

第19回 新潟県渋滞対策協議会 説明資料

目 次

1.	新潟県渋滞対策協議会の概要	1
2.	主要渋滞箇所の見直しについて	3
3.	ピンポイント渋滞対策について	15
4.	通勤パス社会実験の状況について（NEXCO東日本）	18
5.	県内各地の交通課題と取組	35
6.	今後の進め方について	64

令和7年8月27日

1. 新潟県渋滞対策協議会の概要

1. 新潟県渋滞対策協議会の概要

1-1 これまでの検討経緯

- 平成24年度～ 新潟県渋滞対策協議会設立、主要渋滞箇所公表
- 平成25年度～ 地区WGを設けた取り組み体制の構築
- 平成27年度～ 渋滞対策基本方針の策定
- 平成29年度～ 主要渋滞箇所の見直し、ピンポイント渋滞対策の検討
- 令和3年度～ TDM施策（ソフト施策）による渋滞対策の検討
- 令和5年度～ 解除フローの見直し検討
- 令和6年度～ 道路サービスレベル向上に向けた取組

1-2 新潟県渋滞対策協議会のマネジメントサイクル

- 協議会では、全体の取り組み体制の構築等、全体的なマネジメントを実施する。
- 渋滞箇所が面的に広がっており、エリアとして議論を進める必要がある地域は、地区WGを設置し具体的な対策や効果検証を実施する。
- 地区WG検討範囲外では、関係機関(国、県、市町村、交通管理者等)が各市町村単位で具体的な対策や効果検証を実施する。

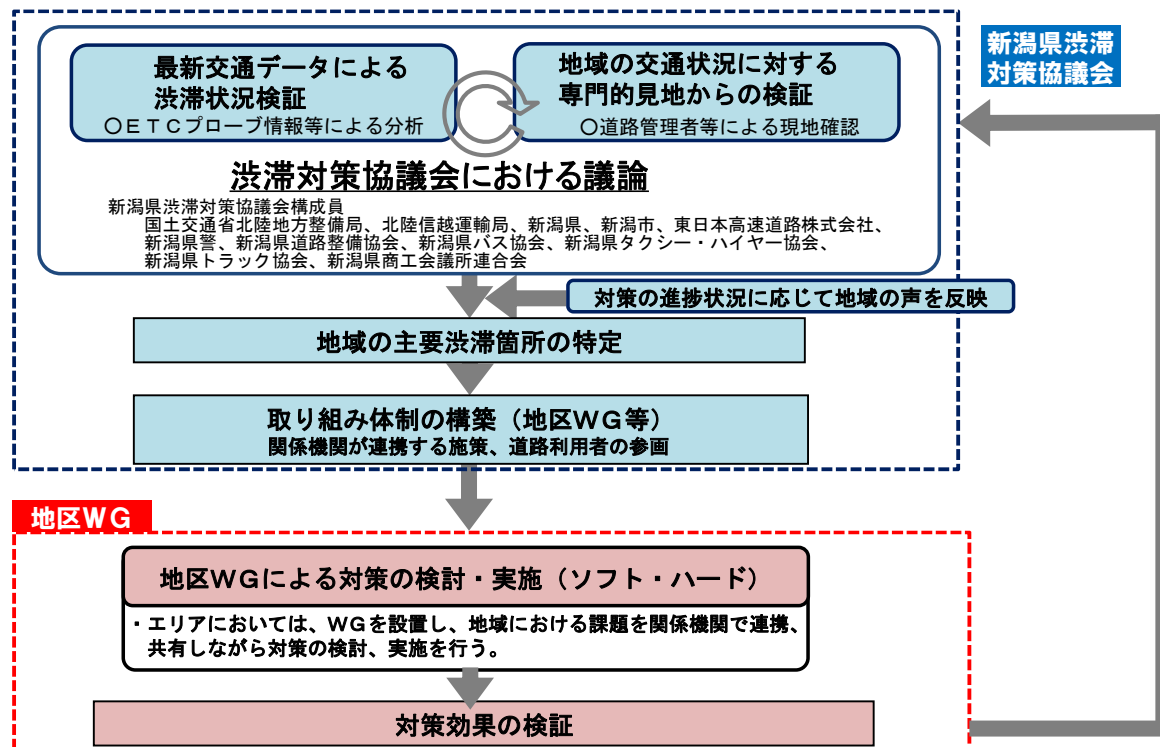


図-渋滞対策のマネジメントサイクルのフロー

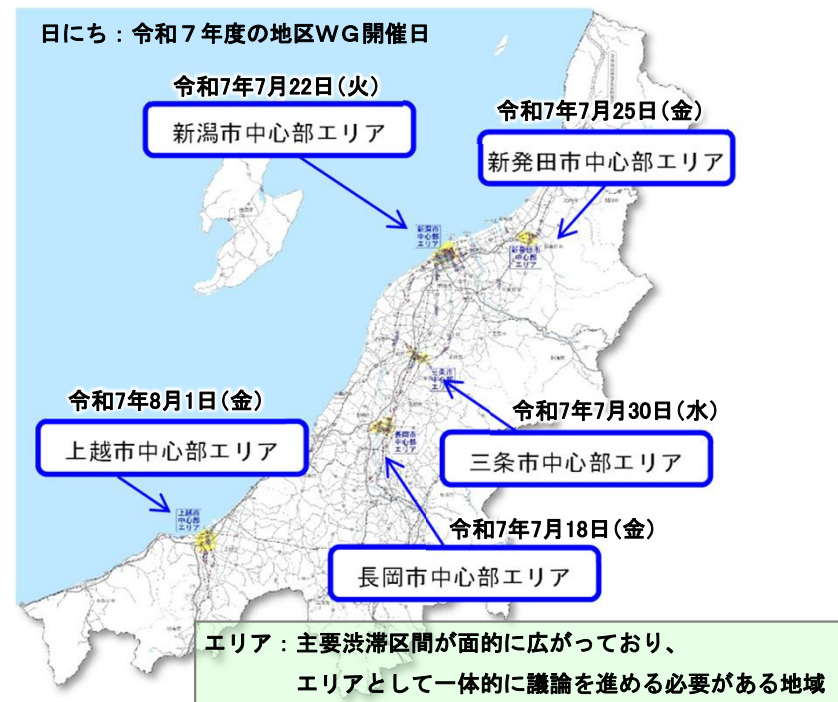


図-地区ワーキングエリア位置図

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 主要渋滞箇所の解除・追加の流れ

<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
- ・指標以外での検証(信号待ち回数、区間延長の見直しなど)

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

<追加の流れ>

プローブデータ解析

- ・渋滞指標による評価
- ・指標以外での検証(信号待ち回数、区間延長の見直しなど)

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

追加

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

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-2 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している。
- 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283箇所が選定されている。

渋滞状況を交差点の渋滞損失時間※1で評価

全国共通の指標
(基本指標)による評価

抽出基準A

昼間12時間の渋滞損失
時間が多い交差点
80万人時間/年相当
(約2,200人時間/日以上)

いいえ

抽出基準B

一部の時間において
渋滞損失時間が多い
交差点180人時間/時相当
(抽出基準A/12)

はい

2箇所

はい

5箇所

抽出基準C

秋期のピーク時の最低旅行速度が※220km/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%以内

いいえ

抽出基準C'

冬期のピーク時の最低旅行速度が※220km/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%以内

はい

109箇所

はい

2箇所

抽出基準D

踏切
ボトルネック
箇所

いいえ

はい

2箇所

抽出基準E

秋期休日ピーク時の
最低速度が※220km/h
以下、かつ大規模商業
施設周辺

いいえ

はい

12箇所

+パブリックコメント
(抽出基準A~E以外)

道路管理者・事業者からの意見、
現地状況より選定

H24選定時は、Webモニターアンケートを基本とし、ホームページアンケート、ハガキアンケートを地域住民・道路利用者・関連機関を対象に実施し、意見を募集した。

地域独自の指標による補完

151箇所

新潟県の主要渋滞箇所 283箇所を選定

※1 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

※2 一方向でも条件に該当する交差点

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-3 地区別の主要渋滞箇所数

【各地区の主要渋滞箇所数】

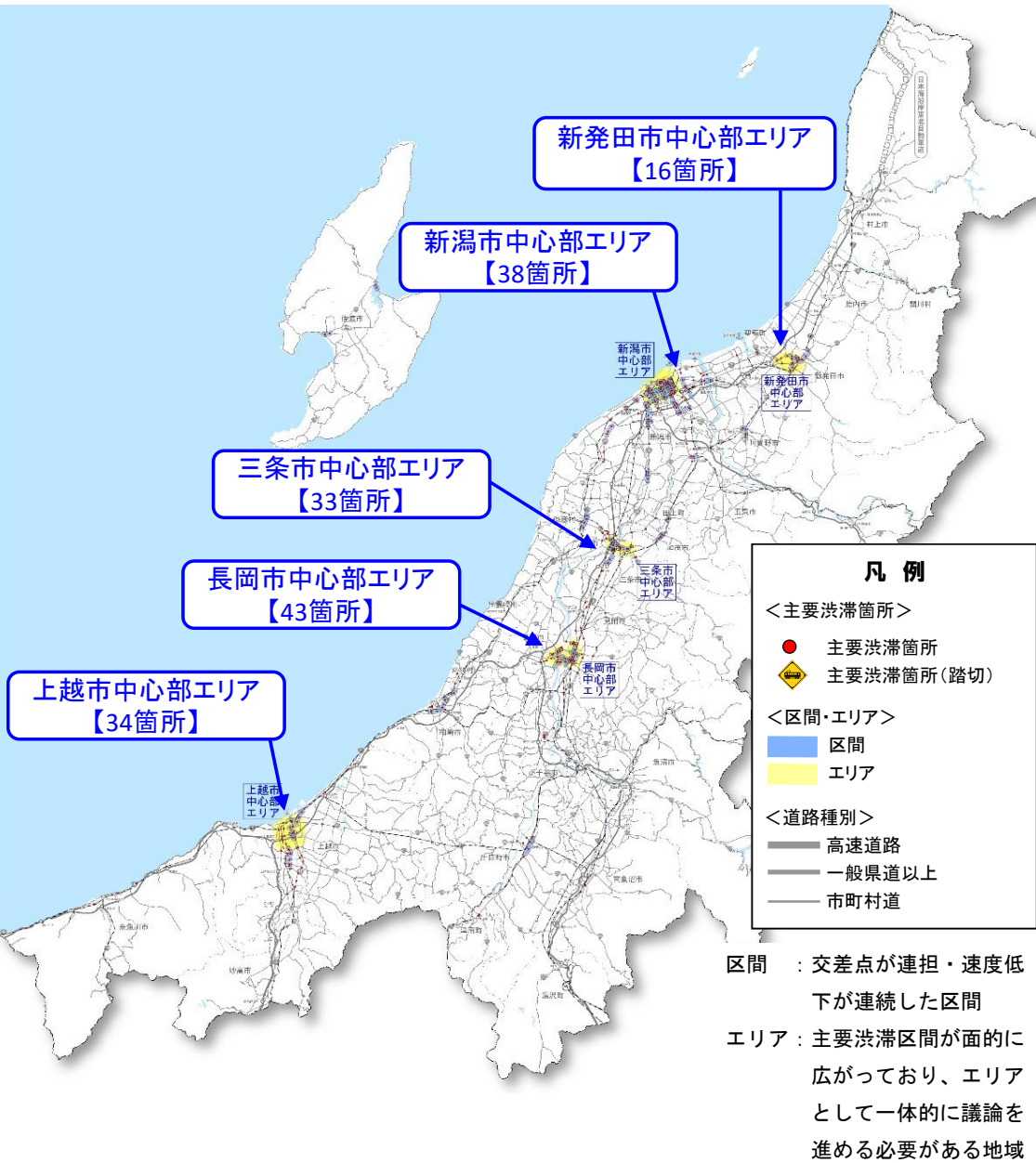


表-市町村別の主要渋滞箇所数 ※R6.8末時点

市町村名	WGエリア内	WGエリア外	合計
新潟市	38	61	99
北区	—	2	2
東区	—	15	15
中央区	38	6	44
江南区	—	5	5
秋葉区	—	6	6
南区	—	3	3
西区	—	20	20
西蒲区	—	4	4
長岡市	43	5	48
三条市	24	—	24
柏崎市	—	12	12
新発田市	16	—	16
小千谷市	—	4	4
加茂市	—	4	4
十日町市	—	5	5
見附市	—	2	2
村上市	—	2	2
燕市	9	5	14
上越市	34	—	34
阿賀野市	—	4	4
佐渡市	—	3	3
南魚沼市	—	3	3
聖籠町	—	3	3
田上町	—	3	3
津南町	—	2	2
刈羽村	—	1	1
合計	164	119	283

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

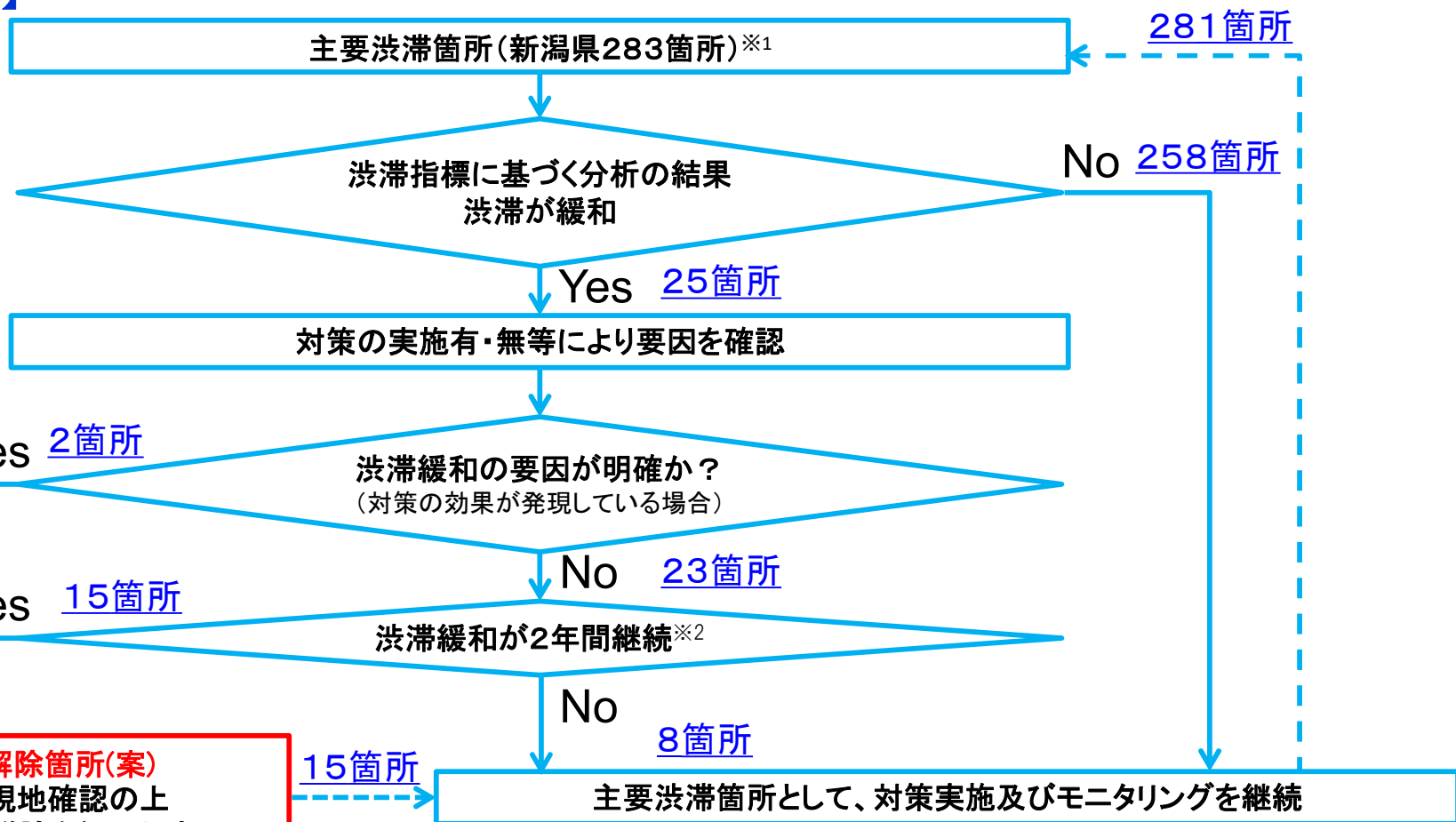
2-4 解除箇所(案)の抽出

- 主要渋滞箇所について、最新の速度・交通量データよりモニタリングを継続的に行い、下記のフローに従い解除箇所(案)を抽出した。
- ⇒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、解除箇所(案)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、解除箇所(案)とした。
- 抽出した箇所について検証した結果、**2箇所(宮関交差点、上箱井交差点)**を解除箇所(案)と判定した。

【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%以内)
- 基準C': 冬期旅行速度20km/h以下
(渋滞損失時間県内上位50%以内)
- 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

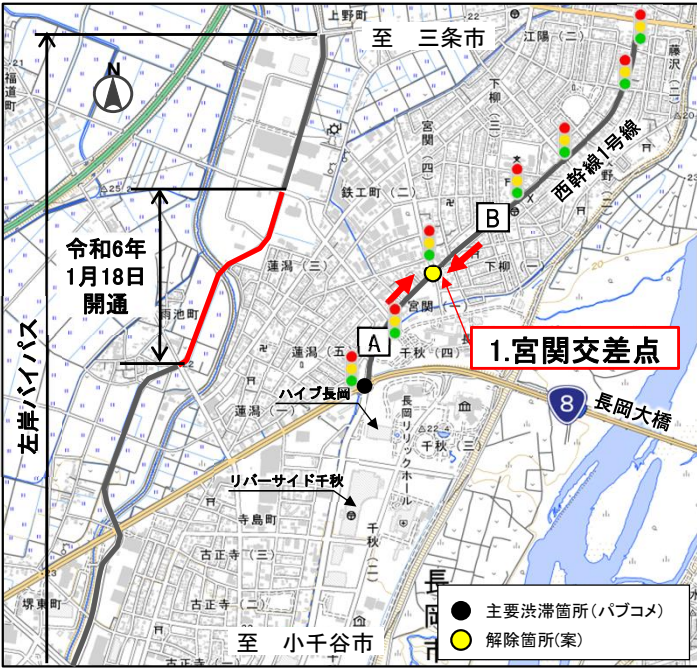
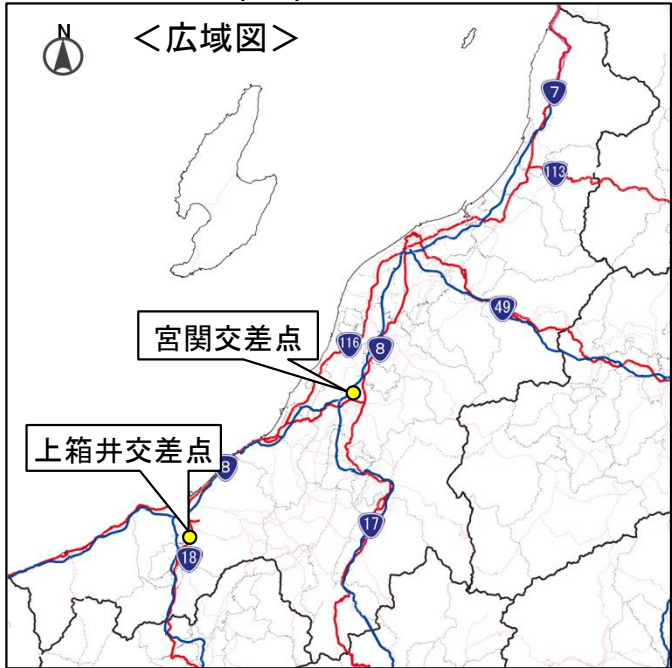
2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-5 解除箇所(案)の概要

【主要渋滞箇所の解除フローに基づいた解除箇所(案)】

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	地点概要
渋滞緩和の 要因が明確	1	西幹線1号線	みやげき 宮関	長岡市	パブコメ	・当該交差点は、リバーサイド千秋、ハイブ長岡等の商業系の市街地に連 坦する住宅地の中の市道が交差する交差点であり、朝ピーク(流入部B)、 タピーク(流入部A)で速度低下がみられていた。 ・令和6年1月に開通した左岸バイパスと並行に位置する市道の区間である。
	2	国道18号	かみはこい 上箱井	上越市	パブコメ	・当該交差点は、上新バイパスと市道が交差する交差点であり、日中を通 して流入部C、Dで速度低下がみられていた。 ・令和3年12月に上新バイパスが4車線化となった区間である。

■解除箇所(案) 位置図



2. 主要渋滞箇所の見直しについて

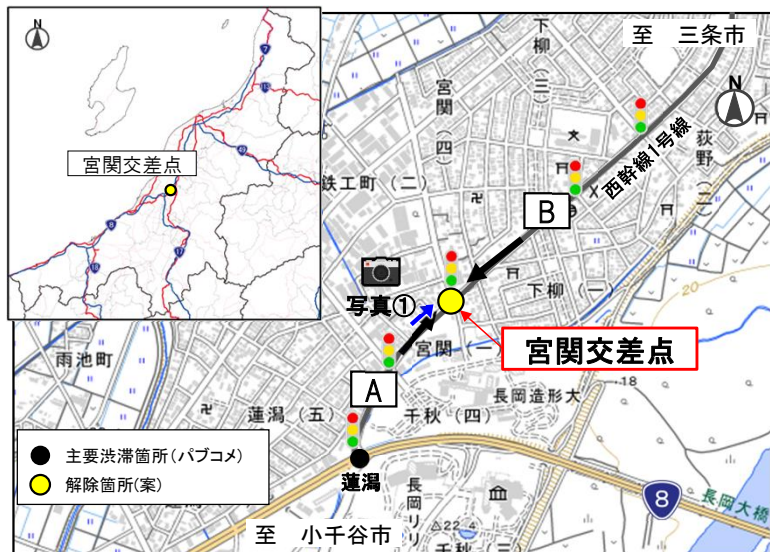
当初抽出基準：パブコメ

2-6 【解除箇所(案)】市道西幹線1号線 宮関交差点

【混雑緩和要因】 左岸バイパス北延伸前に比べ、開通後の市道の交通量が900台/12h減少していることから、交通が左岸バイパスに転換し、交通が分担されたことで渋滞緩和が図られたと考えられる。

【データ分析・現地確認】 速度が朝夕ピークともに20km/hを超えており、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》



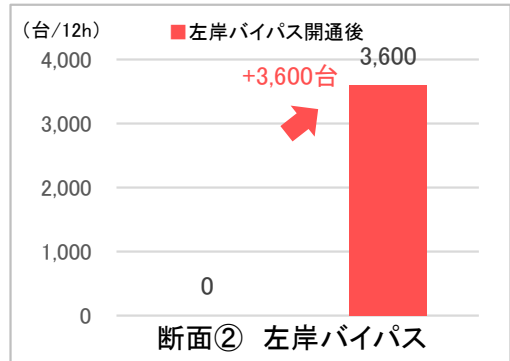
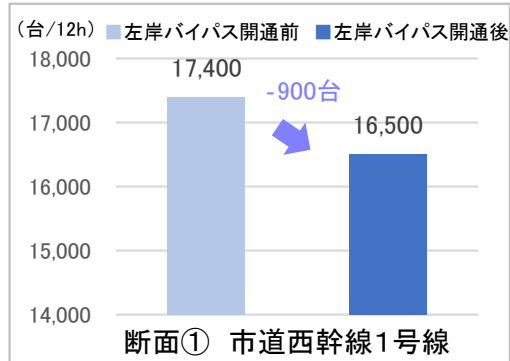
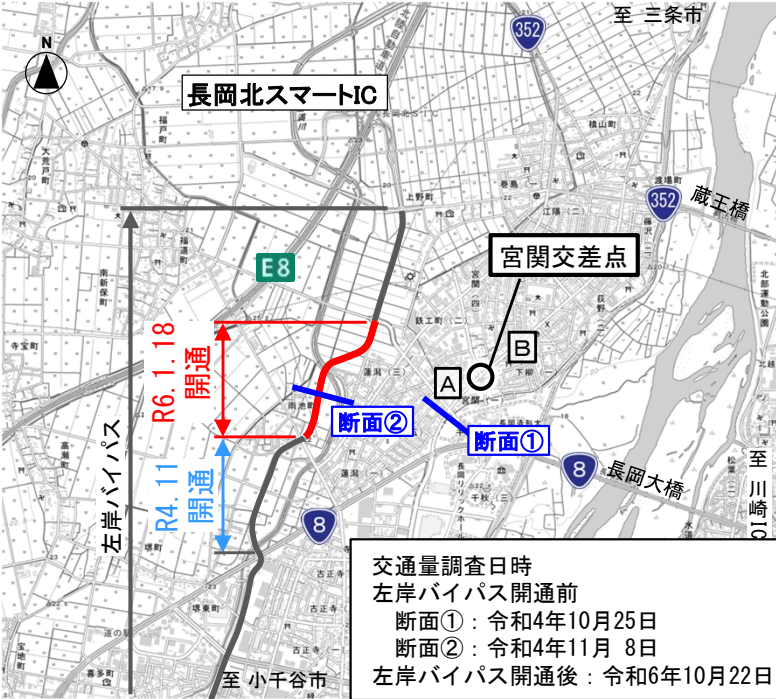
《現地状況写真》

- ・リバーサイド千秋、ハイブ長岡等の商業系の市街地に連担する住宅地の中の市道が交差する交差点
- ・交通量の減少により渋滞緩和が図られている。

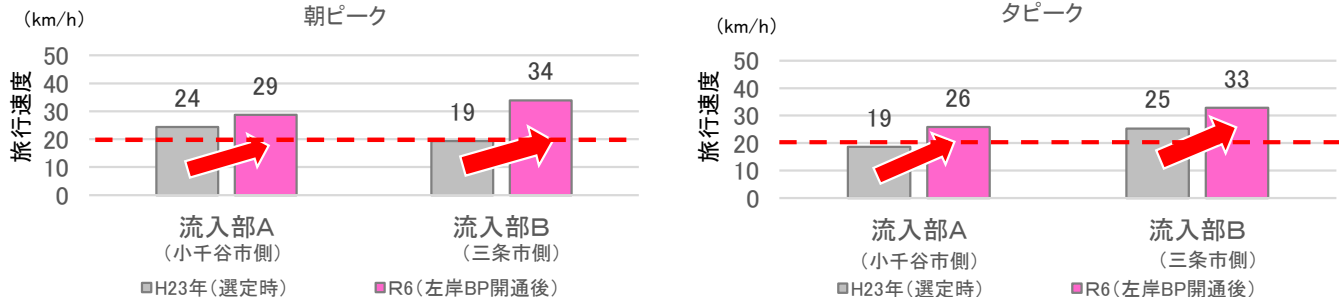


【写真撮影日】令和7年7月15日 7時台

《左岸バイパス北延伸による交通量の変化》



《速度データ》



出典：民間プローブデータ H23:平成23年秋期(9月～11月)、ETC2.0プローブ情報 R6:令和6年秋期(9月～11月) 平日 朝ピーク 7時台～8時台 夕ピーク 17時台～18時台

※渋滞の定義：交差点の渋滞調査では、信号待ち2回以上の車列を渋滞長として観測しており、渋滞の定義として信号待ち2回以上が一つの目安となっている。

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

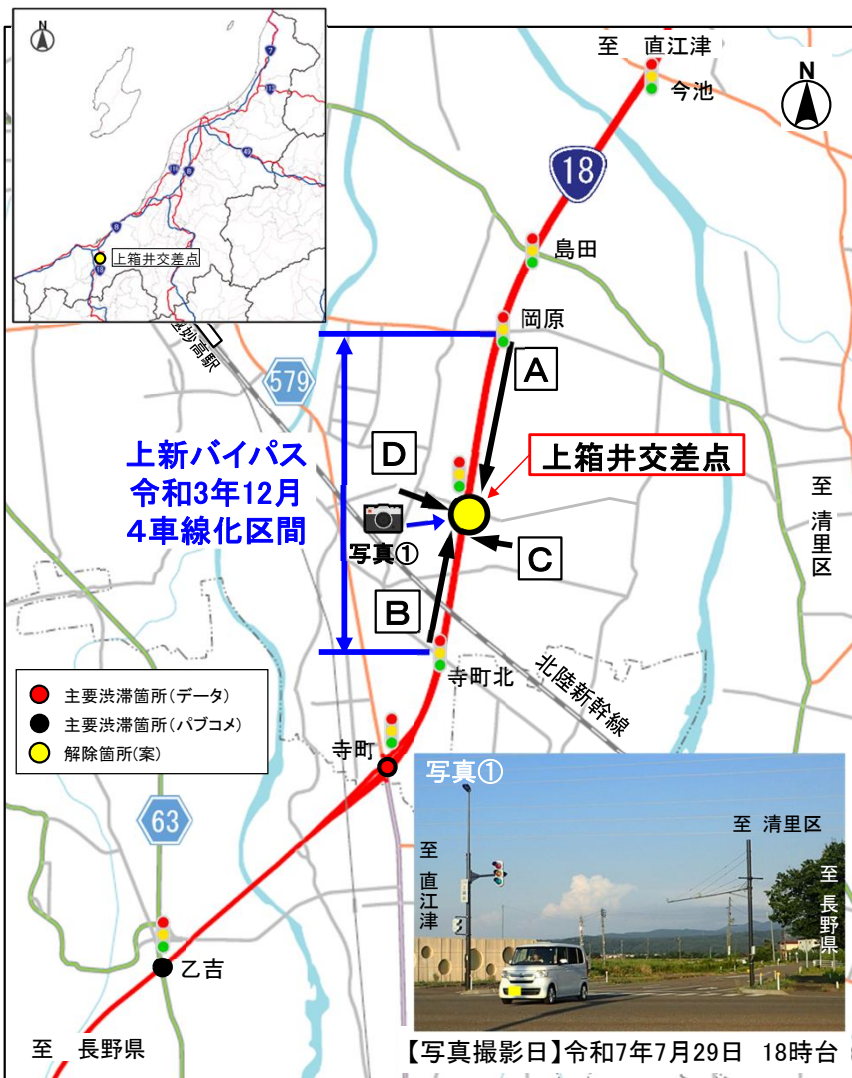
当初抽出基準：パブコメ

2-7 【解除箇所(案)】国道18号 上箱井交差点

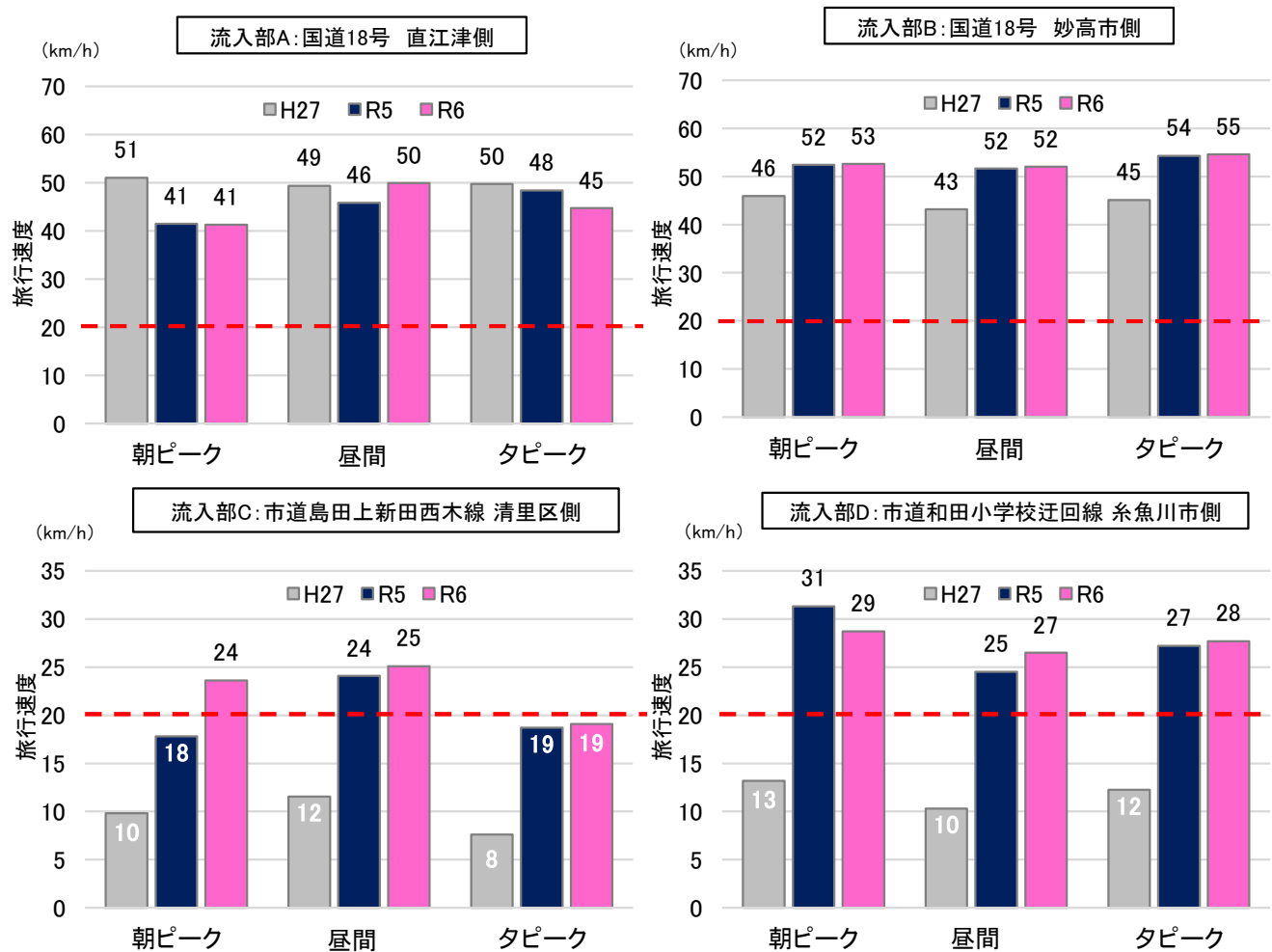
【混雑緩和要因】 上新バイパスの4車線化により、交差点全体の交通処理能力が向上し、従道路側でも速度が向上した。

