

第10回 新潟県渋滞対策協議会

日時：令和元年 8月23日（金）

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. これまでの検討経緯

2. 新潟県内の道路・交通状況

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

4. ピンポイント対策について

5. その他議題（県内各地区からの報告事項）

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10回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料
- ・ 資料－2 新潟県渋滞対策協議会 規約
- ・ 参考資料 H30選定 主要渋滞箇所位置図

第10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
新潟県商工会議所連合会
専務理事【代理】

○ 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
【代理】

○ 新潟県警察本部
交通部 交通規制課長
【代理】

○ 新潟県 土木部
道路建設課長
【代理】

○ 新潟市 土木部
道路計画課長

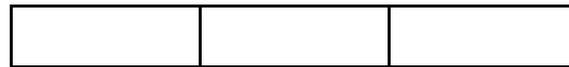
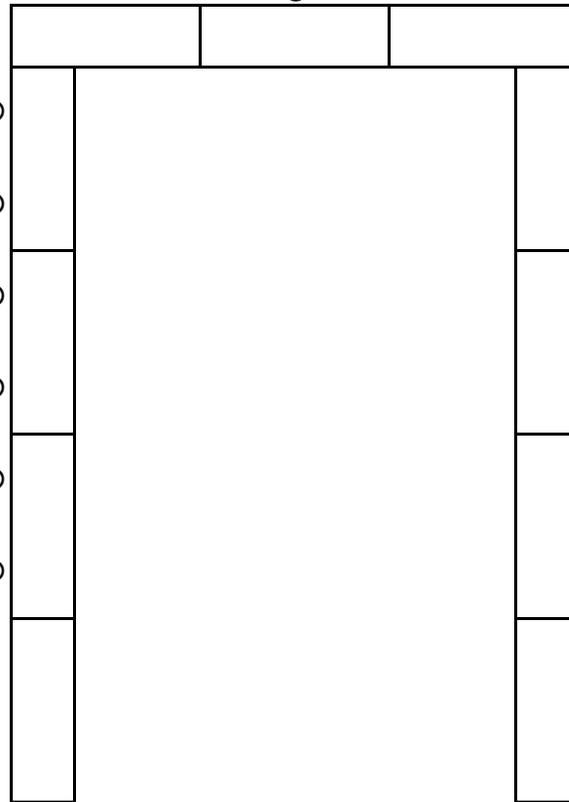
○ 北陸信越運輸局
新潟運輸支局長
【代理】

○ 北陸地方整備局
高田河川国道事務所長

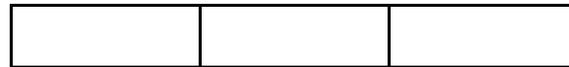
○ 北陸地方整備局
羽越河川国道事務所長

○ 北陸地方整備局
長岡国道事務所長

○ 北陸地方整備局
新潟国道事務所長



○ 新潟市 ○ 新潟市 ○ 新潟国道 ○ 新潟国道 ○ 整備局 ○ 整備局



○ 新潟県警 ○ 新潟国道 ○ 新潟国道 ○ 高田河川国道 ○ 整備局



○ 羽越国道 ○ 羽越国道 ○ 長岡国道 ○ 長岡国道 ○ 高田河川国道 ○ 高田河川国道

記者席

コンサル

入口

第10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	代理	事務局長 北山晃也
	新潟県道路整備協会	会長	村山 秀幸	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	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	樽井 敏治	代理	総合企画部 調査役 清田 康明
	新潟県警察本部 交通部	交通規制課長	佐野 春裕	代理	交通管制センター長 小林 俊義
	北陸信越運輸局 新潟運輸支局	支局長	平山一良	代理	首席運輸企画専門官 渡邊 毅士
	新潟県 土木部	道路建設課長	東海林 晃	代理	道路建設課 企画調査係 主査 山口 友樹
	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	松平 信治	出席	
	北陸地方整備局 高田河川国道事務所	事務所長	遠藤 正樹	出席	
	北陸地方整備局 羽越河川国道事務所	事務所長	渡辺 隆幸	出席	
	北陸地方整備局 長岡国道事務所	事務所長	松永 和彦	出席	
	北陸地方整備局 新潟国道事務所	事務所長	田中 創	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10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
2. 新潟県内の道路・交通状況
3. 主要渋滞箇所の見直しについて
4. ピンポイント対策について
5. その他議題（県内各地区からの報告事項）
6. 今後の進め方について

令和元年8月23日

1. これまでの検討経緯

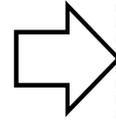
1. これまでの検討経緯

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9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に3回開催)

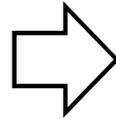
- 今後の進め方、渋滞箇所の抽出方法について
- パブリックコメントの実施 (H24.11～12)
- 主要渋滞箇所の選定について



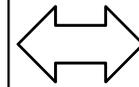
主要渋滞箇所の
公表 (H25.1)

第4～6回 新潟県渋滞対策協議会 (H25.6～H27.10までに3回開催)

- 今後の取り組み方針・検討体制
- 渋滞対策の基本方針(案)
- モニタリング結果

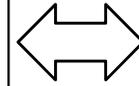


渋滞対策の基本方針(案)の
公表 (H27.10)



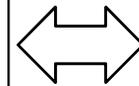
第7回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H28.7)

- 地区WGの取り組み内容
- モニタリング結果



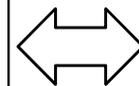
第8回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H29.7)

- 主要渋滞箇所の見直しについて
- ピンポイント渋滞対策について



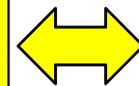
第9回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (H30.7)

- 主要渋滞箇所の見直しについて
- ピンポイント渋滞対策について



第10回 新潟県渋滞対策協議会の開催 (R1.8.23)

- 主要渋滞箇所の見直しについて
- ピンポイント渋滞対策について



地区WG及
び道路管理
者における
検討

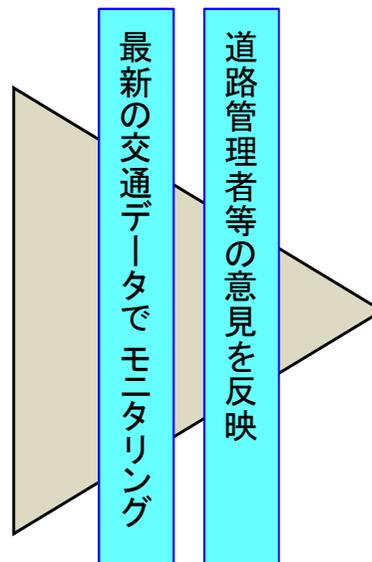
1. これまでの検討経緯

1-2 平成30年度主要渋滞箇所の見直し（平成24年度選定箇所の見直し）

- 平成24年度に選定した主要渋滞箇所の見直しを行い、現在、主要渋滞箇所は296箇所。
- 見直しは、最新の交通データによる分析、各道路管理者による現地確認により実施。

平成24年度選定主要渋滞箇所	
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カ所)
基準A [渋滞損失時間80万人時間/年以上]	2箇所
基準B [渋滞損失時間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' [冬期旅行速度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
①抽出基準に該当する箇所数	137箇所
②パブリックコメント抽出箇所	166箇所
主要渋滞箇所合計(①+②)	303箇所

※ 民間プローブデータ(H23年度データ)による。



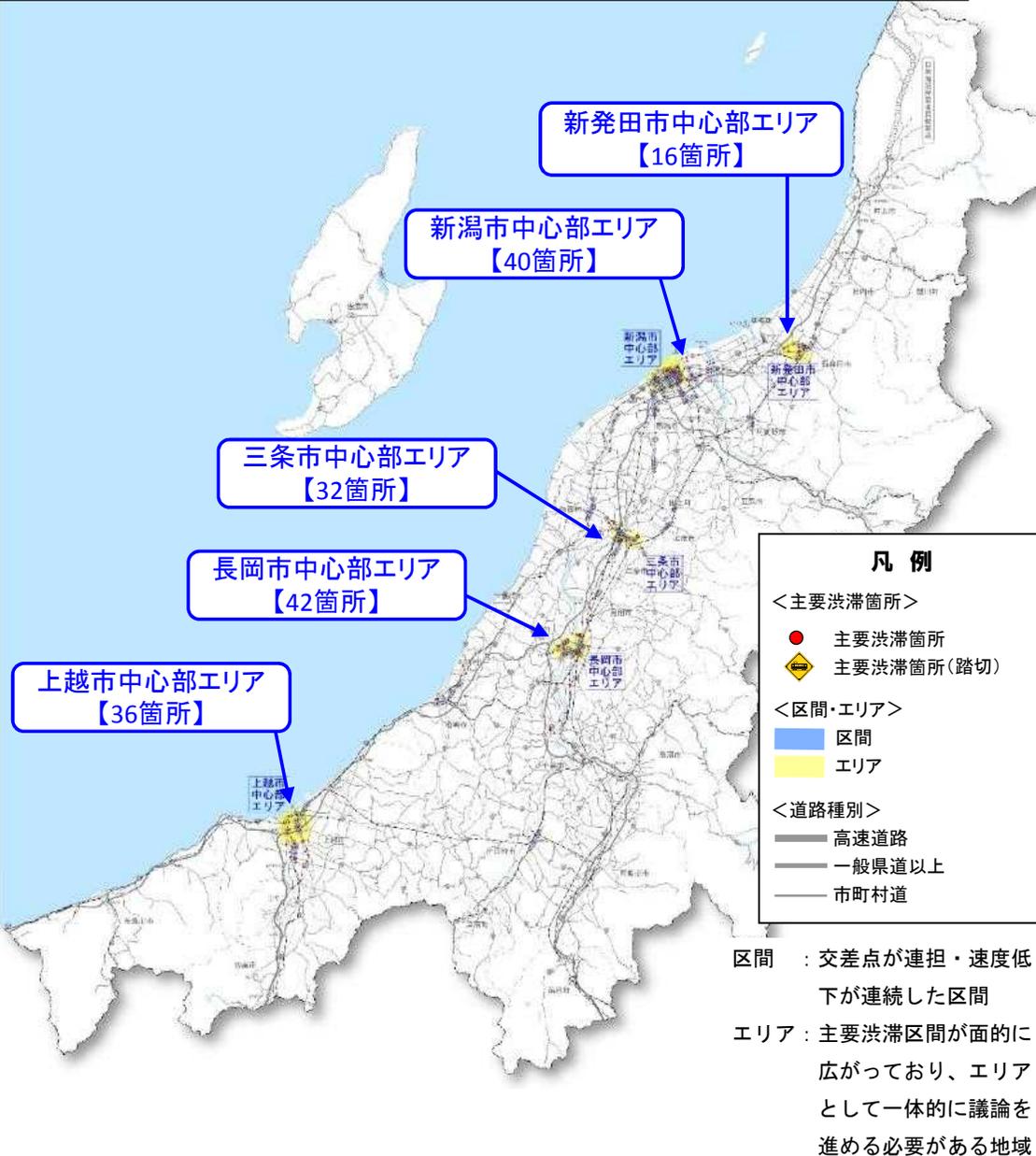
平成30年度選定 主要渋滞箇所
2箇所
5箇所
113箇所
2箇所
2箇所
15箇所
139箇所
157箇所
296箇所

