

第11回 新潟県渋滞対策協議会

日時:令和2年 8月24日(月)

14時00分～15時30分

場所:新潟国道事務所 大会議室

次 第

1. 挨拶

2. 議 事

1. これまでの検討経緯
2. 主要渋滞箇所の見直し
3. 新たな道路の開通状況
4. 県内各地の交通課題
5. ピンポイント対策の実施方針
6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告
7. その他(新型コロナウイルスの交通への影響等)
8. 今後の進め方

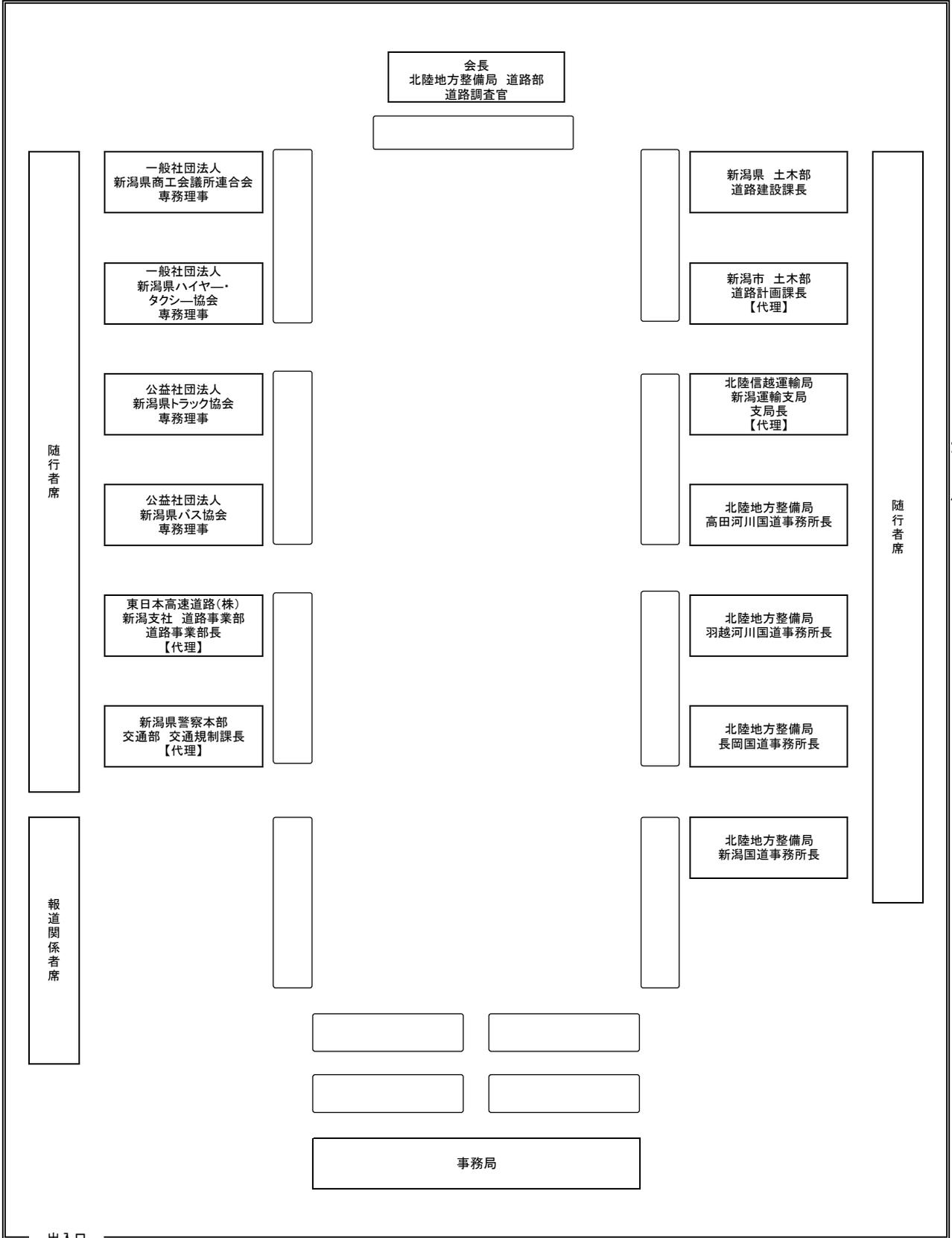
3. その他

■配布資料

- ・配席図
- ・出席者名簿
- ・資料-1 第11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 R1主要渋滞箇所位置図
道路ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(パンフレット)

第11回新潟県渋滞対策協議会 配席図

日時：令和2年8月24日(月) 14時から
会場：新潟国道事務所 大会議室



第11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	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	佐々木 紀彦	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	久保 竜志	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事務代理 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 大田 尊博
	新潟県 土木部	道路建設課長	東海林 晃	出席	
	新潟市 土木部	道路計画課長	玉木 正蔵	代理	道路計画課 副参事 谷内上 哲生
会長	北陸地方整備局 道路部	道路調査官	渡辺 隆幸	出席	
	北陸地方整備局 高田河川国道事務所	事務所長	堀 尚紀	出席	
	北陸地方整備局 羽越河川国道事務所	事務所長	長田 英和	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	柘津 知広	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11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. 主要渋滞箇所の見直し
3. 新たな道路の開通状況
4. 県内各地の交通課題
5. ピンポイント対策の実施方針
6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告
7. その他（新型コロナウイルスの交通への影響等）
8. 今後の進め方

令和2年8月24日

1. これまでの検討経緯

1. これまでの検討経緯

1-1 協議会での議論のポイント

これまでの主な検討経緯

- 平成24年度 主要渋滞箇所公表
- 平成25～26年度 渋滞対策基本方針の策定
- 平成27～28年度 モニタリング結果、対策の実施状況及び効果検証、解除方針案の提案
- 平成29年度～令和元年度 主要渋滞箇所の見直し、ピンポイント渋滞対策の実施等

最新交通データ(ETC2.0等)

道路利用者のご意見

交通環境等の変化

道路・交通網の整備等

新型コロナウイルスの交通への影響

最新の対策動向

交通アセスメント

路上荷さばきに起因する渋滞対策

今回の議論のポイント

① 主要渋滞箇所の見直し

- ・主要渋滞箇所の解除・追加（計3箇所解除、1箇所追加）

② 渋滞対策関連について

- ・新規道路開通状況、県内各地の交通課題、各地からの渋滞対策の活動報告
- ・ピンポイント渋滞対策について
- ・その他（新型コロナウイルスの交通への影響、都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方 等）

1. これまでの検討経緯

1-2 主要渋滞箇所の選定状況

- 主要渋滞箇所は、基本指標による評価に加え地域の課題を踏まえた抽出基準により選定。
- 令和元年度に主要渋滞箇所の見直しを実施し、現在295箇所を登録。

【主要渋滞箇所選定フロー】

渋滞状況を交差点の渋滞損失時間で評価

基本指標による評価
(渋滞損失時間※)

昼間12時間の渋滞
損失時間が多い交差点

抽出基準A

80万人時間/年相当
(約2,200人時間/日以上)

2箇所

一部の時間において、渋滞
損失時間が多い交差点

抽出基準B

180人時間/時相当
(抽出基準A/12)

5箇所

計137箇所

一方向でも速度
が低い交差点

抽出基準C

秋季の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%

113箇所

地域の課題を反映する
データによる補完

地域独自指標の追加
(休日・冬期・意見照会等)

抽出基準C'

冬期のピーク時の
最低旅行速度
が20km/h以下

2箇所

抽出基準D

踏切ボトルネック
箇所

2箇所

抽出基準E

休日渋滞箇所

15箇所

+パブリックコメント 156箇所 道路管理者・事業者からの意見、現地状況より選定

新潟県の主要渋滞箇所 295箇所を選定

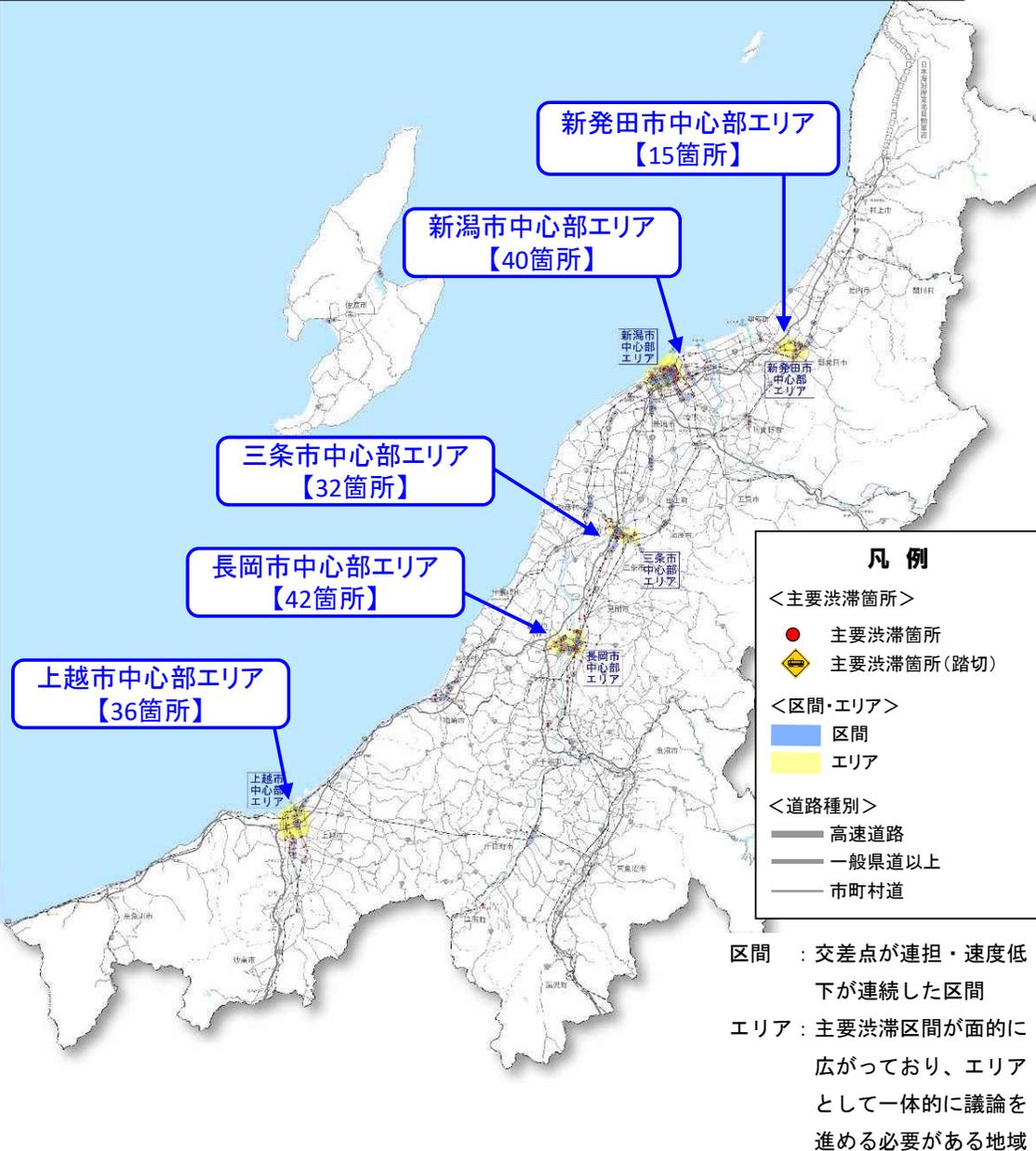
※ 渋滞損失時間

交差点に流入する区間で生じている損失時間（自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間）の合計

1. これまでの検討経緯

1-3 令和元年度選定主要渋滞箇所的位置図

県内中心部エリアの主要渋滞箇所（国道・県道）



【令和元年度(第10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 120箇所
 【基準A+B+C】

○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】

156箇所

主要渋滞箇所総数: 295箇所

2. 主要渋滞箇所の見直し

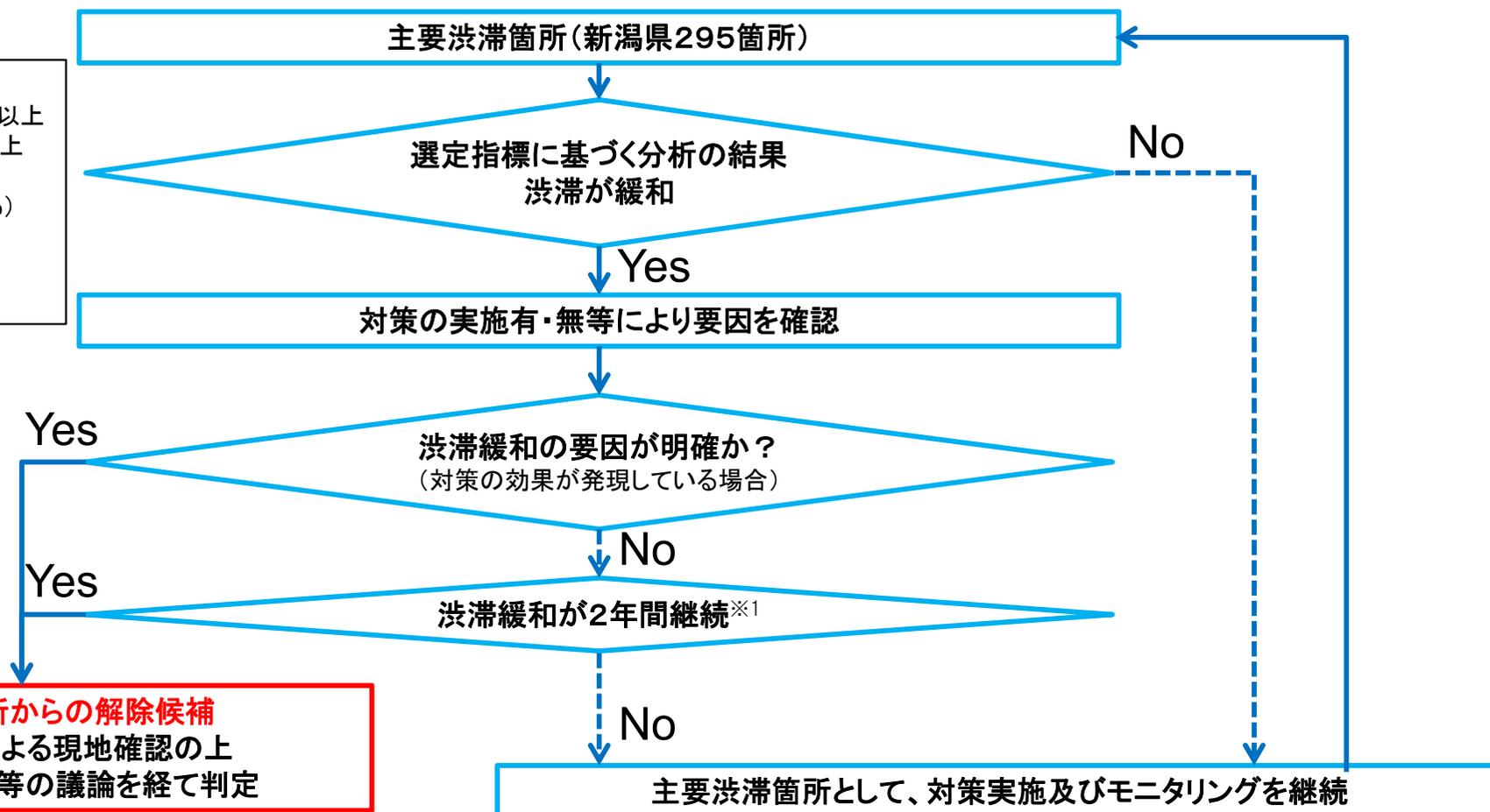
2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-1 解除候補箇所の抽出（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 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

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-2 解除箇所の選定

○主要渋滞箇所295箇所について、「主要渋滞箇所の解除フロー」に基づき該当状況を検証。
⇒解除候補箇所の3箇所について、現地確認も併せて実施した結果、3箇所全てで混雑緩和を確認したため、主要渋滞箇所を解除する。

【主要渋滞箇所の解除フローに基づいた解除候補】

解除フロー 該当状況	No	路線名	交差点名	市町村	H24年度(当初) 抽出基準	混雑が緩和した理由	解除 判定
渋滞緩和が2年 連続	1	市道西堀通線	西堀前通5番町交差点	新潟市	抽出基準E	交通需要の低下により、混雑が緩和。	○
	2	市道一番堀通入船線1号	東堀前通5番町交差点	新潟市	抽出基準E		○
	3	国道18号	島田交差点	上越市	パブコメ	今池～岡原間の4車線化により交通容量が拡大し、走行速度が向上	○

【解除箇所(案)位置図】



3箇所解除候補

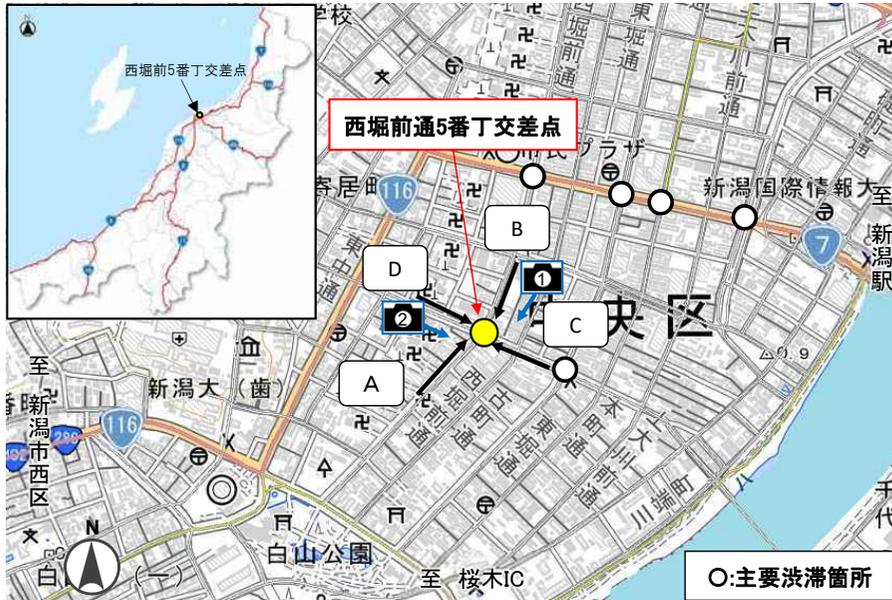
2. 主要渋滞箇所の見直し

2-3 【解除箇所】市道西堀通線 西堀前通5番町交差点

【混雑緩和要因】 交通需要の低下により、混雑が緩和。
 【状況確認】 道路管理者による現地確認で渋滞は発生していない。

《交差点概要図・写真撮影位置》

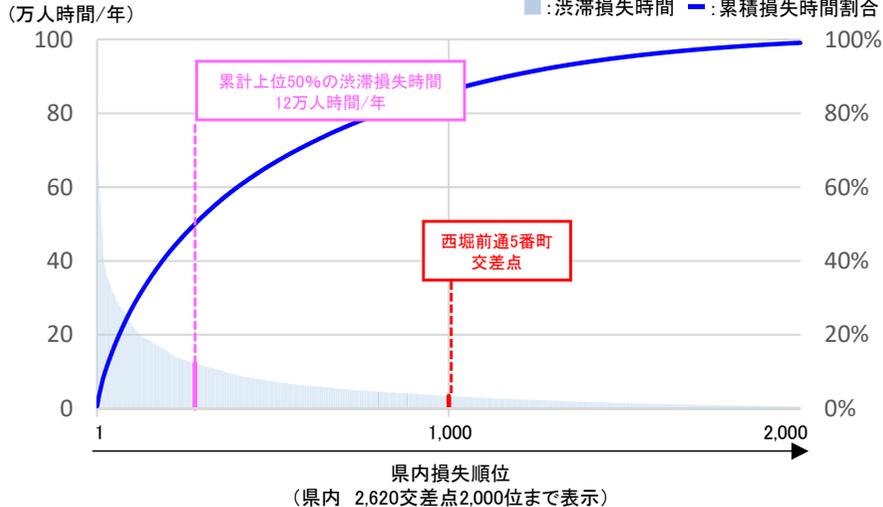
《現地状況写真》



【写真撮影日】令和2年3月8日(日) 13時台

【写真撮影日】令和2年3月8日(日) 13時台

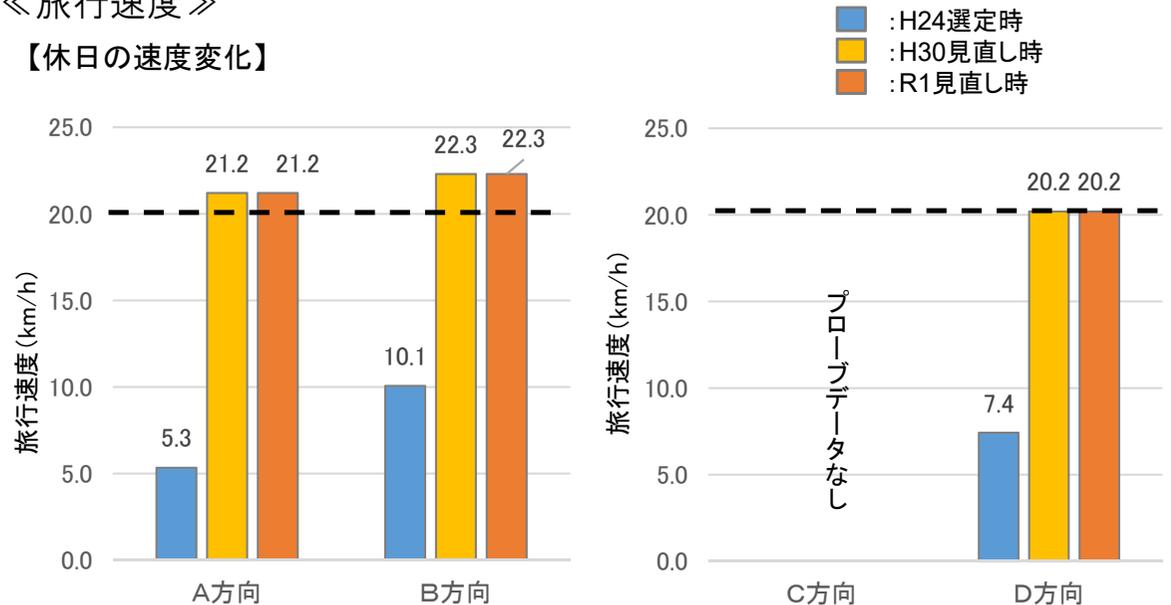
《渋滞損失状況》



【渋滞損失時間】平成30年秋期(9月～11月)

