

# 第4回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

## 会 議 録

月 日 令和4年11月10日(木)

時 間 午後2時00分 から 3時30分 まで

場 所 八戸市庁 別館8階研修室



# 第4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(8名)

- |           |                        |
|-----------|------------------------|
| 馬 渡 龍     | (八戸工業高等専門学校准教授)        |
| 高 橋 幸 治   | (社団法人八戸市社会福祉協議会総務課長)   |
| 吉 田 正 樹   | (東日本旅客鉄道株式会社八戸駅長)      |
| 小 笠 原 修   | (八戸市タクシー協会々長)          |
| 佐 藤 欽 一   | (岩手県北自動車株式会社南部支社乗合部々長) |
| 工 藤 悠 平   | (八戸駅前商店会々長)            |
| 小 笠 原 博 仁 | (一番町町内会副会長)            |
| 木 村 聡     | (一般財団法人VISITはちのへ事務局次長) |

## オブザーバー(2名)

- |         |                      |
|---------|----------------------|
| 田 中 瑞 穂 | (八戸市交通部次長兼運輸管理課長)    |
| 戸 来 和 人 | (青森県八戸警察署交通第二課規制係々長) |

事務局出席者

豊川雅也	(都市整備部次長兼都市政策課長)
上館章	(都市政策課参事都市計画グループリーダー)
関口孝寿	(都市政策課主幹)
稲森憲	(都市政策課主査)
小笠原誠	(都市政策課技師)
泉澤志緒	(都市政策課主事)

## 第4回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

令和4年11月10日(木)午後2時00分～3時30分

八戸市庁 別館8階研修室

### ○司会

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。只今より、第4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程、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、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、次第に従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、そして、説明資料一式、こちらはインデックスが資料1から資料4となっております。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。

それでは、はじめに、委員名簿をご覧ください。委員の変更がございましたので、ここで新しく委員になられた方のご紹介をさせていただきます。その場でご起立をお願いいたします。公共交通事業者より、東日本旅客鉄道株式会社八戸駅長の吉田正樹様でございます。

### ○委員

吉田です。よろしくお願いいたします。

### ○事務局

ありがとうございました。

同じく、公共交通事業者より、八戸市タクシー協会々長、小笠原修様でございます。

### ○委員

小笠原です。よろしくお願いいたします。

### ○事務局

関係行政機関より、青森県八戸警察署交通官の三浦正人様でございます。なお、三浦委員は本日、所用により欠席でございます。オブザーバーとして交通第二課の戸来係長が出席となっておりますので、ご報告させていただきます。

また、本日は所用のため、西尾委員、在家委員、十和田観光電鉄株式会社の佐藤委員につきましても欠席でございます。

それでは馬渡委員長、進行をお願いいたします。

#### ○委員長

本日の委員長・議長を務めます八戸工業高等専門学校の馬渡と申します。

令和3年度は、八戸駅前広場整備基本計画の検討ということで、主に東口広場の再整備に向けて委員の皆様から非常にたくさんのご意見をいただき、その結果を基本方針という形にまとめました。今年度は、いよいよ基本計画策定に入り、皆様からいただいたご意見を最終的に計画という形で取りまとめることとなります。

最近、西口の動きが活発になり、東西の格差というものが多い出始めている段階で、今、このような計画を作っていくということの意味は、非常に大きいと思います。

この委員会の進め方といたしましては、委員の皆様からたくさんご意見を頂戴して、それを私や事務局で次の会議にフィードバックしていくというような形を取っていきたくて思っております。今年度の委員会は、今日を含めて3回ございますので、皆様から忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは早速、議事に入りたいと思います。まず次第の(1)、整備方針の方向性を踏まえた計画案について、事務局にご説明をお願いしたいと思います。

#### ○事務局

本日の議題、整備方針の方向性を踏まえた計画案について、今回新たに委員を委嘱された方もおられるので、はじめに、令和3年度の会議内容を振り返りご説明いたします。右上に第4回説明資料とあります、A4縦版の用紙をご覧ください。こちらの項目にそって、ご説明してまいります。

まず、第1回検討委員会では、平成27年3月に策定した八戸駅前広場整備基本計画の概要と東口広場の現状について、ご説明いたしました。次に、第2回検討委員会では、第1回検討委員会開催後に委員の皆様からいただきました意見メモを基に、東口広場の検討事項をまとめ、検討案を図に示しまして、ご意見・ご感想をいただきました。また、会議終了後に5つの視点から整備方針の方向性について、意見メモを提出いただきました。第3回検討委員会では、これまでのご意見を基に、整備方針の方向性A案とB案について説明し、ご意見・ご感想を伺いました。そして、会議での意見を基に整備方針の方向性についてとりまとめ、委員長へ最終版の確認を経て終了しております。

インデックスに資料1とあります、A3横版の表と図面をご覧ください。昨年度、整備方針の方向性についてとりまとめた最終版になります。1枚目は、交通広場の施設ごとに、現況の配置数をまとめた表です。まず、広場を左右に分け、各施設についての検討事項を表記しております。そして、これら施設の整備方針の方向性についてA案とB案にまとめております。2枚目は、整備方針の方向性A案を航空写真上に示したイメージ図です。3枚目は、B案のイメージ図となっております。内容につきまして、振り返りとなりますがご説明します。

広場左側につきましては、A案・B案ともにバス専用空間とし、A案は出入口集約、B案は出入口分離としております。乗降場につきましては、A案・B案ともに路線バスの方面別バスのりばを維持し5バース、観光バス・送迎バス乗降場は待機場兼用で1から2バースとしております。路線バス・高速バスの待機場につきましては、A案・B案ともに交通広場内バス動線を考慮し、広場中央に4台程度確保としております。

