

1 北区

① 区の概要

(1) 地勢

北区は、新潟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 (107.72 km<sup>2</sup>) を有しています。

(2) 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 JR 白新線や道路網によってネットワーク化されています。

(3) 人口・世帯数

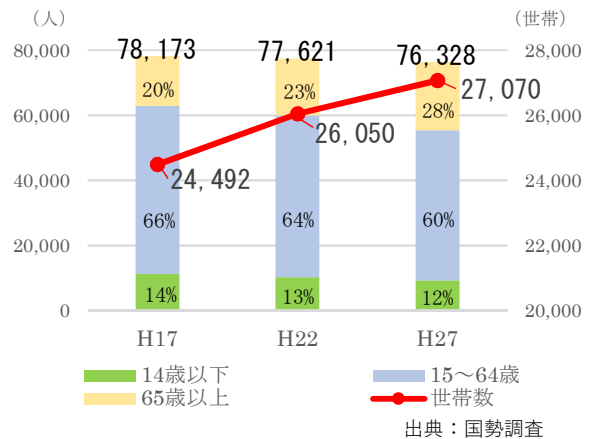
総人口は減少しており、人口構成は少子高齢化の傾向にあります。また、世帯数は増加しています。

(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。

また、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、その取扱量は順調に伸びています。

■人口・世帯数の動向

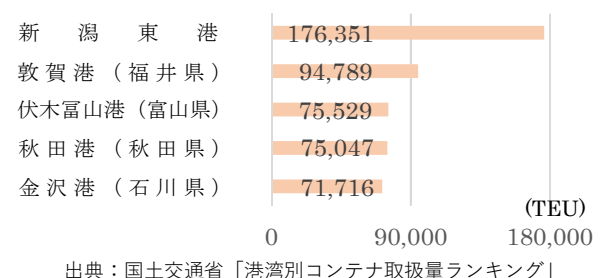


緑豊かな福島潟



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 (新潟東港コンテナターミナル)

■本州日本海側港湾別コンテナ貨物取扱量 (R1年)



## 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の物流輸送は、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。

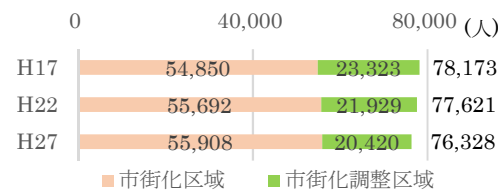
### (2) 豊かな自然

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

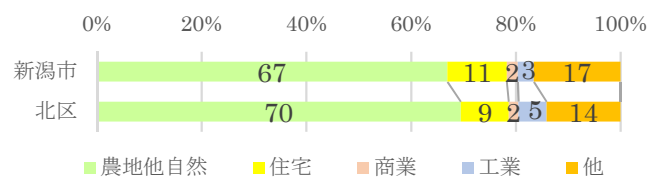
区内の総人口は減少していますが、市街化区域内の人口は増加しています。土地利用の現状は、市平均と比較すると、区内の70%を占める農地他自然や、工業用地の割合が高く、特に工業用地は新潟東港に近いなど立地環境が良く、8区の中で一番広い面積を有しています。人口減少や少子高齢化の状況下において、今後も社会経済活動を維持するため、雇用の場の提供や定住人口増に向けた土地利用を進めることが求められます。

■ 区域区分別人口の動向



出典：国勢調査

■ 土地利用の現状



出典：都市計画基礎調査(H30年)

### (4) 交通

国道7号、日本海東北自動車道の主要幹線道路やJR白新線により、新潟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などの公共交通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必要があります。

### (5) 防災

下越水害(S41年)や羽越水害(S42年)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社会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

