第15回　新潟県渋滞対策協議会

日時：令和５年　８月３１日（木）
　　１０時１５分～１１時４５分
場所：新潟国道事務所　大会議室

次　　第

１．挨　拶

２．規約改正（案）について

３．議　　事

　１．これまでの検討経緯

　２．渋滞対策基本方針について

　３．主要渋滞箇所の見直しについて

　４．ピンポイント渋滞対策について

　５．ＴＤＭ（交通需要マネジメント）について

　６．県内各地の交通課題・取組み

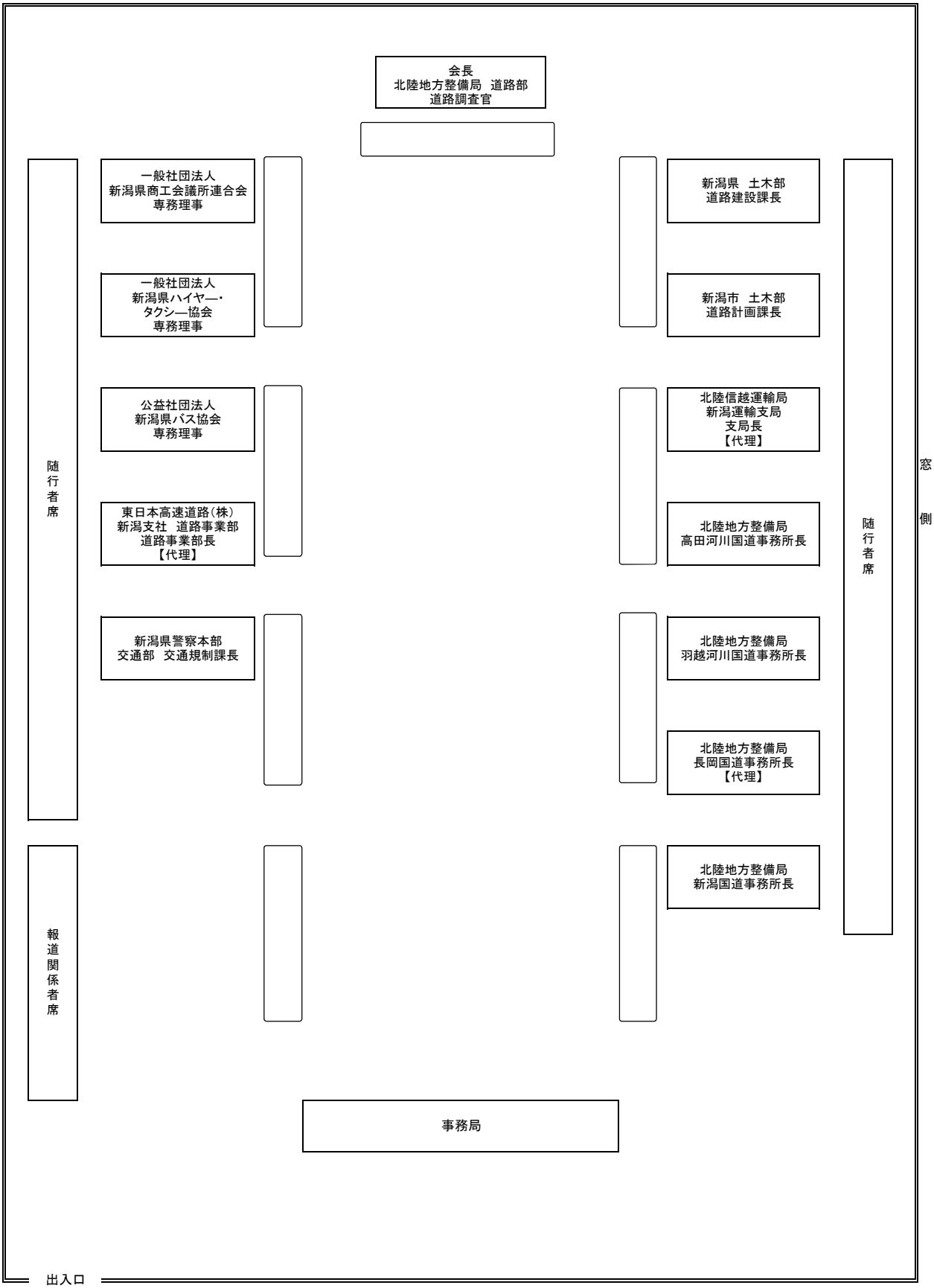
　７．今後の進め方について

４．閉　会

■配布資料
・配席図
・出席者名簿
・資料－１　新潟県渋滞対策協議会　規約（案）
・資料－２　第１５回新潟県渋滞対策協議会　説明資料

第１５回新潟県渋滞対策協議会
配　席　図

日　時:　令和5年8月31日（木）　10時15分から
会　場:　新潟国道事務所　大会議室



第15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	関口　芳史	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	土田　泰之	欠席	
	公益社団法人 新潟県バス協会	専務理事	橋本　俊二	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	矢崎　敏之	代理	総合企画部調査役 茅原　佑樹
	新潟県警察本部 交通部	交通規制課長	中川　建市	出席	
	北陸信越運輸局 新潟運輸支局	支局長	昆　一彦	代理	首席運輸企画専門官 大津　賢治
	新潟県 土木部	道路建設課長	青木　長務	出席	
	新潟市 土木部	道路計画課長	小林　久剛	出席	
会長	北陸地方整備局 道路部	道路調査官	長田　英和	出席	
	北陸地方整備局 高田河川国道事務所	事務所長	安達　志郎	出席	
	北陸地方整備局 羽越河川国道事務所	事務所長	澤山　雅則	出席	
	北陸地方整備局 長岡国道事務所	事務所長	田村　秀誠	代理	副所長 荒川　哲郎
	北陸地方整備局 新潟国道事務所	事務所長	松平　信治	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

資料－１

新潟県渋滞対策協議会　規約（案）

（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こと

（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こと

（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~~道路計画課、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

５　令和５年　月　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

別紙

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

資料-2

第１５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．これまでの検討経緯

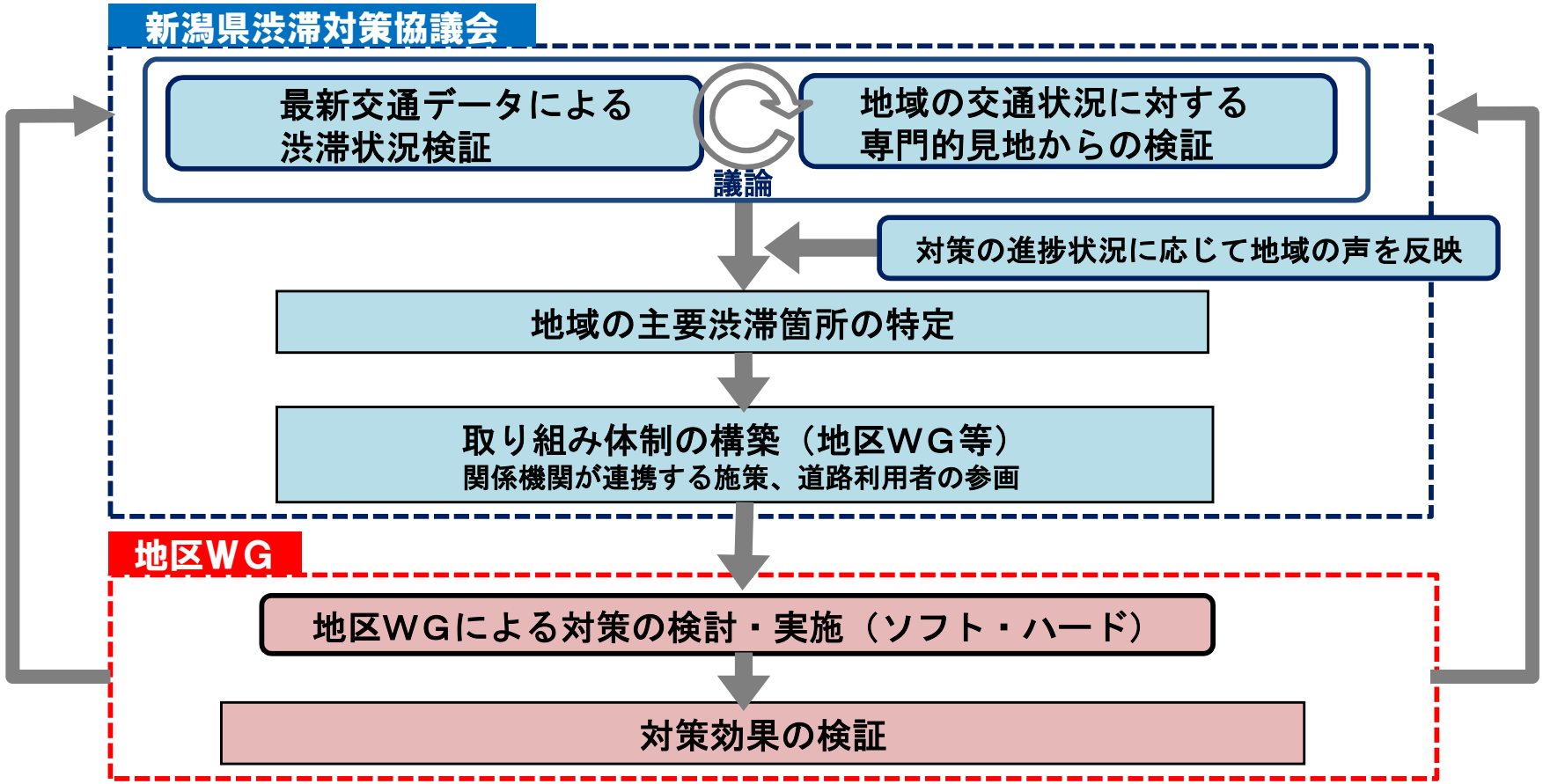
1．これまでの検討経緯

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
- 令和4年度　ピンポイント対策、TDM（交通需要マネジメント）について

【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・解除の流れ

＜選定の流れ＞

プローブデータ解析
・渋滞指標による評価

↓

道路管理者等の意見
・道路管理者意見照会

↓

現地確認
・交通状況
・渋滞長、滞留長、信号現示

地区WGで審議
※地区WG対象箇所

渋滞対策協議会で審議

選定

- **主要渋滞箇所として対策実施・モニタリング**
- **混雑状況のモニタリング継続**

＜解除の流れ＞

プローブデータ解析
・渋滞指標による評価　・主要渋滞箇所選定時との比較

↓

道路管理者等の意見
・道路管理者意見照会

↓

現地確認
・交通状況
・渋滞長、滞留長、信号現示

地区WGで審議
※地区WG対象箇所

渋滞対策協議会で審議

解除

- **混雑状況のモニタリング**
- **主要渋滞箇所として対策実施・モニタリング継続**

1．これまでの検討経緯

1－3　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282箇所が選定されている。

【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

地域の課題を反映するデータによる補完

一方向でも速度が低い交差点

抽出基準C

秋期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%

108箇所

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※　**131箇所**

＋

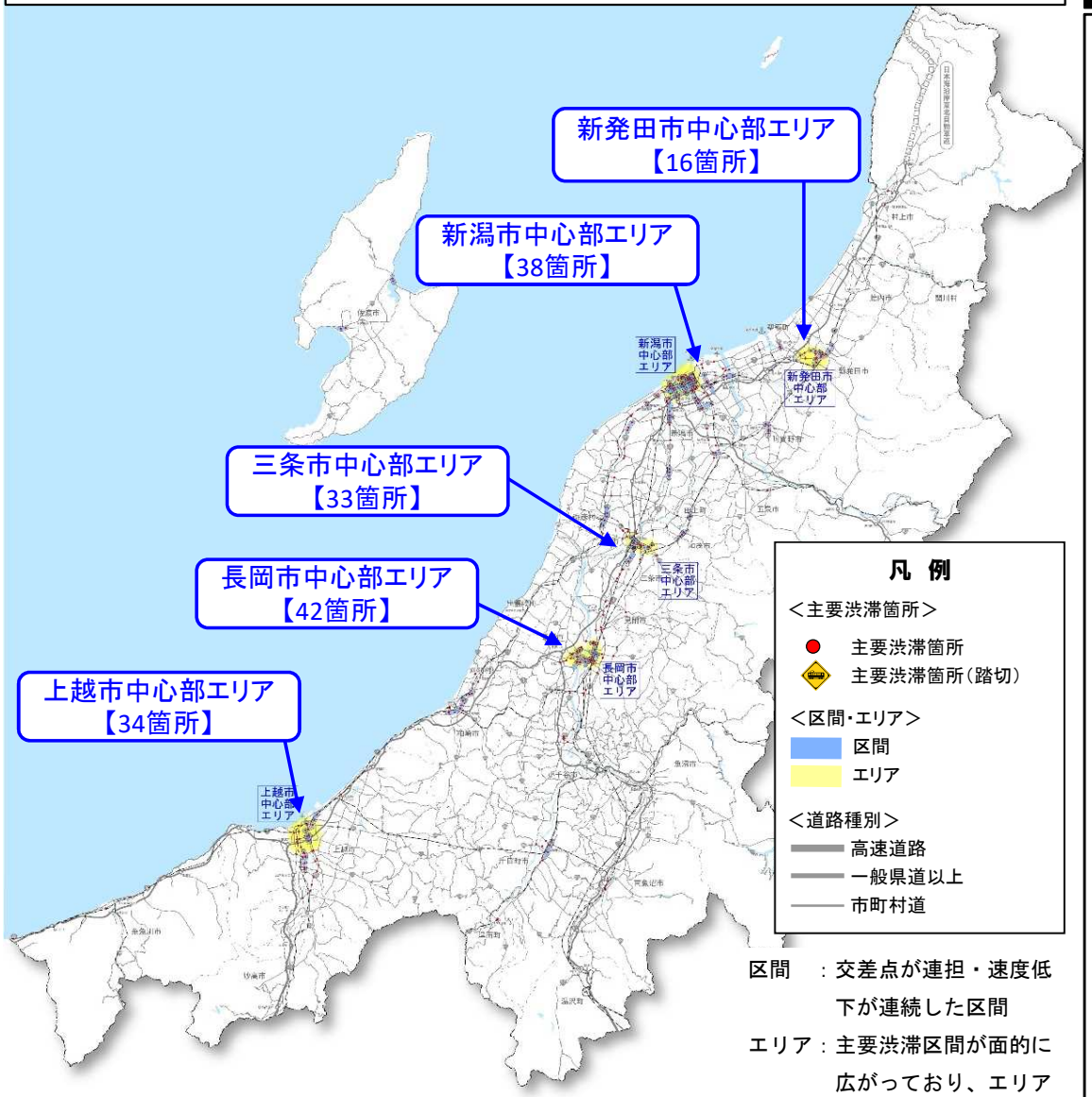
パブリックコメント　**151箇所**　道路管理者・事業者からの意見、現地状況より選定

