

新潟地区の渋滞対策基本方針

対策方針

- 新潟都市圏の東西軸（新潟バイパス等）、南北軸（栗ノ木バイパス等）の交通容量を拡大するためのバイパス整備等を推進するとともに、「にいがた都市交通戦略プラン」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

道路管理者

国、新潟県、新潟市

道路利用者

商工会議所、トラック、バス、タクシー

警察

新潟県警

オブザーバー

運輸局

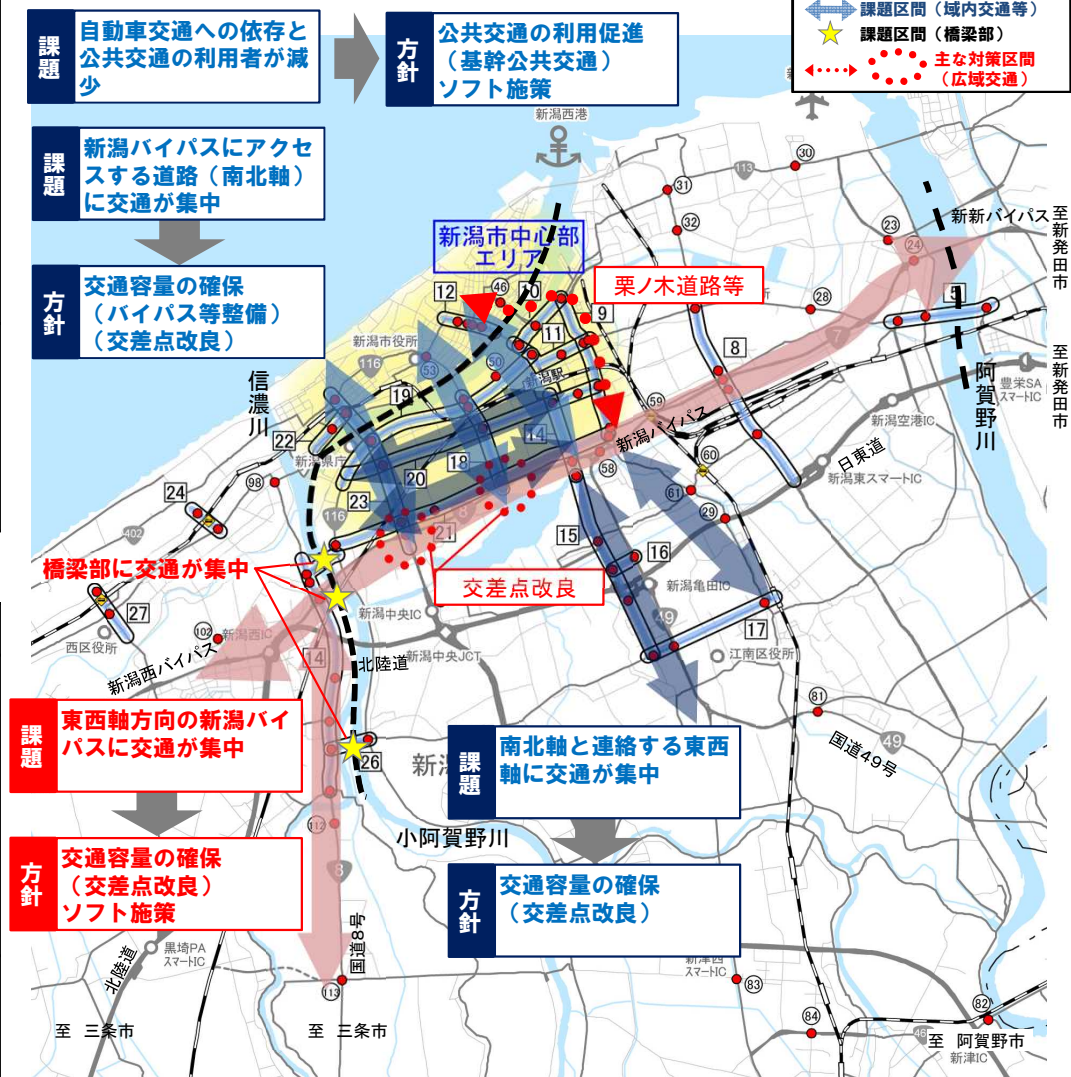
1. 新潟市中心部エリアの概況

	概要
新潟市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟市は、本州日本海側初の政令指定都市であり、「田園に包まれた多核連携型都市」をコンセプトとしている。 ・新潟都市圏の大動脈である新潟・新新バイパス、それと並行して北陸道・日東道が整備されている。また、都市圏中心部から放射状（日東道、北陸道、国道8号、49号など）に道路網が整備されている。 ・阿賀野川、信濃川といった河川により分断された都市構造であるため、河川を渡河する橋梁の交通が集中する。 ・自動車分担率は高い水準にあり、自動車への依存が高まる一方で、市街地の郊外への拡大と低密度化の進展、鉄道・バスなどの公共交通の利用者の減少等が問題となっている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟都市圏の大動脈となっている新潟・新新バイパスの交通が集中し、慢性的な渋滞を引き起こしている。 ・また、新潟市中心部へ交通が集中することから、その周辺においても渋滞が発生している。 ・新潟・新新バイパスから市街地へアクセスする南北軸においても交通が集中し、主要な交差点や橋梁などで渋滞が発生している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・本州日本海側初の政令指定都市にふさわしい活力と魅力あふれる多核連携型都市のまちづくりに向けて、「にいがた都市交通戦略プラン」が策定され、5つの基本方針に基づき政策が展開されている。 □多核連携型のまちづくりを支える交通戦略（都心アクセスの強化） □都市の活力と拠点性を強化する交通戦略（広域交通との連携強化） □まちなかの賑わいを創出する交通戦略（都心部での移動円滑化） □暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略（生活交通の確保維持・強化） □みんなで築き上げる交通戦略（市民や関係者による協働）
渋滞対策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・新潟バイパスにおける交通容量の確保：課題ICの改良 等 ・南北軸の交通容量を確保：栗ノ木道路、紫竹山道路、万代島ルート等 ・過度な自家用車依存から公共交通・徒歩・自転車等への転換：基幹公共交通軸、モビリティマネジメント 等

