

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 令和4年1月14日（金）
時 間 午後2時00分から午後3時30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（8名）

- | | |
|---------|--------------------------|
| 馬 渡 龍 | （八戸工業高等専門学校准教授） |
| 西 尾 洸 毅 | （八戸工業大学講師） |
| 高 橋 幸 治 | （社団法人八戸市社会福祉協議会総務課長） |
| 在 家 秀 則 | （東北アイスホッケークラブ株式会社） |
| 上 村 秀 雄 | （八戸市タクシー協会々長職務代理者） |
| 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） |
| 木 村 聡 | （一般社団法人 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	(都市政策課副参事 都市計画グループリーダー)
石橋正一	(都市政策課副参事 交通政策グループリーダー)
関口孝寿	(都市政策課主幹)
小笠原誠	(都市政策課技師)
田邊宗徳	(都市政策課主事)

第3回八戸駅前広場整備基本計画検討委員会

令和4年1月14日（金）14:00～15:30

八戸市庁 別館8階研修室

○司会

本日はお忙しい中、また、足元が悪いお寒い中を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。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お願いいたします。

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、まだ検討案の段階ですので、写真撮影などの行為はご遠慮願います。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願います。

それでは、次第に従いまして委員会を進めてまいります。

まず、本日の資料の確認をいたしますのでお手元の資料をご参照願います。

資料は、本日お配りしております「次第、席図、出席者名簿、説明資料(1)・(2)・(3)・(4)」となっております。

資料過不足等ございませんでしょうか。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、森田委員、十和田観光電鉄の佐藤委員、小笠原委員と樋口委員が欠席でございます。八戸警察署 交通第二課の戸来係長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、馬渡委員長、議事の進行をよろしくお願いいたします。

○委員長

それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。

本日は東口の広場基本計画検討委員会が今年度の最後ということになりまして、今までの会議で出てきました皆さまの意見を一度集約して、来年度委託のコンサルタント、そちらに作業していただきながら、具体的な計画をまとめていくという形になると思っております。皆さまご承知の通り、東口の交通というのはバス、タクシー、自家用車の出入口が5カ所ありまして、それによって交通の混雑や歩行者の安全、近隣住民の方にご迷惑をかけているといったことが生じているようです。そういう中で、現状の設えを残しながら今抱えている問題をどのように解決していくのか、前回の会議の後皆さまからたくさんの意見をいただきましたことに感謝いたします。今日は、そういったご意見の内容を皆さまと確認を

しながら議論を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の検討委員会は、(1) 5つの視点を踏まえた意見交換について、(2) 整備方針の方向性ととりまとめについて、となっております。まず始めに事務局から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局

最初に(1) 5つの視点を踏まえた意見交換について、前回の第2回検討委員会後に委員の皆さまからいただいた意見メモをまとめましたので、ご説明いたします。

皆さまのお手元にあります、右上に第3回説明資料(1)とあります「第2回検討委員会意見メモ」ですが、東口駅前広場の整備方針の方向性について、5つの視点で各項目ごとに皆さまのご意見をまとめたものでございます。

主なものを、ご紹介いたします。

まず初めに、(1) 安全性の確保についてですが、

- ・バスの駅前広場への進入を駅前交差点で一度左に曲げて、ユートリー手前で右折する場所に対向車の「停止禁止部分」を設けてスムーズな右折を誘導し、一般車を一切シャットアウトすれば、これまでの問題は解決できると思われる。
- ・駅前交差点を終日歩車分離とし、斜め横断も可能としてユートリー側の横断歩道を廃止する。
- ・バスの通路に横断歩道があり危ないので問題の横断歩道をなくして別の横断歩道を利用してもらう。
- ・仮の身体障害者の乗降場所はバス進行の前で危険なのでタクシープール側の身体障害者用スペースの前後どちらかに設ける。
- ・バスのりば、タクシーのりば、各施設を繋ぐ動線の安全確保のため、横断歩道を視認性の良い色にする、路面を隆起(減速帯)させるなど、歩行者・車両運転者の注意を促すようなことが改善に繋がると考えられる。
- ・駅に向かって左側をバスとタクシーの公共交通、右側を自家用車乗降場とイベントスペースとして、前面道路からの各車両の出入りを明確にする。更に現状、駅左側自家用車入口を廃止し、歩行者の安全性を確保する。
- ・駅に向かって左側の路線バス、観光バスの乗降場所の中に一般車用の短時間駐車場があることから、バスと一般車両が混在して交差点が非常に危険になっている。
- ・基本的に路線バス、観光バス専用とすることで、交差点の危険性は無くなると思われる。などが、主なものでございます。

続きまして、(2) 利便性とアクセス性の向上についてですが、

- ・待機するバスもタクシーも「一番町バスプール」の有効活用が図れたら良いと思う。
- ・短時間駐車場は、ユートリー駐車場を利用してもらう。
- ・自家用車乗降場は宝くじ売場側を活用。

