

第3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27年2月23日（月）

時 間 午後2時00分から午後4時00分まで

場 所 八戸市庁 別館8階研修室

第3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（11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 三八五交通株式会社 代表取締役） |
| 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） |
| 赤 澤 榮 治 | （駅西土地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3回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

平成 27 年 2 月 23 日(月)14:00～16:00

八戸市庁 別館8階 研修室

○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3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。

なお、報道関係の方の写真撮影につきましては、冒頭 5 分間のみの撮影をお願いいたします。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をお願いいたします。

それから、傍聴人の机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、また検討案の段階ですので、資料を写真撮影する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委員会を進めてまいります。

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次第、席図、出席者名簿となっております。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、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、よろしくをお願いいたします。

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、中川原委員が欠席でございますので、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、ここからの議事進行のほうを私のほうで進めさせていただきます。年度末のお忙しいところでお集まりいただきましてありがとうございます。えんぶりも終わってですね、今年はだいぶ暖かいようで、雪が少ないようですけれども、この委員会としてはですね、本日で終了でございますので、またいろいろなお立場のほうからですね、貴重なご

意見をいただければと思います。

それでは最初にですね、委員会の会議録署名者の選任させていただきたいと思います。私のほう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、それでは村上委員、赤澤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ということで、事務局のほうから説明をお願いいたします。

○事務局（石橋GL）

本日の委員会ですが、最初に前回の第2回検討委員会のおさらいとして、いただきましたご意見に対する対応について確認させていただきます。

次に前回、東口・西口の配置計画案について、委員会案としてそれぞれご承認いただきましたが、いただきました意見に基づきまして修正・検討しました配置計画の説明を行います。

さらに各機能の配置等を盛り込んだ整備イメージの提示、最後に八戸駅前広場整備基本計画（案）のとりまとめいう流れでパワーポイントを用いまして、説明させていただきます。

そのあとに基本計画案、今後の進め方等に対する意見聴取として、各委員の方から「意見メモ」の項目に沿ってご意見をいただき、基本計画（案）について、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時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）

こんにちは。福山コンサルタントの高井です。

では、本編資料のA3、ページとしては26ページぐらいあるんですけども、それを順番に前のほうから説明をさせていただきたいと思います。

まず1ページ目なんですけど、今までの経緯であります。1回目が8月の下旬、3ヶ月後の11月に2回目を行いまして、2回目では、ある程度配置のイメージ案をお出ししたところでした。今回の3回目で整備方針の再度確認をいただきまして、施設の配置案、最後、整備のイメージ案までお見せするといった内容になります。

具体的には右の方の黄色い囲みに入っておりますが、主な説明事項は2-1から2-6になります。ではまずはじめに、一番目の検討委員会の進め方という流れから、前回の意

見と対応を振り返って、年も越えてしまったんで、振り返りたいと思います。

まずこちらで提示しました、整備の目標に対する対応ということで、東西の役割分担、優しい空間づくりについて、案内、その他について意見がございました。それに対し、個別の配置案について反映しておりますので、その都度、細かいところは説明したいと思います。切り口としては、集う・賑わう、美しく誇れるというところを整備目標として、抽象的な表現でしたが、今回は具体的な表現でお持ちしましたので、説明させていただきます。

同じく2番、右側のほうに移ってきまして西側の駅前広場についてのご意見、主に自家用車のスペースに関する意見が多かったです。基本的にはちょっと狭いのではないのかと言うご意見が多かった。もう3つほどあったんですが、歩行者スペースについてのご意見、ちょっと狭いのではないのかというご意見、あと交流広場。ちょっと落ち着かないかもしれないねというご意見がございました。それぞれに対応して、どの様な対応を取ったかというのをのちほどご説明します。

総じて、レイアウト案について前回、何案かお示しした中で、A・B・Cとお示しましたが、B案をベースにということは総意であったので、そのB案をベースにして下記の対応を考えました。

東口に関して、こちらはAとB案という形で、前回示しておりますが、ここについてはのちほど整理しておりますので、そちらのほうで説明したいなと思います。具体的なイメージが無いとなかなかここだけでという話は出来ないかと。

では、実際に中身のほうに入りたいと思います。2ページから3ページにかけて、こちらは前回第2回で、大きい方針としては、周辺のエリア、たとえば、八戸西スマートインターチェンジとかですね、そのへん広い視野をもって全体の地域を考えて方針づくりをしました。結果的に3ページの駅前広場の方向性というところ、そこで結論として整備のコンセプトを3つほど出しております。

思い出していただければと思うのですが、青色が交通に関すること、ピンク色の2番が活性化とか賑わいに関すること、3番目の緑色が美しく誇れるといった景観に関すること、それぞれに対して方針というものを少しご提示しております。

詳しい内容については、前回と同様なんですが、基本的な変更点はございませんが、4ページのほうから最後おさらいということでご提示しております。大きい目標として、便利で優しい駅前、交通についてのことです。こちらについては、東西でどの様な機能を分担するのかというお話を前回しました。それでバス、タクシー、自家用車、その他それらが最低限どのくらいの規模が必要なのかということ整理して提示して、配置案に結びつけているかたちになっております。ここで大きく前回に対して変わった点としましては、西口については基本的にはございません。

ページをめくっていただきまして5ページ。東口について、こちら後で詳細を話しますが、こちら側の取り扱いについては今後検討を継続するという取り扱いですので、この規模に絶対納めるという規模をここで指定するわけではなくて、最小限必要な規模として、場合によっては縮小の可能性を検討するという位置づけでこの数字を示しています。5ペ

ージの後、(2) 分かりやすい動線、利便性の高い結節点空間づくりや、3番目の利用者に優しくて分かりやすい空間づくり、バリアフリーに関することなんかですね、こちらにつきましても、のちほど配置案で、どのように配慮していくのかというのを、提示していきたいと思います。

そして6ページ、こちらは前回と変化がございません。活性化とか賑わいについての考え方を載せています。西口でもイベントが出来るようなスペースがあったらいいねというようなことで、そのようなスペースを考えたデザインを提示しております。

7ページ、こちらは景観について。駅前顔となるような、八戸顔となるような景観づくりとして、自然とか風格とか品位とかというキーワードで整理しておりました。

これらの整備の目標を大きく掲げて、8ページ目からは前回ご提示した中での修正案ということで具体的な話に入っていきたいと考えております。

8ページ、整備計画東口の話になります。計画条件として、冒頭に赤い字で2行ほど書かれておりますが、こちらが今回の計画の位置づけになります。この東口の駅前広場については、改善の方向性を検討する位置づけにしております。

今後、利用者と事業者の改善の検討するベースとなるような案を作成するような位置づけ。今回この場所でこのようになったから整備しますよという結論ではなくて、改善の方向性を検討するような位置づけで検討しております。

右側の検討のフローがあります。第1回の委員会では、現状の課題の共有ということで、バスとかタクシー、自家用車の動線がちょっと錯綜しているのではないかな等の課題を共有しました。2回目では、AとB案という形でお示しして、第1段階と第2段階、いきなり全部ということではなくて、段階に分けて整備してはどうかということをご提示しまして、A案のほうが検討の切り口として、検討する土台となる案としてはいいのではないのかということで、こちらのA案をベースに改善の方向性を検討する案を今回、鋭意作成しております。あくまでA案になるっていう話ではなくて、このバスエリアの中から、自動車スペースをちょっと考えたいなど。移設すると考えたい、そういう切り口を参考にしたA案をベースに改善の方向性を検討しております。

当3回目の検討委員会としては、改善の方向性についてのご意見を伺いたい。来年度以降、実際に事業者の意見を伺いながら、実際の改善策を検討して参りたいなというような位置づけにしております。

9ページになります。東口は実際どの様な配置になっていくのかということはこの9ページに書いております。先ほど言った3つの目標、青い交通に関するところ、赤い賑わいに関するところ、緑の景観に関するところ、特に青いところですね、役割分担として、東口で担っていく主要な機能は、路線バス・タクシーと言うことで位置づけております。