3. 新潟市内の主要渋滞箇所

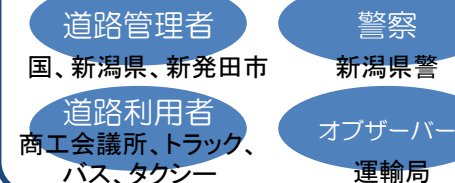


新発田地区の渋滞対策基本方針

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



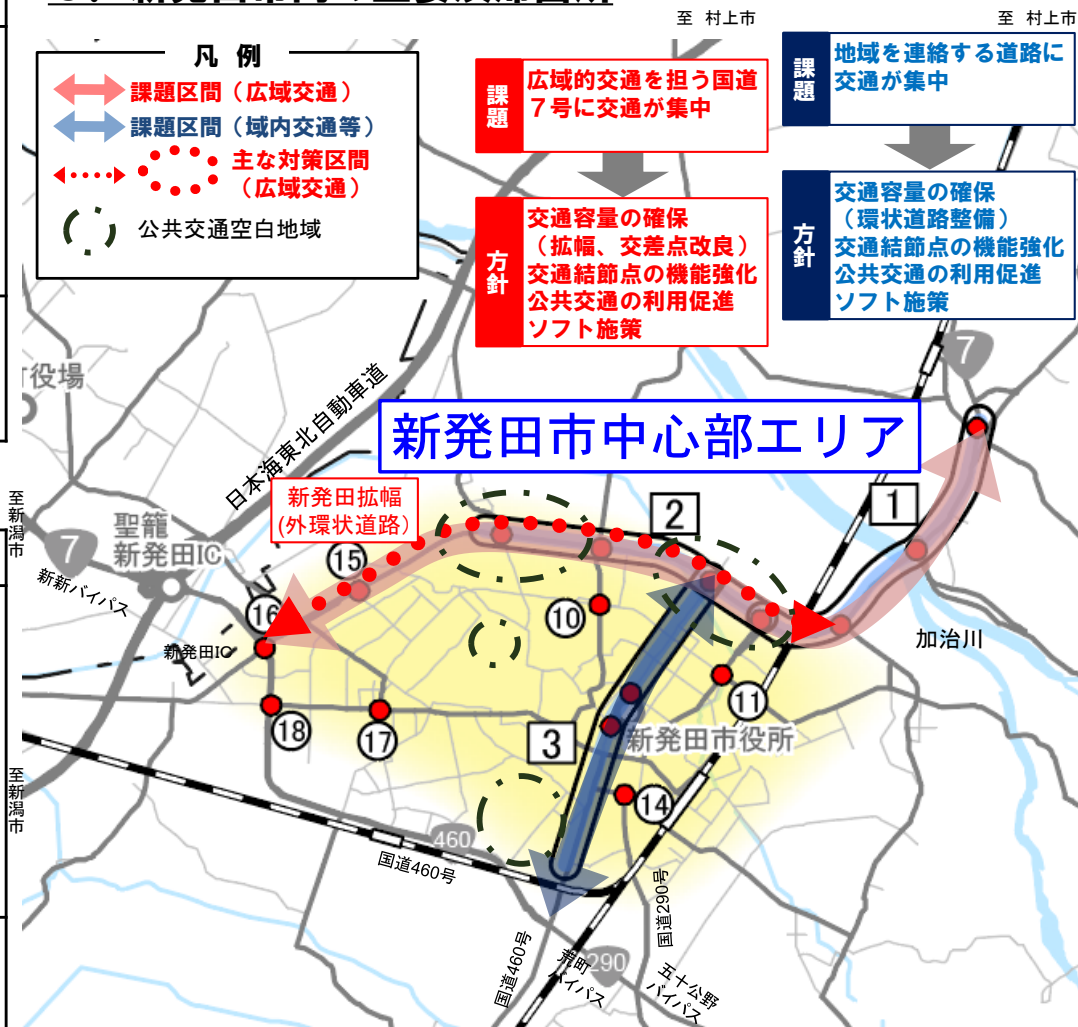
1. 新発田市中心部エリアの概況

	概要
新発田市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・市街地の拡大やマイカーの普及に伴い、市街地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。 ・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。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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"> ■生活道路や地域間道路などの改良 ■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
渋滞対策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・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 ・交通結節点の機能強化、公共交通の利用促進

3. 新発田市内の主要渋滞箇所



三条地区の渋滞対策基本方針

対策方針

- 広域圏の拠点性を高めるために将来都市構造に示されている交通軸の整備を推進するとともに、東西方向の交通容量拡大を図る。
- 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

