日当たり20台という現状です。休日含めて最大で、10個マスがあつて、20台くらいというのが現状です。例えば、修学旅行とかで大量にバスが来る場合もあります。ですので、その辺も含めて利用実態と観光客の動線を踏まえたと書いてありますが、駅前商店会からもう少し観光客を回遊させるために東口にこのような場所がほしい。というような要望があります。ですので、観光動線を踏まえた観光規模の設定と、配置バランスが一つ課題になるかなとしています。あと一番町バスプールという、今ほとんど使われていないバスをプールさせる場所が実はあります。

続きまして、タクシーはご存知の通り、基本的に利用される方は東口が多いかと思いま

す。こちらに乗るところが5つ、西口にも2つございます。降りる場所は、東口は専用であります。この乗り降りする場所について、どのくらい利用されているのかと見ますと、乗車は最大で休日に1時間に52台くらい。降車は22台。タクシープールは、東口に63台分停められます。比較的広いエリアであります。西口にも10台あります。待機している台数は、基本的に乗車する台数を上回って、平均の待機時間は60分を超えているような、駐車場化している部分が見られます。利用者の意見としましては、利用に対しての満足度は高いのですが、待機スペースが課題ではないかとの指摘が多かったということで、課題としては、タクシープールの適正規模の配置とその運用が課題になるかなと思います。実際にデータの細かいほうを見ていきますと、52台のピークというのが、ここになります。10分ごとに何台利用されているのかというカウントの仕方なのですが、青が乗車する台数です。10分間で20台利用するような、ピークがいきなり10分くるような感じになります。下のほうがプールの待機の台数です。最高で33台です。当然0台になるときはなくて、常にいるようなかたちになります。

続きまして、自家用車になります。自家用車の場合は、東口の乗降場の話なのですが、このような形で自動車は交差点から入ってきまして、6台くらい停められます。降りて乗るにしても、この横断歩道を使って駅の中に入っていくというのが東口です。西口は、タクシーと同じならば、スペースがございます。実態として、西口と東口と乗降する台数は実は同じくらいです。東口のほうが多いかなと思っていたのですが、実際は西口も結構利用されていて、現状として、同じくらいというのを感覚として抑えておいていただければと思います。市民の意見としては、自動車で利用されることが多い前提なのですが「乗降場が少ない」とか、「歩かせる」など配置についての意見が非常に多かったです。市民ニーズの高い乗降場の対応が課題としています。こちらと同じく10分間隔でカウントしています。最大で21台。これは東口と西口になるのですが、ここに一日のトータルの台数が入っているのですが、平日は東口536台、西口595台とかですね。休日も基本的に同じような台数になっています。

続きまして、駐車場です。配置から言いますと、皆さん身近な東口の15台停められる30分無料の駐車場がございます。西口にも55台の短時間無料の駐車場がございます。こちら30分無料なので、短時間利用される方が中心となります。それ以外に配置されているところは、パークアンドライドという言い方をしているのですけれども、長時間利用されている方が多いだろうという、短時間無料ではなくて一日いくらと決められているような駐車場が周りには配置されています。西口のほうにも、コインパーキングという駐車場が配置されている形になります。東口の駐車場が利用が多くて不足しているのではないかと、という市民意見がアンケートでは一番多いくらいなところでもございました。それとここに書いてありますが、乗降場が身体障害者専用のもがないと書いております。訂正ですが、本編資料にはホテルメッツの下に身体障害者専用駐車場があると書いてありますが、確認しましたら、ホテルの駐車場としての扱いなので間違えています。駅利用者、広場を利用される方は基本的には健常の方と一緒にの場所を使うしかないというのが現状となります。

駐車場の利用状況を簡単にまとめたものです。それぞれ30分無料の駐車場の利用状況で

言えば、東口はやはり利用が多いです。100%で埋まる時もありますし、10台以上は必ず停まっている。西口のほうは、少し距離が離れているということもあるでしょうけれども、平均で言えば16台となっておりますので、比較的空きが多いという状態になります。

続きまして、パークアンドライドこれはユートリーなのですが、東口の場合は平均で半分くらい234台埋まっているかたちになります。ピークで300台くらい。西口のほうは83台あるのですが、比較的稼働が高くて、70台を平均としてほとんど埋まっているという状況が続くこともあります。利用にバラつきがあるのでその辺のことも踏まえて駐車場の配置を考える必要があるのかなと思います。アンケートで「利用しにくいです」という意見が半分くらい、その理由としては、東口の駐車場、乗降場の不足というので市民の不満を招いていることが多いと思います。

自転車は、東に200台、西に135台ございます。8割程度埋まっています。ただ、放置されている可能性がある自転車の台数も含まれています。基本的に溢れ返るような形になっていませんので、ただ、西口は住宅がそばなので、新たな需要を見据えた駐輪場の確保が課題になるのかなと思います。

最後なのですが、鉄道利用者の実態になります。こちらは100%利用されている方がこういうことだという訳ではなくて、平日・休日のアンケートで返ってきた600票のその方々のデータになります。駅を利用されている方の平日と休日で利用の形態、目的が違います。平日のほうは当然、通学・通勤・業務というのが6割くらい占めます。休日のほうは、観光・その他私用で6割となります。こちらが手段になります。平日では自動車の利用は送迎、自分で運転する自家用車、合わせて2割くらい。休日はその割合が4割くらいに増えるという実態がございます。あと、利用された方はどこから来るのかと集計しますと、半分くらいは市内から来られている。あと関東以西からも1割くらいというようなかたちになります。