新潟県の主要渋滞箇所　282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
※ 抽出基準による評価の対象とする交差点：国道、県道及び政令市の市道

1－4　令和４年度特定主要渋滞箇所の位置図

各地区の主要渋滞箇所



区間　：交差点が連担・速度低下が連続した区間

エリア：主要渋滞区間が面的に広がっており、エリアとして一体的に議論を進める必要がある地域

主要渋滞箇所数　※R4.9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】　115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

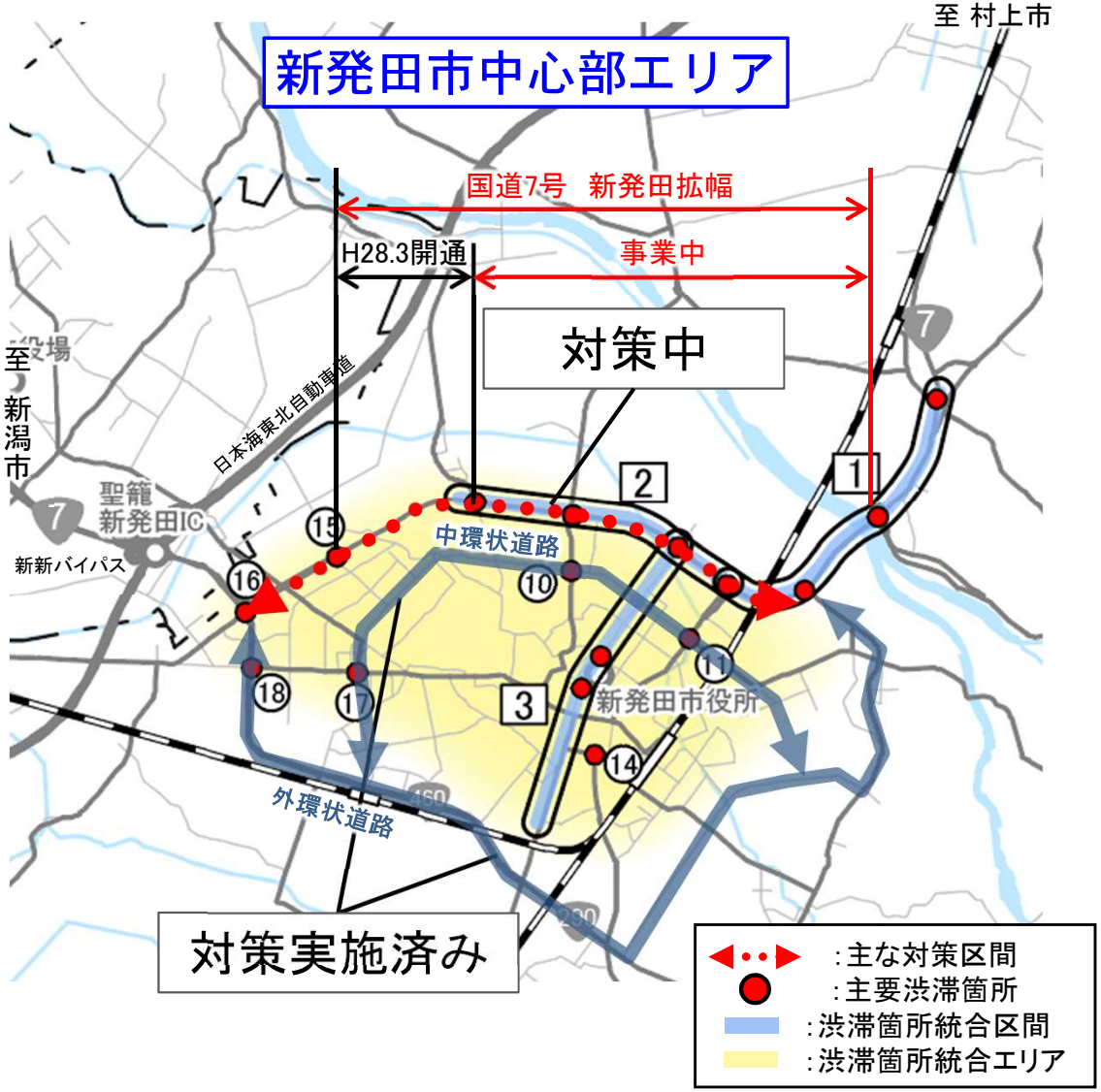
主要渋滞箇所　総数：282箇所

２．渋滞対策基本方針について

2．渋滞対策基本方針について

○渋滞対策基本方針策定当初に新発田地区で想定した道路事業は、新発田拡幅を除き完了した。対策の進捗状況及びまちづくり総合計画や都市計画マスタープラン改定を踏まえ、新発田地区の渋滞対策基本方針を変更する。

●新発田地区の道路整備状況



○外環状道路の整備を推進することで、まちなかへの大型車等の通過交通の流入を抑制し、混雑緩和や安全性の向上を図ります。
（新発田市都市計画マスタープランより）

○市街地内を通過する交通量を抑制し、交通の円滑化や安全性の向上を図るため、外環状道路の整備や拠点間のアクセス強化が求められています。
（新発田市まちづくり総合計画より）

↓ 対策方針

外環状道路（新発田拡幅）の推進

○生活道路や地域間道路などの改良等により、市民の日常生活の安全性や快適性の向上を図ります。
（新発田市まちづくり総合計画より）

↓ 対策方針

交差点改良やソフト施策等の実施

新発田地区の渋滞対策基本方針（案）

:変更箇所

対策方針

■都市間を連絡する道路（国道７号新発田拡幅）の整備を推進し交通容量の拡大を図るとともに、外環状道路の整備を推進し「まちなか」への通過交通の流入抑制を図る。また、「新発田市まちづくり総合計画基本計画」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、新発田市
- 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
- オブザーバー：運輸局

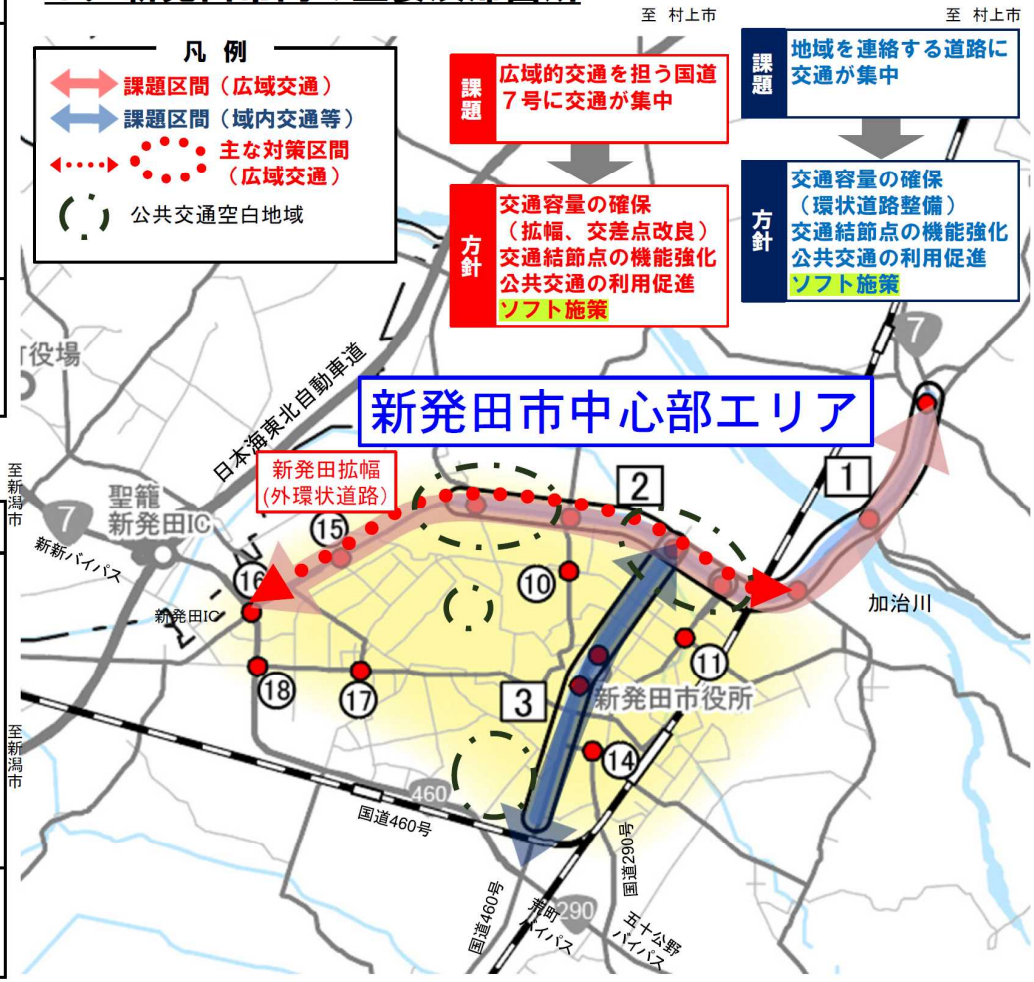
１．新発田市中心部エリアの概況

	概　　要
新発田市市街地の状況	・新発田市では、基本構想において「住みよいまち日本一　健康田園文化都市、しばた」をコンセプトとして街づくりに取り組んでいる。 ・新発田市の道路網は、新新バイパスの４車線化、日本海東北自動車道の開通など広域的交通機能が充実し、行動圏が拡大している。 ・市街地の拡大やマイカーの普及に伴い、市街地部においては通過交通と域内交通が混在している状況である。 ・新潟市への通勤者数が増加する一方で、ＪＲ白新線はピーク時の増便が見込めないことや中心市街地の公共交通の空白地域が存在する。
道路交通状況	・広域的交通を担う国道７号では、新発田ICの立体化や日東道の延伸によりある程度の渋滞緩和は認められるものの、依然として深刻な渋滞が発生している。 ・国道７号への交通集中により、通過交通等が市街地部へ流入するため、国道７号へアクセスする主要幹線道路でも渋滞が発生している。

２．現在の対策等

	概　　要
総合対策等	・新発田市都市計画マスタープランでは、２環状８放射の軸線を基本に道路骨格網の形成を図るなかで、外環状道路の整備を推進することでまちなかへの通過交通の流入抑制による混雑緩和や安全性向上を図ることを基本的な考え方としている。 ・また、新発田市の目指すべき将来像及びこれを実現するための基本目標を示した「新発田市まちづくり総合計画基本計画」では、以下の方針が整理されている。 ■生活道路や地域間道路などの改良 ■都市間道路や地域間道路だけでなく、重要物流道路や緊急輸送道路の整備を促進する
渋滞対策の方針	・都市間連絡道路における交通容量の確保：新発田拡幅　等（交通容量の拡大） ・まちなか（新発田市中心部エリア）の混雑解消：外環状道路、交差点改良　等 ・交通結節点の機能強化、公共交通の利用促進

