

古町地区道路空間再構築基本計画

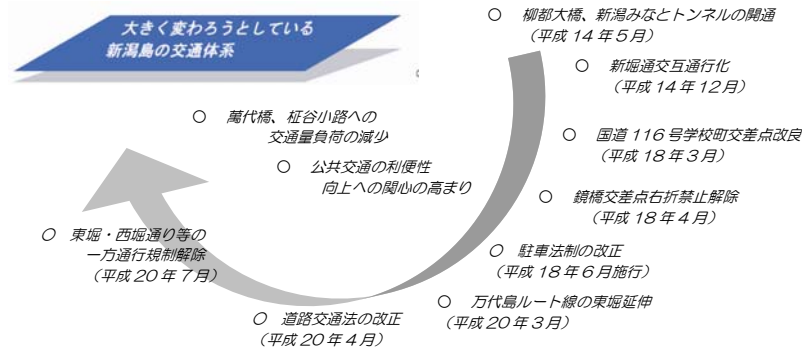
1. 古町地区のみちづくりの方向性

“人と環境にやさしい交通”の実現

古町地区は、新潟市の中心市街地として、伝統・文化、商業・業務など様々なまちの活動が集積しているという面をもっている。

平成20年の古町地区一方通行解除を契機とし、古町の個性や特徴を活かした、まちづくりと一体となった交通まちづくりについての検討が求められている。

新潟島中心部の変化とこれからの課題



まち・みちの現状

① まちの特性

a. まちの状況

- ・NEXT21、三越、イトーヨーカドー、ふるまちモール、本町通など、商業施設及び商業店舗が多く立地し、新潟市の商業・業務機能の中枢を担っている。
- ・西堀通沿線には、寺町としての面影も残っており、お寺が多く見られる。また、古町通8番町以北を中心に飲食店が多く立ち並ぶ。

b. 交通施設の状況

- ・古町地区には駐車場が多数あり、立体的な駐車場も設置されている。一部の立体駐車場では、自転車を借りることが可能となっている。(にいがたレンタサイクル)
- ・榎谷小路には多数のバス停とともに、公安指定のタクシー乗り場が設置されている。なお、東堀通6番町のタクシー乗り場は公安指定を受けていない。
- ・まちなかの至るところにポケットスペースが設置されている。
- ・主要道路では、電線類の地中化が完了している。

■ 参考図1参照

② 現在の交通状況

- ・基幹バスが運行されている榎谷小路には、広域的な通過交通が流入していると考えられる。
- ・歩行者、自転車は中心部に集中している。特に自転車は一番堀通～榎谷小路間を通過する交通が多い。



③ 路上駐停車の状況

- ・平日における駐停車台数は、午前10時台における台数が最も多い。これは、貨物車が商業施設等へ配達を行うために駐停車しているためと考えられる。

a. 乗用車の駐停車密度

- ・古町通1～4、古町通9、本町通5、7での乗用車の駐停車密度が比較的高い。
- ・西堀通7のNEXT21前や坂内小路などでは、ポケットスペースを利用した駐停車する車が多く見られる。

b. 貨物車の駐停車密度

- ・西堀通5～8、古町通1～4、6、8、本町通6など、沿道に商業店舗等が立地する区間での駐停車が多く、密度が高い。

c. タクシーの駐停車密度

- ・榎谷小路、東堀通5、6(公安指定以外のタクシー乗り場)や、上大川前通6のイトーヨーカドー前での路上駐停車が多く、密度が高い。

b. 夜間のタクシーの駐停車密度

- ・古町通8、東堀通8、9、新堀通では、客待ちによるタクシーの駐停車が多く、密度が高い。

■ 参考図1参照

《関連計画等によるまちづくりの方向性》

※にいがた交通戦略プラン(平成20年3月)等より抜粋

■ まちづくりの方向性

都心が賑わい人々が交流するまち、みなとまちの歴史と文化を感じるまち、ぶらぶらとまち歩きを楽しむまち

■ 交通まちづくりの方向性

まちの賑わいや都市の活力を創出、誰もが快適に移動しやすい交通環境の実現

(にいがた交通戦略プランより)

- ・公共交通サービスを基軸に、回遊性の高い「歩いて楽しいまちなか」を創造(基幹公共交通軸の形成等)
- ・歩行者や自転車が安全で快適に移動できる交通環境の創出
- ・まちなかにぎわい・憩いの空間を創出等

古町地区のみちづくりの方向性

人が中心となる古町地区のみちづくり

■ 人々が集う賑わいと交流の拠点

- ・新潟駅周辺地区～古町地区～白山地区間の連続した各方面からの人の流れの創出
- ・白山公園、みなとびあなどの周辺施設と古町地区を行き交う人の流れの創出、観光交流の促進

■ 歴史や文化が息づくまち

- ・歴史や文化が息づく魅力あるまちの形成

■ 人に優しい公共交通のあるまち

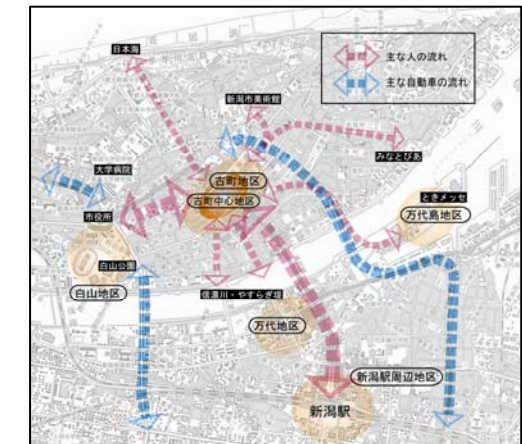
- ・高い利便性が確保されたバス、基幹公共交通軸の形成

■ 歩行者・自転車・自動車が共存している安全なまち

- ・道路空間の利用が適切に役割分担され、まちに必要な交通機能の適切な配置
- ・歩行者優先の安全・快適な歩行者空間の形成
- ・自転車のアクセス利便性の向上

～将来の人・車の流れについて～

現在の、通過交通を中心とした榎谷小路における自動車の流れを将来的に万代島ルートへ誘導することで、古町地区(特に中心部)では、人が中心となるまちづくりを実現する。



～道路空間活用の考え方～

現状の道路特性や、まちの特性を踏まえて道路空間活用の考え方を整理する。

● 古町地区全体

- ・歩行者優先の安全・快適な歩行者空間の形成と歴史や文化が息づく道路空間の形成

● 各エリア

- ・地域特性に応じた道路空間活用の考え方を右図のように整理する。

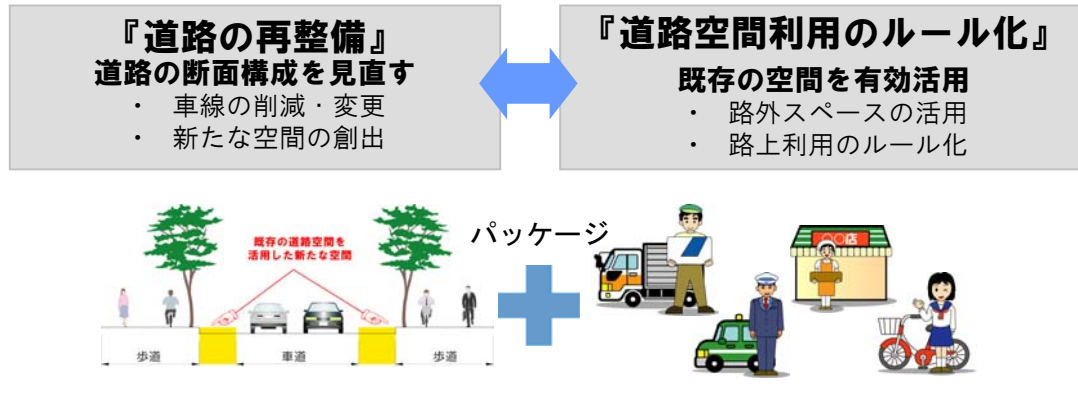


2. 道路空間の活用基本方針

道路空間活用の基本方針

①基本的な考え方

- 古町地区の目指すべき将来像の実現に向けて、道路の役割分担を明確にし、限られた道路空間を古町地区の魅力や賑わい向上のために有効に活用する。
- 道路の役割分担に応じた道路空間の再整備（断面構成の見直し）と道路空間の利用ルールの設定により、多様な活動への対応と適切な駐停車を誘導する。



道路の再整備とルール化の考え方

①道路の断面構成の見直す道路

東堀通、西堀通、新堀、新津屋小路、榎谷小路

- ※「H20年古町地区一方通行規制解除」の対象となった道路
- ※中心部の賑わいや魅力の向上に資する道路
- ※基幹公共交通軸の強化を図る道路

②各交通モードの考え方

- 歩行者**
 - ・安全・快適な歩行者空間の確保
 - ・中心部における憩い・安らぎスポット、賑わい空間の充実
- 自転車**
 - ・道路の位置づけに応じた自転車走行環境の確保
 - ・路上・路外の駐輪スペースの確保
- 貨物車**
 - ・適切な利用ルールを設定した上で路上に荷捌きスペースを設置
 - ・将来的には、荷主や地域と事業者との連携による共同集配の仕組みづくりや路外の荷捌きスペースの確保等を検討