出入口につきまして、A案では、現在の駅正面出入口は廃止しユートリー側のみとする、前面道路の出入口前は停車しないよう促す区間を設け動線を確保。B案では、現在の駅正面入口は廃止しユートリー側のみとする、前面道路の入口前は停車しないよう促す区間を設け動線を確保、出口は一方通行で安全確認しやすく出やすい現行維持としております。これらのことから、B案では出口手前の横断歩道は残り、ユートリー前の横断歩道は検討が必要ではありますが、バス専用となり安全性の向上は見込まれるものと考えております。

なお、A案・B案ともにバス・タクシーの公共交通集約も検討としております。短時間駐車場につきましては、A案・B案ともに現在の場所は廃止としました。広場右側につきましては、A案は出入口集約、B案は出入口分離としております。A案・B案ともにタクシー乗降場につきましては、現状維持を基本に配置。タクシー駐車場につきましては、適正台数を確保し縮小、繁忙期に対応するため一番町バスプールを活用としております。自家用車降車場につきましては、北側宝くじ売場前スペースを降車場として配置、身障者用降車場は現状位置を維持又はエレベーターに最も近い位置へ配置としております。また、身体障がい者用駐車場を乗降用優先スペースとして、身障者用降車場とは別に、複数台配置としております。出入口につきまして、A案では、交差点付近を避け1箇所に集約とし、B案では、入口は交差点付近を避け出口は既存を活用としております。通行動線につきましては、A案・B案ともに、渋滞などにより前面道路交通に支障とならないよう、広場内で回転出来る動線確保としております。

5つの視点における整備方針の方向性として、安全性の確保につきましては、バスと一般車両を分離し、車両の出入口を見直すことで、歩行者や交通の安全性を確保できると考えます。(2)利便性とアクセス性の向上につきましては、バス専用空間化と方面別バスのりばの維持、タクシー・自家用車スペースの配置見直しにより、利便性とアクセス性の向上が図られると考えます。(3)駅前広場としての集合性の向上につきましては、A案では、広場スペースの拡張による集合性の向上・にぎわい創出が図られると考えます。(4)現代的な仕様へのアップデートにつきましては、わかりやすく統一性のある案内サイン、スマホ連携によるバスロケの共通表示、広場全体のバリアフリー化などが求められると考えます。(5)既存施設の利活用と連携につきましては、ユートリーや近隣駐車場と連携、西口広場との機能分担強化などが必要と考えます。これらのA案・B案をベースに、5つの視点における整備方針の方向性を踏まえた基本計画策定に向け、現在契約中の業務委託で、検討してまいります。

ここで、基本計画策定にあたり、具体的整備に向けた施設配置の検討及び基本計画策定を支援する業務委託を受注された、株式会社興和の皆さんにも会議に同席していただきましたのでご紹介いたします。なお、本業務委託期間は、令和4年7月16日から令和5年3月24日までとなっております。

## (株式会社興和の職員紹介)

### ○事務局

基本計画策定まで、よろしくお願ひいたします。

つづきまして、インデックスに資料2とありますA3横版の図面をご覧ください。1枚目は、本検討において使用する東口広場の現況平面図です。次のページをお開きください。2ページ目は、施設の配置について、先程ご説明いたしました整備方針の方向性を踏まえ、車両走行軌跡により検討し作成した、整備方針の方向性A案に対応するものでございます。次のページをお開きください。3ページ目は、A案と同様に、車両走行軌跡により検討し作成した整備方針の方向性B案に対応するものでございます。

それでは、検討内容についてご説明いたします。インデックスに資料3とありますA4縦版の資料をご覧ください。基本計画策定において、ベースとなる広場の施設配置について、車両走行軌跡による検討をまとめたものになります。1ページをお開きください。計画案の作成にあたり、検討条件の整理をいたしましたのでご説明いたします。

はじめに、(1)車両寸法についてですが、①バスは以下の寸法を基本にしました。本検討における交通広場の形状は方面別バスのりば維持を基本とすることから、車両寸法については現在運行している車両を考慮しました。検討車両Aとしまして、長さ11.990m、幅2.49m、最小回転半径9.5mは、出入口や走行レーンの軌跡検討を対象としました。例としましては、南部バスのフルサイズを参考にしました。これは、高速バス・観光バス・十鉄バスも同等のサイズと聞いております。検討車両Bとしまして、長さ10.705m、幅2.49m、最小回転半径8.3mは、停車バースへの到着・出発の軌跡検討を対象としました。例としましては、市営バスのフルサイズを参考にしました。続いて、②バス以外の車両につきましては、タクシー・自家用車・救急車両・福祉車両を考慮しました。検討車両Cとしまして、長さ6.0m、幅2.0m、最小回転半径7.0mは、出入口や走行レーンの軌跡検討を対象としました。例としましては、一般的な救急車両や3ナンバーの乗用車などとなります。2ページをお開きください。検討車両Dとしまして、長さ4.7m、幅1.7m、最小回転半径6.0mは、タクシー停車ますの軌跡検討を対象としました。例としましては、5ナンバーの乗用車などにあたります。参考としまして、道路設計において基礎となる、設計車両諸元を以下に示してあります。表-1は、道路構造令の設計車両ごとに、諸元を示したものです。その下にある図は、交通拠点の機能強化に関するガイドラインにおいて、道路構造令での車両諸元をまとめたものです。ただし、バスにつきましては、道路設計における車両諸元を、本検討に当てはめようとした場合、出入口が過大となること、各バースに正着できないことなどが判明しております。このことから、先程もご説明しましたとおり、バスにつきましては、本検討の車両寸法は現在運行している車両を基本といたしました。

3ページをお開きください。(2)停車ますの寸法についてですが、①バスは、以下の表-2に示してあります駐車場設計・施工指針における設計対象車両バスの停車ますの大きさを適用し、長さ13.0m、幅3.3mとしました。②タクシー乗降場は、現況停車ますが、以下の図-1に示してありますとおり、長さ5.50m、幅2.25mであることから、設計車両はページ下部にあります表-1の小型自動車該当します。このことから、表-2の設計対象車両

