

1 調査名称：新潟県総合都市交通体系調査

2 調査主体：新潟県

3 調査圏域：新潟県佐渡市

4 調査期間：平成29年度～平成30年度

5 調査概要：

新潟県における長期未着手都市計画道路の現状（H30.3.31現在）は、都市計画決定済みの幹線街路延長1,691kmに対して、整備済みが1,036km、整備中は61km、未着手は594kmであり、この未着手である594kmのうち、545kmが都市計画決定後20年以上の長期未着手路線となっている。

人口減少や少子高齢化の進行、中心市街地の衰退など、社会情勢の変化を踏まえ、適切に長期未着手都市計画道路の見直しを行う必要があるが、この見直しは、まちづくりの視点から一体的に行う必要があるため、地域に密着した基礎自治体である市町村が主体となり、取り組みが進められている。

当県では、市町村の取り組みを促進するため、平成18年12月に「新潟県都市計画道路見直しガイドライン」を策定するとともに、市町村と連携し、都市計画道路の見直しに必要な将来交通量の推計及び道路ネットワークからの検証作業を実施している。

平成29年度は、佐渡市における都市計画道路の見直し方針を踏まえ、見直し候補とする対象路線について、将来交通量の推計及び道路ネットワークからの検証を実施した。この調査結果を踏まえ、今後、佐渡市にて見直し候補路線の検証を行い、適正な都市計画道路網の再構築を進める。

I 調査概要

1 調査名称：長期未着手都市計画道路見直事業交通量調査・推計・検証業務委託

2 報告書目次

第1章 業務概要	1-1
第2章 交通現況調査	2-1
2.1 計画準備	2-2
2.1.1 調査の目的	2-2
2.1.2 調査の内容	2-2
2.1.3 調査箇所を選定	2-4
2.2 交通量調査結果	2-6
2.2.1 調査日の概況	2-6
2.2.2 交通量調査の集計整理	2-7
2.2.3 調査箇所別の集計整理	2-11
第3章 交通量推計	3-1
3.1 交通量推計用データの作成	3-2
3.1.1 交通量推計の目的	3-2
3.1.2 推計フロー	3-2
3.1.3 交通量推計用データの作成	3-3
3.2 交通量推計	3-9
3.2.1 現況交通量配分結果	3-9
3.2.2 現況交通量配分の再現性	3-10
3.2.3 将来交通量配分結果	3-12
3.2.4 将来交通量配分結果の差分【見直し案－現計画】	3-14
3.3 道路ネットワークからの検証	3-15
3.3.1 現況交通量による検証	3-15
3.3.2 将来交通量による検証	3-21
第4章 今後の課題	4-1

