

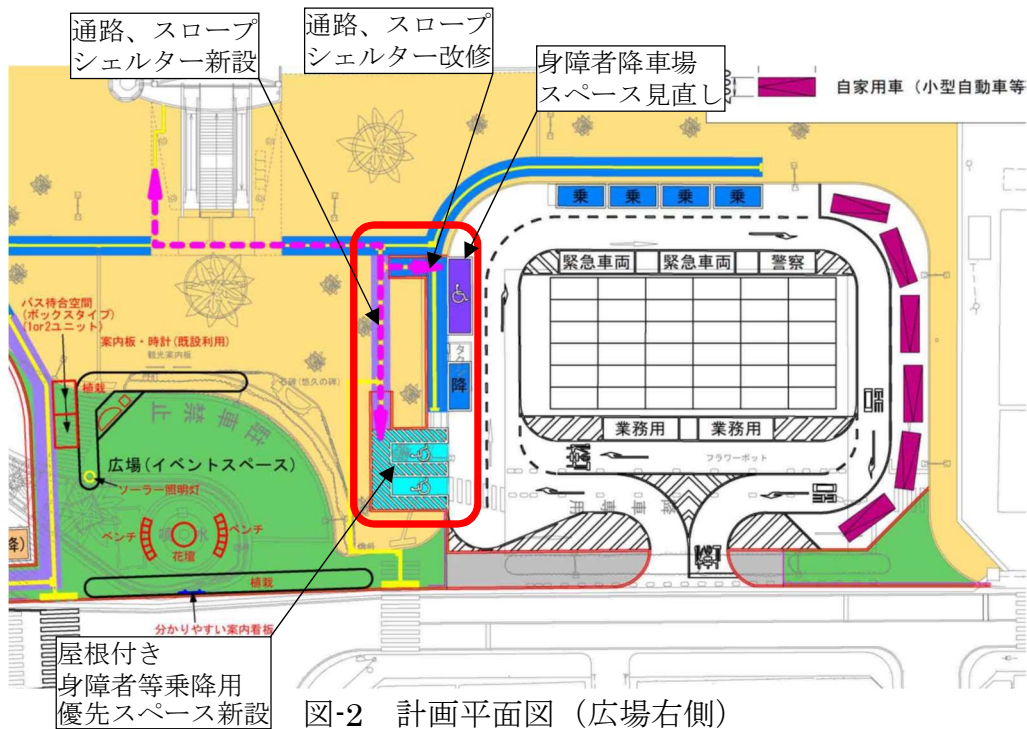
第4回委員会の意見に基づいた修正案の提示について

●会議における主な意見

- 車両の軌跡について、数字上では曲がれるが、実際には曲がれなかったということが起こらないよう、余裕をもって計画してほしい。
課題①
- 観光バスの乗降場所がユートリーに近く、横断歩道がなくても降りた人がバスの出入口をユートリー方向に横断すると思われ、安全面で気になる。
課題①
- 現在のバスのりばを、観光バスの乗降にも利用することは可能なのか。
課題②
- 現在の身障者降車場のスペースは良いが、降りた後のスロープ、その先の歩道も斜めなので、通路の確保をスムーズにいくように考えてほしい。
課題③
- 自家用車降車スペースは5台程確保されているが、混雑時にはすごい台数になり溢れた場合どうなるのか。
課題④
- 駅前交差点の横断歩道移設は、地中化配線のため掘削工事が必要になるが、施工可能か。
課題⑤
- 業務用車両の駐車場所について、配送作業の利便性と安全性を考慮し、身障者用優先スペースの隣に1台分だけでも整備できないものか。
課題⑥
- バス出口部分のゼブラ標示を広く確保して、左折しやすくする。
課題①
- ユートリー駐車場の無料利用（1時間程度）は可能であるか。
課題⑦

●意見に基づいた課題

- 課題① バス出入口及び歩行者横断について
- 課題② 観光バス等の既存バスのりば利用について
- 課題③ 身障者降車場及び身障者等乗降用優先スペースについて
- 課題④ 自家用車降車スペースの混雑時間に溢れた場合について
- 課題⑤ 横断歩道(信号機)移設の地中化配線工事について
- 課題⑥ 業務用車両の駐車場所について
- 課題⑦ ユートリー駐車場の無料処理について



