

1 調査名称：五泉市総合都市交通体系調査

2 調査主体：五泉市

3 調査圏域：五泉都市圏

4 調査機関：平成 29 年度～平成 30 年度

5 調査概要：

本調査は新潟県の定める新潟県都市計画道路見直しガイドラインに基づき、住民参画による検証、地域に即した道路構造の適用、都市計画道路見直し素案の検証および作成、道路の概略設計、関係機関との協議資料作成等を行なうものである。

調査対象は、五泉市内の長期未着手道路の 15 路線とする。

## I 調査概要

1 調査名称：平成 29 年度 五泉市都市計画道路見直し業務委託

### 2 報告書目次

第 1 章 業務の概要	1-1
第 2 章 住民参画による検証	2-1
2.1 住民参画方法の検討	2-2
2.2 実施内容	2-3
第 3 章 地域に即した道路構造の適用	3-1
3.1 対象路線	3-2
3.2 幅員の検討	3-2
第 4 章 都市計画道路見直し素案の検証・作成	4-1
4.1 都市計画道路見直しの基本方針	4-2
4.2 都市計画道路見直し（案）	4-5
第 5 章 道路の概略設計	5-1
5.1 概略設計	5-2
5.2 交差点図の作成	5-15
第 6 章 関係機関との協議用資料作成	6-1
第 7 章 住民参画資料作成	7-1
7.1 説明用資料の作成	7-2
7.2 説明用配布資料の作成	7-24

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

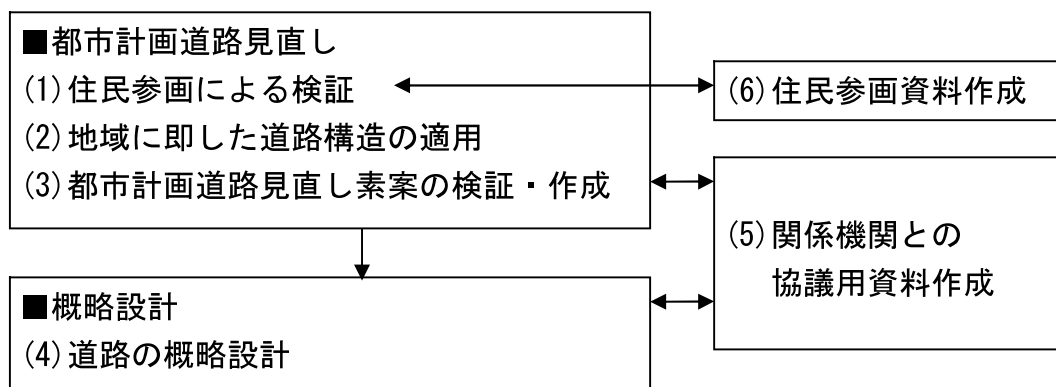
五泉市における都市計画道路の中には、都市計画決定から40年以上経過しているにもかかわらず、事業が未着手の路線が複数ある。近年、市町村合併や防災、人口減少、少子高齢化および地球環境問題といった社会的背景や、道路特定財源問題など、道路を取り巻く情勢が大きく変化する中で、新市となり数年が経過した今、効率的・効果的な都市計画道路網に見直す時期にある。

また、長期にわたる法規制は、五泉市のまちづくりはもとより、地権者など市民の土地の利活用にも制限を与えている。

このような背景から、本業務は、新潟県都市計画道路見直しガイドライン（以下「ガイドライン」という）に準じ、道路交通やまちづくりの現状、将来計画を踏まえ、長期未着手の都市計画道路について計画の継続あるいは変更の方針を明確にし、五泉市における都市計画道路の見直し案を策定するものである。

