

新潟都市計画道路の変更（新潟市決定）

1. 都市計画道路 3・3・518 号<sup>とうこう</sup>東港線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・3・518	東港線	新潟市中央区上所 2 丁目	新潟市東区末広町	新潟市中央区三和町	約 4,370m		4 車線	22.0m		
	内訳		新潟市中央区沼垂東 5 丁目	新潟市東区松島 1 丁目		約 1,040m	嵩上式	4 車線	15.5～23.0m		支線
						約 4,370m	地表式	4 車線	18.0～30.0m	JR 越後線と立体交差 幹線街路 3・1・506 万代島ルート線と立体交差 幹線街路と平面交差 7 箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理 由

本都市計画道路は、都心部から新潟港、新潟空港、さらには東港などの主要拠点を結ぶ重要路線として市民の日常的な移動や、物流・観光などの社会経済活動を支えるとともに、災害時の広域的な輸送に必要な第 1 次緊急輸送道路に指定されるなど、安心・安全で持続的な都市づくりに資する道路として重要な役割を果たしている。

当該区間に架かる山ノ下橋は築造から 96 年が経過し、老朽化による架け替えが急務となっていることに加え、周辺市街地の発展により、交通の流れが都市計画道路 3・3・512 号山の下<sup>ひがしこう</sup>東港線にシフトしていることから、現橋より上流側に架け替えることで交通の流れを円滑に処理し安全な道路ネットワークを確保するため、当該都市計画道路の変更を行う。

## 都市計画の案の理由書

### 1. 事業概要

都市計画決定施設	種別	施設規模	所在
3・3・518号 東港線	幹線街路	L=4,370m W=22.0m	新潟市中央区上所 2 丁目から新潟市東区 末広町地内

### 2. 都市の将来像における位置づけ

当該都市計画道路を含む一般国道 113 号は、都心部と新潟港、新潟空港、新潟東港等の広域交流拠点とを結び、本市が日本海拠点都市として誰もが暮らしやすい持続的な発展に寄与する路線ならびに災害時の広域的な輸送に必要な第 1 次緊急輸送道路として、利便性の向上や安心・安全な交通サービスを提供できるよう、整備を行う必要がある。

#### (1)【新潟県：新潟都市計画区域マスタープラン（令和 5 年度策定）】

新潟圏域の広域的な都市づくりの方針を示す「新潟都市計画区域マスタープラン」では、国道 113 号をはじめとする各種国道は、交通体系の骨格を構成する放射状の広域幹線道路として位置づけられており、広域交流拠点へのアクセス性の向上などを図るため、計画的、重点的な整備を推進し、公共交通と一体となった円滑で継ぎ目のない交通ネットワークの形成を図ることとしている。

#### (2)【新潟市：新潟市総合計画 2030（令和 4 年度策定）】

本市の将来に向けたまちづくりにおける総合的な計画である「新潟市総合計画 2030」では、多核連携都市を目指すなかで、各区と都心方面を結ぶ公共交通サービスの向上や交通結節点の強化等、都心アクセスの強化を図るとともに、駅・港・空港等などの広域交通拠点と二次交通を連携させた主要エリア間のアクセス強化・回遊性の向上に取り組むこととしている。また、災害時における安全・迅速な輸送などを支えるため、放射・環状型の道路ネットワークの整備を推進している。

#### (3)【新潟市：都市計画マスタープラン（令和 4 年度策定）】

本市の都市づくりの指針である「新潟市都市計画基本方針」では、都心から放射方向に伸びる国道と、市域を横断的につなぐ環状型道路を結ぶことで多核連携型の都市構造を支え、安心・安全で持続可能な都市づくりに資する道路網の構築を国や県をはじめとする関係機関との連携により進め、安全で快適に暮らすことができる都市環境を引き続き推進するため、道路や橋りょうなどの都市インフラの適切な維持管理と計画的な更新を図ることとしている。

### 3. 都市計画の必要性(都市計画道路の変更と必要性)

本計画区間に架かる山ノ下橋は、老朽化が進み橋梁の健全度は「Ⅲ：早期措置段階」の判定であることから、幹線道路ならびに緊急輸送道路として橋梁の安全性を確保するとともに、周辺市街地の発展により当該都市計画道路の交通の流れが都市計画道路 3・3・512 号山の下東港線へとシフトしていることから、円滑な交通機能と交通動線の安全性を確保するため、山ノ下橋の架け替えと合わせて当該都市計画道路を直線構造で長者町交差点に接続させる。

