

## 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

# 第14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.	ピンポイント渋滞対策について	14
4.	TDM（交通需要マネジメント）について	17
5.	今後の進め方について	21
6.	地区WGの開催結果報告	23

令和4年8月31日

# 1. これまでの検討経緯

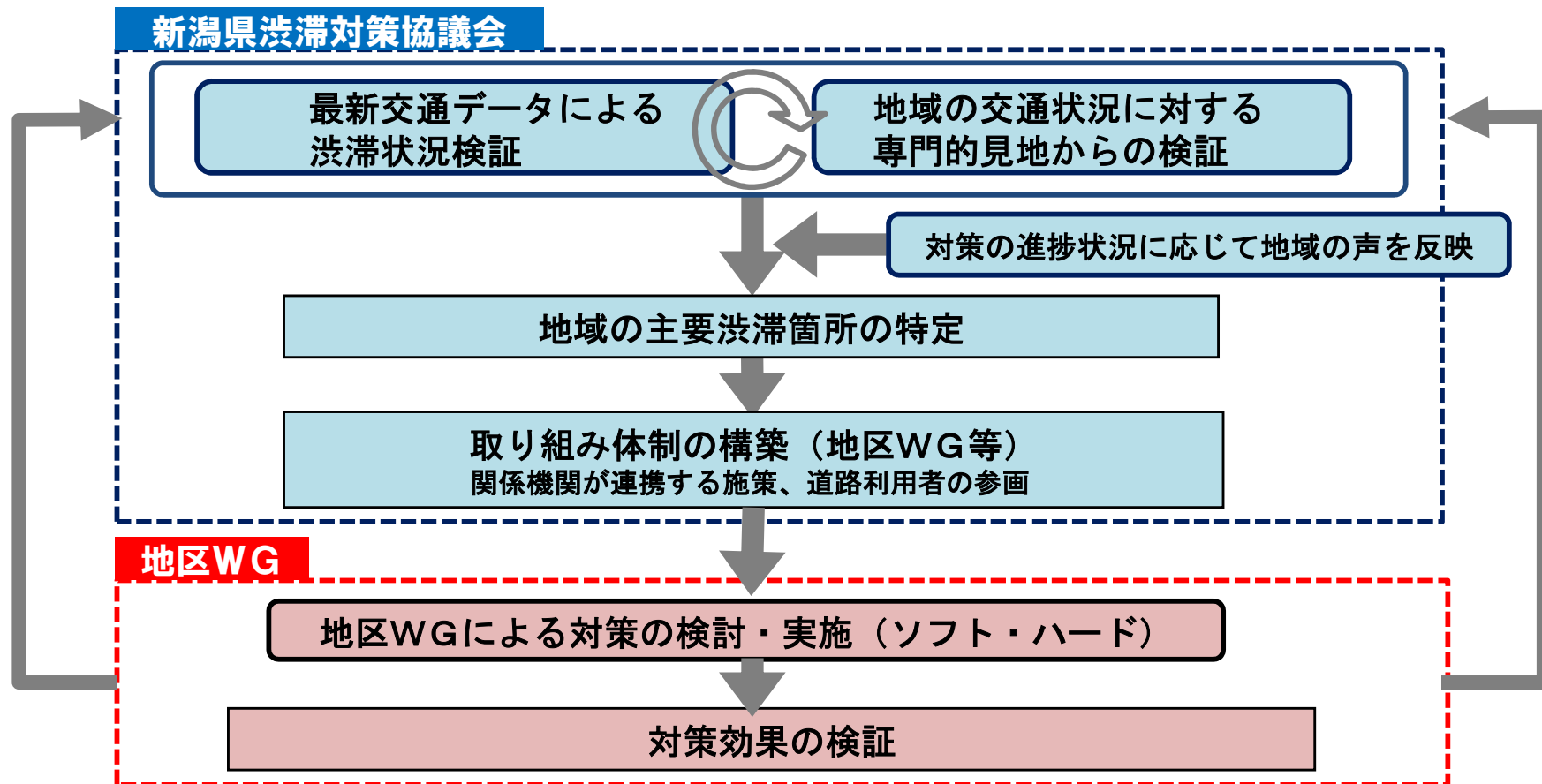
# 1. これまでの検討経緯

## 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 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
- 令和3年度 県内各地の交通課題、TDM(交通需要マネジメント)について等

### 【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。
- 平成24年度選定当初303箇所であったが、平成29年度以降、主要渋滞箇所の見直しを実施しており、現在286箇所が登録されている。

### 【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

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%

112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  
(大規模商業施設周辺)