3 調査体制
なし

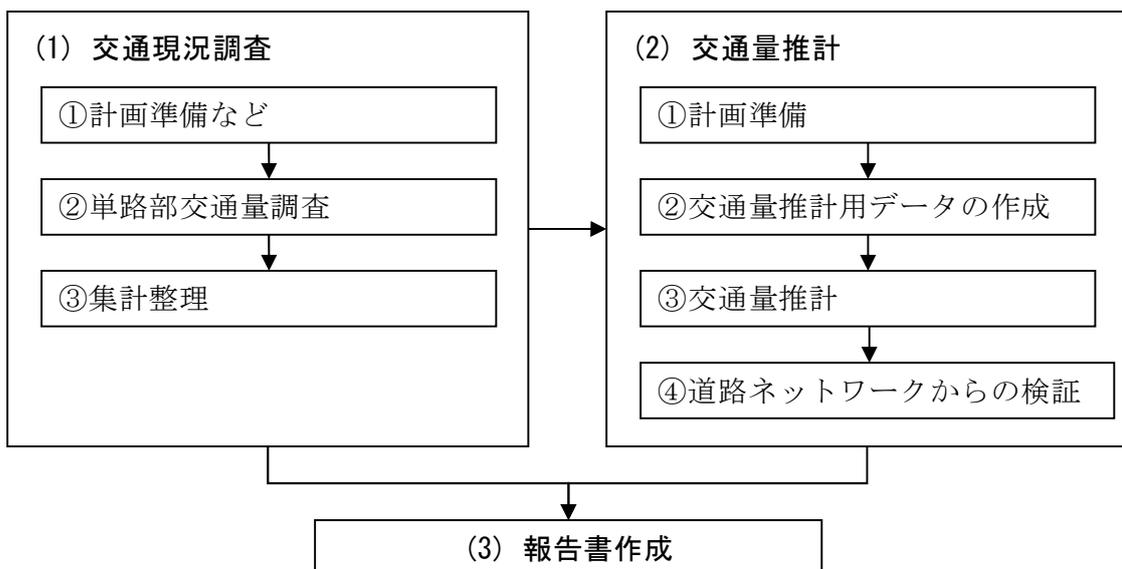
4 委員会名簿等：
なし

II 調査成果

1 調査目的

本業務は、佐渡市における都市計画道路の見直し方針について、「新潟県都市計画道路見直しガイドライン」（平成18年12月、新潟県土木部都市局都市政策課）に基づき、「道路ネットワークからの検証」を行うことを目的とする。

2 調査フロー



4 調査成果

(1) 交通現況調査

a) 調査の目的

- ・見直しの対象である未着手区間を対象として、現況道路の利用状況を把握するため、現況の交通量（自動車、バイク、歩行者、自転車）を計測し、見直し検討の基礎資料とすることを目的とする。

b) 調査の内容

項目	内容
調査項目	・断面交通量調査
調査対象	・自動車【3車種：小型車、大型車、バイク(原付含む)】 ・歩行者 ・自転車
調査箇所数	・4箇所 ※選定については、「c) 調査箇所の選定」参照のこと。
調査日時	・平成30年10月4日（木） 7時～19時【12時間】