【データ分析・現地確認】 日中を通して10km/h前後であった従道路側の速度が概ね20km/h以上に改善し、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》



※H24選定時のデータは欠測が多かったため、H27データとの比較とした。

出典：民間プローブデータ H27:平成27年秋期(9月～11月)

ETC2.0プローブ情報 R5:令和5年秋期(9月～11月)、R6:令和6年秋期(9月～11月) 平日

朝ピーク 7時台～8時台 昼間 9時台～16時台 タピーク 17時台～18時台

※渋滞の定義：交差点の渋滞調査では、信号待ち2回以上の車列を渋滞長として観測しており、渋滞の定義として信号待ち2回以上が一つの目安となっている。

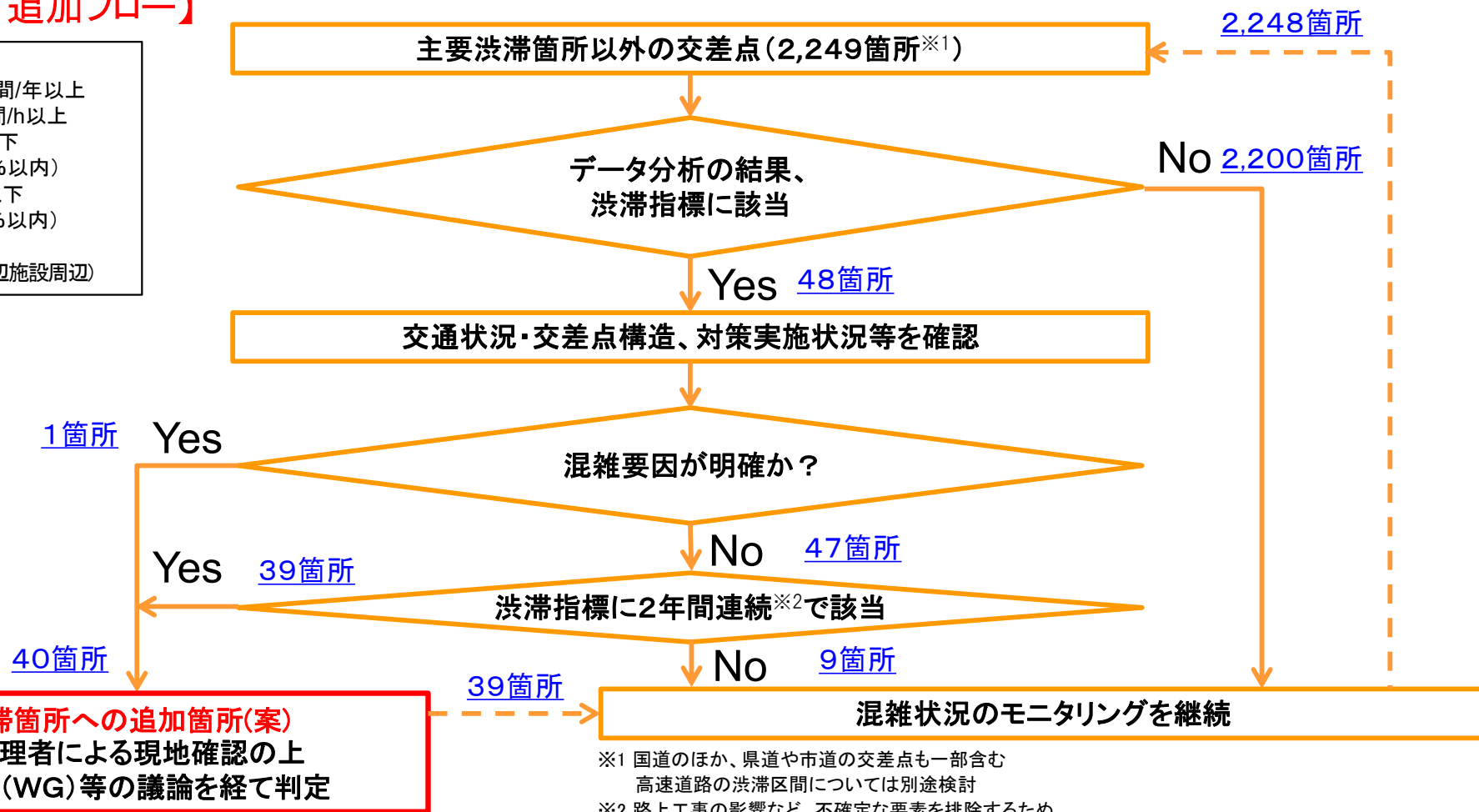
2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-8 追加箇所(案)の抽出

- 主要渋滞箇所以外について、最新の速度・交通量データよりモニタリングを継続的に行い、下記のフローに従い追加箇所(案)を抽出した。
 - ⇒渋滞要因が明確な場合は、主要渋滞箇所の追加箇所(案)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箇所(案)とした。
- 抽出した箇所について検証した結果、**1箇所**〔茅野山地区(茅野山東・茅野山・茅野山インター)〕を**追加箇所(案)**と判定した。

【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%以内)
基準C': 冬期旅行速度20km/h以下
(渋滞損失時間県内上位50%以内)
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 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

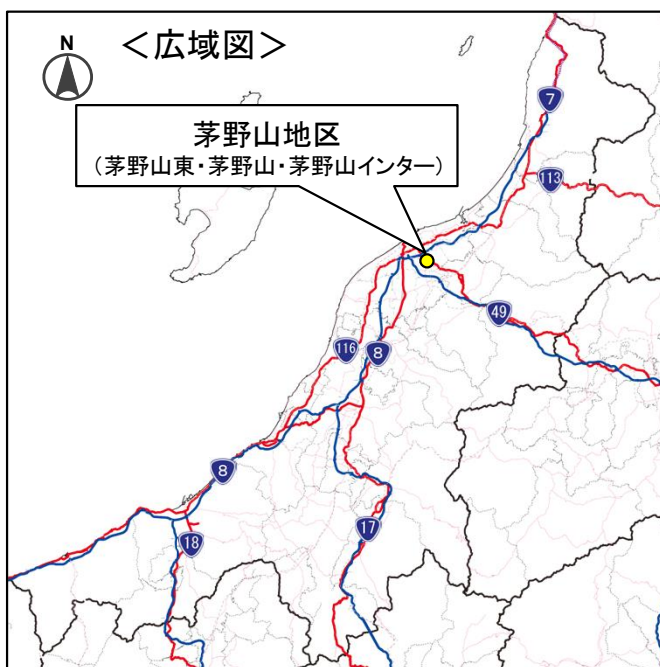
※2 路上工事の影響など、不確定な要素を排除するため

※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)

2-9 追加箇所(案)の概要

追加フロー 該当状況	No	路線名	交差点名	市町村	抽出基準	地点概要
渋滞要因が 明確	1	国道49号	茅野山地区 (茅野山東・茅野山・ 茅野山インター)	新潟市 江南区	C	・当該地区は、国道49号亀田バイパス城所IC～茅野山IC間に位置し、信号が連担しており、交差点間の距離がL=0.4kmと短い区間である。 ・朝ピーク(流入部A)で速度低下がみられる。

■ 追加箇所(案) 位置図



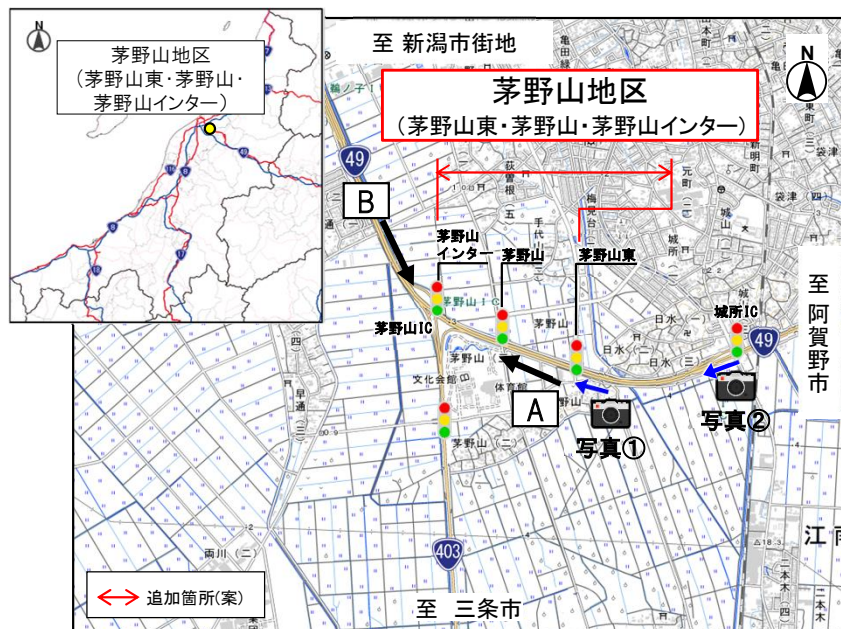
2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-10 【追加箇所(案)】国道49号 茅野山地区(茅野山東・茅野山・茅野山インター)

【混雑要因】交通集中により青時間内で交通が捌けず、交差点先詰まりが発生している。

【データ分析・現地確認】速度が朝ピークにて20km/h以下であり、道路管理者による現地確認においても、朝ピーク時に新潟市街地に向かう方向で渋滞※を確認している。

《交差点概要図・写真撮影位置》



《現地状況写真》



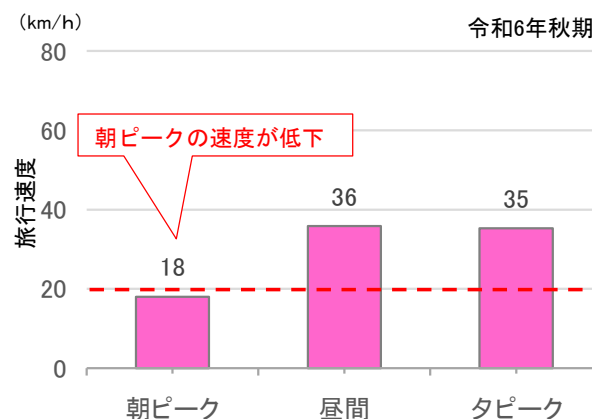
【写真撮影日】令和6年7月18日(木) 7時台



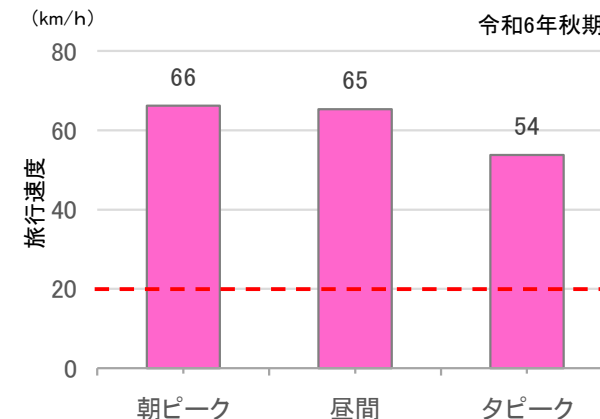
【写真撮影日】令和6年7月18日(木) 7時台

《速度データ》

流入部A: 国道49号 阿賀野市側



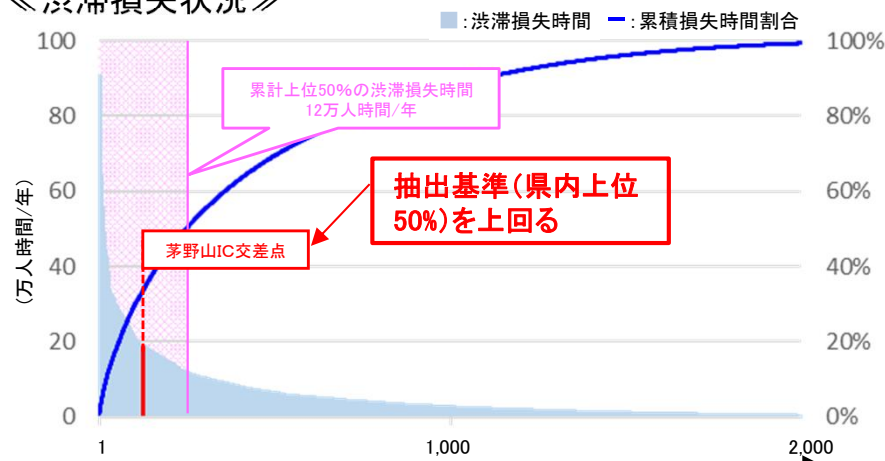
流入部B: 国道49号 新潟市街地側



出典: ETC2.0プローブ情報 令和6年秋期(9月～11月) 平日

朝ピーク 7時台～8時台 昼間 9時台～16時台 夕ピーク 17時台～18時台

《渋滞損失状況》



県内損失順位(県内 2,620交差点2,000位まで表示)

【渋滞損失時間】令和6年1月～12月

※渋滞の定義: 交差点の渋滞調査では、信号待ち2回以上の車列を渋滞長として観測しており、渋滞の定義として信号待ち2回以上が一つの目安となっている。

2. 主要渋滞箇所の見直しについて

2-1-1 令和7年度（R7.8月時点）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（案）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6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	109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	132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	283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

令和7年度選定 主要渋滞箇所（案）
2箇所
5箇所
110箇所
2箇所
2箇所
12箇所
133箇所
149箇所
282箇所

【対策状況（案）】

対 策		合 計
対策済		56
未対策	対策中	109
	検討中	117
計		282

※赤の数値は、今年度更新予定である箇所数

3. ピンポイント渋滞対策について

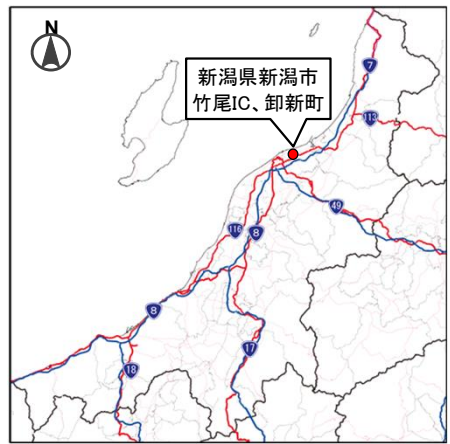
3. ピンポイント渋滞対策について

トラック・バス等の
利用者団体からの
意見箇所

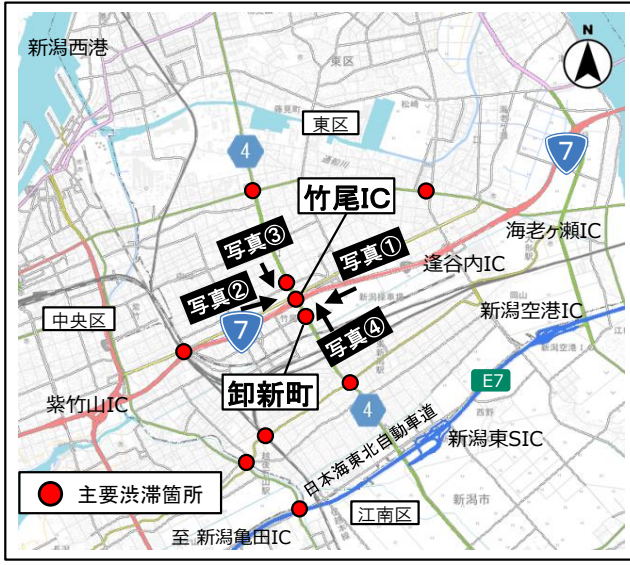
3-1 対策予定箇所【国道7号竹尾IC、県道4号卸新町交差点】

- 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している。
- 今年度はランプ部の拡幅工事に着手中であり、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する。

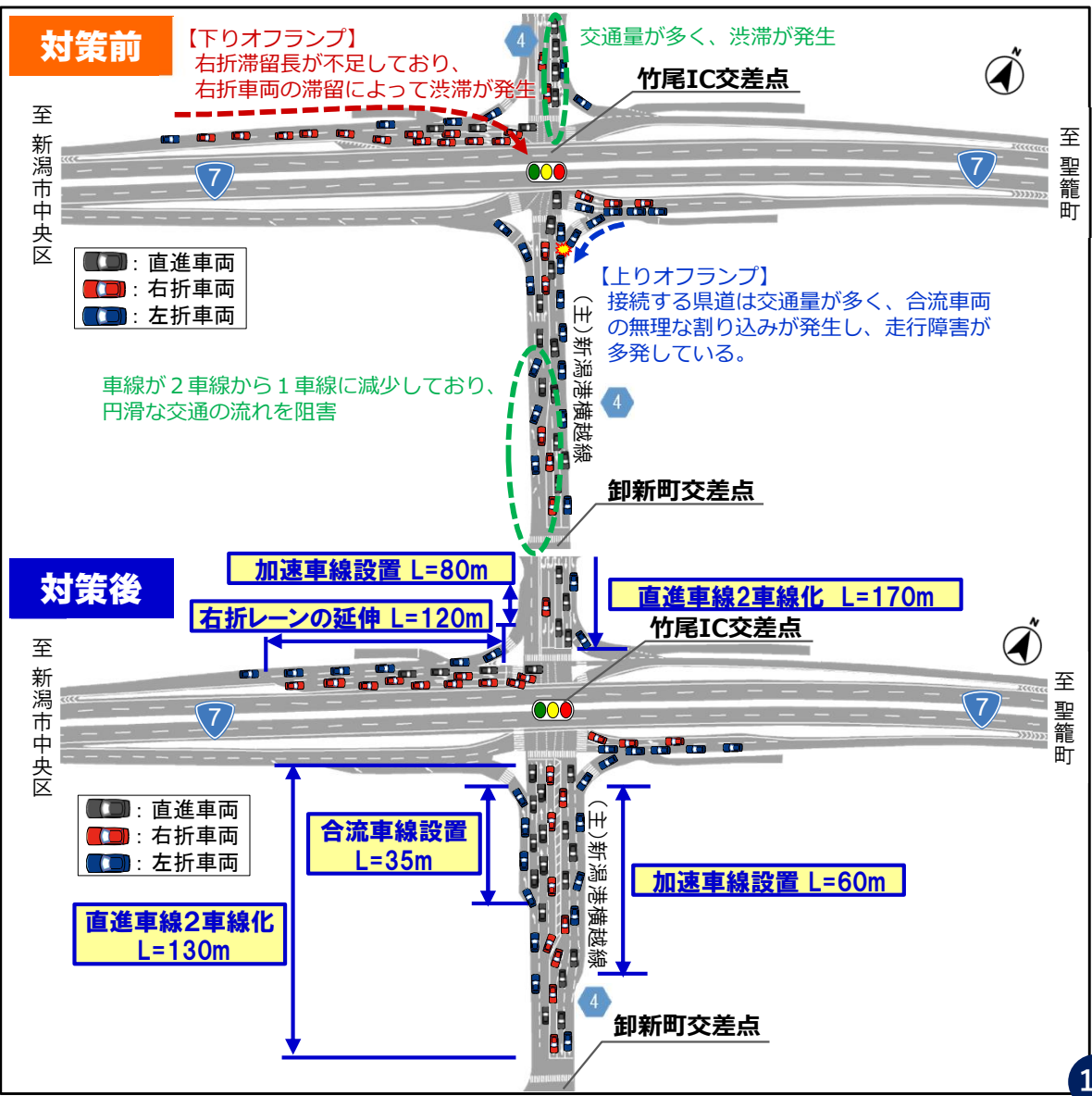
《位置図》



《広域図》



《説明図》



トラック・バス等の
利用者団体からの
意見箇所

- 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、円滑な合流を阻害している。
- 今年度は、調査・設計を進め、付加車線設置に向け、道路拡幅工事に着手している。

[illegible]

4. 通勤パス社会実験の状況について (NEXCO東日本)

1. 現行の平日朝夕割引について

1-1 現行割引の主な課題と見直しの方向性

- 現行の割引制度については、これまで社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において議論されてきた
- 2021年8月4日付けで公表された「中間答申」において、以下のとおり主な課題と見直しの方向性が提言された

「中間答申」で示された主な課題と見直しの方向性

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応／ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	割引適用時間帯の柔軟化／ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留／ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大／ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化／ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない／ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性／ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、原因者負担の公平性の観点からの縮小の両面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

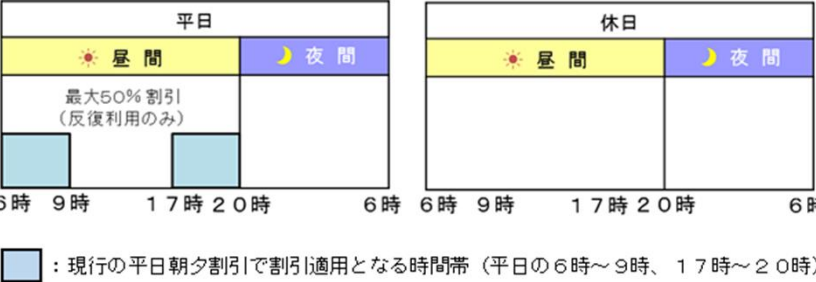
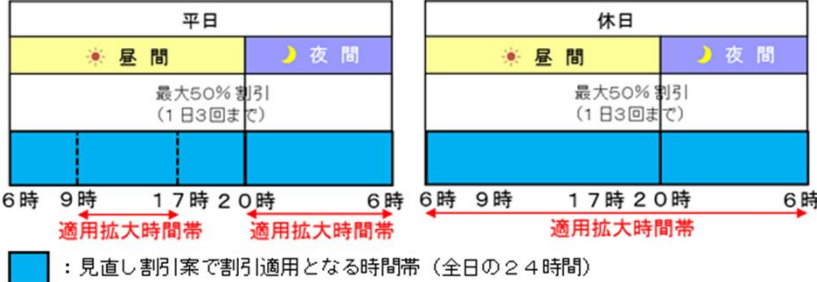
※ 国土幹線道路部会 中間答申のポイント（料金制度など）より抜粋

2. 通勤パスの試行について

2-1 見直しの方向性を踏まえた試行概要

- 中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえて、2023年度からNEXCO中日本管内の石川県で通勤パスの試行を開始
- 2024年度から新潟県においても試行（上限500件/月）を開始

<中間答申での課題と見直しの方向性を踏まえた新たな割引案>

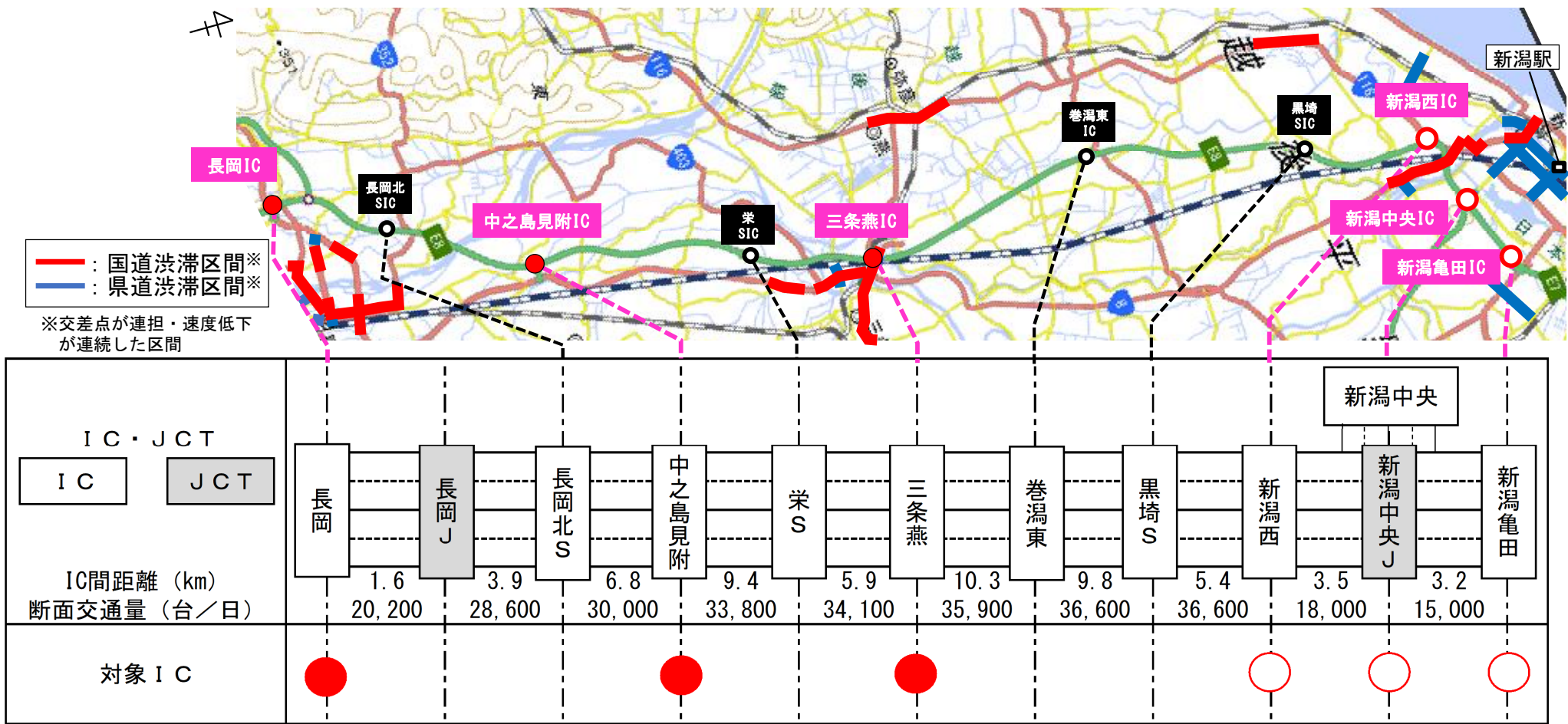
項目	現行の平日朝夕割引	通勤パス（2024年度）
割引適用日時	平日 6～9時・17～20時  ■：現行の平日朝夕割引で割引適用となる時間帯（平日の6時～9時、17時～20時）	全日 24時間  ■：見直し割引案で割引適用となる時間帯（全日の24時間）
割引率の概要	1か月毎の利用回数に応じて割引 1～4回 割引なし 5～9回 30%割引 10回以上 50%割引	・20回分のパスを10回分の料金で事前購入 ・パス残額内は10回分の料金で20回分まで利用可能（最大50%割引） ・パス残額外となる21回目分以降の利用は50%割引 ・通勤パスの対象走行は休日割引や深夜割引の適用対象外 ・通勤パスの申込期間中は、指定区間の内外にかかわらず、NEXCO区間における平日朝夕割引の適用対象外
割引適用方式	ETCマイレージサービスによるマイレージポイントの後日還元	・パス残額内は事前購入による残高管理 ・パス残額外は後日割引
割引適用区間	全国の地方部の高速道路で100km以内のIC区間	一部区間で事前にパスを購入したIC区間
割引対象車種	全車種	軽自動車等および普通車
1日の利用回数上限	朝夕それぞれ1回まで	時間帯の制限なしで3回まで

2. 通勤パスの試行について

2-2 試行区間について

- 関越道 長岡 IC、北陸道 中之島見附 IC、三条燕 IC、新潟西 IC、磐越道 新潟中央 IC および日東道 新潟亀田 IC の各 IC 相互間（12 IC 間）
※ただし、新潟西 IC、新潟中央 IC および新潟亀田 IC の各 IC 相互間は除く