道路管理者
国、新潟県、三条市

道路利用者
商工会議所、トラック、バス、タクシー

警察
新潟県警

オブザーバー
運輸局

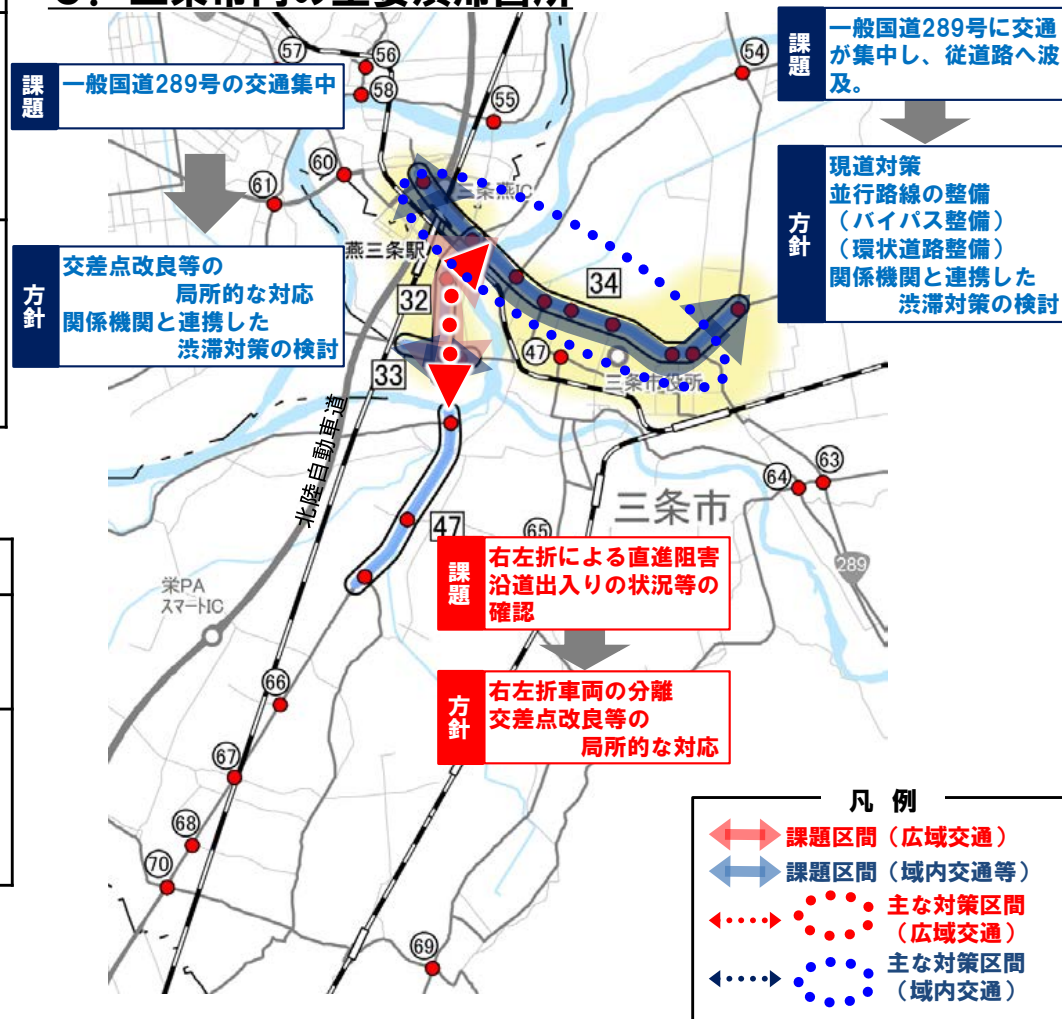
1. 三条市中心部エリアの概況

	概要
三条市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三条市は県都である新潟市と、産業機能・教育機能の充実している長岡市との間にあり、生活の様々な側面で影響を強く受けている。 ・ そのため、広域圏の拠点性を高めるために将来都市構造において交通軸が示されている ・ 都市計画道路の完成率が41.7%と県内の都市の中で低い水準（平成24年3月31日現在）となっている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三条市は移動手段のほとんどが自動車交通である。 ・ 三条市は河川により分断されているため、局所的に自動車交通の負荷が集中。 ・ 燕市・三条市を結ぶ東西方向の路線が少ないため、一般国道289号に交通が集中。 ・ 三条市の交通は主に内々交通と内外交通が主となっている。 ・ 大規模小売店舗、主要観光地は燕三条駅や一般国道8号、一般国道289号沿線に集中。 ・ 三条市街地部や三条燕IC周辺の旅行速度は日中を通して低い。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域圏の拠点性を高めるために将来都市構造において交通軸の整備を推進するとともに、東西方向の交通容量拡大を図る。
渋滞対策の方針	<p>東西方向の路線強化：現道対策（交差点改良（荒町二丁目交差点、須頃（三）南交差点、燕三条駅入口交差点）、車線運用の工夫）、並行路線の整備（バイパス整備、環状道路整備）</p> <p>商業施設集積地域等：渋滞要因の調査・分析を行い、関係機関と連携した渋滞対策を検討</p>

3. 三条市内の主要渋滞箇所



長岡地区の渋滞対策基本方針

対策方針

- 「長岡市総合計画」等と連携しラダー型広域幹線道路網の整備を推進、主要幹線道路網の整備を行う。
- フェニックス大橋を含む区間等は交通状況を継続的に把握・確認し、検討を行う。
- 公共交通の利用促進や交通結節点の機能強化など、ハード・ソフトの両輪により対策を推進する。
- 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

