

1 調査名称：見附市都市計画道路見直し調査検討業務

2 調査主体：見附市

3 調査圏域：見附市

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

見附市では、現在、24路線を都市計画道路として位置づけており、整備状況は、一部区間が未改良の路線が12路線、全区間が未改良の路線が3路線あり、改良率は65.3%にとどまっている。都市計画道路として都市計画決定すると、建築制限など私権を制限することになるが、事業時期を明確にできないことから、土地の利用面で土地所有者に与える影響が大きく課題となっている。また、都市計画決定から長期間未着手のままとなっていることから、社会情勢の変化に伴う道路に求められている機能や役割に変化が生じているかどうかを確認し、その計画の必要性を検証しなければならない状況が生じている。

そこで、本業務は「新潟県都市計画道路見直しガイドライン（平成18年12月）」に準じた都市計画道路の見直しを行うこととし、1)「見直し検討路線」の基礎データ整理から 8) 見直し候補路線（案）の選定までの「見直し実施方針の決定」を行うものである。

I 調査概要

1 調査名：見附市都市計画道路見直し調査検討業務

2 報告書目次

1	業務の概要	1-1
1.1	業務概要	1-2
1.2	実施方針	1-4
1.3	業務工程	1-7
1.4	打合せ計画	1-7
1.5	成果品の品質を確保するための計画	1-8
1.6	成果品の内容・部数	1-9
1.7	使用する主な基準・図書	1-9
1.8	業務組織計画	1-9
1.9	連絡体制	1-10
1.10	使用する主な機器	1-11
2	都市計画道路等の現状の整理	2-1
2.1	見附市の概況	2-2
2.1.1	位置・地勢	2-2
2.1.2	地域の状況	2-3
2.2	都市計画道路の決定と整備状況	2-16
2.2.1	都市計画道路の整備状況	2-16
2.2.2	都市計画道路の計画断面	2-20
2.3	現況交通量の整理	2-22
3	将来像の整理と見直し方針の検討	3-1
3.1	都市の将来像の整理	3-2
3.1.1	まちづくりの基本理念	3-2
3.1.2	まちづくりの目標	3-2
3.1.3	見附市が抱える課題	3-3
3.1.4	土地利用の方針	3-3
3.1.5	都市防災の方針	3-5
3.1.6	交通体系の方針	3-7
3.1.7	景観資源の保全・活用の方針	3-10

3.2	都市計画道路の見直し方針の検討	3-12
3.2.1	都市計画道路の見直し検討対象路線	3-12
3.2.2	都市計画道路の見直し方針	3-12
3.2.3	都市計画道路の見直し方針の検討結果	3-13
4	都市計画道路の見直し検討	4-1
4.1	必要性の検討	4-2
4.1.1	都市計画道路の役割	4-2
4.1.2	見附市の都市計画道路に求められる役割	4-3
4.1.3	評価方法	4-5
4.1.4	必要性の検討結果	4-6
4.2	事業可能性の検討	4-15
4.2.1	事業可能性の検討における課題整理の視点	4-15
4.2.2	事業可能性の検討結果	4-16
4.3	未着手である理由の整理	4-17
4.4	都市計画道路見直し案	4-19
4.5	今後の検討課題	4-23
5	各種様式	5-1
5.1	(様式1) 都市の将来像の確認表	5-2
5.2	(様式2) 見直し評価カルテ	5-7
5.3	(様式3) 見直し候補路線一覧表	5-57
6	庁内検討委員会運営支援	6-1
6.1	庁内検討委員会について	6-2
6.2	関係課による調整会議(第1回)	6-3
6.2.1	会議の目的	6-3
6.2.2	会議の概要	6-3
6.2.3	会議の内容(要旨)	6-5
6.2.4	会議資料	6-6
6.3	関係課による調整会議(第2回)	6-24
6.3.1	会議の目的	6-24
6.3.2	会議の概要	6-24
6.3.3	会議の内容(要旨)	6-26
6.3.4	会議資料	6-27

