

第2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11月26日(水)

時 間 午後2時00分から午後4時00分まで

場 所 八戸市公民館2階 会議室1・2

第2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（10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） |
| 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） |
| 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） |

オブザーバー（2名）

- | | |
|---------|-------------------------------|
| 月 居 康 男 | （東日本旅客鉄道株式会社 八戸駅 副駅長） |
| 大 津 亮 | （八戸市タクシー協会 三八五交通株式会社 取締役財務部長） |

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	(駅西区画整理事業所長)
三 浦 誠 純	(駅西区画整理事業所 工事グループリーダー)
畠 山 智	(都市政策課参事 交通政策グループリーダー)
石 橋 敏 行	(都市政策課副参事 都市計画グループリーダー)
石 橋 哲 博	(都市政策課技査)
村 上 広 佳	(都市政策課技師)

第2回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

平成26年11月26日(水)14:00～16:00

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2回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会を開会いたします。

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。

それから、傍聴席および記者席に置いてあります本日の資料は、本会議のみで使用するものであり、まだ検討案の段階ですので、写真撮影などの行為はご遠慮下さい。なお、資料は会議終了後に回収させていただきますのでご了承下さい。

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。

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 交通政策グループリーダー 畠山参事です。

都市政策課 石橋 技査です。

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、前回に引続き、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。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、本日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資料は、次第、出席者名簿、席図、それから参考資料となっております。

事前に送付させていただいておりました、A3判の本編資料についてで

ございますが、皆様にお配りしました後、資料に若干の言い回し等の修正が入りまして、検討内容に大きく係るものではございませんが、誠に勝手ながら、机の上に置いてあります、右上に最終版と書かれてあります本編資料で本日の審議会を進めさせていただきたいと思っております。委員の皆様には、直前の資料の差し替えとなりご迷惑をおかけしております。大変申し訳ございません。どうかご審議のほうをよろしくお願いいたします。

また、同封いたしました「意見メモ」につきましては、意見聴取の際に各委員からご発言いただきますので、ご用意されてきました方は、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。よろしいでしょうか。

ここで、事務局よりご報告申し上げます。

本日は所用のため、福島委員と小笠原委員が欠席でございます。八戸駅つきおりの月居副駅長とタクシー協会のほうから大津様がオブザーバーとして出席となっておりますので、ご報告させていただきます。

それでは、委員長に進行をお願いいたします。

○武山委員長

それでは、私のほうで進行させていただきます。間もなく12月ということで、年も押し迫って、この会議もそう回数がないということで前回もたくさんご意見をいただきましたけれども、その後うまく取りまとめのほうをしていただいて、今日これから説明していただきますけれども、いくつかデザイン案ということでお示ししていただいたところです。それについて事前に意見メモを配らせていただきましたけれども、特にデザイン案に対してですね、これを審議していただければと考えておりました。本日も活発なご議論をよろしくお願いいたします。

それでは、最初に今回の検討委員会における会議録署名者の選任を行いたいと思っております。

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、それでは佐藤委員、大島委員をお願いいたします。お二方、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは続きまして、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、最初に前回の第1回検討委員会のおさらいとして、いただきました意見とそれに対する対応について、次にその内容に基づきまして設定しました整備目標

を検討、さらに具体的な整備計画の検討という流れで皆様にお配りしてあります資料のほうで説明させていただきます。

そのあとに整備計画案に対する意見聴取として、各委員の皆様から「意見メモ」の項目に沿ってご意見をいただき、整備計画の方向性に対する方針を総括いただくまでを今回進めていきたいと考えております。

終了予定時間は16：00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。

それでは本編資料の内容につきまして福山コンサルタントより説明をさせていただきます。

○事務局（コンサルタント）

説明のほうをさっそく始めたいと思います。

パワーポイントのほうで前に出しておりますが、これは資料の目次なんですが、はじめに私のほうから1番と2番を説明したいと思います。1番と2番というのは、具体的なレイアウトに入る前の整備の目標までの流れになります。さっそく、資料A3判の「最終版」と書かれたものなんですが、1ページよりめくっていただきまして、右下のほうのページ1番から説明に入ります。

まず、はじめに検討委員会の進め方というところですが、1-1検討委員会の目的、これは前回と同じです。本委員会は、八戸駅前広場の整備基本計画を策定すると、目標年次としては、平成29年度末に完成予定の西口駅前広場を対象としていますが、基本的には東口の駅前広場も併せて検討することになっております。1-2の進め方、前回、第1回を終えております。その中ではどういう検討をしていただきましたかといいますと、八戸駅を取り巻く実態ということで、実際にアンケート調査とかですね、交通実態調査を通して、見えてきた課題と現況を整理して、あとは今ある計画というものをみなさんにお示したということになります。

今回、第2回目であります。内容としましては、2番の整備目標、大きな目標を3点ほど掲げております。そのあとに整備計画、実際のレイアウトの話になります。4番目の整備計画というところで、具体的なレイアウト案を提示しております。最後に今後の進め方、次回に向けての話をしたいと思います。右側のほうに移っていただきまして、第1回検討委員会での検討ということになります。全体の方向性として、東口も含めた機能分担も含めて、駅前広場一体となった整備と言う話がございました。

今回、対応方針についてですが、公共交通を含めた機能分担のほうをご提示させていただいております。2番目の交通、交通に関することについては、公共交通について、特に御意見が多かったと思います。公共交通の結節点として、バス利用を含めたバスターミナルだとか待合環境の充実といったところです。対応としましては、広域的な公共交通の結節点としての位置づけとして対応しております。その他の交通については、東口の問題点として、具体的に駐車場が満杯になったときに錯綜が見られる等の動線の輻輳の問題が

ありましたので、その辺の利用者動線を含めた検討としまして、対応方針としましては、公共交通と自家用車などとの動線分離を考慮するというようにしております。あとは、バリアフリー。こちらユニバーサルデザインも含めて考慮する。あとは個別対応として、フルフラットとか段差解消などといった御意見がございました。こちらはレイアウト上、具体的には詳細検討のほうでより具体的に考慮することになると思います。4番目に交流、こちらはイベント関係ですね。地域に根ざした何か出来るスペースがあればということで、対応方針としましては、イベントの実態を調べまして、適当なイベントスペースを確保するというように検討しております。あと、景観、6番の案内情報、以下のような対応で割愛させていただきますが、このような対応で進めて検討しております。

実際の中身に入っていきたいと思いますが、これらの中身に入っていきます。整備目標というところです。はじめに駅前広場ですが、駅前広場を考える前に駅周辺の将来像というのはどうなのかということを中心に整理しております。まず、はじめに、上位計画における駅前周辺の位置づけとしましては、八戸市の広域ゲート、交流区域で中心拠点を補完する区域として位置づけられております。加えて配慮すべきものとして周辺の課題等を下に整理しております。赤く囲っている図のほうにコメントを書いておりますが、ここ近年、変わってきているのが東北道のスマートインターチェンジへの対応というのが一つございます。そして右側にまちづくり、この駅周辺地区の方向性として、ここに書かせていただいております。下の図を見ていただきますと、駅を中心としまして、中心街のほうでは賑わいを連続するような中心市街地への地域公共交通の流れ、バスを中心とした、地域交通がしっかりとした軸を作っている。西の方ですが、今後整備が進んで状況が変わってきますが、特にスマートインターチェンジのほうに向けて、新たな軸が出来ると。そこで特に駅前にはシンボリックな賑わいの連続ということで、40m道路が整備され、シンボリックな軸線が出来るといえるような形になるという方向性になると考えております。

