

新潟都市計画準防火地域の変更(案)

(新潟市決定)

新潟都市計画準防火地域を次のように変更する

種 類	面 積	備 考
準防火地域	約 1,836ha	変更前 約 1,832ha 変更（追加） 約 4.1ha 変更（廃止） 約 0.6ha

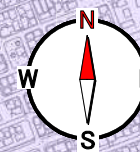
「位置及び区域は計画図表示のとおり」

理由

新潟港西港区地区について、都市計画法第 23 条第 4 項に基づき、港湾管理者から臨港地区を拡大する申し出があったため、これに合わせて準防火地域を変更する。その他、境界としている地形地物の位置の変更に伴い準防火地域を変更する。

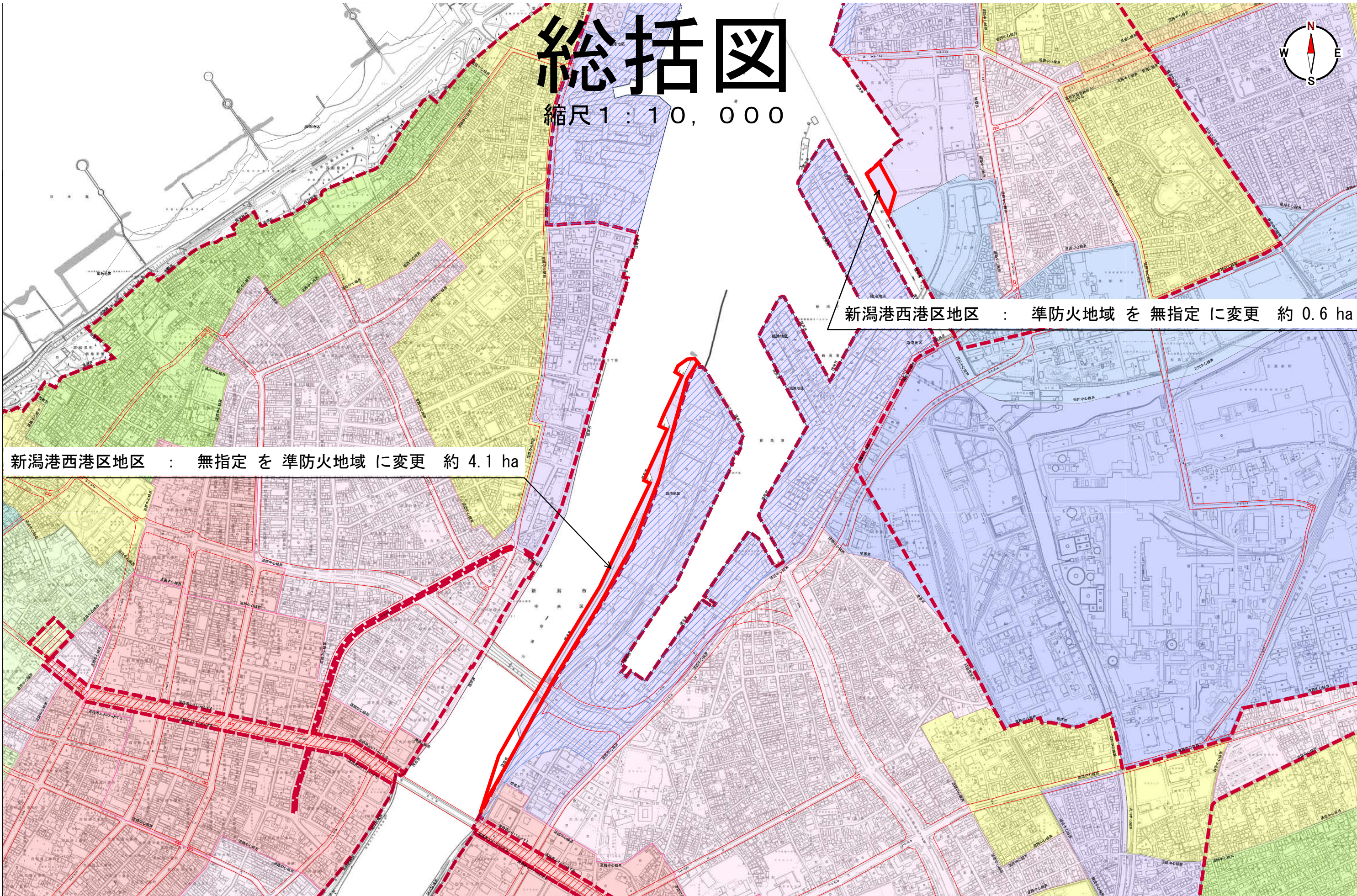
総括図

縮尺 1 : 10,000



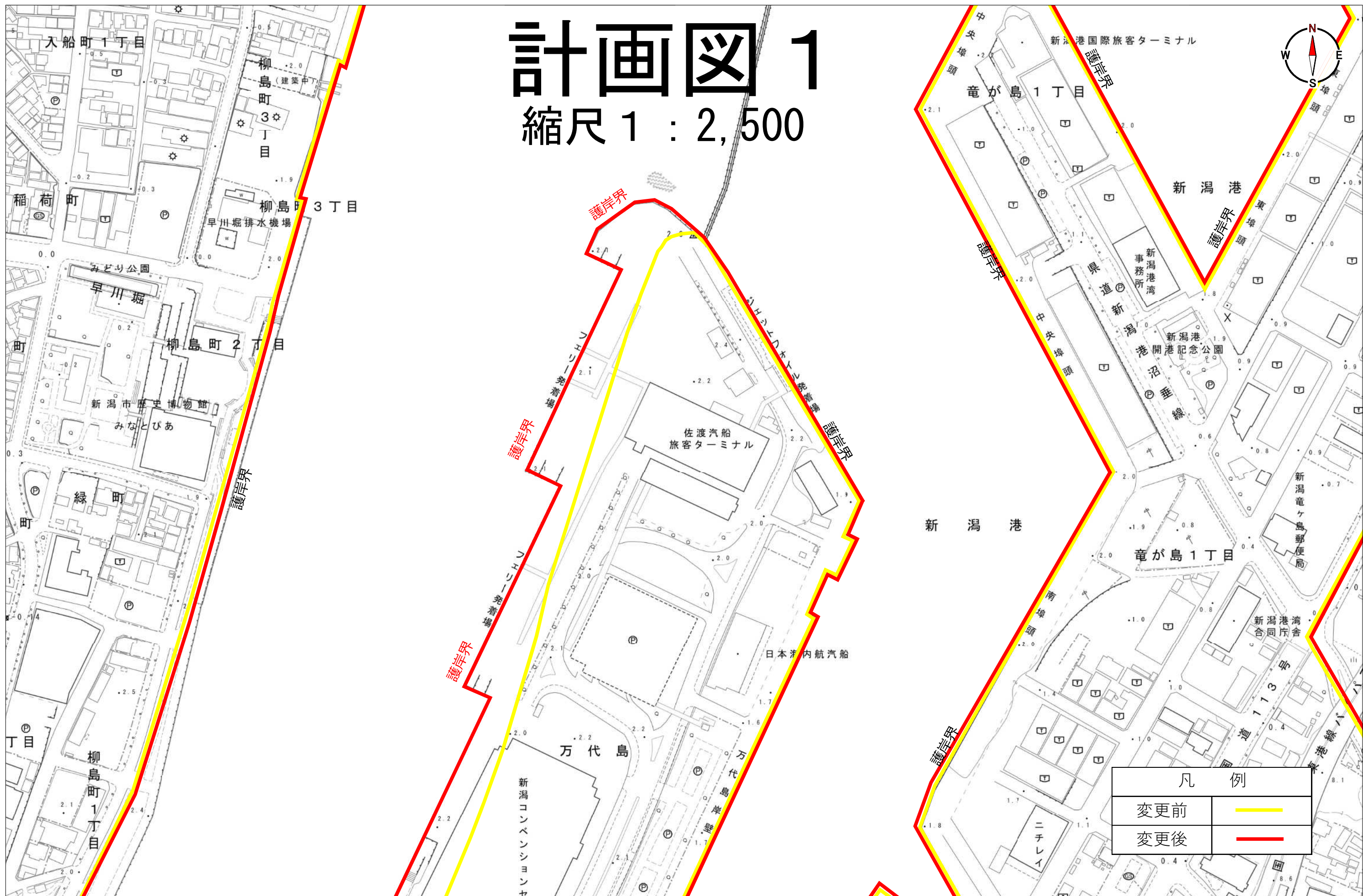