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

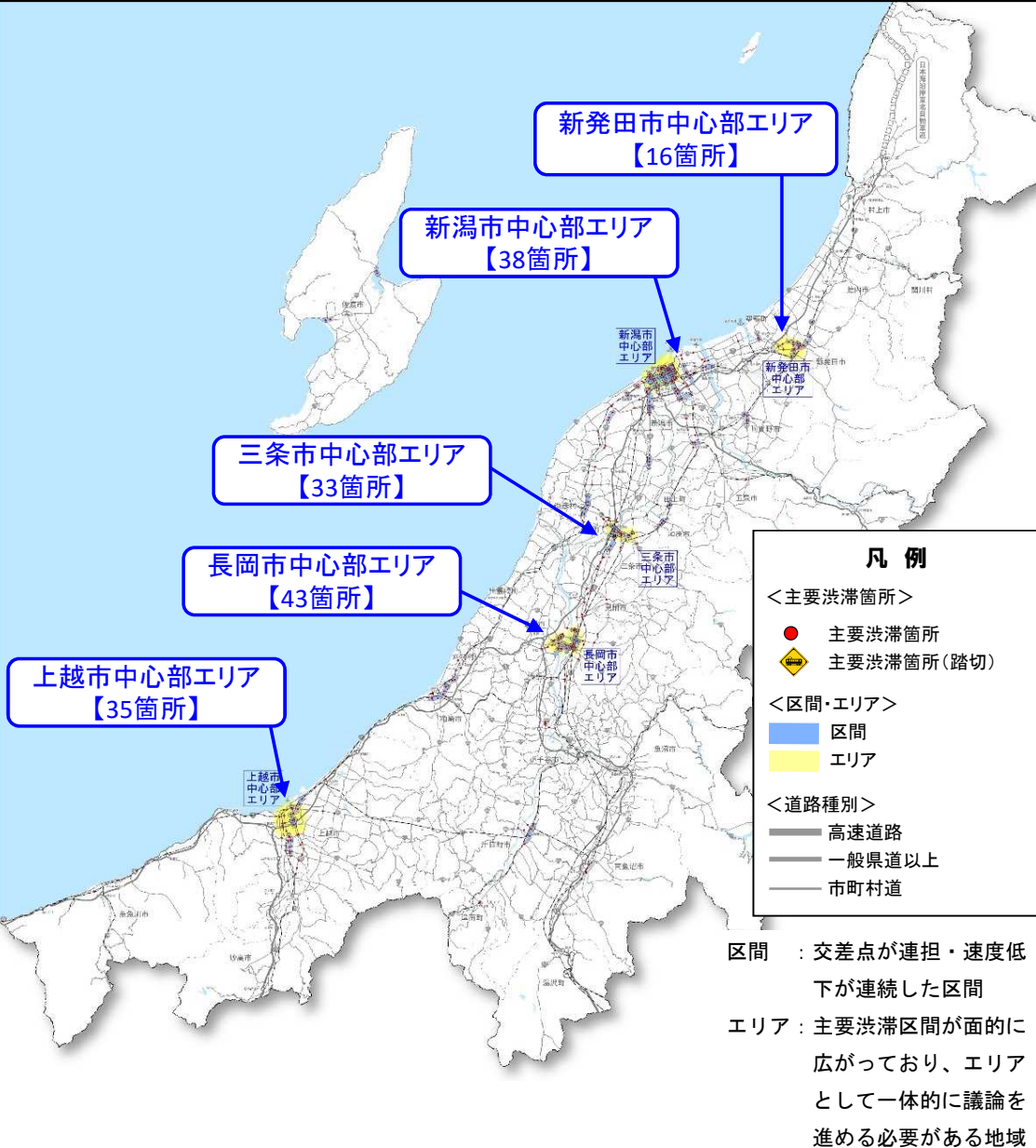
自由に走行できる状態からの遅れで、利用者が損失している時間の合計



# 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



主要渋滞箇所数

※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**

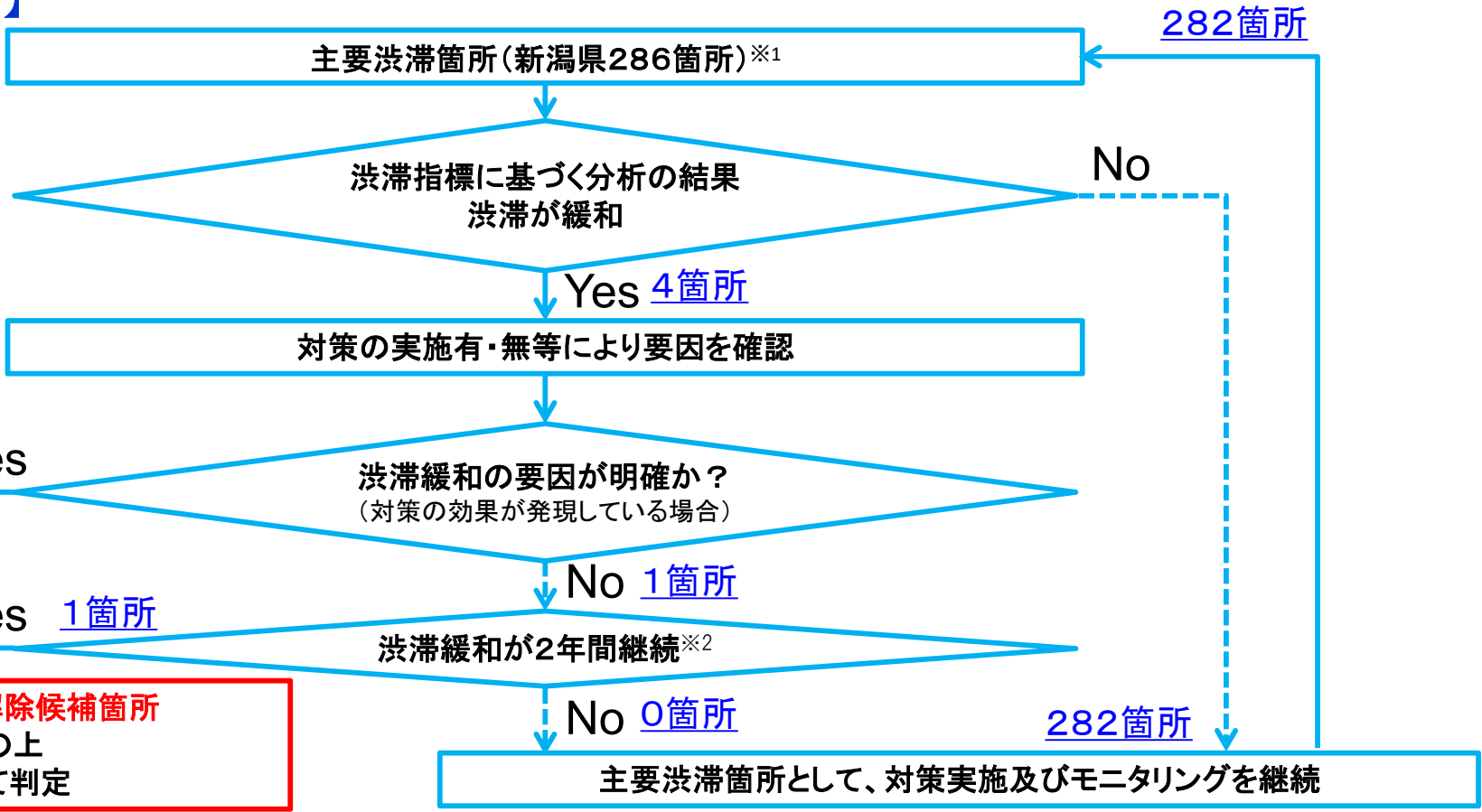
# 2. 主要渋滞箇所の見直しについて

## 2-1 解除候補箇所の抽出

○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】

【渋滞指標】  
基準A: 渋滞損失時間80万人時間/年以上  
基準B: 渋滞損失時間180人時間/h以上  
基準C: 秋期旅行速度20km/h以下  
（渋滞損失時間県内上位50%）  
基準C': 冬期旅行速度20km/h以下  
基準D: 踏切ボトルネック箇所  
基準E: 休日渋滞箇所(大規模周辺施設周辺)



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

# 2. 主要渋滞箇所の見直し

## 2-2 解除候補箇所の選定

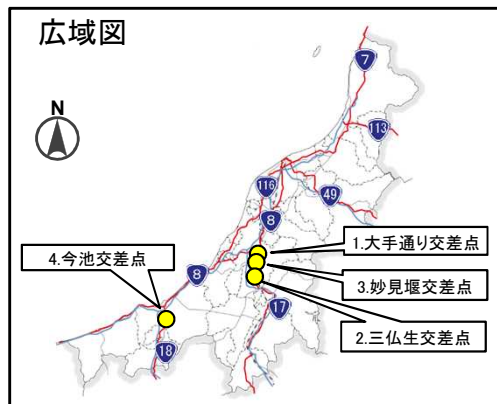
○主要渋滞箇所286箇所について、「主要渋滞箇所の解除フロー」及び道路管理者の意見照会結果をもとに解除候補箇所を4箇所選定。  
 ⇒詳細分析及び現地確認の結果、4箇所全てで混雑緩和を確認したため、主要渋滞箇所から解除する。

### 【主要渋滞箇所の解除フローに基づいた解除候補】

※前回協議会にて解除候補箇所(案)として抽出した箇所

解除フロー該当状況	No	路線名	交差点名	市町村	選定時指標	混雑が緩和した理由	解除判定
渋滞緩和の要因が明確	1	国道351号	※ おおてどおり 大手通り	長岡市	C	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)により損失時間が減少し、渋滞緩和を確認。	○
渋滞緩和が2年間継続	2	国道17号	さんぶしょう 三仏生	小千谷市	C	2年連続して渋滞損失時間が県内上位50%以下となり、現地の交通状況を観察した結果、渋滞緩和を確認。	○
渋滞緩和の要因が明確	3	国道17号	※ みょうけんげき 妙見堰	長岡市	C	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の向上を確認。	○
渋滞緩和の要因が明確	4	国道18号	※ いまいけ 今池	上越市	C	平成25年に上新バイパスが4車化延伸されたことにより、速度の向上を確認。	○