今、説明しましたバス、路線ごとの課題を整理したのがあります。バスについては、西口に今ほとんど乗り場が無いので、路線バスについてはシステムの整備、配置の検討を課題としました。高速路線については、スマートインターチェンジができるのを含めて、事業者ヒアリング等によるニーズの把握をしようということです。観光バスについては、利用実態が少ないこともありましたし、観光客動線を踏まえた規模設定が課題となるということです。タクシープールのほうは、適正規模の配置とその運用が課題としています。自家用車のほうは、市民のニーズが非常に高かったので、身体障害者用の乗降場を含めて、駐車場の対応も課題としてまとめています。自転車は西口のどの辺にするかなどその辺も含めて、鉄道については簡単な集計の結果しか掲載していませんので、それぞれ何を配置するか、導入・規模設定の課題を現状を踏まえて設定します。

自動車と歩行者の利用者数のカウントをしています。こちらが断面です。西口と東口の利用の割合で言えば、歩行者のほうは1対2くらいです。規模で言えば、4,000:8,000、休日は6,000:12,000くらいになると。こちらは改札の出入りになります。新幹線はトータルで在来線を含めて、休日だと15,000人くらいです。歩行者の広場のほうですが、一番多いところでローソンの前の交差点で、だいたい2,500人通っています。こちらが、自動

車になります。それぞれ流入しているところ。実際広場の利用する交通量というのは、西口と東口で1対2くらいです。ここを流入している台数が800台くらいで、東口広場にしているのが、2,000台弱ということで、1対2くらいですが、自動車は同じくらいです。バス、タクシーが入ってくるので、その分で1対2の比率になる感じです。

以上の点等を踏まえて、現状と課題の整理ということで、こちらは交通施設ごとに並べたものです。データはアンケートで出てきたものを一覧で整理しているものです。「利用しにくい」と満足度を聞いていましたので、顕著にでたのが自家用車になると。その他は利用しにくいかどうかはそれほど喫緊な問題ではないという市民の皆さんの意見です。

あと、広場の憩いや潤いを感じられるかという、どちらかという交通機能だけではない部分についても満足は低いかなというところがございます。ですので、交通、景観、交流とかそれぞれの側面で課題をまとめたものを2つほど整理していきます。交通のほうは重なるので、サッといきますが、東口に導入機能が集中していますので、東西広場の機能分担が必要。路線バスは特にですが、どう西と東で分けていくかが課題になります。2番目は、交通環境の変化に合わせた東西の役割分担が必要ということで、環境の何が変化するかというスマートインターチェンジができて、広域的な交通の流動が変わる可能性がありますので、それに合わせて駅前広場のバランスを考える必要があるということです。3番目は、自家用車の乗降駐車需要の対応ということで、利用者の満足度が低かったこともありますし、実際乗降の場所が悪かったりだとか、駐車場の不足などが多かったです。それに対する対応ということで書いています。東口の満車でここに滞留するような時があるので、そういう輻輳や錯綜の改善が求められるかなということで書いています。

タクシープール、これは課題ではないのですが、要は駐車待機時間が60分以上超えているという実態がありましたので、その辺も含めて書いています。

送迎バスについては、先ほども述べました需要に応じた対応。あと、歩行者動線は2,500人くらい渡っているローソンの前ですが、信号の青時間が少ないとかその辺のご指摘がございました。その辺を課題としてあげています。

その他、交通以外バリアフリーという視点もアンケートで出てきておりました。冬季とか、降雨時への対応。特に雨の時、濡れないで駅の中へアクセスできるような動線、特に自動車を利用する方のご指摘が多かったのですけれども、そういう声が多かったです。あと、身体障害者用の乗降場の確保ということで、優先的なアクセス出来るところが求められます。

次に交流に関する問題ということで、休憩・待ち合わせスペースが不足しているところがございます。東西自由通路は非常に広くて、使い勝手があるような気がするのですけれども、座って休憩できるスペースが非常に少ないという声意見として多かったです。時間待ちをされる方が多くいらっしゃるようで、時間を潰すカフェや施設、公園のようなゆっくりできるスペースを望まれている方が多かったです。細かな意見は本編資料の自由意見としてありますので、参考としていただければと思います。あと、イベントスペースが不足している。交流をイベントを通じてやるということで、非常に殺風景だという意見も多かったのですが、活性化の中でイベントなどが有効なのではないか。そもそもそういうイベ

ントをするスペースがないのではないかという指摘が多かったです。

続いて景観に関する問題です。八戸のシンボルとなるような空間が不足しているのではないか。あと、緑地公園が不足している。当然、交通の問題が先にきていますが、憩える広場や緑地、緑化に対するニーズもあると思います。

あと、案内・情報提供です。多種多様な案内や誘導サインが初めて来た方に分かりにくくなっているのではないか。あとは、景観性や統一感に欠けるサイン。色んなサインがあって、どれを見ていいのか分からないという問題もあるかなと思います。あと、機能性やユニバーサルへの配慮ということで、表記項目や地図の統一、見易さへの配慮が必要かなというところです。

今までの主には課題ですが、最後に載せていました、整備の方向性です。こちらからご提案ということではなくて、今ある計画を本編資料の後ろに参考資料として入れています。お時間のあるときに眺めていただければという程度です。大きな柱としては、都市計画のマスタープランというのが八戸市としてありますので、そちらをベースにあと区画整理内の地区計画等もありますので、その辺をまとめた結果がその次のページのものになります。指を指して指摘しているところが今、何らかの計画で位置付けられた項目を載せています。

