

令和元年12月4日開催

【所管事務調査】別冊1

所管委員会	農政建設常任委員会
提出課	道路課

上越市道路整備計画

【令和2年度→令和6年度】

令和元年12月
上越市

目 次

I	道路整備計画の策定にあたって	1
II	本計画の位置付けと取組み	2
III	道路の現状と課題	3
IV	道路整備の方針	10
V	道路整備優先基準	15
VI	道路整備評価基準	16
VII	道路整備路線	26
VIII	道路整備の成果目標	33
IX	計画の実現に向けて	35
X	参考資料	37

I 道路整備計画の策定にあたって

平成17年1月1日に14市町村が合併し、上越市の新たな一步を踏み出してから15年が経過しました。

当市では、平成19年度から上越市第5次総合計画、平成27年度から第6次総合計画をまちづくりの羅針盤とした市政運営を進めてきました。

第6次総合計画では、市政運営の全体目標として「すこやかなまち～人と地域が輝く上越～」を将来都市像とし、市政運営全般にわたる基本的な方針として

- (1)市民の暮らしを大切にします
- (2)市民とともにまちづくりを進めます
- (3)まちの総合力と求心力を高めます

の3つを掲げ、その実現に向けた取り組みを行うこととしています。

また、当市を取り巻く三つの共通課題(「人口減少の進行」「世帯構成の変化」「歳入・歳出の不均衡」)に対応した市政運営を戦略的に推進していくため、「選ばれるまち 住み続けたいまち」をテーマにしています。

上越市道路整備計画は、第6次総合計画が掲げる将来都市像「すこやかなまち～人と地域が輝く上越～」の実現に向け、第6次行政改革推進計画や第2次財政計画と連携して下支えし、持続可能な行財政基盤の確立を目指すものです。

また本計画は、道路整備に対する地元要望が年々多様化し、多くの要望に対応しきれない状況から、道路整備の優先路線を定め、着実に課題解決に向けた取り組みを行う目的で、平成23年10月に策定し、現在は、平成27年に策定した第2期整備計画に基づき整備を進めておりますが、令和元年度に完了することから、このたび、令和2年度以降の整備優先路線を定めた第3期整備計画を策定することといたしました。

Ⅱ 本計画の位置付けと取組み

本計画は、第6次総合計画を下支えする第6次行政改革推進計画における各種整備計画として、ともに第6次総合計画を推進するものとします。

また、財源の裏付けとなる第2次財政計画と整合を図るとともに、当市の都市基盤分野の整備方針を定めた上越市都市計画マスタープラン、上越市立地適正化計画と連携を図りながら取り組むこととなります。

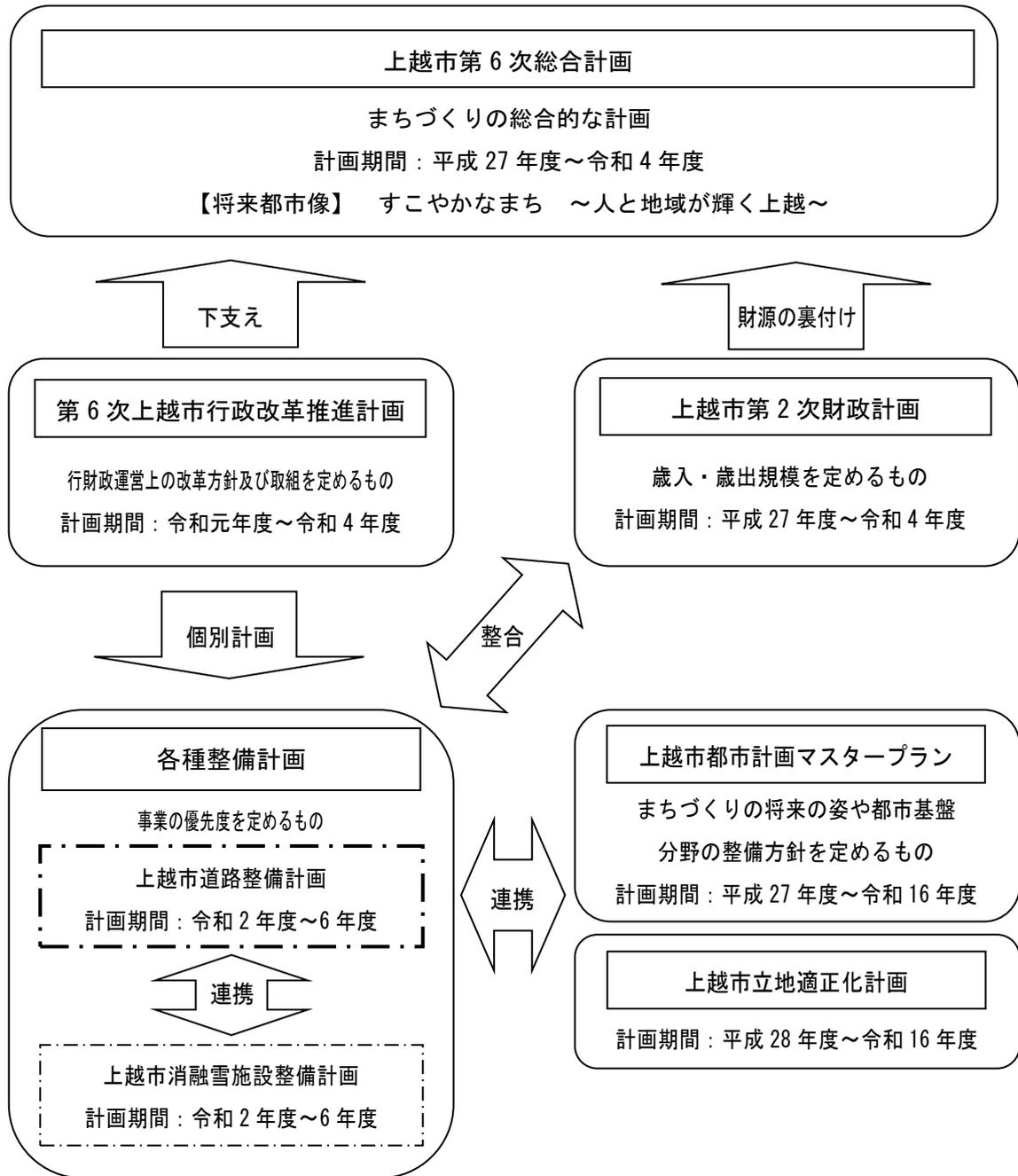


図2-1 上越市道路整備計画の位置付け

Ⅲ 道路の現状と課題

1 地勢・気象

当市は、新潟県南西部の日本海に面した位置にあり、東西約44.6km、南北約44.2km、面積約973km²を有しています。

周囲は、豊かな海洋や美しい山並みに囲まれており、その恵みを受けた大地が広がっています。

市のほぼ中央には、関川や保倉川などが日本海に向かって流れており、その流域には、豊かな稲作地帯を支える沖積地が大きく広がっています。

この広大な平野を取り囲むように連なる米山山地、東頸城丘陵、関田山脈、南葉山地、西頸城山地などの山々は、雪や雨水を貯え、大地に恵みをもたらす天然ダム役目を果たしています。

また、当市は四季の変化がはっきりしており、冬期には日本海を渡ってくる大陸からの季節風の影響により大量の降雪があり、海岸部を除いた地域は全国有数の豪雪地帯となっています。

このような中、近年、降雨の急激な変動により、局地的・突発的な自然災害が各地で発生しており、多種多様な地形を有する当市にとって、喫緊に防災対策に取り組んでいく必要があります。



図 3-1 上越市全図

2 交通

当市は、北陸自動車道と上信越自動車道が接続するほか、複数の主要鉄道(北陸本線、信越本線、ほくほく線)やフェリー航路の結節により、人や物資が盛んに行き交う地となっています。

平成27年3月には北陸新幹線長野・金沢間が開業し、さらに、上信越自動車道4車線化や上越魚沼地域振興快速道路などの重要プロジェクトも着実に進行しており、陸・海の交通ネットワークが整う都市となっています。

一方、合併により市域が広域化したことや高齢者の増加により、円滑な移動手段へのニーズが高まり、地域内の交流を支える交通ネットワークの構築が課題となっております。また、市民生活の「地域の足」となる身近な道路についても、必要性や緊急性に応じた対応をしていく必要があります。

3 人口

日本の人口は、平成17年、初めて死亡者が出生者を上回り、減少に転じました。

当市では、平成17年の合併時で208,082人であった人口が、平成27年の国勢調査で196,987人となり、国立社会保障・人口問題研究所の平成30年3月推計によると、上越市の将来推計人口は25年後の令和27年には14万3千人に減少することが推計されており、平成27年から令和27年の30年間で、総人口の規模は、約4分の3になることが想定されます。

今後、国内全体の人口減少が、さらに加速されることが確実視される中で、地域経済の衰退、健康面や生活面に不安を抱える人の増加、子供たちの教育環境の変化、自然災害の増加、安全や景観への影響、施設の維持管理などあらゆる分野で機能が低下することが考えられるため、様々な施策を講じていく必要があります。

4 当市の道路の現状と課題

(1) 市内の道路

当市の道路は、首都圏や関西圏をつなぐ北陸自動車道及び上信越自動車道の高速ネットワークのほか、一般国道8号及び18号の重要幹線道路を軸に、一般国道253号、350号、403号及び405号並びに主要地方道、一般県道が各地域を結ぶ広域的なネットワークとして形成されています。また、上越魚沼地域振興快速道路の整備が進められており、平成31年3月には寺IC～鶴町IC間が開通いたしました。

市道については、その広域的道路に接続するため、地域の安全かつ快適な生活に欠かせない道路として、平成31年3月31日現在で、5,939路線、約2,826kmが配置されており、平成17年1月に合併した14年前では、5,410路線、約2,780kmであったことから、この間で529路線、約46kmが増加しています。

市道は、国道や県道と違い、地域に密接した生活道路ではありますが、年々、路線

数や延長が増加し、全ての路線を的確に維持管理していくことが困難な状況となってきたことから、管理方法を検討していく必要があります。

また、橋梁においては、平成31年2月現在で1,174橋が架設されており、その多くが1970から1980年代に建設されたものであります。

現在、建設後50年を経過する橋梁は全体の16%を占めており、20年後の令和20年には81%に増加することから、短期間での修繕や架替えを行う必要が生じてきます。

(2) 道路整備

当市の道路整備は、平成31年3月31日現在で、実延長2,825.5kmのうち70.4%の1,989.4kmが規格改良済みとされ、81.6%の2,304.9kmが舗装済みとなっています。

しかし、合併前における町道や村道の認定方法に違いがあるものの、各自治区の改良率をみると、三和区87.0%、頸城区85.8%、柿崎区82.6%と高い一方で、名立区43.6%、安塚区49.0%、大島区49.5%となっており、最大43.4ポイントの開きがあります。また、舗装率においても、合併前上越市92.9%、柿崎区88.4%、三和区87.8%と高い一方で、浦川原区60.8%、大潟区62.4%、中郷区65.5%と最大32.1ポイントの開きが生じています。

このため、地域の実情を勘案した中で、地域に見合う道路整備を行っていく必要があります。

(3) 維持管理

我が国は、昭和39年の東京オリンピック以降に整備されたインフラが急速に老朽化しています。

当市でも、高度経済成長期以降、車社会への移行による車両交通量の増加に伴い、量的に道路を整備してきたことから、平成31年3月31日現在、5,939路線、約2,826km²の市道を管理しており、今もなお増え続けている状況の中で、橋梁をはじめ、路面や側溝など様々な道路施設が老朽化し、補修や更新の必要な時期が到来しています。

しかし、道路に関する予算の中で、維持管理費については年々増加傾向にあるものの、老朽度と比例していない状況となっています。

このため、「傷んでから直す」といった対症療法型維持管理だけでなく、「痛みが軽微な段階から補修し、できるだけ長く使い続ける」予防保全型維持管理の導入を図り、計画的かつ効率的、そして着実に維持管理していくため、アセット・マネジメント・システム※1を取り入れた考え方などの取組方針を定めた「維持管理計画」を検討していく必要があります。

※1 アセット・マネジメント・システム

資産管理 (Asset Management) の方法

道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法

(4) 道路整備予算の推移

当市の道路整備は、国と同様、厳しい財政のもと投資的経費を制約せざるを得ない状況となっています。

道路改良関係では、当初予算ベースで平成17年度合併時に約27億円あった事業費が、平成23年度には約8億円と1/3まで減少しました。

このため、計画的な整備を進めていく必要が生じたことから、平成23年度に本計画を策定するとともに、国の交付金を活用するため、当市独自の「社会資本総合整備計画」を策定し効率的な財源運用に努めました。さらに平成24年12月の政権交代による経済対策も重なり、平成24年度以降の道路整備の投資が平成17年度当時の1/2まで回復してきています。

