

6. 3 交通ネットワーク計画

6. 3. 1 公共交通

鉄道およびバス等の公共交通ネットワーク計画を策定する。

(1) 計画の目的

公共交通ネットワーク整備の目的を以下に掲げる。

- ① 公共交通利用推進と自動車交通量の調整による都市内交通の円滑化
 - ・公共交通利用推進と自動車交通量の調整により、市街地内交通の円滑化を図る。
- ② 移動制約者の日常的な移動手段の確保
 - ・高齢者、身障者や学生など移動制約者の日常活動の利便性を高める
- ③ 市街地内における良好な生活環境の維持
 - ・少子高齢化、福祉社会に対応した安全な生活環境の形成
 - ・CO₂、NO_x等の排出抑制対策の支援、クリーンな生活環境の形成
- ④ 現況乗合バスおよび鉄道網の利便性向上

(2) 基本的な考え方

市街地における公共交通ネットワークを充実することにより、市街地内交通の混雑緩和および中心市街地の活性化を図るとともに、移動制約者へのモビリティを確保する。

鉄道網は、現況における路線で対応するが、主に以下の方向から整備を図る。

- ① 鉄道サービス水準の向上による自動車利用から鉄道利用への転換
- ② 鉄道サービス水準の向上を図るための鉄道輸送能力の強化
- ③ 鉄道以外の交通との円滑な結節を図るため、鉄道駅のターミナル機能の強化

バス網は、現況における乗合バス網のほか、新たなコミュニティバス路線を検討するなど、現状の維持と充実に努める。主に、以下の方向から整備を図る。

- ① バスサービス水準の維持・向上による自動車利用からバス利用への転換
- ② 市街地内におけるバス利用不便地域の解消
- ③ バスサービス水準の向上による中心市街地活性化の支援
- ④ 他の交通手段への乗り換えの円滑化（鉄道駅、高速バス停等との連絡性向上）

(3) 整備方針

1) 鉄道網整備の方針

- ・ J R 白新線および J R 羽越本線のサービス水準の向上を図る。
- ・ J R 白新線については、西新発田駅の移転及び駅周辺の行き違い線整備によりサービス水準の向上が図られた。今後は、複線化等の検討を含め、既存ダイヤグラムの再構築を図るなど、運行本数の増加および運行速度の向上を推進していく。
- ・ J R 羽越本線は、広域的な幹線鉄道として、新潟市と新発田・村上広域圏ならびに山形県庄内地方を結ぶ線区であり、一層の輸送力の増強と高速化が求められている。現在、羽越新幹線構想としてミニ新幹線やフリーゲージトレイン等の整備手法を含めた検討が進められており、この実現に向け積極的に取り組んでいく必要がある。
- ・ また、鉄道駅の交通結節点としての機能を高めるため、新発田駅及び西新発田駅については、駅前広場を整備し、他の交通への乗換えの円滑化を図る。
- ・ さらに、新発田駅や西新発田駅については、パークアンドライドやキッスアンドライド等の新しい交通形態を支援するため、駅前空間および周辺土地利用等の整備を推進する。

2) バス交通網整備の方針

① 乗合バス（路線バス）路線

- ・ 現在、J R 新発田駅を発着地として乗合バス網が放射状に整備され、周辺市町村を含めた広い範囲に公共輸送サービスを提供している。地域連携推進の観点からも、これら現況の乗合バス路線網は維持していく。
- ・ 既存バス路線については、可能な限り 2 便/時間程度（30 分に 1 便程度）のサービス水準の確保に努める。
- ・ 一方で、利用者が少なく採算性の低い路線については、規制緩和に応じて既存ダイヤグラムの再編成のほか路線の見直しを含めた対応を図るものとする。

② 福祉対応

- ・ バス交通の福祉対応を図るため、低床バス等の福祉対応型車両の導入を推進する。
- ・ また、バス停留所ならびに停留所付近の道路空間等においても、高齢者や身障者等の利用を前提としたバリアフリー化に配慮する。

③ コミュニティバス路線

- ・ 市街地内におけるバス利用不便地域を解消するとともに、中心市街地への移動の利便を高め活性化を支援することを目的として、コミュニティバス路線整備の検討を行う（「6.3.3 中心市街地のモビリティ」参照）。

④ 高速バス路線

- ・日本海東北自動車道の供用に伴い、聖籠新発田 I. C 付近に高速バス停留所が設置されるが、この停留所は新発田市街地から発着する新潟市方面行きの路線として利用することができない。

このため、聖籠新発田 I. C 付近（〔一〕網代浜新発田線沿い）への乗合バス停留所新設や自転車道の設置（〔一〕網代浜新発田線等）など、高速バス路線とのアクセス強化を図る。

- ・なお、新発田駅を発着地として新潟市とを結ぶ高速バス路線（高速バス）の整備については、今後の社会情勢を見据え検討していくものとする。

⑤ 観光バスへの対応

- ・特に市街地内の主要観光エリアに訪れる観光バスについては、可能な限りその経路を位置づけ、他の目的交通との競合を回避し混雑緩和を目指す。
- ・市街地内および近郊の主要観光地としては、①清水園および足軽長屋周辺、②新発田城周辺、③五十公野公園などがあげられるが、これらの拠点への移動を目的とするバス交通は、原則として主要幹線道路もしくは幹線道路に誘導させるよう努める。

