

長岡都市圏交通円滑化総合計画

平成 27 年 3 月

長岡市、見附市、小千谷市、出雲崎町

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 長岡都市圏交通円滑化総合計画とは	1
2. 計画策定の背景	2
3. 計画の対象	3
4. 計画の目標年次	3
5. 前計画の概要と達成度	4
6. 新計画の着眼点	5
第2章 長岡都市圏の道路・交通の現状と課題	6
1. 交通等の現状	6
2. 道路ネットワークの現状と課題	11
3. 公共交通の現状	15
4. 通勤・通学交通の現状とニーズ	16
5. 高齢者等のニーズ	18
第3章 交通円滑化の方針	19
1. 交通円滑化の方針	19
2. 幹線道路ネットワーク計画の見直し	21
3. 現状の交通課題に向けた対応	26
4. ソフト施策	31
第4章 目標年次（平成36年）における計画	33
1. 施策の目的	33
2. 幹線道路ネットワーク整備計画	33
3. ソフト施策の推進	34
4. 目標値の設定	36
参 考	
・長岡都市圏交通円滑化総合計画策定委員会 委員名簿	38
・委員会の開催経過	39

第 1 章 計画の概要

1. 長岡都市圏交通円滑化総合計画とは

- 長岡都市圏^{※1}（長岡市、見附市、小千谷市、出雲崎町）の円滑な交通環境の実現のため、今後の道路計画等に関する方針及び具体的方策を示す計画である。

「長岡市総合計画」後期基本計画：平成 23 年度から平成 27 年度（以下「総合計画」という。）では、道路や交通等の今後の方針として、以下を挙げている。

- ・都市圏内の広域的な交流、連携を推進し、渋滞発生個所等の混雑緩和を図るラダー型広域幹線道路網^{※2}の整備を進める。
- ・合併地域や隣接市町村の中心部から、都心地区又は高速道路のインターチェンジに 30 分以内にアクセス可能な幹線道路の整備を進める。
- ・経済・産業活動、文化活動等が活発に行われ、また、市民の安心、安全に寄与する市民生活に直結した幹線道路の整備を進める。
- ・事業未着手区間は、将来の交通需要予測に基づき必要性を検討し、効果的な道路整備を進める。

長岡都市圏を構成する見附市、小千谷市、出雲崎町の総合計画においても、幹線道路等により効率的な交通ネットワークを形成し、安全で円滑な交通確保が方針として示されている。

上記を踏まえ、本計画では、今後の道路計画等に関する方針及び具体的方策を定めるものとする。

※1：「長岡地方拠点都市地域整備基本計画（H5.7）」における計画区域(旧 13 市町村)に旧寺泊町を加えた区域。長岡市、小千谷市、見附市、出雲崎町の 4 市町区域。

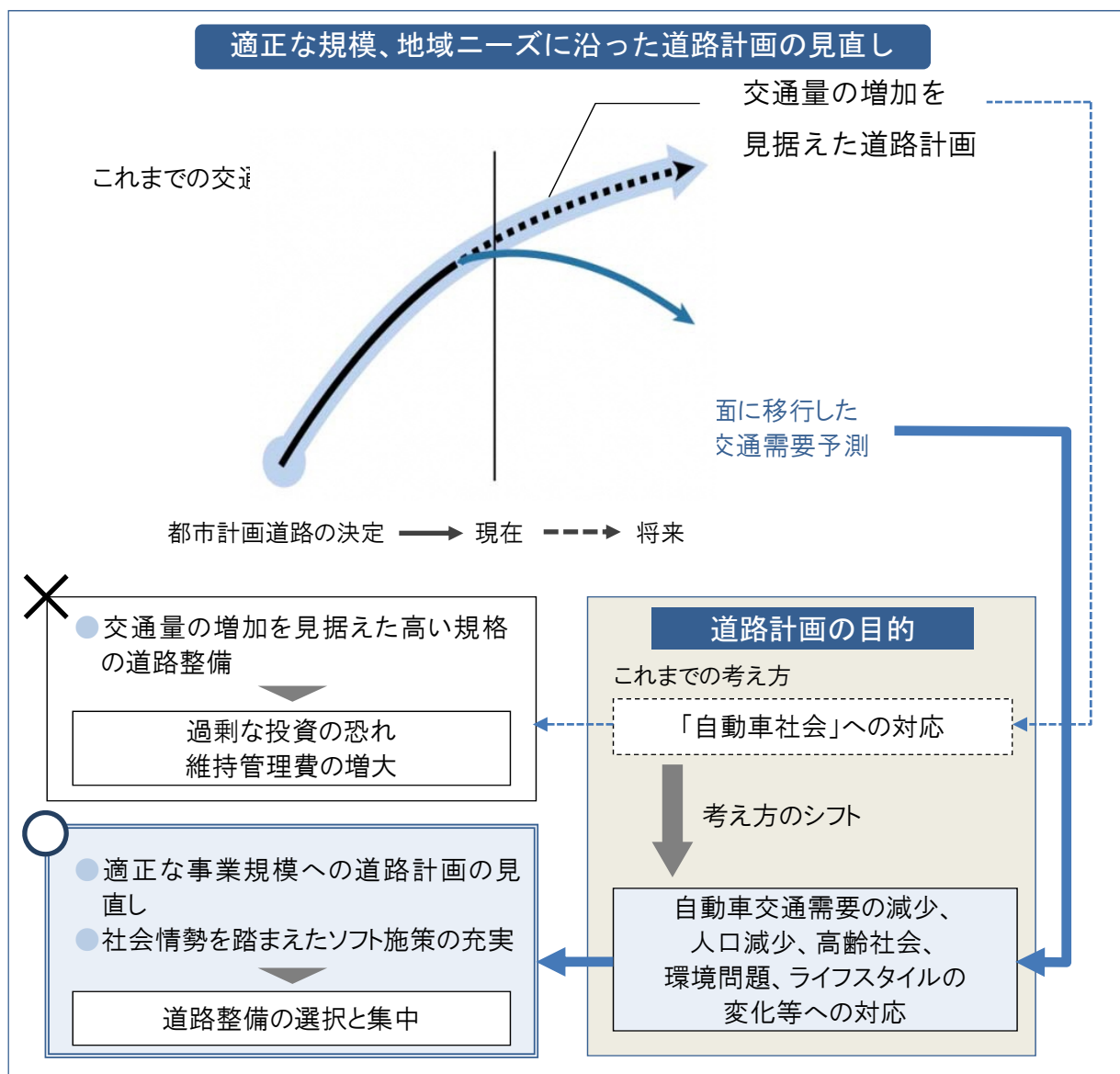
※2：信濃川右岸の長岡東バイパス（国道 8 号、17 号）と左岸バイパス（信濃川流域広域幹線道路）を南北方向の軸とし、信濃川を渡る東西方向幹線と連携することにより形成されるラダー（はしご）型の道路網。

2. 計画策定の背景

- 将来の交通需要が減少局面に移行したことから、地域ニーズ等を踏まえた上で、道路計画について見直す必要がある。

これまでの、交通量の増加を見据えた道路計画であったため、減少局面に移行した最新の交通需要予測と差異が生じている。

このため、適正な規模への道路計画見直しや、地域ニーズ等を踏まえた道路整備の選択と集中が必要となっている。

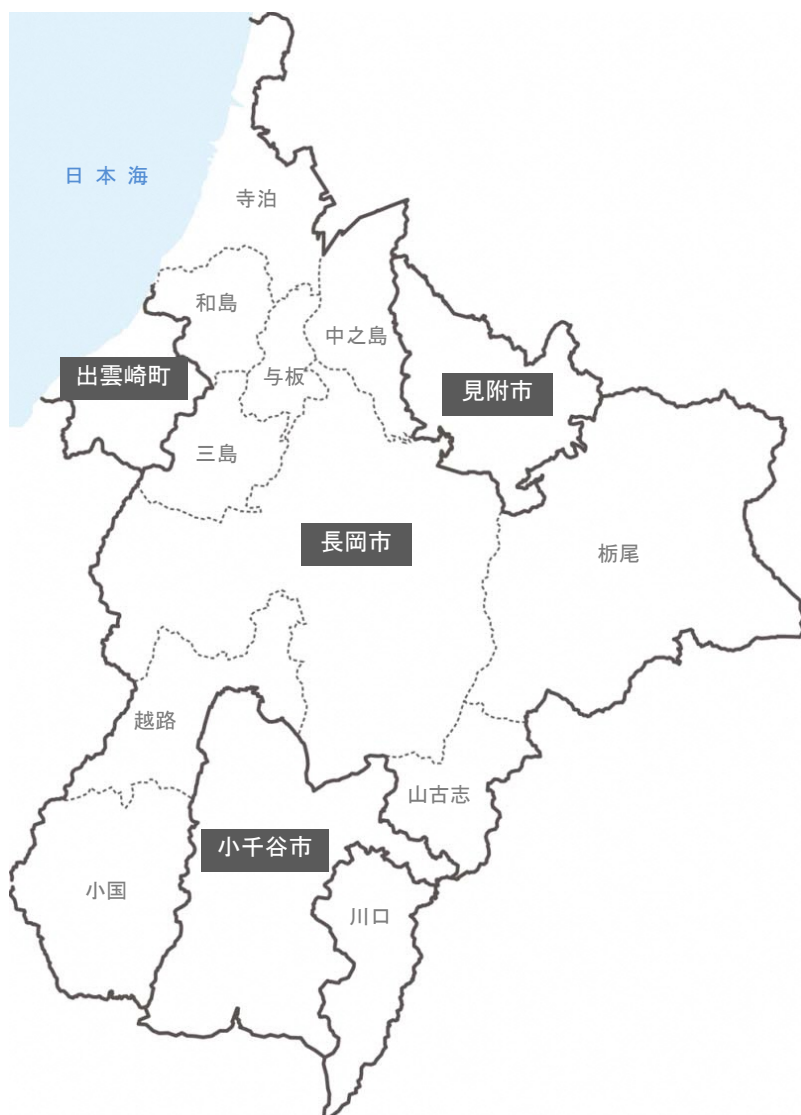


新計画策定の背景

3. 計画の対象

- 長岡都市圏（長岡市、見附市、小千谷市、出雲崎町 3市1町）を対象とする。

《計画の対象》



4. 計画の目標年次

- 平成 36 年度（計画期間 平成 27 年度～平成 36 年度 10 年間）を目標年次とする。
なお、幹線道路ネットワークについては、長期的な構想も検討する。

5. 前計画の概要と達成度

- 前計画は、市街地の拡大に伴う交通渋滞の解消を重点に計画を策定し、改善目標はおおむね達成した。

■前計画の概要と実施内容

- ・計画期間：平成 16 年度から平成 22 年度までの 7 年間。
- ・計画対象地域：長岡市及び長岡市と関連の大きい 4 市 4 町 1 村（当時）。
- ・計画の目的：市街地の拡大に伴う交通渋滞の解消を重点に、ハード・ソフトを組み合わせた包括的な施策により課題解消を図る。
- ・具体施策と実施内容：下表のとおり。

前計画の具体施策		実施の有無	備 考
交通容量拡大 (ハード施策)	蔵王橋下流橋の整備	未	
	国道 351 号(大手大橋)の拡幅	○	H21 年9月供用開始
	長岡東西道路の整備	○	H25 年 11 月一部供用
	西津町古正寺線(左岸バイパス)の整備	○	H25 年 11 月一部供用
	交差点改良	○	長岡大橋西詰交差点、与板橋西詰交差点等
マルチモーダル 施策 (ソフト施策)	バス・相乗り車専用レーン	△	長生橋西詰で実施 大手大橋では未実施
	バス路線の再編、循環バス	○	中央循環線及び千秋が原方面行きの路線再編、バス走行位置情報提供の実施
	鉄道駅の結節性の強化等による鉄道の利用促進	△	押切駅等で実施(パークアンドライド)
	バス停に駐輪場の設置	△	長岡IC、長岡駅等で実施
	VICS(道路交通情報通信システム)	○	駐車場満空情報提供の実施
交通需要 マネジメント施策 (ソフト施策)	相乗り、企業使用車の持ち帰り禁止、ノーマイカーデーの働きかけ	△	参加企業で実施
	時差出勤、フレックスタイム制度導入の働きかけ	未	

○ 実施
△ 一部実施
未 未実施

・改善目標と結果：下表のとおり。

前計画の具体施策		目標値 (平成 22 年度)	結果
道路交通需要縮減目標 (ピーク時間の自動車交通量)	川西方面 →都心	650 台/時 縮減	計 900 台/時に対して、 1,268 台/時の縮減 ^{※3}
	川東方面 →副心	250 台/時 縮減	
交通改善目標 (ピーク時間の所要時間)	長岡ニュータウン →長岡駅	9 分短縮 (35 分→26 分)	9 分短縮 ^{※4} (26 分)
	長岡駅 →長岡赤十字病院	4 分短縮 (13 分→9 分)	5 分短縮 ^{※4} (8 分)

※3：平成 22 年道路交通センサスより

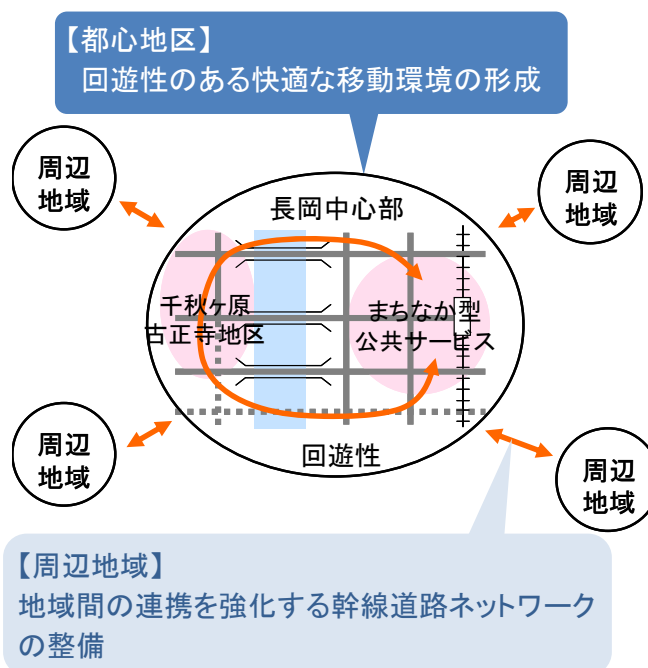
※4：平成 23 年 8 月長岡市実走調査より

6. 新計画の着眼点

- 前計画の達成度を踏まえるとともに、人口減少や高齢化、防災力の向上、周辺地域との連携強化、コンパクトなまちづくり^{※5}等の社会情勢の変化を考慮して計画を見直す。

