

第8回 新潟県渋滞対策協議会

日時：平成29年 7月31日（月）

10時30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) 渋滞対策の進め方

2) これまでの検討経緯

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

5) その他の視点

6) 今後の進め方について

3. その他

■配布資料

- ・ 配席図
- ・ 出席者名簿
- ・ 資料－1 第8回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料

第8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

○ 一般社団法人
新潟県商工会議書連合会
専務理事

○ 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

○ 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

○ 北陸信越運輸局
新潟運輸支局長

○ 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

○ 新潟県警
○ 東日本高速道路
○ 新潟国道
○ 新潟国道
○ 羽越河川国道
○ 整備局

○ 新潟県警
○ 新潟市
○ 新潟市
○ 長岡国道
○ 高田河川国道
○ 羽越河川国道
○ 整備局

○ 新潟国道
○ 新潟国道
○
○
○

記者席

入口

第8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	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	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	沖田 竜司	代理	総合企画部 調査役 市川 暢之
	新潟県警察本部 交通部	交通規制課長	真島 豊	出席	
	北陸信越運輸局 新潟運輸支局	支局長	真嶋 学	出席	
	新潟県 土木部	道路建設課長	金子 法泰	代理	道路建設課 企画調査係 主査 長野 睦
	新潟市 土木部	道路計画課長	松島 秀樹	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	出席	
	北陸地方整備局 長岡国道事務所	事務所長	星野 成彦	出席	
	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8回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料

目 次

1. 渋滞対策の進め方
2. これまでの検討経緯
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
5. その他の視点
6. 今後の進め方について

平成29年7月

1. 渋滞対策の進め方

1. 渋滞対策の進め方

平成29年度 道路関係予算概要（H29年1月 国土交通省 道路局・都市局）より

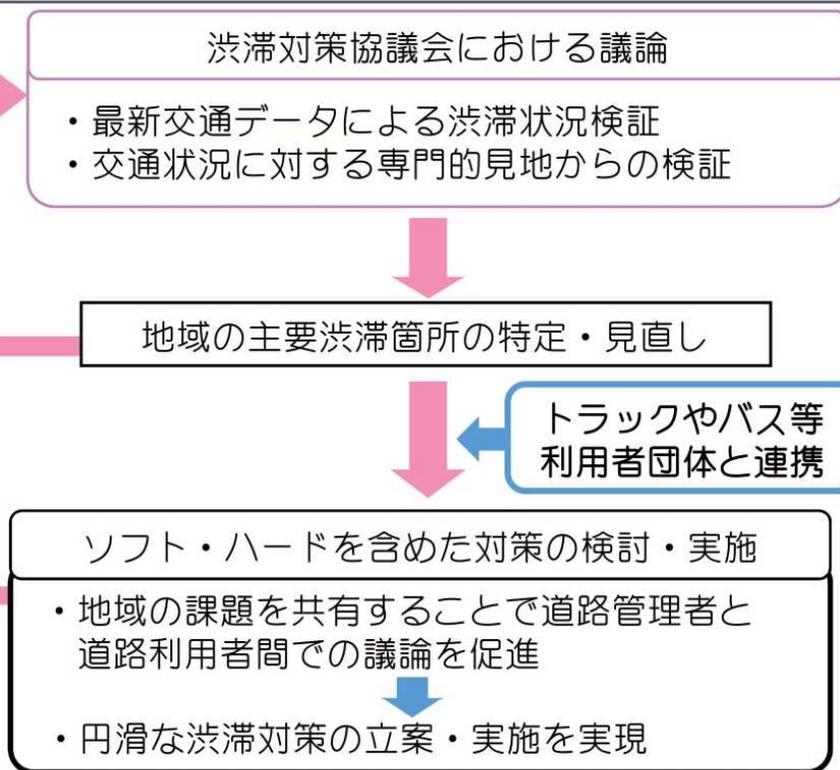
- 渋滞対策協議会と多様な利用者団体等が連携して、渋滞対策を促進します。
- 道路周辺の土地利用や路上工事に伴う渋滞の抑制を図るための渋滞対策を強化します。

<背景/データ>

- ・全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、都道府県単位等で道路管理者、警察等から構成される渋滞対策協議会を設置し、対策を検討・実施
- ・最新交通データ等を基に全国の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、9,099箇所(平成28年3月)
- ・幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割増加
- ・路上工事は全国の直轄道路で約6割減少しているが、近年下げ止まりの傾向
(約201時間/km・年(平成14年度)
→ 約77時間/km・年(平成27年度))

- 渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者目線で箇所を特定し、対策を促進
- 商業施設等の立地後や路上工事の際の渋滞発生状況について、ITを活用したモニタリングを強化
- 商業施設等の開発者に対する事前の交通アセスメントや、立地後の追加対策を要請するための新たな仕組みを検討
- 道路工事調整会議等のこれまでの取組を継続した上で、路上工事情報提供の充実や新たな仕組みを検討

モニタリング等による検証



<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

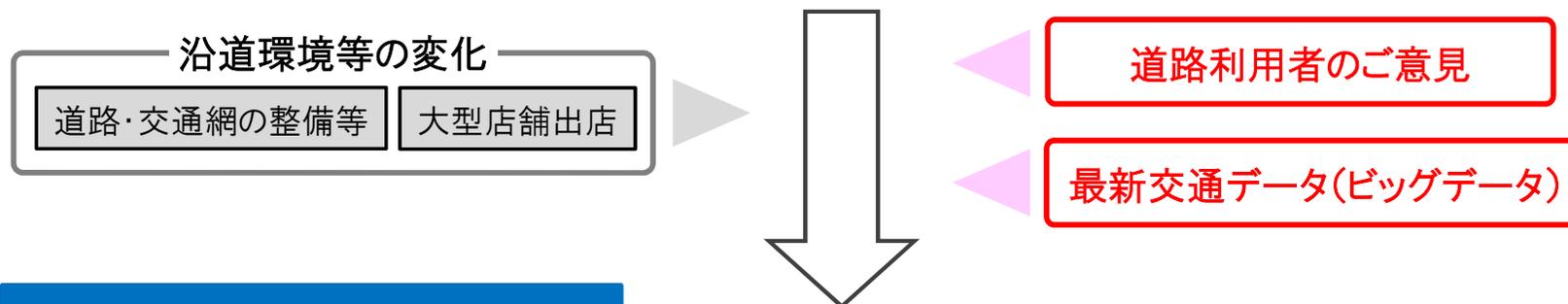
2. これまでの検討経緯

2. これまでの検討経緯

2-1 平成29年度 協議会での議論のポイント

これまでの主な検討経緯

- H24 主要渋滞箇所の公表
- H25 渋滞対策基本方針(案)の議論
- H26 渋滞対策基本方針の議論
- H27 渋滞対策基本方針の策定、モニタリング結果、対策の実施状況及び効果検証
- H28 モニタリング結果、対策の実施状況及び効果検証



H29 渋滞協の議論のポイント

① 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論

- 追加・解除フロー案の審議

② 渋滞対策の議論

- 渋滞モニタリング結果
- 今後の対策について(ピンポイント渋滞対策)

③ その他の視点(施策紹介)