c) 調査箇所の選定

【選定の考え方】

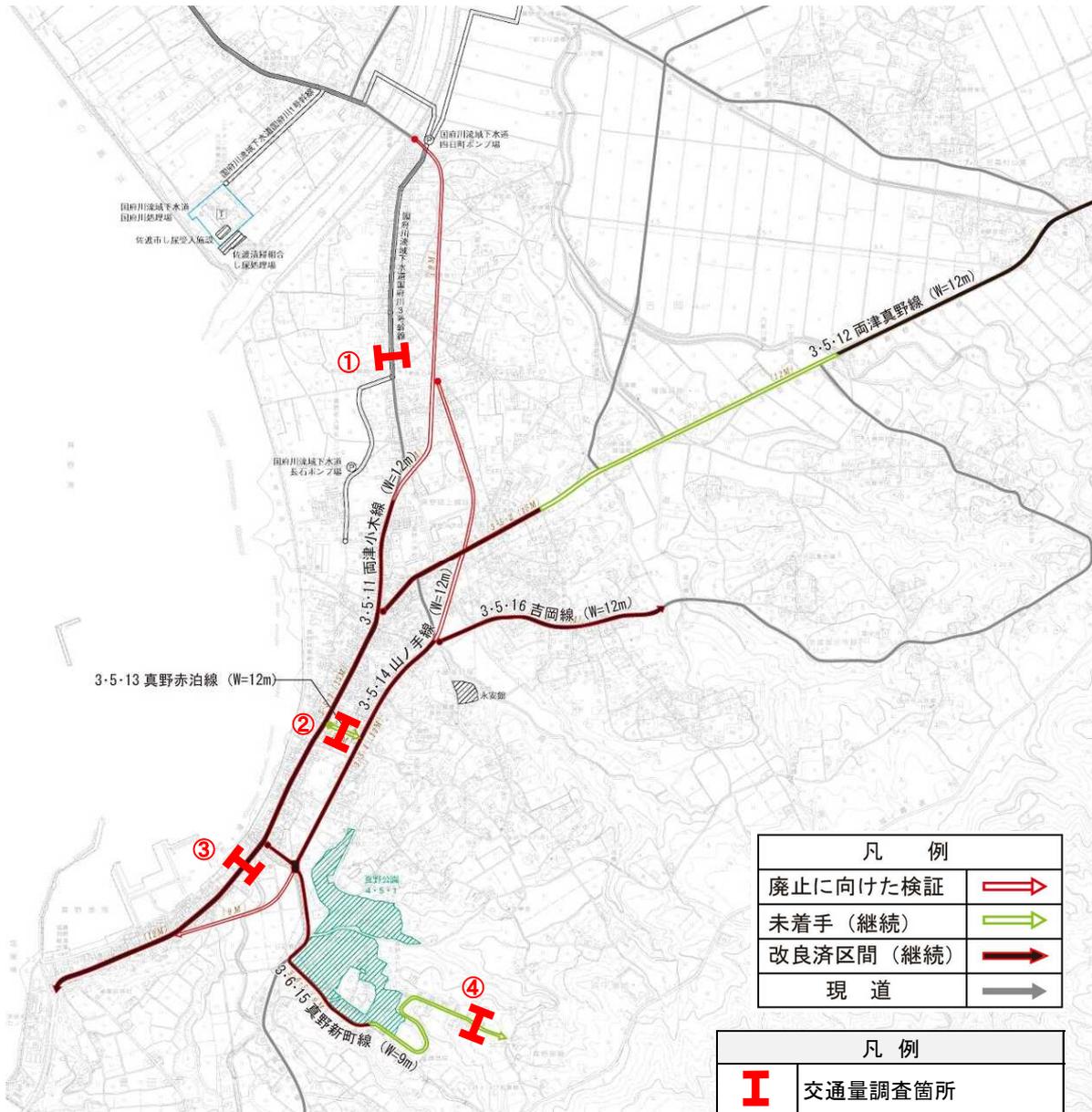
①見直し候補路線の交通量取得

- ・見直し案で「廃止」となっている路線の利用状況（自動車、バイク、歩行者、自転車）を把握することを目的とする。
- ・見直し案で「廃止」となっている路線の現道を選定する。
- ・選定された路線において、歩行者自転車が多くのと考えられる箇所で調査を行う。

②交通転換が想定される路線の交通量取得

