

第12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 | P1 |
| 2. 主要渋滞箇所の見直し | P5 |
| 3. ピンポイント対策について | P15 |
| 4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策 | P19 |
| 5. 今後の進め方について | P27 |
| 参考資料 | P29 |

令和3年3月17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

前回の議論(R2.8.24)

① 主要渋滞箇所の見直し

- ・主要渋滞箇所の解除・追加 (H30年度のデータ)

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
- ・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

今回の議題ポイント

① 主要渋滞箇所の見直し

- ・主要渋滞箇所の解除・追加 (R1年度のデータ)

② 渋滞対策関連について

- ・ピンポイント対策の進捗報告
- ・新型コロナウイルスの交通への影響

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2年度 第11回協議会で主要渋滞箇所の見直しを実施し、現在293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

13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 293箇所を選定

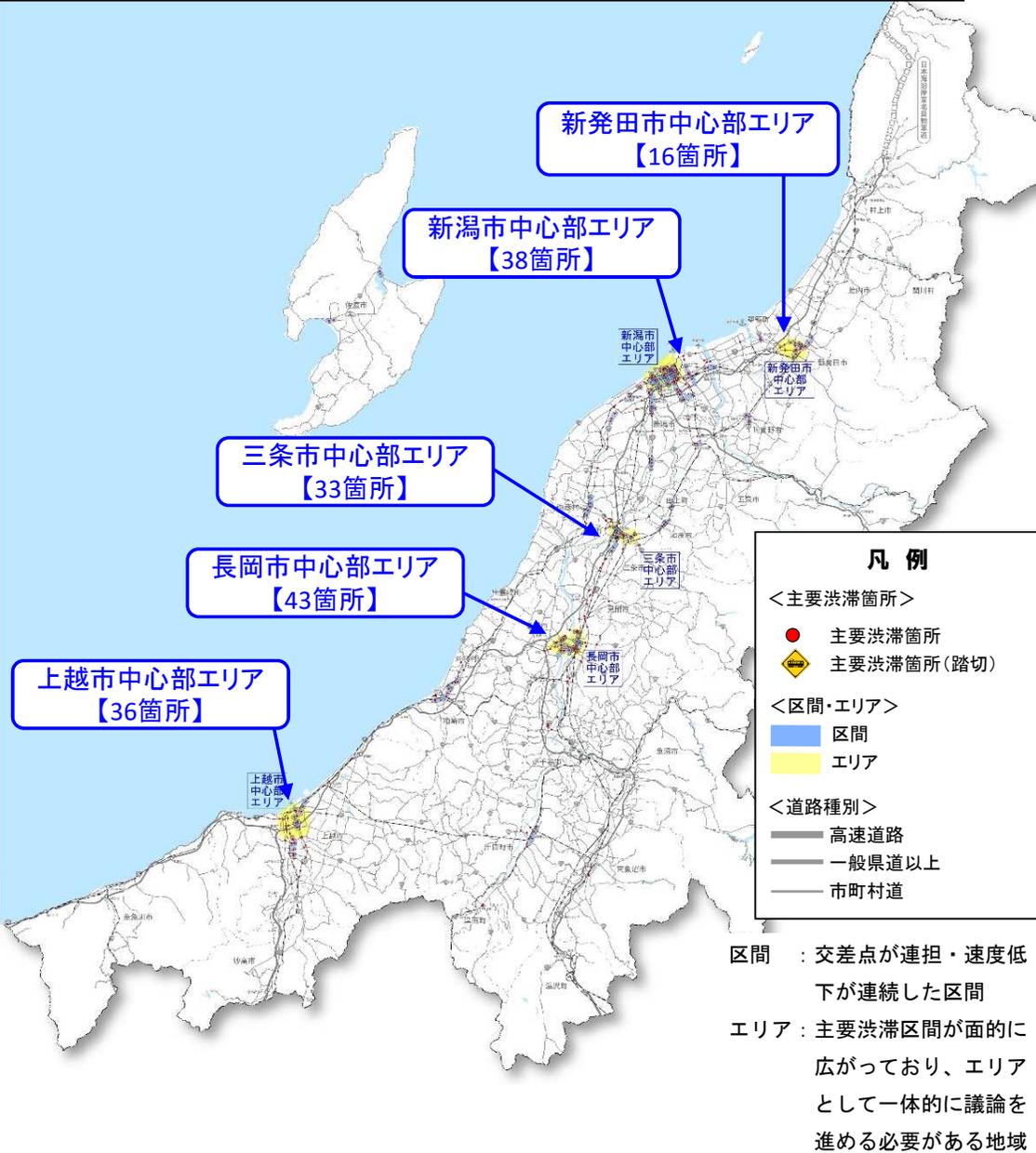
※ 渋滞損失時間

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 主要渋滞箇所の選定箇所位置図【令和2年8月（第11回協議会）時点】

県内中心部エリアの主要渋滞箇所（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【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】

13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：293箇所

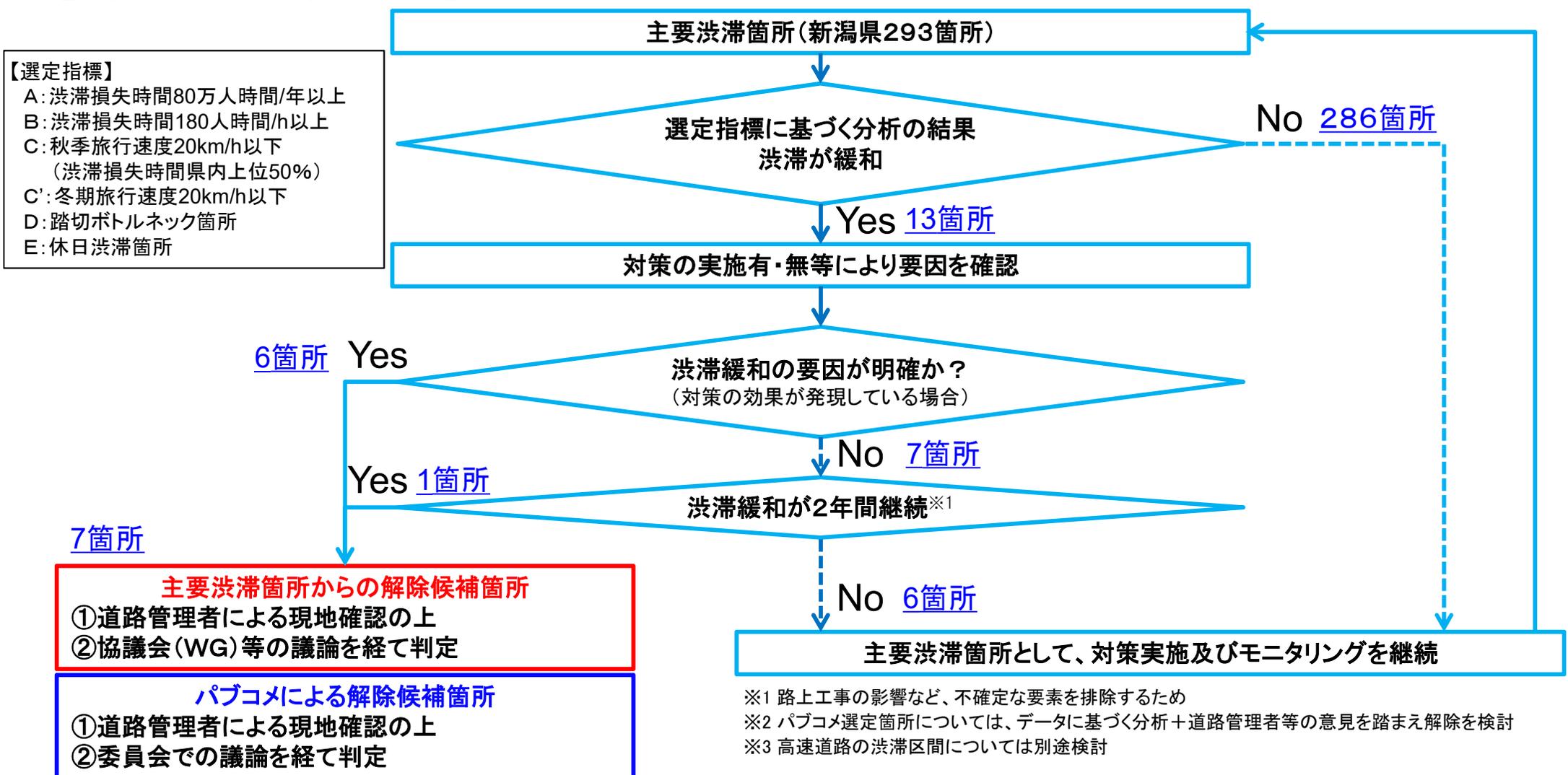
2. 主要渋滞箇所の見直し

2. 主要渋滞箇所の見直し

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、解除候補箇所とした。
 - ⇒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、解除候補箇所とした。

【主要渋滞箇所 解除フロー】



2. 主要渋滞箇所の見直し

2-2 解除候補箇所の選定

○主要渋滞箇所293箇所について、「主要渋滞箇所の解除フロー」及び道路管理者の意見照会結果をもとに解除候補箇所を7箇所選定。
 ⇒解除候補箇所について、詳細分析及び現地確認も併せて実施した結果、最終的に7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 |
|------------|----|--------------|--------|------|---------------|---|------|
| 渋滞緩和の要因が明確 | 1 | 市道 | 四ツ興野 | 新潟市 | パブコメ | 白根バイパスの全線開通(H31.3)により、交通が転換し、渋滞緩和を確認。 | ○ |
| | 2 | 市道 | 能登 | 新潟市 | パブコメ | | ○ |
| | 3 | 市道 | 白根 | 新潟市 | E | | ○ |
| | 4 | 一般県道上越脇野田新井線 | 東本町3丁目 | 上越市 | C | (都)飯門田新田線の開通(H27.10)により、渋滞の解消を確認。 | ○ |
| 渋滞緩和の要因が明確 | 5 | 国道8号 | 竹ヶ花十字路 | 糸魚川市 | パブコメ | 糸魚川BP大和川～押上間の開通(H27.5)により、相対的に速度の向上を確認。 | ○ |
| 渋滞緩和が2年間継続 | 6 | 国道8号 | 姫川大橋西詰 | 糸魚川市 | パブコメ | 経過観察を実施してきたが、速度が向上しており、渋滞は見られない。 | ○ |
| 渋滞緩和の要因が明確 | 7 | 市道 | 上矢馳 | 佐渡市 | パブコメ | 国道350号国仲バイパスの部分開通(H28.11)により速度の向上を確認。 | ○ |

【解除候補箇所 位置図】



2. 主要渋滞箇所の見直し

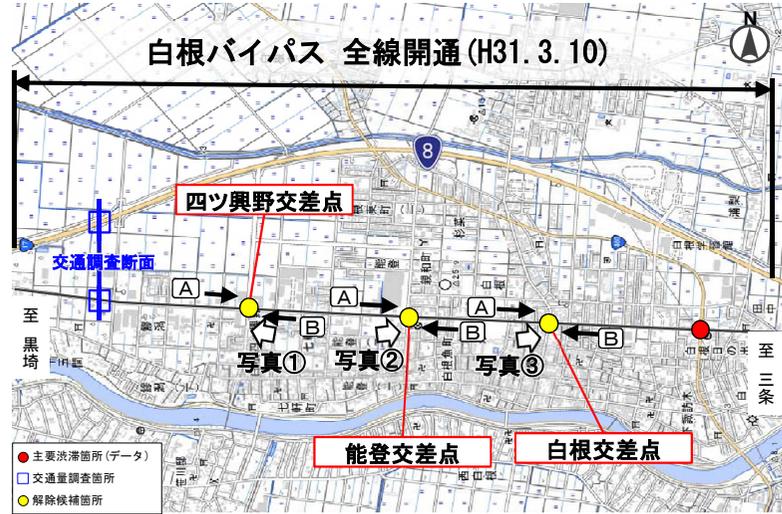
当初抽出基準：パブコメ、パブコメ、E
(四ツ興野) (能登) (白根)

