

上越市道路整備計画

【令和7年度➡令和11年度】

令和6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	4
V	道路整備優先基準	9
VI	道路整備評価基準	10
VII	道路整備路線	20
VIII	道路整備の成果目標	27
IX	参考資料	29

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 20 年が経過しようとしています。

当市では、令和 5 年度から第 7 次総合計画をまちづくりの羅針盤として市政運営を進めています。

第 7 次総合計画では、市民を市政運営・まちづくりの中心に据えながら、暮らしの質を高めていくとともに、市民一人一人が新しい時代を切り開くために挑戦し、活躍できる環境を整え、次代を担う子どもや若者が帰ってきたくなる、「暮らしやすく、希望あふれるまち上越」の実現を目指すこととしています。

上越市道路整備計画は、第 7 次総合計画で目標に掲げる将来都市像の実現に向け、市民生活や産業活動、防災・減災、国土強靱化の視点から必要性や優先度を踏まえ、限られた財源で最大の効果が発揮できるよう、効率的・効果的な道路整備を目指すものです。

現在は、令和元年に策定した第 3 期道路整備計画に基づいて整備を進めておりますが、令和 6 年度に計画の最終年度を迎えることから、このたび、令和 7 年度以降の整備優先路線を定めた第 4 期道路整備計画を策定することとしました。

II 本計画の位置付けと取組み

本計画は、第7次総合計画を下支えする第7次行政改革推進計画、並びに、財源の裏付けとなる第3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都市計画マスタープランや立地適正化計画などと連携を図りながら取り組むこととなります。

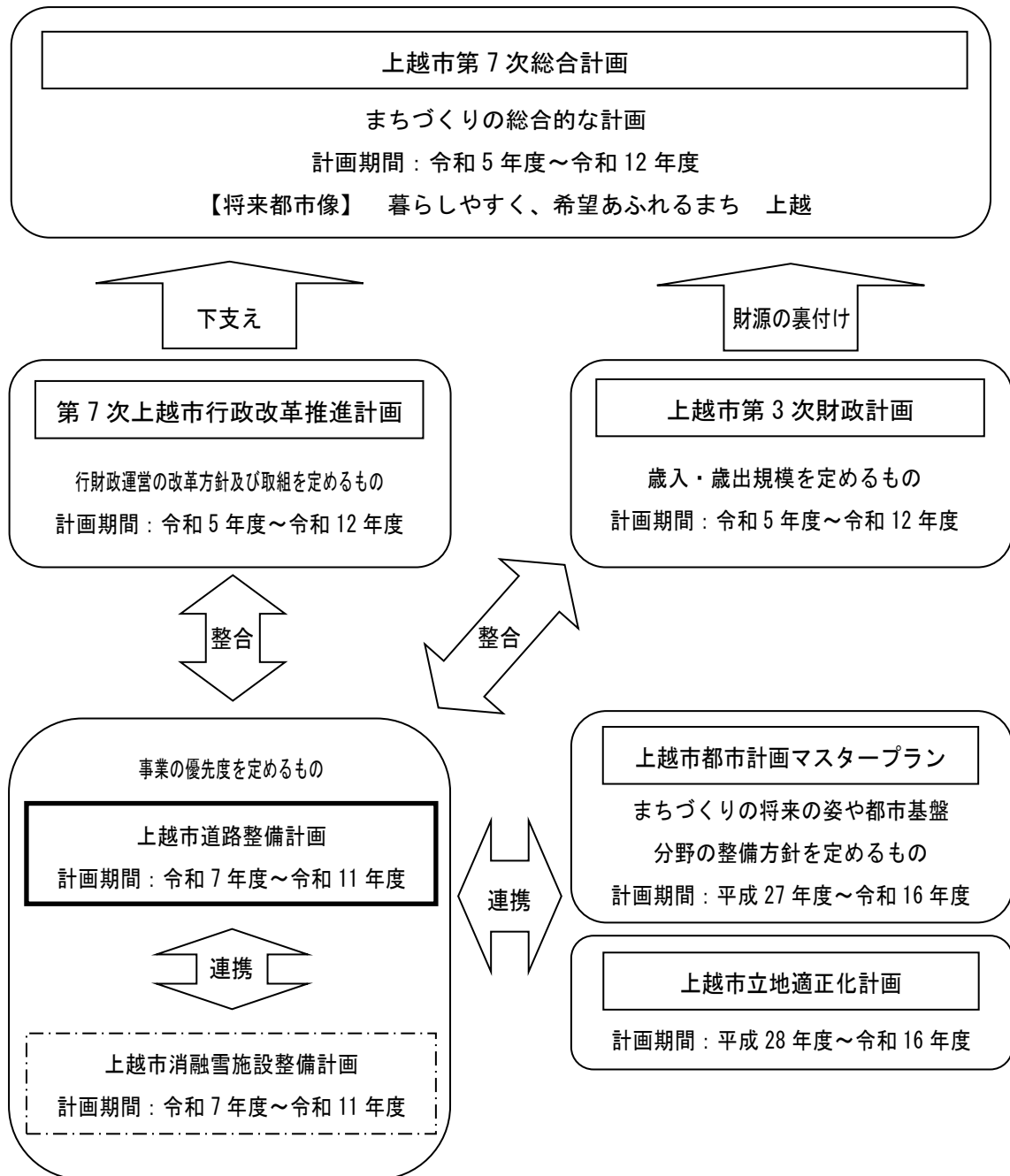


図 2-1 上越市道路整備計画の位置付け

Ⅲ 道路の現状と課題

1 市内の道路

当市の道路は、北陸自動車道及び上信越自動車道の高速道路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 I C～鶴町 I C 間が開通いたしました。

市道については、その広域的な道路に接続するとともに、地域の安全かつ快適な生活に欠かせないインフラとして、令和 6 年 3 月 31 日現在で、5,982 路線、約 2,833 k m が配置されており、平成 17 年 1 月時点では、5,410 路線、約 2,780 k m であったことから、この間に 572 路線、約 53 k m が増加しています。

市道は、国道や県道と比べて、より地域に密接した生活道路であります。年々、路線数や延長が増加していることから、路面や側溝など様々な道路施設の老朽化に伴う補修や更新を適切に行うことが困難な状況となっており、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、令和 6 年 3 月 31 日現在で 1,165 橋が架設されており、その多くが 1970 年代から 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 35% を占めており、20 年後の令和 26 年には 89% に増加することから、今後、修繕や架け替えのため、更なる投資の増加が見込まれることとなり、より効率的・重点的に橋梁の更新に取り組んでいく必要があります。道路整備についても同様に、より効率的・重点的に取り組む必要があります。

2 道路整備

当市の道路整備は、令和 6 年 3 月 31 日現在で、延長約 2,833 k m のうち、70.7% の 2,002 k m は幅員 4.5m 以上などの「規格改良済み」、81.7% の 2,314 k m は「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、自治区ごとの改良率をみると、三和区 (87.1%)、頸城区 (85.8%)、柿崎区 (82.6%) では高い一方で、名立区 (43.6%)、安塚区 (49.0%)、大島区 (49.5%) では低く、最大 43.5 ポイントの差があります。また、舗装率においても、合併前上越市 (93.1%)、柿崎区 (88.4%)、三和区 (87.9%) では高い一方で、浦川原区 (60.8%)、大潟区 (62.4%)、中郷区 (65.5%) では低く、最大 32.3 ポイントの差が生じています。

このため、地域の実情を勘案した中で道路整備を行っていく必要があります。

IV 道路整備の方針

1 計画策定の目的

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中で、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、当市では限られた予算を有効に活用し、その効果を最大限発揮するため、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た「上越市道路整備計画」を平成23年10月に策定し、これに基づいて道路整備を進めてきました。

