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区の特性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、区の特性や現状・課題を示します。

③ 区づくりの方向性

区の特性を踏まえ、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掲げます。

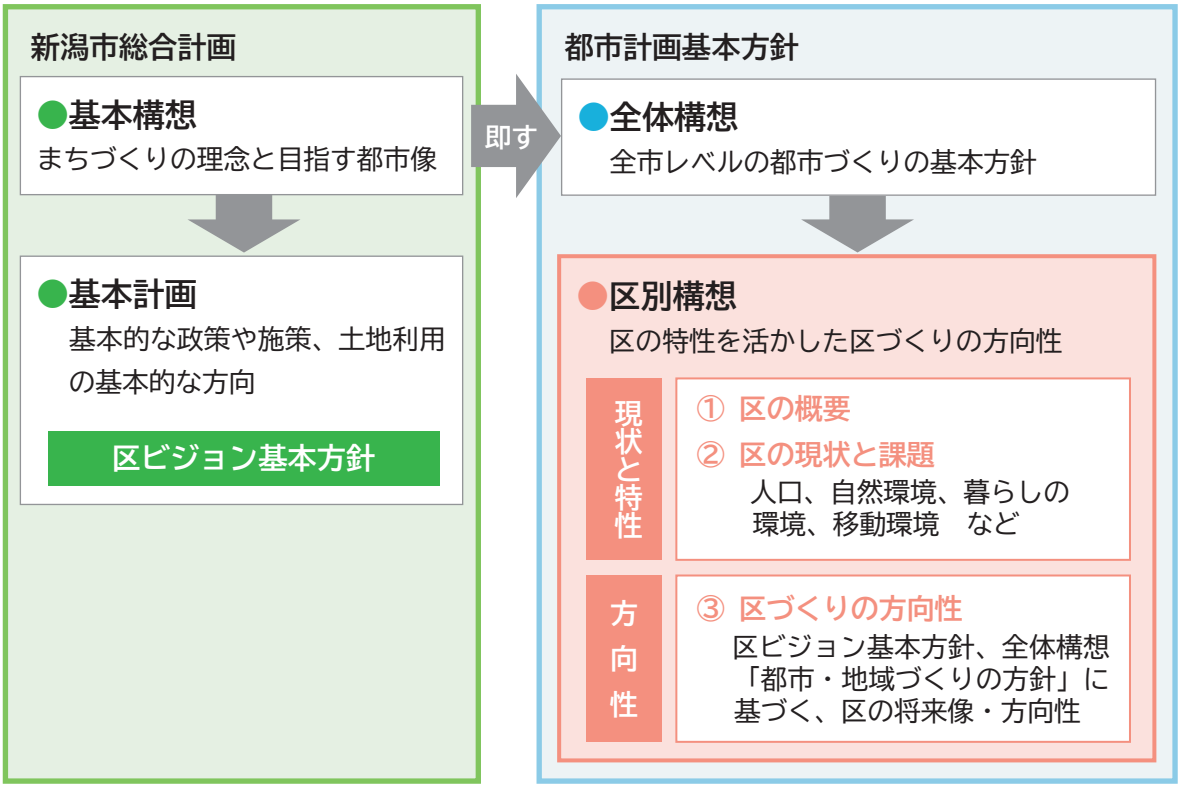


図　区別構想の位置づけと構成

（３）区別構想の運用

区別構想は、都市計画基本方針として、おおむね 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、大きな社会情勢の変化や取組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組を示す「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。

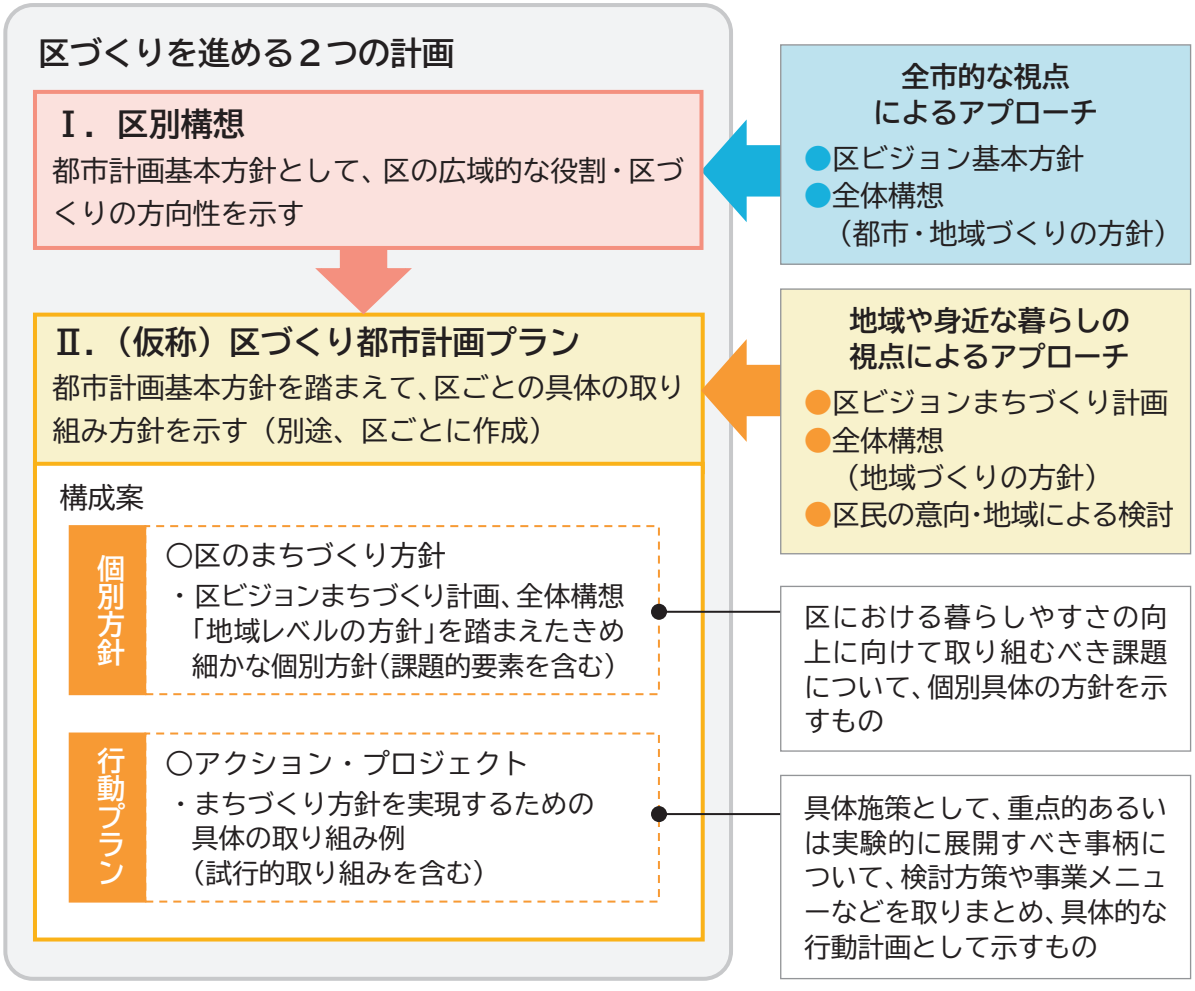


図　区別構想の役割と区づくりの考え方

5-2 区別構想

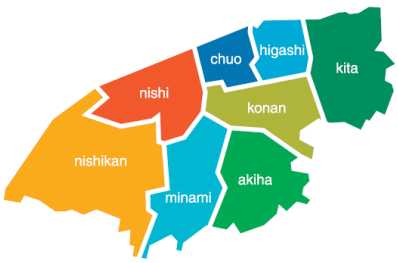
北　区	潟と大河と日本海、水の恵みに育まれ、 人と人とがつながり、心豊かに支え合い、発展するまち	P114
東　区	産業と多様な魅力が調和し、心豊かに暮らせるまち	P118
中央区	にぎわう都心、豊かな自然、みなとまち文化が織りなす 活気あふれる拠点のまち	P122
江南区	緑と調和した、賑わいと安らぎのあるまち	P126
秋葉区	里山と水に囲まれて　花と緑あふれる 笑顔咲きそろうまち	P130
南　区	風と大地の恵みに新たな希望が芽吹く、郷土愛あふれるまち ～みんなでつくる暮らし続けたい南区～	P134
西　区	快適なくらしと、豊かな自然や食が調和する、 住み心地のよいまち	P138
西蒲区	豊かな自然、歴史と文化のかおりに満ちあふれ、 人と人とがあたたかくつながるまち	P142

