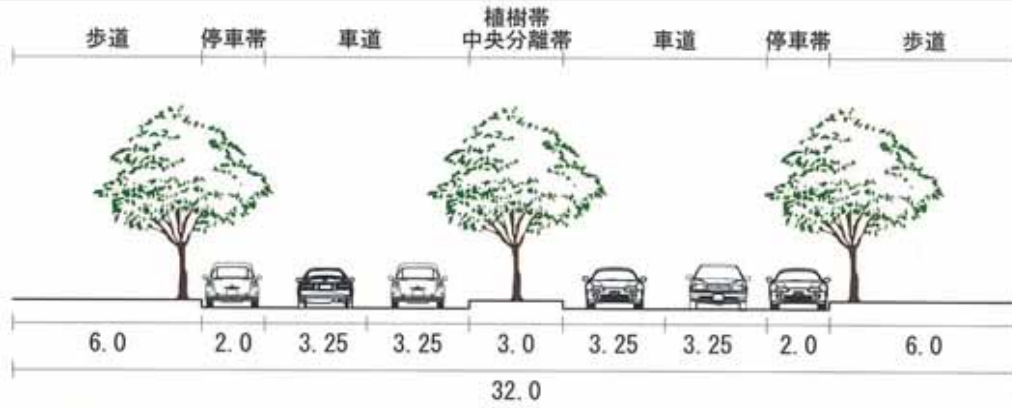


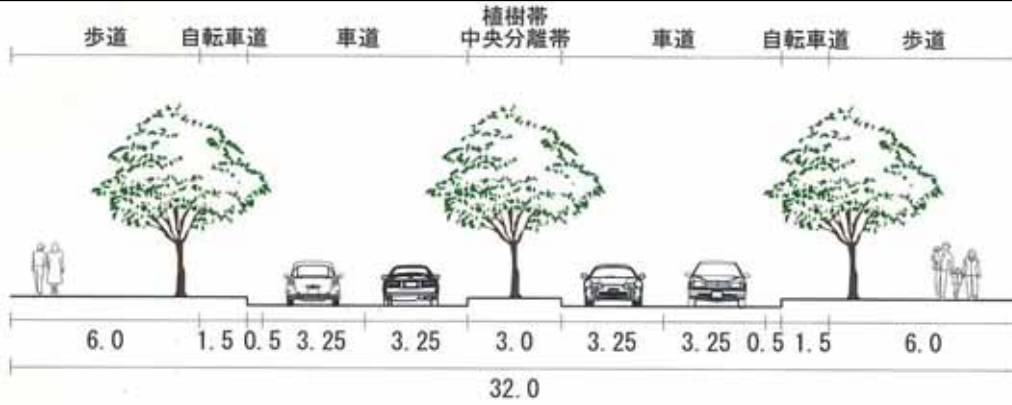
4 他門川通 [W=32.0m]

