

1 調査名称：五泉市都市計画道路見直し計画業務

2 調査主体：五泉市

3 調査圏域：五泉市

4 調査期間：平成24年度

5 調査費：2,814千円
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

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に準じ、道路交通やまちづくりの現状や将来計画を踏まえ、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24年度の業務においては、平成23年度における検討結果を受け、見直し候補路線（案）の検証を行い、都市計画道路見直し素案を作成した。

I 調査概要

1 調査名：五泉市都市計画道路見直し計画業務

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 都市計画道路見直し（案）

2.1 都市計画道路見直しの基本方針

2.2 都市計画道路見直し（案）

3 住民参画による検証

3.1 住民参画の方法の検討

3.1.1 住民参画の目的

3.1.2 住民参画の方法

3.1.3 住民説明会について

4 地域に即した道路構造の適用

4.1 自動車交通機能の確保

4.1.1 検討の目的および方針

4.1.2 検討条件

4.1.3 自動車交通機能確保の検討

4.1.4 都市計画道路見直し（案）の検証

4.2 歩行者交通機能の確保

4.2.1 目的

4.2.2 歩行者交通機能の必要性・歩道幅員の検討

4.2.3 検討条件

4.2.4 都市計画道路見直し（案）の検証

4.3 自転車交通機能の確保

4.3.1 目的

4.3.2 自転車交通の走行空間確保の必要性・幅員の検討

4.3.3 都市計画道路見直し（案）の検証

4.4 防災機能の確保

4.4.1 目的

4.4.2 緊急輸送道路

4.4.3 都市防災

4.5 他事業との整合

4.6 道路構造令の適合

5 関係機関との協議資料作成

5.1 関係者機関との協議資料作成

5.2 住民参画資料の作成

6 都市計画道路見直し素案作成

【資料編】

資料1 都市の将来像

資料2 評価カルテ

資料3 見直し候補路線の一覧表・位置図

資料4 見直し候補路線（案）の検証結果

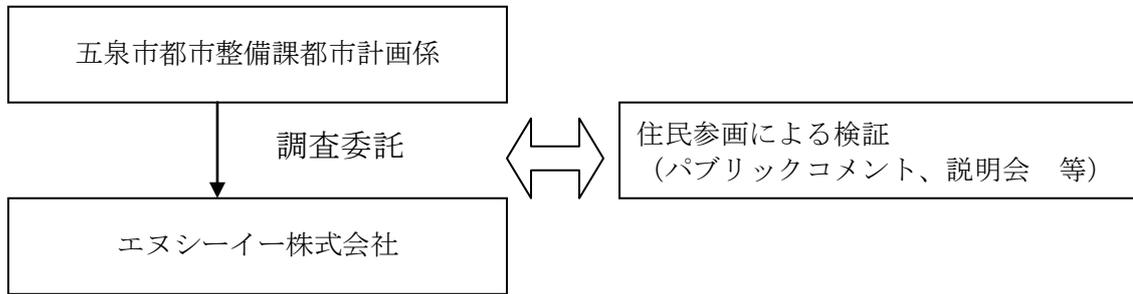
資料5 関係機関協議資料

資料6 住民説明資料

資料7 打合せ簿

資料8 照査記録

3 調査体制



4 委員会名簿等：

委員会の設置なし
(今後の設置予定なし)

II 調査成果

1 調査目的

自動車交通機能確保の検討の目的と方針を以下に示す。

- 機能分類（幹線道路、補助幹線道路）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。
- 沿道の土地利用や施設立地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。
- 積雪地域であることを踏まえ、除雪工法に応じた堆雪幅の必要性を検討・検証する。