- ・見直し案により対象路線が「変更」または「廃止」されることで、計画上の交通量が転換することが想定される路線の利用状況（自動車、バイク、歩行者、自転車）を把握することを目的とし、当該路線を選定する。

現況交通量実施箇所



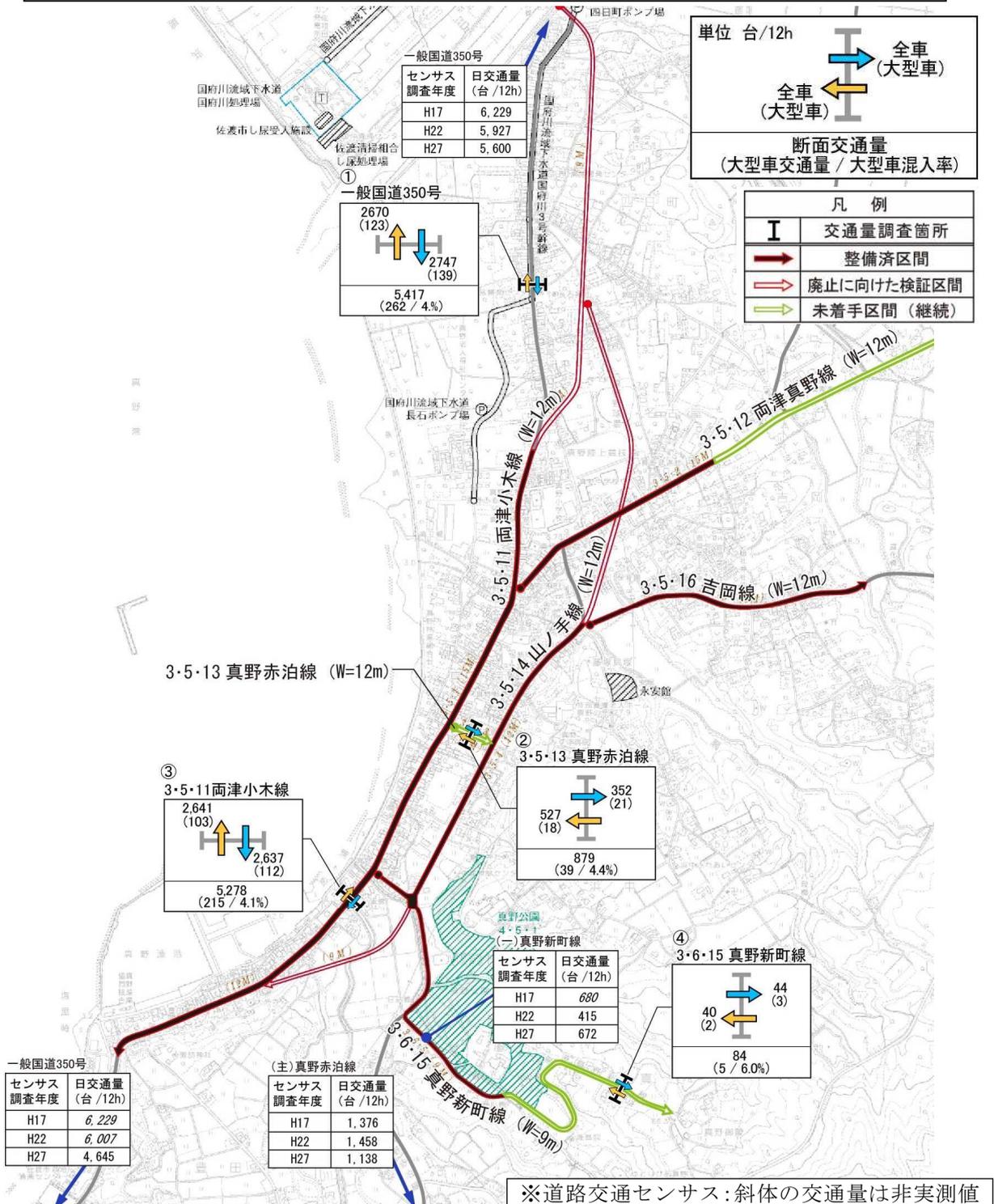
路線	交通量取得の目的	
	計画上の交通量が転換することが想定される路線	現状未整備の路線
① 一般国道 350 号	○	
② 3・5・13 真野赤泊線		○
③ 3・5・11 両津小木線	○	
④ 3・6・15 真野新町線		○

