

本八戸駅通いまちづくり基本計画



平成 20 年3月

八 戸 市

目 次

I. まちづくりのテーマ・整備方針について（基本構想から基本計画へ）	3
II. 都市計画道路及び現・本八戸駅通りの整備計画	5
(1) 都市計画道路の幅員について	
(2) 都市計画道路の歩道及び街路樹（植樹）の整備について	
(3) 都市計画道路の線形について	
(4) 都市計画道路及び現・本八戸駅通り整備計画イメージ図	
(5) 現・本八戸駅通りの整備イメージ	
III. 地区別の整備計画	11
(1) 地区別のまちづくりの方向	
(2) まちづくりの手法	
1) 都市計画道路の整備に関する事業手法の比較	
2) 建て替えの種類（個別・協調・共同建て替え）による長所・短所	
3) 沿道整備街路事業の仕組み	
4) 都市計画道路沿道でのまちづくり手法	
5) 都市計画道路沿道の整備イメージ	
IV. 内丸地区全体のまちづくりへのフィードバック	21
(1) 都市計画道路整備にあわせた地区別のまちづくり	
(2) 今後のまちづくりの進め方	
V. アンケート調査結果及び寄り合いの開催状況（参考）	23
(1) アンケートによる意向調査	
1) アンケート調査の概要	
2) アンケート調査の結果	
(2) 寄り合い（まちづくりワークショップ）の開催	
1) 開催の主旨	
2) 各回のテーマ	
3) 各回の概要	
4) 寄り合いでの主な意見（まとめ）	

1. まちづくりのテーマ・整備方針について

(基本構想から基本計画へ)

八戸市では、平成 18 年 9 月に「内丸地区（本八戸駅通り）まちづくり基本構想」（以下、「基本構想」）を策定しました。基本構想は、内丸地区のまちづくりの基本的な指針、方向性をまとめたもので、それまでのまちづくりの経緯や課題・現況を整理し、様々な施策を横断的・総合的に考えながら、市が地区住民（町内会の皆さま）とともに話し合いをしながら策定したものです。

基本構想の主な項目は次のとおりとなっています。

1. 前提的条件、経緯の整理
2. まちづくりの課題・現況と目標
3. 内丸地区のまちづくりの考え方
4. 事業化のステップ

「本八戸駅通りまちづくり基本計画」（以下、「基本計画」）は、基本構想の考えに則って策定したものです。基本構想の事業化のステップでは、都市計画道路の事業化について次のようなステップを例示しており、今回の基本計画はこの第 1 段階に相当します。

- 基本構想策定
- 第 1 段階 基本計画策定
- 第 2 段階 事業計画策定
- 第 3 段階 実施計画策定
- 工事着手

基本計画は、平成 19 年度に本八戸駅通り沿道の権利者に対してアンケート調査や寄り合い（まちづくりワークショップ）を実施し、話し合いをしながら策定しました。

今後は、今回策定した基本計画に則って、関係者と協議等を行いながら、事業主体・事業手法等、事業計画策定に必要な内容について検討していきます。

この関係者には、地元権利者・住民のほかに、都市計画決定権者としての県や埋蔵文化財についての教育委員会をはじめ多くの方が考えられます。

八戸市は、これらの協議・検討の過程においては、個別具体的な課題の調整と広い範囲の関係者への情報周知の両面に注意して進めます。

■基本構想では、まちづくりのテーマを次のように考えました。

『都心地区へ続く歩いて楽しい通りと良好な住宅地の形成』

八戸市中心市街地の玄関口である本八戸駅から都心地区（三日町や十三日町など）へ向けて、歩いて楽しい通りの形成をはかるとともに、都心地区周辺の地域資源（三八城公園やおがみ神社など）を巡る回遊性についても配慮します。内丸地区全体としては、都心地区に隣接する良好な住宅地の形成をはかっていきます。

基本方針（骨子）

- ①都市計画道路 3・5・1 沼館三日町線の整備
- ②本八戸駅通り商店街の再生
- ③歴史資源や豊かな緑の保全
- ④安全・安心な歩行空間の確保
- ⑤良好な住宅地の形成
- ⑥話し合いを通じたまちづくり・地域における活動との積極的な連携

■基本計画では、さらに次のように考えます。

本八戸駅通り地区でまちづくりを進める際には、次の3つのそれぞれが必要となります。

（１）都市計画道路及び現・本八戸駅通りの整備計画

安全で快適な公共空間の整備とともに、
調和の中に多様な要素の活きる八戸市の骨格づくり

（２）沿道の地区別の整備計画

- ①本八戸駅前東側地区：市の玄関口としての顔づくり、賑わいづくり
- ②おがみ神社周辺地区：道路整備にあわせた歴史・緑を活かしたまちづくり
- ③南部会館周辺地区：歴史・文化を活かしたまちづくり、賑わいづくり
- ④本八戸駅前西側地区（既存商店街地区）：市の商店街としての立地を活かした商店街づくり、商住混合の既存商店街の魅力づくり
- ⑤市庁・公会堂周辺地区：公共施設・緑を活かした土地利用とまちづくり

（３）内丸地区全体のまちづくりへのフィードバック

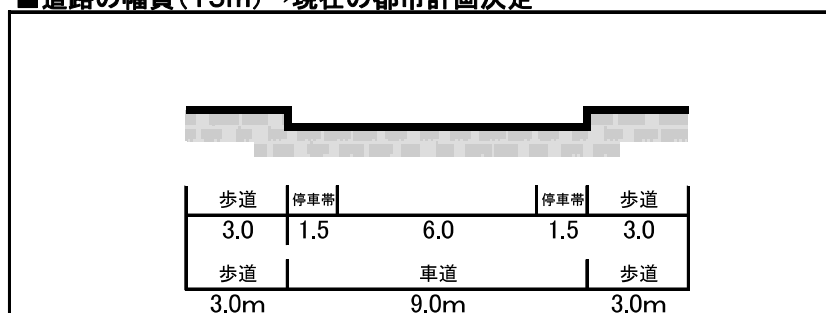
- 駅・公共施設の立地、歴史的な資源を踏まえたまちづくり
- 市民による自主的な地域のまちづくり（ルールづくり）

II. 都市計画道路及び現・本八戸駅通いの整備計画

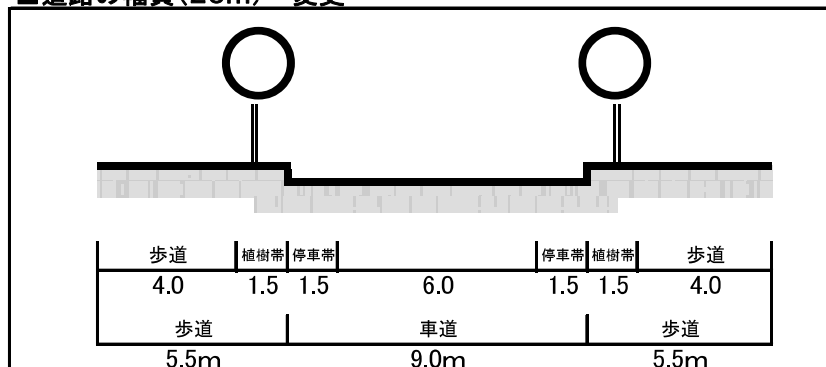
(1) 都市計画道路の幅員について

- ・ 都市計画道路 3・5・1 号沼館三日町線については、道路構造令の改正等も踏まえた検討が必要となり、基本構想では幅員 20m の案について例示しました。
- ・ 基本計画策定に向けた話し合いの中で、幅員 18m の案などと比較検討しましたが、歩いて楽しい通りの実現へ向けて比較的広い幅員 20m を改めて提案することとしました。

