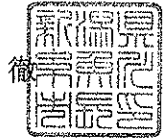




建 第 71 号
平成 19 年 5 月 1 日

国土交通省道路局長
宮 田 年 耕 様

糸魚川市長 米 田



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

このことについて、平成19年4月2日付け国道企第114号において依頼がありましたので、下記により回答いたします。

記

当市は、本年3月に、20年後を見据えた「いといがわ交通ネットワークビジョン」を策定いたしました。

本ビジョンは、今後、整備が予想される広域交通体系と効率的に連携し、合併によって広くなった市域を包括的・総合的に結ぶネットワークの構築と、公共交通体系の整備に向けた新たな指針として策定したものであります。

今後、本ビジョンに基づき交通施策を推進するものでありますが、中期的な計画の作成にあたっては、本ビジョンの推進にご配慮をくださるようお願いいたします。

《中期的な計画の作成にあたっての意見》

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

(1) 国際競争力の強化

- ・ 日本海沿岸諸国との経済交流を支える港湾については、近年、取扱貨物量が増大しており、当市におきましても、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定されている地方港湾「姫川港」は、さらなる拡充に向けて整備が進められております。しかし、これと接続する陸上交通ネットワークが不十分であることから、物流ネットワークの形成に配慮したアクセス強化が必要であると考えます。

【姫川港とアクセスする「地域高規格道路松本糸魚川連絡道路」の整備】

(2) 地域の自立と競争力強化

- ・ 地方においては、少子高齢化が急激に進行しており、地域の活性化を図るためには、地域経済の強化や安心して暮らせる地域社会の形成が重要であります。また、自動車へ依存する割合が高いものの、合併後においても、旧市町間を結ぶ道路が脆弱であるため、市の一体感が阻害されている状況でありますので、地域経済の強化や地域間の交流を支えるためにも、戦略的な道路整備が必要であると考えます。

- 【地域経済基盤強化のための「地域高規格道路松本糸魚川連絡道路」の整備】
- 【「一般国道 8 号糸魚川東バイパス」の全区間の整備】
- 【「一般国道 8 号親不知防災事業」の推進と「親不知バイパス」の整備】
- 【合併前の旧市町を結ぶ「交流道路」の整備】

(3) 安全・安心の確保

- ・ 我が国は、地震や集中豪雨による土砂災害が頻発しており、また、寒冷地での降雪は、市民生活に大きな影響を与えています。長い海岸線や急流河川、広い中山間地を有する本市においても、例外ではありません。このため、災害時のリダンダンシー機能を確保することを目的に、交通ネットワークビジョンにおいても、「6 バイパスと港の整備」、「4 流域 2 ルートの完成と機能向上」を位置付けているところであります。特に、長野県大町・松本方面とを結ぶ国道 148 号は、交流・物流において地域経済の大動脈ではありますが、脆弱なことから、災害や救急時にも交通が確保できる、信頼性の高い道路整備が必要であると考えます。

【信頼性の高い「地域高規格道路松本糸魚川連絡道路」の整備】

【「6 バイパス・4 流域 2 ルート」の整備】

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

(1) 豊かな生活環境の創造

- ・ 地球温暖化対策や沿道の環境対策は言うまでもなく、高齢社会等に対応したバリアフリーの導入など、歩行者の安全確保と快適な生活環境の構築による、人にやさしい安全な道づくりが必要であると考えます。また、美しい景観や活力ある地域づくりを行う「日本風景街道」を推進することにより、地域資源や個性を活かした多様で質の高い空間の形成を目指し、地域活性化につなげていく必要があると考えます。

(2) 既存ストックの長寿命化

- ・ 近い将来に直面することが予想される、道路構造物の老朽化に適切に対応できるように、長期的な視野に立った取組と道路整備の財源確保が必要であると考えます。また、厳しい財政状況の下、効率的な管理が不可欠であるとともに、海岸に近い地域においては、塩害対策にも配慮する必要があると考えます。

(2) 高速ネットワークの効率的活用・機能強化

- ・ 地方においては、高速道路の交通量が比較的少ないことから、国道に並行する高速道路を有効活用するため、多様で弾力的な料金施策を実施するなど、交通渋滞や交通事故の発生時等、その状況に応じて交通の転換を図り、既存ストックの有効活用を行う必要があると考えます。

(3) 道路施策の進め方

- ・ 事業効果の早期実現を図るため、用地取得や埋蔵文化財調査の迅速化など、事業のスピードアップが必要であると考えます。

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関すること

道路特定財源の見直しにあたっては、地方の声や道路整備の実情に十分配慮し、地方が真に必要としている道路整備を遅らせることのないようにすることが必要であると考えます。

《添付資料》

いといがわ交通ネットワークビジョン（平成19年3月策定）

いといがわ交 通 ネットワークビジョン

《翠の交流都市を支える交通基盤づくり》

平成 19 年 3 月

糸 魚 川 市

－ 目 次 －

	ページ
1 ビジョン策定の趣旨	1
(1) 趣旨	
(2) 背景	
2 ビジョンの位置付け	3
(1) 位置付け	
(2) 期間	
3 交通ネットワークの課題	4
(1) 総合計画の概要	
(2) 課題の抽出	
(3) 課題の整理	
4 交通ネットワークの目標	7
5 交通ネットワークの基本的な方針	8
6 実現に向けた施策	9
7 整備効果と指標	19
8 ビジョンの実現に向けて	25

1 ビジョン策定の趣旨

(1) 趣 旨

本市は、平成 17 年 3 月に、糸魚川市、能生町、青海町が合併し、新しい糸魚川市として誕生した。

合併により、約 45 kmの長い海岸線を有し、746.24 ㎢と広大な市域になったことから、新市の一体感を図る観点からも、地域間を結ぶ道路網の強化による円滑な交通の確保が急務となっている。

また、本市は東日本と西日本の結節点に位置し、三大都市圏と等距離にあるとともに、環日本海交流圏の一翼を担っており、東西南北を結ぶ十字型経済圏の形成は、地域の振興に大きなインパクトを与えるものである。

高速道路網については、北陸自動車道をはじめ、それと結節する上信越自動車道及び長野自動車道等の整備はほぼ終わっており、現在、長野県の中部とを結ぶ、地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の早期整備に向けて取り組んでいる。

首都圏と北陸・関西圏を結ぶ北陸新幹線は、着々と整備が進行しており、平成 26 年度までに、長野～金沢間の開業が見込まれている。

さらに、地方港湾である姫川港は、リサイクルポートの指定を受け、地域の物流拠点港として、年々取扱貨物量が増加しており、さらなる拡充に向けて整備が進められている。

一方、人口の減少や高齢者の増加、また、利便性の高いマイカーの普及等に伴い、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきており、これらの変化を見据えた、新たな交通施策の展開が求められている。

交通施策は、市民生活や産業・経済活動などの都市活動に大きな影響を与えると同時に、都市の発展の根幹を成す重要な施策の一つであることから、国や県と連携を図りながら、推進していくことが重要である。

旧糸魚川市では、平成 7 年度に交通ネットワークビジョンを策定し、これを、交通体系の整備とその機能発揮のための指針としてきたが、それを踏襲しつつも、新しいスタート地点に立った、新糸魚川市の未来を見据えた指針が必要となっている。

