

1 調査名称：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 調査期間：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。

平成30年度については、これまで検討してきた都市計画道路の見直しについて、都市計画審議会に向けた「五泉都市計画道路変更図書（素案）」の作成を行う。なお、都市計画道路の変更は、「新潟県決定」、「五泉市決定」について各々作成するものである。

I 調査概要

1 調査名称：平成30年度 五泉市都市計画道路変更業務委託

2 報告書目次

第1章 業務の概要	1-1
第2章 都市計画道路変更案の作成	2-1
2.1 計画内容の検討	2-2
2.2 参考図書の作成	2-18
2.3 法規図書の作成	2-23
第3章 調書の作成	3-1
第4章 関係機関協議資料の作成	4-1
4.1 関係機関協議の実施状況	4-2
4.2 関係機関協議資料の作成	4-2

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。

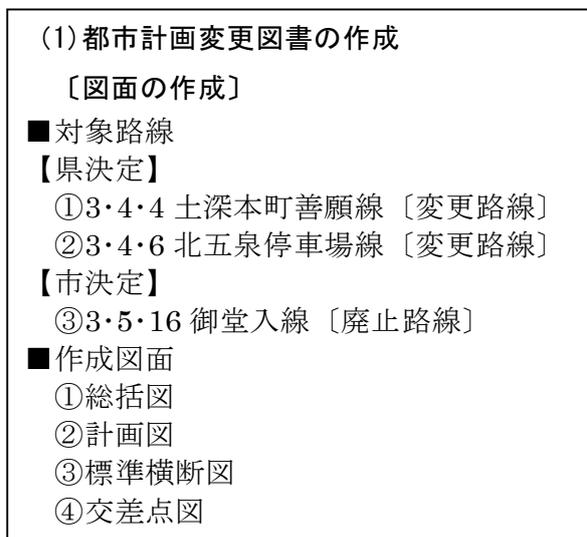
また、長期にわたる法規制は、五泉市のまちづくりはもとより、地権者など市民の土地の利活用にも制限を与えている。

このような背景から、五泉市では、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検討してきた。

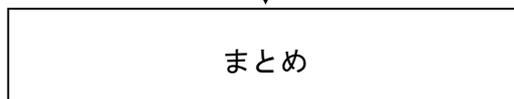
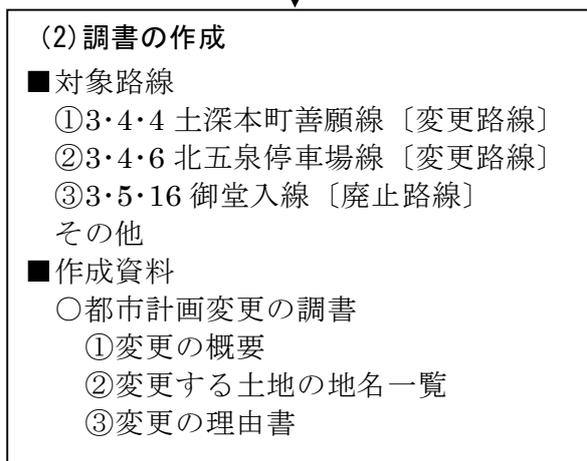
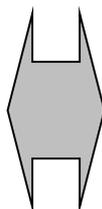
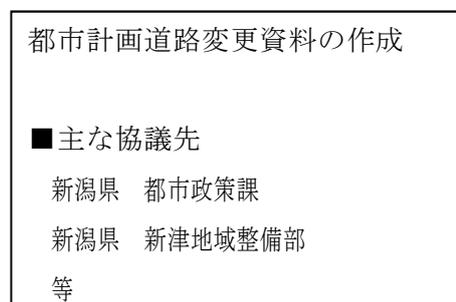
本業務は、平成23～24、29年度など、これまで検討してきた都市計画道路の見直しについて、都市計画審議会に向けた「五泉都市計画道路変更図書（素案）」の作成を行うものである。なお、都市計画道路の変更は、「新潟県決定」、「五泉市決定」について各々作成する。

2 調査フロー

〔都市計画道路変更案の作成〕



〔関係機関協議資料の作成〕



4 調査成果

作成した資料の一覧を以下に示す。

表 作成資料一覧

	新潟県決定	五泉市決定
変更調書	一式	一式
総括図 (S=1/10,000)	・ A 0 判 : 1 枚	・ A 0 判 : 1 枚
計画図 (S=1/2,500)	・ A 0 判 : 4 枚	・ A 0 判 : 1 枚
交差点図 (S=1/500)	・ A 1 判 : 2 枚	—
標準横断面図 (S=1/50)	・ A 1 判 : 1 枚	—
関係機関協議資料	一式	