《新計画の着眼点》

- ◇過度な道路整備に頼らない(道路整備の選択と集中)
- ◇周辺地域から中心部までの連携強化
- ◇中心部の回遊性向上・信濃川兩岸の連携強化
- ◇過度な自動車利用の抑制(ソフト施策の充実)
- ◇公共交通・自転車の利用促進



※5：豊かな緑が広がる環境の中で、車に過度に依存することなく生活しやすいように、住宅・学校・商店・福祉施設等が適切に配置された歩いて暮らせる区域と、広域的・基幹的な医療、教育、商業、娯楽等の都市機能が集積した区域が結合、あるいは公共交通のネットワークで結ばれている都市

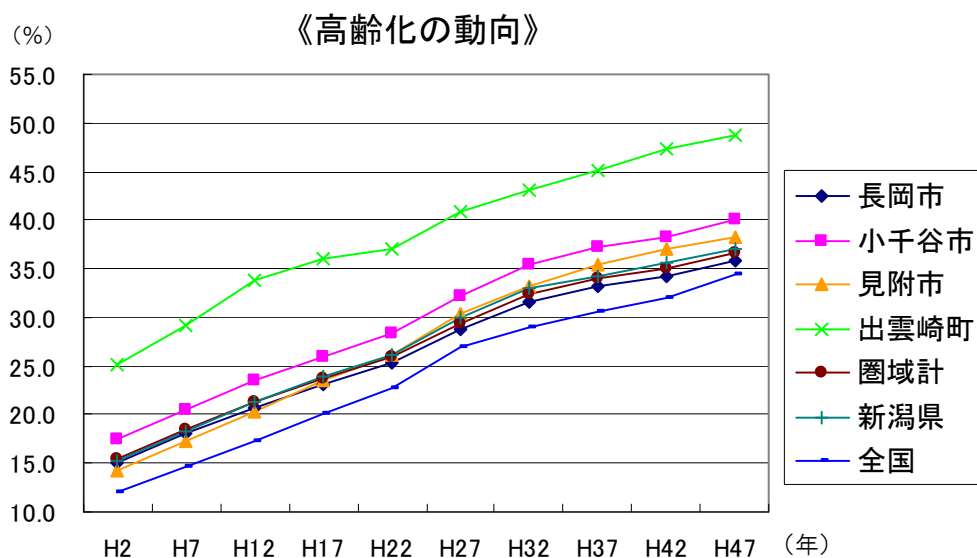
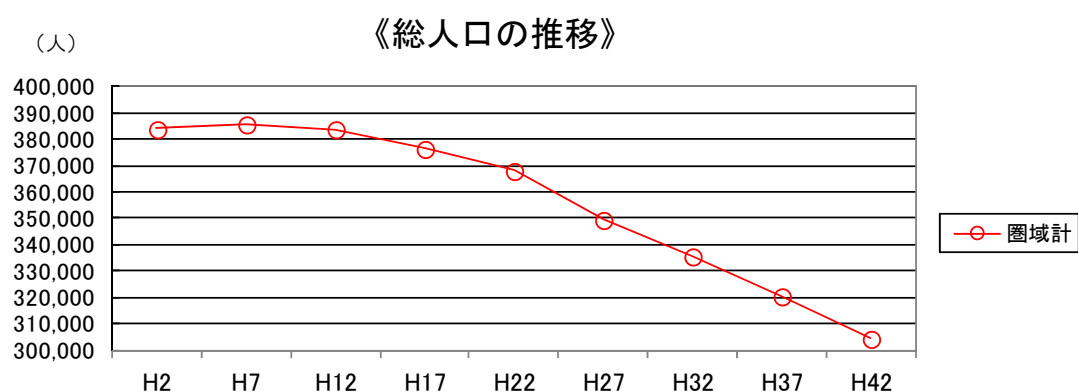
出典：平成 15 年 3 月 21 世紀新潟県都市政策ビジョン

第2章 長岡都市圏の道路・交通の現状と課題

1. 交通等の現状

■人口動態

- 長岡都市圏の人口は、平成7年のピークから平成42年には20.6%の減少が予測されている。
- また、高齢化が進行し、平成42年には60歳以上の人口が35%以上になると予測されている。



■将来交通需要の変化

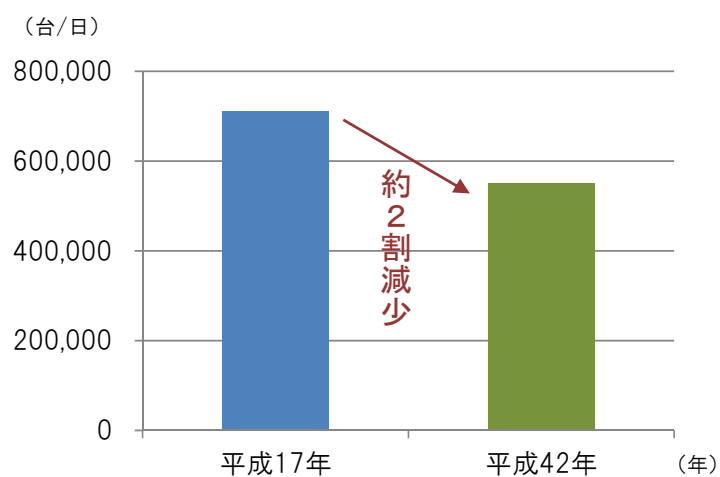
- 長岡都市圏の将来（平成 42 年）発生集中交通量※¹は、平成 17 年に対して、約 2 割減少すると予測される。

※ 1：長岡都市圏を出発する交通と到着する交通の総量

平成 17 年道路交通センサスを基にした平成 42 年における長岡都市圏の将来発生集中交通量は、平成 17 年は 1 日あたり約 71 万台であるが、平成 42 年は約 56 万台と約 2 割減少すると予測される。

なお、新潟県全体でも同様に約 2 割減少すると予測される。

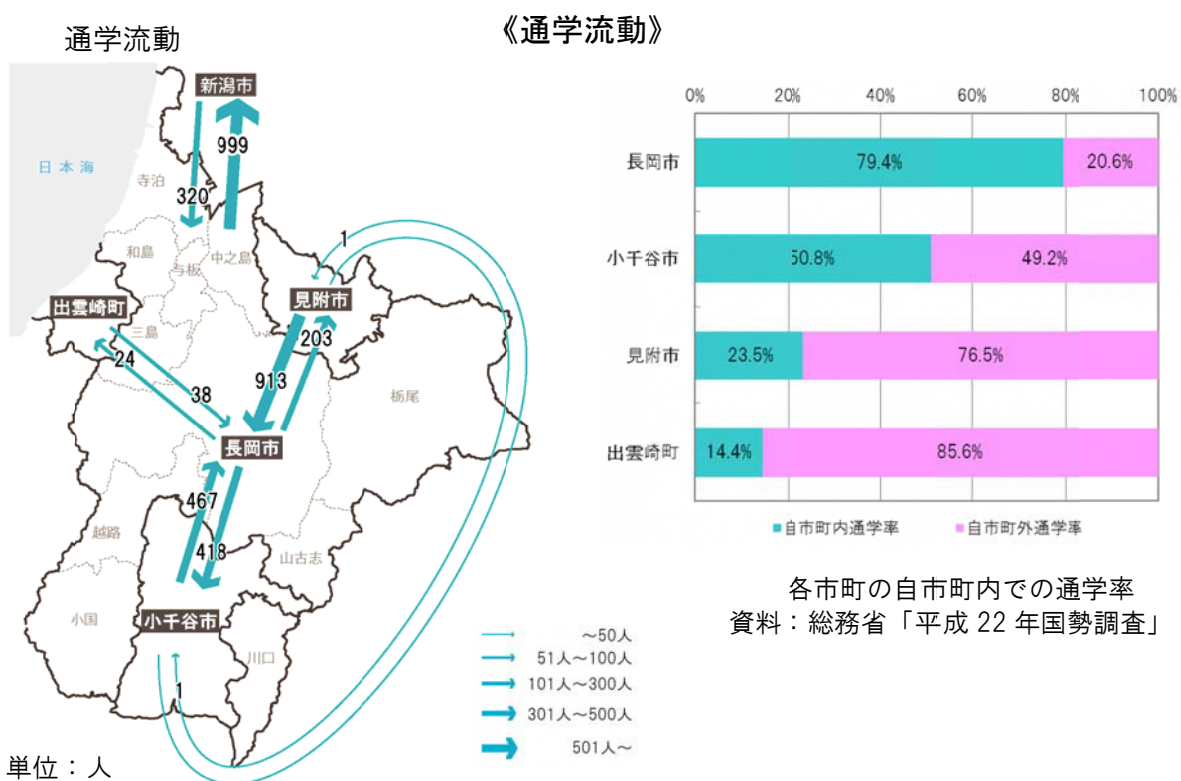
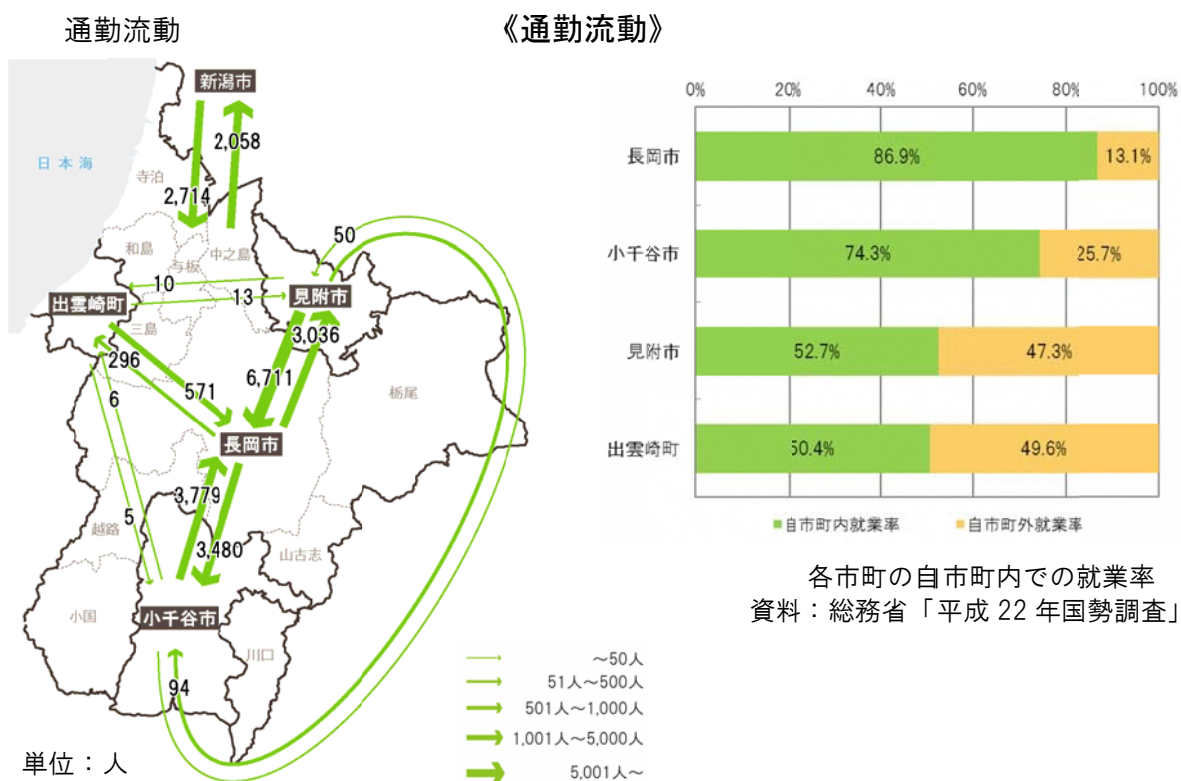
《長岡都市圏の将来交通需要予測》



資料：平成 17 年度道路交通センサス OD

■通勤・通学流動

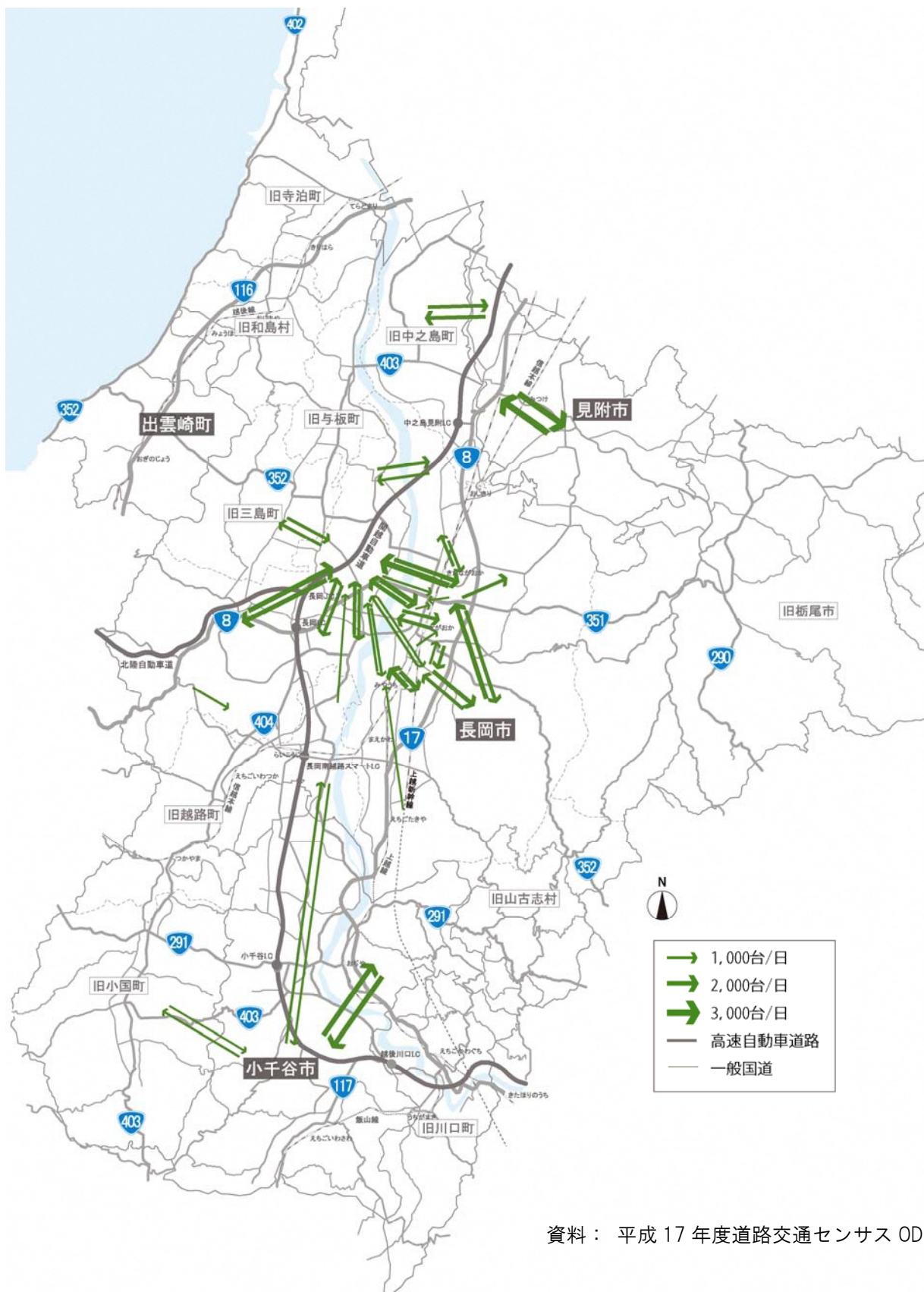
- 長岡市、小千谷市は市内の就業率が高いが、見附市、出雲崎町は約半分が市町の外で就業しており、長岡市と他市町間の通勤が多い。また、通学流動も同様の傾向である。