d) 交通量調査結果

【交通量調査の集計整理】

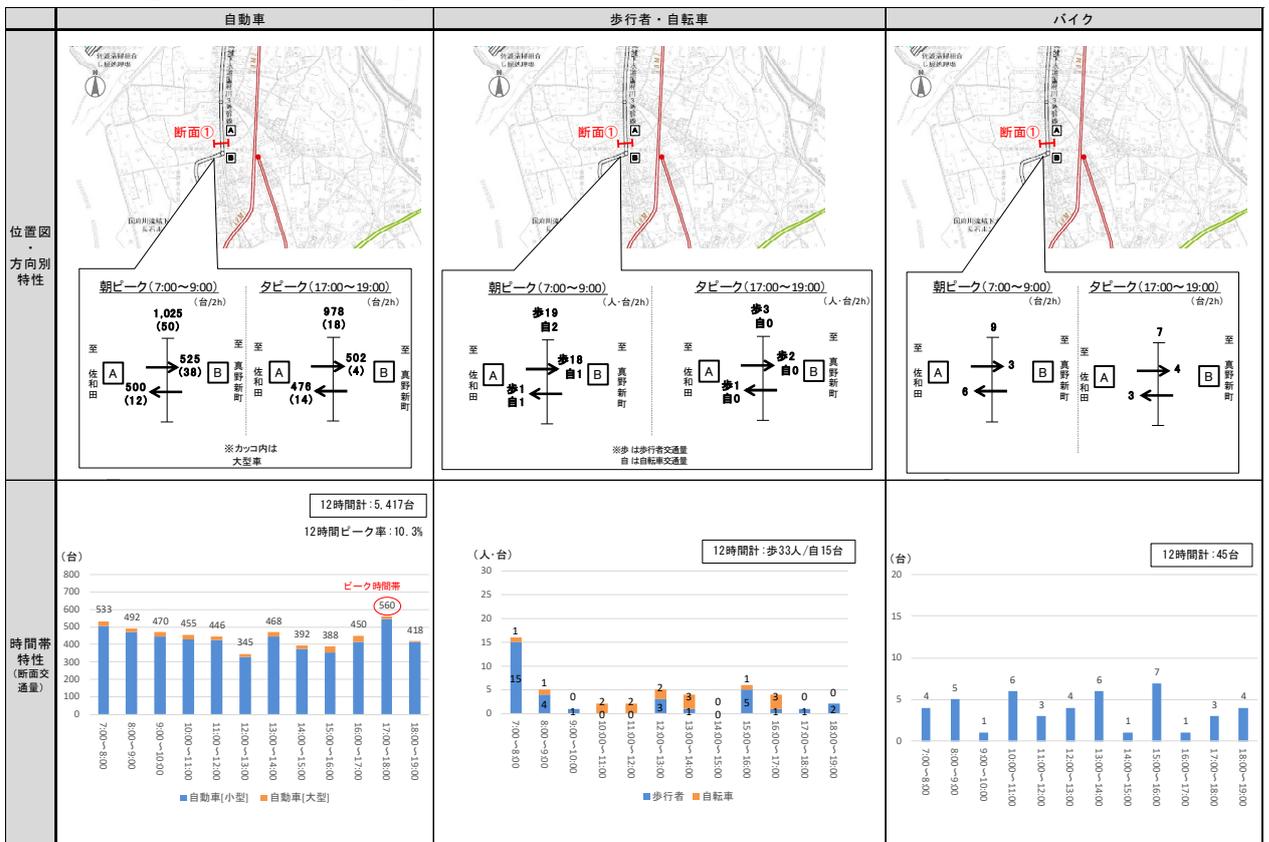
■昼間12時間（7:00～19:00）【自動車】

- 自動車交通量は、交通量が転換することが想定される断面（①、③）が約5,300～約5,400台/12hである。
- 現状未整備の断面（②、④）の交通量は、約80～約880台/12hである。
- 大型車混入率は、断面④が6.0%と最も高く、その他の断面は概ね5.0%以下となっている。

