資料６

# 新潟市立地適正化計画改定に関する有識者会議（第1回）

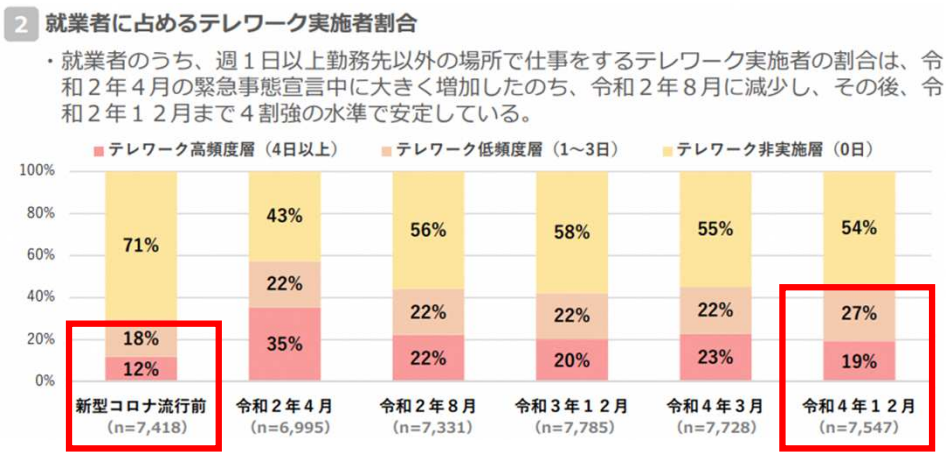
## 【資料編】

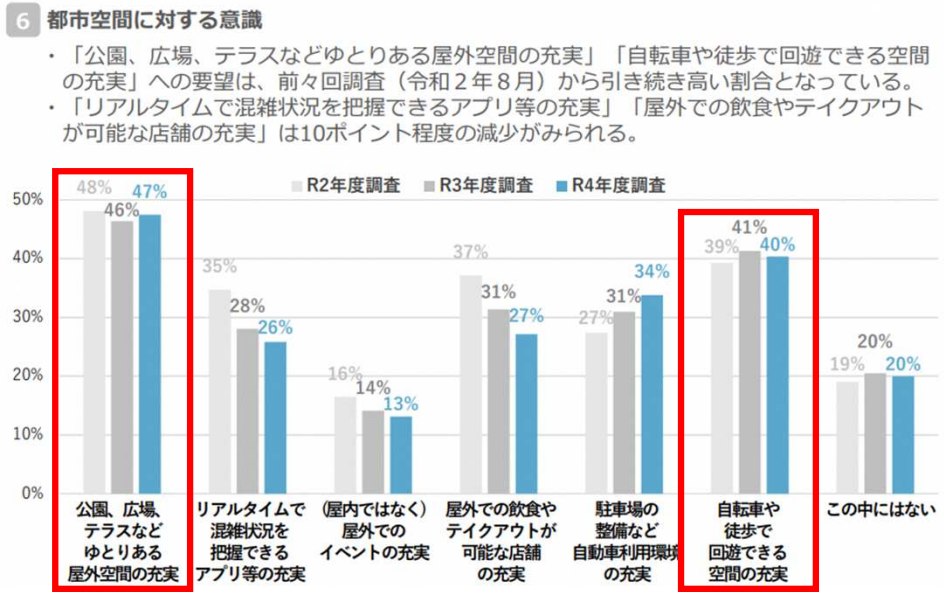

| | | |
|---|---|---|
| 計画改定の背景・目的 | ・社会情勢の変化 | P1~P2 |
| | ・政策方針・法制度の変化 | P3 |
| | ・本市の近年の取組 | P4~P6 |
| 本市の現状 | ①人口（人口分布、これまで・これからの人口推移、全年代・高齢者の人口密度、DID地区の変遷） | P7~P12 |
| | ②公共交通（運行本数、現行の運行本数で見たまちなか居住エリア、運行本数・利用者数の変化、徒歩圏人口カバー率、目的地別地域間流動） | P13~P17 |
| | ③生活サービス施設（医療・福祉・商業施設の徒歩圏人口カバー率） | P18~P20 |
| | ④住宅地開発 | P21 |
| | ⑤公共施設・インフラ資産 | P22 |
| | ⑥各区の成り立ち、まちなかエリアにおける行政機能の立地状況 | P23 |
| | ⑦用途地域の分布 | P24 |
| | ⑧土地利用等の変化（都市的な土地利用、都心の建物用途） | P25~P26 |
| | ⑨誘導施設（商業・医療・教育施設の立地状況） | P27 |
| | ⑩空き地・空き家の分布 | P28~P29 |
| | ⑪地価 | P30 |
| | ⑫特定業務施設のイメージ | P31 |
| | ⑬災害リスク（洪水、土砂災害、津波） | P32~P33 |
| | ⑭各区の主要データ | P34~P41 |

# 社会情勢の変化

## ①コロナ禍を経たライフスタイルの変化

- 新型コロナウイルス感染症の流行後、テレワークが増加、屋外空間等へのニーズが高止まりする等、ライフスタイルに変化が見られる。




出典：国土交通省資料

## ②自然災害の頻発・激甚化

- 各地で警報級の大雨が頻発し、今年7月には新潟市内でも道路冠水等の浸水被害が発生した。
- また、震度5弱以上の地震も頻発し、令和6年能登半島地震では新潟市内でも液状化被害が発生した。

■令和8年7月豪雨



▲中央区紫竹1丁目



▲中央区万代ビルボードプレイス周辺



▲東区山木戸

■令和6年能登半島地震




出典：国土交通省資料

# 社会情勢の変化

## ③インフラの老朽化

- 各地でインフラの老朽化に伴う道路陥没等が多発している。
- 全国的にインフラの老朽化は加速し、本市においても今後も橋梁、上水道・下水道管路の老朽化が進行。

### （1）－1　埼玉県の陥没事故の概況

- 令和7年1月28日、埼玉県八潮市の県道において道路陥没が発生し、トラック運転手が車両ごと落下。
- 陥没箇所には、処理水量約61万㎥/日の下水処理場に繋がる管径4.75mの流域下水道管路が埋設されており、下水道管の破損に起因すると考えられる陥没としては、最大級の規模。
- 陥没規模は拡大するとともに、関連する12市町の120万人に下水道（風呂、洗濯など）の使用自粛が要請されるなど、影響は更に拡大。現場では、現在も救助活動に向けた作業が継続中。

■発生日時：令和7年1月28日（火）午前10時頃
■発生場所：八潮市中央一丁目地内
　県道松戸草加線（中央一丁目交差点内）
■陥没規模：（1月28日当初）　幅約9～10m、深さ約5m
　（1月31日拡大後）幅約40m、深さ最大約15m
■下水道管：管径4.75m、昭和58年（1983年）整備（経過年数42年）
　令和3年度の調査時には、補修が必要な腐食は確認されず
■接続先　：中川水循環センター（処理水量約61万㎥/日）



（写真出典）ANN　NEWS




出典：国土交通省資料

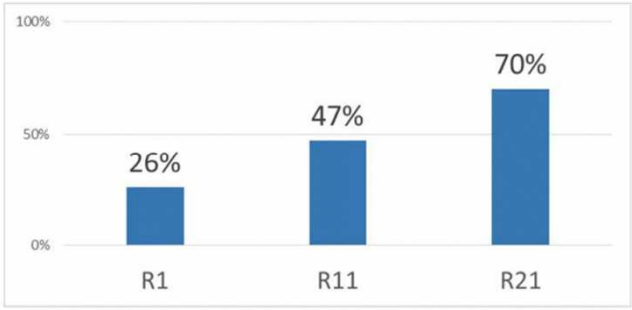



図-1　建設後 50 年を超える橋りょうの割合

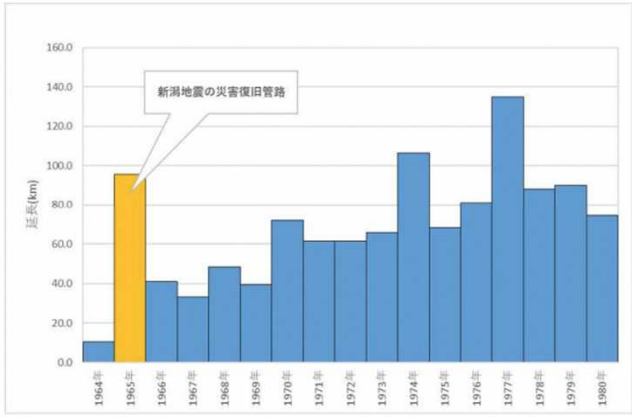



図-3　布設後 40 年経過した管路の布設年度別延長（R2 年度末時点）

### ■本市における下水道が埋設された道路における陥没の発生

| | |
|---|---|
| 発生日時 | 令和8年1月9日（金）11:00（通報時刻） |
| 発生場所 | 新潟市道河渡松崎線<br>（新潟市東区太平４丁目 地内） |
| 陥没状況 | 幅５．０m、長さ５．０m、深さ３．５m |
| 原因 | 当該道路に埋設されている下水道管路（コンクリート管、内径 1350mm）において損傷が発生し、土砂が吸い出されたことで道路陥没が発生 |

出典：本市報道資料



陥没直後の様子

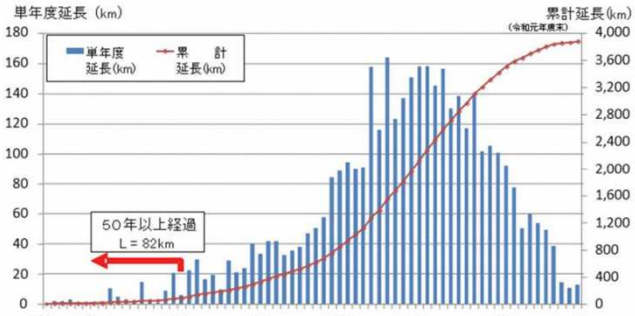


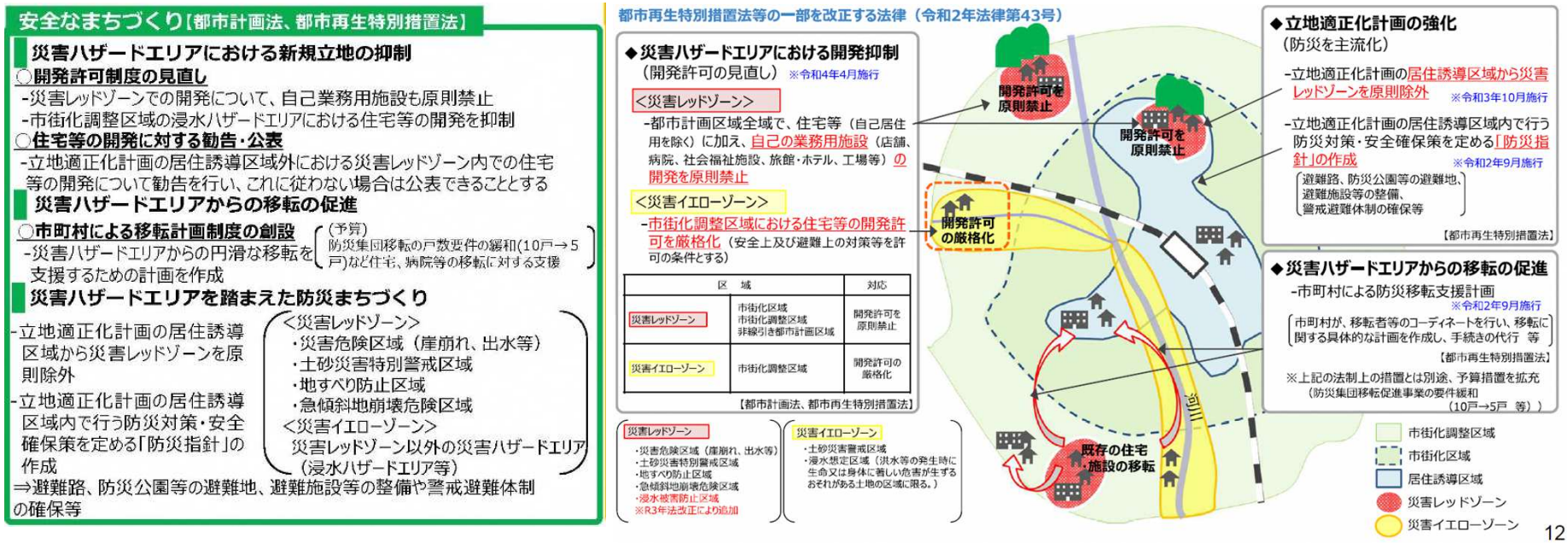

図-7　下水道管路の年度別整備延長（R1 年度末まで）

出典：本市資料

# 政策方針・法制度の変化

## ②防災指針 【都市再生特別措置法の改正、令和2年6月】

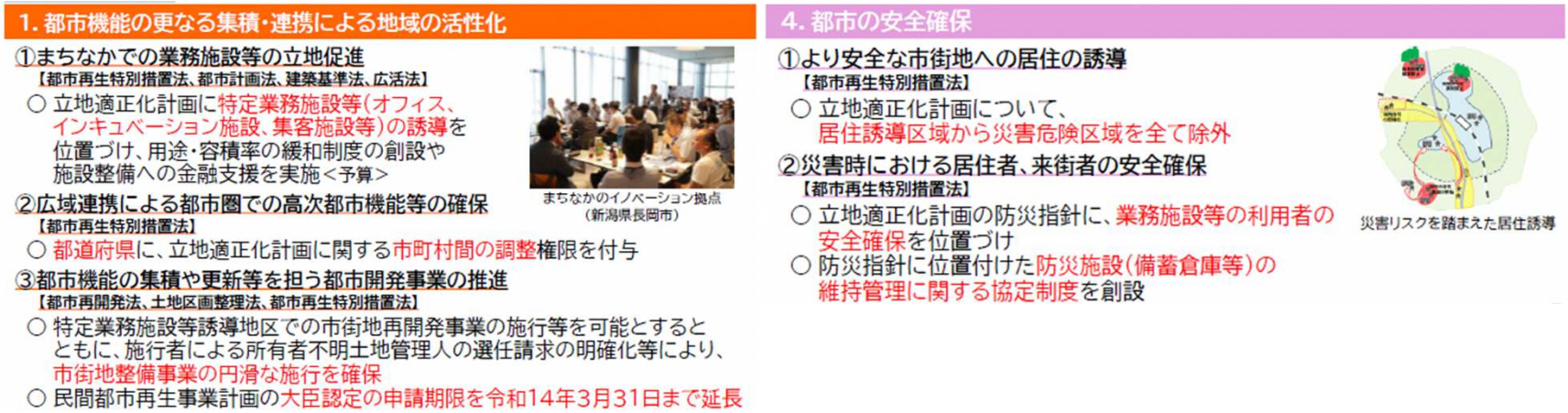
- 令和2年6月の都市再生特別措置法の一部改正により、居住誘導区域内で行う防災対策・安全確保策などを定める「防災指針」の作成が新たに追加された。




12

## ③特定業務施設等の誘導、災害危険区域の除外他 【都市再生特別措置法の改正、令和8年5月】

- 令和8年5月に公布された都市再生特別措置法の一部改正により、特定業務施設等の誘導や居住誘導区域からの災害危険区域の除外等が位置づけられた。




出典：国土交通省資料

# 本市の近年の取組

## ①上位・関連計画の改定

- 令和5年3月に新潟市総合計画、新潟市都市計画基本方針を改定。

■新潟市総合計画2030




▶新潟市総合計画２０３０（ニーゼロサンゼロ）とは

新潟市のまちづくりの方向性や目指す都市像を示す
新潟市における最上位計画

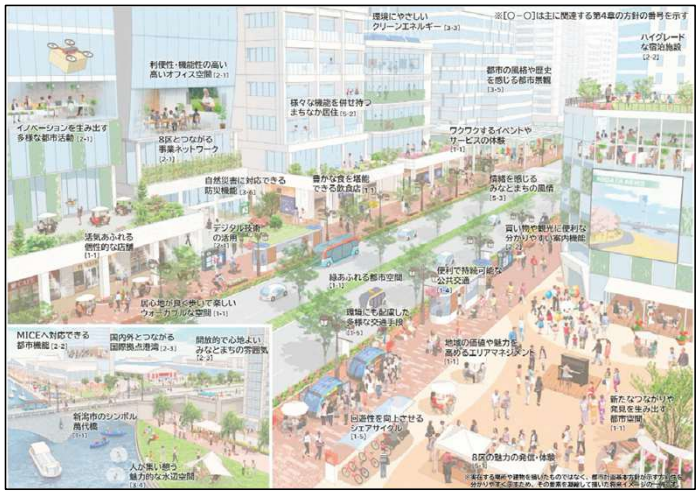
▶計画期間

２０２３年度～２０３０年度（８年間）

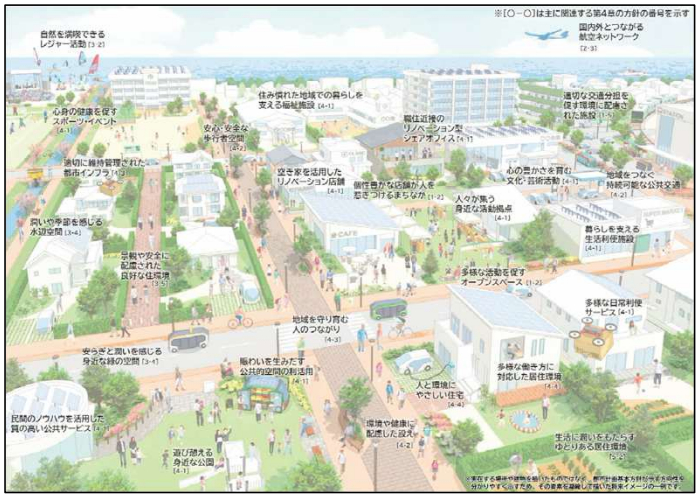
▶目指す都市像

『田園の恵みを感じながら
心豊かに暮らせる日本海拠点都市』

■新潟市都市計画基本方針



▲都心の将来イメージ



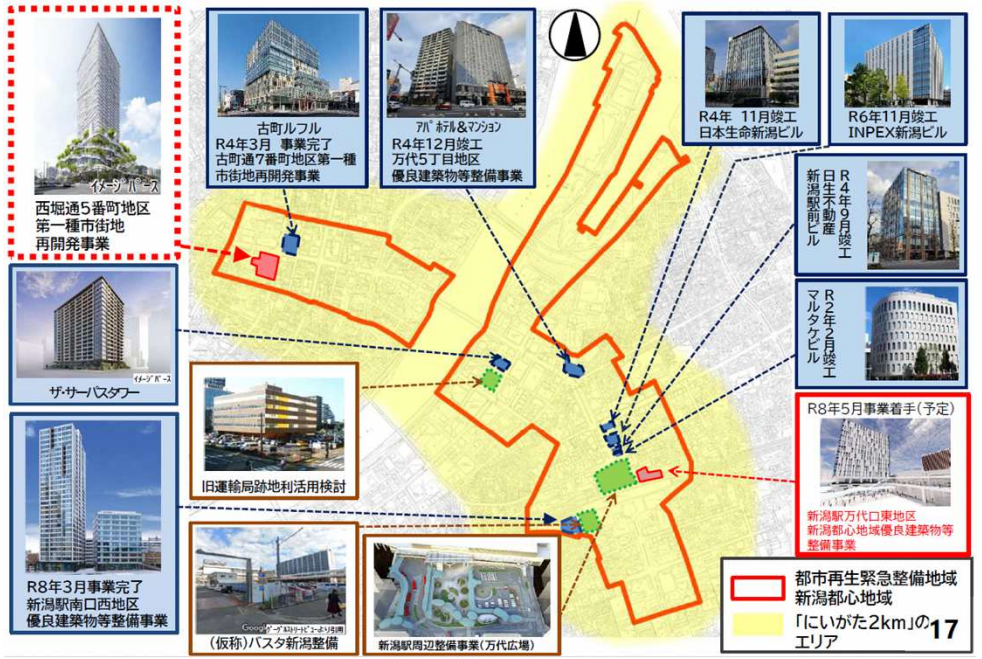
▲拠点（地域拠点・生活拠点）の将来イメージ



▲田園集落の将来イメージ

## ②新潟都心地域 都市再生緊急整備地域における再開発事業【都市機能誘導区域内】

- 令和3年9月に指定された「都市再生緊急整備地域」において各種再開発事業を推進している。

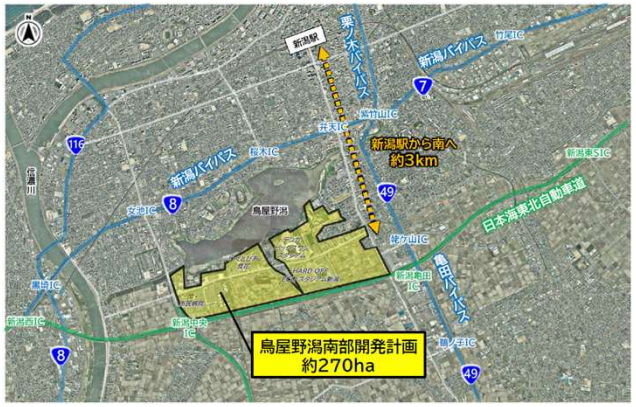



出典：本市資料

# 本市の近年の取組

## ③鳥屋野潟南部開発計画 【都市機能誘導区域外】

- 新潟駅から南へ約3kmの約270haについて、広域圏を対象とした高次都市機能を活かして都心を補完する機能集積エリアの予定地となっている。地権者組合による区画整理事業も進行中。







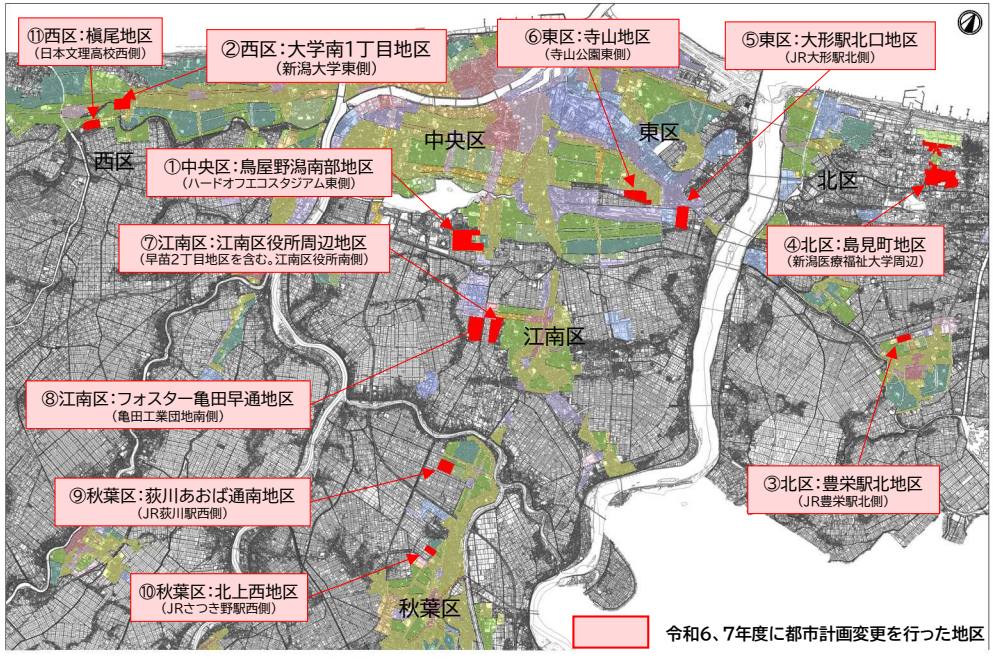
| ゾーン名 | 面積 | 土地利用の内容 |
|---|---|---|
| ウェルネスゾーン | 37ha | 市民病院を核に、関連施設の配置を行い、良好な療養環境の確保と快適な空間の形成を図るゾーン |
| 国際文化・教育ゾーン | 86ha | 文化・国際交流・人材育成・研究開発等の機能を取り込んだゾーン |

| ゾーン名 | 面積 | 土地利用の内容 |
|---|---|---|
| 総合スポーツゾーン | 93ha | スポーツ・ヘルス機能等で構成するゾーン |
| 住居・交流拡大ゾーン | 54ha | 周辺環境と調和した良好な住宅地や、恵まれた立地を活かした交流拡大・発信機能等を配置するゾーン |
| 合計 | 270ha | |

出典：本市資料

## ④区域区分の見直し

- 令和６、7年度に下記地区の都市計画変更を行い、市街化区域へ編入した。




## ⑤公共施設の再編

- 中学校区（55地区）ごとに地域特性に応じた「地域別実行計画」の策定を通じて公共施設の再編を進めている。




出典：新潟市HP（令和8年度 新潟市財産経営推進本部会議資料）

# 本市の近年の取組

## ⑥公共交通に係る取組

- 連節バス『ツインくる』を新潟駅南方面で運行する社会実験を令和8年4月～実施し、南北市街地の一体感を高めるとともに、運行効率化を図る。
- 宮本橋バス停にてサイクル＆バスライド社会実験を令和7年10月から実施中（令和9年3月末まで）で、バス停までのアクセス性向上を図る。
- 令和8年3月から区バスロケーションシステム（バス予報）をリニューアルし、運行中の区バスの現在地を地図上でリアルタイムに確認でき、GPS機能を活用して最寄りバス停を検索可能とするなど、利便性向上を図る。
- デマンド型交通について、相乗りタクシー（北区岡方地区）、乗合タクシー（南区）で運行中。令和8年10月から南区でAI予約型乗合バス「みなくるん」を実証運行。

### ■連節バス社会実験の走行区間（新潟駅⇒新潟交通南部営業所）






出典：新潟市HP

### ■サイクル＆バスライド社会実験の概要

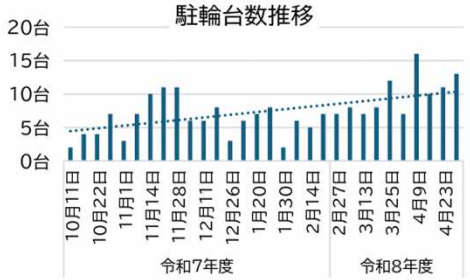
◆目　　的 ： バス停まで歩くには遠く「バス利用を避けている方」に対して、バス停付近に駐輪場を整備し、バス停までのアクセスを向上させることにより、公共交通の利用促進を図る。
◆実施場所 ： バス停…宮本橋（バス路線「長潟線」「スポーツ公園」「京王団地線」）
専用駐輪場の場所…新潟市中央区姥ケ山一丁目地内
（セブンイレブン新潟弁天橋通店 前）
◆実施期間 ： 令和7年10月6日～令和9年3月31日
◆利用時間 ： 24時間
◆募集台数 ： 20台
（内、屋根付き駐輪場収納可能台数:14台）

●地域自治会との協力体制
・駐輪場の清掃など日々の維持管理作業
・駐輪場の駐輪台数や放置自転車の台数確認

現地写真



駐輪台数推移




出典：新潟市HP

### ■AI予約型乗合バス「みなくるん」

| | |
|---|---|
| 移行するバスルート | 北部ルート2便・3便、新飯田・茨曽根ルート、庄瀬ルート、月潟住民バス、まちなか循環ルート（ぐるりん号）、乗合タクシーは「みなくるん」に移行 |
| 運行時間 | 午前9時から午後4時は予約に応じて運行する乗合バスになります。<br>午前9時便・10時便・11時便・午後1時便・2時便・3時便 |

