

上越都市計画道路の変更（新潟県決定）

1. 都市計画道路中 3・3・4 号 飯門田新田線ほか 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 通過地	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・3・4	飯門田新田線	上越市 大字飯	上越市 大字門田 新田	上越市高 土町 1 丁 目	約 4,400m	地表式	4 車 線	22m	えちごトキめき鉄 道妙高はねうまラ インと立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交 差 6 箇所 幹線街路上新パイ パスと立体交差 1 箇所 自動車専用道路上 越魚沼線と立体交 差 1 箇所	
	3・4・40	新道南北幹線	上越市大 字下門前	上越市大 字寺	上越市大 字藤野新 田	約 4,030m	地表式	2 車 線	11m ～ 16m	北陸自動車道と立 体交差 1 箇所 幹線街路と平面交 差 3 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沿線の土地利用計画の変更等、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、本市においてもこれまでに72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。

一方、本市の都市計画道路は、その多くが昭和30年代及び平成初期に都市計画決定されており、全路線について都市計画決定後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。

上越都市計画区域マスタープランでは、北陸自動車道や上越魚沼地域振興快速道路、国道8号、18号、253号等が広域幹線に位置付けられ、それを補完し本区域を結ぶ都市内幹線として県道上越安塚柏崎線や県道上越安塚浦川原線などを位置付け、将来都市像の実現に向け、効率的・効果的な整備を推進するとしている。

上越市都市計画マスタープランにおいても、広域的な移動を支える高速道路や国道8号・18号などの主要国道を広域ネットワークに、拠点間を結ぶ主要県道を拠点間ネットワークに、市道などの身近な生活道路を地区内ネットワークに位置づけ、「人や物の移動を支える道路ネットワーク」の形成を目指すとしている。

2 都市計画の必要性

都市計画道路は、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。

3・4・40号 新道南北幹線は、関川東部エリアにおける幹線道路（上新バイパス、直江津バイパス線、中屋敷藤野新田線、飯門田新田線）との連絡機能の充実による交通量の計画的配分や、秩序ある土地利用の促進を図るための都市計画道路として位置づけられ、これまで整備が進められてきた。

しかしながら、当路線の一部区間においては、路線周辺の土地利用状況の変化や人口減少などの社会情勢の変化により、現状並びに将来の当路線における交通需要を踏まえた見直しの結果、道路線形及び道路構造の変更を行うため、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・3・4号 飯門田新田線

当路線は、昭和43年の都市計画の当初決定時の南北方向の幹線街路である3・3・3号 五智中田原線（県道上越新井線）、3・4・16号 薄袋荒町線（県道上越脇野田新井線）及び県道板倉直江津線を東西方向に接続することにより、市内の円滑な交通処理を目的とする路線として都市計画決定（昭和43年9月28日当初決定、令和3年6月8日最終決定）された幹線街路（延長4,400m、幅員22m）であり、現在、県道上越安塚柏崎線として供用されている。

なお、当路線は現在、3・3・3号 五智中田原線と1・1・1号 上越魚沼線（上越魚沼地域振興快速道路）を東西方向に結ぶ幹線街路として、上越市都市計画マスタープランにおいて拠点間ネットワークに位置づけられている。

【起点（3・3・3号 五智中田原線）から3・4・40号 新道南北幹線までの区間】 ※継続区間

当区間は、3・3・3号 五智中田原線と3・4・40号 新道南北幹線を東西方向に結んでおり、すでに整備済みであり、今後も都市内の拠点間ネットワーク機能を担うとともに、緊急車両の通行など多くの役割を担う街路としての必要性が高い。

また、当路線近隣に位置する城北中学校や飯小学校への通学など、歩行者や自転車の通行需要もあり、今後も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。

