

新潟市都市計画基本方針（案）

- 新潟市都市計画マスタープラン -

令和4年3月

新潟市

目次

【用語の定義】	3
第1章 目的と位置づけ	
1-1 目的	5
1-2 位置づけ	5
1-3 基本条件	6
1-4 構成	7
第2章 都市づくりの視点	
2-1 新潟市の概要	9
2-2 都市づくりの視点	11
<hr/> 全体構想 <hr/>	
第3章 都市づくりの基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿	
3-1 都市づくりの基本的な考え方（理念）	47
3-2 目指す都市の姿	48
3-3 都市の将来イメージ	51
第4章 都市・地域づくりの方針	
4-1 基本的な方針	55
4-2 都市・地域づくりの方針	57
基本方針1 多様な拠点がネットワークでつながる多核連携都市	
基本方針2 国内外とつながる活力あふれる産業・交流都市	
基本方針3 田園・自然と市街地が共生・共鳴する環境・安全都市	
基本方針4 それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまち	
基本方針5 地域の個性を活かした多様な暮らしができるまち	

第5章 区別構想

5-1	区別構想の役割	101
5-2	区別構想	103
	・北区	
	・東区	
	・中央区	
	・江南区	
	・秋葉区	
	・南区	
	・西区	
	・西蒲区	

第6章 実現に向けた取り組み

6-1	実現に向けた取り組み	137
6-2	多様な主体との連携・協働	149

用語集	参考-1
-----	------

用語の定義

地域	自治会・町内会レベル、小中学校区レベルなど、日常生活に密着したコミュニティや市街地・集落のまとまりの範囲
まちなか	地域において中心的機能を有する範囲で、地域拠点、商業系用途地域を中心とした旧来からの中心的地区
都心	新潟駅周辺地区、万代地区、万代島地区、古町地区を包含した区域
都心周辺部	都心の機能を補完し、その魅力や価値を高める、基幹公共交通軸沿線に位置する市役所周辺地区、新光町・美咲町周辺地区、鳥屋野潟南部地区、新潟西港周辺などを包含した区域
地域拠点	都心を除く、区役所や旧市町の中心区域を含む区を中心とする区域
生活拠点	旧町村役場など地域レベルでの日常生活の中心区域
機能別拠点	産業、業務、教育、人流や物流などに特化し、その機能が高度に集積した区域
田園	水田・河川を中心とした区域
集落	農業集落及び一般集落
都市づくり	全市の観点から行う取り組み
まちづくり	地域の観点から、8区や地域で行う取り組み

(注) この用語の定義は、新潟市都市計画基本方針において使用する場合の定義であり、一般的な定義と異なる部分もあります。

また、上記のほか、用語の解説を巻末（参考-1～）に掲載しています。

第 1 章

目的と位置づけ

本章では、都市計画基本方針の「目的」や「位置づけ」、目標年次や対象区域といった「基本条件」などを示します。

1-1 目的

本市では、2008年（平成20年）に策定したこれまでの都市計画基本方針より、人口・経済の成長を前提とした市街地の拡大路線の都市づくりから、自然・田園と調和したまとまりある市街地を目指す方向へと大きく舵を切り、その取り組みを進めてきました。

その後の本市を含む国全体で急速に進む人口減少・少子高齢化や激甚化・頻発化する自然災害などをはじめとする、社会経済情勢の変化に今後に対応していくためには、市民や事業者などの多様な主体と連携して都市づくりを進めることが不可欠です。

このため、新潟市都市計画基本方針は、本市を取り巻く状況やその特徴を踏まえた長期的な見通しのもと、目指す都市の将来像を示し、都市づくりを進める上での総合的な指針として、都市の持続的な発展と市民が暮らしやすさを実感できる都市の実現を目指すことを目的とします。

1-2 位置づけ

都市計画基本方針は、都市計画法第18条の2の規定に基づく都市計画の基本的な方針として定めるものであり、都市計画の決定や都市計画に関する事業などの具体の都市づくりはこの都市計画基本方針に即して進めていくこととなります。

策定にあたっては、本市の最上位計画である新潟市総合計画と、都市計画の広域計画である新潟県が定める新潟都市計画区域マスタープランに即すとともに、本市の都市づくりに関わる各種計画と整合・連携して定めます。

都市計画基本方針の目的達成に向けて、様々な分野が連携を図りながら総合的な都市づくりを推進するため、道路・公園などをはじめとした都市空間整備に関する分野のほか、産業、防災、環境などの取り組みも考慮しながら、都市づくりの方向性を示します。

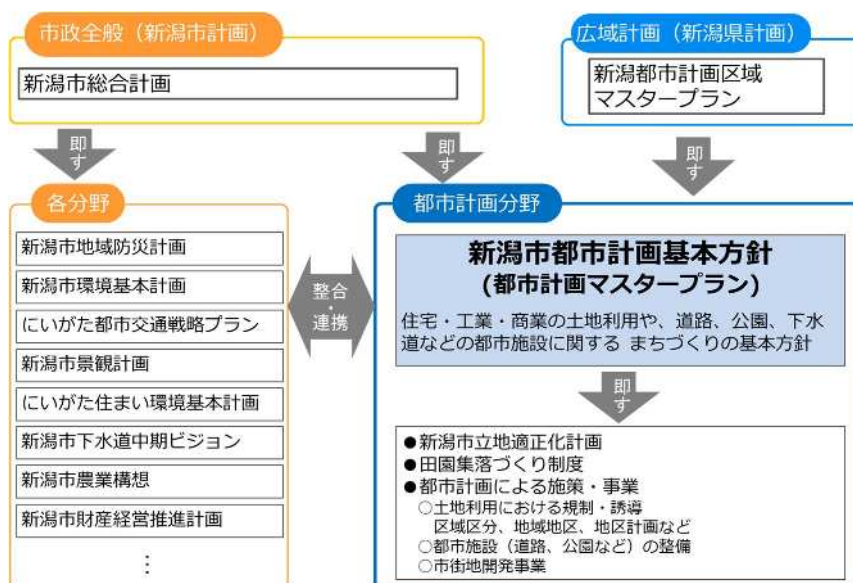


図 都市計画基本方針の位置づけ

1-3 基本条件

(1) 目標年次

都市計画基本方針は、都市づくりに関わる各分野における、今後の都市整備などの進め方の指針となるべく、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで、10年後の2032年度（令和14年度）を目標年次とします。

なお、本市を取り巻く状況は様々な要因により変化していく可能性があることから、現時点での方向性を示しつつ、大きな社会経済情勢の変化などにより、必要に応じて見直しを図ります。

(2) 対象とする区域

対象区域は本市の行政区域全域とします。

(3) 想定する人口規模

想定する人口は新潟県の新潟都市計画区域マスタープランに即し、2015年（平成27年）国勢調査に基づく国立社会保障・人口問題研究所の推計人口から、2030年は約769千人、2040年は約719千人と想定しています。

(4) 都市計画によるまちづくりの基本姿勢

本市では、地域のことは地域自らが考え、自らが行動する分権型政令市をつくるため、市民自治の基本となる「新潟市自治基本条例」の制定や、区自治協議会の設置をはじめ、地域力や市民力を引き出す取り組みを進めるなど、市民が市政に主体的に参画するための環境づくりを進めてきました。

まちづくりは、行政だけでなく市民・NPO・関係団体や事業者などの多様な担い手が、より住みよいまちにするための活動をそれぞれの立場で役割分担し、連携しながら進めていくことが不可欠です。都市計画基本方針の進める方向性や目指す都市の将来像を共有し、それぞれの担い手が連携・協働してまちづくりを進めていくことを目指します。

また、都市計画行政においても、都市計画に関わる方針や施策の立案から推進まで、市民の参画機会を確保するとともに市民に開かれた意思決定の仕組みづくりを行いながら、取り組みを進めていきます。

1-4 構成

都市計画基本方針の構成は、以下の通りです。

- 導入部分（第1章、第2章） 「導入部分」では、都市計画基本方針の目的や位置づけ、本市の現状や課題とともに今後の都市づくりの視点を示します。
- 全体構想（第3章、第4章）
「全体構想」では、市全域を対象として、長期的な展望を見据えた都市づくりにおける基本的な考え方（理念）、都市の将来像及び都市・地域づくりの方針を示します。
- 区別構想（第5章）
「区別構想」では、各行政区を対象として、広域的な視点に立った区の将来像と区づくりの方向性を示します。
- 運用・推進方策（第6章）
「運用・推進方策」では、全体構想で掲げる将来像を実現するための取り組みや都市づくりの進捗管理の方策などを示します。

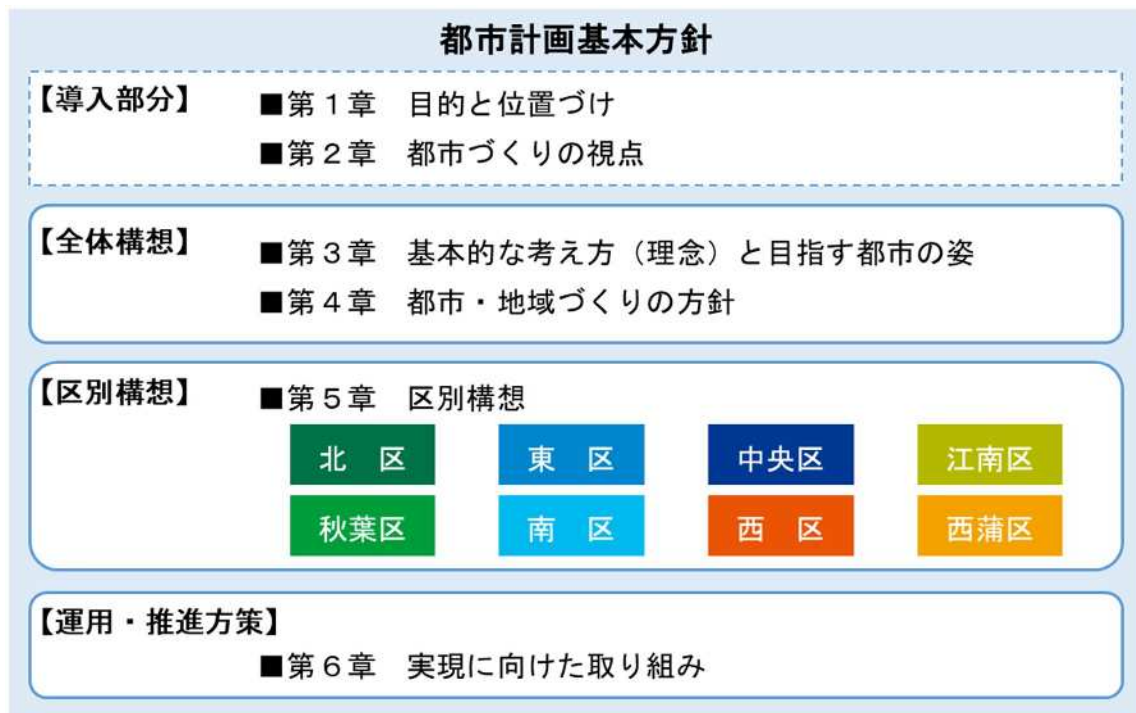


図 都市計画基本方針の構成

第2章

都市づくりの視点

本章では、「本市の概要」及び「都市づくりの視点」として、本市を取り巻く状況（現状と課題）をデータとともに示します。また、それらの社会経済情勢の変化を踏まえた今後の都市づくりの視点を整理します。

2-1 新潟市の概要

(1) 位置及び地勢

- 本市は、本州日本海側のほぼ中央に位置し、東京圏からは約 250km、名古屋圏からは約 350km、大阪圏からは約 500km の距離に位置しています。
- 市域は面積 726.27 km²で、東西 42.5km、南北 37.9km となっています。
- 信濃川・阿賀野川の河口にまたがり、地形は概ね平坦で海拔が低い範囲が広いですが、海岸部に連なる新潟砂丘がわずかに高台をなしているほか、南東側には新津丘陵、南西側には角田山などの里山も存在します。
- 日本海、大小の河川、福島潟、鳥屋野潟、ラムサール条約登録湿地である佐潟など、多くの水辺空間に恵まれています。
- 市域の地質の大部分は沖積層からなり、軟弱な粘性土及び砂質土によって形成されています。

(2) 沿革や地域の個性

- 北前船の寄港地ともなっていた日本海海運の拠点であった新潟湊と、現在の市域の大半を占める田園地域、新津や葛塚、巻などそれぞれ異なる成り立ちをもつ町が支えあいながら発展してきました。
- 2005年（平成17年）の14市町村の合併などを経て、2007年（平成19年）に本州日本海側初の政令指定都市となった本市は、国際空港や国際拠点港湾、新幹線、高速道路網が整備された国内外とつながる交通・物流の拠点性ととも、8つの区のそれぞれの地域における多様な歴史・文化や個性を併せ持っています。
- 2011年（平成23年）には、一体の都市として総合的なまちづくりを図るため、それまで都市計画区域外であった区域を含め、市域をひとつの都市計画区域として再編しています。



図 近世の在郷町（図中の○） 資料：新潟市

2-2 都市づくりの視点

今後の都市づくりにおいては、本格的な人口減少社会の到来や今後の社会情勢の変化といった長期的な展望のもと、「コンパクト・プラス・ネットワーク」という改定前の都市計画基本方針のビジョン（考え方）を引き継ぎながら、本市を取り巻く時代の変化に対応できるよう、新たな視点を取り入れていく必要があります。

そのため、社会経済情勢の変化を踏まえ、本市の現状と課題について、データとともに示し、今後の都市づくりにおいて必要となる視点を整理します。

(1) 人口減少、少子・高齢化

[現状と課題]

- 本市の人口は本格的な減少局面に入っており、今後も人口減少とともに、少子・高齢化が進んでいくと推計されています。また、家族形態の変化などを背景に、当面、世帯数は増加を続ける推計となっています。そのような人口減少社会に適応できる都市づくりを進める必要があります。
- 東京圏への転出超過が増加傾向で推移しており、転出者を減少させ、転入者を増加させる、人口減少を和らげる都市づくりを進める必要があります。

[現状と課題から見えてくる今後の都市づくりのキーワード（視点）]

- 人口減少社会への適応
- 人口減少を和らげる

(a) 人口・世帯数の推移

○総人口は2015年（平成17年）をピークに減少しており、今後も減少する推計となっています。

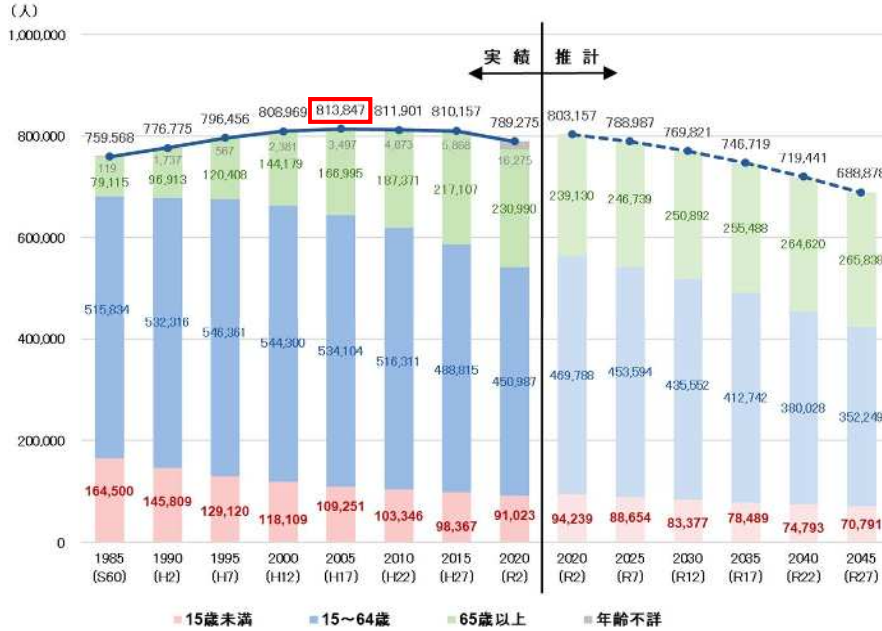


図 年齢3区別の人口推移・推計
資料：実績は国勢調査（令和2年）、推計は国立社会保障・人口問題研究所（平成30年）

○世帯数は2025年（令和7年）まで増加すると推計されています。
○単身世帯や2人世帯の増加に伴い、平均世帯人員は減少を続けています。

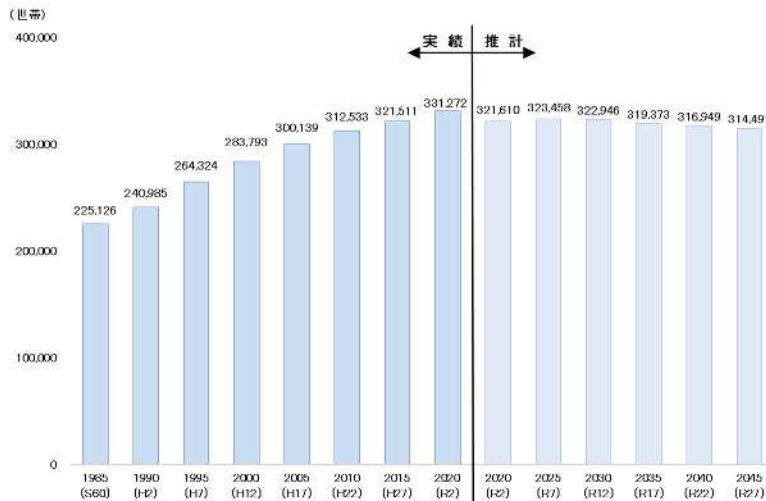


図 世帯数の推移・推計
資料：実績は国勢調査（令和2年）、推計は国勢調査（平成27年）をもとに、世帯主率法で推計

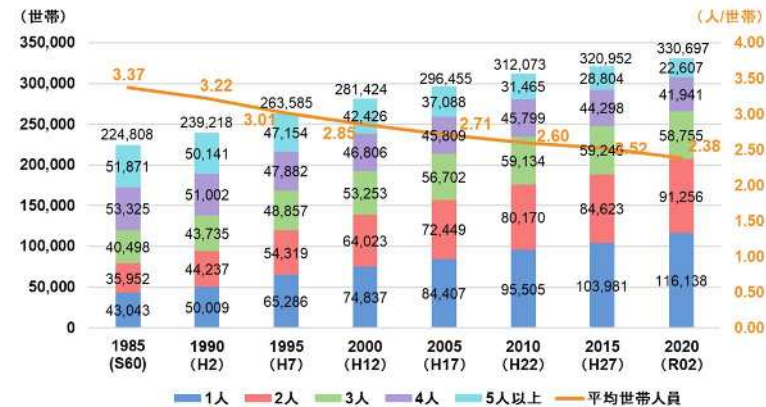


図 世帯人員別一般世帯数・平均世帯人員の推移
資料：国勢調査（令和2年）

(c) 人口の分布

- 中央区・東区・西区の市街地を中心に人口が集積しています。
- 国道・県道や鉄道の沿線などにも比較的多くの人口が分布しています。

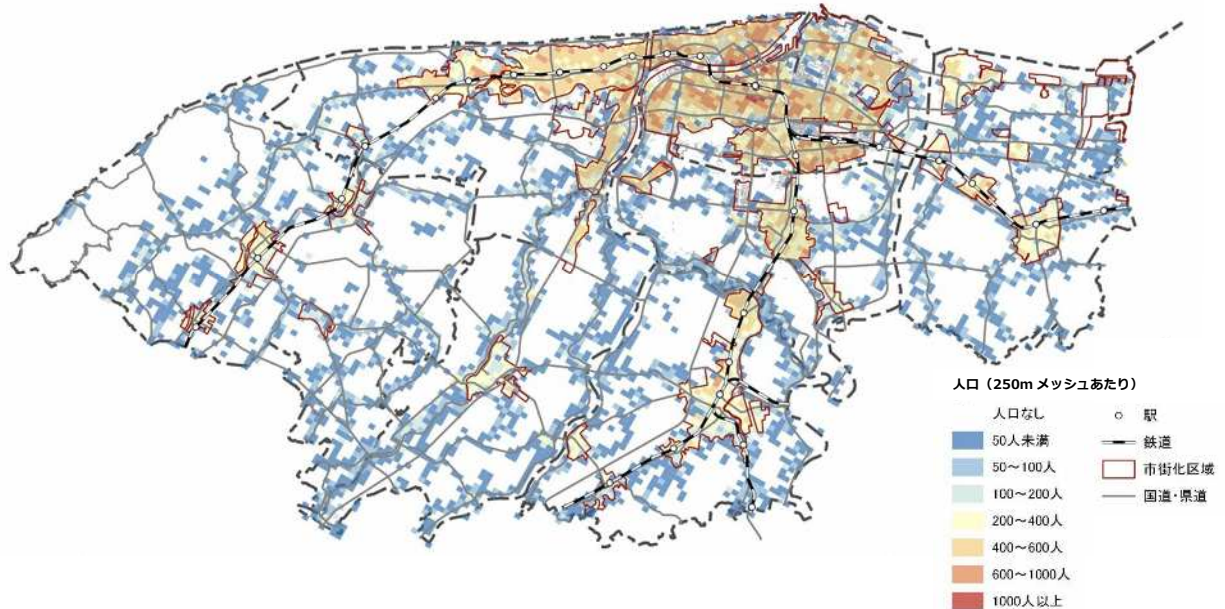


図 総人口の分布 (平成 27 年) 資料: 国勢調査 (250m メッシュ)

(d) 人口増減

- 市街化区域内でも人口が減少しており、古くからの市街地で減少が顕著となっている一方で、市街化区域の縁辺部において人口が増加している地区もあります。
- 市街化調整区域 (田園集落) の多くでは人口が減少しています。

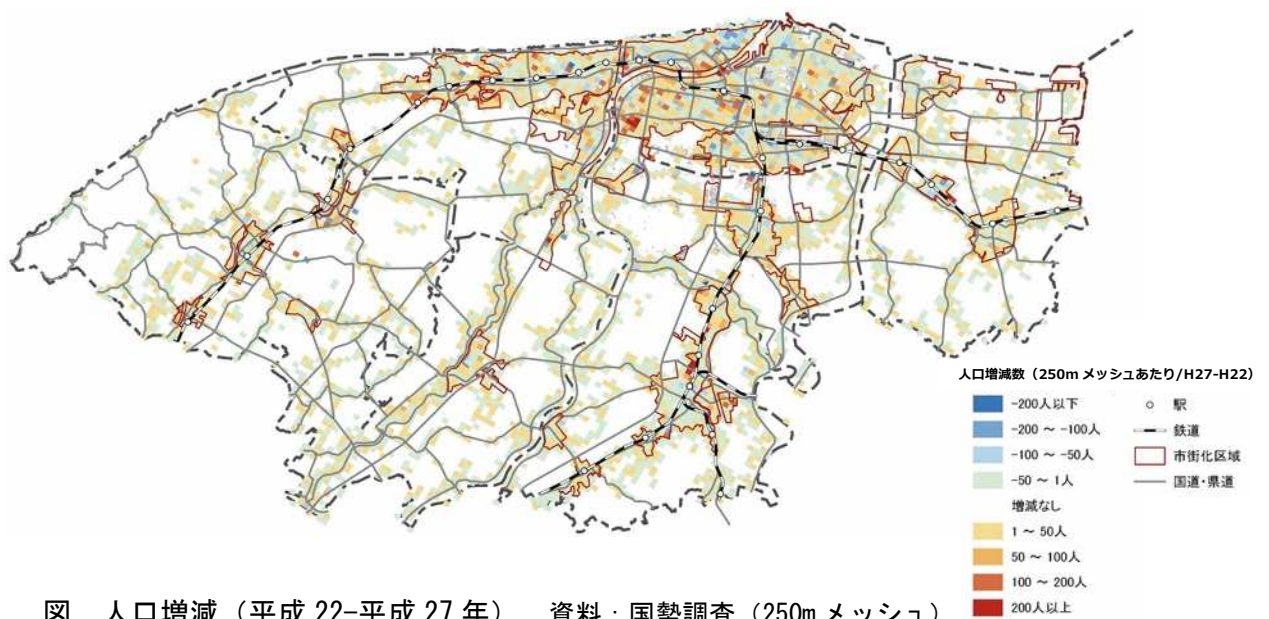
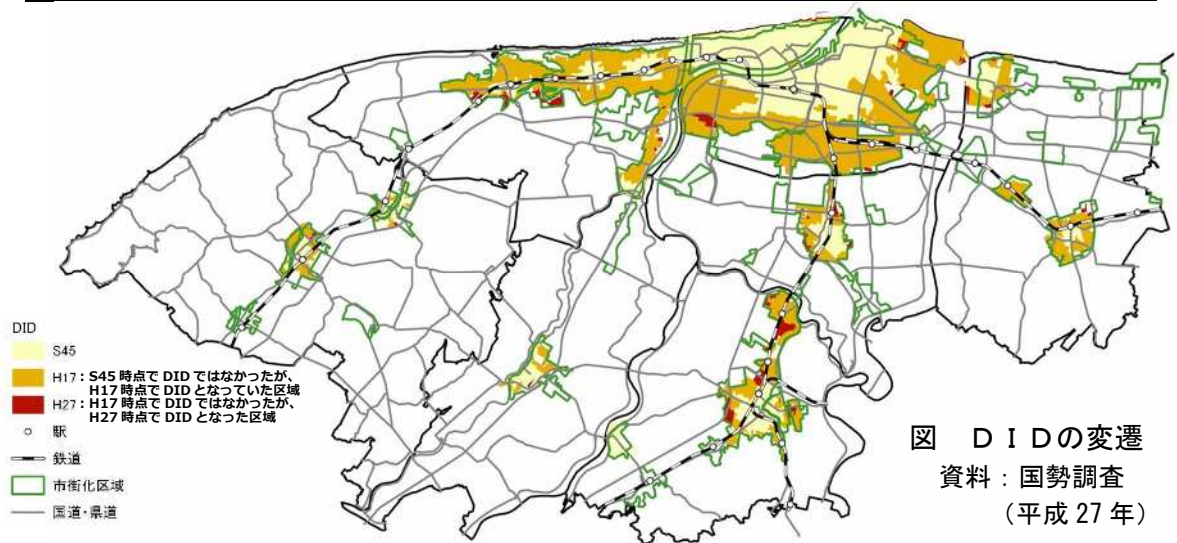


図 人口増減 (平成 22-平成 27 年) 資料: 国勢調査 (250m メッシュ)

(e) DID・夜間人口分布

○市街化区域内でDIDが広がっています。



○夜間人口の分布では、都心など、一部の地域における過密状態が改善されています。

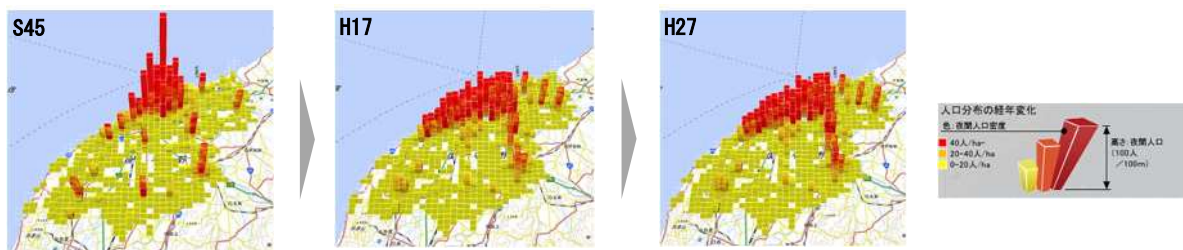


図 夜間人口分布の経年変化 資料: 都市構造可視化計画「人口分布の経年変化」(国勢調査)

(f) DID面積とDID人口密度

○DIDの面積は近年、緩やかに増加傾向で推移しています。

○DID人口密度は、1980年(昭和55年)以降、ほぼ横ばいとなっています。

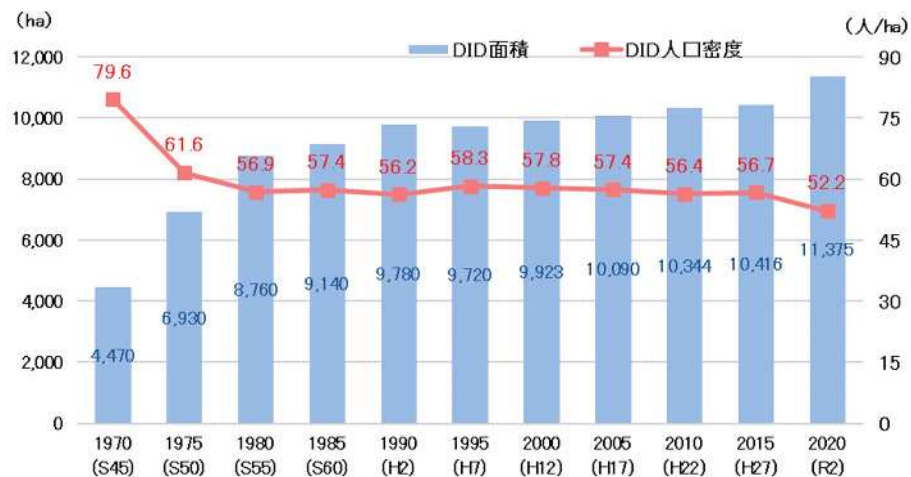


図 DIDの面積と人口密度の推移 資料: 国勢調査 (令和2年)

(2) 持続可能な都市づくり

[現状と課題]

- 2015年の国連サミットにおいて、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択されました。SDGsは持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットを掲げており、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。本市においてもSDGsが目指す社会の実現に貢献するための取り組みを進める必要があります。
- 気候変動に伴う自然災害が顕著となり、そのリスク低減のためにも環境問題への配慮や脱炭素社会の実現が求められているなか、本市は2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しています。本市における二酸化炭素排出量は減少傾向で推移していますが、その実現に向けた取り組みをさらに進める必要があります。
- 本市の市街化区域は近年ほぼ横ばいで推移しています。国・県が示すコンパクトな都市を目指す方向性を踏まえ、これまで進めてきた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりをさらに推進するため、本市の特徴である、市街地と広大な田園・豊かな自然が調和・共存している関係性を将来に渡って適切に維持する必要があります。
- 市街化区域（居住誘導区域）への緩やかな居住誘導が進んでいる一方で、市街化調整区域では人口減少が顕著となっており、田園・自然を支える集落を維持・活性化する必要があります。
- 利便性の高い道路ネットワークが構築されている一方で、公共交通でカバーされていない地域などが存在しており、他都市圏と比べて自動車利用率が高くなっています。地域ごとの特性に合わせた多様な移動手段の充実と持続可能なネットワークを構築する必要があります。
- 社会保障費の増加が今後も懸念されるほか、都市インフラの改修費用の増大など、本市の財政状況はより厳しくなることが想定されています。限られた財源の中、建築物や道路、下水道などの既存の都市ストックを効率的・効果的に維持し、最大限使いこなすなど、都市経営的な視点を持った都市づくりが求められています。また、国の審議会からは、地方公共団体が管理する道路施設（特に橋りょうなど）について、利用状況などを踏まえ、集約化・撤去を進め、管理施設数を削減すべきと意見が出されており、本市においてもその検討をする必要があります。
- 情報社会の次に続く、人中心の新たな社会として「Society5.0」の実現に向けた取り組みが求められているなか、都市計画分野においてもスマートシティやMaaSに代表されるような、ICTなどの新技術や官民各種のデータを活用した、人に寄り添ったサービスの提供やマネジメントを推進する必要があります。

[現状と課題から見えてくる今後の都市づくりのキーワード（視点）]

- SDGs
- 脱炭素社会、ゼロカーボンシティ
- コンパクト・プラス・ネットワーク
- 田園・自然と市街地の共生
- 都市経営的な視点、都市ストックを使いこなす
- Society5.0

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



(a) 環境

①二酸化炭素排出量

〇市域から排出される二酸化炭素排出量は2013（平成25）年度をピークに、減少傾向が続いており、主に産業部門、家庭部門、業務部門が減少しています。

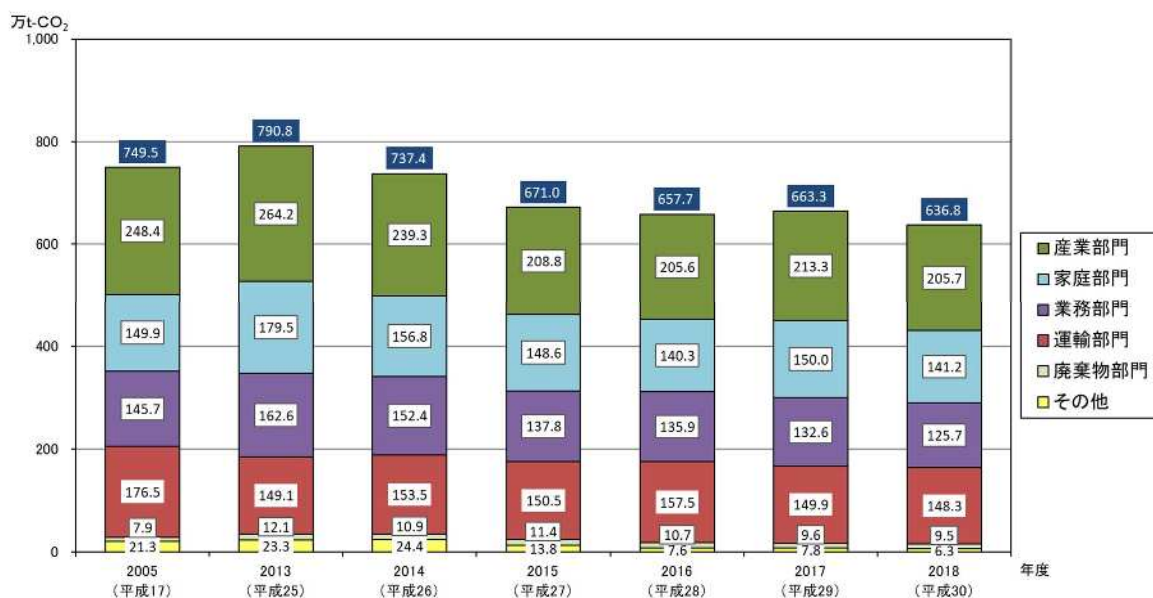


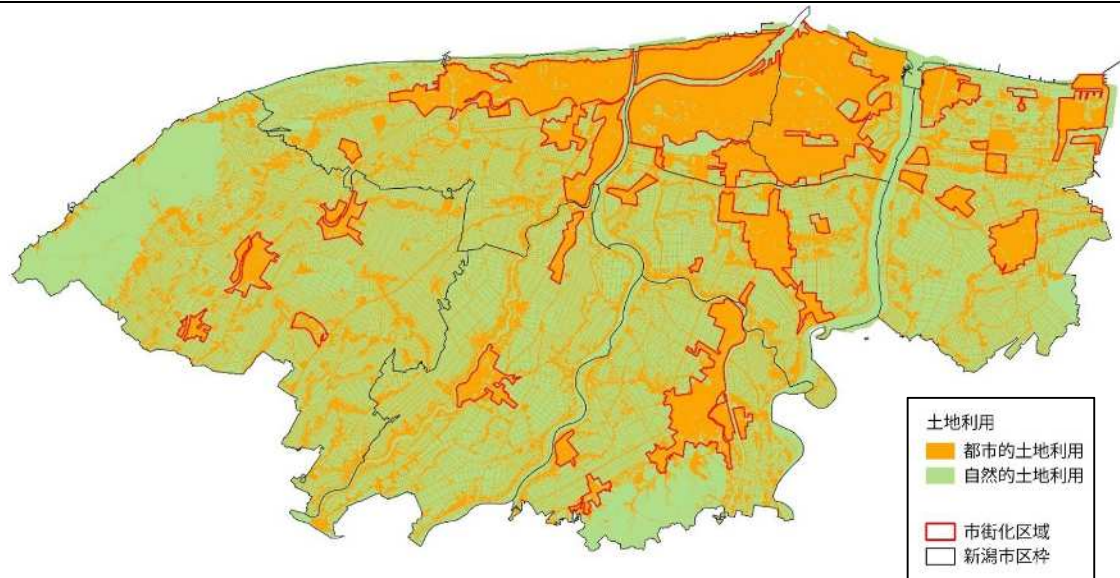
図 市域から排出される二酸化炭素排出量の推移

資料：新潟市

(b) 土地利用

①土地利用現況

○都市的土地利用が約3割、自然的土地利用が約7割となっており、市街地が田園・自然に包まれた都市となっています。



		計	市街化区域	市街化調整区域
都市的土地利用	割合(%)	33%	93%	20%
自然的土地利用	割合(%)	67%	7%	80%

図 土地利用現況

資料：都市計画基礎調査
(平成30年度)

②市街化区域・市街化調整区域

○市街化区域の面積は市町村合併や2011年(平成23年)の都市計画区域の見直し(線引き全体見直し)を機に増加しましたが、近年はほぼ横ばいとなっています。



図 市街化区域面積の推移 資料：新潟市

○市街化区域の人口は増加していますが、市街化調整区域の人口は減少しています。
 ○市街化区域の世帯数は増加傾向となっており、市街化調整区域の世帯数も緩やかに増加しています。

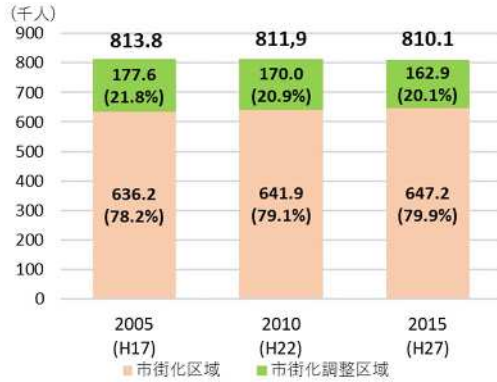


図 市街化区域・市街化調整区域における人口の推移

資料：国勢調査（平成27年）



図 市街化区域・市街化調整区域における世帯数の推移

資料：国勢調査（平成27年）

○市街化区域の面積割合・人口割合は他政令市と比較すると低くなっています。
 （田園集落を含む市街化調整区域の面積・人口の割合が高くなっています。）

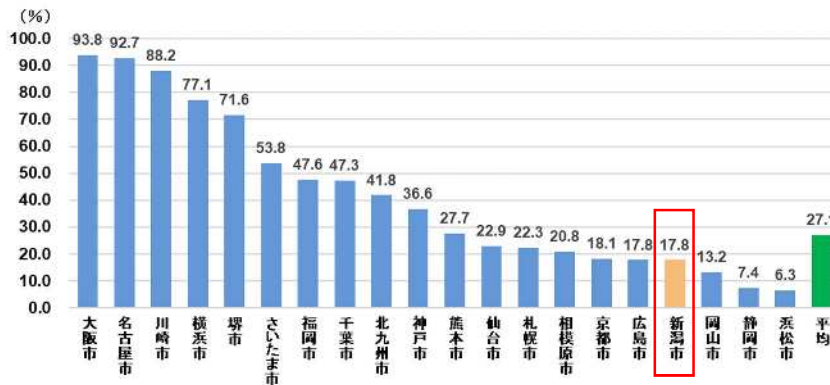


図 行政区域に占める市街化区域の面積の割合 (政令市比較)

資料：都市計画現況調査（令和2年）

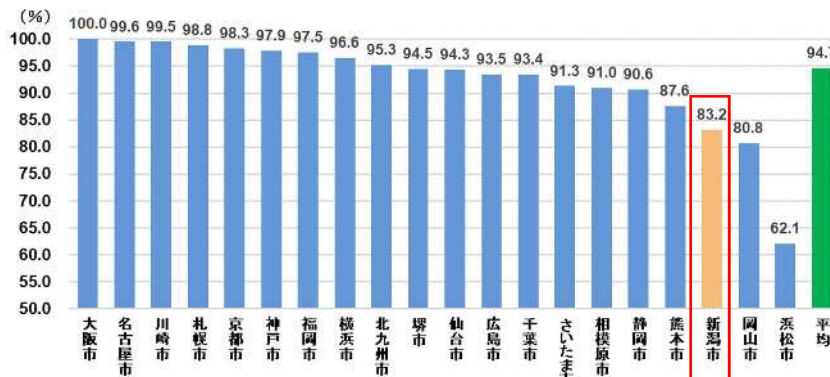


図 市人口に占める市街化区域内人口の割合 (政令市比較)

資料：都市計画現況調査（令和2年）

③居住誘導区域内の人口

○市全体の人口は減少傾向の中、居住誘導区域内における居住人口は緩やかに増減しており、市全体の人口に占める居住誘導区域内人口の割合は増加しています。

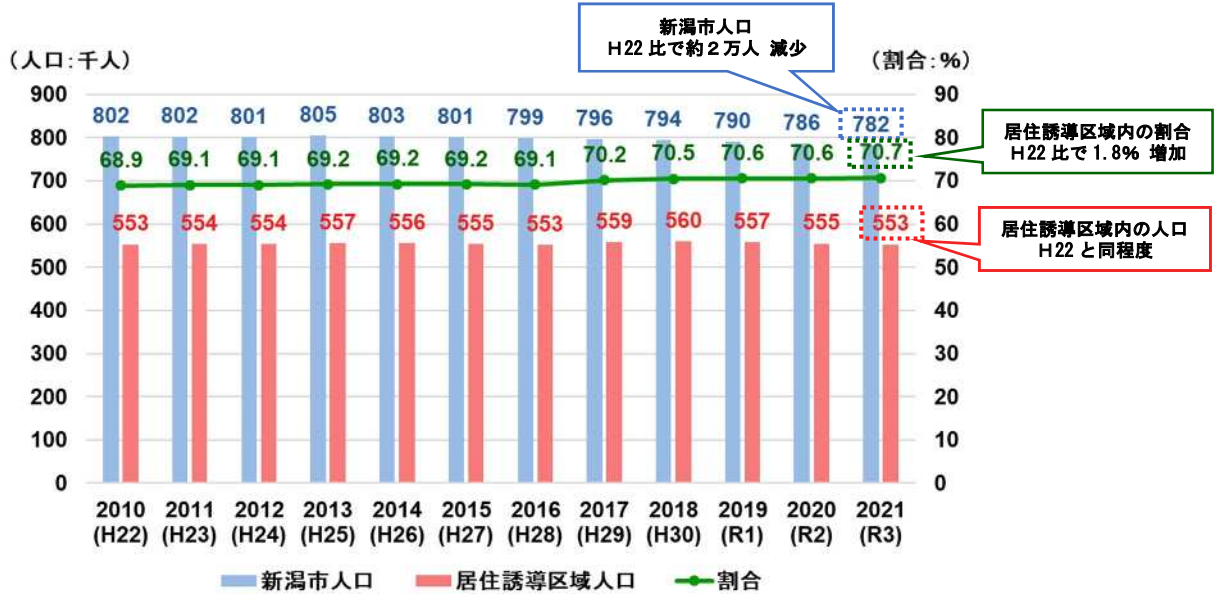


図 居住誘導区域内の人口推移 資料：新潟市（各年3月末時点）

④田園集落づくり制度※

○田園集落における建築条件を緩和する、新潟市開発行為等の許可の基準に関する条例（平成25年条例第66号。2014年（平成26年）1月施行）の年度別の実績は概ね横ばいで推移しています。