【環境・景観道路】

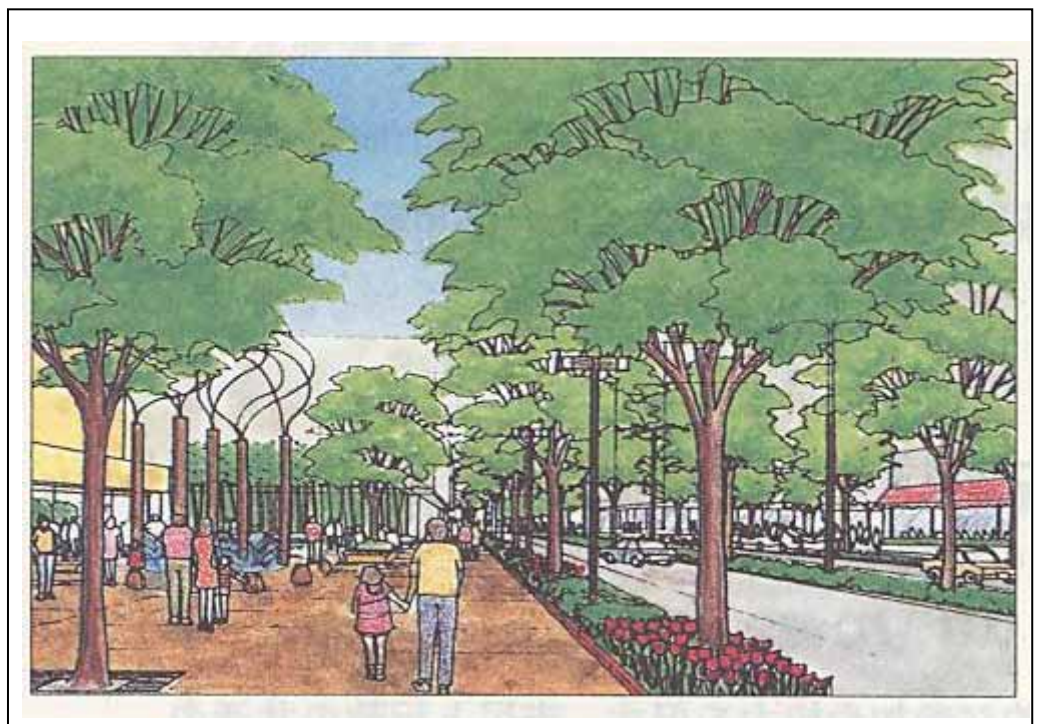
整備前



整備後



整備イメージ



5 . 今後の課題

1) 都心環状道路の早期完成のための整備手法

- 同一路線間（万代島ルート線）内における事業優先順位の検討
（渋滞対策 or 環状道路網の早期整備のどちらを優先させるか？）

即効的な効果が期待される渋滞対策に比べ、環状道路網の整備は都市構造の体質改善を図るもので、都市の快適性や公共交通の利便性向上といった長期的な視点に立った政策展開への理解・効果検証が必要

都市内道路の再構築に関する政策方針・評価手法の提示

- 通過交通の抑制、自動車交通の誘導施策
 - ・ 都市内の幹線道路網の整備推進（環状道路他）
 - ・ 総合交通政策（信号制御・交通規制）による交通流の誘導、適正化

2) 基幹公共交通軸の整備促進

- 将来における基幹公共交通軸（LRT 他）・トランジットモールの導入を想定した段階的な施策の展開
 - ・ 既存公共交通システムの改善、有効活用
 - ・ 将来の導入に備えた環境整備
（新潟駅連続立体交差事業の促進、導入空間の確保【現状：バス優先レーン バス専用レーン LRT 導入・トランジットモール】など）
 - ・ 交通事業者、道路管理者への支援制度の拡充
公共交通事業（民間を含む）への積極的関与・指針の明確化
- 公共交通利用促進に向けた気運の醸成（市民の理解と協力・・・）
 - ・ 市民・行政・交通事業者の協力連携

