

第 7 回 新潟県渋滞対策協議会

日時：平成 28 年 7 月 26 日（火）

10 時 00 分～11 時 30 分

場所：新潟国道事務所 B 棟 大会議室

次 第

1. 挨拶

2. 議 事

1) これまでの取り組みの振り返り

2) 地区WGにおける取り組み状況

3) 交通状況のモニタリング

4) 今後の取り組み方針

3. その他

■配布資料

- ・ 配席図
- ・ 出席者名簿
- ・ 資料－1 第 7 回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料

第7回 新潟県渋滞対策協議会 配席図

会 長
北陸地方整備局 道路部
道路調査官

新潟県道路整備協会
会長

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
新潟県トラック協会
専務理事

東日本高速道路(株)
新潟支社 道路事業部長

北陸信越運輸局
新潟運輸支局長

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

北陸地方整備局
新潟国道事務所長

○ 高田河川国道
○ 長岡国道
○ 新潟国道
○ 新潟国道
○ 整備局
○ 整備局

○ 羽越河川国道
○ 羽越河川国道
○ 長岡国道
○ (道路整備協会
田上町)
○ 新潟県警
○ 新潟市
○ 新潟市
○ 新潟市

○ 新潟国道
○ 新潟国道
○
○
○

記者席

入口

第7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	欠席	
	新潟県道路整備協会	会長	佐藤 邦義	出席	
	一般社団法人 新潟県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	鈴木 久夫	出席	
	公益社団法人 新潟県トラック協会	専務理事	浅間 博	出席	
	公益社団法人 新潟県バス協会	専務理事	高橋 清吉	欠席	
	東日本高速道路(株) 新潟支社 道路事業部	道路事業部長	沖田 竜司	代理	総合企画部 調査役 吉原 健一
	新潟県警察本部 交通部	交通規制課長	伴 孝之	代理	交通管制センター長事務代理 小林 俊義
	北陸信越運輸局 新潟運輸支局	支局長	林 伸治	出席	
	新潟県 土木部	道路建設課長	鈴木 潤	代理	道路建設課 企画調査係 主査 細野 衛
	新潟市 土木部	道路計画課長	柳田 芳広	出席	
会長	北陸地方整備局 道路部	道路調査官	小山 浩徳	出席	
	北陸地方整備局 高田河川国道事務所	事務所長	村下 剛	出席	
	北陸地方整備局 羽越河川国道事務所	事務所長	松平 信治	代理	副所長 本保 薫
	北陸地方整備局 長岡国道事務所	事務所長	川岸 弘昌	代理	副所長 安達 志郎
	北陸地方整備局 新潟国道事務所	事務所長	大江 真弘	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					

第7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6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（H24. 11. 22～12. 14）
- 主要渋滞箇所の選定について

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（H25. 6. 24）：今後の取り組み方針・検討体制

地区WG・道路管理者における検討

第5回 新潟県渋滞対策協議会（H26. 8. 28）：渋滞対策の基本方針（案）

地区WG・道路管理者における検討

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

渋滞対策の基本方針（案）の公表（H27. 10. 8）
地区WG・道路管理者における検討

第7回 新潟県渋滞対策協議会の開催（H28. 7. 26）

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
- ボトルネック踏切

116箇所

2箇所

特定日に混雑

- 休日における速度低下箇所
- 冬期における速度低下箇所

16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。

高速道路(新潟県)

素案箇所
7区間

パブコメ箇所
50区間

現地の状況により確認
道路管理者・事業者等からの意見

7区間

0区間

選定
7区間

一般道(新潟県)

素案箇所
137箇所

パブコメ箇所
296箇所

渋滞が確認されたもの 渋滞が確認されないもの

データによる確認
現地の状況確認

166箇所

130箇所

道路管理者・事業者等
からの意見、現地の状況

5エリア
(109箇所)

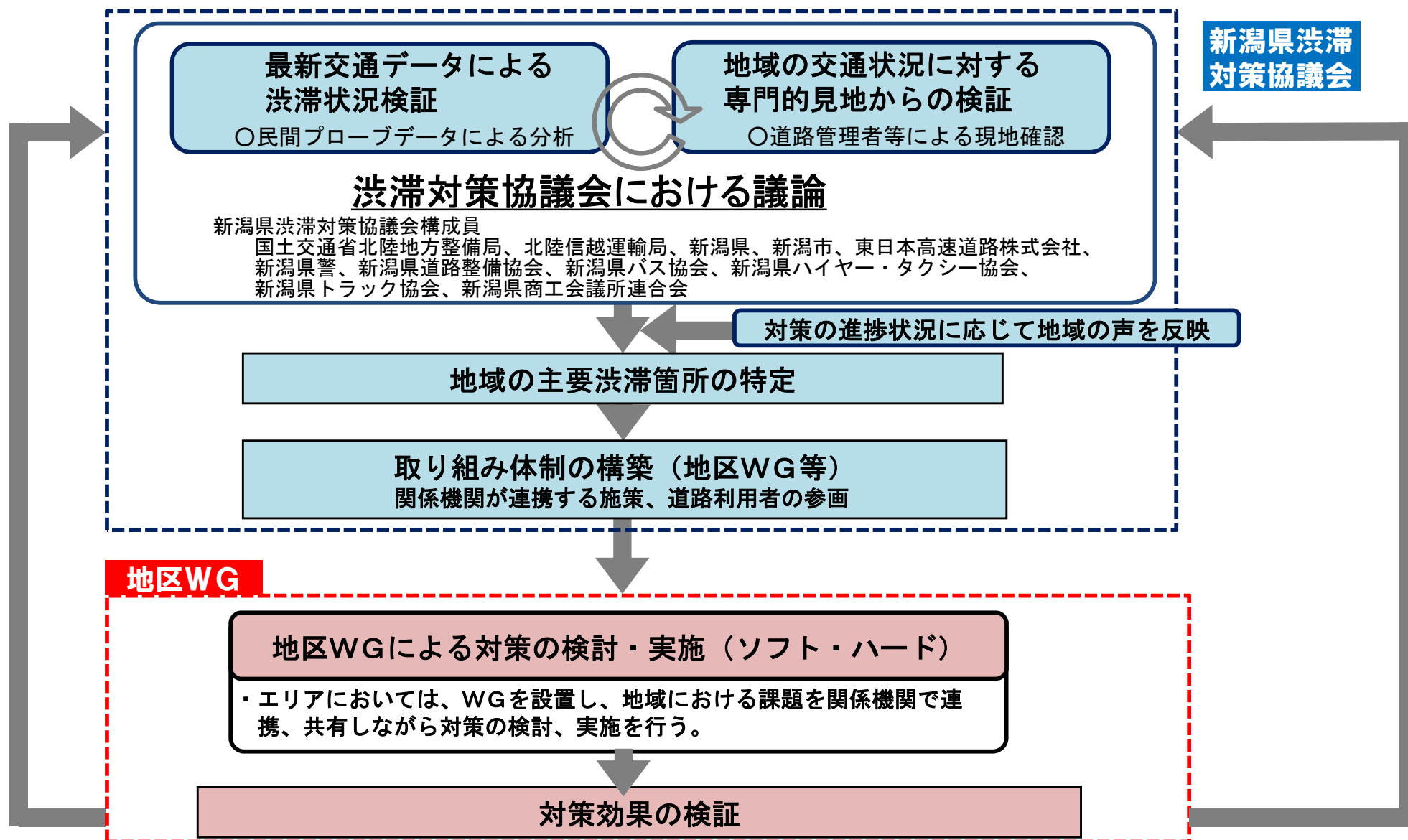
24区間
(76箇所)

118箇所

1. これまでの取り組みの振り返り

1-4 検討体制の構築

- 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。



1. これまでの取り組みの振り返り

1-5 第6回新潟県渋滞対策協議会の議事要旨（H27.10.8）

項目	内容
規約の改正について	○委員の任期延長（H30.3.31迄）について承認を得る。
渋滞対策の基本方針について	○委員の承認を得て、事務局である新潟国道のHPにおいて公表する。（H27.10.8公表済）
地区WGにおける取り組み状況	○今回取り組み状況を紹介したのは、新潟、長岡、上越の3つの地区WGである。 ○今後は、三条地区等、他のWGについても同様に取り組み状況を整理する。
モニタリングについて	○モニタリング結果で、抽出指標に該当しなくなる箇所及び新たに抽出指標に該当する箇所の変動要因については、その要因が対策によるものか、その他の要因によるものか、データ分析・検証を継続する。
今後の予定	○今後は、各地区WGでの検討を進め、第7回協議会で取り組み成果の報告を行う。

1. これまでの取り組みの振り返り

1-6 対策の基本方針（案）の公表

○第6回新潟県渋滞対策協議会（H27.10.8）で各地区における渋滞対策基本方針（案）が承認され、同日公表。

【渋滞対策基本方針の公表（新潟地区の例）】

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。

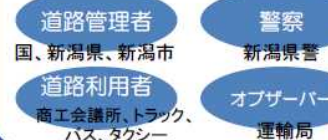
1. 新潟市中心部エリアの概況

	概 要
新潟市市街地の状況	・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	・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	・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。 □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	・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 ・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

地区WG体制



3. 新潟市内の主要渋滞箇所



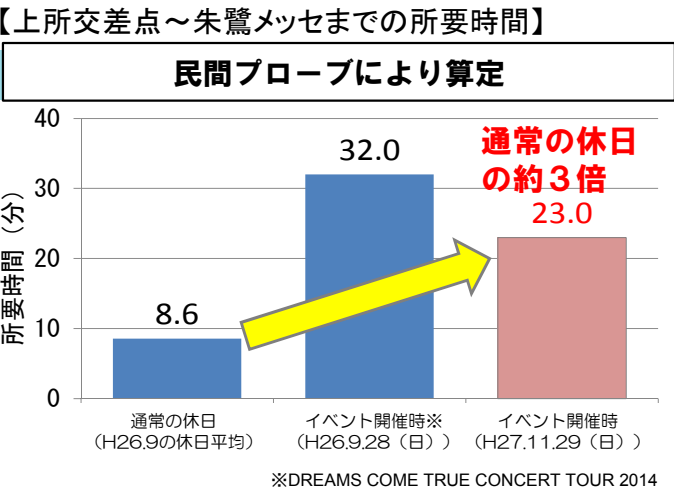
2. 地区WGにおける取り組み状況 （事例紹介）

2. 地区WGにおける取り組み状況

2-1 イベント開催時の渋滞対策【新潟地区WGの例】

- 朱鷺メッセ等でのイベント開催時は、通常の休日に比べ混雑の影響が顕著。
- イベント時の渋滞対策検討のため、イベント当日の交通状況の把握を実施した。
 - 開演前と終演後の交通状況を現地で確認するとともに、民間プローブデータにより通常の休日との比較分析を実施。

【調査対象イベント】
□ LAWSON presents YUZU AREANA TOUR 2015-2016
(平成27年11月29日(日) 開場16:00, 開演17:00, 入場者数7,200人)



イベント情報の発信

○調査当日、立て看板、電光板などでのイベント開催情報の発信はみられない。

上所交差点

【開演前の交通状況】

至 朱鷺メッセ

写真②

写真①

東和造船交差点

B駐車場

万代島T字路

右折車が渋滞 (信号変わり目で捌けるのみ)

先詰まりにより渋滞 (東和造船前交差点)

