

上越市道路整備計画

平成 23 年 10 月
上越市

目 次

| | |
|-------------------------|----|
| 各種整備計画の策定について | 1 |
| 道路整備計画策定にあたって | 2 |
| 道路の現況と課題 | 3 |
| 道路整備の方針 | 8 |
| 道路整備における優先基準 | 12 |
| 道路整備評価基準 | 14 |
| 道路整備路線 | 31 |
| 道路整備の成果目標 | 32 |
| 計画の実現に向けて | 33 |
| 参考資料 | 35 |

各種整備計画の策定について

1 整備計画策定の経緯と目的

平成 22 年度実施した「事務事業の総ざらい」の結果、各施設の整備や修繕において、統一的な整備基準やそれに基づく市全体を取りまとめた事業計画がないため、緊急性が高いにも関わらず整備が先送りにされてしまうケースや地域間において整備水準の均衡が図られていない事例が顕在化していることが判明しました。

また、地域事業費制度の見直しにより、これまでの事業費枠の管理から事業そのものの管理へと移行し、今後は、事業の優先度に基づき真に必要な事業を実施していくこととしています。

これらのことから、相当数の事業が想定され、計画的に事業を進めなければならない 3 分野、10 のカテゴリーについて、全市的な視点に立って優先度を設定した整備基準などを盛り込んだ整備計画を策定しました。今後は、この計画に基づいて施設整備や大規模修繕などを実施することにより、効果的かつ計画的な行財政運営を一層推進していきます。

2 整備計画の内容等

整備計画は、同種の分野ごとに事業の優先度を付けるための整備基準及びその基準に基づき、事業の優先順位や個別事業名、事業概要等を盛り込んだものです。整備基準は、事業の継続性や耐震化、建築経過年数、避難所指定の有無、用地確保など事業実施に向けた熟度及び利用の状況などの観点から評価項目を設定しています。

今後は、この整備計画を基本として、全市の均衡ある発展に向けて計画的に事業を進めていきます。ただし、緊急を要する整備等が必要となった場合はこの限りではありません。

(1) 計画期間

平成 24 年度～平成 32 年度

(2) 対象事業

平成 24 年度から平成 32 年度までに計画している施設整備や大規模修繕などに係る事業を対象とします。ただし、「公の施設の再配置計画」の対象施設については、再配置計画の内容を十分踏まえ、事業を登載することとします。

(3) 分野

平成 24 年度から平成 32 年度までに施設整備や大規模修繕などを予定している 3 分野 10 計画です。なお、事業予定数の少ない整備計画については、今後、必要に応じて策定していきます。

| 分野 | 整備計画 |
|--------|--|
| 施設整備 | 学校等施設整備計画、保育園施設整備計画、観光施設等整備計画、体育施設整備計画、公民館施設整備計画 |
| インフラ整備 | 道路整備計画、林道整備計画、消融雪施設整備計画、公共下水道整備計画 |
| その他 | 公の施設等除却計画 |

道路整備計画策定にあたって

平成 17 年 1 月 1 日に 14 市町村が合併し、新上越市がスタートして 7 年が経とうとしています。

この間、平成 19 年度に改定した上越市第 5 次総合計画による

- (1)人を育むまちづくり、まちを育む人づくり
- (2)個性と調和、自立と共生によるまちづくり
- (3)次世代につなぐ持続可能なまちづくり

を基本理念に、「海に山に大地に 学びと出会いが織りなす 共生・創造都市 上越」を目指すまちの将来都市像として事業を行ってきています。

また、平成 22 年 12 月には、第 5 次総合計画における基本計画の見直しを行い、新たな市政運営方針である「『すこやかなまち』づくり」のため、施策の重点化や事業の選定などの取組強化を図っています。

そのような状況の中で、「将来に向けた『価値ある投資』の実現に向け、足腰の強い、かつ柔軟な行財政運営の確立を今から進めるため、平成 23 年度から平成 26 年度までに予定している全ての事務事業を対象に、行政のセルフチェックとして「事務事業の総ざらい」を実施したところであります。

しかし、昨今の社会経済の情勢は、刻々と変化しており、さらに人口減少社会に突入し、高齢化や少子化が進行しております。

その中で、道路整備に対する地元要望が年々多様化してきており、多くの要望に対応しきれない状況となっております。

このような課題の解決に向けて、このたび「道路整備」における優先度を定めるための計画を策定することとなりました。

道路の現況と課題

1 上越市内の道路の現状

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 973 k m²を有しています。

当市の道路は、国道 8 号及び 18 号が主軸の重要幹線となり、国道 253 号、350 号、さらに 403 号、405 号並びに主要地方道や一般県道が各地域を結び広域的な道路ネットワークを形成しています。

その中で、市道については、その広域的な道路ネットワークに接続するため、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 23 年 3 月 31 日現在で、約 5,790 路線、約 2,860km が配置されています。



図 1 - 1 上越市全図

2 市道整備の現況

当市が市道認定している約 5,790 路線、約 2,860km のうち、道路が改良されている割合が約 69%、舗装がされている割合が約 80%となっています。

しかし、平成 17 年 1 月 1 日に 14 市町村が合併し、各区では、改良整備の進捗に大きな乖離が生じています。

平成 23 年 3 月 31 日現在の改良率では三和区、頸城区、柿崎区の 80% 台から名立区、安塚区、大島区の 40% 台まで、舗装率では柿崎区、三和区、名立区、牧区の 80% 台から、浦川原区、大潟区、中郷区、大島区の 60% 台までとなっています。

3 市道整備における予算の推移

国の道路整備に対する投資予算は、平成 10 年度をピークに年々減少傾向となっています。

当市も同様に、市道整備における投資が減少傾向となっています。

また、これまで量的に整備してきた路線が今後老朽化していくことなどから、現在横ばい状況である維持修繕費用が今後増えていくことが予想されます。

そのため、今後の道路整備に対する投資がさらに厳しい状況となってくることが考えられます。

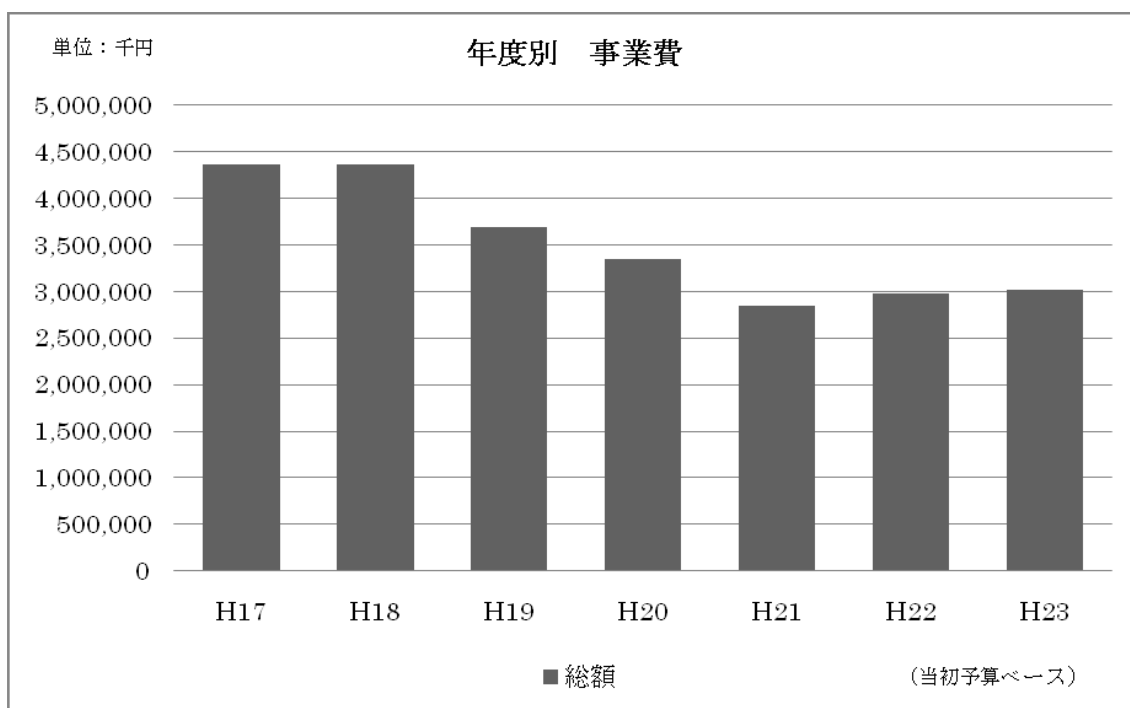


図 1 - 2 当市の道路事業費の予算推移

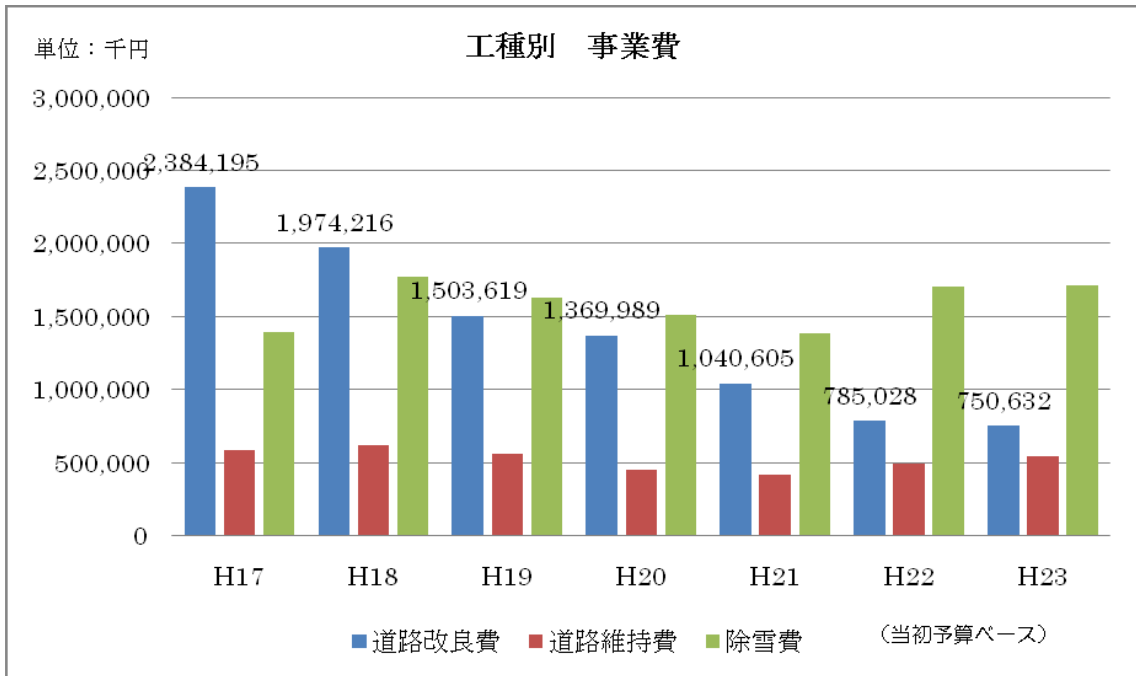


図 1 - 3 当市の道路事業工種別の予算推移

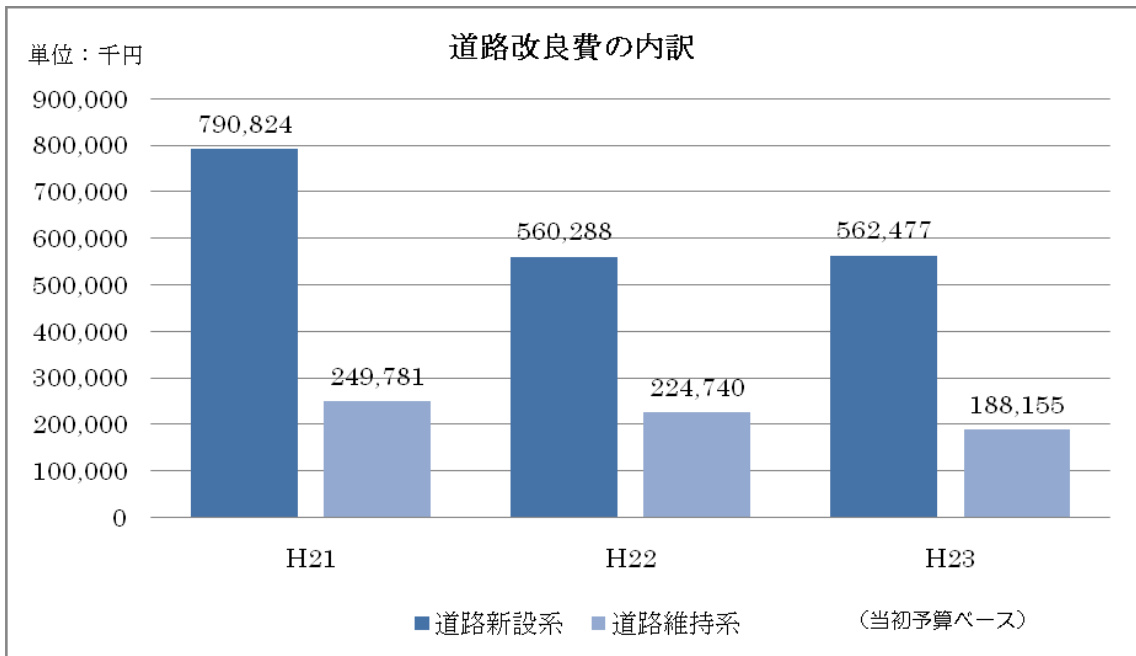


図 1 - 4 当市の道路改良費の予算推移

注) 道路新設系 : 道路改良、交差点改良、橋梁新設(架替)
 道路維持系 : 舗装改築、歩道築造、側溝改良、交通安全施設

4 問題点

当市の市道整備の現状を踏まえると、以下のとおりの問題点が考えられます。

(1) 地域の様々な事情による道路整備の進捗の違い

上越市は、豊かな海洋や美しい山並みなどの自然環境に囲まれ、四季の変化がはっきりしており、地域資源豊かな土地であります。

しかし、都市と農村、上越市の各々の地域資源による優位性や潜在力の違いにより、道路整備が進んでいる地域と進んでいない地域があります。

(2) 地元要望の多様化による整備対応の遅れ

当市の道路整備は、これまで「施策に基づく整備」とともに、「地域の要望に基づく整備」について、毎年度予算の範囲内で整備をしてきました。

しかし、車社会の移行に伴い車両交通量が増大したことや、高齢化や意識の変化などによる市民が求める道路サービスの多様化、そしてこれまで量的に整備してきた路線の老朽化などから維持修繕関連を含む要望が多くなり、年々整備率（要望の採択率）が低くなってきています。

