

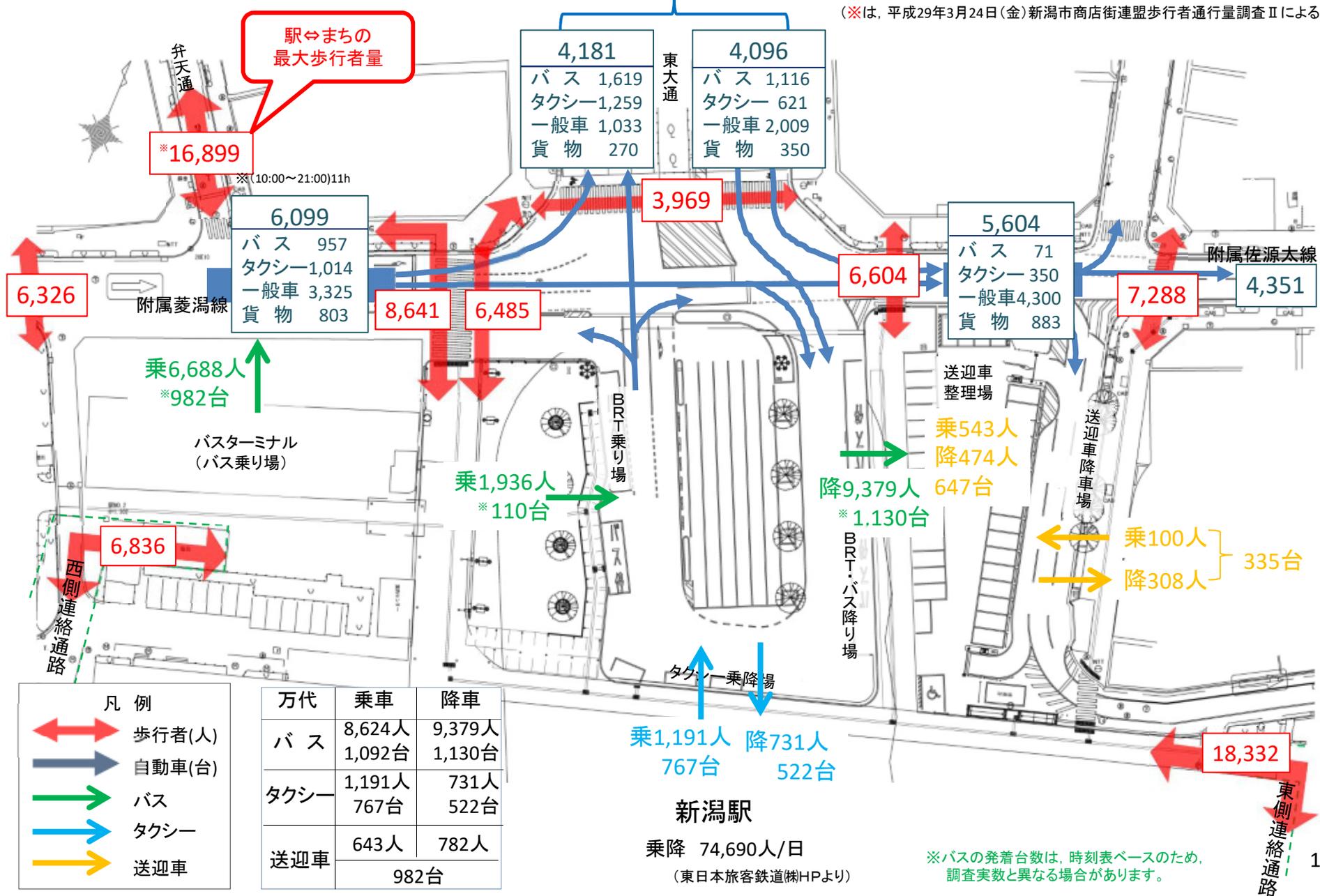
1. 駅前広場の利用状況(万代広場)

資料2

平成28年5月(平日)7:00~19:00(12h)調査

(※は、平成29年3月24日(金)新潟市商店街連盟歩行者通行量調査Ⅱによる)

