

伊東駅前広場整備検討委員会

第3回会議 会議録

1 開催日時 平成24年1月26日（木） 午後1時30分から3時35分まで

2 開催会場 伊東市役所庁舎高層棟 地階中会議室

3 出席者 別紙「出席者名簿」のとおり

4 配付資料

- (1) 資料-1 次第
- (2) 資料-2 駅前広場整備基本方針（案）
- (3) 資料-3 伊東駅前広場案作図（A3版、各委員が作図した計画（案）及び車両の回転半径などを考慮してCADで作成し直した計画（案））
- (4) 資料-4 伊東駅前広場整備パターン比較表
- (5) 資料-5 伊東駅前広場整備計画案比較表

5 内容

（1）開会

進行役の長澤課長補佐が委員の出席状況を報告し、規約第4条第2項の規定を満たしているので、本日の会議が成立することを説明した。

続いて、資料の確認を行った後、開会した。

（2）議事

規約第4条第1項第3号の規定に基づき、■委員長が議長の職に就いた。

ア 協議事項

① 駅前広場整備基本方針（案）の見直しについて

事務局の片山主査が、資料-2を基に、前回の会議で指摘を受けた「観光」を追加して見直した内容を説明した。

委員から特に意見などは上がらず、資料-2の通り承認された。

② 新しい駅前広場に導入する施設や機能（空間）の配置及び数量の調整について

■委員が、資料-3～5を基に映像を用いて説明した。

委員から上がった主な意見や質問などを、下記に列記する。

（■副委員長） 何とか、市道南口線からそのまま駅前広場に車両が入るよう
にできないか。

(■委員) 形態としては良いと思う。駅前広場内や前面の都市計画道路の歩行者動線を分断してしまうことや、駅前広場から観光協会のある街区に直接渡れなくなってしまうことなどの問題はあるものの、計画（案）の一つにはなり得る。

(■委員) C案はまとまっているように思えるが、交通広場の中がごちゃごちゃしている。このため、市道南口線から真っ直ぐに車両が駅前広場に入るようすれば、一般車と営業車の整理もできそうだ。

(■委員) 現在、改良中の熱海駅前広場も、一般車と営業車の配置は分かれている。また、タクシープールの台数などを、現在よりも減らしたと聞いている。

(■委員) 热海駅前広場の交通広場は、2層式になっている。台数は現在に比べて多少減らす協議をしたが、最終的には現状の台数に近いものとなった。

(■委員) A案は、車両スペースが駅舎に入り込んでしまうことから無理がある。また、B案も、駅舎とのスペースがほとんど取れていない点で、同じく無理がある。駅舎の前には、少なくとも5mの空間を設けたい。

(■委員代理) 現在の駅前広場は都市計画決定されていないため、駅舎内を歩行者が歩いている状態にあるが、今後、都市計画決定するのなら、やはり駅舎の前面には一定のスペース（空間）を確保してもらいたい。

(■委員) 一般車やタクシーを改札口前のスペースに配置するのなら良いが、バスを配置するにはバスの回転半径の点から無理がある。

(■委員) 資料-4と資料-5の説明が、まだ無い。

(■副委員長) 今、資料-3とともに一緒に説明した。

(■委員) それでは、改札口前に交通広場が配置されているA案やB案は、車両スペースが改札口に近いことから便利であるものの、一概に良いとは思われないので注意を要する。

かつて、近いことが便利という時代があったが（代表格は横断歩道橋）、現在では、エンジン付きの車両が遠回りすることと、歩行者の遠回りを同じ次元で語ることは良くないと思う。総合的に長所・短所を判断する必要がある。どの計画（案）にしろ、車椅子などの弱者を近くに配置して、元気な者は多少遠くでも良いと思う。