みなくるん

### ■バス予報



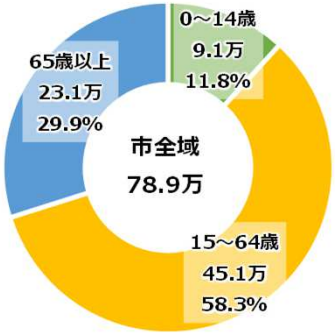

出典：新潟市HP

# 本市の現状

## ①人口（人口分布）

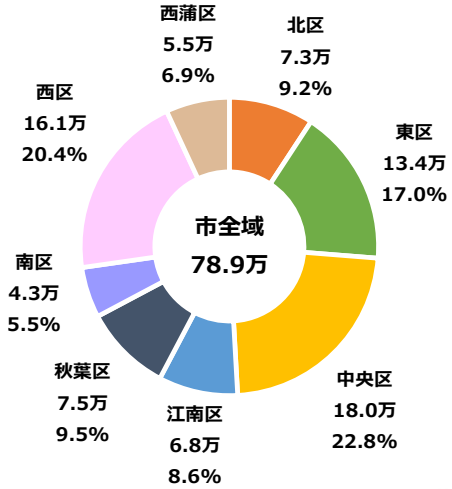
- 令和2年の国勢調査では、本市の総人口は78.9万人であり、高齢化率は約3割、市街化区域内人口は8割以上を占め、区別に見ると中央区、西区、東区の順に人口が多い。市街化区域内で見ると、居住誘導区域、特にまちなか居住エリアにおいて人口が集積し、上記3区を中心に100人/ha以上の地域も見られる。一方で、郊外の区部を中心に、まちなか居住エリアであっても40人/ha未満の地域も散見される。

■年齢別の人口



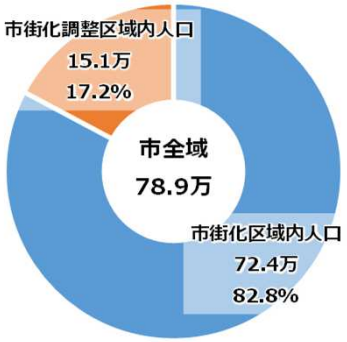

出典：国勢調査（R2）

■区別の人口




出典：国勢調査（R2）

■市街化区域内・市街化調整区域内の人口




出典：都市計画現況調査（R2）



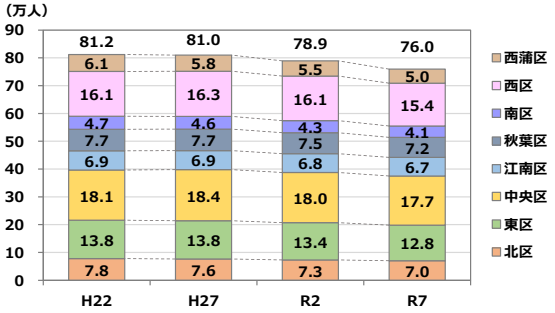

出典：国勢調査〈jSTAT MAP〉（R2）

# 本市の現状

## ①人口（これまでの人口推移）

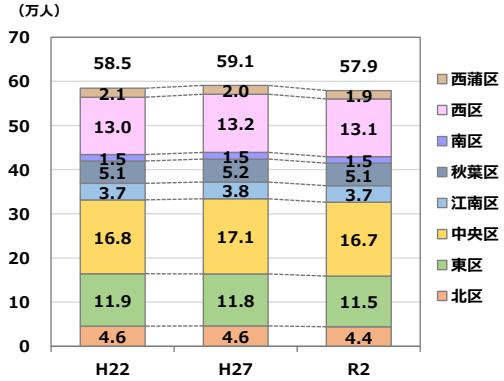
- 本市では、H22年からR7年にかけて人口が減少し、8区すべてにおいて人口が減少している。
- H27年からR2年にかけての人口増減を見ると、居住誘導区域、まちなか居住エリアにおける人口総数は減少している一方、新潟駅周辺を中心に、各区の拠点の一部地域でも人口が増加している地域も見られる。

### ■各区のこれまでの人口推移



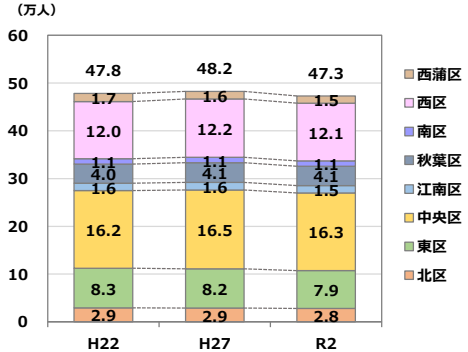

出典：国勢調査（R7）

### ■居住誘導区域の人口（区別）




出典：国勢調査（R7）

### ■まちなか居住エリアの人口（区別）




### ■居住誘導区域の人口推移

表　居住誘導区域の人口割合（策定時点・現時点比較）

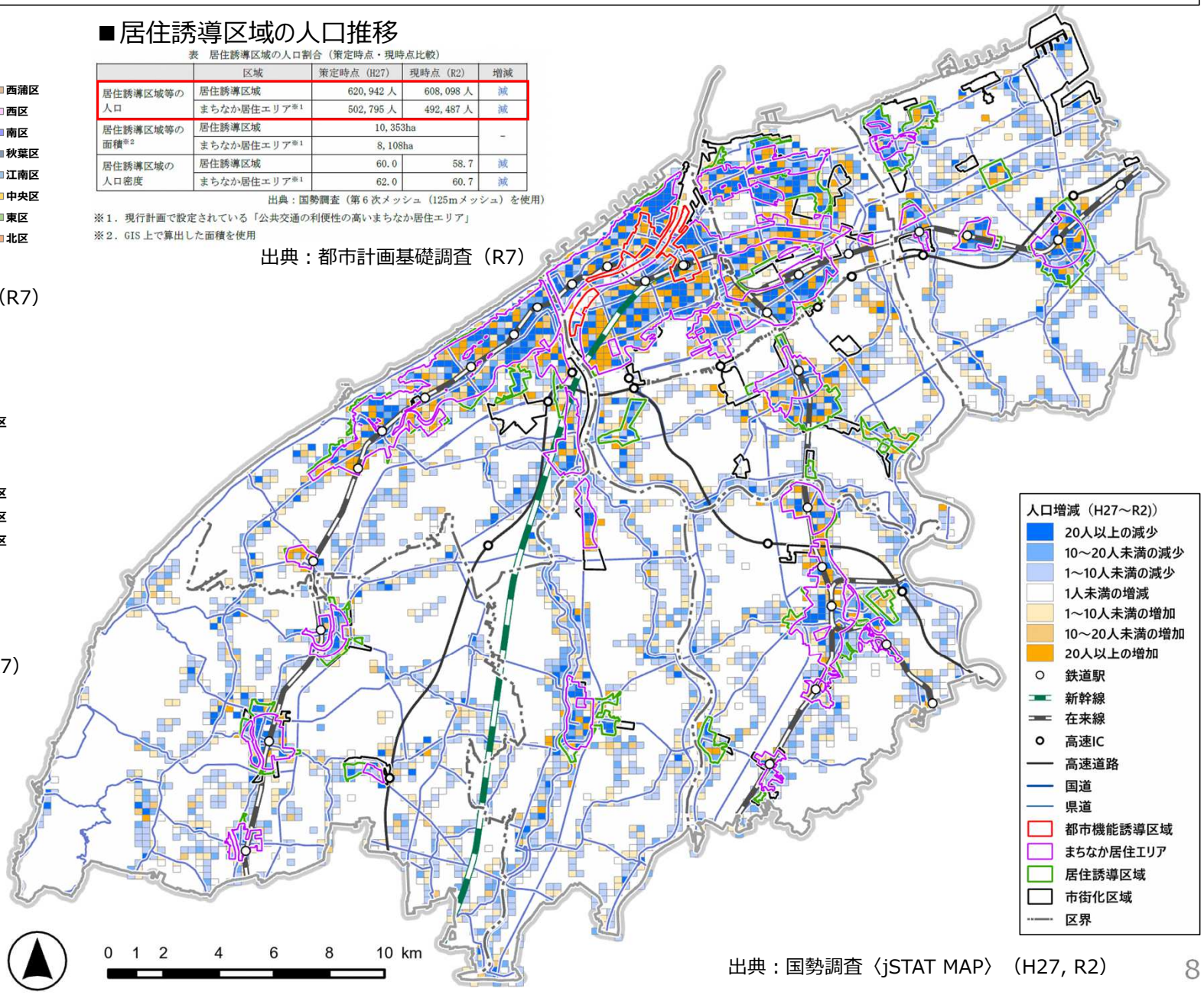
| | 区域 | 策定時点（H27） | 現時点（R2） | 増減 |
|---|---|---|---|---|
| 居住誘導区域等の人口 | 居住誘導区域 | 620,942 人 | 608,098 人 | 減 |
| | まちなか居住エリア※1 | 502,795 人 | 492,487 人 | 減 |
| 居住誘導区域等の面積※2 | 居住誘導区域 | 10,353ha | | － |
| | まちなか居住エリア※1 | 8,108ha | | |
| 居住誘導区域の人口密度 | 居住誘導区域 | 60.0 | 58.7 | 減 |
| | まちなか居住エリア※1 | 62.0 | 60.7 | 減 |

出典：国勢調査（第６次メッシュ（125mメッシュ）を使用）

※1．現行計画で設定されている「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」

※2．GIS 上で算出した面積を使用

出典：都市計画基礎調査（R7）



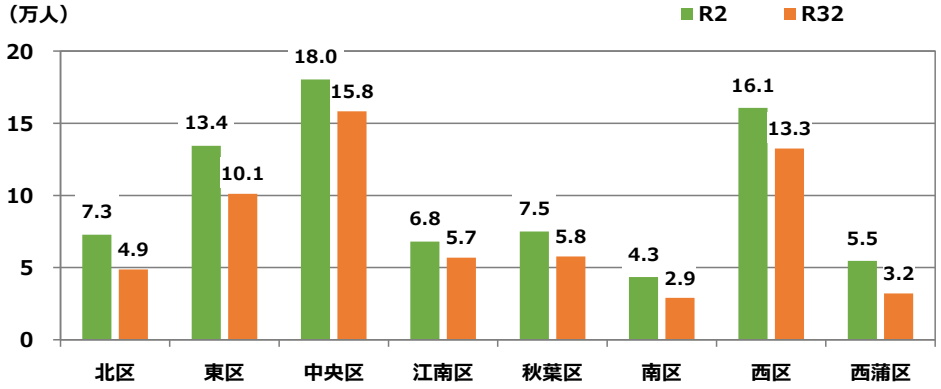

出典：国勢調査〈jSTAT MAP〉（H27, R2）

# 本市の現状

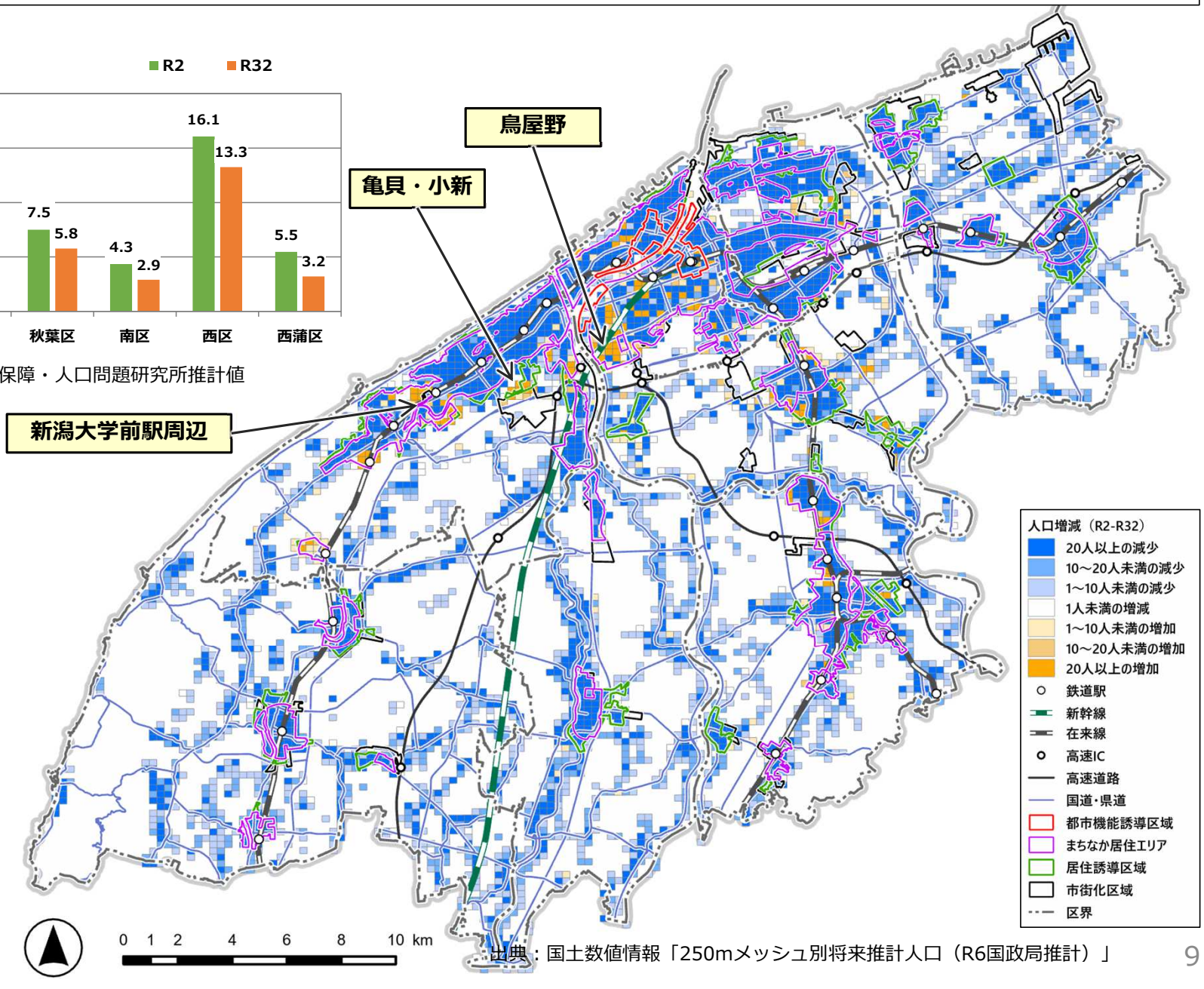
## ①人口（これからの人口推移）

- 本市では、R2年からR32年にかけてさらなる人口が減少が見込まれ、8区すべてにおいて人口が減少する見込みである。
- 居住誘導区域、まちなか居住エリアであっても大幅な人口減少が見込まれる一方、鳥屋野、新潟大学前駅周辺など、人口増加が予測されている地域もみられる。また、亀貝・小新など、現行の居住誘導区域に含まれない地域で人口増加が予測されている地域も存在する。

■各区のこれからの人口推移




出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値



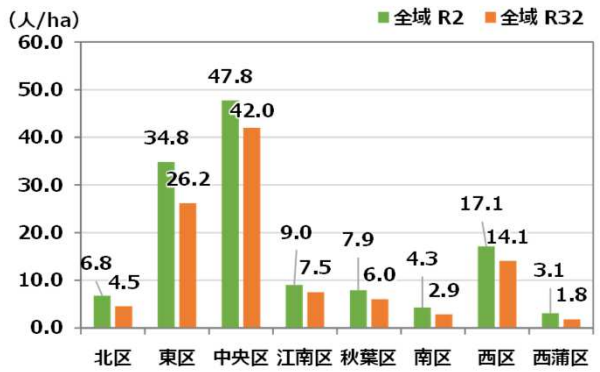

出典：国土数値情報「250mメッシュ別将来推計人口（R6国政局推計）」

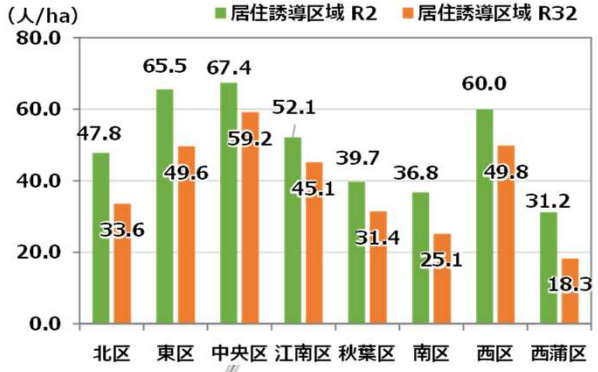
# 本市の現状

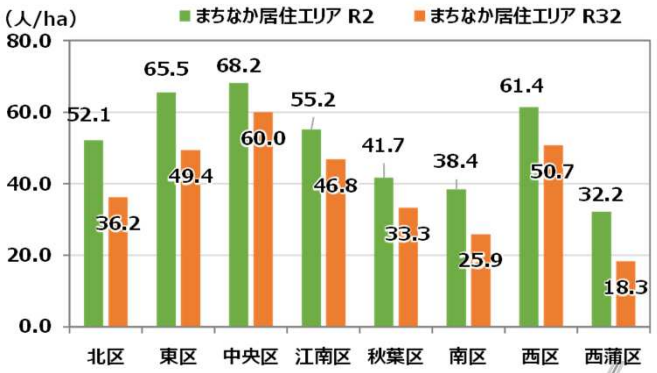
## ①人口（全年代の人口密度）

- 8区すべてにおいて、区全域、居住誘導区域、まちなか居住エリアの全年代の人口密度はR2からR32にかけて減少している。
- R2年とR32年の全年代の人口分布を比較すると、まちなか居住エリアであっても40人/ha未満となる地域が増加する見込みである。

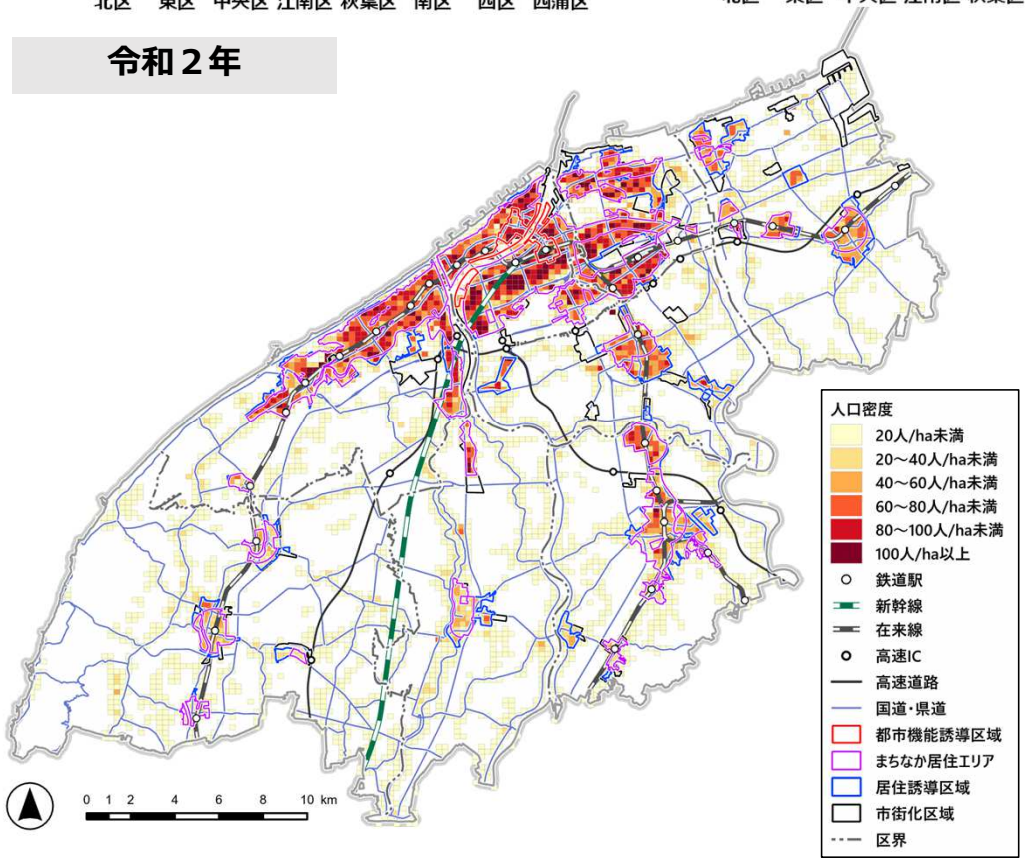
■全年代の人口密度の推移



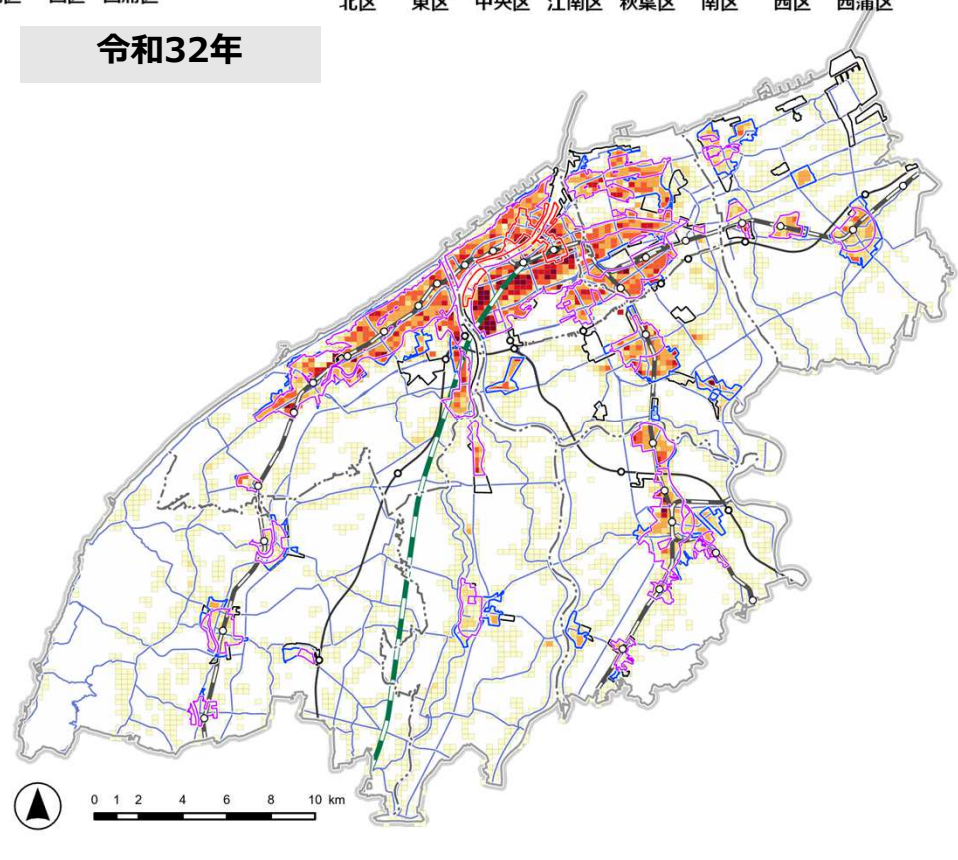




**令和２年**




**令和32年**



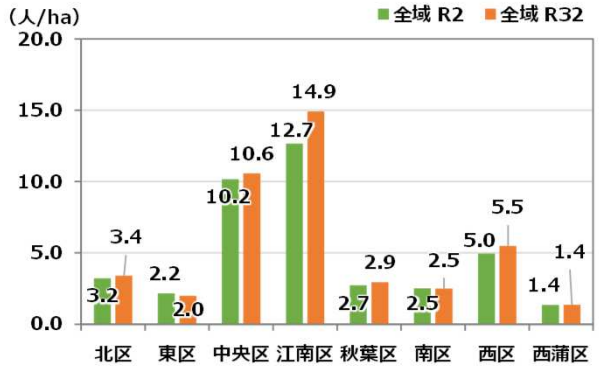

出典：国勢調査〈jSTAT MAP〉（R2）、国土数値情報 「250mメッシュ別将来推計人口（R6国政局推計）」

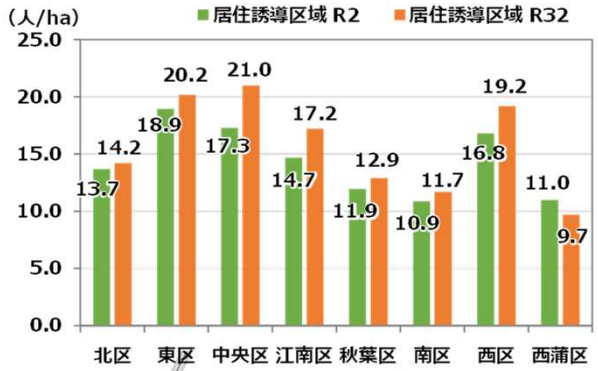
# 本市の現状

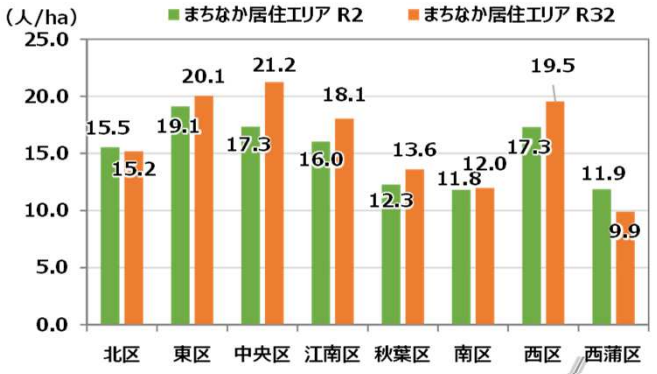
## ①人口（高齢者の人口密度）

- R2からR32にかけて各区で高齢者の人口密度は増加しているが、西蒲地区の居住誘導区域・まちなか居住エリア、北区のまちなか居住エリアは減少している。R2年において高齢者の人口密度が高い入船地区はR32年に低下する一方、上所駅周辺などその逆の傾向となる地域が見られる。