続いて3ページ目。実際に駅前広場にスポットに当てていく形が3ページ目になります。実際の駅前広場の整備・方向性を示すに当たっては、今の問題点と課題というのは、前回お示したところです。交通、バリアフリー、交流、景観、案内、情報提供という切り口でみなさんに御意見を伺いました。写真のところでも代表的な課題を3点ほどお話します。図の1番ですね、これは東西バス発着のシェアが偏っている。これは機能分担が必要ではないかということです。中段の図2のところですが、東口駐車場が特に混雑が発生し、入庫待ちも見られる。特に自動車の利用が多いところがアンケート調査等々からも得られたところでもあります。図の3番これはサインの話です。広告や誘導サイン、この辺をすっきりとやっていかなければならないということです。特に下の方、特に駅西地区に求められる機能として、3点ほど挙げさせていただいております。駅西地区では区画整理事業が事業中でありまして、100ヘクタールあまり、5,000人以上が計画人口とされております。これは今配慮しなければならない。それを受け止めた駅前広場が求められるということです。それとシンボルロードと一体となった空間づくりとして、40m道路が接続する、駅前広場に直結するこの地域に代表される広場が求められるということです。それと、さきほども言いましたが、スマートインターチェンジへの対応ということで、広域

交通との結節機能が求められているということです。そして右側に移っていただきまして、駅前広場に求められる機能としまして、従来、交通空間が占有される駅前広場が多かったのですが、これからは一つの中心となるまちの核となる、憩いとか活性化の契機となる駅前広場の位置づけとなってきております。

そのようなことを踏まえまして、コンセプトということで掲げさせていただいております。地域、来訪者、自然が身近で共生する地域の顔を作ろうということを目指していただいております。そして、具体的な整備目標ということで3つです。1番目、「便利で優しい駅前」これは基本的には交通に関する事で、交通に対する方針の位置づけです。これは適切な東西の役割分担とか、分かりやすい動線だとか、優しい空間づくりというところになります。2番目、ピンクのところですが、こちらは交流とか活性化とか街の顔としてシンボルロードと一体となって賑わいを生ませるというようなコンセプトとして出させていただきます。3番目、こちらは景観という言葉で、「美しく誇れる駅前」というところで、3つの目標を掲げさせていただいております。それぞれ今からこの3つにつきまして、少し具体的に内容をご説明したいと思います。それが4ページからです。

まずはじめに、4ページというのは交通に関する事です。「便利で優しい駅前」ということで、3つほどテーマがあります。(1)東西の役割分担をどうするかについては、重要な事項でありますので、説明に時間がかかるかもしれません。西口と東口の交通の役割というのをイメージ化したものを載せてあります。短い短距離トリップについては、東口については抱える人口が多いので、受け持つ範囲が円で表現されている形です。ただ、西についても学校がありますので、その辺、徒歩とか自転車を含めた対応を考える。中距離になりますと、公共交通とか自家用車の利用範囲としては、西口のほうに移動したとしても、中心市街地がありますので、西口は東口を補完する様な位置づけになろうかと思っております。長距離のトリップについては、こちらは観光バス、広域交通としてますが、こちらは西口のほうが高規格道路へのアクセスが良くなりますので、こちらが広域交通を支えるということで、こちらのほうは施設別に役割を与えております。路線バスであれば、東口のほうがやはり主要機能となってくる。そして西口は補完する機能だと。高速バス、観光・送迎バスについては、西口が主要機能をこれから担っていくだろうという位置づけにしております。タクシーにつきましては、中心市街地が東側なので、あくまでも西口が補完的機能。あと、自家用車はどちらというわけではなく、今の利用実態からしても、東と西が半分ずつ使われている実態がありますので、これは東西で分担する考え方で対応しております。という位置づけを持たせました。

具体的に施設配置をどうするかというと、どれぐらいのサービスレベルで施設を設けるかということも4ページのほうから記載しております。ここでちょっと気にとめていただくといいんですが、基本的に駅前広場とはなんぞやということも4ページにて説明しております。基本的には交通空間と環境空間とに分かれております。今、お話ししているのは交通空間の話になります。交通空間にも基本的な機能と付加的機能というのがございまして、基本的に駅前広場に入れなければいけない機能と、あと状況に応じて入れてもいい機能と分かれています。特に基本的な機能はわかると思いますが、付加的な機能としては駐車場、駐輪場とか想像していただくとわかると思いますが、駅によって有ったり無か

ったりする機能がこの付加的機能に当たるというところがございます。長距離バスとか有るところと無いところがありますので、都市の状況に応じて導入する形になっております。八戸駅東西口について、5ページ目に具体的にどのような施設をどういうサービスレベルでということを書かせていただいております。

まず、路線バスについては、先ほどお話ししましたように東口が主要機能を担うということで、最小限のバスサービスを西口で提供する。高速バスについては、将来的には西口が主要機能を担いたい。現在は東口ですけども、担いたいというサービス水準にしております。タクシーについては、乗降場になりますが、これは需要に応じたサービスを提供する。タクシー駐車場は利用実態に応じた待機サービスを提供するとしております。それと、自家用車の乗降所ですが、こちらの実態に応じたサービス水準を確保しようということで、設定しております。

つづいて付加的機能としましては、パークアンドライド駐車場、こちらは一日止め置き駐車場というような駐車場ですが、基本的な考え方とサービス水準ですが、西口については現状で隣接している駐車場とか、コインパーキング等で需要を受け止めていますが、広場内でのパークアンドライドサービスは確保しないということにしております。ただ、コインパーキングは用途変更等があれば、稼働率が低い東口のほうに誘導する位置づけることは可能ということにしております。一方、短時間の駐車場、こちら20分無料とか、そういう駐車場については、現状の平日のサービスレベルを西口は維持しようとしております。ただ、お盆のときなど、混雑するときはあるかと思いますが、その部分は、東口のユートリーで吸収できる範囲であるということになったので、そのような位置づけにしております。

つづきまして、バスの乗降所、特に観光と送迎バスですね、こちら10台ほど西口にあります。稼働率は低い状況にあつたのでありますが、実態に応じたサービスレベルをある程度確保するというので、中に入れようというサービス水準にしております。結果的にどのような想定する施設と実態調査の結果等、また将来の西口の計画人口、あとスマートインターチェンジが出来たことによる西口と東口の利用転換も踏まえて、6ページに具体的な施設規模を設定しております。

結果的に路線バスが1バース、高速バスが1バースこれは西口の話ですが、観光送迎バースを10バース、タクシーについては乗車降車それぞれ2バース、駐車台数が結果としては、少なかったですけど、現状のサービスレベルを維持するために10バース確保した形としております。自家用車については、現況を踏まえて4台ほど、短時間駐車は18台ということに設定しております。パークアンドライド駐車場については、駅前広場内に整備するということではなくて、こちらは数値として入れている。これは、周りのコインパーキング、ユートリー等で吸収するという位置づけにしております。以上が計画規模です。

東口については、こちらの位置づけとしては積極的な改変ではなく、既に今あるものなので、全てをやり直すというものではないので、まず、理想とする計画規模を実態調査から算出してしております。先ほど訂正があつたのですが、東口のタクシーの駐車台数は63台ではなくて、56台だというご指摘がございましたので、ここで訂正させていただきます。

以上が計画とレイアウトに当たって重要な事項になる施設規模の話でした。これからは、基本的な方針をお話しする形となります。交通に関して2つほど残っておりまして、1つめは動線の話です。「分かりやすい動線で利便性の高い交通結節空間づくり」ということで7ページの左側になります。

考え方としては、公共交通と自動車動線を分離したいということ、今、東口では現状バスと自家用車とか動線が交錯しておりますので、なるべくそれを分離したい。同じく西口もそのような考えでやりたいとしております。3番目、右側です「利用者に優しく分かりやすい空間」ということで、今ですね、新しく作る場合はバリアフリー化しなければならない。バリアフリー新法、円滑にバリアフリーを促進する法律を守らなければならないので、バリアフリーを守る構造を実現できることとなります。いま特に身体障がい者の乗降所がないということもありますので、そのへんの設置をしたいと考えております。下段のほうは、こちらは案内、サインのほうです。今出したような内容が課題ですので、連続的な動線を確保したサインとか、統一感を持ったサインということを掲げております。以上が交通に関する方針でした。