しかし、財政状況が厳しいことには変わりありません。

このため、引き続き効率的な財源確保と歳出削減に努め、計画的かつ平準的な道路整備を行っていく必要があります。

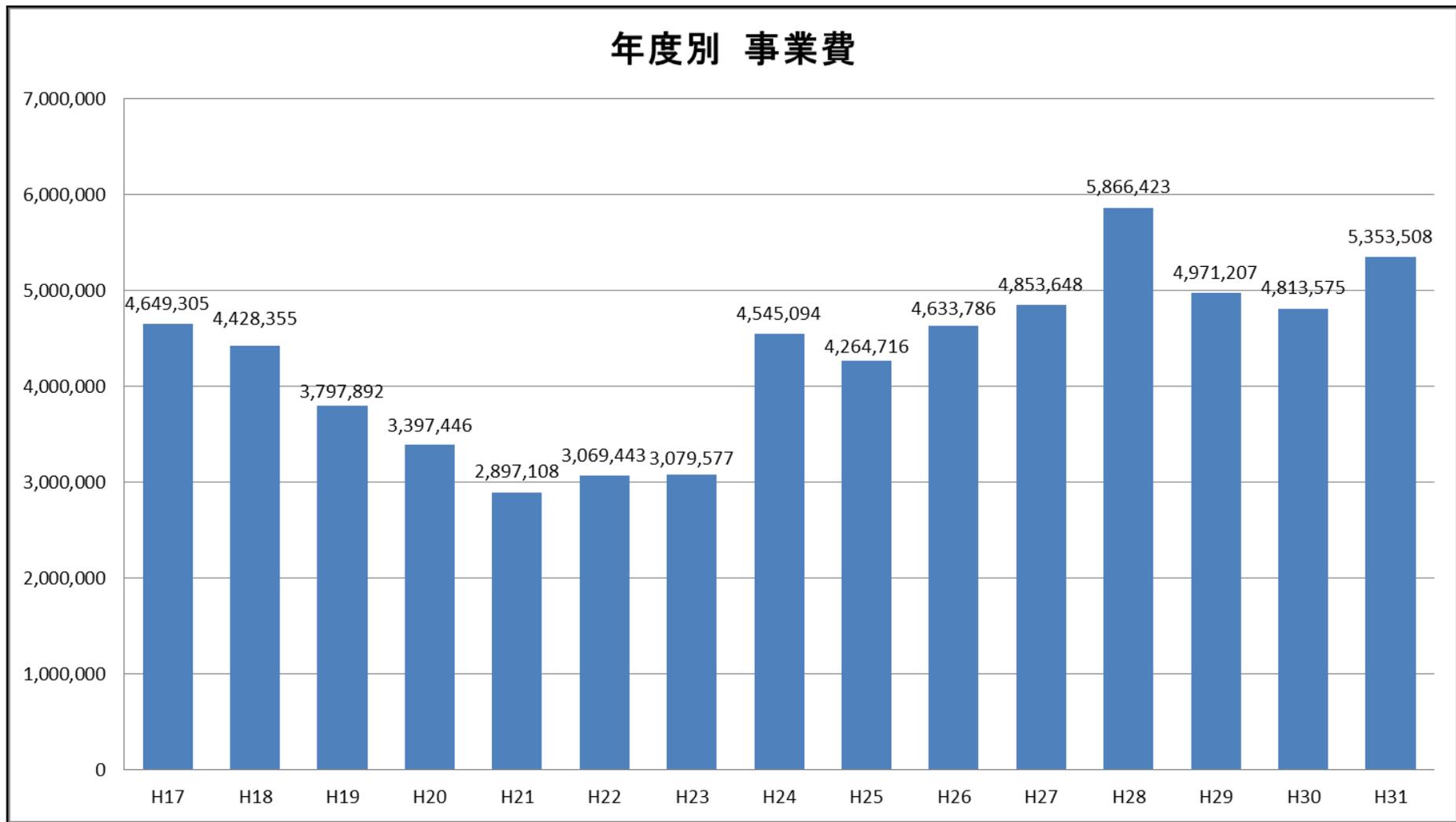


図3-2 当市の道路事業費の予算推移

工種別 事業費

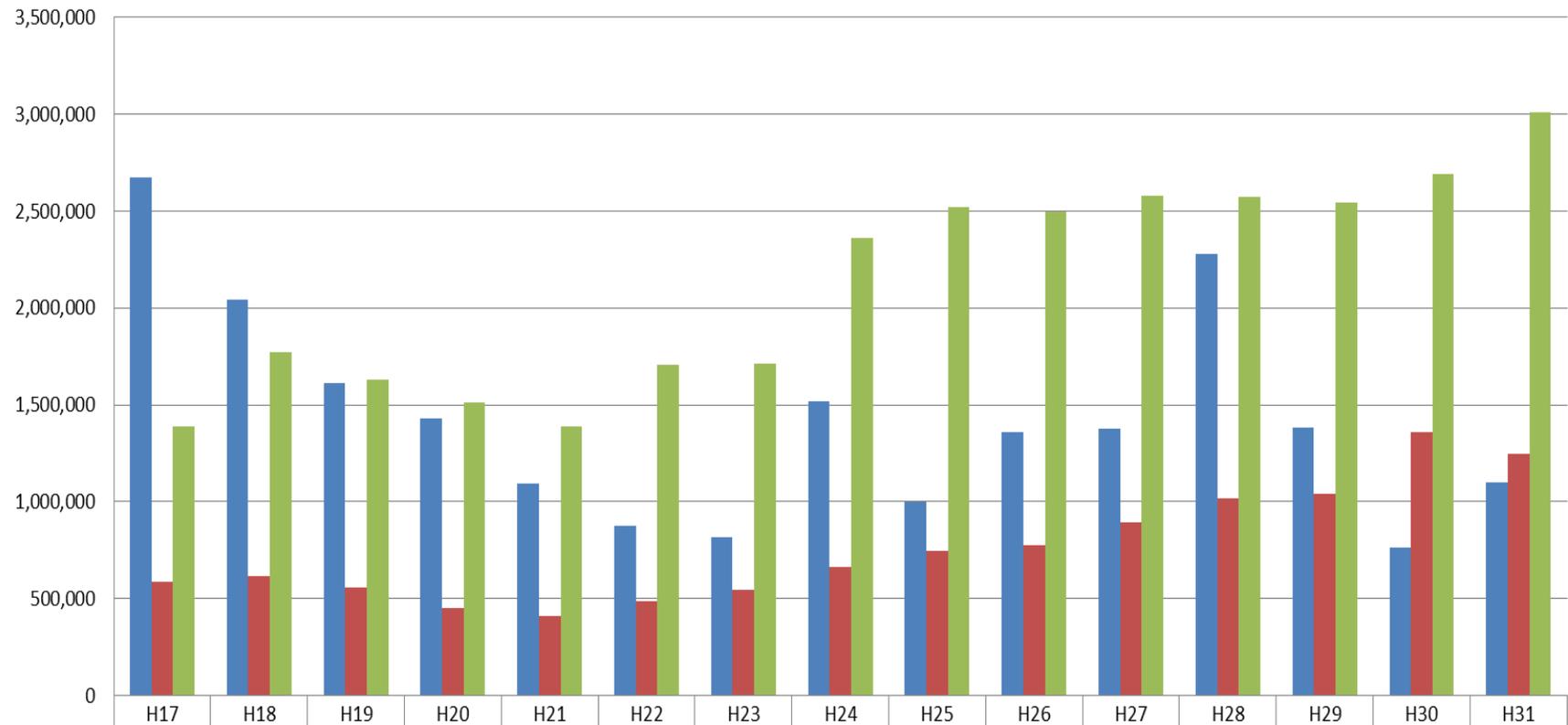


図3-3 当市の道路事業工種別の予算推移

5 道路整備計画策定にあたって

近年の全国的な共通課題として、

- ①「人口減少」及び「少子高齢化」時代に突入し、道路環境においても様々な対策を講じていく必要があること
- ②社会資本（インフラ）の老朽化が進んでおり、戦略的な維持・更新をしていく必要があること
- ③財政状況が厳しい中で、限られた財源を有効に活用しながら道路整備を進めていく必要があること

などが挙げられます。

道路整備計画の策定にあたっては、これらと当市の現状を踏まえた中で、現在の計画同様、次の課題解決に取り組んでいく必要があると考えます。

(1) 適正な目標設定

人口減少及び少子高齢化時代に突入し、国や県と同様に当市の財政状況が厳しいことから、適正な整備目標の設定に努めていく必要があります。

(2) 整備優先度の設定

円滑な移動手段に対するニーズの高まりや、地域の足となる身近な道路における価値観の多様化など様々な要望が多く寄せられている中、全てに応えることができないことから、時代に適した評価に基づき、必要性や緊急性に応じた整備優先度の設定に努めていく必要があります。

(3) 道路施設の維持・更新

当市では5, 939路線、約2, 826 kmの市道を管理しており、多くの路線で老朽化が進んでいることから、適切な維持・更新に努めていく必要があります。

(4) 効率的な財源確保

投資的経費が制約される中、必要性の高い路線への集中投資や既存道路を活かした代替の可能性など多角的な検討とともに、引き続き、効率的な財源確保と歳出削減に努め、計画的かつ平準的な道路整備を行っていく必要があります。

(5) 事業中路線の早期完了

これまでの当市の道路整備は、多くの地域要望から予算の範囲内において、出来る限り対応する考えで小さな整備を幅広く行ってきた経緯があります。

このため、平成23年10月に上越市道路整備計画を策定し、計画的な道路整備を行っていますが、平成31年度（令和元年度）までに完了しない路線は引き続き事業に取り組み、早期完了に努めていく必要があります。

IV 道路整備の方針

1 策定の目的

道路は、最も身近な社会資本として、人や物の移動を円滑化させ、社会経済の活力を支えるとともに、都市の骨格を形成し、ライフラインの収容空間として利用されるなど、その役割は極めて重要であります。

当市においても、持続可能な都市の構造を計画的かつ戦略的に構築していく上で骨組みの一つである道路は、日常生活に欠くことのできないインフラであります。

これまでの道路整備は、高度成長時代の中で、量的な整備を進めてきましたが、人口減少・少子高齢化時代に突入した今、社会情勢の変化や市民が求める価値観の多様化により、真に必要なかつ利用者の満足度を高める道路が求められています。

特に、高度経済成長とともに整備されたインフラ施設の急速に進む老朽化への対策と全国で多発している小さな子供が犠牲になる痛ましい交通事故への対策は急務であります。

このような中、当市では合併後10年が経過する平成27年度以降、国から配分される普通交付税が減少するなど財源不足がさらに深刻化していく状況となることから、平成23年10月、優先的に整備すべき市道を明確化するため「上越市道路整備計画」を策定し、計画に基づいた道路整備を進めているところであります。

平成27年に策定した現在の第2期整備計画は、平成31年度（令和元年度）までとなっていることから、このたび、令和2年度以降の整備予定路線を定めるため、第3期整備計画を策定するものであります。

なお、本計画は、市民の貴重な財産を有効に活用するため、今後整備すべき市道の位置付けを明確化するとともに、各路線の整備にあたり評価を行い、さらに優先度を定めることにより、必要な道路整備の透明性と効率性、そして利便性、安全性の向上を図ることを目的とします。

2 対象区域

上越市全域を対象とします。

3 対象路線

道路課が所管する「市道」及び政策的に整備を進める「都市計画道路」を対象とします。

4 整備期間

本計画の整備期間は、令和2年度から令和6年度までの5か年とします。

5 各種計画との整合

本計画は、第6次総合計画や第2次財政計画、そして第6次行政改革推進計画などと整合・連携を図っていきます。

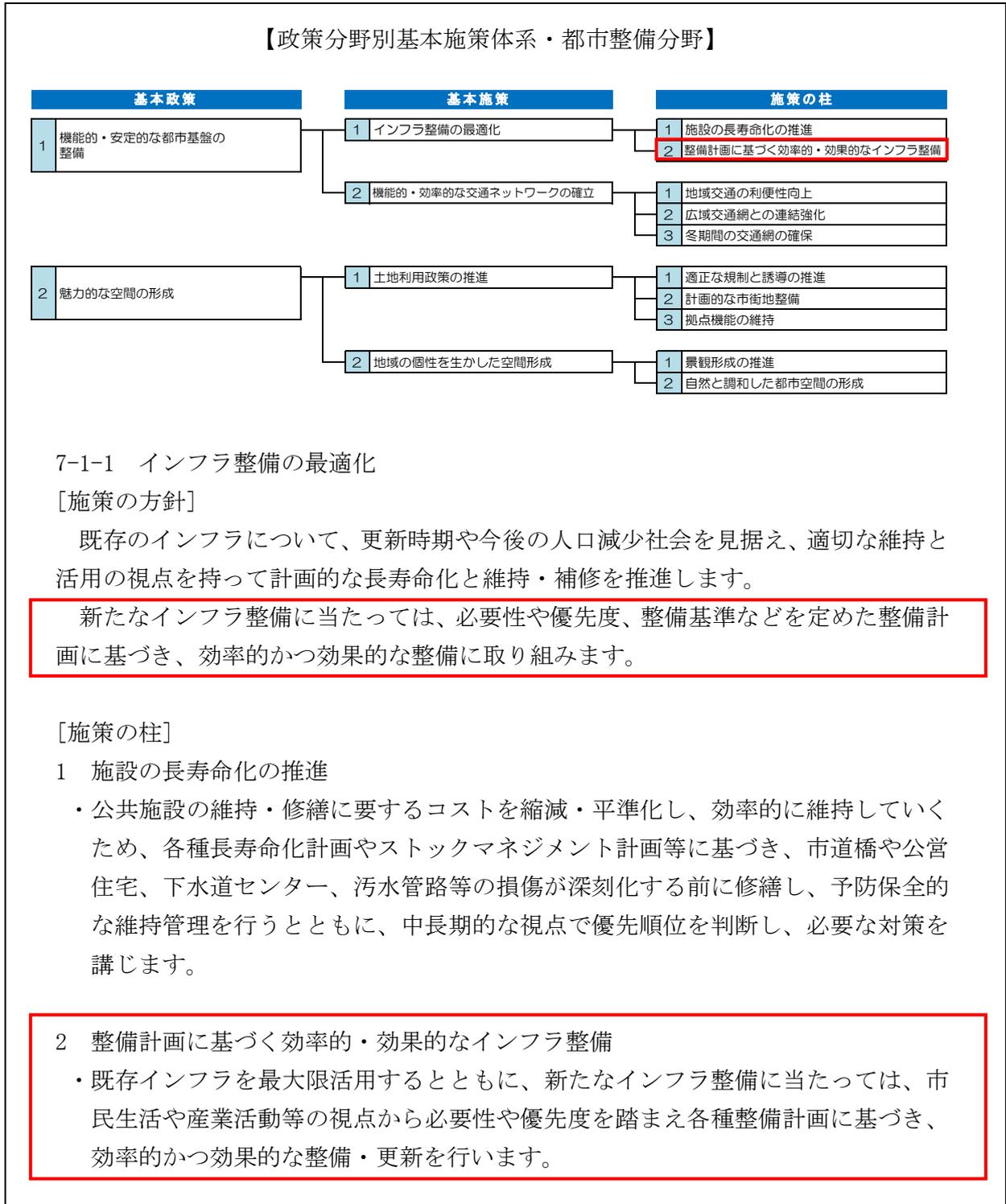


図4-1 第6次総合計画政策分野別基本施策(抜粋)

6 整備計画の視点

本計画は、上越市の現状や課題、並びに現道路整備計画の問題点等を踏まえ、次のような視点で策定します。

(1) 整備優先路線の「明確化」と「平準化」

第2次財政計画と整合を図りながら、緊急性、効率性、必要性等を勘案して整備優先路線を明確化するとともに、道路整備費の平準化を目指します。

また、貴重な財源を効率的に活用するため、国の補助・交付金事業等を積極的に活用します。

(2) 新たな道路整備から既存道路の維持への転換 ～「つくる」から「まもる」へ～

多くの市道を有している現状から、道路ネットワークなど真に必要な道路以外は、既存の道路を維持・更新しながら効率的に活用していく方向を目指します。

また、通学路の交通安全対策など、安全・安心なまちづくりに資する道路整備を目指します。

(3) 地域に合った整備と規模の適正化

当市は、市街地から中山間地域まで多種多様な地形、地域性を有しているため、それぞれの地域に合った整備方法並びに規模の適正化を図ります。

7 目指していく道路整備の方向

道路整備にあたっては、次の方向で整備を行います。

(1) 老朽化など劣化した道路機能の維持・更新

これまでに築造した道路の老朽化に伴い、傷んだ道路施設を適切に維持・更新し、機能の確保に努めます。

(2) 安全・安心に生活するための「交通安全」と「防災機能」の向上

安全で安心を求める市民ニーズに応えるため、児童生徒や高齢者など歩行者が安心して通行できる交通の安全確保、そして自然災害の発生に対応できる防災機能の向上に努めます。

(3) 市民生活に必要な都市機能の向上

「持続可能な都市の構造」を計画的、戦略的に構築していくため、都市計画道路など幹線道路のネットワーク化や市民生活に密着した道路の利便性、快適性の向上に努めます。

8 道路整備の方針

道路整備にあたり、次のとおり路線の位置付けを明確化します。

(1) 重点路線

- 1 都市交通ネットワーク確立のための幹線（都市計画道路）
- 2 域内の交通アクセス向上のための幹線
- 3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線（立地適正化計画）及び新たなまちづくりに必要な路線

(2) 推進路線

- 1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線
- 2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線
- 3 地域の生活向上を目指す路線

(3) 連携路線

- 1 関連する他事業と連携を図るための路線

9 工種別整備方針

工種別における道路整備方針を次のとおり定めます。

整備にあたり、新たな道路整備から既存道路の維持への転換を図るため、「道路新設系」と「道路維持系」に分類します。

(1) 道路新設系

- 1 道路築造（待避所新設、突角除去など小規模な改良含む）
 - ・交通ネットワーク又は生活の向上に必要な路線を新設する。
 - ・国県道への交通ネットワークが確立する路線や歩行者が多く見込まれる路線は、歩道を併せて設置する。
 - ・築造から舗装までの一連整備は、「道路築造」の分類とする。
- 2 交差点改良（隅切新設など小規模な改良含む）
 - ・交通事故多発箇所や不整形箇所、また視距確保が必要な箇所を改良する。
- 3 橋梁新設
 - ・道路計画に併せて新設する。
 - ・交通に大きく支障がある箇所、または構造等に危険な箇所を架け替える。

(2) 道路維持系

- 1 舗装新設
 - ・多くの車両が通過する路線であり、かつ市民の生活に影響を及ぼす恐れがある未舗装道路（砂利道）に対して、舗装を新設する。

2 歩道築造

- ・小中学校の通学路や高齢者など歩行者に配慮が必要な路線に設置する。
- ・歩行者の通行頻度と車両通行量が多く、事故の危険性が回避できない路線に設置する。
- ・歩行者に配慮が必要であり、かつ道路敷地が限られている場合は、車道路肩を広げた歩行空間(幅広路肩)を設置する。

3 側溝改良

- ・道路側溝が原因で冠水又は住宅の浸水の恐れがある路線、または過去に実際に発生した路線を改良する。
- ・経年劣化(老朽化)により排水機能障害が生じている路線を改良する。
- ・悪臭の発生など不衛生であり、かつ下水道(汚水管)整備が当面見込まれない路線を改良する。
- ・現道路幅員が狭く、拡幅が不可能で、側溝を改修することにより幅員が確保できる路線を改良する。

4 交通安全施設

- ・車両や歩行者が転落又は衝突する恐れがある路線や交通事故が発生し、安全対策が必要な路線に設置する。

上記を踏まえて、整備の必要性を別で定める評価基準により評価し、整備の優先及び実施を判断します。

10 現道路整備計画未完了路線

これまでの上越市道路整備計画に登載され、平成31年度(令和元年度)までに完了しない路線は、引き続き整備計画(令和2～6年度)に登載し、早期完了を目指します。

V 道路整備優先基準

道路整備にあたり、以下に示すフローにより、整備優先路線を定めていきます。

なお、本計画では「3つの視点」「3つの方向」、そして「7つの整備方針」を踏まえ、全市的な視点で整備対象路線を評価し、整備する路線を定めます。

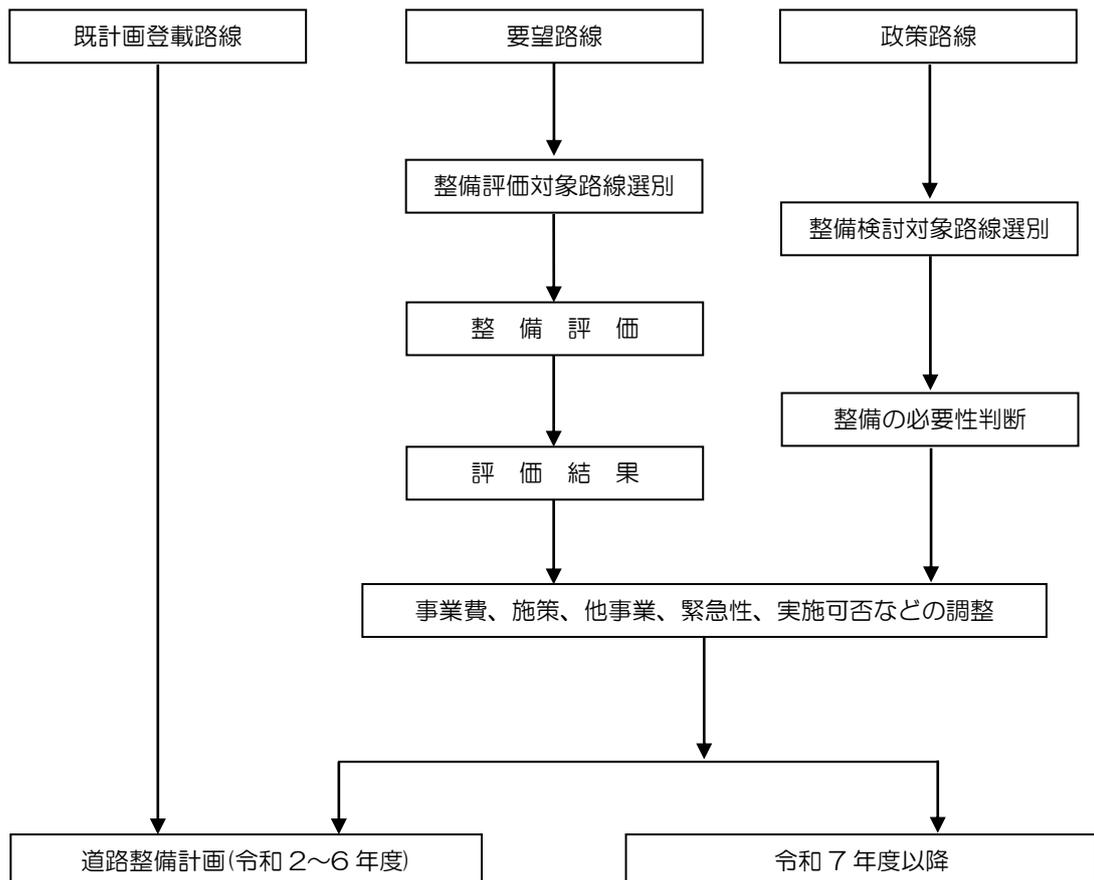


図5-1 道路整備優先フロー

【優先順位の基本的考え方】

- (1) これまでの上越市道路整備計画に登録され、平成31年度（令和元年度）までに完了しない路線は、引き続き整備計画(令和2～6年度)に登録し、早期完了を目指します。
- (2) 要望路線は、整備評価対象路線として別に定める道路整備評価基準により評価を行い、評価順位を定めた後に、第2次財政計画との整合や施策、他事業の有無、緊急性、実施の可否など総合的な判断を行い、道路整備計画(令和2～6年度)、又は令和7年度以降に区分します。
- (3) 他事業と関連して整備が必要な路線や都市計画道路等については評価を行わず、「政策路線」として別途必要性を判断したうえで、第2次財政計画との整合や施策、他事業の有無、緊急性、実施の可否など総合的な判断を行い、道路整備計画(令和2～6年度)、又は令和7年度以降に区分します。