タクシー



一般車等



バス



- ・バスとの共存・機能分担（乗り場の再配置）
- ・他の駐停車車両との適切な道路空間のシェア
- ・将来的には、路外の待機スペースの確保など、路上に待機するタクシーや代行車の総量を抑える仕組みを検討
- ・駐停車禁止区間を明確にした上で、デイケア車や荷捌き車など、地域に必要な車両が停車可能なスペースを地域スペースとして各エリアに確保
- ・走行環境、バス待ち環境の改善
※榎谷小路のバスレーン拡充等
- ・観光バスの乗降環境の改善

③道路空間の利用ルールの考え方

- ・停車スペースの秩序ある利用を誘導
- ・荷捌きやタクシー乗り場のためのスペース明示
- ・停車スペース以外の駐停車の抑制
- ・荷捌き貨物車停車可能時間の設定
- ・タイムシェアリングによる道路空間の有効活用
- ・荷捌き需要やタクシー利用者が多く、利用時間に偏りがある区間によるタイムシェアリング（利用時間帯の設定）

②将来交通体系を踏まえた道路の役割分担の考え方

○自動車交通処理からみた道路の位置づけ

- ・万代島ルートとともに、古町地区の外郭を形成する道路による通過交通の集約的処理する道路空間の形成
- ・古町地区に関係のない自動車交通を減らし、古町地区中心部における歩行者や公共交通を重視した道路空間の形成

○基幹公共交通軸形成への対応

- ・基幹公共交通軸にふさわしいバスの走行環境や利用環境の確保
- ・積極的なバス利用促進

○賑わい強化に向けた安全・快適な歩行者空間、賑わい空間の創出

- ・古町地区中心部における歩行者重視の道路空間活用、賑わいスペースの充実

○骨格となる自転車走行空間の形成

- ・自転車交通の集約化や、古町地区への自転車によるアクセス利便性を確保する骨格の形成
- ・歩行者の安全性・快適性の向上に向けて、駐輪スペースの確保と併せた自転車ネットワークの形成



補足：自転車利用への対応の考え方

本計画（古町地区道路空間再構築基本計画）では、H21年度に策定された「新潟市自転車利用環境計画」と整合を図る。

【新潟市自転車利用環境計画より】

■ネットワーク路線の整備に関する考え方

【ネットワーク路線整備の基本的な考え方】

- ・自転車は車道の左側を通行することを基本とする
- ・自転車の安全性を確保するため、路肩が十分に確保されていることに配慮する
- ・極力既存の道路空間を活用すること都市、現況の道路幅員の中で再配分を行う



【車・自転車・歩行者が共存する整備】

- ・歩行者交通量が極端に多く、自転車の走行が困難な場合は自転車を押して歩く（例：ふるまちモール）
- ※榎谷小路は押して歩く、又は徐行（歩く速度）

■駐輪場の整備に関する考え方

- ・商業施設利用者の利便性を考慮し、小規模な駐輪場を分散して整備すると共に、通勤通学を目的とした長時間駐輪する自転車は大規模な駐輪場をはじめ、商業施設周辺の民間自動車駐車場や、道路上等の駐輪場へ誘導する。

【駐輪場の整備案】

- ・道路上や空き空間を有効活用した駐輪場の整備
- ・空き店舗を有効活用した駐輪場の整備
- ・民間駐車場での駐輪場の整備
- ・駐輪場収容台数の拡大

本計画における自転車利用の考え方

■骨格となる自転車走行空間の形成

- ・自転車交通の集約化を図るため、骨格となる自転車走行空間へ誘導する。

■古町地区への自転車でのアクセス利便性の確保

- ・新潟市自転車利用環境計画に位置づけられている自転車走行空間ネットワーク路線により、自転車での古町地区へのアクセス利便性を確保する。
- ・榎谷小路（鏡橋～三越周辺間）は、歩行者や公共交通利用者を最優先し、安全・快適で魅力ある道路空間形成のため、自転車を押して歩く、又は徐行を誘導する。

■駐輪スペースの確保

- ・歩行者の安全性・快適性の向上に向けて、道路上の空き空間や路外スペースを活用して駐輪スペースを確保する。



3. 道路空間再構築基本計画

限られた道路空間を有効活用して、街の活動に必要な空間と、賑わい・安らぎ空間の充実を目指し、安心・円滑な交通を確保することで中心市街地にふさわしい道路環境を形成する。

特に、榎谷小路、東堀通、西堀通は断面構成を見直す（車線を削減する）ことにより、中心部の都市機能や賑わいを強化するための空間として活用する。

道路の断面構成の見直す道路（再掲）

再整備を行う道路 ⇒ 東堀通、西堀通、新堀、新津屋小路、榎谷小路

①歩道拡幅の考え方

- 安全・快適な歩行者空間を確保し、各方面からの人の流れを創出するため、歩行者空間を拡充
- 特に多くの歩行者が集まる中心部では、歩道拡幅部を活用し、憩い・安らぎのスポットを確保




②自転車走行空間設置の考え方

- 東堀通では、古町地区の骨格となる自転車走行空間を設置する
- 西堀通、新津屋小路では、歩行者と自転車利用者の安全性、快適性を確保するため自転車走行空間を設置する

【適切な自転車の利用を誘導するために必要な対応】

- ・自転車の走行位置と荷捌き等の停車スペースと重複する箇所では、自転車利用者・スペース利用者両方に対しての十分な注意喚起を実施。
- ・沿道へアクセスする場合や、走行空間が確保されていない区間では、歩行者に注意の上、歩道を通行するよう誘導。
- ・歩行者通行量が多く自転車の走行が困難な場所（榎谷小路等）では、自転車を押して歩くよう誘導

【（参考）車道空間における自転車走行空間の整備例（新潟市自転車利用環境計画から）】

| ①自転車道 | ②自転車専用通行帯 | ③幅広路肩 |
|--|---|--|
| 【概要】 ・自動車及び自転車の交通量が多い道路において原則設置 ・ポストコーン、カラーコーン、縁石などにより歩行者や自動車と分離（但し、構造変更が容易な分離物とする。また、過度な構造分離の連続は避ける。） ・原則として両側設置  | 【概要】 ・公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置 ・車道の路肩を利用して設置 ・視覚的な分離を図り、自転車利用者やドライバーの認識向上 ・原則両側設置 ・積雪時は自転車専用通行帯の通行が困難であり、自動車利用者同様、公共交通機関を利用 ※専用通行帯の色は、当面青  | 【概要】 ・公安委員会が交通規制を実施しない場合、車道の路肩を利用して自転車走行空間を設置 ・視覚的な分離を図り、自転車利用者やドライバーの認識向上 ・原則両側設置 ・積雪時は幅広路肩の通行が困難であり、自動車利用者同様、公共交通機関を利用 ※幅広路肩の色は、当面青  |

※自転車専用通行帯、幅広路肩を整備しても、子どもや高齢者、体の不自由な方は道路の事情によらず歩道通行ができます。

③各停車スペース設置の考え方

- 沿道に自動車の乗り入れ口（駐車場の出入口など）や移設が困難な地上機等が設置されていない場所に設置
 ※地上機等、歩道に移設が困難な構造物については、移設を行わず、スペース利用者の動線を最大限確保するように配慮する。
- 来街者等、乗用車による一時的な乗り降りは路上でもできるが、駐車については路外の駐車場を利用するようにわかりやすい誘導を行う

【適切な停車スペースの利用を誘導するために必要な対応】

- ・停車スペースの管理方法の検討（パーキングメーター等の設置、停車可能な車種以外の車両の停車を制限（交通規制）、誘導看板の設置）等
- ・地域と一体となった道路空間利用のルールや仕組みづくり
- ・道路空間利用者への荷捌きやタクシー停車スペースの設置と、正しい利用ルールの周知、徹底

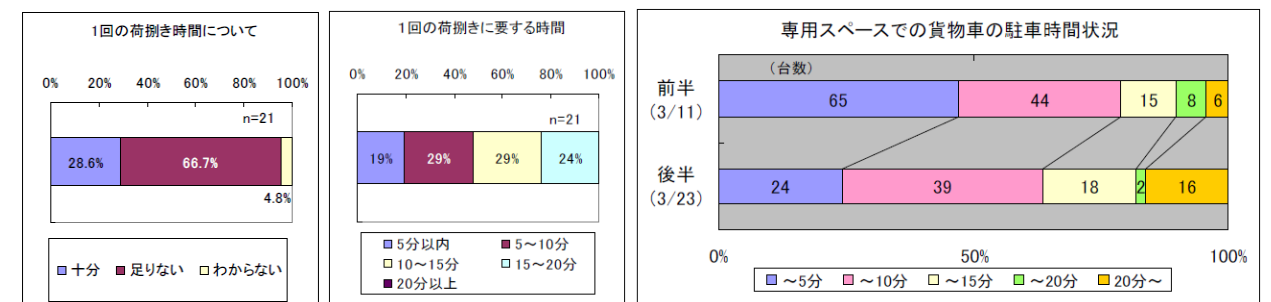
| 名称 | 設置の考え方 | ルール化の考え方 |
|--------------|---|---|
| 荷捌き貨物車専用スペース | ・中心部エリアを中心に設置 ・貨物車専用スペースは、実態調査（H20年度）及び社会実験（H21年度）の結果からニーズがある位置に設置 ※将来的には、路外の貨物車専用スペースへの転換を図る | ・停車スペースの利用を誘導（停車スペース以外での停車を抑制） ・荷捌きのための停車時間を設定 ※停車時間は社会実験等の結果を踏まえ、今後沿道地域の方々と共に詳細に検討 ※将来的には路外スペース等の活用により、荷捌き車やタクシーの路上駐停車台数を削減 |
| タクシー専用スペース | ・タクシー専用スペースは、榎谷小路付近、及び、人の往来があり賑やかな小路付近に設置 | ・夜間にタクシーの駐停車需要がある位置では、スペースを有効に活用するためタイムシェアリングを導入 |
| 地域スペース | ・地域の活動に必要なスペースとして活用するため、中心部を除く周辺部に設置 ・スペースの位置を明確にするため、安全に停車可能とするため、ベイ型とする | ・デイケア車や地域に必要な荷捌き車等の利用を誘導 |
| バス停 | ・現状の位置のままとする。 | ・現状のままとする |

