

# 第15回 新潟県渋滞対策協議会

日時：令和5年 8月31日（木）  
10時15分～11時45分  
場所：新潟国道事務所 大会議室

## 次 第

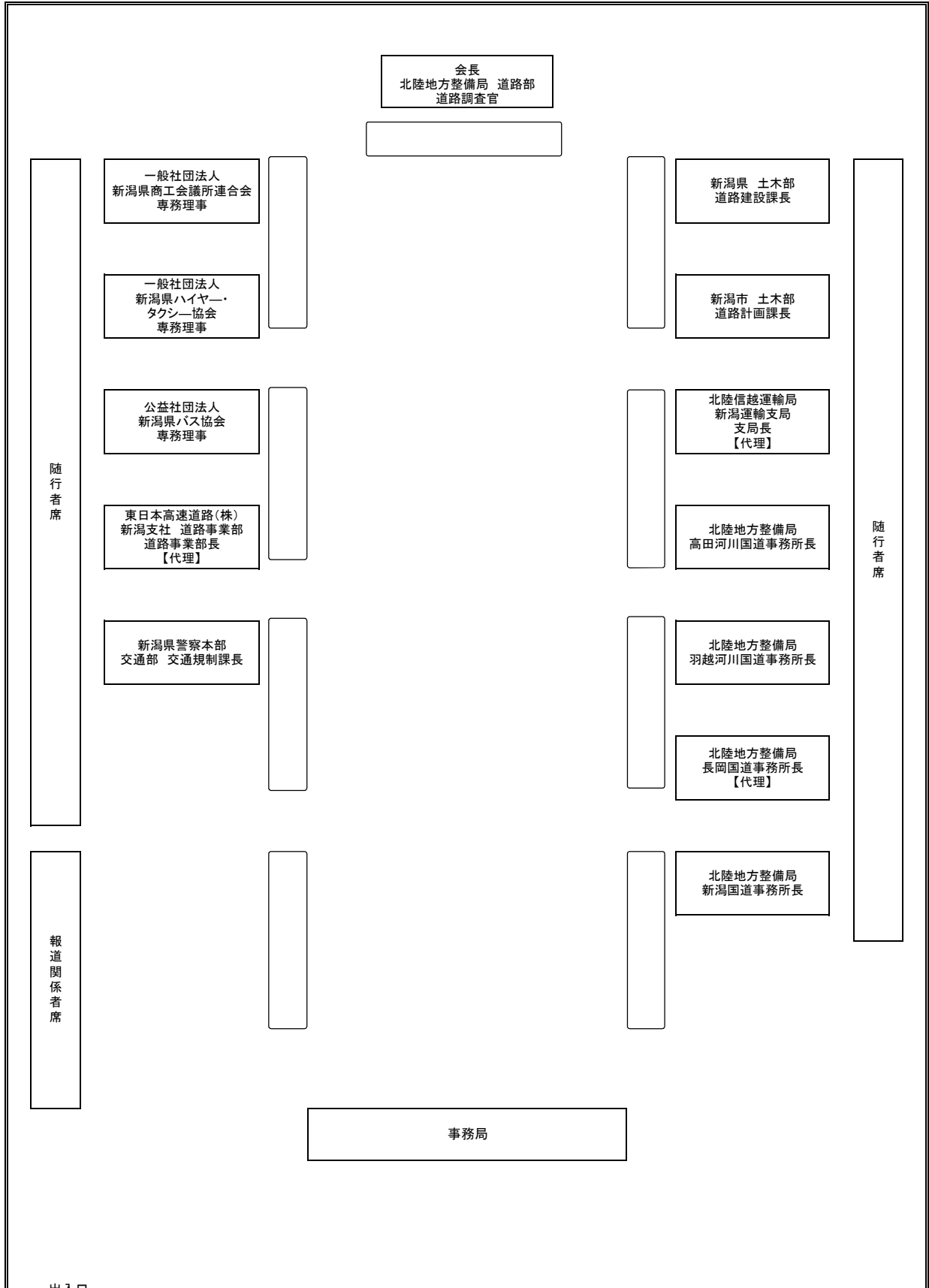
1. 挨拶
2. 規約改正（案）について
3. 議 事
  1. これまでの検討経緯
  2. 渋滞対策基本方針について
  3. 主要渋滞箇所の見直しについて
  4. ピンポイント渋滞対策について
  5. TDM（交通需要マネジメント）について
  6. 県内各地の交通課題・取組み
  7. 今後の進め方について
4. 閉 会

### ■配布資料

- ・ 配席図
- ・ 出席者名簿
- ・ 資料－1 新潟県渋滞対策協議会 規約（案）
- ・ 資料－2 第15回新潟県渋滞対策協議会 説明資料

# 第15回新潟県渋滞対策協議会 配席図

日時: 令和5年8月31日(木) 10時15分から  
会場: 新潟国道事務所 大会議室



会長  
北陸地方整備局 道路部  
道路調査官

一般社団法人  
新潟県商工会議所連合会  
専務理事

一般社団法人  
新潟県ハイヤー・  
タクシー協会  
専務理事

公益社団法人  
新潟県バス協会  
専務理事

東日本高速道路(株)  
新潟支社 道路事業部  
道路事業部長  
【代理】

新潟県警察本部  
交通部 交通規制課長

新潟県 土木部  
道路建設課長

新潟市 土木部  
道路計画課長

北陸信越運輸局  
新潟運輸支局  
支局長  
【代理】

北陸地方整備局  
高田河川国道事務所長

北陸地方整備局  
羽越河川国道事務所長

北陸地方整備局  
長岡国道事務所長  
【代理】

北陸地方整備局  
新潟国道事務所長

事務局

随行者席

報道関係者席

随行者席

側

出入口

## 第15回 新潟県渋滞対策協議会名簿

	所 属	役 職	氏 名	出 欠	備 考
	一般社団法人 新潟県商工会議所連合会	専務理事	早福 弘	出席	
	新潟県道路整備協会	会長	関口 芳史	欠席	
	一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	佐々木 紀彦	出席	
	公益社団法人 新潟県トラック協会	専務理事	土田 泰之	欠席	
	公益社団法人 新潟県バス協会	専務理事	橋本 俊二	出席	
	東日本高速道路(株) 新潟支社 道路事業部	道路事業部長	矢崎 敏之	代理	総合企画部調査役 茅原 佑樹
	新潟県警察本部 交通部	交通規制課長	中川 建市	出席	
	北陸信越運輸局 新潟運輸支局	支局長	昆 一彦	代理	首席運輸企画専門官 大津 賢治
	新潟県 土木部	道路建設課長	青木 長務	出席	
	新潟市 土木部	道路計画課長	小林 久剛	出席	
会長	北陸地方整備局 道路部	道路調査官	長田 英和	出席	
	北陸地方整備局 高田河川国道事務所	事務所長	安達 志郎	出席	
	北陸地方整備局 羽越河川国道事務所	事務所長	澤山 雅則	出席	
	北陸地方整備局 長岡国道事務所	事務所長	田村 秀誠	代理	副所長 荒川 哲郎
	北陸地方整備局 新潟国道事務所	事務所長	松平 信治	出席	
事務局：新潟県、新潟市、東日本高速道路(株)新潟支社、北陸地方整備局					

## 新潟県渋滞対策協議会 規約 (案)

## (設置)

第1条 本協議会は「新潟県渋滞対策協議会」(以下、「協議会」と称する。

## (目的)

第2条 協議会は、公正・中立な立場から、関係者・市民との協働の中、実施する渋滞対策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないか、様々な立場で議論する場と位置づけるとともに対策の基本方針を決定し、新潟県内の道路行政運営に反映する事を目的とする。

## (所掌事項)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するために、以下の事項について実施するものとする。

- (1) 交通の円滑化向上に関する事
- (2) パブリックコメントなどを活用した県民意見の把握に関する事
- (3) その他必要な事項

## (構成)

第4条 1 協議会は別紙に掲げる委員により構成する。  
2 委員の追加・変更は、協議会の承認を要するものとする。

## (委員の任期)

第5条 委員の任期は、協議会が存続するまでの期間とする。

## (会長)

第6条 1 協議会には、会長を置くものとする。  
2 会長が職務を遂行出来ない場合は、予め会長が指名する委員がその職務を代理する。  
3 会長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

## (協議会の運営)

第7条 1 協議会は、会長の発議に基づいて開催する。  
2 協議会は、協議会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(地区ワーキング部会)

第8条 1 第3条(1)に規定する事項について調査及び調整を行うため、協議会に次の号の地区ワーキング部会(以下「地区WG部会」という)を置く。

- (1) 新潟地区WG部会
- (2) 新発田地区WG部会
- (3) 三条地区WG部会
- (4) 長岡地区WG部会
- (5) 上越地区WG部会

2 地区WG部会の部会長は、別紙-1のとおりとする。

3 地区WG部会は、協議会を組織している団体の中から部会長が指名する職員で組織する。但し、必要に応じて関係者の出席を求めることができるものとする。

4 第7条の規定は地区WG部会等の会議に準用する。この場合において、「協議会」とは「地区WG部会」、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

5 第3条(1)に規定する事項について調査及び調整を行うにあたり、各部会長が地区WG部会の合同開催を効率的と認めた場合、地区WG部会を合同で開催できるものとする。

(守秘義務)

第9条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(事務局)

道路計画課

第10条 1 事務局は、北陸地方整備局道路部~~地域~~道路課、新潟国道事務所調査課、新潟県土木部道路建設課、新潟市土木部道路計画課、東日本高速道路(株)新潟支社総合企画部総合企画課に置く。

2 地区WG部会の事務局は、別紙-1のとおりとする。

(その他)

第11条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、協議会の審議を経て行うことができるものとする。

付則 1 この規約は、平成24年 7月 31日から施行する。

2 平成25年6月24日 一部改正

3 平成27年10月8日 一部改正

4 平成30年7月31日 一部改正

5 令和5年 月 日 一部改正

## 新潟県渋滞対策協議会委員

- 会 長 国土交通省 北陸地方整備局 道路部 道路調査官
- 委 員 一般社団法人 新潟県商工会議所連合会 専務理事
- 委 員 新潟県道路整備協会 会長
- 委 員 一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会 専務理事
- 委 員 公益社団法人 新潟県トラック協会 専務理事
- 委 員 公益社団法人 新潟県バス協会 専務理事
- 委 員 東日本高速道路（株） 新潟支社 道路事業部長
- 委 員 新潟県警察本部 交通部 交通規制課長
- 委 員 国土交通省 北陸信越運輸局 新潟運輸支局長
- 委 員 新潟県 土木部 道路建設課長
- 委 員 新潟市 土木部 道路計画課長
- 委 員 国土交通省 北陸地方整備局 高田河川国道事務所長
- 委 員 国土交通省 北陸地方整備局 羽越河川国道事務所長
- 委 員 国土交通省 北陸地方整備局 長岡国道事務所長
- 委 員 国土交通省 北陸地方整備局 新潟国道事務所長

## 新潟県渋滞対策協議会【地区ワーキング部会】

No	部会名	部会長	事務局
1	新潟地区 ワーキング部会	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 調査課長	調査課
2	新発田地区 ワーキング部会	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 調査課長	調査課
3	三条地区 ワーキング部会	国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 計画課長	計画課
4	長岡地区 ワーキング部会	国土交通省北陸地方整備局 長岡国道事務所 計画課長	計画課
5	上越地区 ワーキング部会	国土交通省北陸地方整備局 高田河川国道事務所 調査第二課長	調査第二課

# 第15回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料

## 目次

1.	これまでの検討経緯	1
2.	渋滞対策基本方針について	6
3.	主要渋滞箇所の見直しについて	9
4.	ピンポイント渋滞対策について	18
5.	TDM（交通需要マネジメント）について	21
6.	県内各地の交通課題と取組み	24
7.	今後の進め方について	35