- ・バスプールは短時間駐車場を無くしてバスだけにする。但し、西口にもスペースがあるので高速バス、観光バスは事前の調査をして適正台数、最小限に抑える線引きが必要だと思う。
- ・タクシープールはコロナ禍が終息後も可能な適正台数にする。
- ・タクシー車両数の減少ができるのであれば、バスのりばとの共存は可能かと考える。案の中で、バスのりばへ道路からの右折での進入案があったが、対向車線をまたぐこととなることから円滑な侵入ができないものと考えられるので、専用の進入・退出路は必要かと考える。
- ・駐車場については、ユートリーや近隣の駐車場と連携し、東口駅前広場は使用しない様にする。
- ・駅に向かって左側は基本的にバスのみとして、右側はタクシー乗降場と自家用車乗降場を明確に区分して設置すれば良いのでは。
などが主なものでございます。

続きまして、(3) 駅前広場としての集合性の向上についてですが、

- ・八戸駅東口は八戸の顔ですので『シンボル』の活用をする。
- ・商売が成り立つような「キッチンカー」や「飲食店」の公募をする。
- ・駅前広場全体が殺風景な印象なので、八戸に着いて一番先に見ることになる駅前には「わくわく」する感じを演出したい。バス停を結ぶキャノピーに、中心街のような小洒落たバナナフラッグを掲示するなど、季節に合わせて八戸地域の魅力を表現して旅を楽しめる玄関口にしたい。
- ・駅に向かって右側の空き店舗等を活用して、ビジネスマンが短時間仕事ができるようなコワーキングスペース等を設置してはどうか。
などが主なものでございます。

続きまして、(4) 現代的な仕様へのアップデートについてですが、

- ・身体障害者乗降場所は、市案のようにバスプールに配置すると、逆に一般車も入って来るおそれがあるので、自家用車乗降場の一角(一番手前)に目立つように設けるようにするべき。
- ・駅前広場に、どのような施設があるか分かり易く。大きな看板のようなものの設置でも良いと思う。
- ・サイン、サイネージは見やすく分かりやすいもので統一することは宜しいかと思う。
- ・バスへの流れ、タクシーへの流れ、自家用車への流れを色別に看板等でデザインし、分かりやすくする。
- ・八戸駅東口にある様々な案内表示に統一感がなくイメージが良くないので、できるだけまとめて分かりやすい案内に変更したほうが良い。
などが主なものでございます。

続きまして、(5) 既存施設の利活用と連携についてですが、

- ・ユートリーは、是非バスターミナル的な【待合所、サイネージ（バス接近表示）設置】設えを施し、観光客などを誘導し、三社大祭のPRや観光案内もより充実させ、併せて2階の誘致企業等の紹介により八戸市の産業都市としてのPRも広く可能となる。
- ・西口広場への高速バス、観光バス乗り場の設定は、十分考えられるのではないかと。
- ・駐車場については、ユートリーや近隣駐車場、西口駐車場と連携し、東口駅前広場には駐車しないようにする。
- ・新たにバス待合施設を作るのではなく、ユートリーを上手く使って館内で待機できるようにした方がいい。館内にバス情報のサイネージ等を設置すれば、安心してバス待ちができる。
- ・一般車両は、ユートリー駐車場への協力が必要。などが主なものでございます。

最後に7ページのその他についてですが、

- ・いろいろな幅広い意見の中から駅前広場に詳しい専門のコンサルタントが全体を総合的にプロデュースして「良い点、悪い点」を判断して八戸市民にとって誇れる駅前広場にしたい。
- ・バス停の案内表記について「中心街行きのバス」と表記があるが、旅行者にとっては「中心街」がどこなのか分からず戸惑っている人がいる。分かりやすい案内表記があると良いという声が聞かれる。などが主なものでございます。

以上が皆さまからのご意見でございます。ここまでで何かご質問等ございませんでしょうか。

それでは今回、委員より学術的な視点によるご提案、オブザーバーより安全面からの視点によるご提案がございましたので、ご説明をいただきたいと思っております。右上に、「第3回説明資料(2)」とあります意見メモについて、委員ご説明よろしくお願ひいたします。

○委員

前回に引き続き大変恐縮なのですが、皆さまとの意見交換を深めるためにイメージ図を提出させていただきましたので、こちらを見ながら皆さまと意見交換を深められたらと思っております。資料(2)ですが、5つの視点からコメントさせていただいた文章の方、両面2ページのもの、図の案1案2は前回提出させていただいたものになっております。今回はそれに前回の意見等踏まえて付け足したものを、案3案4として提出させていただきましたので、案3案4の方を主に説明させていただければと思っております。図は前の方に出していただいておりますので。文章の方をお手元に置きながら聞いていただければと思っております。

まず、1点目の安全性ですが、前回提案させていただいた案1案2同様に歩車分離だけでなく、公共交通と自家用車の動線分離が大きなポイントではないかなと考えて、それを踏襲して案3案4も出しております。案3では水色が自家用車になっておりまして、オレンジ色がバス、緑色がタクシーとなっております。駅に向かって左側が自家用車スペース、右側が公共交通と明確に分かれるように配置しております。案4のほうは反転させたような、自家用車が駅に向かって右側、公共交通が左側というような明確に分けた案になっております。大きな違いはそこです。現況を見ましても交差点の手前のところに、バスと自家用車の出入口が共通してあります。年末年始も新幹線を利用させていただきましたが、短時間駐車場を利用する自家用車がここで待機して並んでいたり、自家用車降車場では、入口にはみ出て並びタクシーが入れなくなっている様子も見受けられましたので、公共交通と自家用車の動線分離が安全面では非常に重要ではないかなと思っております。ただ課題といたしましては交差点前の出入口を、大きく変更しております。ここを塞ぐということができかどうかということと、両側に出入口を集約しておりますので自家用車とタクシーは大丈夫だと思いますが、バスの出入りの面でスムーズに出入りできるかどうか検討が十分に必要かなと思います。