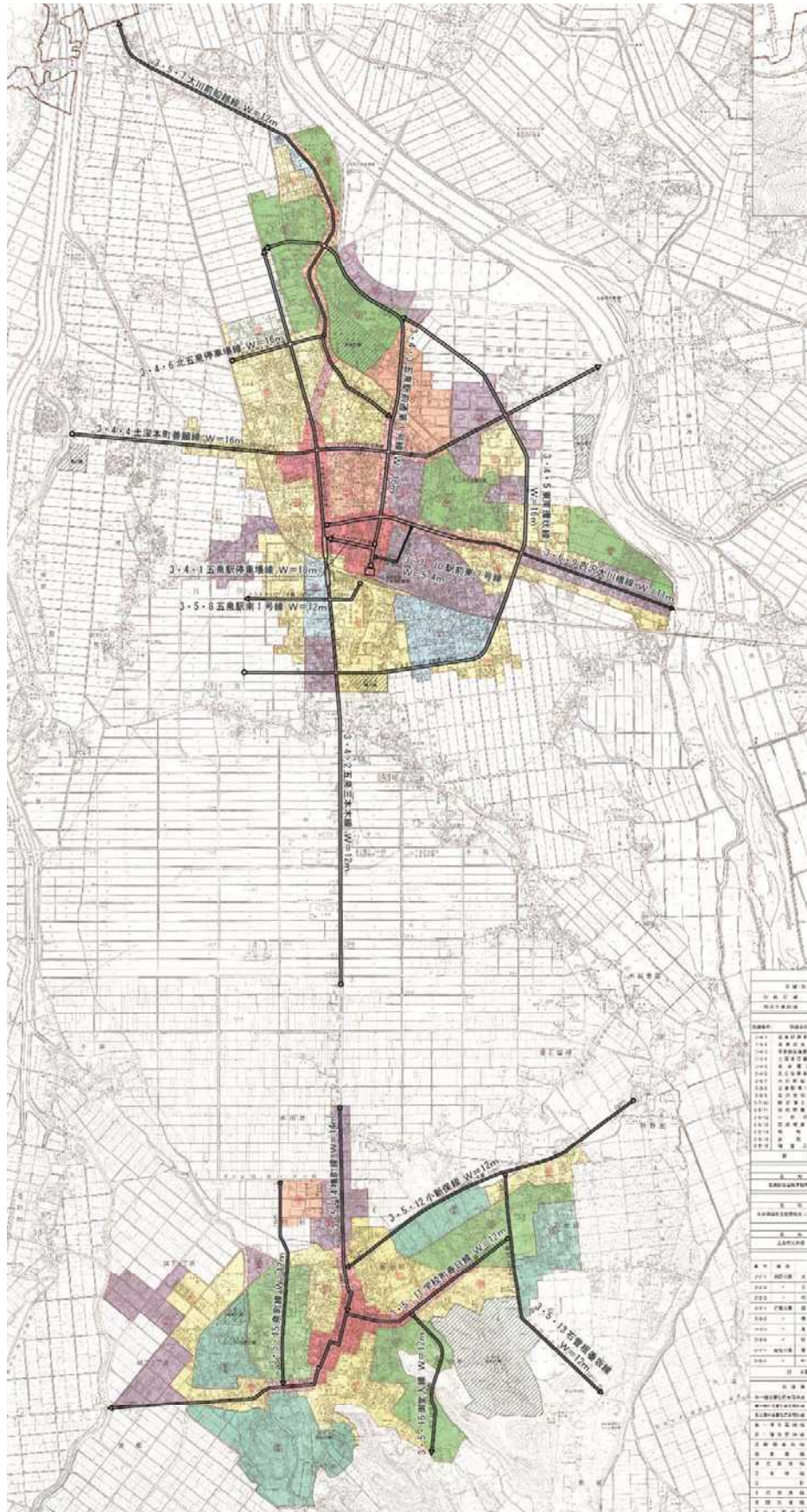
なお、平成29年度の業務においては、平成23～24年度における検討結果をうけ、都市計画道路見直し素案を検証する。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

【対象範囲：五泉市全域】



## 4 調査成果

## 1. 都市計画道路の現状

## 1.1 都市計画道路の整備状況

- 五泉市の都市計画道路は16路線あり、4路線が改良済となっている。  
 ○五泉市の都市計画道路のうち、未着手区間を有する路線（12路線）は、いずれも都市計画決定から、20年以上経過しており長期未着手都市計画道路となっている。