新潟港西港区地区 : 準防火地域 を 無指定 に変更 約 0.6 ha

新潟港西港区地区 : 無指定 を 準防火地域 に変更 約 4.1 ha



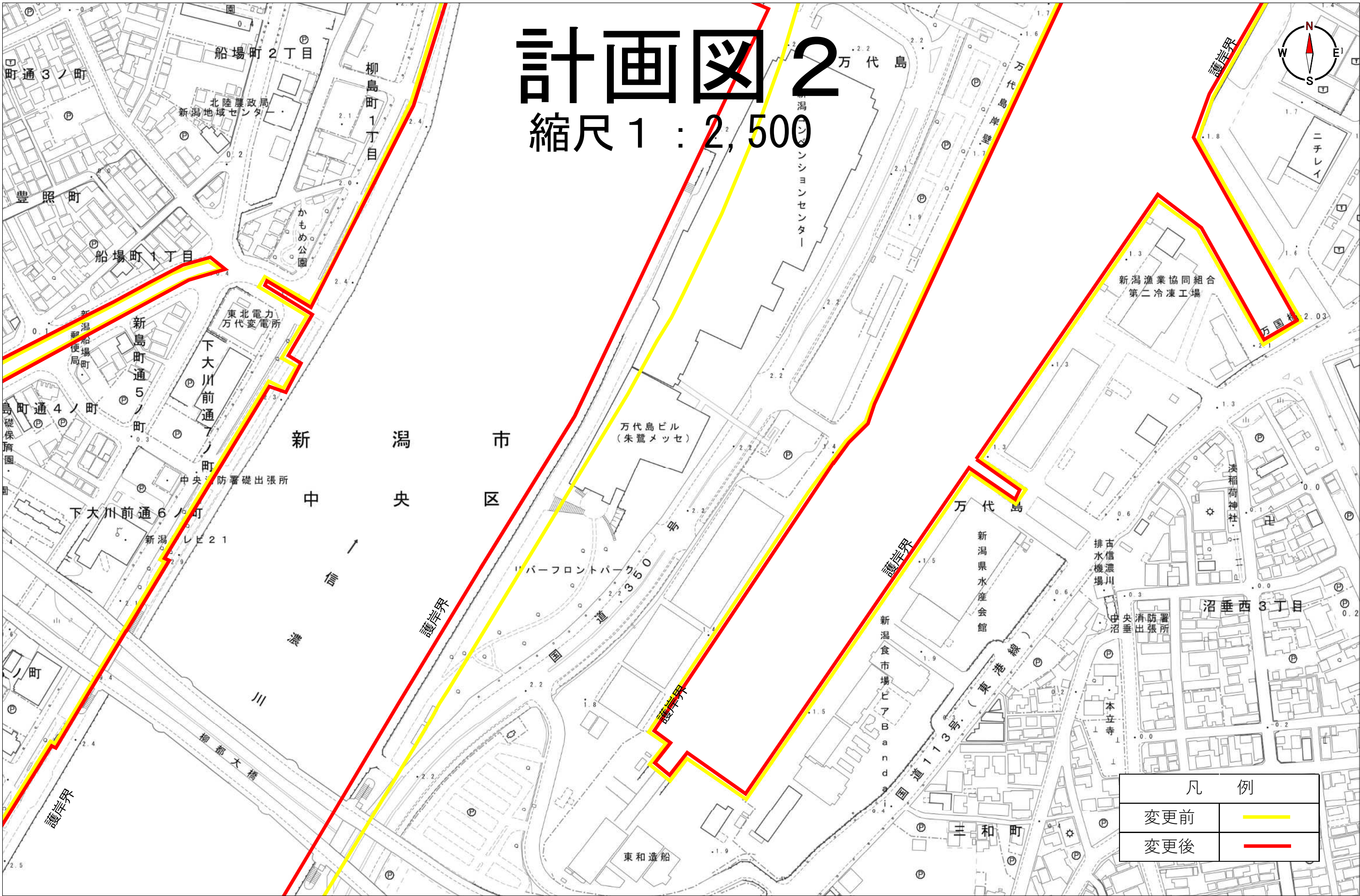
計画図 1

縮尺 1 : 2,500



