

平成30年度

長岡市社会資本総合整備計画等

事業評価監視委員会

計画名：社会資本総合整備計画

「活力創出交流基盤整備計画」

分野：道路

交付金名：社会資本整備総合交付金

評価種別：事後評価

平成31年2月



社会資本総合整備計画の 概要について

上位計画の概要

本整備計画の位置付け

長岡市総合計画

市政運営の
基本方針を定めるもの

都市計画 マスタープラン

市総合計画に基づき、各政策分野の基本
方針を定めるもの

基本計画

個別分野の基本計画で、市総合計画や
マスタープランに即して定められるもの
(道路・交通・公園・住宅・下水道など)

都市計画マスタープランは
「土木・都市整備分野」を受け持つプラン

地域公共交通網計画
立地適正化計画
橋りょう長寿命化計画
トンネル長寿命化計画
長岡都市圏交通円滑化総合計画
地域防災計画
交通安全計画 等

社会資本総合整備計画

策定の目的

市政の基本方針及び各政策分野の施策方針を総合的に定めることを目的としています。

第3章：生活・都市基盤

都市の活力と魅力にあふれ、安全・安心で住みよいまちの実現

施策の柱

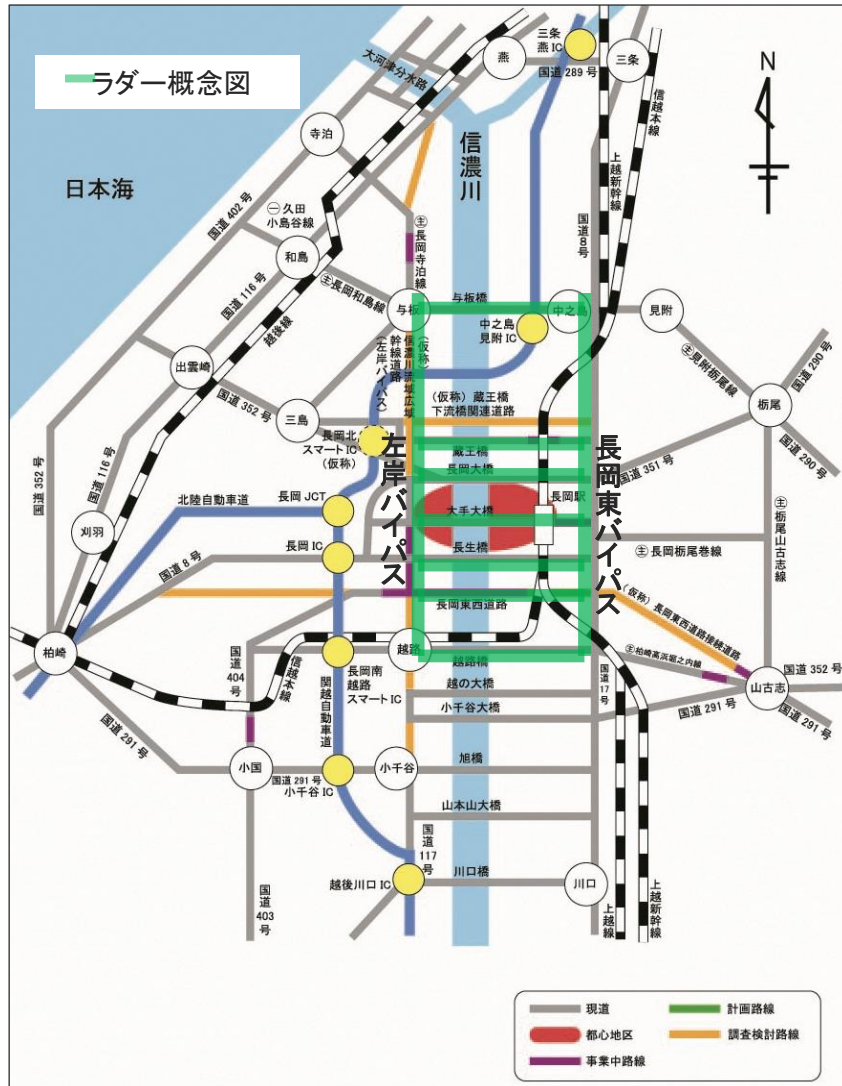
1. 市民が安全に安心して暮らせるまち
2. 活力を創出する交流基盤の充実したまち
3. 誰にでも優しく快適な住環境が整備されたまち
4. 個性と魅力ある都市空間を持つまち

主要な取り組み

- 災害に強い社会基盤の整備
- 道路除雪体制の維持
- ラダー型広域幹線道路網の整備
- 地域間を結ぶ主要幹線道路の整備
- 生活交通の維持・確保

等

ラダー型広域幹線道路網



◆ラダー型広域幹線道路網

信濃川右岸の長岡東バイパスと左岸バイパス（信濃川流域広域幹線道路）を南北方向の軸とし、信濃川を渡る東西方向の幹線道路と連結することにより形成されるラダー（はしご）型の道路網

○期待される効果

- ・東西市街地、南北地域間の交流連携強化
- ・交通の分散化による渋滞緩和
- ・災害時の代替路（リダンダンシー）の確保

上位計画—都市計画マスタープラン

整備方針

【道路網の整備方針】

- 広域的な都市間の交流・連携の促進に向けて、高速道路の積極的な活用とともに、ラダー型広域幹線道路網の整備に取り組みます。
- 円滑で安全・安心な交通環境を形成するため、都市内幹線道路網の整備をはじめ、歩行者の安全性に配慮した道路空間づくりに取り組みます。

【公共交通網の整備方針】

- 「コンパクトなまちづくり」を推進し、高齢社会への対応と環境負荷の低減を図るため、過度な自家用車の利用から公共交通への利用転換を促進します。

主な取り組み

【道路網の取り組み】

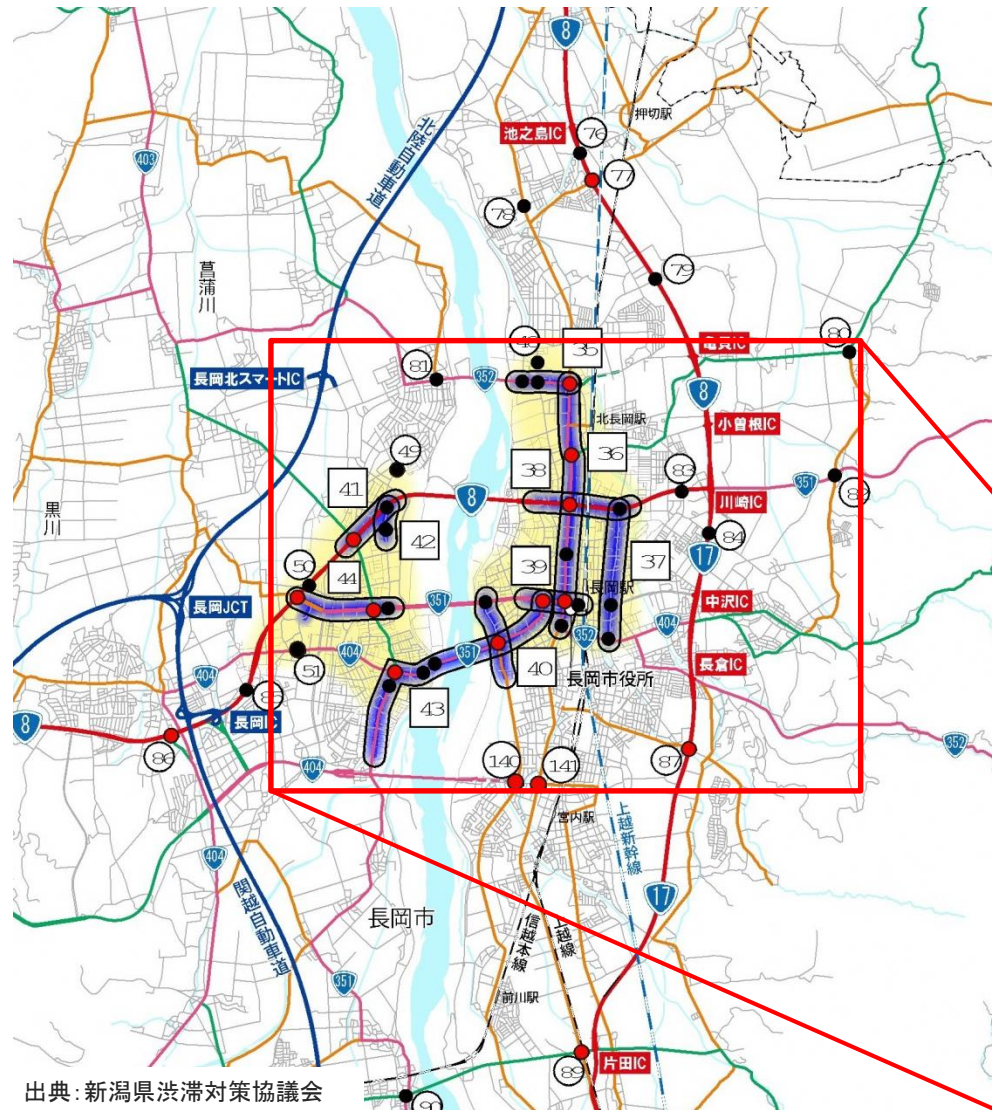
- ① 広域的な交流・連携を促進する道路網の整備に取り組みます。
 - ・ インターチェンジに接続する幹線道路の整備
 - ・ 左岸バイパス、長岡東西道路などラダー型広域幹線道路網の整備
 - ・ 越路原バイパスなど地域間の交流・連携を推進するための、主要幹線道路の整備
- ② 市内の円滑かつ安全・安心な交通環境の形成を進めます。
 - ・ 市街地内の円滑な交通を確保するため都市内幹線道路の整備
 - ・ 狭小道路の拡幅など、生活道路の安全性を高める整備
 - ・ 安全・安心な歩行空間を形成するため、交通安全施設（照明灯など）の整備
 - ・ 冬期間の安全・安心な道路空間を確保するため、消雪施設更新・除雪体制の維持