3 調査体制
なし

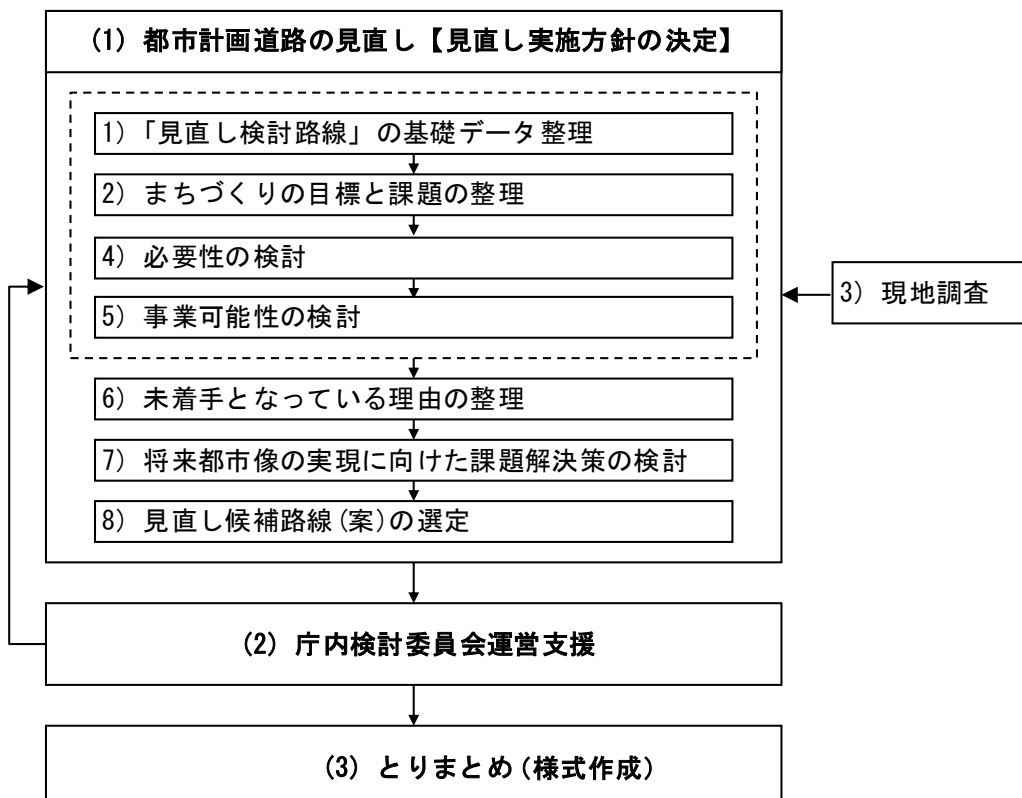
4 委員会名簿等：
なし

II 調査成果

1 調査目的

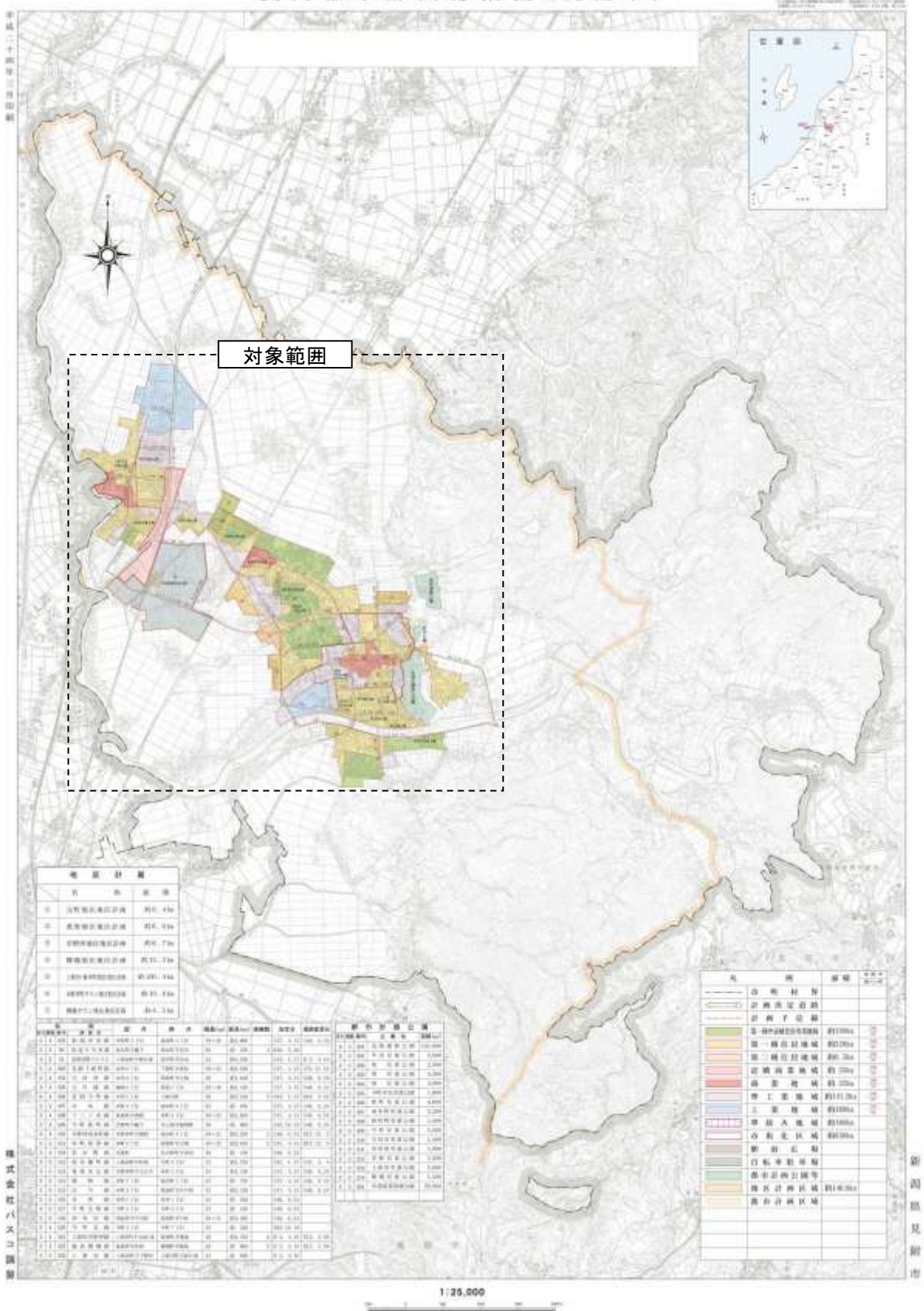
本業務は、「新潟県都市計画道路見直しガイドライン（平成18年12月）」に準じた都市計画道路の見直しを行うこととし、本年度は1)「見直し検討路線」の基礎データ整理から8)見直し候補路線(案)の選定までの「見直し実施方針の決定」を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

長岡都市計画総括図（見附市）



4 調査成果

(1) 都市計画道路等の現状の整理

a) 見附市の概況

- ・以下の事項について、見附市の概況を整理する。
 - －位置・地整
 - －人口と世帯数
 - －市街地
 - －自動車の保有台数
 - －土地利用・施設分布
 - －公共交通の運行ルート
 - －緊急輸送道路
 - －通学路の指定状況
 - －国勢調査における流動（通勤通学）の動向
 - －渋滞状況
 - －道路事業の予定

