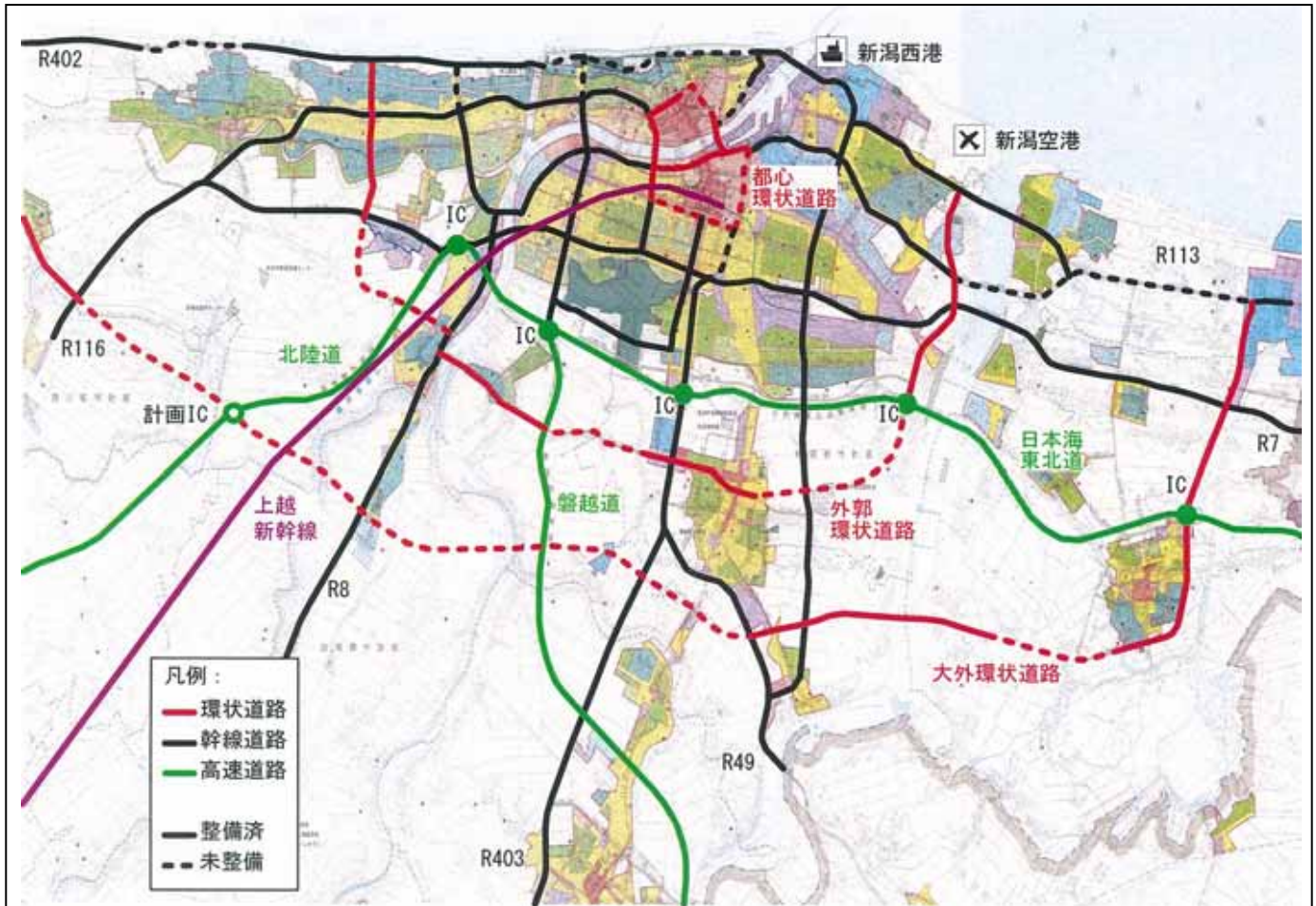


Ⅱ ケーススタディ

(1) 第1分科会

新潟市におけるケーススタディ

1. 新潟市における主な道路の整備状況と課題



課題：1. 新潟都市圏における交通の現状と課題（第3回PT）

自動車への依存拡大

自動車分担率は、昭和63年の52%から平成14年では69.6%と、約18%増加している。
また、乗用車保有台数は1.43台/世帯と全国平均1.09台/世帯を大幅に上回っている。