《旅行速度》

【休日の速度変化】



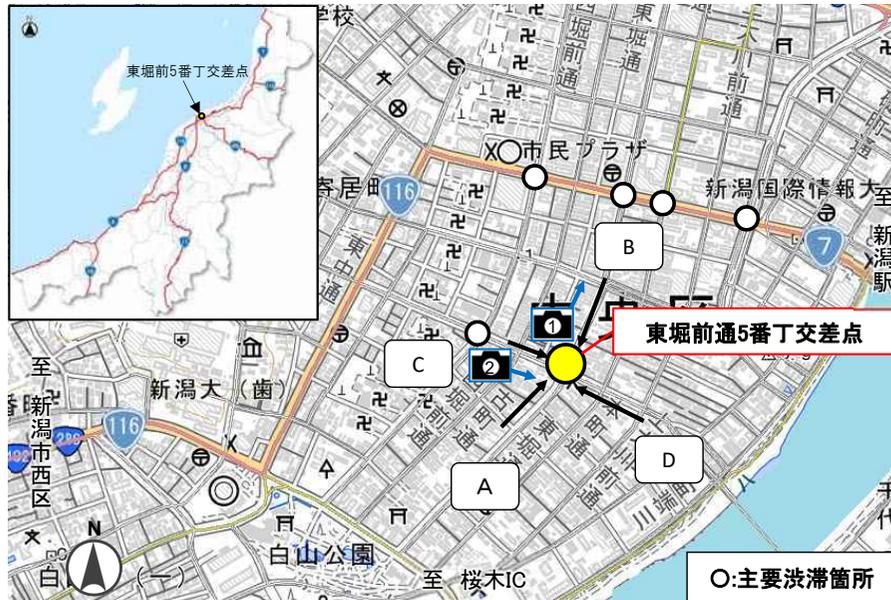
【速度出典】プローブデータ平成30年秋期(9月～11月)

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-3 【解除箇所】市道一番堀通入船線1号 東堀前通5番町交差点

【混雑緩和要因】 交通需要の低下により、混雑が緩和。
 【状況確認】 道路管理者による現地確認で渋滞は発生していない。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《現地状況写真》

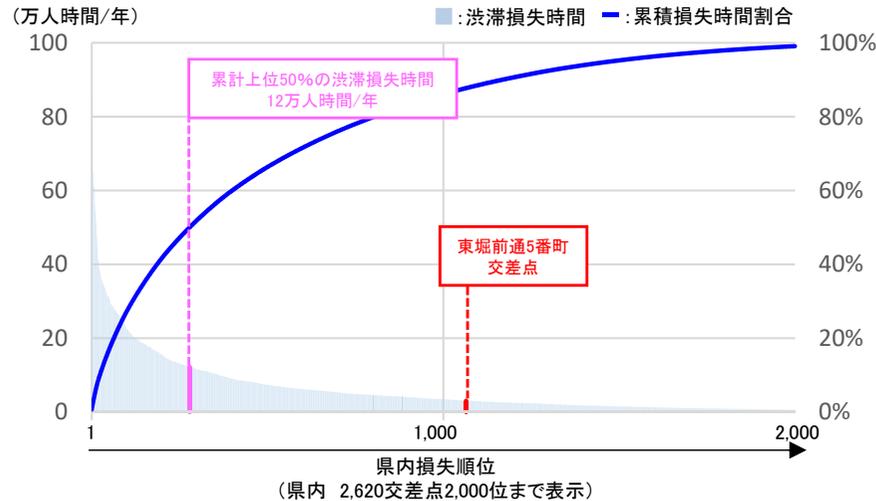


【写真撮影日】令和2年3月8日(日) 13時台



【写真撮影日】令和2年3月8日(日) 13時台

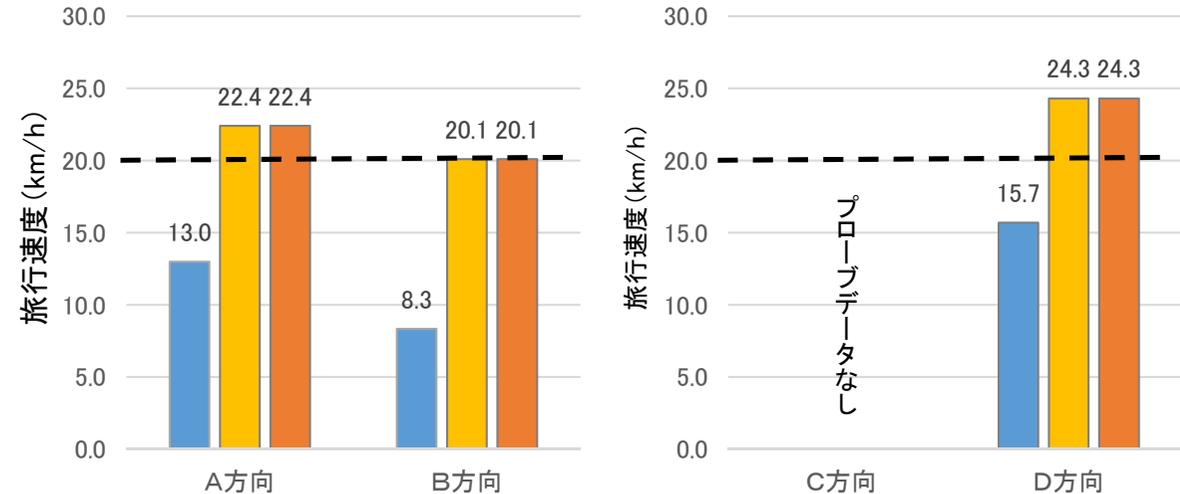
《渋滞損失状況》



【渋滞損失時間】平成30年秋期(9月～11月)

《旅行速度》

【休日の速度変化】



【速度出典】プローブデータ平成30年秋期(9月～11月)

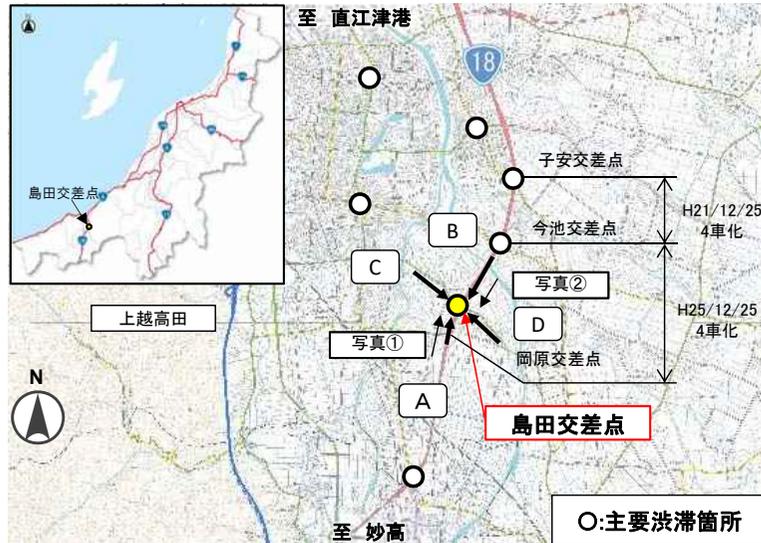
2. 主要渋滞箇所の見直し

2-3 【解除箇所】国道18号 島田交差点

【混雑緩和要因】 H25年12月に当該交差点が4車線化されたことにより交通容量が拡大し、旅行速度が改善されたため。

【状況確認】 道路管理者による現地確認で渋滞は発生していない。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《現地状況写真》

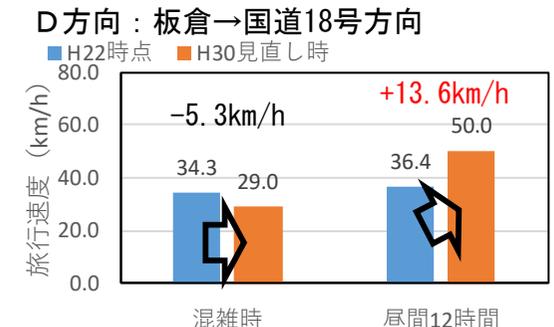
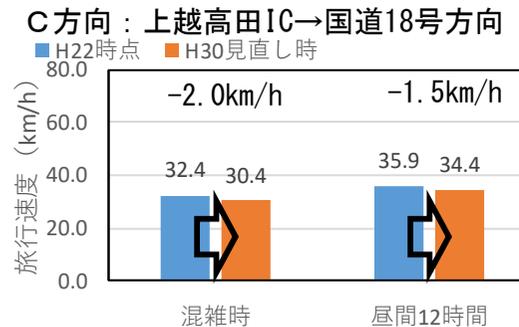
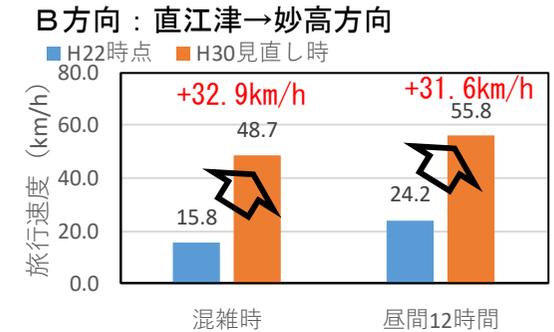
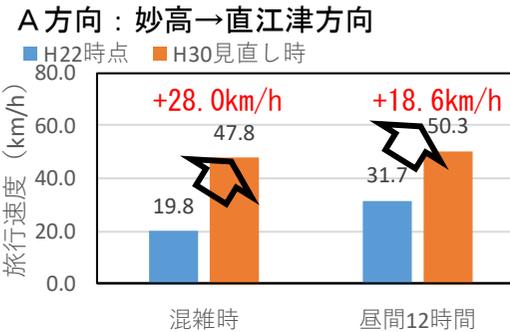


【写真撮影日】令和2年2月26日(水) 7:30

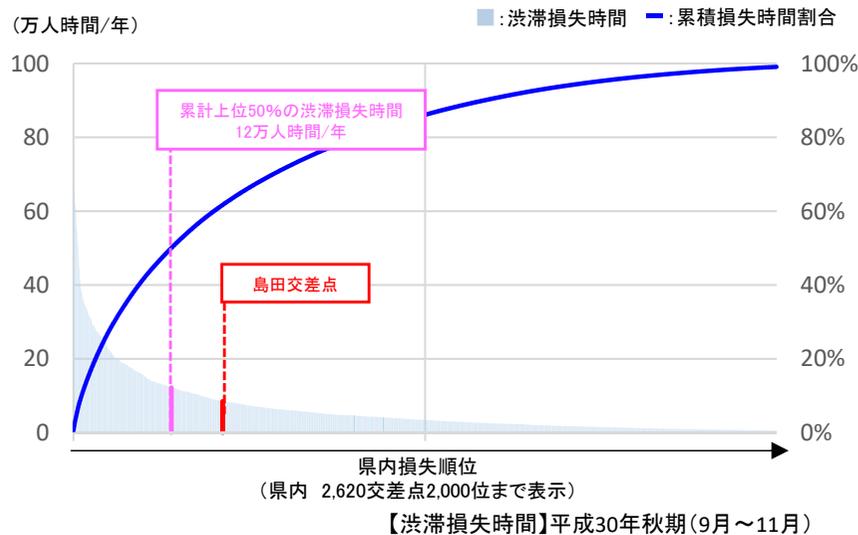


【写真撮影日】令和2年2月26日(水) 7:50

《旅行速度》



《渋滞損失状況》



2. 主要渋滞箇所の見直しについて

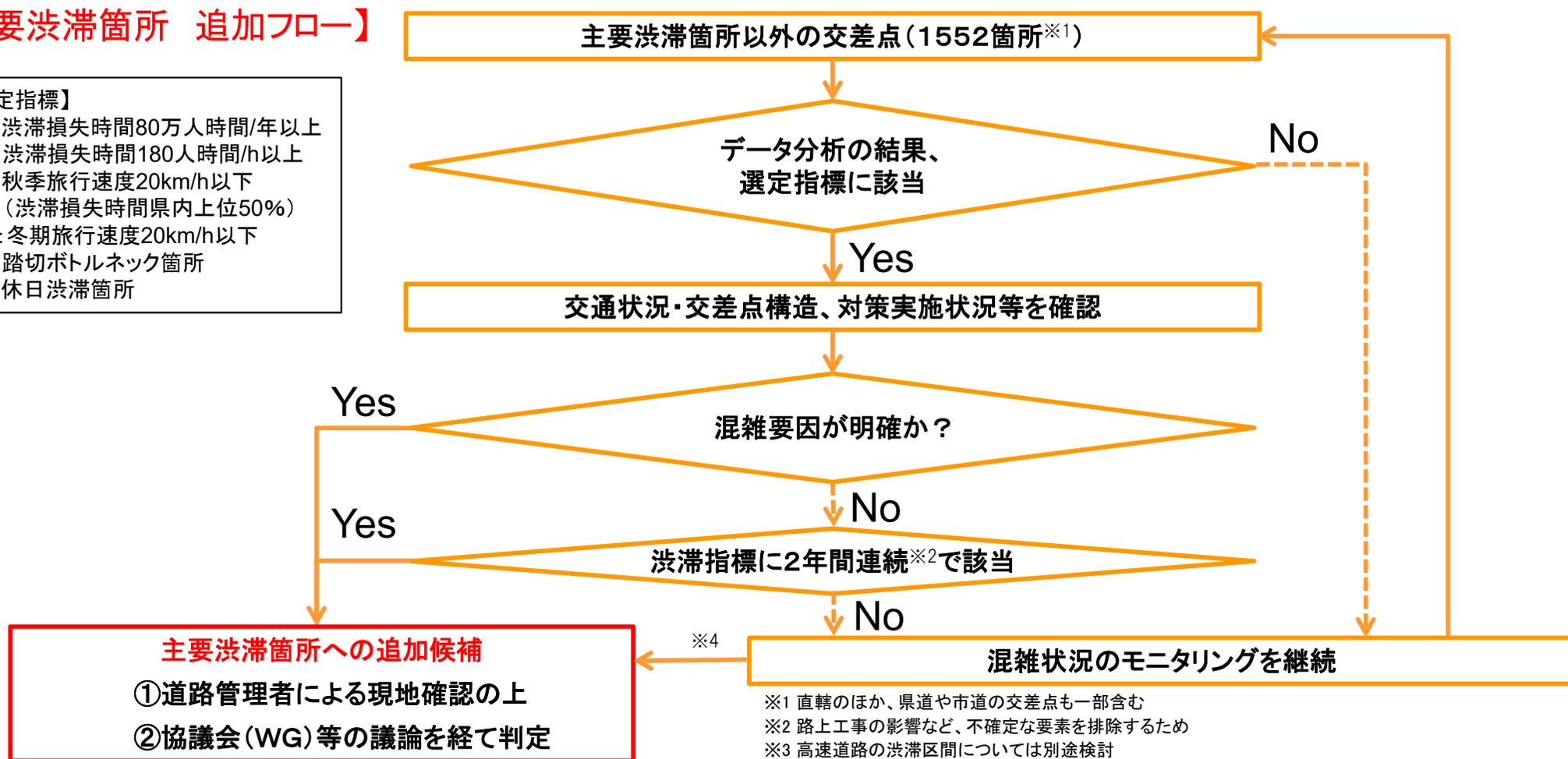
2-4 追加候補箇所の抽出（追加フロー）

- 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。

【主要渋滞箇所 追加フロー】

【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



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

- ※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
- ※4 選定指標に厳密に合致しない場合でも、モニタリングの結果、顕著な渋滞が発生していると認められる際は、主要渋滞箇所の登録を検討
(渋滞損失時間等による評価が困難な市道等の接続を含む交差点の追加検討)

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-5 追加箇所の選定

○主要渋滞箇所以外の交差点について、「主要渋滞箇所の追加フロー」に基づき該当状況を検証。
⇒追加候補となる1箇所について、現地確認も実施の上、主要渋滞箇所へ追加する。

【主要渋滞箇所の追加フローに基づいた追加候補】

追加フロー 該当状況	No	路線名	交差点名	市町村	抽出基準	混雑の発生要因	追加 判定
渋滞要因が 明確	1	一般国道404号	フェニックス大橋 西詰交差点	長岡市	※ パブコメ	フェニックス大橋の開通に加え、信濃川左岸バイパス周辺の開発により、当該交差点の需要が増加し、渋滞が発生。信濃川左岸バイパス事業中。	○

※渋滞損失時間等の算出対象外である市道等の接続を含む交差点のため、渋滞損失時間による評価が困難であるが、道路管理者による現地確認の上、地区WG等の議論を経て追加（パブコメ扱いとして計上し登録）

【追加箇所(案)位置図】



1箇所追加候補

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-6 【追加箇所】国道404号 フェニックス大橋西詰交差点

※渋滞損失時間等の算出対象外である市道等の接続を含む交差点のため、渋滞損失時間による評価が困難であるが、道路管理者による現地確認の上、地区WG等の議論を経て追加（パブコメ扱いとして計上し登録）

【混雑要因】 フェニックス大橋、信濃川左岸バイパスの開通に加え、信濃川左岸バイパス周辺の開発により、当該交差点の交通需要が増加し、渋滞が発生。
【現地状況】 橋梁端部に位置する当該交差点に交通が集中。特にA方向で旅行速度が低下している。

