

1 調査名称：新潟県総合都市交通体系調査 R3 年度

2 調査主体：新潟県

3 調査圏域：新潟県阿賀野市

4 調査期間：令和 2 年度～令和 3 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（R2.3.31 現在）は、都市計画決定済みの幹線街路延長 1,690km に対して、整備済みが 1,060km、整備中は 55km、未着手は 575km であり、この未着手である 575km のうち、553km 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。

令和 2～3 年度は、阿賀野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、阿賀野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。

調査概要

1 調査名称

長期未着手都市計画道路見直し事業交通量調査・推計・検証業務

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 調査箇所の選定	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	2-10
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	3-4
3.2 交通量推計結果	3-11
3.2.1 現況交通量配分結果	3-11
3.2.2 現況交通量配分の再現性	3-13
3.2.3 将来交通量配分結果	3-15
3.2.3 将来交通量配分結果の差分【見直し案 - 現計画】	3-17
3.3 道路ネットワークからの検証	3-18
3.3.1 現況交通量による検証	3-19
3.3.2 将来交通量による検証	3-27
第4章 今後の課題	4-1
4.1 今後検証が必要な事項	4-2

3 調査体制
なし

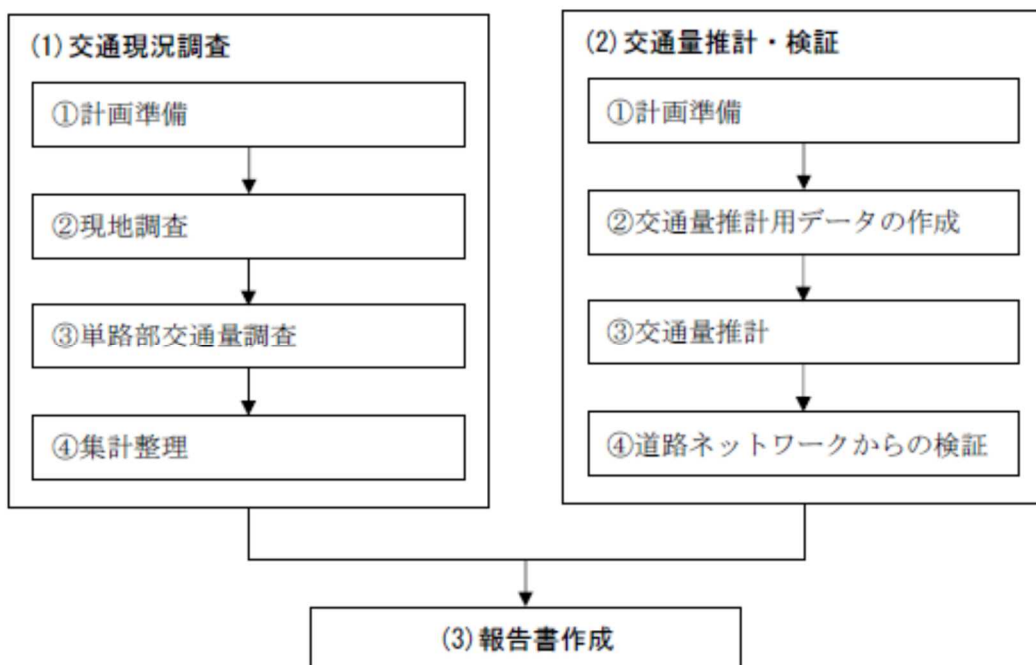
4 委員会名簿等：
なし

調査成果

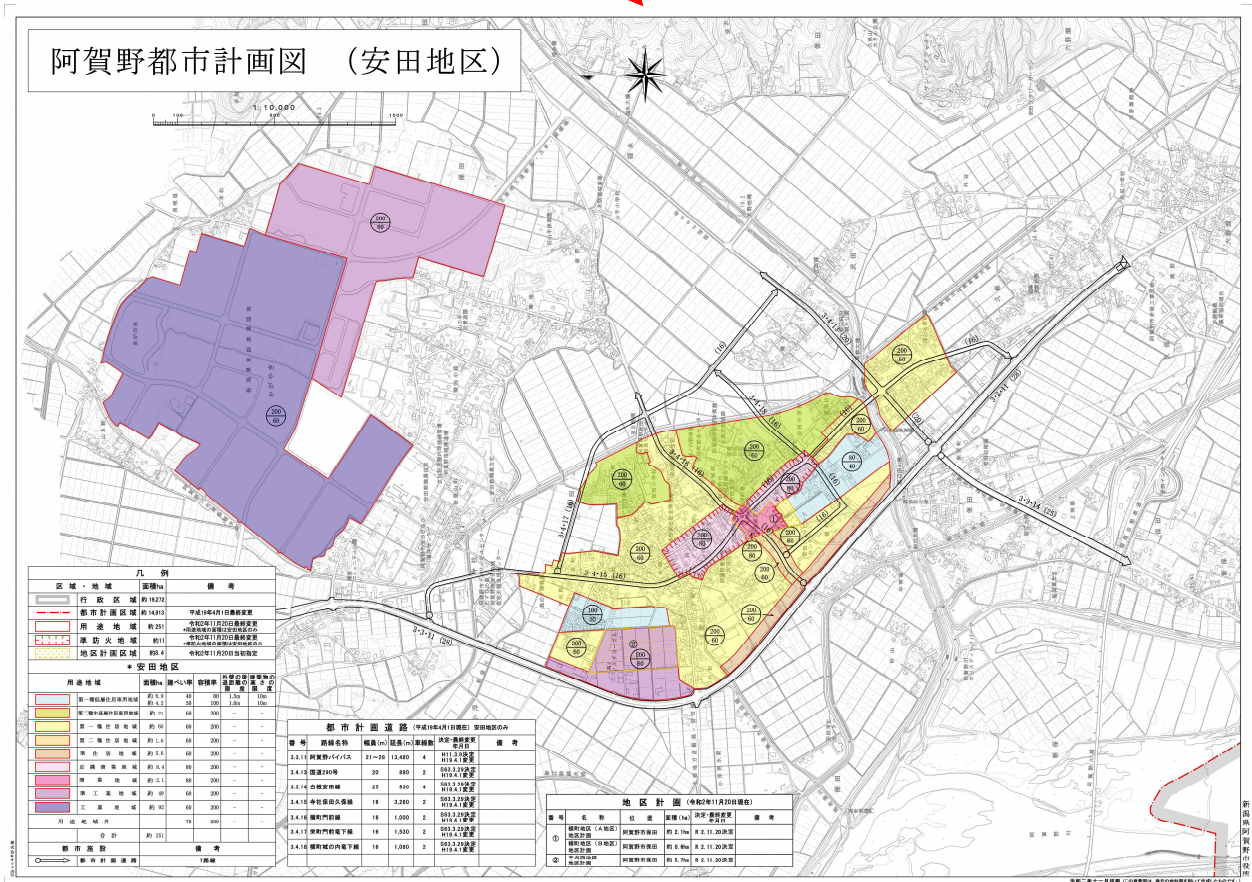
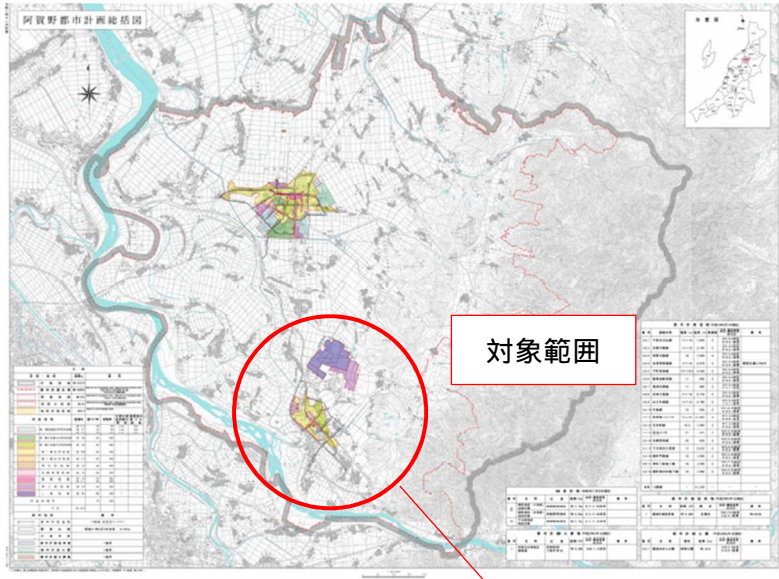
1 調査目的