VI 道路整備評価基準

1 道路整備評価の基本的な考え方

本計画では、「整備優先路線の明確化と平準化」、「新たな道路整備から既存道路の維持への転換」及び「地域に合った整備と規模の適正化」の3つの視点を踏まえて、対象路線ごとに事故発生頻度や通学路指定などの「緊急性」、整備コストやネットワーク、通行頻度などの「効率性」、改良や整備などの「必要性」の3つの項目で評価を行います。

また、全市的な視点に配慮し、各地域の均衡を図るため「地域分類」による調整と、新たな道路整備から既存道路の維持への転換を図るため「工種分類」による調整を行い、さらに「道路整備方針」や「整備熟度」及び「貴重な財源を効率的に活用するため、国の補助・交付金事業を活用できる路線」を共通項目として加点し評価を行います。

2 評価基準について

道路整備の順位を定めるため、道路整備評価基準により評価を行います。

ただし、緊急を要する整備や施策上必要となった場合はこの限りではありません。

また、評価基準は、今後の社会状況の変動が考えられるため、適宜ローリング（見直し）を行っていきます。

3 整備評価判定の流れ

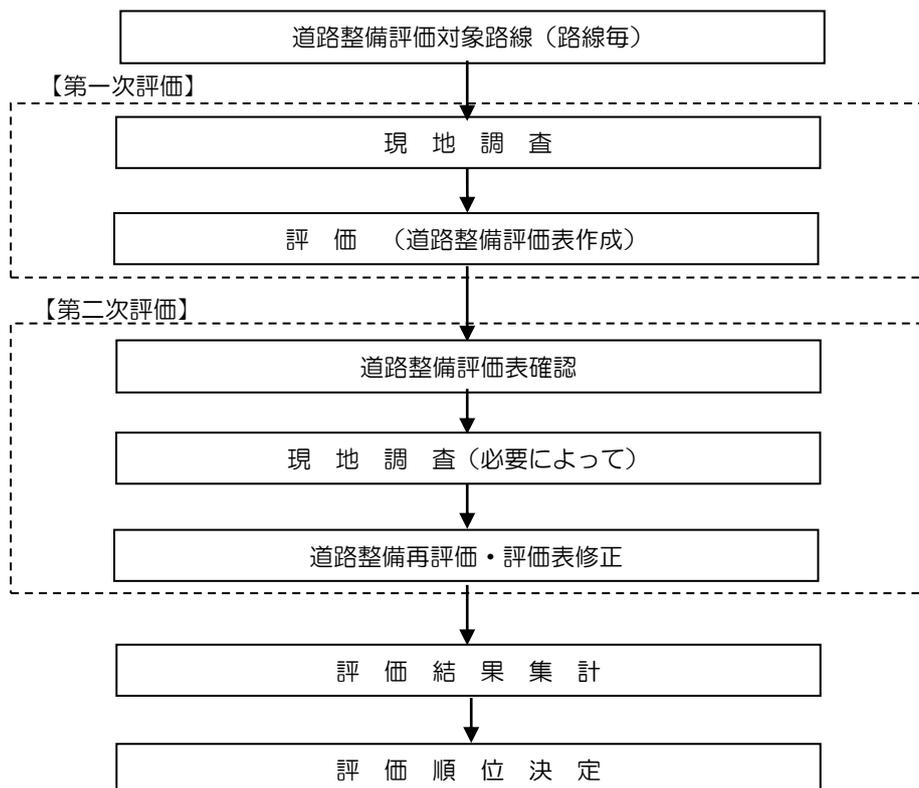


図 6-1 整備評価判定フロー

4 道路整備評価基準

◆ 評価点数 = 道路整備方針① + 整備熟度② + (地域分類③ × 地域分類④ × 工種分類⑤ × 工種別評定⑥)

【共通項目】

I 道路整備方針 …… ① 配点 25点

整備する路線の重要度を明確にするため、道路整備の方針に位置付けた路線について、以下のとおり配点します。

評価項目	配点	具体的な内容	
(1)重点路線	15	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線（都市計画道路）	15点
		2 域内の交通アクセス向上のための幹線	
		3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線（立地適正化計画）及び新たなまちづくりに必要な路線	12点
(2)推進路線		1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線	10点
		2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線	
		3 地域の生活向上を目指す路線	7点
(3)連携路線		1 関連する事業と連携を図る路線	10点

表 6-1 道路整備方針

計画的な道路整備を進めていくため、国の補助・交付金事業を活用できる路線について、以下のとおり配点します。

評価項目	配点	具体的な内容	
重点計画 該当路線	10	社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当	10点
一般計画 該当路線		社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当	5点
該当しない 路線		社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない	0点

II 整備熟度 …… ② 配点 15点

事業実施にあたり、効率的かつ早期に完了を図る観点から以下のとおり配点します。

評価項目	配点	具体的な内容	
協力体制	5	事業に対して、土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。（電柱の民地内への移設の協力も含む）	5点
		事業に対して、土地所有者、関係住民からある程度理解、協力が得られている。（概ね70%以上）	3点
		事業に対して、土地所有者、関係住民から理解が得られていない。（概ね70%未満）	0点

用地確保	5	・用地が概ね90%以上確保されている。 ・用地確保の必要がない。	5点
		・用地が概ね70%以上確保されている。 ・用地交渉で確実な合意（概ね90%以上）が得られており、確保に時間を要しない。	3点
		・用地確保が概ね70%未満である。 ・用地交渉中、または用地交渉に入っていない。 ・用地確保の理解が得られていない。	0点
施工難易	5	構造物設置を含め、施工が容易である。	5点
		構造物設置を含め、条件さえ満たせば施工は容易である。	3点
		構造物設置を含め、施工は難しい。	0点

表6-2 整備熟度

Ⅲ 地域分類 …… ③、④

上越市は、平野部、山間部、海岸部と変化に富んだ地形を有していることから、人口、交通量など地域により様々な課題を抱えており、道路整備にも影響が生じています。このため、均衡ある行政サービスを図るため、以下のとおり地域分類における調整を行います。

③ 土地利用別	調整係数	具体的な内容
市街地	1.00	既に市街化が進んだ地域または市街化が想定される地域 ・都市計画区域のうち、上越都市計画区域の市街化区域及び柿崎都市計画区域の用途が設定されている地域
田園地域	1.05	市街地に隣接する平坦で農地と集落が分布する地域 ・市街化区域に隣接する東部から南部にかけての平坦で農地が広がる地域
中山間地域	1.10	平地の外縁部から山間地に至るまとまった平坦な耕地の少ない地域

表6-3 地域分類（土地利用別）

*詳細については、第6次総合計画P67を参照

*対象自治区ではなく、当該対象路線ごとの位置で評価

④ 道路整備比率	調整係数	該当自治区
1.00以上	1.00	柿崎区、大潟区、頸城区、板倉区、三和区、合併前上越市
0.90~1.00	1.05	なし
0.80~0.90	1.07	浦川原区、牧区、吉川区、中郷区、清里区
0.80未満	1.10	安塚区、大島区、名立区

表6-4 地域分類（道路整備比率）

*道路整備比率：上越市道路整備状況（平成31年3月31日現在）における整備（改良）率を基準に、上越市全体の平均整備率（70.4%）を1として、各自治区の整備率に対する割合

IV 工種分類 . . . ⑤

「新たな整備」から「既存道路の維持」への転換を図るため、以下のとおり工種別における調整を行います。

	工 種 別	調整係数	具 体 的 な 内 容
道 路 新 設	道 路 築 造	0.85	道路築造（バイパス工事）
		0.90	道路拡幅
		0.97	道路改良（待避所新設、突角除去など小規模な改良）
	交 差 点 改 良	0.93	通常の交差点改良
		0.97	隅切新設など小規模な改良
	橋 梁 新 設	0.90	橋梁新設
道 路 維 持	舗 装 新 設	0.90	舗装新設
	歩 道 築 造	0.97	
	側 溝 改 良	1.00	
	交 通 安 全 施 設	1.00	

表6-5 工 種 分 類

【分野別項目】

V 工種別評定 . . . ⑥ 配点 60点

(1) 道路築造・橋梁新設

	評 価 項 目	配点	具 体 的 な 内 容
緊 急 性	事 故 発 生 頻 度	4	過去に死亡などの大きな事故があった。
		2	過去に追突などの事故があった。
		1	事故の発生はこれまで一度もない。
	交 通 や 除 雪 へ の 支 障 頻 度	8	線形不良、構造物等により交通や除雪に著しい支障が生じている。
		4	線形不良、構造物等により交通や除雪に支障が生じている。
		1	線形不良、構造物等により交通や除雪に支障がない。
	現 道 路 幅 員	8	現道路幅員が非常に狭い。(3.0m未満)
		4	現道路幅員が狭い。(4.0m未満)
		1	現道路幅員が4.0m以上ある。
	迂 回 路 の 状 況	8	本路線以外に迂回路がない。
		4	迂回路が存在するが、農道など幅員が狭い。
		1	十分な迂回路が存在する。

効 率 性	整備コスト	8	整備費用は少ない。(事業費 1,000 万円以下)
		4	整備費用は多少かかる。(事業費 2,000 万円未満)
		1	多額の投資が必要。(事業費 2,000 万円以上)
	車両通行頻度	8	【時間あたり通行車両数】が 50 台以上である。
		4	【時間あたり通行車両数】が 30 台以上である。
		1	【時間あたり通行車両数】が 30 台未満である。
	ネットワーク 及びアクセス性	6	整備路線が国道や県道に接続するなどの幹線道路であり、 広域ネットワークを構築する。
		3	整備路線が市道に接続するなどの身近な生活道路であり、 路線バスや一定のネットワークを構築する。
		1	ネットワーク・アクセス性がない。農道利用されている。
必 要 性	改良の必要性	10	沿道利用、交通需要に応じた道路幅員が確保されておらず、 路面の走行性・安全性及び排水施設などの居住環境改善の 必要性が非常に高い。
		8	沿道利用、交通需要に応じた道路幅員が確保されておらず、 路面の走行性・安全性及び排水施設などの居住環境改善の 必要性が高い。
		5	走行性・安全性及び住環境改善の必要性は低いですが、改良す ることにより一定の道路機能が確保される。
		2	生活道路として多少不便を感じる程度であり、普段の生活 に大きな支障がなく必要性が低い。
		1	一定の道路機能が確保されており必要性がない。

表 6-6 工種別評定 (道路築造・橋梁新設)

* 橋梁新設は、前後の道路状況を含めた評価とすること。

(2) 交差点改良

評価項目		配点	具体的な内容
緊 急 性	事故発生頻度	8	過去に死亡などの大きな事故があった。
		4	過去に追突などの事故があった。
		1	事故の発生はこれまで一度もない。
	視距確保や隅切	12	隅切りがない。または、見通しが全く見えない。
		6	隅切りは設置されているが、改良の必要がある。または、見通しが悪い。
		1	隅切りが3.0m以上ある。または、視距が確保されている。
	現道路幅員	8	現道路幅員が非常に狭い。(3.0m未満)
		4	現道路幅員が狭い。(4.0m未満)
		1	現道路幅員が4.0m以上ある。
効 率 性	整備コスト	8	整備費用は少ない。(事業費1,000万円以下)
		4	整備費用は多少かかる。(事業費2,000万円未満)
		1	多額の投資が必要。(事業費2,000万円以上)
	車両通行頻度	8	【時間あたり通行車両数】が50台以上である。
		4	【時間あたり通行車両数】が30台以上である。
		1	【時間あたり通行車両数】が30台未満である。
	大型車通行頻度	6	【時間あたり通行車両数】が20台以上である。または、バス路線である。
		3	【時間あたり通行車両数】が10台以上である。
		1	【時間あたり通行車両数】が10台未満である。
必 要 性	改良の必要性	10	沿道利用、交通需要に応じた隅切り、視距、付加車線等が確保されておらず、改善の必要性が非常に高い。
		8	沿道利用、交通需要に応じた隅切り、視距、付加車線等が確保されておらず、改善の必要性が高い。
		5	改善の必要性は低いですが、改良することにより一定の視距が確保される。
		2	生活道路として多少不便を感じる程度であり、普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。
		1	一定の道路機能が確保されており必要性がない。

表 6-7 工種別評定 (交差点改良)

(3) 舗装新設

評価項目		配点	具体的な内容
緊急性	事業効果	8	除雪路線となるため、事業効果が非常に高い。
		4	条件付きで除雪路線となり、事業効果が高い。
		1	除雪路線とならないため、事業効果が低い。
	通学路指定	8	小・中学校の通学路である。
		4	小・中学校いずれかの通学路である。
		1	通学路に指定されていない。
効率性	整備コスト	8	整備費用は少ない。(事業費 500 万円以下)
		4	整備費用は多少かかる。(事業費 1,000 万円未満)
		1	多額の投資が必要。(事業費 1,000 万円以上)
	車両通行頻度	8	【時間あたり通行車両数】が 50 台以上である。
		4	【時間あたり通行車両数】が 30 台以上である。
		1	【時間あたり通行車両数】が 30 台未満である。
	ネットワーク及びアクセス性	6	整備路線が国道や県道に接続するなどの幹線道路であり、広域ネットワークを構築する。
		3	整備路線が市道に接続するなどの身近な生活道路であり、路線バスや一定のネットワークを構築する。
		1	ネットワーク・アクセス性がない。農道利用されている。
	利用宅地等	12	路線を活用している宅地等が 5 戸以上ある。
		6	路線を活用している宅地等が 3 戸以上ある。
		3	路線を活用している宅地等が 1 戸以上ある。
0		路線を活用している宅地等がない。	
必要性	路面改良の必要性	10	走行性・安全性及び居住環境改善の必要性が非常に高い。
		8	走行性・安全性及び居住環境改善の必要性が高い。
		5	走行性・安全性及び居住環境改善の必要性は低いですが、路面改良することにより一定の道路機能が確保される。
		2	生活道路として多少不便を感じる程度であり、普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。
		1	路面は安定しており走行に支障がなく必要性がない。

表 6-8 工種別評定 (舗装新設)

*舗装新設は、状況に応じて側溝改良を含めた評価とすること。

(4) 歩道築造

評価項目		配点	具体的な内容
緊急性	事故発生頻度	4	過去に死亡などの大きな事故があった。
		2	過去に追突などの事故があった。
		1	事故の発生はこれまで一度もない。
	通学路指定	8	小・中学校の通学路である。
		4	小・中学校いずれかの通学路である。
		1	通学路に指定されていない。
	歩行空間の有無	8	既存道路に歩行するスペースがない。
		4	既存道路に歩行するスペースがある。
		1	既存道路に歩行するスペースが十分にある。 既存歩道がある。
効率性	整備コスト	8	整備費用は少ない。(事業費 1,000 万円以下)
		4	整備費用は多少かかる。(事業費 2,000 万円未満)
		1	多額の投資が必要。(事業費 2,000 万円以上)
	歩行者通行頻度	8	【1日あたり通行人数】が100人以上である。
		4	【1日あたり通行人数】が10人以上100人未満である。
		1	【1日あたり通行人数】が10人未満である。
	車両通行頻度	8	【時間あたり通行車両数】が50台以上である。
		4	【時間あたり通行車両数】が30台以上である。
		1	【時間あたり通行車両数】が30台未満である。
	ネットワーク及びアクセス性	6	整備路線の両端が既存歩道に接続する。
		3	整備路線の片側が既存歩道に接続する。
		1	歩道のネットワーク、アクセス性がない。
必要性	歩道の必要性	10	歩車道分離により通行の安全を図る必要性が非常に高い。
		8	歩車道分離により通行の安全を図る必要性が高い。
		5	歩車道分離により通行の安全を図る必要性は高くないが、歩道築造することにより歩道のネットワーク、アクセス性が確保される。
		2	歩車道分離により通行の安全を図る必要性が低い。
		1	一定の道路機能が確保されている。