■自動車流動（発着地）

- 信濃川左岸エリアからの発着が多く、信濃川を渡る移動が多い。

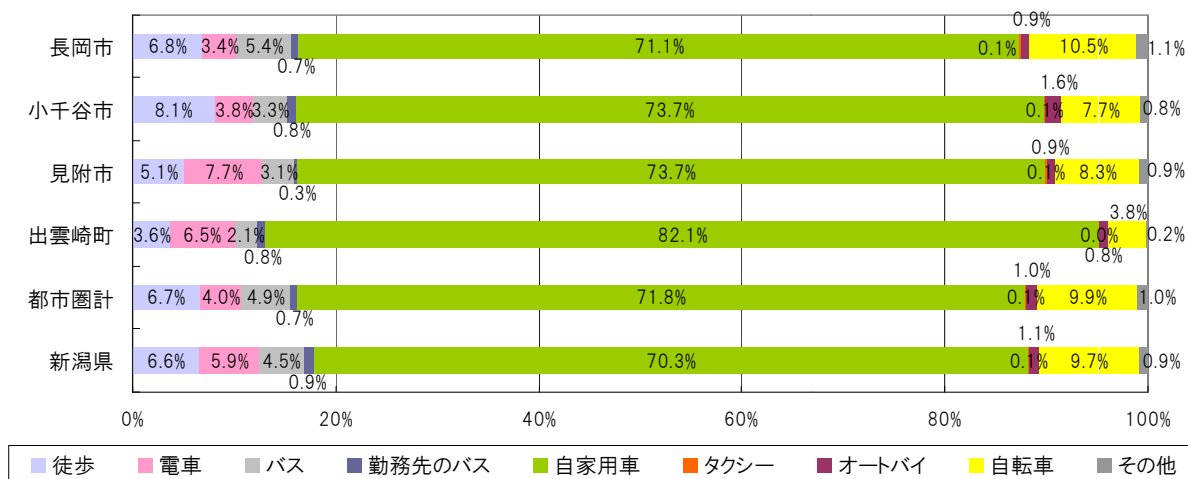
《自動車流動》



■利用交通機関

- 通勤・通学時に利用される交通手段は、自動車が高い割合を占める。

《市町別利用交通機関構成》

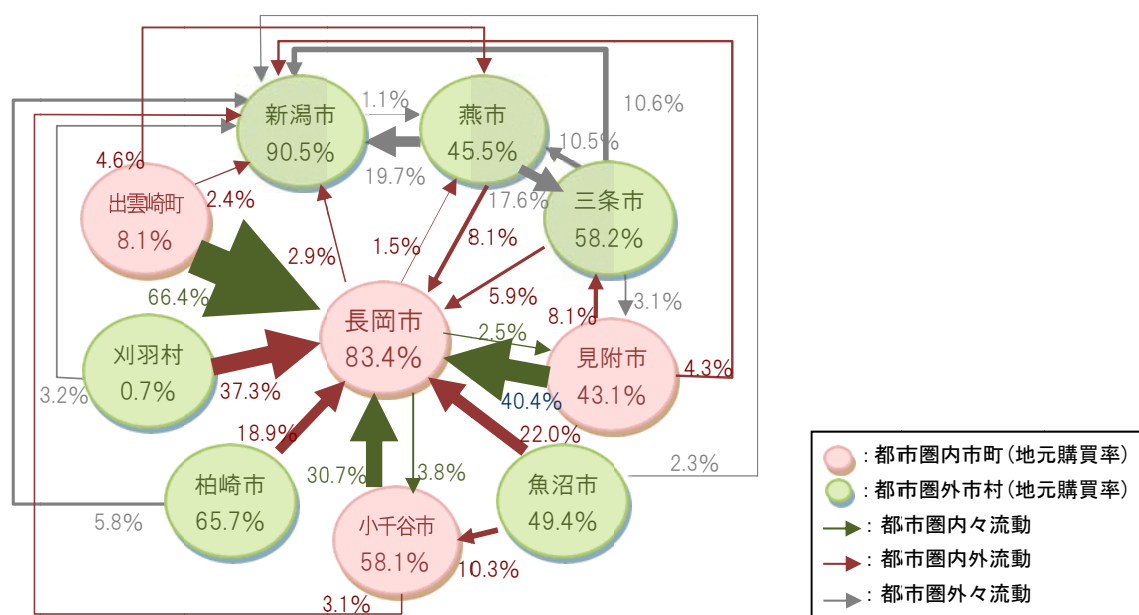


出典：総務省「H22 国勢調査」

■買物流動、施設立地

- 買物は、買回り品（高級衣料、靴・カバン、家電製品等）で都市間の流動が見られ、見附市・魚沼市・小千谷市・柏崎市・刈羽村・出雲崎町は長岡市へ、燕市と三条市は新潟市へ行く割合が高い。

《買回り品に関する買物流動》



出典：新潟県 平成 22 年中心市街地に関する県民意識・消費動向調査

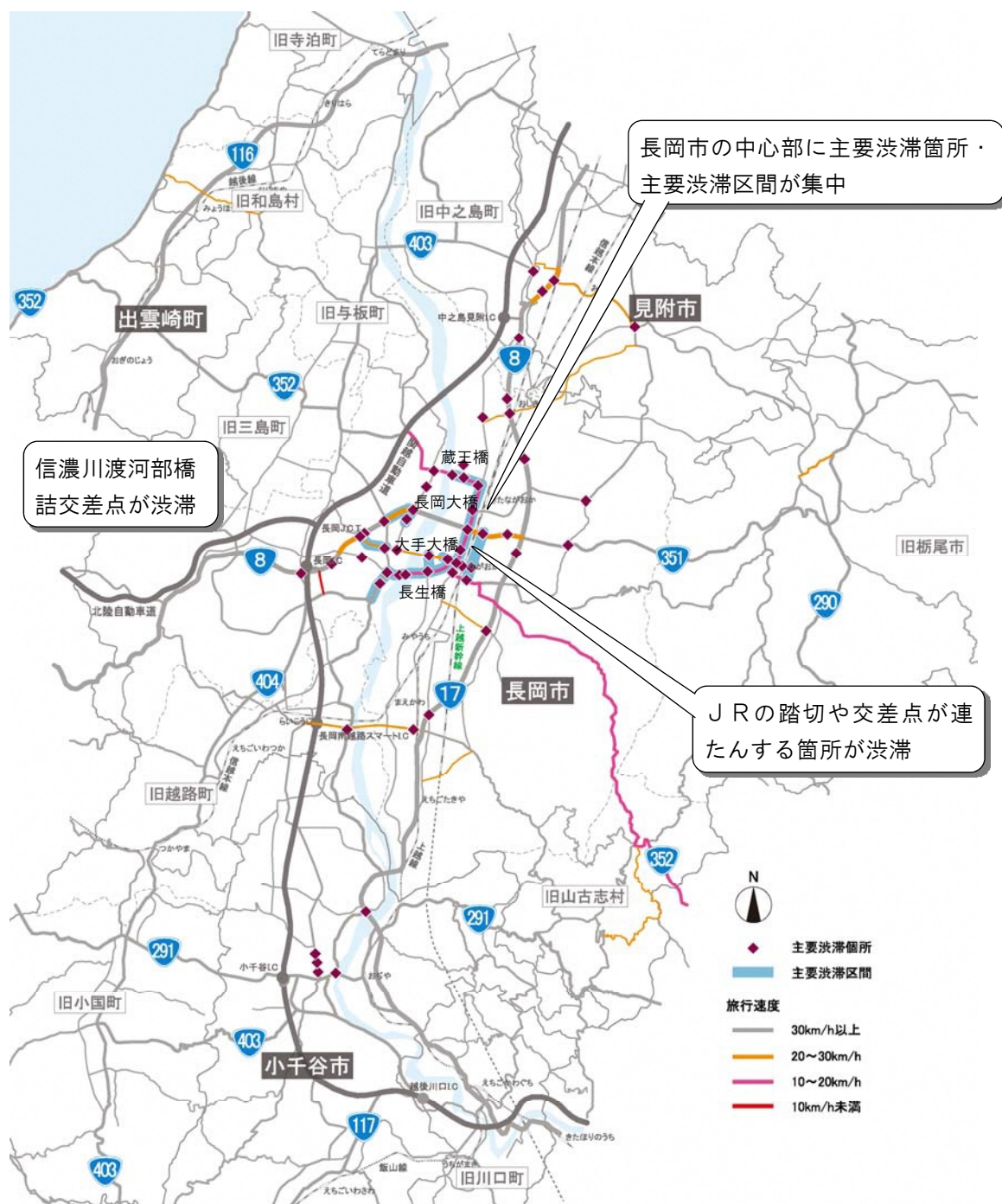
2. 道路ネットワークの現状と課題

■混雑・渋滞等の状況

- 長岡市の中心部に渋滞箇所や渋滞区間が集中している。また、信濃川渡河部や鉄道横断部で渋滞が発生している。

- ・ 長岡市中心部や国道 352 号（蔵王橋等）の旅行速度（車での走行速度）が遅く、特に、信濃川渡河部の橋詰の交差点部等で渋滞が発生している。
- ・ 鉄道横断部においても渋滞が発生している。

《主要渋滞箇所・主要渋滞区間》



※主要渋滞箇所・主要渋滞区間：新潟県渋滞対策協議会 記者発表資料（平成 25 年 1 月）

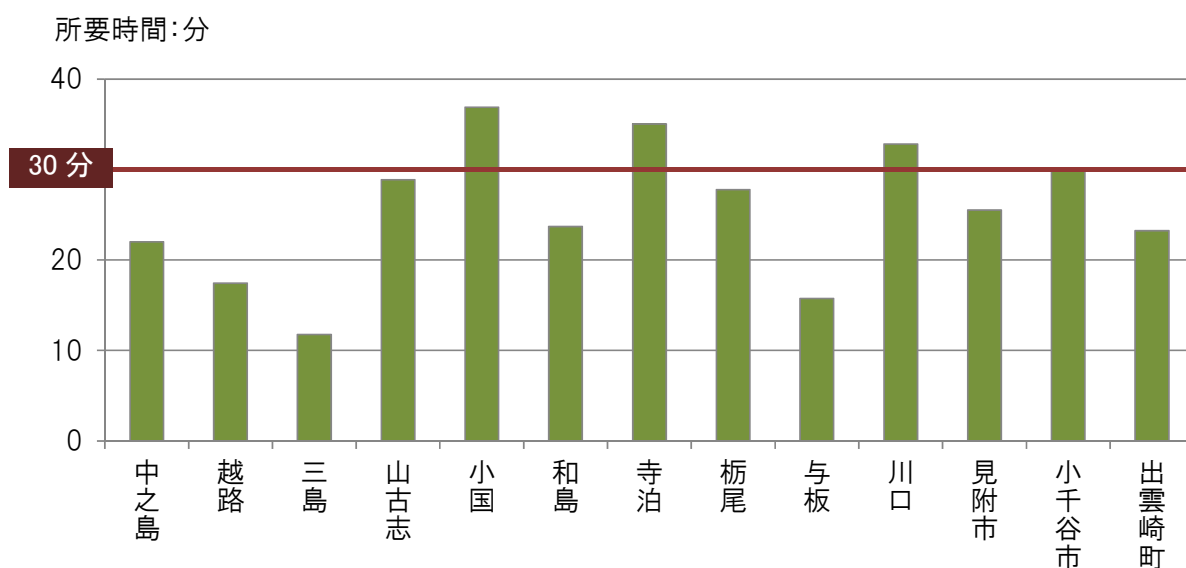
※旅行速度：平成 22 年度道路交通センサス 混雑時旅行速度

■各地域から都心地区までの所要時間

- 見附市、小千谷市、出雲崎町、中之島地域、越路地域、三島地域、山古志地域、和島地域、栃尾地域、与板地域は長岡市都心地区に 30 分以内でアクセスできる。

小国地域、寺泊地域、川口地域は長岡市都心地区へのアクセスに 30 分以上かかるとともに、他地域においてもピーク時間（朝夕の通勤・通学時間帯）では、30 分以内でのアクセスは困難である。