(3) 財源の不足

我が国の経済は、昨今の長引く景気低迷などにより、経済情勢が大きく変化し、予算を許さない厳しい状況となっています。その中で、道路整備に対する投資も平成 10 年度をピークに年々減少傾向となっています。

当市の道路整備事情も同様に、市税収入が減少している中、維持修繕などが年々増加している状況となっています。

平成 23 年度から平成 26 年度までの一般会計では、歳入歳出における不足が、最大で約 290 億円見込まれています。

(4) 国などの補助金の活用

過去の補助事業は、事業対象路線ごとに国が定めた採択基準に合致した事業について、補助金を受けて執行してきました。

その後、昭和 60 年度に地方の創意工夫を活かした個性的な地域づくりを推進する目的として、「地方道路整備臨時交付金」が創設され、平成 21 年度には道路特定財源の一般財源化に伴い「地域活力基盤創造交付金」へ、さらに平成 22 年度には地域が抱える政策課題を地方公共団体自らが抽出し解決していくため、使い勝手の向上を目的に「社会資本整備総合交付金」が創設され、地域が地域の課題解決に責任を持って対応していく方向となってきました。

しかし、当市における道路整備は、新潟県が策定した「社会資本整備総合計画」

に包括されており、当市が抱える課題の解決のために整備する路線の自由度が高まっているとは言い難い状況となっています。

また、今後、一括交付金化に向けた動きもあることから、国の交付金など財源を有効に活用することが必要となっています。

5 課題

このたび、道路整備計画の策定にあたって、以下のとおりの課題が考えられます。

(1) 適正な目標の設定

昨今の長引く景気低迷に加え、人口減少や少子高齢化という時代が到来し、当市の今後の財政見通しも不透明な状況であることから、適正な整備目標を設定していくことが必要となります。

(2) 優先度の検討

市民の道路交通に対する価値観の多様化により、様々な要望が多く寄せられている中、時代に適した優先度の評価を取り入れ、整備を検討していく必要があります。

(3) 効率的な財源運用

今後、さらなる厳しい財政状況を見据え、「将来に向けた価値ある投資」の実現に向け、貴重な財源を効率的に活用し、必要性の高い路線への集中的な投資や既存道路を活かした代替の可能性など、多角的な検討を行う必要があります。

(4) 事業中路線の早期完了

当市のこれまでの道路整備は、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。

そのため、事業途中の路線が多く存在し、さらに事業としての効果が表れていないことから、既存ストックの有効利用や投資効果の面からも事業中路線の見直しも含めて早期完了を図る必要があります。

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、人や物の移動を活性化させ、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も利用されるなど、その役割は極めて重要であります。

これまでの道路整備は、右肩上がりの経済成長の中で、量的な不足を補うことを目的に進められてきましたが、人口減少・少子高齢化時代の到来により、価値観の多様化など社会情勢の大きな変化の中で、真に必要な道路かつ利用者の満足度を高める道路が求められてきています。

併せて、投資余力に限られる中、既存ストックを有効に活用していくなど「造る」時代から「活かす」時代への転換が必要となっています。

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、真に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「都市計画道路」及び「市道」を対象とします。

4 整備期間

本計画の整備期間は、平成 24 年度から平成 26 年度まで（第 5 次総合計画期間）とします。

5 第 5 次総合計画等と本整備計画との関連性

本計画は、第 5 次総合計画における「計画事業」並びに第 4 次上越市行政改革推進計画における「個別計画」に位置付けます。

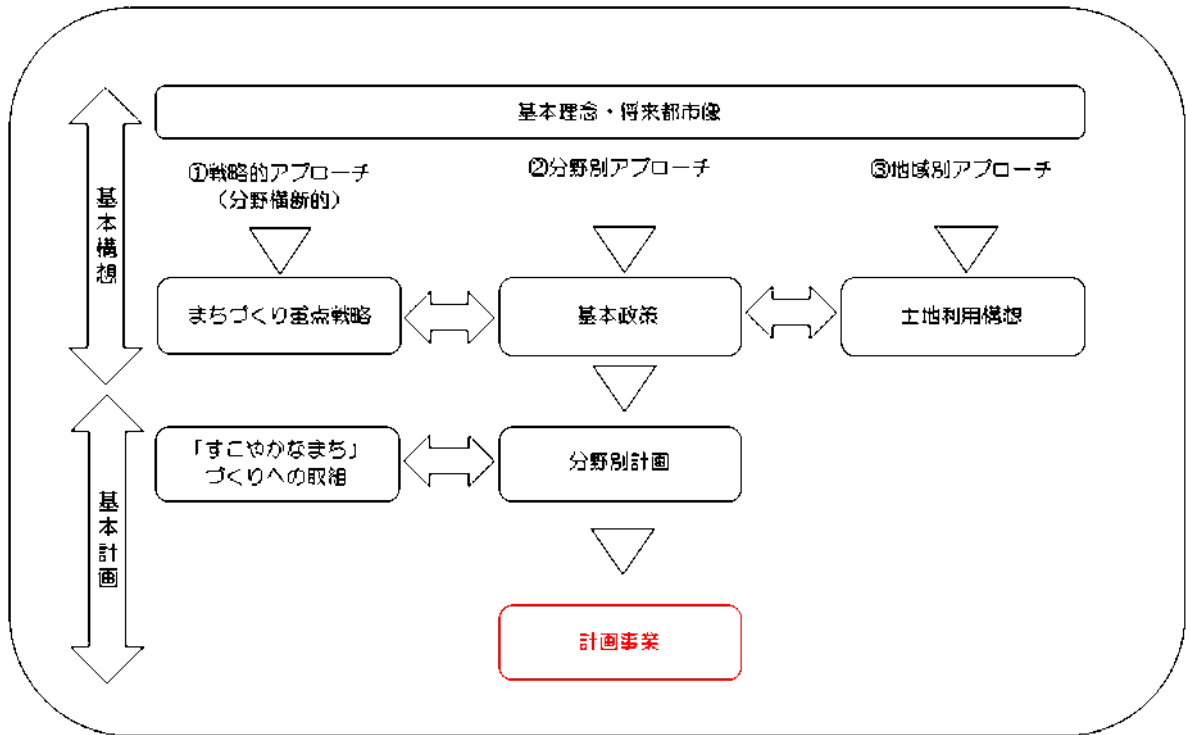


図 2 - 1 第 5 次総合計画構成

なお、本計画は第 5 次総合計画における以下の分野別計画に位置付けることとします。

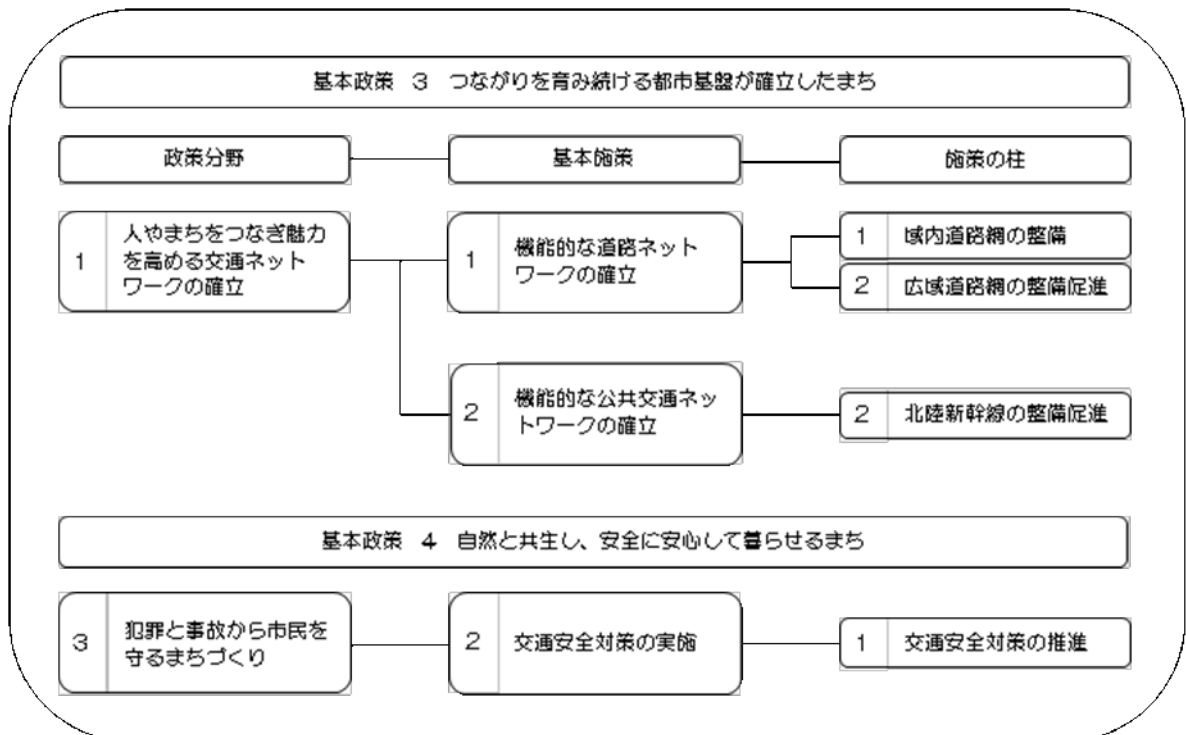


図 2 - 2 第 5 次総合計画分野別計画

6 本整備計画の視点

本計画は、上越市の現状や課題を踏まえ、次のような視点で策定します。

(1) 整備優先路線の明確化

時代のニーズに適合した視点を取り入れて、路線の位置付けを明確化し、整備効果の高い計画を目指します。

(2) 新たな道路整備から既存道路の維持への転換

上越市でも定住人口の減少や少子・高齢化に転じたことをきっかけに、新たな道路整備から既存道路の維持への転換を目指します。

(3) 計画規模の適正化

市民からの貴重な財源を効率的に活用するため、今後の財政見通しを的確に把握した計画とします。

7 道路整備方針

道路整備にあたっては、路線の位置付けを明確化するために、以下のとおりとします。

(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（1、2級市道）
- 3 新たなまちづくりに必要な路線（北陸新幹線に関連する路線を含む）

(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 市が必要と認めた路線（地域が元気になるために必要な路線を含む）
- 2 関連する他事業と連携を図るための路線

8 工種別整備方針

工種別における整備方針を、以下のとおり定めます。

整備にあたっては、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

- ・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（突角除去含む）

- ・交通事故多発箇所や不整形箇所、また視距の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 舗装改築

- ・未舗装道路（砂利道）の場合、通過交通路線であり、かつ市民の生活に影響を及ぼす恐れがある路線に対して、舗装を新設する。
- ・舗装済箇所の場合、路面が著しく破損し、部分的な補修では改善出来ない路線に対して、舗装を改修（打ち替え等）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。

3 側溝改良

- ・道路の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（污水管）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

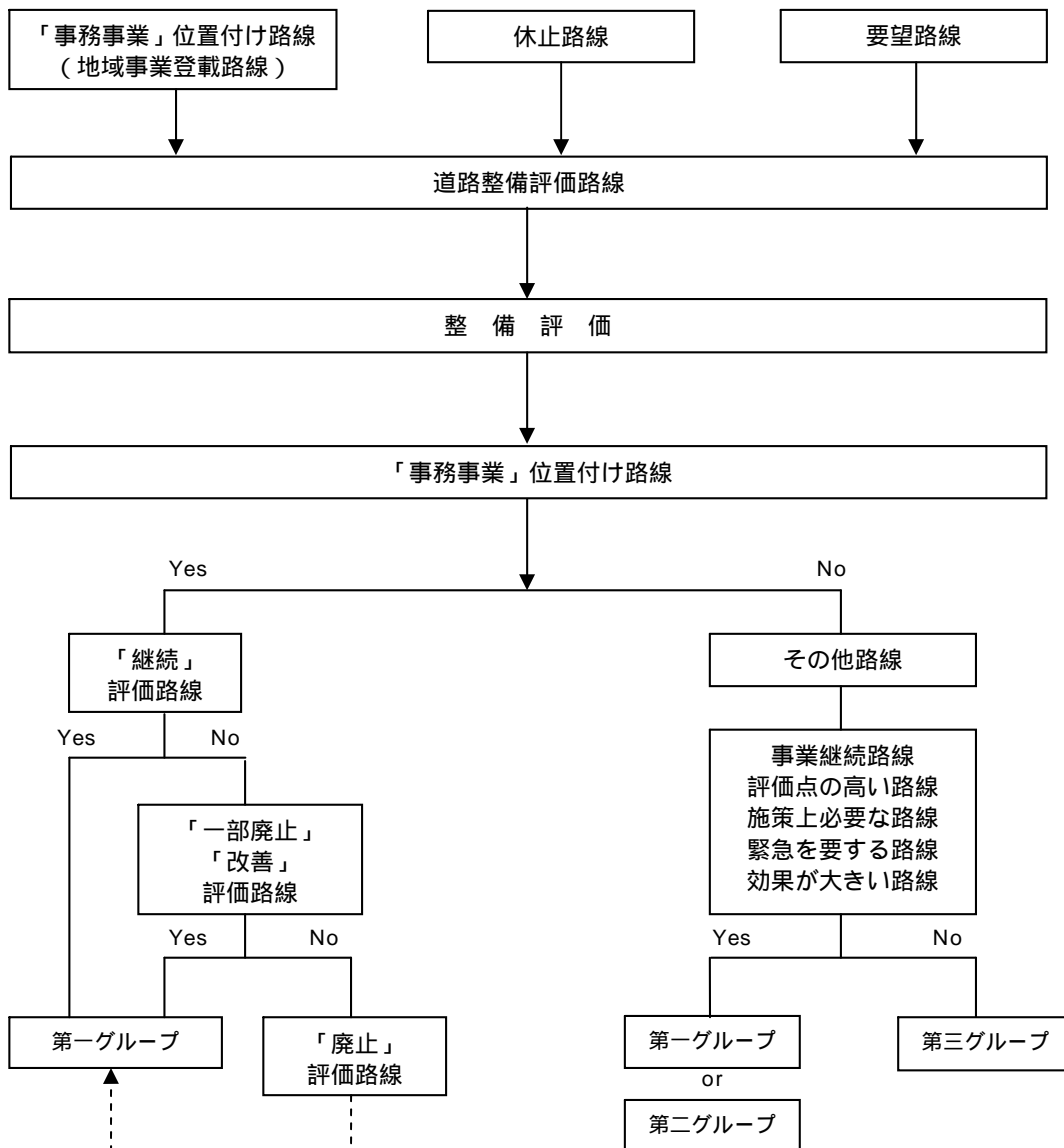
- ・車両や歩行者が、転落又は衝突する恐れがある路線や、交通事故が発生し、対策が必要な路線に設置する。