まず、駅自体という話としては、駅のバリアフリー化というのも入っていますが、西口の駅前広場については、駅前広場を整備しますということは書かれておりますし、総合計画等に立体駐車場の整備というのは書いています。それと、駅の前を通りは、こちら40mの市計画道路ができる予定となっております、八戸駅西中央通り線というのがございます。では、こちらでは何が決まっているかと申しますと、沿道景観の誘導を図りながらシンボルロードとして整備が決まっております。という風な位置付けがございます。その中で地区計画で、車両の乗り入れ制限とかセットバックとか、比較的シンボルロードとしての風格を出すための規制が厳しく入っている道路でございます。西口全体としては、良好な住宅地とか、センター地区と呼ばれる駅の前エリアですが、観光・商業・業務・サービス機能の導入とか連続的な歩行者空間確保という位置付けがございます。それと景観ということでは、浅水川やその辺と連動した親水空間の整備とか、水と緑のネットワークなどエリアの特徴を生かした位置付けがございます。

東口については、中心的な地域拠点として、業務・商業機能の集積・宿泊はすでにご覧いただけますので、それほどどうこうという話ではないのですが位置付けがございます。この周辺全体としては、地域の拠点として、商業・サービス機能・市民活動支援機能・交流機能など広域ゲートや交流ゲートとしての位置付けがあります。その中で駅前広場は今後どのような形に整備の方向性をしていけばというところです。

以上が概要を説明したところです。基本的なメインは西口ですが、市民の皆さんの意見は基本的に西口のイメージはあまり持っていないので、東口の問題点を指摘している。その意見を踏まえて、西口をどうするかという捉え方は必要かなというところがございます。そのなかで、今日ご意見を伺いたいことといたしまして、意見メモをお配りしております。トピックを出しているだけなのですが、西口広場整備全体として、どういう方向性があるのかというイメージですとか、思想でもいいですが、そういうことに対しての意見

がございましたら、東口を含めてのご意見で構いません。

あと、西口駅前広場整備について個別のテーマ、課題として交通・バリアフリー・交流・景観・案内・情報提供に別けて整理させていただくこともありまして、それぞれについてテーマごとに意見がありましたらお願いします。

最後に駅前広場整備の進め方の意見も承りますので、よろしくをお願いします。

○武山委員長

ありがとうございました。

それでは意見聴取という形で進めてまいりたいと思いますけれども、今の説明に対し、いくつか質問等もあろうかと思っておりますけれども、それは後回しにする形で必ずしも意見メモに沿わなくてもよろしいですが、簡単な自己紹介と合わせて八戸駅前広場の整備に対して何を期待するか、特に意見として申し上げたいこと、そこを強調しておきたいことがあれば、強調する形でご発言いただければと思います。一人3分程度で少し短いですがお願いいたします。

それではまず私のほうから簡単に自己紹介と合わせて意見メモにしたがって述べたいと思います。八戸に来て11年目です。もともと土木で交通をやっていて、今はシステム情報と両方を大学では関わっています。最初にも言いましたが市の方でいいますと都市計画の委員会と公共交通と、もともとは道路を作るほうが専門でしたが、今はどちらかというところ利用するほうで需要が高まってきているということで、いろいろ関わらせていただいているところでした。メモに従ってお話していきたいと思っております。今の説明の中にもでてきましたが、西口というのは交流イベントを期待できるのかなと。スマートインターチェンジができてくるとまた変わって来るのかなと思っておりますが、西口の方に県外からの観光などを集約するようなことが期待できるのかなと思っております。全体としてはアクセス性、モビリティ特に結節点としての乗り継ぎ、モード間の乗り換えというところを大事にして欲しいなと。特に現状の問題を解消するというのは難しいかと思っておりますが、そのあたりを期待したいと思っております。

交通に関する意見としては自家用車について使いにくい、使えないという意見が随分出ていましたが、そこは使えるというところを目指して欲しいということはあると思いますが、やはりあくまでも公共交通を優先するというスタンスを私の方としては望みたいと思っていました。

バリアフリーについてはそれほど費用をかけられないところはあると思っておりますが、新たに作るということであればかなりバリアフリーの対応が出来るかと思っておりますので、基本的な段差の解消などをぜひお願いしたいと思っております。

交流のところでは市長は冒頭では言っていませんでしたが、新聞報道等によると核となる施設のようなものを誘致したり、民間の力を利用してというようなことを言っていたが、そのあたりのスケジュール的なところとの開きについては難しい部分はありますが、

何か核となる施設が誘致できるのであればそれに合わせるような方向性も必要なのかなと思います。

景観に関しては意見の中にもありましたが、緑を効果的に配置するということが、あまり緑を配置してしまうと今度は使いづらくなったり、メンテナンスの問題があるかと思しますのでそのあたりは注意していただければと思います。

案内については要約していただきたいところではありますが、乗り継ぎ案内を充実して、特に自家用車の利用が多くなると思います。そういう人に対して公共交通も便利だということで、次は自家用車ではなくバスでいこうかタクシーを利用しようかと思わせるような案内をしていただければいいのかなと思います。