このようなことから、今後、整備が予想される広域交通体系と効率的に連携し、広くなった市域を包括的・総合的に結ぶネットワークの構築と、公共交通体系の整備に向けた新たな指針として「いといがわ交通ネットワークビジョン」を策定する。

(2) 背 景

本市における基幹交通網の変遷について、以下に示す。

基幹交通	変 遷
北陸自動車道	S63. 7 全線開通（名立谷浜～朝日間が2車線暫定供用） H 4. 3 東海北陸自動車道と小矢部砺波 JCT で接続 H 5. 3 長野自動車道全線開通、上信越自動車道と更埴 JCT で接続 H 6. 7 磐越自動車道、日本海東北自動車道と新潟中央 JCT で接続
	H 8. 3 能越自動車道と小矢部砺波 JCT で接続 H11.10 上信越自動車道全線開通、上越 JCT で接続 H12.10 全線4車線供用
北陸新幹線	H 5.10 糸魚川～魚津間がスーパー特急方式で着工
	H 9.10 東京～長野間が開業
	H10. 3 長野～上越間がフル規格で着工
	H13. 4 上越以西がスーパー特急方式からフル規格に変更
	H13. 5 上越～富山間が着工
	H16.12 金沢までの延伸決定 H17. 4 富山～金沢間が着工
姫 川 港	H 7 年間貨物取扱量 319 万 t
	H 9. 9 重点投資流通港湾に指定
	H10. 2 港湾計画改訂（能力 360 万 t → 520 万 t）
	H13. 4 アンローダ稼働
	H13.11 沖防波堤 450m が完成
	H14. 2 西埠頭 1 号岸壁耐震バースが完成
	H15. 4 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定
	H16 年間貨物取扱量 568 万 t （過去最高を記録） H17 年間貨物取扱量 563 万 t
松本糸魚川 連絡道路	H 6.12 候補路線に指定（長野県波田町～糸魚川市 100km）
	H10. 6 計画路線に指定（長野県波田町～糸魚川市 100km）
	H11.12 調査区間に指定（平岩～根知 8km、長野県側 15km）
	H17. 3 調査区間に追加指定（根知～糸魚川 IC 9km、長野県側 4km、）

※基幹交通ごとの上欄は平成7年度以前、下欄は平成8年度以降

2 ビジョンの位置付け

(1) 位置付け

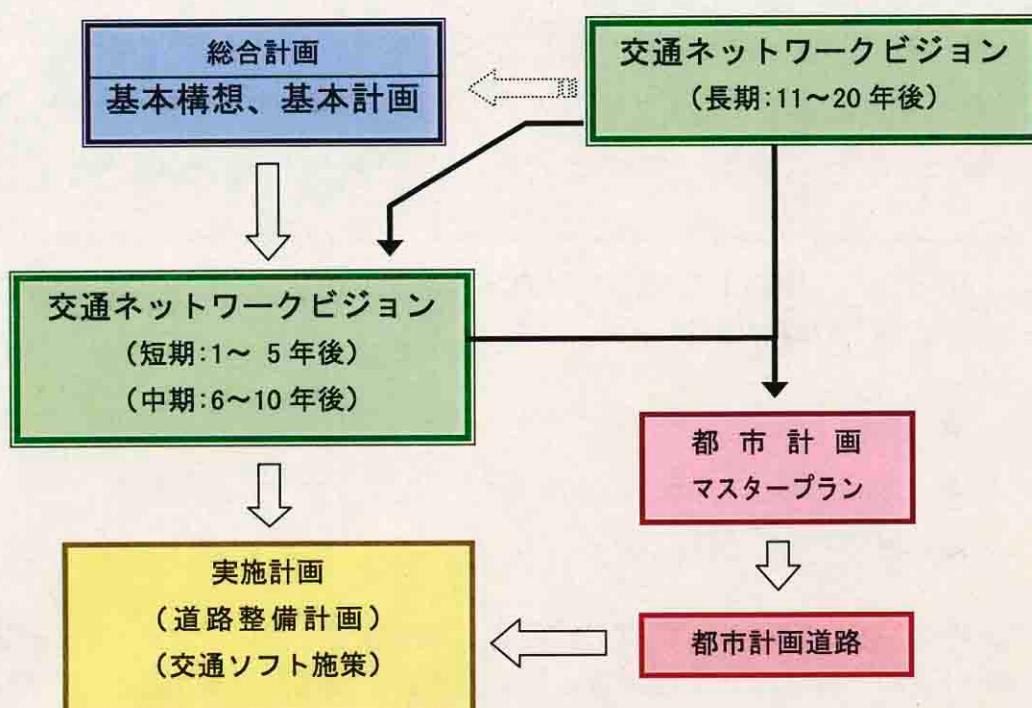
本ビジョンは、「糸魚川市総合計画（平成 18 年 11 月策定）」で定められた目標とする都市像“翠^{みどり}の交流都市 さわやか すこやか 輝きのまち”及び「糸魚川市都市計画マスタープラン（平成 19 年度策定予定）」で示した都市づくりの全体構想や地域別構想の実現を図るために、その交通部門について、今後、取り組むべき交通施策の基本方針とする。

(2) 期 間

本ビジョンの目標年次は、都市づくりの全体構想である都市計画マスタープランとの整合を図り、20 年後の平成 38 年度（2026 年度）とする。

なお、その時期を、短期（おおむね 5 年以内、平成 23 年度）、中期（おおむね 10 年後、平成 28 年度）、長期（おおむね 20 年後、平成 38 年度）に区分し、段階的な取組方針を示すものとする。

図1 交通ネットワークビジョンの位置付け



3 交通ネットワークの課題

本ビジョンの策定にあたり、交通のネットワークに関する課題を抽出し、整理を行った。

(1) 総合計画の概要

糸魚川市総合計画は、基本構想と基本計画から構成されており、基本構想は10年間（平成19年度～平成28年度）、前期基本計画は5年間（平成19年度～平成23年度）を計画期間としている。

基本構想では「目標とする都市像」と「6つの施策の大綱」が、下記のように定められている。

《目標とする都市像》

“^{みどり}翠の交流都市 さわやか すこやか 輝きのまち”

《施策の大綱》

- ◆ すこやか やすらぎ 支え合いのまちづくり 【健康福祉分野】
- ◆ 明日を担うひとづくり 【教育分野】
- ◆ 便利で快適なまちづくり 【生活基盤分野】
- ◆ 交流いきいき産業のまちづくり 【産業分野】
- ◆ 環境にやさしい安全・安心のまちづくり 【生活環境分野】
- ◆ 自立と協働のまちづくり 【地域づくり・自治分野】

上記6つの大綱の中でも、下記の3つを交通のネットワークに関連が深いものとして位置付ける。

- ◆ 便利で快適なまちづくり
- ◆ 交流いきいき産業のまちづくり
- ◆ 環境にやさしい安全・安心のまちづくり

交通のネットワークに関する課題は、総合計画、都市計画マスタープラン及び交通ネットワークビジョン策定委員会の内容から抽出し、それぞれ、上記3つの大綱に沿って整理を行った。