表 都市計区道路の決定と整備状況(H28.3.31現在)

路線番号	路線名	車線数	幅員(m) (代表幅員)	延長(m)	改良済延長(m)	改良率(%)	事業中延長(m)	未着手延長(m)	決定年月日	最終決定年月日
3.4.1	ごせんえきていしやじょうせん 五泉駅前停車場線	2	18	460	460	100.0	0	0	S24.3.31	S50.2.7
3.4.2	ごせんさんぼんぎせん 五泉三本木線	2	12~18 (12)	4,640	690	14.9	0	3,950	S24.3.31	S50.2.7
3.4.3	ごせんえきまえどおりだいいちごうせん 五泉駅前通第1号線	2	16~18 (16)	2,570	2,570	100.0	0	0	S24.3.31	S50.2.7
3.4.4	どぶけほんちやうぜんがんせん 土深本町善願線	2	12~16 (16)	3,470	0	0.0	0	3,470	S40.12.21	S50.2.7
3.4.5	とうなんかんじやうせん 東南環状線	2	16	4,040	1,390	34.4	0	2,650	S40.12.21	H26.12.19
3.4.6	きたごせんていしやじょうせん 北五泉停車場線	2	16	1,280	560	43.8	0	720	S40.12.21	S50.2.7
3.5.7	おおかわまえふなこしせん 大川前船越線	2	12	3,030	0	0.0	0	3,030	S40.12.21	S50.2.7
3.5.8	ごせんえきみなみいちごうせん 五泉駅南1号線	2	12~16 (12)	750	110	14.7	0	640	S40.12.21	S50.2.13
3.6.9	よしざわたがわぼしせん 吉沢太川橋線	2	11~18 (11)	2,260	2,260	100.0	0	0	S40.12.21	S50.2.7
3.7.10	えきまえひがしにごうせん 駅前東2号線	—	5.45~9 (5.45)	390	390	100.0	0	0	S25.3.31	S50.2.13
3.5.11	がっこうちやうかすがせん 学校町春日線	2	12	3,030	430	14.2	0	2,600	S50.10.24	S59.1.17
3.5.12	こしんぼせん 小新保線	2	12	2,060	0	0.0	0	2,060	S50.10.24	—
3.5.13	いしぞねばんざかせん 石曾根番坂線	2	12	1,620	0	0.0	0	1,620	S50.10.24	—
3.5.14	よこまちせん 横町線	2	14	1,290	610	47.3	0	680	S50.10.24	—
3.5.15	いずみちやうせん 泉町線	2	12	1,290	0	0.0	0	1,290	S50.10.24	—
3.5.16	みどういりせん 御堂入線	2	12	970	0	0.0	0	970	S50.10.24	—
<b>合計</b>	<b>16路線</b>			<b>33,150</b>	<b>9,470</b>	<b>28.6</b>	<b>0</b>	<b>23,680</b>		

注) 最終決定年月日は、都市計画区域の統合に伴う路線番号の変更等(H19.8.7)を除く

## 【各延長の定義】

決定延長 : 都市計画決定された延長

改良済延長 : 以下の区間の延長の合計

○道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長

○事業の区間については、事業決定区間の全体事業費に対する当該年度末換算完成延長

事業中延長 : 事業認可を受けた道路延長(工事中延長ではない)

未着手延長 : 未着手区間の延長

出典) 新潟県 : 新潟県の都市計画(資料編)