西口と分担する機能としては、自動車とか自転車、補完する機能としては、高速バス・送迎バスとかという考え方です。その中で下の表の中にあります、最低限確保すべき規模と将来のサービス水準という形でお示ししてございます。

一つ、お配りしている資料の中で、高速バスについてなんですが、いま、主要機能とか補完機能としましたが、基本的には西口のほうに八戸西スマートインターチェンジも整備されることもありますので、そちらのほうに主要機能を担っていただいて、東口のほうに補完というお話だったんですが、現状として、どのような需要の変化があるかということに関して、今の時点ではそれほど確定ではないので、位置づけとしては、西口の活用を含めて、実際はですね、整備された後に需要がどの様に変化するか見定めて、当然今、現状で高速バスが運行されていますので、当然こちらが現在メインになりますので、誤解がないようにしていただきたいなど、一言付け加えさせていただきます。

大きく議論になるのがこの中で、タクシー駐車場、それと短時間自家用車駐車場なんですが、こちらこの扱いです。タクシー駐車場は縮小の可能性について、今後検証作業を進めながら検討を進めていきたい。自動車の短時間駐車場については、拡大縮小作業につきましては、今後検証作業を続けながら検討したい。この2つが大きく検討の対象になる規模の部分になります。

具体的に10ページにですね、前回の第2回目の修正案を提示しております。それぞれご提示した第2回目の左側の絵が2つあります。第1段階、第2段階でございます。この第1段階というのは、何かと言いますと、バスと自家用車が混在しているのを分離したいというそのような意図から、右側の修正案としたこのような案となっており、こういうような考え方です。

2回目の委員会のご意見に対して、どの様に対応したかというのを下の表の中に書いております。まずはじめ、レイアウトについてですが、改善の方向性のところで①、②で書いているのが、図面の方でそれぞれ対応しております。一番はじめは、バスと自家用車の動線分離ということで、これは①のスペースを今自家用車が入っておりますが、自家用車との動線分離を考えて、今バスのスペースに現状とは違います。バススペースに案としてご提示しています。それと連動しまして、タクシーと自家用車の共存の配置を今後検討したいなということで②のスペースを書かさせております。

第2回の意見で、東口のタクシープールについて現状の維持をそのまま望みたいという意見もございました。あと、自動車をタクシープールにもってくと錯綜が増えるというご懸念がございました。タクシープールについては、ある程度現状利用に余裕を持たせて、最低限を削減するという方向性でということで、あとのちほど説明しますが、足りない場合を想定して、一番町バスプールで補完するという案を次のページでご説明します。

それと、錯綜については、いずれこの自家用車をこのスペースに入れると交錯してしまいますので、この辺は活用スペースとして③で書いているところがありますが、タクシーと自家用車の錯綜に配慮しながら、導入機能を今後意見交換をしながら方策を検討していきたいという位置づけに留めております。

路線・高速・観光バスについてですが、なかなか観光バスを西口に設けようとしてましたので、東口にもってくる必要性は低いのではないかとご意見がございました。

今回の改善の方向性の案としましては、左側のバスのスペース、これは、路線・高速バスとしての位置づけとして、主要機能としてバス専用空間としたい。ただ、先ほども言いましたが、高速バスは将来的に西口の活用を含めて検討したいということです。観光・送

迎バスについては、待機所は西口のほうに確保しております。ですので、東口については、現在と同様に基本的には降車の機能のみという形で機能分担を図りたいなど。

その他の降車場、待合空間の充実ということで、駅舎近くに降車スペースを少し広く④のスペースを取るとか、雨風をしのぐ待合空間の確保ということで、⑤のあたりに今後待合空間の設置検討をいうことを進めたいなというところです。

つづきまして、自家用車のお話しですが、自家用車の短時間駐車場と乗降場について、新しく身体障害者対応の乗降場を6番のあたりに設置というのを考えております。それと自家用車のスペースですが、今後バスとの錯綜と回避、待ち行列を発生させない公道を目指して、タクシールール側の方に移設を検討したいなというところです。まあ同時に活用スペース、まあちょっと余裕のあるスペースが3番にありますので、その辺を含めて今後意見交換を深めて方策を検討することにしております。

今後の進め方については一番最後にお話したいと思っております。

11 ページの方には、ちょっと話題になったタクシールールが減った場合、例えば盆・正月にかけて利用が多い場合、タクシーのショットガン方式という形を取ってやるというのも一つの考え方としてあるというご紹介をしています。有効利用できる一番町バスプールという敷地がありますので、こちらをうまく利用してタクシールールの規模を補完することは、現実的にも可能ですし、全国的にもやられているというところで事前紹介させていただきます。

12 ページにはですね、今お話ししました口頭でお話ししたものを、イメージとして立ち上げたような形になります。タクシー、自家用車スペースのイメージがつかみにくいのではないかとということで、横断A-A' という横断図ということ、横からスパッと切った場合どうなるのかというのをイメージしています。

今、タクシールールを少し縮小した場合、このぐらい余裕、植込みの植栽とかも、あと路肩等ですね、カットすればある程度のスペースが確保可能なので、まあこの辺の敷地の取り方と、あと重要なのは、動線のからみで双方が利便性の高まるような案を今後検証して検討したい。右側の写真がイメージになります。バスの待合空間、身障者の乗降スペース、あと活用のスペース、自家用車であれば、例えばここに書いてあるようにフラップ式の駐車場、ゲートなんて作らなくてもできるというような駐車のさせ方もありますので、その辺も含めて今後スペースの活用のあり方を検討するという位置づけと。

東口最後になりますが、今のが第一段階として前回ご提示した修正案になりますが、それが長期的にどうなっていくのか、今の想定の方を提示しております。今説明したのは、下の写真・図の中で短中期と書いた第一弾、長期的には第二弾として右側にご提示しております。

第一弾のほうは今ご説明したところもございしますが、その他にですね、どのようなことが整備のシナリオとして同時に進んでいくのかというところですが、まず駐車場移設等とありましたが①番ですね、ユートリーの駐車場等の積極的な誘導というのは、当然ですね、今ユートリー駐車場は余裕がある程度ありますので、こちらの方をうまく使う。当然

ですね、屋内移動で濡れずに実はユートリー駐車場から駅まで行けますので、その辺、ご存じない方もおられると思いますので、その辺を積極的な誘導を図っていくこと。

それと、駅全体の話ですが、サインがばらばらになっているというお話もございましたので、その辺機能性とか、ユニバーサル、景観性、メンテナンス性、あと当然、全市の観点も必要ですが、その辺も含めたサイン計画の検討というのを短中期計画というのを考えております。

最後③番、交流広場の拡充、第二弾に向けて本当にこの形で可能かどうか、交差点を閉鎖するというのは、けっこう交通処理上の影響も大きいので、その辺の検討はいきなりこうなるというのではなくて、影響の検証が必要となると位置付けております。

長期的にですね、第二弾の交流広場の拡充が可能であればということで、例えば全部閉じてしまうと印象的な空間、景観づくり、この辺で「顔」としての景観づくりというお話しが始まっていくのかなと思います、まあそのようになっていくというシナリオのイメージです。

今のイメージは、第一弾で西口駅前広場とか、八戸の西のスマートインターチェンジが完成までのイメージを短中期という捉え方をしております。長期とはそれ以降としております。これが以上東口になります。

西口について、こちら側が大きく位置づけ、同じような形なんですけど14ページの計画条件、こちらについては完全にこれから作っていきますので、整備を見据えた、すぐに整備に入る基本計画の位置づけとしています。右側の検討フロー、1回目、現状・課題の共有、2回目レイアウト案への意見、ABC案出しましたが、B案、駅の正面をあけたB案に、それをちょっと今回、修正案をお渡ししております。

基本的な修正の内容というは、後ほど説明しますが、短時間駐車場と乗降場の動線をちょっと変更を行っております。最終案というは、今回委員会でレイアウト案として取り込んでデザイン案を後ほどご提示しています。最終的には実施設計に向けた意見・聴取ということで、当委員会では基本的にはレイアウト案、デザイン案の合意。来年度以降、実施設計の方で細かなコスト面等を踏まえて、最終案の検討を進めるということになります。