本業務は、阿賀野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



3 調査圏域図



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

調査項目	断面交通量調査
調査箇所数	4箇所 ※選定結果・考え方は「2.1.3 調査箇所の選定」参照
調査日	令和3年11月16日(火)
調査時間	12時間(7時～19時)
調査方法	調査員を配置し、断面通過交通量を分類別、方向別に計測
調査区分	自動車類2車種 [小型車、大型車] 歩行者類2区分 [歩行者、自転車] 動力付き2輪車類
計測単位	7時～9時と17時～19時は10分単位、その他は30分単位

c) 調査箇所の選定

【選定の考え方】

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。

未整備の路線の交通量取得

現状未整備の路線の利用状況（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。

【調査箇所の選定結果】

路線	交通量取得の目的	
	A. 計画上の交通量が転換することが想定される路線	B. 現状未整備の路線
① 3・4・15 寺社保田久保線	○	○
② 3・4・16 横町門前線	○	○
③ 3・4・13 国道290号	○	○
④ 一般県道五泉安田線	○	

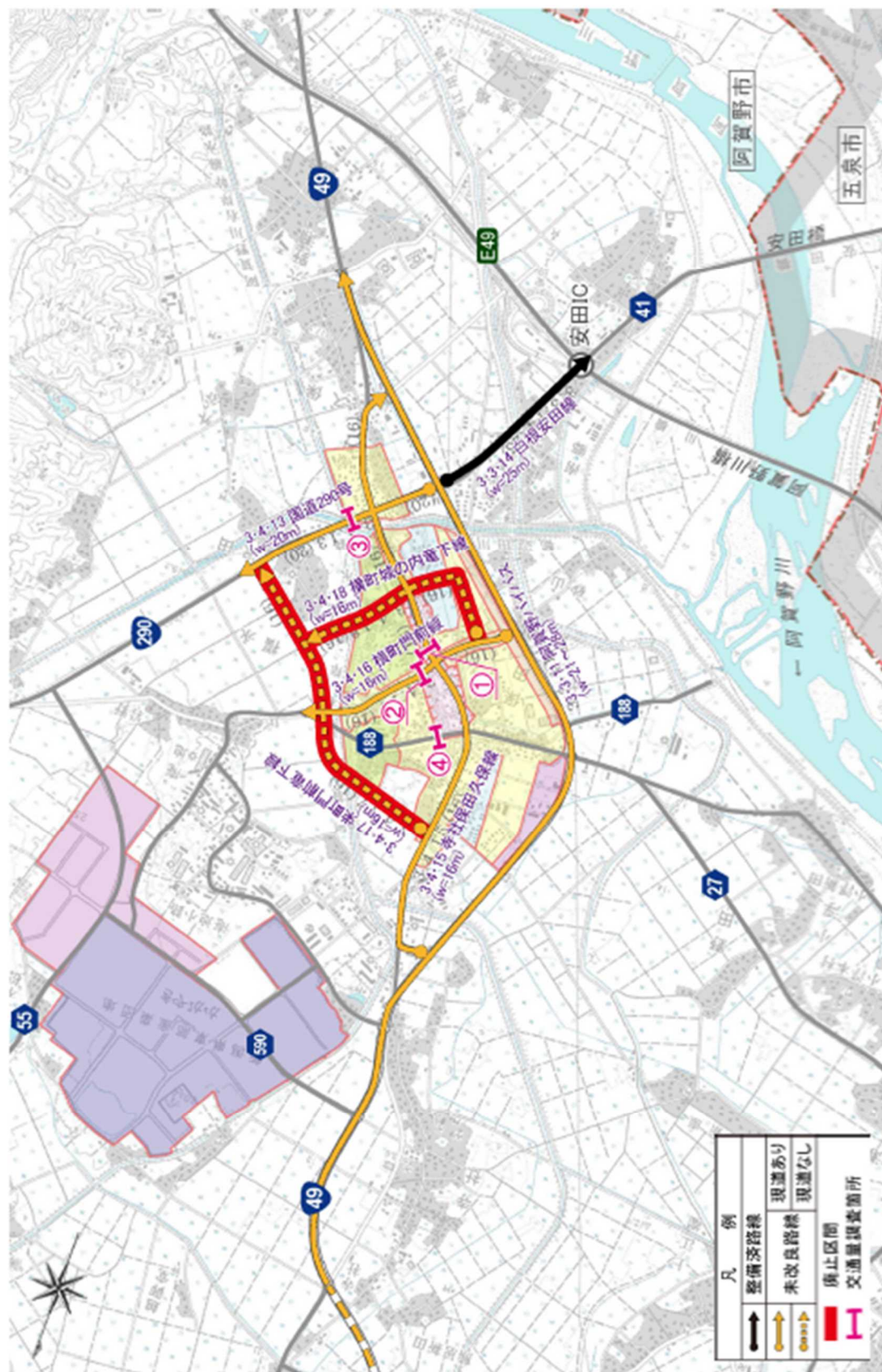
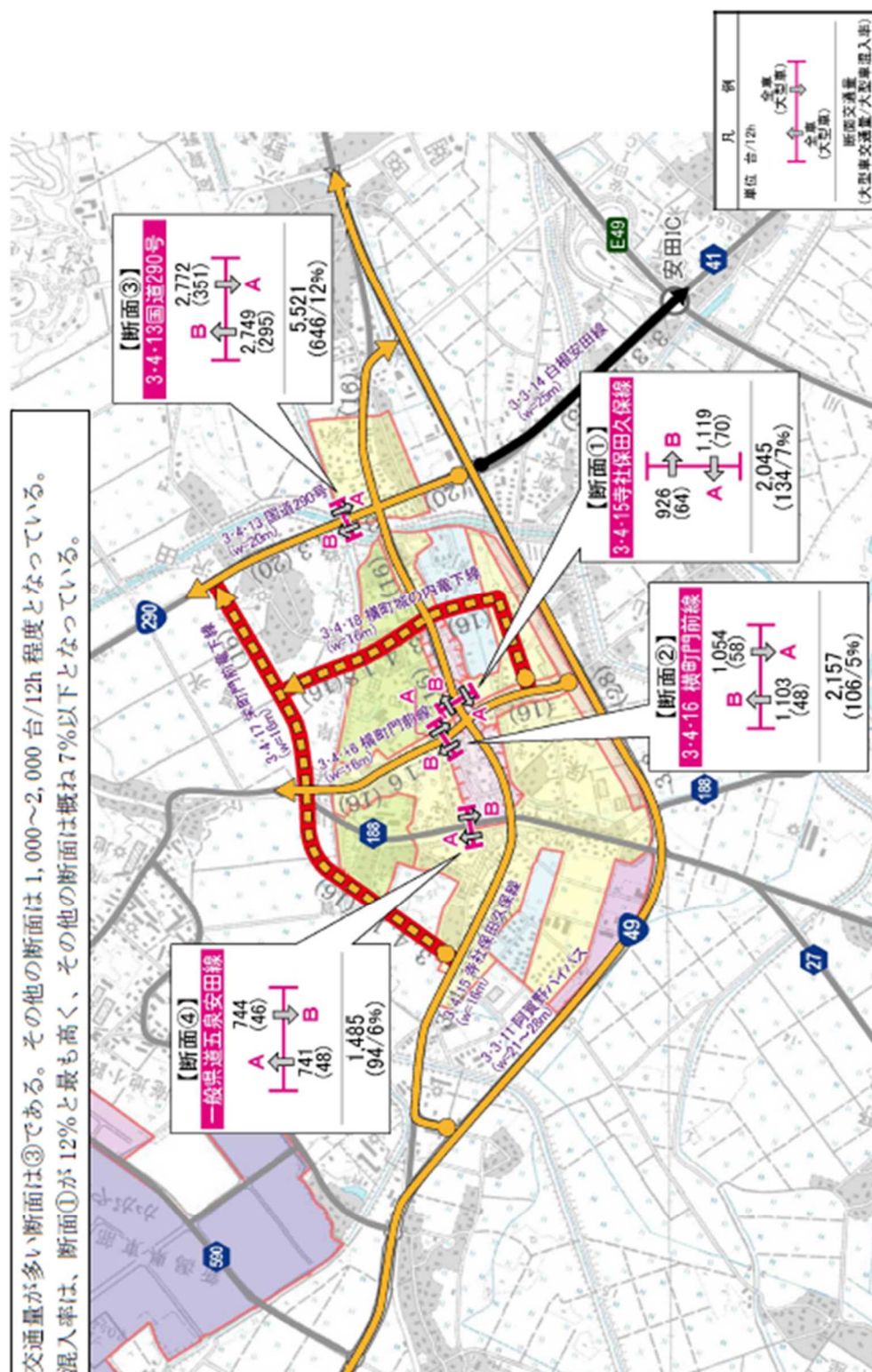