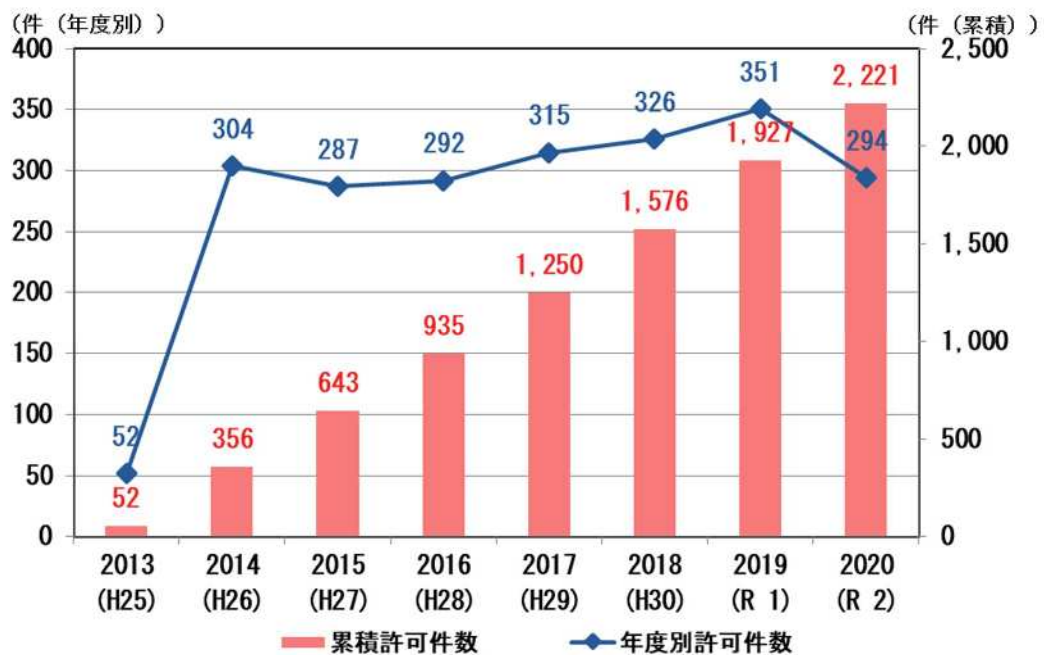


図 条例の制度活用件数の推移 資料：新潟市（令和2年度）

※田園集落づくり制度は本市独自の制度名称

(c) 市内の道路・交通ネットワーク

①市内の道路ネットワークの状況

○一般国道の平日昼間12時間交通量の全国上位10地点の中に本市の地点が複数入っており、利便性の高い道路ネットワークが構築されています。

順位	H27交通量 (台/12h)	観測地点名	路線名
1	103,633	横浜市旭区桐が作1776(左近山)	一般国道16号(保土ヶ谷バイパス)
2	103,616	新潟市中央区紫竹山6丁目	一般国道8号
3	90,895	大阪市北区豊崎6丁目	一般国道423号
4	85,478	新潟市東区紫竹6丁目	一般国道7号
5	80,145	大阪府東大阪市本庄西	大阪中央環状線
6	79,159	愛知県大府市北崎町大根	一般国道23号
7	68,860	新潟市西区立佮	一般国道116号
8	62,481	兵庫県加古川市東神吉町砂部	一般国道23号豪(加古川バイパス)
9	60,264	仙台市宮城野区小鶴字羽黒	一般国道4号
10	59,502	堺市南区竹城台3丁	富田林泉大津線

全国2・4・7位

図 一般国道の平日昼間12時間交通量の全国上位10地点

※一般国道の有料区間を除く。また、1路線につき1区間のみ対象とした

資料：全国道路・街路交通情勢調査（平成27年）

②市内の交通ネットワークの状況

○人口が集積する地区では鉄道やバスなどの公共交通が概ねカバーされていますが、公共交通の空白地帯や不便地域も存在しています。

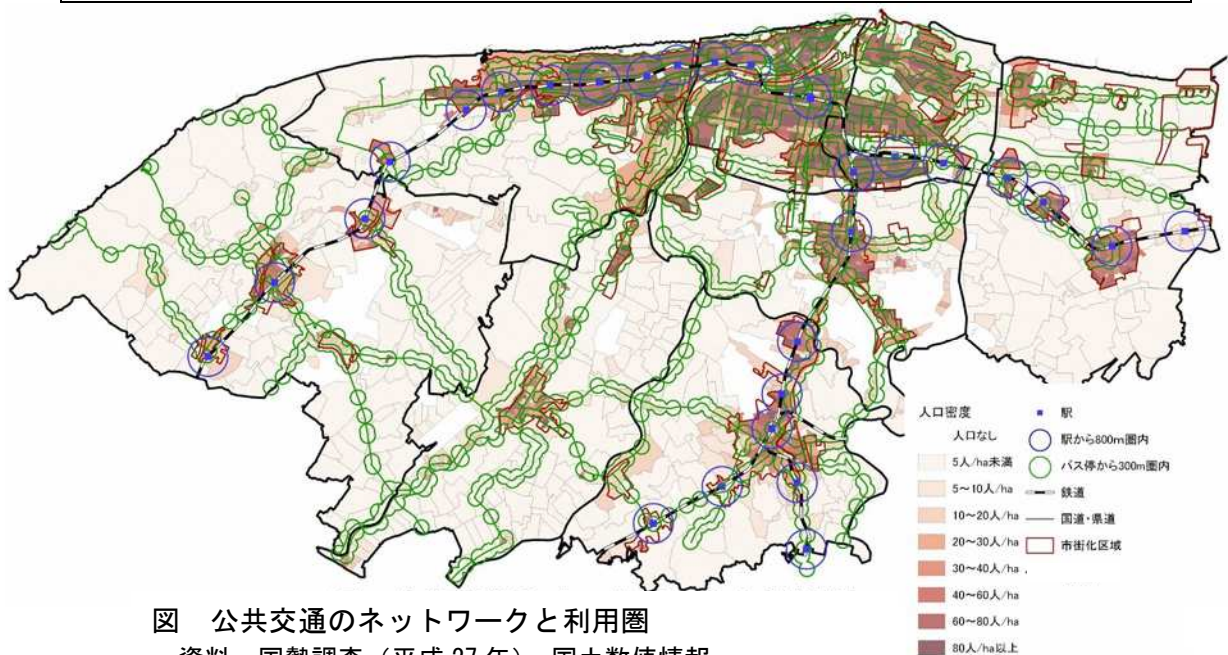


図 公共交通のネットワークと利用圏

資料：国勢調査（平成27年）、国土数値情報

②公共交通カバー人口率・交通分担率

○公共交通利用圏域の人口率は区によってばらつきがあり、北区が著しく低くなっています。

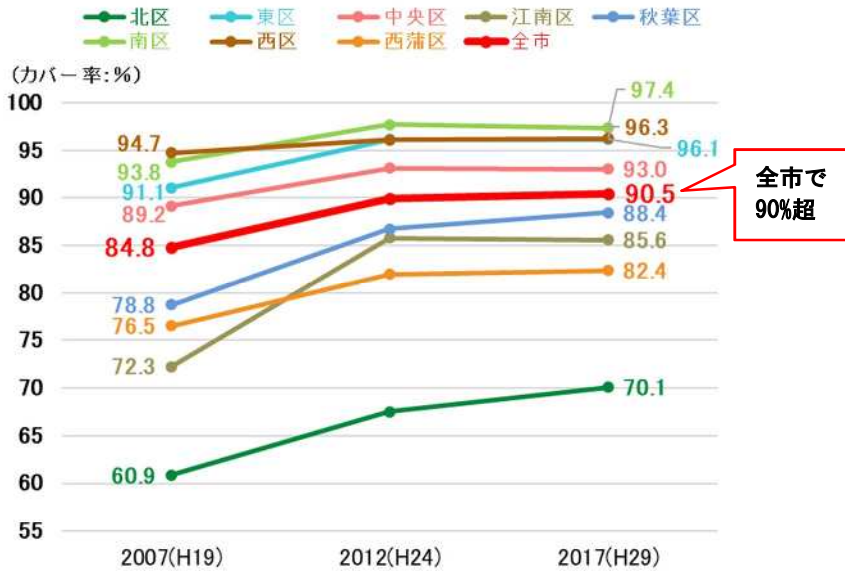


図 区別公共交通カバー人口率の推移

資料：にいがた都市交通戦略プラン（2019年）

※公共交通利用圏域：バス停から300m、鉄道駅から500mの圏域

○他都市圏と比べると、バス交通の分担率は同程度ですが、公共交通全体の分担率としては低く、自動車利用率が高くなっています。また、自転車の分担率も低くなっています。

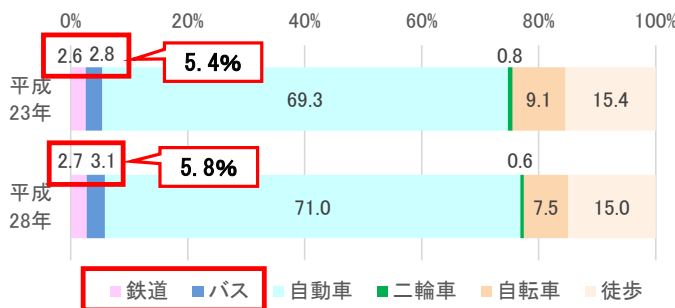


図 新潟市民の交通分担率の推移

資料：新潟市内都市交通特性調査（H28）

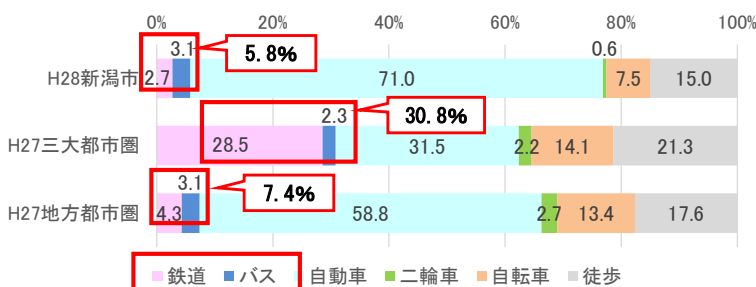


図 交通分担率の他都市圏との比較

資料：新潟市内都市交通特性調査（H28）、全国都市交通特性調査（H27）

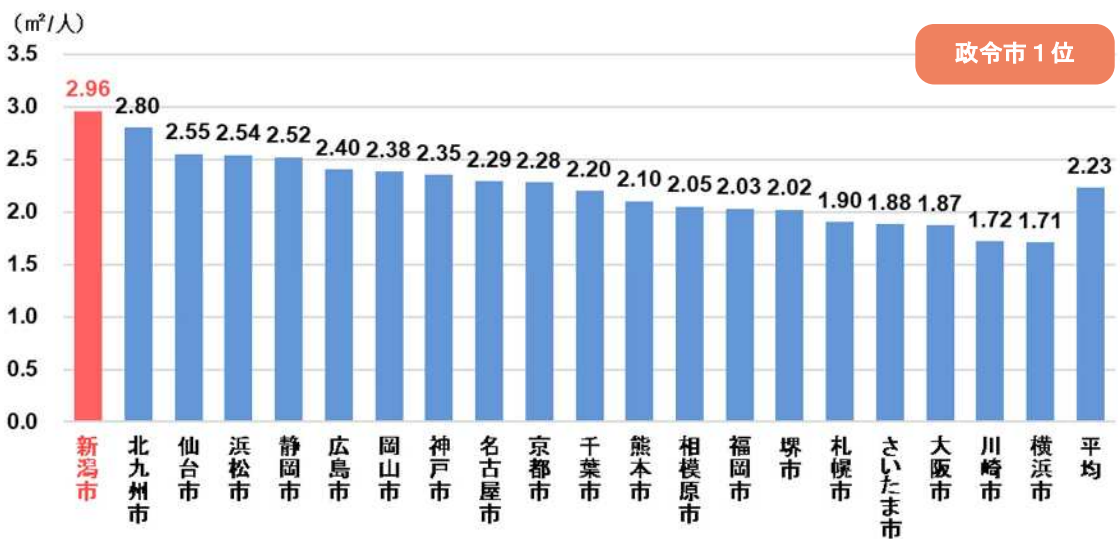
(d) 都市経営

① 公共施設などの分布、公共施設の人口1人あたり保有面積

○公共・公益施設が駅周辺や主な国道沿いなどを中心に、広く分布しています。



○公共施設の人口1人あたり保有面積は政令市で最大となっています。



②本市の歳入・歳出の状況

○歳入について、市税の伸びはほぼ横ばいとなっています。(2018年度(平成30年度)の税源移譲の影響は除く。)

○歳出について、少子・高齢化の進展に伴い、社会保障などにかかる扶助費が増大するなど、財政構造の硬直化が懸念されています。

○2020年度(令和2年度)の歳入・歳出ともに、新型コロナウイルス感染症対策の影響により大きく増加しています。

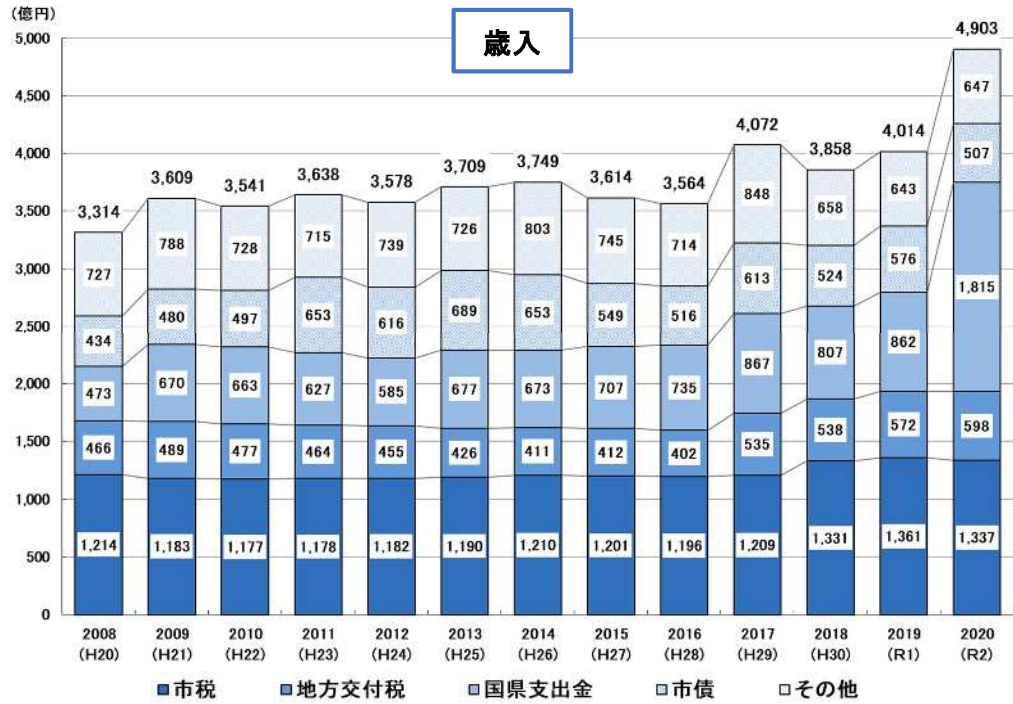


図 新潟市歳入歳出の推移(普通会計決算) 資料:新潟市

③公共施設等の将来必要費用の推計

○公共施設の約3割が昭和50年代（1975年から1984年）に整備されており、築後40年近く経過しています。

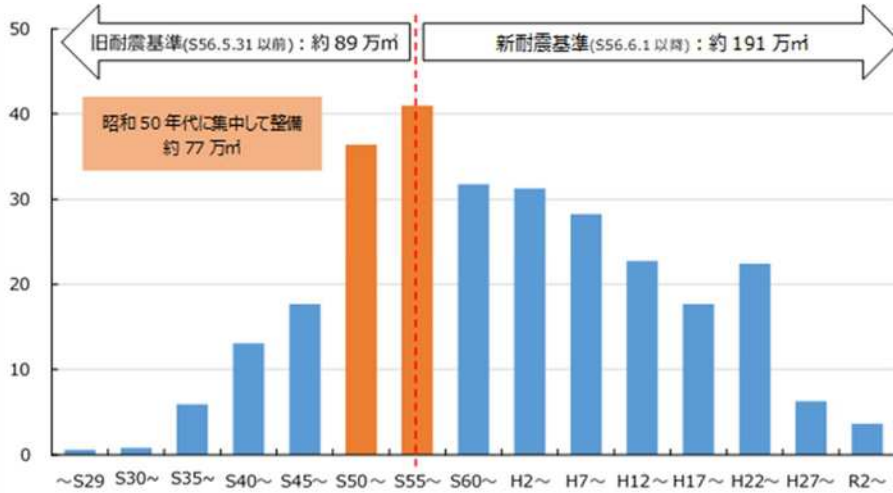


図 築年別公共施設の整備状況
資料：新潟市

○道路・橋りょうの多くは昭和30年代の高度経済成長期の始まりを境に、集中的に整備されてきたため、今後、ほぼ同時期に老朽化が進行することが予測されます。
○昭和50年代中頃から、宅地化の進行に伴い、管路整備を進めてきたため、今後、老朽化した管路の急激な増加が見込まれています。

種別	単位	R1年度末
道路	延長	6,879km
橋りょう	本数	3,954本
公園	面積	851 ha
上水道	管路	延長 4,342km
	浄水場	施設 6施設
下水道	管路	延長 3,800km
	処理場	施設 7施設
	ポンプ場	施設 50施設

図 道路・橋りょう等の施設数（数量、施設規模）
資料：新潟市（令和元年度末）



図 整備後50年超過する橋りょうの割合
資料：新潟市（令和元年度末）

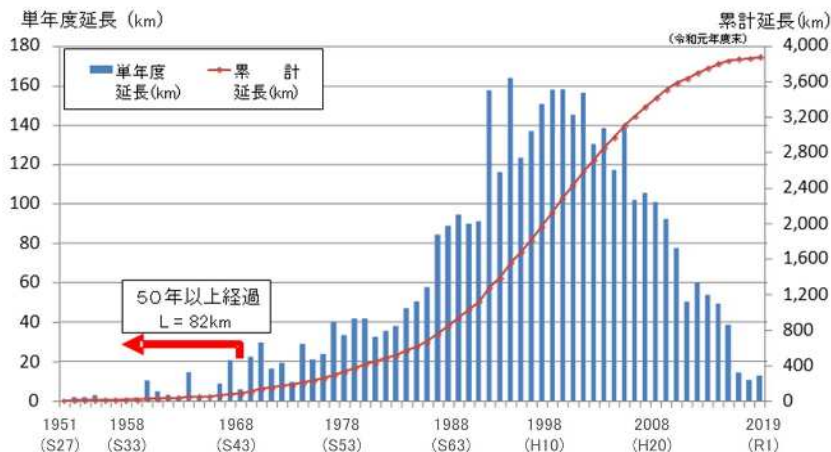


図 下水道管路の年度別整備延長
資料：新潟市（令和元年度末）

(3) グローバル化の進展

[現状と課題]

- 経済のグローバル化により、都市間競争のみならず、国際競争が激化しています。国際拠点港湾や拠点空港などを有し、アジアや首都圏など、国内外への人流・物流のネットワークを持つ本市にとってこの変化は、その優位性を活かすチャンスでもあります。港湾・空港のほか、新幹線や高速道路網といった広域交通基盤の機能強化と更なる拠点性の向上を図る必要があります。
- 本市の製造品出荷額などは概ね横ばいで推移しています。地域独自の産業や新潟発の内発的な産業の育成、企業誘致など、都市の活力を維持・創出していくため、国内外から就業やビジネスの場として選ばれる都市となる必要があります。
- 豊かな食、地域ごとの歴史や文化、自然など、本市は様々な魅力を有していますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により観光客数は大幅に減少しました。本市の強みや魅力を活かし、観光や交流の場として選ばれる都市となる必要があります。
- 本市の魅力の一つである豊かな食を支える農業について、水田面積や農業産出額は全国で上位となっていますが、農家数は減少傾向となっています。国家戦略特区制度の活用やスマート農業など取り組みにより、持続可能な農業を構築する必要があります。

[現状と課題から見えてくる今後の都市づくりのキーワード（視点）]

- 拠点性（産業、就業、交流人口）
- 選ばれる都市

(a) 広域交通ネットワーク

①広域交通網の状況

○国際拠点港湾や拠点空港をはじめ、新幹線や高速道路など、国内外とつながる広域交通ネットワークを有しています。



図 本市の広域交通網の概要

- ・ 空 港：新潟空港（拠点空港）
- ・ 港 湾：新潟港（国際拠点港湾）
- ・ 新 幹 線：上越新幹線
- ・ 鉄 道：5路線（28駅）
- ・ 高速道路：3路線（日本海東北、磐越、北陸）
- ・ スマートIC：4箇所（R2.3時点で全国1位）
- ・ 国 道：13路線

②新潟港の外貿コンテナ取扱量

○外貿コンテナ取扱量は横ばいで推移しており、2020年（令和2年）は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により減少に転じましたが、全国的に減少した港湾が多いなか、減少幅は小規模でした。

○外貿コンテナ取扱量は本州日本海側最大となっています。



図 新潟港の外貿コンテナ取扱量の推移

資料：港湾調査（令和2年）

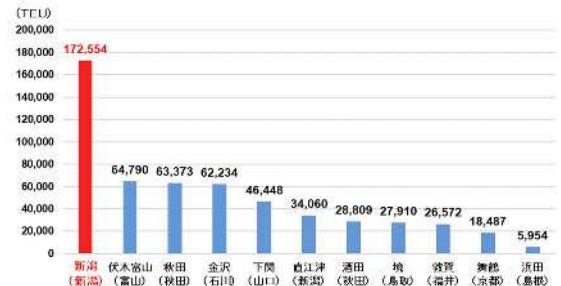


図 本州日本海側外貿コンテナ取扱量

資料：港湾調査（令和2年）

③新潟空港の利用者数

○新潟空港の利用者数は近年、増加傾向で推移してきましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、2020年（令和2年）は大きく減少しています。

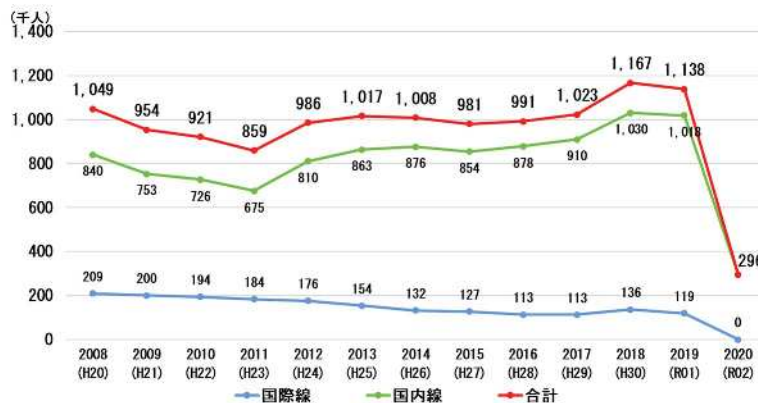


図 新潟空港利用者数の推移

資料：新潟空港利用状況（令和2年度）

(b) 産業

①産業別就業者割合、第3次産業従業者の分布

○産業別就業者数の割合は、第1・2次産業が減少し、第3次産業が増加しています。
 ○第3次産業の従事者は都心部に多く集積しています。

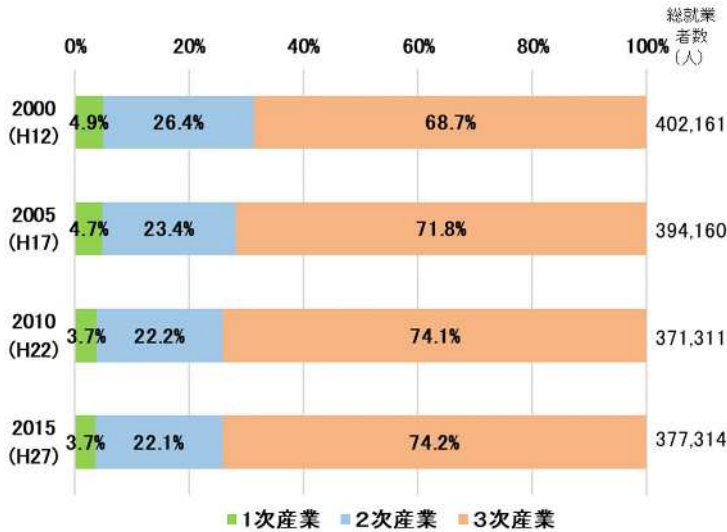


図 第3次産業従業者の分布 (平成26年)
 資料：都市構造可視化計画「3次産業の密度」(経済センサス)

図 産業別就業者割合の推移 資料：国勢調査(平成27年)

②製造品出荷額、小売業の年間商品販売額

○製造品の出荷額は概ね1兆円前後で推移しています。
 ○小売業の年間商品販売額は概ね9千億円前後で推移しています。

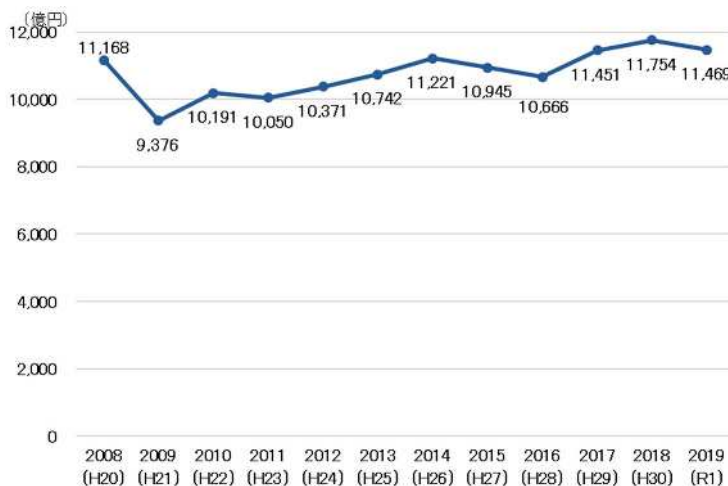


図 製造品出荷額の推移

資料：工業統計調査(令和2年)、
 経済センサス(平成28年)

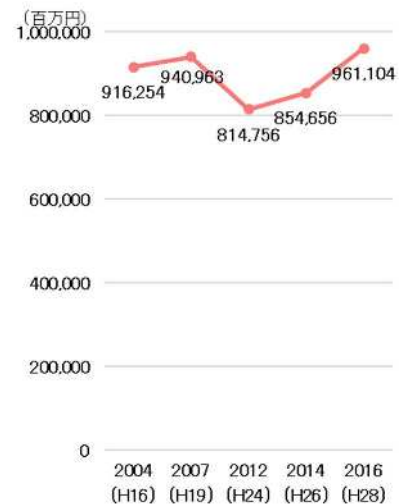


図 小売業の年間商品販売額推移

資料：商業統計(平成19年)、
 経済センサス(平成28年)

③観光入込客数

○本市は歴史や文化、自然、都市型観光など多様な観光資源を有しています。
 観光入込客数は概ね1,900万人前後で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大きく減少しています。

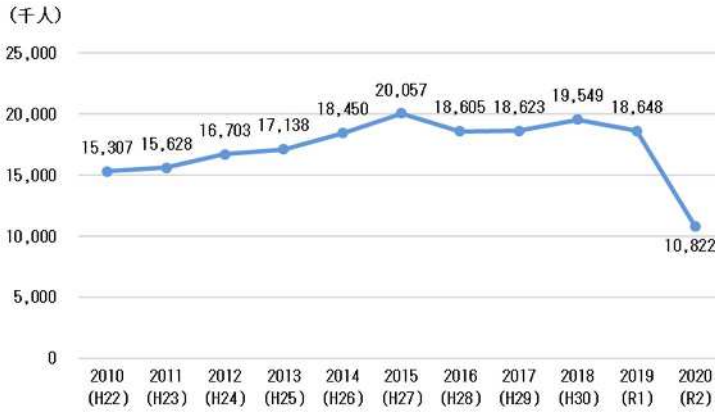


図 観光入込客数の推移

資料：新潟県観光入込客統計調査

(令和2年)

※2010.1~3月分は旧基準に基づき試算した数値

④農家数、水田面積、農業産出額

○自給農家数は20年前と比べると増加したものの近年は減少に転じており、農家数全体は減少傾向となっています。

○水田面積は全国市町村で最大であり、農業算出額も上位となっています。

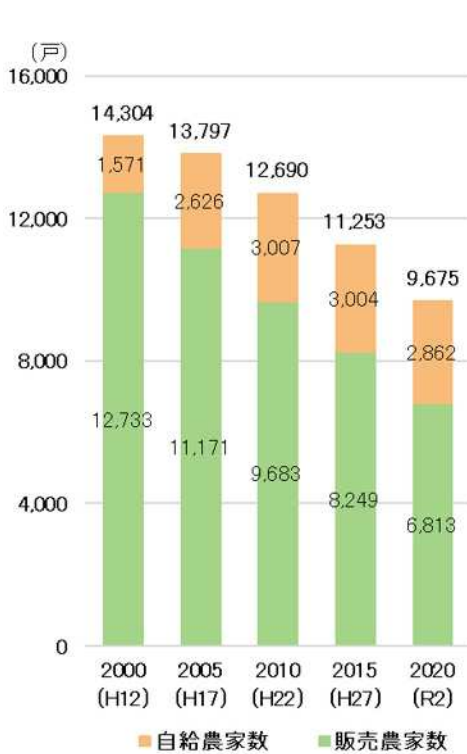


図 農家数の推移

資料：農林業センサス(2020年)



図 水田面積 (全国上位5市町村)

資料：面積調査(令和2年)



図 農業産出額 (全国上位5市町村)

資料：市町村別農業算出額(令和元年)

(4) 価値観の多様化

[現状と課題]

- 社会が急速に成長する時代から、安定した成長を続ける成熟型社会へと移行しているなか、市民の価値観もこれまでの物質的な豊かさから、精神的・心の豊かさを重視する傾向に変化しており、ライフスタイルの面でも、働き方や住まい方に対する考え方の変化や、趣味や余暇活動などを重視する傾向など、価値観やニーズが多様化してきています。
- さらに、2020年（令和2年）初頭から国内でも広がった新型コロナウイルス感染症の世界的な流行は、都市における働き方や住まい方に大きな変化をもたらす契機となりました。テレワークの普及などにより働く場所・住む場所の選択肢が広がるとともに、オフィスや住宅、都市空間に要求される機能・環境にも変化が生じています。ゆとりあるオープンスペースや快適なオフィス環境の確保、郊外・田園居住や二地域居住のニーズ、在宅勤務に適した住環境の整備など、様々な社会情勢の変化に柔軟に対応できる環境をつくる必要があります。
- 管理不全の空き家の増加による住環境の悪化など、複雑化・多様化する地域課題に対応し、暮らしやすい地域をつくっていくためには、それぞれの地域ごとの状況や課題に応じた、きめ細かなまちづくりを多様な関係者と公民連携で進める必要があります。
- 豊かな田園・自然と都市が共生している都市構造、保育所や特別養護老人ホームの整備状況や住宅の広さや所有状況など、本市の暮らしやすさの特徴や強みを活かす必要があります。
- 市政世論調査の結果から、市民が居住地への不満を感じている点（居住地として求める点）として、「公共交通の利便性」「食料品、日用品等の買い物の利便性」などが高い状況であり、それらのニーズに対応できる都市づくりを進める必要があります。
- 人口が減少し、単身世帯が増加する中、誰もが暮らしやすいまちとしていくため、高齢者、子どもたち、障がいを抱える方々、外国人など、地域に暮らす全ての人々と支えあって暮らすことができる「共生社会」を目指す必要があります。

[現状と課題から見えてくる今後の都市づくりのキーワード（視点）]

- 多様な価値観・ニーズ
- 新しい働き方・住まい方
- 公民連携・協働
- きめ細かなまちづくり
- 共生社会

(a) 子どものいる夫婦の共働き率、0～4歳人口1千人あたり保育・教育施設数

○子どものいる夫婦の共働き率は政令市で最も高く、0～4歳人口1千人あたりの保育・教育施設数も政令市で上位となっています。

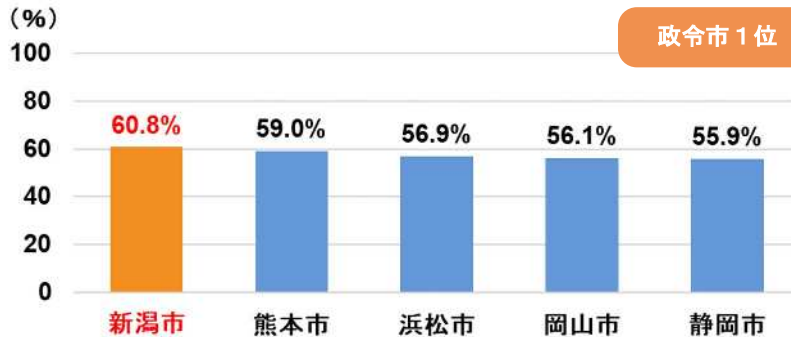


図 子どものいる夫婦の共働き率（政令市上位5市）

資料：国勢調査（平成27年）

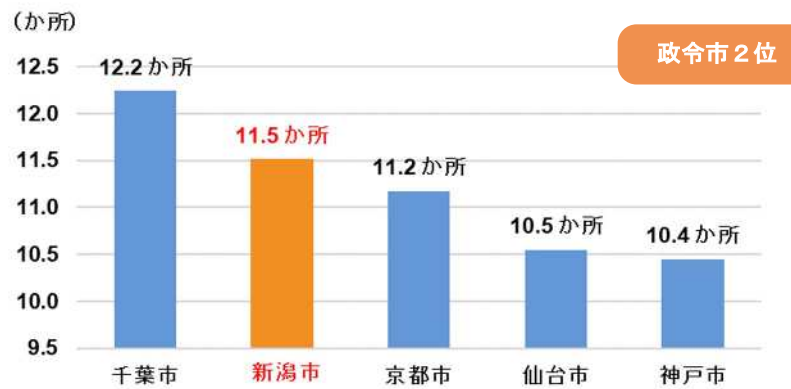


図 0～4歳人口1千人あたりの保育・教育施設数（政令市上位5市）

資料：大都市比較統計年表（令和元年）、国勢調査（令和2年）

(b) 高齢者人口1万人あたりの特別養護老人ホーム定員数

○高齢者人口1万人あたりの特別養護老人ホームの定員数は政令市で上位となっています。

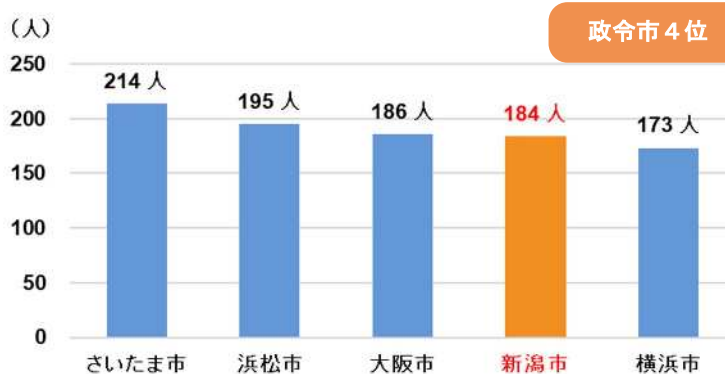


図 高齢者人口1万人あたりの特別養護老人ホーム定員数（政令市上位5市）

資料：介護サービス施設・事業所調査（令和2年）、国勢調査（令和2年）

(c) 空き家数・空き家率

○空き家数は増加傾向で推移しており、空き家率も5年前と比べると増加しています。
 ○その他の空き家（二次的住宅や賃貸用、売却用ではないもの）は戸数・率ともにほぼ横ばいとなっています。

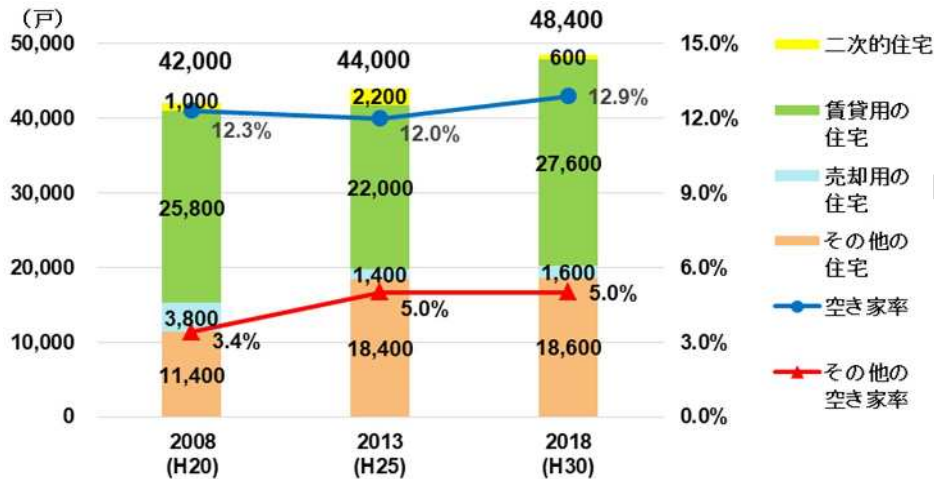
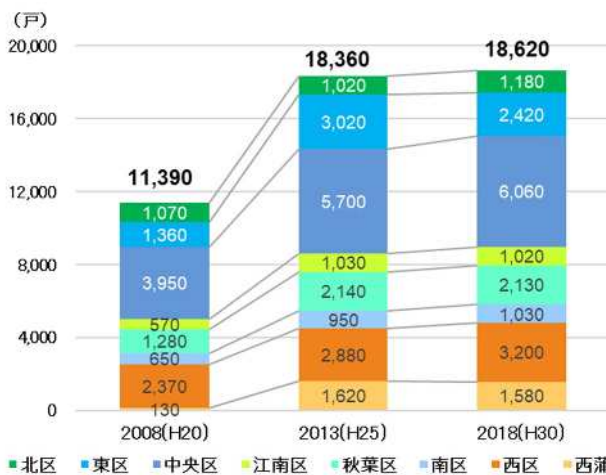


図 空き家数及び空き家率の推移
 資料：住宅・土地統計調査 (平成30年)



<用語の定義>

空き家：
 二次的住宅、賃貸用の住宅、売却用の住宅及びその他の住宅

二次的住宅：
 週末や休暇時に使用される住宅で、普段は人が住んでいない住宅や、普段住んでいる住宅とは別に、たまに寝泊まりしている人がいる住宅

賃貸用の住宅：
 新築・中古を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅

売却用の住宅：
 新築・中古を問わず、売却のために空き家になっている住宅

その他の住宅：
 上記以外の人が住んでいない住宅（放置されている空き家や建て替えのために取り壊し予定の住宅など）

図 区ごとのその他の住宅（空き家）数の推移 資料：住宅・土地統計調査（平成30年）

(d) 持ち家率、1住宅あたりの延べ面積

○持ち家率、1住宅あたりの延べ面積は政令市で1位となっています。

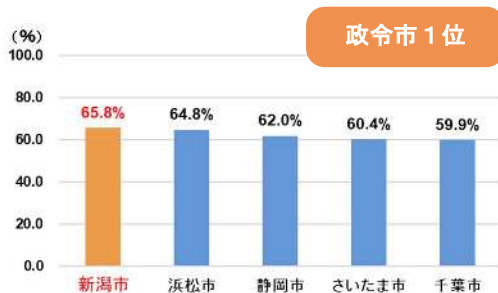


図 持ち家率 (政令市上位5市)
 資料：住宅・土地統計調査 (平成30年)

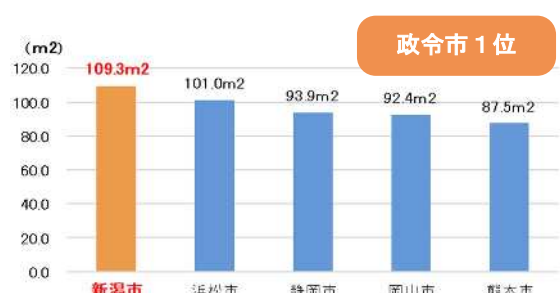


図 1住宅あたりの延床面積 (政令市上位5市)
 資料：住宅・土地統計調査 (平成30年)

(e) 都市公園などの面積

○都市公園などの面積・市民1人あたり面積は年々増えてきています。

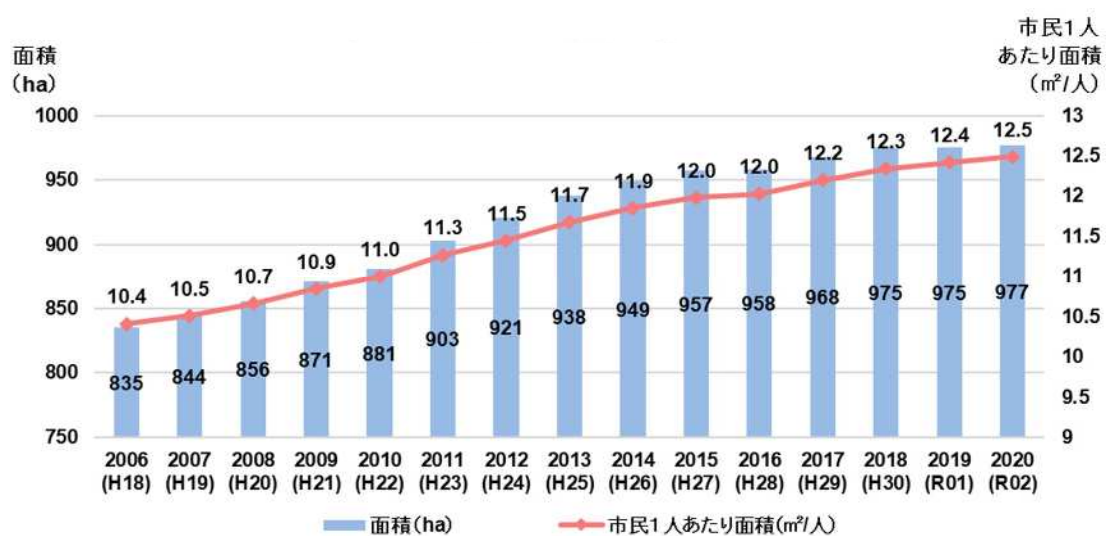


図 都市公園などの面積・市民1人あたり面積の推移

資料：新潟市（令和2年度）

(f) 市政世論調査（居住地についての不満や意向）

○現在の住まいに不満を感じている項目は、「公共交通の利便性」が約4割と最も高く、「食料品、日用品等の買い物の利便性」「飲食店の充実度」と続きました。

○居住地を選ぶ際に重視したい項目は、「食料品、日用品等の買い物の利便性」が5割を超え最も高く、「公共交通の利便性」「医療・福祉施設の充実度」と続きました。

●現在の住まいに不満を感じている項目（選択肢から3つまで選んで記入）



図 「現在の住まいに不満を感じている項目」の回答割合
資料: 市政世論調査(令和2年度)
(n=2, 251)

