

1. 路線概要

路線番号	3-2-503②	計画幅員	30m
路線名	小張木関屋線	計画延長	3,510m
車線数	-	決定年月日	当初 最終
			S2.2.25 S53.8.15

2. 評価対象区間状況

始点	(都)3-4-551号 東堀通有明線
終点	(都)3-3-510号 寄居浜線
評価対象延長	うち市街地延長 210m
評価対象幅員	350m
現道有無	22m
現道管理区分	一部現道なし区間あり
現道名称	(市)小張木関屋線2号
現道幅員	0~14.5m
現道無区間延長	320m
歩道の有無	現道無区間割合 90%
平日24時間交通量	片側歩道、または、一部歩道なし区間あり
バス路線	混雑度 -
公共公益施設(沿線)	-
公共公益施設(周辺)	浜浦小学校、日本歯科大学新潟生命歯学部

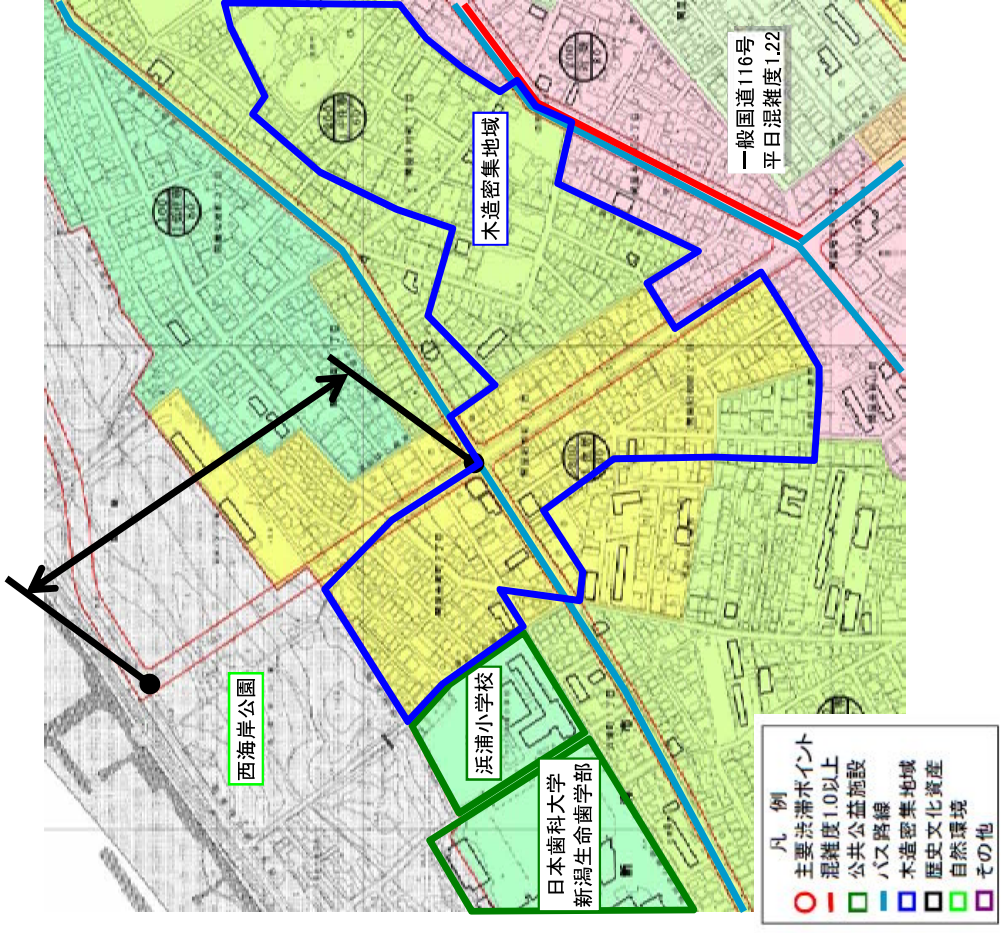
3. 事業実施上の課題

歴史文化施設	-
保全すべき自然環境	西海岸公園
施工上の課題	-

4. 路線を取り巻く状況について

第3回パナントリップ調査において幹線道路として位置づけられている。(都)3-3-510号 寄居浜線と接続することにより都市部への交通流入を抑制する機能を担う。関屋金衛町付近は木造密集地域となっている。

路線図(詳細)



基礎データの整理

路線番号	3・2・503②	決定年月日	(当初) S2,225 (最終) S3,815	取組対象区間 (始点~終点)	(都)3・4・551号 東堀通有明線
路線名	小張木閉屋線	現道幅員	△ 0~14.5m (市)小張木閉屋線2号	評価対象延長	(都)3・3・510号 寄居浜線
車線数	-	現道区分	市道	市街地延長	210m
計画幅員	30m	現道無区間	320m	評価対象幅員	22m
計画延長	3,510m		90%		

