

国道116号 ^{よしだ}吉田バイパス

説明資料

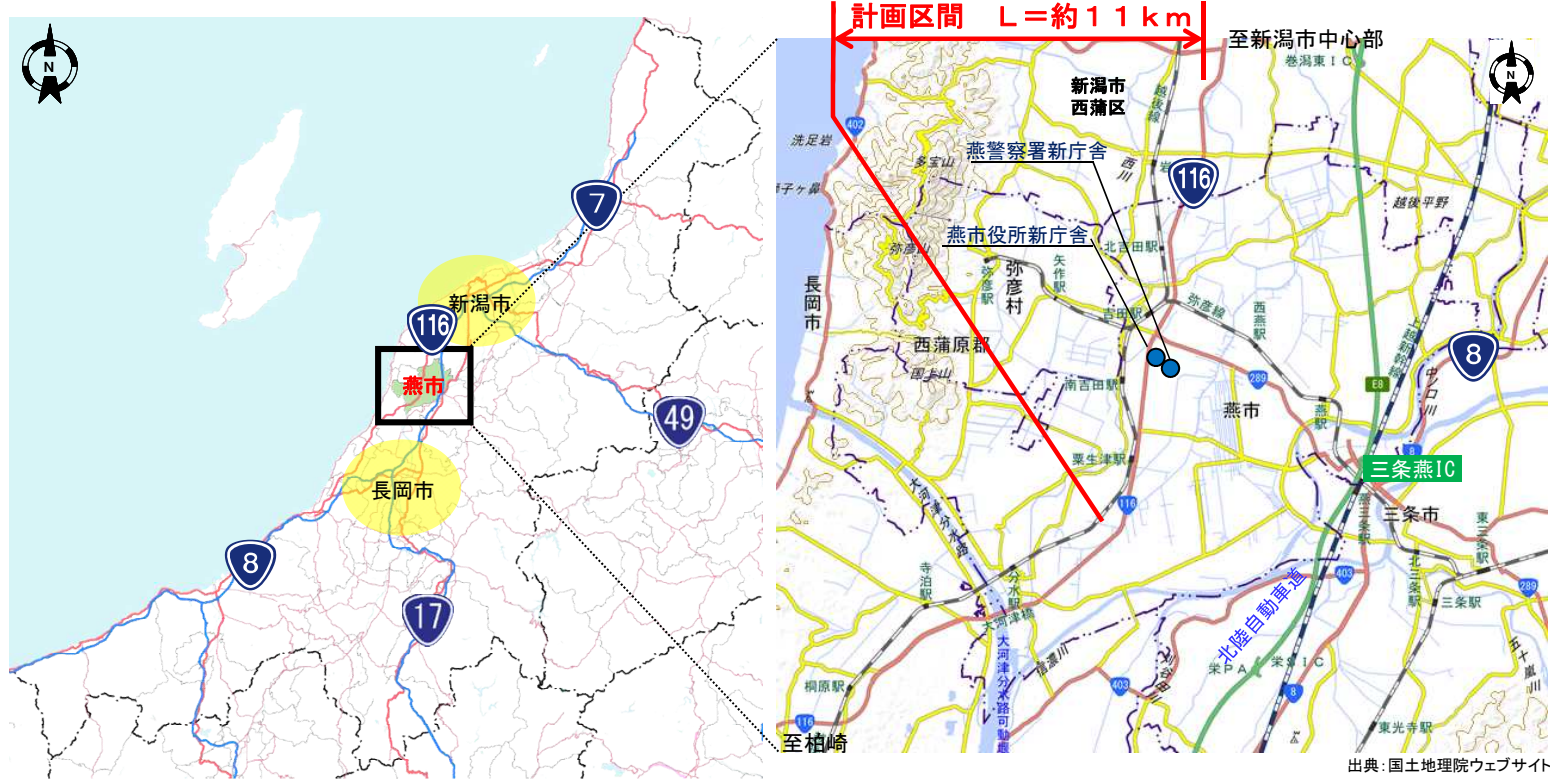
目次

1. 吉田バイパスの計画区間	1
2. これまでの経緯	3
3. 地域の概要	8
4. 地域の状況と課題	12
5. 地域計画との整合	16
6. 対応方針(案)について	19
7. 自治体の意見照会結果	24
8. 対応方針(案)のまとめ	28

国土交通省 北陸地方整備局
平成30年3月23日

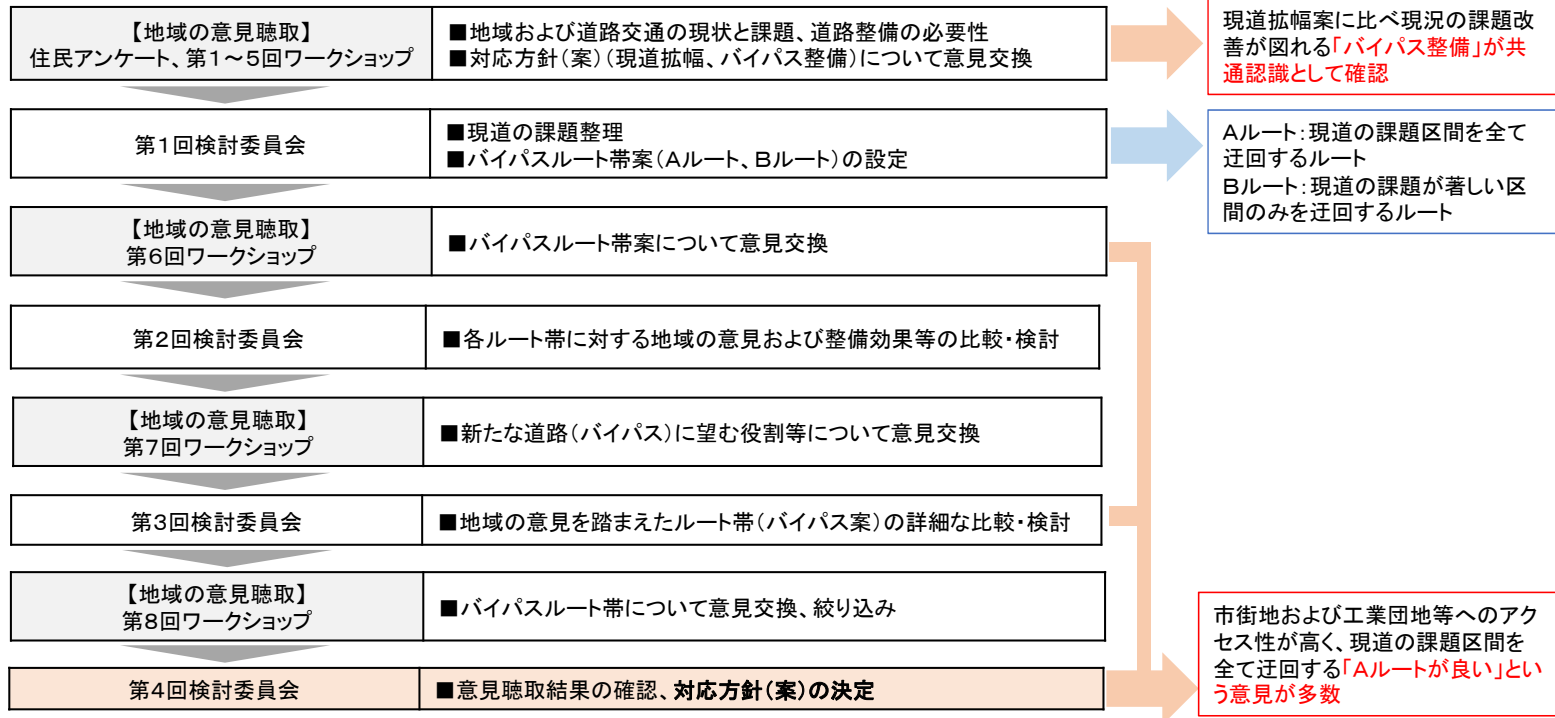
1. 吉田バイパスの計画区間

- ◆ 当該地域は、国道116号、国道289号の主要幹線道路が交差し道路ネットワーク上の中心に位置することから燕市役所及び燕警察署が移転し、新・燕市(平成18年合併)の商業・生活機能等の都市拠点となっている。
- ◆ 国道116号は、新潟県柏崎市を起点とし、同県新潟市に至る延長約80kmの主要幹線道路。