同じような形で15ページから位置づけになりますが、こちらは大きく変更ございませんでもう一気に16ページに行きたいなと思います。

具体的などのような変更になったかということで、第2回前回左側、今回右側になります。変更した点は数字の番号で示したところと対応しています。それぞれ見ていきますと、2回目の意見対応ということで自家用車スペース、歩行者スペース、交流広場、三つ挙げられています。

特に自家用車スペースの意見が多くて、一番多かったのが、駐車スペースが少ない、この時20台でした。もう一度ちょっと流入道路とか配列の再検討、考えてくれということで、今回対応として、駐車スペースをちょっと拡充しています。40台2倍になっています。

これは別に手品をしてということではなくてですね、前回と何が違うかといいますと、

短時間駐車場の車路、駐車場に停める自動車のクルマの通る道とですね、乗降場を利用する車の道が前は分かれていたんですけど、今回はもう共有させています。ということですね、ゲートを必ず通る必要が出てくるということにはなりません。ただ、次のページで説明しますが、ゲートを通らなくても料金を徴収するようなシステムを導入すれば、このようなゲートなしでも通ることが可能。ですので、この駐車形式については今後、利便性とコスト等を踏まえて選択はしますが、このような形で駐車スペースを拡大するというのは可能だということなのです。

続きまして、長時間駐車・短時間駐車・送迎分けて考えるべきじゃないかと、前回ですね、青色一色でいろいろ塗られてまして、何がどうなってるのかよく分からなかったというところだと思います。今回ですね、完全にですね、見ていただきますと、自家用車の降車は青いところですね、広場に隣接して降りていただくと。で乗車とか短時間駐車というのは、乗車というのは結構待っている時間が長かったりします。ですので、実質、短時間駐車扱いと同等と捉えて、もう駐車していただくということを前提にしています。

長時間の駐車については、広場外を利用していただくと。ですので、30分無料の中で乗車・短時間駐車をお願いしたいという形にしております。それと、前回ご指摘、身障者用の乗降場の明記。前回乗降場という扱いでしたが、望ましい形として全部駐車タイプとして②番の方に2台設置しております。

乗降場としては、1台必要だったんですが、駐車機能を持ち合わせるということで、予備で2バースほど確保しています。駅の出入り口から近くて、駐車してそのまま雨に濡れずに降りていけるというような環境になるということなのです。

それと最後、自家用車の出入り口の右折、交通処理の話ですね、スムーズに流れる工夫してくれということで、対応としては駐車場の満空表示や歩行者の横断禁止等によって対応ということを考えております。

続きまして、歩行者スペース、歩道が少し狭いんじゃないかということで、ここではですね、3人並列通行可能で自転車も通行可能な自転車歩行者道として必要な幅員、3m必要なんですが、それに道路の施設帯分0.5m足して、一応歩道の幅としては3.5mを確保。⑤の歩道としています。

その他、交流広場については別途、ご提示後ほどします。それとロードヒーティングについても設置を検討しています。それとその他のところですね、荷捌きスペースを⑦番に確保。これ業務用です。それと管理・資材スペースとして、詰所みたいなものを⑧のあたりにということ。

次のページにはですね、駐車場の先ほど口頭で言いましたが、ゲート式とフラップ式の話を追加で入れておりますので、ご参考にしていただければなど。

結果的にはですね、導入事例としては、仙台駅とか郡山駅、新幹線駅でも設置されていますし、ゲートをつくらずとも昇降板とかフラップ板なんですが、昇降板を上下させるような形で、比較的民間の駐車場等でも増えてきたところです。ただし、そういう駐車スペースを広く取れるというメリットもございしますが、やはり除雪とかはですね、その時はひっかかるのは当然になってしまいますので、冬季への対応というのは少し課題とかメリット・デメリットという意味では、ゲート式ではよりあるかなということなのです。

いずれにしても、今後ですね導入実績としては北海道でもヒーター式というのを写真載せてありますので、いずれどれを選択するかというコストも含めて今後検討ということにしたいと思います。

イメージ、最終的にですね18ページのようなイメージになるかなど。こちらイメージの案です。配置のイメージになります。ちょっと追加、としてこれ説明一点だけなんです、さきほどちょっと3mってどのくらいの広さっていう感じを受けたと思うんですが、18ページのA-A断面、A-A'ですかね、このくらいの広さになります。3.5mというと、車椅子幅80cmとして、1mで自転車が通って、3mだとして2人分ですね、照明灯とかいろいろ施設配置する場合をとりあえず5mとって、3.5mは最低限確保すると。

あと、バスの構造からですね、6mくらい余裕をとっています。シェルター一部分が3mくらいを確保して、残りの部分3mとるというイメージ。こちらはどうしても待合にされている人もいらっしゃいますので、ある程度広く取るというような前提にしています。

A-A'のところは別に待合スペースがないので、通行する機能だけを確保するように考えています。

19ページについては、シェルターと上にかける屋根ですね、それとロードヒーティング、下に入って暖かくて雪解けになるんですけども、配置のイメージを書いています。主要な動線でシェルター、これ動線といってもですね、駅から乗降する場所までを基本つなぐと。雨に濡れないようにすると。駐車場は、さすがに全部屋根掛けるというのはありえませんが、身障者のところのみ屋根をお掛けするような形。でロードヒーティングについてはシェルターとほぼ同じような動線になります。

実際、ちょっと西口についてはどのようなイメージになるかということで、デザイン案をちょっと説明したいなと思います。前のパワーポイントのほうを見ていただくと、ちょっと出してはいないんですけども、こちらが完成のイメージのパスになります。正面にプロジェクターの前に模型があるのは、あれは駅正面のイメージです。だいたい模型で200分の1くらいなんですけども、大体そのようなイメージになります。こちらのイメージをつかみながら、見ながらですね、テキストのA3のほうをちらちらと見ていただければなと思います。

20ページのところなんですけど、こちらでは動線と空間配置の基本的な考え方を書いています。動線は主要な赤い矢印のシンボルロードへ続く2本の道、それと右と左に分かれる道ですね、赤い線。こちらを主要な動線としています。その動線の中に2つの空間的な位置付けとして駅舎正面に賑わいの交流広場、これが模型で示しているような場所です。それと憩いの交流広場を右側においています。

賑わいの交流広場というのは、ここはみなさんも駅を降りてですね、まさに八戸の顔になるようなシンボリックな場所になるかなど。乗降される方々がですね、待ち合わせの場所になったりですね、ちょっとしたイベントにも対応できるような、そして何より、駅の正面にできます、シンボルロードと一体的になるような感じ、そのような空間になるのかな

ということで、こうしています。

右側の交流広場については、ここは来訪者とか、地域住民が普段も使えるような空間になるかなど。トイレもありますし、憩い、待ち合わせ、散歩、イベント、何でもある程度ユーティリティ性が高いような場所になり、そのようなことを想定した場所にしています。

それぞれ今言ったようなイメージを21ページ等において、22ページには、今模型のほうで前に出していますような形で、非常にまあ印象的な空間になるという一つの意味合いとしては、こう向かい合える場所になる。ベンチが置いて向かい合わせになる。人の目が交錯する。中にシンボルエリアに繋ぐような軸があることで、待っている人、ベンチに座っている人も、大きな軸を通っていく人たちを見ながら、というような風景になるかなというところです。

あと小規模なイベントぐらいはですね、見ていただいても分かるように、こうストリート型のちょっとしたマルシェ的な仮設店舗等は並べるとかですね、まあそういったやり方は大きなイベントはなかなかできないんでしょうけども、可能な場所にはなっています。というところです。

あと23ページには細かなデザイン、今シェルターはどっちかという、長めにかなり駅を囲むようにとっていますので、ある程度軽快感があって、すっきりとしたものがないのではないかと、舗装のデザインについても、ちょっと渋いというか風格を与えているようなイメージを作っているんですが、やはりシンボルロードへと繋がる風格のあるような軸線をつくるために、メリハリの利いたデザインをということを報告としています。