出典：電子地形図（国土地理院）を加工して作成



「●」⇔「●」および「●」⇔「○」の相互間が指定可能

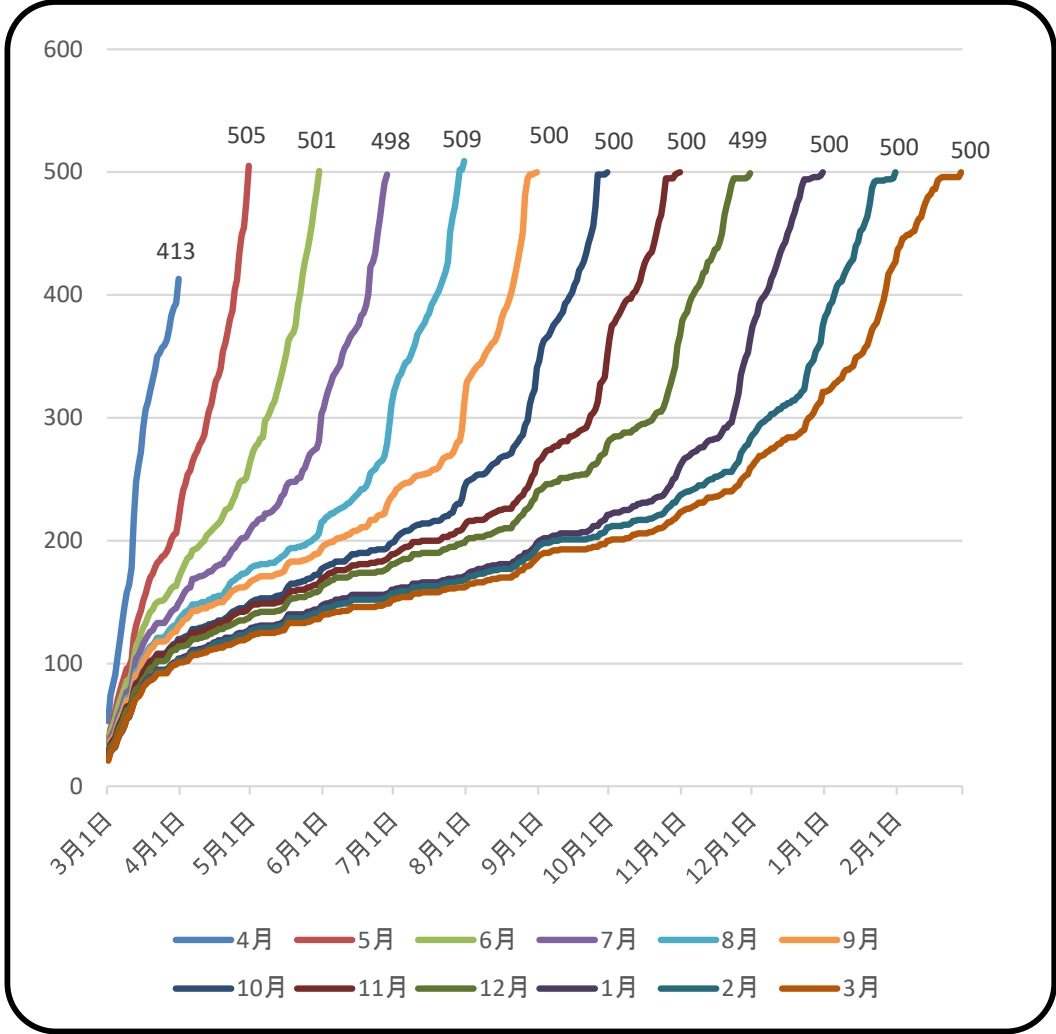
※新潟西、新潟中央および新潟亀田の各 IC 相互間は除く

3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況①>

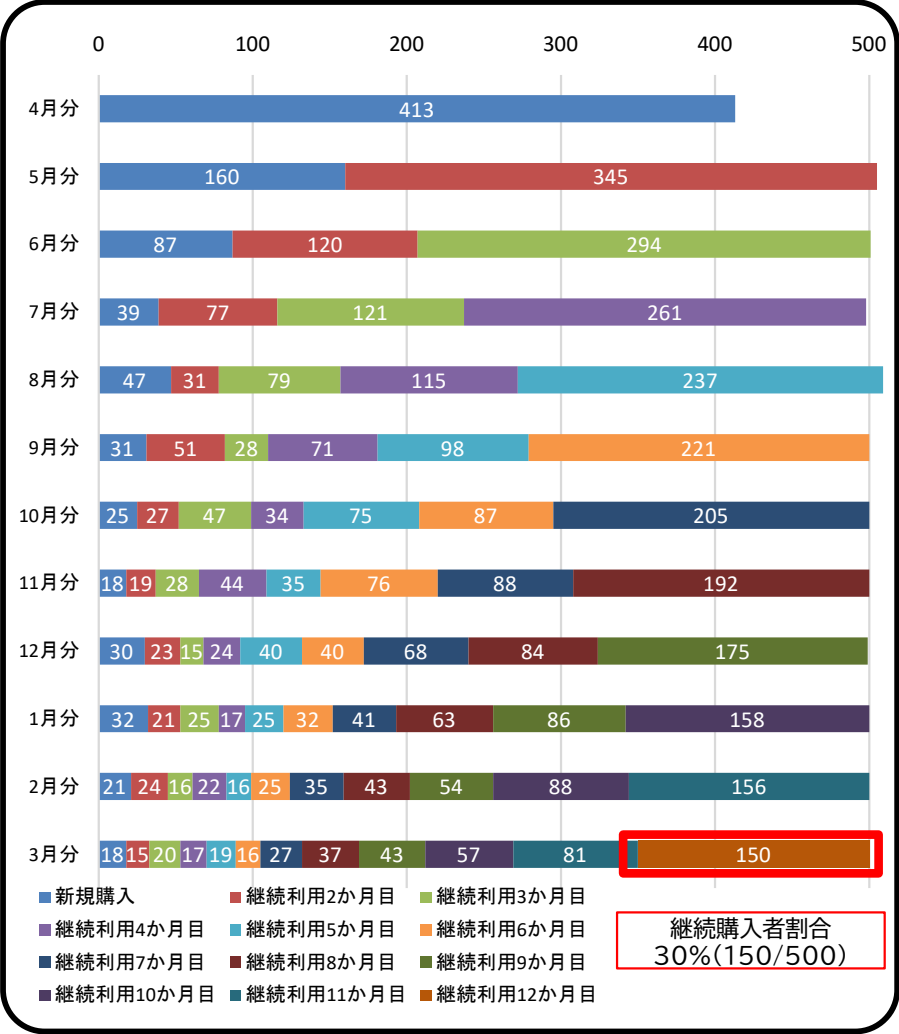
- 通勤パス申込件数はR 7. 2末時点で、平均494（件/月）で推移。全期間分（R 6. 4～R 7. 3）の申込件数（総数）は5925件。
- 4月申込者の約3割が開始当初（R 6. 4）から12カ月継続申込している。

< 申込件数の状況 >

【 申込件数の推移 】



【 継続購入の状況 】



3. 通勤パス試行実施の状況 <申込件数の状況②>

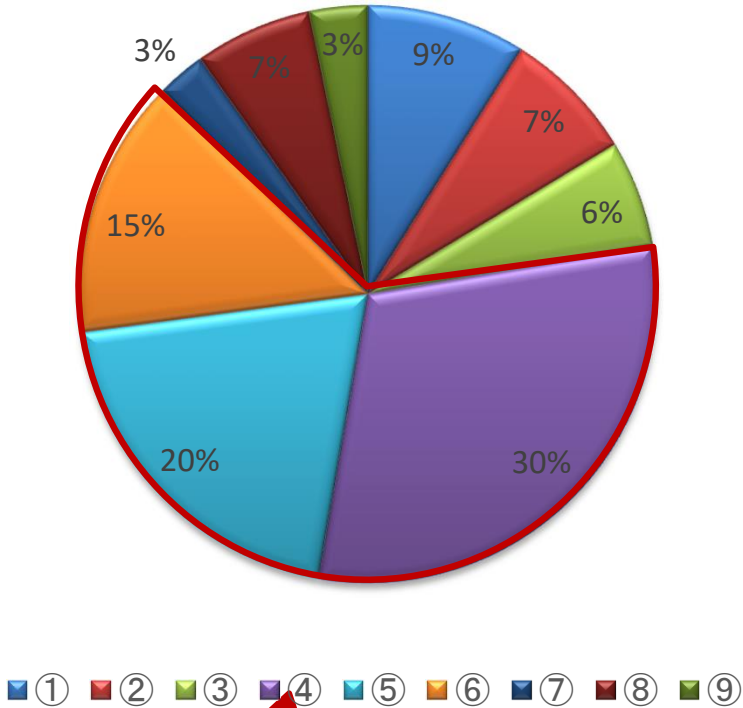
■ 申込区間は、新潟西ICと新潟市以外（三条燕IC、中之島見附IC、長岡IC区間）の申込が多く全申込件数の約7割を占める。

< 申込区間別の状況 >

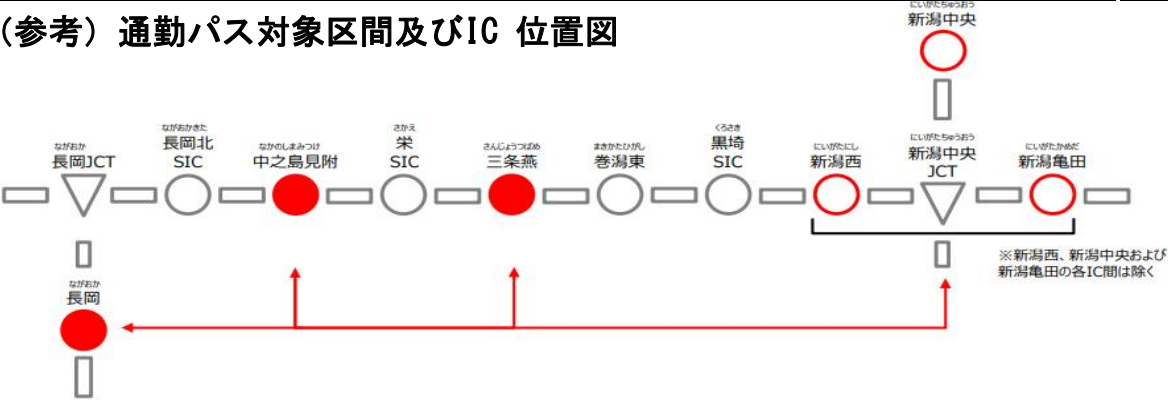
【 区間別 申込件数 】

申込区間		2024										2025			総計
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
①	新潟亀田IC・新潟中央IC～三条燕IC	36	43	38	48	48	42	44	47	47	44	43	48	528	
②	新潟亀田IC・新潟中央IC～中之島見附IC	30	42	39	36	40	39	34	36	34	35	38	37	440	
③	新潟亀田IC・新潟中央IC～長岡IC	24	28	29	33	27	29	30	30	31	31	33	30	355	
④	新潟西IC～三条燕IC	127	150	151	141	159	151	152	153	158	149	154	158	1803	
⑤	新潟西IC～中之島見附IC	83	105	102	91	106	101	104	100	99	99	104	98	1192	
⑥	新潟西IC～長岡IC	64	74	72	84	72	70	74	75	70	73	67	66	861	
⑦	三条燕IC～中之島見附IC	14	17	20	17	15	13	11	11	10	13	11	10	162	
⑧	三条燕IC～長岡IC	19	27	29	31	28	38	35	33	35	41	36	38	390	
⑨	中之島見附IC～長岡IC	16	19	21	17	14	17	16	15	15	15	14	15	194	
総計		413	505	501	498	509	500	500	500	499	500	500	500	5925	

【 区間別の申込件数割合 】



(参考) 通勤パス対象区間及びIC 位置図



新潟西IC⇔新潟市以外の申込
が 約7割

※新潟西、新潟中央および
新潟亀田の各IC間は除く

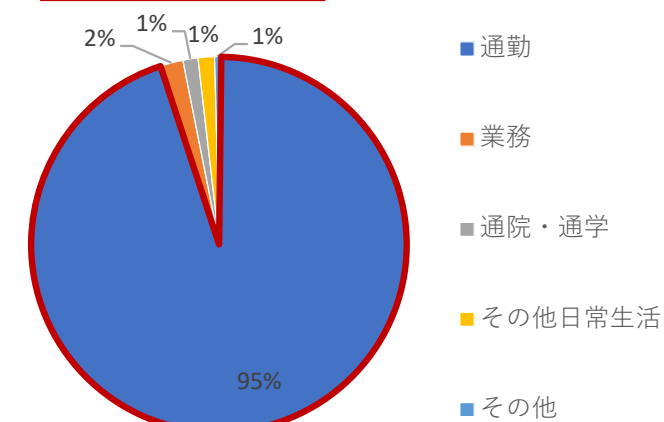
3. 通勤パス試行実施の状況 < 申込時アンケートの結果 >

- 申込者の利用目的は9割以上が「通勤」。また約6割が「高速道路利用が増加」する見込みと回答。
- また申込者の約1割弱が、通勤パス試行により高速道路を利用するようになった。

< 申込時 アンケート結果 > ※全申込件数5,925件のアンケート結果を集計 R6. 4～R7. 3利用分

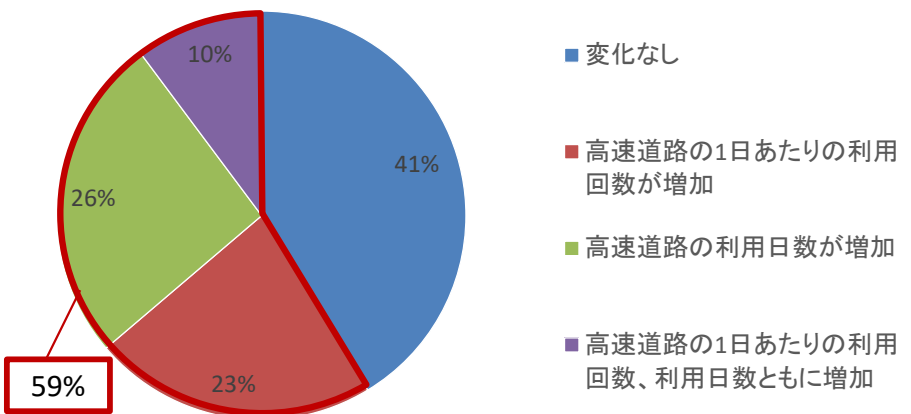
【 通勤パスの利用目的 】

➢ 「通勤」が9割以上を占める



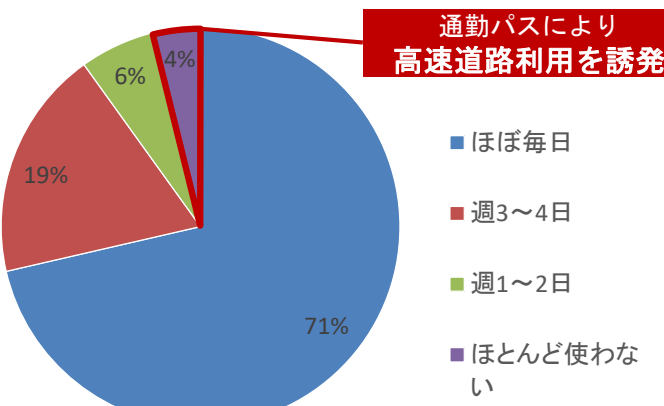
【 通勤パスによる高速道路利用計画（予定）の変化 】

➢ 通勤パス申込により「高速道路の利用が増加」が約6割



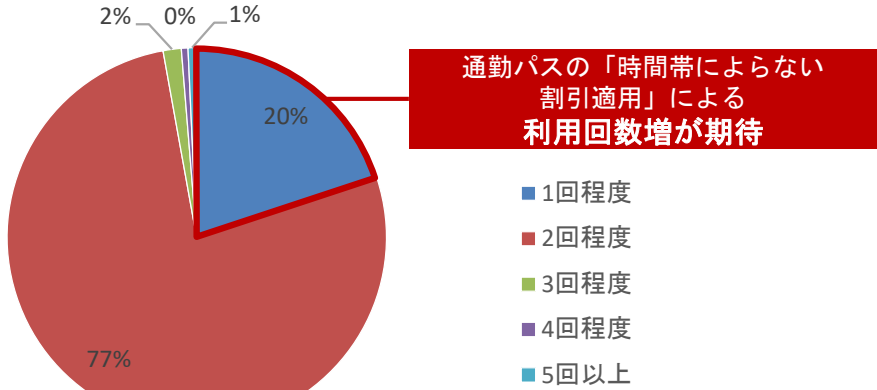
【 普段の高速道路 利用頻度 】

➢ 「ほぼ毎日」が約7割
➢ 「ほとんど使わない」が約1割弱



【 普段の高速道路 1日あたりの利用回数 】

➢ 約8割が「2回」利用（往復と想定）
➢ 約2割が「1回」利用（片道と想定）

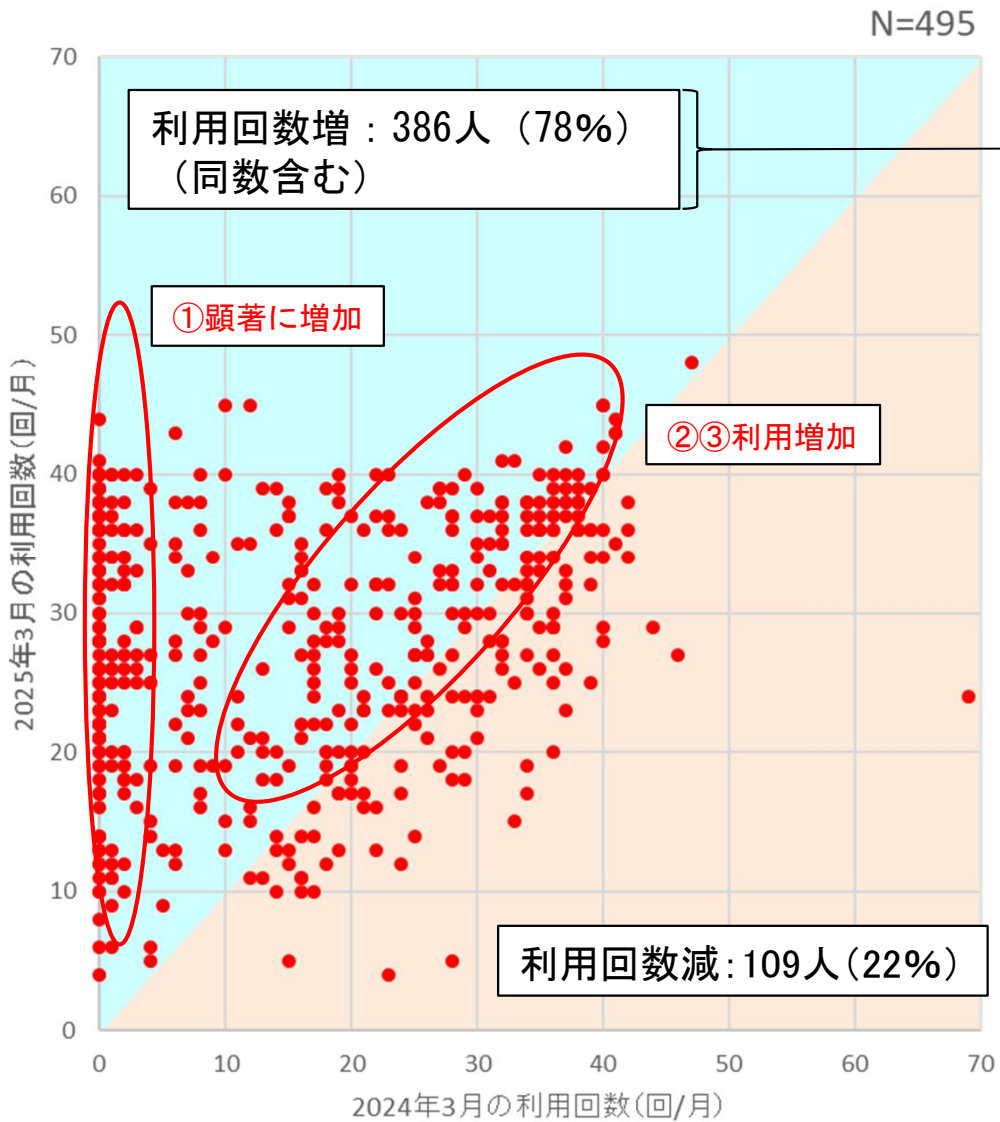


※1日あたりの利用回数

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況①>

- 前年同月の利用と比べて、平日利用の利用回数増加の割合は約 8 割
- 通勤パスをきっかけに、高速道路の新規利用者（①）のほか、往復利用に拡大した利用者（②）や利用時間帯が多様化した利用者（③）が確認された

【R7年3月利用者の前年3月利用との比較（平日）】



【平日の高速道路利用における利用傾向の変化】

	変化した内容	利用者数
①	高速道路の利用が顕著に増加 (通勤パス導入前は平日の高速利用が僅少) (利用回数: 回) (当該ユーザーのサンプル) (入口時間: 時)	106
②	往路のみの利用が往復利用に拡大 (通勤パス導入前は朝のみ高速道路を利用する傾向) (利用回数: 回) (当該ユーザーのサンプル) (入口時間: 時)	7
③	平日の多様な時間帯に利用傾向が変化 (通勤パス導入前は平日朝夕時間帯メインの利用) (利用回数: 回) (当該ユーザーのサンプル) (入口時間: 時)	12

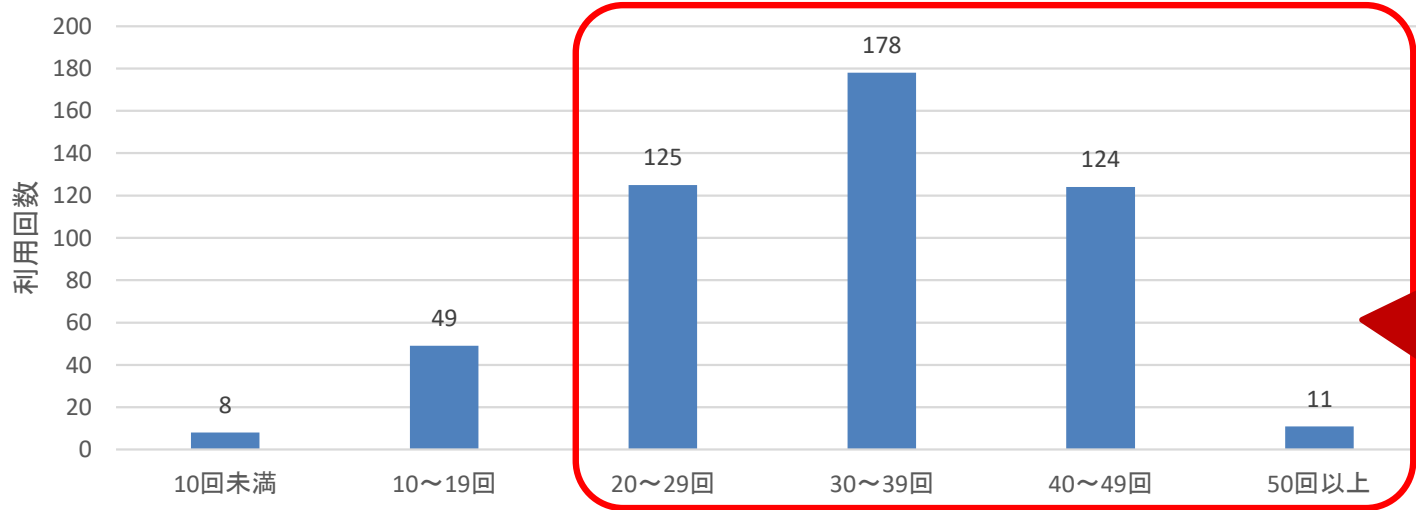
※このほか、前年比で利用回数が微増の利用者が261名

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況②>

■ 1利用者あたり、平均32（回/月）利用しており、約9割が20回以上の利用

【 時間帯別の利用状況 】

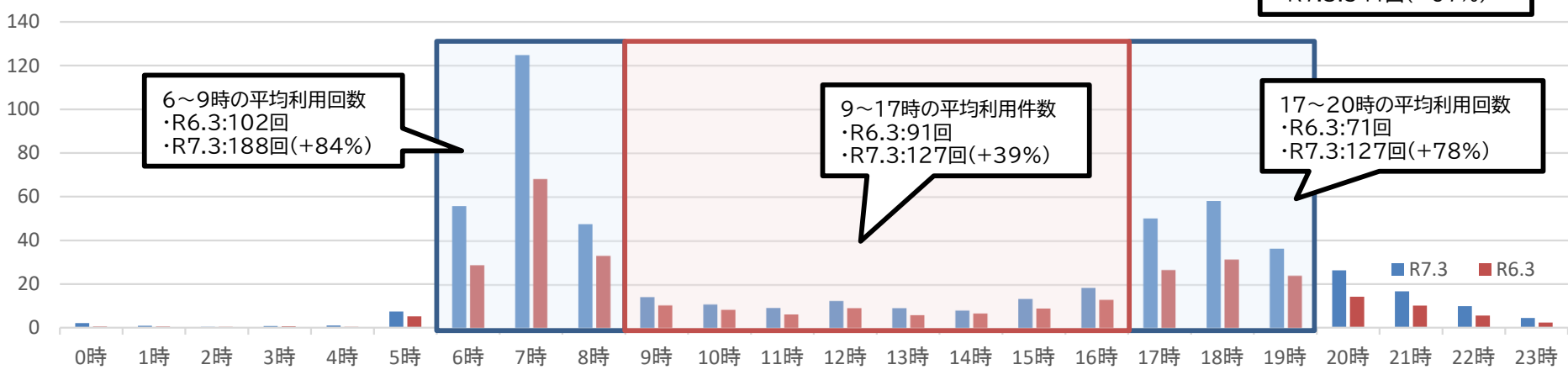
➢ 1利用者あたり、平均32（回/月）利用 20回以上:438ユーザー(88%)



約9割の利用者が
通勤パスの
最大割引率（50%）
適用

【 時間帯別の利用状況（走行記録から集計） 】

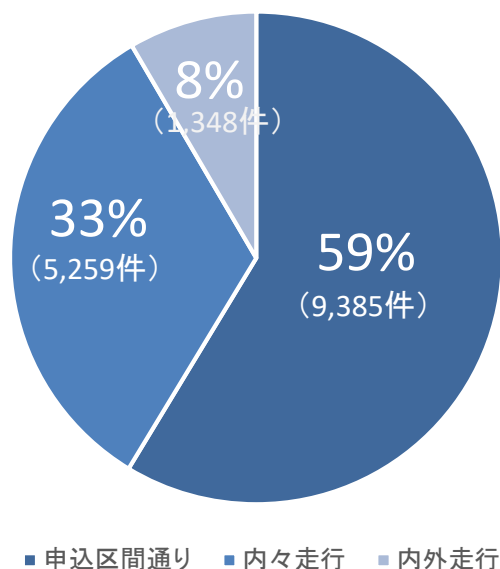
➢ 3月比（R6.3/R7.3）で全体的に利用回数が増加。特に朝方・夕方は約8割と顕著に増加



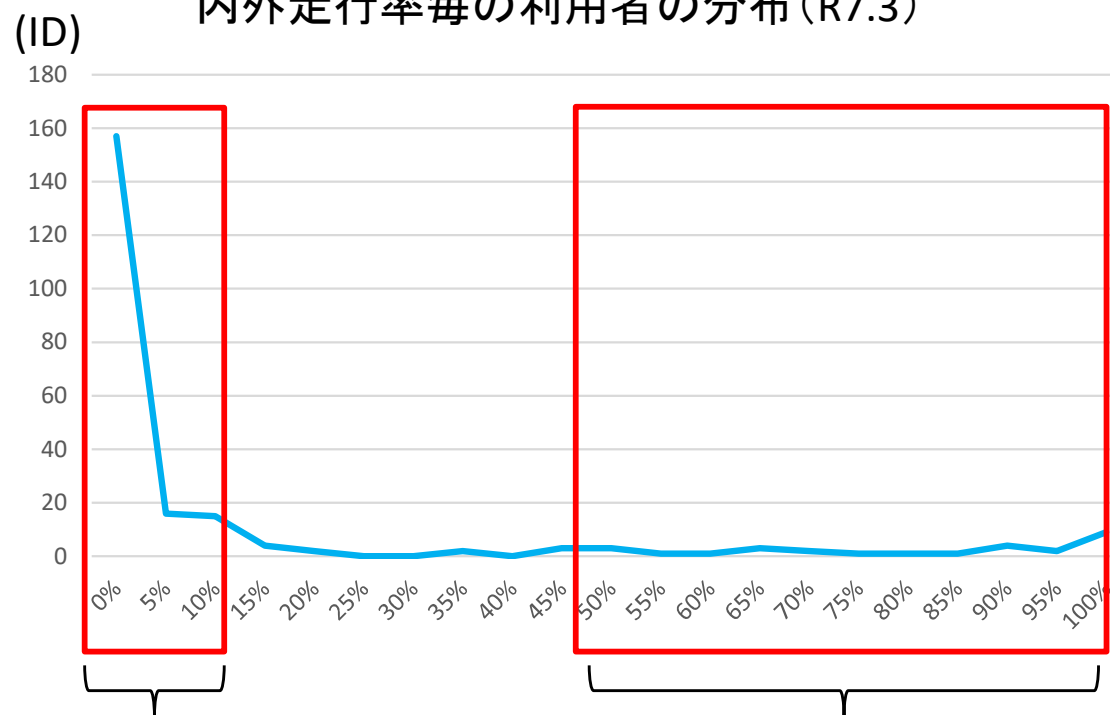
3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者の利用状況③>

- 通勤パス利用者の申込区間と実際の走行区間を分析したところ、9割程度は申込区間もしくは区間の内側の走行であった
- 申込区間内と区間外を跨ぐ走行は1割程度存在した
- 内外走行が全走行の5割を超える利用者は全体の7%であり、わずかではあるが一定数確認された

通勤パス走行区間の内訳(R7.3)



内外走行率毎の利用者の分布(R7.3)



内外走行が1割以下の利用者は
全体の83%

内外走行が5割を超える利用者は
全体の7%

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果①>

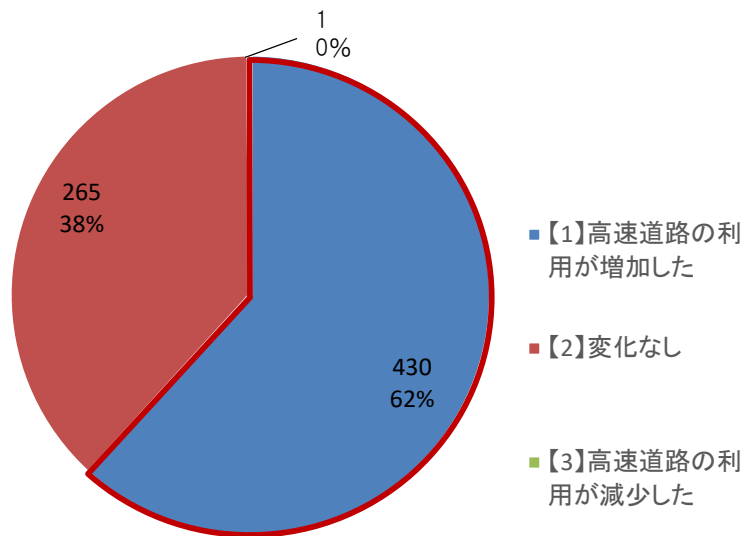
- アンケートで「利用回数が増えた」利用者が約6割、「利用時間帯に変化があった」もしくは「利用時間帯や利用日を意識しなくなった」利用者が約8割と、行動変容をもたらした