３．新発田市内の主要渋滞箇所



３．主要渋滞箇所の見直しについて

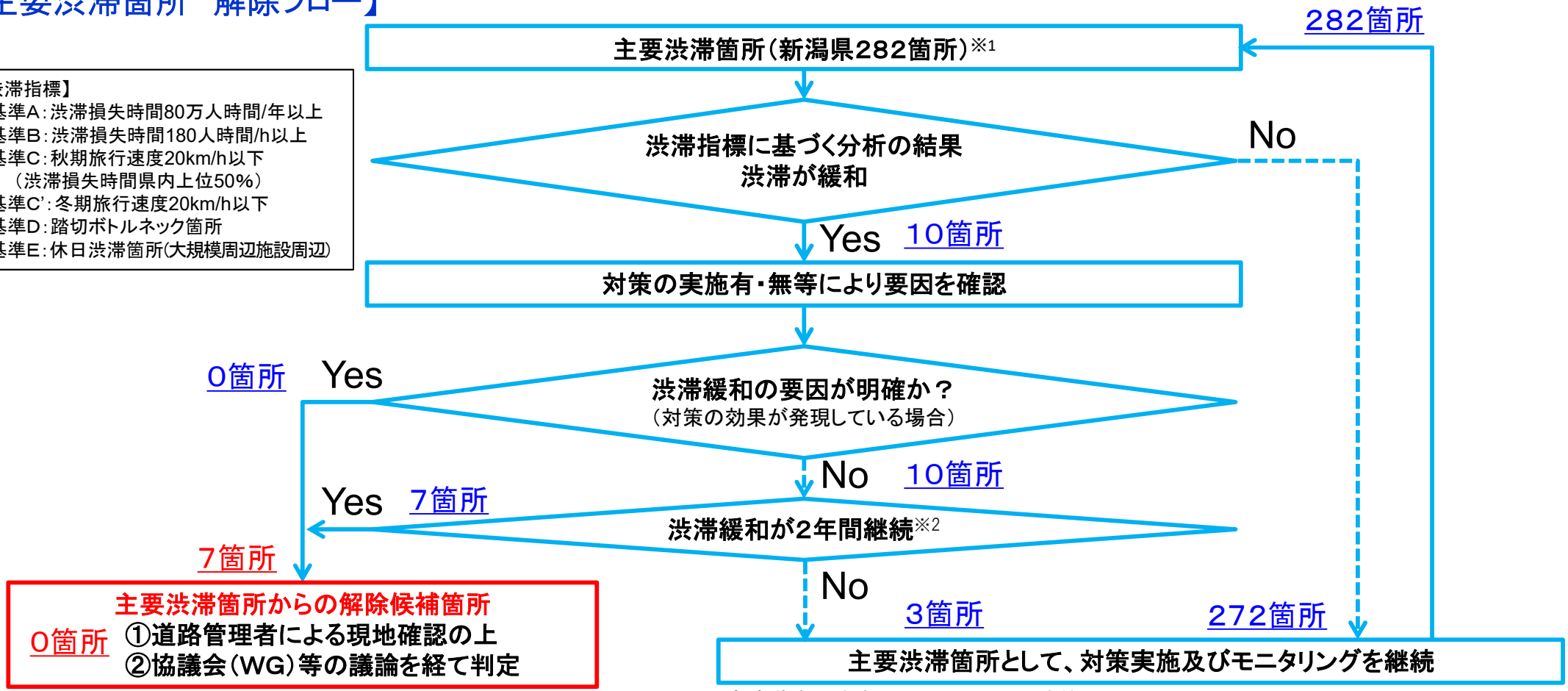
3．主要渋滞箇所の見直しについて

3－1　解除候補箇所の抽出

○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

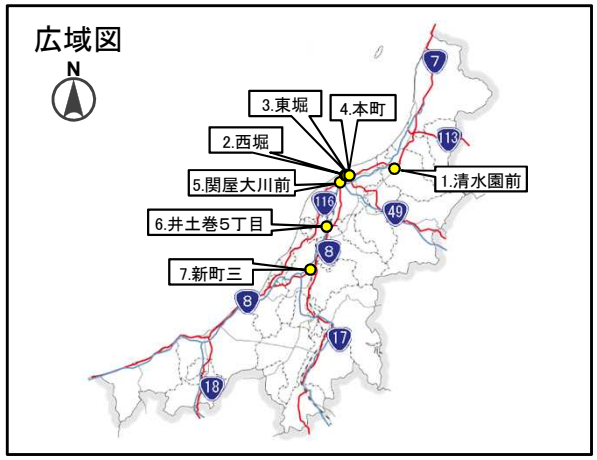
渋滞指標値の出典：国土技術政策総合研究所提供データ　令和4年1月～12月

3．主要渋滞箇所の見直しについて

（参考）解除候補箇所

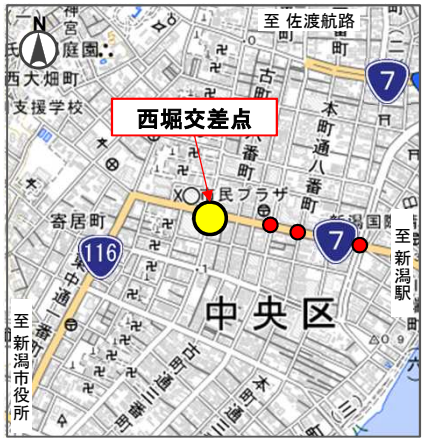
○渋滞指標に基づくデータ分析の結果、下図に示す７箇所が解除候補箇所として抽出されたが、道路管理者による確認及び地区WGでの議論の結果により、解除見送りとする。

【位置図】



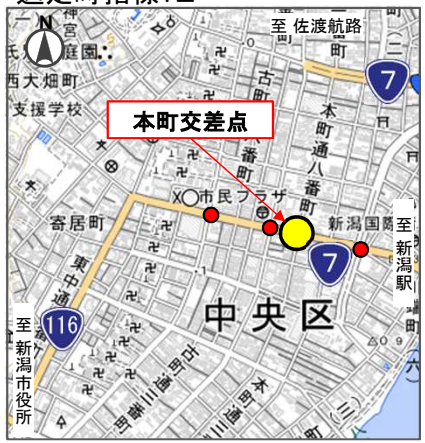
No.1 清水園前交差点
路線名：国道290号
選定時指標：C

No.2 西堀交差点
路線名：国道116号
選定時指標：E

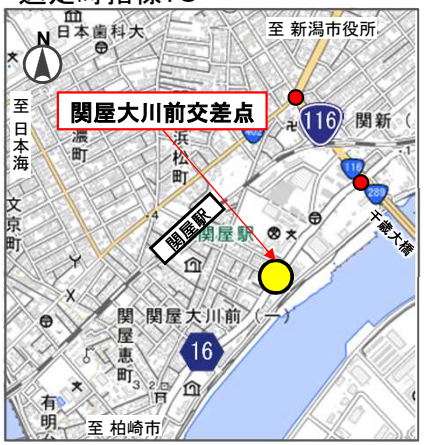


No.3 東堀交差点
路線名：国道116号
選定時指標：E

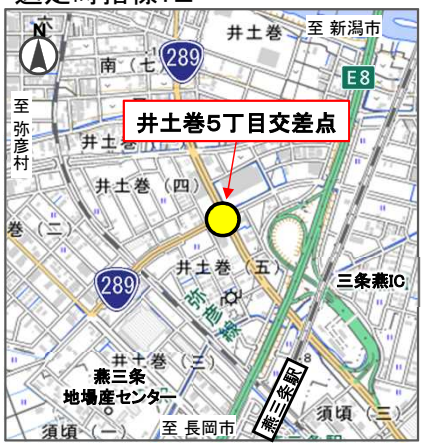
No.4 本町交差点
路線名：国道7号
選定時指標：E



No.5 関屋大川前交差点
路線名：(主)新潟亀田内野線
選定時指標：C



No.6 井土巻5丁目交差点
路線名：国道289号
選定時指標：E



No.7 新町三交差点
路線名：国道352号
選定時指標：C

●：主要渋滞箇所

データ及び現地でのモニタリングを継続

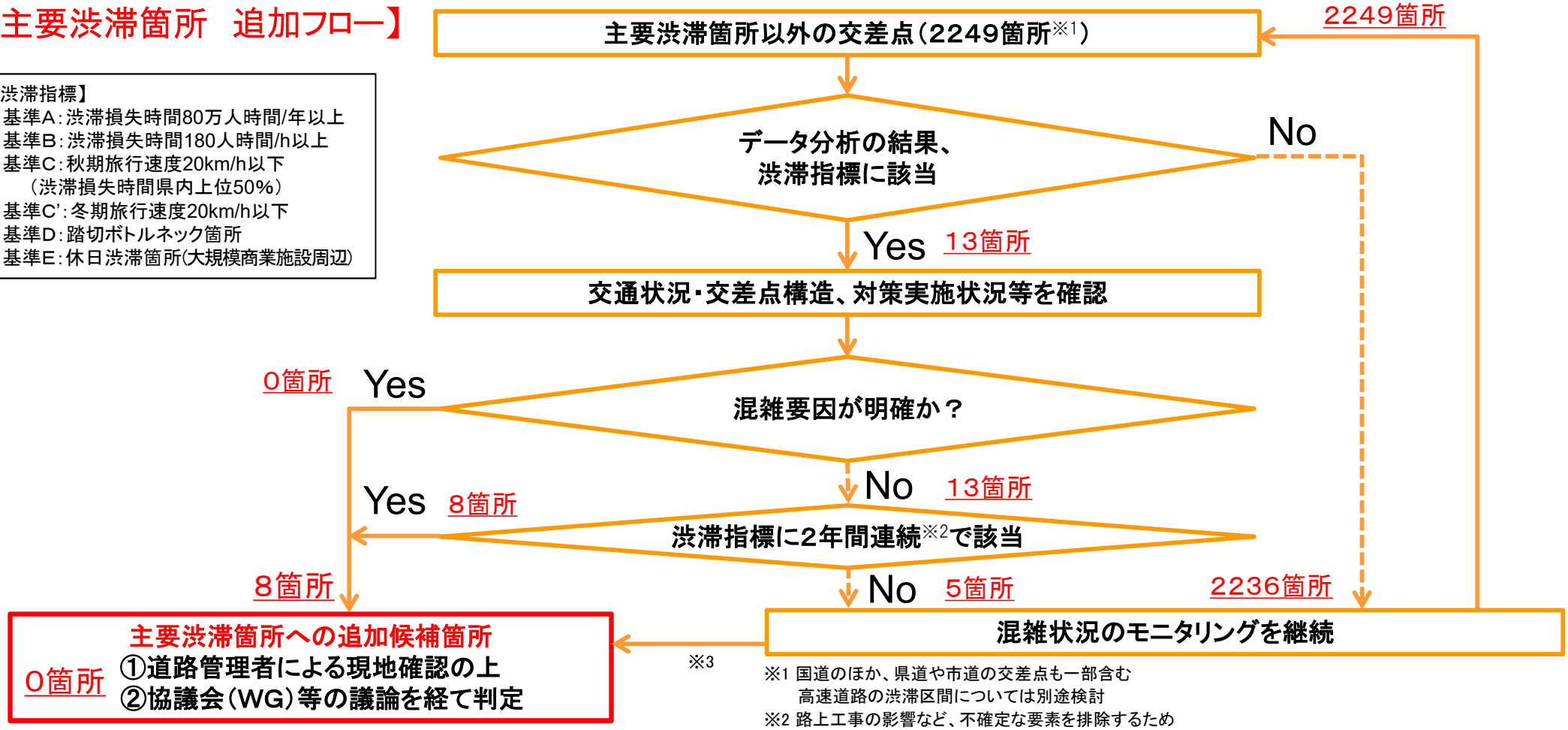
3．主要渋滞箇所の見直しについて

3－2　追加候補箇所の抽出

○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、以下のとおり判定した。
　⇒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した。
　⇒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した。

【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)



※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）

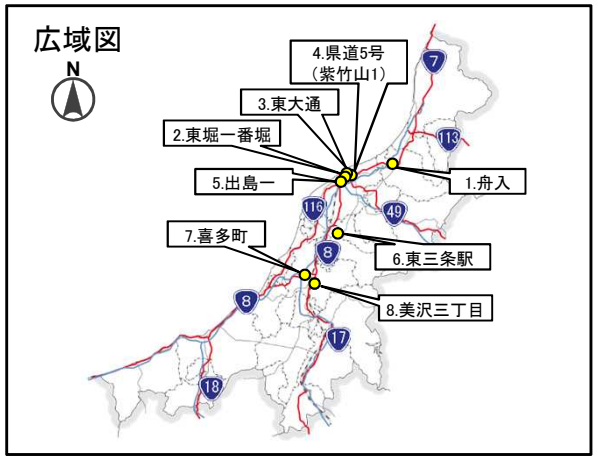
渋滞指標値の出典：国土技術政策総合研究所提供データ　令和4年1月～12月

3．主要渋滞箇所の見直しについて

（参考）追加候補箇所

○渋滞指標に基づくデータ分析の結果、下図に示す８箇所が追加候補箇所として抽出されたが、道路管理者による確認及び地区WGでの議論の結果により、追加見送りとする。

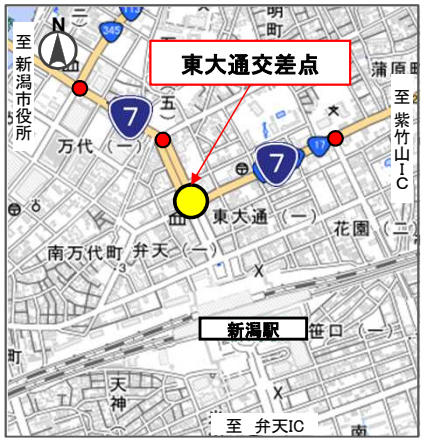
【位置図】



No.1 舟入交差点
路線名：国道7号
最新指標：C

No.2 東掘一番堀交差点
路線名：(一)白山停車場女池線
最新指標：C

No.3 東大通交差点
路線名：国道7号
最新指標：C



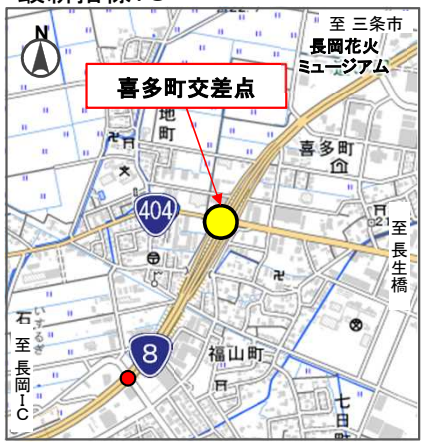
No.4 県道5号(紫竹山1)交差点
路線名：(主)新潟新津線
最新指標：C

※当該交差点廃止予定

No.5 出来島一交差点
路線名：国道116号
最新指標：C

No.6 東三条駅交差点
路線名：(一)東三条停車場線
最新指標：C

No.7 喜多町交差点
路線名：国道8号
最新指標：C‘



No.8 美沢三丁目交差点
路線名：国道17号
最新指標：C

●：主要渋滞箇所

データによるモニタリングを継続

３．主要渋滞箇所の見直しについて

３－３　令和５年度（R5.8.31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４年度選定 主要渋滞箇所	令和５年度選定 主要渋滞箇所（案）
基準Ａ [渋滞損失時間80万人時間/年以上]	２箇所	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	５箇所
基準Ｃ [秋期旅行速度20km/h以下]	１０９箇所	１０８箇所	１０８箇所
基準Ｃ’ [冬期旅行速度20km/h以下]	３箇所	２箇所	２箇所
基準Ｄ [踏切ボトルネック箇所]	２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	１２箇所
①抽出基準に該当する箇所	１３７箇所	１３１箇所	１３１箇所
②パブリックコメント抽出箇所	１６６箇所	１５１箇所	１５１箇所
主要渋滞箇所合計（①＋②）	３０３箇所	２８２箇所	２８２箇所

