

上越都市計画道路
見直し候補路線（案）

3・4・12号 黒井下門前線

3・4・18号 五分一高田新田線

3・6・35号 大瀧直江津線

都市計画道路の見直し概要

1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づき、あらかじめルート、幅員等が計画決定された道路です。

【都市計画道路の機能】

- ① 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- ② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- ③ 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

表 1 都市計画道路の種類

種 類	役 割	例
自動車専用道路	専ら自動車の交通の用に供する道路	高速道路
幹 線 街 路	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路	
区 画 道 路	地区における宅地の利用に供するための道路	地区内の生活道路
特 殊 街 路	専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路等	歩行者専用道

2 都市計画道路の整備状況及び見直しの背景

上越都市計画区域における都市計画道路は、令和 6 年 3 月末現在で 63 路線、延長約 154.15km を都市計画決定し、うち完成済延長は約 82.46km、完成率は 53.5%となっており、新潟県全体の完成率 55.20%を若干下回る状況です。

表 2 上越都市計画区域における都市計画道路の決定と整備の状況（令和 6 年 3 月末）

路線数	決定延長		
	決定延長	完成済延長	未着手延長
63 路線	154.15km	82.46km	47.64km

【定義】決 定 延 長：都市計画決定された延長
完成済延長：都市計画決定幅員で施工されており、一般の通行の用に供している道路延長
未着手延長：未着手区間の延長

都市計画道路の整備は順次進めていますが、その一方で、人口減少や財政状況等の社会情勢の変化により、都市計画道路を取り巻く状況に変化が生じ、長期間にわたり未着手となっている路線が多く存在します。

このような長期未着手路線については、建築物の建築に制限を加え、土地利用計画や土地の有効利用等の面に影響を及ぼすことから、社会経済情勢の変化を踏まえた適時適切な都市計画の見直しが必要とされています。

3 都市計画道路の見直し手続き

都市計画道路の見直しについては、平成 18 年に新潟県が策定した「新潟県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、未着手区間のある 47 路線(約 91,000m)を対象に基礎データ等を整理し、それらの評価を踏まえて見直し候補路線（案）を選定し、道路ネットワーク上の検証を実施しています。

