

## (仮称)江南駅の周辺開発の方向性(案)

### ■ (仮称) 江南駅周辺地区の特性

- ・新駅が設置され、中心部（新潟駅）まで約10分でアクセスが可能
- ・中央環状道路の整備により、日本海側最大の物流の拠点である新潟港（東港）へのアクセス性が向上
- ・升岡工業団地や白根北部工業団地等、主要な工業団地とのアクセスも容易
- ・鉄道や道路の整備により交通利便性が向上し、新潟駅や新潟空港などからの観光客のアクセス性も向上
- ・亀田バイパスや横雲バイパスにより、阿賀野市等の周辺市町村からのアクセスも良好
- ・亀田・荻川・横越等の市街地に隣接し、周辺には広大な農地が分布するなど環境も良好

### ■ 地区の位置づけ

- 都市計画 : 市街化調整区域
- 立地適正化計画 : 居住誘導区域外
- ・人口減少社会に対応するため無秩序な開発を抑制し、現在の市街地規模の維持を基本
- ・市街地周辺部での新たな開発は、鉄道駅やバス停の近くなどでの質の高い開発に限定
- ⇒市街化調整区域であるため低未利用地が多く、都市マスで定める上記の開発条件に該当

### ■ 現況

#### 1. 人口

- ・新潟市の人口はH17をピークに減少、江南区もH22をピークに減少
- ・H27の年齢3区分別人口割合では、江南区は市内で最も年少人口の割合が高く、近年開発された梅見台などに子育て世代が多く居住
- ・少子高齢化が進行しており、H27国調で市内の高齢化率は27.0%
- ・二本木地区（二本木1～5丁目）の高齢化率は31.8%と区内でも比較的高い（H30.9時点住基）

#### 2. 土地利用

- ・江南区の土地利用割合は、全市と比較し田や畑の割合が高く、当地区周辺も農地が分布
- ・亀田駅を中心とした商業地や住宅地と、荻川駅を中心とした住宅地の間に位置しており、新駅の設置により利便性の高い地域が形成

#### 3. 公共交通

- ・地区内には、新潟交通の路線バスと横越バスが運行し、市中心部や区役所等へのアクセスが可能
- ・中央環状道路の整備により、今後広域的なアクセス性が向上
- ・新駅の設置により市中心部へのアクセス性の向上や、当地区の拠点性の向上が期待される

#### 4. 産業

- ・当地区は市中心部に近接し、幹線道路沿道には大規模商業施設も立地
- ・本市の強みである農業を活用した取り組みとして、農家レストランが市内の3か所に立地（西蒲区に2か所、北区に1か所）
- ・区内の食料品製造業の出荷額は市内でもっとも多く、今後新たに28.7haの工業用地が開発予定であるほか、全市的な工業用地の潜在需要も高い

#### 5. 公共公益施設

##### (1)高齢者福祉

- ・高齢者の増加に伴い、老人ホーム等の介護施設は全市で増加傾向
- ・老人憩いの家や福祉センター等の施設は区内に複数立地しているが、徒歩圏内にはなく、気軽にアクセスすることが困難

##### (2)子育て支援

- ・市全体で公立の保育園は統合を推進し、私立保育園が増加
- ・待機児童は0であるが、全市で年度途中の保育園入園は厳しい施設が多く、地区周辺でも同様に未満児の受入可能施設はない（H30.10末時点）
- ・子育て支援センターは区内でも人口が多い亀田や横越周辺に立地、1施設に対する区内の未就学児の人口は市内で2番目に多い

##### (3)教育施設

- ・市内には10大学と41専門学校が交通利便性の高い新潟駅周辺等に立地
- ・市内にある専門学校では、文化・教養や工業に関する学校が多く医療や社会福祉・教育に関する学校は比較的小さい