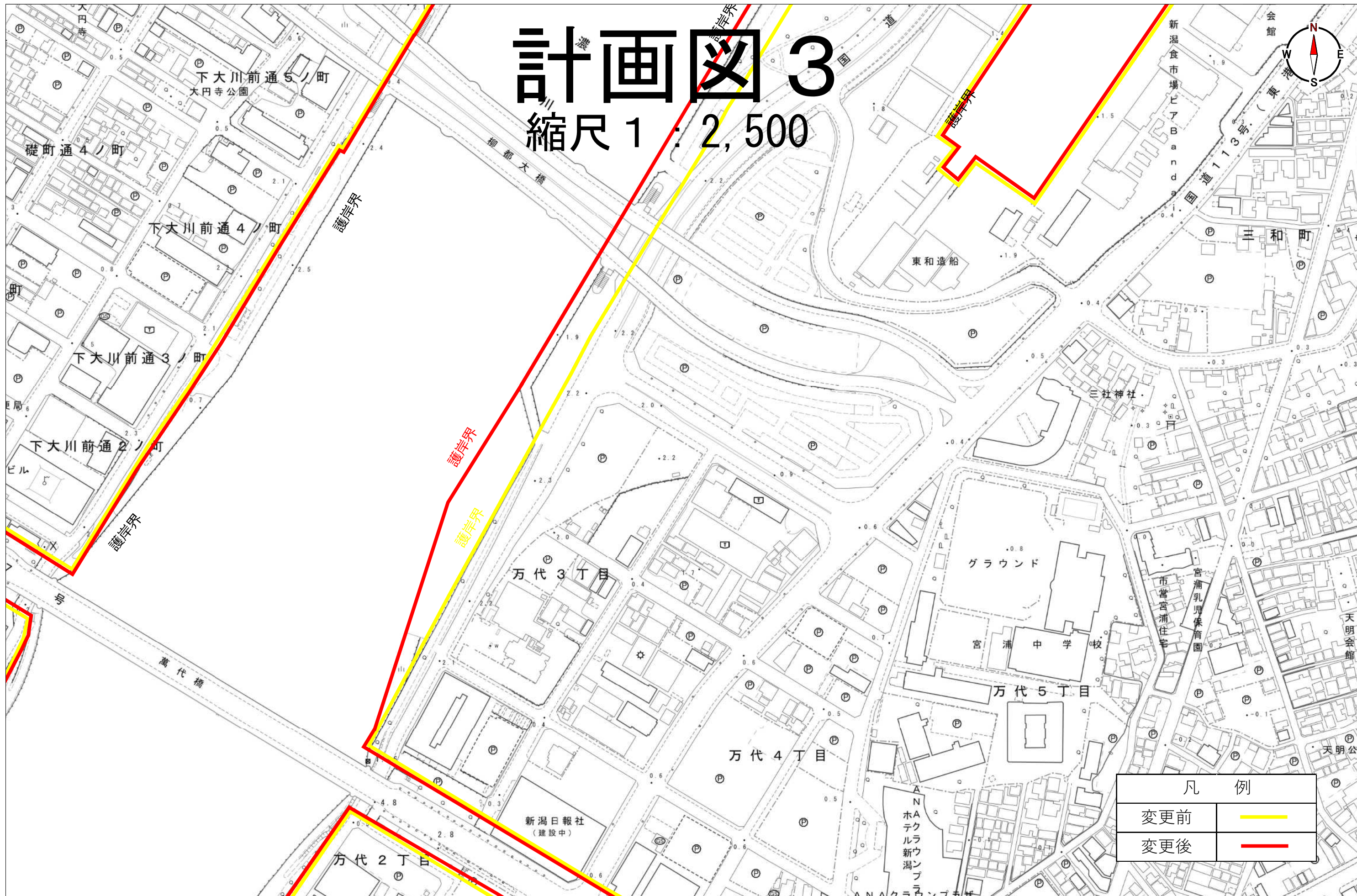
計画図2

縮尺 1 : 2,500

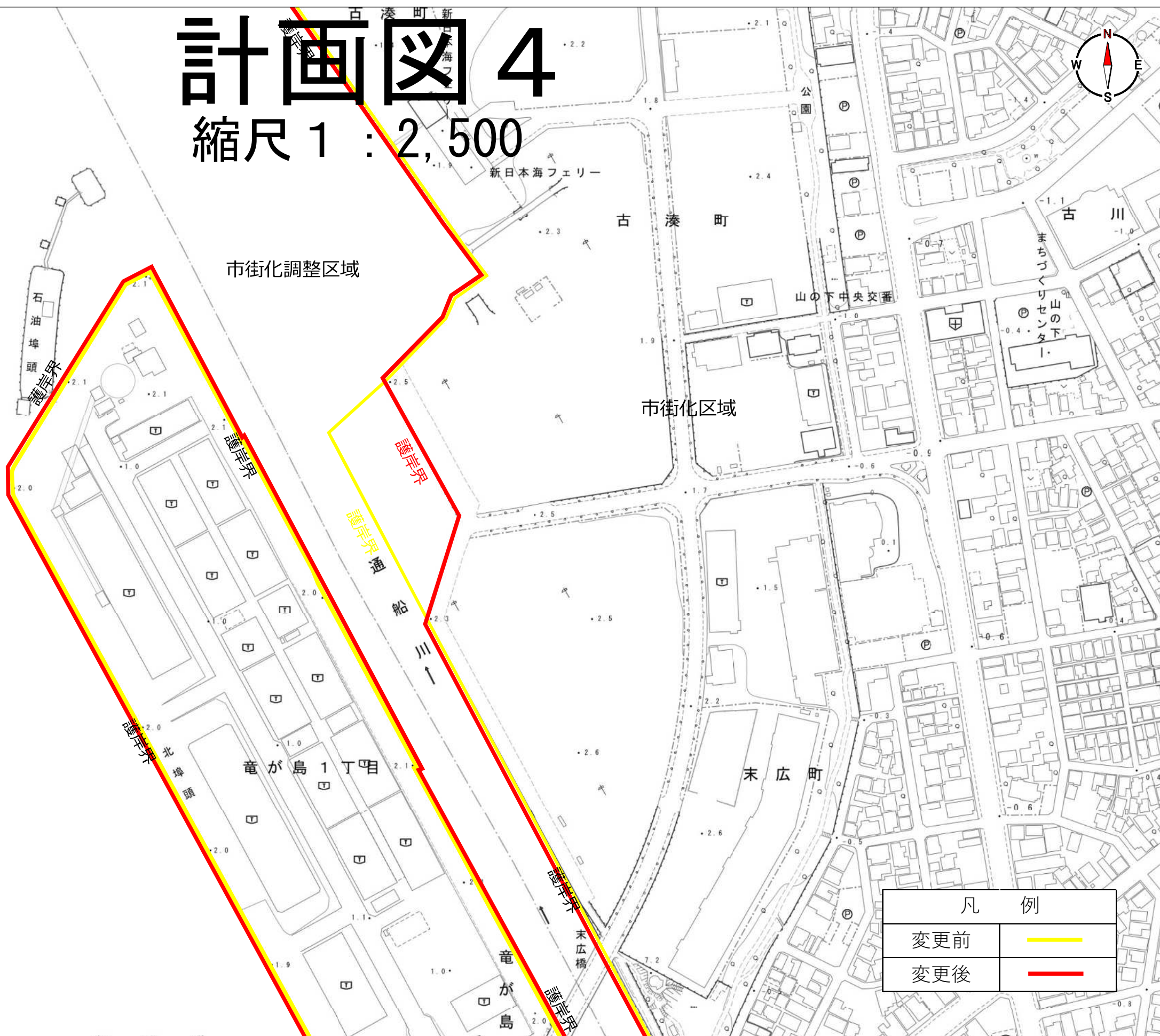
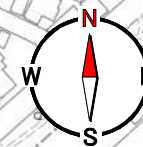