道路管理者
国、新潟県、長岡市

道路利用者
商工会議所、トラック、バス、タクシー

警察
新潟県警

オブザーバー
運輸局

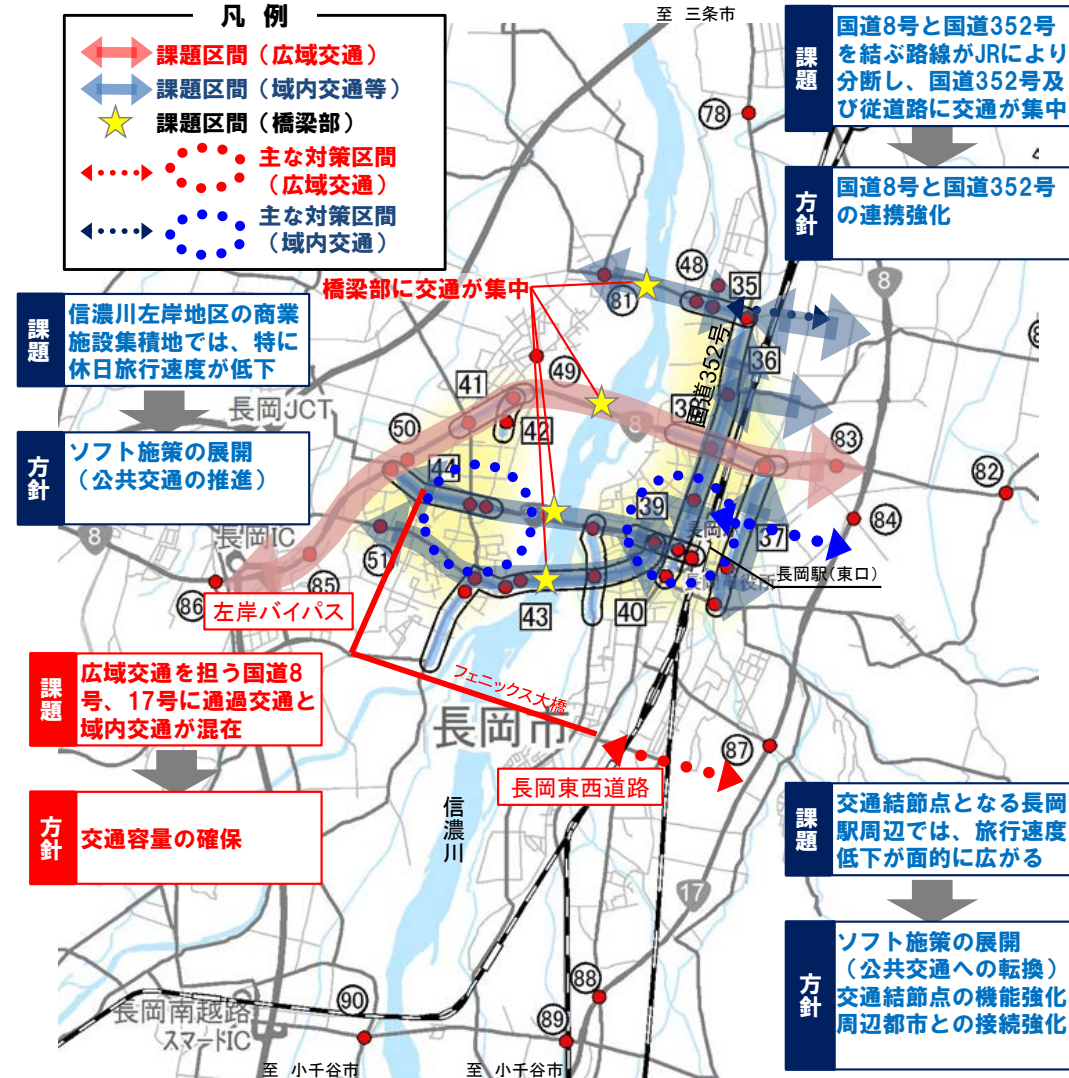
1. 長岡市中心部エリアの概況

	概要
長岡市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡市では古くから交通の要衝として、首都圏と新潟方面、北陸方面との結節点としての役割を担っており、高速道路や上越新幹線などの高速交通体系が整備され、人、モノ、情報の集積が進み、盛んな交流が行われている。 ・長岡市では、都心地区が信濃川に分断されていることから、都市機能や商業施設も信濃川の右岸・左岸にわかれているとともに、ラダー型の道路網となっているのが特徴である。 ・都市圏の更なる発展を目指して、圏域内の連携を強化する幹線道路網の整備、高度な都市機能が集積された都心地区から各地域の中心部を結ぶ道路網の整備が重要となっている。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・信濃川によって東西に分断された地形から、信濃川を横断する各橋梁部において交通が集中し、慢性的な渋滞が発生している。 ・都市機能が集積しているJR長岡駅周辺に交通が集中することから、国道352号や長岡駅東口側の市道において、渋滞が発生している。 ・広域交通を担う国道8号・17号が長岡市街地部を通過するため、通過交通と市街地交通が混在し、国道8号・17号と幹線道との交差点で渋滞が発生している。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡市総合計画では、都市圏内の広域的な交流、連携の推進、隣接市町村の中心部から長岡都心地区へのアクセス強化などを基本施策の方向性とし、具体的には以下の施策を掲げている。 <ul style="list-style-type: none"> ■ラダー型広域幹線道路網の整備 ■主要幹線道路の整備 ■道路整備計画の再検討（将来交通需要の的確な把握による適正な投資）
渋滞対策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ラダー型広域幹線道路網の整備：長岡東西道路・左岸バイパス（一部整備済）等 ・長岡市中心部へアクセスする主要幹線の整備、周辺都市との連携強化：（都）榎山町川崎線稲葉立体、（都）台町川崎線改良事業 等 ・公共交通の利用促進、交通結節点の機能強化：公共交通利用促進 等

3. 長岡市内の主要渋滞箇所