8ページからは2番目です。こちらは交流とか賑わい、活性化に関するところでは、

こちらは、左側の図ですね。いま40mのシンボルロードが整備されます。それと伴って、駅西センター地区と呼ばれるピンク色で塗られた部分が商業施設等張り付いてきます。観光・商業・業務のサービス企業が導入されます。そこで、賑わいの連携軸として、駅前広場を一つの結節点として賑わいが連続していく形にしたいなということがここでのイメージです。具体的には右側、1番、「シンボルロードとの連続した全体的な賑わい」ということで歩行者動線や空間を確保しようということ。あと、シンボルロードに誘導するような広場配置、付属物の適正配置を心がけたい。それが一番です。2番目、「来訪者・地域住民が集える空間」、西口は新たな住民、来訪者のコミュニケーションのスペースという風に位置づけております。

使われ方のイメージとしましては、8ページ下の表に書いてございます。今現在でも東口でイベントは行われています。東西自由通路の中でも行われています。そこで西口のシンボルロードの中でも、イベントが実施されていくことが考えられる。西口の中でも、駅前広場の中でもそれを受け止めるようなイベント空間を確保しようということ。特に非日常的利用と書いてありますが、今、駅前広場内でちょっとしたイベント等とか、地域のイベントも出来るような場所にしたいと書かせていただいております。

めくっていただきまして、9ページになります。もうひとつ、交流スペースということでは、住民の利用を想定した憩いのスペースとして、確保を考えております。あまり住民のスペースを想定するということがあまりないのですが、ここでは、住民のみなさんと距離が近いので、普段の利用も想定した場所にしたいということにしております。それと来訪者がゆっくり出来る待合スペース、地域参加型のイベント等々を想定しています。9ページの右側のほうにアンケートの特に意見が多かったのは、観光客からの御意見が多いのが、腰を下ろせるスペース、ベンチなどが欲しいとか、多くアンケートでも出ていまし

た。そういうスペースも今回、左側の表に導入機能を書いておりますが、そういう場所を用意していきたいと考えております。

10ページのほうは、現在行われておりますイベントの開催状況です。東口で一番大きく、ナニアドヤラ廻道ふるさとフェスタが比較的大きな規模で行われているイベントのようです。2日間で2万人くらい。ただ、左下に書いてあるイベント実施者のニーズとしましては、ちょっと手狭だということで、そういったご指摘もございます。イチイの木が邪魔をしてなかなか確保できていないというのが、ちょっと問題なのかなと考えております。

最後、方針の3番目です。こちらは11ページから景観のお話になります。こちらは、先ほどの交流のところと同じなのですが、シンボルロードの風景を活かしたいというのが一つあります。その中で3つほど掲げさせていただいておりますが、1番目が八戸の顔となるような駅前景観づくりということで、イメージは博多駅の博多口で出来たばかりのところなんですけど、シンボルロードに連続して繋がっていくような場所となっております。このような形で連続する植栽とか、そういうシンボルロードと一体となった景観づくりは非常に有効なものであると掲げさせていただきました。また、右側のほうは印象的な植栽ということで、シンボリックな植栽、東口であれば、イチイの木でありますけど、西口にもそのようなシンボルツリー的なものがあればいいということです。それですね、八戸の顔となるようなものをつくろうということで考えております。

次に12ページ、こちらは2番目ですけども、「自然と調和した憩いの景観づくり」ということで、こちらは自然との共生ということを考えていこうと思います。既にですね、緑の基本計画のほうでいろいろな位置づけがされてまして、緑化重点地区ということで、緑による駅前の演出ということが位置づけられていますので、積極的に緑化を図る、それと浅水川も含めた水と緑のネットワーク化を図るところを書かせていただきました。

最後、13ページ、3番目ですが、「風格と品位を備えた誇れる空間」ということで、こちらは地域の素材とか、地域にあった色彩とか、そのようなところが非常に来訪者を迎えられるあたたかい空間であったりしますので、こちらに配慮した、地域性のあるものを使うとか、そういったところで工夫していくというところで書かせていただいております。以上が大きい3つの方針となっております。

つづきまして、レイアウトの話に向かいたいと思うのですが、その前に前提条件の確認として、説明させていただきます。

○事務局（コンサルタント）

整備計画の検討に入る前に、駅前広場について、知見を深めていただくという意味で事例を紹介しながら説明をしたいと思っております。参考資料として、八戸駅とほぼ似たような規模の駅について事例をお配りしておりますが、これにつきましては、あとでお時間があるときにでもご覧いただきたいと思っております。今回はパワーポイントで説明させていただきます

す。まずここでお話ししたいのが、そもそも論なんですけど、駅前広場とはいうところ
と、ペDESTリアンデッキについてお話をさせていただきます。ここで、仙台駅の実態に
ついて、弊社で検討いたしましたので、内容を紹介しながら知見を深めていただきたいと
思います。これは、平成20年に、現在12月に開業予定の地下鉄東西線に向けてですね、
仙台駅に西口と東口の双方について検討したものであります。実際に仙台駅に來られた方
は何となくご存じだとは思いますが、この辺はタクシーとかバス、そして乗用車が錯綜
している状況でした。この駅は、このペDESTリアンデッキが出来てから30年以上たっ
ているわけなんですけど、長い間こういった課題がずっと取り残された状態でありました。
今回、東西線開業に向けて検討したところでありまして、大きな方針が4つほどありまして、
路線バスとか高速バスの集約化を図りましょうというところが1つの方針になっておりま
す。2つめの方針として、自家用車、タクシー、観光送迎バス等の整理・集約をしましょ
うということになっております。3つめに周辺道路の交通の円滑化をして、一般のドライ
バーの快適性を向上させたいというところが3つめです。4つめに歩行者の利便性、快適
性を向上させましょう。といった4つの基本方針で整理をしております。

これが現状ですが、駅を降りますとペDESTリアンデッキがあるわけですがけれども、1
層目が地上部分として、左側に路線バス、高速バスエリアというのがあります。すぐにタ
クシープールがあって、タクシーの降車エリアがあります。挟んで、観光・送迎バスエリ
アがある、右端のほうに自家用車のエリアがあるということで、路線バスもこれはあおば
通ですがけれども、あおば通に路線バスと観光バスのエリアが入っているということで、一
目瞭然、バスを乗るのにどこに行けばいいのというのがありますし、タクシーにおいては、
降りてから駅前通に出てタクシープールに入っていくようなところになっておりまして、
それが自家用車との錯綜を招いているような実態がありました。これにつきまして、現在
これは整備中ですが、路線バスのエリアをここに集約するような予定になっておりま
す。あおば通にあった、路線バス、高速バスは高速バスをメインに集約するという形にな
る予定です。また、タクシーにおきましては、先ほど降ろしてまた出てくるのをやめまし
て、降車させてそのままバス・タクシープールに入っていくような形態にしております。
また、自家用車のエリアにつきましては、多少拡大をしております。こちら辺に先ほど有
った、観光送迎バスのプールにつきましては、東口のほうに配置転換させまして、現在、
東口のほうで供用している状況になっております。ということで、まずここで申し上げた
いは、やはり交通機能がある程度ここで集約して分かりやすくしていることが、駅前広
場の基本的な考え方であることをご理解いただきたいと思います。

次にペDESTリアンデッキについてでございます。ちょっとわかりづらいですが、黄色
の部分がペDESTリアンデッキの現状になっております。ペDESTリアンデッキについ
ては、あおば通の部分にハッチがかかっているところなんですけど、センターをあおば通に向
けて拡大していこうと検討をした経緯がございます。ただですね、残念ながら現状としては、
この計画はこの絵で止まっております。と申しますのは、やはりペDESTリアンデッキを
造る際には、こういった現在ここにロフトがあってですね、ここにむかし仙台ホテルとい
うのがあって、ここを解体しまして、1階の飲食店のビルみたいな建物になっております。