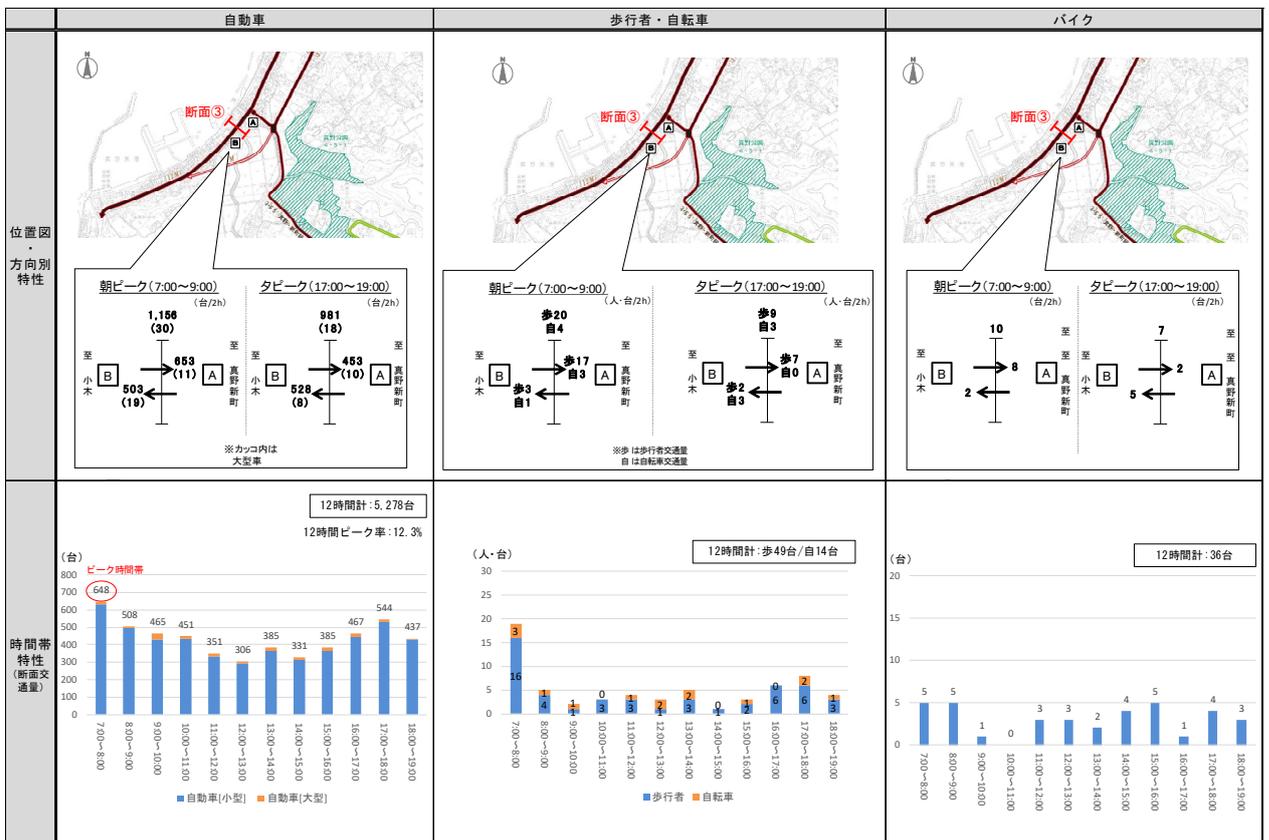


【調査箇所別の集計整理】（断面 1、3 について代表記載）

■断面 1【一般国道 350 号】



■断面 3【3・5・11 両津小木線】



(2) 道路ネットワークからの検証

a) 現況交通量による検証

- ・本業務における交通現況調査の結果をもとに、都市計画道路の検証を行う。

【自動車交通に対する見直し案の対応】

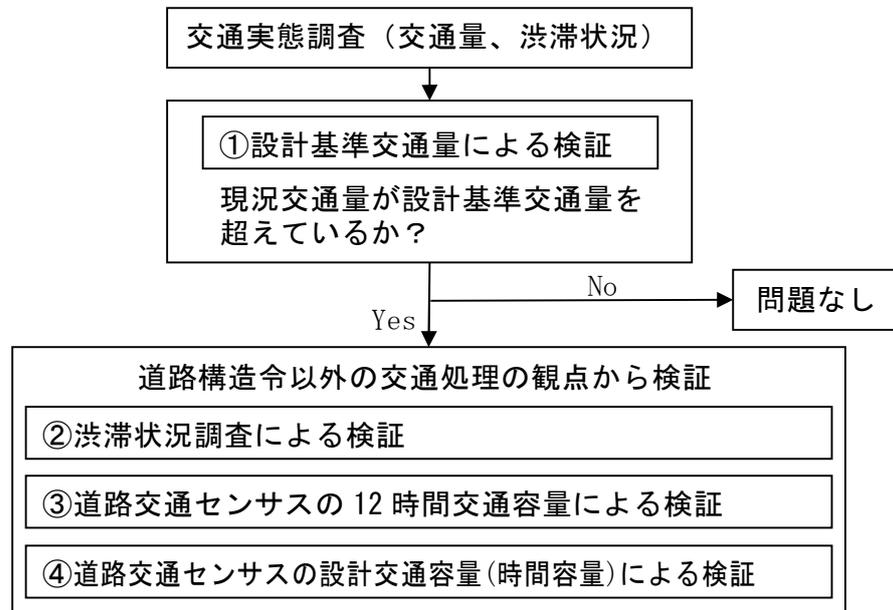


図 検証フロー

①設計基準交通量による検証

- ・現況自動車交通量からの抽出区間と見直し案の対応状況を下表に示す。
- ・現況交通量が設計基準交通量（4種2級:10,000台/日、4種3級:9,000台/日）を上回っている断面はなく、比較的交通量が多い(4,000台/日を超える)断面1、断面3は現況2車線の道路であり、自動車の交通処理上の課題は見られない

表 現況自動車交通量からの抽出区間と見直し案の対応状況

No.	路線番号 路線名	現況自動車 交通量 [台/日]	種級区分	抽出区間 ※設計基準交通量 を上回る区間	見直し案に よる対応状況
断面1	一般国道350号	6,338	4種2級	該当なし (10,000台/日以下)	—
断面2	3・5・13 真野赤泊線	1,099	4種2級	該当なし (10,000台/日以下)	—
断面3	3・5・11 両津小木線	6,175	4種2級	該当なし (10,000台/日以下)	—
断面4	3・6・15 真野新町線	106	4種3級	該当なし (9,000台/日以下)	—

※現況自動車交通量（日交通量）はH17 道路交通センサスの昼夜率を用いて算定

【歩行者交通に対する見直し案の対応】

①検証方法

- ・歩行者交通量が比較的多い区間（歩行者交通量が100人/日以上）の区間を抽出し、見直し案による対応状況（廃止とされていないか）を確認する。
- ・見直し案で廃止とされている場合は、現道や代替路線により歩行者の通行空間が確保されているかどうか確認する。