（参考）８区のイメージカラーについて



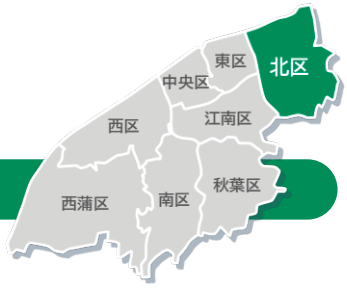
NIIGATA CITY 8 COLORS

新潟市 8区のイメージカラー



- **北区●ネイチャーグリーン**
  海岸沿いの松林や福島潟のオニバスなど、豊かな自然の緑をイメージ
- **東区●アクアブルー**
  新潟空港、新潟西港など空と海の玄関口をイメージ
- **中央区●ウォーターフロントブルー**
  日本海、信濃川、鳥屋野潟などの水辺と歴史あるみなとまちをイメージ
- **江南区●スプリンググリーン**
  若い稲や木々の新緑に、明日のまちを作り上げる区民の活力をイメージ
- **秋葉区●フローラルグリーン**
  秋葉山や四季折々に風情と色合いを変えていく花と緑をイメージ
- **南区●ブリーズ（そよ風）ブルー**
  澄み渡る空、大地と川を吹わたる風、舞い上がる凧をイメージ
- **西区●サンセットオレンジ**
  夕日ラインや夕日コンサートの開催など美しい日本海の夕日をイメージ
- **西蒲区●ハーベスト（収穫）イエロー**
  市内随一の広さを誇る田園に広がる黄金色の稲穂をイメージ

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（107.61 ㎢）を有しています。

②人口・世帯数

・2020（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。

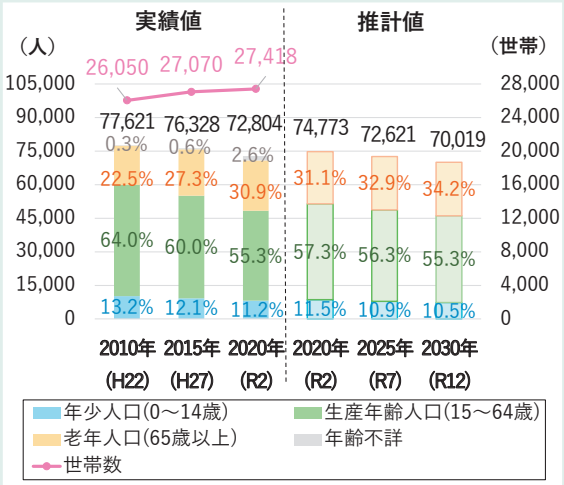
④特色

・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。しかし、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大した 2020（令和２）年以降は減少に転じています。



緑豊かな福島潟

■人口と世帯数の推移

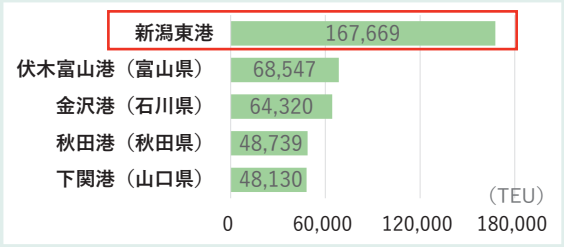


資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）



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



資料：国土交通省 港湾別コンテナ取扱量ランキング（R3）から外貿コンテナの値を抜粋

（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。

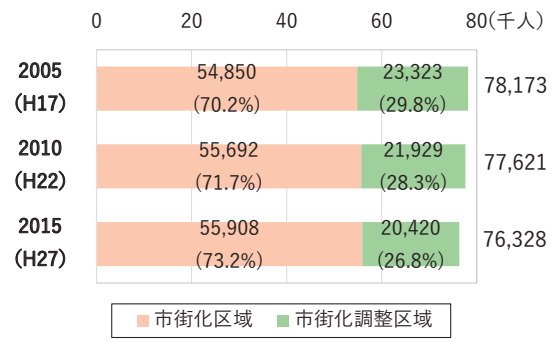
②豊かな自然

・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、広大な農地が生みだ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ことが必要です。

③土地利用

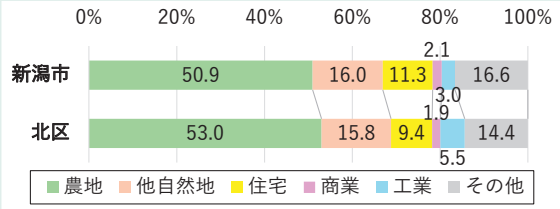
・区内の総人口は減少していますが、市街化区域内の人口は増加しています。土地利用の現状は、市平均と比較すると、区内の約 70%を占める農地や他自然地、工業用地の割合が高く、特に工業用地は新潟東港に近いなど立地環境が良く、８区の中で最も広い面積を有しています。人口減少や少子高齢化の状況下において、今後も社会経済活動を維持するため、雇用の場の提供や定住人口増に向けた土地利用を進めることが求められます。

■区域区分別人口の推移



資料：国勢調査

■土地利用面積比率



資料：都市計画基礎調査（H30）

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、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（昭和 41）年の下越水害や 1967（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

潟と大河と日本海、水の恵みに育まれ、
人と人とがつながり、心豊かに支え合い、発展するまち

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さらに高めます。

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、下水道施設など都市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


N
日本海
松 浜
新潟医療
福祉大学
新潟東港
南浜
113
派川加治川
濁川IC
濁川
新発田川
競馬場IC
7
木崎
豊栄IC
東港IC
新崎駅
新 崎
早通駅
早 通
豊栄SIC
豊栄新潟東港IC
日本海東北自動車道
新井郷川
JR白新線
黒山駅
豊栄駅
葛 塚
阿賀野川
福島潟放水路
新潟中央環状道路
岡方
長浦
福島潟
0
1
2
3
4
5 km
凡　例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
鉄道・駅
高速道路・IC
国道
県道
区界
行政界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網
区の骨格道路

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 38.63 ㎢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。