計画図3

縮尺 1 : 2,500



縮尺 1 : 2,500



都市計画の案の理由書

新潟都市計画 準防火地域 新潟港西港区地区

1. 地区概況

新潟港西港区は、信濃川下流の新潟市中央区万代3丁目、東区古湊町他地内に位置している。

現況は、港湾計画の位置づけのもと、物流や交流拠点として利用され、都市計画では、市街化区域と市街化調整区域に区分され、市街化区域の用途地域は準工業地域が指定されている。

また、良好な港湾機能を確保するため臨港地区が指定され、佐渡汽船ターミナルや朱鷺メッセなどが立地している。

2. 地区の経過と土地利用状況

【経過】

明治 元年11月	五港（箱館・新潟・神奈川・兵庫・長崎）の一つとして外国に開港
昭和26年	重要港湾に指定
昭和39年10月	臨港地区に指定
昭和42年	特定重要港湾に指定
昭和45年11月	西港区地区を含む区域区分の決定
昭和61年 3月	第2回区域区分の全体見直しにより、東港地区を市街化区域に追加
昭和62年 8月	区域区分の随時変更により、東港地区の区域区分を変更
平成 7年 6月	中核国際港湾に指定
平成23年 3月	第5回区域区分の全体見直しにより、東港地区の区域区分を変更
平成23年 4月	国際拠点港湾に指定（法改正により、特定重要港湾から変更）
平成23年11月	総合的拠点港及び日本海側拠点港（国際海上コンテナ部門、LNG部門）に選定
平成26年3月	区域区分の随時変更により、東港地区の区域区分を変更

【土地利用状況】

現在準防火地域が無指定の区域を準防火地域に変更する区域は、約 4.1 ヘクタールで、土地利用状況は、公共施設用地となっている。

また、現在準防火地域が指定されている区域を無指定にする区域は、約 0.6 ヘクタールで、土地利用は水面となっている。

3. 都市の将来像における位置付け

(ア)国土形成計画（全国計画）（令和 5 年 7 月 28 日閣議決定）

第 1 部 新たな国土の将来ビジョン

第 2 章 目指す国土の姿

地方においても、全国各地域の地域資源を最大限活用し、港湾・空港等の国際交通ネットワークの強化やデジタルの徹底活用を通じて、コロナ禍で激減したインバウンドの回復や農林水産物・食品の輸出促進を含め、ヒト・モノ・カネ・情報・技術など様々な分野での各地域と成長するアジア諸国を始めとする世界との直接交流の拡大を図るとともに、地方発のグローバル産業や人材の育成を推進する。こうしたグローバルな世界市場とローカルな地方産業をつなぐ、いわば「グローカル成長」を目指し、地方の中堅・中小企業を含めたダイナミズムのある経営を促進する。

第 3 章 国土の刷新に向けた重点テーマ

「GX 実現に向けた基本方針」に掲げる成長産業分野での官民投資を促進するとともに、企業のニーズも踏まえつつ、立地・設備投資を誘発するなど経済活動を支える道路、港湾、工業用水等のインフラの円滑かつ機動的な整備や、地域によっては不足が顕在化している産業団地を含め、地方公共団体等による産業用地の円滑かつ迅速な確保等に関係府省が連携して取り組む。

第 2 部 分野別施策の基本的方向

第 3 章 文化・スポーツ及び観光に関する基本的な施策

訪日クルーズを我が国の経済成長に繋げるため、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを推進するとともに、クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携による国際クルーズ拠点の形成、多様化する訪日クルーズの需要に応じたクルーズ船受入環境整備、訪日クルーズ寄港促進の取組を推進する。さらに、本物や特別感を感じられる体験型ツアーといった上質な寄港地観光を造成するなど、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させる取組を進める。また、みなとオアシスにおいて更なる受入環境の整備に取り組むとともに、港湾協力団体等との協働により、安全で魅力的な港湾空間の形成を図る。さらに、地域の交流拠点としての役割を担う港湾緑地等について、民間活力を最大限活かして、緑地等の再整備と魅力向上とを効果的に推進する。