令和5年8月31日



# 1. これまでの検討経緯

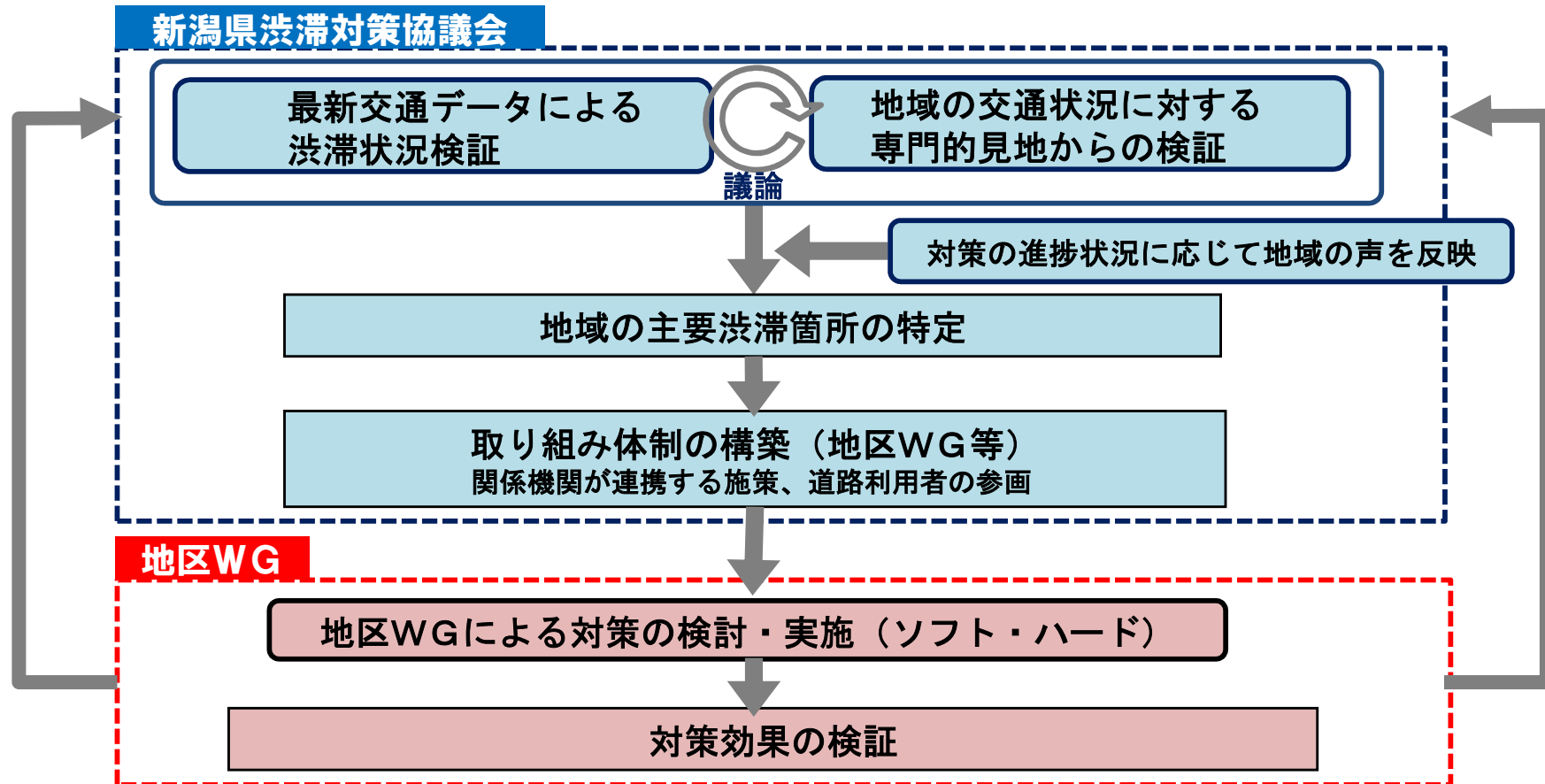
# 1. これまでの検討経緯

## 1-1 これまでの検討経緯

### これまでの主な検討経緯

- 平成24年度 主要渋滞箇所公表
- 平成25～26年度 渋滞対策基本方針の策定
- 平成27～28年度 モニタリング結果、対策の実施状況及び効果検証、解除方針案の提案
- 平成29年度～令和元年度 主要渋滞箇所の見直し、ピンポイント対策の実施等
- 令和2年度 渋滞対策の活動報告、新型コロナウイルスの交通への影響等
- 令和3年度 県内各地の交通課題、TDM(交通需要マネジメント)について等
- 令和4年度 ピンポイント対策、TDM(交通需要マネジメント)について

### 【新潟県渋滞対策協議会のマネジメントサイクル】



# 1. これまでの検討経緯

## 1-2 主要渋滞箇所の選定・解除の流れ

### <選定の流れ>

#### プローブデータ解析

- ・渋滞指標による評価

#### 道路管理者等の意見

- ・道路管理者意見照会

#### 現地確認

- ・交通状況
- ・渋滞長、滞留長、信号現示

#### 地区WGで審議

※地区WG対象箇所

#### 渋滞対策協議会で審議

選定

主要渋滞箇所として  
対策実施・モニタリング

混雑状況の  
モニタリング継続

### <解除の流れ>

#### プローブデータ解析

- ・渋滞指標による評価
- ・主要渋滞箇所選定時との比較

#### 道路管理者等の意見

- ・道路管理者意見照会

#### 現地確認

- ・交通状況
- ・渋滞長、滞留長、信号現示

#### 地区WGで審議

※地区WG対象箇所

#### 渋滞対策協議会で審議

解除

混雑状況のモニタリング

主要渋滞箇所として  
対策実施・モニタリング継続

# 1. これまでの検討経緯

## 1-3 主要渋滞箇所の選定状況

- 主要渋滞箇所は、基本指標による評価に加え地域の課題を踏まえた抽出基準により選定。
- 平成24年度選定当初303箇所であったが、平成29年度以降、主要渋滞箇所の見直しを実施しており、現在282箇所が選定されている。

### 【主要渋滞箇所選定フロー】

渋滞状況を交差点の渋滞損失時間で評価

基本指標による評価  
(渋滞損失時間※)

昼間12時間の渋滞  
損失時間が多い交差点

抽出基準A

80万人時間/年相当  
(約2,200人時間/日以上)

2箇所

一部の時間において、渋  
滞損失時間が多い交差点

抽出基準B

180人時間/時相当  
(抽出基準A/12)

5箇所

一方向でも速度  
が低い交差点

抽出基準C

秋期のピーク時の最低旅行  
速度が20km/h以下、  
かつ昼間12時間の渋滞損失  
時間が県内累計上位50%

108箇所

地域の課題を反映する  
データによる補完

地域独自指標の追加  
(休日・冬期・意見照会等)

抽出基準C'

冬期のピーク時の  
最低旅行速度  
が20km/h以下

2箇所

抽出基準D

踏切ボトルネック  
箇所

2箇所

抽出基準E

休日渋滞箇所  
(大規模商業施設周辺)

12箇所

抽出基準※ 131箇所

+

パブリックコメント 151箇所 道路管理者・事業者からの意見、現地状況より選定

新潟県の主要渋滞箇所 282箇所を選定

※ 渋滞損失時間

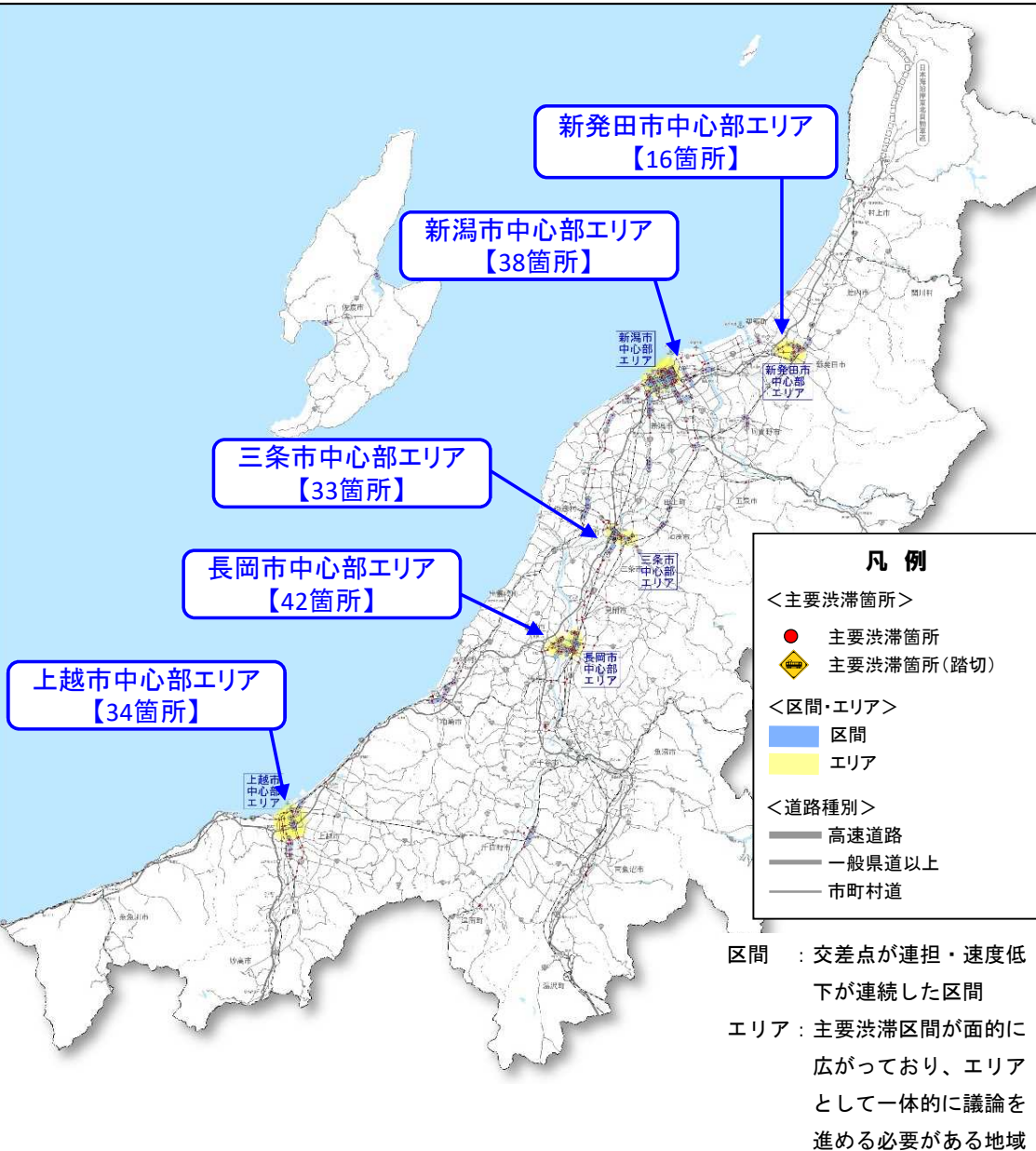
自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間の合計

※ 抽出基準による評価の対象とする交差点：国道、県道及び政令市の市道

# 1. これまでの検討経緯

## 1-4 令和4年度特定主要渋滞箇所的位置図

各地区の主要渋滞箇所



主要渋滞箇所数

※R4.9時点

### 【混雑多発】

○渋滞損失が多い、または平日ピーク時における旅行速度20km/h以下の箇所【基準A+B+C】

115箇所

○ボトルネック踏切【基準D】

2箇所

### 【特定日に混雑】

○休日における速度低下箇所【基準E】

12箇所

○冬期における速度低下箇所【基準C'】

2箇所

### 【パブコメによる選定】

151箇所

主要渋滞箇所 総数: 282箇所

## 2. 渋滞対策基本方針について

## 2. 渋滞対策基本方針について

○渋滞対策基本方針策定当初に新発田地区で想定した道路事業は、新発田拡幅を除き完了した。対策の進捗状況及びまちづくり総合計画や都市計画マスタープラン改定を踏まえ、新発田地区の渋滞対策基本方針を変更する。

### ●新発田地区の道路整備状況



○外環状道路の整備を推進することで、まちなかへの大型車等の通過交通の流入を抑制し、混雑緩和や安全性の向上を図ります。  
(新発田市都市計画マスタープランより)

○市街地内を通過する交通量を抑制し、交通の円滑化や安全性の向上を図るため、外環状道路の整備や拠点間のアクセス強化が求められています。  
(新発田市まちづくり総合計画より)