車線数(片側4車線)に対して
比較的交通量が少ない



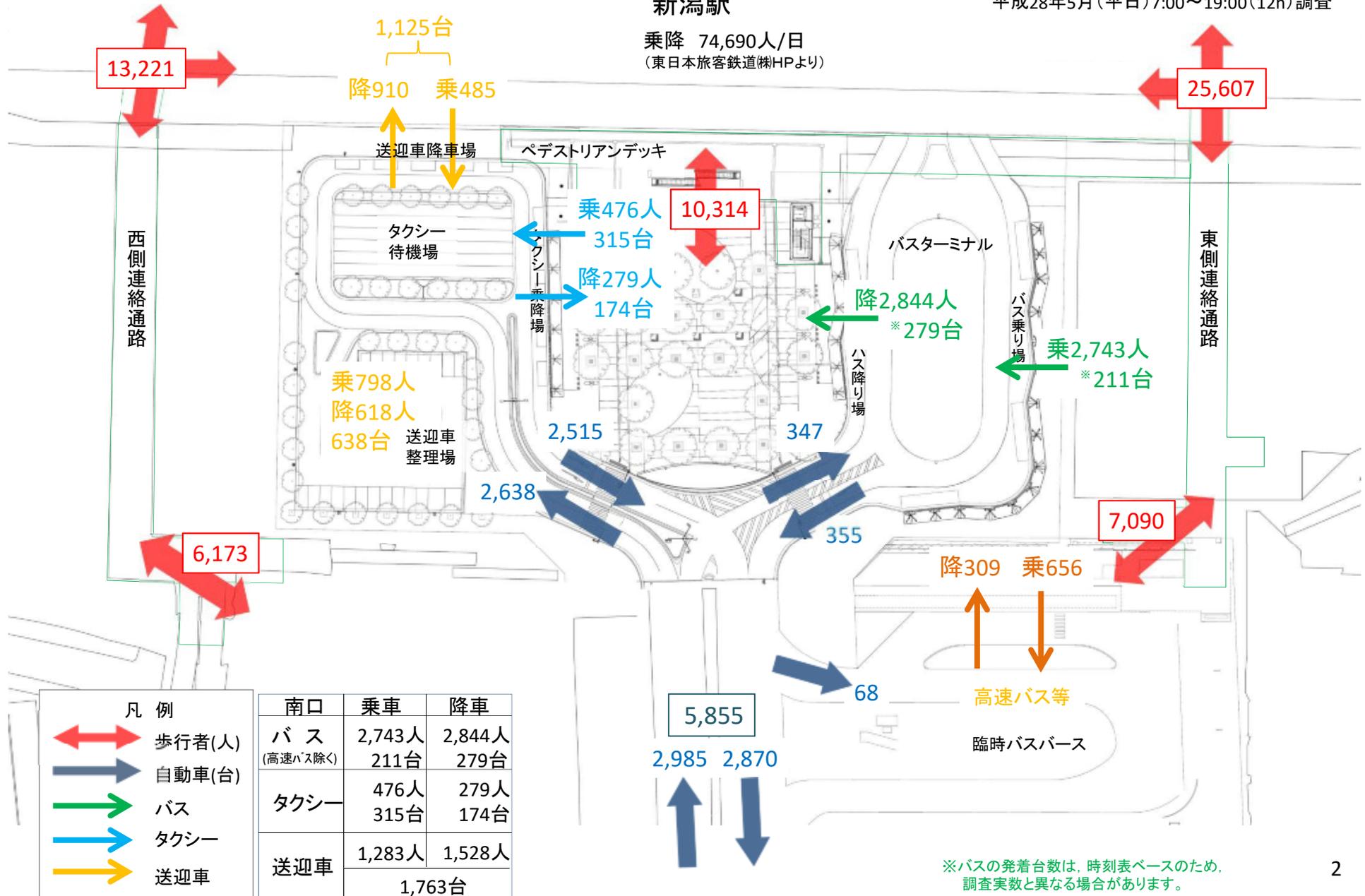
1. 駅前広場の利用状況(南口広場)

