

第1回 新潟都心地域都市再生緊急整備地域 準備協議会

# 新潟都心地域の 都市再生緊急整備地域指定に向けて



2020年8月12日 新潟市

# 指定に向けた検討の流れ

1. 新潟市の特徴
2. 新潟市(都市圏)の現状と課題
3. 都心部の現状と課題
4. まちづくりの方向性・都市再生の経緯
5. 都心部の開発予定
6. 指定を目指すエリアと地域整備方針について

# 1. 新潟市の特徴



# 1. 新潟市の特徴(①地勢・歴史)

## ■ 概況

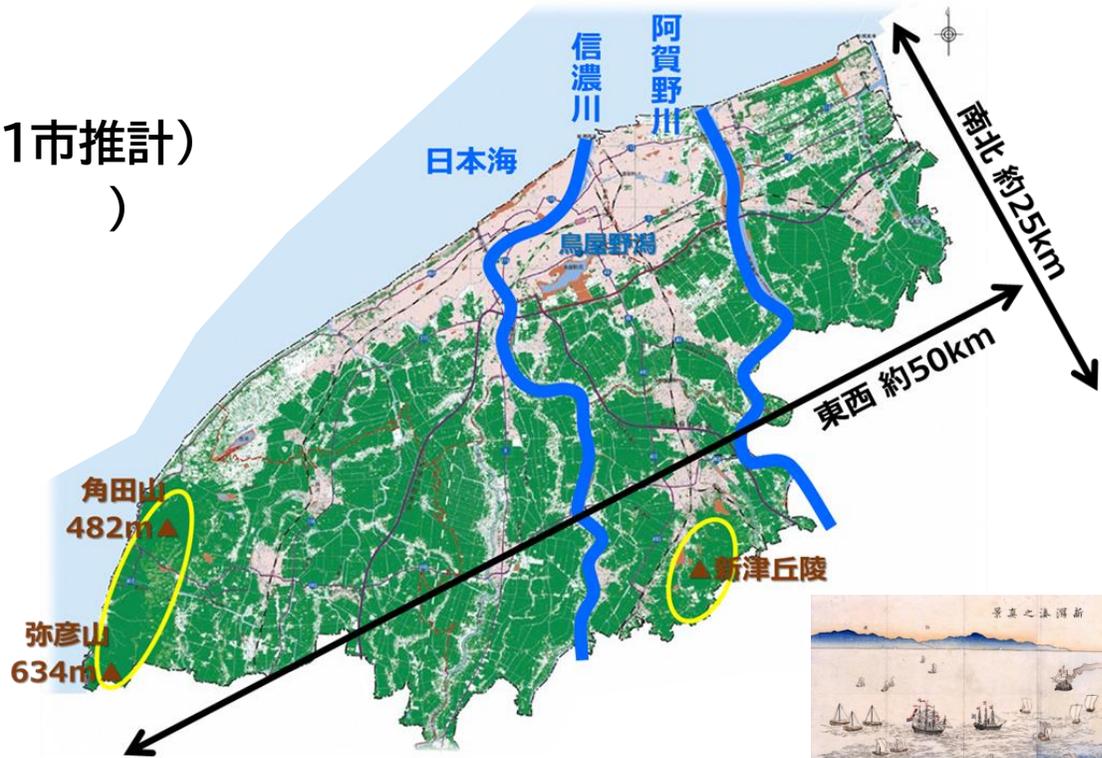
人口:795,597人 (2020.1.1市推計)

世帯:340,913世帯( // )

市域面積:726.45 km<sup>2</sup>

- 市街化区域面積 ⇒ 約18%
- 水田面積 ⇒ 約40%
- 森林面積 ⇒ 約7%

※市域の90%以上が信濃川と阿賀野川が形成した沖積平野



## ■ 歴史

- 日本海海運の拠点として発展  
⇒料亭や芸妓などの花街文化が形成
- 安政5(1858)年に開港5港に指定
- 明治22(1889)年に市政を施行
- 平成17(2005)年には、近隣13市町村と合併  
⇒人口80万人を超え、本州日本海側初の政令指定都市となる
- 平成31(2019)年1月1日には、新潟開港150周年を迎えた



# 1. 新潟市の特徴 (②交通)

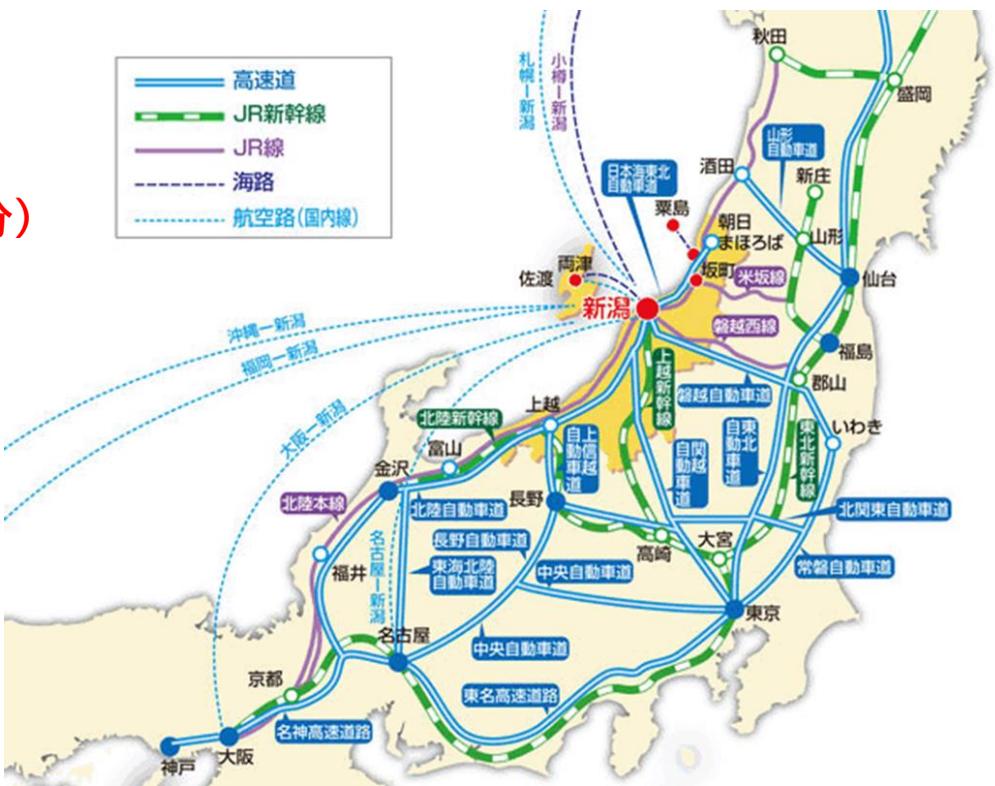


日本海国土軸の拠点都市  
北東アジアのゲートウェイ

出典:「新潟湊の真景」

## ■ 主な交通

- ・空 港 :新潟空港(国管理空港)
- ・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)
- ・国 道 :13路線



# 1. 新潟市の特徴(③農業)

## ■ 農業関連データ

- 水田面積 全国1位
- 水稻収穫量 全国1位
- 農業就業人口 全国1位
- 食料品製造出荷額 全国6位
- 食料品関連事業所数 全国10位
- **平成26年に国家戦略特区に指定  
(大規模農業の改革拠点)**



### 《国家戦略特区とは》

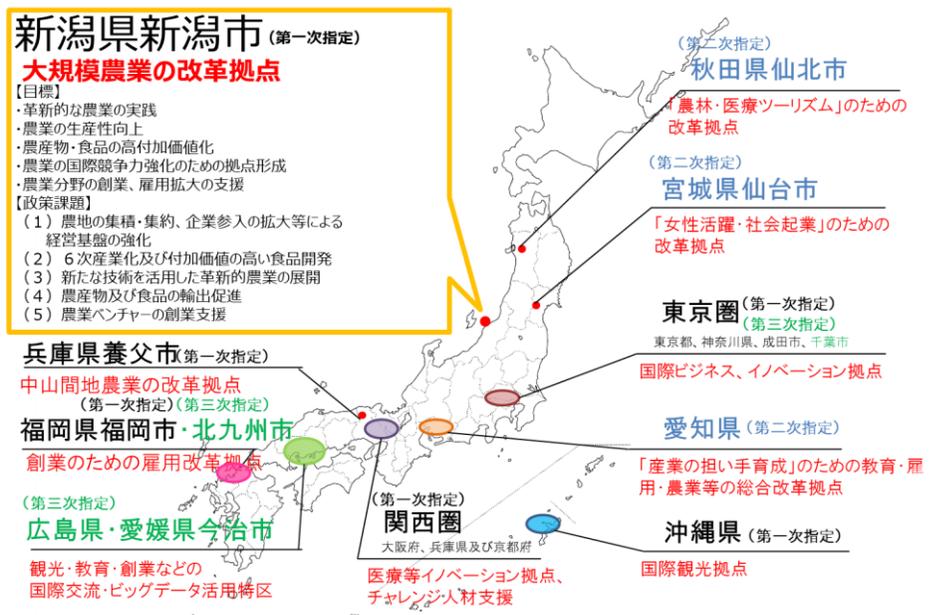
・国の経済政策アベノミクスの“第3の矢”である成長戦略の一つ  
 ・特定の地域や分野を限定して規制緩和や税制上の優遇措置などが行われる

・企業の投資や人材を呼び込み、地域経済を活性化  
 ・国と地方が連携し、国際競争力の高い拠点を形成

《新潟市 平成25年8月に「ニューフードバレー特区」を提案》

大規模農業の改革拠点として **平成26年5月1日 国家戦略特区指定**

特区指定された区域は 全ての規制緩和メニューの活用が可能！



# 1. 新潟市の特徴(④大学・研究機関等)

- 大学・研究機関等 [R2年4月時点]
- 大学 8校(新潟大学、新潟県立大学等)
- 短期大学 4校
- 専門職大学 1校
- 専門職大学院 1校
- 専修学校 44校
- 公立の試験研究機関 8機関
- その他(市産業振興財団、にいがた産業創造機構など)

豊富な人材と企業支援



新潟大学五十嵐キャンパス(新潟大学HPより)



新潟市バイオリサーチセンター



新潟県工業技術総合研究所  
(研究所HPより)



新潟市産業振興財団



## 2. 新潟市の現状と課題

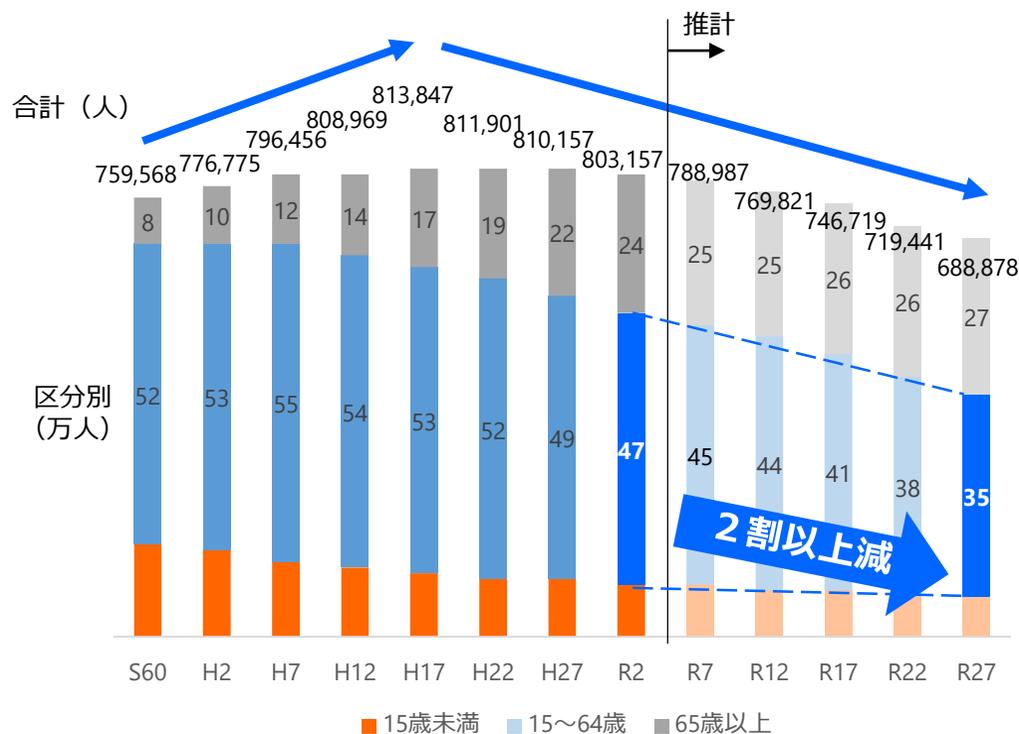
※本日の資料については各統計資料ごとの調査時点を表記しておりますが、COVID19の影響について反映されているデータではありません。

# 2.新潟市の現状と課題(①人口)

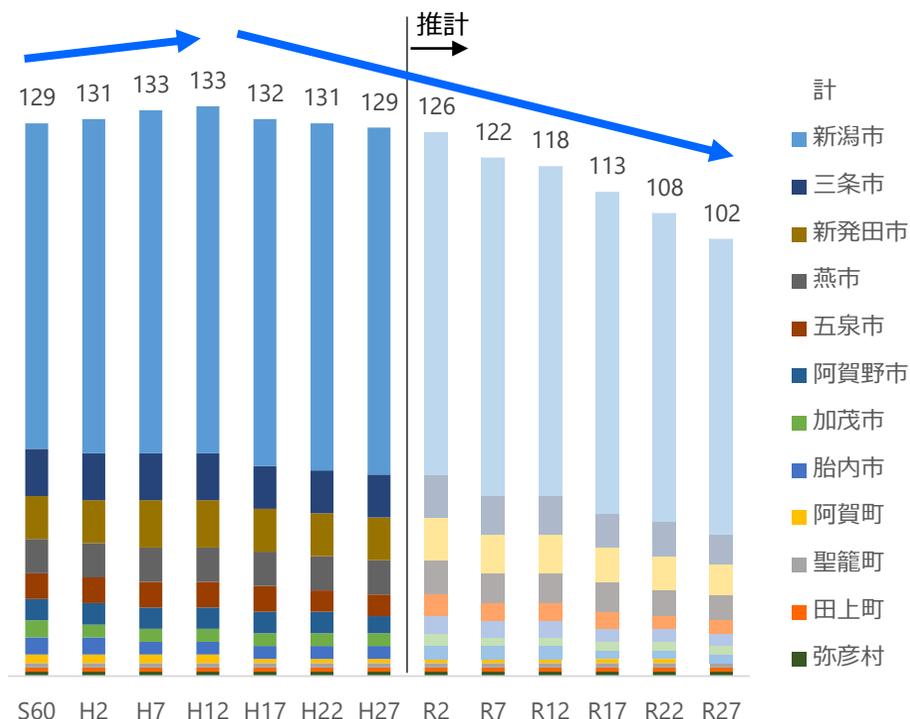
## (1) 人口推移

- H17年度をピークに減少傾向。生産年齢人口は25年間で2割以上減少する見込み
- 広域都市圏においては、減少割合がより大きい傾向

新潟市 年齢3区分別の人口推移・推計



広域都市圏の人口・推移 (万人)



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

## (2) 人口推移・他都市比較

○他の政令市と比較して**人口の減少率**が大きい

○新潟市より人口が少ない近隣の都市と比較しても**人口の減少率**が大きい

人口増減率の政令市比較

都市名	人口(万人) 2015年	推計人口(万人) 2045年	増減率(%)
1 福岡市	154	165	8
2 川崎市	148	155	5
3 さいたま市	126	129	2
4 岡山市	72	68	-5
5 名古屋市	230	217	-5
6 広島市	119	112	-6
7 熊本市	74	69	-7
8 千葉市	97	91	-7
9 横浜市	372	345	-7
10 札幌市	195	181	-8
11 大阪市	269	241	-10
12 相模原市	72	64	-12
13 浜松市	80	70	-12
14 京都市	148	130	-12
15 仙台市	108	92	-15
16 新潟市	81	69	-15
17 神戸市	154	130	-16
18 堺市	84	71	-16
19 静岡市	70	57	-19
20 北九州市	96	77	-20

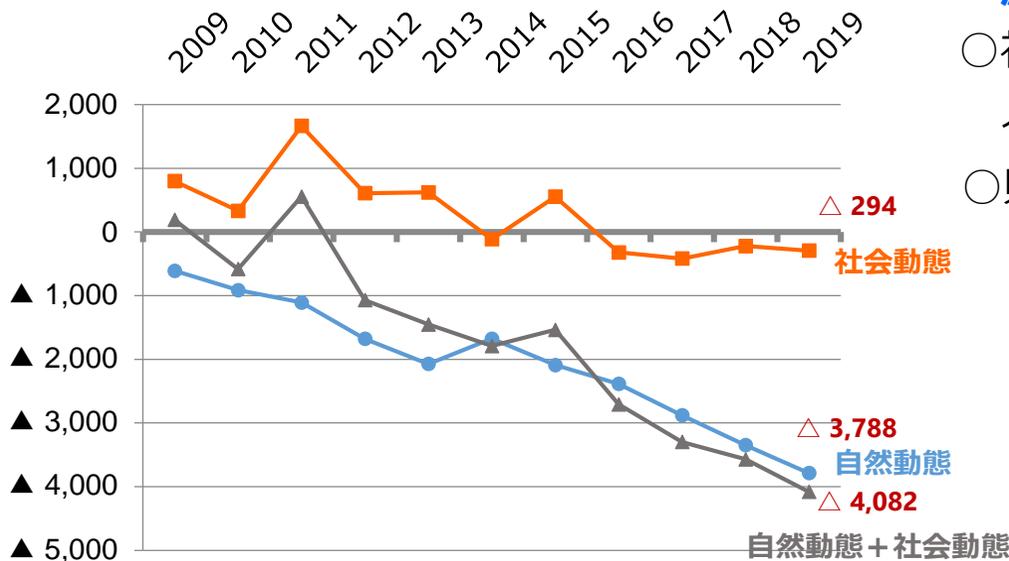
新潟県の近県各都市の人口推移・推計の比較

都市名	人口(万人) 2015年	推計人口(万人) 2045年	増減率(%)
1 宇都宮市	52	48	-7
2 金沢市	47	43	-8
3 福井市	27	23	-12
4 高崎市	37	33	-12
5 富山市	42	36	-15
6 新潟市	81	69	-15
7 山形市	25	21	-16
8 長野市	38	32	-16
9 前橋市	34	28	-18

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

## (3) 人口動態

新潟市 社会動態と自然動態の推移 (人)

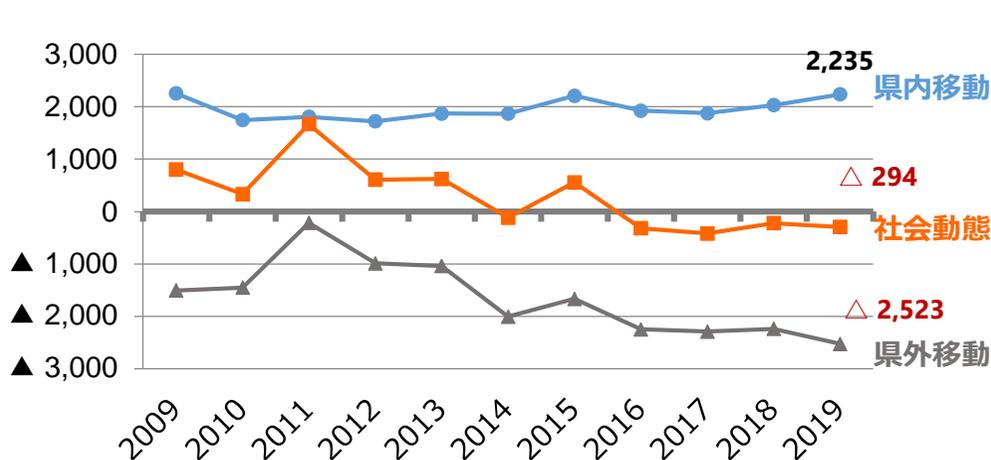


○2016年以降は社会動態、自然動態ともに**増加量を減少量が上回る**

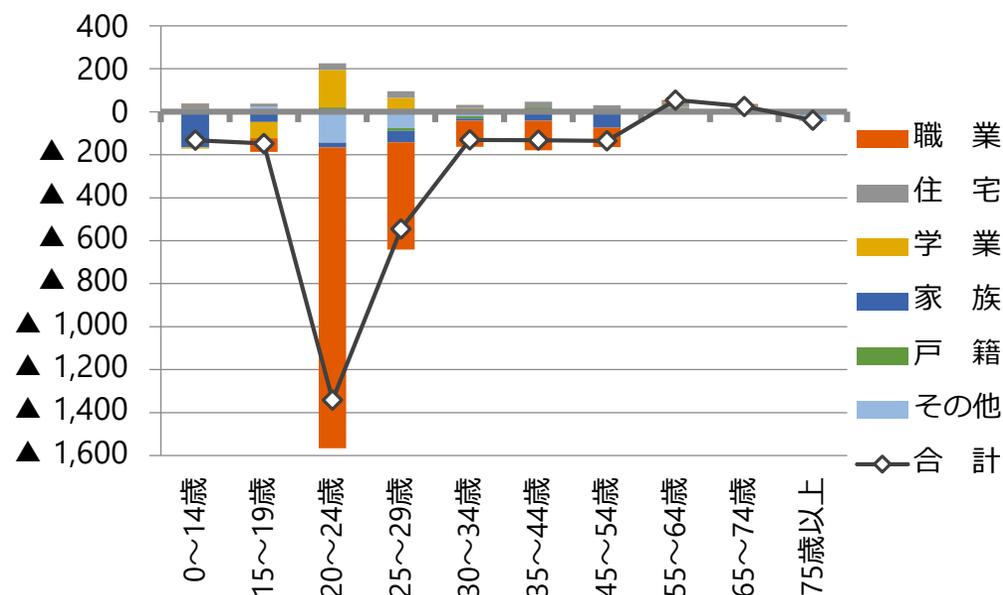
○社会動態の傾向として、県内他市町村から転入する人数を**県外へ転出する人数が上回っている**