小型乗用車を適用し、長さ5.0m、幅2.3mとしました。なお、乗車バースは先頭車両出発後に後続車両が移動することから、連続する駐車マスとして配置します。③自家用車は、降車専用であるため適宜停車し短時間で出発することから、駐車マスは設けず、幅4.0mの連続した停車帯スペースとしました。4ページをお開きください。④身障者用降車場については、タクシー兼用で福祉車両等の後部乗降が可能な長さ8.0m、幅2.5mとしました。このことについては、後程、ご説明いたします。⑤身障者乗降用優先スペースにつきましては、自家用車や福祉車両等の後部乗降が可能とした上で、長さ8.0m、幅3.5mとしました。このことについては、以下のとおり、道路の移動等円滑化に関するガイドラインにおいて、障がい者用駐車施設に定める構造として、有効幅は3.5m以上とすることと示されていることから、これを基にしました。先程ご説明しました、身障者用降車場と身障者乗降用優先スペースの長さ8.0mについて説明します。5ページをお開きください。このことについて、道路の移動等円滑化に関するガイドラインでは、車体の大きい福祉車両への対応を考慮したスペースが望ましいとされておりますが、具体的な車両寸法は記載されておられません。しかし、同ページ下部の増補改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドラインでは、メーカーヒアリングにより福祉車両の最高値として車体の全長+後方突出幅の最高値6.84mが示されております。それを基に6ページに添付いたしました、東京都の駐車場ユニバーサルデザインガイドラインにおいて、具体的な車両寸法として車体用スペース6.8mに、車いすの乗降スペース1.2mを加えた8.0m以上を確保することが望ましいとされていることから、この車両寸法を基にしました。以上が、計画案の作成にあたり、車両寸法と駐車マスの寸法について、検討条件の整理としてまとめた説明となります。

ここまでの説明で、ご質問やご不明な点等ございますでしょうか。ございましたら、挙手をお願いします。

それでは7ページをお開きください。基本計画A案についてご説明します。まず、1. 広場左側の検討ですが、(1)配置条件としまして、①施設配置は整備方針の方向性A案より、路線バスの方面別バスのりばを維持し、表-3のバース数を検討しました。以下の図-3に配置イメージを示してあります。路線バスの方面別バスのりばを5バース。高速バスは路線バス併用の⑤番バースで、観光・送迎バスは⑥番バースに2バース。なお、広場中央に路線バス等の待機場を4台分配することから、回転し発着できる形状としました。②出入口につきましては、現在の位置を廃止し、ユートリー側へ1箇所を集約とするため、車両がすれ違い可能な幅を確保することとしました。寸法は、以下の図-4のとおり、誘導車線5.0mが2車線に、路肩0.5mを両端に加えた幅11.0mで設定しました。8ページをお開きください。検討結果ですが、配置条件のバース数の確保は可能と判断しました。ただし、停車バースについては、動線検討したところ、一部斜め停車となり正着が難しいところがありました。②番・③番・⑥番バースになります。しかし、現在の運行形態とは変わらず、問題はないと判断しております。観光バスにつきましては、周回して出ることが基本になります。出入口につきましては、前面道路が狭く交差点にも近いため、下記に示しました図のように隣接車線へ若干の影響は考えられます。しかし、出入口付近は見通しがよく、待機などの譲り合いや交通管理者及び道路管理者との協議・調整等により市道の渋滞状況への対応等を図ることで、出入口としての運用は可能であると判断いたしました。

それでは9ページをお開きください。2. 広場右側タクシー・自家用車等の検討ですが(1)配置条件としまして、①施設配置は、現状維持を基本とし、以下の表-4のバース数を確保することとしました。ページ下部には、配置平面図を表記しておりますので参考にご覧ください。②タクシー乗車場は、先頭車両出発後に後続車両が移動すると考え、前方タクシーをパスする出発の軌跡検討は行わず、待機場から乗車場への走行と先頭車両の出発のみ検討しました。③タクシー降車場は、福祉車両等の後部乗降可能な身障者用降車場兼用で、降車には時間を要すると考え、隣接バース停車時でも停車および出発が可能な位置としました。④身障者用駐車場につきましては、福祉車両等の後部乗降可能なスペースでエレベーター付近に複数台配置としました。ここは、身障者乗降優先スペースと考え、タクシー兼用とします。⑤自家用車降車場は、宝くじ売り場側へ配置しました。なお、車両は降車スペースへ適宜出入りすることから、個別停車または設けず軌跡検討は降車スペースの入口および出口のみとしました。⑥出入口は、歩行者への安全性確保のため交差点付近を避け、交通広場の中央へ1箇所に集約で検討しました。また、混雑時の渋滞等により前面道路交通へ支障とならないよう、広場内で回転できる動線を確保することとしました。10ページをお開きください。(2)検討結果A案としましては、以下の表-5に示しましたとおり、配置条件の乗降バース数の確保は可能と判断しました。タクシー駐車場の待機台数は、現況56台に対し36台に減少となります。身障者乗降用優先スペースは、2台分配置は可能となりましたが、エレベーターからは離れた位置となります。出入口につきましては、以下の図に示しましたとおり、交差点付近を避け、すれ違い可能な幅が確保でき、1箇所に集約しての運用は可能となりました。また、広場内で回転できる走行レーンの確保も可能となります。