それでは今野先生のほうから順番にお願いしたいと思います。

○今野委員

今、武山先生の方からもございましたがこれからの地域社会の様子をみていくなかで、公共交通をしっかりと位置づけてそれを繋いでいくというところを大事にしていきたいなと思います。バスそれからタクシーもそうですね。タクシーも公共交通の一部ですが、借り上げタイプだけでなく相乗りという形での役割がこれから広がっていく可能性があると思っています。

それからバリアフリーのところですが、そういう範囲で本当にいいのでしょうか。ユニバーサルなデザインを目標にする形で取り組まないといけないのではないかというふうに私は強く思っています。

交流に関するところでは、駅前広場の機能の役割分担の中で地域に根ざしたなにかができるスペースなりを考えていければいいなと思います。景観は難しいですね。地域性や歴史性や文化がにじみ出るようにシンボリックな居心地のよいものを作り出していただけたいなと思います。

案内情報は国際化の中での外国語の表現もそうですが、ピクトグラムや絵文字なども必要でしょうし、これは特殊かもしれませんが高齢者の白内障の方においては、色の配色で見やすかったり見にくかったりということもあるので、そういうところもユニバーサルなところにつながっていく気がします。市民との合意形成のところはなかなか難しいですが、段階的に適切な関わり合いを持てればいいなと思うところです。社会実験とかテーマ別にワークショップ的なもので市民の意向を反映できるようなことができればいいなという気持ちもあります。

○福島委員

八戸駅の福島です。日頃はJR八戸駅をご利用いただきましてありがとうございます。今回のこの委員会にあたりまして駅の幹部会で意見集約しまして、まとめてきましたのでお話をさせていただきたいと思います。

一つは方向性についてですが、当社は毎日お客様の声を収集していきまして、その中で平成14年度12月の開業以来、何もかわり映えしないという声が2、3回上がっております。東口西口ともそういう声があります。それから西口の整備が遅いという住民の声がありまして、直接先週私のところに訪ねてきまして、できれば早く進めてほしいとこの検討委員会で頼んで欲しいという方もいらっしゃいました。そういうことで早めに進めていただきたいという中身でした。

それから個別のテーマに入りますけれども交通に関してですが、さきほどもでたように一般の車の乗降所が少ないということで東口西口とも専用の乗降所を整備してほしいという声があがっています。私は前任地の盛岡駅にもいましたけれども、盛岡駅も一般の乗降口は少なくてほとんどないような状態で休日休みには列をなして車も混雑にあっている原因になっている。

バリアフリーに関する意見ですが、東口西口にバリアフリーの駐車場がないという話でしたが、今現在調べてみますと車椅子ご利用のお客様は3分の2が東口を利用されているのが実態です。実際新幹線を利用する場合には西口が非常に近くて車椅子の方が利用するにはそちら側が便利ということで駅では混みあった時にはできるだけ西口を案内していますが、駐車場がないという問題もあって東口を利用している実態であります。

それから交流イベントですが、現在イベント等については自由通路で行っております。一部は東口の広場で行っている実態ですので、先程もお話がありましたがイベント広場を西口のどこかにつくっていただければというふうな話がありました。

それから景観に関する意見ですが、アンケートの結果から東口のほうに目がいつているということですが、東口について言わせていただきますと海の賛歌の像と噴水的なものがあるのですが東口を降りると大きな木が障害となって見えなくなりますし、賛歌の像と噴水は道路の間になっていまして、全く駅に降りられたお客さんがほとんど見ていないので、これも変えていただきたいという意見があります。西口の飛翔のモニュメントというのがあるのですが、これも目立たないということで今回の整備計画でもっと目立つ場所に移設したらどうかという話がありました。先ほど本編資料の47ページに新幹線開設前の案内サインの写真がありましたが、これがごちゃごちゃしているということで私が赴任してから整理してわかりやすくしております。それからもう一つは東口のサインの話もありましたけれども仮設的なものが多く統一感に欠けるということですが、これは台風時にその都度片付けてまた次の日台風が去ったあとに出しているという状況です。

最後に広場整備の進め方ですが、それなりの理由があるとは思いますが進め方が遅いという意見がありますので、西口住民の方々にも機会を捉えてきちんと説明なり(会議に)一緒に入っていたくなりしていただければ、住民の方々も納得するのかなと思っております。そのへんのところをよろしく願います。以上です。

○佐藤委員

南部バス営業企画部長をしております、佐藤と申します。よろしく願います。乗合

と高速バスを全般に仕事をしております。交通に関してお話をさせていただきたいのですが、西口駅前広場の整備の方向性については、やはり自家用車の駐車場であったり乗降場所がある程度充実させた上で、バスターミナルやタクシープールなどに自家用車が侵入してこないような工夫をしてターミナルを設置していただきたいと考えております。現在は東口の方に路線バスを集約しているわけですが、できれば現状通り東口は路線バス、西口は貸切バスといった棲み分けをしてお客様が迷わないような利用しやすい環境を作ったほうがいいのかと感じています。スマートインターチェンジができるのであれば貸切バスが西口でも問題ないのではないかと考えております。五戸町から八戸駅を經由して八戸中心街に入ってくるバスがあるのですが、これについては西口が整備されるのであれば路線バスを乗り入れさせたいなどは考えております。

イベント広場は駅前の賑わいということを考えますと広場や公園等が必要であると考えております。案内・誘導サインは後から設置されたような仮設のものが多いと思われるので出来れば統一したサインを作成していただければいいなと思います。整備の進め方ということでワーキング会議等、現場での利用者、お客様の意見を普段聞いている方々で話し合う場があつて意見が生かされていけばいいのかなと感じております。私からは以上です。