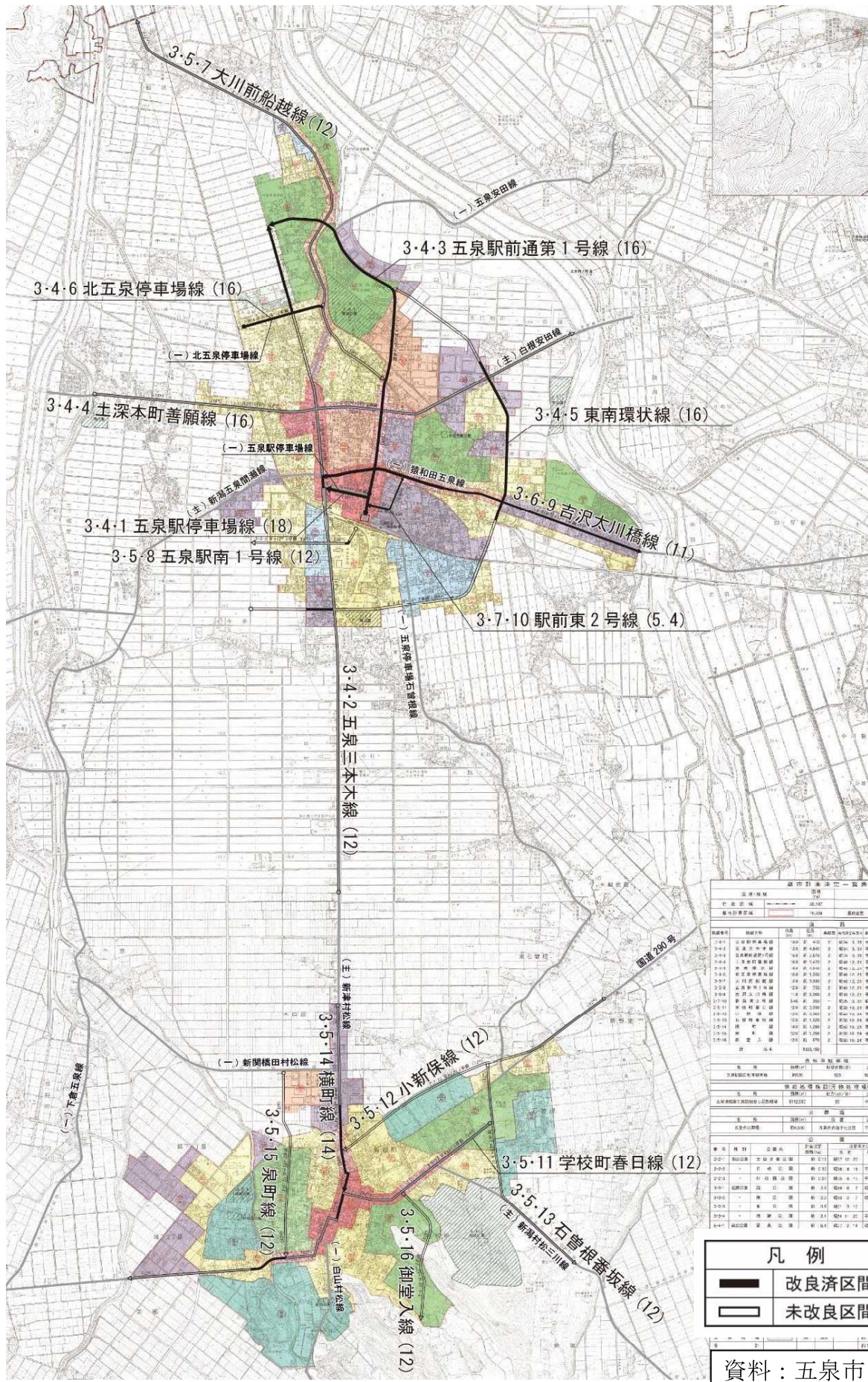


図 都市計画道路の整備状況 (H28.3.31 現在)



## 2. 都市計画道路の見直し（案）

### 2.1 都市計画道路見直しの基本方針

#### (1) 基本方針

○都市計画道路の見直しは、以下の基本方針に従い検討した。

#### (1) 見直し対象とする路線の選定

○全ての未着手区間を、見直し検討路線とする。



#### (2) 見直しの基本方針

○都市計画道路の見直しは、都市計画道路の「必要性」と「事業可能性」の観点から検討する。

##### ①必要性

##### 【検討ポイント】

○道路交通状況やまちづくりの状況が変化するなかで、都市計画道路の必要性が低下していないか、また、新たなネットワークの設定の必要はないか。

##### 【検討の視点】

- 1) 交通機能……………道路ネットワーク形成機能、渋滞緩和機能、生活交通機能（歩行者等）
- 2) 都市環境機能……沿道の市街化の進展状況への対応
- 3) 都市防災機能……緊急輸送道路の機能確保、消防活動困難区域の解消
- 4) 収用空間機能…幹線的な供給処理施設の整備計画の有無
- 5) 市街地形成機能…土地区画整理事業・再開発事業の有無