### 4. 位置、区域、規模の妥当性

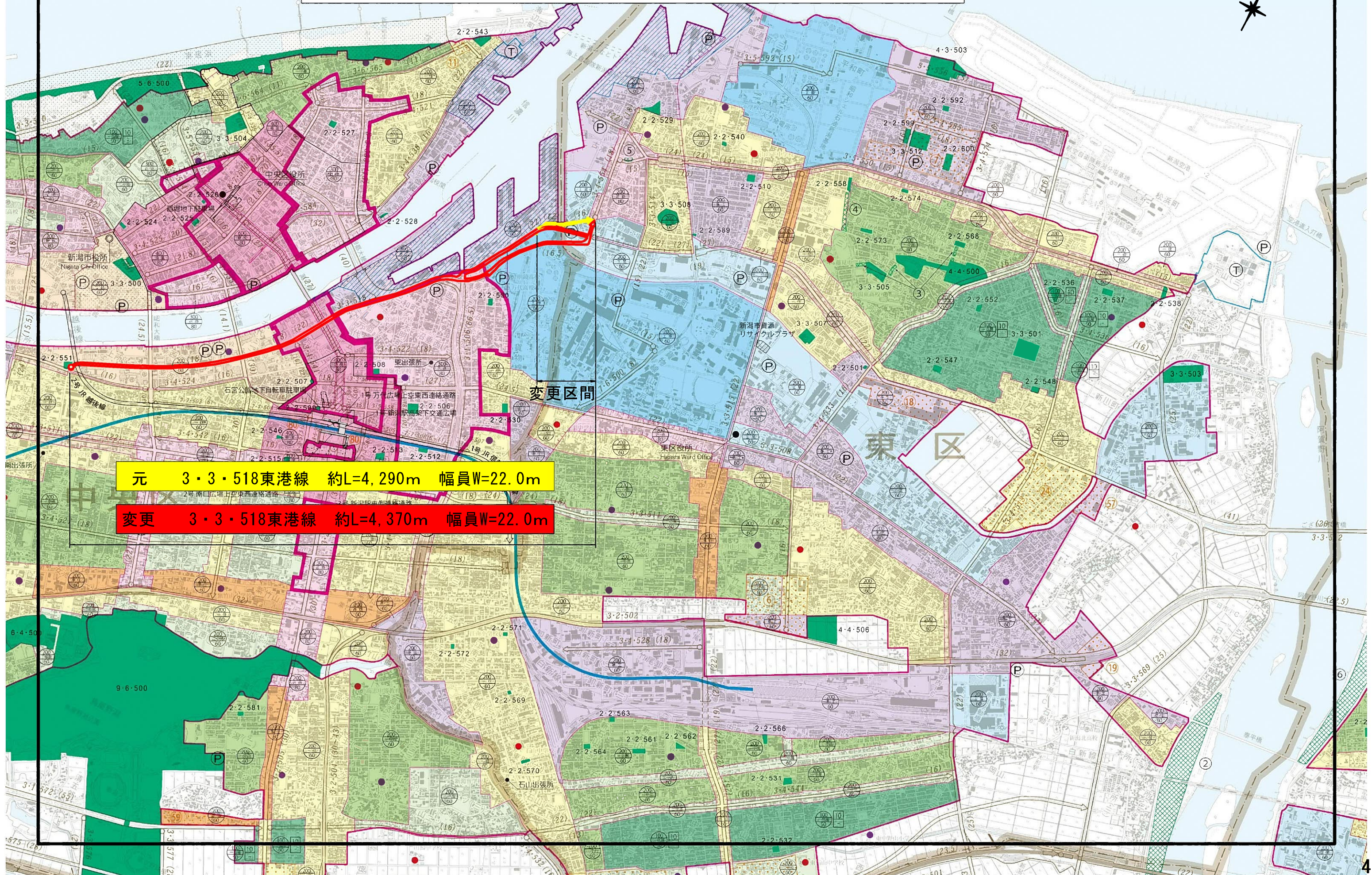
本都市計画道路は、広域交通拠点アクセス道路ならびに放射環状型幹線道路網の主要幹線道路として、安全性ならびに円滑性を確保するため、山ノ下橋の架け替えに伴い都市計画道路 3・3・512 号山の下東港線の延伸方向にルートをシフトすることにより、主要幹線道路網の道路ネットワークを確保するよう区域変更するものである。

- ・ 計画交通量：18,900(台/日)
- ・ 道路の区分：第4種第1級
- ・ 計画基本幅員：前後区間と整合を図り、4車線・両側歩道 W=22.0m
- ・ 橋長：L=64.2m