それでは11ページをお開きください。基本計画B案についてご説明します。まず、1. 広場左側バスの検討ですが、(1)配置条件B案として、①施設配置は、A案と同じであるため省略いたします。②出入口は、現在の駅正面入口を廃止し、ユートリー側からとしました。なお、出口は現在の運行形態と同じく、現行維持としました。(2)検討結果としましては、入口は、以下に示しました図-10のとおり、西高校方面からの左折に対し、誘導車線5.0mに路肩0.5mを両端に加えた、標準的な幅6.0mでは左折が難しい結果となったことから、軌跡図による必要幅は、誘導車線5.0mに路肩0.5mを両端と影響範囲1.0mを加えた幅7.0mが必要となります。出口は、現況使用されており、以下に示します図-12の軌跡検討でも問題はなかったことから、方面別のりばの維持と出入口としての運用は可能となります。しかし、広場スペースの拡張による集合性の向上には寄与せず、現状と変わらないため、A案には劣ると考えます。

最後に、12ページをお開きください。2. 広場右側タクシー・自家用車の検討について、ご説明します。(1)配置条件B案についてですが、①施設配置は、A案と同じであるため省略いたします。②入口は、歩行者への安全性確保のため交差点付近を避け、交通広場の中央へ配置し、出口は既存位置で検討しました。③交通広場内で、タクシーと自家用車が極力交錯しないよう通行動線を分け、混雑時の渋滞等による前面道路交通へ支障とならないよう、広場内で回転できる動線を確保することとしました。(2)検討結果としましては、以下の表-6に示しましたとおり、配置条件の乗降バース数につきましては、A案に比べて

自家用車降車台数が1台不足する結果となりました。タクシー駐車場の待機台数は、現況56台に対し21台に減少となります。身障者乗降用優先スペースは、A案と同じ配置となります。交通広場への進入退場ともに問題なく、出入口としての運用は可能となります。しかし、施設配置が密集し、広場内車両動線が錯綜することから、A案に比べると安全性の確保が難しいと考えられます。

以上の検討結果をまとめますと、整備方針の方向性における計画案について、出入口及び停車バース配置並びに車両走行レーンなどの軌跡検討を行った結果、資料2に示すA案・B案の計画案の配置条件による運用は可能であるとの検討結果となりました。また、A案・B案を比べますと、安全性の確保・広場スペースの拡張による集合性の向上など、整備方針の方向性としましてはA案が勝ることから、次の段階ではA案を第1案として、広場・歩行空間、待合空間、その他バリアフリー化などの詳細な検討を進めてまいりたいと考えております。

なお、公共交通集約案に関しましては、バスの配置検討の中で新たなスペースの確保が難しいことから、検討には至りませんでした。しかし、車両動線軌跡や停車バース配置などの検討を重ねた結果でございますので、どうかご理解いただければと思います。

また、利用状況調査につきましては、7月・8月と状況を確認したく、現地へおもむきましたが、コロナ禍の中、思うような結果を得られる日がございませんでした。しかしながら、10月以降は観光客も増えていることから、今後も調査を継続してまいりたいと考えております。事務局からの説明は以上です。

## ○委員長

ありがとうございました。それでは、ご出席いただいております皆様からご意見をいただきたいと思っております。先に私から話をさせていただくんですけども、昨年度は、資料に(1)から(5)まで一覧があるように、5つの視点というものがあまして、やはり優先順位として最も高いのが、安全性というところになってくるかと思っております。今日は、A案・B案という2案が出てきましたので、安全性という意味で、まずオブザーバーから交通の視点で懸念する事項の有無について、各案についてそれぞれ、何かお気づきの点があれば教えていただきたいと思っております。

## ○オブザーバー

A案につきましては、噴水・交差点の周りを広場にして出入口を封鎖するというプランになりますが、今はバスの入口・出口が各1箇所あり、そちらに歩行者の横断箇所も1箇所ずつあったんですが、これが全く無くなるということで、間違いなく安全性が向上されていると思います。

B案は、入口の部分が1つ無くなりましたけれども出口の部分が1つ残っており、そこに歩行者と車両の交差部分がまだ残っているので、A案よりは若干懸念される部分があるという形になります。

また、タクシー側になりますけれども、こちらはA案・B案ともに周遊するような形状で、出口が1箇所若しくは2箇所という形なんですけれども、車をこの周遊の中に停めた

際に、そこから降りていく歩行者や、中に歩いていく歩行者が、どちらの案の方が少ないかという面と、また、進行する車にとってどちらの案が分かりやすいのかという面とで、バランスを考える必要があります。こちらが良いでしょうという判断を今行うのは少し難しいものではありますが。しかし、現況よりは間違いなく、どちらもいいかと思います。現在は、入っていく側に交差点に近いところがありましたので、その部分は安全性が非常に向上されていると思います。以上で、よろしいでしょうか。

#### ○委員長

ありがとうございます。私から聞きたいんですけど、B案の噴水がある交差点のところで、日赤方面、市内から来て右折をする車両と広場から出てくるバスの車両が交差するという点では、いかがですか。

#### ○オブザーバー

バスの出口の通路が現在、道路なのか敷地なのかという部分が出てきます。形状から言えば道路ではなくても道路性はあるので、いわゆる十字路形状の動きにはなるんですけども、その辺が曖昧なために、どちらが優先なのか曖昧になっています。恐らく敷地だと思うので、その場合、バスは敷地から出るため、本来であれば日赤側から来る車を全て通してから出るという形なんですけれども、恐らく、そのまま日赤方面に直進して出て行ってしまうと思うんです。そのため、日赤側から右折する車が、待っているのではないかと。ここが曖昧な部分になってしまうので、シンプルに、交差点の交差部分が少ない方が間違いなく安全性が高いと思います。こういった部分は、まだ他にもいっぱいあるので、改善できるのであれば改善していく方が安全性は高くなります。

#### ○委員長

ありがとうございます。こういった意見を踏まえた上で、安全性や他の視点も含めて、まずはユーザー側の視点から意見をお聞きしたいと思いますので、最初は、時計回りに各委員からご意見をいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

