【参考資料】

平成２５年３月

見直し素案

いといがわ 交通ネットワークビジョン

《翠（みどり）の交流都市を支える交通基盤づくり》

平成19年3月
見直し　平成25年3月

糸 魚 川 市

目　次

1　ビジョン策定の趣旨 ・・・・・・・・・・・・・・・2
2　ビジョンの位置付け ・・・・・・・・・・・・・・・3
3　交通ネットワークの課題 ・・・・・・・・・・4
4　交通ネットワークの目標 ・・・・・・・・・・6
5　交通ネットワークの基本的な方針 ・・・7
6　実現に向けた施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・8
7　整備効果と目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
8　ビジョンの実現に向けて ・・・・・・・・・・・19

1　ビジョン策定の趣旨

（1）策定（平成 18 年度）の趣旨

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 ㎞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。

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、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、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、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、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。

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）見直し（平成 24 年度）の趣旨

本市はビジョンの策定後、その実現に向けて様々な施策を展開してきたが、平成21年８月に日本初の「世界ジオパーク」に認定され、また北陸新幹線（長野～金沢間）の開業も間近に迫っている。

このように本市における交通ネットワークには大きな変化が予想されることから、これら市をとりまく状況の変化に対応したビジョンとするため初の見直しを行う。

2 ビジョンの位置付け

1 位置付け

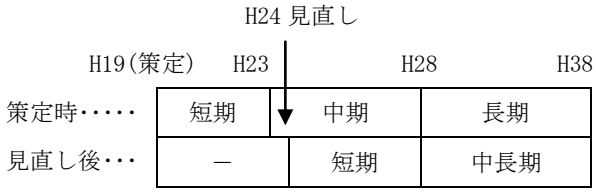
本ビジョンは、「糸魚川市総合計画（平成 18 年度策定）」で定められた目標とする都市像“翠（みどり）の交流都市　さわやか　すこやか　輝きのまち”の実現に向けて、「糸魚川市都市計画マスタープラン（平成 19 年度策定）」で示した都市づくりの全体構想や地域別構想及び「糸魚川ジオパーク戦略プラン（平成 23 年度策定）」で示した構想を取り入れた、今後取り組むべき交通施策の基本方針とする。

