

第4回 新潟島中心部交通政策検討協議会

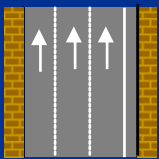
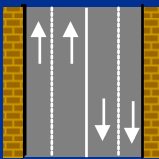
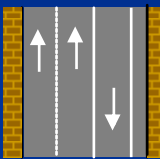
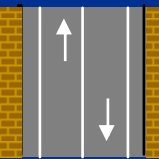
平成19年1月25日
事務局:新潟市都市交通政策課

本日の内容

1. 第3回協議会以降の調査・協議など
2. 協議会としての方向性について

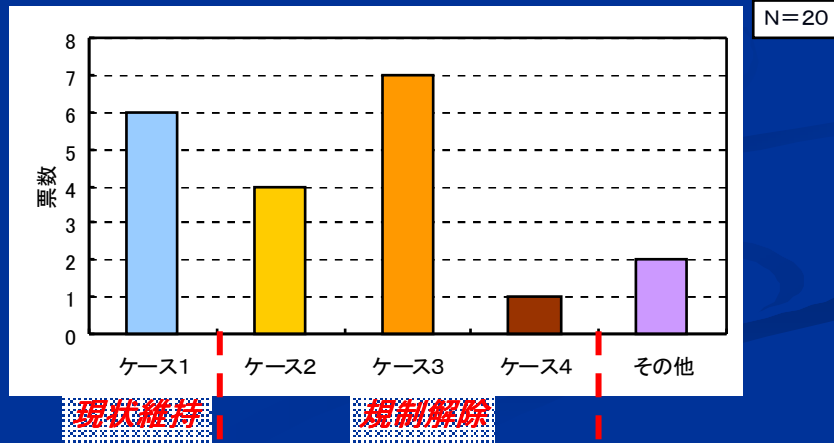
1. 第3回協議会以降の調査・協議など

①委員アンケート調査について

	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4
一般部イメージ				
概要	現状の一方通行規制の維持を基本	交互通行 西堀通 東堀通とも 両側2車線	交互通行 西堀通 東堀通 片方向2車 逆方向 1車	交互通行 西堀通 東堀通とも 両側1車線

■結果 ～単純集計～

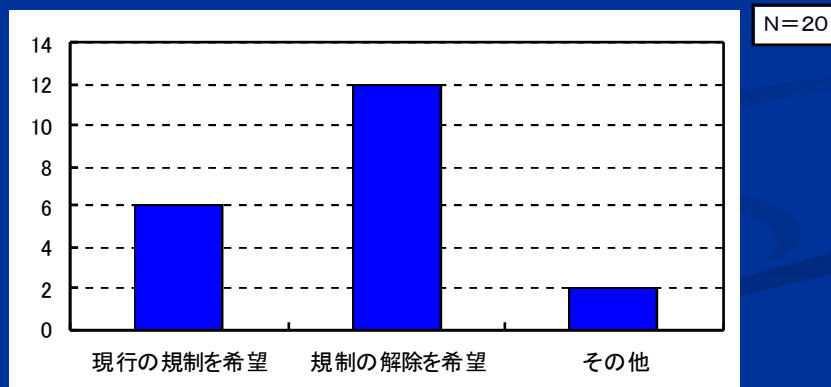
- 最も多かった希望はケース3(7票)、以下ケース1(6票)、ケース2(4票)の順となっている。



■結果 ～傾向～

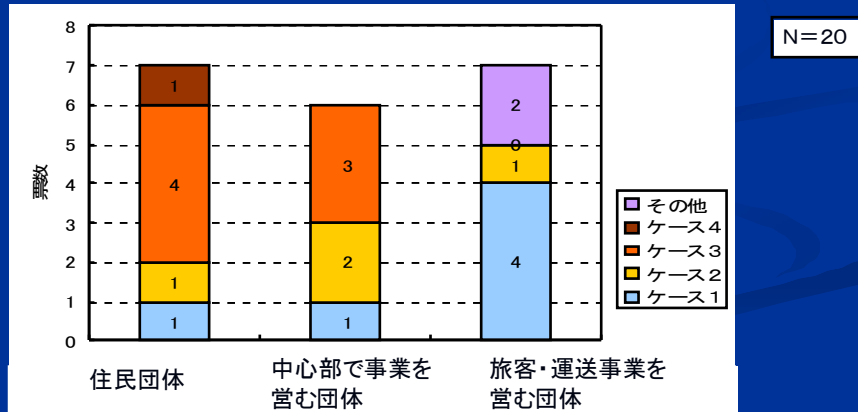
(1) 交通規制への希望意向について

- ケース1を「現行の規制を希望」とし、ケース2～3を「規制の解除を希望」として集計
- 約3分の1が現行の規制を希望しており、残りの約3分の2が規制の解除を希望していることがわかる。