最新の交通データでモニタリング

道路管理者等の意見を反映

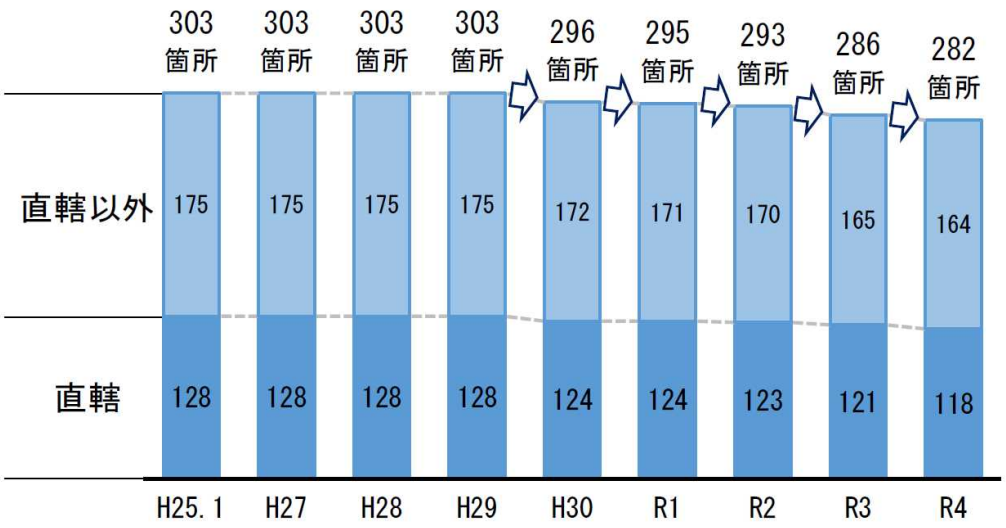
【対策状況（案）】

対　策		合計
対策済		４０
未対策	対策中	１１９
	検討中	１２３
計		２８２

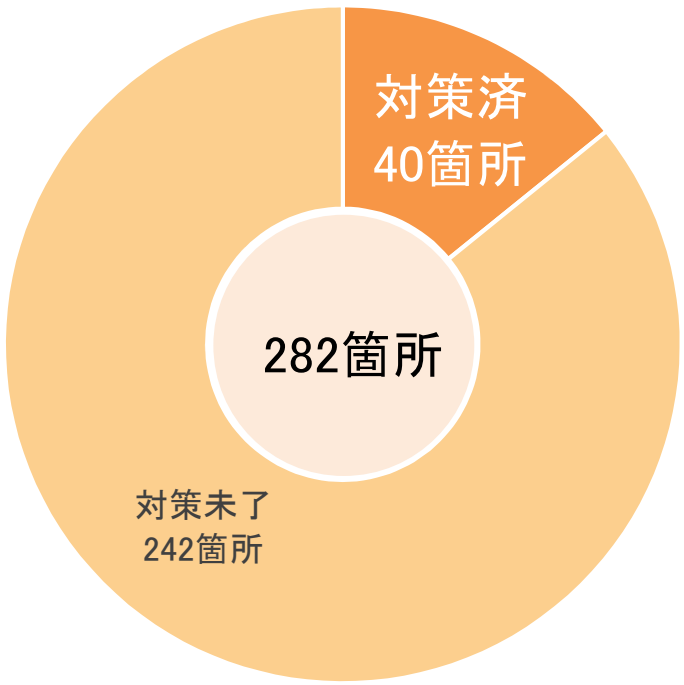
３．主要渋滞箇所の見直しについて

３－４　現状の課題

○ 新潟県における主要渋滞箇所は、選定当初３０３箇所から減少はしているが、依然として２８２箇所が残存している。
○ また、現在の主要渋滞箇所のうち、対策完了箇所が４０箇所存在しており、**現在の渋滞指標では対策効果を評価できていない可能性**が考えられる。
○ このような現状を踏まえ、渋滞が緩和されていると判断される箇所については、**実態に即して解除**が行えるような評価方法の検討を行う。



新潟県の主要渋滞箇所数の経年変化



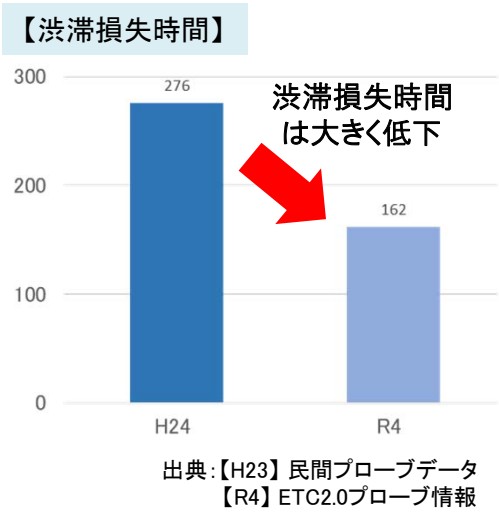
新潟県の主要渋滞箇所数の対策状況（R4.8末時点）

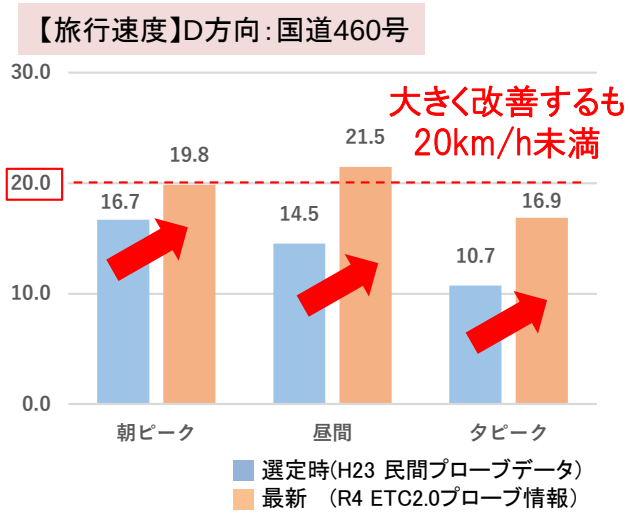
3．主要渋滞箇所の見直しについて

3－4　現状の課題

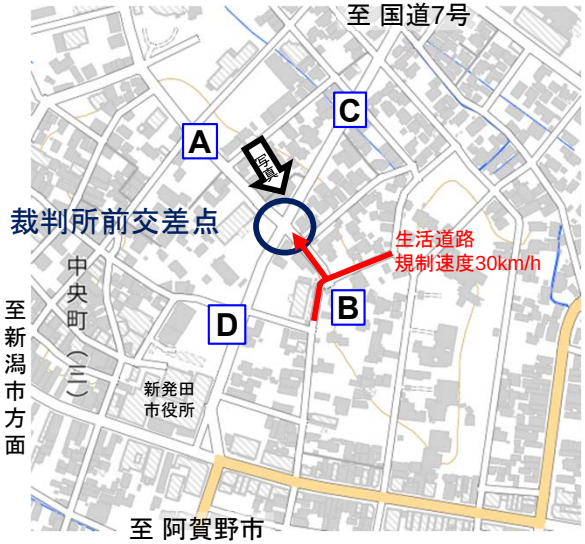
○ 対策を実施し、一定程度渋滞緩和が見られたものの、渋滞指標に該当している事例が見られる。
○ 規制速度が低い道路や、生活道路などでは、旅行速度が低く算出されやすいが、現地では渋滞が見られない箇所も存在し、実態に即した評価が必要である。

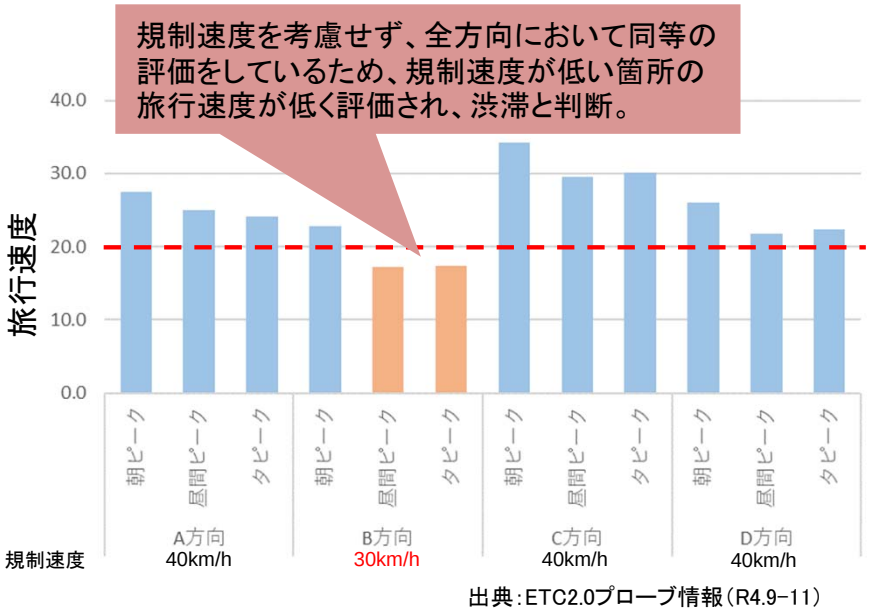
例①　主要渋滞箇所　白根日の出町（戸頭保坂線（旧国道8号）　渋滞指標　基準Cに該当）



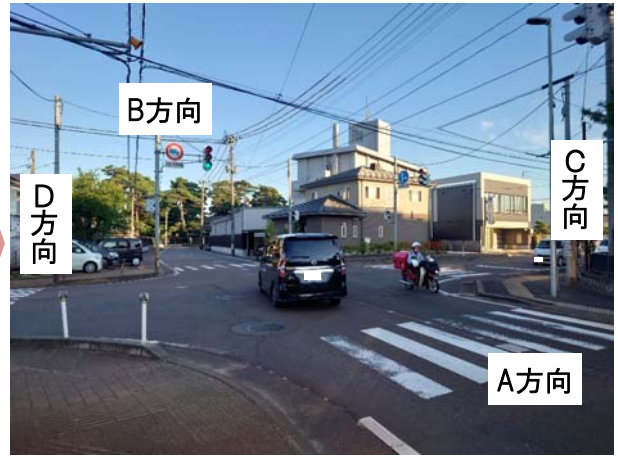


例②　主要渋滞箇所　裁判所前　（新発田市）





現地で渋滞は確認されない



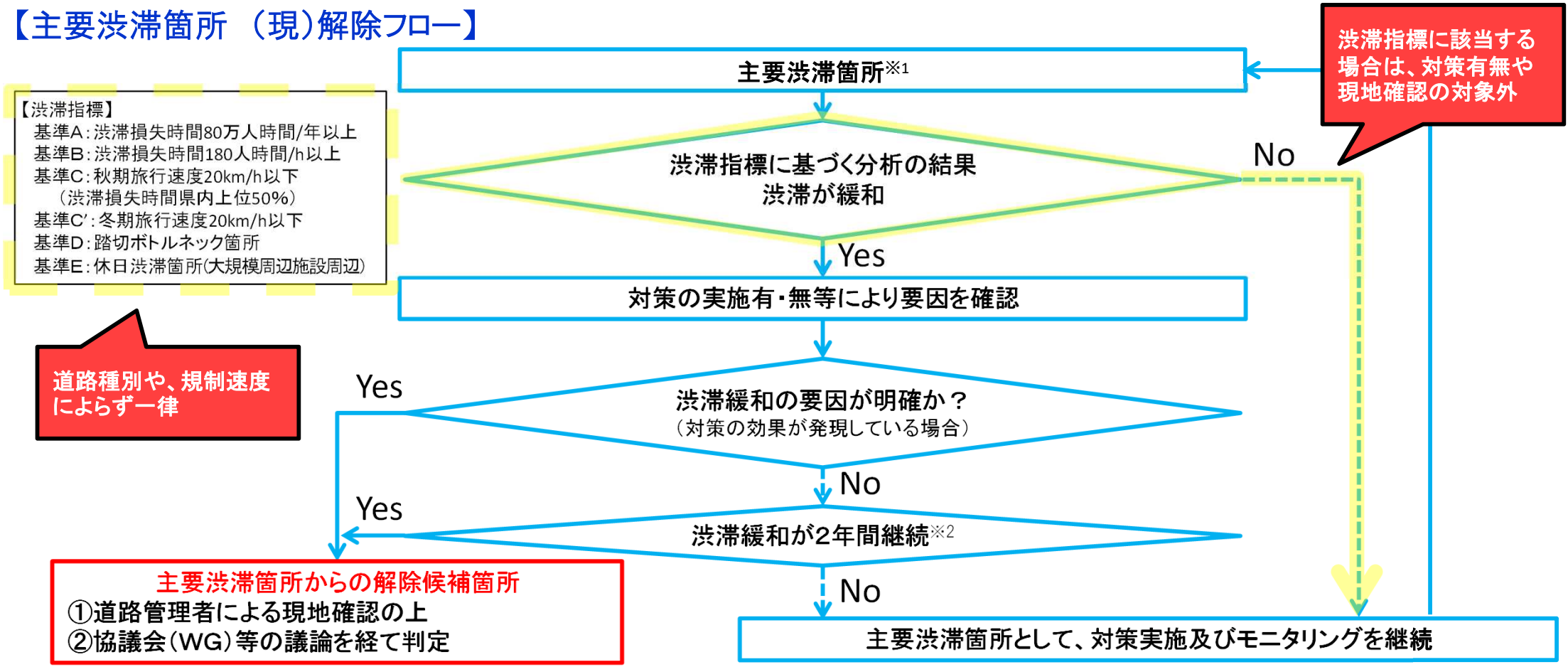
写真(R5.8.22 17時30分頃撮影)

