

八戸駅前東口広場整備基本計画



※八戸駅前東口広場現況

令和 5 年 3 月

八戸市

八戸駅前東口広場整備基本計画策定の趣旨

八戸駅前東口広場は、隣接する八戸地域地場産業振興センター「ユートリー」開業の平成4年度に交通広場として供用を開始し、以来、平成14年度には東北新幹線の八戸・盛岡間開業に向けた改修を経て、現在も路線バスやタクシーの乗降場、自家用車の降車場及び短時間駐車場に利用されております。

平成27年3月には、八戸駅前西口広場（平成31年3月供用開始）の整備に向け、八戸駅全体における課題の整理や機能分担の検討等を行った上で、「八戸駅前広場整備基本計画」を策定し、当計画において、東口広場については、計画策定後も関係事業者との意見交換を継続しながら、具体的な機能改善の方策について検討を進めていくこととしました。

前計画策定後、当市の都市計画においては、「コンパクト&ネットワーク」の都市構造を構築するため、平成30年3月に「八戸市都市計画マスタープラン」の改訂と「八戸市立地適正化計画」の策定、また、平成31年3月には、駅西地区（集ゾーン）への多目的アリーナ立地を契機とした、スポーツと連携した特色あるまちづくりを推進するため、「八戸駅西地区まちづくり計画」の策定など、まちづくりの新たな方針や方向性も示されております。

このような中、八戸駅周辺では、平成31年に「シンボルロード」や「八戸西スマートインターチェンジ」の供用開始、また、令和2年4月に、多目的アリーナ「フラットアリーナ」がオープン、さらに令和4年4月に「(仮称)八戸駅西中央公園」が供用開始し、新たな利用者や来訪者による需要の創出と合わせて、イベントや地域の活動が活発に行われるなど、市内外からも注目されているところです。

しかしながら、東口広場は、施設老朽化の進行に加え、バスと一般車両の交錯、車両出入口の歩行者横断、入庫待ちの車両が道路にはみ出す等の安全面の問題、また、案内誘導やバリアフリー化への対応が十分でない等の課題を抱えております。

本「八戸駅前東口広場整備基本計画」は、これらの課題を整理し、施設の改修と合わせた安全性や利便性の向上、また、公共交通計画との連携により拠点機能の向上を目指し、整備に向けた基本となる方針を示すものであります。

目 次

第 1 章. 八戸駅前東口広場整備基本計画検討について

1. 八戸駅及び周辺の現状 1
2. 策定体制 3
 - (1) 概要 3
 - (2) 実施経緯 3

第 2 章. 上位計画・関連計画（概要）

1. 八戸市都市計画マスタープラン（平成 30 年 3 月） 4
2. 八戸市立地適正化計画（平成 30 年 3 月） 6
3. 八戸圏域地域公共交通計画（令和 5 年 3 月） 7

第 3 章. 現状と課題の整理

1. 八戸駅前東口広場の検討事項について 8
2. 八戸駅前東口広場についての意見（第 1 回検討委員会開催後） 9
3. 5 つの視点における整備方針の方向性について 10
4. 整備方針の方向性について 12

第 4 章. 車両走行軌跡による動線検討

1. 検討条件の整理
 - (1) 車両寸法 16
 - (2) 停車ますの寸法 18
2. 動線検討
 - (1) 広場左側の検討（バス）
 - 1) 配置条件 22
 - 2) 検討結果 23
 - (2) 広場右側の検討（タクシー・自家用車等）
 - 1) 配置条件 24
 - 2) 検討結果 25

第 5 章. 整備計画とりまとめ 26

第 6 章. 整備に向けて 28

参考資料

- 八戸駅前西口広場（平成 31 年 3 月供用開始） 29
- 八戸駅前広場整備基本計画検討委員会 委員名簿 30

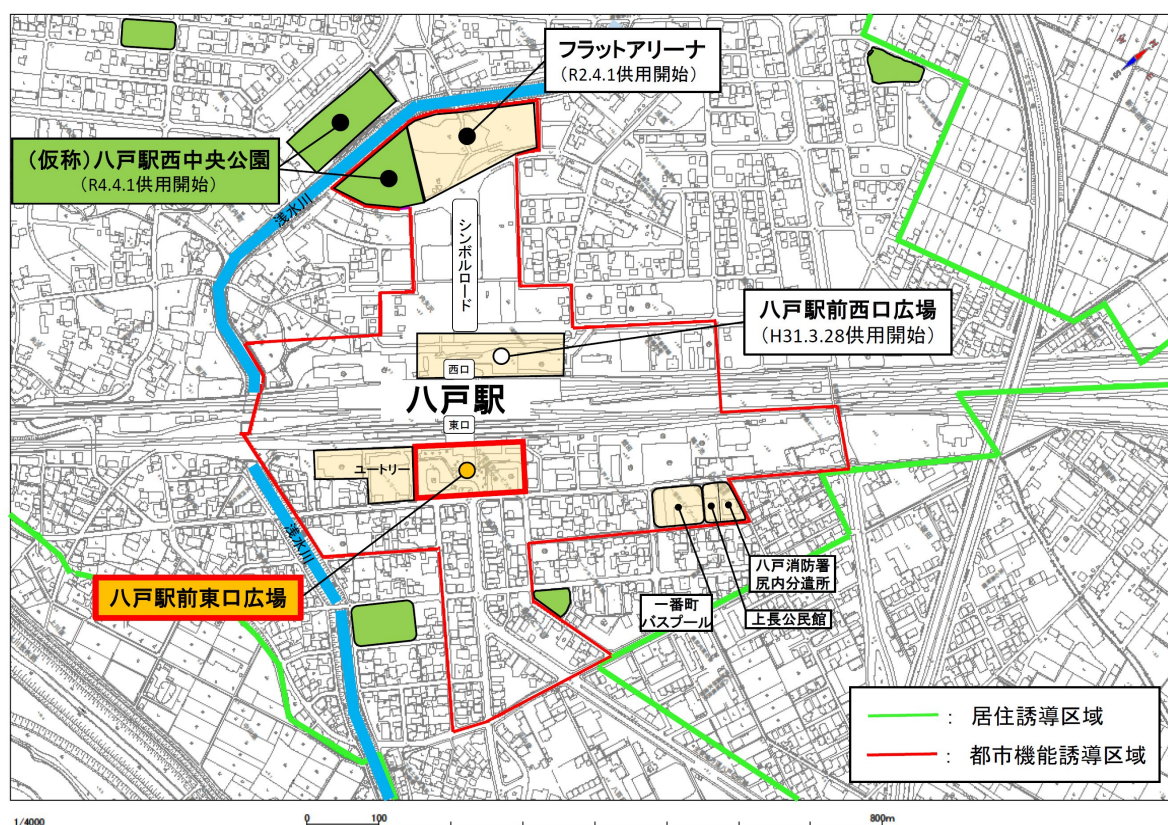
第1章 八戸駅前東口広場整備基本計画検討について

1. 八戸駅及び周辺の現状

(1) 八戸駅前広場の概要

分 類	名 称	面 積	備 考
駅前広場	八戸駅前東口広場	約 9,000m ²	※平成 3～4 年度整備 ※平成 14 年一部改修
	八戸駅前西口広場	約 10,700m ²	※平成 31 年 3 月供用開始
	合計	約 19,700m ²	

(2) 八戸駅周辺の現状



(3) 八戸駅前東口広場の現状

現状の主な施設を以下に示します。



2. 策定体制

本計画の策定にあたり、「八戸駅前広場整備基本計画検討委員会」を設置し、議論を積み重ねて検討を進めてきました。以下に検討委員会の概要及び実施経緯を示します。

(1) 概要

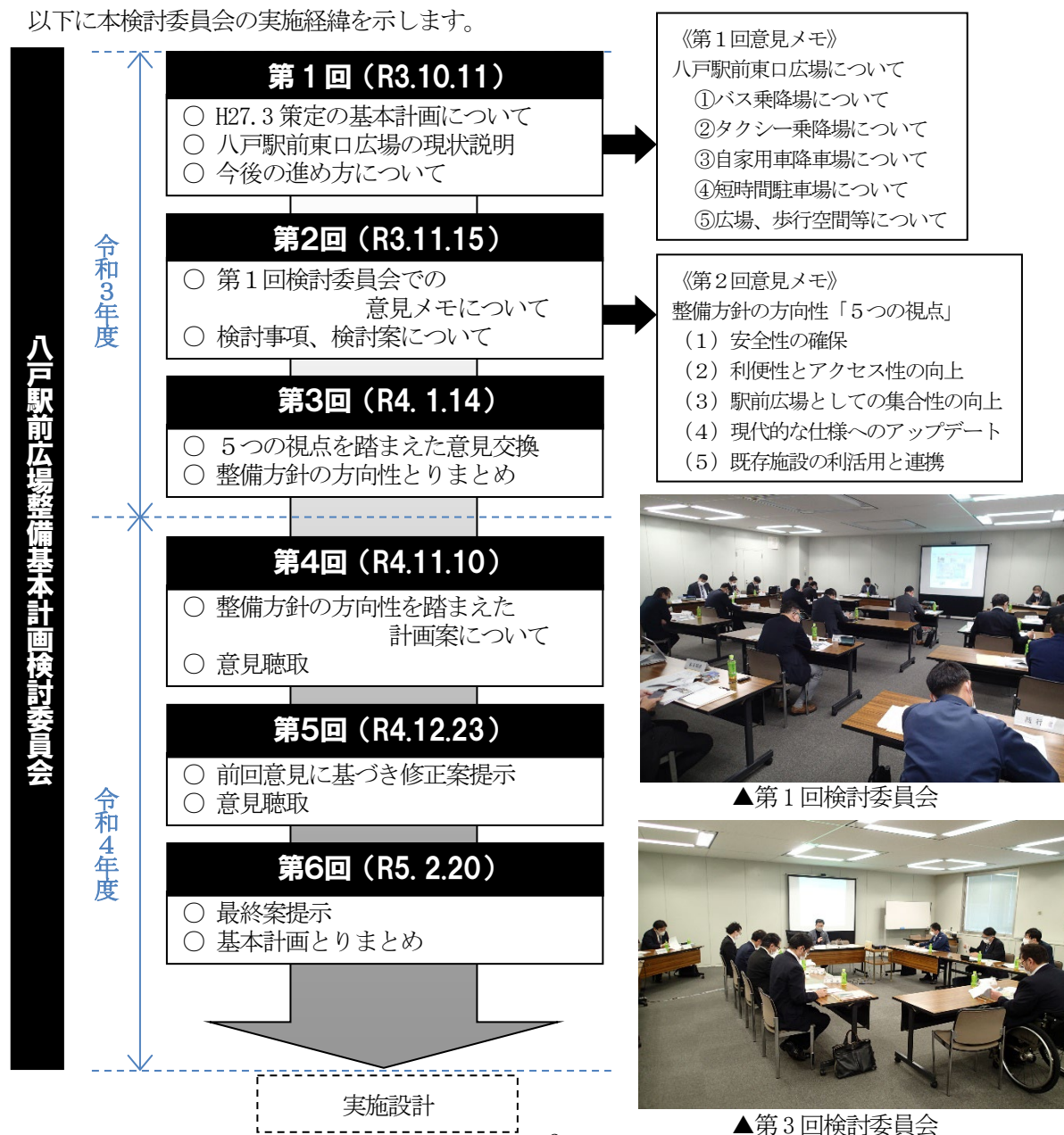
「八戸駅前広場整備基本計画検討委員会」は、西口広場の整備に向け平成 26 年度に設置され、八戸駅全体における課題の整理や機能分担の検討等を進めてきました。本市は、これらの意見に基づき、平成 27 年 3 月に「八戸駅前広場整備基本計画」を策定しており、平成 31 年 3 月には、当計画に基づいて整備を行った八戸駅西口広場が供用開始しております。

当計画では、東口広場における具体的な機能改善の方策について、関係者との意見交換を継続することとしており、東口広場の再編に向けた基本となる計画を定めるため、令和 3 年度に本検討委員会を再度組織し、さまざまな検討及び意見のとりまとめを行った上で、「八戸駅前東口広場整備基本計画」を策定したものです。