②人口・世帯数

・東区の人口は 2020（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。

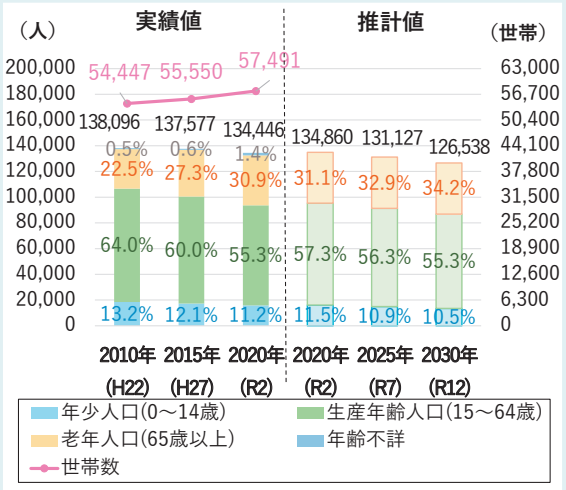
③特色

・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。



新潟空港

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）



じゅんさい池



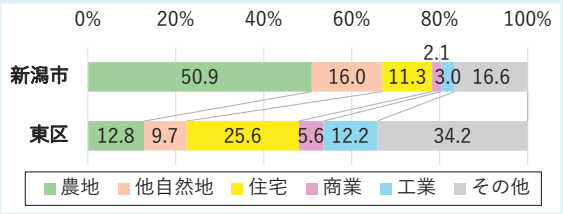
工場夜景

（２）現状と課題

①土地利用

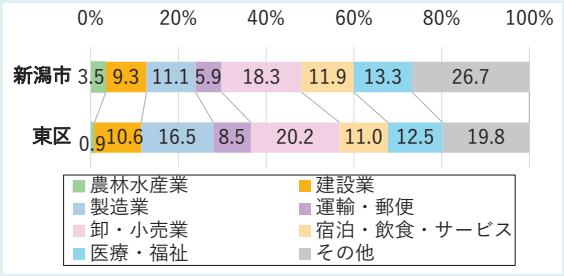
・東区は古くから製造業、卸売業、流通業の事業所が多く立地し、産業のまちとして発展してきました。工業系の土地利用割合が市全体に比べて高く、製造業の就業者数は８区内で最も多くなっています。また、産業集積エリアと住宅エリアが幹線道路に沿って交互に市街地を形成する特徴的な土地利用となっています。
・近年では、事業所などの移転や廃業により、産業集積エリア内での宅地開発などが進み、工場や事業所と居住が近接することで、操業環境への影響が懸念されます。

■土地利用面積比率



資料：都市計画基礎調査（H30）

■産業別従業地就業者数比率



資料：国勢調査（H27）

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（旧国道７号）、南北方向は県道新潟港横越線（通称：赤道）、一級市道太平岡山線などが整備され、優れた主要幹線道路網が形成されています。
・鉄道は、信越本線の越後石山駅と白新線の東新潟駅、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

産業と多様な魅力が調和し、心豊かに暮らせるまち

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


N
日本海
新潟西港
信濃川
新潟空港
113
山の下河渡地区
じゅんさい池
通船川
阿賀野川
山木戸榎地区
まんなか拠点
木工団地地区
木戸大形地区
一日市IC
7
竹尾IC
卸団地地区
逢谷内IC
海老ヶ瀬IC
東新潟駅
JR信越本線
越後石山駅
大形駅
JR白新線
石山地区
阿賀野川河川敷公園
日本海東北自動車道
新潟空港IC
新潟東SIC
0
1
2
3
4
5 km
凡　例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
鉄道・駅
高速道路・IC
国道
県道
区界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網
区の骨格道路

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㎢で、８区の中で最も小さいです。

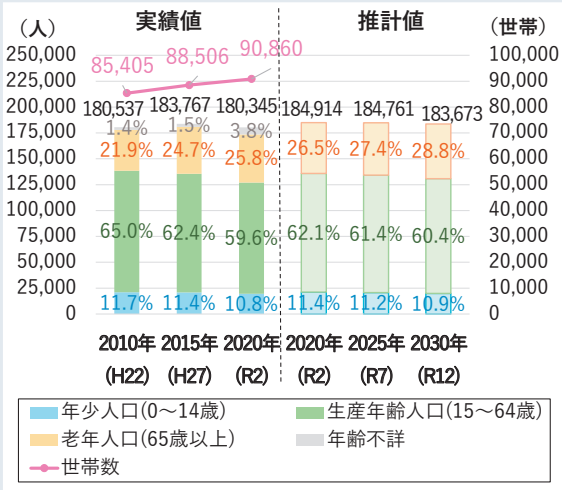
②人口・世帯数

・中央区の人口は、開発が進展することにより2015（平成 27）年までは増加してきましたが、2020（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

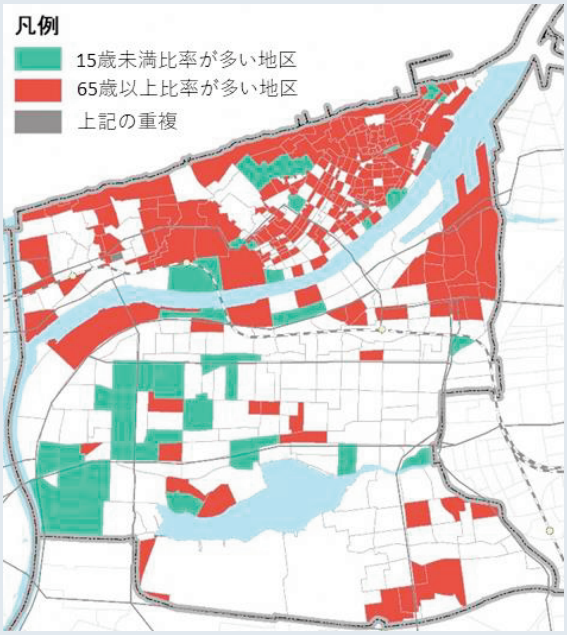
・1927（昭和２）年の都市計画が決定された時点では、主な市街地は新潟島と沼垂地区の周辺のみでしたが、昭和時代に都市計画道路の整備が進み、また、南地区においては、耕地整理された農地を徐々に埋めていく形で宅地化が進行しました。その結果、昔ながらの都市構造を残す地区や、主要幹線沿いに商業・業務系の用途が配置される沿道利用型の都市構造など、多様な市街地が形成されました。

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）

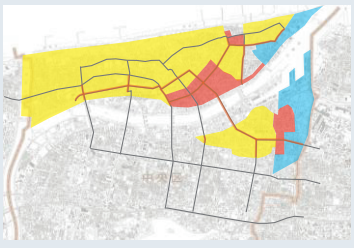
■年齢別に見た人口構成比分布(H27)



※多い：中央区全体での割合よりも５%高い地区

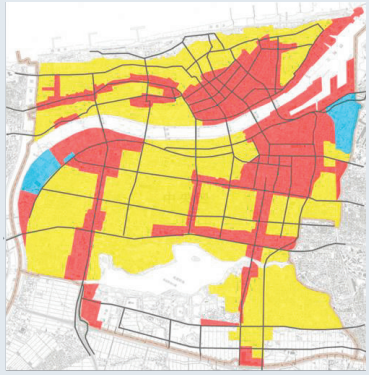
資料：国勢調査(H27)

■昭和２年の都市計画のイメージ



沿道を商業地域とする都市計画道路

■現在の都市計画のイメージ



凡例	昭和2年	現在
住居系	住居地域	第一種低層住居専用地域～第二種住居地域
商業・業務系	商業地域	準住居地域～準工業地域
工業系	工業地域	工業地域、工業専用地域
———	都市計画道路	