解除

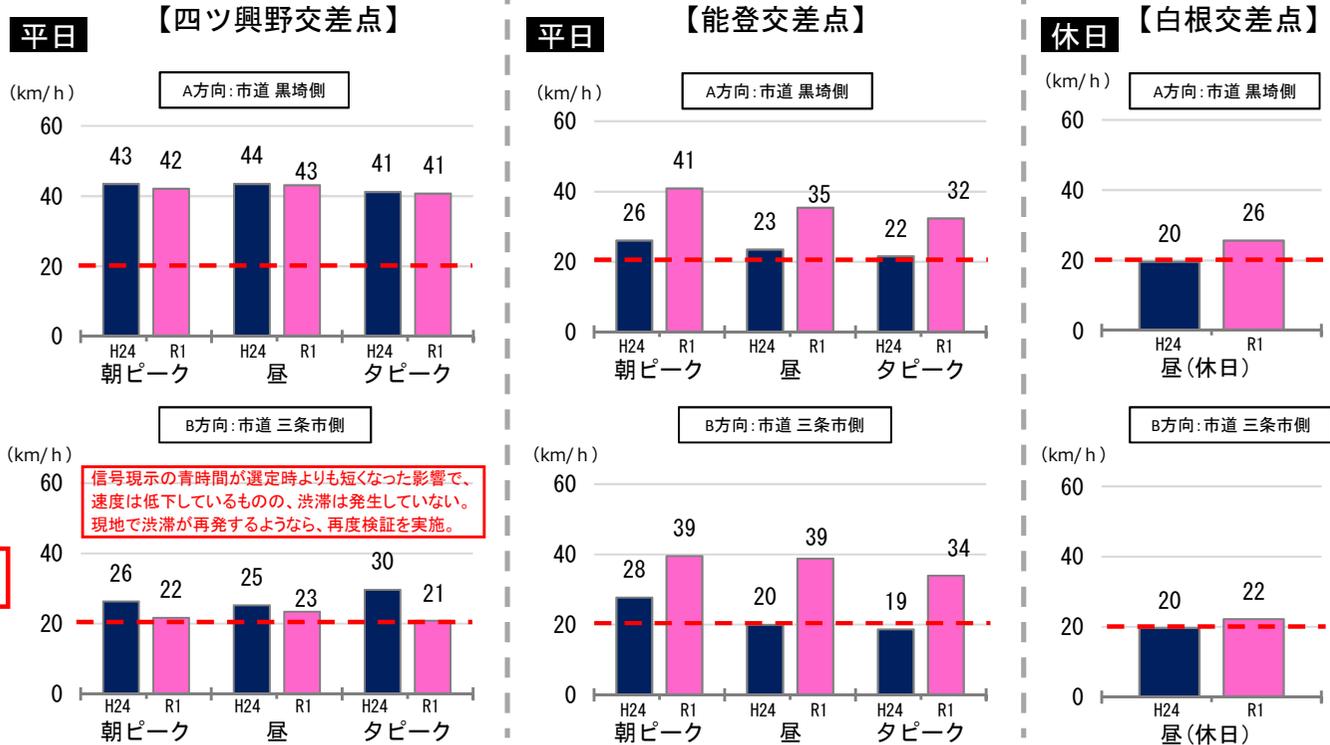
2-3 【解除候補箇所】市道戸頭保坂線（旧 国道8号） 四ツ興野交差点、能登交差点、白根交差点

【混雑緩和要因】 白根バイパス全線開通 (H31. 3) によって交通が転換し、混雑緩和が図られたと想定。
 【データ分析・現地確認】 速度が1日を通して20km以上であり、道路管理者による現地確認においても渋滞は発生していない。

《交差点概要図・写真撮影位置》

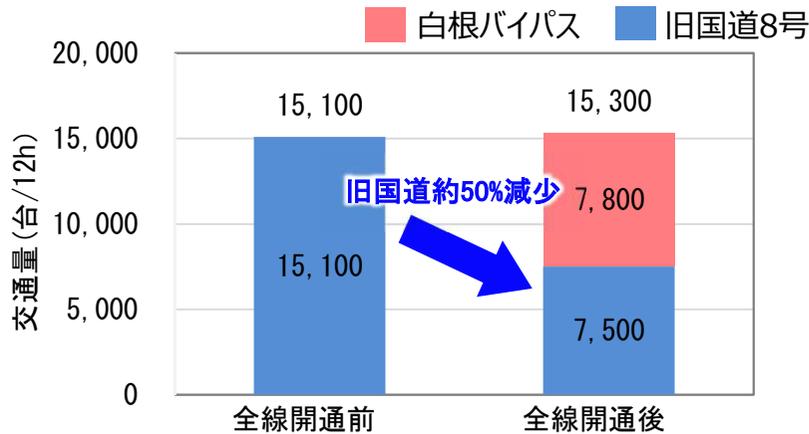


《速度データ》



《断面交通量の変化》

旧国道の交通がバイパスに転換



出典：交通量調査（全車）
 全線開通前 : H30. 4. 24
 全線開通1年後 : R 2. 4. 14

《現地状況写真》



【現地確認日】令和元年10月17日(木)7時台

【現地確認日】令和元年10月17日(木)8時台

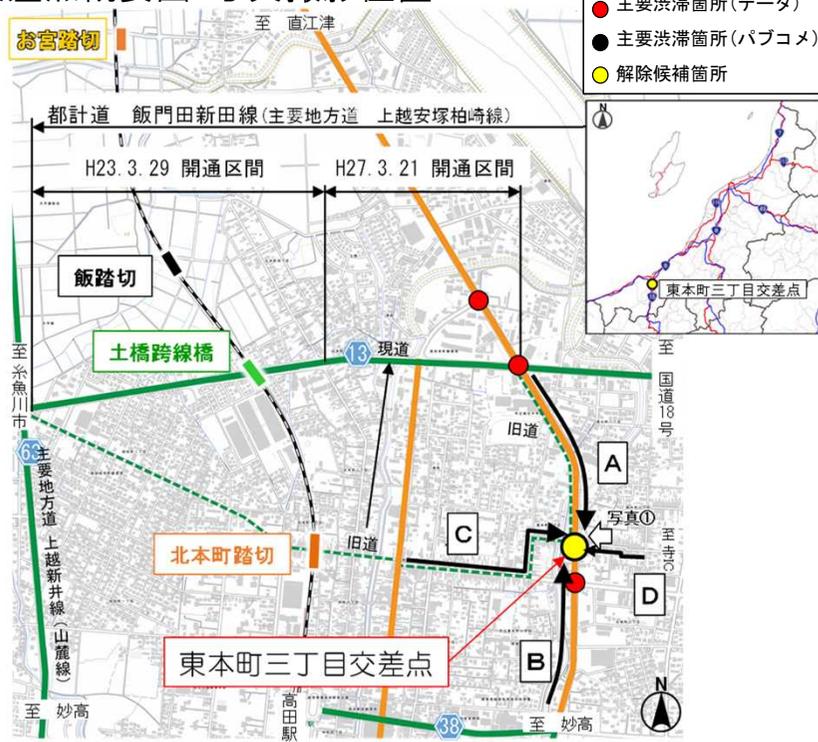
【現地確認日】令和元年10月6日(日)13時台

2. 主要渋滞箇所の見直し

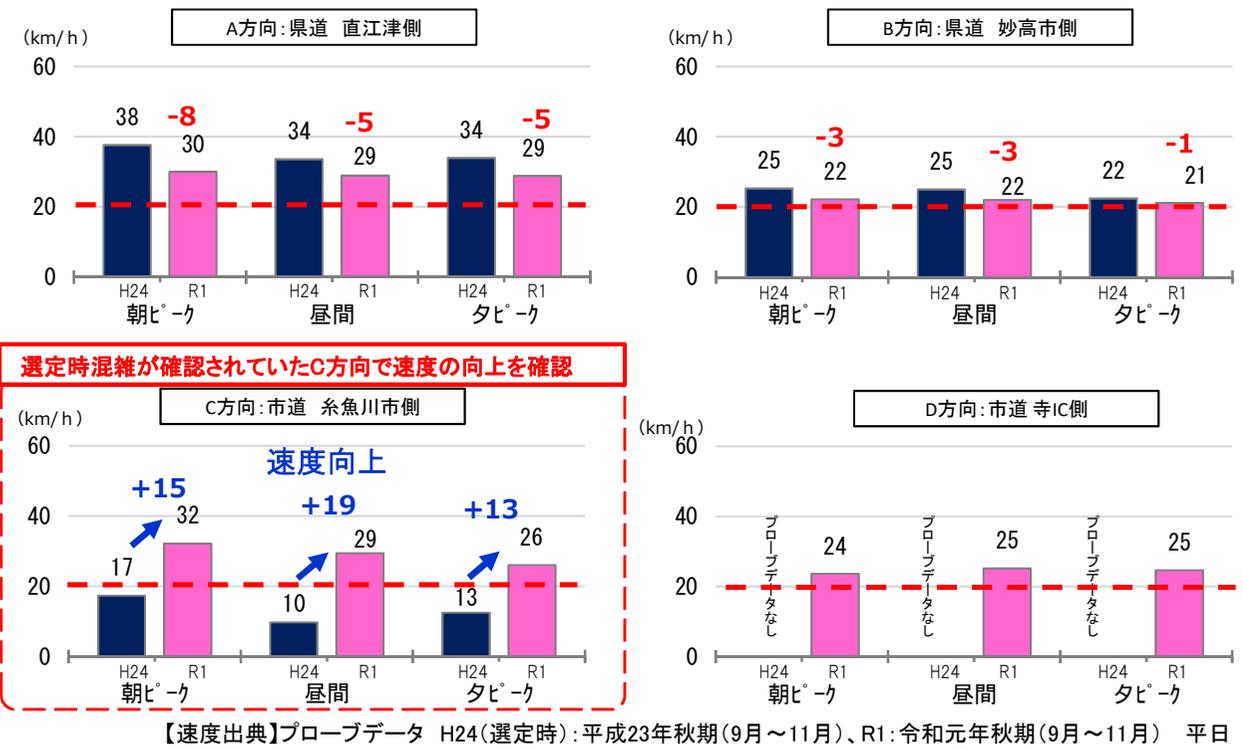
2-3 【解除候補箇所】県道上越脇野田新井線 東本町3丁目交差点

【混雑緩和要因】 (都)飯門田新田線の開通(H27.10)によって、交通が転換し、混雑緩和が図られたと想定。
 【データ分析・現地確認】 混雑がしていたC方向で速度向上を確認。渋滞損失時間も減少しており、道路管理者による現地確認においても渋滞は発生していない。