令和元年に策定した現在の第3期計画は、最終年度が令和6年度となっていることから、このたび、令和7年度以降の整備予定路線を定めるため、第4期計画を策定するものであります。

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」などを対象とします。

4 整備期間

本計画の整備期間は、令和7年度から令和11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7次総合計画や第3次財政計画、第7次行政改革推進計画などと整合・連携を図るものとします。

【基本目標別政策・施策の体系「安心安全、快適で開かれたまち」】



2-3-1 都市空間の整備・充実

[目標]

- ・各種計画に基づき、予防保全型の管理体制に転換し、老朽化した各種インフラが適切にメンテナンス・更新されています。
- ・誰もが安全に安心して利用できる道路や歩道の整備が進んでいます。

[施策の柱]

1 施設の長寿命化の推進

- ・人口動態や社会情勢の変化を踏まえ、市道や橋梁を始めとする各種インフラの統廃合や規模の適正化を図るとともに、各種長寿命化計画やストックマネジメント計画等に基づき、予防保全型の維持管理に取り組み、各種インフラの健全性の維持や長寿命化に取り組みます。

2 効率・効果的なインフラ整備

- ・既存インフラを最大限活用するとともに、新たなインフラ整備に当たっては、市民生活や産業活動、防災・減災、国土強靱化の視点から必要性や優先度を踏まえ、各種整備計画に基づき、効率的かつ効果的な整備に取り組みます。

2-3-3 交通ネットワークの確立

[目標]

- ・市内外の人や物の移動を支える広域交通ネットワークの整備が進んでいます。

[施策の柱]

2 広域交通網との連結強化

- ・市民生活の利便性や地域活性化、災害時の避難路や代替路等の機能を向上するため、幹線道路の整備を推進します。

図 4-1 第7次総合計画基本目標別基本計画(抜粋)

6 計画策定の視点

本計画は、道路の現状と課題を踏まえ、以下の視点で策定します。

(1) 老朽化した道路機能の更新

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

(2) 道路整備評価基準の「明確化」と整備費の「平準化」

緊急性、効率性、必要性など評価を行う視点を明確化した上で、地域から要望があった路線を評価し、整備優先路線を選定するとともに、道路整備費の平準化を目指します。

また、国の補助・交付金事業など有利な財源を積極的に活用します。

(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 道路整備の基本方針

道路整備にあたっては、以下の点を基本方針とします。

(1) 「つくる」から「まもる」へ ～新たな道路整備から既存道路の更新への転換～

約 2,833 km もの市道を管理する中、施設の老朽化の進行とともに維持管理に係る経費が増嵩している現状から、道路ネットワークなど真に必要な路線以外は、既存施設を有効活用するため、限られた予算の中で機能の向上を図り、安全・安心な道路環境を確保します。

(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、並びに、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 整備路線の位置付け

道路整備にあたり、以下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 関連する事業と連携を図る路線

9 工種別整備方針

工種別における道路整備方針を、以下のとおり定めます。

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）
 - ・交通ネットワークまたは生活の向上に必要な路線を新設する。
 - ・国県道へ接続して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。
 - ・築造から舗装まで一連の整備は、「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を含む）
 - ・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の確保（幅広路肩）や、現道内において車道幅員を狭めて歩道拡幅を行う。

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、かつ合併処理浄化槽転換区域、整備区域等、下水道（污水管）整備を行わない区域の路線を優先的に改良する。
- ・現道の幅員が狭く、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 現計画における未完了路線の取扱い

これまでの上越市道路整備計画に登載され、令和6年度までに完了しない路線は、引き続き本計画に登載し、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、本計画では前述の「道路整備の方針」を踏まえて整備対象路線を評価し、優先して整備する路線を定めます。

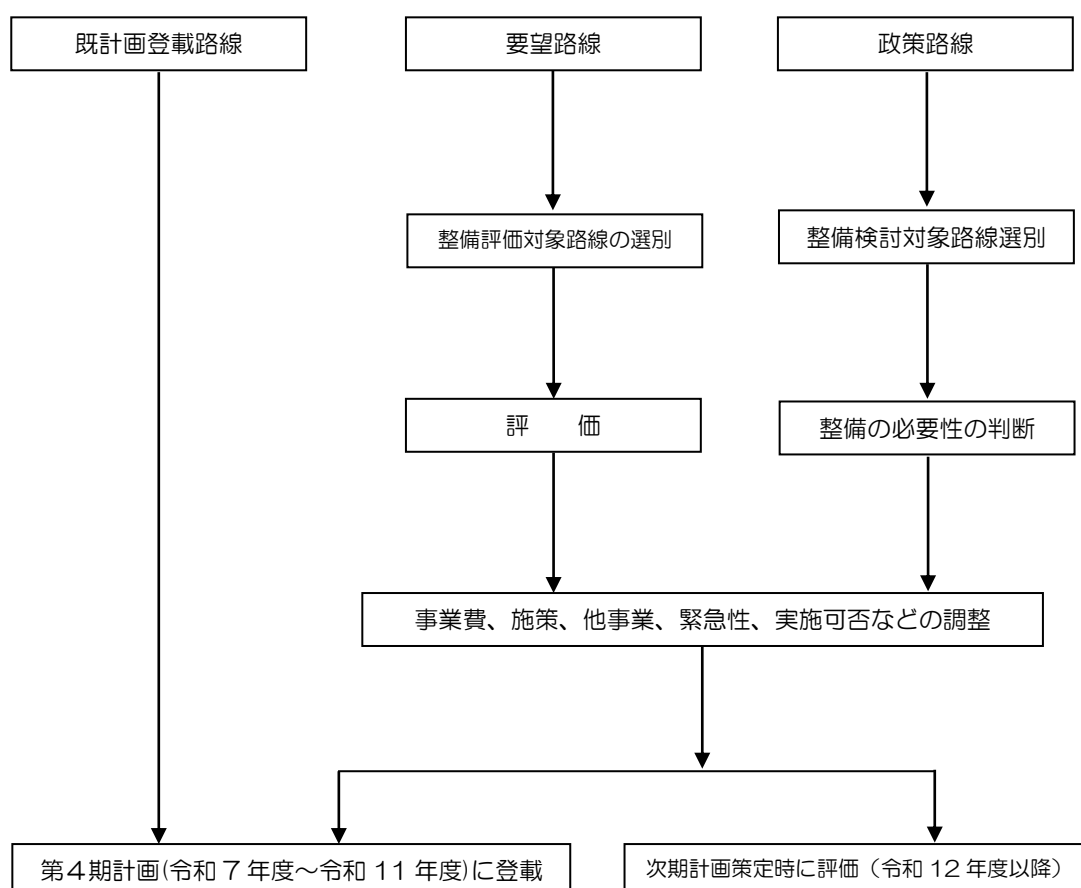


図 5-1 整備優先路線選定フロー

【優先順位の基本的考え方】

- (1) これまでの道路整備計画に登載された路線のうち、令和6年度までに完了しない路線は、引き続き本計画に登載し、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3次財政計画との整合や施策、他事業の有無、など総体的な判断を行い、「本計画に登載」または「次期計画策定時に評価」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、「政策路線」として別途必要性を判断したうえで、第3次財政計画との整合や施策、他事業の有無、緊急性、実施の可否など総体的な判断を行い、「本計画に登載」または「次期計画策定時に評価」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、「新たな道路整備から既存道路の維持への転換」、「整備優先路線の明確化と平準化」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」や「集約先総合事務所の意見」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、後述の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、この限りではないものとします。