### 【位置図】



# 2. 主要渋滞箇所の見直し

## 2-3 【解除候補箇所】国道351号 大手通り交差点

おお て どお

【混雑緩和要因】 長岡東西道路等の整備による交通分散の促進により混雑緩和が図られたと想定。  
【データ分析・現地確認】 渋滞損失時間が減少し、円滑な交通状況を現地で確認。

《交差点概要図・写真撮影位置》

《現地状況写真》



写真①



写真③



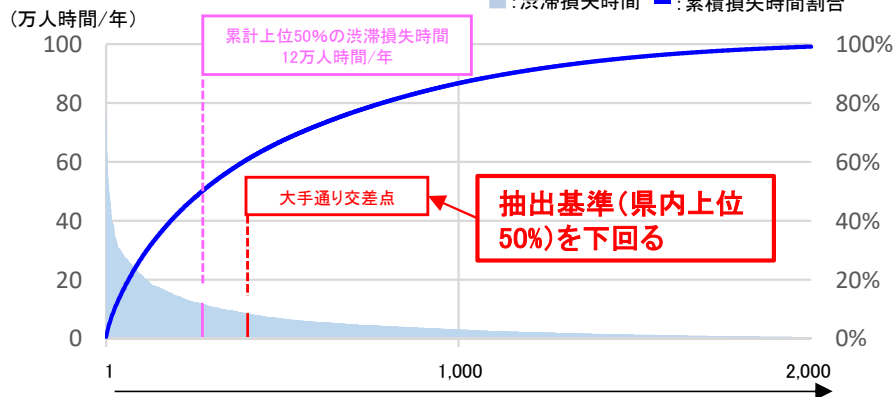
写真②



写真④



《渋滞損失状況》



【渋滞損失時間】令和3年1月～令和3年12月

【写真撮影日】令和4年6月28日(火) 8時台

# 2. 主要渋滞箇所の見直し

## 2-3 【解除候補箇所】国道17号 三仏生交差点

さんぶしょう

### 【データ分析・現地確認】

選定時混雑が確認されていた方向で速度が向上しており、渋滞損失時間が2年継続して県内上位50%以下となっている。  
また、道路管理者による現地確認の結果、渋滞が発生していないことを確認。

### 《交差点概要図・写真撮影位置》



### 《現地状況写真》

写真①

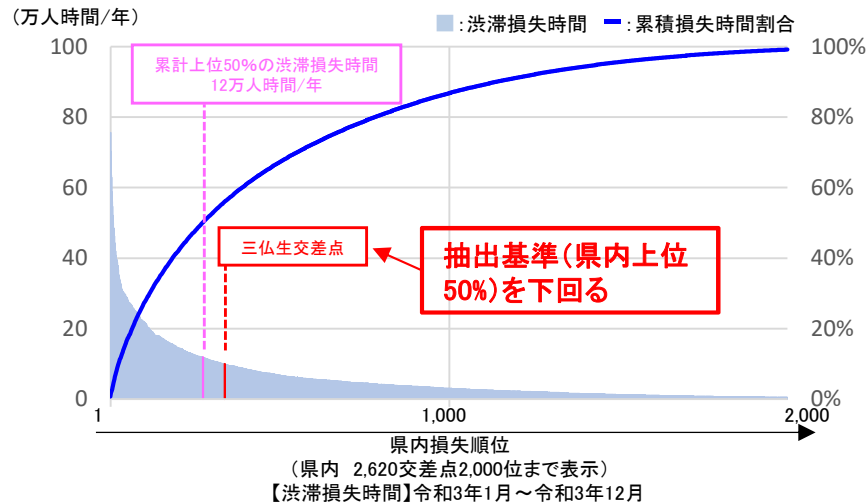


写真②

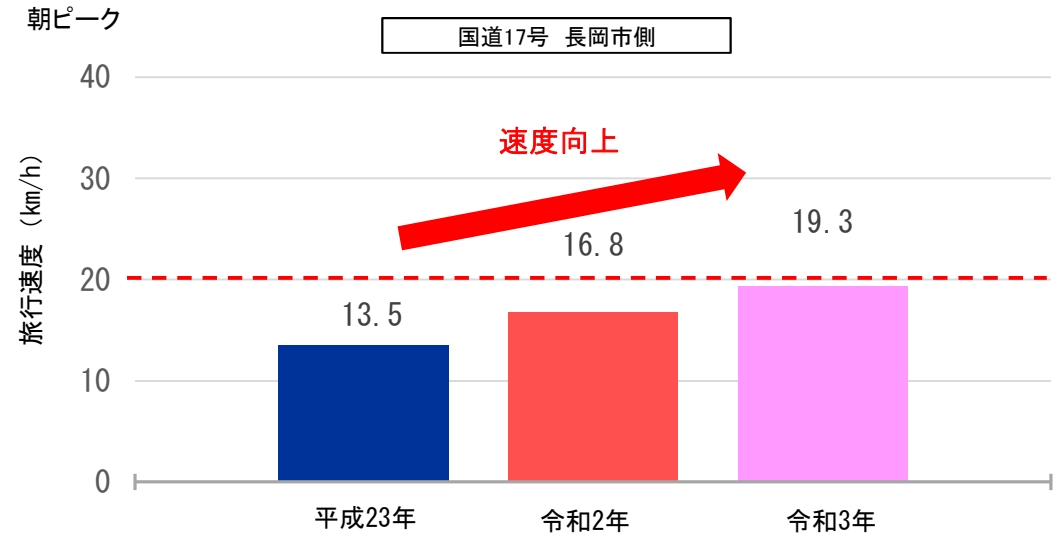


【写真撮影日】令和4年7月28日(木) 8時台

### 《渋滞損失状況》



### 《速度データ》



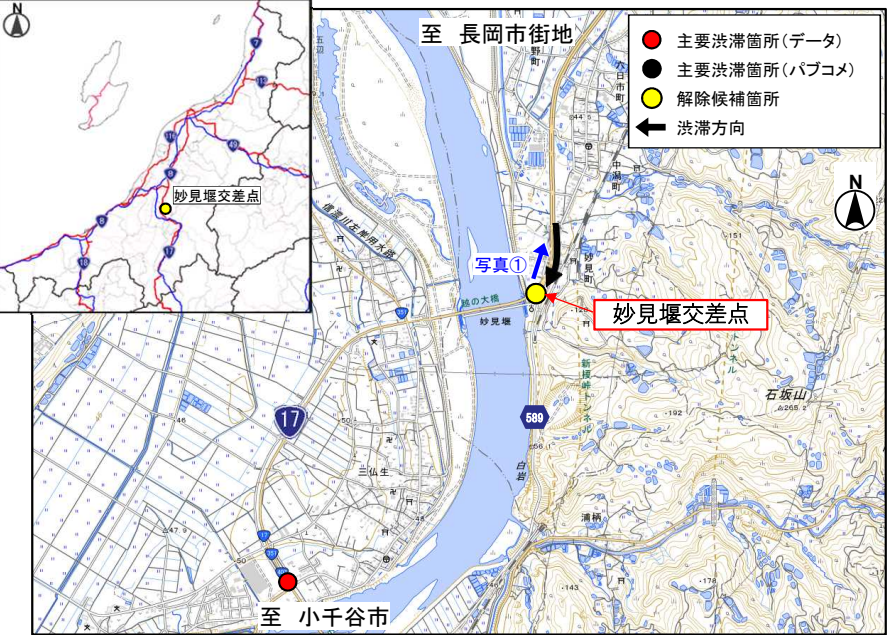
【速度出典】民間プローブデータ 平成24年度(選定時):平成23年秋期(9月~11月) 平日  
ETC2.0プローブデータ 令和2年:令和2年秋期(9月~11月)、令和3年:令和3年秋期(9月~11月) 平日