2 期間

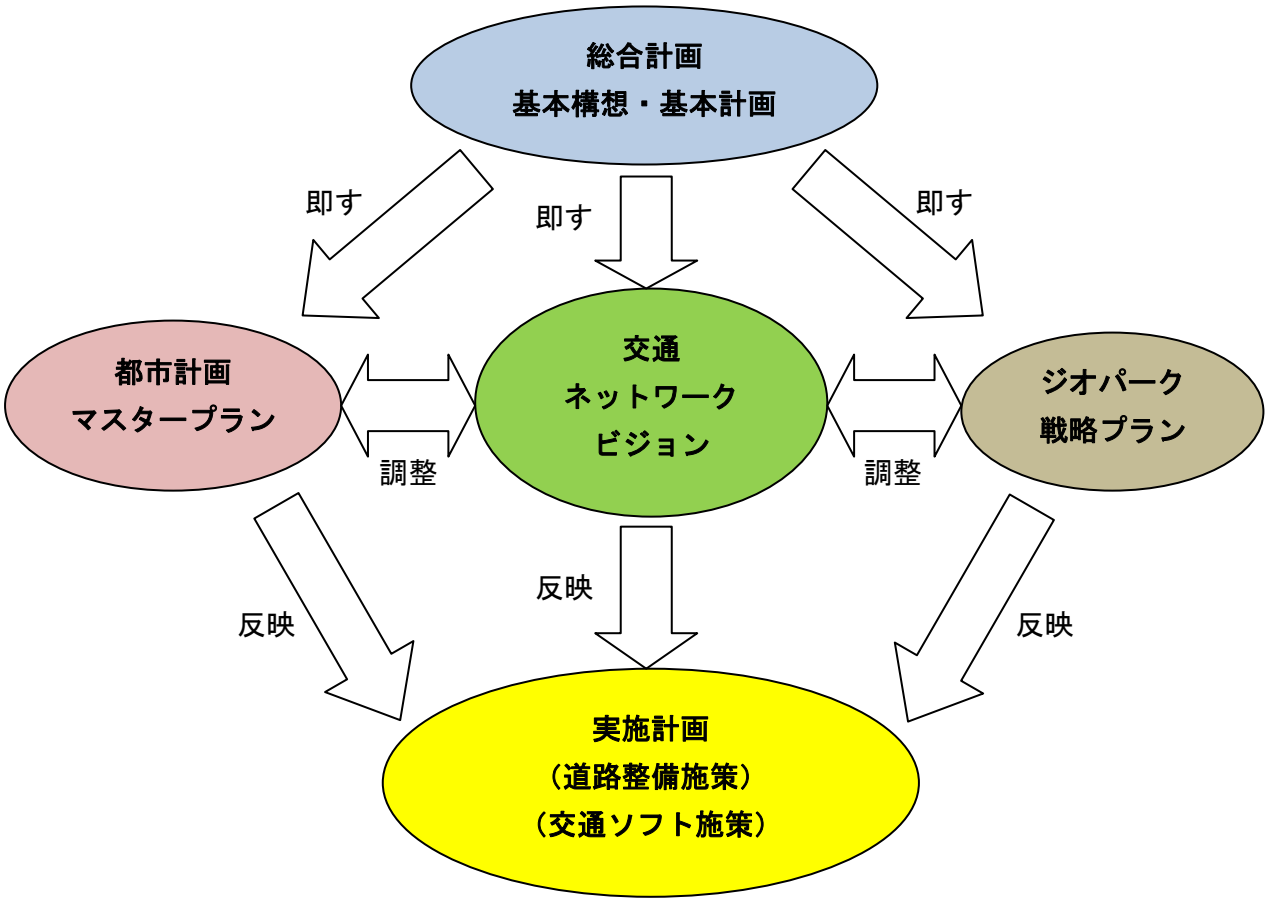
本ビジョンの目標年次は、20 年後の平成 38 年度（2026 年度）とする。

なお、平成 24 年度見直し後の、施策の課題及び指標については、短期（平成 25～28 年度）、中長期（平成 29～38 年度）に区分するものとする。

施策の課題及び指標の期間の考え方



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

糸魚川市総合計画に示された施策の大綱の中で、交通ネットワークに関連が深い以下の３点について、課題を整理する。

◆便利で快適なまちづくり

＜短期的な課題＞

◎国道８号糸魚川東バイパス（第１期区間：梶屋敷～押上間）及び都市計画道路中央大通り線の早期供用
◎国道８号糸魚川東バイパス（第２期区間：間脇～梶屋敷間）の早期着手
◎都市活動と集落コミュニティ活動（生活）を支援する道路の整備
□都市計画道路網の見直し
□高齢者、障害者にやさしい公共交通機関の利便性向上と利用促進
◇北陸新幹線（長野～金沢間）の開業及びそれに伴うＪＲ北陸本線のえちごトキめき鉄道株式会社*2 への経営移行に対応した二次交通の充実と交通結節機能の強化

＜中長期的な課題＞

◎松本糸魚川連絡道路、国道８号糸魚川東バイパス（第２期区間）等の広域幹線道路網等の整備
◎都市計画道路網の整備
◎歩行者はもとより、全ての道路利用者に対するバリアフリーを考慮した道路整備
◇道路整備や公共交通機関（北陸新幹線、ＪＲ北陸本線（日本海ひすいライン*1）・ＪＲ大糸線・バス等）の利用促進による幹線道路の渋滞緩和

＜継続的な課題＞

◎市民生活の向上や地域経済活動の活性化に資する道路整備
◎橋りょうの長寿命化等、道路施設の適切な維持管理
◇市街地における宅地開発による道路整備への指導、支援

◆交流いきいき産業のまちづくり

＜短期的な課題＞

◎北陸新幹線開業に向けたＪＲ糸魚川駅周辺施設の整備
◎市内の市街地や各集落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
□県都新潟市方面との連携軸を維持、強化するための、高速バス及び優等列車の存続と利用促進