(2) 課題の抽出

交通のネットワークに関する課題を、以下の手法で抽出した。

◆ 交通施策の課題抽出

総合計画の基本計画では、現状と課題を示しながら施策の体系と方向を定めている。ここでは、基本計画にある施策の方向から、交通施策に関する課題を、交通ネットワークビジョン策定庁内委員会における作業により抽出した。

◆ 都市づくりの課題

糸魚川市都市計画マスタープランでは、「都市づくりに関して、将来に向け取り組むべき課題」が上げられている。ここでは、その中から交通に関する課題を抽出した。

◆ 策定委員会からの課題

交通ネットワークビジョン策定委員会において、第1回委員会（9月28日開催）では、交通に関する意見交換を、また、第2回委員会（11月28日開催）では、上記で上げられた各課題も含めて議論を行った。ここでは、その内容から課題を抽出した。

(3) 課題の整理

前項によって抽出された課題を、以下のとおりまとめた。

— 凡 例 —

◎：ハード関係

□：ソフト関係

◇：他（融合）

◆ 交流いきいき産業のまちづくり

< 中・長期的な課題 >

◎道州制も視野に入れた、三大都市圏、環日本海交流圏との広域都市間連携の整備

◎北陸新幹線開業に向けた、JR糸魚川駅周辺施設の整備と高架下の有効活用

◎産業の活性化につながる、松糸道路の早期整備と姫川港の機能拡充

◎生産物や貨物等の物流ルート整備による、スピードアップと迂回路整備

◎都市間・都市内連携軸相互の連携

◎観光施設への連絡道路と施設相互を結ぶ道路ネットワークの整備と、観光情報発信機能の整備

◇日本風景街道を中心とした、沿道の景観にも配慮した観光・交流道路の整備

<短期的な課題>

- ◎渋滞対策としての、国道8号糸魚川東バイパスと姫川橋の整備
- ◎市内の市街地や各集落地を結ぶ、都市内連携軸の整備
- ◎中心市街地における駐車場対策
- ◎農林業基盤としての農林道の整備

◆便利で快適なまちづくり

<中・長期的な課題>

- ◎渋滞対策としての、国道8号東バイパスと姫川橋の整備
- ◎都市計画道路網の見直しと整備の完了
- ◎都市活動と集落地コミュニティ活動（生活）を支援する、都市内連携軸の整備
- 並行在来線、JR大糸線の利便性向上と利用促進
- 高齢者、障害者にも便利な、地区間、地区内公共交通の確保と支援
- ◇国道8号等の渋滞緩和

<短期的な課題>

- ◎道路交通情報等や通信の不良路線の解消
- バス運行空白地域を解消するための、公共交通支援と整備
- ◇能生～押上間、須沢・田海地内での、ソフト事業による渋滞の早期解消

<普遍的な課題>

- ◎公共施設へ行きやすい道路の整備
- ◇市街地における宅地開発による道路整備への指導、支援

◆環境にやさしい安全・安心のまちづくり

<中・長期的な課題>

- ◎災害に強い国道とするための、8号親不知バイパスの整備と糸魚川東バイパスの能生方面への計画延伸・整備
- ◎緊急時に対応した国道8号を補完する道路の整備

<短期的な課題>

- ◎雨、雪、波に強い道づくり

<普遍的な課題>

- ◎災害時の避難路、迂回路、救援活動や緊急車両通行に対応した、防災・救急の道づくり
- ◎誰もが便利に安心して利用できる生活道路網の整備
- ◇事故や犯罪が起きない、安全で安心な道づくり

4 交通ネットワークの目標

前項で出された課題から、交通のネットワークに関する目標を、次のように定める。

【交通ネットワークの目標】

**「ひと」・「もの」の交流促進による
「産業の活性化」と「安心な暮らしの向上」**

この目標で目指す交通のネットワークに関する将来像を、下記のように定める。

【将来像】

- ◆ 広域都市間から市内地区間まで、「ひと」・「もの」の交流が盛んになり、産業の活性化に資する交通ネットワーク
- ◆ 商業、観光面において、糸魚川市の魅力を活かせる交通ネットワーク
- ◆ 「ひと」・「もの」が移動しやすく、安心（安全で便利で快適）な暮らしができる交通ネットワーク

上記の将来像の根底には、

◎災害や緊急時にも、最小限の生活機能を確保できる交通ネットワーク

の構築が前提となっている。

交通ネットワークのキーワード

- | | | |
|---------|------------|-----|
| ◆産業の活性化 | ◆「ひと」・「もの」 | ◆交流 |
| ◆便利 | ◆快適 | ◆安全 |
| ◆魅力発信 | ◆安心 | |

5 交通ネットワークの基本的な方針

交通のネットワークにおいて、目標を達成するための基本的な方針を、以下のように定める。

【交通ネットワークの基本的な方針】

- ◎ 十字型経済圏形成の拠点として、日本海国土軸及び都市間連携軸を活かした、交流促進による産業の活性化
 - 都市内連携軸を活かした、効率的で便利なまちづくり
 - 誰もが快適・安全に利用できる、道路と公共交通の整備

- ◎ 十字型経済圏形成の拠点として、日本海国土軸^{*1} 及び都市間連携軸^{*2} を活かした、交流促進による産業の活性化

- ◆ 三大都市圏^{*3} 及び環日本海交流圏^{*4} との「ひと」・「もの」の広域交流の拡大と、地域の魅力発信を図るため、都市間連携軸の整備を進める。
- ◆ 北陸、長野、新潟、日本海を十字型に結ぶ物流・交流拠点としての機能強化を進める。
- ◇ 産業の活性化を図るため、日本海国土軸の有効活用を進める。

*1 日本海国土軸 : 北陸新幹線、北陸自動車道、ＪＲ北陸本線

*2 都市間連携軸 : 松本糸魚川連絡道路、国道８号・１４８号、姫川港、ＪＲ大糸線

*3 三大都市圏 : 首都圏、関西圏、中京圏

*4 環日本海交流圏 : 日本海沿岸都市

- 都市内連携軸^{*5} を活かした、効率的で便利なまちづくり

- ◆ 既成市街地と各集落及び集落間の連携強化による地域の一体化と、効率的な都市活動の実現を図るため、都市内連携軸の整備を進める。
- ◇ 安定した物流による経済活動の活発化を図るため、物流ネットワークを構築する。
- ◇ 公共施設等の利便性向上を図るため、施設へのアクセスを強化する。
- ◇ 周遊観光の実現を図るため、観光施設相互のアクセス性を強化し、観光情報の発信機能を付加する。

*5 都市内連携軸 : 県道、都市計画道路、主要な市道等

○ 誰もが快適・安全に利用できる、道路と公共交通の整備

- ◆ 緊急交通や災害時交通の確保を図るため、災害に強い道路網構築と道路改良を進める。
- ◆ 誰もが快適で安全に移動ができるまちづくりを図るため、利用しやすい便利な公共交通を確保する。
- ◇ 安全で便利で快適な日常生活の実現を図るため、良好な生活道路網を整備する。
- ◇ 市街地や集落の地区内生活の支援や相互の連携強化を図るため、公共交通ネットワークを構築する。
- ◇ 安全で円滑な交通の確保を図るため、情報の提供と安全対策を充実させる。



