

第6回 新潟県渋滞対策協議会

日時：平成27年10月8日（木）

14時00分～15時30分

場所：新潟国道事務所 B棟 大会議室

次 第

1. 挨拶

2. 規約改正（案）について

3. 議 事

1) これまでの取り組みの振り返り

2) 渋滞対策の基本方針（案）について

3) 地区WGにおける取り組み状況

4) 交通状況のモニタリング

5) 今後の取り組み方針

4. その他

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会員により構成する。
 - 2 会員の追加・変更は、協議会の承認を要するものとする。

（会員の任期）

平成30年3月31日

第5条 会員の任期は、~~平成27年3月31日迄~~とする。なお、任期はプロジェクトの進行状況により延期できるものとする。

（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会員がその職務を代理する。
 - 3 会長は、必要に応じて会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 会員は、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)

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 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 調査課長	調査課
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 調査課長	調査課
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6回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料

1. これまでの取り組みの振り返り

1. これまでの取り組みの振り返り

1-1 これまでの検討経緯

- 平成24年度に渋滞対策協議会を立ち上げ、これまで第1回～第5回の協議会を開催。
- 平成25年度からは地区WGにおける対策検討も実施。

第1～3回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H24. 7. 31、H24. 11. 15、H24. 12. 26)

- 今後の進め方、渋滞箇所の抽出方法について
- パブリックコメントの実施方法について
- パブリックコメントの実施 (H24. 11. 22～12. 14)
- パブリックコメントの結果、主要渋滞箇所の選定について
(パブリックコメントの実施 H24. 11. 22～12. 14)

主要渋滞箇所の公表 (H25. 1. 24)

第4回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H25. 6. 24)

- 今後の取り組み方針・検討体制について

地区WG・道路管理者における対策(案)検討

第5回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H26. 8. 28)

- 渋滞対策の基本方針(案)について

地区WG・道路管理者における対策(案)検討

第6回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H27. 10. 8)

- 渋滞対策の基本方針(案)、モニタリング結果について

1. これまでの取り組みの振り返り

1-2 新潟県における主要渋滞箇所の抽出

協議会における議論を経て抽出(素案)

道路利用者の声により抽出

高速道路

全国ネットワーク (新潟県 7区間)

渋滞多発

渋滞長10キロの渋滞
が毎週起こる区間 (新潟県 IC 1区間)

特定日に混雑

休日に20回に1回
程度混雑する区間 (新潟県 IC 1区間)

容量超過の課題区間

(新潟県 IC 5区間)

一般道路

(新潟県内 137箇所)

渋滞多発

- 平日ピーク時における旅行速度20km/h以下の渋滞多発箇所 (116箇所)
- ボトルネック踏切 (2箇所)

特定日に混雑

- 休日における速度低下箇所 (16箇所)
- 冬期における速度低下箇所 (3箇所)

パブリックコメント

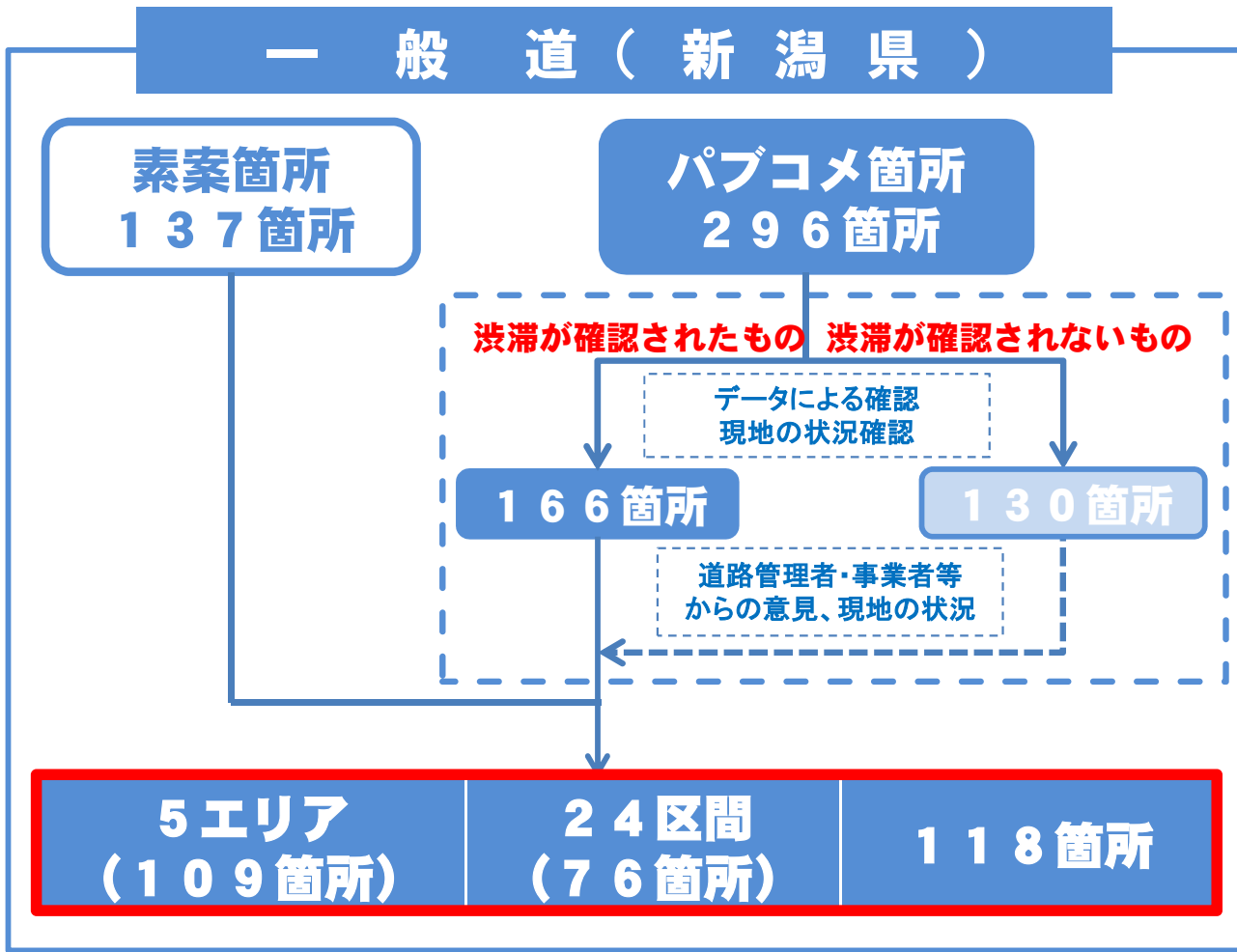
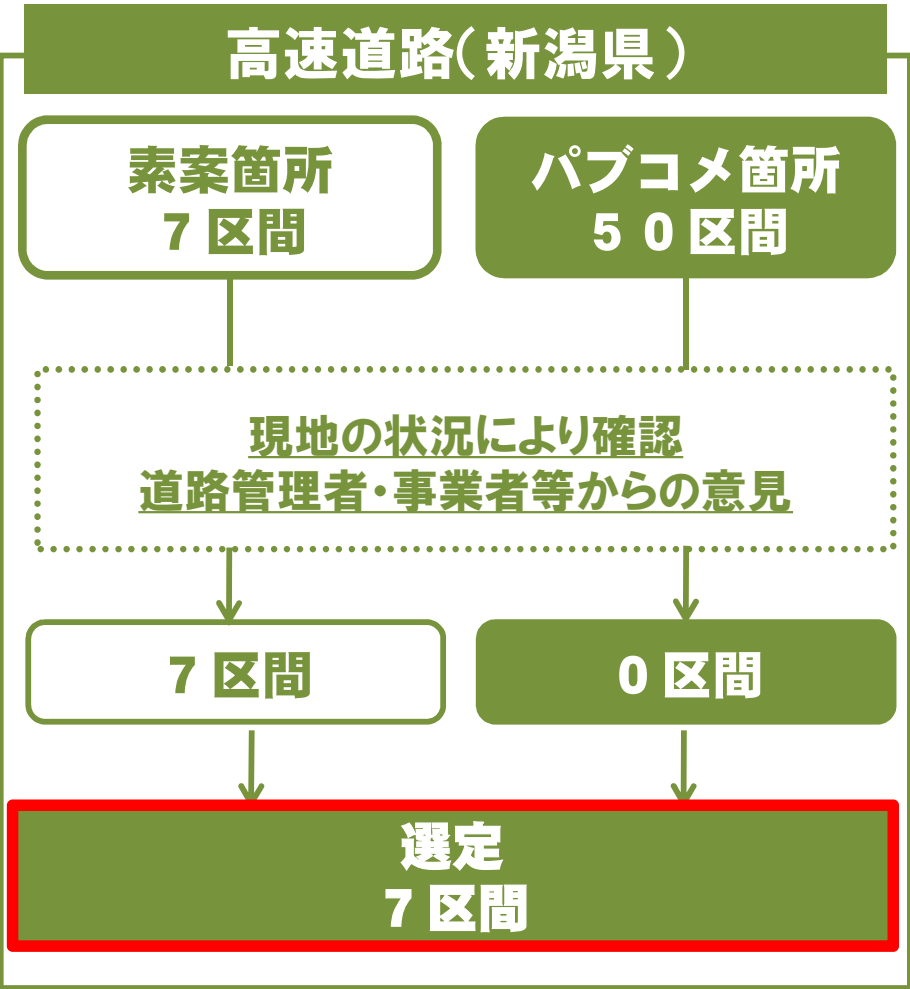
- 道路利用者 (一般の地域住民)
- 関係民間事業者 (タクシー協会・バス協会・トラック協会 等)
- 道路管理者

- 委員会における議論を経て抽出した箇所に、道路利用者の声を反映して主要渋滞箇所を抽出。
- 抽出した箇所について、交差点が連続するなど区間として混雑している複数箇所を「区間」、混雑区間が面的に広がっている箇所を「エリア」、その他を「箇所」として、分類した。

1. これまでの取り組みの振り返り

1-3 主要渋滞箇所の公表

○高速道路7区間、一般道303箇所（5エリア（109箇所）、24区間（76箇所）、118箇所）を主要渋滞箇所として選定・公表。



1. これまでの取り組みの振り返り

1-4 第5回新潟県渋滞対策協議会の議事要旨

(1) 地区WGにおける取り組み状況と対策の基本方針（案）

- 渋滞対策は、地域の経済や活動等を支える上での重要な課題と認識している。関係機関と連携して渋滞対策に取り組み、この協議会や地区WGを通して検討を行う。
- 財政状況が厳しい中で事業を行うためには、事業による効果をデータで裏付けて取り組むことが必要である。また、ソフト対策も重要である。
- 道路利用者の視点からは、タクシーベイやトラックの荷さばきスペースの確保、観光地への案内誘導や観光地での駐車スペースの確保などの視点での対策も重要である。

(2) 今後の取り組み方針について

- 今回整理されているデータ（箇所毎の速度変化）が、全て道路整備による効果か否かは現段階では明確に言えないところがある。しかし、このように効果や道路交通等の現状を見えるようにして取り組むことは重要である。

