

6. 5 道路空間整備の方針

6. 5. 1 市街地全体での対応

(1) 基本的な考え方

・以下に示す観点から、市街地内における道路空間整備を図る。

- ① 自動車走行空間の整備（自動車交通の安全性・円滑性の確保）
- ② 自転車・歩行者のための空間整備（自転車・歩行の安全性・円滑性の確保）
- ③ 緑化空間の整備（道路景観の向上と沿道土地利用の支援）
- ④ 堆雪空間の確保（降雪時における交通の安全性・円滑性の確保）

(2) 整備方針

① 自動車走行空間の整備

- ・将来交通量に応じて、必要な車線数・車線幅員を確保する。
- ・沿道条件や道路規格に応じ、停車帯（1.5～2.0m）を確保する。
- ・都市内幹線道路網計画で位置づけられている路線については、原則として2車線以上かつ幅員16.0m以上を確保するものとする。
- ・国道460号の外環状線内側の区間は幅員12mで概成済みであるが、将来交通量の伸びを勘案して、幅員16.0mの拡幅整備を検討する。
- ・なお、既定計画では、外環状のうち国道7号および南バイパスは4車線で計画されているが、環状道路としての機能を強化していくため、駅東側市街地部の外環状〔都〕五十公野公園荒町線〕についても4車線整備を検討する。

② 自転車・歩行者のための空間整備

- ・都市内幹線道路網計画で位置づけられている主要幹線道路、幹線道路および補助幹線道路については、原則として歩道（幅員2.0m以上）を整備する。
- ・この中でも、自転車ネットワークの必要性に応じて、鉄道駅周辺ならびに鉄道駅と主要公共施設を結ぶ動線などにおいては、自転車歩行車道（幅員3.5m以上）を整備する。

③ 緑化空間の整備

- ・道路の位置づけや沿道条件に応じ、道路緑化のため植樹柵や植樹帯を確保する。
- ・植栽方法や整備延長等は、各路線ごとに定める。
- ・緑の基本計画等の都市緑化の方針との整合を図る。
- ・道路内の植栽は、沿道地域の生活や景観と密接に関わるため、植栽計画や維持管理において積極的に住民参加を促す。

④ 堆雪空間の確保

- ・総幅員16.0m以上の道路については、堆雪場所および冬期歩道が確保されている。
- ・総幅員16.0m未満の道路については、消融雪施設や除雪などの工法により、必要な冬期幅員を確保する。

⑤ その他（都市計画の遵守）

- ・都市計画決定区間のうち改良済み区間および事業中区間については、現計画を尊重して整備する。
- ・また、改良済み区間と連続し、一連の路線を構成する区間も同様である。

6. 5. 2 中心市街地における対応

(1) 基本的な考え方

中心市街地は、本市の主要な交通結節点である新発田駅のほか、商業・業務をはじめ医療、福祉、観光、文化・教育等の多様な目的をもつ施設が集積している。

中心市街地の活性化推進を目的として、地区内における諸活動の利便性を高めるためには、建築物や道路などの空間内の物理的な障壁を取り除き、安全で利用しやすい環境を提供することが求められる。

道路は、自動車あるいは自転車・歩行などの多様な手段によって移動する際の空間となることから、移動時の「障壁（バリア）」を取り除き（バリアフリー）、円滑な環境を整えることは不可欠な条件といえる。

中心市街地における道路空間のバリアフリー化の目的として、以下の点を掲げる。

- ① **移動制約者を含めたすべての市民のための歩行空間整備**
 - ・ ノーマライゼーション※の観点に立って、主として歩行による手段での中心市街地内における生活活動が可能な環境を形成する。
 - ・ 移動制約者の外出希望の鼓舞、機会数の増加ならびに行動範囲の拡大と連続移動の推進に対して、道路交通整備の面から支援していく。
 - ・ 特に、主要な交通結節点である新発田駅を拠点として、商業、医療・福祉、その他公共サービス施設等へ、自家用車以外の手段を用いて安全かつスムーズに移動できるような移動空間を整備していく。
- ② **交通拠点における結節点機能の強化**
 - ・ 新発田駅は複数の交通手段が多数乗り入れている交通拠点である。他の交通手段への乗り換えや、駅前広場や自由通路、駐輪場、建築物等の関連する施設も含めた総合的な空間のバリアフリー化を図る。
- ③ **中心市街地活性化の支援**
 - ・ 中心市街地活性化を支援するため、商店街や清水園・新発田城などの観光施設への移動円滑化対策にも取り組んでいく。