# 2. 主要渋滞箇所の見直し

## 2-3 【解除候補箇所】国道17号 妙見堰交差点

【混雑緩和要因】 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で交通の流れが円滑化し、混雑緩和が図られたと想定。  
 【データ分析・現地確認】 旅行速度が20km/h以上で安定して走行。左折車による直進車の障害状況は見られない。

《交差点概要図・写真撮影位置》



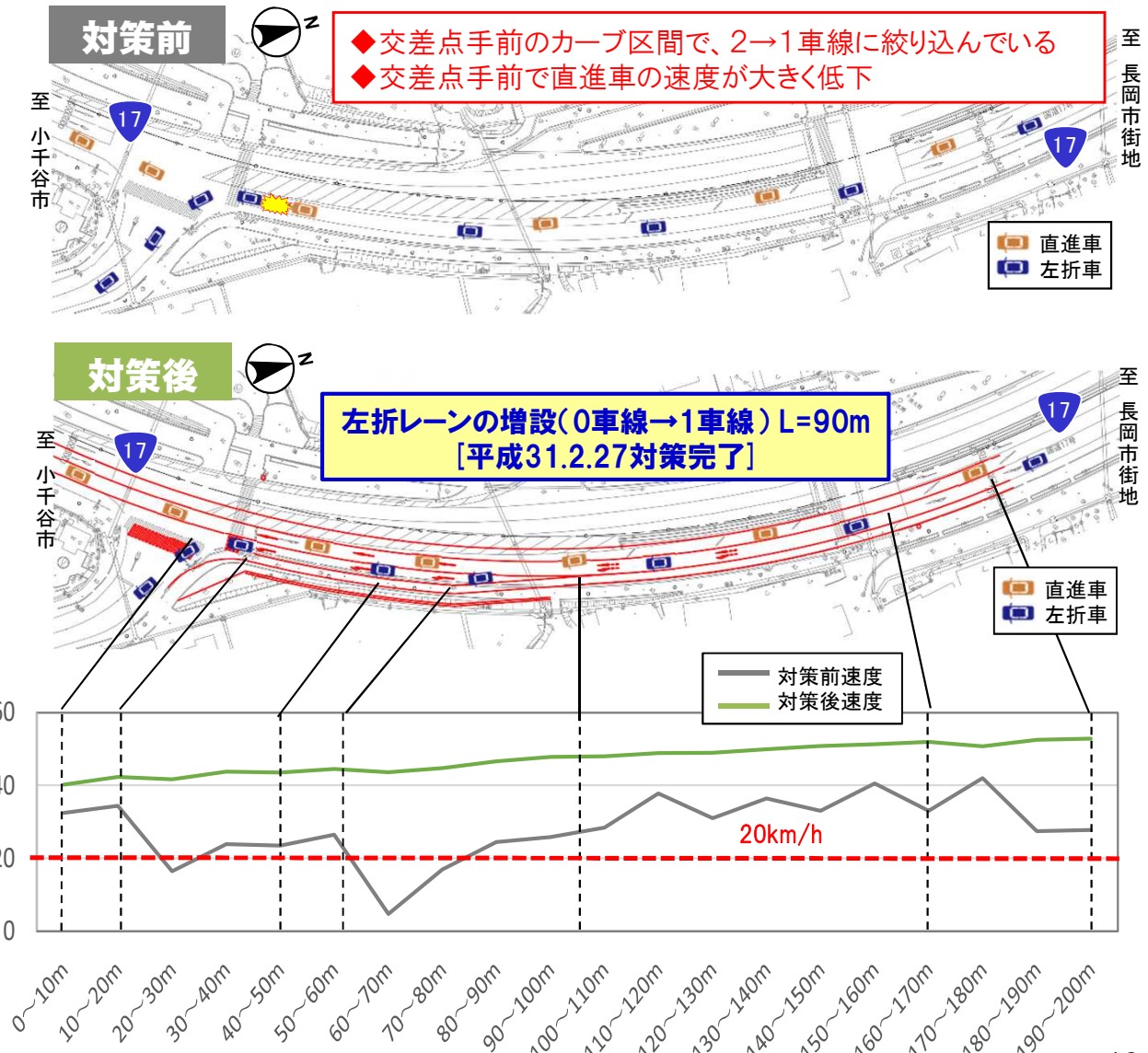
《現地状況写真》



【写真撮影日】 平成30年8月3日（金）14時台

【写真撮影日】 令和4年8月26日（金）17時台

《速度データ》



出典:ETC2.0プローブデータ(タピーク時間帯) 対策前:平成29.9~11 対策後:令和3.9~11 平日 グラフは直進車両のみで作成

## 2. 主要渋滞箇所の見直し

### 2-3 【解除候補箇所】国道18号 今池交差点

いまいけ

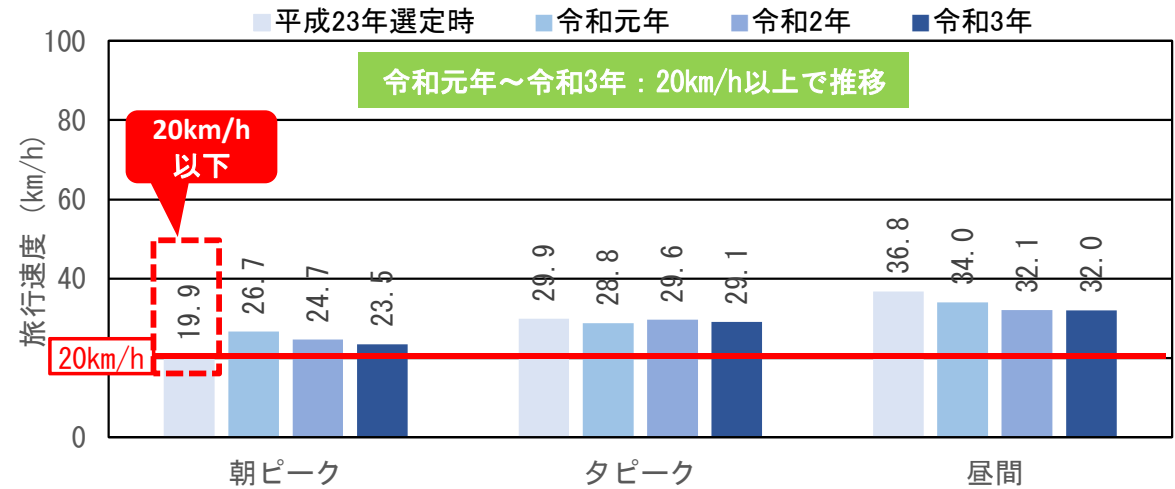
【混雑緩和要因】 平成25年に上新バイパスが4車線化されたことにより速度が向上し、渋滞緩和が図られたと想定。  
 【データ分析・現地確認】 渋滞していた方向で、旅行速度が20km/h以上であり、道路管理者による現地確認においても1回の青時間で滞留はほぼ解消している。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《速度データ》

