

1 調査名称：新発田市総合都市交通体系調査

2 調査主体：新発田市

3 調査圏域：新潟都市圏

4 調査期間：H22年度～H23年度

5 調査概要：

当市の都市計画道路は、古いもので昭和17年に当初決定されて以来、合計40路線を決定している。

しかし、実際の道路整備にあたっては、多額の費用と周辺住民の協力の下に実施されるため、都市計画決定以降、長期にわたって未着手（区間を含む）の都市計画道路が多く存在している。

これらの都市計画道路の中には、時間の経過の中で、少子高齢社会の進展や中心市街地の活性化への取組、地球環境への意識の高まりなどに伴い、市民の道路に対する意識が変化し、求められる機能、役割が変化したものもある。

また、それに加え、公共事業費の削減が進められており、効率的かつ効果的な道路整備が求められている。

これらの背景から「都市計画道路の見直し方針」を策定する。また、当市における都市内交通の目標を明らかにすることを目的とし、平成14年度に作成した「新発田市まちづくり交通計画」の改訂をあわせて行う。

I 調査概要

1 調査名 新発田市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

都計道見直し方針 【報告書】

1. 業務の概要
 - 1.1 業務の目的
 - 1.2 業務の概要
 - 1.3 業務の内容
2. 都市計画道路見直し方針作成
 - 2.1 評価カルテ案の再検討
 - 2.2 評価カルテの新規作成（新規2路線）
 - 2.3 市民アンケート用資料の作成
 - 2.4 庁内会議資料の作成
 - 2.5 長期未着手都市計画道路見直し方針案の作成
 - 2.6 関係機関及び市都市計画審議会等の協議資料作成
 - 2.7 パブリックコメント資料の作成
 - 2.8 関係機関等協議結果を反映させた見直し方針案の作成

まちづくり交通計画改訂版 【報告書】

1. 平成20年度版交通計画の時点修正
2. 関係機関等との協議資料の作成
3. まちづくり交通計画改訂案の作成
 - 3.1 計画策定の方針
 - 3.2 都市内幹線道路網計画
 - 3.3 交通ネットワーク計画
 - 3.4 道路と交通との連携の方針
 - 3.5 道路空間整備の方針

騒音予測調査 【報告書】

1. 検討の概要
 - 1.1 目的
 - 1.2 検討方法
2. 騒音予測の検証
 - 2.1 予測方法
 - 2.1.1 予測条件
 - 2.1.2 予測式
 - 2.1.3 環境保全目標の設定
 - 2.2 予測結果

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

本調査は、都市計画道路の一層の効率的・効果的な整備推進を図ることを目的とし、各路線を機能、上位計画との整合、事業の可能性等から多方面から評価し、今後ますます進展する高齢社会、人口減少などの社会情勢の変化に対応した望ましい都市計画道路網と、交通体系整備の指針となる交通計画を策定することを目的とする。

