

6. 4 道路と交通との連携の方針

(1) 目的

生活者のニーズが複雑化・多様化するなか、単独の交通手段だけでなく、各々の交通手段が有する代替・補完などの機能を有効に活用して、複数の交通手段相互の連携を高めることが、生活水準の維持向上や地域の活性化の支援に不可欠である。すなわち、同一の交通手段の連携とともに、異なる交通手段との連携が今後の交通対策にとって重要といえる。

異なる交通手段相互の連携を図り、地域に根ざした円滑かつ効率的な交通を実現するため、道路と公共交通とのネットワークのあり方を以下に定める。

(2) 基本的な考え方

道路と交通との連携の方針として、以下の点があげられる。

① 交通手段の連携

- ・交通体系全体としての利便性を向上させるため、駅前広場などの様々な交通が集中する交通結節点の整備を図り、異なる交通手段相互の連携を推進していく。

② TDM（交通需要管理施策）の推進

- ・市街地内の渋滞対策の一環として、将来的な交通容量の拡大への対応と交通需要の調整・抑制を図るTDM（交通需要管理施策）を推進する。
- ・自動車交通を代替する、もしくは転換する公共交通（バス・鉄道などの旅客輸送）の利便性向上や容量の確保などを、特に市街地内において推進する。
- ・また、時差出勤等の推進により、朝のピーク時間等の交通需要の調整を図り交通の平準化に取り組む。
- ・経済活動支援の面から、物流の主体となる大型車（トラック等）の市街地内への流入は、交通渋滞の一因となっており、輸送ルートの見直し（適正な誘導）や輸送効率の向上などについても検討していく必要がある。

(3) 整備方針

整備方針として、以下の項目を掲げる。

表6-12 道路と交通との連携の整備方針

	整備方針	概要	施策展開	
公共交通からの対応	a	バス交通の積極的な展開によるモビリティの確保	・既存の乗合バス路線を維持していくほか、市街地内のバス交通不便区域を解消するための新たなバス路線を検討し対応する。 ・乗合バスは、市街地における身近な公共交通手段として重要な役割を担っていることから現在の系統を維持し、利用を促進する。	○走行施設に関わるバスサービスの改善(コミュニティバス、高速バス等)
	b	都市計画と連携したバス交通の整備推進による利便性の向上	・乗合バス等の路線および停留所等について、都市計画の中で位置づけ、バス交通を予め見込んだまちづくりを行う。	○走行施設に関わるバスサービスの改善(コミュニティバス、高速バス等)
	c	高速バス等との結節性確保による利便性の向上および交通手段選択肢の多様化	・聖籠新発田I. C付近に整備予定の高速バス停留所の結節機能を向上させる。 ・今後の社会経済情勢を勘案し、新発田駅を発着する高速バス路線を検討するとともに、バスターミナルとなる新発田駅等の駅周辺整備をすすめる。	○走行施設に関わるバスサービスの改善(コミュニティバス、高速バス等)
	d	交通拠点における結節機能の強化による円滑な乗り換え環境の整備	・鉄道駅では複数の交通手段が多数乗り入れているため、乗換時のバリアフリー化や料金支払いの簡素化など、利便性の向上をはかる。 ・駅前のバスバースやタクシープールの整備、駐輪場整備等の駅前空間の改善に取り組む。	○サイクル・アンド・ライドの支援 ○バス停でのバス優先方策 ○駅前広場の整備
	e	鉄道駅やバス停留所の空間的な高度利用による公共的空間としての魅力向上	・駅前空間の整備を周辺建物や道路など一体となってい、公共性・シンボル性を高めていく。 ・市街地内のバス停留所は、最寄りの公共施設や公園などと一体的に整備し、身近な交通結節点として、あるいは小規模公園(コミュニティ空間)として改善していく。	○キス・アンド・ライドの支援 ○サイクル・アンド・ライドの支援 ○バス停でのバス優先方策 ○走行施設に関わるバスサービスの改善(コミュニティバス、高速バス等) ○停車施設に関わる ○駅前広場の整備
	f	交通手段利用のための情報提供による利便性向上	・道路、バス、鉄道だけでなく、これらの交通手段の乗継ぎ情報、目的地までの所要時間などの情報を提供し、利用者の利便性向上と市街地内交通の円滑化を支援する。 ・わかりやすい道路標識の整備やIT等を活用した交通情報の提供、バスロケーションシステムの導入などを検討していく。	○停車施設に関わるバスサービスの改善 ○駐車場案内システム、駐車場誘導システム、サイン計画
	g	道路空間のバリアフリー化による障害者、高齢者への対応	・道路のバリアフリー化のための歩道の段差解消や、バスからの乗降を容易にする低床式バス等の導入もしくはバス停留所付近の道路構造の改良などを検討する。	○車両に関わるバスサービスの改善 ○バリアフリー空間の整備
	h	市街地郊外部における自転車道の整備等による通学時の安全性の確保	・自転車通学(中学校、高等学校等)時における安全性を確保する。 ・学校や最寄りのバス停留所の位置を考慮した自転車道路ネットワークの整備とともに、駅やバス停留所周辺の駐輪場整備を推進する。	○自転車道ネットワークの整備
	i	市街地内における低公害車や自転車の利用促進による環境の改善	・市街地内の環境負荷を軽減するため、自動車による短距離移動を低公害車や自転車に転換する。 ・特に自転車利用の促進は、渋滞の緩和にも寄与することから、駅やバス停周辺の駐輪場整備のほか、歩行者・自転車等整備を推進する。	○車両に関わるバスサービスの改善 ○走行施設に関わるバスサービスの改善(コミュニティバス、高速バス等) ○自転車道ネットワークの整備 ○その他の乗り入れ規制
	j	パークアンドライド(P&R)等の推進	・新潟都市圏全体の交通体系の整備に向けて、主に新潟市への通勤を目的としたパークアンドライドを推進する。 ・P&Rを効果的に推進するため、鉄道駅周辺での駐車場の確保とともに、駅までの移動を改善する都市内道路網整備を推進する。	○パーク・アンド・ライドの支援(新発田駅、西新発田駅等) ○パーク・アンド・バスライドの支援(聖籠新発田I. C付近等)
	k	市街地内における道路利用の分別化による交通の円滑化	・特定の自動車に利用を限定した道路・交通の整備等により、効率的に都市内の公共交通の定時制向上や渋滞緩和を図る。	○交差点でのバス優先方策 ○バス停でのバス優先方策 ○その他の乗り入れ規制等(バス優先道路、HOV優先レーン、トランジットモール等)