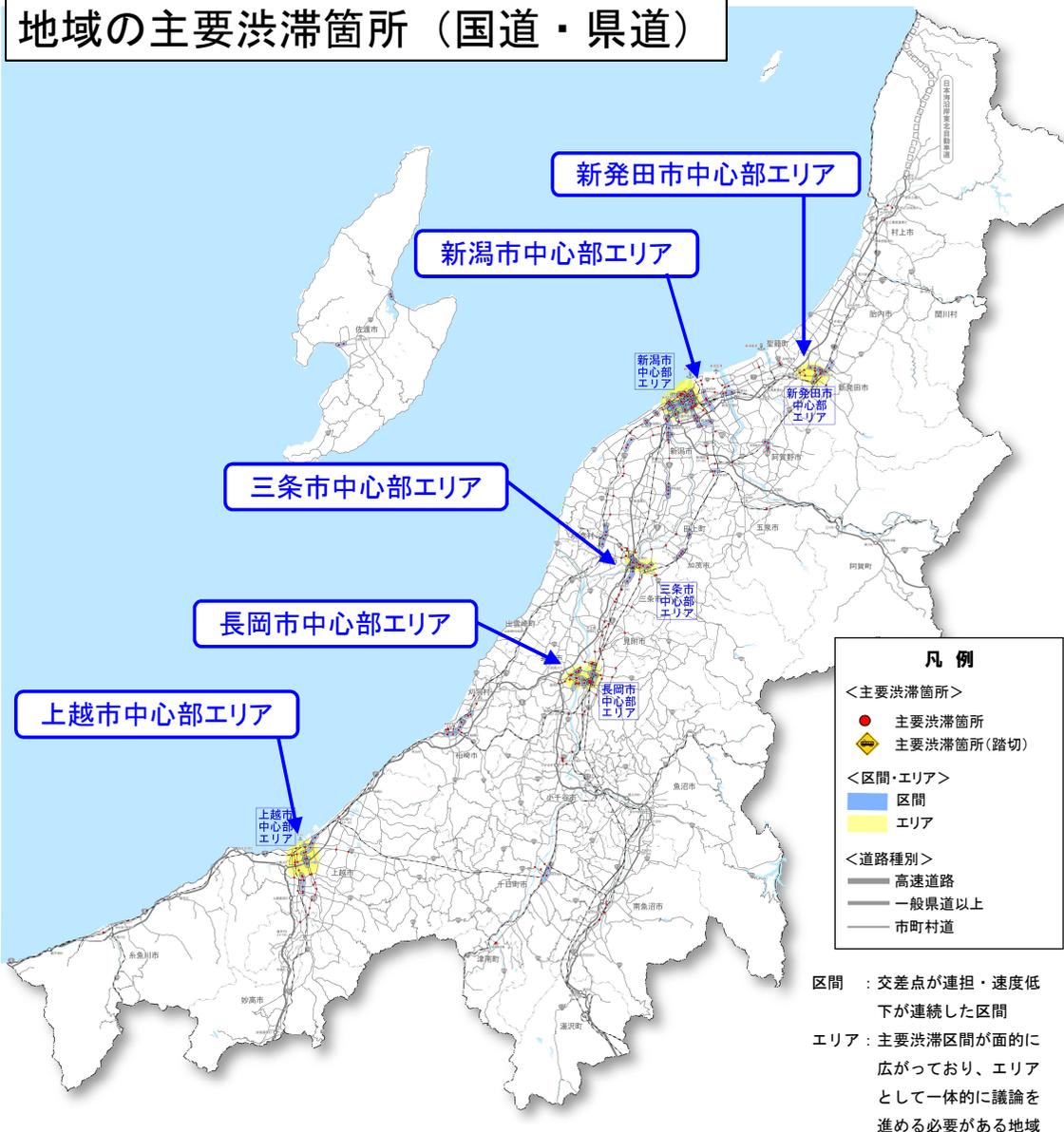
- 観光地周辺の渋滞対策

2. これまでの検討経緯

2-2 新潟県の主要渋滞箇所の特定状況（国道・県道・市道）

【平成24年度（第3回協議会）特定】

地域の主要渋滞箇所（国道・県道）



国道・県道・市道

【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

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

○冬期における旅行速度低下箇所

3箇所

【パブコメによる選定】

166箇所

5エリア

24区間

118箇所

主要渋滞箇所総数：303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

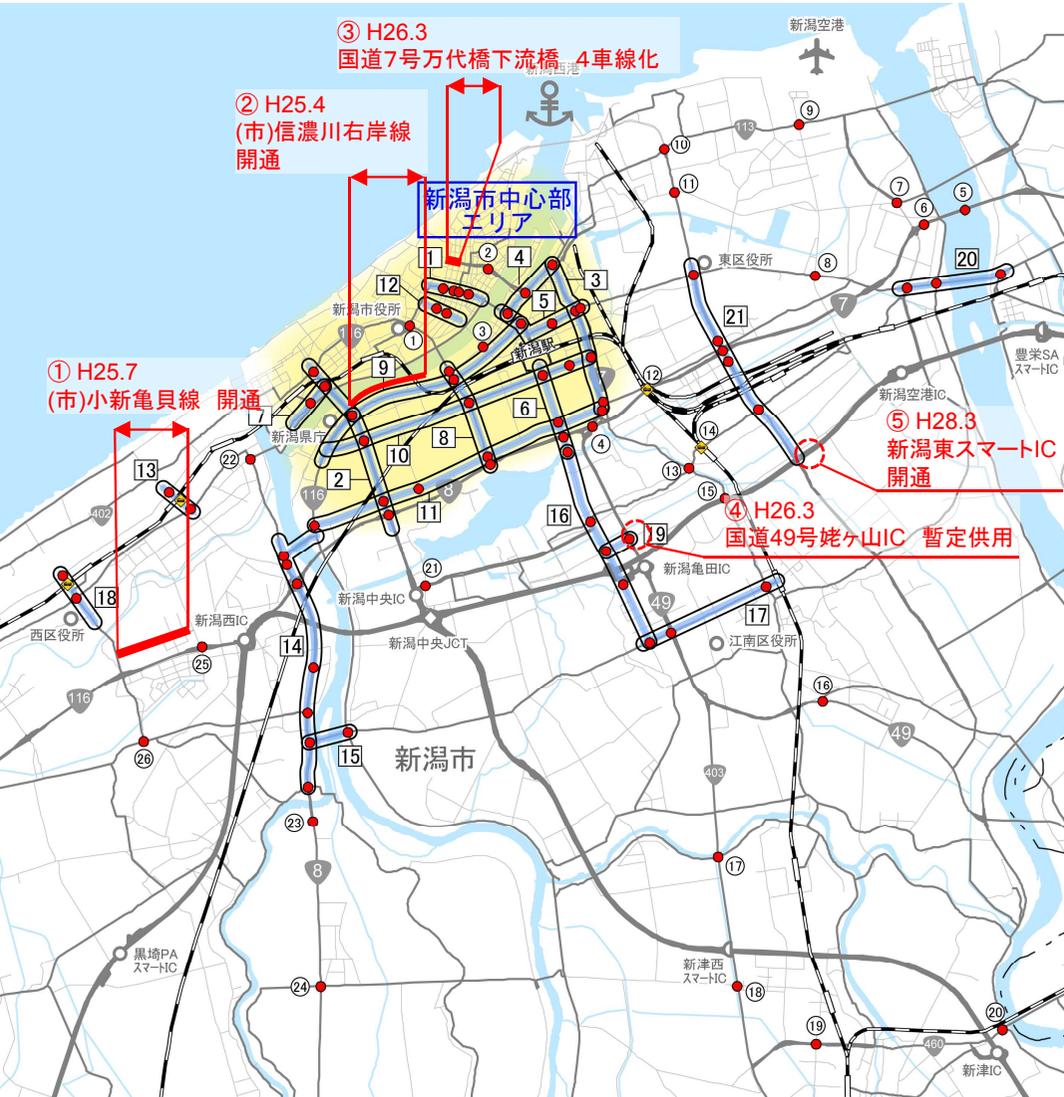
3-1 背景1 交通状況の変化 新たな道路等の主な開通 (H24~H28年度末まで)

	地区名	開通時期	事業名称	対策概要	事業者
①	新潟市	H25. 7	(市) 小新亀貝線	新設市道の整備 L=0. 8km	新潟市
②		H25. 4	(市) 信濃川右岸線	新設市道の整備 L=0. 5km	新潟市
③		H26. 3	国道7号 万代橋下流橋	4車線拡幅 L=0. 2km	国土交通省
④		H26. 3 (暫定)	国道49号 姥ヶ山IC事故対策	交差点位置の変更、滞留長の確保	国土交通省
⑤		H28. 3	新潟東スマートIC	新設整備	新潟市
⑥	新発田市	H29. 3	国道7号 新発田拡幅	4車線拡幅 L=0. 9km	国土交通省
⑦		H25. 3	国道290号 荒町バイパス	新設県道の整備 L=0. 9km	新潟県
⑧		H26. 3	(市) 五十公野バイパス	新設市道の整備 L=1. 9km	新発田市
⑨	長岡市	H25. 11	長岡東西道路 (フェニックス大橋)	橋梁を含む新設道路の整備 L=3. 0km	国土交通省
⑩		H25. 11	(市) 左岸バイパス	新設市道の整備 L=2. 2km	長岡市
⑪		H29. 3	長岡北スマートIC	新設整備	長岡市
⑫		H29. 3	(都) 榎山町亀貝線稲葉立体	都市計画道路の整備 L=0. 93km	新潟県
⑬	三条市	H28. 3	国道403号 三条北バイパス	新設道路の整備 L=0. 74km	新潟県
⑭		H28. 3	(都) 新保裏館線	都市計画道路の整備 L=0. 87km	三条市
⑮	南魚沼市	H27. 10	国道17号 六日町バイパス	新設国道の整備 L=0. 4km	国土交通省
⑯		H25. 9	国道291号 坂戸バイパス	新設国道の整備 L=0. 9km	新潟県
⑰	上越市	H26. 10	(主) 上越新井線山麓線バイパス	新設県道の整備 L=2. 7km	新潟県
⑱		H27. 3	(都) 飯門田新田線	都市計画道路の整備 L=0. 62km	新潟県
⑲		H25. 12	国道18号 上新バイパス	4車線化整備 L=1. 7km	国土交通省
⑳		H27. 3	上越妙高駅	北陸新幹線延伸に伴う新駅整備	新潟県
㉑	糸魚川市	H27. 3	糸魚川駅	北陸新幹線延伸に伴う新駅整備	新潟県
㉒		H27. 5	国道8号糸魚川東バイパス	新設国道の整備 L=1. 3km	国土交通省

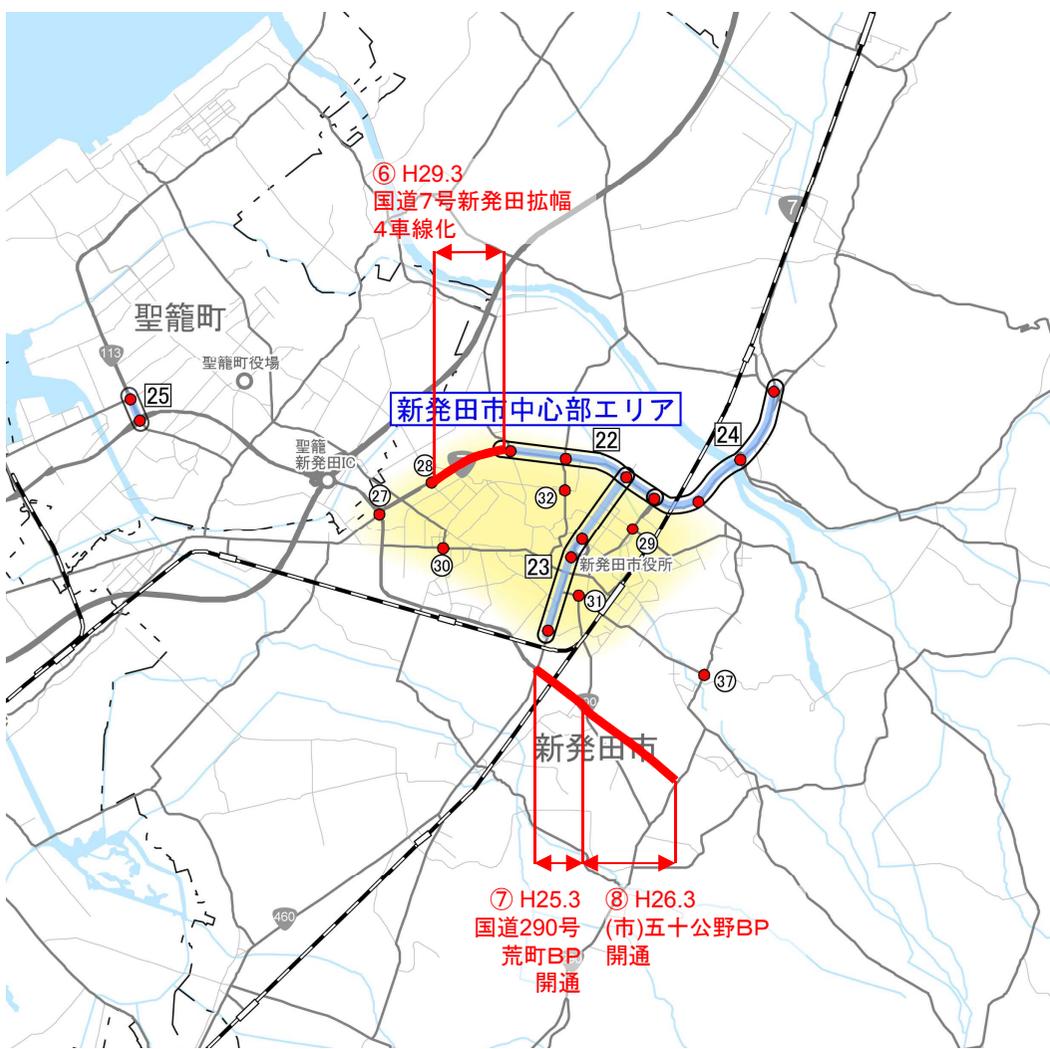
3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-1 背景 1 交通状況の変化 新たな道路等の主な開通 (H24~H28年度末まで)

