

## 「都市交通の将来構想と都心部（古町地区）の交通計画および交通規制に関する基本方針（案）」

## に対する意見概要と県警・新潟市の考え方

## I 都市交通の将来構想

項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
3 (3)	—	<p><b>【LRTの導入】</b></p> <p>●車偏重から公共交通優先の施策とし、基幹公共交通軸としてLRTの導入を強く期待します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRTなどの新たな交通システムは、事業採算性や導入空間の確保といった課題があることから、まずはオムニバスタウン事業の着実な推進を図り、既存のバスや鉄道を活用して、公共交通を利用する人の流れをしっかりと作り出すことが重要と考えています。</li> <li>・また、LRTや次世代型のバスシステムなど将来の新たな交通システムの導入を視野に入れながら、現在、榎谷小路に集中する自動車交通を万代島ルート線方向へ適正に分散・誘導し、基幹公共交通軸としての榎谷小路の道路機能を強化することによって、わかりやすく利便性の高い都心部（古町地区）の交通環境の実現に取り組んでいきます。</li> </ul>	修正なし
3 (3)	P9 「高いサービスレベル（特に運行頻度、定時制、快適な乗り心地）」	<p><b>【運賃精算方法の再構築】</b></p> <p>●9ページの公共交通システムの「高いサービスレベル」の項に、1列に並ばないで降車可能なモノレール・LRT並の料金事前精算方式の採用。出入口が大型で乗降に要するのが短時間であること。を追加していただきたいと思えます。</p> <p>公共基幹交通が成功している諸都市を見ても、路線の複雑さの回避とともに、1日券・数時間券など料金精算方法の再構築が求められるのではないのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹公共交通軸に求められる機能として、時刻表どおりに運行するためにも、運賃收受の時間短縮は重要な課題であると考えています。</li> <li>・ご意見については、現在進めているオムニバスタウン事業（平成19年度より五ヵ年）のICカードの導入にあたり、より利用しやすい運賃施策についても交通事業者とともに検討を進める予定としています。</li> </ul>	修正なし

## II 都心におけるまちづくりと交通施策の基本方針

項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
1	P11 「3. 自動車に頼らず誰もが快適に移動でき、回遊性の高いまち」	<p><b>【人と車の機能を分担したまちづくり】</b></p> <p>●中心市街地では「歩行者」の「安心・安全」ということを政策目標の第一にするべきなのではないでしょうか。</p> <p>●榎谷小路などの「幹線道路」では右折禁止解除などの車の利便性向上を、西堀通りなどの「地域内の回遊道路」は歩行者に安心安全な道路環境を構築することというように両者を機能分担してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・II章の基本方針の記述を「3. ～移動でき、安心・安全に回遊できるまちの実現」(P11)と追記します。</li> <li>・中心部においては安全・快適でゆとりと潤いのある空間づくりが求められ、道路が担う多様な機能に着目し、自動車交通の適正な分散誘導と基幹公共交通軸の形成を図ることにより、分かりやすく行きやすい古町地区の交通環境を実現します。</li> <li>・具体的には、万代島ルート線の整備にあわせ、地区内の交通に対応するアクセス道路や柳都大橋に誘導する道路、歩行者重視の道路など、メリハリのある道路空間整備を目指します。</li> <li>・さらに、利便性の高い基幹公共交通軸の形成に向けて、現在、榎谷小路に集中している自動車交通を万代島ルート線へ適正に誘導することによって、III-2-①にあるように、新潟駅～万代シティ～古町と市内でも人の移動が最も多い導線である榎谷小路を基幹公共交通軸として機能強化を図ります。</li> <li>・榎谷小路の現状は、日交通量が3万台であり、車線数は片側3車線です。そのうち1車線はバス優先レーンに指定しており、実質、片側2車線の運用となっています。</li> <li>・榎谷小路の右折禁止解除に伴い右折車線を設置すると直進車線は1車線となります。さらに信号処理に際して右折に必要な矢印時間を追加しなければならないことから、慢性的な渋滞の発生が予測され、現時点では困難であると考えています。</li> </ul>	修正あり
2	—	<p><b>【人と車の調和したまちづくり】</b></p> <p>●柳都大橋線の全通に伴う当面の構想ということで、今すぐヨーロッパの先進的都市のような、車を排除した街づくりというところまではまだですので、当面、車の流と人の流れとの調和が必要かと思えます。その点では、車が通りすぎるだけで人が滞在しない街にならないようにする必要があります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの賑わいや魅力の向上を図る上で、一定の自動車交通との役割分担のもと歩行者や公共交通を中心とした交通環境の形成は重要と考えています。</li> <li>・古町地区の歴史や文化を活かした魅力あるまちづくりを推進するため、地元および商店街、事業者など関係者と連携を強化しながら、安全で回遊性の高い歩行者・自転車空間などを目指すと同時に、放置自転車や違法駐車、荷捌きスペースの確保など様々な交通の課題に対応していきます。</li> </ul>	修正なし