利用傾向の変化が確認された例（1）

利用傾向の変化が確認された例（2）

【 利用傾向の変化アンケート】

➤ 約6割の利用者が「高速道路の利用が増加した」と回答



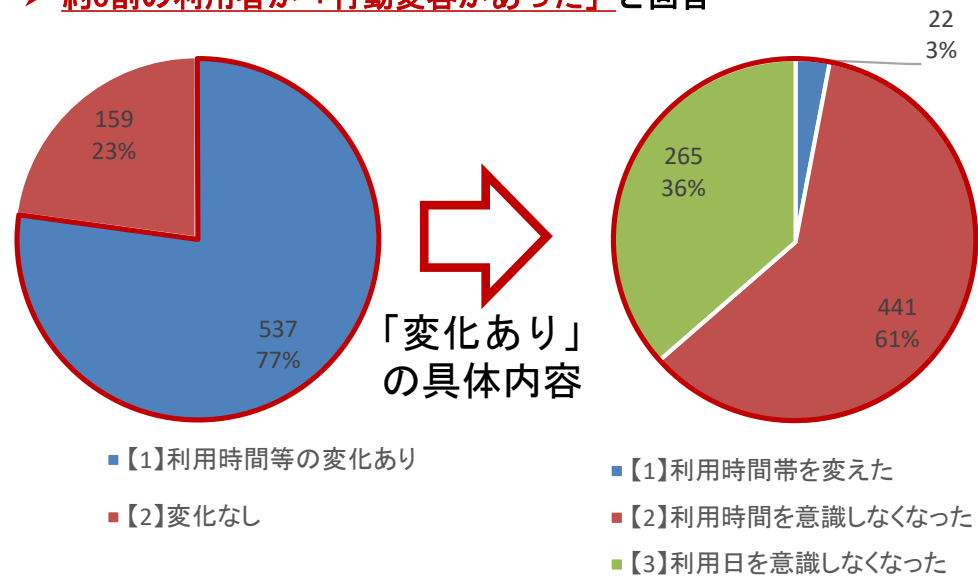
○フリーコメント抜粋

- ・ 日勤夜勤、残業、休日出勤など、時間も日にちもバラバラの仕事で使うには通勤パスがとっても便利です！ 無くさないでください
- ・ 時間帯を考えずに高速を利用できるのでとてもいいです。 午前休、午後休などの時も気にせず高速に乗って通勤できて良いです。ありがとうございます！

※R6年度利用者アンケートを集計（696件）

【 利用傾向の変化アンケート】

➤ 約8割の利用者が「行動変容があった」と回答



○フリーコメント抜粋

- ・ 以前に比べて、高速道路の使用をためらうことがなくなった。通勤パスがあることで、忙しく出かけなくても、少し余裕が持てるようになった。
- ・ 以前は朝夕割の時間までまってから移動することがあったが通勤パスになってから気兼ねなく移動するようになりました

※R6年度利用者アンケートを集計（696件）

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果②>

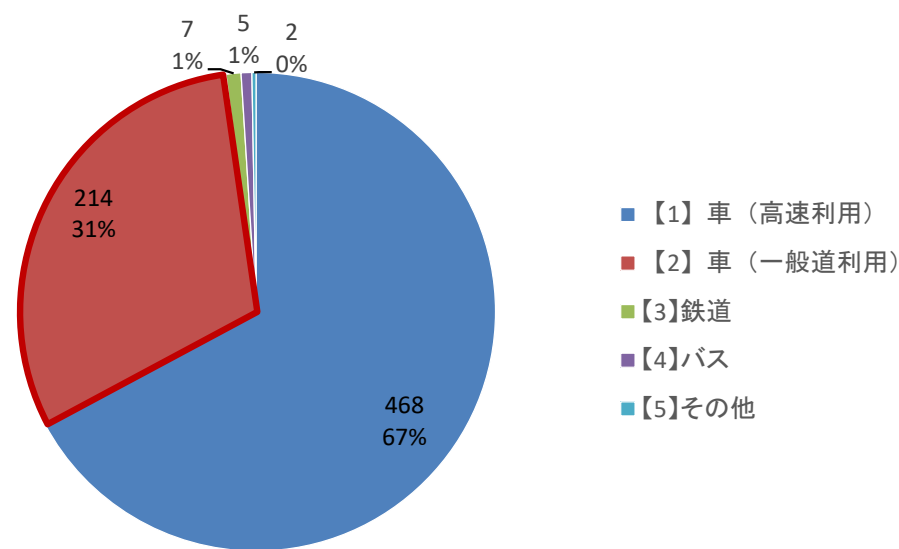
■ アンケートでは、「一般道から高速利用に転換した」と回答した通勤パス利用者が約3割を占めており、朝夕それぞれ約20分の所要時間が短縮されていることが確認できた。

利用傾向の変化が確認された例（3）

通勤パス利用による所要時間短縮

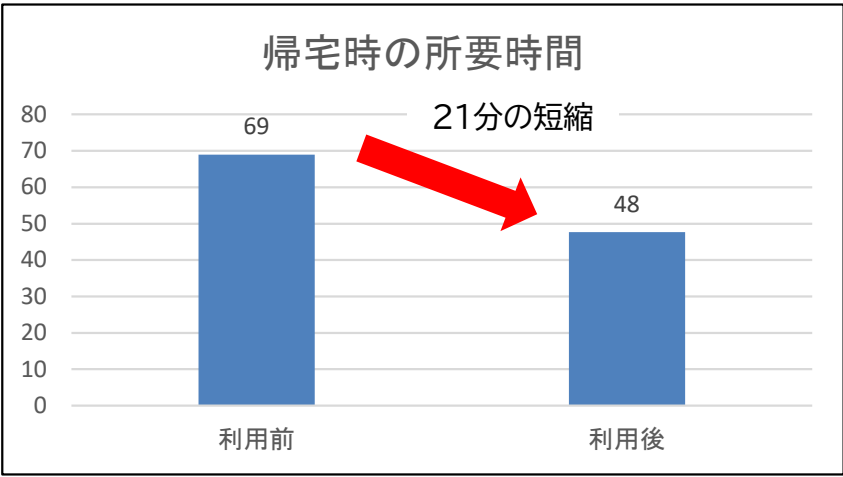
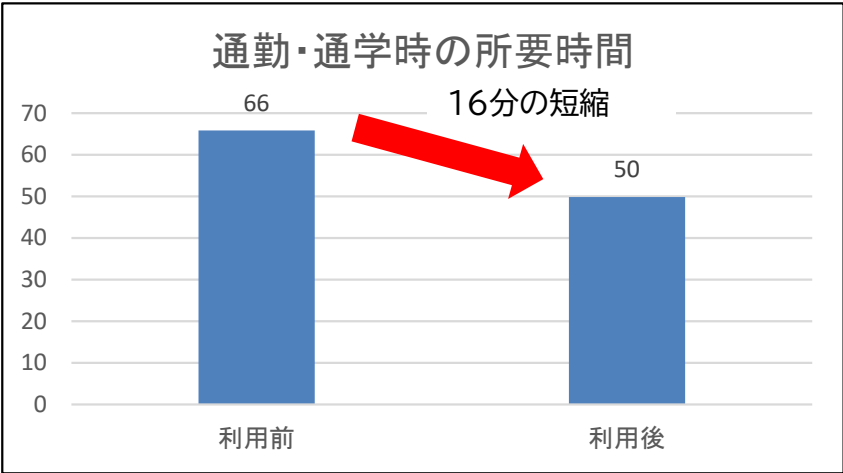
【通勤パス利用前の交通手段】

➤ 約3割の利用者が「一般道利用だった」と回答



- ・ 従前から車移動をされていた方がほとんど（98%）であり、他機関（鉄道）などからの転換はごく僅か（2%）
- ・ 車移動をされていた方のうち、約3割は一般道からの転換となっている

※R6年度利用者アンケートを集計（696件）



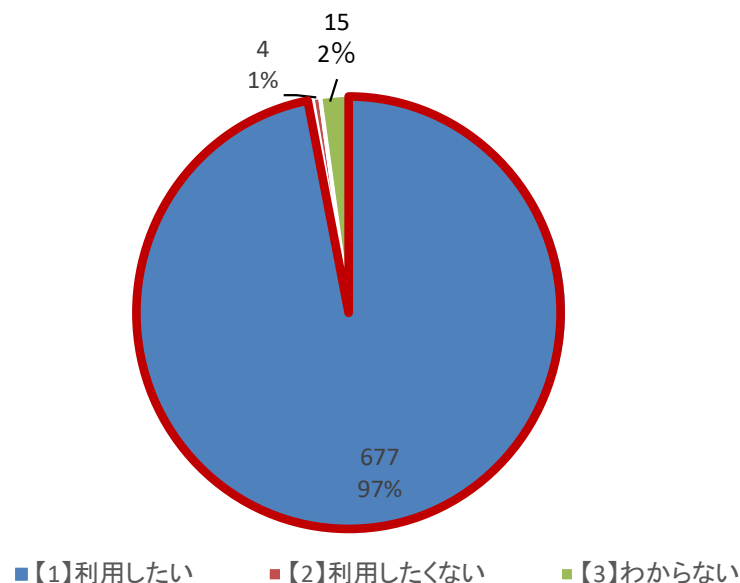
※R6年度利用者アンケートを集計（696件）

3. 通勤パス試行実施の状況 <利用者アンケートの結果③>

- 約9割以上の利用者が今後も通勤パスを利用したいと回答し、平日朝夕割引よりも通勤パスの方が使いやすいと答えた利用者は約9割だった。

【今後も通勤パスを利用したいか】

- 約9割以上の利用者が「今後も通勤パスを利用したい」と回答



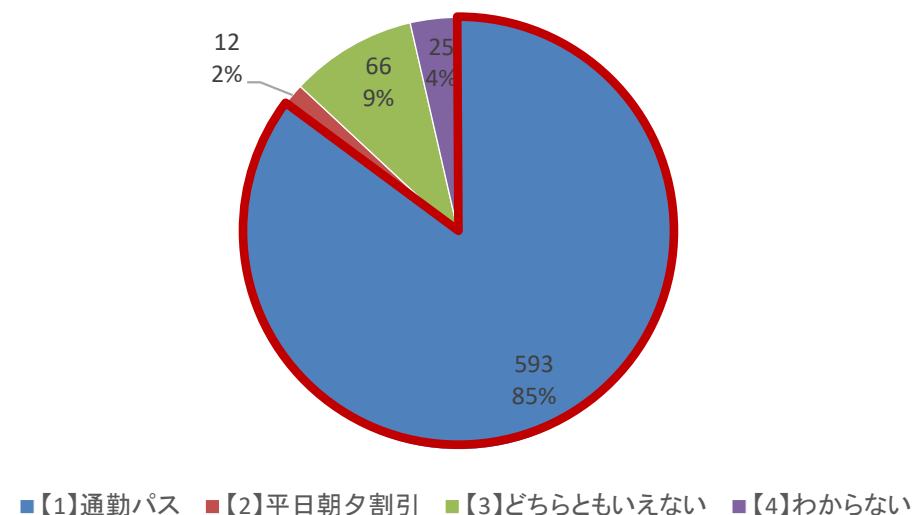
※R6年度利用者アンケートを集計（696件）

○利用したくないと回答された方の理由

- ・ 復路での利用の際、最寄りのICより子供の保育園及び自宅までの経路が渋滞するため、所要時間的には変化なかったため効果を実感しませんでしたが、信号で停車するストレスは減ったので良かった。金額次第では再度利用を検討したい。

【通勤パスと平日朝夕割引でどちらが使いやすいか】

- 約9割の利用者が「通勤パスの方が使いやすい」と回答



※R6年度利用者アンケートを集計（696件）

○フリーコメント抜粋

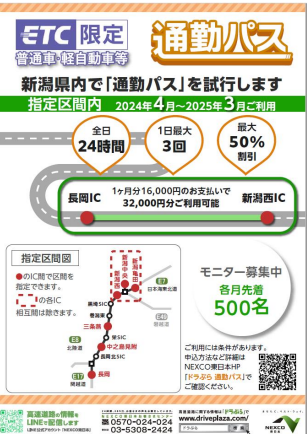
- ・ 朝夕割の際は、時間を気にしていましたが、通勤パスを利用してからは、曜日、時間を気にすることなく、通勤がしやすくなりました。今後も同様に利用させていただきます
- ・ 時間帯や曜日を考えなくてよくなったことが非常に良い。利用区間を超えた時に、通勤パスの区間が割引されるともっと利用しやすい。

3. 通勤パス試行実施の状況 <広報等の取組状況>

■ 募集開始以降、SAPA掲示板（デジタルサイネージ）掲出などの各種広報活動を実施

ターゲット	広報内容	実施期間（R6年3月～R7年2月）
潜在顧客	情報板・SAPA掲示板	3/1～3/31
	チラシ設置	3/12～継続中
	ラジオCM	3/11～4/30
	SNS (X・LINE)	3/1,3/19,3/26,3/29,4/11,4/24,5/23に配信
顕在顧客 検討顧客	利用後 アンケート	毎月25日前後に利用者へ送付

SAPA掲示板



情報板（高速道路側）



情報板（一般道路側）



LINE



4. まとめ

- 通勤パス申込件数は4月～3月分の申込件数は5925件（約493件/月）で、4月申込者の約3割が開始当初（R6. 4）から12カ月間継続申込しており一定の需要がある状況。
- 申込者あたり、平均32（回/月）利用しており、約9割が20回以上の利用（最大割引率適用）
- 通勤パス申込後、高速道路の利用が全体的に増加。特に朝方・夕方は約8割と顕著に増加

通勤パスにより

- 一般道を利用し通勤していた者の高速道路利用への転換
- 割引適用時間帯に囚われない利用
- 高速道路の『片道のみ利用』から『往復利用』への転換

が増えており、「通勤者の高速道路利用促進」の効果が一定確認できた

5. 【参考】通勤バス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況①>

■ 通勤バス導入前後の交通状況を比較すると、高速道路（関越道、北陸道、日東道）及び並行する国道8号、49号、116号ともに交通量や渋滞状況の大きな変化は見られなかった

< 高速道路・国道の交通状況 >



< 上段：R6.3 中段：R7.3 下段：階差（R7-R6） > ※端数処理の関係で差が一致しないことがある 交通量【台／h】・速度【km／h】

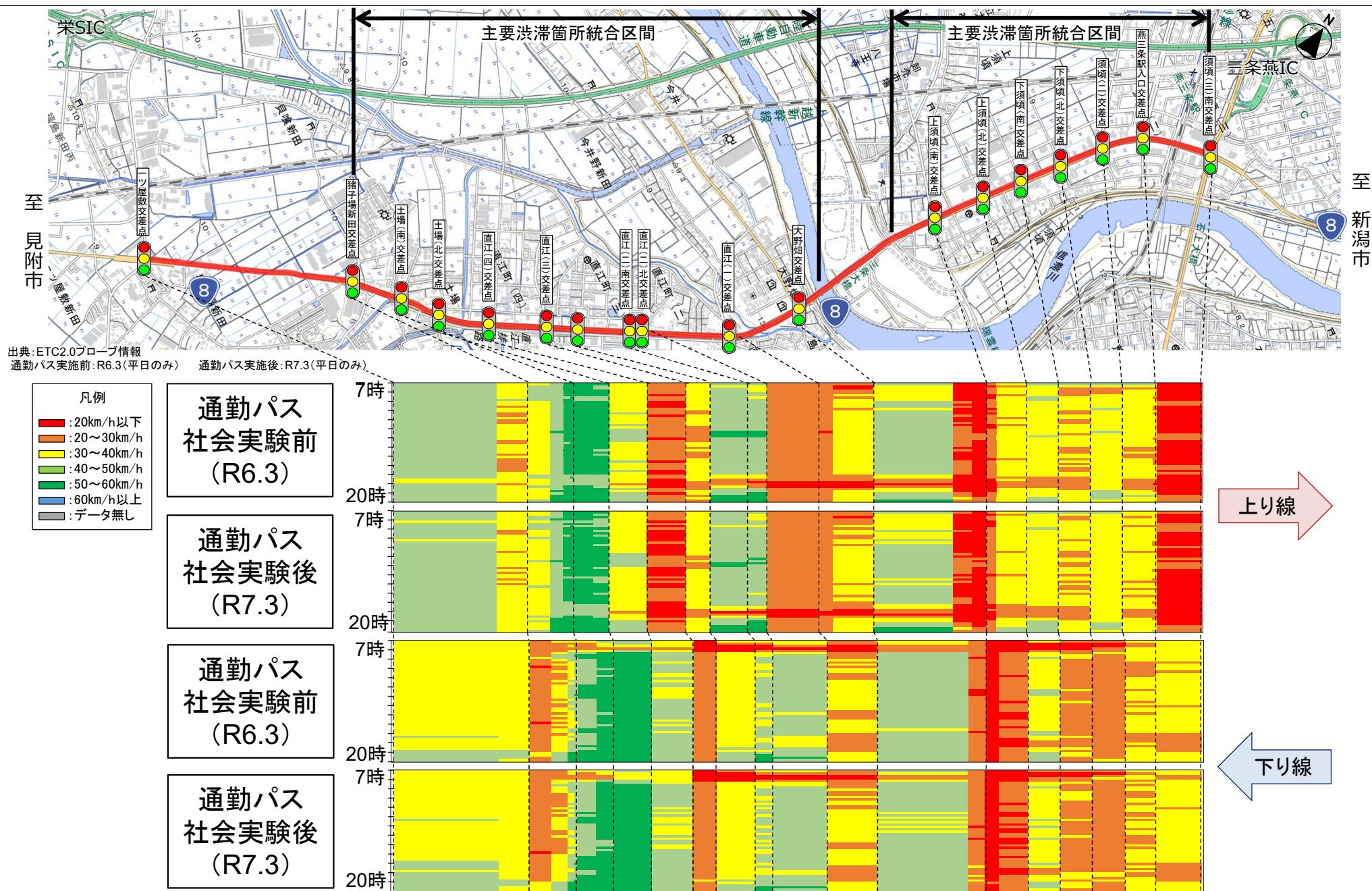
関越道・北陸道・日東道	交通量	618	881	941	1,091	1,172	1,167	584	490
		634	904	969	1,118	1,199	1,196	606	514
		16	23	28	27	27	29	22	24
	速度			92	92	88	92	89	90
				93	93	88	92	89	89
			1	0	0	0	0	0	▲ 1

国道	交通量	直江	吉田	曾和	黒埼	神道寺	亀田
		1,372	995	1,680	1,871	6,753	2,129
		1,552	981	1,624	1,893	6,728	2,169
		180	▲ 14	▲ 56	22	▲ 25	40

※ 交通量・速度は、平日7時～20時の月平均値。交通量計測設備（トラカン）による計測値。

5. 【参考】通勤バス試行実施の状況 <朝夕時間帯の交通状況②>

■ 北陸道と並行する国道8号三条地区において、通勤バスの施行前後で大きな旅行速度の変化は見られない。



5. 県内各地の交通課題と取組

5－1．新潟地区

5. 県内各地の交通課題と取組

5-1-1 万代島地区における渋滞対策

(1) 令和6年度 対策実施概要

○令和6年7月の佐渡金山の世界遺産登録による佐渡島への来訪者増加が見込まれ、特に朱鷺メッセのイベント開催時において交通混雑が懸念される。

○新潟県では令和6年9月～10月の朱鷺メッセイベント開催時を対象として以下の交通対策を実施している。

●朱鷺メッセ音楽イベント開催時の交通対策

対策① 歩行者信号早切り（臨港道路1号線×3号線交差点）

・臨港道路3号線を横断する歩行者信号の更なる早切りを行い、臨港道路1号線から左折できる車両台数を増やす

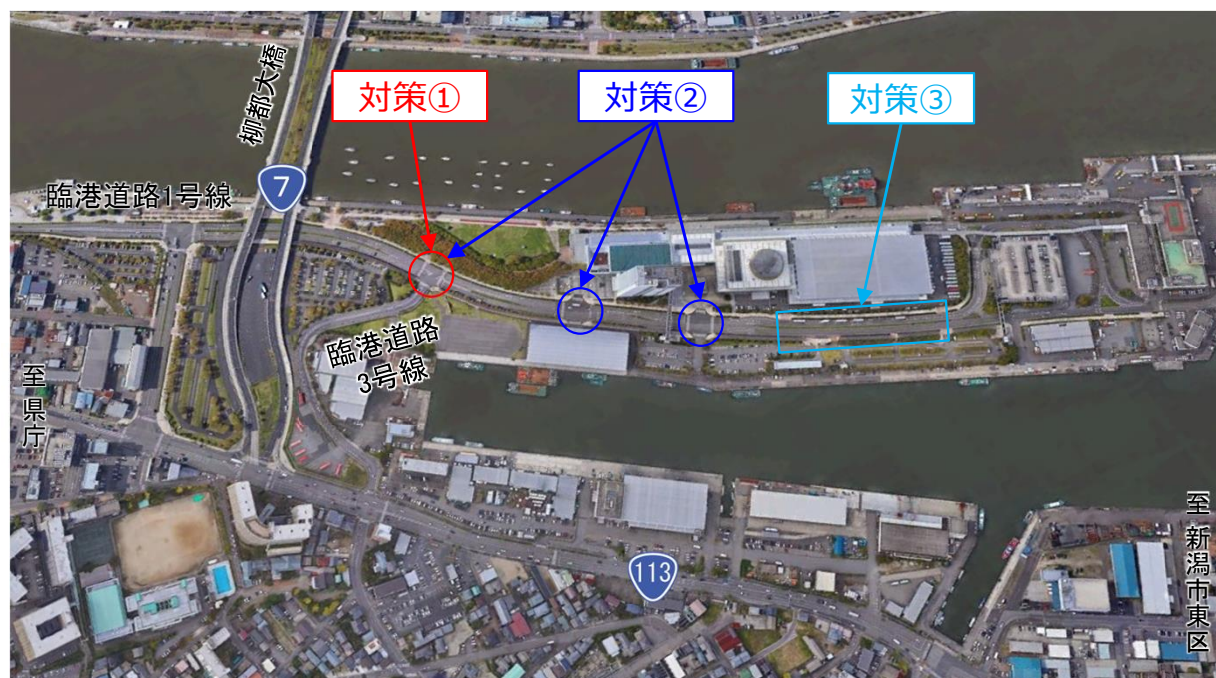
対策② 横断歩道利用自粛の呼びかけ（臨港道路1号線）

・「朱鷺メッセ前交差点」に加え、「ホテル日航新潟前交差点」「リバーフロントパーク前交差点」の計3箇所の横断歩道の利用自粛の呼びかけを行い、歩行者と車両の錯綜を低減

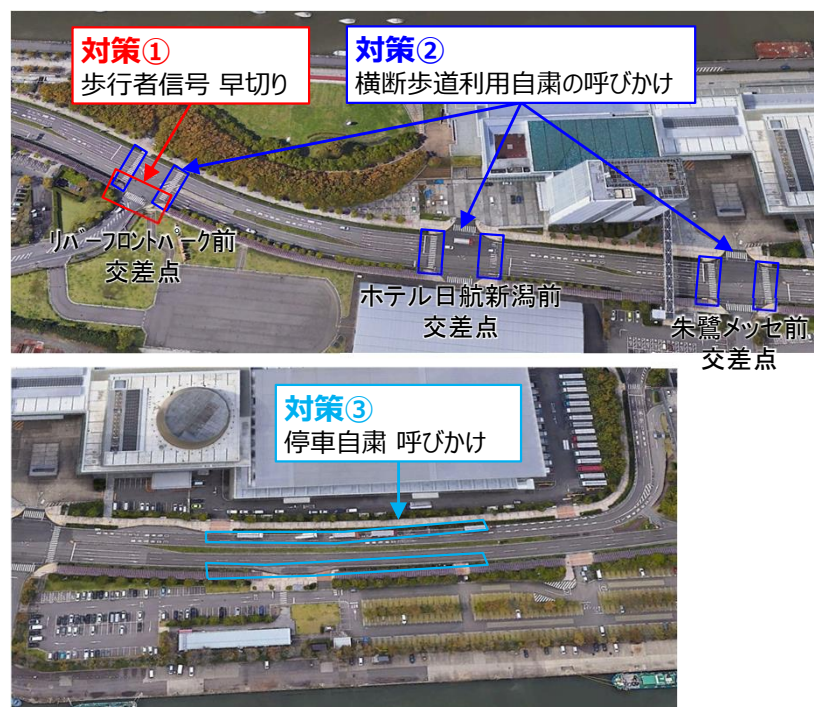
対策③ 送迎車両の停車自粛呼びかけ（臨港道路1号線）

・臨港道路1号線の朱鷺メッセ前及びD駐車場前の1車線を減少させる停車車両の自粛を呼びかけ

■全体図



■拡大図



5. 県内各地の交通課題と取組

(2) 万代島地区における渋滞対策による効果

○令和6年9月～10月の朱鷺メッセイベント開催時に実施された交通対策により、イベント終了後の周辺道路において交通混雑の緩和効果が見られた。

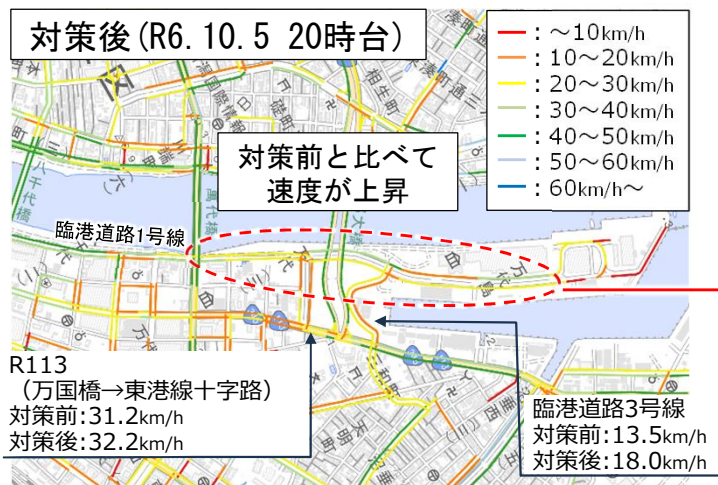
●周辺道路の所要時間短縮効果

・渋滞対策により、イベント終了直後の周辺道路において車両の旅行速度向上等の交通混雑の緩和効果が見られた。

【面的旅行速度図】

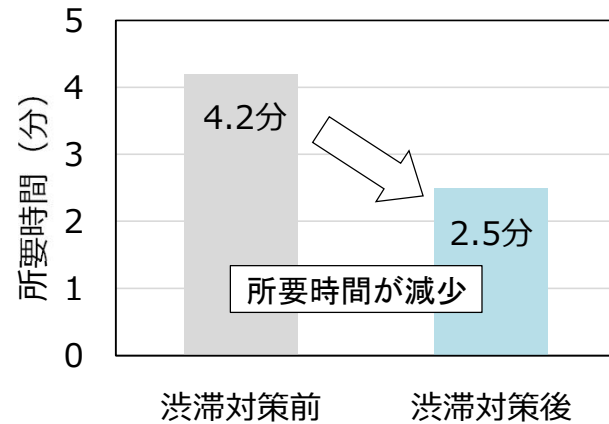
渋滞対策前: 令和5年10月28日(土) 音楽ライブ

渋滞対策後: 令和6年10月 5日(土) 音楽ライブ



【所要時間の比較】

臨港道路1号線
(万代島駐車場D付近
→ 萬代橋交差点手前)



出典: ETC2.0プローブ情報



■ 対策内容 (再掲)

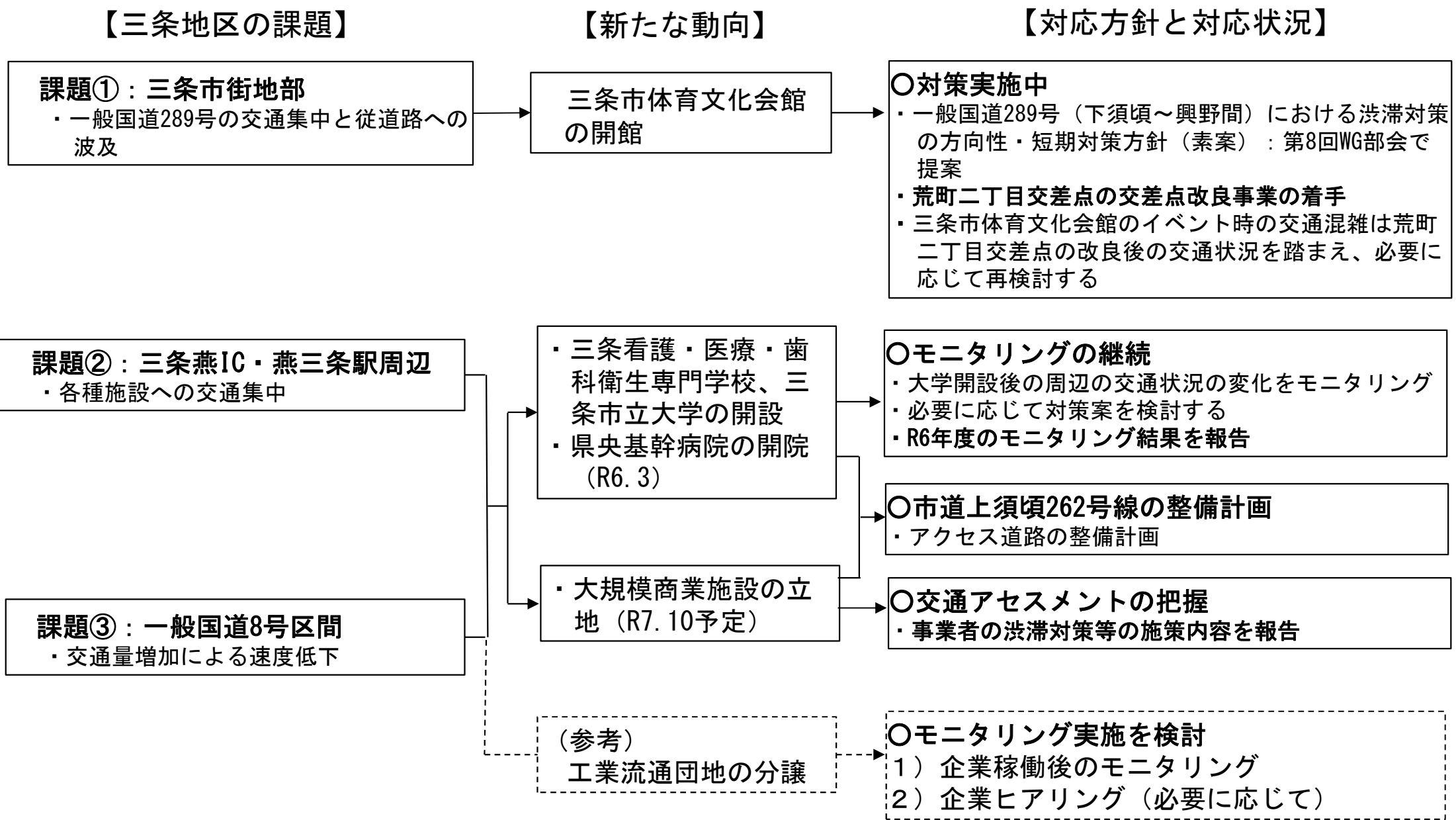
- ① 歩行者信号早切り
- ② 横断歩道利用自粛 呼びかけ
- ③ 送迎車両の停車自粛 呼びかけ