《各地域から都心地区までの所要時間》



※平成 26 年 10 月長岡市実走調査より

ピーク時間以外の時間帯に市役所、町役場、長岡市の各支所から長岡市都心地区までの所要時間を、主に国道や幹線市道を走行して調査。（1 サンプル）

都心地区の終点は、以下のように設定。

川東側（中之島、山古志、栃尾、川口、見附市、小千谷市）：（主）長岡停車場線長岡駅前交差点

川西側（越路、三島、小国、和島、寺泊、与板、出雲崎町）：市道西幹線 75 号線ハイブ長岡交差点

■幹線道路ネットワークの整備状況

- 幹線道路ネットワークのうち、①大手大橋4車線化（平成21年9月8日開通）、②長岡南越路スマートIC（平成21年9月24日開通）、③長岡東西道路（フェニックス大橋（2車線）平成25年11月24日開通）、④信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス（2車線）平成25年11月24日開通）等の整備を進めた。

《近年の主な整備箇所》

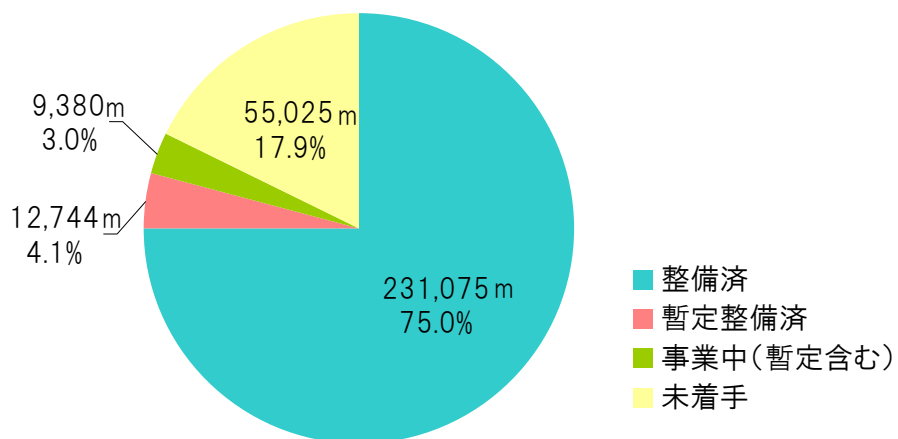


出典：長岡市総合計画 後期基本計画を基に作成

■都市計画道路の整備状況

- 長岡都市圏の都市計画道路延長約 308.2km のうち、整備済延長は約 231.1km(整備率 75.0%) であり、未着手延長は約 55.0km (未着手率 17.9%) である。

《整備状況別延長と割合》

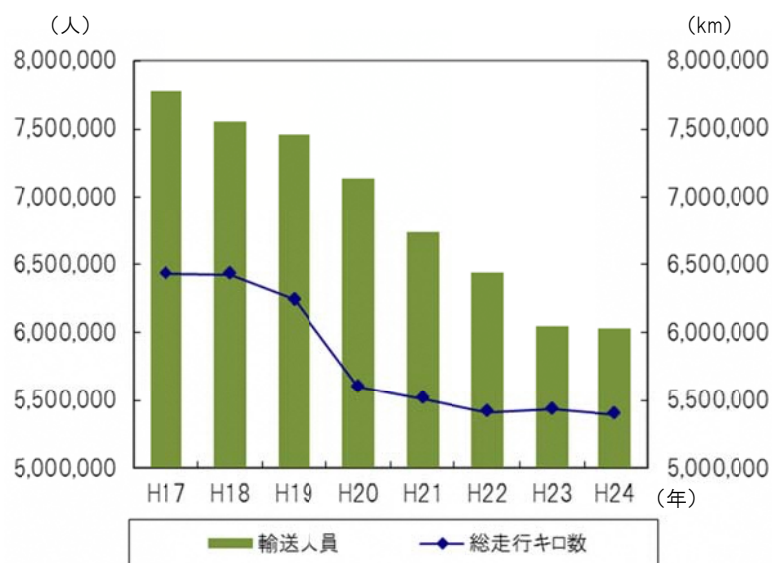


出典：新潟県の都市計画-資料編- 平成 26 年

3. 公共交通の現状

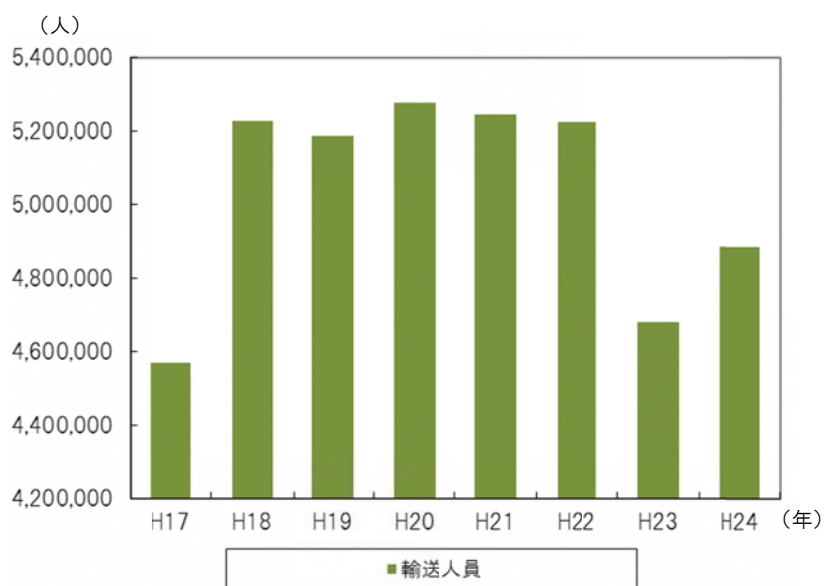
- バス利用者は、平成 17 年以降減少を続けており、5 年間で 15.6%減少した。また、総走行キロ数も同様に減少している。
- 鉄道利用者は、平成 23 年 3 月に起きた東日本大震災の影響により 10.4%減少したが、平成 24 年は 3.9%回復している。

《バス輸送人員数》



出典：長岡市「長岡市統計年鑑（平成 25 年版）」

《JR輸送人員数》



出典：長岡市「長岡市統計年鑑（平成 25 年版）」

4. 通勤・通学交通の現状とニーズ

- 通勤手段は自動車が多く、勤務先への到着時間が一定時間に集中している。
- 自動車利用者の通勤は、信濃川渡河部の通行が多く見られる。
- 渋滞解消のための橋りょう整備に対する要望や、除雪等に関する改善要望が多い。

◇通勤・通学行動調査（アンケート調査）の概要

【目的】長岡市都心地区内及び、周辺地区と都心地区間との幹線道路に着目し、交通の実態把握と道路ネットワークや公共交通サービスの問題点等を把握するための調査を実施

【調査期間】配付：平成 24 年 12 月 13、14 日

回収：平成 24 年 12 月 26 日～平成 25 年 1 月 23 日

【対象】都心部（千秋が原・古正寺地区、シビックコア地区等含む）に通勤・通学している市民

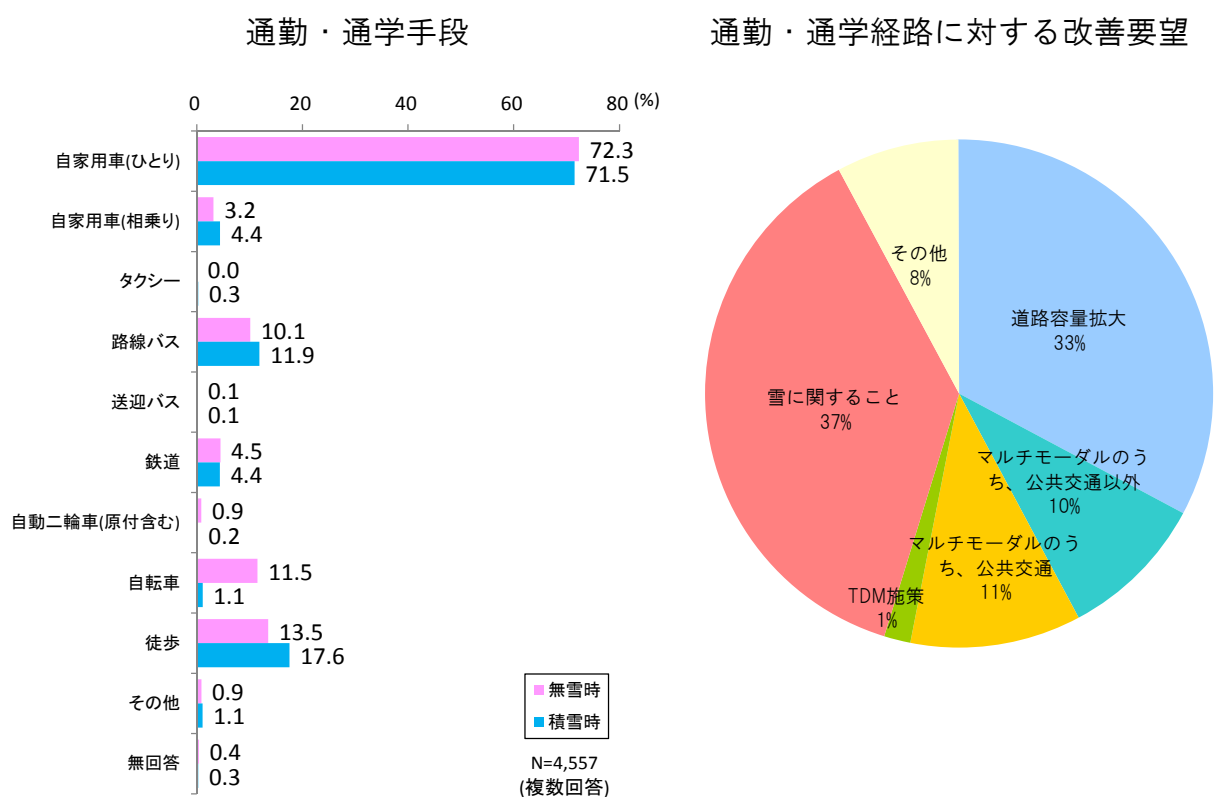
【規模】・目標サンプル数：4,200 票程度 ※抽出率 10%

・配付票数：8,950 票（4,557 票回収）

【調査項目】①どの地区でどんな交通手段でどこに移動しているか

②道路・公共交通等に対する問題意識や改善要望

《主な調査結果》



平成 24 年度実施 通勤・通学行動調査結果より

《通勤・通学経路に対する改善要望一覧》

大分類	中分類	備考	回答数	%
道路容量 拡大	信号現示の見直し		197	8.8%
	橋りょう整備	新設や拡幅等を望む意見	107	4.8%
	道路拡幅	道路が狭い等の意見を含む	91	4.1%
	右左折専用時間		54	2.4%
	道路の整備・改善	バイパス整備や道路ネットワークの整備等の意見を含む	50	2.2%
	右左折レーンの整備	新設や延伸等の意見を含む	48	2.2%
	渋滞解消	橋や橋前後区間に関する意見	31	1.4%
	立体交差		31	1.4%
	渋滞解消	渋滞解消を望む意見や混雑しているといった意見を含む	30	1.3%
	交差点改良		22	1.0%
	渋滞解消	積雪時や冬期に関する意見	15	0.7%
	渋滞解消	踏切に関係した渋滞に関する意見	15	0.7%
	信号の見直し・再配置		14	0.6%
	信号減少		11	0.5%
	信号新設		10	0.4%
マルチモー ダルのう ち、公共交 通以外	歩道の設置	歩道を広げる、狭いといった意見を含む	108	4.9%
	自転車レーンの設置		41	1.8%
	通行規制	車線運用等の規制に関する意見	35	1.6%
	交通情報の提供	渋滞情報案内等の意見	16	0.7%
	P&R	駐車場、駐輪場の設置等を含む	9	0.4%
	アクセス改善		2	0.1%
マルチモー ダルのう ち、公共交 通	バス運行の増便	運行時間を遅くまでといった意見を含む	91	4.1%
	鉄道運行の増便	運行時間を遅くまでといった意見を含む	22	1.0%
	バス路線の見直し	路線見直しやバス停新設といった意見を含む	18	0.8%
	その他公共交通に対する意見		18	0.8%
	鉄道・バス会社に対する要望	運行マナー等の意見	16	0.7%
	バス運行の情報提供		14	0.6%
	鉄道運行の恒常性	冬期等の遅れや運休に対する意見	10	0.4%
	バス運行の恒常性	冬期等の遅れや運休に対する意見	8	0.4%
	鉄道運行の情報提供		8	0.4%
	公共交通の連携に関する意見		8	0.4%
	新交通の導入	地下鉄、LRT 等	7	0.3%
	バスの小型化		6	0.3%
	その他バスに対する意見		6	0.3%
	無料バス運行	スクールバス運行といった意見を含む	4	0.2%
	鉄道路線の見直し	路線見直しや駅新設といった意見を含む	3	0.1%
	公共交通 PR		3	0.1%
	その他鉄道に対する意見		1	0.0%
TDM 施策	時差出勤	同類の意見含む	33	1.5%
雪に関する こと	除雪	除雪車に関する意見含む	510	22.9%
	融雪	消雪パイプ、排水等の意見含む	313	14.1%
	除雪・融雪全般		13	0.6%
その他	交通マナー	違法駐輪等含む	26	1.2%
	生活道路の整備や安全性・除雪		14	0.6%
	その他		131	5.9%
分類不能			6	0.3%
合計			2,226	100.0%

※回答を項目別に分けて整理。

平成 24 年度実施 通勤・通学行動調査結果より

5. 高齢者等のニーズ

- 幹線道路ネットワークの整備や、既存道路の改良による渋滞対策・交通安全対策等が望まれている。また、公共交通の利便性の向上も望まれている。

◇高齢者等に対するヒアリング調査の概要

【目的】 高齢者の移動特性の把握、道路ネットワークや公共交通に対するニーズ等を把握するための調査を実施

【調査期間】 平成 25 年 2 月 19 日～平成 25 年 3 月 8 日

【対象】 おおむね 65 歳以上の方
自動車や公共交通等を日常的に使っている方

【規模】 31 名

【調査項目】 ①幹線道路の問題点や課題
②公共交通等に関する要望

《主な意見》

①幹線道路の問題点や課題・意見

- ・ 幹線道路ネットワークは、以前に比べ随分改善されたとの意見が多数あった。
- ・ ラダー型ネットワークは、利用者がニーズ(距離、時間)に合わせて選択可能なため、非常に有効な策である。
- ・ 新規のバイパス建設等と合わせ、既存道路の交差点改良、照明や案内標識の設置等、高齢者にとって走行しやすい道路への改良が必要である。

