

2 都市計画道路の見直し検討

2.1 見直し案

○これまでの検討結果を踏まえ、見直し案の概要を以下に示す。理由等については、次頁に記載する。

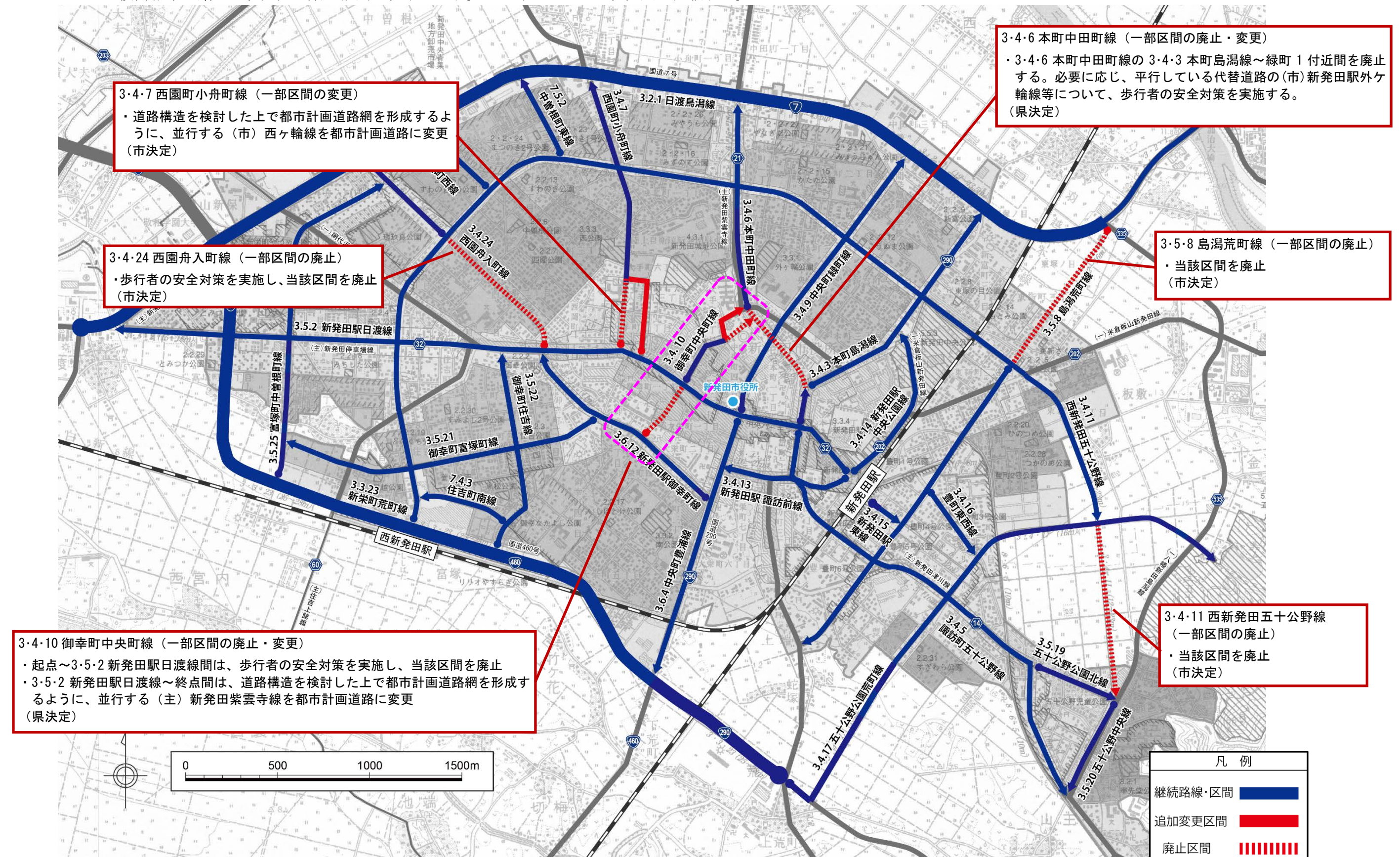


図 2-1 見直し案の可能性

■見直し案（紫雲寺地域、自歩専道を除く）

表 2-1 見直し案

路線	幅員(m) []は代表幅員	全体延長 (m)	区間	延長 (m)	整備状況	現状	見直し案及び主な理由
3・2・1 日渡島潟線	19～43 [33]	7,150	起点～3・4・7 西園町小舟町線	3,150	完成済	完成済	継続
			3・4・7 西園町小舟町線～終点	4,000	事業中 ・ 暫定完成	現道あり	継続
3・5・2 新発田駅日渡線	15～18 [15]	4,260			完成済		
3・4・3 本町島潟線	16	1,350			完成済		
3・6・4 中央町豊浦線	11～16 [11]	1,470			完成済		
3・4・5 諏訪町五十公野線	16	2,750			完成済		
3・4・6 本町中田町線	12～16 [12]	1,880	起点～3・4・3 本町島潟線	220	完成済	完成済	継続
			3・4・3 本町島潟線 ～(市)新発田駅外ヶ輪線	530	未着手	現道あり	廃止 ・ 東方面とのアクセスは、ほぼ平行して(市)新発田駅外ヶ輪線があり、交通機能が確保されている。西方面へのアクセスは（主）新発田紫雲寺線を都市計画決定することで、3・4・10 御幸町中央町線の変更と合わせて、3・5・2 新発田日渡線と緑町 1 方面を結ぶ都市計画道路を検討する。
			(市)新発田駅外ヶ輪線 ～緑町 1 付近	530	未着手	一部現道あり	廃止（変更） ・ ほぼ現道（（主）新発田紫雲寺線）があり、交通機能が確保されている。都市計画道路としての必要性が高いため、現道の都市計画決定に向けて検討を進める。また、3・4・10 御幸町中央町線の変更区間と合わせて、都市計画道路を検討する。
			緑町 1 付近～終点	600	完成済	完成済	継続
3・4・7 西園町小舟町線	16	1,500	起点～（市）片田町線	390	未着手	一部現道あり	廃止（変更） ・ 道路構造を検討した上で都市計画道路網を形成するように、当該区間を廃止し、並行する（市）西ヶ輪線を都市計画道路に変更する。
			（市）片田町線～終点付近	1,040	未着手	一部現道あり	継続
			終点付近	70	完成済	完成済	継続
3・5・8 島潟荒町線	12～16 [12]	2,790	起点～3・4・11 西新発田五十公野線	900	未着手	一部現道あり	廃止 ・ 用途地域の指定外であり、農地整備の区域に含まれ、市街化の見込みがない。用途地域内は、住宅地であるため、歩行者の安全対策等を実施することとし、当該区間を廃止する。
			3・4・11 西新発田五十公野線～終点	1,890	完成済	完成済	継続
3・4・9 中央町緑町線	16	1,660	起点（中央町交差点）付近	70	未着手	現道あり	継続
			起点付近～終点	1,590	完成済	完成済	継続
3・4・10 御幸町中央町線	16	910	起点～3・5・2 新発田駅日渡線	360	未着手	現道なし	廃止 ・ 歴史景観エリア（歴史周辺区域）や、「歴史景観重要道路に準ずる道」に指定され、歴史景観資源に支障となっている。また、まちづくり交通計画でも、位置づけられていない。代替道路があることから、歩行者の安全対策等を実施することとし、当該区間を廃止する。
			3・5・2 新発田駅日渡線 ～(主)新発田紫雲寺線	370	未着手	現道あり	変更 ・ 都市計画道路としての必要性が高いが、下記の区間（(主)新発田紫雲寺線～終点）との断面の整合を図り、都市計画変更を検討する。