あとは、他にファニチャー系とかですね、これは詳細については今後になると思いますが、基本的な考え方をここで示しています。

23ページ右側は、サインシステムということで、これはですね、ある程度確立されたものはありますが、特に八戸市の駅前広場西口については下の図にありますように、今後新しい交通の結節点となり得ますので、この結節点、スマートインターチェンジのほうにもうまく誘導したりとかですね、東口から西口への誘導という広域的なある程度サイン配置というの、標識とかになるかもしれませんが、重要になってきますので、そういうポイントを抑えたところで、駅舎の中だけではなくて周辺も含めてやっていく必要があるということを提示しております。

最後になります。今言った、ご説明した中で、東口と西口の取りまとめの案として書いています。最後、軽くおさらいしますと、24ページは東口のおさらいです。こういう形で今回、整備計画案、たたき台というか、今回は改善方向を示すものとして自家用車短時間駐車場、今待ち行列が発生して交通錯綜があるので、今後、右側の情報スペースの拡充を検討しますよと。路線・高速・観光バス、こちらは自家用車と動線錯綜が課題であったので、このようなことなく専用空間を目指すと、同時に待合空間の充実みたいな話を今後検討していく。それと身障者の駐車場新設を検討。あとタクシー。今後ですね、この先ほど言った自家用車とタクシープールの関係性を不断に検討していくと。と同時に自家用車乗降場についてもですね、今混雑している形態を捉えていますので、同時にこちらを解決

していきたいと考えています。あとサインと交流広場のポイントです。

25ページは西口です。西口はもうCGでぱっと見ちゃったほうがたぶん早いんですが、駅正面に賑わいの交流広場をもともとこのような形で設けて、ちょっと風格のあるようなシンボルロードに繋がるようなイメージを作り、右側には憩いの交流広場、イベントにも対応したものを作り、あと左側に自家用車、右側に観光バスとタクシーといった形で配置されているという、明確ですっきりとした最終的なデザインという形にしております。

検討の流れですけども、西口はこのような形で最終的な形のイメージまで。来年、詳細な設計というほうに入っていきたいなど、なので基本的なレイアウトはこれである程度確定をと考えております。東口については、ちょっと何回も言っていますが、今回はこれ短・中期的な案として、今後スマートインターチェンジ、西口の完成に向けてですね、そのようなタイムスパンで、これを議論のたたき台として事業所と利用者等のニーズを踏まえながら、具体的に本当にタクシーと自家用車スペースどういう取り合いが望ましいのかというところを突き詰めて、改善策を検討していきたいと位置付けで捉えていただければと思います。以上です。

○武山委員長

ただいまの事務局からの説明について意見メモにしたがって質問等があれば合わせて行ってもらえればいいのかと思います。資料に関するものであればなんでもいいということ質問していただければと思います。それでは私から簡単に始めていきたいと思います。

まず資料の17ページで休日の西口駐車場のデータを示していただいています。これは今のデザインが終わったあとにはこのスペースはどうなるんですか。現状で55台のスペースがあって平日でも15日程度は満車になっている。休日だと27日という状況ですが、この55台というスペースは残るんですか。

○事務局

暫定で55台確保している形にはなっていますが、現状は暫定という形ですので、バスやタクシーの乗り場は閉鎖して西側に駐車スペースを確保させていただいています。今示していますとおり40台に減るとい形になります。

○武山委員長

その場合に40台でいいのかなという話と、あとは非常に困るのは長時間駐車するつもりで来て、空いていない時にここに車を置いて新幹線に乗る場合もあるかと思いますが、その場合の検討も若干必要になるのかなと思います。あとは西口のほうでフラップ式を取り入れて40台確保して若干送ってきたところの並びは短くしてというところは特徴的なところを捉えて配慮いただいたのかなと思いますが、前に検討していただいた中で八戸の駅の利用の特性として自家用車の利用が非常に多いとか、たぶん他の地域と比べても際立った特徴かと思いますが。そのあたりをうまく収めていくところをもうひと工夫していただければと思います。ユートリーが随分空いているという話がありましたが、例えば可能であればユートリーを短時間30分まで無料とか1時間だと非常に安いとか、そういうことがあ

ればそちらの利用も増えていくのかなと思います。

ある程度今日示していただきましたが、タクシープールのショットガン方式ですか、そのあたりでも非常に有効になってくるのかなと思いました。あとは数値的なところから答えていただいているとは思いますが、運用上ただ数値じゃないよと。例えばタクシープールは7列必要とか、そういうような話が出てくるかだと思います。今日の資料の写真でも列ごとによって長さが違って、溢れているようなところがあって、運用的な面での細かい配慮になってくるかと思いますが、必要になってくるかと思いました。

西口の憩いの交流広場についてですが、これは確定ではないんでしょうが、植栽を行うようなイメージで、画面で言うと左、図面で言うと右の方になりますけれども、ここはイベントとしてそれほど頻度が高くは想定されないということも評価をいただいていたようですが、イベントの内容によっては、ちょっと木が邪魔になるとかそういうこともあるかと思いますが、あまり数としてはそんなに多くないとしたら主だったものでいいですが、どういう使い方をするのか絵までちゃんと書く必要はないですけども、樹木が邪魔にはならないのか、あとは写真のところをいくと25ページに中学生が演奏か何か披露しているような写真が右上に載っていますが、例えばこれであればどの程度広さが必要で、これをスペース的には確保できても、周りで人が集まると良く見えないとなってしまうとちょっと残念なのかなと感じますので、利用形態を含めたものでどういうものがあるのか。場合によってはフラットに残しておいたほうが使い勝手がいいのかなということもありますので、そのあたりをよろしくご検討頂ければと思います。私の意見としては以上です。

それでは、続けて前回と同じように今野先生からメモいただいたことも含めて、それぞれ質問等していただければと思います。よろしくお願ひします。

○今野委員

資料の10ページの航空写真の下の2段目でしょうか。タクシープールのところに記述の赤い文字の西口で始まる場所ですね。東口ではないでしょうか。西口ですか。

○事務局

西口と一番町と合わせてです。

○今野委員

はい、わかりました。この報告書は一定の説得力を持つまとめ方と感じました。私の方であえてこの場で申し上げるとすれば、当初からユーザビリティに優れた駅前広場であってほしいという思いがありまして、ユーザビリティがどういう内容で構成されるかといいますと、いろいろと調べて参りますと例えば、移動の容易性とか移動の安全性とか移動の介助性からさらに交通の結節性、そして情報提供性それから空間快適性、管理充足性そしてにぎわい創造性、そのようなものが出てまいります。今上げましたようなことを東口の広場の整備の具体化というところ、また西口の実施設計を進めるうえでの配慮工夫というところで照らし合わせながら確実なといひましようか、ユーザビリティに優れた駅前広場作りの実現に向けて努力をお願いしたいと思っております。

特に西口につきましては、移動の安全性の観点から自転車との接触を気にしないで移動だとか滞在ができるようにしてほしい。それから情報提供性の点からは点字ブロック等の歩行者誘導設備の整備、そういったところにも手を尽くしていただきたい。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございました。それでは続いて福島委員お願いします。

○福島委員

ご苦労様でございます。東口の方からですけれども、先日駅をご利用のお客様の声から自家用車をご利用のお客様にも気を使って欲しい、心配りをして欲しい、現在の東口はバスとタクシーだけが便利だというお言葉がありました。東口の案はこれからというお話ですが、自家用車をご利用のお客様にも配慮できる設備ということで大体このような感じがいいのかなと感じておりますが、一つお伺いしたいのは、東口はこれからということですが西口に検討しています駐車場スペースがどういうイメージになるのか、これからですが教えていただきたいというのが一つです。

それから東口の交流広場についてですが、現行を考えますと東口の階段を下りていきますと、大きなイチイの木がありまして、せっかく作っているモニュメントを見えなくしているということがあります。それから歩行者動線があったりしてモニュメントに立ち寄る人はほとんどいない、お客様からはそのようなものがあつたのかという印象です。これからはイベント等が結構出てくると思いますので、出来れば東口の交流広場の拡充と合わせてイベント広場も整備検討して欲しいというのがお願いでございます。