公共交通機関の利用率低下

代表交通手段の分担率の変化をみると、鉄道利用率は、昭和63年の3.3%から平成14年は2.8%、バス利用率は同じく4.6%から2.6%と、それぞれ低下している。

○ 主要幹線道路の交通混雑

朝夕の通勤通学時間帯において、中心部に流入する主要国道やバイパスのIC周辺において交通渋滞が発生している。

2. 交通基盤整備に求められる役割

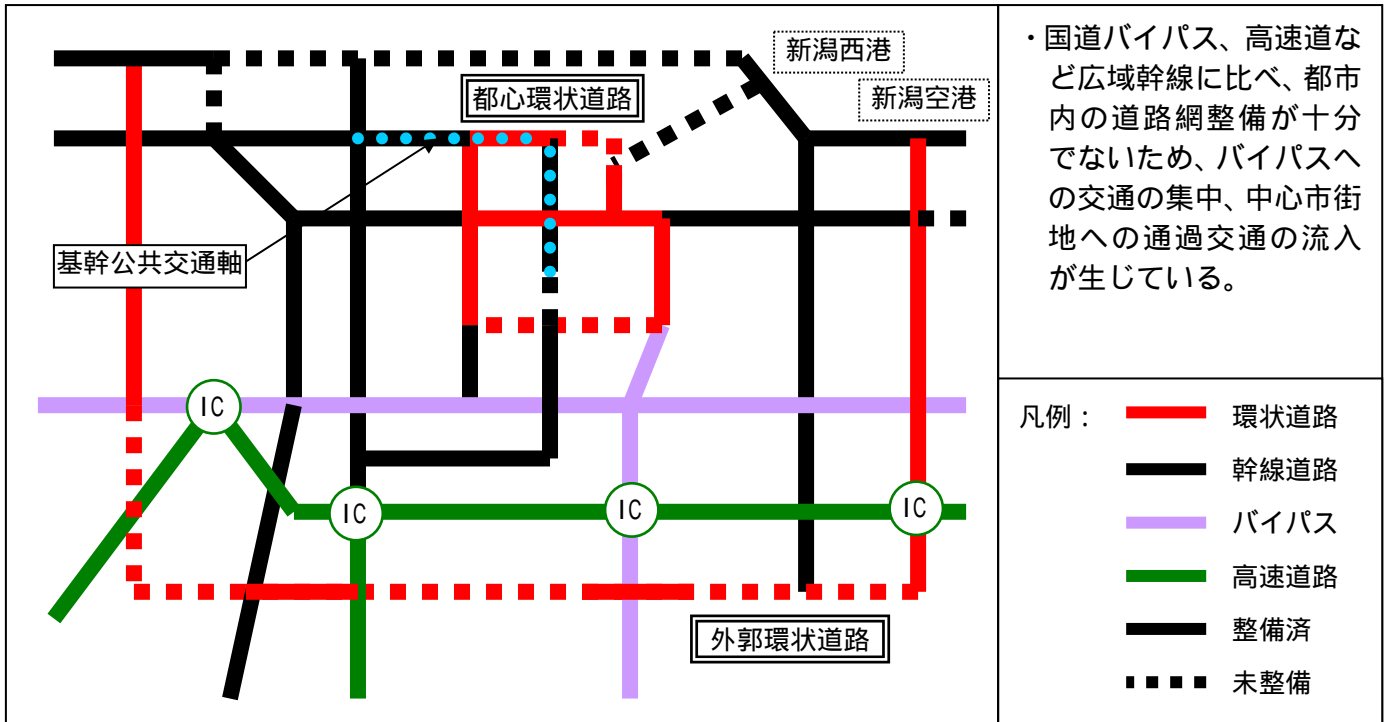