3．主要渋滞箇所の見直しについて

3－4　現状の課題

○ 現在の解除フローでは、渋滞指標に該当しない箇所のみ解除候補となっているが、渋滞対策等により渋滞が緩和されている箇所や現地では渋滞が見られない箇所を抽出できていない。
○ 指標に該当するが、渋滞緩和の可能性がある箇所も、幅広く抽出できるフローに見直すことを検討。

【主要渋滞箇所　（現）解除フロー】



※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

４．ピンポイント渋滞対策について

4．ピンポイント渋滞対策について

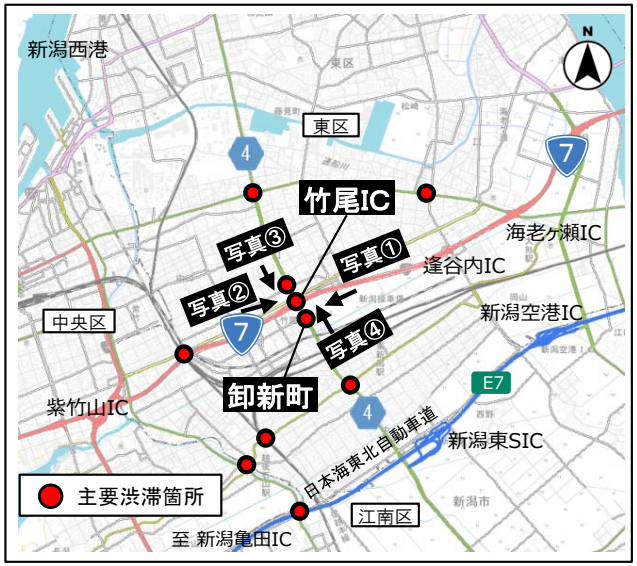
トラック・バス等の利用者団体からの意見箇所

4－1　対策予定箇所【国道７号竹尾（たけお）ＩＣ、県道4号卸新町（おろししんまち）交差点】

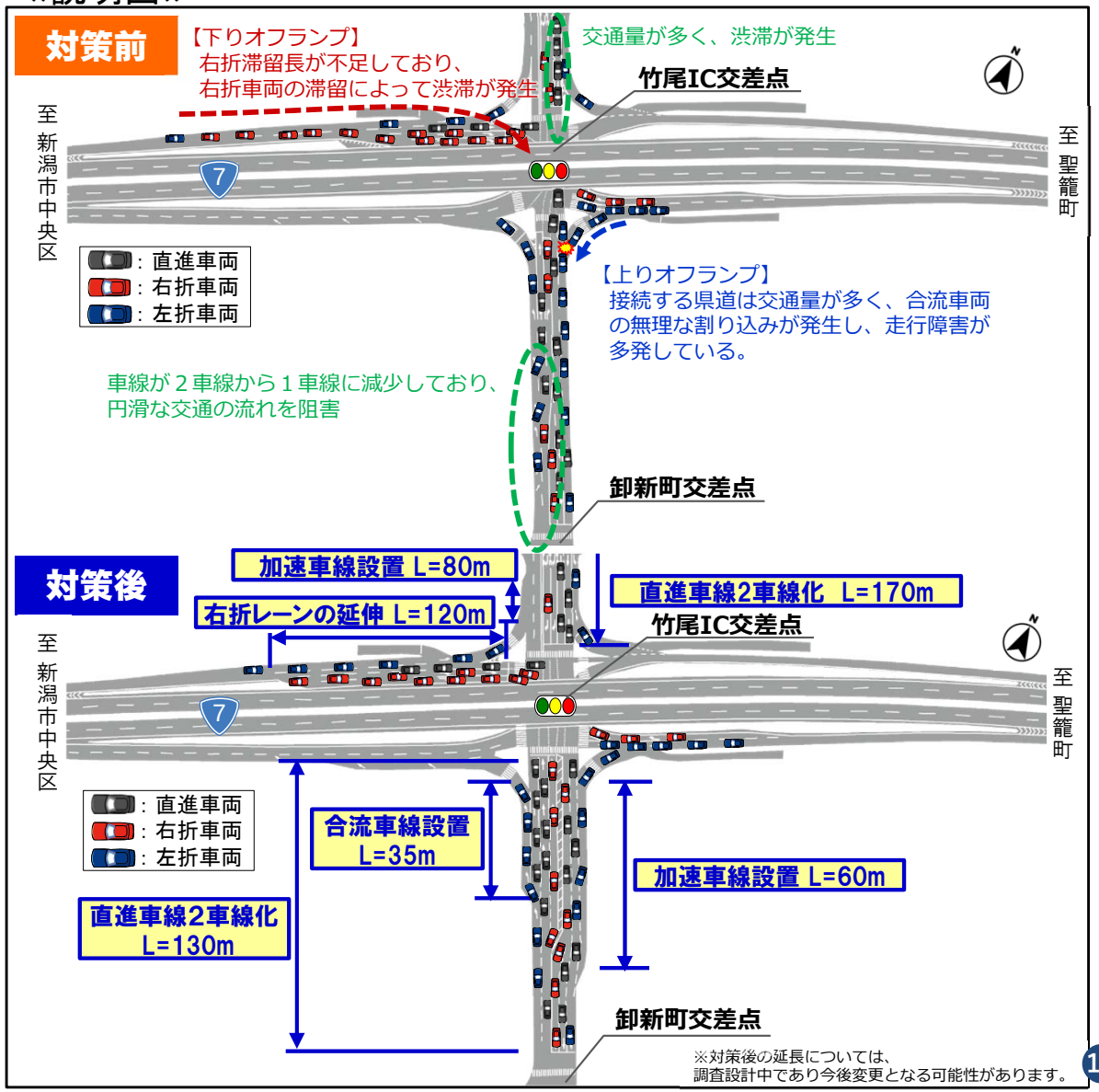
〇国道7号竹尾ICのオフランプ（上下線）及び、接続する県道4号において渋滞が発生。
〇今年度は、用地買収を進め工事に着手する予定であり、右折レーン延伸・加速車線設置・直進車線2車線化等に向け事業を推進。

≪位置図≫

≪広域図≫



≪説明図≫



4．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

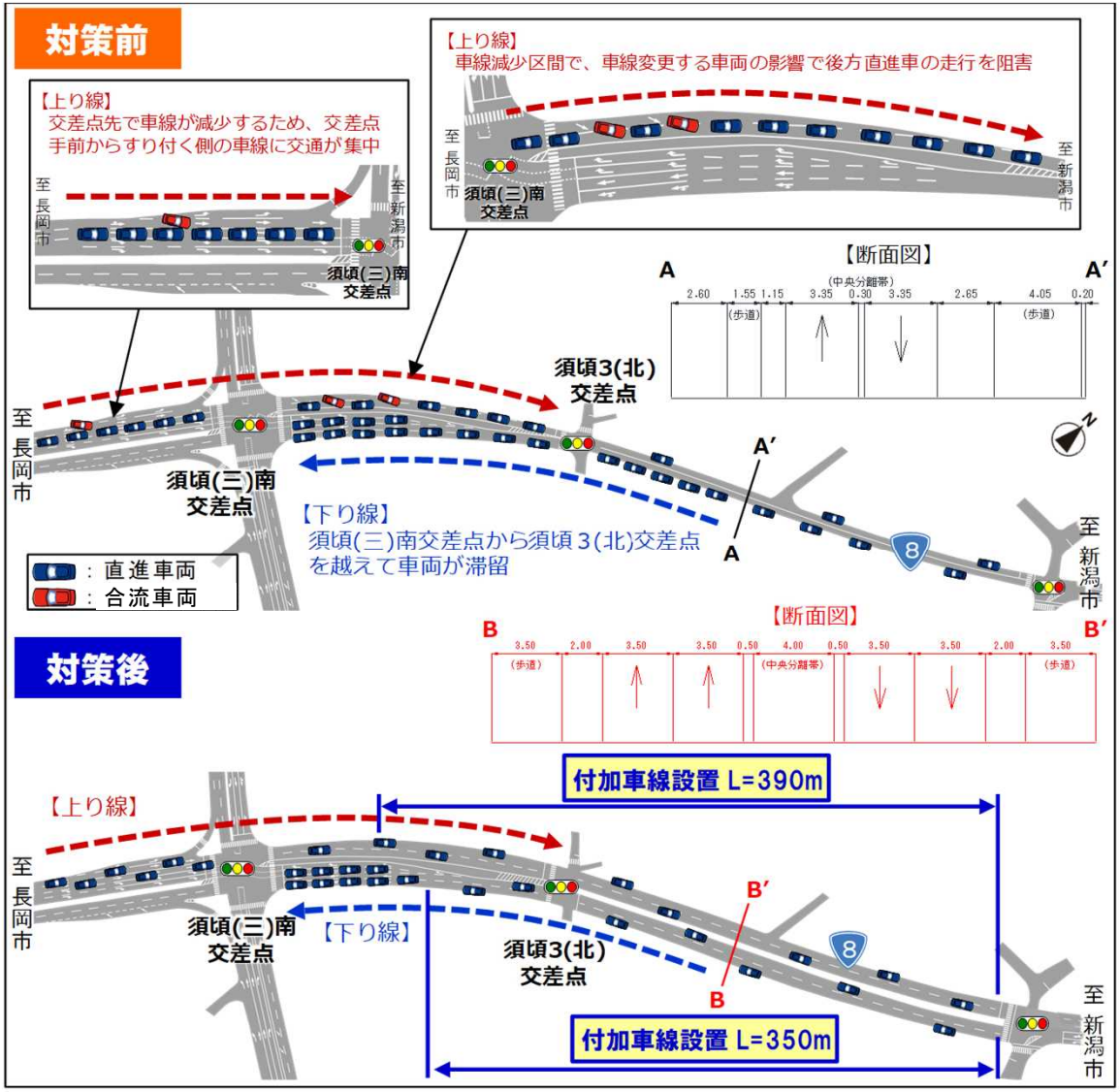
4－2　対策予定箇所【国道8号須頃（三）南交差点付近】

○交差点前後で車線数が変化するため、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≫



５．ＴＤＭ（交通需要マネジメント）について

5．ＴＤＭ（交通需要マネジメント）について

５－１　にいがた２ｋｍシェアサイクルの導入

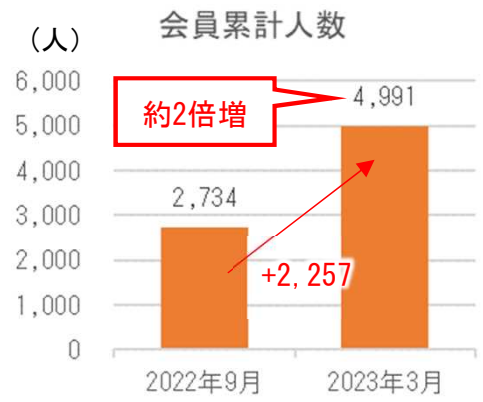
〇まちなかの回遊性向上、公共交通機関を降車後の移動手段確保などを目的とし「にいがた２ｋｍシェアサイクル事業」を令和４年９月１日から開始した。