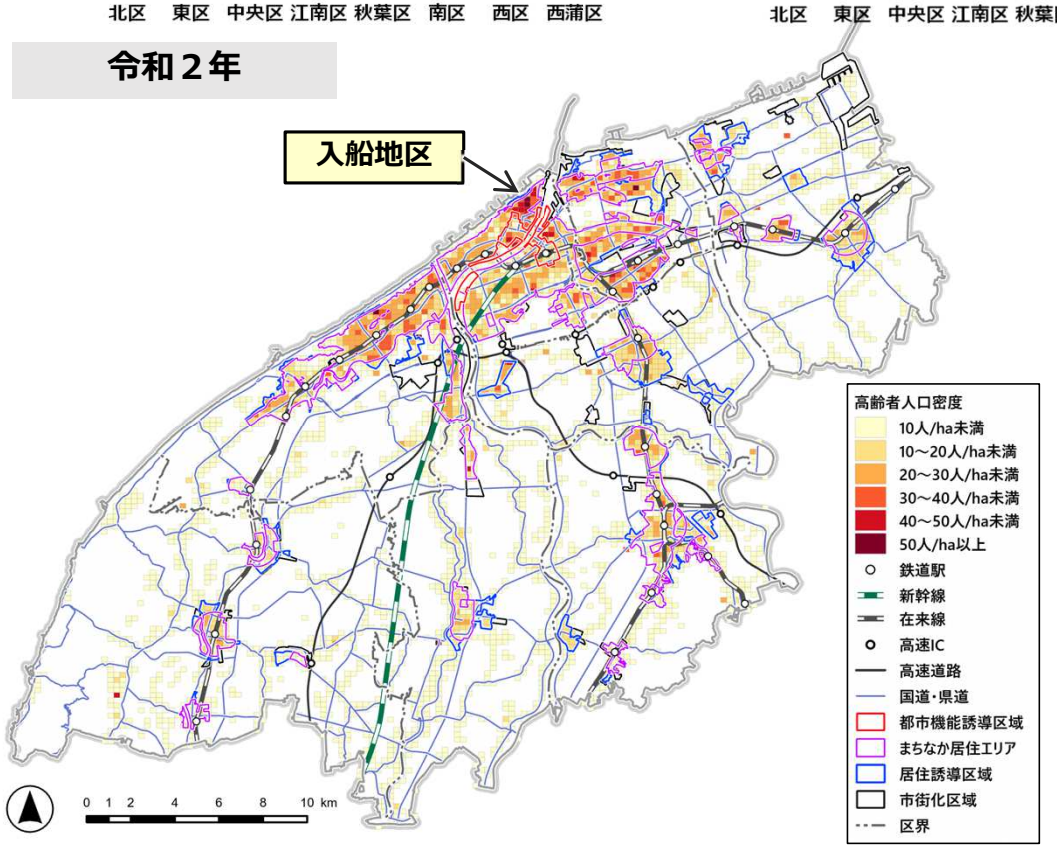
■全年代の高齢者（65歳以上）の推移



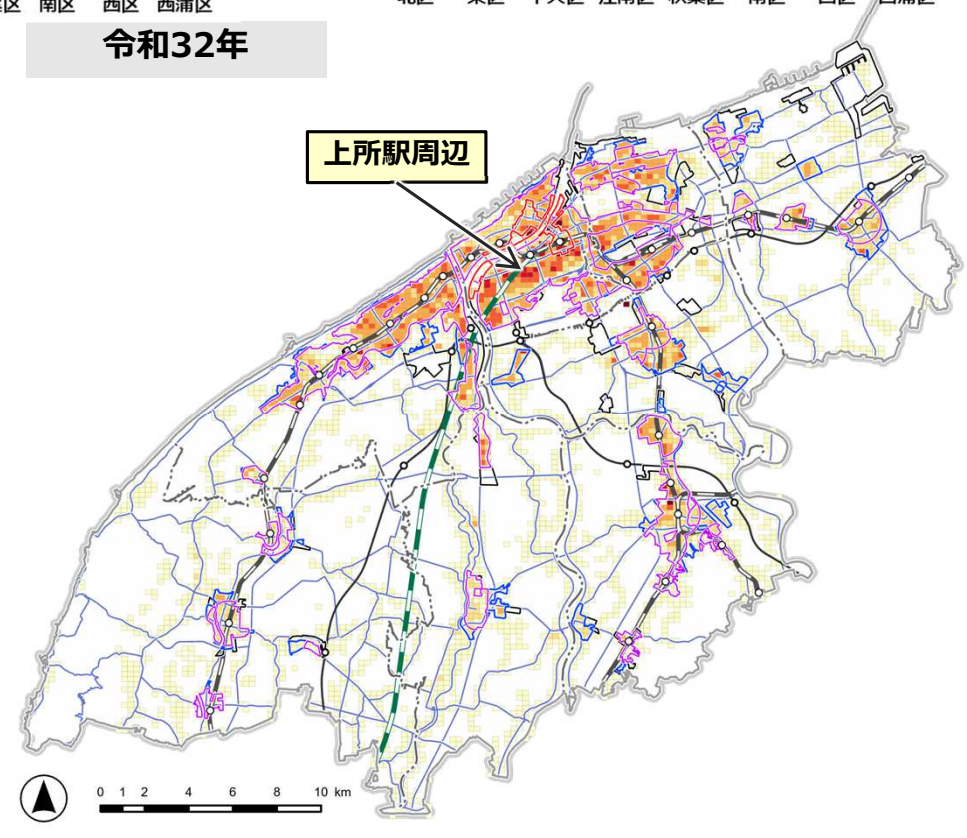




**令和２年**




**令和32年**



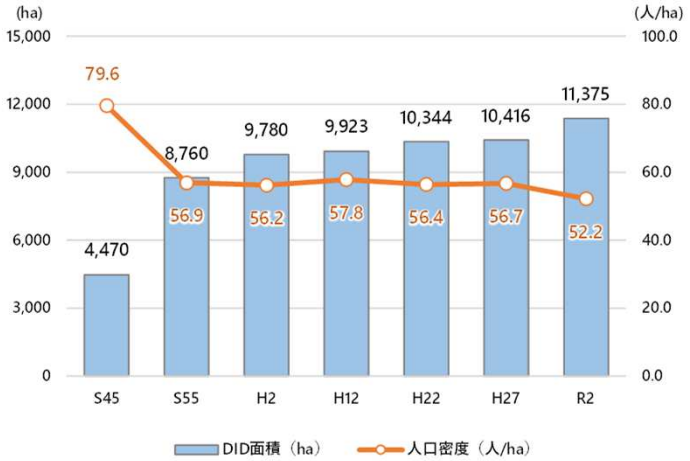

出典：国勢調査〈jSTAT MAP〉（R2）、国土数値情報 「250mメッシュ別将来推計人口（R6国政局推計）」

# 本市の現状

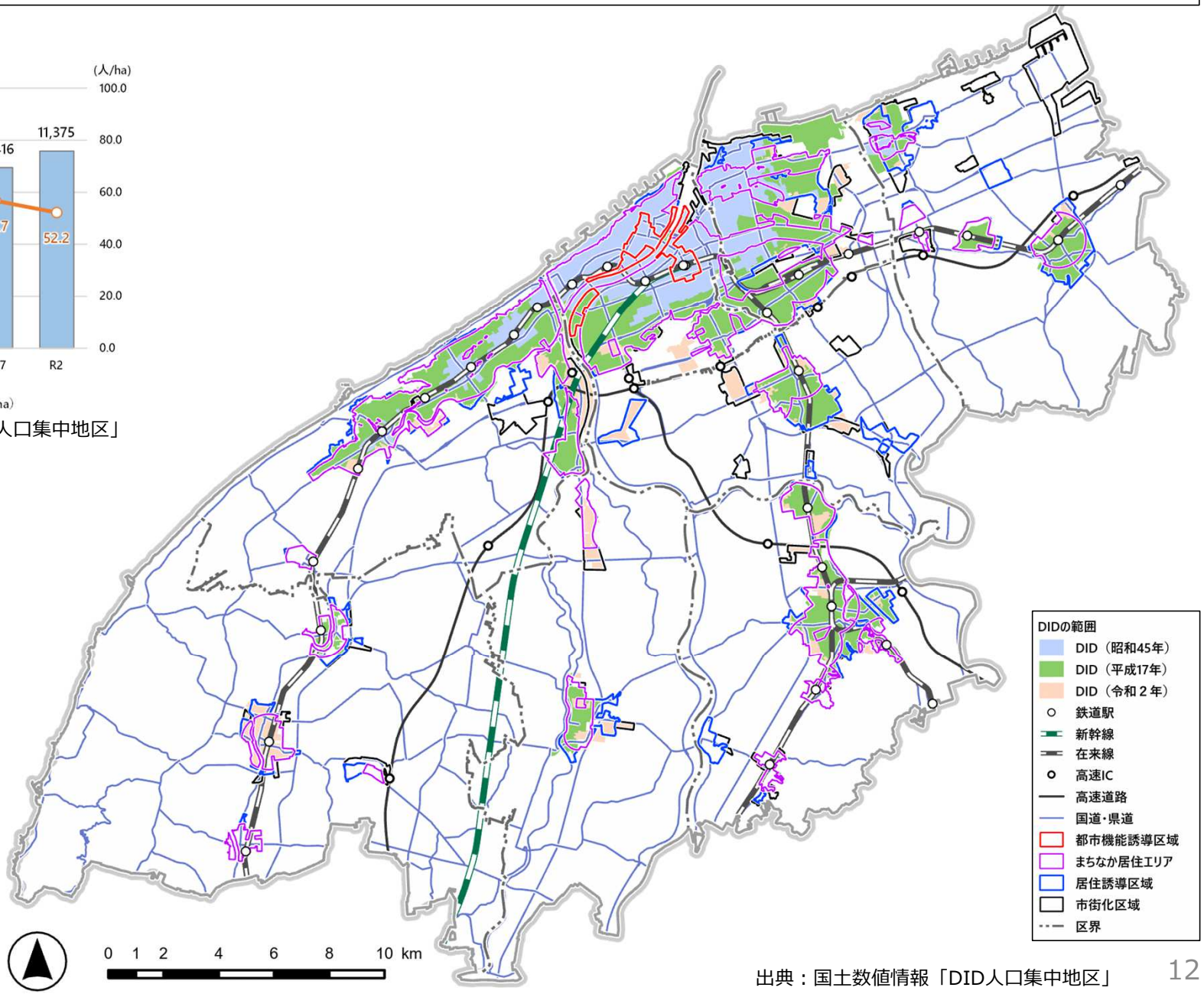
## ①人口（DID地区の変遷）

- 昭和45年から平成17年にかけて、既成市街地の周縁部を中心にDID地区が拡大した。
- 人口減少下の平成17年から令和2年にかけてもDID地区が拡大した結果、DID地区の人口密度が低下している。現行の居住誘導区域は、DID内外のどちらもみられる。

■DID地区の人口密度の推移




出典：国土数値情報「DID人口集中地区」

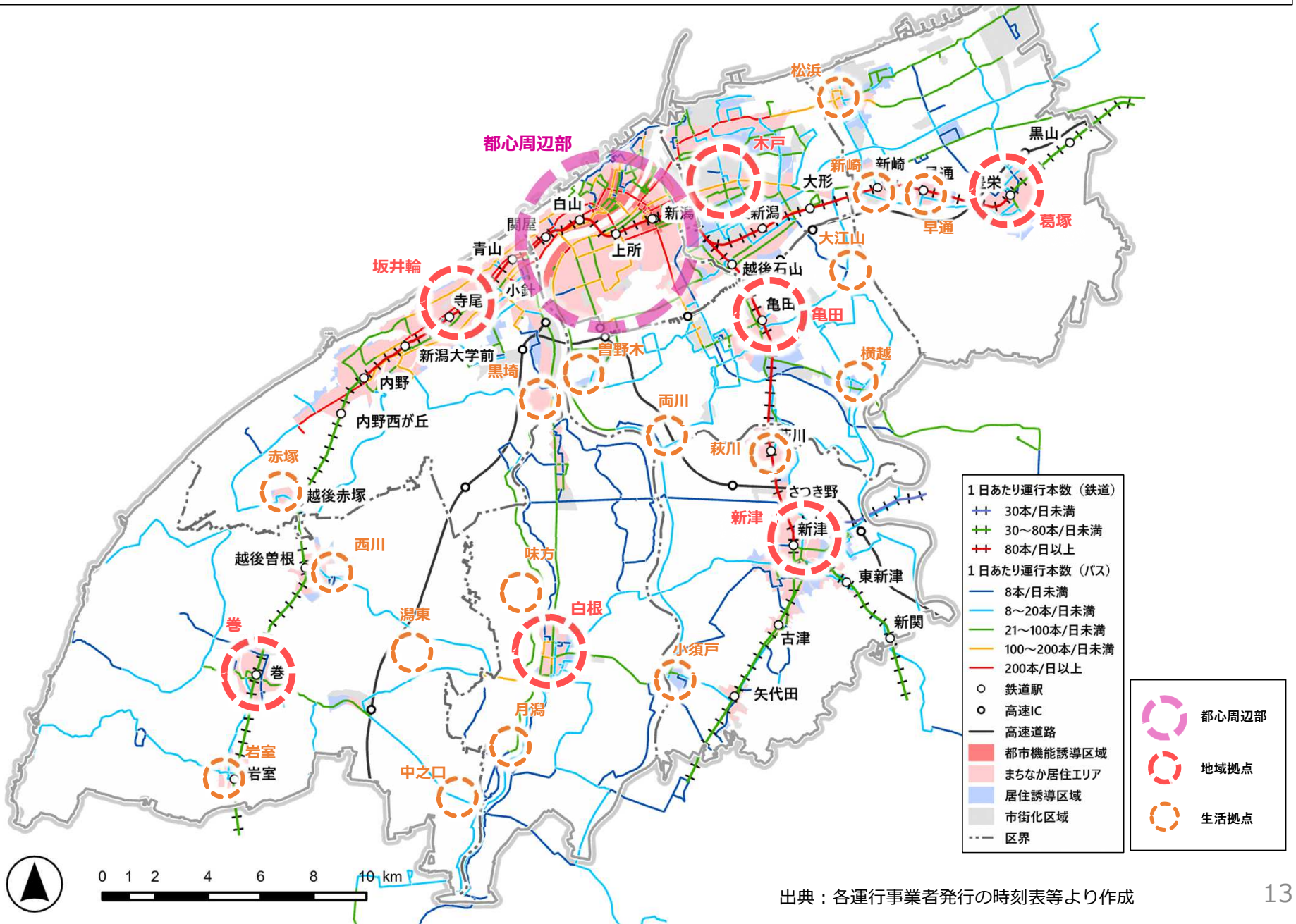



出典：国土数値情報「DID人口集中地区」

# 本市の現状

## ②公共交通（鉄道・路線バスの運行本数）

- 都心周辺のまちなか居住エリアにおいては、鉄道・路線バスともに運行本数が多く、新潟駅等を起点とする基幹的な公共交通軸が形成されている。
- 一方で、都心から離れた鉄道や路線バスの運行本数は少なく、郊外部のまちなか居住エリアではバスの運行本数が100本/日未満の地域も見られる。
- 同じ地域拠点であっても、都心周辺の地域拠点は運行本数が多いが、巻や白根といった都心から離れた地域拠点は運行本数が少なくなっている。



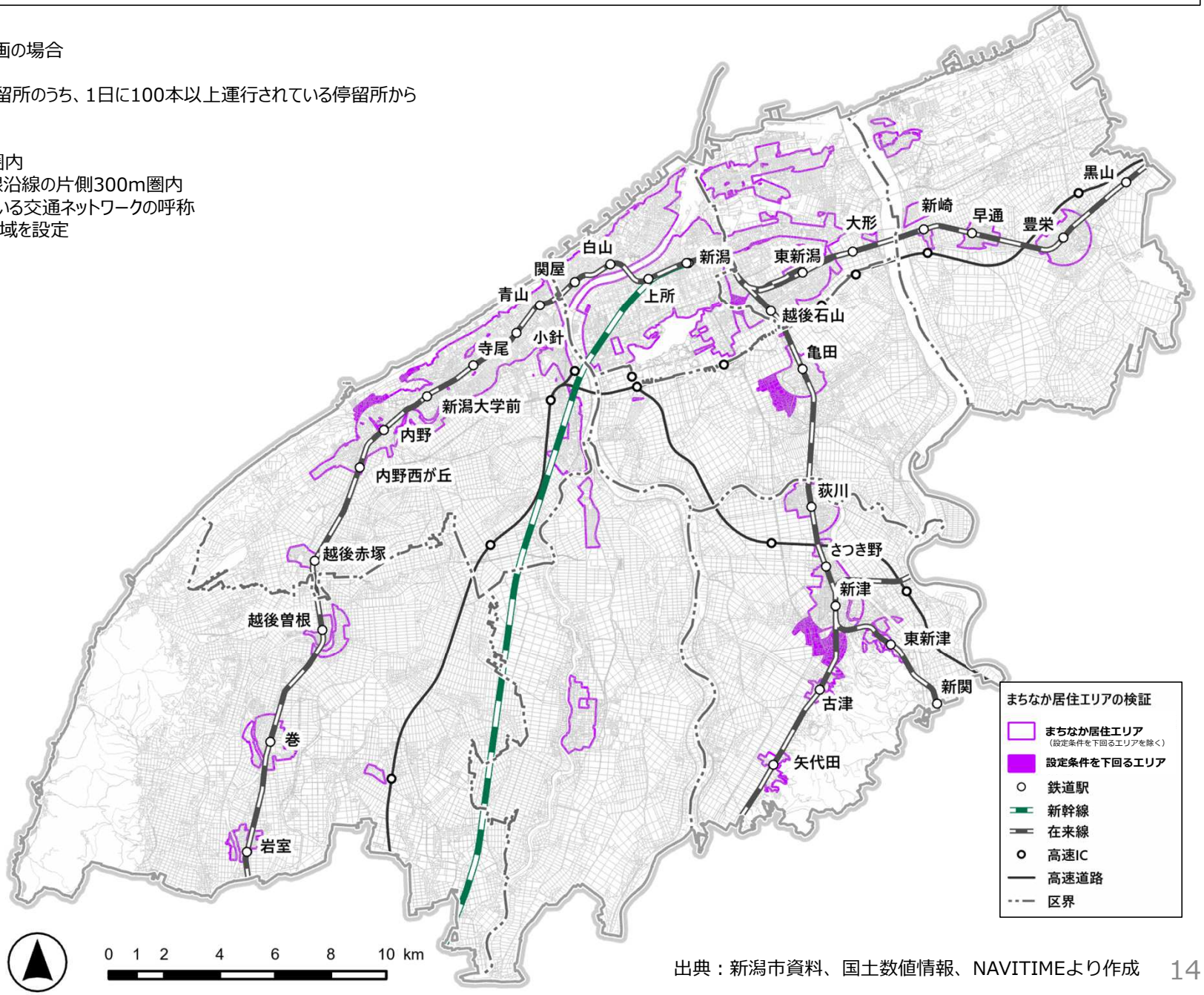

出典：各運行事業者発行の時刻表等より作成

# 本市の現状

## ②公共交通（現状の鉄道・路線バスの運行本数で見た場合のまちなか居住エリア【現行計画の場合】）

- 現行計画におけるまちなか居住エリアの設定条件を基に最新データで検証すると、運行本数の減少により、まちなか居住エリアは小さくなっている。
- 特に、亀田駅西側や新津駅南側、内野駅や新潟大学前駅北側でまちなか居住エリアの設定条件を下回るエリアがみられる。

【まちなか居住エリアの設定条件】 ※現行計画の場合
① 鉄道駅から半径1km圏内
② パーク＆ライド駐車場のある高速バスの停留所のうち、1日に100本以上運行されている停留所から半径1km圏内（鉄道と同等と解釈）
③ 基幹公共交通軸沿線※の片側1km圏内
④ 骨格幹線バス路線沿線※の片側500m圏内
⑤ 1日に100本以上運行されているバス路線沿線の片側300m圏内
※にいがた交通戦略プランで位置づけられている交通ネットワークの呼称
※②③については、鉄道と同等と解釈して圏域を設定




出典：新潟市資料、国土数値情報、NAVITIMEより作成

# 本市の現状

## ②公共交通（路線バスの運行本数・利用者数の変化）

- 路線バスの運行本数は、平日・土曜・日曜を問わず減少している。
- 運行本数の減少と相まって、路線バスの利用者数は、コロナ前の水準には回復していない。

■路線バスの運行本数

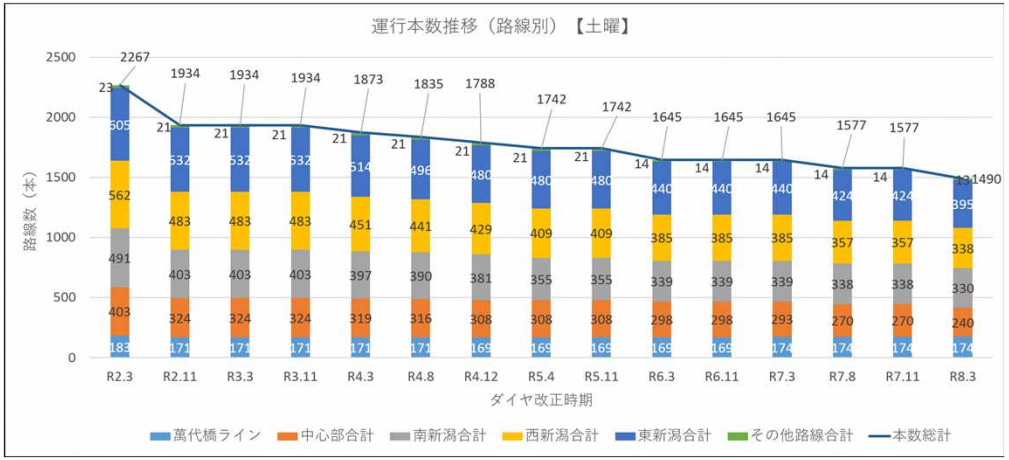


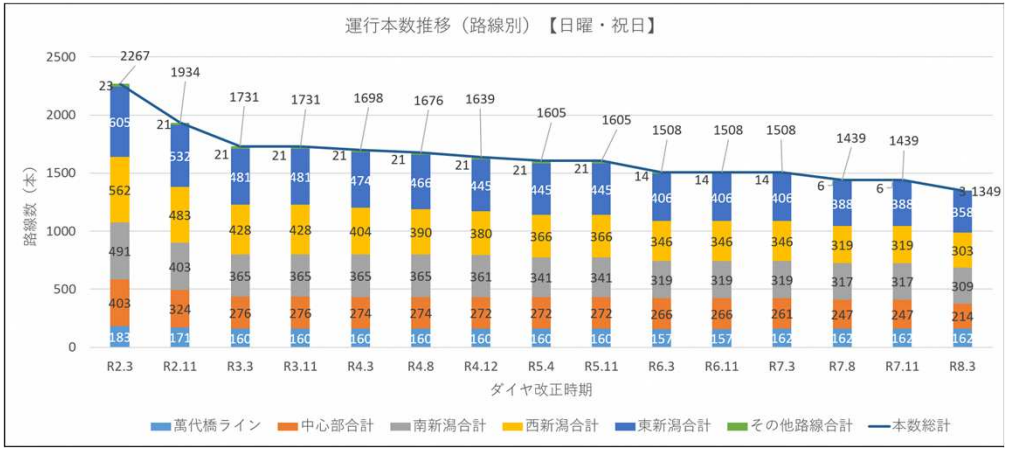

■路線バスの利用者数




図　路線バス利用者数（人/年）の推移

出典：新潟交通（株）ホームページ



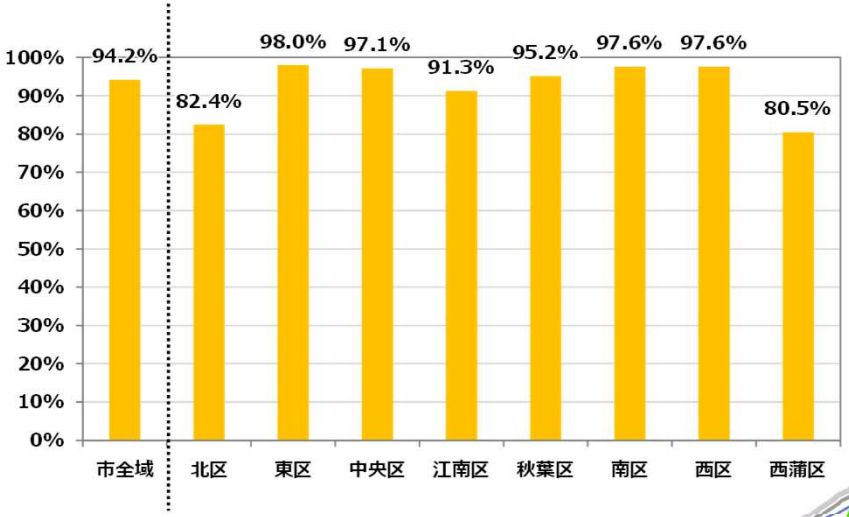



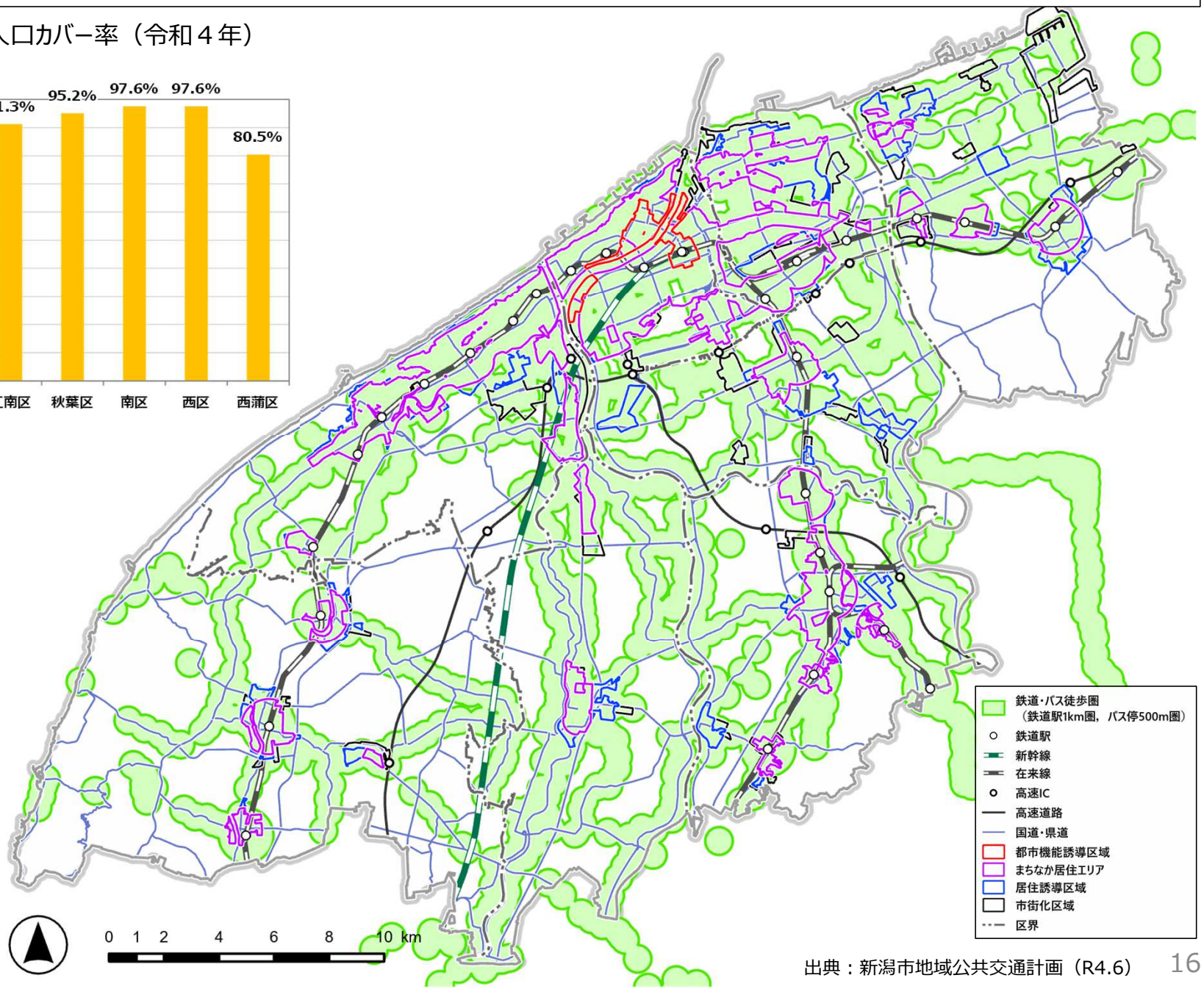
# 本市の現状

## ②公共交通（徒歩圏人口カバー率）

- 本市における公共交通の徒歩圏人口カバー率は、全市域で90%を超える。
- 東区、南区、西区、中央区、秋葉区では95%を超えている一方で、北区や西蒲区は約80%となっており、他区と比較するとカバー率が低い。