出典: ETC2.0プローブ情報

5－2. 三条地区

5. 県内各地の交通課題と取組

5-2-1 課題箇所ごとの対応方針と対応状況



5. 県内各地の交通課題と取組

5-2-2 (1) 一般国道289号（下須頃～興野間）における渋滞対策の方向性

○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

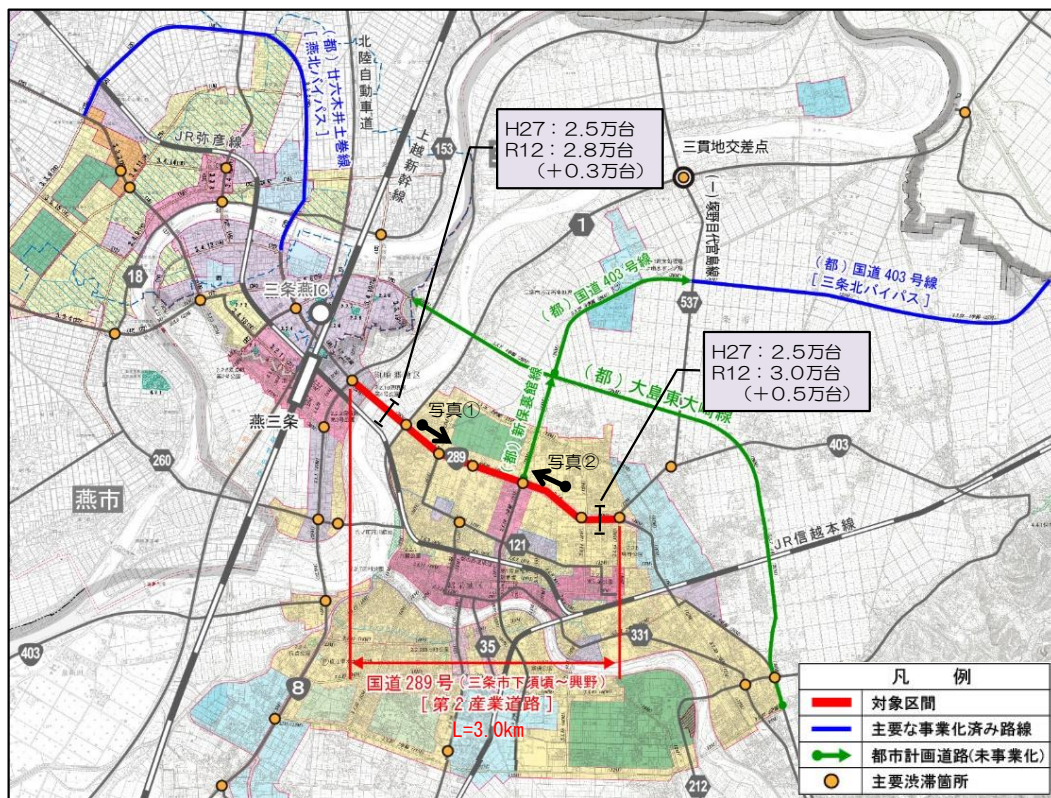


図 対象区間の位置等

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）

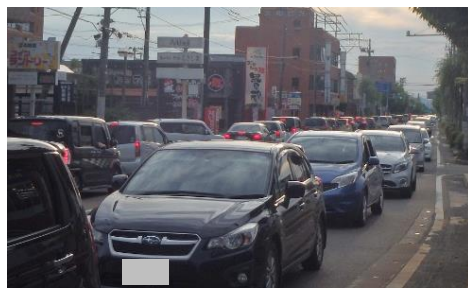


写真 当該区間の混雑状況

■ 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
- ・令和6年3月に三条北バイパスが開通し、開通後の交通状況を注視していく

■ 対策の方向性

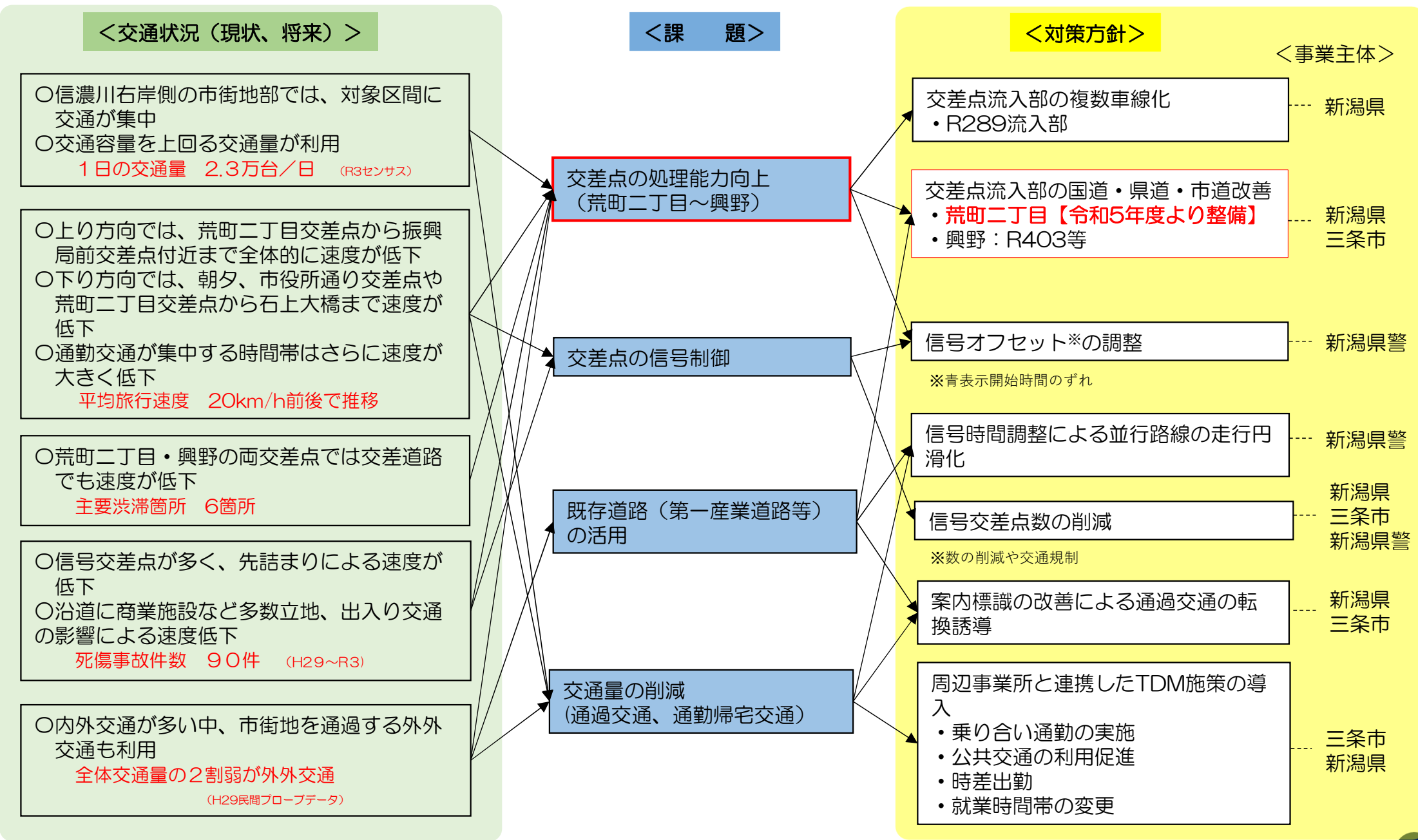
- ・渋滞緩和・解消に向け、短期及び長期の対策を検討する
- ・三条市街地の走行特性から、現道対策を検討する
- ・関係機関と連携し、ソフト対策を検討する

■ 短期対策方針(素案)

- (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と取組

5-2-2 (2) 一般国道289号(下須頃～興野間)における短期対策方針(素案)

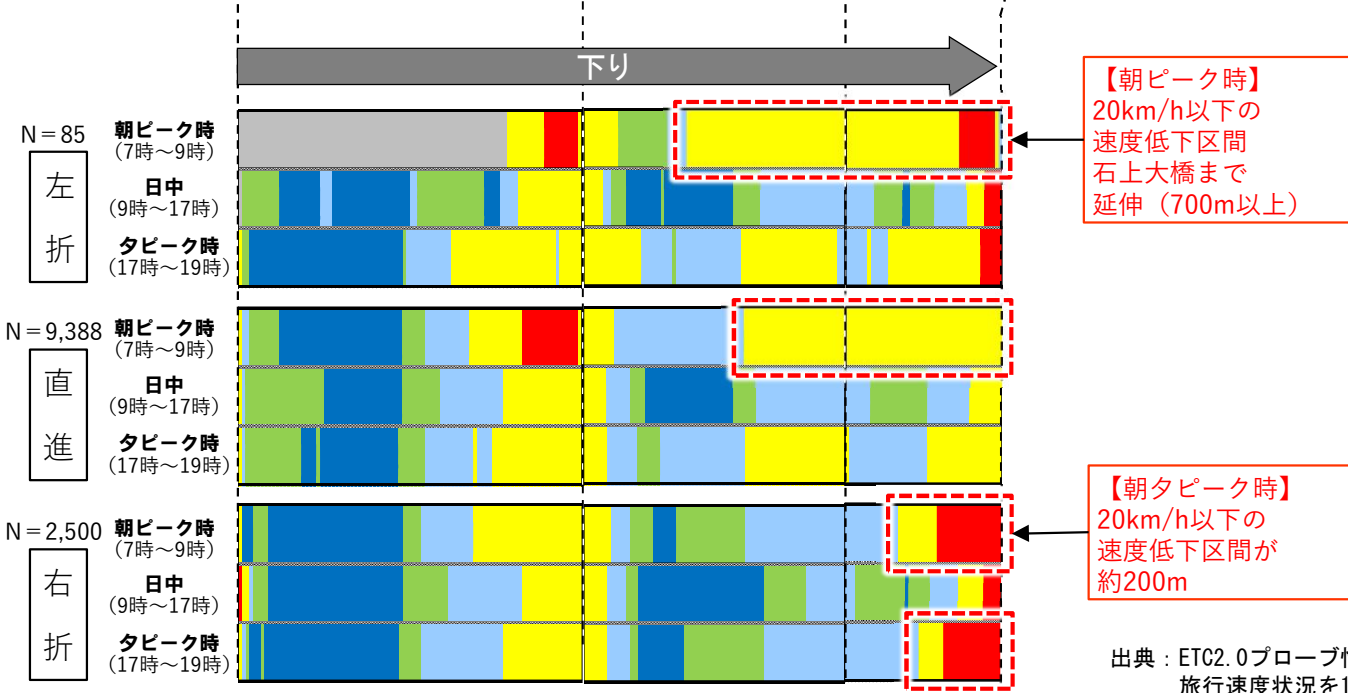
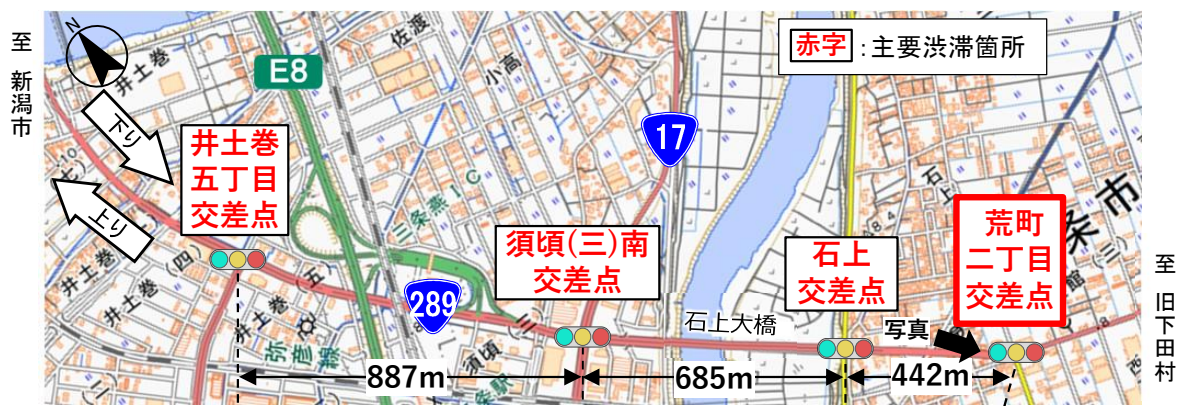


5. 県内各地の交通課題と取組

5-2-3 (1) 国道289号 荒町二丁目交差点の交差点改良事業

● 荒町二丁目交差点の現状

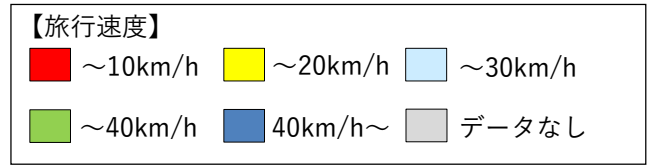
○荒町二丁目交差点の国道289号下り方向を右折する車両の20km/h以下の速度低下区間が200m程度であるのに対して、直進・左折車両は朝ピーク時に速度低下区間が700m以上延伸しており、石上大橋まで速度低下がみられる。これは石上交差点で2車線ある直進車線が荒町二丁目交差点で1車線減少することが影響していると考えられる。



■ 現地の状況



朝ピーク時の渋滞状況（荒町二丁目交差点）



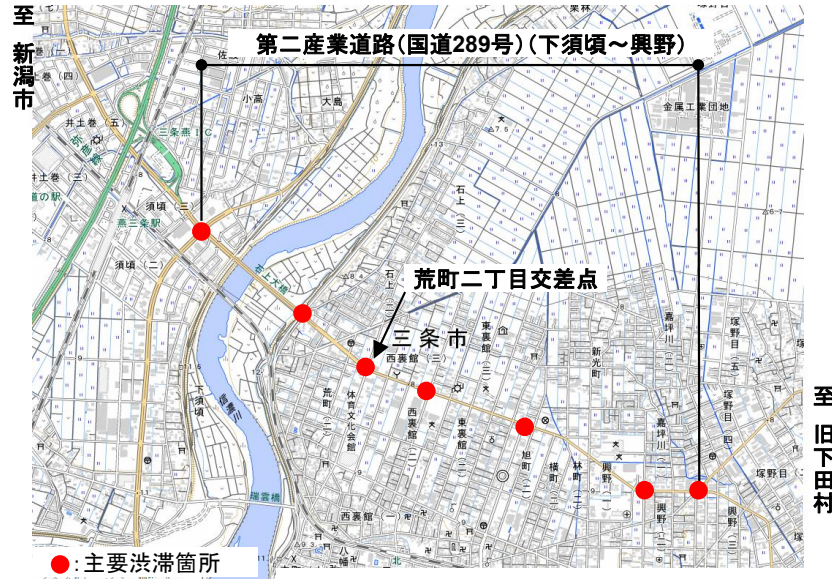
出典：ETC2.0プローブ情報 R5.4月【速報値】（平日）
旅行速度状況を10m単位で集計

5. 県内各地の交通課題と取組

5-2-3 (2) 国道289号 荒町二丁目交差点の交差点改良事業

● 荒町二丁目交差点の改良計画

■ 対策箇所および周辺図



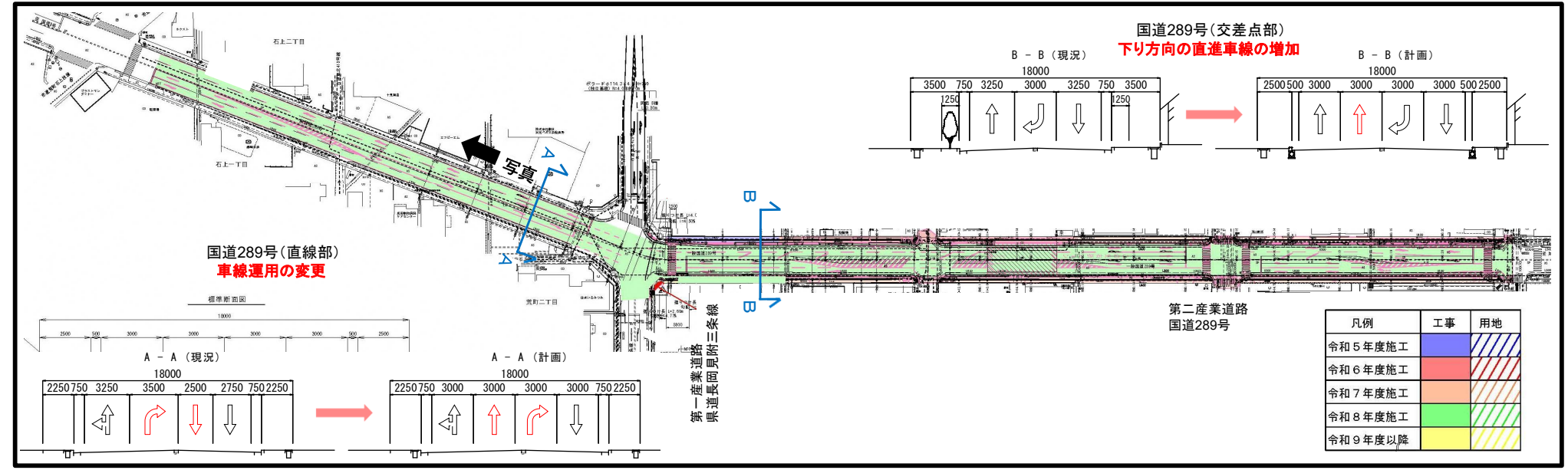
■ 対策方針

- 課題 ①直進車線が2車線から1車線に減少することによる円滑性低下
②左折車による後続車の減速
- 対策案 下り方向の直進車線の増加(上り方向の1車線減少)



至 旧下田村
朝ピーク時の渋滞状況(石上大橋から荒町2丁目に向かう交通)

■ 対策の概要

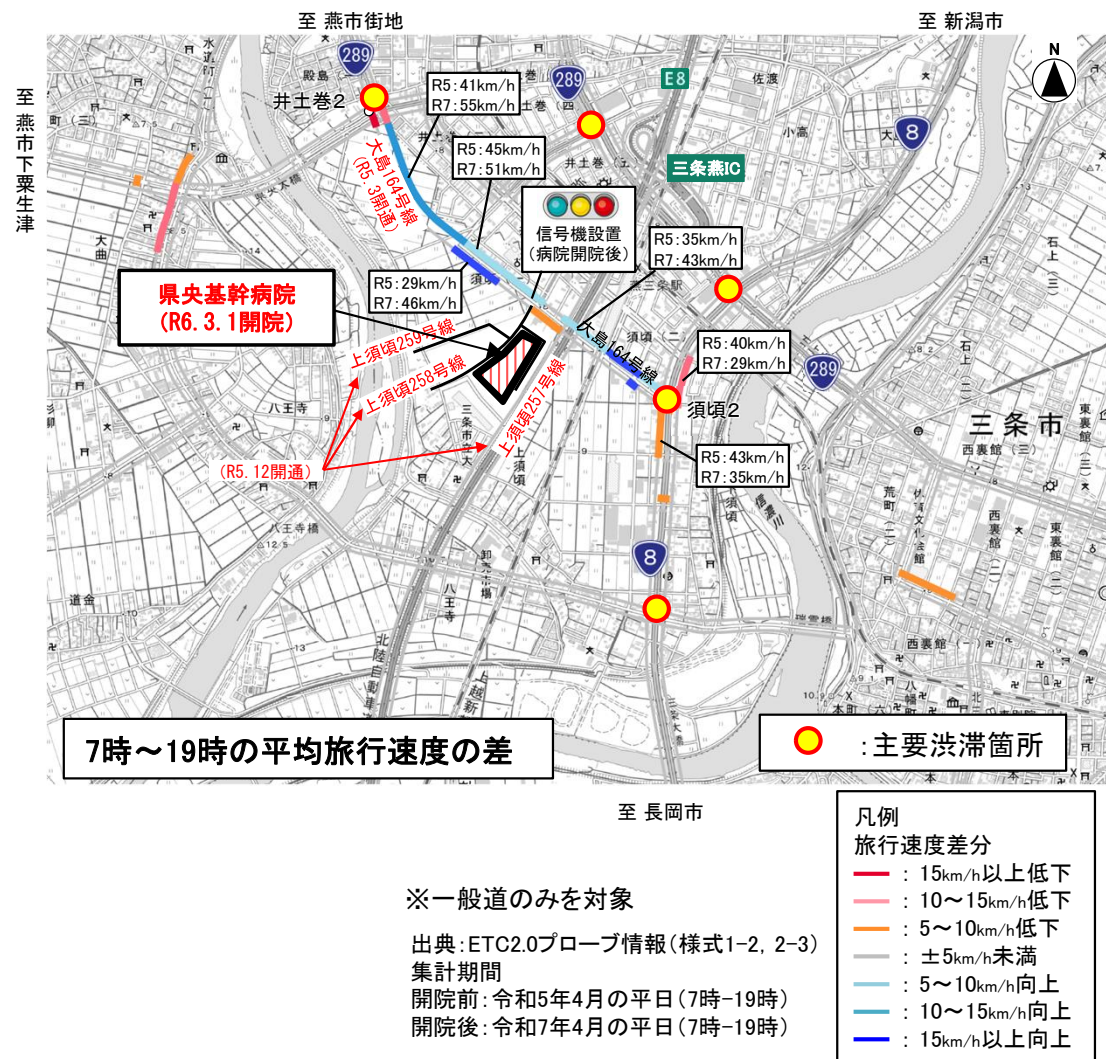


5. 県内各地の交通課題と取組

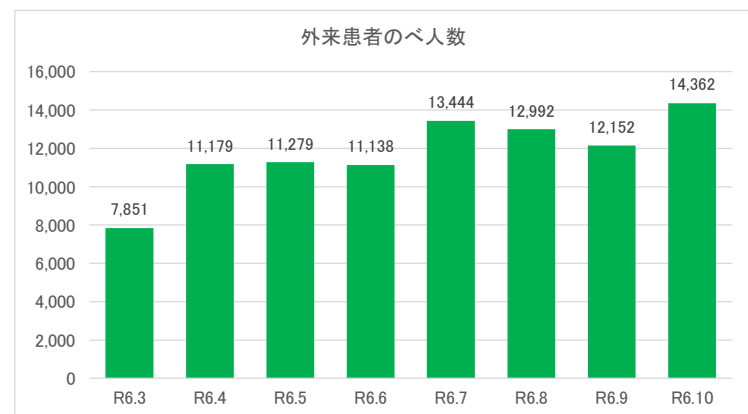
5-2-4 県央基幹病院開院等の影響把握

- 県央基幹病院は令和6年3月の開院以降、外来患者のべ人数は増加傾向にある。アクセス道路の市道大島164号線は、病院前的一部区間で速度低下がみられるが、路線全体としては混雑はみられない。
- 周辺の外郭道路では、国道8号須頃2交差点で速度低下区間がみられるが、走行速度は20km/h以上となっている。

■ 県央基幹病院開院の影響（平日）

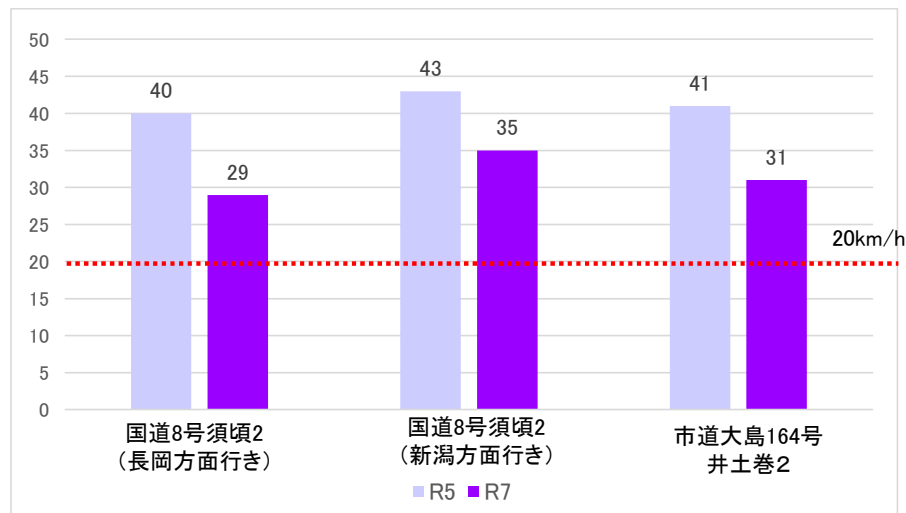


● 県央基幹病院の外来患者のべ人数の推移



資料:新潟県県央基幹病院 病院年報2024

● 県央基幹病院への流入方向の速度変化



5. 県内各地の交通課題と取組

5-2-5 大規模商業店舗の立地

○県央基幹病院に隣接して、大規模商業施設が立地し、今年の10月に開業予定となっている。
○事業者提出資料では、主要渋滞箇所への影響はなく、必要駐車台数も確保している。
○計画地周辺では休日混雑の主要渋滞箇所もあり、休日に着目したモニタリングを継続する。

■ 大規模商業施設の計画地



■ 事業者が実施する交通に関する配慮事項

①駐車場の必要駐車台数の確保

駐車場の種別	収容台数
平面駐車場	644台
店舗1F駐車場	138台
隔地駐車場1	180台
隔地駐車場2	149台
合計	1,111台

「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(H19.2.1経産省告示16号)」に基づく必要駐車台数

≥ 1,068台

②駐車場の位置・構造

■発券ブースなしの無料駐車場

■出入口の数と動線

・入口は2箇所、市道上須頃258号線の東側からの入口(右折入庫)と西側からの入口(左折入庫)
→東側からの右折入庫に対して市道に右折車線を新設する

■駐車場への案内

・繁忙期には警備員を配置し、適切に誘導する

③入店・退店ルート(経路の設定等)

・事業者の解析結果によれば、主要渋滞箇所への交通影響は極めて小さい結果となっている。

5－3. 長岡地区

5. 県内各地の交通課題と取組

5-3-1 課題箇所ごとの対応方針と対応状況

【新たな課題】

課題①：蔵王橋周辺地区

- ・ 長岡北SIC供用等による交通量の増加
- ・ 北中前交差点での混雑が要因となり、蔵王橋西詰でも混雑が発生
- ・ 流通産業団地が分譲中



【対応方針と対応状況】

○検討中

- 1) ソフト対策の検討・実施
 - 2) 抜本対策の必要性検討
- ・ 右岸の交通容量拡大
 - ・ 交通状況を踏まえ抜本対策の必要性を検討

○交通状況変化の把握

- ・ 流通産業団地が完売（R5. 3）
- ・ 関連する主要渋滞箇所の交通状況変化を報告

課題②：信濃川左岸地区

- ・ 商業地集積地区での休日の混雑
- ・ 道の駅「ながおか花火館」周辺での混雑の懸念



○左岸バイパス事業進捗

- ・ 左岸バイパスの事業の進捗に応じたモニタリングを継続
- ・ R6. 1部分開通の整備効果を報告

○モニタリングの継続

- ・ 道の駅の供用後の交通状況をモニタリング（第8回で報告）
- ・ 必要に応じて対応策を検討

課題③：長岡駅周辺地区

- ・ 慢性的な交通混雑
- ・ 再開発事業の進展



○検討中

- ・ モビリティマネジメントの推進

○交通状況変化の把握

- ・ 再開発事業（A-1、2街区、C街区）R5. 7オープン

課題④：信濃川橋梁部

- ・ フェニックス大橋周辺での混雑



○モニタリングの継続

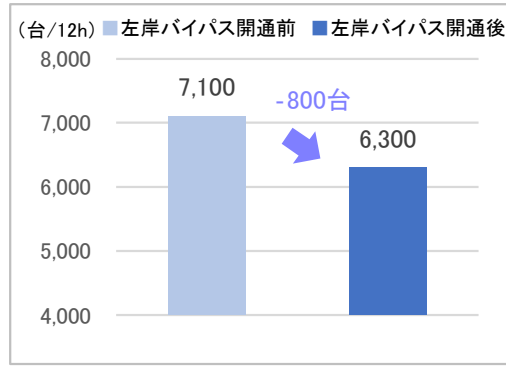
- 1) 滝谷三和線上条改良の整備
- ・ R4. 3開通の1か月後の整備効果は第10回WGに報告済み

5. 県内各地の交通課題と取組

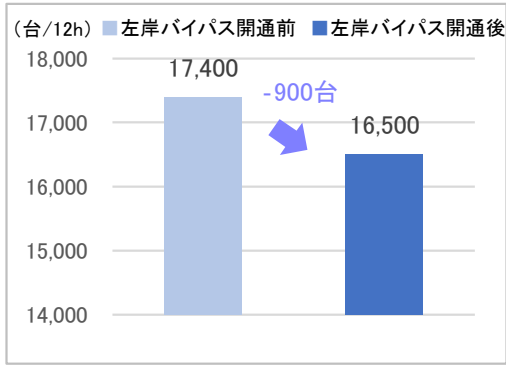
5-3-2 (1) 左岸バイパス北延伸の整備効果 (①交通量の変化)

- 左岸バイパス北延伸後の周辺道路では南北方向の交通量が減少しており、左岸バイパスへ交通量が転換している。
- 左岸バイパスへ南北交通が集約することで、信濃川左岸地域の市街地交通の整序化が図られたと考えられる。

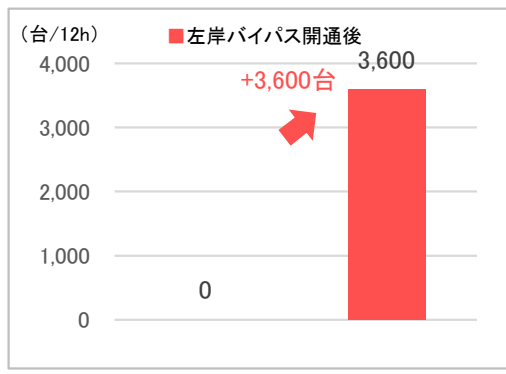
■左岸バイパス北延伸後の交通量の転換状況



断面① 市道西幹線82号線



断面② 市道西幹線1号線



断面③ 左岸バイパス

調査日時
左岸バイパス開通前
断面①：令和4年11月 8日
断面②：令和4年10月25日
断面③：令和4年11月 8日
左岸バイパス開通後
断面①～③：令和6年10月22日