ということと、こちらにさくら野があるのですが、再開発をする、しないという話がありまして、要はペDESTリアンデッキを延伸させるにも沿道の建物が明確になっていかないと、なかなか延伸しづらいといった課題が1つありました。それで、なかなか実態としてこの計画が実現化できていないというところがあります。

また、ここに大きな駐車場があつて、こんどパルコ2が出来ます。このパルコ2が出来ることによって、またこの辺のペDESTリアンデッキもどの様に変えていくのか、というところも課題になっているところでもあります。

やはり、ペDESTリアンデッキの整備において、将来の街区にどういった建物が建つ、そういったところもやはり睨んだ上で整備をしないと、なかなか使い勝手のいいペDESTリアンデッキにはなっていないというところで、まだある意味30年以上経っても課題があるというところで、やはりペDESTリアンデッキについては、少し時間をかけた議論というところが必要ではないかというところをご理解いただければと思います。というところで、駅前につきまして知見を深めていただくというところで、仙台駅前の件につきましてご紹介させていただきました。

○事務局（コンサルタント）

資料14ページから実際のレイアウトの案になります。14ページにおいては駅前東口、西口の前提条件を書いています。東口については、基本的に今の敷地内でバスの乗降所を動かさないという前提で検討しています。西口については、四角が二つあるのですけれども、6,300㎡と4,400㎡とこちらの2つの縦長い敷地を使って検討すると、今の道路と形が変わるということで、駅前レンタカー部分の出入り口は確保しないことにしてあります。また、いまあるものを残すか、基本的には全て撤去して移設するという前提ですが、残すものは2つ、②と③のツツジとトイレは存置として扱っております。

具体的なレイアウトのほうですが、15ページに移ります。いま2つの敷地とあつたのですが、これは何かといいますと、この15ページの上の方の図で、A、Bとかかかっている、駅前広場と交通広場と書かれている部分のことです。駅前広場Aとなっているところは都市計画決定済みのエリアです。Bというのは交通広場としていま市有地として確保されている土地になります。考え方としまして、左に分離パターン、一体パターンと書いております。分離パターンというのは、基本的な機能をAに押し込むというような考え方です。付加的な機能、パークアンドライド駐車場なんですけど、駅前広場に付加的機能はBのほうに入れるという考え方があります。そうすると、必然的にメインの出入口がAの真正面に来る形になるので、これが一つのパターンであるという考え方です。

もう一つ、右側の一体パターンというのは、AとBをごちゃ混ぜにどうやって使ってもいいよという考え方です。出入口をどこでも設けてもいいよという考え方で検討した場合です。それぞれ、一体パターン、分離パターンでそれぞれどう配分するのかについて、パターンが多いのでそれぞれは説明しませんが、6つのパターンになるのかなというところで書かせていただいています。

あと、16ページ、17ページこちらは実際に配置する前に一番に問題になるのは何かというときに、大型のバスが回転できるかというところが非常に問題になってきます。実際に回してみたらどうなるのかというのを、16ページと17ページでやっております。一番分かりやすい形でご説明しますと、16ページの①の部分を見ていただきたいですが、シンボルロードから出入口に行くパターンですけれども、結局、西口のエレベーターとか階段がある部分が少し出っ張っているわけですが、そうするとバスが左側に回すというのは、実質、乗降場を設けるスペースを確保するとなると、非常に厳しいとなるとというのがここでの結論です。そのため、基本的にバスというのは施設がどうしても右側に寄せないとなかなかスペースが確保できない。そういう制約条件の中で、レイアウトを考えるしかないという過程をここで書いております。その他の過程もあるのですが、16ページ17ページの主旨はそういうことであります。

結果的に、いまの分離パターン、一体パターンの結果として18ページに。いろいろなパターンが考えられますけど、バスが右側に行くしかない、左側には行けないという制約条件を考えると、上の3つが分離パターンで考えた場合、下の3つが一体パターン、つまり出入口がどこでも設けられる、敷地を全部使うといった感じです。

ここで単純に6つの案を比較しております。分離パターンのコンセプトというのは駅前の真正面のA区画のエリアにある程度、交通主要施設を入れ込むという考え方でやってしまうと、どうしても、見ていただければわかるのですが、交通空間を駅前に集約されているように見えるのですが、たとえば①ですと、バスとタクシーが交差点部でごちゃごちゃになる、また乗降場、一般車の青いところですけど、入ってきてごちゃごちゃになると。というような形で交通が錯綜する傾向にどうしてもあるというところが、どうしても評価的に△となっているのがこのAになります。

1番右側③のバスターミナル案は、全部右側に付加的機能として全部集約して、ここだけ立体とした場合であれば、左側の広場スペースが空いて比較的余裕が生まれるので、この場合は大丈夫というのが③であります。下段の一体パターンだと、出入口をどこに設けてもいいし、どこに配置してもいいという条件で考えれば、④⑤⑥ともに交通も比較的、分離して裁けて、広場を設けられるスペースが生まれるというところが評価が高く出るといことで、いまA案、B案、C案と赤字で書かさせていただいている、一体パターンでバリエーションのA案、B案、C案が優位になってくる。というところで、こちらのほうを詳細に評価しようということで、19ページに評価した結果を載せております。

A案、B案、C案ということで並べさせていただいて、評価の切り口としては、交通の機能と広場の機能それぞれで評価しております。これは比較で横の相対評価を行っている形になります。

A案ですと、評価の高いところは何かといいますと、交差点がシンボルロードのところ1箇所に集中していて動線が明確であるというのが一つあります。逆に評価が低いと考えられるのは、どうしても、バス、タクシーが交錯しているのがありますし、あともう一つ、自家用車が遠いというところ。バス、タクシーを優先していますので、自家用車を止めているスペースから駅前までの入口までが非常に遠いというところがどうしても出てしまうというところがございます。それと、バスの待機所が10台あるのですが、ここを入れる

のがけっこう大変な場所になる、駐車するのが難しいところになる、切り返さなければいけない状況になる場所になってしまいます。ただ、広場としての考え方として、左側が空いておりますので、左側をつかっているいろいろなイベント等が出来ますでしょうし、スペースがある程度も受けられるという形になるということです。

続いてB案については、基本的に動線が明確に左側に自家用車関係、右側に公共交通系が明確に分離されているので、動線の分離という意味ではいいということになります。ただ、新しい交差点が2つ出来る形になります。広場的な機能で見ますと、真ん中が広場になり得るスペースが生まれます。なので、駅を降りてすぐにシンボルロードにアクセスできる動線、イベントの賑わいとかの連続性を持たせやすいですし、イベントの空間の確保もある程度可能というのがB案になります。

C案ですが、C案についてはB案に少し似ておりますが、B案のバスところのタクシーを抜いて自家用車のところに持ってきている形になります。正面の交差点からの出入りは出来ますが、1つメリットとしては、バスは当然非常にターミナル化しますので、使い勝手が非常にいいというのはございます。ただ、デメリットとしましては、タクシーと自家用車が混在するというのが1つございます。広場的な要素でいうと、空いているスペースが少ないといえ少ない。真ん中に交差点が来てしまっておりますので、その真ん中の交差点を避けるような形で広場を設けざるを得ないというような形になっております。

これらを総合的に評価すると、A案、B案、C案、一番下の評価のところですが、結論から言いますと、評価が高いのはB案としています。再度いいますが、明快な動線と広場機能をもっとも充実している。懸念としては、2つ交差点が出来ることくらいかなと思っている。つづいてはA案としております。こちらは出入口が一個なので基本的にシンプルな動線で拡張性が高い。拡張性というのは、左側から拡大していった右側のBまで拡大できる、順番に整備できるという意味で高い。ただ、交通の混在がどうしても課題となる。出が集中しておりますので。最後、一番評価が低いのがC案としております。動線分離しておりますが、バスとタクシー、自家用車が交錯し、複雑な動線となっております。あと、交差点がプラス1個になるので、評価が低いということにしております。

詳しいレイアウトにつきまして、これは1,000分の1なので、定規であてればこのままのスケールになるのですが、これはまだ今の段階なので、あと歩道をどれくらい設けるとか、これから詳細の詰めが必要ですが現在の形の検討として20ページに提示した形となっております。