＜中長期的な課題＞

◎三大都市圏*3、環日本海交流圏*4 との広域都市間連携軸*5 の整備
◎産業の活性化につながる、松本糸魚川連絡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*6 相互の連携
◎国道８号糸魚川東バイパスと姫川橋の整備
◇交流人口の拡大を見据えた、各地に点在する観光地やジオサイトへの連絡道路及び施設相互を結ぶ公共交通網の整備
◇来訪者の利便性を重視した観光情報発信機能の整備
◇日本風景街道*7 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

◆環境にやさしい安全・安心のまちづくり

＜短期的な課題＞

◎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

＜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（風波～浄土間）の整備と８号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
◇低公害車の普及の推進

＜継続的な課題＞

◎雨、雪、波等の災害に強い交通網の確保
◎誰もが便利に安心して利用できる生活道路網の整備
◎交通事故や防犯に配慮した、安全で安心な道づくり
◎騒音、振動等周辺環境に配慮した道づくり
◇排気ガスの削減につながる、交通規制の適正化や渋滞緩和及び公共交通機関の利用促進

*1	日本海ひすいライン	：	ＪＲ北陸本線がえちごトキめき鉄道に引き継がれた後の北陸本線の新潟県内区間の路線名称
*2	えちごトキめき鉄道株式会社	：	北陸新幹線に並行する新潟県内のＪＲ在来線の経営をＪＲから引き継ぐ第三セクター会社
*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
*5	都市間連携軸	：	松本糸魚川連絡道路、国道８号･148 号、ＪＲ大糸線
*6	都市内連携軸	：	都市計画道路、県道、主要な市道等
*7	日本風景街道	：	多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源や個性を活かした国民的な原風景を創成する運動を行うため風景街道地方協議会に登録された道路

－凡　例－
◎：ハード関係　□：ソフト関係　◇：ハード・ソフト（融合）

4 交通ネットワークの目標

交通のネットワークに関する目標と将来像を、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。

5 交通ネットワークの基本的方針

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*1 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

◎三大都市圏及び環日本海交流圏との「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。

◆都市内連携軸を活かした、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。

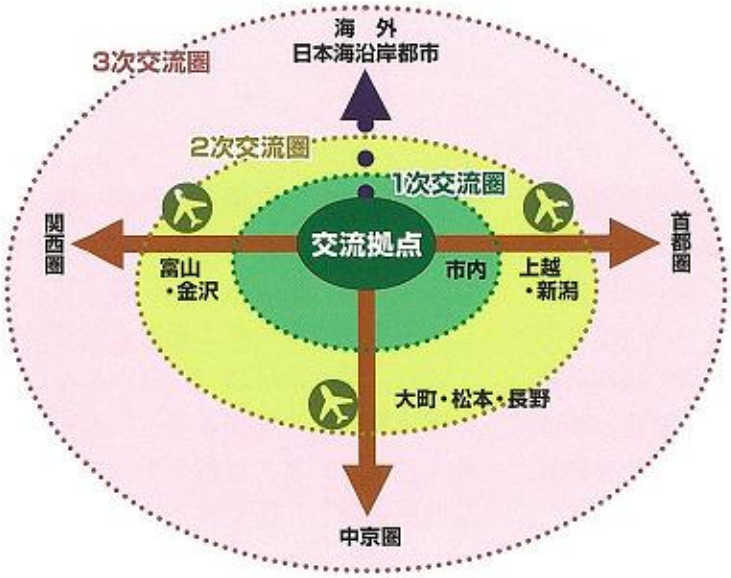
◆世界ジオパークのまちとして、都市間及び都市内連携軸の強化による交流人口の拡大

◎来訪者の利便性向上を図るため、各地に点在する観光地やジオサイトへのアクセスを強化する。
◇市外との交流人口拡大を図るため、都市間連携軸の強化や公共交通機関の利便性向上を図る。
◇来訪者の満足度を高めるため、おもてなしの心を重視した情報発信及び案内標識等の整備を進める。

◆誰もが快適・安全に利用できる、道路と公共交通網の整備

◎安全で便利で快適な日常生活の実現を図るため、バリアフリーに配慮した良好な生活道路網を整備する。
□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網を確保する。
◇緊急時及び災害時における交通の確保を図るため、災害に強い交通網を構築する。
◇市民生活を支援し地区間相互の連携強化を図るため、公共交通網を整備する。
◇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。