■道路の幅員(15m)→現在の都市計画決定



■道路の幅員(20m)→変更



(2) 都市計画道路の歩道及び街路樹(植樹)の整備について

①歩道整備のイメージ

- ・ 幅員 20m の道路の場合、道路の標準断面として、車道が 9.0m、歩道は片側 5.5m となりますが、植樹帯を 1.5m とした場合、歩道の有効幅員は 4.0m となります。
- ・ 歩道は、高齢社会を考慮し、段差が少なく、降雨積雪時にも滑らないような工夫をすることを検討します。

②街路樹(植栽)のイメージ

- ・ 街路樹については、商店街・住宅地に潤いを与える樹木とします。
- ・ 降雪時には、除排雪の支障とならないように配慮をします。

(3)都市計画道路の線形について

【都市計画道路 3・5・1 号沼館三日町線を幅員 20mに変更する場合の道路線形（案）】



八戸市庁



公会堂



南部会館



三八城公園



本八戸駅



おがみ神社



(4)都市計画道路及び現・本八戸駅通りの整備計画イメージ図





(5)現・本八戸駅通いの整備イメージ

- 現・本八戸駅通りが残る部分について、安心して通勤・通学や買い物ができる歩行者優先の道路整備を検討する。
- 沿道の共同化や建て替えに合わせて自主的にセットバックするルールを検討する。
- 電線類の地中化や街路樹の植栽、モニュメントの設置等により、道路空間の高質化を図る。
- 車道部をクランク形状として車の速度を抑制する。
- クランク形状を活用し停車スペースの設置を検討する。
- 通過交通抑制のため、一方通行等の交通規制導入も検討する。



平塚市紅谷町



横浜市中区元町

Ⅲ. 地区別の整備計画

(1) 地区別のまちづくりの方向

寄り合い（ワークショップ）の意向等を踏まえ、都市計画道路の整備にあわせた沿道でのまちづくりの方向性を次のように整理しました。

① 本八戸駅前東側地区

駅前の三角形となる地区（現道と都市計画道路に挟まれる地区）で、大きく街区が変わるため、街区（地区）全体でのまちづくりの検討が必要な地区

【まちづくり手法】

→都市計画道路の整備にあわせて

☐ 共同建て替え

☐ 再開発事業等による建て替え

② おがみ神社周辺地区

①本八戸駅前東側地区の南端～③南部会館周辺地区の間は、現道の東側に都市計画道路が掛かるため、少し掛かる敷地、大きく掛かる敷地等があり、一部で共同化建て替え等の検討が必要となる地区

【まちづくり手法】

→都市計画道路の整備にあわせて

☐ 後ろにさがって個別に建て替え

☐ 後ろにさがって共同建て替え

☐ 沿道区画整理事業等によって敷地を確保し建て替え

☐ 自ら代替地を探して建て替え

③ 南部会館周辺地区

南部会館の周辺は、現道の東側に都市計画道路が掛かり、少し掛かる敷地、大きく掛かる敷地等があり、建て替え方法を検討していくべき地区

【まちづくり手法】

→都市計画道路の整備にあわせて

☐ 後ろにさがって個別に建て替え

☐ 後ろにさがって共同建て替え

→南部会館の歴史的資源、市庁のヒマラヤスギの高木を活かした整備が必要

④本八戸駅前西側地区

現・駅通り西側の商店街は、都市計画道路の整備の影響はないが、周辺でまちづくりが進むなかで、自主的なまちづくりが必要となる地区

【まちづくり手法】

- 都市計画道路の整備にあわせ、現・駅通りは歩行者が安心して通行し、立ち止まり、買い物などを楽しめるコミュニティ道路への転換を図る
- 沿道の商店街は一体性・魅力を創出する
 - ☐ 建て替え更新のルールづくり
 - ☐ 商店街づくり
 - ☐ 共同建て替えの可能性を検討

⑤市庁・公会堂周辺地区

公会堂周辺は、現道の西側に都市計画道路が、少し掛かる敷地、大きく掛かる敷地等があり、街区単位での検討が望ましい地区

【まちづくり手法】

- 都市計画道路の整備にあわせて
 - ☐ 共同建て替え
 - ☐ 再開発事業等による建て替え
 - ☐ 個別の建て替え

⑥ 地区全体のまちづくり

「本八戸駅通りまちづくり促進協議会」の範囲でのまちづくり

- ☐ 都市計画道路の拡幅に直接関係しない地区でのまちづくり（地区計画制度等の導入による住環境・細街路の整備 等）
- ☐ 都市計画道路東側（おがみ神社側）の現道とのすり付け
- ☐ おがみ神社の緑の保全

(2)まちづくりの手法

■まちなかに求められる“まちづくり”

まちづくりは、長期的・総合的な観点からの位置づけの確認や、中心部の市街地が抱える課題（都市基盤・住環境・土地利用等）の解決のために、関係する権利者の合意の下に進める必要があります。

まちづくりという言葉には、これまでにつくられたまちや建築物を、今の時代にあった利用形態に再び作り直したり、改修・保全したりするという意味も含まれています。

都市計画道路の整備にあわせ、沿道部での立地を活かしたまちづくりを進めるためには、一気に沿道全てのまちづくり事業計画を策定するのではなく、共通の整備（まちづくり）を考える単位で、関係する権利者との事前の調整を行いながら、地区別の事業計画を検討していく必要があります。

■主要な“まちづくり”の手法

本八戸駅通りのまちづくりは、都市計画道路である3・5・1号沼館三日町線の整備（拡幅及び新設）にあわせてその沿道でのまちづくりを進める必要があります。

3・5・1号沼館三日町線を整備する際には、沿道部での商業系施設や住宅の集積が高いため、「街路事業」または「沿道区画整理型の街路事業」や「沿道整備街路事業」等の手法導入の検討が必要になります。

また、この都市計画道路の拡幅整備について、沿道権利者の営業や居住の継続を前提として考えると、沿道部での商業機能の存続や望まれる建て替え更新・土地活用等の誘導により新たな魅力を創出していくことが重要になります。

これらのまちづくりを考えるために、次頁以降に複数の手法を例示します。



1)都市計画道路の整備に関する事業手法の比較

■事業手法の比較表

ア 街路事業

- ①条件 ・都市計画道路
- ②地区要件 ・整備の緊急性が高い地区で、直接買収様式により整備
- ③地権者意向 ・都計道沿道の地権者の理解と協力が必要
- ④区域設定 ・整備効果の得られる一定区間の街路を整備

イ 沿道整備街路事業

- ①条件 ・沿道区画整理型街路事業の導入が困難
- ②地区要件 ・沿道地域で一定の基盤整備が完了
- ③地権者意向 ・都計道内の土地所有者の強い残留希望
- ④区域設定 ・敷地単位で施行地区の設定が可能

▲沿道区画整理導入難

ウ 沿道区画整理型街路事業（区画整理事業の手続要）

- ①条件 ・現行土地区画整理事業の採択基準に不適合
- ②地区要件 ・街路整備と併せて沿道部の活性化を図る必要
- ③地権者意向 ・都計道内の土地所有者の強い残留希望
- ④区域設定 ・整備効果が得られる区域設定が条件

▲事業不適合

オ 土地区画整理事業

- ①条件 ・都計道の新設・改築を含む地区
- ②地区要件 ・街路整備と併せて沿道部の活性化を図る必要
- ③地権者意向 ・土地の区画形質の変更、換地に理解が得られる地区
- ④区域設定 ・公共団地で5ha以上の区域

▼既成市街地

カ 街なか再生土地区画整理事業（区画整理事業の手続要）

- ①条件 ・中心市街地の活性化を図るための区画整理事業
- ②地区要件 ・三大都市圏の既成市街地を除く全国の中心市街地（基本計画に位置付け）
- ③地権者意向 ・区画整理事業に対する理解のある地区
- ④区域設定 ・区域面積は原則0.5ha以上で、低未利用地や商店街の集約整備