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）を行います。

3 整備評価判定の流れ

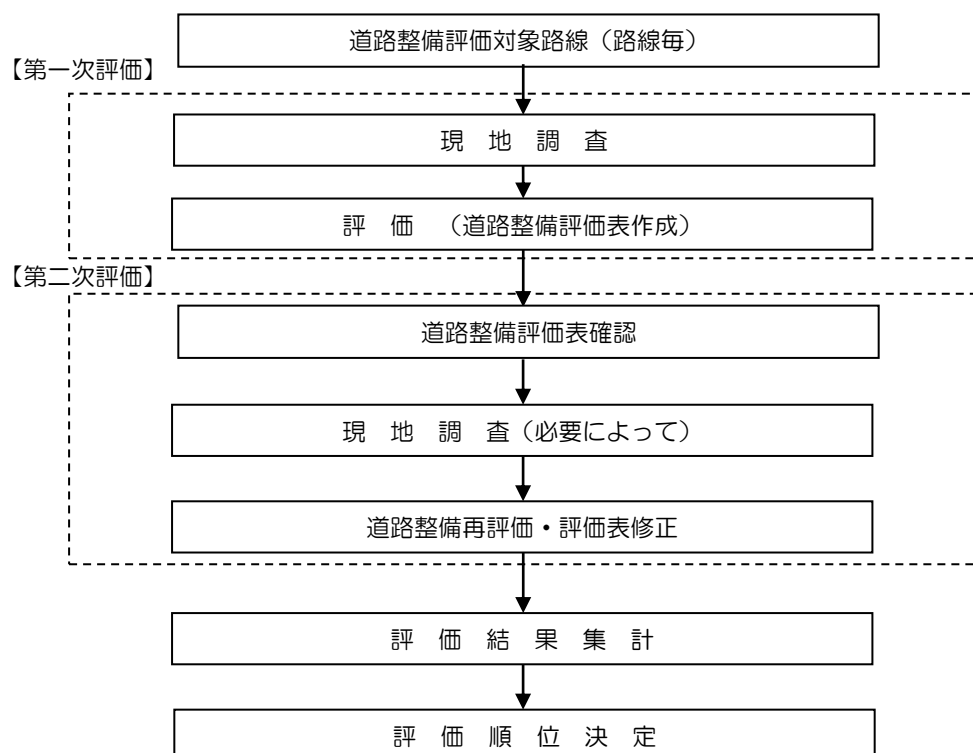


図6-1 整備評価判定フロー

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	15 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 20 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。（おおむね 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。（おおむね 70%未満）	0 点

用地確保	5	<ul style="list-style-type: none"> ・用地がおおむね 90%以上確保されている。 ・用地確保の必要がない。 	5 点
		<ul style="list-style-type: none"> ・用地がおおむね 70%以上確保されている。 ・用地交渉で確実な合意（おおむね 90%以上）が得られており、確保に時間を要しない。 	3 点
		<ul style="list-style-type: none"> ・用地確保がおおむね 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
地域均衡	5	集約先総合事務所の意見	0～5 点

表 6-2 整備熟度

Ⅲ 地域分類 …… ③、④

当市は、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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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）

*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（令和 6 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（70.7%）を 1 とし、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	歩道新設、歩道拡幅（改良）、路肩拡幅
	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 工種別評価 (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。
	視距確保や隅切り	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 工種別評価 (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。また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。 【合併処理浄化槽転換区域】
		7	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。 【合併処理浄化槽整備区域】
		3	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。 【下水道供用済・下水道整備区域】
		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・横断防止等を目的と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、以下の路線を整備することとします。

なお、本計画は、令和7年度から令和11年度までに整備予定の路線を掲載していますが、財政状況や社会情勢の変動などにより、緊急を要する整備や施策上必要となる路線の追加や変更が生じる場合があります。また、様々な事情により計画期間内に完了が困難となる場合もあります。

このため、計画の進捗を管理しながら、必要によりローリング（見直し）を実施します。

① 令和7年度以降も引き続き整備する路線【別表1】

- ・第1期計画（平成24年度～平成26年度）及び第3期計画（令和2年度～令和6年度）に登載された路線で、引き続き令和7年度以降も整備を行う路線
- ※第2期計画（平成27年度～令和元年度）に登載された路線は全て整備完了

② 令和7年度から令和11年度までに整備に着手する路線【別表2】

- ・令和7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、計画期間内に着手できない場合もあります。

【 別表 1 】

令和7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～平成26年度）に登載された路線】

順位	路線名	施工箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
-	高寺馬正面線	柿崎	川井	道路築造	L=280m
-	高寺馬正面線	柿崎	川井	橋梁新設	L=67m
-	(都)黒井藤野新田線	有田	三田新田ほか	道路築造	L=1,610m