2点目、利便性とアクセス性についてですけれども、これは利用者の視点に立って考えることが重要かなと思っております。バスですとか、タクシー、自家用車に乗り降りするまでのアクセス性、距離ですとか、そういう場所までのことを考えることが重要かなと思っております。前回までは路線バス、高速バス、観光バスとありますがその種別を分けて描いていなかったのと、タクシーの乗る場所と降りる場所を分けて描いておりませんでしたので、案3案4ではこれを明記しております。タクシーにつきましては、降り場よりも乗り場のほうが駅を出てから近くなるように、今現状ですと降り場の方が近くなっている感じだと思いますけど、乗るための場所のほうが近くなるように配置したほうがアクセスの面では良いかなと思います。バスにつきましても、便数の多い路線バスをキャノピーの近くに配置してはどうかと思います。もう一点は、利用者には身体障害者の方も含まれますので前回あげられていたように自家用車に釣られて入ってくるということもありますから、身体障害者の方向けの駐車場は案3案4共通して自家用車側にくるように配置しております。ただ左右が反転しますと案4の場合、エレベーターから離れてしまう欠点が出てしまいます。そういった点では案3のほうが配置としてはエレベーター側に身体障害者向け乗り降り場が近くなりますので有利なのかなと思います。

3点目の駅前広場としての集合性の向上ですけれども、現状ではキャノピーを出たところに樹があって、横断歩道ですとか出入口があって、平場でイベントとかを行う平らな場所がどうしても面積が少ないというところがあると思います。この間正月朝市というものが実施されたということのを伺いました。そういったことをイベントとしての活用を踏まえても駅前には空白があるとどうしてもモニュメントを置きたいとなりますが、平らな場所は実はけっこう貴重でして、案3案4では塞ぐという大胆なことを考えてみましたが、そうすることで平らな場所を設けることができるという点が利点かなと思います。あとは人が集まる仕掛けですが、東京駅などで充電機能がついているエクステリアなどがありまして、

皆さまスマートフォンをお持ちになられていて新幹線で移動して地図とか見ていると電池がなくなるということもあると思います。充電できる場所というのも人が集まる仕掛けとしては大事なポイントかなと思います。

裏面にいきまして、4点目の現代的な仕様へのアップデートにつきましては、景観面に配慮することが重要かなと思います。あとインフォメーション、ここに来た人に適切に情報をいかに伝えるかがポイントになるかなと。先程のまとめにもありましたけども、駅前には八戸の顔になるという空間ではないかと思います。キャノピーを出て直ぐのところにはバスが何時に来るのかなどを伝えられるバスロケ表示機を紫色の丸のところですけども、できるだけ早く伝えられる位置にインフォメーション機能のものがいいかなと思います。

あと、もう一つは町の顔として停車台数が少ない方が、景観的に魅力が向上するのではないかなと思っております。バスがたくさんここにプールできた方がどんどん送り出せていける利便性があるかもしれないが、近くに上長公民館の隣にバスプールとして利用できる敷地もあると伺っております。そこも活用しながら、駅前を出てバスが何台も、タクシーが何台も、自家用車も少ない方がいいかもしれません。車が何台も停まっているというのは景観的な魅力としてはいかなものかなと考えます。特に公共交通に関しましては無線などを活用して運行をスムーズにするという、そういった意味で現代的な仕様へのアップデートというのができないのかなと個人的には思っています。

あと、5つ目の既存施設の利活用と連携ですけども、これにつきましては空きテナント、空いているスペースを活用して利用者視点で考えて機能分担をさせていく必要があるかなと思っています。私も出張などで新幹線を利用させていただきますが、重要なところとしては新幹線のホームを上がって改札を出るとほとんどの駅で、右か左かという重要な選択を迫られると思います。時間があるときは良いですけど、間違えると反対側に戻らなければいけないということが起こります。よく知っている駅であればいいのですが、それが知らない駅ですと間違えたりする。地図アプリとかも使ったりしますが建物の中だと向いている方向が正確に表示されなかったりする、ということで改札を出てすぐのところの案内は非常に重要ではないかなと思っています。あと、西口東口で市外への移動は西口ですとか、どちらかに機能分担して、降りるのはこっちだが乗るのはこっちとか、分かりにくい配置というよりは、利用者の視点で考えたときにバスはこちらですとか明確に分けた機能分担というのを行った方が分かりやすいのではないかなと思っています。観光案内の機能を改札前に設けるなども有効かと思ったりし、空いているテナントなどがあると伺っておりますので、それを活用した情報提供の場所を配置するというのも有効ではないかなと思います。