(3) 今後の予定

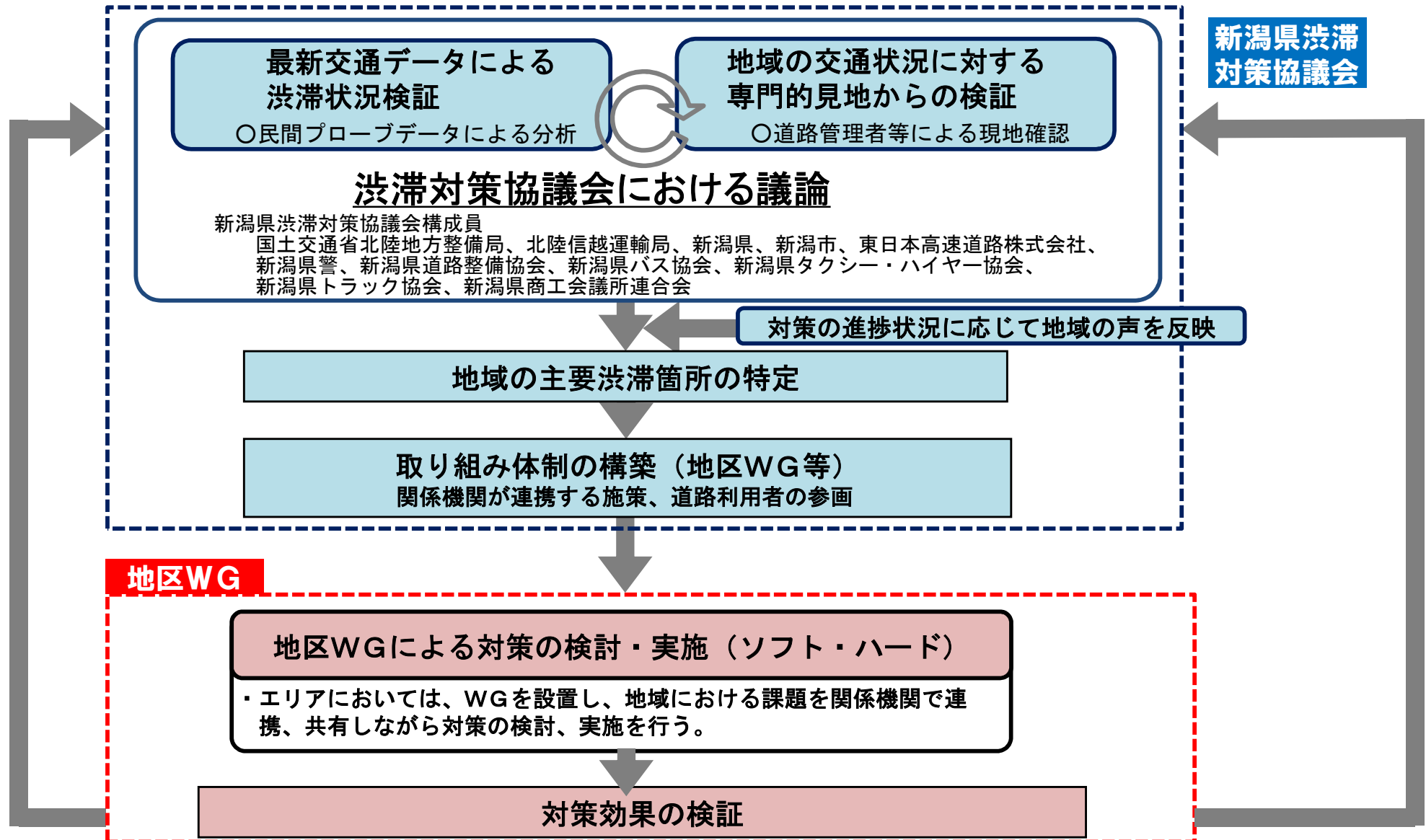
- 今後は、各地区WGでの検討を進め、第6回協議会で取り組み成果の報告を行う。

2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2-1 マネジメントサイクル

- 渋滞対策のマネジメントサイクルを構築して検討を実施。
- 渋滞エリアの具体的な対策の検討等は、地区WGで実施。

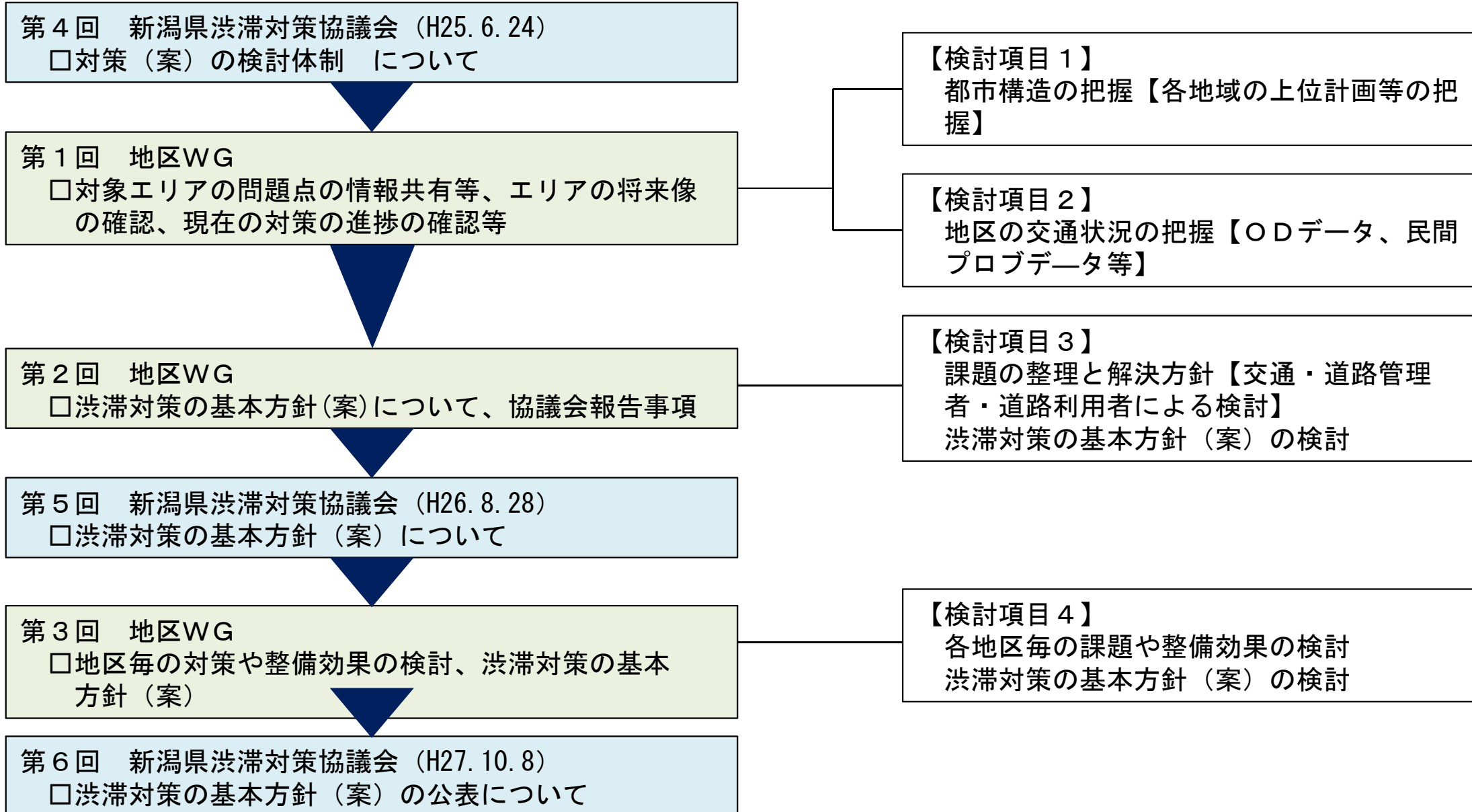


2. 対策の基本方針（案）について

2-2 地区WG取り組みフロー

【 取 り 組 み フ ロ ー 】

【 検 討 項 目 】



マネジメントサイクルにより、継続的な改善を図る

2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2-3 新潟地区の渋滞対策基本方針（案）

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

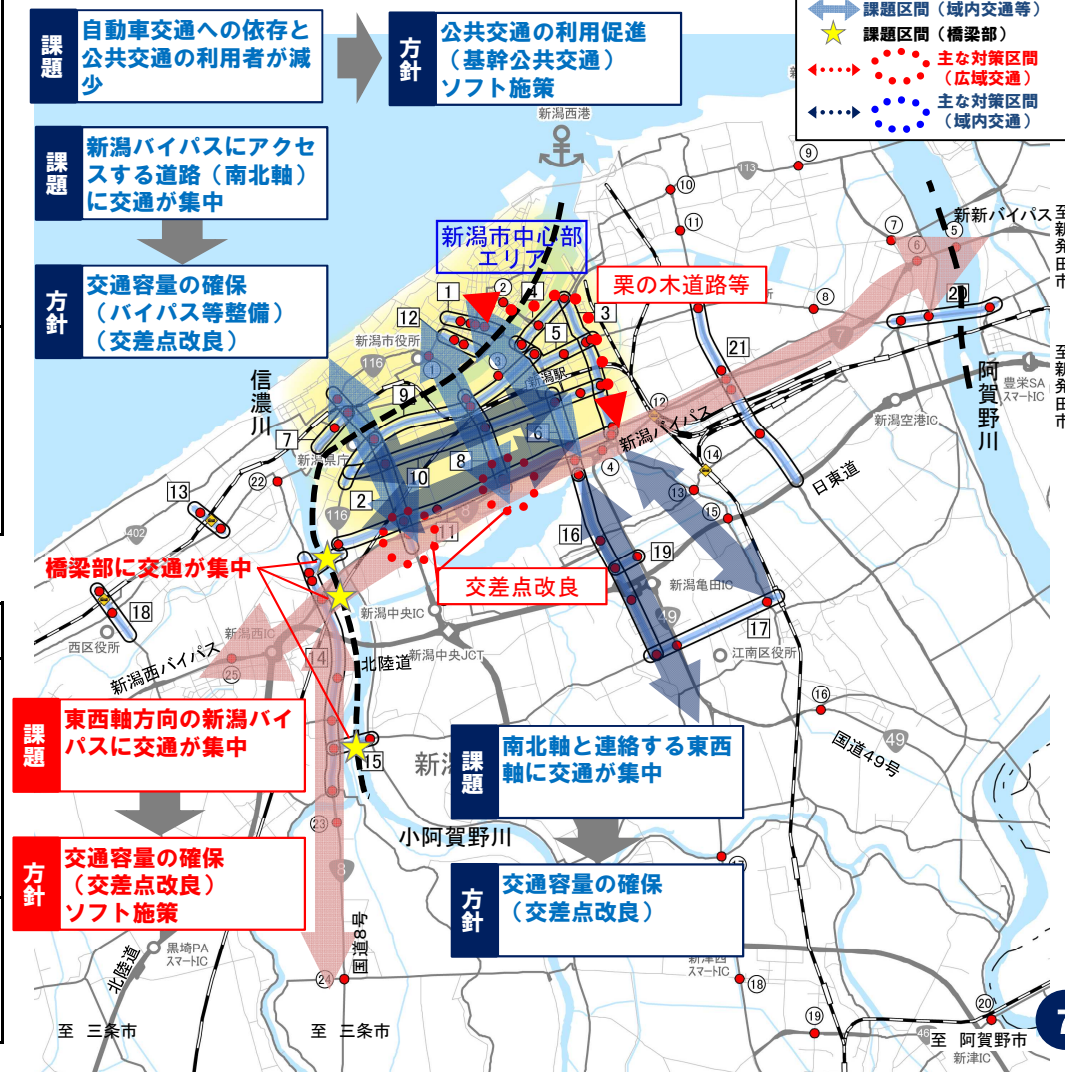
1. 新潟市中心部エリアの概況

	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、「にいがた交通戦略プラン」が策定され、4つの基本方針に基づき政策が展開されている。 <ul style="list-style-type: none"> □多核連携型の都市構造を支える交通 □地域の快適な暮らしを支える交通 □市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通 □地域や関係者が一丸となって取り組む交通
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10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 ・自動車への依存から公共交通の利用促進：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