表 6-9 工種別評定 (歩道築造)

(5) 側溝改良

評価項目		配点	具体的な内容
緊 急 性	災害発生頻度	8	側溝の構造が原因で過去に湛水、溢水による大きな被害があった。
		4	側溝の構造が原因で過去に湛水、溢水があった。
		1	側溝の構造が原因で過去に湛水、溢水による被害がない。
	現道路幅員	8	現道路幅員が非常に狭い。(3.0m未満)
		4	現道路幅員が狭い。(4.0m未満)
		1	現道路幅員が4.0m以上ある。
	通学路指定	4	小・中学校の通学路である。
		2	小・中学校いずれかの通学路である。
		1	通学路に指定されていない。
	危険度	8	既存側溝深さが60cm以上あり、かつ蓋がない。
		4	既存側溝深さが40cm以上あり、かつ蓋がない。
		1	既存側溝深さが40cm未満である。又は蓋又は防護柵等が設置されている。
	老朽度・破損度	8	骨材が浮いているなど老朽化が進んでいる。
		4	骨材が見えるなど老朽化が始まっている。
		1	老朽化しているとは考え難い。
効 率 性	整備コスト	8	整備費用は少ない。(事業費500万円以下)
		4	整備費用は多少かかる。(事業費1,000万円未満)
		1	多額の投資が必要。(事業費1,000万円以上)
	利用宅地等	6	住宅地等で土地利用している割合が60%以上ある。
		2	住宅地等で土地利用している割合が30%以上60%未満である。
		1	住宅地等で土地利用している割合が30%未満である。
必 要 性	改良の必要性	10	側溝の機能性、道路の安全性の確保及び異臭・悪臭による環境悪化による居住環境の改善の必要性が非常に高い。
		8	側溝の機能性、道路の安全性の確保及び異臭・悪臭による環境悪化による居住環境の改善の必要性が高い。
		5	側溝の機能性、道路の安全性の確保及び居住環境の改善の必要性は高くないが、側溝改良することにより一定の道路機能が確保される。
		2	普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。
		1	一定の道路機能が確保されており、生活に影響を及ぼす恐れはない。

表6-10 工種別評定(側溝改良)

(6) 交通安全施設

	評価項目	配点	具体的な内容
緊 急 性	事故発生頻度	8	過去に死亡などの大きな事故があった。
		4	過去に追突などの事故があった。
		1	事故の発生はこれまで一度もない。
	通学路指定	8	小・中学校の通学路である。
		4	小・中学校いずれかの通学路である。
		1	通学路に指定されていない。
	基準上の必要性	10	「防護柵設置基準」により車両の路外への逸脱による乗員・第三者への人的被害の防止、歩行者等の転落防止・横断防止等を目的した防護柵の設置が義務付けられている。
		5	「防護柵設置基準」により防護柵の設置が望ましい。
		1	「防護柵設置基準」により防護柵の設置は必要ない。
効 率 性	車両通行頻度	8	【時間あたり通行車両数】が50台以上である。
		4	【時間あたり通行車両数】が30台以上である。
		1	【時間あたり通行車両数】が30台未満である。
	歩行者通行頻度	8	【1日あたり通行人数】が100人以上である。
		4	【1日あたり通行人数】が10人以上100人未満である。
		1	【1日あたり通行人数】が10人未満である。
	整備コスト	8	整備費用は少ない。(事業費300万円以下)
		4	整備費用は多少かかる。(事業費500万円未満)
		1	多額の投資が必要。(事業費500万円以上)
必 要 性	交通安全施設の必要性	10	走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性が非常に高い。
		8	走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性が高い。
		5	走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性は高くないが、施設設置により連続的な安全性が確保される。
		2	走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性が低く、大きな支障はない。
		1	走行や歩行に支障がない。

表6-11 工種別評価 (交通安全施設)

Ⅶ 道路整備路線

1 道路整備路線

「Ⅴ 道路整備優先基準」及び「Ⅵ 道路整備評価基準」により評価した結果、以下の路線を整備していきます。

なお、本計画は令和2年度から6年度までに整備予定の路線を登載していますが、財政状況や社会情勢の変動、緊急を要する整備や施策上必要となった整備など、場合により追加や変更が生じてくる場合があります。

また、様々な事情により計画期間内（令和6年度まで）に完了が困難となる場合もあります。

このため、毎年度、計画の進捗管理を行いながら、必要によりローリング（見直し）を実施します。

① 令和2年度以降も引き続き整備する路線【別表1】

- ・上越市道路整備計画（平成24年度～26年度）及び（平成27年度～平成31年度）に登載された路線で、引き続き令和2年度以降も整備を行う路線

② 令和2年度から令和6年度までに整備に着手する路線【別表2】

- ・令和2年度から整備に着手予定の路線
- ※ 今後の財政状況や社会情勢の変動等により、計画期間内（令和6年度まで）に着手できない場合もあります。

【 別表 1 】

令和2年度以降も引き続き整備する路線

【上越市道路整備計画（平成24年度～26年度）に登載された路線】

順位	路線名	施行箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
1	高寺馬正面線	柿崎	川井	道路築造	L=280m
2	里五十公野線	三和	田ほか	歩道築造	L=1,630m
3	高寺馬正面線	柿崎	川井	橋梁新設	L=67m
4	有間川橋国道線	谷浜・桑取	有間川	橋梁新設	L=60m
5	(都)黒井藤野新田線	有田	三田新田ほか	道路築造	L=1,610m

5路線

【上越市道路整備計画（平成27年度～31年度）に登載された路線】

順位	路線名	施行箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
1	北本町春日山町線	春日	春日山町1	歩道築造	L=145m
2	南高田町9号線ほか	高田	南高田町	側溝改良	L=940m
3	西ヶ窪浜7号線ほか	八千浦 頸城	西ヶ窪浜 松橋	側溝改良、道路築造	側溝改良L=280m、道路築造L=300m
4	安江小町団地線	有田	春日新田2	歩道築造	L=10m
4	大和三南高田線	和田	高田新田ほか	道路築造、橋梁新設	L=260m
4	大和五丁目団地1号線ほか	和田	大和5	側溝改良	L=2,200m
7	石沢学校線	和田	石沢	道路築造	L=30m
8	下新町上野田線	津有	下池部～新保古新田	歩道築造	L=580m
8	東中島三分一橋線	保倉	下吉野	道路築造	L=400m
8	平山団地1号線ほか	金谷	大貫4	側溝改良	L=1,200m
8	北本町四丁目飯線	金谷	飯ほか	道路築造	L=390m
12	西本町一丁目4号線	直江津	西本町1	道路築造	L=90m
13	坂田池尻線	柿崎	坂田新田	側溝改良	L=250m
13	東本町通り線	高田	東本町3～5	側溝改良	L=2,580m
15	上門前大和線	和田	稻荷ほか	舗装改築	L=1,350m
15	飯御殿山町線	金谷	飯ほか	舗装改築	L=80m
15	平山10号線ほか	金谷	大貫4	側溝改良	L=340m
15	裏浜線	柿崎	柿崎3区ほか	側溝改良	L=390m
15	小町環状線ほか	有田	春日新田2	側溝改良	L=960m
20	昭和町一丁目12号線	金谷	昭和町1	舗装改築	L=35m
20	戸野目南新保線	津有	戸野目～桐原	歩道築造	L=1,150m

21路線

令和2年度以降も引き続き整備する路線

(八千浦)
2-3 西ヶ窪浜7号線ほか(側溝改良、道路築造)

(谷浜・桑取)
1-4 有間川橋国道線(橋梁新設)

(有田)
1-5 (都)黒井藤野新田線(道路築造)
2-4 安江小町団地線(歩道築造)
2-15 小町環状線ほか(側溝改良)

(直江津)
2-12 西本町一丁目4号線(道路築造)

(柿崎)
1-1 高寺馬正面線(道路築造)
1-4 高寺馬正面線(橋梁新設)
2-13 坂田池尻線(側溝改良)
2-15 裏浜線(側溝改良)

(保倉)
2-8 東中島三分一橋線(道路築造)

(春日)
2-1 北本町春日山町線(歩道築造)

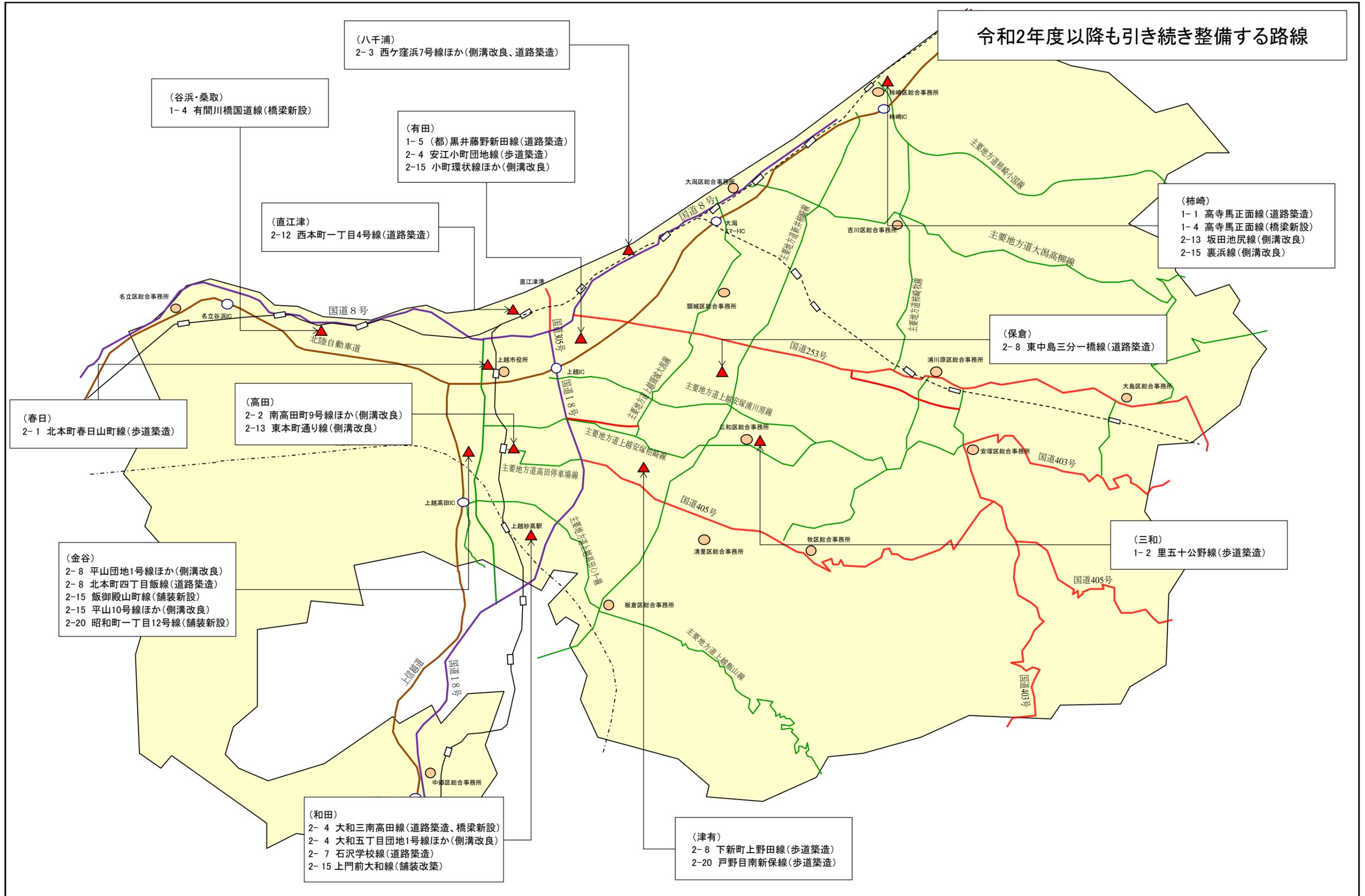
(高田)
2-2 南高田町9号線ほか(側溝改良)
2-13 東本町通り線(側溝改良)

(三和)
1-2 里五十公野線(歩道築造)

(金谷)
2-8 平山団地1号線ほか(側溝改良)
2-8 北本町四丁目飯線(道路築造)
2-15 飯御殿山町線(舗装新設)
2-15 平山10号線ほか(側溝改良)
2-20 昭和町一丁目12号線(舗装新設)

(和田)
2-4 大和三南高田線(道路築造、橋梁新設)
2-4 大和五丁目団地1号線ほか(側溝改良)
2-7 石沢学校線(道路築造)
2-15 上門前大和線(舗装改良)

(津有)
2-8 下新町上野田線(歩道築造)
2-20 戸野目南新保線(歩道築造)



【 別表 2 】

令和2年度から令和6年度までに整備に着手する路線

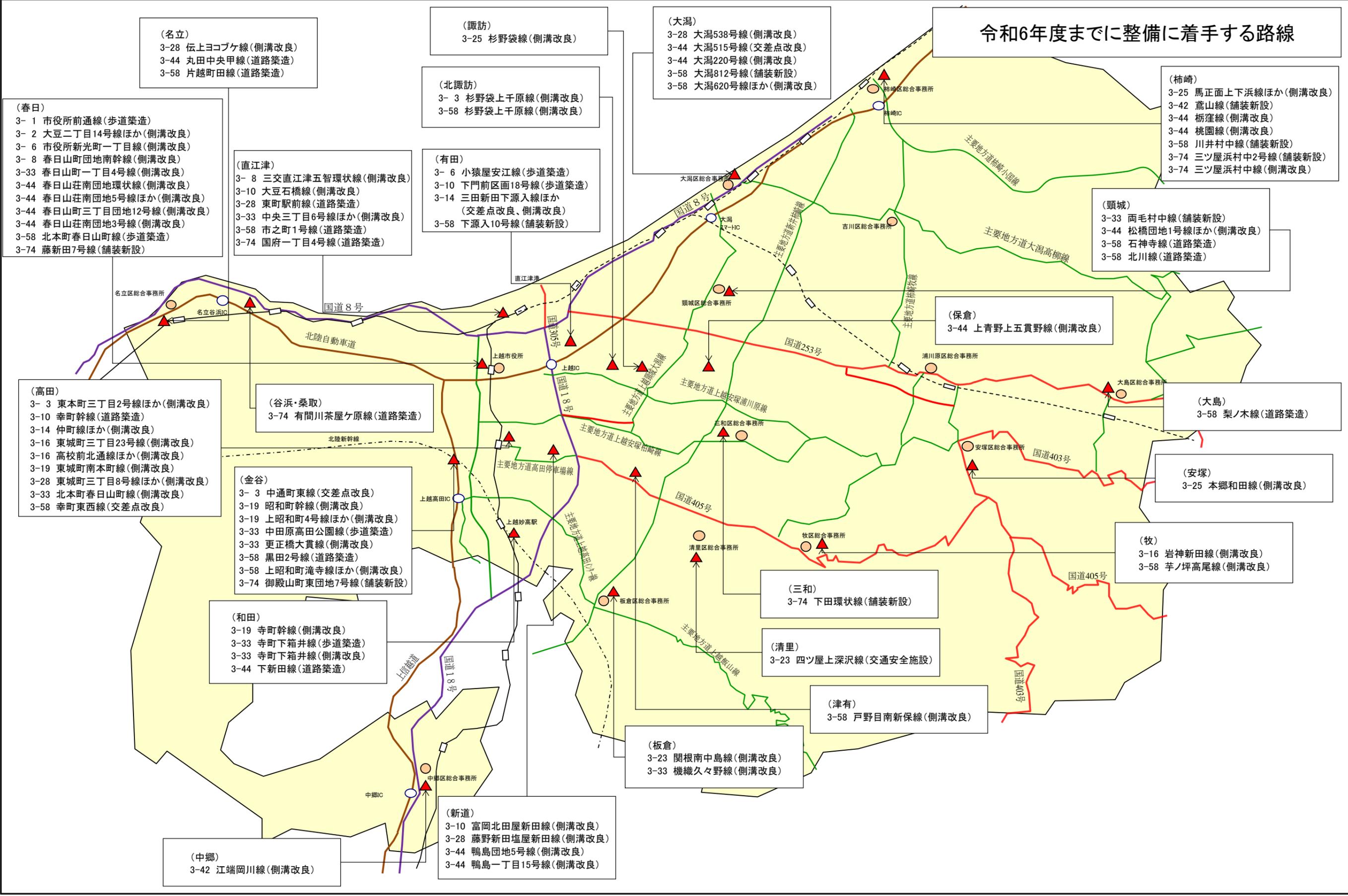
順位	路線名	施行箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
1	市役所前通線	春日	新光町1	歩道築造	L=50m
2	大豆二丁目14号線ほか	春日	大豆2	側溝改良	L=915m
3	中通町東線	金谷	中通町	交差点改良	N=1箇所
3	杉野袋上千原線	北諏訪	上千原	側溝改良	L=310m
3	東本町三丁目2号線ほか	高田	東本町3	側溝改良	L=230m
6	小猿屋安江線	有田	三田新田、三田	歩道築造	L=200m
6	市役所新光町一丁目線	春日	新光町1	側溝改良	L=80m
8	春日山町団地南幹線	春日	春日山町2	側溝改良	L=370m
8	三交直江津五智環状線	直江津	五智4	側溝改良	L=40m
10	幸町幹線	高田	幸町	道路築造	L=29m
10	富岡北田屋新田線	新道	富岡	側溝改良	L=370m
10	下門前区画18号線	有田	塩屋新田	歩道築造	L=40m
10	大豆石橋線	直江津	石橋	側溝改良	L=30m
14	三田新田下源入線ほか	有田	上源入	交差点改良 側溝改良	交差点改良N=1箇所 側溝改良L=180m
14	仲町線ほか	高田	仲町2	側溝改良	L=780m
16	岩神新田線	牧	岩神	側溝改良	L=20m
16	東城町三丁目23号線	高田	東城町3	側溝改良	L=140m
16	高校前北通線ほか	高田	南城町3	側溝改良	L=625m
19	昭和町幹線	金谷	昭和町2	側溝改良	L=205m
19	上昭和町4号線ほか	金谷	上昭和町	側溝改良	L=340m
19	東城町南本町線	高田	東城町1	側溝改良	L=365m
19	寺町幹線	和田	寺町	側溝改良	L=70m
23	四ツ屋上深沢線	清里	上深沢	交通安全施設	L=440m
23	関根南中島線	板倉	南中島	側溝改良	L=30m
25	馬正面上下浜線ほか	柿崎	上下浜	側溝改良	L=390m
25	本郷和田線	安塚	和田	側溝改良	L=200m
25	杉野袋線	諏訪	杉野袋	側溝改良	L=42m
28	東町駅前線	直江津	東町、中央1	道路築造	L=60m
28	伝上ヨコブケ線	名立	折居	側溝改良	L=70m
28	東城町三丁目8号線ほか	高田	東城町3	側溝改良	L=280m
28	大潟538号線	大潟	土底浜	側溝改良	L=30m
28	藤野新田塩屋新田線	新道	藤野新田	側溝改良	L=500m
33	両毛村中線	頸城	手島	舗装新設	L=210m
33	寺町下箱井線	和田	寺町、上箱井、中箱井	歩道築造	L=1, 150m
33	機織久々野線	板倉	久々野	側溝改良	L=200m
33	中田原高田公園線	金谷	中通町	歩道築造	L=50m
33	北本町春日山町線	高田	北本町1～3	側溝改良	L=1, 040m