公共交通と自家用車を明確に分けるといふところの安全面での提案が大きなところで、それを反転したものがそれぞれ案3案4というふうになっております。大きな課題としては交差点の部分を大きく変えるという点で、そこを変えられるかどうか。ただ安全面では自家用車と公共交通を分けるためにはこれも一つの案として提案させていただきました。以上です。

○事務局

ありがとうございました。

委員の皆さまから、ご質問などございますでしょうか。

それでは、右上に「第3回説明資料(3)」とあります意見メモについてオブザーバーより、ご説明お願いいたします。

○オブザーバー

よろしく申し上げます。「第3回説明資料(3)」の2枚目に図面がついておりますので、それを見ながら説明を聞いていただけたらと思います。

警察の立場として、どうしても安全と円滑を考えた案を作らせていただきました。また、都市整備部さんのほうで事業を行うと思いますけど、やはり現実問題、事業の予算のこともありますので、私的に節約できるのかなという思いも込めての図案となります。それでは説明させていただきます。

一見してわかると思いますが、分かれているのがバスは単独、駅に向かって左側になります。そして右側にはタクシーと一般車両の送迎用になります。短時間駐車場は設けなくて良いのかなと、ユートリーへの協力ができないのかなと考えました。

まず安全性についてですが、交差点の出入口を封鎖した案でございます。バスは信号交差点から離れたユートリー側にバス専用の出入口。出入口付近には歩行者の横断がないようにガードパイプを設けてはどうか。もし予算上難しいのであれば専用出入口のところはカラー塗装にするなり方法もあるかと思えます。今現在ラピアのバス出入口のイメージを考えていただければ、そこよりは歩行者、車両の流れは少ないのかなと思えますのでこのイメージでも可能なのかなと思いました。

条件としてバスの乗る場所が5つそのまま現状維持、事業的にも負担がかからないのかなと思えます。あとは中心部分ですね、ロータリー的な感じで中心部分が空くと思えますが、そこは臨機応変に待機所に使うなどしても良いのかなと思いました。

そして正面向かって右側がタクシーと一般車両の送迎用となります。ここも出入口を交差点から離れた場所で一カ所になりますが、入口と出口は分けました。出入口が交差点から離れてそこまでの間、植樹(低いもの)と書いていますけど、現在の航空写真とかを見ると植樹があって、それをそのまま生かせるのかなと。出入口側にも今現在あるので、それを活用できるのかなと考えてこのような形にしました。色分けをしまして、タクシーと一般車両をこのようなイメージでということで描きました。

タクシー降車用と乗車用、身障者用としてできる限りエレベーターに近い場所、今現在もこの位置になっているので現状維持でいいのかなと。送迎用の車両は宝くじ売り場の方から駅寄りへ並べると、今現在よりは数台増えるのかなと思えます。タクシーの待機場所もそのまま確保して、おそらく満車になることはないと思えますので、緊急車両用というのも設けておりました。あと交番があるので1台分のスペース、赤色の部分になります。緊急時は交番から出動が可能。今駅での事件というの、模倣犯というのが増えてきてい

ますので、どうしても交番だけでは対応できない事案もありますし、特殊詐欺など広域的な犯罪の交通の出入口となるのはどうしても駅が多いので、緊急車両などの消防車両も集まれるようにタクシーの駐車場の待機場所を臨時的に扱えるようにという思いを込めての案になります。

タクシープールに関しては、入口は左折専用にして右折では入れないようにする。今現在も右折で入るには、少し困難な形状だと思えますけども、物理的にラバーポールなどを建てて左折の流れにしたいと思えます。タクシープールの中に破線で車線を区切っているような感じで描いてますが、これはあくまでもイメージというだけで、特に車線を設けるとかではなくて、もちろんタクシーがお客さんを降ろすために左に寄りますし、乗せるためにも左に寄りますので、こういうイメージで待機するという状態で、その横のほうを通行車両が通るような状態にしました。あと出口の部分もバスと同じく、歩行者が出入口を横断することがないようにという思いを込めての設計になります。

あとは短時間駐車場を設けなかった理由としての一つは、今現在はバスの方にゲートがあつて管理していますが、やはりゲートがないところに短時間駐車場を設けると、短時間ではなくそのままずっと停める人がいると思えますので、タクシー駐車場の方にはゲートを設けないような状態をイメージしていますので、短時間駐車場はゲートのあるユートリーとか一般駐車場の方が良いのではないかなという思いもあります。

駅前広場としての集合性に関しては、噴水とイチイが現在ありますので、これについても極力そこには予算をつけなくても単純に交差点の出入口を封鎖するだけで、その広場は活用できるのかなと思ひましてそのまま残している状態でございます。

現代的な仕様へのアップデートということで、各バス停、先ほどもやはり分かりやすいのが一番というのがありますので、駅の構内での案内もそうですけど、色での識別や大きな番号、LEDでの広告、見やすいものがあると良いのかなと思ひます。

あとは、駅周辺の経済のことを考えれば、今現在やっているのか私わからないのですが、駅利用の駐車場としての割引、近隣の食堂などを利用した方には割引みたいなのもあればどんどん使ってくれるのかなと思ひます。市役所の駐車場には中心街の食堂で飲食したら割引というのが確かあったような感じがしたので、同じようなイメージで良いのかなと。そうすると駅利用に限らず、飲食店利用者にも利用されるので、どんどん経済も活発になるのかなと思ひました。よろしくお願ひします。