②公共交通等に関する要望・意見

- ・ 今後、更に高齢になり、車が運転出来なくなると考えると、公共交通の利便性の強化が必要であるとの意見が多数あった。
- ・ バスについては、利用者の視点で路線や運行時間・頻度の見直しを望んでいる。また、パーク＆ライドの駐車場整備を望む声もあった。

第3章 交通円滑化の方針

1. 交通円滑化の方針

- ①将来（平成42年）減少する自動車交通量を見据え、現在ある幹線道路ネットワークについて、適正な規模の計画へと見直す。
- ②長岡都市圏内の連携強化や、各地域の生活を支える社会基盤として必要な道路を精査し、選択と集中を図る。
- ③幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、現状の交通課題解決に向けた対応を図る。
- ④道路の整備だけでなく、自動車利用を見直したり、公共交通を活用するためのソフト施策を推進することで、自動車に過度に依存しなくても生活しやすいまちへの転換を図る。

①将来交通量を見据えた幹線道路ネットワークの見直し

最新の交通需要による将来交通量を推計し、その結果に基づき、現在の幹線道路ネットワークを評価する。それにより、新規に必要な路線の抽出、適正な規模・規格の道路構造への見直し等、必要な幹線道路ネットワークを計画する。

②道路整備の選択と集中

長岡都市圏内の連携強化や、各地域の生活を支える社会基盤として重要な役割を担う道路については、短・中期的に整備を進める。また、その他の道路については、今後の社会情勢等の変化も見据えながら、引き続き整備に向けて検討するとともに、各時点において計画を見直す。

③現状の交通課題に向けた対応

現在、長岡市中心部や信濃川渡河部等で渋滞が発生している。また、通勤・通学行動調査や高齢者等に対するヒアリング調査から、現状の渋滞箇所における対策、交通安全対策、自転車交通対策、道路防災・雪害対策等が課題として明らかになった。これらの課題は、個別に対応を図る。

④ソフト施策の推進

今後、自動車に過度に依存しなくても生活しやすいまちへの転換を図るため、「ノーマイカー通勤」や「モビリティ・マネジメント※¹」等の意識啓発活動を推進する。

また、バス交通の利便性向上のための施策等、公共交通への利用転換を促進する。

※1：一人ひとりのモビリティ(移動)が、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心にした交通施策

《基本的な考え方と施策の方向性》

幹線道路ネットワークの見直し 整備の選択と集中		○適正な規模へ見直し ○整備時期を見据えた整備の推進
現状の交通課題に向けた対応	渋滞対策	○交差点改良や信号現示等の見直し
	交通安全対策	○交通安全計画を踏まえた、生活道路、通学路における対策実施 ○事故ゼロプラン※²を踏まえた幹線道路における対策実施
	道路防災・雪害対策	○災害発生時避難や初動活動に向けたリダンダンシー※³の確保、耐久性の強化
	自転車交通対策	○自転車専用道路や駐輪場等の整備により魅力ある自転車空間の創出
ソフト施策	路線バス利用のサービス向上	○バスの定時性確保、利便性の向上
	鉄道利用のサービス向上	○鉄道駅周辺の駐車場整備による利便性の向上
	自動車利用の効率化と抑制	○モビリティ・マネジメントの推進 ○ノーマイカーデーの継続的实施

※2：事故危険区間重点解消作戦

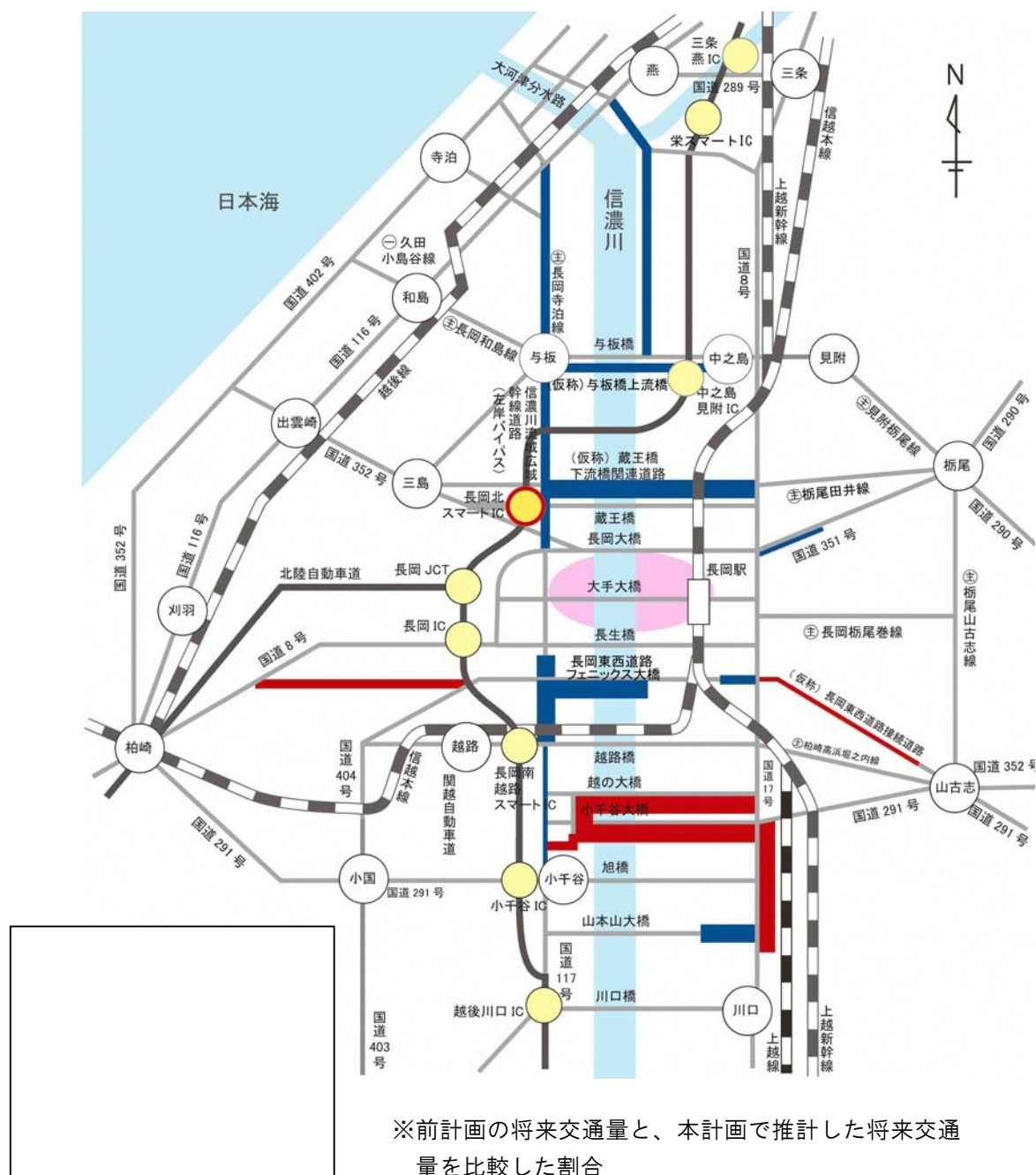
※3：「補完性」、「代替」を意味する英語であり、道路計画上では、災害等による道路通行不能時に、一部区間の通行止めが全体の通行不能につながらないように、あらかじめ道路を多重化し、代替道路が用意されている状況を示す。

2. 幹線道路ネットワーク計画の見直し

■前計画との交通需要の比較

- 将来交通量を推計したところ、長岡東西道路や信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス）、与板橋と蔵王橋周辺の信濃川渡河部等では、前計画で想定されていた交通量より減少する一方で、国道 17 号（小千谷バイパス）等では交通量が増加する結果となった。

《前計画との将来推計結果の比較》



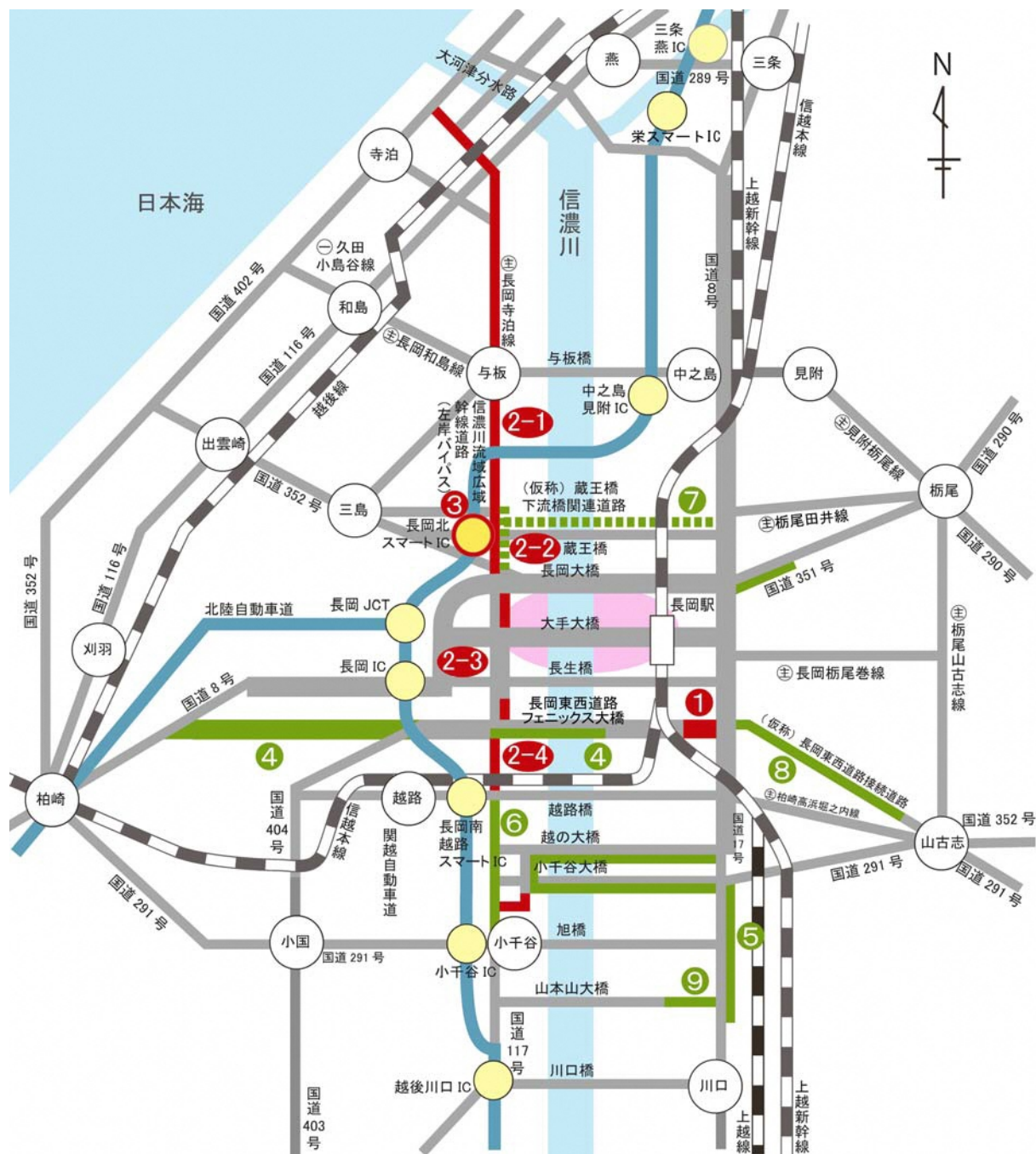
■幹線道路ネットワーク計画

- 短・中期計画として、長岡東西道路の国道 17 号延伸、信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス）や長岡北スマート IC 等の幹線道路ネットワークの骨格となる路線の整備を推進する。
- 与板橋に近接した（仮称）与板橋上流橋（2 車線）は、現在の与板橋で将来の交通需要に対応できるため、計画を廃止する。
- 蔵王橋と（仮称）蔵王橋下流橋は、前計画では 2 橋合計で 6 車線（蔵王橋 2 車線、（仮称）蔵王橋下流橋 4 車線）を必要としていたが、将来の交通需要予測において、合計 4 車線に対応できる。なお、架橋位置は、蔵王橋から与板橋間における単独橋若しくは蔵王橋の拡幅が考えられるが、今後、長岡北スマート IC 整備等による交通変容や周辺部のまちづくり等を踏まえ、多角的に検討する。
- 長岡東西道路及び信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス）は、前計画の道路規格を見直す。

《計画路線と区間》

計画	計画路線	区間
短・中期計画	①長岡東西道路	・ 国道 17 号～宮内
	②信濃川流域広域幹線道路 （左岸バイパス）	・ 2-1 国道 116 号 ～ 長岡北スマート IC ・ 2-2 長岡北スマート IC ～ 国道 8 号 ・ 2-3 国道 8 号 ～ 長岡東西道路 ・ 2-4 長岡東西道路 ～ 長岡南越路スマート IC
	③長岡北スマート IC	
長期計画	④長岡東西道路 （国道 8 号～国道 17 号）	・ 宮内 ～ 新産 ・ 新産 ～ 大積
	⑤国道 17 号 （小千谷バイパス）	・ 妙見堰 ～ 三仏生 ・ 三仏生 ～ 木津
	⑥信濃川流域広域幹線道路 （左岸バイパス）	・ 長岡南越路スマート IC ～ 国道 117 号
	⑦（仮称）蔵王橋下流橋関連道路	・ 信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス） ～ 国道 8 号
	⑧（仮称）長岡東西道路接続道路	・ 国道 17 号 ～ 萱峠
	⑨山本山大橋関連道路	・ 旭町 ～ 国道 17 号