▼三大都市圏

キ 敷地整型土地区画整理事業（区画整理事業の手続要）

- ①条件 ・土地区画整理事業の施行を認める事業制度適用上の特例制度
- ②地区要件 ・既成市街地内の一定の基盤整備がなされている地域
- ③地権者意向 ・区画整理事業に対する理解のある地区
- ④区域設定 ・地権者の総意で、認可権者の認定により凸凹の区域も可能

エ 沿道再開発型街路事業（施行区域の決定）

- ①条件 ・現行再開発事業の採択基準に不適合
- ②地区要件 ・街路整備と一体的に土地の高度利用と都市機能更新を図る必要
- ③地権者意向 ・土地の有効活用希望の残留地権者のいる地区
- ④区域設定 ・沿道地域の一体的整備の必要のある地域

▲街路と建物を整備

ク 市街地再開発事業

- ①条件 ・土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新
- ②地区要件 ・市街地総合再生計画策定地域、中心市街地活性化基本計画区域等
- ③地権者意向 ・土地と建物の共同化により有効活用を望む地権者
- ④区域設定 ・一体的かつ総合的に促進すべき相当規模の地区

▼建物のみ整備

ケ 優良建築物整備事業

- ①条件 ・土地の合理的利用・市街地環境の整備を促進する制度
- ②地区要件 ・市街地総合再生計画策定地域、中心市街地活性化基本計画区域等
- ③地権者意向 ・2人以上の地権者による共同化
- ④区域設定 ・概ね1,000㎡以上、一定規模の以上の空地確保、接道条件

▼建物のみ整備（規模小）

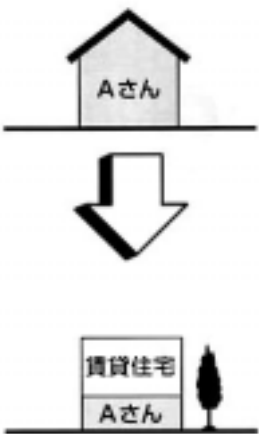
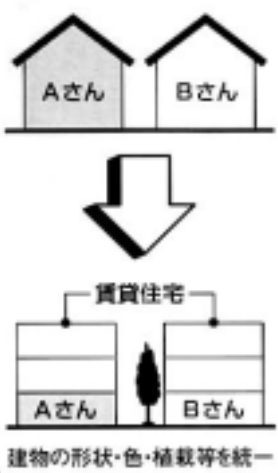
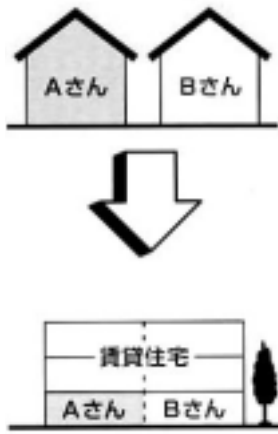
コ 商店街パティオ事業

- ①条件 ・事業共同組合等への貸し付け対象
- ②地区要件 ・商店街の活性化を図る店舗等集団化事業
- ③地権者意向 ・事業協同組合等（組合員数が5人以上）が形成できる所
- ④区域設定 ・敷地面積が500㎡以上、商店街の区域又は隣接地

2) 建て替えの種類(個別・協調・共同建て替え)による長所・短所

■建て替えの種類

(大きく個別建て替え、協調建て替え、共同建て替えが考えられます)

	個別の建て替え	協調する建て替え	共同での建て替え
建て替えの種類	一人一人が個別に建て替えをすること (例) 	複数の地権者の間でルールを定め、それに沿って個別に建て替えをすること。 (例) 	複数の地権者で土地・建物の共同利用を図って建て替えすること (例) 
長所	① 自分の思い通り建て替えができる ② 戸建て住宅にできる ③ 建築時期が自由に選べる ④ 土地が自分の所有である	① 土地を共同所有にする必要がない ② 建築時期が自由に選べる ③ 家並みを統一し、まちの美観を整えることができる ④ 比較的自由に建て替えが出来る	① 敷地を非常に有効に利用でき住宅面積を広くできる ② 日当たり、風通しが良くなる ③ 個別では建て替えができない敷地でも建て替えができる ④ オープンスペースを有効にとることができる ⑤ 処分可能な余分の床を持つことも可能となる
短所	① 無駄なスペースができる ② 日当たり、風通しが改善できない ③ 家並みがバラバラとなり、美観を損なう場合がある ④ オープンスペースが有効に取れない	① 自分たちで決めたルールを守らなくてはならない ② 共同建て替えに比べて、オープンスペースが有効に取れない ③ 地元での意見調整が必要となる	① 土地、建物が共有になる ② 共同ビルになるので、自由に建て替えできない ③ 意見の調整や管理面での協力が必要となる

3)沿道整備街路事業の仕組み

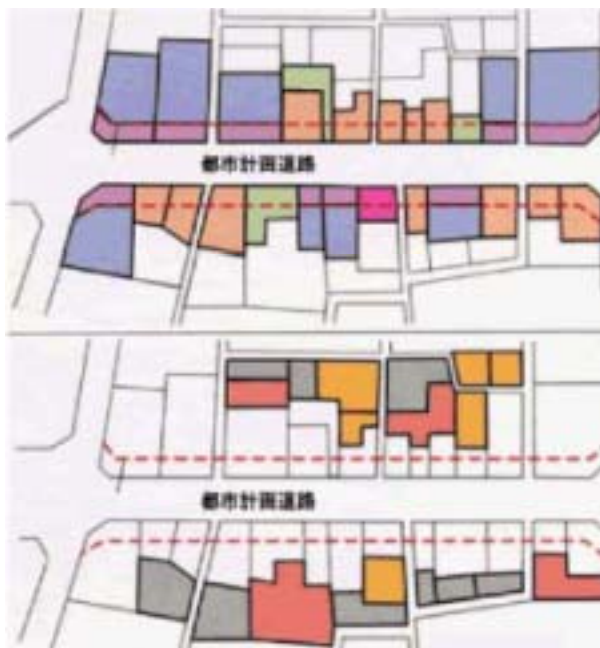
(i) 現状

都市計画道路が未整備で拡幅整備や土地利用、交通面での課題解決が求められています。



(ii) 沿道地権者の意向把握

土地と建物所有者のまちづくり意向を把握し、都市計画道路の拡幅整備のイメージを整理します。



都市計画道路区域内の土地所有者の意向

- ①用地買収に同意
 - ②現地残留の意向で
 - a. 都市計画道路沿道を希望
 - b. 裏側の宅地を希望
 - c. 道路用地の売却を希望
- に分かれます。

- 用地の前面買収に同意する
- 都市計画道路の沿道を希望する
- 裏側の宅地を希望する
- 道路用地の直買に応じる
- 都市計画道路区画外の宅地

沿道区域内の土地所有者の意向

- ①土地を売りたい
 - ②土地の移転に協力する
- に分かれます。

- 街路事業に関連して土地を譲渡してもよい
- 土地が使いやすくなるなら動いてもよい
- 現状のままでよい
- 都市計画道路区域内の宅地

(iii) 沿道地権者の土地の移動

沿道地権者の意向を踏まえ、都市計画道路の拡幅と土地の移動を検討します。



(iv) 事業の進め方

- ①沿道区域内で土地の売却希望者から土地を買収します。
- ②取得した用地を都市計画道路用地内の代替希望者の土地と玉突きで移動します。
- ③何段階かの玉突きによる土地の移動を行い、最終的に都市計画道路整備と沿道でのまちづくりを行います。