●居住地を選ぶ際に重視したい項目（選択肢から3つまで選んで記入）



図 「居住地を選ぶ際に重視したい項目」の回答割合
資料: 市政世論調査(令和2年度)
(n=2, 251)

(5) 激甚化・頻発化する自然災害

[現状と課題]

- 本市は地盤が低く平坦な地形が広がっていることや、流域面積の広い河川と長い海岸線を有することから、大雨による浸水などの水災害によるリスクが高い都市と言えます。
- 気候変動の影響による雨の降り方の変化や海面水位の上昇により、水災害が頻発化・激甚化するなか、水災害リスクに対し、堤防整備などの水災害対策の推進のみならず、土地利用や建築物の構造の工夫、避難体制の構築など、防災・減災の視点を踏まえたまちづくりを進める必要があります。
- 地震・津波・水害・雪害などの様々な自然災害から市民の命と暮らしを守るためには、ハード対策のみならず、これまで以上にハード・ソフトが連携した総合的な防災・減災対策が必要となります。また、流域治水の取り組みのように周辺市町村や関係機関との連携がますます重要となっています。さらに、首都圏をはじめとした各地域との連携を強化し、太平洋側などの大規模災害に備え、国全体の強靱化に貢献する必要があります。

[現状と課題から見えてくる今後の都市づくりのキーワード（視点）]

- 安全・安心
- 防災・減災のまちづくり
- 周辺市町村などとの連携、国土強靱化への貢献

(a) 洪水による浸水深と避難所の分布

- 低平地が広がる地域は、ほぼ全域が浸水想定区域となっています。
- 浸水想定が3m以上となる地区もあります。

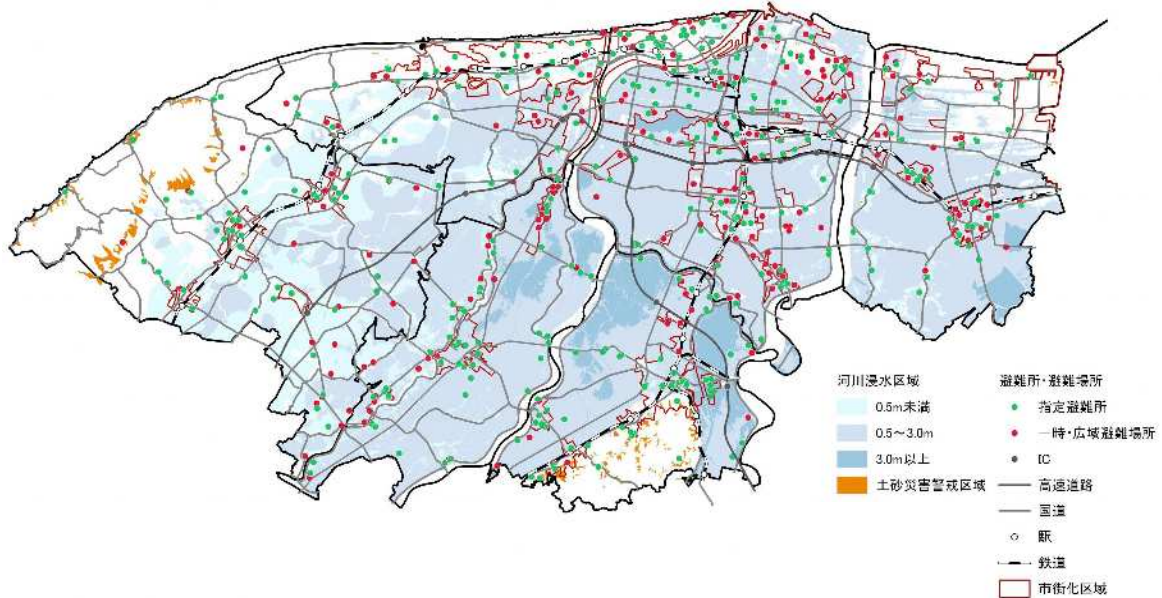


図 洪水による浸水深と避難所の分布

資料：新潟市洪水ハザードマップ（平成29年）

(b) 津波浸水深と津波避難ビルの分布

- 沿岸部以外の低地においても浸水が想定されています。
- 津波浸水が想定される地域には、津波避難ビルが分布しています。

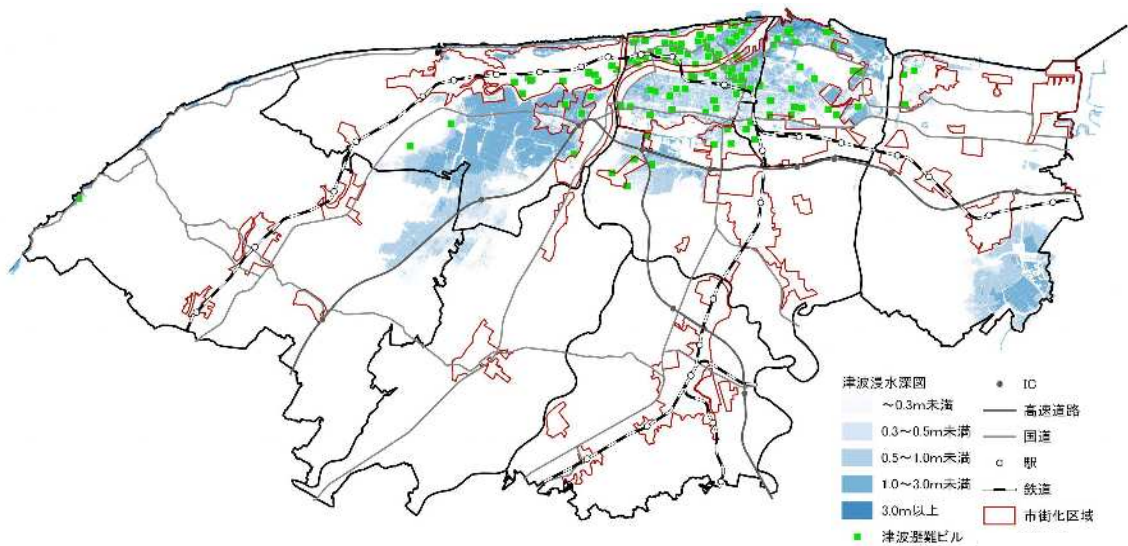


図 津波浸水深と津波避難ビルの分布

資料：新潟市津波ハザードマップ（平成29年）

(c) 津波到達時間と津波避難ビルの分布

○沿岸・沿川部では発災から30分未満で津波が到達する地域が存在しますが、そのような地域において、最寄りの津波避難ビルまで距離が離れている地域も存在しています。

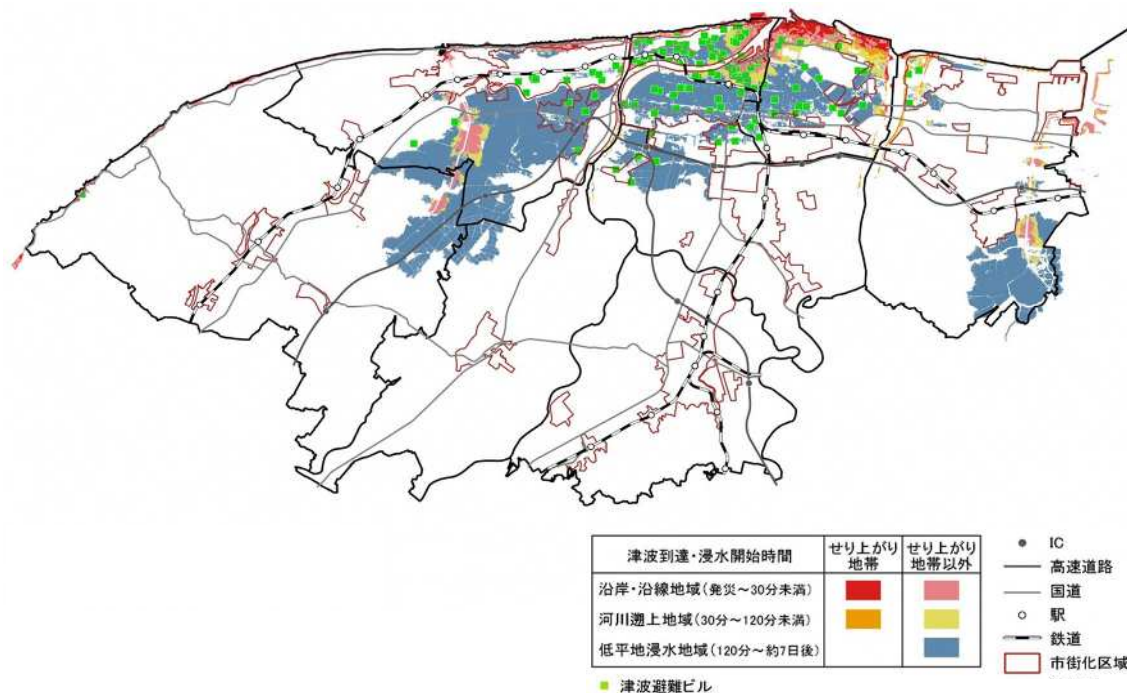


図 津波到達・浸水開始時間と津波避難ビルの分布

資料：新潟市津波ハザードマップ（平成29年）を加工して作成

(d) 雨の降り方の変化

○本市における年降水量の変化傾向は確認されない一方で、新潟県内における短時間強雨の発生回数は増えており、雨の降り方が極端になってきています。
○本市における年間無降水日数は100年で約8日増えています。

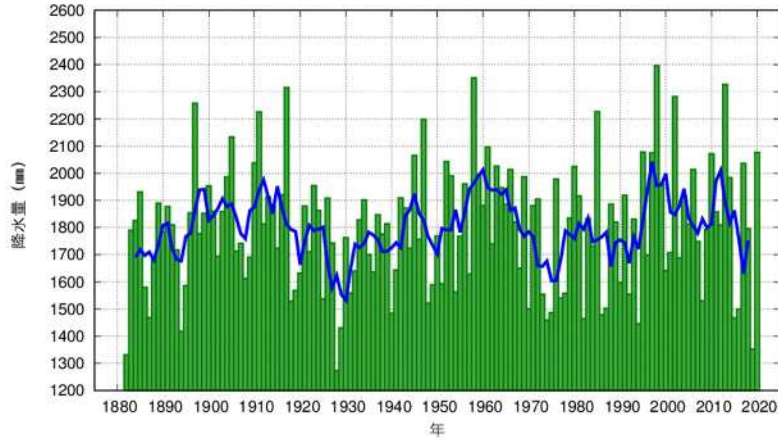


図 本市の年降水量の経年変化(1882~2020)

資料：新潟地方気象台

※図中の青い折れ線グラフは5年移動平均を示す

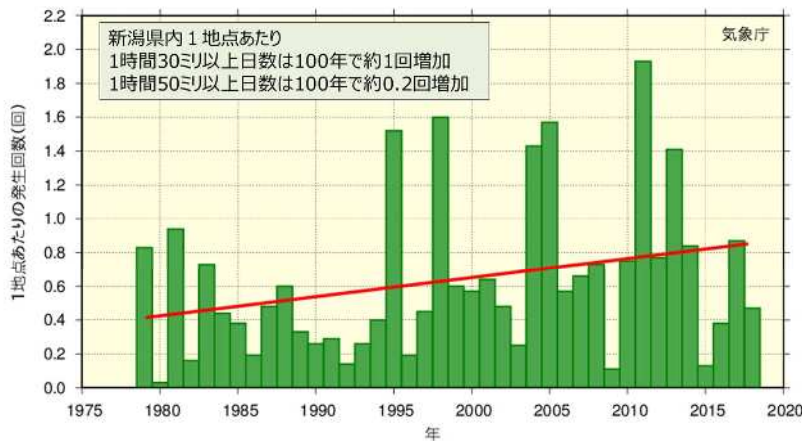


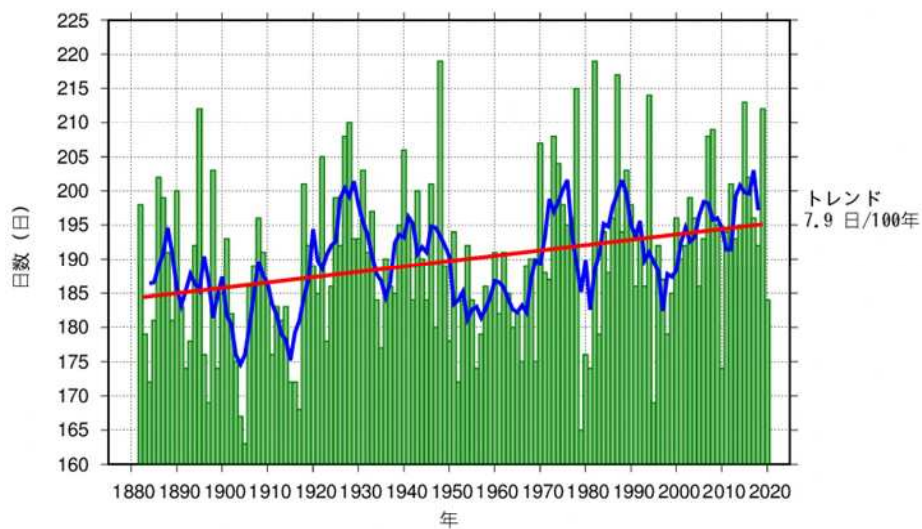
図 新潟県内1地点あたり1時間30ミリ以上の回数(1979~2018)

資料：新潟地方気象台

※1時間30ミリの雨のイメージ：バケツをひっくり返したように降る雨

※1時間50ミリ以上の雨のイメージ：滝のように降る雨

棒グラフ(緑)は各年の年間発生回数(新潟県のアメダスによる観測値を1地点あたりに換算した値)。直線(赤)は長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)を示す。



○年無降水日数
≡変化(1882~2020)
新潟地方気象台

線(赤)は長期変化傾向間の平均的な変化傾向)

青い折れ線グラフは5年を示す

(6) 都心まちづくりの転機

[現状と課題]

- 新潟駅周辺、万代地区、古町地区をつなぐ都心軸周辺は、県都の玄関口としてイメージを形成する、いわば「都市の顔」ともいえるエリアです。それぞれの地区の特徴や強みを活かしたまちづくりを公民連携で進め、さらに魅力と活力あふれるエリアとする必要があります。
- 同規模政令市などにおいては地価が上昇するなか、本市は横ばいとなっています。着々と進む新潟駅周辺の整備により、陸の玄関口である新潟駅が約60年ぶりにリニューアルされ、駅南北の市街地が一体化されます。また、2021年（令和3年）9月には新潟都心地域が都市再生緊急整備地域に指定され、周辺において民間ビルの建て替えなどの動きも活発化してきています。それらを契機に人・モノ・情報をさらに集積させ、魅力的で質の高い都市空間とするとともに、都心と8区とのネットワークを構築することで、都心がけん引役となり、市全体の発展へつなげる必要があります。
- 人口が減少するなか、居住人口は横ばいで推移していますが、都心軸における歩行者通行量は減少しています。万代橋の自動車通行量が減少傾向にあることや国の制度改正などを背景に、居心地がよく歩きたくなる、人中心のウォークブルな空間をつくるなど、回遊性を高め、都心を一つの都市の核として賑わいをつくる必要があります。



図 都市再生緊急整備地域の指定区域図

資料：新潟市

[現状と課題から見えてくる今後の都市づくりのキーワード（視点）]

- 都心の活力・賑わい
- 都心と8区のネットワーク
- 人中心のまちづくり
- 駅周辺の整備

(a) 商業地の最高地価

○同規模政令市などでは上昇傾向のなか、本市は近年横ばいとなっています。

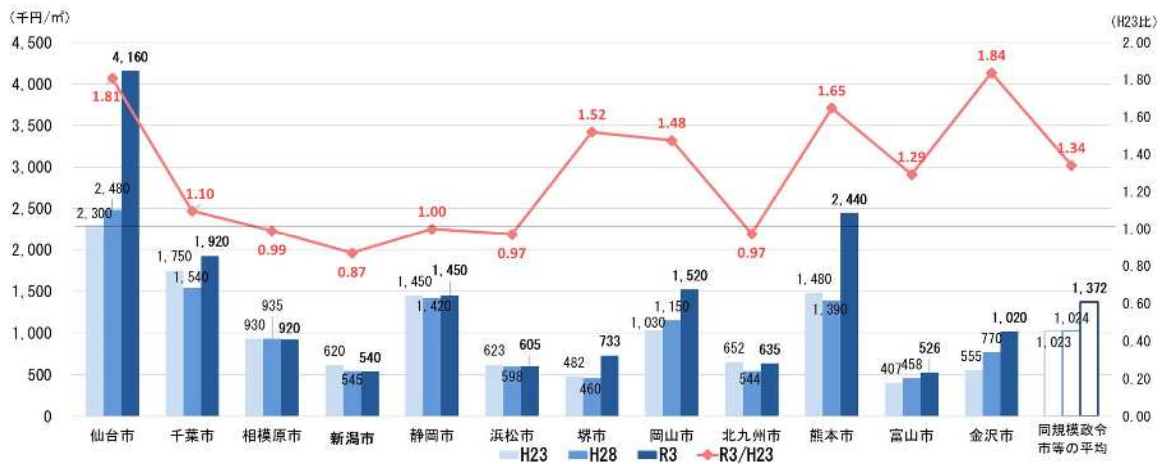


図 同規模政令市などにおける商業地の最高価格（地価公示）

資料：地価公示価格（令和3年）

(b) 都心の居住人口の推移

○市の総人口は減少するなか、都心（新潟駅周辺、万代地区、古町地区）の居住人口は近年横ばいで推移しています。

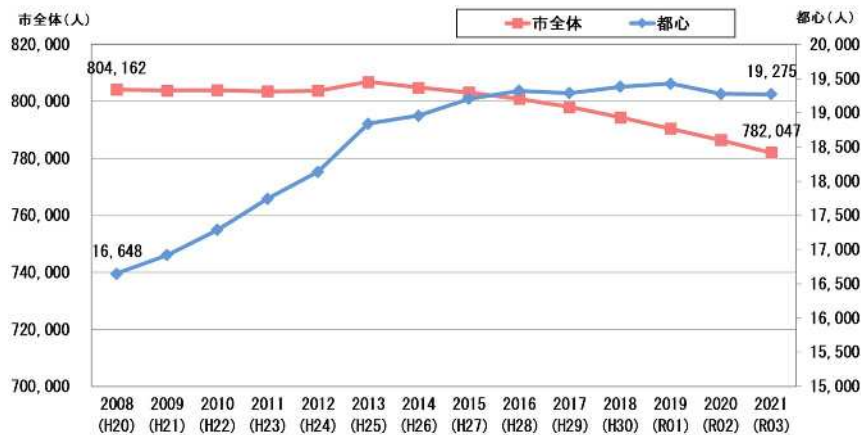


図 都心の居住人口の推移

資料：新潟市

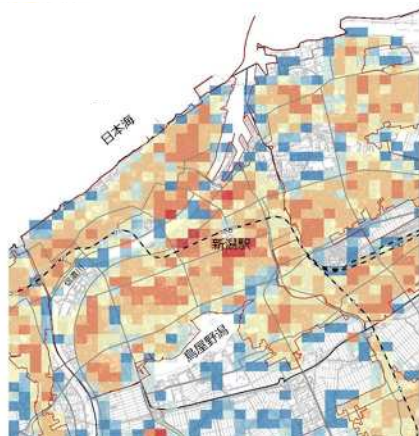


図 都心周辺の居住人口の分布

資料：国勢調査（平成27年）

(c) 都心軸における自動車交通量

○2002年（平成14年）の柳都大橋・みなとトンネルの開通後、萬代橋の自動車交通量は大きく減少し、その後も減少傾向で推移している。

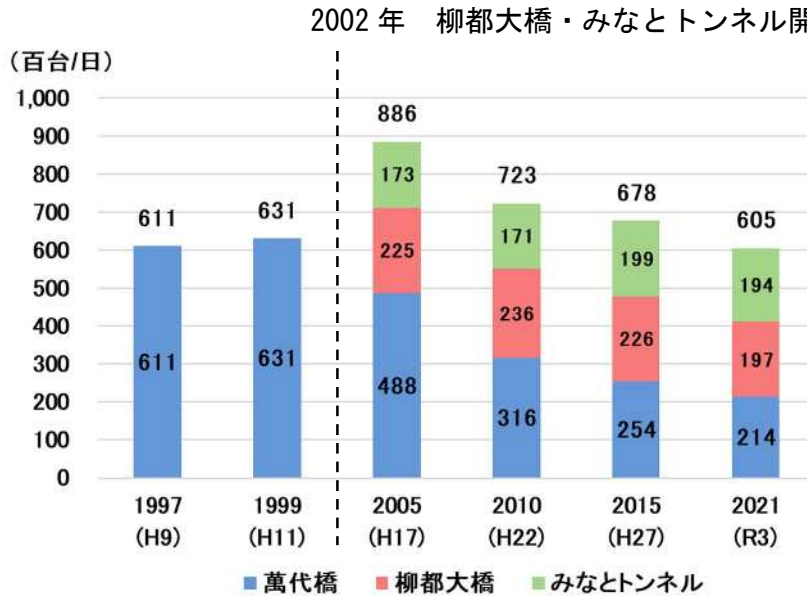


図 都心軸（萬代橋）の交通量の推移
資料：新潟市
スクリーンライン調査
（令和3年）

(d) 都心における歩行者通行量

○都心における歩行者通行量は減少傾向で推移しています。

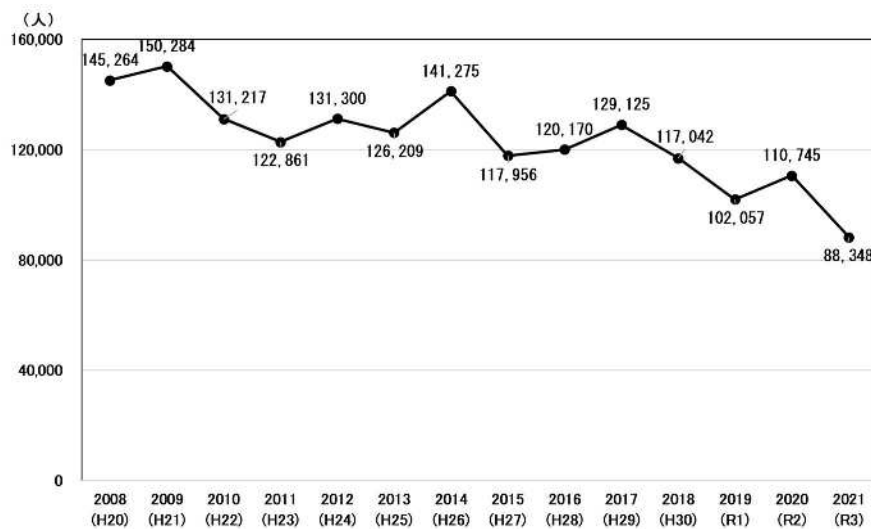


図 新潟市中心市街地の歩行者通行量の推移
資料：新潟市商店街連盟
商店街歩行者通行量調査（令和3年）

(7) 今後の都市づくりの視点の整理

本章(1)～(6)で示した、本市を取り巻く状況(現状と課題)と今後の都市づくりのキーワードを一覧で整理します。

本市を取り巻く状況(現状と課題)		今後の都市づくりのキーワード
(1) 人口減少、 少子・高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ◦人口は2015年をピークに本格的な減少局面に入っており、特に自然減による減少幅が大きくなっています。 ◦世帯数は2025年まで増加すると推計される一方、平均世帯人員数は減少を続けています。 ◦市街化調整区域や古くからの市街地などで人口減少が顕著となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤人口減少社会への適応 ➤人口減少を和らげる
(2) 持続可能な 都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> ◦CO₂排出量は2013年以降、減少傾向を続けています。 ◦市街地が田園・自然に包まれた都市構造となっています。 ◦居住誘導区域への緩やかな居住誘導が進んでいます。 ◦公共交通の空白地帯や不便地域が存在しています。 ◦利便性の高い道路ネットワークが構築されています。 ◦公共施設の1人あたり保有面積は政令市で最大です。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤SDGs ➤脱炭素、ゼロカーボンシティ ➤コンパクト・プラス・ネットワーク ➤田園・自然と市街地の共生 ➤都市経営的な視点、都市ストックを使いこなす ➤Society5.0
(3) グローバル 化の進展	<ul style="list-style-type: none"> ◦国際拠点港湾や拠点空港、新幹線や高速道路など、広域交通ネットワークを有しています。 ◦1・2次産業の就業者割合は減少傾向となっています。 ◦水田面積は全国市町村で最大。農業算出額も全国市町村で上位となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤拠点性(産業、就業、交流人口) ➤選ばれる都市
(4) 価値観の 多様化	<ul style="list-style-type: none"> ◦0～4歳人口あたりの保育・教育施設数、持ち家率などが政令市の中で上位となっています。 ◦空き家数は増加傾向で推移しており、空き家率も5年前と比べると増加しています。 ◦市政世論調査では、居住地について不満に感じている項目は、「公共交通の利便性」が最も高く、「買い物の利便性」「飲食店の充実度」が続いています。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤多様な価値観・ニーズ ➤新しい働き方・住まい方 ➤公民連携・協働 ➤きめ細かなまちづくり ➤共生社会
(5) 激甚化・頻発 化する自然 災害	<ul style="list-style-type: none"> ◦市内の低平地が広がる地域のほぼ全域が洪水による浸水想定区域となっています。 ◦沿岸部以外でも津波による浸水が想定されています。 ◦沿岸・沿川部では発災から30分未満で津波到達が予想されている地域も存在しています。 ◦短時間強雨の発生回数が多くなるなど、雨の降り方が変化してきています。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤安全・安心 ➤防災・減災のまちづくり ➤周辺市町村との連携、国土強靱化への貢献
(6) 都心まちづ くりの転機	<ul style="list-style-type: none"> ◦商業地の最高地価は同規模政令市などが上昇しているなか、横ばいとなっています。 ◦都心の居住人口は横ばいとなっていますが、都心軸における歩行者の通行量は減少しています。 ◦都心軸の自動車交通量は減少傾向となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤都心の活力・賑わい ➤都心と8区のネットワーク ➤人中心のまちづくり ➤駅周辺の整備

これまで整理した本市を取り巻く状況（現状と課題）を踏まえ、今後の都市づくりの視点として以下の5つの視点を示します。

[今後の都市づくりの視点]

視点① 人口減少社会に適応する

人口や都市機能が集積した都心や地域の拠点を形成し、それらを公共交通などのネットワークでつなぐことで、人口減少・少子高齢化が進む社会においても生活利便性や行政サービスを将来に渡って維持することを目指す、人口減少社会に適応する都市づくり

視点② 人口減少を和らげる

本州日本海側において国内外をつなぐ拠点都市としての拠点性を高めるとともに、多様な地域の個性や魅力を活かして都市活力を高めることで、ビジネスや交流・活動の場として、また、住み続けたいまちとして選ばれ、人口減少を和らげる都市づくり

視点③ 持続可能性

都市経営の視点を持ち、既存の都市ストックや最新技術を最大限使いこなしながら、市街地と田園・自然の調和・共生を図ることで、ゼロカーボンシティの実現やSDGsの達成に貢献する都市を目指す、持続可能な都市づくり

視点④ 安全・安心（強靱化）

行政機関・民間事業者・地域コミュニティ・市民といった様々な主体が連携・協力しながら、防災力を伸ばし、都市の防災機能を高めることで、市民生活や都市活動を安心して営むことができる安全な都市環境を目指す、強靱な都市づくり

視点⑤ 暮らしやすさの質

広大で豊かな田園・自然、様々な都市機能が集積した市街地、豊かな食と農、多様な歴史や文化など、本市の強みと暮らしやすさを活かし・伸ばすことで、高齢者・子どもたち・障がいを抱える方々・外国人など、誰もが安心して心豊かに暮らし続けることができる都市づくり

第3章

都市づくりの基本的な考え方（理念）と 目指す都市の姿

本章では、上位計画やこれまでの取り組み、本市を取り巻く状況（現状と課題）及び都市づくりの視点などを踏まえ、市全域を対象として、長期的な展望を見据えた「都市づくりの基本的な考え方（理念）」及び「目指す都市の姿」を示します。また、都市計画基本方針が目指す方向性を視覚的に分かりやすく共有するため、「都市の将来イメージ」を示します。

3-1 都市づくりの基本的な考え方（理念）

「都市づくりの基本的な考え方（理念）」について、上位計画やこれまでの取り組み、本市を取り巻く状況及び都市づくりの視点などを踏まえ、都市全体の観点（全市レベル）から『持続的に発展する都市』、市民の身近な暮らしを考える地域の観点（地域レベル）から『誰もが暮らしやすい個性ある地域』、の2つの理念を掲げます。

- 全市レベル**
持続的に発展する都市
- 地域レベル**
誰もが暮らしやすい個性ある地域

○持続的に発展する都市

本市が持続的に発展していくためには、市民が誇りと愛着を持ち続けることができる、新潟ならではの個性の充実を図ることと、都市経営の視点を持ちながら、本州日本海側唯一の政令市として、都市の活力の維持・向上と、自然環境との共生を保ち続けることが必要です。

安全・安心の土台をより強固なものとし、歴史や文化、広大で美しい田園、豊かな自然などの本市の財産を守り育むとともに、国内外とつながる都市基盤などを活かし、都市の活力と魅力を高めることで、日本海側の拠点都市として持続的に発展する都市づくりを進めます。

○誰もが暮らしやすい個性ある地域

地域が市民生活の基盤として成り立つためには、地域の中で暮らしに必要なサービス機能が集積・充実していることと、地域の歴史や文化など、それぞれの地域の個性が住民の暮らしと結び付きながら発揮されていくことが必要です。

それぞれの地域の個性や強みを守り・活かしながら、地域の拠点や日常生活の拠点の機能の維持・充実、地域間の連携・交流の促進を図るとともに、身近な住環境の安全・安心や快適性を高めていくことで、誰もが暮らしやすい個性ある地域づくりを進めます。

3-2 目指す都市の姿

都市づくりの基本的な考え方（理念）のもと、本市が目指す都市の姿を『市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟』とします。

市街地と田園・自然の多様な魅力が 人をつなぐ多核連携都市 新潟

本市は国内外とつながる都市基盤を有する日本海側の拠点都市でありながら、広大で美しい田園や海・河川・里山・里潟などの豊かな自然に包まれ、市街地と田園・自然が調和・共存していることが大きな特徴です。また、歴史や文化、産業など、市民の力で守り育てられてきた個性と魅力があふれる地域の集合体であり、多様な暮らし方・働き方ができることも大きな強みの一つとなっています。

これまで守り育ててきた田園・自然や地域が持つ多様な魅力や強みを活かし、ビジネスや交流、余暇や活動の場として、また、住み続けたいまちとして人を惹きつけ、人と人、人と地域がつながりあうことで、様々な環境変化の中にあっても持続可能で暮らしやすい都市の実現を目指します。

目指す都市の姿の構造（多核連携都市）の実現に向けた考え方を次の3つの要素で示します。

- ① 市街地と田園・自然の共生・共鳴
- ② 都市・地域の拠点の機能強化
- ③ 拠点間の連携強化

① 市街地と田園・自然の共生・共鳴

市街地については、公共交通と連動した土地利用や低未利用地の活用の促進を図るとともに、雇用の場の創出や交流人口の拡大など、市全体や8区の持続的な発展に繋がる真に必要な開発を除き、市街地の拡大をこれまで以上に抑制することで、その規模を適切に維持します。

また、本市の特徴である、広大な田園や海・河川・里山・里潟などの自然環境の保全・活用に努め、それらを支える田園集落の維持活性化を図ることにより、田園・自然を市民共通の財産として守り育みます。

そして、市街地と田園・自然が調和し、その恵みや機能を楽しみ合う関係を深めることで、お互いの魅力や強みを高めあう、共生・共鳴する関係を将来に渡って維持することを目指します。

② 都市・地域の拠点の機能強化

新潟駅周辺地区・万代地区・万代島地区・古町地区を包含した「都心」について、市全体や広域都市圏をけん引する中心核として、商業・業務・医療・福祉・文化・教育などの多様な高次都市機能を集積し、緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力ある拠点とすることを目指します。

それぞれの地域における市民生活の要として、商業・業務・行政などの生活利便サービス機能が集積した8区を中心とする「地域拠点」と日常生活を支える地域コミュニティの中心となる「生活拠点」の形成に向け、地域の特色を活かしながらその機能や生活利便性の維持・充実を図ります。

また、産業、業務、教育、人流や物流などに特化し、その機能が高度に集積した拠点である「機能別拠点」の機能強化を図ります。

③ 拠点間の連携強化

各地域の拠点間を道路や公共交通などでつなぎ、都心を中心とした放射環状型の連携軸を強化することで、ビジネスや生活利便性、文化・教育・産業といった8区や地域が持つ様々な機能の連携・交流を図ります。

また、港湾、空港、鉄道などの広域交通結節拠点やそのネットワークの強化を図ることで国内外の地域とのつながりを強化します。

誰もが移動や交流をしやすい環境を整えることで、市民生活の利便性を向上させ、質の高い暮らしを可能にするとともに、多様な拠点が連携することで都市全体として持続的に発展する都市の実現を目指します。

拠点とネットワークによる都市構造のイメージ図を示します。

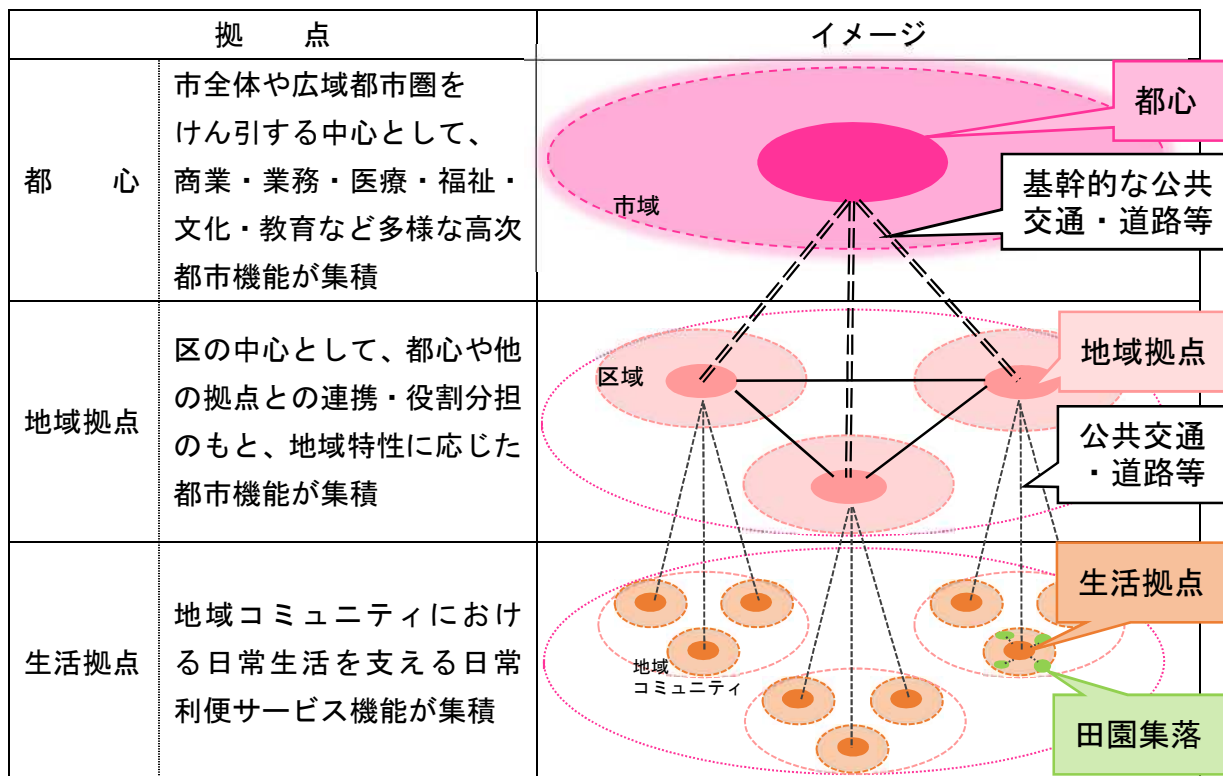


図 拠点とネットワークによる都市構造のイメージ図

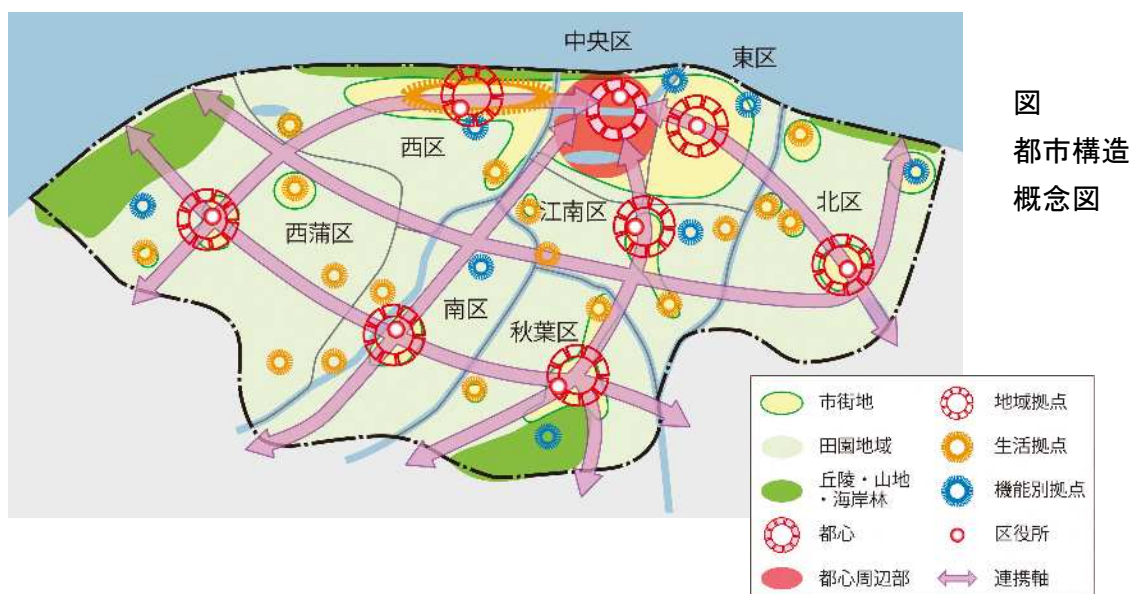
都市・地域の拠点がそれぞれの利用圏域や地域特性などによって異なる機能や役割を持ち、それらがネットワークでつながり、互いに連携することで、機能共有や相互補完が図られることが重要です。本市においても市全体をけん引する都心を中心に、8区における地域拠点と生活拠点・田園集落がネットワークでつながり、互いに支え合う都市構造の重ね合わせによる都市を目指します。

都市構造の重ね合わせのイメージを以下に示します。

図 都市構造の重ね合わせのイメージ



上記の重ね合わせで形づくられる本市の都市構造の全体イメージ（概念図）を示します。



3-3 都市の将来イメージ

「市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟」を実現することによる、都市活動や暮らしのイメージを視覚的に分かりやすく共有することで、本市で暮らし・活動する市民や事業者の皆さまと一緒に都市の将来像を考え、実現を目指していく一助とするため、「都心」「拠点」「田園」の将来イメージを示します。

(1) 都心の将来イメージ



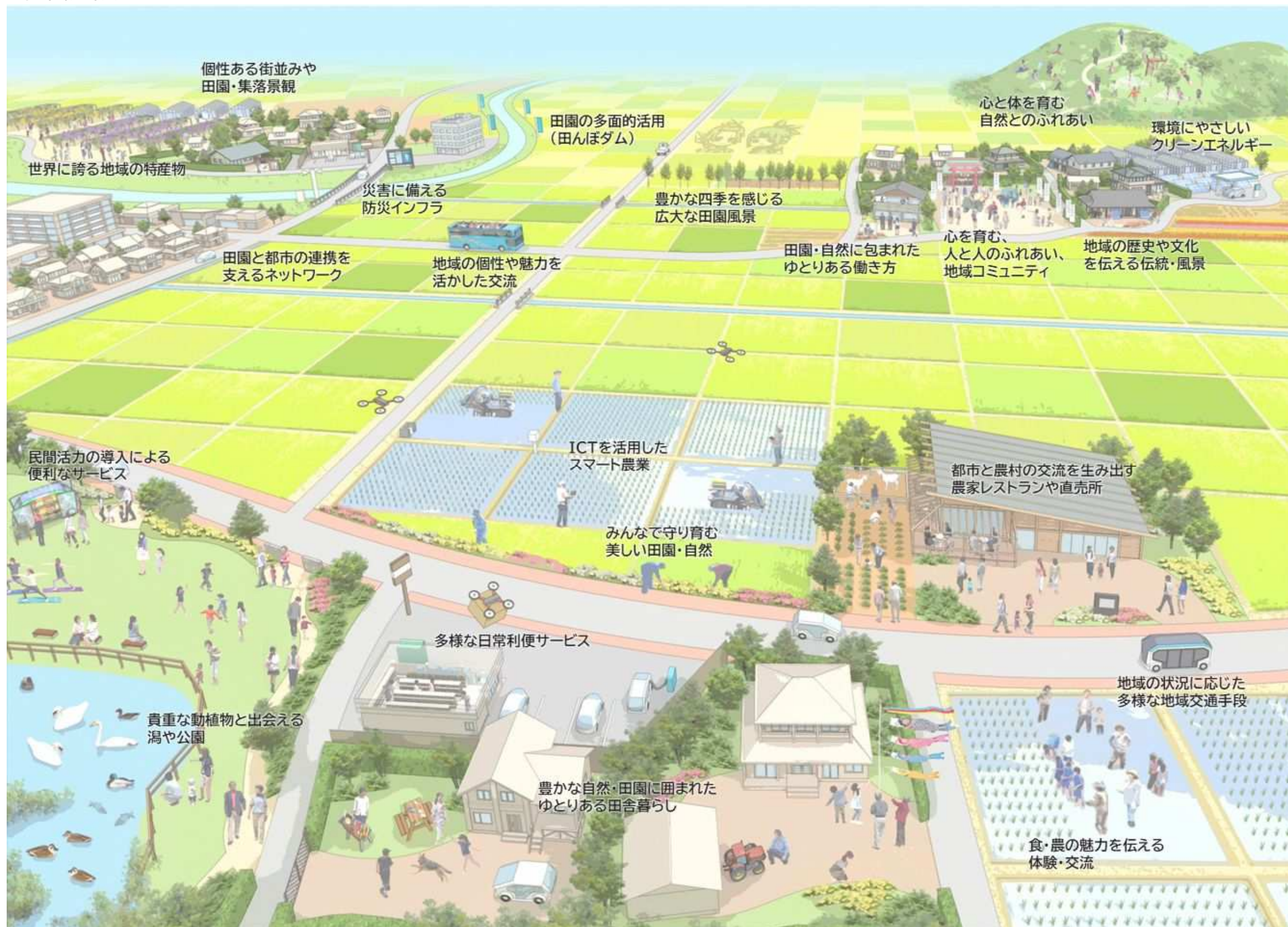
※実在する場所や建物を描いたものではなく、都市計画基本方針が目指す方向性を分かりやすく示すため、その要素を凝縮して描いた将来イメージの一例です。