■区ごとの公共交通の徒歩圏人口カバー率（令和４年）



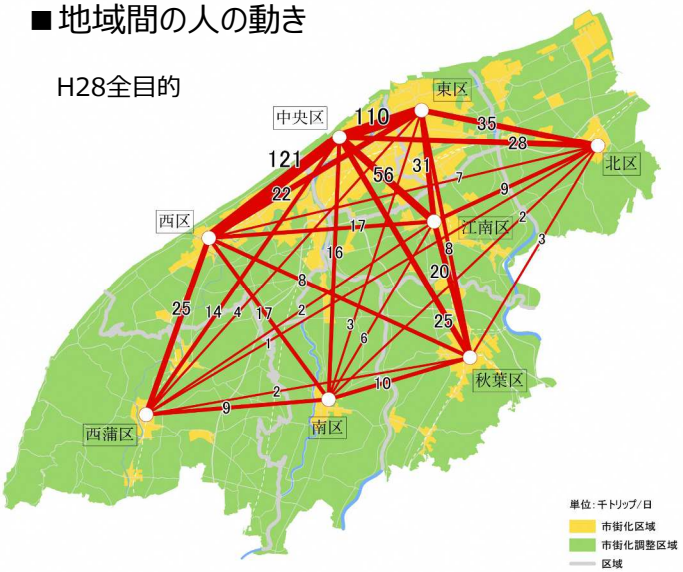

出典：新潟市地域公共交通計画（R4.6）

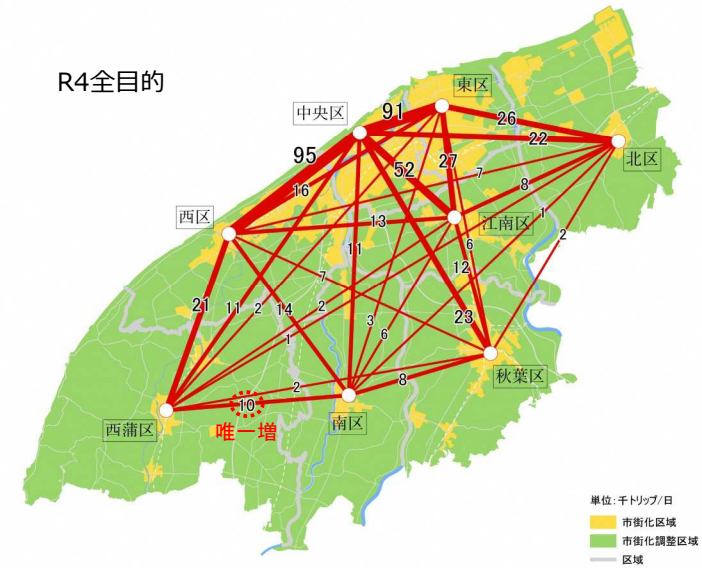
# 本市の現状

## ②公共交通（目的地別地域間流動）

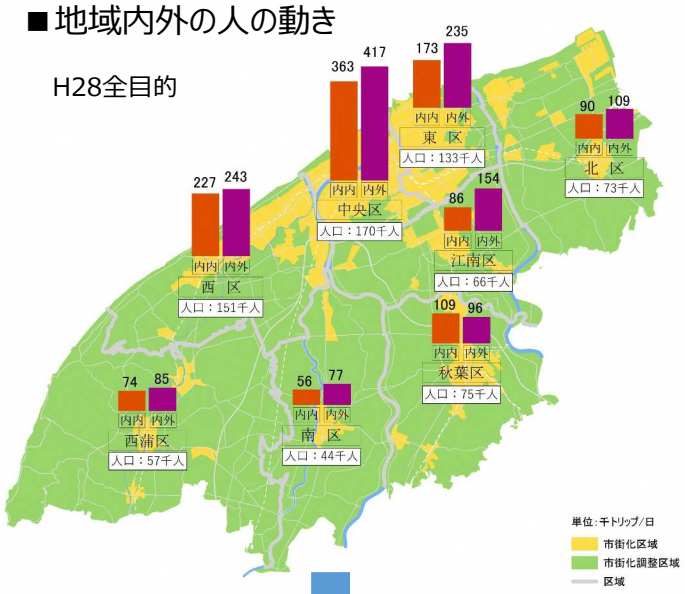
- 地域間の人の動きをみると、ほとんどの区間で10~30%減少している。南区－西蒲区のみ増加が見られる。
- 地域内外の人の動きをみると、全ての区の内内・内外ともに減少している。内内より内外の減少率が高く、令和4年の西区のみ内内が内外を超過している。
- 都心部と各区の人の動きをみると、いずれの区も減少している。西区の減少率が最も高い。

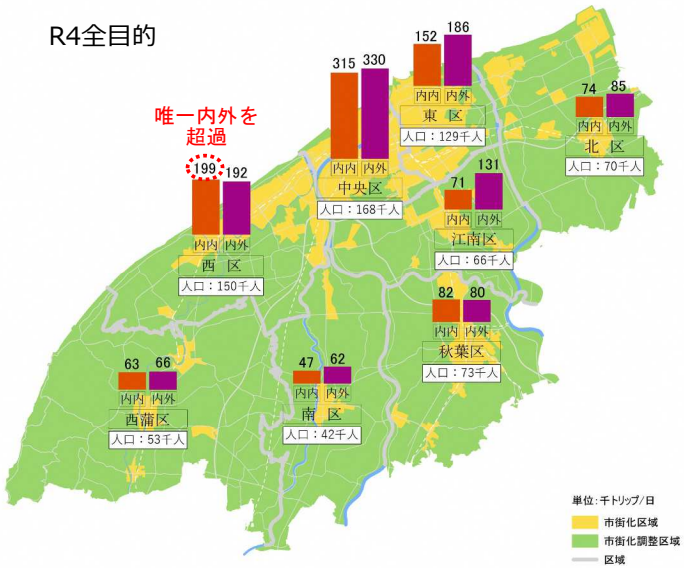
■地域間の人の動き



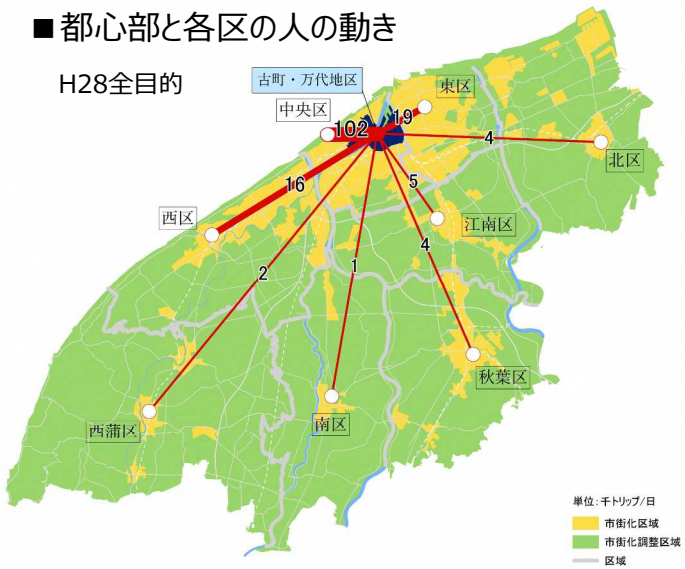



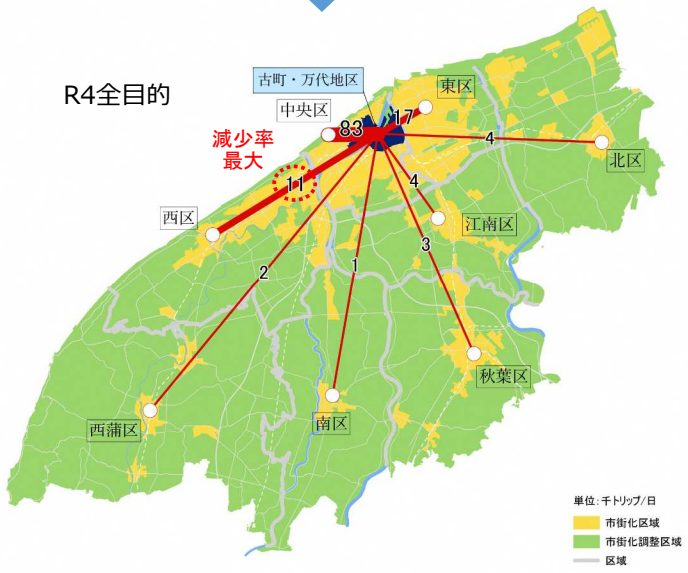

■地域内外の人の動き




■都心部と各区の人の動き




※新潟市内都市交通特性調査実施日：平成28年10月18日(火)～10月20日(木)、令和4月11月15(火)～11月17日(木)

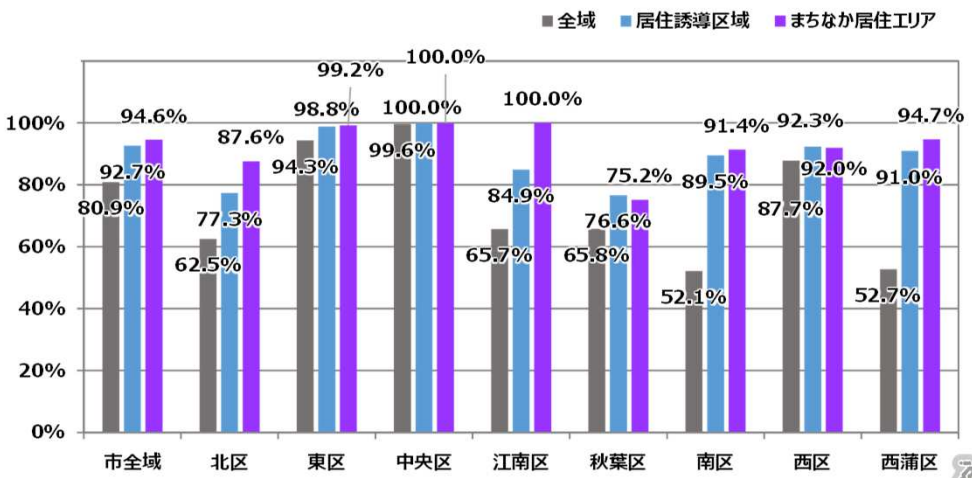
出典：新潟市内都市交通特性調査業務委託

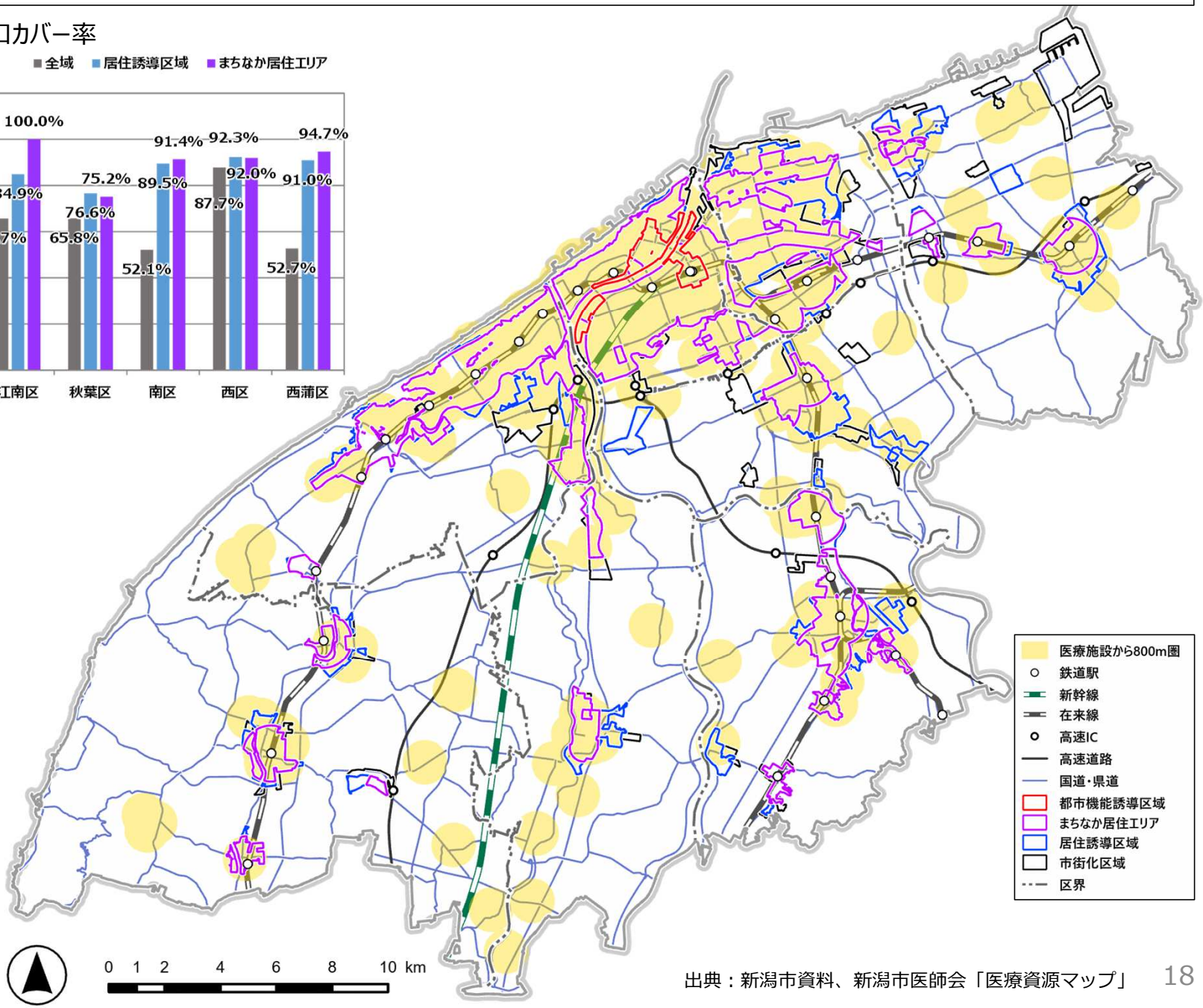
# 本市の現状

## ③生活サービス施設（医療施設の徒歩圏人口カバー率）

- 本市の居住誘導区域、まちなか居住エリアにおける生活サービス施設（医療施設）の徒歩圏人口カバー率は98%以上と高水準である。
- 一方で、北区、秋葉区など、カバー率が70%代、80%代の区もあり、区によって医療施設の利便性に差が発生している。

■区ごとの医療施設の徒歩圏人口カバー率



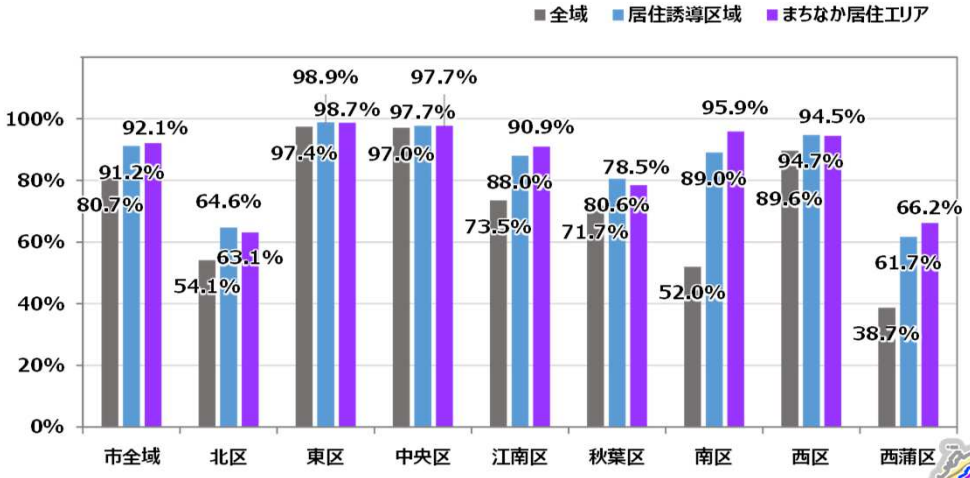

出典：新潟市資料、新潟市医師会「医療資源マップ」

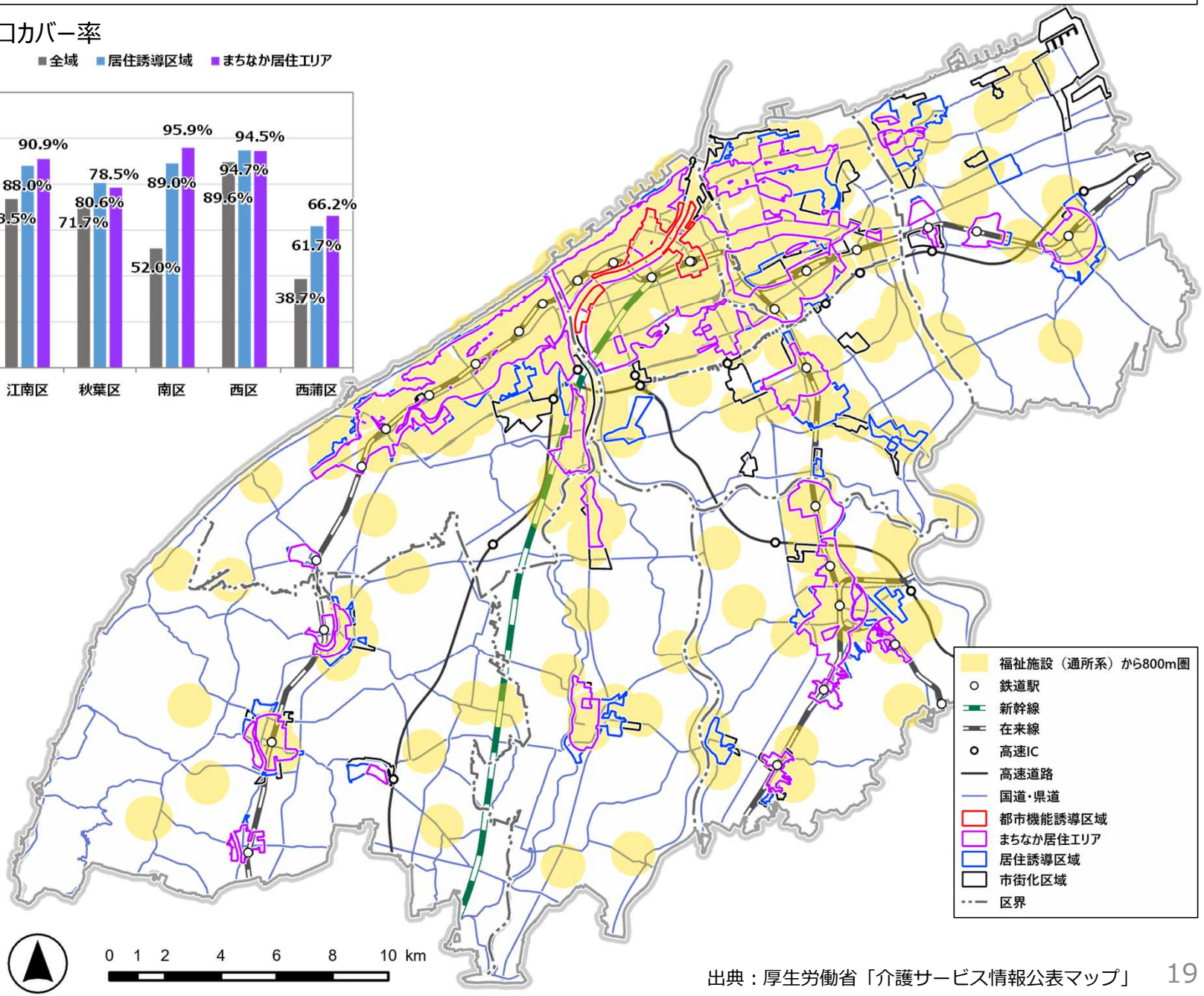
# 本市の現状

## ③生活サービス施設（福祉施設の徒歩圏人口カバー率）

- 本市の居住誘導区域、まちなか居住エリアにおける生活サービス施設（福祉施設）の徒歩圏人口カバー率は90%弱と概ね利便性は確保されている。
- 一方で、北区、秋葉区、西蒲区など、カバー率が50%～70%代の区もあり、区によって福祉施設の利便性に差が発生している。

■区ごとの福祉施設の徒歩圏人口カバー率



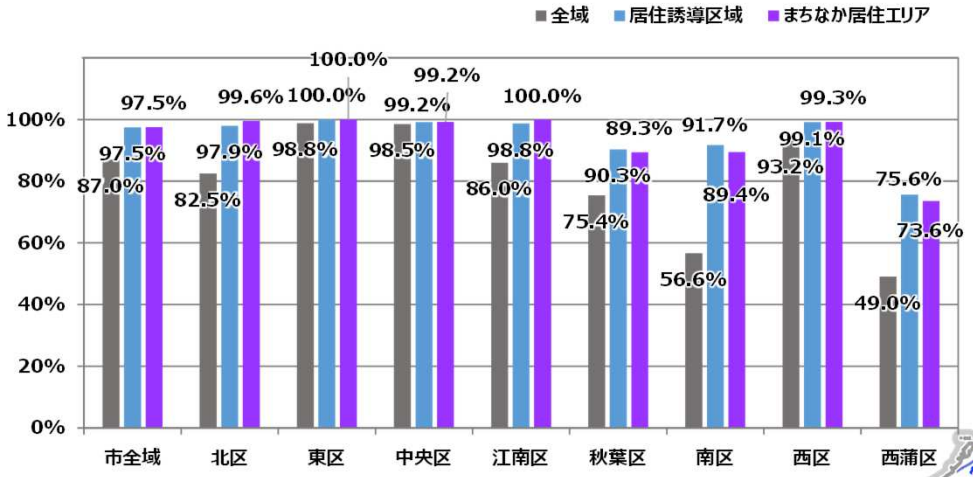

出典：厚生労働省「介護サービス情報公表マップ」

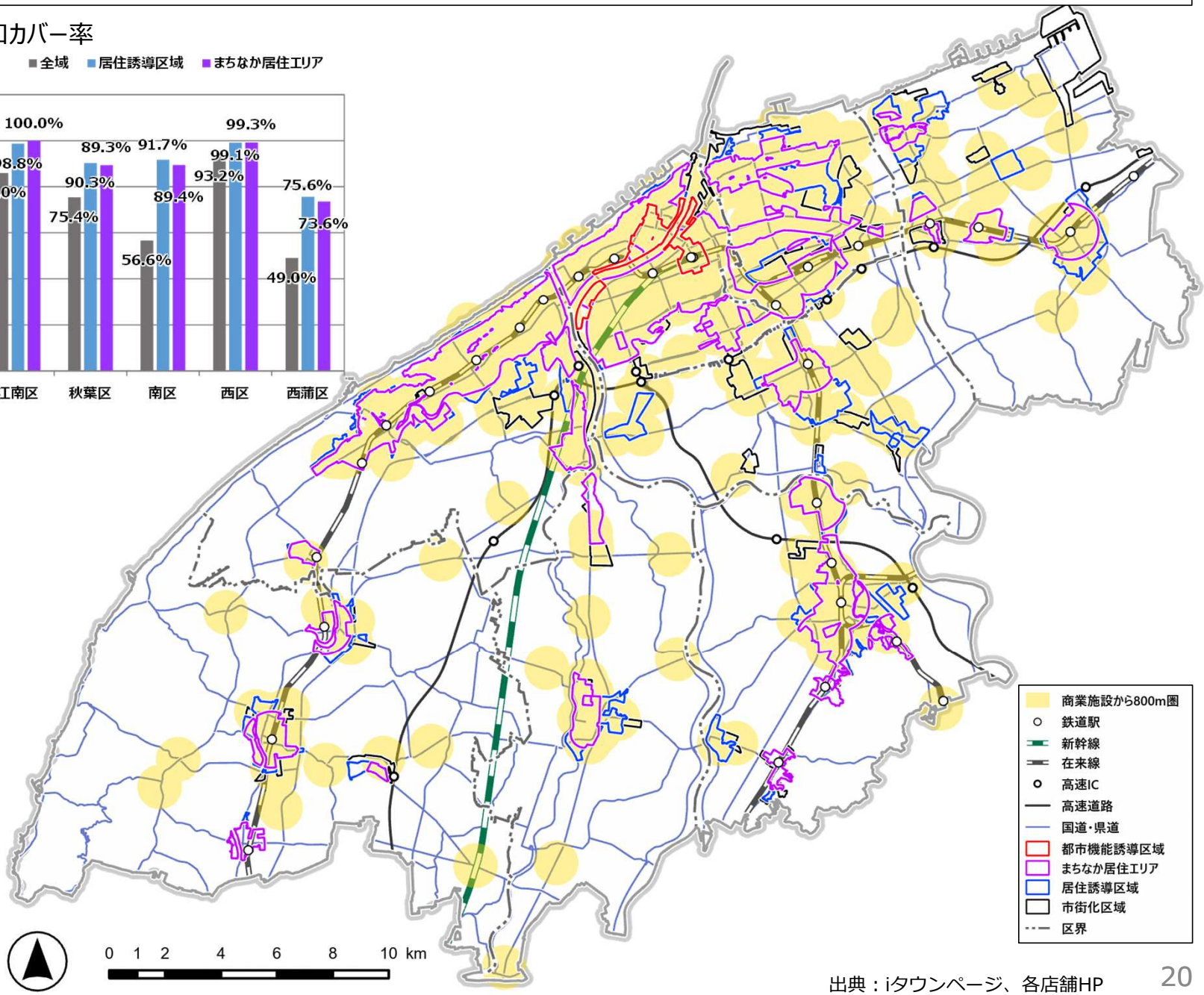
# 本市の現状

## ③生活サービス施設（商業施設の徒歩圏人口カバー率）

- 本市の居住誘導区域、まちなか居住エリアにおける生活サービス施設（商業施設）の徒歩圏人口カバー率は98%以上と高水準である。
- 一方で、秋葉区、西蒲区など、カバー率が60%～80%代の区もあり、区によって商業施設の利便性に差が発生している。