新潟市中心部



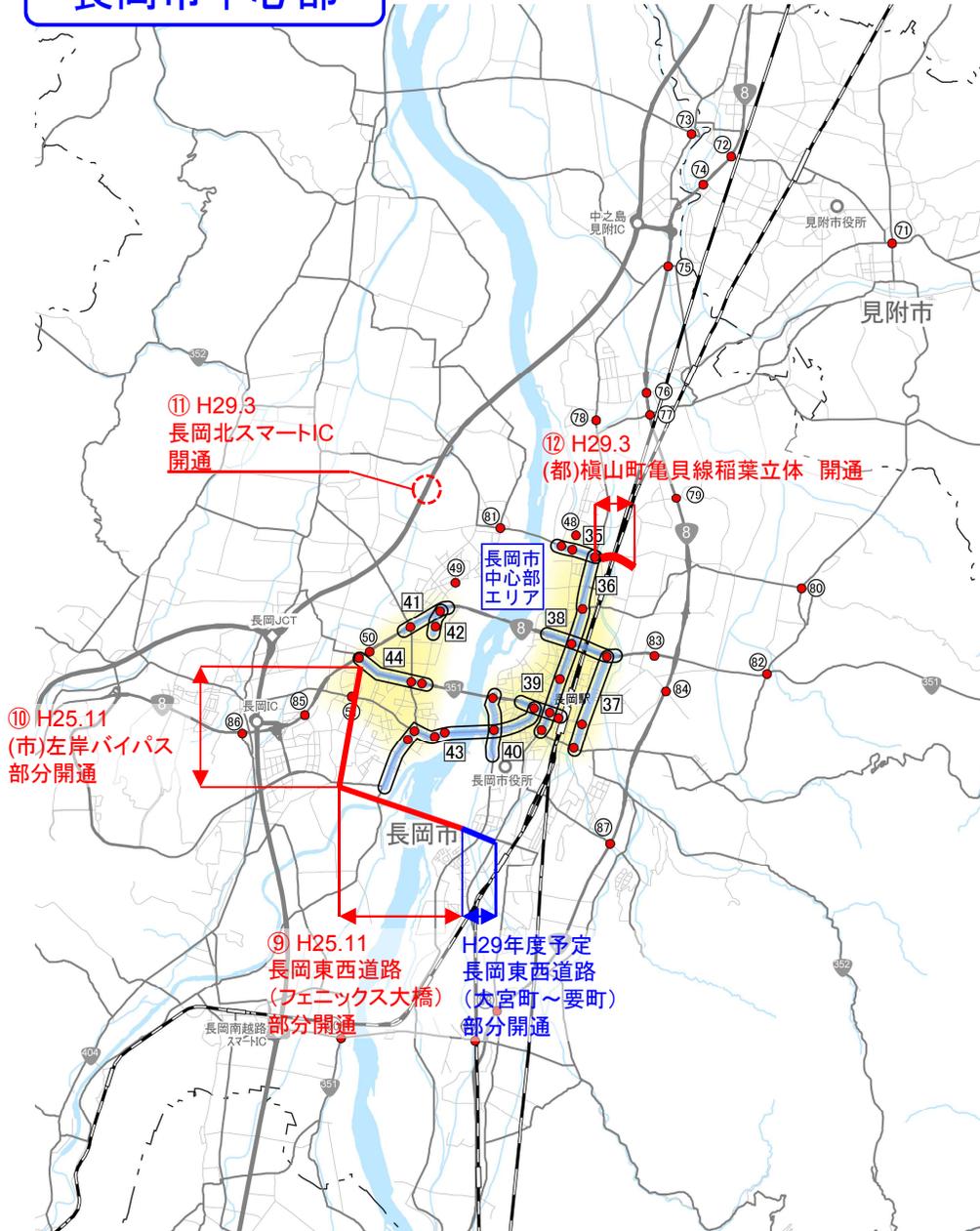
新発田市中心部



3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-1 背景1 交通状況の変化 新たな道路等の主な開通 (H24~H28年度末まで)

長岡市中心部



三条市中心部



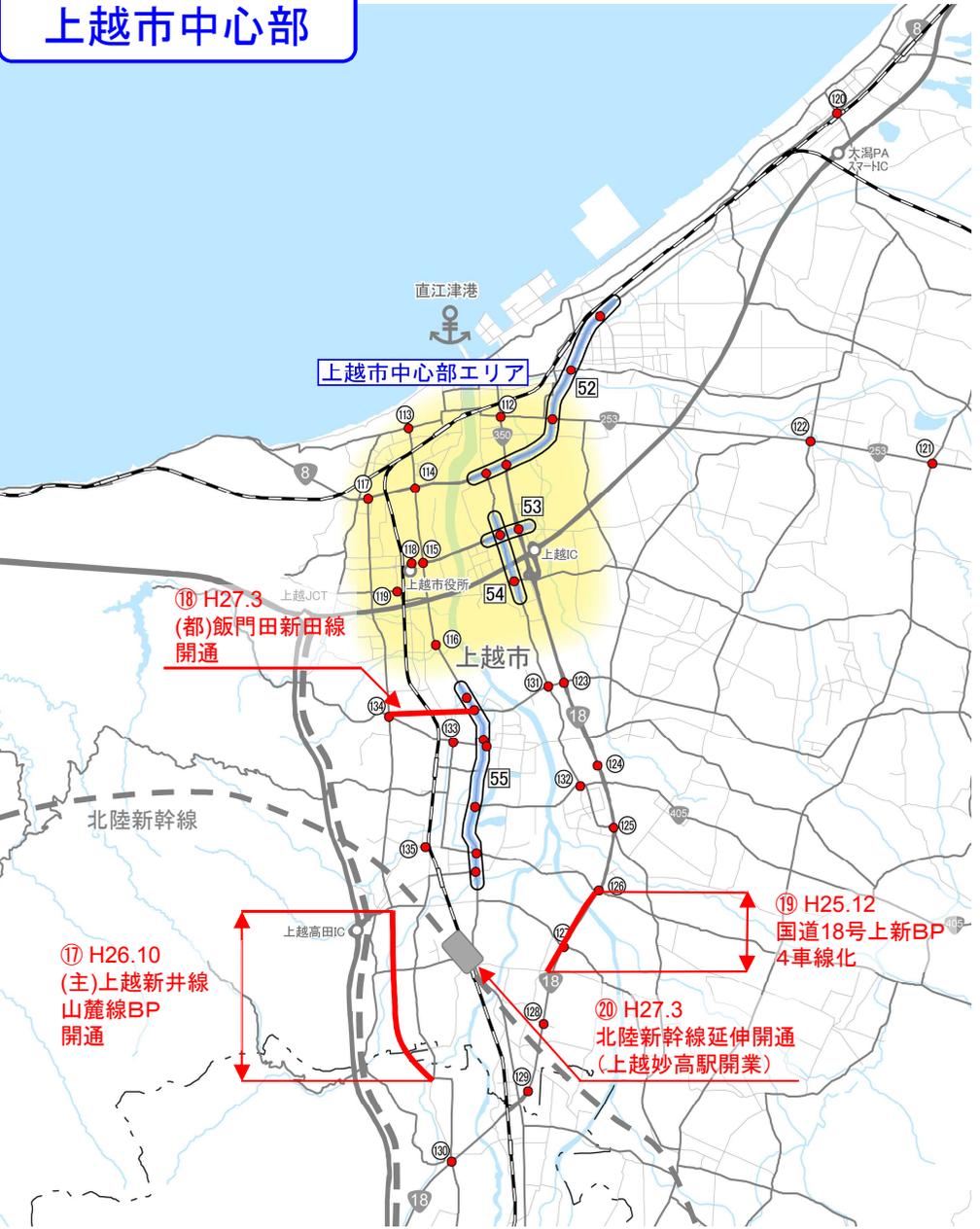
南魚沼市中心部



3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-1 背景1 交通状況の変化 新たな道路等の主な開通 (H24~H28年度末まで)

上越市中心部



糸魚川市中心部

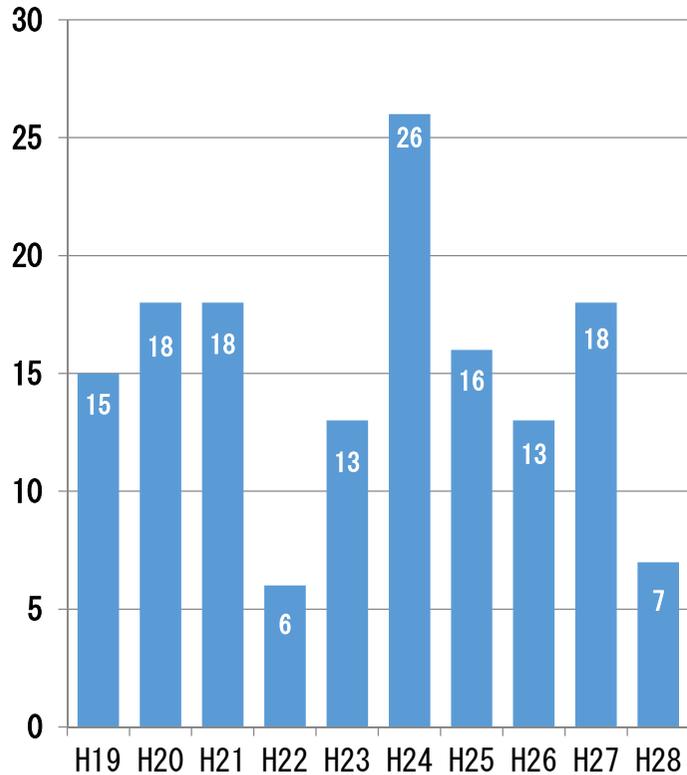


3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-2 背景2 大型店舗の新規開業

- 新潟県では、過去10年間で150件の大規模店舗が出店に伴う届出を申請。
- 新潟市ではH26~28年度に15施設が開店。長岡市でも9施設、上越市でも6施設が開店。
- 大型店舗の出店にともなう交通渋滞の発生が懸念されることから、事前の対策も含め企業側と協議・検討が必要