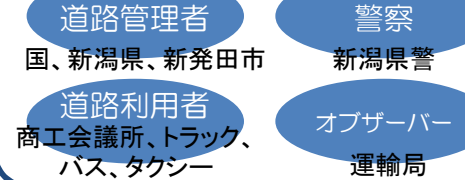
2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2-4 新発田地区の渋滞対策基本方針（案）

対策方針

- 都市間を連絡する道路（国道7号新発田拡幅）の整備を推進するとともに、地域間道路（中環状道路）の整備を推進し交通容量の拡大を図る。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。
- H27年度までに新発田拡幅（一部区間）や環状道路が完成するため、その効果を確認してから再度検討を行う。
- 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。

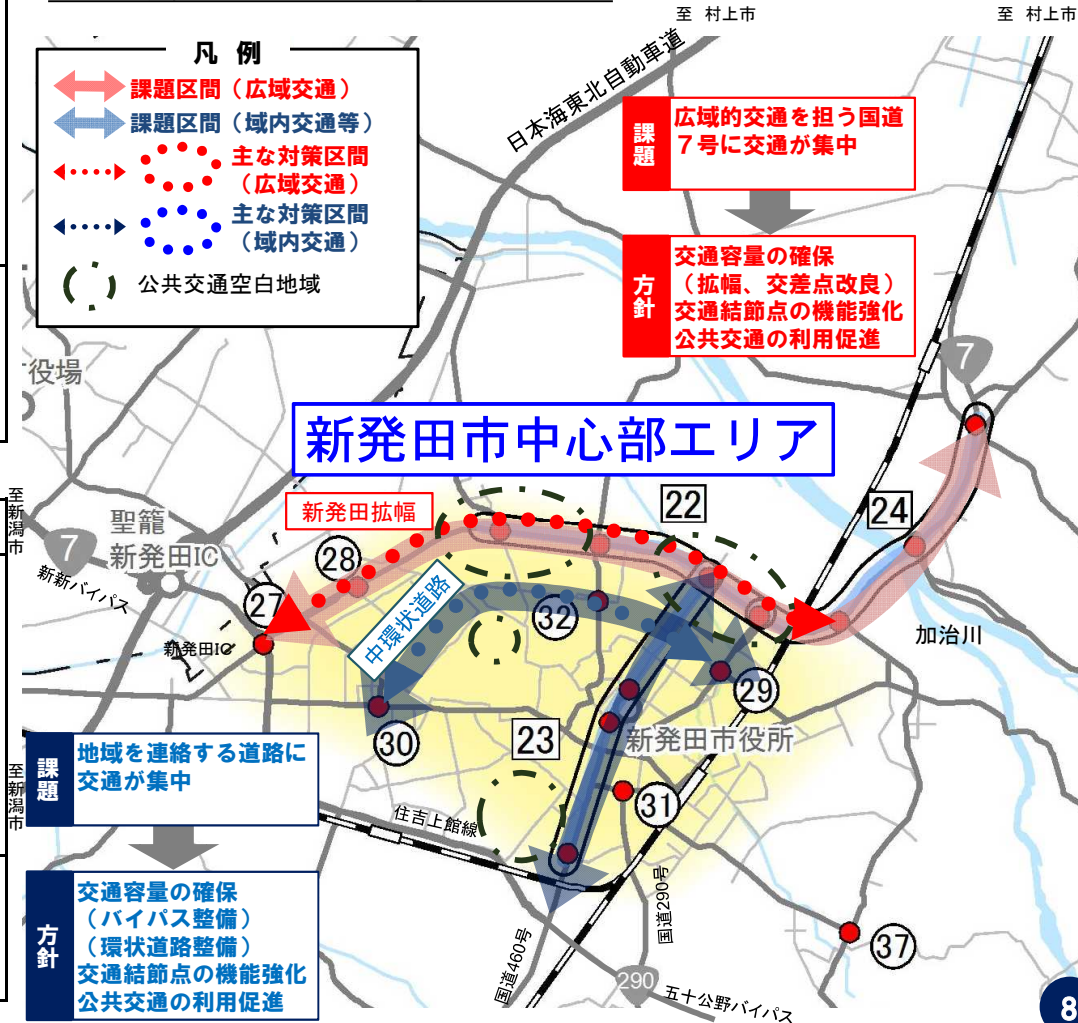
地区WG体制



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。

3. 新発田市内の主要渋滞箇所



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とともに、国道、県道、生活道路についても整備を進め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"> ■地域間道路の整備促進（中環状道路） ■都市間連絡道路の整備（日東道、国道7号） ■生活道路の狭隘部分の解消
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） ・地域間道路における混雑解消：中環状道路 等 ・交通結節点の機能強化、公共交通の利用促進

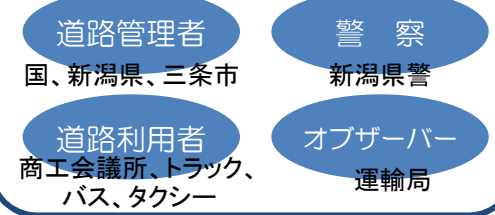
2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2-5 三条地区の渋滞対策基本方針（案）

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



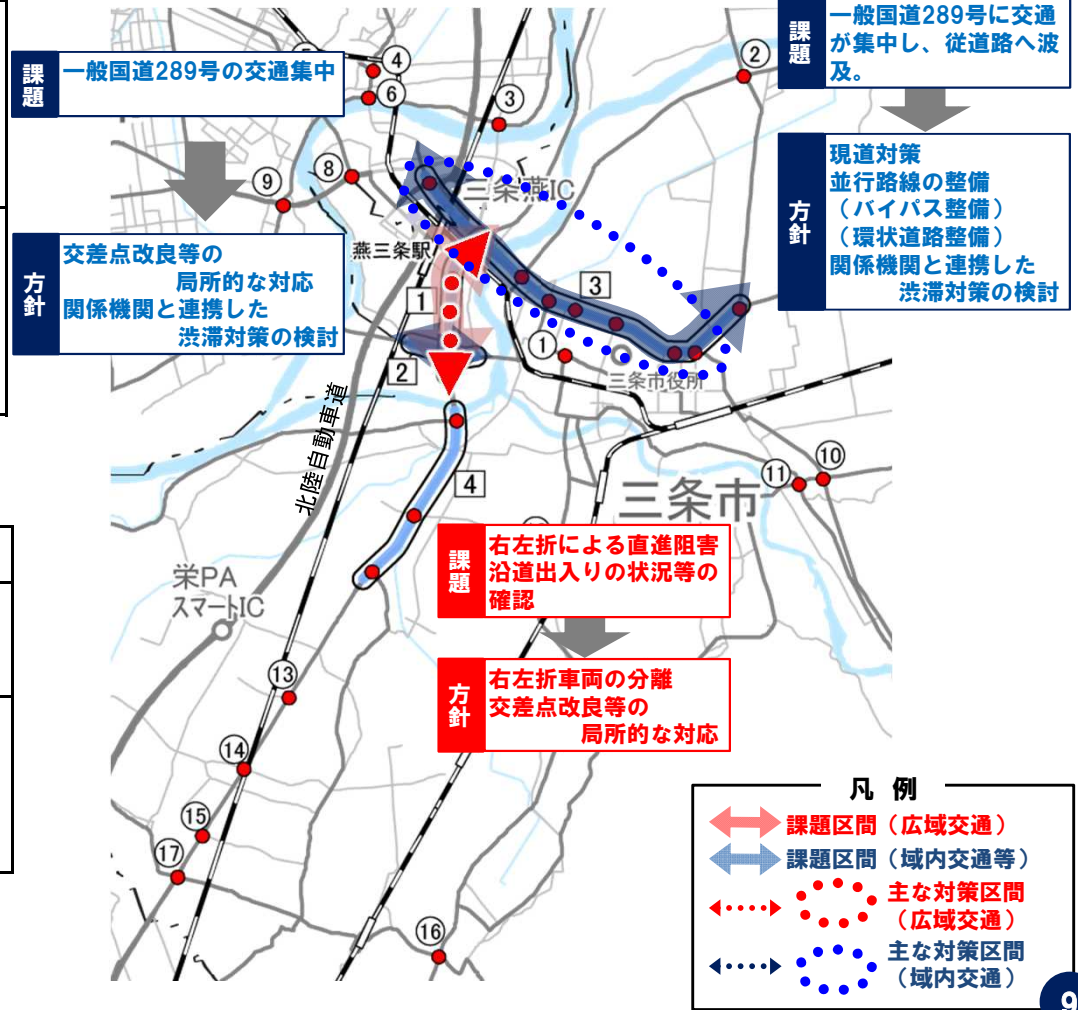
1. 三条市中心部エリアの概況

	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中間にあり、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



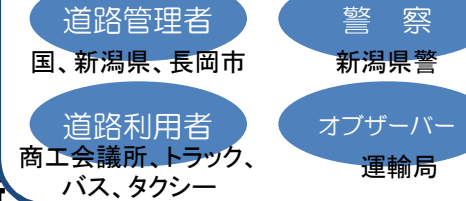
2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2-6 長岡地区の渋滞対策基本方針（案）