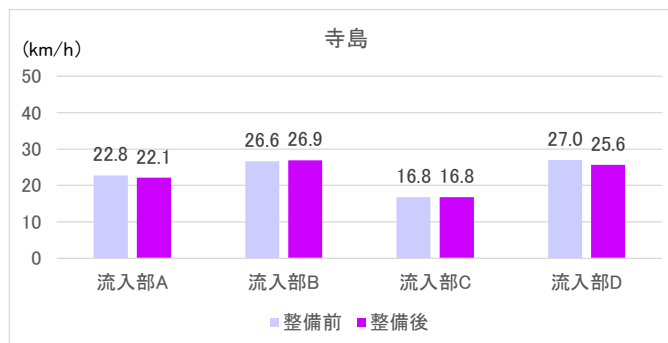
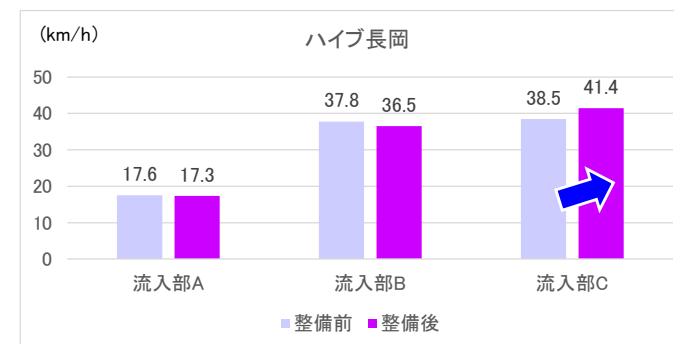
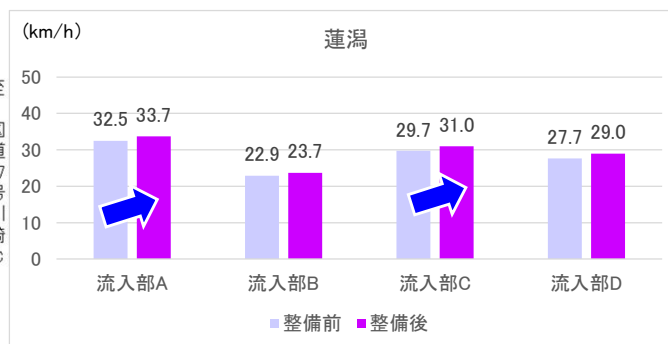
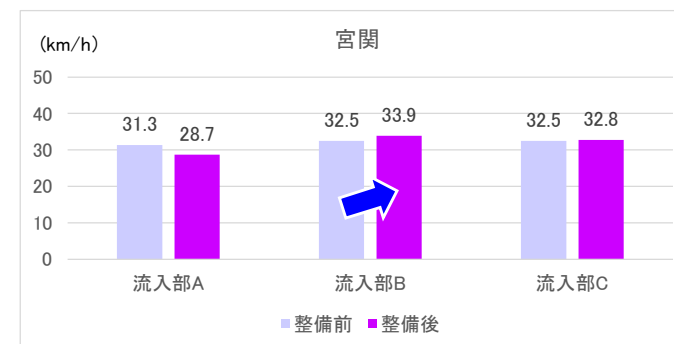
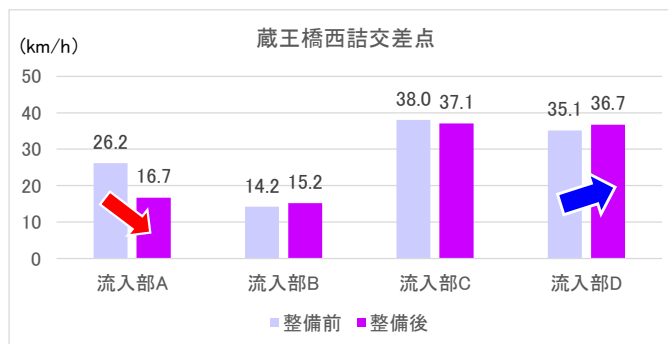
資料：「左岸バイパス開通1年後の整備効果」（長岡市土木部）

5. 県内各地の交通課題と取組

5-3-2 (2) 左岸バイパス北延伸の整備効果 (②主要渋滞箇所の変化)

- 左岸バイパス北延伸により、南北方向の流入部で速度改善みられるものの改善効果は限定的なものとなっている。
- 蔵王橋西詰交差点の流入部Aは流通産業団地の企業立地も合わせて交通量が増加したことで速度低下が生じている。
- 主要渋滞箇所のうち、宮関は、各流入部で渋滞緩和がみられることから解除候補とした。

■左岸バイパス北延伸後の交通量変化と主要渋滞箇所の速度変化



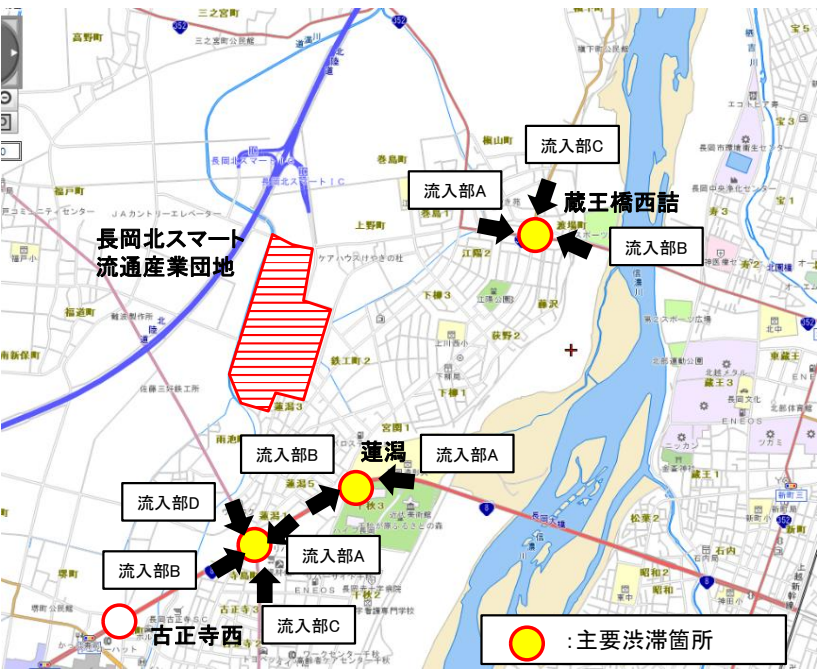
出典：ETC2.0プローブ情報
期間：整備前：R5秋期（9月～11月）
整備後：R6秋期（9月～11月）

5. 県内各地の交通課題と取組

5-3-3 長岡北スマート流通産業団地の供用に係る交通状況変化

○長岡北スマート流通産業団地は令和5年3月に完売し、一部の工場では稼働している。
○流通産業団地に関連する主要渋滞箇所の交通状況変化をみると、蔵王橋西詰で速度低下がみられるが、工場の稼働状況からみて、他の要因によるものと思われる。

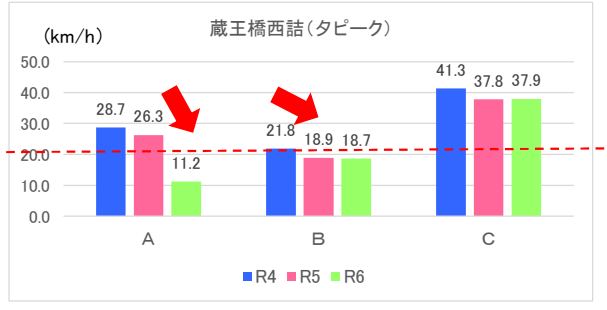
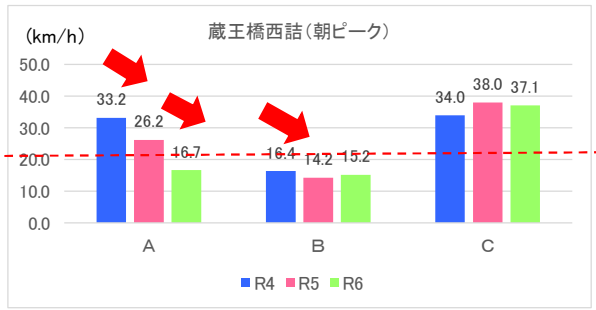
■事業位置および周辺図



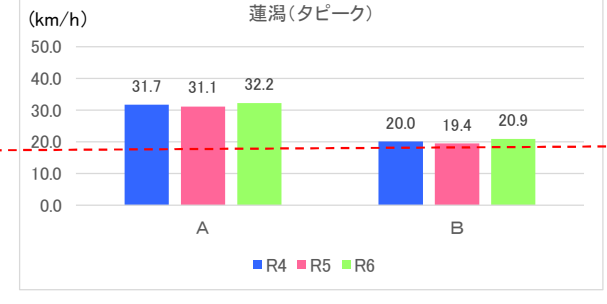
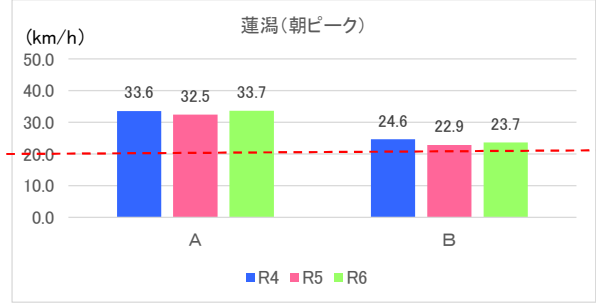
■主要渋滞箇所の速度変化

(蔵王橋西詰)

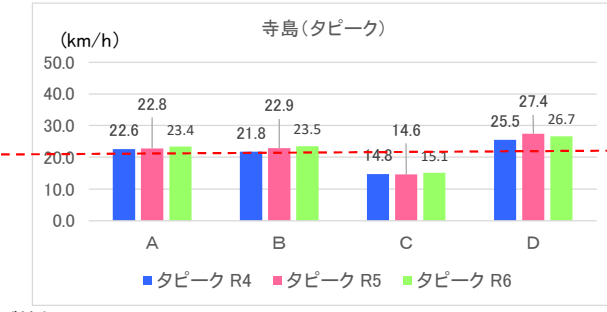
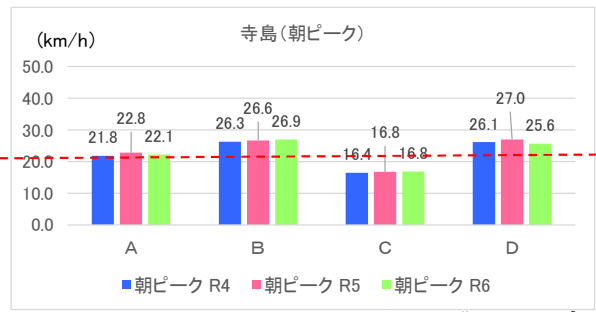
➡ :10%以上速度低下



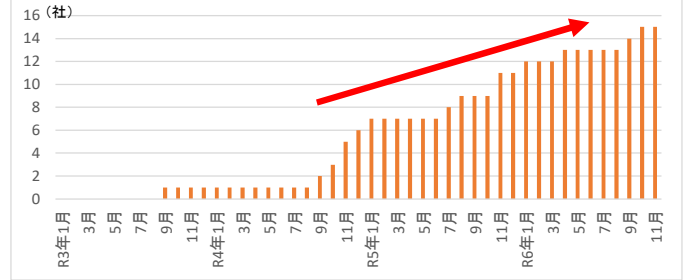
(蓮湯)



(寺島)



<長岡北スマート流通産業団地の立地企業数（完成数）>



出典：長岡市資料

出典：ETC2.0プローブ情報
期間：R4：秋期（9月-11月） R5：秋期（9月-11月） R6：秋期（9月-11月）

5－4. 上越地区

5. 県内各地の交通課題と取組

5-4-1 高田城址公園観桜会の渋滞への取り組みについて

(1) 経緯と今年度の概況

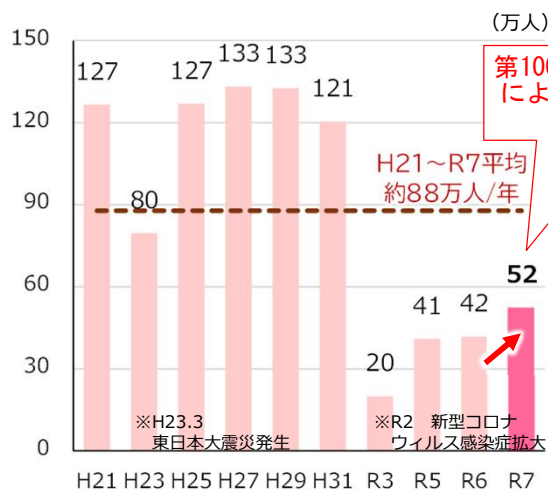
- 観桜会開催時は、例年空き駐車場を探す「うろつき交通」により会場周辺で交通渋滞が発生している。
- 上越市等は、令和6年より駐車場予約サービスの導入と会場周辺の空き駐車場を有効活用した民間シェア駐車場のサービスを導入した。
- 令和7年は、令和6年に対して民間シェア駐車場の登録箇所数が1.6倍、登録台数が1.5倍に増加した。

■第100回記念イベント

- ・記念植樹
- ・若い世代の参画推進（清掃、ガイド等）
- ・調査木語り部演出（プロジェクションマッピング）
- ・歴史博物館プロジェクションマッピング
- ・高田駅前広場プロジェクションマッピング
- ・桜見本園ライトアップ
- ・芝生広場におけるイベント開催
- ・宙バス（オープントップバス）の運行
- ・物産展会場での映えスイーツの販売
- ・第100回高田城址公園観桜会 記念パネル展

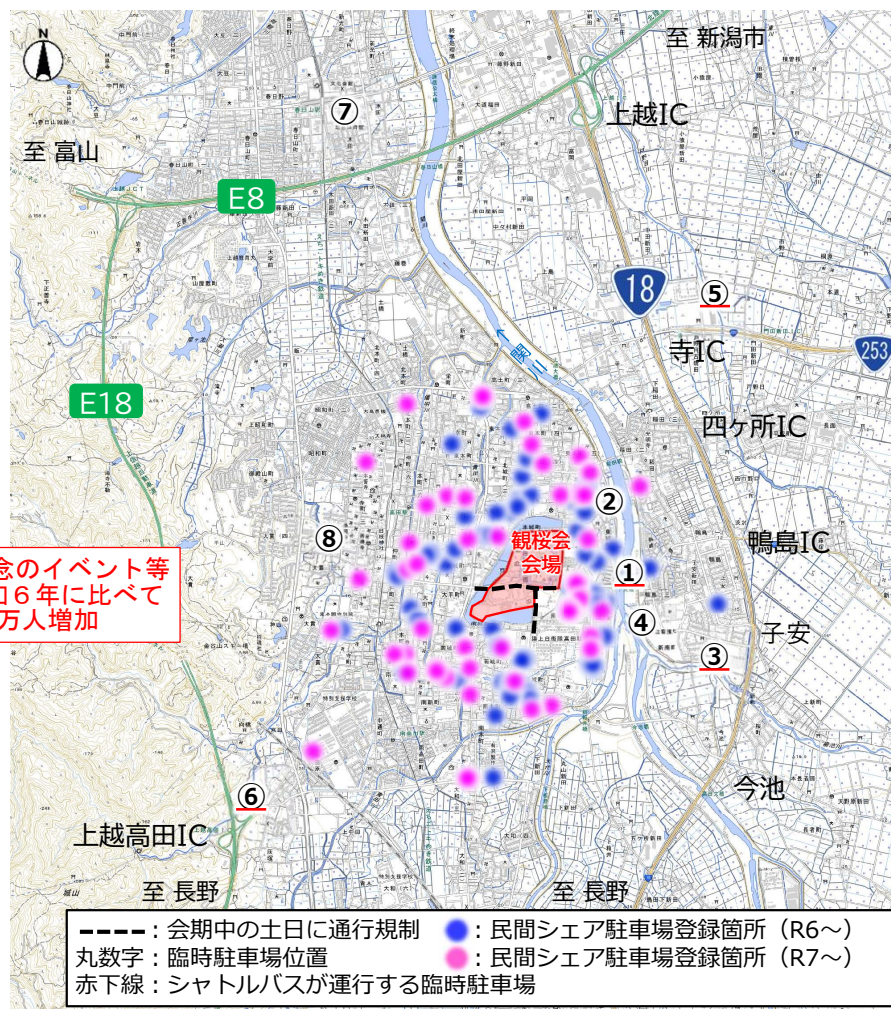
出典）上越観光Navi

■入り込み客数の推移



資料）上越観光コンベンション協会
(R3より集計方法を変更)

■観桜会会場・臨時駐車場・民間シェア駐車場位置図



■臨時駐車場

臨時駐車場	台数	駐車料金	開設日	備考
①関川中央橋右岸	420	1500円	全日	
②上越南消防署 (事前予約制)	30 20	2000円 3000円	土日	台数増 料金見直し
③上越モール	200	無料	最盛期	
④看護大学駐車場	100	無料	日のみ	
⑤上越総合運動公園	270	無料	最盛期 の土日	
⑥上越高田 I C	160	無料		
⑦上越市役所	500	無料		
⑧寺町駐車場	100	無料	全日	
合 計	1800			

※番号は左記位置図参照。
※①③⑤⑥は駐車場から会場行きシャトルバスが運行（赤下線）

■予約システムを導入した駐車場

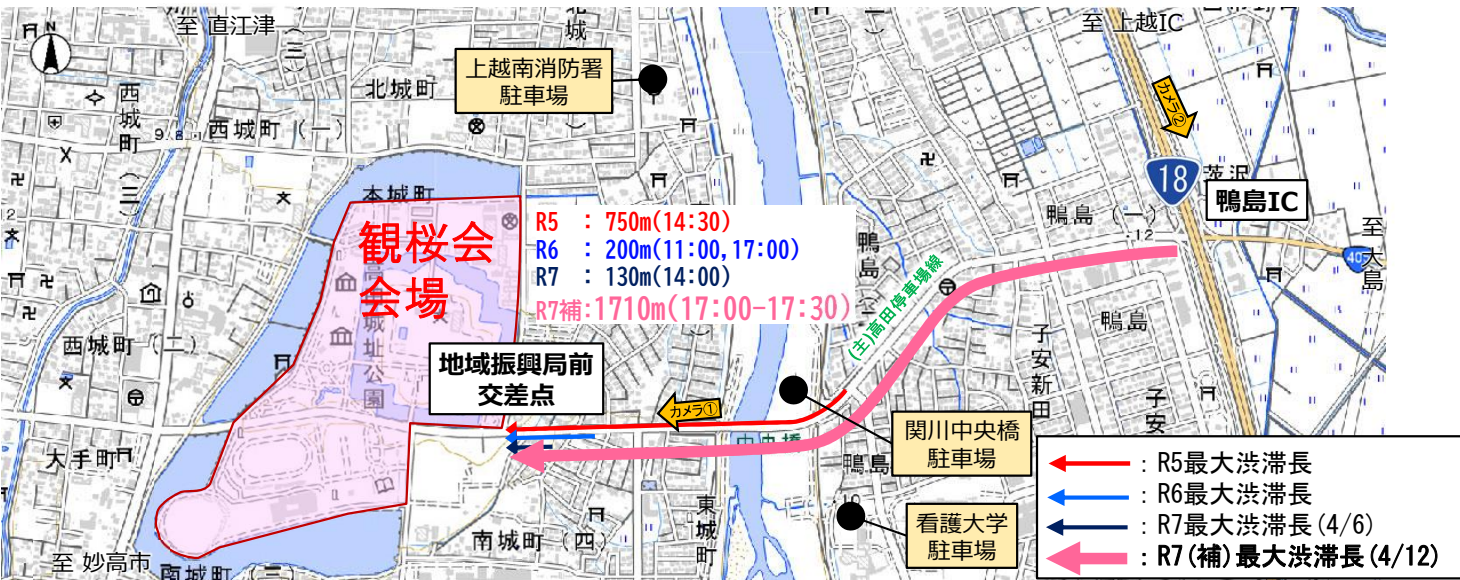
臨時駐車場 ②上越南 消防署	予約可能 台数	2000円/台：30台X3回X6日 3000円/台：20台X3回X6日
	予約枠・ 駐車料金	2000～3000円/台
民間シェア 駐車場	登録箇所数	114ヶ所（前年比1.6倍） ※R6は70ヶ所
	登録台数	635台/日（前年比1.5倍） ※R6は411台/日
	駐車料金	貸主が自由に設定

5. 県内各地の交通課題と取組

(2) 混雑概況

○令和7年の観桜会は、開花が遅れたことや天候、開催するイベントの影響もあり、来場者は4月12日(土)に集中した。
○当日のイベントが18時頃からの開催であったため、14時頃から(主)高田停車場線の渋滞が悪化し、17時台には地域振興局前交差点から鴨島ICまで渋滞し、その車列は国道18号本線まで達した。(渋滞調査は鴨島ICまでで実施)

■会場周辺の最大渋滞長



※調査実施日時: R5.4.2 (日) 8:00~20:00、R6.4.7 (日) 8:00~20:00、R7.4.6 (日) 8:00~22:00、R7.4.12 (土) 8:00~20:30

■国道18号・高田城址公園周辺の平均速度



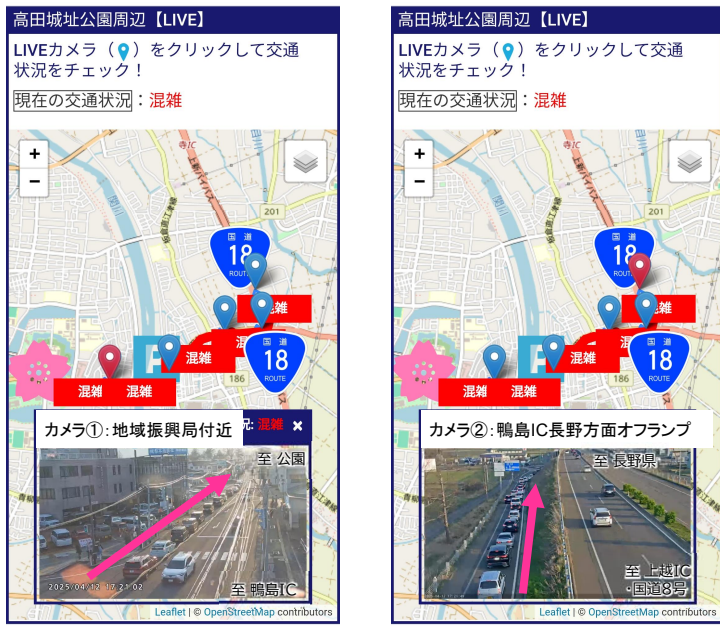
※ETC2.0プローブ: R7.4.12(土)15時台

■写真1: 国道18号子安交差点の滞留状況(上り長野方面)



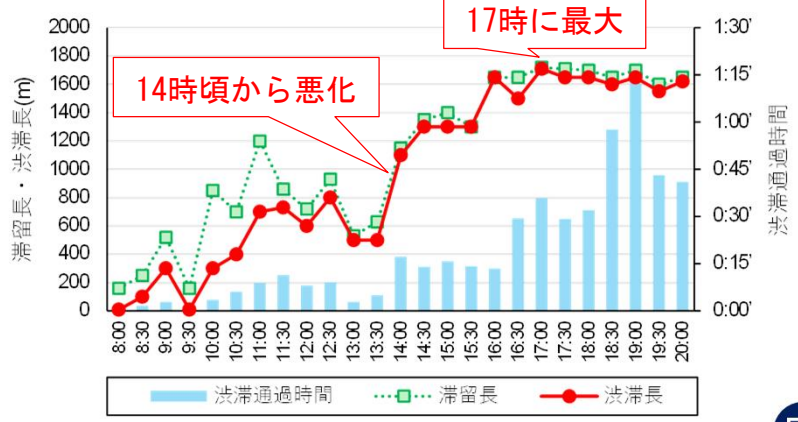
※R7.4.12 (土) 16時台撮影

■(主)高田停車場線の混雑状況 (R7.4.12)



※R7.4.12 (土) 17時台

■(主)高田停車場線の滞留長・渋滞長



※調査実施日時: R7.4.12 (土) 8:00~20:30

1) 取組6：来訪者への情報提供資料の作成

○ホームページや公式X等を通じて、円滑なアクセスを促すための「渋滞回避術」を提供した。

■ホームページ、公式X等を通じて提供した渋滞回避に向けた資料

鴨島IC以外からのアクセスを案内

ナビ機能の利用を周知
【取組5関連】

■ 試行提供したライブ映像画面

- ・会場までのアクセス路に設置したカメラ映像をリアルタイムで提供。
- ・画像解析技術を活用し、カメラ映像内の交通量等から混雑状況を自動判定し提供

(スマホ版)

高田城址公園観桜会にお車で来場される皆様へ

渋滞回避で観桜会をお楽しみいただく方法をご紹介します

現状

- 観桜会に車で来場する場合、国道18号の案内標識に従い「鴨島IC」から高田城址公園に向かう方が多いです。
- 鴨島ICから公園に向かう経路沿いに、駐車可能台数が最も多い臨時第1駐車場「関川中央橋右岸」がありますが、朝から利用希望車両が集中し混雑します。
- さらに、休日は公園前で車両の通行が規制されますので、公園から関川中央橋まで渋滞が続く場合があります。

事前に駐車場を予約してお越しください！

- 令和6年より事前に予約できる駐車場をご用意しています。駐車場は、臨時第2駐車場の「上越南消防署駐車場」と公園周辺の事業所などが参加した「民間シェア駐車場」があります。
- 令和6年は70ヶ所の駐車場登録があり、累計1,519台のご利用が予定されています。
- これらの駐車場の予約は「**軒先パーキング**」を通して行うことができます。

『高田城址公園』周辺には予約できる駐車場があります

- 指定区域①駐車場登録箇所(R6)

※上図は令和6年時の参加施設を基にしています。

軒先

高田城址公園観桜会
PARKING 観桜会駐車場予約ページ
https://www.nokasai.co.jp/event/pc/1522201

※予約するに会員登録が必要です。
※車種や台数は、上図①と図②で変動します。上図②は「指定区域②」の施設です。
※高田城址公園周辺と密着した「民間共有型パーキング」はございません。

予約可能な駐車場があることを周知

駐車場ごとにおすすめのアクセスIC等をご案内します！

●観戦会場開催中に国道18号から高田城址公園に向かう場合、ご利用になる駐車場ごとにおすすめのアクセスIC・交差点があります。

そこで、駐車場へのアクセス方法のご案内のため、**駐車場をエリア分け**しました。

当日は、右図を参考にしてください。

● 臨時駐車場(第1～第8)

■ 高田18号から各エリアに向かう主なIC・交差点

番号	場所	主な臨時駐車場
A	上越ICや中野所周辺エリア	第7駐車場：上野市役所
B	公園北側や高田駅周辺エリア	第2駐車場：上越南河内公園 第3駐車場：上越総合運動公園 第8駐車場：寺町駐車場
C	鳴鶴ICや公園周辺エリア	第1駐車場：関川中央通り右岸
D	上越モールや香瀬大寺周辺エリア	第3駐車場：上越モール 第4駐車場：香瀬大学
E	公園南側や上越高田IC周辺エリア	第6駐車場：上越高田IC

※エリアは混雑しやすいエリアですので、他エリアの駐車場のご利用をお勧めします。

※過年度の観戦会場開催期間中の混雑状況を踏まえ、早く到着できる可能性が高いIC・交差点をご案内しています。

🌸 軒先パーキングで駐車場を予約する方へ

●軒先パーキングで駐車場を予約をする場合、駐車場紹介ページ内に**「駐車場エリア番号」**を表示しています。

●ご利用になる駐車場のエリア番号をご確認いただき、上図のおすすめのアクセスIC・交差点を参考にしてください。

各駐車場紹介ページに表示された
駐車場エリア番号をご確認ください

ここに
注目！

※紹介ページを下にスクロールすると、「**「概要」**欄

が表示されます。こちらに国道18号から各エリアに向かう主なIC・交差点をご紹介します。当日お越しになる際の参考にしてください。

鴨島IC以外からのアクセス案内に使用
しているエリア番号について説明



ご利用駐車場まではナビ機能をご利用ください

●観覧会にお越しになる際に、ご利用になる駐車場が予めお決まりの方は、ご出発の際に、ご利用になる駐車場の住所をカーナビにご入力、またはスマホのナビ機能（Googleマップ等）をご利用になるのがお勧めです。

●軒先パーキングの駐車場案内ページには、駐車場の住所の記載があります。また、スマートフォンナビゲーション機能を利用できる地図ソフトもご利用もできます。

ご注意ください

ナビ機能をご利用になると、国道18号から来場される場合に、鴨島ICからのアクセスを案内する可能性があります。

アクセスするIC・交差点は、ナビ機能ではなく、前ページでご紹介しているおすすめの箇所をご参考にご来場ください。



駐車場の住所を
カーナビにご入力
またはスマホの
ナビ機能を利用

※左図は開会中の画面イメージです。ライブ映像の映像の画内も含め、実際の画面とは異なる場合がありますのでご注意ください。

鴨島ICから公園までのライブ映像、混雑状況をお届けします！

●国道18号鴨島ICから高田城址公園に向かう経路の「**ライブ映像と混雑状況**」をインターネットを通じてリアルタイムにお届けします。※**1日限定の取り組み**です。

●高田城址公園またはご利用になる駐車場までのアクセスルートをお選びいただく際にご参照ください。

●混雑が見られる場合は、鴨島ICではなく別のICや交差点から高田城址公園に向かうことをお勧めします。※鴨島IC以外の交差点等は、前ページ上段の図をご覧ください。

ライブ映像・混雑状況 提供サイト
【土日限定】



※混雑状況を見る際は、お手持ちのスマートフォンにインターネットに接続し、左のサイトにアクセスください。

<https://vca.office.aftac.com/jpn/18200/index>



ライブ映像（右図）の提供を周知

Home icon, URL: fetycam.jp:18280, Plus icon, Battery icon: 13%, Signal strength icon.

高田城址公園周辺 [LIVE]

LIVEカメラ (📍) をクリックして交通状況をチェック!