今回、「住民参画による検証」の一つとして、見直し候補路線（案）に係る公聴会を行い、住民等の意見を的確に把握した上で見直しの手続きを進めます。

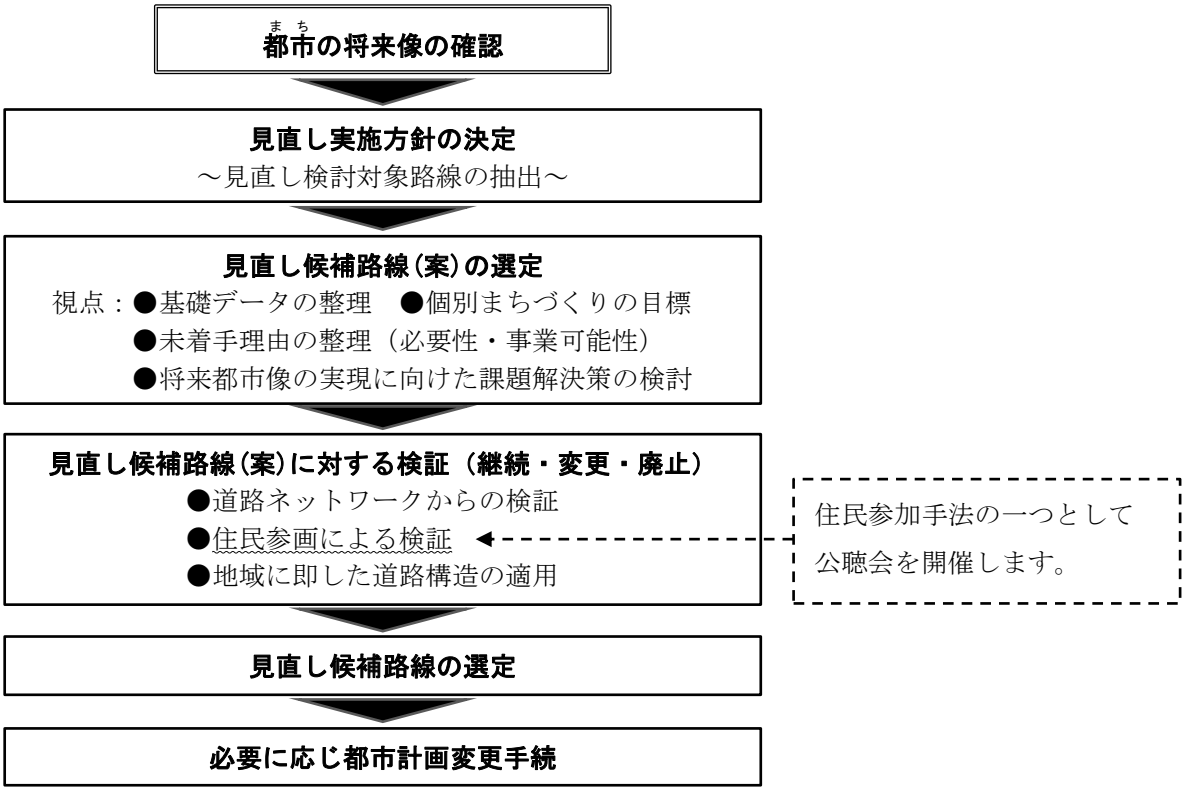


図 1 見直しの基本フロー（出典：新潟県都市計画道路見直しガイドライン）

4 今後の進め方

公聴会の結果を踏まえて、見直し候補路線を選定し、関係機関との調整が整った路線から順次、必要に応じて都市計画の変更手続きを行います。

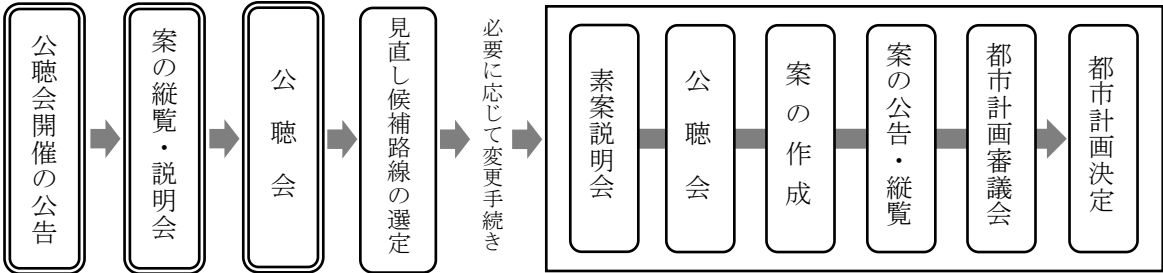


図 2 今後の手続きフロー

都市計画道路の見直し候補路線(案) (1/2)