至 朱鷺メッセ

至 萬代橋

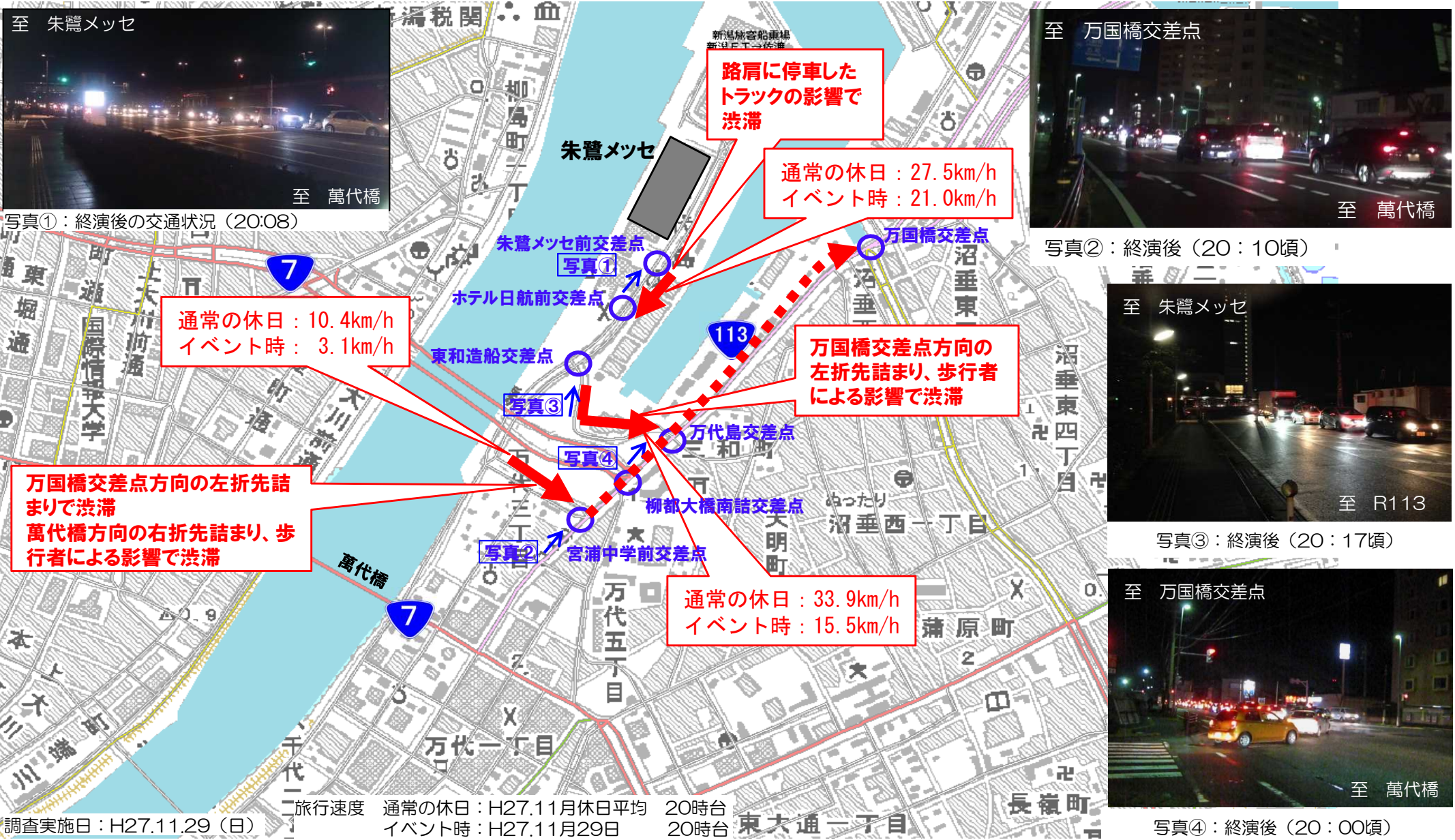
写真①：開演前の交通状況 (15:13頃)

写真②：開演前の交通状況 (15:12頃)

2. 地区WGにおける取り組み状況

2-1 イベント開催時の渋滞対策【新潟地区WGの例】

【終演後の交通状況】



2. 地区WGにおける取り組み状況

2-1 イベント開催時の渋滞対策【新潟地区WGの例】

- 今後は、イベント時の渋滞対策に向けた課題や必要な調査事項を整理し、イベント主催者と地区WGの役割を明確にした上で、具体的な対策（案）を策定する。
- また、対策（案）による効果検証も合わせて検討・実施する。

【最終アウトプット（案）】

- ①イベント開催時における情報提供ルール の策定
- ②駐車場での混雑緩和対策（誘導、看板、TDM等）
- ③交差点等での混雑緩和対策（誘導、看板、TDM等）

有効な情報の共有

協議会 → イベント主催者

- ・交通が集中する時間帯
- ・渋滞発生が懸念される交差点

イベント主催者 → 協議会

- ・規制情報等の事前提供
- ・イベント規模やプログラム提供

【協議会でできる主な内容】

- ①局所的な改良による対策
- ②イベント時における信号の調整、歩行者動線の検討（歩行者、自動車の動線確保）
- ③関係機関で連携した情報発信（道路情報板、ラジオ等）
- ④SNS等による情報発信
- ⑤交通状況調査とデータ収集による分析（イベント規模毎の対応方針）
- ⑥他地区での対策事例の収集

【イベント主催者に求める主な内容】

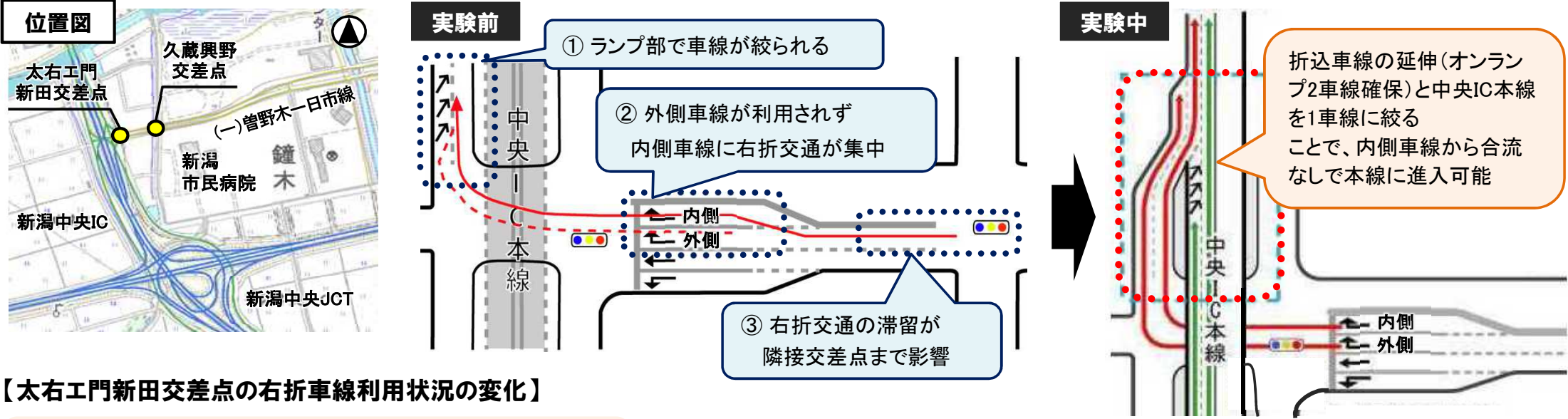
- ①利用可能な公共交通のPR（マイカーの抑制、臨時バス）
- ②シャトルバス
- ③公共の駐車場を活用した施策（パーク＆ライド等）
- ④交差点等の誘導員配置（交通流整序化）
- ⑤イベント開催情報の発信（立て看板、HP、SNS、ラジオ等）

- 事務局（道路管理者）を主体としてイベント時の交通状況の把握を実施。
- 民間プローブやETC2.0などのビッグデータに、交通状況調査を加えて分析
- 他地区での対策事例等を参考に対策を立案

2. 地区WGにおける取り組み状況

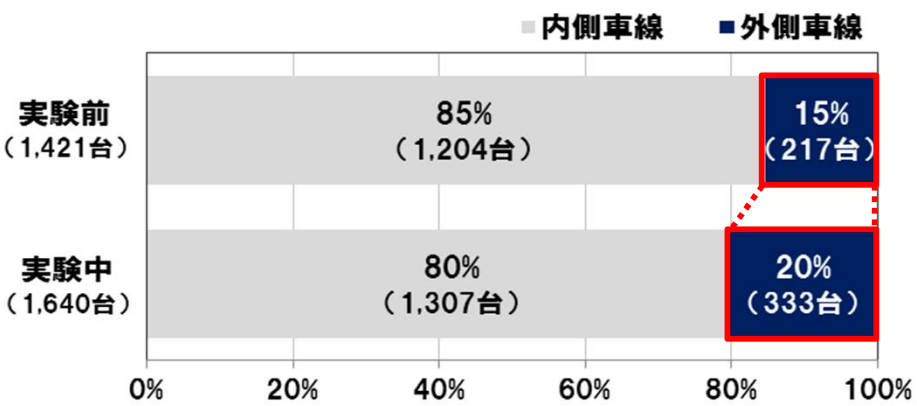
2-2 関係機関（NEXCO・新潟県警・新潟市など）と連携した渋滞対策【新潟地区WGの例】

- 太右エ門新田交差点の中央IC本線オンランプ部で車線が絞られるため、曾野木一日市線の右折2車線が有効に機能していない
- このため、関係機関と連携し、折込車線の延伸（オンランプの2車線確保）によって、円滑な交通を確保する社会実験を実施
- 実験中に外側車線を利用する右折交通の利用率が5%向上し、内側・外側車線の右折利用のバランスが改善
- 社会実験を経て、平成27年8月1日より本格運用を開始。今後も継続的に交通状況を検証



【太右エ門新田交差点の右折車線利用状況の変化】

実験中における右折交通の外側車線利用率が5%向上
⇒ **内側・外側車線の右折利用のバランスが改善**



実験前:平成26年11月9日(日) 15:00-18:00／実験中:平成27年6月14日(日) 15:00-18:00

社会実験期間：平成27年5月25日(月)～7月31日(金)

【社会実験前・実験中における太右エ門新田交差点の右折交通の状況】



平成26年11月9日(日) 撮影

平成27年6月14日(日) 撮影

2. 地区WGにおける取り組み状況

2-3 今年度の取り組み方針【新潟地区WG】

OWG部会での指摘事項等を踏まえ、今年度の分析方針を決定。

【WGでの報告事項】

- 朱鷺メッセにおけるイベント開催時の混雑状況を現地確認及びデータ分析により把握。
- 通常の休日と比較して混雑の影響が顕著。
- 駐車場への入庫、歩行者の影響、左折先詰まり等により渋滞が発生。
- イベントに関する情報発信が不足。

- 太右エ門新田交差点における社会実験(車線運用の適正化)により右折車線の利用バランスが改善。
→本格運用に移行

【WG委員からの意見】

- 会場周辺の駐車場容量を限定的にする等の検討も必要ではないか。
- SNSを活用した情報発信の検討も必要ではないか。

【今年度の取り組み方針】

- ビッグデータや交通状況調査により、イベント時の交通状況分析を継続し、駐車場・交差点等の混雑緩和対策を検討。
- イベント時に有効な情報発信の検討、情報提供ルールを検討。

- 交通状況の検証を継続。

- 県庁の裏通りについて、開通から数年経過し渋滞がひどくなっていると感じる。

- 交通状況、渋滞要因について確認・分析する。

2. 地区WGにおける取り組み状況

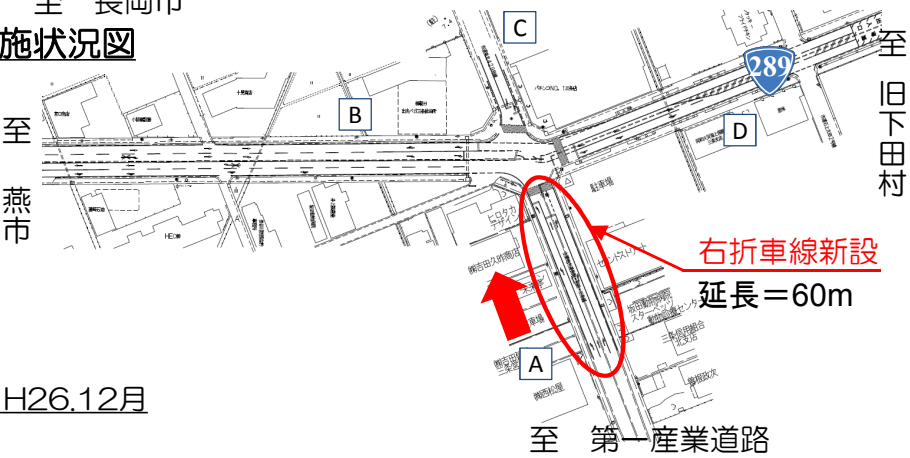
2-4 渋滞対策実施箇所の整備効果把握－荒町二丁目交差点（主要地方道長岡見附三条線）【三条地区WGの例】

- 荒町二丁目交差点では、H26年度に交差点改良を実施しており、これにより第一産業道路からの流れが良くなったとの意見があった。
- 交差点流入部の速度が朝ピーク時、タピーク、休日ピークで向上し、対策効果を確認。

□位置図



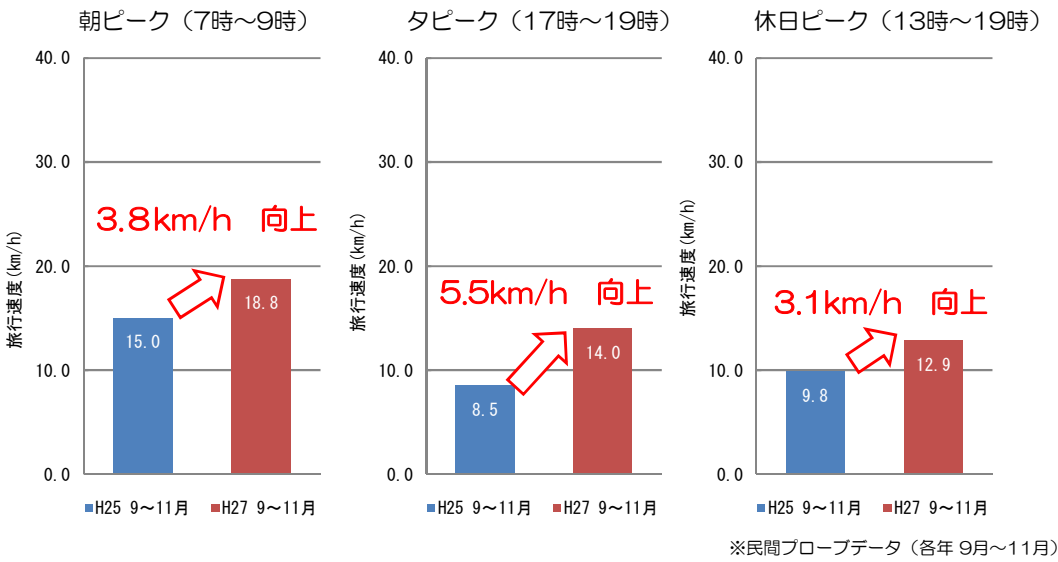
□対策実施状況図



対策完了：H26.12月

□交差点流入部(A)の平均速度の変化

[分析延長L=512m]