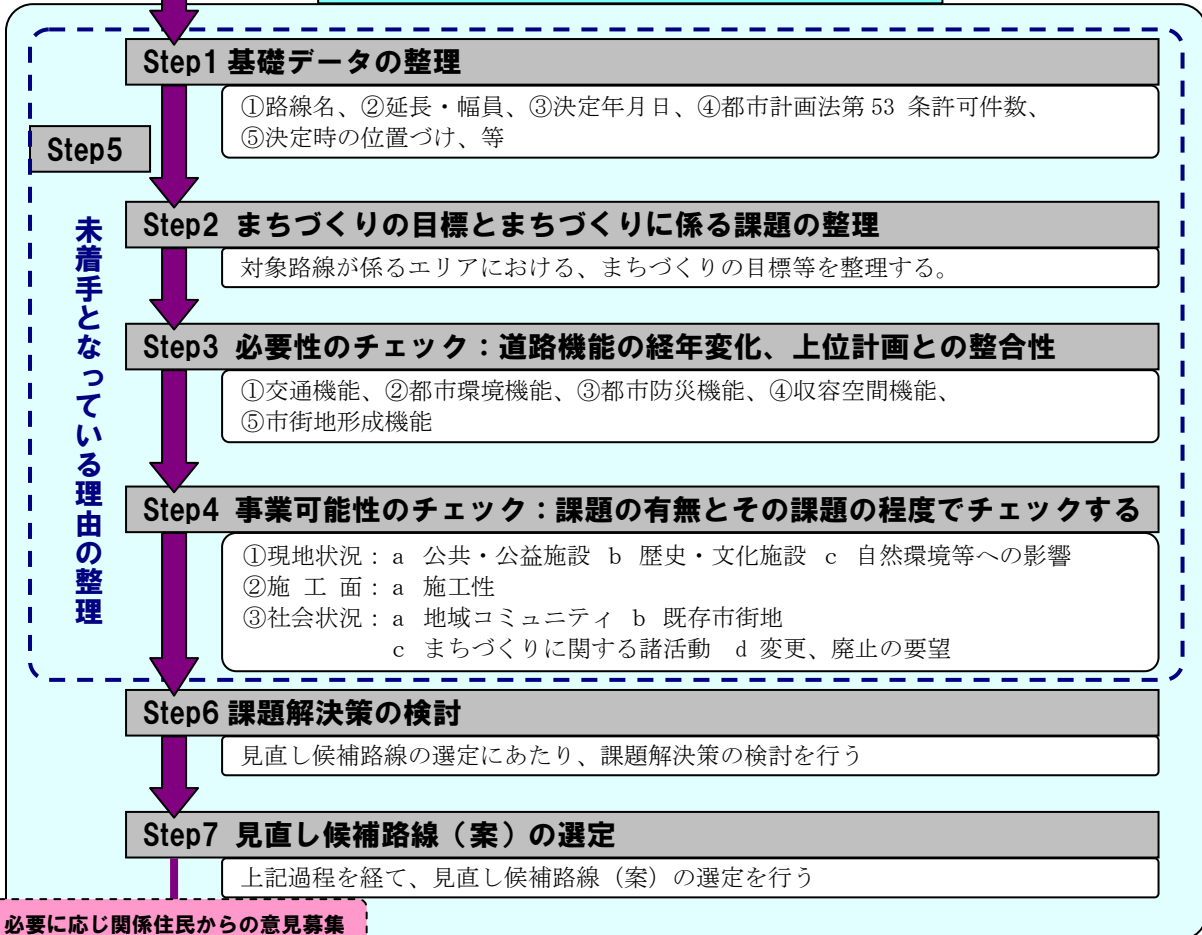
2 調査フロー

「都市の将来像の確認」：マスタープラン等を踏まえ示す 必要に応じマスタープランの見直し