(2) 拠点（地域拠点、生活拠点）の将来イメージ



※実在する場所や建物を描いたものではなく、都市計画基本方針が目指す方向性を分かりやすく示すため、その要素を凝縮して描いた将来イメージの一例です。

(3) 田園集落の将来イメージ



※実在する場所や建物を描いたものではなく、都市計画基本方針が目指す方向性を分かりやすく示すため、その要素を凝縮して描いた将来イメージの一例です。

第4章

都市・地域づくりの方針

本章では、上位計画及び関連計画並びに第2章で整理した都市づくりの視点などを踏まえ、今後の「都市・地域づくりの方針」を取り組み例とともに示します。

4-1 基本的な方針

目指す都市の姿『市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟』の実現に向け、今後の都市づくりの視点を踏まえて、都市・地域づくりの5つの基本方針を示します。

基本方針 1	多様な拠点がネットワークでつながる多核連携都市
基本方針 2	国内外とつながる活力あふれる産業・交流都市
基本方針 3	田園・自然と市街地が共生・共鳴する環境・安全都市
基本方針 4	それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまち
基本方針 5	地域の個性を活かした多様な暮らし方ができるまち

◆方針の構成

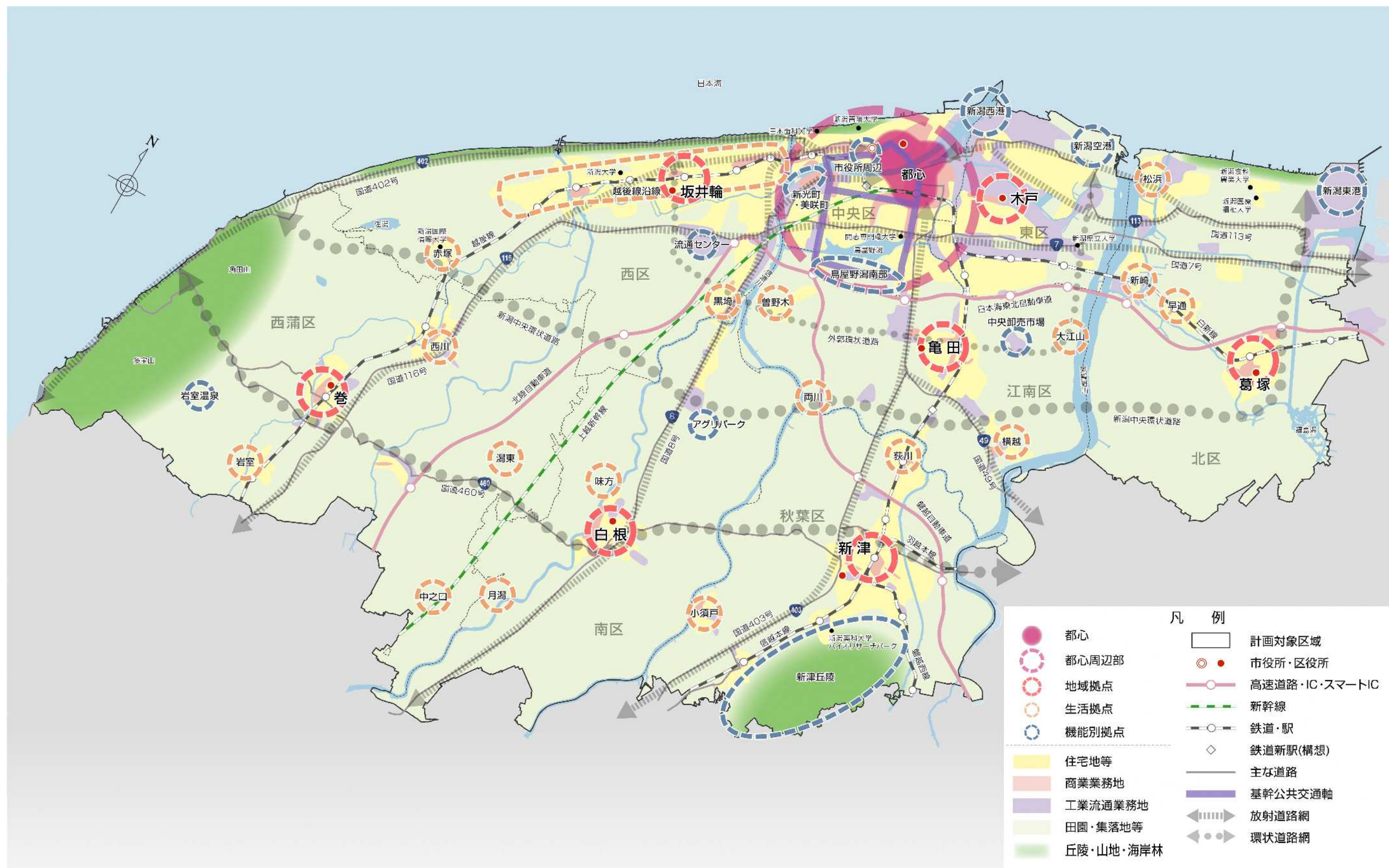
基本方針〇：目指す都市の姿の実現に向けた基本的な方針です。

└ 方針〇-〇：基本方針〇のもと、より具体的な方針を示します。

└ 取組方針〇-〇-〇：方針〇-〇のもと、より詳細な方針などを示します。

具体的な方針を示すにあたり、本市の都心や拠点、ネットワークの位置関係などを明確にするため、次ページに市全体図を示します。

図 市全体図



4-2 都市・地域づくりの方針

基本方針 1

多様な拠点がネットワークでつながる多核連携都市

新潟の顔とも言える都心や、多様な個性や強みを持った8区の地域における拠点、産業・物流などの機能別拠点の機能強化を図るとともに、それらの連携・交流を支えるネットワークを強化・充実することで、多核連携型の都市をつくるための方針

本格的な人口減少局面を迎えるなか、本市は人口減少社会に適応する持続可能なコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを進める必要があります。

新潟駅周辺、万代地区、古町地区を含む都心は、商業・業務・交通・歴史や文化などの高次都市機能が集積しており、本市のイメージを形成・発信する新潟の顔とも言えるエリアです。この都心の活力を高め、その地域価値を向上させる必要があります。

また、本市は多様な歴史・文化・産業や個性を持った地域の連合体です。8区が持つ多様な地域資源を活かして個性的・魅力的な拠点を形成し、都心と8区が道路や公共交通などのネットワークで結びつきを深めることで産業面や生活面など、様々な相乗効果を生み出し、持続可能で豊かな市民生活につなげていく必要があります。

また、国内外と繋がる人流・物流の拠点や産業・教育などに特化した機能別の拠点が都心や地域拠点などと連携や機能共有をすることで、本市全体の産業や交流の活性化につなげていくことも重要です。

それらを踏まえ、「多様な拠点がネットワークでつながる多核連携都市」の基本方針のもと、以下の5つの方針を掲げます。

方針 1-1 都心の魅力と価値を高める

方針 1-2 地域のまちなかに活気をつくる

方針 1-3 機能別の拠点をつくる

方針 1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる

方針 1-5 環境や人にやさしい公共交通をつくる

[SDGs の位置づけ]



[関連する 都市づくりの視点]

- ① ② ③ ④ ⑤

方針1-1 都心の魅力と価値を高める

新潟駅周辺、万代地区、古町地区を包む都心は、商業・業務などの都市機能が高度に集積され、本市の象徴的な市街地として多くの人々やモノが集まる好循環を生み出してきた地域です。都市の個性や魅力を発揮し、県都の玄関口としてのイメージを形成する場として、環境に配慮しながら、引き続き商業・業務・交流機能の強化、高次都市機能の集積などの総合的な整備を図る必要があります。

様々な魅力や交流によって新たな情報や文化が創造・発信される拠点として、また商業、業務など、高次都市機能が集積した「都市の顔」とも言える中心的なエリアとして、人・モノ・情報が行き交う、稼げる都心を公民連携により目指します。そして、そこから生み出される都市の成長エネルギーを市全体に波及させることで、本市の拠点性をさらに高めます。

また、誰もが快適に移動できる都心とするため、ICTなどを活用し、徒歩や自転車、公共交通による移動の利便性の向上を図るとともに、それらの移動空間やオープンスペースなどの快適性を高めることで、都心各地区の回遊性や連携をさらに強化します。

■取組方針1-1-1：都心軸を中心としたまちづくり

新潟駅周辺、万代地区、古町地区をつなぐ都心軸周辺の、「にいがた2km（ニキロ）」と名付けているエリアにおいて、各地区の特色を活かしたまちづくりを進めます。

新潟駅周辺では、鉄道在来線の高架化を契機とした南北市街地の一体化、広域交通結節機能の強化、駅周辺の開発・再開発の促進による業務機能の集積などにより、広域交流拠点としての機能強化を図り、本市の陸の玄関口に相応しい高度な機能と風格を備えた都市空間を形成します。

万代地区では、国の重要文化財である本市のシンボル萬代橋やその周辺のやすらぎ堤などの魅力的な水辺空間と商業集積を活かし、地区内外の回遊性を向上させることで、賑わいあふれるまちづくりを推進します。

古町地区では、様々な機能の都心回帰を進めると共に、今も色濃く残るみなとまちの歴史や文化などの強みや魅力を活かして、歩いて楽しめる魅力的な街並みを形成します。

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、みたとらしさを感じられる賑わい空間を形成します。

都心の活力を高め、「稼げる都心」としてその地域価値を向上させるとともに、市内各地との人流・物流や事業連携などのネットワークを強化することで、市全体の活力創出につなげます。

[取組み例]

- 各エリアの特徴を活かしたまちづくりの推進（将来ビジョンの具現化など）
- 緑あふれ居心地がよく歩きたくなる人中心のまちづくりの推進（道路空間の再構築、公共空間利活用、まちづくりと連携した駐車場施策など）
- 都心部の戦略的な再開発促進（都市再生緊急整備地域の活用など）
- 商業、業務の活性化の促進（起業・創業の促進、空き店舗の活用促進、オフィスリノベーションの促進、企業誘致の推進など）

■取組方針 1-1-2：高度な都市機能の集積促進

既存建築物のリノベーションや有効活用を図るとともに、再開発事業などにより土地の高度利用や建築物のリニューアルを促進することで、商業、業務、医療、教育、文化などの様々な高次都市機能を集積・充実します。

[取組み例]

- 開発・再開発やリノベーションの促進
- 商業・業務活性化の促進

■取組方針 1-1-3：回遊性の向上と居心地のよいウォーカブルな空間づくり

市民や来訪者など、多くの人を訪れる都心の回遊性と快適性を高めるため、徒歩や自転車、公共交通により、誰もが快適に移動でき、低炭素型交通への転換にも貢献する交通環境の整備と、人中心の空間づくりに取り組みます。

ICTを活用し、都心やその周辺部において、きめ細やかな移動ニーズに対応できる公共交通サービスの導入や案内環境の整備を進めるとともに、公園や民間の広場、道路空間、水辺空間といった、様々な公共的空間の有効活用を図るなど、緑と賑わいがあふれる居心地がよく歩きたくなる「ウォーカブルなまちづくり」を進めます。

あわせて、都心を通過する自動車交通を都心の外側へ誘導する道路整備や駐車場の立地誘導など、都心の自動車交通を転換させる取り組みを推進します。

また、新潟駅周辺整備による鉄道南北を結ぶ道路や公共交通などを活用し、都心と鳥屋野潟南部地区などの都心周辺の拠点とのさらなる回遊性向上や連携強化を図ります。

[取組み例]

- 快適なバス利用環境の整備
- 緑あふれ居心地がよく歩きたくなる人中心のまちづくりの推進
- 自転車利用環境の整備推進
- シェアサイクルや小型パーソナルモビリティなどの導入促進
- 身近な公園や特色ある公園などの整備・利活用
- 信濃川やすらぎ堤をはじめとする水辺空間の活用（ミズベリングなど）
- 万代島ルート線の整備促進

■取組方針 1-1-4：公民連携や新技術を活用した取り組みの推進

まちづくりの新たな担い手として、市民・企業・NPOなど民間の役割が拡大しています。公共空間をオープンに活用できる規制緩和制度や、公共空間・民有地を有効活用した賑わい創出を促す協定制度、民間資金や活力により地域の価値向上と維持管理を一体で行うエリアマネジメントなど、公民連携のまちづくりにより、多様な人々が集い、交流する、魅力と賑わいのある都心づくりを推進します。

また、円滑な交通・移動の実現、まちづくりの高度化や都市生活の質の向上などについても、ICT分野の新技術などを活用し、デジタル基盤の構築と活用に公民連携で取り組みます。

[取り組み例]

- 各エリアの特徴を活かしたまちづくりの推進
- 民間活力の導入によるエリアマネジメントの推進
- 都市計画におけるICTなどの活用
- スマートシティの推進（スマート・プランニング、3Dモデル都市）
- デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

方針1-2 地域のまちなかに活気をつくる

個性ある地域の中心として多様な文化を育み発展を支えてきた、地域の拠点である8区のまちなかの機能の充実・強化を図り、それらが互いにあるいは都心や機能別拠点と連携・交流しながら、一体的に発展する都市づくりを進める必要があります。

身近な日常生活や交流を支える拠点として、暮らしの利便性、多世代の暮らしの充実を図るため、それぞれの地域で育まれてきた都市インフラや歴史、個性を活かしながら総合的なまちづくりに取り組みます。

また、散発的に発生する空き地や空き家・空き店舗といった低未利用地については、地域コミュニティによる効果的な活用や集約化・共同化による活用など、それぞれの地域の状況やニーズに応じた利用を促進し、まちなかの活性化を図ります。

■取組方針1-2-1：地域の中心をつくる

8区のまちなかが持つ既存の都市インフラや機能、個性や強みを活かしながら、日常生活を支える拠点としての機能向上や連携・交流の場の創出・活用を図り、賑わいがあふれる魅力的な地域の拠点を形成します。

[取り組み例]

- 各地域の特色を活かしたまちづくりの推進
- リノベーションなど既存ストックの活用促進
- 商業・業務の活性化の促進

■取組方針1-2-2：まちなかの低未利用地の活用促進

8区のまちなかの活性化や良好な都市環境の創出を図るため、空き地や空き家・空き店舗などの低未利用地の利活用を促進します。暮らしの利便性を高める商業・業務で活用するほか、コミュニティや多世代の交流を促す場や人々の多様な活動を促すオープンスペースとして活用するなど、様々な関係者と連携しながら活用を図ることで、まちなかに活気を生み出します。

[取り組み例]

- 低未利用地の活用促進
- 商業、業務の活性化の促進

方針 1-3 機能別の拠点をつくる

産業、教育、人流や物流などの機能に特化した拠点や、都心の機能を補完する拠点を充実・強化し、それらの機能別拠点と、都心や8区の拠点をネットワークでつなげることで、本市の拠点性をさらに高めます。

■取組方針 1-3-1：都心の機能を補完する拠点の機能強化

都心の機能を補完し、その魅力や価値をより一層高めるため、多様な拠点の機能強化と都心との連携強化を図ります。

国の機関や新潟県庁がある新光町・美咲町地区は、それらを核とした広域的な行政機能の拠点としての機能向上を図ります。

スポーツ施設や新潟市民病院などがある鳥屋野潟南部地区は、都心と近接する鳥屋野潟の自然環境を活かし、周囲の環境と調和した医療福祉、文化・教育、スポーツ・憩い、交流・にぎわいなどの複合拠点としての整備に取り組みます。

市役所周辺地区は、都心と近接する立地特性や交通結節機能を活かし、都心の機能を補完する文化、医療、教育、行政などの複合拠点として、都心との連携強化を図ります。

[取り組み例]

- 広域的行政機能の充実
- 鳥屋野潟南部地区の総合的な整備
- 都心との連携強化（公共交通や事業ネットワークの構築）

■取組方針 1-3-2：多様な機能を持つ拠点の充実・強化

市全体として産業・交流などの活性化を図るため、産業・教育・人流・物流などの機能に特化した機能別拠点の充実・強化を図るとともに、都心や各区の拠点とのアクセスや連携の強化に取り組みます。

[取り組み例]

- 機能別拠点の充実・強化
- 港湾・空港の機能強化

方針1-4 道路や公共交通のネットワークをつくる

それぞれの地域が持つ個性や特色、機能を最大限活かすためには、地域間の連携や交流を支える道路・公共交通などのネットワークをさらに充実させる必要があります。

道路については、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を支え、災害に強く渋滞対策となる道路網の構築を進めます。

公共交通については、既存の交通機関を効果的・効率的に活用することを基本に、都心と区の拠点や交通結節点などを結ぶ放射方向の公共交通の充実を図るとともに、交通結節点の機能強化や公共交通間の連携を図り、多くの人々が公共交通を使い、都心や市内各地へ移動できる持続可能な交通環境の実現を目指します。

また、車に過度に頼らなくても暮らし続けることができる市街地を形成するため、公共交通の利便性の高い地域への都市機能や居住の誘導を図り、公共交通と連動したまちづくりを進めます。

■取組方針1-4-1：放射・環状型道路網の形成と計画的な道路整備

市民の日常的な移動や、業務活動・物流・観光などの社会経済活動を支えるとともに、交通渋滞対策や都心を通過する交通の転換、交通事故防止や救急救命活動時・災害時の安全・迅速な輸送を支えるため、放射・環状型の道路網の構築を進めます。

また、道路整備にあたっては、国や県をはじめとする関係機関との連携により事業効果などを検討し、都市計画道路の見直しを含めた計画的な整備を進めます。

[取り組み例]

- 放射環状型道路網の整備（新潟中央環状道路、万代島ルート線、新潟西道路など）
- 都市計画道路の見直し検討

■取組方針1-4-2：持続可能な公共交通の実現

公共交通の利用を促進し、持続可能な公共交通体系の構築を図るため、鉄道在来線の複線化・高速化や新たな鉄道駅の設置の検討など、公共交通サービス向上を図るとともに、安全性や快適性の向上など、利用者にとって利用しやすい環境の整備に取り組みます。

高速バスや都心方面を結ぶ路線バスの使いやすさの向上や乗り換え・待合環境の改善などのサービス強化を図るとともに、過度な財政負担なくサービスを維持するための利用促進を図ることで、持続可能な公共交通体系の構築を進めます。

[取り組み例]

- 公共交通サービスの充実・環境整備
- 新たな鉄道駅の調査・検討
- 快適なバス利用環境の整備

■取組方針 1-4-3：交通結節機能の強化

交通結節点の機能強化と賑わいの創出を図るため、駐輪場や駐車場の整備、バリアフリー化やユニバーサルデザインの考えに基づいた整備など、交通結節点の快適性・安全性を高めるとともに、サービス機能や交流機能などの多様な機能の集積を図ります。

また、来訪者や観光客の利便性を高め、交流人口の拡大を図るため、バスをはじめとする二次交通の充実を図るなど、新潟駅・新潟港・新潟空港などの広域交通拠点と、都心部や各拠点の連携を強化します。

[取り組み例]

- 新潟駅の広域交通機能と利便性の向上
- 中・長距離バスターミナルの整備促進
- 交通結節点の快適性・安全性の向上
- バス待ち環境・乗り換え利便性の向上
- 新潟空港へのアクセス強化

■取組方針 1-4-4：公共交通と連動した土地利用

駅をはじめとする交通結節点の周辺や主要な公共交通機関の沿線において、居住や商業、業務などの様々な機能の誘導・集積を図り、公共交通と連動したまちづくりを進めます。

また、新たな市街地を整備する場合においても、周辺地域の特性を踏まえるとともに、住民や来訪者の移動手段としての公共交通の利便性を重視した土地利用を誘導します。

[取り組み例]

- 交通結節点周辺、公共交通軸沿線における土地利用の誘導

方針1-5 環境や人にやさしい公共交通をつくる

環境負荷の低減や持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通の利用促進を図る必要があります。

また、市民や関係事業者・関係機関との適切な役割分担や協働のもと、ICTなどを活用した公共交通の社会実験や公共交通の利用促進に向けた情報提供や意識啓発、地域のニーズに応じた多様な交通サービスの提供を図ります。

■取組方針1-5-1：交通手段の適切な役割分担の推進

輸送効率を高めることで環境負荷を低減しつつ、持続可能な公共交通を構築するため、都心方面を結ぶ幹線的な交通としての鉄道・バス及び、それにアクセスする交通としてバス・タクシーを中心に自転車・自家用車などを含めた適切な役割分担に向けた環境整備を市民や交通事業者などと連携して進めます。

また、市民一人ひとりの日常生活に密着したところから公共交通利用を喚起するため、環境面や経済面での公共交通の優位性をPRするなど、市民の自発的な行動変容を促すモビリティ・マネジメントを推進します。

[取り組み例]

- パークアンドライドの推進
- モビリティ・マネジメントの推進

■取組方針1-5-2：市民・行政・交通事業者の連携・協働の推進

公共交通の運行・利用状況を踏まえ、交通課題・環境課題の解決に向けて、自動運転やMa a Sなどの新技術や新たなモビリティサービスについて、必要に応じて実証実験を行うなど、市民・事業者・行政の公民連携により本市にふさわしいサービスのあり方を検討します。

また、地域の状況に即した運行形態を維持していくため、地域の公共交通サービスを共に考え、支える市民、公共交通を運行・運営する交通事業者、道路空間などの整備及び適切な運行への支援や関与を行う行政が適切な役割分担のもと、地域に根差した公共交通体系づくりを進めます。

[取り組み例]

- シェアサイクル、小型パーソナルモビリティなどの導入促進
- パークアンドライドなどの社会実験の推進
- 自動運転やMa a Sを含めた新たなモビリティサービスのあり方に関する検討
- 公共交通に関する協議・計画立案組織の運営設置（地域公共交通会議の開催など）

基本方針2

国内外とつながる活力あふれる産業・交流都市

多様な地域資源を活かして、産業活動の活性化や交流人口の拡大を図るとともに、港湾・空港などの国内外とつながる広域交通ネットワークの機能強化を図ることで、活力にあふれ、人を惹きつける魅力的な都市をつくるための方針

経済のグローバル化や東京への一極集中、デジタル化やDXなど、産業構造の変化と社会経済状況の変化に的確に対応し、本市の産業にしっかりとした土台を築くことで、人口減少の影響を和らげる都市づくりを進めることが必要です。

本市の都市インフラやポテンシャル、多様な地域資源を活かして魅力的な都市環境を整備することで、脱炭素の視点を踏まえた新たな企業誘致や食料品製造をはじめとする製造や物流などの地場産業の高度化、本市の強みである食・農に関する新産業の創出につなげるなど、ビジネスを展開する場として国内外から選ばれる都市となることが重要です。

また、地域が持つ歴史・文化などの多様な地域資源について、そこに暮らす市民が誇りと愛着を持って守り・育み、活用することで、交流人口の拡大や魅力的で個性的な都市空間の形成につなげていく視点も必要です。

本市は古くから「みなとまち」として国内外と結ばれていた歴史を背景に、世界と結ばれた国際港湾や空港、県内外とつながる新幹線や高速道路などの広域交通基盤により、様々な地域との人流・物流のネットワークを構築しています。それらの広域交通機能の強化を図り、国内外との連携や交流を活性化させることで日本海側における人流・物流の拠点としてさらに飛躍する都市となる必要があります。

それらを踏まえ、「国内外とつながる活力あふれる産業・交流都市」の基本方針のもと、以下の4つの方針を掲げます。

方針2-1 魅力的な産業の創出を支える都市環境をつくる

方針2-2 地域資源を磨き、都市の魅力を高める

方針2-3 国際的な拠点機能を強化する

方針2-4 広域的な連携機能を強化する

[SDGsの位置づけ]



[関連する

都市づくりの視点]

① ② ③ ④ ⑤

方針 2-1 魅力的な産業の創出を支える都市環境をつくる

持続的に発展する都市を実現するためには、産業基盤の確立は欠かせません。本市の地理的条件、交通基盤、人的資源、既存の産業ストックなど、本市が持つ優位性を最大限活用・発信し、活力ある企業の誘致や産業の活性化を推進することが重要です。

スマート農業の実践や、食に関する新たな価値を創造するなど、本市の強みである食と農に関するビジネスモデルの変革や、航空機産業などの成長産業の育成により、地場産業や地域経済の活性化と新たな雇用の創出に向けた取り組みをさらに進めていく必要があります。

また、社会のDXが加速するなか、企業のデジタル化に向けた取り組み、ニューノーマルを見据えた新たな事業創出や働き方への対応などを進めるとともに、IT事業者などデジタル技術を駆使する企業との協業を促進することで、既存産業の高度化や新たなビジネス展開、新産業の創出などを図る必要があります。

そのため、本市の地理的な優位性や広域交通基盤を活かし、新産業やベンチャー企業創出につながる拠点の形成や地域の特性を活かした工業用地の活用を促進するとともに、国内外の活力ある企業の誘致や既存産業の振興・高度化を進めることで、魅力ある産業の活性化と雇用の拡大を図り、活力ある産業・交流都市の基盤づくりを進めます。

■取組方針 2-1-1：企業立地や産業活性化につながる都市環境の整備

事業者の需要を的確に把握し、立地ニーズを逸することがないように工業用地の確保や、企業立地に向けた5Gなどの新技術を活用できる都市インフラの整備のほか、多様な働き方に対応し、事業者間の交流促進によるイノベーションを生み出すオフィス環境など、本市の持つ強みやポテンシャルを活かしながら、事業者や働く人々の多様なニーズに対応できる都市環境の整備を推進します。

[取り組み例]

- 開発・再開発やリノベーションの促進
- 企業立地、起業・創業、協業の推進

■取組方針 2-1-2：産業・地域・雇用の活性化につながる大規模活用可能地の有効活用

工場跡地など、一定の規模を有する未利用地については、産業・地域経済の活性化や雇用の創出に向けた、企業の立地を促進するなど、産業用地としての有効活用に取り組みます。

また、必要に応じて地域の状況や特性を踏まえながら、地域の振興や地域課題の解決などの総合的な観点から土地利用の転換も検討し、周辺環境と調和の取れた土地利用を誘導します。

[取り組み例]

- 土地利用転換の検討と誘導
- 企業立地の推進

■取組方針 2-1-3：農業や食産業の成長産業化の推進

本市の強みである食と農を活かし、スマート農業に代表されるアグリテックや食に関する新たな価値を持つビジネスを創出するなど、食関連産業と農業が発展・集積されることで、さらに魅力的な産業となることを目指し、食と花の魅力を発信し、儲かる農業の推進を図ります。

また、市街地と田園の共生・共鳴関係の構築を図るため、ICTをはじめとする産業と食・農分野の産業との事業ネットワーク化を図り、物販や飲食、体験サービスなどを提供する新たな都市空間の形成や田園空間の活用につなげます。

[取り組み例]

- 田園集落づくり制度の推進
- 儲かる農業の推進

方針 2-2 地域資源を磨き、都市の魅力を高める

先人たちが守り培ってきた自然環境や、歴史・文化・街並み・風景などの地域資源に磨きをかけ、市民のまちへの誇りと愛着を育むとともに、都市の魅力の活用と情報発信を強化することで、交流人口の拡大を図ることが必要です。

また、本市が持つ都市施設や広域交通基盤を活かして、観光のみならず、MICEや文化・スポーツイベントの誘致などにより、多様な来訪者の獲得を図ることも重要です。

地域資源の掘り起こしや磨き上げを公民連携により進めるとともに、歴史的な街並みの整備や交通・交流のネットワークの強化、来訪者にも分かりやすい案内環境の整備などに取り組みます。

■取組方針 2-2-1：まちなか観光・広域観光の環境整備

観光客の来訪と滞在時間の増加による地域経済の活性化を図るため、歴史的な建築物の保存や活用、歴史的な街並みの整備など、地域の歴史・文化を象徴する施設や風景を活用し、魅力あるまち歩き観光の環境整備などに取り組みます。

また、来訪者や外国人、観光以外での来訪者など、多様な来訪者を呼び込み、受け入れることができる都市施設や広域交通ネットワークなどの強化・活用を進めます。

[取り組み例]

- 歴史的な街並み整備や良好な景観形成
- 新潟の魅力発信・誘客の推進

■取組方針 2-2-2：地域資源の磨き上げと連携

地域の人々が守り、受け継いできた多様な地域資源を磨きあげ、その魅力を内外に発信するとともに、それぞれの地域間の連携・交流を強化することで、都市全体の大きな魅力につなげます。

[取り組み例]

- 地域の歴史・文化を活かした良好な景観の形成
- 新潟の魅力発信・誘客の推進

方針2-3 国際的な拠点機能を強化する

本市は、世界とつながる国際拠点港湾及び拠点空港を有しており、それらが都心に近接して利便性が高いこと、また、国内とつながる高速道路及び高速鉄道ネットワークとの連絡が良いこと、急速に経済発展している東アジア地域などに近接している環日本海地域の拠点であること、などが特性として挙げられます。

グローバル化が進展する中、国際的な拠点性をさらに強化し、インバウンド需要などの社会ニーズの変化に柔軟に対応することで、より活発な都市活動を促進させる必要があります。

航路・航空路のネットワークを充実させ、新たな貨物・旅客需要の開拓を進めるなど、経済界や関係機関と連携し、港湾・空港機能を強化します。

また、広域交通拠点を結ぶ市内の交通ネットワークとして、都心や新潟駅などとのアクセスを強化することにより、観光・交流や産業振興などに優位性を発揮し、都市の国際的なポテンシャルを高めます。

■取組方針2-3-1：港湾・空港機能の充実・強化

新潟港は、環日本海における世界とつながる国際拠点港湾として、魅力的で競争力ある港づくりを目指し、港湾施設の機能強化を進めるとともに、航路の新規開設や拡充を図ります。国内外の様々な地域と人流・物流でつながり、経済・産業面の結びつきを高めることで、地域経済の成長につなげます。

このうち、新潟西港エリアはウォーターフロントとしての特性を活かして、地域の人々の賑わい・憩いの空間を提供するとともに、「みなとまち」の風情を活かし、国際的な文化・交流拠点としての機能向上を図ります。

新潟空港は、利便性が高く使いやすい空港づくりを推進し、更なる拠点性の向上を図るため、施設・設備の充実などにより利便性を向上させるとともに、国内はもとより、東アジアや東南アジアなどへの新規航空路の開設、既存航空路の拡充を図ります。

また、新潟空港のさらなる活性化に向けた検討や、地域の活性化につながる空港周辺への産業誘致・集積に向けた検討などについて、国や県といった関係機関や経済団体などと連携しながら進めます。

[取組み例]

- 新潟港の整備・活性化の推進
- 新潟空港の整備・活性化の推進
- 国際交流の推進

■取組方針 2-3-2 : 空港アクセスの強化

広域交通拠点間がつながる交通の利便性の強化を図るため、新潟空港と新潟駅・都心などとのアクセス強化について、公民が連携し、中・長期的な視点と広域的な視点をもって取り組めます。

[取り組み例]

- 新潟空港へのアクセス強化
- 国際交流の推進

方針 2-4 広域的な連携機能を強化する

本市は、日本海国土軸と列島横断軸の結節点であり、高速道路や新幹線などで首都圏や各地とつながる広域交通ネットワークの拠点となっています。この地理的優位性と交通ネットワークを最大限活用し、産業振興や交流人口の拡大につなげます。

また、グローバル化を続ける経済社会の中で、厳しい地域間競争を生き残っていくためには、市町村という行政区域だけに捉われず、経済的な一体性を有する広域都市圏の単位で政策を構築し、それぞれの市町村の強みを発揮しながら圏域全体の活性化を図っていくことが必要です。都市圏全体の活性化や生活サービスの向上を図るため、広域都市圏の中心都市として周辺市町村と様々な分野の施策における連携を強化します。

■取組方針 2-4-1：高速道路の整備促進

日本海沿岸東北自動車道のミッシングリンク解消や、磐越自動車道4車線化整備の促進による機能向上により、人流・物流ネットワークを強化するとともに、スマートインターチェンジの整備などにより高速道路の利便性の向上を図ります。さらに、広域連携の強化とあわせ、一般道から高速道路への利用転換を促進するなど、一般道の渋滞緩和と環境負荷の低減を図ります。

[取り組み例]

- 高速道路の整備促進
- スマートICの整備

■取組方針 2-4-2：新潟駅周辺整備の推進と広域交通機能の強化

新潟駅の広域交通機能と利便性をさらに高めるため、新潟駅周辺整備を進めるとともに、上越新幹線の利用促進や羽越本線の高速化を促進します。

また、新潟駅の鉄道在来線の高架化や、周辺で進めている広場整備、中・長距離バスターミナル整備といった広域的な交通結節機能の更なる強化と周辺のまちづくりを連携させることで、産業・交流の活性化や市街地更新の促進などにつなげ、本市の拠点性の向上を図ります。

[取り組み例]

- 新潟駅の広域交通機能と利便性の向上
- 中・長距離バスターミナルの整備促進
- 上越新幹線の利用促進

■取組方針 2-4-3：広域的な連携都市圏を活性化させる

周辺市町村を含めた圏域全体の経済を活性化し、それぞれの市町村の都市機能や自然環境などの魅力を高め、人々が誇りを持って住み続けたいと思えるような都市圏「新潟広域都市圏」を創造していくため、圏域の中心都市として圏域市町村と連携しながら、圏域全体の経済成長のけん引、高次の都市機能の集積・強化及び圏域全体の生活関連機能サービスの向上を図ります。

[取り組み例]

- 広域交通機能の強化
- 新潟広域都市圏の取り組み推進



図 新潟広域都市圏の市町村一覧
資料：第2期 新潟広域都市圏ビジョン



図 新潟広域都市圏域における人口と高齢化率の推移
資料：国勢調査 (H27)、
国立社会保障・人口問題研究所 (H30)

基本方針3

田園・自然と市街地が共生・共鳴する環境・安全都市

市街地を包み込む豊かな田園や多様な自然環境を貴重な財産として守り育むとともに、自然災害に強く、誰もが安心して暮らし続けることができる環境づくりを進めることで、田園・自然と市街地がそれぞれの恵みをお互いに享受し合う、人と環境にやさしい安全な都市をつくるための方針

本市には広大で美しい田園のほか、日本海や大小の河川、里潟、里山など、豊かで多様な自然環境が存在しています。市街地を包み込むように存在するこれらの環境を、すべての市民にとっての貴重な財産として守り育むとともに、田園・自然と市街地がそれぞれの恵みをお互いに享受し合うことができる関係性を維持していくことが必要です。

本市は2050年までのゼロカーボンシティの実現を目指しており、再生可能エネルギーの導入、自動車に依存している交通体系の改善のほか、廃棄物の適正処理や再資源化など、将来にわたって持続可能な発展を続けることができる都市をつくる必要があります。

さらに、それぞれの地域の歴史や文化、田園、河川や里山などの自然と調和した都市の姿は、本市の大きな個性であり、魅力の一つです。新潟らしい魅力的な景観を守り育み、本市への愛着や誇りにつなげていくことが重要です。

一方、本市は地盤が低く平坦な地形であることや、流域面積の広い河川と長い海岸線を有することから、水災害によるリスクが高い都市と言えます。気候変動の影響により、水災害が頻発化・激甚化するなか、自然災害のリスクを踏まえた防災・減災まちづくりに取り組む必要があります。また、本市の地域特性や東日本大震災で救援拠点として機能した実績を踏まえ、国全体の強靱化に貢献する救援・代替機能を強化することも重要です。

それらを踏まえ、「田園・自然と市街地が共生・共鳴する環境・安全都市」の基本方針のもと、以下の6つの方針を掲げます。

方針3-1 田園・自然と市街地が共生・共鳴する都市構造を維持する

方針3-2 豊かな田園・自然環境を保全し賢明な利用を図る

方針3-3 環境に配慮した脱炭素型の都市をつくる

方針3-4 緑豊かで潤いを感じる都市環境をつくる

方針3-5 個性ある美しい景観を形成する

方針3-6 自然災害に強い都市をつくる

[SDGsの位置づけ]



[関連する 都市づくりの視点]

- ① ② ③ ④ ⑤

方針3-1 田園・自然と市街地が共生・共鳴する都市構造を維持する

人口減少下においても、日常生活に必要な都市機能や行政サービスが効率的に提供できるよう、一定の人口密度を保ち、公共交通などのネットワークと連携しながら、生活サービスやコミュニティを持続的に維持していくことが必要です。

また、市街地を拡大で美しい田園・自然が包み込んでいる都市構造は本市の大きな強みであり、その強みを活かし続けるためには田園集落の維持・活性化も必要です。

このため、市街地の無秩序な拡大をこれまで以上に抑制し、低密度化が進行する既成市街地の有効利用を図るとともに、雇用の場の創出や交流人口の拡大、将来に渡って安心して住み続けることができる環境整備など、都心や市街地そして田園集落がそれぞれ持つ魅力の向上や持続的な発展に必要な土地利用を適切にコントロールすることで、豊かな田園・自然環境とともに持続的に発展する都市を目指します。

■取組方針3-1-1：市街地拡大の抑制と適正管理

持続的に発展するコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、これまで以上に市街地拡大を抑制することを基本としつつ、市街地の拡大を伴う新たな開発については、雇用や交流人口の創出、地域の拠点施設の機能強化、持続可能な公共交通ネットワークの形成、防災・防犯力の向上、環境に配慮した取り組みといった、市全体や各区が抱える課題解決や機能向上に繋がる真に必要な質の高い開発に限定するため、開発の必要性や妥当性を適切に判断する「郊外土地利用の調整制度」を厳格化し運用するなど、市街地拡大の抑制に取り組みます。

また、地形・地物の変更に伴う区域の変更などについては、関係機関や関係者との連携・調整を図りながら適切に実施し、その適正管理に努めます。

[取り組み例]

- 郊外土地利用の調整制度の運用
- 鳥屋野潟南部地区、大学南地区の整備促進

■取組方針3-1-2：市街化区域の適切な土地利用の推進

都心や拠点において都市機能や居住の誘導を行うとともに、既成市街地における空き家や空き地などの低未利用地の利活用を促進します。

また、公民連携による地域のルール作りや地域地区をはじめとする都市計画制度などの適正な運用を図り、市街化区域内の適切な土地利用を推進します。

[取り組み例]

- 立地適正化の推進
- 低未利用地の活用促進
- 公民連携による地域のルール作り

■取組方針 3-1-3：市街化調整区域の適切な土地利用の推進

本市の強みである広大な田園や里山・海岸林などの自然環境の保全を図り、持続可能な農業を推進し、選ばれる産業にするとともに、農村の特色を活かした地区計画制度などの活用や住民主体の集落づくりの取り組みを促進することにより、田園集落の維持・活性化に取り組めます。

[取組み例]

- 田園集落づくり制度の推進（地区計画制度などの検討・活用）
- 儲かる農業の推進

方針3-2 豊かな田園・自然環境を保全し賢明な利用を図る

本市は、海岸、大小の河川、里潟などの水辺と、里山、海岸林などの緑により、豊かな水と緑のネットワークを構築しています。これらは、ハクチョウなどの水鳥をはじめとする野生動植物の生育・生息の場や、市民の憩いやレクリエーションの場でもあり、本市の個性を表す貴重な財産です。

また、田畑は、本市の豊かな食や食関連産業を支える基盤となっているだけでなく、自然の緑や水とともに、人々に憩いや潤いをもたらし、生態系の保全や良好な景観形成の役割も果たしています。さらに、広大な水田は流域治水において市街地の浸水被害を軽減するなど、都市構造面においても重要な機能を有しています。

これらの本市の貴重な財産を次世代に引き継ぐため、その保全に取り組むとともに、市民や来訪者が自然にふれ、学び、賢明な利用を図ることで、自然環境と都市活動が共生する都市づくりを進めます。

■取組方針3-2-1：自然環境の保全と活用

海岸や河川、里潟、里山などの自然環境については、市民との協働により、その機能や生態系の保全を図りながら、市民や来訪者が憩い、親しみ、楽しめる自然空間として活用します。

また、自然体験や学校教育を通じて、自然に親しみ、学ぶ機会を創出するなど、市民団体や教育機関をはじめとする多様な主体と連携し、豊かな自然環境を守り、未来に引き継いでいくための啓発に取り組みます。

[取り組み例]

- 河川や潟などの水辺・親水空間の保全と活用
- 里山の保全と活用
- 自然体験・環境学習

■取組方針3-2-2：田園の保全と活用

市街地と田園が、互いの持つ多様な機能や恩恵を享受し合い、お互いに高め合うことができる関係性を維持・構築するため、田園の保全を図りながら農業基盤整備を進めるなど、産業としての農業の振興を図ります。

また、田園を支える農業用排水路などの適切な保全・管理を図るとともに、農閑期にも水を流すことにより、一年を通じて、身近な水の空間と水に生きる動植物の環境を提供する環境用水としての活用を図るなど、市民生活に潤いを与えるための利用のあり方を考え、生活に密着した水辺空間として活用を図ります。

[取り組み例]

- 農業基盤整備の推進
- はざ木・屋敷林などの田園風景の保全
- 農業体験学習
- 農業用排水路の通年通水（環境水利活用促進）

方針 3-3 環境に配慮した脱炭素型の都市をつくる

海岸や河川、里潟、里山などの貴重な自然生態系を保全するとともに、都市活動による環境への影響を最小限にする、環境に配慮した持続可能な都市づくりが必要です。

環境へ過剰な負荷を与えない持続可能な社会を構築し、2050年までのゼロカーボンシティの実現を目指すため、再生可能エネルギーの導入、過度に自動車に依存している交通体系の改善のほか、廃棄物の適正処理や再資源化などを推進し、市街地における緑や水辺環境の整備など、脱炭素型・循環型のまちづくりを推進し、都市の活動が地球環境へ与える負荷の軽減に取り組みます。