駅前広場は、一度整備すると100～200年はそのまま残

るものであるため、車両の台数の話だけではなく、総合的にジャッジするべきであり、環境空間、駅に降り立った観光客の印象や伊東らしい駅前広場という物差しも大事である。

(■委員) A案とB案では、障害者の車両スペースが改札口前に配置されている。これに対し、C案では、少し遠くの位置に配置されている。

(■委員) 高速道路のサービスエリアでも、障害者の車両スペースは建物に近いところに配置されている。

また、障害者が交通島を通るなどということは、良いはずがない。

(■委員) 障害者の車両スペースには車椅子マークが描かれているが、車椅子の車両だけが進入して良いという規制標識は存在しない。

(■副委員長) 入ってはいけないスペースに入らないようにすることは、マナーの問題だ。常識である。そんなこともできない人は論外で、そんな人は何をしても入ってくる。

ところで、南寄りのJRの物資搬出入スペースの横に、身障者の車両スペースを取れないか。

(■委員) C-1案では、JRの物資搬出入スペースにおいて、車両のターンやバックするためのスペースの問題が残る。

■副委員長が提案した南寄りのスペースに身障者の車両スペースを設けたとしても、C-1案における身障者の車両スペースと比べて、改札口までの距離はあまり変わらない。

各地区で新しく整備された駅前広場では、改札口の前に歩行者広場が配置されている。

(■委員) まちづくり協議会のみなさんと一緒に、他地区の視察を何回か行った結果、湯のまち伊東、観光都市伊東の玄関口にふさわしい環境空間が必要だと思っている。他市の駅前広場でも、かつての交通広場一辺倒から、地域の個性化や環境保全が全国的に優先されるようになってきている。

まちづくりアドバイザーの立場では、改札口の前に環境広場があるべきだと考えている。但し、交通のことを無いがしろにしている訳ではない。

(■委員) 交通安全の面では、歩行者と車両との分離が原則となる。伊東駅前広場の場合にはスペースが限られているが、計画（案）がまとまれば、どんな交通安全施設が必要なのか考えていく。

健常者に対しては、多少遠くに配置されても良いのかなと思う。

信号機は、交通を整理して流れを整えるものであるが、一方で交通を遮断するものもある。

以上のことを考えながら、問題を整理していくと良い。

(■議長) 協議の中で方向性が絞られてくると思うが、とにかく委員のみなさんの意見を聞いてから詰めていくしかないと思う。

環境空間の中の施設配置は、先程の整備基本方針（案）を基に考えていけば良い。

【休憩】

(■議長) 先の会議では、交通広場において、一般車と営業車とは分離したいという意見が上がったが、これについてはいかがか。

(■委員) C-1案では混在しているが、舗装面の色を変えて区別する案となっている。

C-2案では、交通広場は営業車のみの配置となっている。

(■随行) 現状のロータリーは一般車と営業車が混在しており、タクシープール内に一般車が停車してしまい、危険であり、渋滞も発生し、事故にもつながっているので、一般車と営業車は区別していただきたい。

C-1案では、雨が降った場合、一般車の降車場から改札口まで歩いて行く間に濡れてしまう。また、タクシーの降車場に一般車が停車してしまうと思う。

駅前広場整備が100年オーダーというのなら、身障者の車両スペースは改札口の近くにほしい。

(■委員) 同感である。

C-1案における一般車乗降スペースには、一般車は入って行かないと思う。込み出すと、とても5台分のスペースでは足りない。

また、送り迎えは、前面の都市計画道路の脇に車を止めて行うと思う。

今は、一般車が駅前広場内で停車し、そのまた横に一般車が停車し、その脇をバスが通っていくような状態だ。

(■議長) 旅館・ホテルの送迎用マイクロバスについては、いかがか。

(■副委員長) 送迎用のマイクロバスは減ってきているが、それでも3~4台は絶えず動いているので、是非、駐停車スペースがほしい。

現在、ピーク時で一般車が8台くらい駅前広場内に入って停

車してしまうと、どうしようもない状態になる。

送迎用マイクロバスの降車場は1～2台分、そして待機場も1～2台分ほしい。

(■委員) C-2案は、交通広場内がバス・タクシーのみの配置であり、送迎用マイクロバスはこの交通広場に入れない状態になっているため、どこかに送迎用マイクロバスのスペースを設けなければならない。

最初の話で、市道南口線から真っ直ぐ入るようにすれば、改札口の前に身障者の車両スペースを含めて5～6台分程度は配置できそうだ。但し、この場合の問題点は、環境空間が狭くなってしまうこと、この交通広場の出口は海に向かっての一方通行になること、及び前面の都市計画道路を海側から歩いてきた歩行者の動線が、この先では大回りになってしまふことなどが考えられる。