**対策方針**

**外環状道路(新発田拡幅)の推進**

○生活道路や地域間道路などの改良等により、市民の日常生活の安全性や快適性の向上を図ります。  
(新発田市まちづくり総合計画より)

**対策方針**

**交差点改良やソフト施策等の実施**



# 2. 渋滞対策基本方針について

## 新発田地区の渋滞対策基本方針（案）

変更箇所

### 対策方針

- 都市間を連絡する道路(国道7号新発田拡幅)の整備を推進し交通容量の拡大を図るとともに、外環状道路の整備を推進し「まちなか」への通過交通の流入抑制を図る。また、「新発田市まちづくり総合計画基本計画」等と連携した対策を推進する。
- 対策の推進にあたっては、地区WGにおいて、更なる対策検討及び効果検証を実施する。

### 地区WG体制



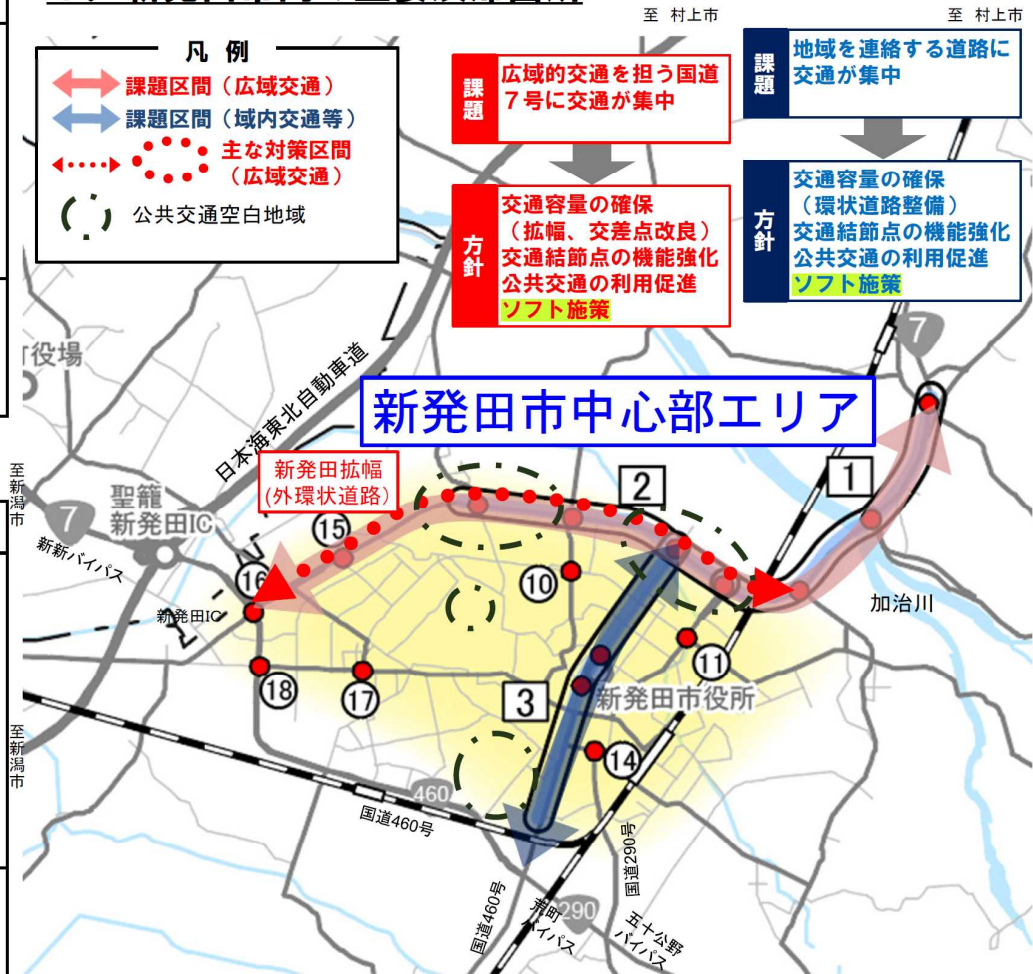
### 1. 新発田市中心部エリアの概況

	概要
新発田市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新発田市では、基本構想において「住みよいまち日本一 健康田園文化都市、しばた」をコンセプトとして街づくりに取り組んでいる。</li> <li>・新発田市の道路網は、新新バイパスの4車線化、日本海東北自動車道の開通など広域的交通機能が充実し、行動圏が拡大している。</li> <li>・市街地の拡大やマイカーの普及に伴い、市街地部においては通過交通と域内交通が混在している状況である。</li> <li>・新潟市への通勤者数が増加する一方で、JR白新線はピーク時の増便が見込めないことや中心市街地の公共交通の空白地域が存在する。</li> </ul>
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的交通を担う国道7号では、新発田ICの立体化や日東道の延伸によりある程度の渋滞緩和は認められるものの、依然として深刻な渋滞が発生している。</li> <li>・国道7号への交通集中により、通過交通等が市街地部へ流入するため、国道7号へアクセスする主要幹線道路でも渋滞が発生している。</li> </ul>

### 2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新発田市都市計画マスタープランでは、2環状8放射の軸線を基本に道路骨格網の形成を図るなかで、外環状道路の整備を推進することでまちなかへの通過交通の流入抑制による混雑緩和や安全性向上を図ることを基本的な考え方としている。</li> <li>・また、新発田市の目指すべき将来像及びこれを実現するための基本目標を示した「新発田市まちづくり総合計画基本計画」では、以下の方針が整理されている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>■生活道路や地域間道路などの改良</li> <li>■都市間道路や地域間道路だけでなく、重要物流道路や緊急輸送道路の整備を促進する</li> </ul> </li> </ul>
渋滞対策の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間連絡道路における交通容量の確保：新発田拡幅等(交通容量の拡大)</li> <li>・まちなか(新発田市中心部エリア)の混雑解消：外環状道路、交差点改良等</li> <li>・交通結節点の機能強化、公共交通の利用促進</li> </ul>

### 3. 新発田市内の主要渋滞箇所





### **3. 主要渋滞箇所の見直しについて**

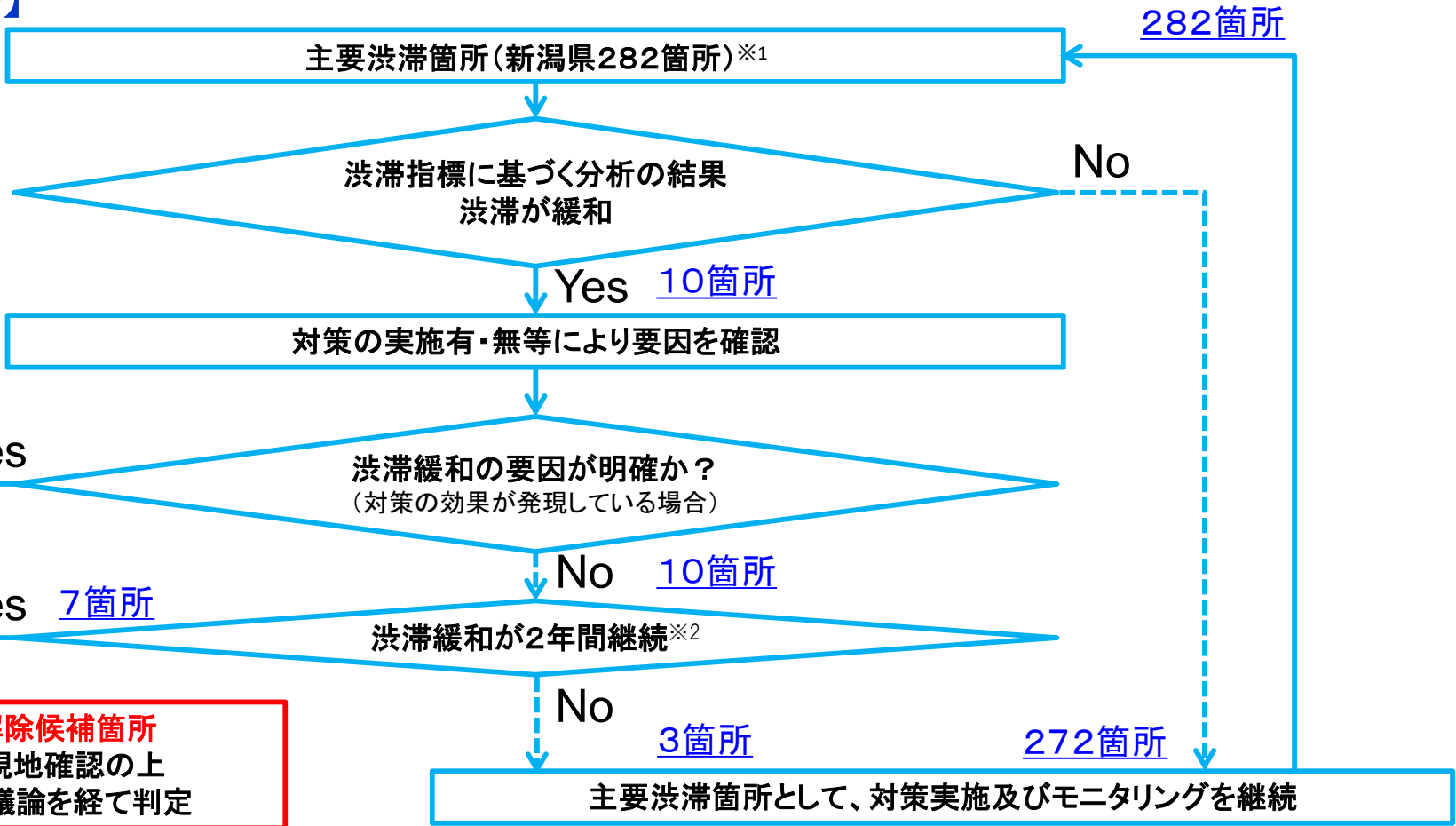
# 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

## 3-1 解除候補箇所の抽出

- 主要渋滞箇所について、モニタリングを継続的に行い、渋滞状況の変化を把握した。
- 最新の速度・交通量データを用い、渋滞指標に基づき、以下のとおり判定した。
  - 渋滞緩和の要因が明確な場合（対策の効果が発現している場合等）は、解除候補箇所とした。
  - 渋滞緩和の要因が明確で無い場合は、渋滞緩和が2年間継続した場合、解除候補箇所とした。

### 【主要渋滞箇所 解除フロー】

- 【渋滞指標】
- 基準A: 渋滞損失時間80万人時間/年以上
  - 基準B: 渋滞損失時間180人時間/h以上
  - 基準C: 秋期旅行速度20km/h以下  
(渋滞損失時間県内上位50%)
  - 基準C': 冬期旅行速度20km/h以下
  - 基準D: 踏切ボトルネック箇所
  - 基準E: 休日渋滞箇所(大規模周辺施設周辺)



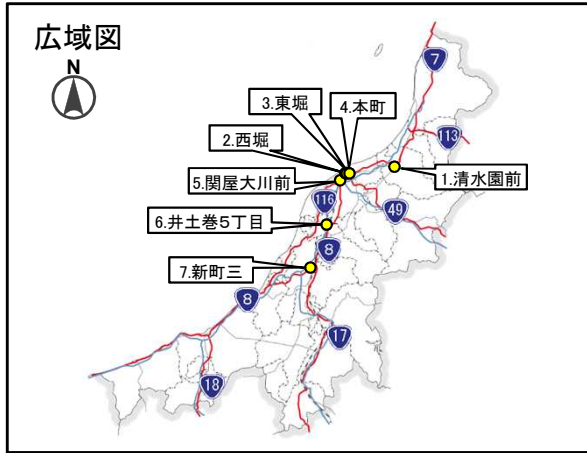
※1 高速道路の渋滞区間については別途検討  
パブコメ選定箇所については、データに基づく分析+道路管理者等の意見を踏まえ解除を検討  
※2 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため

# 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

## (参考) 解除候補箇所

○渋滞指標に基づくデータ分析の結果、下図に示す7箇所が解除候補箇所として抽出されたが、道路管理者による確認及び地区WGでの議論の結果により、解除見送りとする。

### 【位置図】



No.1 清水園前交差点  
路線名:国道290号  
選定時指標:C



No.2 西堀交差点  
路線名:国道116号  
選定時指標:E



No.3 東堀交差点  
路線名:国道116号  
選定時指標:E



No.4 本町交差点  
路線名:国道7号  
選定時指標:E



No.5 関屋大川前交差点  
路線名:(主)新潟亀田内野線  
選定時指標:C



No.6 井土巻5丁目交差点  
路線名:国道289号  
選定時指標:E



No.7 新町三交差点  
路線名:国道352号  
選定時指標:C



● : 主要渋滞箇所

データ及び現地でのモニタリングを継続



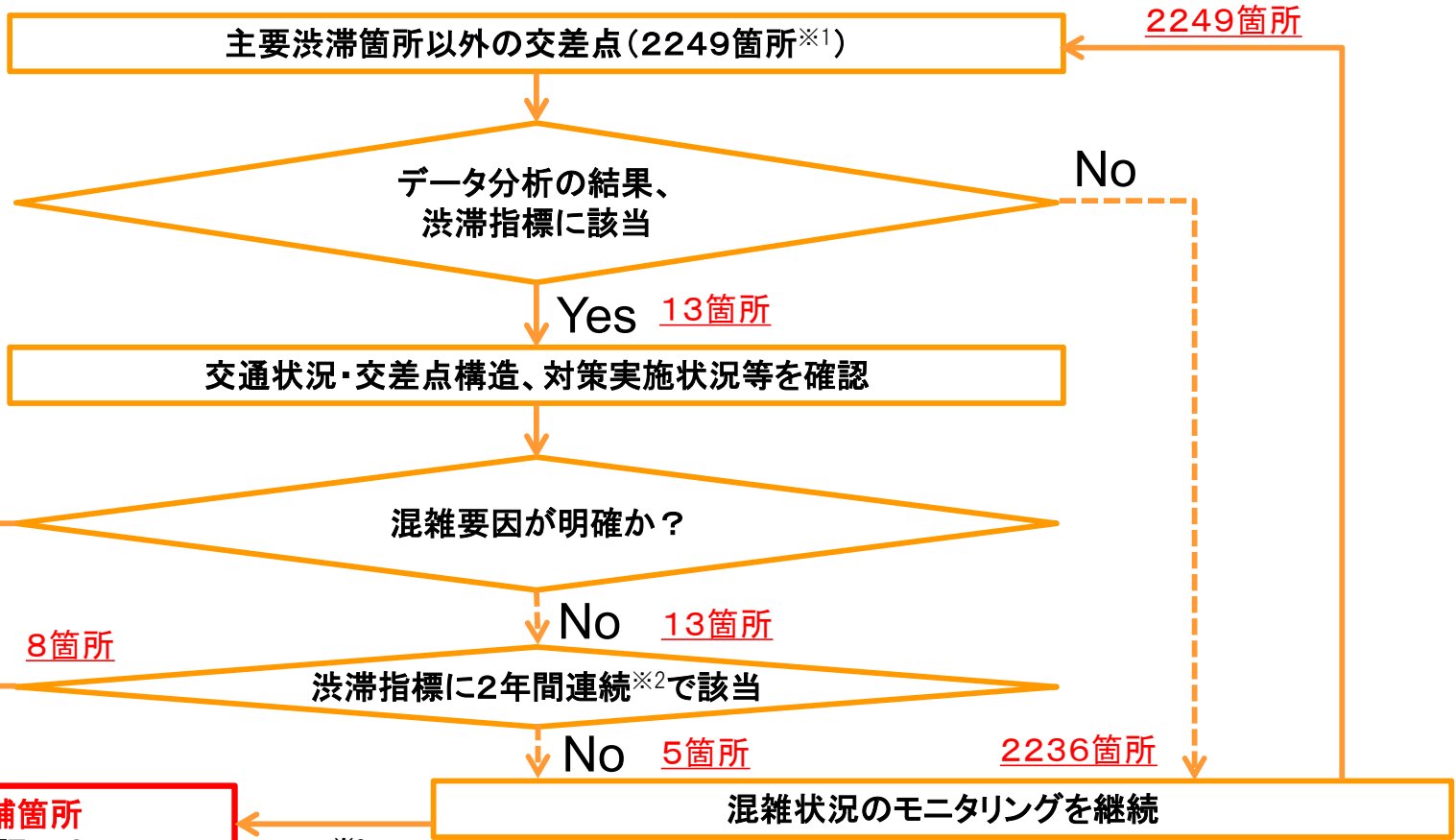
# 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

## 3-2 追加候補箇所の抽出

- 主要渋滞箇所以外についても、最新の速度・交通量データを用い、渋滞状況を把握した。
- 渋滞指標に基づき、以下のとおり判定した。
  - ⇒渋滞要因が明確な場合は、主要渋滞箇所の追加候補箇所とした。
  - ⇒渋滞要因が明確で無い場合は、2年間連続で渋滞指標に該当した場合に、主要渋滞箇所の追加候補箇所とした。

### 【主要渋滞箇所 追加フロー】

- 【渋滞指標】
- 基準A: 渋滞損失時間80万人時間/年以上
  - 基準B: 渋滞損失時間180人時間/h以上
  - 基準C: 秋期旅行速度20km/h以下  
(渋滞損失時間県内上位50%)
  - 基準C': 冬期旅行速度20km/h以下
  - 基準D: 踏切ボトルネック箇所
  - 基準E: 休日渋滞箇所(大規模商業施設周辺)



**0箇所** 主要渋滞箇所への追加候補箇所  
 ①道路管理者による現地確認の上  
 ②協議会(WG)等の議論を経て判定

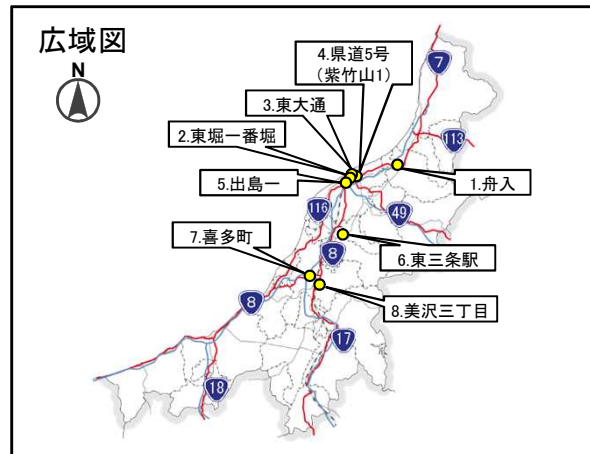
※1 国道のほか、県道や市道の交差点も一部含む  
 高速道路の渋滞区間については別途検討  
 ※2 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため  
 ※3 選定指標に厳密に合致しない場合でも、モニタリングの結果、顕著な渋滞が発生していると認められる際は、主要渋滞箇所の登録を検討(渋滞損失時間等による評価が困難な市道等の接続を含む交差点の追加検討)

# 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

## (参考) 追加候補箇所

○渋滞指標に基づくデータ分析の結果、下図に示す8箇所が追加候補箇所として抽出されたが、道路管理者による確認及び地区WGでの議論の結果により、追加見送りとする。

### 【位置図】



No.1 舟入交差点  
路線名: 国道7号  
最新指標: C



No.2 東掘一番堀交差点  
路線名: (一) 白山停車場女池線  
最新指標: C



No.3 東大通交差点  
路線名: 国道7号  
最新指標: C



No.4 県道5号(紫竹山1)交差点  
路線名: (主) 新潟新津線  
最新指標: C



No.5 出来島一交差点  
路線名: 国道116号  
最新指標: C



No.6 東三条駅交差点  
路線名: (一) 東三条停車場線  
最新指標: C



No.7 喜多町交差点  
路線名: 国道8号  
最新指標: C



No.8 美沢三丁目交差点  
路線名: 国道17号  
最新指標: C



※当該交差点廃止予定

●: 主要渋滞箇所

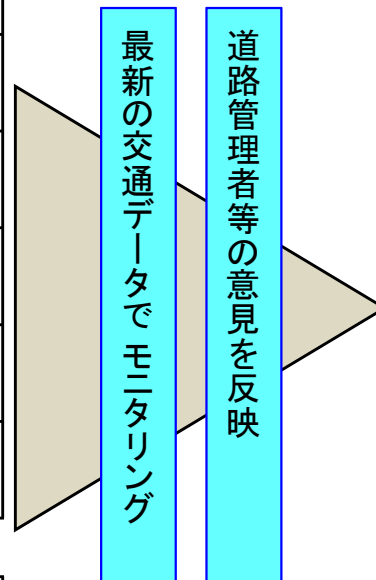
データによるモニタリングを継続

### 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

#### 3-3 令和5年度（R5.8.31時点）の主要渋滞箇所

○主要渋滞箇所の解除・追加候補を反映し、主要渋滞箇所を下表の通り見直す。

主要渋滞箇所の分類 (渋滞箇所の抽出指標)	平成24年度選定 主要渋滞箇所	令和4年度選定 主要渋滞箇所
基準A [渋滞損失時間80万人時間/年以上]	2箇所	2箇所
基準B [渋滞損失時間180人時間/H以上]	5箇所	5箇所
基準C [秋期旅行速度20km/h以下]	109箇所	108箇所
基準C' [冬期旅行速度20km/h以下]	3箇所	2箇所
基準D [踏切ボトルネック箇所]	2箇所	2箇所
基準E [休日渋滞箇所(大規模商業施設周辺)]	16箇所	12箇所
①抽出基準に該当する箇所	137箇所	131箇所
②パブリックコメント抽出箇所	166箇所	151箇所
主要渋滞箇所合計(①+②)	303箇所	282箇所



令和5年度選定 主要渋滞箇所(案)
2箇所
5箇所
108箇所
2箇所
2箇所
12箇所
131箇所
151箇所
282箇所

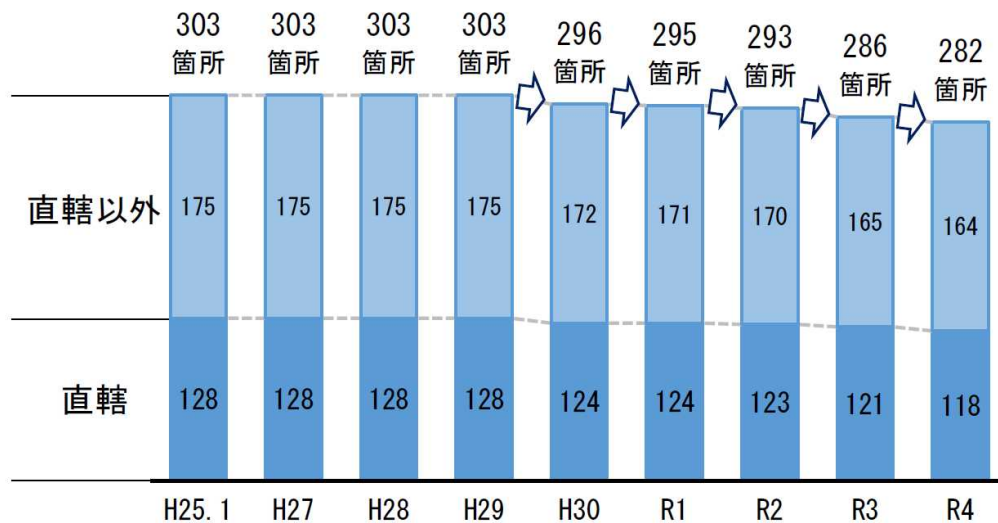
【対策状況(案)】		
対策	合計	
対策済	40	
未対策	対策中	119
	検討中	123
計	282	