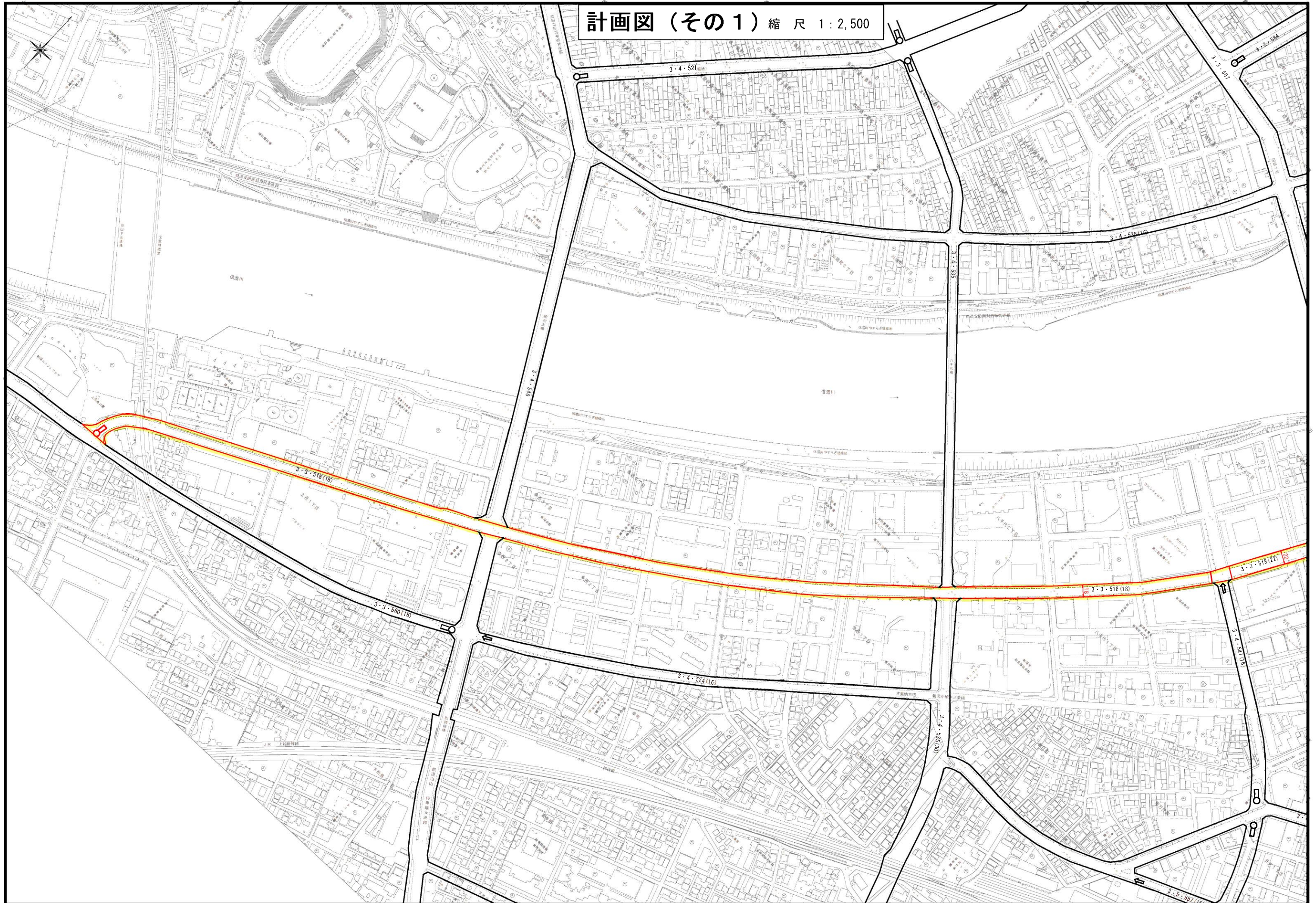
新潟都市計画道路3・3・518 東港線の変更について(市決定)