○事務局

ありがとうございました。

委員の皆さまから、ご質問などございますでしょうか。

それでは、右上に「第3回説明資料(4)」とあります整備方針の方向性についてご説明いたします。

資料の1ページをお開きください。

こちらは、前回の第2回会議においてご説明しました検討事項に、今まで皆さまからいただいたご意見を基に、整備方針の方向性としてA案とB案をまとめました。次の2ペー

ジから4ページがそれぞれを図に示したものです。まずは図面の方から説明いたします。

資料の2ページをお開きください。

こちらは、前回事務局より提案いたしました基本計画検討案への皆様のご意見から、検討事項として主なものを図に示したものです。図面中央部、駅前交差点付近の出入口でございますが、広場左側の入口は交差点部を廃止、ユートリー側のみとし、出口は現在のまま活用したいと考えておりました。しかし、バス通路に横断歩道はない方が良いとの意見がありましたので、出入口をユートリー側へ集約できるか検討することとしました。この場合、バスの走行動線・軌跡が問題となります。また、ユートリー側を出入口とした場合、信号待ち一般車両との交錯、観光バス利用者のユートリーへの横断があるため、注意喚起や横断歩道の廃止検討が必要と考えます。

短時間駐車場は、現在の場所から無くし、バス待機スペースとして検討、仮案の身体障害者乗降場所も、バスとの共存は無理があると判断しました。広場右側の入口についても、交差点付近では入場待ちの渋滞が前面道路の交通に影響を及ぼすことから、離す必要があると考えました。また、場内ではタクシーと自家用車の動線が課題となります。

つづきまして、資料の3ページをお開きください。

整備方針の方向性A案についてご説明します。

まず、広場左側はバス専用空間とし、ユートリー側に出入口を集約しました。駅正面出入口は廃止し、ユートリー側のみとしました。但し、バスは出入りしにくくなるため、前面道路の出入口前は、停車しないよう促す区間の表示をし、動線の確保が必要と考えます。

乗降場につきましては、路線バス、高速バスは現状を維持し、観光バス・送迎バス乗降場につきましては、前面道路側に待機場兼用で2バース配置しました。路線バス・高速バスの待機場所につきましては、交通広場内のバス動線を考慮しつつ、広場中央に4台程度スペースが確保できます。短時間駐車場につきましては廃止し、ユートリー駐車場や西口駐車場を案内します。広場スペースも拡張します。バス専用空間とすることで、広場利用者との交錯がなくなり、安全性が向上し、合わせてバスが広場内で回転し、車道に出ないため一般交通との危険性も減少すると考えております。

つぎに、広場右側についても出入口集約で検討しました。

出入口につきましては、交差点付近を避け、1箇所に集約。タクシー乗降場につきましては、現状維持を基本に乗降位置は需要にあわせ調整します。タクシー駐車場につきましては、調査検討を十分に行い、適正台数を確保し縮小。繁忙期の対応として、上長公民館隣の一番町バスプールの活用を検討します。

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の配置。身体障害者乗降場につきましては、エレベーターに最も近い位置へ配置。通行動線に関しましては、入場待ちの渋滞などにより前面道路の交通に支障とならないよう、一旦入場していただき、場内で回転できる動線としました。但し、タクシーと自家用車が同じ動線となります。

つづきまして、資料の4ページをお開きください。

B案についてご説明いたします。

まず、広場左側はバス専用空間とし、出入口を分離で検討しました。駅正面入口は廃止し、ユートリー側のみとしました。A案と同じく前面道路の入口前は、停車しないよう促す区間の表示をし、動線の確保が必要と考えます。出口につきましては、一方通行で安全確認しやすく車道へ出やすい現行維持とします。

乗降場・待機場所につきましては、A案と同じ配置で考えております。

短時間駐車場につきましても、A案と同じく廃止します。バス専用空間とする事で、出口手前の横断歩道は残りますが、車両の通行する頻度が少なくなり、あわせて広場内で回転することにより、車道に出ず運行するため、一般交通との危険性も減少すると考えております。ユートリー前入口の横断歩道については検討が必要です。

つぎに、広場右側についても出入口分離で検討しました。

タクシー乗降場、自家用車降車場、身体障害者乗降場につきましては、A案と同じ配置となっております。出入口につきましては、交差点付近を避け、中央部に入口を配置し、タクシーと一般車の動線がなるべく重ならないように進入方向を分離。出口は既存を活用することとしました。

タクシー駐車場につきましては、交通広場の左側に配置し、A案と同様に調査検討を十分に行い、適正台数を確保し縮小。あわせて、一番町バスプールの活用も検討が必要と考えております。なお、一般車の通行動線に関しましては、広場内右側で回転できる動線を確保し、入場待ちの渋滞が発生しないよう考えました。

短時間駐車場につきましては、タクシーの駐車台数が大幅に減少となった場合は、検討の余地があると思われまます。

以上が事務局としてまとめました整備方針の方向性についての計画案でございます。

○委員長

はい、ありがとうございます。それでは委員の皆さまから意見をということで、委員が所用のため退席されるということなので、委員からご発言いただけますか。

○委員

はい、所用のため退席しなければならないので最初に。本当に出た意見をうまく汲み取っていただいて、今説明いただいた事務局案、個人的にはA案の方が、バスとタクシーの出入口というところでスムーズに出入りができるということであれば、歩行者や駅利用者に安全な形をとれるのかなと。