< 区の将来像 >

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もっと高めます。

#### (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）などの周辺において地権者や民間企業主導の土地区画整理事業や開発事業によるまちづくりを進めます。

#### (4) 道路ネットワークの確保

日常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。

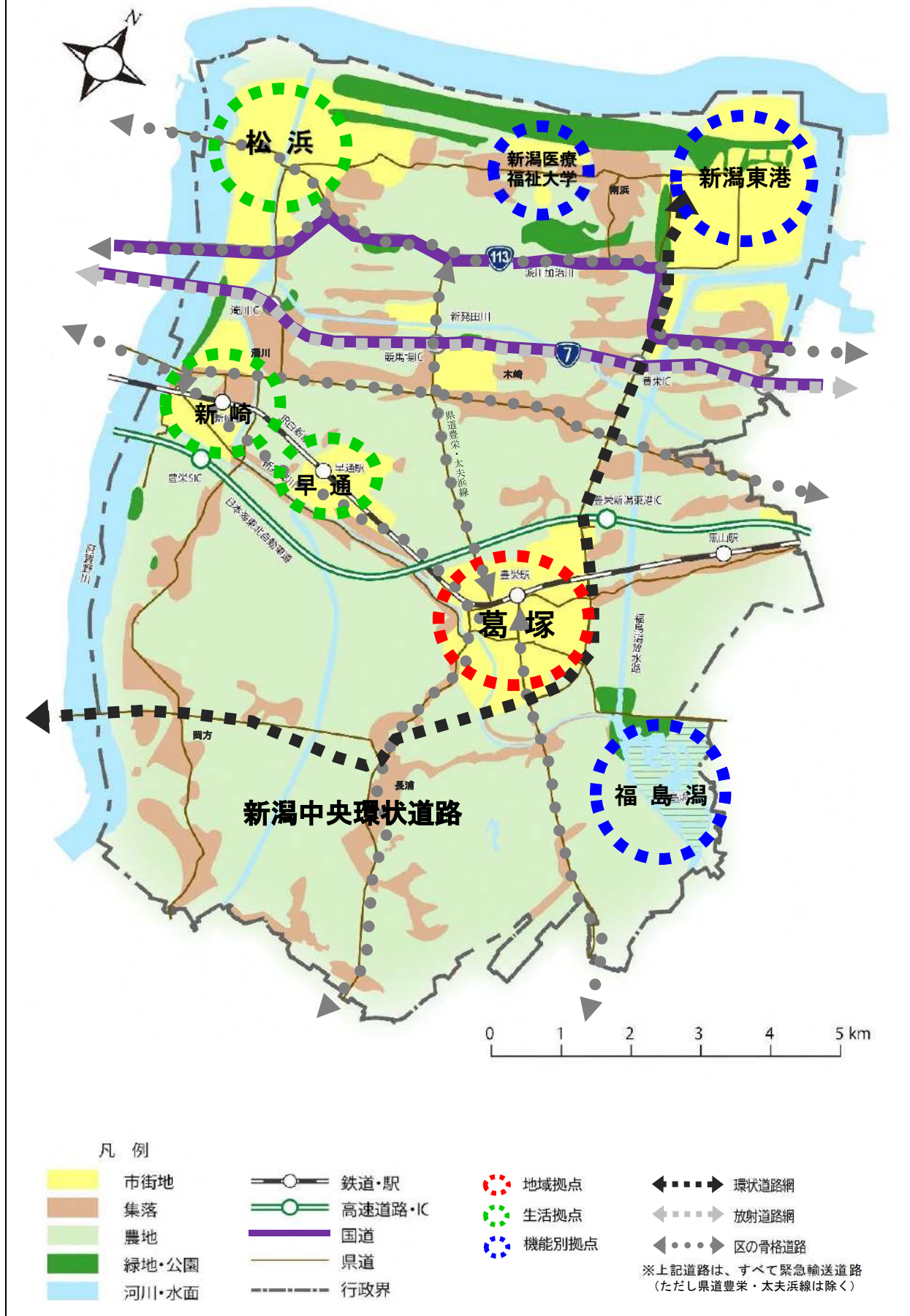
#### (5) 自然災害に強いまちづくり

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。また、新潟市地域防災計画に指定されている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。

北区のイメージキャラクター



<区づくりの構想図>



都市計画マスタープランの意見等について

	該当項目	意見	回答
1.	都市計画マスタープラン全体構想	全体像がわからない	<p>・現在、都市計画課で作成している都市計画マスタープランの全体構想は、まだ出来ていません。</p> <p>・全体構想は、現行計画を引き継ぎ、これまでの社会情勢や市の状況変化を踏まえ、今後10年の更なる環境変化に対応する為に、一部見直しの視点を追加して修正します。</p> <p>・都市計画マスタープラン改定の見直しの視点は以下の通りです。</p> <div data-bbox="1077 619 1827 863" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>これまでの社会情勢や市の状況変化として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少、少子高齢化</li> <li>○スポンジ化の進行・低未利用地</li> <li>○多様なビジネス需要</li> <li>○災害の激甚化・感染症の発生 など</li> </ul> </div> <div data-bbox="1077 868 1827 1161" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>今後10年の更なる環境変化への対応として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コンパクト（中心市街地） +ネットワーク（交通ネットワークで各区を結ぶ）</li> <li>○持続可能（SDGs）</li> <li>○地域包括ケア</li> <li>○デジタル化の推進 など</li> </ul> </div> <p>・区別構想は、北区の特性を考慮して現行計画のビジョンと見直しの視点を踏まえた上で計画しました</p>