2. これまでの経緯

◆ 平成14～17年度のPIでは、住民アンケートやワークショップ形式で**地域の意見聴取**を行い、その結果を踏まえて**有識者等で構成された検討委員会にて審議**を行い、対応方針(案)を決定している。



◆ 過去のPIでは、地域の意見聴取(ワークショップ)の結果より、地域の課題と原因を下記のとおり整理。
◆ 検討委員会にて、地域の課題を解決するための対策項目(政策目標)を設定。

		課題	原因	政策目標
道路交通について	交通	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の発生 ⇒ピーク時の旅行速度が旅行速度が20～30km/h程度まで低下 ⇒主要渋滞ポイントが2箇所(吉田病院脇、富永)存在 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路への交通集中 ⇒燕市周辺では、南北地域間の交通移動が多く、主要幹線道路である国道116号に交通が集中し、渋滞が発生 	→ 交通の円滑化
	事故	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故が多発 ⇒年平均55件の死傷事故が発生し、追突事故の割合が全体の7割を占める 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な幹線道路としての機能が不十分 ⇒沿道の家屋や店舗への出入交通による本線交通の阻害 ⇒信号交差点の連続や慢性的な交通渋滞 	→ 交通安全の確保
地域について	沿道環境(騒音)	<ul style="list-style-type: none"> ・環境基準を超過 ⇒吉田地区中心部の他、郊外でも住宅地が近接しており、対象区間ほぼ全て昼夜間において環境基準を超過 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車混入率が高い ⇒対象区間の大型車混入率が約20%以上と高く、新潟県内直轄国道と比較しても高い 	→ 沿道環境の改善
	産業	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率性低下 ⇒当該地域の広域交通を担う主要幹線道路が、渋滞や交通事故が懸念される吉田地区中心部を通過しており、製造業の拠点(工業団地等)と物流拠点(新潟港等)間を結ぶアクセス路として速達性・安全性が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ・県内外へ輸送する広域交通と市街地への流入交通が混在 ⇒広域交通を担う国道116号が、アクセスコントロールされずに、信号交差点や商業施設への出入りが連担する吉田地区中心部を通過 	→ 物流の効率化

◆ 過去のPIでは、地域の意見聴取(第1～5回ワークショップ)により、対応方針(案)を「バイパス整備」として決定。

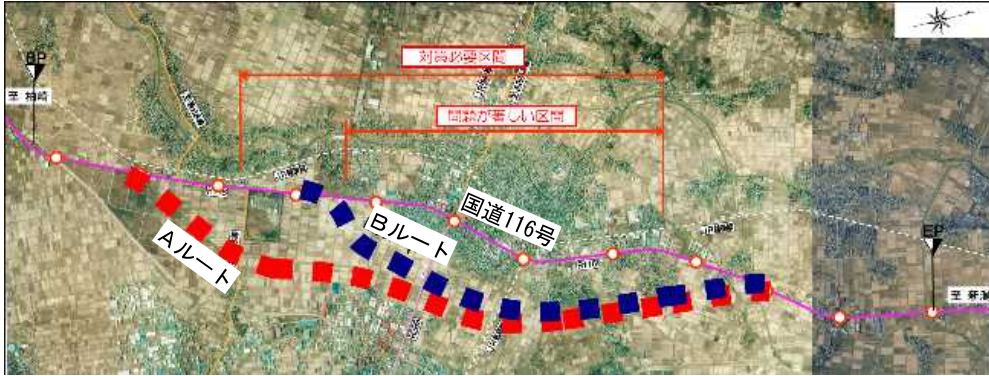
バイパス案

- ・現道の課題(交通渋滞・事故、沿道環境)の改善が可能
- ・地域の商店街が衰退する可能性

現道拡幅案

- ・中央分離帯ができ、生活道路としての利便性が低下
- ・沿道の用地買収、商店等の移転問題に費用と時間がかかる
- ・通過交通と地域内の生活交通が混在することにより、処理できる交通量が現況と変わらない

◆ バイパスのルート帯2案を提示し、地域の意見聴取および検討委員会により、ルート帯(Aルート)を決定。



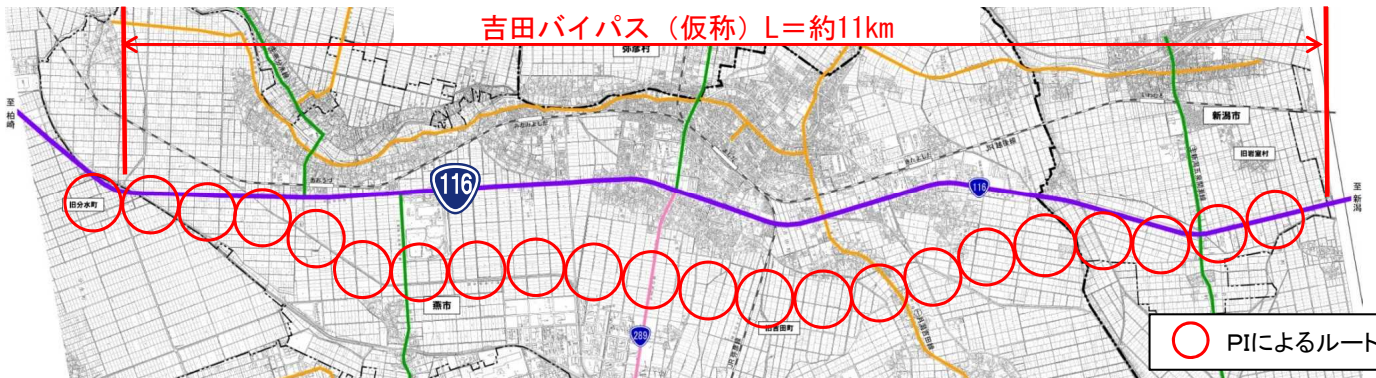
【ルート帯の比較】

ルート帯案	良い点	悪い点
Aルート	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地および工業団地等へのアクセス性が高い ・対策が必要な区間をカバーしている 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地商業活動に支障 ・延長が長く、コストが割高となる
Bルート	<ul style="list-style-type: none"> ・Aルートに比べコスト低減が図れる 	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地、工業団地等へのアクセス性が低い ・問題の著しい区間のみで、対策が必要な区間がカバーされていない ・延長が短い分、バイパスのメリットが少ない
バイパスに望む役割	<ul style="list-style-type: none"> ・現国道の通過交通分を受け持つ道路 ・出入り制限を行い、高速交通サービスの提供が必要である 	

- ◆ 平成14～17年度に実施したPIIにより決定された対応方針(案)は下記のとおり。
- ◆ 地域の課題を解決するための政策目標(「交通の円滑化」「交通安全の確保」「沿道環境の改善」「物流の効率化」)を達成。

対応方針(案)

- ⇒ 吉田町地区における国道116号の渋滞等の解決策はバイパス整備とする。
- ⇒ ルート帯: 国道116号の東側を通過し、現道の課題区間を迂回するルート。



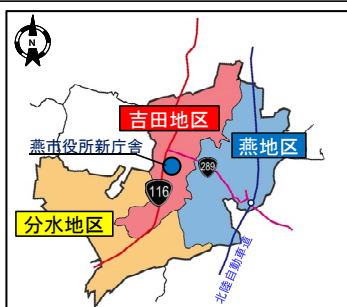
交通の円滑化	⇒	現道とバイパスの適切な交通分担により、交通混雑の緩和や地域交通の円滑化が可能
交通安全の確保	⇒	現道の交通混雑の緩和により、安全・安心な走行空間の確保が可能
沿道環境の改善	⇒	通過交通である貨物車両等の大型車がバイパスへの転換が期待できることから、現道の沿道環境の改善が可能
物流の効率化	⇒	バイパスの整備により、地域間交流の促進が期待され、地場産業等の活性化への支援が可能