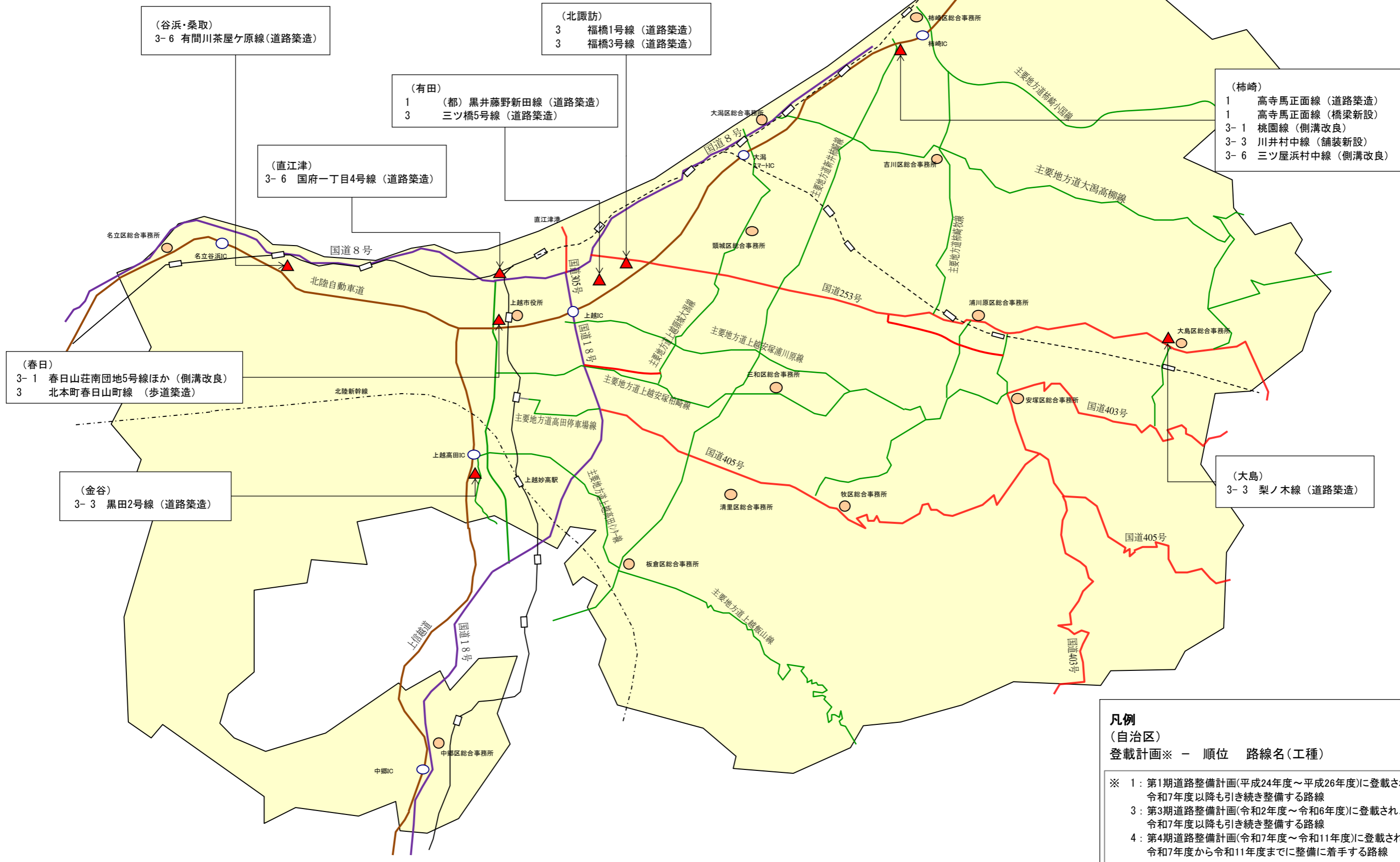
3路線

【上越市道路整備計画（令和2年度～令和6年度）に登載された路線】

順位	路線名	施工箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
1	桃園線	柿崎	馬正面	側溝改良	L=1,125m
1	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
3	梨ノ木線	大島	大平	道路築造	L=70m
3	川井村中線	柿崎	川井	舗装新設	L=150m
3	黒田2号線	金谷	黒田	道路築造	L=117m
6	有間川茶屋ヶ原線	谷浜・桑取	丹原	道路築造	L=700m
6	国府一丁目4号線	直江津	国府1	道路築造	L=98m
6	三ツ屋浜村中線	柿崎	三ツ屋浜	側溝改良	L=360m
-	北本町春日山町線	春日	藤新田1、木田新田2	歩道築造	L=390m
-	福橋1号線	北諏訪	福橋	道路築造	L=55m
-	福橋3号線	北諏訪	福橋	道路築造	L=83m
-	三ツ橋5号線	有田	三ツ橋	道路築造	L=289m

12路線

令和7年度以降も引き続き整備する路線



(谷浜・桑取)
3-6 有間川茶屋ヶ原線 (道路築造)

(北諏訪)
3 福橋1号線 (道路築造)
3 福橋3号線 (道路築造)

(有田)
1 (都) 黒井藤野新田線 (道路築造)
3 三ツ橋5号線 (道路築造)

(直江津)
3-6 国府一丁目4号線 (道路築造)

(柿崎)
1 高寺馬正面線 (道路築造)
1 高寺馬正面線 (橋梁新設)
3-1 桃園線 (側溝改良)
3-3 川井村中線 (舗装新設)
3-6 三ツ屋浜村中線 (側溝改良)

(春日)
3-1 春日山荘南団地5号線ほか (側溝改良)
3 北本町春日山町線 (歩道築造)

(金谷)
3-3 黒田2号線 (道路築造)

(大島)
3-3 梨ノ木線 (道路築造)

凡例
(自治区)
登載計画※ - 順位 路線名(工種)

※ 1: 第1期道路整備計画(平成24年度～平成26年度)に登載され、令和7年度以降も引き続き整備する路線
 3: 第3期道路整備計画(令和2年度～令和6年度)に登載され、令和7年度以降も引き続き整備する路線
 4: 第4期道路整備計画(令和7年度～令和11年度)に登載され、令和7年度から令和11年度までに整備に着手する路線

【 別表 2 】

令和7年度から令和11年度までに整備に着手する路線

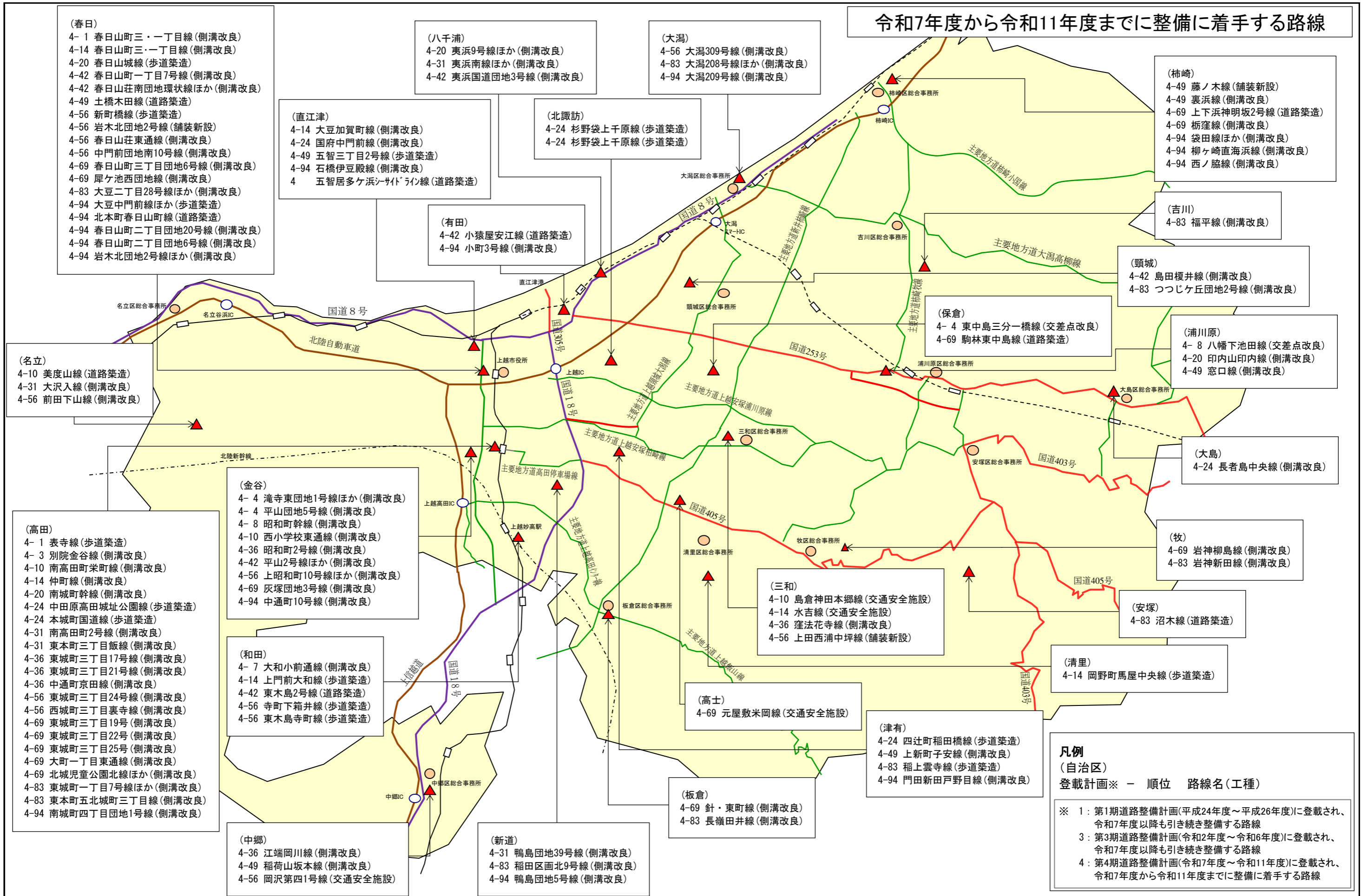
順位	路線名	施工箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
1	表寺線	高田	寺町1	歩道築造	L=223m
1	春日山町三・一丁目線	春日	春日山町3	側溝改良	L=55m
3	別院金谷線	高田	寺町2	側溝改良	L=65m
4	東中島三分一橋線	保倉	下五貫野	交差点改良	N=1箇所
4	滝寺東団地1号線ほか	金谷	滝寺	側溝改良	L=550m
4	平山団地5号線	金谷	大貫4	側溝改良	L=218m
7	大和小前通線	和田	大和1	側溝改良	L=30m
8	八幡下池田線	浦川原	顕聖寺	交差点改良	N=1箇所
8	昭和町幹線	金谷	昭和町2	側溝改良	L=205m
10	島倉神田本郷線	三和	神田	交通安全施設	L=22m
10	美度山線	名立	瀬戸	道路築造	L=15m
10	西小学校東通線	金谷	大貫2、大貫3	側溝改良	L=220m
10	南高田町栄町線	高田	東本町1	側溝改良	L=40m
14	水吉線	三和	水吉	交通安全施設	L=140m
14	岡野町馬屋中央線	清里	塩曾根	歩道築造	L=100m
14	上門前大和線	和田	稲荷、今泉	歩道築造	L=750m
14	大豆加賀町線	直江津	加賀町	側溝改良	L=86m
14	春日山町三・一丁目線	春日	春日山町2	側溝改良	L=91m
14	仲町線	高田	仲町5、仲町6	側溝改良	L=740m
20	印内山印内線	浦川原	印内	側溝改良	L=50m
20	南城町幹線	高田	南城町2	側溝改良	L=80m
20	夷浜9号線ほか	八千浦	夷浜	側溝改良	L=245m
24	長者島中央線	大島	大平	側溝改良	L=75m
24	中田原高田城址公園線	高田	南本町2	歩道築造	L=220m
24	四辻町稲田橋線	津有	上野田、長面	歩道築造	L=300m
24	杉野袋上千原線	北諏訪	中真砂	歩道築造	L=195m
24	杉野袋上千原線	北諏訪	上千原	歩道築造	L=200m
20	春日山城線	春日	春日山町1	歩道築造	L=390m
24	本城町国道線	高田	本城町	歩道築造	L=70m
24	国府中門前線	直江津	国府3	側溝改良	L=165m
31	大沢入線	名立	小田島	側溝改良	L=75m
31	鴨島団地39号線	新道	鴨島3	側溝改良	L=250m
31	夷浜南線ほか	八千浦	夷浜	側溝改良	L=80m
31	南高田町2号線	高田	南高田町	側溝改良	L=300m
31	東本町三丁目飯線	高田	北本町1	側溝改良	L=317m
36	江端岡川線	中郷	四ツ屋、二本木	側溝改良	L=660m
36	東城町三丁目17号線	高田	東城町3	側溝改良	L=70m
36	東城町三丁目21号線	高田	東城町3	側溝改良	L=70m
36	昭和町2号線	金谷	昭和町1	側溝改良	L=200m