b) 都市計画道路の決定と整備状況

- ・都市計画道路の決定および整備状況は、下表のとおりである。

路線番号	路線名称	車線数	幅員(m) ()は代表幅員	決定延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率 (%)	決定年月日	経過年数 (年)
3.3.50	(国道8号栄線)	4	28	550	550	100%	H16.3.30	9
3.3.51	(長岡見附バイパス)	-	24	4,220	4,220	100%	S42.1.17	46
3.4.101	新潟市谷線	-	16~18 (18)	1,960	1,960	100%	S17.4.15	71
3.4.103	見附下新町線	2	12~20 (16)	3,540	1,946	55%	S17.4.15	71
3.4.104	大河津線	-	16	1,640	1,520	93%	S17.4.15	71
3.4.105	大川端線	-	16~20 (16)	1,420	1,230	87%	S17.4.15	71
3.4.106	見附今町線	2	16	2,510	1,896	76%	S42.1.17	46
3.4.107	中央線	-	18	830	830	100%	S17.4.15	71
3.4.108	十二ノ木線	-	12~16 (16)	1,650	1,350	82%	S17.4.15	71
3.4.109	今町新町線	-	16	900	324	36%	S42.10.12	46
3.4.110	市野坪南本町線	2	12~16 (16)	2,250	2,250	100%	S46.8.24	42
3.5.111	本町葛巻線	2	12~18 (18)	2,010	890	44%	S17.4.15	71
3.5.112	坂井横町線	-	12	1,210	271	22%	S42.1.17	46
3.5.113	葛巻末広線	-	12	1,730	0	0%	S17.4.15	71
3.5.114	嶺崎線	-	12	730	520	71%	S17.4.15	71
3.5.115	庄川線	-	12	2,120	0	0%	S17.4.15	71
3.5.116	本所線	-	12	350	350	100%	S46.8.24	42
3.5.117	今町芝野線	-	12	410	350	85%	S46.8.24	42
3.6.118	刈谷田線	-	11~16 (16)	3,400	231	7%	S46.8.24	42
3.4.119	名木野線	-	16	470	0	0%	S46.8.24	42
3.4.120	今町北線	-	18	330	330	100%	S62.10.16	26
3.4.121	上新田市野坪線	2	16	2,370	2,370	100%	H2.4.10	23
3.4.122	福島柳橋線	2	16	900	900	100%	H2.4.10	23
3.4.123	上新田線	-	12	800	220	28%	H2.4.10	23
合計(24路線)				38,300	24,508	64%		

【凡例】	
	整備済路線
	事業中路線

資料：見附市資料〔H26.3.31現在〕

(2) 将来像の整理と見直し方針の検討

a) 都市の将来像の整理

- ・見附市都市計画マスタープラン（平成 22 年策定）で述べられている都市の将来像を整理する。

■ 交通体系の方針

【道路網整備の方針】

◆ 道路網整備の基本的考え方

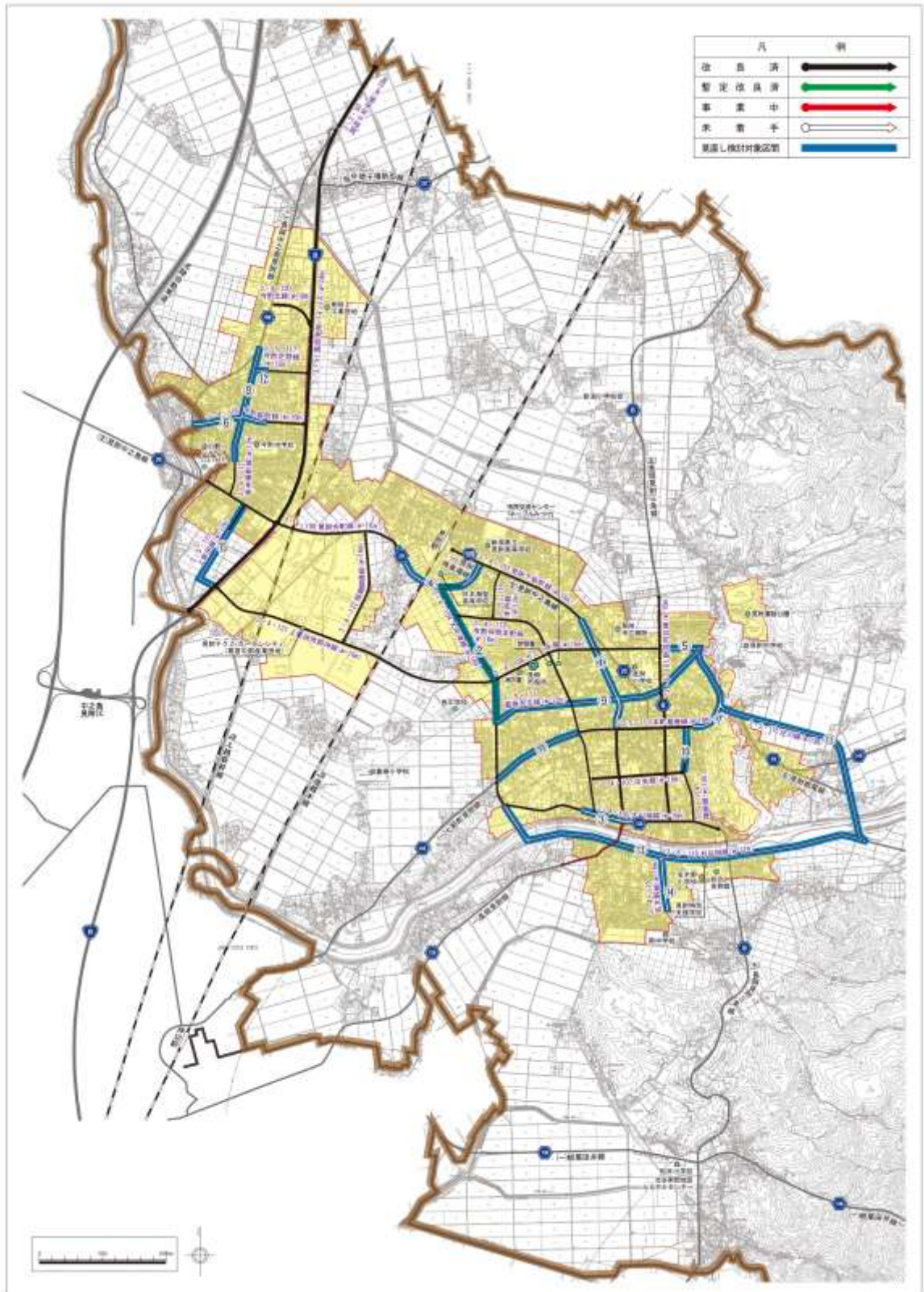
安全で快適な都市づくりにおいて、都市的土地利用と道路は一体的・計画的に配置する交通施設で重要な都市施設です。また、電気・通信、ガス、上下水道等ライフラインの設置、防災、景観形成など、多様な機能も担っています。