資料2

新潟駅

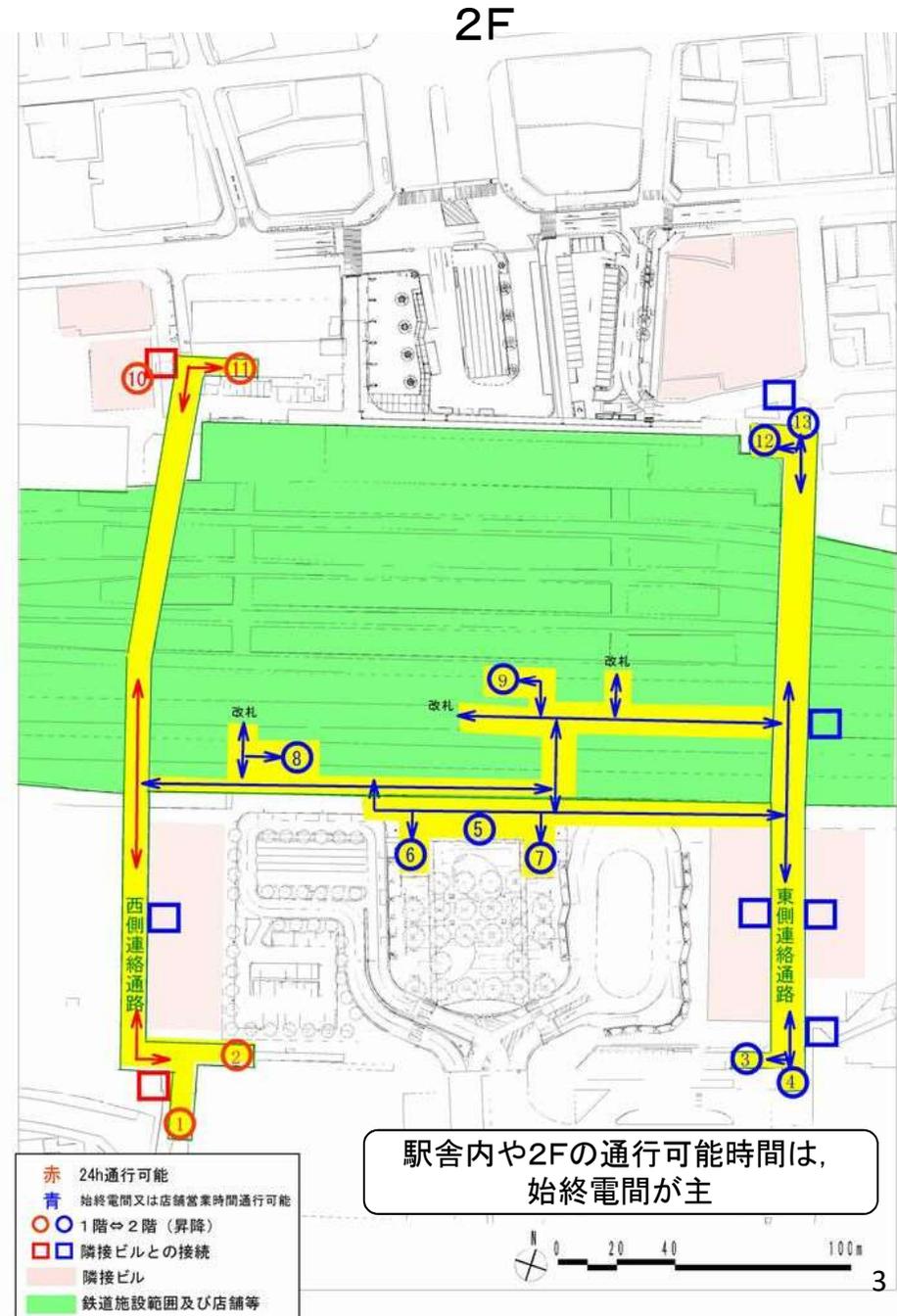
乗降 74,690人/日
(東日本旅客鉄道(株)HPより)

平成28年5月(平日)7:00~19:00(12h)調査



2. 歩行者動線の現況

資料2



3. 新潟駅周辺の自転車利用状況

資料2

	既存駐輪場(カッコ内は収容可能台数)
	自転車交通量(カッコ内は交通量(台数)) (H28.5調査:平日7:00~19:00(12h))
	レンタサイクルステーション



自転車走行空間整備(新潟駅周辺地区)