(v) 整備イメージ

都市計画道路の整備とともに、沿道区域において、宅地の集約化・整形化、建物の共同化等を進めて土地の有効活用を図り、生活道路やポケットパーク等の公共施設の整備も行い、より安全で快適な市街地を形成していきます。



4)都市計画道路沿道でのまちづくり手法

■市街地再開発事業

(1) 施行要件：

- ①耐火建築物が概ね1／3以下であること、②土地利用の状況が著しく不健全であること
- ③土地の高度利用を図ることが都市機能の更新に役立つこと
- ④高度利用地区内または特定地区計画区域内にあることが必要。

(2) 施行者：再開発組合、個人、再開発会社等がある。

(3) 事業の要件（再開発組合）は次の通り。

- ① 地区面積：5,000 m²以上
(敷地に接する道路の中心線内)
- ② 有効空地率：45%以上
(区域内道路・広場を含む)
- ③ 建築面積・延べ床面積：500 m²以上・2,000 m²以上
- ④ 階数：4階以上
- ⑤ 駐車施設：標準駐車場条例に基づく駐車台数確保



【磐田駅北 37 街区の再開発】



【掛川連雀町地区の再開発】

■優良建築物等整備事業（以下「優良再開発」という）

(1) 優良建築物等整備事業とは

民間事業者等による市街地環境の改善・整備、良好な市街地住宅の供給等に資する土地利用の共同化や高度化などに寄与する 優良な建築物等の整備に対する補助制度。

(2) 「優良再開発」の種類

① 共同化タイプ：

小さな敷地が集まり共同化するもの

② 市街地環境形成タイプ：

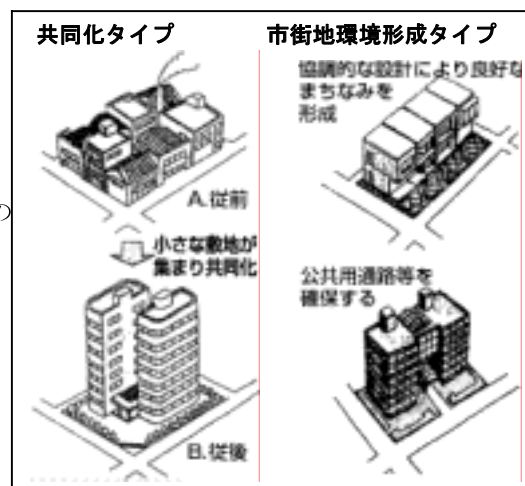
敷地内の公共通路の整備、協調的な設計によりまち並み形成するもの

③ マンション建て替えタイプ：

老朽化したマンションを建て替えるもの

(3) 事業の要件

- ① 地区面積：原則として 1,000 m²以上
- ② 地区要件：一定規模以上の空地を確保し、一定の接道を満たしていること
- ③ 構造階数：耐火建築物又は準耐火建築物、地上3階以上



■高度化事業・商店街活性化事業

「高度化事業」とは

- ・ 中小企業者が組合等を設立し、連携して経営基盤の強化や環境改善を図るために貸付やアドバイスで支援する制度で、商店街ぐるみで改造してまち全体の活性化を図る事業がある。
- ・ この中の「商店街パティオ事業」は、5人以上の中小小売業者が事業協同組合を設立し、500㎡以上の敷地で商店街を形成することが条件で、パティオ部分が敷地面積の1／3以上を占める整備に対する国の高度化資金メニュー。

「商店街活性化事業」には

【商店街パティオ事業 徳島市】

- ・ 商店街の空き店舗活用事業やコミュニティ貢献事業等があり、商店街が希望する業種の店舗や事務所に家賃補助等により支援し、商店街の活性化に寄与する制度がある。



■地区計画制度

- (1) 「地区計画」とは、一体的に整備や保全を図るべき地区で、道路・公園等の整備、建築物の建築に等に関し必要な事項を定め、開発行為や建築物の建築の規制誘導を行う制度。
- (2) 地区整備計画の建築物等に関する次の事項などを定める。
 - ・ 建築物等の用途制限（例えば1階部分を商業や業務系の施設とする）
 - ・ 容積率・建蔽率の最高限度又は最低限度（現商業地域は400%・80%）
 - ・ 建築物の敷地面積又は建築面積の最低限度
 - ・ 壁面の位置の制限（例えば道路境界線から〇mセットバックする）
 - ・ 建築物等の高さの最高限度又は最低限度
 - ・ 建築物等の形態もしくは意匠の制限（建物外観の色彩、道路側の建物形状）
 - ・ 垣もしくは柵の構造制限（例えばブロック塀を禁止し生垣化とする）

■総合設計制度

「総合設計制度」とは

- ・ 敷地内に広い空地等を有する良好な建築物の建築により、市街地環境の整備改善を図る目的の制度。
- ・ 敷地内に公開空地を設けるなど一定の要件を満たす良好な建築計画に対して、計画を総合的に判断して市街地環境の整備改善に資すると認められる場合に、容積率制限、斜線制限等に関する特例を認めることができるもの。

■コーポラティブハウス住宅

「コーポラティブハウス住宅」とは

- ・ 同じ考えを持つ複数の人が組合を設立し、協同組合方式によって建設する住宅のこと。
- ・ 共同で建設用地を取得し、建物の企画や設計、建築工事の発注を行い、組合員が完成した住宅をそれぞれが取得すること

5)都市計画道路沿道の整備イメージ

■ 個別の建て替え

- ・ 道路の拡幅にあわせ、まちの景観を考慮し、後ろにさがって引き家又は個別の建て替えを行う。

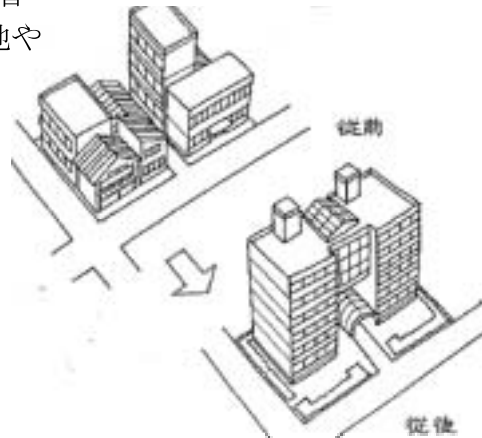
■ まち並み整備（地区計画等による商店街整備）

- ・ 商店街としてのルールをつくり、商店の連続性を確保し、魅力あるまち並みを形成するため共同化やファサード（外観）の統一、壁面の後退等により協調建て替えを行う。



■ 共同での建て替え（民間、高度化資金等活用）

- ・ 道路の拡幅により、一軒での建て替えが難しいところで、数軒で土地や建物を共同化することにより、有効な建て替えを行う。



■ 再開発事業等による建て替え（市街地再開発事業・優良建築物整備事業等）

- ・ 道路の拡幅により敷地が狭くなり、地区外に出て行かなければならない人に配慮し、街区等を単位として共同で土地と建物の共同化による立地を活かした有効な建て替え更新を行う。



IV. 内丸地区全体のまちづくりへのフィードバック

(1) 都市計画道路整備にあわせた地区別のまちづくり

- ・ 「本八戸駅通りまちづくり促進協議会」では、内丸地区における都市計画道路及びこの沿道全体のまちづくりを検討します。
- ・ この促進協議会に、都市計画道路整備にあわせた地区毎のまちづくりを検討するための下部組織として、「まちづくりの組織（地区毎の部会）」を立ち上げます。
- ・ 「まちづくりの組織」では、地区の特性を踏まえた具体性のあるまちづくりとするために、市や専門家と一緒に検討します。
- ・ 検討した結果は、適宜、町内会等を通じて内丸地区全体のまちづくりへフィードバックします。