【3・4・40号 新道南北幹線から3・1・37号 上新バイパスまでの区間】 ※今回変更区間

当区間は、現在の都市計画内容を踏まえ、付加車線を含めた車道の整備及び両側歩道の整備が完了しており、現在、安全に交通処理が行われている。

このことから、現在供用している道路区域に合わせ、都市計画道路の区域を変更する。

【3・1・37号 上新バイパスから終点（1・1・1号 上越魚沼線）までの区間】 ※継続区間

当区間は、接続する3・1・37号 上新バイパス及び1・1・1号 上越魚沼線とともに、市内における広域的な道路ネットワークの機能を持っている。今後も、市内における緊急車両の通行や都市間の移動など、多くの役割を担う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。

(2) 3・4・40号 新道南北幹線

当路線は、関川東部エリアにおける幹線道路（上新バイパス、直江津バイパス線、中屋敷藤野新田線、飯門田新田線）との連絡機能の充実により交通量の計画的な配分を行うとともに、秩序ある土地利用を促進させることを目的とし

て、都市計画決定（平成３年１月11日当初決定）された幹線街路（延長約4,020m、幅員16m）であり、現在、県道板倉直江津線及び県道上越安塚浦川原線として供用されている。

なお、当路線は現在、３・３・２号 直江津バイパス線（国道８号）と３・３・４号 飯門田新田線（県道上越安塚柏崎線）を南北方向に結ぶ幹線道路として、上越市都市計画マスタープランにおいて地区内ネットワークに位置づけられている。

【起点（３・３・２号 直江津バイパス線）から市道北陸自動車道北３号線までの区間】※継続区間

当区間は、現計画に基づき車道及び歩道ともに整備済みである。沿線では、商業集積地や生活利便施設混在型住宅地としての土地利用が主となっている。

また、沿線に立地する多数の商業施設へのアクセスのため、自動車・歩行者の交通量がともに多いことや、３・２・25号 中屋敷藤野新田線（県道上越安塚浦川原線）との交差部から終点側の区間については、現在、第２次緊急輸送道路に指定されており、緊急車両の通行など多くの役割を担っている。

そのため、今後も都市計画道路としての必要性が高いことから、現計画を継続する。

【市道北陸自動車道北３号線から市道大日富岡線までの区間】 ※今回変更区間

当区間は、平成３年の都市計画道路の当初決定時点では、沿線を含む関川東部エリアにおいて住宅地や商業地等の大規模な土地利用の構想があり、当路線において多くの自動車や歩行者の交通量が見込まれたことから、道路幅員16m（両側歩道幅員3.5m）にて計画決定している。

しかし、その後、沿線エリアにおける大規模な土地利用構想は無くなり、現在は沿線東側に住居系等の用途地域が指定されている状況である。そのため、沿線西側に位置する富岡地区の住民の歩道利用や、東側の用途地域の指定状況から、現況の歩道利用や将来の歩行者需要を踏まえ、今回、歩道計画を見直し、歩道幅員を3.5mから2.5mに変更する。

なお、現在未整備である富岡交差点から市道富岡８号線までの区間について、現在計画決定された道路線形にて整備する場合、整備に伴い多くの住宅等の撤去・移転が発生することから、当区間の効率的な整備を図るため、今回、現道の道路区域を活かした形へ道路線形及び区域を変更する。

併せて、市道富岡５号線から市道富岡２０号線の区間について、当区間は、現道の道路線形に沿う形で片側歩道幅員２.5mにて整備済みである。現在、現道において交通処理上の問題は無く、都市計画道路としての機能を十分に有していることから、当区間の効率的な整備を図るため、今回、現道の道路区域を活かした形へ道路線形及び区域を変更する。

【市道大日富岡線から市道四ヶ所大日線までの区間】 ※今回変更区間

当区間は、平成3年の都市計画道路の当初決定時点では、沿線を含む関川東部エリアにおいて住宅地や流通業務地等としての大規模な土地利用の構想があり、当路線において多くの自動車や歩行者の交通量が見込まれたことから、道路幅員16m（両側歩道幅員3.5m）にて計画決定している。