※障害者・健常者、高齢者・若者の区別なく、だれもが皆等しく普通に過ごせる社会こそノーマルであるという考え方

(2) 整備方針

1) 重点整備地区

- ・ バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進すべき範囲として、新発田駅を中心とした1km圏内の範囲（徒歩圏内）を重点整備地区として位置づける。

2) 個別エリアでの対応

- ・ 重点整備地区は、施設の特性に応じて概ね4つのエリアに分けられる。各エリアについて、その特性に応じたバリアフリー対策を推進していく。

表6-13 個別エリアの概況

エリア名	特性	主な施設
駅前地区	交通結節点、 (医療)	・ 新発田駅及び駅前広場 ・ 税務署 ・ 県立新発田病院※
中央公園地区	福祉	・ カルチャーセンター ・ 総合健康開発センター
寺町・清水谷地区	観光	・ 清水園、足軽長屋 ・ 寺町
中央町・大手町地区	総合的機能	・ 県立新発田病院 ・ 市役所、新発田警察署 ・ 市民文化会館、生涯学習センター ・ 図書館、郵便局

※県立新発田病院は、駅前地区へ移転することが平成13年10月に正式に決定された。

3) バリアフリー化の対象路線（特定路線）

- ・ 上記4つの重点整備地区相互を連絡する路線を、バリアフリー化の対象路線（特定路線）として位置づける。
- ・ 特定路線では、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の移動円滑化のために必要な対応策を検討し、他路線に先駆けて重点的に整備することとする。

表6-14 特定路線の候補

● [主]新発田停車場線	● [都]3.4.13 新発田駅諏訪前線
● [市]清水谷線	● [市]寺町線
● [都]3.4.14 新発田駅中央公園線	● 国道290号
● [市]新発田駅外ヶ輪線	● [都]3.4.9 中央町緑町線
● [市]西塚中町線	● [都]3.4.10 御幸町中央町線
● [主]新発田紫雲寺線	● [市]三の丸線

4) その他

(休憩施設)

- ・歩道整備とあわせて、移動（歩行）を支援する休憩施設の設置を検討する。休憩施設は、歩行者の移動距離を考慮して約300m程度を目安として、主要な交差点隅地や公共施設周辺または乗合バス停の周辺等に整備する。

(冬期バリアフリー)

- ・このほか、冬期においても降積雪によって歩行に障害が及ばないように、冬期バリアフリー対策についても検討する必要がある。

(タウンモビリティの提案)

- ・「タウンモビリティ」とは、商店街や飲食街、公共施設など様々な施設が集積するところに、障害者や高齢者など歩行移動が困難な人を対象として、電動スクーターや車いすを貸し出し、買い物などの用事を容易に行えるようにするシステムのことである。
- ・現在、国内の事例は少ないものの、中心市街地地区内においても活性化に向けた推進方策のひとつとして検討を行っていく必要がある。

(参考) 交通バリアフリー法に基づく基本構想について

本市では、平成13年度より交通バリアフリー法にもとづく基本構想を策定中である。

- ・国はバリアフリー化の意義・目標、公共交通事業者等が講ずべき措置に関する基本的事項、指針を定める。また公共交通事業者の事業状況に関する情報の収集、提供等の業務について国が指定する法人が提供を行うほか、推進のための広報活動等を行い国民理解を深める施策を講じる。
- ・公共交通事業者は旅客施設の新設・大改良及び車両の新規導入を実施する場合、バリアフリー法に基づく基準の適合義務化したほか、既存の旅客施設及び車両等については同基準への適合努力化を義務づける。
- ・市町村は相当数の旅客数が利用する駅等を中心とした重点地区について、バリアフリー法に基づく基本構想を策定することができる。公共交通事業者・道路管理者（国道・県道）及び公安委員会に協議すると共に、関係する事業者等は協力を努めなければならない。
- ・バリアフリー法に基づく基本構想が作成されたときは、各関係者（国・県・市・公共交通事業者）は当構想に基づいて計画を作成し、当該事業を実施しなければならない。公共交通事業者が作成した計画のうち、国の認定を受けた事業については自治体が助成を行う場合、地方債の特例措置を講じている。