資料：新潟市都市計画図

（２）現状と課題

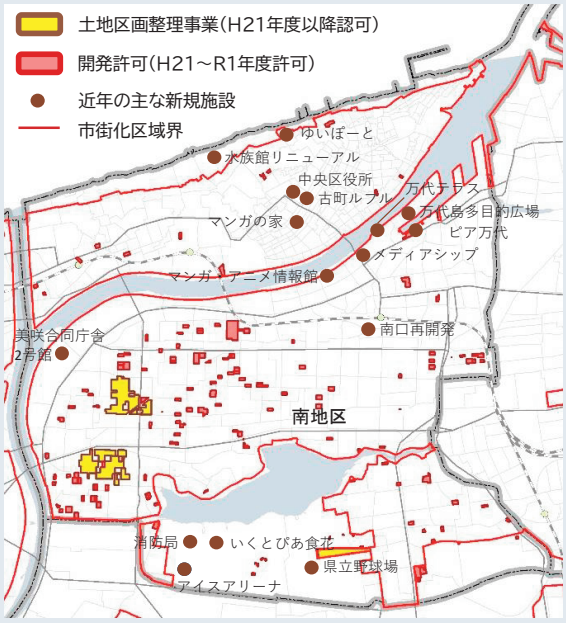
①土地利用

・2009（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ぴあ食花、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。
・市街地拡大がおおむ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拡がっており、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。

■土地利用・建物の推移



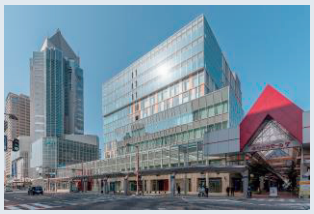
資料：中央区建設課まとめ

■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


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

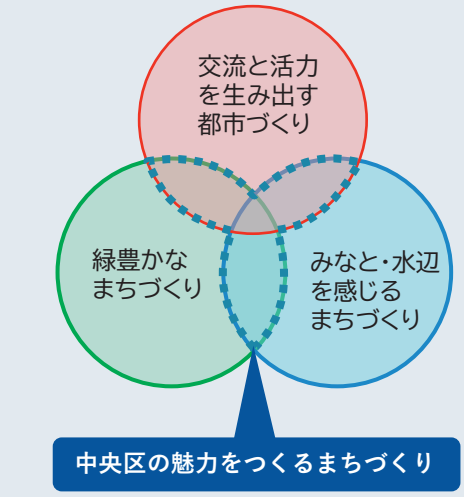
■まちづくりの将来像

にぎわう都心、豊かな自然、みなとまち文化が織りなす
活気あふれる拠点のまち

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。

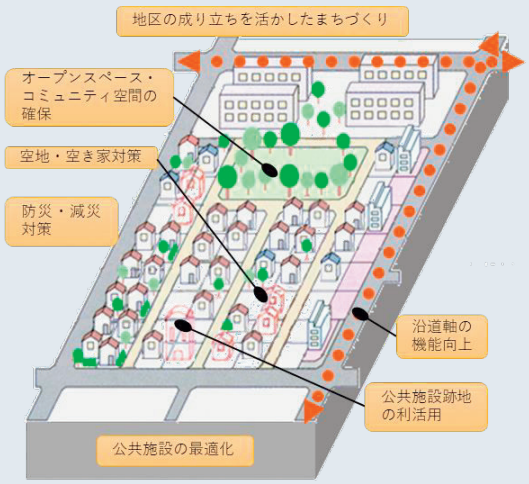
■独自の魅力のイメージ



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、空き地・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。

■既成市街地の住環境の向上のイメージ



・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


ミズベリング信濃川 やすらぎ堤


りゅーとぴあ



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。
・土地は平坦で海抜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が、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。

②人口・世帯数

・江南区の人口・世帯数は 2020（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。

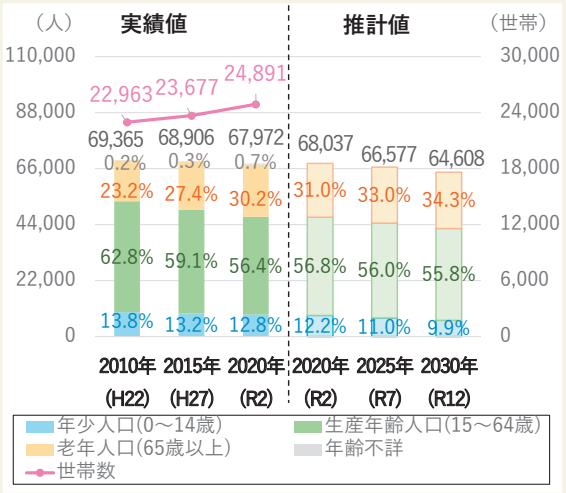
③自然・歴史

・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。



新潟亀田ＩＣ付近より亀田駅方向を望む

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）



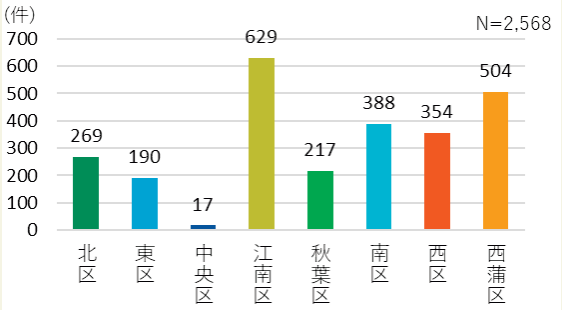
北方文化博物館（大広間）

（２）現状と課題

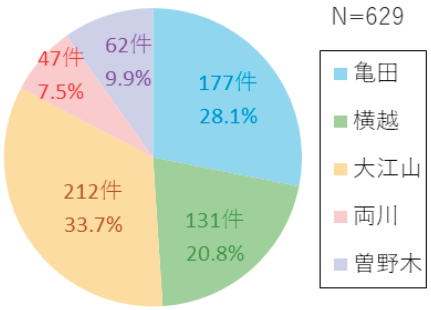
①土地利用

・江南区を構成する亀田、横越、曽野木、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、海抜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（R3 年度末時点）



江南区の地区別許可件数



資料：新潟市都市計画課・江南区建設課まとめ



新潟中央環状道路　横越バイパス

②交通

・亀田地区を「地域拠点」、横越・曽野木・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。

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・曽野木・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。