##### ②事業可能性

##### 【検討ポイント】

○土地利用やまちづくりの考え方、地域社会等の事業環境とともに、事業可能性が低下していないか。

##### 【検討の視点】

- 1) 現地状況……公共公益施設、歴史・文化施設、自然環境・地域資源への影響
- 2) 施工面……………鉄道との立体交差等の道路構造物を含む箇所の有無
- 3) 社会状況……地域コミュニティ、既存市街地、住民主体のまちづくりへの影響、沿道住民からの廃止・変更の要望

○上記の視点に従い、必要性の低下している路線や事業実施にむけて支障がある路線について見直しを進める。

注) 直ちに廃止等の見直し(案)の決定が困難な区間は、継続とし引き続き検討を行う。

例 1) 見直し後の道路網のあり方検討(代替路の確保)等に時間を要する路線

例 2) 都市計画道路の区域に関する道路整備事業の予定がある路線



## 2.2 都市計画道路見直し（案）

都市計画道路の見直し方針に従い、都市計画道路の「必要性」、「事業可能性」の検討結果をまとめ、都市計画道路の見直し(案)を検討した。検討結果を下表に示す。

表 必要性・事業可能性のまとめと見直し案を検討

路線番号	路線名	必要性 (☆向上 ▲低下)	事業可能性 (▲支障要因あり)	見直し案 (必要性、事業可能性で▲が付いたもののみ理由を記載)
3.4.2	ごせんさんぽんぞんせん 五泉三本木線	☆五泉市街地の南北幹線として、あるいは五泉市街地～村松市街地間を連絡する道路として、必要性が向上している。 ☆J R磐越西線の踏切道の円滑性・安全性向上のため、鉄道立体交差化が期待される。 ☆蒲原鉄道の代替バス運行ルートとして、円滑性向上が期待される。 ☆第2次緊急輸送道路の機能を確保するなど、都市防災に資する路線として期待される。	▲J R磐越西線との立体交差があり、一般部よりも整備費を要する。	一【継続】 〔起点～3・5・14 横町線〕 ・新たに都市計画決定することも考えられるが、用地確保において民間用地(蒲原鉄道跡地)を購入することとなる。蒲原鉄道廃線(平成11年10月)以降、跡地を民間が購入している状況において、更に道路用地として購入することは困難のため、今回は新規都市計画決定を見送る。 〔3・4・4 土深本町善願線～3・4・6 北五泉停車場線〕 ・市街地の中心部を南北に結ぶとともに新潟市方面へのアクセス路線として当該区間の必要性は高いが、現計画線を整備することは時間と費用、沿線の地域コミュニティへの影響が大きいため、困難である。また、代替となる(主)新津村松線を新たに都市計画決定することも考えられるが、現状の自動車交通量において歩行者の安全性を確保する上では現道(W=8.3～8.9m)を拡幅する必要があり、沿道への影響も大きい。そのため、周辺の交通量が増加する3・4・5 東南環状線の整備や(市)三本木中野3号線のJR磐越西線の交差部の整備後の交通状況を踏まえての見直しとする。
3.4.4	どろけほんちようせん 土深本町善願線	☆J R磐越西線との交差区間において、交通容量が低いために混雑が発生している。 ☆J R磐越西線の踏切道に自動車交通と歩行者交通が集中し、円滑性・安全性の緩和が必要となっている。また、「通学路要対策踏切」に指定されている。 ☆高速バスの運行がなされ、バス交通の円滑化やバス利用者環境の整備の必要がある。 ☆第2次緊急輸送道路の機能を確保するなど、都市防災に資する路線として期待される。	▲J R磐越西線との立体交差があり、一般部よりも整備費を要する。 ▲J R磐越西線との交差区間の周辺において、地元から幅員の見直しもしくは廃止の要望がある。その理由として、地域のイベント(お祭り)への影響がある。	▲【一部幅員変更】 〔(市)安出船越線～3・4・2 五泉三本木線〕 ・「通学路要対策踏切」である金津街道踏切は、「緊急に対策の検討が必要な踏切」として国土交通省から指定されている。整備の方法として、現計画のまま立体化(高架構造物)による整備は、沿道南北方向の分断や、現況より減少する交通量に対する事業費などを踏まえ、立体化ではなく現道拡幅として、都市計画変更を行う。 ・合わせて、沿線は概ね第一種住居地域に指定されており、住宅系の建物が多く、歩行者交通量が多くなるような商業系の建物はほとんどないことから、計画幅員を16mから14mに変更する。