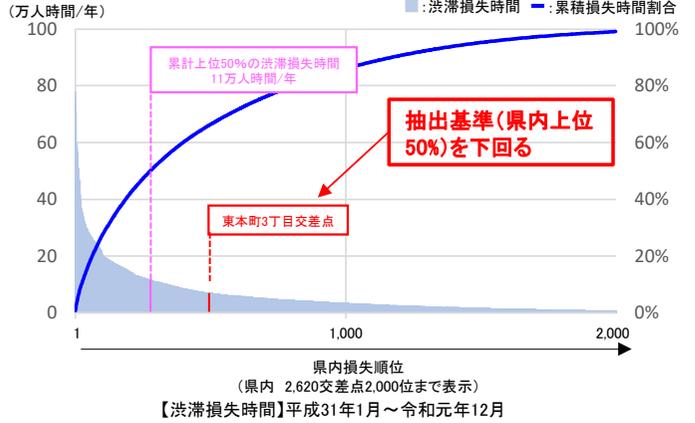
《交差点概要図・写真撮影位置》



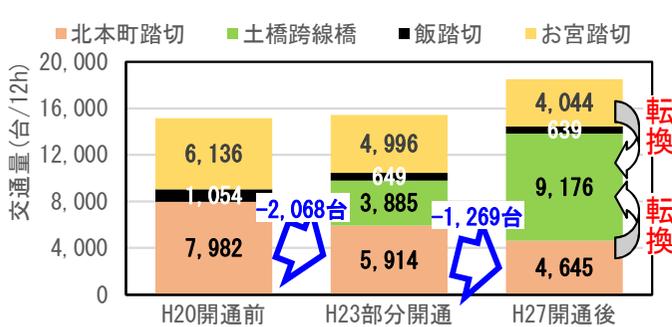
《速度データ》



《渋滞損失状況》



《断面交通量の変化》



《現地状況写真》



【現地確認日】令和3年2月15日(月)7時台

2. 主要渋滞箇所の見直し

当初抽出基準:パブコメ

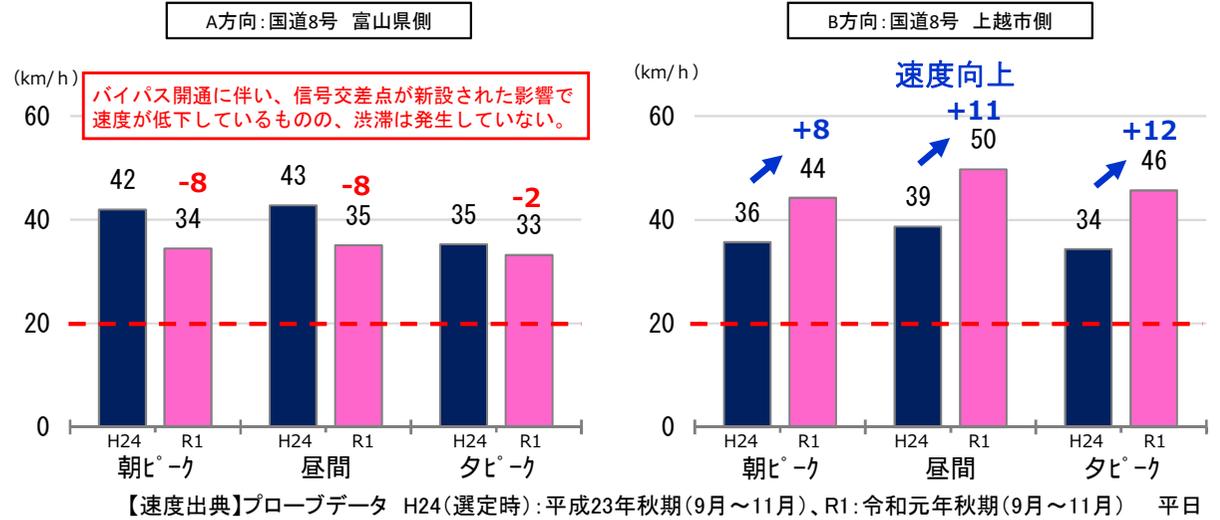
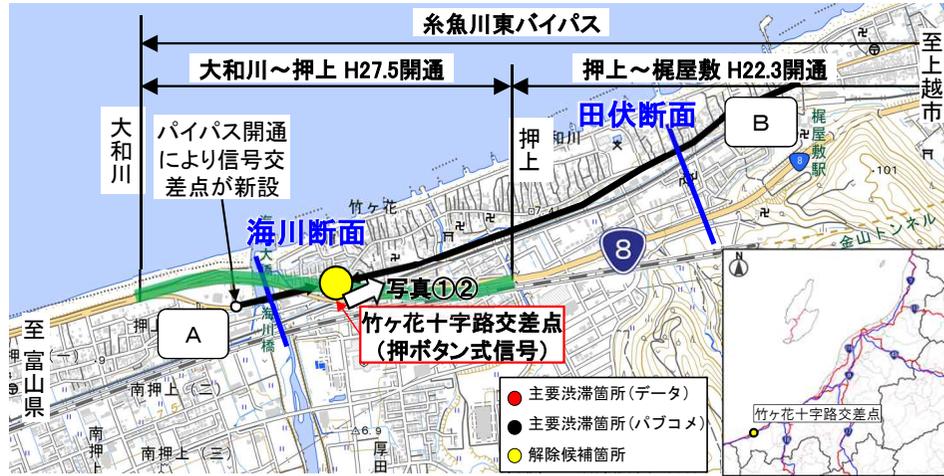
解除

2-3 【解除候補箇所】国道8号 竹ヶ花十字路交差点

【混雑緩和要因】 糸魚川BP大和川～押上間の開通(H27.5)によって交通が転換し、混雑緩和が図られたと想定。
 【データ分析・現地確認】 速度が1日を通して20km以上であり、道路管理者による現地確認においても渋滞は発生していない。

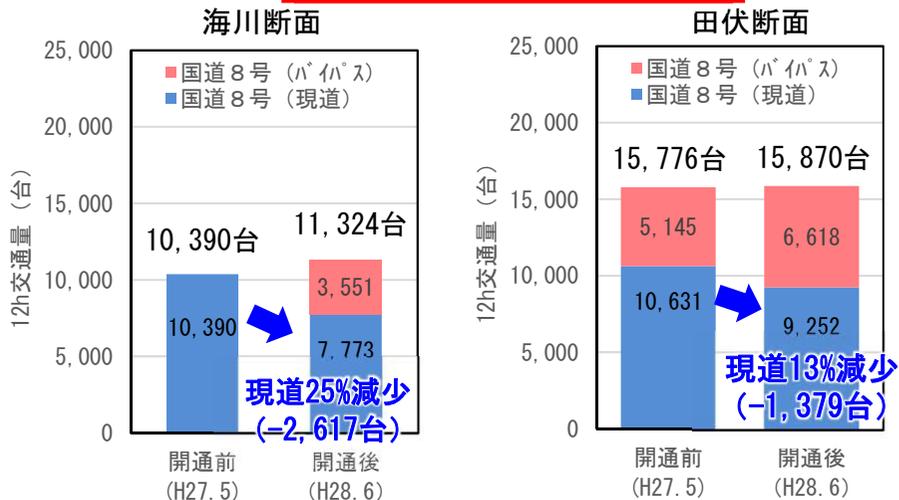
《交差点概要図・写真撮影位置》

《速度データ》



《断面交通量の変化》

現道の交通がバイパスへ転換



《現地状況写真》



【現地確認日】平成27年4月27日(月) 7時～9時

【現地確認日】平成28年6月10日(金) 7時～9時

資料:高田河川国道事務所H28.7.13記者発表資料

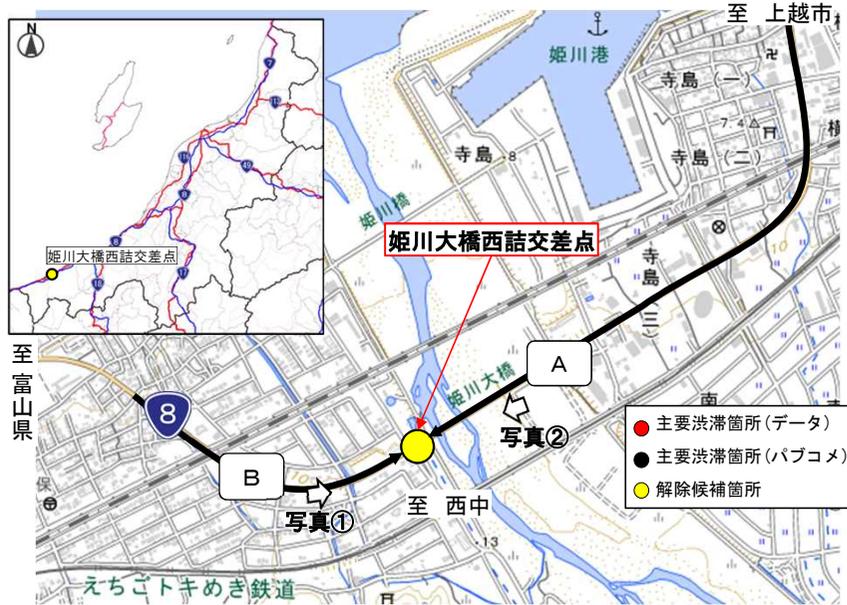
2. 主要渋滞箇所の見直し

2-3 【解除候補箇所】国道8号 姫川大橋西詰交差点

【データ分析・現地確認】

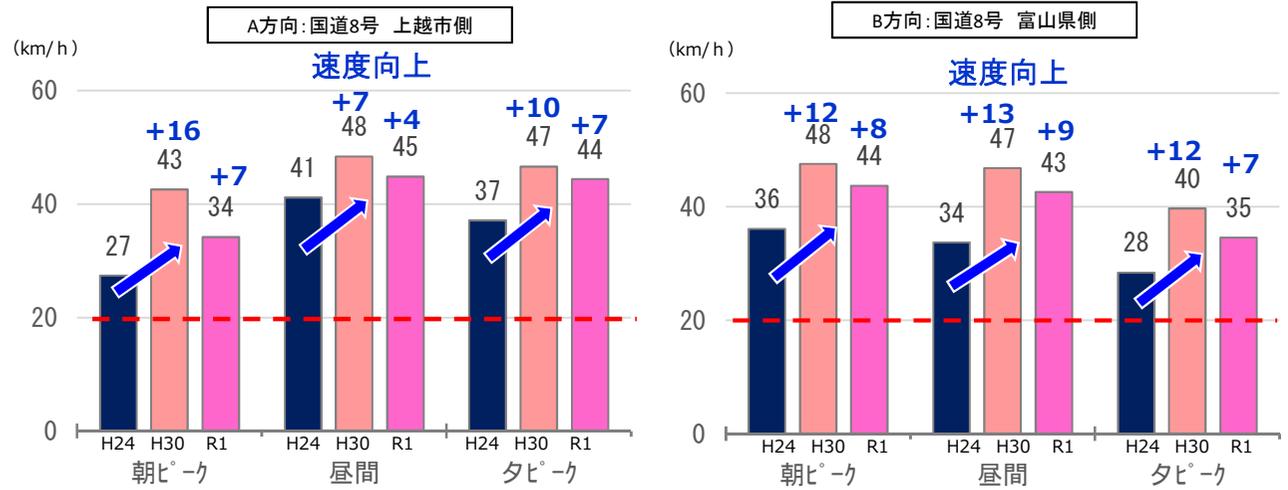
秋期の速度が選定時よりも高く推移しており、渋滞が緩和していることを2年間連続で確認。道路管理者による現地確認においても渋滞は発生していない。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《速度データ》

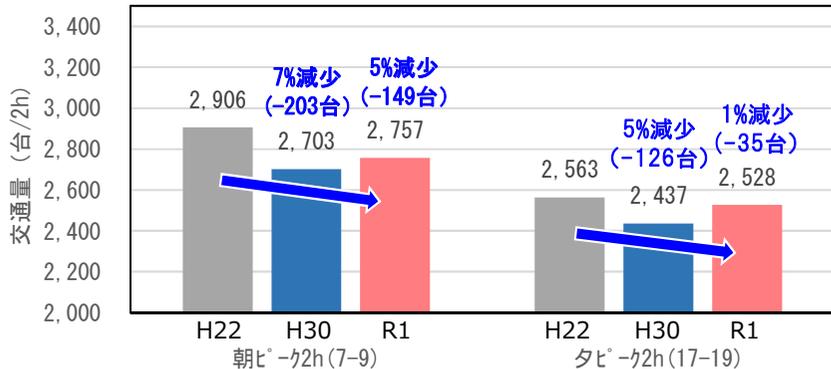
2年連続で渋滞緩和を確認



【速度出典】プローブデータ H24(選定時):平成23年秋期(9月~11月)
H30:平成30年秋期(9月~11月) 平日
R1:令和元年秋期(9月~11月) 平日

《交通量の推移》

選定当初よりも、交通量が減少



【交通量出典】全国道路・街路交通情勢調査(H22)、横町トラカン(H30、R1年9-11月平日平均)

《現地状況写真》



【現地確認日】平成29年10月31日(火)8時台



【現地確認日】平成29年10月31日(火)8時台

2. 主要渋滞箇所の見直し

当初抽出基準：パブコメ

解除

2-3 【解除候補箇所】市道（旧国道350号 上矢馳交差点）

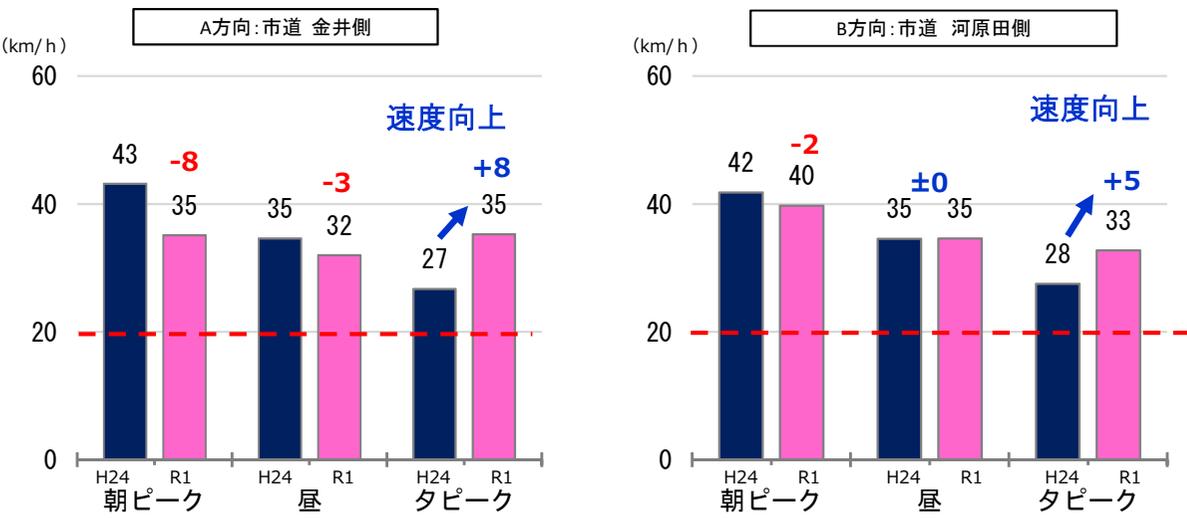
【混雑緩和要因】 国道350号国仲バイパスの部分開通(H28.11)によって、交通が転換し、混雑緩和が図られたと想定。
 【データ分析・現地確認】 速度が1日を通して20km以上であり、道路管理者による現地確認においても渋滞は発生していない。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《速度データ》