凡例	
ネットワーク路線	整備済み路線
整備済み路線 (H29年度末)	整備済み路線
整備予定路線 (H31年度末)	整備済み路線
整備予定路線 (H32年度以降)	整備済み路線
専外路線	追加路線
ネットワーク路線以外	整備済み路線
自転車歩行者専用道	整備済み路線
既設	既定計画

石宮公園地下自転車駐車場(967)

新潟駅南口仮設自転車等駐車場(300)

新潟駅南口仮設第2自転車等駐車場(144)

新潟駅南口仮設第1自転車等駐車場(2,062)

新潟駅南口仮設第3自転車等駐車場(300)

南側駐輪可能台数合計:約3,100台

(2,442)

(2,726)

新潟駅南口第1自転車等駐車場(300)

※南側の仮設駐輪場は、将来的に集約し
高架下への配置を検討

4. 南口中央広場の利用状況

資料2

年度	延べ 件数(件)	延べ 日数(日)	備考
H21	24	99	9月から供用開始
H22	85	282	
H23	57	209	
H24	49	220	
H25	87	293	実稼働日数: 91日
H26	42	273	実稼働日数: 64日
H27	51	223	実稼働日数: 108日
H28	51	217	実稼働日数: 124日
H29	23	43	9月末現在

※延べ件数は、使用料が無料(減免)のものも含まれる(行政主催等)。
 ※延べ日数は、同日開催のイベント利用日数が重複されている。

H28内訳(延べ日数)	
イベント	153日
移動販売	54日
撮影	3日
集会	3日
その他	4日

イベントの主な内容
・飲食販売
・キャンドルナイト
・祭り
・花絵プロジェクト
・演奏

イベントの様子(飲食販売)



イベントの様子(キャンドルナイト)





6. 駅舎(万代広場)から東大通の眺望(1)

資料2



現駅舎のデッキ高さ相当階から
新潟駅方向車線を正面に撮影



6. 駅舎(万代広場)から東大通の眺望(2)

資料2



現駅舎のデッキ高さ相当階から
古町方向車線を正面に撮影



出典:平成26年度新潟駅周辺施設計画検討業務報告書
(平成26年度市民ワークショップで投影)

駅の利用者数の変化

(1) 新潟駅乗降者数

- コンベ当時、駅の利用者数は1日約9万人を想定していたが、実際は当時と同様約7万4千人前後で推移している。
- これまでの現状と、人口減少の傾向からも、駅の利用者数に大きな伸びは期待できない。



図 新潟駅乗降者数の推移

資料:JR 乗車人員データを元に作成

(2) ピーク率の変化

- コンベ(基本設計時)では、ピーク率は、将来の伸び率も加味して約20%として設定されていたが、平成22年度の交通量調査結果によると、ピーク率は約13%であった。
- このため、最も混雑する時間帯における駅利用者数についても減少することが明らかとなっている。



図 ピーク率の変化

資料:平成22年度歩行者交通量調査結果等

(3) 附属線の横断者数

- 平成12年と平成22年を比較すると、横断者数は1万8千人(約35%)減少している
- バス、タクシー、自家用車の乗降者数は約15%減少している
- 駅前広場の利用者数は減少している

平成12年:約5.2万人/12h
附属線の横断者数

平成22年:約3.4万人/12h
附属線の横断者数

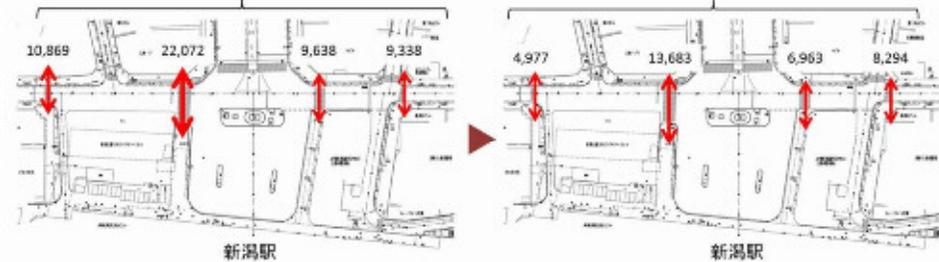


図-1 附属線の横断者数の変化

資料:H12-平成22年度歩行者交通量調査結果

(4) 自動車交通量の変化

- 駅前広場前の交差点における自動車交通量は、全ての方向において交通量が減少している(東大通では約40%減少)
- 将来交通量についても、周辺道路の整備に伴い分散化され、駅前広場前の交差点交通量の総和は、35%減少する

