

伊東駅前広場整備検討委員会

第4回会議 会議録

- 1 開催日時 平成24年3月15日（木） 午後1時30分から4時まで
- 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 伊東駅前広場整備パターン比較（2）
 - (3) 資料-3 伊東駅前広場整備計画図（案）（B-2案、C-1案及びC-2案）
 - (4) 資料-4 伊東駅前広場整備計画案比較表（2）

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

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

① 交通空間について

■委員が、前回会議で作成の依頼を受けたB-2案（2ロータリー形式）の内容を中心に、資料-2～4について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。

（■委員） B-2案は、一般車が営業車のロータリーに入らない形式なのでベターな（案）だと思うが、一方で、駅前広場整備基本方針（案）には、市民交流広場づくり（心地よい風景を見ながら待ち合わせや休息、憩い、にぎわえる市民交流広場）や、観光交流広場づくり（伊東を訪れた観光客が使いやすく、伊東をまた訪れたいと思う、おもてなしの気持ちを込めた観光交流広

場) のことが謳われている。

限られた敷地の中ではあるが、たった一般車 5 台のために環境空間が 1 / 3 に減ってしまい、これでは新しく駅前広場を整備する意味がわからなくなってしまう。

また、B-2 案では、駅前広場から B ブロック（観光協会の案内所が位置する街区）に直接行くことができない。

植栽帯などのデッドゾーンを出来るだけ無くすことがベターであり、また、海岸に近い駅ということが売りの一つでもあるが、B-2 案では海岸に行くアクセスが遠のいてしまうし、これでは B ブロック自体がデッドゾーンになってしまう。

以上の点から、B-2 案はいかがなものかと思う。

(■ 委員) 一般的に考えて、一般車を入れない駅前広場は無い。

数字で表すと、C-1 案における環境空間の面積は約 1,400 m² であり、B-2 案における環境空間の面積は約 950 m² となっている。

駅前広場から B ブロックに直接行けない点について、交通計画の立場で言わせてもらうと、例えば、B ブロックにマンションを建てるのならば、B-2 案のような広さと数の横断歩道で十分であると思うが、これが大規模ホールを建てるとなると、もっと広く数多くの横断歩道や歩道橋などが必要になってくる。このように、B ブロックの整備内容が見えてくると、それに合わせた新たな対応を考えなくてはならなくなり、このように、周辺のまちづくり整備の進行によって、常に駅前広場の動線計画を見直す必要が生じるものだ。

海へのアクセス（改札口から出た所で海が見えない点）について、現在整備が進んでいる熱海駅前広場では、駅舎前的一般車用ロータリーにはシェルター（通路上の屋根）が無い計画となっている。このため、伊東駅前広場でも一般車用ロータリーにおけるシェルターの必要性について、委員のみなさんで協議していく必要がある。

(■ 委員) 現在の駅前広場には、一般車の乗降場は無い。限られた敷地の中ということはわかるが、このために環境空間が死んでしまうことは、マイナス面が大き過ぎる。環境空間にモニュメントや人が集まるモールを整備するためには、如何せん一般車乗降場スペースが広過ぎる。

現在でも、一般車は勝手気ままにロータリー内に入り込んでしまうために、ロータリーの入り口が渋滞することが多々ある。

素人考えだが、前面の都市計画道路沿いに停車帯を設ければ、一般車乗降場の問題は解消できそうだが、いかがか。

(■ 委員) 駅前広場整備は、交通の整理をすることが整備目的の一つと

なっており、一般車を駅前広場内に収めきれないとなると、そもそも駅前広場整備計画自体がおかしいものになってしまう。

停車帯の設置には交通安全上の問題があり、仮に設置できても、その後の管理の問題が出てしまう。

(■委員) 現在、電車の到着頻度とバスの発車頻度を考えると、ロータリーの中で車両が常に動いているとは思えないため、ロータリーはC-1案の様に一つにして、そのロータリー内に一般車を誘導する形式が良いと思う。