■右折車線設置状況

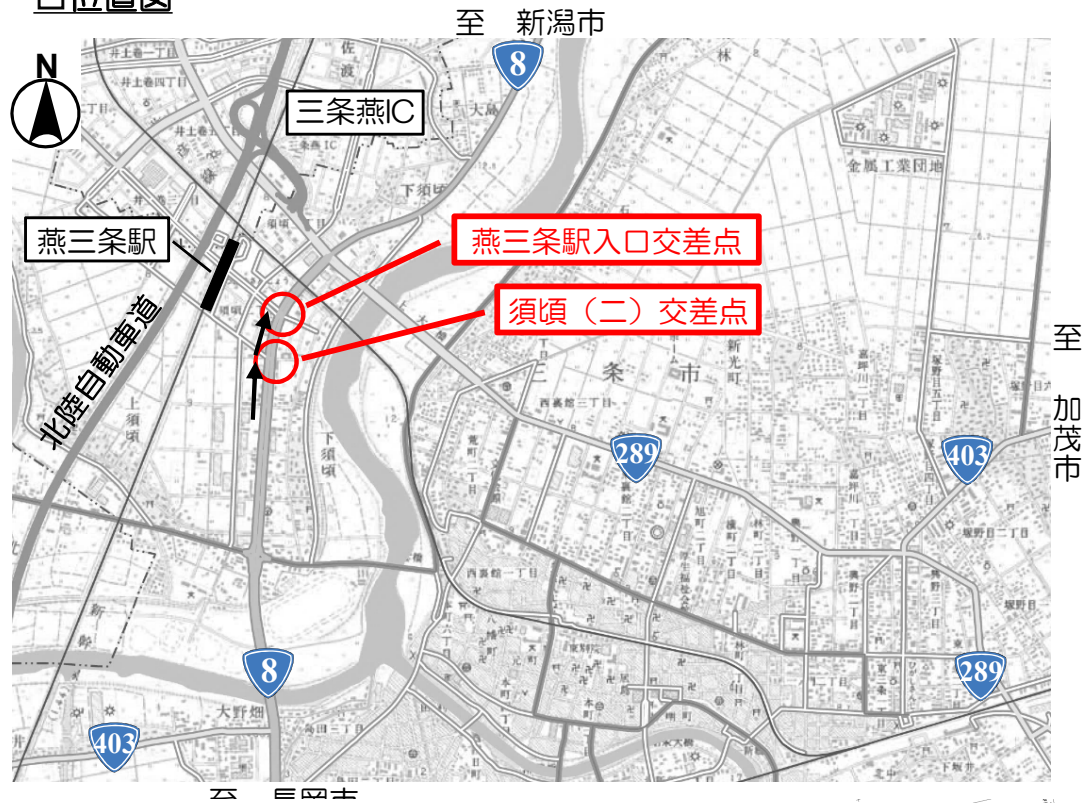


2. 地区WGにおける取り組み状況

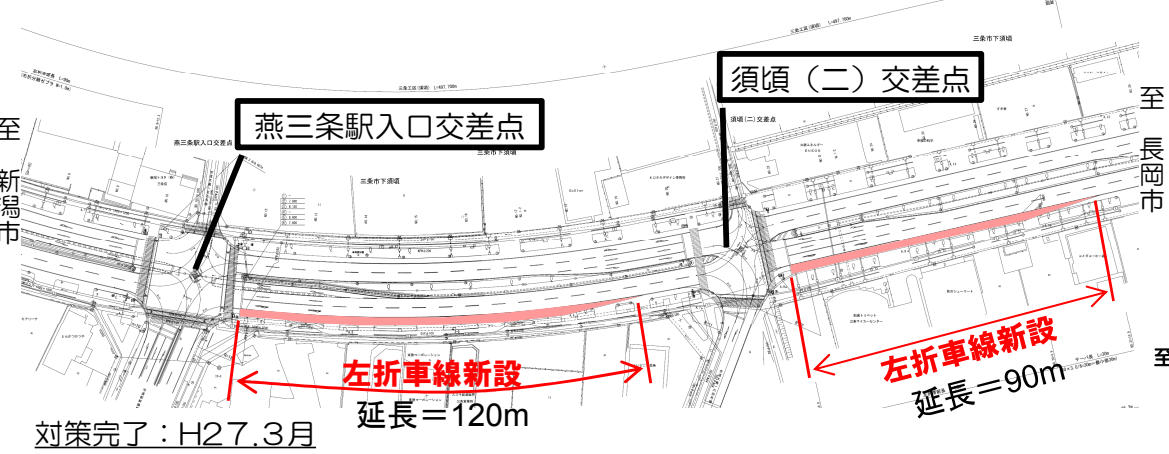
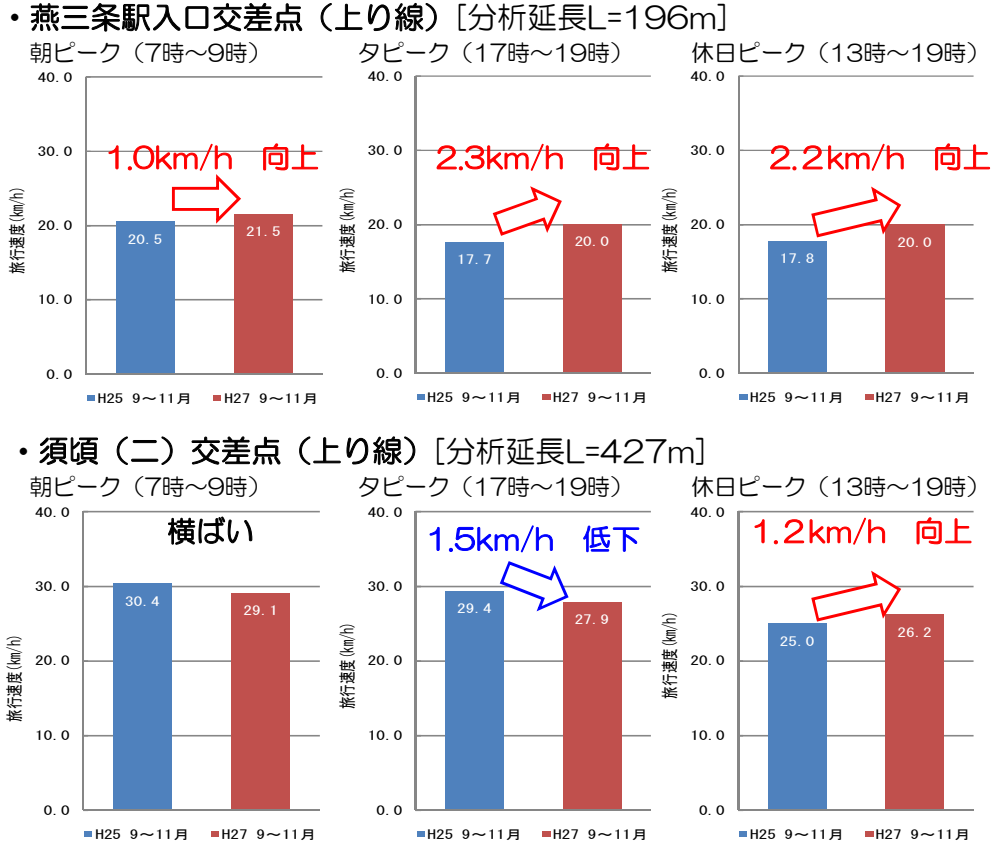
2-5 事故対策実施箇所の整備効果把握－燕三条駅入口交差点、須頃（二）交差点（国道8号）【三条地区の例】

○燕三条駅入口交差点、須頃（二）交差点の上り線（新潟方面）で、左折車の減速による追突事故を抑制するため、左折と直進を分離する左折車線を新設。
 ○燕三条駅入口交差点上り線で速度向上が見られ渋滞対策の効果も確認。