■「まちづくりの組織（地区毎の部会）の例」

①本八戸駅前東側地区

（現・駅通りと都市計画道路に挟まれる三角形の地区及びその付近の都市計画道路の東側の地区）

②おがみ神社周辺地区

（①三角形の南端～③のゾーンまで）

③南部会館周辺地区

（南部会館周辺の地区）

④本八戸駅前西側地区

（現・駅通りの西側で⑤のゾーンまで）

⑤市庁・公会堂周辺地区

（市庁・公会堂の周辺地区）

- ・ 「本八戸駅通りまちづくり促進協議会」では、各「まちづくり組織」間での考え方を整合させることを目的に意見交換を行います。
- ・ また、都市計画道路の整備とあわせた沿道全体の整備促進の機運を高めます。

■内丸地区全体のまちづくり

- ・ 駅・公共施設の立地、歴史的な資源を踏まえたまちづくり
- ・ 市民による自主的な地域のまちづくり（ルールづくり）

(2)今後のまちづくりの進め方

今後まちづくりを推進し具体化していくためには、勉強会等により行政から情報を提供するとともに、権利者自らがまちの再生の必要性を理解し、協働であるいは自主的なまちづくり活動の実践が求められてきます。

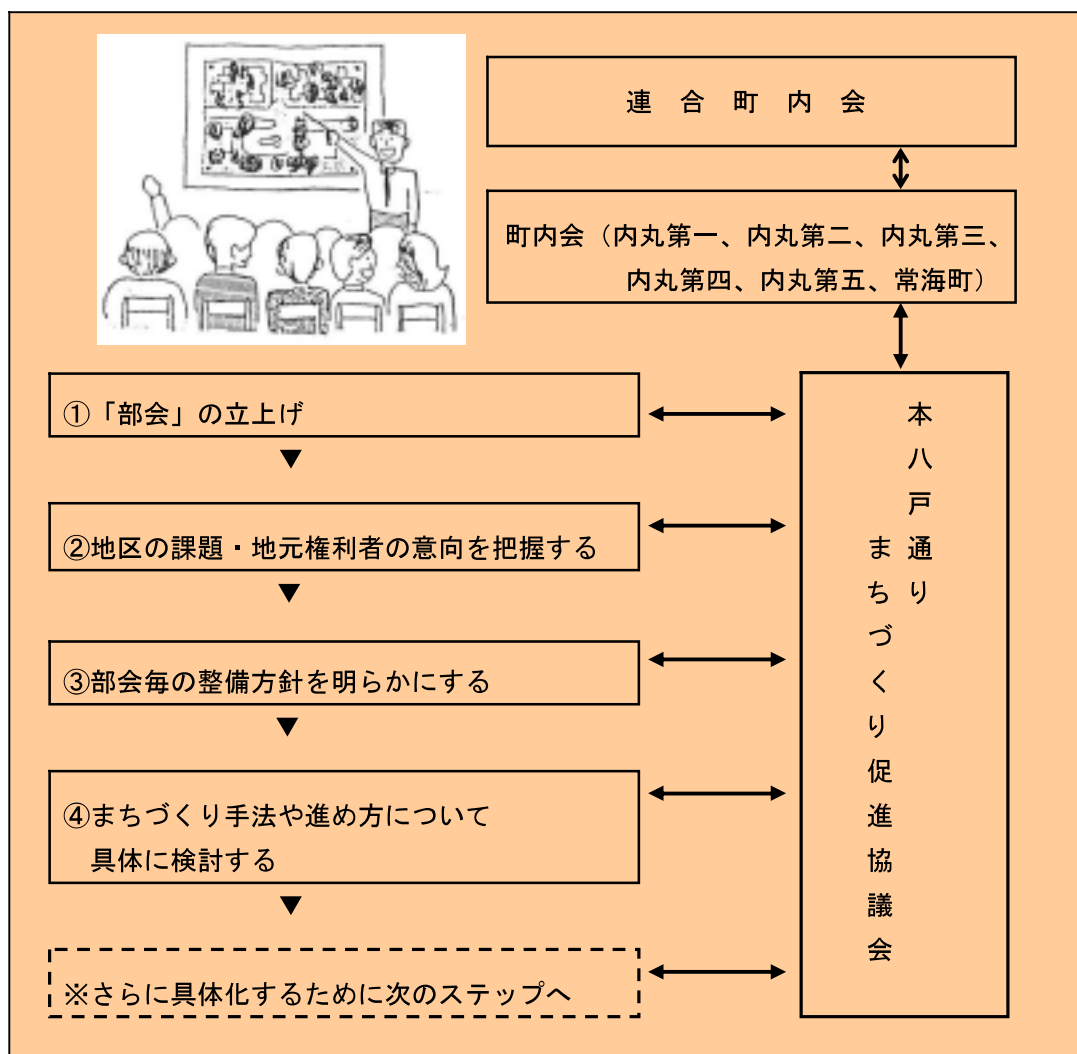
このため、「本八戸駅通りまちづくり促進協議会」に前述のとおり、次の下部組織等を設置し、次のような手順で検討を進めることが考えられます。

■「部会」での活動イメージ

「本八戸駅通りまちづくり促進協議会」の下部に、地区別にまちづくりを考える「部会」を設けます。

全体での検討及び「部会」での検討を通して具体的にまちづくりを進めますが、これらの活動には今後も市の支援を継続し、必要な段階で専門家の導入も行いまちづくりの具体化を図ります。

また、内丸地区全体のまちづくりへフィードバックするために、町内会等とも積極的に連携していきます。



V. アンケート調査結果及び寄り合いの開催状況(参考)

基本構想の策定にあたっては、前述のとおり、アンケート調査や寄り合い（ワークショップ）を実施し、地元関係者と意見交換・意向把握を図りながら進めてきましたので、ここにその概要をまとめます。

(1) アンケートによる意向調査

1) アンケート調査の概要

①調査対象

都市計画道路 3・5・1 号及び現在の本八戸駅通り沿道地区に土地や建物を所有している権利者 87 者を対象としました。

②実施期間

平成 19 年 9 月～10 月

③配布・回収状況

アンケート調査票は 87 者に郵送し、うち 42 票が返送され、回収率は 48.3%となりました。

2) アンケート調査の結果

(i) 回答者の属性

①回答者の年齢構成

「40～59 歳」が 47.6%で最も多く、次いで「60～79 歳」の 35.7%、「80 歳以上」の 14.3%と、60 歳以上が 5 割を占めました。

②家族人数

「無回答」が約 1／3 を占め、「1 人」と「2 人」の世帯も約 1／3 を占めるのが特徴となっています。

③権利の持ち方

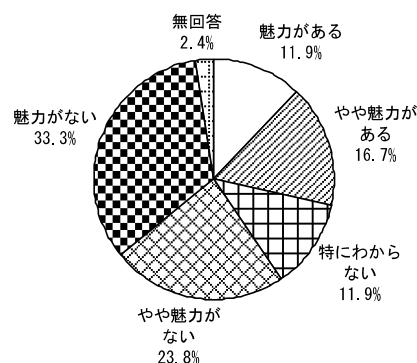
「土地建物を所有し自分で使用」が過半数を占め、次いで「土地を所有し土地又は建物を賃借」が約 1／4 となっています。

④居住（営業）歴

「50 年以上」が 42.9%で最も多く、次いで「31 年～50 年」の 21.4%、「21 年～30 年」、「住んで（営業して）いない」の 16.7%の順となっています。