##### (4)生活利便施設

- ・スーパー等の商業施設や内科・歯科等の医療施設は、周辺の亀田や横越、荻川の市街地に点在し、徒歩や公共交通でのアクセスが困難
- ・区内の既存病院は、代替地がなく建て替えや拡充が困難
- ・農地と市街地に隣接しているため、農産物直売所が近隣に複数立地しているが、徒歩や公共交通でのアクセスが困難

### ■ 方針（上位・関連計画）

#### 1. 健康・福祉

- ・医療・介護の専門的な人材の育成 [総合計画]
- ・地域包括ケアシステムの実現に向けた環境整備 [総合計画]
- ・高齢者の社会参加を促進 [総合計画]
- ・市民が生涯にわたって心身ともに健康に暮らしていける健幸都市づくりの推進 [総合計画]
- ・お年寄りの居場所づくり [市長方針]
- ・医師、看護師、医療技術者、介護の人材の確保 [市長方針]

#### 2. 子育て・教育

- ・誰もが安心して妊娠、出産、子育てができる環境づくり [総合計画]
- ・産官学の連携と大学や専門学校の新規・拡充を支援 [総合計画]
- ・保育施設・学童保育の充実 [市長方針]
- ・保育士の育成支援 [市長方針]
- ・市立保育園の適正配置、市立幼稚園の再編に向けた検討 [行改]

#### 3. 農業振興

- ・農業の6次産業化や12次産業化への発展による農業を核とした地域づくり [総合計画]
- ・農業分野での創業を促し雇用の場を創出 [総合計画]
- ・農業と商工業の連携による創造的な産業の育成、新たな雇用の創出 [総合計画（区ビジョン）]
- ・収益性の高い農業の確立 [都市マス]
- ・農業直売所などの整備推進 [都市マス]
- ・6次産業、「儲かる農業」の推進 [市長方針]

#### 4. 拠点形成

- ・交通結節点の利便性・快適性向上 [都市マス]
- ・田園と市街地の共存 [総合計画]
- ・交通体系を活かした土地の有効活用 [都市マス]
- ・交通結節点への機能の集積、にぎわいの創出 [都市マス]
- ・地域の特性を活かした拠点づくり [都市マス]
- ・交通の要衝としての利便性を活用した都市機能の向上 [総合計画（区ビジョン）]

#### 5. 交通体系

- ・道路及び公共交通体系による拠点間の連携 [総合計画] [都市マス]
- ・誰もが公共交通で快適に移動できるまちづくり [総合計画]
- ・中央環状道路の早期開通 [市長方針]
- ・放射・環状の骨格道路網の整備 [都市マス]
- ・主要幹線道路の整備推進 [都市マス（区別構想）]
- ・道路網、公共交通の充実 [区ビジョン]
- ・パークアンドライド施設などを備えた新たな駅の設置に向けた助言・支援 [区ビジョン]

- 総合計画 : にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画）
- 都市マス : 新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）
- 区ビジョン : 区ビジョンまちづくり計画
- 行改 : 行政改革プラン2018
- 市長方針 : 新潟市長選挙時にHPで公表していた「10の基本政策」

### ■ 求められる導入機能の考え方

#### 1. 地区特性を活かし、地域活性化や本市の課題解決に繋がる機能

##### ① 高齢者福祉施設

- 新駅の設置とバスの充実により、高齢者自らが足を運ぶことができ、また、中央環状道路等により、車でのアクセスが容易で広域からの利用が可能
- 高齢者福祉に関する施設の需要は高く、高齢化の進行により老老介護などの増加が想定されるなかで、公共交通の利便性がよい駅前に、周辺開発と併せて新たな高齢者福祉施設を立地する
- 高齢者が一人で気軽に利用できる運動施設や高齢者福祉施設は、地区周辺に立地していないため、これらの機能も兼ねる
- [例：集会施設、運動施設、高齢者住宅、デイサービス等]