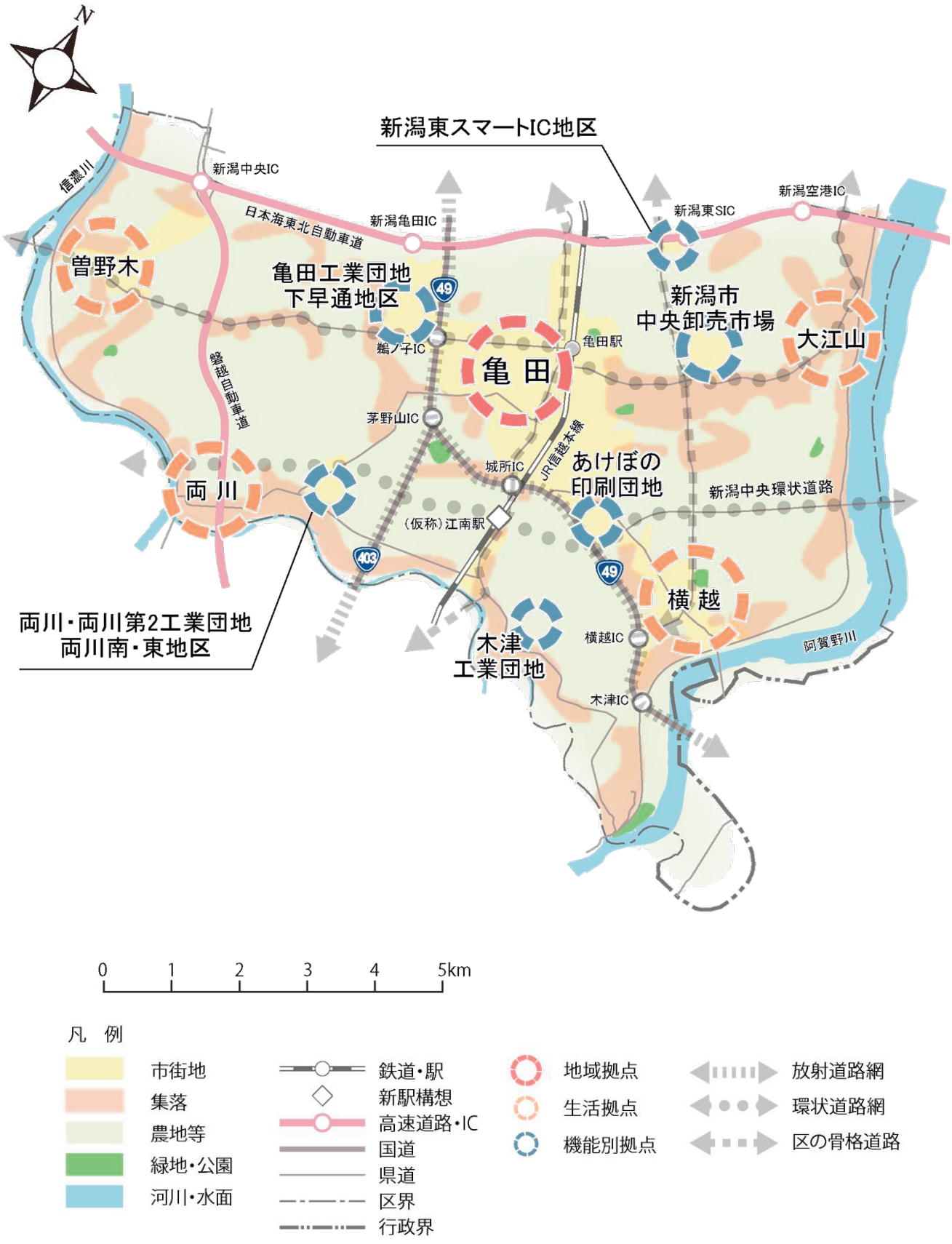
⑤農村集落の活性化

・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。

■区づくりの構想図


N
新潟東スマートIC地区
信濃川
新潟中央IC
日本海東北自動車道
新潟亀田IC
新潟東SIC
新潟空港IC
曽野木
亀田工業団地
下早通地区
鵜ノ子IC
亀田駅
新潟市
中央卸売市場
大江山
亀 田
磐越自動車道
茅野山IC
JR信越本線
城所IC
あけぼの
印刷団地
新潟中央環状道路
両 川
（仮称）江南駅
横 越
横越IC
阿賀野川
木津
工業団地
木津IC
両川・両川第2工業団地
両川南・東地区
0
1
2
3
4
5km
凡　例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
鉄道・駅
新駅構想
高速道路・IC
国道
県道
区界
行政界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網
区の骨格道路

秋葉区



（１）区の概要

①地勢

・秋葉区は、新潟市の南東部に位置し、東西を阿賀野川、信濃川の二大河川に囲まれ、北には小阿賀野川、区の中央には能代川・新津川が流れるほか、南には新津丘陵が広がる自然豊かな地域です。
・面積は 95.38 ㎢で、８区の中では西蒲区、北区、南区に次ぐ面積となり、全市域の約 13%を占めています。

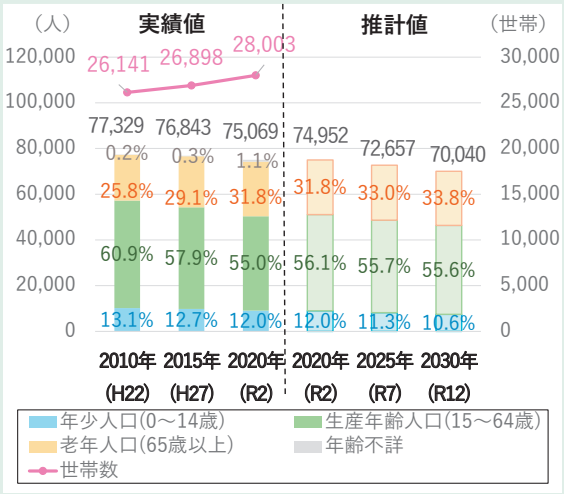
②人口・世帯数

・2020（令和２）年時点の区の人口は 75,069 人、世帯数は 28,003 世帯となっており、人口は減少傾向ですが、世帯数は増加傾向にあります。また、高齢化率も年々増加傾向にあります。

③特色

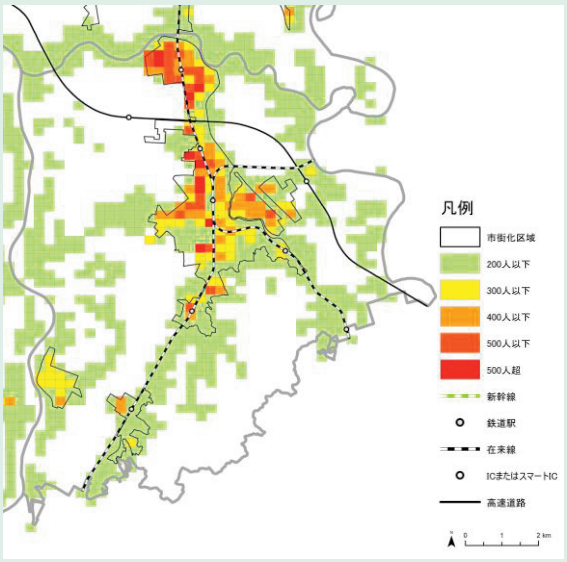
・新津駅周辺から荻川駅までの信越本線沿線や小須戸地区などに市街地が形成されており、鉄道と幹線道路網によって各地域が結ばれています。
・古くから秋葉区は、産油量日本一を誇った新津油田があり、さらにＪＲの３路線が乗り入れる鉄道の要衝の地として発展してきました。現在は、新津油田が史跡指定され、ＳＬばんえつ物語号が定期運行するなど、石油のまち、鉄道のまちとして知られています。また、花き花木、球根の生産地として全国屈指の生産量を誇るなど、花のまちとしても知られています。
・近年は区内の教育機関である新潟薬科大学と連携し、まちなかの活性化に向けた活動や、産官学連携のバイオ技術の研究による里山資源の活用などを含め新しい地場産業の形成を目指しています。

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）

■人口の分布状況



資料：国勢調査（H27）



ＳＬばんえつ物語号



花と遺跡のふるさと公園

（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が約７割の土地利用を占めており、区の特色である里山や水辺を最大限に活かして、移住・定住してもらえるような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。

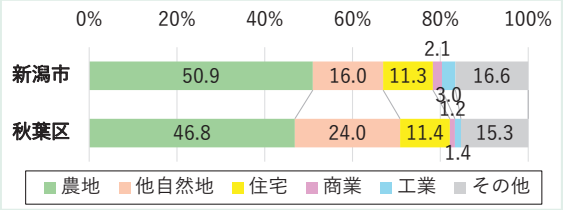
②人口の変動と生活

・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新潟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