《交差点概要図・写真撮影位置》

《現地状況写真》

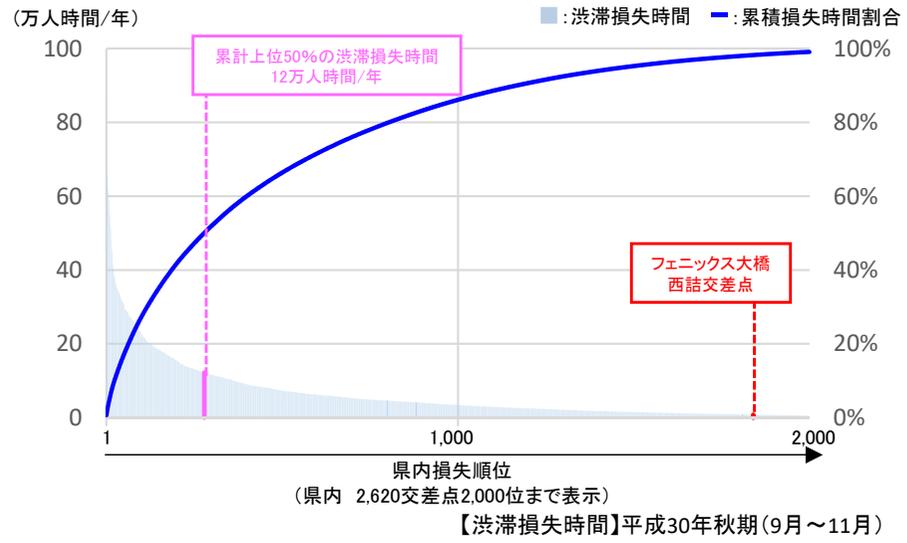


【写真撮影日】令和元年10月2日(水) 7:32

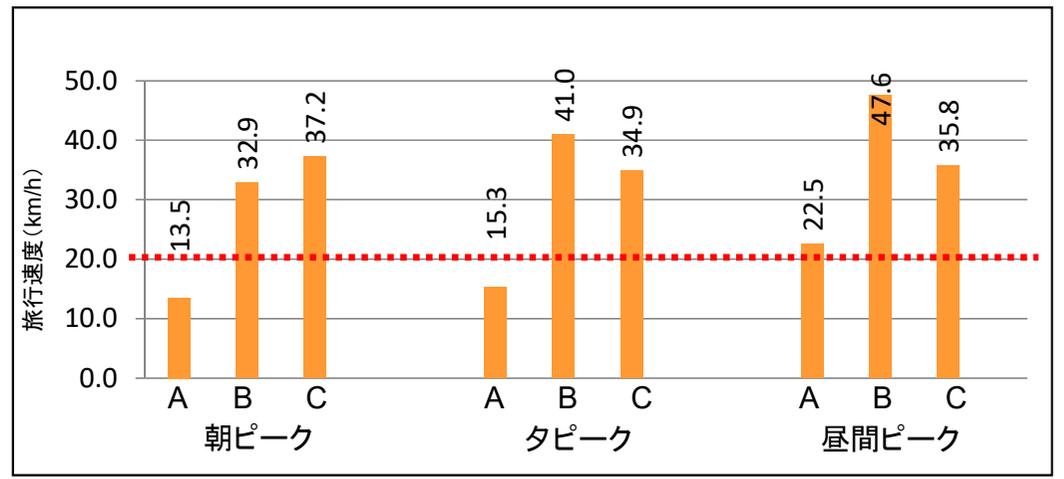


【写真撮影日】令和元年10月2日(水) 17:37

《渋滞損失状況》



《旅行速度》

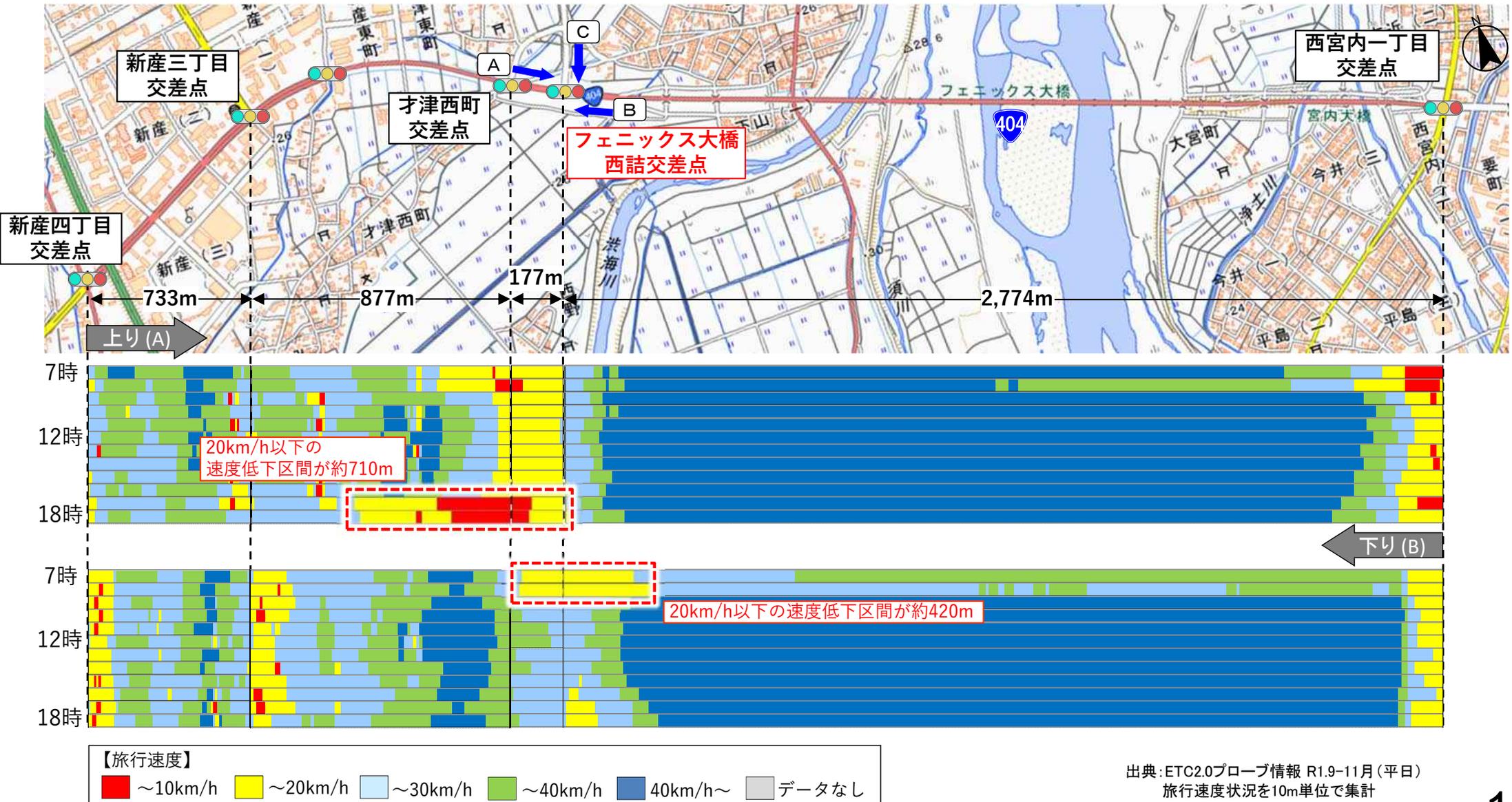


【速度出典】プローブデータ平成30年秋期(9月～11月)平日

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-6 【追加箇所】国道404号 フェニックス大橋西詰交差点

○A方向の旅行速度は、朝・夕ピーク時間帯で特に速度低下が著しく、隣接交差点まで影響が及んでいる。
○B方向については、朝ピーク時に速度低下が発生している。



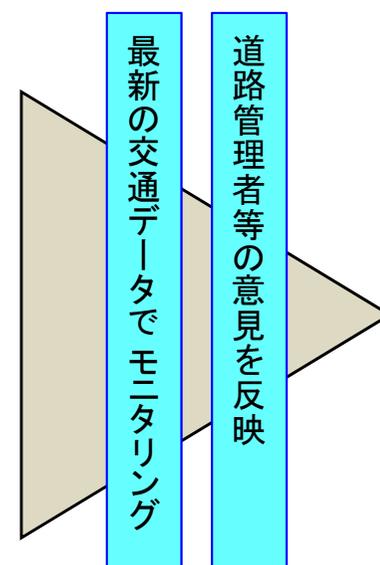
出典：ETC2.0プローブ情報 R1.9-11月(平日)
旅行速度状況を10m単位で集計

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-7 令和2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	令和元年度選定 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	156箇所
主要渋滞箇所合計(①+②)	303箇所	295箇所



令和2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
13箇所
137箇所
156箇所
293箇所

3. 新たな道路の開通状況

3. 新たな道路の開通状況

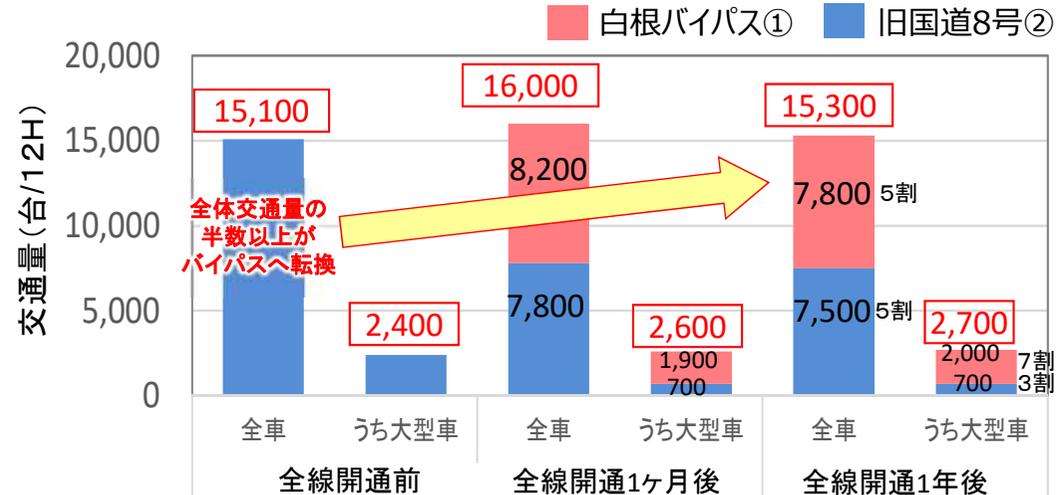
3-1 新潟市 国道8号白根バイパス

○平成31年3月10日の白根バイパス全線開通により、全体交通量の半数以上がバイパスへ転換し、旅行速度は2割向上。



交通量の変化(断面①②)

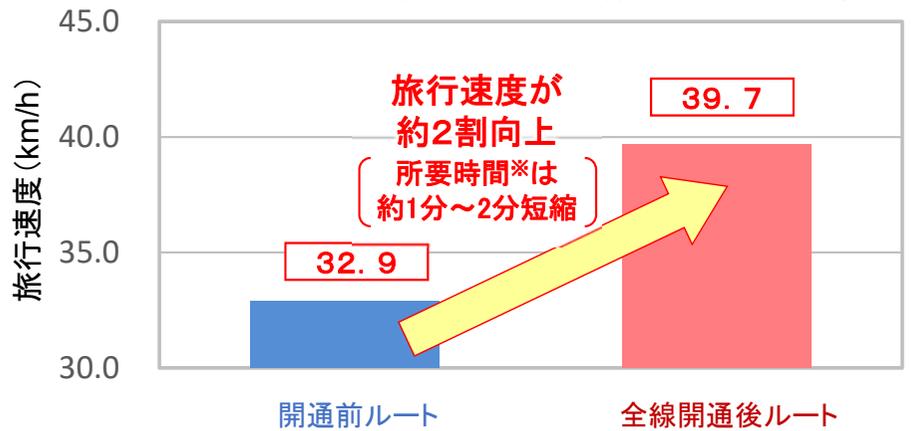
旧国道8号では円滑な交通環境を確保



※1 交通量調査
全線開通前: H30. 4. 24 全線開通1ヶ月後: H31. 4. 25 (確定値) 全線開通1年後: R2 . 4. 14 (確定値)

旅行速度・所要時間※2の変化

※2 起点～終点間を通過する際の時間 (開通前は約10分程度)



開通前 : H26. 9～11月の平日昼間12H 日平均 民間プローブ
全線開通後: R1. 9～11月の平日昼間12H 日平均 ETC2.0 (確定値)

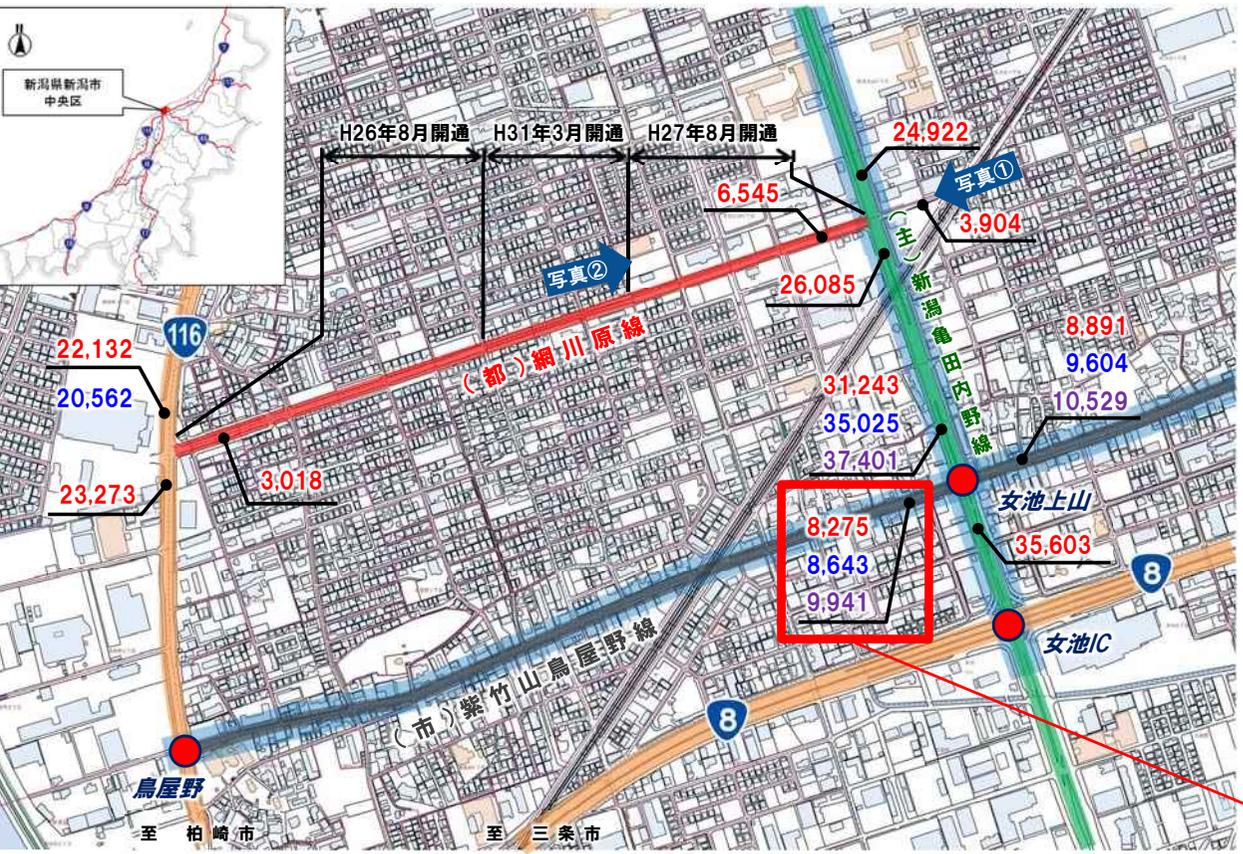
3. 新たな道路の開通状況

3-2 新潟市 市道網川原線

○平成31年3月29日に（都）網川原線が全線開通（交通量：約3,000～6,500台/12h）。

○並行する市道紫竹山鳥屋野線の交通量は、開通前（H22）と比較して、約17%（-1,670台/12h）減少。
 ⇒主要渋滞区間である市道紫竹山鳥屋野線の交通が（都）網川原線に転換し、交通負荷が軽減

■対策実施状況



12時間交通量 (7:00~19:00)

赤文字：全線開通後 (R1.10.1)

青文字：暫定開通 (H27センサス)

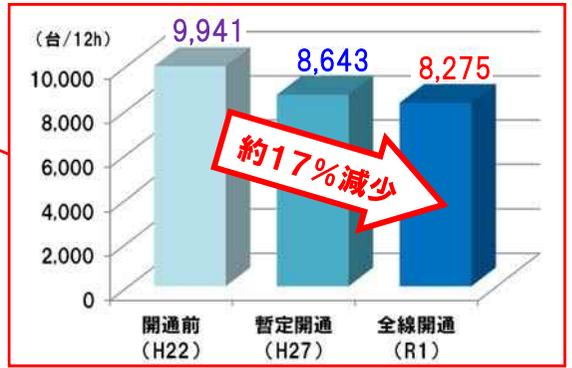
紫文字：開通前 (H22センサス)