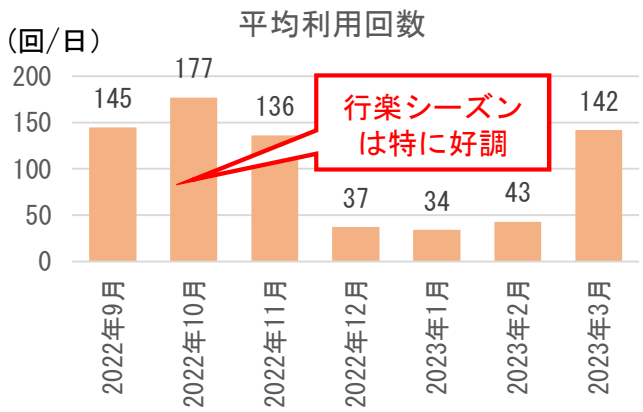
出典：新潟市　都市政策部　都市交通政策課

5．ＴＤＭ（交通需要マネジメント）について

５－１　にいがた２ｋｍシェアサイクルの導入

○シェアサイクル事業は好スタートを切っており、令和５年３月の時点で会員数は約５，０００人と事業開始から約２倍増となっている。利用回数は、秋の行楽シーズンの利用が多くなる傾向がみられ、渋滞箇所への車両の乗り入れ減少が期待される。
○アンケート調査の結果、利用者からおおむね満足との回答を得ている。



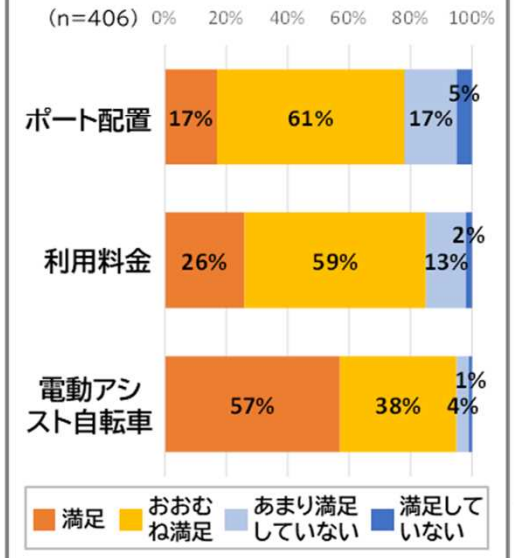


アンケート調査結果

シェアサイクルを導入したことの評価 → シェアサイクル導入効果【短期的な効果】 → シェアサイクル導入効果【中長期的な効果】

シェアサイクルの満足度

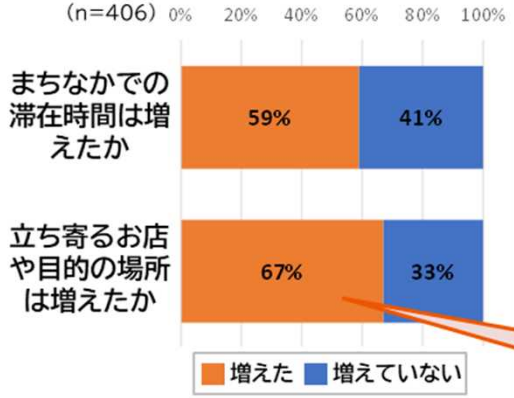
✓ 利用者からはおおむね満足を得られている



まちなかの滞在時間・移動量増加

✓ 過半数がシェアサイクルの利用により、まちなかの滞在時間・移動量が増加したと回答

シェアサイクルの利用により・・・



まちなかの来訪者増加

- バスの利用促進
- 自家用車からの転換
- ・・・

今後データを分析し中長期的なシェアサイクル導入効果を分析

増えた主な目的地
○ラブラ・伊勢丹
○ピア万代
○古町モール・古着屋
○白山神社・白山公園

【アンケート調査概要】
・調査日：2023年2月1日～3月1日
・Webアンケート方式　・回収数：463（うち利用者は406）

出典：新潟市　都市政策部　都市交通政策課

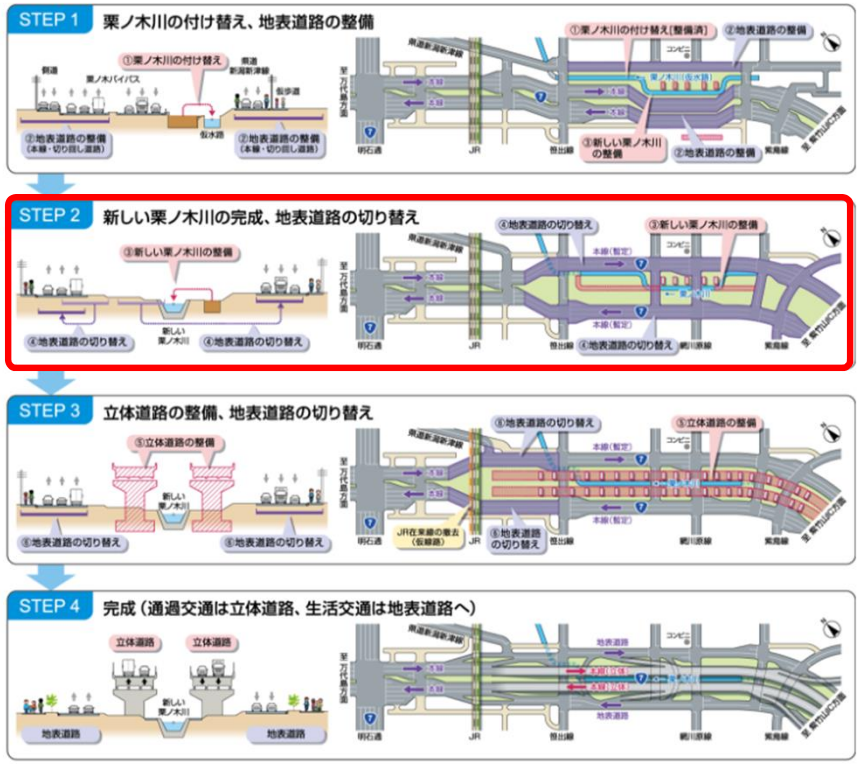
６．県内各地の交通課題と取組み

６－１．新潟地区

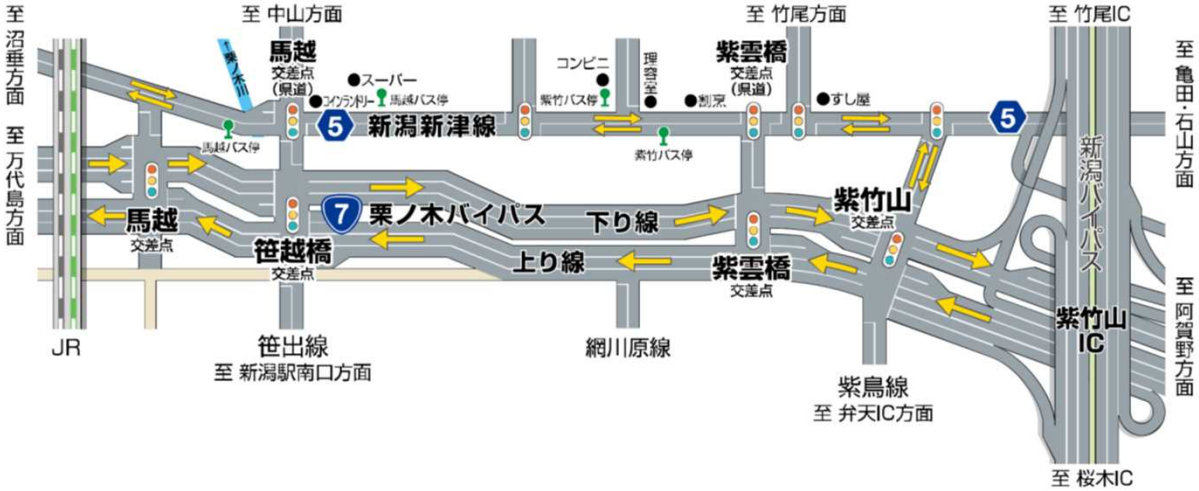
６－１　万代島ルート線　栗ノ木バイパスの交通状況について

○国道７号栗ノ木バイパスでは、立体道路整備に向けた道路工事を行っており、令和４年１０月２日に県道新潟新津線を国道７号栗ノ木バイパスとして一方通行の道路に切り替えた。

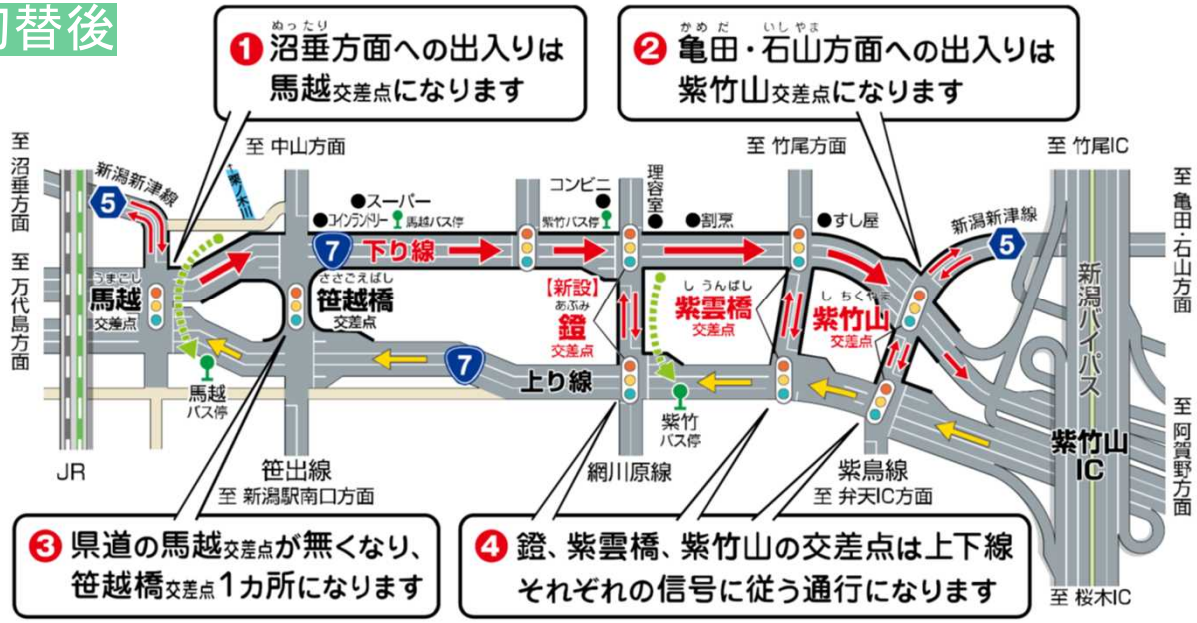
■栗ノ木道路事業　工事の進め方



切替前

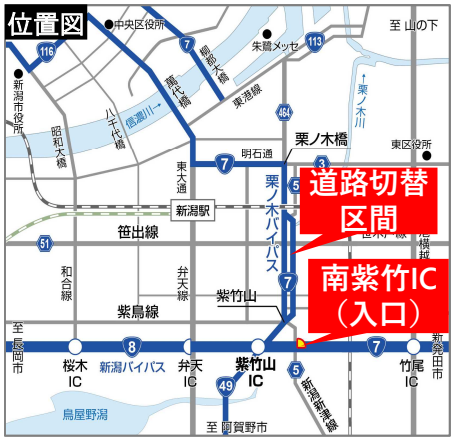


切替後

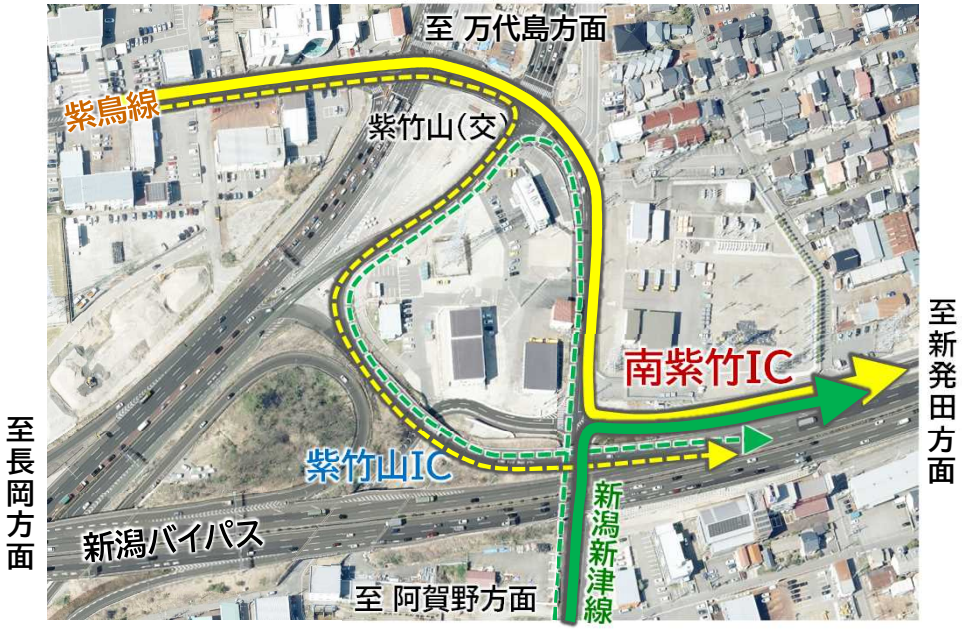


6－1　万代島ルート線　栗ノ木バイパスの交通状況について

○栗ノ木バイパスの道路切替後に混雑が悪化。
○主な対策として、令和４年１１月２日に南紫竹ＩＣ（入口）が開通した。
○新発田方面へのアクセスでは、紫鳥線から右折して新潟バイパスに合流していたのが紫竹山交差点を直進して合流、新潟新津線からは紫竹山交差点を経由せずバイパスへ合流することが可能となった。