それから西口ですけれども、高校生や会社の送迎などありますが駐車場を必ず通るようになるわけですか。そこをもう一回確認でございます。もし、駐車場に入らないで道路の途中で停めることがないように案内標識などできちんと整理してほしいというお願いです。

それから一つこれも確認ですが西口の住民主要動線とシンボルロードへ行くT字路になっていますが、横断歩道が結構あつて信号機が設置になるのかどうか教えていただきたいと思います。これは安全面からでありますけれども教えていただきたいと思います。以上でございます。

○武山委員長

はい、今確認いただきたいと思いますが、まず東口の水色部分の自家用車スペースについてはこれからの検討ということになるかと思いますが、どんなことを考えておられるのか。ここもフラップ式かなんか入れて駐車スペースを設けたいというようなことですか。

○事務局

事務局から説明させていただきます。東口についてはまだ検討中ということですが、現段階で話題に出ていますのは西口と同様にフラップまたはゲートの方式の選択かなと考えていまして、今のところたぶんフラップのほうが駐車台数も増えて周辺に待ち合わせのような無駄な渋滞を発生させない可能性もあるということで考えているところです。

それと西口の送迎につきましては、基本的にキッスアンドライド駐車場に入っていた

いて乗降していただくということを基本としております。あと、西口の 40m 道路と T 字路の件ですが、現段階では周辺の交通量がまだ確定していないということがあるのと、まだ実際に張り付いていないという現状がありまして、そのへんから勘案しますと現段階で T 字路に信号は今のところはまだ設置する予定はないという状況であります。

○武山委員長

フラップ式ということでコインパーキングにあるような板があつて、ゲートはないので割とスムーズに送迎車は入っていけるのかなと思います。駐車は切り返して停めなくてはならないかによっては時間がかかる場合もあるかと思いますが、東口の方もフラップ式で頭から駐車するようなスペース的にちょっと苦しい部分があるかと思いますが、検討としてあがってきている。今後検討していくことになる。T 字路の信号はすぐにつくということではない。またあとで思い出したらということをお願いしたいと思います。

続いて佐藤委員をお願いします。

○佐藤委員

まず東口ですが、検討していく位置づけだということなのですけれども、まずバスプール内の安全を第一に考えて欲しいということがバス事業者の考えとしてあります。イベントスペースも大事ですが路線バスは毎日の運行であるため、余裕を持ったスペースを確保して欲しいと考えております。バス同士であったり、歩行者との交差が危険な箇所をなるべく少なくして欲しいと考えております。資料の 13 ページの下の方に東口の短中期とありますが、事業者として考えるのは現在のバスの入り口は現状のままが一番安全なのかなと考えています。

現在の出入り口で危険だと思うのは、自家用車の駐車スペースがあることで、自家用車が渋滞したりしてまして、そこが危険であると考えておりまして、駐車場がなくなれば現在の出入り口でバスは非常に安全になるのかなと考えています。この資料 13 ページの短中期の新しい入口はどうしても交差点の渋滞で入りにくくはなるとは思いますし、観光バス降車場と計画がありますが、ここで降りたお客様がユートリー側に横断するという危険もあります。検討段階ではありますが、そのへんはバス事業者とも協議して危険ではないようなスムーズなロータリーの計画をたてて検討していただきたいと思います。

右側の長期の第二段階ですが、これは考えただけでターミナル内で事故が起きるのかなと思ってこれは厳しいと考えています。入口も渋滞するので乗務員的には右折して入るときにかなり気は使いますがそこに向かって出てくるバスもあつたり観光バスがあつたり、プラスしてバスから降りた観光客の方の横断だったり、ここはイベントスペースも大事ですが、安全を一番に考えていただきたいと思います。

高速バスですが資料 9 ページの下の方の右側の二段目に東口は補完機能、現状路線は少ない、現状 3 本となっているんですけども、現在乗り入れしているのは 4 本あると思います。当社が運行しているウィラーエクスプレスとシリウス号と弘南バスのえんぶり号、週末運行ですがしもきた号が入っておりまして 4 本はいつていると思いますので、そこは修正していただきたいと思います。オリオンバスというのも入っていたんですが、現在は休止中ということでこの高速バスを西口に集約するというを前提に考えるような話を検

討していく、今後スマートインターチェンジができてからの需要を見ながら検討していくということでしたので、検討する中で現在乗り入れしているすべての事業者の確認をしたなかで、万が一西口になると路線を新設するということにもなってきますので、需要をみながら事業者と検討していただきたいということで、西口には高速バスの乗り入れを検討していくというような書き方にしていきたいと思っています。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。物理的なことだけではなくてバスの乗務員内でも駅に行って停めるが嫌だなと思われてはしょうがないと思いますので、あるいは左折するのに対向車が曲がれないなどそのあたりは十分検討の上ですね。高速バスについても意向も含めて、駅前の商店街からは東口に停めて欲しいという要望が出されていたと思いますので、段階を踏んであるいはスマートインターが出来た時に西口利用してもらえるかなど長期にわたる検討というのもしていただければと思います。

○佐藤委員

もう一点いいですか。25 ページの西口ですが、バスプール側の道路側にモニュメントが丸印についていてその駅舎側に出っ張りがあるんですが、それが観光送迎バスでお客様を降ろしたあとに万が一この 10 台分の駐車スペースに停めようとするとう曲がりきれない。これはこの駐車スペースにバックして停めようと考えているのか頭から入るイメージなのかかわからないんですが、この計画のモニュメントの出っ張りがあるおかげでちょっと入りきれないのかなと思って、そのへんも事業者と協議しながら物理的に可能かどうか斜めに駐車したほうがいいのか縦に停めたほうがいいのか、そこらへんも今後検討いただければいいなと思います。高速バスが西口に入ることになるとすれば、駐車場に高速バスも停めることになる可能性もございますので、観光の駐車スペースだけではなくて高速バスという文字も入れていただければいいのかなと思います。以上です。

○武山委員

はい、ありがとうございます。それでは村上委員お願いします。

○村上委員

東口につきまして観光バスの降車場所というところでは佐藤委員が言ったとおり、この場所だと若干不便があるかなというところがございます。ただ降りるだけということで考えれば、例えばガイドさんが横断歩道を渡らせるなどの方向で行けばいいのかなと。たぶんユートリーで買い物することを考えれば東口にもそのような降車スペースを残しておいたほうがいいのかと考えております。

西口につきましてはシェルター、ロードヒーティングが観光バスの乗降場まで行っているところは非常に素晴らしいなと思っております。先ほど佐藤委員が言ったとおり、この入り方自体は実際バスを持って行ってみないと何とも言えないところなのかなと思っております。というのは例えば観光バスでも三菱の車やイズズの車とか日野の車とかメーカーによってハンドルの切れ方が全く違うんです。そういうことを考えると実際曲がれ

るかどうか確認したほうが、このスペースで行くと13mと3mくらいという話をしていますが、内輪差の関係を見るとちょっと厳しいかなという部分もあってそこにさきほど言ったとおりモニメントもあるということも考えてどうかなという疑問は確かに持てるのかなと思っております。

その他の意見として、他社のバス会社から言われているのが、東口は降車専用です、西口は乗降できますというのがまちまちであるという話で、乗降を東口に行っているバス会社もあるというところなのでそれを統一してバス協会という協会がございますので、そこを通じてある程度指示徹底していただけるように要望しますという意見がありましたので一応報告させていただきます。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。それでは小笠原委員お願いします。

○小笠原委員

タクシー協会の小笠原です。東口からお話をさせていただきたいと思います。まず資料の10ページで、この限られたスペースの中でタクシーと自家用車は短時間駐車場、ナンバーでいくと⑦番、あとは乗降車両は活用スペース（案）ということで③番という数字がふられておりますが、それらが共用するというでこれまで以上に錯綜増が懸念されますし、混雑というだけでなくおそらく危険を伴う錯綜になってくるのかなと思っております。乗降場所が③番ということで一般車両がタクシーレーンの中に入ってきますので、どの程度この中に入ってくるのかなと想像しますと危険が大きくなるなど感じております。現状での短時間駐車場の待ち行列を発生させない構造として短時間駐車場の移設を検討している案ではありますが、タクシープール側に移設するというで更に混雑が予想されるのではないかなど。もう一点は交差点の右折車両が増えますので、非常に渋滞が予想されるなということを感じております。