6 実現に向けた施策

基本的な方針に基づき、目標に向かって取り組むべき施策を、以下のように定める。

【実現に向けた施策】

- ◎ 6バイパスと港の整備
- ◎ 4流域2ルート在完成と機能向上
- ◎ 都市計画道路網の見直しと早期完成
- 格子型ネットワークによる生活道路網の整備
- 公共交通機関の充実と結節機能の強化
- 人にやさしく、安全な道づくり

◎ 6 バイパスと港の整備

広域を含めた都市間連携軸及び都市内連携軸の主軸を、6 バイパスと位置付け、姫川港とあわせてその整備を促進し、交通渋滞の抜本的解消や、十字型経済圏形成の拠点機能強化と広域交流の拡大による産業の活性化、災害時等の広域輸送機能の確保を図る。

◆東バイパス【国道8号糸魚川東バイパス】

国道8号は、富山方面及び上越、新潟方面を結節する都市間連携軸として、東西方向の都市間交通を支える幹線道路である。

幹線としての機能強化に向け、糸魚川東バイパス第1期区間（梶屋敷～押上間）の整備促進による交通容量の拡大を進め、渋滞解消を図る。

また、第2期区間（計画）となっている間脇～梶屋敷区間の整備着手と、木浦までの計画延伸・整備により、波浪や土砂崩壊に対し脆弱な区間を解消し、防災性の向上を図る。

◆西バイパス【国道8号親不知バイパス】

国道8号青海～市振間は、急峻な地形のため、カーブが連続した危険箇所が多く、さらに大雨により度々交通規制がされてきている。

親不知バイパス（風波～浄土区間）の整備促進により、大雨に脆弱な区間を解消し、防災性と安全性の向上を図る。

◆北バイパス【県道姫川港青海線 姫川橋】

老朽箇所が目立つ姫川橋の架け替えや、姫川右岸に展開する港湾機能の強化促進と、生活道路としての安全性を念頭に置いた整備を促進する。

大型車両の通行を可能にし、産業の活性化と渋滞の解消を図るとともに、利便性と安全性の向上を図る。

◆中央バイパス【主に広域農道】及び

◆南バイパス【西頸城縦貫道路…主に林道】

中央バイパス、南バイパス及び第2南バイパスは、松糸道路、国道148号、4流域2ルートを東西方向に結節する都市内連携軸である。

未供用区間の整備を進め、各集落における東西方向の連携、温泉地や観光施設へのアクセスを強化し、産業の活性化と集落における地区内生活の支援を図る。

また、供用区間においても、安全性、円滑性、快適性をより向上させるために必要な整備を進める。

◆松糸道路【地域高規格道路松本糸魚川連絡道路】

北アルプスゴールデンルートを形成する中部縦貫自動車道（事業中）や長野自動車道を経由して、首都圏、名古屋方面とを結ぶ、高規格な都市間連携軸として位置付けられる。

機能拡充が予定されている姫川港との結節による、広域物流の円滑化とともに、交流の拡大による地域経済の活性化が期待されることから、「21 世紀の塩の道」として、松本糸魚川連絡道路の早期整備を図る。

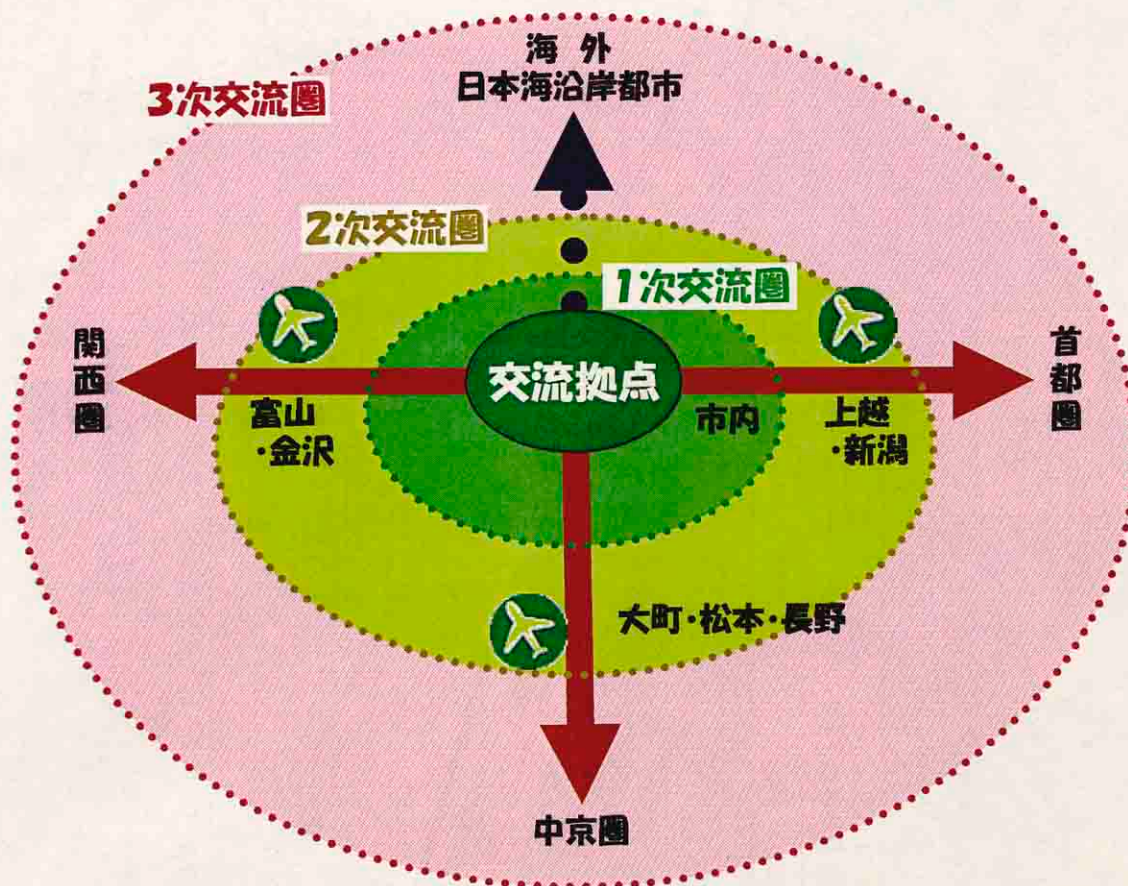
◆姫川港

昭和 48 年の開港以来、年々利用が増加している姫川港は、平成 15 年にリサイクルポートの指定を受け、今まで以上に物流の拠点として地域産業の発展に貢献していくことが期待される。