			(主)新発田紫雲寺線～終点	180	未着手	現道なし	廃止（変更） ・ 都市計画道路としての必要性が高いが代替道路があり、まちづくり交通計画でも、位置づけられていない。都市計画道路として必要な区間と考えられることから代替となる(主)新発田紫雲寺線の都市計画決定に向けて検討し、当該区間を廃止する。

表 2-2 見直し案

路線	幅員(m) []は代表幅員	全体延長 (m)	区間	延長 (m)	整備状況	現状	見直し案
3・4・11 西新発田五十公野線	12～20 [16]	7,180	起点～3・4・17 五十公野公園荒町線	6,240	完成済	完成済	継続
			3・4・17 五十公野公園荒町線～終点	940	未着手	現道なし	廃止 ・用途地域の指定外区間であり、農地整備の区域に含まれ、市街化の見込みがない。また、まちづくり交通計画や都市計画マスタープランでも、廃止が示されていることから、廃止とする。
3・6・12 新発田駅御幸町線	11	1,250	起点（大栄町 7）付近	10	未着手	現道あり	継続
			起点付近～終点	1,240	完成済	完成済	継続
3・4・13 新発田駅諏訪前線	16～21 [16]	710			完成済		
3・4・14 新発田駅中央公園線	18～21 [18]	930			完成済		
3・4・15 新発田駅東線	20	190			完成済		
3・4・16 豊町東西線	16	440			完成済		
3・4・17 五十公野公園荒町線	16	3,200	起点～五十公野	710	暫定完成	現道あり	継続
			五十公野～五十公野	180	完成済	完成済	継続
			豊町 3～豊町 3	160	暫定完成	現道あり	継続
			豊町 3 付近～(都)赤谷線	880	完成済	完成済	継続
			(都)赤谷線～五十公野	980	暫定完成	現道あり	継続
			五十公野～五十公野	70	完成済	完成済	継続
			五十公野～終点	160	未着手	現道あり	継続
3・5・19 五十公野北線	12	500	全線	500	未着手	現道あり	継続
3・5・20 五十公野中央線	12	560	全線	560	未着手	現道あり	継続
3・5・21 御幸町富塚町線	12～16 [12]	1,760					
3・5・22 御幸町住吉町線	12～16 [12]	1,160					
3・3・23 新栄町荒町線	25～28 [28]	4,760	起点～3・6・4 中央町豊浦線	730	暫定完成	現道あり	継続
			3・6・4 中央町豊浦線～終点	4,030	完成済	完成済	継続
3・4・24 西園舟入町線	16	1,400	起点～3・4・11 西新発田五十公野線	830	未着手	一部現道あり	廃止 ・自動車交通は平行している（一）網代浜新発田線等を活用することで代替機能を確保できる。都市計画道路としての必要性は低い。歩行者の安全対策等を実施し、当該区間を廃止する。
			3・4・11 西新発田五十公野線～終点	570	完成済	完成済	継続
3・5・25 富塚町中曽根町線	14	1,910	起点～富塚町 2 付近	270	暫定完成	現道あり	継続
			富塚町 2～富塚町 2 付近	60	完成済	完成済	継続
			富塚町 2～富塚町 2 付近	80	未着手	現道あり	継続
			富塚町 2～富塚町 2 付近	200	暫定完成	現道あり	継続
			富塚町 2～富塚町 2 付近	90	完成済	完成済	継続
			富塚町 2～富塚町 2 付近	70	暫定完成	現道あり	継続
			3・5・2 新発田駅日渡線交差点部付近	30	未着手	現道あり	継続
			3・5・2 新発田駅日渡線～終点	1,120	完成済	完成済	継続
3・5・26 新栄町中央線	14	590			完成済		
7・5・1 中曽根町西線	14	450			完成済		
7・5・2 中曽根町東線	14	470	起点～中曽根町 2 付近	420	完成済	完成済	継続
			中曽根町 2 付近～終点	50	未着手	現道あり	継続
7・4・3 住吉町南線	16	520			完成済		