【補足：荷捌きのためのスペース利用時間について】

- ・社会実験では（H22.3月実施）、少ないスペースを有効に活用し、出来るだけ多くの事業者に利用してもらえるように、スペースの利用時間を10分と設定し、検証を行ったところ、以下のような意見と、駐停車の実態が判明した。
- ・今後、上記結果を踏まえ、スペースの利用者や沿道商業者などを交えながら、停車可能な時間など、詳細な利用ルールについて検討する。

【社会実験時の荷捌きスペースに関する調査結果】

- 「利用時間10分は短い」という意見が多数
- 一方で、1回の荷捌きに要する時間は実際、「10分未満」という回答が約5割、「15分未満」であれば約8割の方が作業を完了できる。
- スペース利用の実態調査では半数以上の利用者（貨物車）が10分以内に作業を終えている。



利用者アンケート調査結果

スペース利用実態調査結果

3. 道路空間再構築基本計画

道路空間再構築のイメージ

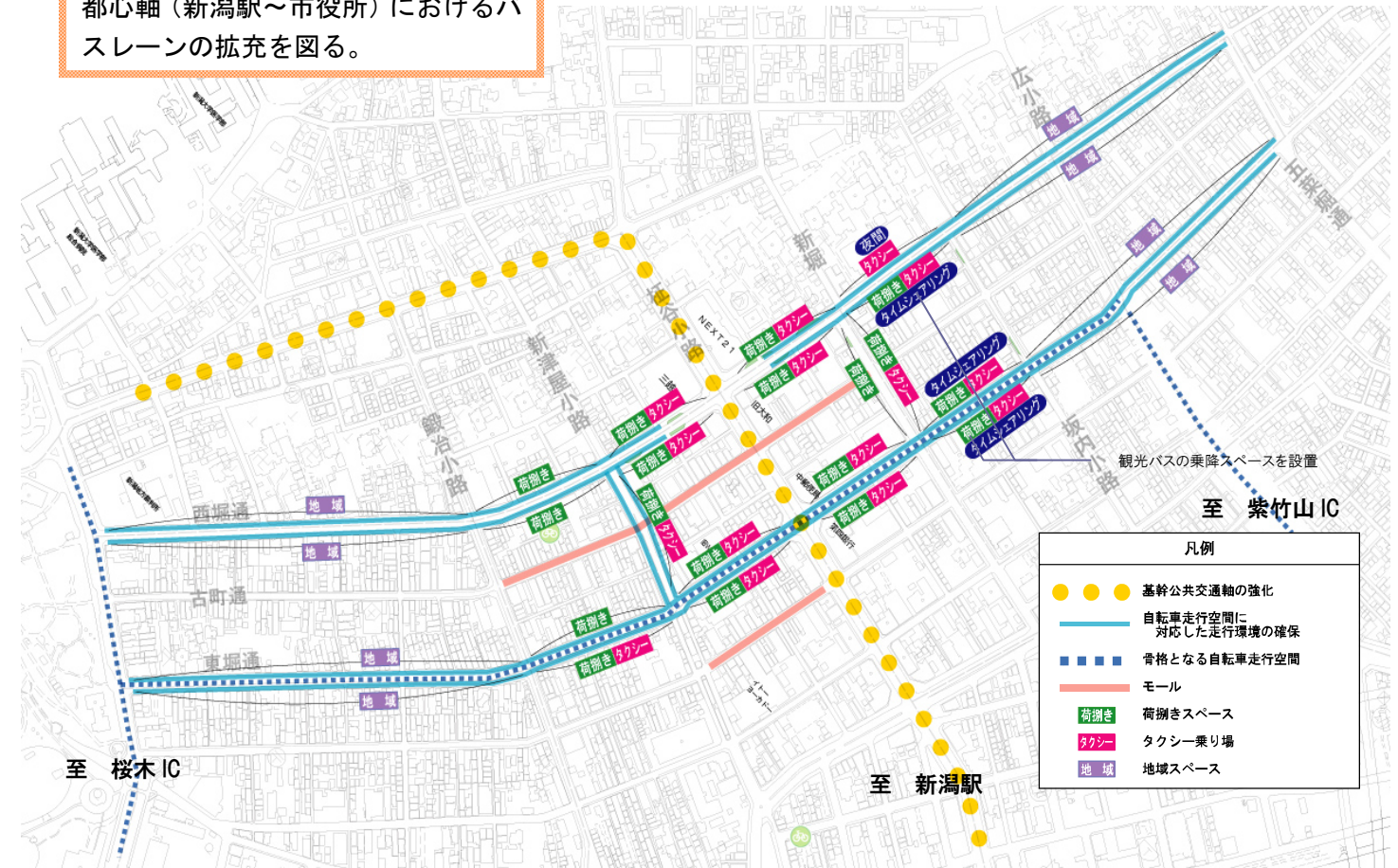
☆現在の東堀通・西堀通イメージ



☆断面構成見直し後の東堀通・西堀通イメージ

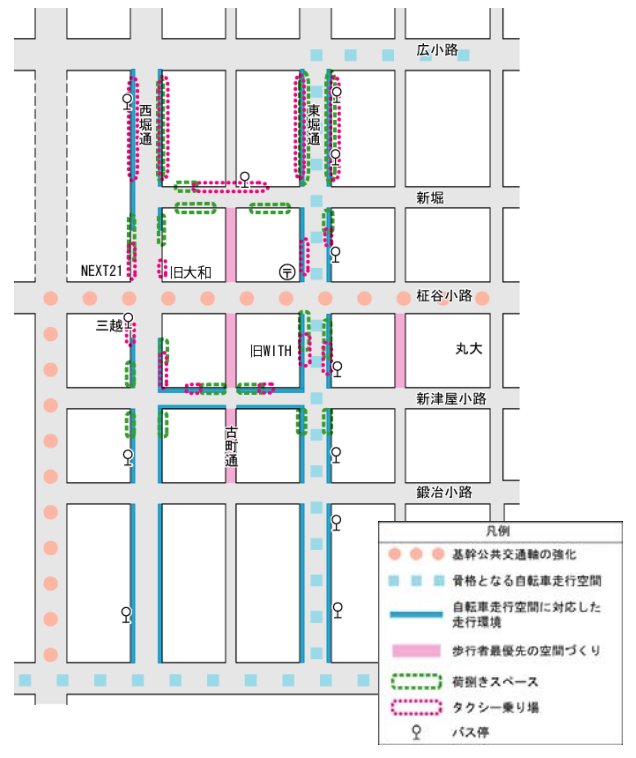


バスレーンの拡充
都心軸（新潟駅～市役所）におけるバスレーンの拡充を図る。



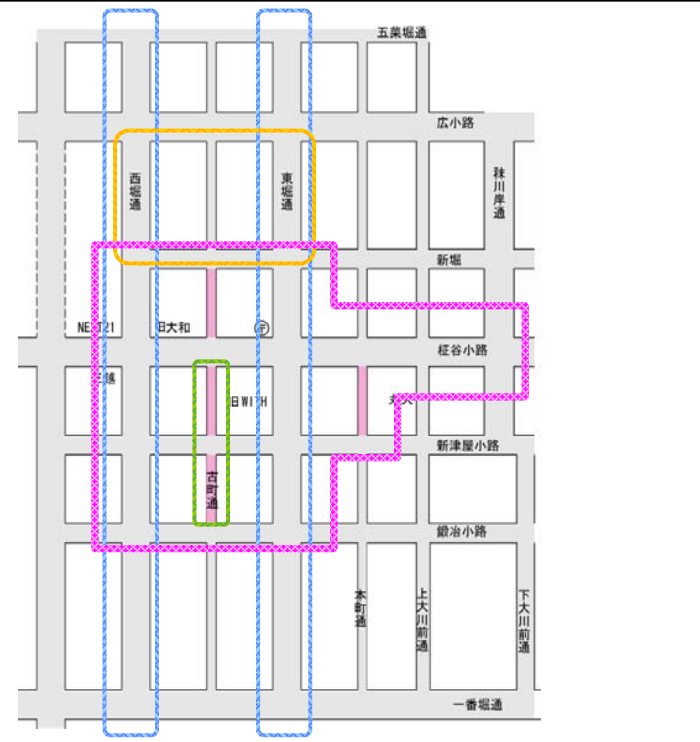
[道路空間再整備の考え方]