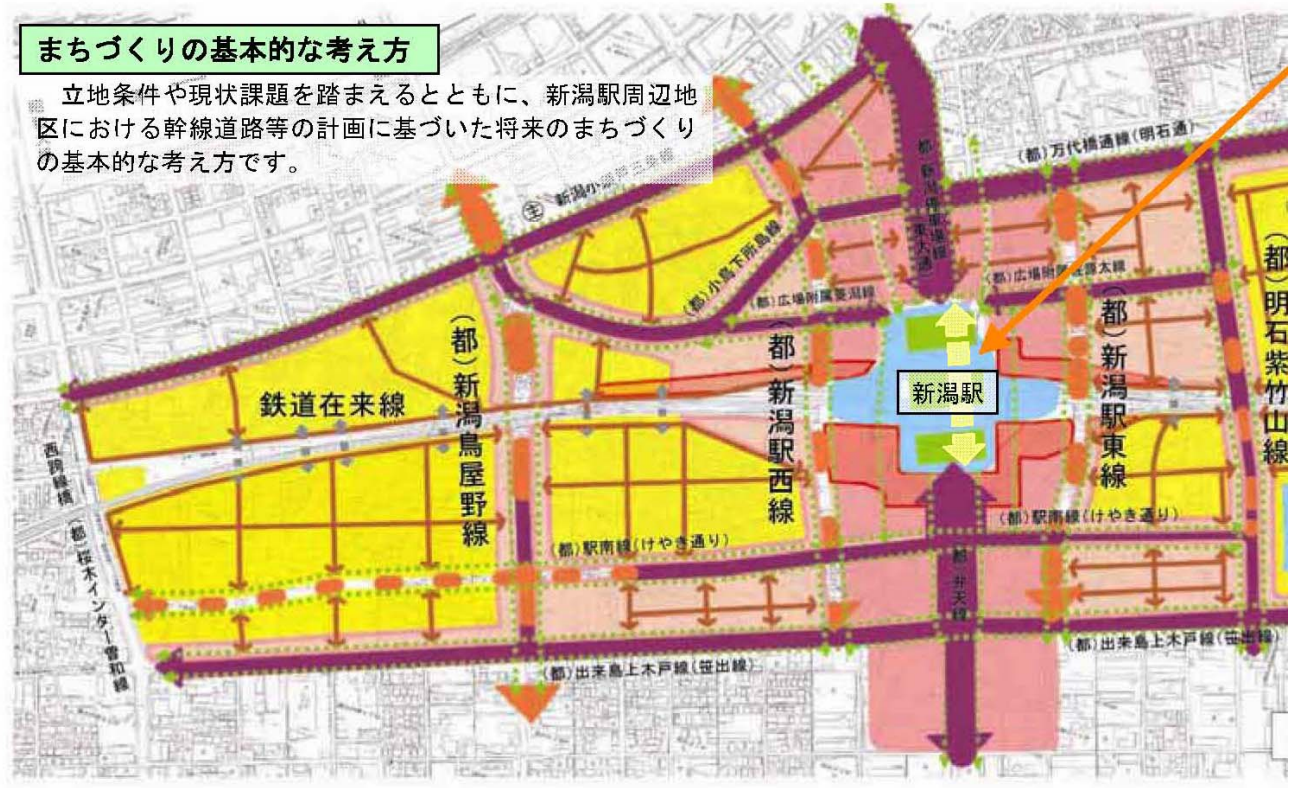
3) 都心地区における関連施策の推進

- ・ 歩行者が回遊するための仕掛けづくり（快適な歩行者・自転車導線網の整備、掘割の復元、レンタサイクルステーションの拡大ほか）
- ・ 都心環状線内の駐車場（西堀地下駐車場等）へのアクセス経路の検討
- ・ 総合交通規制の見直し（一方通行・右折規制など）
- ・ 放置自転車、荷捌きスペース、駐停車対策など