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



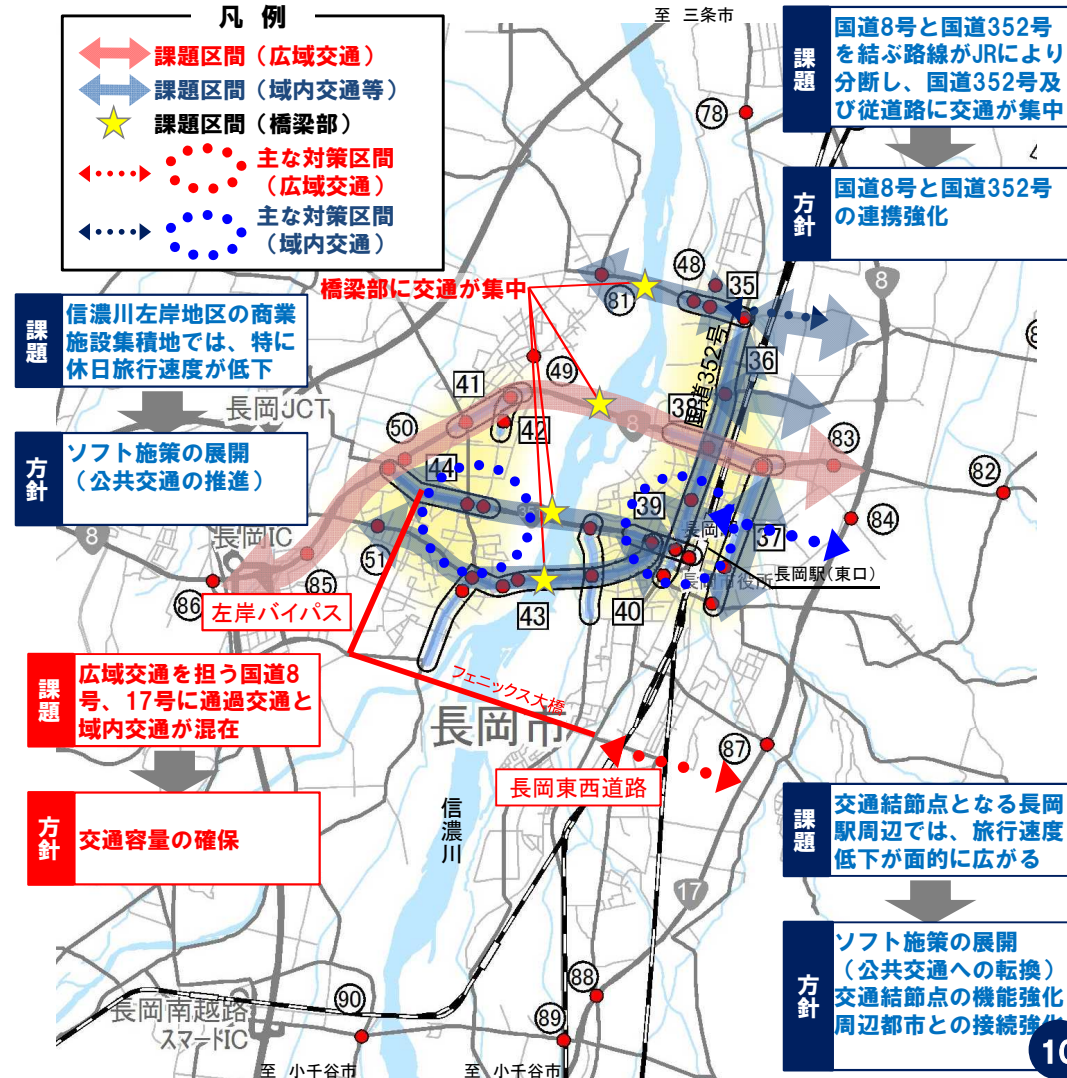
1. 長岡市中心部エリアの概況

	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



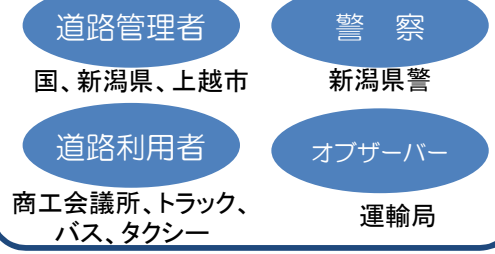
2. 渋滞対策の基本方針（案）について

2-7 上越地区の渋滞対策基本方針（案）

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



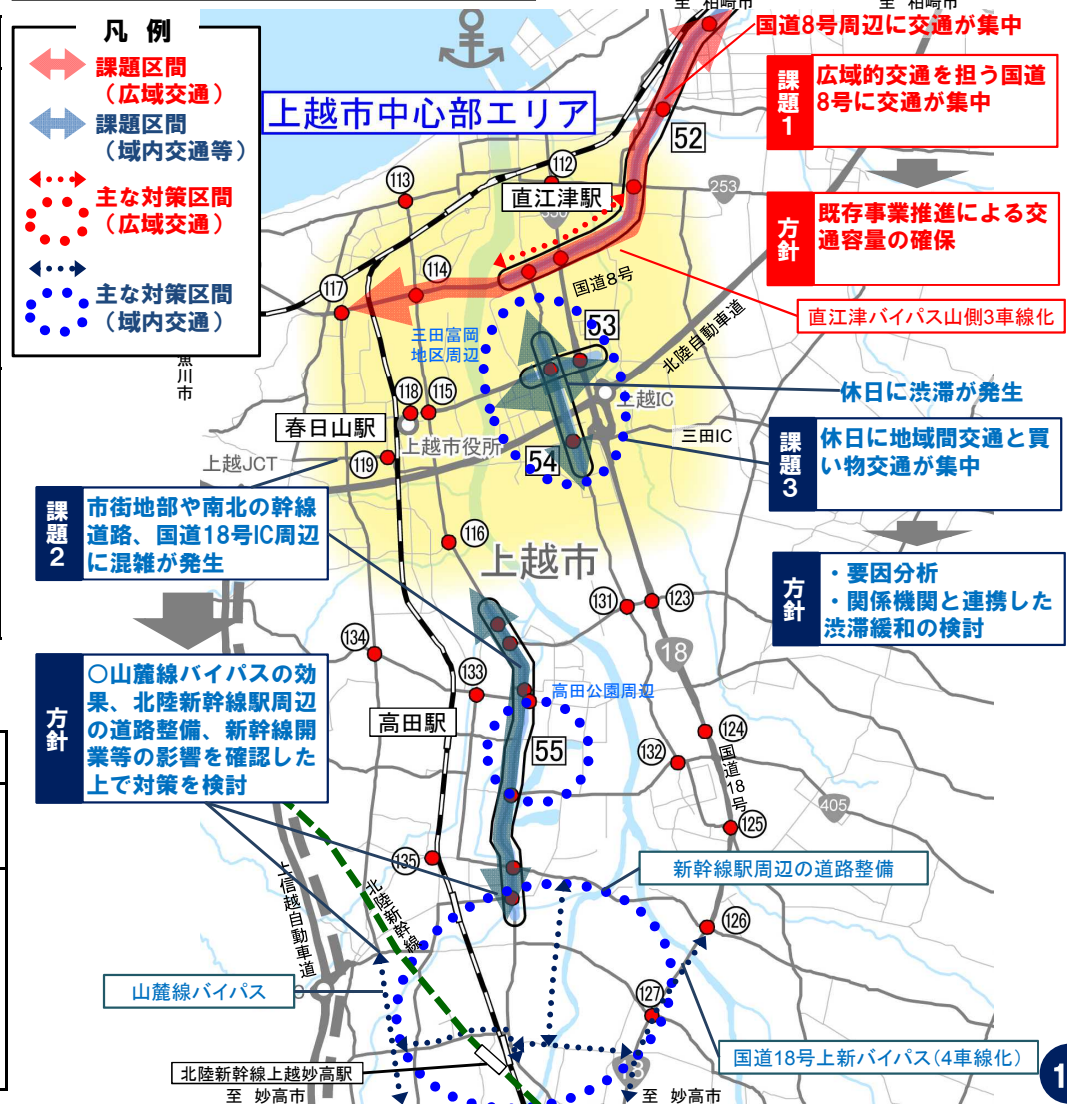
1. 上越地区の概況

	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部及び国道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

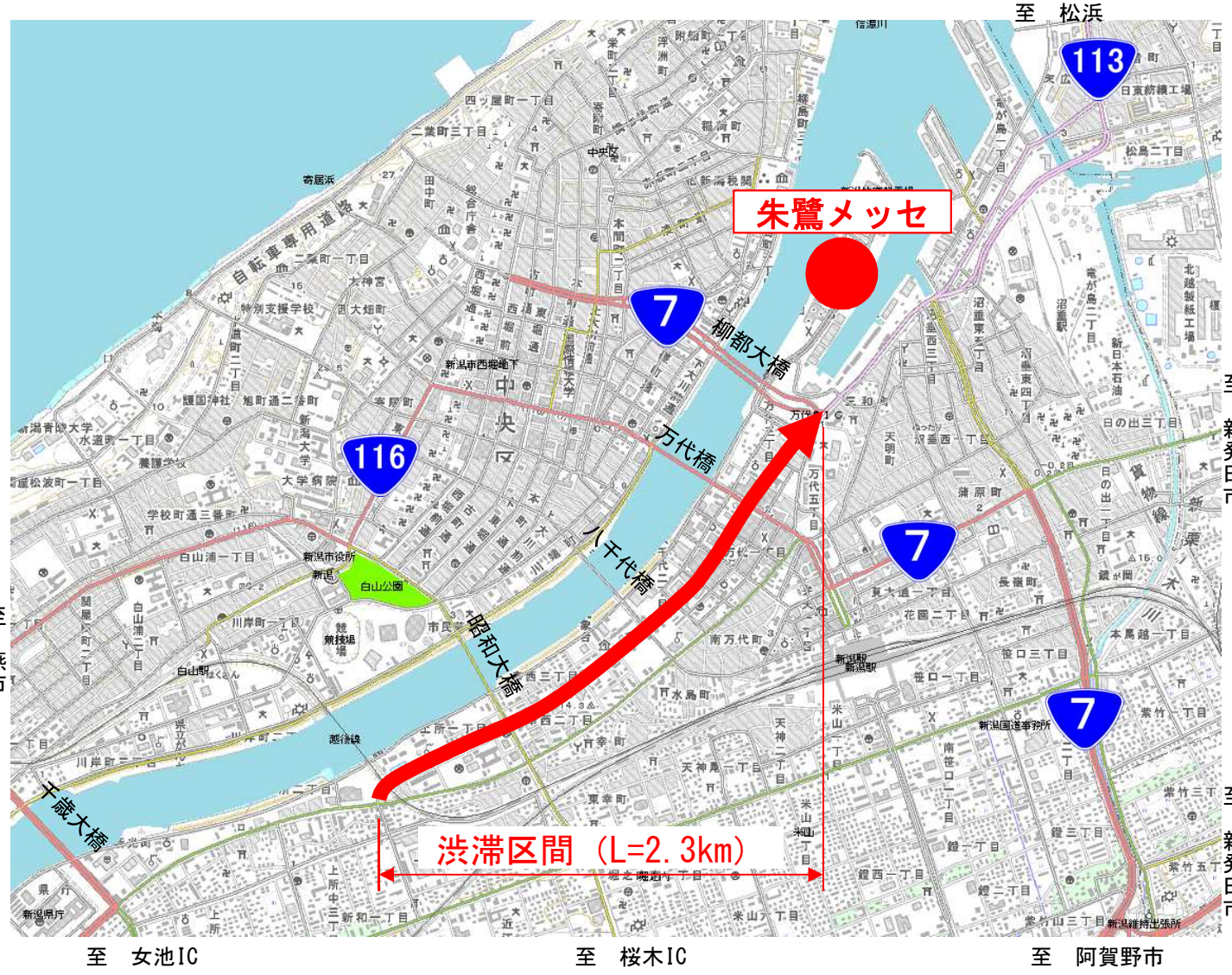


3. 地区WGにおける取り組み状況 (事例紹介)

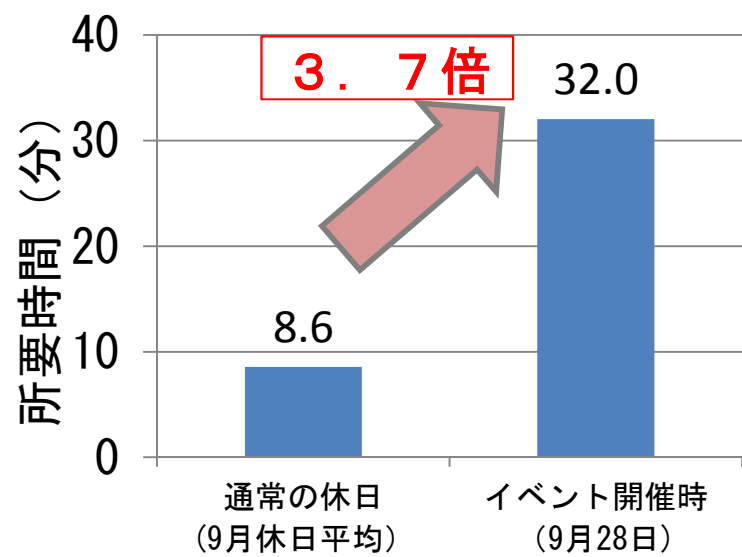
3. 地区WGにおける取り組み状況

3-1 イベント開催時の交通状況把握の取り組み（新潟地区WGの例）

- イベント開催等の特異日には、通常に比べて混雑の影響が顕著。
- ビッグデータを活用し、周辺道路の影響把握も含め、ソフト対策（情報提供や経路誘導・分散）による対策を検討。