■対策実施前後の写真



■対策効果

(市)紫竹山鳥屋野線の交通量の変化

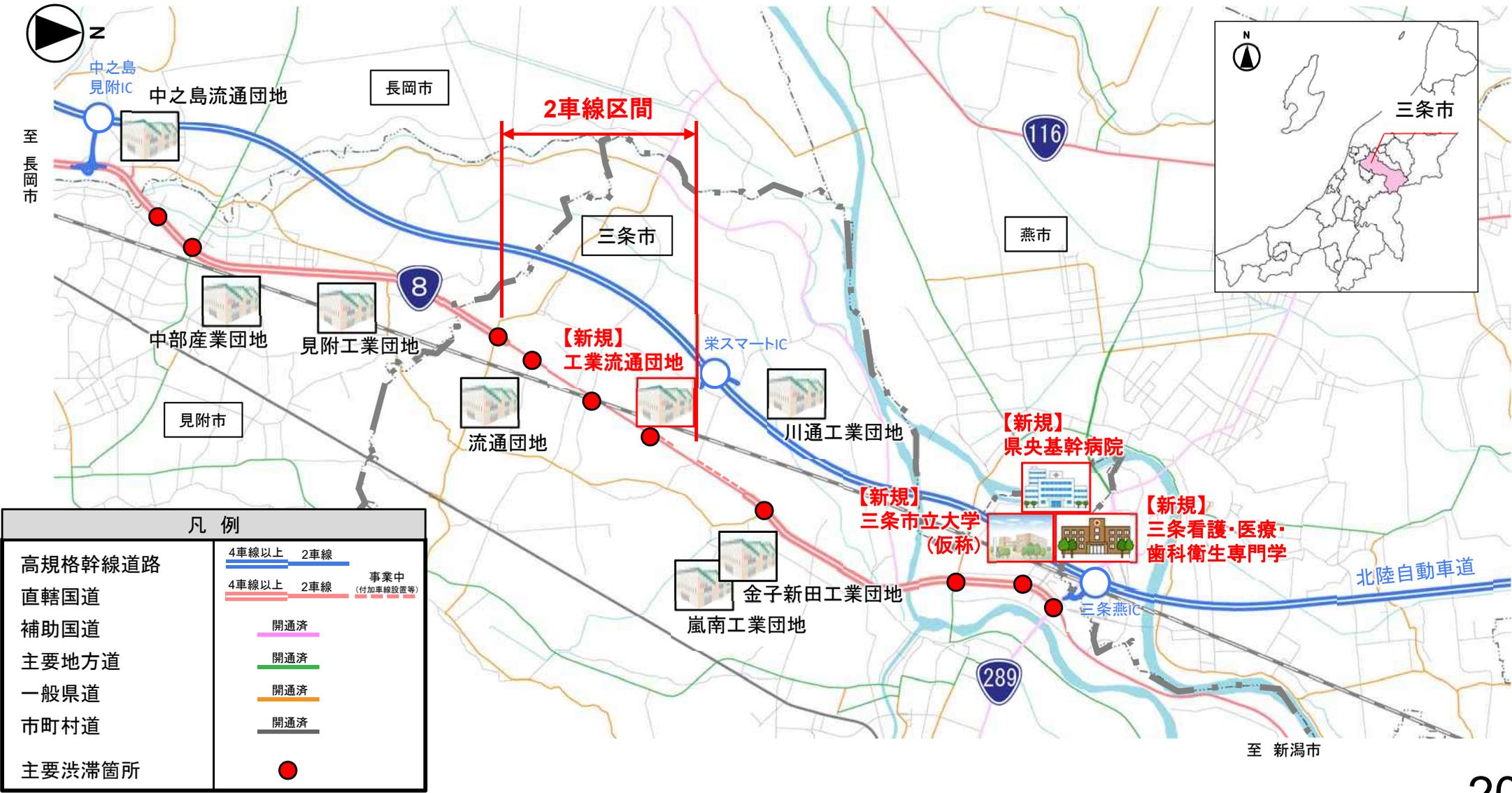


4. 県内各地の交通課題

4. 県内各地の交通課題

4-1 中越地区【三条市栄地区】

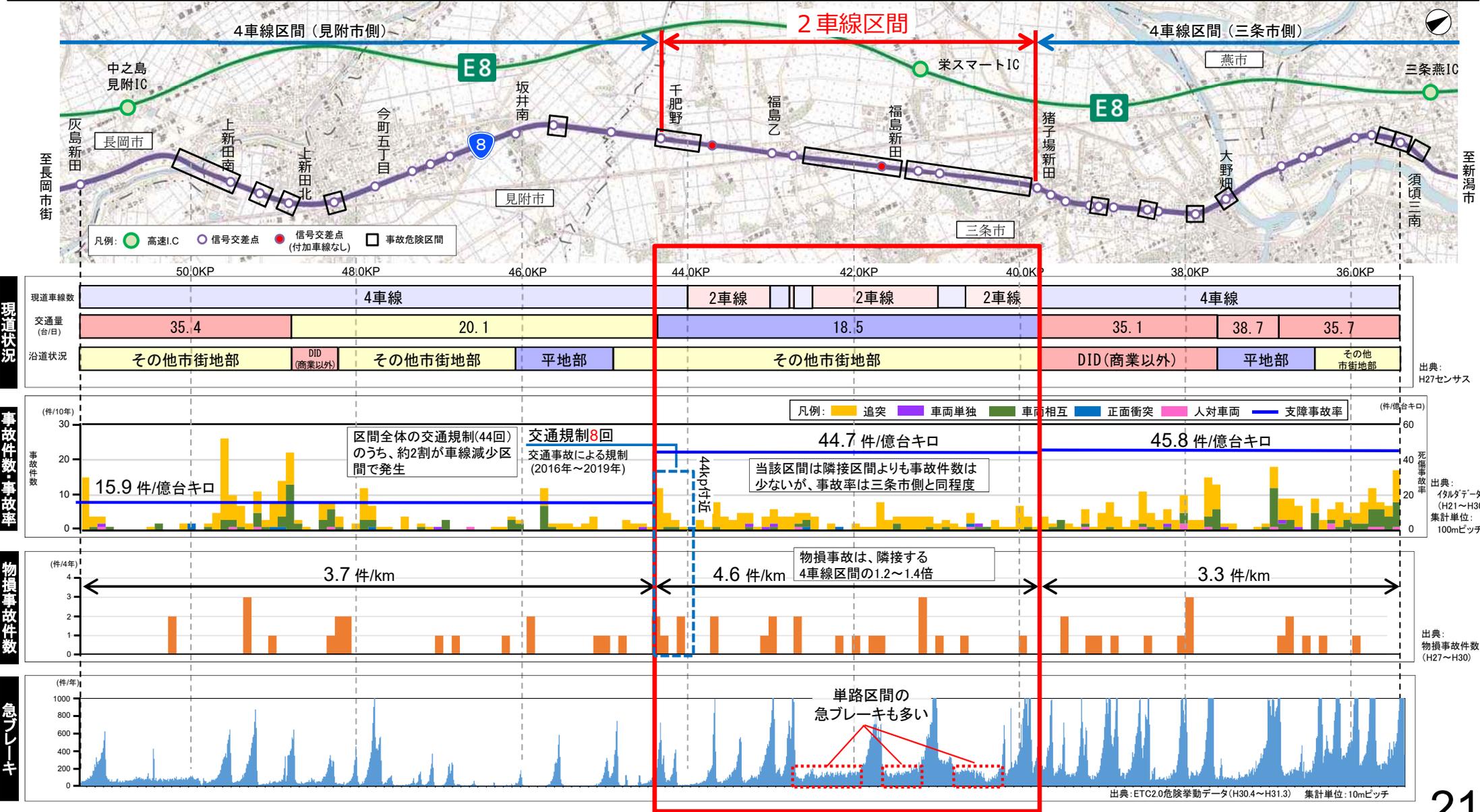
- 国道8号は「重要物流道路」に位置づけられており、拠点間を繋ぐ道路ネットワークの一部を担っている。
- 国道8号の沿線に工業団地や学校が新規に整備されるなど、今後も地域の発展が期待される。
- 三条市栄地区は、2車線区間であり交通課題を抱えた区間となっている。



4. 県内各地の交通課題

4-1 中越地区【三条市栄地区】

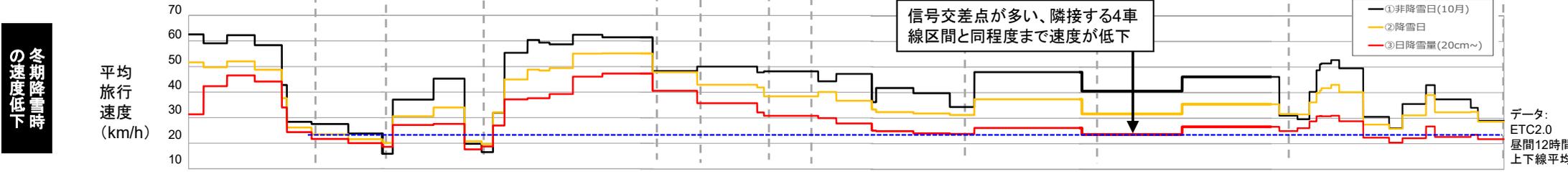
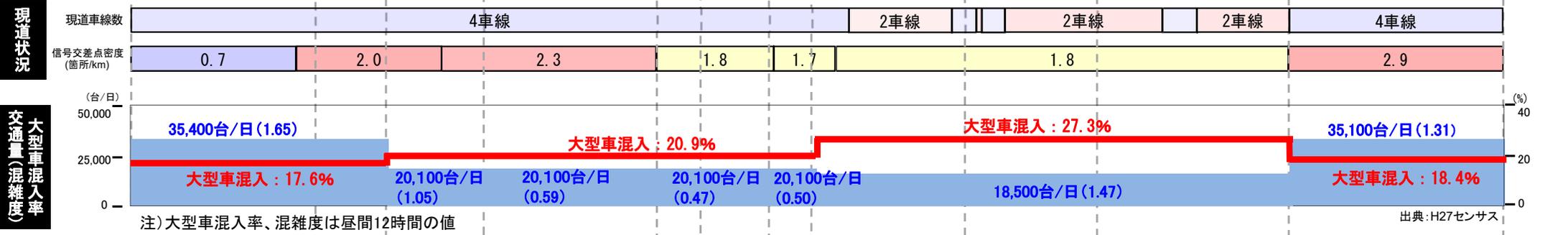
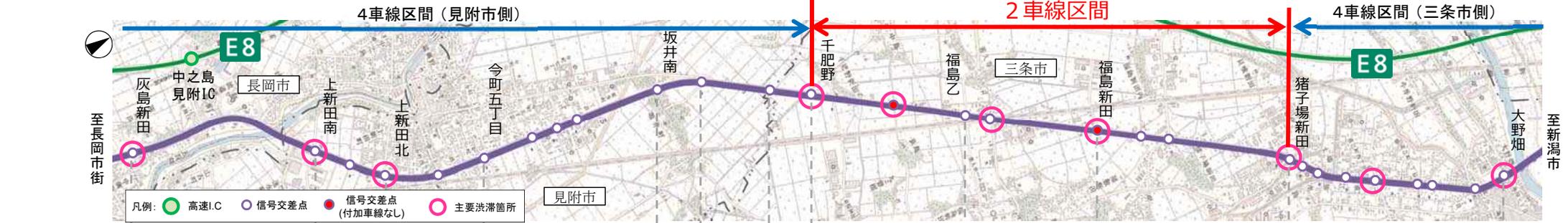
- 2車線区間周辺では、三条市側及び当該区間の平均死傷事故率が高く、見附側は低い傾向にある。
- 2車線区間は、交差点以外の単路部でも急ブレーキ発生件数が多く、交通事故も発生している。
- 車線減少区間で交通規制が多発するなど、事故発生による交通に与える影響が大きい。



4. 県内各地の交通課題

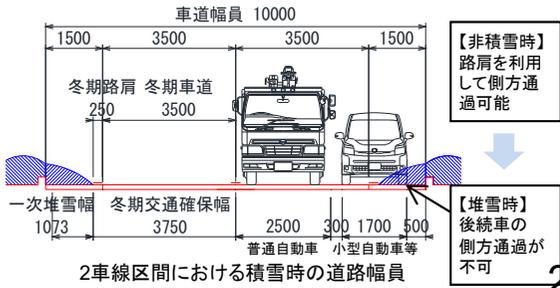
4-1 中越地区【三条市栄地区】

- 2車線区間の交通量は約18,500台/日と4車線区間に比べ約半分であるが、大型車混入率は27.3%と高い。
- 混雑度でみると、4車線区間：0.5に対して2車線区間：1.47と高く、主要渋滞箇所も2車線区間に集中している。
- 冬期の降雪時には、路肩の一次堆雪により側方通過が困難となり、滞留車両の増加から速度が低下している。



■ 速度低下要因

- ・事業区間沿線には、三条市の産業を支える製造業や工業団地が立地しており、沿道の出入りが多い。
- ・非積雪時には、付加車線の無い交差点や沿線事業所への右折時には、後続車が路肩を利用して通行しているが、積雪時には路肩の一次堆雪により、側方通過が不可となり、冬期の速度低下の要因となっている。

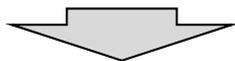


4. 県内各地の交通課題

4-1 三条地域の交通課題

三条地域の交通課題

- 大型車混入率、車両混雑度が高い区間が存在
- 工業流通団地や学校などの新規整備・分譲による交通の集中
- 冬期間の速度低下が発生



幹線道路に期待される効果

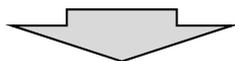
- 地域の産業を支える道路として、信頼性が高く安心・安全な拠点間ネットワークの強化が求められる。

(参考)新潟県広域都市計画マスタープラン 県央県域 <抜粋>

全体構想の方針	施策内容
広域的な都市づくりの方針	県域内外の連携を強化する交通ネットワークの充実 広域的な物流・観光の活性化

(参考)三条市都市計画マスタープラン 全体構想 <抜粋>

全体構想の方針	施策内容
軸の形成方針	国土交通軸として広範な都市間や地域拠点間の連携強化



今後検討すべき対策

- 三条地域の幹線道路ネットワークの課題を引き続き分析
- 新規に整備される施設等の交通影響の分析

◆2車線区間の混雑状況



(R2.3撮影)



(R2.7撮影)

◆2車線区間の冬期混雑状況



(R2.2撮影)



(R2.2撮影)

◆工業流通団地の整備状況



(R2.8撮影)

◆学校の整備状況



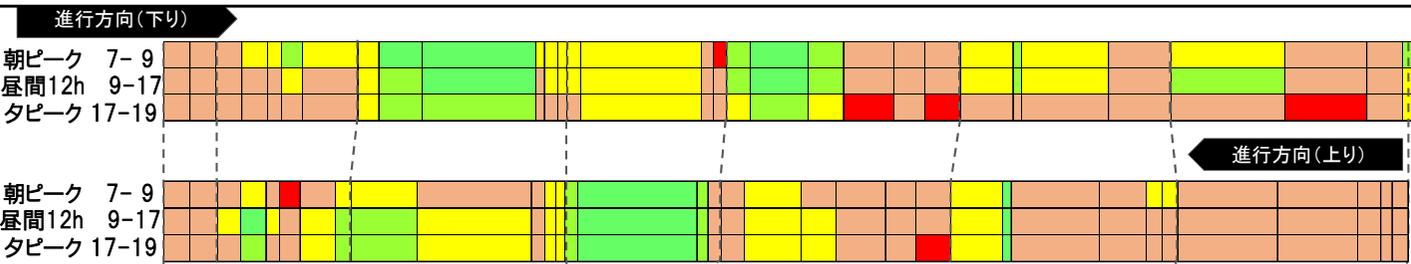
(R2.8撮影)

4. 県内各地の交通課題

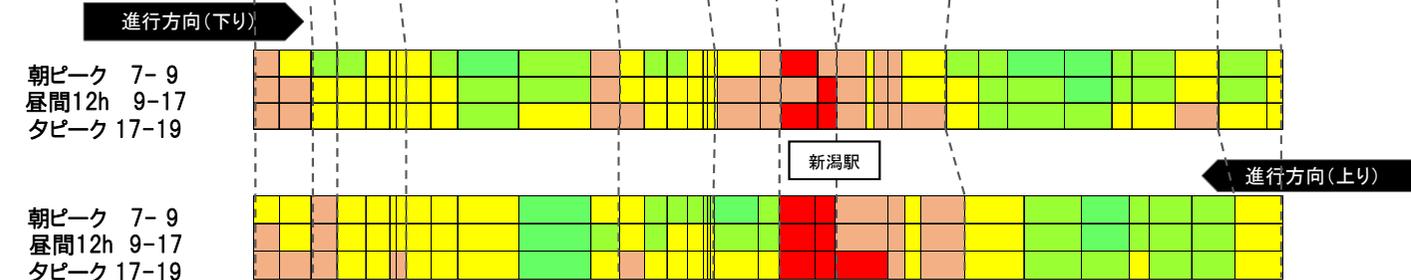
4-2 下越地区【新潟市 万代島ルート】

- 新潟バイパスと連結する南北幹線道路では、交通容量が不足し、慢性的な渋滞が発生している。
- 事業化している区間においては、今年度一部区間で高架橋の下部工に着手予定。
- 新潟都市圏における南北軸の交通容量確保、新潟市が掲げる基幹公共交通軸の形成支援のため、万代島ルートの整備を引き続き推進。

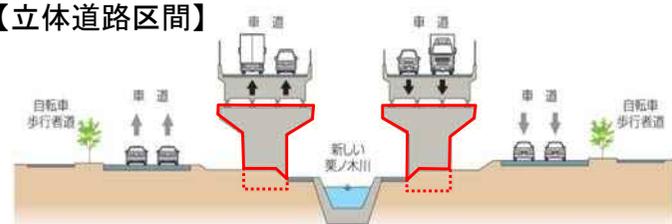
万代島ルート



西堀〜弁天IC



【立体道路区間】



栗ノ木バイパス(R2.3撮影)

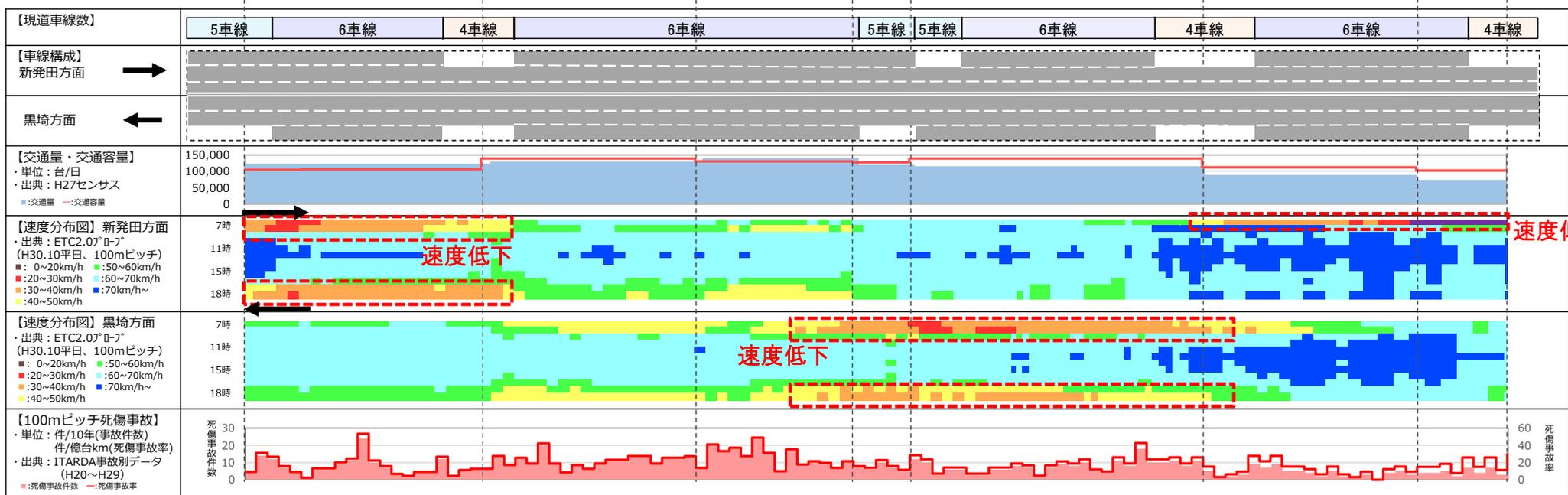
速度凡例		凡例	
60km/h~		高規格幹線道路	
50~60km/h		直轄国道	
40~50km/h		補助国道	
30~40km/h		主要地方道	
20~30km/h		一般県道	
10~20km/h		市町村道	
0~10km/h			

出典:ETC2.0プローブデータ R1.9-11 平日

4. 県内各地の交通課題

4-3 下越地区【新潟市 新潟バイパス】

- 全国的に有数の交通量を有しており、一部区間では交通容量を超過。
- 南北軸（万代島ルート）の整備に加え、ボトルネックとなっている2車線区間（女池IC前後等）についても検討が必要。



5. ピンポイント対策の実施方針

5. ピンポイント対策について

5-1 ピンポイント渋滞対策予定箇所【国道8号 須頃（三）南交差点付近】

- 交差点前後で車線数が増えるため、急な車線変更や急減速・停止等が発生し、渋滞や車両相互の事故が多発。
- 上下線に付加車線を設置予定。今年度より調査設計に着手。