《幹線道路ネットワーク計画》

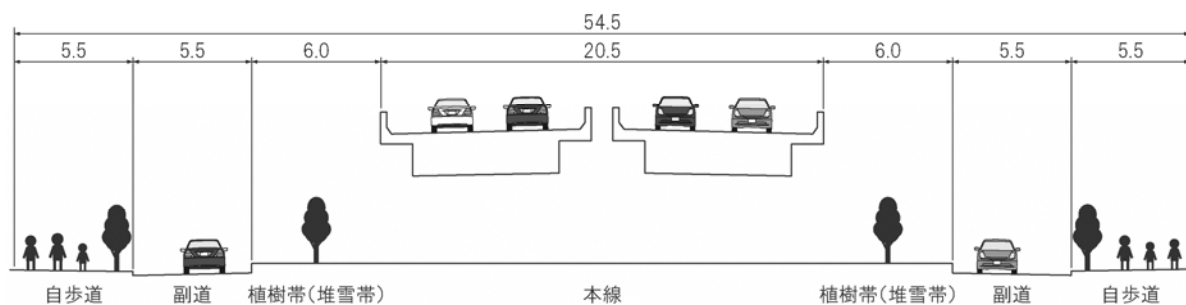


	整備済・現道
4車線 2車線	
	短・中期整備路線
4車線 2車線	
	長期整備路線
4車線 2車線	
	検討継続路線

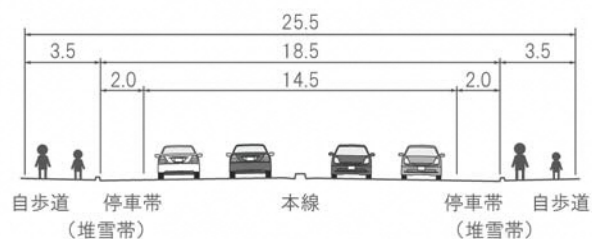
■道路規格の変更

《長岡東西道路》

前計画

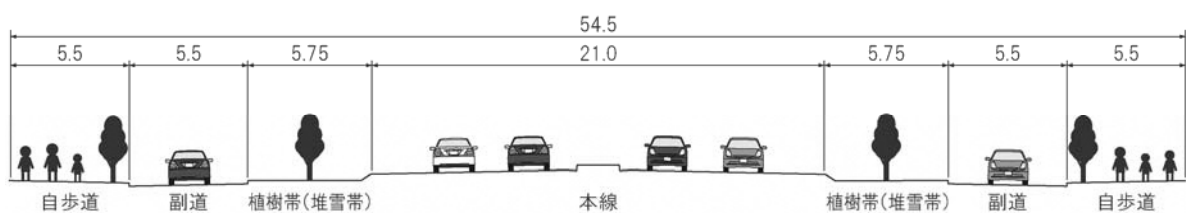


見直し計画

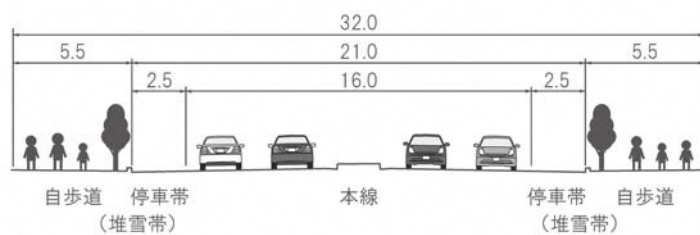


《信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス）》

前計画



見直し計画

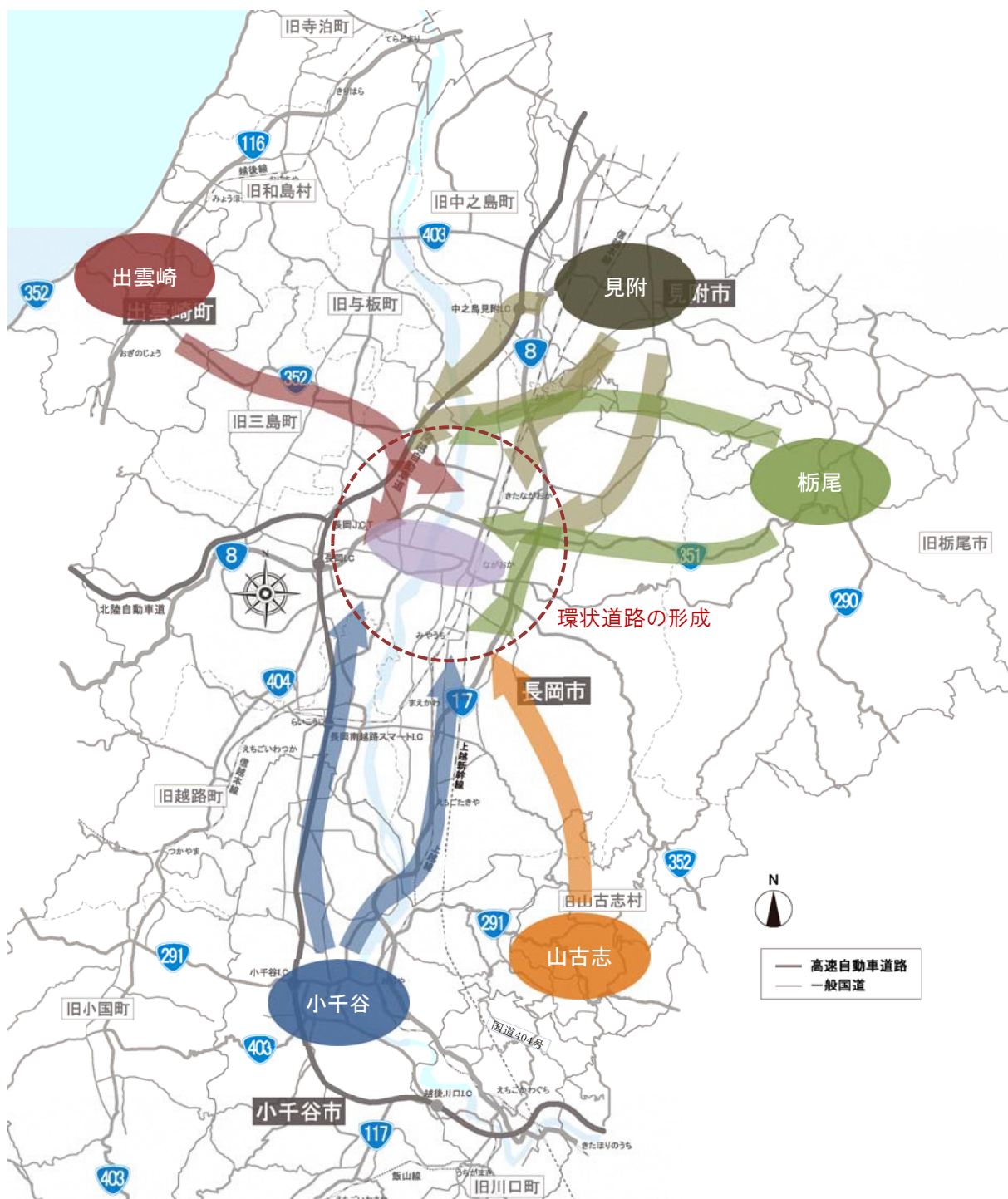


■期待される効果

●幹線道路ネットワークの整備により以下の効果が期待される。

- ① 各地域と都心地区、都心地区の信濃川兩岸間のアクセス性が向上
- ② 道路ネットワークの強化により道路の信頼性が向上
- ③ 環状道路の形成による都心地区の混雑の緩和

《期待される効果》



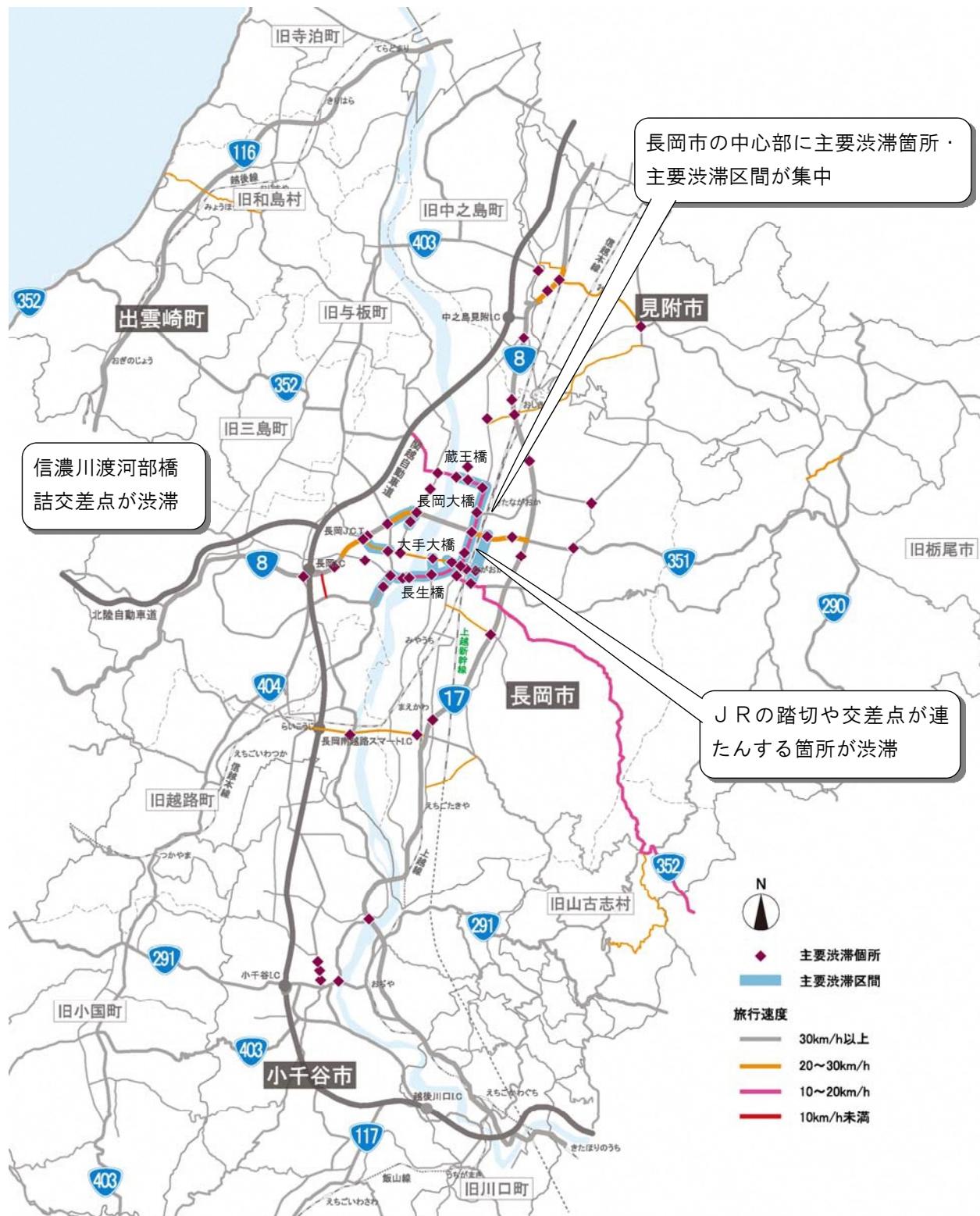
3. 現状の交通課題に向けた対応

■現状の渋滞箇所における対策

- 幹線道路ネットワークの整備を進めていくとともに、局所的な対策により改善を図る。
- 特に、旅行速度（車での走行速度）が低い中心部の幹線道路や主要渋滞箇所、ピーク時間（朝夕の通勤・通学時間帯）の渋滞の対策として、交差点改良や信号現示の見直し等に取り組む。

- ・ 平成 25 年 1 月新潟県渋滞対策協議会において、新潟県内の主要渋滞箇所が選定されており、長岡都市圏においては、主要渋滞箇所 28 箇所、主要渋滞区間 10 区間が指定されている。
- ・ 蔵王橋東詰交差点の改良や、フェニックス大橋東詰・西詰等の信号現示の見直し等について検討する。
- ・ 長岡都市圏では、渋滞の多くが朝夕の通勤時間帯や休日に一部の箇所で発生していることを踏まえ、箇所ごとに対策を検討する。

《主要渋滞箇所・主要渋滞区間（再掲）》



※主要渋滞箇所・主要渋滞区間：新潟県渋滞対策協議会 記者発表資料（平成 25 年 1 月）

※旅行速度：平成 22 年度道路交通センサス 混雑時旅行速度

■交通安全対策

- 生活道路の安全の確保、特に歩行者や自転車等の安全の確保に努める。
- 幹線道路は、事故危険箇所の解消に取り組む。

- ・通学路や公共施設へ通じる道路の安全対策、安全な歩行者空間・自転車走行空間の整備等を進め、質の高い都市空間の創出を目指す。
- ・幹線道路は、事故危険箇所への対応、特に、事故の危険性が高い区間への重点的な対策（事故ゼロプラン）を関係機関と連携して取り組む。

《事故ゼロプラン等に取り組んでいる交通安全対策》

計画	対策内容
事故ゼロプラン	・ドットライン ・ゼブラ帯設置 ・交差点改良 ・注意喚起路面標示 ・注意喚起看板（標識）設置 ・歩道整備 等
第9次長岡市交通安全計画	・生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ・冬期の道路交通の確保 ・事故多発地点対策の推進 ・バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備 ・円滑・快適で安全な道路交通の確保 等

出典：国土交通省「事故ゼロプラン」、長岡市「第9次長岡市交通安全計画」

■道路防災対策・雪害対策

- 災害発生時の被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するとともに、冬の安全な暮らしや交通・移動手段の確保を図るため、道路防災対策・雪害対策に取り組む。

- ・緊急時の輸送路や重要な幹線道路における橋りょうの耐震化、リダンダンシーの確保、狹隘道路の解消等の課題に関係機関と連携して取り組む。
- ・冬期間の安全な歩行者空間の確保や、通学路の安全性確保が課題であることから、歩道除雪の強化、通学路の歩道消雪パイプ整備、路面凍結防止等の各対策を総合的に取り入れた克雪対策に取り組む。

《道路防災対策・雪害対策》

施策		対策内容
道路防災対策	道路防災総点検	・道路法面の安定性等における詳細点検 等
	道路橋の耐震対策	・緊急輸送道路となっている道路橋の耐震補強 等
	道路斜面の対策	・危険な箇所の方面補強 等
雪害対策	除雪作業の推進	・車道除雪作業、歩道除雪作業の強化 ・通学路の歩道消雪パイプ整備 等
	防雪対策	・雪崩・地吹雪対策 ・流雪溝、消融雪施設 ・冬期道路気象情報システム 等
	凍結路面对策	・凍結防止剤の散布 ・堆雪幅の確保 等