#### ○委員

私、毎日ここを通勤しているんですけど、噴水の前のところが、現状・現況だと常に、かなり危険です。特に短時間駐車場に待機する車が交差点までハミ出たりすると、結局、一日市側からまっすぐ行く人が八食センター側の方に行く2車線のうち1車線をほぼ使えない時もあったりしてですね。対向してくる車が曲がるのか、まっすぐ来るのかが分からなくて、非常に危険だと思っています。しょっちゅうヒヤヒヤするんですよ。そのため、A案であれば、それは確実に起きないんだろうなって気がします。

また、A案であれば機能としても、ユートリー側はバスしか入らず、出入口もユートリー側の1箇所だけになっていますから、リスクは多分無くなるだろうなど。B案で見ると一番右端に止まれと書いてあるんですけど、交差点を曲がらないで八食センターからまっすぐ向かって行くと、現在もここから結構タクシーとか出てくるんですけども、これがま

た結構危険だったりしてですね。結構見えないんです。タクシーは結構、ここを曲がらずにそのまま直進して、そこにある飲食店の裏に入っていくケースが多くてですね。それが結構見えなかつたりするので。これに関しても多分、A案だと出入口が1箇所になったと思うんで、前方にクロスする道路が無いので必ず曲がらないといけない。矢沢の方から来ても八食センターの方から来ても曲がることになるので、恐らくこれが一番、車にとっては安全なのかなと思います。

ひとつ気になるのは、ユートリー側のバスですね。観光バス2台がここに停まることになったんですけども、観光バスを降りた人が駅に行くのであれば、恐らくこの中を通るので絶対に安全だと思うんですけども、ユートリー側に来ようとする時にグルッ回る人は、そんなになくてですね。多分、横断してしまうのではないかなと思うんです。その部分がちょっと気になるかな。横断歩道が無いから渡らないでくださいということなのかもしれないですけど、近いところから渡る人が多分いるのかな。そこがちょっと気になりますが、A案・B案比べると、A案の方が圧倒的に安全なのかなと思って見えています。

#### ○委員長

広場の活用とか、そういった点に関してもご意見いただけますか。

#### ○委員

A案ですと、広場のユーティリティ・駅前を使ったイベントに使えるスペースがかなり増えるんですよ。12月の3・4日も新幹線の20周年ということで、東口・西口の両方を色々と活用することになったんですけど、現状だと自由通路から降りてきたところにシンボルツリーがあって、その前は意外にあまりスペースがなくてですね、今回、そこにはステージを組んだりしなかったんですけど、このぐらい噴水周りのスペースが広がりますと、かなり色んな使い方ができると思います。イベントとか、にぎわい創出の企画をする時に使える有効なスペースが広がるので、使い勝手はいいと思います。

#### ○委員長

ありがとうございます。次の委員、お願いいたします。

#### ○委員

やはり安全面が一番なので、先程の委員と同じ意見ですね。A案の方が交差点・横断歩道、全てにおいてB案よりも安全なのでA案に賛成かなと。特に写真の一番右側の横断歩道。今まではタクシーがドンドンまっすぐ来て、ここの交差点で私、何度も危ない思いをしたので。横断歩道・信号を使えと言われれば、それまでなんですけど。ましてや、駅を利用した人がこちらから渡るケースも多いかなと思いますので、この辺が改善されたところ、また、真ん中の交差点のところは安全になっているのでいいのではないかなと。駅前広場スペースの話も出ましたけれど、最近は全くイベントができていないので、参加もできていないんですけど、こういうスペースが広がるのはありがたいことなので、A案の方が良いかなと感じております。

○委員長

ありがとうございました。それでは次の委員にご意見いただきます。

○委員

私の方からは、障がい者のスペースのところ、ちょっと感じたことをお話させていただきます。私が前回イメージしていたのは、経路の中にあるのではなくて、広場の方に駐車できるようにいった感じで、2台程スペースを取っていただく形でした。それで、できればエレベーター付近までアーケードのような屋根が付いていれば、障がい者もエレベーターまでの通路を確保しやすくなると思っております。今の状態ですと、スペースはいいんですけど、降り口の歩道がちょっと斜めなんですよね。降りた後も、通路の確保がスムーズにいくように考えないといけないと思います。

最近、私、自家用車のスペースを使うことが多いのですが、ここは今、5台程確保してあるんですけど、結構混む時間になると、すごい台数が入ってくるんですよ。これが溢れた時、どうなるのかなと気になっていました。出て行くしかないのでしょうか、ちょっと込み合うのかなと思いました。案としては、A案の方が優れているのではないかなと思います。

○委員長

ありがとうございます。障がい者用駐車場の仕様ですとか、そういったところにも、まだまだ検討の余地があるというご意見をいただいたということによろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは次の委員、よろしく申し上げます。

○委員

駅を活用される方々、来訪者の皆さん、或いは地元の皆さんの動線を意識しながら、只今の説明を聞いておりました。延いては、歩行者目線ということになるかと思いますが、現況及びB案に比べまして、A案が圧倒的にフラットな状態で、ストレスが非常に無いと思っておりました。また、観光バスですね。我々の立場といたしましては、やはり観光バスの皆様がここで降りられて、どのような効果が生まれるのか非常に期待しているところであり、それが一番大きな視点であります。先程の委員もおっしゃられたとおり、ユートリ側面に渡る部分に若干気になる場所もございましたが、A案を高く評価させていただきたいと思っております。

○委員長

ありがとうございました。それでは、次に事業者側のご意見を伺っていきたく思います。次の委員、お願いいたします。

○委員

A案・B案のバスの部分ですが、A案の方が、バスと自家用車・歩行者との交わりが少

なくなるので、現状より安全性が増すと思って見ておりました。

車両の軌跡も調べていただいていると思うんですけども、数字上の大丈夫だろうという部分と、数字上では曲がれるはずなんだけれども、実際やってみたら曲がれないという運転手のテクニックの問題が、他でもよく聞かれることをございまして、その辺は余裕を持ってみていただきたいところです。