総括図 S=1:25,000





計画図（その1）縮尺 1:2,500

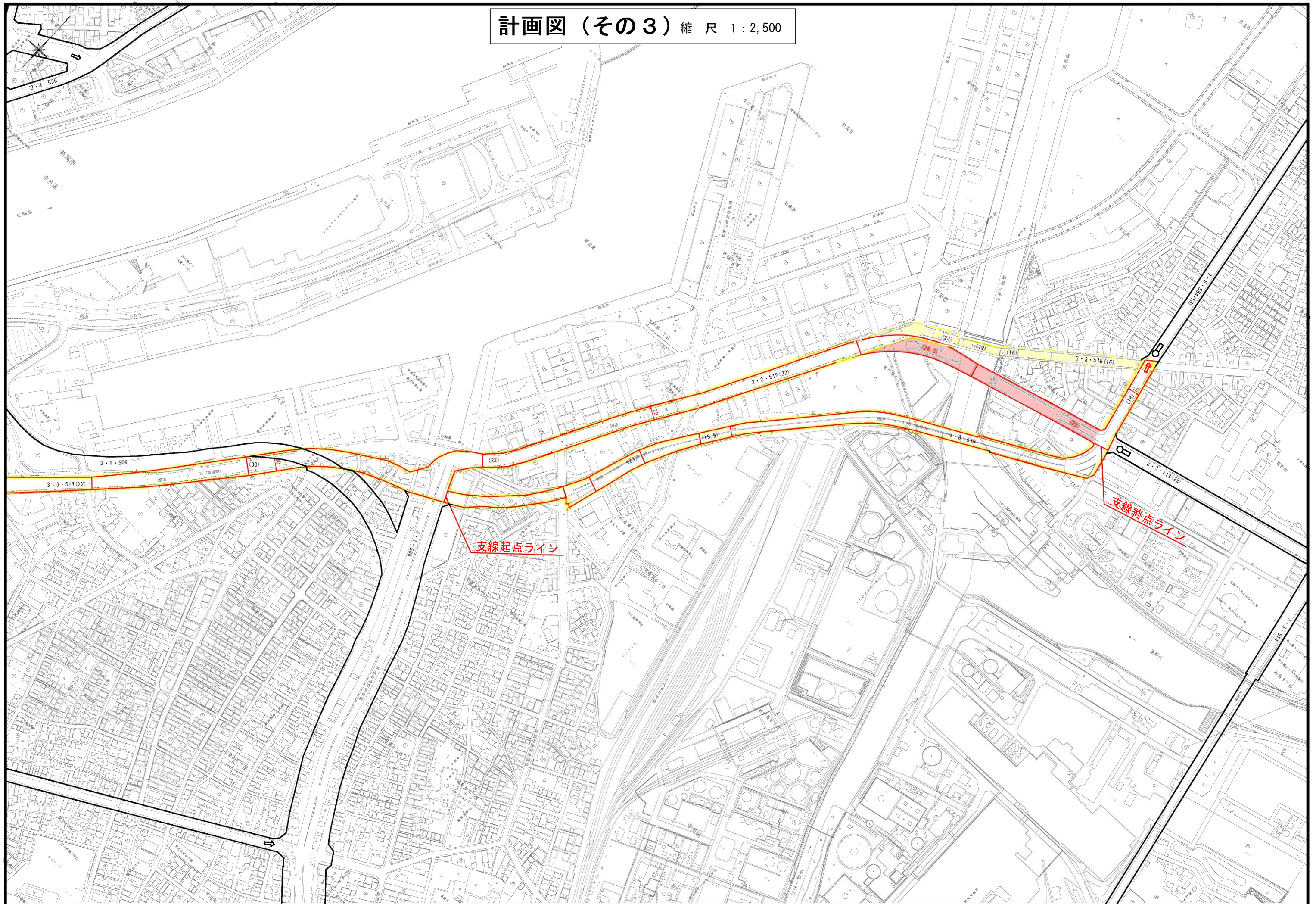








計画図（その3）縮 尺 1 : 2,500





## 都市計画策定の経緯

新潟都市計画道路の変更（新潟市決定）

事 項	時 期	備 考
素案の縦覧	令和 6 年 7 月 3 日 ～令和 6 年 7 月 18 日	
素案の説明会	令和 6 年 7 月 3 日	
公聴会	<del>令和 6 年 8 月 1 日</del>	公述の申出が無く中止
国土交通省事前協議	令和 6 年 7 月 31 日 ～令和 6 年 9 月 11 日	令和 6 年 8 月 9 日付 回答書受領
新潟県事前意見照会	令和 6 年 9 月 12 日	
新潟県事前意見照会回答	令和 6 年 10 月 15 日	
都市計画案の縦覧	令和 6 年 10 月 24 日 ～令和 6 年 11 月 7 日	
新潟市都市計画審議会	令和 6 年 11 月 27 日	
新潟県知事意見照会	令和 6 年 12 月上旬	（予定）
新潟県知事意見回答	令和 6 年 12 月中旬	（予定）
国土交通大臣同意協議	令和 6 年 12 月中旬 ～令和 7 年 1 月中旬	（予定）
決定告示	令和 7 年 1 月下旬	（予定）



都市計画道路の変更新旧対照表(新潟市決定)

種別	名称		変更 現決定 種別	位置			区域	構造			備考	変更内容
	番号	路線名		起点	終点	主な 経過地	延長	構造 形式	車線 の数	幅員		
幹線街路	3・3・518	東港線	変更	新潟市 中央区 上所2丁目	新潟市 東区 末広町	新潟市 中央区 三和町	約 4,370m		4 車線	22.0m		・ 線形の変更 ・ 幅員の変更
	内訳			新潟市 中央区 沼垂東 5丁目	新潟市 東区 松島1丁目		約 1,040m	嵩上式	4 車線	15.5～23.0m	支線	
							約 4,370m	地表式	4 車線	18.0～30.0m		
幹線街路	3・3・518	東港線	現決定	新潟市 中央区 上所2丁目	新潟市 東区 末広町	新潟市 中央区 三和町	約 4,290m		4 車線	22.0m		
	内訳			新潟市 中央区 沼垂東 5丁目	新潟市 東区 松島1丁目		約 1,180m	嵩上式	4 車線	15.5～23.0m	支線	
							約 4,290m	地表式	4 車線	12.0～30.0m		



## 新潟市都市計画道路を変更する土地の地名一覧(新潟市決定)

名称	変更前	廃止する区域	追加する区域	変更後
3・3・518号 東港線	新潟市中央区 上所1丁目、上所 2丁目、幸西1丁 目、幸西2丁目、 幸西3丁目、幸西 4丁目、八千代1丁 目、八千代2丁目、 万代1丁目、万代 2丁目、万代3丁 目、万代4丁目、 万代島、三和町、沼 垂西3丁目、沼垂 東5丁目、竜が島 1丁目 新潟市東区 松島1丁目、末広 町、長者町、東新町 の各一部	新潟市中央区 竜が島1丁目 新潟市東区 松島1丁目、末広 町 の各一部	新潟市中央区 竜が島1丁目 新潟市東区 松島1丁目、東新 町、松島2丁目 の各一部	新潟市中央区 上所1丁目、上所2丁 目、幸西1丁目、幸西 2丁目、幸西3丁目、 幸西4丁目、八千代1 丁目、八千代2丁目、 万代1丁目、万代2丁 目、万代3丁目、万代 4丁目、万代島、三和 町、沼垂西3丁目、沼 垂東5丁目、竜が島1 丁目新潟市東区 松島1丁目、松島2 丁目、末広町、長者 町、東新町 の各一部
支線	新潟市中央区 沼垂東5丁目、沼 垂東6丁目、竜が 島1丁目、竜が島 2丁目 新潟市東区 松島1丁目、松島 2丁目、東新町 の各一部	新潟市東区 松島1丁目、松島 2丁目、東新町 の各一部		新潟市中央区 沼垂東5丁目、沼垂東 6丁目、竜が島1丁目、 竜が島2丁目 新潟市東区 松島1丁目、松島2丁 目 の各一部