○村上委員

三八五バスの村上と申します。私共は貸切バス・観光バス専門の会社でございまして八戸駅の西口で貸切バスの駐車場が10台あるという形になっております。当社の方で10台という枠の中で全部使えるかということと今のところ北海道、関東地区から中学校の修学旅行が来るわけですが千葉県船橋市にある学校が1校で11台くらい入ります。あとはだいたい5、6台くらいです。逆に八戸市内の学校が八戸駅を使って東京や函館に行く場合に送迎バスをやっておりますが、それが重なった場合でも9台くらいかなというところでした。最悪11台の学校、それもだいたい八戸駅に着く時間が11時30分頃なのでJRバスさんのおいらせ号や青森屋さんの送迎バスともかち合わないのですペース的には大丈夫ではないかと思っております。ただこれから道路の整備になった場合に、1台溢れた分はどこに置くかという形にはなってくるかと思いますが年間を通してみれば10台以上ということとはほぼ無いのですが、これからいろんなイベントが出てくれば対応していかなければならないですが、10台くらいのスペースで大丈夫ではないか思っています。

バリアフリーについても車椅子のお客様がいらっしゃった場合に備えてある程度整備をしていくということがこれから考えていかななくてはと思っております。

交流等についてはイベントをする場があればそれなりにお客様が入ってくるでしょうからそのへんも考えていけばいいのかなと思っております。景観、案内の部分については整備していったほうがいいのではないかなと思っております。これから2回、3回検討委員会が開かれるということですので、みなさんの意見を聞きながら考えていきたいと思っております。以上でございます。

○小笠原委員

タクシー協会の小笠原でございます。ご説明の中でタクシーの東口、西口のお話をよく調べていただきましてお話をいただきましたが、年々利用者が減っておりましておそらくどちらの駅の乗り場も1時間待ち2時間待ちという状況が続いているだろうなと思っております。

東口について9レーン持っておりますが、今市内には法人が9社、個人タクシーが27台あり、個人タクシーには2レーン使っております。あとの7レーンは法人経営者ということでそれに伴っての各社の台数でございますのでそのへんはご理解いただきたいなと思います。現実問題はおそらく63台の待機所の3分の2ということですから確かに若干広めなのかなと感じておりました。

西口はほぼ決まった一定のお客様が利用されているのだろうなと思っておりました。五戸方面等に行かれる方々はほぼ同じお客様にご利用いただいている。西口は自家用車の乗降が非常に多く見受けられます。したがって西口のタクシーの利用を増やすとなると西口から乗った場合の利便性がさらに良くなる。そのためには案内掲示をきちんとする必要がある。東口の乗り口が少し遠いという問題も出ており、当初から並び、乗り場所、降り場所についてそういう意見がありますので、西口についてはそのへんのところもちゃんとした乗降場所が確保できるかどうかということだろうと思います。タクシー協会ですのでタクシーの関係で話させていただきました。

○梅内委員

八戸市社会福祉協議会の梅内と申します。社会福祉協議会は地域福祉活動の推進ということではいろいろな事業をしているところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

八戸駅西口前広場整備の方向性についての意見ということでお話ししたいと思います。今回の検討委員会のメインは西口だろうというお話がございましたが、私の話は少しポイントがずれるかもしれませんがお話をさせていただきます。

資料の32、33ページにもありますように、駅利用の歩行者の割合が駅前広場を利用する自動車の交通量が西口と東口で1対2の割合で、どちらも東口の方が倍になっています。これは八戸駅の地理的状況、中心街の状況、人口分布などから東口の利用者が多いということは考えられます。そういう中で駅利用者のアンケート調査などを見ますと、現在東口駅前広場では短時間駐車場が狭い、自家用車乗降所は場所が狭くわかりづらい、駅前交差点の交通状況が悪い、など東口の利用が多いが使い勝手が悪いというようなことが指摘されています。このことから西口だけでなく東口も含めた機能分担など広場全体の整備を検討していかなければならないと思っています。

それから二点目は現在利用者が多い東口から西口に誘導するような、西口の利用を高める方策が何かないものか。少し難しい問題だとは思いますが、東口と西口の自動車でのアクセスを良くすれば西口の利用者が増えるのではないかと考えています。バリアフリーに

については十分考慮して整備していただきたいと思います。以上でございます。

○大島委員

大島です。基本的にはどういう立場で議論すればいいのか悩んでいました。会議早々に議員がいていいのかなという話もされましたが、細かい話はしません。駅の広場ですから当然駅の利用者の利便性向上についてですが、地元の議員としてみなさんの声を聞くとやはり区画整理のスピードが遅い、駅の広場についても遅いということです。ただシンボルロードの40メートル道路の先に市の保有する土地が約3ヘクタールぐらいあります。それをどうするのか、どういうものを作るのかということとシンボルロードの脇が民有地になっている。それが全部地平式の駐車場になってしまったら何もイメージが湧いてこない。ですから市の計画の中で駅から歩いて180メートル先に市の用地を旅行者や市民が活用できるものを作って欲しい。道路についてはイメージを壊さない程度に両側を買収するなりして民間譲渡するなりきちんとやったほうがいいのかと思っています。