B案の方では、ユートリー側からの進入を路線バスだけで考えてもらったと思うんですけども、例えば、貸切車両がそちらから入れるのかは資料でご検討いただけていないようで、気になる部分です。バス車両が出る時の軌跡の部分ですね。果たして数字上の大丈夫という範囲なのか、曲がり切れなくて反対車線まで出てしまうのかが、気になる部分です。

また、バスの待機場から出口の方にうまく出れるのかという部分も、気になるところです。A案の資料では、4つ待機場所が並んでいますけど、道路側の車両は、ユートリー側がお尻になるんですかね。その車両が出口の方に、うまく一度で曲がり切れるのかというところは、気になるところです。

#### ○委員長

それでは次の委員、お願いします。

#### ○委員

現状でタクシーは駐車台数56台でありましたけれども、今の計画の中では最小限を確保し縮小といった中で進めていただき、A案は、安全を確保した中でも36台を確保できたという案でございますので、大変感謝しているところです。公共交通として、お客様の便宜を第一に、安全を第一に運行させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

#### ○委員長

それでは次の委員、お願いします。

#### ○委員

私は駅前を直接活用するわけではないんですが、やはり駅および駅周辺をご利用になるお客様の安全性が一番だと考えておりますので、まずは先程から出されていたような、すごくシンプルでシームレスな流れが考えられているA案の方が、断然良い案だと思っています。また、初めて車で来られた方がどこから出入りするかという点について、現況では、ちょっと複雑かなという思いをしていましたので、こういった形で安全性を保ち、かつシンプルな流れであることが一番いいと思っています。

また、何人かの委員がおっしゃっていましたが、観光バスからの移動というのは、人間の心理として、やはり近いところを選ぶかと思えます。私も青森駅に行き駅前整備をやった時、どうしても皆さん、路線から一番近い、横断歩道がないところを渡ってしまうのが実態でしたので、何らかの対策を取り、より駅前の商店街に人が流れるようにすることが大事だと思っています。

○委員長

ありがとうございました。本日はオブザーバーとして、もう一方にお出でいただいておりますので、ご意見をいただきたいと思います。

○オブザーバー

私共も今のところでバスを走らせておりまして、現状と比較いたしまして、A案がいいなど。現状で走らせている路線の方が走りやすいということだとは思いますが、先程、A案の出入口については充分すれ違えるというご説明をいただきましたので、その件については大丈夫なのかなと。そうすると、A案がよろしいのかなと考えています。

○委員長

ありがとうございました。本日もご出席の皆様から一通りご意見をいただきました。そのご意見について、事務局・コンサルタント会社からコメントがいただけるかと思っておりますので、私の方から議題を絞って1つずつ聞いてよろしいでしょうか。

最初に、障がい者用駐車場の在り方について、まだまだ検討の余地があるのではないかというご意見について、コメントをいただけますでしょうか。

○事務局

障がい者用の駐車スペースについてですが、タクシー降車場から広場の方のスペースに若干食い込んだ形で、屋根付きのスペースを設定しております。そこから今現在、駅の入口まで伸びてありますシェルター、そちらの動線を降りたところから歩けるように、フラットに近い形で考えておりました。

エレベーターに近い位置というところに関しましては、今の停車バースの位置を考えますと、中々。これも少し検討のお時間をいただきたいと考えておりました。

○委員長

次回に向けて、追加検討いただくということですね。

○事務局

皆さん、場所は分かりますか。この青い、食い込んだ形の駐車場ということです。

○委員長

一時用と。斜線の入っているところですね。

○事務局

ここに一応、シェルターを設けて屋根で囲うという形で、今、検討している形になっています。

○委員長

委員、その一時用の中に入江のような形に入っているようですね。

○委員

紫のところしか見ていなかったです。

○委員長

そうでしたか。分かりました。どうぞ。

○事務局

図面が分かりづらくて申し訳ありませんでしたが、紫のところは、タクシーであったり、一時的に停車して降りるスペースの身障者用降車場ということです。青い斜線が引いてあります、もう2台分を停めるスペースが駐車スペース、優先スペースということになっておりましたので、ご確認いただければと思います。

○委員長

それでは、バスゾーンに関連して出た1つ目のご意見で、観光バスを降りたところから、ユートリーに行く際に、バスゾーンの出入口で利用者と車両が交差するリスクがあるのではないかという点について、いかがでしょうか。

また、バス待機場で、今は4台バスが並んでいますけれど、一番南側といいますか、日赤側のところの、東側に出て旋回する際の窮屈さについて。

また、バス待機場から外に出て行く時、バスの回転が厳しいのではないかということについて。

以上3点のご意見について、コメントいただけないでしょうか。

○事務局

バス待機場からの動線につきましては、ユートリー側から入ってきまして、③番バースで、一度、お客様を降ろしてからバス待機場に入る形です。③番からユートリーに頭を向けた形で入っていただきます。道路側の下の2台分が、ユートリーに頭を向けた形で停車していただく形になりまして、そこから今度、時間が来ましたら、右回りにグルッと回り、①番②番の停車バースにつけていただくという流れです。下の道路側2台がユートリーに頭を向け、上の2台がユートリーに後部を向ける形のイメージで考えていただければと思います。

○委員長

分かりました。バス進行方向に、矢印か何かを付けられると良いかもしれないですね。

○事務局

はい、そうですね。動線の矢印か何かを。

○委員長

あと、もう1つ。観光バスから降りた乗客が、また、バスが実際に場外に出ていく時に左折をする際、窮屈ではないかというご意見があったと思うんですけど、いかがでしょうか。

○事務局

⑥番の観光バスの停車帯から直接出口には出られないということで、一度、①番バースの方からグルッと周回していただいて、8ページの図-6番の左折出庫というイメージ図にありますように、軌跡図上では反対車線に、ほぼハミ出さない状態で道路に出庫できるという検討結果になっております。