Ⅲ 都心部（古町地区）の交通計画

項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
	—	●今のままで良好	—	—
2 ①	P14 「【取り組みの概要】 ◇オムニバスタウン事業など公共交通の機能強化」	<p><b>【基幹バスの運賃】</b></p> <p>●基幹バスのりゅーとリンクを全線100円にして欲しい。そうすることで他の交通機関の必要性のない真の「バスタウン」が実現可能になるのではないだろうか。</p>	<p>・りゅーとリンクも含めた公共交通の運賃は、交通事業者が事業収支バランスを考慮して、運輸局の認可を得て設定しています。しかし、運賃体系は、公共交通施策を進める上でも、重要な検討課題であり、ICカード導入や乗り継ぎ割引など関連施策とともに、引き続き、交通事業者と検討を進めていきます。</p> <p>・ご意見は今後の施策のご参考とさせていただきます。</p>	修正なし
2 ②	P14 「迷走車両や迂回交通を解消させ、分かりづらい交通導線を改善」	<p><b>【交通計画と交通規制見直し関係】</b></p> <p>●今回の交通規制見直しの目的に、「いきづらいイメージ改善」「迂回交通の抑制」「迷走車両の抑制」は含まれているのでしょうか。（実施後に迂回交通が減らないと市民から異論が起こるのではないのでしょうか。）</p>	<p>・14ページ第Ⅲ章—2—②「迷走車両や迂回交通を解消させ、分かりづらい交通導線を改善」としております。</p> <p>・具体的な実施効果として、新潟駅方面から新堀方面に向かう場合、現状では榎谷小路と秣川岸通交差点を右折するルートが一般的ですが、万代島ルート線（柳都大橋～東堀通り）の供用にあわせ、西堀・東堀を交互通行にすることによって、柳都大橋方面から広小路を経由して新堀方面に向かうことが可能となります。</p> <p>・実施後の効果については、一定の期間をおいた後、検証調査を行い市民に公表する予定としています。</p>	修正なし
2 ③	—	<p><b>【一方通行路の駐停車】</b></p> <p>●一方通行路に接している方、住民の方々は、自家用車、タクシー等の一寸した駐車が他の交通の障害にならないことから、現状が良いと言っている方が結構おられる。（駐停車禁止であるが）片側2車線は、左側がタクシー・バスが駐停車し、中央側は右折車があると流れが阻害される。車線変更する車が多く神経がイライラする。それが危険である。東西堀通りの客待ちタクシー、代行車は街で遊ぶ人達の足である。</p>	<p>・西堀や東堀がある古町地区は、駐車監視員活動ガイドラインに示す重点地域となっており、基本的に駐車指定区間以外は認められていません。</p> <p>・14ページⅢ—2—③にもありますが、タクシーや荷さばき車両など市街地に必要な車両の駐停車は、一定のルールの下必要と考えており、今後も道路構造の見直しも含めて、関係者・地元ともに検討していきます。</p>	修正なし
2 ③	—	<p><b>【歩道・街路の拡張】</b></p> <p>●一方通行で余った部分を歩道・街路の拡張に使用するのが望まれる。</p>	<p>・Ⅲ—1—④で都心部における交通戦略として「回遊性の高い歩行者空間を目指します」と記載してあるように、中心部においては安全・快適でゆとりと潤いのある空間づくりを実現するため、地区内の道路機能の役割分担により、限られた道路空間の活用と再構築を図り、訪れる人が楽しく回遊できる魅力ある街づくりを進めていきます。</p>	修正なし