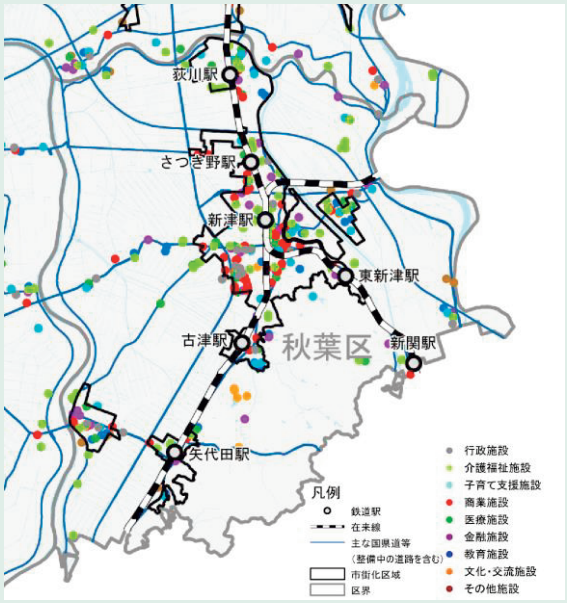
・道路網は南北を通る国道 403 号と、東西を通る国道 460 号が骨格となるほか、磐越自動車道の新津ＩＣ、新津西スマートＩＣがあります。
・鉄道は信越本線など３つの路線と新津駅など７つの駅が設置されています。
・国道では朝晩渋滞が発生していることから、渋滞を解消する取組が必要です。
また、既存の鉄道インフラを活かしたまちづくりの取組として、駅からバスなどの二次交通の充実を図る必要があります。

■土地利用の状況



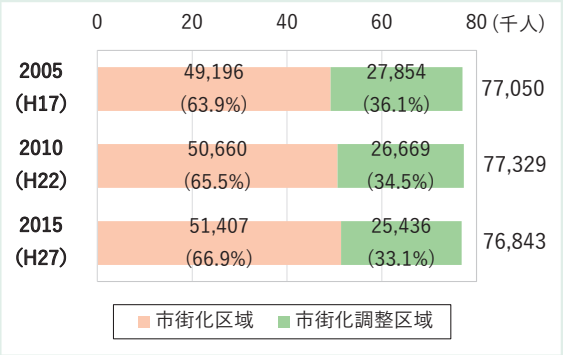
資料：都市計画基礎調査（H30）

■公共公益施設の分布状況



資料：都市計画基礎調査（H28）

■区域区分別人口の推移



資料：国勢調査

④防災・環境

・2011（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、区の特色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

里山と水に囲まれて　花と緑あふれる
笑顔咲きそろうまち

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の堤防の整備を進めます。
・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やさ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


N
小阿賀野川
JR信越本線
荻川
荻川駅
新津西SIC
信濃川
磐越自動車道
さつき野駅
能代川
JR羽越本線
新津駅
新津
区役所周辺エリア
（防災拠点）
新津IC
阿賀野川
新津川
新しい小須戸橋
小須戸
古津駅
東新津駅
新潟薬科大学
秋葉公園
花と遺跡のふるさと公園
矢代田駅
JR信越本線
新津丘陵
（文化・芸術・観光拠点）
JR磐越西線
新関駅
0
1
2
3
4
5km
凡　例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
鉄道・駅
高速道路・IC
国道
県道
区界
行政界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網

南　区



（１）区の概要

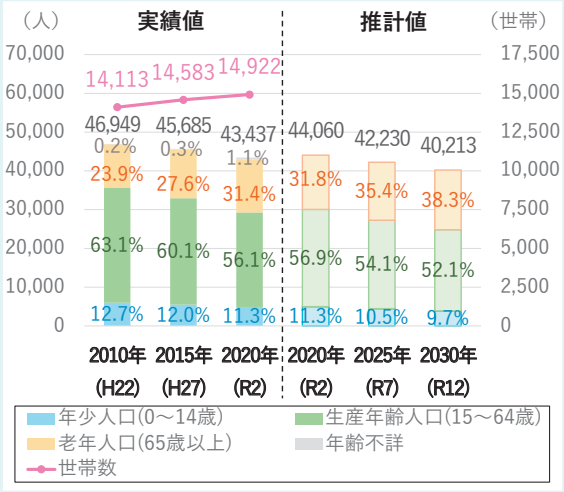
①地勢

・南区は新潟市の南部に位置し、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 5.8 m（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 ㎢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

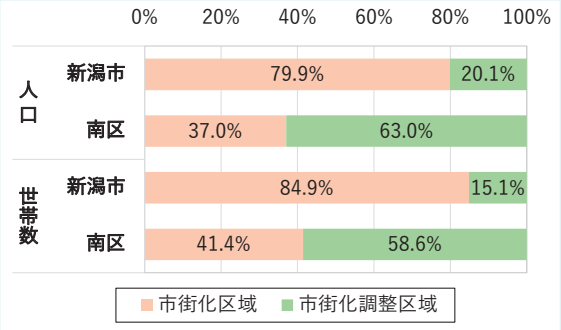
・2020（令和２）年時点の人口は 43,437 人、また、世帯数は増加傾向にあるものの 14,922 世帯で８区の中で最も少ない人口と世帯数となっています。2015（平成 27）年の国勢調査結果に基づく将来推計人口では、2030（令和 12）年に総人口は 40,213 人まで減少し、老年人口の割合が約４割まで増えると予測されています。また、人口の約６割が市街化調整区域に住んでいるという特徴があります。

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）

■区域区分別人口・世帯数の割合



資料：国勢調査（H27）



しろね大凧と歴史の館



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。

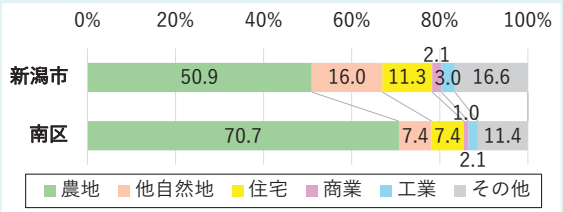
②土地利用

・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

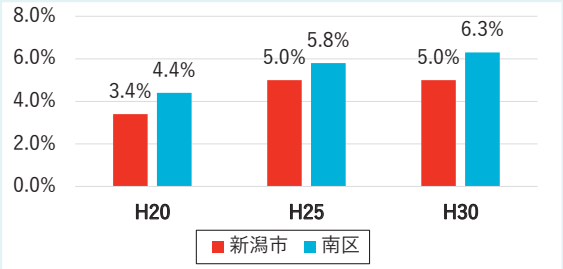
・軌道系の公共交通がない唯一の区であり、バス交通は重要な公共交通機関となり、利便性を高める必要があります。
・区の骨格をなす国道８号、国道 460 号、新潟中央環状道路は、地域間の交流・連携や物流の軸となり、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たすことから、常に円滑な交通の確保に努める必要があります。

■土地利用面積比率



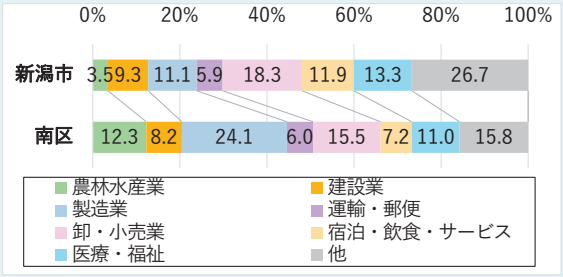
資料：都市計画基礎調査（H30）

■その他の空き家率の推移



資料：住宅・土地統計調査

■産業別従業地就業者数比率



資料：国勢調査(H27)

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

風と大地の恵みに新たな希望が芽吹く、郷土愛あふれるまち
～みんなでつくる暮らし続けたい南区～

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


N
新潟中央環状道路
アグリパーク
上越新幹線
味 方
白 根
月 潟
中ノ口川
信濃川
新しい小須戸橋
8
460
0 1 2 3 4 5km
凡 例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
新幹線
国道
県道
区界
行政界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網

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。平野部は海抜が低く、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 ㎢で８区の中では５番目、新潟市の全面積（726.28 ㎢）の約 13%を占めています。

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（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（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。