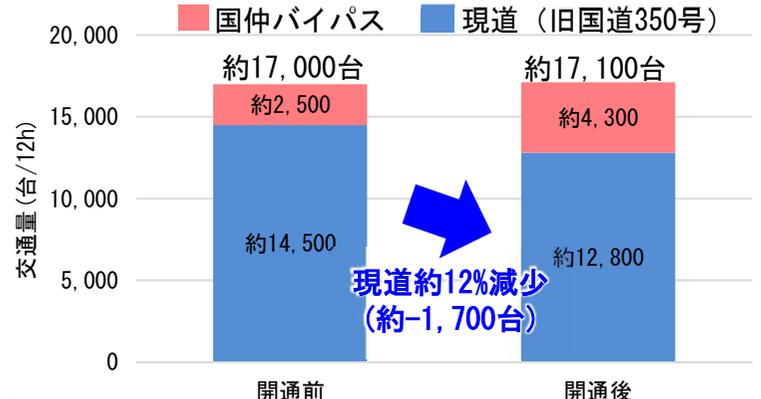
選定当初よりも速度が向上



【速度出典】プローブデータ H24(選定時):平成23年秋期(9月~11月)、R1:令和元年秋期(9月~11月) 平日

《交通量の推移》

現道の交通がバイパスへ転換



出典:交通量調査結果 新潟県HP
 【佐渡】一般国道350号 国仲バイパス 部分供用後の整備効果についてより
 開通前: H26.10.26(水) 7:00~19:00 開通後: H29.3.8(水)7:00~19:00

《現地状況写真》



【写真撮影日】令和3年2月23日(火)10時台

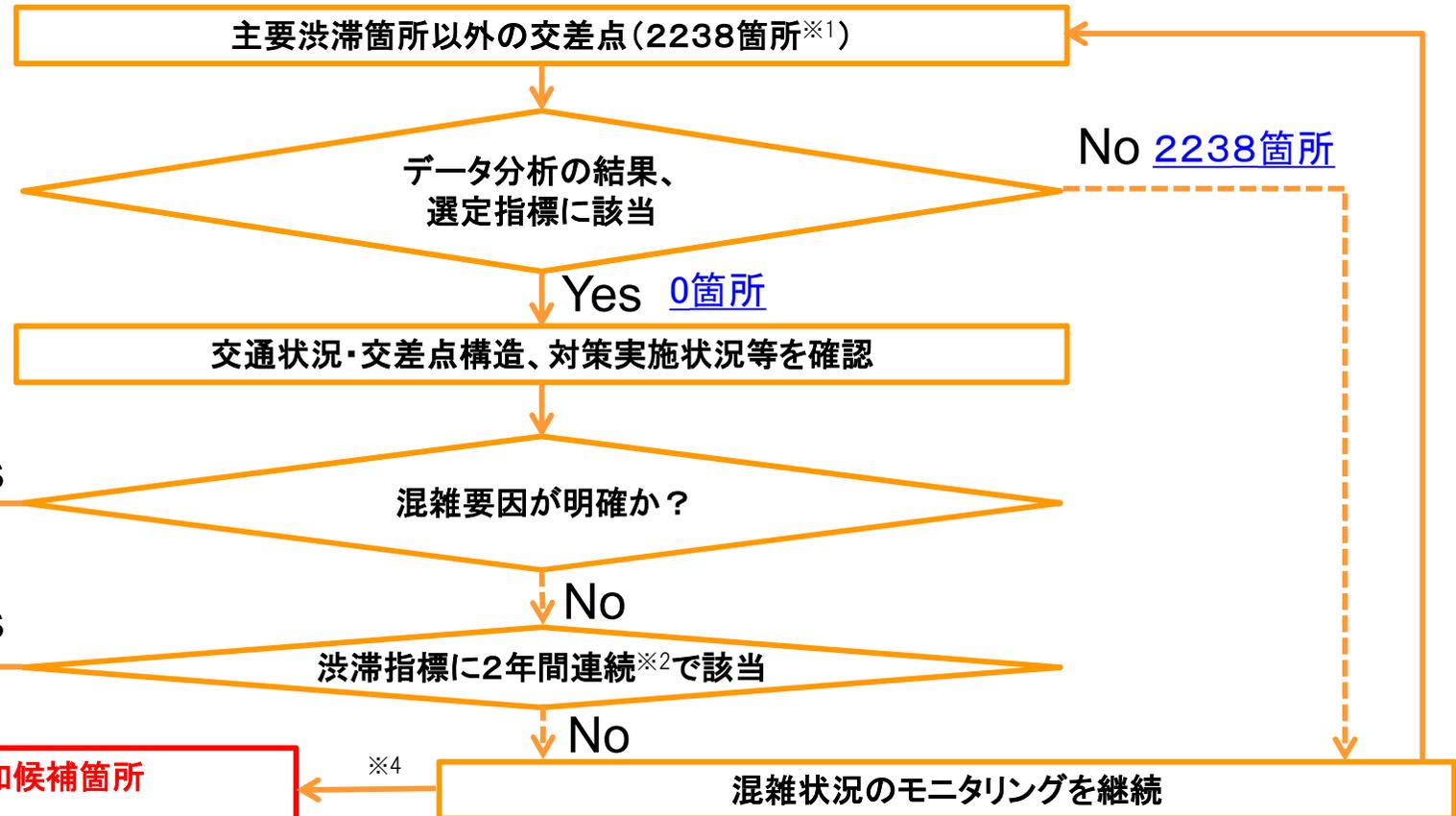
【写真撮影日】令和3年2月23日(火)10時台

2. 主要渋滞箇所の見直し

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箇所とする。
 - ⇒ 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箇所とする。
- 下記に示す選定フローで該当する箇所がなかったため、**今回は追加候補箇所なしとする。**

【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

※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

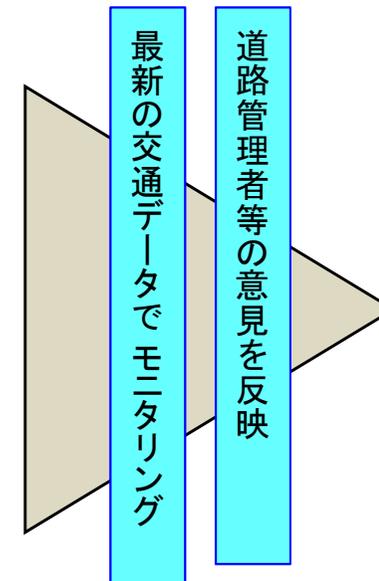
※4 選定指標に厳密に合致しない場合でも、モニタリングの結果、顕著な渋滞が発生していると認められる際は、主要渋滞箇所の登録を検討(渋滞損失時間等による評価が困難な市道等の接続を含む交差点の追加検討)

2. 主要渋滞箇所の見直し

2-7 令和2年度（R3.3.17時点）の主要渋滞箇所

○主要渋滞箇所の追加・解除候補を反映し、主要渋滞箇所を下表の通り見直す。

| 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2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 | 13箇所 |
| ①抽出基準に該当する箇所 | 137箇所 | 137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 | 293箇所 |



| 令和3年度選定 主要渋滞箇所(案) |
|----------------------|
| 2箇所 |
| 5箇所 |
| 112箇所 |
| 2箇所 |
| 2箇所 |
| 12箇所 |
| 135箇所 |
| 151箇所 |
| 286箇所 |

3. ピンポイント対策について

3. ピンポイント対策について

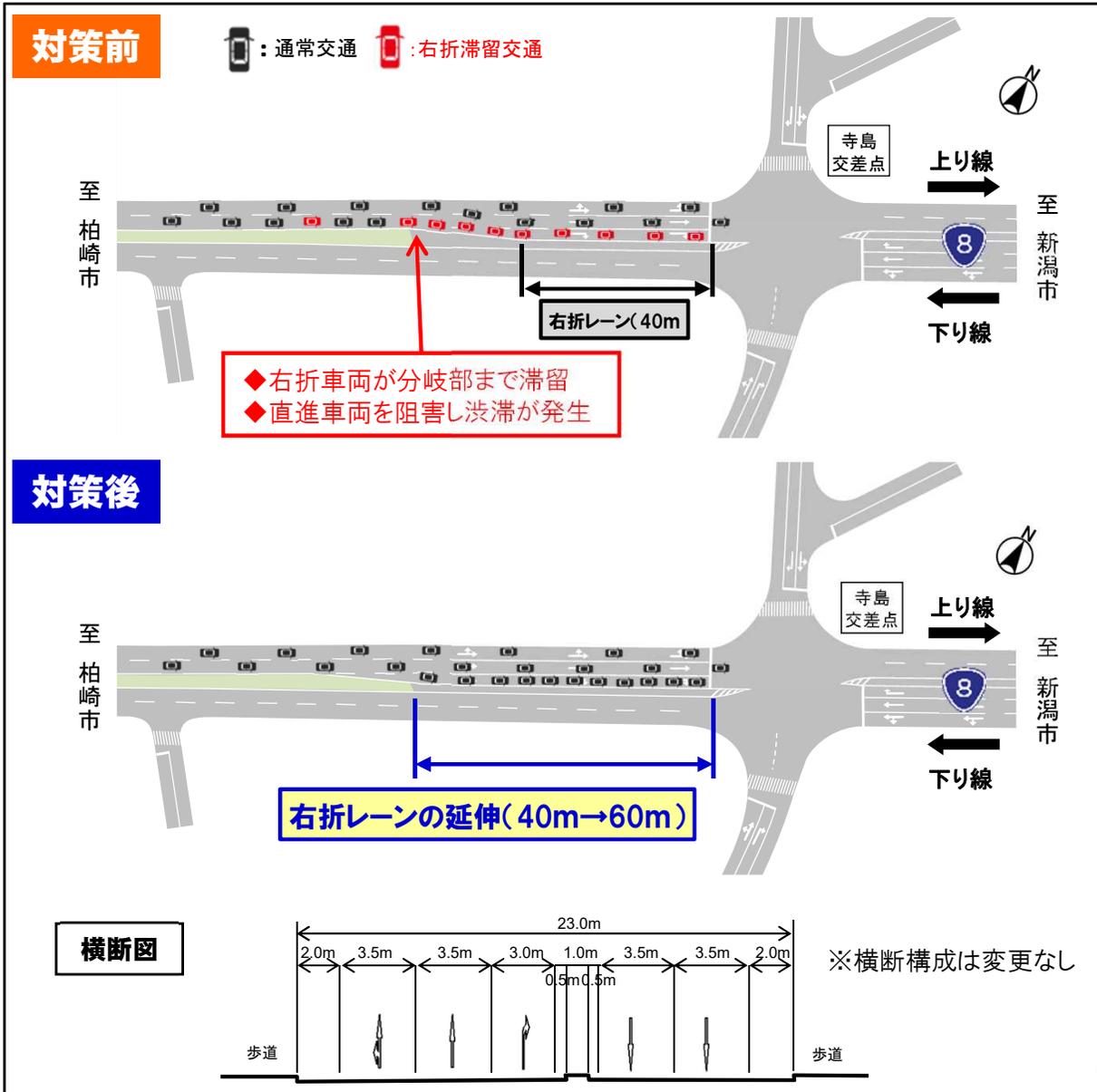
3-1 ピンポイント対策【国道8号 寺島交差点】

○ピンポイント対策として、交差点右折レーンの延伸工事が令和2年12月25日に完成。
○積雪の交通への影響を鑑み、延伸工事による効果分析は春以降に実施予定。

《位置図》



《説明図》



《広域図》



3. ピンポイント対策について

3-1 ピンポイント対策【国道8号 寺島交差点】



【施工前】新潟方面を望む



【施工前】柏崎方面を望む



【施工後】新潟方面を望む



【施工後】柏崎方面を望む

3. ピンポイント対策について

3-2 ピンポイント対策【国道7号 竹尾IC】

○道路利用者会議による混雑意見箇所である国道7号竹尾ICでは、上り下りのオフランプで渋滞や走行障害が発生。
○次年度は設計及び関係機関協議を進め、右折レーン延伸、加速車線設置に向け事業を推進。