■取組方針 3-3-1：脱炭素型まちづくりの推進

温室効果ガスの削減と気候変動に伴う影響を回避・軽減するため、田園・自然の保全と持続可能な利用に取り組むとともに、再生可能エネルギーの導入拡大、廃棄物・下水熱などの未利用エネルギーの活用促進、自家用車から公共交通や自転車といった低炭素型交通への転換や徒歩移動の促進のほか、住宅・建築物・公共施設の省エネ性能向上などに公民連携で取り組むことで、二酸化炭素の排出を実質ゼロとするゼロカーボンシティの形成を目指します。

[取り組み例]

- コンパクトなまちづくりの推進
- 低炭素型交通への転換促進（公共交通・自転車の利用促進、徒歩移動の促進）
- 低炭素型の施設や住宅の整備促進
- 再生可能エネルギーの普及促進

■取組方針 3-3-2：廃棄物の再資源化の推進

ごみの減量及び再利用を進めることにより資源の有効利用を図るとともに、食品廃棄物や農業廃棄物などのバイオマス資源を活用するなど、循環型で環境にやさしい都市システムの構築を図ります。

[取り組み例]

- 廃棄物の減量や再資源化の推進
- ごみ処理施設の統合・更新
- バイオマス資源の活用

■取組方針 3-3-3 : 水環境の保全

地域の実情に応じた下水道と合併処理浄化槽の役割分担による総合的な汚水処理の推進や、合流式下水道の改善などにより、生活環境の向上と水環境の保全に取り組みます。

[取り組み例]

- 総合的な汚水処理の推進
- 合流式下水道の改善
- 下水道への接続促進

方針3-4 緑豊かで潤いを感じる都市環境をつくる

市街地内における公園や河川敷、海岸などの身近な緑や水辺空間を保全・創出するとともに、より身近に自然を感じられるオープンスペースや緑を配置し、地球温暖化の抑制に貢献しながら、季節感を感じられる都市空間の整備を進める必要があります。

このような取り組みを市民・民間事業者とともに実践していくことを通じて、水と緑にあふれた美しい都市環境づくりとその活用による賑わいづくりを進めます。

■取組方針3-4-1：親水空間の整備と活用

潤いや季節を感じることができる河川や潟などの貴重な水辺環境の保全・整備と活用を図ります。また、公園やオープンスペース、個々の建築物における水辺やビオトープなど潤いや憩いを感じることができる空間づくりを促進します。

また、それらの水辺空間を活用した賑わいづくりや保全に公民連携により取り組みます。

[取り組み例]

- 河川や潟などの水辺環境の保全と活用
- 親水空間・ビオトープ環境の整備と活用
- 民間活力の導入によるエリアマネジメントの推進

■取組方針3-4-2：身近な緑の保全・創出

本市の気候にあった緑を取り入れ、地域固有の緑や花で季節を市街地で感じることができる潤いある都市づくりを進めます。

公園や街路樹、農園などの緑の空間づくりとともに、オープンスペースや個々の建築物における緑化などを通じて、居心地がよい空間をつくることで、地球環境の保全に貢献し、環境と共生する都市づくりを公民連携により進めます。

[取り組み例]

- 身近な公園や特色ある公園などの整備や公民連携による管理の推進
- 公共施設や地域における緑の保全と緑化の推進

方針3-5 個性ある美しい景観を形成する

湊町として栄えてきた歴史を背景とした拠点性と、日本海や二つの大河、潟などの多彩な水辺空間、豊かに広がる田園や里山などの自然環境を併せ持っています。この豊かな田園・自然と市街地が共存する環境はすべての市民の財産で、他の大都市にはない本市の大きな個性であり、新潟らしい魅力の一つです。

この新潟らしさを守り・育てることで市民が愛着を持てる都市となり、市外の人々から見ても魅力ある都市となることを目指すため、豊かな田園・自然と調和し、各地域の歴史や文化などを活かした景観の誘導を図り、新潟らしい個性ある美しい都市景観の形成を進めます。

■取組方針3-5-1：都心・まちなかの個性を活かした景観の形成

市民の愛着と誇りを育み、魅力ある都市を目指すため、建築物所有者をはじめとする市民や事業者、関係団体や専門家などと連携・協力しながら、それぞれの地域の歴史や個性を活かした景観を守り育て、創ることに取り組みます。

都心では、都市の風格や賑わいを感じる街並みや古町花街をはじめとする「みなとまち」の風情を感じる歴史的な街並み、水辺を活かした魅力的な空間などの都市景観の形成を図ります。

8区のまちなかや拠点では、その地域で育まれてきた歴史・文化・風習などを活かし、個性ある街並みや景観づくりを進めます。

[取り組み例]

- 良好な都市景観の形成
- 景観計画特別区域の設定

■取組方針3-5-2：田園・自然環境と調和した都市景観の形成

河川・潟・海岸などの水辺や里山では、自然環境の保全を図るとともに、それらの環境と市街地が接する周辺部分では、景観計画などに基づき、周辺環境と調和した景観誘導に取り組みます。

また、市街地の縁辺部では、景観計画などに基づく景観誘導を行い、田園風景と調和した落ち着いたある市街地景観の形成に取り組みます。

[取り組み例]

- 景観計画などに基づく景観誘導
- 身近な公園や特色ある公園などの整備
- 公民連携による花と緑のまちづくり

■取組方針 3-5-3 : 美しい住宅地景観の形成

住宅地では、生け垣や庭木、街路樹などによる緑の創出や、地域の歴史や文化、自然や風景などを活かした街並みの形成に取り組むことにより、居住者や来訪者がやすらぎや潤いを感じ、歴史・文化とともに生活することに誇りと満足を感じるような良好な景観の形成を図ります。

[取組み例]

- 地区計画・建築協定などの活用
- 緑地協定地区の活用

方針3-6 自然災害に強い都市をつくる

本市は、低湿地が多く、河川の氾濫による洪水などの水害に悩まされてきた歴史があり、これまで河川や分水路、雨水排水施設の整備などに取り組んできました。また、豪雨の際には農地が遊水機能の役割を担うことで、市街地の浸水被害を軽減してきましたが、都市化の進行や農業の担い手不足などにより、農地の減少や適切な維持管理が困難になるなどの課題が表面化してきています。

気候変動に伴い水災害が頻発化・激甚化していることを受け、河川管理者や流域自治体などが協働で取り組む「流域治水」の考え方が重要となってきています。これまで取り組んできた河川改修や排水施設整備、雨水の流出抑制に引き続き取り組むとともに、関係者で連携・協力して総合的な治水対策に取り組みます。

日本海特有の冬の波浪を受ける海岸線については、浸食が著しく、砂浜が年々減少し、海岸背後地への被害も懸念されていることから、引き続き海岸保全を推進します。

また、地震から人命と財産を守るため、建築物の耐震性能・防火性能の向上を促進するとともに、道路や橋りょうなどの都市インフラの防災性能の向上に取り組めます。

あわせて、本市のこれまでの災害時での救援実績などを活かし、防災力や対応力を高めつつ、国全体の強靱化に貢献するため、救援・代替機能を強化します。

■取組方針3-6-1：河川・海岸整備の推進

水災害から市民の安全を守るため、国、流域自治体、関係機関などが協働し、重点的に実施する治水対策の全体像を取りまとめた「流域治水プロジェクト」に基づき、ハード・ソフト一体となった防災対策を推進するとともに、洪水対策として信濃川や阿賀野川、中ノロ川といった市内を流れる河川の改修などを推進します。

あわせて、地域住民をはじめとする関係者との合意形成を図りながら、自然災害のリスクが高い地域における土地利用の規制や居住誘導など、防災・減災まちづくりの取り組みを進めます。

海岸侵食への備えとして、海岸線を安定的に維持する護岸整備を推進します。

また、地震などにより発生する津波から市民の生命・身体を守るため、津波避難ビルの充実と周知を図ります。

[取り組み例]

- 流域治水プロジェクトの推進
- 河川改修の推進
- 海岸保全の推進（海岸浸食対策や保安林の維持管理）
- 防災・減災とまちづくりの連携強化（立地の適正化、防災指針の検討）
- もぐり橋の解消

■取組方針 3-6-2：浸水対策の推進

過去の水災害の状況や現況の整備水準などを踏まえ、緊急度が高い地区を優先し、浸水対策施設の整備を進めるとともに、水田や農業水利施設による浸水対策との連携強化を図ります。また、民間建築物における雨水浸透施設の設置や、基礎や地盤のかさ上げなどを支援し、雨水流出の抑制や浸水リスク低減などの対策を推進します。

[取り組み例]

- 浸水対策施設の整備
- 田んぼダムの利活用促進

■取組方針 3-6-3：市街地の防災性能の向上

地震発生時の建築物の倒壊や火災などによる人的被害を防ぐため、建築物の耐震化と防火性能の向上を促進します。特に、家屋などが密集している地区においては、建築物の共同化や避難路の確保など、市街地の防災性能の向上に取り組みます。

また、緊急輸送道路の機能確保や橋りょうの耐震化、上下水道の耐震化や電線類の地中化などを推進し、都市インフラの防災性能の向上を図ります。

[取り組み例]

- 建築物の耐震化や防火性能向上
- 道路、橋りょう、上下水道などの都市インフラの防災性能の向上

■取組方針 3-6-4：広域的な救援・代替機能の強化

東日本大震災では、本市が持つ交通ネットワークなどの広域拠点機能が被災地への支援活動に大きく貢献しました。このため、平時から広域的な交通ネットワーク機能の強化を図り、本市の拠点性を高めることで、災害時の救援・代替機能の強化につなげ、太平洋側の大規模災害に備えた国全体の強靱化に貢献します。

[取り組み例]

- 広域交通機能の強化
- 高速道路の整備促進
- 港湾・空港の機能強化
- 放射環状型道路網の整備

基本方針4

それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまち

市民生活の要となるまちなかの機能を強化し、生活圏内を移動しやすくするとともに、安全・安心で快適な住環境をつくることで、それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまちをつくるための方針

8区のまちなかの利便性を高めるとともに、公共交通や道路などのネットワークにより、生活圏内での移動や連携を円滑にすることで、住み慣れた地域で日常の暮らしを支障なく送ることができる地域づくりを進める必要があります。

大雨や地震など自然災害に備え、地域の中で安心して暮らす上では、河川や市街地などにおけるハード的な対策のみならず、自助・共助・公助の連携により、災害の際に地域で助け合いながら的確に行動できる地域社会を育てていくことが重要です。

また、道路や橋りょう、公園などの安全・快適な日常生活を支える都市インフラについては、適切な維持管理と計画的な更新に取り組み、将来に渡ってその機能と安全性を維持していくことが必要です。また、防犯や交通安全など、安全・安心な生活環境の確保も重要です。

さらに、世帯構成の変化や結婚・出産・子育てに対する考え方の変化、ニューノーマル社会における働き方・暮らし方など、住宅や居住環境のニーズはますます多様化しています。こうした多様なニーズに対応できる住宅づくりや、増加する空き家・空き地などの有効活用を図る必要があります。

それらを踏まえ、「それぞれの地域で安心して暮らし続けることができるまち」の基本方針のもと、以下の4つの方針を掲げます。

方針4-1 便利なまちなかをつくる

方針4-2 生活圏で快適に移動できる環境をつくる

方針4-3 誰もが安心して暮らせる環境をつくる

方針4-4 安全で快適な住まい環境をつくる

[SDGsの位置づけ]



[関連する

都市づくりの視点]

① ② ③ ④ ⑤

方針 4-1 便利なまちなかをつくる

地域拠点・生活拠点にあるまちなかは、日常生活に必要な様々なサービス機能が集積し、身近な地域での暮らしを支え、便利で快適な都市環境を提供する役割を担っています。

それらのまちなかに業務、商業、医療、福祉、子育てなどの日常生活に必要なサービス機能を充実させるとともに、地域の様々な活動・交流を支える居場所や憩いの場を創出し、歩いて暮らせる利便性の高いまちなかをつくります。

■取組方針 4-1-1：生活サービス機能の充実

まちなかの利便性を高めるため、商業、医療、福祉、子育て、交流などの生活サービス機能が、公共交通の利便性が高い地域の歩いていける範囲に集積されるよう、機能の誘導を図るとともに、施設のリノベーションなどによる多機能化・複合化を進めます。

また、施設の利用状況や本市の財政状況などを踏まえ、需要に見合った規模での公共施設の更新や集約化・統廃合を地域住民との協働のもと計画的に進めます。

[取り組み例]

- 生活サービス機能の集積・誘導
- 公共施設の計画的な更新や集約化（地域別実行計画の策定と公共施設の再編）

■取組方針 4-1-2：空き店舗対策の推進

まちなかの商店街の活性化を図るため、関係者と連携しながら、空き店舗などの放置の抑制や流通促進、建築物の用途の変更や複合化といった既存ストックの活用促進に取り組みほか、起業・創業の促進など、地域の特徴を活かしたまちなかづくりに取り組みます。

[取り組み例]

- 低未利用地の活用促進
- 商業・業務の活性化の促進

■取組方針 4-1-3：市民の活動・交流の拠点をつくる

子どもから高齢者、障がい者など、身近な地域で誰もが気軽に集まり、活動・交流することができるように、放課後児童の遊び場や地域の茶の間、イベント・交流スペースなど、多岐にわたる市民活動の拠点となる場所の充実に取り組みます。

[取り組み例]

- 多世代交流や市民活動の場づくり
- 地域コミュニティの育成や地域活動の促進

■取組方針 4-1-4：身近な自然を感じることができる憩いの空間をつくる

公園や散策路、水辺を楽しめる場所など、地域において自然を身近に感じることのできる場を確保するとともに、それらのネットワークにより、回遊性を高め、居心地がよく、安らぐことができる憩いの空間づくりを進めます。

[取り組み例]

- 身近な公園や特色ある公園などの整備・充実
- 散策路、休憩スペースの充実

方針4-2 生活圏で快適に移動できる環境をつくる

まちなかの商店街や主要な生活サービス施設、公共施設へ徒歩や自転車などにより安全に移動できる環境づくりに取り組むとともに、拠点を結ぶ幹線道路、公共交通ネットワークの構築を進めます。

運転に不安のある方が自家用車に頼らなくても、生活に必要なサービスを受けることができるよう、地域における交通手段の確保・維持を図り、住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができる環境づくりを進めます。

■取組方針4-2-1：歩行者道・自転車道の整備

駅、学校、大規模集客施設など利用者の多い施設を結ぶ主要な道路の歩行者空間・自転車走行空間の整備・再構築により、歩行者、自転車、自動車を適切にすみ分けることで、安全で快適な移動環境を確保します。

[取り組み例]

- 歩行者空間の整備
- 自転車利用環境の整備推進
- 交通安全施設整備

■取組方針4-2-2：地域交通手段の確保・維持

日常生活における交通手段を確保するため、鉄道や路線バス、タクシーのほか、区バス・住民バスなどを組み合わせ、地域のニーズや需要に応じた多様な生活交通手段の確保・維持の取り組みを進めます。

このような地域交通施策の検討にあたっては、ニーズに応じたサービスを効率的に提供するため、地域主導による計画づくりや運営を支援します。

[取り組み例]

- 公共交通機関の充実
- 郊外路線への運行支援
- 区バスの運行や住民バスなどへの運行支援

■取組方針 4-2-3：集落とまちなかを結ぶ幹線道路網の整備

田園集落と市街地を結ぶ幹線道路は、既存道路の有効活用を原則としつつ、必要に応じた道路拡幅や改良、歩道設置を行い、田園集落と市街地の連携を強化します。

[取り組み例]

- 幹線道路網の改良・改築

■取組方針 4-2-4：環境や健康に配慮した環境づくりの推進

低炭素型のライフスタイルへの転換や市民の健康づくり、交流の拡大などを図るため、環境・健康に配慮したライフスタイルの普及啓発や、公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくりを進めます。

[取り組み例]

- 移動しやすいまちづくりの推進
- 健康寿命の延伸

方針4-3 誰もが安心して暮らせる環境をつくる

地震などの災害による被害を最小限に抑え、防災力の高い都市を構築するためには、市街地の防災機能の向上といったハード的な防災・減災対策のみならず、災害時の対応力といったソフト的な防災・減災対策を適切に組み合わせ、総合的に対策を進めることが重要です。

また、都市インフラのバリアフリー化や日常的な維持管理など、日々の暮らしにおける安全性確保や交通安全対策、防犯対策といった、市民生活に密着した安全・安心なまちづくりを進めることも重要です。

災害が発生した際の初動対応として、互いに助け合うことのできる地域社会のつながり強化や、防災情報を迅速かつ的確に伝えることのできる環境づくりを進めます。

住み慣れた地域で誰もが安心して暮らし続けることができるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの視点を取り入れた、誰もが安全・安心に移動や活動することができる環境整備を進めます。

安全で快適に暮らすことができる都市環境を引き続き維持するため、道路や橋りょうなどの都市インフラの適切な維持管理と計画的な更新を図ります。

また、安全・安心なまちづくりを進めるため、地域や住宅の防犯力を高める取り組みや交通安全対策を進めます。

■取組方針 4-3-1：災害対応力の向上

避難所における災害備蓄や運営体制の構築、防災備蓄倉庫などの拠点の整備・充実を図ります。あわせて、円滑な避難行動のための周知・啓発、災害が発生した際に互いに助け合うことのできる地域社会のつながり強化や自主防災組織の育成・支援、消防活動体制の整備や救急体制の充実などを図ることで、災害対応力を強化します。

[取り組み例]

- 避難場所などの整備
- 自主防災組織などの育成

■取組方針 4-3-2：災害に関する情報発信・情報インフラの強化

ハザードマップなどの周知を図り、防災意識の啓発を進めるとともに、ハザードに関する情報をまちづくりの分野においても活用します。また、災害情報の発信・伝達などを迅速かつ効果的に行うため、災害情報の発信手段や伝達体制の整備・強化を図ります。

[取り組み例]

- 防災意識の啓発
- 災害情報の発信・伝達の強化

■取組方針 4-3-3：バリアフリー化やユニバーサルデザインによる環境づくりの推進

公共施設や大規模集客施設などでは、子どもや高齢者、障がいを持った方など誰もが安全で利用しやすい施設となるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を進めます。

あわせて、駅やバスターミナルといった交通結節点の強化やバス車両・バス停などの整備により、安全で円滑な公共交通の環境づくりを進めます。

[取り組み例]

- 公共施設などのバリアフリー化やユニバーサルデザインの推進
- ノンステップバスの導入やバス停におけるバリアレス縁石の整備

■取組方針 4-3-4：既存の都市インフラ及び公共施設の適切な維持管理と長寿命化

道路や橋りょう、公園、上下水道、公共施設などの市民生活に密接に関連する既存の都市インフラ及び公共施設については、適切な維持管理を図り、その機能と安全性を確保するとともに、社会的影響度やライフサイクルコストの視点を考慮しながら、予防保全としての修繕を実施するなど、既存ストックの長寿命化を図ります。

[取り組み例]

- ファシリティマネジメントの推進
- 都市インフラ・公共施設の機能確保と長寿命化

■取組方針 4-3-5：防犯まちづくりの推進

地域防犯力の向上により犯罪の未然防止、良好な地域環境及び治安の保持を進めるとともに、誰もが安全・安心に道路や公園を利用できるよう、身近な生活関連インフラの交通安全対策や防犯対策に取り組みます。

[取り組み例]

- 防犯性の高い住宅・住環境の促進
- 通学路などの交通安全対策や防犯対策
- 地域における防犯設備の整備や防犯力の向上

方針4-4 安全で快適な住まい環境をつくる

ライフスタイルやライフステージに応じて適切な住宅を確保でき、住み慣れた地域で安全・安心・快適に暮らし続けることができる住宅・住環境の整備は重要です。

安全で良質な住宅ストックの形成を図るとともに、2050年ゼロカーボンシティの実現を見据え、限りある資源の有効利用や、持続可能な都市づくりにつなげるため、耐久性や省エネ性、可変性などに優れ、長期に渡って使い続けることができる住宅の供給を促進します。

生活の基盤である住宅の安全性や快適性を確保するため、既存住宅ストックのバリアフリー化や省エネ性能の向上に取り組むほか、地震などの自然災害から命と財産を守るため、耐震性・防火性の向上に取り組みます。

また、空き家の発生抑制や管理不全に伴う生活環境の悪化を防止するため、意識啓発や適正管理の促進を図るとともに、空き家を資源として活用するため、流通促進や様々な用途での活用の促進を図るなど、総合的な空き家対策に取り組みます。

■取組方針4-4-1：良質な住宅の供給促進

誰もが安心して使いやすい良質な住宅ストックの形成を図るため、耐久性、耐震性などに優れた長期優良住宅や脱炭素に貢献する省エネ性能の高い住宅の普及促進に取り組みます。

[取り組み例]

- 長期優良住宅や省エネ住宅などの普及促進
- マンション管理の適正化に関する取り組み

■取組方針4-4-2：安全で快適な住宅への改修促進

高齢者や障がい者、子育て世帯など、誰もが使いやすく快適に暮らせるように、子育て対応リフォームや温熱環境改善リフォーム、長寿命化に向けたリフォームなどに対する支援に取り組みます。

地震発生時の住宅の倒壊や火災などによる人的被害を防ぐため、一定の耐震基準を満たしていない木造戸建住宅や分譲マンションなどの耐震診断や耐震改修を促進するとともに、防火性向上に関する制度などの周知に取り組み、安全・安心な住まいづくりを進めます。

[取り組み例]

- バリアフリー・温熱環境改善リフォームなどの促進
- 住宅・建築物耐震化の促進

■取組方針 4-4-3：空き家の発生抑制や活用促進

空き家の増加や管理不全化による地域への悪影響が懸念されることから、住宅ストックの良質化や市民意識啓発など、空き家の発生抑制やその適正管理の促進に公民連携で取り組みます。

また、空き家を資源として活用するため、地域や関係団体と連携し、市場への流通促進や地域交流や福祉活動の場などでの利活用を促進するとともに、相談体制の充実や情報提供の仕組みづくりに取り組みます。

[取り組み例]

- 空き家の発生抑制のための市民への啓発・市民意識の醸成
- 空き家の利活用の促進

基本方針5

地域の個性を活かした多様な暮らし方ができるまち

農村と市街地の交流により生活やビジネスの新たな価値を創出し、活性化につなげるとともに、地域への誇りと愛着を育み、その個性を守り・活かすことで、それぞれの地域の個性を活かした多様な暮らし方ができるまちをつくるための方針

農村集落と市街地の多様な交流などを通じて生活やビジネスにおける新たな価値を創出し、様々な分野・産業との連携や生活の充実や質の向上につなげることが重要です。

価値観が多様化し、様々な暮らし方や働き方が見直され始めているなか、地方での暮らしへの関心が高まりから、首都圏などから地方へ移り住む現象が起きています。これは市街地と田園・自然が調和・共存している本市には見過ごせない社会変化です。暮らしたい都市として存在感を示すため、都心・市街地・農村と多様な暮らし方ができる本市の魅力発信や住環境の質をさらに高めていく必要があります。

また、地域の歴史や文化、自然など、地域性を背景として形成されてきた身近な風景は、地域への誇りや愛着のもととなる重要なものです。これらの有形無形の歴史文化資源や、地域固有の風景を守り続けるとともに、それらの個性をまちづくりに活かしていくことが必要です。

それらを踏まえ、「地域の個性を活かした多様な暮らし方ができるまち」の基本方針のもと、以下の3つの方針を掲げます。

方針5-1 都市と農村の交流で新たな価値をつくる

方針5-2 多様な暮らし方ができる住環境をつくる

方針5-3 地域の資源を保全・活用し誇りや愛着を育む

[SDGs の位置づけ]



[関連する

都市づくりの視点]

① ② ③ ④ ⑤

方針5-1 都市と農村の交流で新たな価値をつくる

食育や花育、農業体験などを通じて田園や食の豊かさ、農業の魅力について国内外に発信するとともに、「食と農」を活かした交流人口や関係人口の拡大を図ります。

また、農業振興や営農環境整備などの農業施策とともに、農産物の直売所や農家レストランなどの整備を支援し、都市と農村、人と人との交流を広げることで、地域産業の活性化や食・農関連の産業振興につなげます。

■取組方針5-1-1：食や農の魅力を活かした交流の推進

食育、花育、農業体験学習などを通して、子どもをはじめ本市に暮らす様々な人の農業や食に対する理解を深め、それらに対する関心や誇りを醸成します。

また、食・農と様々な地域資源を結びつけ、食文化を通じて地域の魅力を体験する「ガストロノミー（食文化）ツーリズム」の推進を図り、本市独自の個性や魅力を全国に発信し、交流人口や関係人口の拡大を図ります。

[取り組み例]

- 農業体験を通じた社会参加
- 食文化創造都市の推進

■取組方針5-1-2：都市と農村の交流によるビジネスの創出

スマート農業の活用、特産品の地域ブランド化など、「儲かる農業」をはじめとした農林水産業に関する、地域特性に応じたコミュニティビジネスの創出を推進します。

農業振興や営農環境の整備などの持続可能な農業施策とともに、農産物直売所や農家レストランなどの整備を支援し、生産者の顔の見える販売を通じて、消費者との交流を進めることで、農村集落の維持・活性化を図ります。

また、ICTをはじめとする産業と食・農分野の産業との事業ネットワーク化を図り、物販や飲食、体験サービスなどを提供する新たな都市空間の形成や田園空間の活用に取り組むなど、農業や田園資源と他分野の交流を促進します。

[取り組み例]

- 直売所・農産物加工所、農家レストランの開設の支援
- 田園集落づくり制度の推進
- 農産物のブランディング化やスマート農業の活用など、儲かる農業の推進

方針5-2 多様な暮らし方ができる住環境をつくる

様々な都市機能が集積する都心や生活サービス機能が集積し利便性の高いまちなか、歴史・文化をもった地域の拠点や田園・自然が身近に感じられる緑豊かな田園集落など、様々な住環境を有しています。一方で、市街地には、規模や形式・形態の異なる住宅の混在などの課題を抱える地区もあり、また、農村地域では、人口減少や少子・高齢化の進行により活力が低下している地域もあります。

ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方のニーズが高まっています。まちなかや田園集落など、それぞれの地域の特徴を活かした魅力的な居住環境を創出するとともに、新潟暮らしの魅力発信や定住人口の増加による集落の維持・活性化に取り組むことで、首都圏などからのU I Jターンをはじめ、高齢者や子育て世代、若者、外国人など、多様な世代の居住ニーズに対応した良質な暮らし方ができるまちづくりを進めます。

■取組方針5-2-1：まちなか居住の誘導と居住環境の向上

まちなかの賑わいづくりとともに、環境負荷の低減にも繋がるまちなか居住の誘導を進めます。職住近接や公共交通の利便性をはじめ、多様な居住ニーズに対応する、まちなか居住の魅力を発信することで、子育て世帯や高齢者など様々な世代の居住誘導を図ります。

また、まちなかの暮らしの魅力や居住環境を向上させるため、生活サービス機能の誘導、緑化やオープンスペースの確保といった、良好な居住環境の形成を図るとともに、周辺環境や街並みと調和した住宅づくりや、まちなかの賑わいに寄与する商業・業務機能を併せ持った住宅づくりを促進します。

[取り組み例]

- 地区計画・建築協定などの活用
- まちなか居住の促進
- 移住・定住の推進

■取組方針5-2-2：既存住宅地の居住環境の向上

地域住民が主体となった地区計画や建築協定などのまちづくりルールを活用により、地域の特性を踏まえた良好な住環境を整備・保全し、住宅地の暮らしやすさの向上を支援します。また、空き家の活用により、ライフスタイル・ライフステージに応じた住替えの促進を図ります。

[取り組み例]

- 地区計画、建築協定などの活用
- 空き家の利活用の促進

■取組方針 5-2-3：良質な田園住宅の誘導と魅力的な田園集落づくり

農村集落の維持・活性化に向けて、地区計画などのまちづくりルールによる田園景観と調和した集落づくりや住民提案型の活動を支援し、U I Jターンや子育て世代、二地域居住などの多様なニーズに対応した、魅力的な集落づくりに取り組みます。

[取り組み例]

- 田園集落づくり制度
- 美しい農村づくりの推進
- 移住・定住の推進

方針 5-3 地域の資源を保全・活用し誇りや愛着を育む

地域で守り、受け継がれてきた豊かな自然や歴史、文化、風景などの個性を活かしたまちづくりを進めるとともに、次世代に継承できるよう保全・活用し、市民が地域に誇りや愛着を持てるまちをつくとともに、地域の活性化につなげます。

■取組方針 5-3-1：地域固有の歴史・文化の継承

地域の歴史・文化を物語る貴重な有形・無形の文化遺産の保存・活用を図ります。

自分たちの暮らす地域を見つめ直し、地域の魅力や資源を活かしながら地域づくりに取り組み、その継承を図るとともに、その魅力を広く発信し、まち歩き観光などの交流人口の拡大と地域活性化につなげます。

[取り組み例]

- 地域の歴史・文化を活かした良好な景観の形成
- 地域の歴史・文化の継承と魅力発信

■取組方針 5-3-2：地域の誇れる場所の保全・活用

湖沼や海岸、森林など、地域固有の自然風景の保全を図ります。また、自然と一体となって地域の歴史・文化を感じさせる史跡や建造物は、周辺環境も含めて保全を図り、地域固有の風景として活用していきます。

[取り組み例]

- 公共施設及び地域における緑の保全と緑化の推進
- 潟や里山などの地域の自然の保全と活用

■取組方針 5-3-3：個性ある街並み整備や田園・集落景観の形成

旧街道の街並み、雁木の残る商店街など、暮らしの中で育まれてきた地域を代表する街並みは、街並み保全や整備のルールづくりを行うなど、そのまちの表情を活かした景観形成を図ります。

田園集落では、集落景観にふさわしい建築物の保全や誘導、屋敷林・集落林の保全などを図ることにより、集落と田園、山林、河川などが調和した景観形成を進めます。

[取り組み例]

- 美しい農村づくりの推進
- 農村の水辺環境整備

第5章

区別構想

本章では、市全体の方向性を踏まえたうえで、「区別構想」として、広域的な視点に立った区の将来像と区づくりの方向性を示します。

5-1 区別構想の役割

(1) 区別構想の役割と位置づけ

上位計画である新潟市総合計画で示された「区ビジョン基本方針」及び第4章（都市・地域づくりの方針）に基づき、市全体の都市づくりの方針を踏まえつつ、8区の特徴を活かした区づくりの方向性を示します。

(2) 区別構想の構成

区別構想は、次の項目で構成します。

① 区の概要

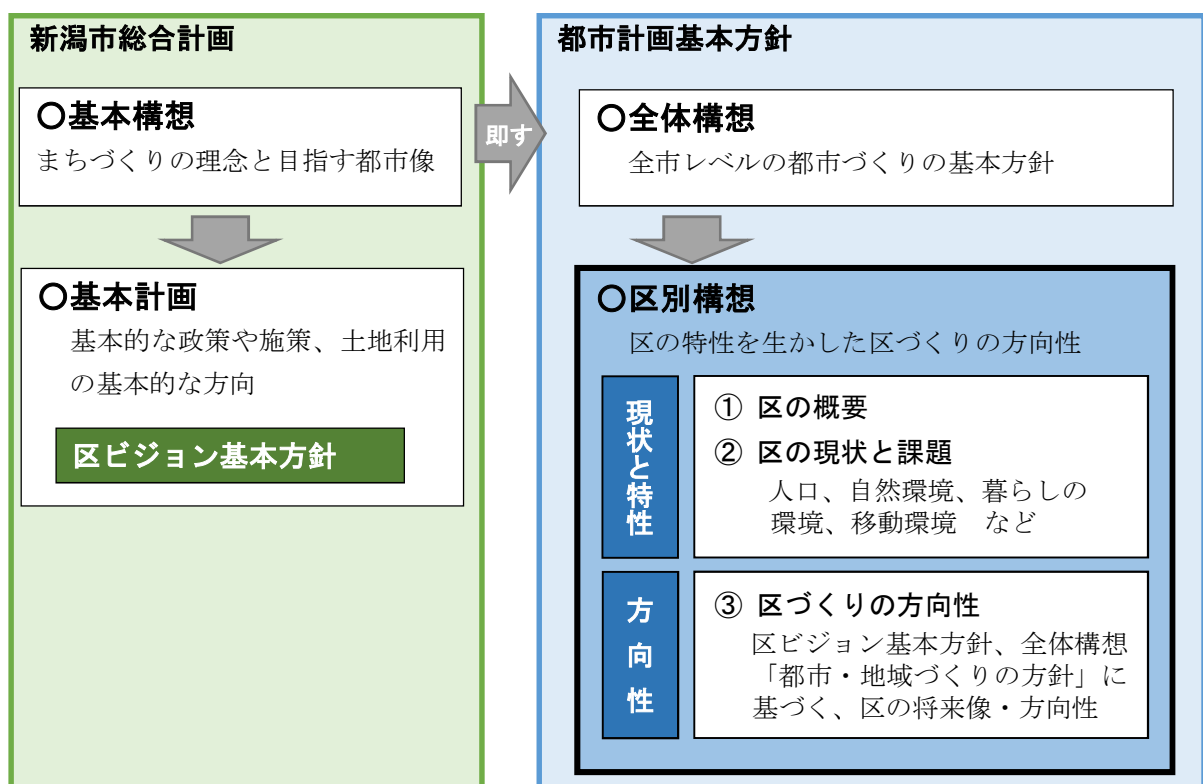
② 区の現状と課題

区の人口・世帯の現況、自然環境、土地利用、交通、産業など、区の特徴や現状・課題を取りまとめます。

③ 区づくりの方向性

区の特徴を踏まえ、広域的な役割とともに区全体でのまちづくりの方向性を示します。

図 区別構想の位置づけと構成



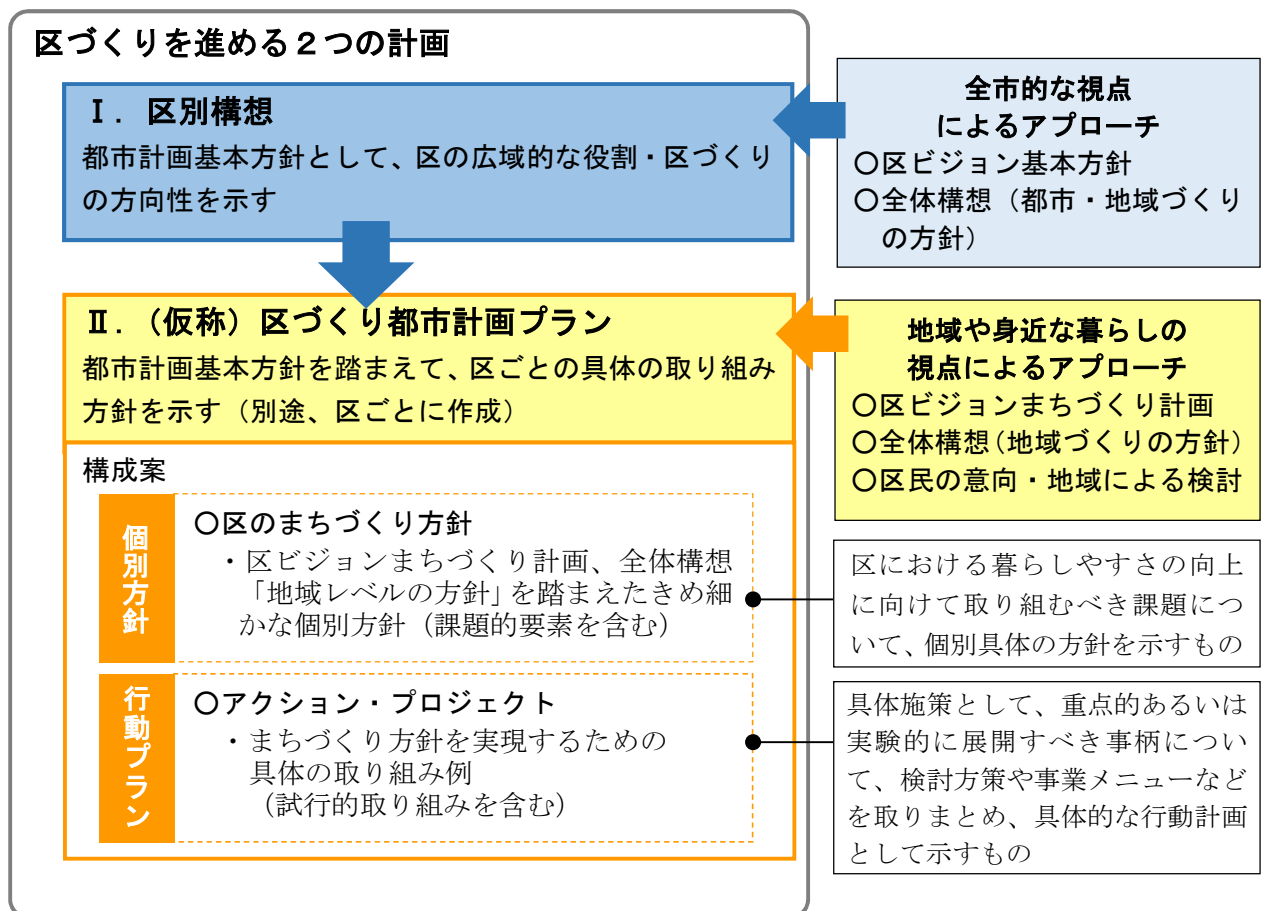
(3) 区別構想の運用

区別構想は、都市計画基本方針として、概ね20年後の将来を見据えつつ、区づくりの方向性を示すものですが、長期にわたり固定されるものではなく、大きな社会経済情勢の変化や取り組みの進捗状況などを踏まえ、必要に応じて見直し・改善を行います。

また、区別構想に基づき、区を舞台とした区民主体の区づくりを進めるためのより具体的の方針を示す「(仮称)区づくり都市計画プラン」の検討を進めます。策定にあたっては、「区ビジョン基本方針」に基づき具体的な取り組みを示す「区ビジョンまちづくり計画」及び本基本方針における「都市・地域づくりの方針」を踏まえるとともに、区民や地元関係者と協働し、区レベルや小・中学校区などの地域コミュニティレベルにおける特性や課題を共有しながら、身近な暮らしの視点に立ったきめ細かな方針づくりを進めます。

なお、「(仮称)区づくり都市計画プラン」については、より効果的に暮らしやすさの向上につなげるため、区の実情に応じて方針や施策の追加・修正ができるものとし、まちづくりを進める過程において、必要に応じて見直しや評価・点検を重ねながら柔軟な運用を図るとともに、その成果を区別構想の見直しに反映します。

図 区別構想の役割と区づくりの考え方



5-2 区別構想

北 区	豊かな自然の中で人やものが交流する、安らぎにあふれ、 住みたくなるまち	P104
東 区	豊かな産業とやすらぎの水辺が調和し、笑顔と元気があふれる、 空港と港があるまち	P108
中央区	歴史と文化の薫りただよう、うるおいと にぎわいのまち	P112
江南区	緑と調和した、賑わいと安らぎのあるまち	P116
秋葉区	花と緑に囲まれた、笑顔咲きそろろう、にぎわいのあるまち	P120
南 区	大地の恵みと伝統・文化にはぐくまれた郷土愛にあふれる、 いきいきと暮らせるまち	P124
西 区	都市と農村が融合する、 うるおいの住環境と優れた学術環境に育まれるまち	P128
西蒲区	豊かな自然、歴史と文化のかおりに満ちあふれ、 人と人があたたかくつながるまち	P132

■北区

(1) 区の概要

①地勢

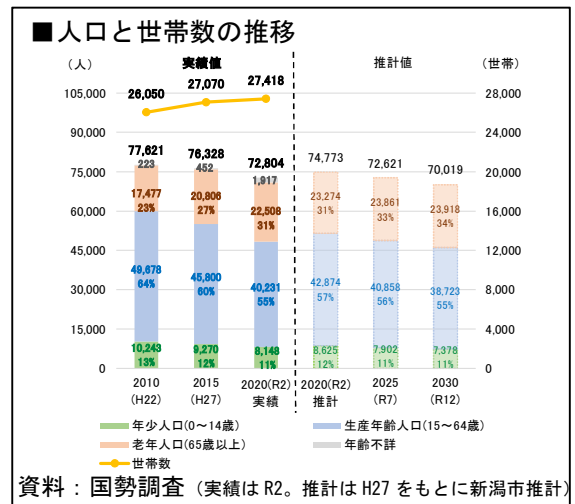
- ・北区は、本市北東部の阿賀野川以北に位置し、東は新発田市と聖籠町に、南は阿賀野市に隣接しています。
- ・地形は、中央部から北部の日本海まで海岸線と並行に形成された砂丘地帯が発達し、南部には標高0～2m未満の低地が広がっており、8区の中で2番目に広い面積(107.61km²)を有しています。



緑豊かな福島潟

②人口・世帯数

- ・2020年(令和2年)の人口は72,804人と減少しており、人口構成は少子高齢化が進行しています。また、世帯数は27,418世帯と増加傾向にあります。



③コミュニティ

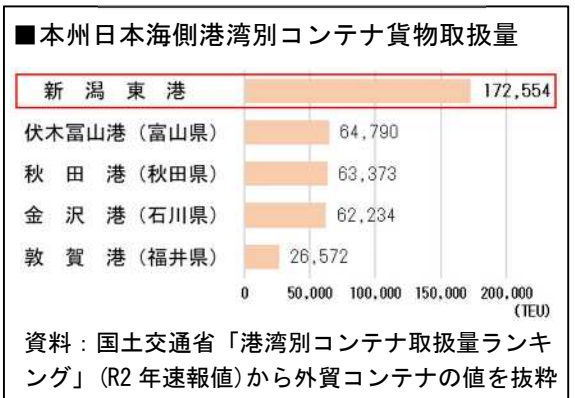
- ・コミュニティは、JR駅周辺に発達した市街地や既存の農村集落など、8つの地区(松浜・南浜・濁川・葛塚・木崎・岡方・長浦・早通)から構成されています。それぞれの地区は白新線や道路網によってネットワーク化されています。

④特色

- ・南部を中心に緑豊かな自然がひろがる中で、特に福島潟は、国の天然記念物オオヒシクイの日本一の越冬地として知られ、オニバスなどの希少植物の宝庫でもあります。
- ・区内には教育の機能を持つ新潟医療福祉大学や、産業と物流の機能を持つ新潟東港があり、特に新潟東港は、本州日本海側で最大のコンテナ貨物取扱量を誇る国際拠点港湾として発展し、その取扱量は近年順調に伸びてきました。2020年(令和2年)は新型コロナウイルス感染症の影響により全国的に減少した港湾が多いなか、減少幅は小規模でした。