タクシーとバスのバースやプールは、今と同じだけ必要なだろうか。駅前広場全体を広場として考え、もっとバース数やプール数を減らしても良いのではないかと思う。

(■委員) 現在、バスの発車のピークは、朝が7時～8時台と夕方が5時から6時台で、一度に5台が発車する。

また、送り迎えの自家用車も同じ時間帯に集中し、更に、他の一般車も集中する傾向にある。

(■委員) 集中する時間帯以外は、ロータリーが車両で詰まっているとは、見受けられない。

良い知恵が出れば、この問題を解消できると思う。

(■委員) 現在、駅前広場にはタクシー会社が8社入っていて、各社ごとに1レーンずつ並んで待機しているが、今でもプール数は足りないと感じている。

今後は、電気自動車対応などで、もっとプールの広さが必要になるかもしれない。

(■委員) 駅前広場には、必ずしも8社のタクシーがそれぞれ待つスペースは必要ないと思う。

(■委員) これからは、お客様に選ばれるタクシー会社になるべきだと考えている。仮に、周辺にタクシープールが確保できれば、問題はない。

(■委員) タクシープールは、こんなに必要ないと思う。

(■委員) お客様がタクシーに乗りたい時には、すぐ駆けつけないとサービスが低下する。

運転士がタバコを吸ったり、また、お客様と話をして、「それでは運転士さんにお願いしたい」となるようなスペースも必要になってくる。

(■委員) お客様と話すスペースは、駅前ではなく別の所に設けてほしい。

また、どのタクシー会社が良いのか、それとも悪いのかは、観光客にはわからない。

(■委員) 雨の日は、タクシープールに待機しているタクシーは、すぐに無くなってしまう。

(■委員) 現在のタクシーの待機数である27台の稼働率はほとんど無く、タクシープールはタクシーの駐車場となっている。稼働率が良いのは、大雨時などの一時的である。

かつてのタクシープールは24台分で、一般車の乗降場も3台分あった。

タクシー協会伊東支部内では、各社から、それぞれ自分たちのスペースをほしいと言われているようだが、各社長と個々に話すと、各社ごとの専用スペースはいらないと言う。

(■副委員長) 現在のタクシープールの位置はJR東日本の土地であるが、新しい駅前広場が整備されると、それ以降は市の土地となり、そうなると総合案内所のような施設が必要になるので、タクシープールが空いてきたら、この施設で次の車を呼ぶことができるシステムで運営できれば良いと思う。

(■委員) そうなれば、こんなにタクシープールを広くしなくても良いと思う。

現在、JR東日本に払っている土地の占用料金に比べて、新しく整備した後の占用料金の方が高くなると困る。本来ならば、JR東日本から伊東市に土地が払い下げられ、その時点からこのような協議を始めるのが本当だと思い、現在、進めていることは本末転倒だ。

(■副委員長) タクシー協会の伊東支部長の立場として、現在のような広いタクシープールが必要と思うか。

(■委員) 現在、駅構内にはタクシーカーが8社入っていて、それぞれに小型車と中型車があり、B-2案におけるタクシープール内の配置では、各社のタクシーが平等に乗車場に着くことができない。もっとタクシープールの間口が広ければ、各社のタクシーが平等に乗車場に着くことができる。

(■委員) 各社のタクシーが平等に乗車場に着くことを考えること自体が、おかしい。

(■委員) 現在はそうなっているので、今後もそうしたい。B-2案では、乗車場にどう出でていけば良いのかわからない。

(■委員) 一般的には、会社の区別なく、前に待機しているタクシーから順に乗車場に着くのが普通だ。各社ごと平等に乗車場に着くシステムの駅前広場は、他で見たことが無い。