十字型経済圏と拠点機能

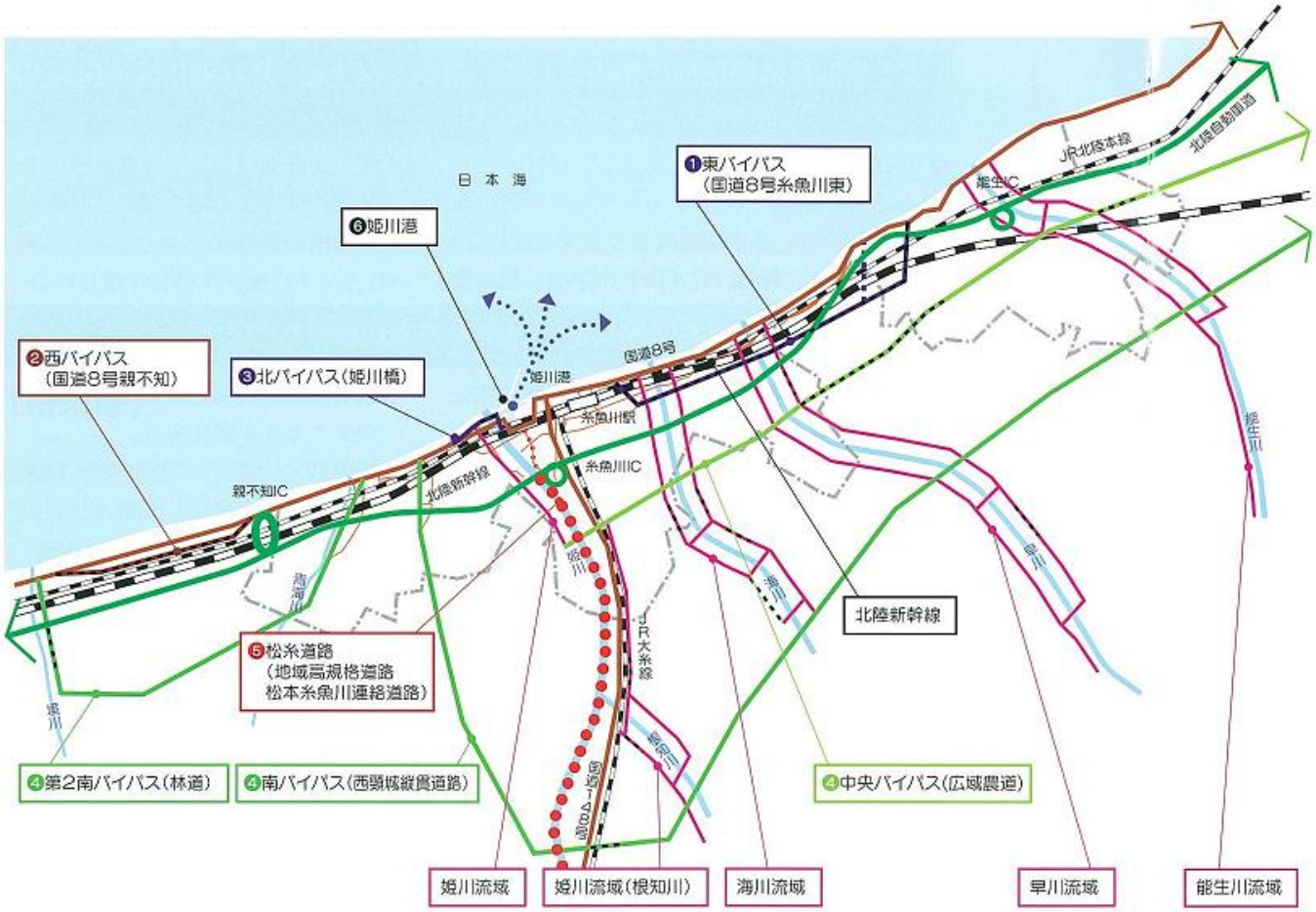


*1　日本海国土軸　：　北陸新幹線、北陸自動車道、ＪＲ北陸本線、姫川港

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。

交通ネットワークビジョン・路線概要図【６バイパス、姫川港、４流域２ルート】



◆６バイパスと姫川港の整備

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。

①東バイパス【国道８号糸魚川東バイパス】

幹線としての機能強化に向け、国道８号糸魚川東バイパス第１期区間の整備促進による交通容量の拡大を進める。

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・整備を進めることにより、波浪等の自然災害や交通事故に対する防災性及び安全性の向上を図る。