しかし、その後、当該区間の沿線エリアにおける大規模な土地利用構想はなくなり、新たな開発等は進まず、沿線の市街化が進展していないなど、計画決定時と比べ、将来の歩行者需要や社会情勢が大きく変化している。

そのため、沿線の土地利用の状況から、現況の歩行者交通や将来の交通量の見込みを踏まえ、今回、歩道計画を見直すものである。

当区間の沿線西側は、大日の集落が広がっており、住民は買い物や通学に当路線を利用している。一方、沿線東側は当初計画決定以降、現在に至るまで農用地として利用されており、今後も新たな開発などに伴う歩行者の大幅な増加は見込まれないため、将来的に東側に歩道を整備する必要性は低下している。

また、当区間は現在、沿線西側に立地する富岡小学校の通学路に指定されており、集落が広がる道路西側において今後も歩行者需要が見込まれることから、今回、東側の歩道計画を廃止し、西側のみの片側歩道に計画を変更する。

なお、歩道の幅員について、当区間の沿線は現在、市街化調整区域のため用途地域の指定は無く、歩行者の通行は限定的であり、将来的にも歩行者交通量の大幅な増加は見込まれないことから、歩道幅員を3.5mから2.5mに変更する。

このほか、市道大日富岡線から市道大日5号線までの区間においては、現道の道路線形に沿う形で片側歩道幅員2.5mにて整備済みである。現在、現道において交通処理上の問題は無く、都市計画道路としての機能を十分に有していることから、当区間の効率的な整備を図るため、今回、当該区間について、現道の道路区域を活かした形へ道路線形及び区域を変更する。

【市道四ヶ所大日線から終点（3・3・4号 飯門田新田線）までの区間】 ※今回変更区間

当区間は、平成3年の都市計画道路の当初決定時点では、沿線を含む関川東部エリアにおいて住宅地や流通業務地等としての大規模な土地利用の構想があり、当路線において多くの自動車や歩行者の交通量が見込まれたことから、道路幅員16m（両側歩道幅員3.5m）にて計画決定している。

しかし、その後、当該区間の沿線エリアにおける大規模な土地利用構想はなくなり、新たな開発等は進まず、沿線の市街化が進展していないなど、計画決定時と比べ、将来の歩行者需要や社会情勢が大きく変化している。

そのため、沿線の土地利用の状況から、現況の歩行者交通や将来の交通量の見込みを踏まえ、今回、歩道計画を見直すものである。

当区間の沿線東側には、大日の集落や福祉施設、商業施設が位置しており、住民や施設利用者の歩行者需要が多い。一方、当区間の沿線西側は、当初計画決定以降、現在に至るまで工場並びに農用地としての土地利用が主となってお

り、今後も新たな開発などに伴う歩行者の大幅な増加は見込まれないため、将来的に西側に歩道を整備する必要性は低下していることから、今回、西側の歩道計画を廃止し、東側のみの片側歩道に計画を変更する。

なお、歩道の幅員について、当区間の沿線は現在、市街化調整区域のため用途地域の指定は無く、歩行者の通行は限定的であり、将来的にも歩行者交通量の大幅な増加は見込まれないことから、歩道幅員を3.5mから2.5mに変更する。

このほか、市道大日2号線付近から市道寺北田屋新田線までの区間においては、現地の地形地物の状況や前後区間とのすりつけを考慮し、当路線の効率的な整備を図るため、今回、当該区間について、道路線形及び区域を変更する。

○「停車帯」から「路肩」への構造変更について

【市道北陸自動車道北3号線から終点（3・3・4号 飯門田新田線）までの区間】

当区間における都市計画の当初決定時は、沿線を含む関川東部エリアにおいて大規模な土地利用の構想があり、自動車交通量の増加が見込まれたことから、停車帯（幅員1.5m）を設置する計画として決定している。しかし、土地利用構想が無くなったことや現況の沿線の土地利用状況を踏まえると、今後も沿線で新たな開発による土地利用が進む見込みは無く、停車帯の必要性が低下しているため、今回、路肩（幅員1.25m）へ道路構造を変更する。