【公共交通網の取り組み】

- ② 日常生活を支え、多様な地域交流を促進する公共交通網の維持・充実を図ります。
 - ・ バス利用環境向上のため、バス停留所の上屋などの整備
 - ・ パークアンドライドの利便性を高める、駐車場・駐輪場の整備

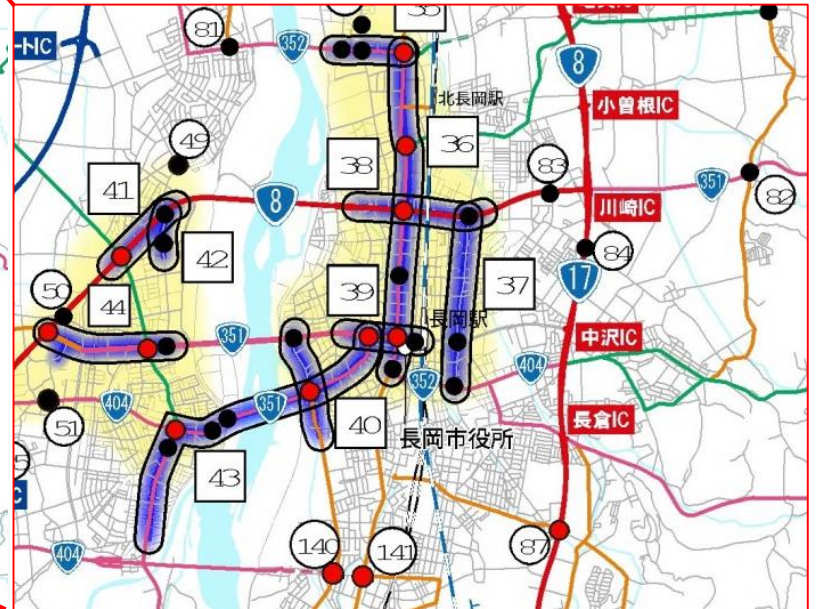
※参考 道路網の課題

渋滞対策協議会における主要渋滞箇所・主要渋滞区間



渋滞対策の基本方針

- ・総合計画と連携しラダー型広域幹線道路網の整備を推進
- ・長岡市中心部にアクセスする主要幹線道路の整備
- ・公共交通の利用促進



社会資本総合整備計画の 概要について

事業概要及び実施状況

計画の名称

活力創出交流基盤整備計画

計画期間

平成25年度～平成29年度（5年間）

計画目標

長岡市では「都市の活力と魅力にあふれ、安全・安心で住みよいまちの実現」に向け、活力を創出する交流基盤の充実したまちづくりに取り組んでいる。

そのために、広域的な都市間の交流・連携を促進させ、長岡市の求心力や競争力を高めるため、高速交通体系と有機的に結ばれた広域幹線道路網を構築することを目指す。

あわせて、安全で快適な市民生活を確保するため、道路の維持管理や安全対策に努めるとともに、雪国の特性に配慮した環境整備を行うことにより、住みよいまちの持続的発展、さらには各地域の特色を活かした賑わいのあるまちの創造を目指す。

成果目標

	目 標	指 標	従前値 (H22年度)	目標値 (H29年末)
1	信濃川橋梁部における走行速度を向上する。	長岡市内の信濃川橋梁（与板橋～越路橋）の <u>通勤時間帯における走行速度の平均値</u>	26.9km/h	32.3km/h
2	必要な道路ネットワークを確保するために、未整備区間等の道路整備を推進する。	現況の市道実延長に対する <u>計画最終時の実延長の割合</u>	100%	101%
3	道路整備に伴い、増加する道路延長に対し、冬期除雪による管理水準を維持する。	市道の実延長に対する <u>除雪延長の割合</u>	58.1%	58.1%
4	安全で効果的な道路整備を推進し、道路延長に対する市道における事故発生件数の割合を減少させる。	市道の実延長に対する市道における <u>交通事故件数の割合</u>	13.8%	9.1%

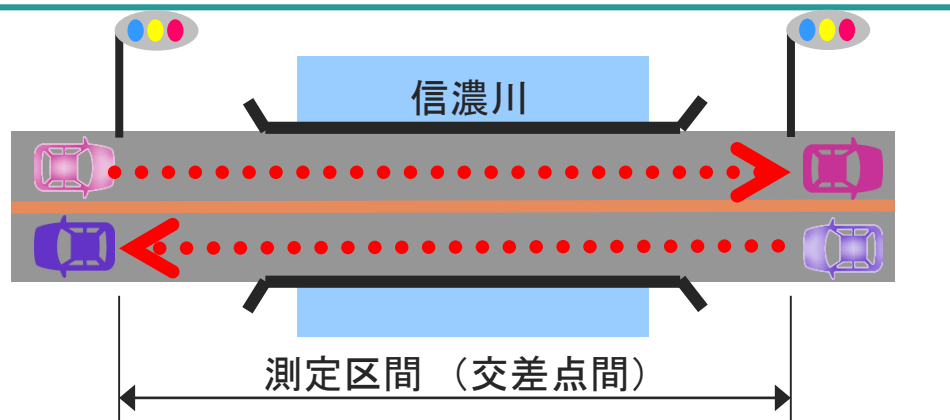
事業概要

—成果目標について—

指標 1

渋滞が発生する通勤時間帯
(7:30~8:30)における「与板橋」
「蔵王橋」「長岡大橋」「大手大
橋」「長生橋」「越路橋」6橋の
走行速度を平均した値。

※目標値はフェニックス大橋を含めた7橋の
平均値



背景・目的

- 長岡市中心部の信濃川橋りょう部では交通量が多いため、特に朝夕の通勤・通学時間帯に渋滞が発生している。
- このため、左岸バイパスなどの高規格道路や幹線道路等の整備を進め、交通ネットワークを強化することで、移動の円滑化を図る。
- 合わせて、パークアンドライド駐車場やバス停整備など利用環境を向上させることで、自動車利用からバス等の公共交通利用への転換を促し、渋滞の緩和を図る。

目標値

- H22測定時、比較的混雑の少なかった、「大手大橋」の走行速度を目安に設定

従前値 26.9km/h

⇒ **目標値 32.3km/h**

事業概要

—成果目標について—

指標 2

平成22年度の市道延長（3,471km）
に対するH29年度末の市道延長の
割合

$$\frac{\text{H29年度末の市道実延長（3,504km）}}{\text{H22年度の市道実延長（3,471km）}} \times 100$$

背景・目的

- 通勤、通学、買い物など市民が快適で、住みよいと感じる生活を送るために、必要な道路ネットワークの整備が求められている。
- このため、地域間の連携強化やまちづくりの観点を踏まえ、真に必要とされる道路整備を優先順位をつけながら、計画的に進める。
- 道路整備の推進により、安全で快適な市民の生活を確保する。

目標値

- 過年度の市道延長の伸び（増加）を目安に3,504km（H29末）に設定
- 本計画では33kmの道路整備を進め、目標値を101%（1%増）に設定

従前値100% ⇒ **目標値101%**
(3,471km) (3,504km)

+33 km

事業概要

—成果目標について—

指標 3

市道延長に対する、除雪延長
(機械除雪+消雪パイプ) の割合

$$\frac{\text{H29年度末の除雪延長 (km)}}{\text{H29年度末の市道延長 (km)}} \times 100$$

背景・目的

- 雪国では、冬期における安全、快適な市民生活の確保には、円滑な道路交通の確保が生命線である。
- このような中、幹線道路や区画整理事業などで増加する市道に対しても、除雪作業をしっかりと行っていく必要がある。
- このため、機械除雪と消雪パイプ等を効果的に組み合わせ、地域の実情を的確に捉えながら、将来にわたり、除雪のサービス水準を維持していく。

目標値

- 市道延長に対する除雪延長の割合を維持することとし、目標値は従前値と同様の割合 (58.1%) に設定

従前値 58.1% ⇒ **目標値 58.1%**

(2015km/3,471km) (2035.8km/3,504km)

事業概要

—成果目標について—

指標 4

市道延長に対する市道の交通事故
件数の割合（交通事故の発生率）

1年間の市道における
交通事故数（件）

市道延長（km）

×100

背景・目的

- 全国的に道路における交通事故件数は減少傾向にあり、本市も同様の傾向である。一方、交通事故の約半数は市道で発生しており、生活道路の安全な環境整備が求められている。
- このため、安全で安心して移動できる歩行空間の整備を進め、交通事故を減少させることで、住みよいまちづくりを進める。
- 道路整備やパークアンドライドやバス停整備など公共交通施策など、さまざまな対策を組み合わせ、交通事故の減少を目指す。

目標値

- 過去（H20-H22）の交通事故実績からH29の事故件数を推測
- 事故件数を市道延長で割り返し事故発生割合として設定

従前値 13.8% ⇒ **目標値 9.1%**

(480件/3,471km)