○県外への主な転出者は、**就職が理由の20代**

新潟市 社会動態 (県内・県外別) の推移 (人)



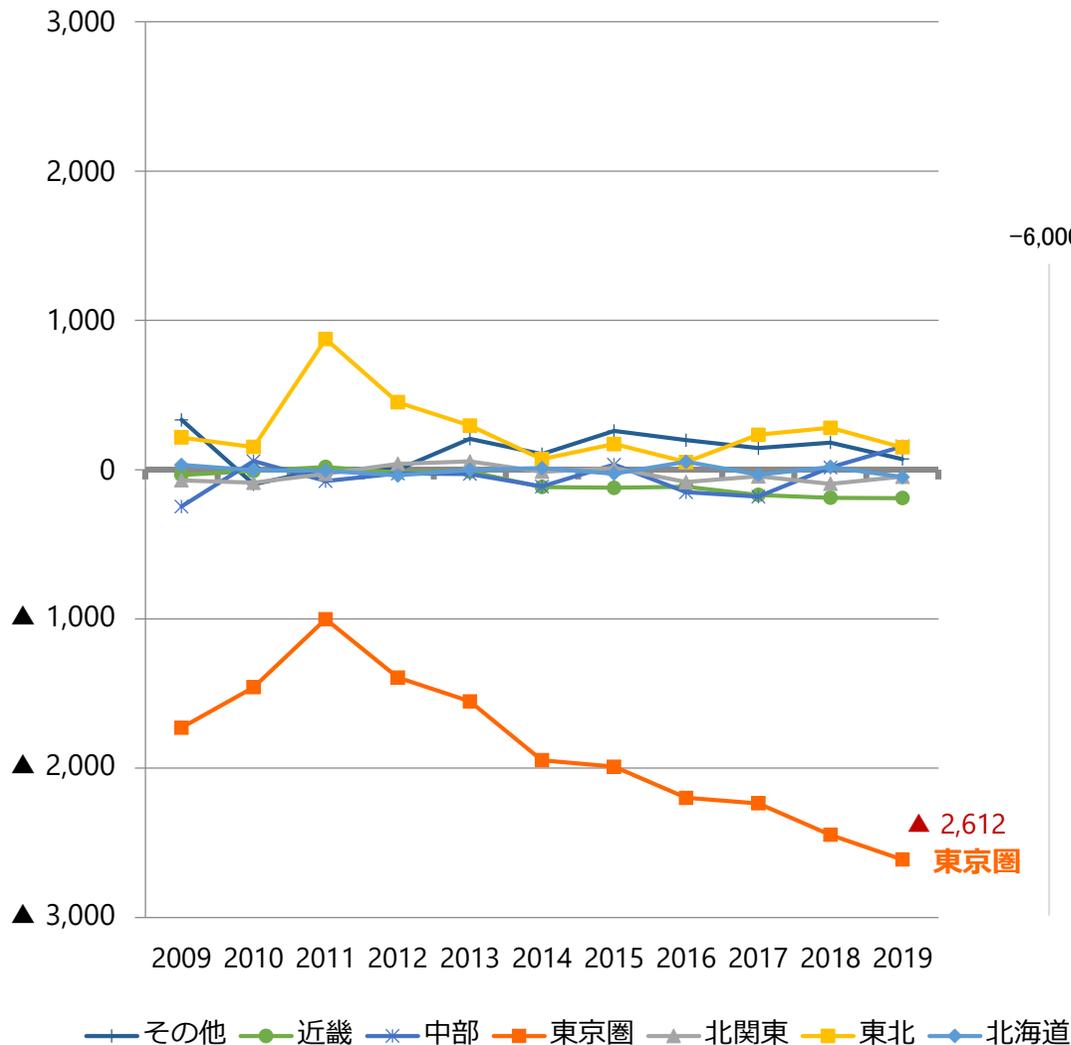
2019年 新潟市 年齢・理由別県外転入出数 (人)



資料：新潟県人口移動調査

## (3) 人口動態

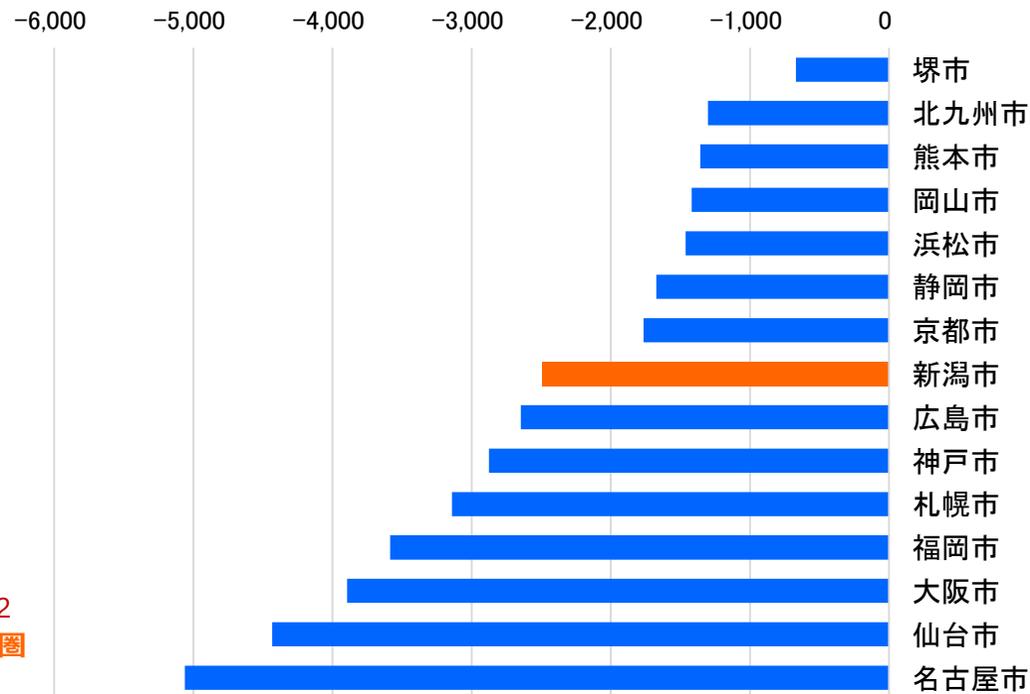
新潟市 県外地域別転出入数推移 (人)



○東京圏への転出超過が増加傾向にある

2019年 政令指定都市から東京圏への転出入人数 (人)

東京圏内の移動は除く



資料：住民基本台帳人口移動報告 移動前の住所地別転入者数

資料：新潟県人口移動調査



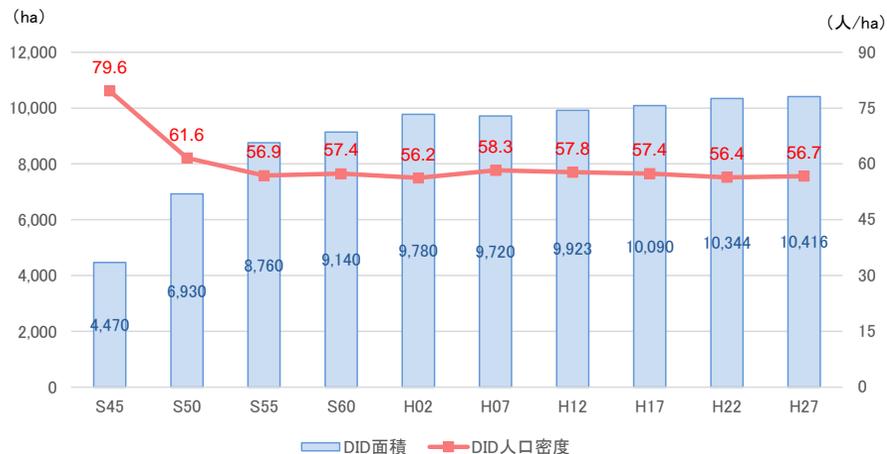
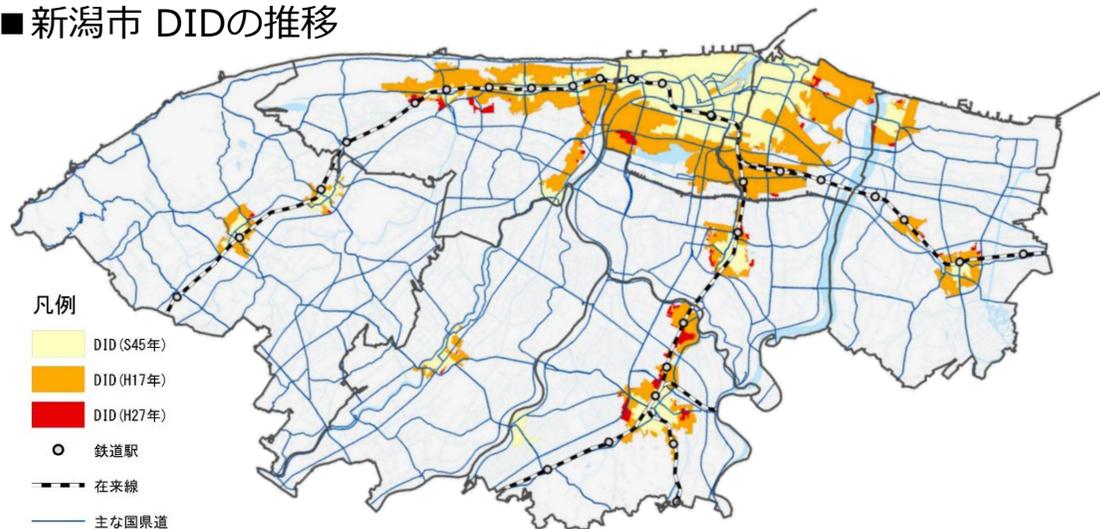
# 2.新潟市の現状と課題(②土地利用)

## (1) 人口集中地区 (DID) の推移と夜間人口分布の推移

○過去45年間で**DID面積は約2.5倍に増加**、**DID人口密度は約30%減少**

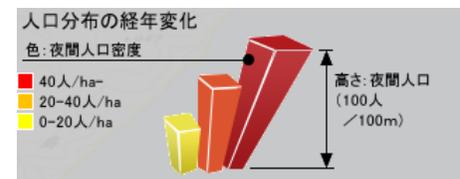
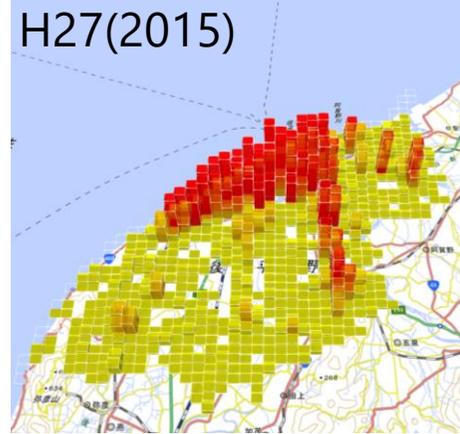
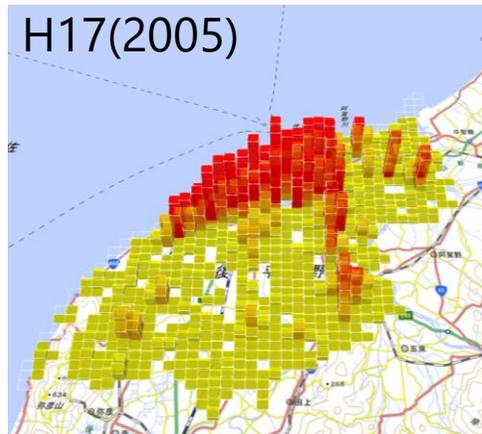
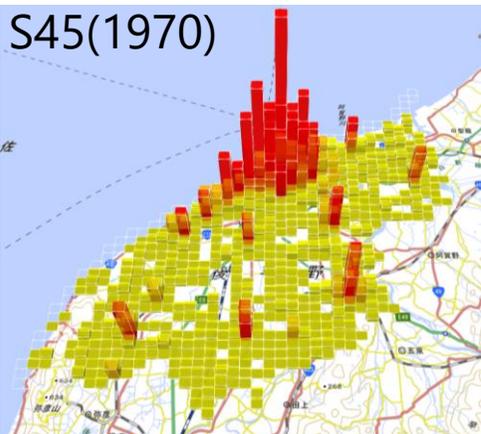
○**都心の夜間人口が低下**した一方で、市街地の縁辺部や鉄道駅付近、鉄道駅沿線では、**住宅地開発により増加**

### ■新潟市 DIDの推移



資料：国勢調査

### ■新潟市 夜間人口分布の経年変化



資料：都市構造の可視化計画  
「夜間人口分布の経年変化」

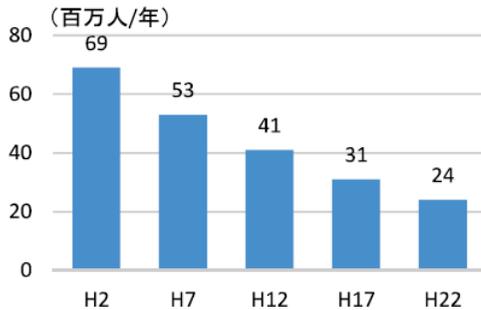
# 2.新潟市の現状と課題(③交通)

## (1) 公共交通利用者数の推移

○鉄道利用者は、8万人／年程度を横ばいで推移

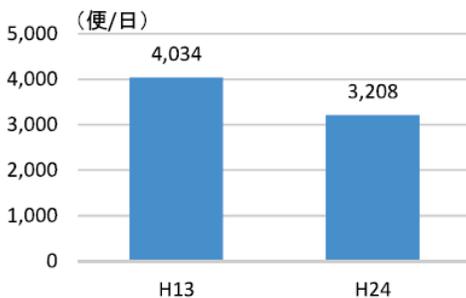
○自動車依存の高まりを背景として、バス利用者およびバス運行便数が減少傾向が長く続いてきたが、**新バスシステム・BRTの運用開始により、バス利用者の減少に歯止め**

新潟市 バスの利用者数の推移



資料：新潟交通株式会社

新潟市 バスの運行便数の推移



資料：新潟交通株式会社

新潟市 公共交通の現状

### 鉄道利用者数 (日あたり)\*

約10年前 (2007年)	83千人
直近 (2015年)	85千人

※乗車人員のみとし降車人員は含まない  
上越新幹線乗車人員含む、無人駅は未計上  
出典：JR東日本ホームページより作成

### 路線バスの利用者数

新バスシステム・BRT 開業1年目 (2015年9月～2016年8月)	新バスシステム・BRT 開業2年目 (2016年9月～2017年8月)	新バスシステム・BRT 開業3年目 (2017年9月～2018年8月)
0.8%増 (前年比)*	2.5%増 (前年比)	2.3%増 (前年比)

※開業1年目については、乗り換え利用等補正後の数値で前年比較を行っている  
出典：新潟交通株式会社ホームページより作成

### 区バス・住民バスの利用者数

約10年前 (2007年)	区バス 105千人	住民バス 123千人
直近 (2016年)	区バス 266千人	住民バス 216千人

### タクシー利用者数

約10年前 (2010年)	9,532千人
直近 (2016年)	8,432千人

出典：新潟市統計書(2017年)

### マイカー依存度が高い

「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合

約5年前* (2013年)	72.3%
直近 (2017年)	77.6%

※約10年前に調査を実施していないため約5年前のデータを表記  
出典：第40回市政世論調査(2013年) 第44回市政世論調査(2017年)

### 自家用車への依存 (交通手段分担率)

約5年前* (2011年)	69.3%
直近 (2016年)	71.0%

※約10年前に調査を実施していないため約5年前のデータを表記  
出典：新潟市内都市交通特性調査(2011年、2016年)

### 自転車利用割合 (交通手段分担率)

約5年前* (2011年)	9.1%
直近 (2016年)	7.5%

※約10年前に調査を実施していないため約5年前のデータを表記  
出典：新潟市内都市交通特性調査(2011年、2016年)

### 歩行者通行量\*

約10年前 (2007年)	14.0万人
直近 (2018年)	11.7万人

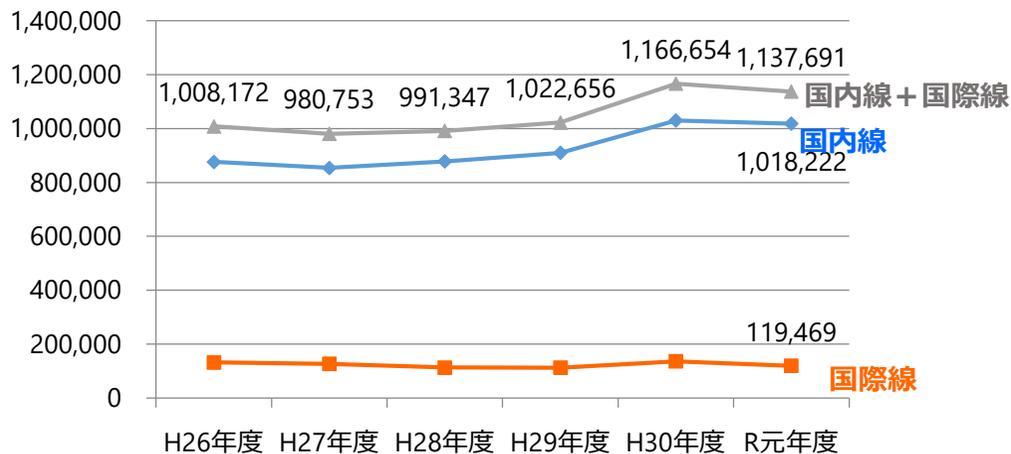
※新潟駅、万代、古町周辺地区  
出典：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」より作成

# 2.新潟市の現状と課題(③交通)

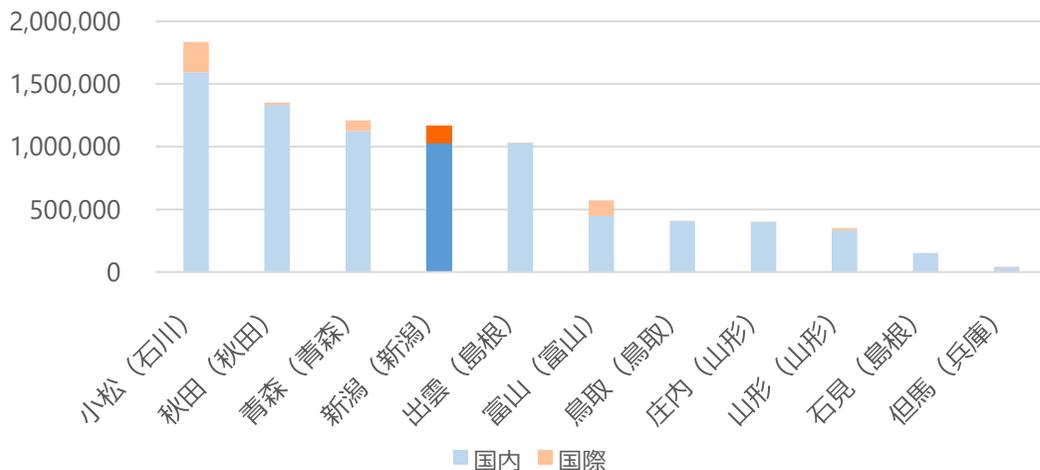
## (2) 新潟空港の利用者状況

○国際線の利用者は伸び悩んでいる

新潟空港の乗降客数推移 (人)



平成30年度 本州日本海側 空港乗降客数 (人)