□位置図



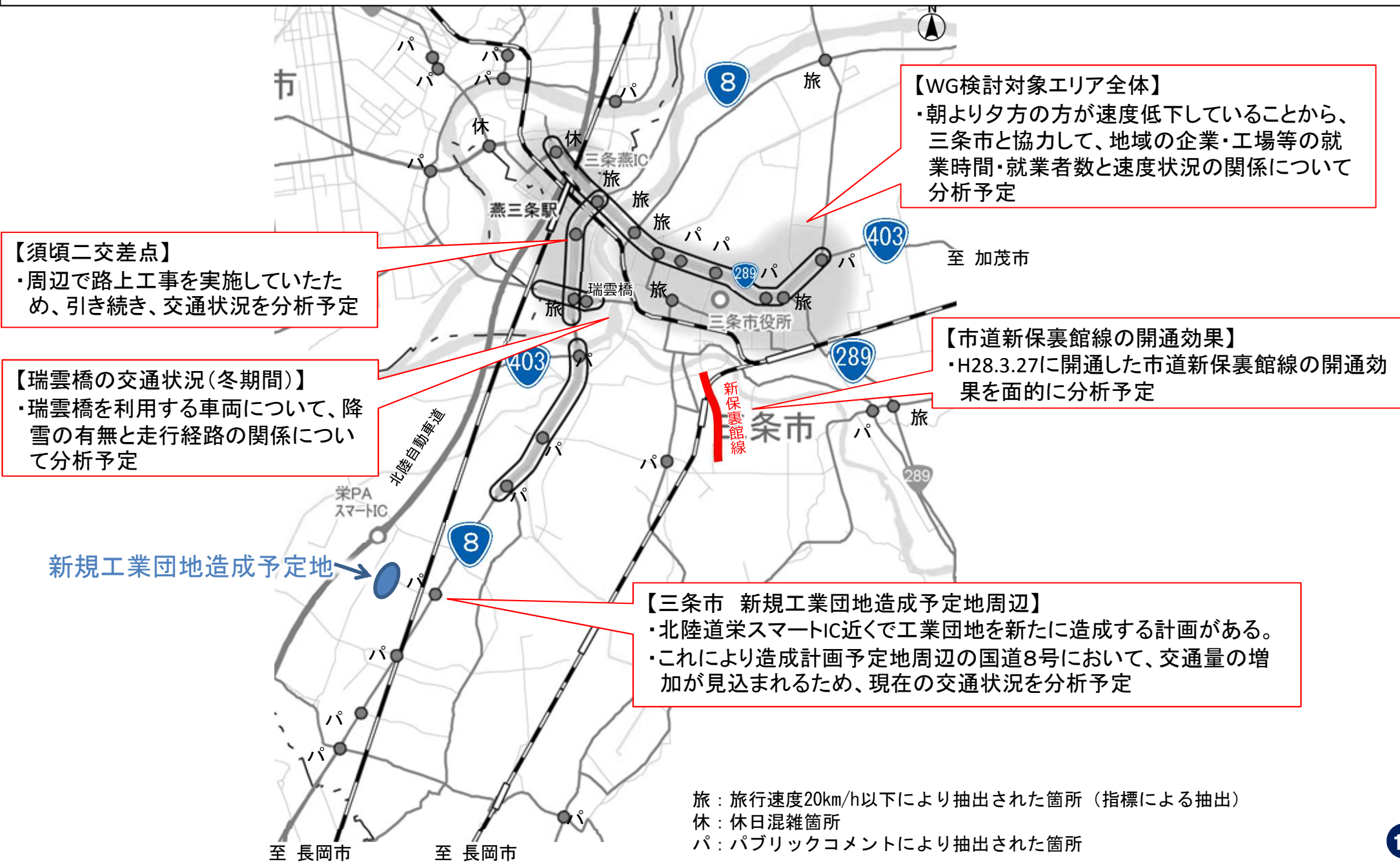
□交差点流入部の平均速度の変化



2. 地区WGにおける取り組み状況

2-6 今年度の取り組み方針【三条地区WG】

○新たな道路整備や、WG部会での指摘事項を踏まえ、今年度の分析方針を決定。



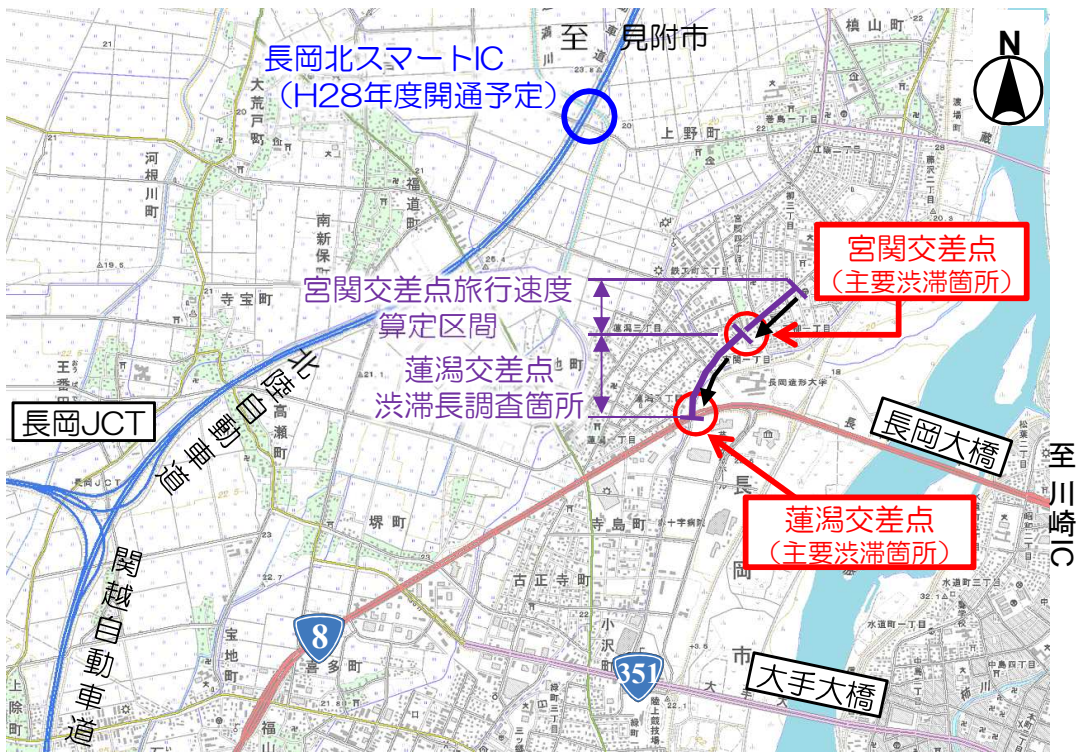
2. 地区WGにおける取り組み状況

2-7 対策実施箇所の整備効果把握ー蓮漣交差点【長岡地区の例】

○蓮漣交差点では長岡大橋方向への円滑な左折交通の確保、長岡北スマートIC開通後の交通量増大への対応としてH26.7.28に左折車線延長を100mから70m延伸し、170mとした。

○蓮漣交差点では、渋滞長が大幅に減少。また隣接する宮関交差点の朝ピークで速度が向上した。

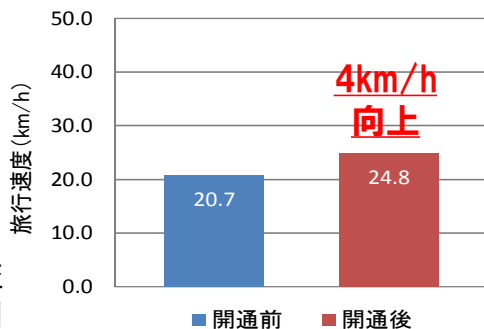
○今後、長岡北スマートICの開通もあることから今後も交通状況を確認していく。



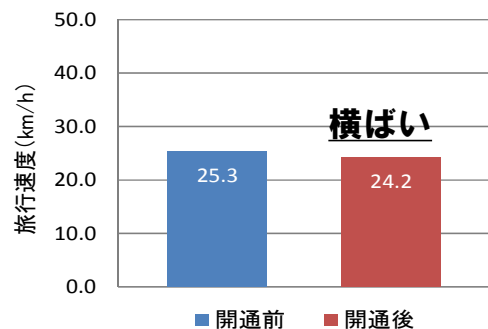
□宮関交差点 交差点流入部の平均速度の変化

[分析延長L=363m]

朝ピーク

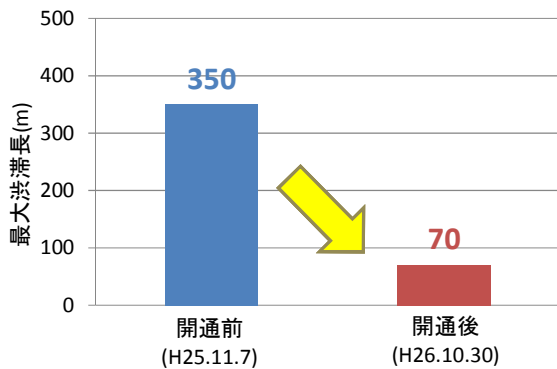


夕ピーク



※開通前：H25.9～11 民間プローブデータ（平日）
開通後：H27.9～11 民間プローブデータ（平日）

□蓮漣交差点 交差点流入部の渋滞長の変化



左折車線延伸により、
最大渋滞長が
280m(80%)減少

※開通前：H25.11.7 7:00～9:00、17:00～19:00
開通後：H26.10.30 7:00～9:00、17:00～19:00

蓮漣交差点对策写真



対策完了日：H26.7月28日

2. 地区WGにおける取り組み状況

2-8 対策実施箇所の整備効果把握－西宮内1丁目交差点【長岡地区の例】

- 西宮内1丁目交差点では、フェニックス大橋開通後に右折専用現示を設置した。
- 設置前後でタピークの速度が向上。

至
柏
崎
市



至
小
千
谷
市



対策完了日：H27.3月

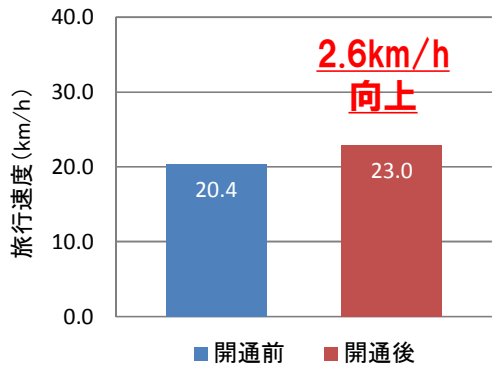
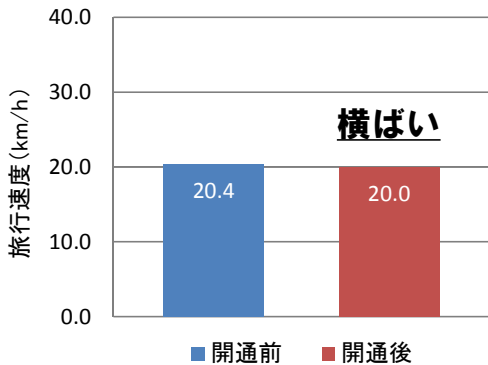
□交差点流入部の平均速度の変化

〔フェニックス大橋側からの流入部〕

〔分析延長L=790m〕

朝ピーク

タピーク



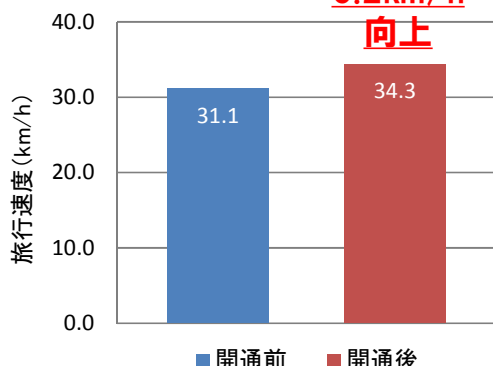
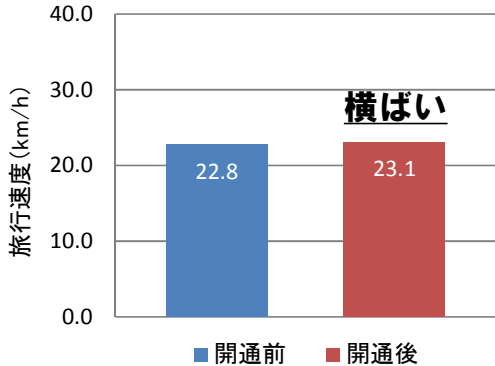
※開通前：H25.9～11 民間プローブデータ（平日）
開通後：H27.9～11 民間プローブデータ（平日）

〔沢田高架橋方面からの流入部〕

〔分析延長L=304m〕

朝ピーク

タピーク

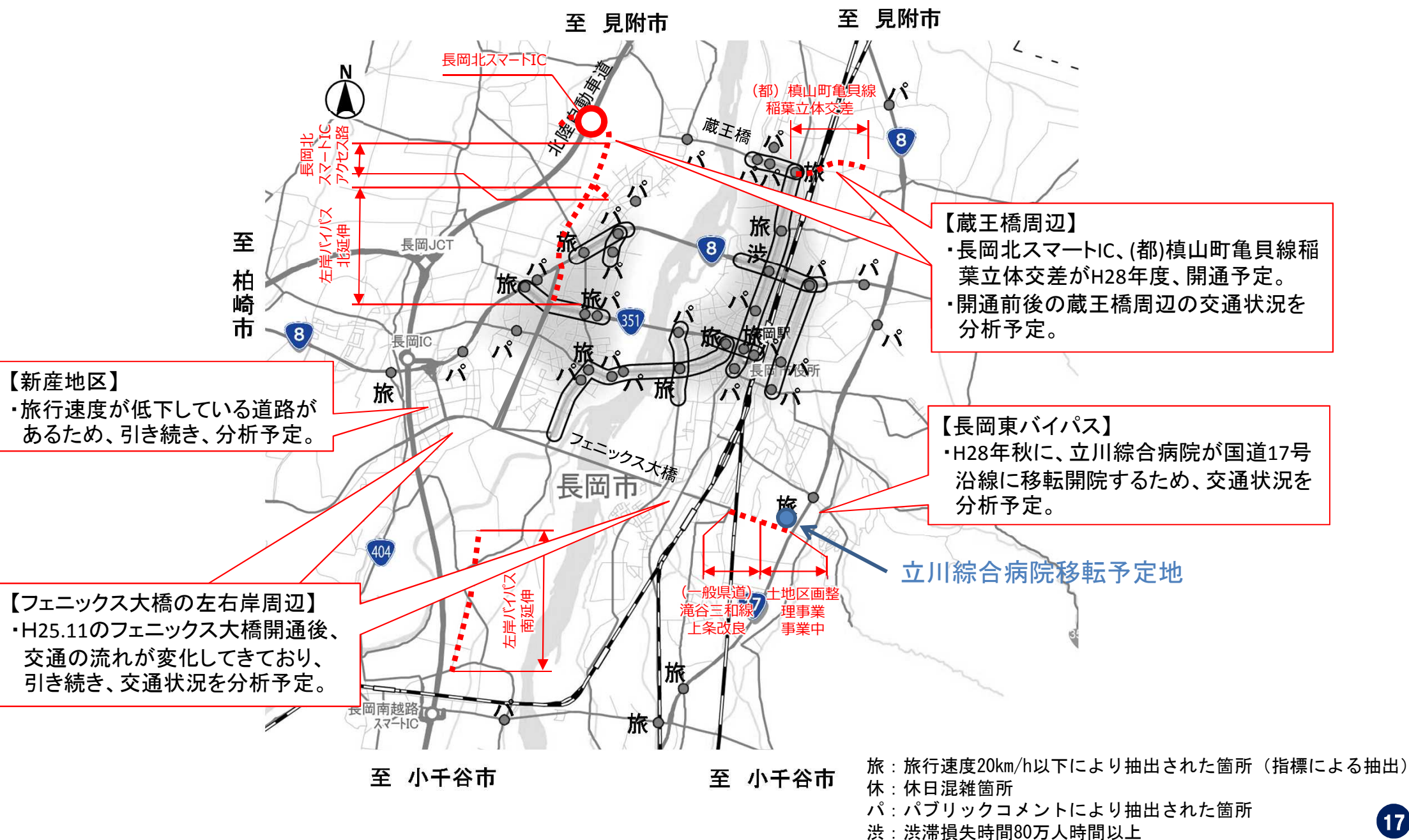


※開通前：H25.9～11 民間プローブデータ（平日）
開通後：H27.9～11 民間プローブデータ（平日）

2. 地区WGにおける取り組み状況

2-9 今年度の取り組み方針【長岡地区WG】

○新たな道路整備や、WG部会での指摘事項を踏まえ、今年度の分析方針を決定。



2. 地区WGにおける取り組み状況

2-10 飯門田新田線整備後の交通状況【上越地区WGの例】

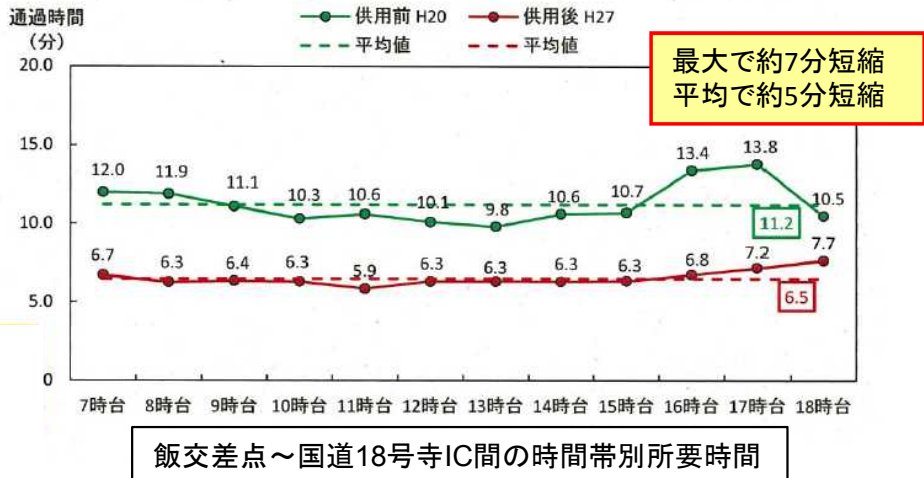
- 県道飯門田新田線開通後は、飯～寺IC間の所要時間が平均約5分短縮（最大7分）。
- 開通により並行する旧県道本町7丁目交差点のピーク時の渋滞が解消。