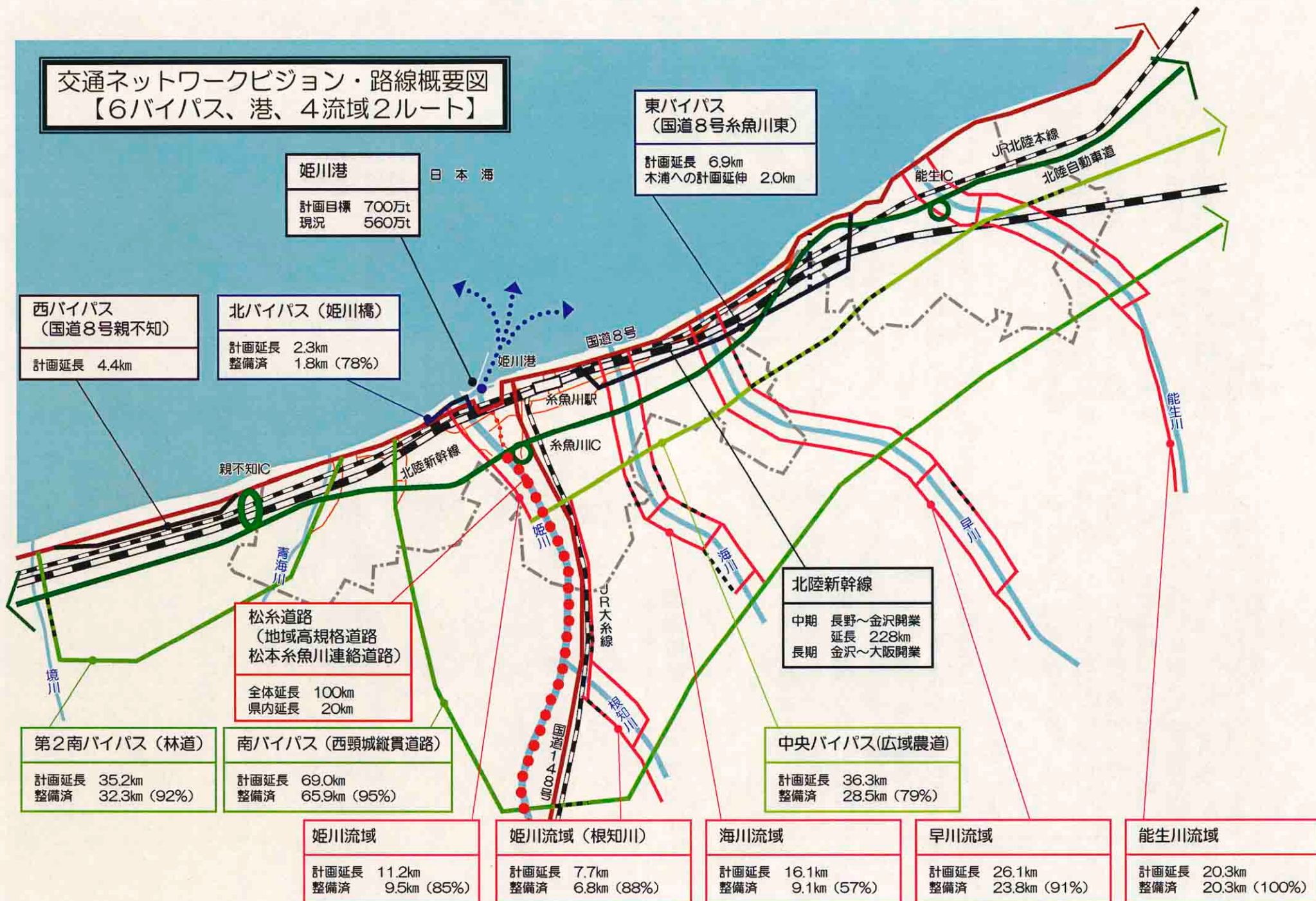
早急に新規岸壁の供用と港湾計画の見直しを行い、整備を促進し、需要拡大への対応を図る。

あわせて、姫川港での通関手続きの実現を進め、輸出入貨物の時間的ロスを解消する。

十字型経済圏と拠点機能



交通ネットワークビジョン・路線概要図 【6バイパス、港、4流域2ルート】



◎ 4 流域 2 ルートの完成と機能向上

市内に流れる主たる河川である能生川、早川、海川、姫川の4流域において、都市内連携軸の一翼を担う道路として、河川両岸に2ルートとなる並行道路を位置付ける。

各流域で2ルートを確保することにより、

- 市街地や都市間連携軸へのアクセスの向上
- 誰もが安全・快適に利用できる交通環境の整備
- 緊急時や災害時の交通路確保への対応

を図り、現在継続中の事業を推進することにより、早期完成を目指す。

完成後においても、安全性、円滑性、快適性などの機能をより向上させるために必要な整備を進めるほか、各河川を挟んだ回遊性や代替性を向上させるため、必要に応じて橋りょうの改良または新設を進める。

路線によっては、必要に応じて、市道から県道への昇格についても検討し働きかける。

また、能生川流域道路については、本市の主要な観光施設の一つであるシャルマン火打スキー場へのアクセス道路として、冬季における来訪者交通の安全性に留意した整備を進める。

◎ 都市計画道路網の見直しと早期完成

◆都市計画道路網の見直し

都市内連携軸の中心となる都市計画道路網は、合併による旧市町の都市計画相互や、松糸道路の計画ルートとの整合を図るため見直しを行う。

見直しにあたっては、新潟県都市計画道路見直しガイドラインに沿って、長期末着手路線の廃止を含めた検討や、能生地域における新規路線決定の必要性の検討も含めて、全体的な見直しを行う。

◆事業中路線の整備促進

事業中の中央大通り線や糸魚川駅南線などの新幹線駅関連施設については、長野～金沢間の開業に間に合うよう、早期供用開始を目指し整備を進める。

◆都市計画道路網の完成

他の都市計画道路については、必要性和整備効果を検討のうえ、優先順位を定め、効果的な整備を進めることで、都市計画道路網全体の完成を目指す。

交通ネットワークビジョン・路線概要図
【都市計画道路ほか】



○ 格子型ネットワークによる生活道路網の整備

◆格子型の生活道路網

市街地内においては、格子型に配置された行き止まりのない、安全で便利で快適な生活道路網の整備を推進する。

また、緊急車両の通行にも配慮した道路整備を推進する。

◆面的整備による生活道路網整備の推進

新たな宅地造成については、土地区画整理事業による取組を推進し、支援を行う。

また、民間の開発による宅地造成には、開発指導要綱に沿って適切な指導、助言を行い、良好な宅地形成を進める。

○公共交通機関の充実と結節機能の強化

鉄道、バスを公共交通体系として位置付け、誰もが利用しやすく便利な公共交通の確立を図るため、機能の強化、充実を推進する。

高齢化が進む今後の社会において、公共交通は高齢者にとっての大切な移動手段であり、その維持、存続のためにも利便性を向上させ、利用を促進する。

◆新幹線

- ・ 北陸新幹線は、平成 26 年度の長野～金沢間開業に向けて整備を促進するとともに、大阪までの早期全線開通の実現を目指す。

◆その他の鉄道交通

その他の鉄道は、広域の都市間連携軸から地域の足まで、幅広い機能を持っており、その利便性を向上させ、利用を促進する。

- ・ JR北陸本線（並行在来線）、JR大糸線については、公共交通面から都市間連携軸を形成する重要な交通軸であることから、一層の利用促進に向けた市民へのPRや啓発等に加え、新駅の設置や利用しやすいダイヤ編成などにより、利便性の向上を図る。
- ・ 特にJR北陸本線（並行在来線）については、今後の道州制を視野に入れながら、県都新潟市方面との連携を一層強化し、環日本海交流圏の形成に寄与できる健全な第三セクターの運営を目指す。
- ・ 新幹線とともに、JR北陸本線（並行在来線）及びJR大糸線を通じた空路との連携促進を図ることで、交流人口の増加を目指す。