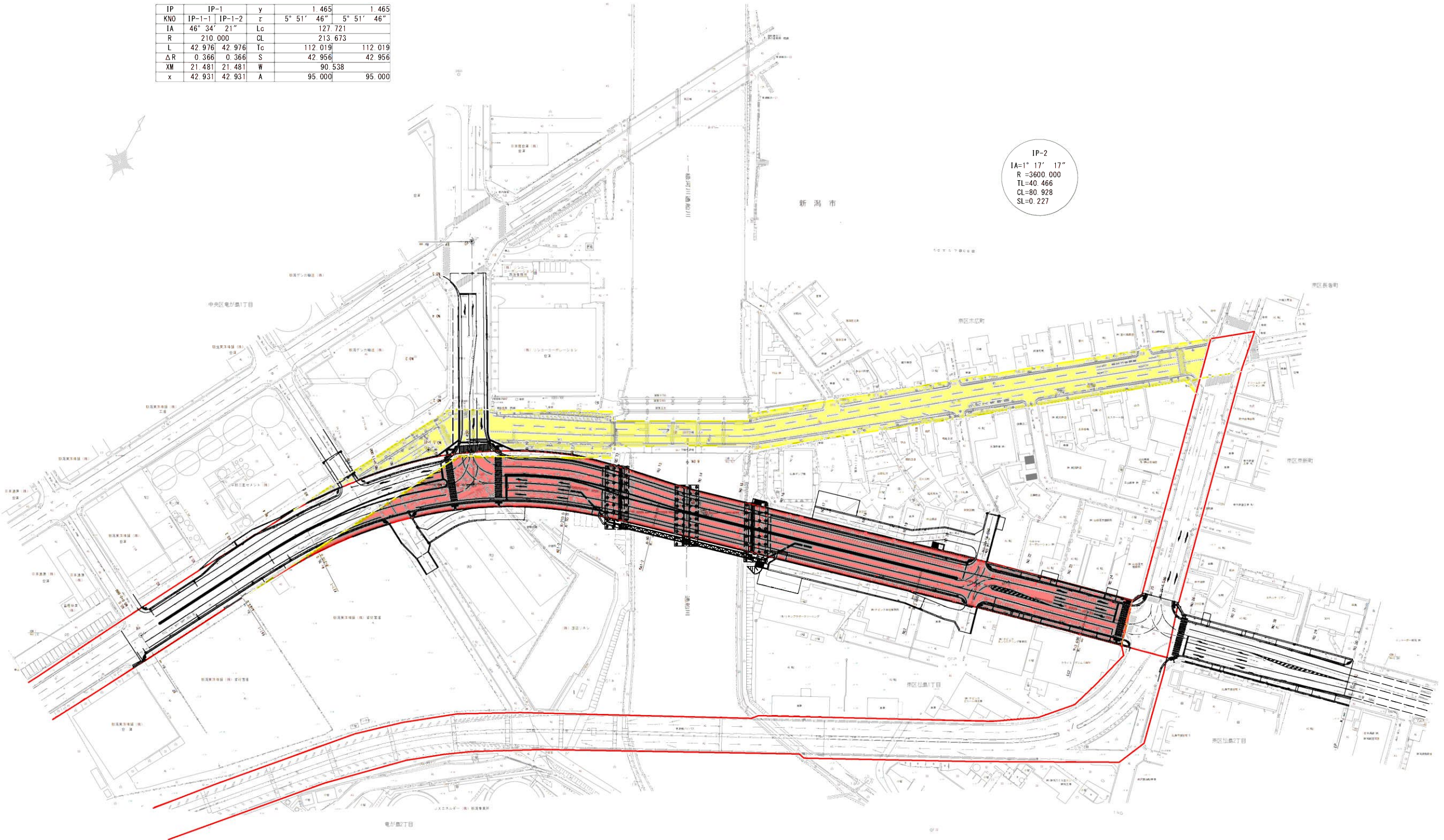


計 画 平 面 図 縮尺 1 : 1,000

参 考 図

IP	IP-1		y	1 465		1 465
KNO	IP-1-1	IP-1-2	r	5° 51' 46"	5° 51' 46"	
IA	46° 34' 21"		Lc	127.721		
R	210.000		CL	213.673		
L	42.976	42.976	Tc	112.019	112.019	
ΔR	0.366	0.366	S	42.956	42.956	
XW	21.481	21.481	W	90.538		
x	42.931	42.931	A	95.000	95.000	