図 都市計画道路整備状況および交通量調査箇所

d) 交通量調査結果

自動車

○比較的交通量が多い断面は③である。その他の断面は1,000～2,000台/12h程度となっている。
○大型車混入率は、断面①が12%と最も高く、その他の断面は概ね7%以下となっている。



(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、見直し案での対応状況(継続、廃止、幅員見直し)を踏まえた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】

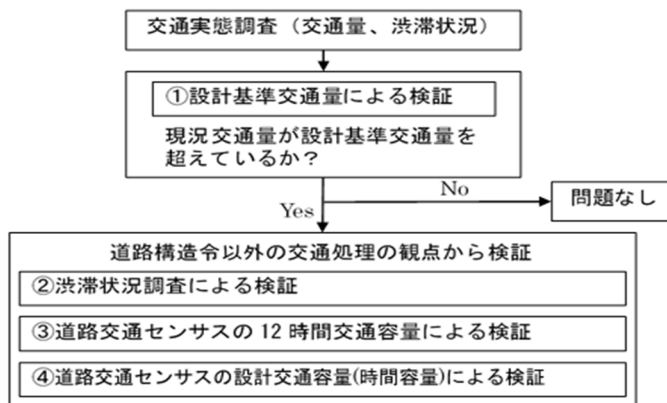


図 検証フロー (現況交通量による検証)

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。
- ・ いずれの断面においても現況交通量が計画されている車線数での設計基準交通量(4種2級:8,000台/日)を下回っており、交通処理上の問題はないと考えられる。

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/12h]	現況自動車 交通量 [台/日]	設計基準 交通量 [台/日]	計画 車線数	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	3.4.15 寺社保田久保線	2,045	2,597	8,000	2車線	該当しない	-
断面②	3.4.16 横町門前線	2,157	2,739	8,000	2車線	該当しない	-
断面③	3.4.13 国道290号	5,521	7,509	8,000	2車線	該当しない	-
断面④	一般県道 五泉安田線	1,485	1,960	8,000	2車線	該当しない	-

【歩行者交通に対する見直し案の対応】

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(幅員見直しまたは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。

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。
- ・断面 1、2 において歩行者交通量が 100 人/日を上回っているが、どちらも見直し案の対応状況は「継続」となっており、歩行者の通行空間確保は可能である。

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	3.4.15 寺社保田久保線	176	224	○	継続 (W=16m)
断面②	3.4.16 横町門前線	254	323	○	継続 (W=16m)
断面③	3.4.13 国道290号	37	50	該当しない	—
断面④	一般県道 五泉安田線	57	75	該当しない	—

※日あたりの歩行者交通量は、昼夜率(P.3-14 参照)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】

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。

検証結果

- ・断面 3 において、自動車交通量が 4,000 台/日を上回っている。
- ・断面 3 は見直し案で継続路線となっており、自転車の通行空間確保は可能である。