3. 地域の概要

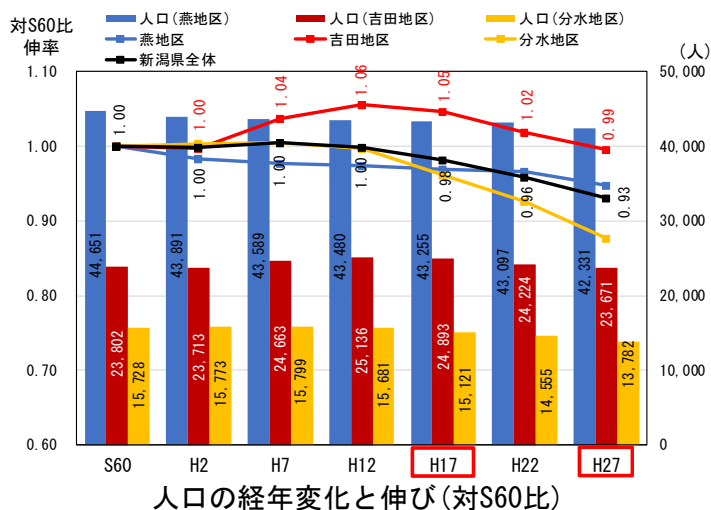
3. 地域の概要

9

- ◆ 当該地域(燕市)の人口は約8万人、金属製品製造業等の産業が盛んな地域であり、工業団地が集積。
- ◆ 国道116号が通過している吉田地区においては、燕市役所および燕警察署が移転し商業・生活機能等の都市拠点となっている。



燕市の地区別地図



人口の経年変化と伸び(対S60比)

(資料:各年国勢調査)

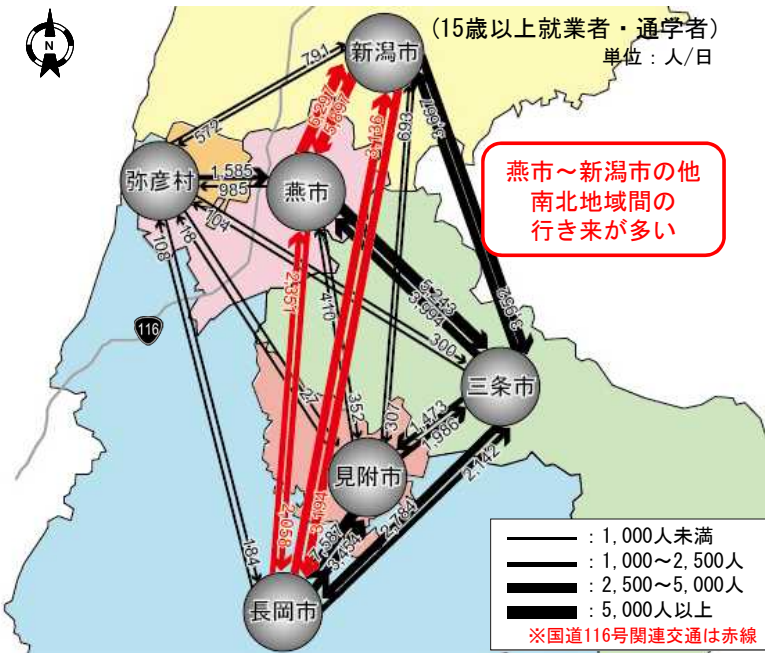


出典:国土地理院ウェブサイト

- ◆ 燕市周辺の通勤通学における交通動態では南北地域間の行き来が多く、国道116号の利用が卓越。
- ◆ 当該地域において国道116号を利用する交通は、周辺地域間を移動する通過交通が周辺道路よりも多い。

【燕市及び隣接市町村における通勤通学動態】

【国道116号及び周辺道路のOD内訳】 (資料：H22現況OD)



路線	台/日	通過交通の割合
新潟寺泊線 (9,018台/日)	6,656 (74%)	1,991 (22%)
五千石巻新潟線 (10,018台/日)	8,344 (83%)	550 (5%)
国道116号 (28,072台/日)	2,771 (10%)	19,096 (68%)
新潟燕線 (22,379台/日)	13,079 (58%)	9,024 (40%)
その他	276	2%

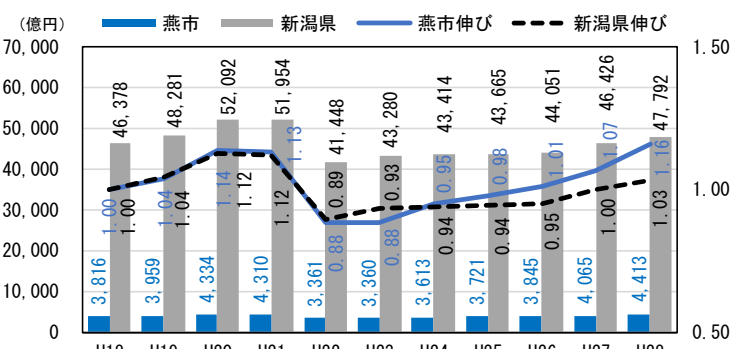
通過交通の割合が多い (割合) が多い

■ : 内々 (燕市・弥彦村⇄燕市・弥彦村)
■ : 内外 (燕市・弥彦村⇄その他地域)
■ : 通過 (その他地域 ⇄その他地域)

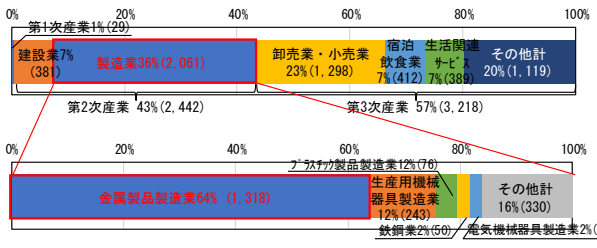
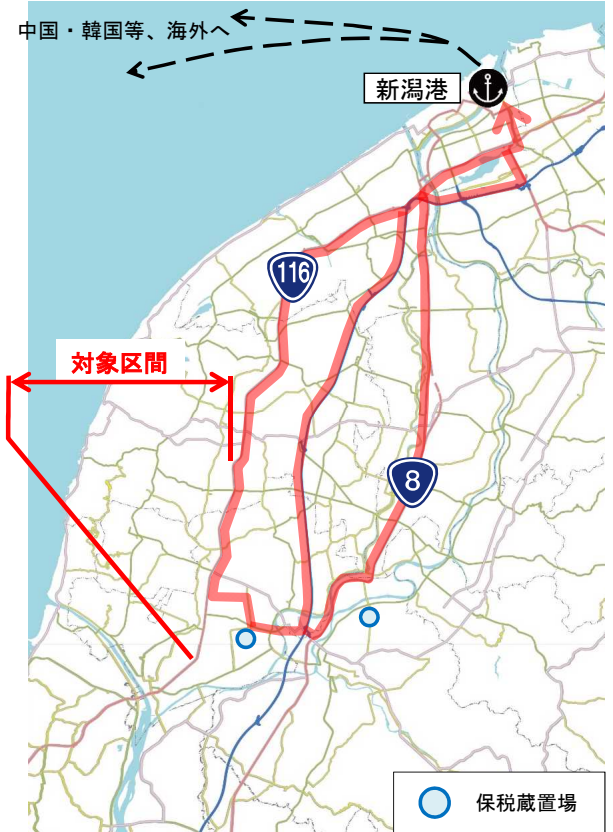
※燕市と弥彦村は県央地域の西側に位置し生活圏域(医療・買物など)として結びつきが強い為、地域内交通として整理

3. 地域の概要（産業）

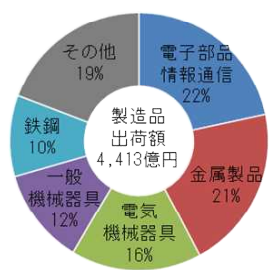
- ◆ 燕市には工業団地が複数立地しており、中でも金属製品製造業の事業所割合が高くなっている。
- ◆ 燕市の製造品出荷額等は、電子部品・情報通信、金属製品、電気機械器具などで大きく近年増加傾向。
- ◆ 三条・燕地域は輸出入貨物の集積地となっており、貿易振興を目的に平成5年に内陸保税蔵置場が開設。



