

1 調査名称：柏崎市総合都市交通体系調査

2 調査主体：柏崎市

3 調査圏域：柏崎市

4 調査期間：平成23年度～平成24年度

5 調査費：5,439千円（当年度までの合計：8,568千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

柏崎市では、現在26路線を都市計画道路として位置づけているが、このうち一部区間が未改良の路線が15路線、全区間が未改良の路線が5路線あり、長期未着手の状況にある。

都市計画道路の区域内では、都市計画法第53条に基づいて将来の事業を円滑に進めるために、建物の階数や構造の制限を行っている。そのため、都市計画決定されてから長期未着手となっている路線では、長期にわたり市民の私権を制限している。

また、人口減少、少子高齢化の進行、自動車交通需要の鈍化、中心市街地の空洞化、市街地拡大の収束傾向などで、都市計画決定当時と社会情勢が大きく変わっていることを踏まえ交通の需要や土地利用上の要請を改めて検証し、適切な対応を図ることが必要である。

こうした中、本業務は、平成22年3月に策定された「柏崎都市計画マスタープラン」におけるまちづくりの方針を踏まえながら、柏崎市における都市計画道路について、それぞれの必要性や整備状況等を総合的に勘案した中で、廃止・変更を含めた見直し案の検討を行うものである。

## I 調査概要

### 1 調査名：柏崎市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務の概要

1. 1 業務概要
1. 2 実施方針
1. 3 業務工程
1. 4 打合せ計画
1. 5 成果品の品質を確保するための計画
1. 6 成果品の内容・部数
1. 7 使用する主な図書および基準
1. 8 業務組織計画
1. 9 連絡体制
1. 10 使用する主な機器

#### 2. 都市計画道路の見直し検討

2. 1 概要
2. 2 都市の将来像
2. 3 都市計画道路見直し基本方針
2. 4 都市計画道路見直し案

#### 3. 道路ネットワークからの検証

3. 1 交通量配分用データの作成
3. 2 交通量配分
3. 3 交通量配分による検証

#### 4. 住民参画による検証

4. 1 住民説明会の概要
4. 2 検証結果

#### 5. 地域に即した道路構造の適用

5. 1 交通機能の確保
5. 2 防災機能の確保
5. 3 他事業との整合
5. 4 道路構造令の適合
5. 5 都市計画道路の鉄道交差部の縦断線形の概略検討

#### 6. 協議用資料の作成

- 6. 1 関係機関との協議資料の作成
- 6. 2 住民参画資料の作成
- 7. 都市計画道路見直し（案）の検討結果

**【資料編】**

- 資料1 交通量推計の方法
- 資料2 都市の将来像
- 資料3 評価カルテ
- 資料4 関係機関協議資料
- 資料5 住民説明会資料
- 資料6 住民説明会議事録
- 資料7 打合せ簿
- 資料8 照査記録