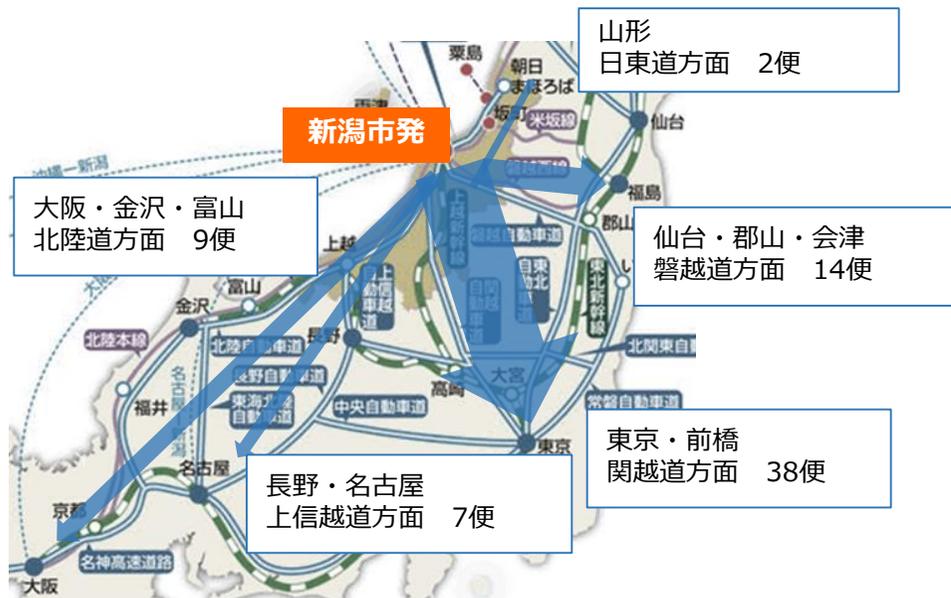


資料：空港管理状況調書

## (3) 高速バスネットワーク

○空路、鉄路のほか、都市間高速バスの広域ネットワークの拠点機能を有している

令和元年 方面別県外高速路線バス便数 (平日・片道)

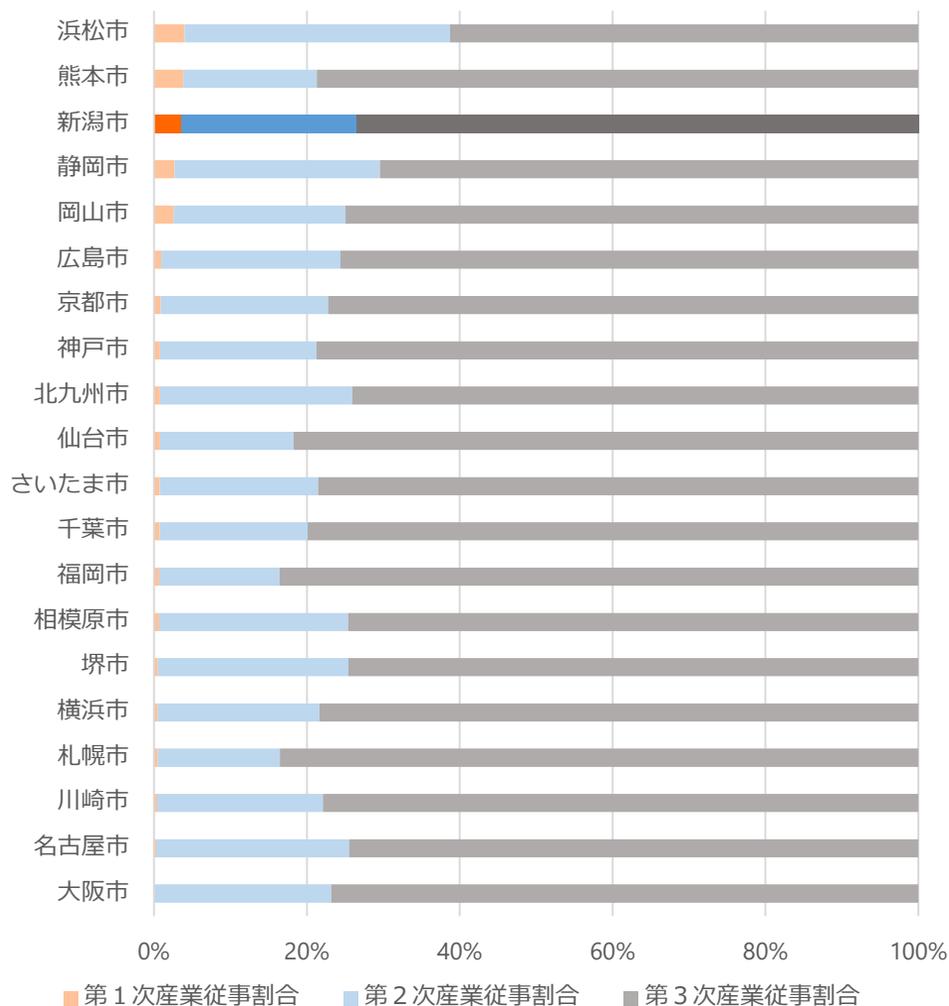


# 2.新潟市の現状と課題(④経済)

## (1) 産業別従業者数

○政令市の中では、第1次産業従事者の割合が多い

平成27年 産業別従業者割合(%) 政令市比較



第1次産業従事者割合順

資料：国勢調査

## (2) 市内総生産

○政令市間では下位

新潟市 市内総生産(実質)の推移(億円)



平成28年 市内総生産(実質)の政令市比較(億円)



政令市  
14位

残り4市は統計資料なし

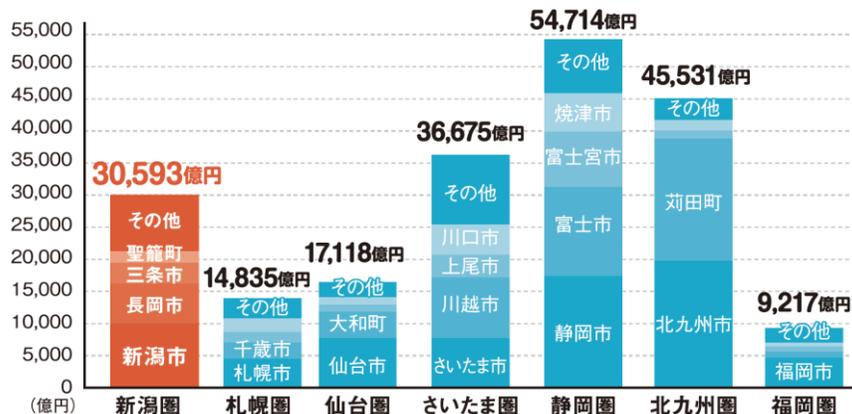
資料：県民経済計算

# 2.新潟市の現状と課題(④経済)

## (3) 製造品出荷額

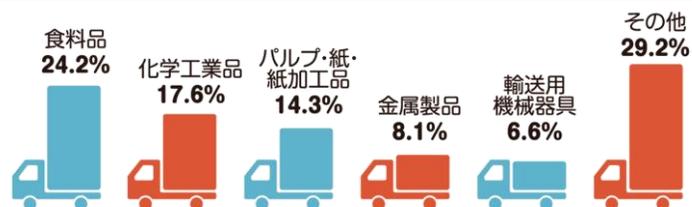
○新潟圏域では3兆円を超え、  
札幌圏域や仙台圏域の**約2倍の規模**

平成29年 主な政令市（隣接市町村圏含む）製造品出荷額



## 新潟市 産業別製造品出荷割合

出荷総額 1兆655億円



平成29年工業統計調査

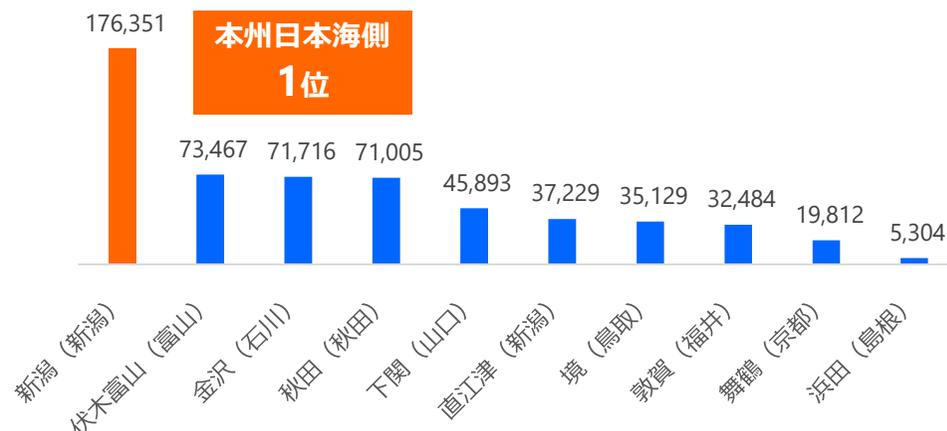
## (4) 新潟港の外貿コンテナ取扱量の推移

○外貿コンテナ取扱量は**本州日本海側最大**

新潟港の外貿コンテナ取扱量の推移 (万TEU)



## 令和元年 本州日本海側 外貿コンテナ取扱量(TEU)

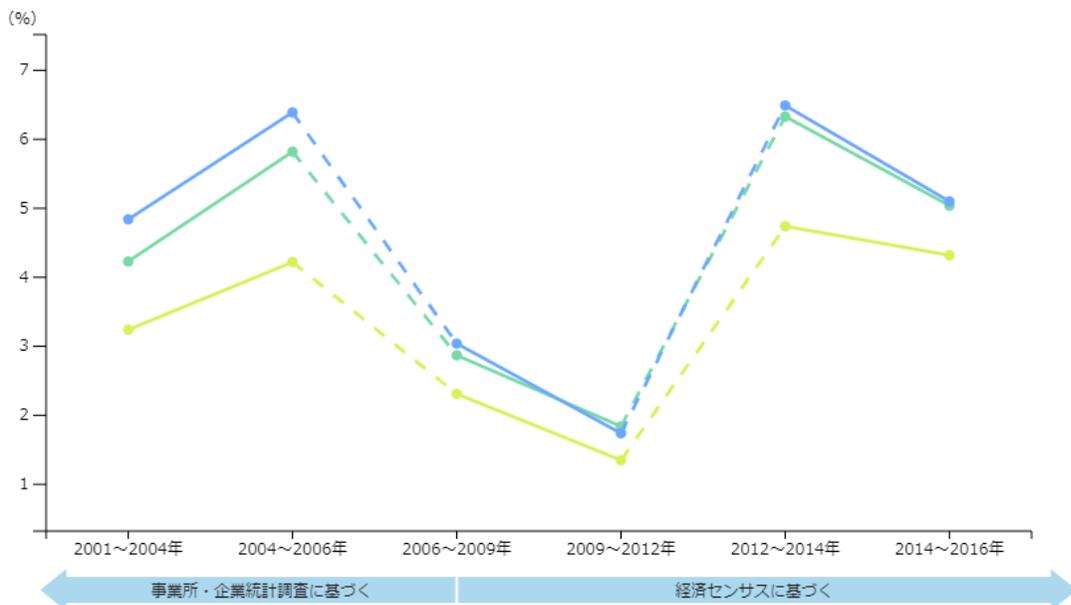


資料：港湾調査

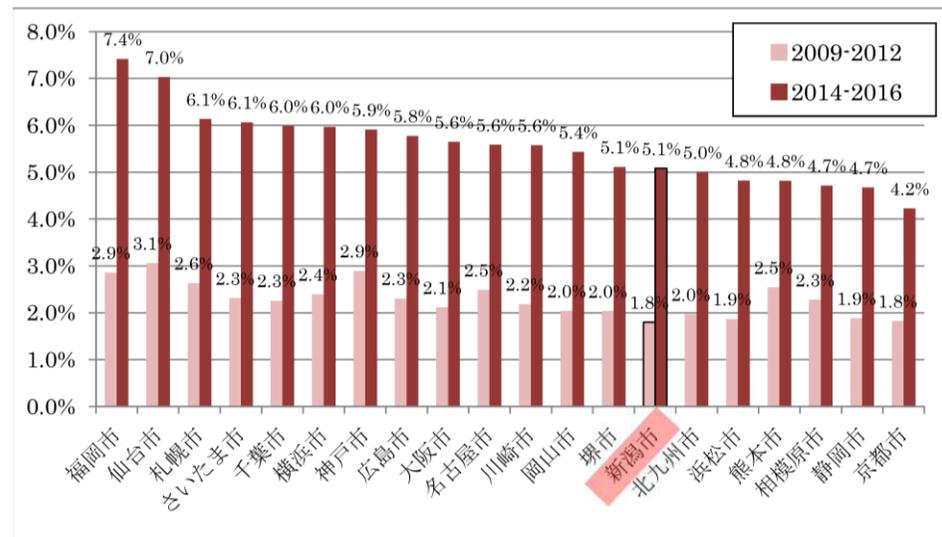
## (5) 新規開業率

- 新規開業率は5.1% (2014~2016年)
- 全国平均並みを推移しているが、政令市ではいまだ低い

●新潟県新潟市 ●新潟県平均 ●全国平均



新潟市の新規開業率の推移  
資料：RESAS

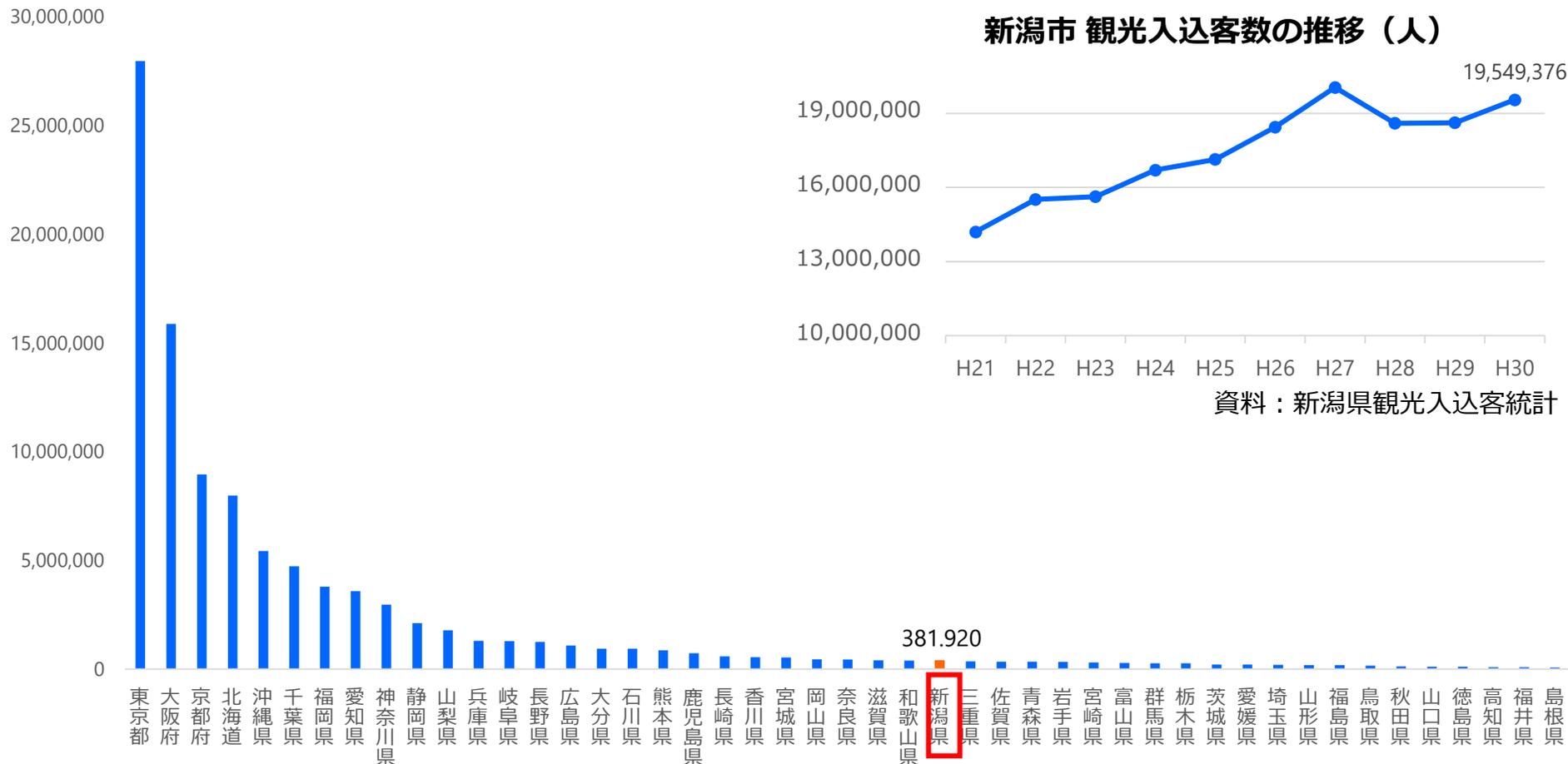


新規開業率の推移 (政令市比較)  
資料：新潟市の産業2019 (経済センサス)

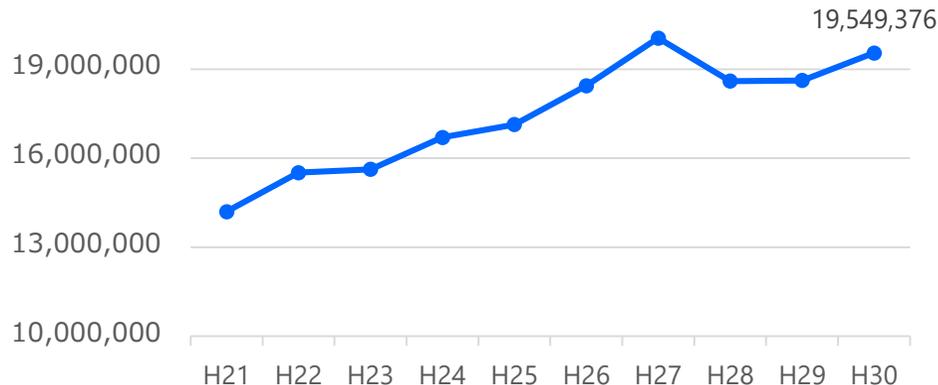
# 2.新潟市の現状と課題(⑤観光)

## (1) 観光入込客数

- 観光入込客数は**増加傾向**
- 外国人宿泊客数は下位グループに位置



新潟市 観光入込客数の推移 (人)



資料：新潟県観光入込客統計

平成30年 都道府県別外国人延べ宿泊客数 (人)  
従業者10人以上の施設

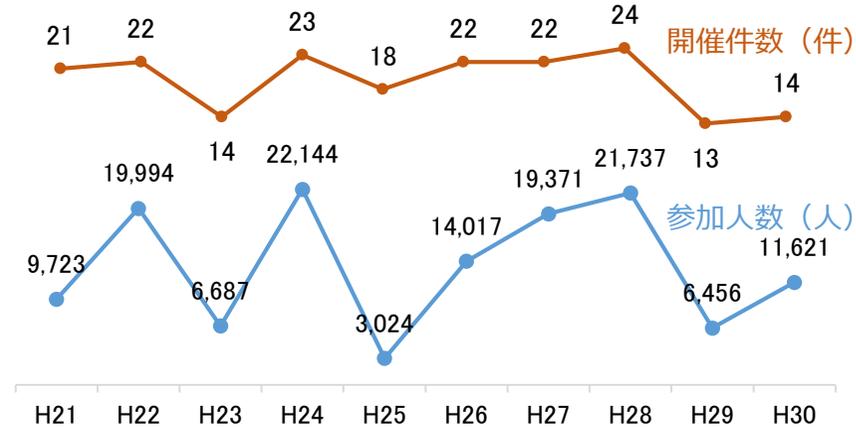
資料：宿泊旅行統計調査

## (2) 国際会議

OG20農業大臣会合など、ハイレベルコンベンションの実績はあるが、**他の政令市と比較すると少ない**

平成30年 国際会議政令市間比較

新潟市 国際会議開催件数・参加者人数



↑  
APEC (アジア太平洋経済協力)  
食料安全保障担当大臣会合

↑  
G7農業大臣会合

参加人数 (人)



政令市  
13位

開催件数 (件)