先ほどのガードパイプなど、どうしても近いところを通るといのは人情なので、ガードパイプなどで渡れないようにするとかもさらに付け加えると整理されて、バスはバスだけ、タクシーと一般乗用車はそちらだけといった形で非常に分離されていて、噴水の前の交差点のところも毎日危険な状態が続いていますけれども、それも解消されるということで良いのではないのかなと思います。事務局案の2つとも賛成なのですが、どちらかという

A案の方が良いのではないのかなと見ておりました。

○委員長

ありがとうございました。では委員からスタートしましたので順に委員と時計回りにご発言いただきたいと思います。

○委員

はい、前回私所用で欠席させていただいて、今回ほぼ初めての形で様々な視点での提案というところ、市のほうでまとめたであろうA案B案を見させていただきました。我々の商店会としての視点といいますとやはり安全性という部分、それから回遊性という部分を意識した視点で見させていただくと、市のA案B案ですけども、A案のほうが駅前広場のスペースがとられておまして、駅からの利用者の皆さまがそのまま駅前の大通りに流れてくる動線が分かりやすく導きだせるのかなというところと、それから広場での様々なイベントというところも是非とも今後活性化してもらえればというところがあったので、私個人としてはA案が良いのかなという考えでございます。大きい部分の意見としては以上でございます。

○委員長

ありがとうございました。では、委員お願いします。

○委員

はい、それでは私の方から、A案B案拝見させていただいて私もどちらかというところA案の方が良いのかなと思ひまして。障害者の視点でお話させていただくと、駐車スペースが1台だけなのか、それともここに何台か置いていただけるのかと。

今どうしても障害者だけでなく、高齢者とか妊婦さんもこういうスペースあれば使いたい、使っていただいた方が良く思いますし、どうしても助手席側から降りるパターンと、私みたいに運転席側から降りるパターンがあるので、作るのであればどっちからでも安全に降りられるように作っていただけたら良いのかなと思います。私からはそこだけです。

○委員長

ありがとうございました。続きまして委員。

○委員

はい、色々と案を整理していただいて、大変ありがとうございます。事務局のA案B案を拝見させていただきまして、やはり歩行者の危険防止というところを考えるとA案の方がよろしいのかなと見ておりました。

ただバス事業者としての目線で、バスの出入口が果たしてスムーズにいくのかなというところだけは、実際バスが方向転換するとかかなりのスペースがとられますので、そこがき

ちんと確保されればA案のほうがよろしいのかなと。

広場のスペースもイベントとか活用方法も見えてきますのでA案が良いのかなと思っております。あと、バスとタクシー・自家用車を反転するような意見もあったと思いますが、バスですと待合環境も必要な部分ですので、できるだけユートリー側にあったほうがバス事業者としては助かるなと思って見ておりました。以上です。

○委員長

ありがとうございます。それでは委員。

○委員

はい、私も色々意見を送ったのですが、総合して色々な幅広い意見の中から駅前広場に詳しい専門のコンサルタントが全体を総合的にプロデュースして良い点、悪い点を判断して八戸市民にとって誇れる駅前広場にしてほしいなと思いました。方向性ですと、A案が良いのかなと思います。以上です。

○委員長

はい、それでは委員。

○委員

はい、A案B案ありますけど、その前に委員が今回案1案2からブラッシュアップされて案3案4とご提案されたと思うんですけども、私自身としてもバスとタクシーの公共交通を一緒にするという案は良いのかなと前回もそう感じておりました。ただ、いろいろ考えてみるとバス・タクシーを右にもっていくとユートリーをバス案内所的な位置づけにしたときに遠いなということ。また左側にタクシーをもってきてバスと一緒にしたときに果たしてスペースが足りるのかなと私もモヤモヤしていたところです。今、どちらかというオプザバーの案が基本になってA案B案が出てきたのかなと思いますけど。

私自身は、まずA案が良いのかなと思っています。またこれから事務局から説明があると思いますが、西口の駐車場を重ねたようなものがありますけど、まさに資料を拝見するとA案そのものだなという気がします。あと問題なのは、今度は短時間駐車場がなくなるんですけど一方で自家用車乗降場所というところで短時間と言いつつ、ここも車を置きっぱなしという人もいます。その辺は交通指導員が配置できるのかなという懸念があります。それとA案で言うとバスの出入口がユートリー側にあります。当然ここは停車禁止ということでパッチングみたいなのをやると思いますけど、その先の一般車が直進と右折と2本並んでいますけど、ここの交差点でいつも気になるのは右から来る車が直進するときどうしても左に進路変更しないと危ないようなところがあるので、ここの一般車の2列をもう少し駅前広場のほうに寄せてもいいのかなと。そうすることによってバスも駅に向かって左折するとき余裕がある曲がりができるのかなと思っております。あともう一つ、ユートリーの前から出て右折するということはないのですか？