位置図

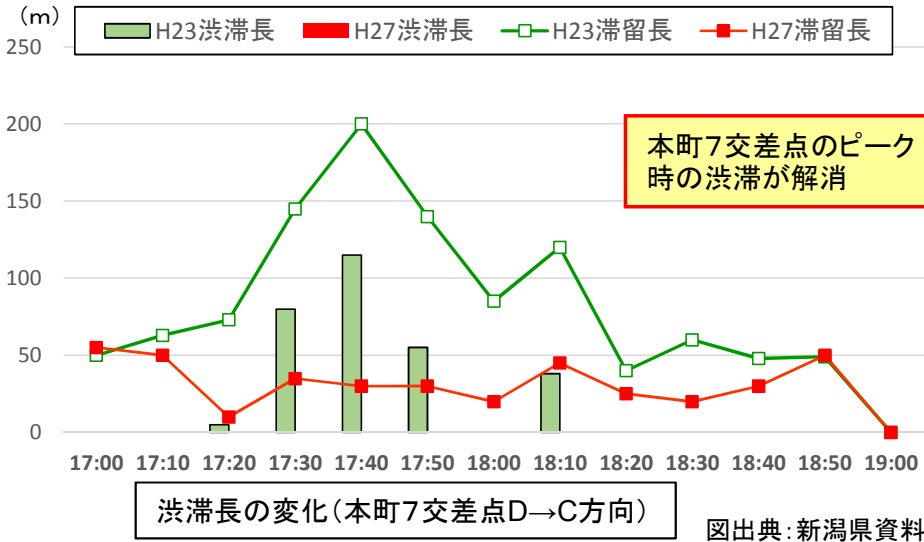
事業名称	供用区間	供用開始年月日
3・3・4 飯門田新田線	北本町3～栄町東 L=0.615km	平成27年3月21日



時間帯別所要時間の変化（飯～寺IC）



渋滞長の変化



図出典:新潟県資料

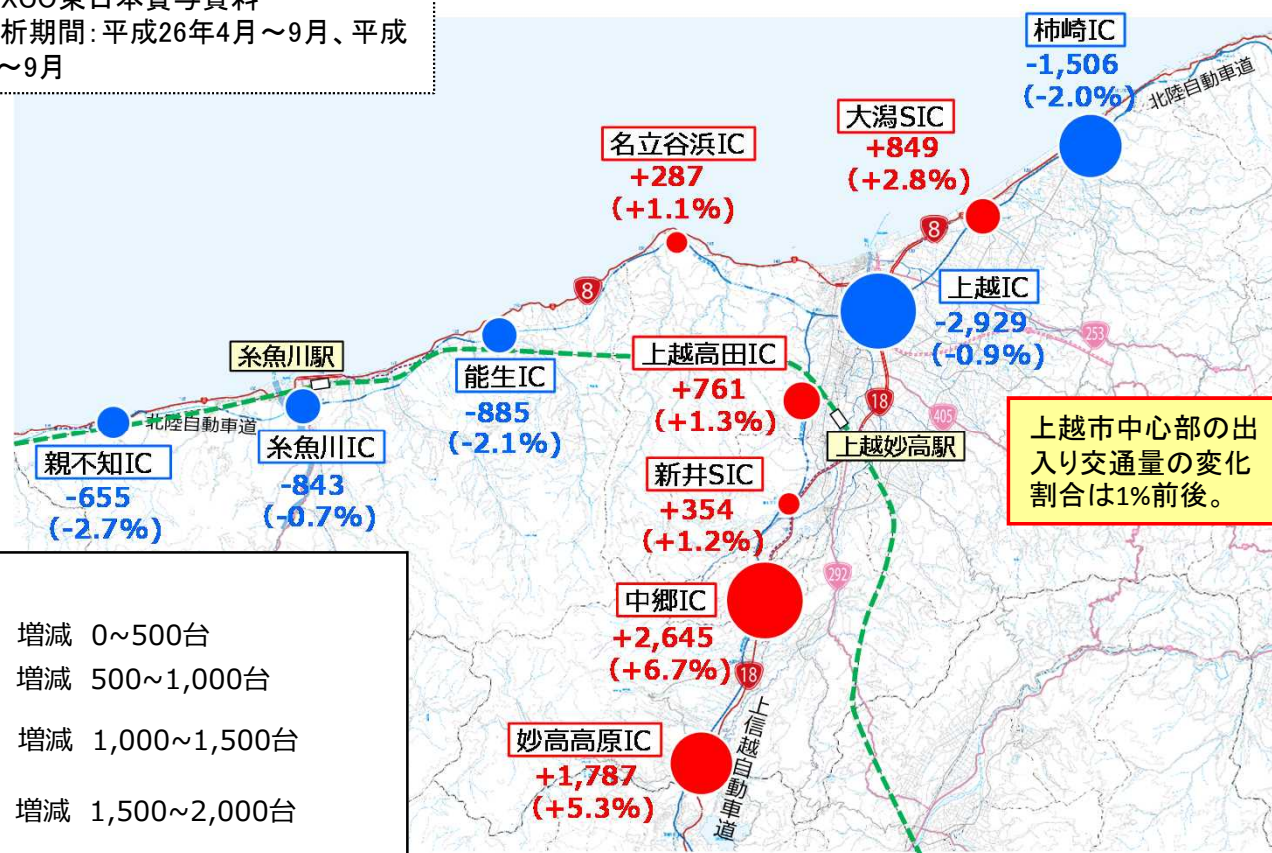
2. 地区WGにおける取り組み状況

2-1-1 北陸新幹線開業後の交通状況【上越地区WGの例】

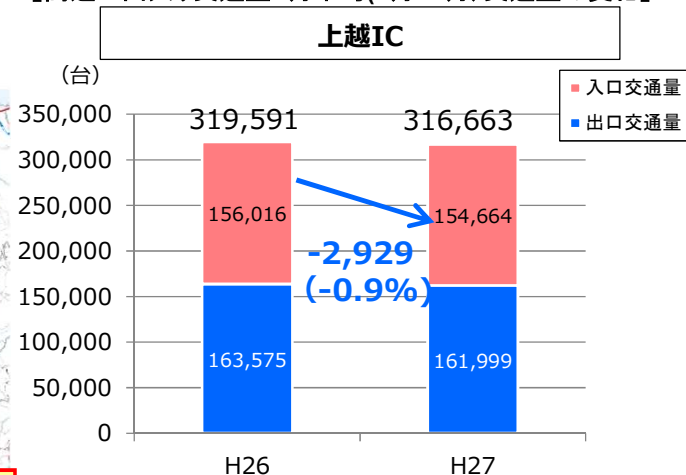
- 上越市周辺のIC出入り口交通量は開通前後で1%前後の変化。
- 上越市の出入交通全体の傾向としては大きく変化していない。
- 中郷IC及び妙高高原ICでは5～6%増加している。

高速IC出入り交通量 月平均（4月～9月）交通量の変化

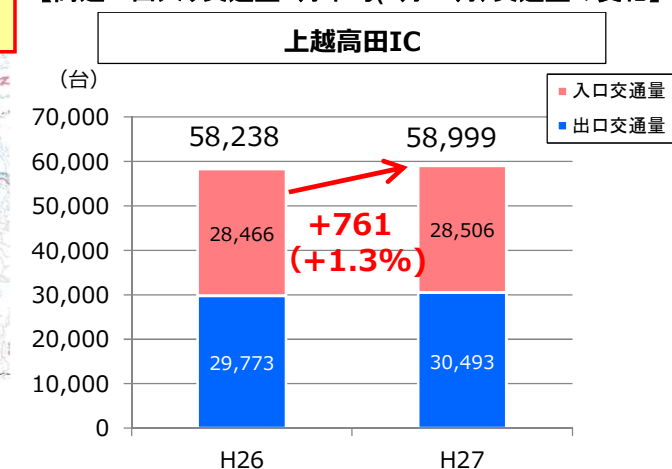
出典:NEXCO東日本貸与資料
データ解析期間:平成26年4月～9月、平成
27年4月～9月



【高速IC出入り交通量 月平均(4月~9月)交通量の変化】



【高速IC出入り交通量 月平均(4月~9月)交通量の変化】



2. 地区WGにおける取り組み状況

2-1-1 北陸新幹線開業後の交通状況（上越地区WGの例）

- 山麓線及び上越妙高駅方面への交通量が増加。
- 北陸新幹線開業後、新幹線駅周辺における大きな渋滞等は発生していない。北陸新幹線開業による上越市内の交通への影響は限定的。

上越妙高駅周辺における道路整備

● 主要渋滞箇所

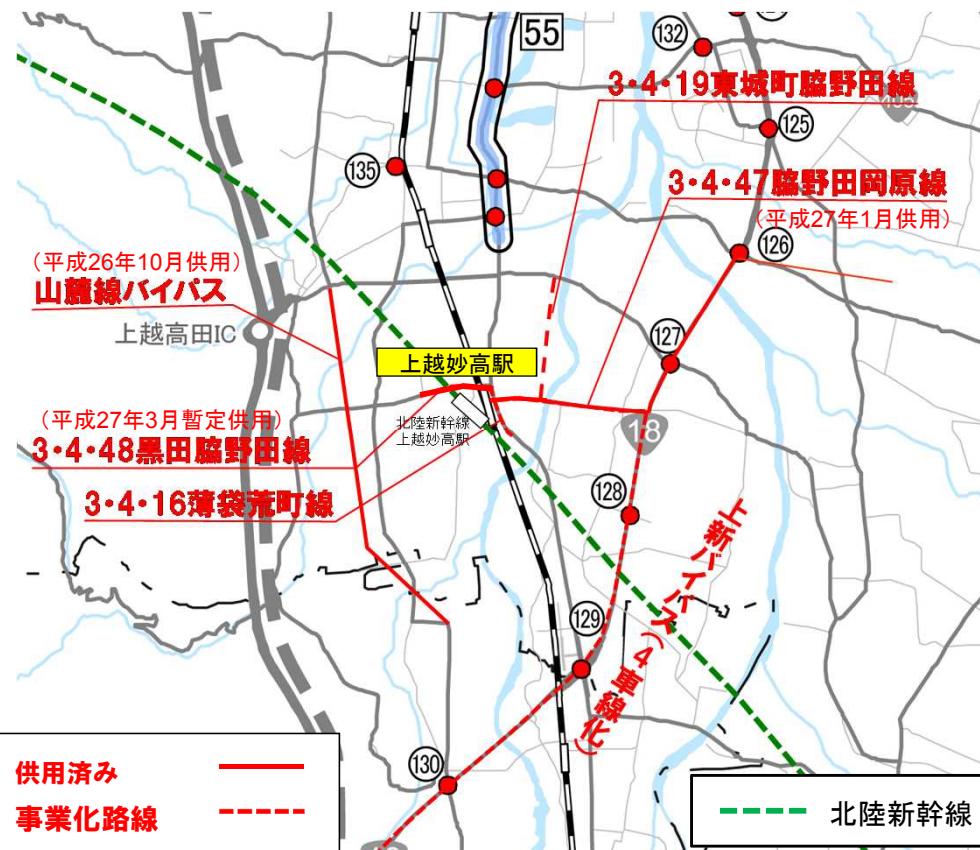


図. 上越妙高駅周辺の主要渋滞箇所と道路整備状況

上越妙高駅周辺における主要交差点での交通量変化（平日12H交通量の変化）

事前調査: 平日: 平成26年10月7日(火)、11月19日(水)
事後調査平日: 平成27年10月28日(水)、10月29日(木)