3 調査体制  
該当なし

4 委員会名簿等：  
該当なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

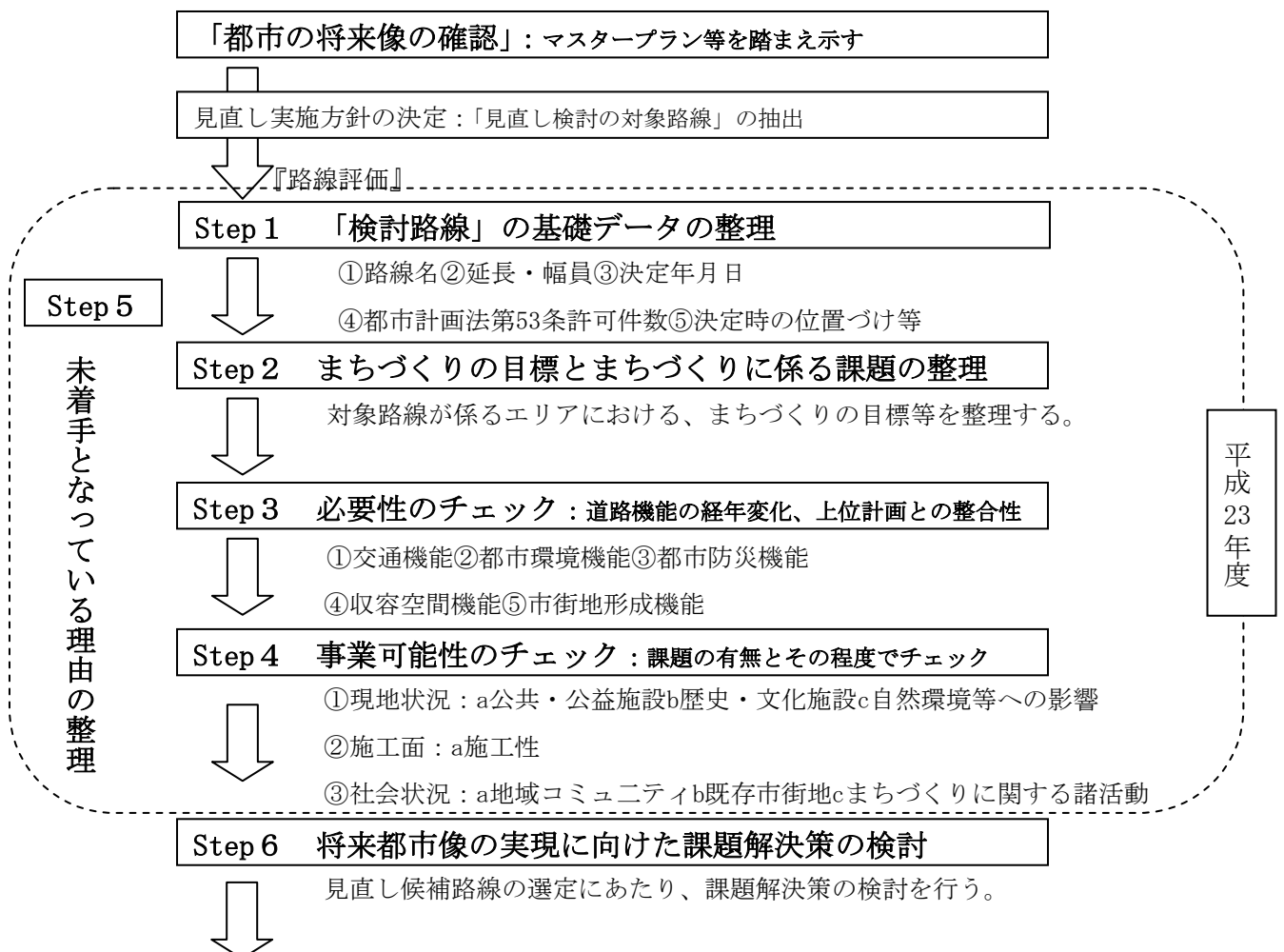
柏崎市における都市計画道路のうち、長期未着手状態にある区間について「新潟県都市計画道路見直しガイドライン（平成18年12月）」に準じた検討を行う。

土地利用と交通政策、自然環境の整備・保全を連携させ、柏崎市における都市の将来像を示した上で、それにふさわしいまちづくりの方向を見定め、都市計画道路の見直しの実施方針を決定する。

見直し実施方針に基づき、見直し検討が必要となる都市計画道路を「見直し検討の対象路線」として抽出し、個別まちづくりの目標、未着手の理由を整理した上で、都市の将来像の実現に向けた課題解決策の検討を行う。

検討の結果、当該路線の見直しが必要と判断されるものを「見直し候補路線（案）」とし選定し、道路ネットワークからの検証、住民参画による検証、地域に即した道路構造の適用の観点から検証を行う。