IV 新潟島（東堀通り・西堀通りなど）交通規制見直しに関する基本方針

項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
2	P16 「東堀通り、西堀通り、新津屋小路の一方通行規制を交互通行に見直します。」	<p><b>【一方通行規制の解除は反対】</b></p> <p>●今でも駐車違反が多く車線数通りの通行が出来ない。一方通行解除によってさらに危険になる。</p> <p>・国体をめざした新潟市主導の単一的な考えによる一方通行解除は疑問があります。</p> <p>・現在は公共交通機関を利用した中心街活性化を推し進めている最中であり相反する。</p> <p>●東堀・西堀の交互通行については、私は、地元住民として反対です。どうやら地元意見として、この交互通行を推し進めているとの事ですが、一部の地元関係者であり、私は、今日の新聞記事ではじめて知りました。現在でも、東堀・西堀交差点においては交通事故も多く、大変危険であり、一方通行解除となれば、なお、交通量が増し、危険になることは明白です。新潟市の中心街はあくまで公共交通機関による人間の流入・発展を目指すべきものであり、自家用車の利便を向上させ、自家用車の流入・利用を促進させる政策であってはならず、全体的な新潟市のビジョンから見てもこの東堀・西堀交互交通化というものは合致するものではなく、整合性がとれていない計画であると言わざるを得ません。交互交通化による中心市街地の交通の煩雑化は明白で、この方針が中心市街地の安全に及ぼす影響は甚大です。</p>	<p>・新潟島都心部は、中心的商業業務地として、多様な交通手段により快適に移動でき、多くの人々が訪れる魅力あるまちづくりが望まれています。</p> <p>・また、商店街など地元から交通規制見直しや公共交通の利便性向上により、一層の集客に期待する意見もあります。</p> <p>・計画策定にあたっては、住民や商店街、事業者、県警、行政など関係者からなる新潟島中心部交通政策検討協議会を設け、規制を見直さないケースを含め、平成18年3月から検討を進めてきました。</p> <p>・今回の一方通行規制見直しは、交通環境の変化や万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の供用開始にあわせ、萬代橋の交通流を柳都大橋方向に誘導し、分かりやすく円滑な交通処理と基幹公共交通の機能強化を図ります。</p> <p>・さらに、バスや自動車、歩行者、自転車など、道路の役割分担による整備を推進し、将来的には公共交通を活用して訪れる人が楽しく安全・安心して回遊できる魅力ある街づくりを段階的に進めていきます。</p> <p>・万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の延伸整備（秣川岸通線～東堀）や交通規制の見直しに伴い、交通量の増減を含め、従来の交通の流れに変化が予想されますが、交差点の信号機改良や対面通行に伴うセンターラインの明確化など事前の対策を講じるとともに、十分な周知期間をおいた広報活動や街頭指導など、交通事故防止に関係者が連携して取り組みたいと考えております。</p> <p>※ 平成18年の人身事故件数は、東堀西堀全線28件/年でした。                  (参考) 古町地区（商業地区）：94件/km<sup>2</sup>                  大阪（商業地区）：474件/km<sup>2</sup>                  京都（商業地区）：198件/km<sup>2</sup></p>	修正なし
		<p><b>【新津屋小路のみの規制見直し】</b></p> <p>IV章において、交通環境が変化していることで、西堀東堀の一方通行を交互通行に変更しようとしているが、むしろ、現在のような形が分かりやすいのではないかとと思われる。</p> <p>ただし、観光・出張客の中には不平不満を述べる（特にタクシー利用客）者もいることは忘れてはならないが、逆に一方通行にしてきたことが、榎谷小路よりも混雑が生まれなかったのではないかと考えている。</p> <p>この交互通行によって主要交差点などでの事故が多発する可能性や、分かりやすさ（西堀→下方面 東堀→上方面）もあるので、現在の一方通行の解除は時期尚早ではないかと思われる。</p> <p>むしろ、一方通行で余った部分を歩道・街路の拡張に使用するのが望まれる。</p> <p>なお、新津屋小路は交互通行により、逆に分かりやすい道路になるとと思われるので、交互通行が妥当と考えられる。</p>	<p>・今回の一方通行規制見直しは、昭和40年代の慢性的な交通渋滞に対応するために実施された交通規制（交通動線の単純化による交通処理能力の向上）を見直し、様々な手段で街に訪れる人が迷うことなく到達できる交通環境の実現（道路機能の明確化）を目的としています。</p> <p>・具体的には、万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の供用開始にあわせ、萬代橋の交通流を柳都大橋方向に誘導し、生活道路への通過交通の流入や迷走交通を抑制する分かりやすく円滑な交通処理と榎谷小路における基幹公共交通の機能強化を図ります。</p> <p>・さらに、バスや自動車、歩行者、自転車など、道路の役割分担による整備を推進し、将来的には公共交通を活用して訪れる人が楽しく安全・安心して回遊できる魅力ある街づくりを段階的に進めていきます。</p> <p>・一方通行規制見直しにあたっては、交通事故を防止するため、十分な周知期間をおいた広報活動や街頭指導など事前事後の交通の安全確保に新潟市と新潟県警が連携して対応に取り組みたいと考えております。</p>	修正なし
		<p><b>【西堀通りの古町側に駐車場が少ない中で、西堀通りの対面通行は必要か】</b></p> <p>●特に西堀通り東側沿いに大型駐車場は存在せず。柳都大橋経由で西堀通りに進入した車両は、2カ所のフレンドパークか、鍛冶小路以南の駐車場利用を求めて走行することになります。</p> <p>都心部の回遊性向上を目指す中で、西堀通りの対面通行は本当に必要なのでしょうか。なんとか歩行者回遊の中心として残しておけないのでしょうか。</p>	<p>・西堀通りの榎谷小路～広小路間の西側には、大規模な駐車場が8箇所ありますので、柳都大橋側から西堀通りに入った場合、各駐車場などへは対面車線を横断して利用することが可能となります。</p> <p>・今回の一方通行規制見直しは、交通環境の変化や万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の供用開始にあわせ、萬代橋の交通流を柳都大橋方向に誘導し、分かりやすく円滑な交通処理と榎谷小路における基幹公共交通の機能強化を図るとともに、生活道路への通過交通の流入や迷走交通を抑制し、安全で回遊性の高いまちづくりを推進します。</p> <p>・西堀についても、今後の交通量の推移などを見守りながら、古町地区の歴史や文化を活かした魅力あるまちづくりを推進するため、関係者と連携を強化しながら、引き続き交通の課題に取り組んでいきます。</p>	修正なし