表6-12 道路と交通との連携の整備方針

	整備方針	概要	施策展開
総合的な対応	l 高規格幹線道路ネットワークをベースとした地域連携および地域活性化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海東北自動車道の整備により、高速道路を活用した地域間交流と連携を推進していく。 ・高速バス路線の整備、利用促進などを検討する。 	—
	m 沿道立地の適正な規制・誘導による良好な環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外型商業施設の適切な立地規制と誘導を行い、周辺道路の混雑緩和と良好な沿道環境の確保を図る。 ・外環状の整備により、今後新たな大規模商業施設等の立地が予想される地域では、用途地域指定等を踏まえた立地規制や、交通誘導のための交通アセスメントの実施などの対応を図る。 	—
	n 踏切道における道路と鉄道の連携整備による道路機能および安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者と鉄道事業者との連携により、踏切道等の鉄道横断箇所の改善を図り、安全性確保と交通容量の拡大を図る。 ・新発田市街地は、JR羽越本線によって東西に分断されているが、外環状(南バイパス)や内環状〔都〕西新発田五十公野線)の整備によって解消を図っていく。 	—
	o 都市内における道路利用の適正化	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地内の交通渋滞の原因となっている路上駐車などについて、道路利用者の啓発や教育を進めるとともに、必要に応じて駐車場等の施設の整備を検討する。 	○駐車場案内システム、駐車場誘導システム整備の検討
	p 時差出勤の推進による交通需要の平準化	<ul style="list-style-type: none"> ・時差出勤を積極的に推進することにより、朝のピーク時間における交通需要の調整を図り、交通の平準化に努める。 ・同様に、新潟市への自動車通勤者に対しても、新潟都市圏構成市町村との連携を図りながら、時差出勤等の取り組みを推進していく。 	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地へのマイカー通勤者の時差出勤(啓発活動の展開) ○新潟市街地へのマイカー通勤者の時差出勤(啓発活動の展開)