順位	路線名	施行箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
33	更正橋大貫線	金谷	大貫1	側溝改良	L=95m
33	春日山町一丁目4号線	春日	春日山町1	側溝改良	L=100m
33	寺町下箱井線	和田	寺町	側溝改良	L=260m
33	中央三丁目6号線ほか	直江津	中央3	側溝改良	L=120m
42	江端岡川線	中郷	八斗蒔、板橋	側溝改良	L=150m
42	鳶山線	柿崎	直海浜	舗装新設	L=205m
44	下新田線	和田	下新田	道路築造	L=25m
44	丸田中央甲線	名立	丸田	道路築造	L=10m
44	大潟515号線	大潟	土底浜	交差点改良	N=1箇所
44	栃窪線	柿崎	金谷、法音寺	側溝改良	L=80m
44	上青野上五貫野線	保倉	下吉野	側溝改良	L=100m
44	春日山荘南団地環状線	春日	春日山町1	側溝改良	L=150m
44	鴨島団地5号線	新道	鴨島3	側溝改良	L=85m
44	鴨島一丁目15号線	新道	鴨島1	側溝改良	L=170m
44	桃園線	柿崎	馬正面	側溝改良	L=1, 125m
44	松橋団地1号線ほか	頸城	松橋、城野腰	側溝改良	L=1, 120m
44	春日山荘南団地5号線ほか	春日	春日山町1	側溝改良	L=1, 200m
44	春日山町三丁目団地12号線	春日	春日山町3	側溝改良	L=320m
44	大潟220号線	大潟	九戸浜、雁子浜	側溝改良	L=300m
44	春日山荘南団地3号線	春日	春日山町1	側溝改良	L=290m
58	梨ノ木線	大島	大平	道路築造	L=70m
58	片越町田線	名立	名立大町	道路築造	L=52m
58	杉野袋上千原線	北諏訪	中真砂	側溝改良	L=350m
58	戸野目南新保線	津有	本道、桐原	側溝改良	L=300m
58	川井村中線	柿崎	川井	舗装新設	L=150m
58	黒田2号線	金谷	黒田	道路築造	L=117m
58	下源入10号線	有田	下源入	舗装新設	L=155m
58	大潟812号線	大潟	渋柿浜	舗装新設	L=100m
58	芋ノ坪高尾線	牧	切光	側溝改良	L=76m
58	市之町1号線	直江津	高崎新田	道路築造	L=68m
58	石神寺線	頸城	石神	道路築造	L=50m
58	幸町東西線	高田	東本町2	交差点改良	N=1箇所
58	北本町春日山町線	春日	藤新田2	歩道築造	L=40m
58	北川線	頸城	百間町、潟口	道路築造	L=185m
58	上昭和町滝寺線ほか	金谷	滝寺	側溝改良	L=540m
58	大潟620号線ほか	大潟	下小船津浜	側溝改良	L=220m
74	有間川茶屋ヶ原線	谷浜・桑取	丹原、有間川	道路築造	L=700m
74	下田環状線	三和	田	舗装新設	L=95m
74	御殿山町東団地7号線	金谷	御殿山町	舗装新設	L=50m
74	藤新田7号線	春日	藤新田2	舗装新設	L=80m

順位	路線名	施行箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
74	三ツ屋浜村中2号線	柿崎	三ツ屋浜	舗装新設	L=115m
74	国府一丁目4号線	直江津	国府1	道路築造	L=98m
74	三ツ屋浜村中線	柿崎	三ツ屋浜	側溝改良	L=360m

80路線

令和6年度までに整備に着手する路線



(名立)
3-28 伝上ヨコブケ線(側溝改良)
3-44 丸田中央甲線(道路築造)
3-58 片越町田線(道路築造)

(諏訪)
3-25 杉野袋線(側溝改良)

(大潟)
3-28 大潟538号線(側溝改良)
3-44 大潟515号線(交差点改良)
3-44 大潟220号線(側溝改良)
3-58 大潟812号線(舗装新設)
3-58 大潟620号線ほか(側溝改良)

(栢崎)
3-25 馬正面上下浜線ほか(側溝改良)
3-42 鳶山線(舗装新設)
3-44 栢窪線(側溝改良)
3-44 桃園線(側溝改良)
3-58 川井村中線(舗装新設)
3-74 三ツ屋浜村中2号線(舗装新設)
3-74 三ツ屋浜村中線(側溝改良)

(春日)
3-1 市役所前通線(歩道築造)
3-2 大豆二丁目14号線ほか(側溝改良)
3-6 市役所新光町一丁目線(側溝改良)
3-8 春日山町団地南幹線(側溝改良)
3-33 春日山町一丁目4号線(側溝改良)
3-44 春日山荘南団地環状線(側溝改良)
3-44 春日山荘南団地5号線ほか(側溝改良)
3-44 春日山町三丁目団地12号線(側溝改良)
3-44 春日山荘南団地3号線(側溝改良)
3-58 北本町春日山町線(歩道築造)
3-74 藤新田7号線(舗装新設)

(直江津)
3-8 三交直江津五智環状線(側溝改良)
3-10 大豆石橋線(側溝改良)
3-28 東町駅前線(道路築造)
3-33 中央三丁目6号線ほか(側溝改良)
3-58 市之町1号線(道路築造)
3-74 国府一丁目4号線(道路築造)

(有田)
3-6 小猿屋安江線(歩道築造)
3-10 下門前区画18号線(歩道築造)
3-14 三田新田下源入線ほか(交差点改良、側溝改良)
3-58 下源入10号線(舗装新設)

(頸城)
3-33 両毛村中線(舗装新設)
3-44 松橋団地1号線ほか(側溝改良)
3-58 石神寺線(道路築造)
3-58 北川線(道路築造)

(保倉)
3-44 上青野上五貫野線(側溝改良)

(高田)
3-3 東本町三丁目2号線ほか(側溝改良)
3-10 幸町幹線(道路築造)
3-14 仲町線ほか(側溝改良)
3-16 東城町三丁目23号線(側溝改良)
3-16 高校前北通線ほか(側溝改良)
3-19 東城町南本町線(側溝改良)
3-28 東城町三丁目8号線ほか(側溝改良)
3-33 北本町春日山町線(側溝改良)
3-58 幸町東西線(交差点改良)

(谷浜・桑取)
3-74 有間川茶屋ヶ原線(道路築造)

(金谷)
3-3 中通町東線(交差点改良)
3-19 昭和町幹線(側溝改良)
3-19 上昭和町4号線ほか(側溝改良)
3-33 中田原高田公園線(歩道築造)
3-33 更正橋大貫線(側溝改良)
3-58 黒田2号線(道路築造)
3-58 上昭和町滝寺線ほか(側溝改良)
3-74 御殿山町東団地7号線(舗装新設)

(大島)
3-58 梨ノ木線(道路築造)

(安塚)
3-25 本郷和田線(側溝改良)

(和田)
3-19 寺町幹線(側溝改良)
3-33 寺町下箱井線(歩道築造)
3-33 寺町下箱井線(側溝改良)
3-44 下新田線(道路築造)

(三和)
3-74 下田環状線(舗装新設)

(清里)
3-23 四ツ屋上深沢線(交通安全施設)

(津有)
3-58 戸野目南新保線(側溝改良)

(板倉)
3-23 関根南中島線(側溝改良)
3-33 機織久々野線(側溝改良)

(新道)
3-10 富岡北田屋新田線(側溝改良)
3-28 藤野新田塩屋新田線(側溝改良)
3-44 鴨島団地5号線(側溝改良)
3-44 鴨島一丁目15号線(側溝改良)

(中郷)
3-42 江端岡川線(側溝改良)

Ⅷ 道路整備の成果目標

1 成果目標について

上越市道路整備計画(平成27年度～31年度)の目標及び実績を踏まえ、本計画では次の目標を掲げて整備に取り組みます。

指 標	単 位	定 義	平成 27 年度⇒31 年度			令和 2 年度⇒ 6 年度
			従前値 (H26)	目標値 (H31)	評価値 (H31.3末現在)	目標値
市民満足度	%	上越市市民の声アンケート結果による「身近な生活道路の整備」に対する満足度(「満足」「やや満足」の割合)	30.7 ※1	32.7	29.2 ※2	32.7
走行快適度	%	上越市道に認定されている路線延長に対する規格改良済延長の割合	69.7	70.0	70.4	70.7
歩行安全度	km	上越市道に認定されている歩道の整備延長	276.7	282.7	290.3	294.8

注) 目標値については、計画のローリング(見直し)により変更することがあります。

※1) 平成26年4月 市民の声アンケート報告書より

※2) 平成30年5月 市民の声アンケート報告書より

2 結果の考察と今後の目標設定について

(1) 市民満足度について

市民満足度について、平成26年の30.7%に対し、32.7%の目標を掲げていましたが、1.5ポイント減の29.2%という結果でありました。

減少の要因として、全国的に高齢者による交通事故や小さな子供が犠牲になる痛ましい事故が多発したことにより満足度が減少し、重要度が高くなったと考えられます。

このことから、平成26年の30.7%を上回るよう、通学路をはじめとした交通安全機能の確保に努めていくこととします。

(2) 走行快適度について

走行快適度について、目標の70.0%に対して、70.4%の結果となっており、目標を達成している状況であります。

引き続き、新たに設定した目標値の達成に向け、走行快適度の向上に努めていくこととします。

(3) 歩行安全度について

歩行安全度について、目標282.7kmに対して、290.3kmの結果となっており、目標を大きく上回っている状況であります。

引き続き、新たに設定した目標値の達成に向け、歩行安全度の向上に努めていくこととします。

Ⅸ 計画の実現に向けて

1 計画の実現に向けて

合併後10年が経過した平成27年度以降、国から配分される実質的な普通交付税が減少し、財源不足がさらに深刻化する状況となります。

この中において、本市では、『すこやかなまち～人と地域が輝く上越～』を将来都市像として掲げた第6次総合計画の策定とともに、均衡ある歳入歳出を図るために第2次財政計画を策定し、確実な行政運営を目指していくこととしています。

道路の整備にあたっては国の交付金などの財源を積極的に活用していくとともに、既存の道路を維持・更新しながら効率的に活用していく必要が生じています。

そのためには、時代の流れを的確に把握し、現状に即した対応に心がけるとともに、整備する路線や区間の整備目的などを十分検証しながら、本計画の「3つの視点」並びに「目指していく3つの方向」に基づく整備に努めていく必要があります。

道路を巡る環境は、日増しに多様化してきています。

本計画の実現に向けて、事業量、事業費など道路事業全体を確実に把握し、PDC Aサイクルを基本とした進捗管理を確実に行っていかなければなりません。

本計画を確実に実現するため、また、安全かつ快適な生活道路にしていくため、次の点について十分検討していく必要があります。

(1) 計画的な維持・補修

本市では、平成31年3月31日現在、5,939路線、約2,826kmの市道を管理しており、毎年増え続けている状況であります。

これら道路の多くは、車両交通量の増加に伴い、集中かつ量的に整備してきたことから、時間の経過とともに痛みが目立ってきており、さらに橋梁をはじめとした道路施設の老朽化も進行し、近い将来、市民の安全・安心な通行に影響を及ぼしてくることが予想されます。

このため、限られた財源の中で、「傷んでから直す」対症療法型維持管理から、「痛みが軽微な段階から補修し、出来る限り長く使い続ける」予防保全型維持管理の導入を目指し、計画的な維持修繕を行っていくための維持管理計画を策定し、対策を講じていく必要があると考えます。

また、既存道路の小さな補修については、地域が行うなど「新たな公共」を検討していくことや、人口減少、少子高齢化さらに過疎化の時代に突入した今、普通交付税など歳入を見据えながら、不必要な市道について「市道廃止」を着実に進めていく必要があると考えます。

(2) 「効率的な財源運用」や「多様な事業手法」の検討

当市の道路整備は、上越市道路整備計画策定以降、交付対象が幅広く地域が抱える政策課題を自ら抽出して整備を行うことができる国の「社会資本整備総合交付金」を活用するため、当市独自の社会資本総合整備計画を策定し、効率的な財源確保に取り組んでいます。

この取組により財源を確保するとともに、一般財源の削減、さらに整備路線の確保に努めているところであり、引き続き、財源の確保と効率的な運用に努めていく必要があると考えます。

また、全市的な視点に立った課題解決に努めていくため、道路整備事業を活用した多様な事業手法を検討していくことも必要であると考えます。

2 時代に即した計画の見直し

今回策定した計画は、平成31年度（令和元年度）までの計画の考え方を基本的に踏襲したものとなっています。

令和2年度以降の5か年は、これからの当市の道路行政が進むべき方向の重要な羅針盤となってくるため、確実な進捗管理と運用に努めていく必要があります。

少子高齢化や人口減少時代に突入した今、価値観の多様化など社会情勢は刻々と変化しています。

このようなことから、上位計画である第6次総合計画や第6次行政改革推進計画、第2次財政計画など、当市がこれから進むべき道と整合を図ることが重要であり、時代に即した計画にするため適宜見直しながら、整備路線を定めていく必要があると考えます。

X 参考資料

1	道路整備評価表	38
2	上越市道路整備計画に基づく事業完了路線 (平成23年度～平成31年度)	44
3	上越市の道路状況(平成31年3月31日現在)	49
4	上越市道路事業 予算の推移	50

道路整備評価表

課長	副課長	係長	係

整備区分	道路築造					
評価日	令和	年	月	日	地区名	番号
基本事項	路線名	市道	線	地名		
	地域分類	道路延長	m	現況幅員	m	
	要望者・要望年度					
	要望主旨					
	小学校区	通学路該当	中学校区	通学路該当		
	概算金額	千円	交通量	車両	台/時間	歩行者