### 2 調査フロー



**Step 7 見直し候補路線（案）の選定**

上記過程を経て、見直し候補路線（案）の選定を行う。

**Step 8 将来都市像の実現に向けた課題解決策の検討**

- ①道路ネットワークからの検証
- ②住民参画による検証
- ③地域に即した道路構造の適用

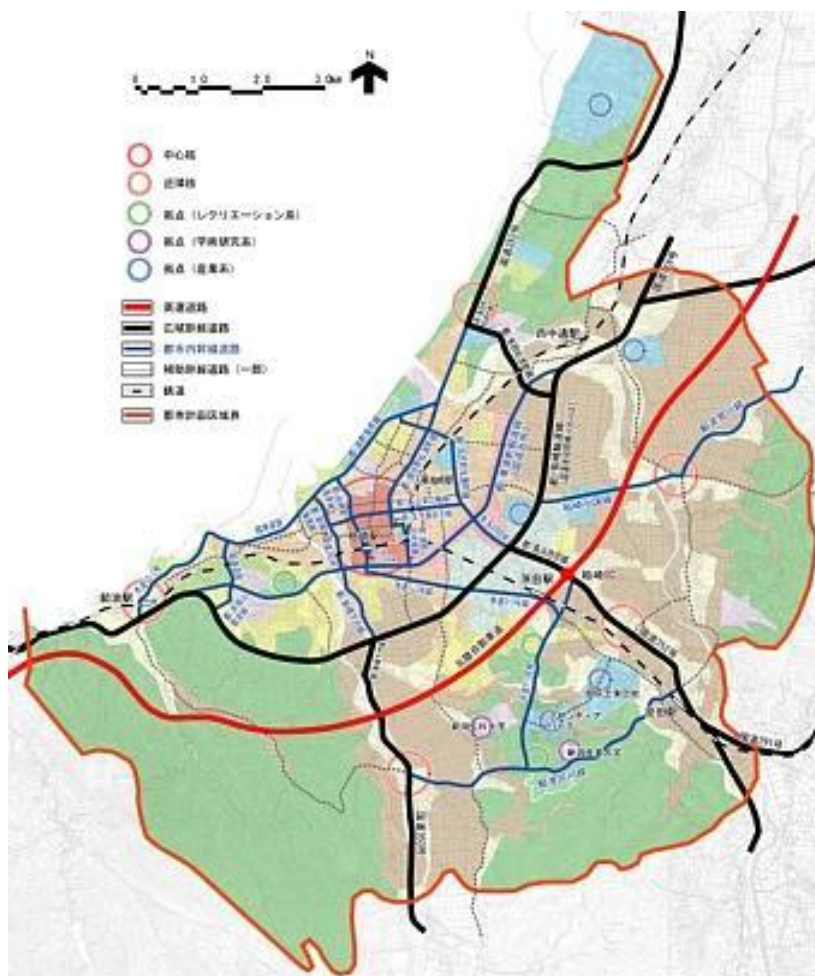
平成  
24  
年度

### 3 調査圏域図

#### 新潟県圏域



#### 柏崎市都市計画区域



## 4 調査成果

### 1. 道路ネットワークからの検証

地区間交通の変化や幹線道路の交通量の変化について、都市計画道路の見直しによる幹線的な役割を持つ将来道路ネットワークの妥当性を検討した。

#### (1) 交通量配分による検証

##### ア. 交通量配分結果の特徴と課題

国道8号柏崎バイパスの完成によって、従来国道352号や国道8号等に流入していた通過交通の多くがバイパスへ転換している。

そのため、都市内幹線道路である(都)本町海岸線や国道8号等の交通量は、現況交通量配分結果と比較して減少する。

また、路線毎では、鶺川右岸側の西本町周辺において、(都)北半田中浜線等の都市内幹線道路に対して、補助幹線道路である(一)黒部柏崎線の方が交通量は多く、道路機能と交通量が逆転している課題がある。