それから基本的に感じるのは今のスペースが狭いのではないかということです。JRさんのレンタカー部分まで広げてやらないとだめではないかと思う。アンケートの結果いろいろな議論がありそのことも加味してなんですが、西口の踊り場の高さで駅舎に沿って張り出しを作り、その中に憩いのスペースとか休憩所やイベント等で使用できるようなスペースを駅舎に沿って設け、その下は各公共交通のバースに行けるようにすると、バス乗り場に繋がるようにして雨の日でも濡れずに乗り換え駅の中に入れていけるようにしてはどうかと考えています。ただ平面的に駐車場を考えているようだが私は違う気がします。

いろいろなアンケートの中で、東口はあまり手を加えられないが、西口については市民が要望するいろいろな空間を加味して地上、地平も含めた整備を考えたほうがいいのかという気がしています。新幹線が来るとき地上式か地平式か議論があったが最終的には地平式になりました。それにより今のような状態になってしまったので、西口の幅の狭いところを有効に活用するには地上式でやったらどうかという私のイメージとしてあります。二階には太陽光発電を利用しそのスペースについては太陽光発電でまかなうとか。

JRさん(現在レンタカー営業敷地)がもし売ってくれなければどのようにして整合させるか、大変難しいと思います。そのへんも含めて議論したらいいのかなと、ただし私のイメージですから役所はどのように発注しているのかわからなかったものですから私のイメージはそうして活用した方が有効ではないかということです。以上、イメージだけ申し上げます。

○中川原委員

観光復興委員会の副委員長の中川原でございます。西口・東口それぞれ駅の玄関口でありますので機能分担するのはなかなか難しい部分はありますけれども、敢えて言うとする

ば、今話題になっております西口に十和田湖観光、下北観光、三陸観光など広域観光の玄関口という位置づけを持たせて行ってはどうかと考えております。そうなりますと高速バスや観光バスなどを全部西口に持っていくということになろうかと思えます。それから広域観光インフォメーション機能も西口に持っていければいいのかなというふうに思っております。それから自家用車の乗降所が無い、全く無いです。私もいつも利用するのですが大変不便をきたしております。そういったものも、もう東口に作るスペースがないので要望すべてを西口にもっていきたいところですが、大島市議会議員先生がおっしゃったように、問題はスペースがもう決まっているわけですよ。これは先ほどの説明にありましたように駅前のたった 6,300 平米、今でも西口が狭い、車で送られてきまして前の車が止まっているとそれを追い越していくにも 1 台通るのがやっとという状況でして、これがどれくらいのスペースの西口広場になるのかちょっとイメージが湧きません。今のままのスペースで行けばおそらく何もできないのではないかなというふうに思えます。

ですからどのくらいのスペースになるのか、狭いスペースをどのように使っていくのか、位置づけしていくのかということも議論するのかどうか、そういったところが私はよく分からない部分なので意見も出しにくいのですが、いずれにしても西口も東口も非常に狭い、圧迫感があるということが感じられますので、そういうところをどのように克服していくのが課題ではないかと思っております。できれば西口の方も開発されるとすれば商業施設も出来ていくだろうと思えます。東口にはユートリーというお土産を販売する場所がありますが、西口のほうにもそのようなスペースができるのかどうか。いろいろと広域観光の拠点になるとすればお土産も販売するスペースが必要になってくるのではないかなということも考えられます。私もよくわかりませんので私の意見はこれぐらいにさせていただきます。

○赤澤委員

駅西土地区画整備の審議委員として参加しております赤澤です。私は地元の人間の立場からいろいろ意見を言わせていただきます。

体の不自由な方が新幹線に乗る場合、西口から新幹線乗り場まで非常に近いということでも良く利用するという話を聞きます。先ほどユニバーサルデザインなどいろいろございましたが、身障者の方々は西口のほうから乗り入れしていただいたほうがエレベーターが近いので好都合ではないかなと思います。そして冬場は新幹線駅で歩道を歩くと、歩道の 1 メートルしか除雪がされておらず、すぐ脇に盛り上げてあります。あそこは日当たりが悪いので毎日のように溶け出してそこが凍って非常に危ない。どうしてたった 1 メートルしか除雪しないのかいつも不思議に思っています。それに対して誰も文句を言わないのも不思議だなと思います。何とか危険のないようにしていただければと思っています。

また、緑がもっと欲しいという話が大島議員からもありましたが、区画のなかでシンボルロードを作ってその先に隣公園ということで浅水川をはさんで 1.5 ヘクタールだったと思うのですが、その用地を準備することになります。以前にお願いしたときにその

工事は難しくできないと言っていたんですが、今、駅周辺整備、シンボルロードを平成29年度末までやるということで、だいぶ近隣公園を整備しやすくなるような状況です。このシンボルロードとともに近隣公園の一部でも整備してもらえれば、景観が非常に良くなるのではないかと思います。

また、イベントなどの会場などが欲しいということですが、そのすぐ近くに集ゾーンとして1ヘクタールぐらいの用地があるはずですが、そこはまだ用途をどういうふうを活用していくか決まっていないのでそのへんを活用できるようにしていただければと思っています。

先ほど張り出しということで大島議員からお話がありましたが、たぶん人工路盤のことではないかと思って聞いていました。区画整理が始まった時の駅西の事業予算は他の地域に比べて非常に少ないです。他の地域は倍以上とか3倍くらい使って区画整理を進めているのに駅西は非常に予算が少ないと言ったら、当時の課長がこれには人工路盤が含まれていない。立体駐車場500台分つくる予算は別予算だから他の地域に比べても遜色ないものが出来るという話でした。ぜひ人工路盤を作っていただいてイベント会場も作れば駐車場も足りなくなると思いますので立体駐車場の整備もお願いしたいと思います。