- 碓谷小路**
 - ・基幹公共交通軸形成に向けた道路空間活用（バスレーン拡充等）
 - ・歩行者最優先の空間づくり
 - ・賑わいのための空間の充実
- 東堀通**
 - ・骨格となる自転車走行空間の確保
- 西堀通**
 - ・歩行者の安全性・快適性を確保するための自転車の走行空間の確保
- 西堀通・東堀通（共通）**
 - ・賑わいのための空間づくり（中心部）
 - ・駐停車スペースの確保
 - ・駐輪スペースの確保（路上、路外）
- 新津屋小路**
 - ・碓谷小路の自転車走行機能の補完
 - ・駐停車スペースの確保
- 新堀**
 - ・駐停車スペースの確保
 - ・駐輪スペースの確保（路外）



[道路空間の利用ルールの考え方]

- 古町中心部**
 - ・荷捌き貨物車やタクシーの専用スペースの利用を誘導（決められた場所以外での駐停車を抑制）
 - ※将来的には路外スペース等の活用により、路上駐停車台数を削減する
 - ・荷捌きのための停車時間を設定
- 古町8、9番町周辺エリア**
 - ・荷捌き貨物車とタクシーのタイムシェアリングによる停車スペースの効率的な運用
 - ・夜間のタクシー等に対する停車スペースの利用誘導
- 西堀通、東堀通**
 - ・地域スペースの利用ルール化
- 古町通5・6**
 - ・モール内の荷捌きスペースの利用を誘導
 - ・荷捌きのための停車時間を設定



歩行者空間の創出

憩い、安らぎスポット、賑わいの空間の充実を図る

※憩い、安らぎスポットのイメージ

自転車走行空間と駐輪スペースの設置

安全、快適な歩行者空間、自転車の走行環境や、路上を活用した駐輪スペースを確保。

↑中央区水島町の自転車レーン
↑万代地区路上駐輪場

※自転車走行空間や路上駐輪スペースのイメージ

地域スペースの設置

周辺部エリアでは、デイケア車など、地域に必要な車両が停車可能なスペースを設置

※デイケア車停車のイメージ

タクシー乗り場の設置

中心部エリアを中心にタクシー乗り場を設置。

※タクシー乗り場のイメージ

荷捌きスペースの設置

安全に車を停めて、安心して作業ができる荷捌き貨物車用のスペースを設置。

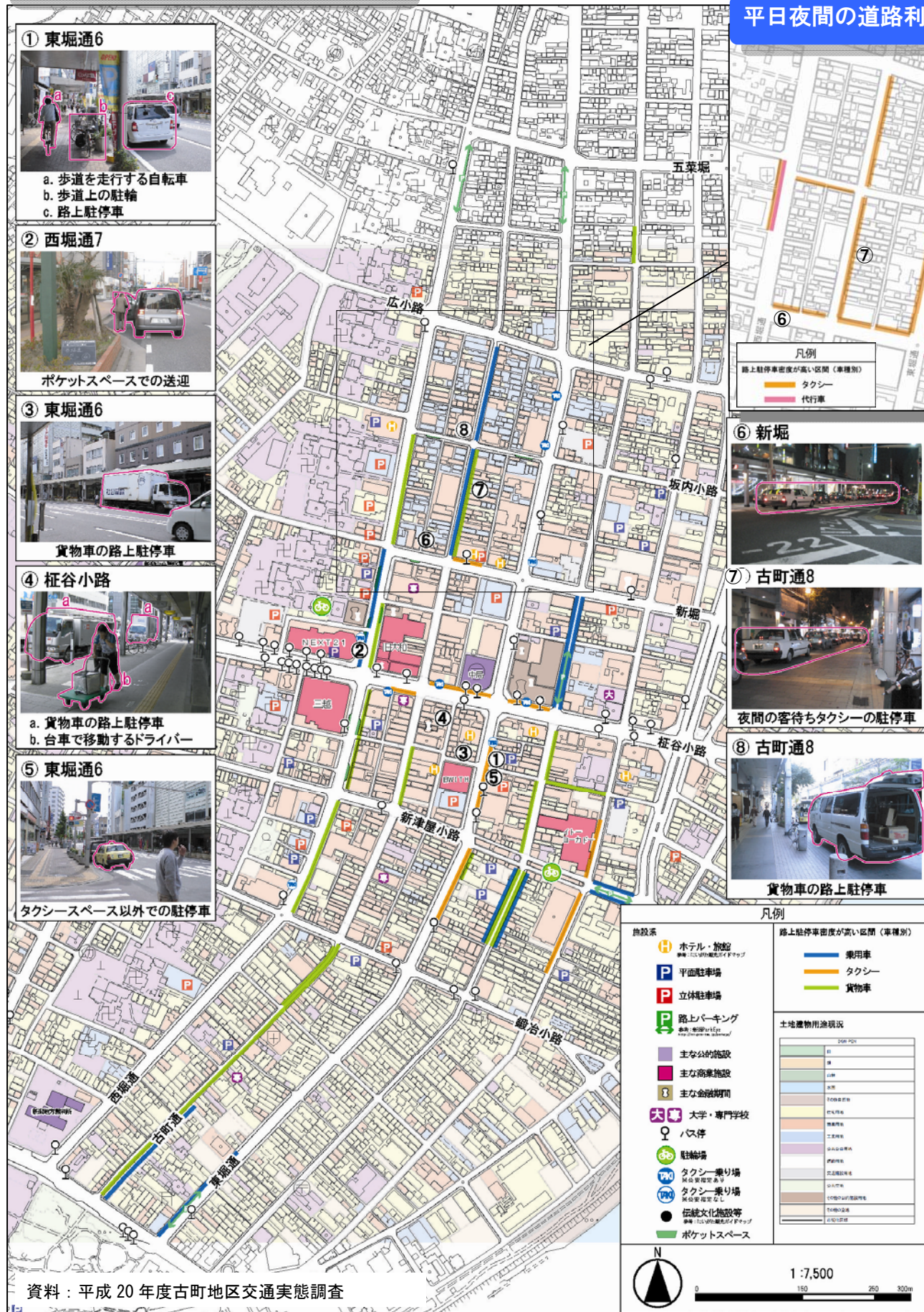
※荷捌きスペースのイメージ

スペース利用のルール設定

- ・停車スペースでは、利用可能な車の限定、停車時間の設定などルールを設定
- ・タイムシェアリングスペースでは、タクシーや荷捌き車がひとつのスペースを時間帯を分けて共有

ここから

参考図1
まちの特性・平日の道路利用の現状



参考図2
社会実験の結果

◆社会実験1の実施概要

【目的】既存のスペースを荷捌きや自転車の駐輪スペース、タクシー乗り場やバス停として有効に活用するためのルール化の可能性と問題点・改善点を把握
 【期間】平成21年10月24日(水)から11月11日(水)まで(18日間)
 【区間】ふるまちモール6、西堀通(新津屋小路～新堀)、新堀
 【概要】荷捌き貨物車専用スペース、タクシー専用スペース、バスとタクシー停車の共存など
 【実施主体】新潟島中心部交通政策検討協議会(事務局:新潟市)

結果概要

- ・荷捌き貨物車専用スペースの設置については、設置箇所によらず多くの利用があり、高い評価を得た。ただし、作業時間(10分)が十分ではないという意見が寄せられるなど、運用ルールやスペースの設置数、及び作業の効率化等については今後、関係者を交えた中で検討が求められる。
- ・モール内の荷捌きスペースは、管理を地元商店会の協力のもと行ったため、適切に利用することが出来た。
- ・タクシー専用スペースは、人の動きに即さない乗り場の設定のため、有効に機能しない箇所が多くあった。そのため、タイムシェアリングについての有効性も確認できなかった。
- ・一方で、三越前でのバスとタクシーのスペース共存は、バス事業者、タクシー事業者、バス利用者等、各主体から評価が高く有効性が示された。
- ・モール内の駐輪に対する問題意識は、商業者、歩行者共に非常に高い。



◆社会実験2の実施概要

【目的】通行車線を1車線減少させることによる空間の創出と使い方について効果や改善点・課題の把握
 ・新たな車線運用による交通への影響を検証
 【期間】平成22年3月8日(月)から3月24日(水)まで(17日間)
 【区間】西堀通(新津屋小路～新堀)、東堀通(鍛冶小路～新堀)
 【概要】荷捌き貨物車専用スペース、タクシー専用スペース、ポケットパークの設置、バス停の路面標示など
 【実施主体】新潟島中心部交通政策検討協議会(事務局:新潟市)