最後、21ページ東口になります。東口については2段書きにしております。これはどういうことかといいますと、比較に補足と書いておりますけど、第1弾は大規模な改良を伴わない、運用の変更程度で出来る変更。第2弾は、第1弾を受けて、改変を伴うような案になります。時系列的に整備するのであれば、第1弾、第2弾という順番で整備することになります。こちらは、いまあった課題、コンセプトとしては、自動車とバスが混在しておりますので、それを回避させる、それが第1弾。A案に関しては、タクシー・自家用車は右側、B案のほうはバスとタクシーが公共交通という扱いにして、自家用車関係は右側という感じです。

第2弾は、いま広場が少ないとか狭いということ解消するためのステップで、広場を拡張するには勇気を持って交差点部をつぶしていかなければならないとか、駐車マスを狭くしなければいけないという工夫が必要になってくる。どちらがいいという話ではなくて、現段階でのご提示をさせていただきました。

整備計画にかかる説明は以上になります。

○事務局（石橋GL）

以上の説明をもちまして、事務局における西口の整備案として、本編資料19ページにございますB案の評価が高くなっておるところであります。

以上で本編資料に関する説明を終わります

○武山委員長

説明ありがとうございました。ご案内の時間は1時間ほどであります、オブザーバーの方を含めて委員10人ということですので、一人あたり5分も無いという状況ですけれども順番にご意見をお伺いしたいんですが、最初の段階で特に発言、質問等があれば受けますがよろしいですか。特に無ければ事前のメモに従って、あるいはそれに従わなくてもいいですが、今説明いただいた中で特に気になる点、あとは質問を含めて行って頂ければと思います。特に最後に説明がありました19ページと21ページでそれぞれ真ん中が今のところ評価点が平均的には高いところがあります。それで決定ということではないんですが、それに対する意見、あるいはその他の案も含めてそれぞれのお立場から特に気になるところとかあればご発言いただければと思います。

それでは私からあとで提出させていただきますが、それに従って話させていただきます。全体のところすけれども基本コンセプトというんですか、デザイン的に高齢者あるいは障がい者を含んで歩行者を優先とか公共交通優先というところは各所表れているとは思いますが、基本コンセプトの中でももうちょっと強調していただけるといいのかなという意見としてはあります。あと自家用車という言葉を使っていますがパークアンドライド、長時間駐車、あとは短時間の場合と送迎のところ送る場合と迎えの場合で若干違っていたり、そのあたりの内容をもう少し整理が必要かなと思いました。

「賑わい」のところに関しては、賑わいを中心的に担うのはシンボルロードと拠点が実際できるかどうかというところなんだろうが、そちらのエリアかなと思うんですが、そちらへ向かう連続性というか、あるいはデザインで言うと統一性みたいなものが担保できるのかどうか。担保出来るようなところを何か考えていかなければならないと思います。あとはそれほどイベント中心ということにはならないと思いますので、どちらかという説明のなかにもありましたが、普段使いを重視するようなデザインにしていいただければと思っています。あとは「美しく誇れる」という部分でいうと、すでにアイデアとしてはあるのかとは思いますが形態とか意匠、制限とかそういう話をかなり厳しいものをここで実現できないかなと。コンセンサスを得てということにはなるとは思います、他にもやってないくらい厳しい目のものでデザインとしてはうるさくない、先程も案内が増えてアジア

的というか混沌というか、どこを見ていいかよく分からないような状態になっていると思うんですね。そのあたりを落ち着いたシックなデザインという形でまとめていけるのかなと考えています。

西口の案は総合的にB案がいいのかなということですね。特に歩行者優先ということがデザイン的にはかなり表れてきているのかなと思いますが、そこが徹底できるのか。特に先程もいいましたが、にぎわいエリアの連続性の担保ということをちょっと気にかけていただければと思います。

東口についてもやはり西口と同様の観点で真ん中の案というのがいいのかなと思っるところです。ただ、21ページの第2段階のところというバスの回転反転に苦しいのかなというところ。この右側にタクシーと短時間駐車場を押し込めてしまっていますが、ここを混在させることが今回の引き金になるかということがありますのでもう一度機能を考えていただいて、分離するなりあるいは機能を西口と分けるというか、短時間は東口には設けないとか、あとは混在させてもデザインの力でうまく収められるということもあるのかなと思いますので、そのあたりを十分検討してやっていただければと思います。

それでは今野先生から順番にメモに従わなくてもいいですけど特に気になった点等を含めてご意見、また質問等があればお受けしたいと思います。よろしくお願いします。

○今野委員

私はかなり手短かにポイントを絞らせていただきます。やっぱり新幹線の駅、それから在来線への繋がりとか、あるいはバスいわゆる公共交通のネットワーク、連続性というところを重要視したいと思います。その点で公共交通機関相互の乗り継ぎのための移動距離だとか、あるいは時間の長さというところを細かいレイアウトの部分も含めてぜひ検討の上進めていただきたいと思っています。それから資料を非常に良く作っていただいたと思います。その中で評価された部分は、私も賛同できる部分がございます。そういう中で他の対立案というか代替案との間で若干デメリットな部分もがございます。そういうところを軽減するという方向性でさらに検討を進めていただければよろしいのかなというのが私の意見です。以上です。

○武山委員長

それでは月居さんが中座されるということでちょっと順番がずれてしまいますが、特に気を使った点を中心にコメントいただければと思います。よろしくお願いします。

○月居

八戸駅の月居と申します。当社をご利用いただいております現在、1日平均9,000人という状態で工業都市ということもありまして、お出迎えのお客様が結構いらっしゃるということで西口をご利用されている。現在、出迎えのお客様で車で来られるんですが、やはり東西ともに車を駐車するスペースがないということで、若干その部分を加味していた

だいて19ページにもございますが、20台くらいの用意ということで、お出迎えのお客さまにつきましては繁忙期の時期では東口をご利用される方も多いんですが、興行とかそういうお出迎えのお客さまにつきましては西口という部分もございますので、ぜひ西口のほうもスペース確保という部分について意見をお願いできればと思います。以上です。

○武山委員長

ありがとうございました。それでは佐藤委員お願いします。

○佐藤委員

南部バスの佐藤です。意見メモに沿っていきますと「便利でやさしい駅前」ということで、動線を明確にし、互いの交錯を避けるようにしてほしいということもありまして、そこらへんは考えていただいていると思いますのでよろしいかなとは思っています。やさしいということで雨雪を気にしない屋根のようなものがあつたらいいなということで、例えば資料の7ページに写真が載っていましたが、このように屋根があれば非常にいいなと感じております。「美しく誇れる駅前」ということで資料にもありましたが、木材を利用した待合スペースとか椅子とかあれば非常に気持ち良く休めるのかなと考えておりました。賑わいというものを求めていくのであれば、どうしても東西連絡道路があればいいだろうと感じております。

西口駅前広場の整備計画案ですが、19ページですね。1番はB案ということでしたが、例えばA案でいきますとシンボルロードからまっすぐターミナルに入るということで、バスの運転手からすると、まっすぐ入れるというのは非常に魅力であると考えております。ただ、やはり自家用車も入ってくるということで非常に危険だということも考えられますし、スペース的に切り返しが必要ということなのでそこらへんは厳しいのかなと感じておりました。B案C案は自家用車とバスは離れていますのでそのへんはいいなと思って見ておりました。利用者から、公共交通を利用される方から考えますとバス、タクシーが一緒のターミナルにあってどちらでも選べるようになっているB案がよろしいのかなと思います。C案はやはりタクシーと自家用車が混在するのでこれは厳しいのかなと感じております。