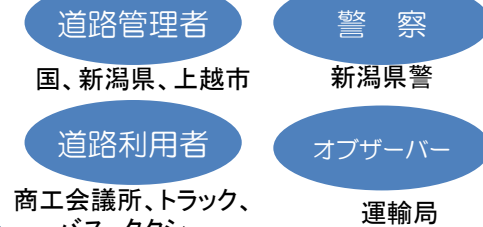


上越地区の渋滞対策基本方針

対策方針

- 既存事業の推進により渋滞緩和を図る。(第1段階)
- 既存事業の効果や北陸新幹線開通の影響を見ながら、渋滞対策の検討を行う。(第2段階)
- 対策の推進にあたっては、地区WGにおいて、更なる対策の検討及び効果検証を実施する。

地区WG体制



1. 上越地区の概況

	概要
上越市市街地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上越市は「直江津」「春日山」「高田」の3つ都市核を中心に構成されており、それらを結ぶ高速道路（北陸自動車道・上信越自動車道）・広域道路網（国道8号・国道18号）、幹線道路網が骨格となっている。 ・ 自動車分担率は増加傾向にあり、上越市の移動手段の約7割は自動車交通が占める。 ・ バス、鉄道等の公共交通機関の利用者数は減少傾向となっている。 ・ 通勤通学の広域化が進んでおり、中心部と郊外を結ぶ主要な路線やバイパスIC付近に自動車交通の負荷が集中している。 ・ 平成27年春の北陸新幹線開業にともなう交通状況の変化が予測される。
道路交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道8号は内々、内外、通過交通が集中し混雑が発生している。また、それにともない周辺への混雑が波及している。 ・ 「直江津」「春日山」「高田」を結ぶ幹線道路に交通が集中しており混雑が発生している。 ・ 直江津周辺、市役所周辺、高田駅～高田公園周辺などの市街地及び国道18号IC周辺では慢性的な旅行速度の低下が見られる。 ・ 商業施設が集積している三田・富岡地区周辺では、休日における交通の混雑が見られる。

2. 現在の対策等

	概要
総合対策等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在の検討を進めている上越市都市計画マスタープラン及び次期総合計画の策定状況や北陸新幹線開業による影響を見ながら、次年度以降に検討を行う。
渋滞対策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道8号の交通容量の確保：国道8号直江津バイパス山側3車線化 等 ・ 市街地部や国道18号周辺の交通容量の確保：山麓線バイパス、新幹線駅周辺の道路整備、国道18号上新バイパス4車線化 等 ・ 商業施設集積地における休日の渋滞緩和：渋滞要因の調査・分析を行い、関係機関と連携した渋滞対策を検討

3. 上越地区の主要渋滞箇所

