

新潟都市計画道路の変更（新潟市決定）

1. 都市計画道路中 3・4・157 号 亀田中央線ほか 2 路線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	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・4・157	亀田中央線	新潟市江南区 亀田中島 4丁目	新潟市江南区 城所	新潟市江南区 東船場 4丁目	約 4,500 m	地表式	2車線	16.0m	JR 信越本線と立体交差 1 箇所 幹線街路 3・4・590 新潟中央環状道路と立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 6 箇所	
	3・5・453	二本木線	新潟市江南区 二本木 4丁目	新潟市江南区 二本木	新潟市江南区 二本木 2丁目	約 1,410 m	地表式	2車線	12.0m		
	3・4・590	新潟中央環状道路	新潟市西区 明田	新潟市江南区 横越	新潟市南区 上塩俵	約 20,160 m	地表式 嵩上式	4車線	20.0m		
	構造形式の内訳		新潟市西区 明田	新潟市西蒲区 升潟		約 1,120 m	地表式	4車線	20.0m ～ 22.0m	幹線街路と平面交差 1 箇所	
			新潟市西蒲区 升潟	新潟市西蒲区 升潟		約 600 m	嵩上式	4車線	20.0m		
			新潟市西蒲区 升潟	新潟市西蒲区 大潟		約 340 m	地表式	4車線	20.0m		
			新潟市西蒲区 大潟	新潟市西蒲区 大関		約 640 m	嵩上式	4車線	20.0m		
			新潟市西蒲区 大関	新潟市西区 板井		約 4,340 m	地表式	4車線	18.0m ～ 28.0m	自動車専用道路と立体交差 1 箇所 JR 上越新幹線と立体交差 1 箇所	
			新潟市西区 板井	新潟市西区 板井		約 380 m	嵩上式	4車線	20.0m ～ 28.0m		
			新潟市西区 板井	新潟市江南区 横越		約 12,740 m	地表式	4車線	20.0m ～ 33.0m	自動車専用道路と立体交差 1 箇所 JR 信越本線と立体交差 1 箇所 幹線街路 3・4・157 号亀田中央線と立体交差 1 箇所 幹線街路 3・4・454 号横雲バイパスと立体交差 1 箇所 幹線街路と平面交差 3 箇所	

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

※ 構造形式の内訳における幅員は、付加車線を含めた道路幅員を示す。

理 由

都市計画道路 3・4・157 号 亀田中央線は、江南区中心部を南北に縦断し、中央区と秋葉区を結ぶ重要路線として市民の日常的な移動や物流などの社会経済活動を支えるとともに、持続可能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。

亀田中央線と JR 信越本線が交差する箇所位置する亀田跨線橋は、築造から 62 年が経過し、老朽化による架け替えが急務となっている。

架け替えにあたっては、鉄道との交差構造(立体交差)を鉄道事業者が定める現行基準に合わせるとともに、道路構造令に準拠した縦断勾配を確保するため、線形の変更が必要となる。

また、上記路線の線形の変更に伴い、接続する都市計画道路 3・5・453 号 二本木線及び都市計画道路 3・4・590 号 新潟中央環状道路の線形や区域などを変更する。

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・4・157号 亀田中央線	幹線街路	L=4,500m W=16.0m	新潟市江南区 城所地内
3・5・453号 二本木線	幹線街路	L=1,410m W=12.0m	新潟市江南区 二本木4丁目地内
3・4・590号 新潟中央環状道路	幹線街路	L=20,160m W=20.0m	新潟市江南区 城所地内

2. 都市の将来像における位置づけ

都市計画道路3・4・157号 亀田中央線は、江南区中心部を南北に縦断し、中央区と秋葉区を結ぶ重要路線として市民の日常的な移動や物流などの社会経済活動を支えるとともに、持続可能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。

(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、本都市計画区域内の交通の円滑化を図るとともに広域幹線を補完し、周辺都市内の骨格を形成する都市内幹線道路として位置付けられており、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、日常的な移動はもとより、業務活動・物流・観光などの社会経済活動や、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：新潟市都市計画基本方針（令和4年度策定）】

本市の今後の都市づくりのあり方を示す「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進めるとともに、道路や橋りょうなどの都市インフラの適切な維持管理を図り、その機能と安全性を確保するものとしている。

3. 都市計画の必要性(都市計画道路の変更と必要性)

3・4・157号亀田中央線とJR信越本線が交差する箇所に位置する亀田跨線橋は、老朽化が著しいことから、都市内幹線道路としての安全性を確保するとともに、JR信越本線との交差構造(立体交差)に必要な桁下空頭の確保及び道路構造令に準拠した縦断勾配を確保するため、亀田跨線橋の架け替えと合わせて当該都市計画道路の線形を変更する。

また、当該都市計画道路の起点を現況位置に合わせて変更する。

このほか、3・4・157号亀田中央線の変更に伴い、3・5・453号二本木線の線形の変更及び車線数の決定を行うとともに、3・4・590号新潟中央環状道路の区域を変更する。

4. 位置、区域、規模の妥当性

3・4・157号亀田中央線は、中央区と秋葉区を結ぶ都市内幹線道路として、交通の安全性ならびに冬期交通の円滑性を確保するため、起点、延長、線形の変更を行うものである。

また、3・4・157号亀田中央線の変更に伴い、3・5・453号二本木線の線形の変更及び車線数の決定を行うとともに、3・4・590号新潟中央環状道路の区域を変更するものである。