□渋滞区間の所要時間（休日14時台）



イベント時の交通状況を分析
 情報提供や経路誘導・分散等
 のあり方を地区WGで検討

DREAMS COME TRUE
 CONCERT TOUR 2014
 日時: H26.9.28 15:30開場 17:00開演

3. 地区WGにおける取り組み状況

3-2 長岡東西道路フェニックス大橋・左岸バイパス開通後の交通状況（長岡地区WGの例）

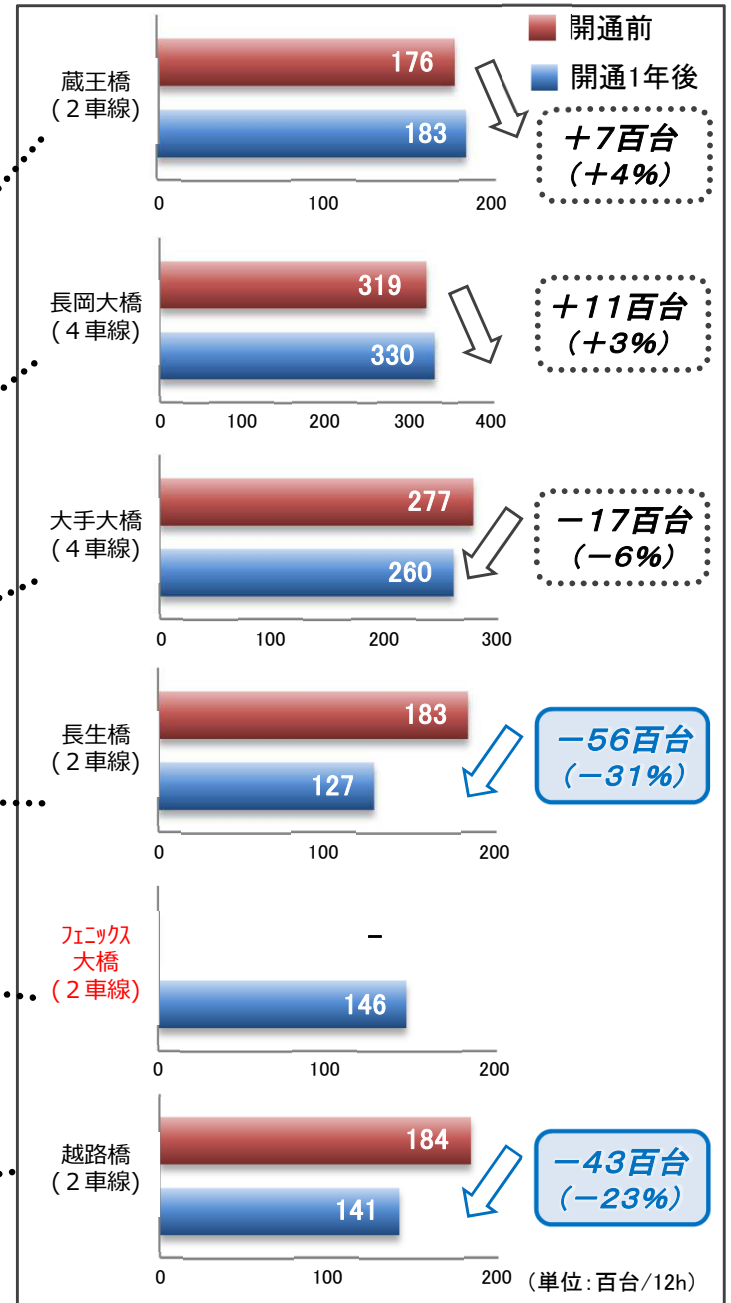
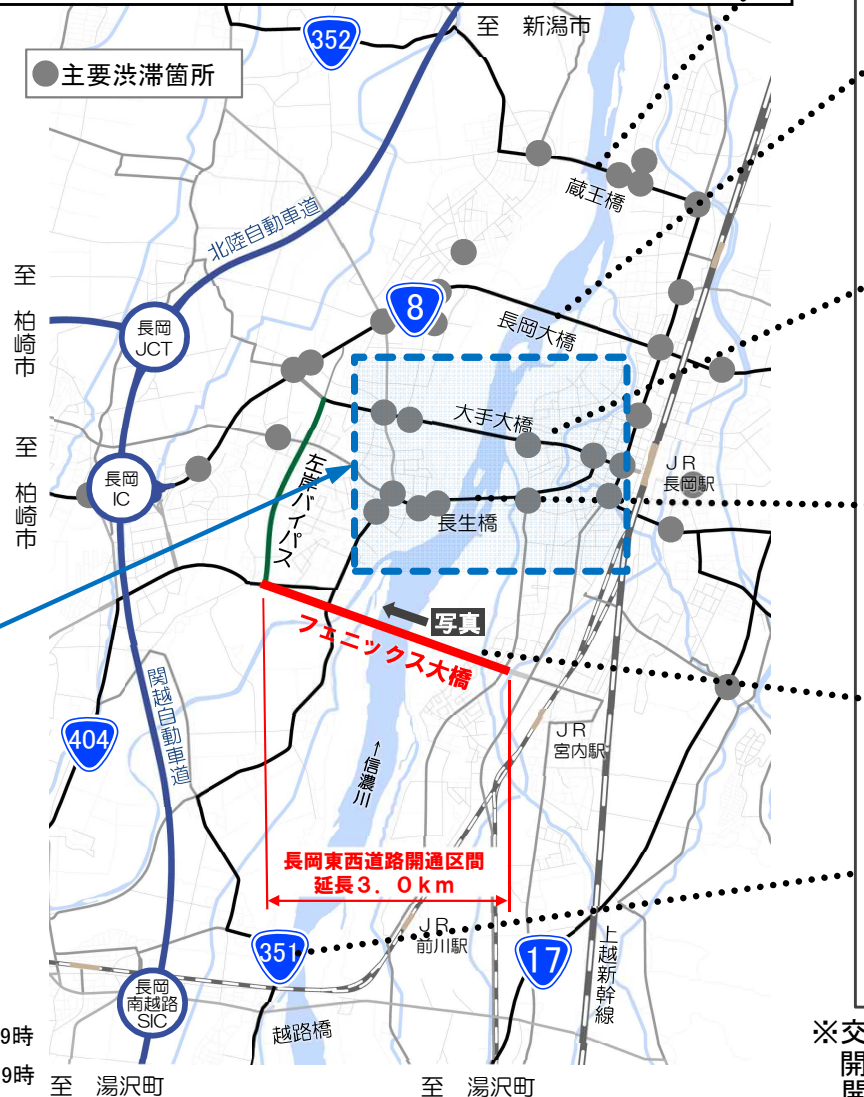
【交通状況の変化】

- フェニックス大橋の交通量は146百台/12h。
- 長生橋、越路橋の交通量が2～3割減少。
- 大手大橋、長岡大橋、蔵王橋は大きな変化なし。
- 長生橋東詰の渋滞（朝ピーク）が約1,000m減少。

【開通後の長生橋の状況】



写真 平成26年11月20日(木) 朝の通勤時間帯(7時～9時)



※交通量調査日

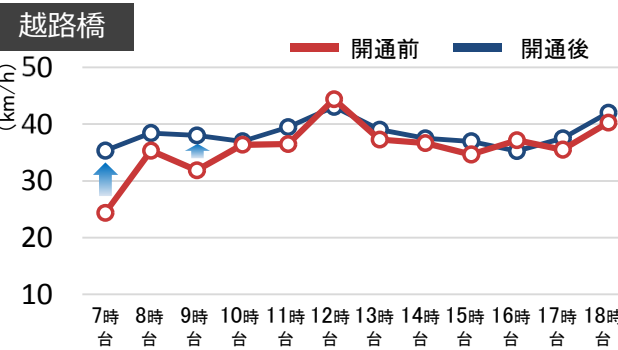
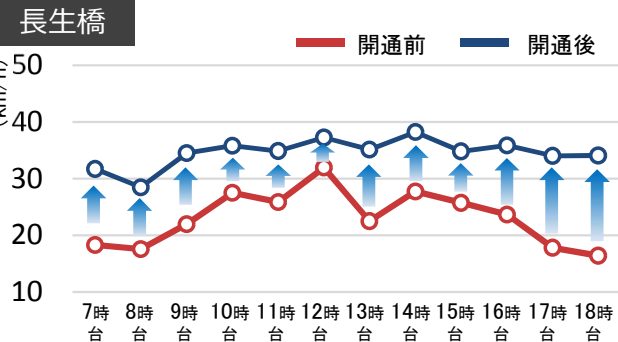
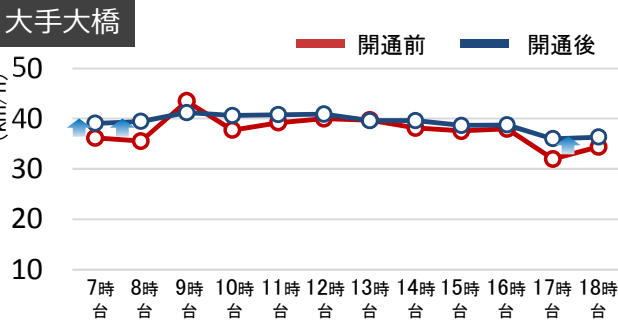
開通前: H25.11.7(木)の7時～19時の12時間
開通1年後: H26.10.30(木)の7時～19時の12時間

3. 地区WGにおける取り組み状況

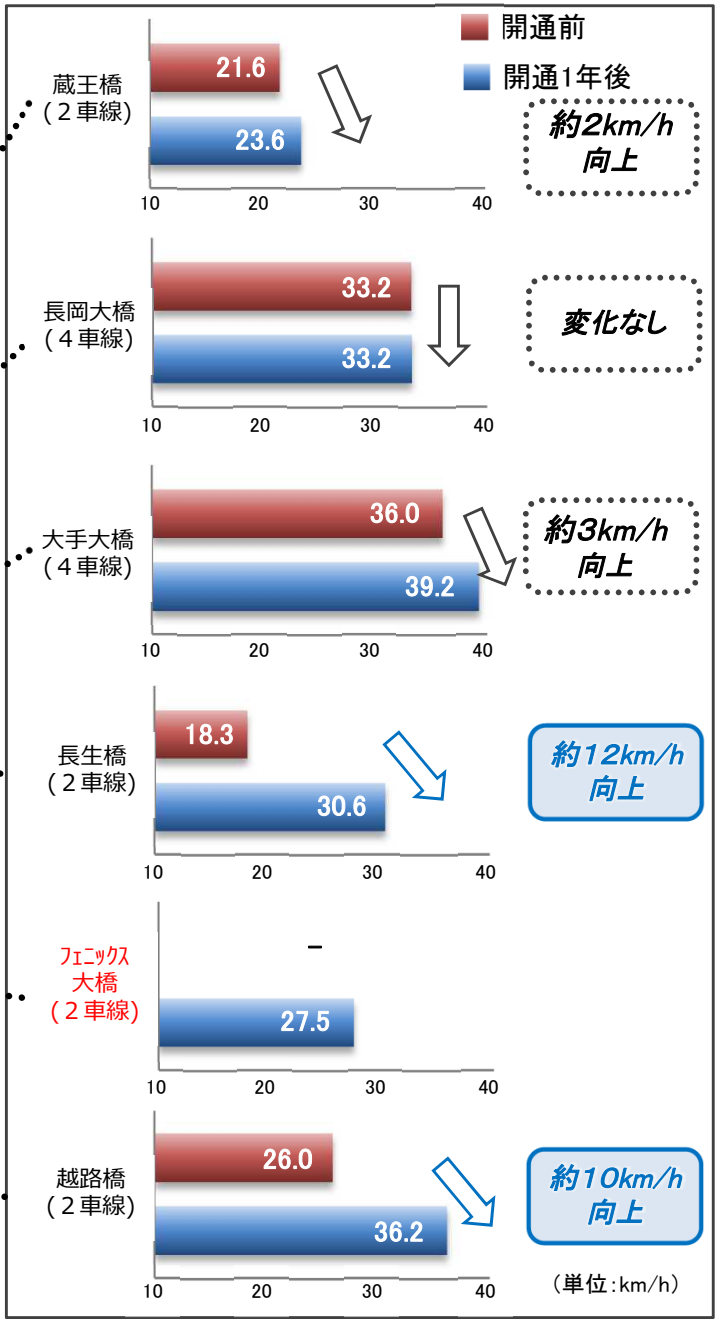
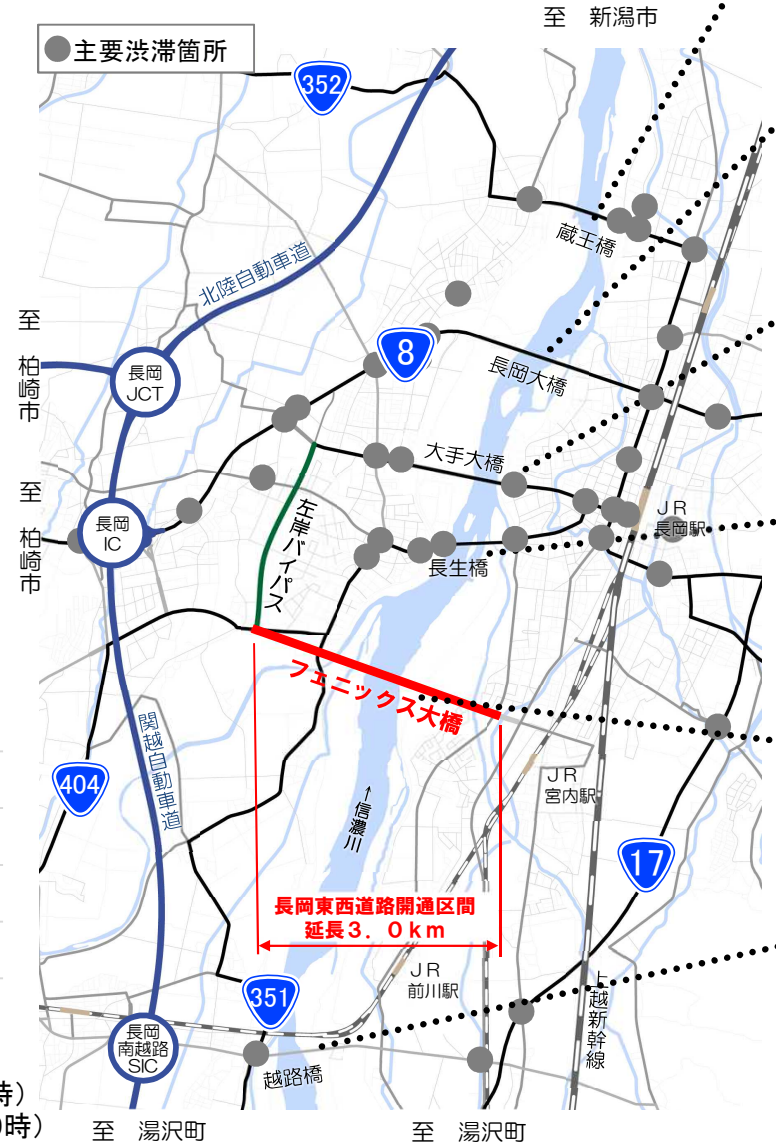
3-2 長岡東西道路フェニックス大橋・左岸バイパス開通後の交通状況（長岡地区WGの例）