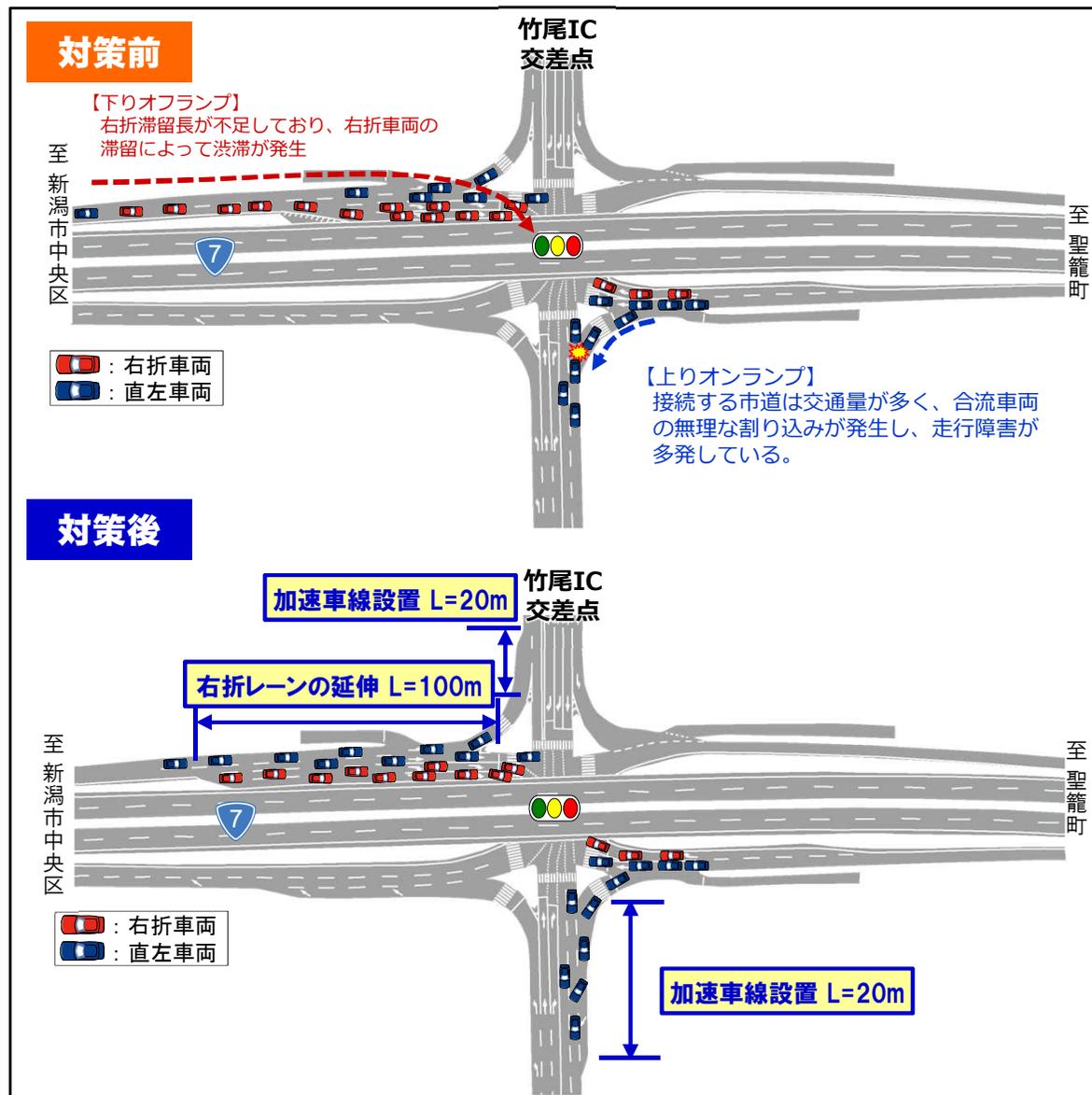
《位置図》



《広域図》



《説明図》

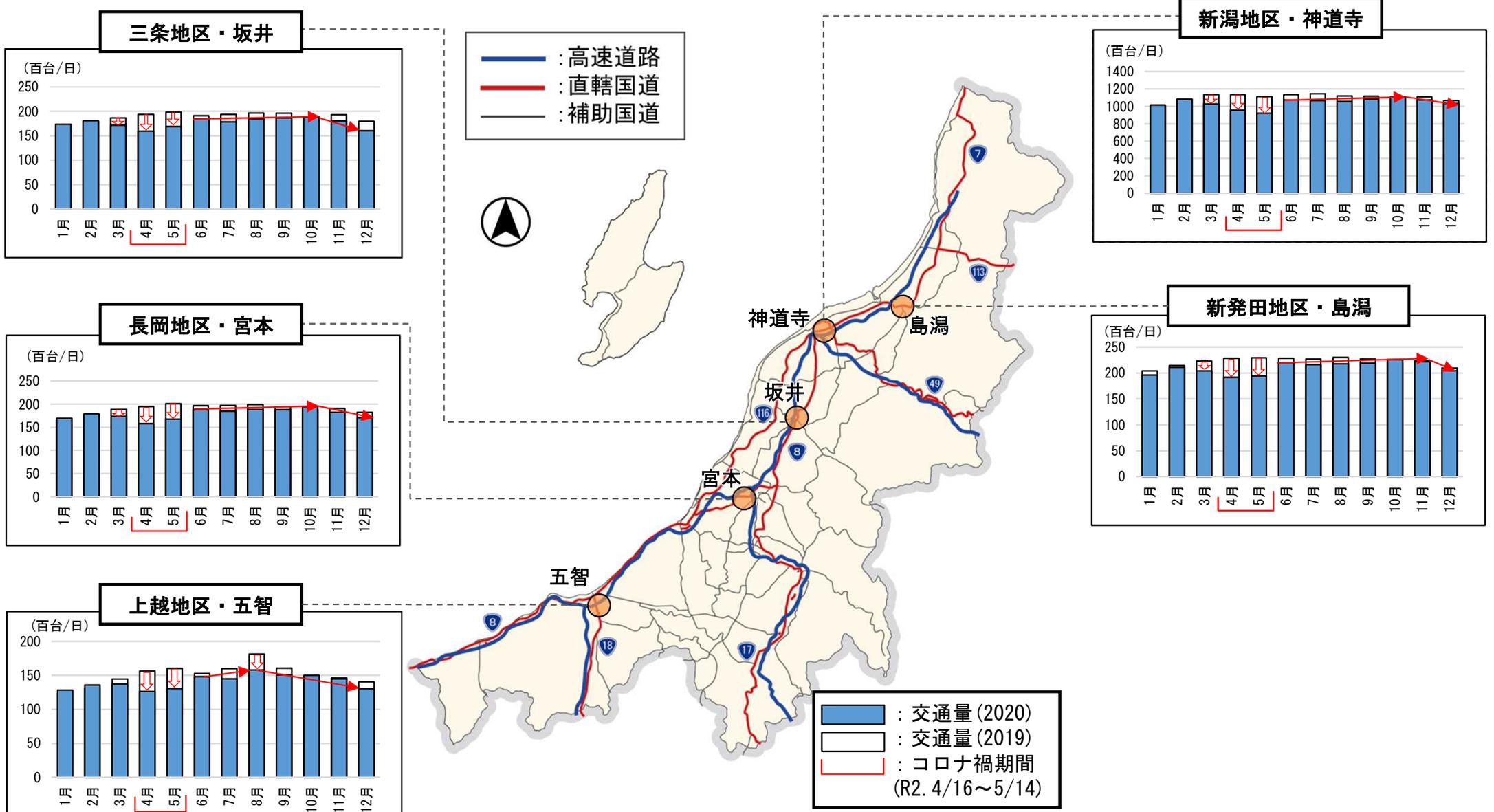


4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4-1 県内の交通量の推移（地区WG地点）

○コロナ禍 (R2. 4/16~5/14) の県内交通量は、前年と比較して減少している。
 ○6月以降交通量は徐々に回復したが、11月から再び減少傾向にある。



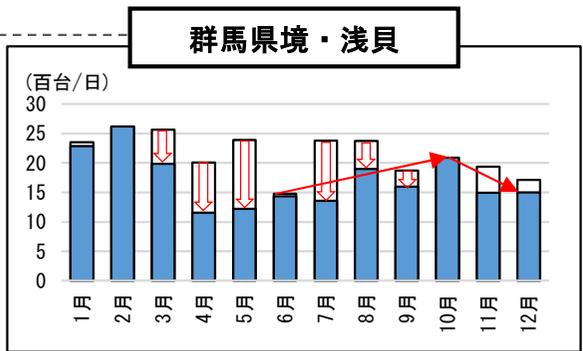
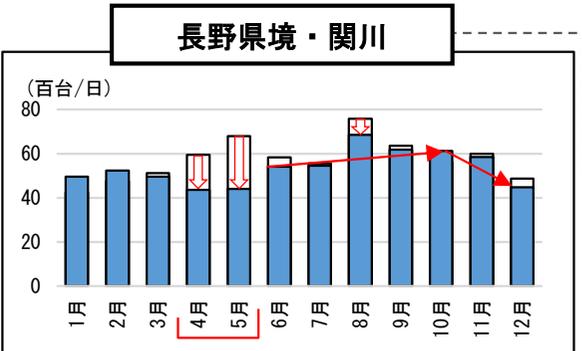
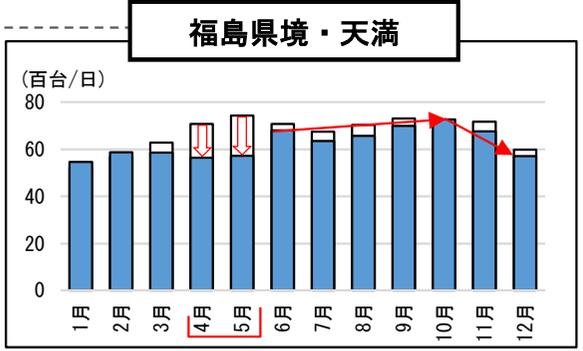
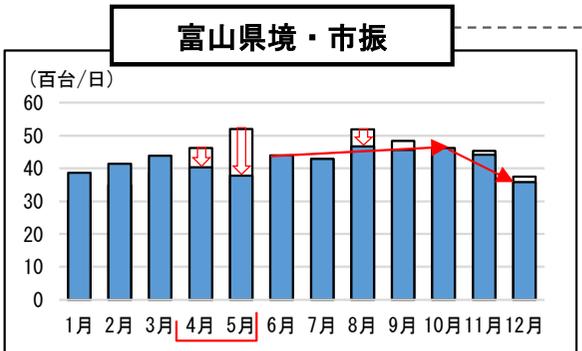
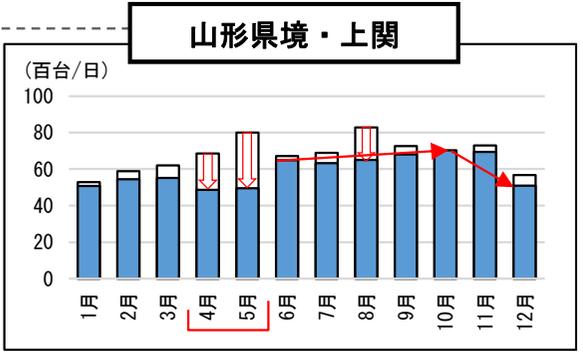
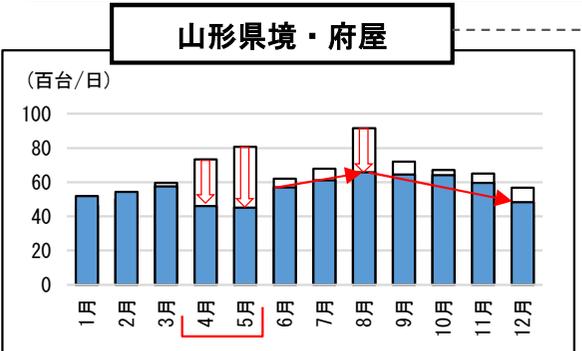
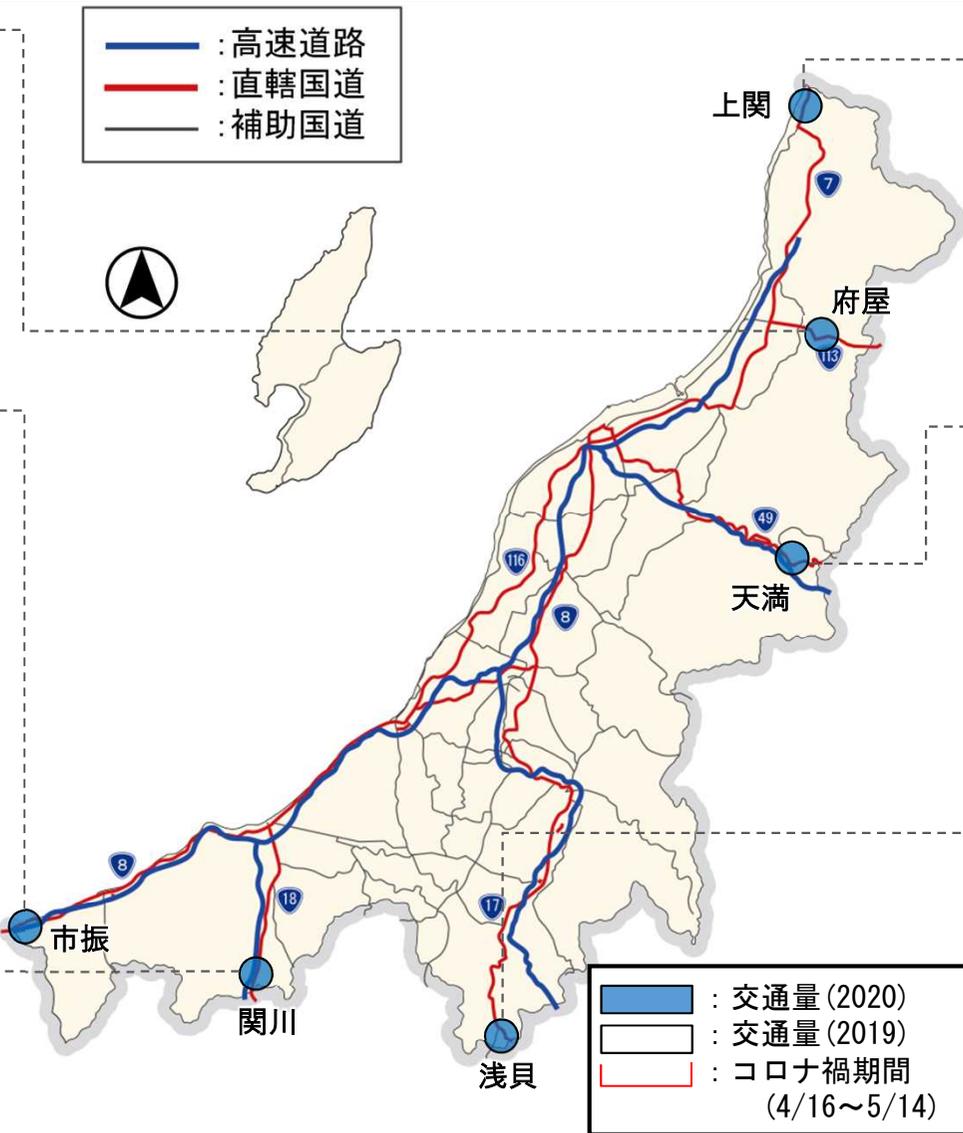
【出典】常時観測装置より集計 (R2.1月~12月)

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4-1 県内の交通量の推移（県境部）

○コロナ禍 (R2. 4/16~5/14) の県境部交通量は、前年と比較して減少している。また、大型連休がある夏期期間についても、外出自粛の影響で、前年と比較して減少が目立っている。

○夏期期間を除けば6月以降交通量は徐々に回復したが、11月から再び減少傾向にある。

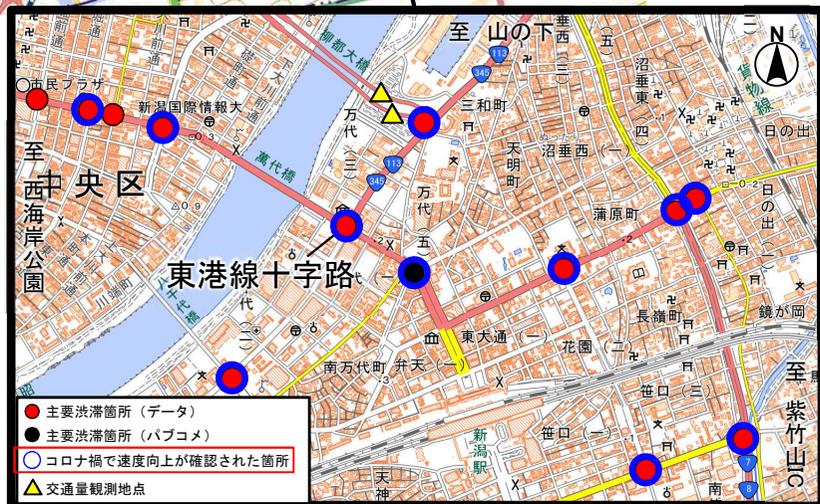