見附市では、公共交通機関との機能連携に配慮しながら、円滑で人と環境にやさしい交通の確保のための施設整備を進めます。



b) 都市計画道路の見直し方針の検討

- ・長期未着手の都市計画道路（都市計画決定後 20 年を経過しており、整備済となっていない路線）を対象とする。
- ・事業中の路線は、現在整備中であるため、見直し検討対象路線外とする。
- ・見直し検討対象区間は、下図に示すとおりである。



(3) 都市計画道路の見直し検討

a) 必要性の検討

【都市計画道路の役割】

都市計画道路の機能	都市計画道路が果たす役割
①交通機能	<ul style="list-style-type: none"> 自動車や歩行者、物資などを運ぶ交通ネットワークとしての役割 周辺道路の交通需要に対応した渋滞解消路線としての役割 狭隘道路の解消等、円滑な歩行空間や自動車走行空間を確保する役割
②都市環境機能	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹などの設置により良好な都市景観を形成するなど都市環境の保全や改善の役割
③都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の避難路や消防車や物資輸送の経路など道路としての機能に加え、防災帯等の空間的機能など都市の防災上の役割
④収容空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ライフラインの収容など収容空間としての役割
⑤市街地形成機能	<ul style="list-style-type: none"> 都市の骨格として市街地形成の誘導を図るなど、土地利用促進を支援する役割

【必要性の検討結果】

路線番号 路線名称	No.	評価対象 区間	現道	必要性の検討									
				①交通機能		②都市環境機能		③都市防災機能		④収容空間機能		⑤市街地形成機能	
				評価	内容	評価	内容	評価	内容	評価	内容	評価	内容
3.4.103 見附下新町線	①	未改良全区間	あり	(+)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している(H26.10.9調査 160台/12h)。 ・歩道未設置区間に通学路が指定されており、歩道整備により通学路の安全性向上に寄与する。 ・バリアフリー基本構想において、重点整備地区の中心を形成する移動ネットワークとして位置づけられている。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	(+)	・緊急輸送道路として機能する。 ・市街地内において延焼防止に寄与する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.4.104 大河津線	②	未改良全区間	あり	(+)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している。 ・バリアフリー基本構想において、重点整備地区の中心を形成する移動ネットワークとして位置づけられている。	(+)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。 ・沿線は住居系用途地域の割合が高い。	(+)	・緊急輸送道路として機能する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.4.105 大川端線	③	未改良全区間	あり	(0)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している。	(+)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。 ・沿線は住居系用途地域の割合が高い。	*	-	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.4.106 見附今町線	④	未改良全区間	あり	(+)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している(H26.10.9調査 108台/12h)。 ・交通量が多く、自動車の幹線として機能している。 ・JR分断を解消する(鉄道横断機能)。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	(+)	・緊急輸送道路として機能する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.4.108 十二ノ木線	⑤	未改良全区間	あり	(0)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	*	-	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.4.109 今町新町線	⑥	未改良全区間	なし	(-)	・約200m雨側にて代替機能を持った道路が整備されている。	(+)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。 ・沿線は住居系用途地域の割合が高い。	(+)	・市街地内において延焼防止に寄与する。 ・消防活動困難区域の解消に寄与する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.5.111 本町葛巻線	⑦	未改良全区間	あり	(0)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している(H26.10.9調査 240台/12h)。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	(+)	・緊急輸送道路として機能する。 ・市街地内において延焼防止に寄与する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.5.112 坂井横町線	⑧	未改良全区間	あり	(0)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している(H26.10.9調査 190台/12h)。	(+)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。 ・沿線は住居系用途地域の割合が高い。	(+)	・市街地内において延焼防止に寄与する。 ・消防活動困難区域の解消に寄与する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.5.113 葛巻末広線	⑨-1	起点~3.4.101新 潟市谷線	あり	(+)	・3.4.108十二ノ木線と3.5.111本町葛巻線の都市内幹線の間に位置し、道路網密度の観点から地区幹線としての整備が求められる。 ・歩道未設置区間に通学路が指定されており、歩道整備により通学路の安全性向上に寄与する。	(+)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。 ・沿線は住居系用途地域の割合が高い。	(0)	・市街地内において延焼防止に寄与する。	*	-	(+)	・市街地形成機能が高まっている。
	⑨-2	3.4.101新潟市谷 線~終点	あり	(-)	・交通量が少なく、現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を既に十分に発揮している。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	*	-	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.5.114 嶺崎線	⑩	未改良全区間	なし	(-)	・3.4.101新潟市谷線に近接しており、道路網密度は十分に高い。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	*	-	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.5.115 庄川線	⑪	未改良全区間	なし	(0)	・(主)見附新尾線が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している。 ・歩道未設置区間に通学路が指定されており、バイパス整備により見附市街地~長岡市新尾方面を流動する交通を集落外に分散させることが期待される。	*	-	(+)	・現在の(主)見附新尾線に代わり緊急輸送道路として機能する。	*	-	*	-
3.5.117 今町芝野線	⑫	未改良全区間	あり	(0)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している。	(0)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。	(0)	・市街地内において延焼防止に寄与する。	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.6.118 刈谷田線	⑬-1	起点~3.4.103見 附下新町線(瑞祥橋)	あり	(+)	・県道8号・県道19号などからの交通を市街地内へ導入分散する。 ・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している(H26.10.9調査 180台/12h)。	*	-	*	-	*	-	*	-
	⑬-2	3.4.103見附下新 町線(瑞祥橋)~ 3.4.105大川端線	なし	(-)	・刈谷田川断面の自動車交通量は206台/日(H26.10.9調査)であり、現在の4橋で十分に処理可能である。	*	-	*	-	*	-	*	-
3.4.119 名木野線	⑭	未改良全区間	あり	(0)	・現道が2車線(2車線相当幅を含む)で、幹線道路としての交通機能を発揮している。	(+)	・市街化区域内の路線であり、都市環境保全・改善に寄与する。 ・沿線は住居系用途地域の割合が高い。	*	-	*	-	(0)	・市街地形成機能を有する。
3.5.123 上新田線	⑮	未改良全区間	なし	(-)	・近隣に見附市の道路事業(今町田井線)が進められており、整備が完了すれば当該路線の代替機能が確保される。	*	-	*	-	*	-	(-)	・市街地形成機能が低下している。