(320件/3,504km)

事業箇所図

凡例

- 基幹事業
- 効果促進事業

26-A4
(他) 寺泊90号線

26-A2
(他) 日越51号線ほか

26-A5
(他) 日越52号線ほか

26-A9
(他) 日越64号線ほか

26-A3
(1) 東幹線1号線ほか

26-A11
(1) 越路817号線

26-C7
長岡市消雪施設設置補助

26-C3
高機能化(救急救命仕様)救急車購入事業

26-C4
長岡市防犯灯設置補助事業(通学路以外)

26-C1
押切駅パークアンドライド駐車場整備事業

26-A13
(他) 788号線

26-A12
(他) 上川西312号線ほか

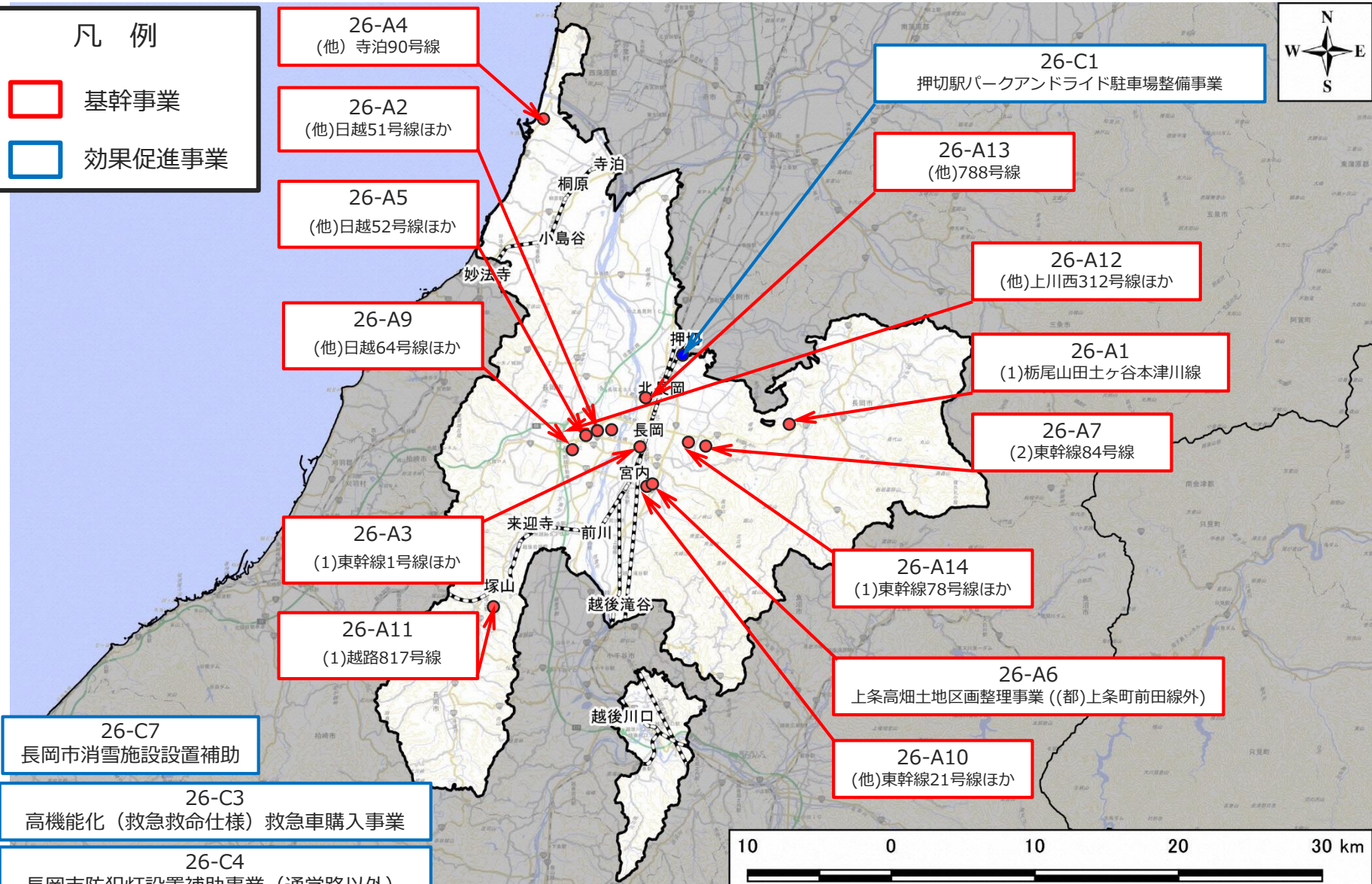
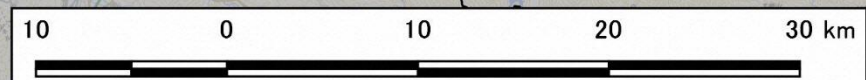
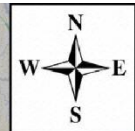
26-A1
(1) 栃尾山田土ヶ谷本津川線

26-A7
(2) 東幹線84号線

26-A14
(1) 東幹線78号線ほか

26-A6
上条高畑土地区画整理事業((都)上条町前田線外)

26-A10
(他) 東幹線21号線ほか



事業実施例①

栃尾山田土ヶ谷本津川線

【道路改良】

整備目的・効果

- 本路線は、国道351号と栃尾地域の中心部を連絡する役割を担う。
- 国道351号は栃尾地域と長岡中心市街地を結ぶ重要幹線道路であるが、大雪時にはスタック車や交通事故が発生、迂回路もないことから大渋滞が生じ、市民生活に大きな影響を及ぼしている。
- 整備完了時には、国道351号を補完する役割を担い、広域的な道路ネットワークの強化が図られ、防災面や地域住民の利便性、さらに通勤・通学時間帯における渋滞緩和など、様々な効果を発揮する。

事業箇所：長岡市土ヶ谷・本津川（栃尾地域）



大雪による渋滞（乙吉町）



中越大地震により道路崩壊（北荷頃）

事業実施例①

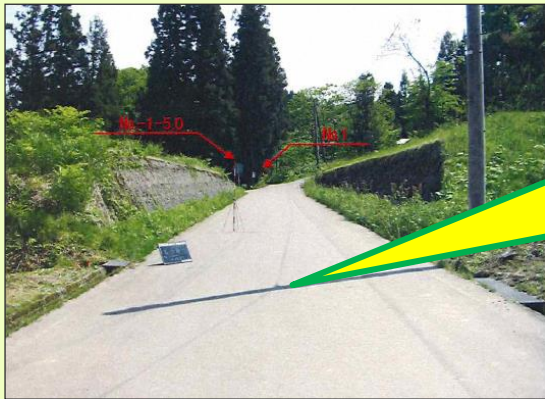
栃尾山田土ヶ谷本津川線

【道路改良】

概要

- 事業内容：道路改良 幅2.5～4mを幅8.0mに拡幅
- 事業期間：平成19年度～平成34年度（事業継続中）

整備前



幅員も狭く、特に冬期間はすれ違いも困難



整備後



2車線が確保され、冬期間も安心！



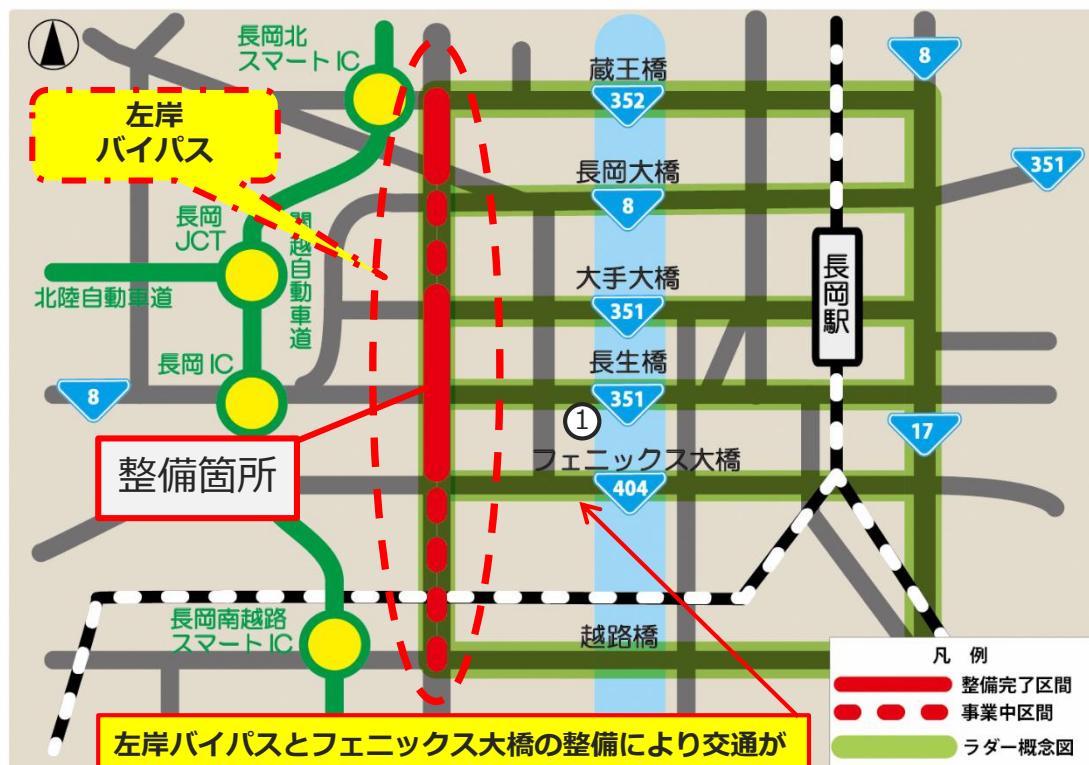
事業実施例②

日越51号線ほか(左岸バイパス) 【道路改良】

整備目的・効果

- 本路線は、信濃川左岸各地の連携を強化し、南北方向の広域交通の軸の構築に向けて整備する幹線道路です。
- 左岸バイパスの整備により、信濃川橋りょう部の交通が分散され、渋滞が緩和されたほか、中心部、高速道路へのアクセス向上により、産業の振興、観光振興など、さまざまな効果が期待されます。
- また、本市特有のはしご型（ラダー型）道路網が形成され、災害に強いまちづくりにもつながります。