##### ② 子育て支援施設

- 新駅や中央環状道路、亀田バイパスなど、交通アクセス性が高いため、近隣の亀田・横越・荻川などに加えて、広域からの利用が可能
- 江南区は市内でも子どもの割合が高く、子育て世代が多いことから、パークアンドライドによる市中心部等への通勤者の利用が見込まれる新たな子育て支援施設を立地する
- 江南区の子育て支援センター1施設に対する0～5歳の人口は比較的多く、保育施設では未満児の受入可能施設がないため、これらの機能も兼ねる
- [例：子育て支援センター、一時保育、保育園・こども園]

##### ③ 医療施設

- 新駅の設置とバスの充実により、交通弱者等も自ら足を運びやすいほか、中央環状道路等により、車でのアクセスも容易で広域からの利用が可能
- 区内の既存病院は建替や拡充が困難なため、利便性が高く既存の機能を補完する新たな医療施設を立地する
- [例：総合病院、メディカルタウン等]

##### ④ 農業関連施設

- 新駅の設置や中央環状道路の整備に伴うアクセス性の向上により、新潟駅等の市中心部のほか、新潟港や空港等を経由した陸海空路による広域からの来訪や集客が期待できる
- 新駅周辺には農地が広がっていることから、立地特性を活かし、地域の農業の活性化や新たな雇用創出にも貢献する施設を立地する
- なお、区内に農家レストランはなく、直売所は地区南部の県道沿いに点在
- [例：農家レストラン、農産物直売所、農産物加工所、農業体験施設]

##### ⑤ 教育施設

- 市では、大学や専門学校の新規・拡充を支援しており、新駅の設置と周辺の開発を契機に、車のない学生でも通いやすい立地を活かした大学や専門学校などの教育施設を立地する
- 高齢者の増加や保育ニーズの高まりにより不足する人材を確保し、また、進学による若者の人口流出を抑制することができる
- なお、子育て支援施設や医療施設と連携することで、学生の実習や就業の場として活用でき、相乗効果が期待できる
- [例：医療・介護、幼児教育に関する大学、専門学校]

##### ⑥ 居住・業務機能

- 交通利便性の向上等により移住してくる人たちを受け入れ、地域の人口減少を抑制するための住宅地を整備する
- 全的に長期的な工業用地の需要が存在するなか、周辺で新たに開発される工業用地とのアクセス性や交通利便性を活かした業務地を整備する

#### 2. 地域住民や駅利用者のための利便施設

- 地域での生活利便性を向上し、交通利便性を活かし広域からの集客も想定した商業施設
- 駅利用者のための駐車場や駐輪場、停車スペース等の交通施設

(仮称)江南駅新設に係る周辺開発の導入機能(案)

**■導入機能と規模の考え方**

- ・上位関連計画や地区の現状分析を踏まえ、市や地区の課題解決や駅利用者、地区住民の利便性向上を図る機能を配置
- ・新駅の設置や中央環状道路の整備などによる交通利便性や、市中心部へのアクセス性、農地に隣接する立地特性等を考慮