(イ)東北圏広域地方計画（平成 28 年 3 月／国土交通省）

第 3 章 これから 10 年で東北圏が目指す姿

第 2 節 将来像実現のための基本方針

近年、東北圏において集積が進みつつある自動車、医療機器、半導体、環境リサイクル等の産業については、産学官連携によるイノベーション創出等によって競争力を強化するとともに、世界最先端の国際研究拠点の誘致活動（例えば、地元が積極的に誘致を進めている I L C (国際リニアコライダー)等)、先端産業の創出等を促進する。加えて道路・港湾・空港等の物流基盤の整備による更なる企業の集積や産業クラスターの形成等により産業分野の裾野を拡大し、雇用環境の充実を目指す。また、風力や太陽光を始めとして、バイオマス、水力、地熱等の再生可能エネルギーを活用した地域活性化を推進するとともに、送電網等のインフラ整備によって圏域内外に供給し、自立分散型エネルギー圏域の形成を目指す。

第 4 章 戦略的目標と実現のための主要な施策

第 5 節 地域の資源、特性を活かした世界に羽ばたく産業による自立的な圏域の実現

物流機能の高度化・効率化による産業の国際競争力の強化及び産業の集積を図るため、必要な道路・港湾・空港・鉄道等の物流基盤整備を推進するとともに、その利用を促進することで、グローバル企業がビジネスを効率的に進めるための環境整備を進める。また、圏域内の産業集積地間及び産業集積地と主要な都市、港湾・空港を有機的に結ぶ格子状骨格道路ネットワークやバイパス・環状道路等並びに高速道路利用の促進のためのスマートインターチェンジ等の整備を推進する。さらに、圏域外の消費地を結ぶとともに産業の製品輸出による海外展開を支援するための、物流拠点整備を促進する。

第 6 節 交流・連携機能の強化による世界と対流する圏域の実現

海外との交流・連携の促進や国際競争力の強化による東北圏全体の活性化を図るため、世界に開かれたグローバル・ネットワークを構築するとともに、物流需要を的確に見定めつつ、グローバル・ゲートウェイとしての港湾や空港等の機能を強化し、国際物流機能や国際的な業務を支援する機能の高度化と戦略的・効率的な国際物流の実現により、東北圏が国際交流・連携活動の拠点となる日本海・太平洋 2 面活用型国土の形成を促進する。

(ウ) 北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画（令和 3 年 8 月／国土交通省）

第 1 章 北陸ブロックにおける社会資本整備を取り巻く社会経済情勢

2. 北陸ブロックの将来像

(2) 三大都市圏に近接し、東西日本の結節点となる立地特性を活かし、

日本海・太平洋 2 面活用型国土形成を牽引する 新・北陸

諸外国へのゲートウェイを担うブロック内の各港湾、空港では、取扱貨物量が増加し、クルーズ船寄港等の観光交流が拡大している。国内交通ネットワークでは、北陸ブロックの交通ネットワークが日本海国土軸として、北海道や東北地域と関西地域の物流を支えている。今後、北陸新幹線金沢～敦賀間の開業や能越自動車道、中部縦貫自動車道、日本海東北自動車道の延伸、磐越自動車道、東海北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道の 4 車線化などが予定されており、三大都市圏を後背地に持ち東西日本の結節点としての立地特性が活きる広域交通ネットワークが充実しつつある。

今後も、国内外との対流・交流・連携を進めることにより、我が国の持続的な発展を先導する日本海国土軸の中核ブロックとして、新しい国土像の構築に寄与するものとする。また、今後、太平洋側において想定されている巨大地震や近年の気候変動に伴う災害リスクの低減等のためのリダンダンシー機能の強化、さらには、インフラの老朽化への対応も含め、国土強靱化対策を積極的に取り組むものとする。