◆バス交通等

路線バスを中心とした道路交通については、バス停からの遠隔地（おおむね500メートル超）をバス運行空白地域と考え、代替交通等による移動手段を確保し、地域の足としての利便性を向上させる。

- ・ 高速バスについては、「パーク・アンド・バスライド*1 駐車場」、「サイクル・アンド・バスライド*2 駐輪場」を新設するなど、アクセス性の強化を図る。
- ・ 路線バスについては、各集落から能生地域、糸魚川地域、青海地域の各既成市街地へのアクセスを強化するため、「6バイパス」「4流域2ルート」の整備にあわせてバス交通網を見直しするほか、鉄道駅との結節性を強化し、利便性の向上を図る。
- ・ 居住地や従業地からの徒歩距離を考慮したバス停の再配置やバリアフリー化等、バス停周辺の施設整備について検討を進める。
- ・ 市民に身近な足を確保するため、能生地域、糸魚川地域、青海地域の既成市街地及び周辺、並びに主要な集落を対象に、公共施設や生活関連施設を巡回するバス交通について導入の検討を進める。
- ・ バス運行空白地域においては、地域の足としてコミュニティバスや乗合タクシー等の導入について検討を進める。

◆交通結節機能

マイカーや徒歩などからの公共交通への乗り換えや、公共交通相互の乗り換えがスムーズにできるように、相互の結節機能を強化する。

- ・ 北陸新幹線の開業にあわせて整備される、JR糸魚川駅の南北駅前広場については、主要ターミナル型バス停として位置付ける。
鉄道～バス交通及び自動車交通、バス交通相互の交通結節機能の強化を図るため、バス停空間の拡充やパーク・アンド・(バス)ライド*3 駐車場等の整備を進める。
- ・ その他の鉄道駅については、鉄道～バス交通及び自動車交通の交通結節機能の強化を図るため、必要に応じて交通広場等の整備・充実やパーク・アンド・(バス)ライド駐車場等の整備を進める。

*1 パーク・アンド・バスライド

市街地郊外に設置した駐車場に自家用車を駐車し、バスに乗り換え通勤等を行うもの。交通渋滞緩和や事故防止、環境改善に効果があるとされている。

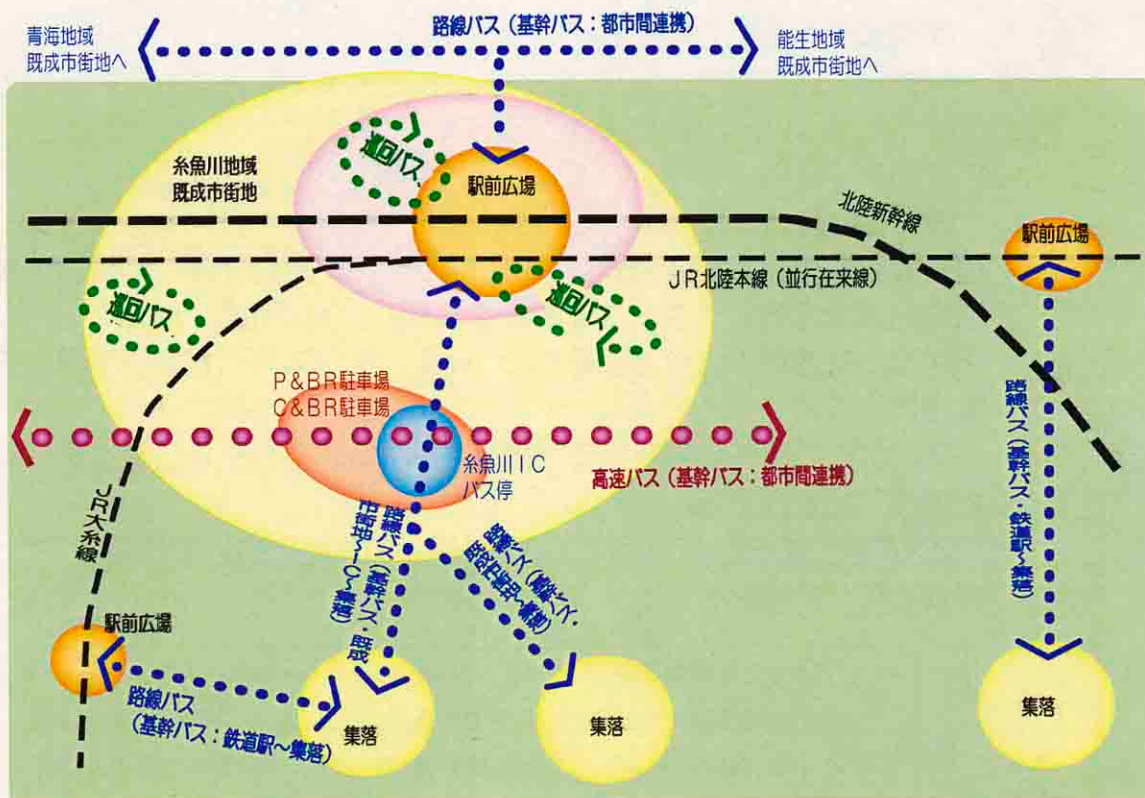
*2 サイクル・アンド・バスライド

バス停付近に設置した駐輪場に自転車を駐輪し、バスに乗り換え通勤等を行うもの。交通渋滞緩和や事故防止、環境改善に効果があるとされている。

*3 パーク・アンド・ライド

市街地郊外の鉄道駅付近に設置した駐車場に自家用車を駐車し、鉄道に乗り換え通勤等を行うもの。交通渋滞緩和や事故防止、環境改善に効果があるとされている。

道路・交通体系整備の構想・方針図（公共交通体系図）



〇人にやさしく、安全な道づくり

道路は、ネットワーク上で果たすそれぞれの役割を持つとともに、それを利用する人たちのために、やさしく、安全な交通環境を提供することが必要である。

誰もが使いやすく、安全に使える道路づくりを、それぞれの道路の機能に適した形で推進する。

あわせて、これからの大きなテーマである地球環境にもやさしい道路づくりを進める。

◆バリアフリーのやさしい道づくり

- ・ 誰もが利用しやすい道路を目指し、バリアフリーやユニバーサルデザインを取り入れた道路づくりを進める。
- ・ 北陸新幹線開業後のJR系魚川駅周辺を視野に策定されている「系魚川市交通バリアフリー基本構想」（平成15年策定）に基づき、誰もが安全で快適に歩けるまちづくりの実現を図るため、特定経路、歩行者空間ネットワーク経路に位置付けられた道路のバリアフリー化を進める。

また、公共交通事業者や公安委員会とも連携し、バリアフリーに対応した車両の導入や標識・信号の設置等も進める。

◆TDM*1によるやさしい道づくり

交通の需要を的確に把握し、低い投資で高い効果を生むハード整備と、それを活用するソフトとの組み合わせにより渋滞対策を進め、運転負荷と環境負荷の低減による人にも地球にもやさしい道づくりを進める。