資料：燕市の工業(2016)、H28は経済センサ活動調査、その他は工業統計調査結果
燕市及び新潟県の製造品出荷額等の経年変化



【燕市製造品出荷額等】



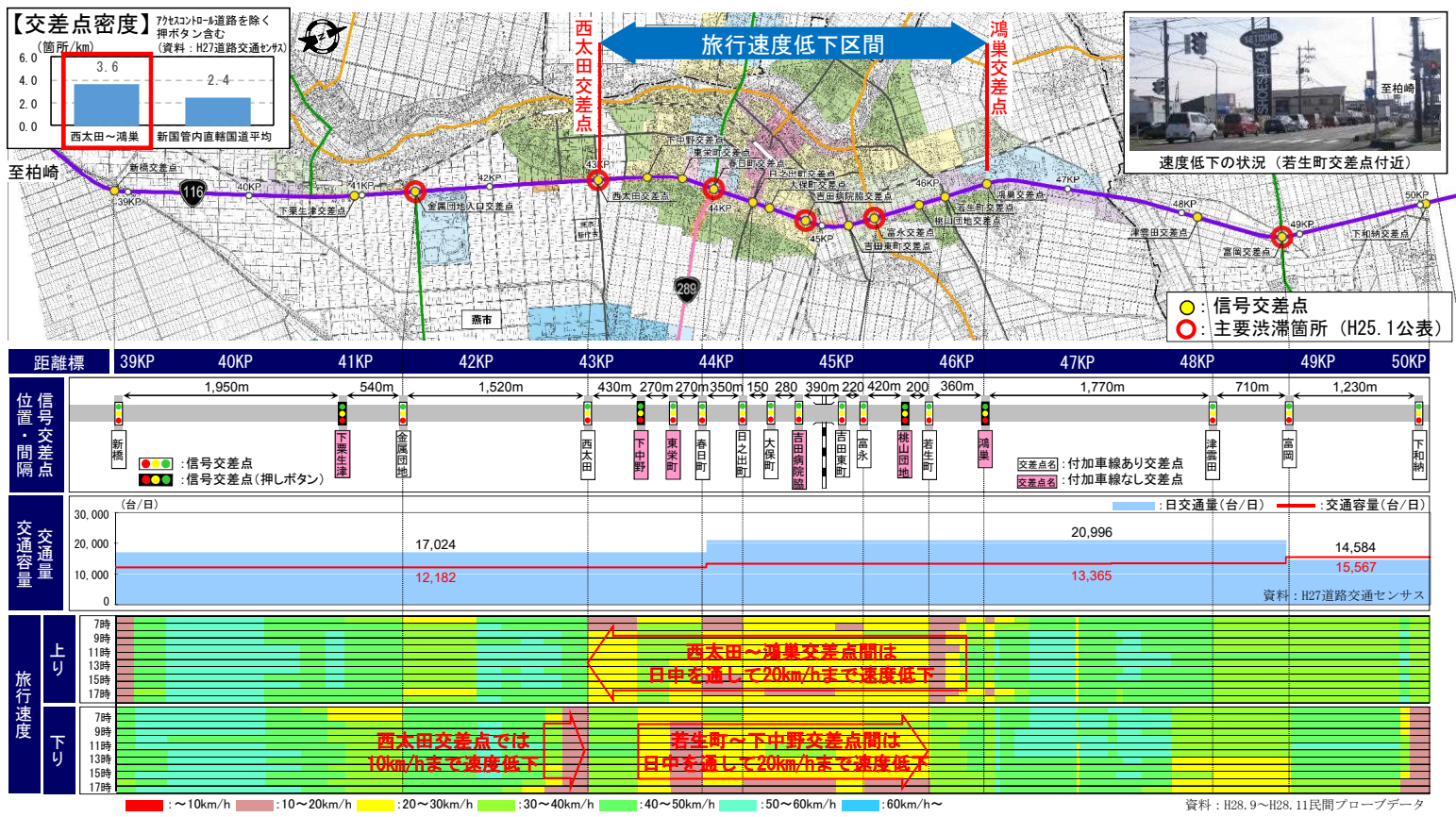
燕市の事業所数の産業別割合 (上段：全産業 下段：製造業内訳)

資料：H28経済センサ活動調査

4. 地域の状況と課題

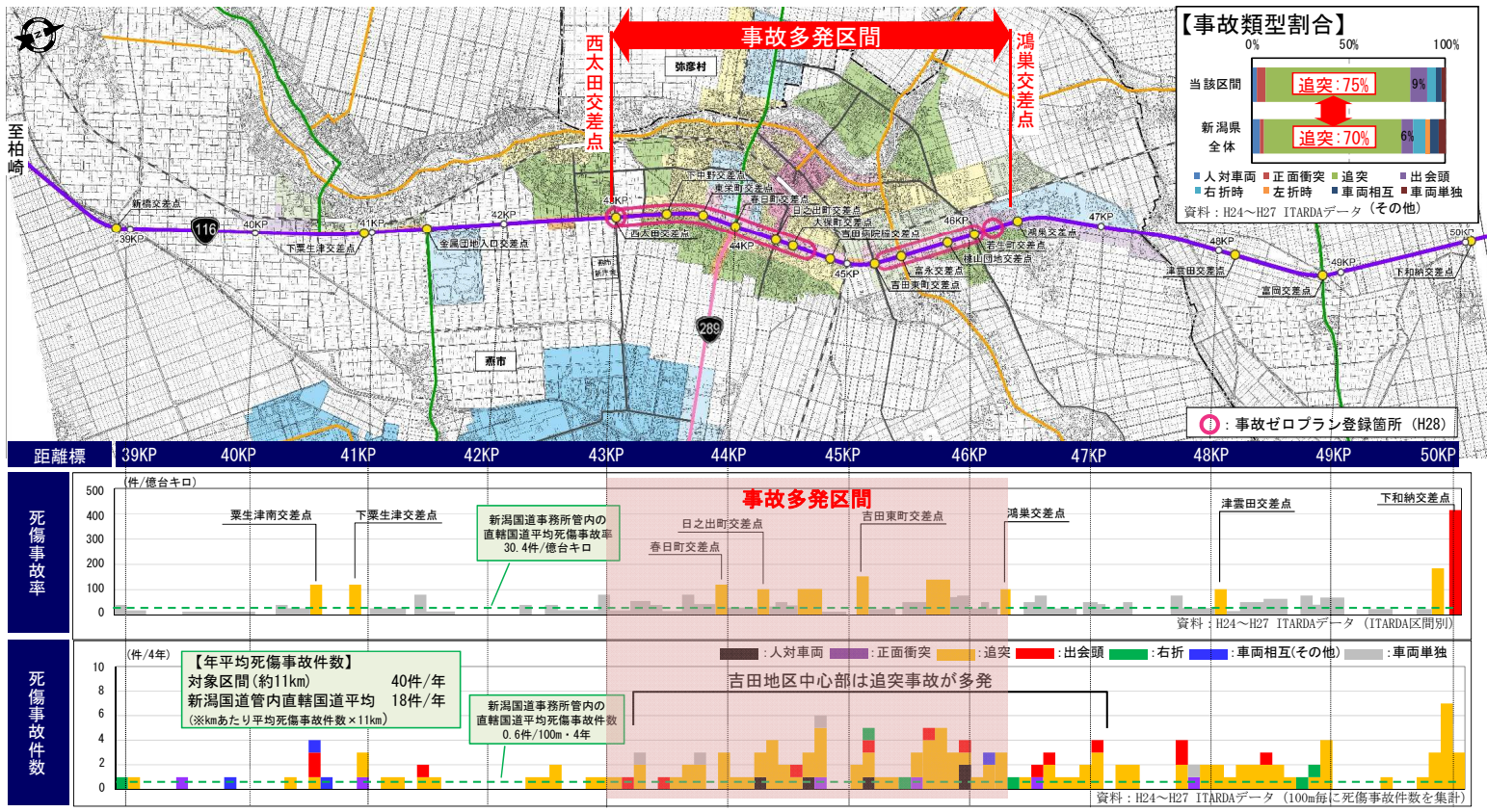
4. 地域の状況と課題（交通渋滞による速度低下状況：現在）

- ◆ 対象区間には、6箇所の主要渋滞箇所（金属団地入口、西太田、春日町、吉田病院脇、富永、富岡）が存在。
- ◆ 吉田地区中心部では信号交差点が連続しており、日中を通して旅行速度が10～30km/hと速度低下が顕著。