路線を取り巻く現状について
 第3回パースントリップ調査において幹線道路として位置づけられている。
 (都)3・3・510号 寄居浜線と接続することにより都市部への交通流入を抑制する機能を担う。
 閉屋金衛町付近は木造密集地域となっている。

都市計画道路の必要性

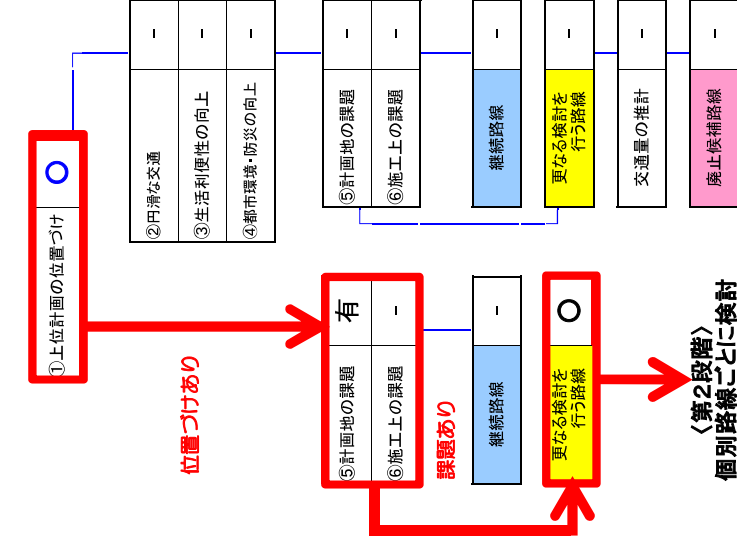
指標	確認方法	確認結果
①上位計画の位置づけ	新・新潟市総合計画に位置づけがある 新潟市都市計画基本方針に位置づけがある 第3回新潟都市圏パースントリップ調査に位置づけがある	○
②円滑な交通	主要渋滞ポイント(渋滞箇所交差点)がある 現道の混雑度が1.0を上回っている区間がある 並行する道路の混雑度が1.0を上回っている区間がある	
③生活利便性の向上	見直し対象路線沿線に公共施設がある 現道や並行する道路にバス路線があり、計画幅員が12m未満	
④都市環境・防災の向上	現道や並行する道路の混雑度が1.0を上回っている 木造密集地域を通過する	

事業実施上の課題

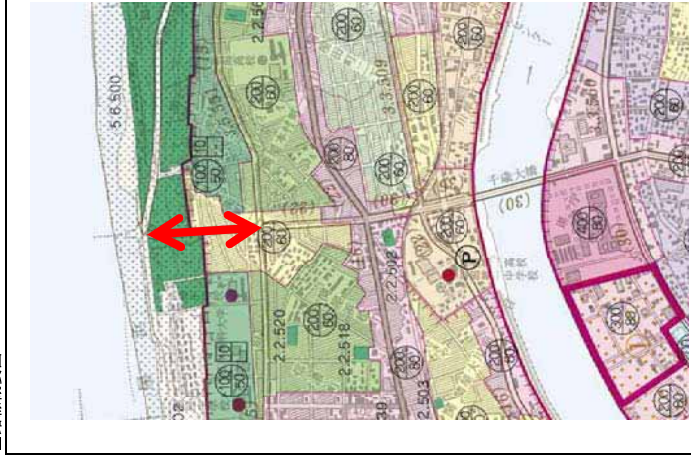
指標	確認方法	確認結果
⑤計画地の課題	歴史・文化施設や遺跡の埋蔵地を通過する 西海岸公園 保全すべき自然環境を通過する	有
⑥施工上の課題	大規模構造物や地形上の制約があり、施工が困難な箇所がある	

上記の指標以外の課題

見直しの手順



■路線概要図



分類にあたっての特記事項

「更なる検討を行う路線」となるが、平成17年7月から平成18年8月までの「小張木閉屋線を松林から考える市民会議(全6回)」並びに平成18年6月の「市民フォーラム」の中で、当該区間の道路の必要性や事業実施上の課題の検討が行われており、既に第2段階「個別路線ごとに検討」が済んでいることから、その検討結果を踏まえ「廃止候補路線」とする。

分類結果

継 続

更なる検討

○ 廃止候補

1. 路線概要

路線番号	3-4-537①	計画幅員	16m
路線名	平島線	計画延長	3,840m
車線数	-	決定年月日	当初 最終
			S41.12.3 S53.8.15