東口のほうですが、21ページですね。A案の第一段階のところですが、バスの入り口が現在のところより左寄りのほうから入る計画になっていますが、ここは自家用車の渋滞が信号待ちであるものですから、なかなかここはターミナル内に入りにくいと考えております。この案では観光送迎バス乗降場が設けてあるんですが、できれば路線バスは東口、観光バスは西口のように機能を分けてお客様がわかりやすく使いやすいように分けることができたらなと思っています。現在も1台は観光の降車スペースがあるわけですから、それはそのまま利用できるのかなと考えております。

第二段階ですが、さらに入り口からバスが出ていくというのはこれはちょっと不可能なのかなと思って見ておりました。あとは観光送迎バスの乗降場を設けるとしても駅舎に沿って縦に入るようになっていますが、例えば横に止めるということも考えられるのかなと感じております。

じておりました。B案についてはバスとタクシーが一緒になるのはいいと思うんですが、タクシーが乗車場所に移動する際にバスと交差するというのは危険だと考えておりました。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございました。それでは続いてお願いします。

○村上委員

三八五バスの村上です。簡潔に申し上げますが、便利でやさしい駅前という中で、ちょっと気がついた部分が喫煙場所が東口と西口に確かにあります。それが本当の入口、東口でしたらイチイの木の間、ドトールコーヒーのちょっと前です。いつも新幹線が入ってくれば、いつも大体10人くらいどっと来て、エスカレーターが上がってくるところで匂いがするわけです。ですので、設置場所を少し離れてもいいのでどかしたほうがいいのではないかと考えています。また、西口の方は西高校の生徒さんが通路から降りていくすぐ脇にあるわけですので、あそこはタクシーの運転手さんたちが結構タバコを吸っているというところもあるので、あそこも若干どこかにかしたほうがいいのではないかなと考えております。

あとは私もB案で賛成ですが、トイレが近いのが観光バスの利用者としてベターなんです。というのは新幹線で来て上がって改札を抜ける前にトイレはあります。改札を抜けたあとは東口の通路にいくところの一箇所、昔、有料のトイレがあったと思いますけど、そこしかありません。極端な話、修学旅行でバス10台で来ればトイレが使いたいと絶対出てきます。その場合にトイレを探すということになります。B案ですと既存のトイレを使いますということでしたので、B案の形をとるのであれば歩いても行けるということなので、そのところはいいのかなと思います。

「賑わいの駅前」ですが、西口の通路のところにショッピングモールみたいな形のものであればいいかなと考えておりますし、東口については図書館のとなりに食事場所があるんですが、あそこはどうも非常に暗い。私も利用しますが昼はラーメン、夜はお刺身とかあるんですが、奥の方は暗くなっているというのがあるので、あそこらへんの活気があればいいのかなと思います。あとは当社とすれば団体の食事場所がないというところで、「どこかありませんか」と言われても「申し訳ありませんが無いです」という回答しかできないというところで、ユートリーの中に唯一、プラザホテルさんがやっている食堂があるというぐらいで、あとは4、50人入るところはほぼ無いに等しいので、そういうところも欲しいのかなと。昔は吉田屋さんがあってあそこで食べられたのですが、今はもう居酒屋さんになっていますのでそういうところを意見として言いたいと思います。基本計画案の作成にあたってはとにかくスムーズで抜けやすい駐車場ということを求めたいと思っていました。以上でございます。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。それでは続いてお願いします。

○大津

八戸市タクシー協会の代理としてオブザーバーとして会長から意見メモをお預かりしてまいりましたので読み上げます。

まず「便利でやさしい駅前」ということで、6ページの西口の計画規模は妥当と考えますが、東口の計画規模についてはタクシー施設の台数は現況通りとしていただきたいと考えます。ここで補足ですが、台数が先ほど訂正がありましたが現在8列の7台がマックスで56台止まっておりますので、こういう表現になっています。7ページの東口駅前広場も現状どおりとしていただきたいと考えます。

それから「賑わい・集う駅前」ですが、西口にはシンボルロードを軸にいろいろな可能性があり、集い、買い物、イベント参加、憩いの場であり、また発着移動の拠点という多機能空間が大事な点だと思いますということです。

それから「美しく誇れる駅前」に関しては、西口は観光客の窓口として緑化だけではなくて、歴史ある八戸・活気ある八戸をイメージする雰囲気を感じさせたいという意見です。

それから19ページの西口駅前広場の整備計画案ですが、西口B案が自家用車とバス、タクシーとの錯綜なく、正面広場及び右端の利用可能性を残しているのも、3案の中ではB案がベストと考えます。

それから東口駅前広場は現状どおりがベストと考えますということです。東口A案ではタクシーと自家用車のいろいろな錯綜が増加して危険です。それからB案ではタクシーとバスの利用者の錯綜が危険な場合があると考えますということです。現状では変更点の案としては短時間駐車場をなくして西に移動させたり、ユートリーに駐車させたほうが短時間駐車場利用者とバスの錯綜リスクは無くなると思いますということです。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。続いてお願いします。

○梅内委員

社会福祉協議会の梅内でございます。西口駅前広場の整備計画案のメリット・デメリットに関する意見ということで、西口駅前広場とシンボルロードが接続して一体となった空間づくりができるということでB案がいいのではないかと考えております。ただ先ほど説明の中にもありましたが、交差点が二つできるということがあって、シンボルロードと駅前広場のところのT字路の部分の交通が錯綜するのではないかと思いますので、そのところをうまく信号や車線などさまざま考えてスムーズに動けるようにしてもらえればいいのかなど。それともう一つは先程も話がありましたが、B案ですと短時間駐車場が20台

ということになりますよね。それだと少ないと思います。それからB案の右側のところに空きスペースがあるんですが、こういうところを活用して短時間駐車場を増やすことはできないのかなと思っております。

東口につきましてはA案がいいのかなと思っておりまして、観光・送迎バスの乗降場ができるのでそれもいいのかなと思ったりもしています。ただ第二段階に入りますと特にバスの出入りが非常に難しいのではないかと思います。これでは、直角に曲がっていくような感じがありまして、これはなんとかできないのかなと思っております。あと一つ非常に難しい問題だとは思いますが、駅前広場の道路が狭いというのが難点だと思っています。どうにかして駅前広場の道路を拡張できないのかなということを考えております。最後の基本計画案の作成にあたっては今後整備計画案に付加すべき機能というところですが、身体障がい者用の乗降場の設置というのが7ページに記載されておりますが、どこにつけるというのも付加していただければなと思います。お願いします。

最後ですがアンケートの中にもありましたが、時間が空いたときの待合スペースがないなと思っています。改札口の前に売店があってそこに座って休んでいるんですが、あそこも結構混んでいるときがありますので、休める待合スペースがあればいいなと思います。以上でございます。

○武山委員長

はい、続いて大島さんおねがいします。

○大島委員

みなさん、大島です。大変ご苦労様です。基本的にはB案で西口はいいんですが、先ほど梅内さんが言ったように20台の自家用車のスペースがちょっと足りないのかなという気がしておりました。お盆や年末のように忙しい時は無断駐車が並んでいて手に負えない状況で、ここはレンタカーやバスなどがあるところですので、もう少しスペースが取れないのかなという気がしておりました。バスについては、今のバスは排気ガスが通路側に出てきてみんな困っている。それが今のB案だと斜めになって、排気ガスが外の方に出ることのでかなりいいのかなという気がしておりました。トイレも現状でいいと思うんですが、佐藤さんが言ったようにシェルターがどう付くのかなということと、バリアフリーがどう付くのかなということ。

ここは西高の先生も参加されておりますが、学校のみなさんが参加して欲しいと言ったのは、子供たちの通学路として使うわけですよね。子供たちが安全に通るのにどういう形がいいのかと考えたときに、正面を見たとき真ん中の広場はイベントもできるし、休んだりもできるし、ベンチなんかを置けばそれなりに使える。あとはこの左側の方を子供たちは通れるのかなというところが気になっております。

シンボルロード40mの両脇が今どうなるのか、これとどう繋がるかが一番大事なことなんですけど、今、両脇が民地なんです。その民地を役所が規制をかけられるのか、買い上げるのか。せっかくこの素晴らしい広場ができて、シンボルロードが出来てその両脇に