(■副委員長) C-2案の大型バス降車場とは、何か。これが、旅館・ホテル送迎用のマイクロバスのスペースだと思っていた。

(■委員) C-2案の交通広場は、バス・タクシーのみのスペースとなっている。

(■委員) 旅館ホテル協同組合は、以前は佐藤モータープールに10数台分のスペースを借りていたが、今は3台分のスペースしか借りていない。

旅館・ホテルの送迎用マイクロバスを、改札口前に横付けする必要があるだろうか。

C-1案では、一般車の乗降場スペースに一般車は入らないと思う。出入口をあまり増やすことは良くないので、同じスペースに集約するしかない。

まちの活性化を考えると、旅館・ホテルの送迎用マイクロバスに乗る観光客は、少し歩いてもらった方が良い。

(■委員) C-2案における、駅構内営業店商品搬入車両通路は、前面の都市計画道路に車両を横付けし、台車で商品を駅舎内の店舗に搬入するためのスペースである。

(■委員) 市道南口線から真っ直ぐ駅前広場に入って、そのままC案の交通広場内に入るような案はどうか。

(■委員) できないことはないが、駅前広場内の歩行者の動線を分断してしまう。

(■委員) 各委員の希望が100%叶うものはできない。このため、整備後の管理がしっかりとできるかどうかだと思い、まず、例えば車両は混在するという利用方法や方針（交通道徳）を定め、そ

の次に対策を考えていってはどうか。それで守らなければ、注意を促すことで良いと思う。三島駅や沼津駅でも、一般車は停車しても素早く動いて立ち去っていく。

(■随行) 大変良い意見だが、年に一度、駅前広場内の適正利用のビラを配って安全運動を展開しているが、それでも徹底されない。駅前広場に入ってくる車両は、市内の車両ばかりでなく市外の車両も入ってくる。

(■委員) そのビラ配りの際には、市営駅前駐車場の利用を促しているが、県外ナンバーの車両も多く、話を聞いてくれない。伊豆新聞にこの状況が掲載されると、1か月ぐらいは守られるが、すぐに元に戻ってしまう。一般車が駅前広場内を占領してしまったために、バスやタクシーが駅前広場内に入れないケースが多々ある。

(■委員) 市道南口線から真っ直ぐ駅前広場に入る配置では、交差点の数が増えてしまうため、これを避けるには、C案の交通広場の大きさを改札口側にもっと拡げてはどうか。

(■委員) その案も考えてみたが、駅舎との境ギリギリに乗降場が配置されてしまい、良くない。

(■委員) 改札口前のスペースの現状18mから5mを取られてしまうと、残りは13mしかなく、これでは何もできなくなってしまう。

(■委員) 都市計画決定後には、現在の駅舎と新しい駅前広場の境が地境となり、ここに歩行者空間を確保するとなると、改札口の前には交通広場は入らなくなる。まずは、この事実を認識しないと議論が噛み合わなくなる。

(■副委員長) 駅前広場内に旅館・ホテルの送迎用マイクロバスや一般車両が入れないとなると、旅館ホテル協同組合としては反対するし、市民も納得しない。

(■委員) C-2案で、バス・タクシーを除いて進入禁止という交通規制の他に、送迎用マイクロバスが進入できる何か手立てはないのだろうか。

(■副委員長) 一般車の扱いをどうにかしないといけない。

(■委員) 現在の27台分のタクシープールの台数も、考えなければならない。

他市では、交通広場の入口は一つだが、中で一般車と営業車が分かれる形式の交通広場が見られる。

(■副委員長) 現在の駅前広場の状態は、一般車と営業車の混在や二重駐車など最悪だ。一般車と営業車の分離には賛成だが、一般車のスペースをどうするのかを考える必要がある。

(■議長) 一般車と営業車を分離するのなら、2ロータリー形式となる。

のことについて、交通事業者の意見はいかがか。

(■委員) 事故防止から、一般車と営業車の混在は避けたい。

(■委員) 伊東としては、旅館・ホテルの送迎用マイクロバスの扱いは大事なことだが、のことと一般車の扱いとは違うことだ。送迎のタイプには、工場の職員の送迎や競技場に対する送迎などがあるが、伊東では観光客のための送迎となる。

(■委員) 伊東では、電車の到着に合わせてバスが発車し、送迎もこれに合わせて行われる。このため、それが時間帯をずらすなどのルール作りも必要だ。

(■副委員長) ルールを作っても、我々のような旅館・ホテル関係者は、お客様に対してNOとは言えない。NOと言うとすぐにクレームに繋がり、これが今の宿泊客の現状だ。タクシーが改札口の近くに車両を着けなかっただけで、旅館・ホテルにクレームが寄せられることもある。

(■委員) 先程、一般車と営業車の分離を希望したが、C-2案において、前面の都市計画道路に切り込みを入れてスペースを設け、そこに一般車を数台停めるようにすることはできないか。