課題③ 身障者降車場及び身障者等乗降用優先スペースについて

計画では、身障者降車場の改修と身障者等乗降用優先スペースの新設を予定しております。

身障者降車場(紫色)はスペースの広さを見直し、左側の通路は、スロープやシェルターとあわせて、バリアフリーに適合する構造に改修します。

屋根付き身障者等乗降用優先スペース(水色)は、車両2台分と、シェルターを新設し、駅までつなげることであります。

構造や勾配などの詳細については、実施設計の中で決定して参ります。

課題④ 自家用車降車スペースの混雑時間に溢れた場合について

現在の降車スペースは交差点に近く、混雑時に、前の車が入り口付近に停車すると、後ろの車が道路にはみ出し、渋滞の原因の一つとなっております。

計画では、出入口を交差点付近から避け、広場内で周回できる走行レーンを配置することで、はみだしによる道路への影響が少なくなるかと考えております。

なお、平成26年度の委託業務において交通量調査を実施したところ、朝のピーク時(7時から7時10分)の入場台数は、自家用車20台・タクシー7台程度となっております。交差点の信号1サイクルにつき自家用車3台・タクシー1台として計算したところ、降車のみの利用であれば短時間で出発することから、6台分のスペースで運用が可能であると判断しました。

仮に、空きがなかった場合でも、周回する間に降車スペースに空きが生まれると考えております。

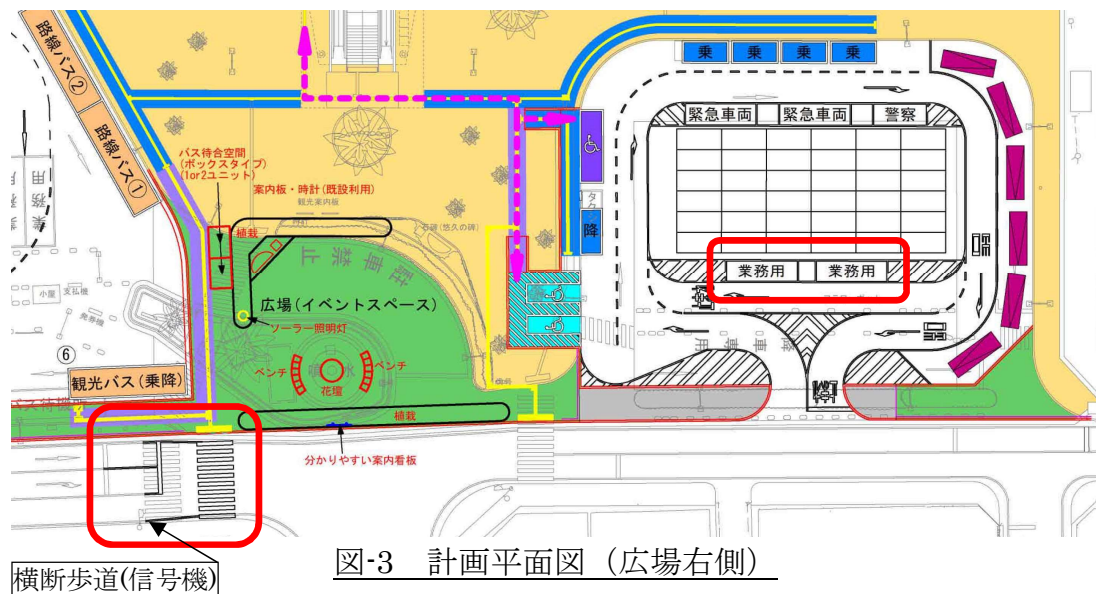


図-3 計画平面図（広場右側）

課題⑤ 横断歩道(信号機)移設の地中化配線工事について

停止線、横断歩道、信号機の移設については、バスの出庫動線に関わるため、本計画を進めるうえで重要と考えております。

横断歩道の信号機移設にあたっては、県による電線地中化が行われていることから、協議には相当の期間を要すると考えております。

具体的な内容については、実施設計に向け、関係機関と十分協議を行って参ります。

課題⑥ 業務用車両の駐車場所について

業務用車両の駐車場所について、「利便性と安全性を考慮し、身障者等乗降用優先スペースの隣に整備できないか」とのご意見がありましたので、配置について検討しましたが、横断歩道周辺は、歩行者の信号待ちスペースを広く確保したいため、業務用車両の配置は難しいと判断しました。

なお、業務用の駐車スペースの主な利用者は、市や限られた業者であり、通常は交通量の少ない日中の時間帯に使用するため、設置場所について特に配慮を要するものではありません。

しかし、一般車両が誤って駐車することも考えられるため、カラーコーンなどを設置します。

課題⑦ ユートリー駐車場の無料処理について

現在の駐車場の30分無料処理については、八戸市駐車場条例に基づき運用しておりますが、ユートリー駐車場との連携は課題も多いことから、今後検討して参ります。