■区ごとの商業施設の徒歩圏人口カバー率




出典：iタウンページ、各店舗HP

# 本市の現状

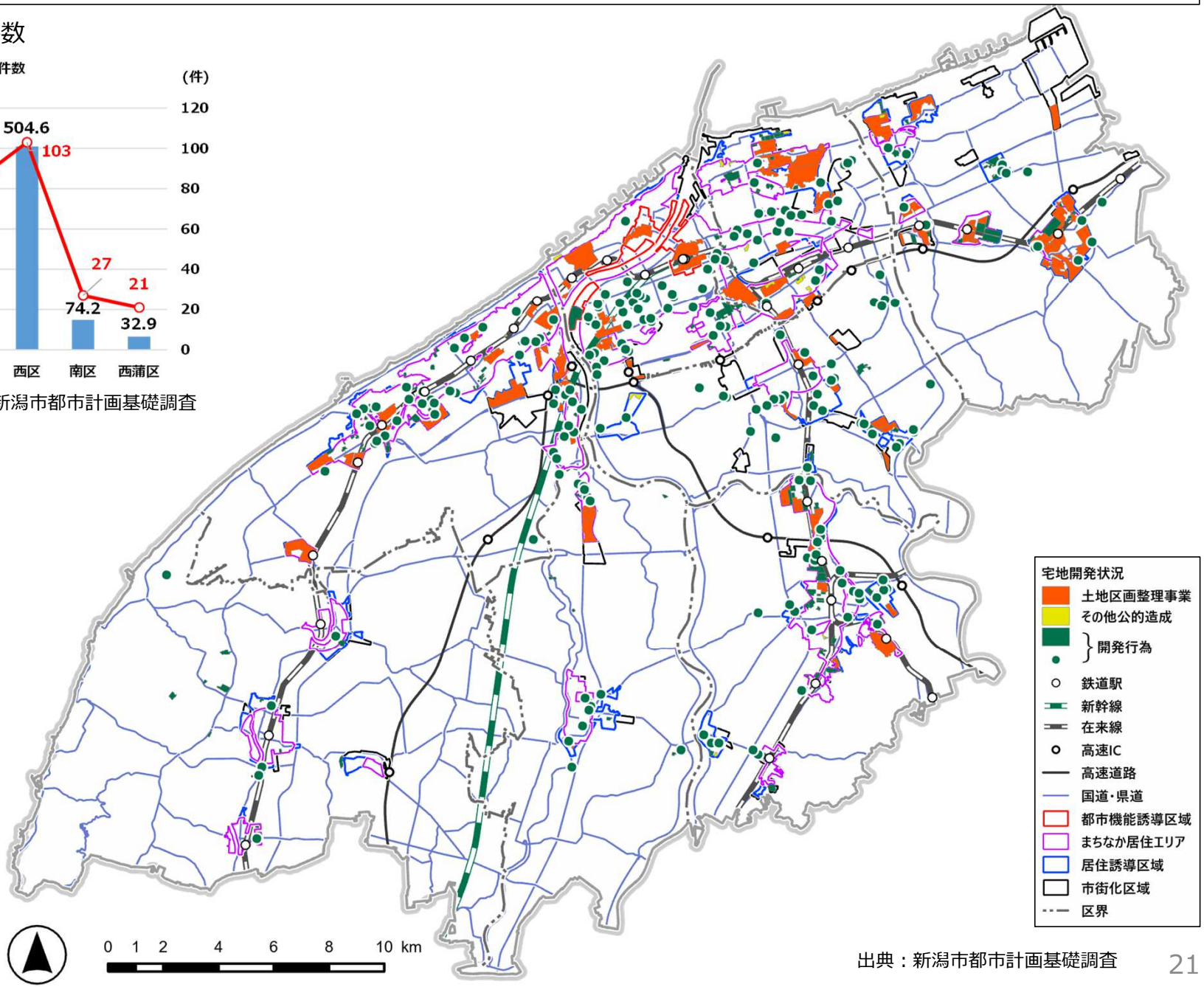
## ④住宅地開発

- 本市全体では、市街化区域縁辺部での開発が多いが、市街化調整区域においても住宅系中心に主な国県道沿いでの開発が進んでいる。
- 区ごとに見ると、北区、西区、東区の順に面積が多く、西区、秋葉区、中央区の順に件数が多い。

■区ごとの住宅地開発面積と件数




出典：新潟市都市計画基礎調査




出典：新潟市都市計画基礎調査

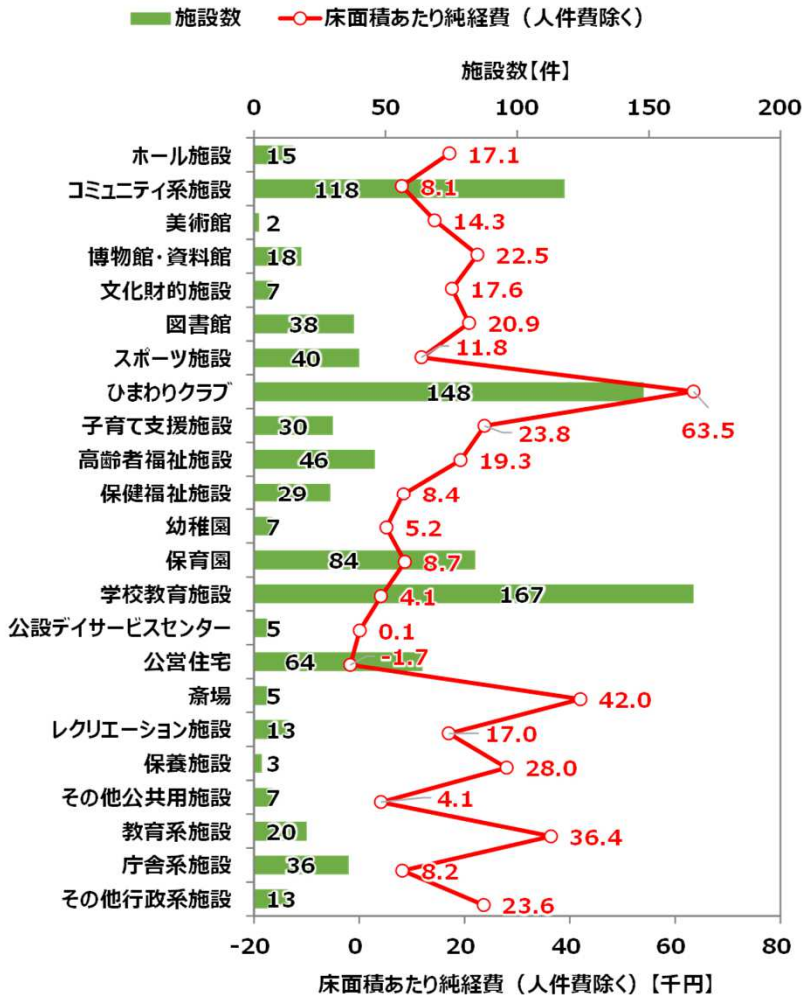
# 本市の現状

## ⑤公共施設・インフラ資産

- 公共施設の種別による純経費について、ひまわりクラブ、斎場、教育系施設の数値が高くなっている。
- 本市におけるインフラ資産の維持管理・更新にかかる費用の年平均額は増加することが見込まれており、現況と将来推計の年平均額を比較すると、橋りょうは2倍以上、下水道は1.5倍以上であるため、効率的なインフラの維持管理・更新が求められている。

＜公共施設の種別による純経費※（人件費除く）（R6年）＞

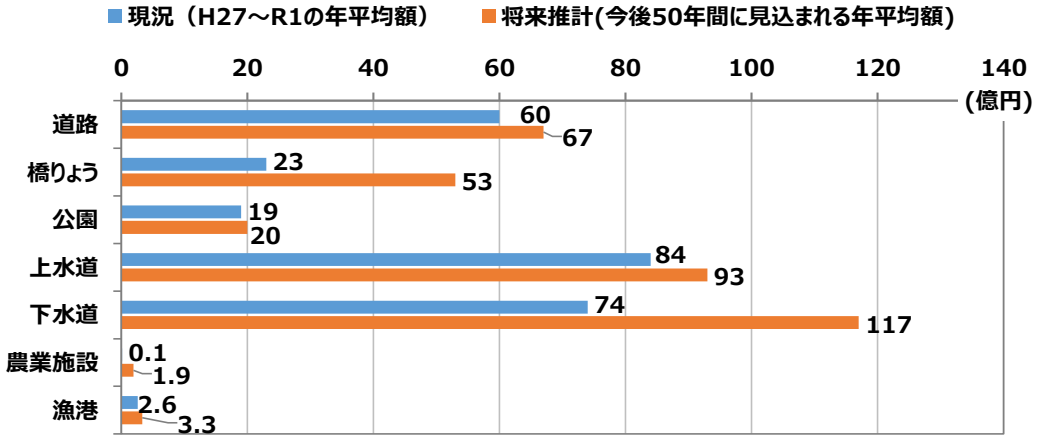
※純経費　＝　市の支出（維持管理費、修繕費など）―　市の収入（施設利用料など）




出典：新潟市財産白書（令和6年度版）（R4.3）より作成

＜インフラ資産の施設規模、維持管理・更新費用の現況と将来推計＞

| 種別 | | 現況 | |
|---|---|---|---|
| | | 単位 | 施設規模（R1年度末） |
| 道路 | | 延長 | 6,879km |
| 橋りょう | | 本数 | 3,954橋 |
| 公園 | | 面積 | 851ha |
| 上水道 | 管路 | 延長 | 4,342km |
| | 浄水場 | 施設 | 6施設 |
| 下水道 | 管路 | 延長 | 約3,800km |
| | 処理場 | 施設 | 7施設 |
| | ポンプ場 | 施設 | 50施設 |
| 農業施設 | 排水機場 | 施設 | 10施設 |
| | 農道 | 延長 | 205km |
| | 橋りょう | 本数 | 20橋 |
| 漁港 | | 数 | 3漁港 |




出典：新潟市財産経営推進計画（インフラ資産マネジメント編）（R4.3）より作成

# 本市の現状

## ⑥各区の成り立ち、まちなかエリアにおける行政機能の立地状況

- 多くの市町村が合併した本市の8区のうち、中央区以外の7区には都市機能誘導区域が未設定である。
- それら7区では、区役所等の行政施設や鉄道駅を中心とするまちなかエリアが設定されている。

### ■各区の成り立ち

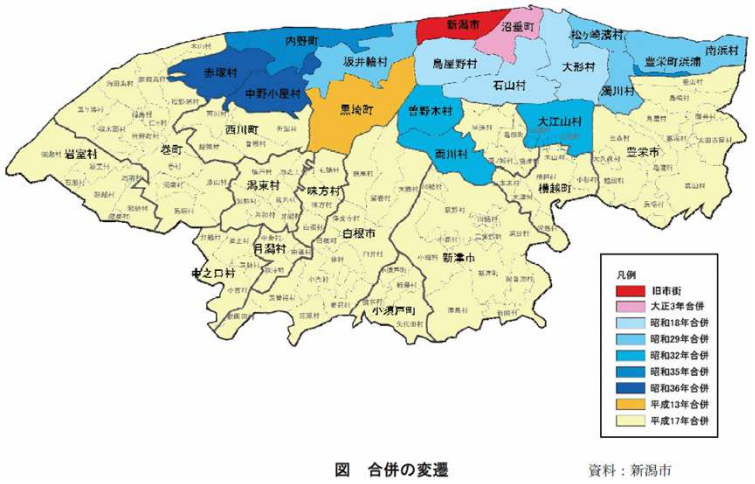
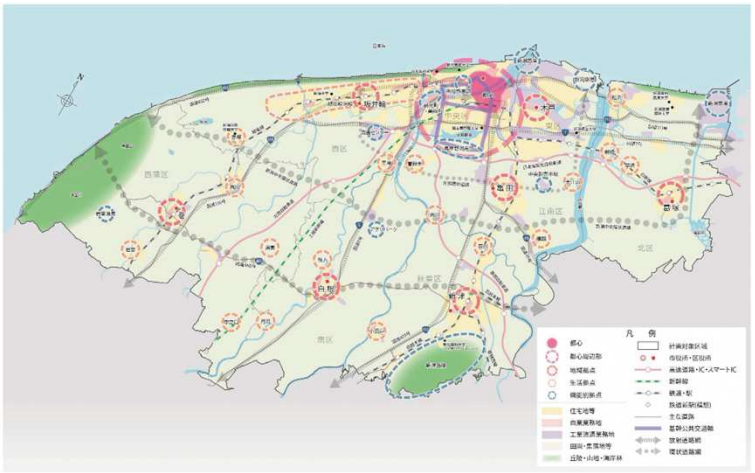



図　合併の変遷　　資料：新潟市

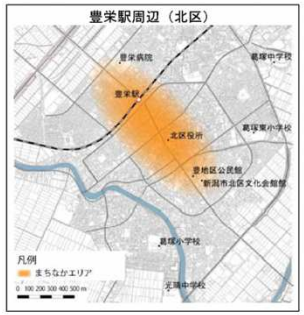


### ■まちなかエリアにおける行政機能の立地状況



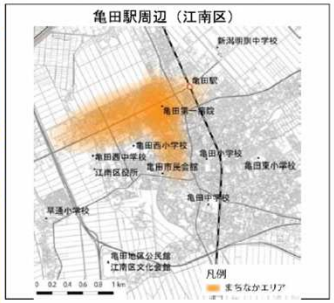

図　都市機能誘導区域図

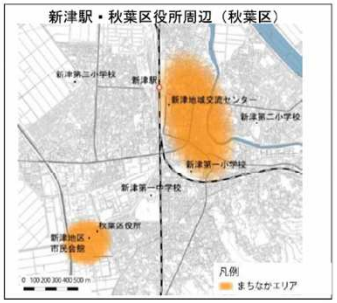
（以下は、各区のまちなかエリア図）

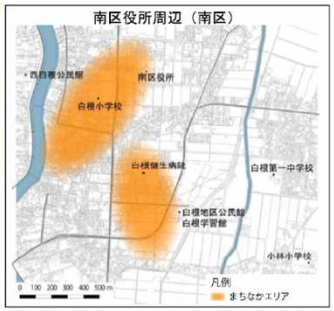


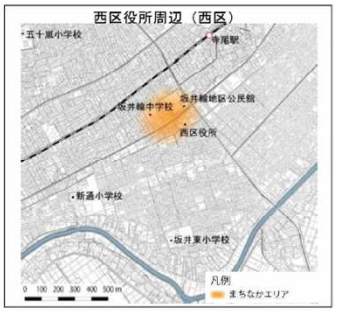


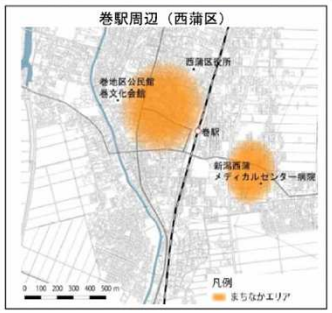




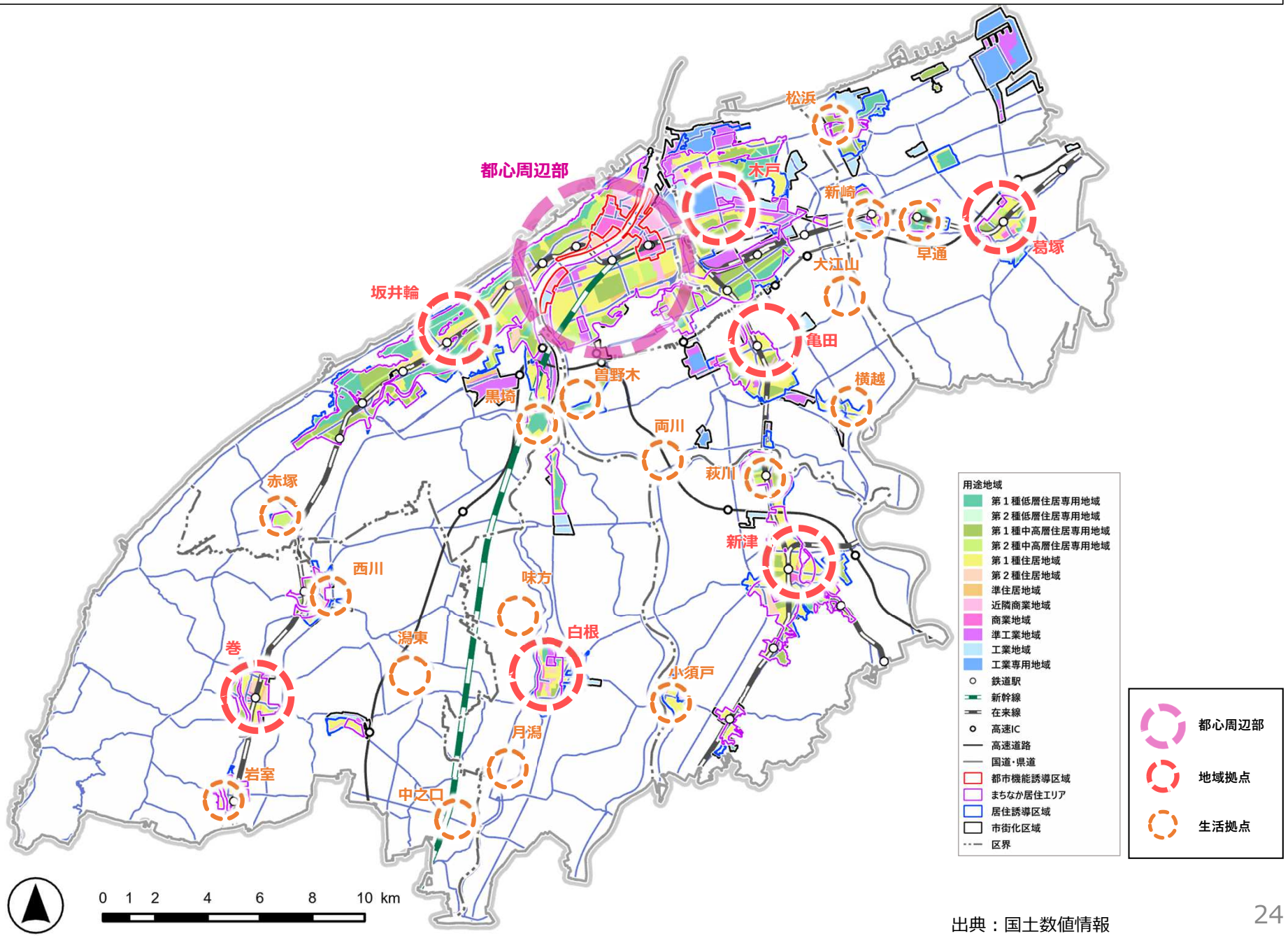




出典：新潟市立地適正化計画（H29.3策定）

# 本市の現状

## ⑦用途地域の分布

- 新潟市都市計画基本方針（新潟市都市計画マスタープラン）における地域拠点においては、商業地域・近隣商業地域等の商業系の用途地域がみられる。生活拠点においても住居系の用途地域が指定されているが、都心から離れた生活拠点は用途地域未指定の地域もみられる。

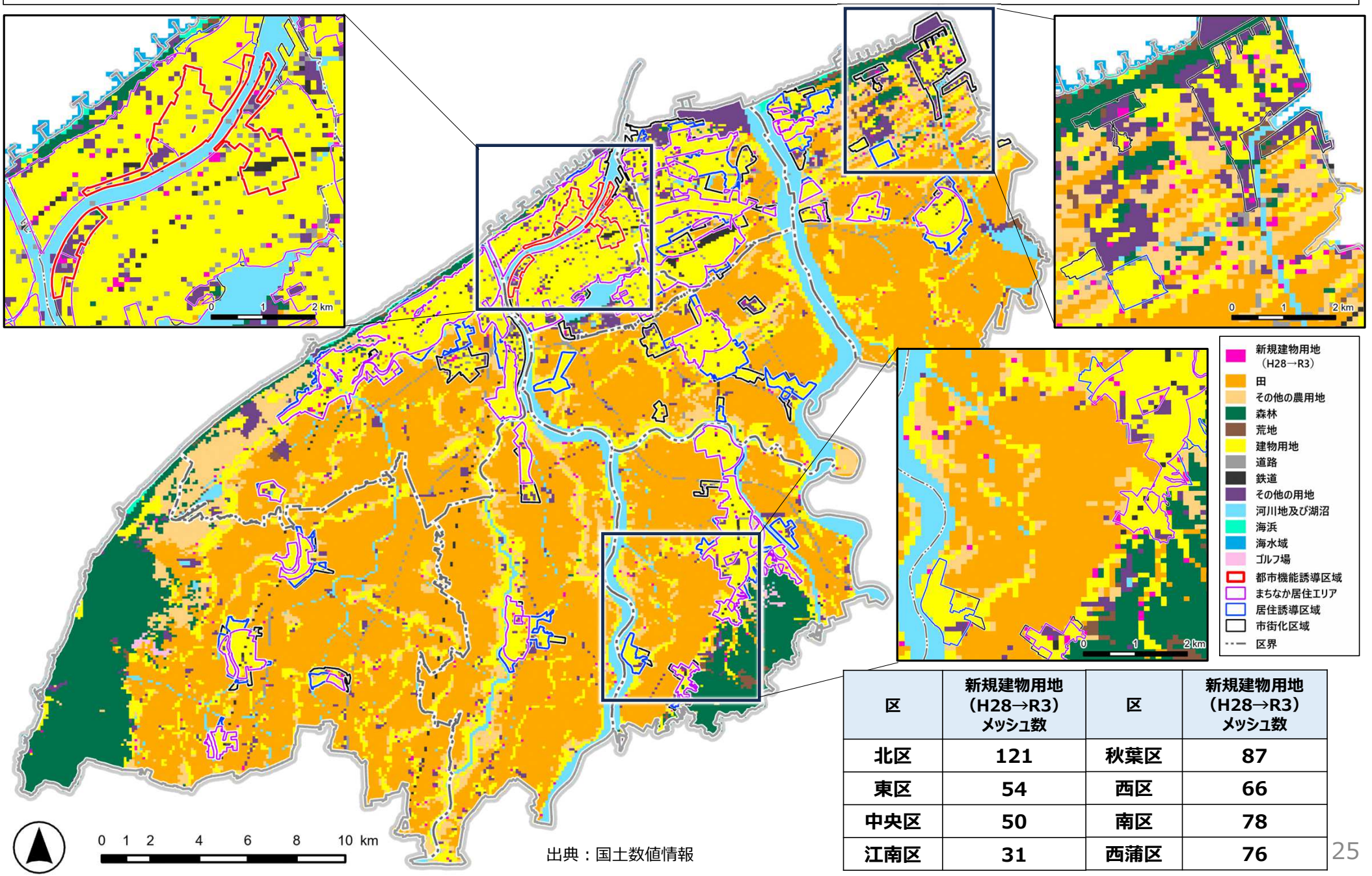



出典：国土数値情報

# 本市の現状

## ⑧土地利用等の変化（都市的な土地利用）

- 平成28年から令和3年にかけての都市的な土地利用の変遷を見ると、各区において新規建物用地が点在しており、北区、秋葉区、南区の順に多い。
- 都心部の都市機能誘導区域の周縁において、新規建物用地が散見される。



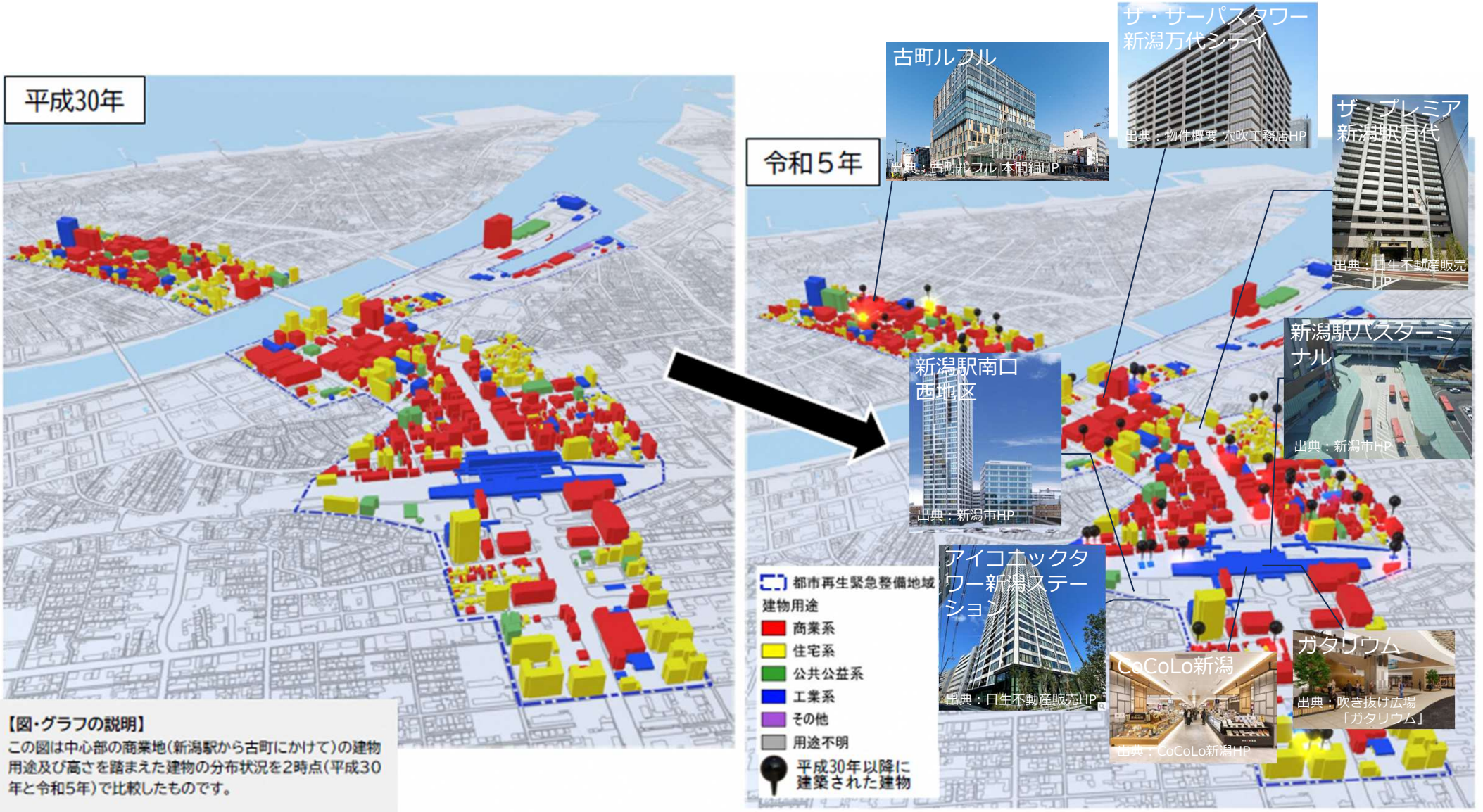

出典：国土数値情報

| 区 | 新規建物用地（H28→R3）メッシュ数 | 区 | 新規建物用地（H28→R3）メッシュ数 |
|---|---|---|---|
| 北区 | 121 | 秋葉区 | 87 |
| 東区 | 54 | 西区 | 66 |
| 中央区 | 50 | 南区 | 78 |
| 江南区 | 31 | 西蒲区 | 76 |

# 本市の現状

## ⑧土地利用等の変化（都心の建物用途）

- にいがた2kmエリアにおいて、平成30年以降に建築された建物（古町ルフル、新潟駅バスターミナル、CoCoLo新潟等）が多く見られる。
- 商業系の建物が最も多く、次いで住宅系の建物が多く見られ、タワーマンションの建設が進んでいる。




【図・グラフの説明】
この図は中心部の商業地（新潟駅から古町にかけて）の建物用途及び高さを踏まえた建物の分布状況を2時点（平成30年と令和5年）で比較したものです。

