

第13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 1
2. 主要渋滞箇所の見直しについて 5
3. ピンポイント対策について 9
4. TDM（交通需要マネジメント）について 13
5. 県内各地の交通課題 17
6. 今後の進め方について 20
7. 地区WGの開催結果報告 22

令和3年8月31日

1. これまでの検討経緯

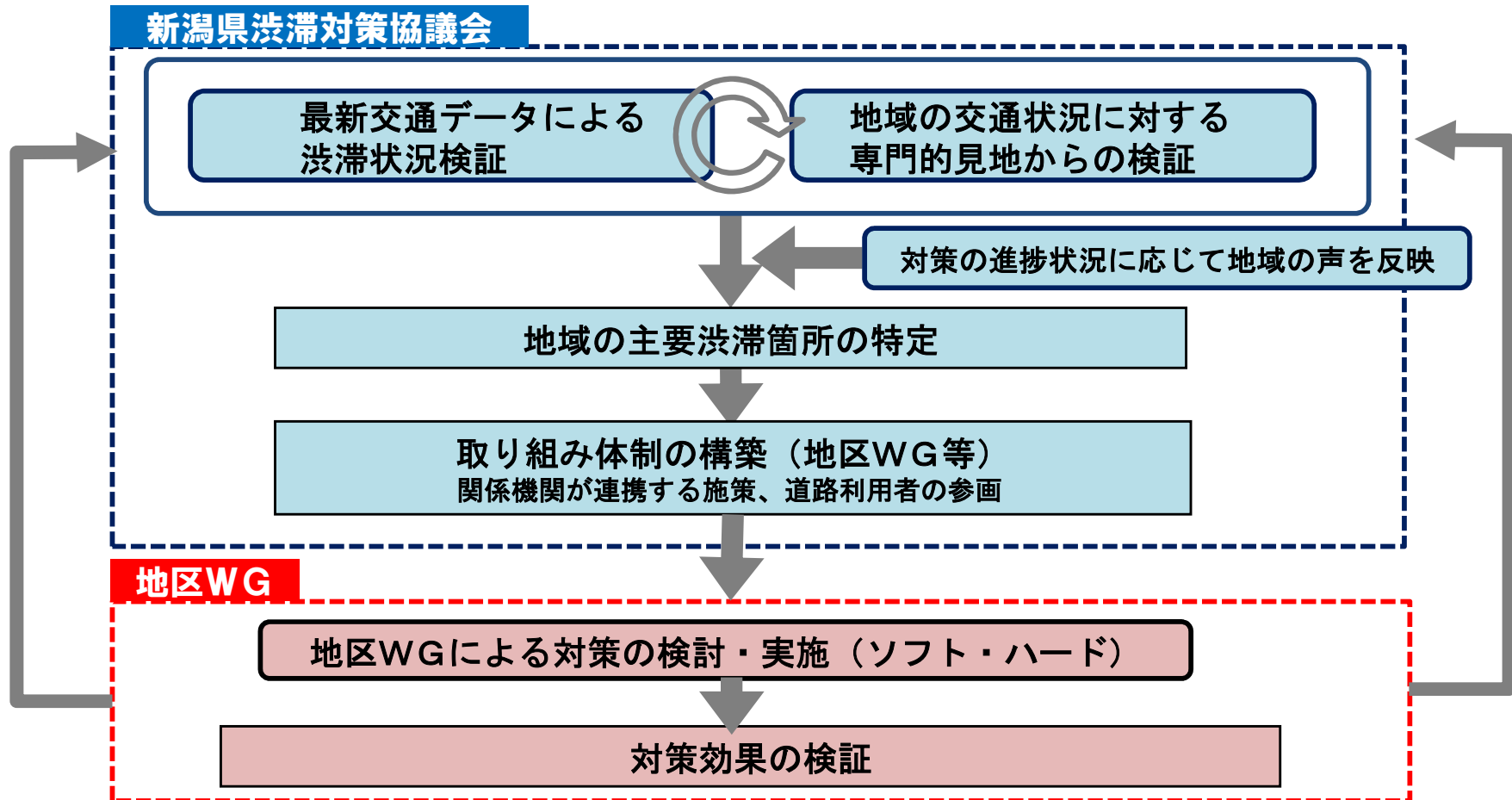
1. これまでの検討経緯

1-1 これまでの検討経緯

これまでの主な検討経緯

- 平成24年度 主要渋滞箇所の公表
- 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、ピンポイント対策の実施等
- 令和2年度 主要渋滞箇所の見直し、渋滞対策の活動報告、新型コロナウイルスの交通への影響等

【新潟県渋滞対策協議会のマネジメントサイクル】



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。
- 第12回新潟県渋滞対策協議会(令和3年3月)で主要渋滞箇所の見直しを実施し、現在286箇所を選定。

【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

一部の時間において、渋滞
損失時間が多い交差点

一方向でも速度
が低い交差点

地域の課題を反映する
データによる補完

抽出基準A

抽出基準B

抽出基準C

地域独自指標の追加
(休日・冬期・意見照会等)

80万人時間/年相当
(約2,200人時間/日以上)

180人時間/時相当
(抽出基準A/12)

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%

抽出基準C'