※ 民間プローブデータ(H27年度データ、H28年度データ)による。

1. これまでの検討経緯

1-3 平成30年度選定主要渋滞箇所の位置図

県内中心部エリアの主要渋滞箇所（国道・県道）



【平成30年度(第9回協議会)選定】

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【基準A+B+C】 120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】 15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】

157箇所

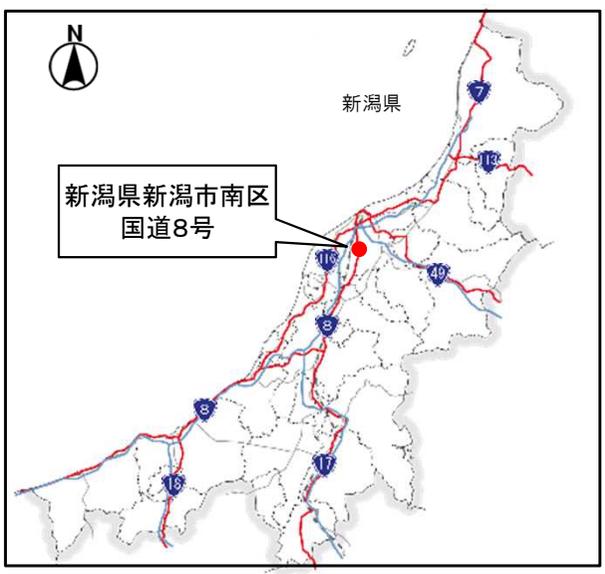
主要渋滞箇所総数: 296箇所

2. 新潟県内の道路・交通状況

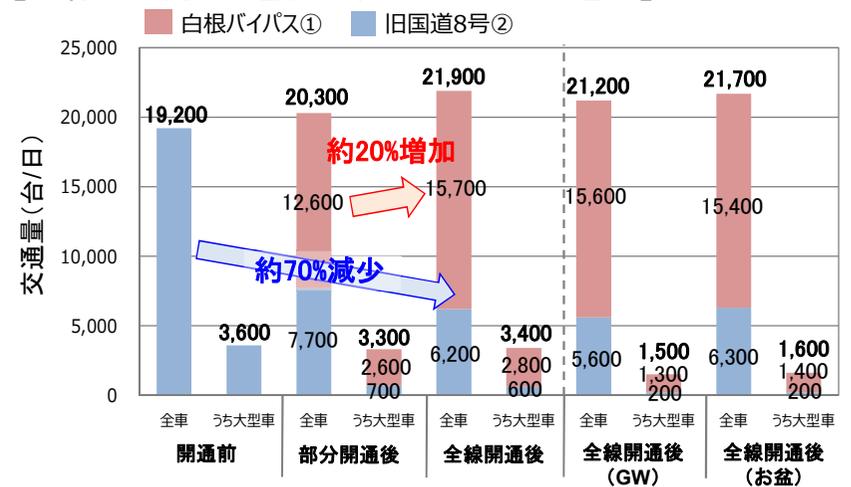
2. 新潟県内の道路・交通状況

2-1 国道8号白根バイパスの開通（平成31年3月10日全線開通）

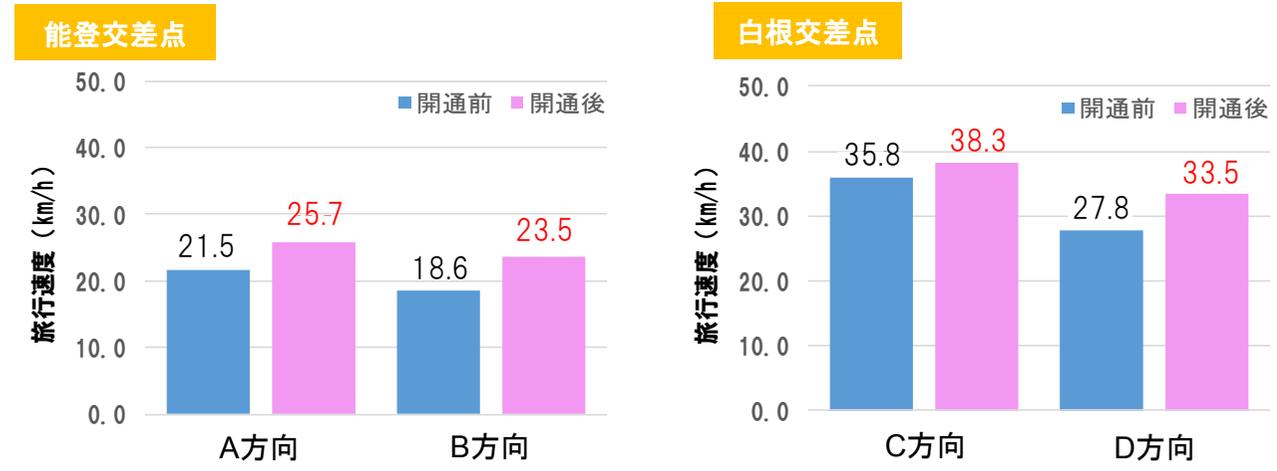
○白根バイパスへ交通が転換し、旧国道8号の交通量が約70%減少。
 ○交通量の減少により、旧国道8号の主要渋滞箇所において旅行速度の向上を確認。



■交通量の変化(断面①②)
 【全線1ヶ月後交通状況、GW&お盆交通量】



■開通前後の交差点進入速度の変化



①：バイパス交通量調査箇所(車両感知器)
 ②：旧国道8号交通量調査箇所(車両感知器)

※交通量調査(車両感知器:速報値)
 開通前: H26.3.10~4.9の日平均 部分開通後: H30.3.12~4.11の日平均 全線開通後: H31.3.11~4.10の日平均
 全線開通後(GW): H31.4.26~R1.5.6の日平均 全線開通後(お盆): R1.8.8~R1.8.18の日平均

※開通前: 民間プローブデータ H23.9~11平日平均
 開通後: ETC2.0プローブデータ H31.4~6平日平均

2. 新潟県内の道路・交通状況

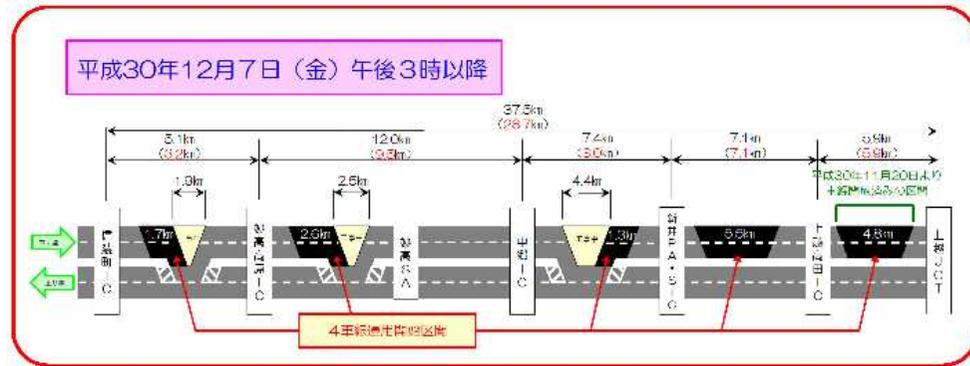
2-2 E18 上信越自動車道（信濃町IC～上越JCT間）の4車線運用開始（平成30年12月7日部分運用）

- 平成30年12月7日に信濃町IC～上越JCT（37.5km）のうち、約8割（28.7km）が4車線運用開始。
- 渋滞緩和、事故防止、通行止めの削減、冬期の交通確保が期待される。
- 新井PA・スマートIC～上越JCT間（13.0km）において渋滞ボトルネックだった2車線区間は全て4車線化され、GW期間の渋滞量が減少。
- 上信越自動車道と国道18号の断面交通に関しては、断面1で国道18号が減少し、上信越自動車道が増加する結果となった。