順位	路線名	施工箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
36	中通町京田線	高田	寺町1	側溝改良	L=124m
36	窪法花寺線	三和	窪、法花寺	側溝改良	L=290m
42	島田榎井線	頸城	島田	側溝改良	L=120m
42	小猿屋安江線	有田	三田	道路築造	L=10m
42	東木島2号線	和田	木島	道路築造	L=250m
42	平山2号線ほか	金谷	大貫4	側溝改良	L=270m
42	春日山町一丁目7号線	春日	春日山町1	側溝改良	L=80m
42	夷浜国道団地3号線	八千浦	夷浜	側溝改良	L=220m
42	春日山荘南団地環状線ほか	春日	春日山町1	側溝改良	L=476m
49	上新町子安線	津有	上新町	側溝改良	L=290m
49	窓口線	浦川原	上岡	側溝改良	L=460m
49	藤ノ木線	柿崎	柿崎	舗装新設	L=65m
49	土橋木田線	春日	藤巻、飯、薄袋	道路築造	L=310m
49	五智三丁目2号線	直江津	五智3	歩道築造	L=82m
49	稲荷山坂本線	中郷	松崎	側溝改良	L=314m
49	裏浜線	柿崎	柿崎	側溝改良	L=110m
56	上田西浦中坪線	三和	田	舗装新設	L=60m
56	前田下山線	名立	赤野俣	側溝改良	L=115m
56	寺町下箱井線	和田	下箱井	歩道築造	L=430m
56	東木島寺町線	和田	木島、島田上新田	歩道築造	L=730m
56	新町橋線	春日	土橋	歩道築造	L=125m
56	岩木北団地2号線	春日	岩木	舗装新設	L=80m
56	岡沢第四1号線	中郷	岡沢	交通安全施設	L=160m
56	東城町三丁目24号線	高田	東城町3	側溝改良	L=140m
56	西城町三丁目裏寺線	高田	西城町3	側溝改良	L=200m
56	春日山荘東通線	春日	春日山町1	側溝改良	L=134m
56	上昭和町10号線ほか	金谷	上昭和町	側溝改良	L=188m
56	大潟309号線	大潟	潟町	側溝改良	L=30m
56	中門前団地南10号線	春日	中門前1	側溝改良	L=75m
69	灰塚団地3号線	金谷	灰塚	側溝改良	L=94m
69	針・東町線	板倉	針	側溝改良	L=96m
69	元屋敷米岡線	高士	元屋敷	交通安全施設	L=430m
69	駒林東中島線	保倉	駒林	道路築造	L=420m
69	岩神柳島線	牧	岩神	側溝改良	L=43m
69	上下浜神明坂2号線	柿崎	上下浜	道路築造	L=68m
69	東城町三丁目19号	高田	東城町3	側溝改良	L=220m
69	東城町三丁目22号	高田	東城町3	側溝改良	L=220m
69	東城町三丁目25号	高田	東城町3	側溝改良	L=160m
69	大町一丁目東通線	高田	大町1	側溝改良	L=215m
69	春日山町三丁目団地6号線	春日	春日山町3	側溝改良	L=170m
69	犀ヶ池西団地線	春日	大学南	側溝改良	L=101m
69	北城児童公園北線ほか	高田	北城町3	側溝改良	L=159m

順位	路線名	施工箇所		工種	事業概要
		自治区	地名		
69	栴窪線	柿崎	法音寺	側溝改良	L=107m
83	長嶺田井線	板倉	高野	側溝改良	L=130m
83	沼木線	安塚	朴の木	道路築造	L=36m
83	稲上雲寺線	津有	上雲寺	歩道築造	L=30m
83	福平線	吉川	福平	側溝改良	L=50m
83	岩神新田線	牧	岩神	側溝改良	L=240m
83	大潟208号線ほか	大潟	九戸浜	側溝改良	L=240m
83	つつじヶ丘団地2号線	頸城	島田	側溝改良	L=450m
83	東城町一丁目7号線ほか	高田	東城町1	側溝改良	L=570m
83	大豆二丁目28号線ほか	春日	大豆	側溝改良	L=263m
83	東本町五北城町三丁目線	高田	東本町4、北城町4	側溝改良	L=90m
83	稲田区画北9号線	新道	稲田3	側溝改良	L=170m
94	門田新田戸野目線	津有	戸野目	側溝改良	L=143m
94	大豆中門前線ほか	春日	中門前1ほか	歩道築造	L=160m
94	北本町春日山町線	春日	木田新田1	道路築造	L=50m
94	鴨島団地5号線	新道	鴨島3	側溝改良	L=20m
94	中通町10号線	金谷	中通町	側溝改良	L=130m
94	春日山町二丁目団地20号線	春日	春日山町2	側溝改良	L=110m
94	春日山町二丁目団地6号線	春日	春日山町2	側溝改良	L=210m
94	石橋伊豆殿線	直江津	石橋	側溝改良	L=76m
94	小町3号線	有田	春日新田	側溝改良	L=33m
94	南城町四丁目団地1号線	高田	南城町4	側溝改良	L=220m
94	岩木北団地2号線ほか	春日	岩木1	側溝改良	L=428m
94	袋田線ほか	柿崎	柿崎	側溝改良	L=60m
94	大潟209号線	大潟	九戸浜	側溝改良	L=275m
94	柳ヶ崎直海浜線	柿崎	直海浜	側溝改良	L=80m
94	西ノ脇線	柿崎	柿崎	側溝改良	L=900m
-	五智居多ヶ浜シフトライン線	直江津	居多ほか	道路築造	L=100m