【出典】常時観測装置より集計 (R2.1月~12月)

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4-2 主要渋滞箇所における交通状況変化

○県内の主要渋滞箇所において、コロナ禍中交通量が減少している箇所では、一時的に速度が向上。交通量の減少によって、渋滞緩和効果を確認することができた。

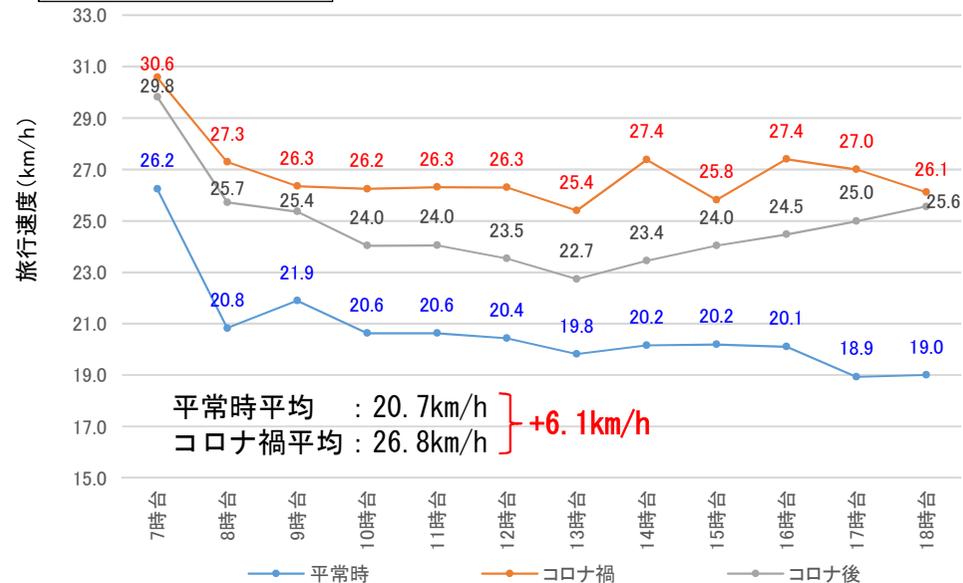


コロナ禍で交通量が減少し、速度向上が確認された主要渋滞箇所

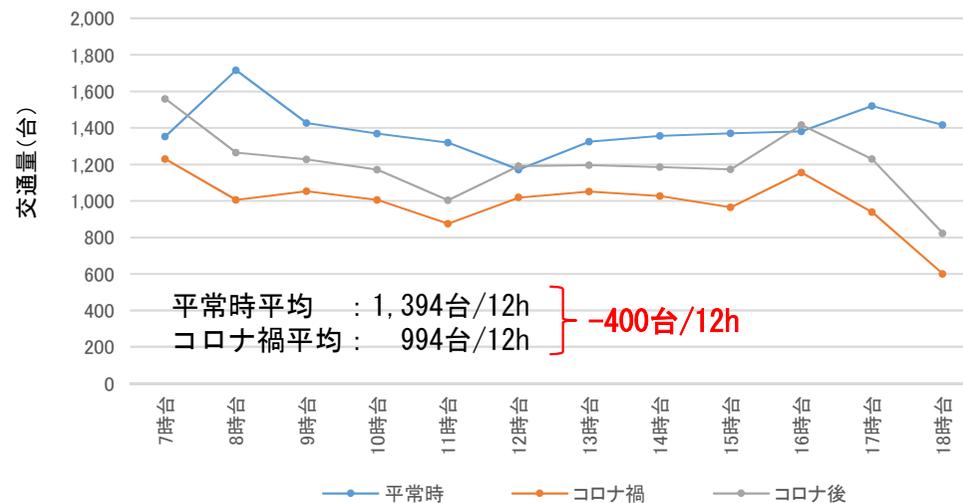
TDM施策やソフト対策によって、交通量を減らすことができれば、渋滞緩和の可能性がある

東港線十字路

旅行速度【時間帯別】



交通量【時間帯別】



【対象期間】 平常時 : R1. 9. 1~11. 30、コロナ禍(緊急事態宣言中) : R2. 4. 16~5. 14、
 コロナ後 : R2. 5. 15~6. 12 の平日
 【旅行速度】 ETC2.0プローブ情報より集計 【交通量】 対象路線の直近観測装置より集計

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

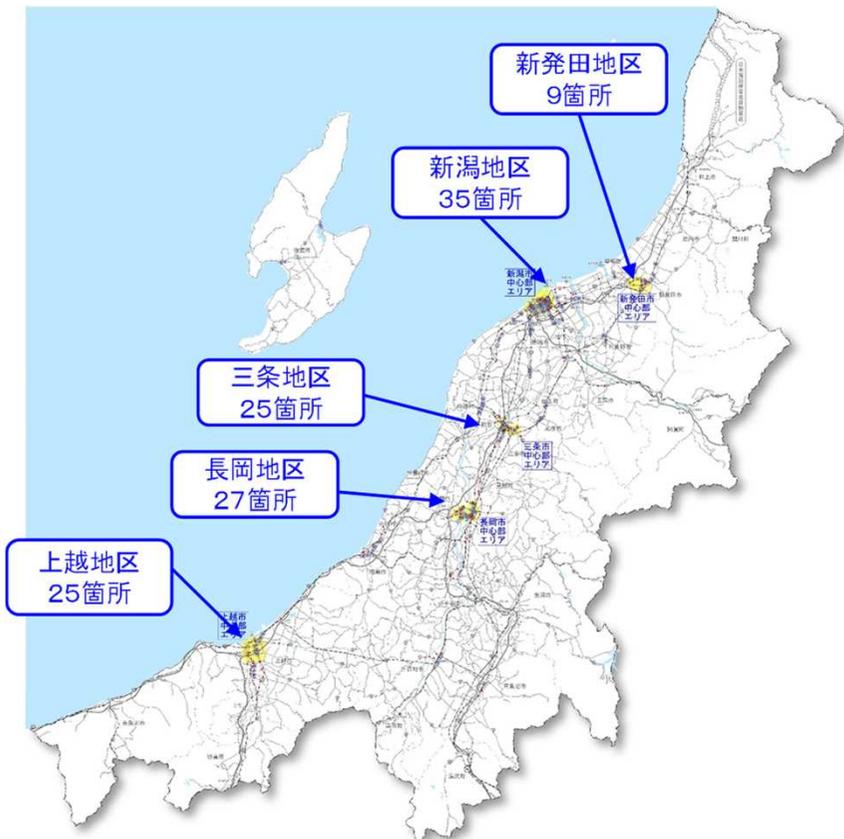
4-3 ソフト対策を活用した対策の検討

- 緊急事態宣言中（コロナ禍）に交通量が減少した主要渋滞箇所の中には、旅行速度が向上し、渋滞緩和が確認された箇所がいくつかあった。こういった箇所は、今後ソフト対策等で交通量を減らすことができれば、渋滞解消に繋がる可能性がある。
- 県内に設置されているWG部会の基本方針においては、公共交通の利用促進や、モビリティマネジメント等、ソフト施策による渋滞対策を方針としている箇所もあるため、今後はソフト対策についても検討を行っていく。