(■委員) 今は、JR東日本から各社ごとに土地を借りているので、ここで私が、会社ごと平等に乗車場に着けなくとも良いとは言えない。

(■委員) このことは、タクシー組合の中で詰めた方が良い。

- (■委員) 今は、新しい駅前広場をどうするのかを考えている。
- (■委員) 支部長の立場としては、B-2案ではタクシープールの数が少ないので、のめない。
- (■委員) そうではなく、毎日、現在のロータリーの様子を見ていると、現在のタクシープールの広さや、各社のタクシーが平等に乗車場に着くというシステムに問題があると感じている。
- (■委員代理) 交通空間については、施設配置の数量よりも営業車と一般車の混在の問題の方が大きく、混在は避けたい。ロータリー内の施設配置は、今後の設計の中で詰めていける。
- (■委員) 広いタクシープールが、常に必要とか必要ではないという事ではない。
- 前回の会議を受けて、営業車と一般車は分離する方向となつたが、ここに来て、また混在に戻す意見が出ている。
- (■委員) 営業車と一般車とを分離することは、別に決まったことではない。1ロータリー形式が良いのか、それとも2ロータリー型式が良いのかを協議しているのではないか。
- (■委員) 2ロータリー形式で、決まったのではないのか。
- (■委員) 1ロータリー形式では営業車と一般車が混在して、交通安全上の問題があるので、混在を解消する2ロータリー形式を描いて協議しようということだ。
- (■委員) 伊東駅前地区まちづくり協議会の■前会長は、いつも営業車と一般車は分離するべきだと言っている。
- ところで、一般車用ロータリーについて、市道南口線から真っ直ぐではなく、もっと大きなロータリー寄りから駅前広場内に入り、営業車用ロータリーの中を通って出る形式は可能か。
- (■委員) 現在のB-2案では、歩行者が駅前広場内のどこからでもバスやタクシーの乗車場や、再開発ビルに行ける施設配置となっているが、■委員の提案では、駅前広場が一般車用ロータリーにより分断されてしまうことで、歩行者は横断歩道を渡つて移動しなければならず、また、バスやタクシーの乗車場も減ってしまう。
- 前の会議で、■委員から、「駅前広場整備は100年の計」という発言があったが、私はそうは思わない。静岡市の北口駅前広場は20年で改修し、川崎駅前広場も21年で改修された。このように、周辺地域の開発に伴い、駅前広場の使い方も変わり、まちが変わっていくと共に駅前広場の姿も変わっていくべきだ。

- (■随行) ところで、旅館・ホテルの送迎用マイクロバスの表示がどこ

にもないが、一般車扱いになるということで良いか。

(■委員) 基本的には、駅前広場以外の所での運営をお願いしたいと考えている。

(■議長) 私も、旅館・ホテルの送迎用マイクロバスという表示を書いてしまうことに反対した。

(■副委員長) 送迎用のマイクロバスの台数は年々減ってきており、車種もワゴン車や一般乗用車に変わりつつあるため、送迎車は一般車扱いだと考えている。

(■随行) 旅館・ホテルの送迎用マイクロバスが、一般車のロータリーに入ることは可能か。

(■委員) 間違って入ることは、仕方ない。B-2案では、マイクロバスが入っても十分に走ることができる形状で描いてある。

(■議長) 前回までの会議での協議結果を踏まえ、営業車と一般車との混在を解消する目的でB-2案を描いてみた。限られた敷地の中での協議となるので、大枠の施設配置をこの場で申し合わせ、その後でいろいろと肉付けしながら計画を詰めていく進め方が良いと考えている。

ここは整備検討委員会の場なので、ここでの結論は絶対的なものではなく、何らかの形を提案するのが、この整備検討委員会の使命だと思う。このため、みなさんが許容できる範囲で、申し合わせていきたい。

(■委員) 環境空間の施設配置も、一緒に協議してはどうか。

(委員一同) 異議無し。

ここで、環境空間に配置したい施設について、順に委員が発言した。

各委員から提案された施設などを、下表に示す。

新しい駅前広場の環境空間に配置したい施設など

- ・ 駅案内所（観光を含めた総合案内所。）
- ・ 温泉モニュメント（温泉の活用。）
- ・ 温泉神社（宗教的課題がある。）
- ・ トイレ（現在の屋外トイレは、観光地として恥ずかしい。）

- ・ イベントなどの際に使用する資機材搬出入路と電源施設
- ・ イベント広場
- ・ 障がい者向けの点字ブロックや、案内ガイダンス（バリアフリー。）
- ・ 既設の夫婦ヤシ（伊東駅の象徴。）
- ・ 伊東らしい憩いの空間（市民や観光客が憩えるスペース。）
- ・ 交番
- ・ 防犯カメラ（例えば、駅前広場内や屋外トイレの入り口など。）
- ・ 照明（薄暗い駅前広場は、犯罪の温床になる。）
- ・ 防災施設（災害時には、電車利用者が駅前広場に溢れかえることが想定される。かつて、狩野川台風の際には現在の駅前交番の前で被災者を手当でした。）

