

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（相川地区）

4 調査期間：平成29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（H29.3.31現在）は、都市計画決定済みの幹線街路延長1,693kmに対して、整備済みが1,033km、整備中は54km、未着手は606kmであり、この未着手である606kmのうち、550km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	3-10
3.2.1 現況交通量配分結果	3-10
3.2.2 現況交通量配分の再現性	3-12
3.2.3 将来交通量配分結果	3-14
3.2.4 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	3-18
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

3 調査体制  
なし

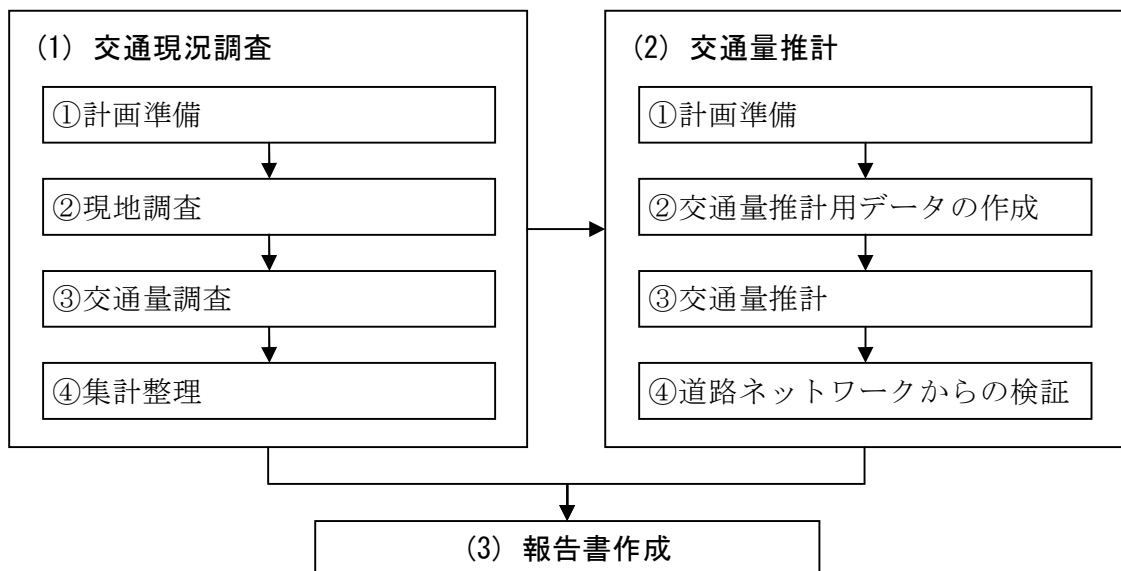
4 委員会名簿等：  
なし

## II 調査成果

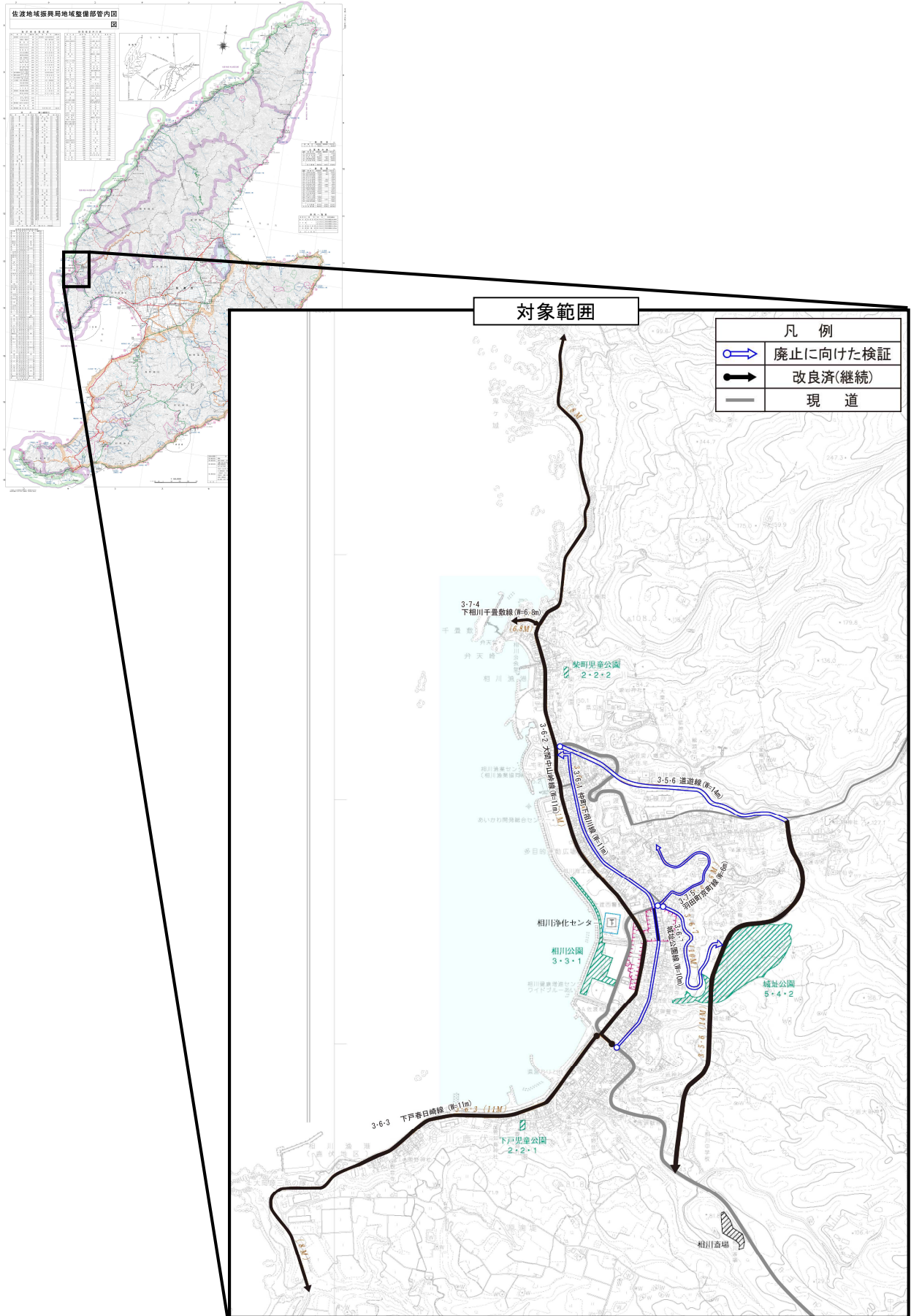
### 1 調査目的

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



### 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

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29年9月26日(火) 7時～19時【12時間】