評価項目		評価基準				評価
共通項目	① 道路整備方針	(1) 重点路線	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線(都市計画道路) (15)			0
			2 域内の交通アクセス向上のための幹線 (15)			
			3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線(立地適正化計画)及び新たなまちづくりに必要な路線 (12)			
		(1) 推進路線	1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線 (10)			
			2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線 (10)			
	(2) 連携路線	3 地域の生活向上を目指す路線 (7)				
		1 関連する事業と連携を図る路線 (10)				
	② 整備熟度	(2) 国の補助・交付金事業	・ 社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当 (10)			0
			・ 社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当 (5)			
			・ 社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない (0)			
協力体制		・ 土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。(電柱の民地内への移設の協力も含む) (5)				
		・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%以上)理解、協力が得られている。 (3)				
用地確保	・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%未満)理解、協力が得られていない。 (0)					
	・ 用地確保 90%以上 ・ 用地確保なし (5)					
	・ 用地確保70%以上、90%以上合意 (3)					
	・ 確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。 (0)					
・ 用地確保70%未満、交渉中、理解が得られていない。 (0)						
・ 用地交渉中、または用地交渉に入っていない。 (0)						
・ 事業、または用地確保に理解が得られていない。 (0)						
施工難易	容易 (5)	条件付 (3)	困難 (0)			
					① 小計 0	② 小計 0
					共通項目 ①+② 小計 0	
③ 土地利用別	市街地 (1.00)	田園地域 (1.05)	中山間地域 (1.10)			
④ 道路整備比率	1.00以上 (1.00)	0.90~1.00 (1.05)	0.80~0.90 (1.07)	0.80未満 (1.10)		
⑤ 工種分類	道路新設	道路築造	道路築造(バイパス工事) (0.85)			0
			道路拡幅 (0.90)			
		交差点改良	道路改良(待避所新設、突角除去などの小規模な改良) (0.97)			
			通常の交差点改良 (0.93)			
	道路維持	橋梁新設	隅切新設など小規模な改良 (0.97)			
		舗装新設 (0.90)				
		歩道築造 (0.97)				
		側溝改良 (1.00)				
交通安全施設 (1.00)						
⑥ 工種別	道路築造					
緊急性	事故発生頻度	過去に死亡など大きな事故があった。(4)	過去に衝突などの事故があった。(2)			0
	交通や除雪への支障頻度	事故の発生はこれまで一度もない。(1)				
	現道路幅員	線形不良、構造物等により交通や除雪に著しい支障が生じている。(8)				
		線形不良、構造物等により交通や除雪に支障が生じている。(4)				
迂回路の状況	線形不良、構造物等により交通や除雪に支障がない。(1)					
	3.0m未満(8) 4.0m未満(4) 4.0m以上(1)					
迂回路の状況	迂回路がない(8) 農道などの迂回路あり(4) 迂回路あり(1)					
	整備コスト	1,000万円以下(8) 2,000万円未満(4) 2,000万円以上(1)				
効率性	車両通行頻度	50台以上(8) 30台以上(4) 30台未満(1)				
	ネットワーク及びアクセス性	整備路線が国道や県道に接続するなどの幹線道路であり、広域ネットワークを構築する。(6)				
必要性	改良の必要性	整備路線が市道に接続するなどの身近な生活道路であり、路線バスや一定のネットワークを構築する。(3)				
		ネットワーク・アクセス性がない。農道利用されている。(1)				
必要性	改良の必要性	沿道利用、交通需要に応じた道路幅員が確保されておらず、路面の走行性・安全性及び排水施設などの居住環境改善の必要性が非常に高い。(10)				
		沿道利用、交通需要に応じた道路幅員が確保されておらず、路面の走行性・安全性及び排水施設などの居住環境改善の必要性が高い。(8)				
		走行性・安全性及び住環境改善の必要性は低いが、改良することにより一定の道路機能が確保される。(5)				
生活道路として多少不便を感じる程度であり、普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。(2)						
一定の道路機能が確保されており必要性がない。(1)						
					分野別項目 ⑥ 小計	0
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	0
	0	+	(0.00	× 0.00	× 0.00	× 0)
特記事項等						

道路整備評価表

課長	副課長	係長	係

整備区分	交差点改良			
評価日	令和 年 月 日	地区名	番号	
基本事項	路線名	市道	線	
	地域分類	道路延長	m	
	要望者・要望年度		現況幅員	
	要望主旨		m	
	小学校区	通学路該当	中学校区	通学路該当
	概算金額	千円	交通量	台/時間
		車両	歩行者	
			人/日	

評価項目	評価項目		評価基準				評価		
	① 道路整備方針	(1)	重点路線	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線(都市計画道路) (15)	2 域内の交通アクセス向上のための幹線 (15)	3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線(立地適正化計画)及び新たなまちづくりに必要な路線 (12)			
共通項目	① 道路整備方針	(1)	重点路線	1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線 (10)	2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線 (10)	3 地域の生活向上を目指す路線 (7)			
				推進路線	1 関連する事業と連携を図る路線 (10)	・ 社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当 (10)		・ 社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当 (5)	・ 社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない (0)
					連携路線				
	(2)	国の補助・交付金事業							
			② 整備熟度		協力体制	・ 土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。(電柱の民地内への移設の協力も含む) (5)			
	用地確保	・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%以上)理解、協力が得られている。 (3)							
		・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%未満)理解、協力が得られていない。 (0)							
		③ 土地利用別			・ 用地確保 90%以上	・ 用地確保なし (5)			
	・ 用地確保70%以上、90%以上合意 (3)								
	・ 確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。 (0)								
④ 道路整備比率			・ 用地確保70%未満、交渉中、理解が得られていない。 (0)						
			・ 用地交渉中、または用地交渉に入っていない。 (0)						
			・ 事業、または用地確保に理解が得られていない。 (0)						
⑤ 工種分類	道路新設	道路築造	道路築造(バイパス工事) (0.85)						
			道路築造(待避所新設、突角除去などの小規模な改良) (0.97)						
			道路改良(通常) (0.93)						
⑥ 工種別	道路維持	交差点改良	通常の新設など小規模な改良 (0.97)						
			橋梁新設 (0.90)						
			舗装新設 (0.90)						
分野別項目	緊急性	事故発生頻度	過去に死亡など大きな事故があった。(8)	過去に衝突などの事故があった。(4)					
			過去に死亡など大きな事故があった。(8)	過去に衝突などの事故があった。(4)					
			事故の発生はこれまで一度もない。(1)						
必要性	視距確保や隅切	隅切がない。または、見通しが全く見えない。(12)							
			隅切は設置されているが、改良の必要がある。または、見通しが悪い。(6)						
			隅切が3m以上ある。または視距が確保されている。(1)						
必要性	現道路幅員	3.0m未満 (8)	4.0m未満 (4)	4.0m以上 (1)					
			4.0m未満 (4)	4.0m以上 (1)					
			4.0m未満 (4)	4.0m以上 (1)					
必要性	整備コスト	1,000万円以下 (8)	2,000万円未満 (4)	2,000万円以上 (1)					
			2,000万円未満 (4)	2,000万円以上 (1)					
			2,000万円未満 (4)	2,000万円以上 (1)					
必要性	車両通行頻度	50台以上 (8)	30台以上 (4)	30台未満 (1)					
			30台以上 (4)	30台未満 (1)					
			30台以上 (4)	30台未満 (1)					
必要性	大型車通行頻度	20台以上。またはバス路線。(6)	10台以上 (3)	10台未満 (1)					
			10台以上 (3)	10台未満 (1)					
			10台以上 (3)	10台未満 (1)					
必要性	改良の必要性	沿道利用、交通需要に応じた隅切り、視距、付加車線等が確保されておらず、改善の必要性が非常に高い。(10)							
			沿道利用、交通需要に応じた隅切り、視距、付加車線等が確保されておらず、改善の必要性が高い。(8)						
			改善の必要性は低い、改良することにより一定の視距が確保される。(5)						
必要性	改良の必要性	生活道路として多少不便を感じる程度であり、普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。(2)							
			一定の道路機能が確保されており必要性がない。(1)						
			一定の道路機能が確保されており必要性がない。(1)						
評価合計	①+②		③	④	⑤	⑥	0		
	0 + (0.00	× 0.00	× 0.00	× 0)		
特記事項等									

道路整備評価表

課長	副課長	係長	係

整備区分	舗装新設			
評価日	令和 年 月 日	地区名	番号	
基本事項	路線名	市道	線 地名	
	地域分類	道路延長	m 現況幅員 m	
	要望者・要望年度			
	要望主旨			
	小学校区	通学路該当	中学校区	通学路該当
	概算金額	千円	交通量	車両 台/時間 歩行者 人/日

評価項目	評価項目		評価基準				評価
	共通項目	① 道路整備方針	(1) 重点路線	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線(都市計画道路) (15)			
2 域内の交通アクセス向上のための幹線 (15)							
3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線(立地適正化計画)及び新たなまちづくりに必要な路線 (12)							
(2) 推進路線			1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線 (10)				
			2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線 (10)				
			3 地域の生活向上を目指す路線 (7)				
連携路線		1 関連する事業と連携を図る路線 (10)					
② 整備熟度		(2) 国の補助・交付金事業	1 社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当 (10)				0
			2 社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当 (5)				
			3 社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない (0)				
		協力体制	・ 土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。(電柱の民地内への移設の協力も含む) (5)				
			・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%以上)理解、協力が得られている。 (3)				
			・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%未満)理解、協力が得られていない。 (0)				
用地確保		・ 用地確保 90%以上 用地確保なし (5)					
		・ 用地確保70%以上、90%以上合意 (3)					
	・ 確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。 (0)						
施工難易	容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0)						
			① 小計	0	② 小計	0	
			共通項目 ①+② 小計				0
事業項目	③ 土地利用別	市街地 (1.00)	田園地域 (1.05)	中山間地域 (1.10)			
	④ 道路整備比率	1.00以上 (1.00)	0.90~1.00 (1.05)	0.80~0.90 (1.07)	0.80未満 (1.10)		
	⑤ 工種分類	道路新設	道路築造	道路築造(バイパス工事) (0.85)			
			道路拡幅	道路拡幅 (0.90)			
			道路改良(待避所新設、突角除去などの小規模な改良)	道路改良(待避所新設、突角除去などの小規模な改良) (0.97)			
		道路維持	交差点改良	通常の交差点改良 (0.93)			
			隅切新設など小規模な改良	隅切新設など小規模な改良 (0.97)			
			橋梁新設	橋梁新設 (0.90)			
			舗装新設	舗装新設 (0.90)			
	歩道築造	歩道築造 (0.97)					
側溝改良	側溝改良 (1.00)						
交通安全施設	交通安全施設 (1.00)						
分野別項目	⑥ 工種別	舗装新設					
	緊急性	事業効果	除雪路線となるため、事業効果が非常に高い。(8) 条件付きで除雪路線となり、事業効果が高い。(4)				
		除雪路線とならないため、事業効果が低い。(1)					
	効率性	通学路指定	小・中とも指定 (8) 小・中いづれか指定 (4) 指定なし (1)				
		整備コスト	500万円以下 (8) 1,000万円未満 (4) 1,000万円以上 (1)				
		車両通行頻度	50台以上 (8) 30台以上 (4) 30台未満 (1)				
		ネットワーク及びアクセス性	整備路線が国道や県道に接続するなどの幹線道路であり、広域ネットワークを構築する。(6) 整備路線が市道に接続するなどの身近な生活道路であり、路線バスや一定のネットワークを構築する。(3) ネットワーク・アクセス性がない又は農道利用されている。(1)				
利用宅地等		路線活用5戸以上 (12) 3戸以上 (6) 1戸以上 (3) 宅地等なし (0)					
必要性	路面改良の必要性	走行性・安全性及び居住環境改善の必要性が非常に高い。(10)					
		走行性・安全性及び居住環境改善の必要性が高い。(8)					
		走行性・安全性及び居住環境改善の必要性は低いが、路面改良することにより一定の道路機能が確保される。(5) 生活道路として多少不便を感じる程度であり、普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。(2) 路面は安定しており走行に支障がなく必要性がない。(1)					
			分野別項目 ⑥ 小計				0
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	0	
		0	+ (0.00	× 0.00	× 0.00	× 0)
特記事項等							

道路整備評価表

課長	副課長	係長	係

整備区分	歩道築造			
評価日	令和 年 月 日	地区名	番号	
基本事項	路線名	市道	線 地名	
	地域分類	道路延長	m 現況幅員 m	
	要望者・要望年度			
	要望主旨			
	小学校区	通学路該当	中学校区	通学路該当
	概算金額	千円	交通量	車両 台/時間 歩行者 人/日

評価項目	評価項目		評価基準				評価				
	共通項目	① 道路整備方針	(1) 重点路線	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線(都市計画道路) (15)							
2 域内の交通アクセス向上のための幹線 (15)											
3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線(立地適正化計画)及び新たなまちづくりに必要な路線 (12)											
(1) 推進路線			1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線 (10)								
			2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線 (10)								
(2) 国の補助・交付金事業		3 地域の生活向上を目指す路線 (7)									
		1 関連する事業と連携を図る路線 (10)									
② 整備熟度		協力体制	・ 社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当 (10)								
			・ 社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当 (5)								
			・ 社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない (0)								
	用地確保	・ 土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。(電柱の民地内への移設の協力も含む) (5)									
		・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%以上)理解、協力が得られている。 (3)									
・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%未満)理解、協力が得られていない。 (0)											
・ 用地確保 90%以上 用地確保なし (5)											
・ 用地確保70%以上、90%以上合意 (3)											
・ 確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。 (0)											
・ 用地確保70%未満、交渉中、理解が得られていない。 (0)											
・ 用地交渉中、または用地交渉に入っていない。 (0)											
・ 事業、または用地確保に理解が得られていない。 (0)											
施工難易	容易 (5)	条件付 (3)	困難 (0)								
			① 小計	0	② 小計	0					
			共通項目 ①+② 小計				0				
③ 土地利用別	市街地 (1.00)	田園地域 (1.05)	中山間地域 (1.10)								
④ 道路整備比率	1.00以上 (1.00)	0.90~1.00 (1.05)	0.80~0.90 (1.07)	0.80未満 (1.10)							
⑤ 工種分類	道路新設	道路築造	道路築造(バイパス工事) (0.85)								
			道路拡幅 (0.90)								
		交差点改良	道路改良(待避所新設、突角除去などの小規模な改良) (0.97)								
			通常の交差点改良 (0.93)								
	道路維持	橋梁新設 (0.97)									
		舗装新設 (0.90)									
		歩道築造 (0.90)									
		側溝改良 (1.00)									
交通安全施設 (1.00)											
⑥ 工種別	歩道築造										
分野別項目	緊急性	事故発生頻度	過去に死亡など大きな事故があった。(4)	過去に衝突などの事故があった。(2)							
		通学路指定	事故の発生はこれまで一度もない。(1)								
	効率性	歩行空間の有無	小・中とも指定 (8)	小・中いずれか指定 (4)	指定なし (1)						
		整備コスト	歩行スペースなし (8)	歩行スペースあり (4)	歩行スペースが十分ある、歩道がある (1)						
必要性	歩行者通行頻度	1,000万円以下 (8)	2,000万円未満 (4)	2,000万円以上 (1)							
	車両通行頻度	100以上 (8)	10人以上100人未満 (4)	10人未満 (1)							
必要性	ネットワーク及びアクセス性	歩行者通行頻度	50台以上 (8)	30台以上 (4)	30台未満 (1)						
		ネットワーク	整備路線の両端が既存歩道に接続する。(6)	整備路線の片側が既存歩道に接続する。(3)							
	歩道の必要性	歩道のネットワーク・アクセス性がない。(1)									
		歩車道分離により通行の安全を図る必要性が非常に高い。(10)	歩車道分離により通行の安全を図る必要性が高い。(8)	歩車道分離により通行の安全を図る必要性は高くないが、歩道築造することにより歩道のネットワーク、アクセス性が確保される。(5)	歩車道分離により通行の安全を図る必要性が低い。(2)						
一定の道路機能が確保されている。(1)											
			分野別項目 ⑥ 小計				0				
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	0					
	0	+	(0.00	×	0.00	×	0.00	×	0)	0
特記事項等											

道路整備評価表

課長	副課長	係長	係			
整備区分	側溝改良					
評価日	令和 年 月 日	地区名	番号			
基本事項	路線名	市道	線	地名		
	地域分類	道路延長	m	現況幅員	m	
	要望者・要望年度					
	要望主旨					
	小学校区	通学路該当	中学校区	通学路該当		
	概算金額	千円	交通量	車両	台/時間	歩行者

評価項目	評価基準		評価							
	重点路線	推進路線								
① 道路整備方針	(1)	重点路線	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線(都市計画道路) (15)							
		重点路線	2 域内の交通アクセス向上のための幹線 (15)							
		重点路線	3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線(立地適正化計画)及び新たなまちづくりに必要な路線 (12)							
	(1)	推進路線	1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線 (10)							
			2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線 (10)							
			3 地域の生活向上を目指す路線 (7)							
	(2)	国・補助・交付金補助	1 関連する事業と連携を図る路線 (10)							
			・ 社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当 (10)							
			・ 社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当 (5)							
	② 整備熟度	協力体制	・ 社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない (0)							
・ 土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。(電柱の民地内への移設の協力含む) (5)										
・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%以上)理解、協力が得られている。(3)										
用地確保		・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%未満)理解、協力が得られていない。(0)								
		・ 用地確保 90%以上 用地確保なし (5)								
		・ 用地確保70%以上、90%以上合意 (3)								
		・ 確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。(0)								
施工難易		・ 用地確保70%未満、交渉中、理解が得られていない。(0)								
		・ 用地交渉中、または用地交渉に入っていない。(0)								
施工難易		・ 事業、または用地確保に理解が得られていない。(0)								
	容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0)									
			① 小計 0 ② 小計 0							
			共通項目 ①+② 小計 0							
③ 土地利用別	市街地 (1.00)	田園地域 (1.05)	中山間地域 (1.10)							
④ 道路整備比率	1.00以上 (1.00)	0.90~1.00 (1.05)	0.80~0.90 (1.07) 0.80未満 (1.10)							
⑤ 工種分類	道路新設	道路築造 (バイパス工事) (0.85)								
		道路築造 道路拡幅 (0.90)								
		道路築造 道路改良(待避所新設、突角除去などの小規模な改良) (0.97)								
		交差点改良 通常の交差点改良 (0.93)								
	道路維持	交差点改良 隅切新設など小規模な改良 (0.97)								
		橋梁新設 (0.90)								
		舗装新設 (0.90)								
		歩道築造 (0.97)								
側溝改良 (1.00)	側溝改良 (1.00)									
	交通安全施設 (1.00)									
⑥ 工種別	側溝改良									
緊急性	災害発生頻度	側溝の構造が原因で過去に湛水、溢水による大きな被害があった。(8)								
	側溝の構造が原因で過去に湛水、溢水があった。(4) 被害がない。(1)									
	現道路幅員	3.0m未満 (8) 4.0m未満 (4) 4.0m以上 (1)								
	通学路指定	小・中学校の通学路である。(4) 小・中学校いずれかの通学路である。(2)								
	通学路に指定されていない。(1)									
危険度	危険度	深さ60cm以上、蓋なし (8) 深さ40cm以上、蓋なし (4) 40cm未満又は蓋あり又は防護柵等あり (1)								
	老朽度・破損度	骨材が浮いているなど老朽化が進んでいる。(8)								
老朽度・破損度	骨材が見えるなど老朽化が始まっている。(4) 老朽化しているとは考え難い。(1)									
	整備コスト	500万円以下 (8) 1,000万円未満 (4) 1,000万円以上 (1)								
効率性	住宅地等で土地利用度が60%以上ある。(6) 住宅地等で土地利用度が30%以上60%未満である。(2)									
	住宅地等で土地利用度が30%未満である。(1)									
必要性	改良の必要性	側溝の機能性、道路の安全性の確保及び臭気・悪臭による環境悪化による居住環境の改善の必要性が非常に高い。(10)								
		側溝の機能性、道路の安全性の確保及び臭気・悪臭による環境悪化による居住環境の改善の必要性が高い。(8)								
		側溝の機能性、道路の安全性の確保及び居住環境の改善の必要性は高くないが、側溝改良することにより一定の道路機能が確保される。(5)								
		普段の生活に大きな支障がなく必要性が低い。(2)								
一定の道路機能が確保されており、生活に影響を及ぼす恐れはない。(1)										
			分野別項目 ⑥ 小計 0							
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	0				
	0	+	(0.00	×	0.00	×	0.00	×	0)
特記事項等										