以下に各図面の一部を示す。

五泉都市計画道路の変更（新潟県決定）

都市計画道路中 3・4・4 号土深本町善願線を 3・5・4 号土深本町善願線に名称を改め、3・5・4 号土深本町善願線ほか 1 路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・5・4	土深本町善願線	五泉市土深字村付	五泉市赤海字下島	五泉市赤海字下島	約 3,470m	地表式	2車線	12m	J R 磐越西線と平面交差 幹線街路と平面交差 3箇所	
	3・4・6	北五泉停車場線	五泉市北五泉駅前	五泉市大川前	五泉市伊勢の川	約 560m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差 2箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

長期未着手となっている都市計画道路について、時間の経過による人口減少や自動車交通需要の鈍化等、社会情勢の変化に対応するため見直しを行った結果、都市計画道路の変更を行うものである。

都市計画の案の理由書

1. 都市の将来像における位置付け

都市計画道路は、多様な機能を持っており、都市の住民が社会生活を営むうえで、必要不可欠な都市施設の1つであり、五泉市においてもこれまでに16路線を都市計画に定めるとともに、順次整備を進め、重要な都市施設としての大きな役割を果たしてきた。

本市の都市計画道路は、その多くが昭和40～50年代に都市計画決定されており、全路線とも都市計画決定後20年以上が経過している。都市計画道路の計画区域では建築制限がかかり、長期にわたって地権者の土地利用に制限を与えている側面もある。

五泉市都市計画マスタープランでは、将来像を実現するための都市づくりにおける道路交通の方針として、五泉市街地と村松市街地を結ぶ主要地方道新津村松線を基幹都市軸に、本市と隣接する都市や地域を広域的に結ぶ一般国道290号や主要地方道白根安田線などを広域的交流連携軸として配置し、近隣都市及び市内の各拠点との交流や連携の基盤となる道路ネットワークの形成を図るものとして、都市計画道路を位置づけている。

2. 都市計画の必要性

都市計画道路は、都市の住民の社会生活に必要不可欠なものであり、自動車交通の利用のみならず、市街地の誘導、防災機能等、様々な機能を持ち、本市のまちづくりの方向性を決める重要な役割を担う都市施設として、これまで都市計画に定めてきた。その一方で、都市計画の決定以来、長期にわたって事業化されていない未着手の道路の存在、それに伴う時間経過の中で都市計画道路としての必要性そのものや、道路整備に対する住民意識の変化、更には人口減少や将来自動車交通量が減少傾向にあることなど、都市計画決定時の社会情勢が大きく変化してきている。

そのため、現在の社会情勢や本市を取り巻く環境の変化に対応した都市計画道路網に見直すこととし、この見直しの結果、道路構造を変更するとともに、必要性が低下した区間の都市計画道路を廃止するため、今回、都市計画の変更を行うものである。

3 位置・区域・規模の妥当性

(1) 3・5・4号 土深本町善願線（旧3・4・4号 土深本町善願線）

本路線の都市計画決定の経緯については、昭和40年に「五泉市発展のすう勢や自動車交通の円滑化を図り、将来の土地利用を勘案して計画街路を配置する」ため、当路線を含む市内複数路線について都市計画決定を行った。その後、都市計画区域の変更などに伴い、名称が変更され、現在に至っている。

本路線は、五泉市街地の交通の円滑な処理を図るために都市計画決定され、当市と隣接する都市や地域を東西方向に広域的に結ぶ幹線街路として、五泉市街地の道路ネットワークを形成する交通軸を担っている。

【市道安出船越線交差部から3・4・2五泉三本木線交差部までの区間】※今回変更区間

本路線は、自動車交通の円滑化を図り、将来の土地利用に対応した街路を配置するものとして、昭和40年に都市計画を決定された路線である。

近年、自動車交通量が減少傾向にあることなど、都市計画決定以降、社会情勢は変化しており、現在未整備である本区間について、将来交通量の見込みや沿線の土地利用を踏まえ、今回、道路計画を見直すこととした。

この見直しの結果、以下のとおり、本区間における鉄道との交差構造、幅員及び線形について、都市計画を変更する。

① 鉄道交差構造の立体交差から平面交差への変更

本路線は、将来の都市の発展や沿線の土地利用などに対応するため、都市計画を決定したが、計画決定以降の人口減少や高齢化などの社会情勢の変化に伴い、近年の交通量は減少傾向にあることから、現在未整備である本区間の今後の交通処理機能について検証を行った。

五泉市街地における将来自動車交通量の推計の結果、3・4・5 東南環状線などの環状道路の整備に伴い、市街地内部の通過交通は環状道路に転換することや、近年の自動車交通量の減少傾向もあり、本区間の将来交通量は、現況交通量と比較し大きく減少する見込みである。