2. 評価対象区間状況

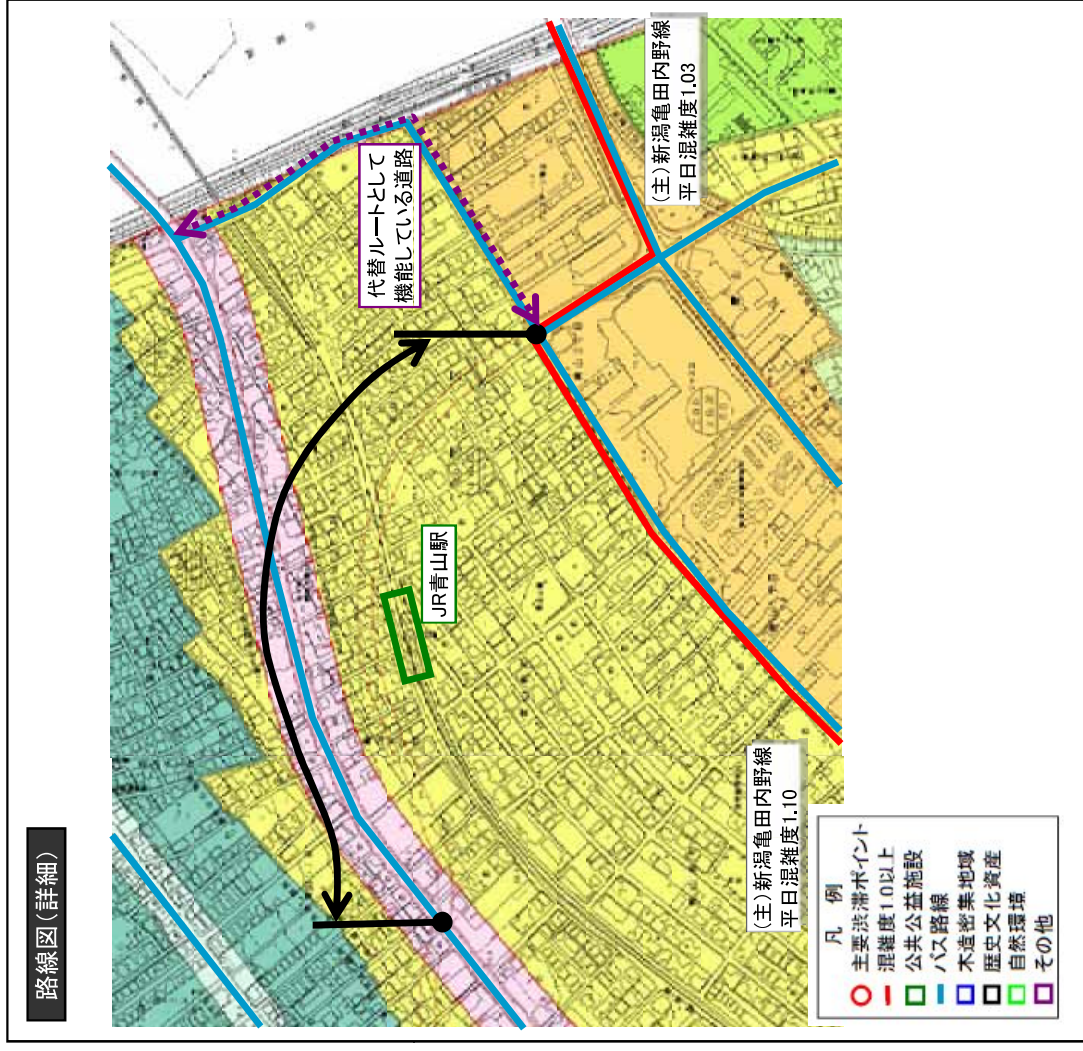
始点	(主)新潟亀田内野線		
終点	(都)3-4-540号 桜木インター-曾和線		
評価対象延長	640m	うち市街地延長	640m
評価対象幅員	16m		
現道有無	現道なし		
現道管理区分	-		
現道名称	-		
現道幅員	-		
現道無区間延長	640m	現道無区間割合	100%
歩道の有無	歩道なし		
平日24時間交通量	-	混雑度	-
バス路線	-		
公共公益施設(沿線)	-		
公共公益施設(周辺)	青山駅		

3. 事業実施上の課題

歴史文化施設	-
保全すべき自然環境	-
施工上の課題	JR越後線、急勾配

4. 路線を取り巻く状況について

青山方面と国道402号を連絡し、西新潟の交通を集約し、黒埼インターチェンジを経て国道116号へアクセスする機能を担う。現道はなく、急勾配となっている。



基礎データの整理

路線番号	3・4・537①	(当初) S41.12.3	評価対象区間	(主)新潟亀田内野線
路線名	平島線	(最終) S53.8.15	(始点～終点)	(主)3・4・540号 桜木インター番地線
車線数	-	x	評価対象延長	640m
計画幅員	16m	-	(市街地延長)	640m
計画延長	3,840m	100%	評価対象幅員	16m

路線を取り巻く現状について
 東山方面と国道402号を連絡し、西新潟の交通を集約し、黒崎インターチェンジを経て国道116号へアクセスする機能を担う。現道はなく、急勾配となっている。