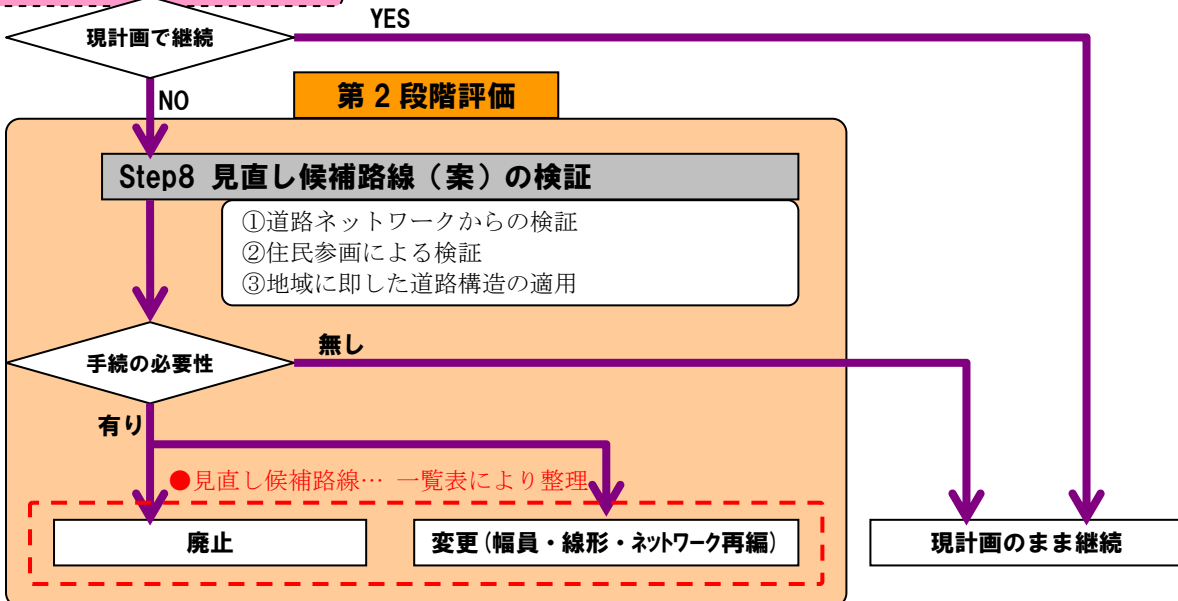
見直し実施方針の決定：「見直し検討の対象路線」の抽出

『路線評価』

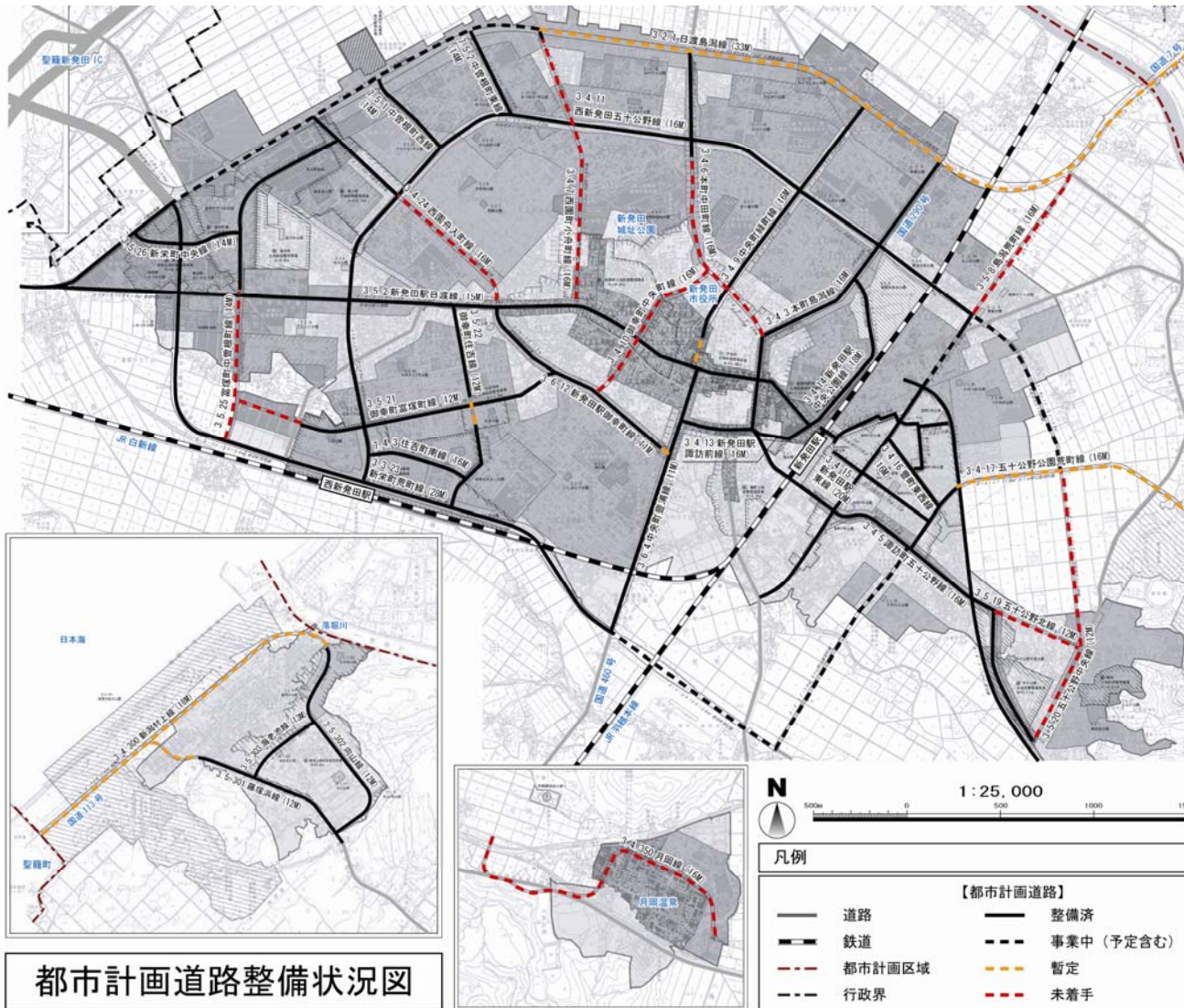
