

### 第3回懇談会での意見等に関する事務局(新潟市)の考え

#### <ストリート別の目指すべき将来像への検討事項について>

資料3

番号	第3回懇談会でいただいた委員意見	事務局(新潟市)の考え
1	<p>N o.1 弁天ルート（弁天通り～駅直近区間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・おしゃれなイメージ図が出ている。実際は和食系の居酒屋が多い。飲み屋街が弁天通のアイデンティティであり、このイメージでは賛成しがたい。和食系の居酒屋がない。新潟らしさがストリートのイメージ図にてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見を参考に将来像を検討します。</li> </ul>
2	<p>N o.3 旧新潟駅前通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧新潟駅前通という古い名称ではなく、明るく新しい愛称を考えたらどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通りの愛称についても検討していきます。</li> </ul>
3	<p>N o.5 市道南2-2号線（万代シティ通り）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ほこみち指定に向けて検討していると聞いているが、北陸管内では第1号になるのではと期待している。一番イメージしやすい通りであり、ほこみちをどのように使うか新潟の試金石になる。是非ストリートマネジメントとしておもしろい取り組みをやってほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年4月に、ほこみち（歩行者利便増進道路）指定をしました。今後、ほこみち制度の運用に向けた調整を進めるので、歩行者の利便増進を図る空間として、ベンチやテーブル、椅子等の設置により、滞留時間の増加につながると考えています。</li> </ul>
4	<p>N o.6 弁天ルート（東港線～信濃川区間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道空間とやすらぎ堤に上がる環境をつくる必要がある。</li> <li>・やすらぎ堤とのつながりが大事。やすらぎ堤に上がると、スタバのコーヒを持っていく人が多い。動線としては使われているのではないかと。やすらぎ堤へのルートのサインを統一してコーディネートするのが大事ではないか。</li> <li>・ラストワンマイルの課題だと思うが、N o.6とN o.7のセットでどのルートを通ってもらうか、界隈性を持続させながらやすらぎ堤に行ってもらおうことを考えるとN o.7の方がふさわしいのではないかと。N o.6は生活動線としての性格を大事にした方が良くはないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・万代シティからやすらぎ堤のアクセス性や沿道土地利用等を踏まえると、N o.7が主要なルートと考えられます。一方でご意見をいただいたように、万代シティからやすらぎ堤を含む水辺空間へのアクセスのルートはいくつか選択肢があることから、今後の土地利用や人の動線の変化をとらえて、その日の気分や事情等に合わせて、歩いてもらうような各ルートの特色を活かして取り組む必要があると考えられます。</li> </ul>

5	<p>No.7 市道八千代1号線（ビルボードプレイス前の通り）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・No.7がメインストリートだとすると歩道が狭いため、歩道を倍くらいにしてもよいのではないかと。歩く空間として、もっと歩道を広くして、やすらぎ堤への回遊性を高めたらどうか。</li> <li>・休日は、駐車場の入庫に関する渋滞があるので、それへの配慮が必要であるが、やすらぎ堤防へのアプローチをつくっていただけるとよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・No.7をメインストリートとしてふさわしいように、歩行空間を広くして、やすらぎ堤への回遊性を向上させるように将来像を検討します。一方で、実現に向けては、駐車場利用や車の動線などを十分配慮した検討を行う必要があると考えています。</li> </ul>
6	<p>No.8 東大通り（新潟駅～流作場五差路区間）、No.9 萬代橋通（流作場五差路～萬代橋区間）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通などのモビリティのメインルートになると思うが、そのあたりをもっと強調した書きぶりでも良いのでは。R4年度はシェアサイクルなどもやると聞いている。ポートがあったり自転車道があったりしても良いのではないかと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見を参考に将来像を検討します。</li> </ul>

### 第3回懇談会での意見等に関する事務局(新潟市)の考え

<第3回懇談会でお時間の都合で意見交換をできなかった資料6-1のNo.14～No.17について>

番号	第3回懇談会後にいただいた委員意見	事務局(新潟市)の考え
1	No.15 花園ルート(明石通り～万代町通り区間) ・実際に歩くと、明石通の道路幅が広く、車両通行量も多いので、No.14の駅前エリアとその先を分断しているように感じる。また、明石通の横断歩道が一基なので尚更である。歩道整備後は横断歩道が2基あればよい。	・花園ルートにおける歩行者ネットワークの連続性の確保等、今後の将来像を検討していきます。
2	No.16 花園ルート(万代町通り～東港線区間) ・中継点であり、休息エリアを作ることからこの区間の方向性を磨いていければ。	・ご意見を参考に将来像を検討します。

・花園ルートは現状「裏道」扱いになっていると思いますので、万代テラスや朱鷺メッセに行く際にも、歩道幅員の広さから、一般的には東大通の方が選択されるのではないのでしょうか。

よって、港方面への重要アクセスルートとして位置付けるのであれば、パーソナルモビリティが徹底的に走りやすくなる、むしろこの道だと走りやすいと思ってもらえるような環境整備・仕掛けを目指していくべきだと思います。自転車専用帯の整備はその1つですが、それだけでは路上駐車は防げませんし、また道路脇の電柱も支障物になりますので、その対策も必要です。例えば、以下写真のように縁石等で空間を物理的に分離して確保すれば、走行しやすさが認知され、あえて花園ルートを走行する人が増えると思います。また、将来的に自転車以外のモビリティ（電動キックボード）の走行もしやすくなると思います。

ただし、（前回N0.8で発言しましたが）東大通を将来的に自転車走行ルートとしても位置付ける場合は重複しますので、優先度の整理は必要です。

・ご意見を参考に将来像を検討します。

3



万代地区の駐輪場整備例（八千代駐輪場）

<その他第3回懇談会でのご意見について>

番号	第3回懇談会後にいただいた委員意見	事務局(新潟市)の考え
1	<p>N o.1 弁天ルートについての参考イメージは洋でなく和をイメージして参考イメージがほしい。</p> <p>例として、東京渋谷の再開発ビル『ミヤシタパーク』の1階ストリート。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見を参考に将来像を検討します。</li> </ul>
2	<p>N o.8 東大通りルートの中央分離帯の樹木に、けやき通りのようにイルミネーションをしたらどうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟駅からまちへ歩き出したくなるアイディアの1つとして考えられますが、東大通りの風格と機能を併せ持つ象徴的な通りとして、夜間景観の視点を検討していくべきと考えられています。</li> </ul>
3	<p>N o.8 東大通とN o.1 弁天ルートを結ぶためのスクランブル交差点の設置が最重要である。人の流れを花園と弁天の活発にさせたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東大通は弁天側と花園側をつなぐストリートとして、空間づくりなどのハード面と商店街の連携（イベントなど）のソフト面を合わせて、回遊性の向上などエリアの一体感を醸成していく必要があります。将来性としては、自動車交通の状況を踏まえ、段階的に歩行者空間を広げていくことを検討しています。</li> </ul>