(■委員) 大都市部ではそのような形態が見られるが、伊東駅前では交差点間の距離が短いこともあり、非常に困難だと思う。

(■随行) A案のような形態ではどうか。

(■委員) 一般車と旅館・ホテルの送迎用マイクロバスなら回れる。

(■随行) 市道南口線から真っ直ぐ駅前広場に入り、そのままC案の交通広場内に抜ける形態ではどうか。

(■委員) それでは、一般車と営業車が混在することになる。

(■議長) 観光地として良いのかを考えてほしい。

(■委員) 広い環境空間を設けることが売りのはずだ。

(■委員) 本日は、ここまで協議が進んだので、今議論してきたことを早急に絵にしてみるべきだ。

駅前広場内の舗装は、全てアスファルト舗装にしなくてはいけないということではない。安全第一、弱者に優しいことは絶対、そして景観や観光面も考慮して、このような駅前広場を追及すべきだ。

(事務局) それでは、一般車と営業車を分離する計画（案）を書いて、次回の会議ではそれを基に協議したい。

(■議長) 次回の会議で、引き続き協議する。

(■委員) 現在の市営駅前駐車場の残りの区域に駅前広場を拡げてはどうか。

(■議長) 第1回会議にて提示した、伊東駅前広場区域決定要因図に示

した区域内で考えてほしい。

(■ 代理) これまで一般市民の方々からの意見が多く出たが、これらにまちづくりのプロから見た提案も入れて、次の計画（案）を作成してもらいたい。

(■ 委員) 駅舎前のスペースの内 5 m が使用できないのなら、そういうことは始めから言ってほしい。駅前広場として使用できる区域の赤線を、駅舎から 5 m バックしたところに引くべきだ。

イ その他

特に意見などは上がらなかった。

最後に、次回となる第 4 回会議の開催日について全員で調整を行った結果、3 月 15 日（木）の午後 1 時 30 分から、同会場にて開催することを決定した。

（3）閉会

進行役の長澤課長補佐が、あらためて次回会議の開催日時を委員に説明した後、閉会した。

以上

（作成：事務局＝伊東市都市計画課）

●伊東駅前広場整備検討委員会

第3回会議 出席者名簿

【平成24年1月26日(木)】

(※1:委員長、※2:副委員長)

番号	区分	所 属		氏 名	出欠	随行者
		名 称	役 職			
1	交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社	横浜支社総務部企画室長	[REDACTED]	○ 代理: [REDACTED]	
2		東海自動車株式会社	自動車営業部長	[REDACTED]	●	
3		静岡県タクシー協会伊豆部会伊東支部	支 部 長	[REDACTED]	●	
4	伊東駅構内	伊東駅構内営業会	会 長	[REDACTED]	●	([REDACTED])
5	観光業	一般社団法人伊東観光協会	副 会 長	[REDACTED]		
6		伊東温泉旅館ホテル協同組合	理 事 長	※2 [REDACTED]	●	([REDACTED])
7	商業	伊東商工会議所	建設工業部会長・常議員	※1 [REDACTED]	●	
8		伊東市商店街連盟	会 長	[REDACTED]	●	
9	福祉	社会福祉法人伊東市社会福祉協議会	介護支援専門員	[REDACTED]	●	
10	住民代表	伊東市地域行政連絡調整協議会	湯川区長	[REDACTED]	●	
11	地元地権者団体	伊東駅前地区まちづくり協議会	会 長	[REDACTED]	●	
12		伊東駅前A地区市街地再開発準備組合	理 事 長	[REDACTED]	●	
13	専門家	まちづくりアドバイザー	株式会社南條設計室代表取締役	[REDACTED]	●	([REDACTED])
14		交通計画専門家	株式会社計画工房常務取締役	[REDACTED]	●	
15	公安	伊東警察署	交通課長	[REDACTED]	●	
16	行政	静岡県熱海土木事務所	都市計画課長	[REDACTED]	○ 代理: [REDACTED]	
17		伊東市	建設部長	牧野 昇	●	(久保田、岩崎)
18	アト、ハ、イサ、一	静岡県交通基盤部都市局	市街地整備課長	[REDACTED]	○ 代理: [REDACTED]	

<凡 例> ●:出席、○:代理出席、無印:欠席

(敬称略、順不同)

□事務局:伊東市建設部都市計画課

山田課長、長澤課長補佐、片山主査、太田技師