## c) 調査箇所の選定

## 【選定の考え方】

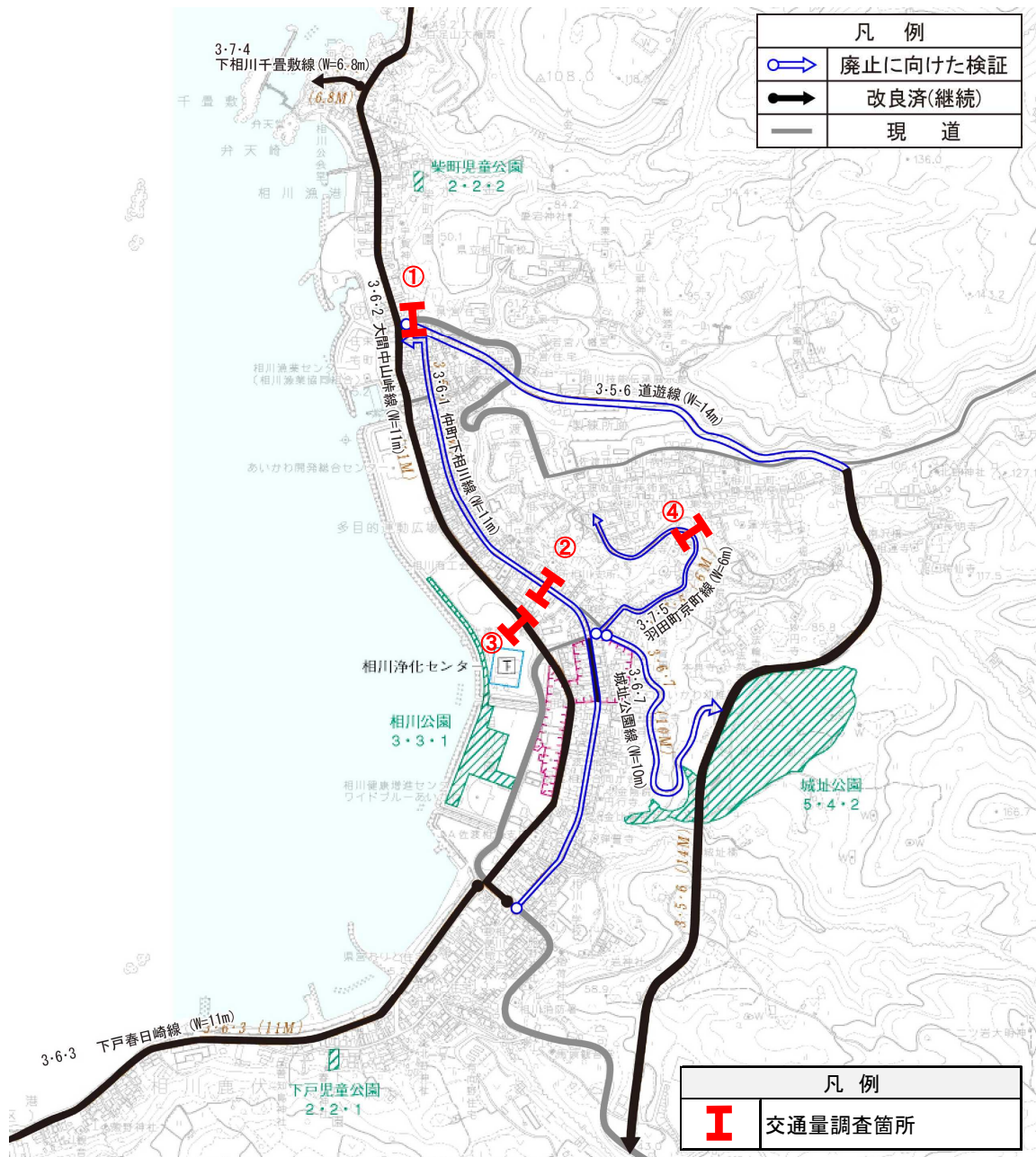
## ①見直し候補路線の交通量取得

- ・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



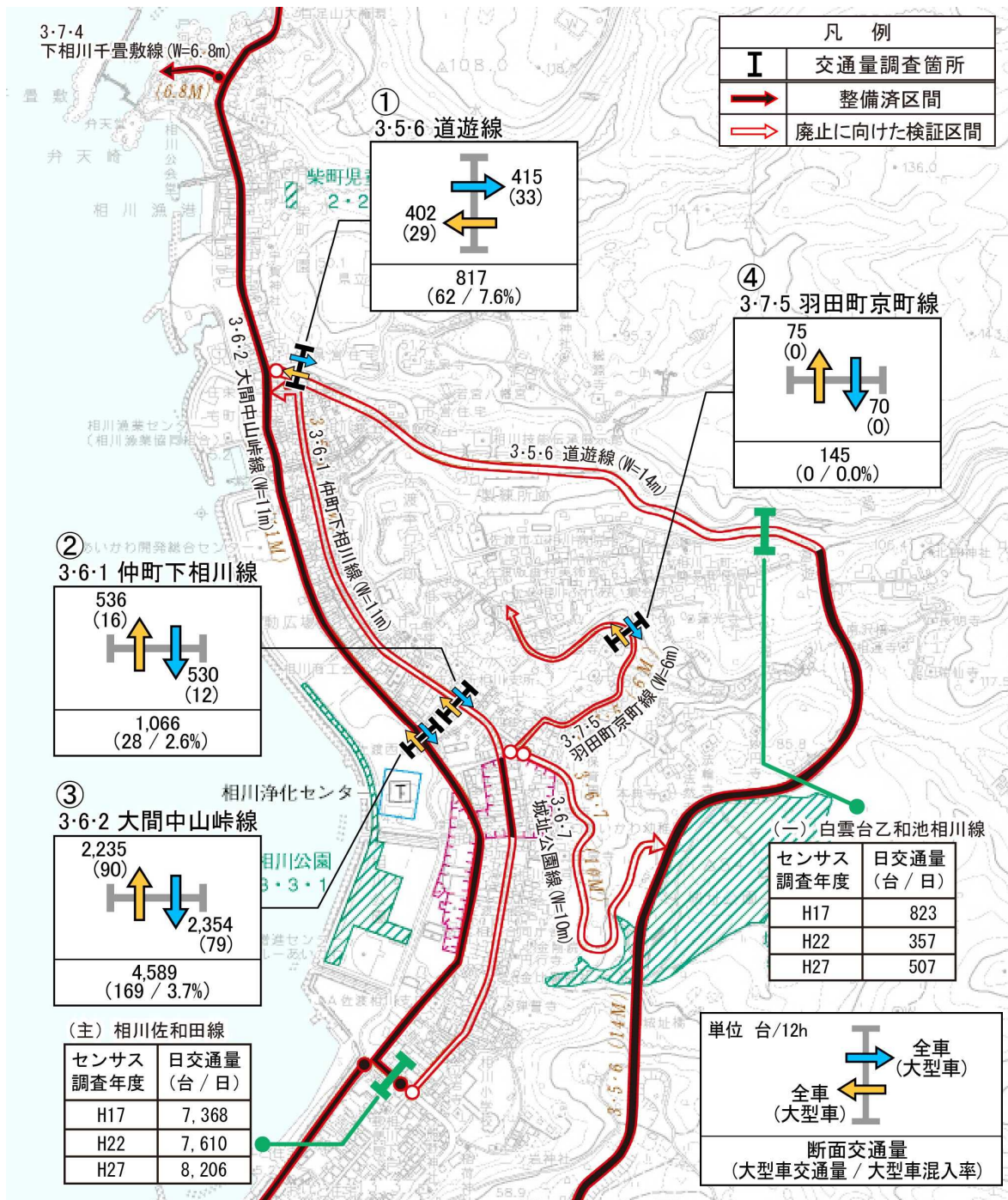
路線	交通量取得の目的	
	「変更」または「廃止」 となっている路線の利 用状況	計画上の交通量が転換 することが想定される 路線
① 3・5・6 道遊線	○	
② 3・6・1 仲町下相川線	○	
③ 3・6・2 大間中山峠線		○
④ 3・7・5 羽田町京町線	○	