項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
	P16 「パーキングメーターを原則撤去します」	<p><b>【一方通行は解除せず、パーキングを残してもらいたい】</b></p> <p>●一方通行を解除したから都心への車でのお客様が増加すると思うのは幻想（郊外のゆったりした駐車場がある店舗に流れてること）一方通行のせいでない。パーキングメーター駐車場が無くなり、商店街への一寸した用のお客が逃げる。旧ダイエー、伊勢丹方面のゆったりした駐車場のある方に行ってしまう。同地のパーキングメーター駐車場はいつも満杯である。私はパーキングメーター駐車場を使って、喫茶、医者、デパート、本町商店街に出かける。</p> <p>●「パーキングメーター」は、商店街の成功事例として全国的に有名な「横浜元町商店街」でも、ワンストップショッピング利用客を狙い商店街側が利用促進策をとってきました。歩行者回遊の中心を遮ることが無い場所にあり、道路幅が許容すれば商店街にとって必ずしも害悪視するものではありません。西堀前通9-8-7には、コインパーキングが若干あるだけであり、たとえ駐車目的で車両が進入してもほとんどは停車できずに通過せざるを得ず。相互交通に変更しても通過交通が増えるのではないかと。</p>	<p>・道路は基本的に人や自転車、自動車の移動性や安全性を重視する空間であり、駐車や停車に必要な空間は必要最小限に押さえるべきものと考えています。</p> <p>・一方通行規制の見直しにあたり、原則として支障となるパーキングメーターは撤去する方針です。</p> <p>・古町地区の駐車容量は、各駐車場の稼働状況から判断すると切迫した状況にはないと考えています。民間による一定の駐車場の確保などにより、公共交通と自動車のバランスの取れた活気とにぎわいのあるまちづくりを目指していきます。</p>	修正なし
	P16 「榎谷小路の右折禁止規制は解除しません」	<p><b>【榎谷小路の右折禁止解除が先であり、歩行者の安全のために一方通行規制の解除は延期してほしい】</b></p> <p>●「いきづらい新潟の街」のイメージ改善と、「迂回交通」「迷走車両」抑制のため、西堀通り、東堀通りへの右折禁止解除を認めてほしい。「右折解除」実施後の迂回交通の減少の経過を見てから、西堀通りの一通解除を検討しても遅くないのではないのでしょうか。</p>	<p>・榎谷小路の現状は、日交通量が3万台であり、車線数は片側3車線です。そのうち1車線はバス優先レーンに指定しており、実質、片側2車線の運用となっています。</p> <p>・榎谷小路の右折禁止解除に伴い右折車線を設置すると直進車線は1車線となります。さらに信号処理に際して右折に必要な矢印時間を追加しなければならないことから、慢性的な渋滞の発生が予測され、現時点では困難であると考えています。</p>	修正なし
	P16 「東堀通り、西堀通り、新津屋小路の一方通行規制を交互通行に見直します。」	<p><b>【早期の規制見直しを】</b></p> <p>●現交通体系では、上下の交通が西堀・東堀・本町・上大川前通りと全て一方通行の為、目的地へ到達するのに全て迂回をする事になり、一見スムーズに見えますが、走行距離が伸、その分道路上に車が長く居るといふ大変不便であり、不経済であります。特に、西堀・東堀・新津屋小路の大通りの一方通行は、遠方よりの来街車にとっては分かりづらく、それ故当地域への来車が少なく、新潟島の衰退につながっております。古町地区の駐車場も近年増加しておりますが、これらを有効活用する意味でも、3道の一方通行解除を行ってください。せっかく巨費を投じた柳都大橋・みなとトンネルがよりよい効果を発揮する為にも、断固、西堀・東堀・新津屋小路を交互通行にして下さい。</p> <p>●西堀と東堀の一方通行規制解除は、地域住民を始め古町に通勤する私たちも望みます。市外又は県外から来られた方は、特に不便を感じていることと思います。現に、新津屋小路から白山方向へ逆走したりしている車を目にしたりすることが多く、ほかの市町村では考えられません。県外利用者へのことも考慮し、1日でも早い規制解除をお願いいたします。</p> <p>●現状の交通規制については長い間放置されてきた問題であり、柳都大橋から東堀との連結が（萬代橋ルート）出来たから相互通行を考える問題ではないと思います。これまで市民の意見に耳を傾けなかった行政の怠慢であるといわざるを得ません。相互通行によって想定される通行上の問題点は多々あるでしょうが、デメリットを優先的に考えるのではなく、メリットを最優先に考えるべきであると思います。またこれを機にお願いしたいのは、単に一方通行解除ではなく、都心部として町の景観にも配慮した構想の下に計画を進めていただきたいと思ひます。</p>	<p>・古町地区の総合交通規制は、昭和41年に、慢性的な交通渋滞の緩和や交通事故の防止を目的として実施されましたが、道路網の整備などにより、萬代橋の交通量が減少するなど大きく変化しています。</p> <p>・このような交通環境の変化や万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の供用開始にあわせ、分かりやすく円滑な交通処理と榎谷小路における基幹公共交通の機能強化を図るため、地域の皆様の意見や要望を踏まえながら、関係者と連携し、交通規制の見直しを含めた都心部の交通環境の改善に取り組むこととしております。</p> <p>・交通規制の見直しについては、これまでも分かりやすく行きやすい都心部の交通環境の実現に向けて、柳都大橋など都心部の道路網整備状況を考慮しながら、新堀通りの一方通行規制解除や鏡橋交差点の右折禁止規制解除など関係機関等の検討や地元住民の意見、要望を踏まえ進められたところです。</p> <p>・今回の一方通行規制見直しは、万代島ルート線（柳都大橋～東堀通間）の供用開始により、榎谷小路に集中する交通が広小路～柳都大橋方向に分散することから、平成18年3月、住民や商店街、行政、交通事業者などからなる新潟島中心部交通政策検討協議会を設け検討を進めてきたものであります。</p>	修正なし