■各WGエリアでコロナ禍中に渋滞緩和※が確認された箇所

※以下のいずれかの条件に当てはまった箇所

- 1.ピーク時の最低旅行速度が20km/hを超える箇所
- 2.ピーク時の最低旅行速度が20km/h未満だが、コロナ禍／平常時の旅行速度増加割合が5%を超える箇所



■【参考】新潟地区WGの対策基本方針

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。

地区WG体制

- 道路管理者：国、新潟県、新潟市
- 警察：新潟県警
- 道路利用者：商工会議所、トラック、バス、タクシー、運輸局
- オブザーバー：新潟県警

1. 新潟市中心部エリアの概況

| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> 新潟市は、本州日本海側初の政令指定都市であり、「田園に包まれた多核連携型都市」をコンセプトとしている。 新潟都市圏の大動脈である新潟・新新バイパス、それと並行して北陸道・日東道が整備されている。また、都市圏中心部から放射状（日東道、北陸道、国道8号、49号など）に道路網が整備されている。 阿賀野川、信濃川といった河川により分断された都市構造であるため、河川を渡る橋梁の交通が集中する。 自動車分担率は高い水準にあり、自動車への依存が高まる一方で、市街地の郊外への拡大と低密度化の進展、鉄道・バスなどの公共交通の利用者の減少等が問題となっている。 |
|--------|--|
| 道路交通状況 | <ul style="list-style-type: none"> 新潟都市圏の大動脈となっている新潟・新新バイパスの交通が集中し、慢性的な渋滞を引き起こしている。 また、新潟市中心部へ交通が集中することから、その周辺においても渋滞が発生している。 新潟・新新バイパスから市街地へアクセスする南北軸においても交通が集中し、主要な交差点や橋梁などで渋滞が発生している。 |

2. 現在の対策等

| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> 本州日本海側初の政令指定都市にふさわしい活力と魅力あふれる多核連携型都市のまちづくりに向けて、「にいがた交通戦略プラン」が策定され、4つの基本方針に基づき政策が展開されている。 多核連携型都市構造を支える交通 地域の快適な暮らしを支える交通 市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通 地域や関係者が一丸となって取り組む交通 |
|---------|---|
| 渋滞対策の方針 | <ul style="list-style-type: none"> 新潟バイパスにおける交通容量の確保：課題10の改良等 南北軸の交通容量を確保：栗ノ木道路、紫竹山道路、万代島ルート等 自動車への依存から公共交通の利用促進：基幹公共交通軸、モビリティマネジメント等 |

3. 新潟市内の主要渋滞箇所

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10の改良等
- 南北軸の交通容量を確保：栗ノ木道路、紫竹山道路、万代島ルート等
- 自動車への依存から公共交通の利用促進：基幹公共交通軸、モビリティマネジメント等

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4-4 (参考) 県内で実施されているソフト対策例 ①MaaSアプリ「りゅーとなび」〈実証実験〉

○持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、「令和元年度スマートモビリティチャレンジ」として社会実験を実施。

■実験期間

R2年3月1日(日)～31日(火)

■実験内容

地域 IC カード「りゅーと」をアプリ化

- ・路線バス・レンタサイクル1日乗り放題乗車券(市内全域、均一区内の2種展開)
- ・近隣店舗等の立ち寄りスポット案内、交通、乗換案内(無料)
- ・中心市街地の商業施設(飲食店や物販店)のクーポン付与(企画乗車券購入者のみ利用可)

■実験結果

【3/22(日)時点までの結果を記載】

- ・登録者数は、24日間(2020/2/28(金)～3/22(日))で686件。
- ・最も利用件数が多かった企画券は138件(均一区内1日乗車券86件+市内全域1日乗車券52件)
- ・次点はクーポンで、42件が利用された
- ・新型コロナウイルスの影響で積極的なプロモーションが難しい状況が続いているが、1週目よりも2週目以降の利用数が多い

りゅーとなびで楽しくおトクにお出かけしよう!

りゅーとなびって？
バス・自転車乗り放題+まちなかクーポン使い放題!
路線バス、しも町オンデマンドバス、レンタサイクルの1日乗車券に、飲食店やお買い物などにおトクなクーポンが使い放題! 新潟の「街」と「お店」と「人」をつなぐアプリ…それが「りゅーとなび」です。

NEW
市内均一フリーゾーン 1日乗車券+各種クーポン おとな 500円 こども 250円
りゅーと 全線区間 1日乗車券+各種クーポン おとな 1,000円 こども 500円

路線バス、しも町オンデマンドバス、レンタサイクル、まちなかクーポン

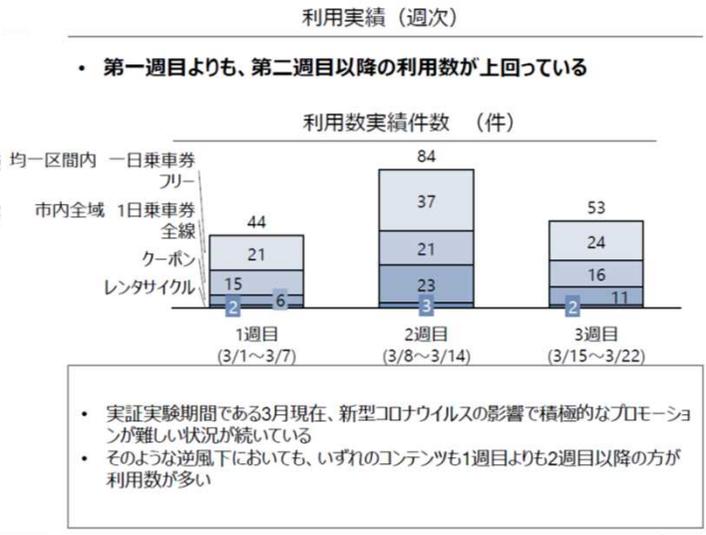
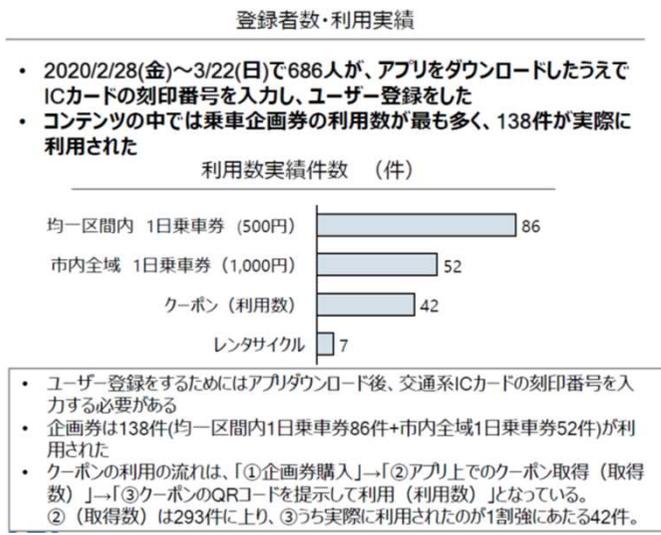
使い方はカンタン!
ダウンロード → 1日乗車券購入 → アプリ内でICカードとして使える決済 → 店舗にクーポンを提示して利用

バス利用可能エリア
りゅーと全線区間 市内均一フリー区間

レンタサイクルも乗り放題!
いざいざレンタサイクルの自転車も1日乗り放題! 貸し出し・返却ステーションも21カ所あり、とっても便利。
※1日乗車券に含まれる「レンタサイクルクーポン」は有効です。
※1日乗車券は1日乗車券のみの有効期間となります。

しも町オンデマンドバスも乗り放題!
しも町オンデマンドバスって?
従来の路線バスとは違い、乗りたい時に乗りたい場所で簡単にバスの乗車予約ができる仕組みです。利用者の予約状況に応じて最適なルートを選んで走り、それぞれの目的地まで送り届けるサービスです。
※10:00～19:00(最終)、1日乗車券のみの有効期間となります。

出典:新潟交通



4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4-4 (参考) 県内で実施されているソフト対策例 ② オンデマンドバス<実証実験>

○持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、「令和元年度スマートモビリティチャレンジ」として社会実験を実施。

■実験期間

・オンデマンドバスは、①無料運行、②実証本番という2段階で実施。
運行は平日のみ。

・①2020年2月25日(火)～2020年2月28日(金) 4日間(無料運行)※

※2月20日(木)～21日(金)の説明会参加者が対象

・②2020年3月2日(月)～2020年3月31日(火) 21日間(実証本番)

■実験内容

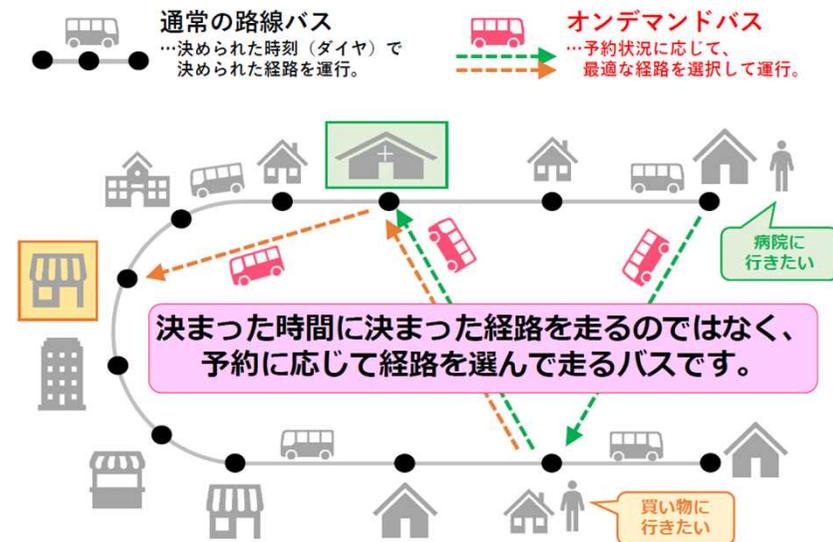
- ・高齢化率が比較的高いしも町エリア(中央区)の既存バス停+新規バス停と都心軸である本町・古町エリアを結ぶ区間で運行
- ・スマホ・電話での予約により最適な配車ルートを選定し、バス停、配車時刻等を乗務員に通知

■実験結果

【3/13(金)時点までの結果を記載】

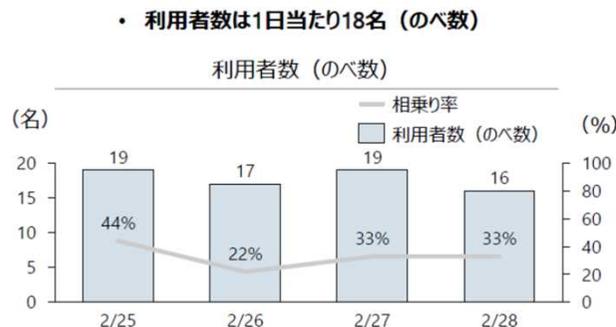
- ・実証本番開始後は、1日あたり1桁台数件の利用。
- ・少しずつ新規ユーザが増えているが、新型コロナの影響で積極的なプロモーションが難しい状況

■オンデマンドバスの概念図



出典:新潟交通

①無料運行期間(4日間、2/25～2/28)利用者数



- ・無料運行期間中、計71名、1日あたり18名(いずれものべ数)の利用があった
 - ・なお、1日当たり2名～6名が同日に複数回利用した
- ・1台の端末で、複数人を同時に予約することもできることもあってか、相乗り率は22%～44%と高推移した

②実証本番(2週間経過時点、3/2～3/13)利用者数



- ・実証本番期間の前半2週間で、計56名、1日あたり6名(いずれものべ数)の利用があった
- ・上記表には記載していないが、相乗り率は3月2日(67%)、3月13日(20%)以外は0%であり、単独での利用が目立った
- ・ユニークユーザー数はなだらかに上昇し、3月13日時点で累積17名。うち、コールセンターを主として利用する者が6名、スマホ予約が11名と、予約方法にはばらつきあり

出典:野村総合研究所 25

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

4-4 (参考) 県内で実施されているソフト対策例 ③ながおかノーマイカーデー

■実施期間

R1年9月9日(月)~9月15日(日)

■参加数

105事業所、個人での参加 113名

■事業者向け案内パンフレット

通勤方法を見直して見ませんか?