結果概要

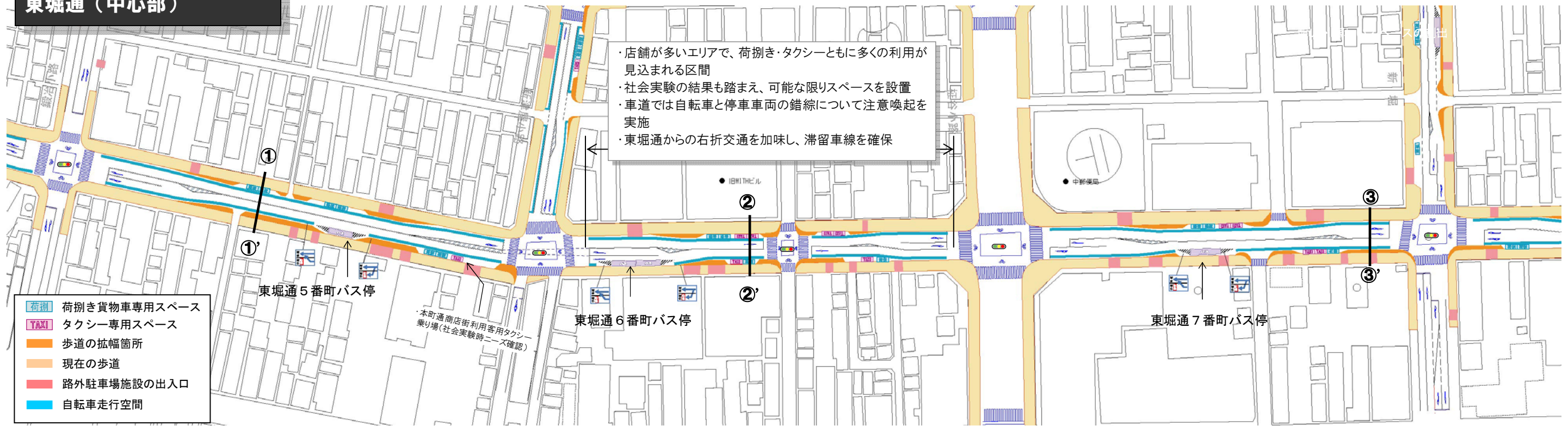
- ・1車線減少(新たな空間の設置)による交通処理上は影響なく、商店街の業務上もほとんど影響はないとの結果を得た。
- ・また、車道部分の荷捌きスペース等への活用についても肯定的な意見が多かった
- ・貨物車専用スペースの分散配置は、事業者からも肯定的な意見があり、有効であった。
- ・東堀通6でのタクシー乗り場の設置は利用客も多く有効であった。また、荷捌きの需要も併せて多いため、荷捌き・タクシーのタイムシェアリングによる空間の有効活用は効果があった。
- ・バス停では路面標示によりバス停付近に他の車両が停車しなくなり、路線バスが正着しやすくなった。
- ・ポケットパークの設置は必要性については評価されているが、より安心して寛げる環境の確保に工夫が必要である(場所・設置方法に課題)。



参考 道路空間再構築イメージ図

注意) このイメージ図は、構想段階の検討資料です。そのため、今後の詳細設計等を踏まえた検討を経て、ベイの位置、道路の線形等の形状が変更される可能性があります。

東堀通 (中心部)



東堀通の基本的な考え方

[荷捌き貨物車]

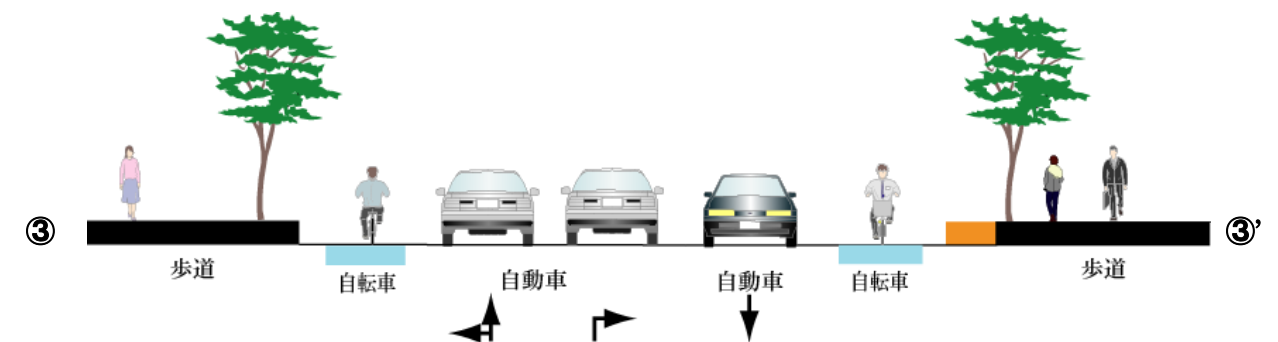
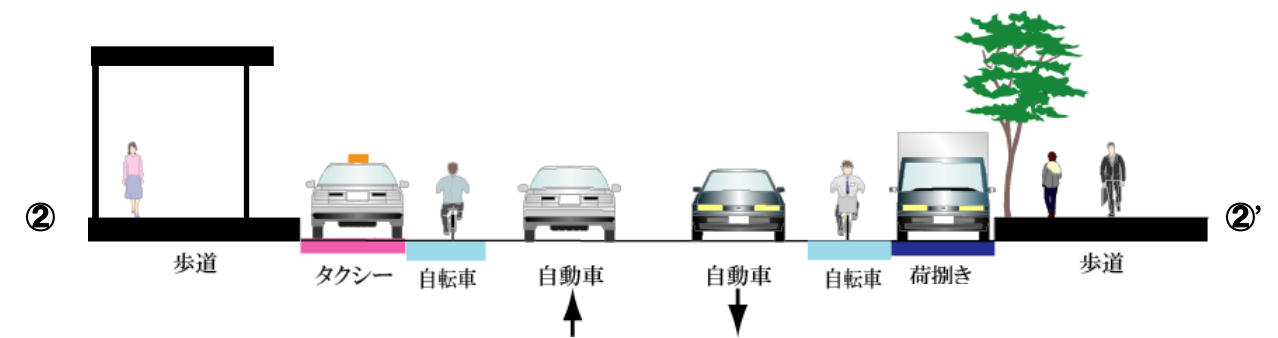
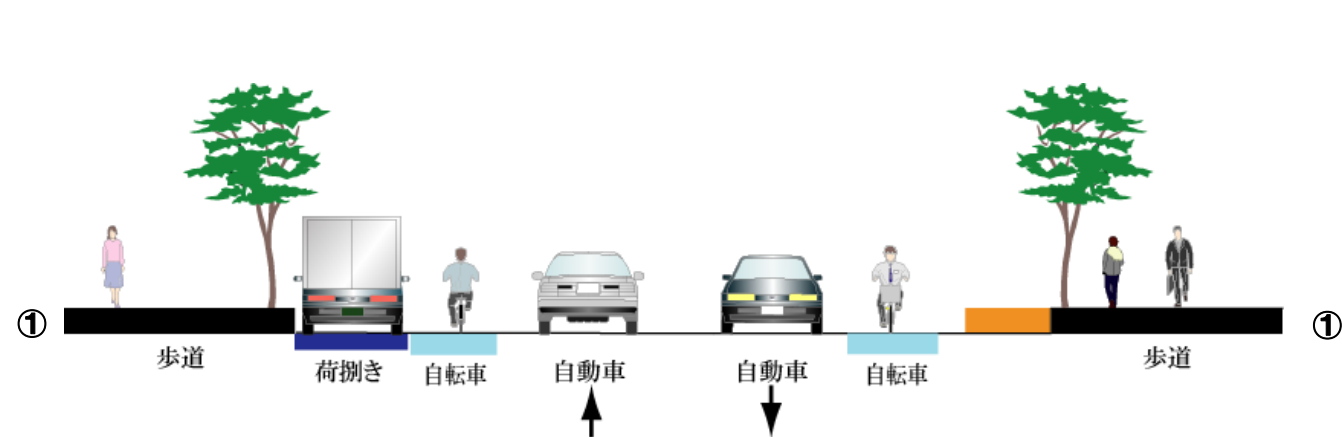
- ・社会実験や実態調査から、ニーズの見込まれる区間を中心に設置
- ・沿道利用や、地域にとっての必要性などから設置

[タクシー]

- ・各方面へ向かえるよう、タクシー乗り場を分散配置
- ・社会実験や実態調査から、ニーズの見込まれる区間を中心に設置

[自転車]