■ 4車線化事業区間

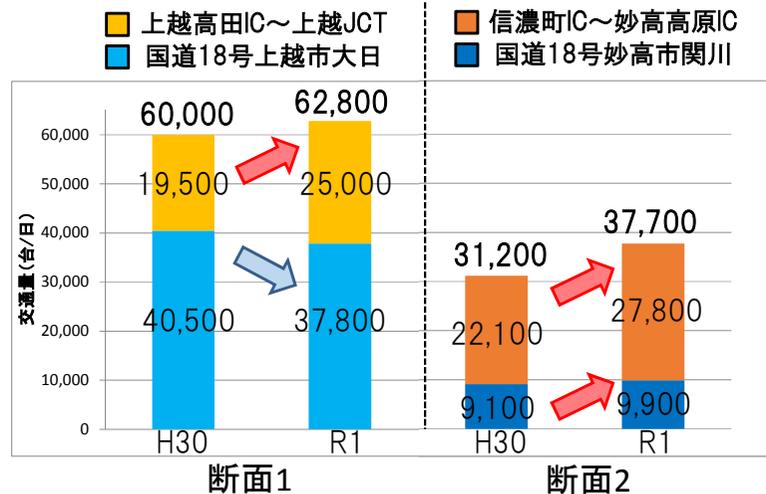


■ 平成30年12月7日の4車線運用開始区間

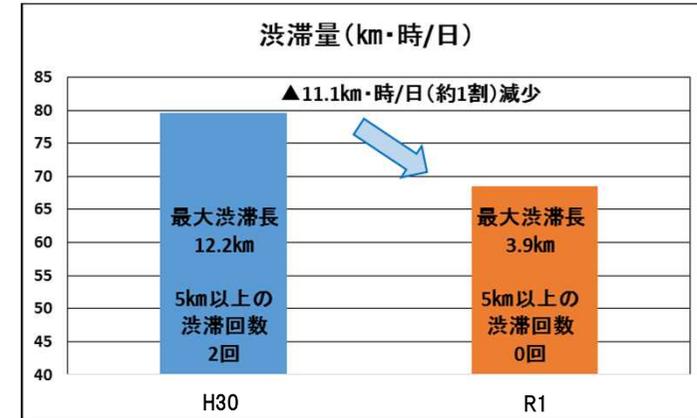


（上越高田IC～上越JCT）

■ GW期間の日平均交通量 （上信越自動車道と国道18号の断面交通量）



■ GW期間の上信越自動車道の渋滞量及び最大渋滞長の比較（全区間）



※GW期間：（H31. 4. 26～R1. 5. 6）、（H30. 4. 27～H30. 5. 7）の11日間

※R1 GWは10連休のため交通量は増加

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

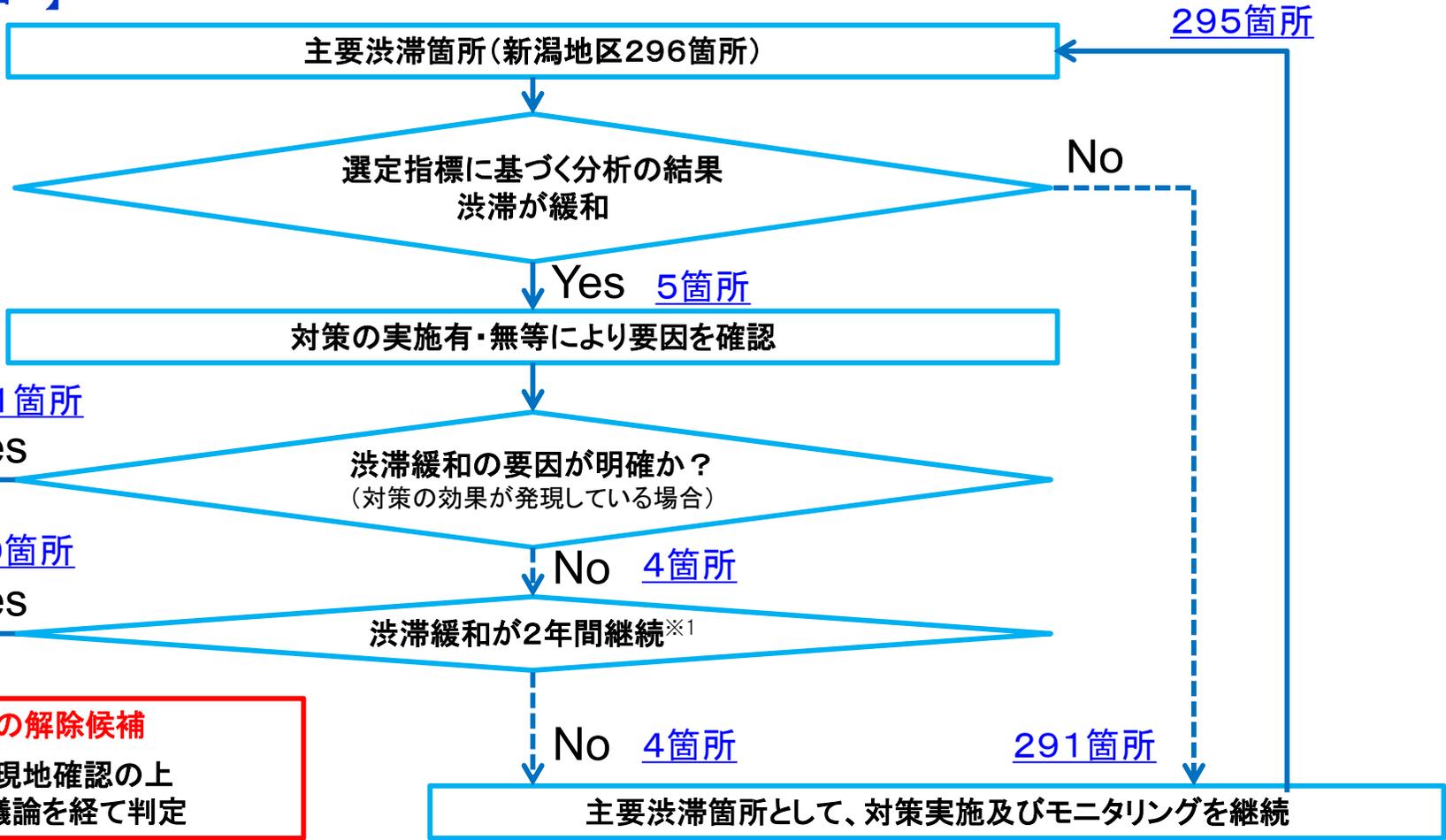
3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-1 解除候補箇所の抽出 (1) 解除フロー

○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、解除対象とした。
⇒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、解除対象とした。

【主要渋滞箇所 解除フロー】

- 【選定指標】
- A: 渋滞損失時間80万人時間/年以上
 - B: 渋滞損失時間180人時間/h以上
 - C: 秋季旅行速度20km/h以下
(渋滞損失時間県内上位50%)
 - C': 冬期旅行速度20km/h以下
 - D: 踏切ボトルネック箇所
 - E: 休日渋滞箇所



1箇所
主要渋滞箇所からの解除候補
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 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

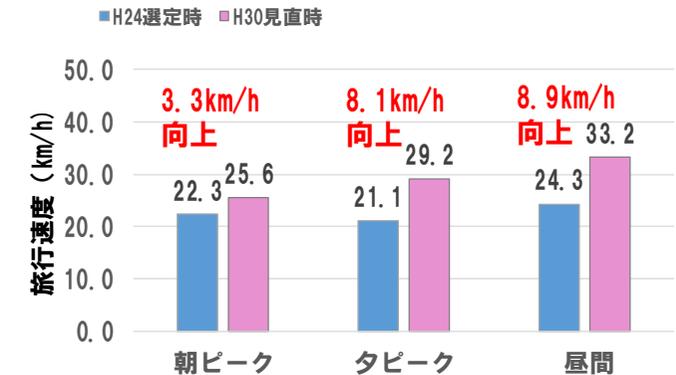
3-1 解除候補箇所の抽出 (2) 解除候補 【国道290号新発田南高校前交差点】

- 当該箇所は、A方向のタピークで旅行速度が概ね20km/h程度であり、地域住民による意見聴取により主要渋滞箇所として抽出された箇所（パブコメ）。
- 市道五十公野公園荒町1号線（H29.3開通）等の開通によって市街地を通過する交通が分散し、当該交差点A, B両方向の渋滞解消及び旅行速度の向上を確認できたため主要渋滞箇所から解除する。

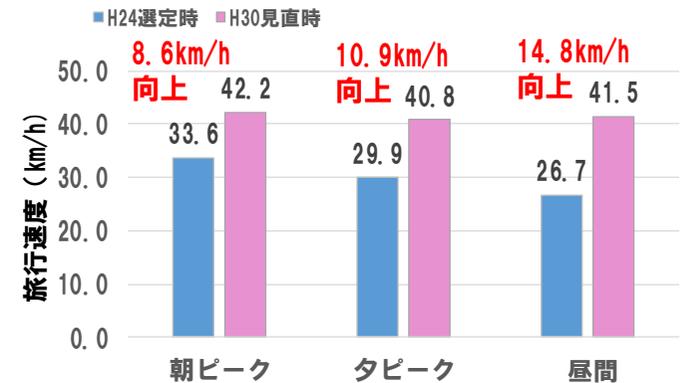


【旅行速度の改善状況】

A方向：新発田駅から阿賀野市方向



B方向：阿賀野市から新発田駅方向



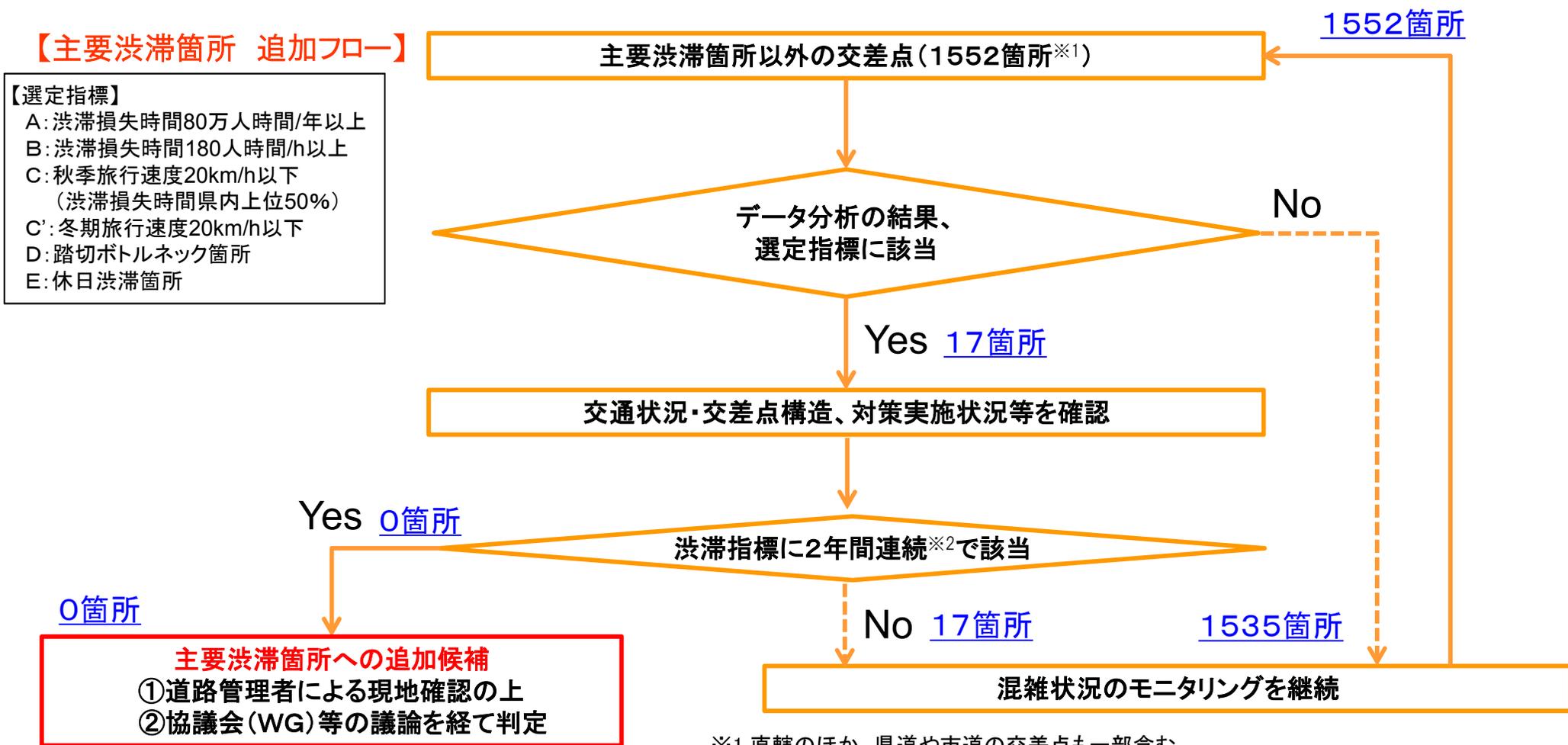
【朝ピーク】7:00~9:00 【タピーク】: 17:00~19:00 【昼間】:9:00~17:00