政令市  
14位



令和元年度にG20農業大臣会合を実施

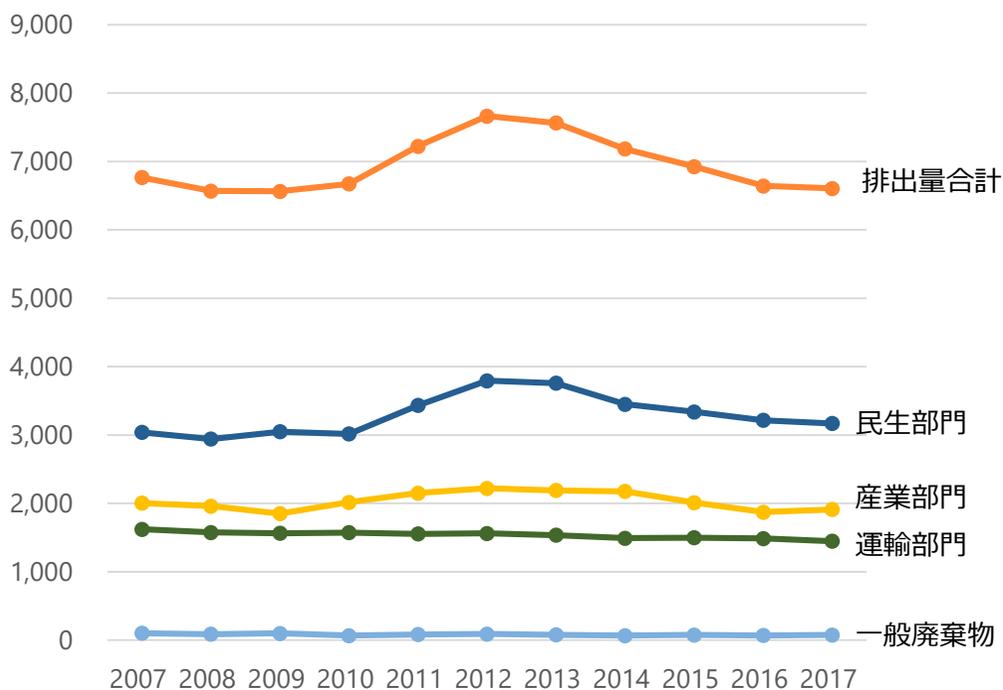
**日程** 令和元年5月11日(土)、12日(日)  
**会場** 新潟コンベンションセンター朱鷺メッセ  
**参加国** メンバー国20、招待国6、国際機関8

資料：日本政府観光局国際会議統計

## (1) CO2排出量

○人口一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量は**政令市間で上位**

### 新潟市 CO2排出量の推移 (1,000tCO<sub>2</sub>)

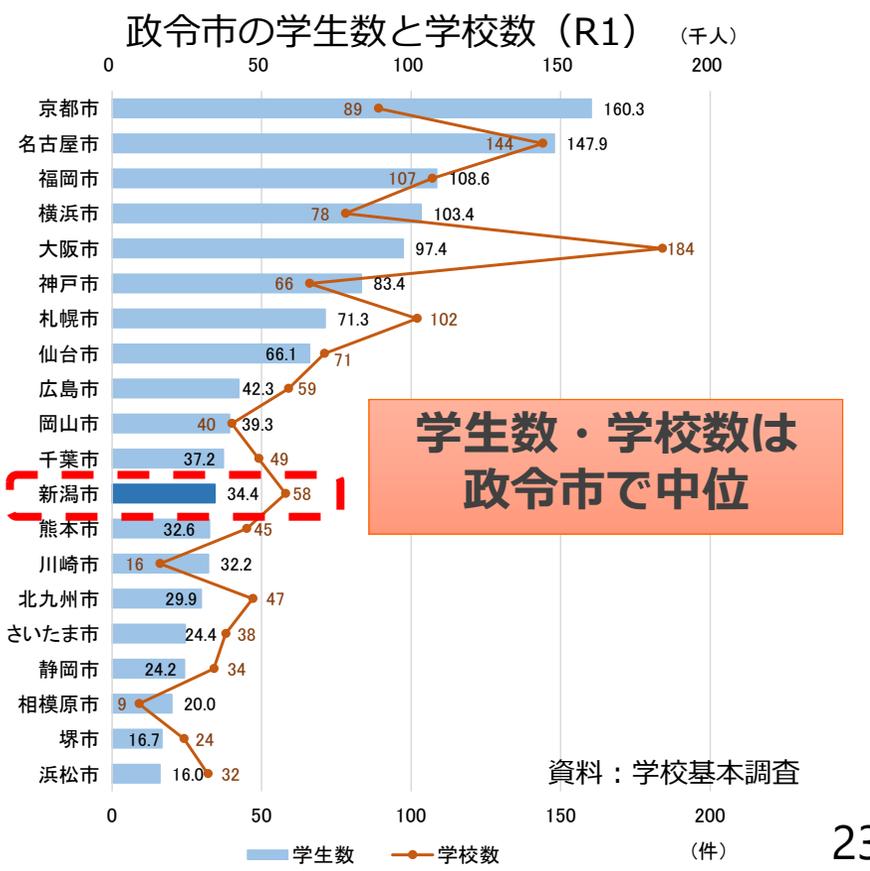
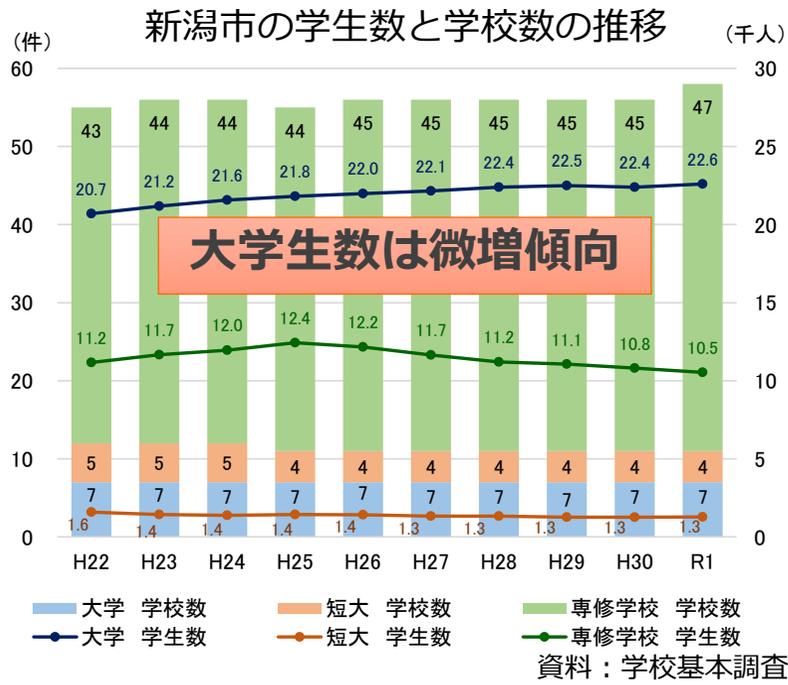


### 平成29年 人口1人当たりCO<sub>2</sub>排出量 政令市間比較 (tCO<sub>2</sub>/人)



資料：地方公共団体実行計画策定・実施支援サイト（環境省）

# 2.新潟市の現状と課題(⑦大学・学生等)



## 新潟県新規学卒者就職状況 令和2年3月末現在 (単位：人)

		合計	大学	短大	高专	専修等
求職		8,879	4,166	583	88	4,042
就職	総数	8,592	4,061	577	86	3,868
	(うち県内)	4,746	1,845	496	36	2,369
県内就職率		55.2%	45.4%	86.0%	41.9%	61.2%

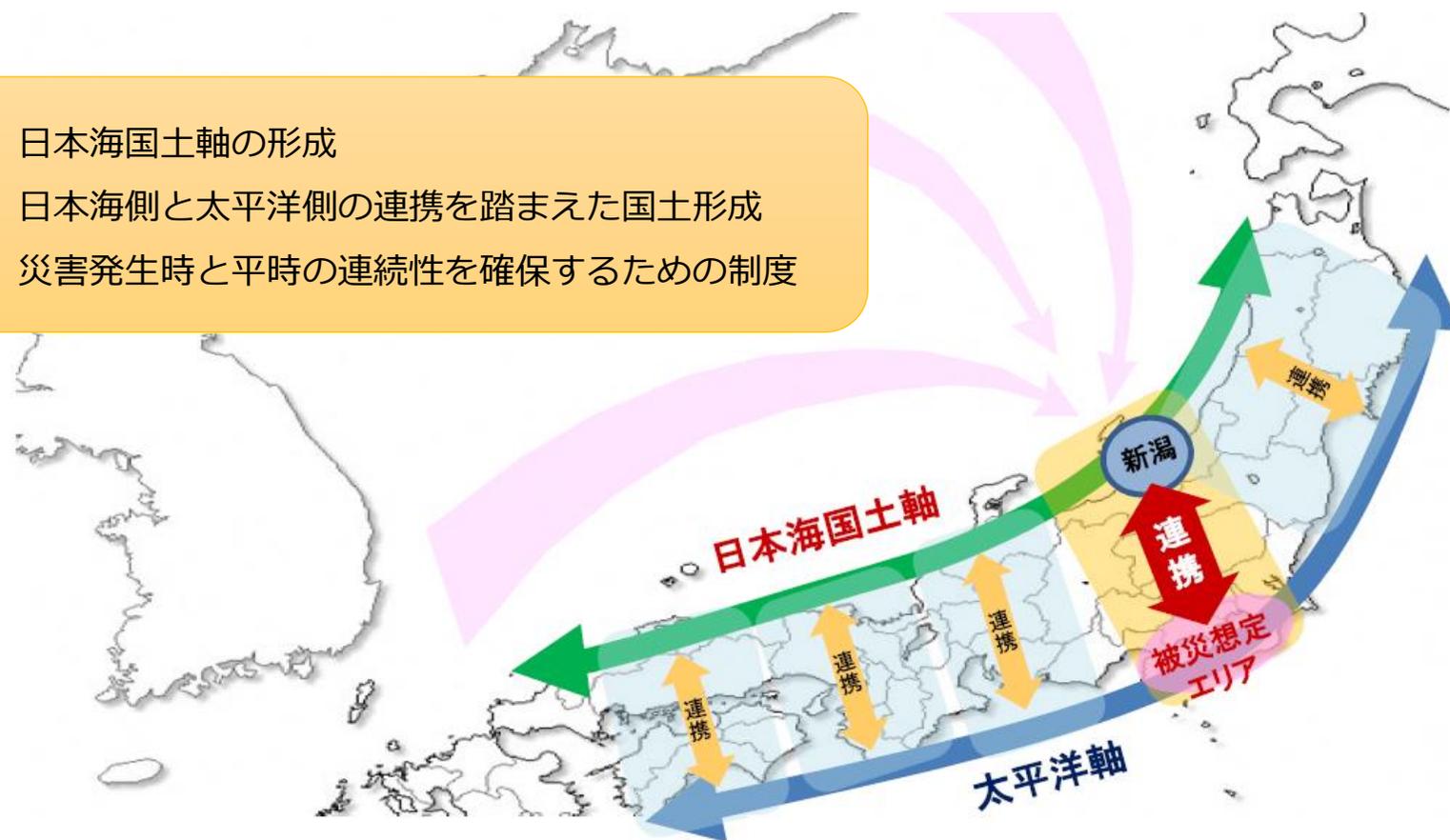
**大学生の県内就職割合が低い**

資料：新潟労働局R2新卒者調査

### (4) 救援・代替機能強化の必要性(首都圏のバックアップへ)

今後、高い確率で発生が予測されている、首都圏など太平洋側の大規模災害に備え、被災想定エリアの防災・減災対策の推進に加え、**太平洋側のバックアップが可能な体制を平時から構築**しておくことが重要。

- 日本海国土軸の形成
- 日本海側と太平洋側の連携を踏まえた国土形成
- 災害発生時と平時の連続性を確保するための制度



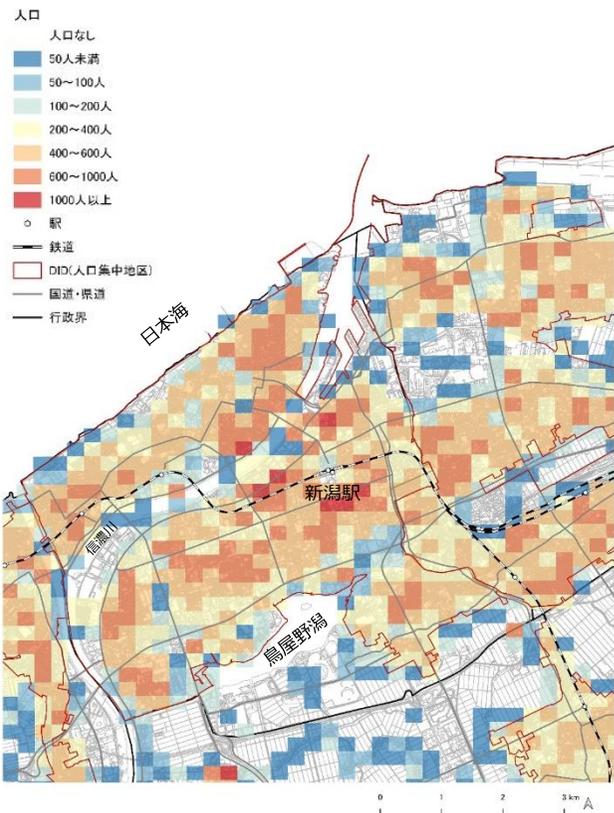


### 3. 都心部の現状と課題

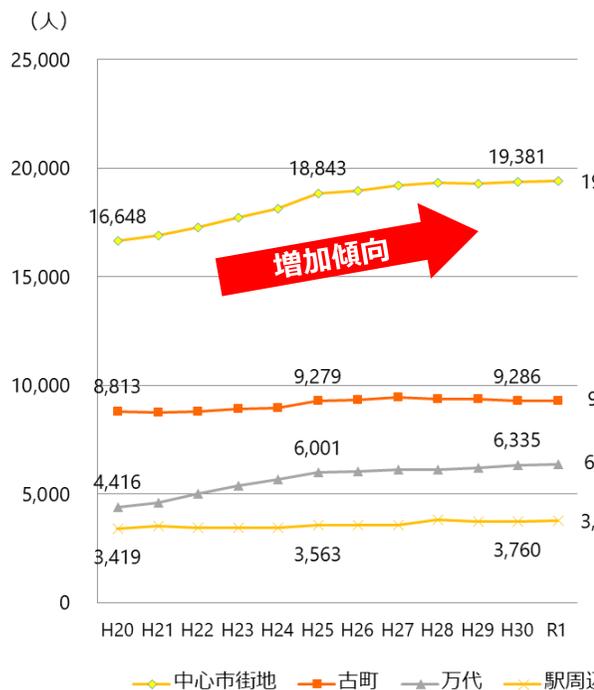
# 3.都心部の現状と課題(①人口)

## (1) 居住人口の推移

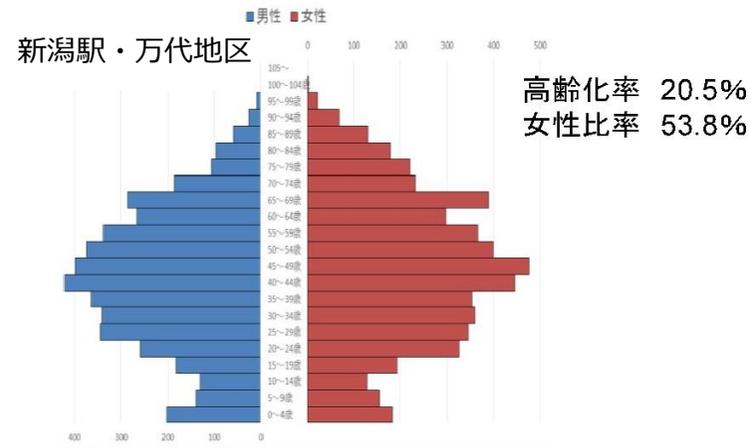
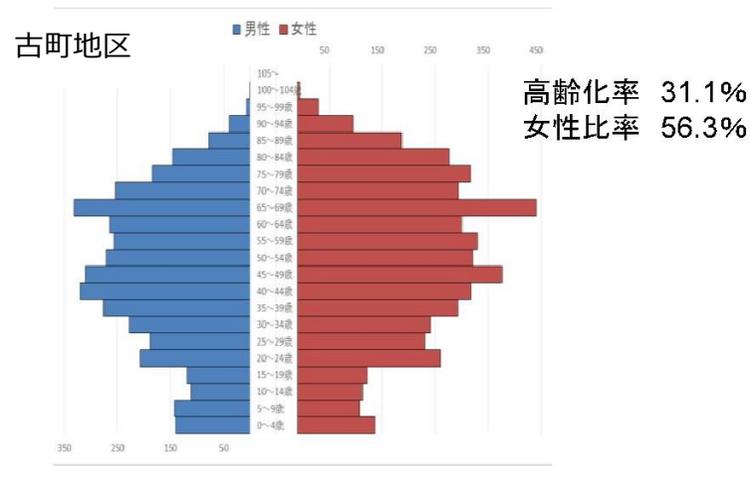
- 中心市街地の人口は**増加傾向**。
- 古町地区の高齢化率が新潟駅・万代地区より高い。



新潟市 居住人口の分布  
資料：国勢調査 (H27)



新潟市 中心市街地の居住人口の推移 (H20年-R1年)  
資料：住民基本台帳人口から作成



新潟市 地区毎の人口ピラミッド  
(住民基本台帳人口〔H29.3.31〕から作成)

資料：新潟古町まちづくり(株)/新潟中心商店街協同組合・新潟商工会議所・新潟市  
「平成29年度古町地区活性化まちづくり調査 報告書」(2018年3月)

# 3.都心部の現状と課題(①人口)

## (2) 人口密度の推計

○都心部全体で減少傾向

○特に、古町地区における将来の人口密度の減少が顕著

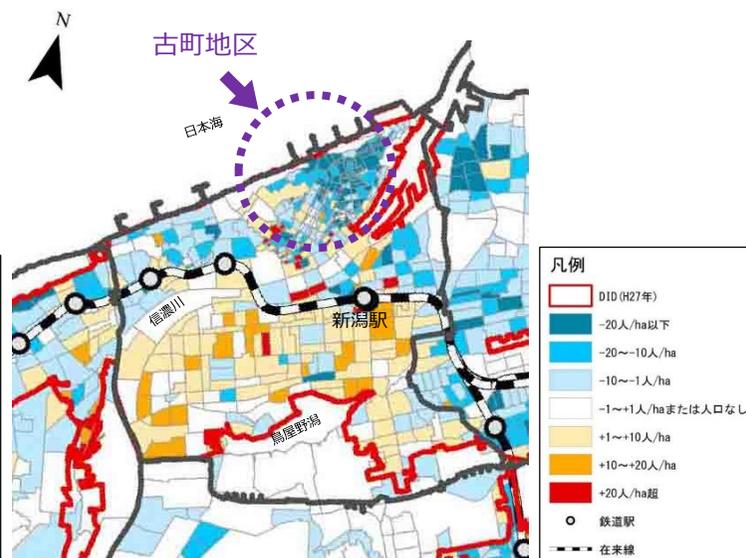
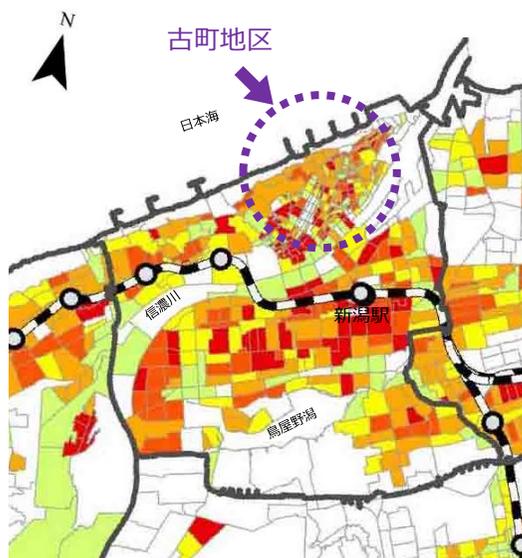
新潟市 将来の人口密度分布 (現状と推計)

新潟市 将来の人口密度増減の分布 (推計)

**H27(2015)年**

**R22(2040)年**

**H27年⇒R22年(25年後)**



出典：新潟市都市計画基礎調査 (R1)