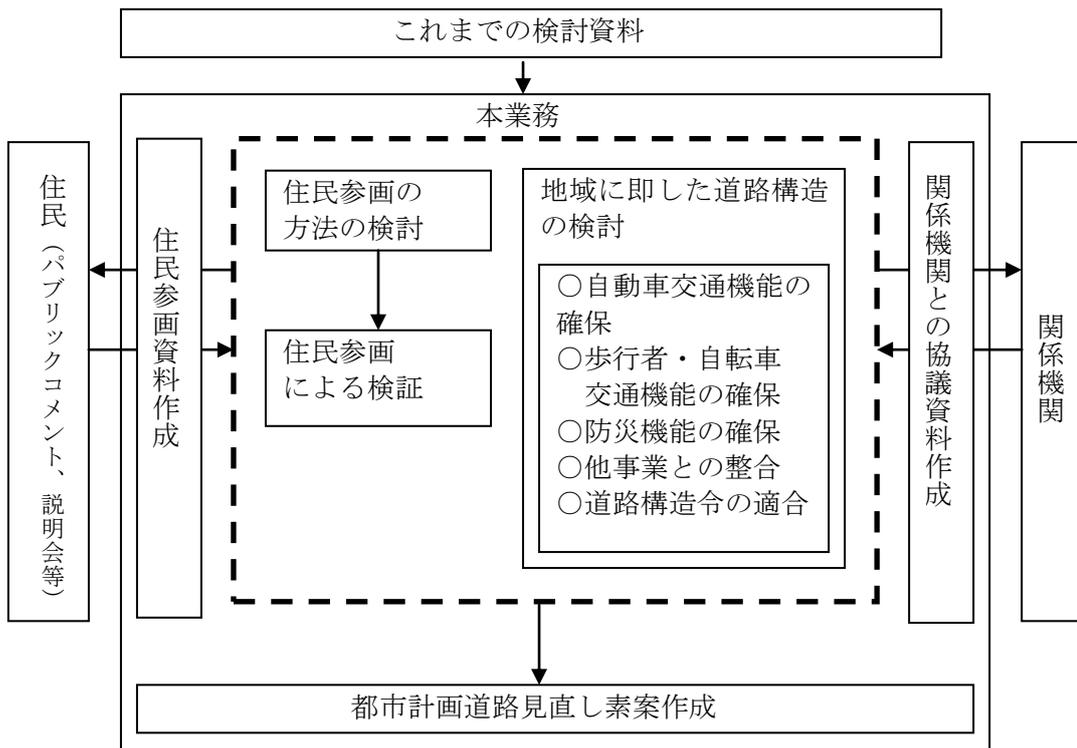
歩行者交通機能確保の検討の目的と方針を示す。

- 歩行者と自転車は別に検討を行う。
- 歩行者通行空間は、市街地部の都市交通道路には必須と考えられるが、交通量や沿道土地利用のほか、公共交通（鉄道、バス）、通学路の状況からその必要性を確認する。

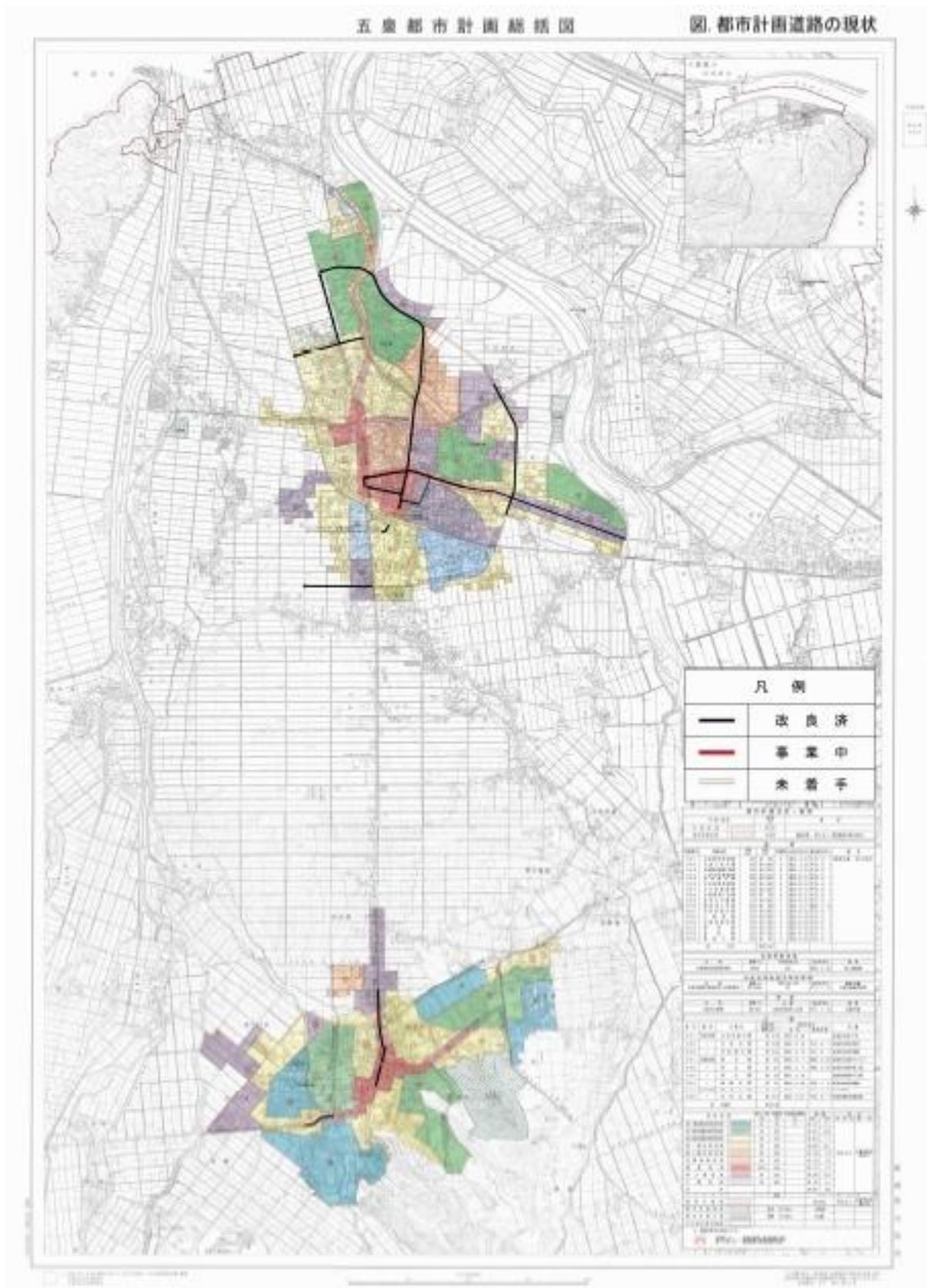
自転車通行空間について、歩行者と同様の検討条件に基づき、自動車との分離の必要性を検討・検証する。