2.	区づくりの方向性	葛塚、松浜、早通、新崎は地域拠点、生活拠点として図には記載されているが、当然、本文にも記載すべきでは？	<p>・ 区別構想 [区づくりの方向性] に明記しました。</p> <p>(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、<b>既存市街地や地域拠点（葛塚）、生活拠点（松浜、新崎、早通）</b>などの周辺において地権者や民間企業主導の土地区画整理事業や開発事業によるまちづくりを進めます。</p>
3.	区づくりの構想図	拠点地区になっていない木崎、濁川、岡方（長浦）等は旧町村名であり歴史的にも現状でも十分、又、区域の均衡ある発展、地域の特性を活かした区づくりの観点からも生活拠点として位置づけられる、位置づける必要があるのでは？	<p><b>【生活拠点の定義】（新潟市）</b>  <b>【旧町村役場及び出張所周辺など地域レベルでの日常生活の中心区域】</b></p> <p><b>【生活拠点の定義】（北区建設課）</b>  <b>【市街化区域であり 出張所 または J R 駅 が存在する区域。】</b></p> <p>早通地区は市街化区域であり J R 駅がある。よって生活拠点である。  新崎地区は市街化区域であり J R 駅がある。よって生活拠点である。  松浜地区は市街化区域であり出張所がある。よって生活拠点である。</p>

			<p>木崎地区は市街化区域であるが、出張所またはＪＲ駅がない。 よって生活拠点ではない。</p> <p>南浜地区は市街化区域でなく、出張所またはＪＲ駅がない。 よって生活拠点ではない。</p> <p>岡方地区は市街化区域でなく、出張所またはＪＲ駅がない。 よって生活拠点ではない。</p> <p>長浦地区は市街化区域でなく、出張所またはＪＲ駅がない。 よって生活拠点ではない。</p>
4.	区づくりの構想図	<p>拠点地区になっていない木崎、濁川、岡方（長浦）等は旧町村名であり歴史的にも現状でも十分、又、区域の均衡ある発展、地域の特性を活かした区づくりの観点からも生活拠点として位置づけられる、位置づけによって、今後の地域の整備、発展に供する事が必要。</p> <p>仮に不可能な場合でも図上に地名を表記すべきでは？</p>	<p><b>地図上に明記する条件</b>： 『<b>拠点性があること</b>』</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・葛塚地区は【<b>地域拠点</b>】、松浜地区・早通地区・新崎地区は【<b>生活拠点</b>】、新潟医療福祉大学・新潟東港・福島潟は【<b>機能別拠点</b>】と位置づけ、図上に明記しています。</li> <li>・岡方地区・長浦地区・木崎地区・南浜地区、濁川地区は拠点として位置づけていませんが、コミュニティセンター（連絡所）の場所を明記することとしました。</li> </ul>

		<p>全体としてスマートさが無い。計画線、丸囲み等が太く、大きいのでは？</p> <p>道路網の現状（国道、県道）と環状・・・、放射・・・の色使いが弱い、或いは誤りが、判読できない。</p> <p>環状・放射（■）、骨格（●）を結ぶ線は紫（国道）、茶（県道）とすると分かり易い。</p>	<p>構想図の計画線の色使いなど、太さなどの指摘内容を都市計画課に伝えました。現在は検討中です。</p>
5.	区づくりの構想図	<p>芋黒線、新潟安田線は重要度、交通量から区の骨格道路として位置づけるべきでは</p>	<p><b>【骨格道路の定義】</b></p> <p><b>【区的重要路線として位置づけしている道路】</b></p> <p>① 緊急輸送道路として指定されている国県道</p> <p>② 緊急輸送道路（北区内）の同等以上の交通量のある国県道</p>