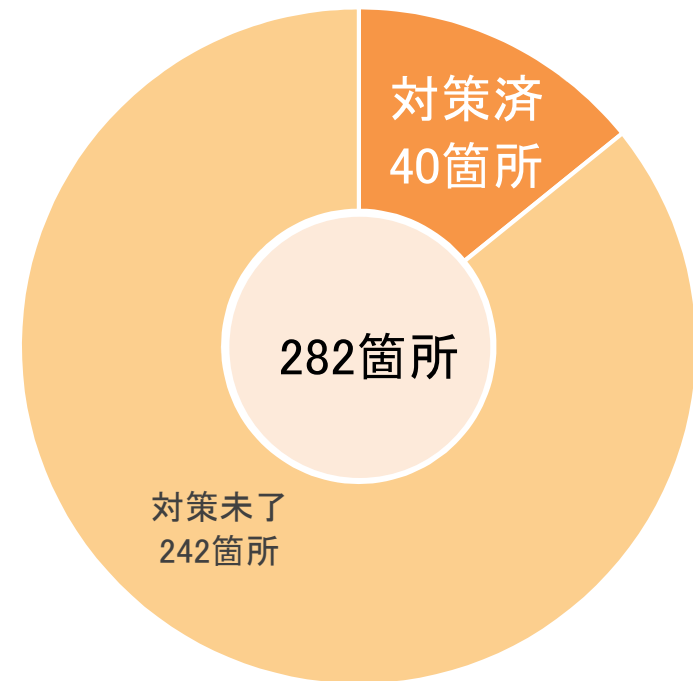
### 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

#### 3-4 現状の課題

- 新潟県における主要渋滞箇所は、選定当初303箇所から減少はしているが、依然として282箇所が残存している。
- また、現在の主要渋滞箇所のうち、対策完了箇所が40箇所存在しており、現在の渋滞指標では対策効果を評価できていない可能性が考えられる。
- このような現状を踏まえ、渋滞が緩和されていると判断される箇所については、実態に即して解除が行えるような評価方法の検討を行う。



新潟県の主要渋滞箇所数の経年変化



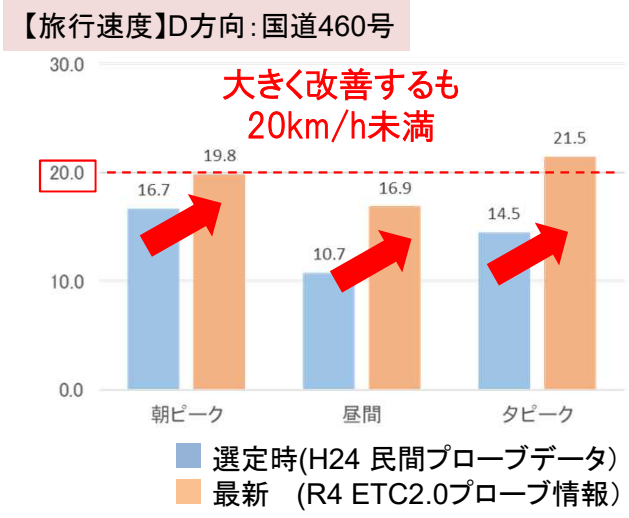
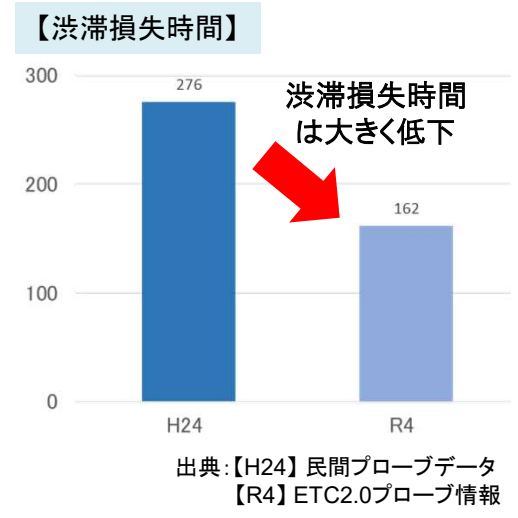
新潟県の主要渋滞箇所数の対策状況 (R4.8末時点)

# 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

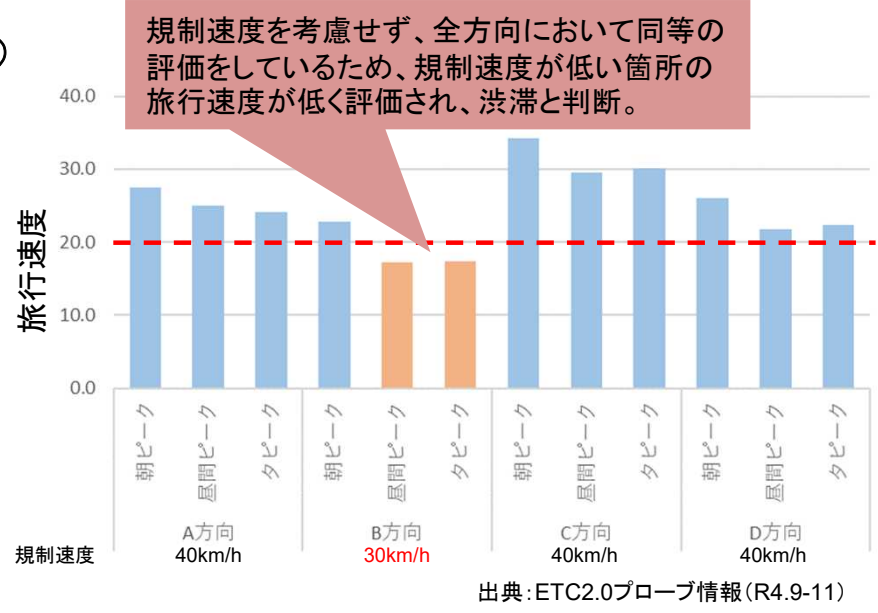
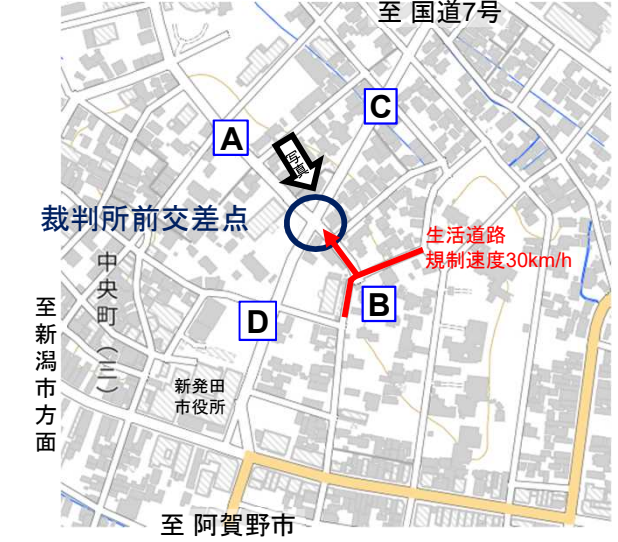
## 3-4 現状の課題

- 対策を実施し、一定程度渋滞緩和が見られたものの、渋滞指標に該当している事例が見られる。
- 規制速度が低い道路や、生活道路などでは、旅行速度が低く算出されやすいが、現地では渋滞が見られない箇所も存在し、実態に即した評価が必要である。

例① 主要渋滞箇所 白根日の出町（戸頭保坂線（旧国道8号） 渋滞指標 基準Cに該当）  
至新潟市中央区



例② 主要渋滞箇所 裁判所前（新発田市）  
至国道7号



現地で渋滞は確認されない



写真(R5.8.22 17時30分頃撮影)



# 3. 主要渋滞箇所の見直しについて

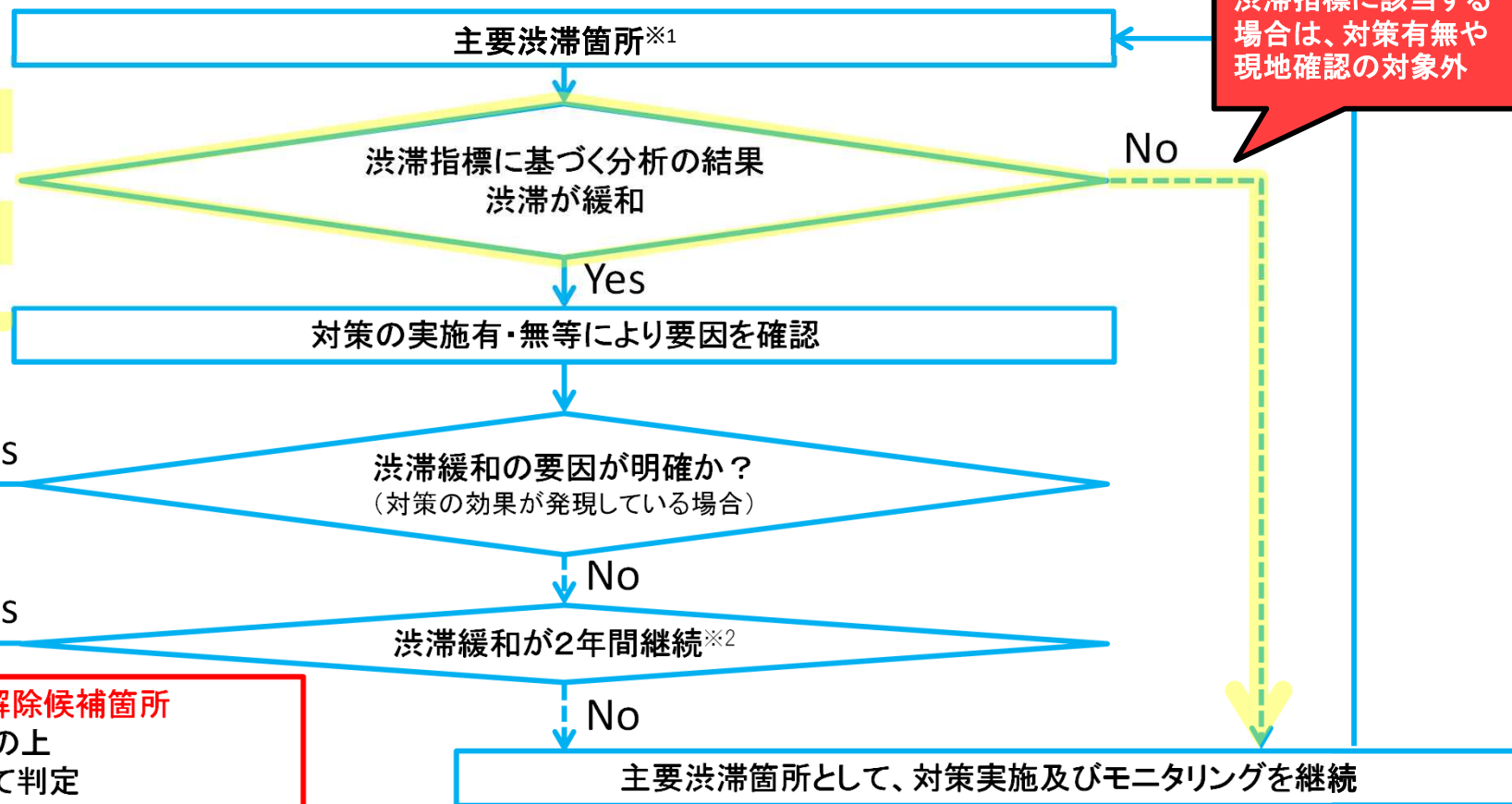
## 3-4 現状の課題

- 現在の解除フローでは、渋滞指標に該当しない箇所のみ解除候補となっているが、渋滞対策等により渋滞が緩和されている箇所や現地では渋滞が見られない箇所を抽出できていない。
- 指標に該当するが、渋滞緩和の可能性がある箇所も、幅広く抽出できるフローに見直すことを検討。

### 【主要渋滞箇所（現）解除フロー】

【渋滞指標】  
基準A: 渋滞損失時間80万人時間/年以上  
基準B: 渋滞損失時間180人時間/h以上  
基準C: 秋期旅行速度20km/h以下  
(渋滞損失時間県内上位50%)  
基準C': 冬期旅行速度20km/h以下  
基準D: 踏切ボトルネック箇所  
基準E: 休日渋滞箇所(大規模周辺施設周辺)

道路種別や、規制速度  
によらず一律



主要渋滞箇所からの解除候補箇所  
①道路管理者による現地確認の上  
②協議会(WG)等の議論を経て判定

※1 高速道路の渋滞区間については別途検討  
パブコメ選定箇所については、データに基づく分析+道路管理者等の意見を踏まえ解除を検討  
※2 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため

## 4. ピンポイント渋滞対策について

# 4. ピンポイント渋滞対策について

## 4-1 対策予定箇所【国道7号竹尾IC、<sup>たけお</sup>県道4号卸新町交差点<sup>おろしんまち</sup>】

- 国道7号竹尾ICのオフランプ(上下線)及び、接続する県道4号において渋滞が発生。
- 今年度は、用地買収を進め工事に着手する予定であり、右折レーン延伸・加速車線設置・直進車線2車線化等に向け事業を推進。