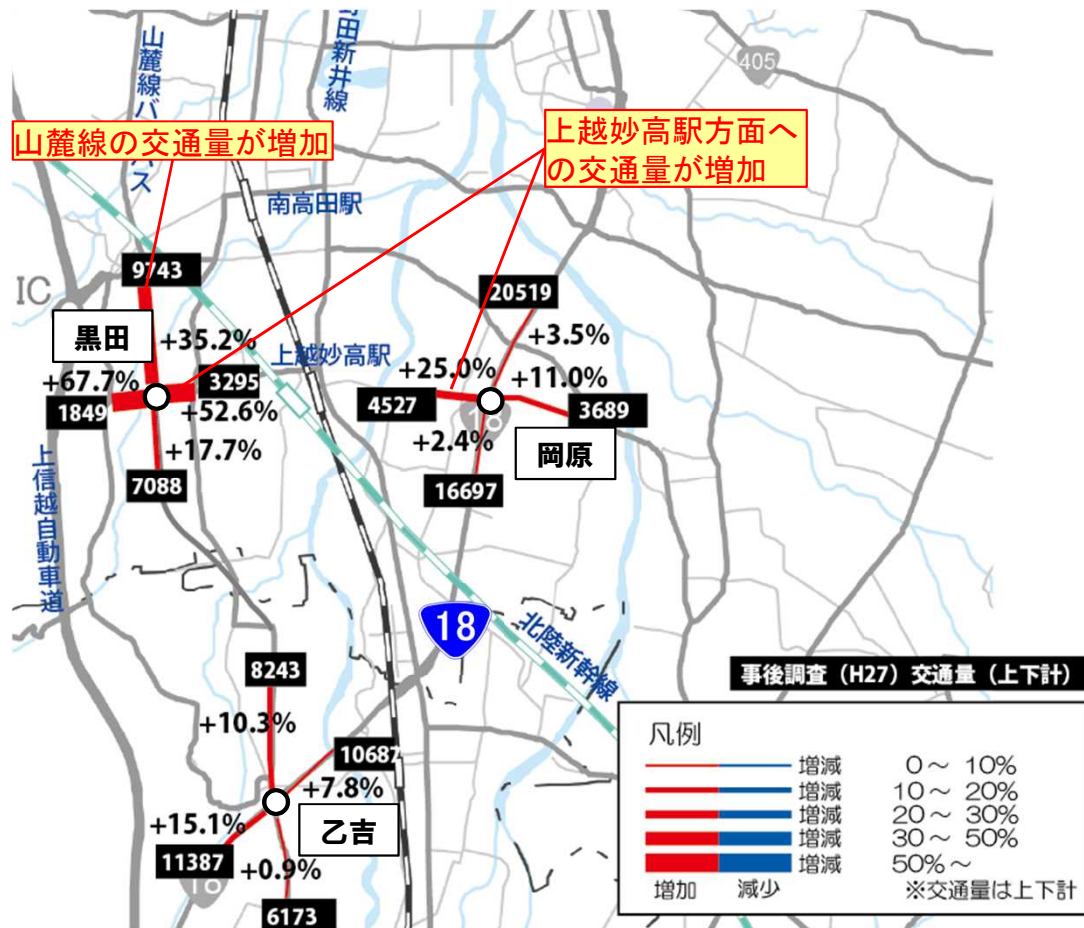


図. 上越妙高駅周辺の主要交差点における交通量変化

2. 地区WGにおける取り組み状況

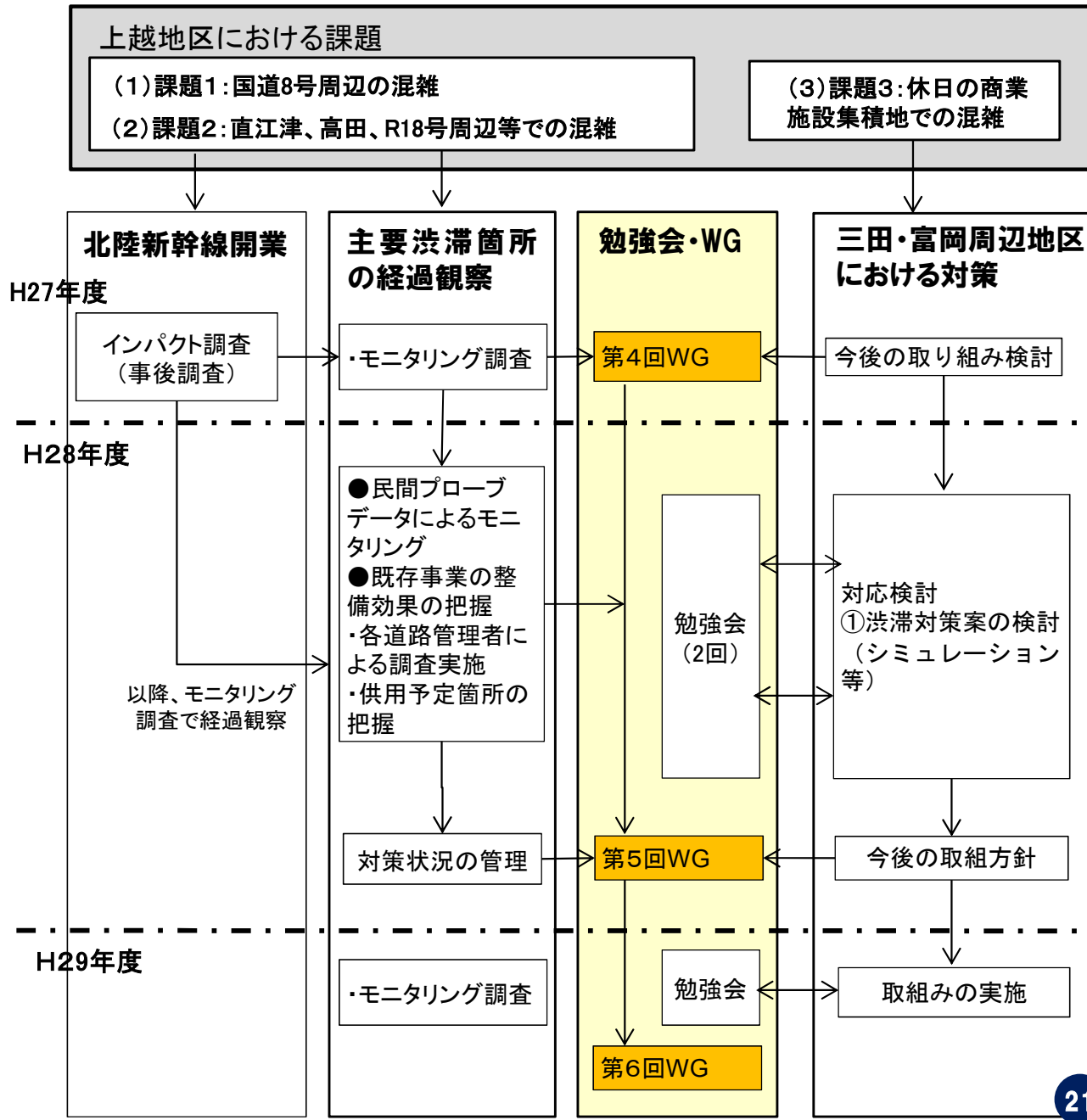
2-12 今年度の取り組み方針【上越地区WG】

今後の渋滞対策協議会の運営方針について

●平成28年度の取り組み方針（案）

- ①主要渋滞箇所の経過観察
 - ・民間プローブデータを用いての主要渋滞箇所のモニタリング調査を継続
 - ・既存事業の整備効果を協議会で情報共有（各道路管理者による調査 等）
- ②三田・富岡地区の対策案の検討・調整
 - ・平成27年度までの検討結果、関係機関との協議結果を踏まえ、商業施設集積地における渋滞緩和方策を検討する。
- ③勉強会・上越地区WGの実施
 - ・WGとは別に、三田・富岡地区における対応を検討する勉強会を実施（2回予定）
 - ・上越地区WGを1回実施（本年度の取組み結果報告・次年度の方針案）
- ④主要渋滞箇所の対策状況管理
 - ・モニタリング調査、北陸新幹線開業効果調査の結果などを踏まえ主要渋滞箇所の対策状況管理（対策済み箇所、対策中箇所等の管理）を行う。