トラック・バス等の利用者
団体による混雑意見箇所

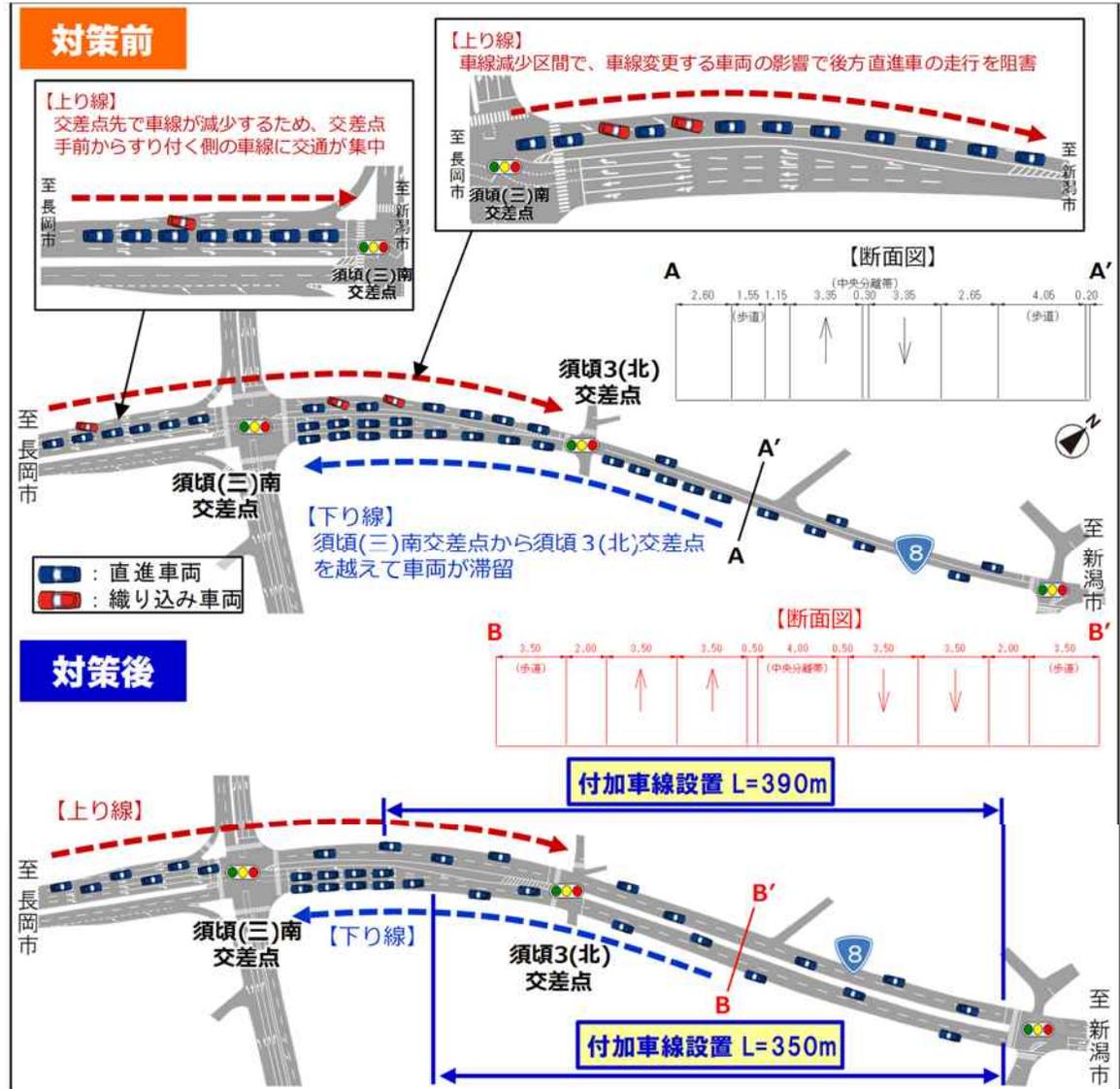
《位置図》



《広域図》



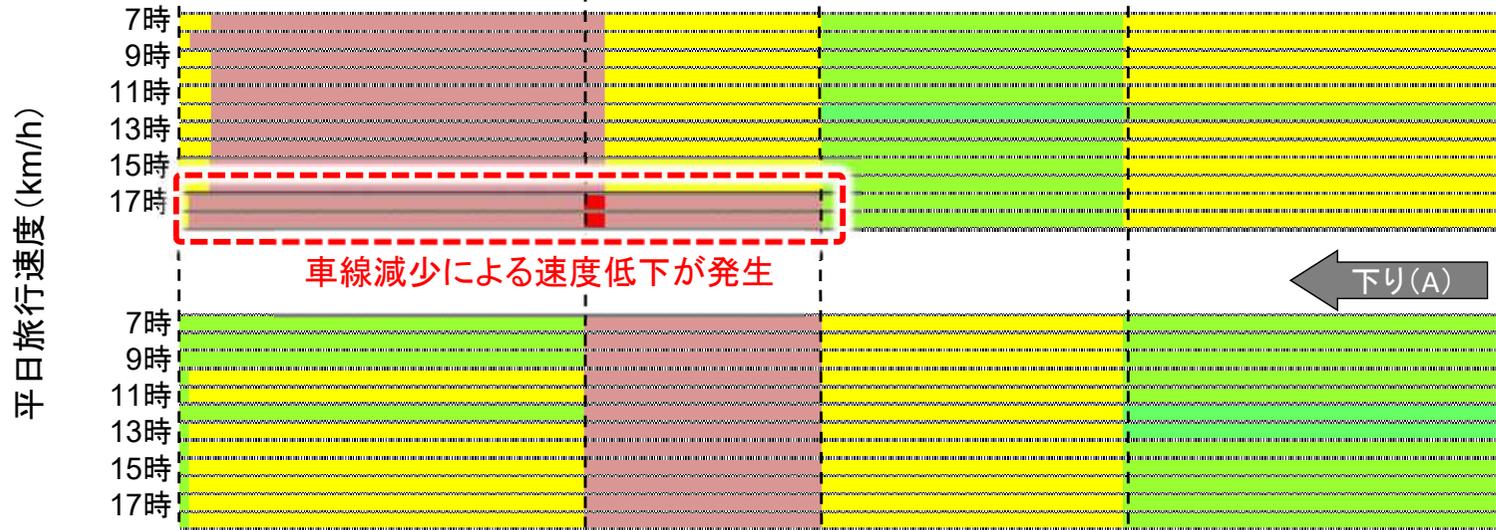
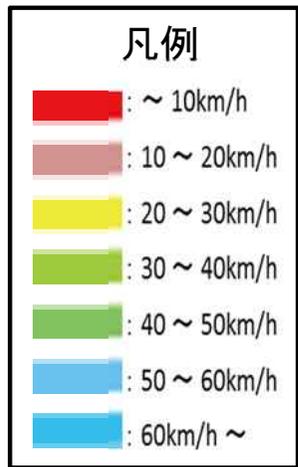
《説明図》



5. ピンポイント対策について

5-1 ピンポイント渋滞対策予定箇所【国道8号 須頃（三）南交差点付近】

○B方向の旅行速度は、特に夕ピーク時間帯で車線減少による速度低下が発生している。



6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

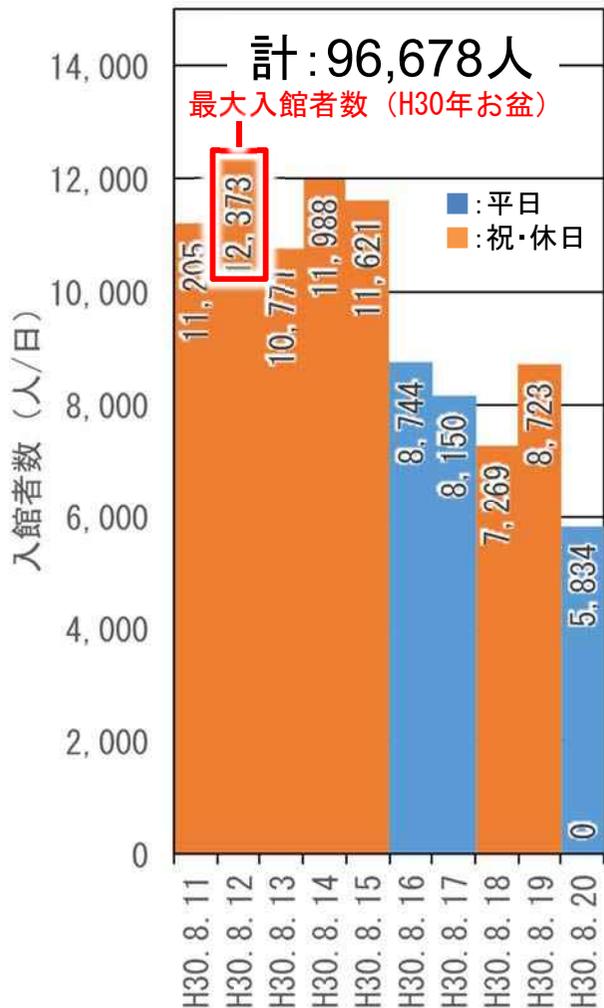
6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

6-1 上越地区【うみがたり開業に伴う渋滞状況 ①お盆期間中の交通状況】

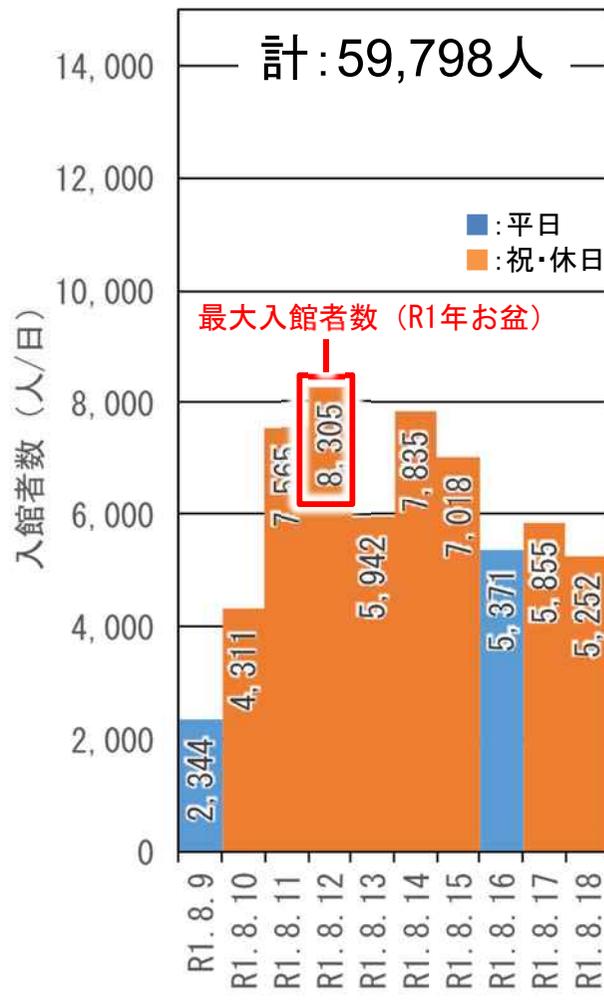
○平成30年のお盆期間における最大の日入館者数12,373人に対し、令和元年では最大日入館者数は8,305人（33%減）となった。
 ○渋滞の要因と想定されていたP3駐車場においても目立った混雑はみられなかった。

【入館者数】

平成30年のお盆期間



令和元年のお盆期間



P3駐車場の状況①

H30.8.12のお盆期間の写真(10:26頃)



P3駐車場の状況②

R01.8.12のお盆期間の写真(10:35頃)

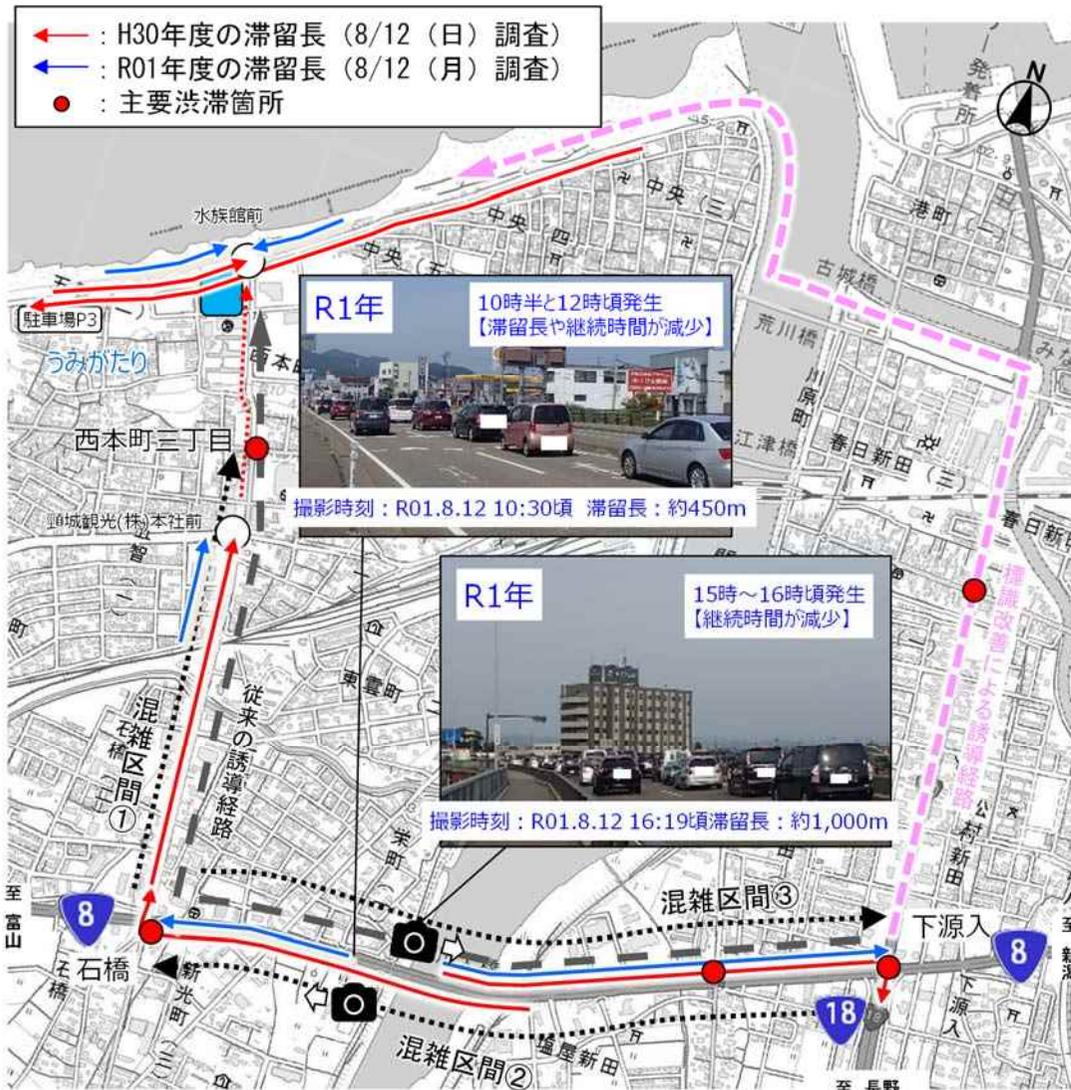
平成30年のお盆期間の日入館者数の推移

令和元年のお盆期間の日入館者数の推移

6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

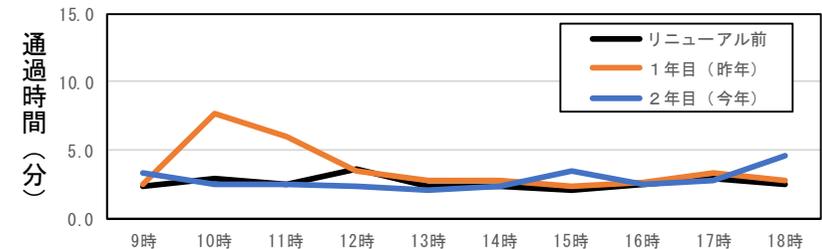
6-1 上越地区【うみがたり開業に伴う渋滞状況 ②お盆期間中の交通状況】

- 平成30年度のお盆期間において交通混雑が見られた主な交差点や区間について、令和元年度の混雑状況と比較した。
- 平成30年度の交通状況に比べ、令和元年度では各地点で滞留長が減少し、混雑区間の平均通過時間はリニューアル前と同等程度となった。

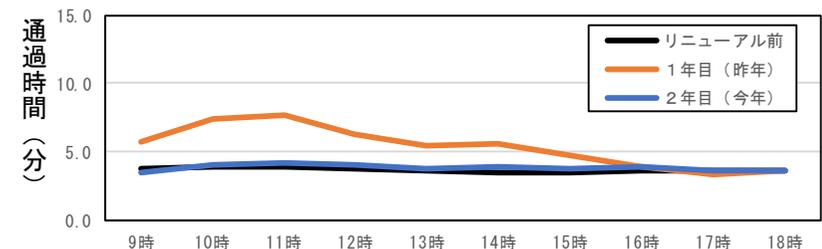


混雑区間(①～③)におけるお盆期間中の平均通過時間※

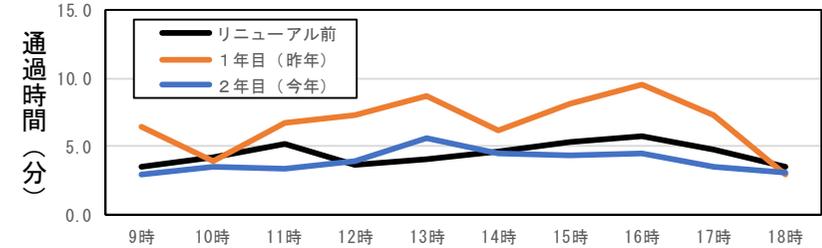
①西本町三丁目 ← 石橋



②石橋 ← 下源入



③石橋 → 下源入



※平均通過時間 : ①～③区間の平均通過時間

【分析対象とした期間】

・リニューアル前：H27.8.7(金)～16(日)、H28.8.6(土)～15(月)

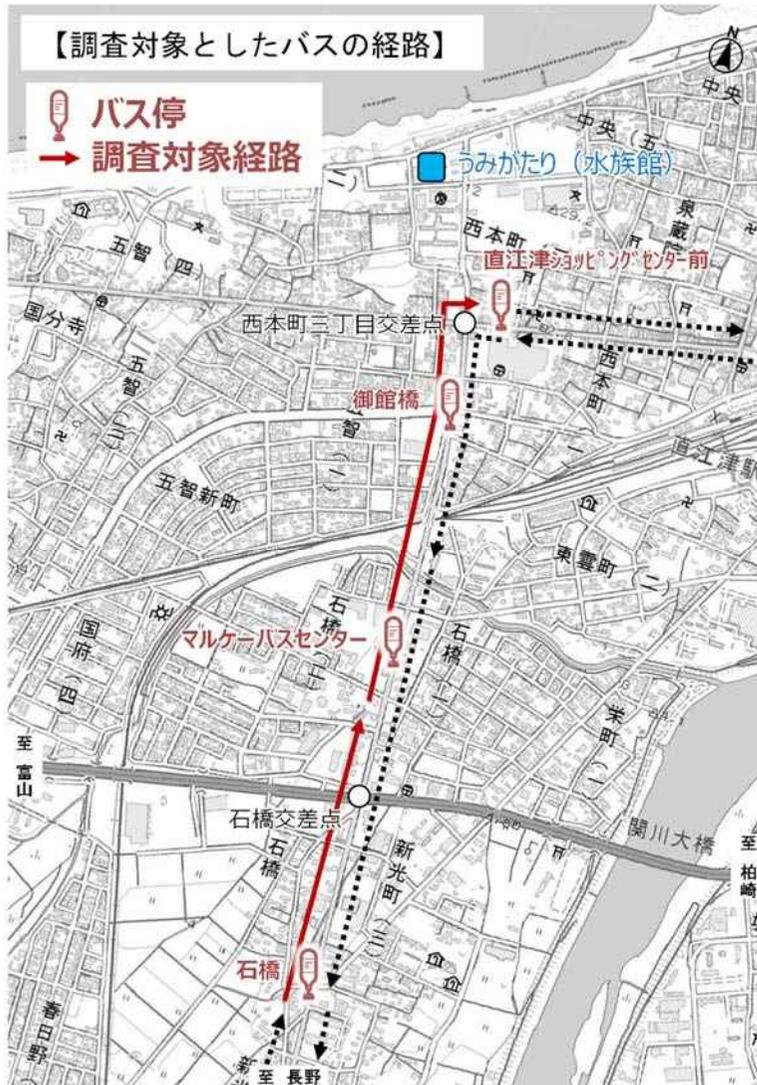
・1年目(昨年)：H30.8.11(土)～20(月)

・2年目(今年)：R1.8.9(金)～18(日) 出典：ETC2.0データ 様式2-3

6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

6-1 上越地区【うみがたり開業に伴う渋滞状況 ③路線バスの遅延状況】

- 平成30年7月の連休中には、「うみがたり」の開業に伴い渋滞が発生し、路線バスが30分から1時間程度の遅れが発生した。
- 令和元年度のGW、7月連休、お盆期間ではバス停での遅延時間は通常期と同等となり、うみがたりを要因とする遅延は解消された。



【平成30年7月連休中のバスの遅延】

路線バスの遅延状況のお知らせ

毎度ご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

上越市立水産博物館の開業に伴い、直江津地区で渋滞が発生し、7月14日(日)・15日(祝)の9:30～16:00の間は、30分から1時間程度の遅れとなり、ご利用者の皆様に大変ご迷惑をお掛けしてしまいました。

対策として、渋滞区間を迂回運行することを検討していますが、しばらくの間は、現行の運行となります。下記の期間は渋滞が想定され、大変ご迷惑をお掛け致しますが、予めご了承をお願い申し上げます。

記

- ◆渋滞発生(想定) 7月、8月の土曜・日曜・祝日【時間帯 9:30～16:00】
- ◆遅延時間(想定) 路線バスの遅延・・・30分から1時間程度
- ◆渋滞区間(想定) 上越大通りの「石橋～イトヨーカドー前」の区間
(この渋滞により、周辺道路も渋滞が発生する恐れがあります)