また、本路線と交差するJR磐越西線の運行は、1時間あたりの踏切通過回数が平均2回程度と限定的であり、現在の道路交通においても大きな渋滞は生じていない。なお、現道に位置する金津街道踏切は、平成30年に踏切道改良促進法に基づく指定を受け、歩行者の安全を確保するため、現在、歩道の設置など踏切拡幅の整備が進められている。

そのほか、現在未整備である本区間の道路のあり方について、地域住民を含めて検討した結果、鉄道を挟んだ東西各地区が鉄道と立体交差する道路により分断されることなく、今後も地区一体となった地域コミュニティを維持していくために、鉄道との交差構造を平面交差として今後の道路を整備する方針とした。

以上により、将来交通量に基づく交通処理機能の検証や、本路線と交差する鉄道の運行状況並びに既存踏切の整備状況、及び道路整備に伴う本路線周辺の地域コミュニティなどを勘

案すると、今後、本路線の鉄道との交差構造を立体交差により整備する必要性は低下している。

そのため、本路線における鉄道との交差構造について、立体交差から平面交差に都市計画を変更する。

② 道路幅員の変更

本路線は、将来の都市の発展や沿線の土地利用などに対応するため、両側に歩道を設置するものとして16mの道路幅員にて都市計画を決定したが、路線周辺の土地利用を踏まえた歩行者や自転車の通行状況、及び将来の利用の見込みを踏まえ、今回、本区間の歩行者空間を見直すこととした。

当初決定時は、五泉地域における将来の市街地の拡大を想定し、市街化に伴う歩行者等の利用増加に対応するため、幅広い歩道を設置するものとして道路幅員を16mにて決定した。

本区間の沿線は、住居系の土地利用が主であり、現況の歩行者は五泉小学校への通学や五泉市街地への移動など周辺住民の生活利用に限られている。

また、JR磐越西線より西側については、五泉市が策定した立地適正化計画において居住誘導区域に設定されていないことから、今後、新たな開発などに伴う将来的な歩行者の大幅な増加は見込まれない。

そのため、両側の歩道について、歩行者等の現在の利用状況や沿線の土地利用における今後の利用の見込みを踏まえ、幅員を3.5mから2.5mに変更することとし、その結果、本区間の都市計画道路の幅員を16mから14mに変更する。

(現計画幅員 16m (両側歩道幅員 3.5m) → 変更計画幅員 14m (両側歩道幅員 2.5m))

③ 道路線形の変更

本区間の北側沿線には、埋蔵文化財包蔵地に指定されている「五泉八幡宮」が立地しており、現在の計画は、八幡宮の一部を道路の区域として決定している。現在未整備である本区間の道路のあり方について、地域住民を含めて検討した結果、泉町地域のシンボルである八幡宮を現存したうえで今後の道路を整備する方針としたことから、道路線形の変更を行う。

また、3・4・2 五泉三本木線交差点部について、交差点の形状が一部変則となっていることから、今後の自動車等の円滑な通行を確保するため、道路線形の変更を行う。

以上により、JR磐越西線金津街道踏切の東側から3・4・2 五泉三本木線交差点付近までの区間について、都市計画道路の線形を変更する。

【起点から市道安出船越線交差点までの区間、3・4・2 五泉三本木線交差点から終点までの区間】

※継続区間（変更なし）

起点から市道安出船越線交差点までの区間は、五泉市と隣接する新潟市小須戸地域を広域的に結ぶ道路の役割を担っている。

また、3・4・2 五泉三本木線交差部から終点までの区間は、五泉市街地における東西方向の道路軸であるほか、五泉市と隣接する阿賀野市を広域的に結ぶ道路の役割を担っている。

そのため、両区間については、今後も五泉市街地における都市幹線道路としての必要性が高いことから、現計画を継続する。

(2) 3・4・6号 北五泉停車場線

本路線の都市計画決定の経緯については、昭和40年に「五泉市発展のすう勢や自動車交通の円滑化を図り、将来の土地利用を勘案して計画街路を配置する」ため、当路線を含む市内複数路線について都市計画決定を行った。その後、都市計画区域の変更などに伴い、名称が変更され、現在に至っている。

本路線は、五泉市街地の交通の円滑な処理を図るために都市計画決定され、JR北五泉駅と五泉市街地の中心部を結ぶ幹線街路として、五泉市街地の道路ネットワークを形成する交通軸を担っている。

【3・5・7 大川前船越線交差部から終点までの区間】※今回廃止区間

本路線は、昭和40年に、自動車交通の円滑化を図り、将来の土地利用に対応した街路を配置するものとして、都市計画を決定したが、将来交通量の見込みや沿線の土地利用を踏まえ、現在未整備である当区間について、今後の都市計画道路の必要性の検証を行った。