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

道路整備における優先基準

本計画では、「3つの視点」と「8つの整備方針」を基本とし、全市的な視点で評価します。なお、地域事業として位置付けられた路線や継続事業路線などは、財政状況との整合を勘案しながら、優先的に整備をしていきます。

道路整備にあたっては、以下に示すフローにより、優先整備路線を設定していきます。



注) 「廃止」路線において、評価基準により一定の評価結果となり、「復活」となった路線は、「第一グループ」に位置付ける。

図 3 - 1 道路整備優先フロー

| 優先順位 | Aランク | Bランク | Cランク |
|------|--------|--------|--------|
| 1 | 第一グループ | 第一グループ | 第二グループ |
| 2 | | 第二グループ | 第三グループ |

表 3 - 1 道路整備優先順位表

【ランクの考え方】

Aランク : 平成 26 年度までに完了または着手する路線

Bランク : 平成 27 年度～概ね平成 31 年度に予定する路線（次期整備計画路線）

Cランク : 概ね平成 32 年度以降に予定する路線

なお、ランクについては、緊急を要する場合や施策上必要な場合、または財政状況などにより変動が生じてきます。

【優先順位の基本的考え方】

(1) Aランクは、第一グループ内で評価した点数により、財政状況と整合を図り、平成 26 年度までに整備できる路線とします。

(2) Bランクは、第一グループにおいて、Aランクから外れた路線を優先順位の 1 位とします。

2 位には第二グループで評価した路線を財政見通しから判断します。

(3) Cランクは、残りの第二グループ及び第三グループとします。

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」、「新たな道路整備から既存道路の維持への転換」及び「計画規模の適正化」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」と、改良や整備状況などの「必要性」、コストやネットワーク、通行頻度などの「効率性」の3点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」による調整を行い、さらに「道路整備方針」や「整備熟度」を共通事項として加点し評価を行います。

2 評価基準について

道路整備の優先順位を定めるため、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 整備時期について

将来の財政見通しに配慮しつつ、上位計画や関連事業と整合を図りながら、整備時期を決定していきます。

なお、評価結果とは別に、地域事業や継続事業については、優先して整備を進めていきます。

4 整備評価判定の流れ

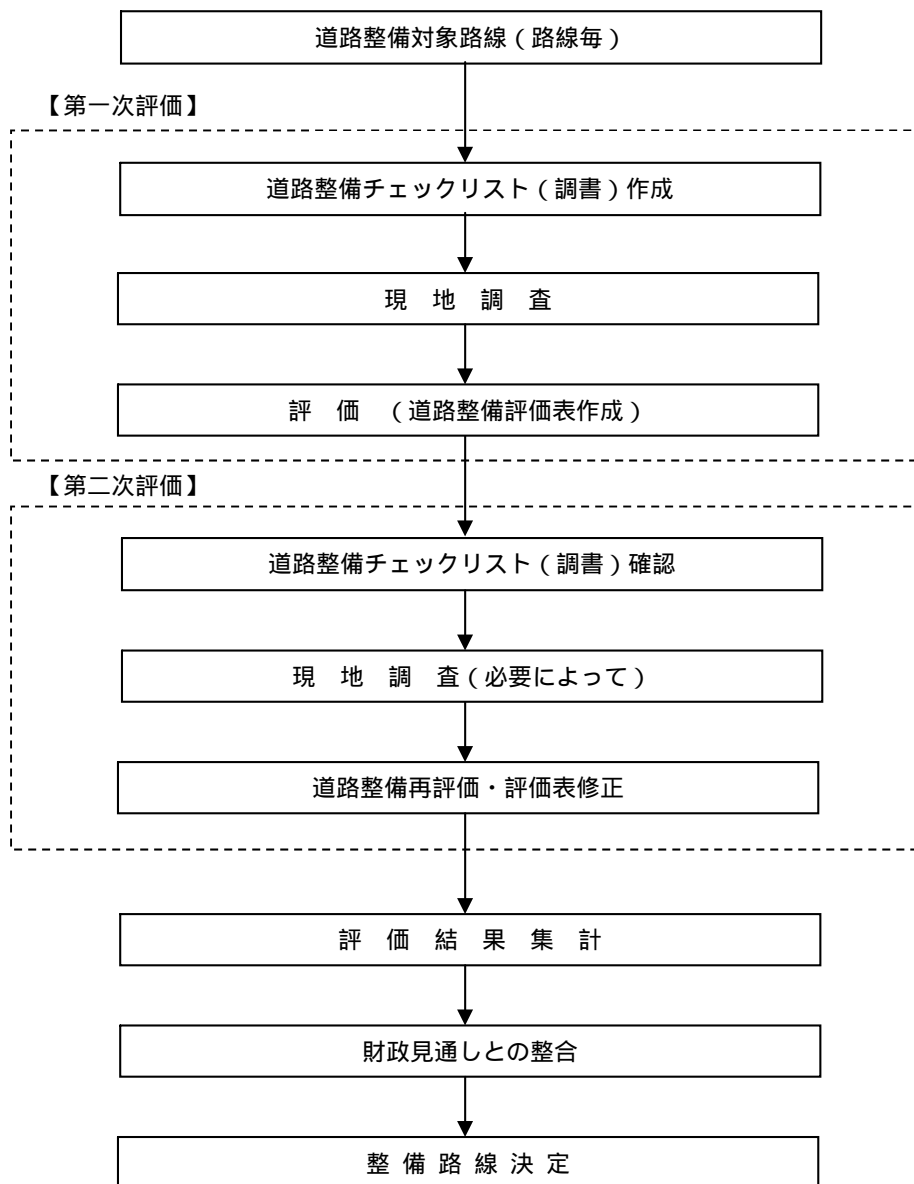


図 4 - 1 整備評価判定フロー

5 道路整備評価基準

$$\text{評価点数} = \text{道路整備方針} + \text{整備熟度} + (\text{地域分類} \times \text{地域分類} \times \text{工種分類} \times \text{工種別評定})$$

【共通項目】

道路整備方針 …… 配点 15点

時代のニーズとともに、整備する路線の重要度を明確化するために、道路整備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(1、2級市道) | |
| | | 3 新たなまちづくりに必要な路線(北陸新幹線関連含む) | 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 市が必要と認めた路線(地域が元気になるための路線含む) | 5点 | |
| | 2 関連する事業と連携を図る路線 | | |

表4-1 道路整備方針

整備熟度 …… 配点 15点

事業実施にあたり、効率的な施工で早期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 | |
|--------------|----|--|----|
| 継続性 | 5 | 【継続】平成23年度までに事業着手し、事業中である。 | 5点 |
| | | 【継続休止】事業に着手したが、何らかの理由により休止している。 | 3点 |
| | | 【新規】新たな事業に着手する。 | 0点 |
| 協力体制 用地確保 | 5 | ・用地が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70%以上確保されている。 ・用地交渉で確実な合意(90%以上)が得られており、確保に時間を要しない。 | 3点 |
| | | ・用地確保が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。 ・事業、または用地確保に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4-2 整備熟度

地域分類 . . . 、

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。そのため、均衡ある行政サービスを図るため、以下のとおり割増率を用いて調整を行います。

| 土地利用別 | 調整係数 | 具 体 的 な 内 容 |
|---------|------|---|
| 市 街 地 | 1.00 | 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 | 市街化区域に隣接する東部から南部にかけての平坦地域の農地 |
| 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 4 - 3 地域分類（土地利用別）

* 詳細については、第 5 次総合計画（改訂版）P76～81 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

| 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 4 - 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 23 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（69.3%）を 1 とし、各地域の整備率に対する割合

工種分類 . . .

「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（50m以上のバイパス工事含）道路拡幅 |
| | | 0.90 | 道路築造（50m未満のバイパス工事） |
| | | 0.97 | 道路改良（隅切新設及び待避所新設） |
| | 交差点改良 | 0.93 | 通常の交差点改良 |
| | | 0.97 | 突角除去など小規模な改良 |
| 橋梁新設 | 0.90 | 橋梁新設、架替 | |
| 道路維持 | 舗装新設 | 0.90 | 舗装新設 |
| | | 0.95 | 舗装打替 |
| | 歩道築造 | 0.97 | |
| | 側溝改良 | 1.00 | |
| | 交通安全施設 | 1.00 | |

表4-5 工種分類

【分野別項目】

工種別評定 . . . 配点 70点

(1) 道路築造・交差点改良・橋梁新設（架替）

| | 評価項目 | 配点 | 具体的な内容 |
|-----|---------|----|-----------------------------------|
| 緊急性 | 事故発生頻度 | 7 | 年間を通じ、不規則に事故がある。（1年以内） |
| | | 3 | 過去（3年以内）に事故の発生があった。 |
| | | 1 | 事故の発生はこれまで一度もない。 |
| | 視距確保や隅切 | 7 | 隅切りがない。または、見通しが全く見えない。 |
| | | 3 | 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3m以上ある。または、視距が確保されている。 |
| | 現道路幅員 | 7 | 現道路幅員が非常に狭い。（3.0m未満） |
| | | 3 | 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 | 7 | 本路線以外にう回路がない。 |
| | | 3 | う回路が存在するが、農道など幅員が狭い。 |
| | | 1 | 十分なう回路が存在する。 |

| 評価項目 | | 配点 | 具体的な内容 |
|------|---------------|----|---|
| 必要性 | 路面改良の必要性 | 7 | 交通需要に応じた道路幅員が確保されておらず、走行性・安全性及び居住環境改善の必要性が高い。 |
| | | 3 | 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い。 |
| | | 1 | 概ね保たれている。 |
| | 排水改良の必要性 | 7 | 道路側溝などの排水施設による住環境の改善の必要性が高い。 |
| | | 3 | 道路側溝などの排水施設による住環境の改善の必要性は低い。 |
| | | 1 | 道路側溝など排水施設による住環境の改善の必要性がない。 |
| 効率性 | 整備コスト | 7 | 整備費用は少ない。(事業費 1,000 万円以下) |
| | | 3 | 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) |
| | 通行頻度 | 7 | 【時間あたり通行車両数】が 50 台以上である。 |
| | | 3 | 【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 | 7 | 整備路線が国道や県道に接続する。 |
| | | 3 | 整備路線が市道に接続する。 |
| | | 1 | ネットワーク・アクセス性がない。 |
| | 利用宅地等 | 7 | 路線を活用している宅地等が 5 戸以上ある。 |
| | | 3 | 路線を活用している宅地等が 3 戸以上ある。 |
| | | 1 | 路線を活用している宅地等が 3 戸未満である。 |

表 4 - 6 工種別評定 (道路築造・交差点改良・橋梁新設)

* 橋梁新設 (架替) は、前後の道路状況を含めた評価とすること。

* 橋梁長寿命化計画による架け替え等は、別途評定とすること。

(2) 舗装改築

| 評価項目 | | 配点 | 具体的な内容 |
|------|---------------|----|----------------------------|
| 緊急性 | 事故発生頻度 | 10 | 年間を通じ、不規則に事故がある。(1年以内) |
| | | 5 | 過去(3年以内)に事故の発生があった。 |
| | | 1 | 事故の発生はこれまで一度もない。 |
| | 現道路幅員 | 10 | 現道路幅員が非常に狭い。(3.0m未満) |
| | | 5 | 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 | 10 | 小・中学校の通学路である。 |
| | | 5 | 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。 |
| 必要性 | 路面改良の必要性 | 10 | 走行性・安全性及び居住環境の改善の必要性が高い。 |
| | | 5 | 走行に多少不便を感じる程度であり、大きな支障がない。 |
| | | 1 | 路面は安定しており、走行に支障がない。 |
| 効率性 | 通行頻度 | 10 | 【時間あたり通行車両数】が50台以上である。 |
| | | 5 | 【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 | 10 | 整備路線が国道や県道に接続する。 |
| | | 5 | 整備路線が市道に接続する。 |
| | | 1 | ネットワーク・アクセス性がない。 |
| | 利用宅地等 | 10 | 路線を活用している宅地等が5戸以上ある。 |
| | | 5 | 路線を活用している宅地等が3戸以上ある。 |
| | | 1 | 路線を活用している宅地等が3戸未満である。 |

表4-7 工種別評定(舗装改築)