防災機能の確保について、緊急輸送道路および都市防災の2つの視点から検討する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

本業務における検討結果を踏まえて、五泉市における見直し素案を作成した。

①都市の将来像・・・五泉市都市計画マスタープラン等から、五泉市都市計画区域における都市の将来像について確認した。

i 将来都市構造

【地域の設定】

■市街地：五泉市街地と村松市街地（2地区）

【拠点の設定】

■中心拠点

○五泉市街地：五泉駅周辺および本町通り商店街を範囲とする地区（商業業務機能をはじめ、教育文化、地域商業など様々な都市機能の集積と居住機能を確認）

○村松市街地：中心商店街を範囲とする地区（商業機能をはじめ教育文化、地域商業など都市的サービス機能を維持）

■副次生活拠点：商業や医療など、市民の日常生活に必要なサービス施設や業務施設等が立地する地区

■生活拠点：地域の玄関口として、日常生活のための移動時に利用する鉄道駅や主要バス停留所

■行政サービス拠点：市民の行政サービスの中心となる五泉市役所および村松支所

【軸の設定】

■基幹都市軸：五泉市街地と村松市街地を連絡する道路

■広域交流連携軸：五泉市と隣接都市・地域とを連絡する道路・鉄道

■地域連携軸：五泉市内を連絡する道路

ii 土地利用における将来像

○五泉市街地および村松市街地とも、既存市街地の外郭部に市街地拡大の方針がある。

○五泉市街地は、いずれ箇所の拡大箇所も既定の都市計画道路の周辺にある。このため、市街地拡大にあわせて、既定計画のほかに新たな道路の計画は必要ない。ただし、一部区間の幅員が12mであることから、用途地域拡大の際は幅員の見直し（拡幅）の必要性を検討する。

○村松市街地は、既定の都市計画道路から500m以上離れた箇所で市街地拡大の方針がある。用途地域拡大の際は、これと併せた都市計画道路の拡大の必要性について検討する。

iii 道路ネットワークにおける将来像

【幹線道路網】

■主要幹線道路

○新潟県～福島県を連絡する磐越自動車道と一般国道49号

■幹線道路（都市間、地域間）

○五泉市街地・村松市街地と周辺の都市や地域とを連絡する道路

■幹線道路（都市内、地域内）

ア 幹線道路（都市間、地域間）からの交通を市街地内に導入する道路

イ 市街地外郭部で幹線道路（都市間、地域間）を相互に連絡し、市街地各所へ誘導する道路

ウ 市街地内の拠点間を連絡する道路

【幹線公共交通網】

■鉄道

○五泉市と新潟市（新潟駅、新津駅）方面あるいは会津若松方面を連絡する
JR磐越西線

■高速バス

○五泉市と新潟市方面を連絡する高速バス路線（五泉・村松～新潟線）

② 評価カルテ

・・・五泉市の都市計画道路について、第1段階評価として必要性、事業可能性、未着手理由、課題解決策、見直し結果（案）等を評価カルテとして作成した。（以下については各計画道路路線の見直し結果（案）を示したもの。）