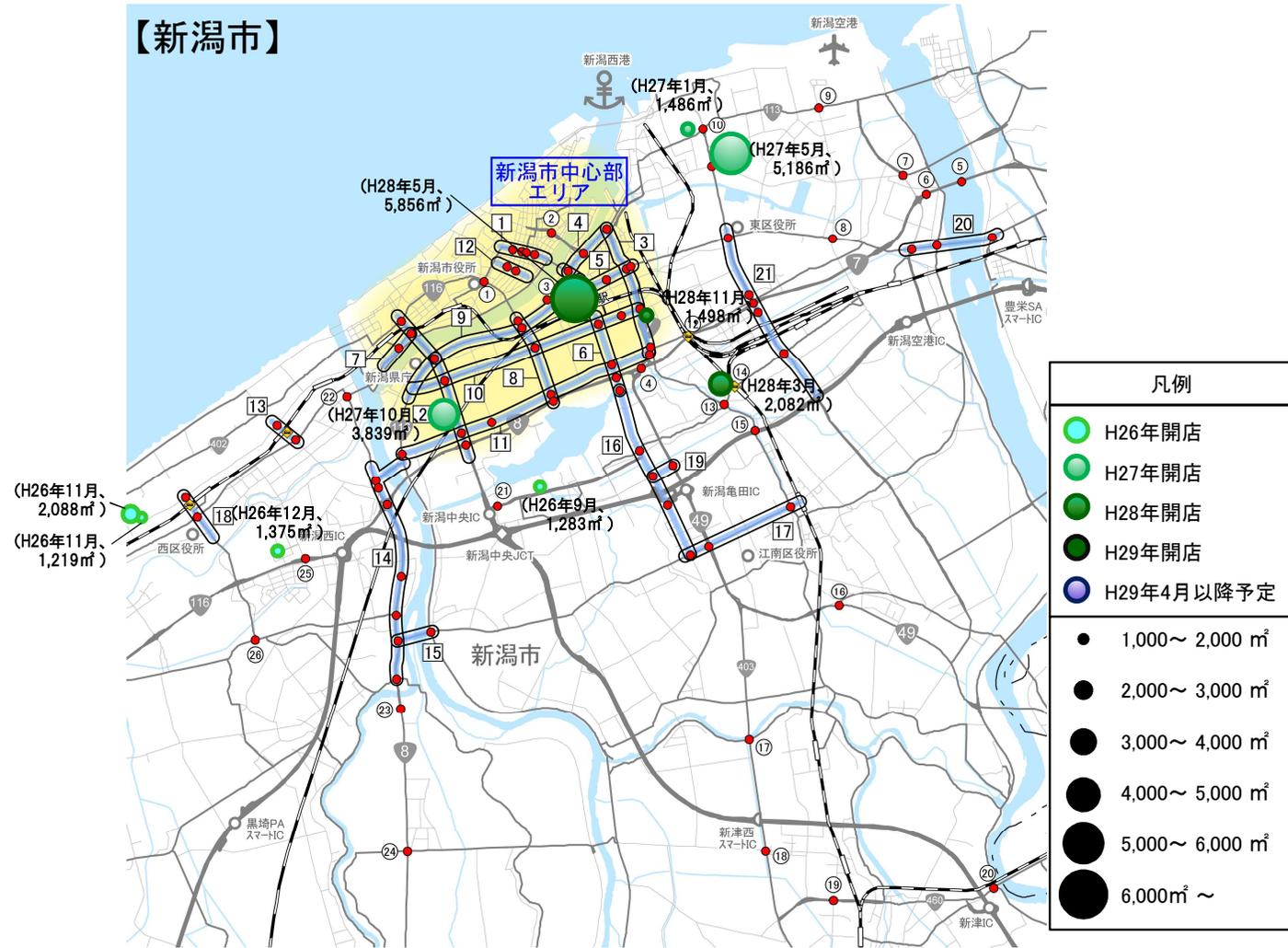
大規模店舗の申請件数の推移



「大規模小売店舗立地法」の対象
 建物内の店舗面積の合計が1000m²以上の施設

データ出典: 経済産業省HP
 大店立地法届出の件数表より

【新潟市】

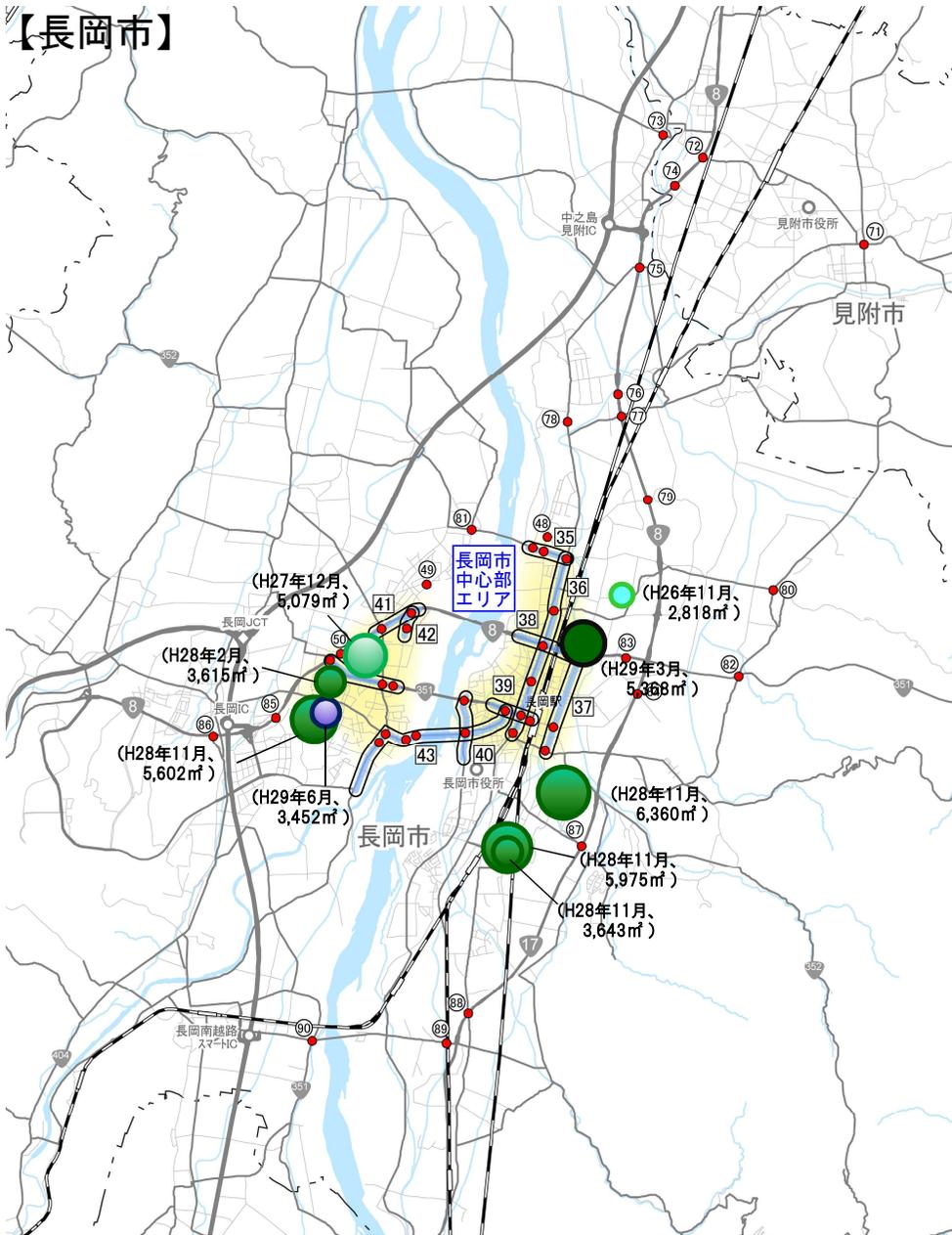


データ出典: 新潟県内大規模小売店舗(店舗面積1000m²超)一覧

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

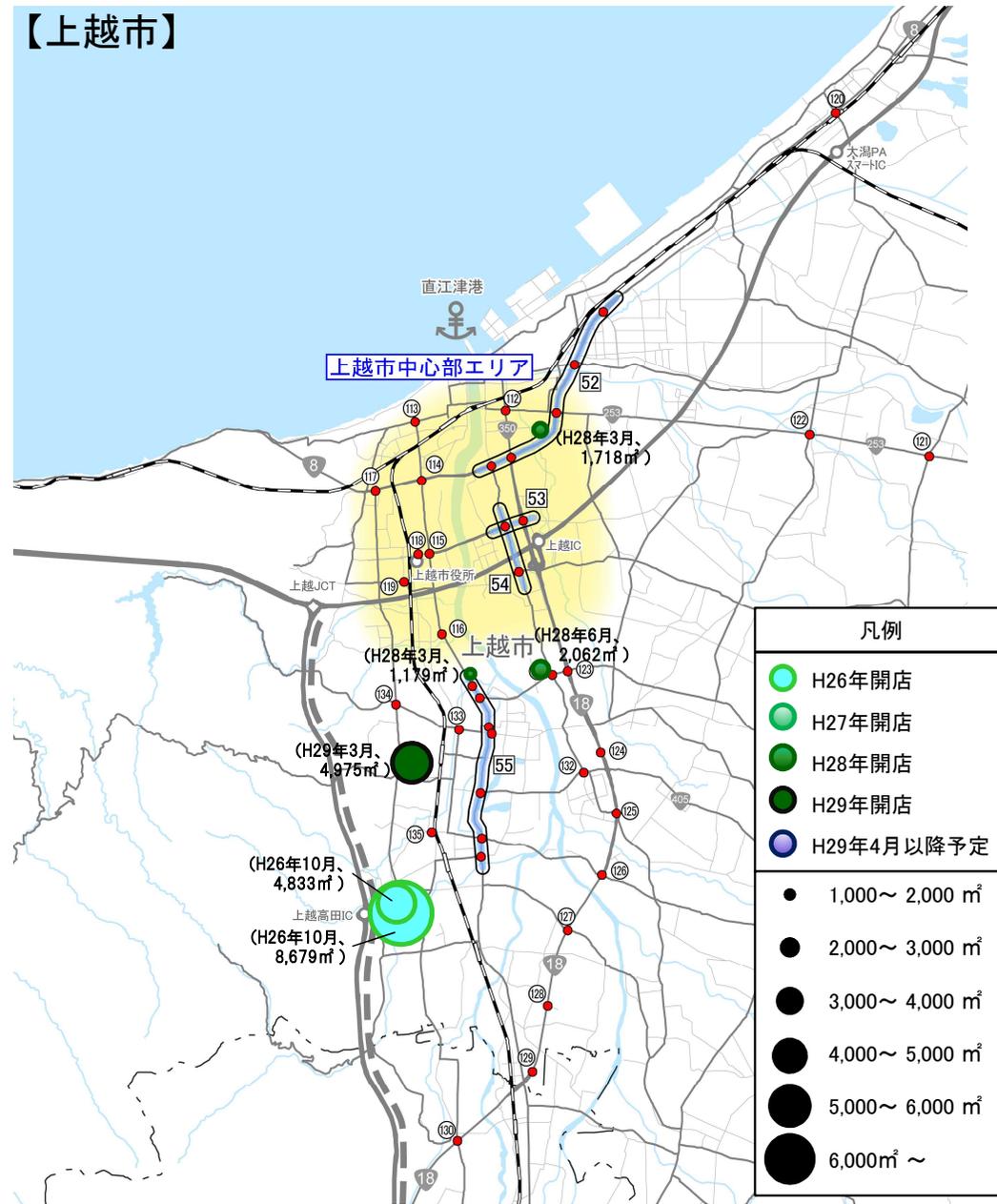
3-2 背景2 大型店舗の新規開業

【長岡市】