出典：H24選定時(民間プローブデータ) :H23.9~11平日
H30見直時(ETC2.0プローブデータ) :H29.9~11平日

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 (1) 追加フロー

- 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に、主要渋滞箇所の追加候補とする。



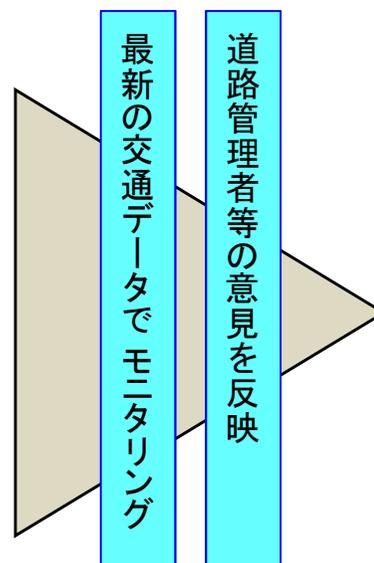
※1 直轄のほか、県道や市道の交差点も一部含む
※2 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため
※3 高速道路の渋滞区間については別途検討

3. 主要渋滞箇所の見直しについて

3-3 令和元年度選定 主要渋滞箇所

○主要渋滞箇所の追加・解除候補を反映した新たな主要渋滞箇所を下表の通り選定した。

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	平成30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	113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 [大規模商業施設休日渋滞箇所]	16箇所	15箇所
①抽出基準に該当する箇所	137箇所	139箇所
②パブリックコメント抽出箇所	166箇所	157箇所
主要渋滞箇所合計(①+②)	303箇所	296箇所



令和元年度選定 主要渋滞箇所(案)
2箇所
5箇所
113箇所
2箇所
2箇所
15箇所
139箇所
156箇所
295箇所

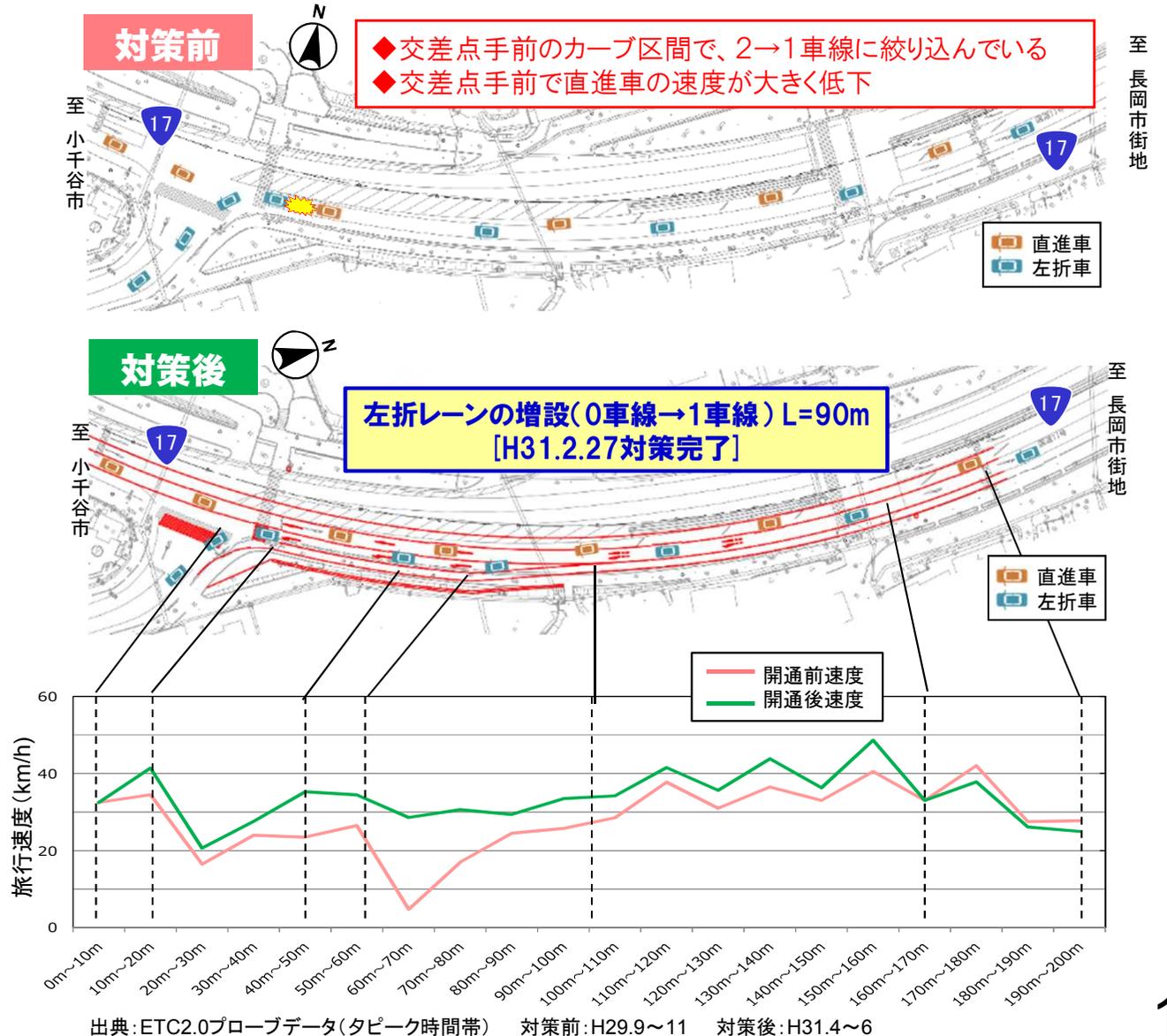
4. ピンポイント対策について

4. ピンポイント対策について

4-1 ピンポイント対策実施箇所の効果検証 【国道17号妙見堰交差点】

○妙見堰交差点では、交差点手前の車線減少、左折車の影響で直進車線の速度が大きく低下。
 ○左折レーン増設を実施、速報として旅行速度の改善を確認。引き続き整備効果を注視。

トラック・バス等の利用者団体による混雑意見箇所



4. ピンポイント対策について

4-2 ピンポイント対策の実施予定箇所 【国道8号寺島交差点】

- 国道8号寺島交差点では、右折車が右折車線分岐部近くまで滞留し、直進車の走行を阻害。
- 右折レーンを延伸する事業を実施することで、直進車の円滑な走行の確保を予定。