新潟駅周辺整備（鉄道連続立体交差事業，関連幹線道路整備）

まちづくりの基本的な考え方

立地条件や現状課題を踏まえるとともに、新潟駅周辺地区における幹線道路等の計画に基づいた将来のまちづくりの基本的な考え方です。

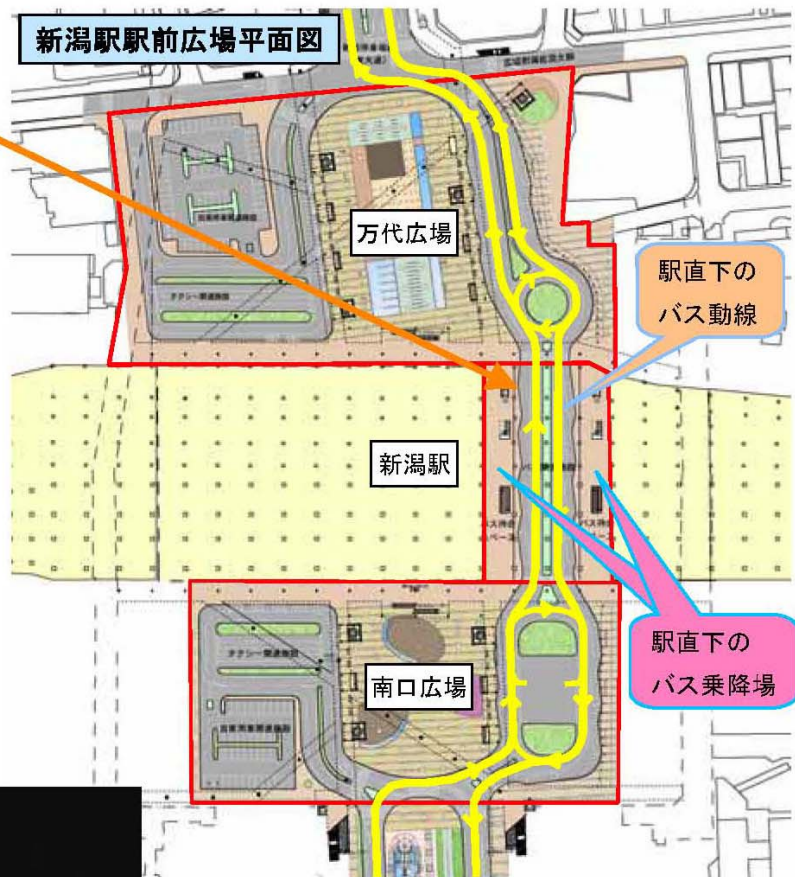


■ 凡 例

<p> 都心商業業務形成エリア 都市の中核管理機能を支える業務施設の立地誘導と新潟の玄関口にふさわしい街並みの形成を目指すエリア</p> <p> 商業業務・沿道利用促進エリア 骨格軸を形成する幹線道路沿道には、背後の居住環境に配慮しつつ、地域の利便性の向上を図る沿道サービス施設等を中心にした立地を目指すエリア</p> <p> 居住環境形成エリア 戸建てなどを中心とした住宅立地を目指し、建替えや道路の拡幅等により居住環境・街並みの改善を図るエリア</p> <p> 都市的活用可能用地 都市施設整備の代替地や、周辺街区と一体的な活用を図る用地</p>	<p> 現在の主要道路軸</p> <p> 新たに位置付けられる主要道路軸</p> <p> 地区集散道路配置イメージ</p> <p> 南北連絡動線</p> <p> 歩行者等主動線配置イメージ</p> <p> 公共施設・その他施設</p>
---	---

● 基幹公共交通軸の形成

新潟駅駅前広場平面図



駅直下の
バス動線

駅直下の
バス乗降場



新潟駅駅前広場イメージ



駅前広場計画コンセプト
人、交通、自然が気持ちよく循環する
「都市の庭」

- 駅で分断されてきた南北市街地を結び、癒しや賑わいを創出する空間
- 多くの人々が交流し賑わいを形成するイベント広場
- バリアフリーを考えたペDESTリアンデッキ
- 時間とともに成長・成熟していく広場

- 南北市街地の一体化
- 政令指定都市を目指す新潟市の陸の玄関口に相応しい駅施設等の充実
- 基幹公共交通軸の形成

高崎市におけるケーススタディ

1. 高崎市における主な道路の整備状況と課題



- 課題：・高崎市は関越自動車道、上信越自動車道、北関東自動車道の高速自動車道、上越新幹線、長野新幹線等鉄道高速交通網をはじめ交通の結節点の交流拠点都市としてまちづくりを進め、その骨格となる高速交通網の受け皿の道路網整備に取り組んでいる。
- ・さらに、合併に伴い合併先町村の中心部と新市の都心部を連結する交通網の早期整備（都市計画道路の整備率は合併前53.6%、合併後42.1%）は新市発展に欠かせない重要な課題となっている。