抽出基準D

抽出基準E

冬期のピーク時
の最低旅行速度
が20km/h以下

踏切ボトルネック
箇所

休日渋滞箇所

2箇所

5箇所

112箇所

2箇所

2箇所

12箇所

抽出基準 135箇所

+

パブリックコメント 151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 286箇所を選定

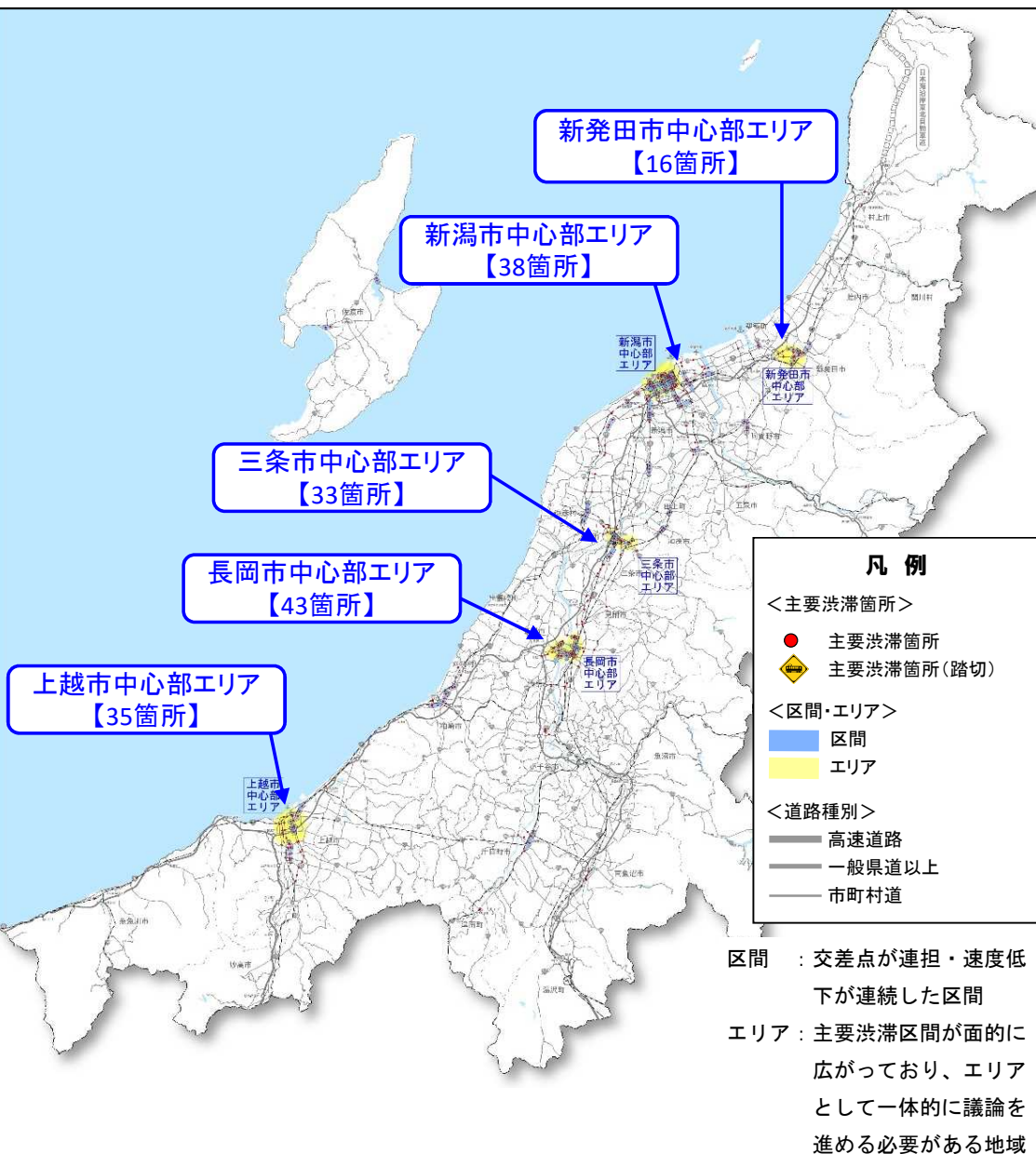
※ 渋滞損失時間

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 主要渋滞箇所的位置図

各地区の主要渋滞箇所（国道・県道）



主要渋滞箇所数（国道・県道・市道）

※R3.3時点

【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】

119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】

12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】

151箇所

主要渋滞箇所 総数: 286箇所

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

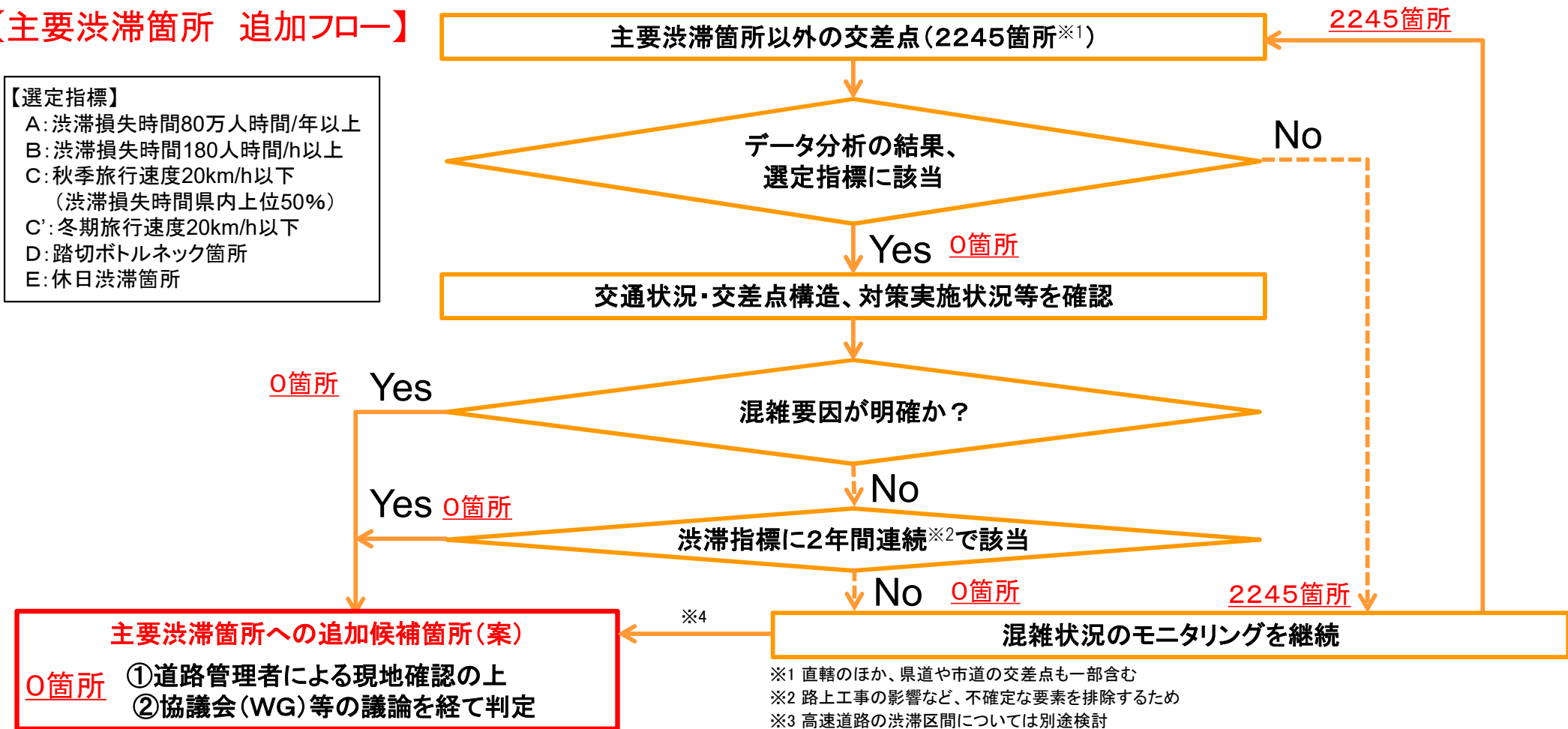
2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-1 追加候補箇所（案）の追加フロー

- 令和2年データの分析により、主要渋滞箇所の追加候補箇所（案）を抽出。
 - ⇒ 渋滞要因が明確な場合は、主要渋滞箇所の追加候補箇所（案）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（案）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



追加候補箇所(案)無し

※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)

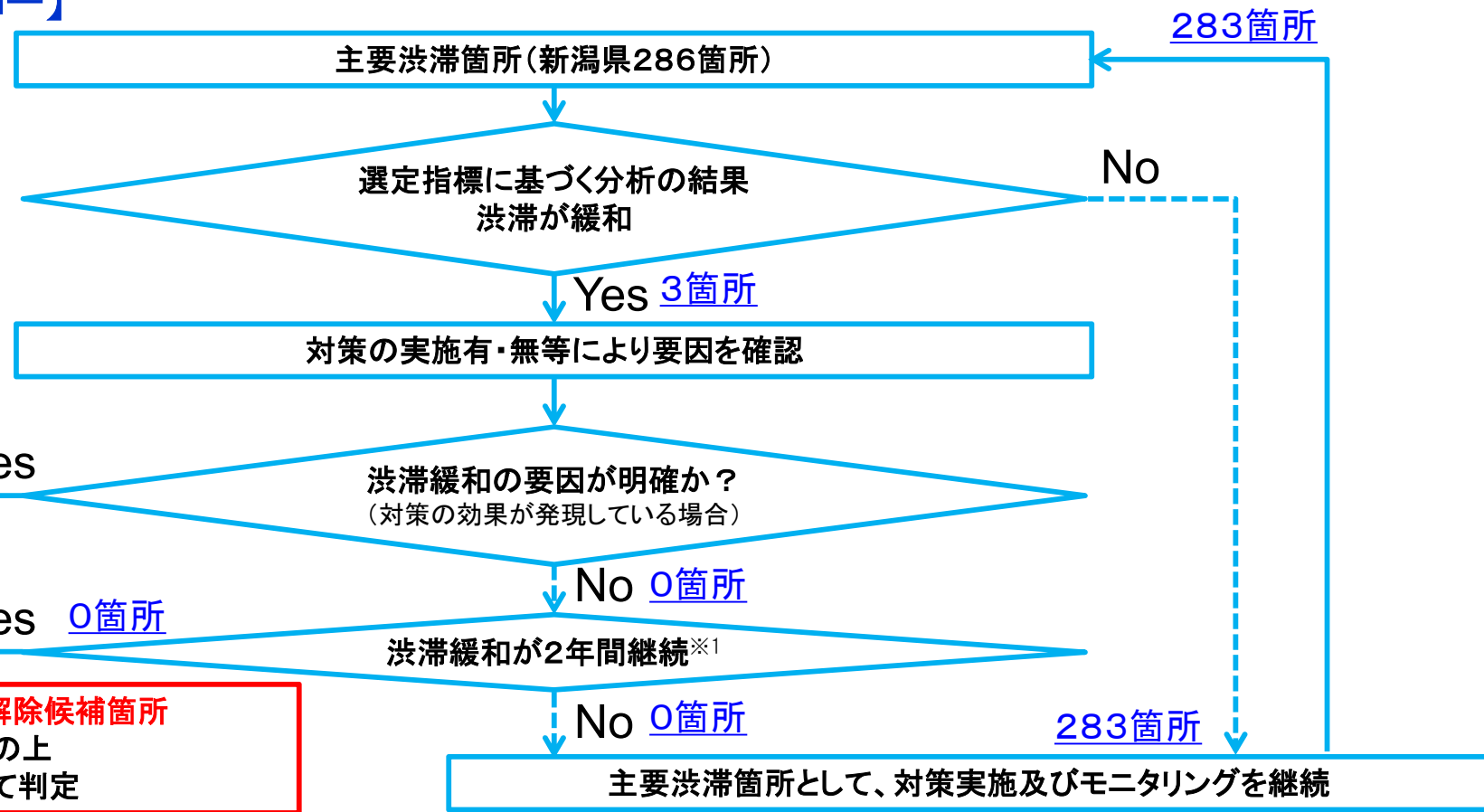
2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-2 解除候補箇所(案)の解除フロー

○令和2年データの分析により、主要渋滞箇所の解除候補箇所(案)を抽出。
⇒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(案)とする。
⇒渋滞緩和の要因が明確で無い場合は、渋滞緩和が2年間継続した場合、解除候補箇所(案)とする。