■結果 ～傾向～ (2) 関連団体別の傾向について

- ケース1を「現行の規制を希望」とし、ケース2～3を「規制の解除を希望」として集計
- 約3分の1が現行の規制を希望しており、残りの約3分の2が規制の解除を希望していることがわかる。



②交通量調査について

■調査内容

平成18年10月5日(木)実施
12時間交通量

- 主要交差点10箇所における方向別交通量
(断面交通量図は資料)
- 交通規制による迂回交通量
(ナンバープレート調査)

迂回交通 新堀・広小路

迂回交通混入率 =
迂回交通量 / 断面交通量

※12時間交通量

地区内の目的地に立ち寄
るための迂回も含む



迂回交通 鍛冶小路・新津屋小路

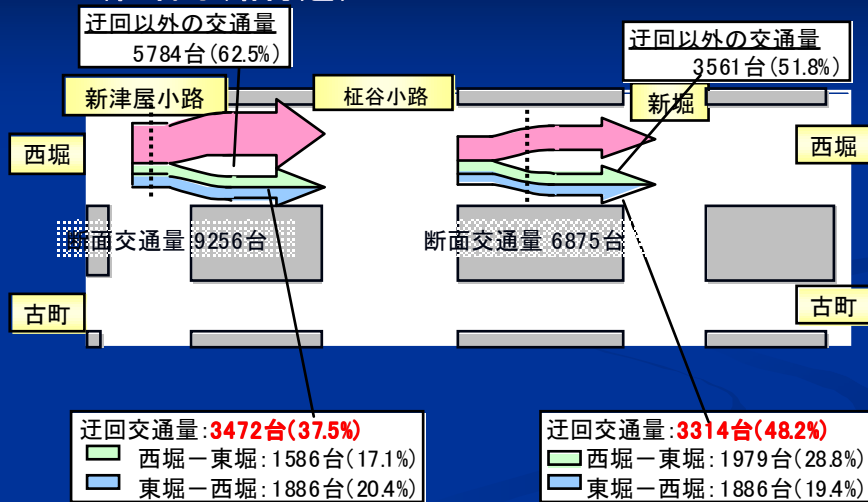
迂回交通混入率 =
迂回交通量 / 断面交通量

※12時間交通量

地区内の目的地に立ち寄
るための迂回も含む



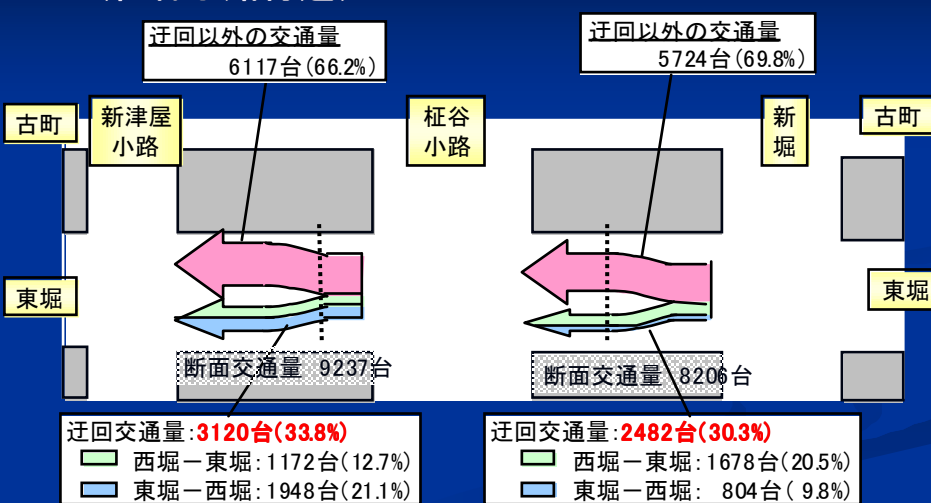
西堀における迂回交通量 (柵谷小路付近)



※12時間交通量

地区内の目的地に立ち寄るための迂回も含む

東堀における迂回交通量 (柵谷小路付近)