新潟東港コンテナターミナル



(2) 現状と課題

①物流環境

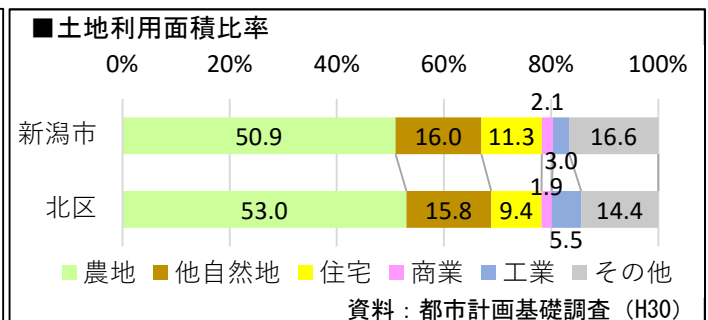
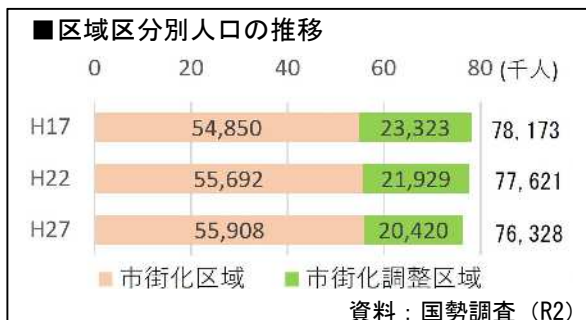
- ・新潟東港からのコンテナ貨物などは、主要幹線道路である国道7号や日本海東北自動車道を利用して市内外へ輸送されています。今後は、国際物流拠点として新潟東港の更なる活性化と物流業の発展に向けて、市内外への道路アクセスの向上が求められるため、新たな物流の軸となる新潟中央環状道路の整備が必要です。

②豊かな自然

- ・福島潟は、多様な生物生息環境を形成し、市内外の小中学生による環境教育や自然体験学習が積極的に行われています。今後は、広大な農地が生み出す美しい景観や機能を維持、保全するとともに、豊かな自然を観光資源として有効活用し、自然との更なる共生に努める必要があります。

③土地利用

- ・区内の総人口は減少していますが、市街化区域内の人口は増加しています。土地利用の現状は、市平均と比較すると、区内の約70%を占める農地や他自然地、工業用地の割合が高く、特に工業用地は新潟東港に近いなど立地環境が良く、8区の中で最も広い面積を有しています。人口減少や少子高齢化の状況下において、今後も社会経済活動を維持するため、雇用の場の提供や定住人口増に向けた土地利用を進めることが求められます。



④交通

- ・国道7号、日本海東北自動車道の主要幹線道路や白新線により、本市中心部や新発田市方面への東西の接続には高い利便性があります。また、南北への接続には区バスや住民バスなどが運行されています。日常の生活環境を維持するため、今後も生活道路を維持管理し、それぞれの拠点と農村集落の道路ネットワークを確保することが必要です。

⑤防災

- ・1966年(昭和41年)の下越水害や1967年(昭和42年)の羽越水害など、過去には福島潟周辺を中心とした水害による甚大な被害が発生しており、近年は、局所的な豪雨により市街地の冠水が多発しています。今後は、浸水対策として雨水対策施設の整備が必要です。また、地震対策として、橋梁や下水道施設など都市インフラ施設の耐震性とその機能を確保するための整備や、災害時における防災拠点への移動を確実にするための緊急輸送道路の整備が必要です。

(3) 区づくりの方向性

〈まちづくりの将来像〉

**豊かな自然の中で人やものが交流する、
安らぎにあふれ、住みたくなるまち**

①道路アクセスの強化

- ・国際物流拠点である新潟東港の更なる活性化と物流業の発展に向けて、工業用地を結ぶ物流幹線道路である新潟中央環状道路の整備を行い、国道7号、日本海東北自動車道との道路アクセスの強化を図ります。

②住みたくなるまちづくり

- ・教育の機能を持つ新潟医療福祉大学、産業と物流の機能を持つ新潟東港、日本有数の自然環境スポットである福島潟をはじめ、各地が持つそれぞれの特色を今後も活かすとともに、区内の交流を図り、誰もが住みたくなるまちづくりの実現に向けて北区の魅力を更に高めます。

③持続可能なまちづくり

- ・企業誘致などによる雇用の場の提供や、雇用拡大による定住人口増に向けて、既存市街地や地域拠点（葛塚）、生活拠点（松浜、新崎、早通）などの周辺部においては、地域の魅力や特色を活かしたまちづくりを進めます。

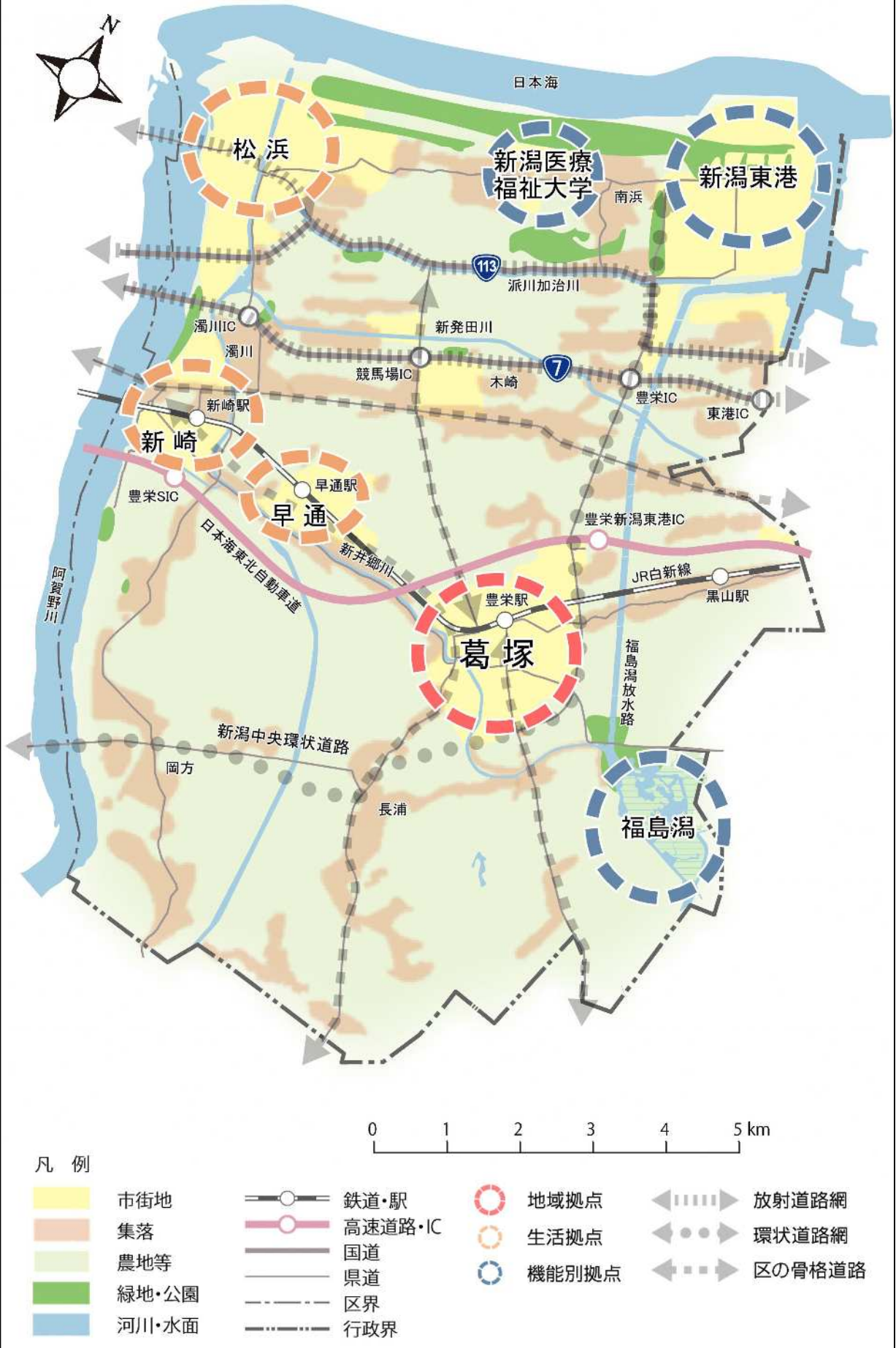
④道路ネットワークの確保

- ・日常の生活環境を維持するため、駅や幹線道路に接続する生活道路の日常的な点検整備による維持管理を継続的に行い、それぞれの拠点と農村集落の道路ネットワークを確保します。

⑤自然災害に強いまちづくり

- ・水害や地震などの自然災害への対策として、雨水対策施設の整備や、橋梁、下水道施設など社会インフラ施設の整備を行います。
- ・新潟市地域防災計画に指定されている新潟中央環状道路などの緊急輸送道路の整備を行い、災害に強いまちづくりを進めます。

<区づくりの構想図>



■東区

(1) 区の概要

①地勢

- ・東区は、信濃川河口部の東に位置し、日本海に面しています。西に信濃川と栗ノ木川、東に阿賀野川が流れ、中央には区の東西を横断する形で信濃川と阿賀野川を結ぶ通船川が流れています。また、新潟西港と新潟空港があり、海と空の玄関口という側面も持ち合わせています。
- ・地形は、海岸から内陸へ海岸線と並行して砂丘列が連なり、内陸部は平坦です。
- ・区の面積は 38.62 km² で、8 区の中で中央区に次いで 2 番目に小さく、市全体の約 5 % となっています。



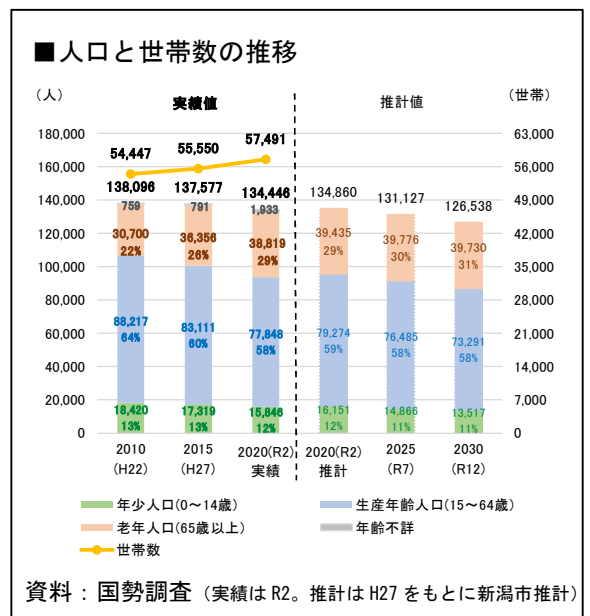
新潟空港

②人口・世帯数

- ・東区の人口は 2020 年（令和 2 年）時点で 134,446 人、世帯数は 57,491 世帯で、人口は減少傾向ですが、世帯数は増加傾向にあります。
- ・将来推計では、人口の減少傾向が続くことが見込まれており、特に年少人口と生産年齢人口の減少幅が大きくなると推計されています。

③特色

- ・東区は日本海をはじめ、阿賀野川や通船川などの豊かな水辺空間に恵まれています。その中でもじゅんさい池は、全国的にも珍しい砂丘湖であり、市街地内の水辺空間として親しまれています。
- ・多くの工場が立ち並ぶ産業集積エリアは、工場ならではの景色が魅力の一つとなっており、工場見学や夜景を楽しむバスツアーが開催されています。



じゅんさい池

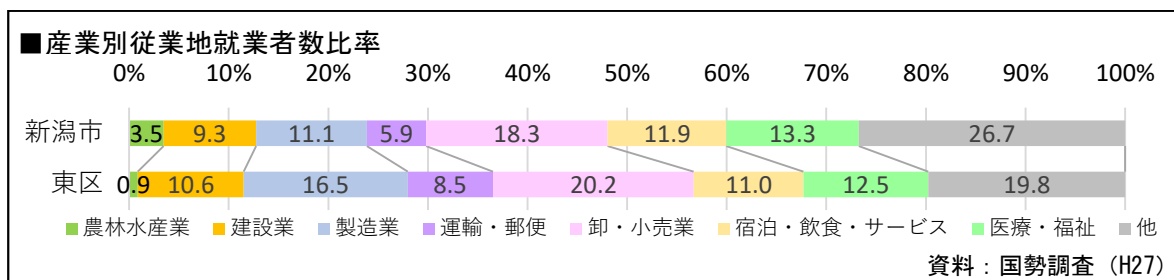
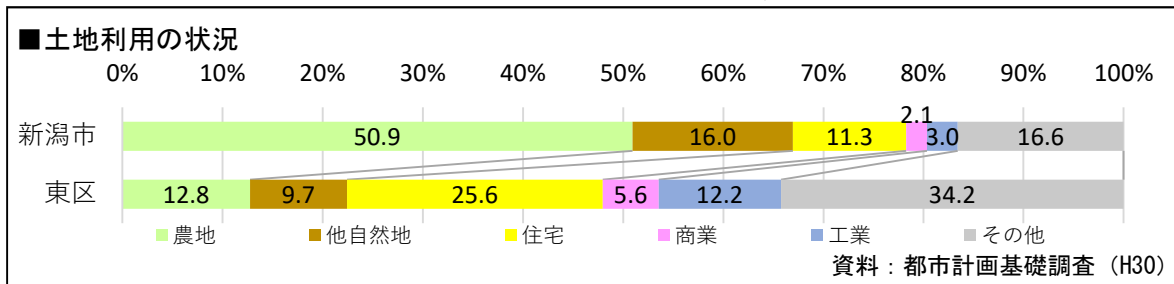


工場夜景

(2) 現状と課題

①土地利用

- ・東区は古くから製造業、卸売業、流通業の事業所が多く立地し、産業のまちとして発展してきました。工業系の土地利用割合が市全体に比べて高く、製造業の就業者数は8区内で最も多くなっています。また、産業集積エリアと住宅エリアが幹線道路に沿って交互に市街地を形成する特徴的な土地利用となっています。
- ・近年では、事業所などの移転や廃業により、産業集積エリア内での宅地開発などが進み、工場や事業所と居住が近接することで、操業環境への影響が懸念されます。



②拠点

- ・年間約 100 万人の利用がある新潟空港と、国内の定期航路を有しクルーズ船も入港する新潟西港は、広域交流拠点としての機能を有しています。
- ・区役所庁舎は福祉や文化機能を複合した施設として整備され、行政機能だけでなく区民の多様な活動の場として「まんなかづくり」が進められています。
- ・活力と魅力あふれるまちの実現に向けて、新潟空港と新潟西港を有する利点を活用するとともに、多くの人が集まり活動する区役所を核とした賑わいの拠点づくりを進める必要があります。

③交通

- ・区の東西方向は国道7号（新潟バイパス・新新バイパス）、国道113号、県道新潟新発田村上線（旧7号）、南北方向は県道新潟港横越線（通称：赤道）、一級市道太平大淵線などが整備され、優れた主要幹線道路網が形成されています。
- ・鉄道は、信越本線と白新線が通っており、越後石山駅、東新潟駅、大形駅の3駅が配置されています。
- ・バス交通は、市の中心部と結ばれた路線が、主に東西方向で運行されており、区役所など主要施設への移動手段として区バスが運行されています。
- ・主要幹線道路の整備により良好な交通ネットワークが形成され、自動車利用の利便性が向上する一方で、高齢化の進展を見据えた持続可能な公共交通が求められています。

(3) 区づくりの方向性

＜まちづくりの将来像＞

**豊かな産業とやすらぎの水辺が調和し、
笑顔と元気があふれる、空港と港があるまち**

①多様な世代が住みやすいまちづくり

- ・生活拠点では、子育て環境の充実や安心安全の向上など、地域のニーズに合わせたまちづくりを進め、多様な世代が住みやすいまちを目指します。
- ・生活拠点内に残された市街化調整区域や大規模遊休地は、周辺の市街地と連携し暮らしやすく、安心で安全なまちにつながる活用を進めます。

②地域産業が発展するまちづくり

- ・山木戸榎地区、卸団地地区、木工団地地区などの産業集積エリアでは、産業の場としての特性を強化することにより、産業やものづくりを発信する場、雇用の場として守り、まちの持続的な発展につなげます。

③拠点を活かした賑わいのまちづくり

- ・広域交流拠点である新潟西港及び新潟空港の周辺では、それぞれの拠点性を活かして地域と連携することにより、地域産業の発展と賑わいの創出を目指します。
- ・交通環境が充実し、福祉と文化施設が複合する区役所及びその周辺では、多くの人が集まる賑わいと交流の場として活用を図り、区のまんなか拠点（地域拠点）として、活力あふれる土地利用を図っていきます。

④貴重な水辺空間を活用したまちづくり

- ・阿賀野川や通船川などの水辺空間は、市民が集い、憩う、賑わいの場としての活用を図ります。また、市街地に残る貴重な砂丘湖のじゅんさい池は、地域の宝として利活用していきます。

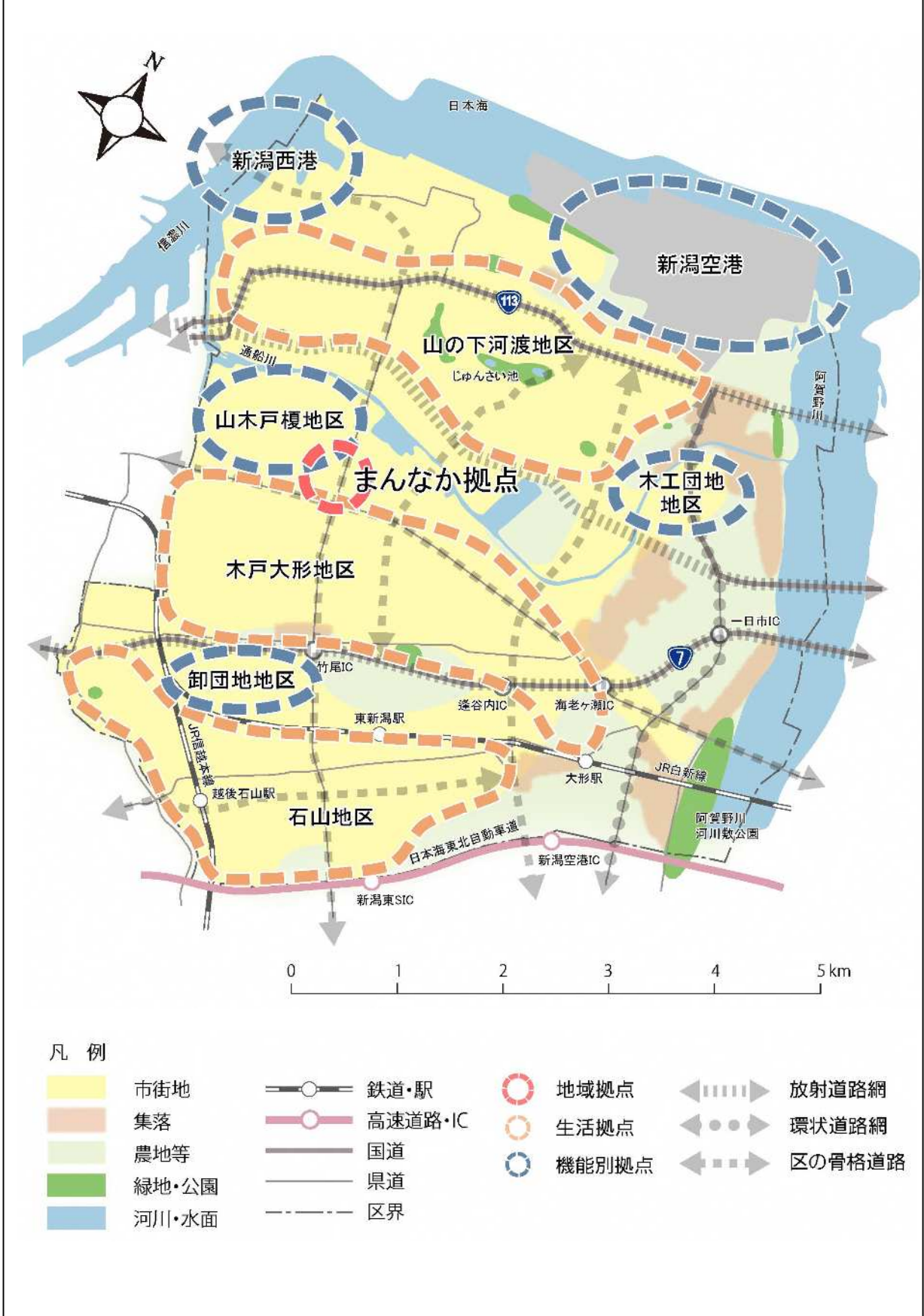
⑤農地と集落を守り育てるまちづくり

- ・区の東南部に広がる農地は、営農環境を保全し、集落エリアでは、担い手の育成や確保のための生活環境づくりを進めます。

⑥快適に移動しやすいまちづくり

- ・幹線道路をはじめとした道路は、交通の円滑化を図るとともに、生活道路を含めた安全対策を推進し、交通環境の向上を図ります。また、JR駅などの交通結節点においては、機能強化を進めるとともに、身近で多様な移動手段の充実を図ります。

<区づくりの構想図>



■中央区

(1) 区の概要

①地勢

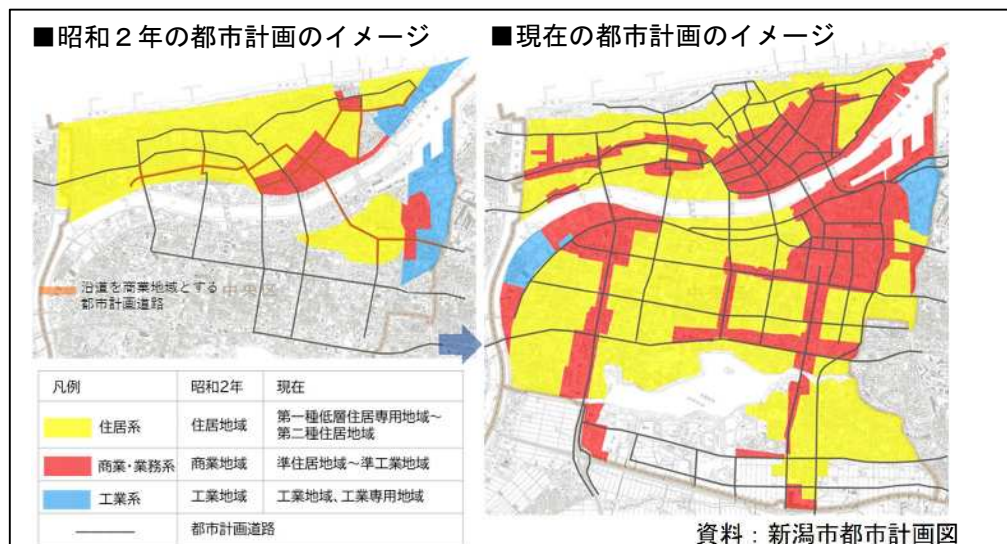
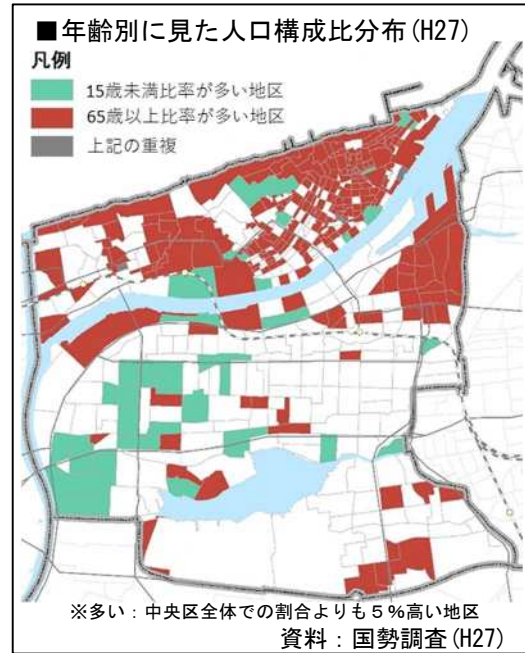
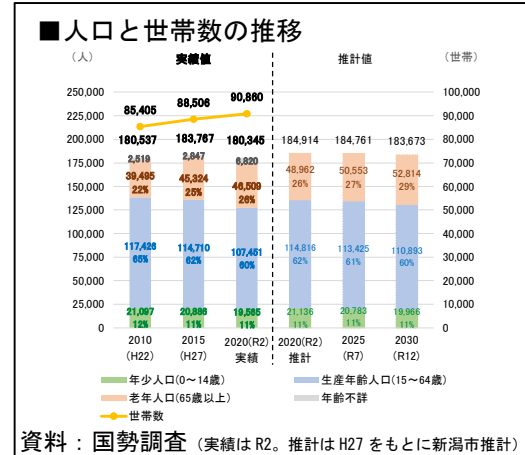
- ・中央区は、日本海、信濃川、鳥屋野潟と豊かな水辺に恵まれています。また、西海岸公園、白山公園、やすらぎ堤緑地、鳥屋野潟公園など憩いの場としての緑が多く存在します。
- ・面積は37.75 km²で、8区の中で最も小さいです。

②人口・世帯数

- ・中央区の人口は、開発が進展することにより2015年(平成27年)までは増加してきましたが、2020年(令和2年)には減少に転じ、将来推計人口では、今後緩やかに減少していくと見込まれています。
- ・緩やかな少子化と、急速な高齢化が進む一方、世帯数の増加による単身化・小世帯化が進んでいます。その結果、昔からの市街地では高齢化が進み、他方では若年層の多い地域が生まれるなど、各市街地の特色が生じています。

③特色

- ・1927年(昭和2年)の都市計画が決定された時点では、主な市街地は新潟島と沼垂地区の周辺のみでしたが、昭和時代に都市計画道路の整備が進み、また、南地区においては、耕地整理された農地を徐々に埋めていく形で宅地化が進行しました。その結果、昔ながらの都市構造を残す地区や、主要幹線沿いに商業・業務系の用途が配置される沿道利用型の都市構造など、多様な市街地が形成されました。



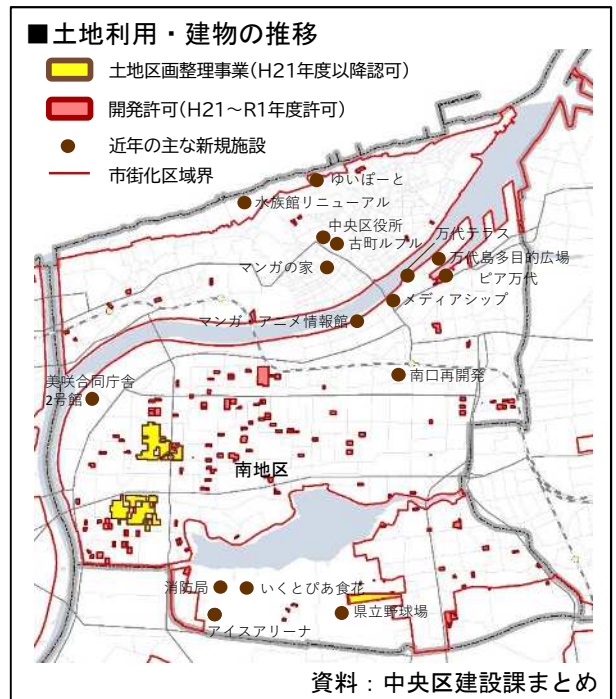
(2) 現状と課題

①土地利用

- ・2009年度（平成21年度）以降、区画整理が3か所で行われ、多くの住宅や商業施設が供給されました。
- ・市街化区域内に残る農地などで、主に住宅供給を目的とした開発が多く行われ、特に南地区において顕著となりました。
- ・鳥屋野潟南部地区や万代島地区などにおいていくとびあ食花、万代島多目的広場などの施設整備が進み、新たな人の流れが生まれました。古町地区では、商業施設跡地の再開発が行われ行政機能が移転しました。
- ・住宅供給が行われ続ける一方で、空き家数は増加傾向にあります。
- ・市街地拡大が概ね完了したことから、多様な特色を持つ既成市街地を、それぞれの地区がそれぞれの魅力をもつ住みよいまちとしていく必要があります。

②交通、拠点

- ・新潟西港は、佐渡や北海道へのカーフェリーや国内外の旅客船が発着しており、新潟の海の玄関口として機能しています。
- ・新幹線駅で陸の玄関口である新潟駅があり、そこから複数の方向へ在来線がつながっています。また、高速道路網が整備され、高速バスネットワークが各地へ広がっており、広域的な交通機能を有しています。
- ・業務・商業・居住などが集積し高度利用がされたまちなみと、国指定重要文化財である萬代橋や、開港150年を迎えたみなとまちの歴史的建造物など、伝統や文化を感じられるまちなみが併存します。
- ・県立鳥屋野潟公園新潟スタジアム・県立野球場やコンベンション施設といった広域交流機能を有し、美術館、文化会館、水族館などの文化的な集客施設が多くあります。また、県庁舎、国の機関などの広域行政施設も配置されています。
- ・みなとまちの歴史・文化や、県都としての広域交流型の都市機能、貴重な自然の資源を活かして、魅力にあふれ、交流が生まれる拠点のみなとまちを目指していく必要があります。



■中央区の空き家数・空き家率の推移

	2008 (H22)	2013 (H25)	2018 (H30)
空き家数(その他住宅)	3,950	5,700	6,060
住宅総数に占める空き家率	4.1%	5.5%	5.6%

資料：住宅・土地統計調査 (H30)



旧齋藤家別邸



古町ルフル



萬代橋・やすらぎ堤緑地



朱鷺メッセとみなとぴあ

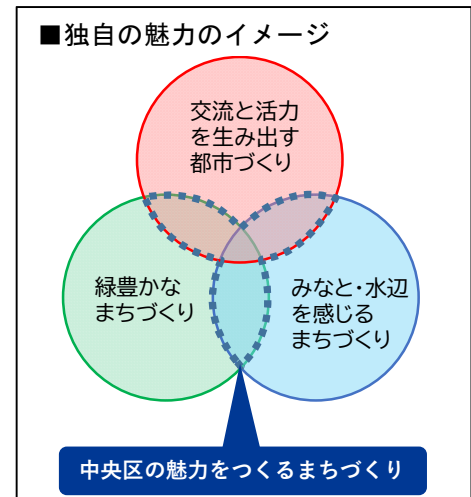
(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

歴史と文化の薫りただよう、うるおいと にぎわいのまち

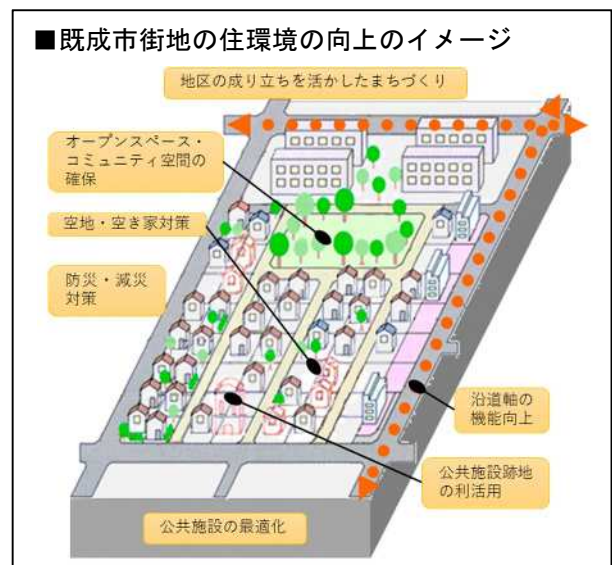
①魅力にあふれ、交流が生まれる拠点のみなとまち

- ・都心部のまちづくりと連動して、区全体で交流と活力を生み出す都市づくりに取り組みます。鳥屋野潟南部地区における新たな拠点づくりを推進するとともに、市役所周辺では、都心近接型の立地を活かし、医療、交流機能などの集積を目指します。また、新光町・美咲町地区では広域行政機能の集積を目指します。
- ・やすらぎ堤、鳥屋野潟公園などの資源を活用した、緑豊かなまちづくり、みなとまちの歴史や文化を感じられ、水辺で賑わい憩えるまちづくりに取り組みます。
- ・公共空間の様々な利活用を通じて、都市・水辺・緑が一体となって混ざり合う、中央区にしかない独自の魅力を形成していきます。



②それぞれの地区がそれぞれの魅力をもつ住みよいみなとまち

- ・都心部以外でも、しもまちや沼垂など昔ながらのみなとまちの形を残す地区や、関屋・学校町・西大畑地区などの特色ある地区があり、また南地区においては、格子状に区切られ主要幹線沿いに施設が配置される田園開発型のまちが広がっています。それぞれの独自の魅力を再認識しながら、地域コミュニティと連携し、その地区にしかない魅力を引き出していきます。
- ・基幹公共交通軸、沿道軸[※]を中心とした、歩きやすく自転車や公共交通で移動しやすい環境を目指します。また、快適なオープンスペースやコミュニティ空間の確保、空地・空き家対策などに取り組むことにより、多様な人が快適に暮らせる環境を目指します。
- ・地区の実情に合わせた防災・減災に取り組み、災害に強く安心して暮らせる環境を目指します。
- ・公共施設の最適な再配置や維持保全に取り組みます。公共施設の集約などにより生じた跡地については、多様な主体と連携しながら地区の魅力を高める利活用を目指します。



※沿道軸：幹線道路の沿道に商業・業務・サービスや中高層住宅などが連続し、地域の移動や活動などの軸となるもの

<区づくりの構想図>

■ 都市・水辺・緑を一体に感じる取り組みのイメージ



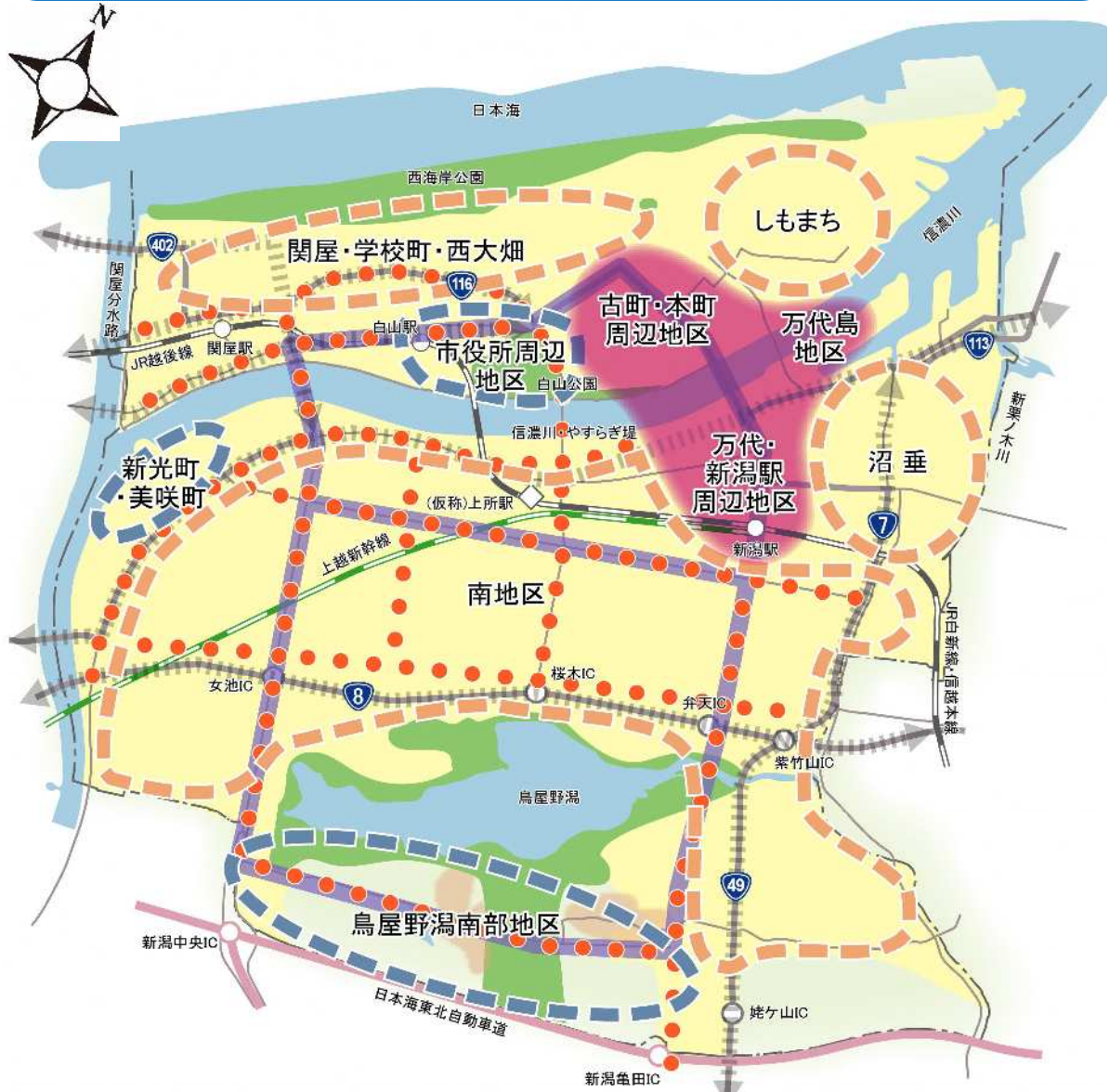
早川堀通り



ミズべりリング信濃川
やすらぎ堤



りゅーとぴあ



凡例

- | | | | |
|-------|---------|-------|---------|
| 市街地 | 新幹線 | 都心 | 基幹公共交通軸 |
| 集落 | 鉄道・駅 | 生活拠点 | 放射道路網 |
| 農地等 | 新駅構想 | 機能別拠点 | 沿道軸 |
| 緑地・公園 | 高速道路・IC | 国道 | |
| 河川・水面 | 県道 | 区界 | |

■ 江南区

(1) 区の概要

①地勢

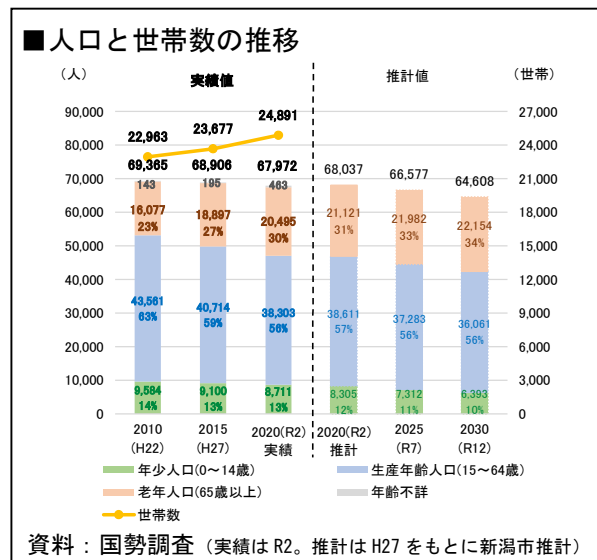
- ・江南区は、東を阿賀野川、西を信濃川、南を小阿賀野川、北を日本海東北自動車道と接しており、面積は75.42㎢で市のほぼ中心に位置しています。
- ・土地は平坦で海拔0メートル地帯が多く、かつては「地図にない湖」と呼ばれ、また河川の氾濫などで幾多の浸水被害がありました。河川改修や土地改良事業により、広大な優良農地へと生まれ変わり、稲作を基幹とした多様な農産物を供給する都市近郊型農業が営まれています。
- ・区内の道路ネットワークは、北陸・日本海東北・磐越自動車道の高速道路をはじめ、国道49号・国道403号及び主要地方道など広域幹線道路で構成され、現在は新潟中央環状道路の建設も進められています。



新潟亀田 I C 付近より亀田駅方向を望む

②人口・世帯数

- ・江南区の人口・世帯数は2020年（令和2年）時点では67,972人・24,891世帯でしたが、単身世帯の増加や核家族化の進行により、世帯数は増加傾向にある一方、人口は減少すると推計されています。



③自然・歴史

- ・江南区は信濃川、阿賀野川、小阿賀野川の三つの河川に囲まれた自然の魅力にあふれ、川の豊かな自然環境から様々な植物や鳥などが生息しています。また秋から冬の風物詩として、たくさんの白鳥が飛来し、伝統的なサケ漁も行われています。
- ・広大な田園は生産基盤であるとともに優れた自然空間を形成し、人々に安らぎを与えています。
- ・豪農「伊藤家」の旧邸宅である北方文化博物館には、100畳敷の大広間から眺める回遊式庭園などの見どころがあります。



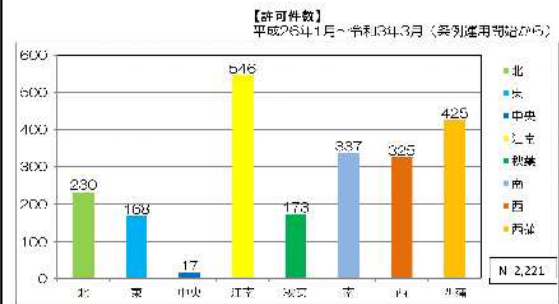
北方文化博物館（大広間）

(2) 現状と課題

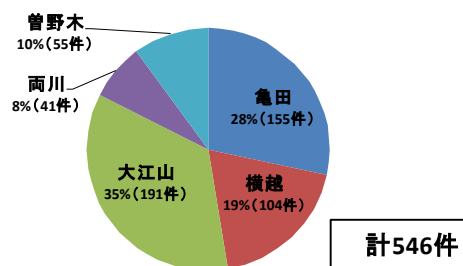
①土地利用

- ・江南区を構成する亀田、横越、曾野木、両川、大江山の5地区の日常生活圏は、恵まれた自然環境を保全・活用しながら、区全体でコンパクト・プラス・ネットワークを考慮した適切な立地誘導を進めています。
- ・農村集落(既存集落区域)の維持・活性化を図るため、「新潟市開発行為等の許可の基準に関する条例」により緩和された建築要件を活用し、開発許可件数が8区中1位となっています。引き続き定住人口を確保することで、集落の維持活性化が必要です。
- ・空き家などの課題を踏まえた既成市街地の都市機能及び江南区の地域特性(三方が河川に囲まれている、海拔0メートル地帯など)を踏まえた防災機能の維持・充実が必要です。

■新潟市開発行為等の許可の基準に関する条例による開発許可件数



地区別の許可実績(件数)



資料：新潟市都市計画課・江南区建設課まとめ

②交通

- ・亀田地区を「地域拠点」、横越・曾野木・両川・大江山地区を「生活拠点」と位置付け、日本海東北自動車道や磐越自動車道をはじめ、国道49号、国道403号の広域幹線道路網とリンクした、各拠点を結ぶ道路ネットワークを構築するため、引き続き、新潟中央環状道路などの幹線道路の整備を進めています。
- ・亀田駅を結節点に路線バス、区バス、住民バスが各方面に運行しています。
- ・信越本線と新潟中央環状道路との交点に、新たに(仮称)江南駅を設置する計画が周辺のまちづくりの検討と合わせて進められており、交通結節点としての整備及び周辺開発による地域活性化が期待されます。
- ・移動しやすい環境整備に向け、既存の路線バス及び区バス、住民バスの充実が必要です。