事業箇所：長岡市七日町～古正寺町



左岸バイパスとフェニックス大橋の整備により交通が分散化。隣接する、長生橋、越路橋の渋滞が緩和



事業実施例②

日越51号線ほか(左岸バイパス) 【道路改良】

概要

- 事業内容：道路改良 L=1.2km
- 事業期間：平成19年度～平成27年度

今後はさらに南北2方向に延伸していきます。

整備後



事業実施例③

東幹線1号線ほか
長岡市消雪施設設置補助

【除雪】
【施設設置補助】

整備目的・効果

- 長岡市では、機械除雪と消雪パイプにより、冬期においても安全で円滑な交通の確保に努めている。
- 国県と連携しながら、綿密な除雪計画を作成、気象状況をリアルタイムに把握しながら、多様化する市民ニーズに対応するなど、除雪水準の維持に努めている。
- ドーザーによる押し分け、ロータリーによる拡幅除雪を適時に行い、また、歩行者ネットワークを考慮し、通学路を中心とした歩道除雪の実施など、きめ細やかな除雪により、渋滞緩和、歩行者の安全確保が図られている。

対象事業：機械除雪・私有の消雪パイプ（消雪施設設置補助）

機械除雪

1.362km

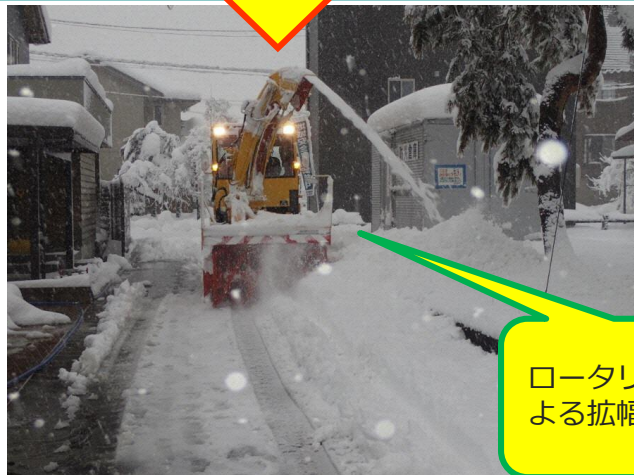
※雪寒道路指定路線
(交付金対象)689.8km

市有の消雪パイプ

330km

私有の消雪パイプ

392km



ロータリー車による拡幅除雪



地元施工の消雪パイプ

事業実施例③-1

東幹線 1 号線ほか

【除雪】

概要

- 事業箇所：市内一円
- 事業内容：除雪作業、排雪作業
- 事業期間：平成25年度～平成29年度（完了）

実施状況



ドーザーによる
押し退け除雪



ドーザーによる押し
のけ除雪ができなくな
るとロータリーによる拡
幅除雪を行います。

概要

- 事業箇所：市内一円
- 事業内容：消雪設備整備を実施した町内会等への補助金交付
- 事業期間：平成28年度

地元町内会などが施工した工事費に対して、市が4割～6割を補助します。

実施状況



消雪パイプの
新設

・除雪車が置いて行った間口の雪山処理や、除雪機械が入れない狭小な道路除雪に苦労していた。



朝の除雪作業なし
冬期の円滑な交通を確保

事業実施例④

寺泊90号線

【歩道整備】

整備目的・効果

- 寺泊90号線は、年間約180万人の来訪者がある寺泊「魚の市場通り」駐車場へのアクセス道路である。
- しかし、路上駐車によって歩行空間がなくなり、危険な状況だった。
- 「荒磯川」に蓋掛けをして歩道として整備し、合わせて駐車場を整備することで、歩行者の安全な歩行空間と安全で円滑な交通が確保された。

事業箇所：長岡市寺泊荒町地内（寺泊地域）



事業実施例④

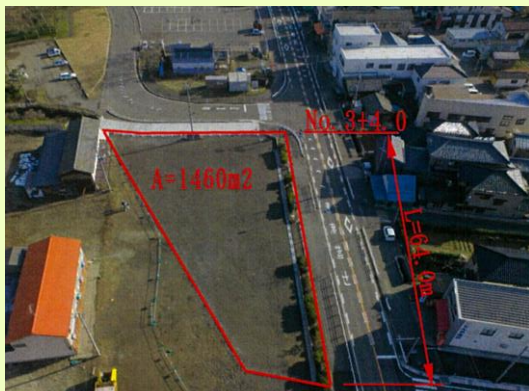
寺泊90号線

【歩道整備】

概要

- 事業内容：歩行者通路設置（河川に蓋かけ40m）、駐車場整備（24台）
- 事業期間：平成25年度～平成28年度

整備前



整備後



事業実施例⑤

市道上川西312号線ほか 【バス停留所設置】

整備目的・効果

- 幹線道路の整備に併せて、渋滞緩和対策の効果をより高めるため、公共交通の利用促進施策として、バス停の上屋を整備し待合環境を改善することで、バス利用者の増加を図る。
- 平成29年度末には18か所のバス停上屋が設置され、降雨時、降雪時でも快適にバスを待つことができるよう利用環境が向上。