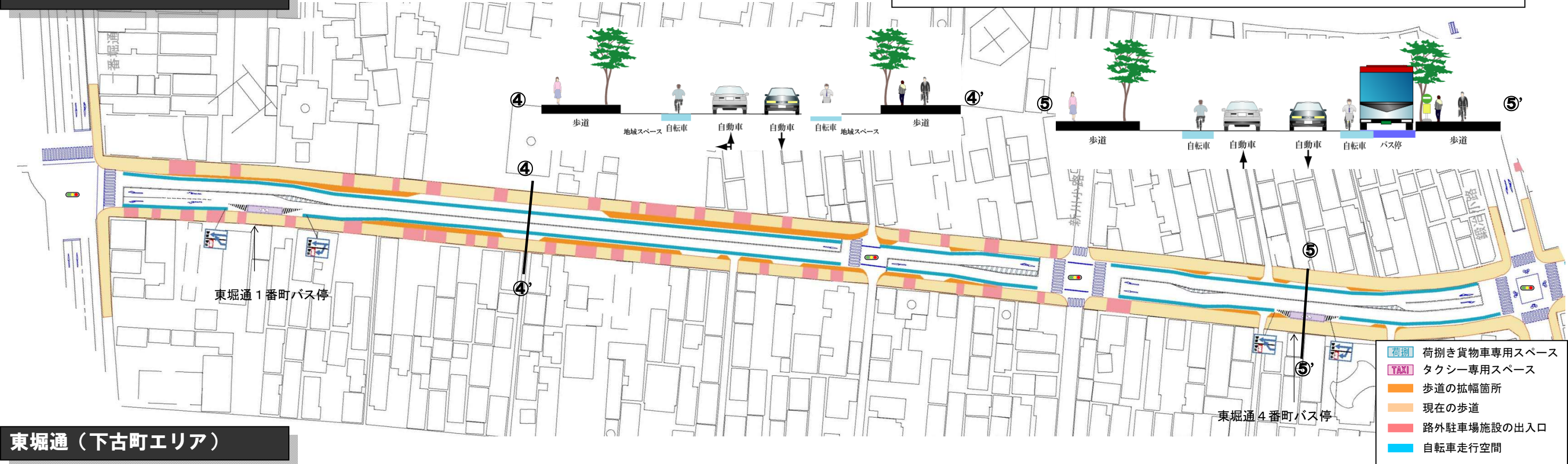
- ・自転車横断帯を設置
- ・自転車の直進性を確保するため、交差点内に自転車横断帯を設置
- ・バス停、各スペース付近では自転車利用者に注意喚起を実施



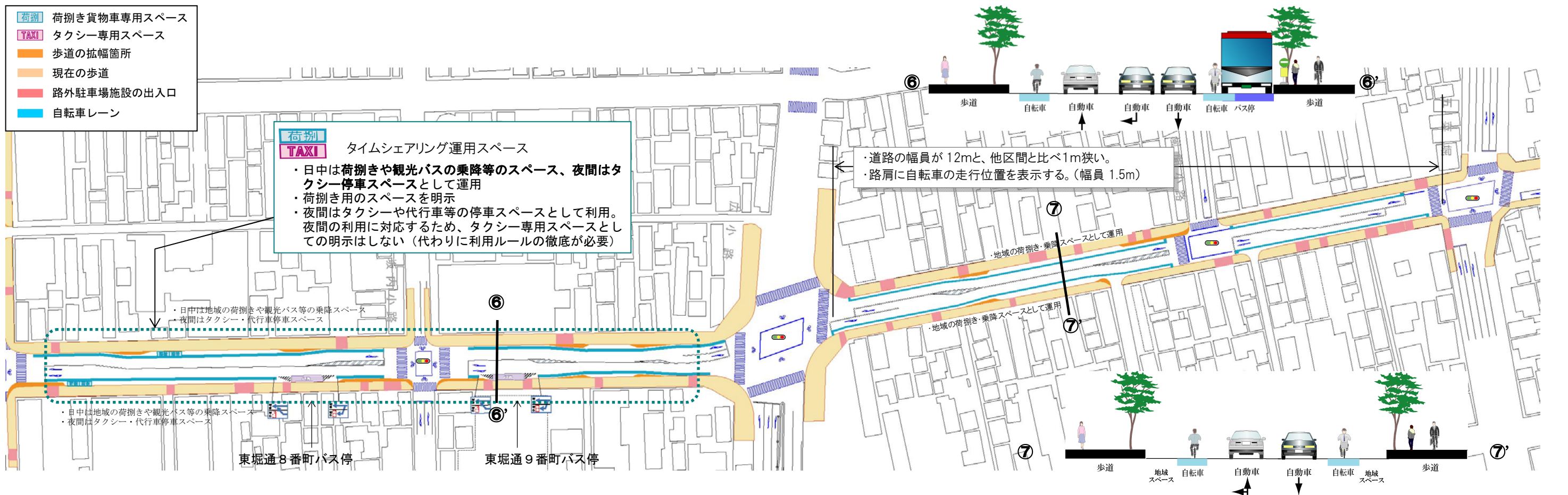
参考 道路空間再構築イメージ図

注意) このイメージ図は、構想段階の検討資料です。そのため、今後の詳細設計等を踏まえた検討を経て、ベイの位置、道路の線形等の形状が変更される可能性があります。

東堀通（上古町エリア）



東堀通（下古町エリア）



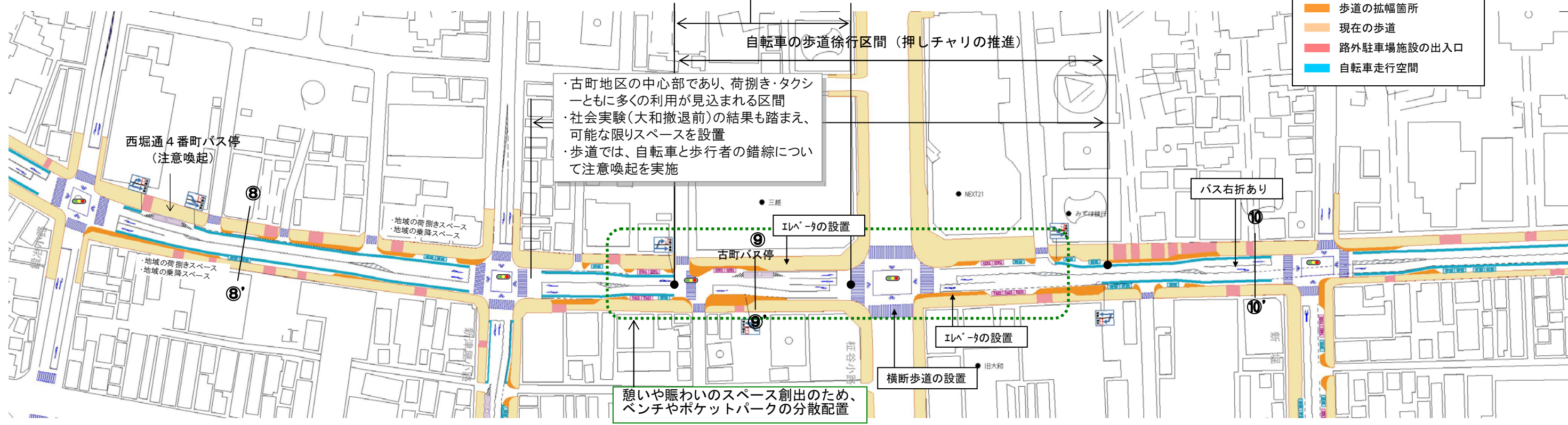
参考 道路空間再構築イメージ図

西堀通（中心部）

注意) このイメージ図は、構想段階の検討資料です。そのため、今後の詳細設計等を踏まえた検討を経て、ベイの位置、道路の線形等の形状が変更される可能性があります。

■車線構成の現状維持について
 ・瞬間的に多くなる左折交通量や、バス運行への影響・要望などから車線を削減せず現状維持とする。
 ※詳細な断面構成の検討については今後も議論の余地あり

- 荷捌き 荷捌き貨物車専用スペース
- TAXI タクシー専用スペース
- 歩道の拡幅箇所
- 現在の歩道
- 路外駐車場施設の出入口
- 自転車走行空間



西堀通の基本的な考え方

[歩行者]

- ・歩行者優先のみちづくりを検討(歩道の拡幅、自転車の車道走行誘導、ベンチ等の設置)

[荷捌き貨物車]