参考資料：平成30年度、令和5年度都市計画基礎調査「4-01-1建物用途現況図」

図　都心の建物用途の変化【平成30年→令和5年】

# 本市の現状

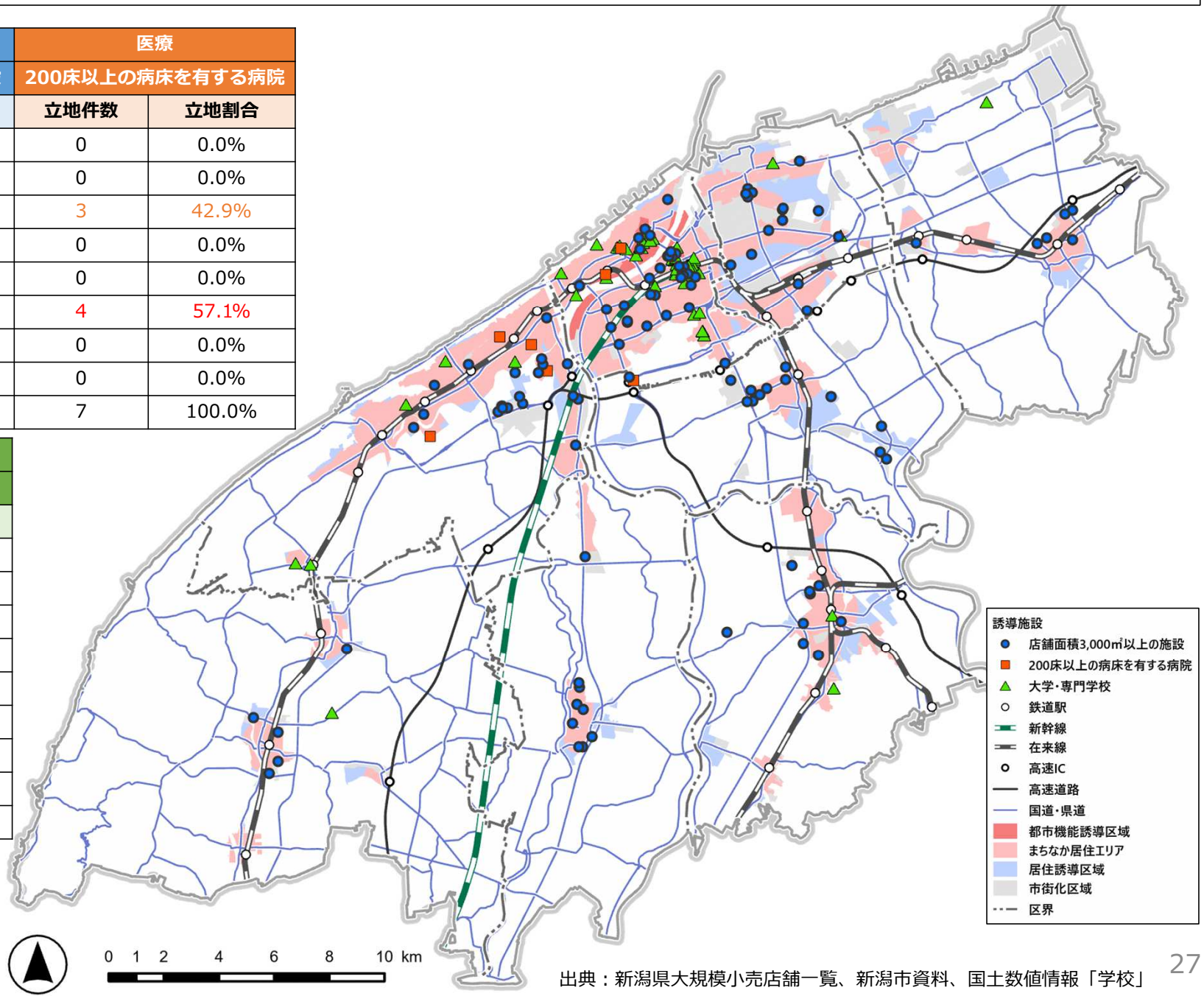
## ⑨誘導施設（商業・医療・教育施設の立地状況）

- 誘導施設の立地割合をみると、中央区、西区に集積している。特に、医療（200床以上の病床を有する病院）と教育（大学・専門学校）は市内の大部分を占めている。一部誘導区域外に立地している施設もみられる。

| 区 | 商業 | | 医療 | |
|---|---|---|---|---|
| | 店舗面積2,000㎡以上の施設 | | 200床以上の病床を有する病院 | |
| | 立地件数 | 立地割合 | 立地件数 | 立地割合 |
| 北区 | 9 | 6.8% | 0 | 0.0% |
| 東区 | 17 | 12.8% | 0 | 0.0% |
| 中央区 | 39 | 29.3% | 3 | 42.9% |
| 江南区 | 12 | 9.0% | 0 | 0.0% |
| 秋葉区 | 12 | 9.0% | 0 | 0.0% |
| 西区 | 26 | 19.5% | 4 | 57.1% |
| 南区 | 12 | 9.0% | 0 | 0.0% |
| 西蒲区 | 6 | 4.5% | 0 | 0.0% |
| 合計 | 133 | 100.0% | 7 | 100.0% |

| 区 | 教育 | |
|---|---|---|
| | 大学・専門学校 | |
| | 立地件数 | 立地割合 |
| 北区 | 1 | 1.7% |
| 東区 | 2 | 3.4% |
| 中央区 | 48 | 81.4% |
| 江南区 | 0 | 0.0% |
| 秋葉区 | 2 | 3.4% |
| 西区 | 5 | 8.5% |
| 南区 | 0 | 0.0% |
| 西蒲区 | 1 | 1.7% |
| 合計 | 59 | 100.0% |

※赤字：1位、橙字：2位




出典：新潟県大規模小売店舗一覧、新潟市資料、国土数値情報「学校」

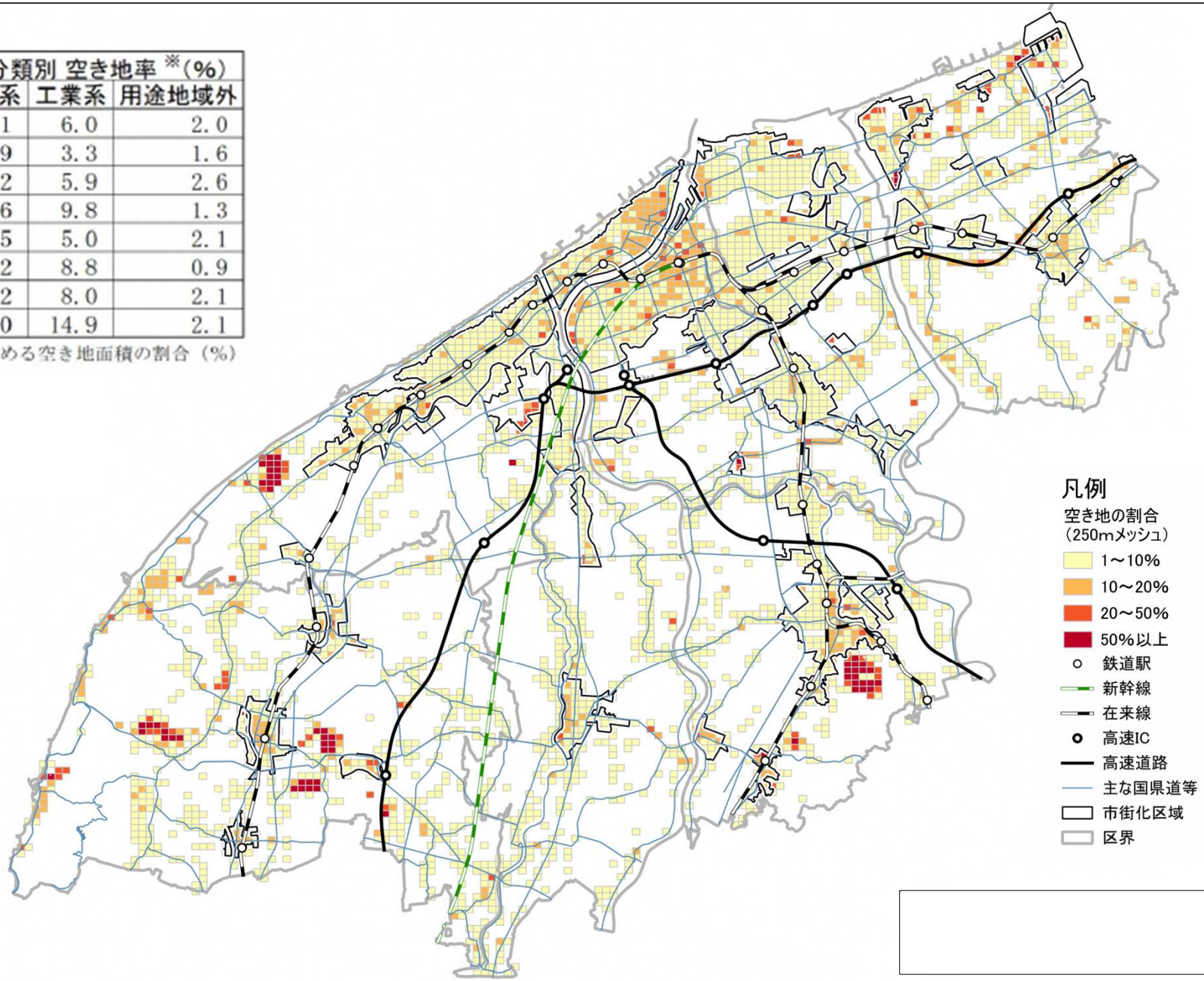
# 本市の現状

## ⑩空き地・空き家の分布（空き地）

- 令和3年における空き地の状況をみると、50%以上が空き地となっているエリアも散見される。住居系・商業系・工業系のいずれも空き地率は西蒲区が最も高く、用途地域外における空き地率は中央区が最も高い。

| 区 | 用途地域3分類別 空き地率※(%) | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 住居系 | 商業系 | 工業系 | 用途地域外 |
| 1．北区 | 5.6 | 8.1 | 6.0 | 2.0 |
| 2．東区 | 5.9 | 11.9 | 3.3 | 1.6 |
| 3．中央区 | 7.5 | 12.2 | 5.9 | 2.6 |
| 4．江南区 | 5.1 | 7.6 | 9.8 | 1.3 |
| 5．秋葉区 | 7.6 | 13.5 | 5.0 | 2.1 |
| 6．南区 | 7.3 | 12.2 | 8.8 | 0.9 |
| 7．西区 | 5.9 | 9.2 | 8.0 | 2.1 |
| 8．西蒲区 | 8.7 | 16.0 | 14.9 | 2.1 |

※空き地率：用途地域面積に占める空き地面積の割合（%）



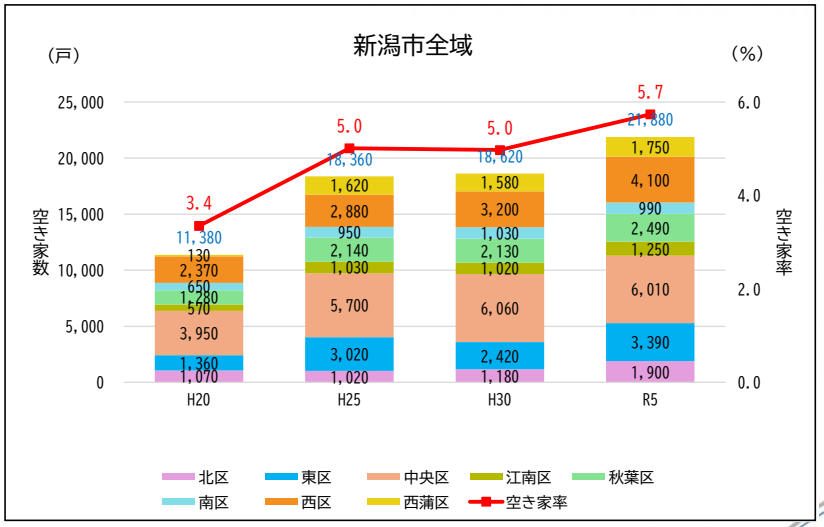

出典：新潟市都市計画基礎調査から見るまちのすがた

# 本市の現状

## ⑩空き地・空き家の分布（空き家）

- 令和3年における空き家の建築面積割合をみると、各区の駅周辺においても割合が3%以上のエリアが散見される。空き家は年々増加傾向にあり、特に中央区や西区の空き家数が多くなっている。

■空き家数・空き家率の推移　（新潟市全体、令和５年）







出典：新潟市都市計画基礎調査から見るまちのすがた

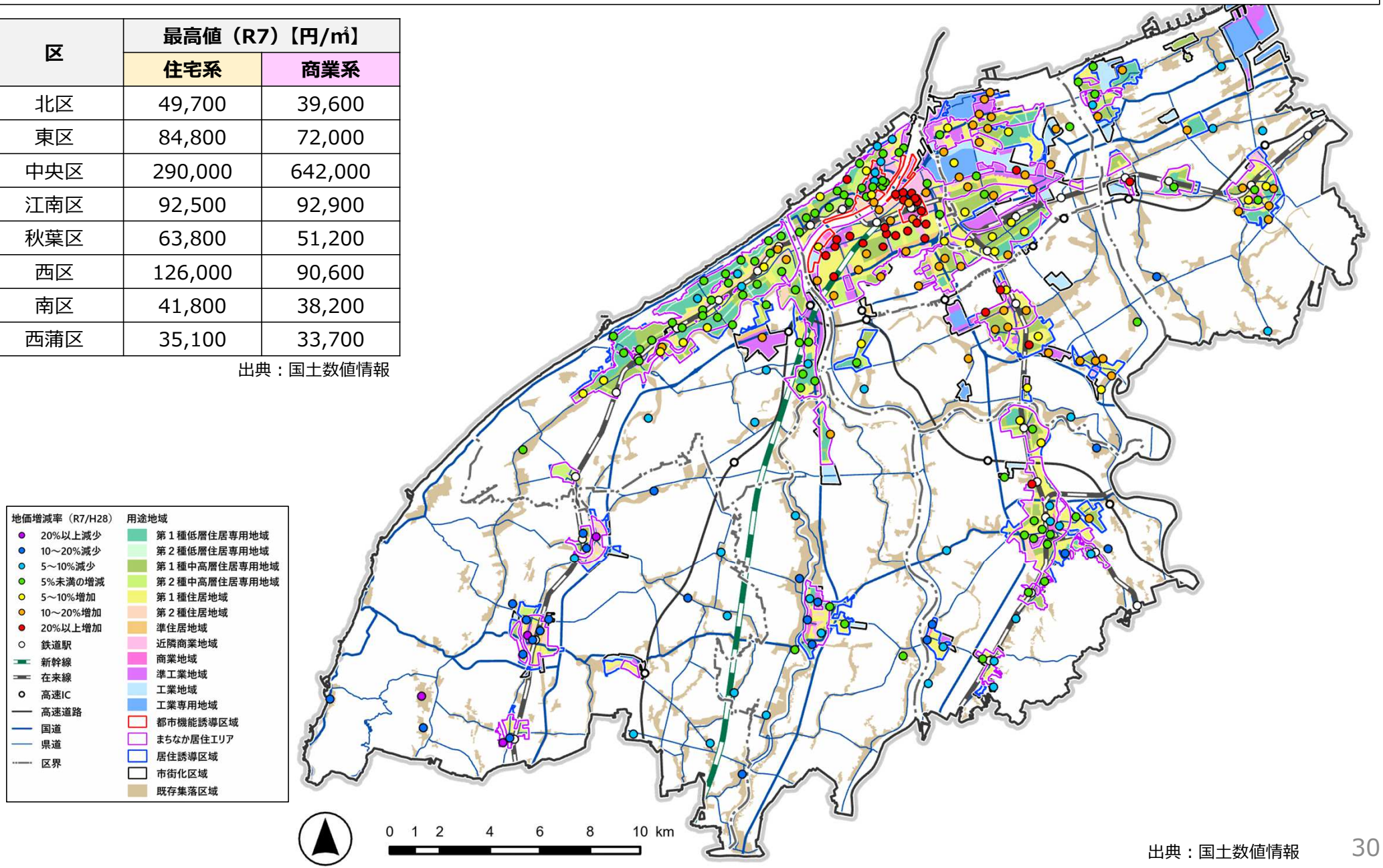
# 本市の現状

## ⑪地価

- 都心部では、新潟駅を中心に地価が上昇する一方、古町では地価の下降も見られる。各区の中心部などのまちなか居住エリアであっても地価の下降が目立つ地域もある。
- 地価の最高値をみると、誘導施設が集積している中央区や西区が高い傾向にある。

| 区 | 最高値（R7）【円/㎡】 | |
|---|---|---|
| | 住宅系 | 商業系 |
| 北区 | 49,700 | 39,600 |
| 東区 | 84,800 | 72,000 |
| 中央区 | 290,000 | 642,000 |
| 江南区 | 92,500 | 92,900 |
| 秋葉区 | 63,800 | 51,200 |
| 西区 | 126,000 | 90,600 |
| 南区 | 41,800 | 38,200 |
| 西蒲区 | 35,100 | 33,700 |

出典：国土数値情報




出典：国土数値情報

# 本市の現状

## ⑫特定業務施設のイメージ（本市における例）

- 新たに誘導が可能となる特定業務施設等（オフィス、インキュベーション施設、集客施設等）に該当する施設について、古町ルフルやINPEX新潟ビル等が現行の都市機能誘導区域には立地しており、各区のまちなかエリアへの立地も期待される。

■法制度の概要

**法律の概要**

**1. 都市機能の更なる集積・連携による地域の活性化**

①まちなかでの業務施設等の立地促進
【都市再生特別措置法、都市計画法、建築基準法、広活法】
○ 立地適正化計画に特定業務施設等（オフィス、インキュベーション施設、集客施設等）の誘導を位置づけ、用途・容積率の緩和制度の創設や施設整備への金融支援を実施＜予算＞


まちなかのイノベーション拠点
（新潟県長岡市）

②広域連携による都市圏での高次都市機能等の確保
【都市再生特別措置法】
○ 都道府県に、立地適正化計画に関する市町村間の調整権限を付与

③都市機能の集積や更新等を担う都市開発事業の推進
【都市再開発法、土地区画整理法、都市再生特別措置法】
○ 特定業務施設等誘導地区での市街地再開発事業の施行等を可能とするとともに、施行者による所有者不明土地管理人の選任請求の明確化等により、市街地整備事業の円滑な施行を確保
○ 民間都市再生事業計画の大臣認定の申請期限を令和14年3月31日まで延長

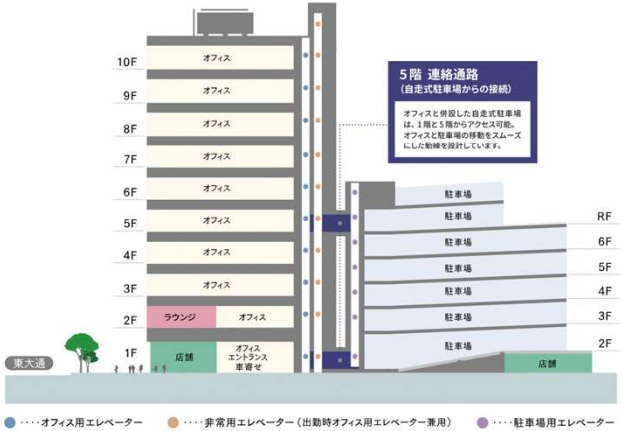
■古町ルフル



■INPEX新潟ビル

**建物構成**

オフィスに自走式駐車場を併設することにより
オフィスエントランスと各階へのスムーズなアプローチを実現






東大通に面した1階店舗区画には、オフィスの品格を保ちつつ、街の利便性を高めるようなテナントを誘致予定。



賑わいのある店舗空間がワーカーの日常を彩ります。

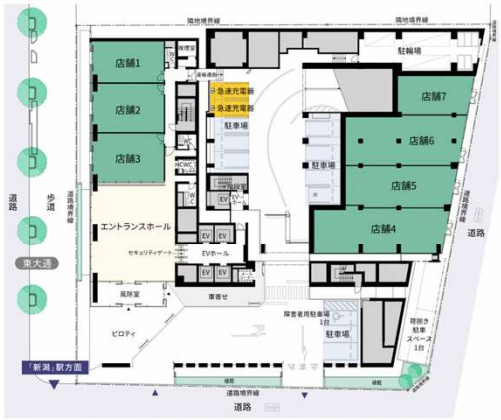
**1Fフロアプラン**

駅方面から
無駄のない機能的な
アプローチ動線を確保。

- オフィスワーカーを迎えるゆったりとしたオフィスアプローチ
- 雨の日でも乗降りできる屋内車寄せと自走式駐車場
- フラッパーゲートを設置した館内セキュリティシステム

大通りに面した
建物エントランス



新潟駅へ東大通を直進、徒歩2分

**セキュリティゲートの設置**


最大4段階のセキュリティシステムが実現可能

詳細

**車寄せエリア・駐車場の確保**



■急速EV充電器2基設置

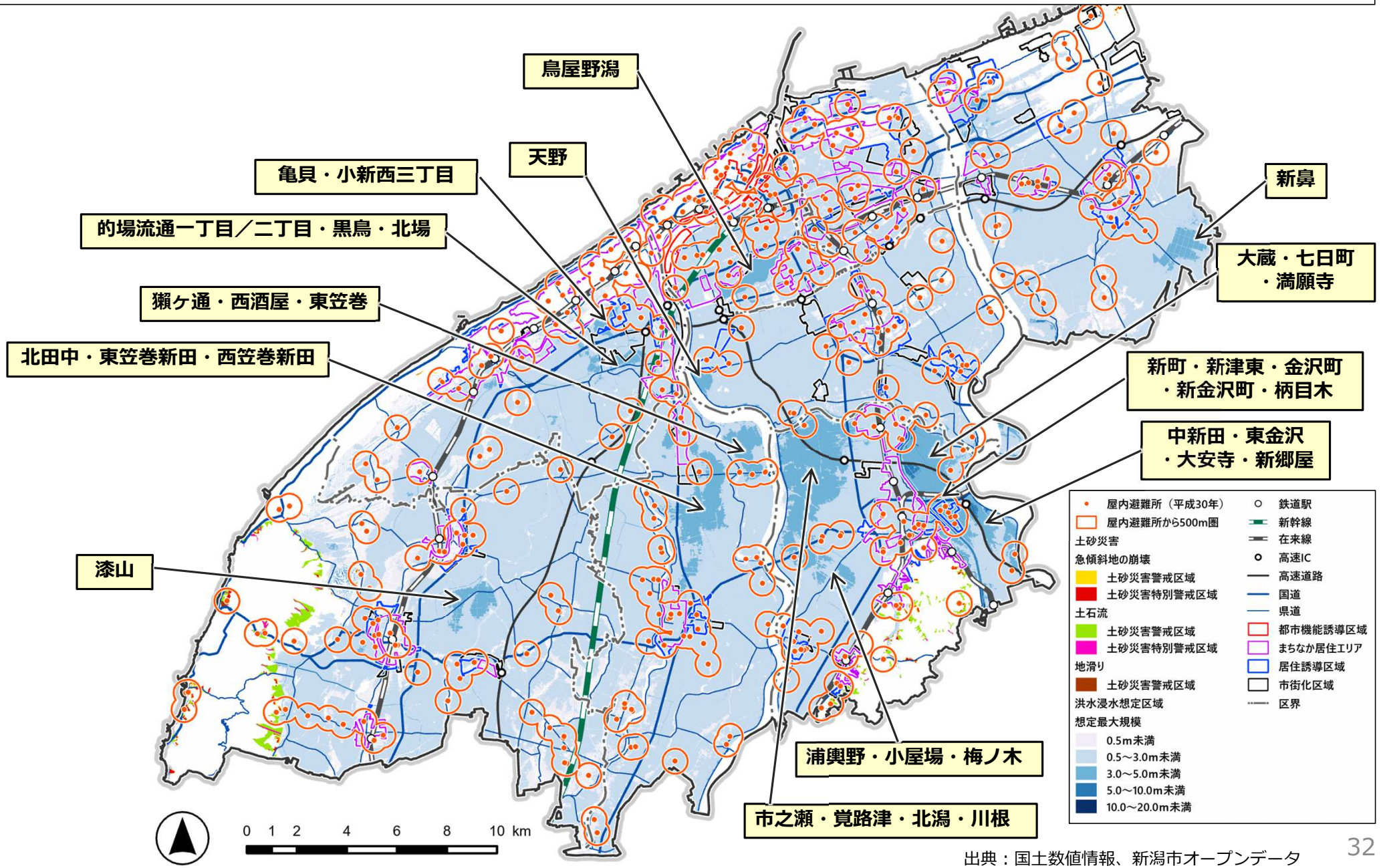


229台の平面式駐車場を設置。駐車場1階と5階には連絡通路を設けているため、雨の日も濡れずにオフィス棟へアクセス頂けます。
車寄せエリアには3台分の一時駐車利用スペースを確保。タクシーご利用時には大変便利です。

# 本市の現状

## ⑬災害リスク（洪水、土砂災害）

- 洪水浸水想定区域は0.5m以上の区域が多く、居住誘導区域の大部分が浸水区域に含まれる。
- 3.0m以上の区域も多く見られ、新町・新津東・金沢町・新金沢町・柄目木など、居住誘導区域と重複している地域も存在する。
- 土砂災害は山地や丘陵のある西蒲区・秋葉区を中心に分布し、居住誘導区域の周辺にも存在する。

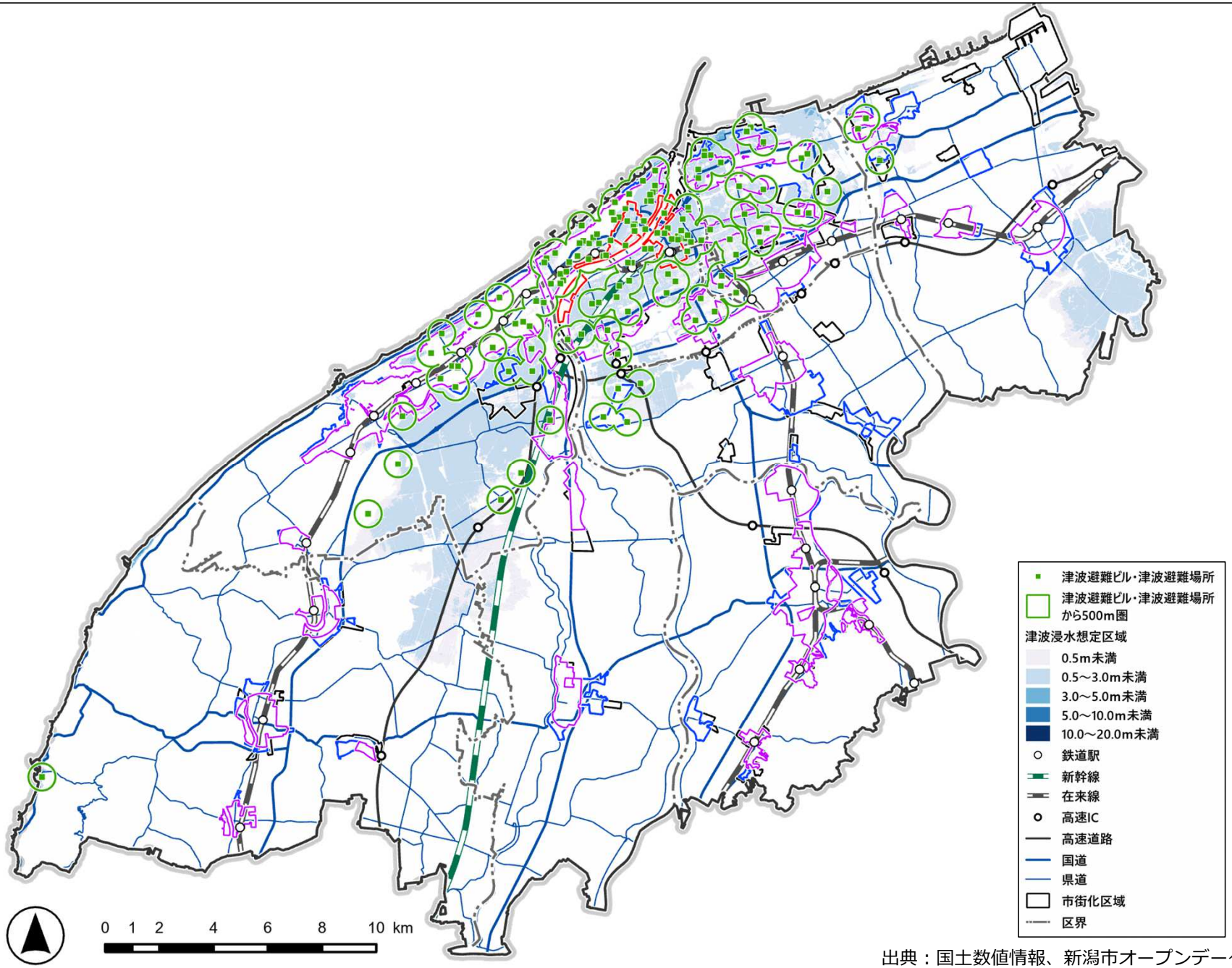



出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

## ⑬災害リスク（津波）

- 沿岸部や河川沿いを中心に津波浸水想定区域が広がり、居住誘導区域の多くが含まれる。
- 浸水区域に含まれる居住誘導区域内で津波避難ビル・場所から500m圏外の地域も存在する。