②検証結果

- ・歩行者交通に対する抽出区間と見直し案の対応状況を下表に示す。
- ・歩行者交通量が100人/日を上回っている断面はない。
- ・ただし、断面1は並行する3・5・11両津小木線が「廃止に向けた検証区間」であり代替道路となるものの、歩道が狭く、通学時に利用されている道路であるため、歩行者の安全性の確保が課題である。

表 歩行者交通に対する抽出区間と見直し案の対応状況

No.	路線番号 路線名	歩行者 交通量 [人/12h]	(参考値) 歩行者 交通量 [人/日]	抽出区間 ※100人/日 を上回る 区間	見直し案に よる対応状況
断面1	一般国道350号	33	39	該当なし	—
断面2	3・5・13 真野赤泊線	59	74	該当なし	—
断面3	3・5・11 両津小木線	49	57	該当なし	—
断面4	3・6・15 真野新町線	7	9	該当なし	—

※日あたりの歩行者交通量は、昼夜率を用いて算出したものである。
この手法は確立されたものではないため、参考値とする。

【自転車交通に対する見直し案の対応】

①検証方法

- ・「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）」では、交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方が示されている。
- ・ガイドラインに準拠し、自転車と自動車の「構造的な分離」および「視覚的な分離」を行う目安として自動車交通量 4,000 台/日を設定し、路線を抽出する。

②検証結果

- ・自動車交通量が 4,000 台/日を上回る区間として断面 1 及び断面 3 が抽出される。
 - ・断面 3 は見直し案では継続となっている。
 - ・断面 1 は並行する 3・5・11 両津小木線が廃止の方針となっており、廃止した場合、代替道路が周辺にないことから、将来交通量は断面 1 に残ることが想定されるが、断面 1 の現況幅員は 8m であることから、自転車の通行における「構造的な分離」および「視覚的な分離」のために十分な幅員が確保されていない状況にある。
- ※3・5・11 両津小木線を継続とした場合でも、当該区間の計画幅員は 9m であり、自転車の通行について十分な幅員は確保されない。
- ・断面 1 については、歩行者の通行空間の確保と併せて、自転車の通行の安全性の確保について検討する必要がある。

表 自転車交通に対する抽出区間と見直し案の対応状況

No.	路線番号 路線名	現況 自動車 交通量 [台/日]	見直し後 将来交通量 [百台/日]	自転車 交通量 [台/12h]	抽出区間 ※設計基準交通量 (4,000台/日) を上回る区間	見直し案に よる対応状況
断面1	一般国道350号	6,338	45	15	○	並行する3・5・11両津小木線 (w=9m) が廃止 ※断面1が代替え道路となる
断面2	3・5・13 真野赤泊線	1,099	8	28	該当なし	—
断面3	3・5・11 両津小木線	6,175	53	14	○	継続 (w=12m)
断面4	3・6・15 真野新町線	106	0	1	該当なし	—