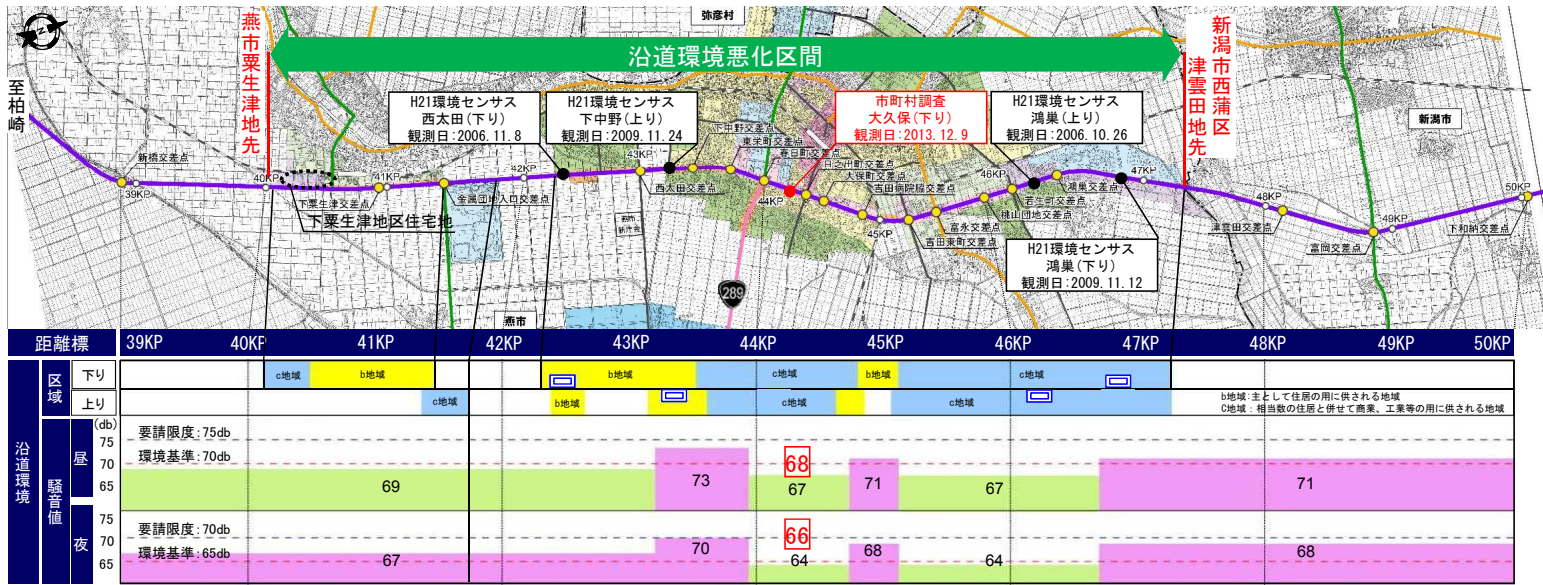
4. 地域の状況と課題 (交通事故の発生状況:現在)

- ◆ 対象区間には、4箇所の事故ゼロプラン登録箇所(西太田交差点、法花堂、吉田東町～若生町、吉田若生町)が存在。
- ◆ 対象区間では年平均40件の死傷事故が発生しており、そのうち追突事故が約8割を占める。
- ◆ 特に沿道に商店等が集中する吉田地区中心部では、沿道出入りに起因した追突事故も発生。

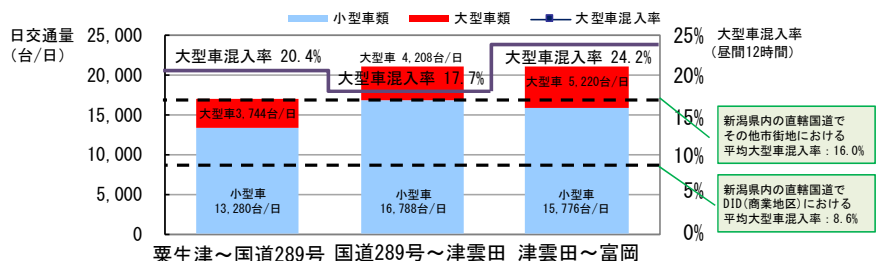


4. 地域の状況と課題 (沿道環境状況:現在)

- ◆ 対象区間の大型車混入率は最大で24.2%と高く、国道116号の中でも高い(バイパス区間除く)
- ◆ 吉田地区中心部の他、郊外でも住宅地が近接しており、ほぼ全線に渡り昼夜間において環境基準を超過。