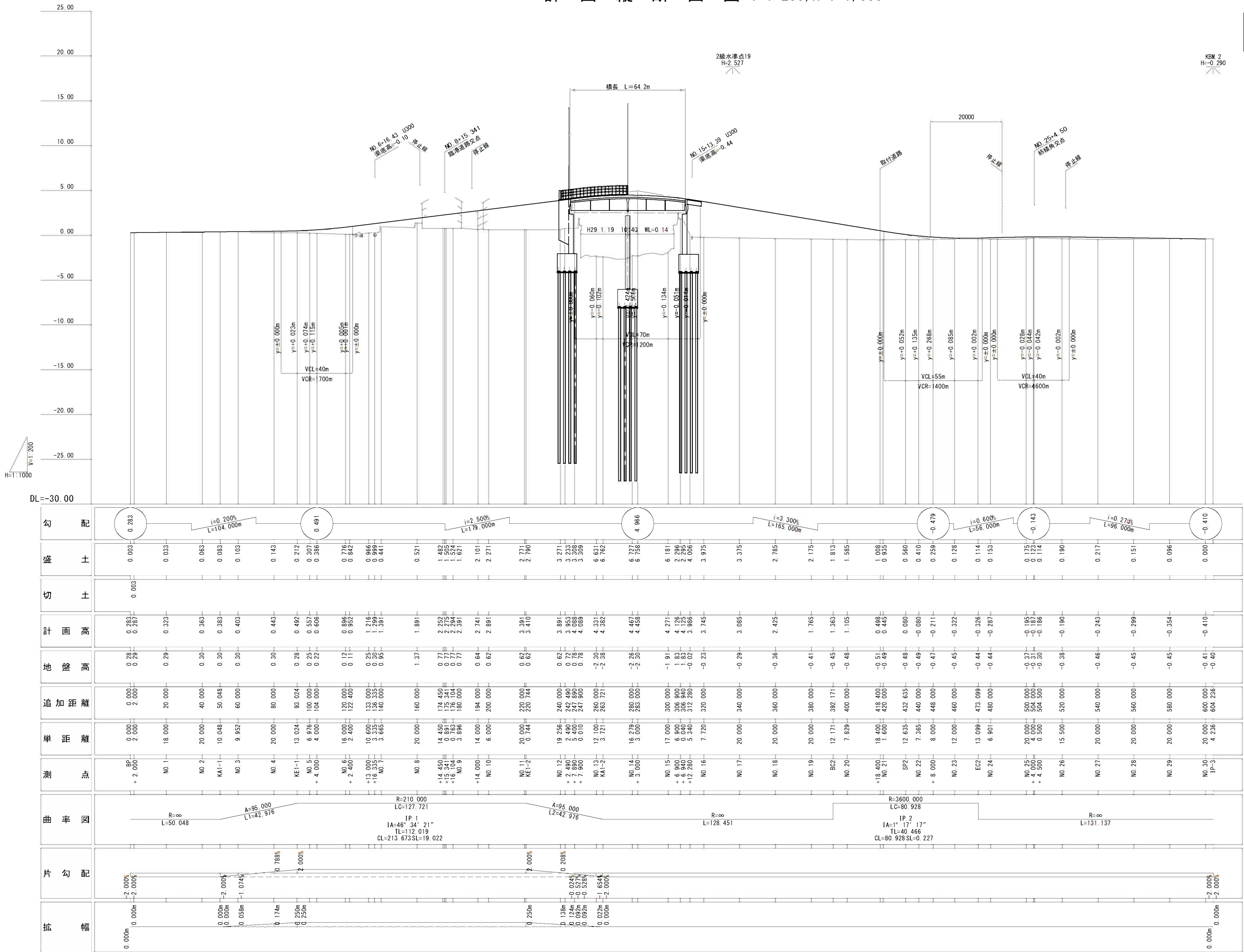
IP-2  
IA=1° 17' 17"  
R=3600.000  
TL=40.466  
CL=80.928  
SL=0.227