北東アジアへ開かれた交流拠点都市としての基盤整備

- ・ 港・空港の機能強化・積極的活用
- ・ 高速交通ネットワークによる地方経済圏との機能連携

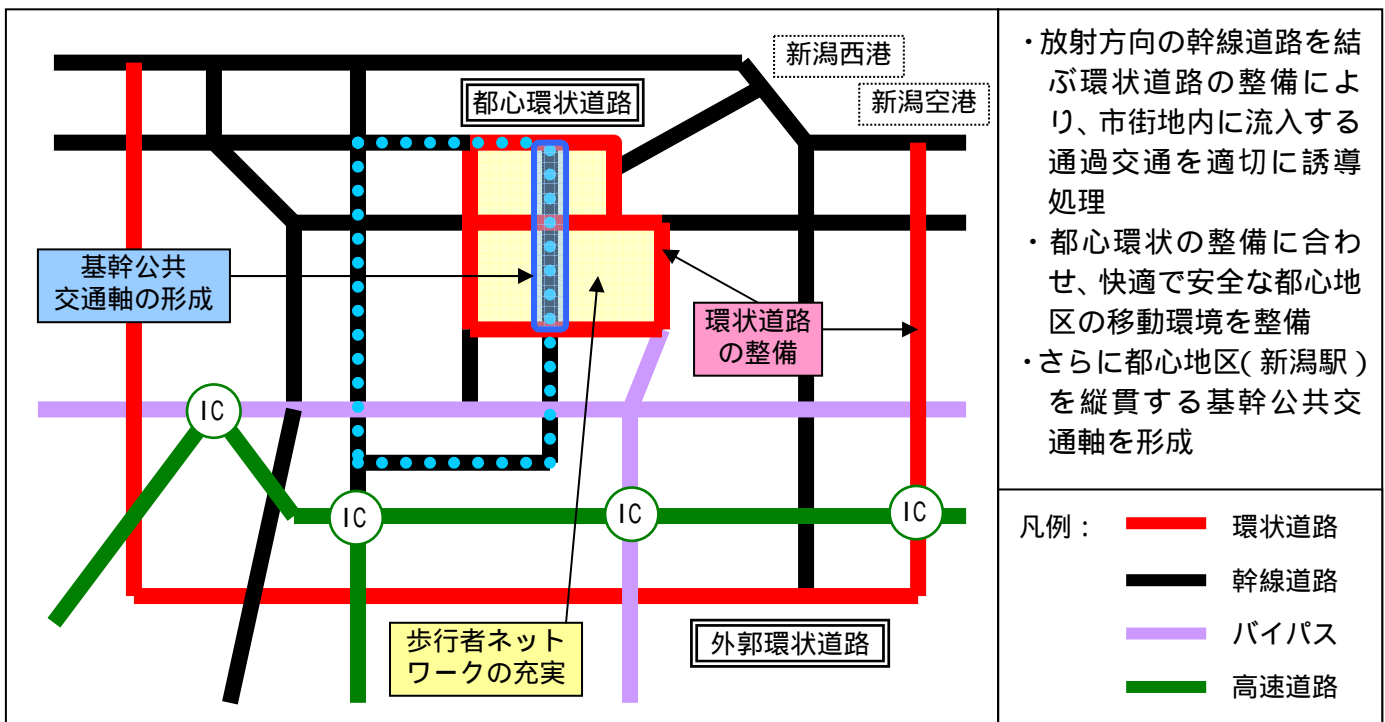
暮らしやすさや心のゆとりを住民が自ら実感できる都市環境整備

2. 都市内中心部の道路の再構築

現状

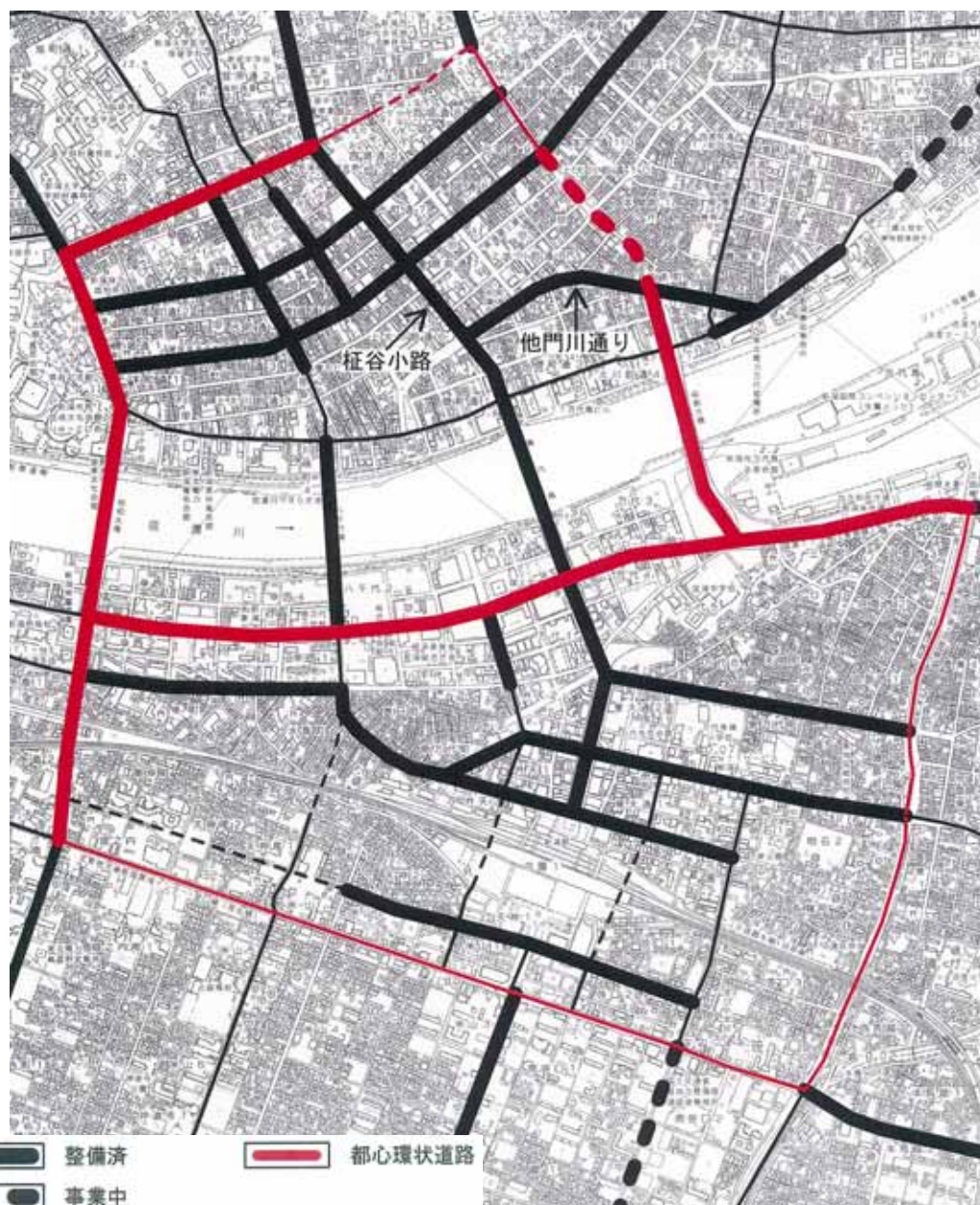