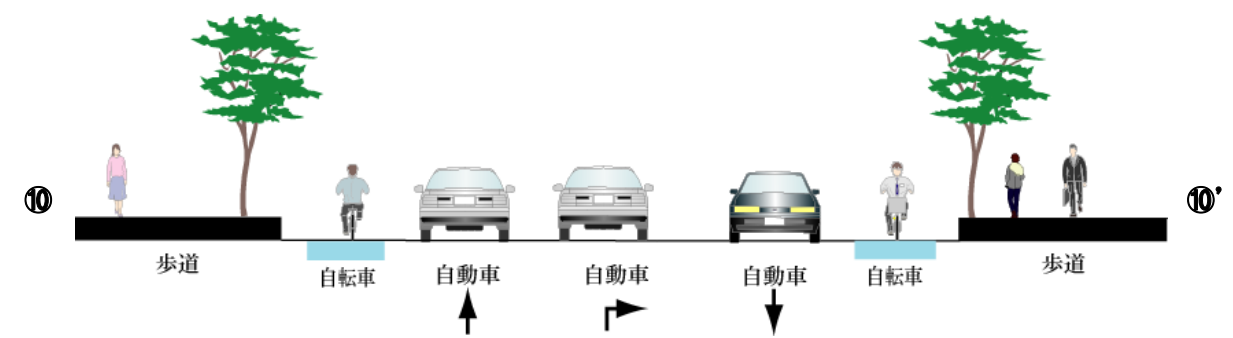
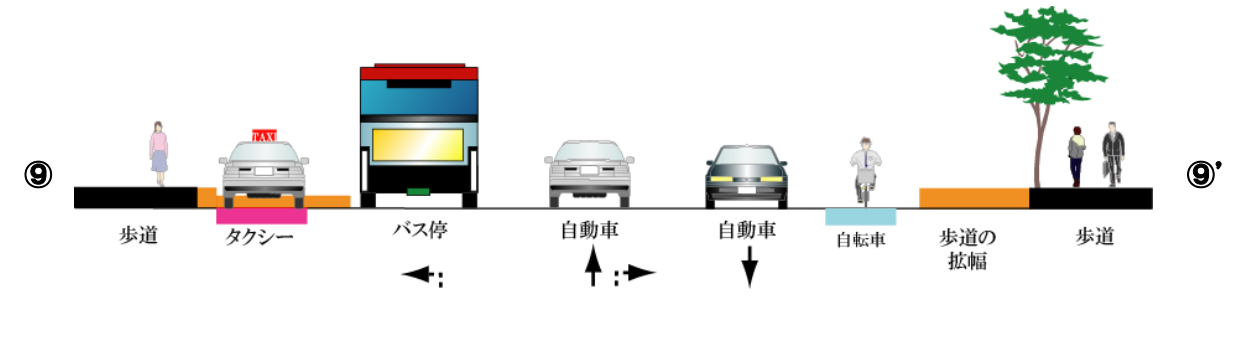
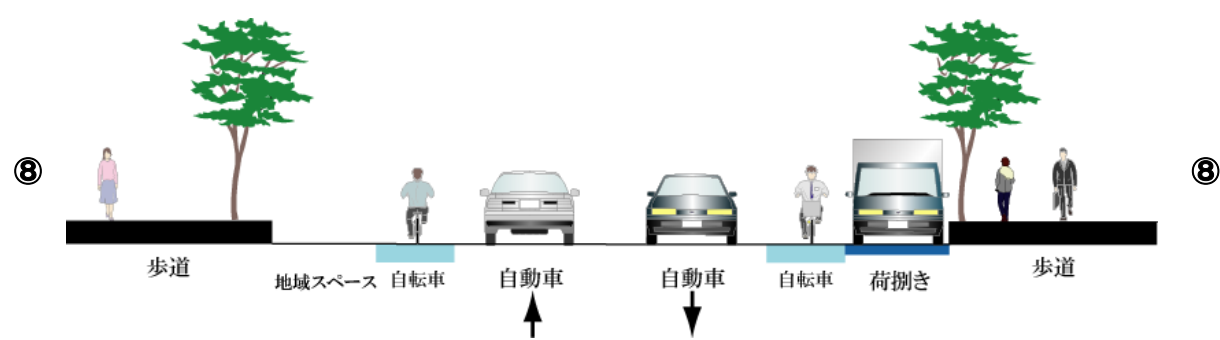
- ・社会実験や実態調査から、ニーズの見込まれる区間を中心に設置
- ・沿道利用や、地域にとっての必要性などから設置

[タクシー]

- ・各方面へ向かえるよう、タクシー乗り場を分散配置
- ・社会実験や実態調査から、ニーズの見込まれる区間を中心に設置

[自転車]

- ・自転車横断帯を設置
- ・自転車の直進性を確保するため、交差点内に自転車横断帯を設置

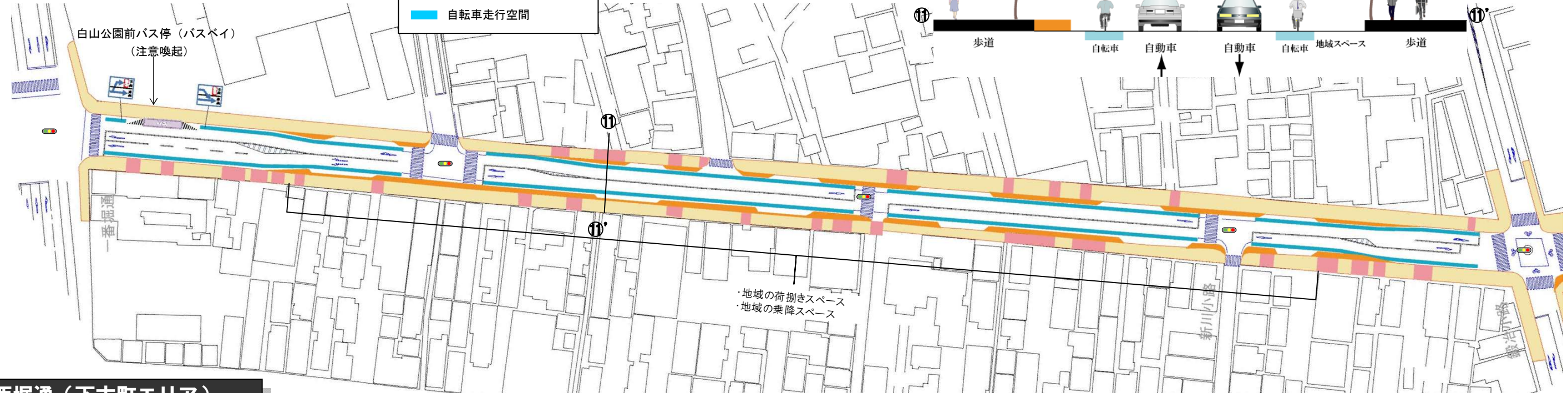


参考 道路空間再構築イメージ図

注意) このイメージ図は、構想段階の検討資料です。そのため、今後の詳細設計等を踏まえた検討を経て、ペイの位置、道路の線形等の形状が変更される可能性があります。

西堀通（上古町エリア）

- 荷捌 荷捌き貨物車専用スペース
- TAXI タクシー専用スペース
- 歩道の拡幅箇所 歩道の拡幅箇所
- 現在の歩道 現在の歩道
- 路外駐車場施設の出入口 路外駐車場施設の出入口
- 自転車走行空間 自転車走行空間

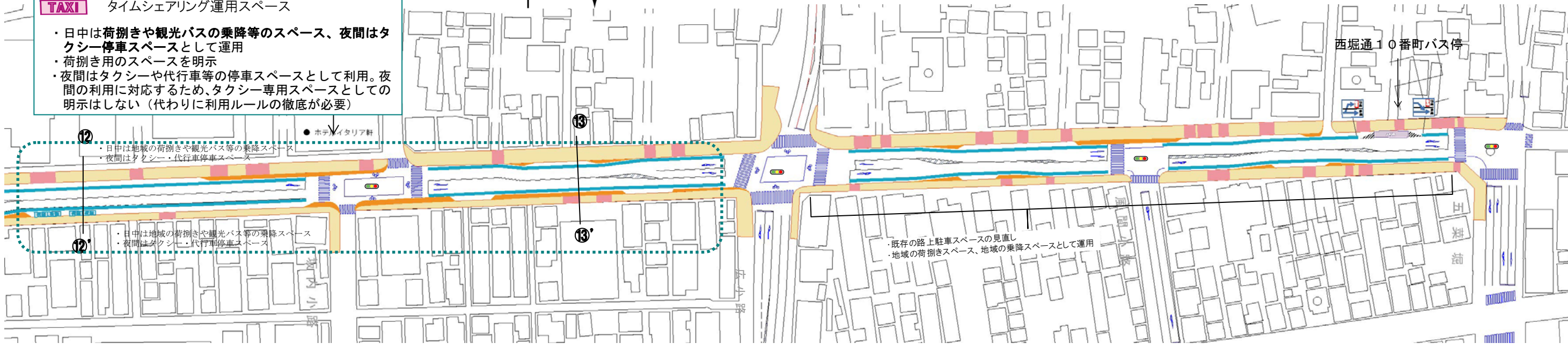


西堀通（下古町エリア）

- 荷捌 荷捌き貨物車専用スペース
- TAXI タクシー専用スペース
- 歩道の拡幅箇所 歩道の拡幅箇所
- 現在の歩道 現在の歩道
- 路外駐車場施設の出入口 路外駐車場施設の出入口
- 自転車走行空間 自転車走行空間