第1段階評価 … 評価カルテにより実施



必要に応じ関係住民からの意見募集

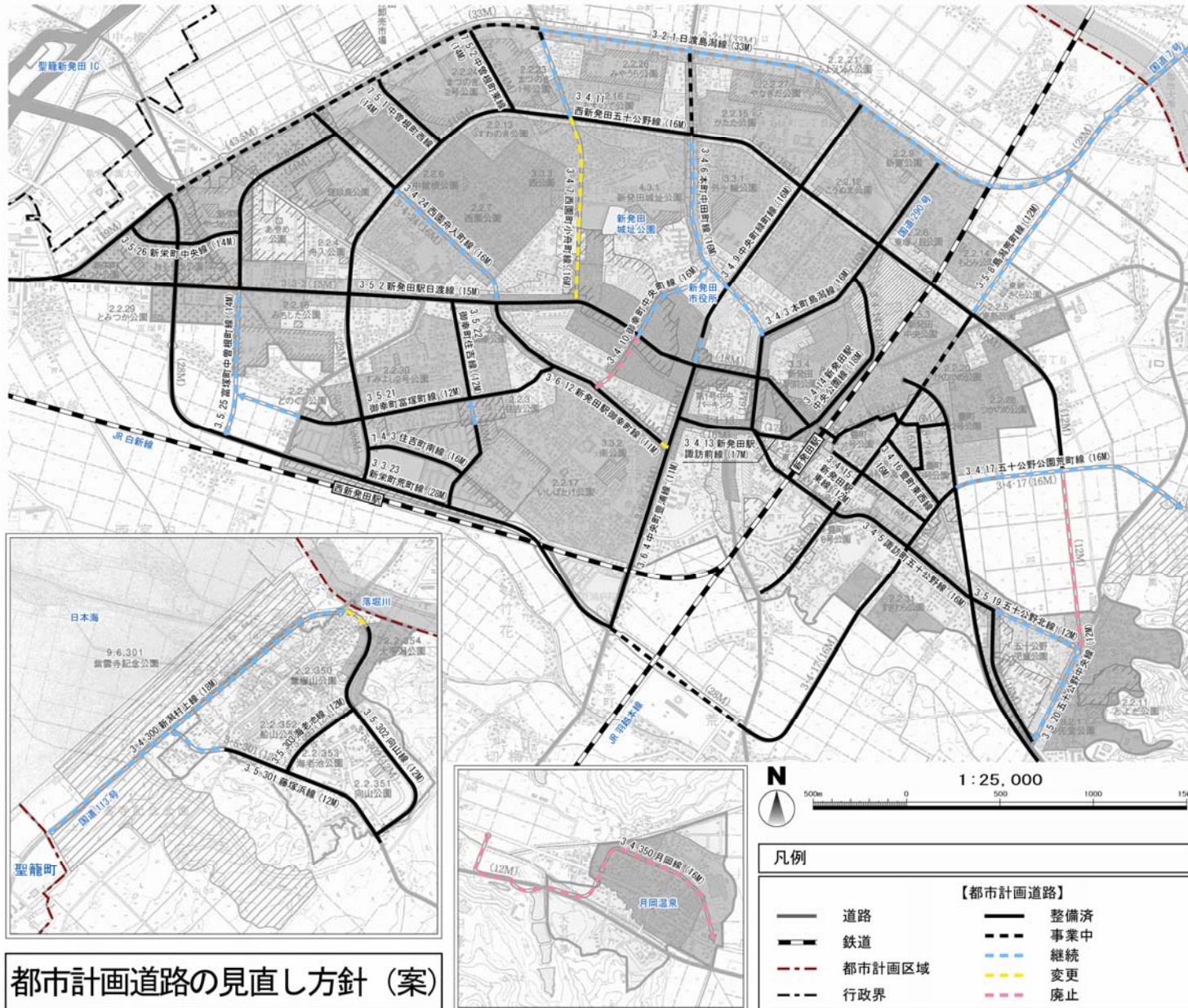