交通処理機能に係る検証において、五泉市街地における3・4・5 東南環状線などの環状道路の整備に伴い、市街地内部の通過交通は環状道路に転換することや、近年の自動車交通量の減少傾向から、今後の本区間の自動車交通量は減少することが見込まれる。そのため、将来自動車交通量を推計した結果、現計画どおり道路を整備した場合における本区間の将来交通量は、現況交通量と比較し大きく減少することが確認されたほか、本区間を廃止した場合における周辺の路線への交通量や混雑度について大きな変化は無く、五泉市街地における将来の交通処理上、本区間を廃止とした場合の都市計画道路網でも特に問題が無いことが確認された。なお、本区間は、JR北五泉駅と五泉市役所などの拠点施設を結ぶ道路であるが、本区間の西側及び南側に3・4・2 五泉三本木線及び3・4・4 土深本町善願線が位置しており、廃止した場合においても同様の交通処理機能を確保することが可能である。

また、本区間の沿線は、住宅系の土地利用が図られており、五泉小学校が立地しているが、現況の歩行者は、小学校への通学など地域住民による生活利用に限られており、今後も新たな開発などに伴う将来的な歩行者の大幅な増加は見込まれない。なお、本区間の西側には、市道太田桜橋小学校線が一部並行していることなど、周辺の市道が本路線の代替路線として、歩行者の通行機能を担っている。

以上により、将来交通量に基づく交通処理機能の検証や、沿線の土地利用を踏まえた今後の歩行者の見込みなど、本区間における今後の都市計画道路としての必要性が低下していることから、本区間を廃止する都市計画の変更を行う。

【起点から3・5・7大川前船越線交差部までの区間】※継続区間（変更なし）

起点から3・5・7大川前船越線交差部までの区間は、五泉市街地からJR北五泉駅へのアクセス道路の役割を担っているほか、本路線近隣に位置する五泉高等学校への通学や栗島公園の利用など、歩行者や自転車の通行需要もあり、今後も都市幹線街路としての必要性が高いことから、現計画を継続する。

■変更の概要(新旧対照表)

(新)

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・5・4	土深本町善願線	五泉市土深字村付	五泉市赤海字下島	五泉市赤海字下島	総延長 約 3,470m 内訳 ・地表式 W=16.0m : L=約 1,240m W=14.0m : L=約 850m W=12.0m : L=約 1,380m	地表式	2車線	12m	J R 磐越西線と平面交差 幹線街路と平面交差 3箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道との交差構造の変更 ・一部区間の幅員の変更 ・一部区間の道路線形の変更 ・名称変更
	3・4・6	北五泉停車場線	五泉市北五泉駅前	五泉市大川前	五泉市伊勢の川	総延長 約 560m 内訳 ・地表式 W=16.0m : L=約 560m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差 2箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・一部区間の廃止 ・終点位置の変更

(旧)

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・4	土深本町善願線	五泉市土深字村付	五泉市赤海字下島	五泉市赤海字下島	総延長 約 3,470m 内訳 ・地表式 W=16.0m : L=約 2,090m W=12.0m : L=約 1,380m	地表式	2車線	16m	J R 磐越西線と立体交差 幹線街路と平面交差 3箇所	
	3・4・6	北五泉停車場線	五泉市北五泉駅前	五泉市旭町	五泉市大川前	総延長 約 1,280m 内訳 ・地表式 W=16.0m : L=約 1,280m	地表式	2車線	16m	幹線街路と平面交差 3箇所	

下線部を変更

■五泉都市計画道路を変更する土地の地名一覧

名称		変更前	廃止する区域	追加する区域	変更後
番号	路線名				
3・5・4	土深本町 善願線	五泉市 土深字村付 土深字四丁田 土深字狐島 土深字姫田川 荻曾根字西灰塚 荻曾根字荻曾根 泉町1丁目 泉町2丁目 五泉字城廻 宮町 本町3丁目 本町4丁目 東本町1丁目 東本町2丁目 太田1丁目 太田2丁目 太田字柳中 太田字屋敷 赤海字新開 赤海字下島 の各一部	五泉市 泉町1丁目 泉町2丁目 五泉字城廻 宮町 本町3丁目 本町4丁目 の各一部	五泉市 泉町1丁目 五泉字城廻 宮町 本町3丁目 の各一部	五泉市 土深字村付 土深字四丁田 土深字狐島 土深字姫田川 荻曾根字西灰塚 荻曾根字荻曾根 泉町1丁目 泉町2丁目 五泉字城廻 宮町 本町3丁目 本町4丁目 東本町1丁目 東本町2丁目 太田1丁目 太田2丁目 太田字柳中 太田字屋敷 赤海字新開 赤海字下島 の各一部
3・4・6	北五泉 停車場線	五泉市 北五泉駅前 伊勢の川 大川前 旭町 の各一部	五泉市 大川前 旭町 の各一部		五泉市 北五泉駅前 伊勢の川 大川前 の各一部

総括図抜粋
【新潟県決定】