本検討委員会は、学識経験者、公共交通事業者、八戸駅周辺地区代表者及び関係行政機関の計 12 名で構成しました。

(2) 実施経緯

以下に本検討委員会の実施経緯を示します。



第2章 上位計画・関連計画（概要）

1. 八戸市都市計画マスタープラン（平成30年3月）

(1) 計画の目的

都市計画マスタープランは、当市の都市計画に関する基本的な方針として、今後の都市づくりの方向性を示すものです。

(2) 将来都市構造

都市活力の維持・向上を図りながら、
みんなが住みやすい・住み続けられるまちを実現する、

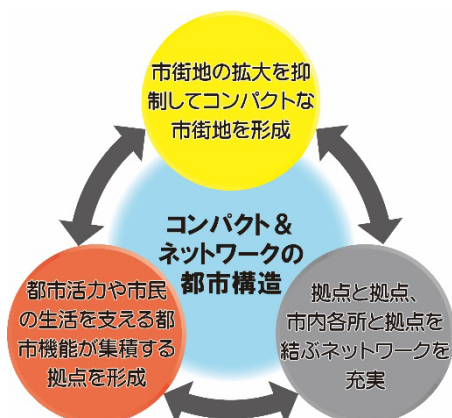
コンパクト＆ネットワークの都市構造

を構築します。

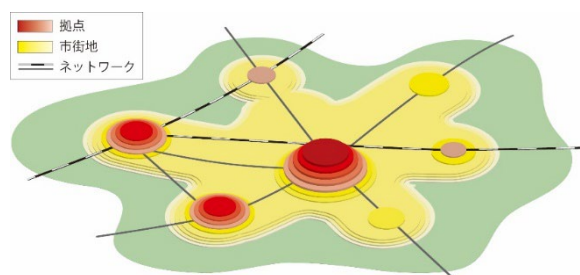
『コンパクト＆ネットワークの都市構造』とは、市街地の拡大を抑制してコンパクトな「市街地」を形成するとともに、都市活力や市民生活を支える「拠点」の形成、市内各所と拠点を結ぶ公共交通などの「ネットワーク」の充実を推進するものです。

これにより、人口が減少する中でも都市活力の維持・向上を図りながら、みんなが住みやすい・住み続けられるまちの実現につなげていきます。

〔「コンパクト＆ネットワークの都市構造」の概要〕



〔「コンパクト＆ネットワークの都市構造」の形成イメージ〕



(3) 拠点

①中心拠点 …… 中心街地区

②広域機能拠点 …… 八戸駅周辺地区、田向地区

八戸駅 周辺地区	新幹線・在来線が乗り入れるターミナル駅があり、公共交通の利便性が高い地区の特性を活かし、観光・文化機能や交流・集客機能などの集積を図ることで、中心拠点を補完するとともに、八戸市や広域の「玄関口」としての役割を担う拠点を形成します。
田向地区	公共交通（路線バス）の利便性が高いことに加え、環状道路により自動車でも市内各所や広域からアクセスしやすい環境が整い、市民病院が立地している地区の特性を活かし、医療・保健・福祉機能などの集積を図ることで、中心拠点を補完するとともに、安心な市民生活を支える拠点を形成します。

(4) 地域別構想：八戸駅周辺地域

1) 地域のめざすべき方向

- 八戸らしさを感じられる、市のゲート（玄関口）となるまちをめざす
- 八戸駅を中心とした活発な交流が行われるまちをめざす

2) 地域の将来像

○市民や訪れる人が行き交い、つどい、にぎわうゲートタウン

3) まちづくりの方針

ア) 土地利用の方針

○八戸駅周辺では、都市機能の更新、低・未利用地の高度利用を図り、文化施設（図書館・博物館・美術館）、交流施設（アリーナ・コンベンション・集会場）またはこれらに類する集客施設の集積を図ります。

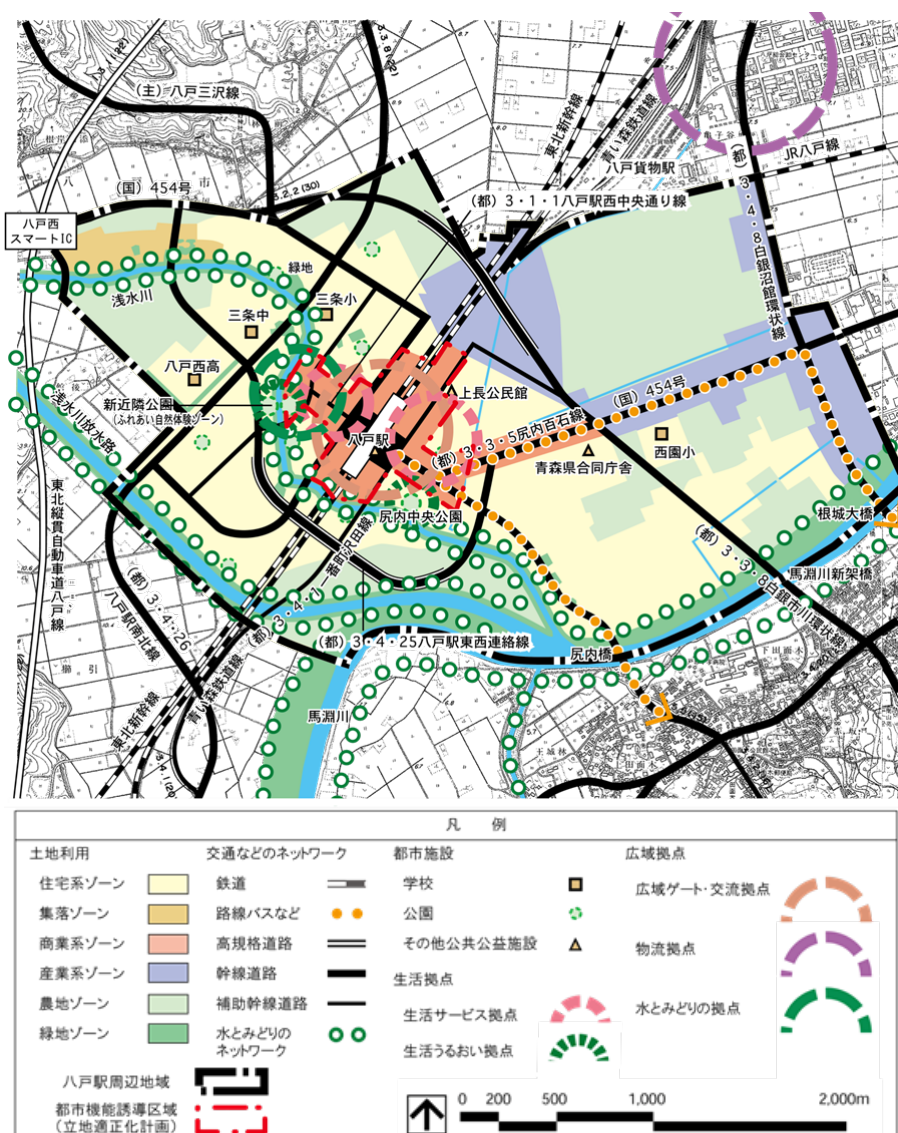
○新幹線乗降客の利用も想定した多様な機能の集積を図り、八戸駅東西駅前において広域ゲート・交流拠点の形成を図ります。

イ) 交通の方針

○高速交通体系との連携の強化のため、八戸西スマート IC から八戸駅までの案内表示等の充実を図ります。

○中心市街地を結ぶ八戸駅線や深夜乗合タクシー、観光・交流拠点を結ぶ路線バスなど公共交通サービスの維持を図ります。

○十和田湖などの観光地と結ぶ広域ターミナル機能や、市内バス網、駐車場など、広域交通結節点としての拠点機能の維持を図ります。



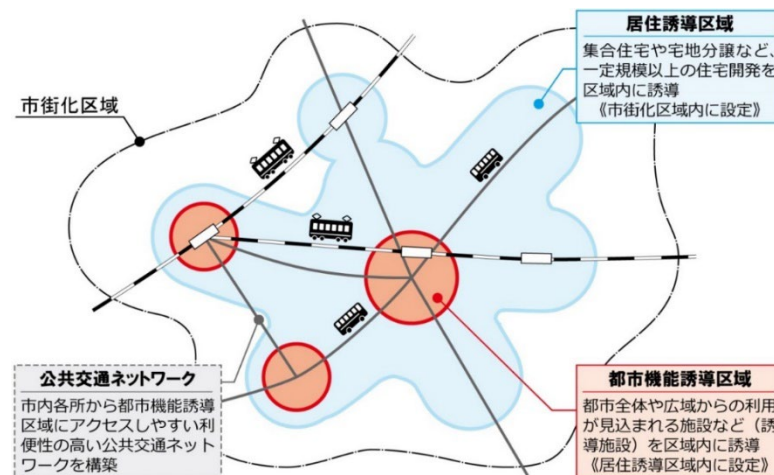
▲ 図 八戸駅周辺地域の構想図 (H30. 3)

2. 八戸市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）

(1) 計画の目的

立地適正化計画は、都市機能や居住の適正な立地を促進することで、「コンパクト&ネットワークの都市構造」の形成を進め、望ましい人口密度や生活を支える様々なサービスが維持されたみんなが住みやすい・住み続けられるまちづくり、中核市に相応しい魅力・活力があるまちづくりを推進していくことを目的とするもので都市計画マスタープランの一部となります。

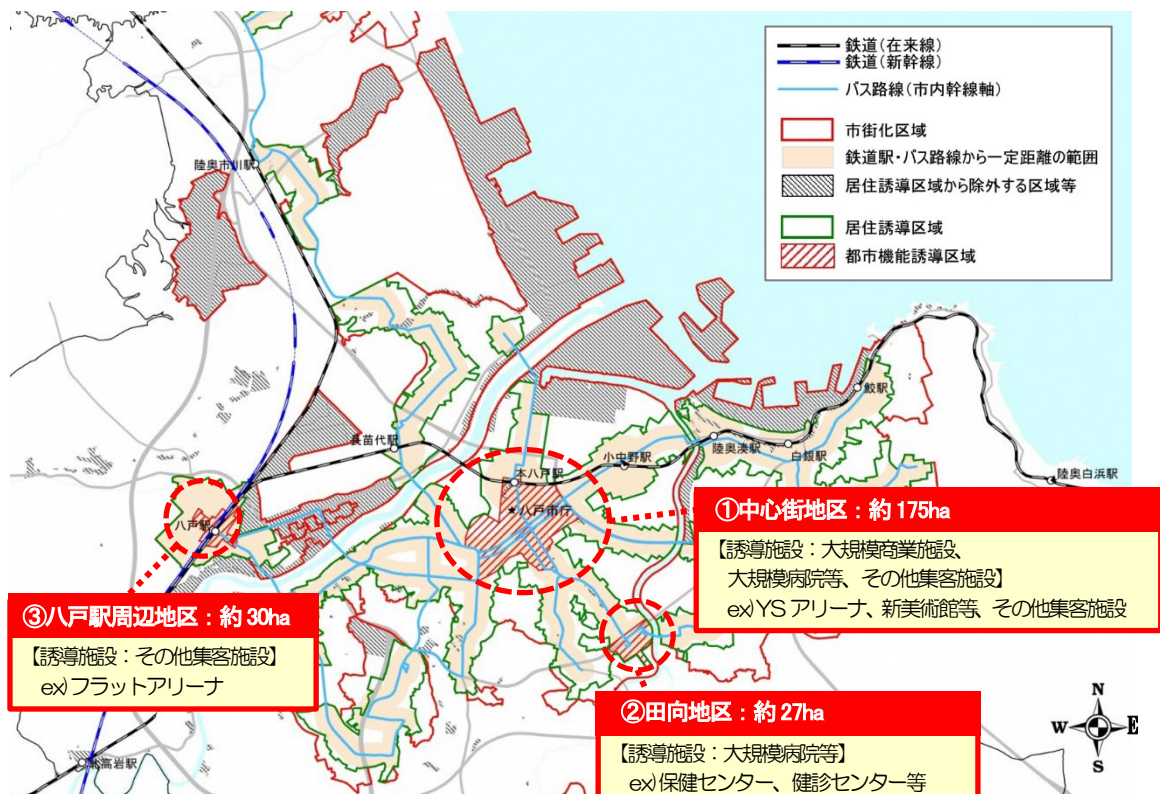
■立地適正化計画のイメージ



(2) 計画の概要

本計画は、まちの中心部などに集約することが望ましい施設（医療・福祉・商業等）を誘導する「都市機能誘導区域」や、市街地の中でも特に生活しやすいエリアなどに居住を誘導する「居住誘導区域」などを設定するとともに、施設や居住を誘導するための様々な施策を推進していくものです。

■八戸市立地適正化計画



3. 八戸圏域地域公共交通計画（令和5年3月）

地域公共交通計画は、持続可能な公共交通の確保・維持に向けて、八戸圏域における地域公共交通のあるべき姿や取り組むべき方向性、公共交通ネットワークの将来像等を示すものです。