3 調査圏域図

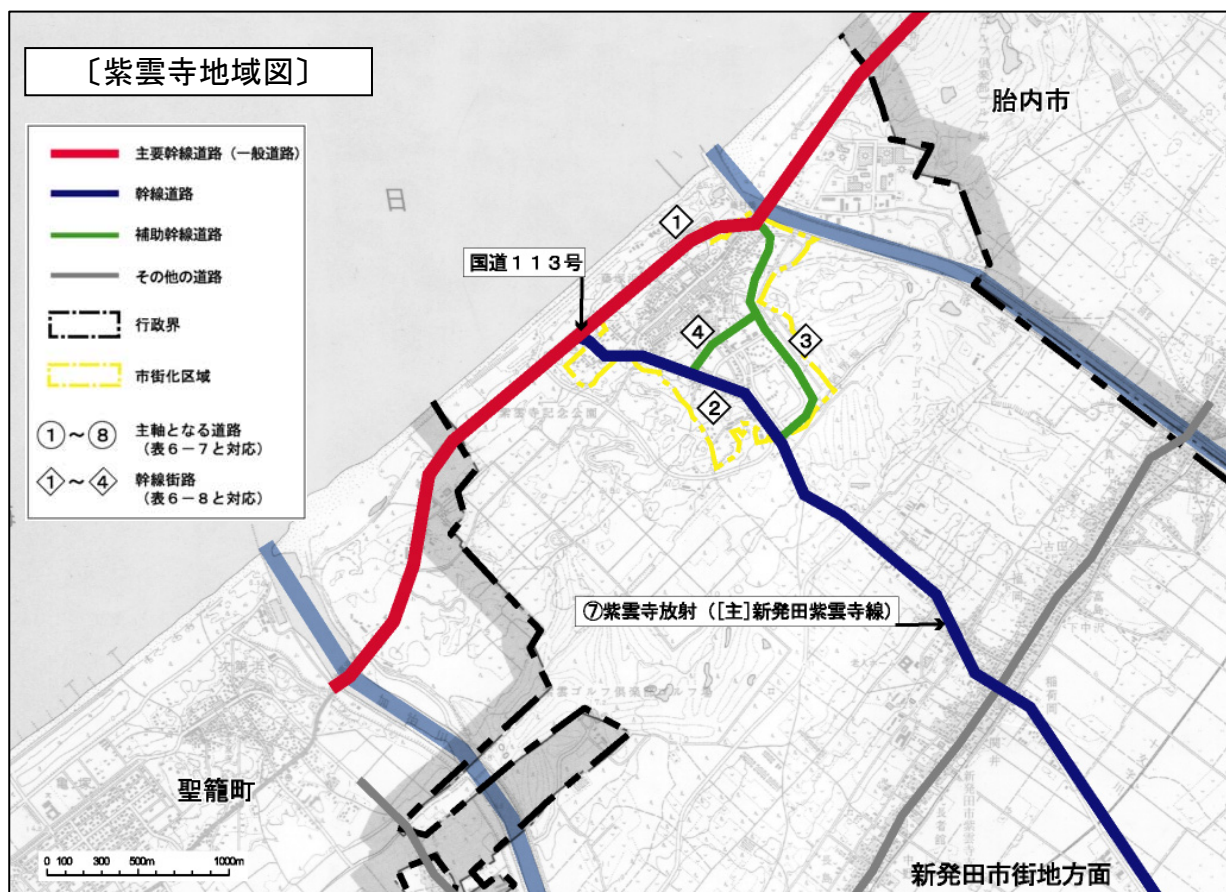
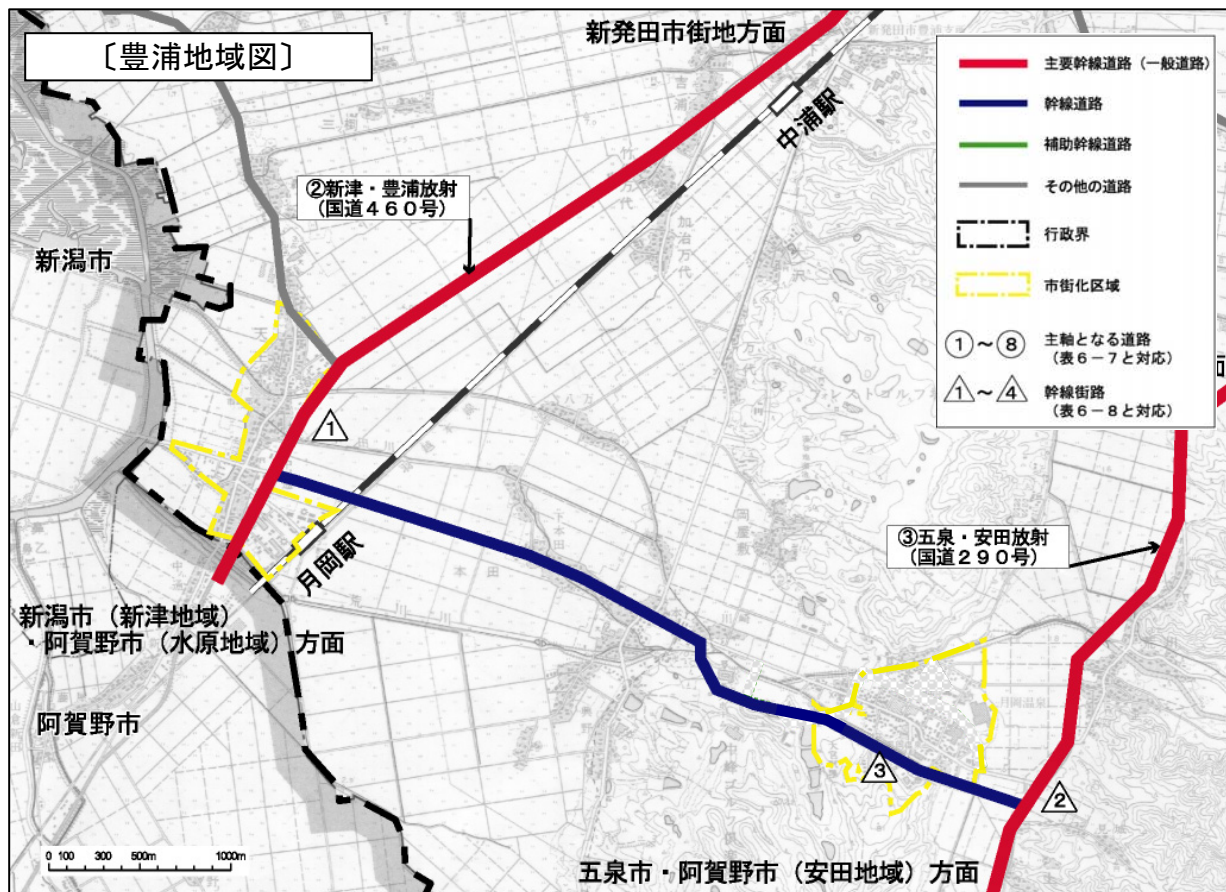