109路線

令和7年度から令和11年度までに整備に着手する路線



- (春日)
- 4-1 春日山町三丁目線(側溝改良)
 - 4-14 春日山町三丁目線(側溝改良)
 - 4-20 春日山城線(歩道築造)
 - 4-42 春日山町一丁目7号線(側溝改良)
 - 4-42 春日山荘南団地環状線ほか(側溝改良)
 - 4-49 土橋木田線(道路築造)
 - 4-56 新町橋線(歩道築造)
 - 4-56 岩木北団地2号線(舗装新設)
 - 4-56 春日山荘東通線(側溝改良)
 - 4-56 中門前団地南10号線(側溝改良)
 - 4-69 春日山町三丁目団地6号線(側溝改良)
 - 4-69 犀ヶ池西団地線(側溝改良)
 - 4-83 大豆二丁目28号線ほか(側溝改良)
 - 4-94 大豆中門前線ほか(歩道築造)
 - 4-94 北本町春日山町線(道路築造)
 - 4-94 春日山町二丁目団地20号線(側溝改良)
 - 4-94 春日山町二丁目団地6号線(側溝改良)
 - 4-94 岩木北団地2号線ほか(側溝改良)

- (八千浦)
- 4-20 夷浜9号線ほか(側溝改良)
 - 4-31 夷浜南線ほか(側溝改良)
 - 4-42 夷浜国道団地3号線(側溝改良)

- (大潟)
- 4-56 大潟309号線(側溝改良)
 - 4-83 大潟208号線ほか(側溝改良)
 - 4-94 大潟209号線(側溝改良)

- (柿崎)
- 4-49 藤ノ木線(舗装新設)
 - 4-49 裏浜線(側溝改良)
 - 4-69 上下浜神明坂2号線(道路築造)
 - 4-69 柗窪線(側溝改良)
 - 4-94 袋田線ほか(側溝改良)
 - 4-94 柳ヶ崎直海浜線(側溝改良)
 - 4-94 西ノ脇線(側溝改良)

- (直江津)
- 4-14 大豆加賀町線(側溝改良)
 - 4-24 国府中門前線(側溝改良)
 - 4-49 五智三丁目2号線(歩道築造)
 - 4-94 石橋伊豆殿線(側溝改良)
 - 4 五智居多ヶ浜サイトライン線(道路築造)

- (北諏訪)
- 4-24 杉野袋上千原線(歩道築造)
 - 4-24 杉野袋上千原線(歩道築造)

- (有田)
- 4-42 小猿屋安江線(道路築造)
 - 4-94 小町3号線(側溝改良)

- (吉川)
- 4-83 福平線(側溝改良)

- (頸城)
- 4-42 島田榎井線(側溝改良)
 - 4-83 つつじヶ丘団地2号線(側溝改良)

- (浦川原)
- 4-8 八幡下池田線(交差点改良)
 - 4-20 印内山印内線(側溝改良)
 - 4-49 窓口線(側溝改良)

- (名立)
- 4-10 美度山線(道路築造)
 - 4-31 大沢入線(側溝改良)
 - 4-56 前田下山線(側溝改良)

- (保倉)
- 4-4 東中島三分一橋線(交差点改良)
 - 4-69 駒林東中島線(道路築造)

- (大島)
- 4-24 長者島中央線(側溝改良)

- (金谷)
- 4-4 滝寺東団地1号線ほか(側溝改良)
 - 4-4 平山団地5号線(側溝改良)
 - 4-8 昭和町幹線(側溝改良)
 - 4-10 西小学校東通線(側溝改良)
 - 4-36 昭和町2号線(側溝改良)
 - 4-42 平山2号線ほか(側溝改良)
 - 4-56 上昭和町10号線ほか(側溝改良)
 - 4-69 灰塚団地3号線(側溝改良)
 - 4-94 中通町10号線(側溝改良)

- (高田)
- 4-1 表寺線(歩道築造)
 - 4-3 別院金谷線(側溝改良)
 - 4-10 南高田町栄町線(側溝改良)
 - 4-14 仲町線(側溝改良)
 - 4-20 南城町幹線(側溝改良)
 - 4-24 中田原高田城址公園線(歩道築造)
 - 4-24 本城町国道線(歩道築造)
 - 4-31 南高田町2号線(側溝改良)
 - 4-31 東本町三丁目飯線(側溝改良)
 - 4-36 東城町三丁目17号線(側溝改良)
 - 4-36 東城町三丁目21号線(側溝改良)
 - 4-36 中通町京田線(側溝改良)
 - 4-56 東城町三丁目24号線(側溝改良)
 - 4-56 西城町三丁目裏寺線(側溝改良)
 - 4-69 東城町三丁目19号(側溝改良)
 - 4-69 東城町三丁目22号(側溝改良)
 - 4-69 東城町三丁目25号(側溝改良)
 - 4-69 大町一丁目東通線(側溝改良)
 - 4-69 北城児童公園北線ほか(側溝改良)
 - 4-83 東城町一丁目7号線ほか(側溝改良)
 - 4-83 東本町五北城町三丁目線(側溝改良)
 - 4-94 南城町四丁目団地1号線(側溝改良)

- (和田)
- 4-7 大和小前通線(側溝改良)
 - 4-14 上門前大和線(歩道築造)
 - 4-42 東木島2号線(道路築造)
 - 4-56 寺町下箱井線(歩道築造)
 - 4-56 東木島寺町線(歩道築造)

- (三和)
- 4-10 島倉神田本郷線(交通安全施設)
 - 4-14 水吉線(交通安全施設)
 - 4-36 窪法花寺線(側溝改良)
 - 4-56 上田西浦中坪線(舗装新設)

- (牧)
- 4-69 岩神柳島線(側溝改良)
 - 4-83 岩神新田線(側溝改良)

- (安塚)
- 4-83 沼木線(道路築造)

- (清里)
- 4-14 岡野町馬屋中央線(歩道築造)

- (高士)
- 4-69 元屋敷米岡線(交通安全施設)

- (津有)
- 4-24 四辻町稲田橋線(歩道築造)
 - 4-49 上新町子安線(側溝改良)
 - 4-83 稲上雲寺線(歩道築造)
 - 4-94 門田新田戸野目線(側溝改良)

- (板倉)
- 4-69 針・東町線(側溝改良)
 - 4-83 長嶺田井線(側溝改良)

- (中郷)
- 4-36 江端岡川線(側溝改良)
 - 4-49 稲荷山坂本線(側溝改良)
 - 4-56 岡沢第41号線(交通安全施設)

- (新道)
- 4-31 鴨島団地39号線(側溝改良)
 - 4-83 稲田区画北9号線(側溝改良)
 - 4-94 鴨島団地5号線(側溝改良)

凡例
(自治区)
登載計画※ - 順位 路線名(工種)

※ 1: 第1期道路整備計画(平成24年度～平成26年度)に登載され、令和7年度以降も引き続き整備する路線
3: 第3期道路整備計画(令和2年度～令和6年度)に登載され、令和7年度以降も引き続き整備する路線
4: 第4期道路整備計画(令和7年度～令和11年度)に登載され、令和7年度から令和11年度までに整備に着手する路線