(3) 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 | 10 | 年間を通じ、頻繁な接触事故などがある。(1年以内) |
| | | 5 | 過去(3年以内)に事故の発生があった。 |
| | | 1 | 事故の発生はこれまで一度もない。 |
| | 通学路指定 | 10 | 小・中学校の通学路である。 |
| | | 5 | 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。 |
| 歩道整備計画 | 10 | 歩道整備計画(平成19年度策定)に位置付けられている。 | |
| | 1 | 歩道計画に位置付けられていない。 | |
| 必要性 | 歩道の必要性 | 10 | 公共公益施設又は福祉施設などへのアクセスに利用され、歩車道分離により通行の安全を図る必要性が高い。 |
| | | 5 | 公共公益施設又は福祉施設などへのアクセスに利用されているが、一定の通行機能が確保されている。 |
| | | 1 | 一定の道路機能が確保されている。 すでに歩道が存在する。 |
| 効率性 | 整備コスト | 10 | 整備費用は少ない。(事業費1,000万円以下) |
| | | 5 | 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) |
| | 通行頻度 | 10 | 【1日あたり通行人数】が200人以上である。 |
| | | 5 | 【1日あたり通行人数】が100人以上である。 |
| | | 1 | 【1日あたり通行人数】が100人未満である。 |
| ネットワーク及びアクセス性 | 10 | 整備路線の両端が既存歩道に接続する。 | |
| | 5 | 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。 | |

表4-8 工種別評定(歩道築造)

(4) 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 | 7 | 過去(3年以内)に湛水、溢水があった。 |
| | | 3 | 過去(7年以内)に湛水、溢水があった。 |
| | | 1 | 過去7年以上湛水、溢水が起こっていない。 |
| | 現道路幅員 | 7 | 現道路幅員が非常に狭い。(3.0m未満) |
| | | 3 | 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。 |
| | 老朽度 | 7 | 骨材が浮いているなど老朽化が進んでいる。 |
| | | 3 | 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。 |
| | 危険度 | 7 | 既存側溝深さが60cm以上あり、かつ蓋がない。 |
| | | 3 | 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。又は蓋が設置されている。 |
| 破損度 | 7 | 既存側溝が破損しているため、排水されていない。側溝がない。 | |
| | 3 | 既存側溝が破損しているが、排水はされている。 | |
| | 1 | 既存側溝が破損しておらず、排水されている。 | |
| 必要性 | 公共下水道整備状況 | 7 | 公共下水道等污水整備が10年以上見込まれない。 |
| | | 3 | 公共下水道等污水整備が5年以上見込まれない。 |
| | | 1 | 公共下水道等污水整備が完了、又は5年以内に予定がある。 |
| | 機能性 | 7 | 側溝の流れが悪く、異臭・悪臭による環境悪化が著しい。 |
| | | 3 | 側溝の流れが良くないが、生活に影響を及ぼす恐れはない。 |
| | | 1 | 側溝の流れに支障は感じられない。 |
| | 占用状況 | 7 | 電柱などの障害物がない。 |
| | | 3 | 電柱などの障害物があるが、移設が容易である。又は、残しても施工上問題がない。 |
| | | 1 | 電柱などの障害物があるが、移設が困難。 |
| 効率性 | 整備コスト | 7 | 整備費用は少ない。(事業費500万円以下) |
| | | 3 | 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) |

| 評価項目 | | 配点 | 具体的な内容 |
|------|-------|----|--|
| 効率性 | 利用宅地等 | 7 | 【平地】 住宅地等の割合が60%以上ある。 【山間地】 土地利用している割合が60%以上ある。 |
| | | 3 | 【平地】 住宅地等の割合が30%以上60%未満である。 【山間地】 土地利用している割合が30%以上60%未満である。 |
| | | 1 | 【平地】 住宅地等の割合が30%未満である。 【山間地】 土地利用している割合が30%未満である。 |

表4-9 工種別評定(側溝改良)

(5) 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 | 10 | 年間を通じ、頻繁に事故が発生する。(1年以内) |
| | | 5 | 過去(3年以内)に事故の発生があった。 |
| | | 1 | 事故の発生がこれまで一度もない。 |
| | 通学路指定 | 10 | 小・中学校の通学路である。 |
| | | 5 | 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。 |
| | 地形的な危険度 | 10 | 急傾斜地、地滑り等で国・県の指定区域である。 |
| | | 5 | 上記指定区域ではないが、危険度は高い。 |
| | | 1 | 危険度は低い。 |
| 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高い |
| | | 5 | 走行や歩行に多少危険を感じるが、大きな支障はない。 |
| | | 1 | 走行や歩行に支障がない。 |
| | 周辺への影響 | 10 | 安全施設設置にあたり、付近等の生活に影響がない。 (照明による農地への影響、除雪の弊害、視距不明瞭など) |
| | | 5 | 安全施設設置にあたり、付近等の生活に影響が考えられる。 |
| | | 1 | 安全施設設置にあたり、付近等の生活への影響が大きい。 |
| 効率性 | 通行頻度 | 10 | 【時間あたり通行車両数】が50台以上である。 |
| | | 5 | 【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。 |
| | 整備コスト | 10 | 整備費用は少ない。(事業費300万円以下) |
| | | 5 | 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) |

表4-10 工種別評定(交通安全施設)

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 | 平成 23 年 | 月 | 日 | | | |
| | | | 番号 | | | |
| 基本事項 | 路線名 | 市道 | | 地区名 | | |
| | 地域分類 | 道路延長 | m | 現況幅員 | m | |
| | 政策・要望等 | | | | 新規・継続等 | |
| | 概算金額 | 千円 | 交通量 | 車両 | 台/時間 | 歩行者 |

| 評価項目 | 評価項目 | | 評価基準 | | | | 評価 | | |
|--------------|-------------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------|----|--|--|
| | 共通項目 | 道路整備方針 | (1) 重点路線 | 1 都市交通ネットワーク幹線(都市計画道路) (15) | 2 域内交通アクセス向上幹線(1、2級市道) (15) | 3 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」のための防災機能向上路線 (10) | 2 交通安全機能向上路線 (10) | 3 地域の生活向上路線 (7) | | | | |
| | | | (3) 連携路線 | 1 市が必要と認めた路線 (5) | (地域が元気になるための路線合) | | | | |
| | | | | 2 関連する事業と連携を図る路線 (5) | | | | | |
| 整備熟度 | | | 継続性 | 継続 (5) 継続休止 (3) 新規 (0) | | | | | |
| | | | 協力体制 用地確保 | 協力：用地確保90%以上、用地確保なし (5) | | | | | |
| | | | | 協力：用地確保70%以上、90%以上合意 (3) | | | | | |
| | | | 協力：用地確保70%未満、交渉中、困難又は時間を要す (0) | | | | | | |
| 施工難易 | | | 容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0) | | | | | | |
| 小計 | | | | | | 0 | | | |
| 共通項目 + 小計 | | | | | | | | | |
| 評価事項 | | 土地利用別 | 市街地(1.00) | 田園地域(1.05) | 中山間地域(1.10) | | | | |
| | | 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) | | | |
| | | 工種分類 | 道路築造 | 道路築造(50m以上バイパス)、道路拡幅(0.85) | | | | | |
| | | | | 道路築造(50m未満バイパス)(0.90) | | | | | |
| | 道路改良(隅切及び待避所新設)(0.97) | | | | | | | | |
| | 交差点改良 | | | 通常の交差点改良(0.93) | | | | | |
| | | | | 突角除去など小規模な改良(0.97) | | | | | |
| | 橋梁新設 | | (0.90) | | | | | | |
| | 道路維持 | | 舗装新設 | 舗装新設(新設系)(0.90) | | | | | |
| | | | 舗装打替(維持系)(0.95) | | | | | | |
| | | | 歩道築造 | (0.97) | | | | | |
| | | | 側溝改良 | (1.00) | | | | | |
| | | 交通安全施設 | (1.00) | | | | | | |
| | 工種別 | 道路築造 | | | | | | | |
| | 分野別項目 | 緊急性 | 事故発生頻度 | 年間不規則事故発生(7) 過去に事故発生(3) 事故なし(1) | | | | | |
| 視距確保 隅切改良 | | | 隅切りなし、又は見通しが全く見えない(7) | | | | | | |
| | | | 隅切り改良が必要、又は見通しが悪い(3) | | | | | | |
| | | | 隅切りが3m以上確保、又は視距が確保(1) | | | | | | |
| 現道路幅員 | | 3.0m未満(7) 4.0m未満(3) 4.0m以上(1) | | | | | | | |
| 迂回路の状況 | | 迂回路がない(7) 農道などの迂回路あり(3) 迂回路あり(1) | | | | | | | |
| 必要性 | | 路面改良必要性 | 需要に依っていない(7) 生活に支障なし(3) 概ね良好(1) | | | | | | |
| | | 排水改良必要性 | 改善の必要性高い(7) 改善の必要性低い(3) 必要性なし(1) | | | | | | |
| 効率性 | | 整備コスト | 1,000万円以下(7) 2,000万円未満(3) 2,000万円以上(1) | | | | | | |
| | | 通行頻度 | 50台以上(7) 30台以上(3) 30台未満(1) | | | | | | |
| | ネットワーク 及びアクセス性 | 整備箇所が国道や県道に接続(7) 整備箇所が市道に接続(3) | | | | | | | |
| | | ネットワーク・アクセス性なし(1) | | | | | | | |
| 利用宅地等 | 路線活用が5戸以上(7) 3戸以上(3) 3戸未満(1) | | | | | | | | |
| 分野別項目 | | | | | | 小計 | 0 | | |
| 評価合計 | + 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 | 舗装新設 | | |
| 評価日 | 平成 23 年 | 月 | 日 |
| | | 番号 | |
| 基本事項 | 路線名 | 市道 | 線 |
| | 地域分類 | 道路延長 | m |
| | 政策・要望等 | 現況幅員 | m |
| | 概算金額 | 千円 | 交通量 |
| | | 歩行者 | 人/日 |

| 評価項目 | | 評価基準 | | | | 評価 | |
|--------------|-----------------|---|--|-----------------|---|-------------|---|
| 共通項目 | 道路整備方針 | (1) 重点路線 | 1 都市交通ネットワーク幹線(都市計画道路) (15) | | | | |
| | | | 2 域内交通アクセス向上幹線(1、2級市道) (15) | | | | |
| | | | 3 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」のための防災機能向上路線 (10) | | | | | |
| | | 2 交通安全機能向上路線 (10) | | | | | |
| | | 3 地域の生活向上路線 (7) | | | | | |
| | (3) 連携路線 | 1 市が必要と認めた路線 (5) | | | | | |
| | | (地域が元気になるための路線含) | | | | | |
| | | 2 関連する事業と連携を図る路線 (5) | | | | | |
| | 整備熟度 | 継続性 | 継続 (5) 継続休止 (3) 新規 (0) | | | | |
| 協力体制 用地確保 | | 協力：用地確保90%以上、用地確保なし (5) 協力：用地確保70%以上、90%以上合意 (3) 協力：用地確保70%未満、交渉中、困難又は時間を要す (0) | | | | | |
| 施工難易 | | 容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0) | | | | | |
| 小計 | | | | | 0 | | |
| 共通項目 + 小計 | | | | | 0 | | |
| 評価事項 | 土地利用別 | 市街地(1.00) | | 田園地域(1.05) | | 中山間地域(1.10) | |
| | 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) | | | | | |
| | 工種分類 | 道路築造 | 道路築造(50m以上パイパス)、道路拡幅(0.85) | | | | |
| | | | 道路築造(50m未満パイパス)(0.90) | | | | |
| | | | 道路改良(隅切及び待避所新設)(0.97) | | | | |
| | | 交差点改良 | 通常の交差点改良(0.93) | | | | |
| | | | 突角除去など小規模な改良(0.97) | | | | |
| | | 橋梁新設 | (0.90) | | | | |
| | | 道路維持 | 舗装新設 | 舗装新設(新設系)(0.90) | | | |
| | 舗装打替(維持系)(0.95) | | | | | | |
| 歩道築造 | (0.97) | | | | | | |
| 側溝改良 | (1.00) | | | | | | |
| 交通安全施設 | (1.00) | | | | | | |
| 分野別項目 | 工種別 | 舗装新設 | | | | | |
| | 緊急性 | 事故発生頻度 | 年間不規則事故発生(10) 過去に事故発生(5) 事故なし(1) | | | | |
| | | 現道路幅員 | 3.0m未満(10) 4.0m未満(5) 4.0m以上(1) | | | | |
| | | 通学路指定 | 小・中とも指定(10) 小・中いずれか指定(5) 指定なし(1) | | | | |
| | 必要性 | 路面改良必要性 | 改善の必要性大(10) 大きな支障なし(5) 支障なし(1) | | | | |
| | | 通行頻度 | 50台以上(10) 30台以上(5) 30台未満(1) | | | | |
| | 効率性 | ネットワーク 及びアクセス性 | 整備箇所が国道や県道に接続(10) 整備箇所が市道に接続(5) ネットワーク・アクセス性なし(1) | | | | |
| | | 利用宅地等 | 路線活用が5戸以上(10) 3戸以上(5) 3戸未満(1) | | | | |
| | | 分野別項目 小計 | | | | | 0 |
| | 評価合計 | + 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 | 歩道築造 | | | | | |
| 評価日 | 平成 23 年 | 月 | 日 | | | |
| | | 番号 | | | | |
| 基本事項 | 路線名 | 市道 | | 地区名 | | |
| | 地域分類 | 道路延長 | m | 現況幅員 | m | |
| | 政策・要望等 | | | 新規・継続等 | | |
| | 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 | 道路整備方針 | (1) 重点路線 | 1 都市交通ネットワーク幹線(都市計画道路) (15) | | |
| | | | 2 域内交通アクセス向上幹線(1、2級市道) (15) | | |
| | | | 3 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」のための防災機能向上路線 (10) | | |
| | | | 2 交通安全機能向上路線 (10) | | |
| | | | 3 地域の生活向上路線 (7) | | |
| | | (3) 連携路線 | 1 市が必要と認めた路線 (5) | | |
| | | | (地域が元気になるための路線含) | | |
| | | | 2 関連する事業と連携を図る路線 (5) | | |
| | 整備熟度 | 継続性 | 継続 (5) 継続休止 (3) 新規 (0) | | |
| | | 協力体制 用地確保 | 協力：用地確保90%以上、用地確保なし (5) 協力：用地確保70%以上、90%以上合意 (3) 協力：用地確保70%未満、交渉中、困難又は時間を要す (0) | | |
| | | 施工難易 | 容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0) | | |
| | 小計 | | | | 0 |
| | 共通項目 + 小計 | | | | 0 |
| | 土地利用別 | 市街地(1.00) | 田園地域(1.05) | 中山間地域(1.10) | |
| 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) | |
| 工種分類 | 道路築造 | 道路築造(50m以上バイパス)、道路拡幅(0.85) | | | |
| | | 道路築造(50m未満バイパス)(0.90) | | | |
| | | 道路改良(隅切及び待避所新設)(0.97) | | | |
| | | 通常の交差点改良(0.93) 突角除去など小規模な改良(0.97) | | | |
| | 道路維持 | 橋梁新設 | (0.90) | | |
| | | 舗装新設 | 舗装新設(新設系)(0.90) | | |
| | | | 舗装打替(維持系)(0.95) | | |
| | | 歩道築造 | (0.97) | | |
| 側溝改良 | (1.00) | | | | |
| 交通安全施設 | (1.00) | | | | |
| 分野別項目 | 工種別 | 歩道築造 | | | |
| | 緊急性 | 事故発生頻度 | 年間不規則事故発生(10) 過去に事故発生(5) 事故なし(1) | | |
| | | 通学路指定 | 小・中とも指定(10) 小・中いずれか指定(5) 指定なし(1) | | |
| | | 歩道整備計画 | 計画に位置付けあり(10) 計画に位置付けなし(1) | | |
| | 必要性 | 歩道必要性 | 歩道の必要性大(10) 一定の通行が確保(5) 支障なし、歩道あり(1) | | |
| | | 整備コスト | 1,000万円以下(10) 2,000万円未満(5) 2,000万円以上(1) | | |
| | 効率性 | 通行頻度 | 200人以上(10) 100人以上(5) 100人未満(1) | | |
| | | ネットワーク及びアクセス性 | 整備箇所の両端が既存歩道に接続(10) 整備箇所の片側が既存歩道に接続(5) ネットワーク・アクセス性なし(1) | | |
| | | 分野別項目 小計 | | | |
| | 評価合計 | + 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 | 平成 23 年 | 月 | 日 |
| | | | 番号 |
| 基本事項 | 路線名 | 市道 | 線 |
| | 地域分類 | 道路延長 | m |
| | 政策・要望等 | 現況幅員 | m |
| | 概算金額 | 千円 | 交通量 |
| | | 台/時間 | 歩行者 |
| | | | 人/日 |