【旅行速度の変化】

- フェニックス大橋に隣接する長生橋、越路橋で速度が向上。特に、長生橋は全時間帯で速度が向上。
- 大手大橋、越路橋では朝、夕ピーク時に速度が向上。



※プローブデータにより算定(上下線平均値)
 開通前:H25.5.7(火)~7.12(金)の平日(7時~19時)
 開通1年後:H26.5.7(水)~7.18(金)の平日(7時~19時)



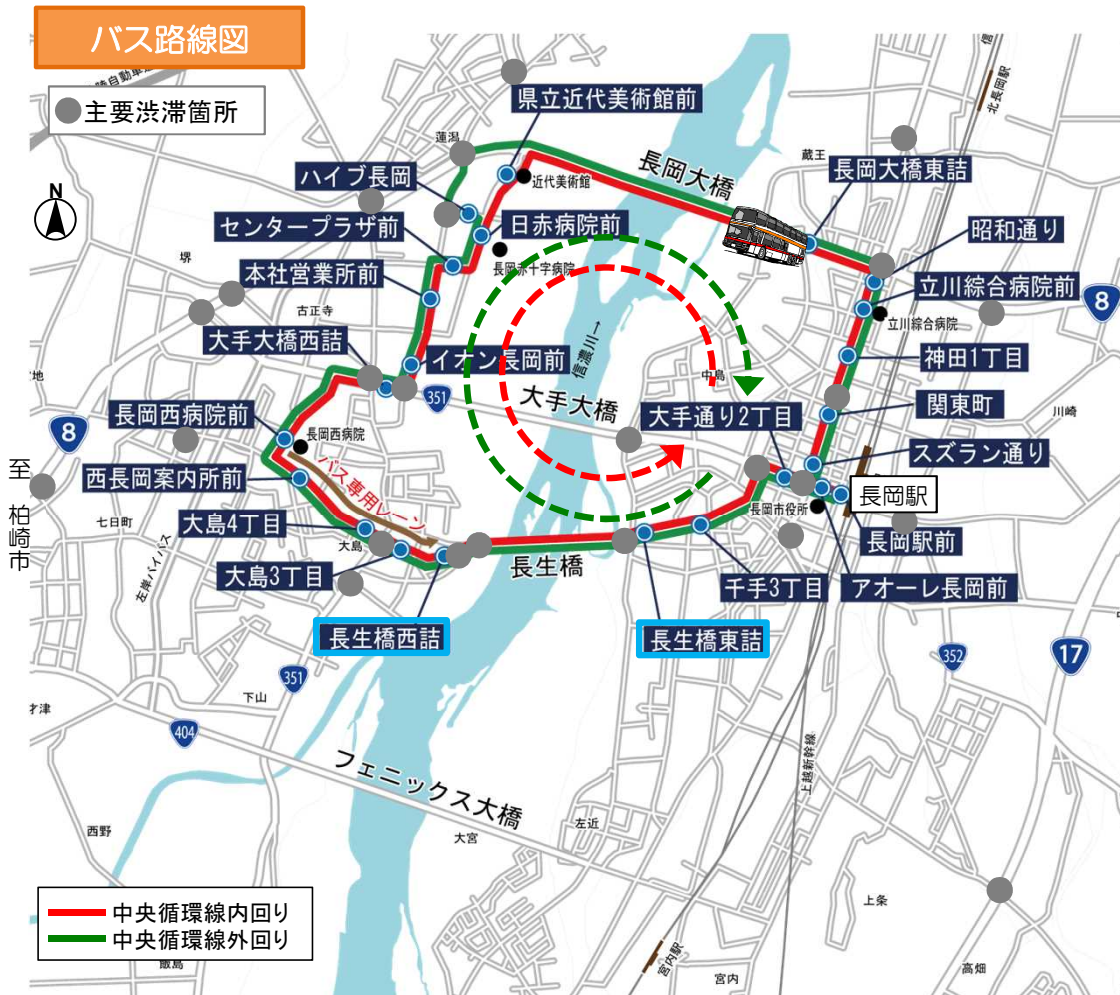
※プローブデータにより算定(上下線平均値)
 開通前:H25.5.7(火)~7.12(金)の平日(7時~9時)
 開通1年後:H26.5.7(水)~7.18(金)の平日(7時~9時)

3. 地区WGにおける取り組み状況

3-2 長岡東西道路フェニックス大橋・左岸バイパス開通後の交通状況（長岡地区WGの例）

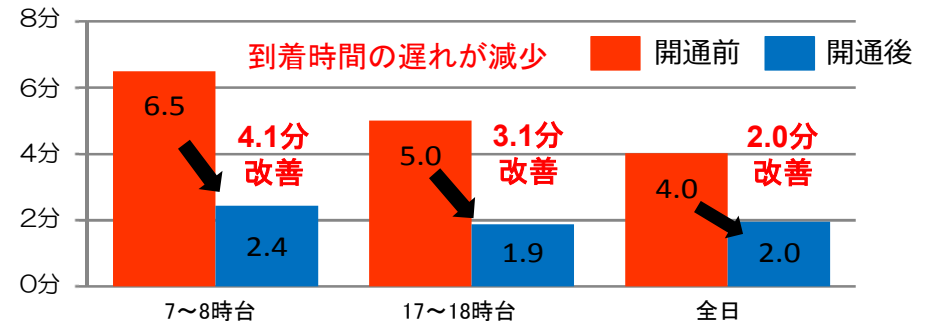
【路線バスの定時性の変化】

○長生橋の交通混雑緩和、旅行速度の向上により、路線バス（中央環状線内回り）のバス停到着時刻の遅れが減少。

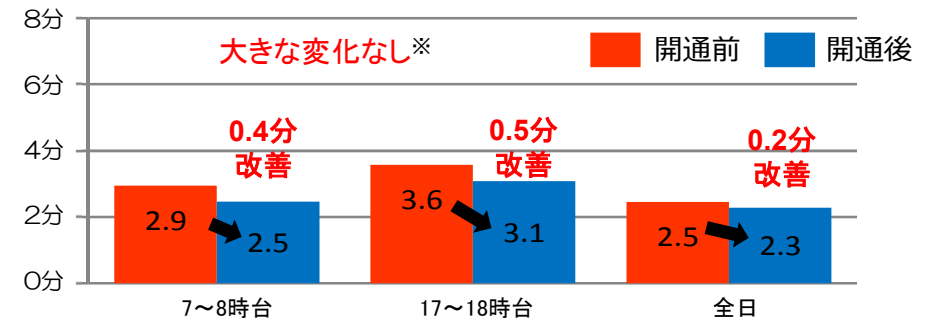


【時間帯別の路線バス遅れ時間（平均）の変化】

中央循環線 内回り【長生橋東詰到着時点】



中央循環線 外回り【長生橋西詰到着時点】



※元々、外回りルートで長生橋東詰交差点等大きな渋滞はなかったため、大きな変化はなかったと考えられる。

データ：ながおかバスi(長岡市交通政策課提供)

分析期間：開通前：H25.11.4(月)~11.8(金)の平日5日間平均

開通後：H26.10.27(月)~10.31(金)の平日5日間平均

分析対象路線：中央循環バス(内回り・外回り)