センターを活用してその奥にある広場、10,000㎡、6,500㎡をどう機能させるかというのを、これからかなり知恵を出し合って地域の協力を得てやっていかなければならないと思っています。

それから最近は今までと違ってドカ雪がどんどん降って除雪も困っている。一回降るとタクシーも何も動けない状況です。このスペースの中で除雪をどう機能的にやれるかということも都市整備部で考えておかないと。何回も経験して西口も東口も動かない。東西問わずそのへんの狭いエリアの中でどう除雪をして快適な環境を保てるか。正月がきて観光客がきて歩けないということもありますので、そのへんもどこかで考えてほしいなという気がします。

東口は木の問題も邪魔だという話もあるんですが、涼んで休んでいるというのもなくしてはいけないのかなという気がしているわけで、現状ではここに観光バスをそんなに持ってこなければならぬのかという気がしています。今のままのスペースの中で短時間の駐車場もないと、降ろして待っている人もいます。そういう循環をさせるようなスペースを考えないといけないのかなという気がしています。その辺は利用者さんや会社さん、業者さんも含めて、もう少し議論しながら折衷案を出せればと思います。以上です。

○武山委員長

はい、続いて中川原さん。

○中川原委員

中川原でございます。資料を見させていただいて説明を聞きまして、本当に良く出来ているなあという感じがいたしました。結論から申しますと、提案がありました今まで意見がでておりました、明快でシンボルロードからの連続性がある、そしてしかも開放感があるB案が妥当だというふうに私も思いました。ただ今もいろいろ意見が出ていますが、今の八戸駅で一番の問題は短時間駐車場の進入が不便だ。交差点から突っ切っていかなければならない。あれは普通の市民ではいけません。女性は本当に危険で行けませんね。あれを解消しなければいけないわけでございまして、そういう機能を西口に持たせるとすれば西口の方の駐車スペースに20台でしたか、とても狭いというふうな感じがいたします。先ほど梅内さんから話が出ておりました、向かって右側のトイレの前の辺り。こういうスペースがかなり空いていますのでもう少し配置をうまくやって、あるいは左側の駐車場に入る進入道路の幅、幅員がどれくらいあるのでしょうか。もう少しそのへんを詳しく調べて駐車台数を増やしていただければと思っております。

それから「便利で優しい駅前」ということですが、広域交通の結節点という位置付けがあるわけですが、案内標識が非常に重要になってくると思うんですね。分かりやすい、しゃれた、このデザインにもありますが、しかも私は前回も言ったんですが、十和田湖とか下北とかの方向性をお知らせする案内標識、それからスマートインターチェンジですね。そういったものがすぐわかるような案内標識を設置して欲しい。しかも今のデザインは皆外国語も併用するわけですが、三か国語で標示しておくところをきちんと押さえて

おいていただきたいと思えます。

それから「賑わいとか集う」というところなんですけど、駅前広場でイベントをいろいろやるということではわかりますけど、一過性のイベントで終わってしまう。それから、シンボルロードがどういうふうになるのかちょっと私はよくわからないんですね。大島さんも言っていましたが、両サイドにどういう商店街を張り付こうとしているのかよくわからないので、それとの関連性があるわけではございますけども、私が考えるに、西口は豊崎とか五戸、六戸とか農村地帯ですね、ずっと。農村地帯の特性を活かして産直施設みたいなのがあそこがあれば非常に賑わうのではないかと考えております。そういう建物を建てるスペースがあるのか、建物は建てられないのか、であればテントでもいいと思うんですが、夏場の7月から11月までの期間限定でもいいと思うんですが。あそこにあります、農協さんの本社がありますよね。JAもありますし、そういったところとタイアップした産直施設、こういったものが常時にぎやかに開催されると、それを目当てに行く人もかなり出てきているような意味の相乗効果がでてくるのではないかとこのように思っております、そのことを是非とも検討していただければというふうに思っております。

それから「美しく誇れる」ところでは、この資料に書いてあります位置づけで十分だと思います。ただシンボルの木とか東口にはイチイの木がありますが、西口は何にしたらいのかよくわかりませんが専門家からよく聞いて、八戸は桜を見るところが無いといいますが、少ないんですね。葉をかけたなりなどしなければならぬというような問題もありますけど、駅を降りたらすごい桜の木があつて綺麗に咲いているような駅もいいのではないかなと考えました。

それから東口の駅前広場ですが、先ほど言いましたように自家用車の進入が非常に不便な駅だということに感じておられて、ここで言っているA案でまとめなおすという方がいいのではないかなというふうに思いました。以上です。

○武山委員長

はい、続いて赤澤さん。

○赤澤委員

赤澤です。3ページの2番のところですね、非常にこうなればいいなという気がしています。北奥羽の表玄関ということで、この地域を整備する話だったんですが、だいぶ小さなことでけんかになって何度も期待を裏切られているんですね。これをなんとか集う駅前にしていただければと思っております。シンボルロードの整備は平成30年には供用開始という話ができるんですが、その先に集ゾーンとか近隣公園の用地を区画整理の方で準備しているんですが、そちらのほうをいつ整備するのかということは全く出てこないで、シンボルロードまで出来てそのあと何もないという荒涼とした景色が広がるだけですね。そうするとシンボルロードに出店する方々も使い道がなかなかうまく進んでいかないので是非こちらは市の方で大幅な予算をつけてその集ゾーンに集まるような施設を考えていただければと思っております。

それから 19 ページの B 案でいくつか気になったことがございます。自家用車がここに入
って出るとき、これを右に出ると信号がすぐあってその次の信号がなくてなかなか右折し
て出れないと思うので、これを左折してそのままスムーズにぬけられるように道路整備を
していかないと出れないのかなと思っております。それと駐輪場が 83 台でしたか。もう
少し駐輪場を増やして頂ければ子供たちも結構使うので、スペースもかなりまだかなり余
裕があると思うので、駐輪場は倍くらいあってもいいのかなと思います。私もここをよく
使わせていただいて自家用車で送り迎えしてもらっていますので、ここは車から降りてす
ぐ駅で非常に使いやすくありがたいですが、出入りがどうかと思うところです。バス
の入口ももう少し信号のほうから入れるような感じにはできないのかなと思います。信号
を二つ新しく作らなければいけないということでちょっとここがもったいないような感じ
がします。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございました。続いて釜石先生お願いします。

○釜石委員

まず自分が感じたことをお話したいんですが、この間、短時間駐車場に停めましたら急
に雨が降ってきました、降りて駅まで走って行ったんですが、ずぶぬれだったんですよ。
それがもし高齢者とか、また雪になった場合は本当にそういうのを考えてやさしい駅とい
うのはそういうことかなと思っています。青森でするので防雪にちゃんと対応したような、
これからのお話になると思いますが、高齢者に優しいだけでなく子供たちにもやさしい雨
に濡れない吹雪に見舞われない、そういったアメニティの部分を作って頂ければなと感じ
ました。

あともう一点ですが、うみねこロードですか、先日、上長地区の JUMP 協議会というのを
開催しました。小中学生、高校生などいろいろ集まってあの通路でイベントをやったわけ
ですが、はっきり言って幅が狭いんですよ。あそこでイベントをやると通る人達が通れな
いんですよ。ということを考えればうみねこロードというのは、物を置いて売っていたり、
観光案内の方がいたり真ん中に看板があったり、そういった中でイベントをやっていると
非常に一般の人たち、周りの人たちが通行する場合に迷惑がかかっている状況で、場所が
ないからそうやっているんですよ。ですから、そういった意味できちんとしたイベント
ができるような広場をしっかりと考えていただければと思います。

あと 3 点目ですが、私の友達によく西口で待っていてといった時、西口の場所がわから
ない。八戸駅の構内は標示がわかりにくいです。東なのか西なのか、西に行けばなにがあ
るのか、八戸の人はわかっているかもしれないが、八戸に来た方々からそういった苦情が
非常にありますので、先程もありましたが、標示等を明確にわかりやすくしていく必要が
あって、やさしい駅を作っていくということだと思います。