都市計画道路の必要性

指標	確認方法	確認結果
①上位計画の位置づけ	新・新潟市総合計画に位置づけがある 新潟市都市計画基本方針に位置づけがある 第3回新潟都市圏パーストリップ調査に位置づけがある	
②円滑な交通	主要渋滞ポイント(渋滞箇所交差点)がある 現道の混雑度が1.0を上回っている区間がある 並行する道路の混雑度が1.0を上回っている区間がある	
③生活利便性の向上	見直し対象路線沿線に公共交通施設がある 現道や並行する道路にバス路線があり、計画幅員が12m以上で現道幅員が12m未満 現道や並行する道路の混雑度が1.0を上回っている	
④都市環境・防災の向上	不逞寄集地境を通過する	

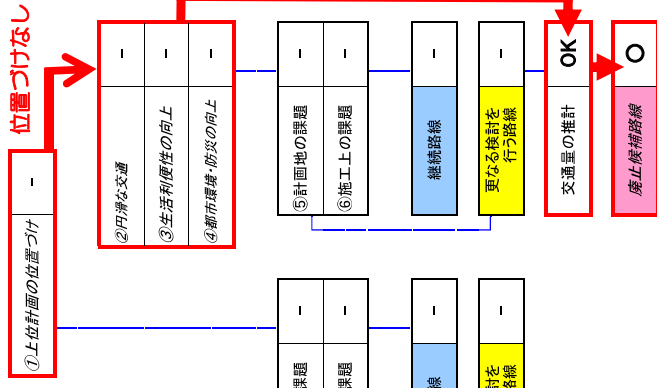
上記の指標以外の必要性

事業実施上の課題

指標	確認方法	要因事項を簡潔に明記	確認結果
⑤計画地の課題	歴史・文化施設や遺跡の埋没地を通過する 保全すべき自然環境を通過する	-	
⑥施工上の課題	大規模構造物や地形上の制約があり、施工が困難な箇所がある	-	

上記の指標以外の課題

見直しの手順



■路線概要図



分類にあたっての特記事項

分類結果

継

更なる検討

廃止候補

1. 路線概要

路線番号	3-4-537②	計画幅員	16m
路線名	平島線	計画延長	3,840m
車線数	-	決定年月日	当初 最終
			S41.12.3 S53.8.15

2. 評価対象区間状況

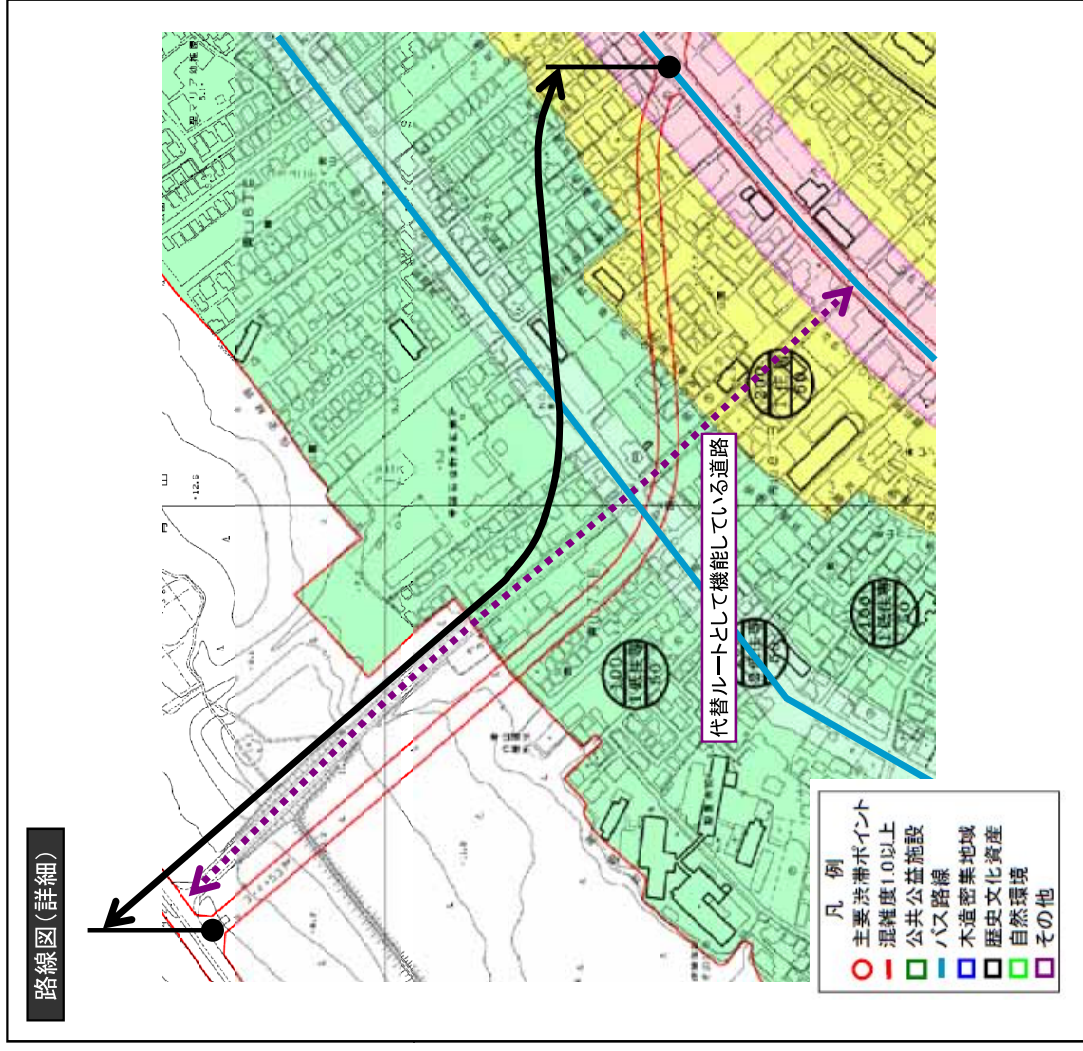
始点	(都)3-4-540号 桜木インター一曽和線		
終点	(都)3-5-551号 東堀通有明線		
評価対象延長	760m	うち市街地延長	490m
評価対象幅員	16m		
現道有無	現道なし		
現道管理区分	-		
現道名称	-		
現道幅員	-		
現道無区間延長	760m	現道無区間割合	100%
歩道の有無	歩道なし		
平日24時間交通量	-	混雑度	-
バス路線	-		
公共公益施設(沿線)	-		
公共公益施設(周辺)	-		