- ・この見直し候補路線(案)は素案であり、決定したものではありません。
- ・この見直しにより計画廃止となっても、既存の道路は従来通りご利用いただけます。

別紙2-1

上越都市計画道路 3・4・12号 黒井下門前線

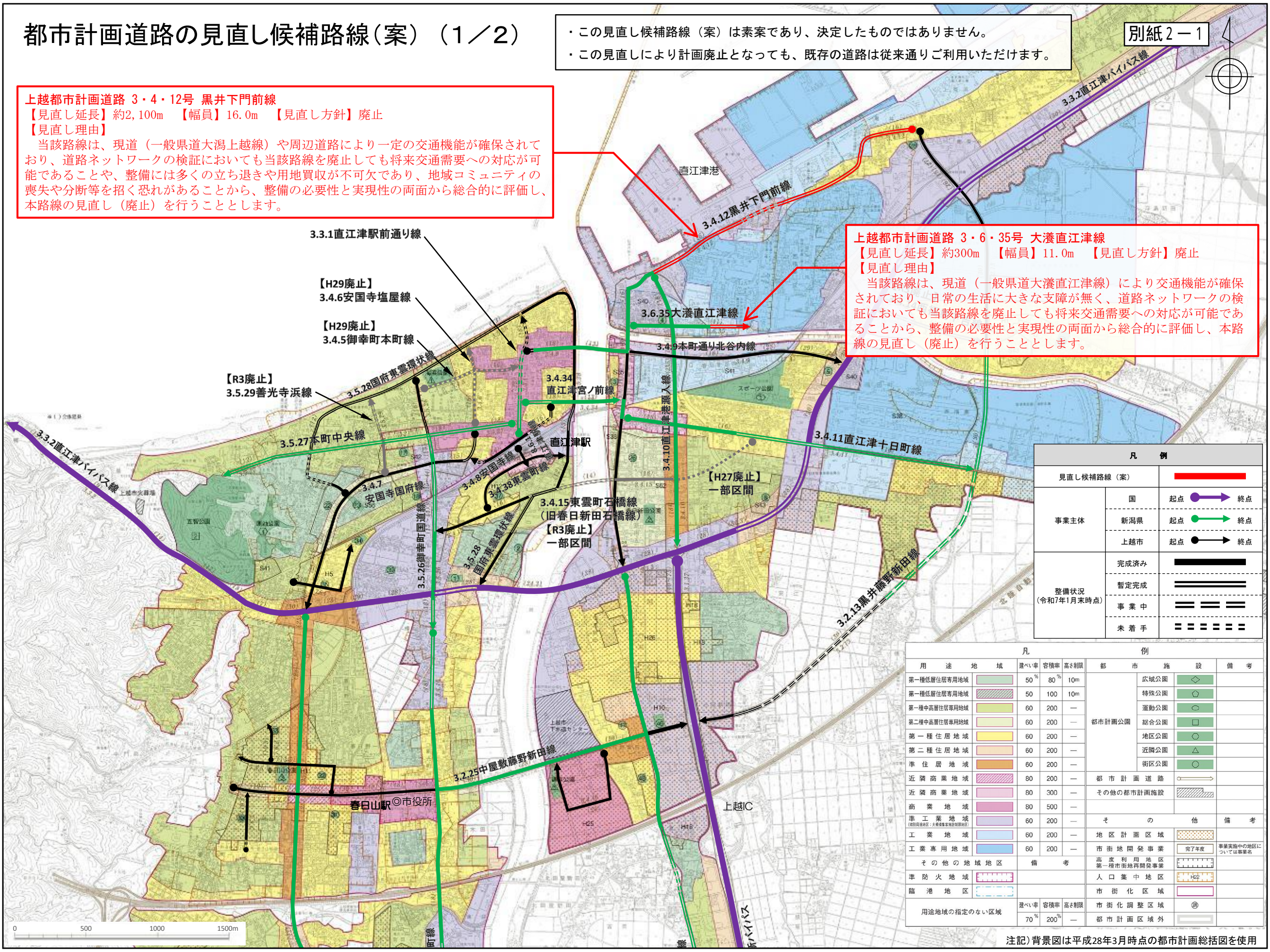
【見直し延長】約2,100m 【幅員】16.0m 【見直し方針】廃止
【見直し理由】

当該路線は、現道（一般県道大潟上越線）や周辺道路により一定の交通機能が確保されており、道路ネットワークの検証においても当該路線を廃止しても将来交通需要への対応が可能であることや、整備には多くの立ち退きや用地買収が不可欠であり、地域コミュニティの喪失や分断等を招く恐れがあることから、整備の必要性和実現性の両面から総合的に評価し、本路線の見直し（廃止）を行うこととします。

上越都市計画道路 3・6・35号 大湊直江津線

【見直し延長】約300m 【幅員】11.0m 【見直し方針】廃止
【見直し理由】

当該路線は、現道（一般県道大湊直江津線）により交通機能が確保されており、日常の生活に大きな支障が無く、道路ネットワークの検証においても当該路線を廃止しても将来交通需要への対応が可能であることから、整備の必要性和実現性の両面から総合的に評価し、本路線の見直し（廃止）を行うこととします。