②西バイパス【国道８号親不知バイパス】

国道８号青海～市振間は地形的に危険箇所が多く、さらに大雨により度々交通規制がされているため、親不知バイパスの整備を進めることにより、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。

③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進める。

また、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。

④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】

未供用区間の整備を進め、災害時等における国道８号の代替ルートを確保するとともに、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、産業の活性化と市民生活の支援を図る。

また、供用区間においても、安全性、防災性、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。

⑤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*1 を形成する中部縦貫自動車道（整備中）や長野自動車道等を経由して、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。

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進める。

⑥姫川港

姫川港は平成 15 年度にリサイクルポートに指定され、また平成 21 年度に関税法上の開港指定を受けたことにより利便性が向上したが、港内は狭あいで岸壁数が不足していることから、平成 19 年度に改訂された港湾計画に基づき岸壁整備等を進め、物流の拠点としての機能向上を図る。

*1 北アルプスゴールデンルート
北陸自動車道～松本糸魚川連絡道路～中部縦貫自動車道～富山高山連絡道路を結ぶルート
*2 リサイクルポート
広域的なリサイクルを行っていく拠点となる港湾

◆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整備する。

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向上
- 誰もが安全･快適に利用できる交通環境整備
- 緊急時や災害時の交通路確保

を図るため、早期完成を目指す。

完成後においても、安全性、防災性、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等を進める。

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

◆都市計画道路網の見直しと早期完成

◎整備中路線の早期供用

整備中の国道８号糸魚川東バイパス（第１期区間）、中央大通り線や糸魚川駅南線などの新幹線駅関連路線については、北陸新幹線（長野～金沢間）の開業に間に合うよう、早期供用開始を目指す。

◎都市計画道路網の完成

他の都市計画道路については、必要性と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。

□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、松本糸魚川連絡道路の計画ルートとの整合を図るとともに、新潟県都市計画道路見直しガイドラインも考慮し見直しを行う。

◆格子型ネットワークによる道路網の整備

◎格子型の生活道路網の整備

市街地においては、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、周辺道路との整合のとれた道路整備を進める。

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、良好な道路網整備を進める。

◆交流人口の拡大を見据えた交通ネットワークの整備

◇観光地やジオサイトへのアクセス強化

各地に点在する観光地やジオサイトへのアクセス強化のため、来訪者の多様な交通手段に対応できる交通網の整備を進める。

◇来訪者に配慮した道路環境の整備

観光地やジオサイトへのアクセス道路については、沿線の景観にも配慮した整備を行うとともに、来訪者に分かりやすい案内標識の整備や情報発信の充実を図る。

◇交流人口の拡大に寄与する自転車利用環境の整備

当市の豊かな自然を活かし、レジャーとしての自転車利用者の来訪を促進する道路整備及び情報発信を行う。

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】

◆公共交通機関の充実と結節機能の強化

市民はもとより、市外からの来訪者にとっても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。

高齢化が進む当市において、公共交通は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。

◇北陸新幹線

・平成 26 年度の長野～金沢間開業に向けて整備を進めるとともに、大阪までの早期全線開通の実現を目指す。

・交流人口拡大により糸魚川駅へのより多くの停車本数を確保するとともに、二次交通を充実させることにより利便性の向上と利用促進を図る。

□その他の鉄道交通

・ＪＲ北陸本線（日本海ひすいライン）、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内外へのＰＲや啓発等に加え、新駅の設置を検討するとともに、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。

・ＪＲ北陸本線（日本海ひすいライン）については、県都新潟市方面との連携軸を確保するための優等列車の存続を図るとともに、日本海国土軸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。