項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
		<p><b>【分かりやすい交通のための規制見直し】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●旅館を経営しているが、お客様から西堀・東堀の一方通行規制が分かりづらいと意見をいただいた。新潟バイパスから中心部に入る道が西堀のみで中心部旅館へは分かりやすく行くことは不可能です。</li> <li>●規制見直しに伴う道路標識等の見直しをする上で、より統一感を持ち、かつ、県外から来る方にも分かりやすい標識の設置を是非ともお願いするしだいです。何卒よろしく願います。</li> <li>●一方通行の見直しにより、迂回することなく目的地に行くのに利便性が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「分かりやすく行きやすい古町地区」を実現するため、公共交通の強化と交通規制の見直しを含めた新潟島都心部（古町地区）の交通環境の改善に取り組みます。</li> <li>・交通規制の見直しにあたっては、地域の関係者は無論のこと、県外から来る方々にも、見やすく分かりやすい道路案内に向けて、交通標識や案内板を随時設置していくこととしております。</li> </ul>	修正なし
		<p><b>【中心部に活気をもどすための規制見直し】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●東堀通りに活気がないのは、白山公園側からの流がないためだと思う。東堀1～5番町のすたれた街並みは見るに忍びない。ヨーロッパの街のように車が自由に走れること。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回遊性・賑わいを高めた歩行者・自転車空間を実現するには、限られた道路空間を有効に活用する取り組みが望まれます。</li> <li>・地区内への通過交通の流入を抑制し、「分かりやすく行きやすい古町地区」を実現するため、公共交通の強化と交通規制の見直しを含めた交通環境の改善に取り組みます。</li> </ul>	修正なし
P16	「榎谷小路の右折禁止規制は解除しません」	<p><b>【規制見直しと右折解除】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●一番は西堀、東堀を両面通行にし、三越・大和・ネクスト・越路をスクランブル交差点にし、萬代橋から橋右折可能にし、西堀地下駐車場、新堀通りの見直しを提案します。</li> <li>●西新潟から中心部に入る際は、西堀通りからの交通で駐車するにも時間がかかる。東堀からも交通できると大変便利となる。榎谷小路（新潟駅方面から）の西堀・東堀の右折をぜひ実施してほしい。中心部にきてから回遊は相互交通の理念を損なうのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西堀交差点をスクランブル化にとの提案ですが、現在、榎谷小路につきましては、交差する西堀、古町、東堀各通りの交通の流れより優先して信号制御を行っております。</li> <li>・西堀交差点をスクランブル化するには、現在の信号処理の流れを変更して新たな流れを追加する必要があり、その場合、榎谷小路のほか、西堀通りや東中通りなどに渋滞の発生が予測されます。</li> <li>・したがいまして、ご提案のスクランブル化につきましては、現状では難しいと考えております。</li> <li>・榎谷小路の現状は、日交通量が3万台であり、車線数は片側3車線です。そのうち1車線はバス優先レーンに指定しており、実質、片側2車線の運用となっています。</li> <li>・榎谷小路の右折禁止解除に伴い右折車線を設置すると直進車線は1車線となります。さらに信号処理に際して右折に必要な矢印時間を追加しなければならないことから、慢性的な渋滞の発生が予測され、現時点では困難であると考えています。</li> </ul>	修正なし
P16	「東堀通り、西堀通り、新津屋小路の一方通行規制を交互通行に見直します」  「パーキングメーターを原則撤去します」	<p><b>【一方通行規制見直しとパーキングを残して】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●計画では、東堀通り、西堀通りは交互通行としてはどうかとのことですが、それ自体はいいのですが、それによって、路上1時間パーキングが無くなると、さらに上古町通りの滞在人口は減り、ますますさびしくなることが心配されます。従って、東堀通り、西堀通りの古町通り側には、引き続き、路上パーキングが残るような計画とされることを提案します。</li> <li>●東堀・西堀通りの一方通行に関しては、中心街に人が集まり易い一つの要因であると思うので、是非実現して欲しいです。古町の通りをただ駐車禁止にしてお客様までも止められなくなるという現状で、横浜のようなタイムパーキング方式にして業者がずっと止めるのではなく、お客様が止めてお店に行き易い方法を考えて欲しい。</li> </ul> <p><b>【一方通行規制見直しとパーキングメーターなくして】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●路上パーキングをなくしても民間駐車場を利用してもらえばいいと思う。民間駐車場が増えて車人口が多くなれば、中心部の活性化につながる。街の中に人が来て、活気づけることが大切なことだと思っている。新潟島活性化のためには、西堀・東堀の一方通行見直し、相互通行はお金をかけずに今すぐ出来る施策と考えてます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行規制の見直しにあたり、原則として支障となるパーキングメーターは撤去する方針です。</li> <li>・古町地区の駐車容量は、各駐車場の稼働状況から判断すると切迫した状況にはないと考えています。民間による一定の駐車場の確保などにより、公共交通と自動車のバランスの取れた活気とにぎわいのあるまちづくりを目指していきます。</li> <li>・30分100円の民間駐車場や、無料駐車券のサービスがあることから一概に言えませんが、駐車料金が、パーキングメーターにくらべ割高になる場合もあります。</li> </ul>	修正なし