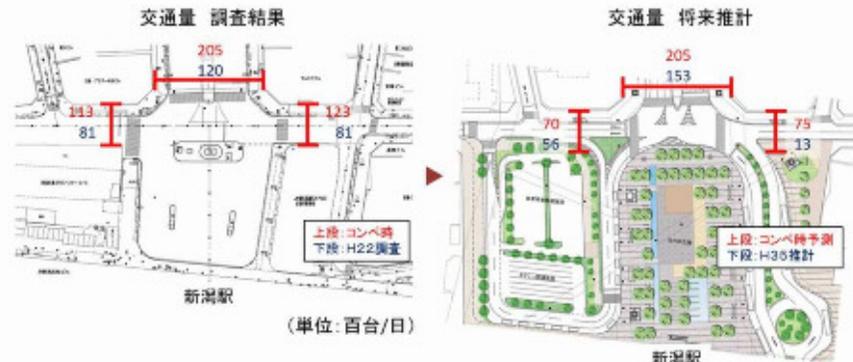


図 自動車交通量の変化

資料:平成22年度新潟駅周辺地区交通量調査結果等

駅前交通形態の変更

- コンペ(基本設計時)案では、附属線は対面通行として計画されていたが、自動車交通量等の影響から現状の一方通行のままに計画変更
- 交差点を縮小することが可能になり、歩行者・自動車ともに通行しやすい形状に改善



図 交差点部の変更内容

社会情勢等の変化に伴う計画条件の整理

出典:平成26年度新潟駅周辺施設計画検討業務報告書(平成26年度市民ワークショップで投影)

- 前項までの社会情勢及びそれによる計画への影響を以下に整理する。
- 将来的に東大通り及び付属線に大きな交通渋滞は発生する可能性は低く、ペDESTリアンデッキがなくても歩行者は交差点を安全に横断できることが想定されることから、ペDESTリアンデッキ計画を見直し、当面はペDESTリアンデッキの整備は行わない計画とした。