3. 地区WGにおける取り組み状況

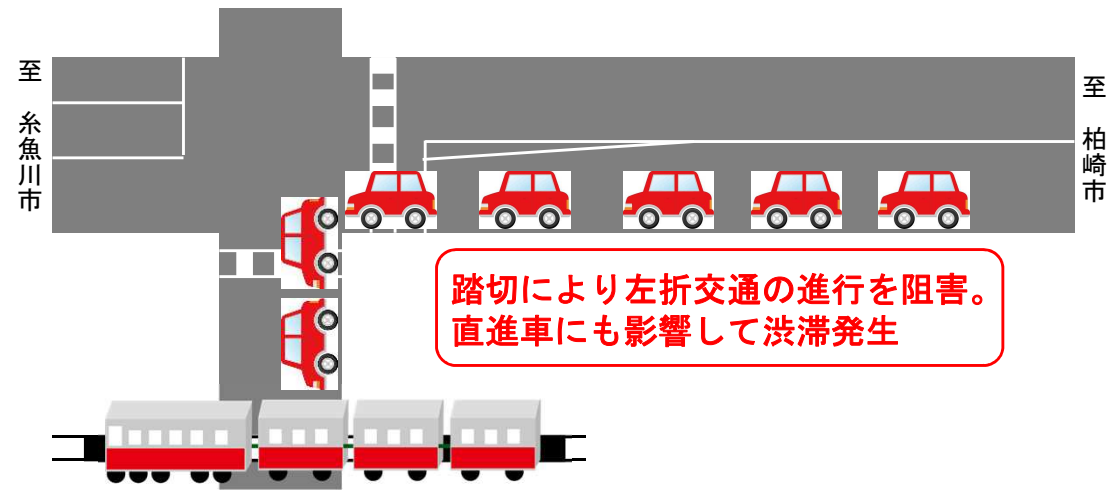
3-3 国道8号土底浜交差点左折車線設置後の交通状況（上越地区WGの例）

- 左折交通が踏切の影響を受けて渋滞が発生。このため左折車線を設置。
- 左折車線の設置後は、渋滞の発生はみられない。

位置図



対策前の交通状況（イメージ）



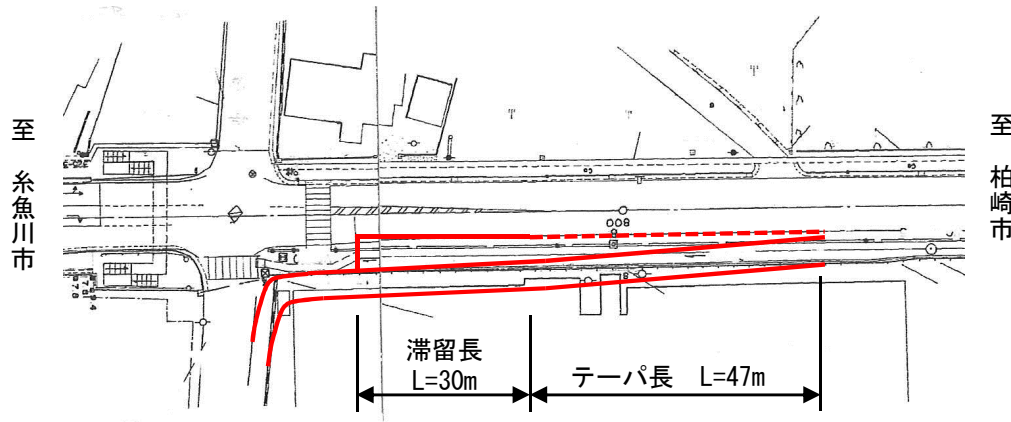
対策後の交通状況



左折車線設置後は、渋滞の発生無し

対策状況図

開通日：H25.12



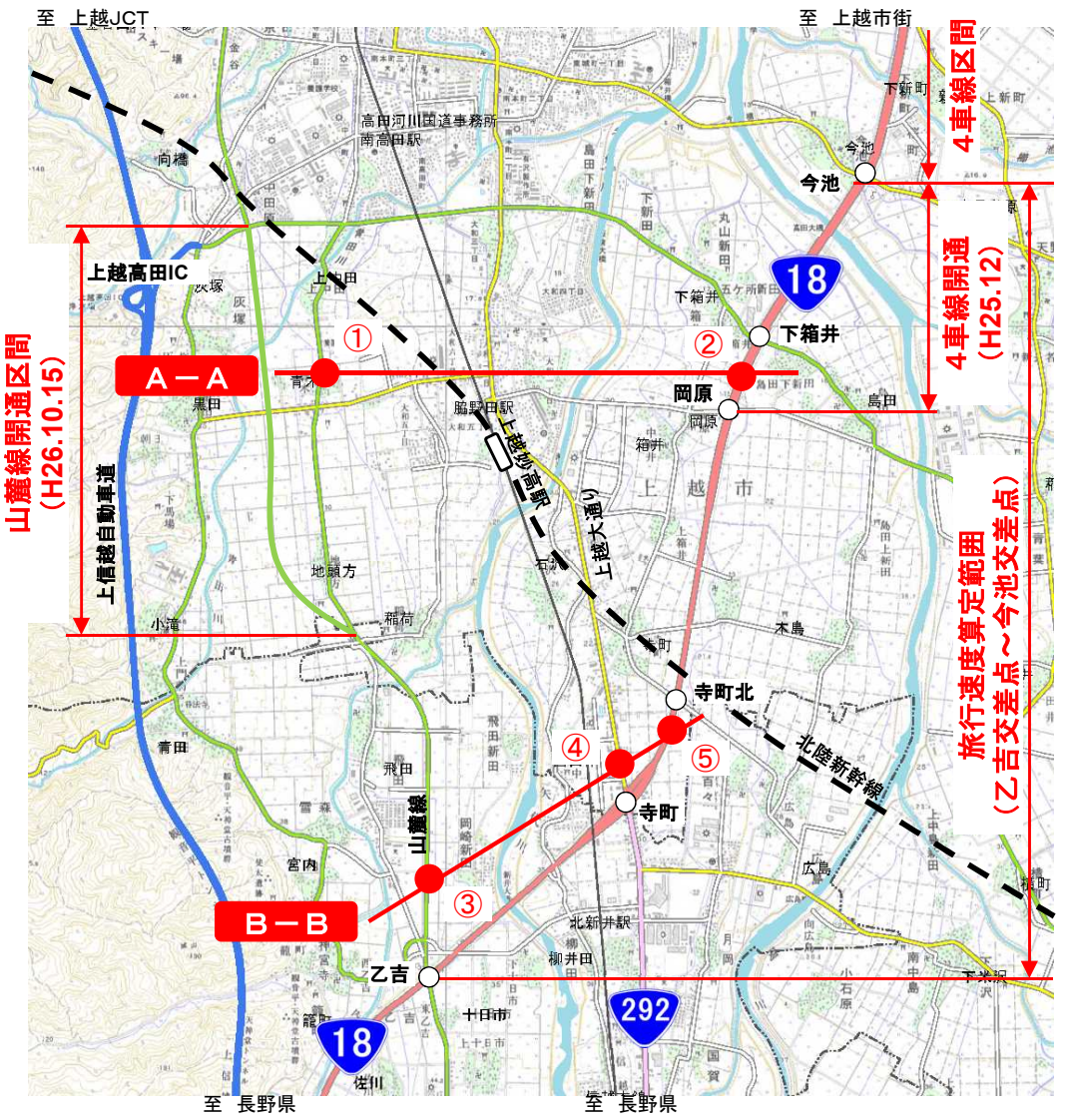
3. 地区WGにおける取り組み状況

3-4 国道18号上新バイパス4車線化後の交通状況（上越地区WGの例）

朝ピーク

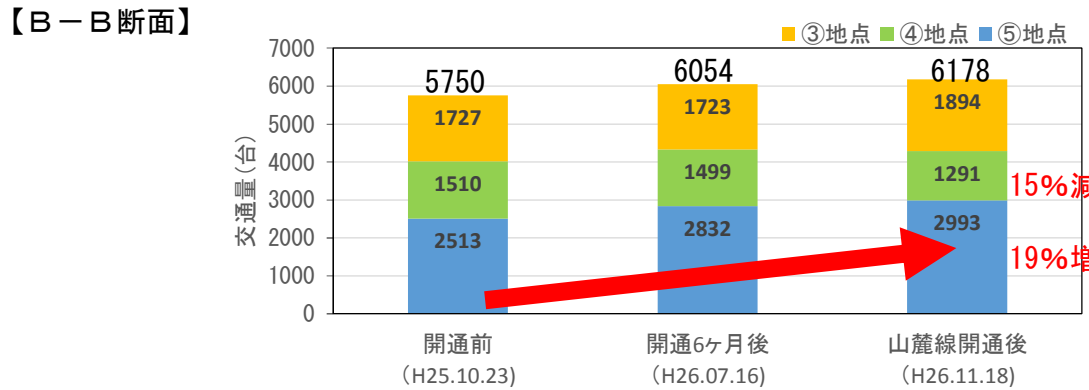
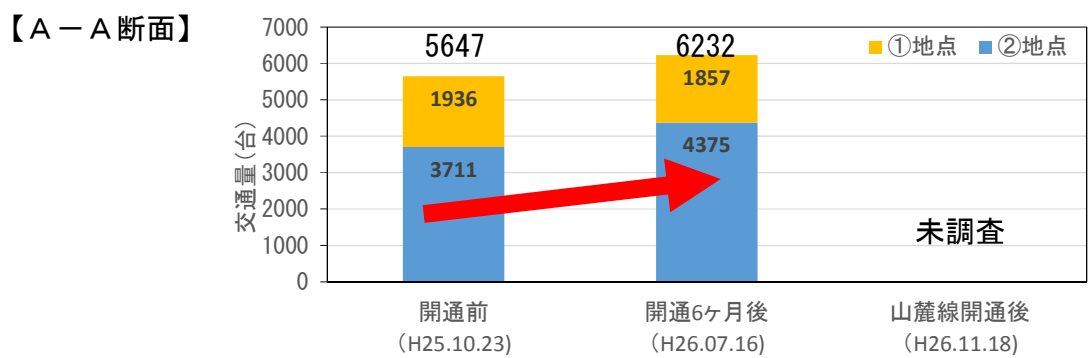
○上新バイパス4車線化後は、国道18号の旅行速度が13km/h（38%）向上。
 ○B-B断面で上越大通りの交通量が15%減少し、国道18号の交通量が20%増。交通が転換。

対策位置図



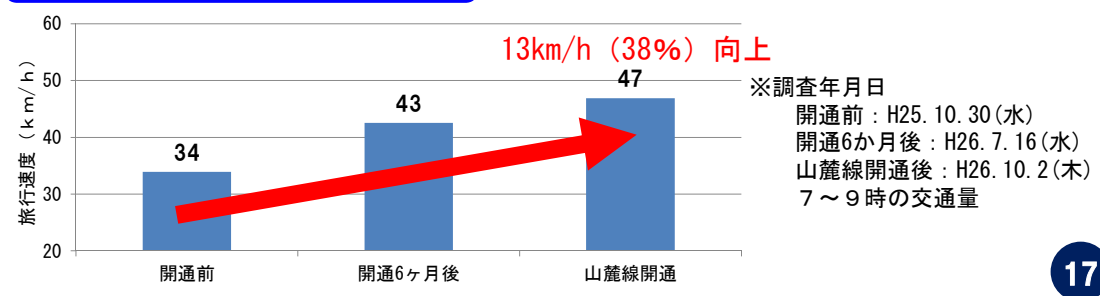
交通量の変化（朝ピーク）

※7～9時の交通量



国道18号の旅行速度の変化

※今池交差点～乙吉交差点の旅行速度



3. 地区WGにおける取り組み状況

3-4 国道18号上新バイパス4車線化後の交通状況（上越地区WGの例）

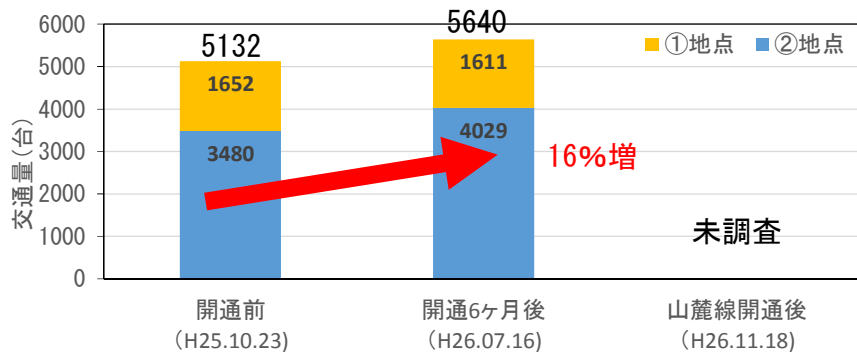
○夕ピークや昼間12時間でも朝ピークと同様に国道18号の速度向上、交通の転換を確認。