【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



- 主要渋滞箇所からの解除候補箇所**
- 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

- パブコメによる解除候補箇所**
- ①道路管理者による現地確認の上
 - ②委員会での議論を経て判定

※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

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

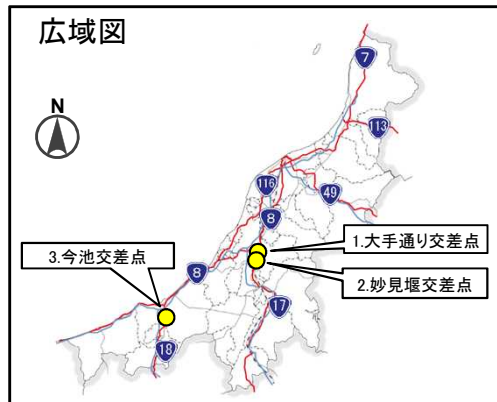
2-3 解除候補箇所（案）の抽出

○解除候補箇所（案）となる3箇所について、今後詳細分析及び現地確認を実施し、混雑緩和の確認ができた時点で主要渋滞箇所の解除候補箇所とする。（第14回新潟県渋滞対策協議会で議論予定）

【主要渋滞箇所の解除フローに基づいた解除候補箇所（案）】

解除フロー 該当状況	No	路線名	交差点名	選定時 抽出 指標	集計期間					解除候補理由	
					選定時		令和元年		令和2年		
					最低速度 (km/h)		渋滞損失時間 上位50% 閾値 114,779 (人時間/年)	最低 速度 (km/h)	渋滞損失時間 上位50% 閾値 114,148 (人時間/年)		最低 速度 (km/h)
渋滞緩和の 要因が明確	1	一般国道351号	大手通り	C	H23	9.9	106,360	8.7	95,974	9.5	長岡東西道路、信濃川左岸バイパスなどの整備効果（交通分散）により損失時間が短縮されたものと考えられるため解除候補（案）とした。
渋滞緩和の 要因が明確	2	一般国道17号	妙見堰	C	H28	15.6	56,271	18.4	63,684	21.0	国道17号小千谷方面の左折専用レーンが設置されたことにより速度が向上したものと考えられるため解除候補（案）とした。
渋滞緩和の 要因が明確	3	一般国道18号	今池	C	H23	19.9	151,200	26.7	180,423	24.0	H25に上新バイパスが4車化延伸されたことにより、速度が向上したものと考えられるため解除候補（案）とした。

【位置図】



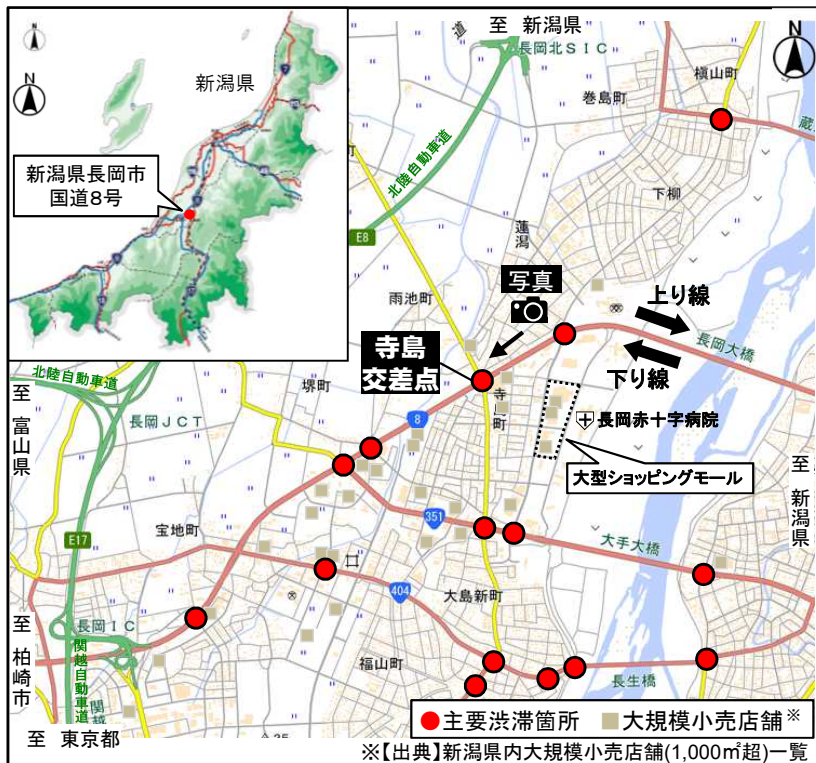
3. ピンポイント対策について

3. ピンポイント対策について

3-1 対策完了箇所【国道8号寺島交差点】

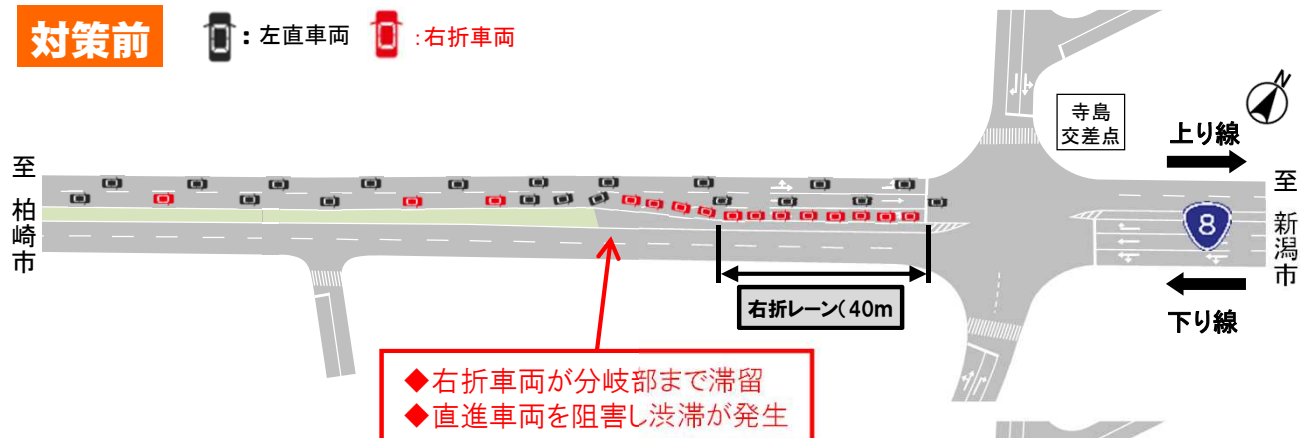
- 寺島交差点では、右折車両が右折レーン分岐部近くまで滞留し、直進車両の阻害、渋滞が発生。
- 右折レーン延伸（右折滞留可能台数の増加）により交通流が改善し、右折レーン分岐後方で右折車速度が向上。

《位置図》



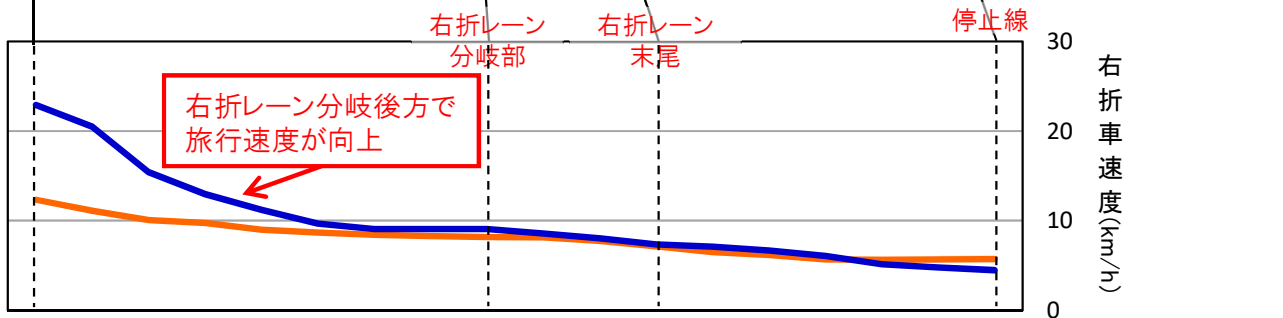
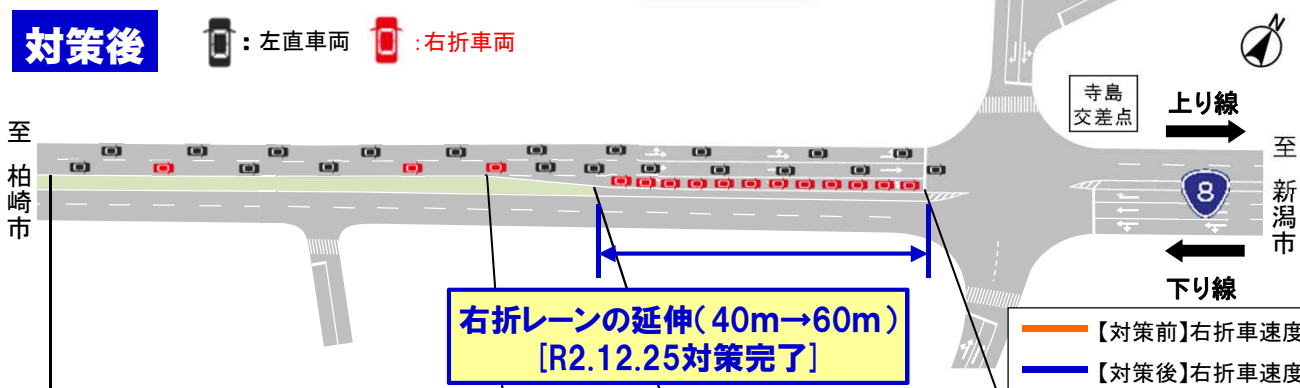
対策前