時代の変化に伴う前提条件の変化

- 駅利用者数の伸び率の純化
- 駅前広場の利用者数の減少
- 駅周辺の自動車交通量の減少
- 駅前通りの一方通行化と交差点スリム化

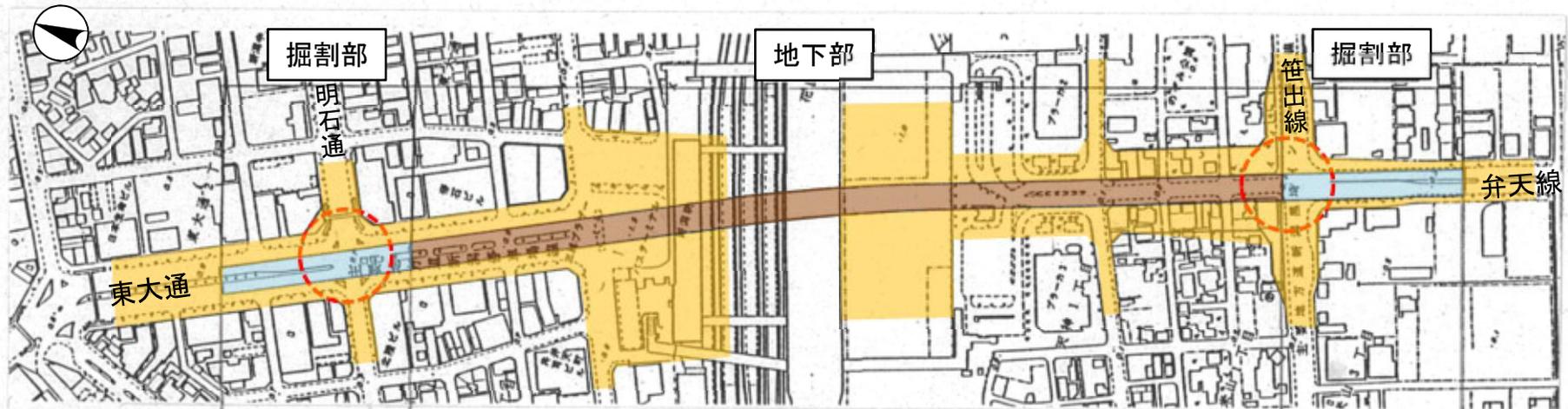
- 大きな交通渋滞は発生しない
- 歩行者は交差点を安全に横断できる

ペDESTリアンデッキの必要性が低下

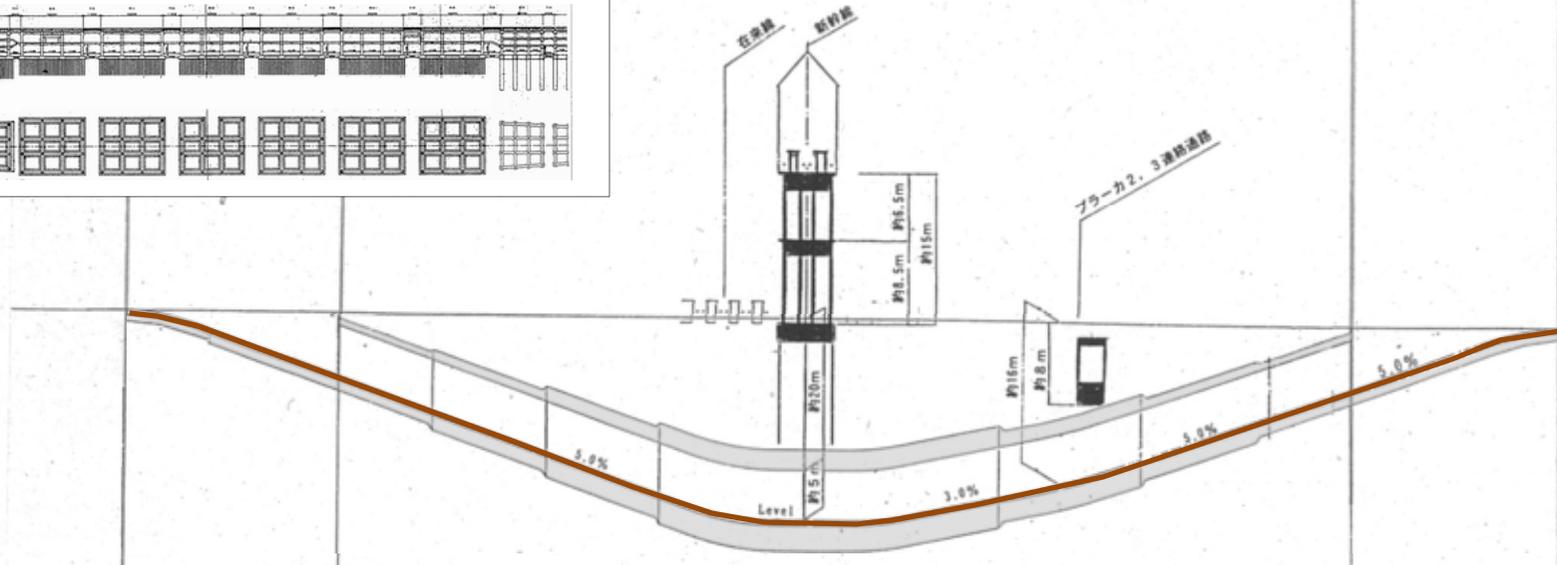
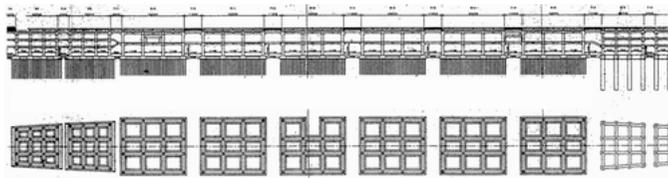


図 前提条件の変化の整理

- 東西ペデを除くペDESTリアンデッキを見直す
- 地上レベルを主動線とした計画を検討する



新幹線構造物側面図



- ・ 新幹線高架橋の杭の下を横断する構造となる (建築物8階相当の深さ)
- ・ 道路の場合は、明石通や笹出線の東西方向の横断が困難となる。

9. 万代広場基本計画イメージ

資料2

東西デッキ見直し案をベースにしたイメージ
(資料3の2ページを参照)