それから平成14年の新幹線開業の翌年の春は観光バスが20台30台連なっていたのですが1ヶ月もしないうちに来なくなって、その理由の一つにトイレが不足しているということでした。大型バスが来たときに3、40人が一度に行くとトイレが混雑して使えないということですので、駅舎の中には整備できないようですので外には小さいトイレがありますが広げていただいて、整備の検討をお願いしたいと思います。以上です。

○釜石委員

八戸西高校の釜石です。よろしくおねがいします。こういったことに関しては良くわからないのでつい頓珍漢な話をしてしまうかもしれません。

西高校の前に新しい道路が昨年できまして、それにともないたくさんの住宅が盛んに造られております。そういった中で駅の西口が宅地という形で整備されていっているのだなと思っていたので、東口の利便性を高めるために西口を開発ということであればちょっと面白くないと思います。先ほど中川原さんがおっしゃった、西口としてのそこを開発する目的とか、西口としての顔、そのへんを出していかないと、あそこは今新しい住民がどんどん入っているところなんですよね。昔からいる住民の他に新興の住宅にどんどん移ってきている人たちにも西口の開発の意味というものを、東口の不便性を補うものを西口にとということではなく、観光の玄関口やターミナルとしての西口の顔というようなことが、整備を進めていく上で住民に対して一つの大きな説明になるのではないかという感じがします。

住宅がいっぱい建って来ているのですがスーパーが全く建っていない。結局車を使って東口側のほうまで行かなくてはならない。今は青森市や盛岡市など仕事で八戸市外に出て行っている人も増えていますので、駅から家に帰る途中で食料品等を買えるような施設が

あれば、西口側に住んでいる人達が生活するうえでもアメニティが非常に必要になってくるのではないかというふうに考えております。

あとは学校ということでこの計画を見ました。国道 454 号線から駅の方に道路が作られていく形になりますが、中学校さんと高校の間に大きな道路が作られると、高速も近いのである意味これは非常に便利にはなるのですが、交通量が当然増えてくると思いますので、交通安全的な部分もしっかり考慮して、きちんとした歩道の確保なども計画の中に入れて欲しいなと思います。小学校も近いわけですし、交差点の信号などお願いしてもなかなか今も作ってもらえない状況になっています。やっとな小学校の前に信号がつけましたが、中学校の近くは信号ができていません。車が飛ばすため非常に危険な状況になっていますので、交通安全の部分も考えながら計画を進めていただければ学校関係者としては非常に助かります。以上です。

○杉山委員

八戸警察署で交通官をしております杉山でございます。いつも皆さんには大変お世話になっております。

主に交通規制を担当しております。西口の都市計画の関係もそうなのですが、警察署の交通規制担当として東口の 30 分無料駐車場の受入規制の関係で滞留して交差点に進入する車がありますという話がありましたが、私もよく利用するのですが交差点に滞留して交通の妨げになるという状況まではなってないですし、警察の方に苦情がきているという事案もございません。そこに入れない方は付近の駐車場を利用しているのかなと思っています。ですから西口の場合も滞留しないような方向でご検討願えればと考えておりました。また、交通規制担当としては、道路の構造等について適切な交通規制を実施したいということと、安全な施設の整備を進めていきたいと考えていましたので、これからも情報共有してまいりたいと考えていました。よろしくお願ひします。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。みなさん要点をまとめて話していただいたので時間が間に合いました。それではただいま言い足りなかったことや、どなたかの発言に質問があるとか、あるいは資料や説明の中で分からなかったこととかあれば、ご意見あるいはご質問ということでお受けしたいと思ひます。何かありますでしょうか。

○大島委員

基本的にエリアの平面的な整備という理解でいいのでしょうか。張り出しでいろんな部屋を作ります。要するに駅舎に沿ってずっと長く、そしてその下に各交通機関が入る場所をつくる、それがすごくいいのかなあという話です。ですから、市が求めているのは今の

エリアのスペースの中だけの平面的な活用なのか、そのへんがアンケートの要望と違うのかなあという気がしています。そのへんの整理はどうすればいいのかな。

○武山委員長

イメージとしてはペDESTリアンデッキまではいかないのでしょうかけども、バスのプールのところに交差せずに渡って行ってというイメージですかね。

○大島委員

駅舎に沿ってずっと作ってしまってそこにいろんな部屋を作って、イベントホールも作る、休憩所も作る、それでその下にバスをつければ、すごく狭いスペースも使えるのかなあと。

○中川原委員

仙台駅みたいな感じですか。

○大島委員

そうそう。張り出しってのいうのはそういうことです。裏の踊り場の高さで駅舎に沿って張り出しを作る。

○事務局(澤田次長)

今のお話でちょっと確認させていただきたいのが、イメージとすれば東口にユートリーの駐車場の連絡通路がありますよね。ああいった形で新幹線のホーム際に並べてその下をバスの乗降場所にするというようなイメージでしょうか。

○大島委員

そうすればイベントホールや休憩場所がないなどの問題は上階で解決し、下は広くバスの乗降場所に使える。

○事務局(澤田次長)

というと先ほど赤澤委員がおっしゃった人工路盤とかいったペDESTリアンデッキみたいなイメージではなく、駅舎に隣接した形で新たに建物的なものを建てて、その下をバ

スの乗降場所にするというのでしょうか。

○大島委員

そうです。

○事務局(澤田次長)