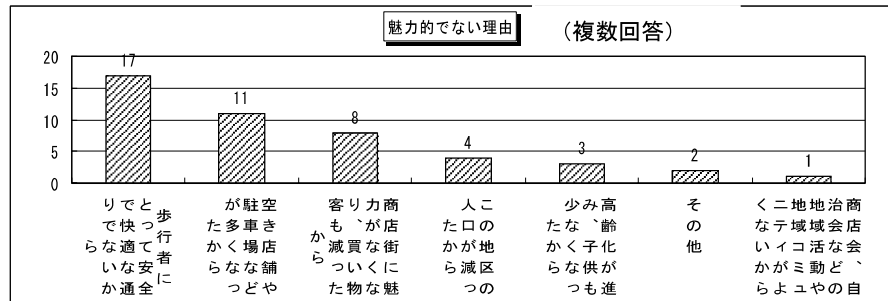
⑤地区の現状の評価

「魅力がない」が 33.3%で最も多く、次いで「やや魅力がない」の 23.8%の順となっており、両方合わせて魅力がないという意見が過半を占めています。



⑥魅力的でない理由

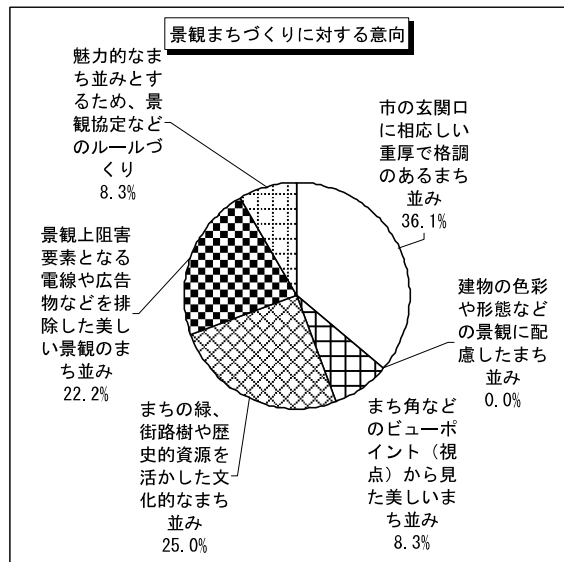
「歩行者にとって安全で快適な通りでないから」が17票で最も多く、その他「空き店舗や駐車場が多くなったから」の11票、「商店街に魅力がなくなり買い物客が減ったから」の8票が多くなっています。



(ii) まちづくりに関する意向

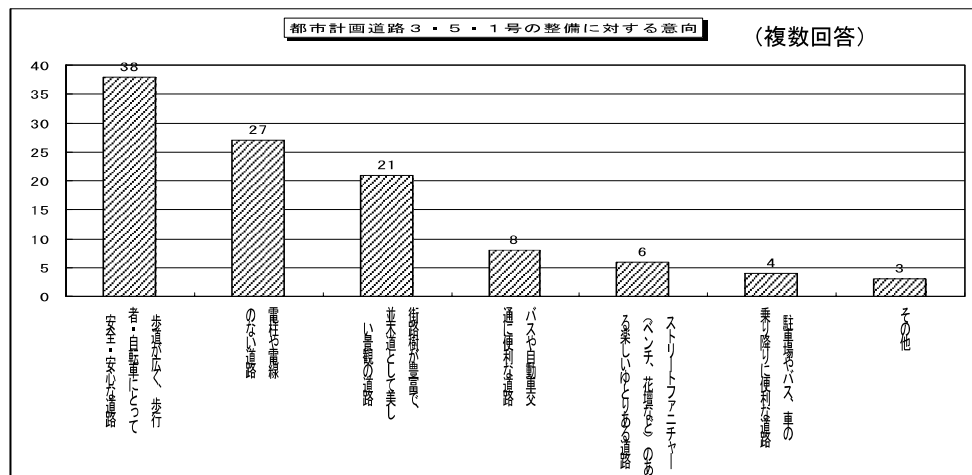
①景観まちづくりに対する意向

「市の玄関口に相応しい重厚で格調あるまち並み」が36.1%で最も多く、次いで「まちの緑、街路樹や歴史的資源を活かした文化的まち並み」の25.0%、「景観上阻害要素となる電線や広告物などを排除した美しい景観のまち並み」の22.2%、の順となっています。



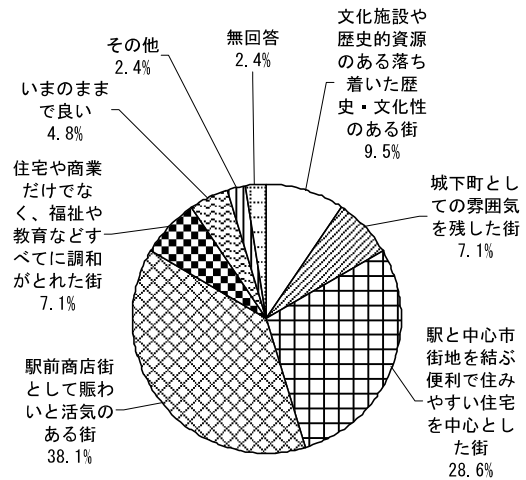
②都市計画道路3・5・1号の整備に対する意向

「歩道が広く、歩行者・自転車にとって安全・安心な道路」が38票で最も多く、次いで「電柱や電線のない道路」の27票、「街路樹が豊かで、並木道として美しい景観の道路」の21票となっています。



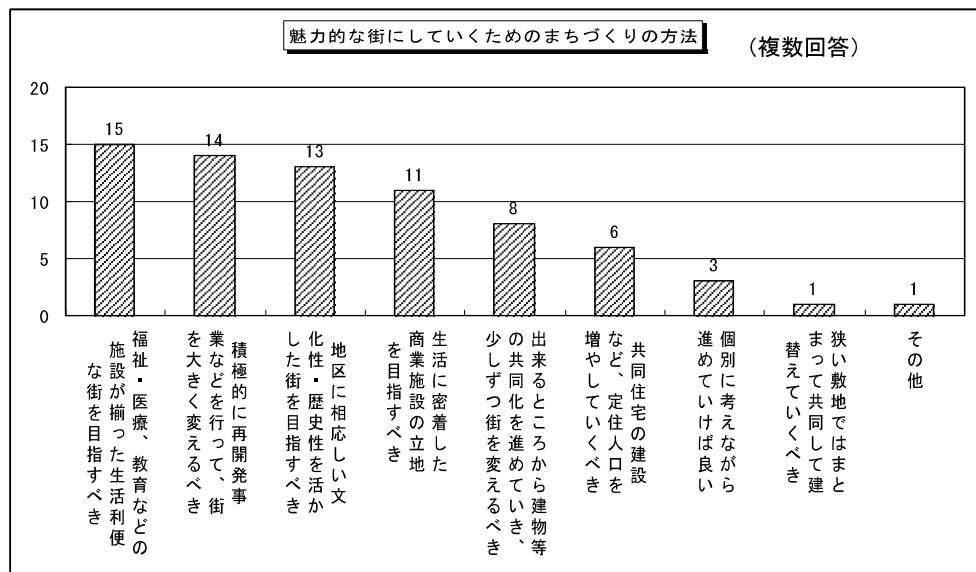
③地区全体の将来像

「駅前商店街として賑わいと活気ある街」が38.1%で最も多く、次いで「駅と中心市街地を結ぶ便利で住みやすい住宅を中心とした街」の28.6%と多くなっています。



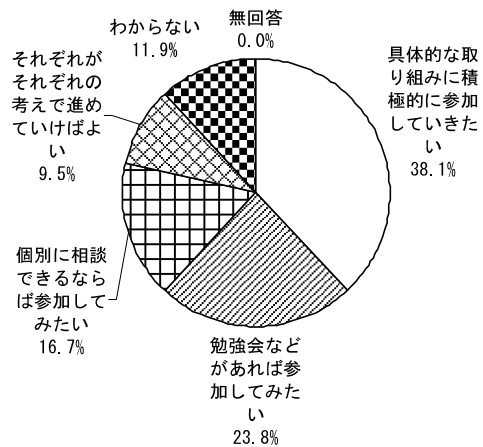
④魅力的なまちにしていくためのまちづくりの方法

「福祉・医療、教育などの施設が揃った生活利便なまちを目指すべき」が15票で最も多く、その他、「積極的に再開発事業などを行って、まちを大きく変えるべき」の14票、「地区に相応しい文化性・歴史性を活かしたまちを目指すべき」の13票、「生活に密着した商業施設の立地を目指すべき」の11票が多くなっています。