視点A(2F)



視点A(1F)



視点A



視点A'



視点B(2F)



視点B(1F)



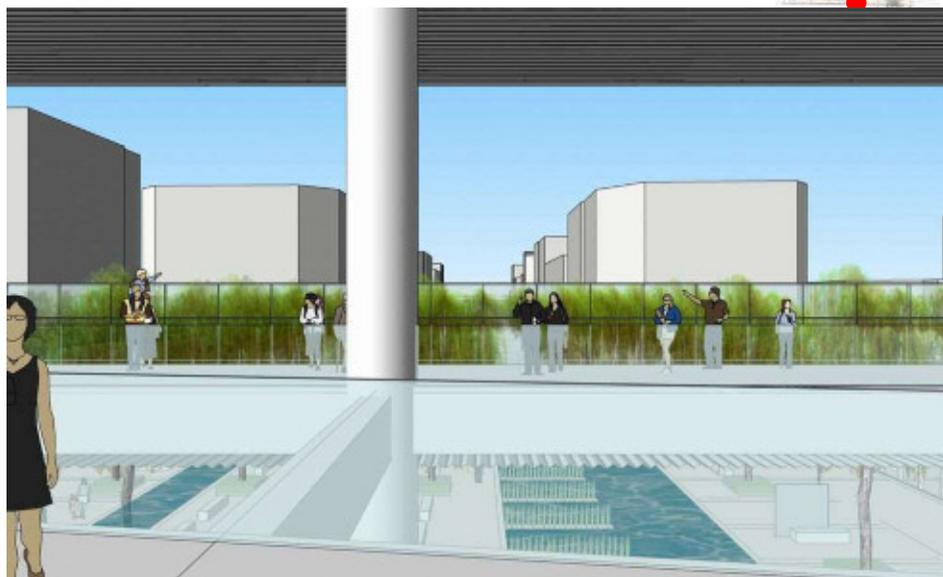
視点B'(2F)



視点B'(1F)



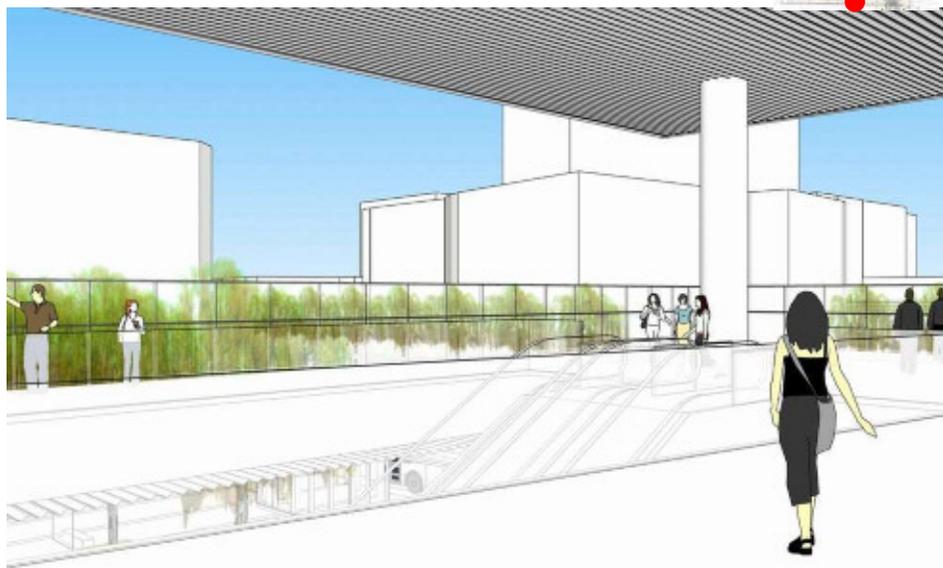
視点B'(2F)



視点B'(1F)



視点B'(2F)



視点B'(1F)



視点C(2F)



視点C(1F)



視点C



視点C'



視点D



視点E



視点F



視点G



視点H



視点H



視点I



視点J



視点J



視点K



視点K



視点K



視点L



視点M



視点N