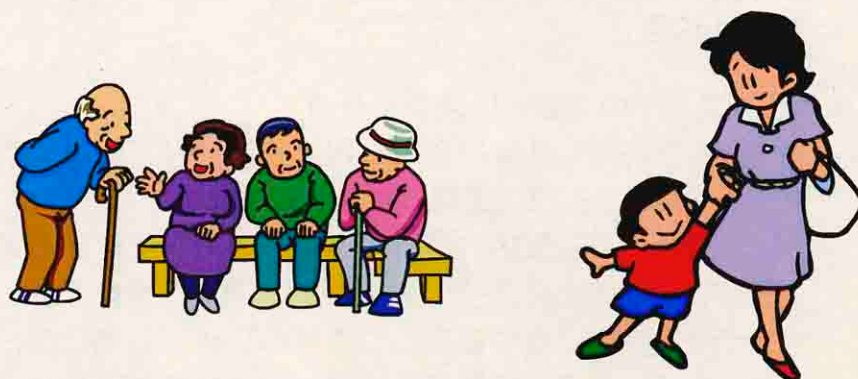
- ・ 国道等の通勤渋滞の緩和を図るために、スマートインターチェンジの設置や区間限定の低額料金制度の導入など、通勤需要を北陸自動車道に転換できるようなソフト事業を検討し、実現化を目指す。
- ・ 朝夕の交通量の分散を図るため、時差出勤・スライド勤務の導入を働きかける。
- ・ 交差点での渋滞緩和を図るため、交通需要にマッチした交通信号制御の適正化を進める。
- ・ 交通の流れの円滑を図るため、一方通行の実施について調査検討し、必要に応じた規制を行う。

*1 TDM（交通需要マネジメント：Transportation Demand Management）

自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、道路混雑を緩和する手法の体系をいう。①自動車の効率的利用、②経路の変更、③手段の変更、④時間の変更、⑤発生源の調整 などが施策として取り込まれている。

◆安全な道づくり

交通事故の低減と防犯性の向上を図るため、危険箇所の改良や安全施設・防犯施設の設置、充実を進める。



7 整備効果と指標

実現に向けた施策について、より具体的な整備指標を示し、交通ネットワークの目標実現に向けた指針とする。

◎ 6 バイパスと港の整備

【東バイパス】(国)

整備内容等	短期	中期	長期
第1期区間（梶屋敷～押上間）の、暫定供用も含めた早期供用開始の促進	1.8km 暫定供用	3.1km 暫定供用	3.1km 4車線完了
第2期区間（間脇～梶屋敷間）の整備促進	3.8km 調査設計	3.8km 工事着手	3.8km 完了
間脇以東への計画延伸、整備促進	約2km 調査設計	約2km 工事着手	約2km 完了
整備効果	○国道8号の渋滞解消（産業の活性化、快適な通勤） ○災害に強い国道8号の実現 ○緊急車両の通行確保		

【西バイパス】(国)

整備内容等	短期	中期	長期
風波～浄土区間の整備促進	現道防災工事 規制緩和	4.0km 工事着手	4.0km 完了
整備効果	○災害に強い国道8号の実現 ○安全性の向上 ○緊急車両の通行確保		

【北バイパス】(県)

整備内容等	短期	中期	長期
姫川港青海線姫川橋周辺の改良工事促進 （姫川橋架け替えを含む）	0.5km 調査設計	0.5km 改良	
整備効果	○姫川港～青海工業地域間における、国道8号迂回路の確保 ○須沢・田海地内の渋滞解消 ○貨物の物流規模とスピードのアップ、姫川港との連携による産業の活性化 ○安全性の向上 ○緊急車両の通行確保		

【中央バイパス】(県・市)

整備内容等	短期	中期	長期
高倉～大王区間の早期整備促進	2.4km 工事着手	2.4km 完了	
木浦～東海区間における構想の実現化	5.4km 計画調査	5.4km 調査設計	5.4km 事業着手

整備効果	○市街地南辺において、市街地と集落地を結ぶ都市内連携の強化 ・市街地及び集落間連携の強化による、産業の活性化と利便性の向上 ・観光施設相互の連携強化
------	--

【南バイパス】（県・市）

整備内容等	短期	中期	長期
花立～東谷内区間の事業検討	1.5km 調査検討	1.5km 調査検討	1.5km 調査検討
西山～大前区間の計画見直し	1.6km 調査検討	1.6km 調査検討	1.6km 調査検討
整備効果	○山間部において、集落地を結ぶ都市内連携の強化 ・集落間連携の強化による、産業の活性化と利便性の向上 ・観光施設相互の連携強化		
第2南バイパス（上路～玉ノ木区間）整備	0.3km 整備	2.9km 調査設計	2.9km 整備
整備効果	○山間部において、集落地を結ぶ都市内連携の強化 ・観光施設相互の連携強化		

【松糸道路】（県）

整備内容等	短期	中期	長期
整備区間の指定と早期整備着手の促進 （県内約20km、全体約100km）	約20km 整備区間指定 工事着手	約20km 一部区間 供用	約20km 全線供用
整備効果	○松本方面との所要時間短縮による都市間交流の拡大 ○貨物の物流規模とスピードのアップ、姫川港との連携による産業の活性化 ○大型交通の国道148号からの転換による沿線住環境の改善 ○日本風景街道の一翼として観光の活性化 ○緊急車両の通行確保		

【姫川港】（県）

整備内容等	短期	中期	長期
港湾計画の見直しと整備 （臨港地区31.0ha）	緩衝緑地 完了 600万t	新規岸壁の 供用 650万t	新港湾計画 による整備 700万t
整備効果	○松糸道路との連携による産業の活性化 ○緩衝緑地による周辺環境の改善		

◎ 4 流域 2 ルートの完成と機能向上

【能生川流域】（ルートそのものは 100% 確保）（県・市）

整備内容等		短期	中期	長期
県道の歩道整備の促進（左岸）		完了		
能生大橋西詰付近交差点の改良工事促進（左岸）		完了		
諏訪橋周辺の改良促進（諏訪橋架け替えを含む）		設計工事	完了	
整備効果	○歩行者の安全確保 ○老朽橋の架け替えによる安全な道 ○緊急車両の通行確保			

【早川流域】（県）

整備内容等		短期	中期	長期
田屋～東海区間における整備完了（右岸）		0.9km 完了		
越～東海区間における整備完了（右岸）		0.5km 完了		
整備効果	○右岸側ルート開通による、アクセス性と安全・快適性の向上 ○緊急車両の通行確保			

【海川流域】（県・市）

整備内容等		短期	中期	長期
押上～水保区間県道の改良工事促進（左岸）		2.4km 完了		
坂井～成沢区間における整備完了（右岸）		1.5km 完了		
川島～釜沢区間における整備完了（右岸）		1.4km 完了		
道平～真木区間における整備完了（左岸）		1.0km 完了		
整備効果	○県道改良による安全な道 ○右岸側ルート開通による、アクセス性と安全・快適性の向上 ○緊急車両の通行確保			