🚗 : 左直車両 🚚 : 右折車両



対策後

🚗 : 左直車両 🚚 : 右折車両



出典:ETC2.0プローブ情報(タピーク時間帯) 【対策前】R2.10(平日) 【対策後】R3.4(平日)

3. ピンポイント対策について

3-2 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。（調査設計中）

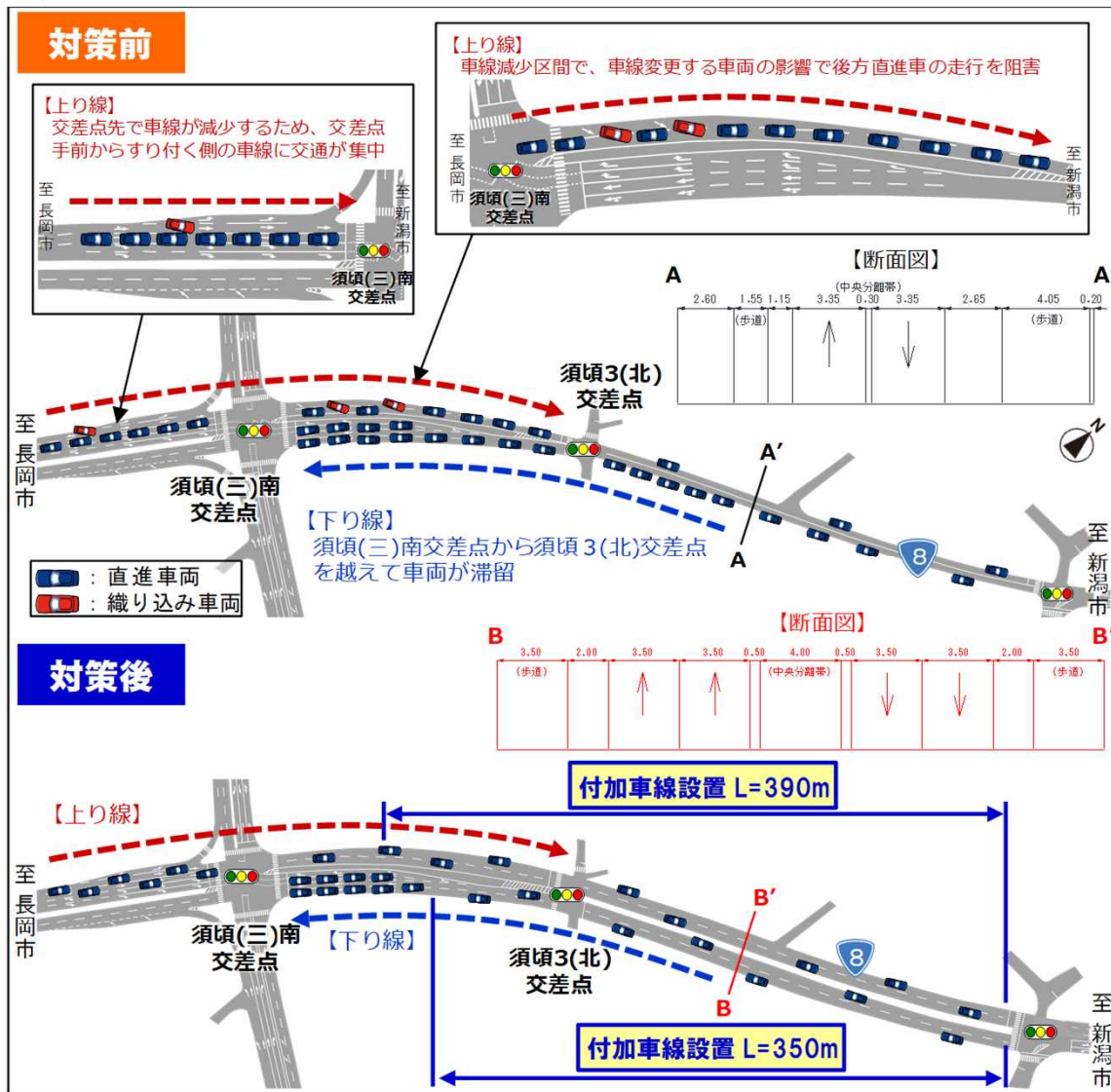
《位置図》



《広域図》



《説明図》



3. ピンポイント対策について

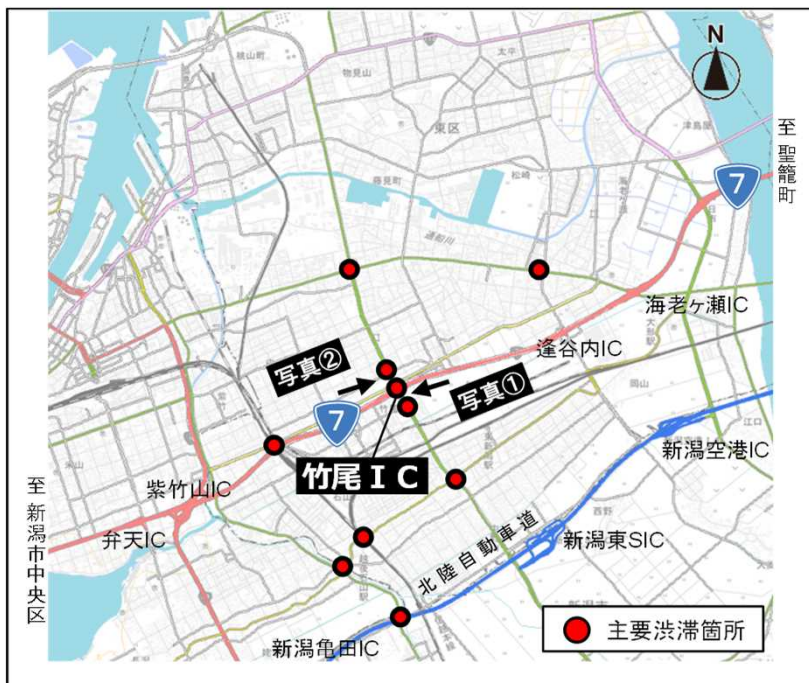
3-3 対策予定箇所【国道7号 竹尾IC】

- 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。
- 今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》