2019 NAGAOKA ノーマイカーデー 参加者募集! 9/9(月)-15(日)

表彰の副賞として優良事業者様に贈呈!

¥170のバス回数券

Let's もび・マジ!

「もび・マジ」とはモビリティ・マネジメント (Mobility Management) の略称で、一人ひとりのモビリティ (移動や交通手段) を地域全体で見直していく取り組みです。いつもの通勤方法を地球と体に優しい「エコ通勤」に変えて見ませんか?

歩いて発見! 新しい長岡!

WALK 街を歩いて新しい発見を!

BYCYCLE 洗濯知らずでストレスフリー

TRAIN 駅の周辺はまだ発見が!

BUS ゆっくり街並み眺めながら

ながおかバスホームページ

タクシーの相乗りでお得に

「ニアミー」試験期間

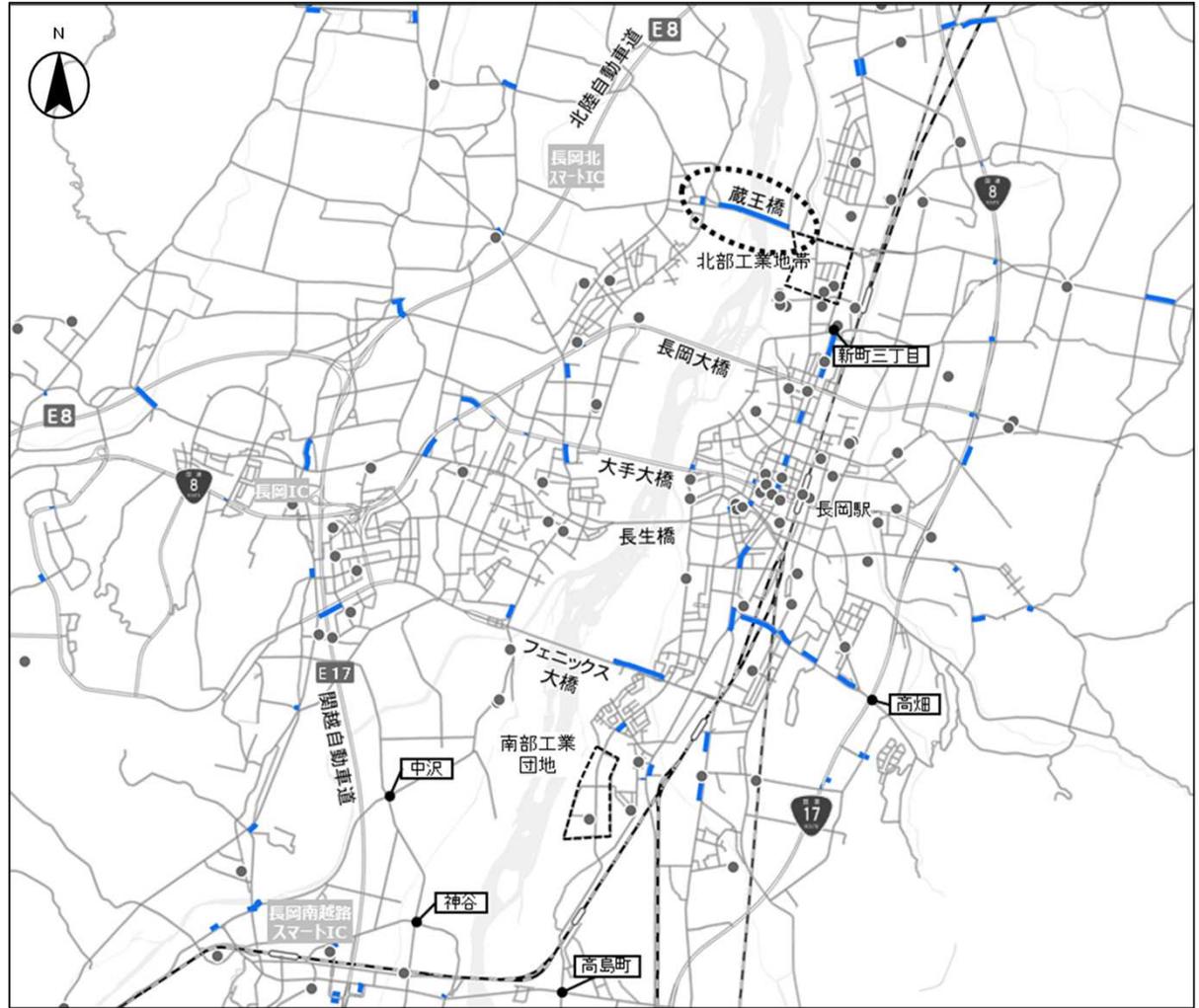
新しい移動方法のお知らせ

タクシーの相乗りでお得に

「ニアミー」試験期間

■分析結果の抜粋【実施前と実施中の速度分析_朝ピーク時(7:00~9:00)】

- ・朝ピーク時間帯における旅行速度の向上効果を確認した。
- ・蔵王橋では北部工業地帯へ向かう区間で旅行速度が向上(17.4km/h→20.2km/h)



【凡例】 ● 企業立地場所

<平均旅行速度> — 20km/h以上に向上した区間

— ノーマイカーデー実施前に20km/h未満で、ノーマイカーデー実施中に20km/h以上に向上した区間

出典:ETC2.0プローブデータ R1.9.2(月)~6(金)の平日5日間7:00~9:00 及び R1.9.9(月)~13(金)の平日5日間7:00~9:00

5. 今後の進め方について

5. 今後の進め方について

■ 新潟県渋滞対策協議会の進め方

R3. 3

第12回新潟県渋滞対策協議会（今回）

- 主要渋滞箇所の見直し
- コロナ禍交通と渋滞施策 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

R3. 夏頃

第13回新潟県渋滞対策協議会の開催

R3. 冬頃

地区WGにおける議論

R4. 冬頃

第14回新潟県渋滞対策協議会の開催

<参考資料>

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

《参考》主要渋滞箇所解除に向けた全国的な取組について

5 道路システムのDX

(4) データプラットフォームの構築と多方面への活用

- 最新技術を活用し、関係機関と連携を図りつつ簡易かつ効率的にデータ収集蓄積を実施するとともに、全国統一の開かれたデータプラットフォームを構築し、維持管理のほか様々な分野で活用します。
- ETC2.0等のビッグデータを活用したデータ分析により、道路交通マネジメントを高度化し、交通需要マネジメント (TDM) により主要渋滞箇所100箇所の解消を目指します。

【データプラットフォームの構築】

＜背景/データ＞

- ・ ETC2.0車載器は、約576万台(令和2年11月末時点)まで普及
- 新技術を用いてETC2.0 (車両の走行履歴および挙動履歴) や地図基盤データなどのデータを効率的に収集し、様々な分野で利活用を実施
- 車載型センシング技術を活用し、道路の3次元データ (交差点形状や区画線等の地物の空間情報) の収集を一層推進

【ETC2.0データの外部活用】

- ETC2.0高速バスロケーションシステム・車両運行管理システムの更なる利活用促進に向け、官民連携により検討を推進
- 多様な交通モードのデータや施設データ等との連携によるMaaSへの活用



【ICT・AI技術を活用した交通マネジメント】

＜背景/データ＞

- ・ シンガポールやロンドン等では、都心部の渋滞解消のため、都心部への流入車両に課金をを行い、交通需要を管理するロードプライシングを実施
- 観光地周辺で広域的に発生する渋滞を解消するため、ICT・AI技術などの革新的技術を活用し、面的な料金施策を含む交通需要制御等のエリア観光渋滞対策の実験・実装を推進・支援
- ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等の検討によりロードプライシング導入を目指す鎌倉市の取組を引き続き支援
- 新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言下におけるテレワーク等による渋滞解消箇所をビッグデータの活用により分析し、交通需要マネジメントによる渋滞解消の可能性を徹底追求

鎌倉市の提案

これまでの主な取組

シャトルバス運行

パーク&ライド

鎌倉フリー環境手形

バス専用レーン

鎌倉ロードプライシング (仮称)



ETC2.0等を活用した交通分析や課金の仕組み等を検討

4. コロナ禍の交通状況と渋滞施策

《参考》交通需要マネジメントについて

○交通需要マネジメント（TDM）の手段は、既往の文献※では、以下の5つに分類されている。

- i. 発生源の調整
- ii. 手段の変更
- iii. 経路の変更
- iv. 時間帯の変更
- v. 自動車の効率的利用

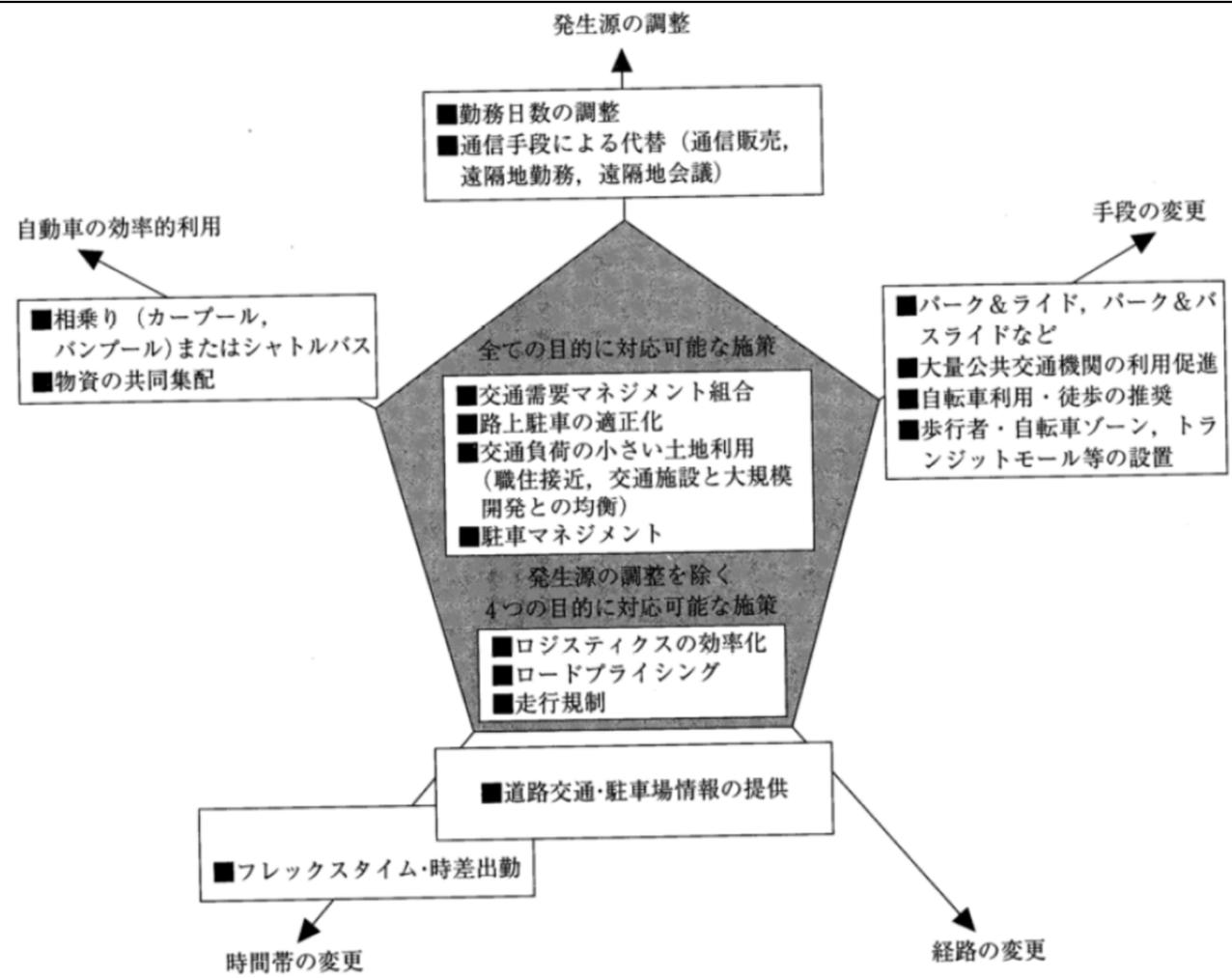


図 TDMのねらいと代表的手法※

※新谷洋二編著：「都市交通計画」第2版、p. 250、技報堂出版株式会社（2003）

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 |