渋滞方向：清里区→南高田駅方向



資料：ETC2.0プローブデータ（平成23年、令和元年、令和2年、令和3年 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）

《現地状況写真》



【写真撮影日】令和4年7月19日(火)7時台

至 南高田駅



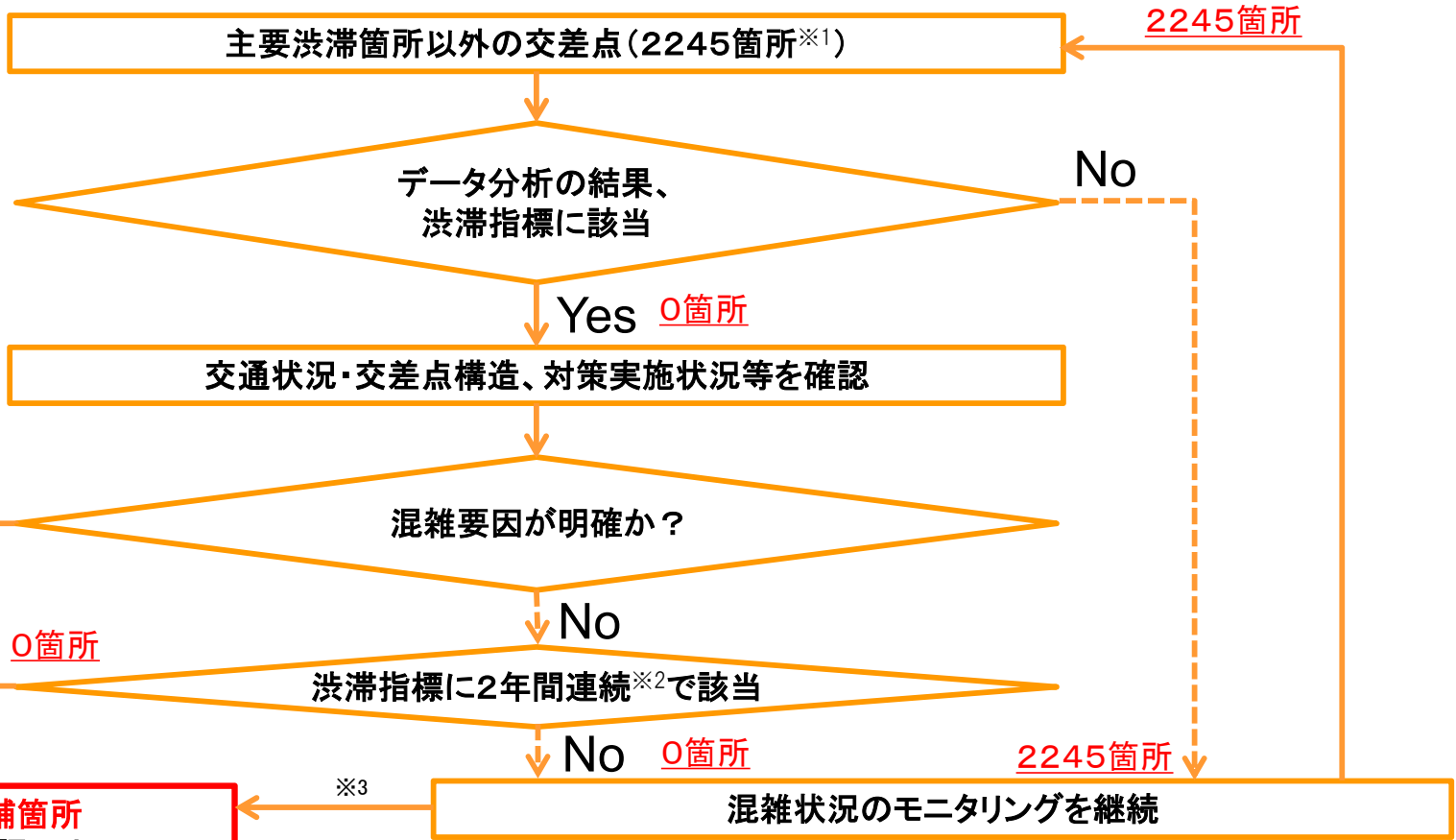
# 2. 主要渋滞箇所の見直しについて

## 2-4 追加候補箇所の抽出

- 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。

### 【主要渋滞箇所 追加フロー】

- 【渋滞指標】
- 基準A: 渋滞損失時間80万人時間/年以上
  - 基準B: 渋滞損失時間180人時間/h以上
  - 基準C: 秋期旅行速度20km/h以下  
(渋滞損失時間県内上位50%)
  - 基準C': 冬期旅行速度20km/h以下
  - 基準D: 踏切ボトルネック箇所
  - 基準E: 休日渋滞箇所(大規模商業施設周辺)



**〇箇所** 主要渋滞箇所への追加候補箇所  
 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

**追加候補箇所無し**

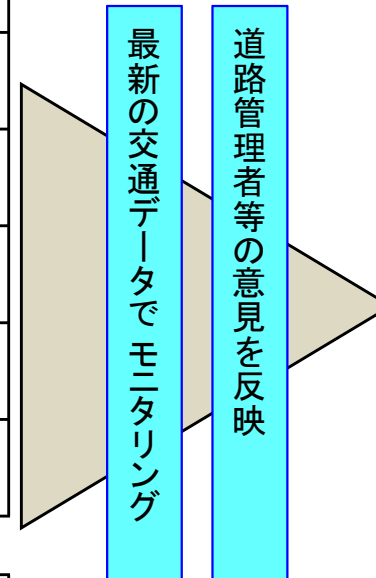
※1 国道のほか、県道や市道の交差点も一部含む  
 高速道路の渋滞区間については別途検討  
 ※2 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため  
 ※3 選定指標に厳密に合致しない場合でも、モニタリングの結果、顕著な渋滞が発生していると認められる際は、主要渋滞箇所の登録を検討(渋滞損失時間等による評価が困難な市道等の接続を含む交差点の追加検討)

## 2. 主要渋滞箇所の見直し

### 2-5 令和4年度（R4.8.31時点）の主要渋滞箇所

○主要渋滞箇所の解除・追加候補を反映し、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3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	112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 [休日渋滞箇所(大規模商業施設周辺)]	16箇所	12箇所
①抽出基準に該当する箇所	137箇所	135箇所
②パブリックコメント抽出箇所	166箇所	151箇所
主要渋滞箇所合計(①+②)	303箇所	286箇所