Ⅷ 道路整備の成果目標

1 成果目標について

これまでの道路整備計画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	令和 2 年度⇒6 年度			令和 7 年度⇒ 11 年度
			従前値 (R 元)	目標値 (R6)	評価値 (R7.3 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）	29.2 ※1	32.7	28.1 ※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	70.4	70.7	70.7	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	290.3	294.8	296.8	297.8

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 30 年 5 月 市民の声アンケート報告書より

※2) 令和 4 年 4 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 30 年の 29.2%に対し、32.7%の目標を掲げていましたが、令和 4 年で 1.1 ポイント減の 28.1%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ものと考えられます。

このことから、本計画においても目標値を 32.7%と設定し、これを上回るよう、

通学路を始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 70.7%に対して、70.7%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 294.8 k mに対して、296.8 k m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、歩行安全度の向上に努めていくこととします。

Ⅸ 参考資料

1	道路整備評価表	30
2	上越市の道路状況（令和6年3月31日現在）	36

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				
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		
	要望者・要望年度			m		
	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)			
			2 域内の交通アクセス向上のための幹線 (15)			
		(1) 推進路線	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 「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(地域独自予算、政策プロジェクトなど) (15)				
	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)				
優先度	・ 用地確保 90%以上	・ 用地確保なし (5)				
施工難易	・ 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)				
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)				
	道路維持	橋梁新設 (0.90)				
		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) 事故の発生はこれまで一度もない。(1)				
	交通や除雪への支障頻度	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) 線形不良、構造物等により交通や除雪に支障がない。(1)				
	現道路幅員	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)				
効率性	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)				
	車両通行頻度	50台以上 (8) 30台以上 (4) 30台未満 (1)				
必要性	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。農道利用されている。(1)				
	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)				
評価合計		①+②	③	④	⑤	⑥
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)			
			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(地域独自予算、政策プロジェクトなど) (15)	・ 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)			
			・ 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)						
・ 用地確保70%未満、交渉中、理解が得られていない。 (0)						
優先度	・ 総合事務所による優先順位 0~5点					
施工難易	容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0)					
					① 小計	② 小計
					共通項目 ①+② 小計	
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	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)				
		交通安全施設 (1.00)				
⑥ 工種別	交差点改良					
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)				
	視距確保や隅切り	事故の発生はこれまで一度もない。(1)				
		隅切りがない。または、見通しが全く見えない。(12)				
効率性	整備コスト	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。(6)				
		隅切りが3m以上ある。または視距が確保されている。(1)				
	現道路幅員	3.0m未満 (8) 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)				
	車両通行頻度	50台以上 (8) 30台以上 (4) 30台未満 (1)				
	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)				
改良の必要性	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)				
		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	
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	
	+ (× × ×)					
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)			
			3 地域の生活向上を目指す路線 (7)			
	(2) 連携路線	1 関連する事業と連携を図る路線(地域独自予算、政策プロジェクトなど) (15)				
	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)			
			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 (5)	・ 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。(3)				
	・ 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)				
優先度	・ 総合事務所による優先順位 0~5点					
施工難易	容易 (5)	条件付 (3)	困難 (0)			
					① 小計 0	② 小計
					共通項目 ①+② 小計	
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	隅切新設など小規模な改良 (0.97)			
			橋梁新設 (0.90)			
		舗装新設	舗装新設 (0.90)			
			歩道築造 (0.97)			
側溝改良	側溝改良 (1.00)					
	交通安全施設 (1.00)					
⑥ 工種別	舗装新設					
分野別項目	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)			
	必要性	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) 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。または農道利用されている。(1)			
	必要性	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)			
		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	
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	
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
路線名	市道	線	地名
地域分類	道路延長	m	現況幅員
要望者・要望年度			m
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)		
				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)		
			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)	国の補助・交付金事業	1 関連する事業と連携を図る路線(地域独自予算、政策プロジェクトなど) (15)		
				・ 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)						
優先度	・ 総合事務所による優先順位 0~5点					
施工難易	容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0)					
					① 小計	② 小計
					共通項目 ①+② 小計	
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	隅切新設など小規模な改良 (0.97)			
			橋梁新設 (0.90)			
		舗装新設	舗装新設 (0.90)			
			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)				
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)			
		事故の発生はこれまで一度もない。(1)				
	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)				
	歩行空間の有無	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)				
効率性	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)				
		歩行者通行頻度	100以上(8) 10人以上100人未満(4) 10人未満(1)			
		車両通行頻度	50台以上(8) 30台以上(4) 30台未満(1)			
必要性	ネットワーク及びアクセス性	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)				
		歩道のネットワーク・アクセス性がない。(1)				
必要性	歩道の必要性	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	
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	
+ (× × ×)						
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	
	地域分類	道路延長	m	
	要望者・要望年度	現況幅員	m	
	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)			
			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・交付金補助	3 地域の生活向上を目指す路線 (7)				
		協力体制	1 関連する事業と連携を図る路線(地域独自予算、政策プロジェクトなど) (15)			
			・ 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	用地確保	・ 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)						
・ 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)						
優先度	・ 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。(3)						
・ 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)						
・ 総合事務所による優先順位 0~5点						
施工難易	容易 (5)	条件付 (3)	困難 (0)			
		① 小計		② 小計		
		共通項目 ①+② 小計				
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)			
			道路築造(待避所新設、突角除去などの小規模な改良) (0.90)			
		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)			
	道路維持	橋梁新設 (0.90)				
		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	側溝改良					
分野別項目	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)			
		現道路幅員	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)			
		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)			
	効率性	危険度	通学路に指定されていない。(1)			
		老朽度・破損度	深さ60cm以上、蓋なし(8) 深さ40cm以上、蓋なし(4) 40cm未満、または蓋あり、または防護柵等あり(1)			
必要性	整備コスト	骨材が浮いているなど老朽化が進んでいる。(8)				
	利用宅地等	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)				
	改良の必要性	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)			
利用宅地等		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)				
		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。		合併処理浄化槽転換区域 (10) 公共下水道整備区域の見直しに伴い、汚水処理整備手法を転換した区域) 合併処理浄化槽整備区域 (7) 下水道供用済・下水道整備区域 (3)		
		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)		全市域		
		分野別項目 ⑥ 小計				
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥	
	+ (× × ×)					
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	
	重点路線	推進路線	連携路線		
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)	緑	
			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)		
	(2)	連携路線	1 関連する事業と連携を図る路線(地域独自予算、政策プロジェクトなど) (15)		
		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)	緑		
		・ 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)			
優先度	・ 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)				
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)			
		・ 事業、または用地確保に理解が得られていない。 (0)			
		・ 総合事務所による優先順位 0~5点			
		容易 (5) 条件付 (3) 困難 (0)			
			① 小計	② 小計	
共通項目 ①+② 小計					
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)	緑	
			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	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) 事故の発生はこれまで一度もない。(1)			
	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)			
「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)			
	整備コスト	300万円以下 (8) 500万円未満 (4) 500万円以上 (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					
評価合計	①+②	③	④	⑤	⑥
	+ (× × ×)				
特記事項等					