【写真】下粟生津地区住宅地



資料: H27道路交通センサス

5. 地域計画との整合

5. 地域計画との整合

17

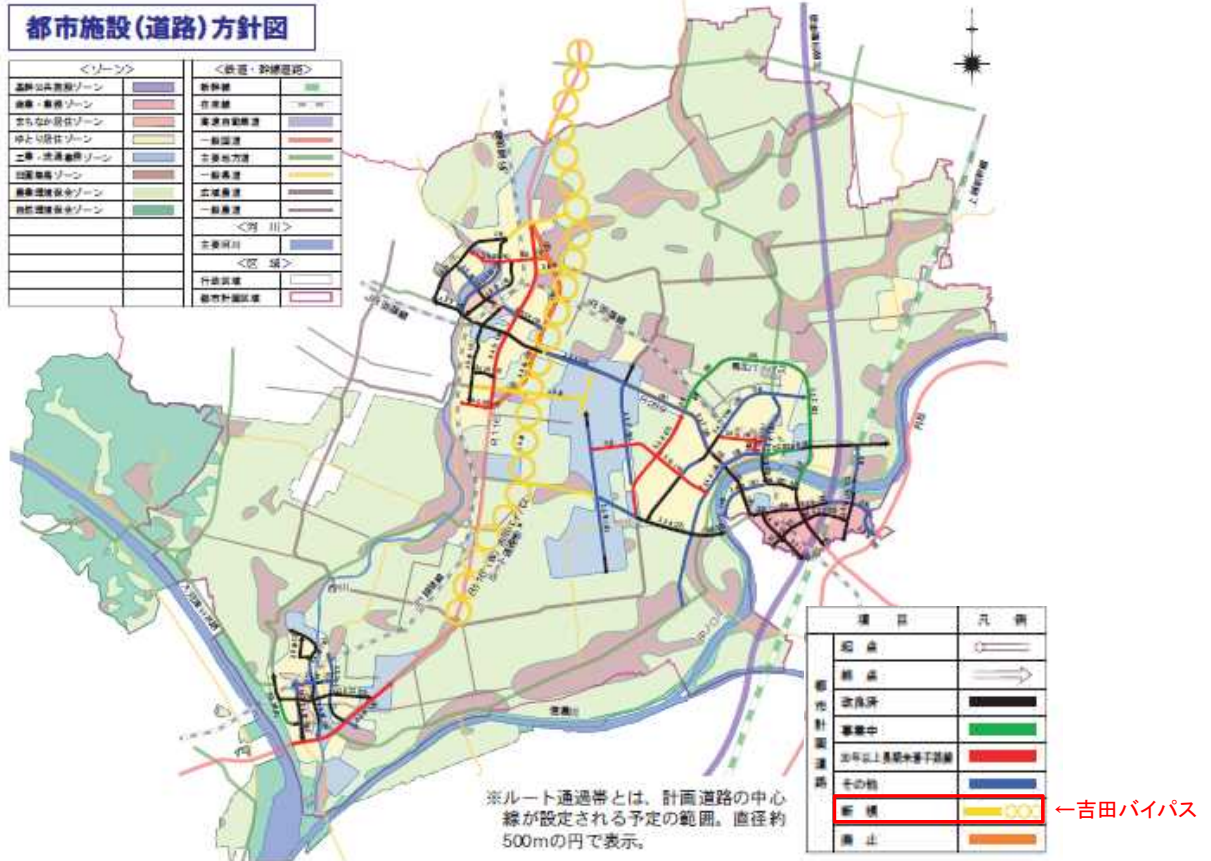
新潟県「夢おこし」政策プラン

交通インフラの整備	○中越大震災や中越沖地震で再認識した大災害時における代替機能の確立と、県北地域の救急医療の前提となり、「命をつなぐ高速道路」の役割を果たす日本海沿岸東北自動車道など 規格の高い道路ネットワークの整備 を推進する。
企業育成の推進	○本県産業の「強み」の更なる強化 中心商店街が郊外型大型店舗との棲み分けを図り、地域住民のニーズを的確に捉えたサービス提供を行うことで共存できるよう、「 コンパクトな都市(※) 」の形成を前提とした街づくりを進める。 (※)コンパクトな都市：各種都市機能が充実し、まち中のにぎわいと良好な居住環境の形成、 快適な交通サービスの提供 、環境負荷の軽減などにより、持続的に発展する都市
くらしやすさの発信	高齢者の交通安全を図るため、分かりやすい指導及び県民運動への参加を促すとともに、運転者や地域が一体となった交通安全対策の充実等により、 安全・安心のまちづくり を促進する。

第2次燕市総合計画

人にやさしい道路環境の整備	○ 国道116号(仮称)吉田バイパス や国道289号燕北バイパス、主要地方道燕分水線などの 広域幹線道路の整備 ・改良や県央基幹病院へのアクセス道路の整備について、国や県に積極的に働きかけ、早期の整備促進を要望していきます。
都市交流・広域連携の推進	○生活圏や経済圏をともにする弥彦村と、これまでに培われてきた連携や協力関係を尊重しつつ、圏域全体の暮らしに必要な 都市機能の整備・充実 を図り、魅力ある地域づくりを推進します。 ○県内外の自治体と防災分野、産業分野および教育分野等の交流・連携を推進し、 相互の地域活性化 や補完機能の強化に努めます。

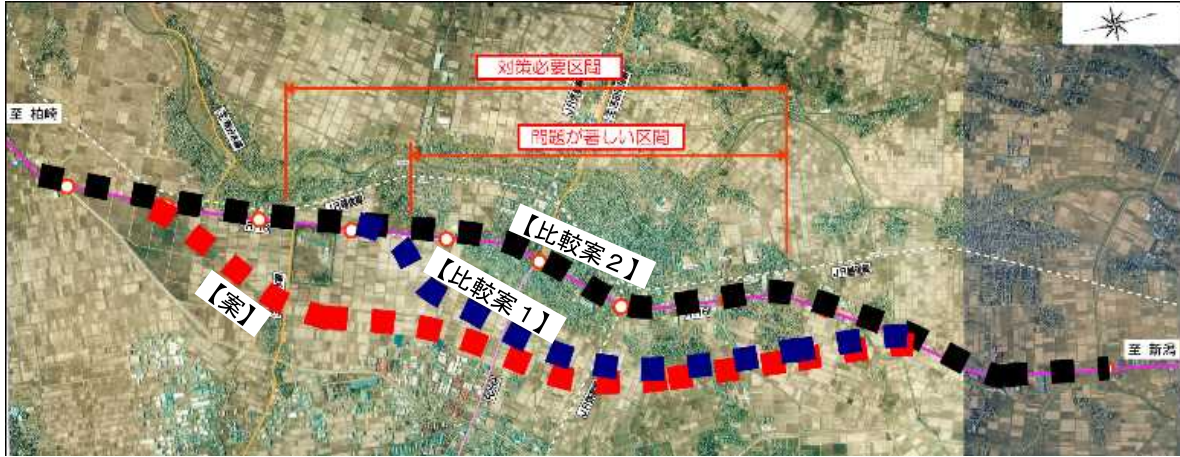
◆ 燕市の都市計画マスタープランにおいて、新規の道路計画のうち広域幹線道路として位置づけられている。



燕市都市計画マスタープランより

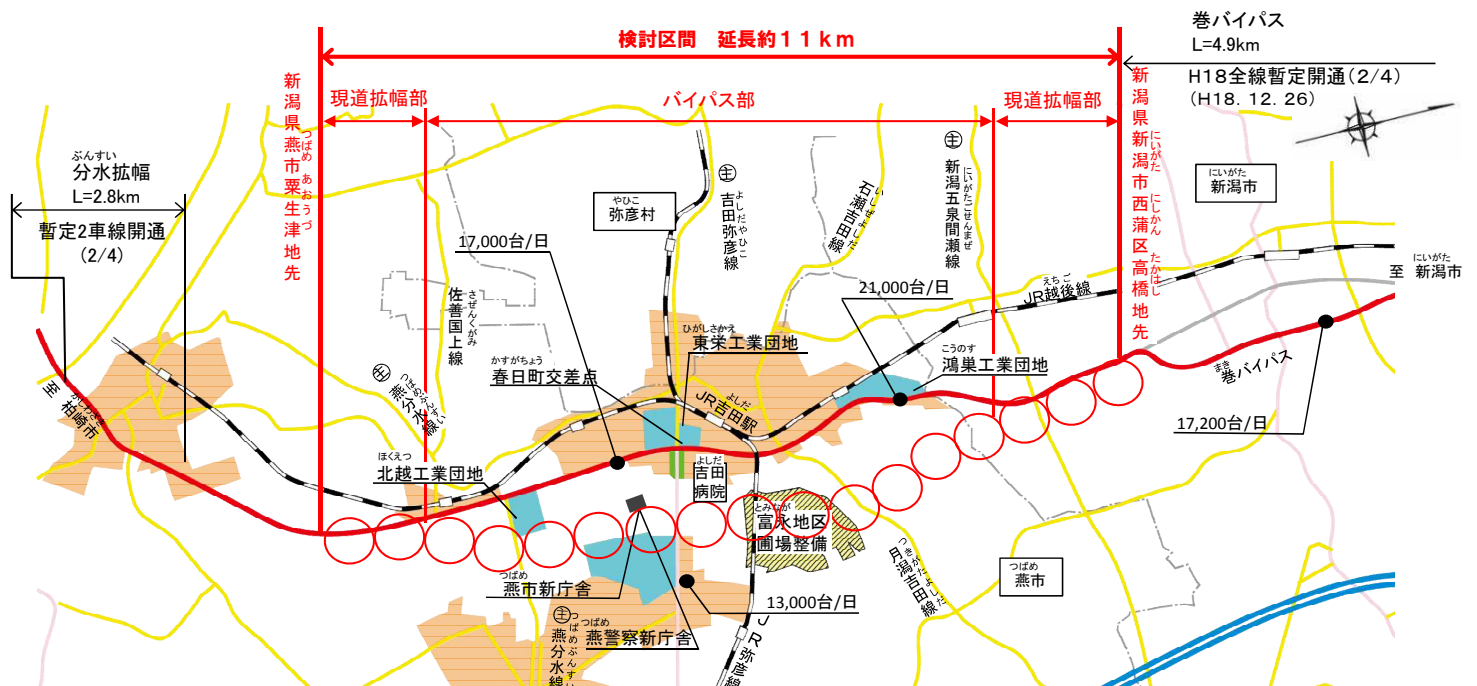
6. 対応方針(案)について

◆【案】バイパス案は地域の計画とも整合しており、2つの比較案に比べ、地域の課題を解決するための政策目標達成が可能である。なお、過去のPIでも同様の対応方針(案)となっている。