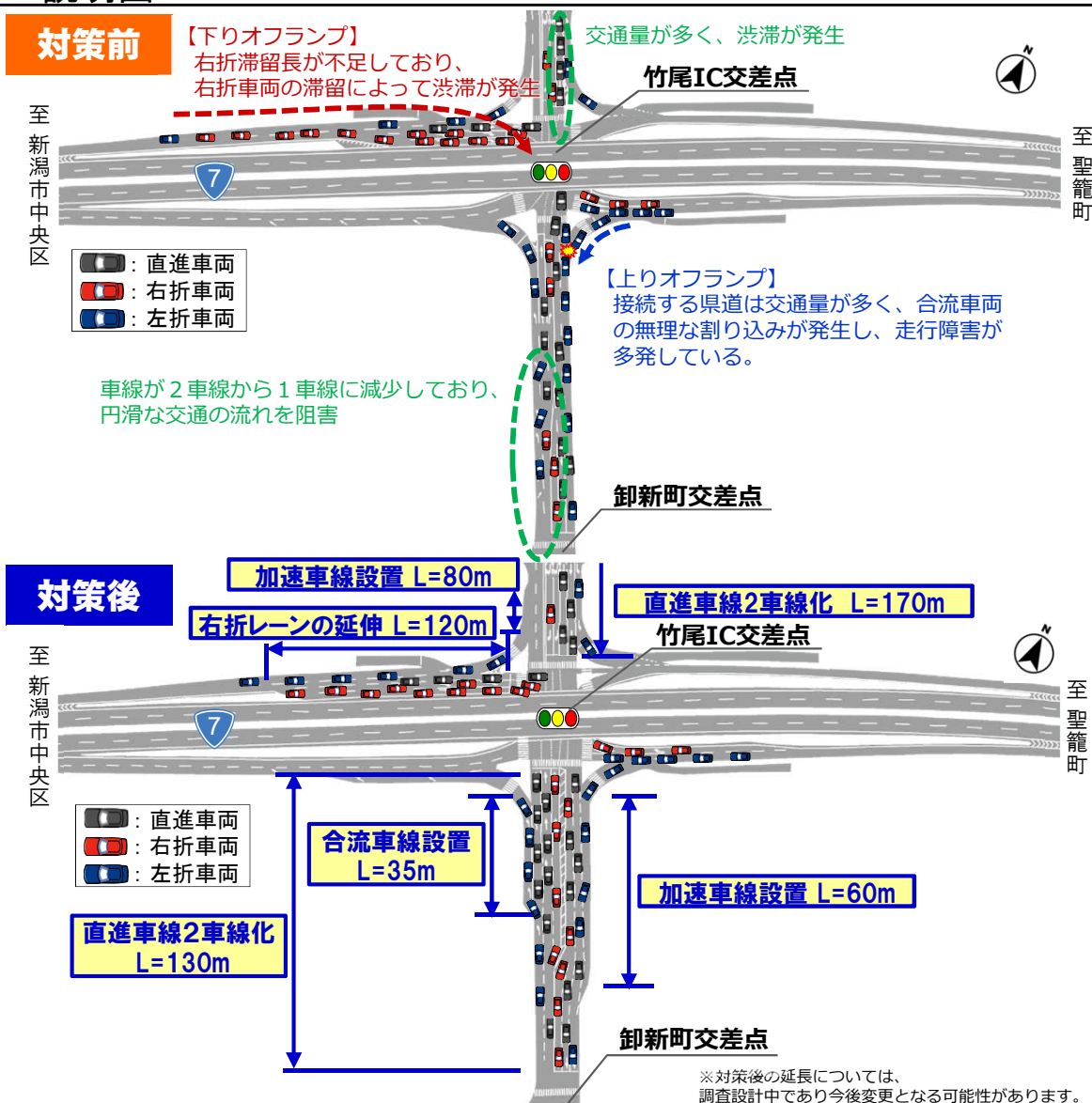
### 《位置図》



### 《広域図》



### 《説明図》





# 4. ピンポイント渋滞対策について

トラック・バス等の  
利用者団体からの  
意見箇所

## 4-2 対策予定箇所【国道8号須頃（三）南交差点付近】

- 交差点前後で車線数が増えるため、急な車線変更や急減速・停止等が発生し、円滑な合流を阻害。
- 今年度は、調査・設計を進め、上下線の付加車線設置に向け事業を推進。

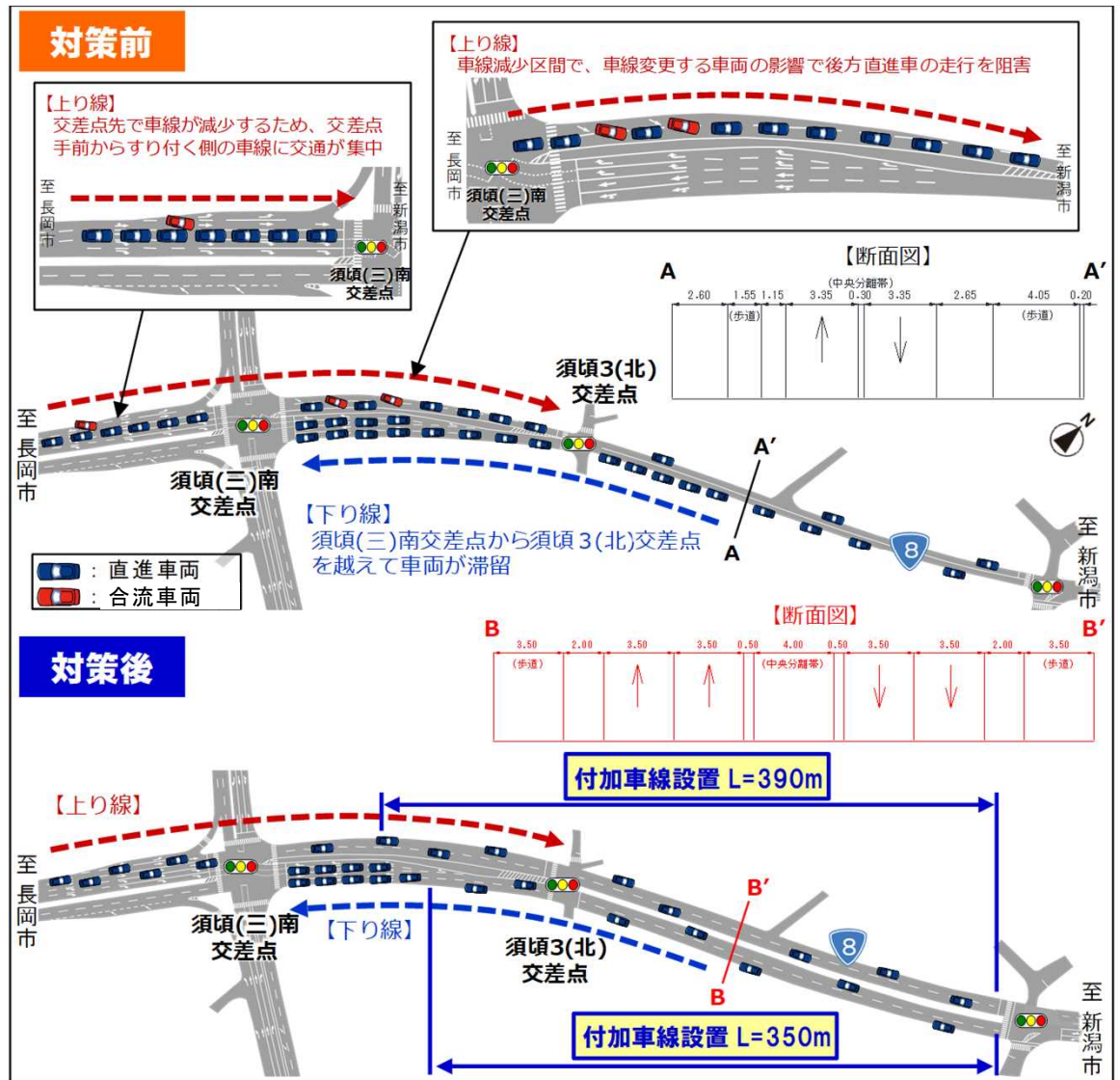
《位置図》



《広域図》



《説明図》



## 5. TDM（交通需要マネジメント）について



# 5. TDM（交通需要マネジメント）について

## 5-1 にいがた2kmシェアサイクルの導入

○まちなかの回遊性向上、公共交通機関を降車後の移動手段確保などを目的とし「にいがた2kmシェアサイクル事業」を令和4年9月1日から開始した。

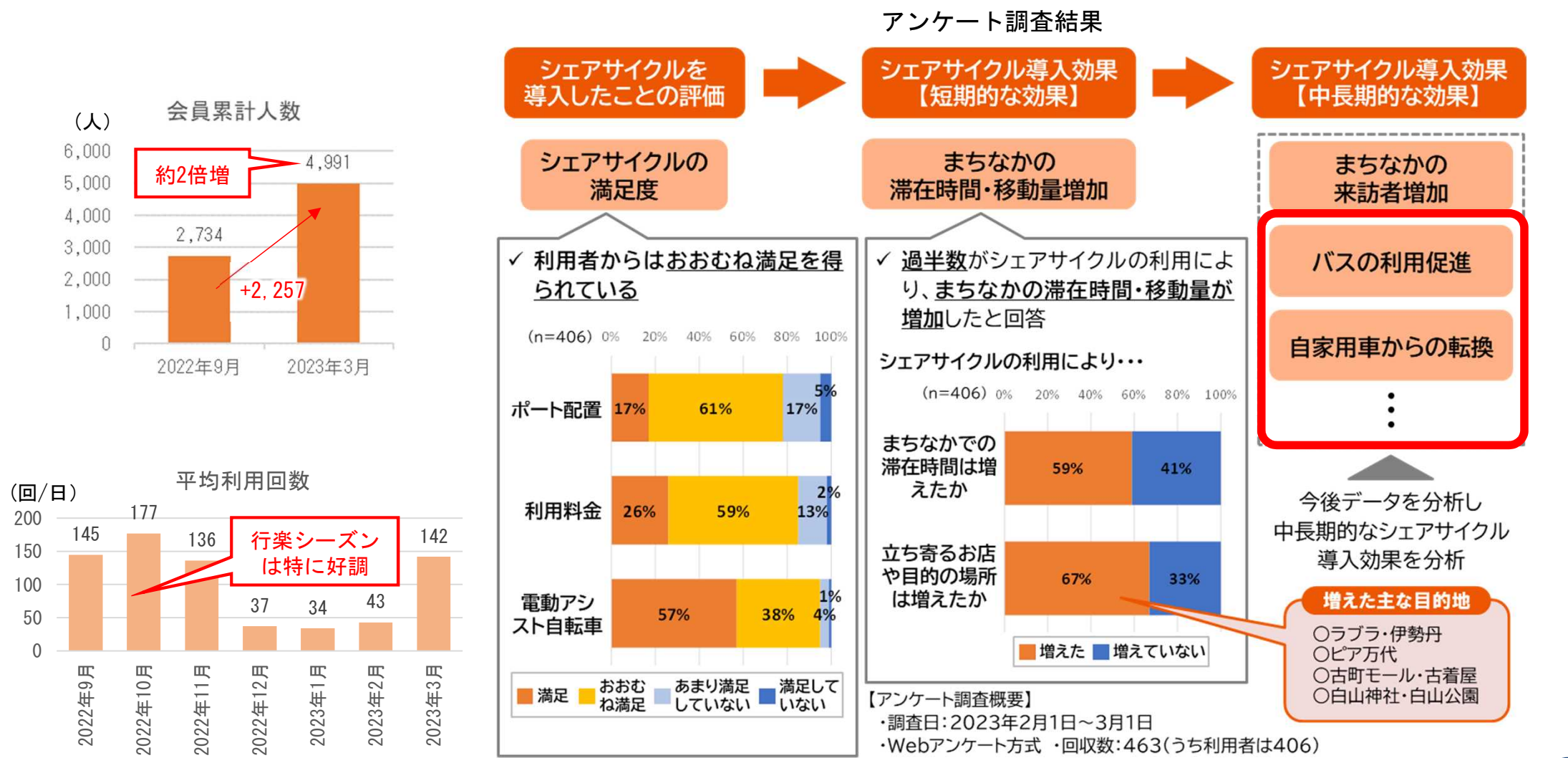


# 5. TDM（交通需要マネジメント）について

## 5-1 にいがた2kmシェアサイクルの導入

○シェアサイクル事業は好スタートを切っており、令和5年3月の時点で会員数は約5,000人と事業開始から約2倍増となっている。利用回数は、秋の行楽シーズンの利用が多くなる傾向がみられ、渋滞箇所への車両の乗り入れ減少が期待される。