【凡例】 (+) : 必要性増加、(0) : 変化なし、(-) : 必要性減少、* : 該当なし

b) 事業可能性の検討

【課題整理の視点】

課題の種類	整理項目	具体的内容
現地状況に対する課題	① 公共公益施設への影響	・道路の計画法線の上に学校、病院、発電所等の公共公益施設が存在しており、道路整備による移転等の施設に与える影響を検討する。
施工面の課題	② 補償費等の増大	・施工の難易度を判断する項目として、計画法線の上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在しており、補償費等により事業費が増大する可能性を検討する。 ・計画法線の上に工場があるなど大規模施設が存在することにより、移転に伴う事業費が増大する可能性を検討する。
	③ 鉄道横断部の有無	・施工の難易度を判断する項目として、計画法線における鉄道横断部の有無を確認する。
	④ 河川横断部の有無	・施工の難易度を判断する項目として、計画法線における河川横断部の有無を確認する。
	⑤ 急勾配区間の有無	・施工の難易度を判断する項目として、急勾配区間の有無を確認する。
社会状況に対する課題	⑥ 地域コミュニティに対する影響	・当該路線が密集市街地を通過している等、整備による地域コミュニティへの影響を検討する。
その他	⑦ その他	・上記項目以外に課題となりうる事項を整理する。

【事業可能性の検討結果】

路線番号 路線名称	No.	評価対象 区間	現道	事業可能性の検討												
				現地状況に対する課題			施工面の課題						社会状況に対する課題		その他	
				①公共公益施設への影響	②補償費等の増大	③鉄道横断部の有無	④河川横断部の有無	⑤急勾配区間の有無	⑥地域コミュニティに対する影響	⑦その他						
3.4.103 見附下新町線	①	未改良全区間	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道があるが、立ち退き等が必要となる建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4.104 大河津線	②	未改良全区間	あり	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4.105 大川端線	③	未改良全区間	あり	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4.106 見附今町線	④	未改良全区間	あり	-	-	-	-	○	・計画法線の上に鉄道横断部がある。 ※鉄道横断部には現道があるが、幅員が不足している。	-	-	-	-	-	-	-
3.4.108 十二ノ木線	⑤	未改良全区間	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道があるが、立ち退き等が必要となる建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.4.109 今町新町線	⑥	未改良全区間	なし	-	-	○	・計画法線の上に現道が無い ため、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5.111 本町葛巻線	⑦	未改良全区間	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道がある が、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5.112 坂井横町線	⑧	未改良全区間	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道がある が、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5.113 葛巻末広線	⑨-1	起点～3.4.101新 潟市谷線	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道がある が、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	⑨-2	3.4.101新潟市谷 線～終点	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道がある が、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5.114 嶺崎線	⑩	未改良全区間	なし	-	-	○	・計画法線の上に現道が無い ため、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5.115 庄川線	⑪	未改良全区間	なし	-	-	○	・計画法線の上に現道がある が、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。	-	-	○	・計画法線の上に河川横断部がある。 ※河川横断部には現道(橋)があるが、幅員が不足している。	○	・細路1丁目付近に 急勾配区間がある。	-	-	-
3.5.117 今町芝野線	⑫	未改良全区間	あり	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.6.118 刈谷田線	⑬-1	起点～3.4.103見 附下新町線(瑞祥橋)	あり	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	⑬-2	3.4.103見附下新 町線(瑞祥橋)～ 3.4.105大川端線	なし	-	-	-	-	-	-	○	・計画法線の上に河川横断部がある。 ※河川横断部には現道が無い。	-	-	-	-	-
3.4.119 名木野線	⑭	未改良全区間	あり	-	-	○	・計画法線の上に現道がある が、立ち退き等が必要となる 建物が複数存在する。 ・計画法線の上に工場がある。	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.5.123 上新田線	⑮	未改良全区間	なし	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