南紫竹ＩＣ開通前後のアクセスルート



凡例

南紫竹IC開通前ルート
南紫竹IC開通後ルート

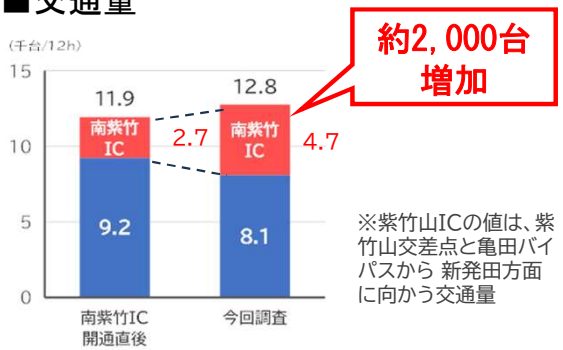
６－１　万代島ルート線　栗ノ木バイパスの交通状況について

○南紫竹ＩＣ（入口）開通により栗ノ木バイパス沿線の滞留長は、道路切替直後に対して、ほとんどの区間で改善され、紫竹山交差点の紫鳥線側流入部では道路切替前から最大約５２０ｍの改善がみられた。
○旅行速度は、全体的に道路切替前の水準まで回復しており、紫竹山交差点周辺の旅行速度は最大約１１km/h向上した。

南紫竹IC（入口）開通後おける沿線の状況

■最大滞留長

■交通量



※紫竹山ICの値は、紫竹山交差点と亀田バイパスから 新発田方面に向かう交通量

交差点		路線	最大滞留長(m) 切替前 R4.9.29	切替直後 R4.10.4	今回調査 R5.5.30
栗ノ木橋	A	国道7号（明石通）	110	290	**120**
	B	新潟港沼垂線	90	800	**190**
	C	新潟新発田村上線	140	350	**370**
笹越橋	D	笹出線	600	800	**750**
	E	笹木戸線	650	1,100	**970**
紫雲橋	F	紫竹東明線	160	350	**390**
紫竹山	G	国道49号（亀田バイパス）	750	1,500	**480**
	H	紫鳥線	700	1,000	**180**
	I	新潟新津線	1,400	1,300	**1,290**

紫竹山交差点周辺の旅行速度

路線	平均旅行速度(km/h) 切替前 10月第1週	今回調査 6月第1週
紫鳥線(弁天IC北→紫竹山)	6.0	**16.8**
亀田バイパス(姥ヶ山IC→紫竹山)	32.5	**40.0**
新潟新津線(山二ツ→紫竹山)	18.4	**22.0**

(ETC2.0プローブ情報／平日夕ピーク17：00～19:00)

６－２．長岡地区

６－２　県道滝谷三和線上条改良事業

○長岡市中心部では信濃川を渡河する橋梁部周辺の交通混雑が課題となっている。
○本事業は、長岡バイパス（国道８号）、長岡東バイパス（国道１７号）、信濃川左岸バイパス等とともに信濃川を挟む道路網の一部として、長岡市中心部の交通渋滞の緩和や救急医療施設へのアクセス向上を目的とした事業であり令和４年３月２４日（木）に開通した。

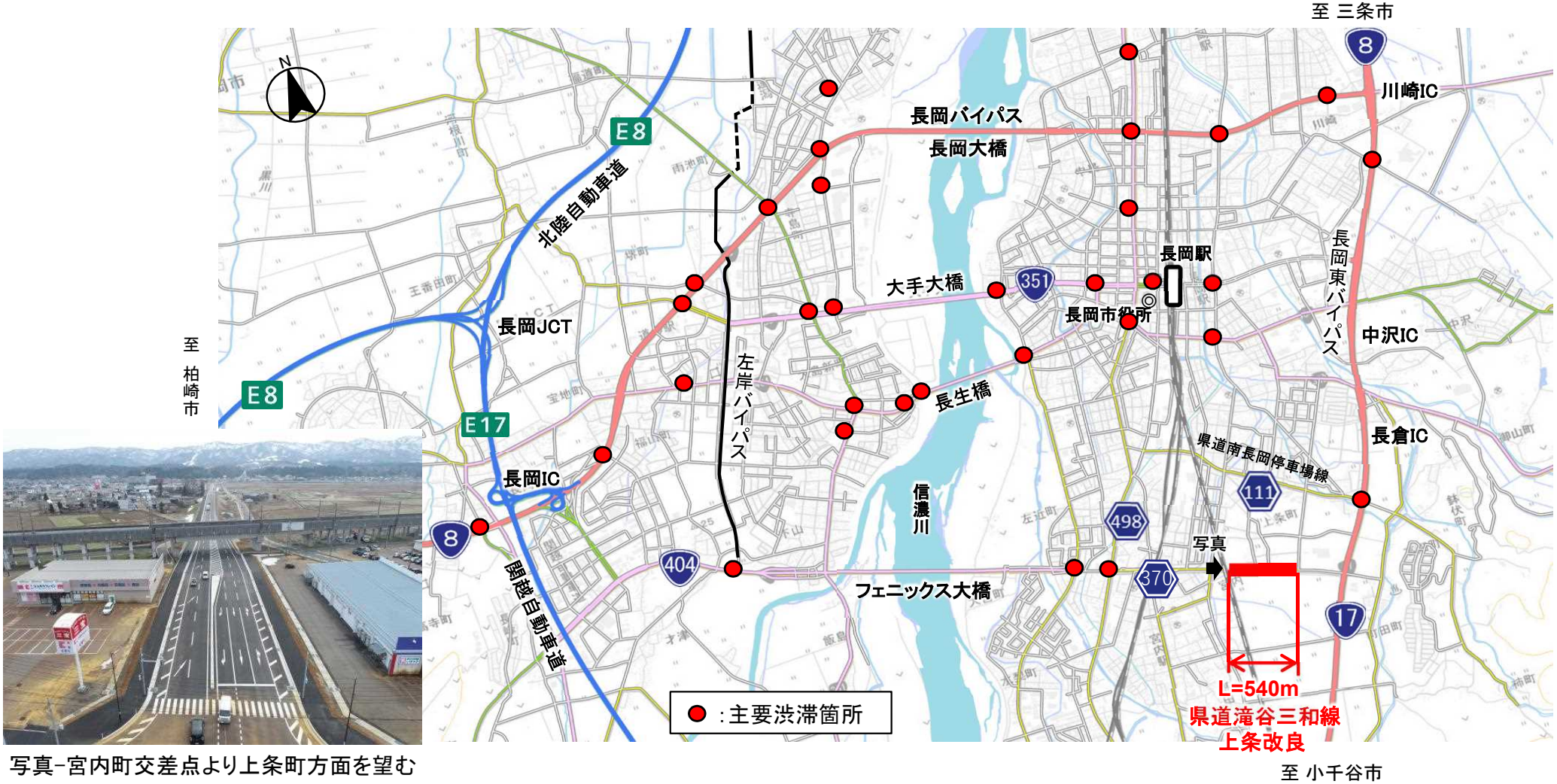
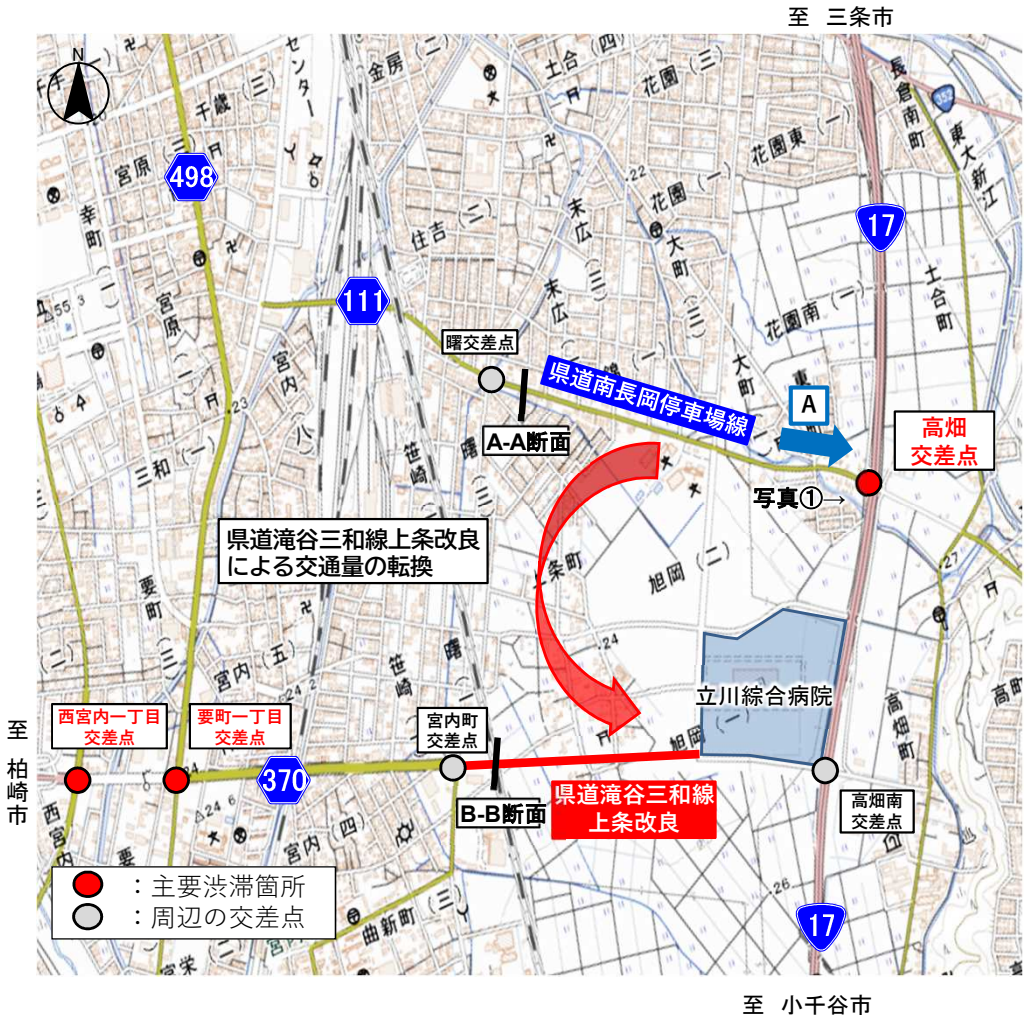


写真-宮内町交差点より上条町方面を望む

6－2　県道滝谷三和線上条改良事業

○ 県道滝谷三和線と国道17号が連結したことで、県道南長岡停車場線（高畑交差点従道路）を利用していた交通が県道滝谷三和線に転換し、混雑の緩和がみられた。
○ これにより主要渋滞箇所である高畑交差点において、すべての時間帯で速度の改善傾向がみられた。

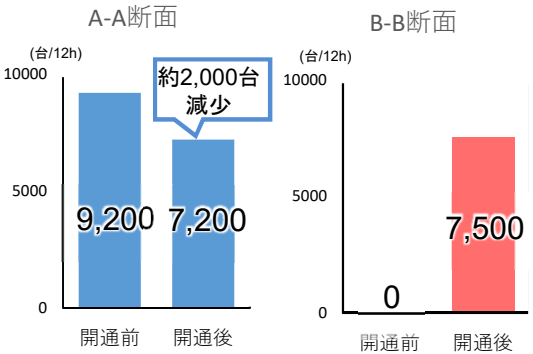
■事業位置および周辺図



■現地状況写真

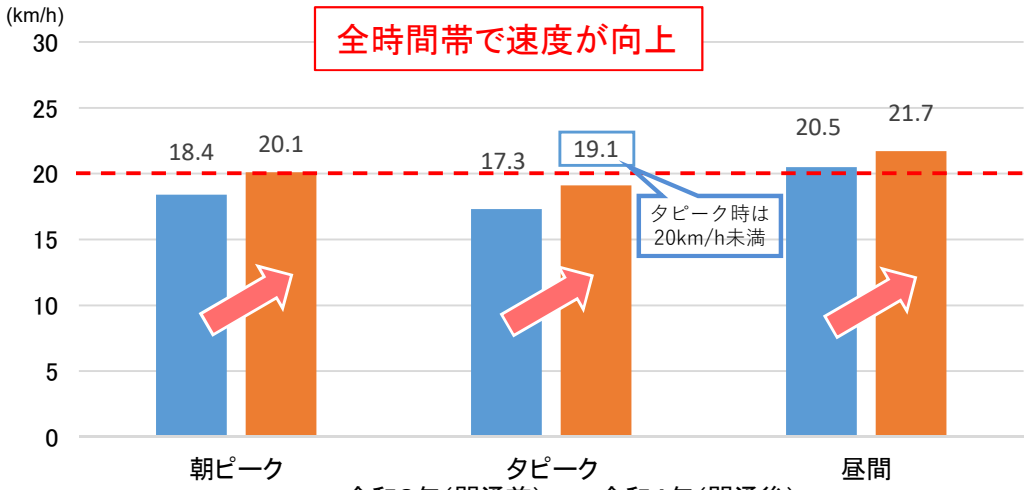
タピーク時における混雑状況
写真撮影日：令和4年6月2日（木）

■交通量



交通量調査日　開通前：令和3年6月17日(木)
開通後：令和4年6月2日（木）

■高畑交差点（A方向）の速度変化



【朝ピーク】7:00～9:00　【タピーク】17:00～19:00　【昼間】9:00～17:00
出典：ETC2.0プローブ情報　【開通前】R3.9月-11月（平日）【開通後】R4.9月-11月（平日）