⑤まちづくりへの参加意向

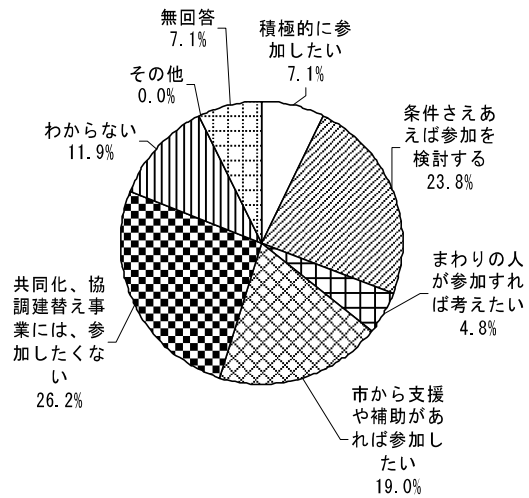
「具体的な取り組みに積極的に参加していきたい」が38.1%で最も多く、次いで「勉強会などがあれば参加してみたい」の23.8%、「個別に相談できるならば参加してみたい」の16.7%の順となっています。



(iii) 協調建て替え・共同化等に関する意向

①協調建て替えや共同化への考え

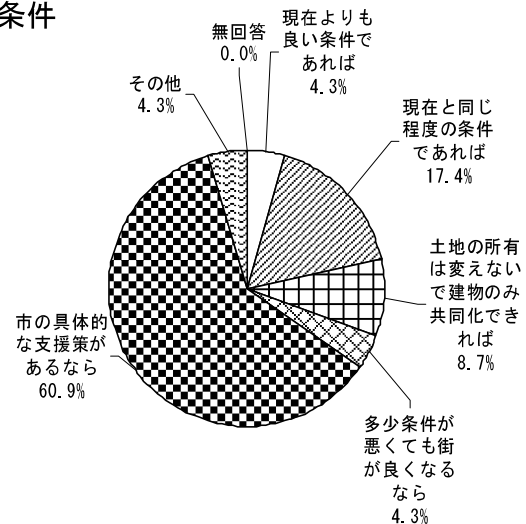
「共同化、協調建て替え事業には、参加したくない」が26.2%で最も多く、次いで「条件さえあれば参加を検討する」の23.8%、「市から支援や補助があれば参加したい」の19.0%の順となっています。



②協調建て替えや共同化への参加の条件

「市の具体的な支援策があるなら」が60.9%で最も多く過半を占めています。

次いで「現在と同じ程度の条件であれば」の17.4%、「土地の所有は変えないで建物のみ共同化できれば」の8.7%の順となっています。



(2) 寄り合い(まちづくりワークショップ)の開催

1) 開催の主旨

「本八戸駅通りまちづくり基本計画」の策定にあたり、地域の皆様による寄り合い(ワークショップ)を3回開催し、アンケート調査に加えて地元の視点での具体的な意見や提案を出し合う場を設けました。なお、案内した対象者はアンケート調査対象者と同じ87者です。

この寄り合い(ワークショップ)では、特に「都市計画道路3・5・1号の整備」や「まちづくり」について、より具体的で実現性のあるものとするために、出席者みんなが協力しながら、問題を発見したり、解決の糸口を考えたりする会議を開催し、意見をまとめました。

※「ワークショップ (workshop)」とは、いろいろな人がテーブルを囲み、意見を出し合い、将来のまちづくり計画やそのための活動を創造していく方法です。もともとは「作業所」「手工業的工場」といった意味ですが、単なる説明会や勉強会ではなく、実習を伴う講習会、目標に向かって集団で作業していく方法という意味で使われています。

2)各回のテーマ

これまでに「本八戸駅通りのまちづくりを考える寄り合い (ワークショップ)」を計3回開催し、最終回で寄り合いの意見をまとめ、本調査に反映しています。

第1回 平成19年10月30日

テーマ「アンケート結果・まちづくりのイメージを説明し意見交換」

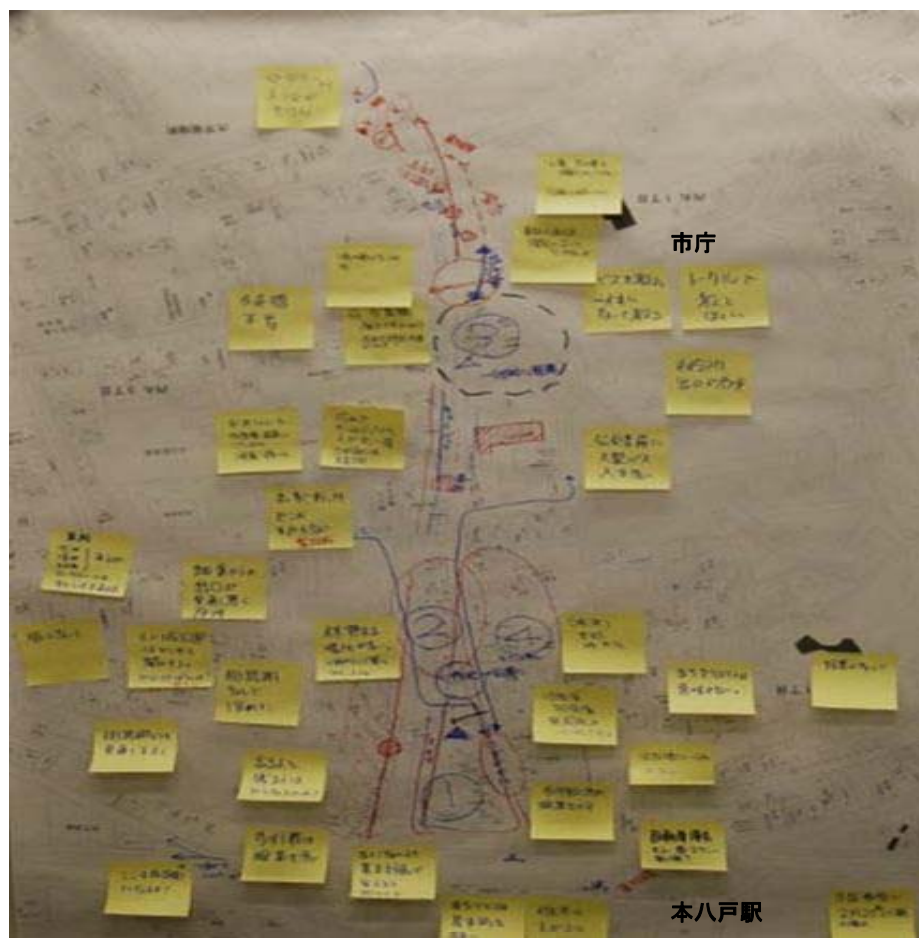
第2回 平成19年12月19日

テーマ「まちの将来像・整備イメージについて」

第3回 平成20年2月20日

テーマ「本八戸駅通りのまちづくりについて (まとめ)」

■ワークショップでの作業の例「貼出し図」(図面は上が南、下が北)



3)各回の概要

■第1回

○開催日時・場所・参加者

- ・ 開催日時：平成 19 年 10 月 30 日（18:30～20:15）
- ・ 場 所：市庁別館 2 階会議室 C
- ・ 参 加 者：地元権利者 7 名