短時間の駐車場についてはさきほど西口の台数の話も出ましたが、西口であったり、さらにユートリーの30分無料というのがありますが、そのへんを今後検討していただいてこちらの駐車場を利用するというのが限られたスペースの有効活用になるのかなと感じております。いずれにしても改善策の方向性を検討していくということですので、そのへんのところを十分に事業者だけでなく利用者も含めての検討課題ということにさせていただければと思います。中でも、身障者用のスペースはこれについては早急に設置したほうがいいのではないかとこの考えもあります。

西口については、もし東口の自家用車の駐車場の観点からですが、多少減るということがあれば、西口の台数をしっかり確保するということが必要になると思います。西口のタクシープールについては、現状通り今も10台で台数も十分だろうと感じております。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。それでは梅内委員お願いします。

○梅内委員

社会福祉協議会の梅内でございます。東口についてお聞きしたいんですが資料の26ページの下の方に短中期的なシナリオがありまして、その中に東口が平成29年度に方針案をとりまとめ平成30年度から供用開始とありますが、この29年度の方針案とりまとめは第二段階の分でよいのか。それから、供用開始は第一段階についての供用開始と解釈してよろしいのか伺いたいと思います。

○事務局

表の上のところの段階のところに短中期と書いてありますので、とりあえずは第一段階で行ければいいのかなと考えておりました。当面ですね。

○梅内委員

方針案の取りまとめも第一段階ということでよろしいですか。

○事務局

はい、そうです。

○梅内委員

第一段階、第二段階と段階を踏んで整備することについてはいいと思いますが、東口のほうも八戸の顔ですので出来れば早く整備していただきたいと思います。西口については特に意見はございません。

最後にその他ですが、車椅子の乗降場とかバリアフリー新法にのっとっていろいろ整備していくという話ですが、今、障害者差別解消法というのが平成25年6月に成立して平成28年4月から施行されることになっております。これは、障害者に対してわかりやすく説明していかなければならないという法律でして、そういうことを考えるといろんなサイン計画が23ページにあります。サインの文字のポイントを大きくしたり、中には漢字にルビをふったりして障害者に対して分かりやすくしているところもあるようなので、そういうことをお願いしたいなと思います。

車椅子対応トイレですが、自由通路に一箇所と西口に今のトイレがあるんですが、今新しく西口に障害者の駐車場を想定しているんですが、そこから考えたときに、場所がどこにあるのか案内板なども表示していただいて、障害者に対する配慮をお願いしたいなと思っております。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。それでは大島委員お願いします。

○大島委員

東口ですが、この今の状態を役所をお願いしたのは私を含めて地元の商店会です。再開発が頓挫をして、西口のスペースがまだ決まっていない段階で観光バスを今の三沢線の正面に停めるかという話も出たり、バスプールがいっぱいになったとき、どうするかという

ことで一番町にバスプールを設けた。この停車場線はどうしてもしょうがないという話のなかで最大限どうするか。今の段階で後から反省してみると、やはり振り分けしたほうがいいなと思います。狭い東口に観光バスというのはちょっと難しいのかなと今は反省しています。そういう意味で今の一番町のバスプールは機能していません。ですからタクシーは半分位あちらに行くくらいの気持ちでなくともうまく活かしていけないのではないかと思います。今日も見てきましたが、やっぱり短時間の駐車場に止まっていますよね。やっぱり利用されています。その中でタクシーさんも結構いる。悪い意味ではないですよ。分散をしたほうがいいのかという気がしていました。基本的な考え方はいいですが。

あとはバスの待合空間は必要なのかなと。ユートリーで待っている方もいるんですが、バスの利用者はバスが見える状況にしたほうがいいのかと。今日も寒い中、年配の方が椅子に座っている人もいましたので、そのへんも含めましてバスの待合空間が必要なのかなと。いずれにしてもタクシープール、自家用車スペース、一番町バスプールを活用して機能的にしたほうがいいのかと思います。

それから安全性ですが、バスがプールから出てくる時と三沢線が駅に向かって右折する際はいつも危ない。お年寄りや目の不自由な人にとっては、そのへんの信号のあり方とか間の取り方とかもう少し研究しなければと思いました。

西口についてはかなり変わってよかったなと思っています。ただ、西口のシンボルロードの先にはそれなりの街づくりのイメージがありまして、それに向けて観光バスなどがどんどん来たときに、モニュメントですね、これは何もないから中里さんがつくったもので、今の枠に合わせてもっと広く活用したほうがいいのかと思います。同時に、商業施設などをつくるなどさまざまあるんですが、バスが来て停まれば待合室も逆に欲しくなるのかなという気もしています。

これから観光バスが頻繁に来れば、ある程度のスペースが必要になってくるのかなと思います。公園もできて散策する人もいますので、そのへんも含めてもう少し待合スペースを考えて欲しい。公園についてはいいんじゃないかと思います。以上です。

○武山委員長

続いて赤澤委員をお願いします。

○赤澤委員

最初に一つ質問させてもらいますが、駐車場のフラップ式というのが全然イメージがわからなくて、どうしたらそのフラップが上がってお金をどこで払ってそれを下げるかちょっとわからないのでそこを先に教えていただければと思います。

○事務局

事務局から説明させていただきます。一般の民間駐車場で車の下でロック板が上がる方式をご存知かもしれませんが、わかりませんか。そういう方式ですれば、駐車場に全部番号がふってありまして、例えば今回10番に停めましたということで、今想定しているのは、ある程度の時間何分か経つとロック板が上がるわけです。それで、帰っ

てきてお金を払ってロック板を上がったものを下げるということになります。30分無料であれば一箇所に料金徴収の自動精算機があって、そこで10番と押していただければ仮に30分以内であれば、0円で表示されてロック板が下がる。30分以上の駐車をしていれば、その超過分の料金が発生して、自動精算機に入れてお支払いすればロック板が下がるという方式になっております。

○赤澤委員

送迎用でそういう方式で、いちいち車からおりていってお金を払ってというのを、毎日子供を送り迎えするたび、それをやるのはかなり厳しいと思います。降車スペースが4台ありますが、みんなこちらを勝手に使っちゃうような気がします。なかなか駅から降りてきてお金を払うのと違って、車で子供たちを送迎する場合はちょっと難しいかなと私は思います。

○武山委員長

送ってきてすぐ降ろす場合には、降車スペースを利用して、迎えの場合は微妙なんですね。

○赤澤委員

子供が来てから車から降りていってお金を先に払ってから、フラップ板を降ろして出るということですよ。

○事務局

そのへんの細かいシステムについてはいろいろ調整がありまして、例えば30分無料とすれば30分はロック板を上げない方法もできます。実際に仙台の東口の資料にも記載していますが、ロック板の方式が実際に今使われています。当初ですね、仙台の東口も30分無料で運用していたんですけども、周りが有料の駐車場ばかりになってニーズが高まりすぎて、今は最初から有料の駐車場になってしまいました。そういう経緯もありますが30分無料という方式で前提を考えるのであれば、そういう使いやすいシステムの変更は可能ということは聞いています。

○赤澤委員

私は送り迎えされるほうですから、使いやすいシステムにしてもらわないと非常に困ると思ったんですよ。あとは利用方法がなかなかわからないと思うし、降車スペースにみんな勝手に駐車スペースとして使ってしまうと思うので指導員みたいな方がいらっしゃらないと運用がうまくいかないのかなと危惧をもっています。それから歩行者はどこを歩くのかなど。歩行者用の横断歩道がついていなかったように感じます。

それから、タクシーのショットガン方式には私も非常に賛成です。東口のほうからですね、道路にタクシーが停めて邪魔だという苦情をたまに聞いていますので、ぜひ道路に停めないようにバスプールを供用して是非ショットガン方式でやってもらいたいと思います。