・ＪＲからえちごトキめき鉄道株式会社への経営移行に際しては、他の鉄道事業者の乗車券販売や乗り継ぎ及び運賃等、現行サービスの維持を図る。

・北陸新幹線とともに、日本海ひすいライン及びＪＲ大糸線を通じた空路との連携促進を図ることで、交流人口の拡大を目指す。

◇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する。

・高速バスについては、「パーク・アンド・バスライド*1 駐車場」の整備について検討するなど、アクセスの強化を図るとともに、路線存続のため、更なる利用促進に向けたＰＲや利便性の向上に努める。

・路線バスについては、都市内の重要な交通手段として必要であり、利用者のニーズに応じたバス交通網の見直しを行うほか、鉄道駅との接続を強化し、利便性の向上に努める。

・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。

・また、近年導入した巡回バス、コミュニティバス及び乗合タクシー等の運行形態については検証、見直しを行い、市民の足を確保する。

◇交通結節機能

マイカーなどからの公共交通機関への乗り換えや、公共交通機関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。

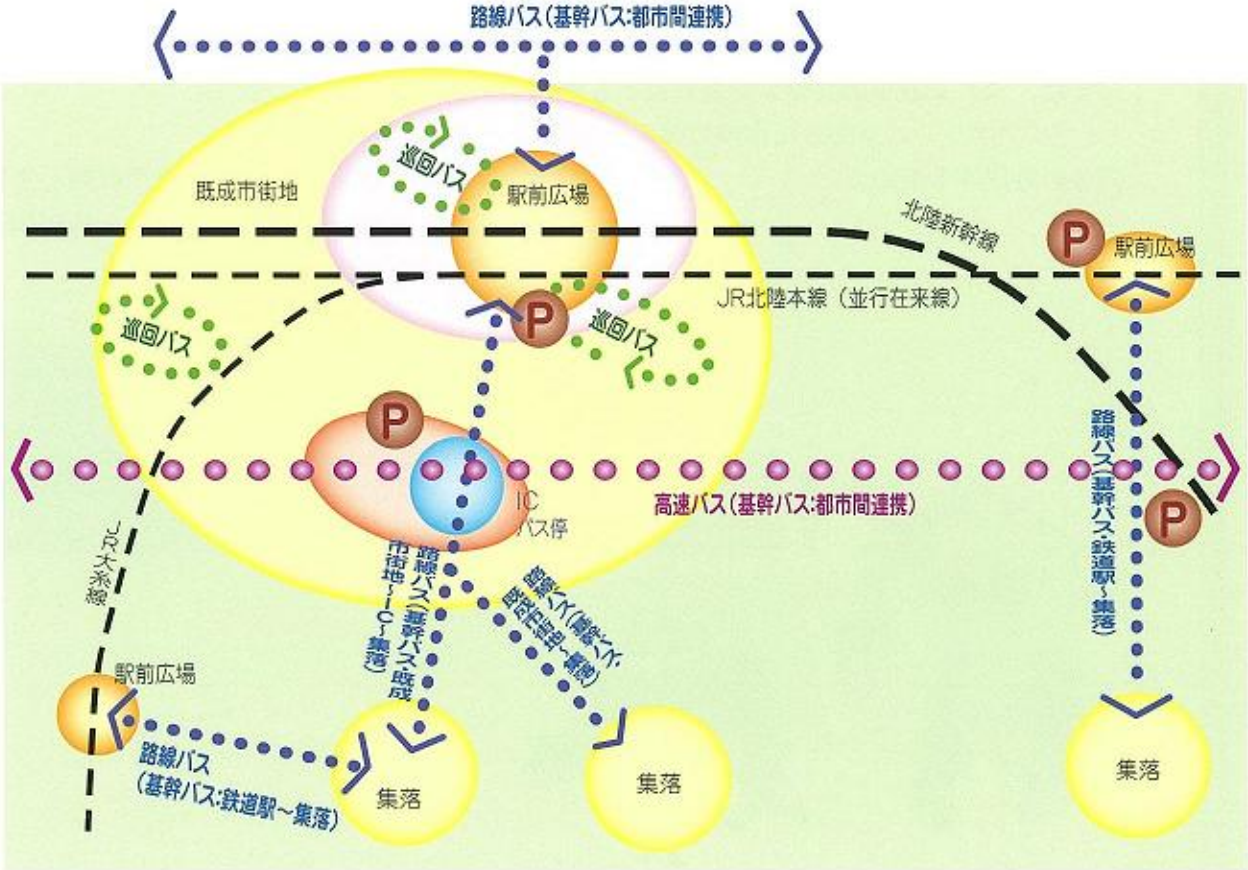
・ＪＲ糸魚川駅の南北駅前広場については、主要ターミナル型バス停として位置付ける。