3.4.2 五泉三本木線

(1) 対象区間1：起点～(都)東南環状線

→変更に向けた検証に移行

(2) 対象区間2：(都)東南環状線～(主)新津村松線（本町5）

→引き続き検討を行う

(3) 対象区間3：(主)新津村松線（本町5）～(都)北五泉駅停車場線

→変更に向けた検証に移行

- 3.4.4 土深本町善願線
対象区間：起点～終点
→引き続き検討を行う
- 3.4.5 東南環状線
対象区間：起点～終点
→現計画のまま継続
- 3.4.6 北五泉停車場線
対象区間：（都）大川前船越線～終点
→廃止に向けた検証へ移行
- 3.5.7 大川前船越線
対象区間：起点～終点
→現計画のまま継続
- 3.5.8 五泉駅南1号線
対象範囲：起点～終点
→廃止に向けた検証へ移行
- 3.5.11 学校町春日線
対象範囲：起点～終点（一部改良済）
→現計画のまま継続
- 3.5.12 小新保線
対象範囲：起点～終点
→引き続き検討を行う
- 3.5.13 石曽根番坂線
→現計画のまま継続
- 3.5.14 横町線
→変更に向けた検証へ移行
- 3.5.15 泉町線
→廃止に向けた検証へ移行
- 3.5.16 御堂入線
対象範囲：起点～終点
→廃止に向けた検証へ移行

③ 見直し候補路線の一覧表、位置図

・・・前述②評価カルテの見直し結果（案）より、都市計画道路の見直し候補路線の一覧表を2案提示する。

④見直し候補路線（案）の検証結果

i 将来交通量からの検討

…将来見直しが全て完了した場合の交通量配分の結果をもとに、道路ネットワークの妥当性について検証する。

【道路ネットワークの検証】

- 五泉市街地において、（都）大川前船越線や廃止区間である（都）北五泉停車場線の交通量が、（都）東南環状線や（都）五泉三本木線等の幹線道路網に転換している。（都）東南環状線等の幹線道路網の整備によって、通過交通を市街地から排除する機能が確保されていることから、これらの幹線道路については交通処理の面から、今後も整備が必要である。
- 村松市街地においては、学校町春日線が市街地における幹線道路として機能しており、今後も整備を図る必要がある路線である。
- 五泉市街地と村松市街地を結ぶ道路についても、（市）安出船越線とともに、（都）五泉三本木線や（都）横町線が機能しており、今後も整備が必要な路線である。
- （市）春田新田丸山線等によって村松市街地における南北方向の道路網が新たに形成されており、泉町線の廃止による支障はない。