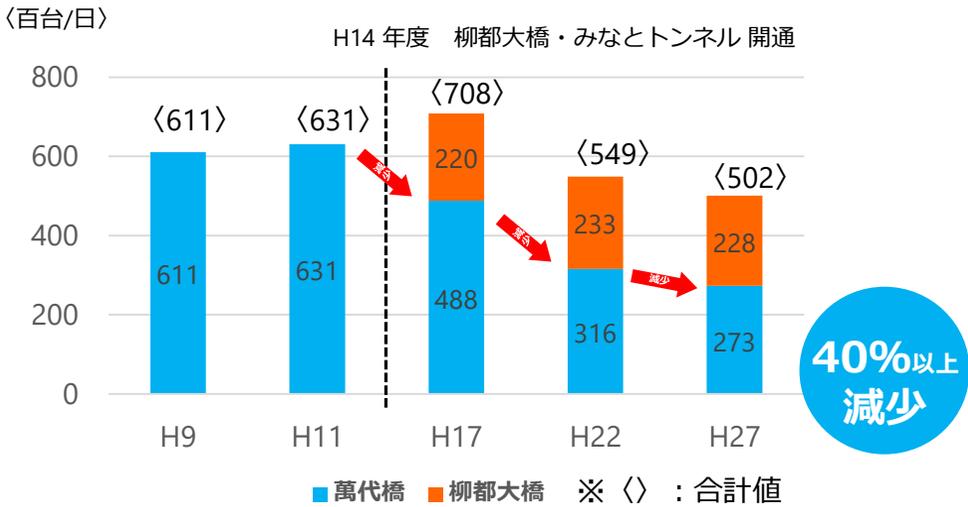
【資料：国勢調査／国立社会保障・人口問題研究所】

# 3.都心部の現状と課題(②交通)

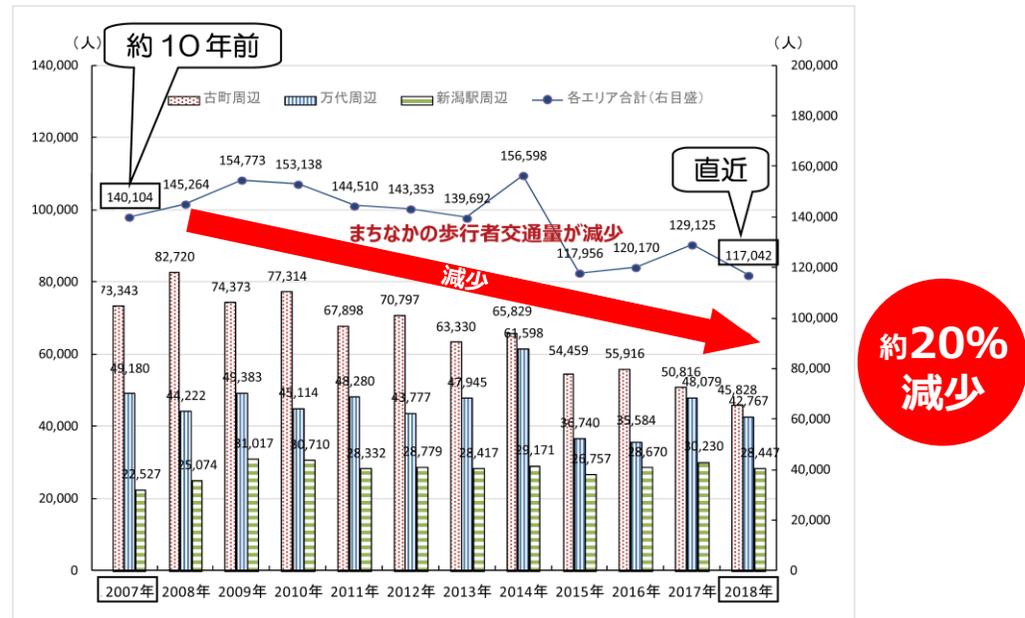
## (1) 交通量の推移

- H14年柳都大橋・みなとトンネルの開通後、**萬代橋の自動車交通量が年々減少し、都心軸上の交通混雑の緩和がみられる**
- まちなかの歩行者通行量は、過去10年間で**約20%減少**
- 新潟駅周辺、万代周辺の歩行者通行量は、横ばいで推移。古町地区は、大きく減少

新潟市 都心軸の断面日交通量の推移



新潟市 中心市街地の歩行者通行量の推移

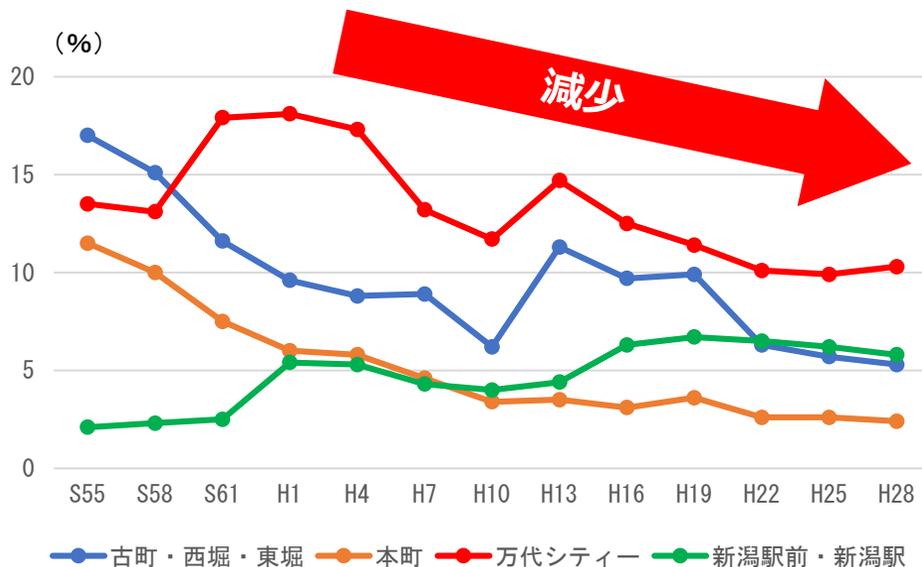


約20%  
減少

## (1) 中心部の商圈の推移

○大規模小売店の郊外出店の増加、および、電子商取引の市場規模の拡大により、中心部の商圈が低下している。

新潟市 地区別の買物利用割合の推移

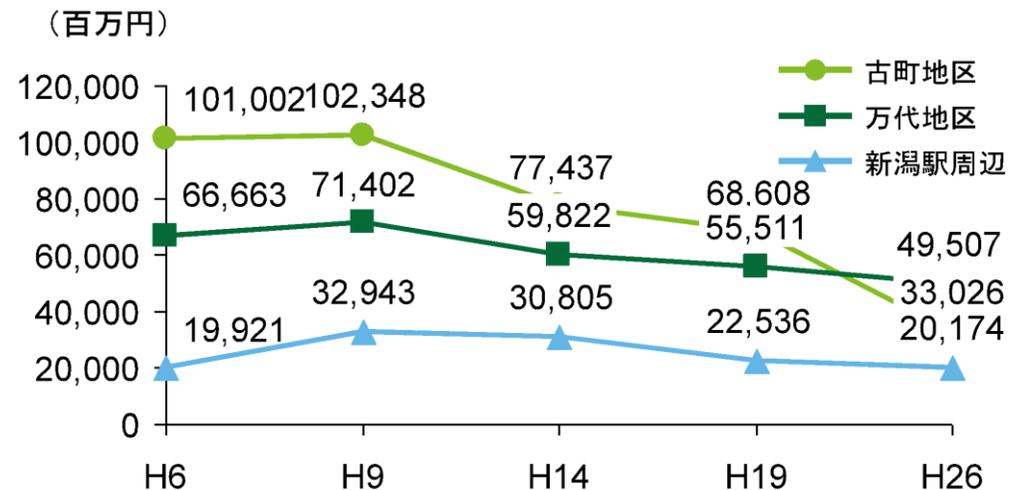


資料：新潟県「平成28年度中心市街地に関する県民意識・消費動向調査報告書」(旧新潟市の買物地区利用割合の変遷 全品目)

## (2) 地区別 商業販売額

○全体的に減少傾向。  
特に古町地区の減少が顕著。

新潟市 地区別の商業販売額推移

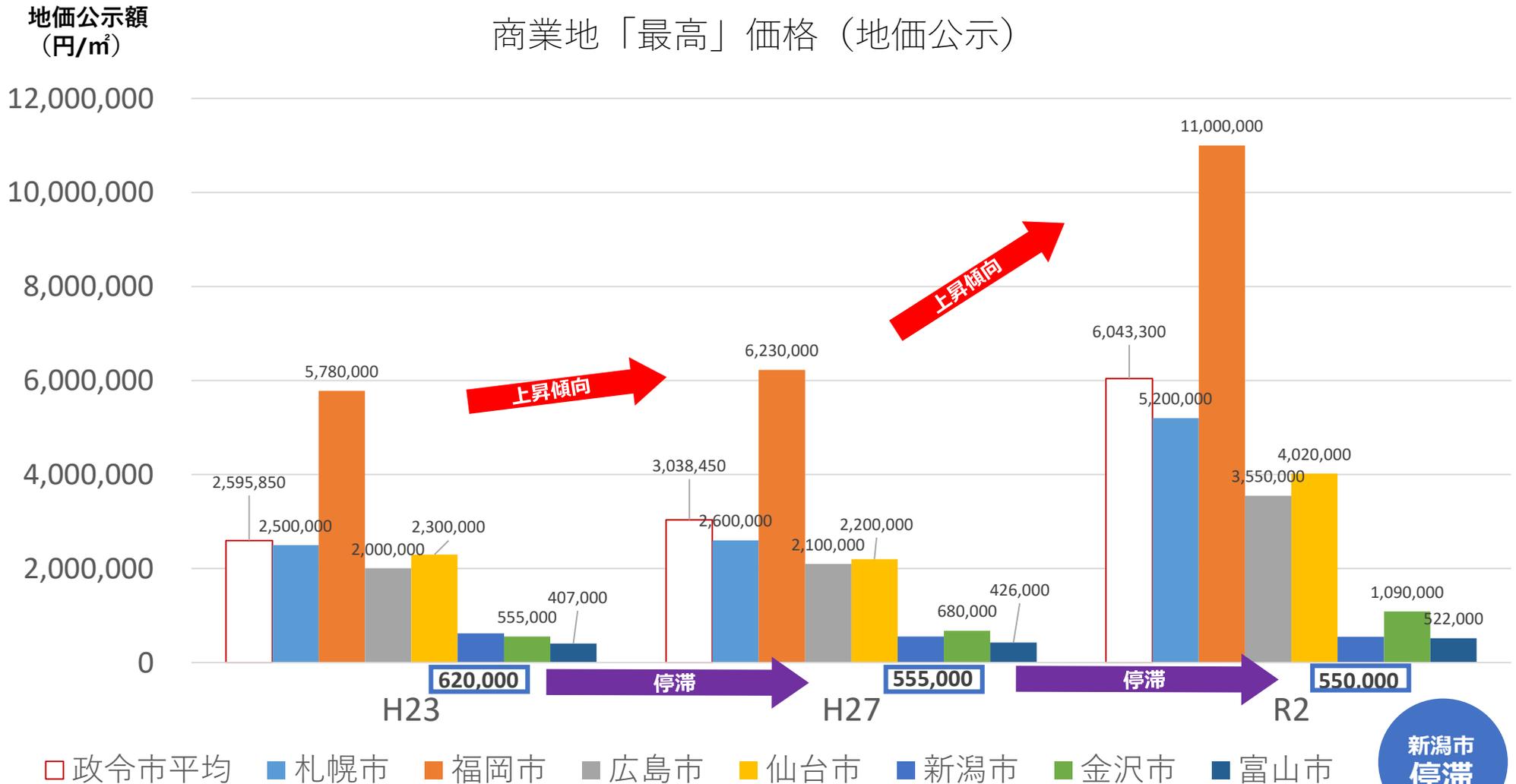


資料：新潟古町まちづくり(株)/新潟中心商店街協同組合・新潟商工会議所・新潟市「平成29年度古町地区活性化まちづくり調査 報告書」(2018年3月)  
(「経済産業省 商業統計 立地環境特性別」から作成)

# 3.都心部の現状と課題(③経済)

## (3) 商業地の最高地価

○政令市平均、主な政令市、北陸2市では、過去10年で**上昇傾向**のなか、本市では**停滞**



新潟市  
停滞

資料：地価公示をもとに作成

# 3.都心部の現状と課題(④観光)

## (1) 宿泊施設の状況

○新潟駅周辺にホテルが集積

○市内の宿泊施設の年平均稼働率は、近隣の主な都市に比べ、**73%と高い**。

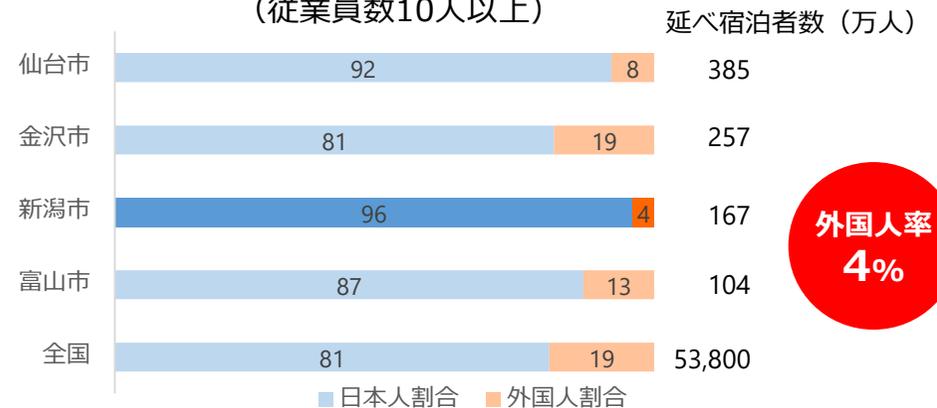
○宿泊に占める外国人比率は外国人比率は、近隣の主な都市に比べ、**4%と低い**。

新潟市内のエリア別内宿泊施設の概要

分類	エリア	宿泊施設数	客室数	収容人数
ホテル	新潟駅万代口周辺	19	3,098	4,101
	新潟駅南口周辺	7	1,067	1,269
	万代シティ周辺	3	607	918
	古町周辺	10	1,384	1,865
	その他	10	828	1,173
旅館		21	403	1,834
市内宿泊施設 合計		70	7,387	11,160

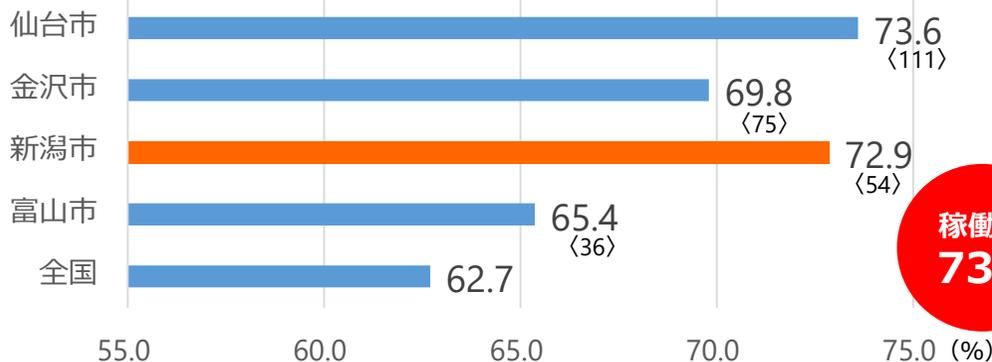
資料：新潟観光コンベンション協会 「新潟市内宿泊施設一覧」

2019年 延べ宿泊者数における外国人の割合  
(従業員数10人以上)



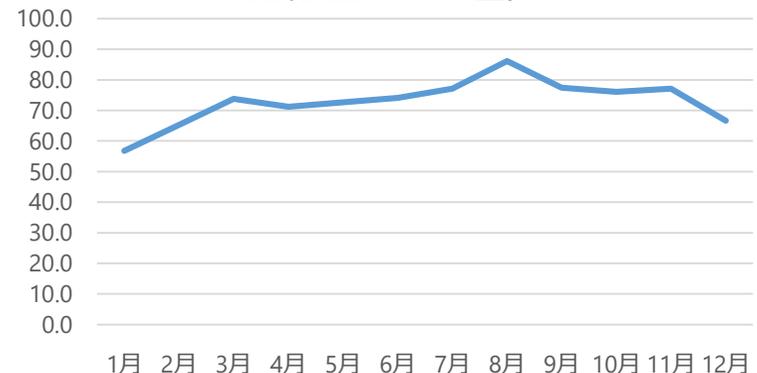
資料：観光庁宿泊旅行統計調査より作成

2019年 宿泊施設の平均客室稼働率  
(従業員10人以上) ( ) : 調査対象施設数



資料：観光庁宿泊旅行統計調査より作成

2019年 新潟市 宿泊施設の客室稼働率  
(従業員数10人以上)



資料：観光庁宿泊旅行統計調査より作成

## (1) 津波避難ビルの分布

○都心部の津波避難ビルは8棟、受け入れ可能人数は9,606人

○津波避難ビルの指定要件である建築物の耐震安全性の確保（耐震化）が課題



新潟市 都心部（商業地域・容積率600%）の津波避難ビル

	施設	所在地	受け入れ可能人数 (人)
1	カントリーホテル新潟	本町通6-1140-1	340
2	ダイアパレス本町	本町通5-242	462
3	中央ビルディング	東堀前通6番町1058-1	1,966
4	新潟日報メディアシップ	万代3-1-1	600
5	ホテルオークラ新潟	川端町6-53	2,263
6	ホテルディアumont新潟	本町通6-1099	420
7	NEXT21	西堀通6番町866番地	1,974
8	古町ルフル	古町通七番町1010	1,581

計 9,606

津波避難ビル  
8棟

受入可能人数  
9,606人

新潟市 津波浸水深と津波避難ビルの分布

### 3.都心部の現状と課題(⑥事業者ニーズ)

#### 【都心部の開発促進に向けた事業者アンケート】

都心部の開発促進に向け、今後必要な支援・規制緩和等についてアンケートを実施

アンケート実施時期：令和2年7月 回答者：12団体 属性：地権者等（2団体）、デベロッパー（5団体）、コンサルタント(2団体)、ゼネコン（3団体）	
必要な支援について	<ul style="list-style-type: none"><li>再開発事業や優良建築物等整備事業等の補助金拡充（17件）</li><li>駅周辺整備事業やペDESTリアンデッキ、次世代通信インフラなどの公共整備（4件）</li><li>関係者調整などの人的支援（2件）</li><li>その他：企業誘致強化、固定資産税減免、床購入など(9件)</li></ul>
必要な規制緩和について	<ul style="list-style-type: none"><li>高さ規制（信濃川沿いの50m規制など）の緩和（7件）</li><li>容積率の緩和（5件）</li><li>手続きの簡素化や時間短縮（4件）</li><li>その他：道路占用の緩和、再開発の適用基準の緩和など(5件)</li></ul>
官民連携について	主な意見 <ul style="list-style-type: none"><li>公共空間での広告収入を原資にした賑わい創出事業</li><li>景観や土地活用について議論する場の設置</li></ul>
その他	COVID19の影響を考慮し、東京一極集中の是正と地方への拠点移転を推進する意見が複数あり。

<p>新潟市の 現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>○農業生産が高いなど第1次産業が活発</li><li>○交通の広域ネットワーク化と拠点性</li><li>●生産年齢人口が今後25年で約2割の減少が見込まれる</li><li>●毎年2500人以上が首都圏に転出し、半分以上の学生が県外就職</li><li>●人口集中地域は、都心部から郊外へ平たく拡大</li><li>●インバウンド・コンベンションとも政令市の中では下位</li><li>●マイカーへの依存が高く、CO2排出量が多い</li></ul> <p style="text-align: center;">雇用の場と環境に配慮した都市の魅力創出が課題</p>
<p>都心部の 現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>○信濃川やすらぎ堤など都心に良好な水辺空間が存在</li><li>○みなとまち新潟の歴史と花街文化を有する</li><li>●老朽化建築物の増加 (約5割が旧耐震基準、オフィス床が企業ニーズに合わない)</li><li>●駅前の建築物では容積率オーバーが多数存在</li><li>●平面駐車場などの低未利用地が増加</li><li>●地価は、過去10年で政令市平均は2倍に、本市は停滞</li><li>●歩行者通行量は、過去10年で約2割減少</li><li>○新バスシステム導入によりバス利用者の減少を抑制</li></ul> <p style="text-align: center;">市街地更新に合わせた企業誘致と安全で魅力的な都市形成が課題</p>

## 4. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

## 4. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

### ①新潟市の上位計画

## ■まちづくりの最上位計画

- ◆「**にいがた未来ビジョン**」(新潟市総合計画)の都市像に「**新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略**」を重ね合わせて推進

にいがた未来ビジョン ⇒2015～2022

まち・ひと・しごと創生総合戦略  
⇒2015～2019 (第2期戦略策定まで延長)



### 新潟市第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2020～2024)の方向性(案)

- 目標1:新潟の強みを活かしたしごとをつくり、稼ぐ力を高め地域経済を活性化させる
- 目標2:新潟への新しい人の流れと交流を生み出す
- 目標3:結婚・出産・子育ての希望をかなえる、地域の将来を担う人材を育てる
- 目標4:誰もが安心して暮らせる持続可能なまち、魅力あるまちをつくる

未来ビジョンと総合戦略を踏まえ「地域整備方針」を策定

## 基本的な考え方

○ 圏域内に立地する医療機関、商業施設等の都市機能の連携や役割分担を図るとともに、圏域全体の交通ネットワークの効率性を向上させることによって、人口減少下においても生活利便の確保や持続的な経済成長を目指す。