再構築後



3. 地区内の道路の再構築（都心環状の内側のイメージ）

現状

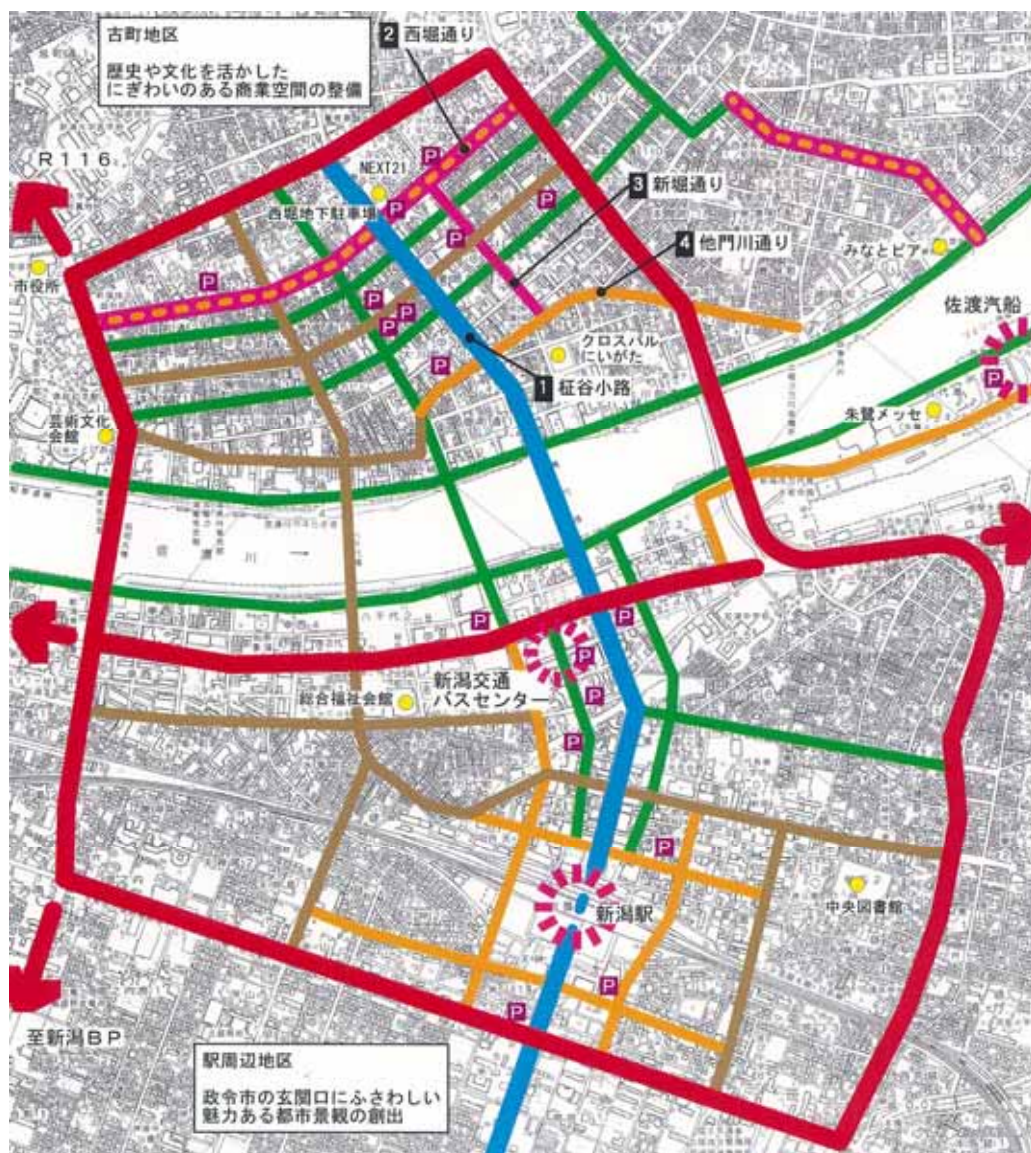


凡例：

	整備済		都心環状道路
	事業中		
	計画（現道有）		
	計画（現道無）		

- 課題
- ・ 都心環状線の一部が未整備のため、榎谷小路や他門川通に通過交通が集中
 - ・ 駅周辺の鉄道の南北をつなぐ都市計画道路が未整備
 - ・ 一方通行、右折禁止などの総合交通規制が来街者にとって「わかりにくい。行きづらい」というマイナスイメージを与えている
 - ・ 違法駐車などによる交通環境の阻害

再構築後



- 凡例：
- 都心環状道路
 - 地区アクセス道路
 - 公共交通道路（基幹公共交通軸）
 - 歩行者・自転車道路（歩車共存型）
 - にぎわい道路（モール・堀の復元）
 - 主な駐車場
 - 環境・景観道路
 - 主要施設
 - ☼ 交通ターミナル