担当課としては今のところ平面的な整備で考えておりましたが、この検討委員会の中でそのような声あるいは意見等が出てきて、あとは整備する期間の問題や課題がさまざま出てくるかとは思いますが、その辺を考えたうえでいけばどうかというところは少し検討する余地はあるのかなと思います。基本的には今は平面で考えております。

○大島委員

民家や駅舎が出来たり、市街化区域で道路が出来た時、狭いと思うのですよ。

○事務局(澤田次長)

おそらく、今の仮設の暫定供用の広場のイメージで捉えていらっしゃると思うのですが。

○大島委員

どれくらい広がるのですか。

○事務局(澤田次長)

区画整理の事務所の前の道路までは広場として広がります。今の奥行の1.5倍ぐらいですかね。

○事務局(石橋GL)

こちらにあるのですが、このオレンジの部分が暫定供用されている部分です。今検討しようとしているのはこの赤枠の部分です。こちらも含めて全部で考えようということで、こちらは駅西の事務所があるのですが、この前の道路がまっすぐ来ます。この前の道路まで出ます。

こちらの前の通りまで広くなります。今は細長く窮屈に使っている状態です。オレンジ色の分でなんとか暫定供用しているという状態でございます。それがだいたい10メートル

ルぐらいです。出入りがあって若干の前後はあると思いますが、奥行は最大でおよそ 50 メートルということです。こういう範囲で検討しようと思っております。

○中川原委員

その前に道路があるわけですね。

○事務局（石橋 GL）

少し見づらいますが、この点線のところまで道路が出来ます。

○大島委員

公共交通のスペースしか取れないのではないですか。

○事務局（石橋 GL）

その点については、これからコンサルさんといろいろ考えていきたいと思えます。

○大島委員

小中学校、高校等がいろいろ使えるようなイベントホールをどうするのかというのが、この意見の中にあっただが、やるのだったら張り出しを作ったらどうなのかなというのが私の考えです。

○事務局（澤田次長）

とりあえず今いただいた意見をこれからの検討課題として進めていきたいと思えます。よろしいでしょうか。

○武山委員長

たぶんイベントというのが皆さんが思い描いているものとは違っているのかなというところもあるかと思うのですが、一つはイベントのスペースを作ったとしても、実際どんなイベントが行われるのかということがありますので、メモの方には入れておいたんですが、想定されるイベントと運営側というんですか、そのあたりの意見を聴取するようなことが必要なのかなと思えます。使いにくいとかいう話も出てくるかと思えますので。広場といっても中心街広場とは当然違うんだらうなと思えます。人が常に居ていろいろなイベ

ントが行われるのではないと思いますので。ただ、その期待してイベントスペースを作っても、実際誰もイベントをやらないのではしょうがないので、どんなイベントかということと、運営するであろうというところを想定しなければならないということですね。意外と多いというのは、駅広から出たくないところもあってオープンスペース(の意見)が意外と多いということだと思うので、そのあたりを区画化していく必要があるのかなと思います。

○事務局(澤田次長)

今のイベントに絡めてなんですが、ご承知のようにシンボルロードをこれから作っていくということなんですが、駅前広場から接続する形で40メートルのシンボルロードが出来るわけですが、40メートル丸々車道にするわけではありません。はっきりは決まってはいませんが、当然そこには歩行者空間、あるいは中央のところをある程度の幅を持たせて散策できるような広場的なものを作るということも可能だとは思いますが、そういったところで例えば野外演奏会などというのも考えられるのかなという気はしますので、そこは一带というわけではないのですが、例えば歩行者天国的な催し等を踏まえて広場と連携した形でシンボルロードの機能というものも考えていくべきではないかと考えています。

○大島委員

地元が心配しているのは、シンボルロードの脇が全部民間の平地式の駐車場になってしまったらという危惧がある。要するに先ほど西高の先生が言ったけども、西の顔をどうするのかということ網羅しなければだめなのかなと思いますが、そういう意味ではあと半年では短いなと思います。

○事務局(在家部長)

時間もないですが私の方から一言、今大島先生がおっしゃったとおり、シンボルロードの両脇に駐車場、これは実は今うちの方で取り扱っております地区計画でございまして、この中は規制されていますので、それは無いだろうと考えています。そういうことで今日いただいた意見をもとに、コンサルさんの計画について案を皆さんにご提示しながらご意見を伺いたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○武山委員長

それでは他によろしいでしょうか。今日は時間も足りなくなりましたのでご意見があれば直接事務局の方にお問い合わせいたします。進行を事務局にお返しします。

○事務局（石橋 GL）

委員の皆様ありがとうございました。ここで皆様にお願いがございます。先ほど委員の皆様からご意見をいただきましたが、お手持ちの意見メモについてでございます。今後の事務局の検討方針と貴重なご意見といたしまして、差し支えなければ意見メモを写真に収めたいと考えております。メモの右上にお名前をご記入頂き、委員会終了後に受付にご提示下さい。ご協力をお願いいたします。

次回、第2回目の検討委員会につきましては、11月頃の開催を予定しております。日程等が決まりましたら、お知らせおよび今回と同様に資料の事前送付をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それではこれもちまして、第1回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会を終了させていただきます。

本日はありがとうございました。

この会議録が真正であることを確認して署名する。

平成 年 月 日

署名委員 印

平成 年 月 日

署名委員 印