道路整備評価表

課長	副課長	係長	係

整備区分	交通安全施設			
評価日	令和 年 月 日	地区名	番号	
基本事項	路線名	市道	線 地名	
	地域分類	道路延長	m 現況幅員 m	
	要望者・要望年度			
	要望主旨			
	小学校区	通学路該当	中学校区	通学路該当
	概算金額	千円	交通量	車両 台/時間 歩行者 人/日

評価項目		評価基準				評価			
共通項目	① 道路整備方針	(1) 重点路線	1 都市交通ネットワーク確立のための幹線(都市計画道路)	(15)	0	0			
			2 域内の交通アクセス向上のための幹線	(15)					
			3 まちなかへの居住人口増加に必要な路線(立地適正化計画)及び新たなまちづくりに必要な路線	(12)					
		(1) 推進路線	1 「安全・安心」のための防災機能の向上を目指す路線	(10)					
			2 子供や高齢者などに配慮した交通安全機能の向上を目指す路線	(10)					
			3 地域の生活向上を目指す路線	(7)					
	(1) 連携路線	1 関連する事業と連携を図る路線	(10)						
	(2) 国の補助・交付金事業	・ 社会資本総合整備計画の対象で重点計画に該当	(10)						
		・ 社会資本総合整備計画の対象で一般計画に該当	(5)						
		・ 社会資本総合整備計画の対象外で補助・交付金事業の活用ができない	(0)						
② 整備熟度	協力体制	・ 土地所有者、関係住民から理解、協力が得られている。(電柱の民地内への移設の協力も含む)	(5)						
		・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%以上)理解、協力が得られている。	(3)						
		・ 土地所有者、関係住民から概ね(70%未満)理解、協力が得られていない。	(0)						
	用地確保	・ 用地確保 90%以上	・ 用地確保なし	(5)					
・ 用地確保70%以上、90%以上合意			(3)						
・ 確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。			(0)						
・ 用地交渉中、または用地交渉に入っていない。			(0)						
・ 事業、または用地確保に理解が得られていない。		(0)							
施工難易	容易 (5)	条件付 (3)	困難 (0)						
					① 小計	0	② 小計	0	
					共通項目 ①+② 小計		0		
③ 土地利用別	市街地 (1.00)		田園地域 (1.05)		中山間地域 (1.10)				
④ 道路整備比率	1.00以上 (1.00)		0.90~1.00 (1.05)		0.80~0.90 (1.07)		0.80未満 (1.10)		
⑤ 工種分類	道路新設	道路築造	道路築造(バイパス工事)	(0.85)	0	0			
			道路拓幅	(0.90)					
		道路改良(待避所新設、突角除去などの小規模な改良)	(0.97)						
	交差点改良	通常の交差点改良	(0.93)						
		隅切新設など小規模な改良	(0.97)						
	橋梁新設		(0.90)						
	道路維持	舗装新設		(0.90)					
歩道築造			(0.97)						
側溝改良			(1.00)						
交通安全施設			(1.00)						
⑥ 工種別	交通安全施設								
緊急性	事故発生頻度	過去に死亡など大きな事故があった。(8) 過去に衝突などの事故があった。(4)							
	通学路指定	小・中とも指定(8) 小・中いづれか指定(4) 指定なし(1)							
	基準上の必要性	「防護柵設置基準」により車両の路外への逸脱による乗員・第三者への人的被害の防止、歩行者等の転落防止・横断防止等を目的とした防護柵の設置が義務付けられている。(10)							
		「防護柵設置基準」により防護柵の設置が望ましい。(5)							
必要性	「防護柵設置基準」により防護柵の設置は必要ない。(1)								
	効率性	車両通行頻度	50台以上(8) 30台以上(4) 30台未満(1)						
		歩行者通行頻度	100人以上(8) 10人以上100未満(4) 10人未満(1)						
	必要性	交通安全施設の必要性	走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性が非常に高い。(10)						
走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性が高い。(8)									
		走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性は高くないが、施設設置により連続的な安全性が確保される。(5)							
		走行性・歩行性・安全性から施設設置の必要性が低く、大きな支障はない。(2)							
		走行や歩行に支障がない。(1)							
					分野別項目 ⑥ 小計		0		
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	0			
	0	+	(0.00	×	0.00	×	0.00	×	0)
特記事項等									

2 上越市道路整備計画に基づく事業完了路線（平成23年度～平成31年度）

◆平成23年度事業完了 2路線（第1期2路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
市之町1号線ほか	直江津区	市之町	道路築造	待避所設置	第1期
山谷2号線	柿崎区	山谷	道路築造	L=150m	第1期

◆平成24年度事業完了 14路線（第1期14路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
東城町三丁目幹線ほか	高田区	東城町3	側溝改良	L=280m	第1期
大賀線	吉川区	大賀	舗装改築	L=997m	第1期
(都)高土町東城町線	高田区	東城町2ほか	道路築造	L=608m	第1期
土橋飯線	春日区	土橋	道路築造	L=270m	第1期
本郷和田線	安塚区	本郷、和田	側溝改良	L=326m	第1期
上五貫野下五貫野線	保倉区	上五貫野	道路築造	L=650m	第1期
上三分一2号線	頸城区	上三分一	道路築造	L=60m	第1期
大久保1号線	柿崎区	柿崎7区	舗装改築	L=99m	第1期
坂田村中線	柿崎区	坂田新田	舗装改築	L=147m	第1期
米子南線	三和区	米子	舗装改築	L=88m	第1期
神田南新田西線	三和区	神田	舗装改築	L=107m	第1期
神田東坪線	三和区	神田	舗装改築	L=121m	第1期
舟津北線	頸城区	舟津	道路築造	L=170m	第1期
居村線	三和区	岡田	歩道築造	L=250m	第1期

◆平成25年度事業完了 26路線（第1期26路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
上昭和町3号線	金谷区	上昭和町	側溝改良	L=270m	第1期
島倉神田本郷線	三和区	神田、沖柳、本郷	歩道築造	L=900m	第1期
菅沼朴ノ木高尾線	安塚区	朴の木	道路築造	法面改良L=285m	第1期
下米岡線	頸城区	下米岡	側溝改良	L=600m	第1期
堂山線	板倉区	久々野	道路築造	L=262m	第1期
寺町下箱井線	和田区	下箱井	交差点改良	N=1箇所	第1期
島田村中1号線	頸城区	島田	側溝改良	L=100m	第1期
長塚稲増線	板倉区	上長嶺～戸狩	歩道築造	L=913m	第1期
関根南中島線	板倉区	南中島	交差点改良	N=1箇所	第1期
上昭和町滝寺線	金谷区	上昭和町	側溝改良	L=470m	第1期
川北線	浦川原区	飯室	側溝改良	L=522m	第1期
古戦場線	吉川区	稲古	道路築造	L=733m	第1期
越柳線	三和区	本郷	歩道築造	L=180m	第1期
下池田上池田線	浦川原区	頭聖寺	道路築造	L=70m	第1期

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
藤ノ木線	柿崎区	柿崎6区	側溝改良	L=380m	第1期
稲場大賀線	吉川区	稲古	道路築造	L=177m	第1期
熊川仲田線	板倉区	熊川	道路築造	L=120m	第1期
新光町三丁目5号線	直江津区	新光町3	道路築造	L=146m	第1期
安塚古町線	安塚区	安塚	側溝改良	L=166m	第1期
多能池線	三和区	大(東)	側溝改良	L=1,700m	第1期
大潟21号線	大潟区	渋柿浜	道路築造	L=190m	第1期
下沢田西沖線	板倉区	沢田	道路築造	部分拡幅L=24m	第1期
下新田2号線	和田区	下新田	道路築造	L=40m	第1期
姥谷内村中線	頸城区	姥谷内	舗装改築	L=230m	第1期
上中島新田下田屋線	板倉区	下田屋	舗装改築	L=296m	第1期
下関田別所線	板倉区	下筒方	道路築造	待避所設置	第1期

◆平成26年度事業完了 18路線（第1期18路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
北川線	頸城区	百間町～松橋	舗装改築	L=1,500m	第1期
松崎安塚上方線	安塚区	安塚、上方	歩道築造	L=792m	第1期
御殿山町若竹寮線	金谷区	御殿山町	道路築造	L=310m	第1期
大原和田線	安塚区	大原	橋梁新設	L=159m	第1期
鴨島団地環状線ほか	新道区	鴨島1	側溝改良	L=1,898m	第1期
京田儀明線	金谷区	向橋	道路築造	L=630m	第1期
下吉南団地内	頸城区	下吉	側溝改良	L=2,350m	第1期
三ツ屋浜村中線	柿崎区	三ツ屋浜	側溝改良	L=249m	第1期
東中学校線	有田区	安江	歩道築造	L=200m	第1期
針東町線	板倉区	針	交差点改良	N=1箇所	第1期
山寺線	板倉区	久々野、猿供養寺	橋梁補修	L=12m	第1期
三ツ屋浜村中2号線ほか	柿崎区	三ツ屋浜	舗装改築	L=195m	第1期
石谷村中線	吉川区	石谷	道路築造	L=130m	第1期
西砂原線	柿崎区	三ツ屋浜	道路築造	L=310m	第1期
柳ヶ崎直海浜線	柿崎区	下条	道路築造	L=100m	第1期
赤沢線	吉川区	赤沢	道路築造	L=230m	第1期
川南線	浦川原区	山本	道路築造	L=100m	第1期
上下浜仲山線	柿崎区	上下浜	舗装改築	L=133m	第1期

◆平成27年度事業完了 5路線（第2期5路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
飯室線	浦川原	飯室	側溝改良	L=145m	第2期
藤新田春日山町三丁目線	春日	春日山町3	側溝改良	L=60m	第2期
昭和町一丁目24号線	金谷	昭和町1	側溝改良	L=70m	第2期

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
下荒浜幹線	八千浦	下荒浜	舗装改築	L=5m	第2期
更正橋大貫線	金谷	大貫1	側溝改良	L=100m	第2期

◆平成28年度事業完了 15路線（第1期9路線、第2期6路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
川西北部線	牧	東松ノ木	道路築造	L=630m	第1期
柳島棚田線	牧	柳島、東松ノ木	橋梁新設	L=220m	第1期
(都)東城町脇野田線	和田	大和1ほか	道路築造	L=1,140m	第1期
大和二丁目5号線	和田	大和2	道路築造	L=320m	第1期
大和上中田線	和田	大和2ほか	道路築造	L=1,120m	第1期
大和二丁目3号線	和田	大和2	道路築造	L=210m	第1期
裏浜線	柿崎	柿崎3区、4区	橋梁新設	L=245m	第1期
(都)新幹線駅環状線 (新幹線西區画1号線)	和田	大和1	道路築造	L=110m	第1期
板倉中央線	板倉	米増	道路築造	L=546m	第1期
西城町四丁目1号線	高田	西城町4	側溝改良	L=60m	第2期
沼木線	安塚	菅沼ほか	道路築造	L=100m	第2期
下四ツ屋長者町線	三郷	長者町	交差点改良	L=20m	第2期
寺町三丁目1号線	高田	寺町3	側溝改良	L=155m	第2期
松村新田団地1号線	有田	松村新田	側溝改良	L=340m	第2期
上中田6号線ほか	金谷	上中田	側溝改良、舗装改築	側溝改良L=460m、舗装改築L=60m	第2期

◆平成29年度事業完了 25路線（第1期7路線、第2期18路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
米山線	吉川	吉井、米山、山中、稲古	道路築造	L=4,180m	第1期
港町一丁目4号線ほか	直江津	港町1	側溝改良	L=2,800m	第1期
田井線	板倉	田井～高野	歩道築造	L=500m	第1期
板倉中央線	板倉	針～山部	歩道築造	L=1,230m	第1期
安江団地7号線ほか	有田	安江2	側溝改良	L=3,500m	第1期
東田中下中条線	吉川	河沢、天林寺、川崎、小苗代	道路築造	L=220m	第1期
岡線	大島	岡	橋梁新設	L=135m	第1期
西城町四大町線	高田	西城町4	側溝改良	L=175m	第2期
鴨島二丁目団地5号線ほか	新道	鴨島2	側溝改良	L=160m	第2期
水族館大通線ほか	直江津	西本町4ほか	道路築造、歩道築造	L=607m	第2期
杉野袋上千原線	北諏訪	上千原	側溝改良	L=560m	第2期
藤巻岩木線	春日	藤巻	歩道築造	L=190m	第2期
本町一丁目仲町線	高田	仲町1	側溝改良	L=45m	第2期
春日新田二丁目4号線	有田	春日新田2	側溝改良	L=100m	第2期
高校前北通線	高田	南城町3	側溝改良	L=130m	第2期
大豆二丁目14号線	春日	大豆2	側溝改良	L=75m	第2期

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
大豆二丁目25号線ほか	春日	大豆2	側溝改良	L=85m	第2期
春日山町二丁目団地6号線	春日	春日山町1	側溝改良	L=160m	第2期
西城町四本町線	高田	大町5	側溝改良	L=130m	第2期
昭和町3号線	金谷	昭和町1	側溝改良	L=50m	第2期
下町小苗代線	吉川	小苗代	道路築造	L=340m	第2期
石沢西田中線	和田	石沢	側溝改良	L=60m	第2期
西本町一・四丁目線	直江津	西本町1	側溝改良	L=50m	第2期
大豆石橋線	春日	大豆2	交差点改良	L=20m	第2期
春日山荘南団地15号線	春日	春日山町1	舗装改築、交通安全施設	舗装改築、交通安全施設L=130m	第2期

◆平成30年度事業完了 17路線（第1期1路線、第2期16路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
仲町線ほか	高田	仲町2～4	側溝改良	L=2, 830m	第1期
大豆二丁目29号線ほか	春日	大豆2	側溝改良	L=900m	第2期
小猿屋安江線	有田	安江～上源入	歩道築造	L=830m	第2期
下三分一五貫野線	頸城	下三分一	道路築造	L=170m	第2期
下青野下吉野線	保倉	上吉野	側溝改良	L=40m	第2期
中央線	直江津	西本町4	歩道築造	L=200m	第2期
藤巻岩木線	春日	山屋敷町	歩道築造	L=340m	第2期
上昭和町南団地2号線	金谷	上昭和町	側溝改良	L=220m	第2期
西松野木吉岡線	津有	本新保	歩道築造	L=90m	第2期
北浦線ほか	頸城	西福島	側溝改良	L=780m	第2期
大潟1号線	大潟	潟町	交差点改良	L=20m	第2期
大潟322号線	大潟	潟町	側溝改良	L=140m	第2期
下名柄川端線	保倉	下名柄ほか	道路築造	L=470m	第2期
三八市通線	直江津	中央3丁目	側溝改良	L=65m	第2期
北城町一丁目3号線	高田	北城町1	側溝改良	L=110m	第2期
南高田町栄町線	高田	大町3	側溝改良	L=320m	第2期
杉野袋上千原線	北諏訪	中真砂	舗装改築	L=85m	第2期

◆平成31年度事業完了 34路線（第1期2路線、第2期32路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
牛町鴨井線	三和	鴨井ほか	歩道築造	L=1, 081m	第1期
今保北代線	三和	岡田ほか	歩道築造	L=1, 360m	第1期
鴨島団地34号線ほか	新道	鴨島3	側溝改良	L=1, 040m	第2期
春日山町団地南幹線ほか	春日	春日山町3	側溝改良	L=1, 060m	第2期
中田原高田公園線	金谷	中通町ほか	歩道築造	L=30m	第2期
大和小前通線	和田	大和1	道路築造	L=45m	第2期
小谷島線	浦川原	小谷島	舗装改築	L=320m	第2期