データ出典: 新潟県内大規模小売店舗(店舗面積1000㎡超)一覧

【上越市】



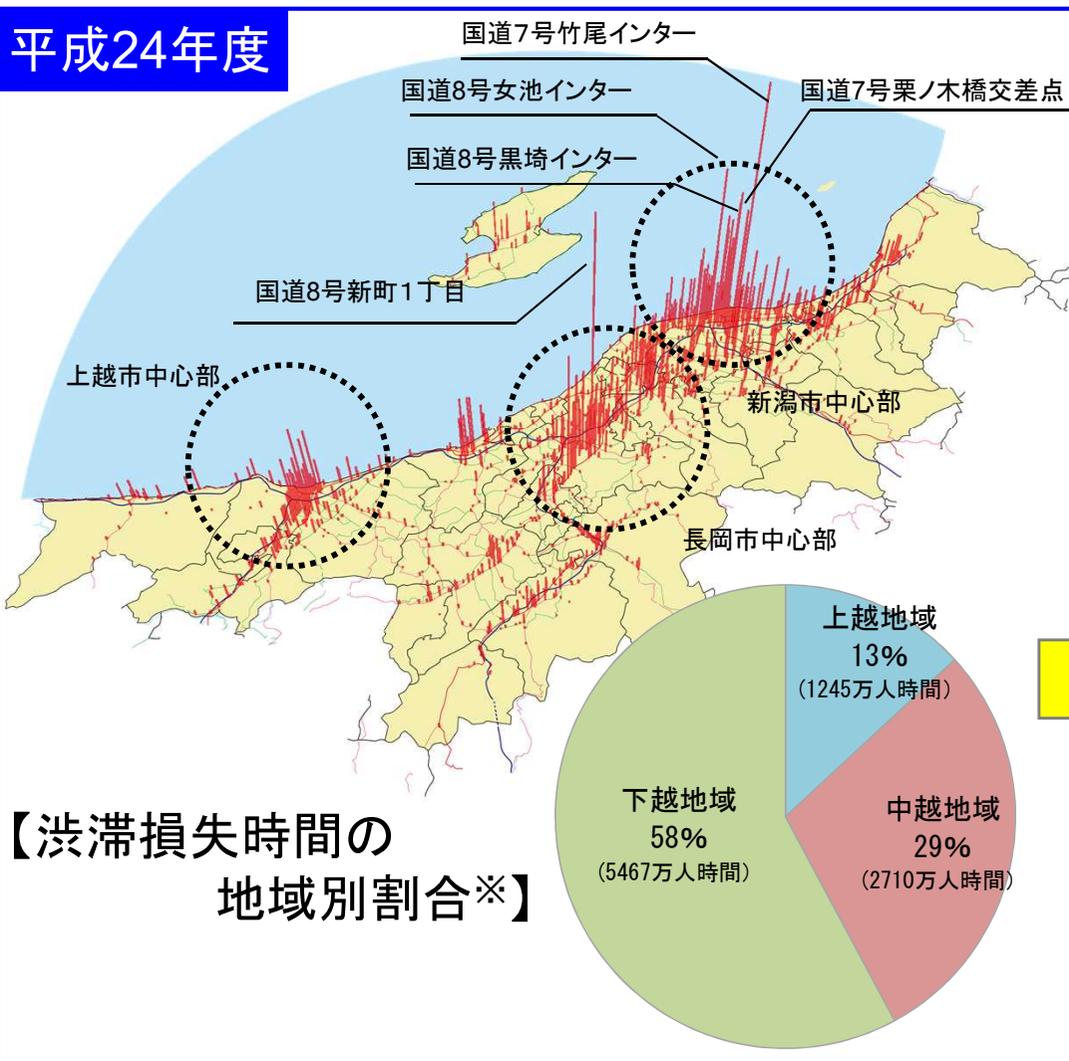
データ出典: 新潟県内大規模小売店舗(店舗面積1000㎡超)一覧

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

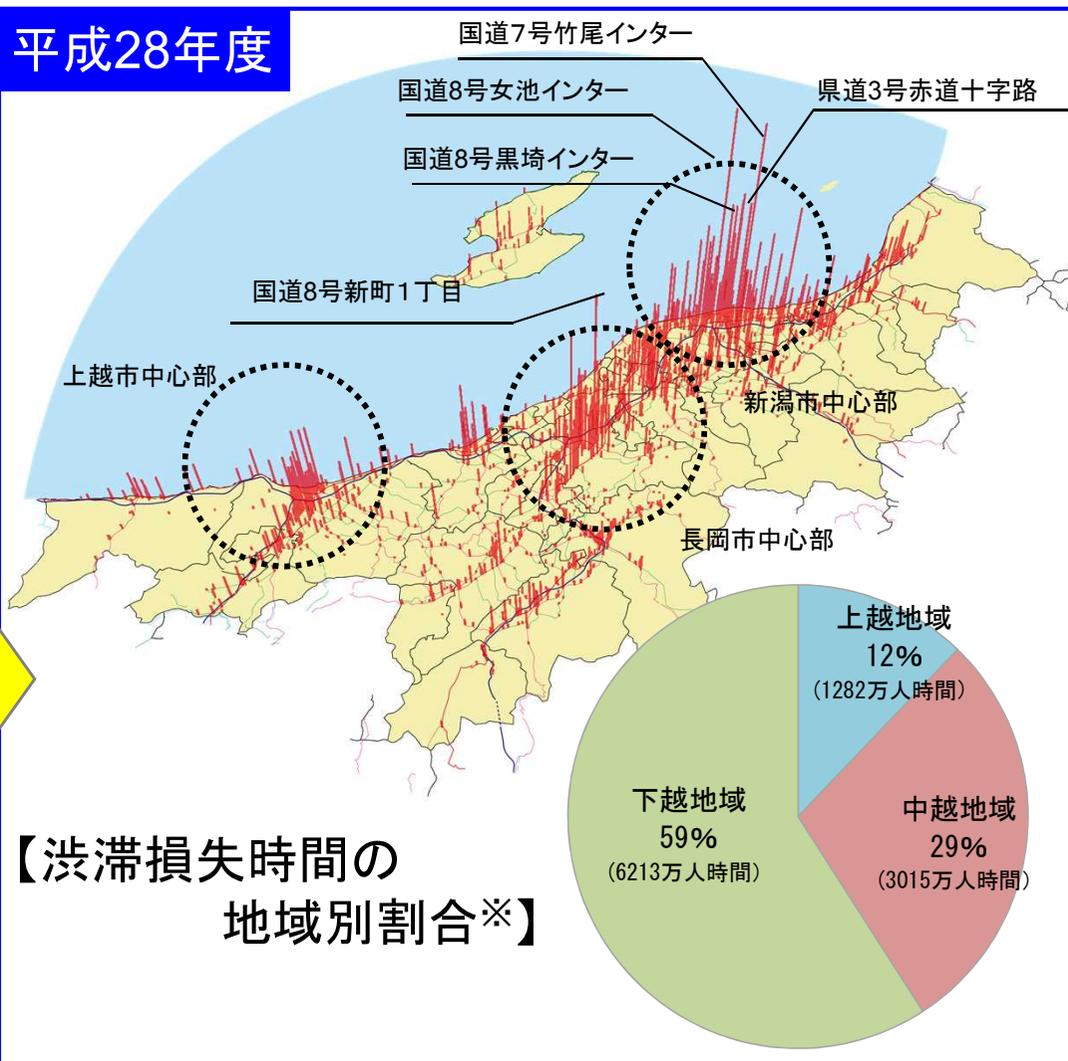
3-3 渋滞モニタリング

- 平成24年度と比較した結果、渋滞損失時間は横ばい傾向。
- 新潟県内においては新潟市中心部、長岡市中心部、上越市中心部の渋滞損失時間が高い
- 渋滞損失時間の増減理由は、各地区WGにて詳細な検証を実施する予定。