項	箇所 素案の記述	意見概要	考え方	対応
	—	<p><b>【規制見直しと駐車場】</b></p> <p>●東堀と西堀の一方通行解除は地域住民をはじめとする広く市民の願望であったと思います。コンパクトシティを目指すならば、中心部の回遊性を高めることは絶対条件です。歩行者の回遊性と同時に車両の回遊性のために、規制解除は早期に実現してください。同時にその車両が市街地に放置され利便性や街の美観を損ねることのないよう駐車施設の整備も並行して推進ください。早期規制解除を実施いただき、中心部の活性化をぜひ実現してください。よろしくお祈いします。</p> <p>●東堀と西堀の一方通行解除は、地域住民をはじめとする広く市民の願いであると同時に、古町に車で出かけた知人などは、一方通行が多くて走りづらい、目的地になかなか着けないと言うことをよく聞かされます。また、コンパクトシティを目指すならば、中心部の回遊性を高めることは絶対条件です。中心市街地に活力を与える基本でもあると思いますので、規制解除は早期に実現して下さい。解除に伴い、当然片方の車線が狭くなるので、違法駐車などにより、利便性や美観を損なわないように、駐車施設の整備（大都市並みの高い料金なども）も検討して下さい。</p> <p>●勤務先が西堀地区にあり、毎日マイカー通勤しており、また、休日には古町界隈に車で来て買い物をしたりしています。古町周辺は、一方通行で走りにくいと長年言われてきていますが、なかなか実現せず、今日に至っております。是非、早急に解除すべきと思いますし、解除することにより回り道も少なくなり、省エネにもCO2削減にも適うものと思います。これに関連し、中心部の駐車施設の整備（市営駐車場も含め）も是非推進していただきたいと思います。</p>	<p>・古町地区の駐車容量は、各駐車場の稼働状況から判断すると切迫した状況にはないと考えています。民間による一定の駐車場の確保などにより、公共交通と自動車のバランスの取れた活気にぎわいのあるまちづくりを目指していきます。</p> <p>・また、古町地区の歴史や文化を活かした魅力あるまちづくりを推進するため、関係者と連携を強化しながら、引き続き交通の課題に取り組んでいきます。</p> <p>（古町地区は駐車監視員活動ガイドラインに示す重点地域です。）</p>	修正なし
	P16 「主要交差点には右折車両の安全と事故防止から信号機の改良を行ないます」	<p><b>【信号改善】</b></p> <p>●主要交差点には(省略)時差式にするのであれば、方式を統一するべきである。(右折矢印があったり、なかったりするのではわかりにくい)</p> <p>●信号の青、赤の秒数も幹線(優先)道路の青が長すぎると思います。この為歩行者など待ちきれず信号無視をする姿をよく見かけます。規制解除と同時に交通安全についても再検討をしていただき、便利で安全な中心市街地の活性化の実現によりお願い致します。</p> <p>●自動車交通を万代島ルート線に誘導させるため、都心周辺部の主要交差点で信号時間を調整してほしい。</p> <p>●新堀通・古町7～8の信号機の時間短縮をすべきです。通行人数調査でも実態を把握していますし、年齢区分を把握しています。</p>	<p>・時差式信号機に併設されている矢印灯器は逐次廃止したいと考えています。</p> <p>・一方通行規制見直しにあわせ、古町地区全体の信号制御の見直しを検討していきたいと考えています。</p>	修正なし
	P16 「昭和大橋方向から東堀通りへの右折	<p><b>【一番堀通りから東堀通りへの右折】</b></p> <p>●幹線道路の一番堀通りから東堀への右折を認めてほしい。</p>	<p>・昭和大橋方向から東堀への右折を認めた場合、昭和大橋方向から2車線で流入する白山小学校前の変形交差点を通過後、東堀との交差点間隔が短く、右折車線の設置が不可能です。</p> <p>・したがって、東堀への右折を認めると後続車に影響を与え渋滞の原因となることから、難しいと考えております。</p>	修正なし
	—	<p><b>【榎谷小路のバスレーン】</b></p> <p>IV-2 に以下の趣旨を追加</p> <p>●榎谷小路の第2車線をバス優先レーンとします。優先時間は第1車線に準じます。</p>	<p>・榎谷小路の基幹公共交通軸としての道路空間整備については、交通規制見直し後の交通状況などを見極めながら、引き続き関係機関と連携して検討を進めていきます。</p>	修正なし
3		<p><b>【規制解除と観光資源】</b></p> <p>●新潟島の中でも一番堀通り以北の旧市街地は、最も古くから社会資本が整備された新潟情緒を代表する地域であり、歴史的な観光要素も数多い。この見直しはそれらの利用をより活発化させる一助となる。</p> <p>●市民のいこいの場又観光施設としてのウォーターフロントの開発は、ここ数年来、新潟市でも積極的に推進されてきたが、この見直しにより対岸の万代島や河口周辺部とのより積極的な連係が期待できる。</p>	<p>・ご指摘の通り、メリットとしてP17の表に追記します。</p> <p>・交通規制の見直しを含めた新潟島都心部(古町地区)の交通環境の改善に関係者が互いに連携協力し、一丸となって取り組むことにより、街中の歴史的建造物を活かしたまちづくりや、万代島や河口部周辺の観光施設の有効利用にもつながるものと考えています。</p>	修正あり