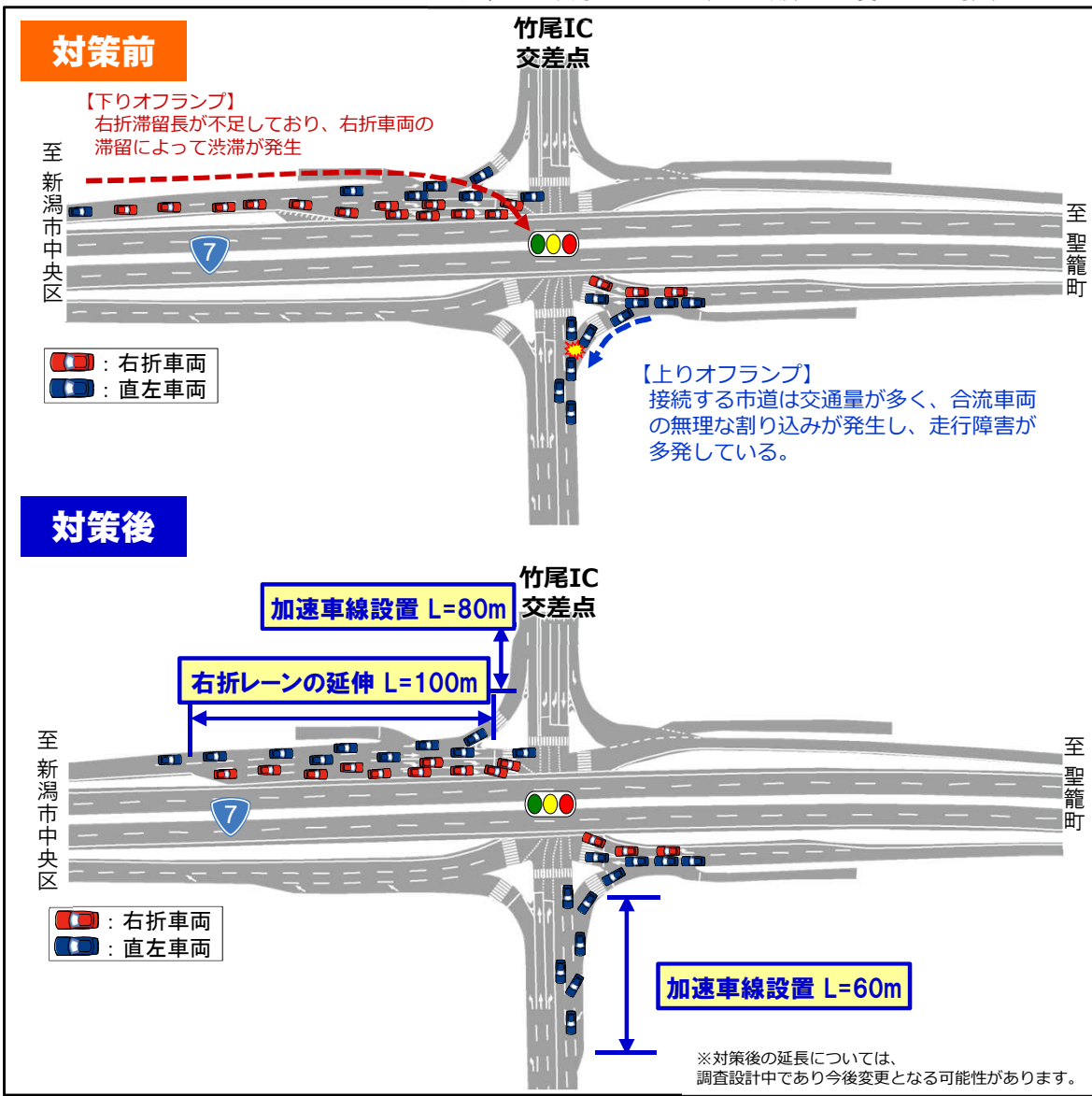


《広域図》



《説明図》

※対策後の延長等については、調査・設計により変更となる可能性があります



4. TDM（交通需要マネジメント）について

4. TDM（交通需要マネジメント）について

4-1 TDM（交通需要マネジメント）について

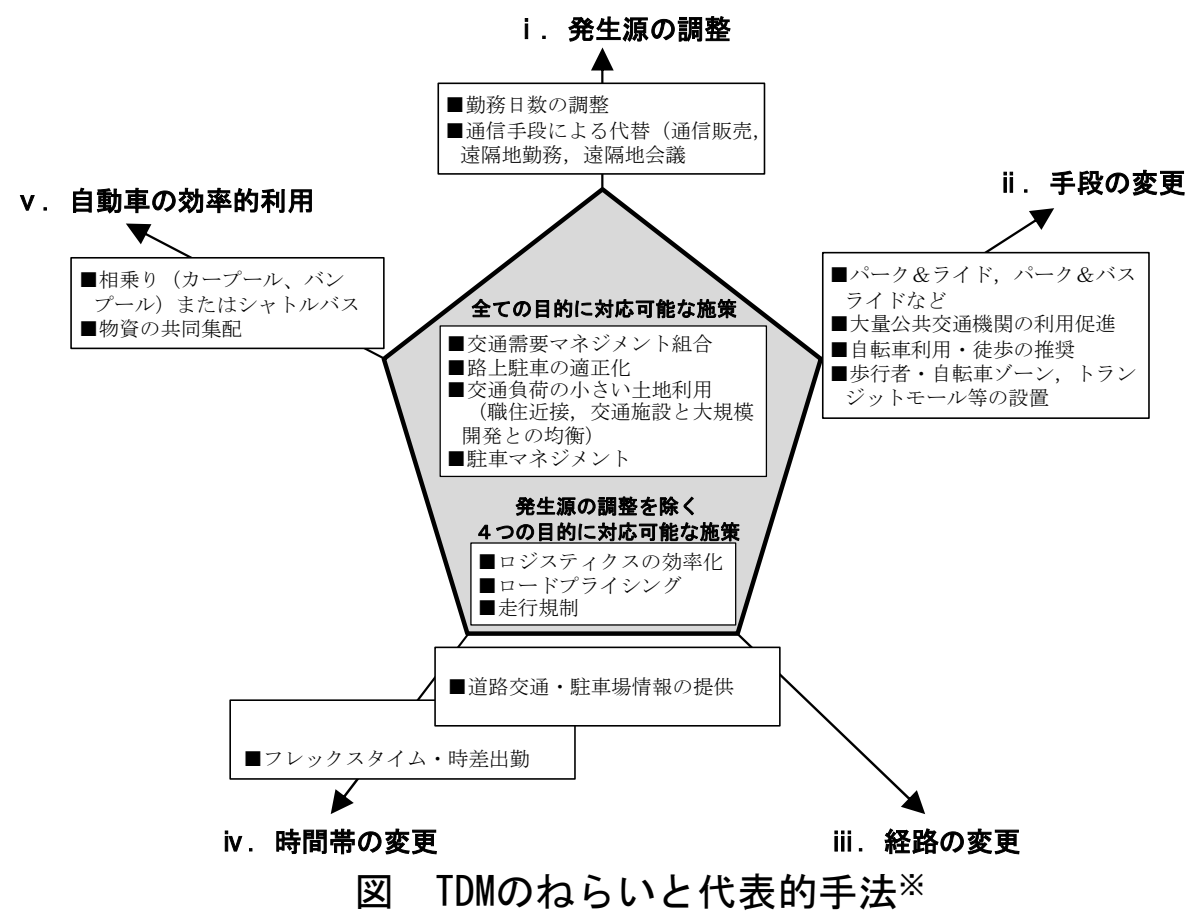
- 新潟県では、自動車保有台数が約30年間で1.5倍に増加しており、自動車交通に依存。
- ビッグデータを活用したデータ分析により、ハード対策と合わせ、TDM施策（ソフト対策）による渋滞対策も検討。



※TDM(交通需要マネジメント)
 TDMとは、時間・経路・交通手段の選択や交通行動(自動車の利用方法など)の変更により、道路交通混雑を緩和する手法のことを言います。具体的には、自動車通勤などの集中で引き起こされる朝夕のラッシュを、時差出勤・フレックスタイム・車の相乗り・通勤路の変更・ノーカーデーの促進などで緩和すること、また、パーク&ライドやレンタサイクルで公共交通機関との連携を強化し、自動車と公共交通の利用割合を適正にすること、などが挙げられます。
 出典：国土交通省HP 道の相談室

- ・自動車交通への依存
- ・ハード対策に時間を要する

最大限の渋滞対策効果発現を目指し、ハード対策＋TDM施策による渋滞緩和の可能性を検討



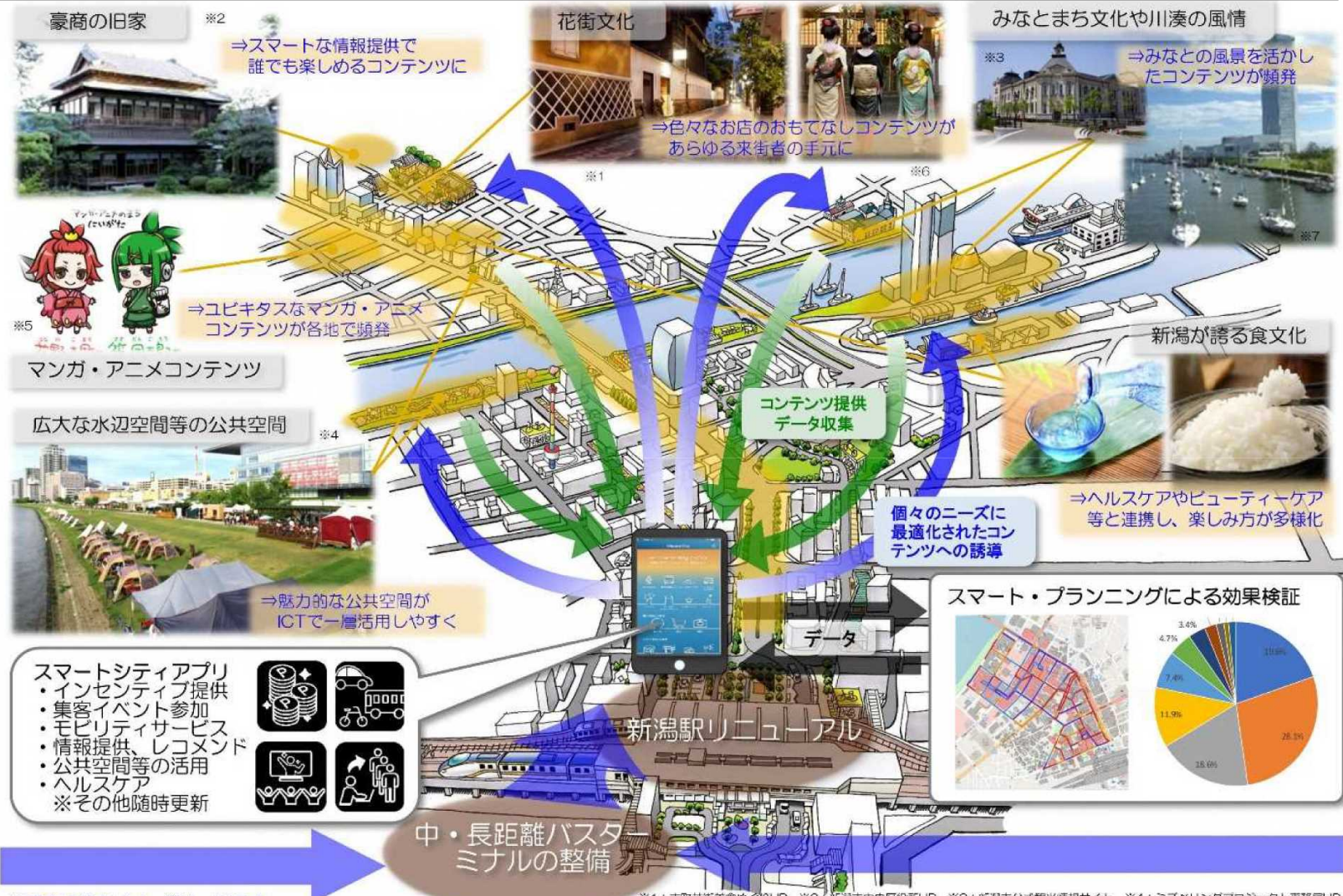
※新谷洋二編著：「都市交通計画」第2版、p. 250、技報堂出版株式会社（2003）