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】

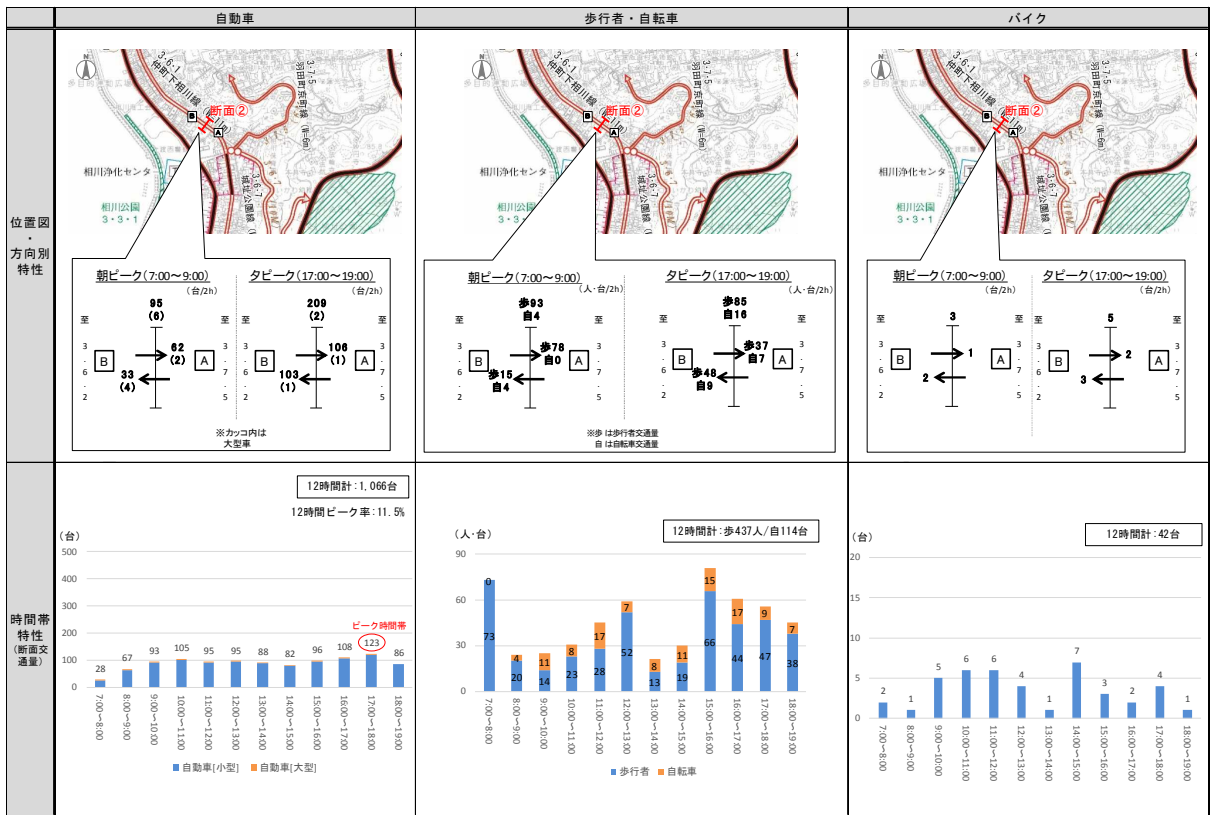
- 自動車交通量は、廃止に向けた検討を行う断面（①、②、④）が約100～約1,100台/12hである。
- 整備済み区間である断面③の交通量が最も多く、約4,600台/12hである。
- 大型車混入率は、断面①が7.6%と最も高く、その他の断面は概ね4%以下となっている。