＜お問合せ＞ 頸城自動車 025-543-3178

資料：路線バスの遅延状況（頸城自動車（株）HP）

報告された路線バスの遅延

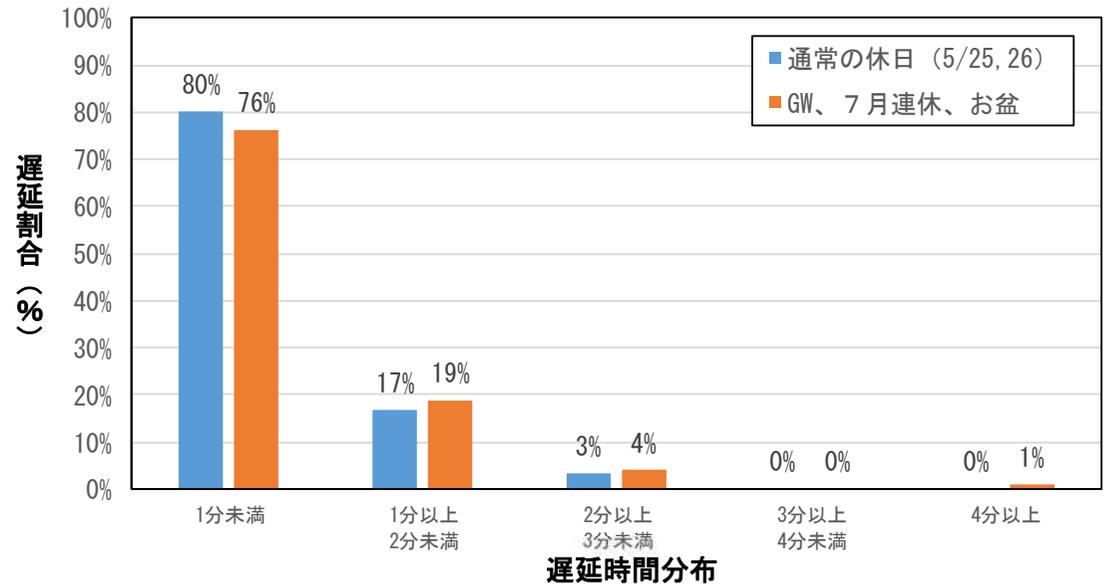
発生日 : 平成30年7月14日(日)・15日(祝)

時間帯 : 9:30～16:00

遅延状況 : 30分～1時間の遅れ

渋滞区間 : 一般県道直江津停車場線
「石橋～西本町三丁目」

【令和元年度 各バス停での遅延時間※分布（高田→うみがたり）】※時刻表の時刻からの遅延時間



資料：バスプロブ調査結果
調査日：令和元年 4月27日～29日、5月25日～26日、7月13日～15日、8月12日～14日
調査バス発時刻：10:37、11:26、12:16、16:46、17:56（石橋バス停 発）
調査対象バス停：石橋バス停、マルケーバス停、御館橋バス停、直江津ヨットセンター前バス停

サンプル数
通常の日 : 30
GW、7月連休、お盆 : 101

6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

6-1 上越地区【うみがたり開業に伴う渋滞状況 ④今後の方針】

- リニューアルオープン1年目に見られた混雑は、2年目にあたる昨年度では見られなかった。
- 臨時看板設置やリアルタイム情報の提供などを継続することにより、1年目のような混雑の発生は回避可能と判断できる。
- よって、うみがたり開業に伴う渋滞状況調査は終了し、今後は既往の主要渋滞箇所（西本町3丁目交差点、石橋交差点、下源入交差点）のモニタリング結果で混雑状況を継続監視していく。

リニューアルオープン 前 (H29)

案内標識の見直しによる、誘導経路の変更

リニューアルオープン 1年目 (H30)

周辺道路にて混雑が発生
路線バスに30分～1時間の遅延が発生

(追加対策)

- ・臨時駐車場の開設、臨時看板の設置
- ・リアルタイムの情報発信
- ・イベント回数増、初回開始時間の前倒し 等

リニューアルオープン 2年目 (R1)

周辺道路の混雑 及び 路線バスの遅延は概ね解消

R2年度以降

今後の方針

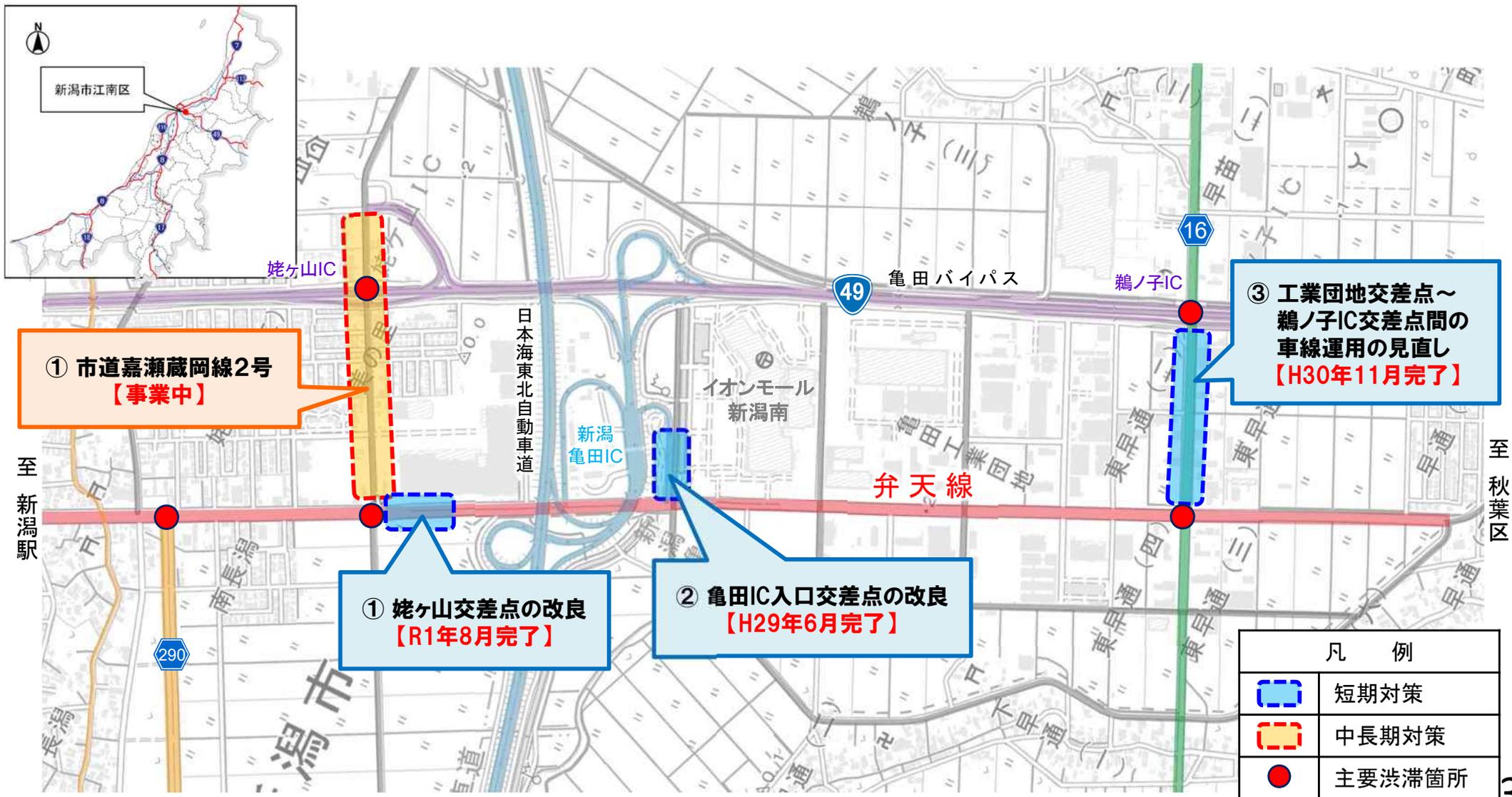
既往の主要渋滞箇所(西本町3丁目交差点、石橋交差点、下源入交差点)のモニタリング結果で渋滞状況を継続監視

図.うみがたり周辺の渋滞の検討フロー

6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

6-2 下越地区【新潟市 弁天線、嘉瀬蔵岡線2号】

- 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。



6. 県内各地からの渋滞対策の活動報告

6-2 下越地区【新潟市 弁天線、嘉瀬蔵岡線2号】

○弁天線 姥ヶ山交差点の右折滞留長の延伸により、ピーク時（13～15時台）の渋滞が緩和。

【改良前：約270m→改良後：約230m 約40m減少（約15%）】

○国道49号姥ヶ山IC方面への交通集中による先詰まりが発生すると、一時的に右折滞留長不足となるため、引き続き市道嘉瀬蔵岡線2号の整備推進が必要。



【改良後の交通課題】

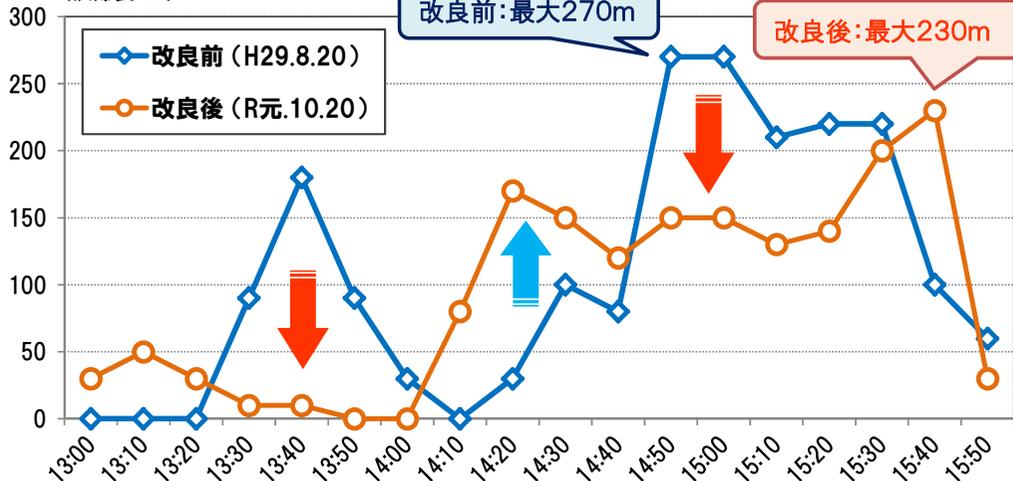
姥ヶ山ICからの先詰まりにより
右折交通が一時的に滞留



市道嘉瀬蔵岡線2号の整備推進

【改良前後の渋滞長の変化】

(渋滞長:m)



改良前



* 調査日時：H29年8月20日(日)

改良後



* 調査日時：R1年10月20日(日)

7. その他

- 7-1 新型コロナウイルスの交通への影響**
- 7-2 都市内の路上荷さばき起因する渋滞対策の考え方**
- 7-3 道路交通アセスメント制度の運用方針**

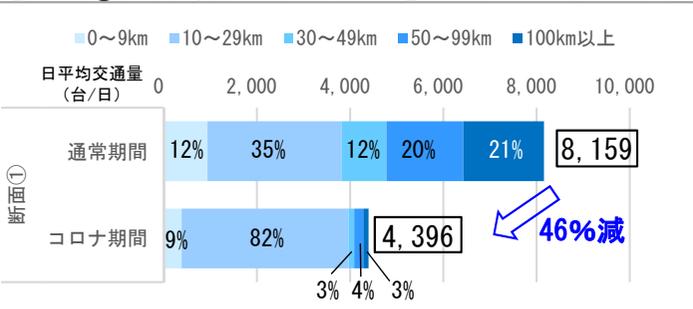
7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

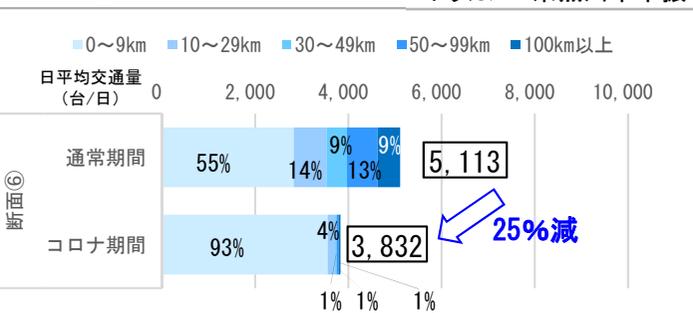
○県境断面の交通量は、通常期間と比べ、コロナ緊急事態宣言期間（以下コロナ期間とする）は24%～54%減少。
 ○ETC2.0からトリップ長分布を分析すると、コロナ期間は50km以上の長トリップが減少傾向。

【新潟県内県境断面を通過する交通のトリップ長分析】

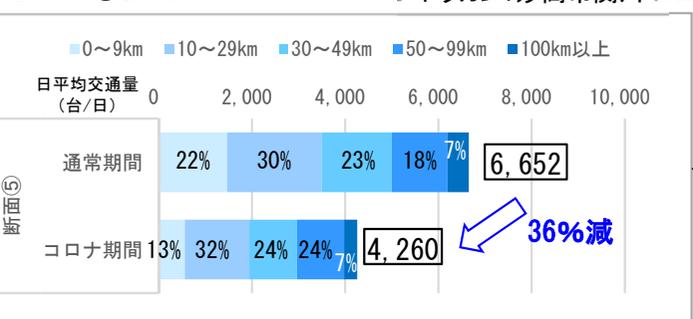
【断面①山形県境 国道7号】 トラカン：村上市府屋



【断面⑥富山県境 国道8号】 トラカン：糸魚川市市振



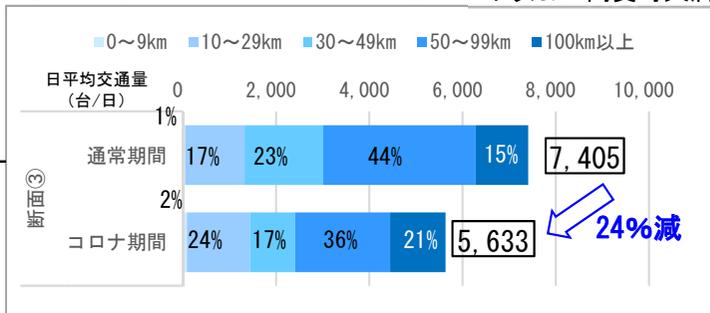
【断面⑤長野県境 国道18号】 トラカン：妙高市関川 富山県



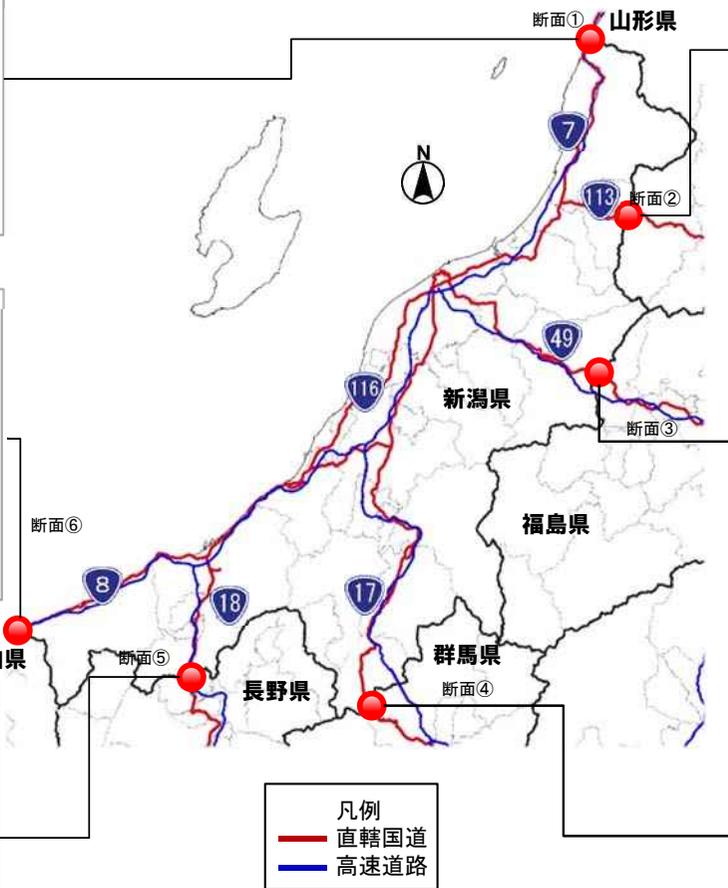
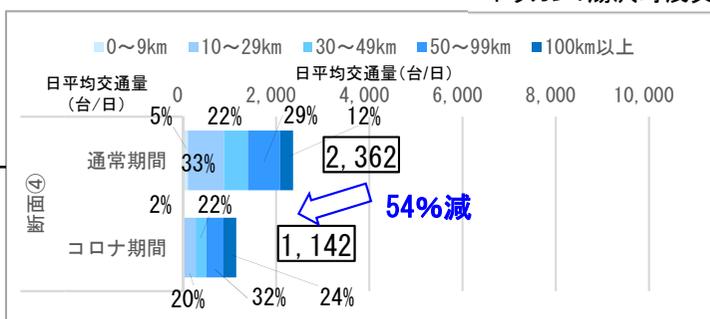
【断面②山形県境 国道113号】 トラカン：関川村上関



【断面③福島県境 国道49号】 トラカン：阿賀町天満



【断面④群馬県境 国道17号】 トラカン：湯沢町浅貝



集計期間：通常期間 平成31年4月9日(火)～令和元年5月27日(月)
 コロナ期間 令和2年4月7日(火)～令和2年5月25日(月)

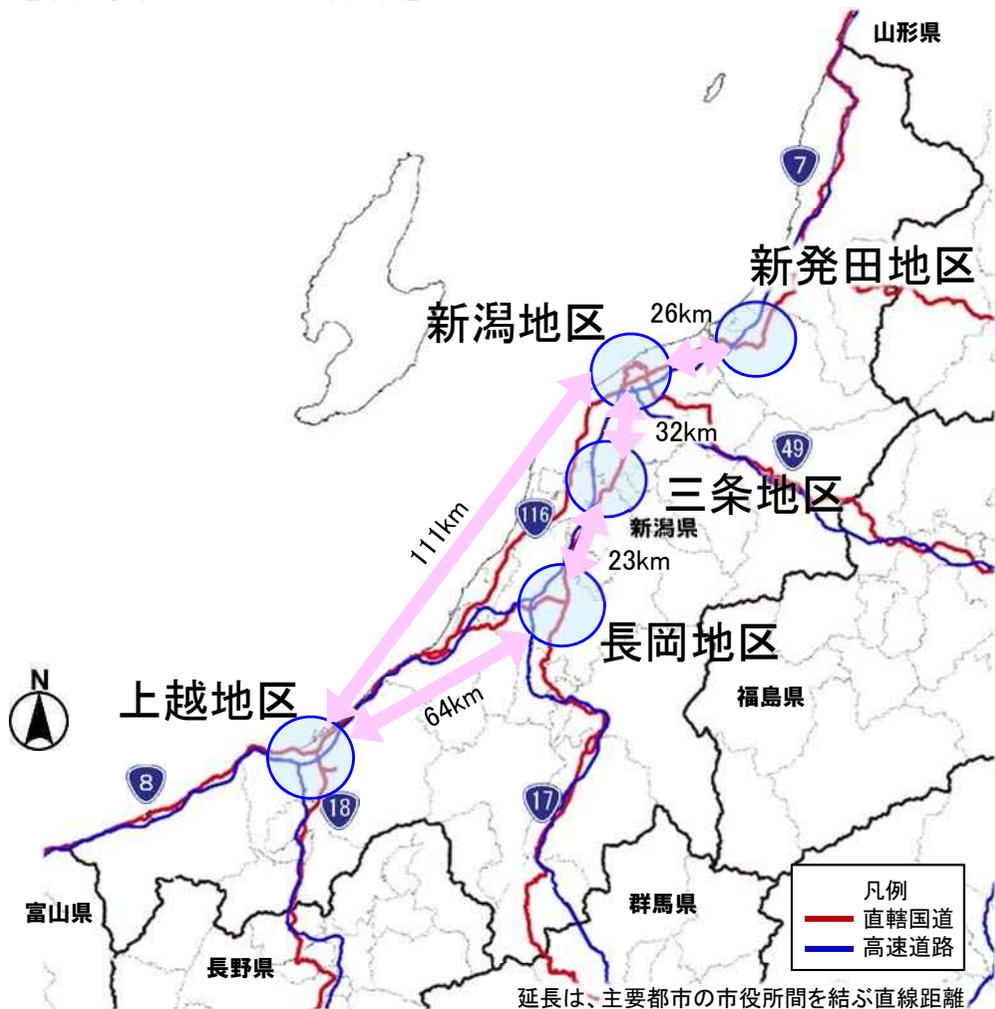
出典：トリップ長別構成比=ETC2.0プローブデータ、日平均交通量=トラカンデータ