⇒推計されている駅利用者数や周辺の人口分布、類似事例等から導入機能の規模を想定

**■検討の前提条件**

- ・新駅の見込み乗降客数は約 4,200 人
- ・このために整備する機能は以下

**【乗降客数確保のために整備する機能】**

- ・新駅にアクセスするバス路線
- ・駐車場（パークアンドライド）
- ・駐輪場
- ・送迎車用の停車スペース
- ・駅のバリアフリー化 等



・駅の拠点性向上や住宅地の整備により、駅の利用者が増加すると想定

**《交通施設》**

**概要**  
駅の利用を促進する交通施設

**規模の考え方**  
駅利用者や周辺の市街地状況等を考慮し、類似する駅をもとに規模を想定（例：矢代田駅東口 3,000 m<sup>2</sup>、西口 3,300 m<sup>2</sup>）

**規模の目安**

- 駅前広場：3,000～6,500 m<sup>2</sup>（バス停、タクシー乗り場、送迎車用乗降場）
- P&R 駐車場
- 駐輪場

想定敷地面積：5,000～8,000 m<sup>2</sup>

導入機能	概要	導入機能の考え方	想定規模の考え方	想定敷地面積	
				施設別規模の目安	
1. 高齢者福祉施設	高齢者が暮らしていくための居住施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者人口は今後も増加が見込まれる一方、市内に立地するサ高住・グループホームは、他の政令市と比較し少なく、高齢者の居場所確保や安心して暮らせる居住施設の確保が必要（高齢者人口千人あたりのサ高住：政令市の平均 0.24、新潟市 0.18）</li> <li>・高齢化の進行により、老老介護などの増加が想定されるなか、介護側の高齢者も利用しやすい公共交通の利便性がよい駅前、高齢者を受け入れる居住施設の整備を想定</li> </ul>	市内に立地する施設と同規模の施設を想定	<ul style="list-style-type: none"> <li>■サ高住：1,000～5,000 m<sup>2</sup>（定員 50 人）</li> <li>■グループホーム：500～3,000 m<sup>2</sup>（定員 18 人）</li> </ul>	交流ゾーン 11,000～ 21,000 m <sup>2</sup>
	高齢者の交流や健康増進を促進する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市では、高齢者の社会参加の促進や健康寿命の延伸を推進しており、高齢者の交流や健康増進を促進する施設の整備が必要</li> <li>・周辺には高齢者を対象としたフィットネス等の運動施設は立地していないため、公共交通の利便性に優れ高齢者が利用しやすい新駅周辺に、健康増進や交流機能を有する施設の整備を想定</li> </ul>	一般的な小型フィットネスと交流施設を想定（一般的な小型フィットネスの床面積：100～165 m <sup>2</sup> ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■小型フィットネス：100～200 m<sup>2</sup></li> <li>■交流施設・コミュニティ施設</li> <li>■駐車場</li> </ul>	
2. 子育て支援施設	保育ニーズの高まりに応じた保育施設や子育て世代の交流を促進する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・女性の社会進出の進行により保育ニーズは高まっており、一層の保育の充実や多様化が必要</li> <li>・新駅から半径 2 キロ圏内にある保育園の利用率は、最も少ない園で 80%以上、一部では 100%超（2018 年 12 月時点）</li> <li>・区内の子育て支援センター数は全市と比較して少ないため、子育て支援センターを併設する保育園の整備を想定（子ども千人当たりの施設数：新潟市 1.6、江南区 0.9）</li> <li>・市中心部へのアクセス性がよいため、施設利用と併せてパークアンドライドにより通勤することが可能</li> </ul>	平均的な保育園と子育て支援センターを想定（区内保育園の平均敷地面積：1,860 m <sup>2</sup> ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■保育園：1,500～2,500 m<sup>2</sup>（定員 60 人程度）</li> <li>■子育て支援センター</li> <li>■駐車場</li> </ul>	
3. 医療施設	老朽化する地域の医療施設を補完する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市では医療体制の充実等を推進している一方で、区内の病院は老朽化による建て替えや施設の拡充が困難な状況</li> <li>・新駅周辺は交通利便性に優れ、広域からのアクセスも容易なことから、他の医療施設を補完する施設の整備を想定</li> <li>・既存の病院を補完し、利用者が利用しやすいよう複数の診療科を併設する施設を想定</li> </ul>	複数の診療科が混在するメディカルタウンを想定（一般的な診療所：130～230 m <sup>2</sup> ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■診療施設：700～1,200 m<sup>2</sup>（内科、整形外科等 5 科程度）</li> <li>■薬局等</li> <li>■駐車場</li> </ul>	