【休憩】

（■委員） 限られたスペースでの協議であり、委員のみなさんがそれぞれ言いたいことも十分わかるが、市としては、譲れるところは譲ってほしいと考えている。そうしないと、絶対にまとまらない。

（■委員） 他にも希望があれば、新しい整備計画（案）を描くことは問題ない。

（■議長） ここで、交通空間の大まかな施設配置を一つの（案）に絞ることができれば、次の環境空間の施設配置の協議に進むことができる。

（■委員） B-2案において、市道南口線から真っ直ぐに入っていく一般車用ロータリーの入り口を、もう少し営業車用ロータリー側に移動させることができないか。

（■委員） 交差点内でハンドルを切ることは許されないので、一般車用ロータリーの入り口は、どうしてもB-2案の位置にならざるを得ない。

但し、一般車用ロータリーの出口をもっと右側（入り口側）に移すことは可能だ。

（■副委員長） B-2案では、一般車は5台停めることができるのか。

（■委員） そうである。

表示方法として、ここは停車のみで駐車は考えていないので、5台分の車の絵を描いておくと語弊が生まれるため、一般的に一般車の絵は描かないことが多い。

(■副委員長) 現在、夕方5時台には、ロータリー内に7台ぐらいの一般車が進入し、市道南口線の道路脇にも8台ぐらいの一般車が路上停車している。このため、B-2案では、この15台の一般車が5台分の停車スペースに入ろうとすることとなる。

(■委員) 営業車と一般車は、完全に分離しないといけないのか。

(■委員) これまで、そういう流れで進んできた。

(■副委員長) 本来は、混在の方が良いと思う。

(■委員) マナーが悪いのは、確かに一般車である。

現在は、ロータリー内で一般車が二重（隣同士）に駐車し、そのために路線バスがロータリー内に入れなくなり、このお蔭で市道南口線が渋滞する。

それにしても、B-2案では環境空間があまりにも狭過ぎる。

(■委員) C-1案で、シェルターは、歩行者の通路の上に配置したのか。なんだか、環境空間の利用効率が悪いように思える。

(■委員) 身障者が降車した後に、駅舎内まで移動しやすいようにシェルターを配置した。

(■議長) これまで、営業車と一般車の分離の意見が多く上がっているが、駅前広場から一般車を締め出すことはできないと思う。

(■委員) 入り口が一つで、中に入ってから営業車用のスペースと一般車用のスペースに分かれる形式はどうか。

B-2案における一般車用ロータリーは、ロータリー中の停車スペースが空いているかどうかわかりずらく、中に進入してから停車スペースが一杯だったということを考えられるが、都市計画道路側の高木が無ければ、ロータリー中の状態が外からより見やすくなる。

(■委員) 一つの方法として、一般車用ロータリーにはシェルターを整備しないことも考えられる。こうすれば、海も見やすくなり、環境空間もより広く感じられる。

但し、身障者にとっては、シェルターが無いことにより、バリアフリーの面で優しい駅前広場とはならなくなってしまうデメリットがある。

(■委員) 福祉タクシーは、一般車用ロータリー内の身障者用スペースに入っても良いものか。

(■委員) 駐車でなければ、入っても良いと思う。

(■議長) 次は、環境空間の施設配置について協議していくことになるが、その前に交通空間の配置を一つの（案）に絞り込みたい。

(■委員代理) B-2案とC案との違いは、営業車と一般車を混在させるのか、それとも分けるのかだと思う。それを踏まえ、今後、これまでのまちづくり協議会の理念を、どのように計画（案）に反映できるのかを詰めていけば良い。

(■委員) 交通空間については、B-2案でお願いしたい。

(■委員) B-2案では、地権者（まちづくり協議会の会員）を説得することができない。自分の土地が交通空間になるのはイヤと考えている地権者が、圧倒的である。

(■委員) 必ずしも、営業車と一般車とを分離して分けなくてはいけないのか。混在の状態でも、ルールを作れば対処できるものと考えている。

そもそも、伊東駅前で営業車と一般車とを分離する余裕があるのか疑問であり、混在の中で、イベントも開催できるような、何か打開策が見い出せないものか。

(■議長) 駅前広場整備は、イベント開催のために行うものではなく、交通安全の確保が第一である。

(■委員) 確かに、イベントを行うことが第一ではない。

(■委員) イベント開催のことを発言したが、それだけではなく、例えばきれいな花を植えたり、モニュメントを置いたりといったことを考えていく中で、2ロータリー形式が良いのか、それとも混在の中でルールを作っていくのが良いのかということを言いたかった。