4. TDM (交通需要マネジメント) について

4-2 新潟地区の事例

- 新潟市ではMaaS※1の一環として、ICT等を活用した道路情報収集や活用の方向性、他の交通データとの連携などのサービス向上について検討中。(2023年からの本格稼働を目標)
- 「スマートプランニング」の高度化による、公共交通の利用を促進。

MaaS (マース: Mobility as a Service)
 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。



※青字の将来イメージは一例です

※1: 古町花街美食めぐりHP ※2: 新潟市中央区役所HP ※3: 新潟市公式観光情報サイト ※4: ミスベリングプロジェクト事務局HP
 ※5: 新潟市HP ※6: 日本海縦断観光ルートプロジェクトHP ※7: 北陸地方整備局港湾空港部HP ※8: 新潟市食文化創造都市推進会議HP

図 新潟市市街地の将来像(出典 新潟市)

4. TDM（交通需要マネジメント）について

4-3 三条地区の事例

○一般国道289号（下須頃～興野間、L=3.0km）（以下、「対象区間」という）の渋滞の緩和・解消に向け、対策を検討

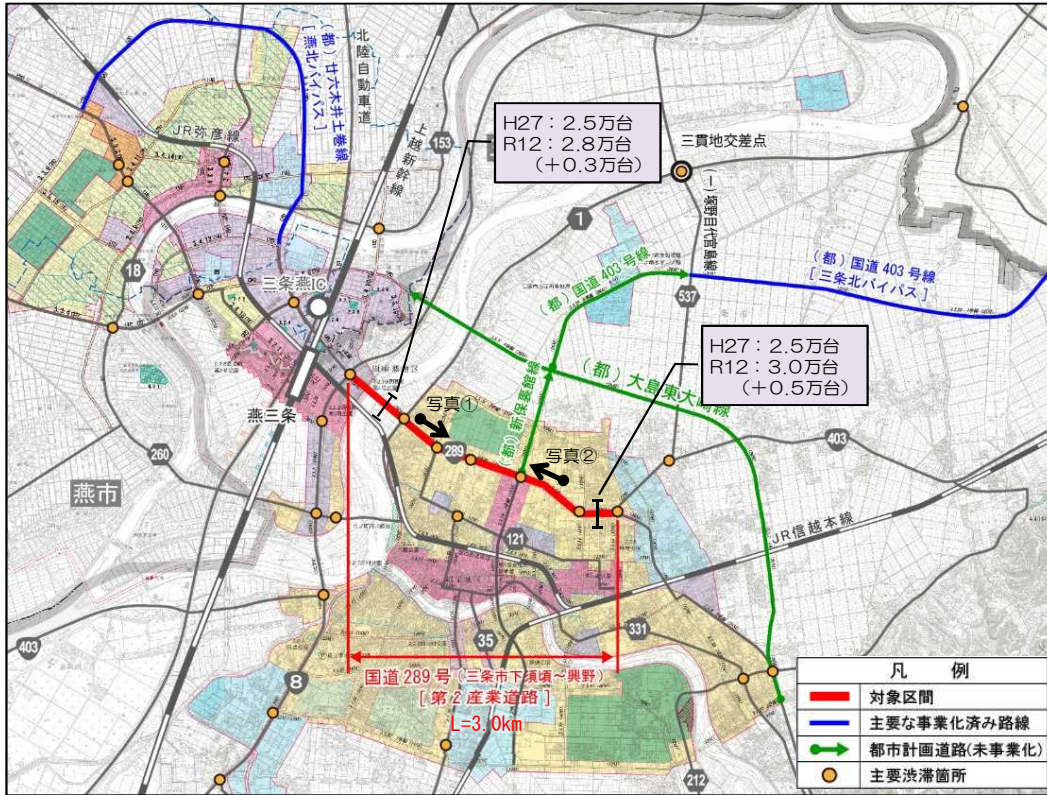
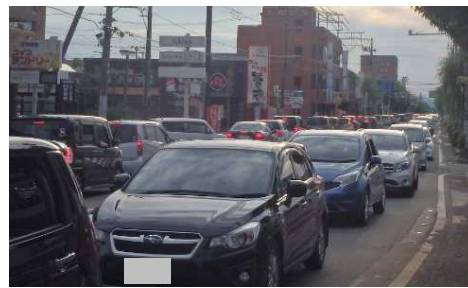


図 対象区間の位置等

資料) 三条市都市計画図、新潟県渋滞対策協議会資料、交通量推計結果(新潟県)、H27全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)



写真① 朝ピーク時の混雑状況



写真② タピーク時の混雑状況

写真 当該区間の混雑状況

■交通状況

- ・対象区間及びその周辺には多くの主要渋滞箇所が選定されている
- ・対象区間の将来交通量は増加する見込み
- ・カーナビゲーションデータによる三条市街地内を走行する車両の交通を分析した結果、市街地の流入・流出車両が多く、市街地を通過する車両の割合は少ないことがわかった
- ・現在、三条北バイパスを整備中であり、その開通を踏まえた対応が必要となっている



■対策の方向性

- ・渋滞緩和・解消に向け、短期及び長期の対策を検討する
- ・三条市街地の走行特性から、現道対策を検討する
- ・関係機関と連携し、ソフト対策を検討する



■短期対策

- (国)289号等、現道の複数車線化・交差点改良など
- 信号現示の最適化などの交通規制の変更
- 公共交通の利用促進や時差出勤などのTDM施策の実施

5. 県内各地の交通課題

5. 県内各地の交通課題

5-1 新潟地区（南北軸）の交通課題

新潟地区（南北軸）の交通課題

- 新潟バイパスにアクセスする幹線道路（南北軸）に交通が集中
- 主要渋滞箇所が連単しており、速度低下が発生
- 幹線道路（南北軸）周辺の物流拠点への円滑な物流活動を阻害
- 公共交通軸の定時性が確保されていない



幹線道路に求められる機能

- 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。
- 都心地区のまちづくり計画を支援するうえで、都心地区内から通過交通の転換を促す道路の整備が求められる。

(参考)新潟都心の都市デザイン <抜粋>

全体構想	次世代のまちづくりに向けて
開港から150年をかけて形成されてきた都心軸(新潟駅～古町)を、次世代のアイデンティティに	都心軸「東大通ルート」駅とまちをつなげ、人が集まりやすい機能と空間、駅からまちなかへ歩き出したいくなる。

(参考)都市再生緊急整備地域 地域整備方針(案) <抜粋>

地域名称	公共施設その他の公益的施設の整備に関する基本的事項
(仮称)新潟都心地域	各拠点地区を結ぶ公共交通の利便性向上に向けたバス交通の強化、および拠点周辺へのアクセス向上に向けた多様な交通手段の強化



今後の検討方針

- 幹線道路ネットワークの交通状況、およびまちづくり計画との関連を分析
- 物流拠点へのアクセスルート、および混雑状況等の分析
- 等を踏まえた渋滞対策(案)を検討

◆幹線道路(南北軸)の混雑状況



◆並行する都心軸(東大通)に集中する公共交通・歩行者



◆幹線道路(南北軸)周辺の物流拠点



5. 県内各地の交通課題

5-2 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



今後の検討方針

- 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
等を踏まえた渋滞対策(案)を検討

◆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)