トラック・バス等の利用者団体による混雑意見箇所

寺島交差点

至新潟市
至柏崎市

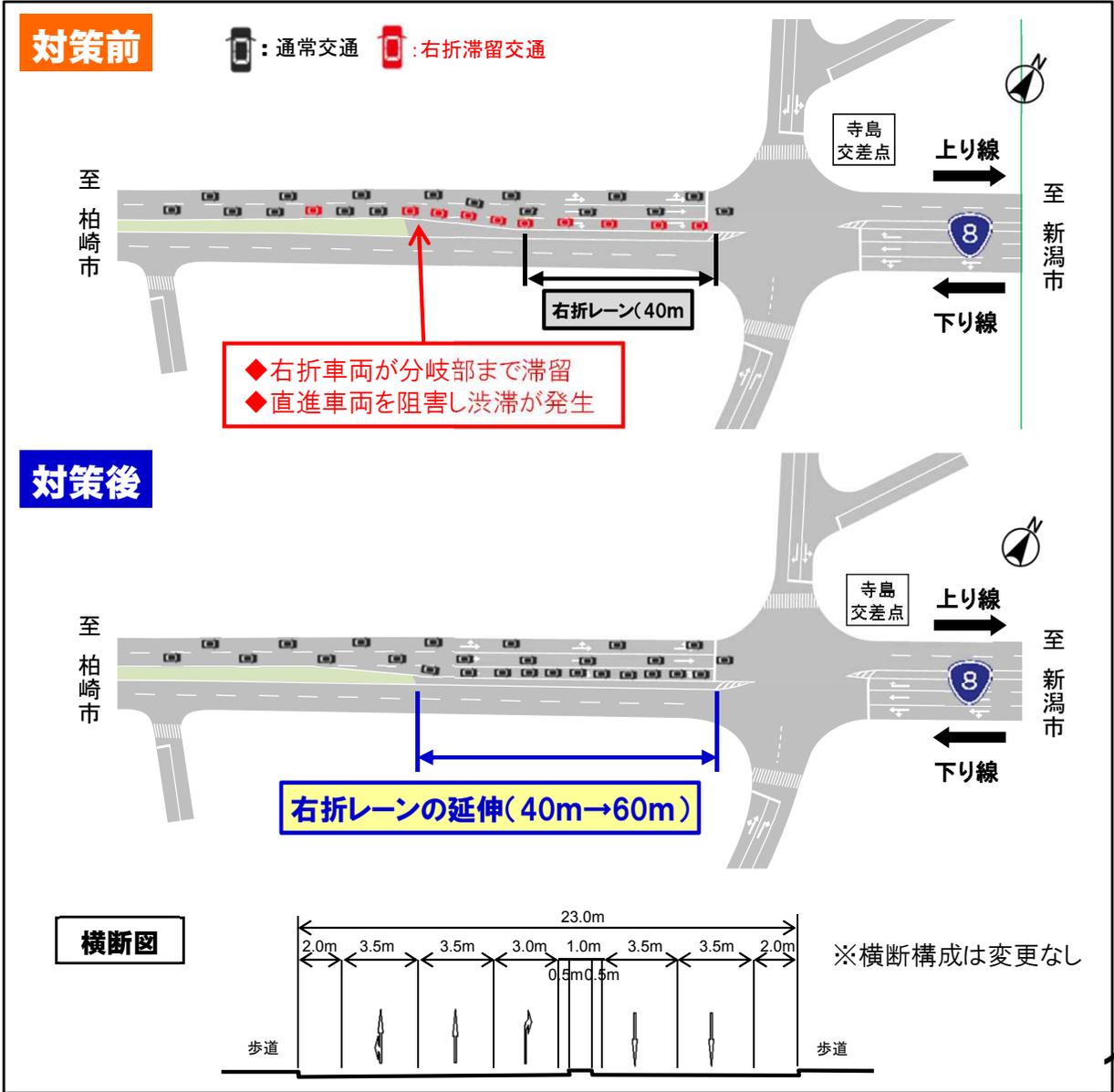
寺島交差点

至新潟市
至柏崎市
至東京都

● 主要渋滞ポイント
■ 大規模小売店舗※

※【出典】新潟県内大規模小売店舗(1,000㎡超)一覧

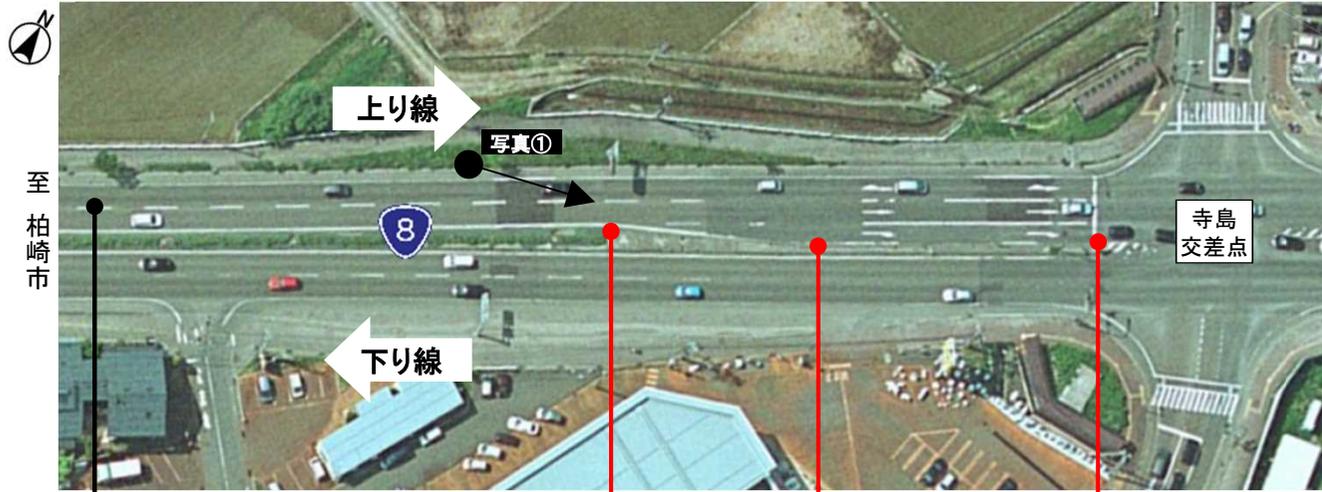
《説明図》



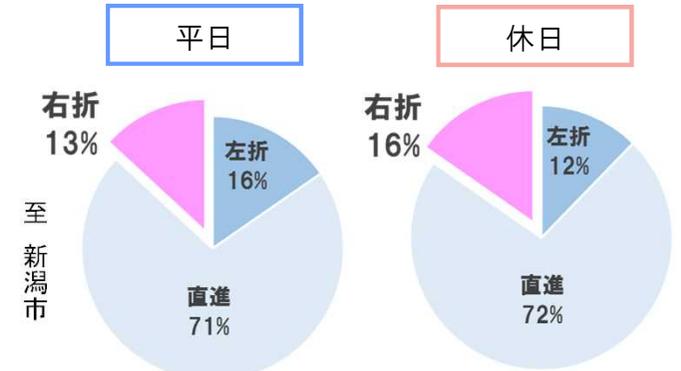
4. ピンポイント対策について

4-2 ピンポイント対策の実施予定箇所 【国道8号寺島交差点】

寺島交差点手前の車線状況写真

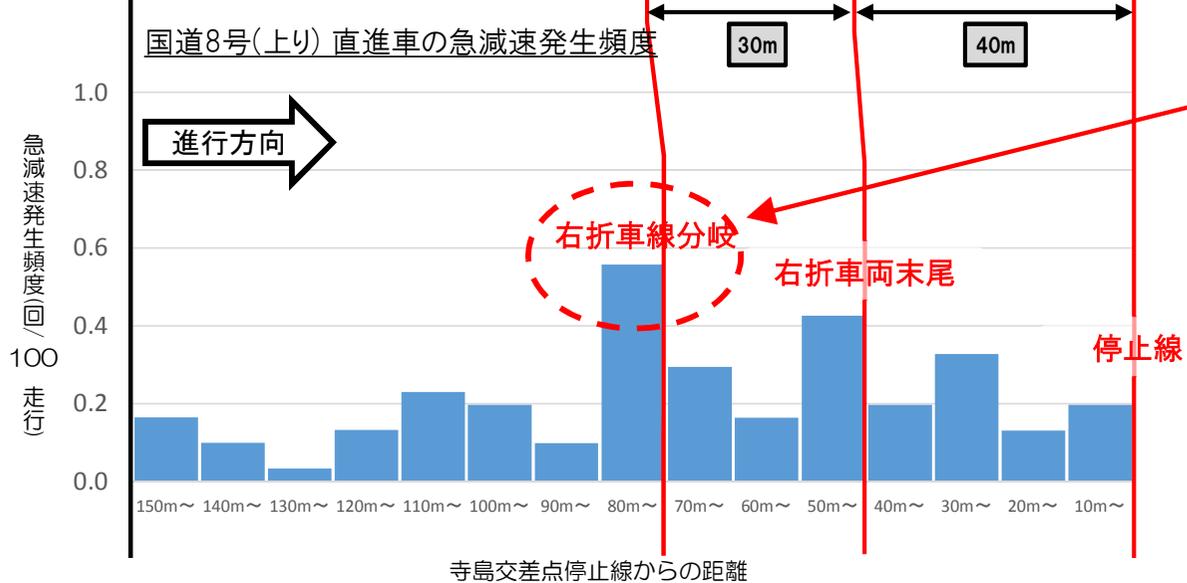


国道8号(上り) 寺島交差点のピーク時交通量



【出典】交通量調査結果
 【実施日】平日：H29年10月17日 11時台
 （右折124台、左折106台、直進574台）
 休日：H29年12月3日 11時台
 （右折186台、左折149台、直進874台）

平日、休日ともに1割以上が右折利用している。
 右折車線が始まる箇所で急減速の発生頻度が高い
 ⇒直進車を阻害。



【データ出典】ETC2.0プローブデータ
 【分析期間及び条件】H30年9月(平日)、前後加速度：-0.3G以下を整理

5. その他議題

(県内各地区からの報告事項)

(1) 上越地区からの報告	18P
(2) 中越地区からの報告	21P
(3) 下越地区からの報告	24P

5. その他議題

(1) 上越地区からの報告【新上越市立水族博物館開業に伴う渋滞対策検討】

①リニューアルの概要と来館者の概況

- 平成30年6月26日に上越市立水族博物館がリニューアルオープン。
- オープン後約5か月で60万人(開業前の年間来館者予測)を突破。

リニューアルの概要

- ✓延べ床面積 1.3倍 (6,917→8,440㎡)
 - ✓来館者数 30.2万人 (6/26~8/16) (20→60万人/年)
- 実績 予測値

資料：上越市立水族博物館のあゆみ、上越市新水族博物館 実施設計(概要)、上越市新水族博物館 基本計画 H26.1

《上越市立水族博物館(旧館)》

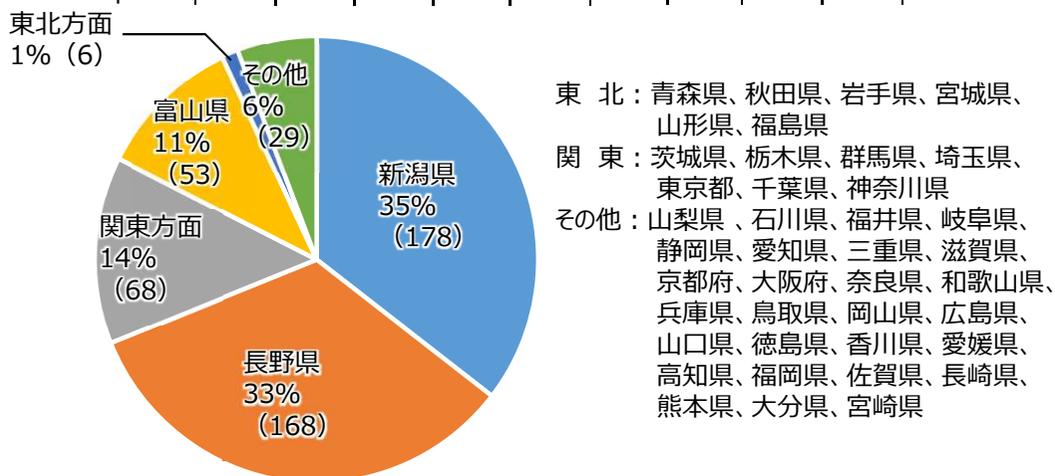
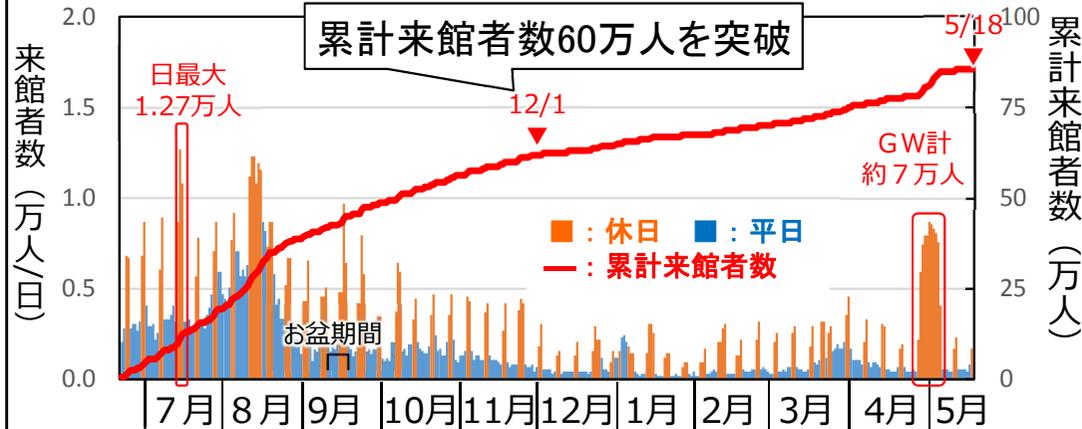


《新水族博物館》



来館者の概況

- ・リニューアル後約5か月で年間予測値60万人/年の来館者数を突破。(5/18までの来館者数は約86万人【H30/6/26~R1/5/18】)
- ・来館者の地域別割合は県内客が最も多く約3割、次に長野県で約3割、関東方面で約1割



来館者の方面別内訳

上越市資料：ナンバープレート調査 (H30/8/14 10:45~11:30 駐車場P3)