【姫川流域】（県・市）

整備内容等		短期	中期	長期
須沢～西中区間県道の改良工事促進（左岸）		約 2km 調査設計	約 2km 工事着手	約 2km 工事完了
新舟～中山区間における整備完了（右岸）		2.4km 完了		
根小屋～栗山区間県道の改良促進（根知川左岸）		0.8km 完了		
整備効果	○県道改良による安全な道 ○姫川右岸側、根知川左岸側ルートの開通による、アクセスの向上と安全・快適な道 ○緊急車両の通行確保			

◎ 都市計画道路網の見直しと早期完成

【都市計画道路網の見直し】（県・市）

整備内容等		年次計画
都市計画道路網の見直し ・新潟県都市計画道路見直しガイドラインに沿った、長期未着手路線の廃止や能生地域での新規決定の検討も含めた見直し ・合併に伴う旧市町における都市計画の整合を図るための見直し ・松糸道路の計画ルートとの連携を図るための見直し		平成 19 年度 見直し検討 平成 20 年度 都市計画変更
整備効果	○都市間連携、都市内連携、さらには相互の連携を果たし、新市のまちづくりに寄与する都市計画道路網の再編 ○緊急車両の通行確保	

【都市計画道路の早期完成】（県・市）

整備内容等		短期	中期	長期
中央大通り線区間の整備完了		4 期 0.2km 完了 県道 0.7km 完了 3 期 0.3km 設計・着手	3 期 0.3km 完了	
整備効果	○南側市街地における都市内連携の実現と利便性の向上 ○新幹線駅と都市間連携軸を結節 ○緊急車両の通行確保			
糸魚川駅南線（南口広場）の整備		0.3km 工事中	0.3km 完了	
糸魚川駅自由通路（北口広場）の整備		70m 設計 事業着手	70m 完了	
整備効果	○新幹線駅利用者のアクセス確保 ○観光客の誘導と周辺観光地への結節			
港南線の整備（松糸道路との連絡）		0.6km 調査設計	0.6km 事業着手	0.6km 完了
整備効果	○松糸道路と姫川港を結ぶ流通路線 ○緊急車両の通行確保（消防本部と国道 8 号直結）			
その他都市計画道路 （網の見直しを受けながら） H18 末の供用率 63.5%		優先順位の検討 供用率 75%	調査設計、事業着手 供用率 80%	事業中 供用率 90%
整備効果	○優先順位を定めた路線整備の推進による、整備効果の早期発現 ○緊急車両の通行確保			

○ 格子型ネットワークによる生活道路網の整備

【市街地内宅地の整備】（市・ほか）

整備内容等		現況	長期
用途地域内住宅地の整備（土地区画整理、開発行為）		303ha	317ha
整備効果	○整然とした良好な宅地の整備 ○緊急車両の通行にも対応した街並み整備		

○公共交通機関の充実と結節機能の強化

【北陸新幹線】（機構）

整備内容等		短期	中期	長期
北陸新幹線の整備促進		工事中	長野～金沢 間開業	全線開通 促進
整備効果	○日本海国土軸の強化による産業活性化			

【その他の鉄道交通】（県・市・ほか）

整備内容等		短期	中期	長期
J R 北陸本線（並行在来線）、J R 大糸線の利用促進（新駅設置、ダイヤ編成）		調査検討	事業化 三セグ運営	経営改善
整備効果	○都市間連携の強化による産業活性化 ○鉄道利用者の増			

【バス交通等】（市・ほか）

整備内容等		短期	中期	長期
バス交通網の見直し（随時）		調査検討 実施	検証 見直し	検証 見直し
巡回バス、コミュニティバス等の導入		調査検討 実施	検証 見直し	検証 見直し
整備効果	○バス運行空白地域への対応による生活の足の確保 ○公共交通の利用者増			

【交通結節機能】（市）

整備内容等		短期	中期	長期
糸魚川駅周辺でのパーク・アンド・ライド駐車場の整備		300 台 計画決定 設計着手	300 台 完了	見直し
パーク・アンド・（バス）ライド駐車場の整備		調査検討 実施	検証 見直し	検証 見直し
整備効果	○公共交通機関相互の連携強化による、便利な公共交通の実現			

○ 人にやさしく、安全な道づくり

【バリアフリーのやさしい道づくり】(道路事業者・管理者・ほか)

整備内容等	短期	中期	長期
バリアフリーに対応した道路整備、改良	設計実施	設計実施	設計実施
交通バリアフリー構想の実現			
・特定経路（糸魚川停車場線、糸魚川駅南線、南北駅前広場、自由通路）の整備、改良	設計・事業着手	完了	
・歩行者空間ネットワーク経路（西中糸魚川線、仲町通り線ほか）の整備	一部設計 事業着手	完了	
・バリアフリー車両等の導入	導入	導入	導入
・バリアフリー対応の安全施設・信号の設置	設置	設置	設置
整備効果	○誰もが使いやすい道路		

【TDMによるやさしい道づくり】(市・ほか)

整備内容等	短期	中期	長期
スマートインターチェンジの設置	調査検討	設置	
通行料金の低額化	協議実施	実施	実施
時差出勤・スライド勤務の導入推進	調査実施	調査実施	調査実施
交通信号制御の適正化	調査実施	調査実施	調査実施
一方通行の実施	調査実施	調査実施	調査実施
整備効果	○国道8号の渋滞の早期緩和 ○市街地内渋滞の早期緩和 ○排気ガス低減による環境汚染の緩和		

【安全な道づくり】(道路事業者・管理者・ほか)

整備内容等	短期	中期	長期
道路での、波浪、土砂崩壊等の自然災害への対策促進	調査改良	調査改良	調査改良
危険箇所の点検、改良	調査実施	調査実施	調査実施
安全施設（ガードレール、道路照明等）や防犯施設（防犯灯等）の設置、充実	調査実施	調査実施	調査実施
整備効果	○交通事故の低減と防犯性の向上		

8 ビジョンの実現に向けて

本ビジョンを着実に実現していくためには、行政、市民及び関係機関等が連携・協働し、一体となって総合的に取り組むことが必要であり、あわせて、下記に配慮して取組を進める。

(1) 関連する計画との整合

国の社会資本整備重点計画、県の社会資本の整備目標、交通政策大綱及び地域振興プラン、さらには、関連する個別計画などのほか、本市の各種計画とも、相互に整合を図りながら推進する。

(2) 施策の具体化と実施計画への反映

本ビジョンは、今後実施すべき目標と交通施策の基本的な方針、施策を示したものであり、施策の具体化にあたっては、より詳細な調査・検討を行い、実施計画へ反映させる。

また、新規ルートを選定等にあたっては、住民意向を把握したうえで、検討を行う。

(3) 庁内関係課の連携と進行管理

施策の推進にあたっては、庁内関係課が緊密に連携を図るとともに、定期的（1年に1回程度）に、進捗状況、整備効果、達成状況等の検証を行い、必要に応じて施策を見直す。

検証にあたっては、事業の整備効果や目的達成状況をできるだけ具体的な数値で示すことにより、客観的な判断が可能となるように努める。

また、検証結果については、市民へ公表するほか、市民の目で検証してもらえるような組織づくりについて検討する。

(4) 定期的な見直し

関連計画の変更や社会経済状況の変化などを勘案し、時代の潮流に対応したビジョンとなるよう、おおむね5年ごとをめぐり、適宜見直しを行う。