※12時間交通量

地区内の目的地に立ち寄るための迂回も含む

■ 交通量調査結果

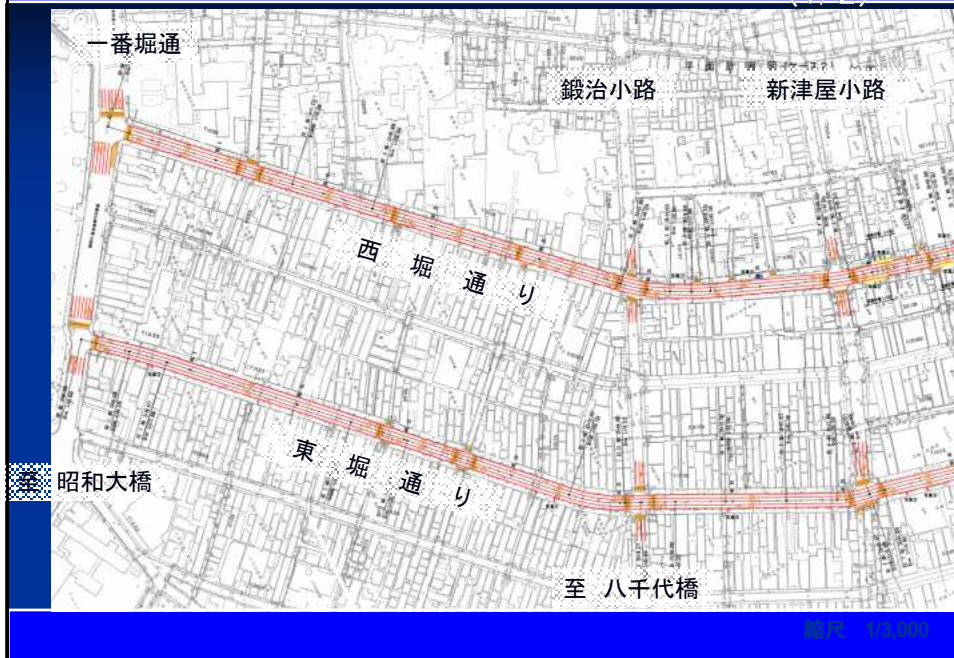
- 西堀および東堀への迂回について
 - ・新津屋小路と新堀通を使って迂回している割合が高い。
- 西堀および東堀の交通に含まれる迂回量
 - ・約3千台の迂回交通量がみられた。(12時間)
 - ・これは、全体の断面交通量の約3割

③ 道路空間の検討

- ケース2および3について検討
 - 目的は、活用可能な道路空間の位置
 - 条件 道路構造令に基づく標準的な考え方
 - ・1車線の幅 3m
 - ・走行速度 40km/h
 - ・滞留長 30m など
- ※実際の運用時には、詳細な検討が必要

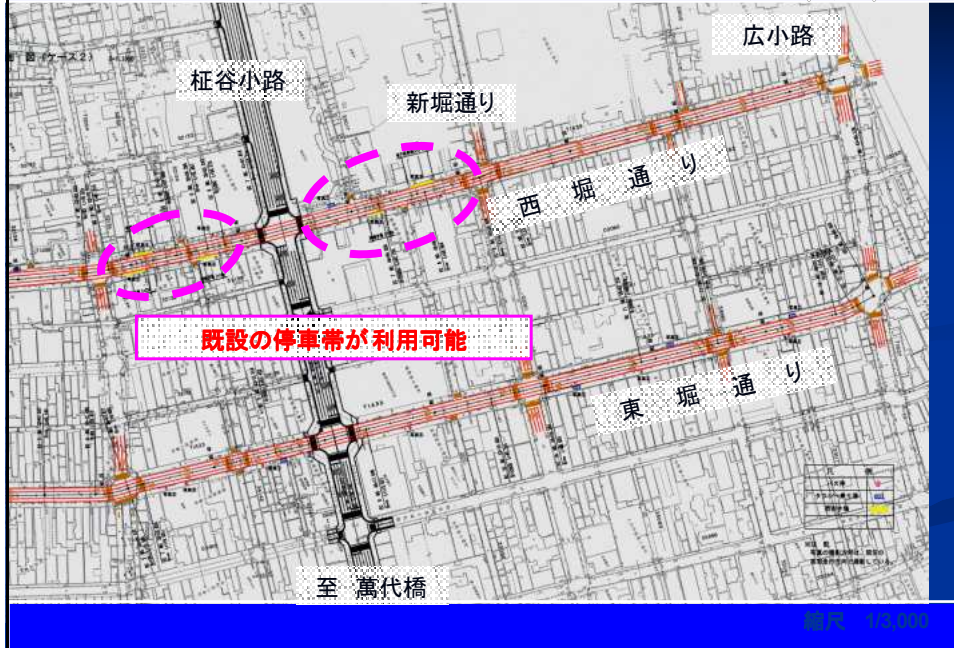
空間創出案の検討 西堀・東堀 ケース2

(1/2)