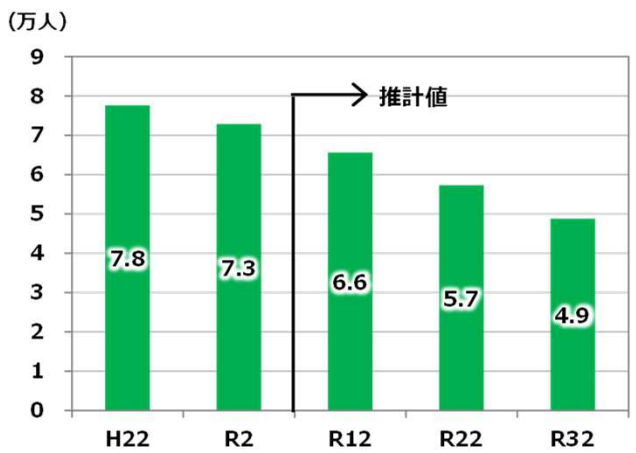

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

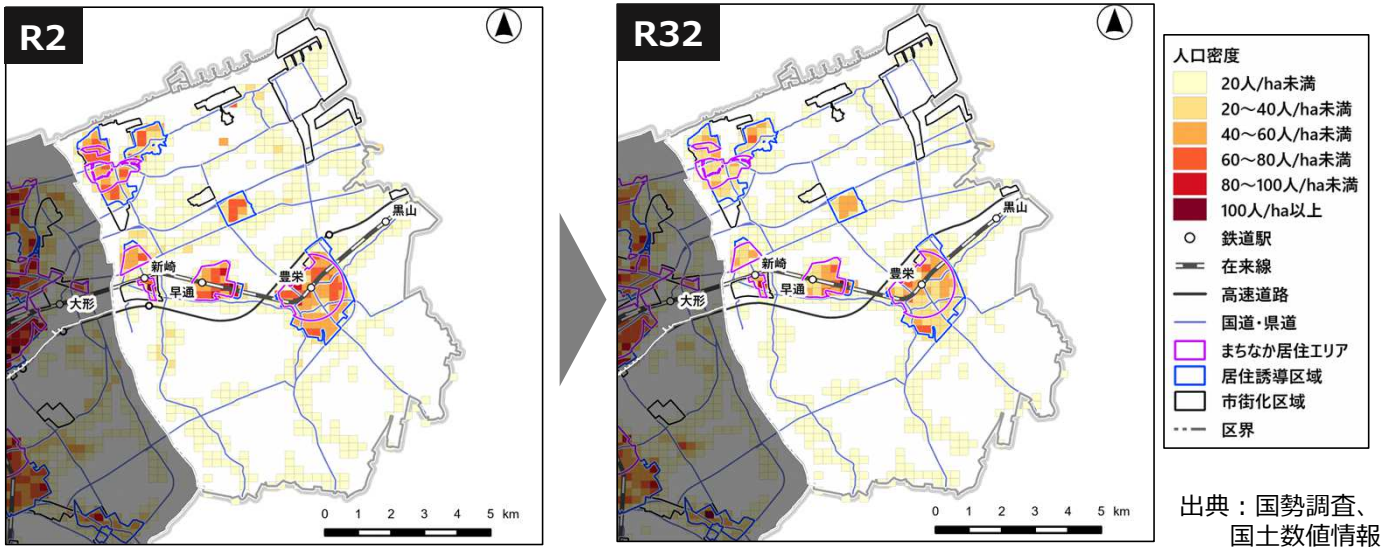
## ⑭各区の主要データ（北区）

### ■人口

- 北区では、今後も人口が減少すると推計される。H22～R32の50年間の人口減少率は-37.2%と、他区より比較的減少幅が大きい。
- 将来的には、比較的人口密度が高い駅周辺においても人口密度が低下すると推計される。



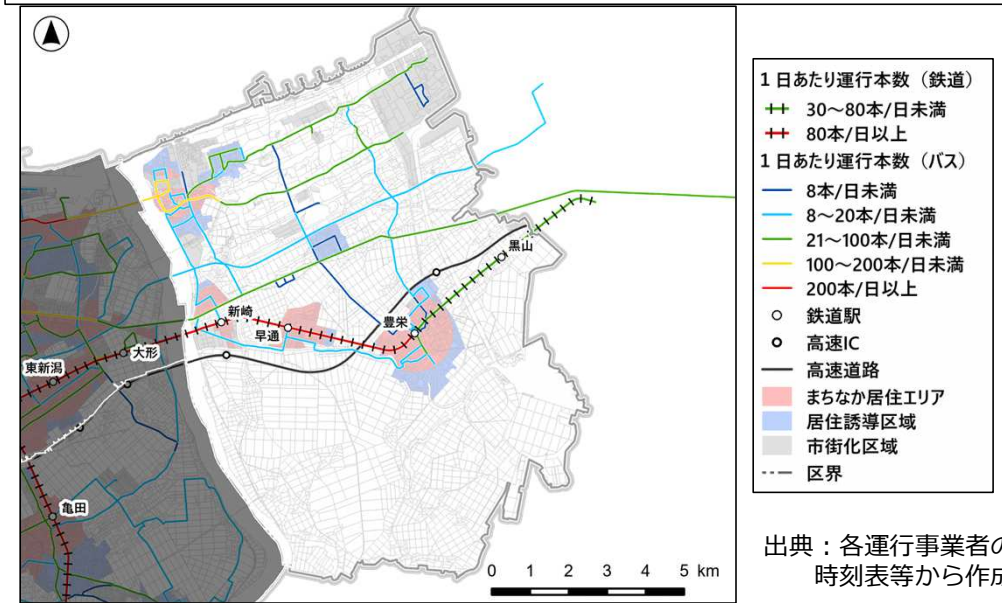

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

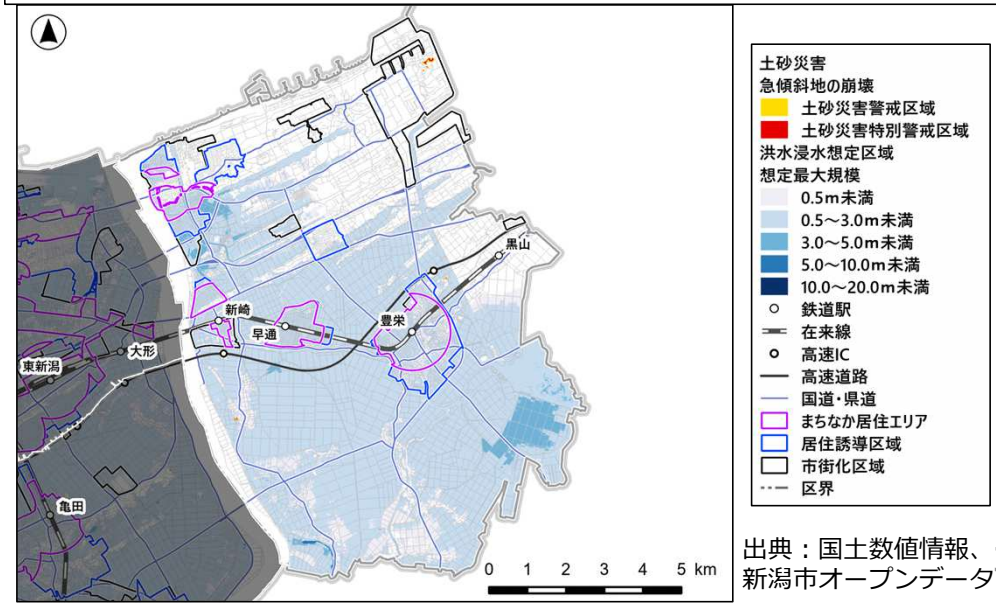
- 鉄道は新潟駅方面と結ぶ区間の利便性が高い。バスは主に鉄道の北側で運行されており、100本/日未満の区間が多い。




出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 阿賀野川右岸で広く0.5m以上の浸水が想定される。福島潟周辺では一部3.0m以上の浸水が想定されるエリアが存在する。



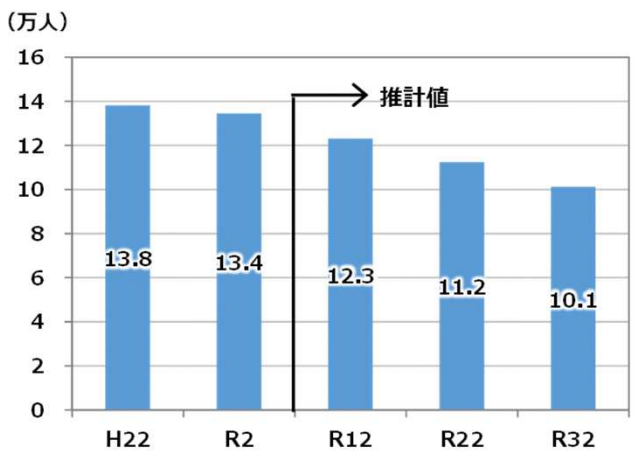

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

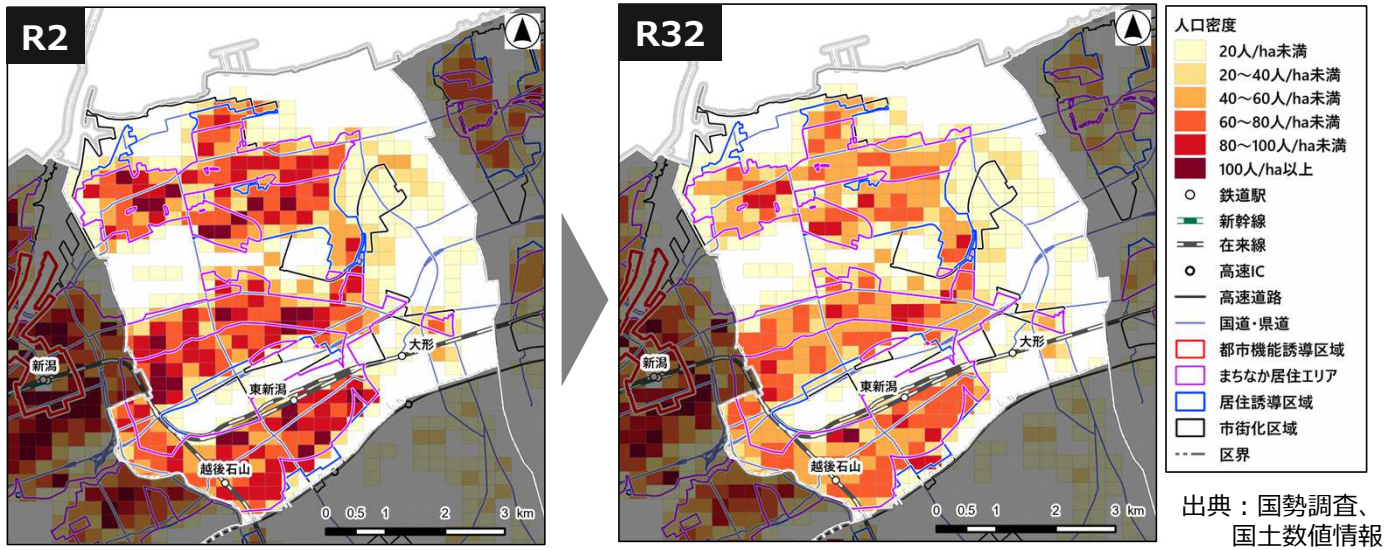
## ⑭各区の主要データ（東区）

### ■人口

- 東区では、今後も人口が減少すると推計され、50年間の人口減少率は-26.7%となっている。
- 将来的には、全体として人口密度が低下し、特に居住誘導区域内などまちなかで大きく減少すると推計される。



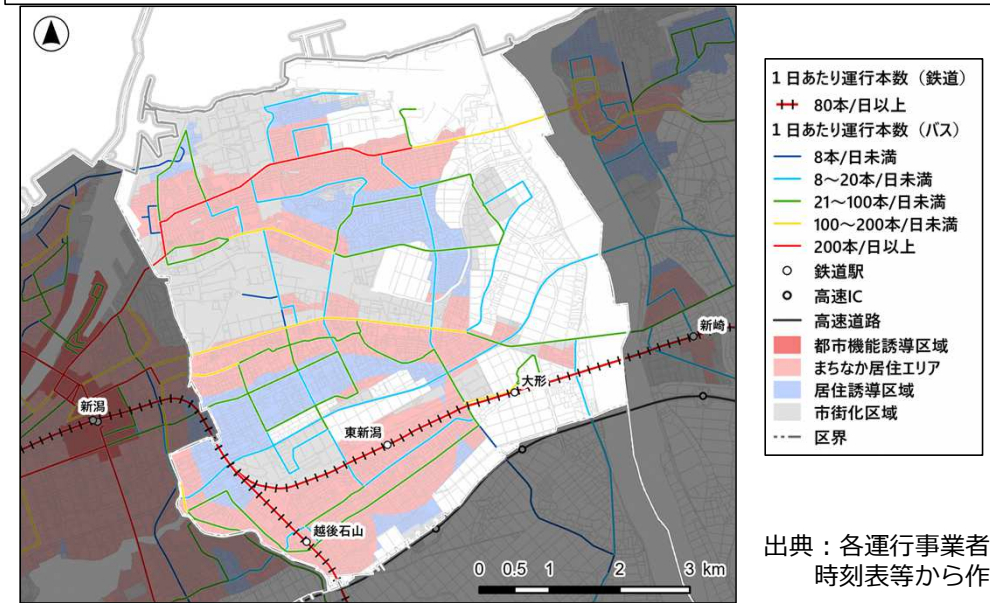

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

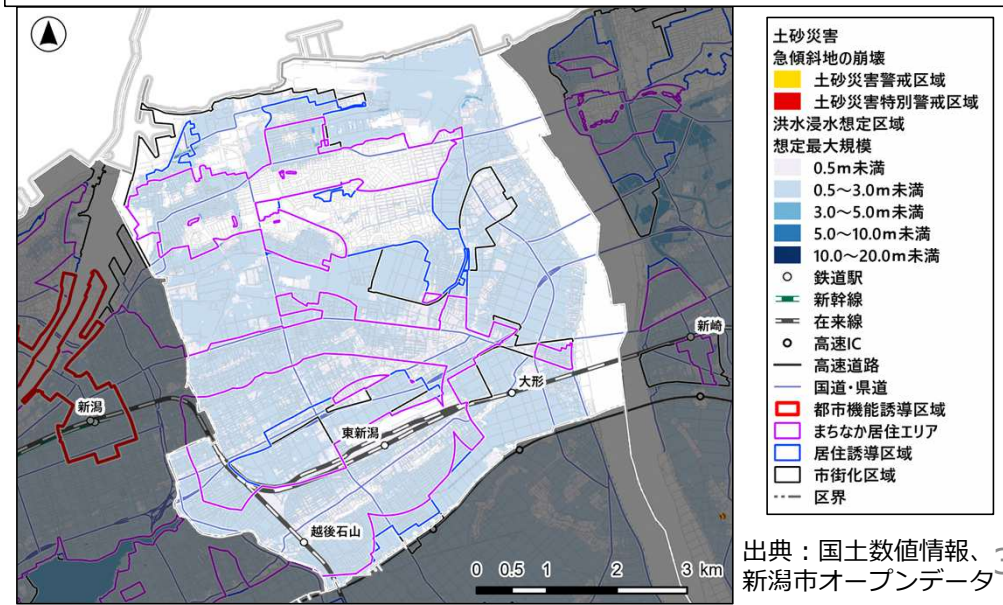
- 区全域でバス路線網が形成されている。新潟駅方面へ向かう東西の路線は比較的運行本数が多く、南北間や地区内では少ない傾向にある。




出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 東区は阿賀野川左岸と信濃川河口部に位置し、広く0.5m以上の浸水が想定される。



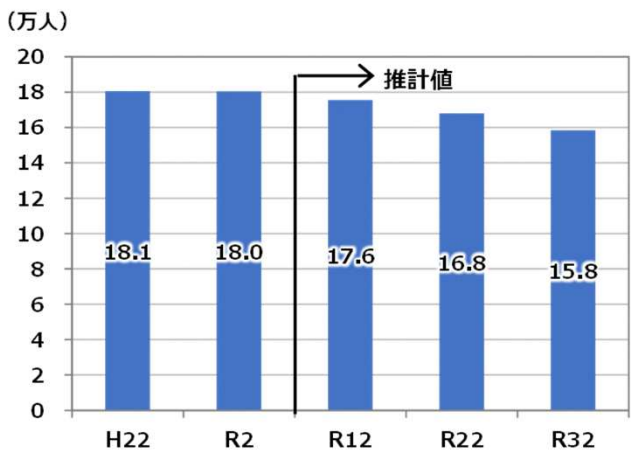

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

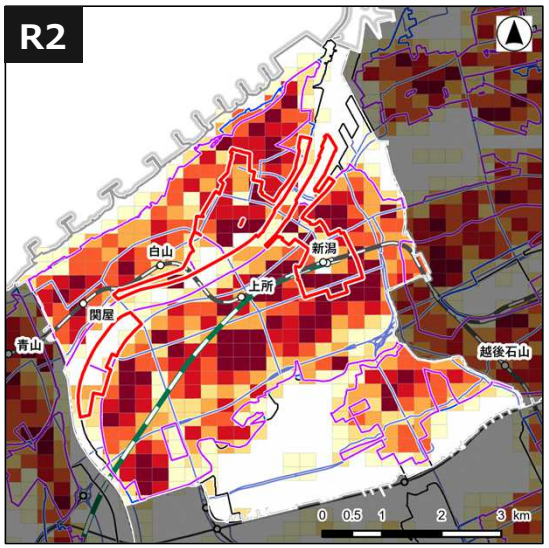
## ⑭各区の主要データ（中央区）

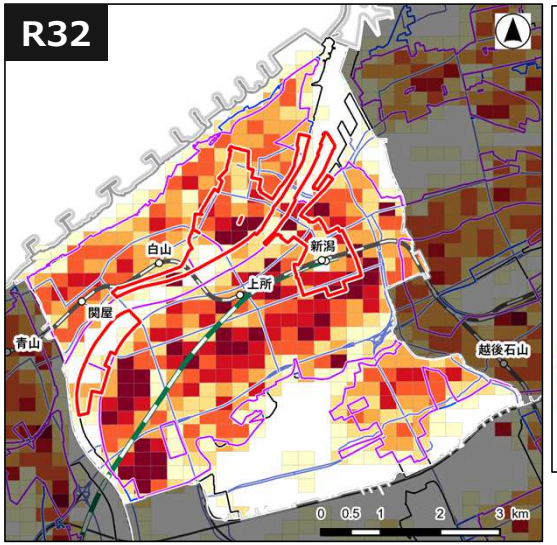
### ■人口

- 本市の都心部を有する中央区においても人口減少が見込まれる。50年間の人口減少率は-12.3%と、8区の中で最も小さい。
- 中央区では、全体的に人口密度が低下する見込みであるが、特に信濃川左岸における低下が目立つ。




出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値



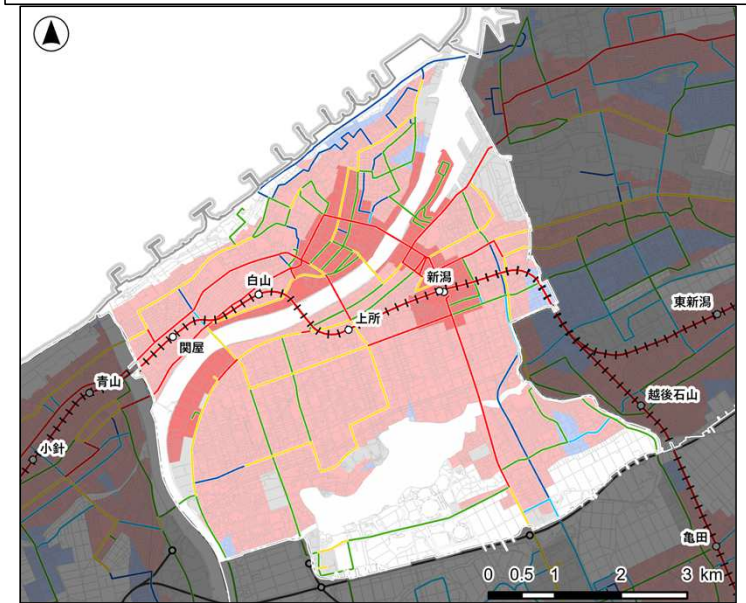




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

- 新潟駅を中心に高頻度の鉄道・路線バスによる基幹的な公共交通軸が形成されており、区全体的に路線バス網が張り巡らされている。



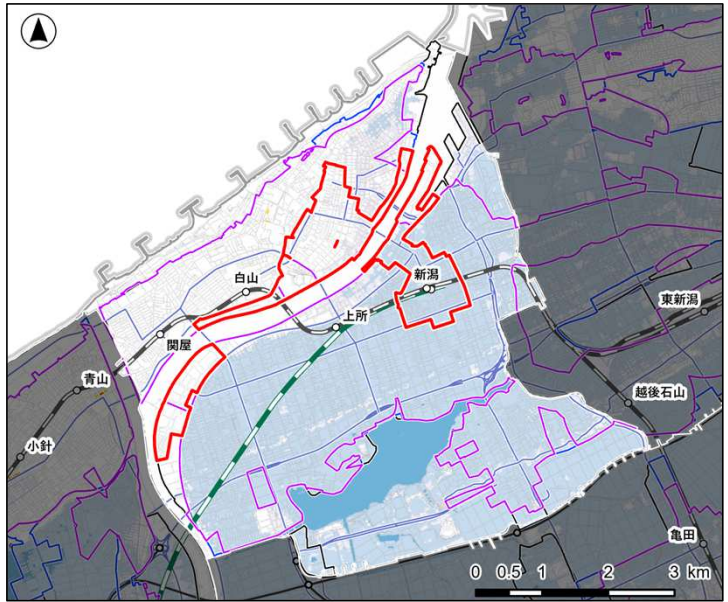


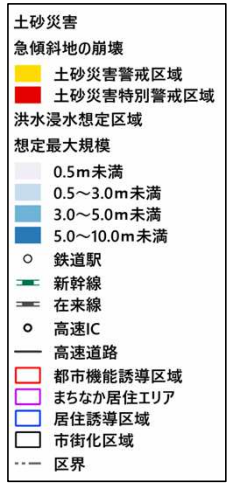


出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 信濃川右岸において洪水浸水想定区域が0.5mを上回る。



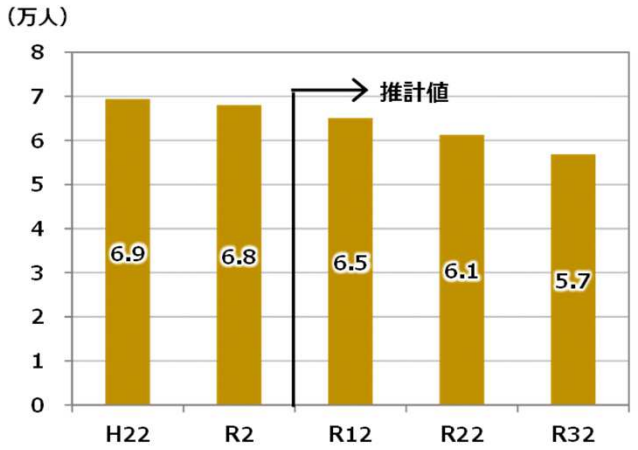

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

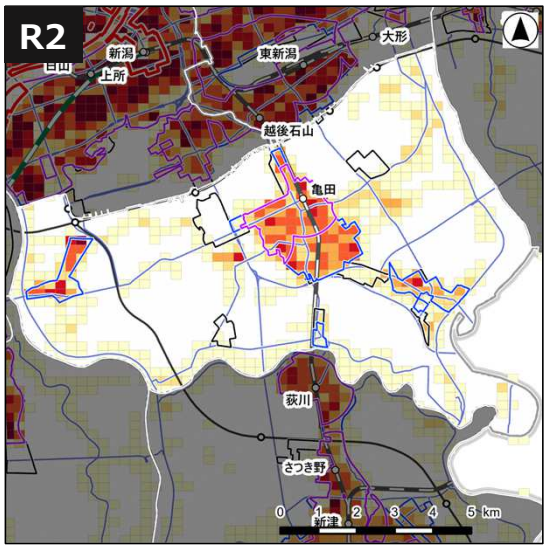
## ⑭各区の主要データ（江南区）

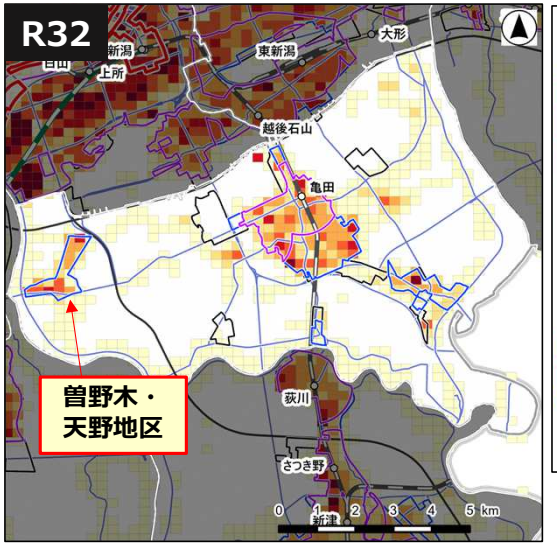
### ■人口

- 江南区では、今後も人口が減少すると推計される。人口減少率は50年間で-18.0%と、他区より比較的減少幅が小さい。
- 将来的には、全体として人口密度の低下すると推計される。特に亀田駅周辺や曽野木地区・天野地区での減少が目立つ。




出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値







出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

- 鉄道の運行本数は充実している。区内でバス路線網を形成しているものの、20本/日未満の区間が多い。



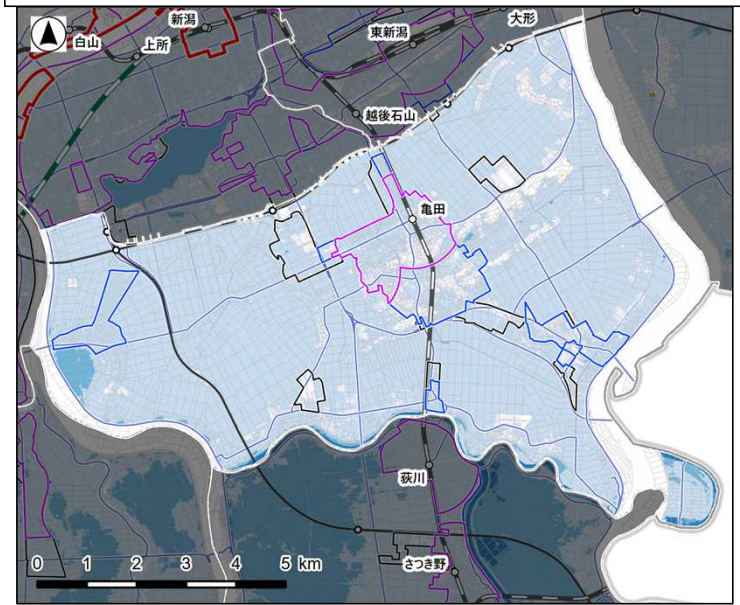


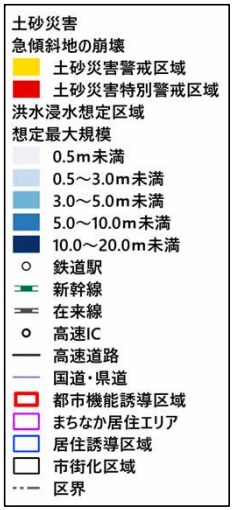


出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 江南区は信濃川右岸および阿賀野川左岸に位置し、広く0.5m以上の浸水が想定される。