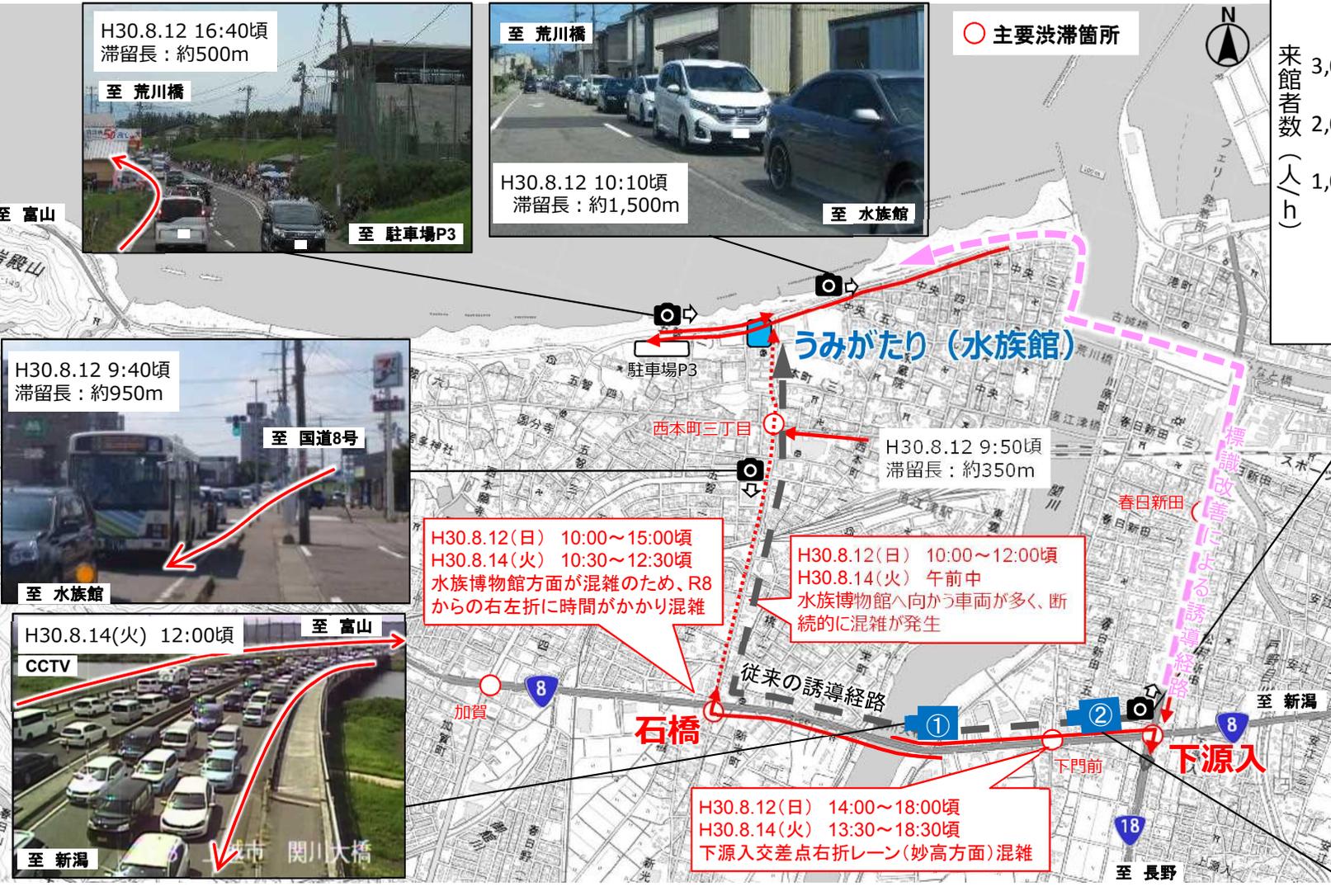
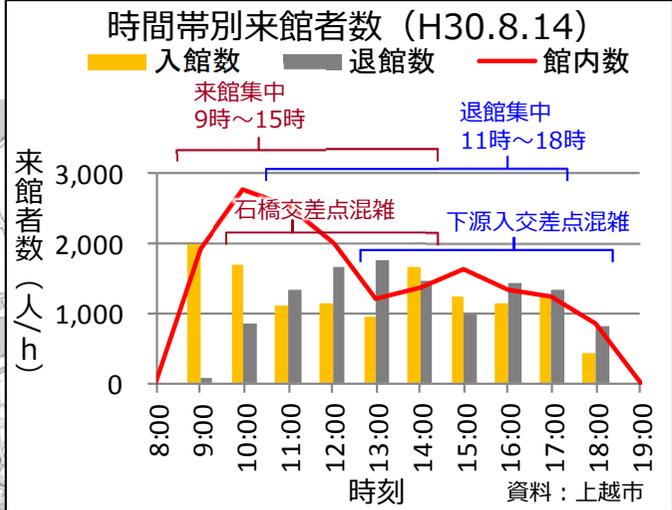
5. その他議題

(1) 上越地区からの報告【新上越市立水族博物館開業に伴う渋滞対策検討】

②平成30年8月（お盆期間中）の交通状況

・開館前に案内標識を改善し、従来の誘導経路からの交通分散を図ったが未だ従来の誘導経路からの交通が多く、国道8号では、来館時間帯（10～15時頃）は石橋交差点、帰宅時間帯（13～18時頃）では下源入交差点において混雑が発生した。

■調査概要:うみがたりを起点とする渋滞状況の把握と渋滞長の簡易的な観測を実施
 調査日時:平成30年8月12日 10時～12時、13時～15時、16時～17時
 調査範囲:うみがたりを起点とする渋滞がつながっている区間



5. その他議題

(1) 上越地区からの報告【新上越市立水族博物館開業に伴う渋滞対策検討】

③令和元年ゴールデンウィークの状況

渋滞への主な取り組み（GW追加対策：赤字）

【経路分散の対策】

- ・案内標識の見直し
- ・来館者への混雑状況等の情報発信の頻度を増加（リアルタイムで発信）【うみがたりのHP・SNS】
- ・臨時看板の設置（アクセス経路の分散）と拡充【うみがたり実施】
- ・公共交通機関の利用促進
- ・HP・SNSを通じて連休前の事前告知【うみがたりのHP・SNS】
- ・HP・SNSで夕方の時間帯の利用を推奨する情報発信【うみがたりのHP・SNS】
- ・FM上越での情報発信【うみがたり実施】

【その他】

- ・臨時駐車場の開設
- ・イベント回数の増加による回転率の向上（管内の滞在時間の短縮）
- ・イベントの初回実施時刻の前倒し（混雑が始まる前に入れ替えが発生するようにする）



渋滞の発生状況と今後の予定

○令和元年のゴールデンウィークは10連休となったため、来館者が分散し、一時的な滞留※は発生したが、昨年度の7月連休やお盆程の渋滞は発生しなかった。

（※昼間の来館集中時のうみがたり周辺で渋滞長約300m程度発生）

○令和元年お盆期間の交通状況も引き続き観測し、渋滞状況の分析、対策効果の評価を行う。

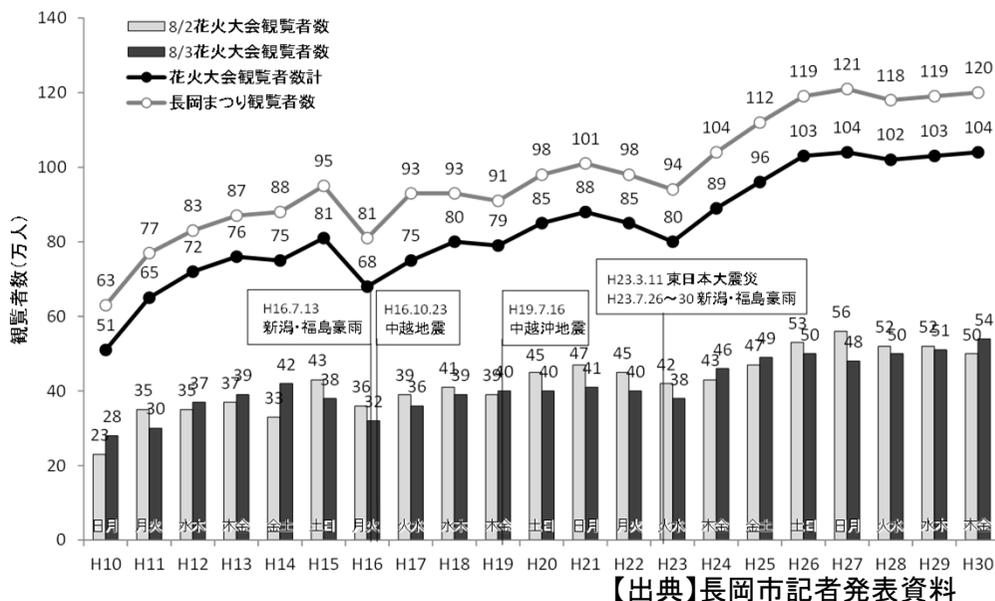
5. その他議題

(2) 中越地区からの報告【長岡まつり大花火大会に伴う渋滞対策検討】

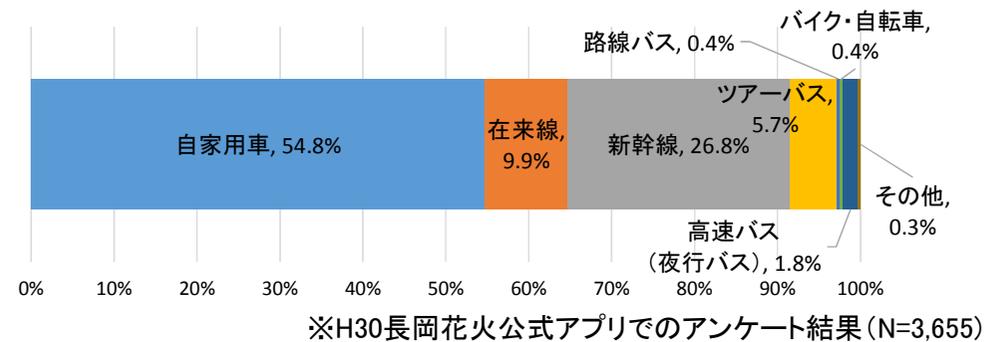
① 大花火大会の概要

- 毎年8月2、3日に新潟県長岡市で開催される『長岡まつり大花火大会』は、近年2日間で100万人を超える観覧者が来訪している。開催曜日による多少の増減はあるが、観覧者数は増加傾向にある。
- 来訪する交通手段は県内外ともに自動車の割合が最も高い。
- 花火大会終了後観覧者が一斉に帰路につくため、市内各地で渋滞が発生している。
⇒ビッグデータを用いて渋滞要因の分析を行い、渋滞対策の検討を行う。

■ 花火大会来訪者数の推移



■ 長岡市外から市内に入るまでの交通手段の割合



■ 長岡IC付近の渋滞状況 (H30. 8. 2)



5. その他議題

(2) 中越地区からの報告【長岡まつり大花火大会に伴う渋滞対策検討】

②これまでの取り組み

- H29年度よりアプリによる渋滞対策について社会実験を開始。
- H30年度からは、新たな取り組みとしてGPS位置情報による分析を実施。
⇒アプリによる一定の効果は確認されたが、更なる利用者の促進が必要。

【課題】

- ・ 大会終了後、長岡IC方向を中心に会場周辺で大渋滞が発生、遠方ICを利用する方が所要時間が短い
- ・ 会場付近の駐車場利用が集中、これにより路上駐車が発生、郊外のP&R用駐車場に空きが残る