平成24年度



平成28年度



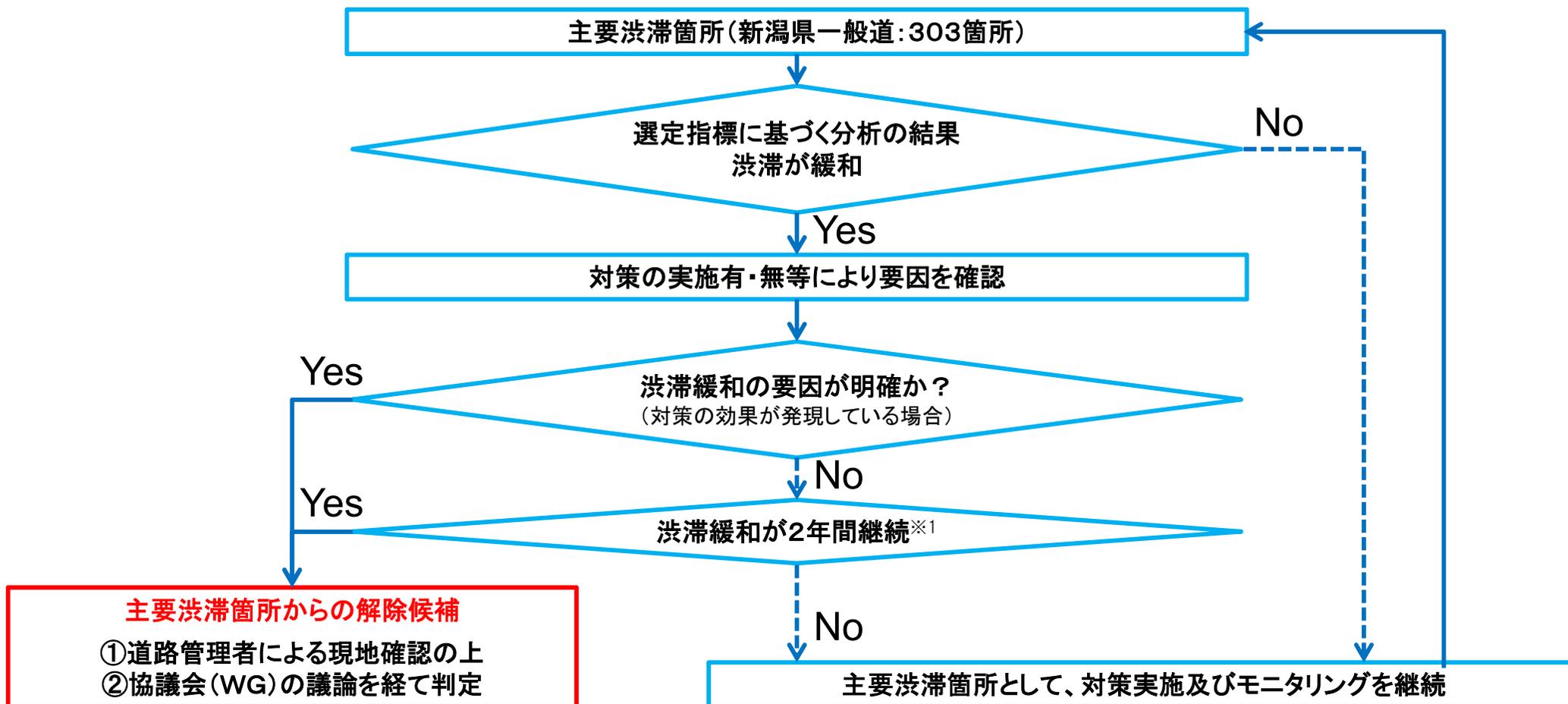
※算定条件
対象交差点: 1649箇所(国土技術総合研究所定義交差点+主要渋滞交差点)
旅行速度: 各年秋期(9-11月)平日の旅行速度

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-4 主要渋滞箇所の解除について

- 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、各県渋滞指標に基づき、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※1、解除対象とする

【主要渋滞箇所 解除フロー(案)】



※1 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため

※2 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

※3 高速道路の渋滞区間については別途検討

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-4 見直し（解除）候補箇所の事例（国道8号 日ノ出町交差点）

【北陸・新潟県】 国道8号 ひのでちょう 日ノ出町交差点（抽出基準C※）

《現状》

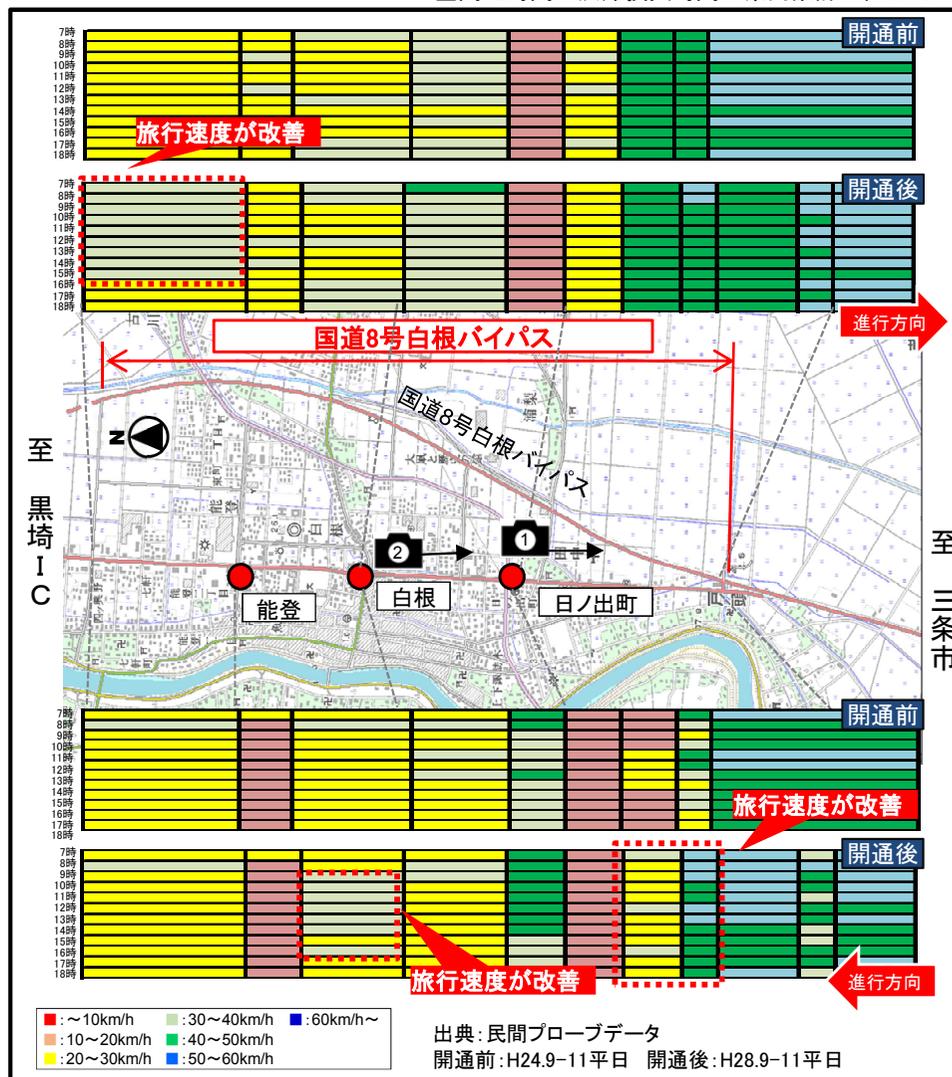
- 国道8号白根バイパスの開通により、交通がバイパスへ転換した。
- これにより、国道8号現道区間の旅行速度が向上した。

《位置図》



《データ分析例》

※秋季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%

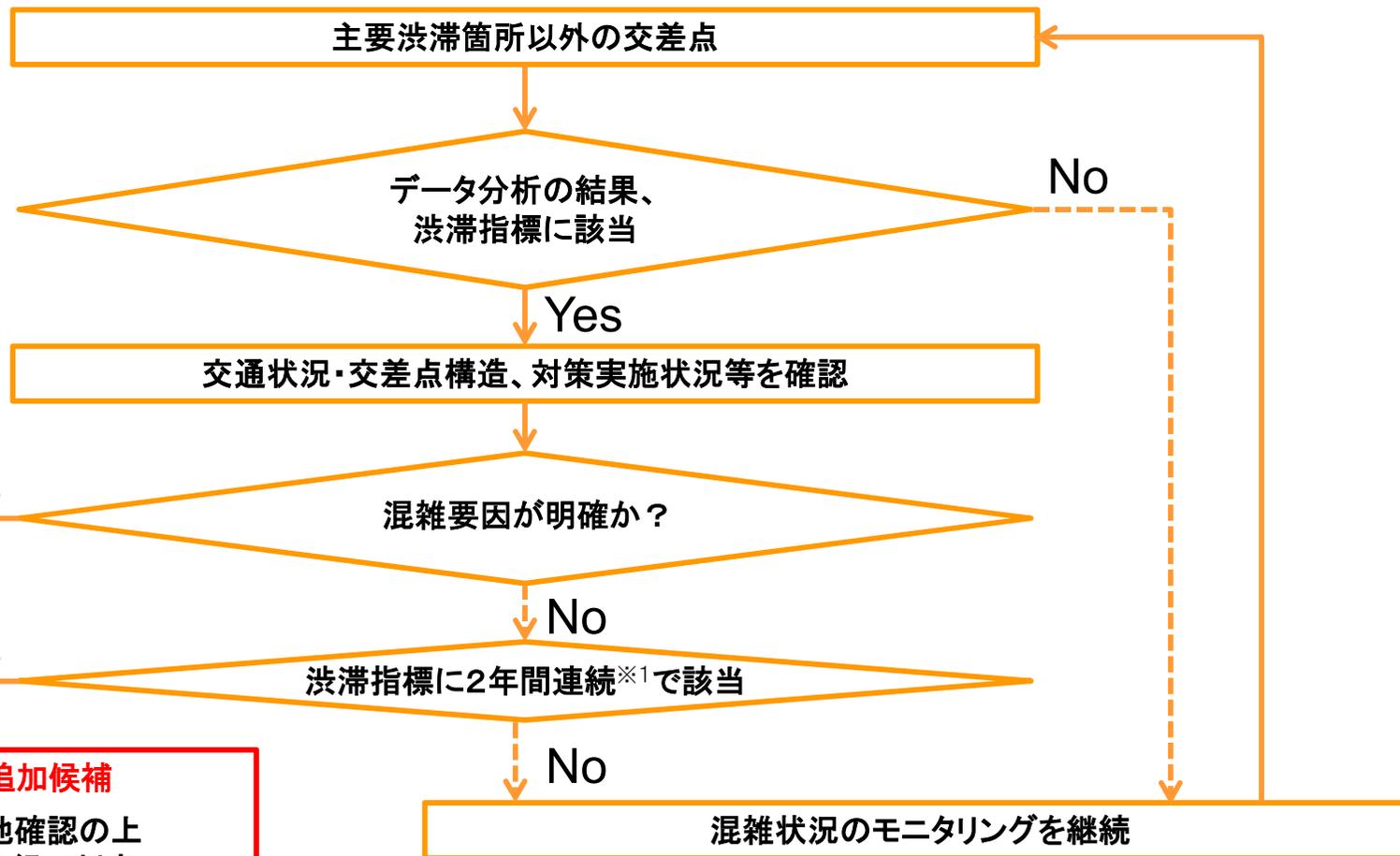


3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-5 主要渋滞箇所の追加について

- 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、渋滞状況を把握する。
- 各県渋滞指標に基づき、以下のとおり判定する。
 - ⇒ 渋滞要因が明確な場合は、主要渋滞箇所の追加候補とする。
 - ⇒ 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※1に、主要渋滞箇所の追加候補とする。