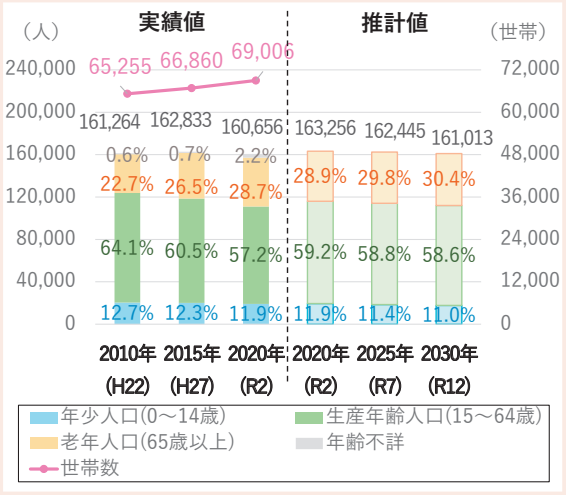
③自然

・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。

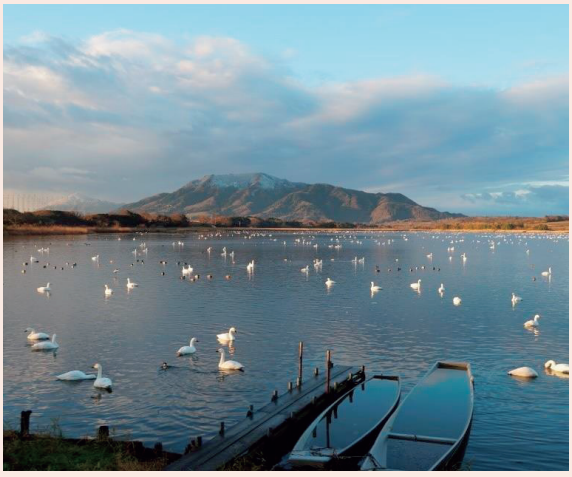


市街地と田園風景

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）



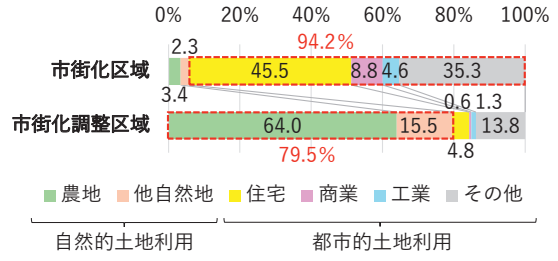
ラムサール条約湿地の佐潟

（２）現状と課題

①土地利用

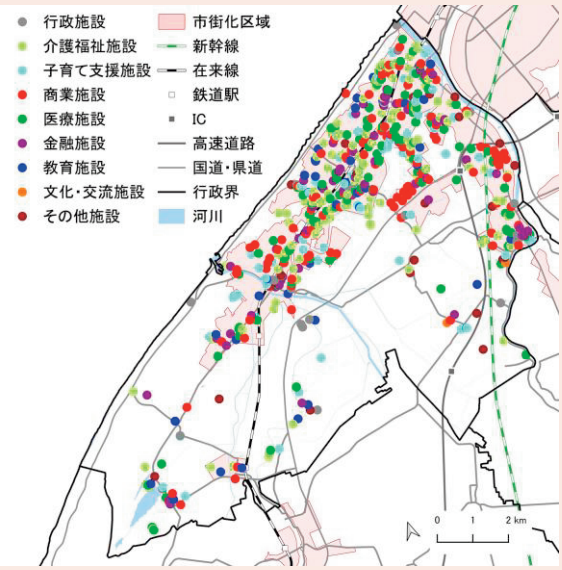
・西区は、坂井輪地区、西地区、黒埼地区で構成されています。
・市街化区域は、主に越後線沿線や国道８号沿線に連なっています。市街化区域は、約９割が都市的土地利用であり、行政施設や介護福祉施設などの公共公益施設が集積しています。一方で、大学南地区には、市街化区域に囲まれた市街化調整区域が存在しています。
・市街化調整区域は、自然的土地利用が約８割であり、そのうち農地が６割以上を占めています。
・今後の人口減少や少子高齢化を踏まえ、暮らしやすい地域づくりの必要性が高まっています。良好な自然環境資産は保全しつつも拠点性を高め、魅力的な活力あるまちづくりを進める必要があります。

■区域区分別の土地利用面積比率



資料：都市計画基礎調査（H30）

■公共公益施設の分布状況



資料：都市計画基礎調査（H28）

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（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、内野駅以東では 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

快適なくらしと、豊かな自然や食が調和する、
住み心地のよいまち

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。
・新潟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


N
日本海
402
越後線沿線
坂井輪地区
青山駅
内野駅
寺尾駅
小針駅
新潟大学前駅
内野西が丘駅
西川
佐潟
新潟西バイパス
小新IC
黒埼IC
曽和IC
高山IC
新通IC
亀貝IC
流通センター
周辺
JR越後線
116
赤 塚
越後赤塚駅
新川
新潟西IC
信濃川
外郭環状道路
黒 埼
8
中ノ口川
新潟中央環状道路
黒埼SIC
北陸自動車道
上越新幹線


0
1
2
3
4
5km
凡　例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
新幹線
鉄道・駅
高速道路・IC
国道
県道
区界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網

西蒲区



（１）区の概要

①地勢

・西蒲区は、新潟市の西部に位置し、面積は176.57 ㎢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。

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（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・超高齢化が進行すると予測されています。
・一方で、世帯数は 2020（令和２）年時点で18,681 世帯と増加傾向にあります。

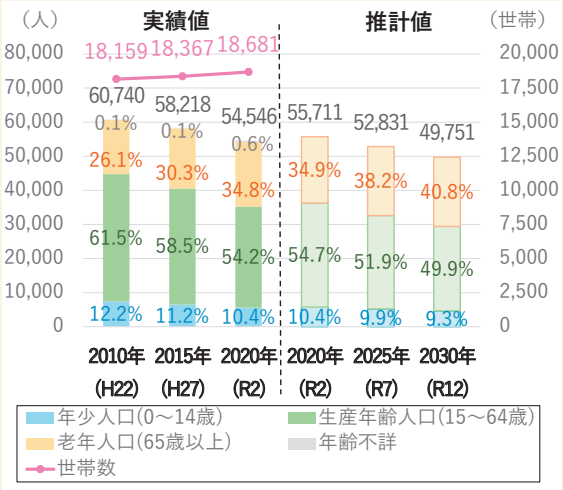
③自然・景観

・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。



角田山

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計は H27 をもとに新潟市推計）



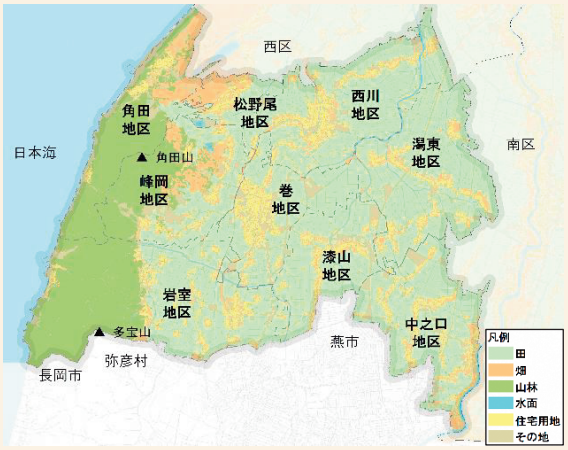
「はざ木」の前で団らん

（２）現状と課題

①土地利用

・区の約６割は、田・畑・樹園地（57%）などの農地として利用されています。
・山林（19%）は８区の中で最も広く、住宅用地（６%）についても世帯数に比較して広い面積を有しています。
・区内には４つの市街化区域が設定されていますが、区民の半数以上（61%）が市街化調整区域内の既存集落区域に居住しています。
・優れた自然環境を守り育て、暮らし続けていける土地利用を実現する必要があります。