○委員長

今のお話が、実際には、人間側・運転者側の条件によって変わってくるのだと思います。そのために、ゆとりをどう設定していくかが恐らく、課題になると思うんです。雪が降ったりとか、あと人がいたりとかすると、大型車両は結構大きく軌道を取ることがありますね。その辺が心配な点だと思うんですけども。

○事務局

そうですね。路面状況等によって通行動線に影響があると思いますので、事業者様に聞き取りなどをして詳細に検討し、確実に確保できるようにしてまいりたいと思います。

また、観光バスを降りたところから、ユートリー側への横断につきましても、交通管理者や道路管理者との調整・協議で、最善の安全性を確保できる方法を検討してまいりたいと思っております。

○委員長

反対側のタクシー乗り場に関しては、ほぼご了解いただいたと思っておりますが、ご意見の中で1つあったのは、自家用車の駐車場が5台という点なのですが、やはり混雑時間帯において、この辺が混み合うとタクシーが詰まってしまうのではないかと、というお話だったと思います。その辺はいかがでしょうか。

○事務局

基本的には短時間で出ていただければいいんですけども、やはり降りるのには時間がかかたりしますので、空いてない時には、一度、回転スペースを利用して周回していただいて、空いたタイミングで入庫して降ろしていただくという形になります。その辺のタクシーへの影響等について詳細に詰め、検討していきたいと思っております。

○委員長

是非、その辺はご検討ください。  
事務局どうぞ。

○事務局

私からお聞きしたいところがございます。現在、タクシープール側に警察車両・緊急車両、それから業務用車両を配置しておりますが、この台数が無駄かなと思っておりまして。これをバス側に持っていくという案について、オブザーバーは、どうお考えになるかお聞きしたいんですけれども。いかがでしょうか。

○オブザーバー

警察のパトカーも一般車両の大きさと変わらないので、恐らく、バスさんの方としては、シンプルにバスだけ、かつ人の横断もないというイメージで、安全性とシンプルさを考えたということだと思います。こちらはバスオンリーという形の案になっているので、パトカーであろうが、そちらに入っていけば恐らく、バスのドライバーさんからすると小さい車がチョロチョロ・ウロウロしているのが気になるかと思います。バスさんの方で、もし全然構わないというのであれば可能かと思いますが、それであればタクシーもいいのではないかとか、結果的にそういう風になってしまうので、このような形で考えているかと思います。

○事務局

ありがとうございました。

○委員長

只今、ご出席の委員の皆様から一通りお話を聞いたのですが、もし他に何か聞き足りないこととか、さらに後から気づいて発言をしたいという方がいらっしゃいましたら、ご自由に発言していただきたいのですが、いかがでしょうか。

オブザーバーどうぞ。

○オブザーバー

申し訳ありません。話を戻して、バスのことを確認したいのですが、観光バス。⑥番バースのところが2台なんですけれど、ここがお客さんの乗降場所になるんでしょうか。

○事務局

観光バスの⑥番バースは、乗降可能なバスレーンとして現段階では考えております。

○オブザーバー

例えば、観光バスが八戸駅に到着して、⑥番ではなく①②③④⑤、こちらでお客さんを降ろすというのは可能でしょうか。待機する場所は⑥番のところ、乗せる所も①②③④⑤のどちらかというのが可能なのでしょうか。そうすれば降りた乗客も安全に渡れますし、乗せた後に観光バスが出て行くのもスムーズに、一回周遊しなくてもいいかと思うんですけれど。ただの待機場所みたいな感じでは、可能なのでしょうか。

○事務局

はい。そうですね。確かに、方面別バス乗り場の①から⑤番までの辺りで降ろすことが可能であれば、安全性にも寄与すると思いますので、事業者様と調整・協議してまいりたいと思います。

○委員長

非常にいい問題提起をしていただいたと思います。⑤番の路線バス・高速バスの運行時間は意外と決まっているので。

○オブザーバー

ちょっと夕方の、遅い時間ですよ。

○委員長

ですから、観光バスと高速バスとの利用時間のギャップがあるので、⑤番は共用できるのではないかと、この点も含めてご検討をお願いします。

○事務局

はい、わかりました。

○委員長

委員の皆さんから、他にご意見ございませんでしょうか。よろしいですか。

○委員

業務用の車両っていうのは、どういった車両ですか。

○委員長

タクシー待機場の下のところにある業務用の車両っていうのは、どのようなものですか。

○事務局

業務用車両は、現在、短時間駐車場の脇にも停めるスペースがあるんですけども、色々な業者さんが利用されており、大きめのワゴン車が停められるスペースということになります。

○委員

すなわち、JRやユートリーに関係する業務に携わられている方々ですか。

○委員長

お弁当屋さんとかですよ。

○事務局

そのように聞いています。

○委員

業務用だと理解できずに、一般車両もそこに入ってくるような気がして、少し心配しておりました。

○委員長

その辺の区分けは、例えばコーンを置いて使いづらくするなど、そういうことは、もしかしたらある程度可能かなと思っております。

○事務局

そうですね。一般車両が入ってこないように停められないような表示をしたり、人員配置等の検討を考えてまいります。

○委員長

やはり許可制にするのが良いかと思えます。最終的に、許可された方だけがチェーンを外して使えるとか、合鍵を渡すという考えもあると思えます。

○事務局

はい。そのようなところも詳細に検討します。

○委員長

詳細に検討していただけるということで、ありがとうございます。  
他に皆さんいかがでしょうか。

○事務局

すみません。先程、オブザーバーからバスの方に行くと、バスと一般車両が一緒になるから危険じゃないかというご意見がございましたけれども、業務用の方は、今現在駐車スペースがあるバス側から駅構内や通路の下にある店に商品を納めていると聞いておりますので、今回提示の案ですと、納品場所からかなり離れるといったところもございまして、先程、委員からも一般車両が停めるのではないかというご意見もありましたので、バス事業者とその辺を詰めながらバスプールの方への設置も検討してみたいとは思っております。