3. 事業実施上の課題

歴史文化施設	-
保全すべき自然環境	-
施工上の課題	急勾配

4. 路線を取り巻く状況について

青山方面と国道402号を連絡し、西新堀の交通を集約し、黒崎インターチェンジを経て国道116号へアクセスする機能を担う。並行して同様の機能を担う現道(市)西2-160、西1-120号線がある。



基礎データの整理

路線番号	3-4-537②	(当初) S41.12.3	評価対象区間	(番)3-4-540号 坂ノケンター車線	
路線名	平島線	(最終) S53.8.15	(始点~終点)	(番)3-4-551号 東郷通有明線	
車線数	-	x	評価対象延長	760m	
計画幅員	16m	-	(市街地延長)	490m	
計画延長	3,840m	760m	100%	評価対象幅員	16m

路線を取り巻く現状について
 東山方面と国道402号を連絡し、西新潟の交通を集約し、県庁インターチェンジを経て国道116号へアクセスする機能を担う。並行して同様の機能を担う現道(市西が-160、西1-120号線)がある。

都市計画道路の必要性

指標	確認方法	確認結果
①上位計画の位置づけ	新・新潟市総合計画に位置づけがある 新潟市都市計画基本方針に位置づけがある 第3回新潟都市圏パーストリップ調査に位置づけがある	
②円滑な交通	主要渋滞ポイント(渋滞箇所交差点)がある 現道の混雑度が1.0を上回っている区間がある	
③生活利便性の向上	見直し対象路線沿線に公共施設がある 現道や並行する道路にバス路線があり、計画幅員が12m以上で現道幅員が12m未満	
④都市環境・防災の向上	現道や並行する道路の混雑度が1.0を上回っている 不連続集積地帯を通過する	

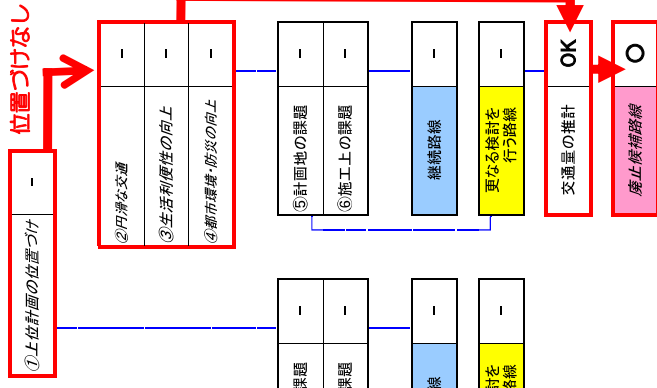
上記の指標以外の必要性

事業実施上の課題

指標	確認方法	確認結果
⑤計画地の課題	歴史・文化施設や遺跡の埋没地を通過する 保全すべき自然環境を通過する	-
⑥施工上の課題	大規模構造物や地形上の制約があり、施工が困難な箇所がある	-