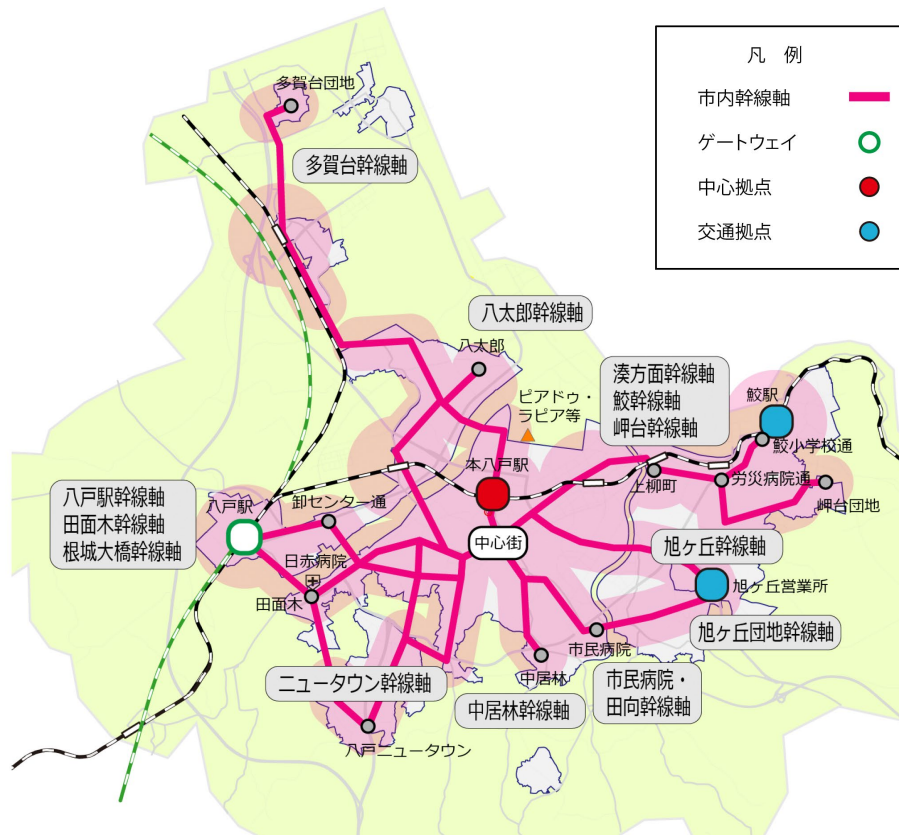
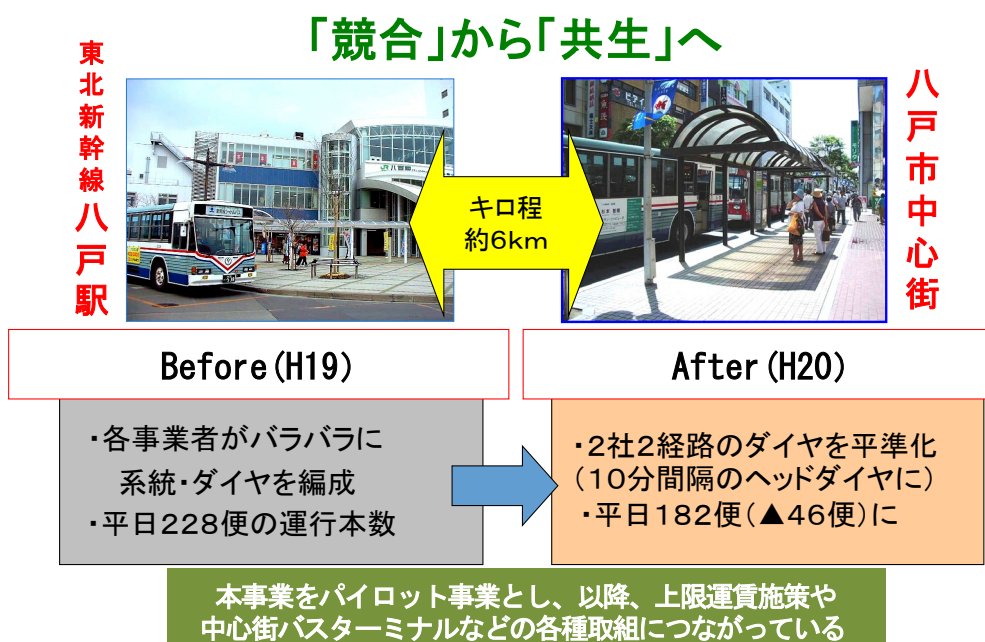


図 地域公共交通ネットワークの将来像（市内幹線軸）

【参考】「平成20年度八戸線共同運行化プロジェクト」について

平成20年4月から、八戸駅線で等間隔・共同運行がスタートし、これにあわせて「八戸駅東口バスターミナルの方面別バス乗り場への改修」、「共通定期券の発行」も行い、利便性の向上につながっている。



第3章 現状と課題の整理

1. 八戸駅前東口広場の検討事項について

検討委員会における意見を基に、整備方針の方向性を示す検討事項を整理しました。

施 設		現 況	検 討 事 項
路線バス 乗降場	乗車バス	5	■広場左側 ○路線バス、高速バス乗降場について ・現状維持を基本に検討 ○観光バス・送迎バス乗降場について ・乗降、待機場所を 1～2 バース程度検討 ○路線バス、高速バス待機場について ・動線を考慮しつつ、4 台程度確保 ○交差点内の出入り口について ・歩行者の安全確保を優先 ・現入口は歩行者と交錯するため廃止し、ユートリー側検討 （信号待ち一般車との交差に注意が必要） ・出口は一方通行で安全確認しやすく、出やすい現行を活用 ・広場内で回転し、車道に出ず運行出来る形状 等
	降車バス		
高速バス 乗降場	乗車バス	(1) ※路線バス併用	
	降車バス		
観光・送迎 バス乗降場	待機台数	1 ※降車のみ	
路線・高速 バス待機場	待機台数	4	
短時間 駐車場	駐車台数	16 ※雪置場 1	○短時間駐車場 ・現在の場所から無くす方向で検討 （ユートリー駐車場や西口の活用等も視野に）
タクシー 乗降場	乗車バス	4	■広場右側 ○タクシー乗降場 ・現状維持を基本に検討 ○タクシー駐車場 ・過大傾向のため、需要実態調査や事業者へのヒアリング等 を行い、適正台数を検討していく ・一番町バスプール（上長公民館隣）の活用を検討 （ショットガン方式：遠隔監視モニタ 等）
	降車バス	2	
タクシー 駐車場	駐車台数	56 ※8 列	○自家用車降車場 ・タクシー駐車場と併せて配置や出入口の安全性を考慮 ・短時間駐車場設置、わかりやすい利用案内 ・北側宝くじ売場前スペースの乗降場活用 等 ○身体障害者用駐車場（エレベータ付近、屋根付） ・身障者用降車場（タクシー兼用）とは別に、乗降用優先 スペースの検討
自家用車 降車場	降車バス	5	○広場・歩行空間等 ・歩行空間の改善、観光案内、周辺地図、キッチンカー、 移動販売車、市民の花木鳥魚等のシンボルやマスコット キャラクターの活用、モニュメント周りの空間活用 等 ○待合空間 ・バスナビ、バスロケ、ユートリーとの連携 等
	身障者用	(1) ※タクシー兼用	
広場・歩行 空間等			○その他 ・バリアフリー化 ・周辺道路、横断歩道の改善（スクランブル化も視野に） ・わかりやすい周辺案内、デザイン統一 ・バス停の色あせ、腐食等の改修 ・照明のLED 化やロードヒーティングの改修 等
その他			

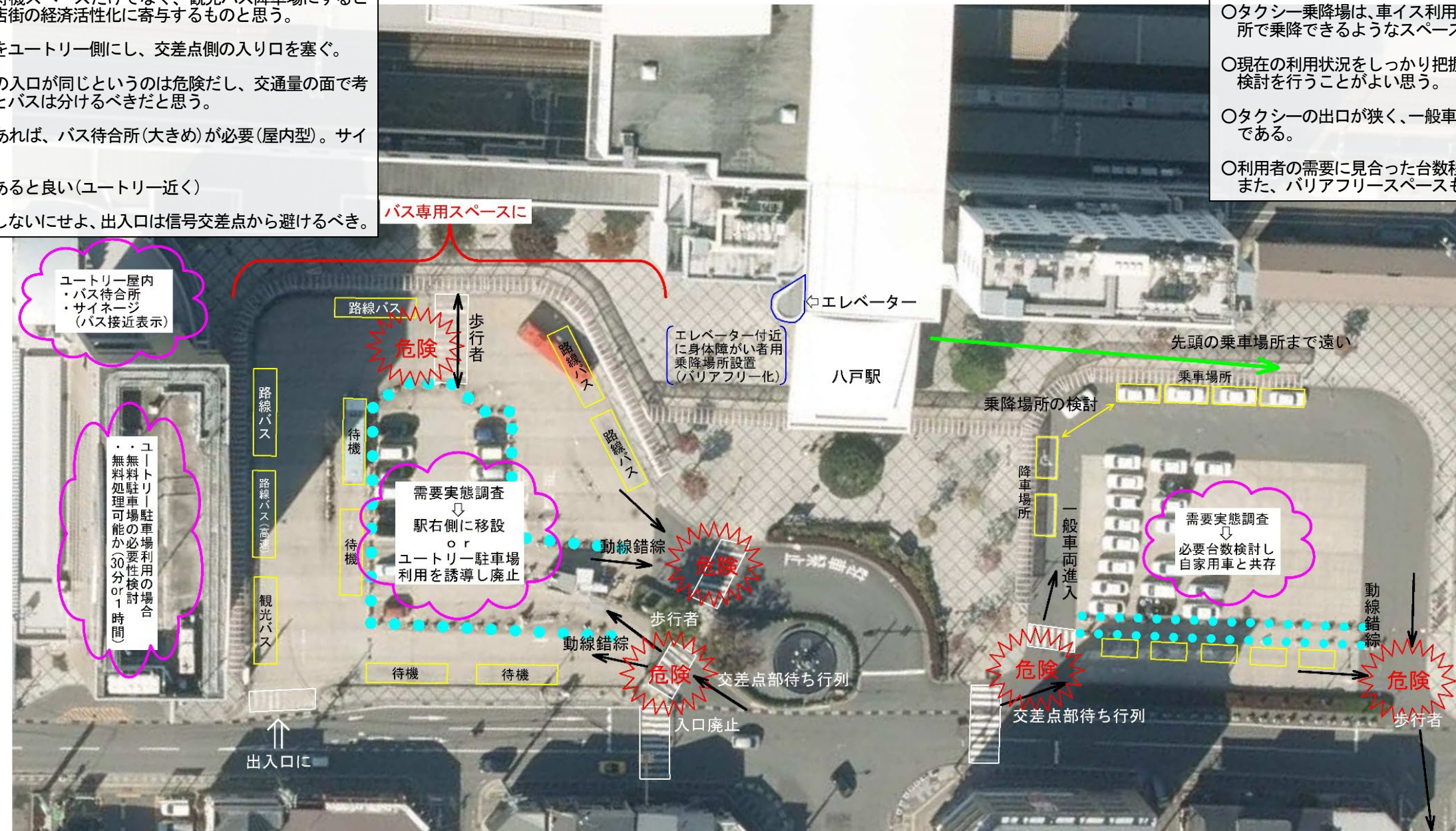
2. 八戸駅前東口広場についての意見（第1回検討委員会開催後）

・委員からの主な意見を以下に示す

①バス乗降場について

- 概ね現状のままで良いと思うが、短時間駐車場が無くなるなら、そこをバスの待機スペースだけでなく、観光バス降車場にするこ
とで、東口商店街の経済活性化に寄与するものと思う。
- バスの進入路をユートリー側にし、交差点側の入り口を塞ぐ。
- 一般車とバスの入口が同じというのは危険だし、交通量の面で考
えても一般車とバスは分けるべきだと思う。
- ターミナルであれば、バス待合所(大きめ)が必要(屋内型)。サイ
ネージも必要。
- バス案内図があると良い(ユートリー近く)
- 発着所は変更しないにせよ、出入口は信号交差点から避けるべき。

八戸駅東口駅前広場（意見メモまとめ）



②タクシー乗降場について

- 自家用車駐車場と混在しているために入りに不便が生じています。
タクシープール及び乗り降り場に停車可能な台数は現況で十分に見
えます。また、ある程度プールできるのであれば乗り降り場の面積は
現況ほど必要ないのではないかと思います。
- タクシー乗降場は、車イス利用者なども乗りやすいようフラットな場
所で乗降できるようなスペースが必要だと思います。
- 現在の利用状況をしっかり把握したうえで、変更(縮小)についての
検討を行うことがよいと思う。
- タクシーの出口が狭く、一般車両の出入りもあり混雑し歩行者が危険
である。
- 利用者の需要に見合った台数程度の場所(スペース)があれば良い。
また、バリアフリースペースも確保。