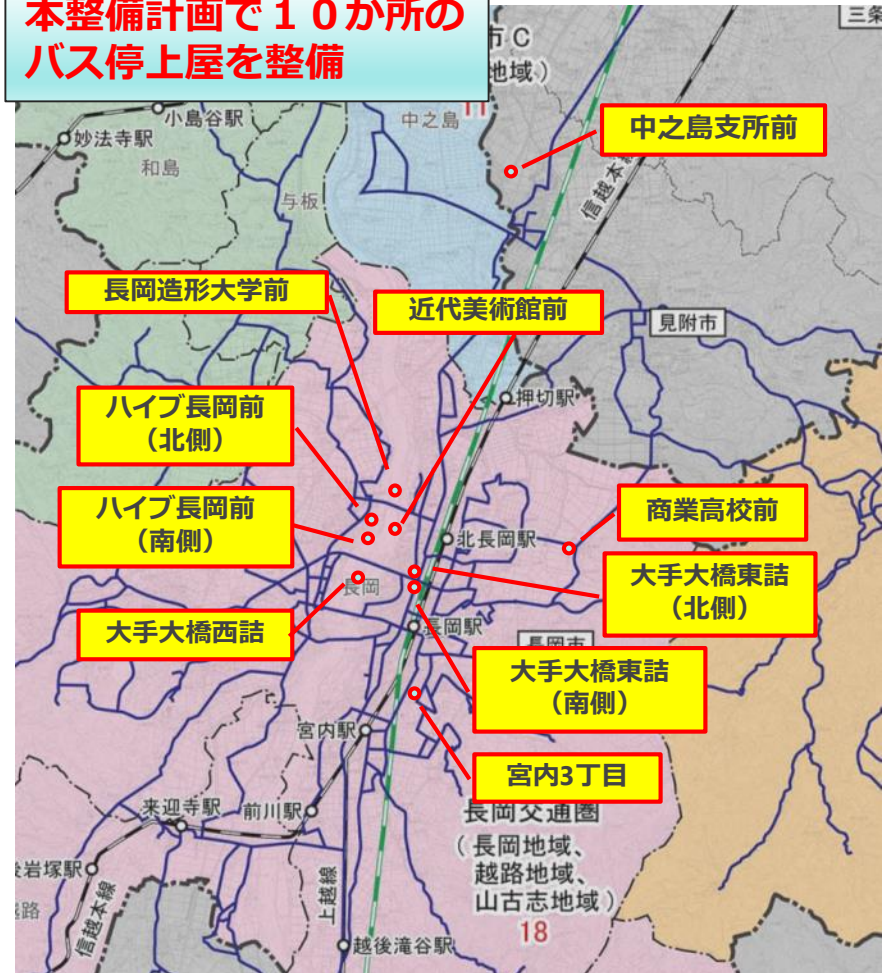
▼バス停上屋整備計画

整備予定箇所	整備済箇所 (H29年度末)	本計画対象 整備箇所
41箇所	18箇所	10箇所

※連携計画において、41箇所を選定し平成29年度末まで18箇所の整備が完了した。（整備率44%）

事業箇所

本整備計画で10か所の
バス停上屋を整備



概要

- 事業内容：バス停上屋設置 10箇所
- 事業期間：平成25年度～平成28年度

整備前

宮内3丁目バス停



整備後

宮内3丁目バス停



雨でも快適にバス待ち可能。
傘で待つ人も、屋根部で傘がたためるため、スムーズな乗車が可能。



事業実施例⑥

押切駅パークアンドライド駐車場整備事業【駐車場整備】

整備目的・効果

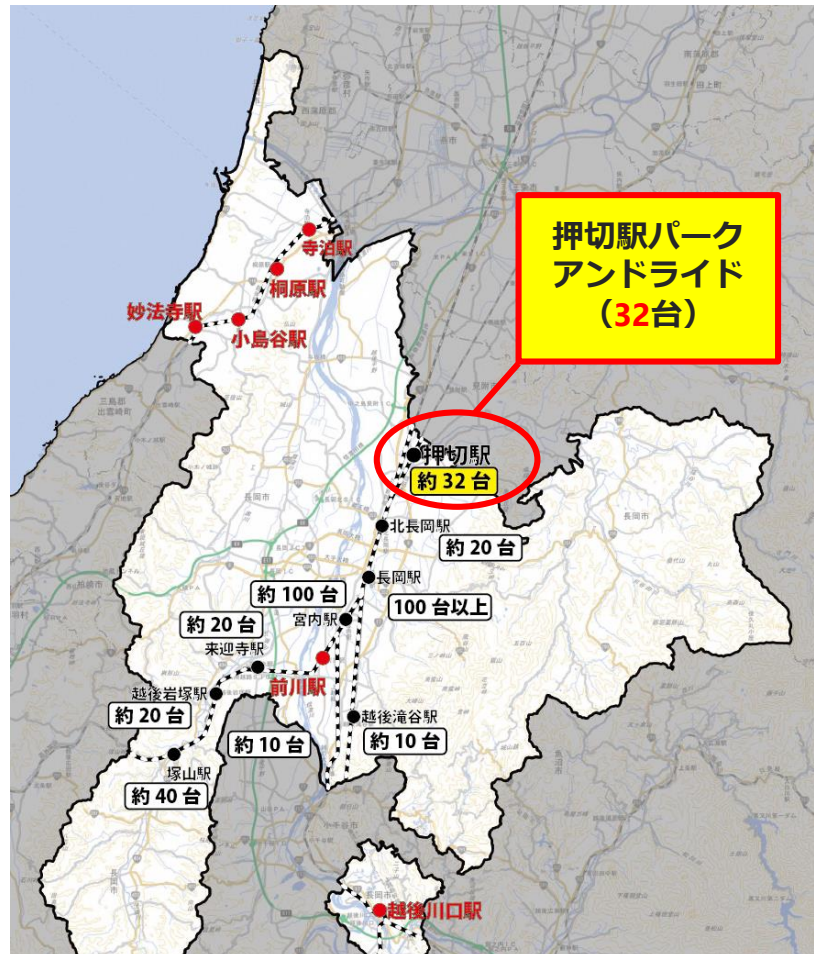
- 幹線道路の整備と併せて、渋滞緩和対策の効果をより高めるため、公共交通の利用促進施策として、パークアンドライド駐車場整備を行い、鉄道利用者の増加を図る。
- 平成29年度末には8駅でパークアンドライド駐車場が整備され、公共交通機関の利用促進が図られた。
- さらに、中心部への車の流入が減少したことにより、渋滞緩和の効果にも期待できる。

▼パークアンドライド駐車場計画

市内鉄道駅	駐車場整備済駅数 (H29年度末)	本計画対象 整備駅数
14駅	8駅	1駅

※パークアンドライド用駐車場がない駅を優先的に駐車場を整備し、自動車から鉄道への転換を促進
(整備率57%)

事業箇所



【凡例】

黒字は整備済(8か所) 赤字は今後整備予定(6カ所)

※駐車場台数は、駅から約300m圏内に設置されている駐車場を対象とし、民営による月極駐車場も含む。

事業実施例⑥

押切駅パークアンドライド駐車場整備事業【駐車場整備】

概要

- 事業内容：駐車場整備（32台）、駐輪場整備（200台）
- 事業期間：平成24年度～平成26年度

整備前



整備後



評価結果の内容について

成果の達成度

数値指標の結果

目標を定量化する指標								
指 標		従前値		目標値		評価値		達成度
			基準 年度		目標 年度		評価 年度	
指標 1	通勤時間帯における走行速度の平均値 (km/h)	26.9 km/h	H22 当初	32.3 km/h	H29 末	30.4 km/h	H30	△
指標 2	道路実延長の割合 (%)	100%	H22 当初	101%	H29 末	101%	H29 末	○
指標 3	除雪延長の割合 (%)	58.1%	H22 当初	58.1%	H29 末	59.4%	H29 末	○
指標 4	市道における交通事故 件数の割合 (%)	13.8%	H22 当初	9.1%	H29 末	6.2%	H29 末	○

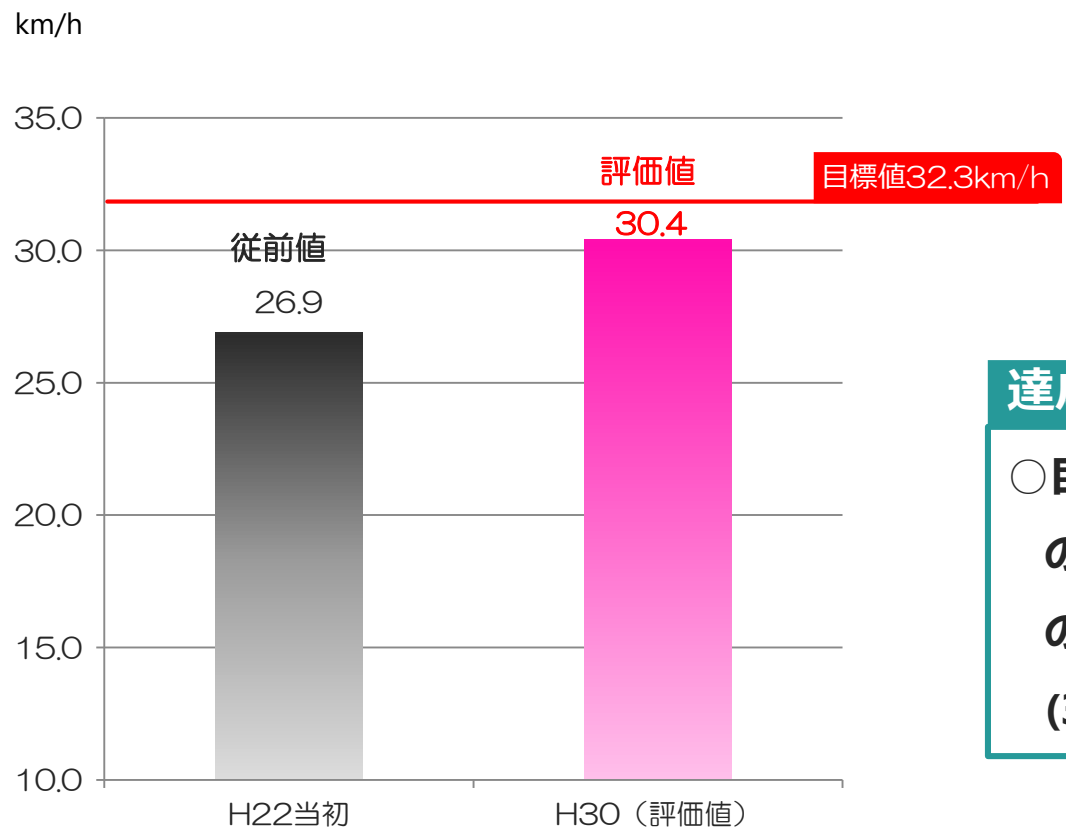
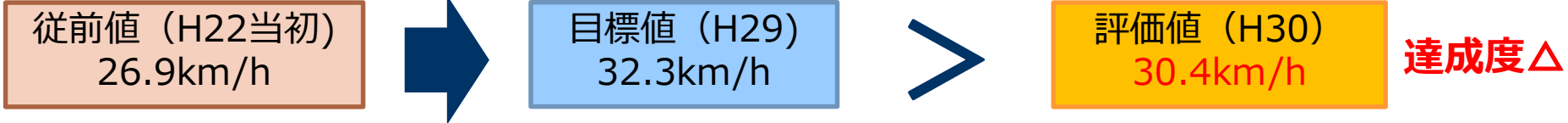
目標達成度の凡例：○ 評価値が目標値を上回った場合