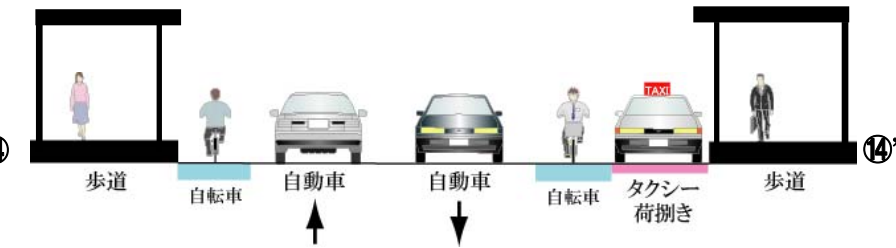
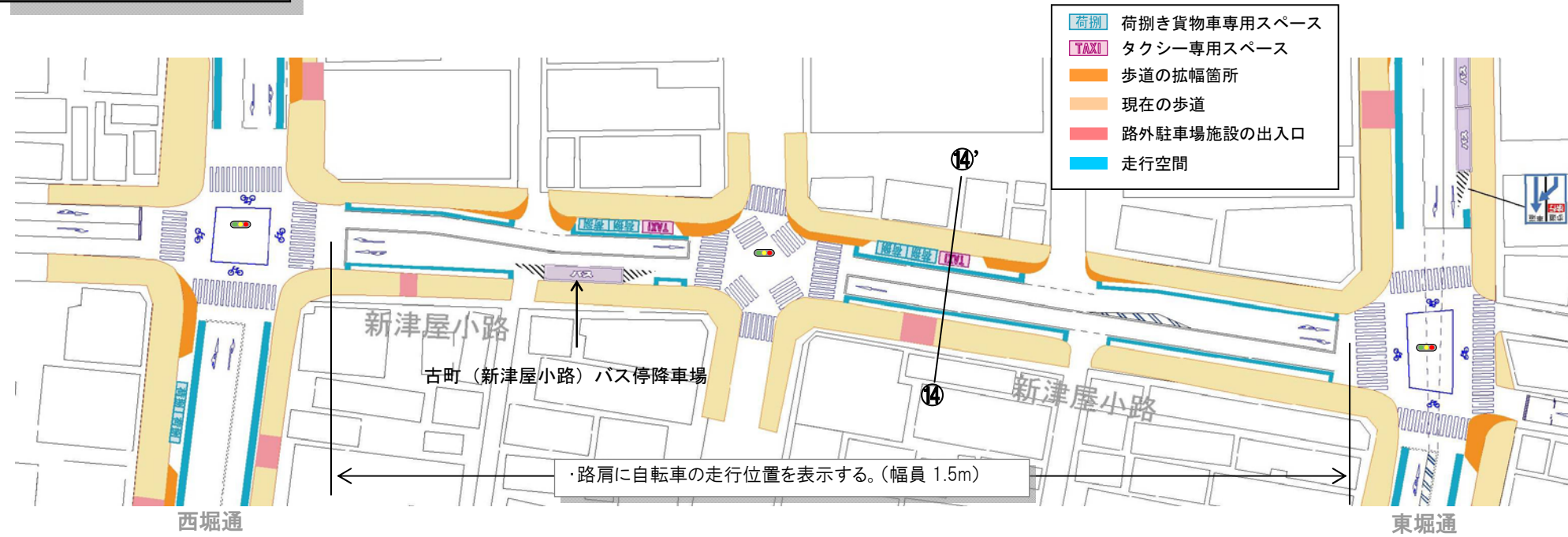
- 荷捌 TAXI タイムシェアリング運用スペース
- ・日中は荷捌きや観光バスの乗降等のスペース、夜間はタクシー停車スペースとして運用
- ・荷捌き用のスペースを明示
- ・夜間はタクシーや代行車等の停車スペースとして利用。夜間の利用に対応するため、タクシー専用スペースとしての明示はしない（代わりに利用ルールの徹底が必要）



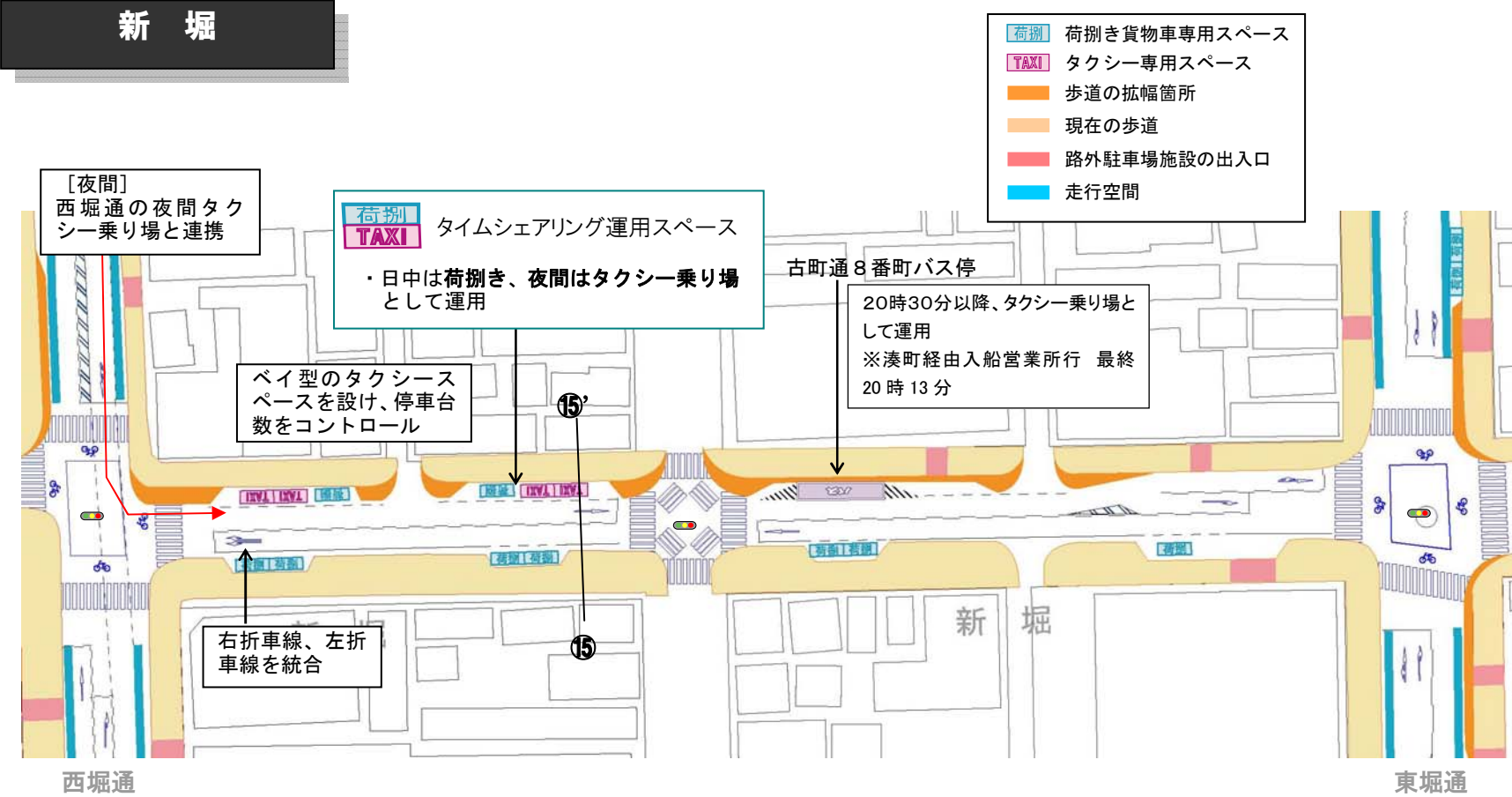
参考 道路空間再構築イメージ図

注意) このイメージ図は、構想段階の検討資料です。そのため、今後の詳細設計等を踏まえた検討を経て、ベイの位置、道路の線形等の形状が変更される可能性があります。

新津屋小路



新堀



参 考 実施スケジュール

■スケジュール

| | STEP1(前期 おおむね1～3年の間) | STEP2(中期 おおむね4年後以降) |
|--------------------|---|---|
| 基本計画の実現に向けた段階的な取組み | <ul style="list-style-type: none"> ● 砦谷小路のバスレーン拡充 ● 古町地区中心部（新津屋小路～新堀間）から整備を実施 | <ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりの動向等に応じて、古町地区中心部を除く周辺部で整備を実施 ● 自転車走行空間の確保（東堀通を優先的に整備） ● 路外に貨物車やタクシー専用のスペースを確保し、路上停車スペースを再編 |
| 歩行者 | | 【西堀通、東堀通】ベンチや憩いの空間を設置（古町地区中心部） |
| 自転車 | | 【東堀通】骨格となる自転車走行空間の形成（一番堀通～広小路） 【西堀通、新津屋小路】自転車走行空間の確保（古町地区中心部） 【東堀通】自転車走行空間の確保（広小路～五菜堀通） 【西堀通】自転車走行空間の確保（古町地区中心部以外の区間） 路上駐輪スペースの設置 路外駐輪場の設置 |
| 貨物車 | 【西堀通、東堀通】荷捌きスペースの設置（古町地区中心部） | 【西堀通、東堀通】まちづくりと連動した、路上荷捌きスペースの再配置（路外スペースとの連携） 荷捌き作業の安全性、効率性を向上する仕組みの検討、導入 例）路外駐車場を活用した荷捌きスペース設置 荷主や地域、事業者との連携による荷物の共同集配 等 |
| タクシー | 【砦谷小路】既存のタクシー乗り場のあり方検討 【西堀通、東堀通】タクシー乗り場の設置（古町地区中心部） | 【西堀通、東堀通】まちづくりと連動した、タクシー乗り場の再配置（路外スペースとの連携） 路上に待機するタクシーや代行車の台数をコントロールする仕組みの検討、導入 例）路外駐車場を活用した、タクシーや代行車の駐停車プールの設置 等 |
| 一般車 | | 【西堀通、東堀通】地域スペースの設置（古町地区周辺部） |
| バス | 【砦谷小路】バスレーンの拡充 | |