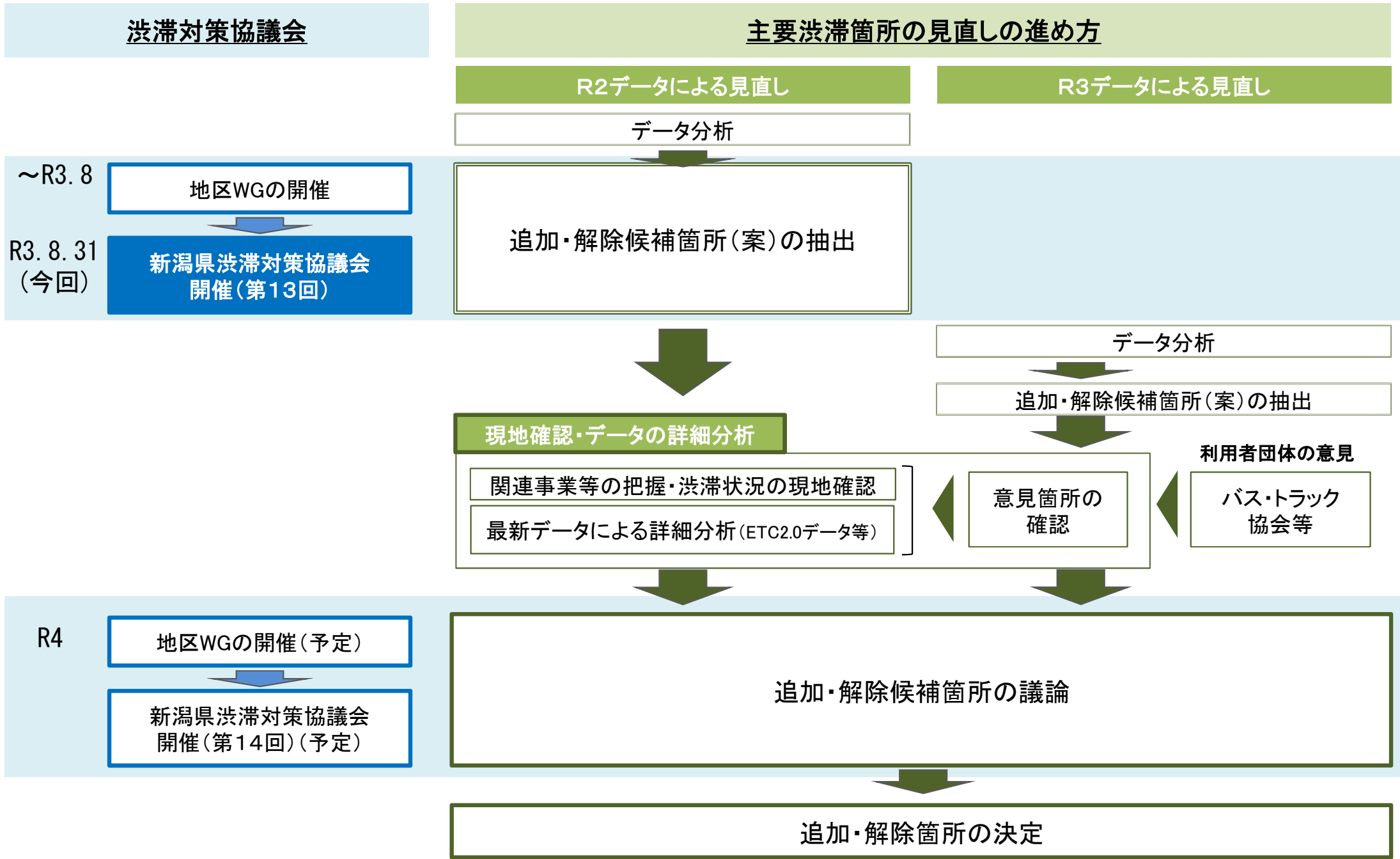
◆学校の整備状況



(R2.8撮影)

6. 今後の進め方について

6. 今後の進め方について



7. 各地区WGの開催結果報告

7. 地区WGの開催結果報告

7-1 新潟地区WGの結果報告（令和3年8月19日対面・Web開催）

○主要渋滞箇所の追加・解除について

- ・追加・解除候補箇所（案）：該当無しについて、異議無し

○新潟地区WG部会会員の主なご意見

- ・栗ノ木バイパスと赤道の2路線は物流にとって非常に重要な道路で、卸団地等も含めて周辺の交通状況は朝・夕方を中心に慢性的に渋滞が発生しており物流に支障があるので、栗ノ木バイパスを中心とした万代島ルート線等の道路整備を早急に進めていただきたい
- ・新潟駅～古町の都心軸での公共交通の速達性・定時性の確保は非常に重要であると考えており、混雑緩和に向けて都心部を迂回する万代島ルート線の整備推進が必要である
- ・南北軸に加えて、バスが走る東西軸についても渋滞の改善を期待している
- ・コロナ渦で利用が減少しているバスやタクシーへの支援等の様々な取組の中で、新潟にふさわしいMaaSのあり方を見極めながら官民連携でMaaSの取組を進めていきたい

○新潟地区WGの基本方針の改定

<p>【総合対策等(改定関係箇所抜粋)】(改定前) 「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。 <input type="checkbox"/>多核連携型の都市構造を支える交通 <input type="checkbox"/>地域の快適な暮らしを支える交通 <input type="checkbox"/>市街地の賑わいと都市の活力を創出する交通 <input type="checkbox"/>地域や関係者が一丸となって取り組む交通</p>	<p>【総合対策等(改定関係箇所抜粋)】(改定後) 「にいがた都市交通戦略プラン」が策定され、5つの基本方針に基づき政策が展開されている。 <input type="checkbox"/>多核連携型のまちづくりを支える交通戦略(都心アクセスの強化) <input type="checkbox"/>都市の活力と拠点性を強化する交通戦略(広域交通との連携強化) <input type="checkbox"/>まちなかの賑わいを創出する交通戦略(都心部での移動円滑化) <input type="checkbox"/>暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略(生活交通の確保維持・強化) <input type="checkbox"/>みんなで築き上げる交通戦略(市民や関係者による協働)</p>
<p>【渋滞対策の方針(改定関係箇所抜粋)】(改定前) 自動車への依存から公共交通の利用促進</p>	<p>【渋滞対策の方針(改定関係箇所抜粋)】(改定後) 過度な自家用車依存から公共交通・徒歩・自転車等への転換</p>

7. 地区WGの開催結果報告

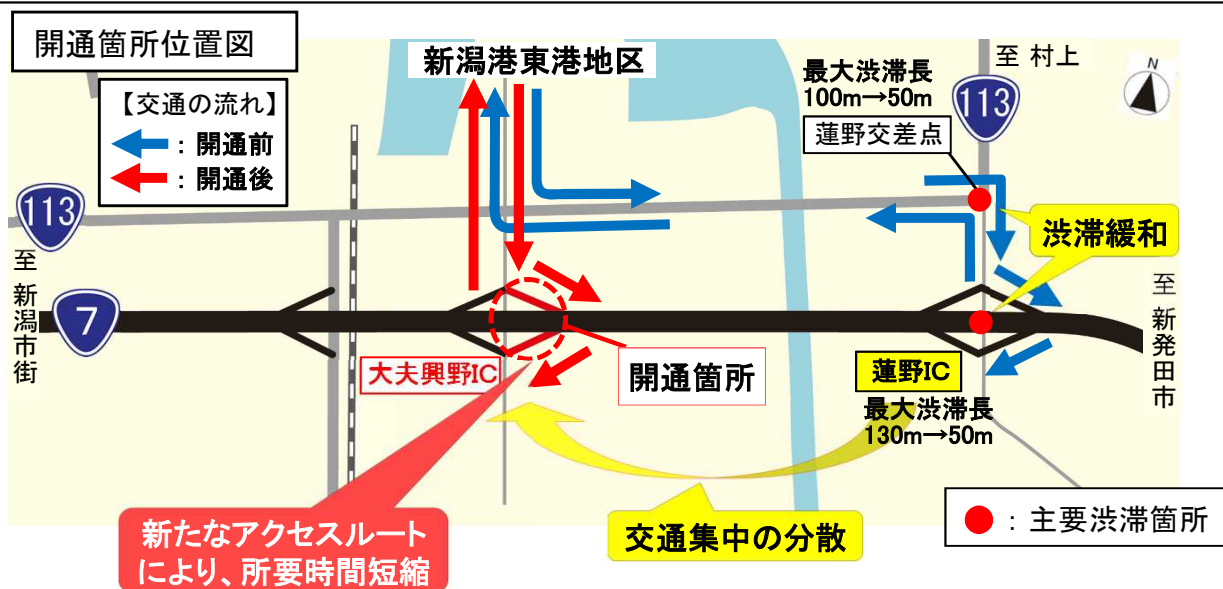
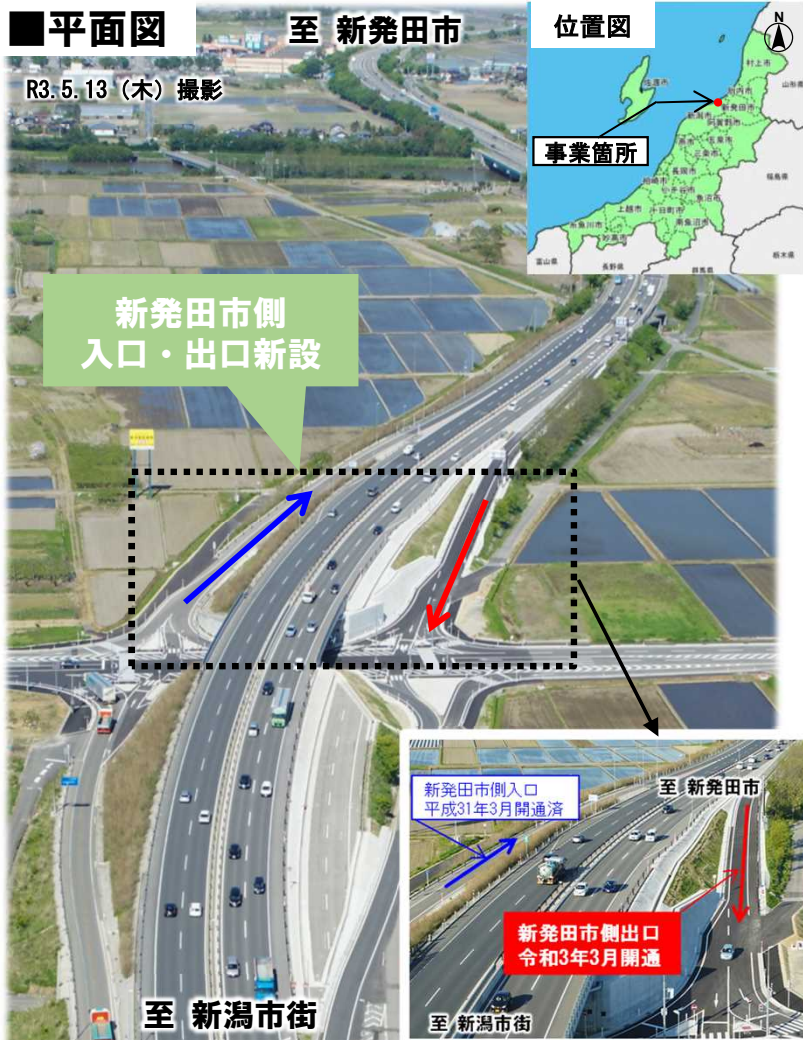
7-2 新発田地区WGの結果報告（令和3年8月20日書面開催）