令和4年度選定 主要渋滞箇所(案)
2箇所
5箇所
108箇所
2箇所
2箇所
12箇所
131箇所
151箇所
282箇所

#### 【対策状況(案)】

対策		合計
対策済		24
未対策	対策中	134
	検討中	124
計		282

### **3. ピンポイント渋滞対策について**

# 3. ピンポイント渋滞対策について

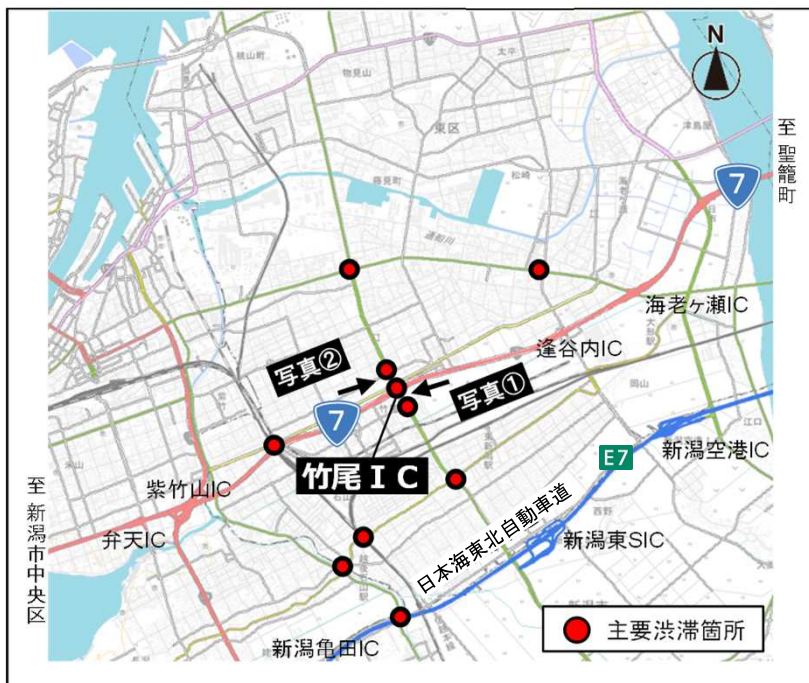
## 3-1 対策予定箇所【国道7号 竹尾IC】

- 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、調査・設計を進め、用地買収に着手予定であり、右折レーン延伸、加速車線設置に向け事業を推進。