夕ピーク

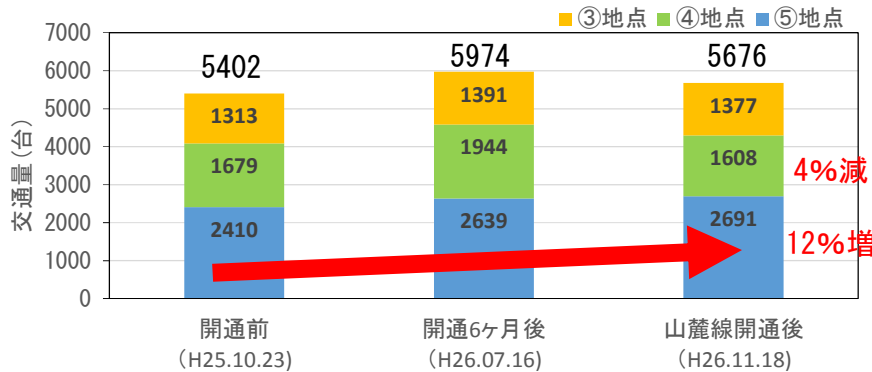
交通量の変化（夕ピーク）

※17-19時の交通量

【A-A断面】

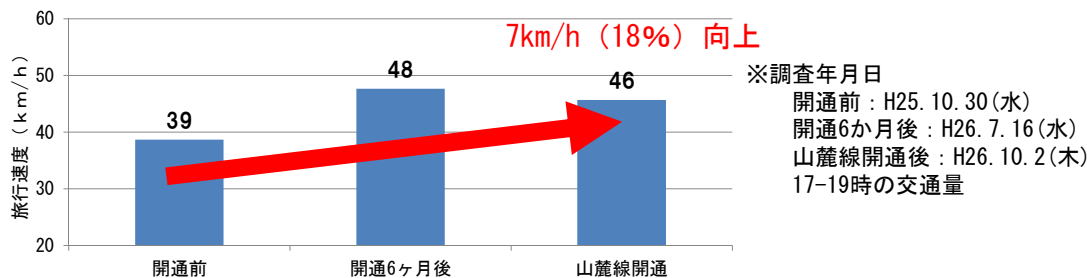


【B-B断面】



国道18号の旅行速度の変化

※今池交差点～乙吉交差点の旅行速度

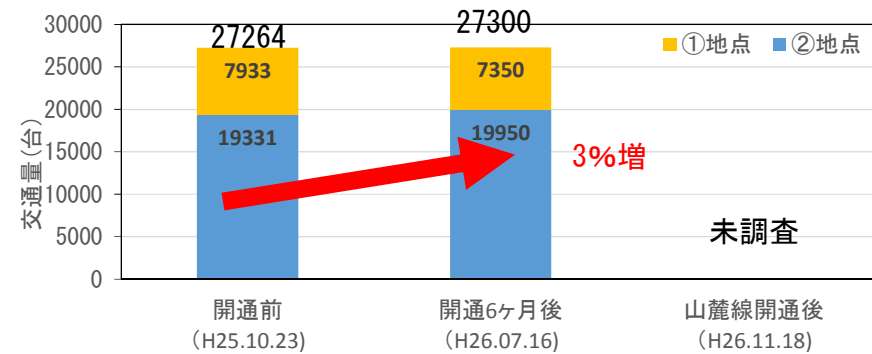


昼間12時間

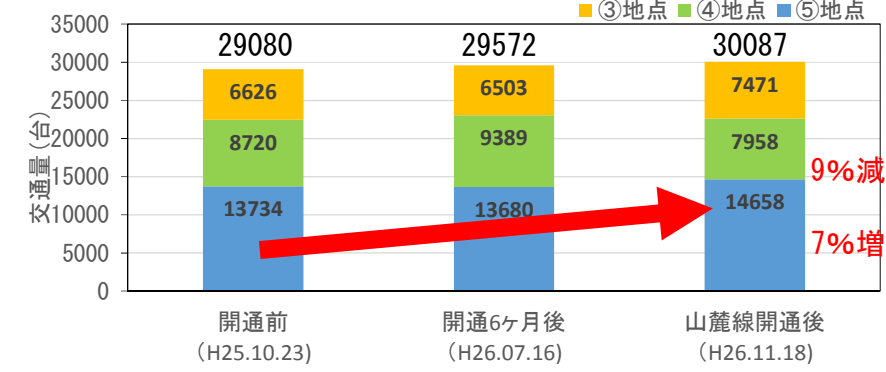
交通量の変化（昼間12時間）

※7-19時の交通量

【A-A断面】

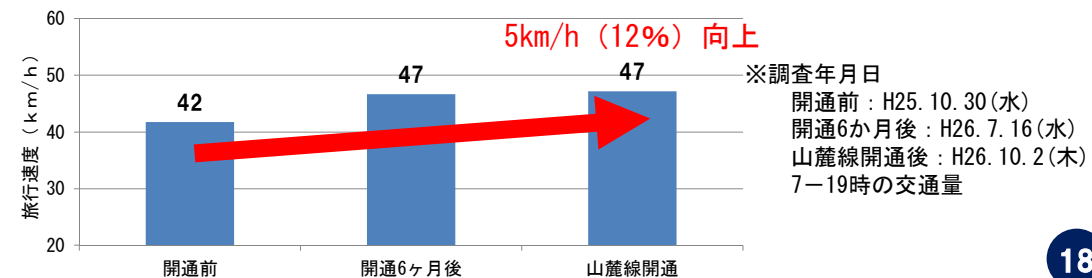


【B-B断面】



国道18号の旅行速度の変化

※今池交差点～乙吉交差点の旅行速度



4. 交通状況のモニタリング

4. 交通状況のモニタリング

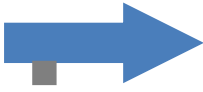
4-1 モニタリング結果

○H24年度に抽出した主要渋滞箇所（303箇所）を最新の交通データでモニタリング。
○H24年度と比較して、16箇所が抽出指標に該当しなくなる。

最新の交通データ
でモニタリング

指標による
主要渋滞箇所

【H24年度時点】
137箇所



【H27年度】
121箇所

該当しない箇所 16箇所
【内訳】
対策実施済箇所 1箇所
その他 15箇所



新たに該当する箇所
(25箇所)

新たに該当する箇所 25箇所
【内訳】
対策の影響 4箇所
その他 21箇所

パブメによる
主要渋滞箇所

【H24年度時点】
166箇所



【H27年度】
166箇所

変化なし

【303箇所】

4. 交通状況のモニタリング

4-3 対策実施箇所周辺の交通状況の変化

- フェニックス大橋の開通により長生橋東詰交差点の渋滞は大幅に改善。
- 一方で、新規開通路線やその周辺では交通流動の変化が大きく生じており、交通状況を注意深くモニタリングした上で主要渋滞箇所の追加・削除を検討。

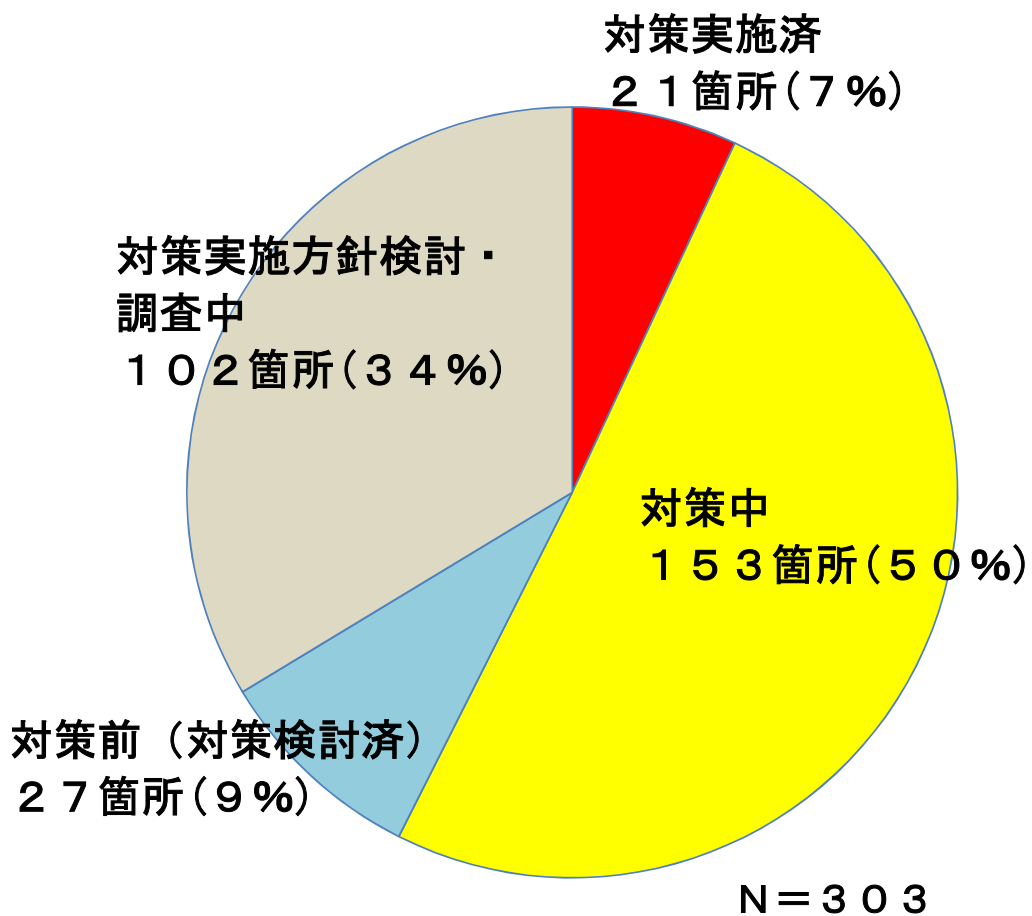


4. 交通状況のモニタリング

4-4 対策の実施状況

○平成26年度までに21箇所（7%）で対策が完了。

【対策の実施状況】



【H26年度までに開通した主な事業】

開通年月	事業名	実施主体
H24.3	国道7号逢谷内IC	新潟国道
H24.11	国道350号国仲バイパス	新潟県
H24.12	(一)雷土新田浦佐線	新潟県
H25.3	国道290号荒町バイパス	新潟県
H25.4	(市)信濃川右岸線	新潟市
H25.7	(市)小新亀貝線	新潟市
H25.8	(市)河川公園線	新潟市
H25.9	国道291号坂戸バイパス	新潟県
H25.11	国道404号長岡東西道路左岸バイパス	長岡国道 新潟県、長岡市
H25.12	国道18号上新バイパス	高田河川国道
H26.3	国道7号万代橋下流橋	新潟国道
H26.3	国道49号姥ヶ山IC	新潟国道
H26.3	(市)五十公野バイパス線	新発田市
H26.8	(都)網川原線	新潟市
H26.10	(主)上越新井線	新潟県
H27.3	国道8号白根バイパス 鱒湯古川線	新潟国道 新潟市

※部分開通を含む。

5. 今後の取り組み方針

5. 今後の取り組み方針

- 地区WGで対策(案)の検討、対策の推進やその効果検証等を実施。
- 地区WGでの検討成果を新潟県渋滞対策協議会で報告。

第5回 新潟県渋滞対策協議会

- 渋滞対策の基本方針(案)の報告

H26.8.28

地区WG(1~2回開催)

- 当該年度の実施内容確認、主要渋滞箇所交通状況の把握、対策立案に必要な調査検討、対策(案)の検討、実施状況、効果検証結果のとりまとめ等

第6回 新潟県渋滞対策協議会

- 渋滞対策の基本方針(案)の承認、今年度の取り組み成果(対策実施)の報告等

H27.10.8

地区WG(1~2回開催)

- 当該年度の実施内容確認、主要渋滞箇所交通状況の把握、対策立案に必要な調査検討、実施状況、効果検証結果のとりまとめ等

第7回 新潟県渋滞対策協議会

- 主要渋滞箇所の見直しの方針(案)の報告、今年度の取り組み成果(対策実施)の報告等

以降、毎年継続して検討を実施(協議会は年1回、地区WG年1~2回開催)

※地区WGの関係頻度はWGに委ねる