○委員

あります。

○委員

ありますか。それでもここを停車帯にしてしまえば、警察の管轄なんでしょうけど、そうすれば右折は比較的スムーズに行けるってことで良いんですかね。以上、私からの意見でございます。

○委員長

はい、委員お願いします。

○委員

はい、まずオブザーバーから出された案、非常にガードパイプですとかラバーポール、細かなところまで案が検討されていて、それをベースにA案B案というのも、ベースかは分かりませんが、具体的にというか航空写真を載せた形で共通している部分もありますし、ガードパイプやラバーポールといった細かいところまで含めて進めていけるといいのかなと思いました。

A案B案どちらかということに関しては個人的には皆さまと一緒にA案の方が良く見えます。広場の部分も広く取られていますし。ただ後ろの方にバスの軌跡図まで出してくださっていますけど、軌跡図から見て出入りのところが、あと中の回転のところが収まっていると言っていいのか。もう一点伺いたかったのが自家用車の乗り降り場所とタクシーの乗り降り場所が連続する感じに、もちろん回った先が自家用車の乗り降り場所になっているんですけども、自家用車が増えてきてタクシー乗り降り場まで詰めてくるということがないのかなという懸念、あと出入口のところ入ってきて緑の囲みのところが2台あるんですけども、そこに停められるという理解でいいのか伺いたかったのですが。

○事務局

はい、まず自家用車乗降場所はある程度区画をして停められる位置は指定が必要だと思います。タクシー乗降場の方に進入しないような表示が重要になります。2台並んでいるというところが、これは空いていない場合に一度周回していただくという通路的な表示になりますので、矢印とかついておらず分かりにくかったと思います。バスの軌跡については後ほどご説明いたします。

○委員長

オブザーバーからもお願いいたします。

○オブザーバー

私も皆さまからの意見と同じでA案B案であればもちろんA案がいいのかなと思います。詳細については、これから動線とかは皆さまと一緒に検討していければなという意見であります。私の考えはA案が良いと思います。以上です。

○委員長

ありがとうございました。一通り出席者の皆さまからご意見を伺った範囲ですと、やはりA案の方が支持が多い感じになっていたかと思えます。

私からも確認といいますか意見も含めてなんですが、今回の駅前広場ですがまず優先順位ですかね、プライオリティセットで言うとやはり一番は人と考えていいのかなと思います。二番目を何にするかという、そこはおそらく身障者と公共交通が両方同じような比重で考えていいのかなと。そのうえでタクシーが観光客を迎えるうえで非常に大事ということで三番目。それで自家用車が最後にくるといった形で優先順位の付け方としては思っております。この辺もあとで皆さまのご意見を伺いたいのですけども。

あとですね、実際今回新しくするとすれば、T字路で何かしら案内を表示することになると思いますが、その時に先ほどオブザーバーからのお話もあった通り、情報を少なくしたほうが混乱は少ないのかなという意味では、大きな車両であるバスは左側へ行ってください、小さな車両である自家用車は右側へ行ってくださいといったような案内の仕方をすればそれだけで済んでしまうので、非常にわかりやすく明快で安全性も高まるかなと考えています。

今回、短時間駐車場の廃止というところが判断のポイントになると思いますが、先ほどの優先順位を考えていくと駐車場は近隣駐車場やユートリーを使ってもらうというような流れを積極的に検討してもいいのかなと考えております。もう一つはですね、冒頭にもお話ししましたが、今全体の出入口が入口出口含めて5カ所ありますので、今回A案ですと2カ所まで減らせるという意味で非常に明快になってわかりやすいのかなと思います。ただし、先ほど各委員のご意見にあった通り、バスの軌跡というものを考えていくと、2もしくは3というところが、これからの検討の余地があるのかなと思っています。

あとはですね、今回せつかく東口広場の検討委員会を開いたという中でやはり大きく変わったよというところを見せたほうがいいなと思うので、A案で出している駅前広場スペースというものを今回の変更の目玉として打ち出していければなと思っております。そういう意味では私もA案を基準にしていって来年度コンサルタントの方をふまえて詳細に検討していくという流れがよろしいのかなと思っています。

もし皆さま一通りご発言されて、また他の委員の方のご発言を聞いて、また質問したいこととかあるいは追加で意見をしたいとかあれば、伺いたいと思いたいがいかがでしょうか。大丈夫でしょうか。

それでは先ほどの続きということでまた事務局のほうからご説明をお願いいたします。

○事務局

はい、それでは検討案の作成にあたり、西口広場の施設を参考にした資料を添付いたしましたのでご説明いたします。

第3回説明資料（4）の5ページをお開きください。

こちらは、西口広場の一般車利用スペースの航空写真でございます。交差点から離れた出入口形状の参考とするため、赤色の線で囲んだ部分を東口広場右側の図に当てはめてみました。資料の6ページの左側の図になります。

資料の6ページの右側には、現在の状況を並べておりますので比べてみますと出入口形状、施設の範囲がぴったり収まることが確認できます。場内での回転についても問題なく行えるということが確認できます。

次の7ページは西口広場のバスプール・タクシープールの航空写真でございます。こちらも、出入口の形状とバスの通路を参考とするため、部分的に東口広場のバスプールを重ねたものが8ページの左側の図になります。