空間創出検討 西堀・東堀 ケース2

(2/2)



■ ケース2 道路空間検討 模式図

東西堀の交差点: 両方向「直進左折と直進右折(◀▶)」

空間: 創出は不可



空間創出検討

西堀・東堀 ケース3

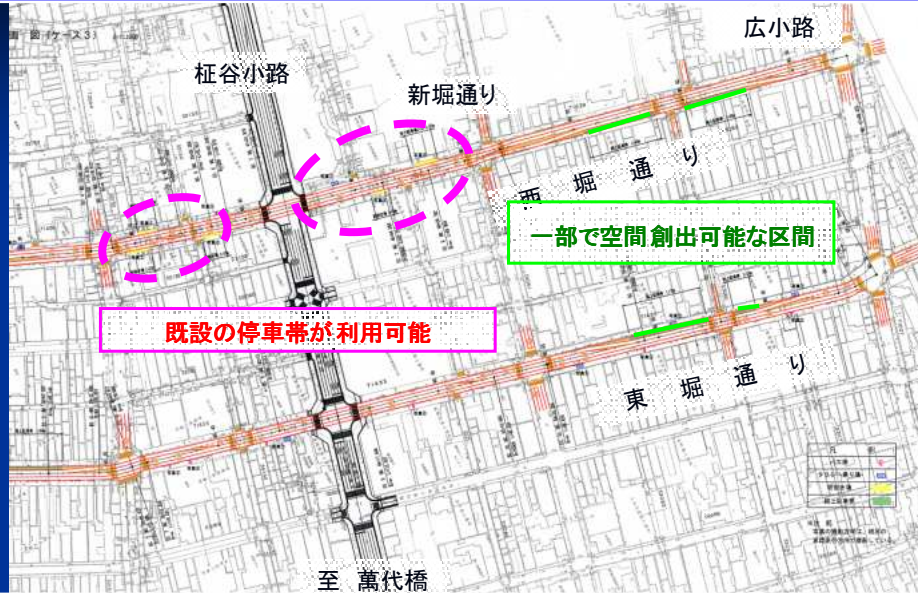
(1/2)



空間創出検討

西堀・東堀 ケース3

(2/2)



図例 03-003

■ ケース3 道路空間検討 模式図

東西堀の交差点: 右折車線の設置が可能

空間: 創出は一部可能



2. 協議会としての方向性について

■事務局(案)

■事務局(案)

東西堀の交通規制解除を含めた交通政策の見直しを進める

- ・2車・1車(ケース3)を基本として個別検討
- ・余裕ある空間の利活用

■対象路線

西堀通り、東堀通りおよび新津屋小路
(本町通り、上大川前通は見送り)

■ 関連事業について

i. 「県道郷土資料館線」整備(県事業)

【計画内容】区間:上大川前通9~11番町

バリアフリーに配慮した歩道の拡幅・新設など道路改良を地元とともに検討中。その際、2車線分の車道幅員を1車線分とし、一方通行規制は維持。

■ 車線および道路空間利用について

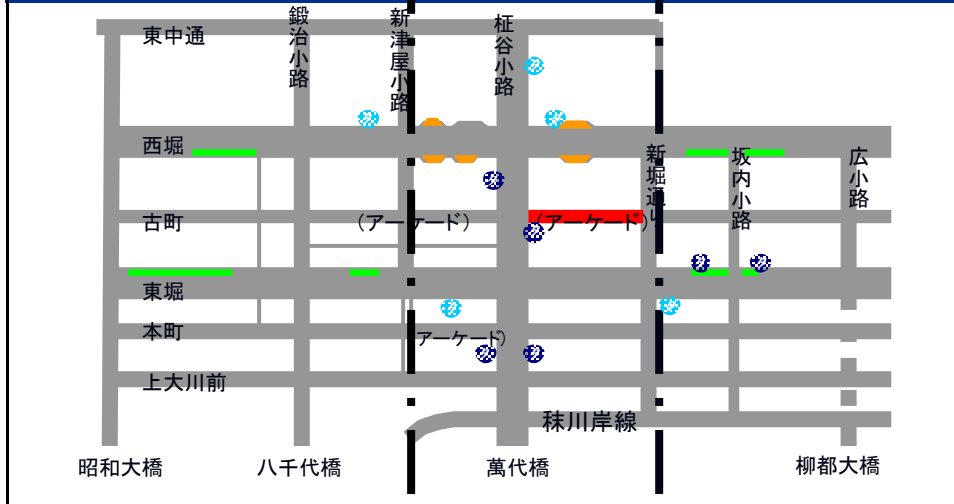
- 交通量調査も踏まえ円滑な交通とする運用
→車線運用、安全対策
- 円滑な交通を阻害しない対策
→道路構造によって停車帯の設置
→停車帯利用のルールづくり