③自家用車降車場について

- タクシープールと混在している
ために入りに不便が生じてい
ます。また、停車できる台数が少
ないために入りが混雑してい
る様子も見られます。
- 自家用車乗降場と短時間駐車場
を一緒に(駅に向かって右
側)してはどうか。
- 現在のタクシープールを狭くす
るのであれば、自家用車降車場は
もう少し広く出来ると思うので、
西口のようなフラップ式の短時
間駐車場兼降車場にすることは
可能ではないか？
- 駅から離れるが、宝くじ売り場側
を降車スペースに活用すること
も良いのでは。
- 限られたスペースであるので、混
み合う時は利用しづらいと思う。
市道への流出の際は特に注意が
必要かを感じる。こちらも利用状
況の把握が必要かと思う。
- タクシープール側に設置するの
は賛成だが、出入口の安全面を
考慮する必要がある。
- 確かに分かりづらい、利用しづら
い、また安全性に欠けるとしま
す。改善が必要だと思います。
- 利用者の需要が多いのであれば、
場所(スペース)を確保すべき。

④短時間駐車場について

- バス駐車場と混在しているために入りに不便が生じてい
ます。また、停車できる台数が少ないために入りが混雑し
ている様子も見られます。
- ユートリー駐車場を30分無料の短時間駐車場として利用
することは可能か。可能とした場合、料金精算システム変更
などにかかる時間と金の問題、八戸市駐車場条例料金とユ
ートリー駐車場料金を合わせる条例等の問題もある一方、現在
の短時間駐車場委託料の減少は見込めるのではないか。
- 道路にはみ出てならぶので危険。交差点の右折時のタイミ
ングが危険。
- ユートリーにも協力を得て、立体駐車場も時間制限で無料に
する。移動時間を考慮し、30分を1時間無料にすることで
広場への送迎車も減るものと思う。

⑤広場・歩行空間等について

- キャノピー正面の広場が短時間駐車場、バスの出入り口によっ
て分断されており、歩行者にとっては使いにくくなっています。ま
た、自家用車に乗るためには横断も必要です。
- 噴水周りに人が集まるようにできないか。(にぎわいの創出)
- バリアフリー対応は早急に望まれるのではないか。バス、タクシ
ーともお客様が雨・風よけの風除室(待合スペース)みたいなもの
があればと思う。
- 車両が進入しない安全な形状にし、通路(車両)においても、歩
行者の横断がないようにする。(現在横断歩道あり)
- 現在、駅前広場ロータリー中央にある噴水機能を有するモニュ
メントに関して、景観スポットとしての再整備、あるいは撤去等も
考慮して、今後のあり方を再検討していただきたい。

●その他

- 障害者乗降スペースは、エレベーター近くに
2台から3台分確保が望ましいと思う。屋根
付きであれば尚良いと思う。
- 案内、誘導等は統一デザインにする。
- 市営、南部の共通した出発案内(バスロケ)
があれば良い。
- バスプール、タクシープール、自家用車降車
場を厳格にブロック化する。(区画をはっき
りと)
- バス、タクシー、一般車両ともに信号交差点
付近での出入口は、安全と円滑からも設け
ない方がよい。

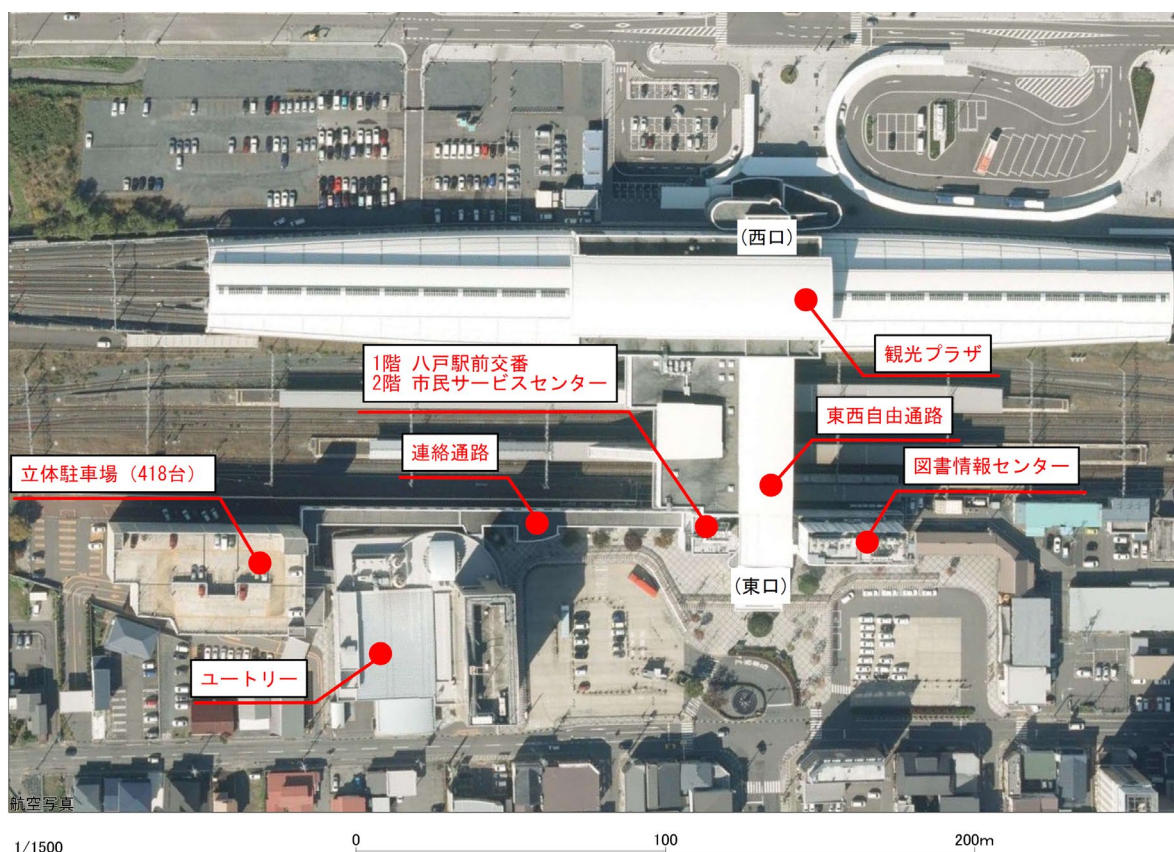
3. 5つの視点における整備方針の方向性について

- ・検討委員会での意見を基に、5つの視点における整備方針の方向性をまとめた

◆5つの視点における整備方針の方向性

- (1) 安全性の確保
 - ・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
- (2) 利便性とアクセス性の向上
 - ・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る利便性とアクセス性の向上
- (3) 駅前広場としての集合性の向上
 - ・広場スペースの拡張による集合性の向上（にぎわい創出）
- (4) 現代的な仕様へのアップデート
 - ・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
- (5) 既存施設の利活用と連携
 - ・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

□八戸駅東口周辺の公共施設



- ・委員からの主な意見（第2回検討委員会開催後）を以下に示す

(1) 安全性の確保

- 安全性の確保のためには歩車分離だけでなく、公共交通と自家用車の動線分離が重要。交差点前の出入口の変更が課題。
- バスのりば、タクシーのりば、各施設をつなぐ動線の安全確保のため、横断歩道を設ける場合は視認性の良い色にする。歩行者・車両運転者の注意を促すようなことが改善につながる。
- 駅に向かって左側を公共交通、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し、歩行者の安全性を確保。
- 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。
- 可能な限り、現在整備されているもの、形状を維持し有効的に活用する。

(2) 利便性とアクセス性の向上

- 利用者（歩行者）視点に立ち、公共交通へのアクセス性を考えることが重要。
- バスプールは短時間駐車場を無くしてバスだけにする。但し西口との機能分担も必要。
- タクシー車両数の縮小ができるのであれば、バスとタクシーの共存は可能か。
- 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降車場を明確に区分。
- タクシーと一般送迎車両の入口前にラバーポールを設置し、左折のみ進入とする。（安全、渋滞対策）

(3) 駅前広場としての集合性の向上

- 集合性の向上のためには広場の充実が重要と考えます。広場には植栽・ベンチ等の休憩機能も必要ですが、賑わい創出に向けたイベント等の実施のためには観光案内機能を併設した広く平らな地面が必要。
- タクシープールを縮小することで、八戸駅西口広場にも劣らない広場の整備。
- スッキリした、わかりやすい観光案内板の設置。 ○待合環境の整備は必要。
- 駅に向かって右側はイベントスペースと自家用車乗降場のみとし、イベントスペースを常に確保する。イベントスペースにおいては、普段イベントのない時は、ベンチ等を置いて駅利用者が休めるスペースにする。更に観光案内やイベント案内の演出をする。
- 車両の通路がない安全空間が必要であり、車両通路がなければ噴水前でイベント等が可能となる。

(4) 現代的な仕様へのアップデート

- 景観面に配慮しながらインフォメーション機能の充実が重要。駅前には移動を終えた人が最初に見る、「街の顔」になる空間。バス待ち時間やイベント情報をできるだけ早く伝達するためのインフォメーション機能（バスロケ表示機・バナーフラッグ等）配置。その他の大小様々・色とりどりの看板・掲示板と併せて景観に配慮した総合的なデザイン・配置が必要。
- 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わかりやすいもので統一する。

(5) 既存施設の利活用と連携

- 西口東口の機能分担、空きテナント等のスペース活用や配置変更を利用者視点で考えることが重要。
- ユートリーがどのような施設なのか、又、イベント等のお知らせが外からでも分かるようにした方が良いと思う。
- 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。
- 町内会や駅前商店会、フラットアリーナ等と連携し、イベントスペースを活用し、駅前広場のにぎわいと地域の活性化を図る。
- ユートリーを上手く使って館内で待機できるように。
- 館内にバス情報のサイネージ等を設置。