現在の交通状況: 混雑

カメラNo1 現在の交通状況: 混雑 ✕

2025/04/12 11:59:59

Leaflet | © OpenStreetMap contributors

5. 県内各地の交通課題と取組

2) 取組7：国道8号及び18号上での情報提供

○国道8号及び18号上の道路情報板を通じて、予約駐車場の利用や観桜会ホームページの閲覧を促す情報を提供した。

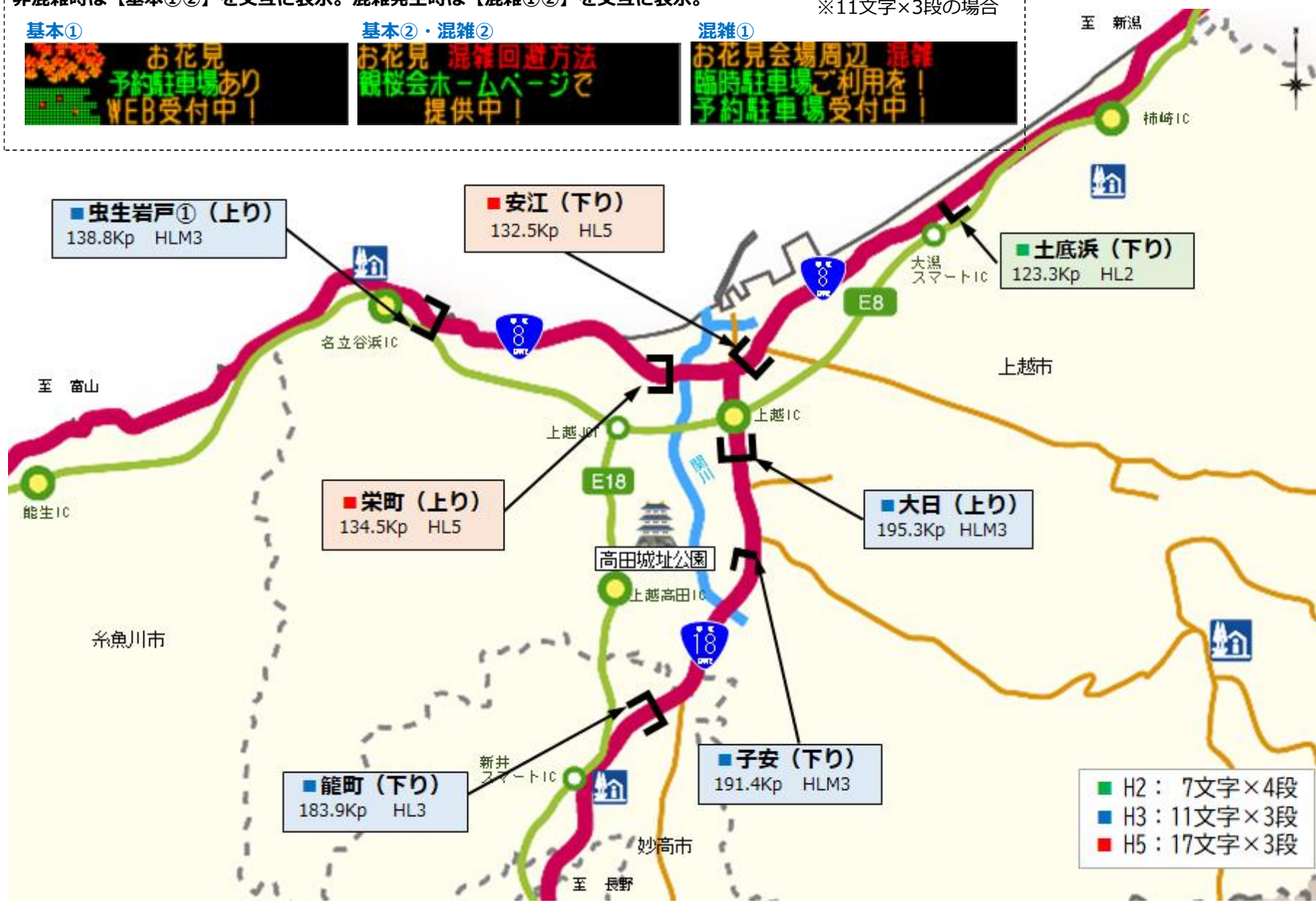
非混雑時は【基本①②】を交互に表示。混雑発生時は【混雑①②】を交互に表示。

基本①

基本②・混雑②

混雑①

※11文字×3段の場合



◆道路情報板による 情報表示状況

基本①

※国道8号 土底浜 (下り富山方面) R7.3.25(火)撮影

基本②・混雑②

※国道8号 土底浜 (下り富山方面) R7.4.12(土)撮影

混雑①

※国道8号 土底浜 (下り富山方面) R7.4.12(土)撮影

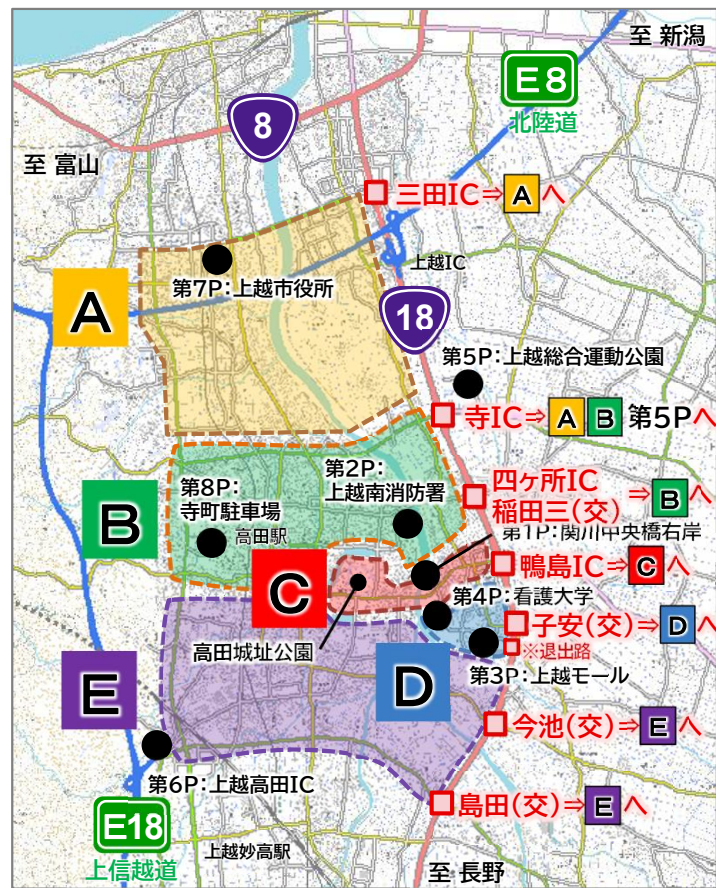
5. 県内各地の交通課題と取組

(4) 渋滞緩和への効果

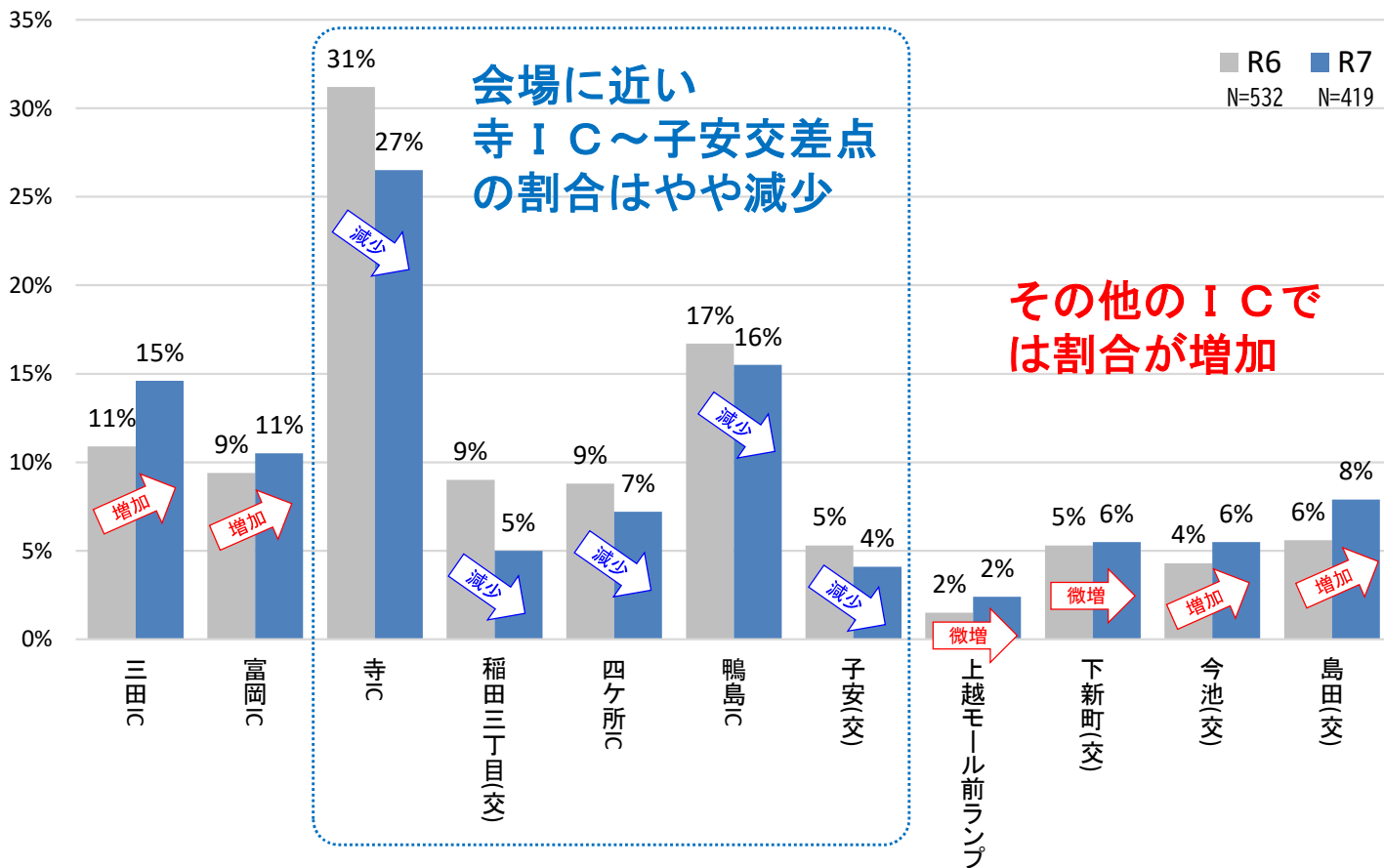
○同程度の来場者数であった日を対象に駐車エリアへのアクセスIC(交差点)の割合を比較した結果、公園最寄りICの利用割合が減少し、他のICの割合が増加していることから、周知による分散効果が確認された。

■ ホームページ等で周知したアクセスIC等

- 臨時駐車場(第1～第8)
- 国道18号から各エリアに向かう主なIC・交差点



■ 駐車エリア全体 (A～E) の国道18号アクセスIC・交差点の割合 (R6・R7の土曜)



※終点が駐車場エリア内かつ3時間以上滞在したトリップを抽出

資料) 上越観光コンベンション協会、ETC2.0プローブ

(5) 今後の展望

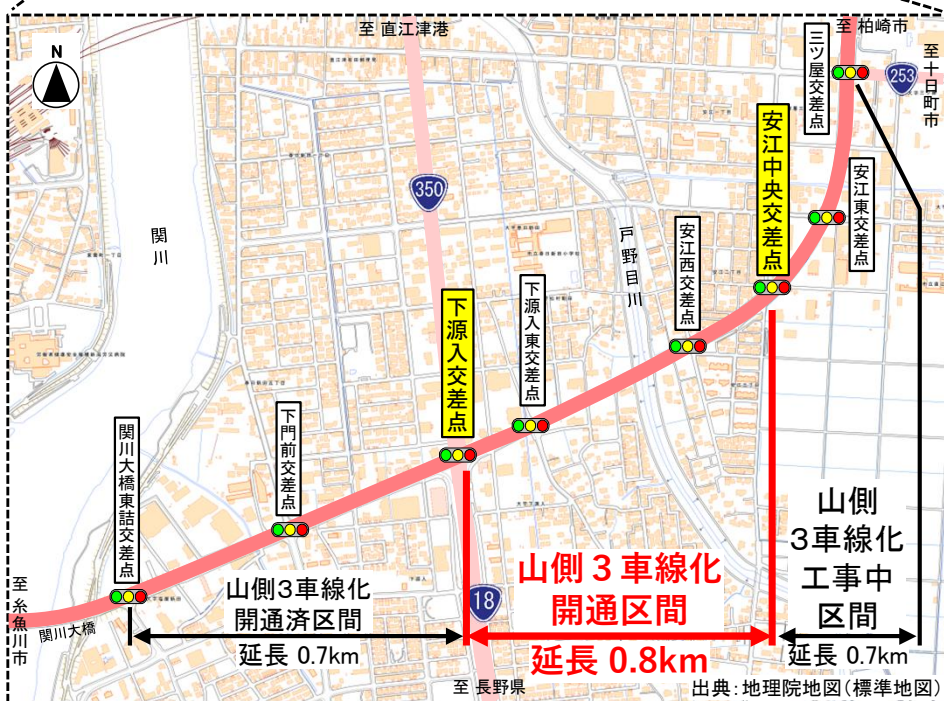
○令和7年は交通の分散効果の可能性が確認されるなど、一定の効果が見られた。
○今後は今回見送った「民間シェア駐車場の予約枠の見直し」のシステム改良など、更なる渋滞対策に取り組む。

5. 県内各地の交通課題と取組

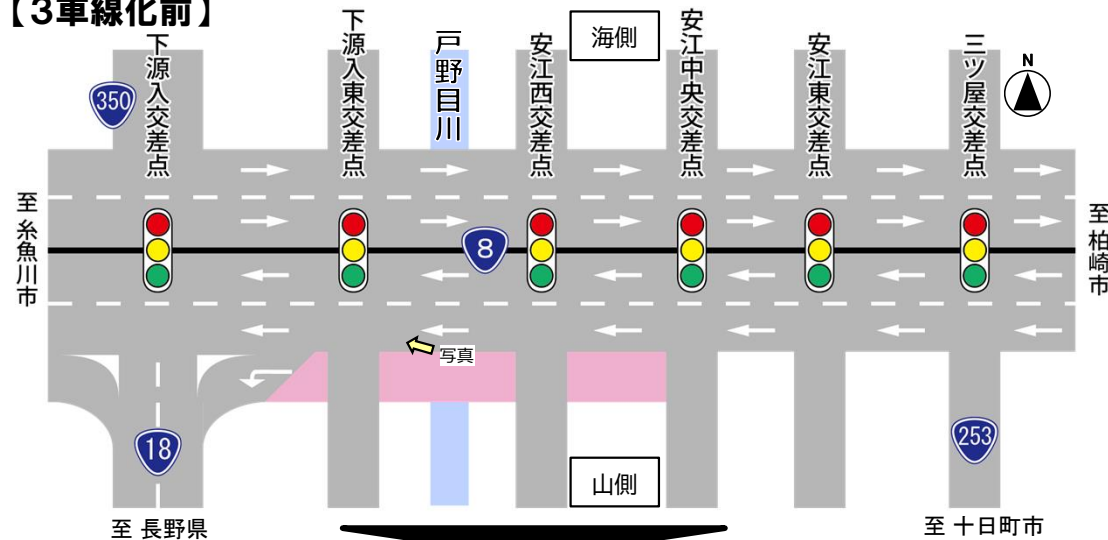
5-4-2 直江津バイパス山側3車線化後の交通状況

(1) 直江津バイパス山側3車線化の概要

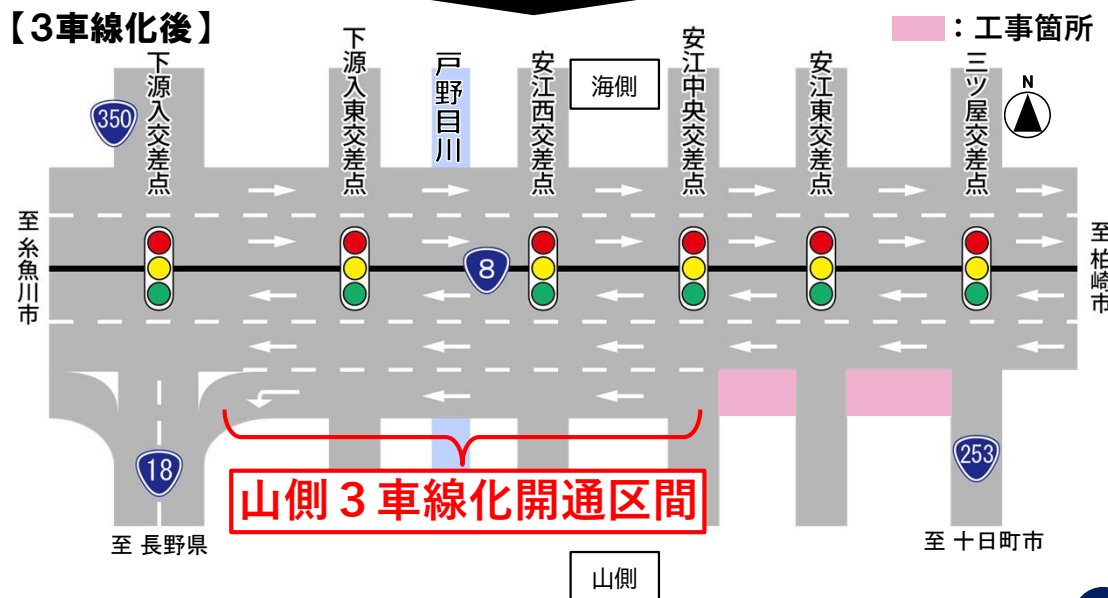
- 国道8号直江津バイパスでは渋滞緩和を目的に山側3車線化工事(三ツ屋交差点～関川大橋東詰交差点)を行っている。
- 令和6年3月に安江中央交差点～下源入交差点間が部分開通し、残る三ツ屋交差点～安江中央交差点は工事中となっている。



【3車線化前】



【3車線化後】

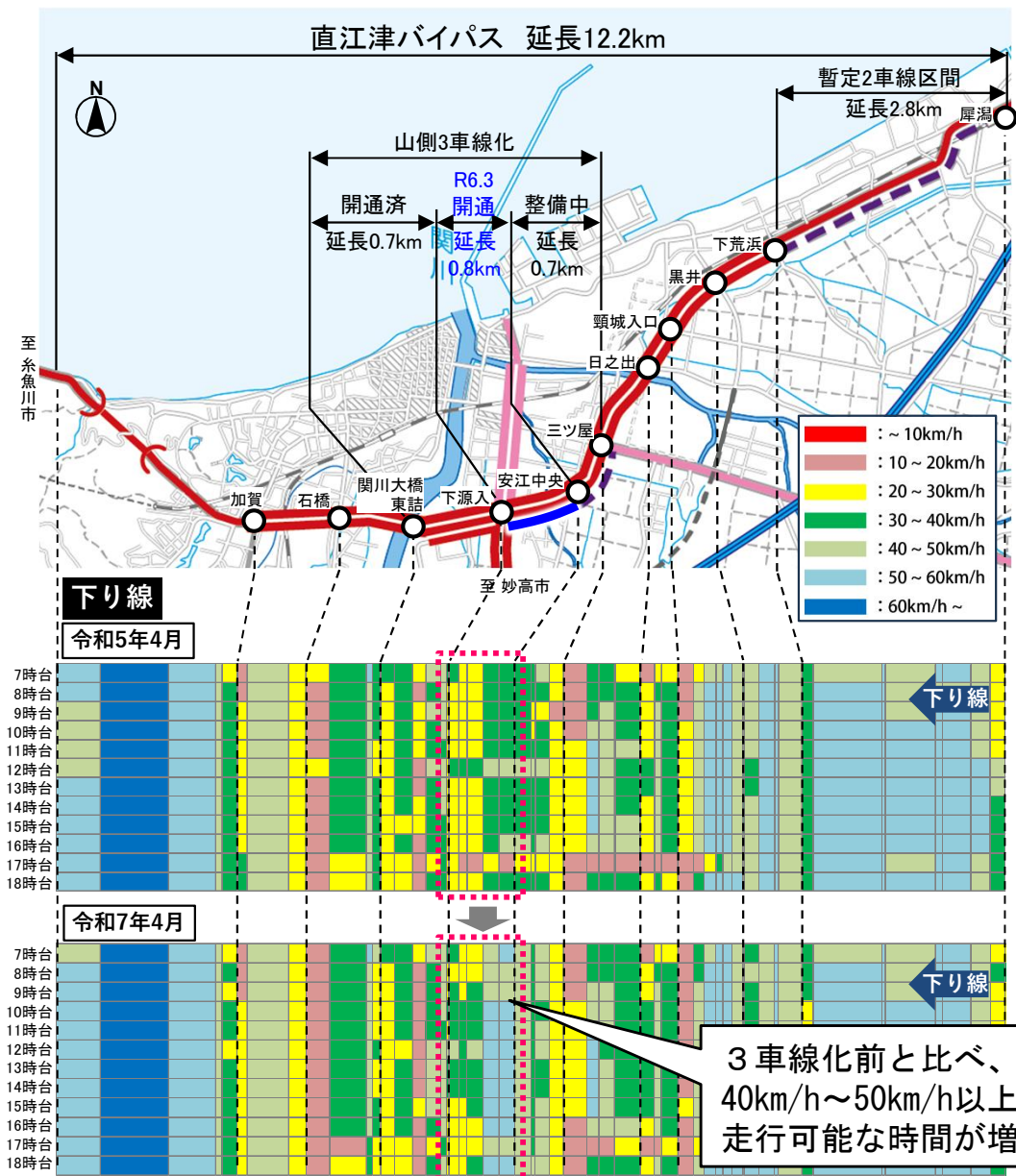


5. 県内各地の交通課題と取組

(2) 直江津バイパス山側3車線化の効果

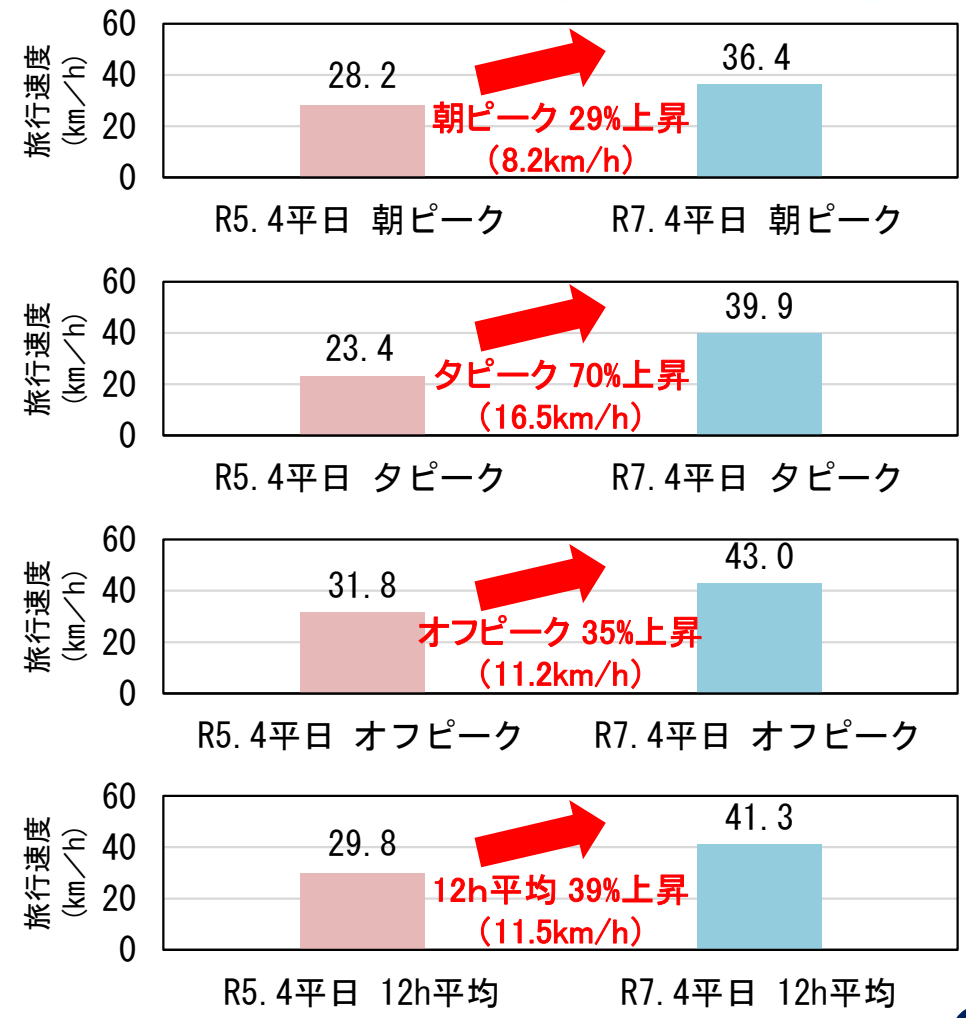
○令和6年3月の部分開通により、下り線における旅行速度が29%～70%上昇した。

■直江津バイパスの旅行速度（下り線）



■3車化区間の平均旅行速度

朝ピーク：7時～9時
 オフピーク：9時～17時
 タピーク：17時～19時



出典：ETC2.0プローブ情報 様式2-4、期間：R5.4、R7.4（平日平均）

5. 県内各地の交通課題と取組

5-4-3 国道8号糸魚川市におけるゴールデンウィーク中の混雑について

○令和6年ゴールデンウィーク期間中の全国の交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析した結果を国土交通省道路局が発表しており「特に混雑が見られたエリア」に『国道8号 糸魚川市』が含まれていたため、交通状況調査を実施した。



令和6年7月10日
道路局企画課

令和6年ゴールデンウィークの一般道路の交通状況

～全国的な観光需要の回復傾向と渋滞対策の必要性～

令和6年のゴールデンウィーク期間中の一般道路の交通状況について、ETC2.0プローブデータを用いて分析を行いましたので、お知らせします。

※WISNET2050・政策集に基づき、サービスレベルをデータで評価する取り組み（見える化）の一環で行ったものです。

<主なポイント>

○全国12,898地域（5km×5kmメッシュ）について、平常時（令和3年10月の平日）との平均旅行速度を比較

速度が低下する地域：2,465地域（うち、平均速度が1割以上低下：550地域）
速度が向上する地域：10,433地域

⇒これは、帰省や観光トリップにより観光地等が混雑する一方、都市部などでは、通勤・通学や産業活動が減少し需要が減少すること等によると考えられます。

○全国125,379区間（交通調査基本区間）について、平日（令和6年4月24日、25日）との平均所要時間を比較

平均所要時間が平日の1.5倍以上 1日以上：1,973区間
3日以上：656区間

※各地域の交通状況については、以下の見える化マップでご覧いただけます。

<https://www.mlit.go.jp/road/traffic/gw2024/>

○平常時・平日と比べて、特に、80エリアは混雑が顕著であり、観光需要や商業施設の存在、高速道路アクセスなどが混雑の原因と考えられます。

○混雑地域のトレンドは、

- ・混雑している区間数のピークは5/4（土）で、最終日の5/6（月）は最も少なくなっています。
- ・令和3年と令和6年のGWの平均所要時間を比較した結果、75%の地域で所要時間が増加し、需要回復が示唆されます。

（添付資料）

- ・別紙1 各地域の交通状況（見える化マップ）
- ・別紙2 具体的な抽出の考え方
- ・別紙3 混雑地域のトレンド
- ・別紙4 特に混雑が見られたエリア

<問い合わせ先>

道路局企画課道路経済調査室 課長補佐 一木、道路調査高度化係長 殿井
代表：03-5253-8111（内線37-633、37-635） 直通：03-5253-8487

GW期間（4/27～5/6）中、特に混雑が見られたエリアの具体的な抽出方法

<地域分析（5km×5kmメッシュ）>

メッシュ平均速度データ（※1,2,3,4）
12,898地域

平均速度が平常時（※5）と比べて高い

平均速度が平常時（※5）と比べて低い

速度が向上する地域
10,433地域

速度が低下する地域
2,465地域

速度低下が顕著な地域

所要時間が平常時より1割以上増加：550地域
所要時間が平常時より3割以上増加：121地域

<区間分析（交通調査基本区間）>

区間平均速度データ（※1,2,6,7）
125,379区間

平均所要時間が平日（※8）の1.5倍以上

所要時間増加が顕著な区間

1日以上：1,973区間
3日以上：656区間

上記1,973区間に含まれる交差点数：1,742箇所

速度低下が顕著な地域、かつ所要時間増加が顕著な区間が重複するエリア（※9）

特に混雑が見られたエリア：80エリア

国道8号 糸魚川市
が含まれている

※1：ETC2.0プローブデータを使用

※2：対象道路は、一般国道、主要地方道、一般都道府県道、指定市の市道の一部のうち、高規格幹線道路及び高速会社管理道路を除いた道路

※3：対象メッシュは、令和3年10月平日、令和6年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されているメッシュ（離島を除く）

※4：メッシュ内の全区間の昼間12時間平均旅行速度（「平均速度」）

※5：令和3年10月平日平均速度

※6：対象区間は、令和6年4月24・25日、令和6年GW各日の全ての日程で旅行速度が計測されている区間（欠測が多い区間を除く）

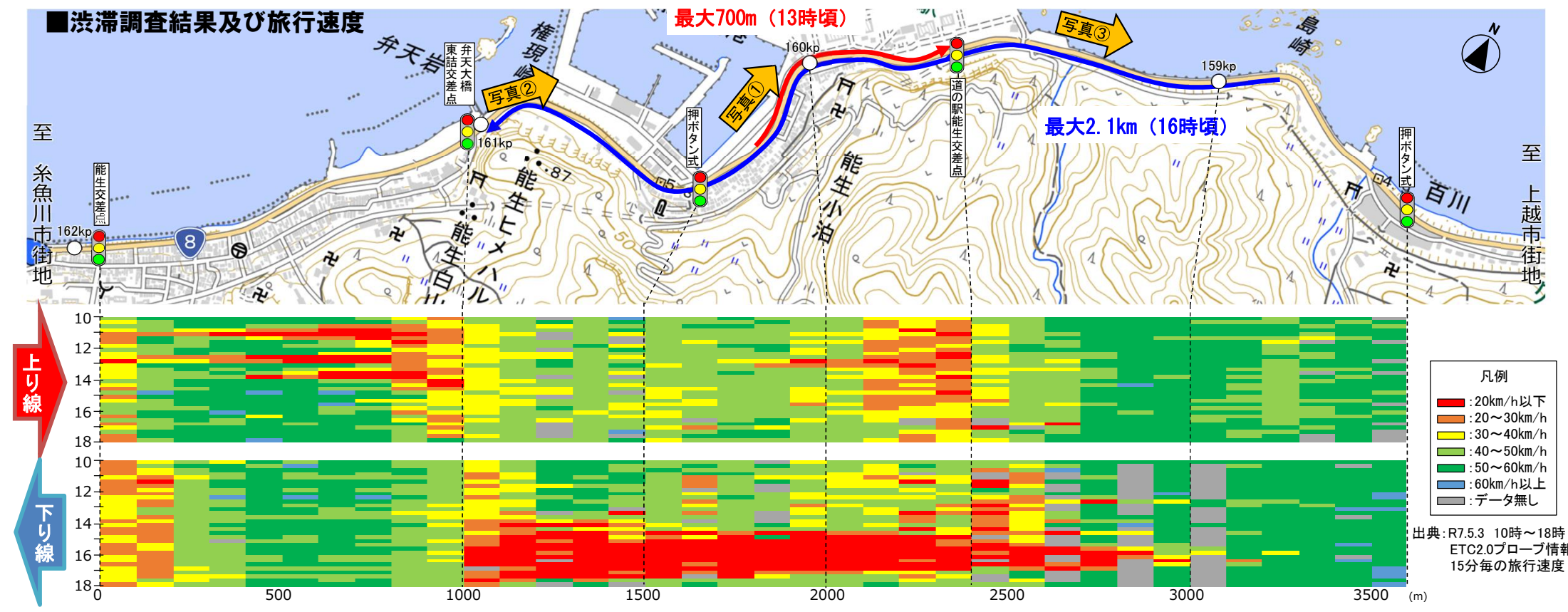
※7：各区間の昼間12時間平均旅行速度（「平均速度」）

※8：令和6年4月24・25日平均速度

※9：区間延長が300m未満、能登半島地域を除く

5. 県内各地の交通課題と取組

○令和7年5月3日(祝)に対象箇所周辺の渋滞調査とナンバープレート調査を実施した結果、上り車線では13時頃に道の駅能生交差点を起点として最大約0.7km、下り車線では16時頃に弁天大橋東詰交差点を起点として最大2.1kmの渋滞を確認した。



上り車線最大700m
の渋滞(13時頃)