■参考：見直し案の検証

以下に、見直し案における交通量推計結果を示す。

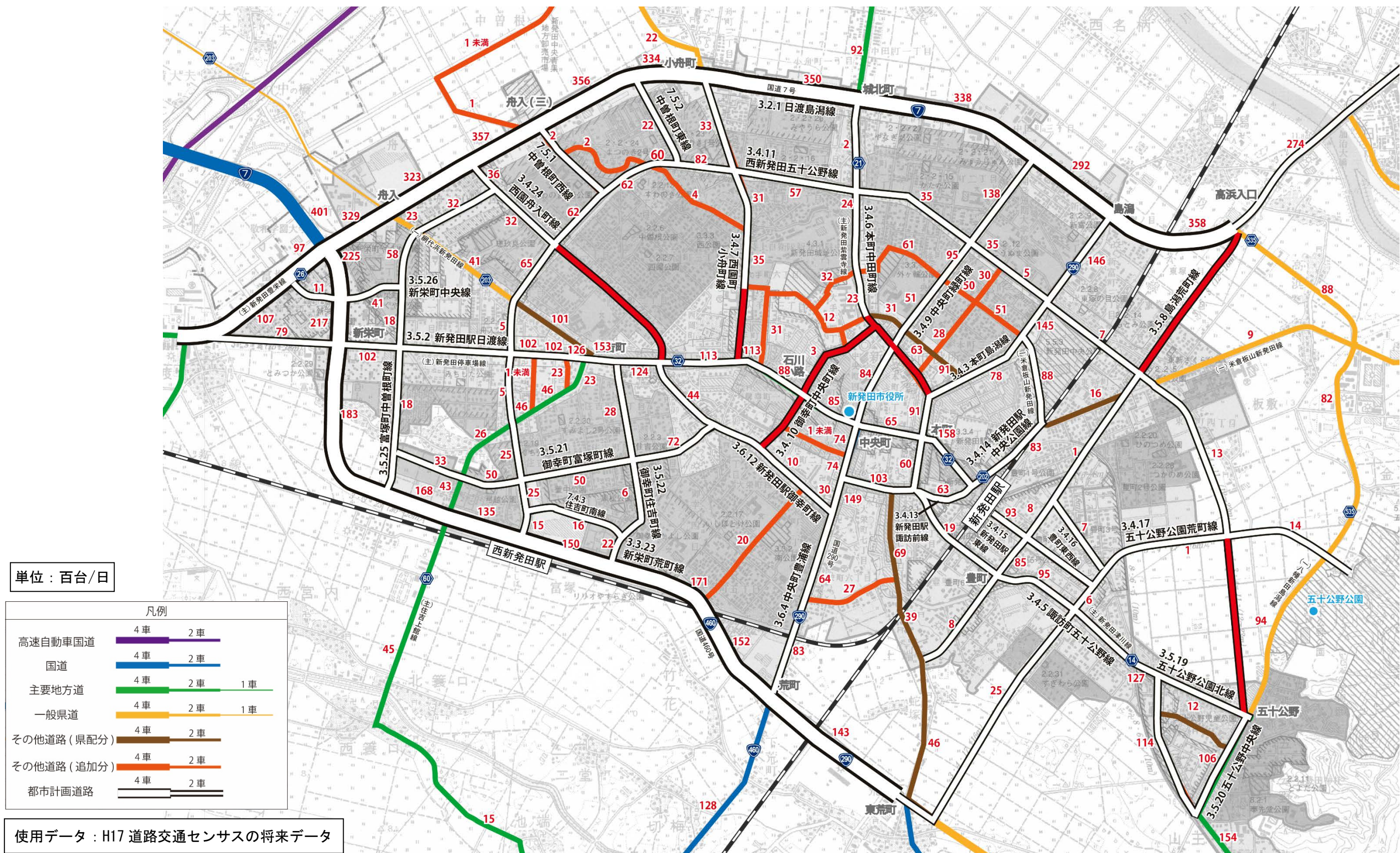
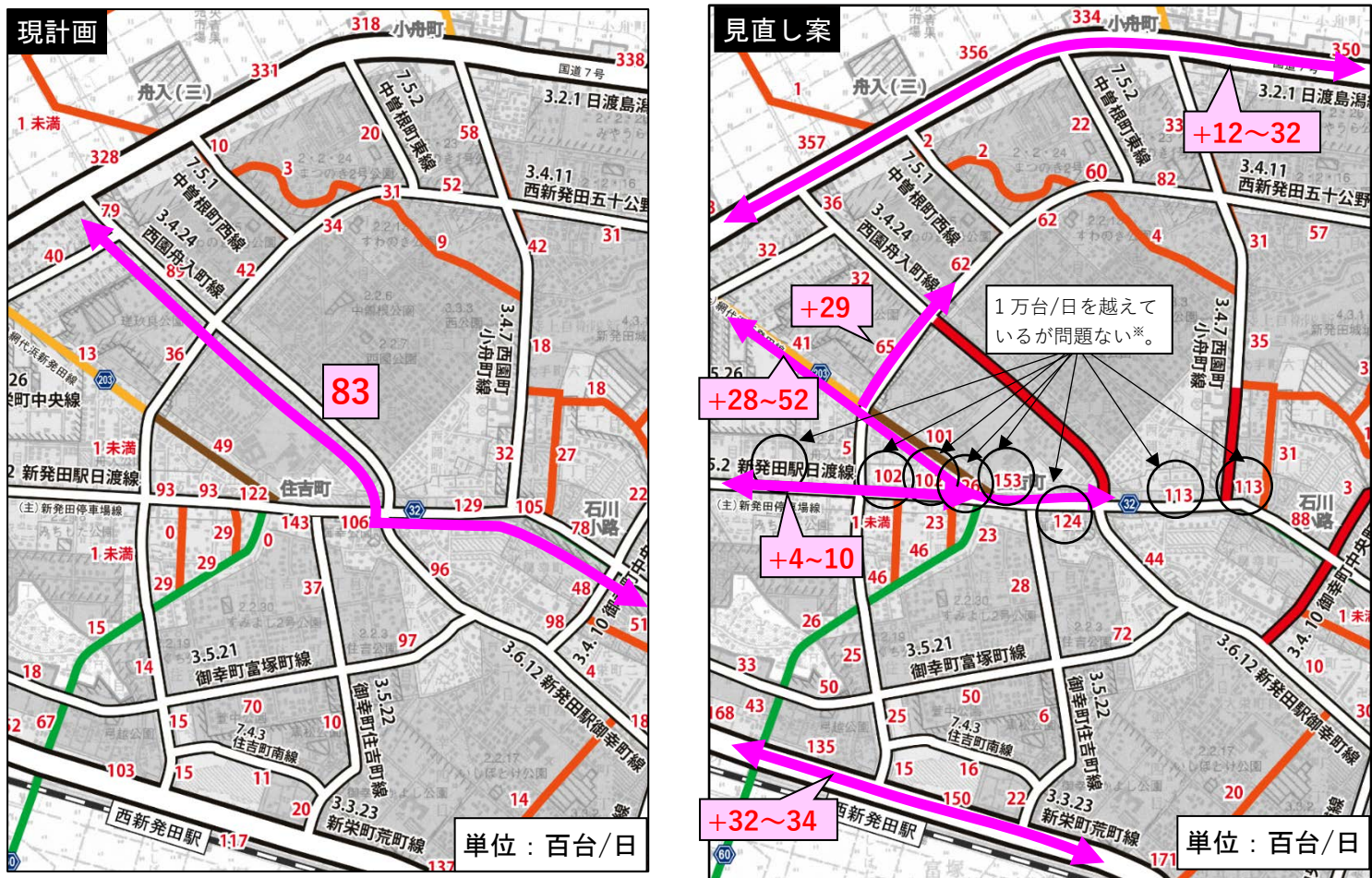