参考：国土交通省HP豪雪雪害対策、新潟県HP道路の雪対策 等

■自転車交通対策

- 安全で快適な自転車利用環境を形成するため、自転車ネットワーク路線を設定し、自転車通行空間の整備及び自転車通行の規則・マナーの周知・啓発等に取り組む。

- ・特に自転車利用者が多い長岡市中心市街地と、周囲の駅や公共施設等を結ぶ自転車ネットワークを形成し、自転車での移動環境や生活利便性の向上を目指す。
- ・歩行者及び自転車利用者等の安全な利用環境の形成のため、自転車通行空間の整備、自転車通行の規則・マナーの周知・啓発等に関係機関と連携して取り組む。

4. ソフト施策

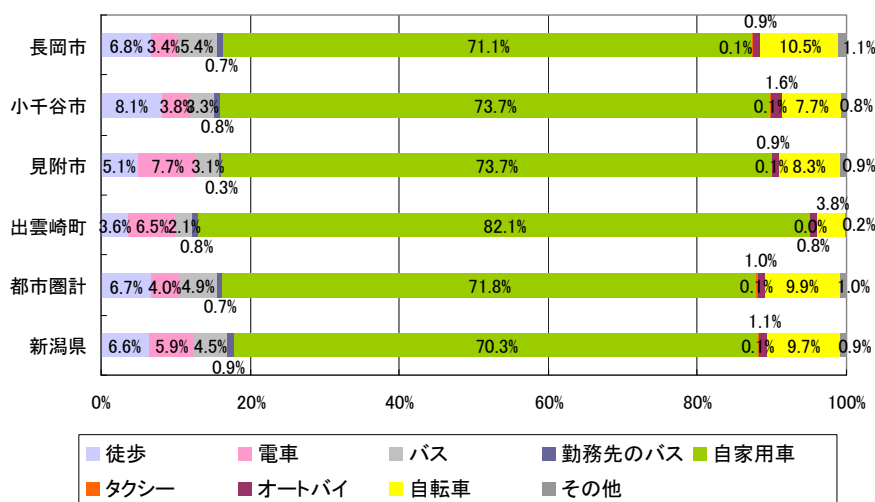
■ソフト施策の必要性

- 自動車交通量の削減には、自動車から他の移動手段への転換、ピーク時間（朝夕の通勤・通学時間帯）に集中する自動車の分散、自動車利用の効率化が効果的である。
- 自動車交通量の削減は、住民の意識変容が必要である。

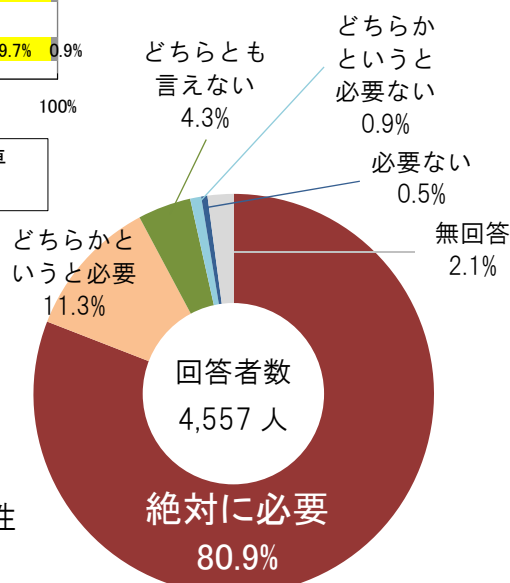
- ・幹線道路ネットワークが整備されても、ピーク時間（朝夕の通勤・通学時間帯）は依然として交通混雑の発生が予想されるため、自動車交通量の削減や交通需要の平準化等が必要である。
- ・長岡都市圏の住民は自動車移動が多く、自動車は日常生活になくてはならない移動手段である。
- ・自動車交通量の削減は、住民のライフスタイルや自動車に依存する意識を踏まえると、きめ細かな情報提供等による住民の意識変容が必要である。

《自動車利用に対する住民の意識》

交通手段割合（通勤・通学）



日常生活での自動車の必要性

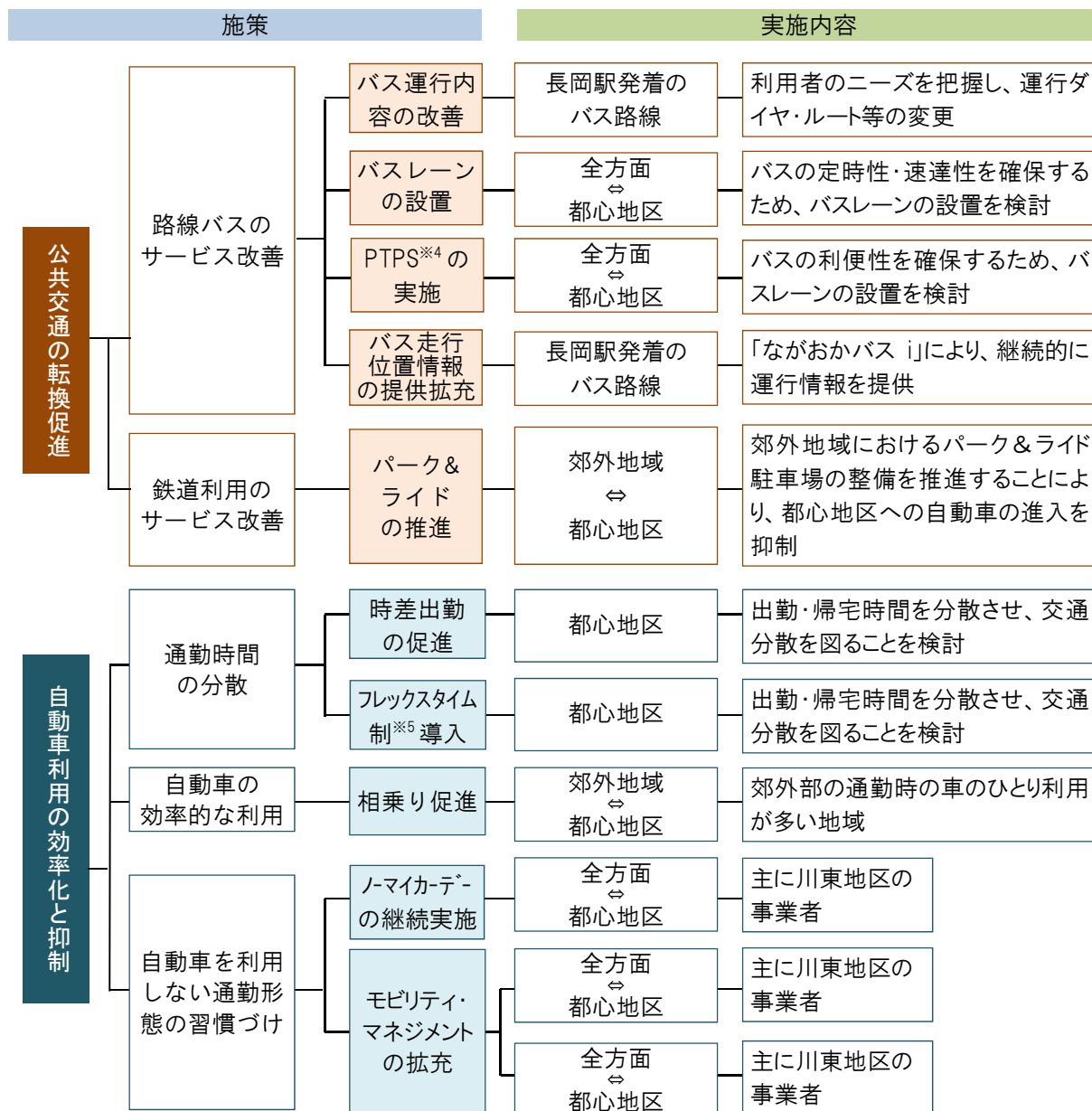


平成 24 年度実施 通勤・通学行動調査結果より

■ソフト施策計画

- 自動車利用に対する意識の転換を図るため、「ノーマイカー通勤」や「モビリティ・マネジメント」等の意識啓発活動を推進する。
- 公共交通の利便性を向上するため、パーク＆ライドの推進やバス交通の改善に向けた施策等を推進する。

《ソフト施策の体系図》



※4：公共車両優先システム（PTPS：Public Transportation Priority System）と呼ばれる、バス等の公共車両が優先的に通行できるように支援するシステムのこと。通常は、公共交通車両に対する優先信号制御を指す。