【目的】

- ①帰宅の出発時刻を分散化
- ②帰宅経路を分散化
- ③迷い交通の削減
- ④P&R駐車場の利用促進

【アプリの機能】

機能1

昨年度渋滞情報



機能2

駐車場利用情報



◆イベントの特徴

- ・ 会場を中心に面的な渋滞が発生
 - ・ 遠方からの来訪者が多い
- 来訪者へ能動的に道路交通情報を提供する手段が重要

【手法】

スマートフォンアプリを用いた渋滞対策

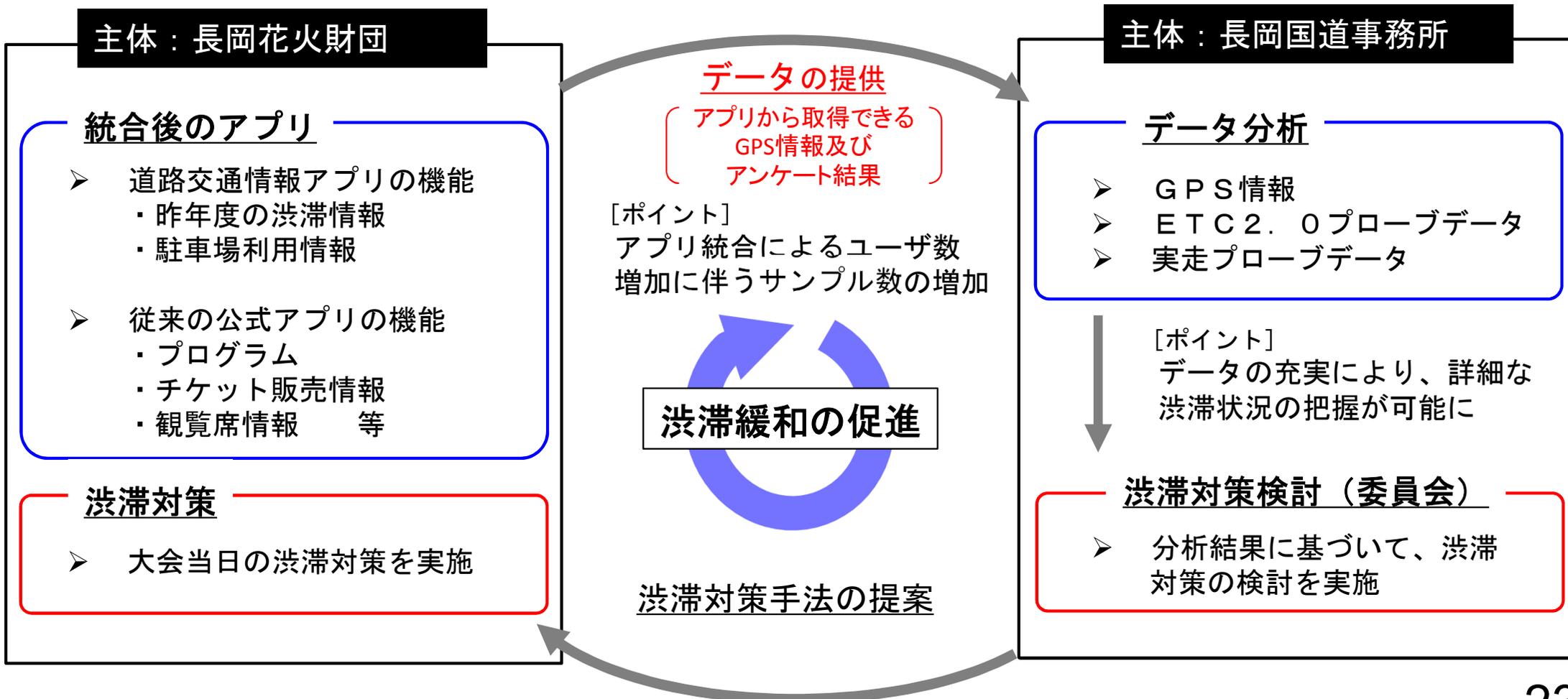
長岡花火道路交通情報アプリ

5. その他議題

(2) 中越地区からの報告【長岡まつり大花火大会に伴う渋滞対策検討】

③今後の運用

- 実験により、アプリについては一定の効果が確認されたが、依然として渋滞・混雑は緩和されない。
- 今年度、より多くの利用者へ情報提供する事を目的とし、公式アプリと統合。
- アプリから得られるデータ等を長岡国道事務所へ提供してもらい、分析した結果や新たな渋滞対策をフィードバックすることで、継続的に運用する協力体制が構築される。



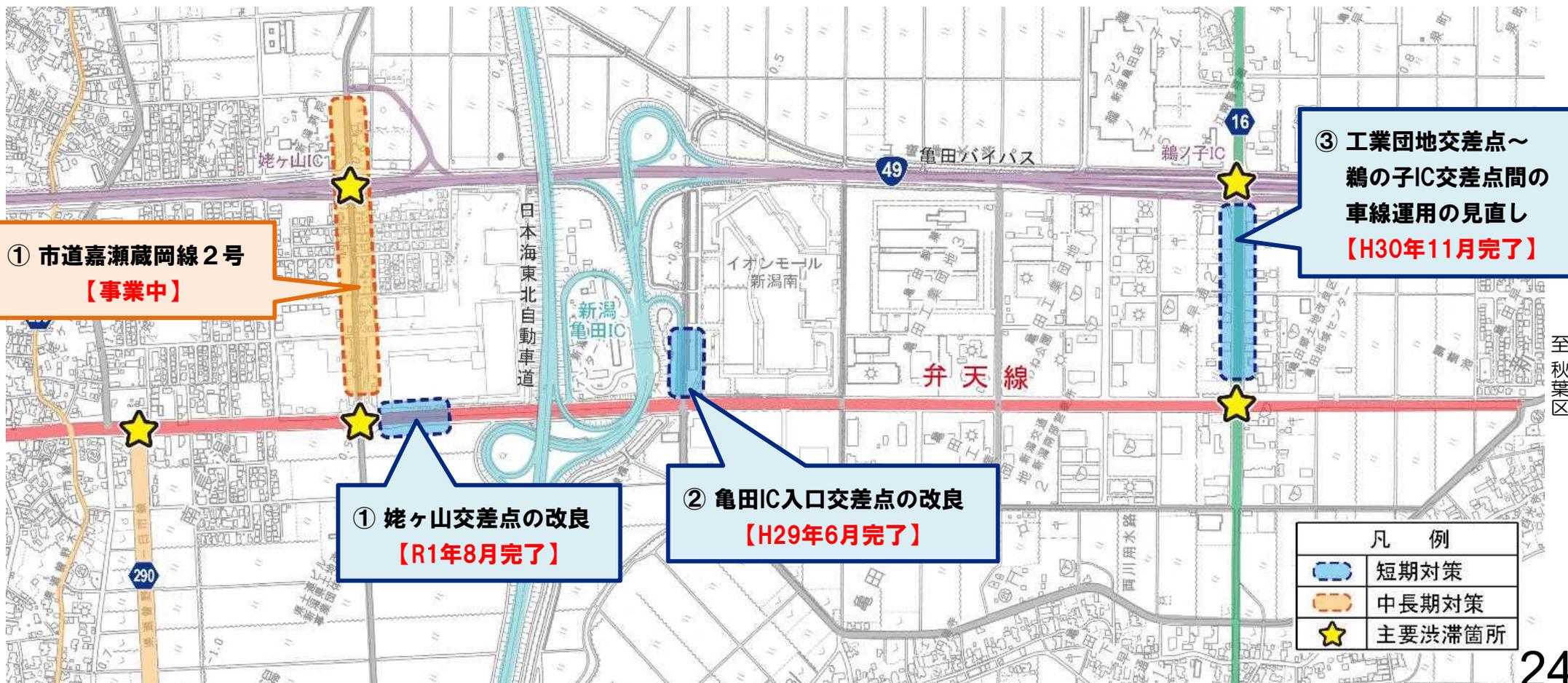
5. その他議題

(3) 下越地区からの報告

【弁天線における渋滞対策の検討】

- 新潟市の主要な幹線市道である通称“弁天線”では、ピーク時の交通集中や沿線に立地する商業施設への買物交通等の影響により、平休日共に慢性的な混雑が発生し、主要渋滞箇所も点在している。
- 並行する“国道49号へのアクセス改善”と“大規模商業施設周辺の混雑緩和”を目的に渋滞対策（短期・中長期）を検討し、順次実施している。

【弁天線の主要渋滞箇所と渋滞対策】



5. その他議題

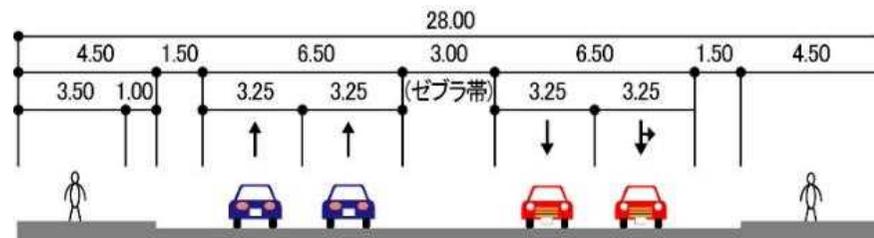
(3) 下越地区からの報告【弁天線における渋滞対策の検討】

① 姥ヶ山交差点の改良・市道嘉瀬蔵岡線2号

- 国道49号姥ヶ山ICへのアクセス交通の集中や沿線商業施設への買物交通等により，混雑が発生。
- 抜本的な交通容量不足と右折交通の滞留による直進交通の障害を解消するために，姥ヶ山交差点の改良（右折滞留長の延伸）を実施し，市道嘉瀬蔵岡線2号（4車線化）を事業中。

姥ヶ山交差点：右折滞留長延伸 **(R1年8月完了)**

市道嘉瀬蔵岡線2号：4車線化 **(事業中)**



写真：姥ヶ山IC方面への右折交通による渋滞



写真：対策実施状況



写真：国道49号姥ヶ山ICからの先詰まりによる渋滞

5. その他議題

(3) 下越地区からの報告【弁天線における渋滞対策の検討】

② 亀田IC入口交差点の改良

- イオンモール新潟南から、弁天線へ流出する買物交通が集中することで、休日を中心に混雑が発生。
- 当該交差点から新潟駅方面への右折交通が多いため、右折車線を設置する交差点改良を実施。