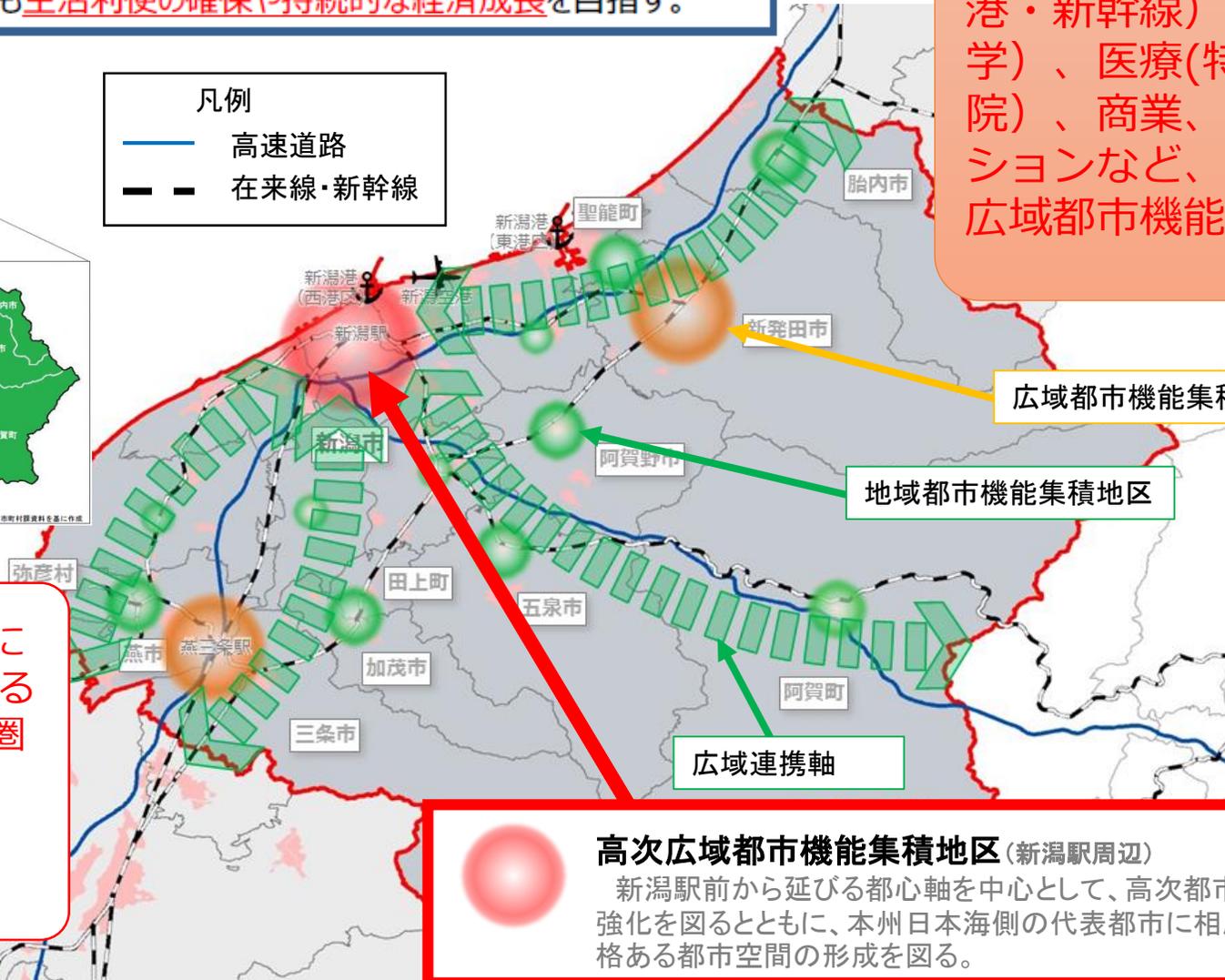
新潟市は広域都市圏の中で、交通拠点（港湾・空港・新幹線）、教育（大学）、医療（特定機能病院）、商業、コンベンションなど、多くの高次広域都市機能を担う。

[新潟県内における圏域位置図]



### 凡例

- 高速道路
- - 在来線・新幹線



- 新潟市を中心に12市町村による連携中枢都市圏域を形成
- 圏域人口は約130万人

### 高次広域都市機能集積地区(新潟駅周辺)

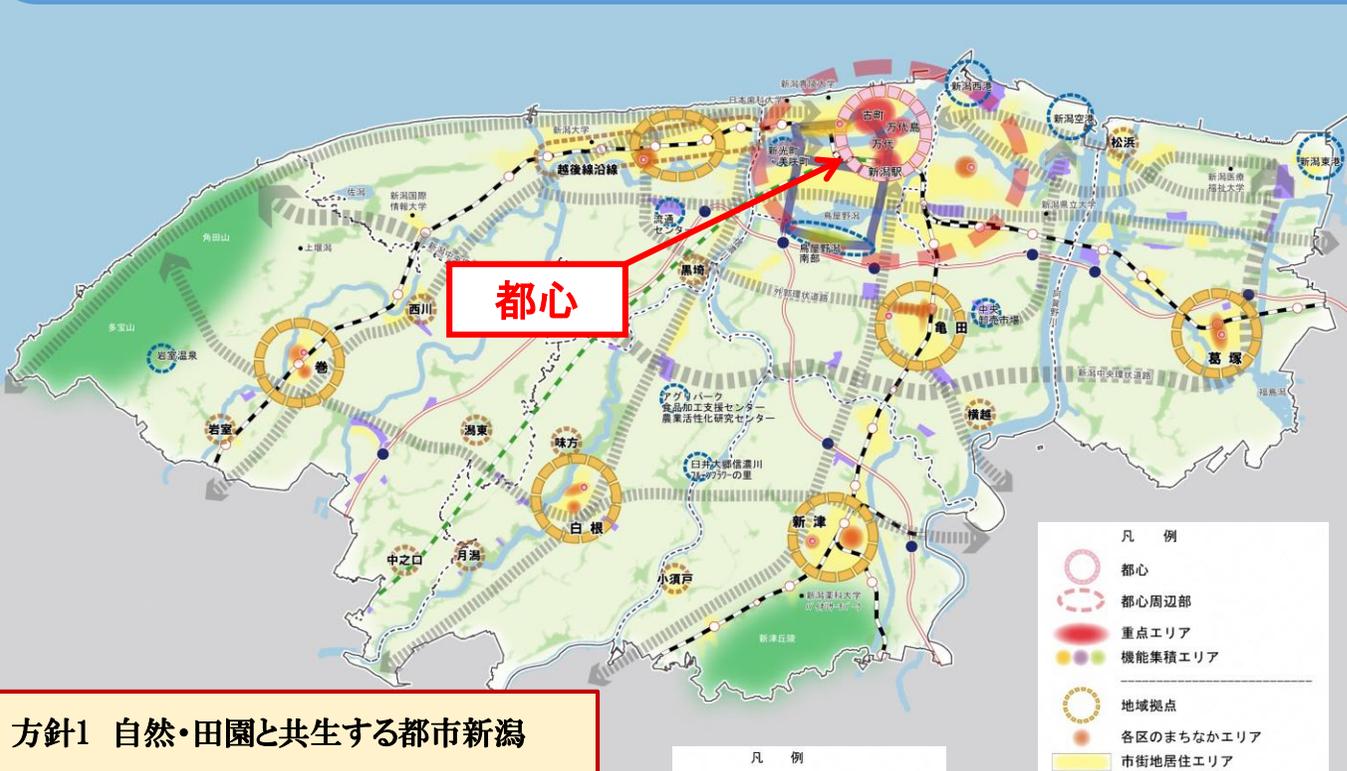
新潟駅前から延びる都心軸を中心として、高次都市機能の強化を図るとともに、本州日本海側の代表都市に相応しい風格ある都市空間の形成を図る。

都市づくりの理念⇒「持続的に発展する政令市」「誰もが暮らしやすい個性ある地域」

めざす都市のすがた⇒「田園に囲まれた多核連携型都市～新潟らしいコンパクトなまちづくり～」

古町・万代・新潟駅周辺を「都心」と位置付け、さらに8つの行政区のそれぞれのまちなかを自立した核とし、それらを多様な交通手段で結び、連携させることで都市全体の活力を生み出す。

都市・地域づくりの方針として、5つの方針を策定



- 方針1 自然・田園と共生する都市新潟
- 方針2 個性ある日本海拠点都市新潟
- 方針3 地域が連携する都市新潟
- 方針4 活力ある産業・交流都市新潟
- 方針5 安心して暮らせる都市新潟

凡例	
	計画対象区域
	生活圏(区)・区役所
	高速道路・IC・スマートIC
	上越新幹線
	鉄道・駅
	鉄道新駅(構想)
	基幹公共交通軸
	放射道路網・環状道路網
	都心
	都心周辺部
	重点エリア
	機能集積エリア
	地域拠点
	各区のまちなかエリア
	市街地居住エリア
	生活拠点
	機能別拠点
	工業団地
	田園暮らし奨励エリア
	田園を基調とするエリア
	丘陵・山地・海岸林

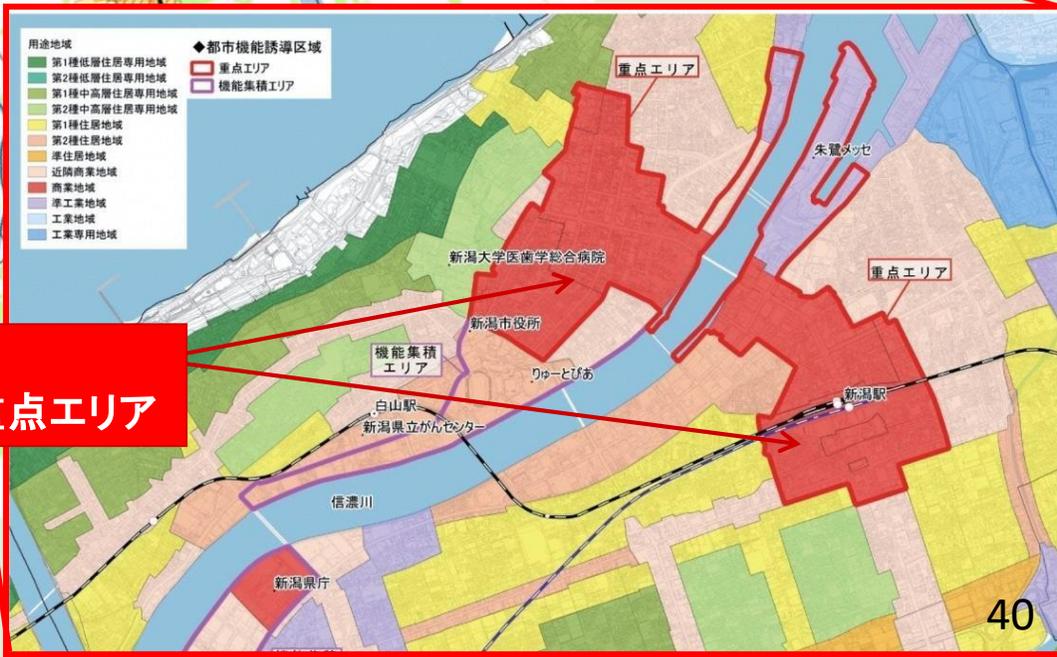
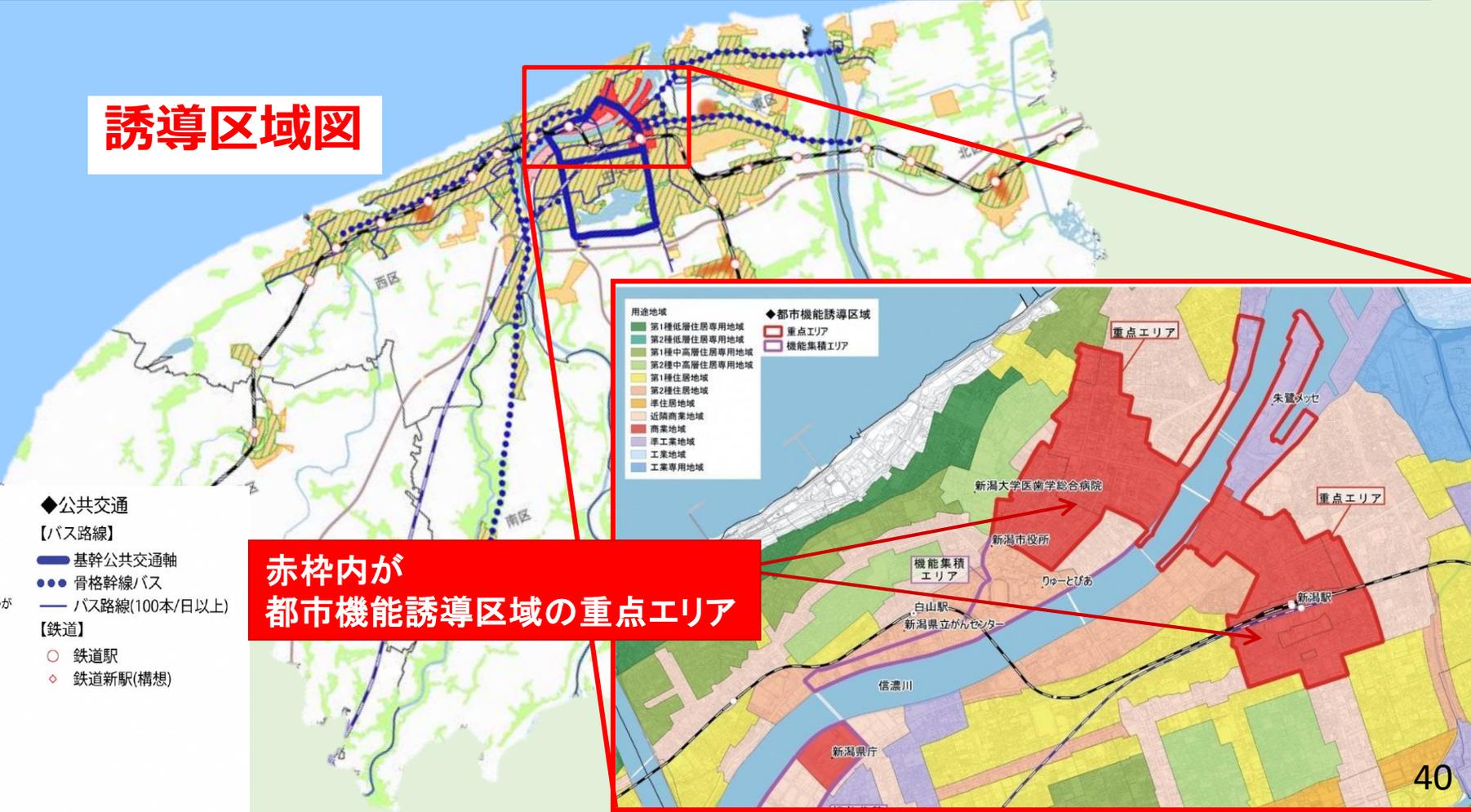
新潟県の広域都市計画マスタープランの見直しを受け、市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）を改定

平成28年に策定した「立地適正化計画」で位置づけた「持続可能でコンパクトプラスネットワークの都市づくり」の理念を踏まえ、人口減少、少子高齢化、自然災害の激甚化、まちなかのスポンジ化など、社会状況の変化に対応するよう改定作業中

都市計画基本方針に即し、持続可能な都市づくりに向けた土地利用の誘導を進めるため、都心部を中心に都市機能誘導区域を設定(古町・万代・新潟駅周辺は重点エリアに設定)

重点エリア内では、都市機能(商業、医療、教育、交流など)の誘導強化、まちなか居住の促進、オフィスビルの更新、回遊性・賑わいの創出に取り組む。

## 誘導区域図



**赤枠内が  
都市機能誘導区域の重点エリア**

- ◆都市機能誘導区域
  - 重点エリア
  - 機能集積エリア
  - 各区のまちなかエリア\*
- ◆公共交通
  - 【バス路線】
  - 基幹公共交通軸
  - 骨格幹線バス
  - バス路線(100本/日以上)
  - 【鉄道】
  - 鉄道駅
  - ◇ 鉄道新駅(構想)
- ◆居住誘導区域
  - 公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア
  - 居住を奨励するエリア
- ◆その他
  - 既存市街地
  - 田園暮らし奨励エリア

\*現段階では都市機能誘導区域ではないが今後のまちづくりの動向により設定

「都心軸(都心の重点エリア内各地区を結ぶ軸)」、「交流軸(信濃川沿いの体験型・時間消費型の空間軸)」、「基幹公共交通軸」を明確化

「都心軸と交流軸を連動させることで市全体を牽引する活力を創出」と定義

都心の重点エリアと周辺の機能集積エリア(白山、新光町・美咲町、鳥屋野潟南部)を基幹公共交通で結び付け、「連携強化」「相互補完」「相乗効果」を創出する。



都心軸と交流軸の連動  
↓  
都市の活力を創出

新潟駅の高架化を契機に、拠点性の強化、急激に進む人口減少、少子高齢化などの課題に対応するため、計画の見直し

—交通の将来像—  
県都新潟の拠点化と  
安心して暮らせるまち

—目標1—  
県都新潟の拠点化を支える交通  
「全国とつながる」、「世界とつながる」拠点都市・新潟

—目標2—  
安心して暮らせることで選ばれるまちを支える交通  
住みよいまち新潟・暮らしたいまち新潟

1.都心アクセスの強化  
～多核連携型のまちづくりを支える交通戦略～  
コンパクト・プラス・ネットワークを基本とした公共交通

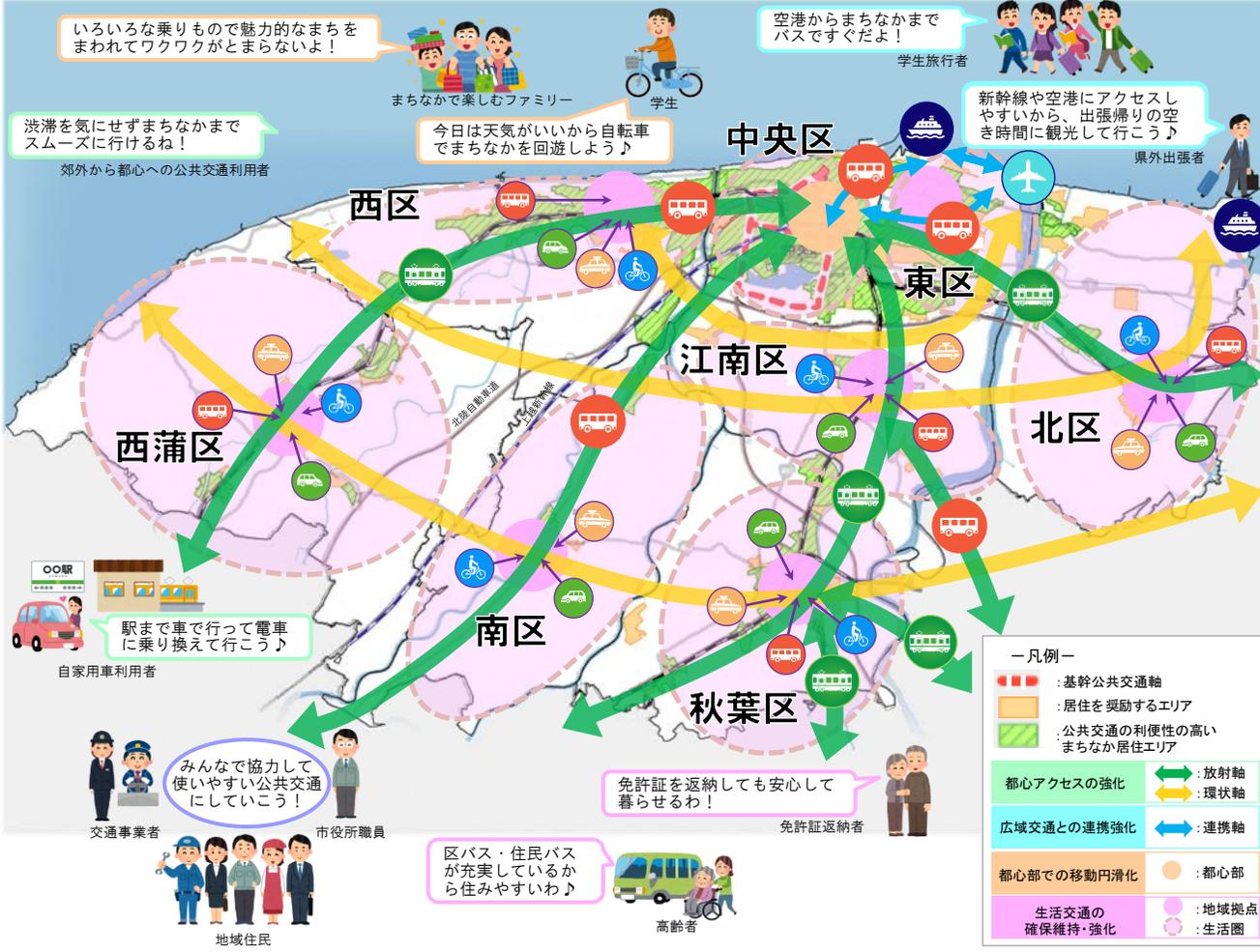
10年後には…  
スムーズにまちなかや隣の区に  
アクセスしやすくなった！

【取り組みの方向性】  
望ましい土地の利用と放射環状型の道路網をつくり上げるとともに、鉄道・バス・タクシー・自転車間の役割分担を図り結節を強化することで、多核連携型のまちづくりを推進します。