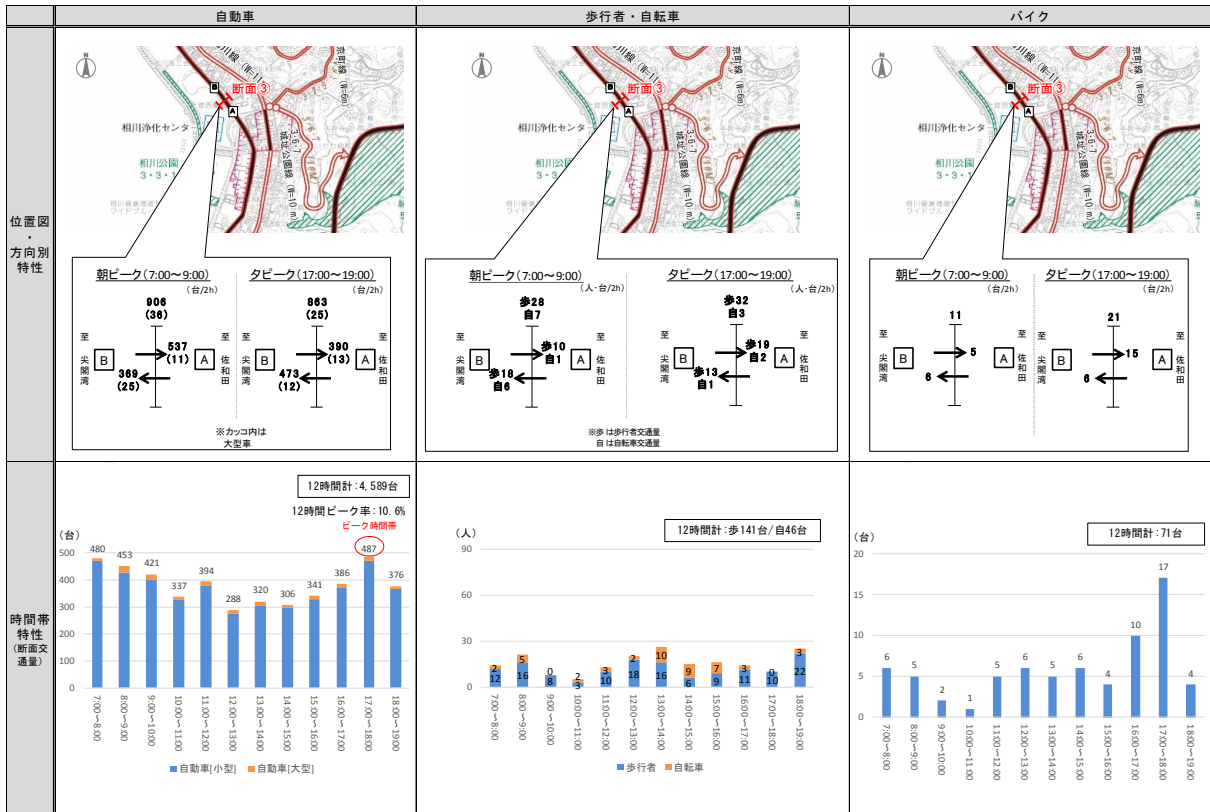


【調査箇所別の集計整理】（断面 2、3 について代表記載）

■断面 2 【3・6・1 仲町下相川線】



■断面 3 【3・6・2 大間中山峠線】



(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】

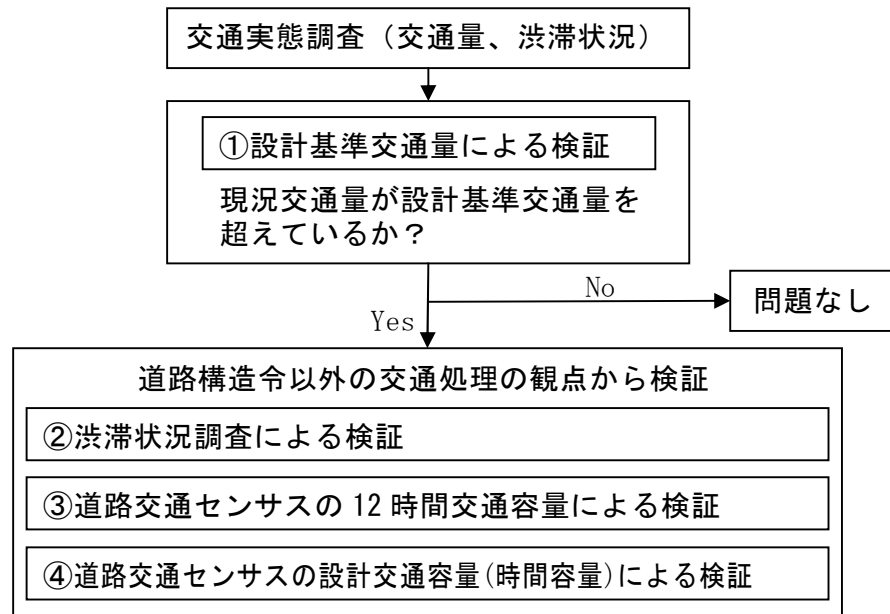


図 検証フロー

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 10,000 台/日を上回っている断面はなく、比較的的交通量が多い(4,000 台/日を超える)断面 3 は 2 車線整備済みの区間であり、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]	抽出区間 ※設計基準交通量 (10,000台/日) を上回る区間	見直し案に よる対応状況
断面1	3・5・6 道遊線	1,005		—
断面2	3・6・1 仲町下相川線	1,343		—
断面3	3・6・2 大間中山峠線	5,874		—
断面4	3・7・5 羽田町京町線	183		—

※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。
- ・断面 2、3 において、歩行者交通量が 100 人/日を上回っている。
- ・断面 2 については、見直し案では廃止となっており、現道にも歩道が無いため、歩行者の通行空間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	3・5・6 道遊線	34	42		—
断面2	3・6・1 仲町下相川線	437	551	○	廃止 (歩道なし)
断面3	3・6・2 大間中山峠線	141	180	○	両側歩道 整備済み
断面4	3・7・5 羽田町京町線	17	21		—

※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 3 が抽出されるが、見直し案では継続となっている。
- ・ただし、 $w=11m$  であり、「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ため、歩行者の通行空間と併せて、安全性を確保する空間・方法を検討する必要がある。
- ・また、他の路線については、分離の必要性は低いが、いずれも自転車の通行空間が確保されていない状況であるため、地区として自転車の安全性を確保する方策を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]	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	3・5・6 道遊線	1,005	9		—
断面2	3・6・1 仲町下相川線	1,343	114		—
断面3	3・6・2 大間中山峠線	5,874	46	○	継続 ( $w=11m$ )
断面4	3・7・5 羽田町京町線	183	17		—