【主要渋滞箇所 追加フロー(案)】



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

※1 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため
※2 高速道路の渋滞区間については別途検討

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 平成29年度 道路関係予算概要 (H29年1月 国土交通省 道路局・都市局)

○生産性の向上による経済成長の実現や交通安全の確保の観点から、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する「賢く使う」取組みを推進します。

【背景・データ】

- ・総渋滞損失は年間約50億人時間、約280万人の労働力に匹敵
- ・一人あたりの年間渋滞損失時間は約40時間で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当



- ・欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割
- ・特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

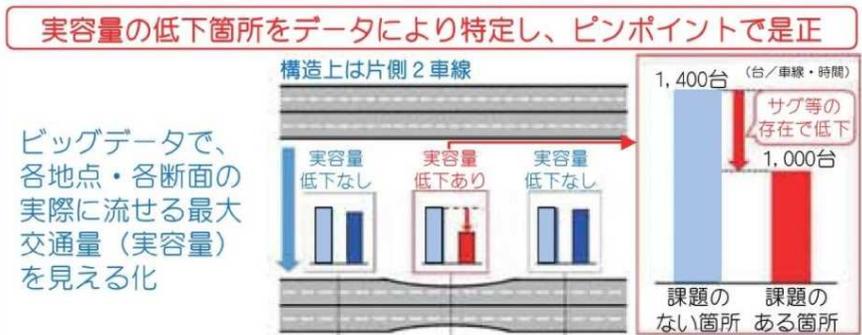
○より低コストでより早期に高速道路の渋滞対策・機能強化等を図るため、ビッグデータを用いたピンポイント渋滞対策を実施。

〔海老名JCT等3箇所対策を実施済
大和トンネル付近等14箇所事業推進中〕

○要領が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路を強化

【ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」】

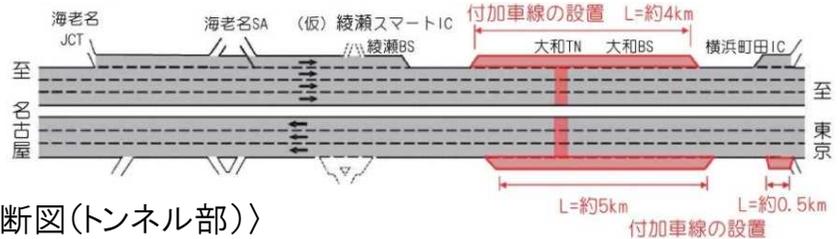
○高速道路



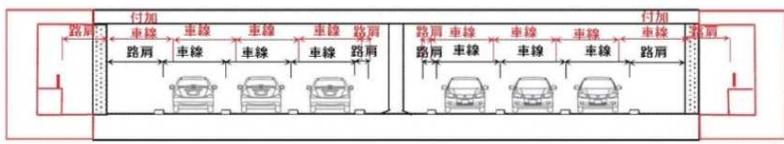
・東名高速道路 大和トンネルの例

上下線の大和トンネル付近において、既存の道路幅員を最大限活用しつつ、付加車線を設置(事業推進中)