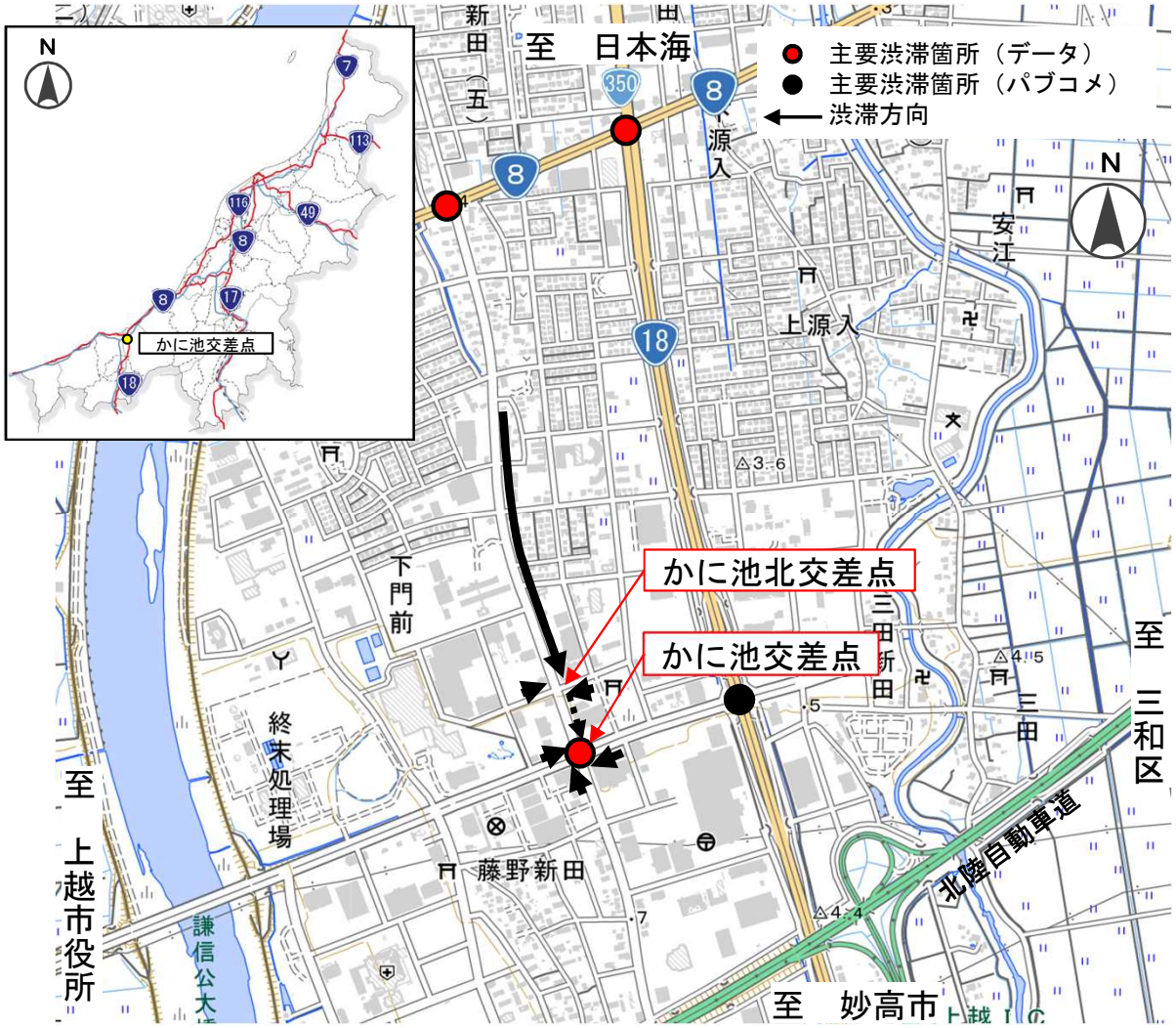
６－３．上越地区

6－3　三田富岡地区における渋滞対策の効果検証

○ 三田富岡地区はH25年度の第１回上越地区WG部会にて、休日における渋滞の課題箇所として選定され、その後WG内で対策検討を実施。
○ R4年度にソフト対策として、主要渋滞箇所である「かに池交差点」の信号現示最適化を実施。

（１）三田富岡地区における渋滞対策

●交差点位置図

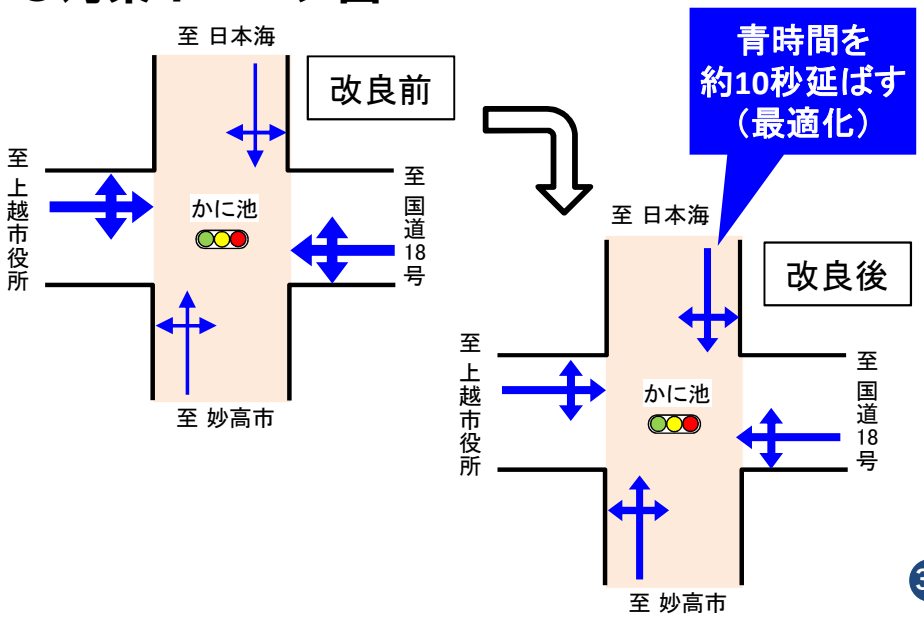


●対策

ソフト対策
かに池交差点の信号現示の最適化

- かに池交差点は交通処理能力に余裕があり、信号現示の見直しで交通処理が可能。
- 渋滞している南北方向の青時間を延ばし、通過可能台数の増加をさせることで渋滞解消を図る。

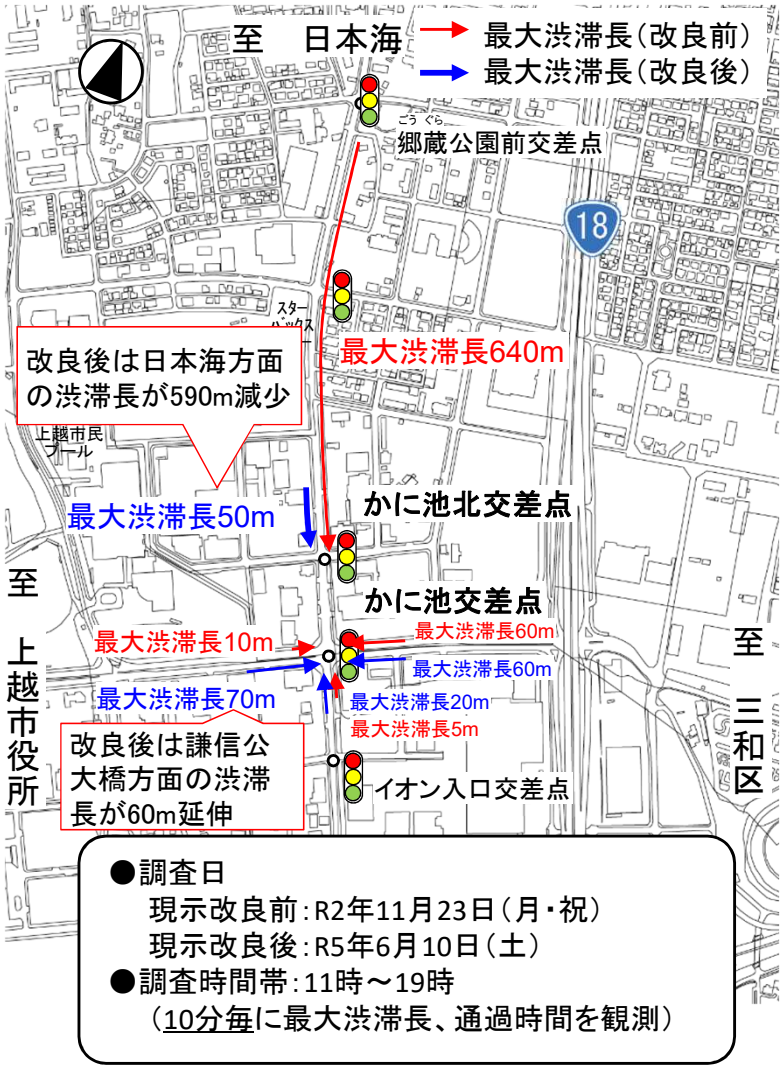
●対策イメージ図



（２）三田富岡地区における渋滞対策効果

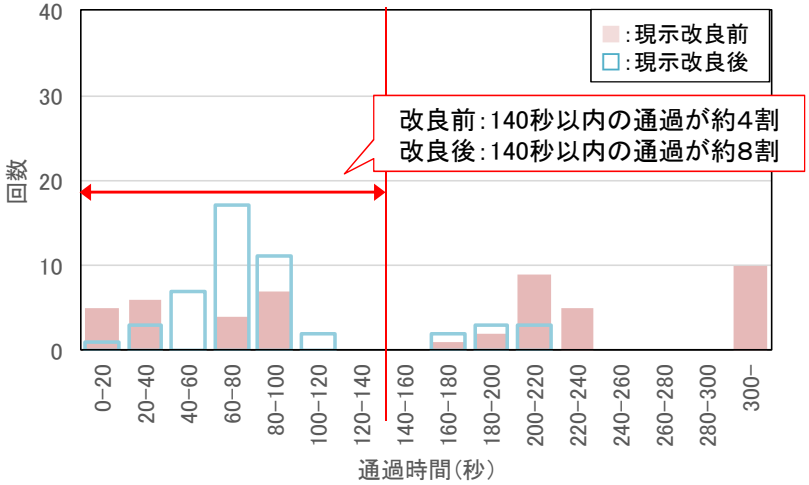
○ 信号現示改良後は渋滞していた日本海方面からの流入部の渋滞長が６４０ｍ⇒５０ｍ（５９０ｍ減）となり、140秒※以内に通過できていた割合が４割⇒８割に増加。
○ しかし、謙信公大橋方面からの流入部では渋滞長が１０ｍ⇒７０ｍ（６０ｍ増）に延伸し、 140秒※以内に通過できていた割合が９割⇒６割に減少。引き続きWGにて、ソフト対策含め検討していく。
※140秒：概ね信号1回待ち

◆かに池交差点・かに池北交差点最大渋滞長

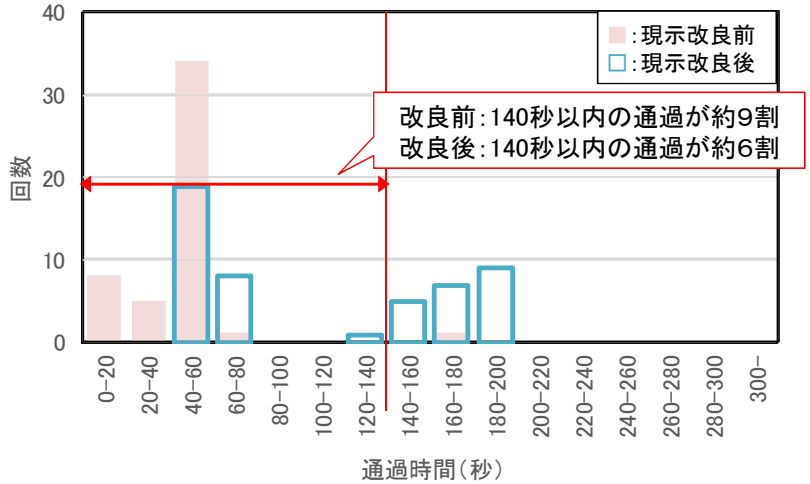


◆かに池交差点・かに池北交差点　交差点通過時間の分布

・日本海方面からの流入（かに池北交差点）



・謙信公大橋方面からの流入（かに池交差点）



７．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

R5. 8. 31

第15回新潟県渋滞対策協議会（今回）

（○主要渋滞箇所の見直し
○ピンポイント渋滞対策　等）

↓

主要渋滞箇所解除・追加箇所の公表
主要渋滞箇所の課題分析・見直し方針（案）の整理

↓

（主要渋滞箇所のモニタリングを継続）

R6. 夏頃

地区WGにおける議論

（○主要渋滞箇所の見直し方針　等）

↓

R6. 夏頃

第16回新潟県渋滞対策協議会の開催

（○主要渋滞箇所の見直し方針　等）