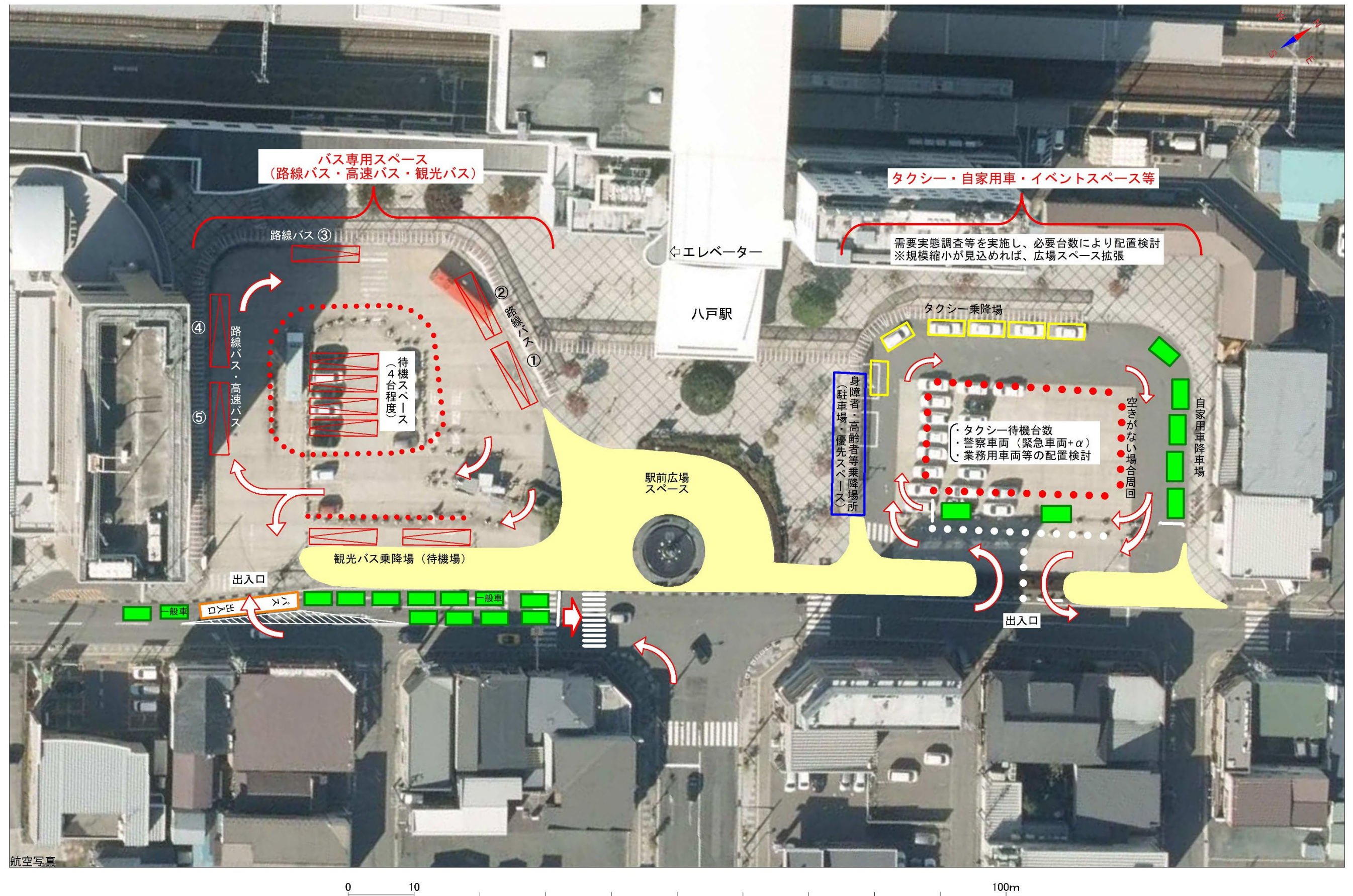
4. 整備方針の方向性について

・検討委員会での意見を基に、整備方針の方向性（A案）（B案）をまとめた

施 設		現 況	検 討 事 項	整備方針の方向性（A案）	整備方針の方向性（B 案）
路線バス乗降場	乗車バス	5	■広場左側 ○路線バス、高速バス乗降場について ・現状維持を基本に検討 ○観光バス・送迎バス乗降場について ・乗降、待機場所を 1～2 バース程度検討 ○路線バス、高速バス待機場について ・動線を考慮しつつ、4 台程度確保	■広場左側【バス専用空間：出入口集約】 ○乗降場 ・路線バスの方面別バスのりばを維持（5バース） ・観光バス、送迎バス乗降場（待機場兼用 1～2 バース） ○待機場（路線バス、高速バス） ・交通広場内バス動線を考慮し、広場中央に 4 台程度確保 ○出入口 ・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 ★バス専用となり、広場利用者との交錯がなくなり安全性向上 ★広場内で回転し、車道に出ず運行でき一般交通との危険性減少	■広場左側【バス専用空間：出入口分離】 ○乗降場 ・路線バスの方面別バスのりばを維持（5バース） ・観光バス、送迎バス乗降場（待機場兼用 1～2 バース） ○待機場（路線バス、高速バス） ・交通広場内バス動線を考慮し、広場中央に 4 台程度確保 ○出入口 ・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 ★バス専用となり、広場利用者との交錯は出口手前のみとなるため安全性向上（ユートリー前入口の横断歩道は要検討） ★広場内で回転し、車道に出ず運行でき一般交通との危険性減少
	降車バス				
高速バス乗降場	乗車バス	(1) ※降車のみ	○交差点内の出入り口について ・歩行者の安全確保を優先 ・現入口は歩行者と交錯するため廃止し、ユートリー側検討（信号待ち一般車との交差に注意が必要） ・出口は一方通行で安全確認しやすく、出やすい現行を活用 ・広場内で回転し、車道に出ず運行出来る形状 等	○出入口 ・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	○出入口 ・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 ★バス専用となり、広場利用者との交錯は出口手前のみとなるため安全性向上（ユートリー前入口の横断歩道は要検討） ★広場内で回転し、車道に出ず運行でき一般交通との危険性減少
降車バス					
観光・送迎バス乗降場	待機台数	1			
路線・高速バス待機場	待機台数	4			
※ 公共交通集約も検討（バス、タクシー）					
短時間駐車場	駐車台数	16 ※雪置場 1	○短時間駐車場 ・現在の場所から無くす方向で検討（ユートリー駐車場や西口の活用等も視野に）	○短時間駐車場 ・現在の場所は廃止（ユートリー駐車場や西口へ誘導）	
タクシー乗降場	乗車バス	4	■広場右側 ○タクシー乗降場 ・現状維持を基本に検討 ○タクシー駐車場 ・過大傾向のため、需要実態調査や事業者へのヒアリング等を行い、適正台数を検討していく ・一番町バスプール（上長公民館隣）の活用を検討（ショットガン方式：遠隔監視モニタ 等）	■広場右側【出入口集約】 ○タクシー乗降場 ・現状維持を基本に配置（乗降位置は需要にあわせ配置） ○タクシー駐車場 ・適正台数（最小限）を確保し縮小 ・繁忙期に対応するため、一番町バスプール（上長公民館隣）を活用（ショットガン方式：遠隔監視モニタ 等） ○自家用車降車場 ・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	■広場右側【出入口分離】 ○タクシー乗降場 ・現状維持を基本に配置（乗降位置は需要にあわせ配置） ○タクシー駐車場 ・適正台数（最小限）を確保し縮小 ・繁忙期に対応するため、一番町バスプール（上長公民館隣）を活用（ショットガン方式：遠隔監視モニタ 等） ○自家用車降車場（短時間駐車場も検討） ・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
	降車バス	2			
タクシー駐車場	駐車台数	56 ※8 列	○自家用車降車場 ・タクシー駐車場と併せて配置や出入口の安全性を考慮 ・短時間駐車場設置、わかりやすい利用案内 ・北側宝くじ売場前スペースの活用 等	○自家用車降車場 ・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	○自家用車降車場（短時間駐車場も検討） ・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
自家用車降車場	降車バス	5	○身体障害者用駐車場 ・身障者用降車場（タクシー兼用）とは別に、乗降用優先スペースの検討	○身体障害者用駐車場（乗降用優先スペース） ・身障者用降車場とは別に、複数台配置 ○出入口、通行動線 ・交差点付近を避け、1 箇所に集約 ・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	○身体障害者用駐車場（乗降用優先スペース） ・身障者用降車場とは別に、複数台配置 ○出入口、通行動線 ・入口は交差点付近を避け、出口は既存を活用 ・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
	身障者用	(1) ※タクシー兼用			
広場・歩行空間等			○広場・歩行空間等 ・歩行空間の改善、観光案内、周辺地図、キッチンカー、移動販売車、市民の花木鳥魚等のシンボルやマスコットキャラクターの活用、モニュメント周りの空間活用 等 ○待合空間 ・バスナビ、バスロケ、ユートリーとの連携 等	◆5 つの視点における整備方針の方向性 (1)安全性の確保 ・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 (2)利便性とアクセス性の向上 ・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る利便性とアクセス性の向上 (3)駅前広場としての集合性の向上 ・A 案：広場スペースの拡張による集合性の向上（にぎわい創出）、B 案：現状維持 (4)現代的な仕様へのアップデート ・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 (5)既存施設の利活用と連携 ・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	
その他			○その他 ・バリアフリー化 ・周辺道路、横断歩道の改善（スクランブル化も視野に） ・わかりやすい周辺案内、デザイン統一 ・バス停の色あせ、腐食等の改修 ・照明の LED 化やロードヒーティングの改修 等		

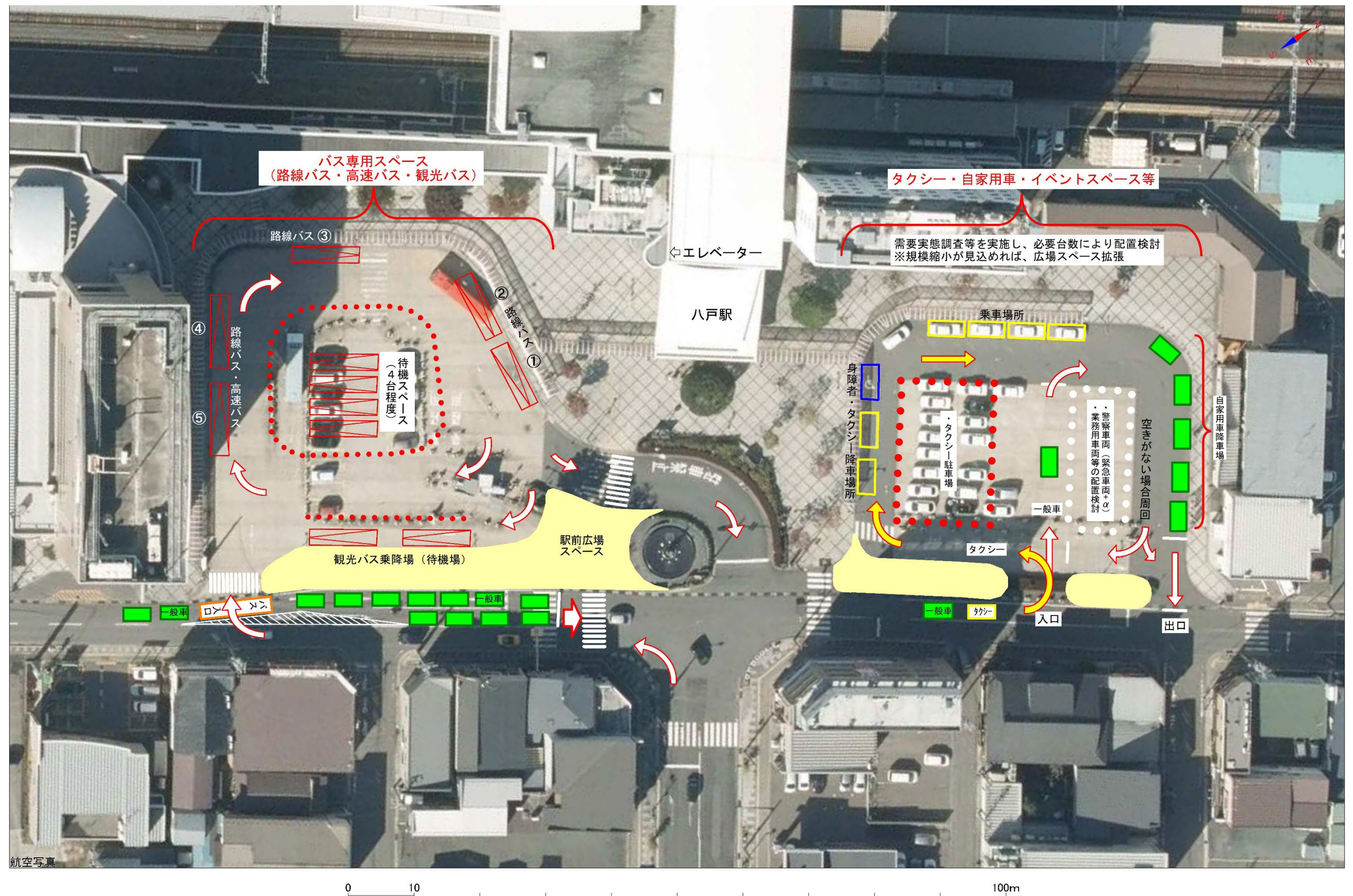
・整備方針の方向性（A案）のイメージ図を以下に示す

整備方針の方向性（A案）



・整備方針の方向性（B案）のイメージ図を以下に示す

整備方針の方向性（B案）



第4章 車両走行軌跡による動線検討

・委員意見より整備方針の方向性（A案）を第1案とし、車両走行軌跡による動線検討を行った

1. 検討条件の整理

(1) 車両寸法	16
(2) 停車ますの寸法	18

2. 動線検討

(1) 広場左側の検討（バス）	
1) 配置条件	22
2) 検討結果	23
(2) 広場右側の検討（タクシー・自家用車等）	
1) 配置条件	24
2) 検討結果	25

1. 検討条件の整理

(1) 車両寸法

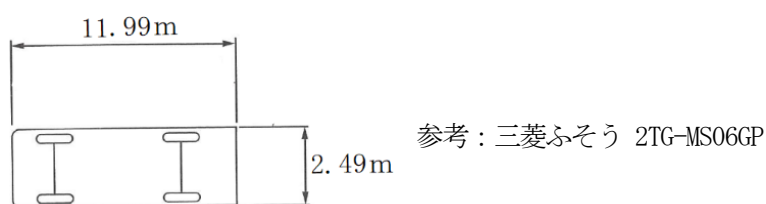
① バスは、以下の寸法を基本にする

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た。

検討車両A：長 11.990m、幅 2.49m、最小回転半径 9.5m

出入口、走行レーンの軌跡検討

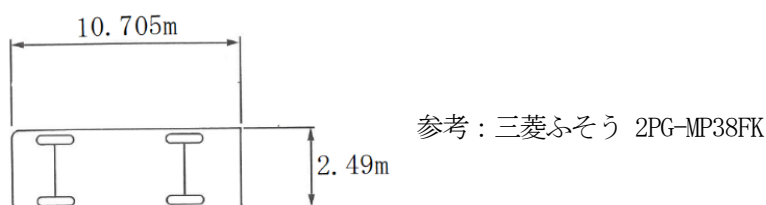
例) 南部バスフルサイズ (高速バス、観光バス、十鉄バスも同等サイズ)