※5：始業・終業の時刻を労働者自身が決定できる制度であり、1日のうちで必ず就業する時間帯と、その前後にいつ勤務してもいい時間帯を設定する。

第4章 目標年次(平成36年)における計画

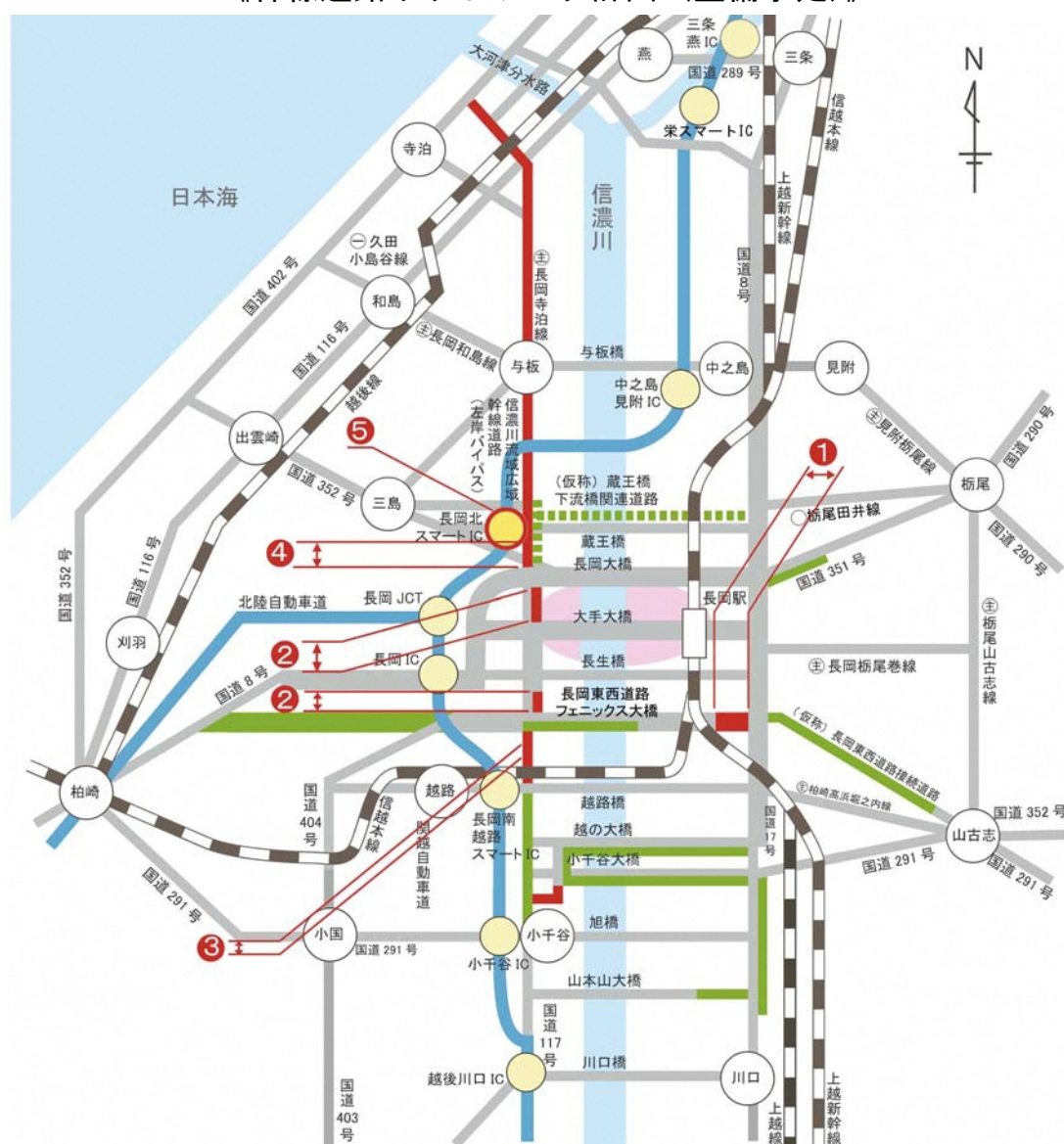
1. 施策の目的

- 地域間の連携強化
- 安全で快適な住みよいまちづくりの実現
- 信濃川渡河部の渋滞解消
- 過度な自動車利用の抑制

2. 幹線道路ネットワーク整備計画

- 短・中期整備路線のうち、①～⑤の区間における計画路線の整備を目指す。

《幹線道路ネットワーク計画（整備予定）》

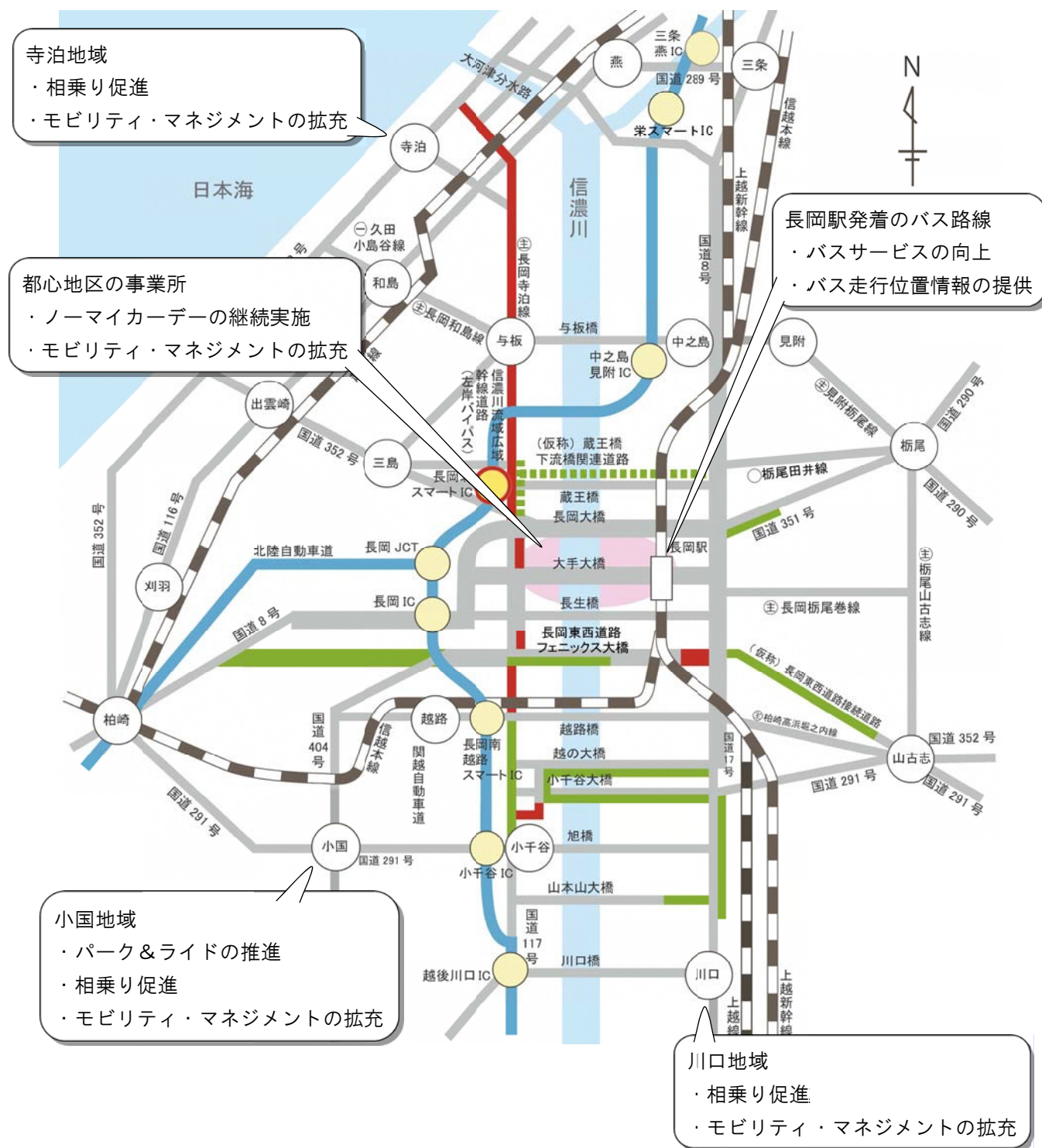


計画路線	区間・位置
長岡東西道路	①国道17号～宮内
信濃川流域広域幹線道路（左岸バイパス）	②国道8号～長岡東西道路 ③長岡東西道路～越路S I C ④国道8号～長岡北S I C
長岡北スマートIC	⑤

3. ソフト施策の推進

- 自動車利用者の公共交通への転換や、自動車利用の抑制を図るためにソフト施策を推進する。

《ソフト施策の展開》



《ソフト施策の実施内容》

施 策			施策の考え方	箇所・対象者
公共交通の転換促進	路線バスのサービス改善	バス運行内容の改善	・バスの運行ダイヤ、ルート等の改善を図る。	長岡駅発着のバス路線
	鉄道利用のサービス改善	パーク＆ライドの推進	・自動車が必要不可欠な住民が多い圏域郊外部は、駐車場の整備等を推進することにより、長岡市都心地区への自動車の進入を抑制する。	郊外部の上越線・信越本線沿線、鉄道利用割合が高い地域
自動車利用の効率化と抑制	自動車の効率的な利用	相乗り促進	・自動車の1人使用を複数人で使用する仕組みを作り、相乗りを促進することにより自動車台数を削減する。	郊外部における通勤時の自動車のひとり利用が多い地域
	自動車を利用しない通勤形態の習慣づけ	ノーマイカーデーの継続実施	・一定期間自動車を使用しない通勤を奨励する。	主に川東地区の事業所
		モビリティ・マネジメントの拡充	・自動車のかしこい使い方に関する意識啓発を図る。 ・自動車以外での通勤を習慣づける。	主に川東地区の事業所

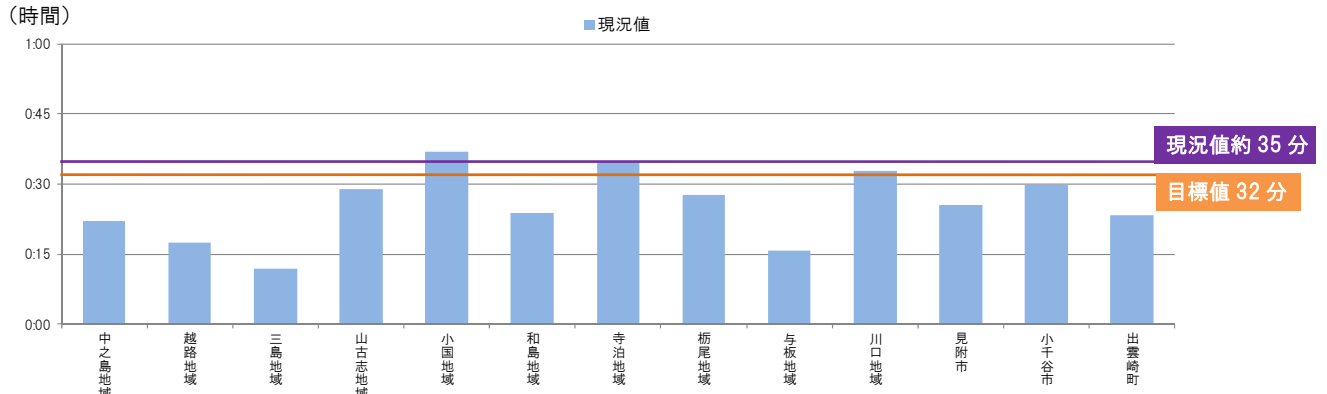
4. 目標値の設定

- 平成 36 年度における目標値を設定する。
- 計画終期に各目標値について検証する。

施策の目的と目標の内容	現状 (基準値)	目標値
1. 地域間の連携強化 幹線道路ネットワークの整備を推進し、長岡都市圏内の各地域から長岡市都心地区へのアクセスを向上する。 【都心地区へのアクセスに 30 分以上かかる小国地域、寺泊地域、川口地域の 3 地域平均の所要時間】	約 35 分	32 分
	モニタリング手法 ・実走調査	
2. 信濃川渡河部の渋滞解消 幹線道路ネットワークの整備やソフト施策を推進し、信濃川橋りょう部における走行速度を向上する。 【長岡市内の信濃川橋りょう 7 橋（与板橋～越路橋）の通勤時間帯における走行速度の平均値】	31.1km/h	34.2km/h
	モニタリング手法 ・民間プローブデータ	
3. 安全で快適な住みよいまちづくりの実現 都市計画道路の整備を推進する。 【長岡都市圏における都市計画道路の整備率】	75.0%	82.0%
	モニタリング手法 ・統計資料より算出	
4. 過度な自動車利用の抑制 ソフト施策を推進し、車の利用抑制に対する意識を向上する。 【車利用を控えようと思う人の割合】	9.8%	20.0%
	モニタリング手法 ・アンケート調査	

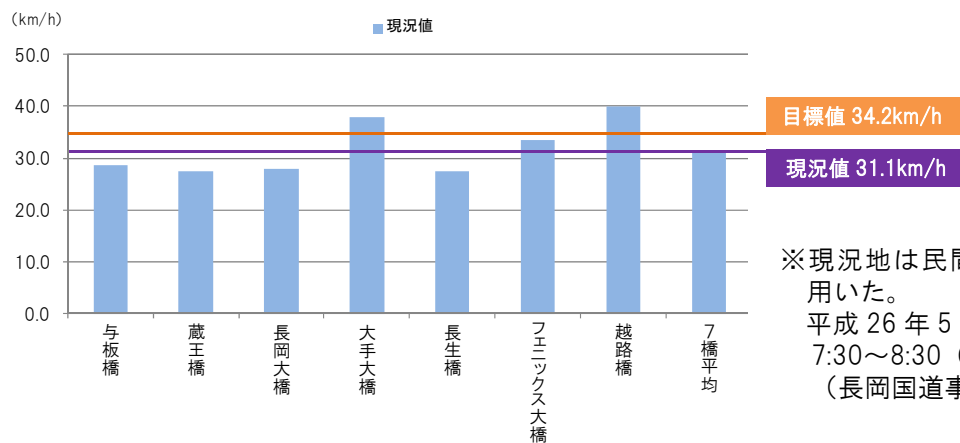
※モニタリング手法は現段階で想定したものであり、実際はこの限りではない。

《各地域から長岡市都心地区までの所要時間》



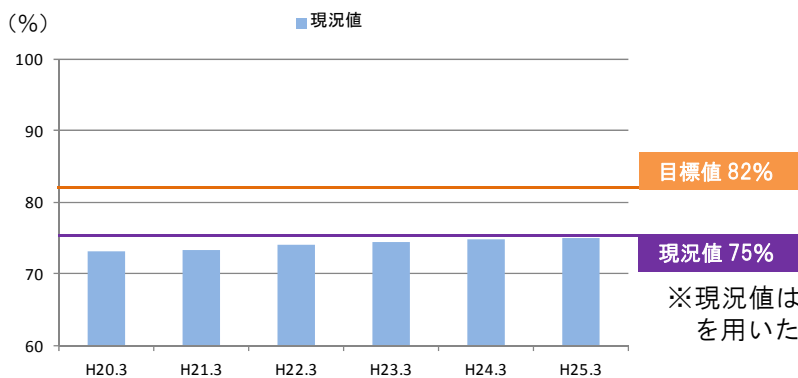
※現況値は平成 26 年 10 月に長岡市が実施した実走調査の結果を用いた。

《信濃川橋りょう 7 橋の通勤時間帯における走行速度》



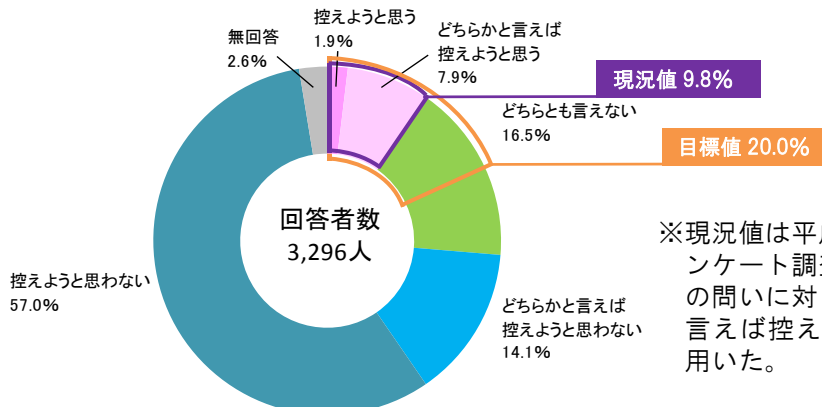
※現況値は民間プローブデータを用いた。
 平成 26 年 5 月 7 日～7 月 18 日
 7:30～8:30 (平日)
 (長岡国道事務所データ)

《都市計画道路の整備率》



※現況値は新潟県の都市計画-資料編-を用いた。

《車の利用抑制に対する意識》



※現況値は平成 24 年度通勤・通学行動調査 (アンケート調査) の「車利用を抑制しようと思うか」の問いに対して、抑制しようと思う、どちらかと言えば抑制しようと思うと回答した人の割合を用いた。

参考

■長岡都市圏交通円滑化総合計画策定委員会 委員名簿

委員長	原 敏明	事業創造大学院大学 名誉教授
副委員長	佐野 可寸志	長岡技術科学大学 准教授
委員	澤田 雅浩	長岡造形大学 准教授
委員	谷口 綾子	筑波大学大学院 准教授
委員	諏訪 敬明	新潟日報 長岡支社 報道部長
委員	恩田 真弓	長岡商工会議所 運輸交通部会 議員
委員	江口 富美枝	一般社団法人 長岡観光コンベンション協会 総務課長代理
委員	松井 千明	公益社団法人 中越防災安全推進機構 長岡震災アーカイブセンター 研究員
委員	塩入 誠司	越後交通株式会社 乗合バス営業部長
委員	小川 浩司	長岡市ハイヤー協会 副会長
委員	山本 美和子	長岡市社会福祉協議会 介護士
委員	国土交通省 北陸地方整備局 企画部 広域計画課長 国土交通省 北陸地方整備局 長岡国道事務所長 国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部 交通企画課長 東日本高速道路株式会社 新潟支社 長岡管理事務所長 新潟県土木部 道路建設課長 新潟県長岡地域振興局 企画振興部長 新潟県長岡地域振興局 地域整備部長 長岡警察署 交通課長 見附市 建設課長 小千谷市 建設課長 出雲崎町 建設課長 長岡市 理事	

平成 27 年 3 月現在 敬称略

■委員会の開催経過

■第1回委員会

- ・日時：平成24年11月15日(木)
- ・議題
 - (1) 長岡都市圏交通円滑化総合計画策定の経緯
 - (2) 長岡都市圏の交通状況等の現状と課題の整理
 - (3) 新計画策定の方向性と今年度の調査計画
 - ・交通実態調査計画（案）について

■第2回委員会

- ・日時：平成25年10月24日(木)
- ・議題
 - (1) 第1回委員会時の指摘事項とその対応
 - (2) 交通実態調査の結果報告
 - (3) 交通円滑化に向けた課題と重点テーマの設定
 - (4) ソフト施策の検討、試験的実施の報告

■第3回委員会

- ・日時：平成26年9月4日(木)
- ・議題
 - (1) 第2回委員会時の指摘事項とその対応
 - (2) 道路計画見直し検討
 - ・新計画の枠組み（案）について
 - (3) ソフト施策の検討
 - ・ソフト施策の方向性について
 - (4) モビリティ・マネジメント

■第4回委員会

- ・日時：平成27年2月13日(金)
- ・議題
 - (1) 第3回委員会時の指摘事項とその対応
 - (2) 長岡都市圏交通円滑化総合計画（素案）

長岡都市圏交通円滑化総合計画

平成 27 年 3 月

編集発行 長岡市土木部 土木政策調整課

〒940-0062 新潟県長岡市大手通 2 丁目 2 番地 6

ながおか市民センター 4F

電話 0258-39-2307（直通）

FAX 0258-39-2273

E-mail doboku-seichou@city.nagaoka.lg.jp