単位：百台/日

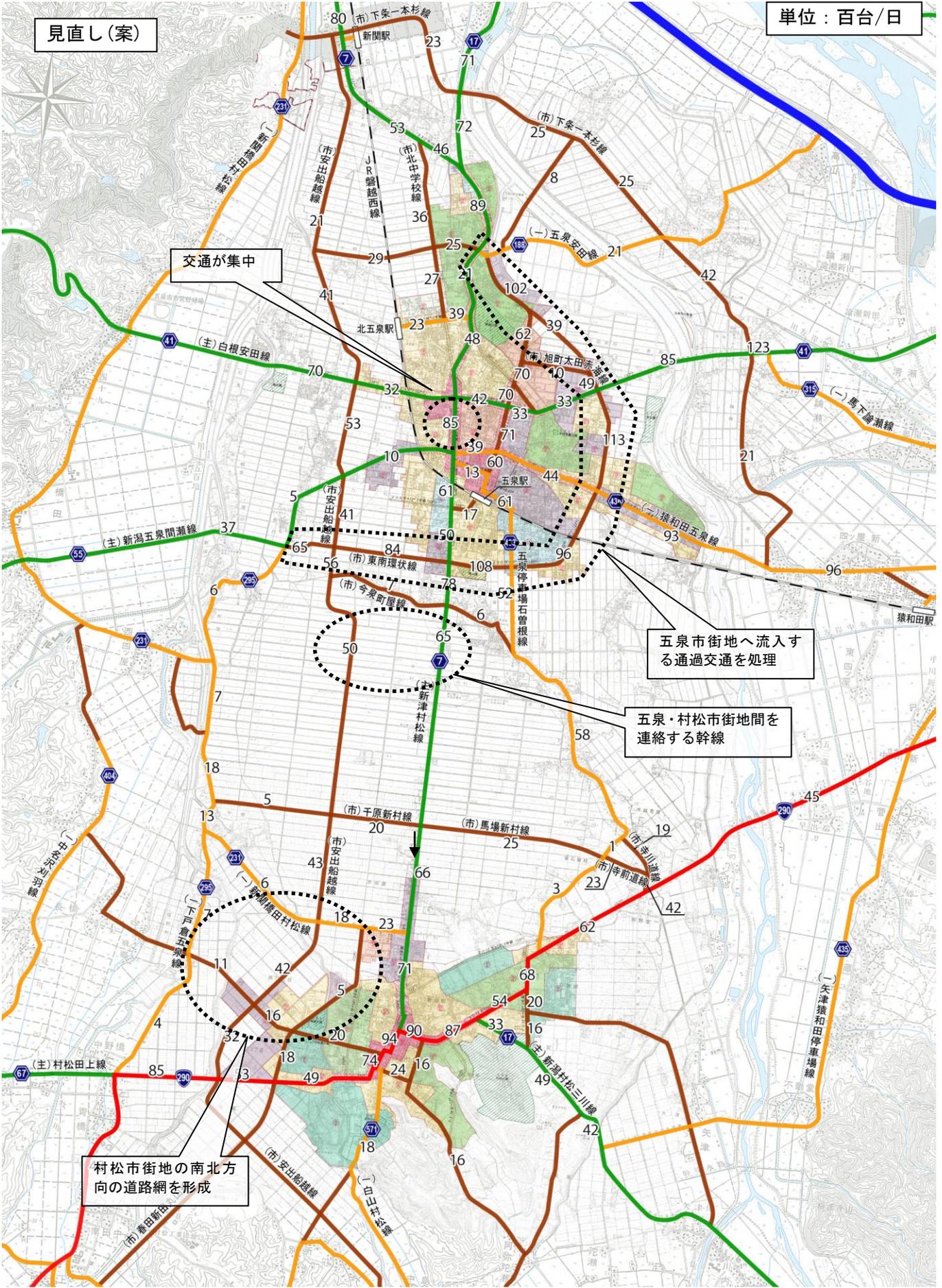
見直し(案)