b) 将来交通量による検証

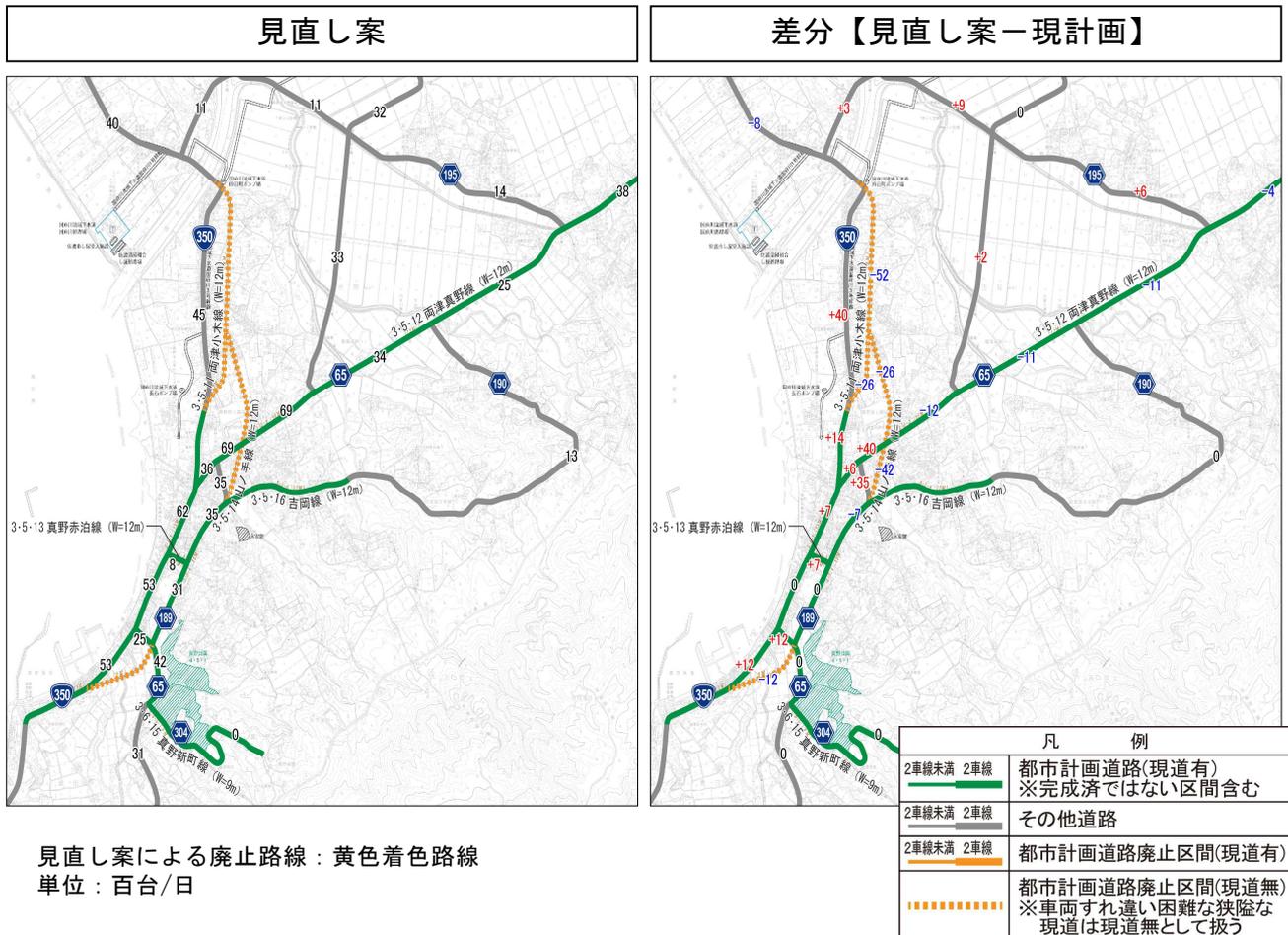
- ・将来交通量配分の結果をもとに、都市計画道路の検証を行う。

【廃止による周辺道路への影響の検証】

- ・いずれの区間も2車線区間は第4種第2級の設計基準交通量10,000台/日の下回っているため、交通処理上の問題はない。

表 廃止による周辺道路への影響の検証

路線番号 路線名称	廃止による周辺道路への影響
3・5・11 両津小木線	○廃止により、並行路線(国道350号)の交通量に、40百台/日程度の増加が見られるが、見直し案での並行路線の交通量は45百台/日と第4種第2級の設計基準交通量である100百台/日を下回っており、自動車の交通処理上の問題はないと考えられる。
3・5・14 山ノ手線	○廃止により、並行路線(3・5・11両津小木線)の交通量に、14~12百台/日程度の増加が見られるが、見直し案での並行路線の交通量は62~53百台/日と第4種第2級の設計基準交通量である100百台/日を下回っており、自動車の交通処理上の問題はないと考えられる。



【継続区間の車線数】

- ・「継続」である路線の将来交通量（見直し案）は以下のとおりであり、設計基準交通量（4種2級:10,000台/日、4種3級:9,000台/日）を超える区間はないため、2車線整備で交通処理上の問題はない。

表 継続区間の交通量と車線数

路線番号 路線名称	将来交通量 (見直し案) [百台/日]	種級区分	設計基準交通量 を超えないか	車線数
3・5・11 両津小木線	62～53	4種2級	○	2車線
3・5・12 両津真野線	69～25	4種2級	○	2車線
3・5・13 真野赤泊線	8	4種2級	○	2車線
3・6・14 山ノ手線	35～31	4種2級	○	2車線
3・6・15 真野新町線	0	4種3級	○	2車線
3・6・16 吉岡線	13	4種2級	○	2車線