検討車両B：長 10.705m、幅 2.49m、最小回転半径 8.3m

停車バースへの到着・出発の軌跡検討

例) 市営バスフルサイズ

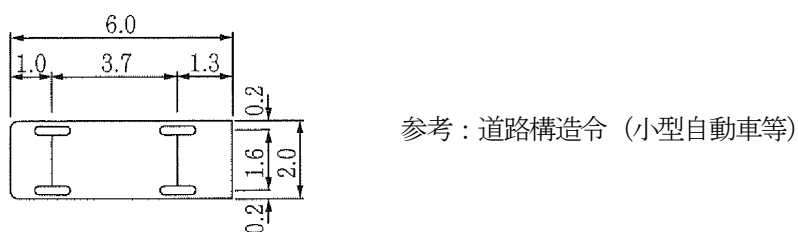


② バス以外の車両は、タクシー・自家用車・救急車両・福祉車両を考慮する

検討車両C：長 6.0m、幅 2.0m、最小回転半径 7.0m

出入口、走行レーン等の軌跡検討

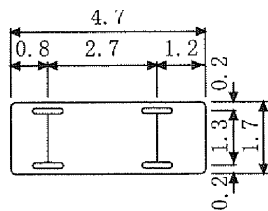
例) 救急車両、普通乗用車(3ナンバー)等



検討車両D：長4.7m、幅1.7m、最小回転半径6.0m

タクシー停車ますの軌跡検討

例) 普通乗用車(5ナンバー)等



参考：道路構造令（小型自動車）

【参考：道路設計において基礎となる設計車両諸元】

表-1 設計車両

設計車両	諸元(単位 メートル)	長さ	幅	高さ	前 端 オーバ ハング	軸 距	後 端 オーバ ハング	最 小 回 半 径
検討車両D→ 小型自動車		4.7	1.7	2	0.8	2.7	1.2	6
検討車両C→ 小型自動車等		6	2	2.8	1	3.7	1.3	7
普通自動車		12	2.5	3.8	1.5	6.5	4	12
セミトレーラ 連結車		16.5	2.5	3.8 (重要 物流道路で ある普通道 路にあつて は、4.1)	1.3	前軸距4 後軸距9	2.2	12

「道路構造令の解説と運用（令和3年3月）日本道路協会」P.173より抜粋

バス			タクシー		
自動車ターミナル法政令と同様 (≡道路構造令での「普通自動車」)			道路構造令での「小型自動車等」		
諸元	値	備考	諸元	値	備考
長さ	12m		長さ	6m	
幅	2.5m		幅	2m	
高さ	3.8m		高さ	2.8m	
最小回転半径	12m		最小回転半径	7m	
前端～前車軸	2m	道路構造令の「普通自動車」は1.5m	前端～前車軸	1m	
軸距	6.5m	〃	軸距	3.7m	
荷重	196kN (20t)	長さ・幅・高さを最大とした際の車両総重量	荷重	30kN (3t)	
視線高さ	1.7m		視線高さ	1.2m	

「交通拠点の機能強化に関するガイドライン（令和3年4月）国土交通省道路局」附属編1-6より抜粋

(2) 停車ますの寸法

- ① バスは、「表-2」を適用し、『長 13.0m×幅 3.3m』とする。
- ② タクシー乗降場は、現況停車ますが「図-1」のとおり「長 5.50m×幅 2.25m」であることから、設計車両は道路構造令「表-1」における「小型自動車」が該当する。
このことから、「表-2」の「小型乗用車」を適用し、『長 5.0m×幅 2.3m』とする。
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ため、連続して配置する。
- 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、停車ますは設けず『幅 4.0m』の連続した停車スペースとする。

表-2 駐車ますの大きさ [単位：m]

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

「駐車場設計・施工指針 同解説（平成4年11月）日本道路協会」P.41より抜粋

図-1 現況タクシー停車ます

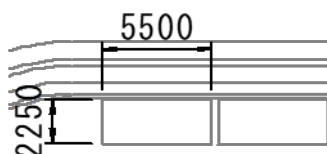
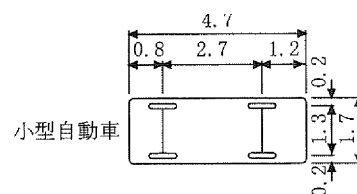


表-1 設計車両（再掲）

諸元(単位メートル)	長さ	幅	高さ	前 端 オーバ ハング	軸 距	後 端 オーバ ハング	最 小 回 半 径
設計車両							
小型自動車	4.7	1.7	2	0.8	2.7	1.2	6
小型自動車等	6	2	2.8	1	3.7	1.3	7
普通自動車	12	2.5	3.8	1.5	6.5	4	12
セミトレーラ 連結車	16.5	2.5	3.8（重要 物流道路で ある普通道 路にあつて は、4.1）	1.3	前軸距4 後軸距9	2.2	12

図-2 設計車両の諸元



「道路構造令の解説と運用（令和3年3月）日本道路協会」P.173・176より抜粋

④ 身体障がい者用乗降場（タクシー兼用、福祉車両後部乗降）：『長8.0m×幅2.5m』

（P5、P6 参照）

- ・「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いるが、具体的な車両寸法は記載されていない。
- ・「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が示され、それを基に東京都の「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を示している。よって、この車両寸法を基にする。

⑤ 身体障がい者等乗降用優先スペース（自家用車、福祉車両後部乗降）：『長8.0m×幅3.5m』

道路移動等円滑化基準	
（障害者用駐車施設）	
第二十二条 自動車駐車場には、障害者が円滑に利用できる駐車のために供する部分（以下「障害者用駐車施設」という。）を設けるものとする。	
2	障害者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が二百以下の場合にあつては当該駐車台数に五十分の一を乗じて得た数以上とし、全駐車台数が二百を超える場合にあつては当該駐車台数に百分の一を乗じて得た数に二を加えた数以上とするものとする。
3	障害者用駐車施設は、次に定める構造とするものとする。
一	当該障害者用駐車施設へ通ずる歩行者の出入口からの距離ができるだけ短くなる位置に設けること。
二	<u>有効幅は、三・五メートル以上とすること。</u>
三	障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

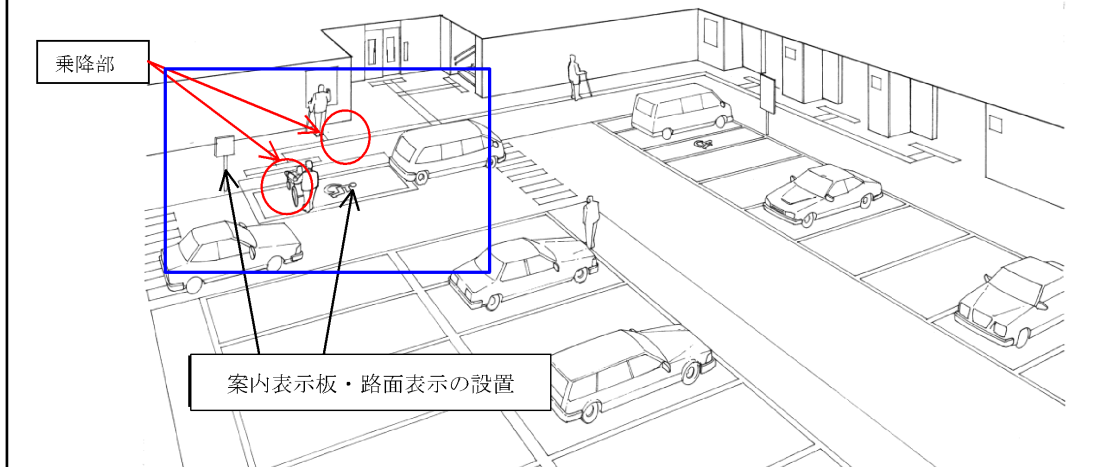
「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年6月）国土交通省道路局」P.5-1 より抜粋

参考 2-5-3 障害者用停車施設の構造

車両への乗降の用に供する部分は、車体用スペースの側部と後部に車椅子使用者が 360° 回転可能な空間（1.5m×1.5m）を確保するとともに、地表面を可能な限り水平とするものとする。
なお、車体用スペースは、**車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行き・高さとする**ことが望ましい。

障害者用停車施設

- ・ 可能な限り水平
- ・ 可能な限り段差を設けない
- ・ 歩行者の出入口又は、エレベーターの出入口の近くに設置
- ・ 通路が自動車の交通動線との交錯が少ない位置に設置



「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和 4 年 6 月）国土交通省道路局」P.5-7 より抜粋

○参考○福祉車両の諸元

◆福祉車両についてのメーカーヒアリング結果（5 社）

車体全長の最高値：5,055mm

後部乗降を行う車両の後方突出幅の最高値：1,850mm

車体の全長+後方突出幅の最高値：6,840mm

車体全高の最高値：2,535mm

注）ただし、この値は最高値であり、実際はこれより小さい車両もある。



「増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン（2020 年）国土技術研究センター」P.178 より抜粋

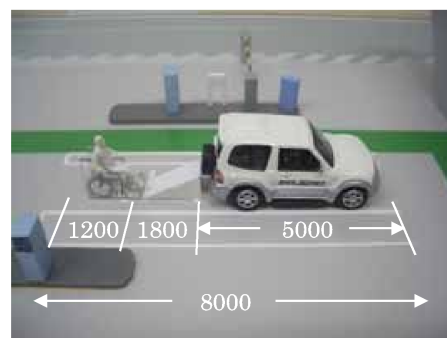
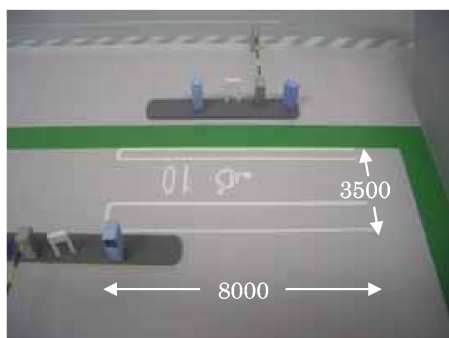
c) ○ 福祉車両対応の障害者用駐車スペースの大きさ

車体後部からスロープの出る福祉車両は、車体の全長に後方突出幅を加えると、約 6.8m（メーカー最高値）の奥行きがある。

こうした福祉車両を考慮すると、障害者用駐車スペースのうち、最低 1 台分以上は、奥行きとして、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 8m 以上を確保することが望ましい。

ただし、奥行き 8m 以上を確保することが困難な場合には、停車用スペースとして設置することが望ましい。

また、駐車スペースに安全かつ円滑に入庫しやすくなるよう配置等にも配慮することが望ましい。



「駐車場ユニバーサルデザインガイドライン（平成 19 年 2 月）東京都道路整備保全公社」P. 22 より抜粋

2. 動線検討

(1) 広場左側の検討（バス）

1) 配置条件

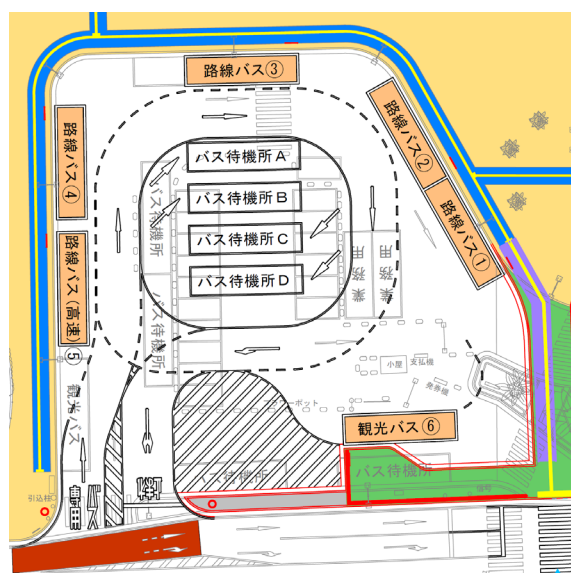
- ① 施設配置は、**路線バスの方面別バスのりばを維持**し、「表-3」のバース数を検討する。

表-3 バース数一覧表

施 設		バース数
路線バス	乗車・降車	5
高速バス	乗車・降車	(1) ※路線バス併用
観光・送迎バス	乗車・降車	1 ※待機場兼用
路線・高速バス待機場	待機	4