凡 例		
見直し候補路線(案)		
事業主体	国	起点 終点
	新潟県	起点 終点
	上越市	起点 終点
整備状況 (令和7年1月末時点)	完成済み	
	暫定完成	
	事業中	
	未着手	

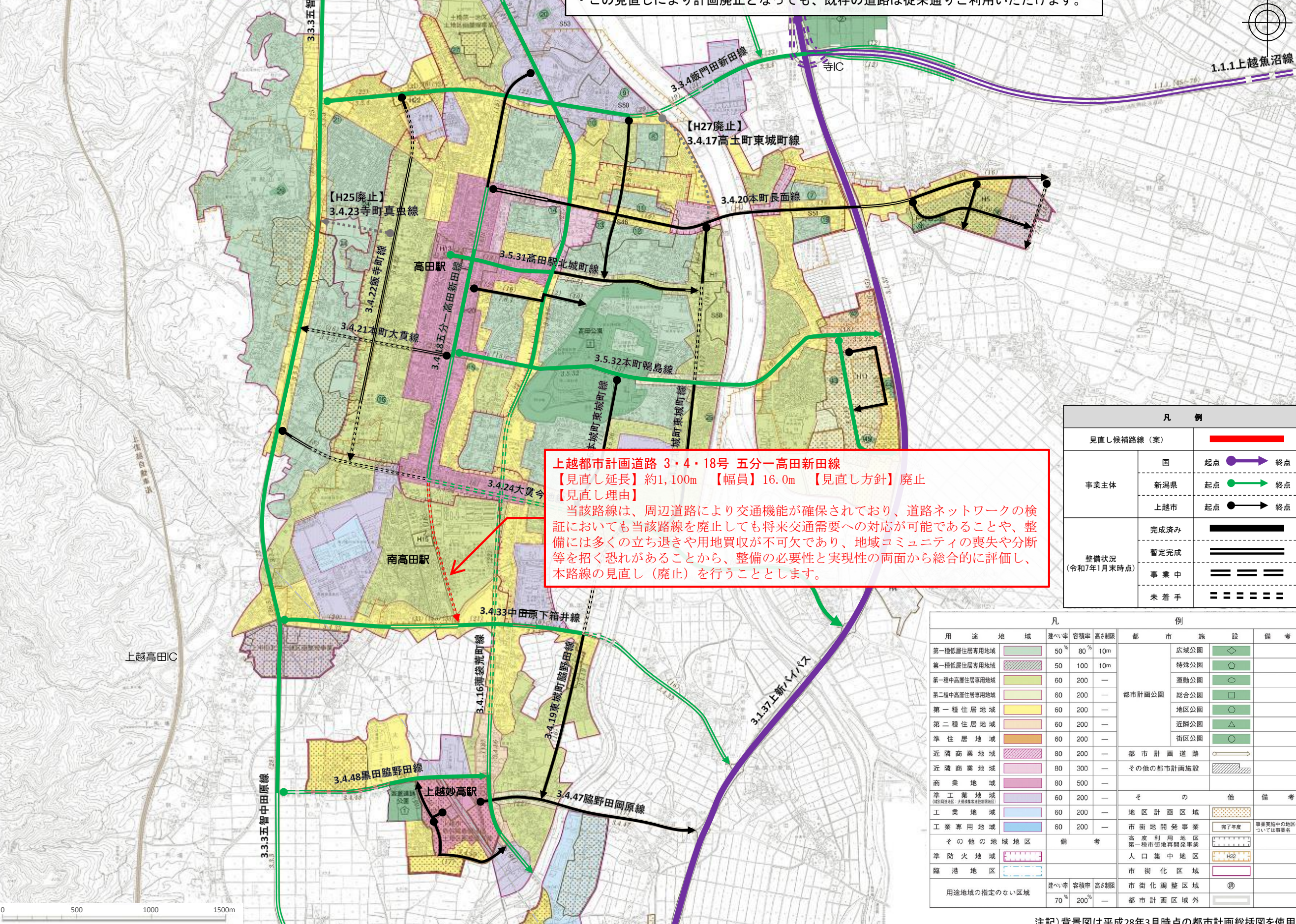
凡 例			例		
用 途	地 域	建ぺい率 容積率 高さ制限	都	市	備 考
第一種低層住居専用地域		50% 80% 10m	都市計画公園	広域公園	
第一種低層住居専用地域		50% 100% 10m		特殊公園	
第一種中高層住居専用地域		60% 200% —		運動公園	
第二種中高層住居専用地域		60% 200% —		総合公園	
第一種住居地域		60% 200% —		地区公園	
第二種住居地域		60% 200% —		近隣公園	
準住居地域		60% 200% —		街区公園	
近隣商業地域		80% 200% —		都市計画道路	
近隣商業地域		80% 300% —		その他の都市計画施設	
商業地域		80% 500% —			
準工業地域 (特別用途地区：光熱発生施設制限地区)		60% 200% —	そ の 他		備 考
工業地域		60% 200% —	地区計画区域		
工業専用地域		60% 200% —	市街地開発事業		完了年度
その他の地域地区		備 考	高度利用地区 第一種市街地再開発事業		
準防火地域			人口集中地区		H2
臨港地区			市街化区域		
用途地域の指定のない区域		建ぺい率 70% 容積率 200% 高さ制限 —	市街化調整区域		
			都市計画区域外		