【対策実施前後の渋滞発生状況と交通量の変化】



改良前



改良後

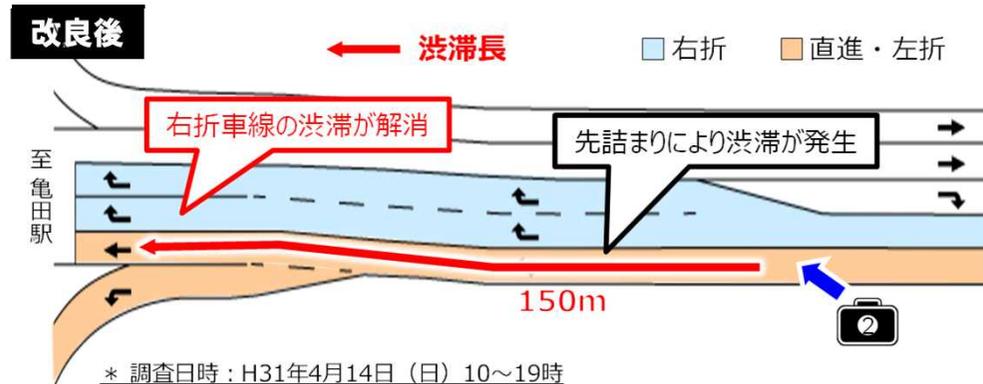
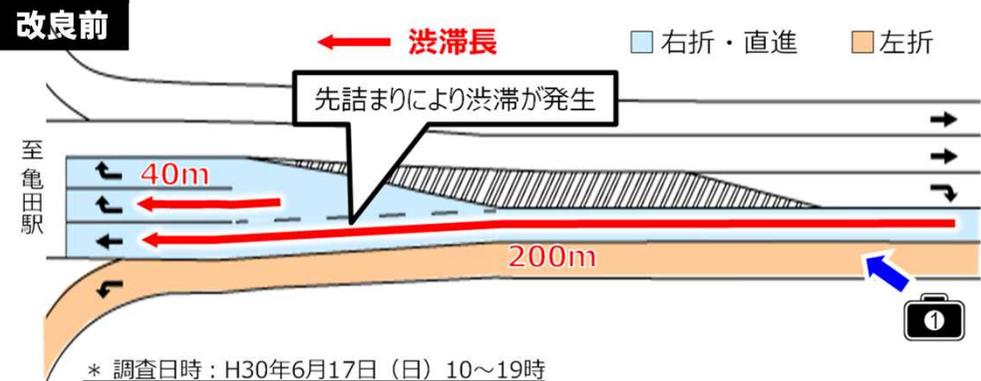


5. その他議題

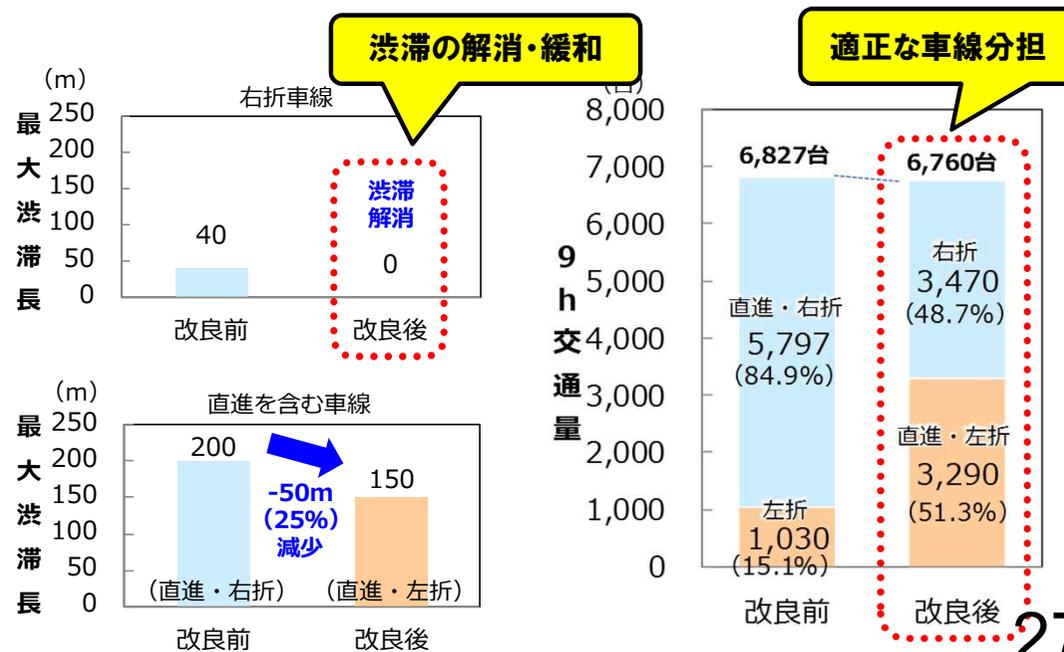
(3) 下越地区からの報告【弁天線における渋滞対策の検討】

③ 工業団地交差点～鶺ノ子IC交差点間の車線運用の見直し

- 国道49号鶺ノ子ICへのアクセス交通の集中や亀田駅方面からの先詰まりにより、混雑が発生。
- 工業団地交差点～鶺ノ子IC交差点間において、右折滞留長の延伸と車線運用の見直しを実施。
- 対策により、直進・右折車線に偏っていた交通が均等に利用されるようになり、渋滞も緩和。



【対策実施前後の渋滞発生状況と交通量の変化】



6. 今後の進め方について

6. 今後の進め方について

■ 新潟県渋滞対策協議会の進め方

R1.8

第10回新潟県渋滞対策協議会(今回)

- 主要渋滞箇所の見直し
- 各地区における渋滞対策方針の報告 等

主要渋滞箇所追加・解除箇所の公表

主要渋滞箇所のモニタリング
を継続

R2.2~3

地区WGにおける議論

第11回新潟県渋滞対策協議会の開催

平成31年度 道路関係予算概要（H31年1月 国土交通省 道路局・都市局）

■トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特特定や、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。

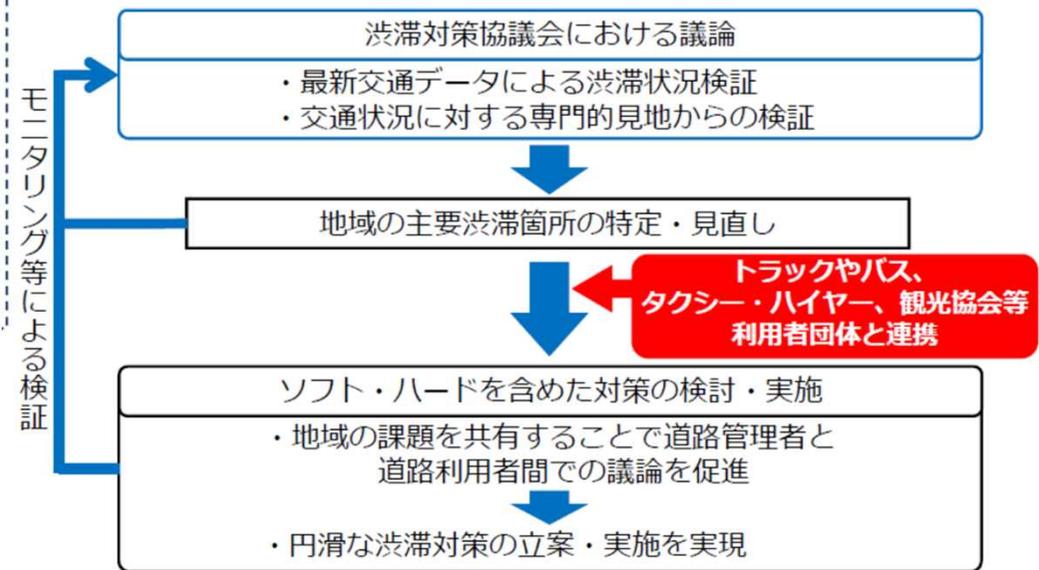
【背景・データ】

- ・最新の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、約9,000箇所（平成30年11月時点）
- ・大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、主要渋滞箇所の1割強（約1,200箇所）
- ・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82時間/km・年（平成29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、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組を全国で推進

○平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流等を確保するため、主要幹線道路の沿道において、大規模施設の立地者に対して、交通アセスメント等の実施を求めるなど、接道承認時の審査強化を導入

【渋滞対策の流れ】



<トラックやバスが渋滞に巻き込まれている状況>

参考：ピンポイント対策について

平成31年度 道路関係予算概要（H31年1月 国土交通省 道路局・都市局）

■生産性向上による経済成長の実現の観点から、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

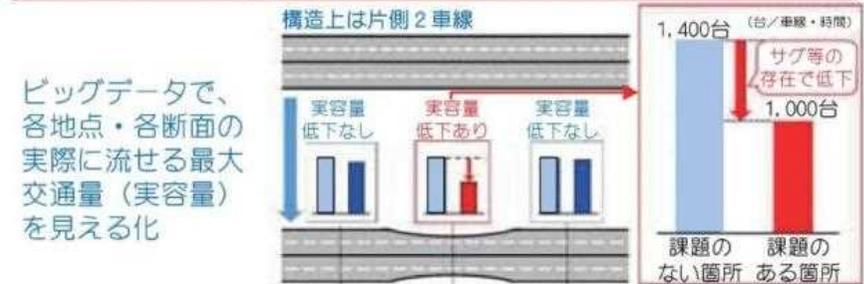


- ・欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割
- ・特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在

【ビッグデータ分析に基づく「賢い投資」】

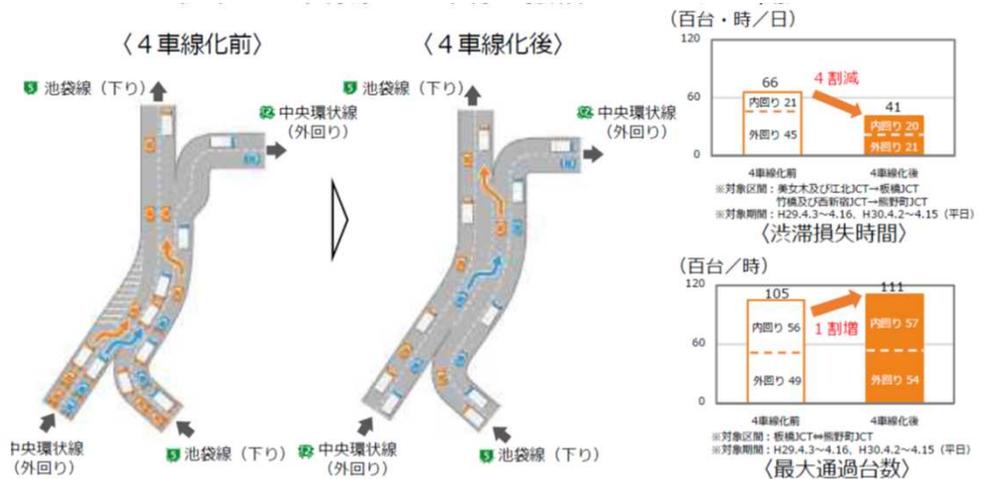
○高速道路

実容量の低下箇所をデータにより特定し、ピンポイントで是正



首都高速中央環状線板橋・熊野町JCTの例

首都高速中央環状線(内回り・外回り)板橋JCT～熊野町JCT間において、従来の3車線から4車線に拡幅して、運用を開始(平面図)



○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、ETC2.0等のビッグデータを用いたピンポイント対策(既存の道路幅員を活用した付加車線の設置等)を実施。

- ・東名阪道 四日市付近等10箇所対策済
- ・関越道 高坂SA付近等10箇所事業推進中

○ETC2.0やAIカメラ等の活用で、災害時を含め、渋滞要因の特定を高度化しつつ、効率的なピンポイント対策や交通需要に応じた可変的な車線運用等を推進

○容量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

新潟県渋滞対策協議会 規約

(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)

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

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