○アンケート調査の結果、利用者からおおむね満足との回答を得ている。



## **6. 県内各地の交通課題と取組み**



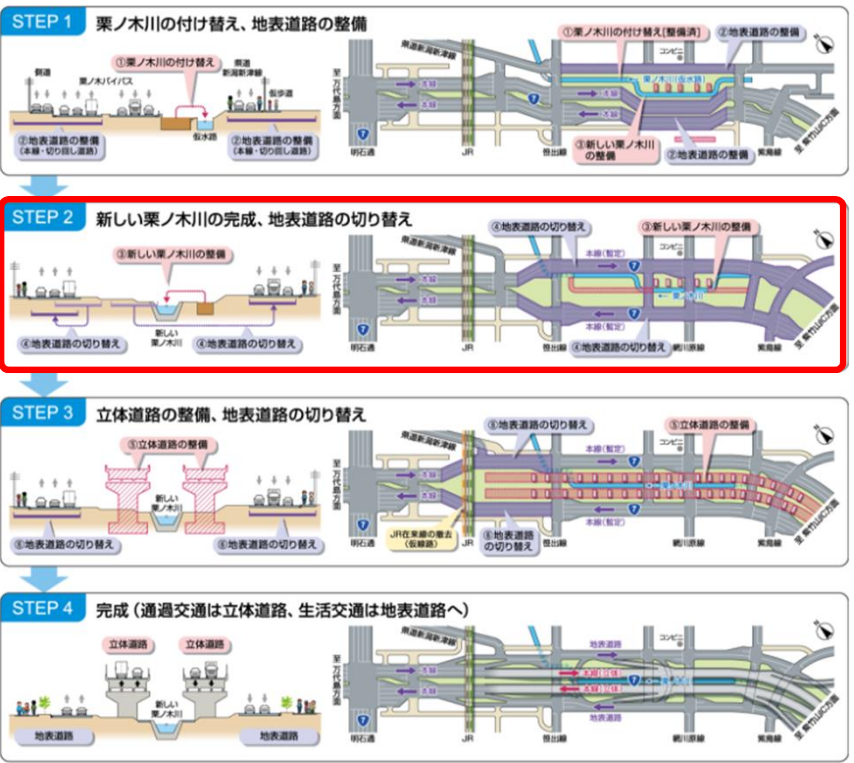
# 6 - 1. 新潟地区

# 6. 県内各地の交通課題と取組み

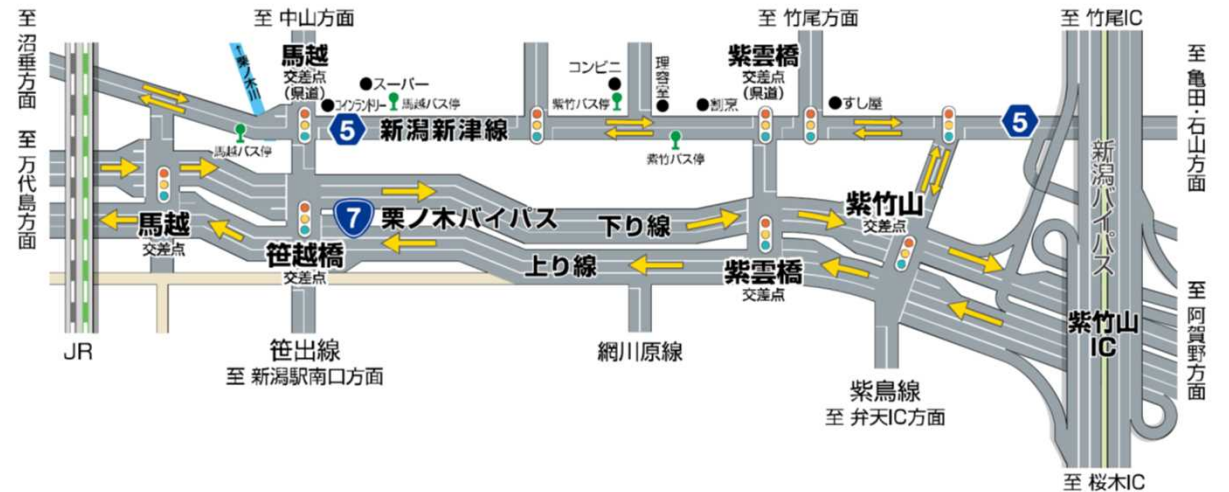
## 6-1 万代島ルート線 栗ノ木バイパスの交通状況について

○国道7号栗ノ木バイパスでは、立体道路整備に向けた道路工事を行っており、令和4年10月2日に県道新潟新津線を国道7号栗ノ木バイパスとして一方通行の道路に切り替えた。

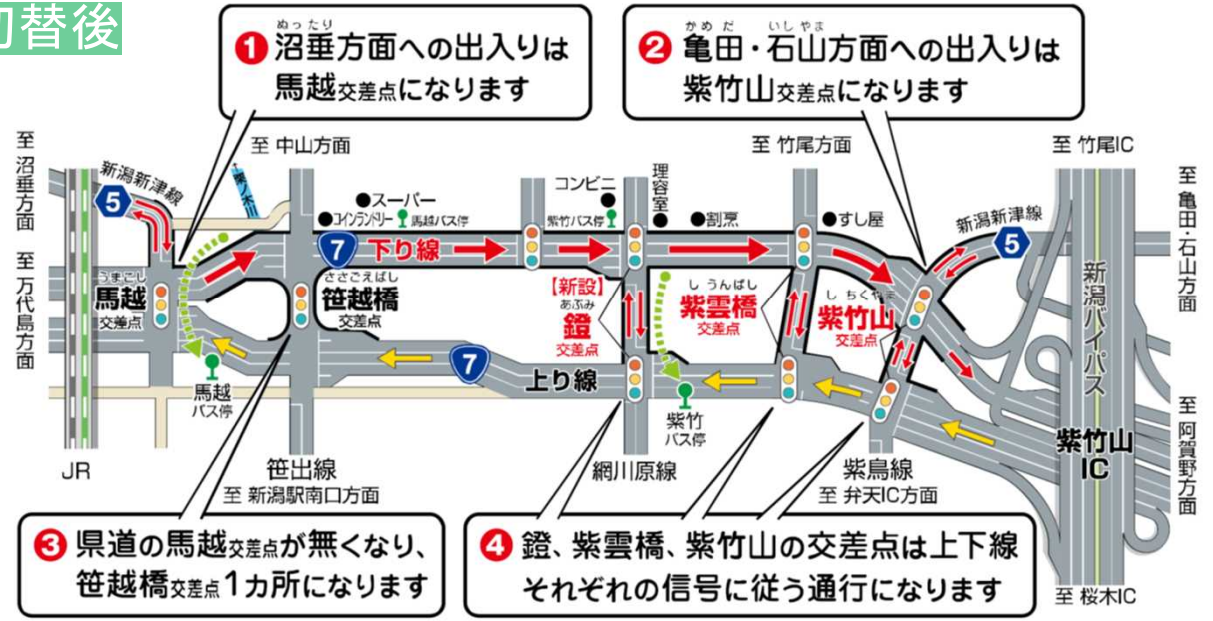
### ■栗ノ木道路事業 工事の進め方



### 切替前



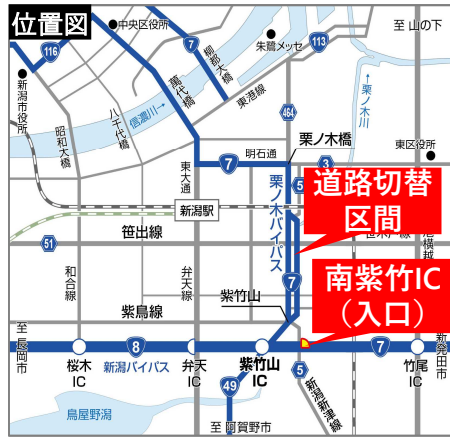
### 切替後



# 6. 県内各地の交通課題と取組み

## 6-1 万代島ルート線 栗ノ木バイパスの交通状況について

- 栗ノ木バイパスの道路切替後に混雑が悪化。
- 主な対策として、令和4年11月2日に南紫竹IC（入口）が開通した。
- 新発田方面へのアクセスでは、紫鳥線から右折して新潟バイパスに合流していたのが紫竹山交差点を直進して合流、新潟新津線からは紫竹山交差点を経由せずバイパスへ合流することが可能となった。



南紫竹IC開通前後のアクセスルート



至長岡方面

至新発田方面

凡例

- ← (Yellow dotted arrow) 南紫竹IC開通前ルート
- ← (Green solid arrow) 南紫竹IC開通後ルート







## 6 - 2. 長岡地区



# 6. 県内各地の交通課題と取組み

## 6-2 県道滝谷三和線上条改良事業

- 長岡市中心部では信濃川を渡河する橋梁部周辺の交通混雑が課題となっている。
- 本事業は、長岡バイパス（国道8号）、長岡東バイパス（国道17号）、信濃川左岸バイパス等とともに信濃川を挟む道路網の一部として、長岡市中心部の交通渋滞の緩和や救急医療施設へのアクセス向上を目的とした事業であり令和4年3月24日（木）に開通した。