●今後の調査フロー（案）



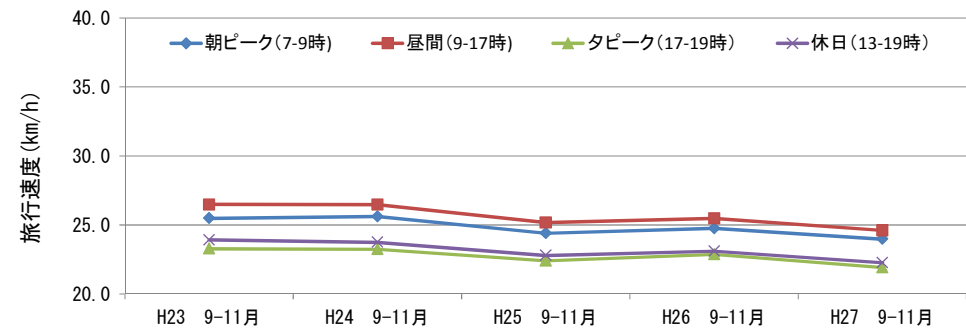
3. 交通状況のモニタリング

3. 交通状況のモニタリング

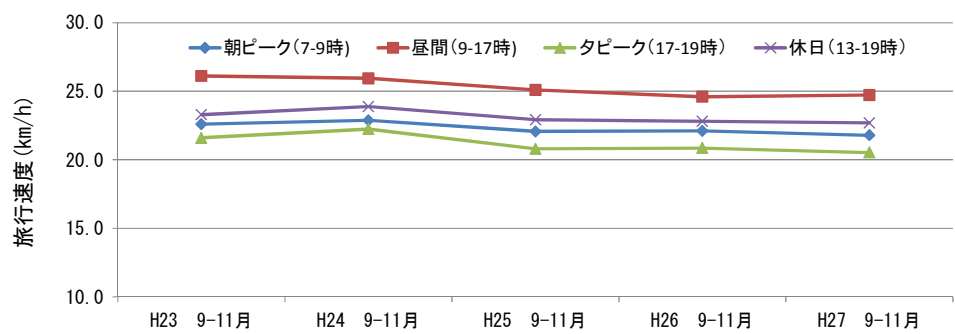
3-1 モニタリング結果（旅行速度の経年変化）

○新潟県及び各地区の旅行速度をモニタリング。
○H23年以降、概ね横ばい傾向で推移している。

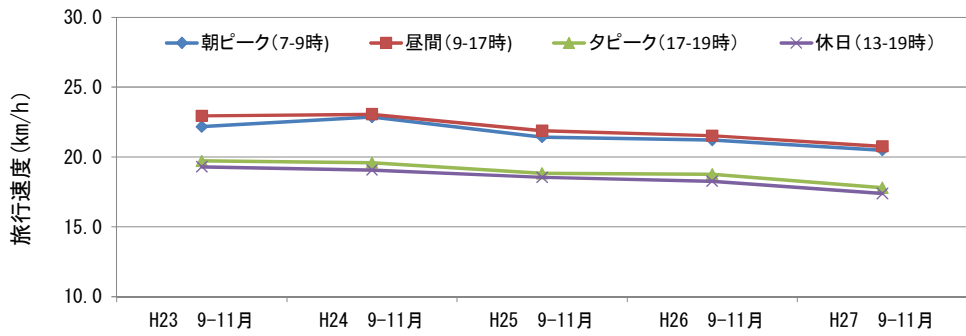
【新潟県全体】



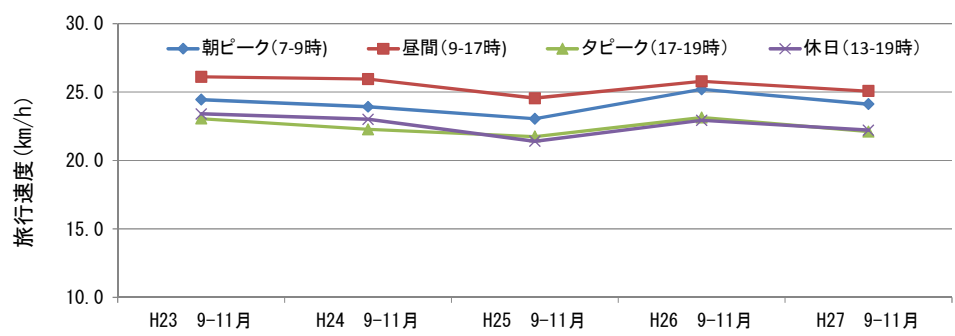
【三条地域】



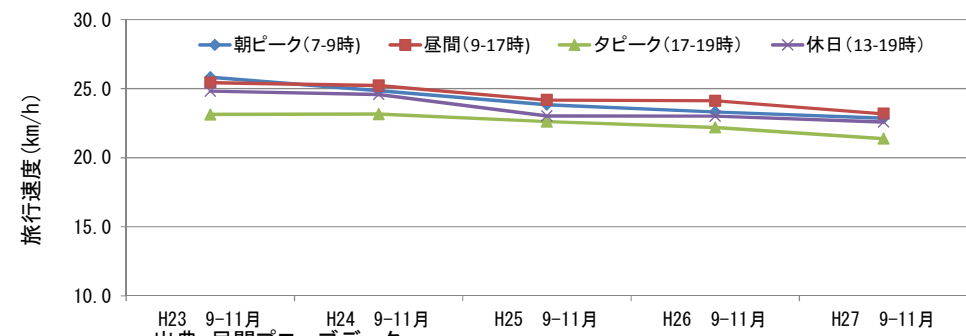
【新潟地域】



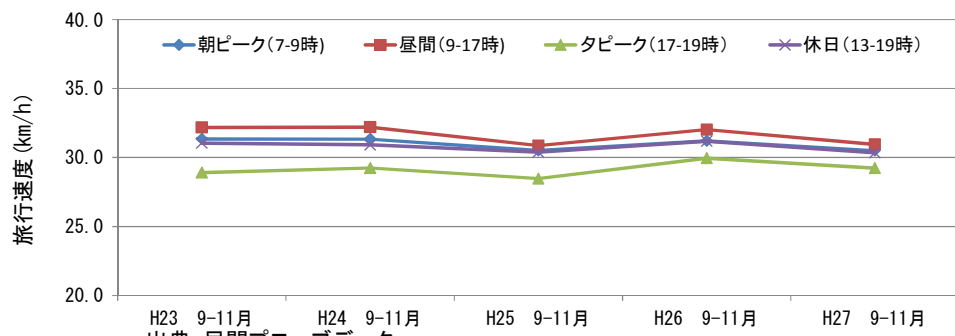
【長岡地域】



【新発田地域】



【上越地域】



出典：民間プローブデータ

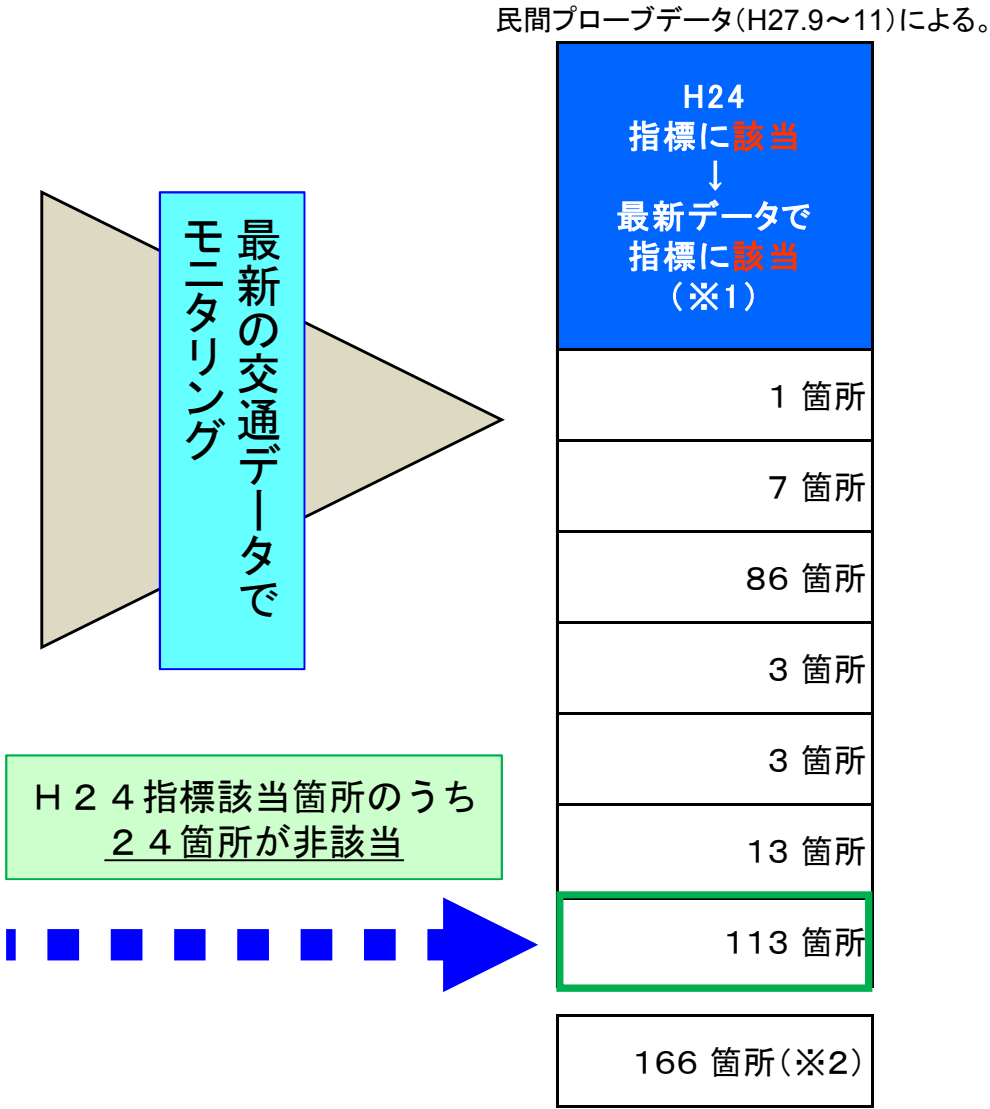
出典：民間プローブデータ

3. 交通状況のモニタリング

3-2 モニタリング結果（抽出指標の該当状況）

- H24年度に抽出した主要渋滞箇所（303箇所）を中心に最新の交通データでモニタリング。
- 主要渋滞箇所303箇所のうち、24箇所が抽出指標に該当しなくなる。
- 今後の見直しに向けては、現地確認に基づく変動要因の分析や複数年のデータによる検証等を実施。

平成24年度選定時	
主要渋滞箇所の分類 （渋滞箇所の抽出指標）	主要渋滞箇所数 （303箇所）
基準A [渋滞損失80万人時間/年以上]	2 箇所
基準B [渋滞損失180人時間/H以上]	5 箇所
基準C [秋季旅行速度20km/h以下]	109 箇所
基準C [冬季旅行速度20km/h以下]	3 箇所
基準D [踏切ボトルネック箇所]	2 箇所
基準E [大規模商業施設休日渋滞箇所]	16 箇所
抽出指標に該当する箇所数 合計	137 箇所
パブリックコメント抽出箇所	166 箇所



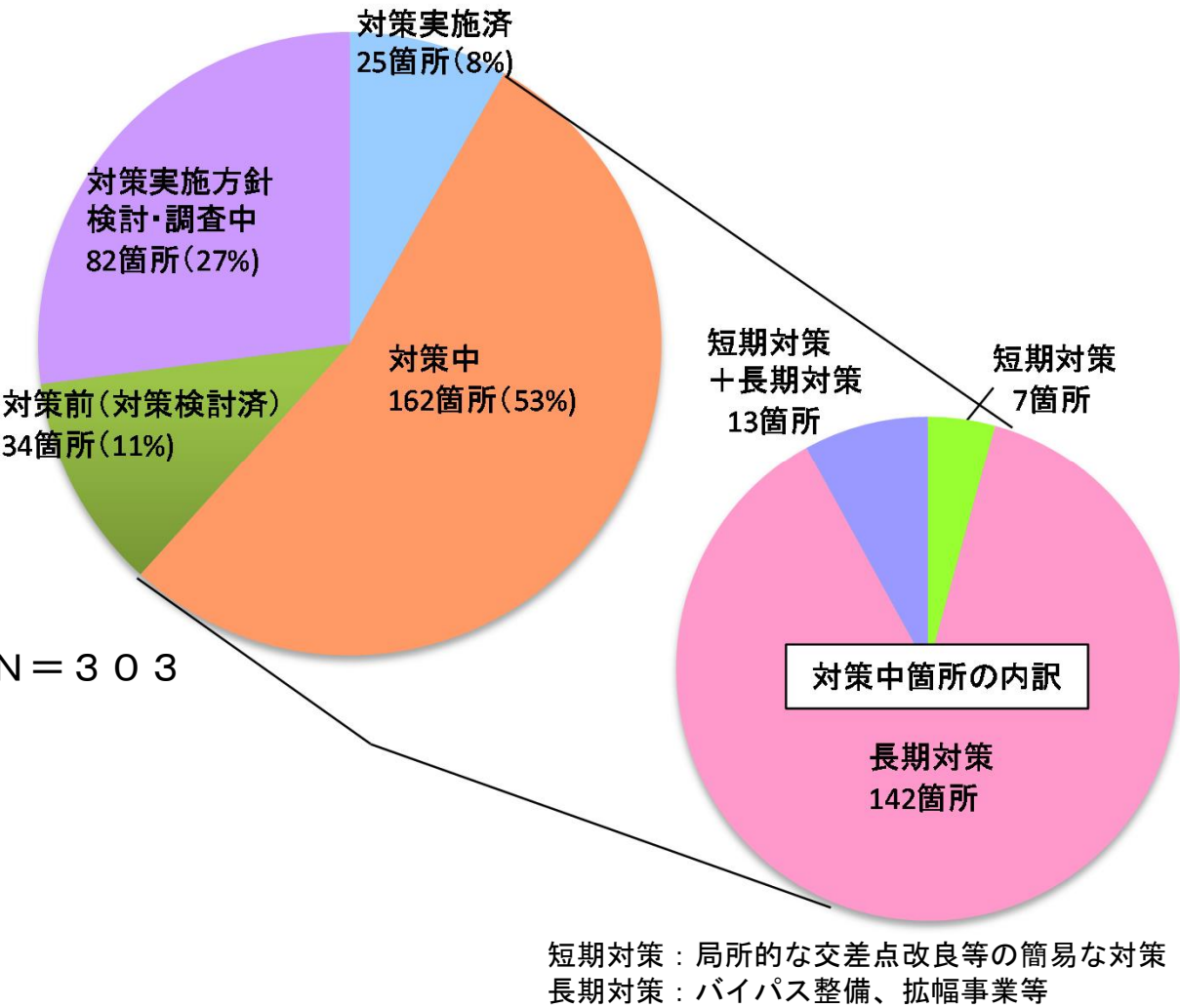
※1 H24データで該当した指標とは異なる指標に該当する場合を含む。
※2 H24以降パブリックコメントを実施していないため、増減なしとしている。

3. 交通状況のモニタリング

3-3 対策の実施状況

○平成27年度末までに25箇所（8％）で対策が完了。

【主要渋滞箇所の対策実施状況(H27年度末時点)】



【H27年度までに開通した主な事業】

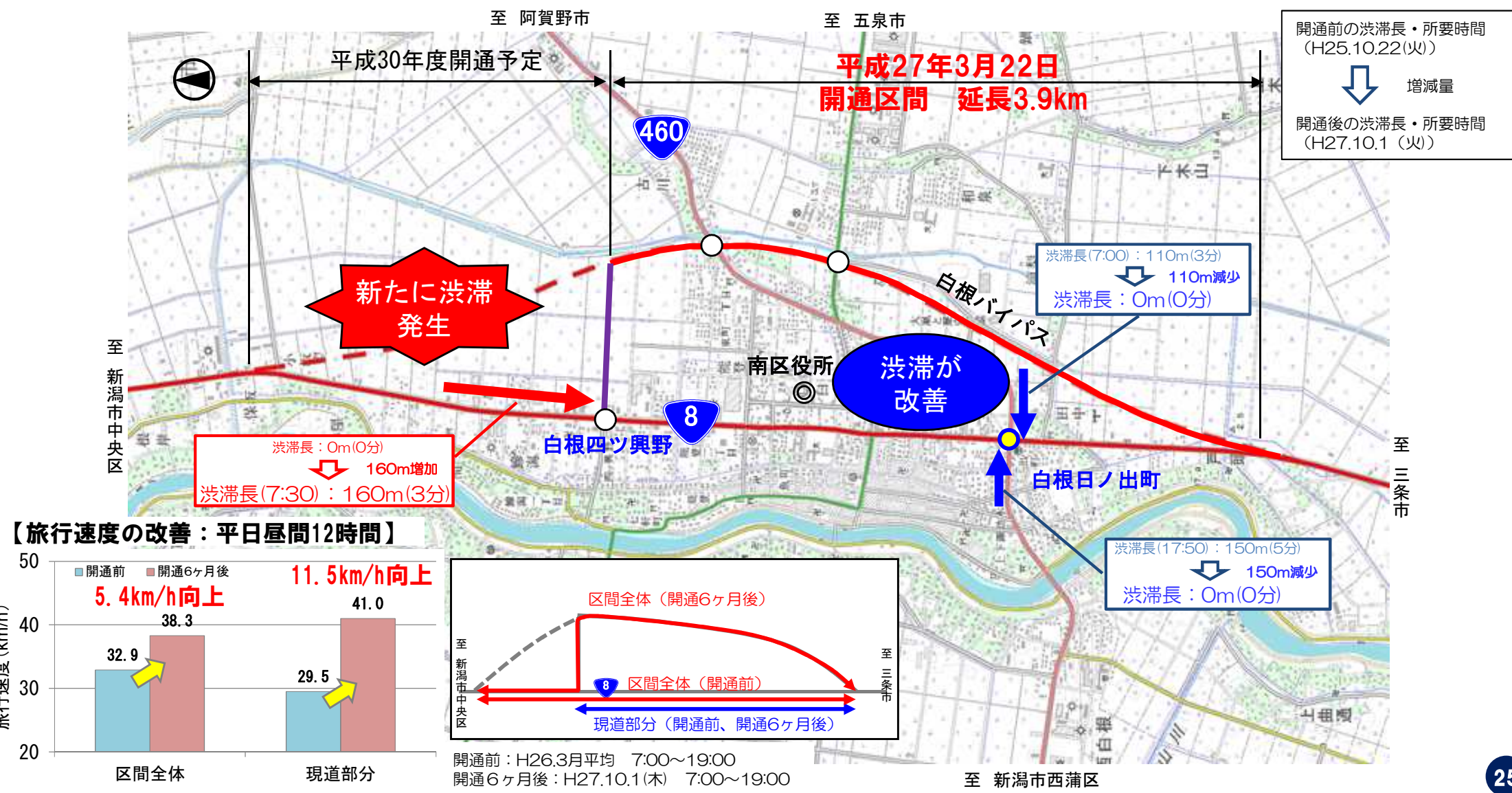
開通年月	事業名	実施主体
H25. 4	(市) 信濃川右岸線	新潟市
H25. 7	(市) 小新亀貝線	新潟市
H25. 8	(市) 河川公園線	新潟市
H25. 9	国道291号坂戸バイパス	新潟県
H25. 11	国道404号長岡東西道路 (市) 左岸バイパス	長岡国道 新潟県、長岡市
H25. 12	国道18号上新バイパス	高田河川国道
H26. 3	国道7号万代橋下流橋	新潟国道
H26. 3	国道49号姥ヶ山IC	新潟国道
H26. 3	(市) 五十公野バイパス線	新発田市
H26. 8	(都) 網川原線	新潟市
H26. 10	(主) 上越新井線山麓線バイパス	新潟県
H27. 3	国道8号白根バイパス (市) 鰻潟古川線	新潟国道 新潟市
H27. 5	国道8号糸魚川東バイパス	高田河川国道
H27. 3	(都) 飯門田新田線	新潟県
H27. 12	(主) 長岡寺泊線(信濃川堤防道路)	新潟県
H28. 3	新潟東スマートIC	新潟市
H28. 3	国道403号小須戸田上バイパス	新潟市
H28. 3	国道403号三条北バイパス	新潟県
H28. 3	(都) 新保裏館線	三条市