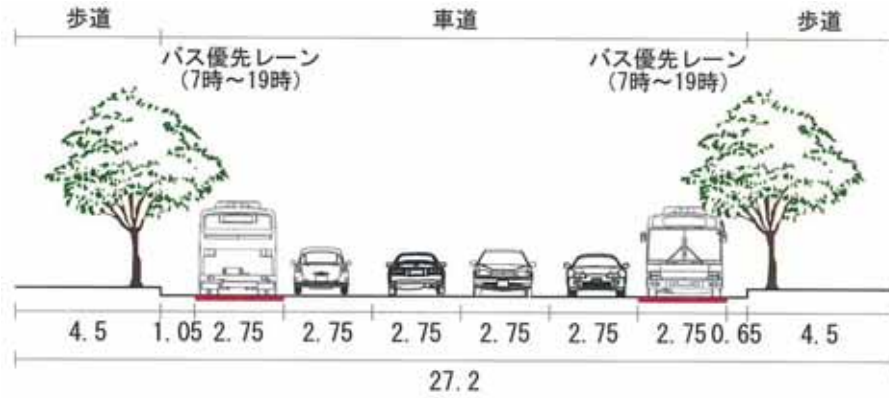
- 内容：
- ・ 都心環状道路の整備
 - ・ 連続立体交差事業関連の都市計画道路の整備
 - ・ 都心部を南北に貫く基幹公共交通軸の形成（トランジットモール）
 - ・ 堀の復元やオープンテラスなど多くの人々が集う道路空間の活用
 - ・ 地区内道路の再構築（安全安心な歩行環境）

4. 幅員構成の再構築のイメージ

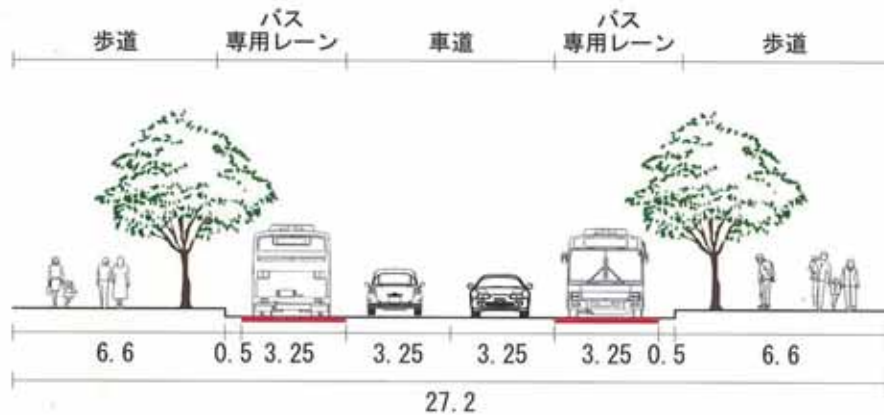
1 梶谷小路 [W=27.2m]