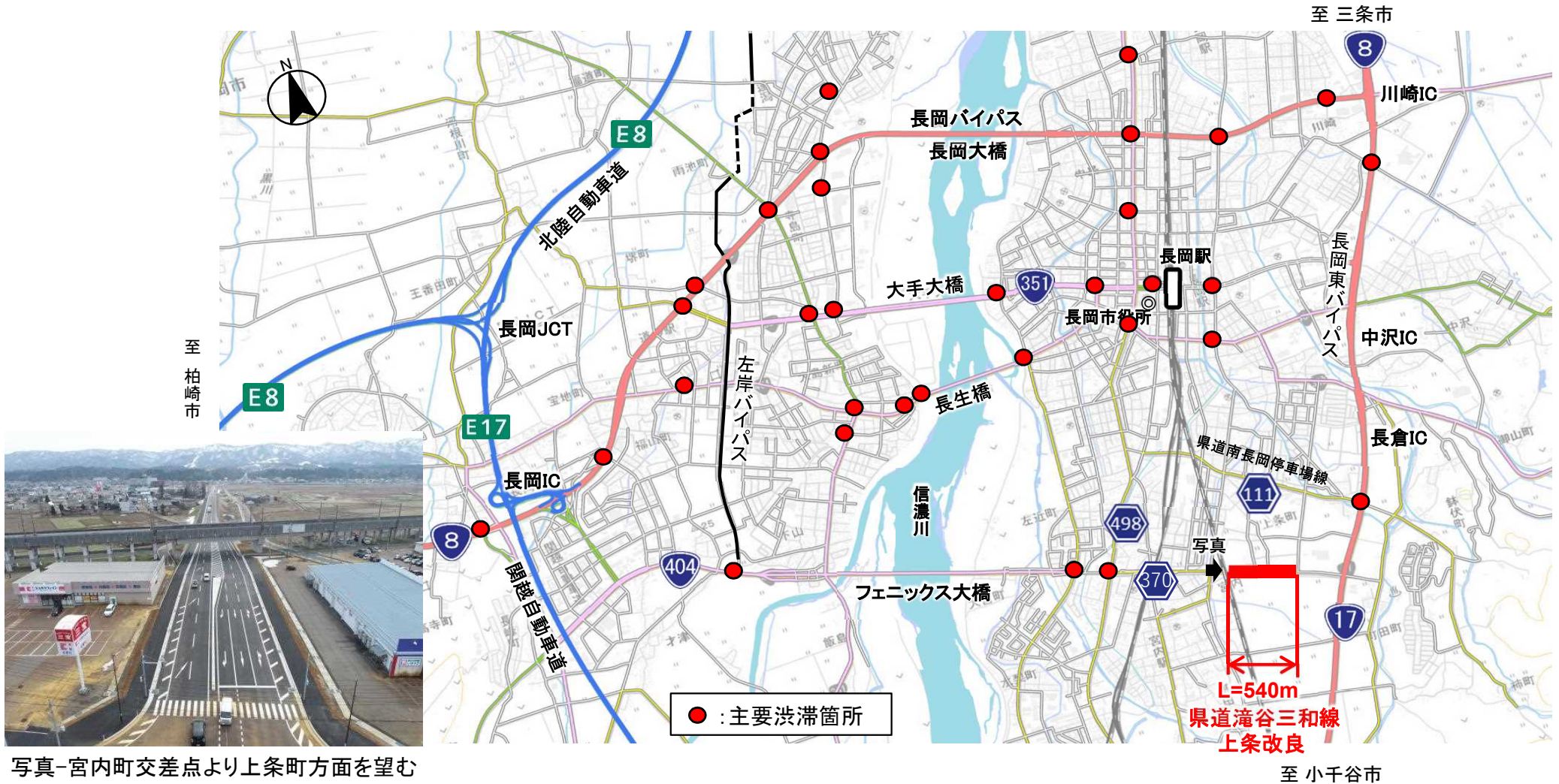


写真-宮内町交差点より上条町方面を望む





## 6-3. 上越地区



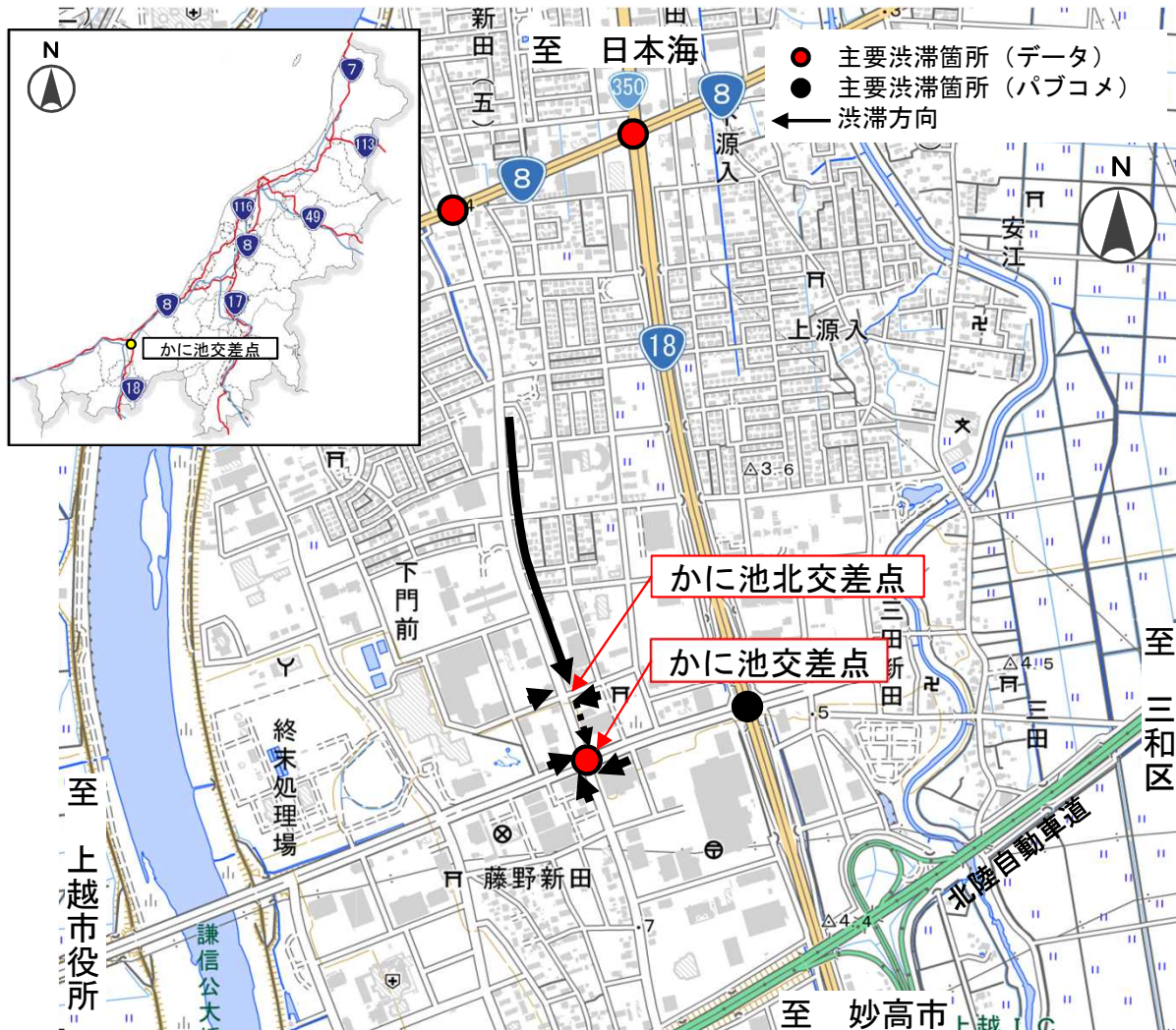
# 6. 県内各地の交通課題と取組み

## 6-3 三田富岡地区における渋滞対策の効果検証

- 三田富岡地区はH25年度の第1回上越地区WG部会にて、休日における渋滞の課題箇所として選定され、その後WG内で対策検討を実施。
- R4年度にソフト対策として、主要渋滞箇所である「かに池交差点」の信号現示最適化を実施。

### (1) 三田富岡地区における渋滞対策

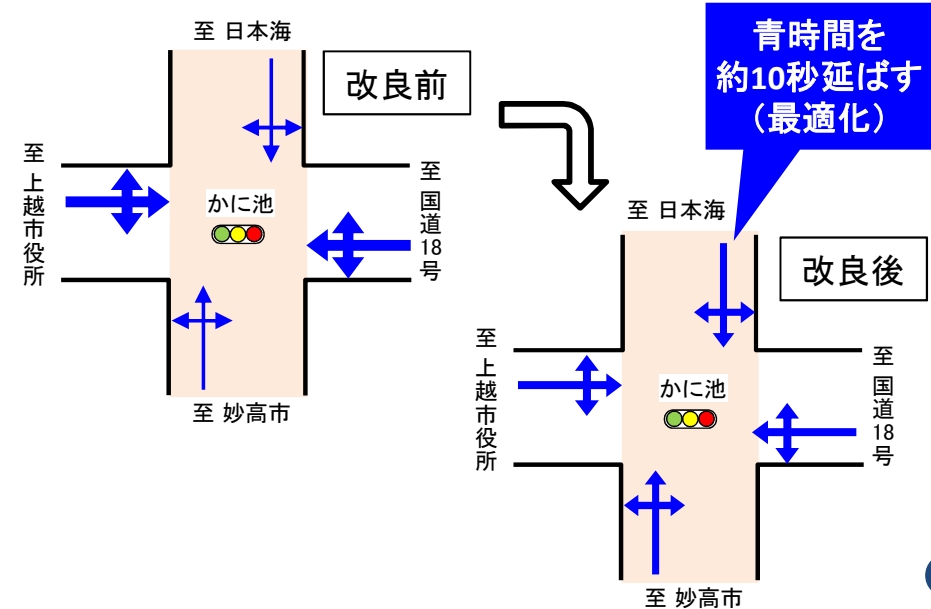
#### ●交差点位置図



#### ●対策

ソフト対策	
かに池交差点の信号現示の最適化	
<ul style="list-style-type: none"> <li>かに池交差点は交通処理能力に余裕があり、信号現示の見直しで交通処理が可能。</li> <li>渋滞している南北方向の青時間を延ばし、通過可能台数の増加をさせることで渋滞解消を図る。</li> </ul>	

#### ●対策イメージ図



# 6. 県内各地の交通課題と取組み

## (2) 三田富岡地区における渋滞対策効果

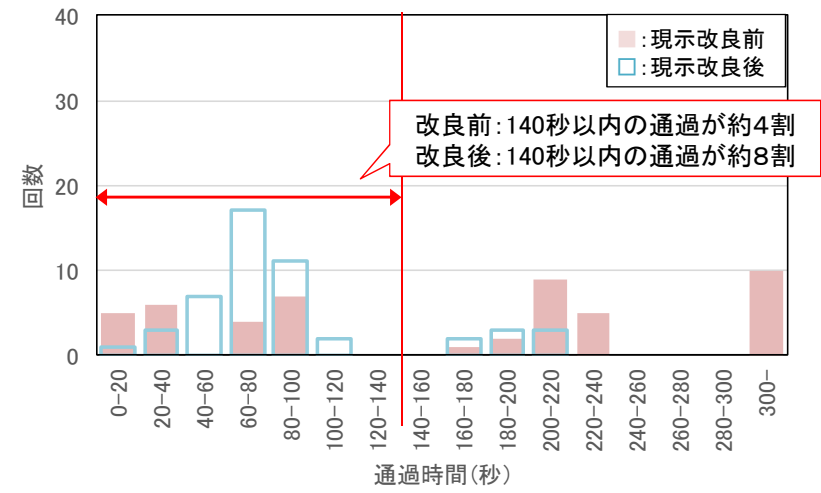
- 信号現示改良後は渋滞していた日本海方面からの流入部の渋滞長が640m⇒50m（590m減）となり、140秒※以内に通過できていた割合が4割⇒8割に増加。
  - しかし、謙信公大橋方面からの流入部では渋滞長が10m⇒70m（60m増）に延伸し、140秒※以内に通過できていた割合が9割⇒6割に減少。引き続きWGにて、ソフト対策含め検討していく。
- ※140秒：概ね信号1回待ち

◆かに池交差点・かに池北交差点最大渋滞長

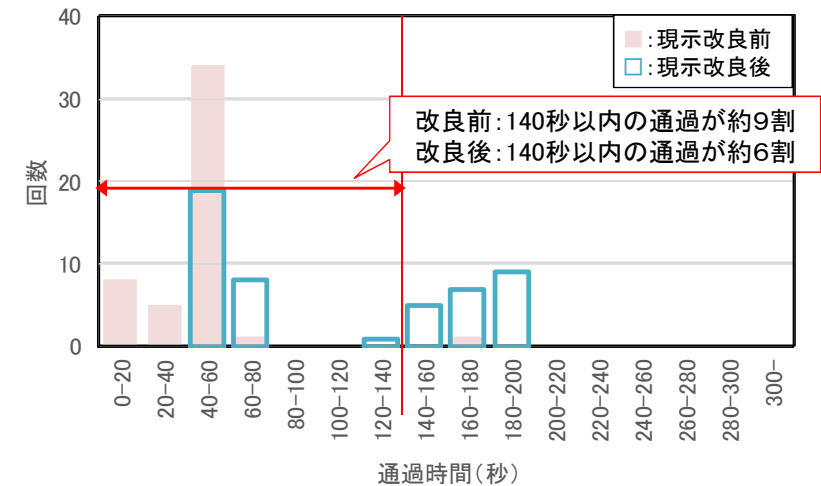


◆かに池交差点・かに池北交差点 交差点通過時間の分布

・日本海方面からの流入(かに池北交差点)



・謙信公大橋方面からの流入(かに池交差点)



## 7. 今後の進め方について

# 7. 今後の進め方について

## ■ 新潟県渋滞対策協議会の進め方

R5. 8. 31

第15回新潟県渋滞対策協議会(今回)

- 主要渋滞箇所の見直し
- ピンポイント渋滞対策 等



主要渋滞箇所解除・追加箇所の公表  
主要渋滞箇所の課題分析・見直し方針(案)の整理



主要渋滞箇所のモニタリング  
を継続

R6. 夏頃

地区WGにおける議論

- 主要渋滞箇所の見直し方針 等



R6. 夏頃

第16回新潟県渋滞対策協議会の開催

- 主要渋滞箇所の見直し方針 等