図 2-2 見直し案における交通量推計結果

■3・4・24 西園舟入町線等の影響

並行する（一）網代浜新発田線に+28 百台～52 百台/日、3・5・2 新発田駅日渡線に+4 百台～10 百台/日が転換する他、3・4・11 西新発田五十公野線に+29 百台/日などが分散される。加えて、中心部を通過する交通が3・2・1 日渡島潟線に+12 百台～32 百台/日、3・3・23 新栄町荒町線に+32 百台～34 百台/日が分散される。また3・5・2 新発田駅日渡線は1 万台/日を越えるが、現況の交通容量*以下であり問題はない。



※1 万台/日を越えているが、
H27 道路交通センサスの当該区間の交通容量は17,500 台/日(=H27 交通量6,120 台/日/混雑度 0.35)であり問題ない。

図 2-3 3・4・24 西園舟入町線等の影響

■3・4・7 西園町小舟町線等の影響

並行する市道に+4 百台～8 百台/日が転換する他、3・4・24 西園舟入町線の影響もあり交通量が周辺に分散される。

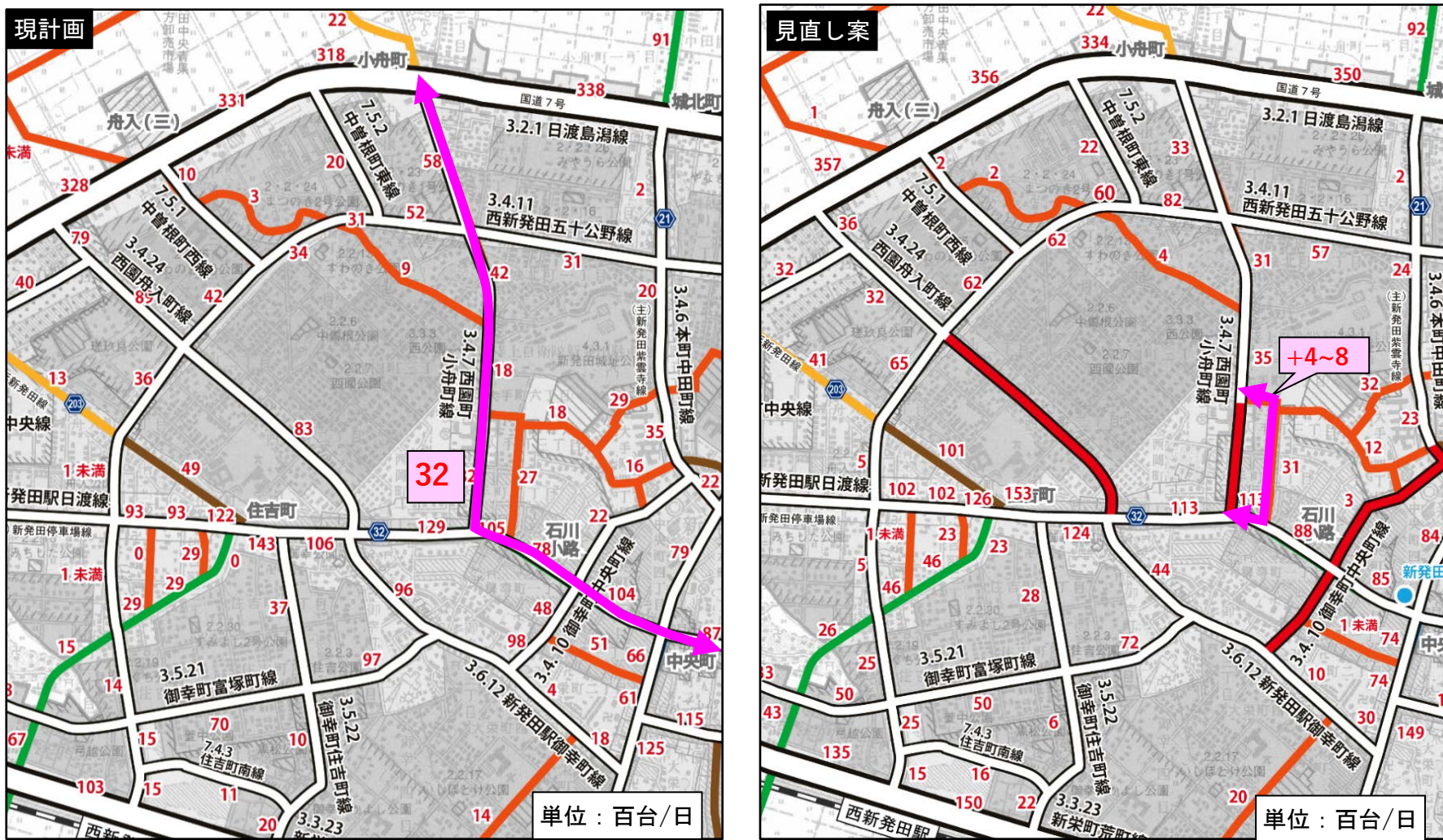


図 2-4 3・4・7 西園町小舟町線等の影響

■3・4・6 本町中田町線、3・4・10 御幸町中央町線等の影響

3・4・6 本町中田町線については、ほぼ並行する市道に交通量が転換し、3・4・10 御幸町中央町線は 3・6・12 新発田駅御幸町線に+6 百台～12 百台/日、平行する 3・4・9 中央町緑町線や 3・6・4 中央町豊浦線に+5 百台～24 百台/日が転換する他、中心部を通過する交通量が周辺道路に分散される。

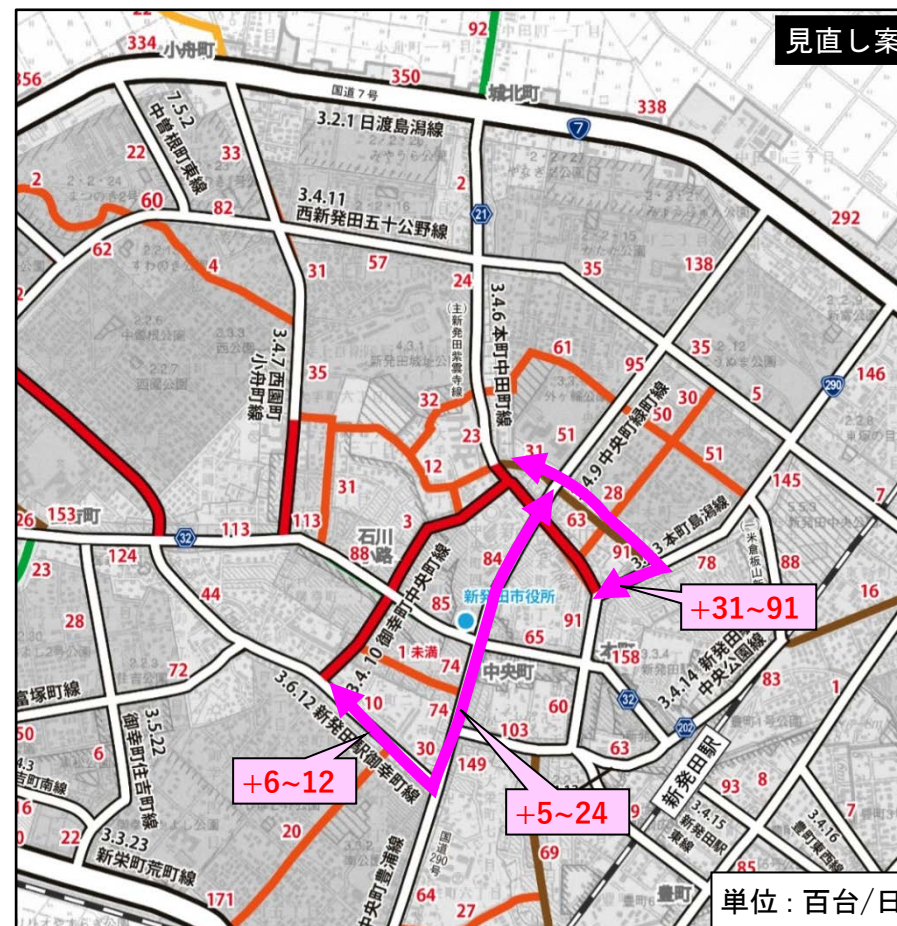
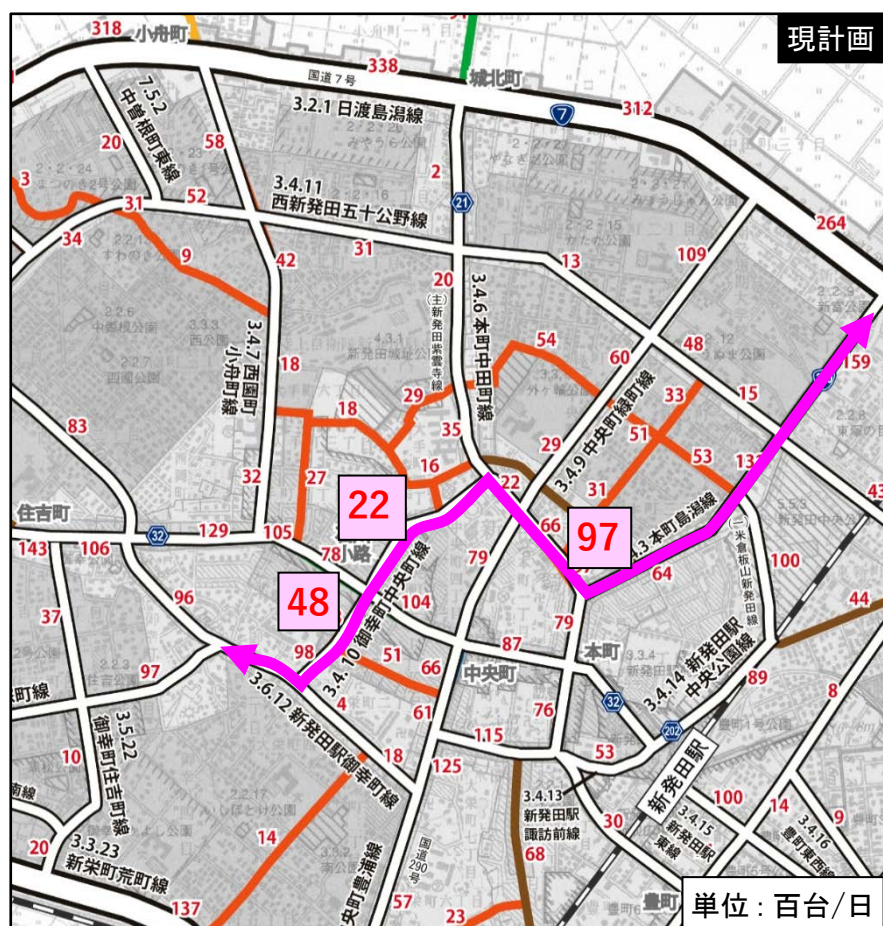