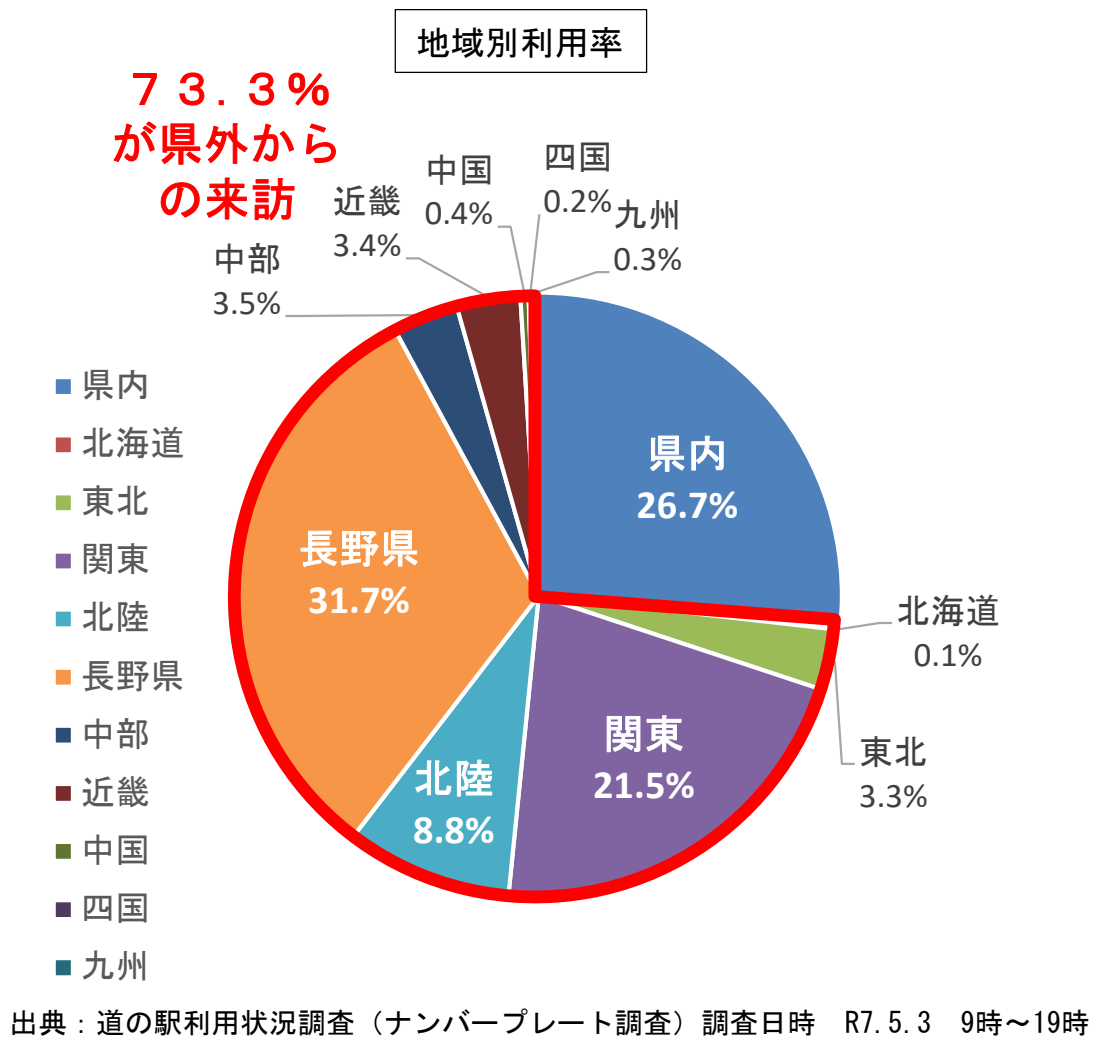
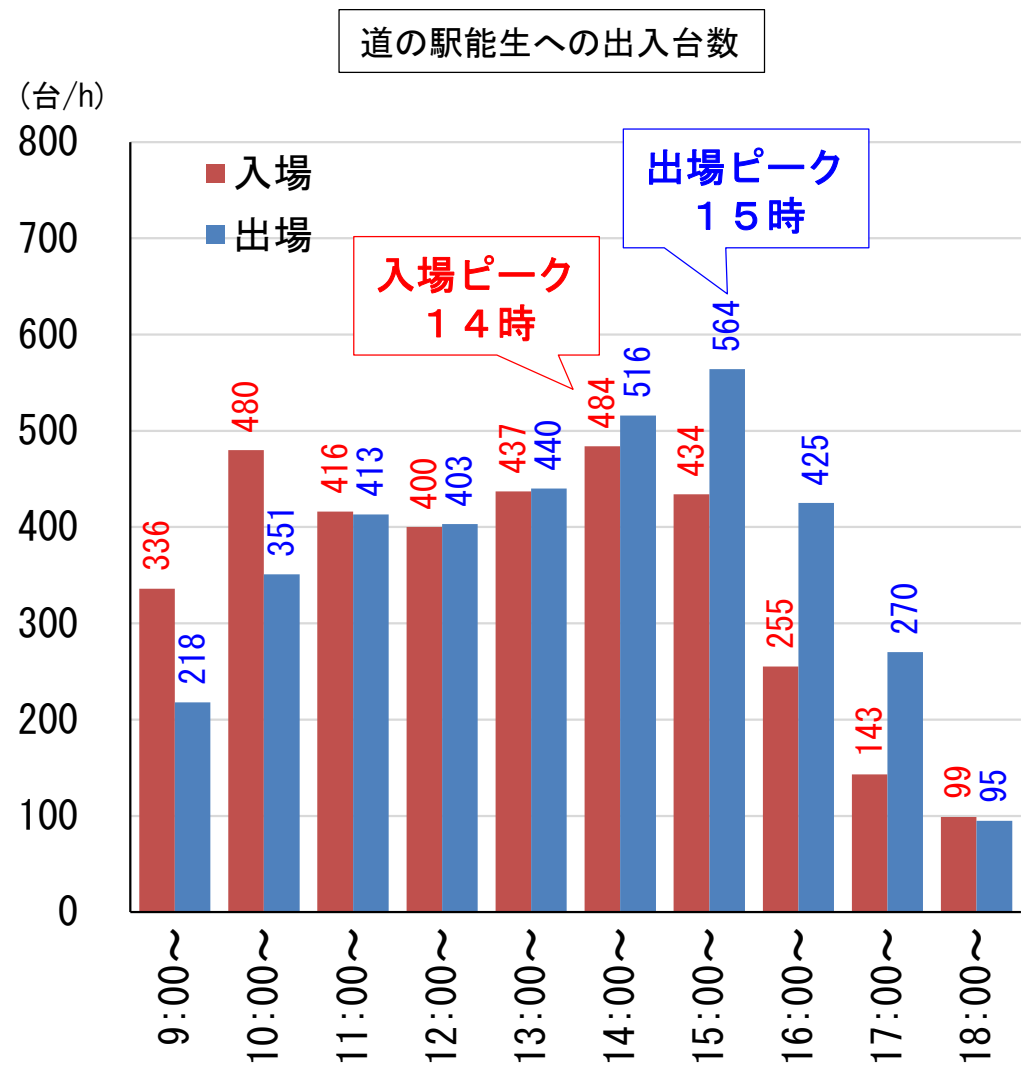
下り車線
最大2.1km
の渋滞
(16時頃)

5. 県内各地の交通課題と取組

○道の駅への入場台数は14時台がピーク、出場台数は15時台がピークとなり、渋滞長が最大となる時間帯(上り13時頃、下り16時頃)と概ね一致する。

○来訪者は、県外からが7割を超えているため、最寄の高速ICである能生IC方面からの交通量の増加が推測される。

■ナンバープレート調査結果



5. 県内各地の交通課題と取組

- 道の駅マリンドリーム能生周辺の渋滞は、GWや盆等の大型連休時および大型イベント開催時に限られ、普段の平日や週末は特に目立った混雑は見られない。
- 糸魚川市では「マリンドリーム能生周辺整備計画」を策定しており、道の駅の駐車場再編や出入り口の見直し等をはじめとし、道の駅周辺地域も含めて渋滞緩和につながるような計画を検討予定。
- 国としても、今後、渋滞要因の把握・対策案について検討を進める予定。



図 駐車場出口動線の見直し案（マリンドリーム能生周辺整備計画より）

6. 今後の進め方について

6. 今後の進め方について

■ 新潟県渋滞対策協議会の進め方

R7. 8. 27

第19回新潟県渋滞対策協議会（今回）

- 主要渋滞箇所の見直し
- 追加・解除箇所(案)の登録承認(県内)
- 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



- ・主要渋滞箇所のモニタリングを継続
- ・追加・解除箇所(案)の現地確認

R8. 夏頃

地区WGにおける議論

- 追加・解除箇所(案)の登録承認(WGエリア)



R8. 夏頃

第20回新潟県渋滞対策協議会の開催

- 追加・解除箇所(案)の登録承認(県内)

**参考）第17回新潟県渋滞対策協議会
解除箇所(案)について**

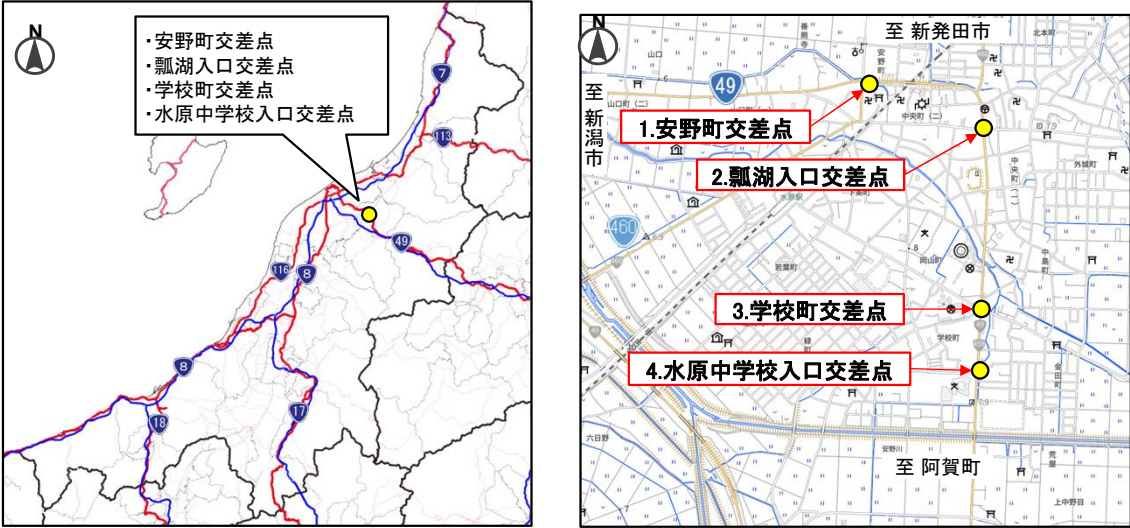
1.第17回新潟県渋滞対策協議会 解除箇所（案）

○主要渋滞箇所282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
をもとに解除候補箇所（案）を4箇所選定。
⇒4箇所について、今後現地確認を実施し、混雑の緩和が確認できた時点で主要渋滞箇所の解除候
補箇所とする。

【主要渋滞箇所の解除フローに基づいた解除箇所（案）】

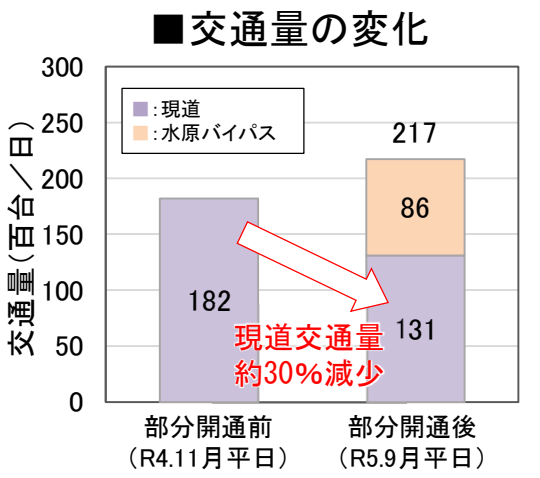
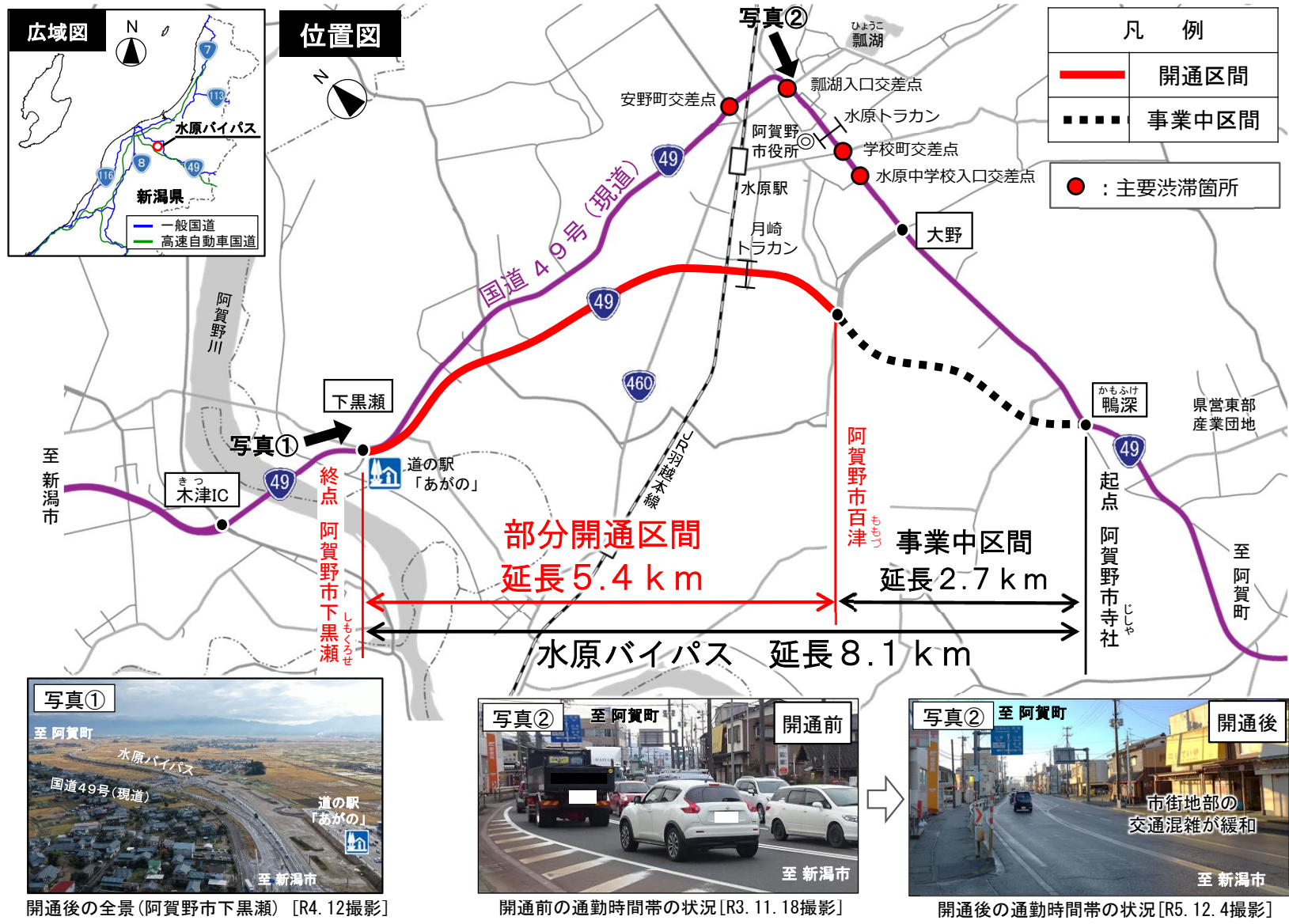
解除フロー 該当状況	No	路線名	交差点名	市町村	H24年度 （当初） 抽出基準	混雑が緩和した理由	解除 判定
渋滞緩和の 要因が明確	1	国道49号	安野町	阿賀野市	C	水原バイパスの部分開通(R4.12)により、交通が転換し、渋滞緩和が図られたと考えられるため。	○
	2	国道49号	瓢湖入口	阿賀野市	パブコメ		○
	3	国道49号	学校町	阿賀野市	パブコメ		○
	4	国道49号	水原中学校入口	阿賀野市	パブコメ		○

【解除箇所（案） 位置図】

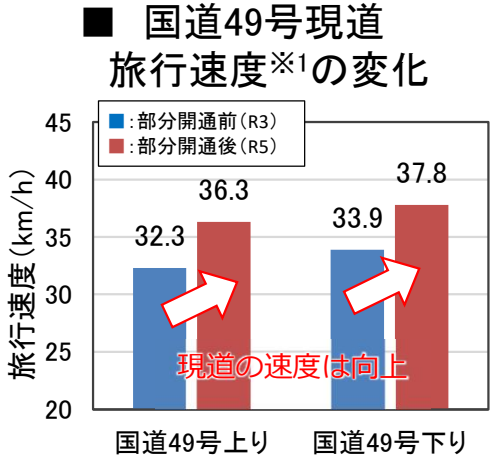


2. 解除箇所（案）（国道49号水原バイパス部分開通）

○R4年12月に国道49号水原バイパスが部分開通（阿賀野市百津～同市下黒瀬）した。
○水原バイパスの部分開通により現道の交通量は約30%減少し、水原バイパスへ交通が転換された。
○交通転換に伴い、阿賀野市街地部の交通混雑が緩和し、現道の旅行速度も向上した。



出典：トラカンデータ
（現道：R49 水原、バイパス：R49 月崎）

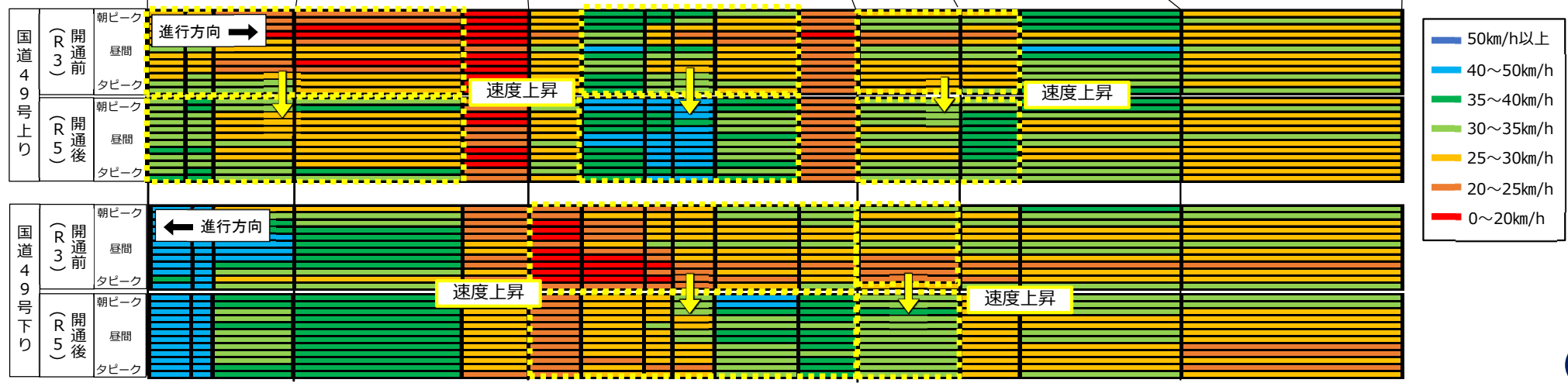


※1 出典 : ETC2.0プローブ情報
算定条件 : 秋期 (9月～11月)
平日昼間12時間 (7時台～18時台)
算定区間 : 下黒瀬交差点～大野交差点間

2.解除箇所（案）（国道49号水原バイパス部分開通）

OR4年12月の水原バイパス部分開通により、主要渋滞箇所4箇所を含む国道49号現道区間における旅行速度は、部分開通前に比べて全体的に向上している。

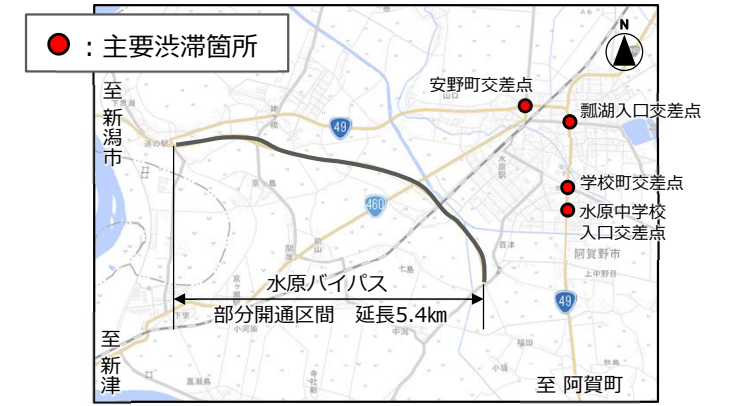
■開通前後における旅行速度の変化



3.解除箇所(案) (国道49号 安野町交差点)

【渋滞緩和要因】：国道49号水原バイパスの部分開通(R4.12)によって交通量が転換し、渋滞緩和が図られたと想定。
【データ分析】：旅行速度は部分開通前に比べ、主道路(国道49号)で上昇している傾向にある。
：交差点全体の渋滞損失時間も減少しており、渋滞緩和が考えられる。

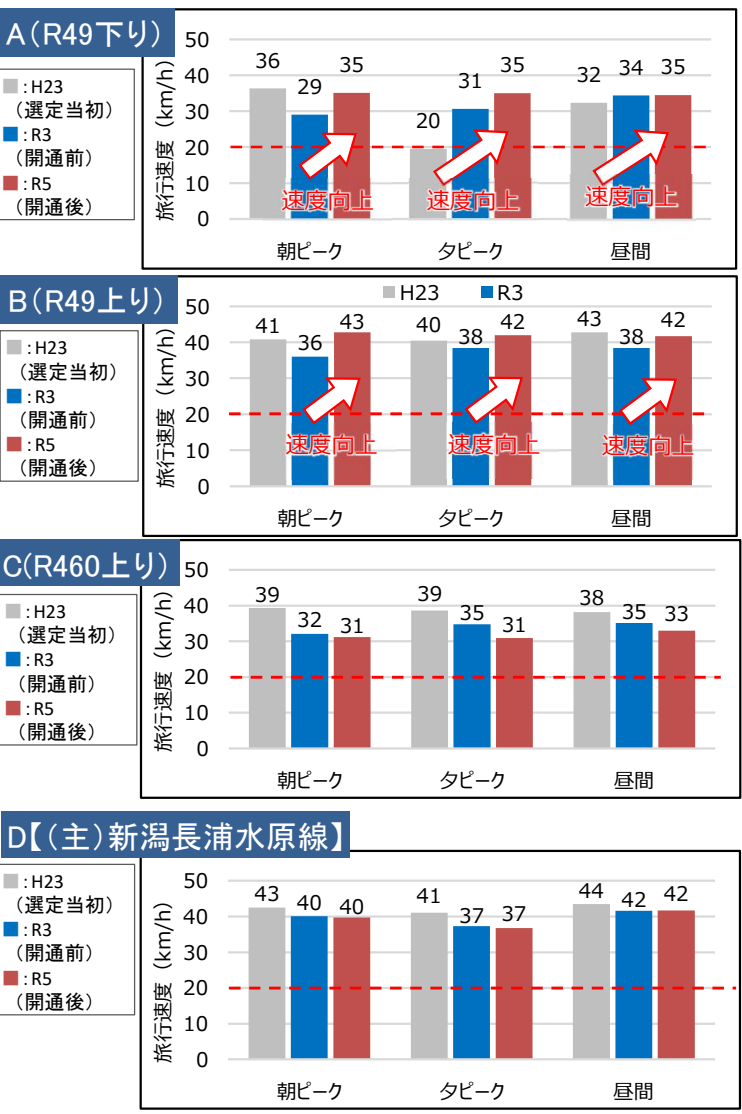
■ 広域位置図



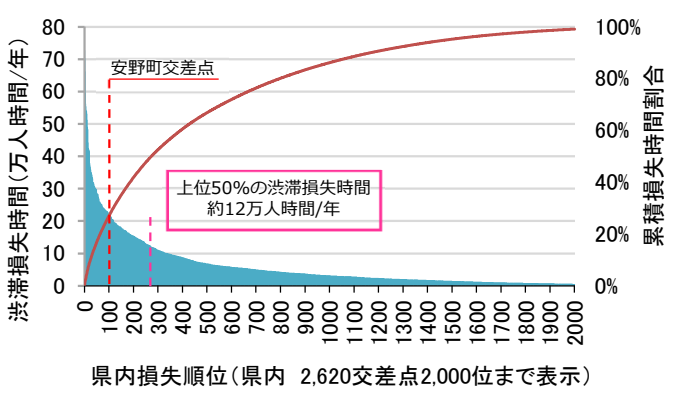
■ 詳細位置図



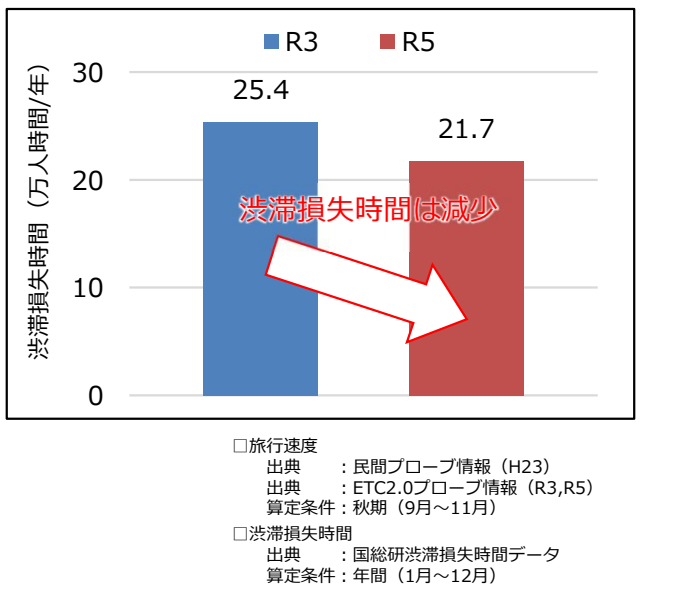
■ 旅行速度の変化



■ R5渋滞損失時間



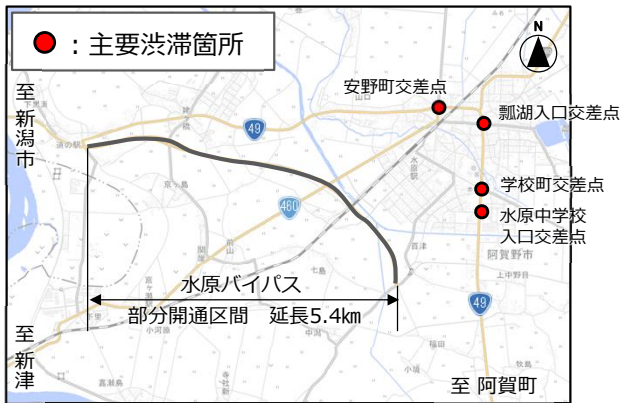
■ 渋滞損失時間の変化



4.解除箇所（案）（国道49号 瓢湖入口交差点、学校町交差点、水原中学校入口交差点）

【渋滞緩和要因】：国道49号水原バイパスの部分開通 (R4. 12) によって交通量が転換し、渋滞緩和が図られたと想定。
【データ分析】：各交差点で部分開通前に比べて速度が概ね上昇しており、渋滞緩和が考えられる。

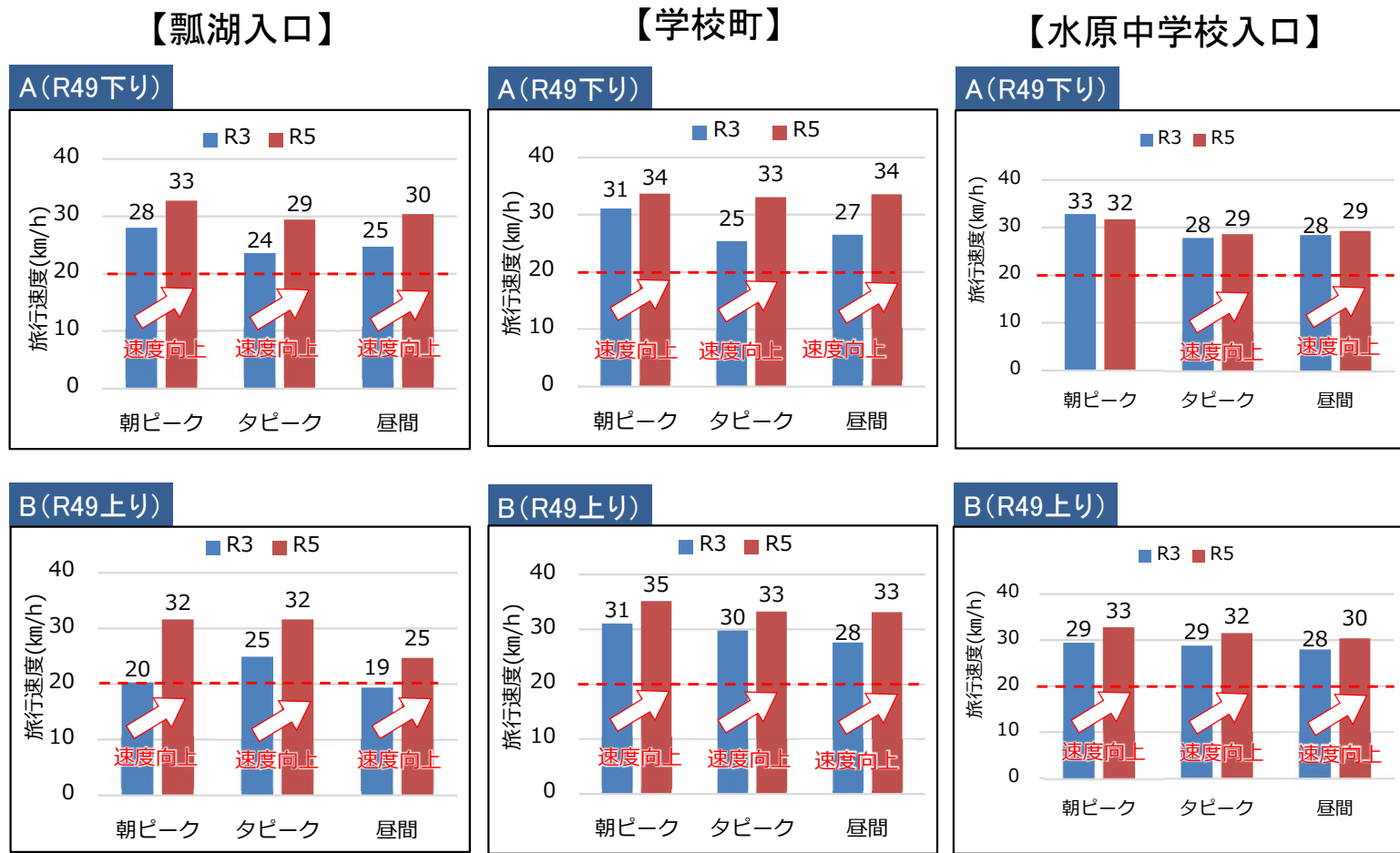
■ 広域位置図



■ 詳細位置図



■ 旅行速度の変化



□ 旅行速度
出典：ETC2.0プローブ情報
算定条件：秋期（9月～11月）