		【案】バイパス案	【比較案1】ミニバイパス案	【比較案2】現道拡幅
ルート概要		現道の課題区間を迂回する案	一部の課題区間のみを迂回	現道2車線を拡幅(車線数増加)
政策目標	交通の円滑化	バイパスへ交通が転換することにより、交通混雑が緩和。 ◎	バイパスへ交通が転換することにより、交通混雑が緩和。 ◎	交通容量が増加するが、信号交差点が連続し、交通混雑は緩和されない。 △
	交通安全の確保	交通が転換することにより、交通事故が減少。 ◎	交通が転換することにより、交通事故が減少。 ◎	信号交差点の連続が残るため、追突事故等は減少しない。 △
	沿道環境の改善	大型車両等を中心とする通過交通がバイパスへ転換することにより、沿道騒音が抑制。 ◎	交通渋滞・事故が顕著な区間のみを迂回するため、現道の沿道環境(騒音)の課題が残る。 ○	現道に大型車等の通過交通が残るため、全区間で沿道環境(騒音)は改善されない。 △
	物流の円滑化	物流車両がバイパスへ転換し、走行性が確保されることから、物流の効率化に寄与する。 ◎	走行性に優れるが、バイパス区間が短いため、物流効率化に対する効果が小さい。 ○	信号交差点が多い現道を通るため、物流に対する効果は見込めない。 △

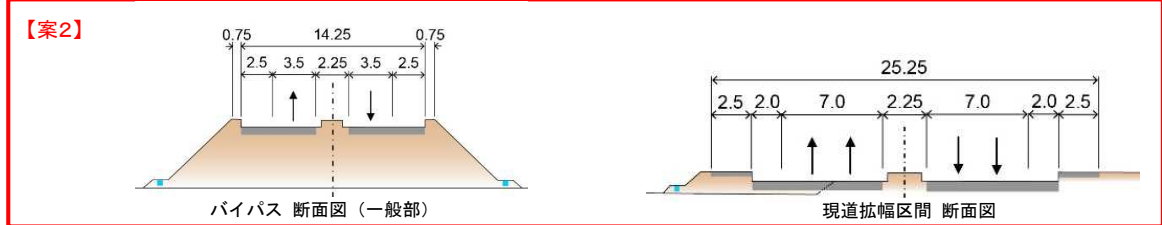
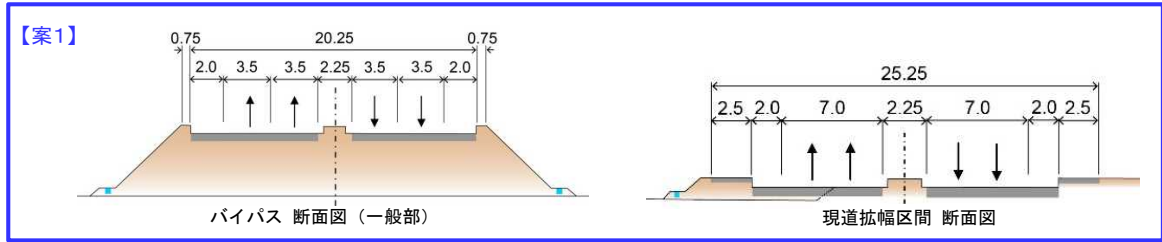
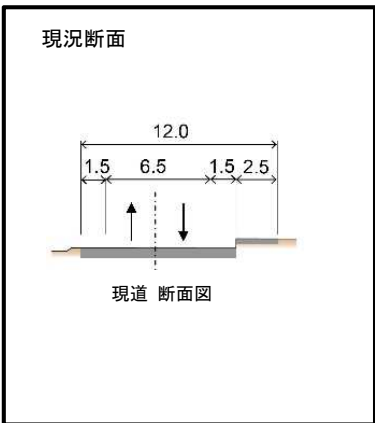
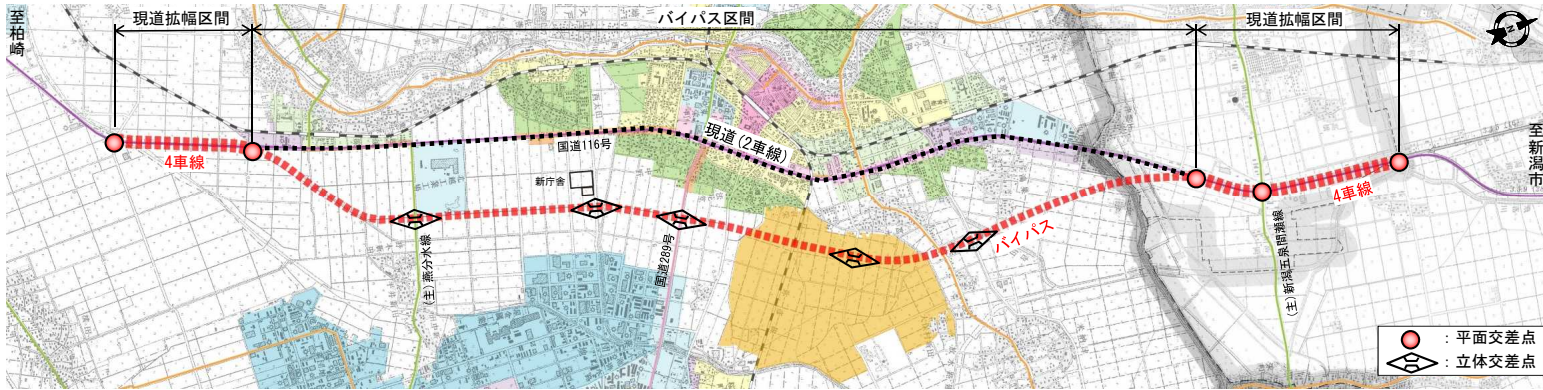
○ 燕市のまちづくりの方向性等も踏まえつつ、
案1)当初計画の完成4車線に加え、
案2)完成2車線(バイパス部(2車線)・現道拡幅部(2車線⇒4車線))
 について比較検討



案1) 全線4車線

案2) 現拡部4車線+バイパス2車線

※バイパス部については、低速車両による走行性・安全性低下の懸念があるため、BP区間の中央付近に付加追越車線を設置



■比較案

※いずれもアクセスコントロールタイプの立体構造

・まちづくりとの整合に優れる「バイパス部2車線整備案」が望ましい。

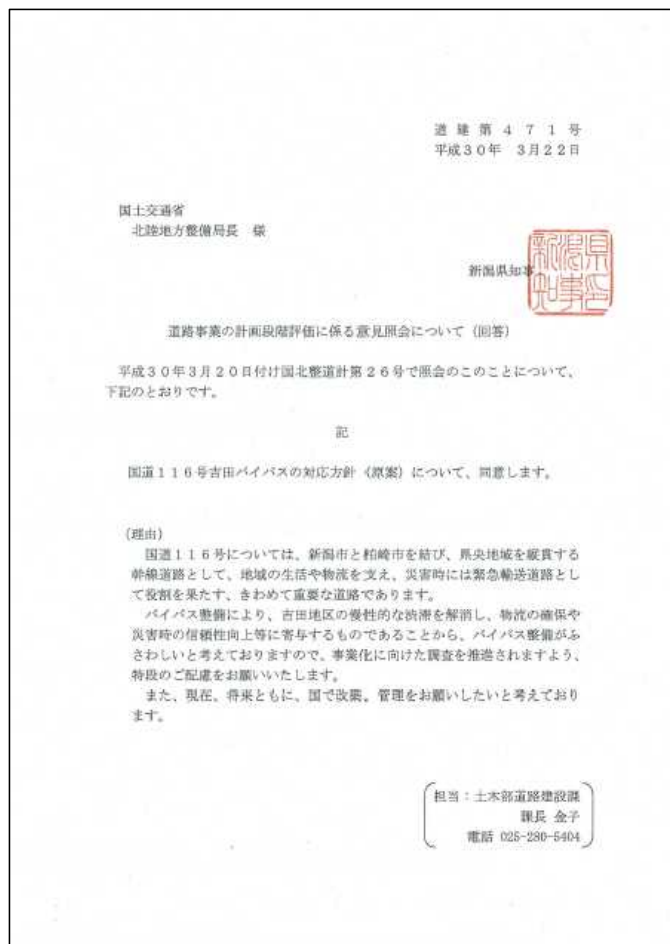
	【案1】全線4車線	【案2】現拡部4車線+バイパス2車線
案の主旨	・走行性・安全性や将来的な交通量増加等に留意し、バイパスを4車線で整備する案	・これまでのまちづくり計画に留意し、現道と適切な機能分担を図るため、バイパスを2車線で整備する案
まちづくりとの整合	△ ・バイパス区間に交通が集中することで周辺の開発が進み、現道沿いの既存市街地の空洞化が懸念される	○ ・現道にも一定の交通が残るため、燕市都市計画マスタープランや提言書との整合性（既存市街地を中心とした賑わいのあるまちづくり）に優れる
走行性・安全性	○ ・走行性・安全性に優れる	○ ・低速車両による走行性・安全性低下の懸念があるため、フルアクセスコントロールで、一部付加追越車線を設置し、サービス速度を確保
経済性	△ ・2車線バイパスに比べ経済性に劣る	○ ・4車線バイパスに比べ経済性に優れる
手続きに要する期間	△ ・都市計画手続きと法アセスの実施が必要	○ ・都市計画手続きのみ（自主アセスを実施）
評価	△	○