都市計画道路整備状況図

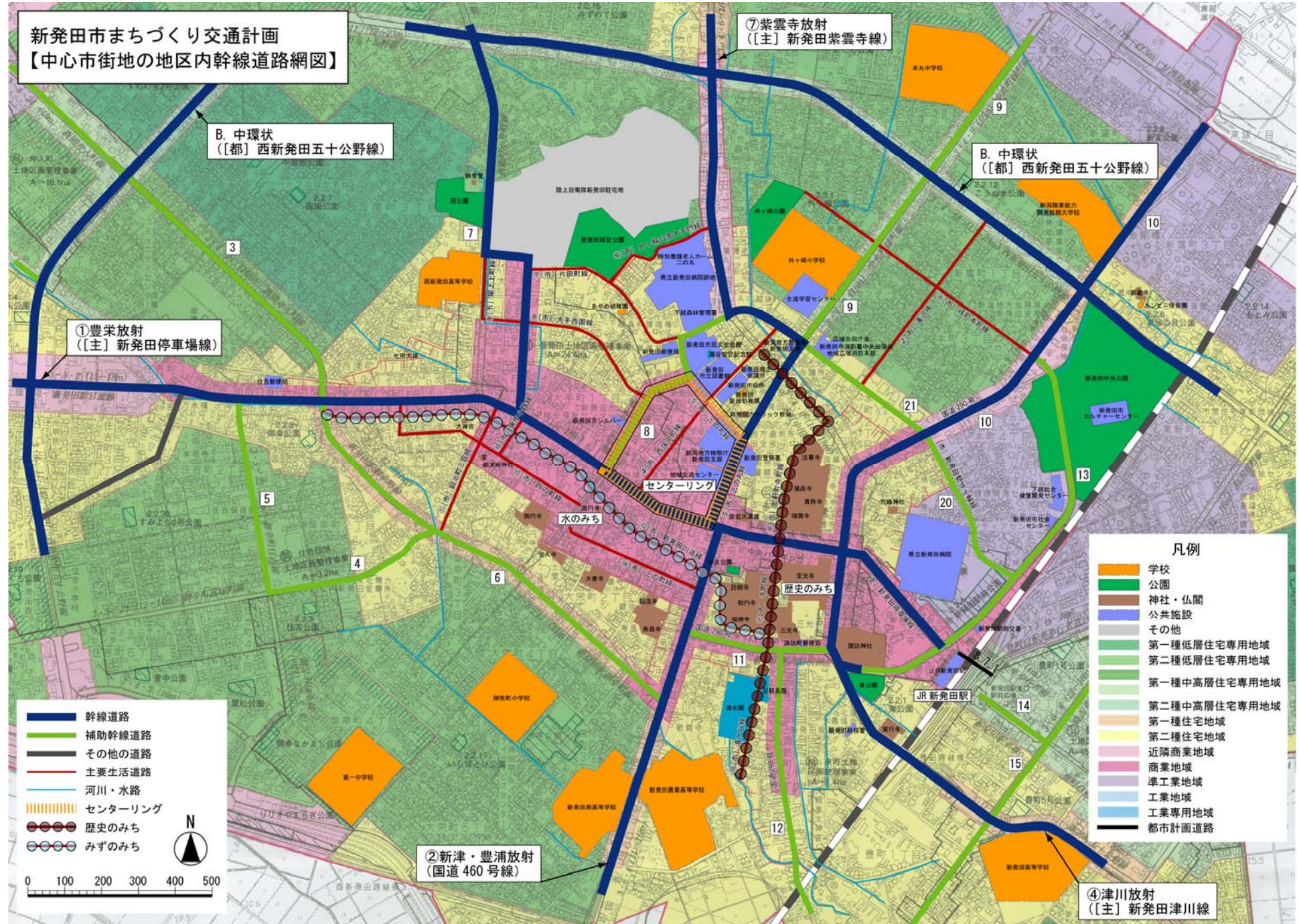
4 調査成果



NO.	路線番号	路線名称	評価対象区間	現道有無	現道幅員 (m)	未着手延長 (m)	決定幅員 (m) ()内は代表幅員	決定年月日 (当初)	見直し候補 路線(案)の選定	選定の理由
1	3.2.1	日渡島湯線	西園町小舟町線交点 ～終点	有	18.0	4594	19～43 (33)	S17.04.15	継続	・本区間は、新発田市の外環状の一部と、村上・中条放射道路の一部を担っており、都市間交流や交通ネットワークの円滑化とともに、都市を通過する交通のバイパス化の推進を図る上で必要不可欠である。
2-1	3.4.6	本町中田町線1	本町島湯線交点 ～中央町線交点	一部有	-	219	16～18 (16)	S17.04.15	継続(協議中)	・本区間は、御幸町中央町線とあわせて市内環状の路線を構成する路線であるとともに、紫雲寺方面への放射道路の一部であり、交通ネットワーク上重要な路線である。将来の沿道土地利用と合わせて継続協議とする。
2-2	3.4.6	本町中田町線2	中央町線交点 ～御幸町中央町線交点	一部有	-	94	16～18 (16)	S17.04.15	継続(協議中)	・本区間は、御幸町中央町線とあわせて市内環状の路線を構成する路線であるとともに、紫雲寺方面への放射道路の一部であり、交通ネットワーク上重要な路線である。将来の沿道土地利用と合わせて継続協議とする。
2-3	3.4.6	本町中田町線3	御幸町中央町線交点 ～西新発田五十公野線交点	一部有	8.0	747	16～18 (16)	S17.04.15	継続(協議中)	・本区間は、紫雲寺放射道路の一部であり、交通ネットワーク上重要な路線である。将来の沿道土地利用と合わせて継続協議とする。
3-1	3.4.7	西園町小舟町線1	起点 ～西新発田五十公野線交点	一部有	6.0～16.0	835	16	S17.04.15	変更(線形)	・本区間は、市の主軸となる環状道路をつなぐ放射道路であり、交通ネットワーク上、重要な路線であるだけでなく、適正な街区を形成する路線としての必要性も高い。しかし、計画路線が密集市街地を通過するとともに、歴史的な街なみの保全が必要とされている歴史景観エリア(新発田城周辺区域、歴史周辺区域)に含まれており、歴史的景観を阻害する恐れがあることなどから、西新発田高等学校以南は現道を活かした区間の変更が必要である。
3-2	3.4.7	西園町小舟町線2	西新発田五十公野線交点 ～終点	有	8.0	467	16	S17.04.15	継続	・本区間は、主軸となる放射、環状道路を補完する幹線街路であり、交通ネットワークの円滑化を図る上で必要不可欠である。
4	3.5.8	島湯荒町線	起点 ～西新発田五十公野線交点	一部有	4.0	1005	12～16 (12)	S17.04.15	継続	・本区間は、外環状及び村上・中条放射道路に接続する放射道路であるが、隣接する国道や県道が代替機能を有しているため、交通ネットワーク上の有効性はやや低い。ただし、将来の沿道土地利用の状況との整合を図るため、継続協議を行う。
5	3.4.9	中央町線	起点 ～新発田警察署前	有	14.0	0	16	S17.04.15	継続	・本区間は、放射道路の一部であり、中心市街地のセンターリングの一端を担っている。また、歴史景観重要道路に準ずる道に指定されているため、継続的な道路整備の推進を図る必要がある。