○主要渋滞箇所について：追加・解除候補箇所（案）該当無しについて、異議無し

（参考）新たな道路の開通状況 国道7号新新バイパス 大夫興野IC（聖籠町）

○国道7号新新バイパス 大夫興野ICがフルIC化となり令和3年3月25日に全線開通した。

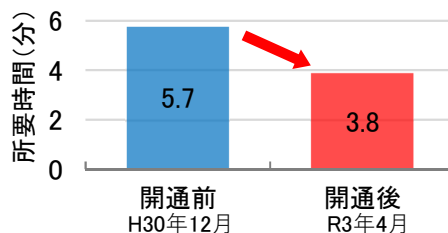
○開通1ヶ月後の調査では、蓮野ICの交通量約1割が大夫興野ICに転換し、蓮野ICの交通集中が分散となり、主要渋滞箇所である、蓮野IC、蓮野交差点の交通渋滞が緩和した。



■東港から新発田市方面への所要時間の変化

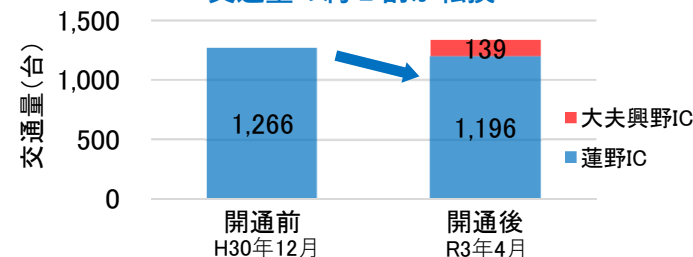
開通前ルート：新潟港東港地区→蓮野交差点→蓮野IC
開通後ルート：新潟港東港地区→大夫興野IC→蓮野IC

所要時間が約3割短縮



■大夫興野IC、蓮野IC入口・出口の交通量変化

交通量の約1割が転換



※開通前後のデータは、交通量の多い夕方の時間帯(17時～19時)で比較

7. 地区WGの開催結果報告

7-3 三条地区WGの結果報告（令和3年7月～8月持ち回り開催）

○主要渋滞箇所の追加・解除について

- ・追加候補箇所（案）：該当無しについて、異議無し
- ・解除候補箇所（案）：該当無しについて、異議無し

○三条地区WG部会会員の主なご意見

- ・国道8号栄地区は交差点改良が進められているが、依然として2車線区間の渋滞が顕著であるため、引き続き対策の検討をお願いしたい。
- ・走行する際の時間が読めないため、余裕を持って行動する必要性が生じている。
- ・更に、冬期においては積雪による車線幅の減少等により、走行性が悪化している。
- ・国道289号（第二産業道路）の渋滞について、引き続き対策の検討をお願いしたい。
- ・三条燕ICから降りてきた車両が、国道289号への流入による車両の滞留や、無理なハンドル操作による事故が発生しないかを感じている。
- ・国道403号三条北バイパスの開通後の交通変化に、注視が必要である。

7. 地区WGの開催結果報告

7-4 長岡地区WGの結果報告（令和3年7月～8月持ち回り開催）

○主要渋滞箇所の追加・解除について

- ・追加候補箇所（案）：該当無しについて、異議無し
- ・解除候補箇所（案）：「一般国道351号 大手通り」について、異議無し

※選定指標C（秋季旅行速度20km/h以下、且つ渋滞損失時間県内上位50%）のうち、渋滞損失時間が2年連続で県内上位50%よりも下位となり、交通量についても減少傾向であることから、解除候補箇所（案）とした

○長岡地区WG部会会員の主なご意見

- ・蔵王橋周辺の渋滞課題について、引き続き対策の検討をお願いしたい。
- ・「国道8号寺島交差点」のピンポイント渋滞対策効果は感じている。従道路側についても引き続き対策の検討をお願いしたい。
- ・「国道352号旭町交差点」については、日中混雑が見受けられるので、引き続き対策の検討をお願いしたい。
- ・一般県道滝谷三和線の開通後の交通変化に、注視が必要である。

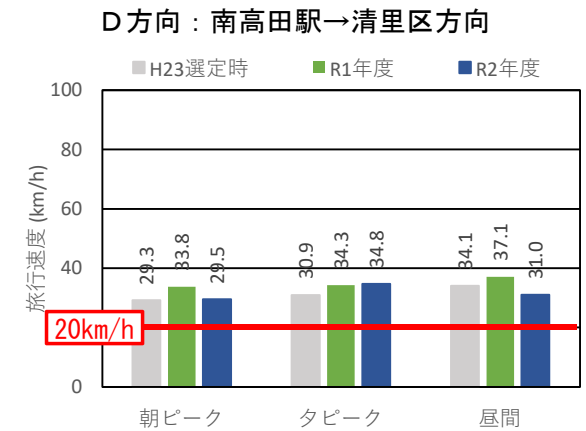
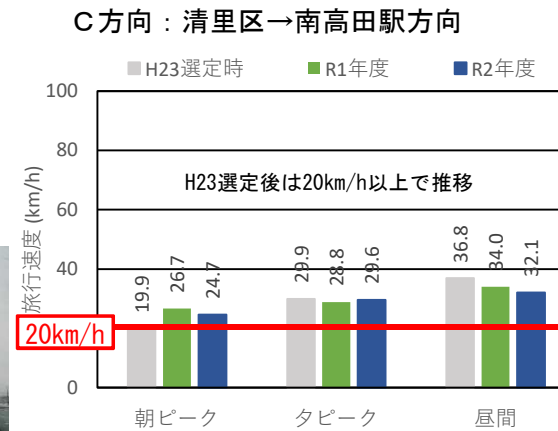
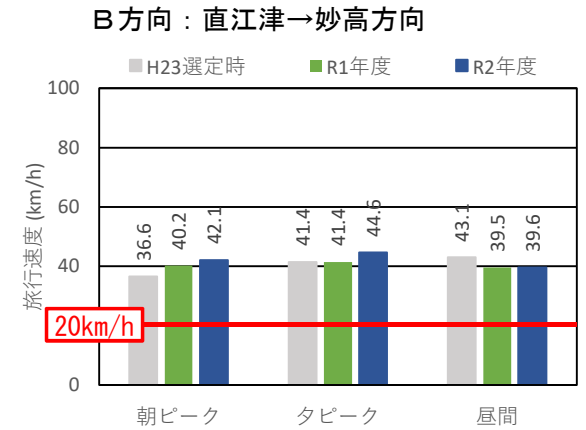
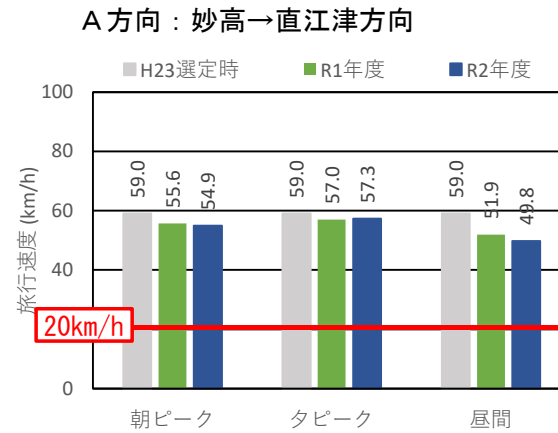
7. 地区WGの開催結果報告

7-5 上越地区WGの結果報告（令和3年8月19日書面開催）

○主要渋滞箇所の追加・解除について

- ・追加候補箇所（案）：該当無しについて、異議無し
- ・解除候補箇所（案）：「国道18号 今池交差点」について、異議無し

※上新バイパス4車線化（H25年12月）後、20km/h以下となっていたC方向20km/h以上で推移していることから主要渋滞箇所の解除候補箇所（案）とした



資料：ETC2.0（H23、R1、R2 9月～11月 平日平均）、
朝ピーク 7時～9時、夕ピーク17時～19時、昼間（9時～17時）