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
東城町三丁目幹線ほか	高田	東城町3	側溝改良	L=870m	第2期
南高田町9号線ほか	高田	南高田町	側溝改良	L=940m	第2期
東城町一丁目6号線ほか	高田	東城町1	側溝改良	L=1,030m	第2期
南方線	高士	南方	道路築造	L=70m	第2期
春日山町三・一丁目線ほか	春日	春日山町3	側溝改良	L=820m	第2期
駒林東中島線	保倉	駒林	交差点改良	L=75m	第2期
戸野目下稲田線	新道	稲田3	側溝改良	L=600m	第2期
上越三和北線	北諏訪	上千原	歩道築造	L=250m	第2期
南本町一丁目南北線	高田	南本町1	側溝改良	L=200m	第2期
三交直江津五智環状線	直江津	五智3	側溝改良	L=370m	第2期
坂田村中線	柿崎	坂田新田	道路築造	L=20m	第2期
春日山荘東通線	春日	春日山町1	側溝改良	L=135m	第2期
西ヶ窪浜夷浜線	八千浦	夷浜	側溝改良	L=85m	第2期
北本町四丁目飯線	金谷	飯	側溝改良	L=120m	第2期
新光町三丁目1号線	直江津	新光町3	側溝改良	L=140m	第2期
藤野新田塩屋新田線	新道	藤野新田	側溝改良	L=470m	第2期
新田線	柿崎	柿崎1区	側溝改良	L=110m	第2期
四ヶ所大日線	新道	大日ほか	歩道築造	L=840m	第2期
東城町三丁目18号線	高田	東城町3	舗装改築	L=50m	第2期
南本町二丁目10号線	高田	南本町2	舗装改築	L=50m	第2期
旭1号線	名立	名立小泊	道路築造	L=45m	第2期
松崎板尾線	安塚	松崎	道路築造	L=20m	第2期
南本町二丁目1号線	高田	南本町2	道路築造	L=20m	第2期
高田郵便局西通線	高田	西城町2	側溝改良	L=160m	第2期
北城神明宮線	高田	北城町1	側溝改良	L=230m	第2期
中央四・五丁目線	直江津	中央4	側溝改良	L=100m	第2期
三交直江津五智環状線	直江津	東雲町1	歩道築造	L=25m	第2期

◆事業廃止 3路線（第1期3路線）

路線名	施行箇所		工種	事業概要	備考
	自治区	地名			
大谷内千原線	頸城区	青野	交差点改良	N=1箇所	第1期
家ノ下線	浦川原区	山印内	道路築造	L=30m	第1期
野岡木線	三和区	野	歩道築造	L=47m	第1期

3 上越市の道路状況（平成31年3月31日現在）

内 訳	安塚区	浦川原区	大島区	牧区	柿崎区	大潟区	頸城区	吉川区	中郷区	板倉区	清里区	三和区	名立区	13区小計	本 庁	総合計
◆路 線 数	258路線	172路線	126路線	113路線	183路線	519路線	372路線	181路線	176路線	249路線	234路線	288路線	159路線	3,030路線	2,909路線	5,939路線
◆実 延 長	191,830.0m	132,892.7m	93,760.2m	134,636.7m	175,508.7m	149,556.4m	177,456.3m	149,596.2m	95,257.4m	199,568.0m	153,645.3m	129,017.3m	81,911.6m	1,864,636.8m	960,820.2m	2,825,457.0m
・ 1級市道	15路線 41,846.3m	10路線 25,076.9m	7路線 21,532.1m	24路線 47,852.5m	12路線 32,346.8m	10路線 14,925.2m	13路線 13,830.6m	10路線 22,400.8m	14路線 17,940.3m	12路線 27,920.5m	14路線 14,594.3m	13路線 24,834.1m	8路線 13,873.0m	162路線 318,973.4m	66路線 107,629.3m	228路線 426,602.7m
・ 2級市道	19路線 37,061.1m	8路線 18,100.9m	5路線 12,221.3m	20路線 29,429.2m	16路線 26,008.8m	20路線 13,671.5m	11路線 10,656.1m	16路線 19,057.1m	38路線 18,604.3m	15路線 25,380.2m	13路線 13,420.9m	18路線 27,413.6m	10路線 12,363.9m	209路線 263,388.9m	54路線 75,834.3m	263路線 339,223.2m
・ その他	224路線 112,922.6m	154路線 89,714.9m	114路線 60,006.8m	69路線 57,355.0m	155路線 117,153.1m	489路線 120,959.7m	348路線 152,969.6m	155路線 108,138.3m	124路線 58,712.8m	222路線 146,267.3m	207路線 125,630.1m	257路線 76,769.6m	141路線 55,674.7m	2,659路線 1,282,274.5m	2,789路線 777,356.6m	5,448路線 2,059,631.1m
◆延長別内訳																
・ 総延長①+②	203,819.5m	135,132.9m	94,764.1m	137,994.4m	179,022.2m	151,159.4m	180,474.0m	150,835.0m	96,615.3m	208,803.8m	156,287.9m	132,019.1m	83,580.8m	1,910,508.4m	981,309.3m	2,891,817.7m
・ 実延長①	191,830.0m	132,892.7m	93,760.2m	134,636.7m	175,508.7m	149,556.4m	177,456.3m	149,596.2m	95,257.4m	199,568.0m	153,645.3m	129,017.3m	81,911.6m	1,864,636.8m	960,820.2m	2,825,457.0m
・ 重用延長②	11,989.5m	2,238.3m	1,003.9m	3,357.7m	3,037.4m	1,590.7m	3,017.7m	1,238.8m	1,357.9m	9,221.7m	2,642.6m	3,001.8m	1,669.2m	45,367.2m	18,737.3m	64,104.5m
・ 未供用延長③	0.0m	1.9m	0.0m	0.0m	476.1m	12.3m	0.0m	0.0m	0.0m	14.1m	0.0m	0.0m	0.0m	504.4m	1,751.8m	2,256.2m
◆実延長の内訳																
◆規格改良別内訳	191,830.0m	132,892.7m	93,760.2m	134,636.7m	175,508.7m	149,556.4m	177,456.3m	149,596.2m	95,257.4m	199,568.0m	153,645.3m	129,017.3m	81,911.6m	1,864,636.8m	960,820.2m	2,825,457.0m
・ 規格改良済延長	94,049.2m	80,111.2m	46,412.9m	76,433.4m	144,887.4m	106,709.3m	152,268.5m	87,860.8m	55,933.4m	156,568.2m	88,839.0m	112,306.4m	35,747.7m	1,238,127.4m	751,255.4m	1,989,382.8m
19.5m以上	0.0m	14.8m	0.0m	28.5m	10.0m	0.0m	269.6m	4.0m	39.4m	35.1m	27.5m	62.2m	0.0m	491.1m	955.7m	1,446.8m
13.0m以上	71.7m	77.8m	105.3m	144.3m	190.2m	93.4m	1,175.3m	218.1m	246.3m	426.6m	205.8m	170.4m	90.9m	3,216.1m	5,014.2m	8,230.3m
5.5m以上	28,488.7m	18,630.2m	19,142.5m	27,280.2m	53,623.6m	25,702.1m	59,057.6m	33,299.3m	19,956.3m	58,523.4m	34,024.3m	44,626.4m	7,998.9m	430,353.5m	420,479.7m	850,833.2m
5.5m以下	65,488.8m	61,388.4m	27,165.1m	48,980.4m	91,063.6m	80,913.8m	91,766.0m	54,339.4m	35,691.4m	97,583.1m	54,581.4m	67,447.4m	27,657.9m	804,066.7m	324,805.8m	1,128,872.5m
・ 未改良延長	97,780.8m	52,781.5m	47,347.3m	58,203.3m	30,621.3m	42,847.1m	25,187.8m	61,735.4m	39,324.0m	42,999.8m	64,806.3m	16,710.9m	46,163.9m	626,509.4m	209,564.8m	836,074.2m
5.5m以上	128.6m	39.7m	975.3m	205.2m	4.4m	55.4m	41.4m	160.1m	27.3m	27.7m	74.2m	0.0m	0.0m	1,739.3m	618.9m	2,358.2m
3.5m以上	8,684.2m	3,117.2m	10,448.7m	5,714.0m	439.9m	1,809.8m	3,102.5m	6,416.0m	1,874.8m	5,467.6m	3,071.3m	435.4m	271.7m	50,853.1m	21,708.0m	72,561.1m
3.5m以下	88,968.0m	49,624.6m	35,923.3m	52,284.1m	30,177.0m	40,981.9m	22,043.9m	55,159.3m	37,421.9m	37,504.5m	61,660.8m	16,275.5m	45,892.2m	573,917.0m	187,237.9m	761,154.9m
うち自動車交通	6,864.0m	10,215.9m	1,112.7m	2,148.0m	3,394.0m	9,716.5m	2,595.0m	5,743.0m	7,272.7m	2,119.5m	2,860.0m	1,033.5m	9,052.8m	64,127.6m	7,770.4m	71,898.0m
◆種類別内訳	191,830.0m	132,892.7m	93,760.2m	134,636.7m	175,508.7m	149,556.4m	177,456.3m	149,596.2m	95,257.4m	199,568.0m	153,645.3m	129,017.3m	81,911.6m	1,864,636.8m	960,820.2m	2,825,457.0m
・ 道路延長	191,133.9m	132,025.9m	93,260.3m	134,176.8m	173,972.7m	148,783.9m	177,013.0m	148,786.2m	94,761.6m	198,483.1m	153,014.3m	128,700.0m	80,981.1m	1,855,092.8m	955,193.3m	2,810,286.1m
・ 橋 梁	696.1m	866.8m	499.9m	459.9m	1,536.0m	772.5m	443.3m	810.0m	495.8m	1,084.9m	631.0m	317.3m	930.5m	9,544.0m	5,626.9m	15,170.9m
・ トンネル	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m	0.0m
◆路面別内訳	191,830.0m	132,892.7m	93,760.2m	134,636.7m	175,508.7m	149,556.4m	177,456.3m	149,596.2m	95,257.4m	199,568.0m	153,645.3m	129,017.3m	81,911.6m	1,864,636.8m	960,820.2m	2,825,457.0m
・ 砂 利 道	35,557.8m	52,118.9m	30,412.7m	24,885.7m	20,304.4m	56,242.9m	45,361.1m	31,535.4m	32,818.6m	52,913.0m	39,330.8m	15,799.4m	15,160.4m	452,441.1m	68,106.7m	520,547.8m
・ セメント 舗装	48,176.1m	2,112.7m	6,198.6m	10,239.8m	4,626.5m	772.3m	1,767.6m	14,367.6m	5,089.5m	18,042.8m	10,777.0m	411.9m	11,941.5m	134,523.9m	12,351.4m	146,875.3m
・ アスファルト舗装(高)	9,763.3m	169.7m	0.0m	15,033.8m	4,411.9m	1,933.9m	1,139.8m	14.9m	7,986.1m	2,030.7m	0.0m	0.0m	0.0m	42,484.1m	45,934.6m	88,418.7m
・ アスファルト舗装(普)	98,332.8m	78,491.4m	57,148.9m	84,477.4m	146,165.9m	90,607.3m	129,187.8m	103,678.3m	49,363.2m	126,581.5m	103,537.5m	112,806.0m	54,809.7m	1,235,187.7m	834,427.5m	2,069,615.2m
◆歩道延長																
・ のべ延長	9,817.5m	2,824.0m	217.8m	1,136.4m	6,718.3m	13,075.7m	27,815.1m	7,292.7m	3,578.9m	7,349.8m	8,233.0m	13,304.6m	1,630.6m	102,994.4m	187,338.9m	290,333.3m
・ 中心延長	9,674.8m	2,218.7m	181.9m	1,152.0m	5,801.4m	10,303.2m	23,389.5m	6,347.7m	3,415.3m	6,030.3m	6,466.2m	11,878.1m	1,626.8m	88,485.9m	135,224.4m	223,710.3m
◆改良率 A/①	49.0%	60.3%	49.5%	56.8%	82.6%	71.4%	85.8%	58.7%	58.7%	78.5%	57.8%	87.0%	43.6%	66.4%	78.2%	70.4%
◆舗装率 B+C+D/①	81.5%	60.8%	67.6%	81.5%	88.4%	62.4%	74.4%	78.9%	65.5%	73.5%	74.4%	87.8%	81.5%	75.7%	92.9%	81.6%
整備比率	0.696	0.856	0.703	0.806	1.172	1.013	1.219	0.834	0.834	1.114	0.821	1.236	0.620	0.943	1.110	

4 上越市道路事業 予算の推移（事業別・当初予算ベース）

（ 単位 : 千円 ）

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
■ 道路建設関係															
市単独道路新設改良事業	1,279,231	999,932	782,620	668,869	334,197	318,898	272,957	554,882							
地方道路交付金事業	601,784	274,350	82,390	139,100	170,223										
地域活力基盤創造交付金事業						207,240									
地方道路整備事業							200,058	513,763							
道路整備事業									499,021	421,789	425,503	1,517,727	1,020,003	455,798	914,360
地方特定道路整備事業	213,720	33,000		5,030											
まちづくり交付金道路事業	26,547	97,434	110,500	118,130	129,717	205,890									
まちづくり街路事業	252,140														
まちづくり道路整備事業							213,645	237,439	209,561	468,361	317,654	154,450			
各線街路事業	37,070	67,000	28,000												
防衛施設周辺民生安定施設整備事業補助事業	21,088	67,169													
防衛施設周辺民生安定施設整備事業			80,353	59,963	109,738	102,625	69,108	197,084							
道整備交付金事業		455,837	515,320	408,360	312,168										
交通安全施設等整備事業費補助事業	25,550														
市単独橋梁新設改良事業	125,510	46,494	12,789	30,500	40,300	41,900	63,972	17,472							
地方特定橋梁整備事業	90,765														
橋梁整備事業									292,185	470,079	635,259	605,718	364,357	309,530	186,117
小計	2,673,405	2,041,216	1,611,972	1,429,952	1,096,343	876,553	819,740	1,520,640	1,000,767	1,360,229	1,378,416	2,277,895	1,384,360	765,328	1,100,477
前年度比率	-	76.4%	79.0%	88.7%	76.7%	80.0%	93.5%	185.5%	65.8%	135.9%	101.3%	165.3%	60.8%	55.3%	143.8%
H17年度比率	-	76.4%	60.3%	53.5%	41.0%	32.8%	30.7%	56.9%	37.4%	50.9%	51.6%	85.2%	51.8%	28.6%	41.2%
■ 道路維持関係															
道路維持費	519,141	545,301	516,061	377,582	382,505	457,130	492,711	586,840	649,029	714,803	753,391	717,020	800,485	802,112	768,110
橋梁維持費	66,676	70,509	41,000	76,531	30,000	31,580	52,872	75,302	94,577	60,663	142,708	300,358	243,434	558,026	477,861
小計	585,817	615,810	557,061	454,113	412,505	488,710	545,583	662,142	743,606	775,466	896,099	1,017,378	1,043,919	1,360,138	1,245,971
前年度比率	-	105.1%	90.5%	81.5%	90.8%	118.5%	111.6%	121.4%	112.3%	104.3%	115.6%	113.5%	102.6%	130.3%	91.6%
H17年度比率	-	105.1%	95.1%	77.5%	70.4%	83.4%	93.1%	113.0%	126.9%	132.4%	153.0%	173.7%	178.2%	232.2%	212.7%
■ 雪害関係															
除雪費(消融雪害)	1,390,083	1,771,329	1,628,859	1,513,381	1,388,260	1,704,180	1,714,254	2,362,312	2,520,343	2,498,091	2,579,133	2,571,150	2,542,928	2,688,109	3,007,060
前年度比率	-	127.4%	92.0%	92.9%	91.7%	122.8%	100.6%	137.8%	106.7%	99.1%	103.2%	99.7%	98.9%	105.7%	111.9%
H17年度比率	-	127.4%	117.2%	108.9%	99.9%	122.6%	123.3%	169.9%	181.3%	179.7%	185.5%	185.0%	182.9%	193.4%	216.3%
合計	4,649,305	4,428,355	3,797,892	3,397,446	2,897,108	3,069,443	3,079,577	4,545,094	4,264,716	4,633,786	4,853,648	5,866,423	4,971,207	4,813,575	5,353,508
前年度比率	-	95.2%	85.8%	89.5%	85.3%	105.9%	100.3%	147.6%	93.8%	108.7%	104.7%	120.9%	84.7%	96.8%	111.2%
H17年度比率	-	95.2%	81.7%	73.1%	62.3%	66.0%	66.2%	97.8%	91.7%	99.7%	104.4%	126.2%	106.9%	103.5%	115.1%

【 参 考 】

全体に占める割合	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
道路整備関係	57.5%	46.1%	42.4%	42.1%	37.8%	28.6%	26.6%	33.5%	23.5%	29.4%	28.4%	38.8%	27.8%	15.9%	20.6%
道路維持関係	12.6%	13.9%	14.7%	13.4%	14.2%	15.9%	17.7%	14.6%	17.4%	16.7%	18.5%	17.3%	21.0%	28.3%	23.3%
除雪関係	29.9%	40.0%	42.9%	44.5%	47.9%	55.5%	55.7%	52.0%	59.1%	53.9%	53.1%	43.8%	51.2%	55.8%	56.2%

上越市道路整備計画
【令和2年度→令和6年度】

令和元年12月

作成 新潟県上越市都市整備部道路課

〒943-8601

新潟県上越市木田1丁目1番3号