新潟中央環状道路 横越バイパス

③産業

- ・高速道路のIC周辺や主要幹線道路沿線に大型商業施設や工業団地が立地し、また、新たな雇用の確保に向け4つの工業団地の整備を進めています。
- ・新潟市中央卸売市場やその関連施設が、市内をはじめ県内へ鮮魚、野菜、果樹、花きなどの生産と消費を結ぶ流通拠点として重要な役割を担っています。今後は市内唯一の中央卸売市場として都市と農村の新たな交流の機能も期待されます。

(3) 区づくりの方向性

〈まちづくりの将来像〉

緑と調和した、賑わいと安らぎのあるまち

①都市機能・防災機能の維持・充実

- ・ 亀田地区を地域拠点、横越・曾野木・両川・大江山地区を生活拠点として活性化を図るとともに、各地区において既成市街地の都市機能及び江南区の地域特性を踏まえた防災機能についても維持・充実を図ります。

②重要な社会資本を有効活用したまちづくり

- ・ (仮称) 江南駅の設置とともに、それらの交通結節点や中央卸売市場・工業団地といった各種拠点施設などの重要な社会資本を有効活用し、市全体や区の持続的な発展に寄与するまちづくりに取り組みます。

③道路ネットワークの構築

- ・ 日本海東北自動車道や磐越自動車道をはじめ、国道 49 号、国道 403 号の広域幹線道路網とリンクした地域間交流や区内交通に資する道路ネットワーク構築のため、引き続き新潟中央環状道路などの主要幹線道路の整備を進めます。

④公共交通ネットワークの確保

- ・ 公共交通ネットワークを維持・確保するため、既存の路線バス及び区バス、住民バスの充実に努めるとともに、さらなる移動しやすい環境整備などを図ります。

⑤農村集落の活性化

- ・ 農村集落では、既存集落区域内の住宅建築の促進など、田園集落づくり制度の活用により、定住人口の確保や活性化を進めます。

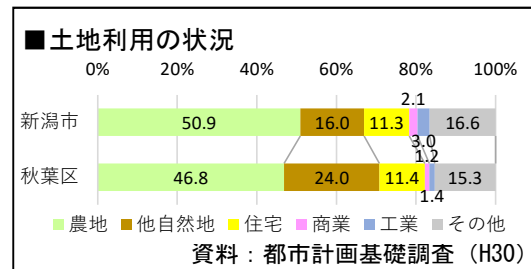
⑥自然環境の保全・活用

- ・ 河川及び田園などを江南区の貴重な財産として捉え、その恵まれた自然環境の保全に努めるとともに、その活用を図ることで、豊かな自然と都市機能の利便性を兼ね備えたまちづくりを進めます。

(2) 現状と課題

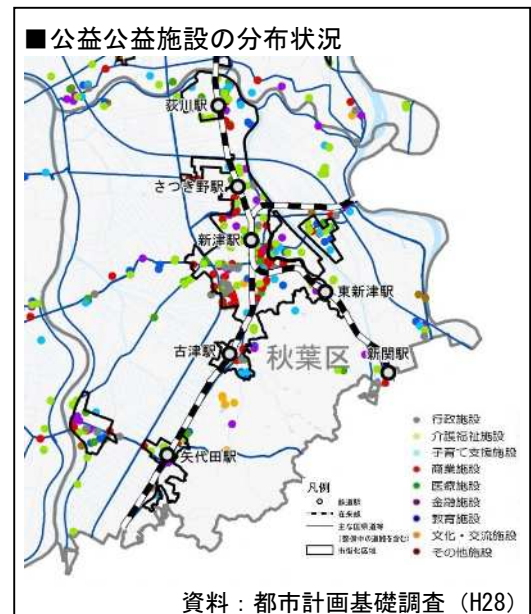
①土地利用

- ・田園風景を作る農地と、緑豊かな新津丘陵や河川などの自然地在が約7割の土地利用を占めており、区の特徴である里山や水辺を最大限に活かして、移住・定住してもらえよう自然と調和した暮らしを推進する必要があります。
- ・暮らしやすいまちづくりには、地域の活性化が不可欠であり、地域住民との協働による活動や、人材の育成が重要となります。



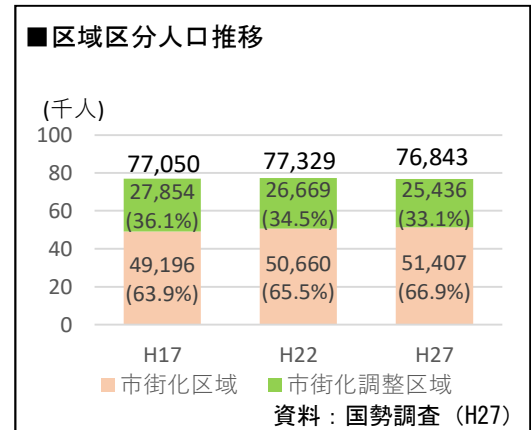
②人口の変動と生活

- ・新津駅周辺や小須戸地区の市街地及び、荻川駅周辺で人口が多く、行政施設や医療施設・介護福祉施設などの公益施設が集積しています。
- ・区の人口は減少傾向ですが、人口動態については本市中心部へ通勤する世代が多く、社会動態の転入が転出を上回っている状況であることから、今後も住宅地需要が見込まれます。
- ・市街化区域には人口の約67%が住んでおり、良好な市街地整備や生活圏の利便性向上など、暮らしやすい地域づくりが求められます。
- ・一方、古くからの中心市街地は高齢化や空洞化が進んできていることから、民間事業者などと連携して生活の利便性の高いまちづくりを進める必要があります。



③交通

- ・道路網は南北を通る国道403号と、東西を通る国道460号が骨格となるほか、磐越自動車道の新津IC、新津西スマートICがあります。
- ・鉄道は信越本線など3つの路線と新津駅など7つの駅が設置されています。
- ・国道では朝晩渋滞が発生していることから、渋滞を解消する取り組みが必要です。また、既存の鉄道インフラを活かしたまちづくりの取り組みとして、駅からバスなどの二次交通の充実を図る必要があります。



④防災・環境

- ・2011年(平成23年)の新潟福島豪雨では、信濃川の増水により小須戸橋が通行止めとなり、堤防高が不足する箇所において水防活動が行われました。このため、堤防の高さが不足している箇所を整備し治水安全度の向上を図るとともに、災害時の円滑な交通を確保することが求められています。
- ・また、近年多発する地震への対策として、区の特徴である自然を活かした資源の活用や、環境負荷の少ないエネルギーを取り入れた、災害に強い拠点づくりを進める必要があります。

(3) 区づくりの方向性

〈まちづくりの将来像〉

花と緑に囲まれた、笑顔咲きそろう、にぎわいのあるまち

①自然の保全と活用

- ・緑豊かな新津丘陵と、信濃川や阿賀野川など自然豊かな環境を貴重な財産ととらえ、市民協働の活動による里山や水辺の保全に努めるとともに、新津丘陵を文化、学術、観光の拠点に位置づけ、遺跡や石油、文化遺産、植物園などの教養施設や遊歩道を活用し、里山としての拠点性を高め、自然を楽しめる暮らしができるまちづくりを目指します。

②地域の活性化

- ・市街地の活性化を図るため、新津駅周辺では産官学や地域と連携し、地域の拠点性を高め、個性あるまちづくりを進めます。また、小須戸地区・荻川駅周辺の地域を生活拠点として位置づけ、身近な生活の利便性を高めます。
- ・市街地周辺では、世帯増加や多様な暮らし方に対応するため、地域の魅力や特色を活かしたまちづくりを進めます。
- ・郊外の集落では、田園集落づくり制度の活用とともに、多様な暮らし方の情報発信を通じて移住・定住を促進し、田園風景と調和した景観や集落のコミュニティ維持・活性化を図ります。

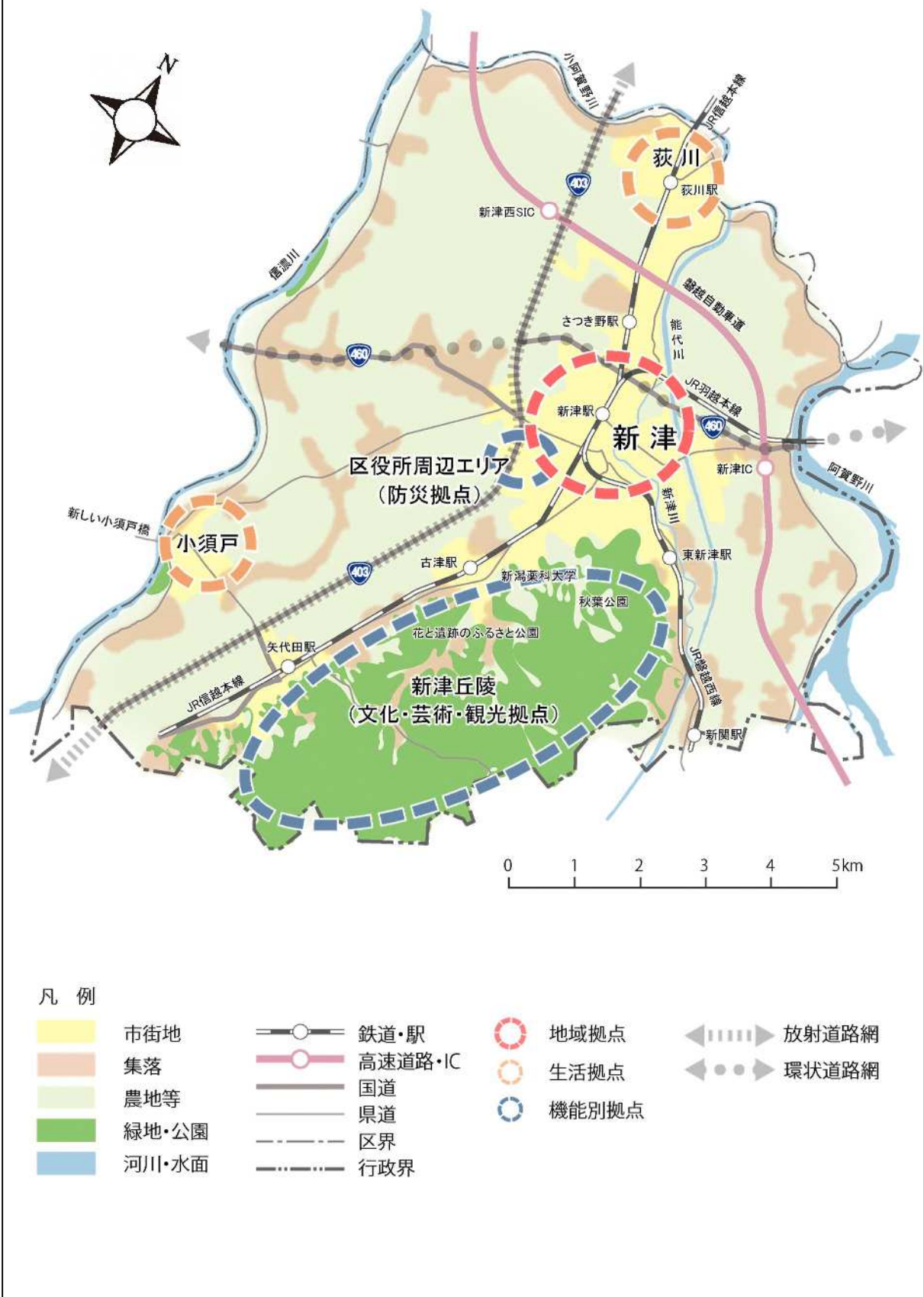
③交通

- ・磐越自動車道、国道403号及び国道460号を区域の骨格道路とするため、4車線化やバイパスの整備促進に取り組み、これらを軸に主要な県道・市道を活かした区域内の道路ネットワークの強化を図ります。
- ・鉄道駅を中心に、利用しやすい公共交通体系を構築し、便利で快適なまちを目指します。

④防災とエネルギー

- ・信濃川の治水の安全性を高めるとともに、緊急輸送道路の確保を図るため、新しい小須戸橋の整備と堤防の高さが不足している箇所への整備を進めます。
- ・秋葉区役所周辺エリアを防災の拠点に位置づけ、公民連携により環境に優しいまちづくりを目指すとともに、新たなエネルギーシステムの構築による地域の発展と防災機能強化に取り組みます。

<区づくりの構想図>

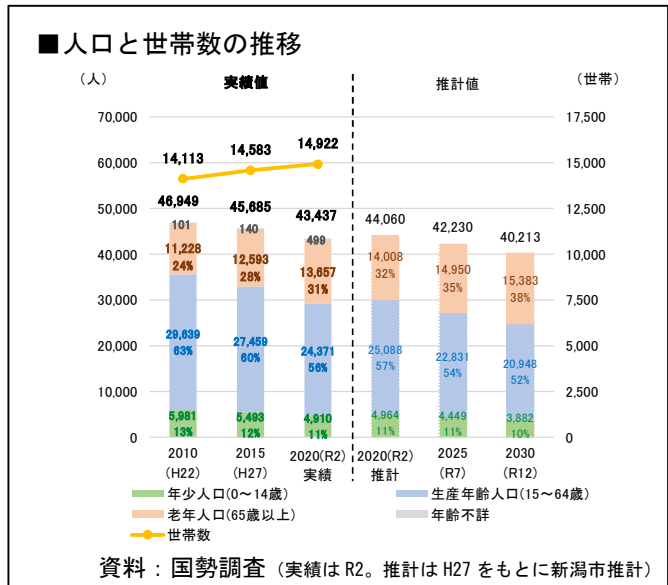


■南区

(1) 区の概要

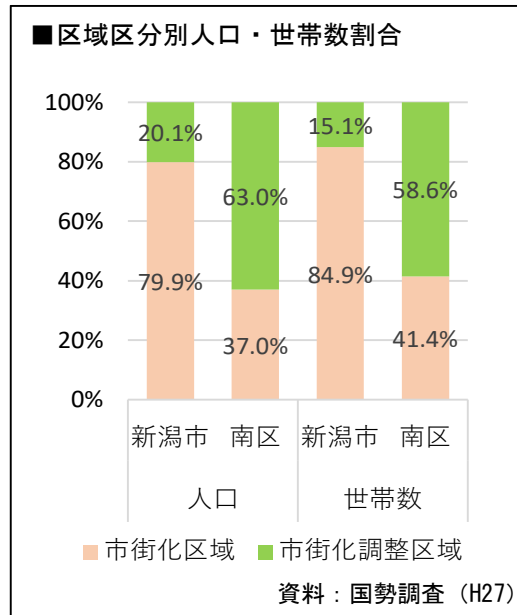
①地勢

- ・南区は本市の南部に位置し、東側を信濃川、中央を中ノ口川が流れ、両河川によって育まれた肥沃な農地が広がっています。
- ・地形は南北に長く、地盤高は南部地域で5.8m（新飯田小学校）、北部地域で1.2m（大通小学校）と緩やかな高低差になっています。面積は、100.91 km²で、8区の中で、西蒲区、北区に次ぐ広大な面積を有しています。



②人口・世帯数

- ・2020年（令和2年）時点の人口は43,437人、また、世帯数は増加傾向にあるものの14,922世帯で8区の中で最も少ない人口と世帯数となっています。2015年（平成27年）の国勢調査結果に基づく将来推計人口では、2030年（令和12年）に総人口は40,213人まで減少し、老年人口の割合が約4割まで増えると予測されています。また、人口の約6割が市街化調整区域に住んでいるという特徴があります。



しろね大風と歴史の館



県内屈指のフルーツの名産地

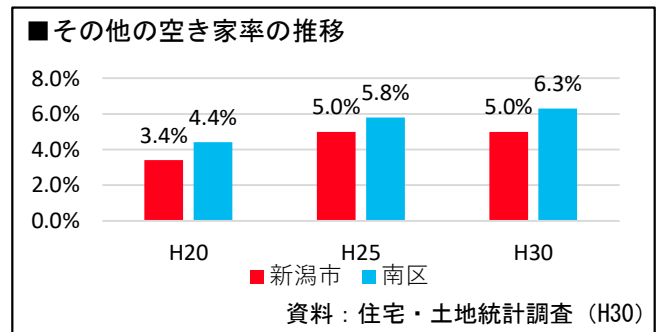
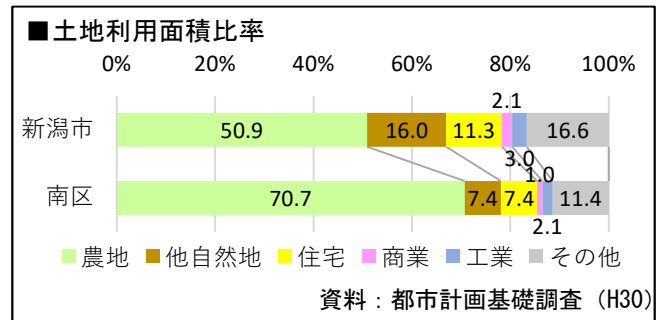
(2) 現状と課題

①拠点

- ・公共公益施設が集積する白根中心部を地域拠点、味方・月潟の中心部をそれぞれの生活拠点と位置付けています。また、それぞれの地域には、魅力的な伝統・文化など多くの観光資源があり、これらの活用により交流人口の拡大につなげることが重要となります。

②土地利用

- ・南区は、白根地区、味方地区、月潟地区によって構成されています。
- ・信濃川、中ノ口川の両河川により育まれた肥沃な農地は、区域の約7割を占めており、集落は河川に沿って形成されています。そのため、常に水害時の安全を確保する必要があり、河川管理の一元化を含めた防災・減災対策が重要となります。
- ・人口減少や空き家が増加していることから、生涯にわたり住み続けられる生活環境の確保も必要です。

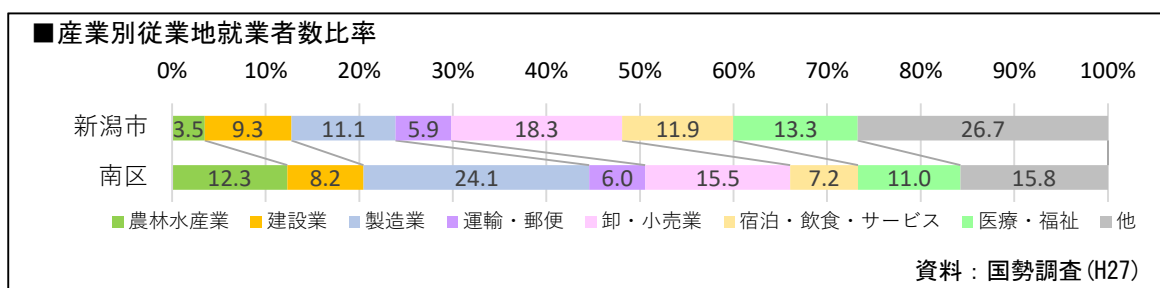


③交通

- ・軌道系の公共交通がない唯一の区であり、バス交通は重要な公共交通機関となり、利便性を高める必要があります。
- ・区の骨格をなす国道8号、国道460号、新潟中央環状道路は、地域間の交流・連携や物流の軸となり、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たすことから、常に円滑な交通の確保に努める必要があります。

④産業

- ・区域の農地の割合や農業に従事する割合が市内で最も高く、農業は南区の重要な基幹産業となっています。荒廃農地の拡大や後継者・担い手不足による農業の衰退を防ぐため、農村集落の維持・活性化を図る必要があります。
- ・製造業に携わる割合が市内で最も高くなっています。雇用の場を維持・確保するため、既存事業所の維持・拡大に努めるとともに、新たな雇用の場を確保し、更なる企業誘致を図る必要があります。また、若者の流出を防ぐため、魅力的な雇用の場の創出が必要です。



(3) 区づくりの方向性

〈まちづくりの将来像〉

大地の恵みと伝統・文化にはぐくまれた郷土愛にあふれる、

いきいきと暮らせるまち

①にぎわいと多彩な交流のまちづくり

- ・公共公益施設が集積する白根中心部を地域拠点、味方・月潟の中心部を生活拠点、アグリパークなどを交流拠点の中心とします。
- ・交流人口の拡大を図るため、各地域の持つ伝統・文化の継承や活用を推進し、にぎわいのあるまちづくりを進めます。

②安心していつまでも暮らせるまちづくり

- ・信濃川・中ノ口川を中心とした河川などの治水対策を促進するとともに、農地の持つ多面的機能を活用し、安心・安全で、自然の潤いを感じられる住みよいまちづくりに取り組みます。
- ・地域で安心して暮らせるように、健康でいきいきと生涯にわたり住み続けられる質の高い生活環境の確保に努めます。

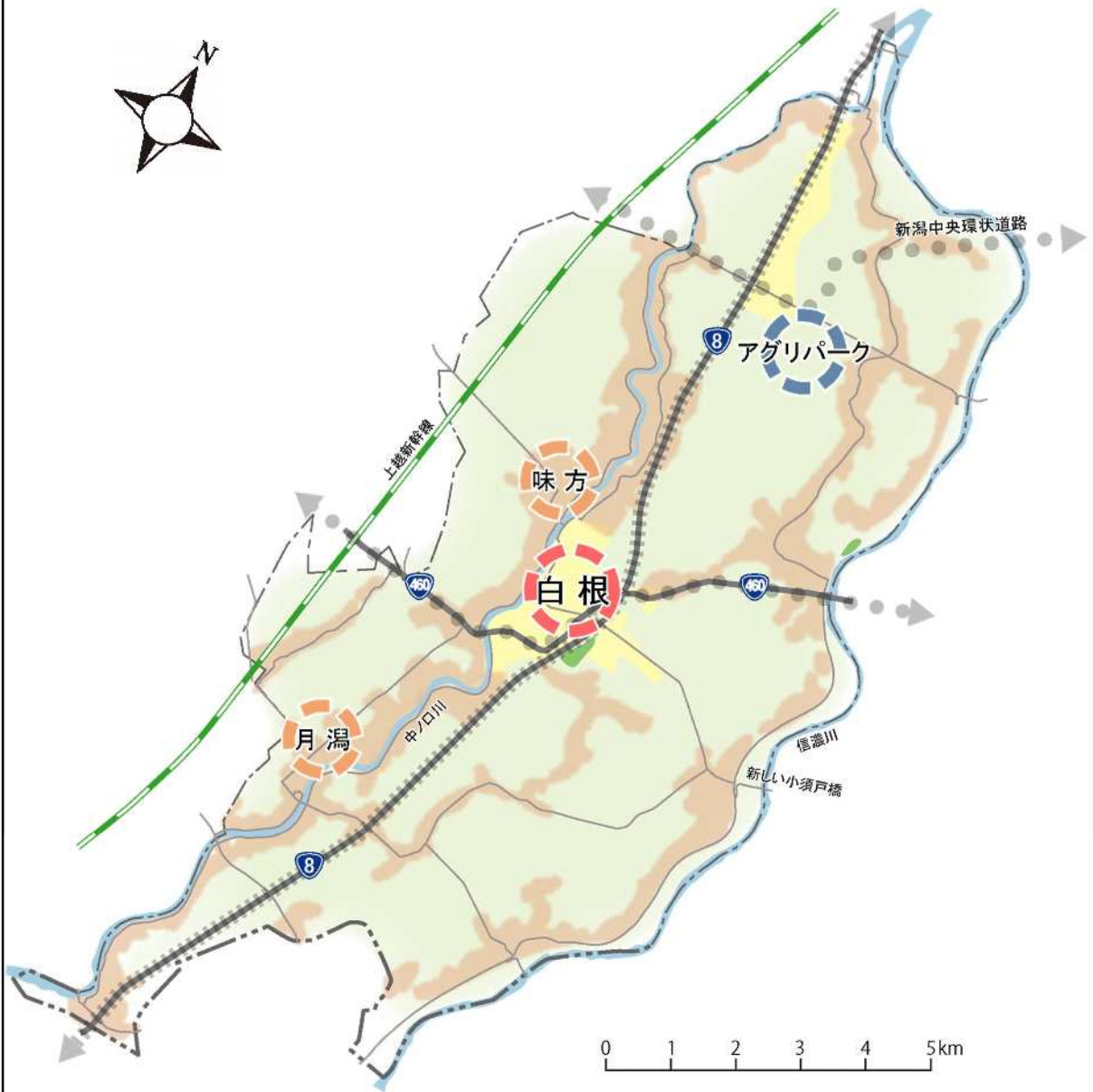
③交通の利便性の高いまちづくり

- ・南区から新潟中心部や駅などの交通結節点へのアクセスや定時性の確保と利用しやすい区バスの運行により、利便性が高く、快適で、環境にも利用者にもやさしい公共交通の充実を図ります。
- ・区の骨格を形成する国道8号や国道460号などの幹線道路の渋滞・事故対策を推進するとともに、新潟中央環状道路の整備によるネットワーク機能の強化により、交通の利便性の高いまちづくりを進めます。

④新たな活力を生み出すまちづくり

- ・広大な農地は、基幹産業である農業の基盤であり、区の骨格的な環境資産であるため、これを保全し、有効活用します。また、区内で生産される豊富な農作物などの付加価値を高めるとともに、農村部での雇用機会の創出と人口維持を図り、農村集落の活性化に努めます。
- ・幹線道路や既存事業所・店舗などの周辺を中心とした企業立地適地に企業誘致を進めるとともに、既存事業所・店舗などの規模拡大を積極的に支援し、産業の振興と雇用の場の確保を図り、活力のあるまちづくりに取り組みます。

<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  市街地 |  新幹線 |  地域拠点 |  放射道路網 |
|  集落 |  国道 |  生活拠点 |  環状道路網 |
|  農地等 |  県道 |  機能別拠点 | |
|  緑地・公園 |  区界 | | |
|  河川・水面 |  行政界 | | |

■ 西区

(1) 区の概要

①地勢

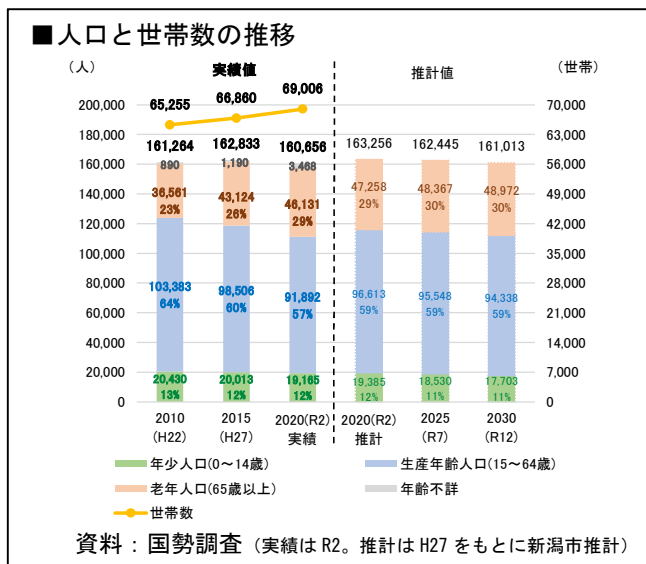
- ・西区は、信濃川及び関屋分水路以西に位置し、北には日本海があり、川や潟などの水辺も多く存在しています。
- ・北西部には海岸砂丘地帯があり、南東部は平野となっています。平野部は海拔が低く、水との闘いを繰り返してきました。この歴史の中で築いた豊かな穀倉地帯が、美しい風景を作り出しています。
- ・区の面積は、94.00 km²で8区の中では5番目、本市の全面積（726.27 km²）の約13%を占めています。



市街地と田園風景

②人口・世帯数

- ・人口・世帯数ともに中央区に次いで2番目となっています。2030年（令和12年）の将来推計人口は約16万1千人となる見込みです。
- ・年齢3区分別人口割合の変化について、2030年（令和12年）推計人口の15歳未満は約11%、15歳以上65歳未満は約59%と、減少しますが、65歳以上は約30%と増加する見込みです。



③自然

- ・日本海に面して長い海岸線を持ち、青山海岸から四ツ郷屋浜まで延びる砂浜から見える夕日は、西区のシンボルとなっています。毎年この地で日本海夕日コンサートが開かれるなど、多くの人々が夕日に集い、にぎわいます。
- ・信濃川、中ノ口川、西川、新川、佐潟、御手洗潟といった豊かな水辺環境にも恵まれています。特に、毎年多くの白鳥が飛来するラムサール条約湿地の佐潟は、四季折々の自然が楽しめるスポットとなっています。

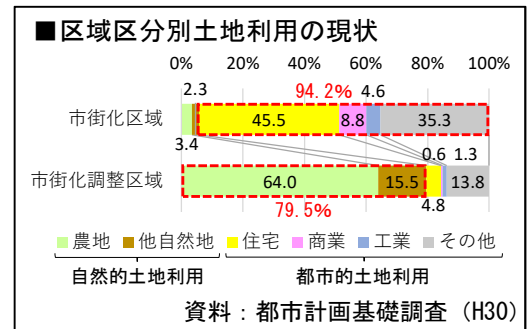


ラムサール条約湿地の佐潟

(2) 現状と課題

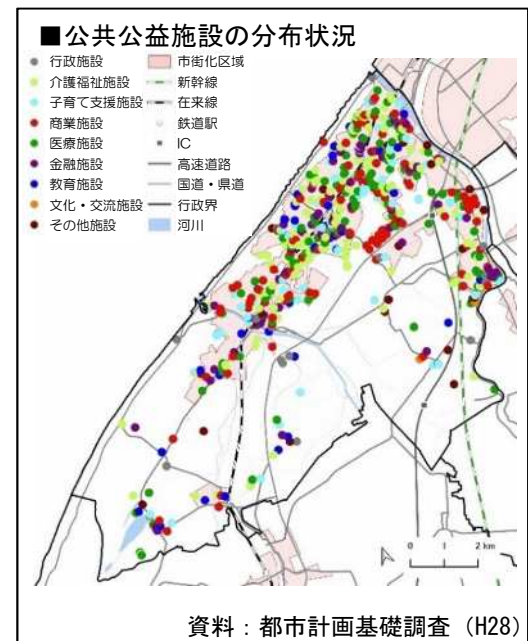
①土地利用

- ・西区は、坂井輪地区、西地区、黒埼地区で構成されています。
- ・市街化区域は、主に越後線沿線や国道8号沿線に連なっています。市街化区域は、約9割が都市的土地利用であり、行政施設や介護福祉施設などの公共公益施設が集積しています。一方で、大学南地区には、市街化区域に囲まれた市街化調整区域が存在しています。
- ・市街化調整区域は、自然的土地利用が約8割であり、そのうち農地が6割以上を占めています。
- ・今後の人口減少や少子高齢化を踏まえ、暮らしやすい地域づくりの必要性が高まっています。良好な自然環境資産は保全しつつも拠点性を高め、魅力的な活力あるまちづくりを進める必要があります。



②産業

- ・流通センター及び周辺地域は、新潟西バイパス（国道116号）整備や土地区画整理事業などとともに流通業をはじめとする商工業が発展してきました。2020年（令和2年）に市街化区域へ編入された小新流通東地区及び的場流通南地区を含め、適切な土地利用の規制・誘導を行いながら、産業を活かしたまちづくりを進める必要があります。



③交通

- ・区の東側には、南北方向に北陸自動車道が通り、新潟西ICや黒埼スマートICがあります。また、東西方向には国道116号、西大通りなどの幹線道路が坂井輪地区、西地区を横断し、南北方向には国道8号が黒埼地区を縦断していますが、その他の地域においては、南北方向の幹線道路が少ない状況にあります。道路網の機能強化に向け、新潟中央環状道路をはじめとする主要な道路などの整備を推進する必要があります。
- ・鉄道は、越後線が運行されています。中央区から坂井輪地区、西地区を横断し、区内には7つの駅があります。日中の運行本数は、内野駅以东では20分に1本程度ですが、内野駅以西では1時間に1本程度と少なくなります。また、路線バスは、主に東西方向の幹線道路を中心に運行されています。路線バスが運行していない地域の移動は、主に区バスや住民バスが担っています。公共交通の利便性向上に向け、駅やバス停などの環境改善や接続改善などを推進する必要があります。

④防災

- ・砂丘地帯の後背部から内陸部にかけて低平地が広がっている西区の地勢により、集中豪雨による浸水被害がこれまで発生している状況を踏まえ、さらなる浸水対策を進める必要があります。

(3) 区づくりの方向性

〈まちづくりの将来像〉

**都市と農村が融合する、
うるおいの住環境と優れた学術環境に育まれるまち**

①拠点性の向上

- ・坂井輪地区中心部を地域拠点に、越後線各駅の周辺地域一帯と黒埼地区の国道8号の周辺地域一帯を生活拠点として機能の充実を図りつつ、区の持続的な発展に寄与する都市機能のあり方について検討していきます。

②都市と農村が融合するまちづくり

- ・貴重な田園風景を生み出す南西部の広大な農地は保全を基本としながら、農村部での雇用機会と人口の維持を図り、都市と農村が融合するまちづくりを進めます。
- ・本市の豊かな自然環境を象徴する佐潟などの水辺環境と生態を維持・保全し、潤いと安らぎの空間の創出に努めます。また、海岸沿いの保安林未整備地域の整備を促進していきます。

③産業を活かしたまちづくり

- ・新潟西バイパスや北陸自動車道に隣接する流通センターを中心とした地域の産業集積を活かし、多くの人やモノが行き交い居住する活力あるまちづくりを進めます。

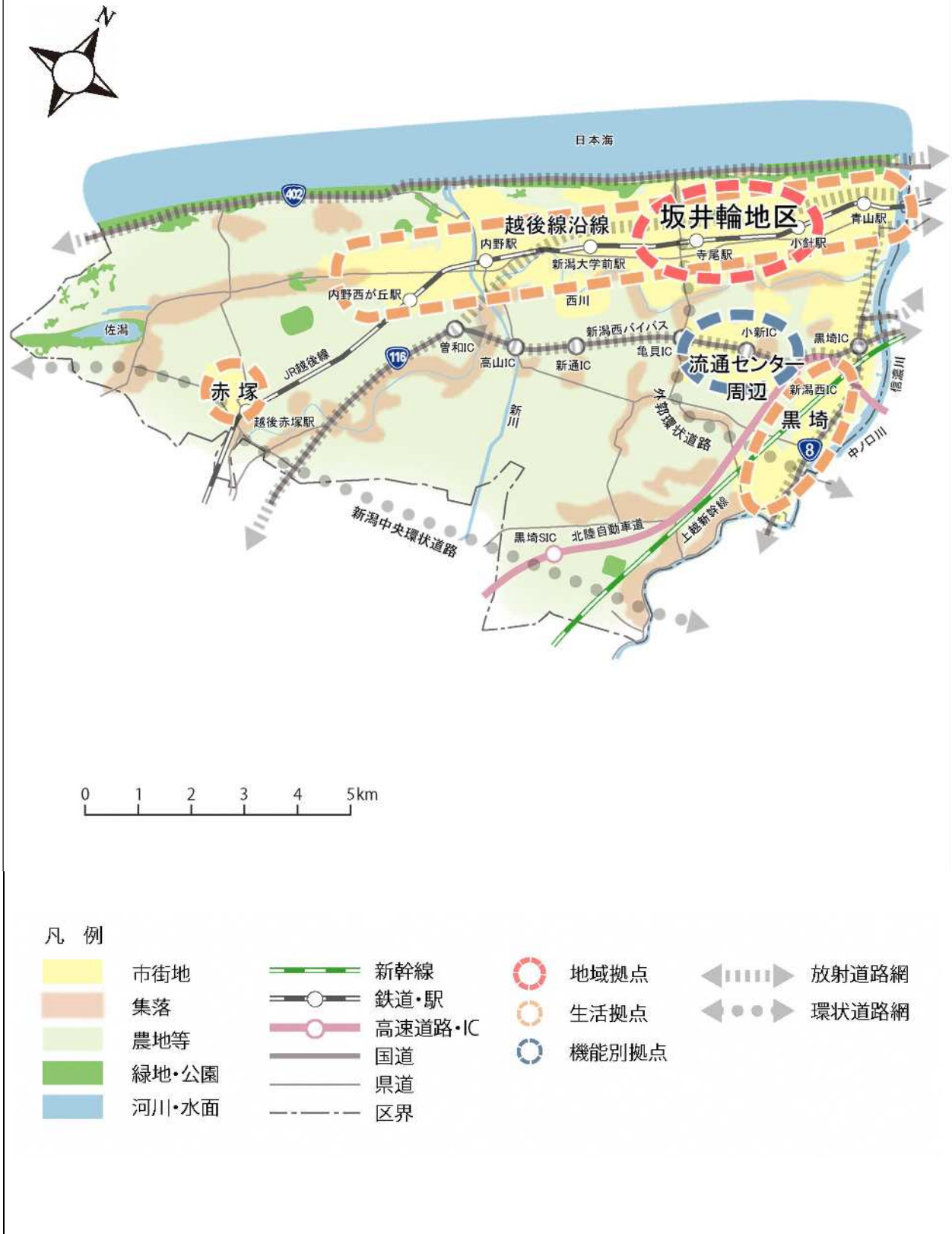
④交通ネットワークの強化

- ・新潟中央環状道路、外郭環状道路及び区中心部の骨格となる道路の整備を進めるとともに国道116号新潟西道路の整備促進に取り組み、道路網の機能強化を図ります。また、JRやバス事業者などと連携し、公共交通の利便性の向上を図ります。

⑤水防対策

- ・区民の安心で安全な暮らしを確保するため、農地の多面的機能の維持向上に努めるとともに、浸水対策施設の整備による雨水の排出能力の強化や地下浸透などにより雨水流出の抑制を推進します。

<区づくりの構想図>



■西蒲区

(1) 区の概要

①地勢

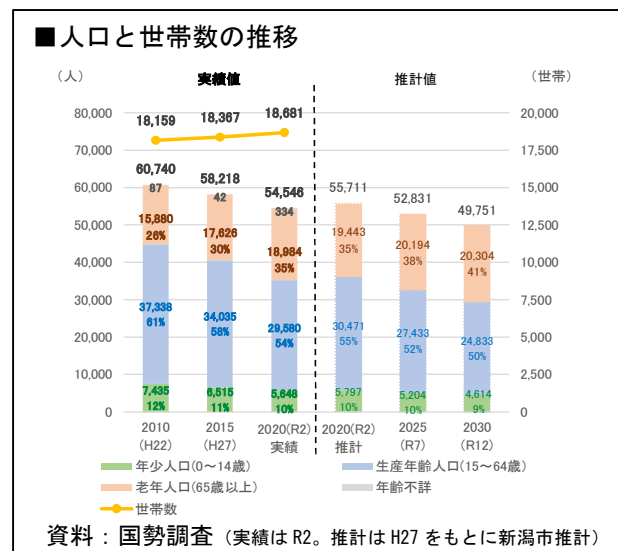
- ・西蒲区は、本市の西部に位置し、面積は 176.57 km²と8区の中で最も広く、市域の約4分の1を占めます。
- ・地形は変化に富み、市内で唯一、海・山・平野を併せ持っています。
- ・周囲とのつながりは、西は日本海に臨む約15kmの海岸線、北は西区、東は南区、南は長岡市、燕市、弥彦村と隣接しています。
- ・区内には、200年に及ぶ大地の改良によって築かれた蒲原平野が広がっています。



角田山

②人口・世帯数

- ・市全体で人口減少が著しい中、西蒲区の減少率は8区で最も大きくなることが見込まれています。
- ・特に、将来推計人口では、高齢者人口の割合が2030年（令和12年）に区内の総人口の約4割に達することに加え、年少人口が占める割合も8区で最も低くなるなど、少子・超高齢化が進展すると予測されています。
- ・一方で、世帯数は2020年（令和2年）時点で18,681世帯と増加傾向にあります。



③自然・景観

- ・西蒲区は、豊かな自然環境と観光資源に恵まれており、風光明媚な越後七浦海岸と角田山や多宝山などの山々が一体となった美しい地形は「佐渡弥彦米山国定公園」に指定されています。
- ・こうした山々では、春になると貴重な雪割草やカタクリなどの群生が花を咲かせ、山野草の宝庫として遠方からも観光客が訪れます。
- ・平野部は、信濃川の分流である西川や中ノ口川が流れ、広大な水田地帯が広がり、稲を天日乾燥させるために使われた「はざ木」の並木がところどころに残る景観は、美しい日本の原風景を思い起こさせてくれます。



「はざ木」の前で団らん

(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

**豊かな自然、歴史と文化のかおりに満ちあふれ、
人と人があたたかくつながるまち**

① 地域拠点の活性化

- ・ 巻駅周辺を地域拠点として機能の充実を図ります。

② 生活拠点の強化

- ・ 岩室、西川、潟東、中之口の各中心部を生活圏の拠点として機能を強化します。

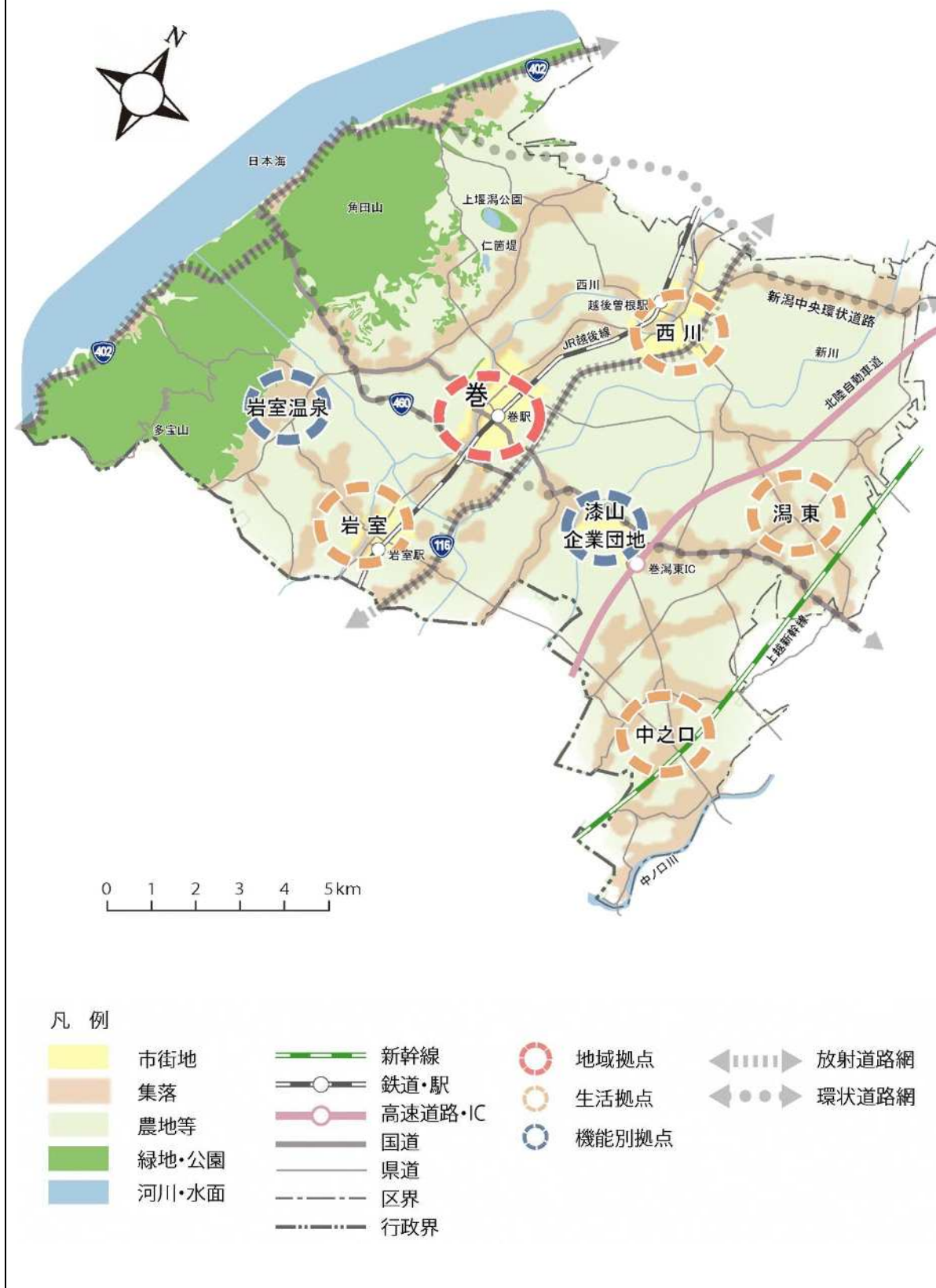
③ 交通ネットワークの形成

- ・ 国道 116 号、国道 460 号の交差点を中心として、海岸側の国道 402 号及び整備を進めている新潟中央環状道路により骨格的な道路ネットワークを形成します。
- ・ 区民生活に必要な公共交通の利便性の向上を図ります。