2.広域交通との連携強化  
～都市の活力と拠点性を強化する交通戦略～  
駅・港・空港など広域交通拠点と基幹公共交通軸の効果的な連携

10年後には…  
駅・港・空港間の交通ネットワーク  
が使いやすくなった！

【取り組みの方向性】  
駅・港・空港など広域交通拠点をバスやタクシーでよりスムーズに連携させるとともに、基幹公共交通軸との結節を強化させることで、交流人口の拡大を図ります。



3.都心部での移動円滑化  
～まちなかの賑わいを創出す交通戦略～  
まちなか活性化に向けた回遊性向上

10年後には…  
多様な交通手段から選んで  
回遊できるようになった！

【取り組みの方向性】  
新潟駅全面高架化などをきっかけに、まちなかの通  
過交通を抑制し、道路空間を再構築・活用すること  
で、多様な交通手段による回遊性を向上させ、ま  
ちなかの賑わいを創出します。

4.生活交通の確保維持・強化  
～暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略～  
暮らしやすい移動環境の確保

10年後には…  
車がなくても安心して  
暮らせるようになった！

【取り組みの方向性】  
地域のまちなかでは、徒歩や自転車で安心して移動  
できる空間をつくり上げるとともに、公共交通の改  
善に取り組み、まちづくりと連携した公共交通ネッ  
トワークを強化します。

5.市民や関係者による協働  
～みんなで築き上げる交通戦略～  
市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通に改善

10年後には…  
みんなで育てられる  
公共交通になった！

【取り組みの方向性】  
引き続き、過度な自家用車利用から公共交通利用へ  
促進する取り組みを進めるとともに、バリアフリー  
化や新技術の導入などをみんなで取り組み、誰もが  
使いやすい喜ばれる公共交通へ改善を進めます。

—凡例—

- 基幹公共交通軸
- 居住を奨励するエリア
- 公共交通の利便性の高い  
まちなか居住エリア

都心アクセスの強化

- 放射軸
- 環状軸

広域交通との連携強化

- 連携軸

都心部での移動円滑化

- 都心部

生活交通の  
確保維持・強化

- 地域拠点
- 生活圏

## 新潟開港150周年の節目に、 「人を中心とする新しい新潟の軸」の形成に向け、都心の都市デザインを策定・公表

### 都心軸

日本海拠点都市として、機能集積・風格ある景観とともに、人が中心のメインストリートに

### 副軸

歩行者が中心の通り、都心軸と合わせて回遊性を向上

## 新潟 都市デザインのイメージ

5つのゾーンそれぞれで特徴あるまちづくりを展開

かつて信濃川に平行して堀と通りが設けられ、それが新潟の都市構造となったように、今度は新潟駅から信濃川、そして古町へと向かう新潟の軸として都心軸・副軸を中心に新たなまちづくりを進めていきます。次の150年を見据え、新潟駅から古町までの約2kmにわたってそれぞれのゾーンで特色あるまちが展開され、通して歩くとみなとまちの発展の歴史と個性を理解でき、将来は都心軸が新潟の都市イメージになるように軸沿いのまちづくりを進めます。

#### 副軸 弁天ルート (水辺・賑わいゾーン)

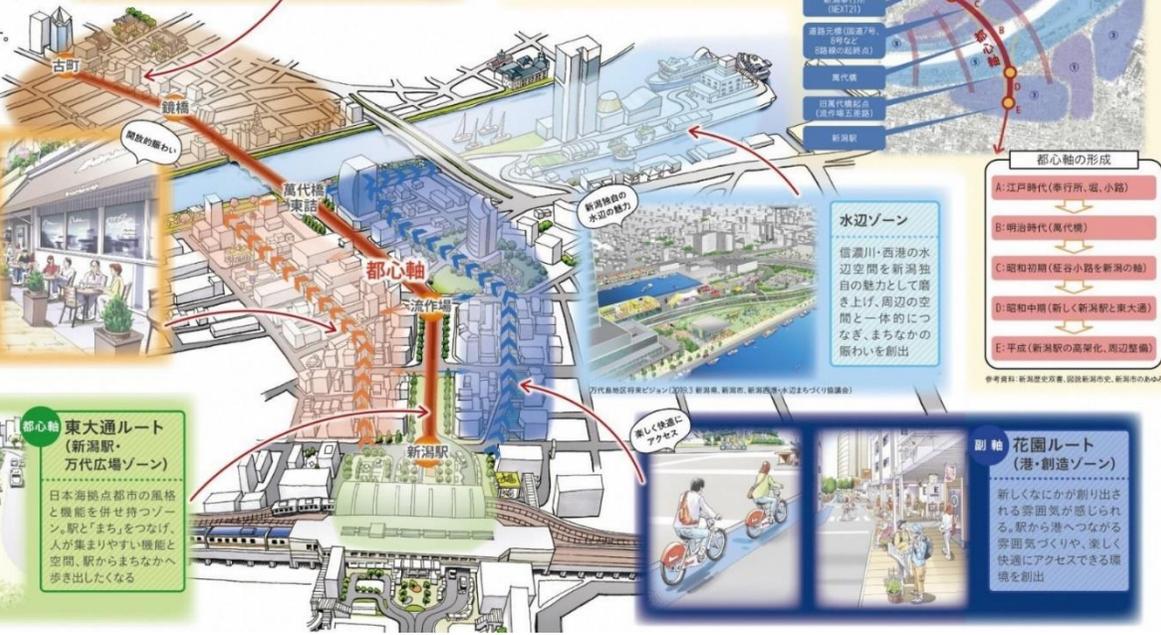
沿道の店舗と連携して、訪れた人がより開放的な賑わいや、新潟らしさを感じながら水辺へと誘われる仕組みづくり

#### 副軸 新町らしき景観

駅から「まちなかへ」

#### 旧市街地・開化ゾーン

古町から萬代橋東詰まで。"堀～通り～小路"の町割りや"みなとまちの歴史・文化的な街並み"、"花街文化・食文化"を活かす、様々な都市機能の集積・回復によるまちづくり



### 古町 (旧市街地・開化ゾーン)

歴史的な町割りや街並み、花街文化、食文化を活かす

### 水辺ゾーン

新潟独自の魅力である西港や信濃川の水辺を活かしてにぎわいを創出

## まちづくりのテーマ

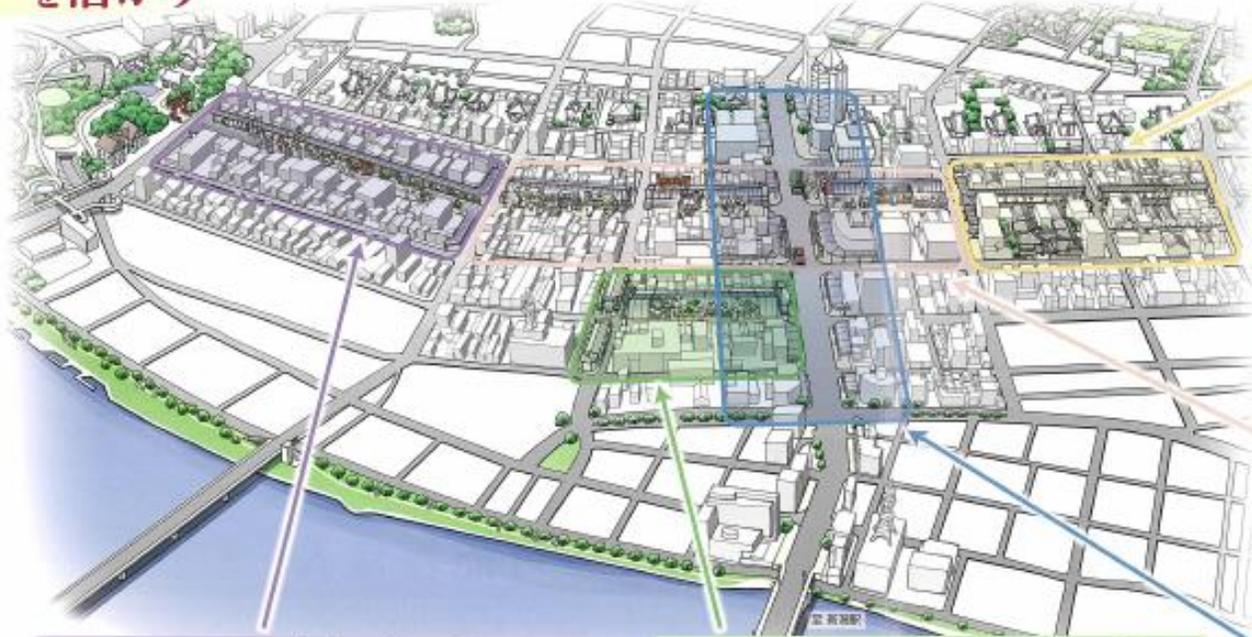
つながりを育む歴史まち 古町  
～誇れる街の礎を、次の150年に繋げます～

## まちづくりの方針

- 1 300年を超える  
みなとまち文化の価値を届ける
- 2 魅力が集う、  
文化交流舞台のまち
- 3 住んで良し、訪れて良し、働いて良しの  
「ちょうど良い」まち

## 5つのエリアの「強み」を活かす

特徴的な5つのエリアごとの「強み」を活かした方向性を示します。  
各エリアや周辺地域と連携したまちづくりを進めます。



**上古町エリア** ミックスカルチャーエリア  
～古さと新しさのある  
白山公園に続く文化門前町～



- ・昔ながらの建築物のリノベーションにより若者等向けの魅力的な店舗が集積
- ・白山神社などのまち歩き観光と連携した、まちなかに歩いていきたくなる空間作り

**本町エリア** ニイガタリアルライフエリア  
～地元の色も人情も楽しめる～



- ・生鮮品店舗や市場が集積し、地域住民や来街者の台所・食卓機能
- ・地域住民の日常生活を支える店舗が集まり、動らない新潟の生活が感じられる

**古町花街エリア** ポートヒストリーエリア  
～新潟新潟の歴史と文化が薫るまち～

・歴史的、文化的な街並みや古町茶楼などの花街文化が保存、継承されている



・昼も夜も楽しめるコンテンツが充実し、まち歩き観光や新潟の食を楽しむ拠点的なエリア



**古町モールエリア** センターステージエリア  
～ヒト・モノ・コトの交流舞台～



- ・多様な専門店が集積し、イベントなどで様々なヒト・モノ・コトが交流している
- ・伝統文化やポップカルチャーなど、様々な文化と街が融合し、歩くだけでも楽しい空間作り

**榎谷小路エリア** 古町ステーションエリア  
～新潟の今と歴史が交差する～



・さらなる新規創業や企業誘致など、中心的な業務集積エリア



・古町地区における公共交通の集積エリアとして、来街者の移動を案内をサポートするハブ的機能が充実

都心の都市デザインの策定を踏まえ、古町地区の魅力向上に向け、ビジョンを策定

## 4. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

### ②産業分野の取り組み



## 優良企業の誘致、中小企業支援

### ■ 内発型産業の育成・創業支援

#### ◆ 生産性向上による競争力強化と人手不足対応

- ▷ 中小企業の**生産性向上に資する**  
**設備投資へ補助**



#### ◆ 今後増加の見込まれる中小企業の**事業承継**を支援

- ▷ 新潟IPC財団に専門人材を配置し、相談体制を強化

#### ◆ 企業の進出ニーズへの対応

- ▷ ICT企業向け**オフィスビルのリノベーション**支援制度を創設
- ▷ 新たな工業用地の確保（R2年度 工業団地8地区を市街化編入）

既存産業の高度化を図りながら成長産業を育て、  
働く場を創出

## 航空機産業の集積

- ◆ 効率的な生産体制の構築，受注獲得に向けた支援
  - ▷ 戦略的複合共同工場(南区)において**全区画での稼働を開始**
  - ▷ **航空機のトライ部品の製作**や**人材育成**を継続支援

NIIGATA SKY PROJECT



## ICTを活用した実証事業等の支援

- ▷ 多様なフィールドをもつ本市の特徴を活かした **MaaS,5Gなど** 先端技術の活用による新しいビジネスの創出を促進

## 1 国家戦略特区の規制緩和を活用した主な取り組み

数値は令和元年度末時点

### ① 企業出資による特例農業法人の設立

- ◆ 9社が農業参入！ 関東甲信越エリアのコンビニでおにぎり販売、耕作放棄地の解消、酒米を使用した日本酒の製造・販売、G-GAP取得



### ② 農用地域での農家レストラン設置

- ◆ 全国初となる農家レストランが3店舗営業中。年間来客数97,000人超、雇用24人を創出！



### ③ 健康づくり応援食品認定制度の創設

- ◆ 機能性に関する科学的な報告がある成分を含む食品や、健康づくりに配慮された食品を新潟市が独自認定！ 14食品が認定！



塩分0%味噌風味調味料、もち麦、新潟柿の葉うどんなど

### ④ 農業への信用保証制度の適用

- ◆ 農業者による6次産業化や商工業者の農業参入など多様な事業に効果を発揮！
- ◆ 累計の融資件数は39件、その融資額は3億7,999万円



## 2 国家戦略特区の波及効果等

### ⑤ 企業と連携したアグリプロジェクト

- ◆ 大手企業や農業ベンチャーと連携し、ICTを活用した実証実験を実施
- ◆ 市内農業ベンチャーもプロジェクトに参画
- ◆ 省力化、生産コスト低減、次世代型農業の導入に成果



水田センサ、ドローン、ICTコンバインなどを用いた実証実験

《トピック》  
メドベージェウ選手に  
G-GAPを取得したミニ  
トマトを贈呈！



### ⑥ 新潟県内初のオランダ型植物工場

- ◆ 植物工場による野菜生産が盛んなオランダの栽培技術を取り入れた環境制御型栽培施設が西蒲区で稼働！
- ◆ 農水省の「産地パワーアップ事業」を活用



2haの施設規模は県内最大、ミニトマトを通年栽培

## 3 これまでの実績・成果を土台に更なるステップ・アップへ！

◎ 国家戦略特区をフル活用し、新潟市を日本農業の改革拠点へ！

ビジネスチャンスの拡大に向けて、国家戦略特区の活用を是非ご検討ください。

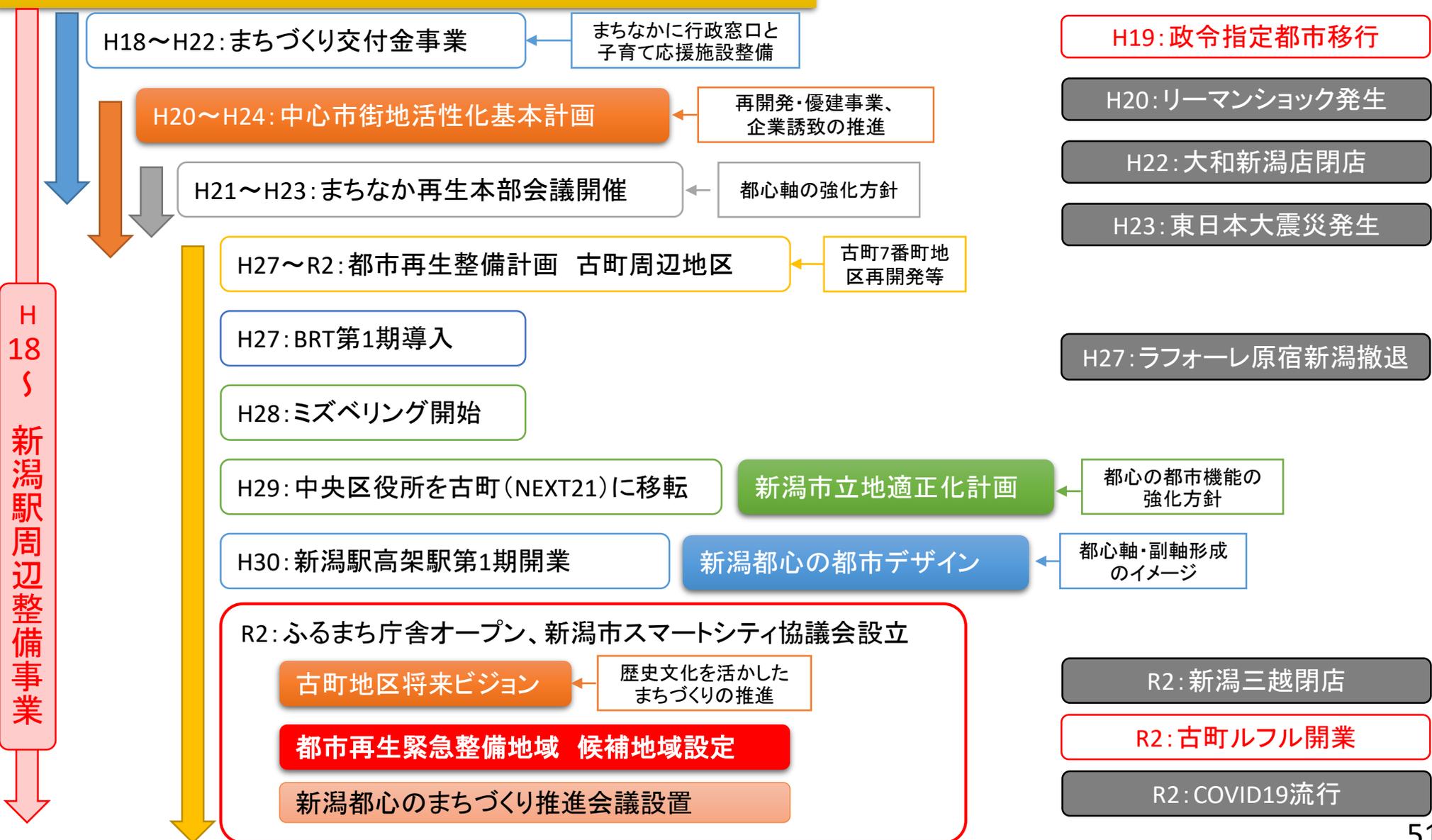
## 4. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

### ③都市再生の経緯

(新潟市の取り組み)