■土地利用現況



資料：都市計画基礎調査（H30）

②交通

・区外に向けた幹線交通は、区の中央を南北に縦断する越後線と、東部を縦断し多数の高速バスが走る北陸自動車があり、交通結節点として巻駅・越後曽根駅・岩室駅の３駅と、大規模駐車場を備える巻潟東ＩＣが重要な役割を果たしています。
・主要な道路は、区の中央を国道 116 号、海岸線を国道 402 号がそれぞれ南北方向に通り、それらを結ぶ国道 460 号が東西方向に通っています。
・公共交通の利便性向上や幹線道路の整備による区内交通の充実が必要です。

■交通網



資料：国土数値情報（国土交通省）

③産業

・西蒲区の基幹産業は農業であり、稲作のほか果樹や、沿岸部の砂丘地帯を中心に多様な園芸作物の生産も盛んです。
・確かな技術が求められる工業製品の製造を担う多くの事業所や、航空機部品製造の分野で最先端技術を駆使する特徴ある企業が事業を展開しています。
・恵まれた自然環境や観光資源を活かした観光も重要な産業です。なかでも岩室温泉は、新潟市唯一の温泉街として県内外から多くの観光客が訪れています。
・地域の魅力をさらに磨き上げ、優位性の高い産業へと発展させることが必要です。

④安全・安心

・西蒲区には、市街地での浸水害や急傾斜地における土砂災害などが発生する恐れのある箇所が多いことから、災害リスクを考慮した住まい方への工夫が必要です。

（３）区づくりの方向性

■まちづくりの将来像

豊かな自然、歴史と文化のかおりに満ちあふれ、
人と人と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。

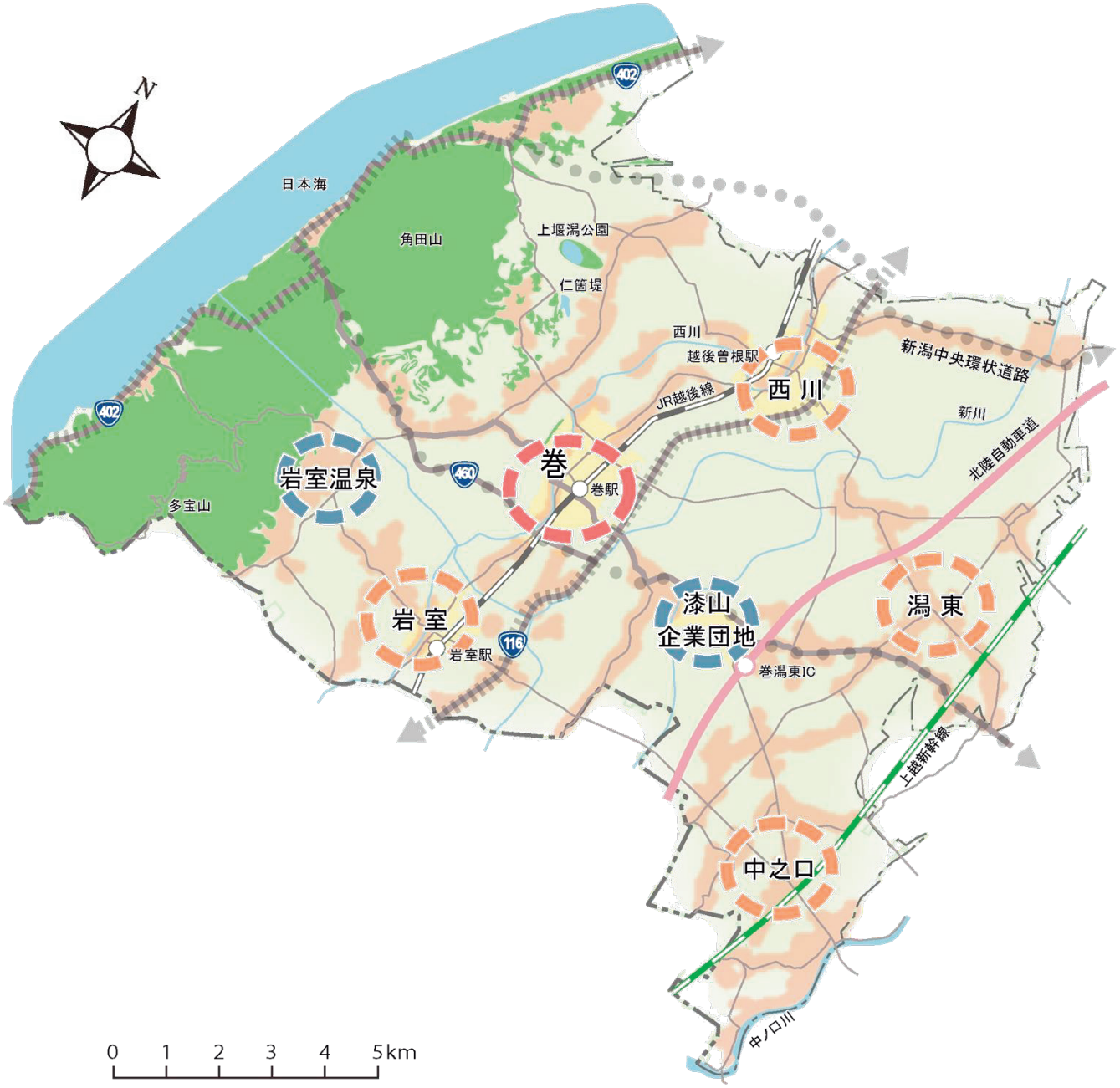
③交通ネットワークの形成

・国道 116 号、国道 460 号の交差地点を中心として、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、新潟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


N
日本海
角田山
上堰潟公園
仁箇堤
西川
越後曽根駅
JR越後線
新潟中央環状道路
新川
北陸自動車道
西 川
巻
巻駅
岩室温泉
多宝山
岩 室
岩室駅
漆山
企業団地
巻潟東IC
潟 東
上越新幹線
中之口
中ノ口川
0 1 2 3 4 5km
凡　例
市街地
集落
農地等
緑地・公園
河川・水面
新幹線
鉄道・駅
高速道路・IC
国道
県道
区界
行政界
地域拠点
生活拠点
機能別拠点
放射道路網
環状道路網



小町&団五郎の都市計画コラム⑧



みんなで取り組むまちづくり

人口減少・少子高齢化の進展など、社会情勢の変化とともに、安心・安全や福祉、交通などの地域におけるまちづくりの課題はますます多様化・複雑化しています。

まちづくりは行政だけでできるものではなく、市民や地域コミュニティ、NPOや民間事業者など、様々な人たちがそれぞれの得意分野を活かして協力して取り組むことが重要です。





身近なまちづくり

「まちづくり」と聞くと、「専門知識がないと難しそう」、「時間やお金がかかって大変そう」というイメージをお持ちの方もいらっしゃるかもしれません。

「まちづくり」は自分たちのまちをよりよいまちにしていくための活動です。地域の美化活動や自宅の緑化や玄関先に花を飾る、子どもたちの登下校時の安心・安全に気を配る、地域の歴史や現状、未来について調べる・考えるなど、身近な活動も「まちづくり」です。

「もっとよいまちにしたい」「もっと暮らしやすいまちにしたい」、というみんなの想いや活動で、より暮らしやすい新潟市をつくっていきましょう。