○「車線の数」の決定について

【新道南北幹線 全区間】

当路線の将来交通量を踏まえ、車線数を「2」に定める。

■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 通過地	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・3・4	飯門田新田線	上越市 大字飯	上越市 大字門 田新田	上越市高 土町1丁 目	約 4,400m	地表式	4車線	22m	えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン と立体交差 1箇所 幹線街路と平面交差 6箇所 幹線街路上新バイパス と立体交差 1箇所 自動車専用道路上越 魚沼線と立体交差 1箇所	
	3・4・40	新道南北幹線	上越市 <u>下門前</u>	上越市 大字寺	上越市 <u>藤野新田</u>	約 4,030m	地表式	<u>2車線</u>	<u>11m</u> ～ 16m	北陸自動車道と立体 交差 1箇所 幹線街路と平面交差 3箇所	

下線部を変更

(旧)

種別	名 称		位 置			区域	構 造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主 な 通過地	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・3・4	飯門田新田線	上越市 大字飯 字前田	上越市 大字門 田新田 樋詰	上越市高 土町1丁 目	約 4,400m	地表式	4車線	22m	えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン と立体交差 1箇所 幹線街路と平面交差 6箇所 幹線街路上新バイパ スと立体交差 1箇 所 自動車専用道路上越 魚沼線と立体交差 1箇所	
	3・4・40	新道南北幹 線	上越市 大字下 門前	上越市 大字寺	上越市大 字藤野新 田	約 4,020m	地表式	二	16m	北陸自動車道と立体 交差 1箇所 幹線街路と立体交差 3箇所	

下線部を変更

■上越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
3・3・4	飯門田新田線	上越市 大字飯 字前田 山城方 昭和町2丁目 大字土橋 字元屋敷 北本町3丁目 幸町 栄町 高土町1丁目 高土町2丁目 高土町受地 大字上島 字八反 前田 六反 大字寺 字裏川原 明日野 市ノ割 前新田 大字下稲田 字木舟 大字戸野目古新田 字野畔 二番割 大西 土井端 屋敷付 宮の越 出口 腰前 大字本道 字上野 小屋場 大字門田新田 字樋詰 小屋場 荻畑 下の輩 江向 の各一部	上越市 大字寺 の一部	上越市 大字寺 の一部	上越市 大字飯 昭和町2丁目 大字土橋 北本町3丁目 幸町 栄町 高土町1丁目 高土町2丁目 高土町3丁目 大字上島 大字寺 大字戸野目古新田 大字本道 大字門田新田 の各一部

(※)平成12年都市計画変更当時の住所表示
以降、地籍調査に基づく住所表記

名称		変更前(※)	廃止する区域	追加する区域	変更後
3・4・40	新道南北幹線	上越市 大字下門前 字浦田 字脇戸 字切捨 字塩辛 字長楽寺 字遠近田 字蟹池 大字春日新田 字浄教寺 大字藤野新田 字東浦 上屋敷 大字富岡 字蟹池 字諏訪田 字天道 字久能木 字藪下 字稲場 字仲坪 字宮下 字観音堂 字塩地場 字塚田 字腰前 字腰下 字高見 字沢田 字寺社堀 車田 大字平岡 字観音堂 大字上島 字天戸 字五分一 大字大日 字下角橋 字上角橋 字川向江 字弥左エ門畑 木舟 大字寺 字古屋敷 字三ノ割 字市ノ割 字北裏 字前新田 の各一部	上越市 藤野新田 大字富岡 大字大日 の各一部	上越市 大字富岡 大字平岡 大字大日 大字寺 の各一部	上越市 下門前 大字春日新田 藤野新田 大字富岡 大字平岡 大字大日 大字上島 大字寺 の各一部

(※)平成3年都市計画変更当時の住所表示

以降、地籍調査に基づく住所表記