上記の指標以外の課題

見直しの手順



■路線概要図



分類にあたっての特記事項

分類結果

○ 廃止候補

更なる検討

1. 路線概要

路線番号	3・5・554	計画幅員	15m
路線名	山の下河渡線	計画延長	2,590m
車線	-	決定年月日	当初 S17.4.15 最終 S53.8.15

2. 評価対象区間状況

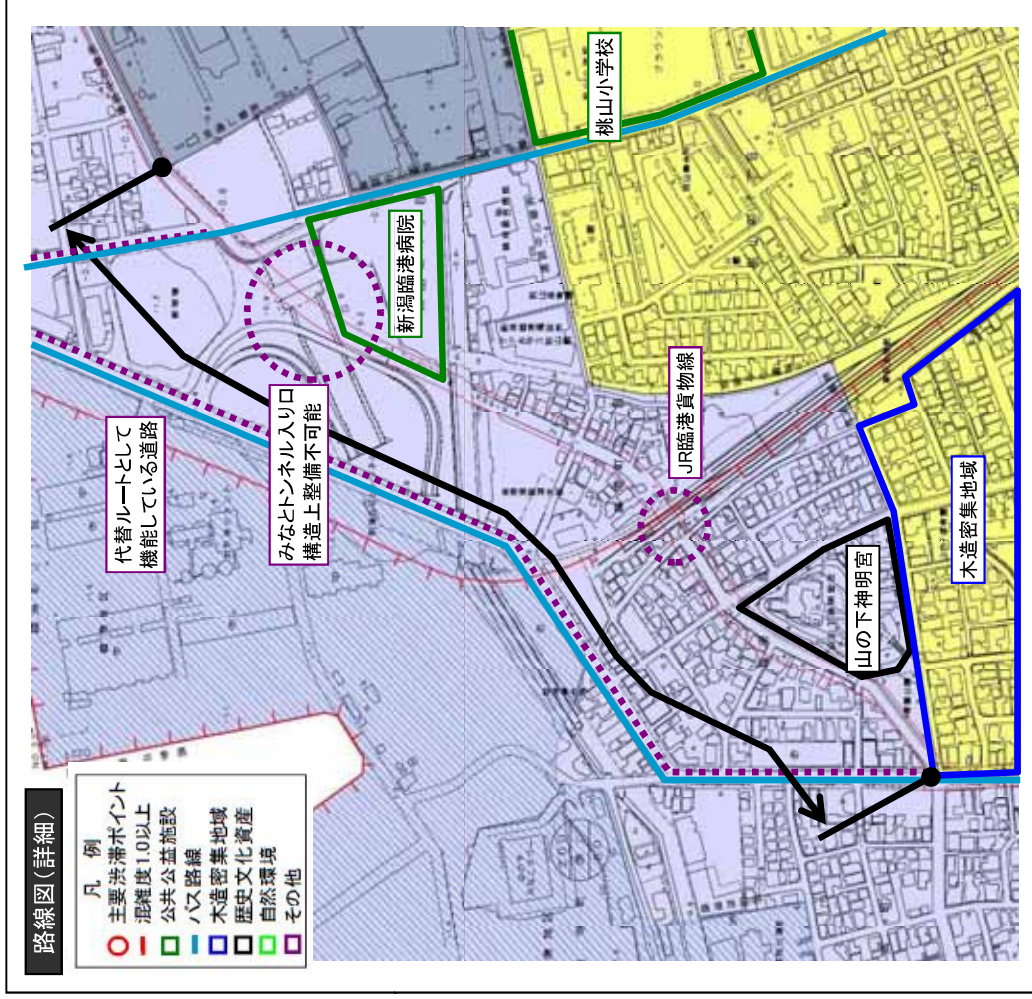
始点	(市)浜町臨港町線		
終点	(主)新潟港横越線		
評価対象延長	970m	うち市街地延長	970m
評価対象幅員	15～21m		
現道有無	一部現道なし区間あり		
現道管理区分	市道		
現道名称	(市)東1-13号線、東1-43号線		
現道幅員	9.9～14.7m		
現道無区間延長	300m	現道無区間割合	30%
歩道の有無	片側歩道、または、一部歩道なし区間あり		
平日24時間交通量	-	混雑度	-
バス路	-		
公共公益施設(沿線)	新潟臨港病院		
公共公益施設(周辺)	桃山小学校		

3. 事業実施上の課題

歴史文化施設	山の下神明宮
保全すべき自然環境	-
施工上の課題	JR臨港貨物線、新潟みなとトンネル

4. 路線を取り巻く状況について

山の下の地区と臨港町・船江町方面を連絡する路線である。みなとトンネルの入り口と交差しており、構造物整備が不可能な路線である。



基礎データの整理

路線番号	3・5-554	(当初) S17.4.15	経典対象区間	(市)浜町臨時道路線
路線名	山の下の河渡線	(最終) S59.8.15	(始点・終点)	(主)新潟港横越線
車線数	-	9.9~14.7m	評価対象延長	970m
計画幅員	15m	市道	計画対象延長	970m
計画延長	2,590m	300m	評価対象幅員	15~21r