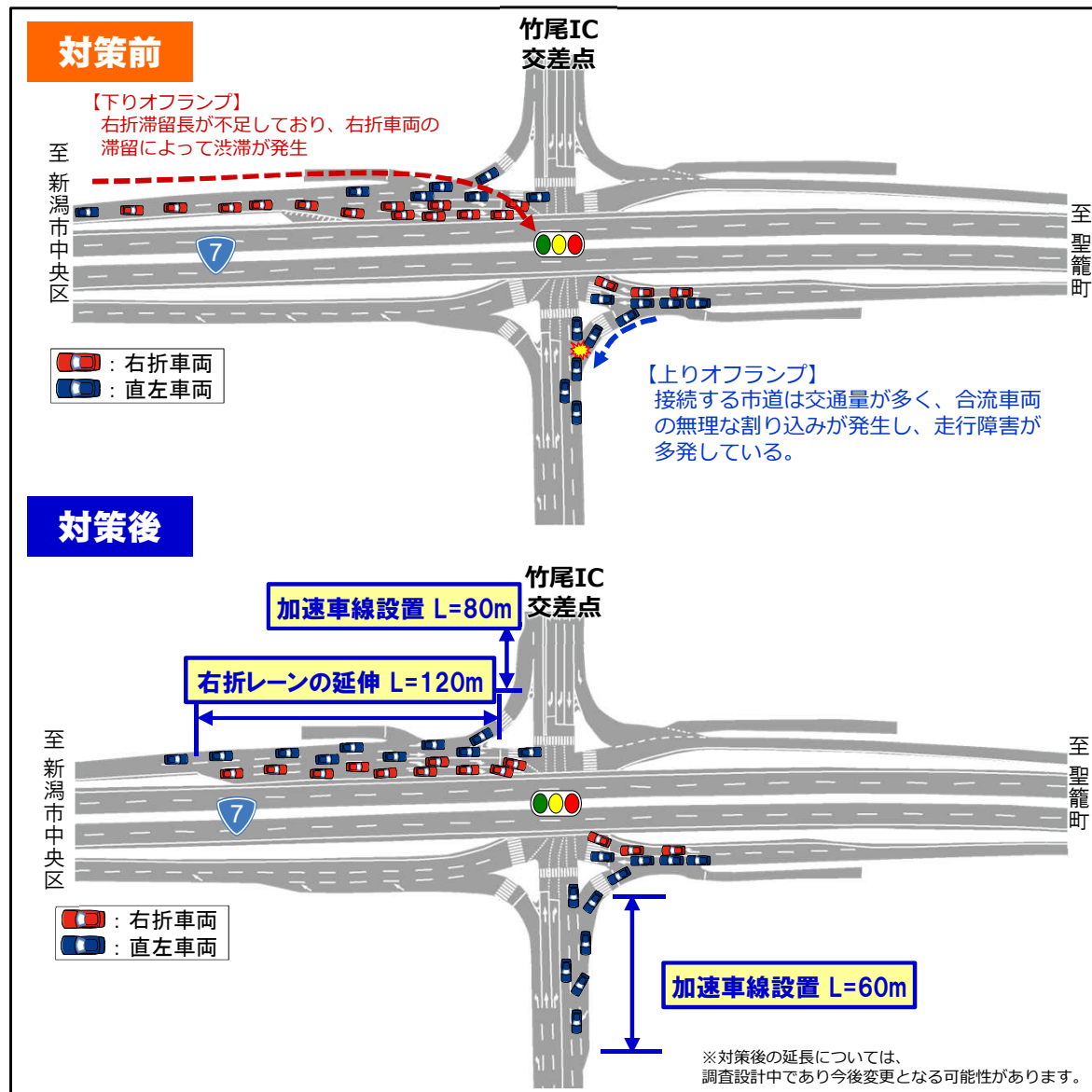
《位置図》



《広域図》



《説明図》



# 3. ピンポイント渋滞対策について

トラック・バス等の  
利用者団体からの  
意見箇所

## 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、円滑な合流を阻害。
- 今年度は、調査・設計を進め、上下線の付加車線設置に向け事業を推進。

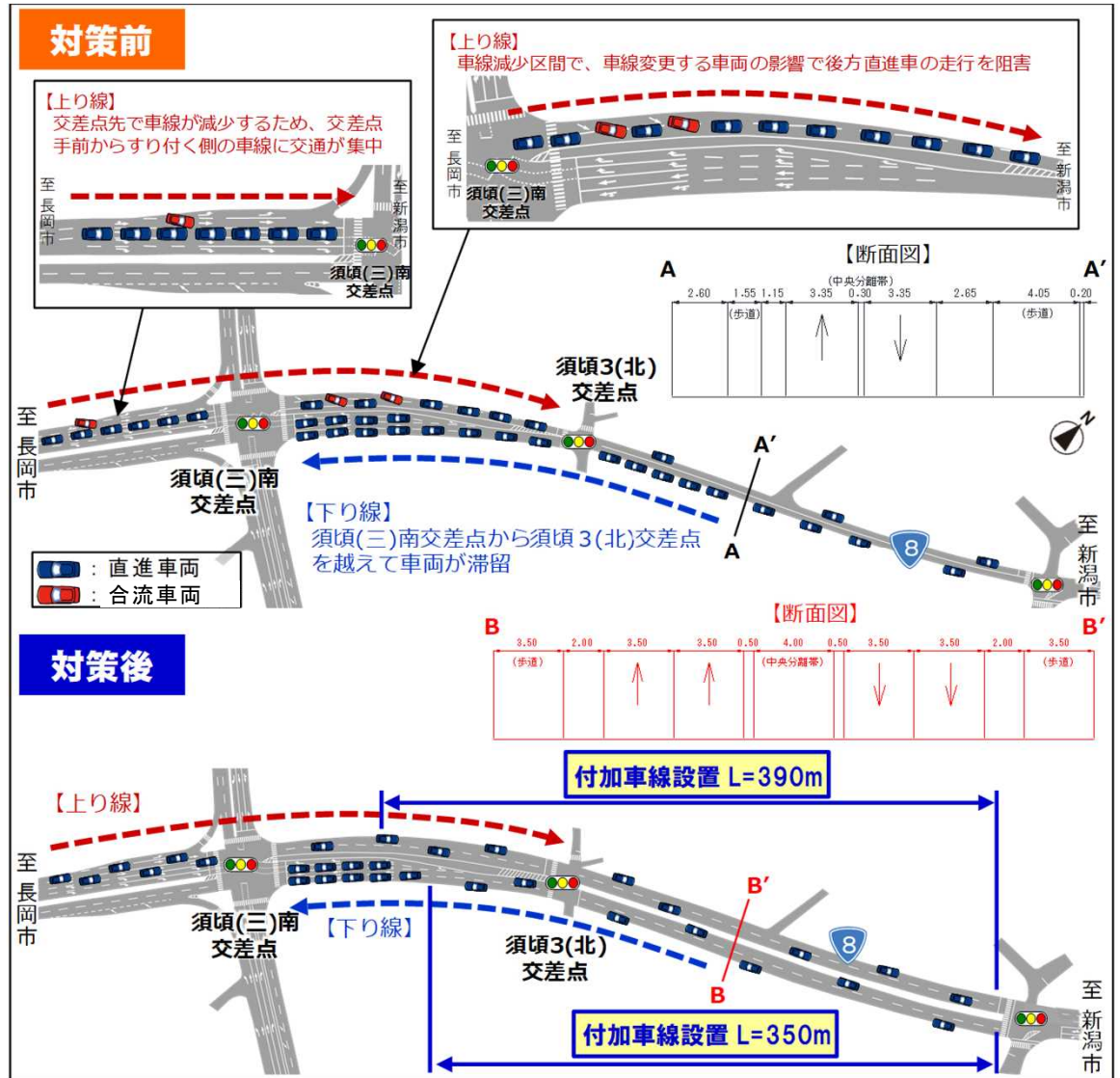
《位置図》



《広域図》



《説明図》



## 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 新潟地区の事例 にいがた2kmシェアサイクルの導入

- まちなかの回遊性向上、ラストワンマイルの移動手段確保などを目的とし、令和4年9月に「にいがた2km」エリア周辺に「シェアサイクル」を導入。
- 公共交通等との連携による自家用車からの利用の転換により、新潟市街地の混雑緩和が期待される。
- 今後、利用状況を把握し、ポートの最適配置や、台数の追加等の必要性を検討予定。



- 【凡例】
- サイクルポート（9.1より運用開始）27カ所
  - サイクルポート（9.1以降に運用開始）5カ所

図 サイクルポート配置図  
(一部協議中により変更となる可能性あり)

資料:新潟市 都市交通政策課

# 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 モビリティデータ利活用推進事業

- 東港線十字路を含めた新潟市街地を対象に「地域や業種をまたがるモビリティデータ利活用推進事業での取り組み」としてMaaS\*の一層の普及・定着・高度化を目的とした移動データの利活用について検証を実施。
- 検証の結果、複数のデータを組み合わせることで施策立案や効果検証につながることを確認したため、今後データを活用して、自家用車からの利用の転換や新しい移動手段の検討を行う。

### ビッグデータ分析によるまちづくりへの活用

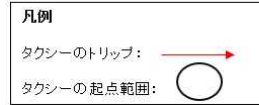
活用するデータ	データ保持者
GPSデータ	データ提供を同意したアプリ利用者
クーポン利用状況	データ提供を同意したアプリ利用者
バスICカードデータ	バスICカード利用者(バス事業者)
駐車場入庫出庫データ	駐車場事業者
ETC2.0プローブデータ	ETC2.0搭載車ドライバー(国土交通省)
タクシープローブデータ	タクシー事業者

分析項目	分析結果
まちづくりの効果計測	まちなかで開催されるイベントについて、利用者数・滞在時間・周遊距離等の開催の有無による違いを分析し、効果を把握した。
まちなか周遊行動分析	よりビッグなデータを活用することで万代・新潟駅周辺などのエリアごとの属性分析を行い、より付加価値の高いアウトプットを出した。
駐車場混雑予測	新型コロナウイルス感染拡大前のデータ作成したモデル式が現時点においても有用であることを確認した。
自家用車での来街者の経路分析	新たな切り口として、バスとクルマのデータを掛け合わせることで、所要時間マップ作成し、バスでのアクセスが優位なエリアを明らかにした。
バスとタクシーの移動需要分析	バスとタクシーの乗り継ぎ等、組み合わせて利用されるトリップを分析し、交通結節点整備やパッケージ料金設定を提案した。