(■副委員長) ■委員が発言した、地権者の説得とはどういうことか。

(■委員) 話すと長くなるが、かつて、駅前広場整備に隣接する街区も使うことが提案されたことがあったが、駅前広場の整備において、あまりにも交通空間優先で話が進んでしまうと、地権者は納得しないということだ。新しい駅前広場は、地権者が土地を提供して初めて成立するもので、このことをわかってもらいたい。

(■委員) まちづくり協議会の中では、観光協会の案内所が位置する街区となるBブロックには大規模集客施設の建設を考えており、このことを頭に入れながらこれまで10年近く活動してきたため、このことを踏まえて駅前広場の整備を考えていきたい。

(■委員) C-1案において、ロータリーの形状について他には考えられないか。

(■委員) ロータリーとしての広さは、これで精一杯である。これでも

前面の都市計画道路の歩道上にシェルターが掛かっており、駅舎側のスペースも余裕が無い。また、ロータリー内への交通島の設置も、伊東警察署からは危険なので避けたいと指摘を受けている。

以上から、この形状のロータリーの中に、いろいろな施設を配置していかなければならず、バスやタクシーのバース数やタクシープールの広さを減らすことができれば、他にも考え方はある。

【休憩】

(■委員) とにかく、交通空間の配置のある程度の方向性をまとめたいが、B-2案で地下に一般車を入れることはできないか。

(■委員) 地下式の場合には、排気処理などの設備整備が嵩み、ランニングコスト（整備後の維持管理費）を考えると、決して不可能な（案）ではないが、絵に描いた餅になってしまうと思う。

(■随行) 土工事や排気塔の設置、及び地下の安全性の確保などの点で工事費はより高くなるが、計画（案）として委員に提示する意味はある。

(■委員) 一般車用ロータリーを地下式とした場合には、市道南口線から真っ直ぐ入ってきて、地上に出るのは営業車用ロータリー内になる。

(■委員) 今、思いついたが、現在のロータリーの入り口から駅前広場に入り、回転してまた市道南口線に出る形式はいかがか。そうすれば、ロータリーとロータリーの間に、広い環境空間を確保できる。

また、現在のロータリーの入り口から入って、その先にプールを設けることはできないか。

(■議長) 営業車と一般車のロータリーは、分けたいと思う。一般車の小さいロータリーの整備には、あまり工事費が掛からず、大事な事は、大きいロータリーの方を整備することだ。

(■副委員長) この問題は、駅舎が改修されるかどうかで大きく変わってくる。

(■委員) 今の駅前交番の前は、横断歩道の上を車が走ることにより、駅前広場内の駐車スペースに車が進入し、非常に危険な状態である。

(■副委員長) あの、現在の駅前広場に駐車場を作ることは、おかしいと思う。

(■委員) B-2案と、一般車用ロータリーを地下式とした場合の、それぞれの概算工事費を出すことはできるか。

(■委員) できる。

(■議長) 本日は、本来、交通空間の計画（案）を一つの案に絞り込みたかったが、地権者の話が出た時点でその先の話を進めることができなくなってしまった。

(事務局) 本日の委員のみなさんの発言は、どれもがもっとなものだと思っている。

今後については、まずB-2案と、一般車用ロータリーを地下式とした場合の、それぞれの概算工事費を比較してみたい。

また、伊東駅前地区まちづくり協議会の中で協議をしてもらいたいが、そういう機会を持つことはできるか。

(■委員) 地下式の計画（案）は、無理だろう。市は、今の（案）でも予算が無いと言っているぐらいなのだから。

地権者と協議することは可能なので、時間をほしい。

最後に、次回となる第5回会議の開催日について全員で調整を行った結果、4月18日（水）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4回会議 出席者名簿

【平成24年3月15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]	○ 代理: [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]	●	
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]	○ 代理: [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] ([REDACTED])	
17		伊東市	建設部長	牧野 昇	● (久保田、岩崎)	
18	アトハ イサ	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