7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

- 新潟県内主要都市の交通量は、通常期間と比べて、コロナ期間は18~22%減少。
- 主要都市の内々交通、都市間交通の割合は、通常期間とコロナ期間でほぼ同様。

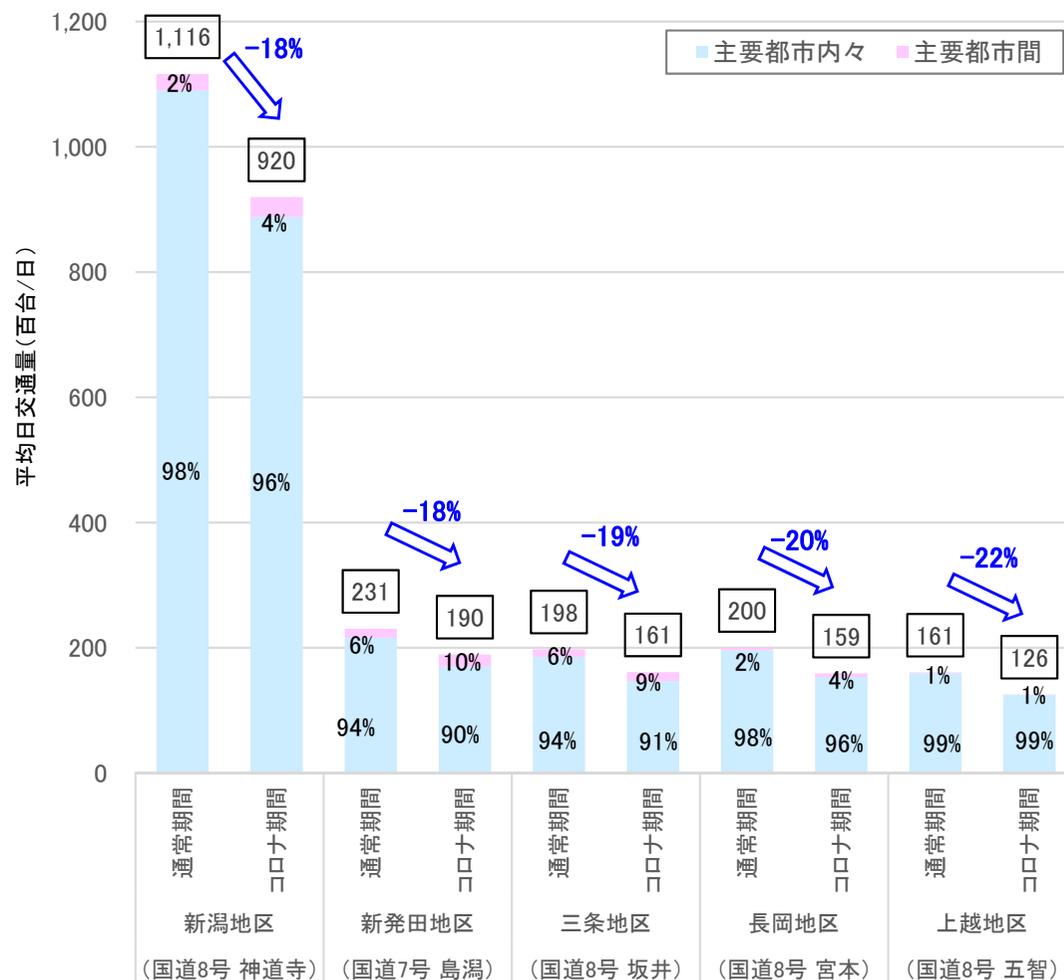
【新潟県内の主要都市】



集計期間: 通常期間 平成31年4月9日(火)~令和元年5月27日(月)
 コロナ期間 令和2年4月7日(火)~令和2年5月25日(月)

■県内主要都市の交通量変化

(主要都市内々交通、主要都市間交通のトリップ構成比 (全車種))



出典: トリップ長別構成比=ETC2.0プローブデータ、日平均交通量=トラカンデータ

日平均交通量のトリップ長別構成比

7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

○データ指標により抽出された主要渋滞箇所について、コロナ期間に最低速度が20km/h以下となる箇所は102箇所であり、通常期間に比べて約2割（18箇所）減少。

【主要渋滞箇所の抽出指標の選定状況】

抽出指標	内 容	件数
A	渋滞損失時間80万人時間/年以上	2
B	渋滞損失時間180人時間/h以上	5
C	秋季旅行速度20km/h以下 (渋滞損失時間県内上位50%)	113
C'	冬期旅行速度20km/h以下	2
D	踏切ボトルネック箇所	2
E	休日渋滞箇所	15
小計		139
パブリックコメント	道路管理者・事業者からの意見、 現地状況より選定	156
計		295

データ指標による
抽出箇所を
対象に分析

【主要渋滞箇所の平日最低速度の変化】

N=130(※)



(※)ETC2.0プローブデータの不足により、分析不可の箇所を除く

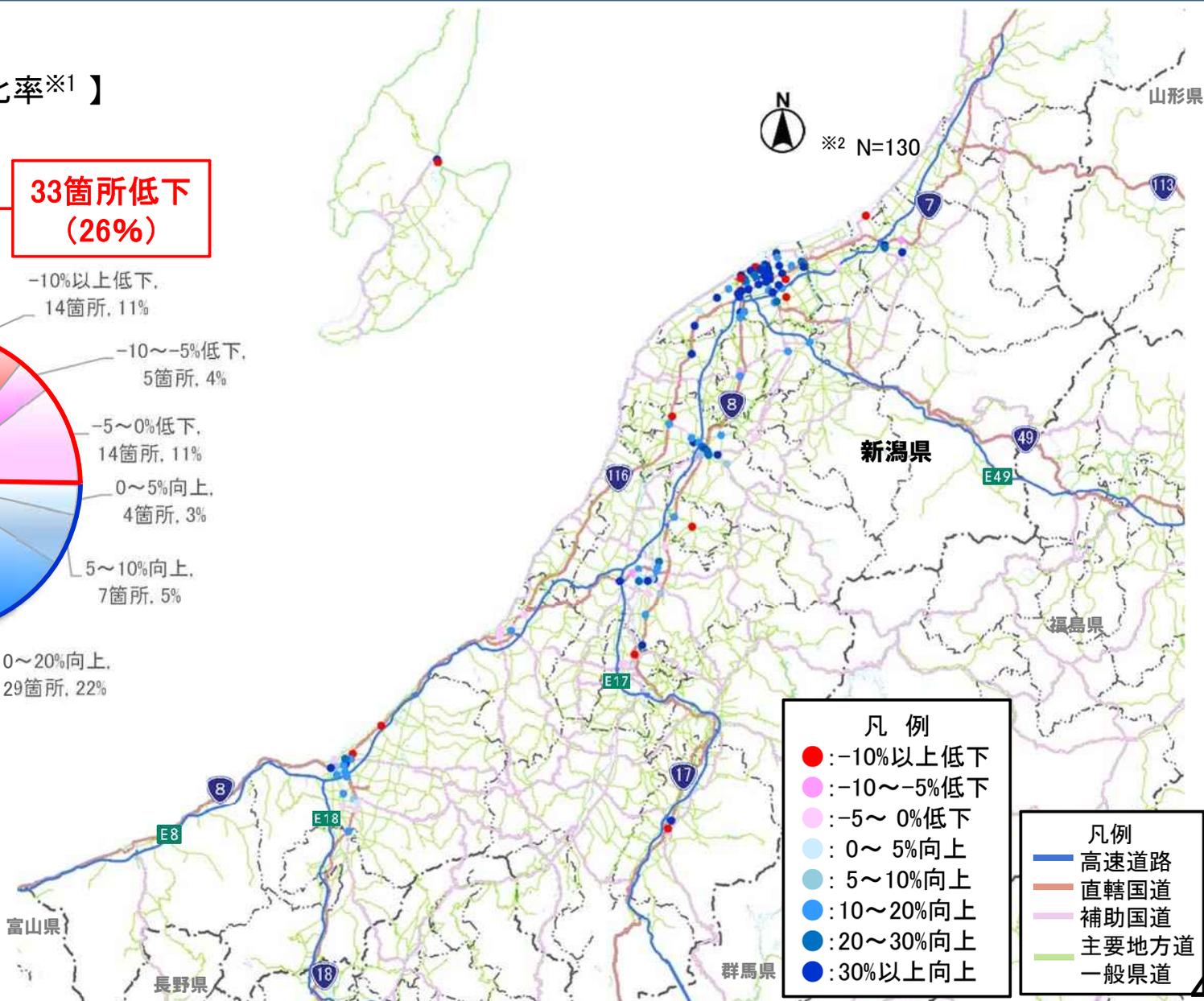
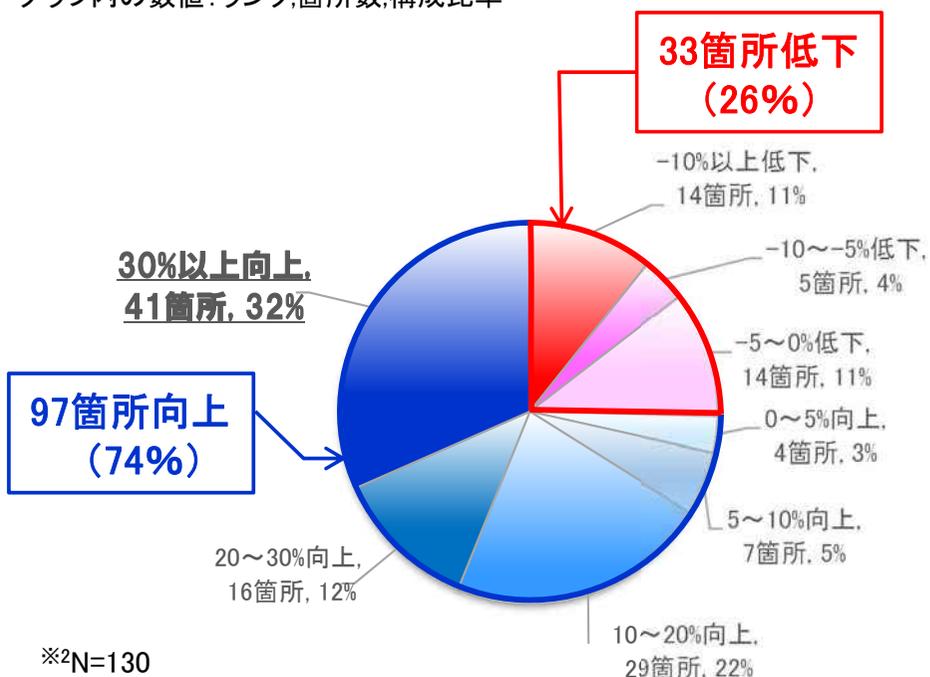
7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

- データ指標により抽出された主要渋滞箇所のうち、97箇所（74%）においてコロナ期間の速度が向上。
- 通常期間に比べて速度が30%以上向上した箇所も41箇所（32%）存在。
- 一方、通常期間に比べて速度が低下している箇所も33箇所（26%）あり、各地域に点在。

【主要渋滞箇所の平日最低速度変化率※1】

グラフ内の数値：ランク,箇所数,構成比率



※1 速度変化率=(コロナ期間速度/通常期間速度)-1

※2 N=130
(139のうち、データがなく分析不可を除く130を対象)

集計期間
通常期間 令和元年9月1日(日)~11月30日(土)
コロナ期間 令和2年4月7日(火)~5月25日(月)

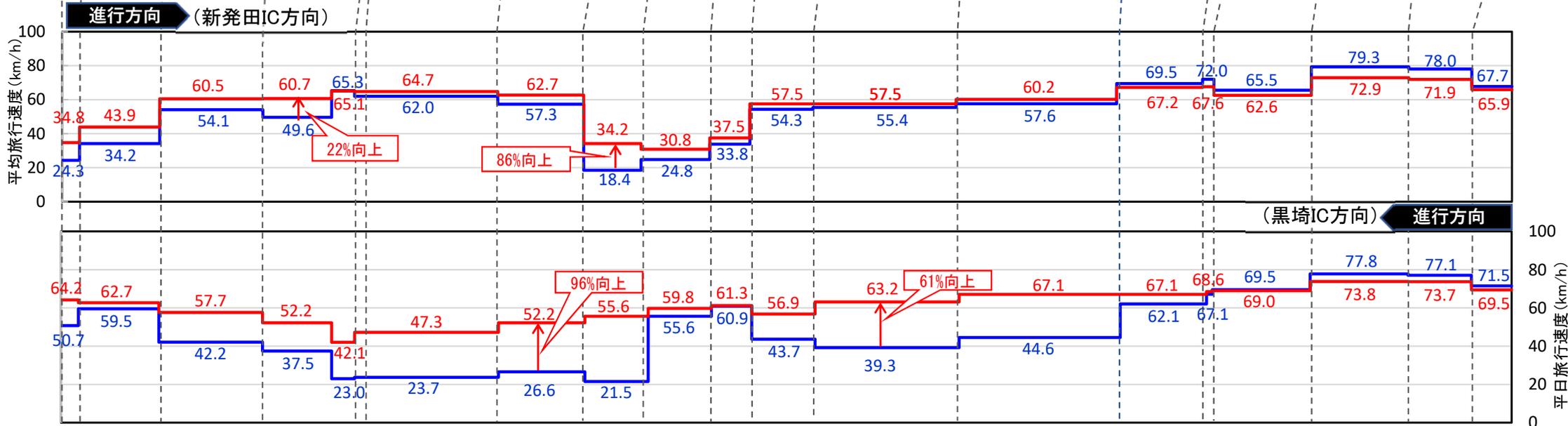
7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

- 黒埼IC方向は、豊栄IC～濁川IC、海老ヶ瀬IC～女池ICで旅行速度が向上。
- バイパス全線の旅行速度が上下線ともに10%以上向上。

【平日朝ピーク】

新潟・新新バイパスの旅行速度
 (新発田IC方向) 49.9km/h→55.4km/h (+11%)
 (黒埼IC方向) 39.5km/h→58.8km/h (+49%)



— 通常期間 — コロナ期間

出典: 旅行速度=ETC2.0プローブデータ
 集計期間: 通常期間 令和元年9月1日(金)～令和元年11月30日(土)のうち平日 7時～9時
 コロナ期間 令和2年4月7日(火)～令和2年5月25日(月)のうち平日 7時～9時

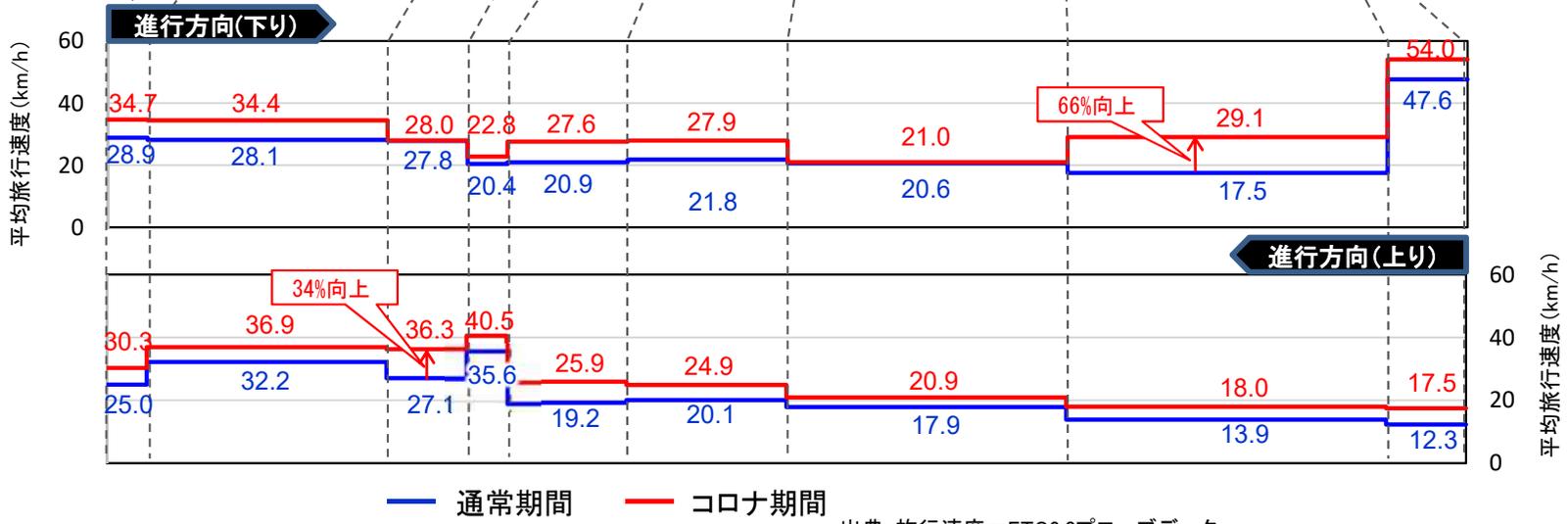
7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

○下り方向は、紫竹山交差点付近、上り方向は、東港線十字路交差点付近で旅行速度が向上。
 ○紫竹山IC～本町の旅行速度が上下線ともに25%以上向上。

【平日朝ピーク】

国道7号 紫竹山～本町の旅行速度 (上り) 19.0km/h→23.9km/h (+26%)
 (下り) 22.5km/h→28.1km/h (+25%)



出典: 旅行速度=ETC2.0プローブデータ
 集計期間: 通常期間 令和元年9月1日(金)~令和元年11月30日(土)のうち平日 7時~9時
 コロナ期間 令和2年4月7日(火)~令和2年5月25日(月)のうち平日 7時~9時

7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

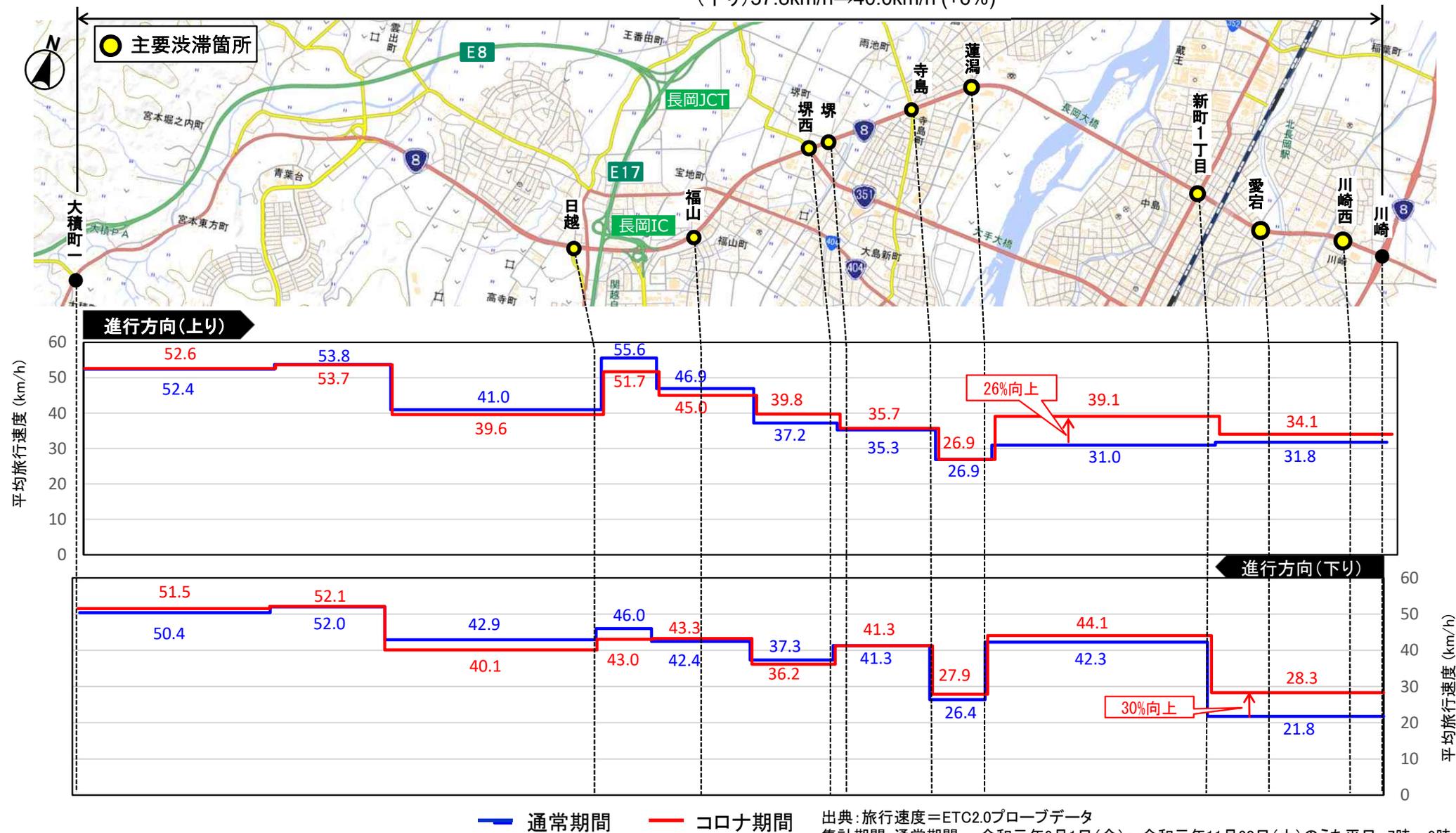
- 主要渋滞箇所である新町1丁目交差点付近において、上下線で旅行速度が向上。
- 長岡バイパス全線の旅行速度が上下線ともに5%以上向上。