| 評価項目 | | 評価基準 | | | 評価 | |
|-----------------|----------------------------------|-------------------------|---|-----------------|-----------------|--------------|
| 共通項目 | 道路整備方針 | (1) 重点路線 | 1 都市交通ネットワーク幹線(都市計画道路) (15) 2 域内交通アクセス向上幹線(1、2級市道) (15) 3 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」のための防災機能向上路線 (10) 2 交通安全機能向上路線 (10) 3 地域の生活向上路線 (7) | | | |
| | | (3) 連携路線 | 1 市が必要と認めた路線 (5) (地域が元気になるための路線含) 2 関連する事業と連携を図る路線 (5) | | | |
| | 整備熟度 | 継続性 | 継続 (5) | 継続休止 (3) | 新規 (0) | |
| | | 協力体制 用地確保 | 協力：用地確保90%以上、用地確保なし (5) 協力：用地確保70%以上、90%以上合意 (3) 協力：用地確保70%未満、交渉中、困難又は時間を要す (0) | | | |
| | | 施工難易 | 容易 (5) | 条件付 (3) | 困難 (0) | |
| | | | | | 小計 | 0 |
| | | | | | 共通項目 + 小計 | 0 |
| | 評価事項 | 土地利用別 | 市街地(1.00) | 田園地域(1.05) | 中山間地域(1.10) | |
| | | 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) |
| 工種分類 | | 道路築造 | 道路築造(50m以上バイパス)、道路拡幅(0.85) | | | |
| | | | 道路築造(50m未満バイパス)(0.90) | | | |
| | | | 道路改良(隅切及び待避所新設)(0.97) | | | |
| | | 交差点改良 | 通常の交差点改良(0.93) | | | |
| | | | 突角除去など小規模な改良(0.97) | | | |
| | | 橋梁新設 | (0.90) | | | |
| | | 道路維持 | 舗装新設(新設系)(0.90) | | | |
| 舗装打替(維持系)(0.95) | | | | | | |
| 歩道築造 | (0.97) | | | | | |
| 側溝改良 | (1.00) | | | | | |
| 交通安全施設 | (1.00) | | | | | |
| 分野別項目 | 工種別 | 側溝改良 | | | | |
| | 緊急性 | 災害発生頻度 | 3年以内発生(7) 7年未満発生(3) 7年以上なし(1) | | | |
| | | 現道路幅員 | 3.0m未満(7) 4.0m未満(3) 4.0m以上(1) | | | |
| | | 老朽度 | 老朽化が進んでいる(7) 老朽化が始まっている(3) 老朽化していない(1) | | | |
| | | 危険度 | 深60cm以上、蓋なし(7) 深40cm以上、蓋なし(3) 深40cm以下、蓋あり(1) | | | |
| | | 破損度 | 機能不全(7) 排水確保(3) 問題なし(1) | | | |
| | 必要性 | 公共下水道整備状況 | 10年以上なし(7) 5年以上なし(3) 完了又は5年以内(1) | | | |
| | | 機能性 | 悪化著しい(7) 影響恐れなし(3) 流れに問題なし(1) | | | |
| | | 占用状況 | 障害物なし(7) 障害物あるが移設容易(3) 障害物あるが移設困難(1) | | | |
| | 効率性 | 整備コスト | 500万円以下(7) 1,000万円未満(3) 1,000万円以上(1) | | | |
| 利用宅地等 | | 利用度高(7) 利用度中(3) 利用度低(1) | | | | |
| | | | | 分野別項目 小計 | 0 | |
| 評価合計 | + 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 | 交通安全施設 | | | | | |
| 評価日 | 平成 23 年 | 月 | 日 | | | |
| | | 番号 | | | | |
| 基本事項 | 路線名 | 市道 | | 地区名 | | |
| | 地域分類 | 道路延長 | m | 現況幅員 | m | |
| | 政策・要望等 | | | | 新規・継続等 | |
| | 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 | 道路整備方針 | (1) 重点路線 | 1 都市交通ネットワーク幹線(都市計画道路) (15) | | | | | |
| | | | 2 域内交通アクセス向上幹線(1、2級市道) (15) | | | | | |
| | | | 3 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」のための防災機能向上路線 (10) | | | | | | |
| | | 2 交通安全機能向上路線 (10) | | | | | | |
| | | 3 地域の生活向上路線 (7) | | | | | | |
| | (3) 連携路線 | 1 市が必要と認めた路線 (5) | | | | | | |
| | | (地域が元気になるための路線含) | | | | | | |
| | | 2 関連する事業と連携を図る路線 (5) | | | | | | |
| | 整備熟度 | 継続性 | 継続 (5) | 継続休止 (3) | 新規 (0) | | | |
| 協力体制 用地確保 | | 協力：用地確保90%以上、用地確保なし (5) | | | | | | |
| 協力：用地確保70%以上、90%以上合意 (3) | | | | | | | | |
| 協力：用地確保70%未満、交渉中、困難又は時間を要す (0) | | | | | | | | |
| 施工難易 | 容易 (5) | 条件付 (3) | 困難 (0) | | | | | |
| 小計 | | | | | 0 | | | |
| 共通項目 + 小計 | | | | | 0 | | | |
| 評価事項 | 土地利用別 | 市街地(1.00) | 田園地域(1.05) | 中山間地域(1.10) | | | | |
| | 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) | | | |
| | 工種分類 | 道路築造 | 道路築造(50m以上バイパス)、道路拡幅(0.85) | | | | | |
| | | | 道路築造(50m未満バイパス)(0.90) | | | | | |
| | | | 道路改良(隅切及び待避所新設)(0.97) | | | | | |
| | | 交差点改良 | 通常の交差点改良(0.93) | | | | | |
| | | | 突角除去など小規模な改良(0.97) | | | | | |
| | | 橋梁新設 | (0.90) | | | | | |
| | | 道路維持 | 舗装新設 | 舗装新設(新設系)(0.90) | | | | |
| | | | | 舗装打替(維持系)(0.95) | | | | |
| 歩道築造 | | | (0.97) | | | | | |
| 側溝改良 | | | (1.00) | | | | | |
| 交通安全施設 | (1.00) | | | | | | | |
| 分野別項目 | 工種別 | 交通安全施設 | | | | | | |
| | 緊急性 | 事故発生頻度 | 年間不規則事故発生(10) 過去に事故発生(5) 事故なし(1) | | | | | |
| | | 通路路指定 | 小・中とも指定(10) 小・中いずれか指定(5) 指定なし(1) | | | | | |
| | | 地形的な危険度 | 指定区域(10) 危険度高い(5) 危険度低い(1) | | | | | |
| | 環境 | 交通安全施設の必要性 | 必要性大(10) 多少の危険性(5) 支障なし(1) | | | | | |
| | | 周辺への影響 | 付近の影響ない(10) 影響可能性あり(5) 影響大(1) | | | | | |
| | | 通行頻度 | 50台以上(10) 30台以上(5) 30台未満(2) | | | | | |
| | 効率性 | 事業コスト | 300万円以下(10) 500万円未満(5) 500万円以上(2) | | | | | |
| | | 分野別項目 小計 | | | | | 0 | |
| | 評価合計 | + 0 + (0.00 × 0.00 × 0.00 × 0) | | | | 0 | | |
| 特記事項等 | | | | | | | | |

道路整備路線

1 道路整備路線

「道路整備における優先基準」及び「道路整備評価基準」により、以下の路線を本計画にて整備を目指していきます。

なお、本計画では、平成 24～26 年度までに整備を予定する路線を明確にすることを目的としていますが、財政状況や社会情勢、そして事業規模や進捗により、予定期間内での完了が困難な路線もあります。

また、平成 27～31 年度までに新たに事業着手する路線については、平成 26 年度の第二期計画策定時に今後の要望路線も含めて評価を行い公表します。

平成 24～26 年度までに整備を予定する路線 【Aランク】 【別表 1】

- ・「事務事業総ざらい」における評価結果に基づき、「継続」「一部廃止」「見直し」とされた路線
- ・すでに事業を実施している路線

平成 27～31 年度までに整備を予定する路線 【Bランク】 【別表 2】

- ・「事務事業総ざらい」における評価結果に基づき、「継続」「一部廃止」「見直し」とされた路線又は「すでに事業を実施している路線」で、平成 26 年度までに完了又は着手できない路線

【 別表 1 】

平成24～26年度までに整備を予定する路線

【Aランク】

実施年度はあくまでも予定であり、変動が生じます。

| 順位 | 評価点 | 路線名 | 施行箇所 | | 工種 | 事業概要 | 全体事業費 (千円) |
|----|-----|------------|------|-------------|-------|------------|---------------|
| | | | 自治区 | 地名 | | | |
| 1 | 76 | 北川線 | 頸城区 | 百間町～松橋 | 舗装改築 | L=1,500m | 94,752 |
| 2 | 70 | 松崎安塚上方線 | 安塚区 | 安塚、上方 | 歩道築造 | L=792m | 100,465 |
| 3 | 67 | 市之町1号線ほか | 直江津区 | 市之町 | 道路築造 | 待避所設置 | 6,200 |
| 4 | 63 | 上昭和町3号線 | 金谷区 | 上昭和町 | 側溝改良 | L=270m | 12,100 |
| 5 | 59 | 東城町三丁目幹線ほか | 高田区 | 東城町3 | 側溝改良 | L=280m | 11,900 |
| 5 | 59 | 米山線 | 吉川区 | 吉井、米山、山中、稲古 | 道路築造 | L=4,200m | 316,294 |
| 5 | 59 | 島倉神田本郷線 | 三和区 | 神田、沖柳、本郷 | 歩道築造 | L=900m | 122,483 |
| 8 | 58 | 港町一丁目4号線ほか | 直江津区 | 港町1 | 側溝改良 | L=1,650m | 57,750 |
| 8 | 58 | 菅沼朴ノ木高尾線 | 安塚区 | 朴の木 | 道路築造 | 法面改良L=200m | 33,600 |
| 8 | 58 | 大賀線 | 吉川区 | 大賀 | 舗装改築 | L=1,949m | 30,000 |
| 8 | 58 | 御殿山若竹寮線 | 金谷区 | 御殿山町 | 道路築造 | L=310m | 56,284 |
| 12 | 57 | 大原和田線 | 安塚区 | 大原 | 橋梁新設 | L=170m | 186,486 |
| 12 | 57 | 高寺馬正面線 | 柿崎区 | 川井 | 道路築造 | L=180m | 10,000 |
| 14 | 56 | 鴨島団地環状線ほか | 新道区 | 鴨島1 | 側溝改良 | L=1,898m | 66,430 |
| 14 | 56 | 川西北部線 | 牧区 | 東松ノ木 | 道路築造 | L=630m | 151,700 |
| 14 | 56 | 下米岡線 | 頸城区 | 下米岡 | 側溝改良 | L=600m | 21,000 |
| 17 | 55 | 田井線 | 板倉区 | 田井～高野 | 歩道築造 | L=500m | 99,900 |
| 17 | 55 | 堂山線 | 板倉区 | 久々野 | 道路築造 | L=260m | 54,800 |
| 17 | 55 | 板倉中央線 | 板倉区 | 針～山部 | 歩道築造 | L=1,230m | 225,926 |
| 20 | 54 | 寺町下箱井線 | 和田区 | 下箱井 | 交差点改良 | N=1箇所 | 4,500 |
| 20 | 54 | 島田村中1号線 | 頸城区 | 島田 | 側溝改良 | L=100m | 3,600 |
| 20 | 54 | 長塚稲増線 | 板倉区 | 上長嶺～戸狩 | 歩道築造 | L=913m | 223,752 |
| 23 | 53 | (都)高土町東城町線 | 高田区 | 東城町2ほか | 道路築造 | L=608m | 265,594 |
| 23 | 53 | 京田儀明線 | 金谷区 | 向橋 | 道路築造 | L=630m | 45,090 |
| 23 | 53 | 土橋飯線 | 春日区 | 土橋 | 道路築造 | L=250m | 52,957 |
| 23 | 53 | 関根南中島線 | 板倉区 | 南中島 | 交差点改良 | N=1箇所 | 3,200 |
| 27 | 52 | 上昭和町滝寺線 | 金谷区 | 上昭和町 | 側溝改良 | L=470m | 15,546 |
| 27 | 52 | 川北線 | 浦川原区 | 飯室 | 側溝改良 | L=398m | 20,472 |
| 27 | 52 | 下吉南団地内 | 頸城区 | 下吉 | 側溝改良 | L=2,350m | 103,672 |
| 27 | 52 | 古戦場線 | 吉川区 | 稲古 | 道路築造 | L=750m | 30,000 |
| 31 | 51 | 本郷和田線 | 安塚区 | 本郷、和田 | 側溝改良 | L=300m | 15,000 |
| 31 | 51 | 越柳線 | 三和区 | 本郷 | 歩道築造 | L=180m | 10,550 |
| 34 | 50 | 柳島棚田線 | 牧区 | 柳島、東松ノ木 | 橋梁新設 | L=220m | 310,400 |
| 34 | 50 | 仲町線ほか | 高田区 | 仲町2～4 | 側溝改良 | L=6,600m | 264,500 |
| 36 | 49 | 下池田上池田線 | 浦川原区 | 顕聖寺 | 道路築造 | L=50m | 5,500 |
| 36 | 49 | 高寺馬正面線 | 柿崎区 | 川井 | 橋梁新設 | L=67m | 20,000 |