○寄り合い（ワークショップ）の概要

- ・ 市よりこれまでの活動経緯を説明しました。
- ・ ラウムよりアンケートの結果、とまちづくりのイメージ（都市計画道路整備、3つのゾーンの整備、商店街の再生）を説明しました。
- ・ その後、ワークショップを開催し意見交換。出席者 7 名は促進協のメンバーであり、次回は出席者を増やすこと、3つのエリア別に踏み込んだ意見交換したい、との意向が出されました。
- ・ 出席者が少なかったため、次回は開催日時・呼掛け方法、案内資料等の工夫をし、参加者を増やしていくことを確認し終了しました。

○寄り合い（ワークショップ）での主要な意見

- ・ 本八戸駅周辺は市の玄関口であるべき。
- ・ 現在は商店街機能を持っていない。
- ・ 歩いて危ない道路をなんとかしなければならない。
- ・ 道路づくりと沿道の整備は分かるが、市の支援制度がないのか。
- ・ どうまちづくりを進めるのか分からない。
- ・ 建て替えのルール化はそれぞれの思惑もあり難しいのではないのか。
- ・ 残したいものやまちのイメージを確認することは重要。

○次回の寄り合い（ワークショップ）に向けて

- ・ 今日のワークショップの出席は 7 名、声掛けの仕方に留意して欲しい
- ・ エリア分けし検討していくことが必要ではないか

■第2回

○開催日時・場所・参加者

- ・ 開催日時：平成 19 年 12 月 19 日（18:30～20:15）
- ・ 場 所：市庁別館 2 階会議室 B
- ・ 参 加 者：地元権利者 6 名

○寄り合い（ワークショップ）のテーマ

「まちの将来像・整備イメージについて」

○寄り合い（ワークショップ）の概要

- ・ 今回のワークショップで、都市計画道路の整備にあわせたまちの整備に関して、概ねのゾーン区分がされました。
- ・ ワークショップのまとめと参加者の意見の概要は次のとおりです。

○寄り合い（ワークショップ）での主要な意見

- ・ 駅前の三角の地区（駅前の現道と都市計画道路に挟まれる地区）では、大きく街区が変わるので、街区単位でのまちづくりが必要
- ・ 三角の地区の南端～南部会館までは、現道の東側に都市計画道路の線形が掛かり、少し掛かる敷地、大きく掛かる敷地等があり、一部で共同化建て替え等の検討が必要
- ・ 歩道橋の北西の地区は、西側に道路線形が掛かり街区が大きく影響することから、街区単位でのまちづくりが必要
- ・ 既存の駅通りの西側商店街は、都市計画道路の整備の影響はないが、周辺でまちづくりが進むので自主的なまちづくりが必要
- ・ 市庁と南部会館前の道路は、南部会館の歴史的資源、市庁のヒマラヤスギの高木を活かした整備が必要

■寄り合い(ワークショップ)の様子



第2回の様子



第3回の様子

■第3回

○開催日時・場所・参加者

- ・ 開催日時：平成20年2月20日（18:30～20:15）
- ・ 場 所：市庁別館8階研修室
- ・ 参 加 者：地元権利者19名

○寄り合い（ワークショップ）のテーマ

「本八戸駅通りのまちづくりについて（まとめ）」

4) 寄り合いでの主な意見(まとめ)

■ 寄り合い（ワークショップ）について

- ・ 同じ話を何回もしている気がする。あきらめている人も多い。
- ・ 寄り合いに出席できない人でも関心を持っている人は多く、個別具体的な計画が見えてくれば参加する人は多いと思う。
- ・ これまで何度も図面が出てきたので、もう決まっているのかと思っていたが、今度こそは決めるつもりで進めてください。
- ・ 老後をひっそりと暮らしている人もいたので配慮してください。

■ 道路及び歩道について

① 駅利用者や警察署等の利用者がいるため歩道は両側に必要

- ・ 現・駅通りの交通量が多いため裏道を利用して通学している学生が多いが、地元住民等を含めた通行経路・通行量はどうなっているのか。検証が必要ではないか。
- ・ 警察署方面に行くには、都市計画道路東側の歩道が必要である。
- ・ 南部会館前の歩道はどうなるのか。西側は一部、市庁前広場を利用して歩道を確保してはどうか。

② 歩道の段差を解消する

- ・ 車道と歩道の段差が多いので解消すべき。
- ・ 歩きにくい電柱を無くしてほしい。
- ・ 現道を活かしてほしい。都市計画道路だけではなく、現道も含めた整備計画を示してほしい。

③ 歩道の街路樹について

- ・ 道路に植樹は必要である。緑を活かした道路にしてほしい。
- ・ 道路に植樹は必要でない。植樹よりも見通しをよくしてほしい。
- ・ 植樹なしの場合、幅員 18m でもいいのではないか。
- ・ 植樹ではなくポールなどで歩道と車道を仕切る案もあるのでは。

④ 歩道橋（すずかけの橋）について

- ・ 歩道橋はあまり利用している人を見たことがないので不要では。
- ・ 歩道橋は八戸小学校時代からの由緒あるものであり、なくさないで。
- ・ 歩道橋は撤去できるのか。管理者はどう考えているのか。
- ・ 景観上はない方が良いと思うが、使っている人は残したいだろう。

⑤ その他

- ・ 南部会館の門や塀は動かすことができるのか。
- ・ 都市計画道路について幅員 15m でセットバックした人にもう一度下がってもらえるのか理解を得られるように注意してください。

■ 道路の線形等について

①都市計画道路との道路交差部に留意が必要

- ・ 事故を減らすにはなるべく直線形にすべき。
- ・ ロータリーが広すぎてどこを走ればいいのかわかりにくいので事故につながる。ロータリーからの導入に工夫が必要である。
- ・ 市庁出口は危険。細道からの出口も見通し悪くて危険。

②公会堂前の交通処理が問題

- ・ 行事の際の公会堂前のタクシーと大型バスの列をどうするのか。
- ・ 公会堂前は大型バスの交通規制について考えるべきではないか。

■ 商店街の整備について

①将来を見据えて共同化・協調化による商店街づくりが必要

- ・ 10年20年後の共同化・協調化のためのルールづくりが必要だ。
- ・ 車にとっては都市計画道路の整備が必要となるのかもしれないが、地元にとっては現・駅通りの整備が重要である。

②三角の地区での何らかの整備が必要

- ・ 休憩する場所がないので三角地帯（現・駅通りと都市計画道路に挟まれる地区）のところ等に作っていくことが望まれる。
- ・ 三角地帯はどうなるのか、地元主導では計画づくりに限界がある。

■ サイン計画について

- ・ よく道を聞かれる。中心街や三八城公園はどこかと聞かれる。まっすぐ行けばいいと言ってもわからずに途中で戻ってくる人もいる。
- ・ 駅前や道路にサイン・案内が少ない。あっても気が付かない人が多い。案内だけでも先になんとかならないか。

■ 対象地区以外のまちづくりについて

- ・ 道路整備しない区域は今後どうなるのか。将来的に建て替え更新が出てくるだろうから建て替えのルールづくり等が必要ではないか。
- ・ 本八戸駅通りについては、今後どうなるかわからない部分もあるが基本構想に対してそれなりに進んでいる。一方、内丸地区全体のまちづくりはあまり進んでいないのではないか。
- ・ 道路は中心街と沼館方面を結ぶ南北の軸となり、一方で、八戸線を活用して新幹線や湊地区などと連携したまちづくりなど広い考え方も必要ではないか。その具体案を事業計画に盛り込めないか。

本八戸駅通りまちづくり基本計画

平成 20 年 3 月

編集・発行 八戸市 都市開発部 都市政策課

八戸市内丸一丁目 1－1

TEL (0178) 43－2111

FAX (0178) 41－2302

HomePage <http://www.city.hachinohe.aomori.jp/>

調査・編集協力 株式会社ラウム計画設計研究所