【公共交通道路】

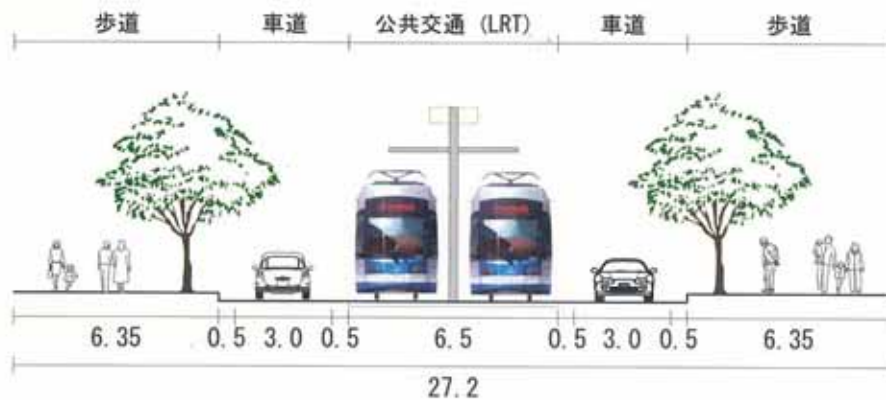
整備前



整備後



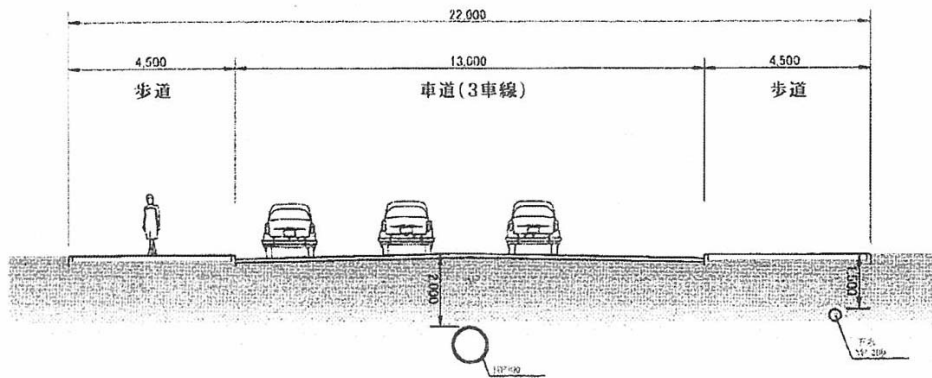
(LRT 導入時)



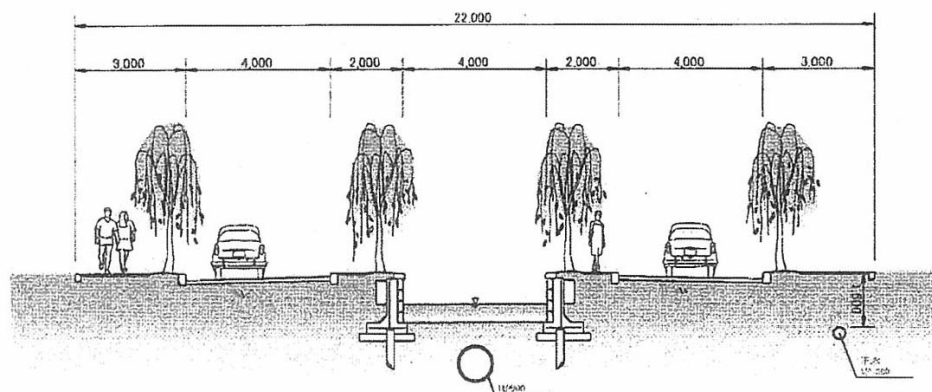
2 西堀通 [W=22.0m]

【にぎわい道路+環境・景観道路】

整備前



整備後



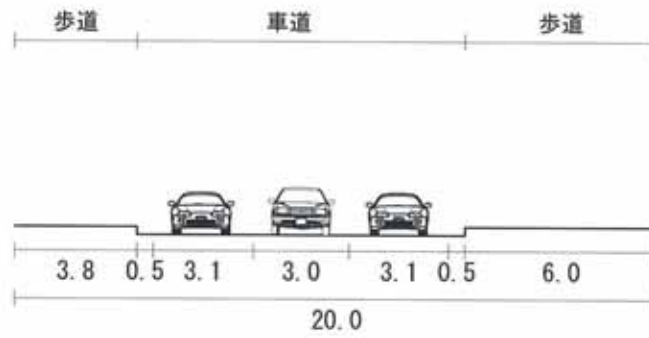
整備イメージ



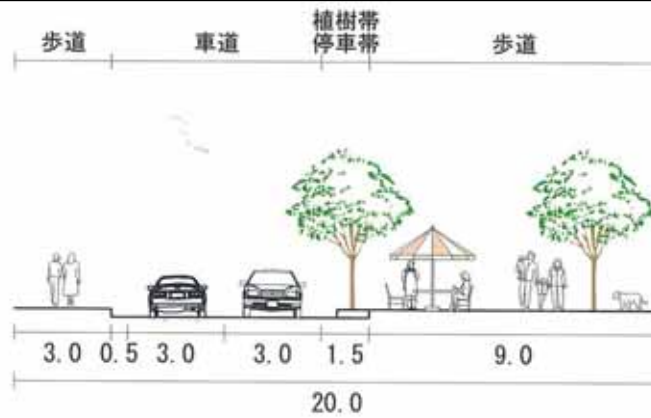
3 新堀通 [W=20.0m]

【にぎわい道路】

整備前



整備後



整備イメージ