△ 目標達成はしていないものの、近年の傾向よりは改善していると認められる場合

指標 1 :通勤時間帯における走行速度の平均値


意見聴取事項

長岡市内の信濃川橋梁（与板橋～越路橋）の通勤時間帯における走行速度の平均値



達成度

○ 目標達成には至らなかったものの、道路整備により信濃川橋梁の走行速度が従前値より約13% (3.5km/h) 向上した。



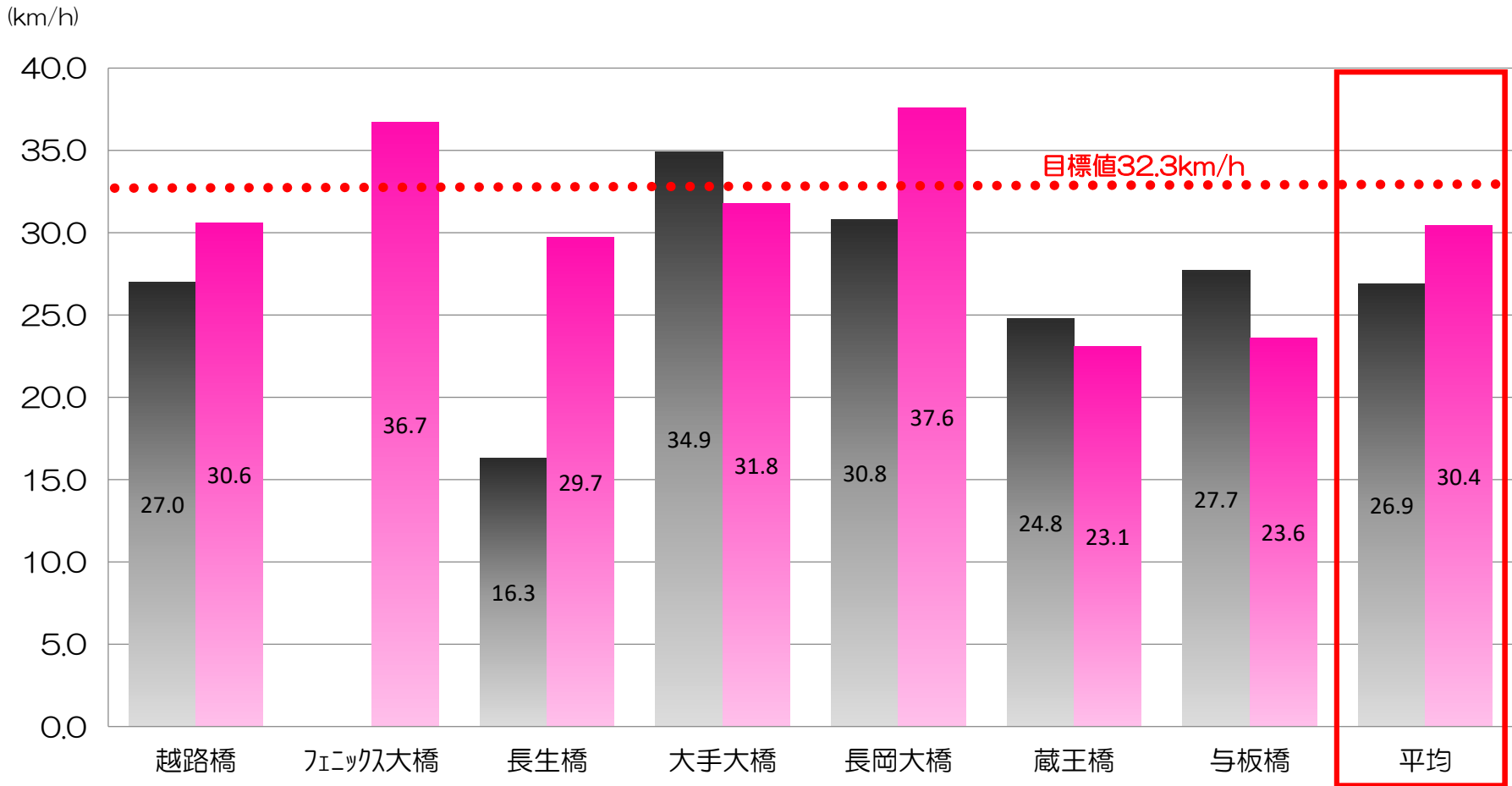
※目標値・評価値はフェニックス大橋を含む7橋の平均値

指標 1 :通勤時間帯における走行速度の平均値

意見聴取事項

参考1) 橋りょう毎の通勤時間帯における走行速度の平均値

■ H22当初 ■ H30(評価値)



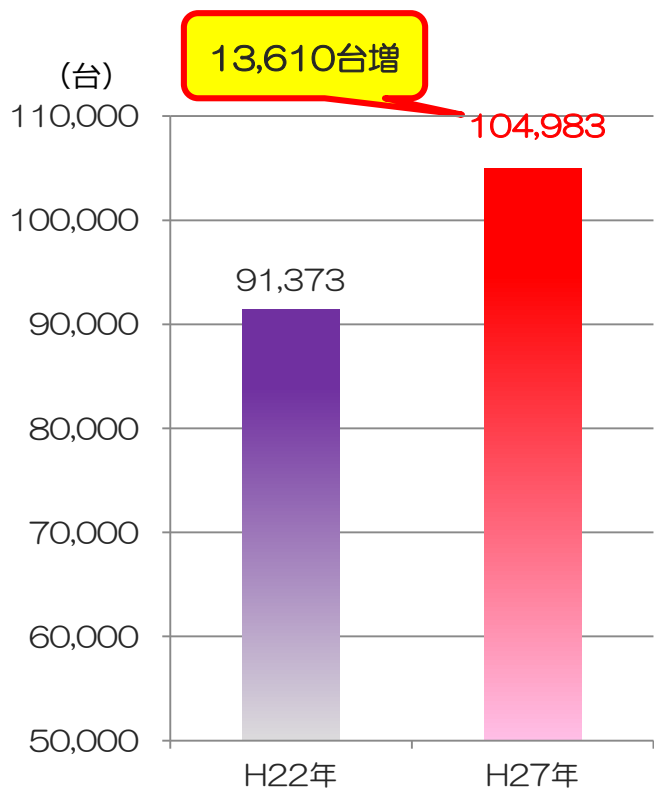
※平均はフェニックス大橋含む7橋の平均値

指標 1 :通勤時間帯における走行速度の平均値

意見聴取事項

参考2) 道路交通センサスによる交通量の比較

長岡市内の信濃川橋梁（与板橋～越路橋）における12時間交通量



- 平成22年から平成27年の交通量を比較すると、橋りょう部全体において13,610台（約15%増）の交通量が増えている。
- 一方、走行速度は平成22年に比べ向上しているため、左岸バイパスやフェニックス大橋などの道路整備により、交通量増加に対して必要な道路ネットワークの整備を進んだため、渋滞緩和の効果がみられる。
- また、信濃川を渡河する東西のアクセス性が向上したため、信濃川流域および市中心部への利便性が向上し、商業施設や物流、地域の活性化へと繋がった。

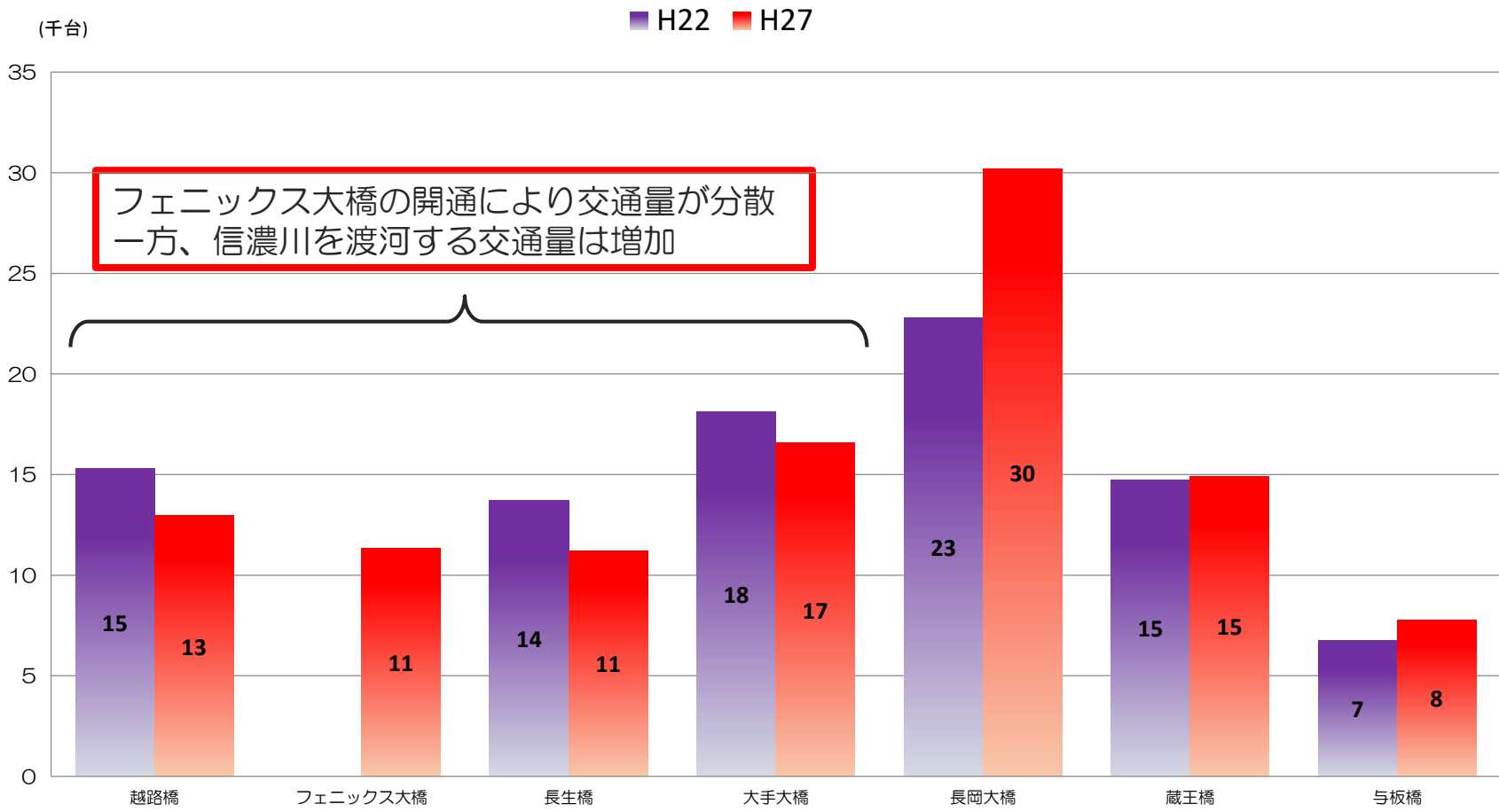
※道路交通センサス・・・日本全国の道路と道路交通の基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査。