### 《バスとタクシーの移動需要分析》

実験等実施期間 令和3年12月13日～令和4年3月31日  
資料: 経済産業省 スマートモビリティチャレンジ推進協議会

①タクシーの利用特性:  
停留場周辺のタクシーのトリップを可視化し、主な行き先を確認する。

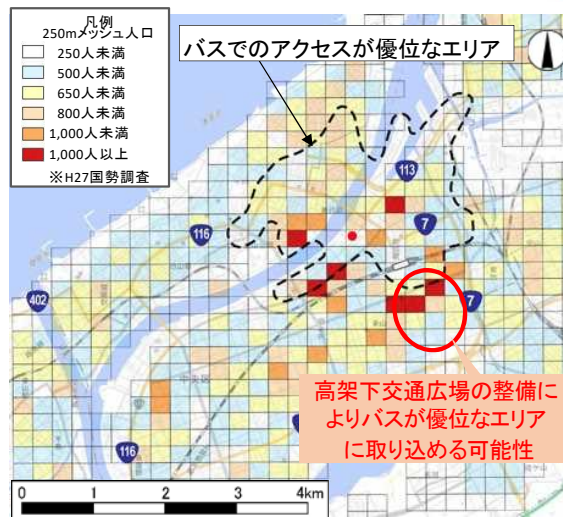


②バスの利用特性:  
タクシートリップの行き先にあるバス路線を分析対象として、停留場ごとの乗降者数を集計する。



図 仮説2

\*タクシートリップの主な行き先と合うバス路線の停留所の名称は「大形本町一丁目」であるため、「大形本町三丁目」の代わりに、こちらの乗降データを使用する。



MaaS (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。

複数のデータを組み合わせることで施策立案や効果検証につながることを確認



# 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

○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

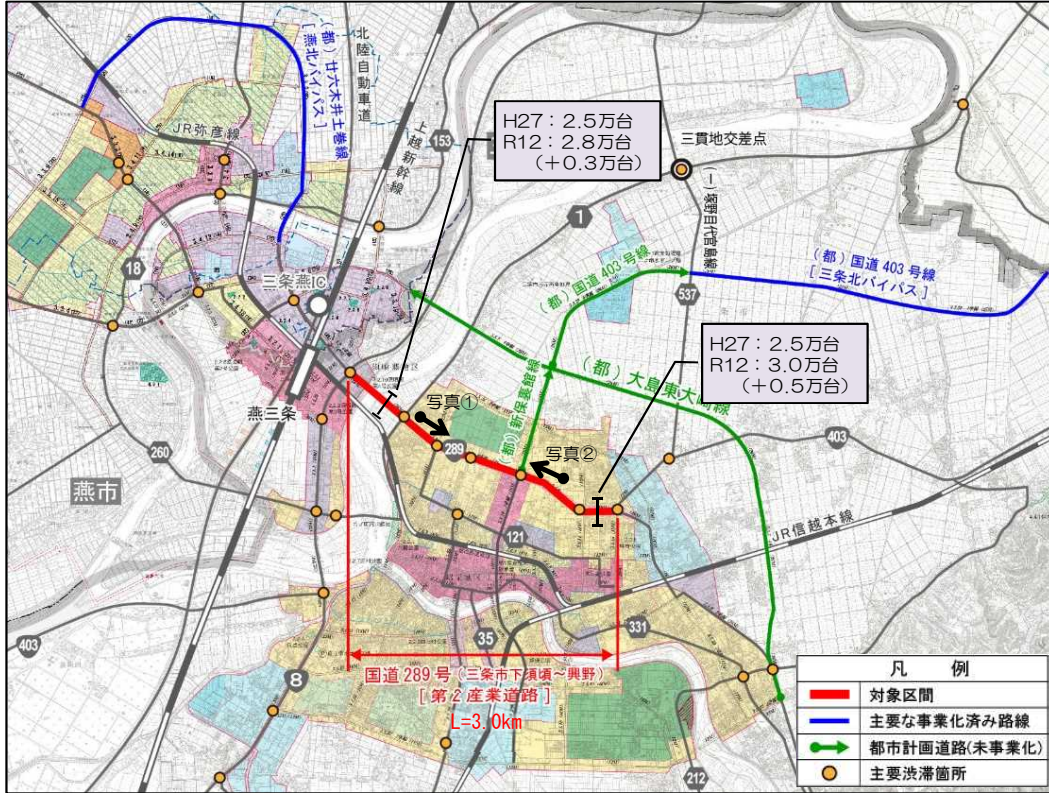
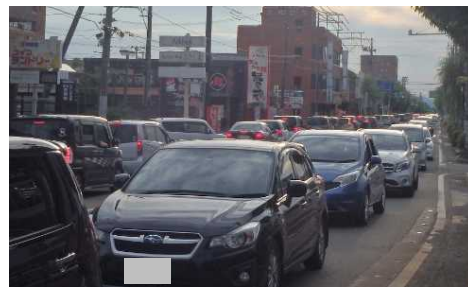


図 対象区間の位置等

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)、平成27年度 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



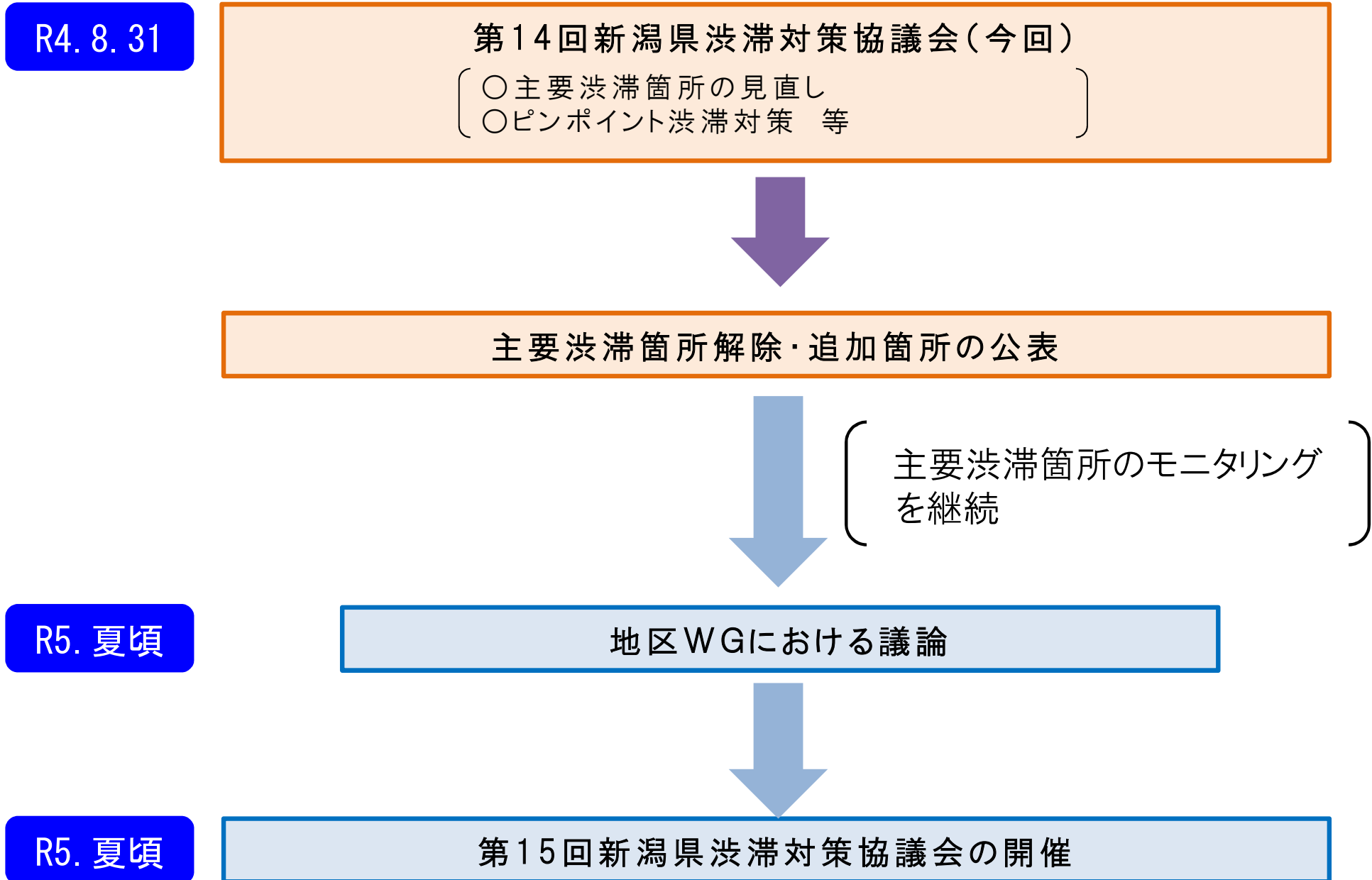
### ■ 短期対策

- 国道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. 今後の進め方について**

# 7. 今後の進め方について

## ■ 新潟県渋滞対策協議会の進め方



## **6. 各地区WGの開催結果報告**

## 6. 地区WGの開催結果報告

表 地区WGの開催結果報告一覧表

地区WG	開催日	主要渋滞箇所について	
		解除候補箇所	追加候補箇所
新潟	令和4年8月10日(水) (書面開催)	該当なし	該当なし
新発田	令和4年8月10日(水) (書面開催)	該当なし	該当なし
三条	令和4年7月28日(木) (書面開催)	該当なし	該当なし
長岡	令和4年7月28日(木) (書面開催)	国道351号 大手通り交差点	該当なし
上越	令和4年7月29日(金)	国道18号 今池交差点	該当なし