【凡例】 ○：課題あり、 -：課題なし

c) 未着手である理由の整理

- ・当該路線（区間）が、なぜ未着手となっているかについて、その要因や問題点等を整理する。

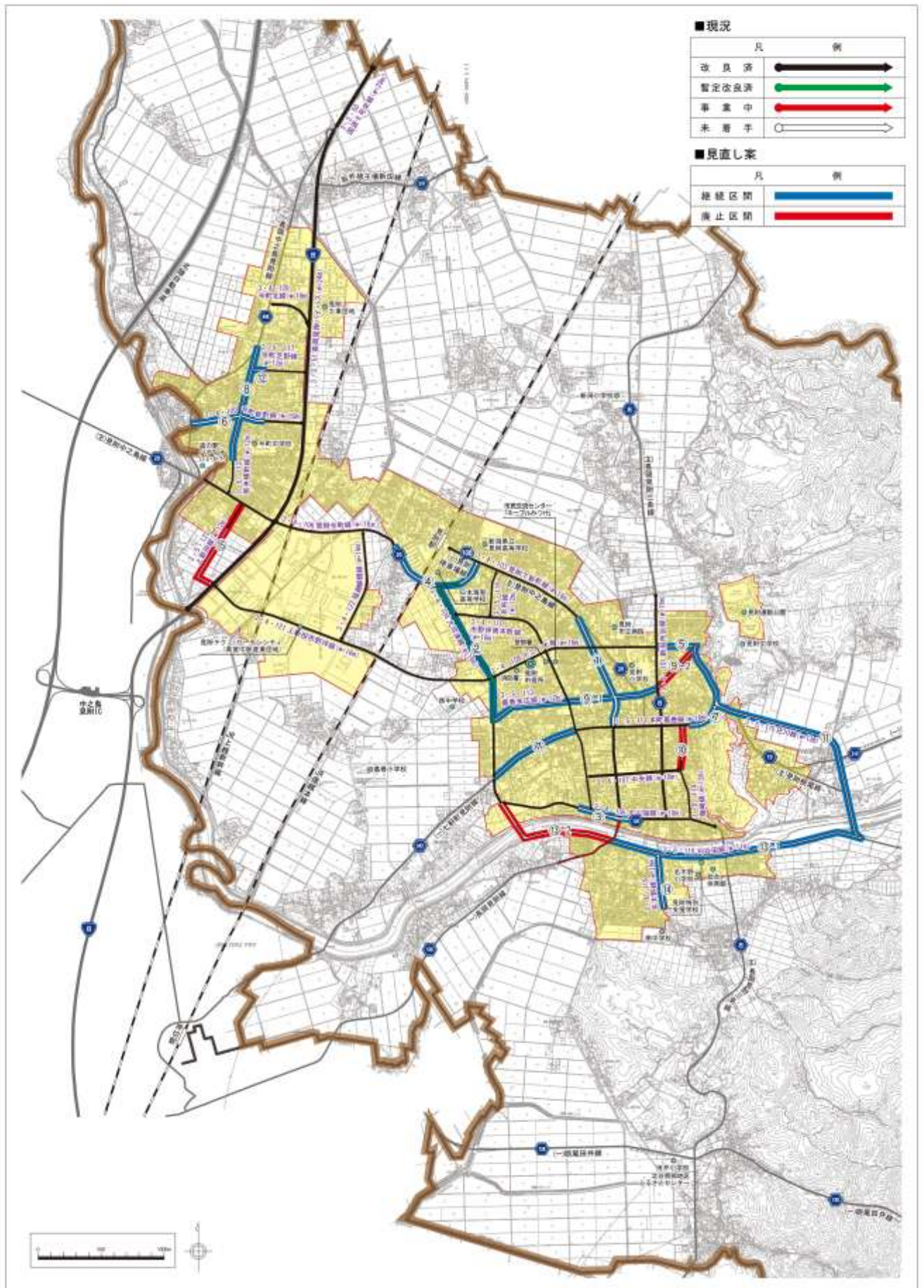
路線番号 路線名称	整備 状況	決定 年月日	経過 年数 (年)	幹線 道路 種別	No.	評価対象 区間	現道	未着手である理由の整理
3.4.103 見附下新町線	一部 整備済 一部 事業中	S17.4.15	72	都市内 幹線	①	未改良全区間	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.4.104 大河津線	一部 整備済	S17.4.15	72	都市内 幹線	②	未改良全区間	あり	・事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.4.105 大川端線	一部 整備済	S17.4.15	72	地区 幹線	③	未改良全区間	あり	・事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.4.106 見附今町線	一部 整備済	S42.1.17	47	都市内 幹線	④	未改良全区間	あり	・計画法線上に鉄道横断部があり、施工面に課題がある。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.4.108 十二ノ木線	一部 整備済	S17.4.15	72	都市内 幹線	⑤	未改良全区間	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.4.109 今町新町線	一部 整備済	S42.10.12	47	地区 幹線	⑥	未改良全区間	なし	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・また、当該路線の約200m南側に代替機能を持った道路が整備されており、整備の必要性が減少している。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.111 本町葛巻線	一部 整備済	S17.4.15	72	都市内 幹線	⑦	未改良全区間	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.112 坂井横町線	一部 整備済	S42.1.17	47	都市内 幹線	⑧	未改良全区間	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.113 葛巻末広線	未着手	S17.4.15	72	地区 幹線	⑨-1	起点～3.4.101新 潟市谷線	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
					⑨-2	3.4.101新潟市谷 線～終点	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・また、当該区間は交通量が少なく、現道が幹線道路としての交通機能を既に十分に発揮しており、整備の必要性が減少している。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.114 嶺崎線	一部 整備済	S17.4.15	72	地区 幹線	⑩	未改良全区間	なし	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・また、当該区間は3.4.101新潟市谷線に近接しており、道路網密度は十分に高いため、整備の必要性が減少している。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.115 庄川線	未着手	S17.4.15	72	都市内 幹線	⑪	未改良全区間	なし	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・また、計画法線上に河川横断部や急勾配区間があり、施工面に課題がある。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.117 今町芝野線	一部 整備済	S46.8.24	43	地区 幹線	⑫	未改良全区間	あり	・事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.6.118 刈谷田線	一部 整備済	S46.8.24	43	都市内 幹線	⑬-1	起点～3.4.103見 附下新町線(瑞祥 橋)	あり	・事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
					⑬-2	3.4.103見附下新 町線(瑞祥橋)～ 3.4.105大川端線	なし	・計画法線上に河川横断部があり、施工面に課題がある。 ・また、刈谷田川断面の交通は、現在の4橋で十分に処理可能であるため、整備の必要性が減少している。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.4.119 名木野線	未着手	S46.8.24	43	地区 幹線	⑭	未改良全区間	あり	・計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。
3.5.123 上新田線	一部 整備済	H2.4.10	24	地区 幹線	⑮	未改良全区間	なし	・近隣に見附市の道路事業が予定されており、整備が完了すれば代替機能が確保されるため、当該路線の整備の必要性が減少している。 ・こうした点から、事業の優先度が他路線に比べて低く、未着手となっている。