【平日朝ピーク】

長岡バイパスの旅行速度

(上り) 38.6km/h → 40.7km/h (+5%)

(下り) 37.8km/h → 40.0km/h (+6%)



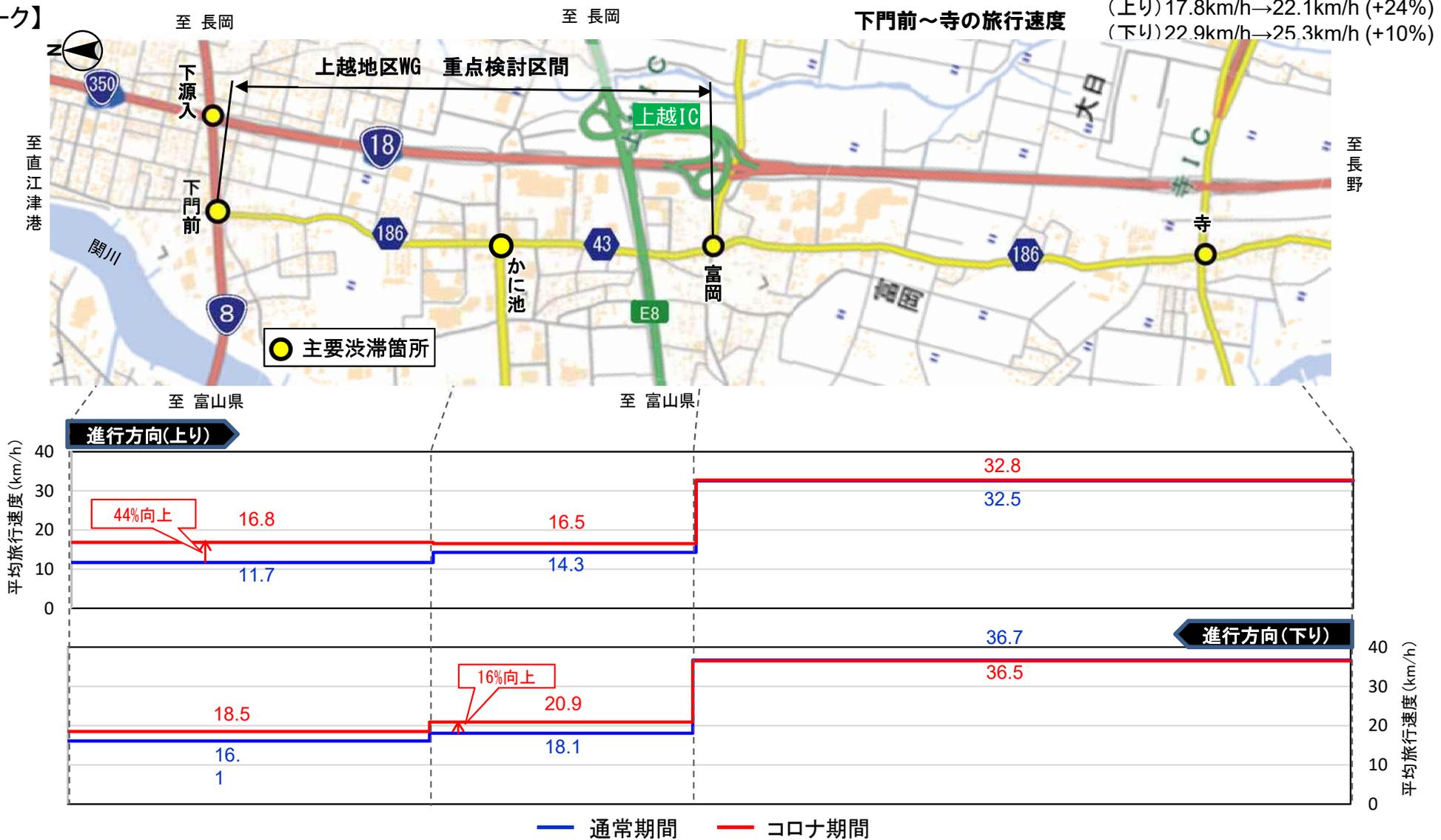
出典: 旅行速度=ETC2.0プローブデータ
 集計期間: 通常期間 令和元年9月1日(金)~令和元年11月30日(土)のうち平日 7時~9時
 コロナ期間 令和2年4月7日(火)~令和2年5月25日(月)のうち平日 7時~9時

7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

- 下門前～富岡交差点間は商業施設集積地であり、かに池交差点を中心に休日の渋滞が発生する区間。
- 下門前～富岡交差点間で速度が向上。
- 区間全体では上り方向で平均24%以上向上。

【休日ピーク】



出典: ETC2.0プローブデータ
 集計期間: 通常期間 令和元年9月1日(金)～令和元年11月30日(土)のうち休日 13時～17時
 コロナ期間 令和2年4月7日(火)～令和2年5月25日(月)のうち休日 13時～17時

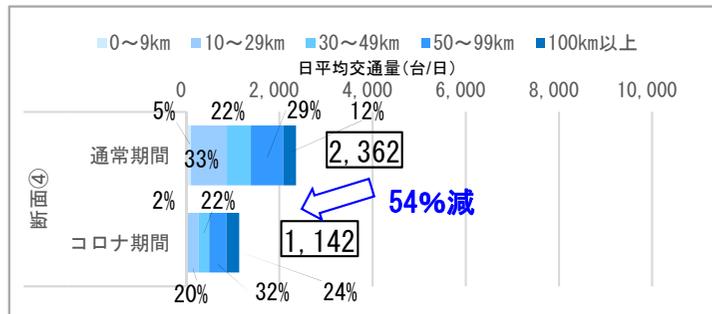
7. その他

7-1 新型コロナウイルスの交通への影響

■交通量の変化

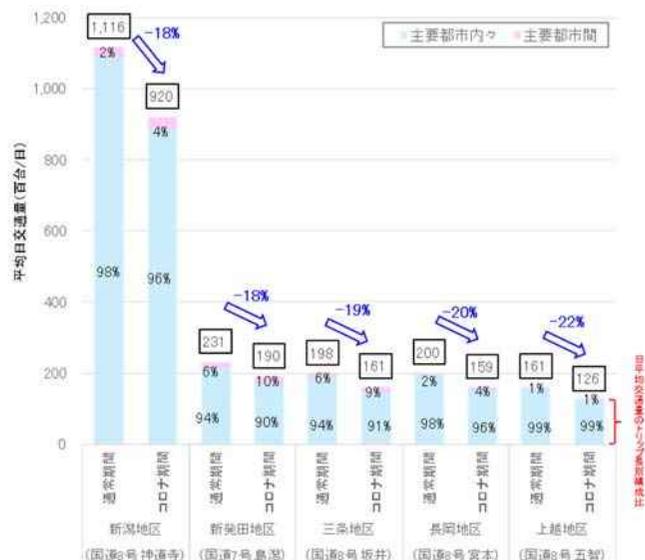
○県境部の交通量が最大5割減少・長トリップが減少

【新潟・群馬県境（国道17号）】



○主要都市における交通量が約2割減少

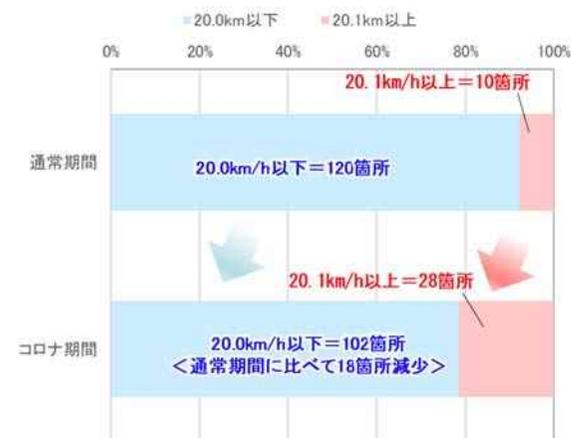
【県内主要都市の交通量】



■速度の変化

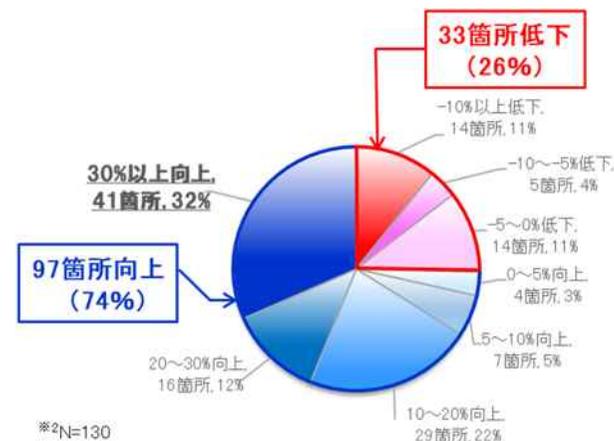
○最低速度20km/h以下の箇所が2割減少

【主要渋滞箇所の平日最低速度の変化】



○速度が低下した箇所も存在

【主要渋滞箇所の平日最低速度変化率】



速度が低下した箇所等について、今後も引き続き分析を実施

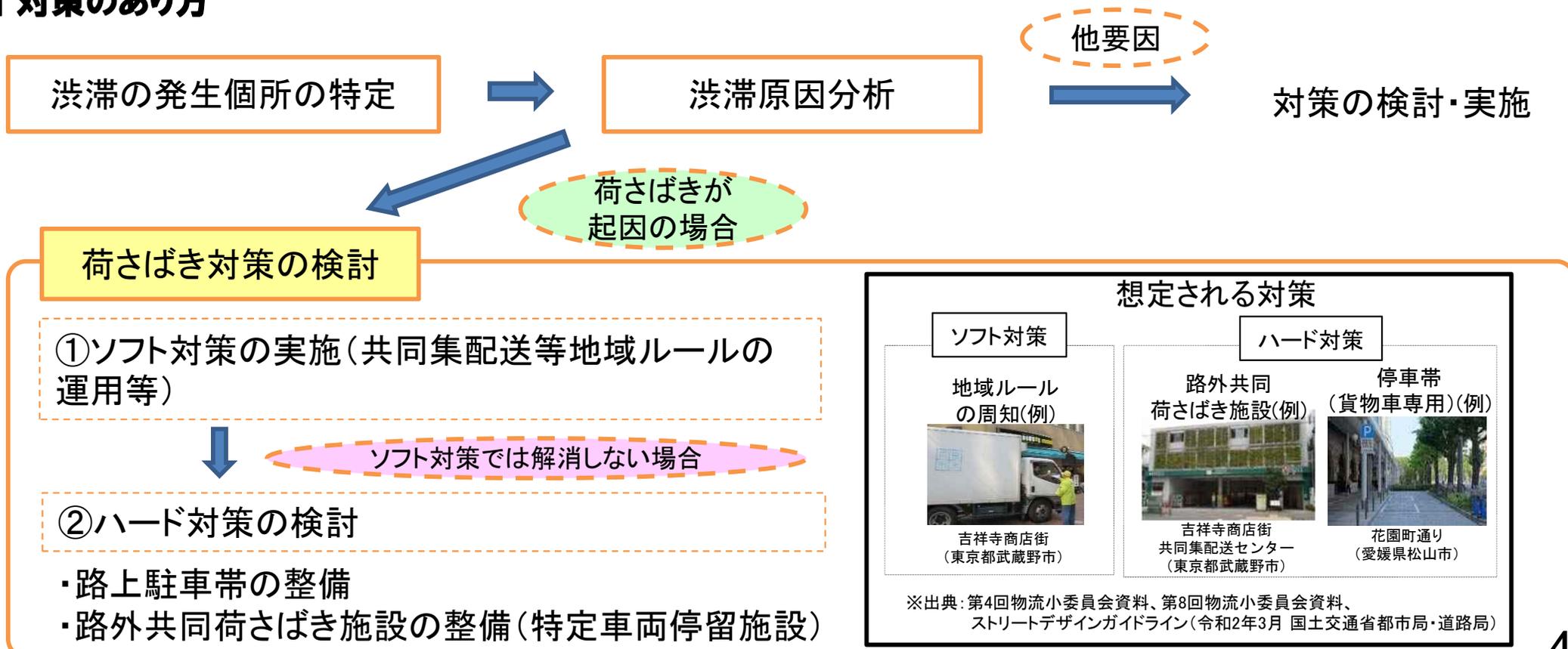
7. その他

7-2 都市内の路上荷さばきに起因する渋滞対策の考え方

■ 背景

- 都市内の交通渋滞については、環状道路整備やバイパス整備、拡幅事業、付加車線の設置等のハード対策に加え、公安委員会との連携、路肩を活用した柔軟な車線運用などのソフト対策により、渋滞解消のための対策を進めてきた。
- また、駐車場整備についても、各自治体における附置義務条例を基にした取組が進められている。
- 一方、商業地域等では依然として、路上荷さばきに起因して交通渋滞が発生していると考えられる箇所も存在する。

■ 対策のあり方



7. その他

7-3 道路交通アセスメント制度の運用方針

- 令和2年1月1日より、「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」に基づき、全国的に道路交通アセスメント制度の運用が開始。
- 大店立地法の担当者や事業者と連携し、必要な案件については沿道立地者に対し、事前の交通影響評価や渋滞対策を求めるほか、開業後の交通状況に関して影響が大きな案件に関しては、モニタリング評価を行い、渋滞対策協議会へ報告。

【概要】

- 重要物流道路のうち、一般国道(指定区間)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすものについては、沿道立地者に対して事前の交通影響評価やこれに基づく渋滞対策検討結果を求める。

(1) 当該施設が次のアまたはイに掲げる条件のいずれかに該当するもの

ア 小売業(飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む)を行うための店舗であって、その店舗面積が1,000m²を超えるもの

イ 当該施設の延床面積が20,000m²以上のもの(集合住宅を除く)

(2) 当該施設の立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき道路管理者に対する協議が必要とされていること

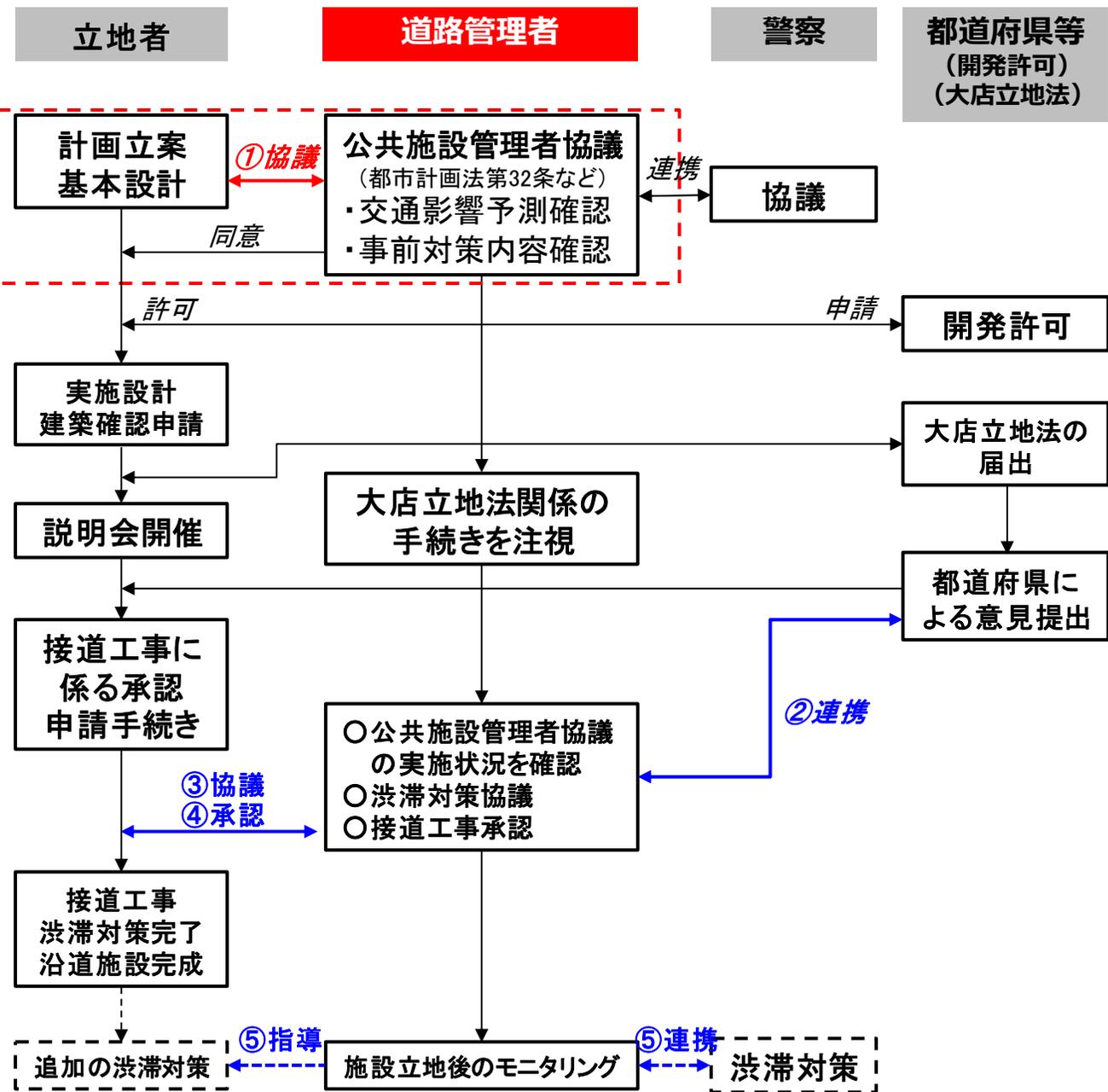
(3) 当該施設から半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること

(4) 当該施設の立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

7. その他

7-3 道路交通アセスメント制度の運用方針

【交通アセスメントの流れ】



- ①都市計画法等に基づく公共施設管理者への協議**
 ・「ガイドライン※1」及び「マニュアル※1」に基づく交通影響予測、事前の渋滞対策内容等の協議
- ②大規模小売店舗立地法(大店立地法)関係の手続**
 ・道路管理者は、大店立地法に基づく届出がされた場合には、適宜道路管理者へ情報提供をしてもらい、適宜意見を提言
- ③道路法第24条に基づく道路管理者への事前相談**
- ④道路法第24条に基づく接道工事の承認**
 ・接道工事の承認を行う際、立地後に渋滞等が生じた場合の渋滞対策等の実施に協力する旨を文書で記載
- ⑤施設立地後の事後対策**
 ・道路管理者は、施設立地後の交通状況についてモニタリングを実施する
 ・施設が原因となる渋滞や交通状況の悪化が生じていると判断された場合、対策が必要と判断された場合には、対策の実施を求める

8. 今後の進め方について

8. 今後の進め方について

■ 新潟県渋滞対策協議会の進め方

R2. 8

第11回新潟県渋滞対策協議会(今回)

- 主要渋滞箇所の見直し
- 渋滞関連トピックの報告 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. 12~R3. 2

地区WGにおける議論

R3. 3

第12回新潟県渋滞対策協議会の開催

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