案に関してお話いたします。やはり動線は非常に大切だと思います。先日も西口のほう
で迎えの車が、駅の前に 4 台くらいしか止められないですけれども、臨時駐車場に止めな

いで結局並ぶわけですね。並ぶと結局観光バスターミナルまで列が続いてしまって、今度はバスが入れないというふうなことを経験いたしました。やっぱりそのへんは自家用車とバス等は分離していかないと非常に安全面でも危険だなと感じました。そういった意味では、B案の自家用車と公共交通機関を分離するという部分においては非常に正しいかな、しかも安全かなと。一番の問題は乗用車だと思うんですよ。乗用車のマナーの悪さというのがあるんですが、止まらないで突っ込んできてバスにぶつかるとかそういうことも非常にあると思いますので、ここは分離する案がいいと思うのですが、先ほどのイベント広場というのを考えた時に、車と車の間に挟まって落ち着くのかなというのを感じまして、そういう点では車と広場を分けているA案もありなのかなと。落ち着いてイベントができるということではA案の車と広場を分離するというのもありかなと思います。A案とB案が折衷案はないのかなと、逆に。例えば自家用車の駐車場が左側にありますが、この出口がバスと一緒にありますがここで切ってしまうと、どうせ信号が二つできるというのであれば自家用車側を直接道路に出してしまえばぶつかることはないんじゃないかなと思ったりもしていました。自家用車はそんなに大きくありませんのでバスと違ってまっすぐ北の方に向かって道路にも出れるのではないかな。すると観光バスやタクシーとは接触することはなく、自家用車の動線が一つできるのではないかな。ただそうすると待つスペースがちょっと足りなくなるのかなと思っております。広場を確保しながらも動線を考えるというのは非常に難しい部分だと思いますけれども、なんとかA案とB案の折衷案みたいなのがあれば、すぐ賛成したいと私は感じておりました。以上です。

○武山委員長

ありがとうございました。それでは杉山さん。

○杉山委員

「便利でやさしい駅前」の関係について、公共交通の利用目的については機能、設定等については、計画通りで考えておりました。公共交通と一般車両の区分について動線分離についてはいいことなんですけど、この交差点について先般協議したと思うんですが、すべて信号がつくという方向ではございませんので、将来的な交通量を想定して信号機の設置も考えられるということです。基本的に交通の規制環境をふまえた場合は西口B案でよろしいのかなと。といいますのは交差点からまっすぐ入る今現在の東口のように車の動線といいますか、右折車・左折車それから直進車等の交通整理の関係が複雑になりますので、シンボルロードから一旦T字路にぶつかっての場合、二つに増えことになりすけども公共交通と一般車両との区分ということ考えるとこの方がよろしいのかなと思いました。

それから「にぎわい」の関係につきましては、イベントの規模等を踏まえまして想定して頂ければよろしいのかなと考えておまして、なかなか難しいと思いますけど、駐車スペースとの関係も考えて頂ければ幸いかなと考えておりました。

「美しく誇れる」関係につきましては、車道と歩道の明確な区分ということで植樹についてもご計画があると思うんですが、それについては車両の進入、歩行者の障害とかもあ

りますのでそのへんも考えて頂ければいいのかなと思いました。

西口駅前広場の整備計画の関係ですが、T字の交差点が規制関係からいきますとベストなのかなと考えておりました、センターにイベント広場も設けて分離していただければよろしいのかなと考えておりました。

それと東口の関係でいきますと、A案につきましては、歩行者と車両の区分をなさっていますけど、朝のラッシュの時間帯のスムーズな交通といった場合にちょっと問題があるのかなと考えておりました、よりB案のほうがよろしいのかなと考えておりました。以上でございます。

○武山委員長

ありがとうございました。ひとあたりご発言いただきましたが、何か是非つけ加えたいということがあればお受けしますがよろしいでしょうか。また、事務局のほうで今出された意見をまとめていただきたいと思いますが、おおむね西口についてはB案、東口についてはA案というところで大筋では賛同を得られたという状況かと思います。ただ、個別に懸念等出されておりましたので、それぞれ懸念に対する検討をまた進めて頂ければと思います。

また、現状をふまえて必要量を今日だしていただいたところですが、若干短時間駐車場に対して、不足とかタクシー待ちのスペースについて現状維持してもらいたいというような意見が出されておりましたので、通常の混雑程度であれば、今のでよろしいのかもしれないですが、もう少しさらに混雑するときとか、あとは運用を考えると、単純に数だけではなく、何列の何台というのも気になるかかと思っておりますので、そのあたりはまた個別に検討の上、協議等ご意見をいただいて進めていくという手順も必要になってくるのかなと考えていたところでした。

それでは、他に発言したいことがあればお受けしますが、特によろしいでしょうかね。

○大島委員

西の地区でいろいろ議論しているが、その中でいろいろ出てきている。東口では、日本最初の区画整理でやっちゃっているわけで、西口の方に今、何か公共施設をとかスマートインターチェンジとかそういう話が進んでいます。そういう意味では玄関が東という感覚だけでも、西口に商業センターとかいろんな公共施設を持ってきてスマートインターチェンジをくっつけてあの辺を開拓しようという、西地区のいろんな方々のご意見を役所にお上げしてそういう意味で少しずつではありますが進んで、今、西の時代だというシンボルロードもスマートインターチェンジも公共施設も含めて、どうしようかという話が前に進んでいますので、どうか駅前についても、できればもっと似合うような広場にしたいと思います。

○武山委員長

他にないですか。前回の委員会の前あたりに市長も考えたいみたいな発言をされていたかと思いますが、そのあたりの周辺の状況というところもある程度整理いただいて、次の委員会で報告等いただければと思います。何か事務局の方からコメント等あれば、よろしいですかね。

○事務局（石橋G L）

資料の中の5ページについて訂正があるようですので、説明させていただきます。

○事務局（コンサルタント）

5ページの表がございまして、基本的な交通処理機能の中の高速バスの乗降場の西口の記載の中で、現状3本/日とありますが、これは東口になりますので、西口ではございませんので、すみませんがご訂正をよろしくお願いいたします。

○武山委員長

他によろしいですかね。それでは整備計画に対する本日の意見の集約としては、西口についてはB案、東口についてはA案というところを基本として、今日出されたコメントや懸念に対しての検討を行った上で、さらにレイアウトについて深めていただければと思いますが、ということで異議はございませんかね。

よろしいですね。

それでは、本日の委員会としては意見の集約とさせていただきたいと思います。

それでは、今後の進め方ということで事務局からご説明をお願いします。

○事務局（石橋G L）

本編資料の最後のページの22ページをお開きください。

こちらでは、今後の検討委員会の進め方についての説明となります。

今回の第2回検討委員会で東口広場の案と西口広場についてのおおよそのレイアウトの方針がそれぞれまとまりました。

次回の第3回検討委員会については、まずこれまで検討していただきました駅前広場の現状と課題、整備目標、それから今回まとまりました西口広場の案について、さらに各機能の配置や動線、植栽、修景、サインなどを具体的に検討しまして、整備イメージ図までを、八戸駅前広場整備基本計画（案）として、まとめて提示したいと考えております。

2つ目に整備の実現化方策の検討として、整備手法と関係機関の役割分担や今後の課題

等をまとめたいと考えております。

これらについて、それぞれご意見をいただき更に調整したうえで、最終稿を作成したいと考えております。

本検討委員会は、次回の第3回会議で最後となりますが、今年度中に製本された形で皆様にお届けしたいと考えております。

以上です。

○武山委員長

ただいま事務局から今後の進め方について説明がありましたけれども、それに対して質問、ご意見等あれば伺います。

よろしいでしょうか。それではこれまで私の進行でしたけれども、事務局の方へお返ししたいと思います。

○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。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3回目の検討委員会につきましては、2月中旬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2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。