4. 農業関連施設	地域や農業を活性化するための集客施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市では特区を活用した 6 次産業化の推進や農業分野での雇用創出を推進している中で、農家レストランは北区に 1ヶ所と西蒲区の 2ヶ所のみ立地</li> <li>・鉄道による市中心部からのアクセス性、中央環状道路による新潟港や空港からのアクセス性等を活かし、陸海空路による広域からの集客や観光呼び込みも期待できる</li> <li>・周辺には農地が広がるという立地特性も活かし、農業関連施設の整備を想定</li> </ul>	市内に立地するものと同規模の農家レストランと、農産物直売所を想定（例：ラ・トットリア・エストの床面積 500 m <sup>2</sup> 、ラ・ビステッカの床面積 250 m <sup>2</sup> ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■農家レストラン：300～500 m<sup>2</sup></li> <li>■直売所</li> <li>■駐車場</li> </ul>	
5. 教育施設	介護や幼児教育等の不足する人材を養成する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市では大学や専門学校の新規・拡充の支援や、医療・介護の専門的な人材の育成を推進しており、大学や専門学校の設置により必要な人材を確保することが必要</li> <li>・市内にある 41 の専門学校のほとんどが利便性の高い新駅周辺に立地し、当地区も新駅の設置により交通利便性に優れていることから、介護や幼児教育等に関する専門学校の整備を想定</li> <li>・上述の子育て支援施設や医療施設と連携することで、学生の実習や就業の場として活用による相乗効果が期待できる</li> </ul>	新駅と同様の立地である専門学校と同程度の規模を想定（例：新潟看護医療専門学校 [定員 165 人、敷地面積 2,100 m <sup>2</sup> 、越後赤塚駅前に立地]）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■専門学校：2,000～3,000 m<sup>2</sup>（定員 150 人程度）</li> </ul>	
6. 居住・業務機能	新たな居住者を受け入れるための住宅地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅周辺は、亀田や荻川などの市街地に挟まれた低未利用地であり、市中心部へアクセスがしやすいことから、駅の設置により利便性が一層向上し、住宅地としてのニーズがある</li> <li>・隣駅の亀田駅周辺は徒歩圏内の宅地の需要が多く供給不足となっており、荻川駅周辺でも多くの宅地が供給され駅の半径 500m 圏内には約 4,500 人が居住</li> </ul>	新潟市で 1 つの自治会・町内会の目安としている人口 2,000 人程度の居住者を想定（1 世帯あたりの人口 3～4 人、宅地面積 116 m <sup>2</sup> /1 戸と想定）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■住宅地：60,000～80,000 m<sup>2</sup>（500～650 戸程度）</li> </ul>	
	周辺住民の生活利便性を向上する商業地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅周辺にはスーパー等の商業施設は立地していないため、新駅の設置に伴う駅利用者や居住者の利便性を向上するための商業・サービス施設の整備を想定</li> <li>・駅の利用者や新たな住宅地の居住者の他、交通利便性に優れていることから広域からの集客が期待できる</li> </ul>	周辺に立地するものと同規模のスーパーやドラッグストア等を想定	<ul style="list-style-type: none"> <li>■スーパー：1,000～2,300 m<sup>2</sup></li> <li>■ドラッグストア：800～2,200 m<sup>2</sup></li> <li>■その他（クリーニング、100 円ショップ等）</li> <li>■駐車場</li> </ul>	商業・業務ゾーン 34,000～ 58,000 m <sup>2</sup>
7. 公共用地	立地特性を活かし地域の雇用を創出する業務地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市では新たな工業用地の確保を進めており、江南区では 4 か所（平均 7ha）の工業用地が今後開発予定であるほか、全市的に長期的な需要も存在</li> <li>・新駅周辺は、横雲バイパスや中央環状道路に隣接し、交通利便性に優れていることから、多様なニーズに対応する流通系企業や災害時の防災拠点になりえる施設の整備を想定</li> </ul>	市では、工業用地は複数拠点とするコンパクトな開発を推進しており、5～10ha 程度を目安としているため、やや小規模のものを想定	<ul style="list-style-type: none"> <li>■業務地：30,000～50,000 m<sup>2</sup></li> </ul>	
	街区内の道路・公園等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゆとりある街並みの公共用地率は 30%程度</li> </ul>	想定する開発面積の 30%は公共用地であると想定	<ul style="list-style-type: none"> <li>■45,000～68,000 m<sup>2</sup>（※各ゾーンの公共用地を合算したもの）</li> </ul>	