※ 整備方針の方向性（A案）より

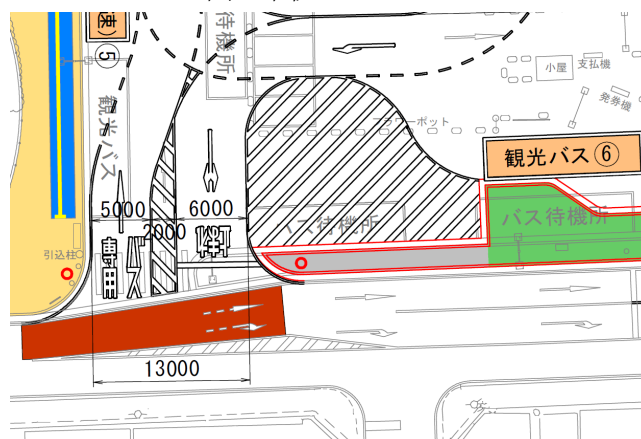
図-3 方面別バスのりば



- ② 出入口は、現在の位置を廃止し **1 箇所に集約**するため、**すれ違い可能な幅を確保**する。

【誘導車線(入口)5.0m+導流帯(ゼブラゾーン)2.0m+誘導車線(出口)6.0m=13.0m】

図-4 出入口 13.0m



2) 検討結果

- ・ 配置条件の**バース数の確保は可能**である。※「図-3」参照 ただし、停車バースについては、正着（平行に停車）が難しい所がある。（②番、③番バース）※「図-5」参照
- ・ 出入口は前面道路が狭く交差点にも近いため、市道の渋滞状況への対応等が必要となるが、**出入口としての運用は可能**である。※「図-6」参照

※ 市道の渋滞状況による車線の閉塞に関しては、交通管理者及び道路管理者との協議・調整等により対応。（カラー舗装等）

図-5 バース流入車両軌跡図（左：②番バース 右：③番バース）

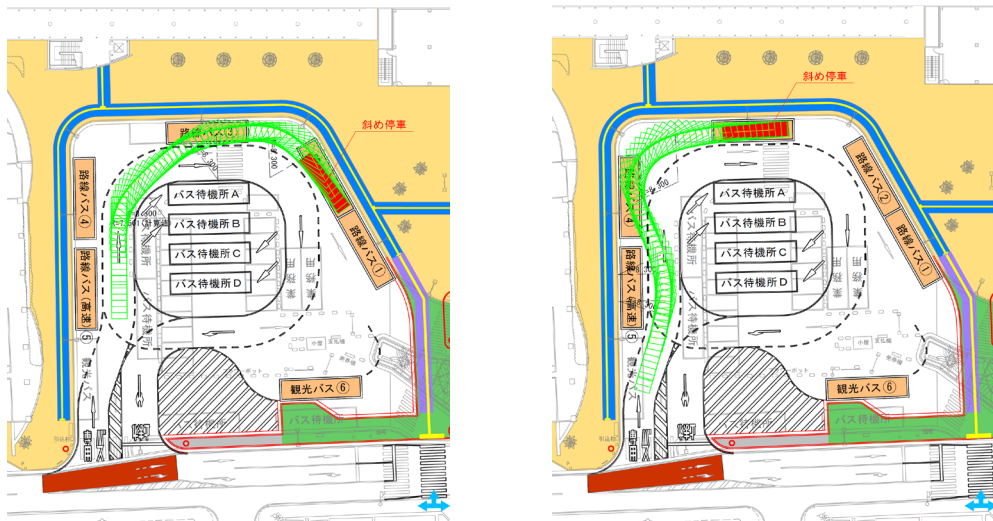
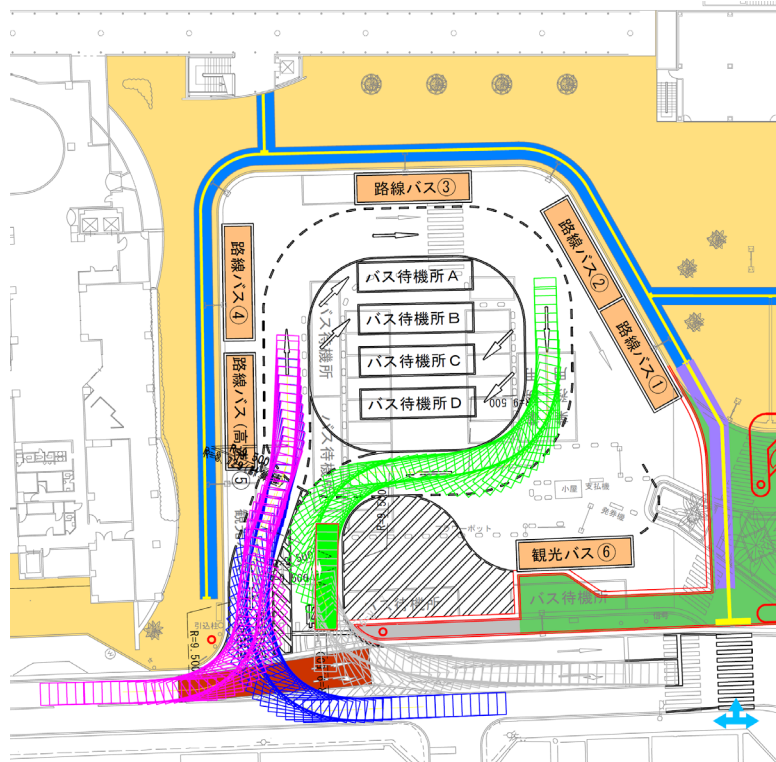


図-6 バス出入口車両軌跡図



(2) 広場右側の検討（タクシー・自家用車等）

1) 配置条件

- ① 施設配置は、**現状維持を基本**とし、「表-4」のバース数を検討する。

表-4 バース数一覧表

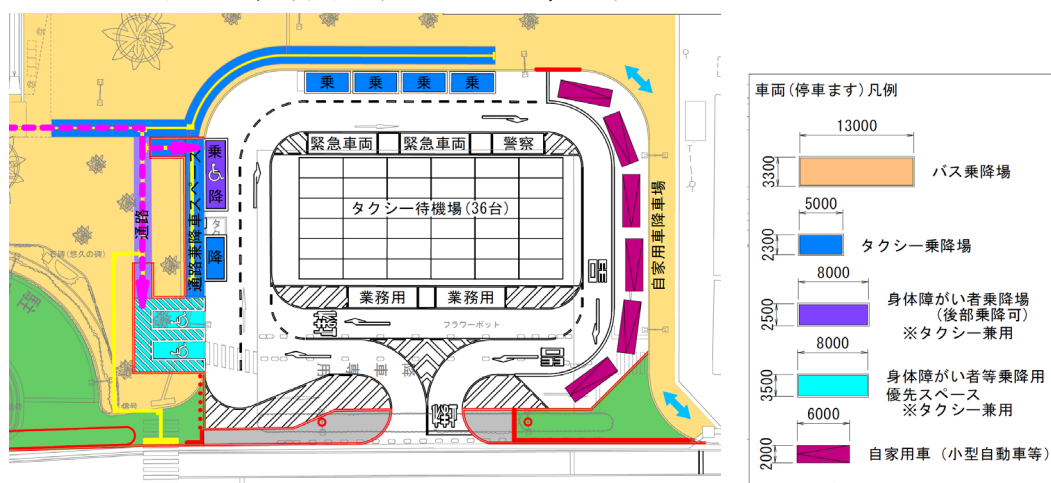
施 設		バース数
タクシー乗降場	乗車	4
	降車	2 ※身障者兼用1台
タクシー駐車場	待機	適宜
身体障害者用降車場	降車	(1) ※タクシー兼用
身体障害者用駐車場	乗車・降車	設置可能分
自家用車降車場	降車	5

※ 整備方針の方向性（A案）より

- 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ない**。
- ③ タクシー降車場(身体障がい者兼用)は、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**とする。
- ④ 身体障がい者用駐車場(福祉車両等後部乗降可能)は、**エレベーター付近に複数台配置**とする。※身体障がい者等乗降用優先スペース(タクシー兼用)
- ⑤ 自家用車降車場は、**宝くじ売り場側へ配置**。なお、個別停車ますは設定せず、車両は降車スペースへ適宜出入りすることから、**軌跡検討は降車スペースの入口および出口のみ**とする。
- 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**で検討する。

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。

図-7 配置平面図（タクシー・自家用車）



2) 検討結果

- ・ 配置条件の乗降バース数の確保は可能である。 ※「図-7」参照
- ・ 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。
- ・ 身体障がい者等乗降用優先スペースの配置は可能だが、エレベーターから離れた位置となる。
- ・ 出入口は、1 箇所に集約しての運用は可能である。 ※「図-8」参照
また、広場内での周回も可能。 ※「図-9」参照

表-5 バース数一覧表

施 設		バース数(検討)	バース数(結果)
タクシー乗降場	乗車	4	4
	降車	2 ※身障者兼用 1 台	2 ※身障者兼用 1 台
タクシー駐車場	待機	適宜 ※現況 56	36
身体障害者用降車場	降車	(1) ※タクシー兼用	(1) ※タクシー兼用
身体障害者用駐車場	乗車・降車	設置可能分	2
自家用車降車場	降車	5	6 台程度

図-8 出入口(左折入出庫)

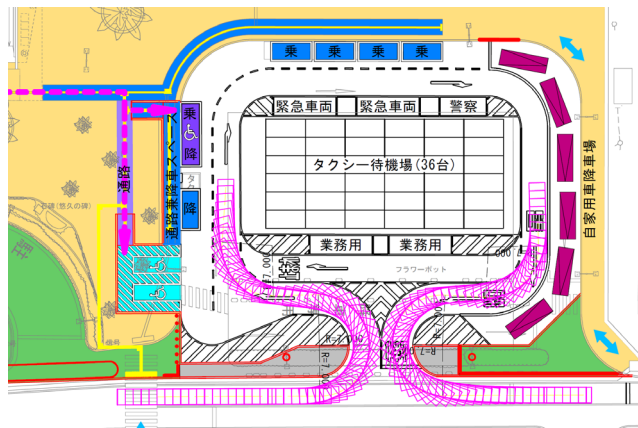
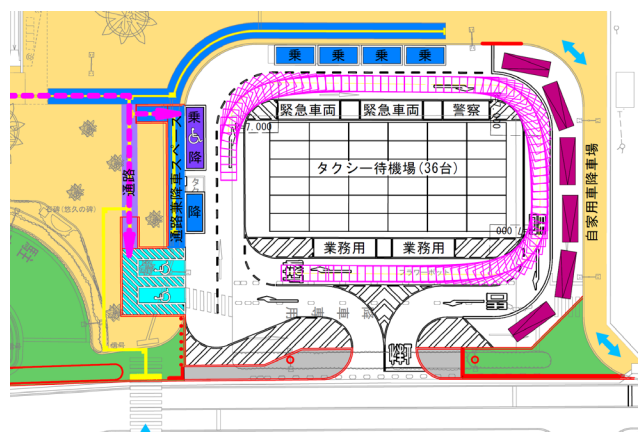


図-9 周回走行軌跡



第5章 整備計画とりまとめ

○八戸駅前東口広場整備基本計画とりまとめ

八戸駅前東口広場整備基本計画

(令和5年3月作成)

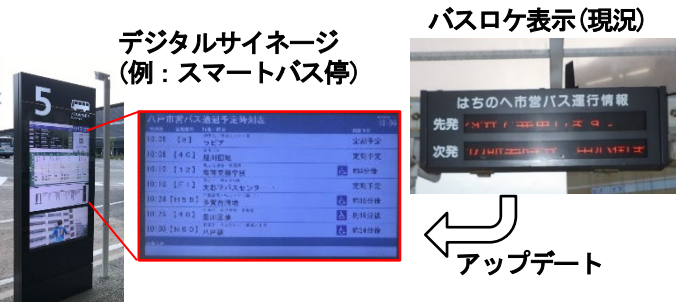
路線バス・高速バス・観光バス

- バス専用空間とし、路線バスの方面別バスのりばを維持（5バース）
- 観光バス乗降場を1バース設置し、臨時バス等にも対応



バスサイン・デジタルサイネージ

- スマートバス停の導入
- 既存施設の利活用（ユートリー等）



身体障がい者等乗降用優先スペース

- 屋根付きのバリアフリー対応乗降スペースを2台分設置

(参考) 西口広場駐車場 (優先スペース)



タクシー・自家用車

- 出入口を1箇所に集約し、歩行者横断防止柵を設置
- 舗装の色分け等によるタクシーと自家用車の停車帯、走行レーンの明確化
- 看板設置等による利用者への案内誘導