| 順位 | 評価点 | 路線名 | 施行箇所 | | 工種 | 事業概要 | 全体事業費 (千円) |
|----|-----|---------------------------|--------|---------------|-------|-----------|---------------|
| | | | 自治区 | 地名 | | | |
| 36 | 49 | 三ツ屋浜村中線 | 柿崎区 | 三ツ屋浜 | 側溝改良 | L=190m | 74,000 |
| 39 | 48 | (都)東城町脇野田線 | 和田区 | 大和1ほか | 道路築造 | L=1,140m | 780,505 |
| 39 | 48 | 東中学校線 | 有田区 | 安江 | 歩道築造 | L=283m | 19,500 |
| 39 | 48 | 藤ノ木線 | 柿崎区 | 柿崎6区 | 側溝改良 | L=360m | 12,085 |
| 39 | 48 | 大谷内千原線 | 頸城区 | 青野 | 交差点改良 | N=1箇所 | 20,000 |
| 39 | 48 | 稲場大賀線 | 吉川区 | 稲古 | 道路築造 | L=200m | 11,500 |
| 39 | 48 | 熊川仲田線 | 板倉区 | 熊川 | 道路築造 | L=120m | 35,400 |
| 39 | 48 | 針東町線 | 板倉区 | 針 | 交差点改良 | N=1箇所 | 6,200 |
| 46 | 47 | 大和二丁目5号線 | 和田区 | 大和2 | 道路築造 | L=320m | 145,723 |
| 46 | 47 | 大和上中田線 | 和田区 | 大和2ほか | 道路築造 | L=1,120m | 436,377 |
| 46 | 47 | 新光町三丁目5号線 | 直江津区 | 新光町3 | 道路築造 | L=146m | 25,600 |
| 46 | 47 | 役場古町線 | 安塚区 | 安塚 | 歩道築造 | L=300m | 31,200 |
| 46 | 47 | 山谷2号線 | 柿崎区 | 山谷 | 道路築造 | L=150m | 16,000 |
| 46 | 47 | 山寺線 | 板倉区 | 久々野、猿供養寺 | 橋梁新設 | L=12m | 26,200 |
| 46 | 47 | 多能池線 | 三和区 | 大(東) | 側溝改良 | L=1,700m | 75,462 |
| 53 | 46 | 安江団地7号線ほか | 有田区 | 安江2 | 側溝改良 | L=1,984m | 69,440 |
| 53 | 46 | 上五貫野下五貫野線 | 保倉区 | 上五貫野 | 道路築造 | L=650m | 71,800 |
| 53 | 46 | 三ツ屋浜村中2号線ほか | 柿崎区 | 三ツ屋浜 | 舗装改築 | L=150m | 5,000 |
| 53 | 46 | 大瀧21号線ほか | 大瀧区 | 渋柿浜 | 道路築造 | L=400m | 39,553 |
| 53 | 46 | 石谷村中線 | 吉川区 | 石谷 | 道路築造 | L=220m | 5,000 |
| 53 | 46 | 東田中下中条線 | 吉川区 | 河沢、天林寺、川崎、小田代 | 道路築造 | L=2,200m | 54,489 |
| 60 | 45 | 大和二丁目3号線 | 和田区 | 大和2 | 道路築造 | L=210m | 204,137 |
| 60 | 45 | 裏浜線 | 柿崎区 | 柿崎3区、4区 | 橋梁新設 | L=150m | 265,166 |
| 62 | 43 | 西砂原線 | 柿崎区 | 三ツ屋浜 | 道路築造 | L=310m | 35,000 |
| 62 | 43 | 上三分一2号線 | 頸城区 | 上三分一 | 道路築造 | L=60m | 21,500 |
| 64 | 42 | 大久保1号線 | 柿崎区 | 柿崎7区 | 舗装改築 | L=101m | 7,000 |
| 64 | 42 | 柳ヶ崎直海浜線 | 柿崎区 | 下条 | 道路築造 | L=460m | 23,700 |
| 64 | 42 | 赤沢線 | 吉川区 | 赤沢 | 道路築造 | L=200m | 5,000 |
| 64 | 42 | 今保北代線 | 三和区 | 岡田ほか | 歩道築造 | L=1,360m | 56,000 |
| 68 | 41 | (都)新幹線駅環状線 (新幹線西区画1号線) | 和田区 | 大和1 | 道路築造 | L=110m | 114,400 |
| 69 | 40 | 有間川橋国道線 | 谷浜・桑取区 | 有間川 | 橋梁新設 | L=60m | 200,000 |
| 69 | 40 | 家ノ下線 | 浦川原区 | 山印内 | 道路築造 | L=30m | 8,000 |
| 69 | 40 | 川南線 | 浦川原区 | 山本 | 道路築造 | L=300m | 20,239 |
| 69 | 40 | 下沢田西沖線 | 板倉区 | 沢田 | 道路築造 | 部分拡幅L=40m | 5,000 |
| 73 | 39 | 下新田2号線 | 和田区 | 下新田 | 道路築造 | L=40m | 7,300 |
| 73 | 39 | 岡線 | 大島区 | 岡 | 橋梁新設 | L=35m | 171,597 |
| 73 | 39 | 坂田村中線 | 柿崎区 | 坂田新田 | 舗装改築 | L=173m | 6,000 |
| 73 | 39 | 姥谷内村中線 | 頸城区 | 姥谷内 | 舗装改築 | L=230m | 15,000 |
| 73 | 39 | 上中島新田下田屋線 | 板倉区 | 下田屋 | 舗装改築 | L=340m | 8,800 |

| 順位 | 評価点 | 路線名 | 施行箇所 | | 工種 | 事業概要 | 全体事業費 (千円) |
|----|-----|---------|------|-----|------|--------|---------------|
| | | | 自治区 | 地名 | | | |
| 73 | 39 | 板倉中央線 | 板倉区 | 米増 | 道路築造 | L=550m | 39,000 |
| 73 | 39 | 米子南線 | 三和区 | 米子 | 舗装改築 | L=88m | 3,900 |
| 73 | 39 | 神田南新田西線 | 三和区 | 神田 | 舗装改築 | L=107m | 4,700 |
| 73 | 39 | 神田東坪線 | 三和区 | 神田 | 舗装改築 | L=121m | 4,300 |
| 82 | 38 | 上下浜仲山線 | 柿崎区 | 上下浜 | 舗装改築 | L=133m | 4,000 |
| 82 | 38 | 野岡木線 | 三和区 | 野 | 歩道築造 | L=47m | 10,000 |
| 84 | 37 | 下関田別所線 | 板倉区 | 下筒方 | 道路築造 | 待避所設置 | 7,900 |
| 85 | 36 | 舟津北線 | 頸城区 | 舟津 | 道路築造 | L=170m | 32,630 |
| 86 | 35 | 居村線 | 三和区 | 岡田 | 歩道築造 | L=250m | 7,000 |

道路整備の成果目標

1 道路整備における成果目標

本計画における道路整備にあたっては、以下の目標を掲げて整備していきます。

| 指 標 | 単 位 | 定 義 | 従前値 | 基準 年度 | 目標値 | 目標 年度 | 将来 目標値 | 目標 年度 |
|-------|-----|---|-------|----------|-------|----------|-----------|----------|
| | | | | | | | | |
| 市民満足度 | % | 上越市市民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) | 48.5 | H22 | 50.0 | H26 | 51.5 | H31 |
| 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 | 69.3 | | 70.0 | | 71.0 | |
| 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 | 264.5 | | 266.5 | | 268.5 | |

注)

- 1 目標値については、本整備計画終了時の目標とします。
- 2 将来目標値については、次期整備計画を見据えた目標値とします。
- 3 目標値及び将来目標値については、本計画策定時における目標であるため、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。

計画の実現に向けて

1 計画の実現に向けて

今後の道路整備は、投資の余力に限られる中で、財源を有効かつ効率よく活用していくことが重要となってきます。

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に検証しながら、道路整備の視点並びに基本方針に基づいた執行をし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、道路事業全体を見据えたP D C Aサイクルを基本とした進行管理を確実にいき、常に事業量、事業費などを把握していかなければならないと考えます。

2 時代に即した計画の見直し

本計画は、平成 24～26 年度までの第一期の施工（完了または着手）を基本としています。しかし、第一期が 3 ヶ年と短期であることから、平成 27 年度以降における次期 5 ヶ年を見据えて策定しています。

そのため、本計画の定期的な進捗管理を行う必要があります。

しかし、少子高齢化の進行や人口減少時代の到来、価値観の多様化など社会情勢は刻々と変化しています。

したがって、計画の見直しについては、原則として次期計画策定時に行うこととしますが、当市の財政状況などに変更が生じ場合、計画期間中に見直しが必要となることも考えられます。

3 計画実施における課題

本計画の実施並びに今後の道路整備を行っていく上で、様々な課題が挙げられます。現段階における課題を次に掲げ、継続して検討をしていかなければならないと考えます。

(1) 計画的な補修と今後の市道整備のあり方

長年における市道整備により、市が管理している道路は、平成 23 年 3 月 31 日現在で、約 5,790 路線、延長約 2,860km となり、さらに毎年度増加が見込まれます。

これらの路線においては、老朽化などによる痛みが多く目立ってきており、市民の安全・安心な通行を守るため、限られた財源の中で、計画的な維持修繕を行っていくことが課題として挙げられます。

そのような中、今後の市道整備として、新たな道路整備や既存道路の補修を地域が行っていくことなど「新たな公共」を検討し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

当市における道路整備は、一般財源や起債、国からの交付金などにより事業を展開しています。

このうち、国からの交付金事業については、新潟県が策定した「社会資本総合整備計画」に包括された中で、事業実施をしています。

この「社会資本整備総合交付金」は、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ます。

したがって、当市の課題解決にあたり、自由度をさらに高めるため、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努めることが必要であると考えます。

また、「多様な事業手法」として、道路整備だけでなく、全市的な視点としての「社会資本総合整備計画」を策定することにより、効果促進事業として多角的に道路整備以外の分野も取り込んでいくことが重要であると考えます。

参考資料

- 1 上越市の道路状況（平成 23 年 3 月 31 日現在）
- 2 国道、県道、高速道路の状況（平成 22 年 4 月 1 日現在）
- 3 上越市道路事業 予算の推移
- 4 国費、地方費、財投等の推移