路線を取り巻く環境について

山の下の河渡線と臨港町・船江町方面を連絡する路線である。新道上整備が不可能な路線である。みなとトンネルの入り口と交差しており、構造上整備が不可能な路線である。

都市計画道路の必要性

指標	確認方法	確認結果
①上位計画の位置づけ	新・新潟市総合計画に位置づけがある 新潟市都市計画基本方針に位置づけがある 第3回新潟市圏ハートランドマップ調査に位置づけがある	
②円滑な交通	主要洗濯ポイント(洗濯箇所交差点)がある 現道の混雑度が1.0を上回っている区間がある 並行する道路の混雑度が1.0を上回っている区間がある	
③生活利便性の向上	見直し対象路線に公共施設がある 現道や並行する道路にバス路線があり、計画幅員が12m以上で現道幅員が12m未満 現道や並行する道路の混雑度が1.0を上回っている	○
④都市環境・防災の向上	木造密集地域を通過する	

上記の指標以外の必要性

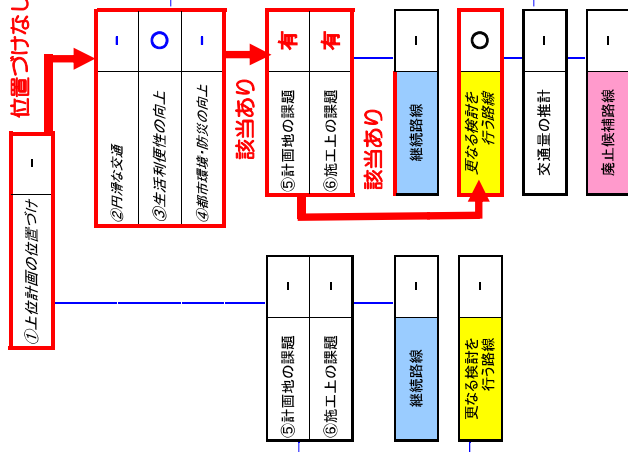
--	--	--

事業実施上の課題

指標	確認方法	確認結果
⑤計画地の課題	歴史・文化施設や遺跡の埋蔵地を山の下の神明宮 通過する 保全すべき自然環境を通過する	有
⑥施工上の課題	大規模建物や地形上の制約があり、施工が困難な箇所がある	有

新潟臨港病院の敷地の一部を通過する。
上記の指標以外の課題

見直しの手順



■路線概要図



分類にあたっての特記事項

新潟みなとトンネルの入口と交差し構造上整備が不可能であること、代替ルートとして機能している道路(市)浜町臨時道路・真1-54号線、(主)新潟港横越線があることから、「廃止候補路線」とする。

分類結果

○ 廃止候補

更なる検討

継続

1. 路線概要

路線番号	3・4・546	計画幅員	16m
路線名	五十嵐一の町線	計画延長	1,080m
車線数	-	決定年月日	当初 最終
			S41.12.3 H5.2.26

2. 評価対象区間状況

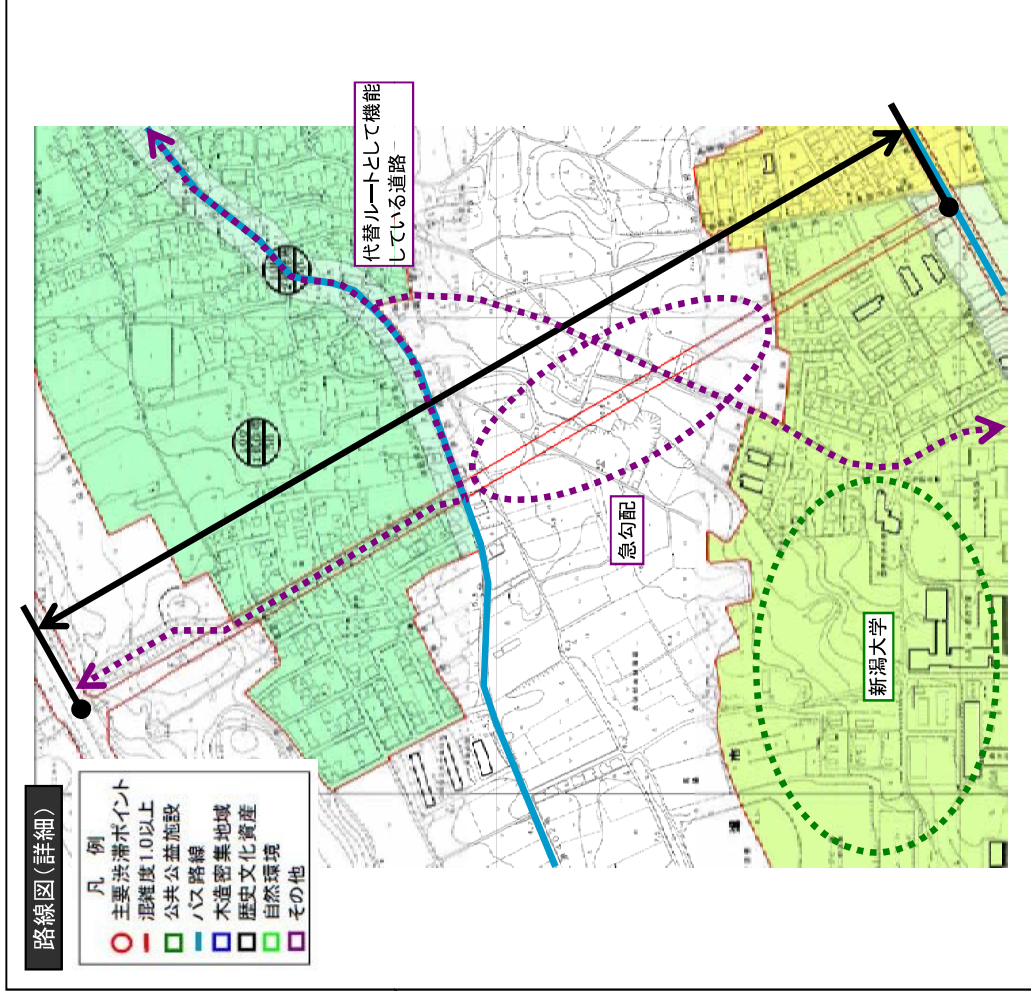
始点	(都)3・4・549号 坂井上新町線		
終点	(都)3・3・561号 海岸線		
評価対象延長	1,080m	うち市街地延長	500m
評価対象幅員	16m		
現道有無	一部現道なし区間あり		
現道管理区分	市道		
現道名称	(市)西1-133号線		
現道幅員	9m		
現道無区間延長	680m	現道無区間割合	60%
歩道の有無	歩道なし		
平日24時間交通量	-	混雑度	-
バス路線	-		
公共公益施設(沿線)	-		
公共公益施設(周辺)	新潟大学		