その他の意見

	意見概要	考え方	対応
	<p><b>【道路拡幅】</b></p> <p>●古町通りは5番町より白山までの間一方通行で中間右折しか出来ない新川を拡げ交互通行出来るように</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の対象路線以外の交通規制見直しについても、引き続き地元と検討を行うことにしています。</li> <li>・新川小路は、地域の生活道路として利用されており、現在のところ拡幅の計画もなく、必要性は少ないものと考えています。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【堀の復元】</b></p> <p>●広小路拡幅して居りますが堀の再現する事を願って居る人も居られますが今やらないと今後とも出来ませんと思いますが</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・古町地区全体で、水や緑を感じながら周遊できる環境整備について、今後も検討しています。</li> <li>・掘割再生については、引き続き関係する市民団体や地域の皆様と十分な議論・調整を図りながら、検討を進めていきたいと考えています。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【バス停の設置】</b></p> <p>●三越のみにバスの停車場所にするのではなく、越路会館側にもバスの停車ができるようにすべきです。あまりにも実態把握をしていない市の対応に憤りを感じます</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一方通行規制を見直す場合、榎谷小路の越路会館側の外側車線は現在の直進車線から直進・左折車線になることからバスの停車は難しいと考えています。</li> <li>・なお、引き続き市としても市民が利用しやすいバス待ち環境の実現に向けて、交通事業者や道路管理者など関係者とともに取り組みを推進します。</li> <li>・現在、一方通行によって行き帰りでルートが異なるバス路線については、バスを運行する新潟交通株式会社としても、バス停位置及びルートの見直しを検討すると聞いています。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【西堀通りの歩行者優先施策を】</b></p> <p>●「西堀通り」（西堀前通7）はトランジットモールあるいは歩行者優先空間として活用を。都心の歩行者回遊の中心地であり、最後まで堀があった通りとして歴史的価値を持つ、都心に残された貴重な、道路空間の再配分が可能な公共用地。（西堀前通8～9の地下には350年前の堀の史跡が埋設されている。）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・古町地区の歴史や文化を活かした魅力あるまちづくりを推進するため、今回の交通規制の見直しを含めた新潟島都心部（古町地区）の交通環境の改善とともに、西堀の歴史を活かした道路環境整備について、引き続き関係者と連携を強化しながら、検討を進めていきたいと考えています。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【その他の規制見直し】</b></p> <p>●みなとトンネル(新潟島側)の出口を左折可能にしてはどうか（周辺住民の許可車両のみ、ガソリンの消費を減らし温暖化対策にもなります）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・みなとトンネル開通前に「生活道路への通過交通を排除する」とした地元住民の意見を反映させて一方通行規制が実施されました。なお、一方通行規制の趣旨から逆走の許可はできないため、ご理解願います。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【取締要望】</b></p> <p>●みなとトンネル内は、スピード超過車両多く、とても危険である。取締又は通行車両を許可制にしてはどうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・みなとトンネルの交通実態を踏まえ、減速対策について検討するとともに、悪質・危険な暴走車両に対する指導取締を考えております。また、みなとトンネルの通行を周辺住民のみ許可し、周辺住民以外の自動車の通行を禁止する許可はできないと考えています。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【駐車場施策】</b></p> <p>●地下駐車場に関しては、民間委託や駐輪場も設置し、三越・大和などにバリアフリーを設けるようにし、料金、入場等も西堀ローサ側からも入庫できるようにする事を可能にし、駐車場使用料金も見直し、駐輪に関しても月極料金をし、料金を安価にすれば良いかと思えます。</p> <p>●また、次世代型循環バスやLRT導入までは時間がかかると考えられますので路上パーキングメーター廃止と平行してデメリットであげた来場者の駐車料金負担増に対して市の管理する駐車場（西堀地下駐車場）の30分無料などの具体的対策や地元地域事業者および駐車場組合との連携した対策が必要と考えられます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・抜本的なバリアフリー対策を講じることは現段階では困難ではあるものの、周辺の開発（ビルの建替え等）の際に協力を求めていると考えています。</li> <li>また、駐輪対策については地下2階という構造上の課題と歩行者・自転車の安全上の課題もあるため慎重に検討する必要があると考えています。</li> <li>・西堀地下駐車場の料金体系及び駐車形態の見直しについては、民業の圧迫という観点からも近隣の民間駐車場との協議が必要であると考えています。</li> <li>また、周辺事業者や駐車場組合との連携については積極的に取り組みたいと考えており実施可能な取り組みを検討してまいります。</li> </ul>	修正なし
	<p><b>【駐停車対策】</b></p> <p>●西堀前通七の大和デパート商品搬入口前では、車両の遅滞が起り交通の阻害や危険性があり対策が求められます。一方通行解除を行なった場合、4車線でも遅滞が起こる現状から、さらに車線減少し1車線となることで、西堀通りの大和デパート商品搬入口前の混雑が、悪化し、事故の危険性が高まることは避けた方が良いのではないのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の搬入口付近は、一方通行見直し時に逆向きの車線となり、また交差点も近接していることから、現在商品の搬入口がある百貨店とも調整を図り、安全対策を検討したいと考えています。</li> </ul>	修正なし