配置イメージ

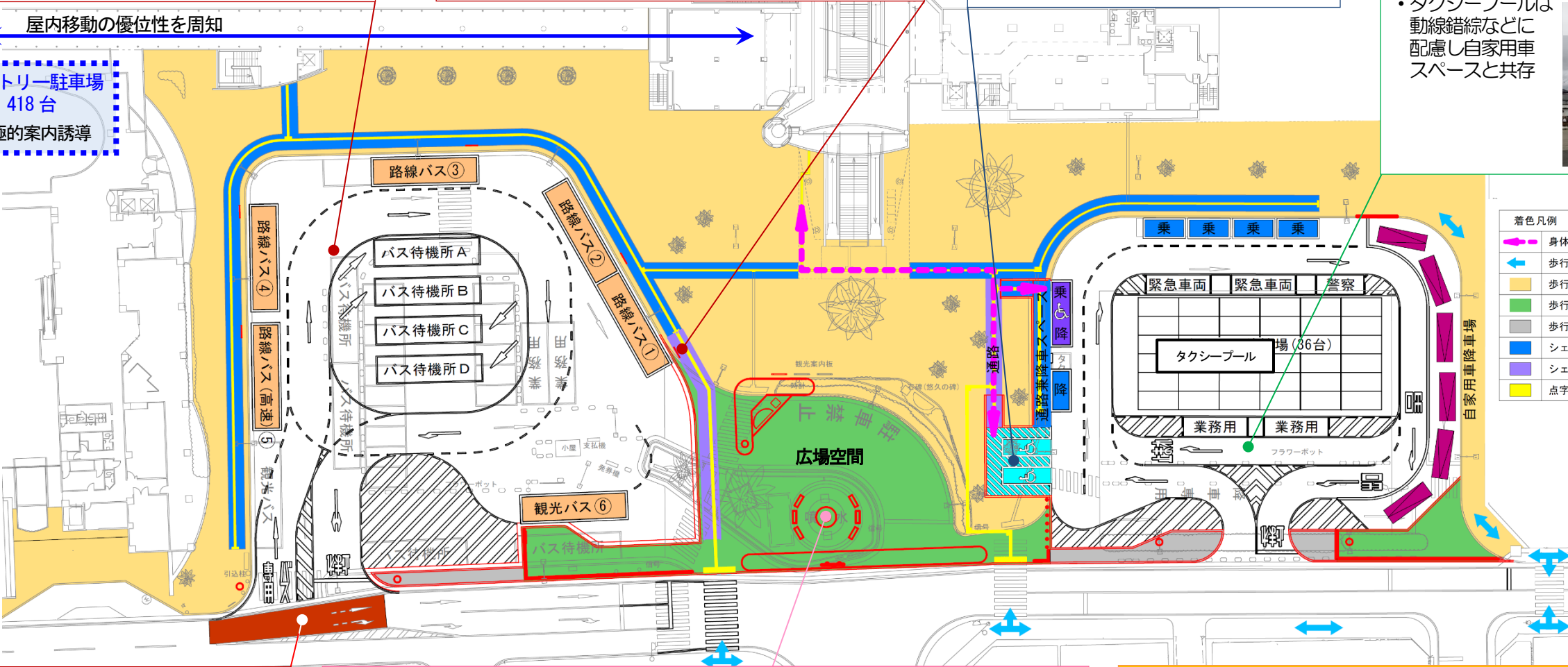


- タクシープールは動線錯綜などに配慮し自家用車スペースと共存



屋内移動の優位性を周知

ユートリー駐車場
418台
積極的案内誘導



着色凡例

身体障がい者動線
歩行者動線
歩行空間 (既設)
歩行空間 (新設)
歩行不可
シェルター (既設)
シェルター (新設)
点字シート

車両 (停車ます) 凡例

バス乗降場
タクシー乗降場
身体障がい者乗降場 (後部乗降可) ※タクシー兼用
身体障がい者等乗降用優先スペース ※タクシー兼用
自家用車 (小型自動車等)

バス出入口

- 出入口を交差点から離し1箇所に集約
- カラー舗装と注意看板により明確化

イメージ (ラピバスプール前)



広場空間・歩行空間等

- スペースの拡張による集合性の向上 (にぎわい創出)
- モニュメント周りを憩いの空間に活用

モニュメント周りの空間



移動可能なベンチ等



既存施設・サイン等

- わかりやすい周辺案内 (デザイン統一)
- 照明のLED化や、老朽化した設備 (ロードヒーティング) の改修等

わかりやすく統一性のある周辺案内サイン



市のシンボルキャラクター等の活用

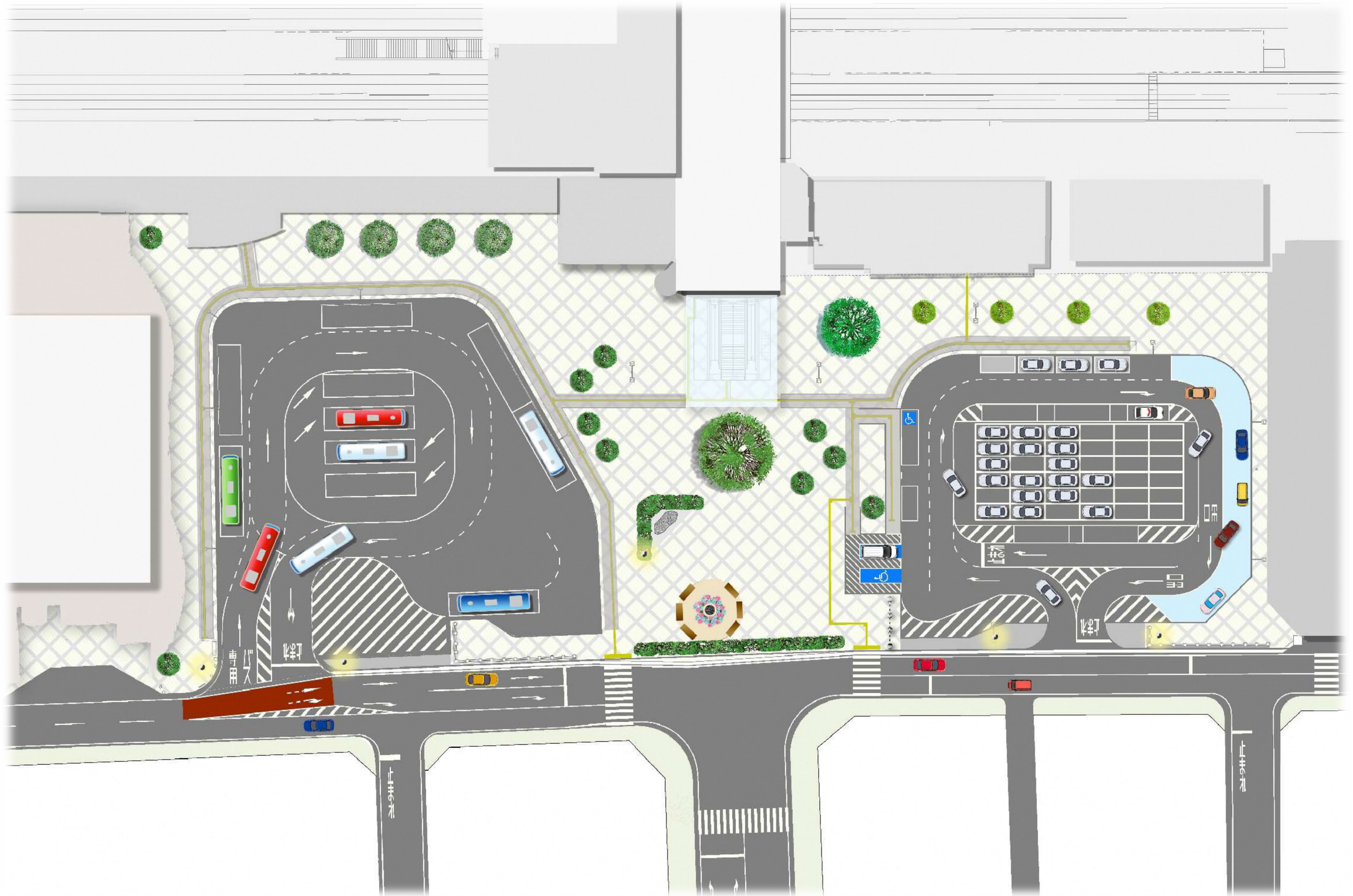


照明灯



既存施設の老朽化対策

八戸駅前東口広場整備イメージ



※（基本計画のイメージであるため、実施設計で変更になる可能性があります）

第6章. 整備に向けて

東口広場の再編整備に向けて、本検討委員会における最終意見を取りまとめました。
今後は、下記に留意し進めていくこととします。

① 安全性の確保

- ・整備にあたっては、安全確保を優先に、出入口や歩行空間、周辺道路等を含めた改善を検討
- ・バス出入口はカラー舗装と看板設置による注意喚起と歩行者横断防止
- ・タクシー、自家用車出入口は、適切な誘導と歩行者横断防止
- ・広場を供用しながらの工事となるため、利用者やバス事業者に配慮し、警察、道路管理者と十分に協議し実施

② 利便性とアクセス性の向上

- ・方面別バスのりばを維持しながら、観光バス、臨時バス等の適切な運用
- ・路線バス④番⑤番のりばを、観光バス等の降車場所としての運用
- ・タクシーと自家用車の停車帯、走行レーンの明確化と利用者への周知

③ 駅前広場としての集合性の向上

- ・にぎわい創出のため、利活用を考慮した広場空間の配置、設備の検討
- ・モニュメント等の既存施設を活用しながら、うるおいのある景観形成
- ・市民の花鳥木魚等のシンボル、キャラクター等の活用
- ・広場利用のキッチンカーなどを乗入可能とする脱着式ボラード（車止め）の設置
- ・移動可能なベンチ等による、広場空間の有効活用
- ・駅舎付近の利活用を可能とするシェルターの改修（嵩上げ等）

④ 現代的仕様へのアップデート

- ・基準に適合するバリアフリー対応降車場及び屋根付き身体障がい者等乗降用優先スペースの確保
- ・広場全体のバリアフリー化
- ・わかりやすく統一性のある案内サイン
- ・公共交通計画と連携し、バスロケ、バスナビ、サイネージ、スマートバス停等の導入

⑤ 既存施設の利活用と連携

- ・待合空間については、ユートリー等の既存施設の利活用を検討
- ・自家用車短時間駐車場については、西口駐車場への積極的な案内、ユートリー駐車場の活用や割引処理、一番町バスプールの活用を検討
- ・西口との機能分担強化と、周辺施設との連携による拠点機能の向上

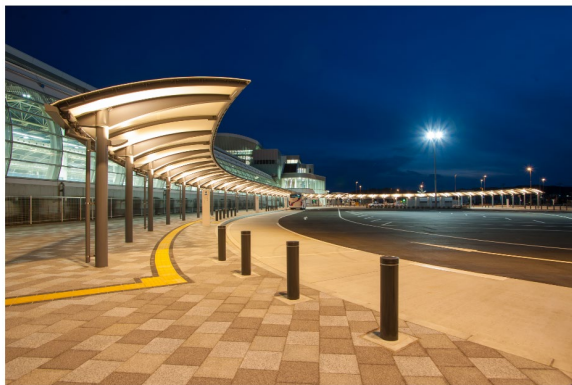
参考資料

●八戸駅前西口広場（平成31年3月供用開始）



※八戸駅西土地区画整理事業パンフレットより

▼バスプール・タクシープール



▼自家用車降車場所・駐車場



参考資料

●八戸駅前広場整備基本計画検討委員会 委員名簿

機関名	役職	氏名	区分
○学識経験者			
八戸工業高等専門学校	准教授	(委員長) 馬渡 龍	都市計画
八戸工業大学	講師	(副委員長) 西尾 洸毅	都市計画
社会福祉法人 八戸市社会福祉協議会	総務課長	高橋 幸治	福祉関係者
東北アイスホッケークラブ株式会社	スポーツ参与	在家 秀則	行政
○公共交通事業者			
東日本旅客鉄道株式会社(令和3年度)	八戸駅長	森田 美喜男	鉄道事業者
東日本旅客鉄道株式会社(令和4年度)	八戸駅長	吉田 正樹	鉄道事業者
八戸市タクシー協会(令和3年度)	会長職務代理者	上村 秀雄	タクシー事業者
八戸市タクシー協会(令和4年度)	会長	小笠原 修	タクシー事業者
岩手県北自動車株式会社	部長	佐藤 欽一	バス事業者
十和田観光電鉄株式会社	部長	佐藤 美仁	バス事業者
○八戸駅周辺地区の代表			
八戸駅前商店会	会長	工藤 悠平	地元商店会
一番町町内会	副会長	小笠原 博仁	地元地権者
一般財団法人 VISITはちのへ	次長	木村 聡	観光・商工関係
○関係行政機関の職員			
青森県警察 八戸警察署(令和3年度)	交通官	樋口 敬志	交通管理者
青森県警察 八戸警察署(令和4年度)	交通官	三浦 正人	交通管理者

八戸駅前東口広場整備基本計画

令和5年3月

発行

八戸市

郵便番号◆〒031-8686

住所◆青森県八戸市内丸一丁目1番1号

電話番号◆0178-43-2111（代）

ホームページ◆<http://www.city.hachinohe.aomori.jp//>

編集

八戸市 都市整備部 都市政策課

電話番号◆0178-43-9420（直通）

FAX番号◆0178-41-2302

E-mailアドレス◆toshisei@city.hachinohe.aomori.jp