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]	自転車 交通量 [台/12h]	抽出区間 ※4,000台/日 を上回る区間	見直し案に よる対応状況
断面①	3.4.15 寺社保田久保線	2,597	28	該当しない	—
断面②	3.4.16 横町門前線	2,739	43	該当しない	—
断面③	3.4.13 国道290号	7,509	21	○	継続 (W=20m)
断面④	一般県道 五泉安田線	1,960	17	該当しない	—

b) 将来交通量による検証

- ・ 本業務における将来交通量推計結果をもとに、都市計画道路の検証を行う。

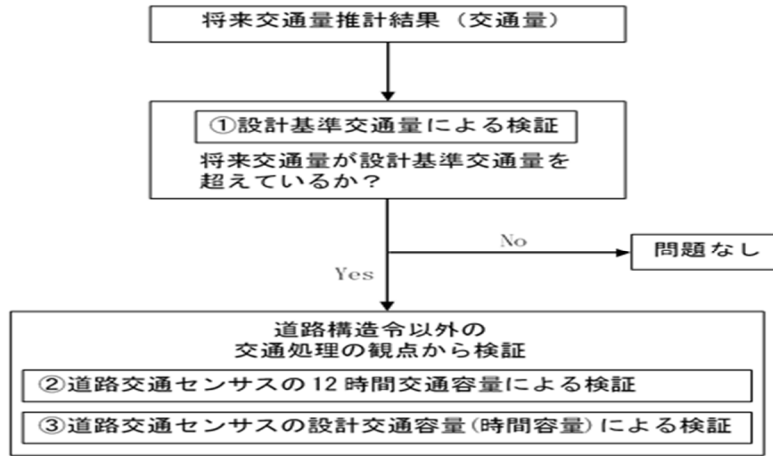


図 検証フロー (将来交通量による検証)

【設計基準交通量による検証】

- ・ 都市計画道路の現計画と見直し案の将来交通量を比較することで、廃止による周辺道路への影響を検証する。
- ・ また、周辺道路の将来交通量（見直し案）と道路構造令による種級区分に応じた設計基準交通量を比較する。
- ・ いずれの区間においても、都市計画道路見直しによる交通処理上の問題はないと考えられる。
- ・ 各廃止区間別の検討結果詳細は次頁以降に示す。

路線番号 路線名称	廃止区間		廃止による周辺道路への影響
3・4・17 栄町門前竜下線	起点	3・4・15寺社保田久保線	廃止により、近接する路線（3・4・16横町門前線および市道 庵地城下線）の交通量は現計画と比較して4～5百台/日程度多く推計されているが、見直し案での当該路線の交通量は7～23百台/日と第4種第2級の設計基準交通量である80百台/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。
	終点	3・4・13国道290号	
3・4・18 横町城の内竜下線	起点	3・4・16横町門前線	現計画においても本区間の交通量は0～1百台/日程度と推計されており、廃止による周辺道路への影響はほとんどないため、自動車の交通処理上の問題はないと考えられる。
	終点	3・4・17栄町門前竜下線	

【継続および見直し区間の車線数】

- ・「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る。
- ・ 4車線道路として計画されている3・3・11阿賀野バイパスは設計基準交通量（4種2級：24,000台/日）を下回っており、交通処理上の問題はない。
- ・ 2車線道路として計画されている路線は、設計基準交通量（4種2級：8,000台/日）を超える区間はないため、交通処理上の問題はない。

表 継続区間の交通量と車線数

継続区間の 路線番号・名称	将来交通量 (見直し案) [台/日]	車線数	設計基準交通量 [台/日]	設計基準交通量を 上回る区間
3・3・11 阿賀野バイパス	15,100～ 20,900	4車線	24,000	該当しない
3・4・13 国道290号	4,200～ 5,700	2車線	8,000	該当しない
3・4・15 寺社保田久保線	700～ 2,100	2車線	8,000	該当しない
3・4・16 横町門前線	1,700～ 2,300	2車線	8,000	該当しない