注記) 背景図は平成28年3月時点の都市計画総括図を使用

都市計画道路の見直し候補路線(案) (2/2)

- ・この見直し候補路線(案)は素案であり、決定したものではありません。
- ・この見直しにより計画廃止となっても、既存の道路は従来通りご利用いただけます。

別紙2-2



上越都市計画道路 3・4・18号 五分一高田新田線
【見直し延長】約1,100m 【幅員】16.0m 【見直し方針】廃止
【見直し理由】
当該路線は、周辺道路により交通機能が確保されており、道路ネットワークの検証においても当該路線を廃止しても将来交通需要への対応が可能であることや、整備には多くの立ち退きや用地買収が不可欠であり、地域コミュニティの喪失や分断等を招く恐れがあることから、整備の必要性と実現性の両面から総合的に評価し、本路線の見直し(廃止)を行うこととします。

凡 例		
見直し候補路線(案)		
事業主体	国	起点 終点
	新潟県	起点 終点
	上越市	起点 終点
整備状況 (令和7年1月末時点)	完成済み	
	暫定完成	
	事業中	
	未着手	

凡				例		
用途地域	建ぺい率	容積率	高さ制限	都	市	備 考
第一種低層住居専用地域	50%	80%	10m	都市計画公園	広域公園	
第一種低層住居専用地域	50%	100%	10m		特殊公園	
第一種中高層住居専用地域	60%	200%	—		運動公園	
第二種中高層住居専用地域	60%	200%	—		総合公園	
第一種住居地域	60%	200%	—		地区公園	
第二種住居地域	60%	200%	—		近隣公園	
準住居地域	60%	200%	—	都市計画道路	街区公園	
近隣商業地域	80%	200%	—			
近隣商業地域	80%	300%	—	その他の都市計画施設		
商業地域	80%	500%	—	そ の 他		備 考
準工業地域	60%	200%	—	地区計画区域		
工業地域	60%	200%	—	市街地開発事業		完了年度
工業専用地域	60%	200%	—	高度利用地区		
その他の地域地区	備 考			第一種市街地再開発事業		
準防火地域				人口集中地区		H22
臨港地区				市街化区域		
用途地域の指定のない区域	70%	200%	—	市街地調整区域		
				都市計画区域外		

注記) 背景図は平成28年3月時点の都市計画総括図を使用