	意見概要	考え方	対応
	<p><b>【計画の公表、市民意見募集について】</b></p> <p>●今回のように広報誌にて公表し意見を求めるのはとても良いことかと思いますが、西堀駐輪場の建設に関しても、町内会理事長、市議会議員質問、実質工事の状況でした。しかし、施工管理は土木、管理は委託、そして広報は後回し、萬代の駐輪場に関しても同様でした。行政がなぜ事前に公表し具体案を発表し、市民に対して公表しないのでしょうか、今回も事前に計画が決まっています、次の予算計上にするためでは無いでしょうか＝各商店街理事長に相談してから稼働するのではなく、市民の意見を先に聞き、実態調査をアルバイト等にさせるのではなく、職員の皆さんが動いて実態調査をし、各町内に意見を求めるべきです。実態調査を市の職員が先に把握し、公表し、各町内に意見聴取し、計画決定の公表をするべきだと思います。今回の件に関しても、事前根回したうえで、公表しているのでは無いでしょうか＝順番があまりにも違います。商工会議所の機能も以前に比べて劣っていると思います。ぜひ、これらの回答を個人的意見、私見で構いませんから、回答をお願い申し上げます。電話でも構いません。</p> <p>●駅の無い古町では「バス停」が生命線。交通規制の見直しにあたって個店からの意見聴取の場を作ってほしい。</p>	<p>・ご意見を踏まえ、開かれた市政に向けて、改善できるところは真摯に改め、市民の理解と協力を得られるよう関係者一丸となって、取り組んでいきます。</p> <p>・この度の交通規制の見直しを含めた新潟島都心部（古町地区）の交通環境の改善については、皆様からのパブリックコメントの意見募集結果を踏まえ、検討結果を公表するとともに、地元住民・商店街・事業者への説明会の開催を予定していますのでご理解・ご協力をお願いします。</p>	修正なし
	<p><b>【海岸線までの整備を】</b></p> <p>●都心部の歩行者の安全確保のため、広小路～市美術館～二葉中地下の砂山にトンネルを掘って～海岸道路という「通過交通」の車両動線を造っていただけませんか。</p>	<p>・海岸幹線は、第3回パーソントリップ調査において、大量の交通を円滑に処理する主要幹線道路でなく、豊かな自然や歴史・文化が集積する海岸地域や新潟西港などと接続する周辺環境に配慮したアクセス道路として位置づけられています。</p> <p>・このため、大量の通過交通を海岸部に誘導する道路整備は好ましくないものと考えていますが、ご提案については当該地区の検討課題として、今後の道路計画の参考にさせていただきたいと考えています。</p>	修正なし