交通が集中

五泉市街地へ流入する通過交通を処理

五泉・村松市街地間を連絡する幹線

村松市街地の南北方向の道路網を形成



ii 地域の即した道路構造の検討結果
 地域に即した道路構造の検討結果を以下に整理する。

表 地域に即した道路構造の検討結果 その1

路線名	区間	自動車交通機能	歩行者交通機能	自転車交通機能	緊急輸送道路網の確保	消防活動困難区域の解消	課題への対応等
3.4.2 五泉三本木線	起点～(都)東南環状線	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	—	○第2次緊急輸送道路として指定されており、整備が必要である。	○現道で既に機能を担っている。	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある。
	(都)東南環状線～(都)吉沢太川橋線	▲交通ネットワーク形成上整備が必要であるが、商業地および工業地沿道において停車車両への対策が必要。	同上	○現計画で路肩が1.5m以上確保されており、現計画で支障はなく、自転車交通機能確保に向けて整備が必要である。	同上	同上	○停車帯が不足する区間については別途滞留スペースを設ける等の対応を実施することで、対処可能であり現計画で問題はない。
	(都)吉沢太川橋線～(都)北五泉停車場線	▲見直し案のうち、第1案、第2案ともに、堆雪帯が不足しており、除雪工法の工夫等による対応の検討が必要である。	▲第1案に課題は無いが、第2案では、歩道がないため対策が必要となる。	—	▲法線変更に伴い停車帯が確保できないことから、経路の見直しが必要となる。	—	○堆雪帯が不足する区間は、消融雪装置の設置等の除雪工法の工夫で対応可能である。 ▲第2案では歩道がないが、歩行者空間として雁木や民地を活用することで対応可能である。しかし、活用については地域の理解を得ることが必要となる。 ○緊急輸送道路網については東南環状線等の新たな経路設定で対応可能である。
3.4.4 土深本町善願線	起点～用途地域端	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	—	—	○現道で既に機能を担っている。	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある。
	用途地域端～JR磐越西線	同上	同上	—	○第2次緊急輸送道路として指定されており、整備が必要である	同上	同上
	JR磐越西線～(都)東南環状線	同上	同上	○現計画で路肩が1.5m以上確保されており、現計画で支障はなく、自転車交通機能確保に向けて整備が必要である。	同上	同上	同上
	(都)東南環状線～終点	同上	同上	—	同上	同上	同上
3.4.5 東南環状線	起点～終点	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	—	○将来緊急輸送道路として指定が適切である。	—	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある。
3.4.6 北五泉停車場線	(都)大川前船越線～(都)五泉三本木線	▲見直し案のうち、第1案、第2案ともに、堆雪帯が不足しており、除雪工法の工夫等による対応の検討が必要である。	▲第1案に課題は無いが、第2案では、歩道がないため対策が必要となる。	—	▲法線変更に伴い停車帯が確保できないことから、経路の見直しが必要となる。	○現道で既に機能を担っている。	○堆雪帯が不足する区間については、消融雪装置の設置等の除雪工法の工夫で対応可能であり現計画で課題はなく、今後も整備を進める必要がある。 ▲第2案では歩道がないが、歩行者空間として雁木や民地を活用することで対応可能である。しかし、活用については地域の理解を得ることが必要となる。
	(都)五泉三本木線～終点	○将来交通ネットワークから除外される区間である。	○廃止区間であるが、通学路に指定されており、歩行区間確保と必要がある。	—	—	同上	—

表 地域に即した道路構造の検討結果 その2

路線名	区間	自動車交通機能	歩行者交通機能	自転車交通機能	緊急輸送道路網の確保	消防活動困難区域の解消	課題への対応等	
3.5.7	大川前船越線	起点～用途地域端	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	—		○現道で既に機能を担っている。	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある。
		用途地域端～終点	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	同上	—		同上	同上
3.5.8	五泉駅南1号線	起点～終点	○五泉駅南口周辺の整備に併せて新たなネットワークが確保される予定であり必要性が低下している。	—	—	—	—	—
3.5.11	学校町春日線	起点～終点	▲交通ネットワーク形成上整備が必要であるが、商業地沿道において停車車両への対策が必要。	○主に歩道幅員は1.5mで計画されているが、路肩は1.5m確保されていることから幅員構成の変更等により対応が可能であり、歩行者空間確保に向け整備が必要である。	○現計画で路肩が1.5m以上確保されており、現計画で支障はなく、自転車交通機能確保に向けて整備が必要である。	○第2次緊急輸送道路として指定されており、整備が必要である。	○現道で既に機能を担っている。	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある
3.5.12	小新保線	起点～終点	○将来交通ネットワークから除外される区間である。	—	—	—	—	—
3.5.13	石曾根番坂線	起点～(都)学校町春日町線	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	○主に歩道幅員は1.5mで計画されているが、路肩は1.5m確保されていることから、幅員構成の変更等により対応が可能であり、歩行者空間確保に向け整備が必要である。	—	—	○現道で既に機能を担っている。	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある
		(都)学校町春日町線～用途地域端	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	同上	—	—	同上	同上
		用途地域端～終点	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	同上	—	—	同上	同上
3.5.14	横町線	起点～用途地域端	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	—	○第2次緊急輸送道路として指定されており、整備が必要である。	○現道で既に機能を担っている。	○整備に当たり、現計画に課題はないため今後も整備を進める必要がある
		用途地域端～(一)新関橋田村松線	○見直し案の計画で機能確保に支障はなく、機能確保に向け整備が必要。	同上	—	○第2次緊急輸送道路として指定されており、整備が必要である。	同上	同上
3.5.15	泉町線	起点～終点	○将来交通ネットワークから除外される区間である。	—	—	—	—	—
3.5.16	御堂入線	起点～終点	○将来交通ネットワークから除外される区間である。	—	—	—	—	—