さきほどサインの話が出ていましたが、この間JTBの支社長さんからお話を聞いたら、

今国内に外国人が一千万人以上いらっしゃる。そして東京オリンピックまでに二千万人にしたいと国が方針を掲げたそうなのですが、もう首都圏は外国人は3割以上ホテルに泊まってホテルが満杯状態で、受け入れられない状況で地方都市では是非引き受けてもらわないと、という話になっています。今、外国人も7割は個人で歩く。団体客でないから地方都市の大型集客施設じゃなくても十分対応できる。そして北海道よりも青森の方が満足度が高いという結果が出ていたそうですから、是非八戸駅を起点としてどんどん外国人を受け入れるようなまちづくりを進めていただければと思います。

最後に、資料の25ページに短中期的なシナリオというのがあります。ここには、西口のスマートインターチェンジが載っているんですが、シンボルロードの先の集ゾーンとなる近隣公園が一言も触れられていない。あの辺はそちらも踏まえたまちづくり、駅周辺の整備ということです。是非、28年には近隣公園も集ゾーンも整地のほうが進むということでしたので、ここは早く計画スケジュールを載せていただくようにしないと、私は画面点晴という感じがしましたので、スケジュールを正確でなくてよいので盛り込むようにお願いしたいと思います。以上です。

○武山委員長

続いて釜石委員をお願いします。

○釜石委員

八戸西高校の釜石です。まず学校の立場からお話すればスマートインターができて観光バスが西口専用になった場合に当然西口側の交通量が増加していくということを少し考えていただければ。西口はたぶん高校生の乗降が一番多いと思います。さらには中学生で駅を越えて渡って小学校、中学校へ行くという子供たちもいます。そういった中で、小学生、中学生、高校生の交通の安全面もある程度考えながら、駅前のさきほど信号が無い予定だという話でしたが、これは小学生が渡るときはどうすればいいのか、やはりそのへん子供たちの安全面を含めた、信号を設けるなどを考えていただきたいなと思います。西口は、商業だけでなく住宅地もありますので、小学生、中学生と子供たちもいっぱいいるとイメージしていただきたいなと思います。

それから、スマートインターができて観光バスのターミナルが西口にくるとするならば、おそらく新幹線で駅を降りて東口でなく、まっすぐ西口に出てくるわけですね。そこからバスに乗り十和田方面などに行く。戻ってきた時にやはり時間が無ければまっすぐ降りて改札口に入るといった場合に、これから造るのかもしれませんが、これだと何もお土産を買ったりとかできるところが何もない。ただの乗降場所でしかないような気がします。実際高校生は駅を越えて向こうの東側のローソンに行ったりとかしているわけで、そういったものを買えたり、お土産や地場の物産を買えるようなユートリーほどとは言いませんが、そのスペースを憩いの交流広場のほうに持ってこれればいいんじゃないのかなと。

実際、憩いの交流広場の広さは、図面では広く感じますが、実際にはトイレの長さから考えるとほとんど広さがないと思います。そこに広場的なスペースというのは果たしてどうなのかなと。賑わいの広場もあるわけで、憩いの広場の方には地域の人達が休めたり小さなイベントなどに使うという話でしたが、できればそちらの方に物を買えるような施設

も併用しながら、ということで17ページの郡山の駅の写真ですが、駐車場があつて最低これくらいの物を買えるような商店とか並ぶような、地場産業のもの物産が買ってユートリーまで行かなくてもここで買ってそのまま新幹線に乗れますよというようなものもやっぱり発想として必要じゃないのかなと。さきほど休むところもと言いましたが、やはり観光客が帰る際に近くで買ってすぐ乗れるというのも便利だと思っておりますので、できればそのへんの具体的なものも示していただければなと思っております。

あとはさきほど駐車場のフラップ式はどうかということでしたが、今全国的にパーキングもどこもフラップ式になっていると思いますが、17ページの札幌のフラップヒーター式のヒーターは使っているのかなと。ロック板の部分だけは雪が融けているのかなと思えます。八戸は雪が少ないかもしれませんが、やはりそれでも今年は特に少ないですがイメージ的に。西口の尻内のエリアは結構雪が多いところでもあるので、毎回毎回雪が降ったときに、フラップ式のその部分だけは融けるけど、その前の車を入れるためのスペースが実際確保できるのか、また雪をどこに持っていくのかそういった部分を考えてフラップ式を導入しているのか。ちなみに仙台はほとんど雪が降りませんのでフラップ式でいいと思っているんですけども、八戸で対応できるのか。以前、本八戸駅の裏側がフラップ式の駐車場だったと思うんですよ。今はないですよ。あれはなぜ無くなったのかよくわからないんですけども、今はそれも撤去されて普通の駐車場になっているはずですよ。八戸という場所にこのフラップ式というのが合っているのかどうか、もう一度検討したほうがいいのではないかなと思えます。

あとは先ほどのお話の中にもでてきましたが、40m道路ですか、降りました、さあ広い道路があります、その先に何が見えるのかというのはなかなかイメージがつかないんですよ。私から言わせれば目の前に八戸西高と出ているからいいかなとは思いますが。例えば、弘前に何十年か前に都市開発された時に行った時に、駅を降りたらまず弘前城が見えます。弘前城の後ろに岩木山が見えます。というようなイメージ的な部分で作ってあつてとても綺麗だなと思ったんですが。西口を降りて40m道路の先には何が見えるのか未だにわからないところがあるんですよ。そのへんも含めてモニュメントとか広場にしてみてもスクリーンみたいに見えないような壁になるのか、そうでないと西高のための40m道路になってしまうんじゃないかと思えます。降りたときの八戸はいいなあというような爽やかとか、八戸いいなあというイメージが何を持って出せるのかな。という感じでそこがちょっと見えないなと思っておりました。これは駅前開発だけではない話だと思いますけど、街づくりの話にもなってくると思うのでよろしくお願ひします。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。

○事務局

一点だけ先ほどのご質問でご説明したいんですが、駐車場の方式についてなんですが、フラップがその積雪にというイメージを持たれているようですが、単にゲートがあつて駐車場に入っていく方式もあるんですが、結局はフラップ式であろうとゲート式であろうと

除雪はしなければならないので、ここの課題はどっちかというところ、駐車場の形式というよりも今回の駅広全体で除雪をどうやっていくのかというところがむしろ課題というか議論すべきところなので、そのあたりは少し今後事務局内部で議論しながら進めて参りたいと思うんですが。

○釜石委員

西口は有料駐車場がすごく増えているんですよ。行けば、一日 600 円とかそういった駐車場が 3、4 つあるのかな。意外と知られていないかもしれませんが、うちの学校も駐車場がないので卒業式なんかは有料駐車場を使ってくださいという案内を出しているくらいだから、仙台じゃないけども西口は東口よりもそういった駐車場がいっぱいあるというようなことも入れておいていただきたい。

○武山委員長

はい、それでは杉山委員お願いします。

○杉山委員

東口の方からですが、交通管理者としては現状の交差点内に入出口があるというのは好ましいことではないですが、この交差点を改善するとなれば多大な時間や経費がかかる。さらにこの会議は将来の改善の方向性を検討する会議ということで、これは市のこれからの課題だと思うんですが、そうなりますと交通の信号の関係だとか、今現在の渋滞の改善の関係だとか将来的にバス業者さん、タクシー業者さん等の専門的な立場を含めてさらに検討していく必要があります。その際は信号関係や交差点の関係でも私どもも加わってきたいと考えておりました。

それから西口の関係でございますけど、東口を反省点とすれば 40m 道路の突き当りに交差点が来るのは回避されていまして、これがベストなのかなと。ただ信号機の関係でございますが、確か、市の担当者と交通規制課のほうとも打ち合わせしていると思うんですが、これも将来的な話になりますが、信号機の交差点は管制センターで管理する連動型の信号であれば、管制の方で必要性とかを吟味するんですが、今現在アクセスの道路の関係がありまして、この道路が出来たからといって、すぐ信号機がつくわけではございませんので、将来的に例えばスマートインターとか様々な必要性とか危険性とか出てくれば信号機の形が出てくるのかなと。ただ、信号機もせつかくのこの開発でございますのでデザイン柱といいますか、八戸でいきますと表通りにございます信号柱はデザイン柱といましてあれは高いんですが、是非ふさわしいような信号柱がございまして、そのへんもご検討いただければなと考えておりました。