3. 事業実施上の課題

歴史文化施設	-
保全すべき自然環境	-
施工上の課題	急勾配

4. 路線を取り巻く状況について

(都)3・4・549号 坂井上新町線と(都)3・3・561号 海岸線を連絡し、新潟大学周辺の街区を形成する路線である。



基礎データの整理

路線番号	3-4-546	(当初) S41.12.3	(都)3-4-546号 坂井上新町線
路線名	五十嵐一の町線	(最終) H5.2.26	(都)3-3-561号 海岸線
車線数	-	現道幅員 Δ	評価対象延長 1080m
計画幅員	16m	(市)西-13号線	(市)幅員延長 500m
計画延長	1,080m	現道無区間	評価対象幅員 16m

路線を取り巻く現状について
 (都)3-4-546号 坂井上新町線と(都)3-3-561号 海岸線を連絡し、新潟大学周辺の街区を形成する路線である。

都市計画道路の必要性

指標	確認方法	確認結果
①上位計画の位置づけ	新・新潟市総合計画に位置づけがある 新潟市都市計画基本方針に位置づけがある 第3回新潟市都市圏ハートランドリゾップ調査に位置づけがある	確認結果
②円滑な交通	主要洗濯ポイント(洗濯箇所交差点)がある 現道の混雑度が1.0を上回っている区間がある	
③生活利便性の向上	見直し対象路線沿線に公共施設がある 現道や並行する道路にバス路線があり、計画幅員が12m以上で現道幅員が12m未満	
④都市環境・防災の向上	現道や並行する道路の混雑度が1.0を上回っている 木造密集地域を通過する	

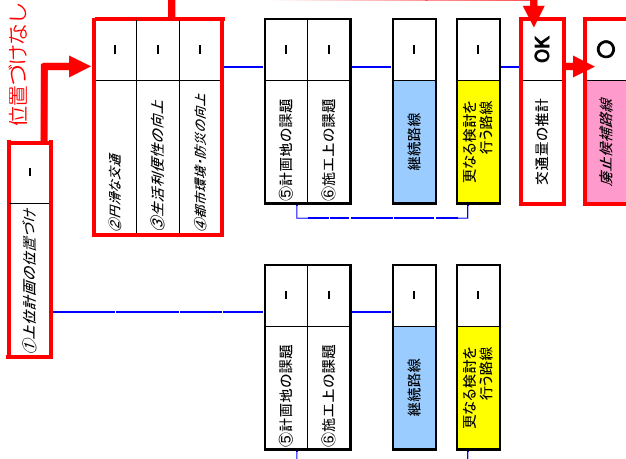
上記の指標以外の必要性

事業実施上の課題

指標	確認方法	要因事項を簡潔に明記	確認結果
⑤計画地の課題	歴史・文化施設や遊歩道の埋蔵地を通過する 保全すべき自然環境を通過する	- -	
⑥施工上の課題	大規模構造物や地形上の制約があり、施工が困難な箇所がある	-	

上記の指標以外の課題

見直しの手順



■路線概要図



分類にあたっての特記事項

分類結果

継 続

更なる検討

○ 廃止候補