〈平面図〉



〈横断面図(トンネル部)〉



4. ピンポイント渋滞対策について

4-2 国道8号堺西交差点

原因 左折車や沿道出入り車両による速度低下により、渋滞が発生

対策 左折車線の設置

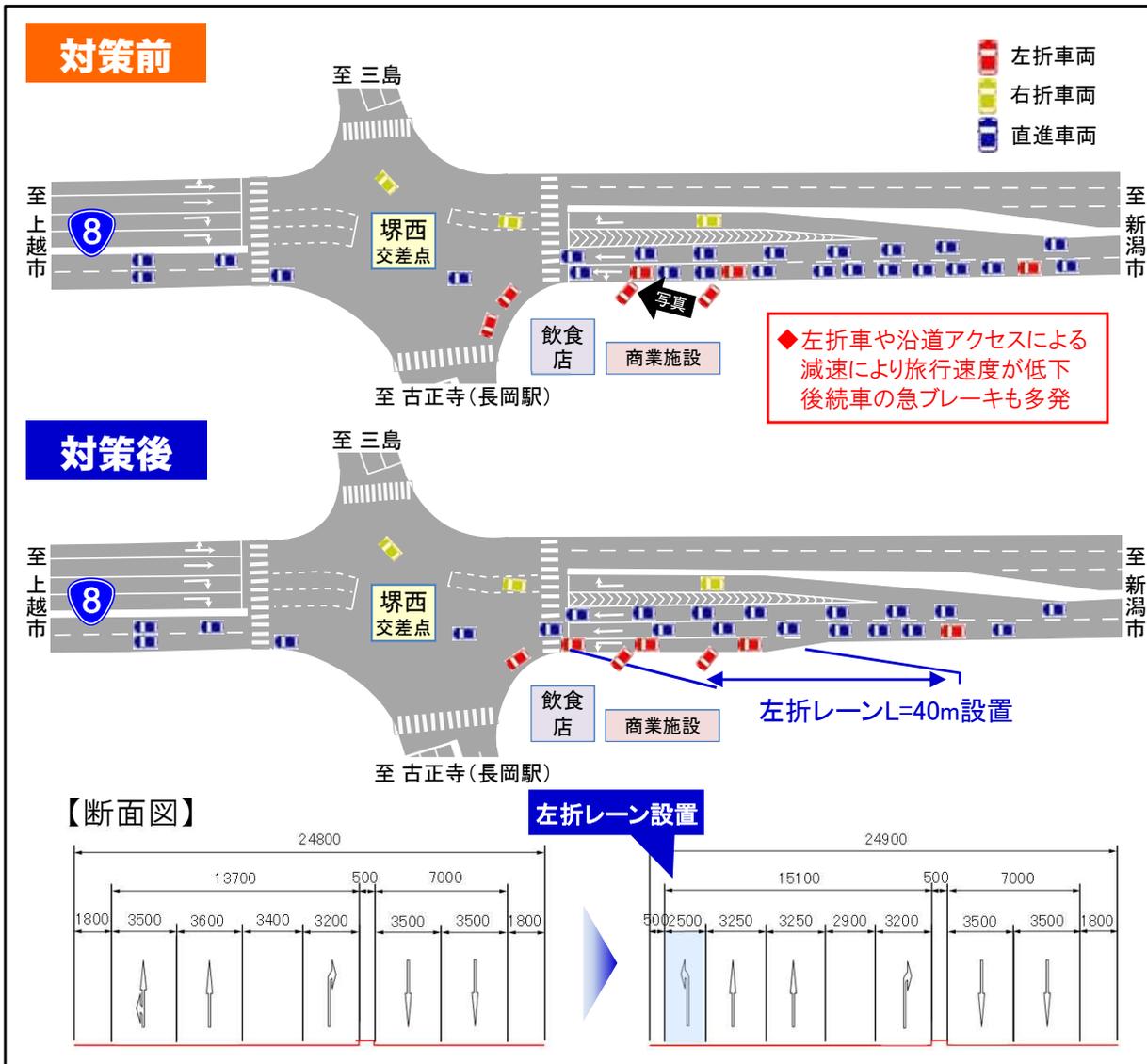
《位置図》



《広域図》



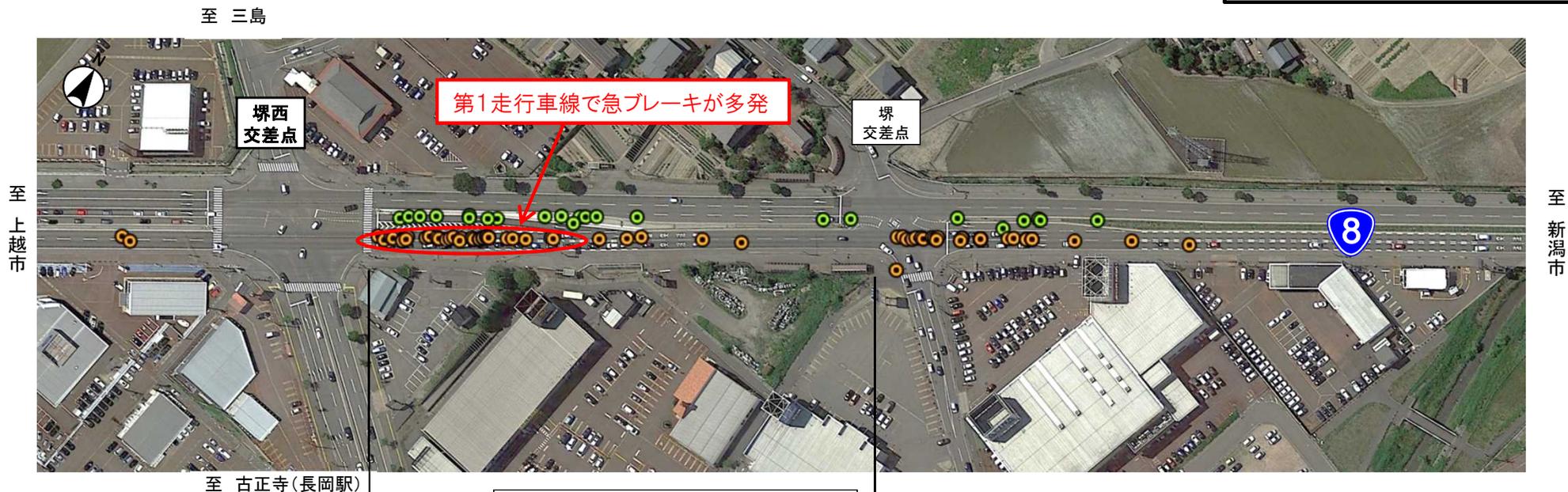
《説明図》



4. ピンポイント渋滞対策について

■ 交差点前後の急ブレーキ発生状況

データによる原因分析



凡例

- 第2走行車線急ブレーキ回数
- 第1走行車線急ブレーキ回数

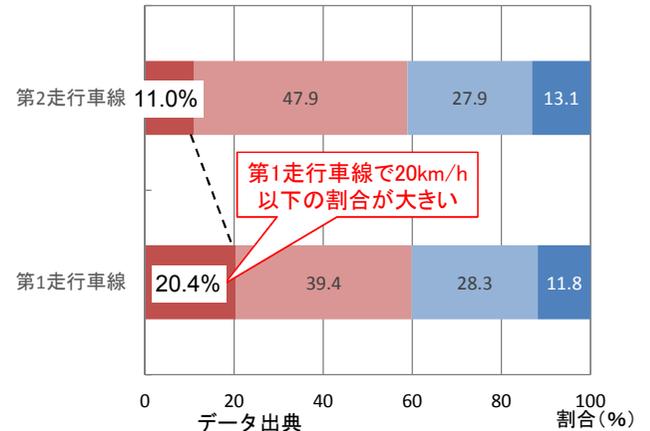
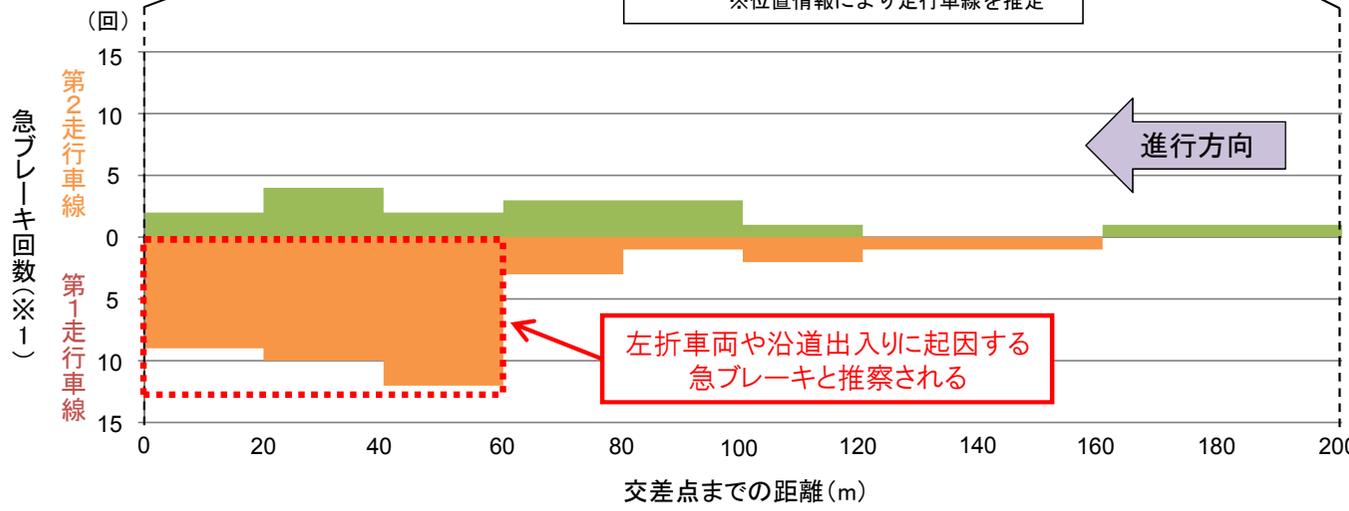
※直進車のみを対象に集計
※位置情報により走行車線を推定

交差点手前60mの速度の割合

※直進車のみを対象に集計
※位置情報により走行車線を推定

凡例

- 20km/h以下
- 20~40km/h
- 40~60km/h
- 60km/h以上



データ出典

- ※1 ETC2.0 様式1-4 挙動履歴情報
前後加速度-0.3G以下のデータを使用
【使用データ期間】H28.9~11月 7~19時
- ※2 ETC2.0 様式1-2 走行履歴情報
【使用データ期間】H28.9~11月 7~19時

5. その他の視点

5. その他の視点

5-1 観光地周辺の渋滞対策

4 地域の活性化と豊かな暮らしの実現

(11) 観光振興の推進 ①

■ 訪日外国人旅行者4,000万人等の「新たな目標」の達成に向け、「観光先進国」を実現するための取組を推進します。

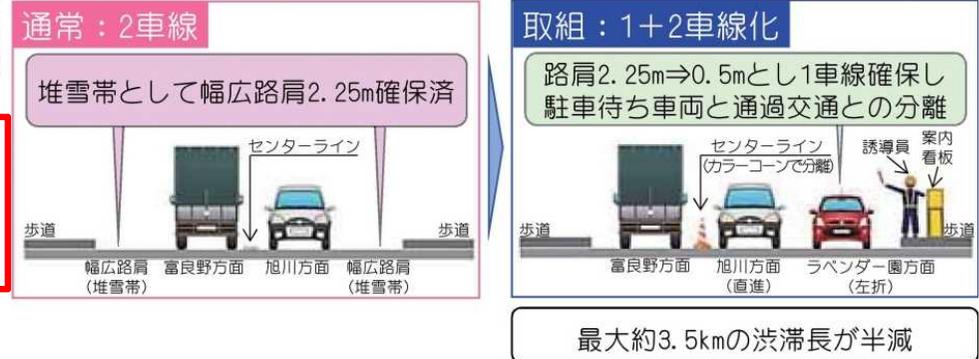
<背景/データ>

- ・観光交通の約9割が乗用車
- ・観光地周辺の不満は、「渋滞」「駐車場の不足」「道案内」が上位
- ・主要渋滞箇所(約9,000箇所)の約2割が観光交通による渋滞
- ・訪日外国人旅行者数は約2,404万人(平成28年推計値)

[観光地周辺における渋滞対策]

ビッグデータを活用しつつ、既存の道路や駐車場の容量を賢く使う取組を強化

■ 幅広路肩を活用した駐車待ち車両と通過交通との分離



<北海道中富良野町 富良野美瑛地域での取組事例>

○ 広域周遊ネットワークの形成や、観光地周辺の渋滞対策、交通モード間の接続(モーダルコネク)により円滑なアクセスを確保

○ 高速道路ナンバリングや観光地と連携した道路案内標識の改善によるわかりやすい道案内を実施

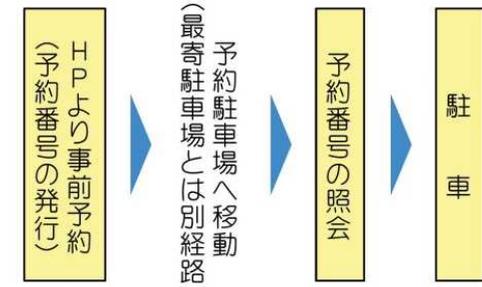
○ 道路空間のオープン化、無電柱化等により観光地の快適な空間づくりを推進

○ 「道の駅」等を活用した地域観光の拠点づくりを支援

○ 土木遺産や風景街道等の道路施設等を活用した観光資源の創出

■ 駐車場容量の効率的な運用

・円滑で確実な駐車により周辺駐車場への利用分散を促す「事前予約」を試行(コキア紅葉期間)



<茨城県ひたちなか市 国営ひたち海浜公園での取組事例>

5. その他の視点

5-2 観光地周辺での対策検討状況（上越新水族博物館）

- 上越市水族館に向かう交差点付近では、大型商業施設の影響もあり混雑が発生しており、特に海水浴シーズンと重なる観光時期は混雑が顕著となる。
- 平成30年夏の水族館のリニューアルオープンに伴い更なる混雑の可能性がある。
- 今後は、上越地区WGにおいて渋滞緩和方策を検討する。

◀上越市立水族博物館(現況)▶



駐車台数は約1.7倍
 [355台→600台]
 来場者数は約3.2倍
 [約18.7万人(H27年度)→60万人(計画)]

◀新水族博物館▶



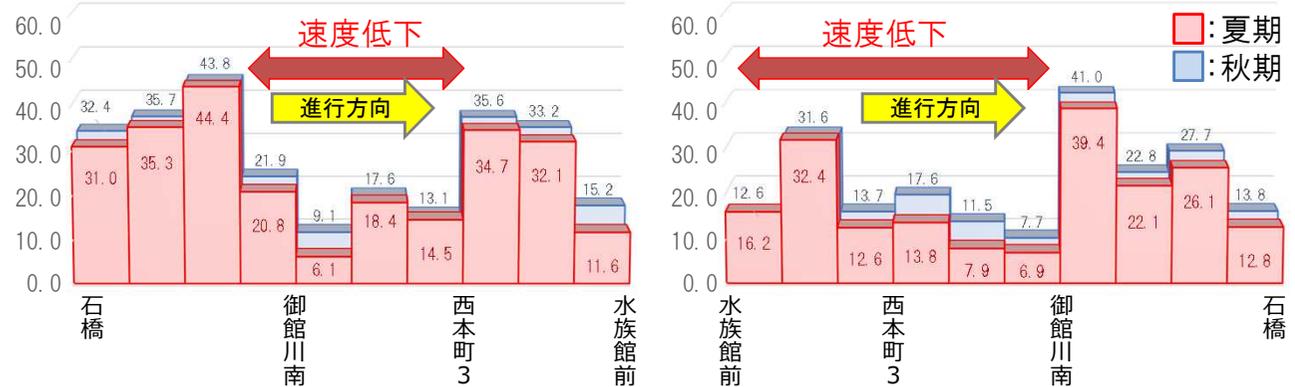
東側外観

現状以上の混雑が発生する可能性

◀位置図▶



◀石橋～水族館前交差点区間の旅行速度▶



※出典：民間プローブデータ

集計期間：夏期(H27.7.15～8.15)休日12H平均

秋期(H27.9.1～11.30)休日12H平均

6. 今後の進め方について

6. 今後の進め方について

7月

渋滞協議会の開催

- ① 主要渋滞箇所の見直しに向けた議論
- ② 渋滞対策の議論
- ③ その他の視点(渋滞関係施策)の紹介

データ分析・現地確認(地区WG及び各道路管理者)

- ・ 追加・解除候補の確認
- ・ ピンポイント渋滞対策案の検討(国土交通省)

2~3月

渋滞協議会・WGの開催

- ・ 主要渋滞箇所の見直し
- ・ 渋滞対策案の紹介