d) 都市計画道路見直し案

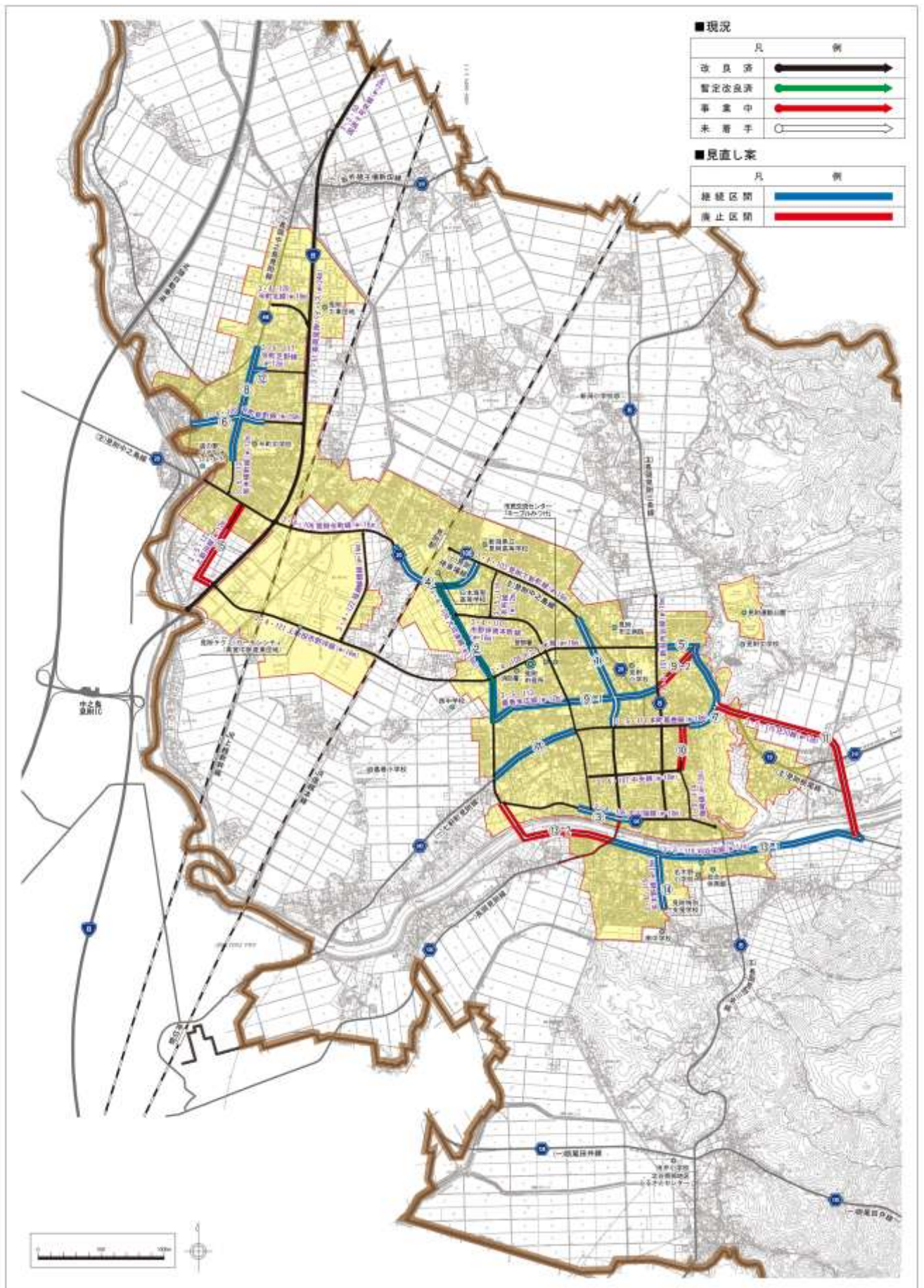
- ・ここまでの検討結果を踏まえ、都市計画道路見直しの方向性およびその理由を整理し、都市計画道路見直し案を作成する。