##### イ. 交通容量の検証

見直し(案)における幹線道路網の交通容量について妥当性を検討する。

妥当性の検証は、都市内幹線道路に12,000台/日以上交通量が通行する区間の有無によって評価する。

幹線道路網において交通量が12,000台/日以上交通量の道路は国道8号バイパス、(都)長浜田尻線のみであり、両路線ともに、12,000台/日以上交通量が通行する区間は4車線であり、交通容量上支障はない。

##### ウ. 現在の交通量に対する課題に対する検証

平成22年および平成23年の交通量調査から、国道8号、国道352号、(一)野田西本線、(市)柏崎4-3号の4路線が1日12,000台/日以上となっており、現状で交通容量に課題がある。

これらの課題に対して、該当区間の見直し(案)の交通量は各々12,000台/日以下となっており、課題を解消している。よって、見直し(案)は現在の交通課題に対し妥当であると言える。

##### エ. 未着手区間の都市計画道路整備の妥当性の検証

見直し(案)において計画を継続すると判断した未着手区間について交通量の面から妥当性の検証を行う。(検証は都市内幹線道路以上の機能が位置づけられている都市計画道路のみを対象とした。)

検証の結果、交通量の減少は見られるが、各路線の未着手区間は交通需要があり、ネットワークとして機能している。よって、ネットワーク形成の面から必要な路線であると考えられる。



## オ. 鉄道断面・河川断面の妥当性の検証

見直し（案）では鉄道断面を廃止する区間があることから、廃止によってその他の鉄道横断部への影響を検証する必要があり、同様に河川横断部についても検証する。

### ①鉄道断面

（都）北半田中浜線、（都）比角海岸線ではＪＲ越後線横断部の廃止を検討しており、廃止によって（都）日吉町北園町線や（都）長浜東の輪線、（都）錦町枇杷島線等の既存の鉄道横断部へ交通が転換する。将来交通量配分結果より、各断面の交通量を見ると、交通量が超過する課題はない。また、（都）大久保剣野線もＪＲ信越本線横断部の廃止を検討しているが、周辺道路への転換による課題は発生していない。よって、鉄道断面についても見直し（案）は妥当である。

### ②河川断面

見直し（案）の交通量配分結果と現況の交通量配分結果を比較すると、鶴川断面および鯖石側断面ともに交通量が減少している。このことから、交通容量の面で課題はない。また、各河川断面における路線別の交通量のバランスについても現況と比較して、大きな変化はない。

## カ. 見直し（案）の妥当性

ネットワーク全体で自動車交通の需給バランスに課題はなく、都市計画道路の見直し（案）は妥当であると判断された。

## 2. 住民参画による検証

### （1）住民説明会の概要

見直し（案）について住民の意向を確認するため、住民説明会を実施。

見直し候補路線（案）沿道の地権者や関係町内会役員を対象に説明会を実施し、見直しの方針について説明するとともに見直し（案）に対する意向を確認した。

説明事項は以下のとおり

#### ・都市計画道路の現状について

○都市計画道路とは

○都市計画区域に係る建築制限について

○柏崎市における都市計画道路の現状について

#### ・都市計画道路の見直し（案）について

○説明する地区に関する見直し候補路線について都市計画決定の経緯、未整備理由、見直しの方向性の説明

### （2）検証事項

都市計画道路の見直し（案）について、住民の意向を確認し、提示された意

見等から、検討課題を把握する。

### (3) 検証結果

#### ア. 見直し（案）に対する住民の意向（地区別）

##### ①長浜東の輪線

- ・対象区間を廃止することについて了承を得た。
- ・早期の見直しを望む意見があった。

##### ②北半田中浜線、扇町比角線

- ・対象区間を廃止することについて了承を得た。
- ・鉄道で分断された市街地間を連絡する道路整備を要望する意見が出されたが、幹線道路でなく生活道路としての整備を望む意見であり、幹線道路網計画や見直し（案）に影響を与えるものではなかった。