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】

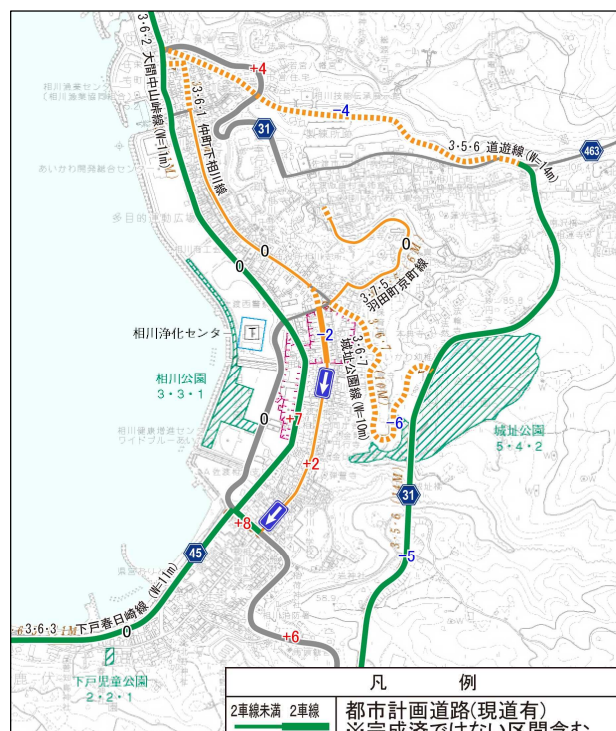
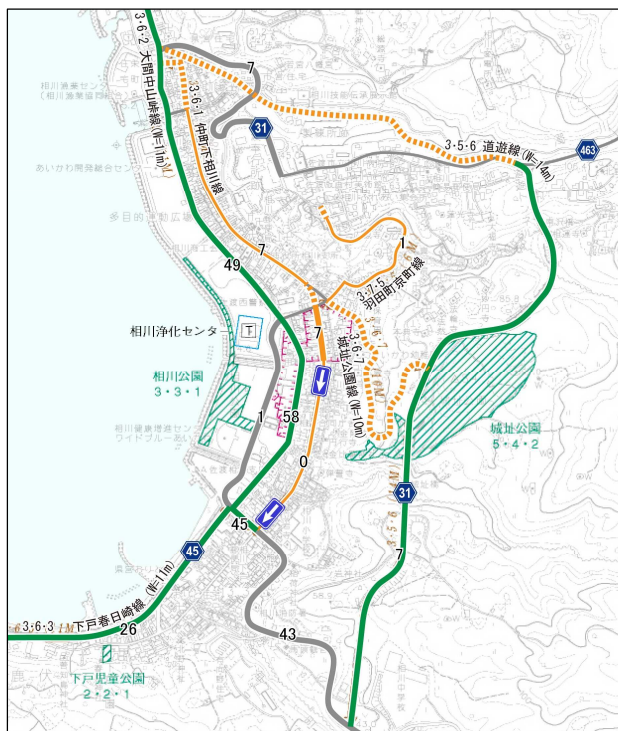
- ・いずれの区間も2車線区間は第4種第2級の設計基準交通量10,000台/日、2車線未満の区間は第4種第3級の計画交通量の最大値4,000台/日を超過しないため、交通処理上の問題はない。

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・6・1 仲町下相川線	○廃止により、並行路線（3・6・2大間中山峠線）の交通量に、700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580台/日と第4種第2級の設計基準交通量である1000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。
3・7・5 羽田町京町線	○廃止による他路線への影響は見られない。 ○現道区間の交通量は非常に少ない(100台/日)ため、交通処理上の問題はないと考えられる。
3・5・6 道遊線	○廃止により、並行路線（(主)相川佐和田線）の交通量に、400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700台/日と第4種第3級の計画交通量の最大値4000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。
3・6・7 城址公園線	○廃止により、並行路線（3・6・2大間中山峠線等）の交通量に、800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最大580台/日と第4種第2級の設計基準交通量である1000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。

見直し案

差分【見直し案－現計画】



※車両すれ違い困難な狭隘な現道は現道無として扱う  
見直し案による廃止路線：黄色着色路線  
単位：百台/日

凡 例	
2車線未満 2車線	都市計画道路(現道有) ※完成済ではない区間含む
2車線未満 2車線	その他道路
2車線未満 2車線	都市計画道路廃止区間(現道有)
●●●●●	都市計画道路廃止区間(現道無) ※車両すれ違い困難な狭隘な現道は現道無として扱う

【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、第4種第2級の設計基準交通量10,000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]	設計基準交通量 10,000台/日を 超えないか	車線数
3・6・2 大間中山峠線	49～58	○	2車線
3・6・3 下戸春日崎線	26	○	2車線
3・5・6 道遊線	7	○	2車線