計 画 縦 断 面 図 V=1:200, H=1:1,000

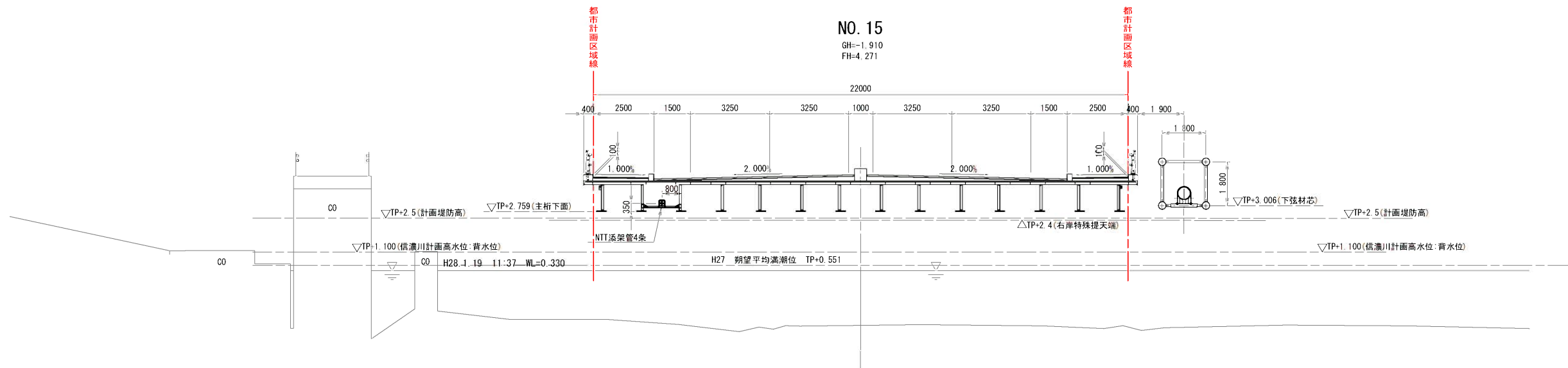
参 考 図



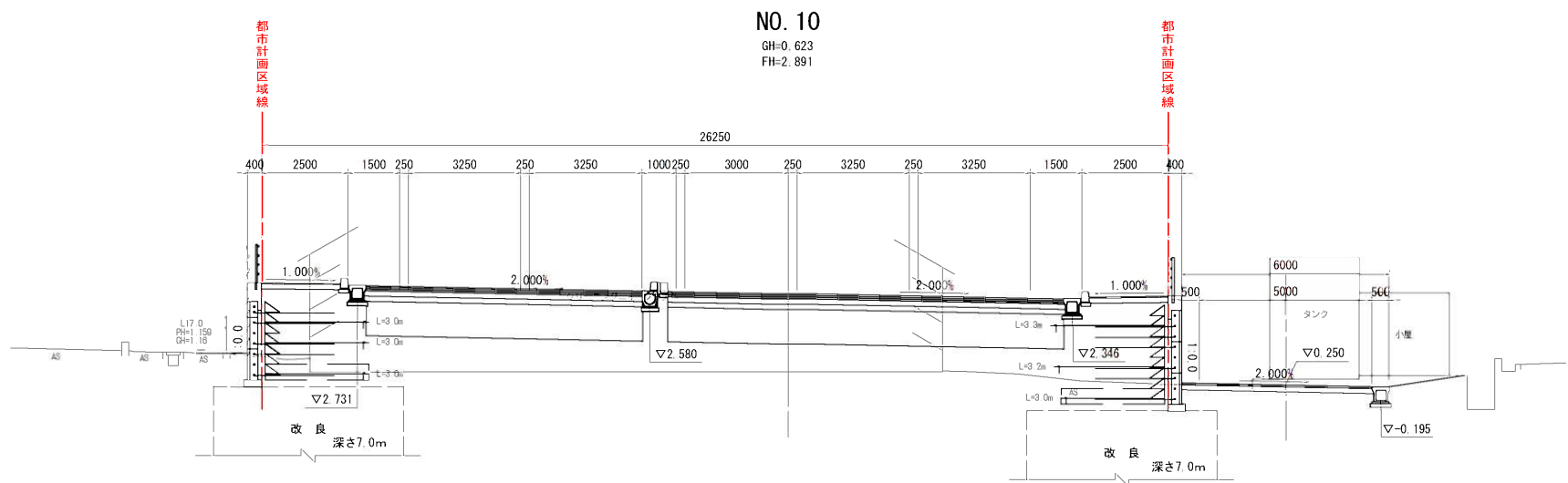


標準横断面図(その1) S=1:100

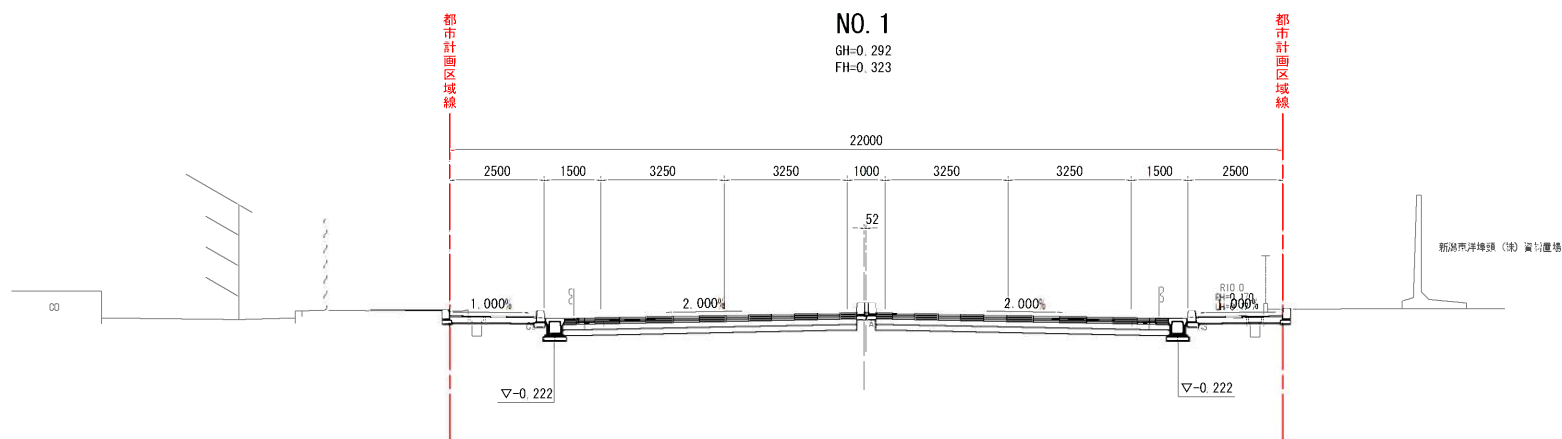
参考図



DL=-5.000



DL=-3.000



DL=-3.000



## 参 考 図

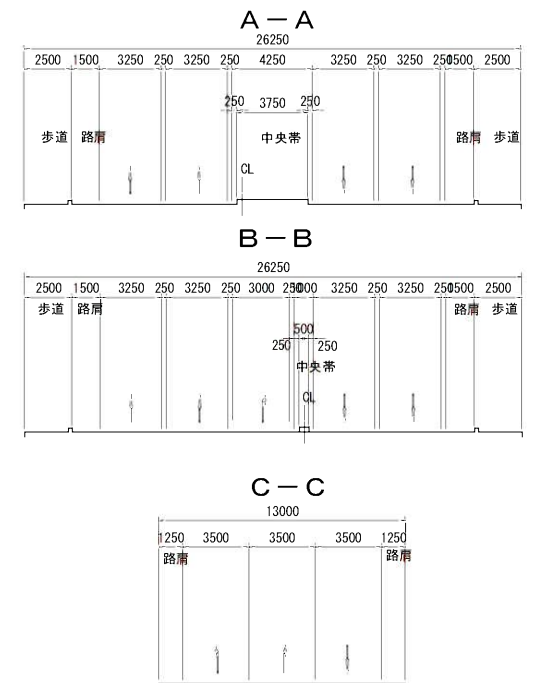




# 交差点詳細図（その1） S=1：300

臨港道路との交差点

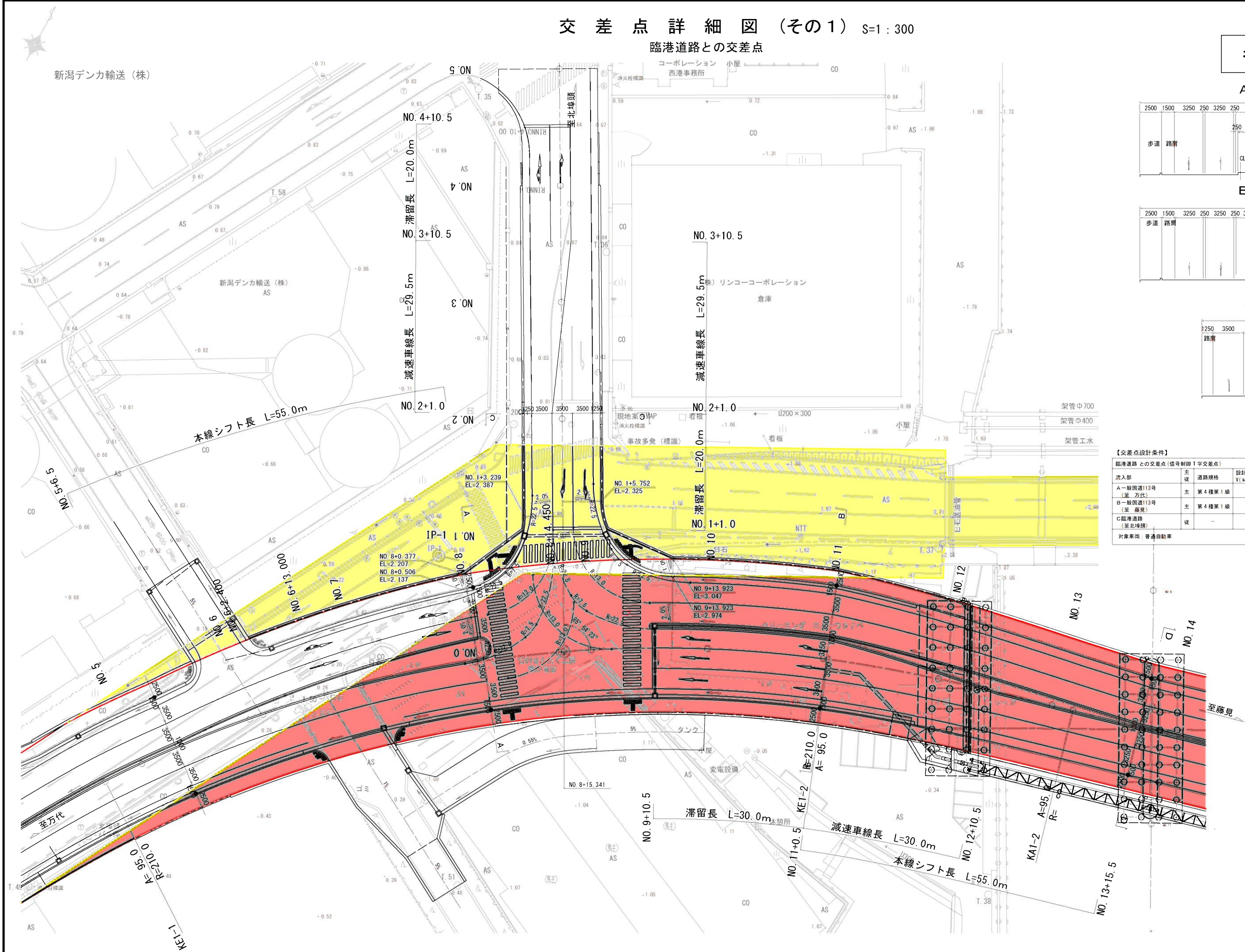
## 参考図



### 【交差点設計条件】

流入部	主従	道路規格	設計速度 V (km/h)	幅員構成 (車路部)
A 一般国道113号 (至 万代)	主	第4種第1級	50	W=2.5+1.5+3.25×2+1.0+3.25×2+1.5+2.5+22.0m
B 一般国道113号 (至 藤見)	主	第4種第1級	50	W=2.5+1.5+3.25×2+1.0+3.25×2+1.5+2.5+22.0m
C 臨港道路 (至 北埠頭)	従	—	30	W=1.25+3.5×3+1.25=13.0m

対象車両：普通自動車





## 長者町交差点

## 東区東新町



【交差点設計条件】				
長者町交差点 (信号制御・十字交差点)				
流入方向	主従	道路規格	設計速度 V(km/h)	幅員構成(車路部)
A 一般国道113号 (東方向)	主	第4種第1級	50	B=2.5+1.5+3.25×2+1.0+3.25×2+1.5+2.5=22.0
B 山ノ下東横線 (西方向)	主	第4種第1級	50	B=2.5+1.5+3.25×2+1.0+3.25×2+1.5+2.5=22.0
C 東松崎港線 (山ノ下)	従	—	40	B=2.5+0.5+3.0×4+0.5+5.18.00
D 東横線バイパス (西方向)	主	—	50	B=0.5+3.25×2+2.0+3.25×2+0.5=16.5m
対象車両 普通自動車				



# 交 差 点 詳 細 図 (その3) S=1 : 300

紡績角交差点

参 考 図