■ 車線運用などイメージ(ケース3)

一番堀～新津屋小路
空間創出あり

榎谷小路近辺
空間創出なし

新堀通～広小路
空間創出あり

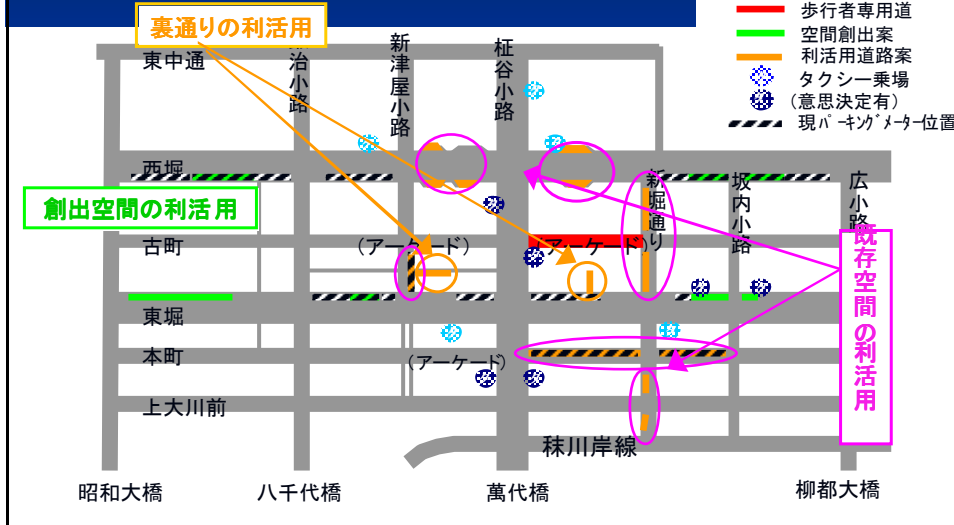


■ 空間創出の例について

- ・本町通、新津屋小路の現在パーキングメーターとなっている箇所の活用
- ・新堀通りににおける空間利用

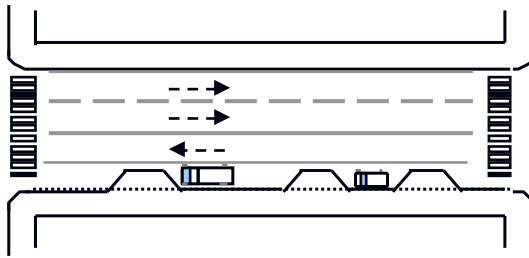
※関係者間でのルール作りが必要

- 凡 例
- 歩行者専用道
 - 空間創出案
 - 利活用道路案
 - タクシー乗場 (意思決定有)
 - 現パーキングメーター位置

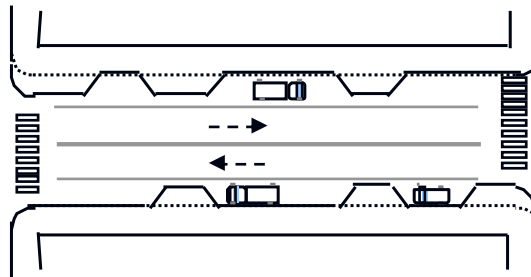


■ 駐車対策の例

2車・1車の
ケース



1車・1車の
ケース



地元商店街、交通管理者等と連携した 荷捌きスペースの整備例(郡山駅 庚坦原線) こうたんばら



国交省 街路課 H19 予算概算要求資料より

■ 今後の取り組みについて

- 要望書提出
- 詳細検討については、個別調整を図っていきたい
 - ・ 駐車対策など安全対策
(駐車帯関連: タクシー、トラック、パーキングメーター)
事業者、住民・商業者、道路管理者および交通管理者で検討
駐車帯におけるルールづくりも検討
 - ・ 交通量調査を踏まえた車線運用の検討
行政側で詳細検討
- 協議会について
 - ・ 次回開催は、各検討内容について報告・確認