指標 1:通勤時間帯における走行速度の平均値

意見聴取事項

参考3) 道路交通センサスによる交通量の比較

長岡市内の信濃川橋梁（与板橋～越路橋）における12時間交通量



指標2:市道の道路整備延長の割合

意見聴取事項

現況の市道実延長に対する計画最終時の実延長の割合（整備率）

従前値 (H22当初)
100% (3,471km)

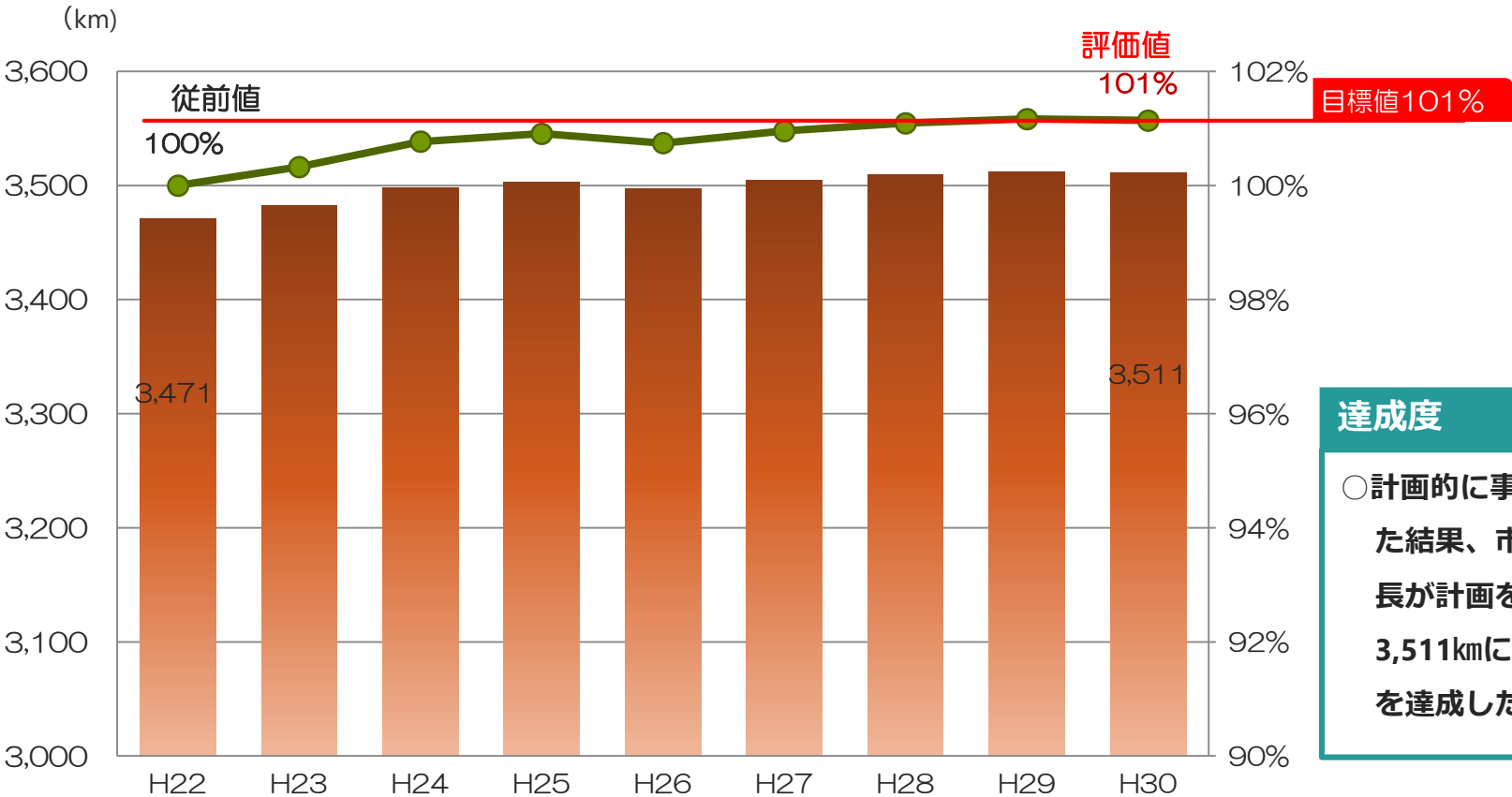


目標値 (H29)
101% (3,504km)



評価値 (H30.4.1)
101% (3,511km)

達成度○



達成度

○ 計画的に事業を実施した結果、市道の整備延長が計画を7km上回る3,511kmに増加し、目標を達成した。



出典:長岡市道路管理課

指標3:市道の実延長に対する除雪延長の割合

意見聴取事項

市道の実延長に対する除雪延長の割合

従前値 (H22当初)
58.1%
(2015.6km)

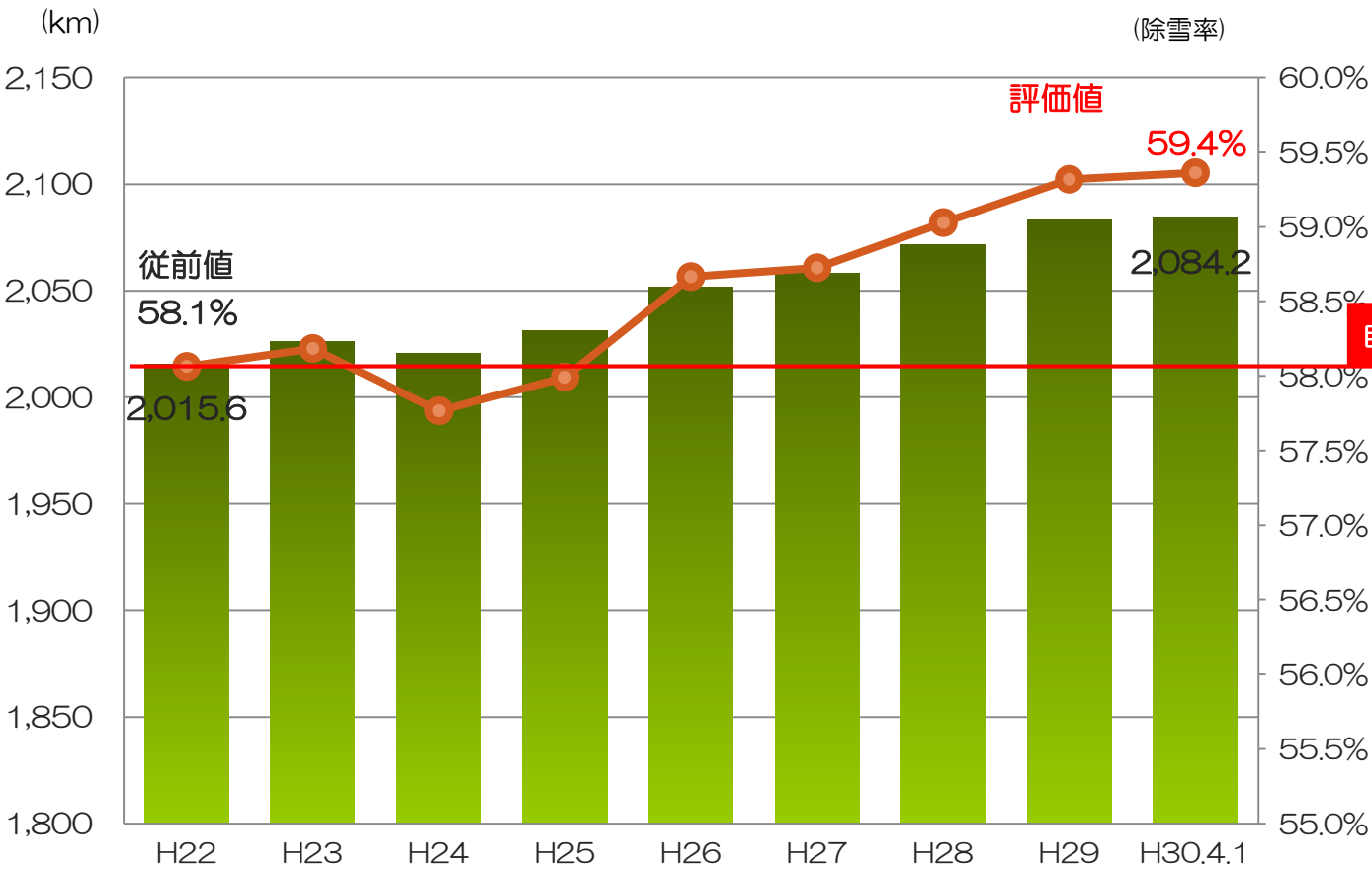


目標値 (H29末)
58.1%
(2035.8km)



評価値 (H29末)
59.4%
(2084.2km)

達成度○



目標値 : 58.1%

達成度

○新たに整備された道路についても、除雪計画に基づき適切に機械除雪を行った結果、除雪延長割合が増加し、目標を達成した。



出典:長岡市道路管理課

指標4:市道における交通事故件数の割合

意見聴取事項

市道の実延長に対する市道における交通事故件数の割合

従前値 (H22当初)
13.8% (480件)