7. 自治体の意見照会結果

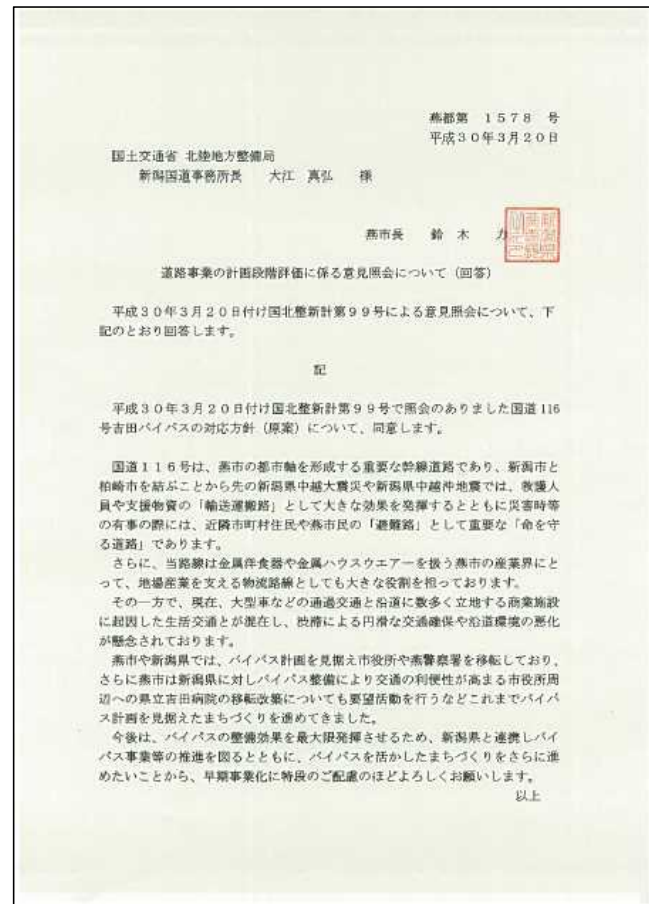
7. 自治体への意見照会結果（新潟県）

25

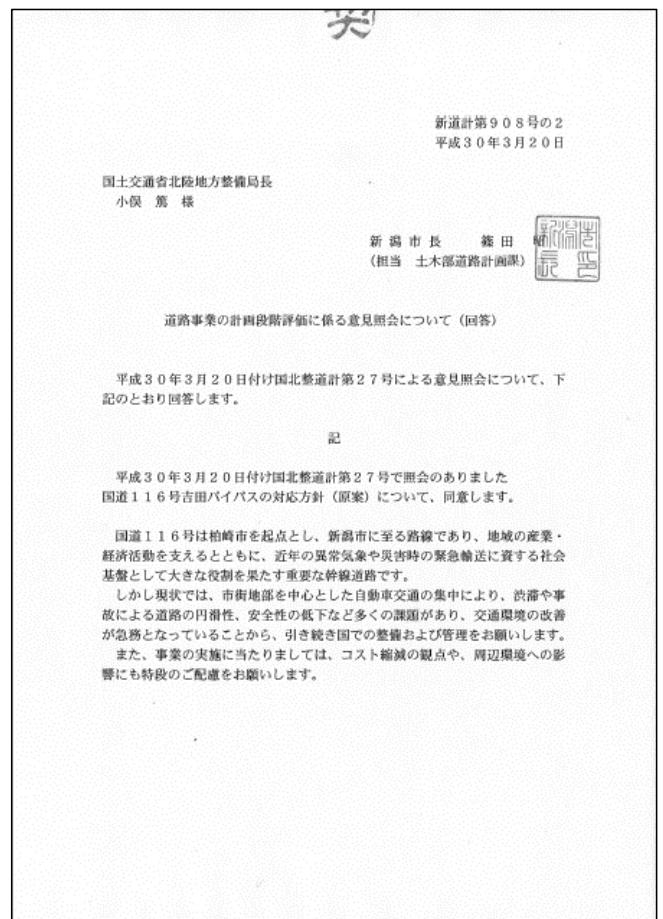
自治体名	意見
新潟県	<p>国道116号については、新潟市と柏崎市を結び、県央地域を縦貫する幹線道路として、地域の生活や物流を支え、災害時には緊急輸送道路として役割を果たす、きわめて重要な道路であります。</p> <p>バイパス整備により、吉田地区の慢性的な渋滞を解消し、物流の確保や災害時の信頼性向上等に寄与するものであることから、バイパス整備がふさわしいと考えておりますので、事業化に向けた調査を推進されますよう、特段のご配慮をお願いいたします。</p> <p>また、現在、将来ともに、国で改築、管理をお願いしたいと考えております。</p>



自治体名	意見
燕市	<p>国道116号は、燕市の都市軸を形成する重要な幹線道路であり、新潟市と柏崎市を結ぶことから先の新潟県中越大地震や新潟県中越沖地震では、救護人員や支援物資の「輸送運搬路」として大きな効果を発揮するとともに災害時等の有事の際には、近隣市町村住民や燕市民の「避難路」として重要な「命を守る道路」であります。</p> <p>さらに、当路線は金属洋食器や金属ハウスイアを扱う燕市の産業界にとって、地場産業を支える物流路線としても大きな役割を担っております。</p> <p>その一方で、現在、大型車などの通過交通と沿道に数多く立地する商業施設に起因した生活交通とが混在し、渋滞による円滑な交通確保や沿道環境の悪化が懸念されております。</p> <p>燕市や新潟県では、バイパス計画を見据え市役所や燕警察署を移転しており、さらに燕市は新潟県に対しバイパス整備により交通の利便性が高まる市役所周辺への県立吉田病院の移転改築についても要望活動を行うなどこれまでバイパス計画を見据えたまちづくりを進めてきました。</p> <p>今後は、バイパスの整備効果を最大限発揮させるため、新潟県と連携しバイパス事業等の推進を図るとともに、バイパスを活かしたまちづくりをさらに進めたいことから、早期事業化に特段のご配慮のほどよろしく申し上げます。</p>



自治体名	意見
新潟市	<p>国道116号は柏崎市を起点とし、新潟市に至る路線であり、地域の産業・経済活動を支えるとともに、近年の異常気象や災害時の緊急輸送に資する社会基盤として大きな役割を果たす重要な幹線道路です。</p> <p>しかし現状では、市街地部を中心とした自動車交通の集中により、渋滞や事故による道路の円滑性、安全性の低下など多くの課題があり、交通環境の改善が急務となっていることから、引き続き国での整備および管理をお願いします。</p> <p>また、事業の実施に当たりましては、コスト縮減の観点や、周辺環境への影響にも特段のご配慮をお願いします。</p>



8. 対応方針(案)のまとめ

8. 対応方針(案)のまとめ

29

対応方針(案)

- ⇒吉田地区における国道116号の渋滞等の解決策はバイパス整備(現拡幅4車線+バイパス2車線)とする。
- ⇒ルート帯:国道116号の東側を通過し、現道の課題区間を迂回するルート