図 2-5 3・4・6 本町中田町線、3・4・10 御幸町中央町線等の影響

■3・5・8 島潟荒町線等の影響

- (一) 八幡新田島潟線に+25 百台～27 百台/日、3・4・3 本町島潟線に+2 百台～40 百台/日の交通量の負荷がかかるが大きな影響はない※。
- ※3・4・3 本町島潟野線で1 万台/日を越えているが、3・5・8 島潟荒町線の有無にかかわらず1 万台/日を越えている。鉄道西側の交通需要が高く、3・5・8 島潟荒町線を整備しても効果が少ない。

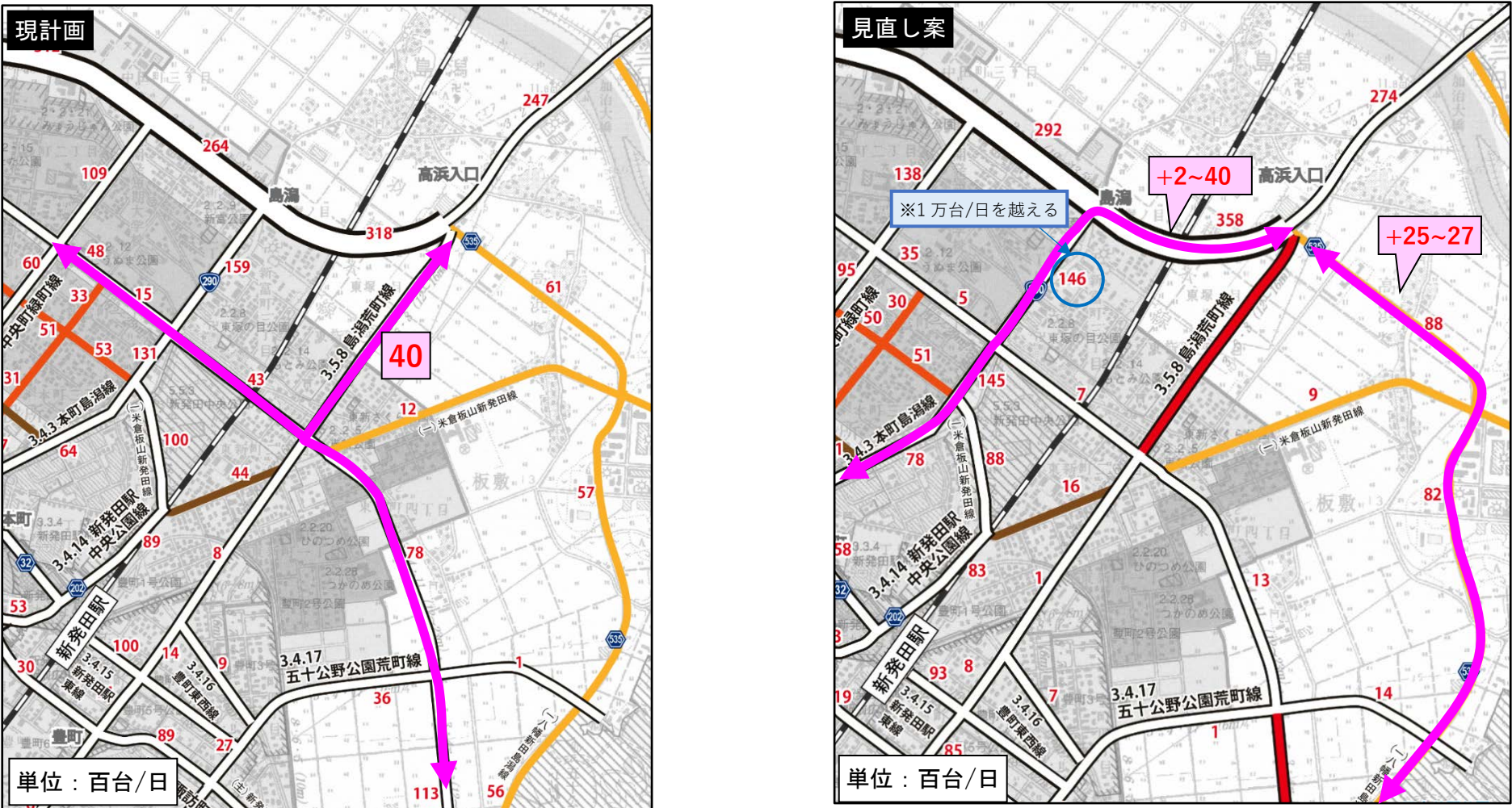


図 2-6 3・5・8 島潟荒町線等の影響

※3・4・3 本町島潟線への影響

参考ケースとして、3・5・8 島潟荒町線と平行路線を計画しても、大きな変化はない。

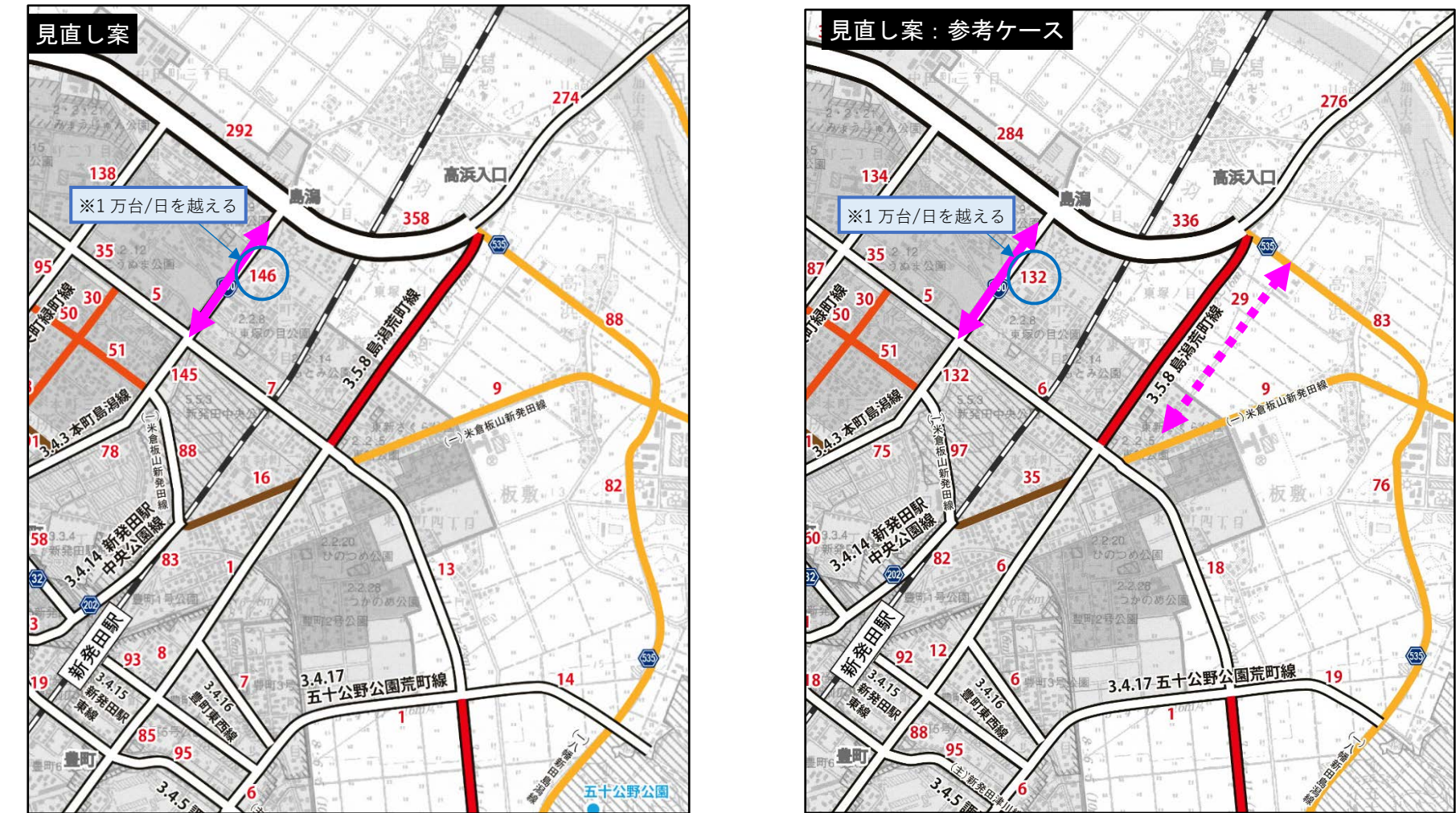
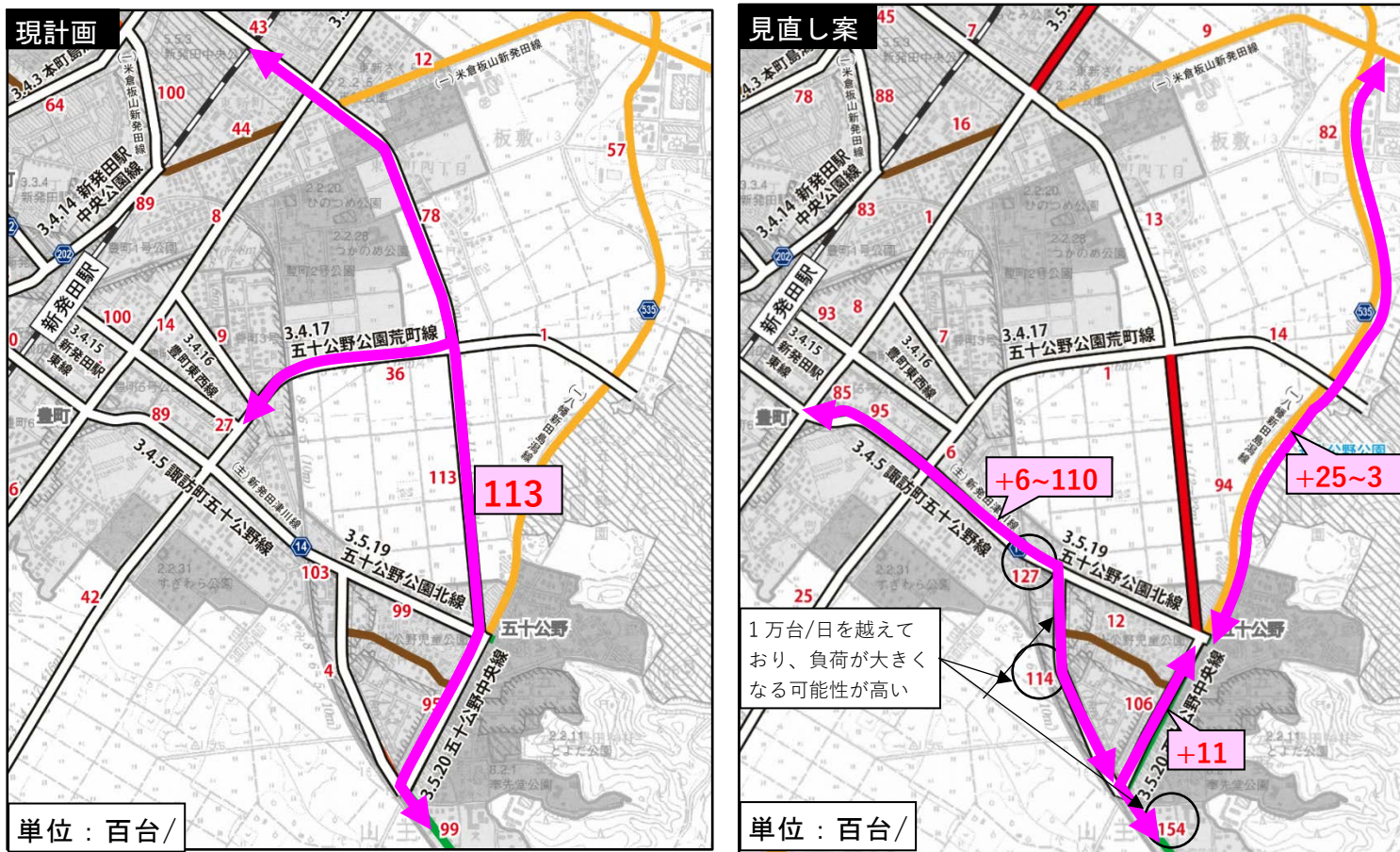