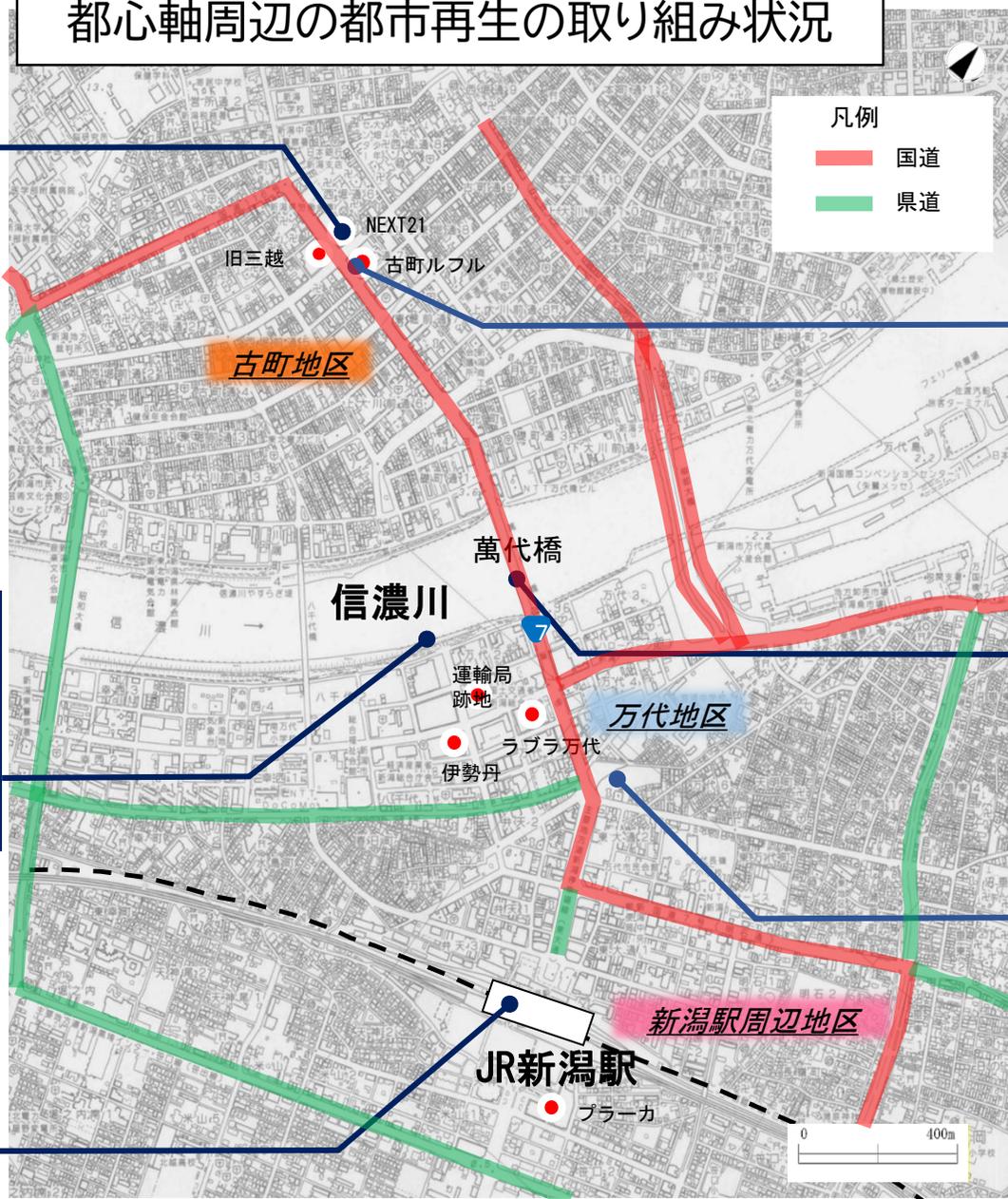
# ③都市再生の経緯（新潟市の取り組み）

## 直近約10年の都心部の取り組み



# ③都市再生の経緯 (新潟市都心部の取り組み状況)

## 都心軸周辺の都市再生の取り組み状況



凡例

<span style="color: red;">—</span>	国道
<span style="color: green;">—</span>	県道



中央区役所移転



古町通7番町地区(古町ルフル)



ミズベリング信濃川やすらぎ堤



JR東日本より写真提供

新幹線・在来線同一ホーム



BRT事業

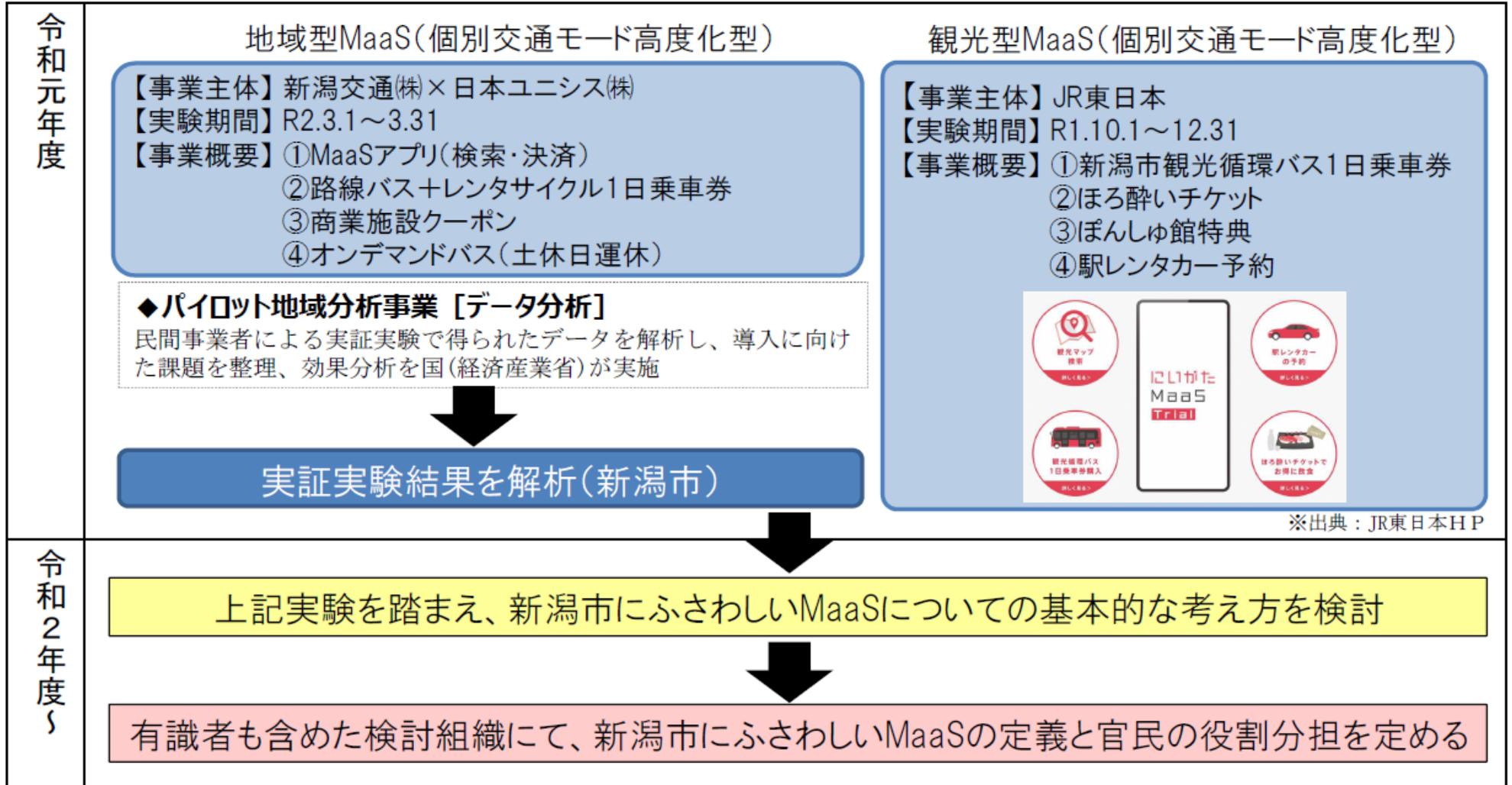


万代5丁目地区  
アパホームよりイメージ提供

# ③都市再生の経緯（新潟市内の取り組み・次世代技術の活用）

令和元年度に民間事業者を主体とした地域型MaaSの実証実験を実施しており、また新潟市中心部を対象に観光型MaaSの実証実験も行われています。

## 新潟市を対象としたMaaSに関する取組状況



## 5. 都心部の今後の開発予定

# 都心部の今後の開発予定 (検討含む)



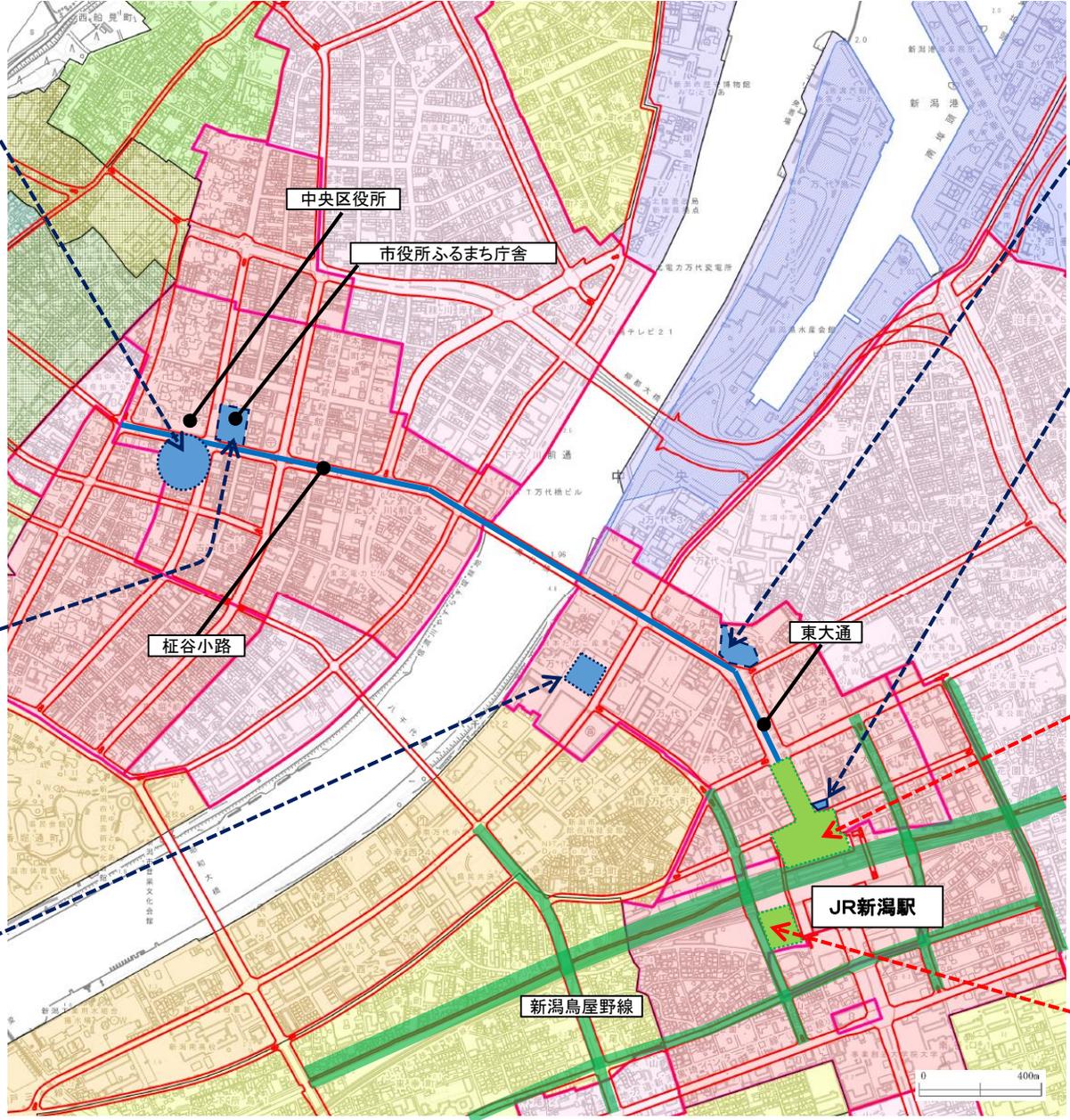
西堀通5番町地区  
(旧三越跡地)  
まちづくり協議会開催中



事業中  
古町通7番町地区第一種  
市街地再開発事業



旧運輸局跡地利活用検討



事業中: 万代5丁目地区



R2年2月竣工マルタケビル



事業中  
新潟駅周辺整備事業

万代口広場 (現時点のイメージ)



(仮称)バスタ新潟整備

写真についてはグーグルストリートビューより引用

## 6. 指定を目指すエリアと地域整備方針について

# 指定を目指すエリア設定の考え方

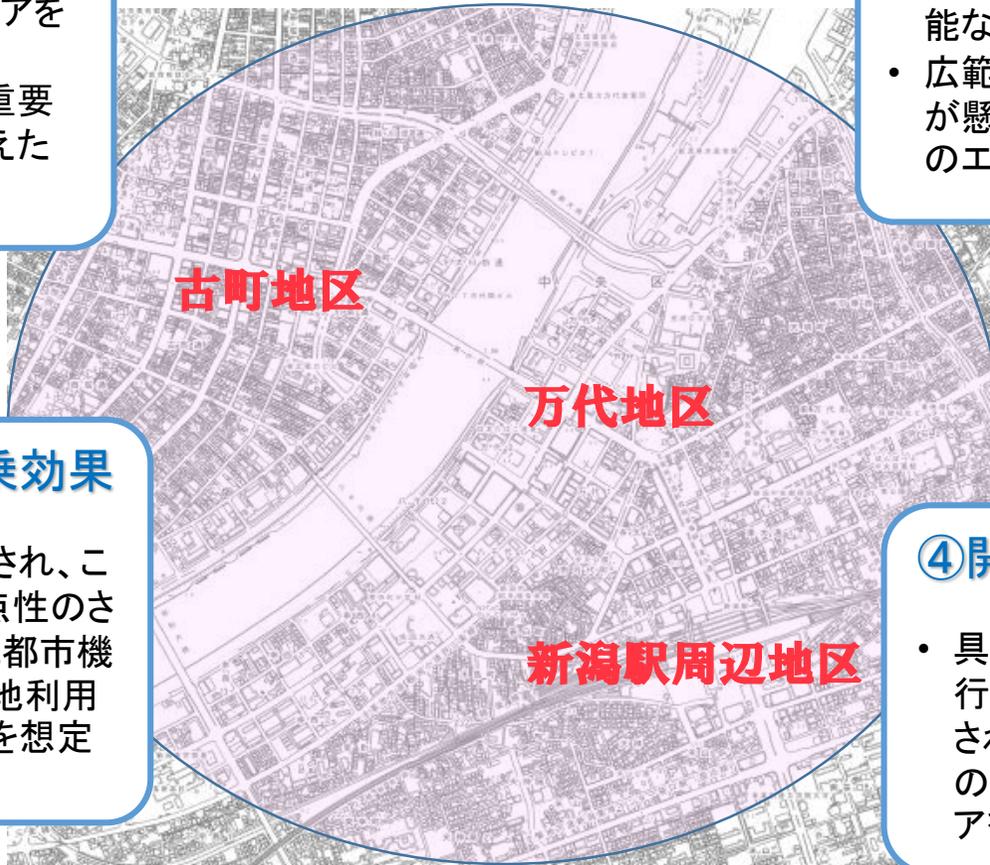
## ①既存計画等との整合

- 都市計画マスタープラン、都心の都市デザイン、立地適正化計画、古町地区将来ビジョンなど、既存計画との整合を図り、重点的・緊急的な開発を促進すべきエリアを想定
- 都市災害への備えに対する重要性や企業誘致の観点を踏まえたエリアを想定

## 都市再生緊急整備地域の 指定を検討するエリア

## ②現状に見合った開発誘導

- 人口減少時代においても持続可能な開発誘導となるエリアを想定
- 広範囲の地域設定は効果の低下が懸念されるため、限定した一定のエリアを想定



## ③連鎖的な開発の相乗効果

- 開発事業が連鎖的に展開され、この事業間の連携により拠点性のさらなる向上となるよう、特に都市機能を誘導すべきエリア、土地利用を活性化させるべきエリアを想定

## ④開発機運との整合

- 具体的な計画や事業が既に進行している地区や、開発が想定される地区を中心に、地域指定の効果が着実に発現できるエリアを想定

# 地域整備方針検討

## 視点①新潟市・都心部の現状と課題

人口減少、若者の流出、雇用の場の不足、老朽建築物の増加、自家用車依存、CO2排出量の多さ、歩行者減少

## 視点②新潟市の上位計画、まちづくりの方向性

にいがた未来ビジョン、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、都心の都市デザイン、地域未来投資促進法基本計画、国土強靱化計画、12次産業化推進計画、等

## 視点③都市再生の基本的考え方

革新的な技術(AI、IoT等)、質の高い投資、SDGs、災害リスク軽減、Society5.0、インバウンド、子育て支援、大学・企業との連携

## 視点④産学官金のプラットフォーム(準備協議会)

学術研究、開発事業者、地域金融機関、行政(国県市)

### キーワード1(都市整備)

新潟駅連続立体交差事業、新潟バスタ、基幹公共交通軸の強化、ミズベリング

### キーワード2(新潟市のまちづくり)

環日本海・北東アジアのゲートウェイ、緑化推進、食・農業・バイオ、国家戦略特区、コンパクトシティ、防災救援都市、脱炭素社会、交流人口拡大

### キーワード3(まちづくりの方向性)

市街地整備2.0、ウォークブルシティ、スマートシティ、5G、MaaS、官民連携、エリアマネジメント、公共空間の利活用

### キーワード4(社会情勢の変化への対応)

生産年齢人口の減少、災害の激甚化、感染症の蔓延、東京一極集中リスク、経済回復、新しい生活様式

## 地域整備方針(素案)

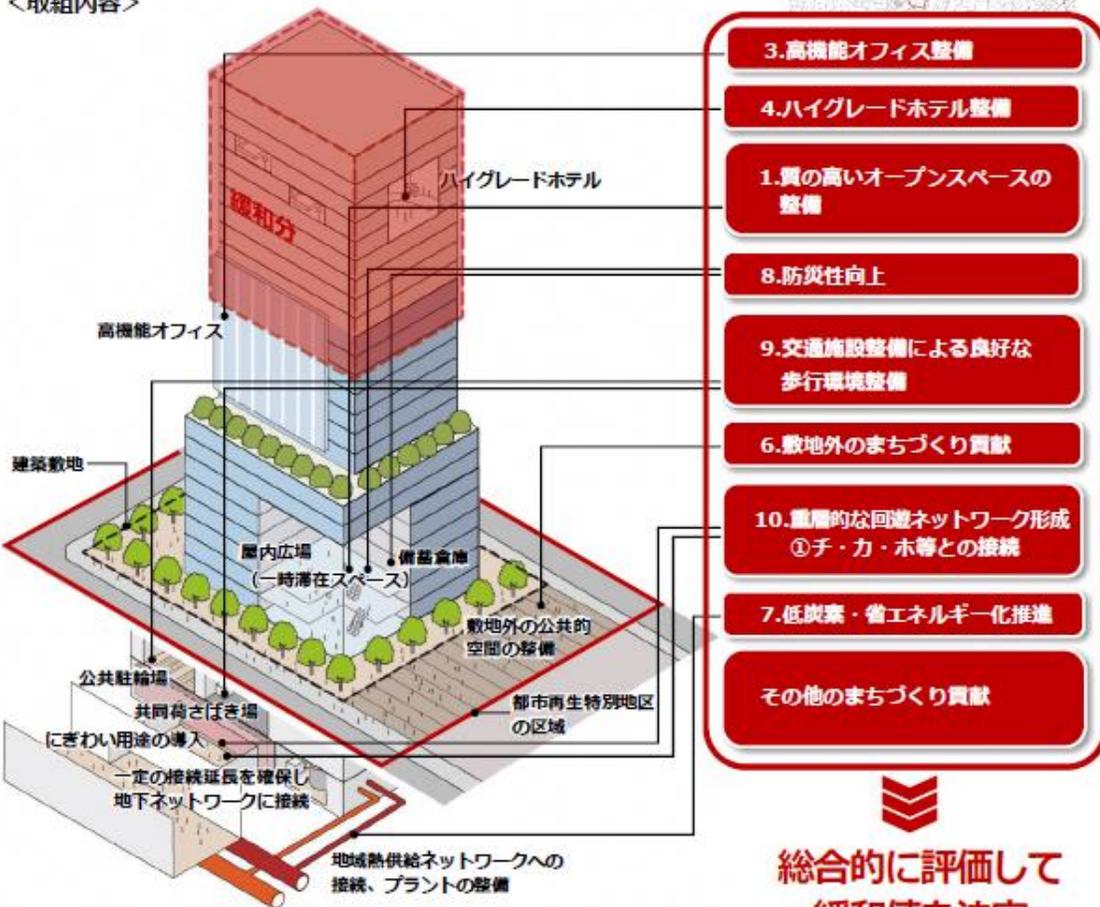
- 整備の目標
- 増進すべき都市機能
- 公共施設の整備等
- 緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に必要な事項

# 指定後のまちづくりのイメージ

- 必要な都市機能を誘導する開発事業は容積緩和などの高度利用が可能になる。
- 緑化やアイレベルでの居心地よい空間整備、風格ある景観形成なども併せて進める。

## 機能誘導と容積緩和のイメージ

〈取組内容〉



- 3.高機能オフィス整備
- 4.ハイグレードホテル整備
- 1.質の高いオープンスペースの整備
- 8.防災性向上
- 9.交通施設整備による良好な歩行環境整備
- 6.敷地外のまちづくり貢献
- 10.重層的な回遊ネットワーク形成  
①子・カ・ホ等との接続
- 7.低炭素・省エネルギー化推進
- その他のまちづくり貢献

総合的に評価して  
緩和値を決定

風格ある景観形成



居心地良い空間整備

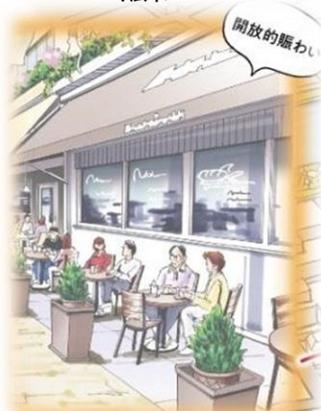


○神戸市の事例(三宮周辺地区の「再整備基本構想」)より

緑化



賑わい



○新潟市「新潟都心の都市デザイン」より

○札幌市の事例  
(都心における開発誘導方針について)より