1 上越市道路状況

平成23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 | 合併前の 上越市 | 総合計 |
|----------------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|--------------|-------------|--------------|
| 路 線 数 | 257路線 | 170路線 | 126路線 | 112路線 | 182路線 | 519路線 | 365路線 | 181路線 | 187路線 | 245路線 | 235路線 | 285路線 | 159路線 | 3,023路線 | 2,771路線 | 5,794路線 |
| ・ 1級市道 | 15路線 | 10路線 | 7路線 | 24路線 | 12路線 | 10路線 | 13路線 | 10路線 | 14路線 | 12路線 | 14路線 | 13路線 | 8路線 | 162路線 | 66路線 | 228路線 |
| ・ 2級市道 | 19路線 | 8路線 | 5路線 | 20路線 | 16路線 | 20路線 | 11路線 | 16路線 | 38路線 | 15路線 | 13路線 | 18路線 | 10路線 | 209路線 | 55路線 | 264路線 |
| ・ その他 | 223路線 | 152路線 | 114路線 | 68路線 | 154路線 | 489路線 | 341路線 | 155路線 | 135路線 | 218路線 | 208路線 | 254路線 | 141路線 | 2,652路線 | 2,650路線 | 5,302路線 |
| 延長別内訳 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ・ 総 延 長 + + | 203,607.5m | 134,251.5m | 94,762.1m | 137,134.5m | 178,855.5m | 151,683.3m | 179,674.7m | 150,815.3m | 101,524.6m | 209,864.7m | 156,845.6m | 131,662.6m | 83,581.3m | 1,914,263.2m | 952,830.5m | 2,867,093.7m |
| ・ 実 延 長 | 191,624.6m | 132,034.9m | 93,762.2m | 133,767.7m | 175,361.3m | 150,143.1m | 176,610.1m | 149,585.9m | 100,180.3m | 200,184.5m | 154,207.0m | 128,720.0m | 81,912.1m | 1,868,093.7m | 929,209.5m | 2,797,303.2m |
| ・ 重用延長 | 11,982.9m | 2,214.7m | 999.9m | 3,366.8m | 3,018.1m | 1,540.2m | 3,016.4m | 1,229.4m | 1,344.3m | 9,666.1m | 2,638.6m | 2,942.6m | 1,669.2m | 45,629.2m | 18,751.0m | 64,380.2m |
| ・ 未供用延長 | 0.0m | 1.9m | 0.0m | 0.0m | 476.1m | 0.0m | 48.2m | 0.0m | 0.0m | 14.1m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 540.3m | 4,870.0m | 5,410.3m |
| 実延長の内訳 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 規格改良済延長 | 92,796.7m | 79,246.5m | 45,588.2m | 75,716.7m | 144,510.4m | 106,190.7m | 150,988.7m | 86,987.5m | 57,002.8m | 156,570.3m | 88,769.7m | 110,141.2m | 35,752.3m | 1,230,261.7m | 709,589.0m | 1,939,850.7m |
| ・ 19.5m以上 | 7.3m | 14.8m | 0.0m | 28.5m | 10.0m | 0.0m | 266.7m | 4.0m | 39.4m | 35.1m | 27.5m | 62.2m | 0.0m | 495.5m | 1,177.6m | 1,673.1m |
| ・ 13.0m以上 | 80.6m | 46.5m | 114.3m | 118.1m | 190.2m | 80.2m | 1,182.9m | 218.1m | 73.9m | 426.6m | 205.8m | 164.5m | 90.9m | 2,992.6m | 5,010.5m | 8,003.1m |
| ・ 5.5m以上 | 27,651.7m | 17,510.4m | 18,973.5m | 25,559.8m | 53,496.6m | 25,041.3m | 57,181.8m | 31,989.0m | 18,730.2m | 58,075.9m | 33,867.8m | 43,137.3m | 7,998.9m | 419,214.2m | 386,460.0m | 805,674.2m |
| ・ 5.5m以下 | 65,057.1m | 61,674.8m | 26,500.4m | 50,010.3m | 90,813.6m | 81,069.2m | 92,357.3m | 54,776.4m | 38,159.3m | 98,032.7m | 54,668.6m | 66,777.2m | 27,662.5m | 807,559.4m | 316,940.9m | 1,124,500.3m |
| 未改良延長 | 98,827.9m | 52,788.4m | 48,174.0m | 58,051.0m | 30,850.9m | 43,952.4m | 25,621.4m | 62,598.4m | 43,177.5m | 43,614.2m | 65,437.3m | 18,578.8m | 46,159.8m | 637,832.0m | 219,620.5m | 857,452.5m |
| ・ 5.5m以上 | 125.3m | 39.7m | 1,104.3m | 205.2m | 0.0m | 25.7m | 41.4m | 178.1m | 22.7m | 17.3m | 74.2m | 0.0m | 0.0m | 1,833.8m | 1,912.2m | 3,746.1m |
| ・ 3.5m以上 | 8,428.9m | 3,110.9m | 10,532.3m | 5,725.0m | 382.5m | 1,544.7m | 3,040.0m | 6,575.4m | 2,034.3m | 5,495.9m | 3,088.5m | 505.1m | 268.9m | 50,732.4m | 24,593.3m | 75,325.7m |
| ・ 3.5m以下 | 90,273.7m | 49,637.8m | 36,537.4m | 52,120.8m | 30,468.4m | 42,382.0m | 22,540.0m | 55,844.9m | 41,120.5m | 38,101.0m | 62,274.6m | 18,073.7m | 45,890.9m | 585,285.7m | 193,115.0m | 778,380.7m |
| うち自動車交通不能 | 6,852.7m | 10,212.9m | 1,112.7m | 2,448.0m | 3,504.6m | 9,976.5m | 2,901.7m | 5,720.3m | 7,912.1m | 2,120.3m | 2,860.0m | 960.7m | 9,071.2m | 65,653.7m | 15,468.7m | 81,122.4m |
| 種類別内訳 | 191,624.6m | 132,034.9m | 93,762.2m | 133,767.7m | 175,361.3m | 150,143.1m | 176,610.1m | 149,585.9m | 100,180.3m | 200,184.5m | 154,207.0m | 128,720.0m | 81,912.1m | 1,868,093.7m | 929,209.5m | 2,797,303.2m |
| ・ 道路延長 | 190,943.0m | 131,155.1m | 93,265.1m | 133,306.5m | 173,853.1m | 149,370.8m | 176,178.4m | 148,776.3m | 99,689.7m | 199,137.2m | 153,576.0m | 128,390.3m | 80,976.7m | 1,858,618.2m | 924,145.2m | 2,782,763.4m |
| ・ 橋 梁 | 681.6m | 807.8m | 497.1m | 461.2m | 1,508.2m | 772.3m | 431.7m | 809.6m | 490.6m | 1,047.3m | 631.0m | 329.7m | 935.4m | 9,403.5m | 5,064.3m | 14,467.8m |
| ・ トンネル | 0.0m | 72.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 72.0m | 0.0m | 72.0m |
| 路面別内訳 | 191,624.6m | 132,034.9m | 93,762.2m | 133,767.7m | 175,361.3m | 150,143.1m | 176,610.1m | 149,585.9m | 100,180.3m | 200,184.5m | 154,207.0m | 128,720.0m | 81,912.1m | 1,868,093.7m | 929,209.5m | 2,797,303.2m |
| ・ 砂 利 道 | 46,176.3m | 51,573.7m | 30,919.7m | 25,137.3m | 21,421.4m | 57,187.6m | 46,216.7m | 31,585.3m | 37,590.3m | 54,156.1m | 40,039.9m | 16,386.5m | 15,174.4m | 473,565.2m | 77,708.9m | 551,274.1m |
| ・ せつ 舗装 | 38,057.7m | 1,726.1m | 6,393.6m | 9,775.7m | 4,641.7m | 791.8m | 1,685.3m | 14,318.4m | 5,196.2m | 18,225.6m | 10,777.0m | 418.7m | 11,931.5m | 123,939.3m | 14,524.9m | 138,464.2m |
| ・ アスファルト舗装(高級) | 9,763.3m | 169.7m | 0.0m | 15,212.8m | 4,411.9m | 2,160.6m | 1,139.8m | 14.9m | 7,678.9m | 2,030.7m | 0.0m | 0.0m | 0.0m | 42,582.6m | 32,040.3m | 74,622.9m |
| ・ アスファルト舗装(簡易) | 97,627.3m | 78,565.4m | 56,448.9m | 83,641.9m | 144,886.3m | 90,003.1m | 127,568.3m | 103,667.3m | 49,714.9m | 125,772.1m | 103,390.1m | 111,914.8m | 54,806.2m | 1,228,006.6m | 804,935.4m | 2,032,942.0m |
| 歩道延長 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ・ のべ延長 | 8,942.7m | 2,328.1m | 217.8m | 1,136.4m | 6,463.4m | 13,095.1m | 27,384.7m | 7,292.7m | 3,568.3m | 5,423.0m | 8,119.4m | 10,697.1m | 1,631.1m | 96,299.8m | 168,204.0m | 264,503.8m |
| ・ 中心延長 | 8,802.0m | 1,915.0m | 181.9m | 1,152.0m | 5,551.6m | 10,290.7m | 23,095.7m | 6,347.7m | 3,437.6m | 4,117.4m | 6,374.5m | 9,270.0m | 1,627.3m | 82,163.4m | 117,693.6m | 199,857.0m |
| 改 良 率 | 48.4% | 60.0% | 48.6% | 56.6% | 82.4% | 70.7% | 85.5% | 58.2% | 56.9% | 78.2% | 57.6% | 85.6% | 43.6% | 65.9% | 76.4% | 69.3% |
| 舗 装 率 | 75.9% | 60.9% | 67.0% | 81.2% | 87.8% | 61.9% | 73.8% | 78.9% | 62.5% | 72.9% | 74.0% | 87.3% | 81.5% | 74.6% | 91.6% | 80.3% |
| 整 備 比 率 | 0.698 | 0.865 | 0.701 | 0.816 | 1.188 | 1.02 | 1.233 | 0.839 | 0.821 | 1.128 | 0.83 | 1.234 | 0.629 | 1.101 | 1 | 1 |

2 国道、県道、高速道路の状況

(平成22年4月1日現在)

| 種別 \ 区分 | 実延長 (m) | 改良済延長 (m) | 舗装済延長 (m) |
|-----------|------------|--------------|--------------|
| 国道 | 155,663 | 134,126 | 155,567 |
| 8号 | 41,029 | 41,029 | 41,029 |
| 18号 | 18,764 | 18,764 | 18,764 |
| 253号(県管理) | 27,685 | 27,685 | 27,685 |
| 350号(県管理) | 2,186 | 2,186 | 2,186 |
| 403号(県管理) | 31,979 | 18,803 | 31,883 |
| 405号(県管理) | 34,020 | 25,659 | 34,020 |
| 県道 | 529,090 | 384,508 | 523,336 |
| 主要地方道 | 216,065 | 174,930 | 215,633 |
| 一般県道 | 313,025 | 209,578 | 307,703 |
| 高速道路 | 56,300 | 56,300 | 56,300 |
| 北陸自動車道 | 41,600 | 41,600 | 41,600 |
| 上信越自動車道 | 14,700 | 14,700 | 14,700 |

資料 国土交通省北陸地方整備局 高田河川国道事務所 道路管理第一課
上越地域振興局 地域整備部 計画調整課
東日本高速道路株式会社新潟支社上越管理事務所

(注)北陸自動車道、上信越自動車道とも行政区間(通過延長)

3 市道路事業費 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 |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 道路改良関係 | | | | | | | |
| 市単独道路新設改良事業 | 1,279,231 | 999,932 | 782,620 | 668,869 | 388,197 | 329,998 | 272,957 |
| 地方道路交付金事業 | 601,784 | 274,350 | 82,390 | 139,100 | 170,223 | 0 | 0 |
| 地域活力基盤創造交付金事業 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 207,240 | 200,058 |
| 地方特定道路整備事業 | 213,720 | 33,000 | 0 | 5,030 | 0 | 0 | 0 |
| まちづくり交付金道路事業 | 26,547 | 97,434 | 110,500 | 118,130 | 129,717 | 205,890 | 213,645 |
| 防衛施設周辺民生安定施設整備事業補助事業 | 21,088 | 67,169 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 道整備交付金事業 | 0 | 455,837 | 515,320 | 408,360 | 312,168 | 0 | 0 |
| 交通安全施設等整備事業費補助事業 | 25,550 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 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 |
| 地方特定橋梁整備事業 | 90,765 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 小計 | 2,384,195 | 1,974,216 | 1,503,619 | 1,369,989 | 1,040,605 | 785,028 | 750,632 |
| 前年度比率 | - | 82.8% | 76.2% | 91.1% | 76.0% | 75.4% | 95.6% |
| H17年度比率 | - | 82.8% | 63.1% | 57.5% | 43.6% | 32.9% | 31.5% |
| 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 |
| 橋梁維持費 | 66,676 | 70,509 | 41,000 | 76,531 | 30,000 | 31,580 | 52,872 |
| 小計 | 585,817 | 615,810 | 557,061 | 454,113 | 412,505 | 488,710 | 545,583 |
| 前年度比率 | - | 105.1% | 90.5% | 81.5% | 90.8% | 118.5% | 111.6% |
| H17年度比率 | - | 105.1% | 95.1% | 77.5% | 70.4% | 83.4% | 93.1% |
| 除雪関係 | | | | | | | |
| 除雪費 | 1,390,083 | 1,771,329 | 1,628,859 | 1,513,381 | 1,388,260 | 1,704,180 | 1,714,254 |
| 前年度比率 | - | 127.4% | 92.0% | 92.9% | 91.7% | 122.8% | 100.6% |
| H17年度比率 | - | 127.4% | 117.2% | 108.9% | 99.9% | 122.6% | 123.3% |
| 合計 | 4,360,095 | 4,361,355 | 3,689,539 | 3,337,483 | 2,841,370 | 2,977,918 | 3,010,469 |
| 前年度比率 | - | 100.0% | 84.6% | 90.5% | 85.1% | 104.8% | 101.1% |
| H17年度比率 | - | 100.0% | 84.6% | 76.5% | 65.2% | 68.3% | 69.0% |

【 参 考 】

| 全体に占める割合 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 道路整備関係 | 54.7% | 45.3% | 40.8% | 41.0% | 36.6% | 26.4% | 24.9% |
| 道路維持関係 | 13.4% | 14.1% | 15.1% | 13.6% | 14.5% | 16.4% | 18.1% |
| 除雪関係 | 31.9% | 40.6% | 44.1% | 45.3% | 48.9% | 57.2% | 56.9% |