6. 3. 2 自転車交通

市街地内における自転車ネットワーク計画を策定する。

(1) 計画の目的

市街地内における移動手段として、自転車交通の利便性を高めるための方策を積極的に推進していく。

自転車ネットワーク整備の目的を以下に示す。

- ① 自動車（自家用車）から「自転車+歩行」への転換
 - ・ 自転車走行空間の質を高め、現在の自動車主体の市街地内交通形態から自転車（又は歩行）を優先したものへ転換・誘導していく。
- ② 自動車（自家用車）から「自転車+公共交通」への転換
 - ・ 鉄道駅周辺やバス停留所周辺などにおいて駐輪場を整備するなど、自転車交通と公共交通との連携を高め、自動車交通からの転換を図る。
- ③ 走行時の安全性向上
 - ・ ネットワークの位置づけと整備推進により、自動車と自転車との走行空間の分離を図り、走行時の安全性を一層確保していく。
- ④ 健康・レクリエーション活動の支援
 - ・ 市民の健康増進を支援するため、五十公野公園やスポーツ施設等を連携し、またサイクリングやジョギング等の活動空間ともなる自転車歩行者ネットワークの整備を図る。

(2) 基本的な考え方

自転車ネットワークの整備は、原則として都市内道路網の整備と平行して進めていくこととするが、主に以下の点に留意して行うものとする。

- ① 市街地内の主要施設および鉄道駅等の交通結節点を有機的に連絡し、日常生活の利便性を確保する
- ② 市街地内の観光・レクリエーション施設と市街地ならびに主要交通結節点相互を連絡する
- ③ 自動車交通の軽減とともに、自転車・歩行者交通と自動車交通との分離を図り、自転車歩行者交通が主体となれる交通環境を確保する
- ④ 自転車・歩行者空間における修景機能を高め、都市景観に配慮する
- ⑤ 雨天もしくは降積雪時にも配慮した自転車・歩行者空間の整備を図る

(3) 自転車ネットワーク整備の方針

1) 都市内における自転車・歩行者空間の整備

- ・都市内幹線道路網の形成とあわせて、自転車および歩行者の利用が可能な空間を整備する。
- ・特に、16.0m以上の幅員をもつ路線については、可能な限り自転車歩行者道（3.5m以上）を設置し、自動車交通ネットワークとともに自転車および歩行者交通のネットワークを形成する。

2) 中心市街地内における自転車交通ネットワークの充実

- ・中心市街地内では自転車歩行者空間整備を充実させ、中心市街地活性化を支援する。
- ・特に、中心市街地内に集積する公共施設相互を連絡する自転車交通のネットワークを確保する。
- ・また、新発田駅は自動車をはじめ、バス・鉄道など複数の交通の拠点でもあることから、自転車交通ネットワークの拠点としても位置づけ、新発田駅周辺には自転車から他の交通手段への乗り換えにも配慮した施設および空間整備に努める。

3) 観光・レクリエーション活動に対応した自転車・歩行者空間の整備

- ・五十公野公園を中心とした観光・レクリエーション拠点へ連絡する赤谷線自転車歩行者専用道路を、観光レクリエーション活動に対応した自転車歩行者ネットワークの主要動線として位置づける。

4) 交通結節点と市街地および主要施設相互を連絡する自転車・歩行者空間の整備

- ・新発田駅、西新発田駅等の鉄道駅や日本海東北自動車道の高速バス停留所を交通結節点として位置づける。これら交通結節点における通勤・通学目的などの自転車歩行者交通に対して、時節にかかわらず快適で安全な空間の整備を推進する。
- ・また、交通結節点から中心商店街あるいは新栄町・コモタウンなどの主要な商業地区などと有機的に連絡する自転車、歩行者空間のネットワークを充実させる。これにより、買い物等の自転車交通の利便性、快適性、回遊性を向上させ、中心商店街等の活性化を支援するものとする。

6. 3. 3 中心市街地のモビリティ向上

(1) 目的

市街地内において、中心市街地への日常的モビリティ※を支える交通環境を整備することにより、中心市街地の活性化を支援する。

中心市街地へのモビリティ向上の目的は以下の通りである。

※モビリティ (mobility) : たやすく敏速に動けること (可動性、移動性、機動性)

① 中心市街地内への距離的制約の解消

- ・公共交通利用 (特にバス交通) を前提として、中心市街地までの移動時の制約 (距離的・時間的な制約) を解消する。

② 中心市街地活性化支援

- ・特に、中心市街地内の公共公益施設や商業施設等の利便性を高め、中心市街地活性化を支援する。
- ・また、「6.1.2 まちづくりの基本的な方向」で掲げた「都心居住」に対応したまちづくりを支援する。

③ 中心市街地内の交通円滑化

- ・公共交通の利便性を高めることにより自動車 (自家用車利用) 一辺倒の交通体系からの転換を図り、ひいては中心市街地内の交通円滑化 (渋滞緩和、環境改善等) を目指す。

(2) 整備方針

- ・中心市街地へのモビリティ向上の支援方策として、新たにコミュニティバスの整備を検討する。
- ・コミュニティバス整備のねらいとして以下の点があげられる。
 - a. 公共交通不便地域における移動手段の確保
 - b. 自家用車に依存した市街地内交通形態からの脱却
 - c. 移動制約者等の中心市街地への移動手段の確保 (公共公益施設利用の支援)
 - d. 地域コミュニティ形成
- ・今後、以下の条件に相当する地区等を対象に、コミュニティバスの導入を検討する。

- ① 市街地内にあつてバス交通サービスが不便な地域
- ② 交通結節点 (鉄道駅) への連絡改善が求められる地域
- ③ 利用頻度の高い公共公益施設への連絡改善が求められる地域
- ④ 人口密度が高い地域 (人口集中地区など)
- ⑤ 移動制約者が多い地域 (高齢者、若年層等)