3.4.5	とうなんかんじようせん 東南環状線	☆並行する(一)五泉停車場石曾根線の円滑性・安全性向上のため、鉄道立体交差部の整備が期待される。	▲J R磐越西線との立体交差があり、一般部よりも整備費を要する。	一【継続】 ・平成26年に都市計画変更を実施したため、継続とする。
3.4.6	きたごせんていしやじようせん 北五泉停車場線	周辺状況に大きな変化はなく、必要性は変化していない。	▲計画区域に地域資源の桜並木があり、道路整備の際は伐採となる。	▲【一部廃止】 〔3・5・7 大川前船越線～終点(3・4・3 五泉駅前通第1号線)〕 ・当市においては、地域資源を活かしたまちづくりを進めている。当該区間においては、沿道に桜並木があり当該道路を整備する場合に移植や伐採となることや、沿道の用水路への対応、沿道との高低差があるため、整備後の沿道利用がしにくいなどがあるため、廃止とする。
3.5.7	おおかわりまへみなこしせん 大川前船越線	☆第2次緊急輸送道路の機能を確保するなど、都市防災に資する路線として期待される。	特になし。	一【継続】 ・五泉市中心部と新潟市方面を結ぶ幹線道路であり、第2次緊急輸送道路にも指定されている路線であるため、継続とする。
3.5.8	ごせんまきみなないちごうせん 五泉駅南1号線	☆当該道路の道路下空間に、下水道の幹線(南部1号汚水幹線)を整備しており、周辺および沿線の下水道整備を進める役割を担っている。	特になし。	一【継続】 ・五泉駅南口から3・4・2 五泉三本木線をつなぐ駅アクセス道路の役割と、五泉駅南部の沿線開発に資する路線であるため、継続する。

3.5.11	がっこうちようかすぶせん 学校町春日線	☆蒲原鉄道の代替バス運行ルートとして、円滑性向上が期待される。 ☆第2次緊急輸送道路の機能を確保する路線として期待される。	特になし。	-【継続】 ・村松地区の中心部を東西に連絡するとともに、加茂市方面と連絡する路線である。第2次緊急輸送道路にも指定されており、路線の重要度が高いため継続とする。
3.5.12	こしんぼせん 小新保線	▲周辺地区の市街化が進展せず、必要性が低下している。 ☆第2次緊急輸送道路の機能を確保する路線として期待される。	特になし。	-【継続】 ・沿道の市街化が進展せず必要性が低下している。しかし、代替となる道路がないことや、一方、当該道路の道路整備の実現性が低いことから、引き続き検討することとし、継続とする。
3.5.13	いしぞねほんごかせん 石曽根番坂線	周辺状況に大きな変化はなく、必要性は変化していない。	特になし。	-【継続】 ・村松地区の東部を南北方向に結んでいる路線である沿線には、村松公園や村松体育館など、公共施設もあることから、継続する。
3.5.14	よこまちせん 横町線	☆蒲原鉄道の代替バス運行ルートとして、円滑性向上が期待される。 ☆第2次緊急輸送道路の機能を確保する路線として期待される。	特になし。	-【継続】 ・村松地区と五泉地区を結び、第2次緊急輸送道路に指定されるなど重要な幹線道路であるため、継続する。
3.5.15	いづみちようせん 泉町線	周辺状況に大きな変化はなく、必要性は変化していない。	特になし。	-【継続】 ・村松地区の中心部に位置し、平行する3・5・14横町線、3・5・11学校町春日線を補完する役割を担う。沿線には村松支所もあり、周辺に広幅員の道路がないことから、防災機能上も必要な路線であるため、継続する。
3.5.16	みどういんせん 御堂入線	▲周辺地区の市街化が進展せず、必要性が低下している。	▲計画区域に山地があり、道路整備に伴う開削により環境保全に影響を与える可能性がある。	▲【全線廃止】 計画時は、市街地の拡大を想定し住宅地の幹線道路として計画されていたと考えられるが、沿道の市街化が進展せず、今後も市街化の見込みがないことから必要性が低下しているうえ、ネットワーク特性を考慮すると道路単独で整備しても利用交通は見込まれないため、廃止する。