図 2-7 3・4・3 本町島潟線への影響

■3・4・11 西新発田五十公野線等の影響

(一) 八幡新田島潟線に+25 百台～38 百台/日、3・4・5 諏訪町五十公野線に+6 百台～110 百台/日、3・5・20 五十公野中央線他に+11 百台/日の交通量の負荷がかかる。また、3・4・5 諏訪町五十公野線、3・5・20 五十公野中央線で1 万台/日を越え、負荷が大きくなる可能性が高い。日交通容量を越えているが、交通が混雑するピーク時間で比較すると交通容量とほぼ同じ※であるため、今後の交通量調査等の結果（最新の道路交通センサス等）を用いて、再検証する必要がある。



※1 万台/日を越えているが、H22 道路交通センサスの当該区間のピーク時交通容量は約 1200 台/時であり、ピーク時交通量は 1,207 台/時 (=15,400 台/日/昼夜率 1.34×12 時間ピーク率) とほぼ同じである。

図 2-8 3・4・11 西新発田五十公野線等の影響
2-10

■ 交通量推計結果のまとめ

○見直し案について、3・5・8 島潟荒町線、3・4・11 西新発田五十公野線の廃止により、通過交通が周辺道路に負荷をかける可能性が高い。最新の交通量調査等の結果を用いて検証する必要もあるが、傾向は変わらないと考えられる。そのため、適切な誘導案内を実施する必要がある。

表 2-3 見直し案の検証

路線	各路線付近の交通量推計結果
3・4・24 西園舟入町線等 の影響	・並行する（一）網代浜新発田線に+28 百台～52 百台/日、3・5・2 新発田駅日渡線に+4 百台～10 百台/日が転換する他、3・4・11 西新発田五十公野線に+29 百台/日などが分散される。加えて、中心部を通過する交通が 3・2・1 日渡島潟線に+12 百台～32 百台/日、3・3・23 新栄町荒町線に+32 百台～34 百台/日が分散される。また 3・5・2 新発田駅日渡線は 1 万台/日を越えるが、現況の交通容量※以下であり問題はない。
3・4・7 西園町小舟町線等 の影響	・並行する市道に+4 百台～8 百台/日が転換する他、3・4・24 西園舟入町線の影響もあり交通量が周辺に分散される。
3・4・6 本町中田町線 3・4・10 御幸町中央町線 等の影響	・3・4・6 本町中田町線については、ほぼ並行する市道に交通量が転換し、3・4・10 御幸町中央町線は 3・6・12 新発田駅御幸町線に+6 百台～12 百台/日、平行する 3・4・9 中央町緑町線や 3・6・4 中央町豊浦線に+5 百台～24 百台/日が転換する他、中心部を通過する交通量が周辺道路に分散される。
3・5・8 島潟荒町線等 の影響	・（一）八幡新田島潟線に+25 百台～27 百台/日、3・4・3 本町島潟線に+2 百台～40 百台/日の交通量の負荷がかかるが大きな影響はない。
3・4・11 西新発田五十公野線等 の影響	・（一）八幡新田島潟線に+25 百台～38 百台/日、3・4・5 諏訪町五十公野線に+6 百台～110 百台/日、3・5・20 五十公野中央線他に+11 百台/日の交通量の負荷がかかる。また、3・4・5 諏訪町五十公野線、3・5・20 五十公野中央線で 1 万台/日を越え、負荷が大きくなる可能性が高い。日交通容量を越えているが、交通が混雑するピーク時間で比較すると交通容量とほぼ同じ※であるため、今後の交通量調査等の結果（最新の道路交通センサス等）を用いて、再検証する必要がある。

※今回、使用したデータは、H17 道路交通センサスの将来交通量データである。人口減少等の社会状況が変化している中で、最新の H22 道路交通センサスのデータを用いた推計を検討する必要がある。