##### ③扇町比角線、比角海岸線

- ・対象区間を廃止することについて了承を得た。
- ・鉄道を横断する道路について、現在の一方通行の踏切からの機能向上を望む意見が出されたが、生活道路としての機能向上を望む意見であり、幹線道路網計画や見直し（案）に影響を与えるものではなかった。
- ・日吉町北園町線の未着手区間（事業継続区間）の早期整備を望む意見が出された。

##### ④比角海岸線、日吉町北園町線

- ・日吉町北園町線の見直し区間の整備を望む意見が出たが、交通ネットワーク上の理由、必要性の低下等を説明し、廃止について了承を得た。
- ・比角海岸線を廃止することの了承を得た。

##### ⑤新橋下方線

- ・対象区間を廃止することについて了承を得た。
- ・歩道が無い区間が一部存在するため、連続した歩行空間確保を望む要望が出された。

##### ⑥柏崎港線

- ・対象区間を廃止することについて了承を得た。

##### ⑦大久保剣野線

- ・対象区間を廃止することについて了承を得た。
- ・大久保町内において、緊急車両の通行が困難である道路があるため、町内道路の拡幅等による走行性向上を望む意見がだされた。

#### イ. 総括

- ・全ての会場で見直し（案）に対する了承が得られた。
- ・長期にわたり建築制限がかけられたことに対し、早期に見直しを望む意見が出された。
- ・廃止に伴い、鉄道横断部等で生活道路の整備を求める要望が出されたが、幹線道路網計画に影響を与えるのではなく、見直し案に影響はなかった。

### 3. 地域に即した道路構造の適用

見直し後の未着手路線16路線について検討・検証する。

#### (1) 交通機能の確保

##### ア. 自動車交通機能の確保

- ①機能分類や交通需要に応じた通行機能を確保するため、車線数や車線幅員を検討・検証する。
- ②沿道土地利用や施設立地の状況に応じたアクセス機能を確保するため、停車帯の必要性和幅員を検討・検証する。
- ③積雪地域であることを踏まえ、除雪工法に応じた堆雪幅を検討する。

##### イ. 自動車交通機能確保について検証

必要な機能が確保されており、計画幅員が妥当な路線は4路線である。

計画幅員が16mの箇所は、必要な機能が確保されており、妥当と判断されるが、計画幅員が12mの箇所は停車帯及び堆雪帯の幅員が不足する。

また、都市部の商業・工業系用途の沿道土地利用については、大型車の需要が高いと見なした場合には、計画幅員が16mであっても停車帯が不足する。

いずれも現計画で支障はないが、除雪工法の検討や停車車両への対策が課題となる。

##### ウ. 歩行者交通機能の確保

- ①歩行者と自転車の交通機能は区分して検討する。
- ②歩行者通行空間は、市街地部の都市計画道路には必須と考えられるが、沿道土地利用やバリアフリー基本構想、公共交通網、通学路の指定状況からその必要性を確認する。

##### エ. 歩行者ネットワークの検証

未着手区間における幅員は12m、16mの2種類であり、各幅員の現計画における歩道幅員は12mで2.5m、16mで3.5mの幅員が設定されている。

見直し案においては、幅員の変がないため歩道の幅員は現計画を踏襲する。

そのため、未着手区間については現計画において両側歩道が整備されているため、歩行者ネットワークは形成される。

商業系用途に指定されている区間の望ましい歩道幅員は3.5mであり現計画で幅員が不足する箇所があるが、土地利用の実態に対する機能は確保されており、見直し案については妥当である。

##### オ. 自転車交通機能の確保

- ①自転車交通機能について、歩行者と同様の検討条件に基づき、自動車との分離の必要性を検討・検証する。

##### カ. 自転車走行空間確保の検証

自転車走行空間は、①自転車歩行者道（歩道幅員3.5m）、②自転車道、③路肩（1.5m）の3つの空間確保が想定される。未着手区間のうち、幅員16m区間では、①、③の両幅員が確保されているが、幅員12mの区間では