第 3 章 北陸ブロックにおける社会資本整備の重点目標

重点目標 4：経済の好循環を支える基盤整備

小目標 4-2：日本海側の拠点となる港湾等の機能強化による国際交流の拡大・活性化

- ・ 国際的な物流基盤を構築する上で求められる荷役作業の効率化や輸送コストの削減を図るため、国際物流ターミナルや国際海上コンテナターミナル等の港湾施設、臨港道路の整備を推進する。
- ・ さらに、国際交流の拡大を図るため、国際就航便の増便や新規航路の誘致等、欧州も視野に入れた新たな取組を推進する。

(エ) 新潟都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(都市計画区域マスタープラン／平成 29 年 3 月策定／新潟県)

新潟港西港区周辺は、「工業の集積度が高い地区であり、今後も港湾機能を活かした生産活動の維持増進」を図ることとしている。

(オ)新潟市都市計画基本方針

(都市計画マスタープラン／令和４年１２月改定／新潟市)

新潟港西港区は、「都心のウォーターフロントとしての特性を活かして、みなとらしさを感じられる賑わい・憩いの空間を創出するとともに、国際的な文化・交流拠点としての機能強化」を図ることとしている。

また、新潟港西港区を含む万代島地区では、「都心のウォーターフロントの立地と国際交流拠点機能を活かし、みなとらしさを感じられる賑わい・憩いの空間を形成」することで、市全体の活力創出につなげることとしている。

(カ)新潟港港湾計画（新潟港港湾計画書／平成２７年３月改定／新潟県）

新潟港は、西港区と東港区の適正な機能分担を図り、環日本海における国際物流拠点・国際交流拠点、日本海側における「日本海・太平洋２面活用型国土」形成の中心的な役割を担うべく、平成４０年代前半を目標年次とし、港湾計画を定めている。人流中心の西港区と、物流中心の東港区という機能分担を行い、西港区では、佐渡航路や、北海道などとの間に長距離フェリーが就航し、国内海上交通の結節点となっている。また、日本海側随一の国際コンベンションセンター等が立地し、北東アジアに向けた国際交流拠点としての機能を有している。

４．都市計画の必要性

新潟港西港区は新潟港港湾計画が定められ、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針が示されている。その計画を踏まえ、港湾の管理運営を円滑に行うため、水域である港湾区域と一体として機能すべき陸域において、構築物等の適正な規制・誘導を行う必要があることから、都市計画法第２３条第４項に基づき、臨港地区を拡大する案の申し出が、港湾管理者である新潟県からあった。

臨港地区を拡大する区域の隣接地は準防火地域が指定されていること、火災時における延焼防止を図る必要があることから、臨港地区の拡大に合わせて準防火地域を定める。

その他、これまで区域区分及び準防火地域の境界としていた護岸の位置が変更された区間があるため、上記変更とあわせて、変更後の護岸の位置に境界を変更する。

5. 位置、区域、規模の妥当性

新潟駅から約2 kmの信濃川河口に位置し、新潟港港湾計画が定められた地区である。本地区では、港湾計画のもと、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を目的とした、土地利用が図られており、周辺の土地利用と調和した計画的な整備が行われることが確実である。

都市計画策定経緯の概要

新潟都市計画 用途地域、準防火地域、特別用途地区の変更（新潟市決定）

事 項	時 期	備 考
素案の縦覧	令和 5 年 10 月 3 日から 10 月 17 日まで	
素案の説明会	令和 5 年 10 月 10 日	新潟会場
公聴会	令和 5 年 11 月 6 日	(中止)
新潟県事前照会	令和 5 年 11 月中旬から 令和 5 年 12 月中旬まで	(予定)
都市計画案の縦覧	令和 6 年 1 月中旬から 1 月下旬まで	(予定)
新潟市都市計画審議会	令和 6 年 2 月上旬	(予定)
新潟県知事意見照会	令和 6 年 2 月上旬から 令和 6 年 2 月中旬まで	(予定)
告示	令和 6 年 3 月下旬	(予定)