なお、図面左下にあります大型観光バス、全長12メートルの車両を想定し、走行軌跡を表示してみました。図の状況を確認しますと、走行レーンのみの場合で軌跡を描いておりますが、既存施設内では収まらないという形になっております。さらに停車帯を配置した場合に、交通広場の拡張が必要と思われれます。このことからA案の出口集約ではバス車両の停車位置、走行動線などを技術的に想定して検討することが必要不可欠であり、現時点での判断は難しいと考えられます。そこで詳細な車両条件、配置計画による検討、事業者との協議などを、今後の業務委託で行っていきたいと考えております。

それでは、資料の1ページに戻りまして、繰り返しの説明とはなりますが、整備方針の方向性についてA案とB案をまとめた表についてご説明します。

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ました。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乗り場を維持し5バース、観光バス送迎バス乗降場は待機場兼用で1～2バースとしました。路線バス高速バス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台程度確保しました。出入口につきましては、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。出口は一方通行で安全確認しやすい現行維持としました。

これらのことから、B案では出口手前の横断歩道が残り、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してまいります。

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ました。A案B案ともにタクシー乗降場につきましては、現状を基本に配置。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。自家用車

降車場につきましては、北側宝くじ売り場前スペースを降車場として配置。身体障害者用乗降場につきましては、エレベーターに最も近い位置へ配置としました。出入口につきまして、A案では交差点付近を避け、一カ所に集約とし、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ました。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、広場内で回転できる動線確保としました。なお、B案ではタクシー駐車場、各車両配置検討に合わせて、短時間駐車場の検討も考えられます。今回提案しました、A案B案をベースに広場・歩行空間・その他の検討事項につきまして、来年度実施予定の委託と合わせて令和4年度の検討委員会において詳細な内容を具体的に検討してまいりたいと考えております。

最後に、本日の議題であります、5つの視点における整備方針の方向性といたしまして、

(1) 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乗り場の維持、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られます。

(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、賑わい創出が図られると考えます。しかしB案では現状維持となっております。

(4) 現代的な仕様へのアップデートにつきましては、分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られます。

(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られます。以上が説明となります。

最後になりますが9ページをお開きください。参考までに今後のスケジュールについてご説明します。今回は5つの視点を踏まえた皆さまからのご意見、整備方針の方向性について事務局よりご説明いたしました。この後、委員の皆さまからご意見・ご感想をいただきまして、それをもとに来年度へ向けた整備方針の方向性をとりまとめ、今年度の会議は終了となります。

そして令和4年度には八戸駅前広場整備基本計画の作成業務を委託契約しまして、三回程度開催を予定しております検討委員会において、詳細な検討を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

はい、ありがとうございます。追加の説明がありましたので、これに対するご意見・ご発言ある方、挙手してご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

では私のほうから、1ページの資料のところで書き足していただきたいという項目があったのですが、障害者乗降場で、先ほど委員からもお話がありましたが、他のタクシーと同じような扱いではなく、例えば高速道路だとベイを設けて、簡単な屋根を設け、乗り

降りしやすい設えによくしていたりすると思うのですが、せっかく今回広場が拡張されるので、一部入り江のようなものを作っても、スペース的に問題ないのではないかという気がするので、障害者駐車用のベイを設けていただいて尚且つ、複数台という記述も入れていただくとありがたいなと思っています。

八戸がいろいろな方々に対して、きちんと考えていますよというようなアピールにもなると思っていますので、是非、何台とは書かずに複数台という条件を書いていただくと良いのかなと思いました。そのほかに対してはこれまでの内容をよく踏まえていただいて今後に繋げるにあたってのいい仕様だなと思ったところです。私から以上です。

他に皆さまから何かご意見ありましたら挙手していただいてご発言いただきたいと思っていましたが、いかがでしょうか。

よろしいですかね。もしないようでしたら議事のほうはこれで終わりになりますけど事務局から何か補足はございますでしょうか。

これで議事の内容は終わりになりますので進行を事務局にお返しします。

○司会

馬渡委員長、議事の進行ありがとうございます。それではここで、豊川都市整備部次長兼都市政策課長より一言ご挨拶いたします。

○豊川次長

本日はお足元の悪いなかお集まりいただきまして、活発な議論していただき、誠にありがとうございます。今年度はこれで最後の検討委員会となり、第2回の意見を踏まえて、我々事務局のほうで案を作成したところですが、A案のほうが概ね良いのではないかという意見をいただいたところがございます。いろいろ担当のほうも悩んで描いた絵でして、来年度予算がこれから二役査定ということで、決定をしてまいるのですけれども、二役のほうには十分に説明をして、こういう方向性が出ておりますということを説明しながら、予算確保に向けて今後動いてまいりたいと考えております。

来年度、予算が確定いたしましたら、委託を発注しまして、それに合わせて検討委員会を3回ほど開催して、確定していきたいと思っておりますので、来年度も委員の皆さまには、また活発な議論、ご意見をちょうだいしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。簡単ではございますが、私からの挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございます。

○司会

それでは先ほど説明資料(4)の9ページでもお伝えしましたが、次回の第4回検討委員会につきましては、新年度に入り日程が決まり次第皆さまへ改めてお知らせいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして、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。本日はどうもありがとうございます。