6-1	3.4.10	御幸町中央町線1	起点 ～新発田駅日渡線交点	一部有	6.0	349	16	S17.04.15	廃止	・本区間は、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる補助幹線道路としての役割を担うが、本区間は歴史が残る街なみの保全が必要とされる歴史景観エリア(歴史周辺区域)と、駅前大通り景観エリアに含まれるとともに、本区間の一部は「歴史景観重要道路に準ずる道」に指定されている。また、長徳寺や平久呉服店といった歴史景観資源に支障する等、周辺の街並みへの影響が大きいため計画の見直しが必要である。
6-2	3.4.10	御幸町中央町線2	新発田駅日渡線交点 ～終点	一部有	11.0	561	16	S17.04.15	継続(協議中)	・本区間は、本町中田町線とあわせて市内環状の路線を構成する路線であり、交通ネットワーク上重要な路線である。将来の沿道土地利用と合わせて継続協議とする。
7-2	3.4.11	西新発田五十公野線2	五十公野公園荒町線交点 ～五十公野北線交点	無	-	2400	12～23 (16)	S17.04.15	廃止	・本区間は、中環状に接続する路線であるが、東側の県道や西側の諏訪町五十公野線が代替機能を有していることから交通ネットワーク上の必要性が低い。また、沿道が農業用地であるため、道路整備による田園景観の阻害や農作業の安全性の低下を招くとともに、沿道地区へのアクセスや市街地骨格形成としての道路整備の必要性が低く、計画の見直しが必要である。
8	3.6.12	新発田駅御幸町線	起点付近	有	12.0	3	11	S17.04.15	変更(線形)	・本区間は、中央町豊浦線を横断し、新発田駅方面へ接続させる線形で計画されていたが、中央町豊浦線が廃止になり、道路を横断する線形とする必要がなくなったため、現道の交差点形状を活かした線形の変更が必要である。
9-2	3.4.17	五十公野公園荒町線2	赤谷線交点～終点	有	12.0	1630	16	S53.02.07	継続	・本区間は、外環状に位置づけられており、交通ネットワークの円滑化を推進する路線として必要不可欠である。
10	3.5.19	五十公野北線	起点～終点	有	7.0	500	12	S53.02.07	継続	・本区間は、五十公野地区の地区内幹線道路であり、交通ネットワークの円滑化を推進するための路線としての必要不可欠である。
11	3.5.20	五十公野中央線	起点～終点	有	7.0	560	12	S53.02.07	継続	・本区間は、五十公野地区の地区内幹線道路であるとともに外環状に接続する路線であり、交通ネットワークの円滑化を推進するための路線としての必要不可欠である。
12	3.5.21	御幸町富塚町線	(主)住吉上館線交点 ～終点	無	-	350	12～23 (12)	S55.02.21	継続	・本区間は、新たな市街地を形成する地区内幹線道路として必要不可欠である。
13	3.5.22	御幸町住吉町線	住吉町4-8地内 ～御幸町富塚町線交点	有	10.0	144	12	S55.02.21	継続	・本区間は、住吉土地区画整理事業地内を通るアクセス道路として必要不可欠である。
14	3.4.24	西園舟入町線	新発田駅日渡線交点 ～西新発田五十公野線交点	有	12.0	830	16	H03.03.01	継続	・本区間は、豊栄放射と中環状、外環状を結ぶ路線であり、交通ネットワークとしての必要不可欠である。