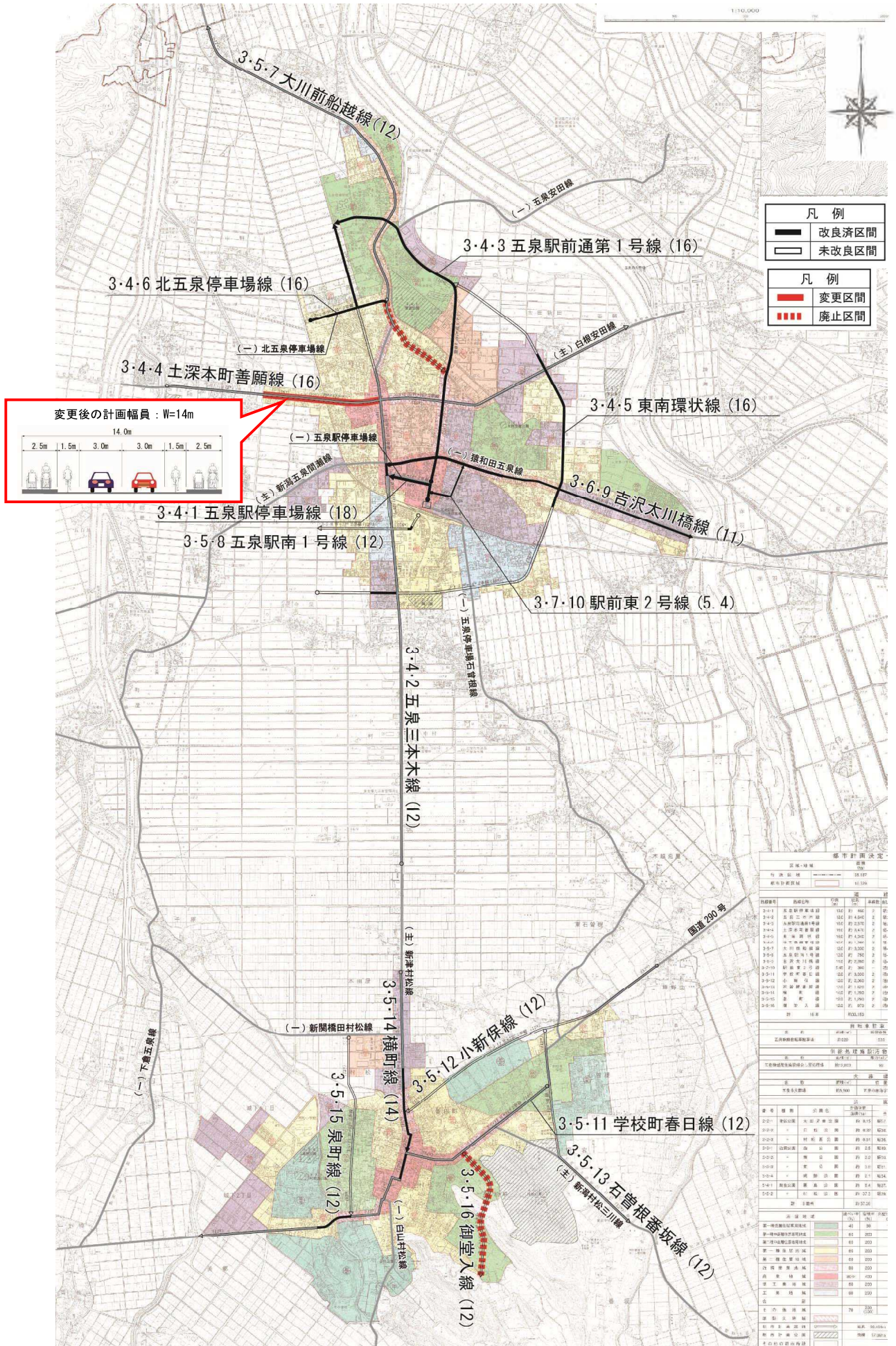


図 都市計画道路の見直し(案)



### 3. 見直し案についての検証

各路線とも検証した結果、見直し案で問題ないと考えられる。

#### 【3・4・4 土深本町善願線】

視 点		コメント
計画決定時の理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通機能を確保するために、安全対策を含め、JR との立体交差で計画決定された。しかし、立体交差化の事業が見込めない中で、「緊急に対策が必要な踏切」に指定されたことから、踏切安全対策の実施に合わせ、計画変更を行う。</li> </ul>
道路ネットワーク	将来交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺の道路整備により、約 3,100 台/日の交通量となり、問題はない。</li> </ul>
	自転車走行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.5mの路肩を整備するため、自転車走行空間を確保できるため、問題はない。</li> </ul>
	通学路	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道を確保し、通学路を維持できるため、問題はない。</li> </ul>
地域に即した道路構造	歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道を確保し、歩行者の安全対策を実施するため、問題はない。</li> </ul>
	停車需要	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線は住居系の建物が多いため、停車需要は少なく、問題はない。</li> </ul>
防災機能	消防水利	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員縮小であるが、道路幅員が確保されているため、緊急輸送道路及び、消防活動に支障はない。</li> </ul>

#### 【3・4・6 北五泉停車場線】

視 点		コメント
計画決定時の理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通の円滑化を図るために、計画された路線であるが、3・4・5 東南環状線等の環状道路の整備により、五泉地区中心部の交通量が減少するため、問題はない。</li> </ul>