④ 暮らし続けられるまちの実現

- ・ 住み慣れた地域で暮らし続けていけるよう、既成市街地における都市機能の維持と田園暮らしの充実に向けた土地利用の展開を図ります。
- ・ 広大な農地の多面的機能の維持向上に努め、基幹産業である農業の振興を図るとともに、漆山企業団地など、商工業の振興・活性化を図り、定住や雇用の創出につながる施策を展開していきます。
- ・ 海や山々が一体となった美しい自然環境の保全に努め、角田や岩室温泉などの交流機能をさらに磨き上げ、本市への観光振興を強化し、交流人口の拡大を図るとともに、移住・定住促進につなげます。

<区づくりの構想図>



第6章

実現に向けた取り組み

本章では、都市計画基本方針が目指す都市の将来像の「実現に向けた取り組み」として、都市計画分野などにおける取り組みや都市づくりの進展状況の点検・改善の方策を示します。また、市民・事業者・行政など「多様な主体との連携・協働」の方向性を示します。

6-1 実現に向けた取り組み

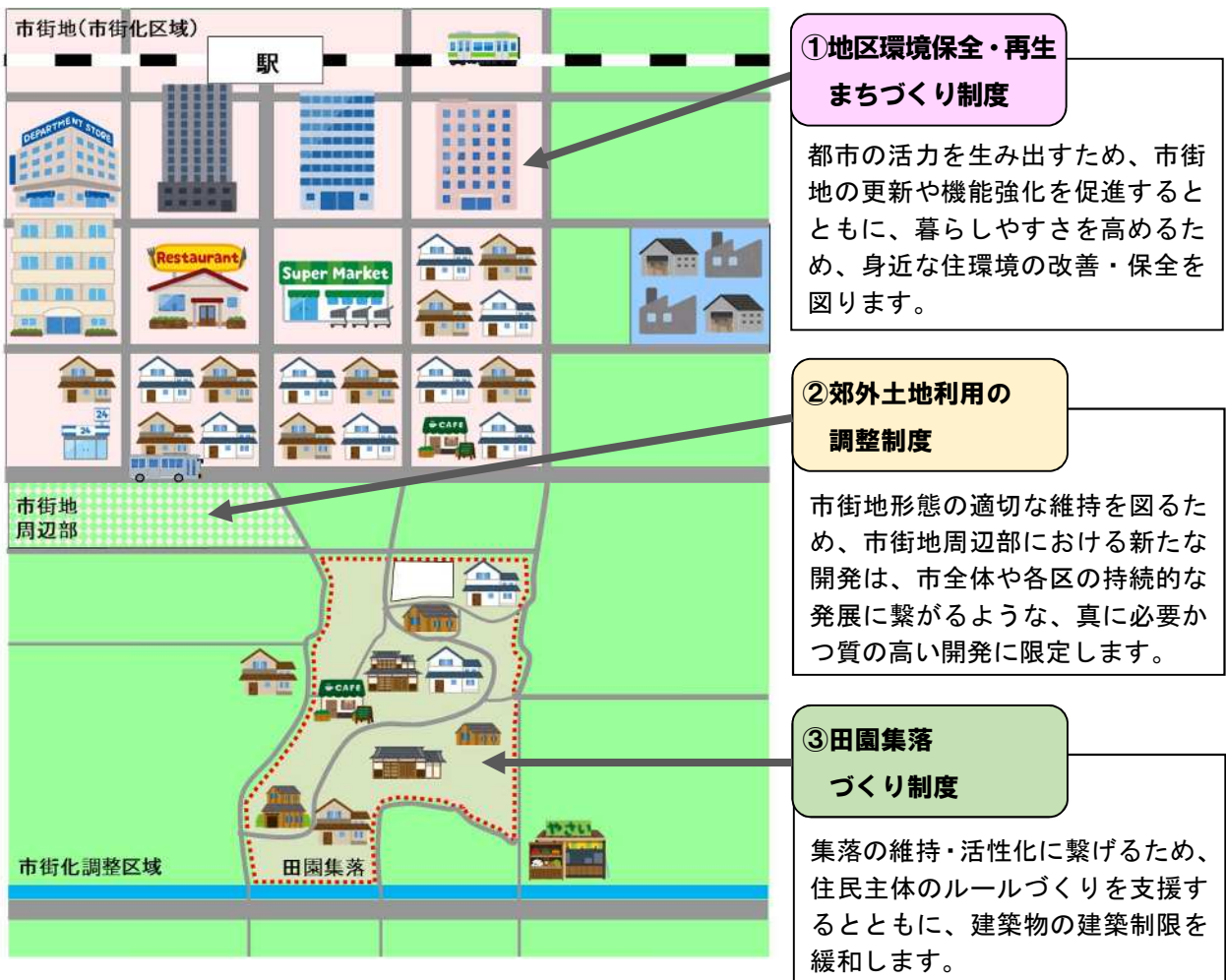
(1) 都市づくり推進のための都市計画分野の制度

本市ではこれまで、土地利用（都市計画）に関する法令や国の制度などを活用した、以下の3つの制度により、田園・自然と調和したまとまりある市街地の形成に取り組んできました。

- ① 地区環境保全・再生まちづくり制度
- ② 郊外土地利用の調整制度
- ③ 田園集落づくり制度

都市計画基本方針が掲げる『市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟』の実現を目指し、これらの制度について、より効果的な制度となるよう必要に応じて見直しを行うなど、適切に運用します。

図 都市計画分野における土地利用に関する3つの制度



① 地区環境保全・再生まちづくり制度

【基本的な考え方】

- 市街地の更新や機能強化を促進させることで都市活力を生み出します
- 身近な住環境の保全・改善を図ることで市街地の暮らしやすさを高めます

市街地においては、都市活力を生み出すため、都心やまちなかの市街地更新や機能強化を図るとともに、既存の都市ストックや地域の魅力を活かしながら暮らしやすさを高めるため、地域住民、事業者、まちづくり団体などと行政の協働のもと、身近な住環境の保全・改善を図ります。

◆制度概要

1 市街地の更新や機能強化を促進させるための取り組み

○都心をはじめとするまちなかにおいて、高次都市機能の誘導や機能強化など、市街地の質を高める開発や公民連携の取り組みを進めます。

☞具体的な取り組み例

- ・民間事業者による質の高い開発や再開発が促進・誘導されるよう、都市再生特別地区や高度利用地区などの制度を積極的に活用
- ・建築物の建て替えや土地利用転換などにおいて、都市や地域にとって必要な機能や形態の誘導が図られるよう、望ましい将来の姿を示すビジョンやガイドラインを地域住民や民間事業者などと協働で策定・共有

(イメージ)



新潟駅南口第二地区



古町通7番町地区



新潟都心の都市デザイン

2 身近な暮らしの環境の保全・改善のための取り組み

○地域のまちづくりルールの策定や住環境の保全活動、既存ストックや地域資源を活用した活性化の取り組みなど、良好な住環境の維持・保全にかかる地域住民などが主体的に行う取り組みを支援します。

☞具体的な取り組み例

- ・地域住民主体による地区計画や高度地区などの策定への支援
- ・空き家や公共的空間などの既存ストックを有効活用する取り組みへの支援

(イメージ)



② 郊外土地利用の調整制度

【基本的な考え方】

●市街地拡大は抑制することを基本としつつ、これまで以上に真に必要かつ質の高い開発のみに限定します

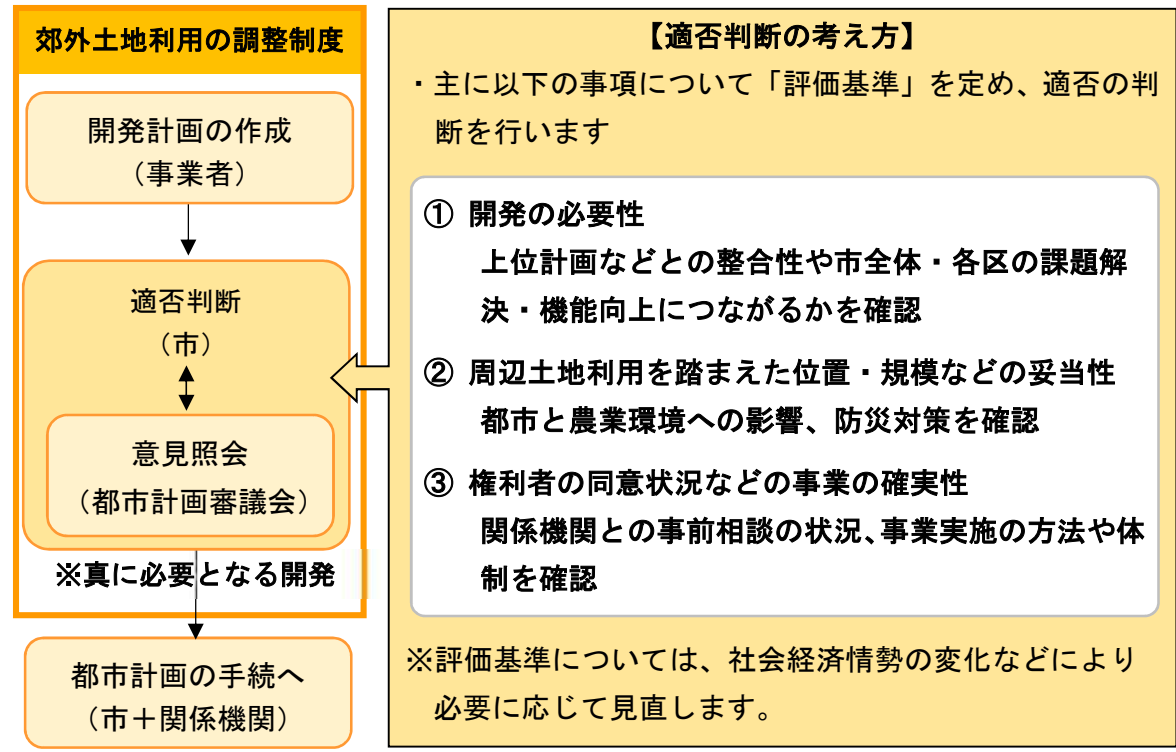
本市はこれまで、市街地規模を維持することを基本とし、市街地の拡大を伴う新たな開発については、事業実施の確実性があり、市全体・各区の持続的な発展につながる質の高い開発に限定するよう努めてきました。

今後の都市づくりは、これまで築いてきた広大で美しい田園環境と都市基盤を土台に、持続的に発展するコンパクト・プラス・ネットワークの実現に取り組む必要があります。

そのため、これまで以上に市街地拡大を抑制することを基本としつつ、市街地の拡大を伴う新たな開発については、雇用や交流人口の創出、地域の拠点施設の機能強化、持続可能な公共交通ネットワークの形成、防災・防犯力の向上、環境に配慮した取り組みなど、市全体や各区が抱える課題解決や機能向上につながる真に必要かつ質の高い開発を適切に判断した上で実施します。

◆郊外土地利用の調整制度の進め方

- ・開発用途ごとに本市のまちづくりへの整合性など、基本となる考え方を踏まえた詳細な評価基準を設定します。
- ・開かれた手続きにより、個々の開発計画について詳細な基準に基づき評価し、開発計画の適否を判断します。
- ・真に必要かつ質の高い開発のみ都市計画の手続きを進めます。



③ 田園集落づくり制度

【基本的な考え方】

- 農村集落の定住人口や就業の場を増やし集落の維持・活性化につなげます
- 市街化調整区域の原則は保持し、無秩序な市街化は防止します
- 農用地区域においては農業振興を基本とします

農業の厳しい経営環境などに加え、農村集落は少子・高齢化の進展や担い手不足などにより、その維持が難しい状況にあります。また、農地の適正な管理は浸水被害の軽減といった防災・減災や新湧らしい田園風景の形成につながるなど、都市づくりの上でも大きな意義があります。

そのため、安全・安心な食料の供給と収益性の高い農業の確立などの農政分野の振興策とともに、農村集落内及び隣接する地区においては、その維持・活性化に資するなど、一定の条件を満たす場合には、建築条件の緩和や地区計画による開発を可能とすることで、農村集落の維持・活性化を図ります。

◆制度の概要

【主な制度】

- 制度1 農村集落における住宅などの建築許可要件の緩和
- 制度2 農業振興に資する建築物の建築
- 制度3 集落に隣接する宅地などの地区計画による開発

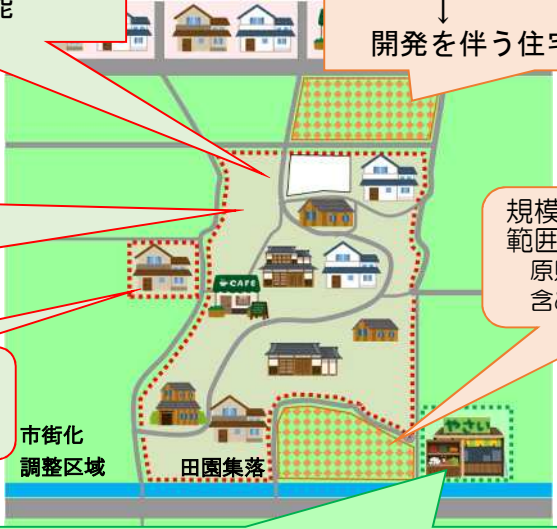
【制度1】
農村集落における住宅などの建築許可要件の緩和
土地利用を緩和する条例を制定
↓
集落内や既存宅地において住宅などの建築が可能

【制度3】
集落に隣接する宅地などの地区計画による開発
地元住民が主体となって、まちづくりの計画案をとりまとめ
↓
都市計画法の「地区計画」を決定
↓
開発を伴う住宅などの建築が可能

緩和する区域①
概ね 50 戸以上の家屋で構成される集落
原則、農用地区域は、含めないものとします。

緩和する区域②
区域区分(線引き)した際、既に宅地であった土地

規模は必要最小限の範囲とします
原則、農用地区域は、含めないものとします。



【制度2】 農業振興に資する建築物の建築
農業振興に資する建築物の「許可基準」を制定
↓
「直売所」や「農家レストラン」の建築が可能

(2) 主要なプロジェクト

都市計画基本方針に関連するテーマごとに、本市で取り組んでいる主要なプロジェクト（取り組み）を紹介します。

表 主要なプロジェクト

テーマ	概要
都心のまちづくり (にいがた2km)	都心エリア（にいがた2km）において、高次都市機能の集積や魅力の創出、賑わいづくりを公民連携で取り組むことで、「緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力あるエリア」を創造し、「本市経済・産業の発展をけん引する成長エンジン」としていく取り組みを推進します。
未来へつなぐ 公共交通	公共交通による移動の利便性や快適性を高め、自動車とのバランスや環境負荷に配慮した交通への取り組みを進めることで、持続可能な交通体系の確立を目指します。
鳥屋野潟 プロジェクト	豊かな自然を残し、高速道路網の結節点に位置する鳥屋野潟周辺地区において、自然環境の保全や周辺の総合的な整備を図ることで、自然・田園と融合する新潟らしい新たな都市活動の拠点を形成します。
人中心の まちづくり	都心やまちなかにおいて、公・民の公共的空間をウォークアブルな人中心の空間へ転換し、公民協働しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成します。
持続可能な まちづくり	人口減少や本市の厳しい財政状況などを踏まえ、公共施設・インフラ資産について効率的な管理・利活用を図り、持続可能なまちづくりを目指します。
農村集落の振興	農業の振興、集落環境や景観の保全、都市と農村の交流促進、適正な土地利用誘導などの取り組みを総合的に行うことで、生活の豊かさの向上と集落の維持・活性化を図ります。

都心のまちづくり（にいがた2km）

目的

都心エリア（にいがた2km）において、高次都市機能の集積や魅力の創出、賑わいづくりを公民連携で取り組むことで、「緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力あるエリア」を創造し、「本市経済・産業の発展をけん引する成長エンジン」としていく取り組みを推進します。

概要

都心のまちづくり基本方針（3本の柱）に基づく取り組みを進める。

- 人・モノ・情報の中心拠点となる稼げる都心づくり
- 都心と8区の魅力・強みのコラボレーションによる新たな価値の創造
- 居心地が良く、市民が主役になるまちづくり

主な取り組み

人・モノ・情報の中心拠点となる稼げる都心づくり

- 都市機能の更新・充実に向けた都心部の再開発促進
- 戦略的な企業誘致の推進
- 産業DX、ICT推進の先進エリアとしての取り組み強化
- 歴史・文化・スポーツを通じた賑わい創出
- 観光資源を活かした交流人口の拡大

都心と8区の魅力・強みのコラボレーションによる新たな価値の創造

- 新潟の「食と花」の魅力発信
- 「儲かる農業」の推進
- 新たな価値やビジネスが創出される環境づくり
- 観光資源を活かした交流人口の拡大

居心地が良く、市民が主役になるまちづくり

- 信濃川やすらぎ堤の魅力を活かした賑わいの創出
- くつろげる歩いて楽しい緑豊かな都市空間の実現
- 都心における各エリアの特性を活かした良好な都市景観の形成

関連計画等

- 新潟都心の都市デザイン
- 新潟都心地域 地域整備方針

未来へつなぐ公共交通

目的

公共交通による移動の利便性や快適性を高め、自動車とのバランスや環境負荷に配慮した交通への取り組みを進めることで、持続可能な交通体系の確立を目指します。

概要

- 都心や広域交通拠点などをつなぐ、多核連携型の都市を支える公共交通サービスの向上や交通結節点の強化
- 地域に根差した持続可能な公共交通の実現
- 都心のまちづくりと連携した、多様な交通環境の構築

主な取り組み

多核連携型の都市を支える公共交通の強化・充実

- 都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化
- 広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス・周遊性強化
- 交通結節点の機能強化とユニバーサルデザインに基づく整備の推進

地域に根差した持続可能な公共交通の実現

- 地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成
- 多様なライフステージの方のニーズに応じた交通手段の活用
- 公共交通等の利用促進に向けた情報共有や意識啓発の強化

都心における多様な交通環境の整備

- 土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成
- 多様な手段による回遊性向上と結節強化
- 民間活力による新技術等の導入

関連計画等

- にいがた都市交通戦略プラン
- 新潟市地域公共交通計画

鳥屋野潟プロジェクト

目的

豊かな自然を残し、都心に近接し高速道路網の結節点に位置する鳥屋野潟周辺地区において、自然環境の保全や周辺の総合的な整備を図ることで、自然・田園と融合する新潟らしい新たな都市活動の拠点を形成します。

概要

- 医療福祉、文化・教育、スポーツ・憩い、交流・にぎわい施設等の高次都市機能を集約的に配置し、複合的機能を有する新たな拠点の形成
- 鳥屋野潟及び周辺田園地域の環境を活かした憩いの空間整備を行い、自然とふれあえる場づくり

主な取り組み

高次都市機能を有する複合拠点の形成

- 周辺環境と調和した都市機能の集積
- 立地特性を活かした交流機能などの強化

自然とのふれあい空間づくり

- 鳥屋野潟公園の整備
- 鳥屋野潟の護岸整備とあわせた遊歩道整備

関連計画等

- 鳥屋野潟南部開発計画
- 鳥屋野潟総合整備計画

人中心のまちづくり

目的

都心やまちなかにおいて、公・民の公共的空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、公民協働しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成します。

概要

- 道路空間や公園、民間のオープンスペース、水辺空間など、公・民の公共的空間の有効活用を図り、緑と賑わいあふれる居心地のよいウォーカブルな空間へ転換
- 多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、市内外の多様な人材、関係人口をさらに惹きつける好循環を創出

主な取り組み

人中心のまちなかへのリノベーション

- 居心地がよく歩きたくなる緑豊かな空間づくり（東大通、旧新潟駅前通周辺など）
- 景観計画特別区域指定などによる良好な景観形成の推進
- まちなかの既存公園の再整備や民有地緑化への支援など、公共施設やオープンスペースでの緑の創出・演出

まちなか空間の多様な利活用の促進

- 信濃川やすらぎ堤の利活用による魅力と賑わいの創出（ミズベリングなど）
- 歩行者利便増進道路（ほこみち）制度などによる道路空間利活用の推進
- 公園などの公共空間における民間活力を導入した利活用の推進
- 公開空地の利活用の促進

公民連携による取り組みの推進

- 公民連携エリアプラットフォームの構築（新潟駅・万代地区周辺など）
- エリアマネジメントの導入

関連計画等

- 新潟都心の都市デザイン
- 区ビジョンまちづくり計画

持続可能なまちづくり（財産経営）

目的

人口減少や本市の厳しい財政状況などを踏まえ、公共施設・インフラ資産について効率的な管理・利活用を図り、持続可能なまちづくりを目指します。

概要

- 公共施設について、需要に見合った施設規模での更新や集約化、多機能化などを進め、サービス機能を出来るだけ維持しながら総量を削減
- インフラ資産について、計画的・効率的な維持管理や更新、長寿命化などを図りながら、必要な機能を維持・確保

主な取り組み

公共施設のマネジメント

- 市民との丁寧な議論を重ねながら、集約化・複合化などによる公共施設の再編を推進（地域密着施設は「地域別実行計画」の策定を加速）
- メンテナンスサイクルの構築と適切な保全により施設を長寿命化
- 運営の効率化・省略化などの経営改善による、各公共施設の運営費削減

インフラ資産のマネジメント

- 橋りょう、トンネル、横断歩道橋など主な道路施設については、5年に1回の定期点検により損傷を的確に把握して計画的な補修を実施し、将来的には予防保全的な維持・補修による長寿命化を推進
- 舗装、道路照明などについては、施設の状態に応じた定期点検により損傷を的確に把握して計画的な補修を実施
- 下水道については、ストックマネジメントによる予防保全型の維持管理により、施設の統廃合を含む計画的な改築と効率的な施設管理を図ることで、下水道施設の機能を確保
- 公園については、定期的な点検を踏まえた公園施設長寿命化計画に基づき、計画的な修繕・更新を実施し、コストの平準化に努めながら長寿命化を図ることで、安全・安心な公園づくりを推進

関連計画等

- 新潟市財産経営推進計画
- 新潟市橋梁長寿命化修繕計画、新潟市トンネル長寿命化修繕計画、新潟市道路附属物等個別施設計画
- 第二次新潟市下水道中期ビジョン

農村集落の振興	
目的	農業の振興とともに、集落環境や景観の保全、都市と農村の交流促進、適正な土地利用誘導などの取り組みを総合的に行うことで、生活の豊かさの向上と集落の維持・活性化を図ります。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○農村集落における、住民主体によるまちづくり計画の策定への支援や住宅などの建築許可に関する要件の緩和 ○計画に基づいて、各種の事業や活動を通じて活性化を図るとともに、美しい農村集落景観を保全・継承 ○市民農園の展開や農作業支援、農村環境保全の共同活動などにより、都市住民と農業・農村との交流を促進
主な取り組み	
田園集落づくり	<ul style="list-style-type: none"> ○集落住民が主体となって取り組むまちづくり計画策定などへの支援 ○農村集落における住宅などの建築許可要件の緩和
農村の活力向上と環境改善	<ul style="list-style-type: none"> ○農村体験・交流施設整備、直売所整備などに関する支援 ○歴史的な建造物、農村景観などの保全・継承に関する支援 ○新潟暮らしや農村暮らしなどの魅力発信
都市住民の農業・農村との交流促進	<ul style="list-style-type: none"> ○市民農園や農業体験、農作業支援の展開 ○農村環境の保全などの共同活動支援
関連計画等	<ul style="list-style-type: none"> ○新潟市農業構想 ○新潟市農村環境計画

(3) 都市づくりの進展状況の点検と改善

(a) 進展状況の把握・点検

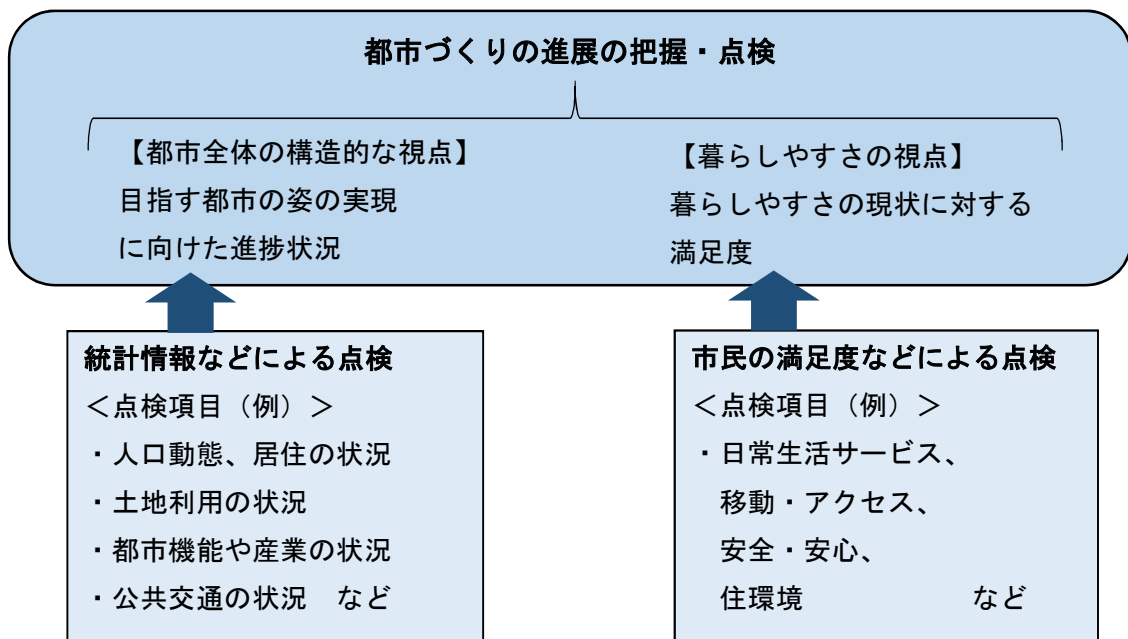
目指す都市の姿に向けた都市づくりの着実な推進を図るため、その進展状況の点検については、「都市全体の構造的な視点」と、「市民の暮らしやすさの視点」の2つの視点から行います。

都市全体の視点からは、目指す都市の姿である『市街地と田園・自然の多様な魅力が人をつなぐ多核連携都市 新潟』の実現に向けた進捗状況について都市計画基礎調査や各種統計調査に基づく統計情報により評価するほか、暮らしやすさの視点からは、市民満足度調査による評価を行うなど、都市づくりの進展状況について総合的に点検を行います。

なお、都市づくりの進展状況の点検については、都市計画基礎調査などの各種統計調査の実施サイクルを考慮し、概ね5年ごとに実施することを基本とします。

そのほか、身近な地域レベルの暮らしやすさの点検については、区や地域によって課題や点検項目などが異なると考えられることから、地域住民との連携・協働により策定する「(仮称)区づくり都市計画プラン」などに基づき、よりきめ細かい身近な地域レベルの視点から、地域特性に応じた評価・点検を行うことを検討します。

図 都市づくりの点検



(b) 点検結果に基づく見直し・改善

都市づくりの進展状況の点検結果に基づき、都市づくりの方針や施策の評価・検証を行うとともに、本市を取り巻く社会経済情勢の変化、上位・関連計画の策定・改定などを踏まえて、必要に応じて見直し・改善を図ります。また、見直し・改善にあたっては、目指す都市の姿を踏まえたバックキャストिंगの手法も意識した検討を行います。

6-2 多様な主体との連携・協働

(1) 多様な主体との連携・協働によるまちづくりの考え方

多様化・複雑化する都市の課題や市民ニーズに対して、きめ細かなまちづくりを推進していくためには、行政だけでなく、地域住民、NPO、大学、民間事業者などの多様な人々・団体がそれぞれの強みを活かし、適切に役割分担をしながら連携・協働して取り組んでいくことが重要です。

また、人口減少が進む中、都市における様々な課題に対応するためには、単独の市町村で取り組むのではなく、周辺市町村や国・県などと連携して取り組むことが効果的であり、都市整備分野のみならず経済・福祉・防災・環境など様々な分野で横断的に取り組むことが重要です。

(2) 連携・協働の取り組み方針

(a) 情報発信と参画の促進

①情報の公開・発信

市民やNPO、民間事業者などによるまちづくりの手がかりやきっかけとなるよう、都市の現状や取り組みの効果など、まちづくりを推進するために必要な情報の公開と分かりやすい発信に努めます。

②まちづくりへの市民参画の促進

広く市民がまちづくりについて「自分ごと」として興味・関心を持ち、地域のまちづくりに積極的に参画できるよう、まちづくりに関する講座の開催、参画の仕組みや機会づくり、情報発信に取り組めます。

(b) 身近なまちづくりの推進

①区を中心としたまちづくりの推進

身近な生活に関わるまちづくりは、区を中心として、地域の課題や現状を熟知している区民などとの連携・協働により、地域特性を活かした取り組みを推進します。

②地区レベルのまちづくりの推進

まちづくりを支えるための技術的な支援、ルールづくり・計画づくりの仕組みなどを通して、住環境の維持・改善、良好な景観の形成、安全・安心の確保、歴史的な資産を活かしたまちづくりや集落の維持・活性化といった、地域住民に身近な地区レベルでのきめ細かいまちづくりを進めていきます。

(c) まちづくりにおける連携と協働の環境づくり

①人材の育成

市民や事業者主体のまちづくりを効果的・持続的に推進するため、NPOなどと協働しながら、様々な分野・地域におけるまちづくりのリーダーや実践者となれる人材を育成します。

②多様なネットワークづくり

まちづくりを総合的・効果的に推進するため、イベントや講習といった様々な機会を活用して、まちづくり団体、市民団体、NPO、民間事業者、研究機関など、まちづくりに関わる人々の恒常的な交流や協働を促すネットワークや仕組みづくりに取り組みます。

用語集

あ行	
イノベーション	物事の「新結合」「新機軸」「新しい切り口」「新しい捉え方」「新しい活用法」（を創造する行為）のこと。
インバウンド需要	訪日外国人による消費需要。
インフラ	インフラストラクチャーの略で、道路や橋りょう、上下水道や港湾など、公共的・公益的な設備や施設、構造物のこと。
ウォークブルなまちづくり	ウォークブルは、「歩く」の”walk”と「～できる」の”able”を組み合わせて作られた「歩くことができる、歩きやすい」という意味で、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成するまちづくりのこと。
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。又は、特定のエリアを単位に、民間が主体となって、まちづくりや地域経営(マネジメント)を積極的に行おうという取り組みのこと。
オープンスペース	道路や広場などの公共施設及び民間施設における公開空地や広場などの公共的空間。
か行	
ガストロノミーツーリズム	食や農とさまざまな地域資源を結び、美味しいを提供するだけでなく、その背景にある食材や調理方法、関係産業や自然、歴史、芸術文化など地域の魅力を一体的に体験できる観光形態。
基幹公共交通軸	都心部を中心に主要な拠点（新潟駅、県庁、市役所、市民病院など）を結ぶ公共交通の軸。
緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。
区域区分	無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画区域について、市街化を促進する市街化区域と、市街化を抑制する市街化調整区域に区分すること。「線引き」とも言われる。
区自治協議会	新潟市が目指す分権型政令市を実現し、市民と行政との協働によって、住民自治の推進を図るために、各行政区に設置する市長の附属機関。
区バス	政令指定都市移行による区制導入に伴い、区役所への移動など新たに生じる移動ニーズなどに対応することを目的に、区が運行計画を立案し、交通事業者に委託して運行するバス。

建築協定	建築基準法に基づく制度で、魅力ある住宅街や利便性の高い商店街などをつくるため、建築物の用途や規模などに関する地域独自のルールを地域住民同士で定める制度。
広域交通拠点	駅や港湾、空港など、市や県をまたぐ広域的な交通ネットワークを有する拠点のこと。
高次都市機能	商業・業務、教育・文化、福祉・医療などの都市機能のうち、広域の人々を対象として、質の高いサービスを提供する機能のこと。
交通結節点	異なる交通機関や路線などを相互につなげる、乗り換え・乗り継ぎ機能を持つ施設のこと。具体的には鉄道駅、バスターミナル、駅前広場など。
高度地区	都市計画法に基づく地域地区の1つで、市街地内の環境維持、または土地利用の増進を図るために、建築物の高さの最高限度または最低限度を定める地区。用途地域に重ねて指定する。
合流式下水道	汚水と雨水を同一の管渠で集め下水処理場で処理する方式の下水道。
小型モビリティ	自動車よりもコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動手段となる1人から2人乗り程度の車両。
国際拠点港湾	国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの。
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進むなか、地域の活力を維持するため、住宅及び医療、福祉、商業など生活に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、コンパクトなまちづくりを実現するもの。
さ行	
再生可能エネルギー	太陽光、風力、水力、地熱及びバイオマス（動植物由来の有機物）など、自然環境の中で繰り返し起こる現象から取り出すエネルギーの総称。枯渇しない、どこにでも存在する、CO ₂ を排出しない、などの特徴がある。
里潟	里山と同じように人との関わりが深く、人と恵みを享受し合う潟。
里山	人里近くにある、生活に結びついた山。
シェアサイクル	複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置して、どこのサイクルポートでも自転車の貸出・返却が自由に行えるシステムのこと。
住民バス	公共交通空白・不便地域において、地元住民組織が主体となって運営・運行するバス。
循環型社会	天然資源の消費が抑制され、環境への負荷ができる限り低減された社会。
スマートシティ	ICTなどの新技術を活用し、都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化し、都市や地域の抱える諸課題の解決を図るとともに、快適性や利便性など新たな価値を創出する、持続可能な都市又はその取り組みのこと。
スマート農業	ロボット、AI、IoTなど先端技術を活用する農業のこと。
ゼロカーボンシティ	脱炭素社会に向けて、2050年までにCO ₂ の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を表明した地方自治体。

た行	
脱炭素型のまちづくり	地球温暖化の原因となるCO ₂ などの温室効果ガスの排出を防ぐために、石油や石炭などの化石燃料から脱却し、太陽光やバイオマスなどの再生可能エネルギーの利用を進めるなど、都市全体として低炭素化する持続可能なまちづくりの取り組み。
田んぼダム	水田の排水ますの断面積を縮小し、大雨時に雨水が田んぼに一時的に貯留されることで、排水路の流量を抑え、洪水被害を軽減することができる仕組みのこと。
地域公共交通会議	道路運送法に基づき、地域の実情に即した輸送サービスについて協議するため、関係行政機関、交通事業者、住民代表から構成される組織。
地域地区	都市計画法に基づく制度の1つで、都市計画区域内の土地に対し、合理的な利用を図るために、その利用目的によって区分し、建築物などに対するルールを決めること。具体的には用途地域、高度地区などがある。
地域の茶の間	子どもから高齢者、障がいの有無にかかわらず、誰もが気軽に集まり交流することができる地域の居場所。
地区計画	都市計画法に基づく制度の1つで、建築物の用途や規模などについて、地区の特性に応じたきめ細やかなまちのルールを定め、計画的により良いまちへと誘導していくための制度。
長寿命化	適切な保全を行うことで、公共施設やインフラ資産を長期にわたり安全かつ快適に使用できるよう維持すること。
低未利用地	用途に供されていない空き地、空き家・空き店舗の存する土地等のこと。
デジタルトランスフォーメーション(DX)	ITの浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる、という概念で、「企業がテクノロジーを利用して事業の業績や対象範囲を根底から変化させる」という意味合いで用いられる。
都市機能	都市の持つ様々な機能やサービスのことで、商業、業務、工業、居住などの機能及びそれらを支える交通、ライフラインなどの機能に加え、教育、文化、娯楽、行政など、都市におけるあらゆる社会経済活動に対応する機能の総称。
都市基盤	道路、公園、上下水道など、社会・経済・産業などの都市活動を維持し、発展を支える基幹的な施設・設備のこと。
都市計画区域	都市計画法に基づき、一体的な都市として整備、開発及び保全する必要がある区域として、都道府県知事が指定する地域のこと。
都市再生緊急整備地域	都市再生特別措置法に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業などにより緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定されるもの。
都市ストック	時代を超えて利用できる社会的資産。道路、河川、公園、建築物などとそれらによって作られた都市空間のこと。

な行	
にいがた 2 k m (ニキロ)	新潟駅周辺・万代・古町をつなぐ約 2 k m の都心軸周辺エリアの呼称。
二次交通	鉄道主要駅や空港等（一次交通）の交通拠点と目的地とを結ぶ交通アクセスのこと。
日本海国土軸	日本海沿岸地域を貫く都市・産業・交通などの有機的なつながりのこと。
ニューノーマル	社会に大きな変化が起これ、変化が起こる以前とは同じ姿に戻ることができず、新たな状況、常識が定着すること。
は行	
パークアンドライド	自家用車などを最寄りの鉄道駅やバス停留所に設けられた駐車場に停め、公共交通機関に乗り換えて目的地に向かう方法。
バイオマス資源	木材、海草、生ごみ、紙、動物の糞尿、プランクトンなど、再生可能な生物由来の有機性資源で、化石資源を除いたもの。
ハザードマップ	自然災害による被害の軽減や防災対策を目的として、自然災害による被害予測の範囲や避難場所などの位置を表示した地図のこと。
はざ木	刈り取った稲を乾燥させるために田んぼに沿って植えられている樹木のこと。
バリアフリー	高齢者や障がい者が社会生活をしていくうえでバリア（障壁）となるものを除去するという考え方
ビオトープ	生命（バイオ ” bio ” ）と場所（トポス ” topos ” ）の合成語。生物の生息空間のことで、その地域に住むさまざまな生き物が地域固有の自然生態系を構築している空間のこと。
ファシリティマネジメント	ファシリティ（土地や建物など施設とその環境）を総合的に企画・管理・活用する経営活動。ファシリティを把握し、経営的視点による最適化を図り、経営資源として有効活用していく経営管理活動。
ま行	
ミッシングリンク	幹線道路などの未整備区間で、途中で途切れている区間のこと。
もぐり橋	構造上の理由で、洪水時に水没し通行不能になる橋りょうのこと。新潟市秋葉区と南区を結ぶ、小須戸橋などが該当する。
モビリティマネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝賢く）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。
や行	
屋敷林	風や雪を防ぐため、家の周りに作られた人口の林群のことで、屋敷の外縁に沿ってつくられるものは主に境界を区分するとともに防砂、防火などの防災効果も持っている。

ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、障がいの有無など、個人のさまざまな違いに関わりなく、より多様な人々が使えることをあらかじめ念頭に置いて道具や環境をデザインしようとする考え方。
予防保全	点検や記録整備により状況を把握し、公共施設やインフラ資産の部分あるいは部品に不具合・故障が生じる前に、部分あるいは部品を修繕もしくは交換し、性能・機能を所定の状態に維持する保全の方法のこと。
ら行	
ライフサイクルコスト	公共施設やインフラ資産などの建造物の企画設計段階、建設段階、運用管理段階及び解体再利用段階の各段階にかかる費用総計のこと。
立地適正化	公共交通の充実と連携しながら、生活サービス機能の計画的な配置、人口密度の維持などにより、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図ろうとするもの。
リノベーション	革新、刷新などの意味で、既存の施設や機能に新たな要素を加え、従来の性能を向上させることで新たな付加価値を生み出す手法のこと。
流域治水	気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえた対策をより一層加速するとともに、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域に関わるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う考え方のこと。
緑地協定地区	健康で文化的な住宅地の生活環境を確保するために、住民全員の賛同のもとに、樹木の種類や植栽場所などのルールをつくり、区域内における緑地の適正な保全と緑化の推進を図る協定が締結された地区。
列島横断軸	太平洋国土軸と日本海国土軸を結び日本列島を横断する国土軸。
英数字	
5G	第5世代移動通信システム（5th Generation）のこと。 4Gに続く国際電気通信連合が定める規定IMT-2020を満足する無線通信システム超高速、超低遅延、多数同時接続が可能になる。
DI D	「 <u>D</u> ensely <u>I</u> nhabited <u>D</u> istricts」の略で、人口集中地区。国勢調査において設定される統計上の地域で、人口密度が40人/ha以上の基本単位区が互いに隣接して、合計人口が5,000人以上となる地域のこと。
I C T	「 <u>I</u> nformation and <u>C</u> ommunication <u>T</u> echnology」の略で、情報や通信に関する技術の総称。
M a a S	「 <u>M</u> obility as a <u>S</u> ervice」の略で、複数のモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉え、円滑につなぐ新たな移動サービスのこと。

M I C E	企業などの会議 (Meeting)、企業などが行う報奨・研修旅行 (Incentive・Incentive Travel)、国際機関・団体、学会などが行う国際会議 (Convention)、展示会・見本市・イベント (Exhibition/Event) の頭文字を使った造語で、これらのビジネスイベントの総称。
S D G s	Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標「誰一人取り残さない (leave no one behind)」のことで、持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標。2015 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられた。2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。
Society5.0	サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (Society) のこと。
U I J ターン	以下の 3 つの人口還流現象の総称。 Uターン現象: 地方から都市へ移住したあと、再び地方へ戻ること。 Iターン現象: 地方から都市へ、または都市から地方へ移住すること。 Jターン現象: 地方から大規模な都市へ移住したあと、地方近くの中規模な都市へ移住すること。