15	3.5.25	富塚町中曽根町線	新発田駅日渡線交点 ～新栄町荒町線交点	一部有	-	788	14	H04.05.29	継続	・本区間は、豊栄放射と外環状を結び、新たな市街地を形成する地区内幹線道路として必要不可欠である。
16-1	3.4.350	月岡線1	起点～ (一)月岡停車場月岡線交点	一部有	-	930	12～16	S47.09.05	廃止	・本区間は、並行する(一)月岡停車場月岡線のバイパス道路が交通処理機能を代替していることから、交通ネットワーク上の必要性が低い。また、渡河部において架橋が必要となり、事業費が膨大になることや、景観計画における市街地景観エリアに含まれており、自然環境と調和した街並み保全が求められていること等から、計画の見直しが必要である。
16-2	3.4.350	月岡線2	(一)月岡停車場月岡線交点 ～終点	一部有	-	960	12～16	S47.09.05	廃止	・本区間は、並行する(一)月岡停車場月岡線のバイパス道路が交通処理機能を代替していることから、交通ネットワーク上の必要性が低い。また、計画路線が月岡温泉街の密集市街地を通過し、観光客のくつろぎの場として、温かみと落ち着きがある街なみの保全・創出が必要とされる市街地景観エリアに含まれる等、事業による地域分断や旧道への影響、景観資源への支障等が懸念される。さらに、月岡温泉地区では、自動車交通の円滑化よりも歩行者の回遊性の向上が求められていることから、計画の見直しが必要である。
17	3.4.300	新潟村上線	起点～落堀川交点	有	8.0	2100	18	S47.09.05	継続	・本区間は、国道113号の一部で、まちづくり交通計画における主要幹線道路に位置づけられており、都市間交流の促進、交通ネットワークの円滑化の推進を図る上で必要不可欠である。
18	3.5.301	藤塚浜線	起点～藤塚浜1728-1付近	有	8.0	461	12	S47.09.05	継続	・本区間は、藤塚浜地区の都市内交流軸として必要不可欠である。
19	3.5.302	向山線	国道113号交点 ～藤塚浜1360-1付近	有	12.0	118	12	S47.09.09	変更(線形)	・本区間は、計画路線では新潟村上線との交差形状が変則(変則五差路)となるため、現道に合わせた線形への変更が必要である。



新発田市まちづくり交通計画
【中心市街地の地区内幹線道路網図】



B. 中環状
〔都〕西新発田五十公野線

⑦紫雲寺放射
〔主〕新発田紫雲寺線

B. 中環状
〔都〕西新発田五十公野線

①豊栄放射
〔主〕新発田停車場線

②新津・豊浦放射
〔主〕国道460号線

④津川放射
〔主〕新発田津川線

- 凡例
- 学校
 - 公園
 - 神社・仏閣
 - 公共施設
 - その他
 - 第一種低層住宅専用地域
 - 第二種低層住宅専用地域
 - 第一種中高層住宅専用地域
 - 第二種中高層住宅専用地域
 - 第一種住宅地域
 - 第二種住宅地域
 - 近隣商業地域
 - 商業地域
 - 準工業地域
 - 工業地域
 - 工業専用地域
 - 都市計画道路

- 幹線道路
 - 補助幹線道路
 - その他の道路
 - 主要生活道路
 - 河川・水路
 - センターリング
 - 歴史のみち
 - みずのみち
- 0 100 200 300 400 500