道路ネットワーク	将来交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>3・4・5 東南環状線等の環状道路の整備により、五泉地区中心部の交通量が減少するため、問題はない。</li> </ul>
	自転車走行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道の交通量が減少するため、車道混在で走行が可能な空間となるため、問題はない。</li> </ul>
	通学路	<ul style="list-style-type: none"> <li>現道と平行して位置している用水路の管理用通路（市道）が、歩行者も利用できる空間であるため、現道の自動車交通から分離できる区間があり、その他の区間は、歩行者の安全対策等を実施するため、問題はない。</li> </ul>
防災機能	消防水利	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部消防活動が困難な区域があるため、消防水利の設置を含め検討する必要がある。</li> </ul>



### 【3・5・16 御堂入線】

視 点		コメ ント
計画決定時の理由		<ul style="list-style-type: none"> <li>・村松地区の中心部と村松高校方面を結ぶ路線で、沿線の市街地開発を支援する路線として計画された。しかし、沿線の市街化が進まず、また今後も市街化の見込みがないことから、廃止として、問題はない。</li> </ul>
道路ネットワーク	将来交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路に負荷をかけることになるが、大きな負荷ではないため、問題はない。</li> </ul>
	通学路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道がないため、通学路の指定もない。また、郊外部からの通学路は、別経路で確保されており、問題はない。</li> </ul>
防災機能	消防水利	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の市街地がないため、問題はない。</li> </ul>