4 国費、地方費、財投等の推移 (国土交通省道路局HPより)

| 年度 | 国費 | | 地方費 | | 財投等 | | 計 | | 構成比 | | |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|-----|-----|-----|
| | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 金額 | 伸率 | 国費 | 地方費 | 財投等 |
| | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | 億円 | % | % | % | % |
| 昭和29 | 221 | | 369 | | 21 | | 611 | | 36 | 60 | 3 |
| 30 | 261 | 18.1 | 343 | △ 7.0 | 19 | △ 9.5 | 623 | 2.0 | 42 | 55 | 3 |
| 31 | 340 | 30.3 | 387 | 12.8 | 18 | △ 5.3 | 745 | 19.6 | 46 | 52 | 2 |
| 32 | 542 | 59.4 | 511 | 32.0 | 55 | 205.6 | 1,108 | 48.7 | 49 | 46 | 5 |
| 33 | 636 | 17.3 | 682 | 33.5 | 63 | 14.5 | 1,381 | 24.6 | 46 | 49 | 5 |
| 34 | 891 | 40.1 | 770 | 12.9 | 98 | 55.6 | 1,759 | 27.4 | 51 | 44 | 6 |
| 35 | 992 | 11.3 | 928 | 20.5 | 192 | 95.9 | 2,113 | 20.1 | 47 | 44 | 9 |
| 36 | 1,503 | 51.5 | 1,317 | 41.9 | 342 | 78.1 | 3,162 | 49.6 | 48 | 42 | 11 |
| 37 | 1,884 | 25.3 | 1,655 | 25.7 | 586 | 71.3 | 4,125 | 30.5 | 46 | 40 | 14 |
| 38 | 2,290 | 21.5 | 2,067 | 24.9 | 878 | 49.8 | 5,235 | 26.9 | 44 | 39 | 17 |
| 39 | 2,772 | 21.0 | 2,440 | 18.0 | 1,007 | 14.7 | 6,219 | 18.8 | 45 | 39 | 16 |
| 40 | 3,074 | 10.9 | 2,751 | 12.7 | 1,165 | 15.7 | 6,991 | 12.4 | 44 | 39 | 17 |
| 41 | 3,644 | 18.5 | 3,358 | 22.1 | 1,685 | 44.6 | 8,686 | 24.2 | 42 | 39 | 19 |
| 42 | 4,218 | 15.8 | 3,922 | 16.8 | 2,023 | 20.1 | 10,163 | 17.0 | 42 | 39 | 20 |
| 43 | 4,401 | 4.3 | 4,733 | 20.7 | 2,162 | 6.9 | 11,296 | 11.1 | 39 | 42 | 19 |
| 44 | 5,024 | 14.2 | 5,841 | 23.4 | 2,294 | 6.1 | 13,159 | 16.5 | 38 | 44 | 17 |
| 45 | 5,901 | 17.5 | 7,496 | 28.3 | 2,582 | 12.6 | 15,979 | 21.4 | 37 | 47 | 16 |
| 46 | 7,615 | 29.0 | 9,246 | 23.3 | 3,606 | 39.7 | 20,467 | 28.1 | 37 | 45 | 18 |
| 47 | 10,012 | 31.5 | 11,051 | 19.5 | 4,727 | 31.1 | 25,789 | 26.0 | 39 | 43 | 18 |
| 48 | 10,477 | 4.6 | 12,013 | 8.7 | 6,281 | 32.9 | 28,772 | 11.6 | 36 | 42 | 22 |
| 49 | 10,425 | △ 0.5 | 12,521 | 4.2 | 6,229 | △ 0.8 | 29,176 | 1.4 | 36 | 43 | 21 |
| 50 | 10,413 | △ 0.1 | 12,339 | △ 1.5 | 6,798 | 9.1 | 29,550 | 1.3 | 35 | 42 | 23 |
| 51 | 11,539 | 10.8 | 15,207 | 23.2 | 7,158 | 5.3 | 33,904 | 14.7 | 34 | 45 | 21 |
| 52 | 14,787 | 28.1 | 19,399 | 27.6 | 8,538 | 19.3 | 42,724 | 26.0 | 35 | 45 | 20 |
| 53 | 17,757 | 20.1 | 22,850 | 17.8 | 10,354 | 21.3 | 50,961 | 19.3 | 35 | 45 | 20 |
| 54 | 19,629 | 10.5 | 24,849 | 8.7 | 12,028 | 16.2 | 56,506 | 10.9 | 35 | 44 | 21 |
| 55 | 19,379 | △ 1.3 | 26,249 | 5.6 | 12,661 | 5.3 | 58,290 | 3.2 | 33 | 45 | 22 |
| 56 | 19,101 | △ 1.4 | 27,352 | 4.2 | 13,278 | 4.9 | 59,731 | 2.5 | 32 | 46 | 22 |
| 57 | 19,001 | △ 0.5 | 28,420 | 3.9 | 15,029 | 13.2 | 62,450 | 4.6 | 30 | 46 | 24 |
| 58 | 19,136 | 0.7 | 29,195 | 2.7 | 15,998 | 6.4 | 64,329 | 3.0 | 30 | 45 | 25 |
| 59 | 19,185 | 0.3 | 30,327 | 3.9 | 16,633 | 4.0 | 66,145 | 2.8 | 29 | 46 | 25 |
| 60 | 21,014 | 9.5 | 34,072 | 12.3 | 16,788 | 0.9 | 71,874 | 8.7 | 29 | 47 | 23 |
| 61 | 21,771 | 3.6 | 36,703 | 7.7 | 18,562 | 10.6 | 77,036 | 7.2 | 28 | 48 | 24 |
| 62 | 25,420 | 16.8 | 42,581 | 16.0 | 21,809 | 17.5 | 89,811 | 16.6 | 28 | 47 | 24 |
| 63 | 25,996 | 2.3 | 45,543 | 7.0 | 22,300 | 2.3 | 93,840 | 4.5 | 28 | 49 | 24 |
| 平成元 | 26,626 | 2.4 | 51,084 | 12.2 | 22,964 | 3.0 | 100,674 | 7.3 | 26 | 51 | 23 |
| 2 | 27,222 | 2.2 | 55,900 | 9.4 | 24,206 | 5.4 | 107,328 | 6.6 | 25 | 52 | 23 |
| 3 | 28,811 | 5.8 | 59,131 | 5.8 | 26,701 | 10.3 | 114,643 | 6.8 | 25 | 52 | 23 |
| 4 | 34,116 | 18.4 | 70,008 | 18.4 | 29,797 | 11.6 | 133,921 | 16.8 | 25 | 52 | 22 |
| 5 | 40,507 | 18.7 | 76,896 | 9.8 | 33,239 | 11.6 | 150,642 | 12.5 | 27 | 51 | 22 |
| 6 | 33,237 | △ 17.9 | 69,556 | △ 9.5 | 33,181 | △ 0.2 | 135,974 | △ 9.7 | 24 | 51 | 24 |
| 7 | 43,472 | 30.8 | 78,300 | 12.6 | 30,973 | △ 6.7 | 152,745 | 12.3 | 28 | 51 | 20 |
| 8 | 37,241 | △ 14.3 | 75,058 | △ 4.1 | 29,852 | △ 3.6 | 142,151 | △ 6.9 | 26 | 53 | 21 |
| 9 | 36,274 | △ 2.6 | 71,613 | △ 4.6 | 28,673 | △ 3.9 | 136,560 | △ 3.9 | 27 | 52 | 21 |
| 10 | 50,035 | 37.9 | 78,373 | 9.4 | 25,658 | △ 10.5 | 154,066 | 12.8 | 32 | 51 | 17 |
| 11 | 44,293 | △ 11.5 | 68,866 | △ 12.1 | 21,843 | △ 14.9 | 135,002 | △ 12.4 | 33 | 51 | 16 |
| 12 | 42,852 | △ 3.3 | 65,305 | △ 5.2 | 19,529 | △ 10.6 | 127,686 | △ 5.4 | 34 | 51 | 15 |
| 13 | 42,848 | △ 0.0 | 61,576 | △ 5.7 | 18,519 | △ 5.2 | 122,942 | △ 3.7 | 35 | 50 | 15 |
| 14 | 39,208 | △ 8.5 | 57,740 | △ 6.2 | 16,512 | △ 10.8 | 113,460 | △ 7.7 | 35 | 51 | 15 |
| 15 | 33,641 | △ 14.2 | 51,060 | △ 11.6 | 17,771 | 7.6 | 102,471 | △ 9.7 | 33 | 50 | 17 |
| 16 | 33,065 | △ 1.7 | 46,727 | △ 8.5 | 15,667 | △ 11.8 | 95,459 | △ 6.8 | 35 | 49 | 16 |
| 17 | 31,961 | △ 3.3 | 43,080 | △ 7.8 | 13,490 | △ 13.9 | 88,530 | △ 7.3 | 36 | 49 | 15 |
| 18 | 31,599 | △ 1.1 | 40,416 | △ 6.2 | 11,906 | △ 11.7 | 83,921 | △ 5.2 | 38 | 48 | 14 |
| 19 | 30,366 | △ 3.9 | 40,335 | △ 0.2 | 12,440 | 4.5 | 83,142 | △ 0.9 | 37 | 49 | 15 |
| 20 | 27,949 | △ 8.0 | 38,104 | △ 5.5 | 11,817 | △ 5.0 | 77,869 | △ 6.3 | 36 | 49 | 15 |

- (注)1. 国費：19年度までは最終実施計画、20年度は当初予算。
 地方費：19年度までは最終実施計画、20年度は当初予算。
 ただし、地方単独は、18年度まで決算、19年度以降は推計値。
 財投等：19年度までは最終実施計画、20年度は当初予算。
2. 平成15年度以降の国費には、本四債務処理等の道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含まない。
3. 四捨五入の関係上、合計が一致しないところがある。

財源構成の推移

○財源構成の推移 (単位:億円)

| | 国費 | | | 地方費 | | |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 特定財源 | 一般財源 | 計 | 特定財源 | 一般財源 | 計 |
| 昭和29 | 206 | 14 | 221 | 31 | 338 | 369 |
| 30 | 260 | 2 | 261 | 77 | 266 | 343 |
| 31 | 343 | △ 3 | 340 | 102 | 284 | 387 |
| 32 | 504 | 38 | 542 | 170 | 341 | 511 |
| 33 | 567 | 69 | 636 | 216 | 466 | 682 |
| 34 | 803 | 88 | 891 | 284 | 485 | 770 |
| 35 | 964 | 28 | 992 | 360 | 567 | 928 |
| 36 | 1,400 | 103 | 1,503 | 520 | 797 | 1,317 |
| 37 | 1,745 | 138 | 1,884 | 635 | 1,020 | 1,655 |
| 38 | 1,918 | 372 | 2,290 | 755 | 1,312 | 2,067 |
| 39 | 2,325 | 447 | 2,772 | 989 | 1,451 | 2,440 |
| 40 | 2,528 | 546 | 3,074 | 1,115 | 1,637 | 2,751 |
| 41 | 2,806 | 838 | 3,644 | 1,332 | 2,026 | 3,358 |
| 42 | 3,378 | 839 | 4,218 | 1,572 | 2,350 | 3,922 |
| 43 | 3,906 | 494 | 4,401 | 2,261 | 2,472 | 4,733 |
| 44 | 4,411 | 614 | 5,024 | 2,853 | 2,988 | 5,841 |
| 45 | 5,189 | 712 | 5,901 | 3,230 | 4,266 | 7,496 |
| 46 | 6,024 | 1,590 | 7,615 | 3,530 | 5,715 | 9,246 |
| 47 | 6,956 | 3,056 | 10,012 | 4,262 | 6,788 | 11,051 |
| 48 | 7,591 | 2,886 | 10,477 | 4,747 | 7,266 | 12,013 |
| 49 | 8,717 | 1,709 | 10,425 | 5,569 | 6,953 | 12,521 |
| 50 | 10,003 | 410 | 10,413 | 6,053 | 6,286 | 12,339 |
| 51 | 11,489 | 49 | 11,539 | 7,421 | 7,785 | 15,207 |
| 52 | 14,133 | 654 | 14,787 | 8,319 | 11,081 | 19,399 |
| 53 | 15,660 | 2,097 | 17,757 | 9,377 | 13,474 | 22,850 |
| 54 | 17,744 | 1,886 | 19,629 | 11,300 | 13,549 | 24,849 |
| 55 | 18,682 | 697 | 19,379 | 11,374 | 14,874 | 26,249 |
| 56 | 18,795 | 306 | 19,101 | 11,687 | 15,666 | 27,352 |
| 57 | 18,993 | 9 | 19,001 | 11,994 | 16,427 | 28,420 |
| 58 | 19,022 | 114 | 19,136 | 12,961 | 16,233 | 29,195 |
| 59 | 19,119 | 66 | 19,185 | 13,054 | 17,273 | 30,327 |
| 60 | 20,765 | 249 | 21,014 | 13,444 | 20,628 | 34,072 |
| 61 | 21,161 | 609 | 21,771 | 14,280 | 22,423 | 36,703 |
| 62 | 21,383 | 4,037 | 25,420 | 15,660 | 26,921 | 42,581 |
| 63 | 22,536 | 3,460 | 25,996 | 17,062 | 28,482 | 45,543 |
| 平成元 | 23,695 | 2,931 | 26,626 | 18,997 | 32,087 | 51,084 |
| 2 | 25,639 | 1,583 | 27,222 | 20,325 | 35,575 | 55,900 |
| 3 | 27,124 | 1,687 | 28,811 | 20,991 | 38,140 | 59,131 |
| 4 | 28,130 | 5,986 | 34,116 | 21,061 | 48,948 | 70,009 |
| 5 | 29,218 | 11,290 | 40,508 | 21,566 | 55,329 | 76,895 |
| 6 | 30,231 | 3,006 | 33,237 | 23,977 | 45,580 | 69,557 |
| 7 | 30,658 | 12,815 | 43,472 | 24,814 | 53,488 | 78,300 |
| 8 | 32,333 | 4,908 | 37,241 | 25,683 | 49,374 | 75,058 |
| 9 | 34,302 | 1,972 | 36,274 | 24,484 | 47,129 | 71,613 |
| 10 | 34,153 | 15,881 | 50,035 | 23,496 | 54,877 | 78,373 |
| 11 | 34,452 | 9,841 | 44,293 | 23,078 | 45,787 | 68,866 |
| 12 | 35,158 | 7,692 | 42,852 | 22,647 | 42,657 | 65,305 |
| 13 | 36,172 | 6,676 | 42,848 | 22,371 | 39,204 | 61,575 |
| 14 | 36,074 | 3,135 | 39,209 | 21,785 | 35,955 | 57,740 |
| 15 | 34,762 | 1,172 | 35,934 | 22,176 | 28,885 | 51,060 |
| 16 | 34,943 | 1,653 | 36,596 | 22,658 | 24,069 | 46,727 |
| 17 | 36,234 | 1,454 | 37,689 | 22,422 | 20,660 | 43,080 |
| 18 | 36,033 | 2,072 | 38,105 | 21,988 | 18,429 | 40,416 |
| 19 | 34,891 | 1,631 | 36,521 | 21,452 | 18,883 | 40,335 |
| 20 | 33,918 | 0 | 33,918 | 20,677 | 17,681 | 38,358 |

- 注) 1. 国費: 19年度まで最終実施計画、20年度は当初予算。
 地方費: 特定財源は19年度までは譲与実績又は決算見込。
 20年度は地方財政計画による見込値。
 一般財源は18年度まで決算、19年度以降は推計値。
2. 四捨五入の関係で、合計が一致しないところがある。