・市内の各駅については、鉄道から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*2 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 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）



◆環境に配慮した、人にやさしく安全な道づくり

道路は、人や車両の移動手段としてだけではなく、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とともに、道路施設の適切な維持管理を行う。

あわせて、渋滞緩和による排気ガスの削減や低公害車の普及の推進など、地球環境にもやさしい交通ネットワークの整備を進める。

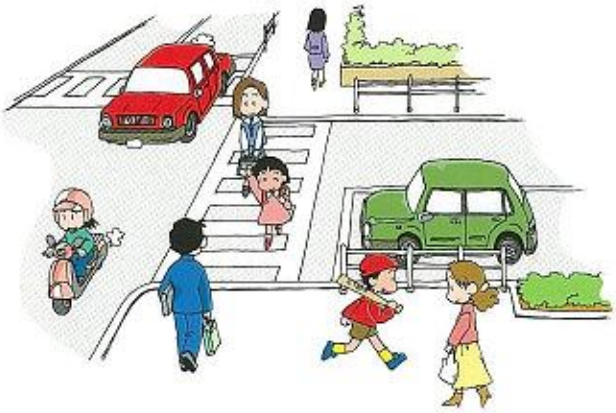
◎安全な道づくり

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接・防犯施設の設置、充実を進めるとともに、橋りょう、トンネル等の道路施設の老朽化による事故等を防止するため、橋りょうの長寿命化等の適切な維持管理を行う。

◇バリアフリーのやさしい道づくり

・道路網の整備にあたっては、歩行者や自転車利用者、子供からお年寄りまで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る。

・「糸魚川市交通バリアフリー基本構想」（平成 15 年度策定）に基づく特定経路*1、歩行者空間ネットワーク経路*2 に位置付けられた道路のバリアフリー化を進める。



・公共交通事業者と連携し、バリアフリーに対応した車両の導入を進めるとともに、公安委員会と協議し標識・信号の設置等も進める。

◇ＴＤＭ*3 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。

・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、必要に応じた規制や、既規制路線についての見直しを行い、適正化を進める。

・排気ガスの削減を図るため、電気自動車やハイブリッド車などの低公害車の普及を進め、ガソリン車からの転換を促す。

*1 特定経路
糸魚川市交通バリアフリー基本構想において、駅と公共施設とを結ぶ道路として位置付けられた道路

*2 歩行者空間ネットワーク経路
特定経路と一体となって地区内移動のネットワークを形成する経路

*3 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。

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バイパスと姫川港の整備

【東バイパス】（国）

整　備　内　容　等	実績	短期	中長期
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	1.8km 暫定供用	3.1km 暫定供用	3.1km ４車線着手
第２期区間（間脇～梶屋敷間）の整備促進	3.8km 調査	3.8km 調査設計	3.8km 工事着手
間脇以東への計画延伸、整備促進	約 2km 調査	約 2km 調査	約 2km 調査設計
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	実績	短期	中長期
風波～浄土区間の整備促進	現道防災工事	4.0km 調査設計	4.0km 工事着手
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	実績	短期	中長期
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 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	実績	短期	中長期
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	実績	短期	中長期
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 調査検討	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		実績	短期	中長期
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 調査	約 20km 整備区間指定 設計・工事着手	約 20km 一部区間供用
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		実績	短期	中長期
港湾計画の見直しと整備（臨港地区 31.0ha）		緩衝緑地完了 500 万 t	新規岸壁の供用 600 万 t	新港湾計画による 整備　680 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】（県・市）