入り口等の交通の流れについては、特に私は専門家ではないのでバスの関係だとかはわからないんですけども、私どもの方とすれば入口は二つに分けて分離してもらった方がいいのかなと。ですから、このみなさんとこしらえた計画の形状がいいのかなと考えていました。いずれにしても、交差点ができたからすぐ信号機がつかますよという考えではございませんので、また今後の検討事項になってくるとお思いますのでよろしくお願ひします。以上です。

○武山委員長

はい、ありがとうございます。似通った意見もだいぶ出されたかと思いますが、東口でいいますと短中期の方は概ねよろしいかと、長期については、もうちょっと検討いただきたいという意見がでていたと思います。あとはバスプールの方から短時間駐車を出すところは概ね賛同頂いたかと思いますが、それをタクシープールと一緒にしてというところでやはり懸念を示されたとは思いますが、自家用車スペースのところに短時間の駐車場を下手に設けない方がいいのかもしれないところで、送迎用を送り専用にするとかすれば、短時間でさばけるでしょうから、迎えに関しては西口なりユートリーなりというところに回してしまうのか、そのあたりの検討が必要になってくるのかなと。

あとはバスもさまざまな車両があるということで、実際持ってきてもらって確認することもやる場合もあるかと思いますが、既存の情報でも回転半径が分かる部分もあるかと思いますが、そのあたりも詰めた上で将来的にも検討を進めていっていただければと思います。

タクシープールの方では、タクシー協会さんの方で抵抗があるのかなというところもありますので、よく打ち合わせた上で、ショットガン方式がうまくいっているというのであれば、導入するなどご理解いただいて進められるものであれば、また検討いただければと思います。

東西共にモニュメントが邪魔にされているようですが、そのへんを含めた邪魔にならないようなところのデザインを検討いただければと思います。

西口に関しては、ご賛同いただけたかなと思いますが、観光バスがこちらに移動した時に本当に観光客がお土産など買いたいというところもありますし、商店としては買っていただきたいといったところもあるわけで、流れがどうなるかとか、トイレの数が十分かとかそのあたりがないとスペースを設けても八戸駅には停まれないというようなことにもなりかねないので、利用いただけるスペースと施設というところで進めていっていただきたいと思います。

あと案内サインのところで、ある程度のガイドライン的なものをまとめていくことも必要なかなと。先ほど話のあった障害者に対するところですね、すぐにすべて対応するわけにもいかないので、今後どういう方針でサインを考えていくのか、そういうところを前もって検討いただいた上で、実現出来るものは実現していければいいのかなと思います。

そのほか、追加で何かあればお受けしますがよろしいでしょうか。

それでは、今の意見に対する対応も含めて最終的に基本計画をとりまとめる作業を事務局のほうで進めていただきたいと思いますよろしいでしょうか。こういう形でまとめさせていただきます。

それでは、今後の進め方ということで事務局の方から説明をお願いします。

○事務局（澤田都市整備部次長兼都市政策課長）

それでは、資料の最後26ページになりますけども、そちらのほうを簡単に説明してきたいと思います。ここは（1）今後の進め方、（2）当委員会についてというふうになっていますけども、とりあえず過去は、コンサルタントのほうから説明させていただきました。本日、委員が集まって、意見をいただくというのは今日が最後になります。本日いた

いただいた意見を踏まえた、最終案をですね3月中を目処に取りまとめまして、委員の皆様にご報告書としてお配りする予定としております。その中には、今日画面のほうで表示しましたイメージパース、そちらも今日の意見等を踏まえた上での最終案という形でお示しすることができるかと思えます。

今後の進め方ということですが、西口については今日いただいた基本計画にまとめた、基本計画に基づいて関係機関と調整して、実際の工事発注できるような実施設計を行っていきたいというふうな流れとなっています。

東口に関しては、本日お話いただいて、まだまだ課題等もありますので、継続して検討していくと。場合によっては、先ほどのショットガン方式とかいう、できるのであれば社会実験的にちょっと実証しながら、というようなところも考えて検討のほうを進めていきたいと思えます。

下のほうに短中期的なシナリオということで、再度お話しさせていただきますけども、西口については今年度基本計画をまとめます。27年度には実施設計を行って、28年度から工事着手で、29年度の完成予定。30年度から供用開始という工程で今考えております。

東口に関しましては、今回の基本計画での改善の方向性ということが出てきましたので、そちらを引き続き27年度から29年度までのところで引き続き実現可能性の検討、方針を取りまとめて、29年度内に取りまとめて、できるものは対策を実施しながら30年度には第一段階といったところで供用できて、改善に向かっていければいいのかなというふうに考えておりますので、よろしく申し上げます。以上です。

○武山委員長

はい、それでは、事務局からのただいまの説明等にご意見ご質問等あれば、コメント等でもいいですよ。よろしいですか。先ほど意見が出てましたけれども、今回で委員会のほうは一旦終了、最終ということになるかと思えますけれども、先ほどあった公園とかですね、その施設等書き込める部分あればその他のところ、将来のシナリオのところを書き加えておいていただけるといいのかなというふうに考えておりますけども。

その他、事務局のほうから。

○事務局（澤田都市整備部次長兼都市政策課長）

今あの、シンボルロードの先のお話ということがありましたけども、現段階ではちょっとそこらへんまでは触れられないのかなというふうに考えてます。あと、やはり今の委員会というのは広場の委員ということですので、この広場をどのように使いやすくしていくのかということでもまとめさせていただきたいと思えます。

そしてちょっとここで再度確認させていただくんですが、先ほど釜石委員のほうから、広場のほうに物販スペースみたいなお話がございましたけども、あくまでもやはりその交通の結節点ということですので、広場内にそういったものはちょっと考えられないなど、広場周辺そういったところでのやはり民間なりのそういう施設を期待していくとか、まあそういったところで考えていくべきであろうと思えますので、よろしく申し上げます。以上です。

○武山委員長

そうですね、交流的な建物みたいなものは駅前広場の中では無理だということですね。あとはまあ、スペースを利用した意識的なものを出すみたいなものは可能性としては残るのかなと思いますけども。よろしいでしょうかね。それでは特に他にご意見等なければ、進行のほうを事務局にお返ししたいと思います。

○事務局（石橋G L）

おかげさまをもちまして、それぞれの方針がまとまりました。ありがとうございます。今回を持ちまして、検討委員会としての審議は最後となります。今後につきましては、これまでのご意見をいただいた内容を取りまとめた上で、八戸駅前広場整備基本計画の最終稿を作成しまして、製本された形で皆様にお届けしたいと考えております。

それから、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は前回と同様にですね、受付のほうに提出していただければ助かる次第です。ご協力のほうよろしくお願ひします。

最後に都市整備部長からごあいさつをさせていただきます。

○事務局（在家都市整備部長）

都市整備部、在家でございます。これまで8月からですね、検討委員会を立ち上げて半年、3回にわたる意見交換をさせていただきました。お忙しい中ご出席いただき、また熱心なご意見をいただき本当にありがとうございます。また今日次長、石橋リーダーからございましたけども、今回3回で終了ということで、今回提出させていただいた意見案に対して、皆様の意見も踏まえてですね、盛り込むものは盛り込んで最終的に年度内にまとめて冊子にしたいというふうに考えています。

西口については、概ねご理解いただいたというふうに考えています。東口については、まだまだこれから検討の余地があるということで、事業者等とですね、他都市の例を研究しながら、またよりすばらしいものにまとめていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

ほんとうに皆様のおかげでですね、すばらしい基本計画案策定できたと思っております。最後に武山委員長そして今野副委員長はじめ、多くの皆様にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。どうも失礼いたします。

○事務局（石橋G L）

それではこれを持ちまして、第3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す。