2 上越市の道路状況（令和6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	184路線	519路線	374路線	181路線	177路線	252路線	234路線	290路線	159路線	3,039路線	2,943路線	5,982路線
◆実 延 長	191,814.9m	132,892.7m	93,760.2m	134,661.1m	175,587.9m	149,565.6m	177,584.5m	149,828.9m	95,238.3m	199,771.8m	153,645.3m	129,415.1m	81,910.5m	1,865,676.8m	967,464.8m	2,833,141.6m
・ 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 32,346.1m	10路線 14,925.2m	13路線 13,830.6m	10路線 22,400.8m	14路線 17,941.5m	12路線 27,920.5m	14路線 14,594.3m	13路線 24,888.4m	8路線 13,873.0m	162路線 319,028.2m	67路線 108,021.4m	229路線 427,049.6m
・ 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 25,988.4m	20路線 13,671.5m	11路線 10,653.1m	17路線 20,204.6m	38路線 18,604.3m	15路線 25,380.2m	13路線 13,420.9m	18路線 27,409.4m	10路線 12,363.9m	210路線 264,508.8m	54路線 75,614.2m	264路線 340,123.0m
・ その他	224路線 112,907.5m	154路線 89,714.9m	114路線 60,006.8m	69路線 57,379.4m	156路線 117,253.4m	489路線 120,968.9m	350路線 153,100.8m	154路線 107,223.5m	125路線 58,692.5m	225路線 146,471.1m	207路線 125,630.1m	259路線 77,117.3m	141路線 55,673.6m	2,667路線 1,282,139.8m	2,822路線 783,829.2m	5,489路線 2,065,969.0m
◆延長別内訳																
・ 総延長①+②+③	203,804.4m	135,132.9m	94,764.1m	138,018.8m	179,101.4m	151,169.6m	180,603.2m	151,094.2m	96,593.6m	209,007.6m	156,287.9m	132,418.5m	83,586.6m	1,911,582.8m	989,756.1m	2,901,338.9m
・ 実延長①	191,814.9m	132,892.7m	93,760.2m	134,661.1m	175,587.9m	149,565.6m	177,584.5m	149,828.9m	95,238.3m	199,771.8m	153,645.3m	129,415.1m	81,910.5m	1,865,676.8m	967,464.8m	2,833,141.6m
・ 重用延長 ②	11,989.5m	2,238.3m	1,003.9m	3,357.7m	3,037.4m	1,591.7m	3,018.7m	1,265.3m	1,355.3m	9,221.7m	2,642.6m	3,003.4m	1,676.1m	45,401.6m	19,516.3m	64,917.9m
・ 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	2,775.0m	3,279.4m
◆実延長の内訳																
◆規格改良別内訳																
・ 規格改良済延長 A	94,049.2m	80,111.2m	46,412.9m	76,485.6m	145,017.5m	107,025.5m	152,450.2m	88,075.7m	55,934.6m	156,808.0m	88,839.0m	112,725.0m	35,705.8m	1,239,640.2m	762,032.1m	2,001,672.3m
・ 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	956.5m	1,447.6m
・ 13.0m以上	71.7m	77.8m	105.3m	144.3m	190.2m	93.4m	1,175.3m	207.9m	246.3m	426.6m	205.8m	170.4m	90.9m	3,205.9m	5,244.5m	8,450.4m
・ 5.5m以上	28,504.5m	18,630.2m	19,142.5m	27,280.2m	53,780.0m	25,715.4m	59,106.1m	33,639.7m	20,113.6m	58,678.2m	34,024.3m	44,881.7m	8,169.0m	431,665.4m	432,493.9m	864,159.3m
・ 5.5m以下	65,473.0m	61,388.4m	27,165.1m	49,032.6m	91,037.3m	81,216.7m	91,899.2m	54,224.1m	35,535.3m	97,668.1m	54,581.4m	67,610.7m	27,445.9m	804,277.8m	323,337.2m	1,127,615.0m
・ 未改良延長	97,765.7m	52,781.5m	47,347.3m	58,175.5m	30,570.4m	42,540.1m	25,134.3m	61,753.2m	39,303.7m	42,963.8m	64,806.3m	16,690.1m	46,204.7m	626,036.6m	205,432.7m	831,469.3m
・ 5.5m以上	128.6m	39.7m	975.3m	205.2m	4.4m	55.4m	43.9m	160.1m	27.3m	16.8m	74.2m	0.0m	0.0m	1,730.9m	631.7m	2,362.6m
・ 3.5m以上	8,684.2m	3,117.2m	10,448.7m	5,714.0m	450.5m	1,802.8m	3,212.0m	6,423.6m	1,874.8m	5,479.2m	3,071.3m	444.1m	273.3m	50,995.7m	21,488.1m	72,483.8m
・ 3.5m以下	88,952.9m	49,624.6m	35,923.3m	52,256.3m	30,115.5m	40,681.9m	21,878.4m	55,169.5m	37,401.6m	37,467.8m	61,660.8m	16,246.0m	45,931.4m	573,310.0m	183,312.9m	756,622.9m
・ うち自動車交通不能	6,848.9m	10,215.9m	1,112.7m	2,230.3m	3,374.2m	9,728.6m	2,612.3m	5,743.0m	7,261.0m	2,119.5m	2,860.0m	999.1m	9,052.8m	64,158.3m	7,764.4m	71,922.7m
◆種類別内訳																
・ 道路延長	191,133.9m	132,025.9m	93,260.3m	134,201.2m	174,051.9m	148,779.1m	177,141.2m	148,969.3m	94,742.5m	198,686.9m	153,014.3m	129,102.1m	80,980.0m	1,856,088.6m	961,536.8m	2,817,625.4m
・ 橋 梁	681.0m	866.8m	499.9m	459.9m	1,536.0m	786.5m	443.3m	859.6m	495.8m	1,084.9m	631.0m	313.0m	930.5m	9,588.2m	5,928.0m	15,516.2m
・ 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																
・ 砂 利 道	35,542.7m	52,118.9m	30,412.7m	24,872.9m	20,303.8m	56,242.9m	45,026.0m	31,535.4m	32,813.8m	52,913.0m	39,330.8m	15,700.2m	15,161.2m	451,974.3m	66,962.9m	518,937.2m
・ セメント 舗装 B	48,176.1m	2,112.7m	6,198.6m	10,277.0m	4,626.5m	826.7m	1,767.6m	14,367.6m	5,083.0m	18,042.8m	10,777.0m	406.1m	11,941.5m	134,603.2m	11,786.3m	146,389.5m
・ アスファルト舗装(高級)C	9,763.3m	169.7m	0.0m	15,033.8m	4,411.9m	1,933.9m	1,139.8m	4.1m	7,986.1m	2,030.7m	0.0m	1,034.3m	0.0m	43,507.6m	46,349.4m	89,857.0m
・ アスファルト舗装(簡易)D	98,332.8m	78,491.4m	57,148.9m	84,477.4m	146,245.7m	90,562.1m	129,651.1m	103,921.8m	49,355.4m	126,785.3m	103,537.5m	112,274.5m	54,807.8m	1,235,591.7m	842,366.2m	2,077,957.9m
◆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	7,315.2m	3,486.4m	7,355.9m	8,233.0m	15,381.3m	1,630.6m	105,007.2m	191,853.6m	296,860.8m
・ 中心延長	9,674.8m	2,218.7m	181.9m	1,152.0m	5,801.4m	10,303.2m	23,389.5m	6,350.9m	3,321.2m	6,036.4m	6,466.2m	13,987.9m	1,626.8m	90,510.9m	139,089.2m	229,600.1m
◆改良率 A/①	49.0%	60.3%	49.5%	56.8%	82.6%	71.6%	85.8%	58.8%	58.7%	78.5%	57.8%	87.1%	43.6%	66.4%	78.8%	70.7%
◆舗装率 B+C+D/①	81.5%	60.8%	67.6%	81.5%	88.4%	62.4%	74.6%	79.0%	65.5%	73.5%	74.4%	87.9%	81.5%	75.8%	93.1%	81.7%
整備比率	0.693	0.853	0.700	0.803	1.168	1.013	1.214	0.832	0.830	1.110	0.818	1.232	0.617	0.939	1.115	

上越市道路整備計画

【令和7年度→令和11年度】

令和6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