自転車歩行者・路肩ともに、現計画では幅員確保が難しい。

商業用途に指定されている区間においては自転車走行空間の確保が望ましいが、土地利用の実態に対する機能は確保されており、見直し案については妥当である。

## (2) 防災機能の確保

### ア. 緊急輸送道路

大規模な災害が発生した場合、救助や救急、消化活動、応急復旧、物資の供給など広域的に緊急活動を実施する必要がある。そのため、災害などの異常時対応した交通の確保を図ることを目的に主要な道路や行政施設、救援物資等の備蓄拠点などの防災拠点を連絡する道路が緊急輸送道路として指定されている。

災害時等において、放置車両の存在によって緊急車両の走行が不可能になる事態を回避する必要があるが、(都)新橋下方線の計画幅員は12mであり、停車帯が不足する。

新橋下方線については、(都)長浜田尻線、(都)長浜東の輪線(いずれも幅員16m以上の道路)の活用により、代替経路を設定することで対応できるものと考えられる。

### イ. 都市防災

都市防災上必要な道路の必要性は、道路整備により消防活動困難地域(消防自動車が出入りできる幅員6m以上の道路からホース(200m程度)が到達する一定の距離(直線距離140m程度)以上離れた地域を意味する。)が解消される地域の有無によって判定する。

現況の道路網によって、市街地の範囲について消防活動が困難となる地域は存在しない。そのため、都市計画道路の廃止によって都市防災の面から、問題となる地域等はない。

## (3) 都市計画道路の鉄道交差部の縦断線形の概略検討

検討対象路線には鉄道交差部があり、現状では縦断検討図はなくその道路構造について課題を有するため、見直し検討路線のうち廃止候補路線3路線を対象に縦断線形を検討する。

### ア. 北半田中浜線

- ・縦断勾配が $i = 11\%$ でないと錦町枇杷島線に接続できない。

※ $i = 11\%$ は、設計速度： $v = 20\text{ km/h}$ の特例値であり、この設計速度は、新設する都市計画として課題が残る。

- ・鉄道交差部が約250mとなる。
- ・縦断勾配に加え、平面でも曲線の連続となる。
- ・縦断勾配内に交差点が形成される。
- ・歩行者の道路移動等の円滑化基準により、別の構造物の整備が必要となる。

以上のことから立体交差で錦町枇杷島線に接続することは困難である。

### イ. 比角海岸線

- ・道路構造令上の縦断勾配の特例値を使用しても扇町比角線に接続できない。
  - ・鉄道交差部が250mとなる。
  - ・ $i = 11\%$ の場合1.9m以上（ $i = 10\%$ の場合2.6m以上）の盛土をする必要がある。（ $i = 11\%$ は、設計速度： $V = 20\text{ km/h}$ の特例値であり、この設計速度は、新設する都市計画としては課題が残る。）
  - ・歩行者の道路移動等の円滑化基準により、別の構造物の整備が必要となる。
- 以上のことから立体交差で扇町比角線に接続することは困難である。

#### ウ. 大久保剣野線

- ・縦断勾配  $i = 7\%$  までで計画すると、現道に接続することは可能であるが、鉄道交差部が約350mの大きな構造物となる。
  - ・縦断勾配  $i = 10\%$  や  $i = 11\%$  で、構造物を小さくすることは可能であるが、起伏ができることや、設計速度： $V = 20 \sim 30\text{ km/h}$  の特例値となり、新設する都市計画として課題が残る。
  - ・歩行者の道路移動等の円滑化基準により、別の構造物の整備が必要となる。
- 以上のことから約350mの大きな構造物となり、周辺市街地におおきな影響を及ぼす。

#### 4. 都市計画道路見直し案の検討結果

道路ネットワークからの検証や住民参画からの検証、道路構造からの検証結果を受け、見直し案が妥当であると判断する。