ちょっとよろしいですか。参考までに、委員に聞きたいんですけども、今、タクシー待機場を56台から36台に減らしたということでご理解を得られたんですけども、上長公民館の脇に我々が持っている一番町バスプールというところがございまして、例えば、そこをタクシー待機場にして、ショットガン方式でタクシーを運ぶということは、現実的に可能かどうか教えていただければと思っているんですけども。

○委員

繁忙期の時という言い方ですから、今の状況からいって、本当に駅がお客で溢れかえってタクシーの需要も見込まれる時は、そのような対応も必要になるかと思いますが、今の時点でこの30数台を確保していただければ、通常では大丈夫だろうと思います。

もしかすると、そういうことではなく、一番町バスプールからのショットガン方式によって、タクシー待機場を1台も確保しなくてもよくなるのではないかということでしょうか。

○事務局

すみません。B案だと、21台に減ってしまうというところもございますので、例えば、30数台を設けなくても、もっと狭めた形で、待機場を公民館の方に集約する形でやるというのが、可能かどうかということです。無線等もありますので。

○委員

できれば30、今の状況でお願いしたいと思います。

○事務局

はい。了解いたしました。ありがとうございます。

○委員長

はい。他にございませんでしょうか。

はい。委員。

○委員

資料2のところで、道路にピンクの網掛けをしているところ、手前入口の勾配の部分についてです。バスは定時制が求められます。道路に色をつけて、自家用車が停めないような工夫を他でもやっていると思いますので、A案であれば、自家用車がバスの出入りを優先して停めてくれるような仕組み・工夫を考えていただければと思います。矢印の部分もあるので、あれなんですけれども。

○委員長

ちょうど消防署の前とかにあるような、網掛けの感じでよろしいですか。

○委員

ショッピングセンターラピアさんのところも、バスの出口側にラインを引いていただいたりしています。

○委員長

それについて、いかがですか。

○事務局

そうですね。こちらの出入口で運用可能ということで進めていければ、出入口を一般車両が塞いでしまうという状況を回避できるように、交通管理者様・道路管理者様と協議してまいりたいと考えております。

○委員長

他にいかがでしょうか。よろしければ議題の2つ目、その他に入っていければと思います。事務局から説明をお願いします。

○事務局

はい。次第の(2)その他につきまして、インデックスに資料4とありますA4縦版の用紙をご覧ください。今後のスケジュールについて、ご説明いたします。

今回は、昨年度とりまとめましたA案・B案を基に、施設配置について車両走行軌跡を考慮し検討した結果を、計画平面図A案・B案として説明いたしました。そして先程、委員の皆様から伺いましたご意見を持ち帰り検討し、施設配置の見直し、その他の施設についても検討を行い、修正案を作成いたしまして、第5回検討委員会において、基本計画案を提示いたします。

その後は、第5回検討委員会でのご意見を基に、基本計画最終案を作成、第6回検討委員会で提示し、ご意見を伺い、最終的な整理をした上で基本計画策定となります。

次回の第5回検討委員会の開催につきましては、令和4年12月23日を予定しておりますが、日程が決まり次第、後日改めてお知らせいたします。

○委員長

ありがとうございました。それでは、また次回、12月に5回目を開催させていただくのですが、意外と、終わってから言い忘れたことに気づいたりするので、追加の意見を委員の皆様から後日いただく形で事務局に対応していただければ助かります。

○事務局

はい。かしこまりました。

○委員長

追加の意見聴取も踏まえて、第5回委員会の資料として作成いただけるかと思います。この後、事務局から皆さんに追加意見を求めるようなことがあると思います。どうかご協力の方をお願いします。

今日の議題は全て終了いたしましたので、事務局に戻したいと思います。

○司会

馬渡委員長、ありがとうございました。

ここで、都市政策課長より、一言ご挨拶させていただきます。

## ○事務局

都市政策課長でございます。本日はお忙しいところ、委員会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございました。

新たに委員になられた方もいらっしゃいますけれども、昨年度の3回に続きまして、今回は4回目ということで案を提示させていただきました。今年度は委託をしたということもございまして、開催が11月にずれ込み、委員の皆様には大変ご迷惑をおかけしたと思いますので、改めてお詫び申し上げます。

本日はいただいたご意見は、次回の案作成に向けまして色々と検討を重ね、必要などころは、事業者様などと色々とお話をさせていただいて、まとめていきたいと思っておりますので、引き続き、よろしくお願いいたします。

7月・8月はコロナの第7波の影響がありまして、公共交通事業者にとりましては非常に大変な時期でしたけれども、落ち着いたと思ったら今度は第8波の話も出てきまして。今はかなり八戸に来られる方も多くなっておりますけれども、今後また、コロナの影響が出てくるかも未定ですけれども、なんとか早めに落ち着いてもらいたいなと思っているこの頃でございます。

先程、委員からもありましたけれども、12月3・4日、新幹線八戸駅開業20周年ということで八戸駅の周りがすごく賑わうと、かなりの人だろうと予想されております。皆さんも是非、八戸駅に行ってください、色んなイベントに参加していただければと思っております。地元の委員にとっては、恐らく、大変な日になるんじゃないかと思っておりますけれども、皆様も駅で楽しんでいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、挨拶に代えさせていただきます。本日は、どうもありがとうございました。

## ○司会

それでは繰り返しとなりますが、次回、第5回検討委員会につきましては、12月23日の方向で検討しています。正式に日程が決まりましたらお知らせいたしますので、よろしくお願いいたします。

それではこれもちまして、第4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。