路線番号 路線名称	No.	評価対象 区間	現道	都市計画道路見直し案	
				見直しの 方向性	理由
3.4.103 見附下新町線	①	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることや、歩道整備により通学路の安全性向上に寄与すること、バリアフリー基本構想で重点整備地区の中心を形成する移動ネットワークとして位置づけられていることから、整備の必要性が増加している。 ・都市防災機能の面からは、緊急輸送道路として機能することや、延焼防止に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.4.103見附下新町線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.4.104 大河津線	②	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることや、バリアフリー基本構想で重点整備地区の中心を形成する移動ネットワークとして位置づけられていることから、整備の必要性が増加している。 ・都市環境機能の面からは、沿線の住居系用途地域割合が高く、都市環境保全・改善に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・都市防災機能の面からは、緊急輸送道路として機能することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.4.104大河津線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.4.105 大川端線	③	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性がある。 ・都市環境機能の面からは、沿線の住居系用途地域割合が高く、都市環境保全・改善に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.4.105大川端線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.4.106 見附今町線	④	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、交通量が多く現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることや、JRIによる地域の分断を解消することから、整備の必要性が増加している。 ・都市防災機能の面からは、緊急輸送道路として機能することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.4.106見附今町線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.4.108 十二ノ木線	⑤	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性がある。 ・以上より、3.4.108十二ノ木線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.4.109 今町新町線	⑥	未改良全区間	なし	継続	・都市環境機能の面からは、沿線の住居系用途地域割合が高く、都市環境保全・改善に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・都市防災機能の面からは、延焼防止に寄与することや、消防活動困難区域の解消に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.4.109今町新町線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.5.111 本町葛巻線	⑦	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性がある。 ・都市防災機能の面からは、緊急輸送道路として機能することや、延焼防止に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.5.111本町葛巻線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.5.112 坂井横町線	⑧	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性がある。 ・都市環境機能の面からは、沿線の住居系用途地域割合が高く、都市環境保全・改善に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・都市防災機能の面からは、延焼防止に寄与することや、消防活動困難区域の解消に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.5.112坂井横町線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.5.113 葛巻末広線	⑨-1	起点～3.4.101新 潟市谷線	あり	継続	・交通機能の面からは、道路網密度の観点から地区幹線としての整備が求められることや、歩道整備により通学路の安全性向上に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・都市環境機能の面からは、沿線の住居系用途地域割合が高く、都市環境保全・改善に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.5.113葛巻末広線(起点～3.4.101新潟市谷線)は「現計画のまま継続」するものとする。
	⑨-2	3.4.101新潟市谷 線～終点	あり	廃止	・事業可能性の面からは、計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・交通機能の面からは、当該区間は交通量が少なく、現道が幹線道路としての交通機能を既に十分に発揮しており、整備の必要性が減少している。 ・以上より、3.5.113葛巻末広線(3.4.101新潟市谷線～終点)は「廃止に向けた検証へ移行」するものとする。
3.5.114 嶺崎線	⑩	未改良全区間	なし	廃止	・事業可能性の面からは、計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・交通機能の面からは、当該区間は3.4.101新潟市谷線に近接しており、道路網密度は十分に高いため、整備の必要性が減少している。 ・以上より、3.5.114嶺崎線(未改良全区間)は「廃止に向けた検証へ移行」するものとする。
3.5.115 庄川線	⑪	未改良全区間	なし	【見直し案1】 継続	・交通機能の面からは、(主)見附栢尾線が幹線道路としての交通機能を発揮していることや、バイパス整備により通過交通を集落外に分散させ通学路の安全性向上に寄与することから、整備の必要性がある。 ・都市防災機能の面からは、現在の(主)見附栢尾線に代わり緊急輸送道路として機能することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.5.115庄川線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
				【見直し案2】 廃止	・事業可能性の面からは、計画法線上に立ち退き等が必要となる建物が複数存在し、補償費等の増大が懸念される。 ・また、計画法線上に河川横断部や急勾配区間があり、施工面に課題がある。 ・以上より、3.5.115庄川線の一部区間(3.5.111本町葛巻線～3.6.118刈谷田線)は「廃止に向けた検証へ移行」するものとする。
3.5.117 今町芝野線	⑫	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性がある。 ・以上より、3.5.117今町芝野線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.6.118 刈谷田線	⑬-1	起点～3.4.103見 附下新町線(瑞祥 橋)	あり	継続	・交通機能の面からは、県道8号・県道19号などからの交通を市街地内に導入分散することや、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.6.118刈谷田線(起点～3.4.103見附下新町線(瑞祥橋))は「現計画のまま継続」するものとする。
	⑬-2	3.4.103見附下新 町線(瑞祥橋)～ 3.4.105大川端線	なし	廃止	・事業可能性の面からは、計画法線上に河川横断部があり、施工面に課題がある。 ・交通機能の面からは、刈谷田川断面の交通は将来的にも現在の4橋で十分に処理可能であるため、整備の必要性が減少している。 ・以上より、3.6.118刈谷田線(3.4.103見附下新町線(瑞祥橋)～3.4.105大川端線)は「廃止に向けた検証へ移行」するものとする。
3.4.119 名木野線	⑭	未改良全区間	あり	継続	・交通機能の面からは、現道が幹線道路としての交通機能を発揮していることから、整備の必要性がある。 ・都市環境機能の面からは、沿線の住居系用途地域割合が高く、都市環境保全・改善に寄与することから、整備の必要性が増加している。 ・以上より、3.4.119名木野線(未改良全区間)は「現計画のまま継続」するものとする。
3.5.123 上新田線	⑮	未改良全区間	なし	廃止	・交通機能の面からは、近隣に見附市の道路事業が進められており、整備が完了すれば代替機能が確保されるため、当該路線の整備の必要性が減少している。 ・以上より、3.5.123上新田線(未改良全区間)は「廃止に向けた検証へ移行」するものとする。

都市計画道路見直し案【見直し案1】



都市計画道路見直し案【見直し案2】



e) 今後の検討課題

ここでは、都市計画道路見直しについて、今後の検討課題を整理する。

【道路構造に関する検討】

- ・ 3.5.115 庄川線については、細越 1 丁目付近に急勾配区間があり、施工面に課題があることが明らかとなった。今後の検討課題としては、当該路線について縦断線形を詳細に検討することが挙げられる。
- ・ また、「地域に即した道路構造の適用」として、地域の実情に応じた弾力的な基準の運用を検討していくことが、今後の検討課題として挙げられる。
※「地域に即した道路構造の適用」は、見直しガイドラインにおける「Step8 見直し候補路線(案)の検証」の項目の 1 つとして記載されている。

【関連計画の動向】

- ・ 都市計画道路と関連性が高い立地適正化計画について、動向を把握し調整・連携を行うことが、今後の検討課題として挙げられる。また、必要に応じて都市計画道路見直し案に反映していくことが考えられる。

【住民の参画】

- ・ 「住民参画による検証」として、都市計画道路見直し案に対し、住民や地域、関係者などの声を聞く手続きをとりながら検証を行うことが、今後の検討課題として挙げられる。
※「住民参画による検証」は、見直しガイドラインにおける「Step8 見直し候補路線(案)の検証」の項目の 1 つとして記載されている。
- ・ また、立地適正化計画の検討過程で住民説明会やワークショップ等の住民参画の機会が予定されている場合は、都市計画道路見直しを同時に議論することで、有機的な住民参画を進めることが期待できる。

【都市計画道路見直し案について】

- ・ 上記の検討等により、都市計画道路見直し案の検証をさらに進め、必要に応じて見直し案を柔軟に変更していくことが考えられる。