※部分開通を含む。

3. 交通状況のモニタリング

3-4 白根バイパス周辺の交通状況の変化

○白根バイパスの開通により、白根日ノ出町など現道部の渋滞や旅行速度が改善。
○その一方で、白根四ツ興野交差点において新たな渋滞の発生も確認されており、全線開通までの交通状況の変化を注意深く監視する。



4. 今後の取り組み方針

4. 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、主要渋滞箇所の交通状況の把握、対策立案に必要な調査検討、対策実施状況、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

□地区WGでの取り組み事例、平成27年度の取り組み成果(対策実施)の報告 等

H28.7.26

地区WG(1~2回開催)

□当該年度の実施内容確認、主要渋滞箇所の交通状況の把握、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8回 新潟県渋滞対策協議会

□地区WGでの取り組み事例、今年度の取り組み成果(対策実施)の報告 等

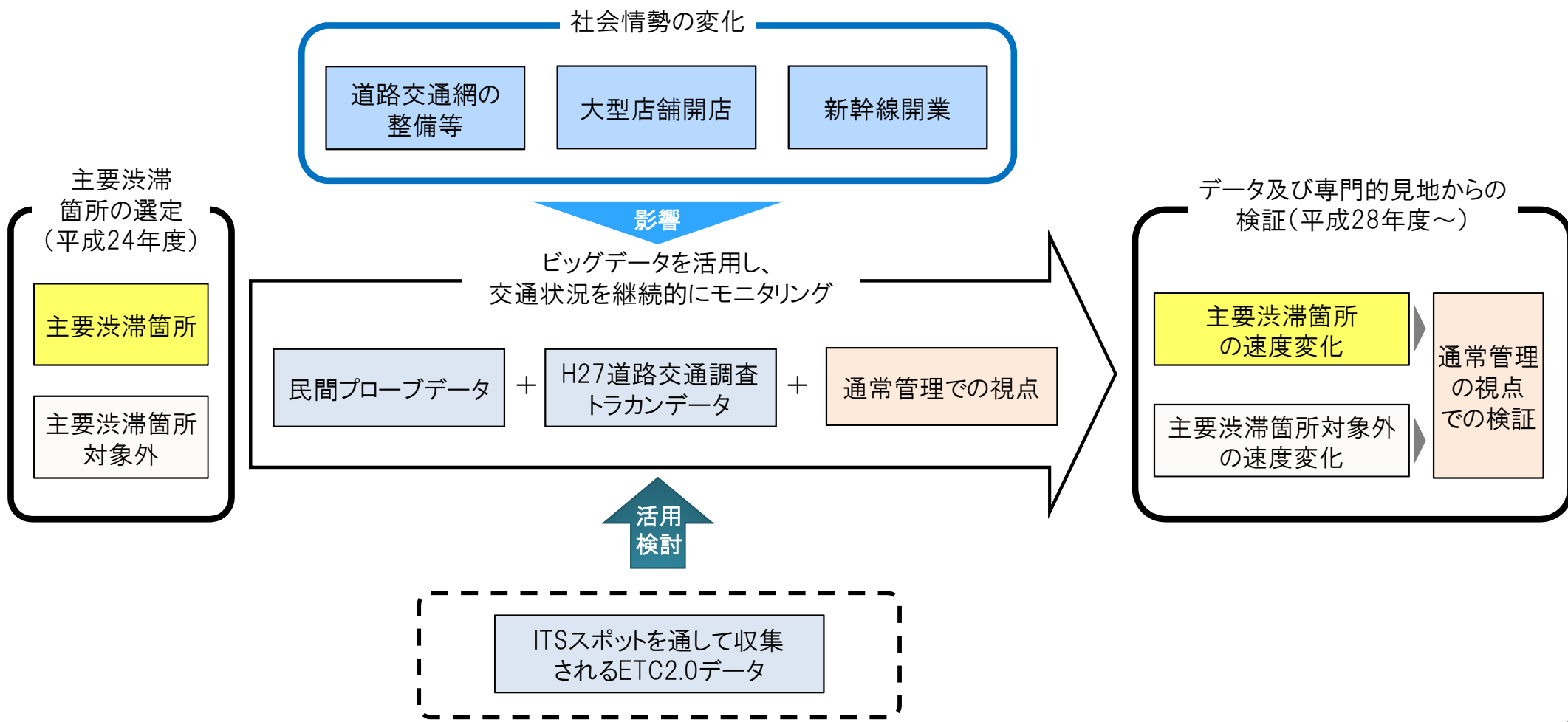
以降、毎年継続して検討を実施(協議会は年1回、地区WG年1~2回開催)

※ 地区WGの関係頻度はWGに委ねる

4. 今後の取り組み方針

- 主要渋滞箇所（H24年度選定）については、北陸新幹線の開業、大型店舗の出店に伴う交通状況の変化や道路網の変化を反映できていないため、実態と乖離が生じている。
- 今後、H27道路交通調査結果、交通量常時観測システム及び民間プローブデータを用いて、既往の渋滞対策の効果検証と新たな渋滞箇所（平・休日・冬期・観光）の把握、パブコメ選定箇所の検証を行う。
- また、検討にあたっては、ETC2.0データの活用方策を検討していく。

《 主要渋滞箇所の評価の進め方イメージ 》



参考資料

【参考資料】速度の分析で使用しているデータについて

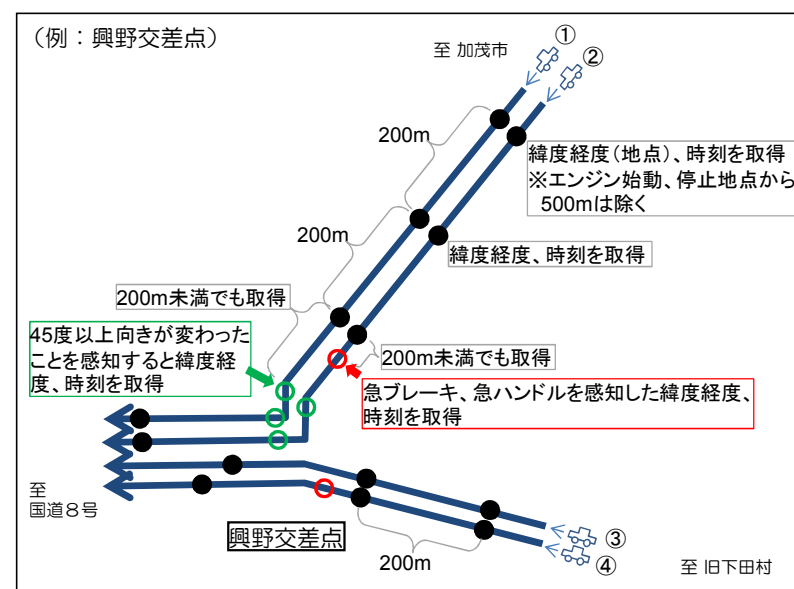
□一般的な地図（下図は国土地理院図）



□DRM（デジタル道路マップ）



□ETC2.0 データ取得イメージ

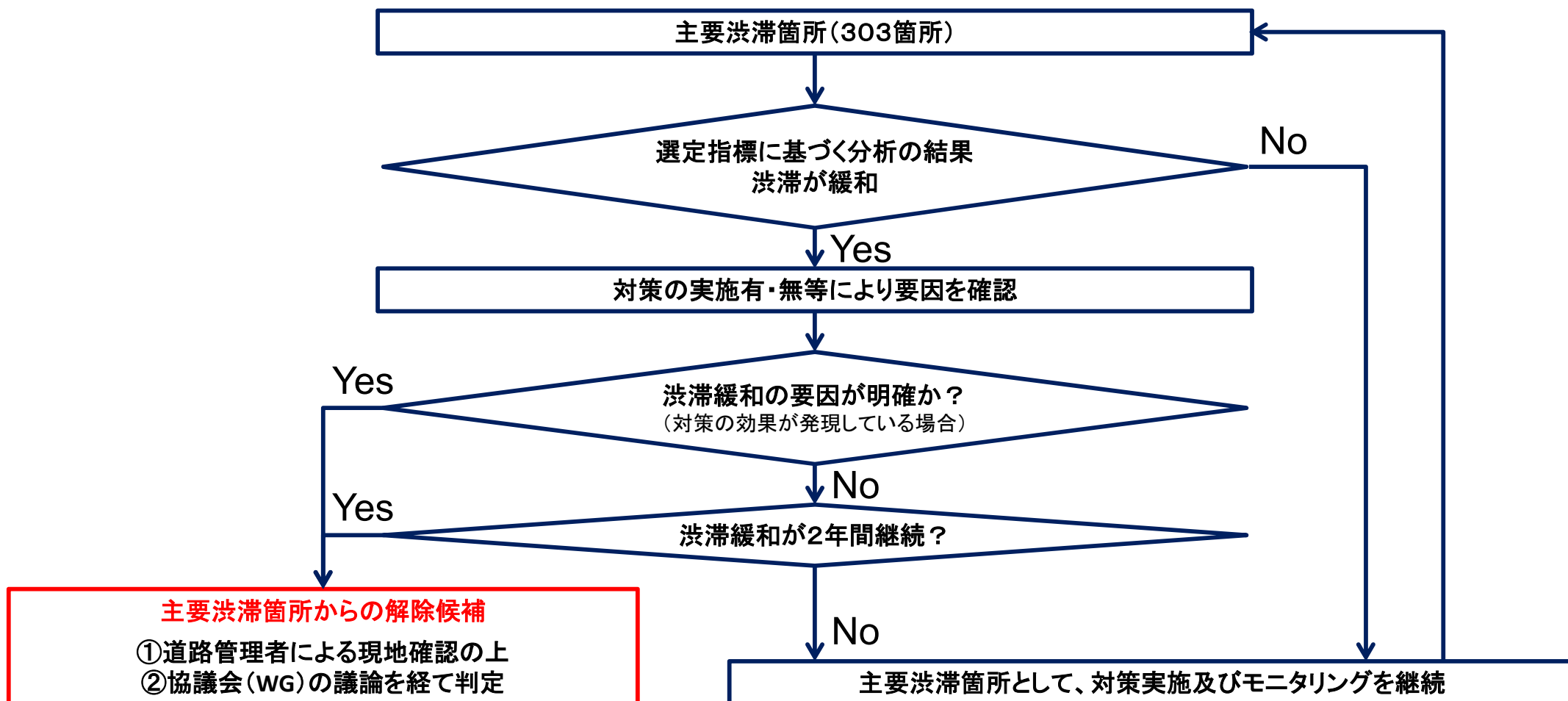


	民間プローブデータ	ETC2.0データ
取得可能なデータ	DRM区間毎の15分単位、1時間単位の方 向別平均所要時間	ETC2.0車載器搭載車両1台毎の走行履歴 及び時刻
取得可能な 車両台数	登録会員数：全国で120万人（2010年時点）	ETC2.0車載器セットアップ台数： 全国で120万台（2016年4月現在） （内、新潟県は1.3万台。2～4月は平均860台増） ※新車登録台数：2～4月は平均1.1万台

【参考資料】主要渋滞箇所からの解除方針（案）

- 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する。
- 最新の速度・交通量データを用い、主要渋滞箇所選定時の指標に基づき、以下のとおり判定する。
 - ⇒ 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、解除対象とする。
 - ⇒ 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、解除対象とする。

主要渋滞箇所 解除検討フロー（案）



※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
※高速道路の渋滞区間については別途検討