整　備　内　容　等		実績	短期	中長期
県道の歩道整備の促進（左岸）		工事着手	工事着手	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	工事着手	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		実績	短期	中長期
田屋～東海区間における整備完了（右岸）		0.9km 工事着手	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		実績	短期	中長期
押上～水保区間県道の改良工事促進（左岸）		2.4km 工事着手	2.4km 完了	
坂井～成沢区間における整備完了（右岸）		1.4km 完了		
川島～釜沢区間における整備完了（右岸）		1.3km 完了		
道平～真木区間における整備完了（左岸）		0.9km 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		実績	短期	中長期
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 工事着手	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も含めた検討	平成 19 年度見直し検討 平成 25 年度都市計画変更
・松糸道路の計画ルートとの連携を図るための見直し	松糸道路のルート決定後見直し検討
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、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	実績	短期	中長期
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との結節 ○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・工事着手	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 計画	0.6km 計画	0.6km 事業着手
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 65%	調査設計、事業着手 供用率 90%	事業中 供用率 95%
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	中長期
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】（鉄道・運輸機構）

整　備　内　容　等	実績	短期	中長期
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交流人口の拡大		

【その他の鉄道交通】（鉄道事業者）

整　備　内　容　等	実績	短期	中長期
ＪＲ北陸本線（日本海ひすいライン）、ＪＲ大糸線の利用促進（新駅設置の検討、新幹線との接続や通勤通学に利用しやすいダイヤ編成）	調査検討	調査検討 事業化 三ｾｸ運営	経営改善
整備効果	○都市間連携の強化による利便性の向上 ○鉄道利用者の増		

【バス交通等】（バス事業者）

整　備　内　容　等		実績	短期	中長期
路線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
高速バス糸魚川～新潟線の維持・確保		実施検討	検討	検討
コミュニティバス・乗合タクシー等の導入		実施検証	検証見直し	検証見直し
整備効果	○バス交通等の利便性向上 ○県都へのバス高速交通網の確保による連携強化 ○バス運行空白地域への対応による生活の足の確保			

【交通結節機能】（市）

整　備　内　容　等		実績	短期	中長期
糸魚川駅周辺でのパーク･アンド･ライド駐車場等の整備		103 台 計画決定・設計着手	103 台 完了	
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	○マイカーと公共交通機関の連携強化による、便利な公共交通の実現			

◎環境に配慮した、人にやさしく安全な道づくり

【安全な道づくり】（道路事業者・管理者ほか）

整　備　内　容　等		実績	短期	中長期
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			

【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		実績	短期	中長期
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		完了		
・バリアフリー車両等の導入 （バス事業者保有の路線バス）		25%	50%	75%
・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	○誰もが使いやすい交通網の実現			

【ＴＤＭによるやさしい道づくり】（市ほか）

整　備　内　容　等		実績	短期	中長期
時差出勤・スライド勤務の導入実施		完了		
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	○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			

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、下記に配慮して取り組みを進める。

関係する計画との整合

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。

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、さらに調査・検討を行い、実施計画へ反映させる。

また、新規ルートの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。

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、進ちょく状況、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の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。

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に対応したビジョンとなるよう、おおむね５年ごとをめどに、適宜見直しを行う。

（参考）　基幹交通網整備の変遷

基幹交通	経　　緯
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. 6　富山～金沢間がフル規格で着工 H24. 8　金沢～敦賀間がフル規格で着工

基幹交通	経　　緯
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　アンローダ稼動 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） H20. 3　港湾計画改訂（能力 520 万ｔ→680 万ｔ） H21. 8　港則法適用港指定、関税法開港指定、無線検疫対象港指定 H22. 7　植物防疫輸入港指定
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（現松本市）～糸魚川市 100km） H10. 6　計画路線に指定（長野県波田町（現松本市）～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 IC９km、長野県側４km）

いといがわ
交通ネットワーク
ビジョン

《翠（みどり）の交流都市を支える交通基盤づくり》

平成１９年３月

（見直し　平成２５年３月）

編集・発行／糸魚川市　産業部　都市整備課
新潟県糸魚川市一の宮１−２−５
ＴＥＬ．０２５−５５２−１５１１