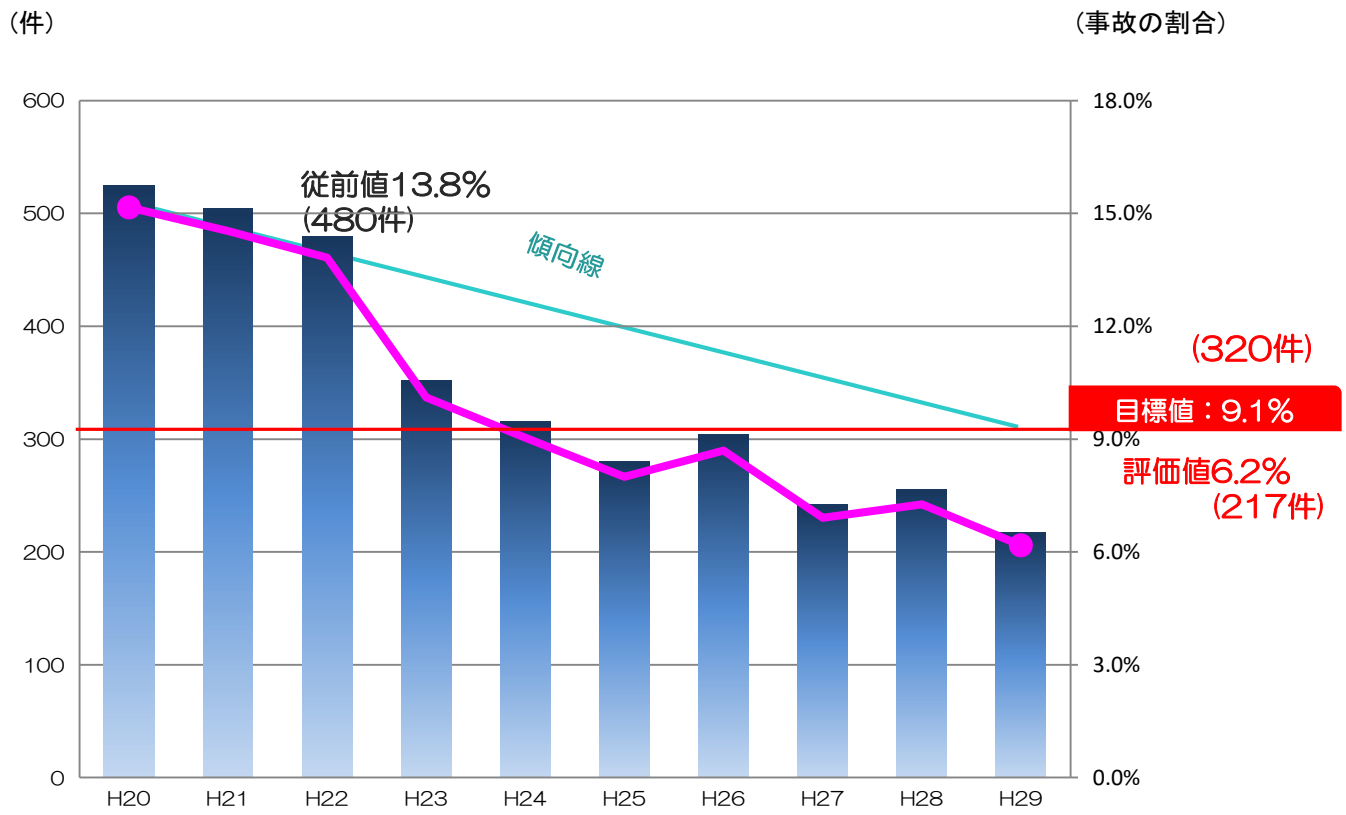


目標値 (H29末)
9.1% (320件)



評価値 (H29末)
6.2% (217件)

達成度○



達成度

○交差点改良や歩道整備などの道路整備事業の推進のほか、バス停留所上屋整備やパークアンドライド事業などで公共交通の利用促進を進めたことにより、道路交通の安全性が高まり、市道における交通事故件数の減少に繋がった。



出典:長岡市統計年鑑

事業の効果発現要因の整理

意見聴取事項

番号	要素となる事業名	指標1	指標2	指標3	指標4
		走行速度	道路整備実延長	除雪延長	交通事故件数
26-A1	【道路改良】 (1) 栃尾山田土ヶ谷本津川線		◎	◎	◎
26-A2	【道路改良】 (他) 日越51号線ほか	◎	◎	◎	◎
26-A3	【除雪】 (1) 東幹線1号線ほか	○		◎	◎
26-A4	【歩道整備】 (他) 寺泊90号線				◎
26-A5	【道路改良】 (他) 日越52号線ほか ※	○	◎	◎	◎
26-A6	【区画整理】 上条高畑土地区画整理事業 (都) 上条町前田線外		◎	◎	◎
26-A7	【道路改良】 (2) 東幹線84号線		◎	◎	◎
26-A9	【道路改良】 (他) 日越64号線ほか	○	◎	◎	◎
26-A10	【道路改良】 (他) 東幹線21号線ほか		◎	◎	◎
26-A11	【道路改良】 (1) 越路817号線		◎	◎	◎
26-A12	【バス停上屋整備】 (他) 上川西312号線ほか	◎			○
26-A13	【道路改良】 (他) 788号線	◎			◎
26-A14	【道路改良】 (1) 東幹線78号線ほか ※		◎	◎	◎
26-C1	【駐車場整備】 押切駅パークアンドライド駐車場整備事業	◎			○
26-C3	【救急車購入】 高機能化(救急救命仕様)救急車購入事業	◎			○
26-C4	【防犯灯設置】 長岡市防犯灯設置補助事業(通学路以外)				◎
26-C7	【消雪パイク設置補助】 長岡市消雪施設設置補助	○		◎	◎

※供用開始後、関連する指標の効果発現に結び付くもの

凡例：◎直接的に貢献 ○間接的に貢献

今後の社会資本整備について

今後の社会資本整備の方策

今後の社会資本整備の方策

事業前の課題	達成されたこと（効果）・残された課題		効果持続方策 改善方策	今後予定している事業
◆広域幹線道路網の構築	達成されたこと	<ul style="list-style-type: none"> ◆日越51号線（左岸バイパス）をはじめ、広域的な幹線道路の整備が進み、都市間を結ぶ道路ネットワークの強化が図られた。また、交通が分散し、移動の円滑化、渋滞の緩和が図られた。 ◆区画整理事業、幹線道路の整備が進み、市民生活の利便性が向上した。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆長岡都市圏内の連携強化や、各地域の生活を支える重要な役割を担う道路は計画的に整備する。 ◆社会情勢の変化に注視し、優先順位等の計画見直しを的確に行う。また、効果的な財源確保に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・左岸バイパス南北延伸 ・西部丘陵地区工業団地の関連道路 ・北スマート流通産業団地アクセス道路整備 <p style="text-align: right;">等</p>
	残された課題 新たな課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆山田土ヶ谷本津川線など事業継続中の箇所がある。今後、さらなる、ネットワーク強化に向け、計画的、効率的な事業の推進が必要である。 		

今後の社会資本整備の方策

事業前の課題	達成されたこと（効果）・残された課題		効果持続方策 改善方策	今後予定している事業
<p>◆安全で快適な市民生活の確保 (渋滞緩和、交通安全対策)</p>	達成されたこと	<ul style="list-style-type: none"> ◆各地域の生活を支える道路基盤の整備が進み、高次・救急医療施設、工業団地、観光施設へのアクセス確保や利便性が向上した。また、交通が分散し、移動の円滑化、渋滞の緩和が図られた。 ◆交差点改良や歩道整備、パークアンドライド駐車場整備やバス停整備などの公共交通の利用促進施策により、渋滞の緩和が図られるとともに、交通事故件数が減少した。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆国、県、警察等と連携した渋滞対策の検討、実施、効果検証の実施 ◆パークアンドライドやバス停の環境整備などの計画的な整備 ◆ノーマイカーデー等のソフト施策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライド駐車場整備 ・バス停上屋整備 ・バイパス整備等の交通円滑化対策 ・ノーマイカーデーの継続実施 <p style="text-align: right;">等</p>
	残された課題 新たな課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆フェニックス大橋に隣接する越路橋、長生橋では大幅に渋滞が緩和した一方、蔵王橋では依然として渋滞が発生している。 ◆北スマートIC周辺など、今後、交通需要が見込まれる路線では、継続した渋滞緩和施策が必要である。 ◆パークアンドライド駐車場整備やバス停整備などの公共交通の利用促進施策も継続して行う必要がある。 		

今後の社会資本整備の方策

事業前の課題	達成されたこと（効果）・残された課題		効果持続方策 改善方策	今後予定している事業
◆雪国の特性に配慮した環境整備の推進	達成されたこと	<ul style="list-style-type: none"> ◆機械除雪と消雪パイプを組み合わせ、地域の実情に合わせた除雪計画により、冬期の円滑な交通確保が図られた。 ◆目標に掲げたサービス水準を上回ることができた。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆社会情勢に応じた除雪体制の確立（包括的管理委託の導入） ◆除雪体制の維持に向けた取り組み（オペレーターの育成、IT化など） ◆地元消雪パイプ設置への継続支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路除雪 ・消雪パイプ設置補助 <p style="text-align: right;">等</p>
	残された課題 新たな課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆道路延長の増加に伴い、新規除雪路線が生じるため、運転手の不足や除雪事業者の撤退など、除雪体制の維持に向けた取り組みが必要。（担い手の育成、IT機械導入など） 		