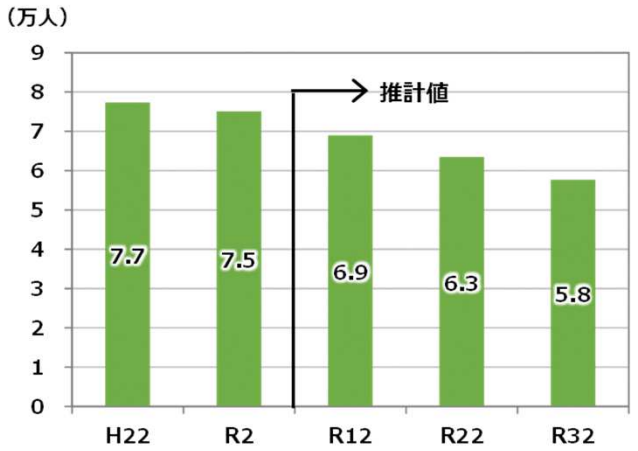




出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

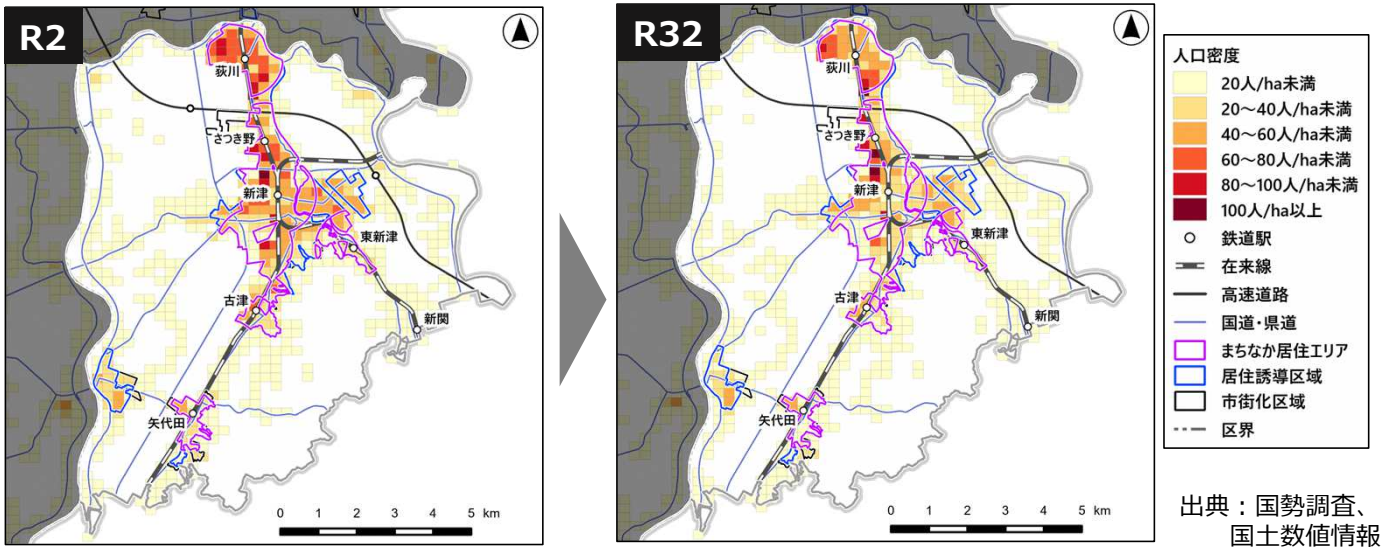
## ⑭各区の主要データ（秋葉区）

### ■人口

- 秋葉区では、今後も人口が減少すると推計されており、50年間の人口減少率は-25.4%となっている。
- 将来的には、全体として人口密度が低下すると推計される。特に新津駅から東新津駅にかけてのまちなかで減少が目立つ。



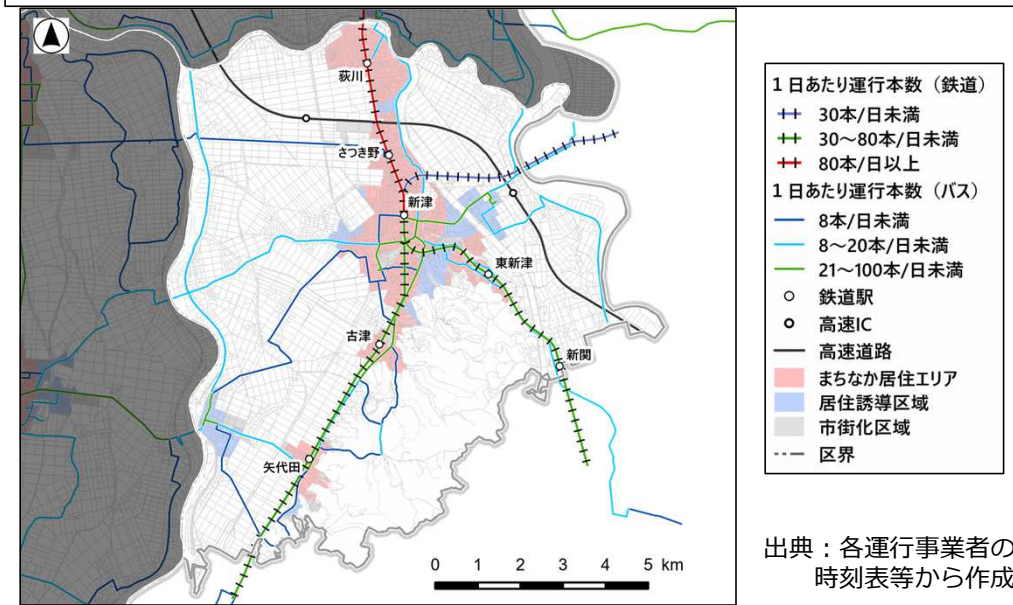

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

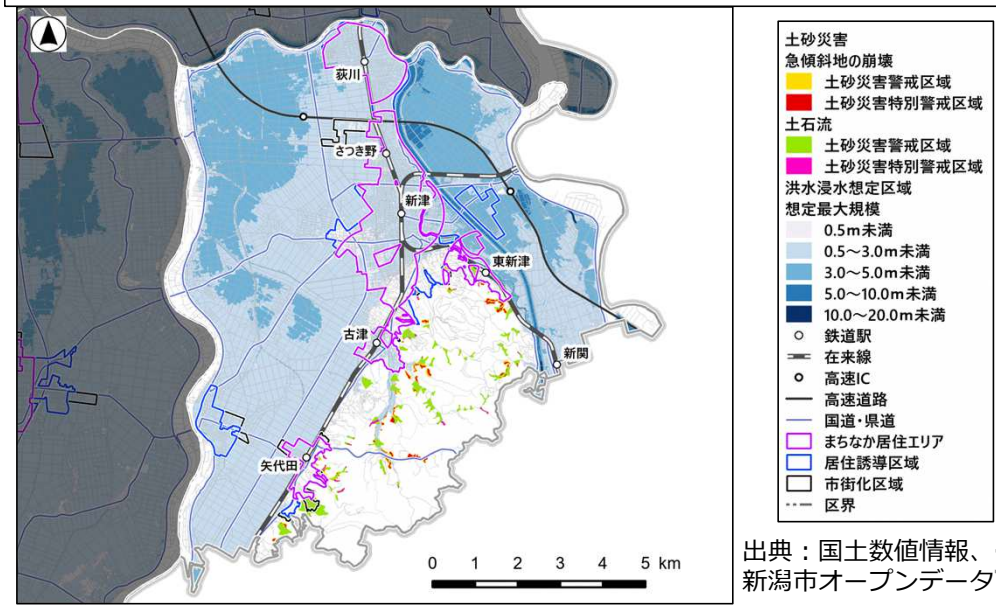
- 新津駅を中心に鉄道・バスが運行されている。バス路線は限られており、20本/未満の区間が多い。




出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 信濃川右岸、阿賀野川左岸で3.0m以上の浸水が想定される。
- 新津丘陵では土砂災害警戒区域・特別警戒区域が指定されている。



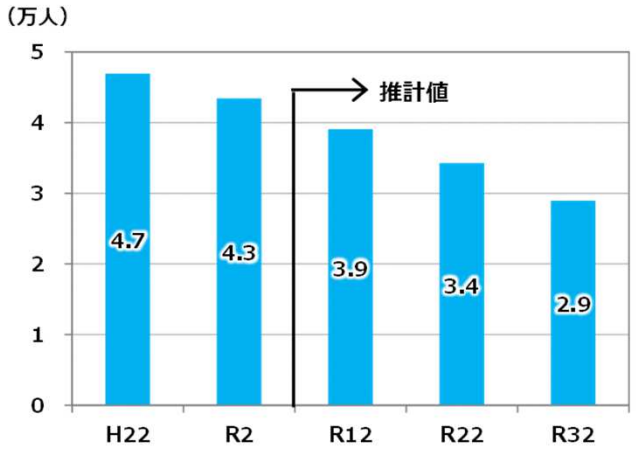

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

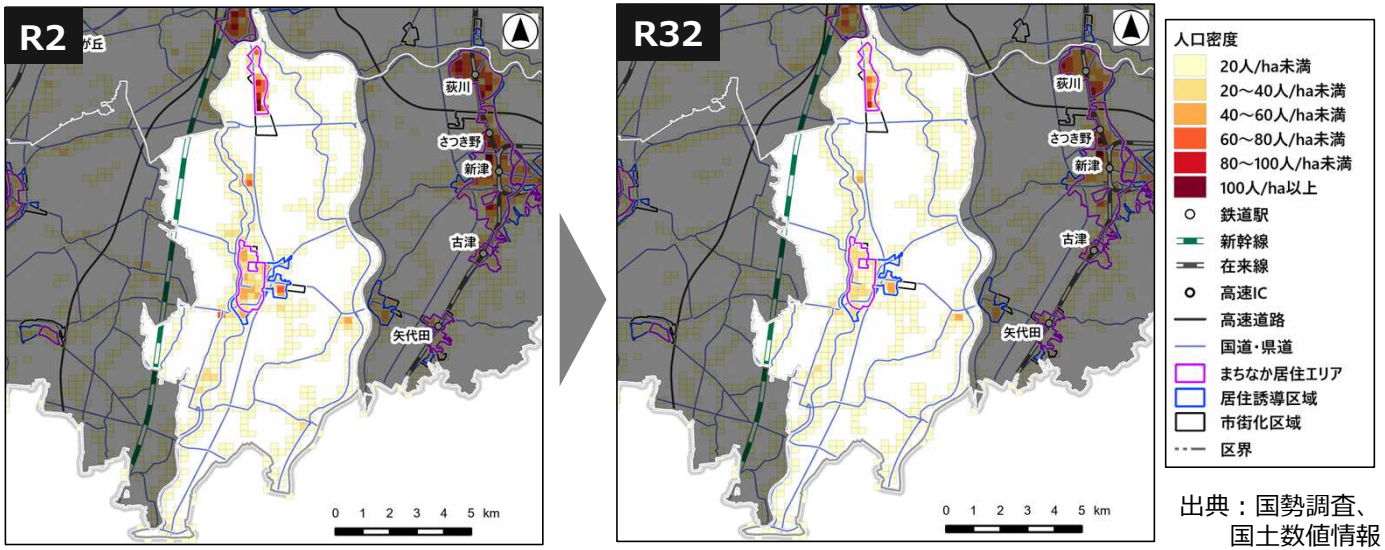
## ⑭各区の主要データ（南区）

### ■人口

- 南区では、今後も人口が減少すると推計される。50年間の人口減少率は-38.3%と、他区より比較的減少幅が大きい。
- 将来的には、全体として人口密度が低下し、白根地区のまちなかにおいても20人/ha未満まで低下すると推計される。



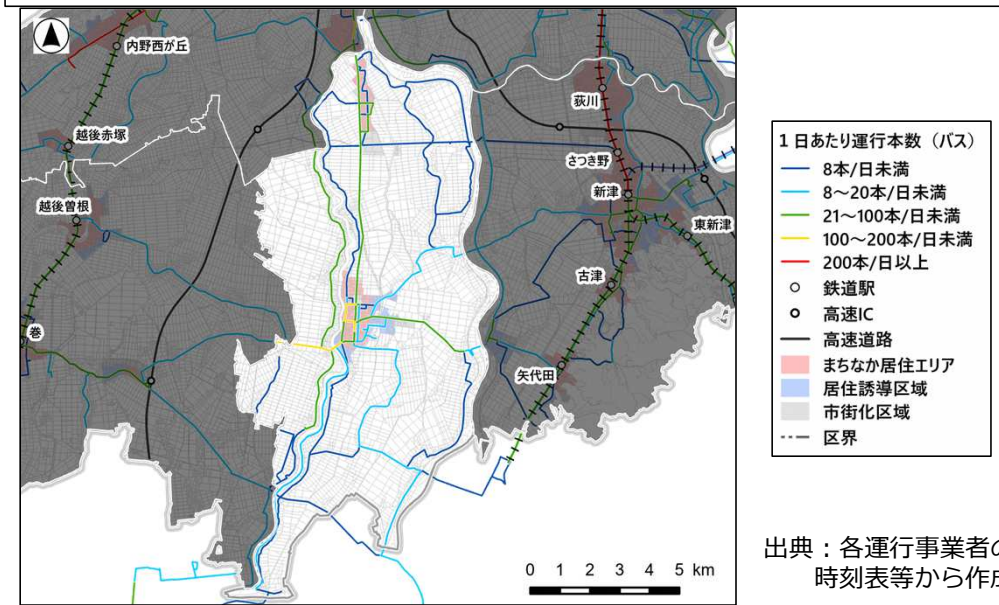

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

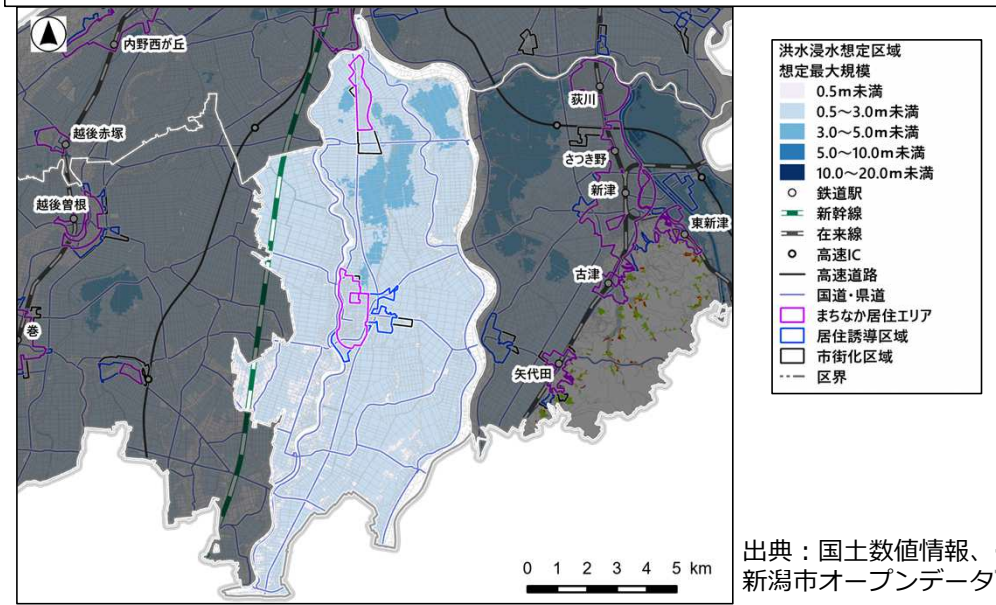
- 南区では鉄道は運行していない。
- 白根地区を中心に、主に南北を結ぶバス路線網が形成されている。




出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 全域で0.5m以上の、一部では3.0m以上の浸水が想定される。
- 土砂災害警戒区域は存在しない。



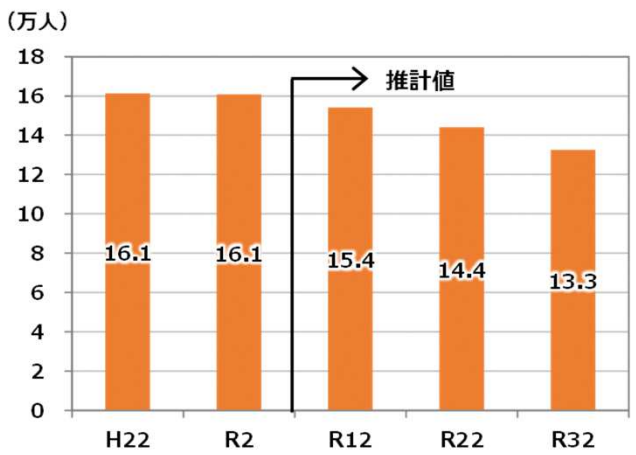

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

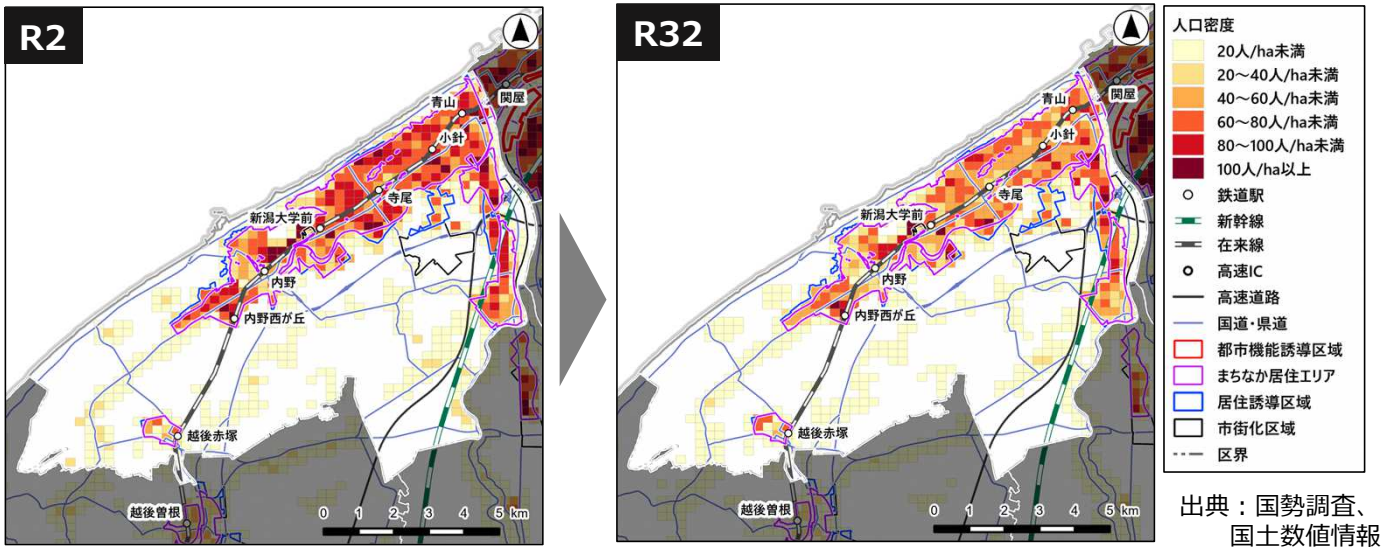
## ⑭各区の主要データ（西区）

### ■人口

- 西区では、将来的に人口が減少すると推計される。50年間の人口減少率は-17.8%と、他区より比較的減少幅が小さい。
- 全体的に人口密度が低下する見込みであるが、新潟大学前駅や越後赤塚駅の周辺では今後人口増が見込まれる。



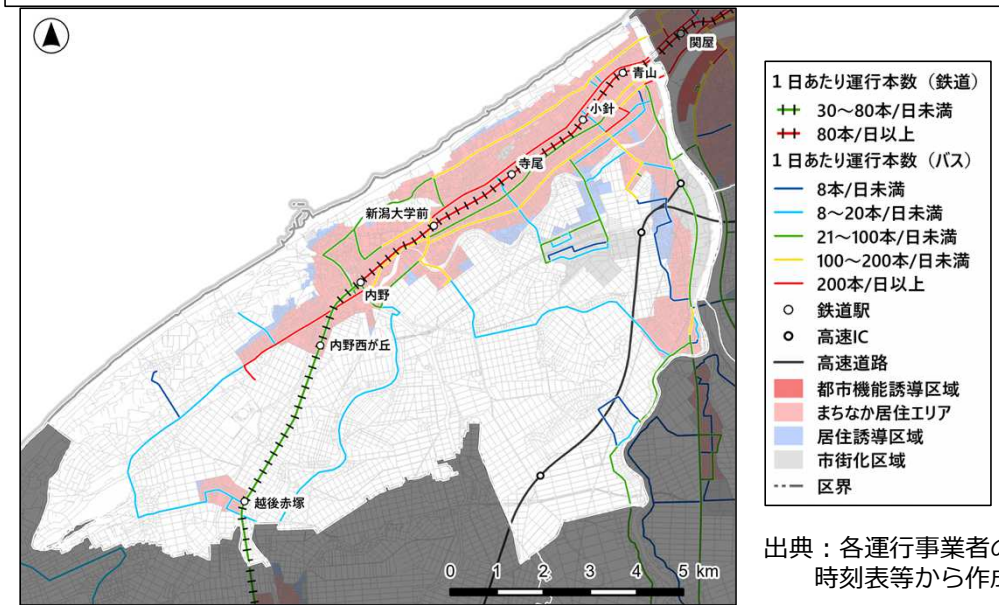

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

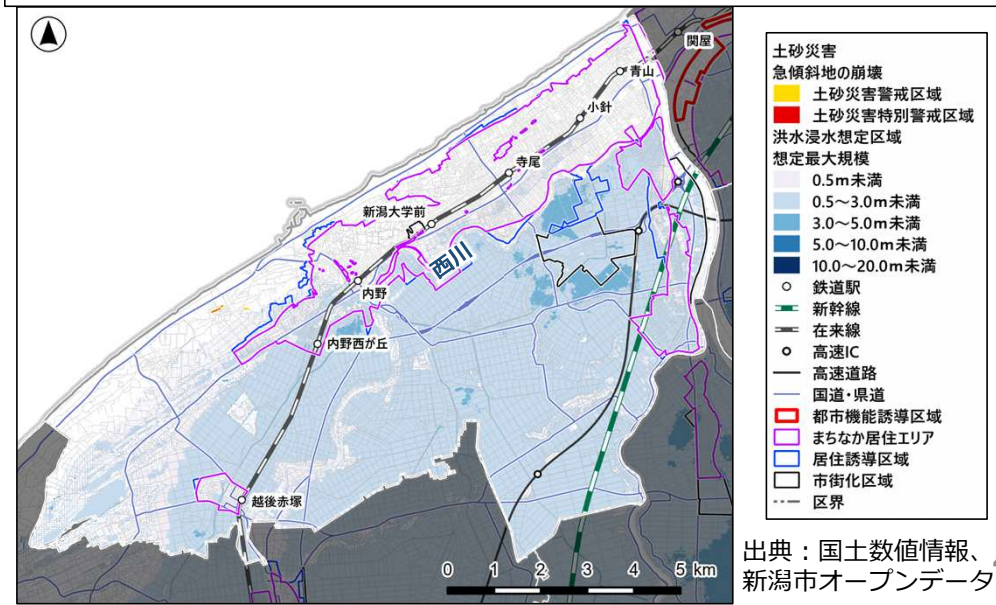
- 市街化区域内を中心に鉄道・バス路線網が形成されている。郊外部を結ぶ路線は20本/日未満と少ない。




出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 信濃川や中之口川左岸、西川右岸において0.5m以上の浸水が想定される。



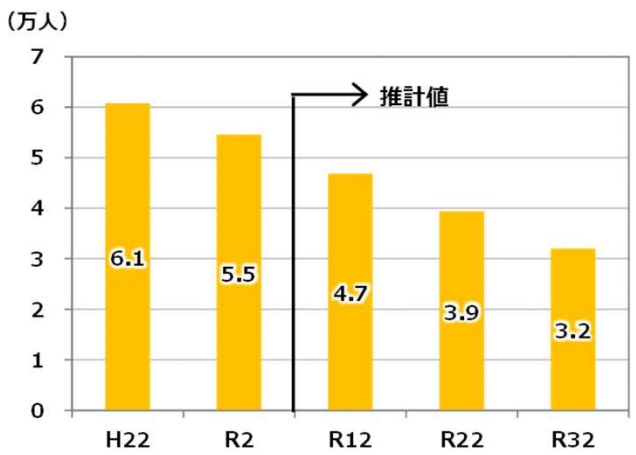

出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ

# 本市の現状

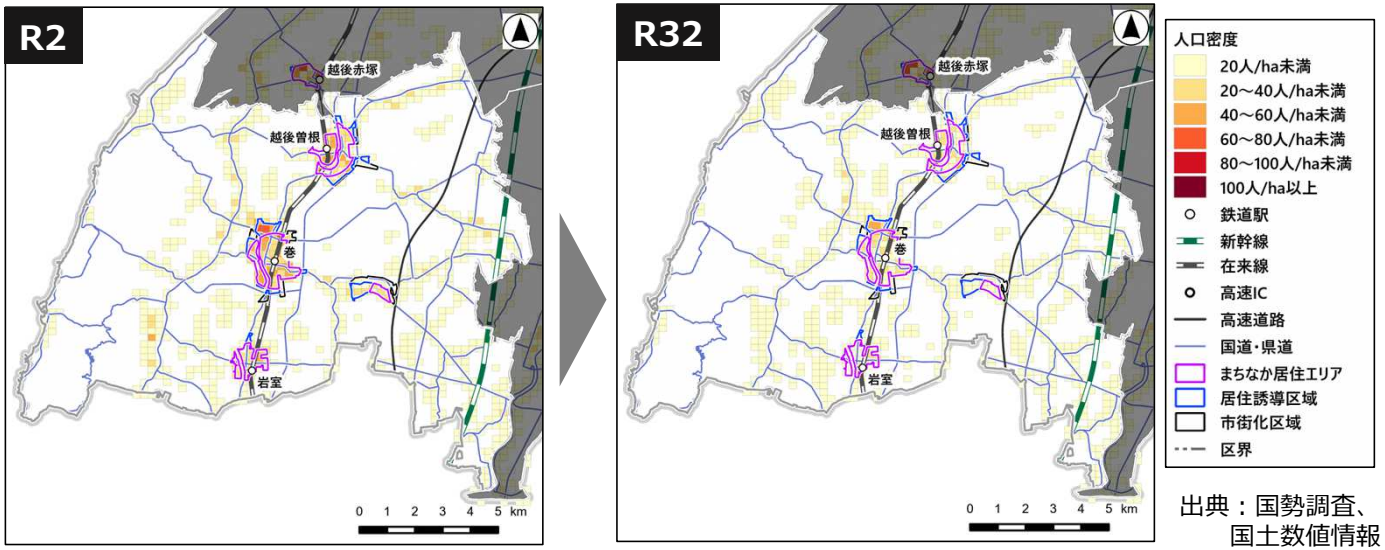
## ⑭各区の主要データ（西蒲区）

### ■人口

- 西蒲区では、今後も人口が減少すると推計される。50年間の人口減少率は-47.3%と、８区で最も減少幅が大きい。
- 将来的には、全体として人口密度が低下し、駅周辺のまちなかにおいても20人/ha未満まで低下すると推計される。



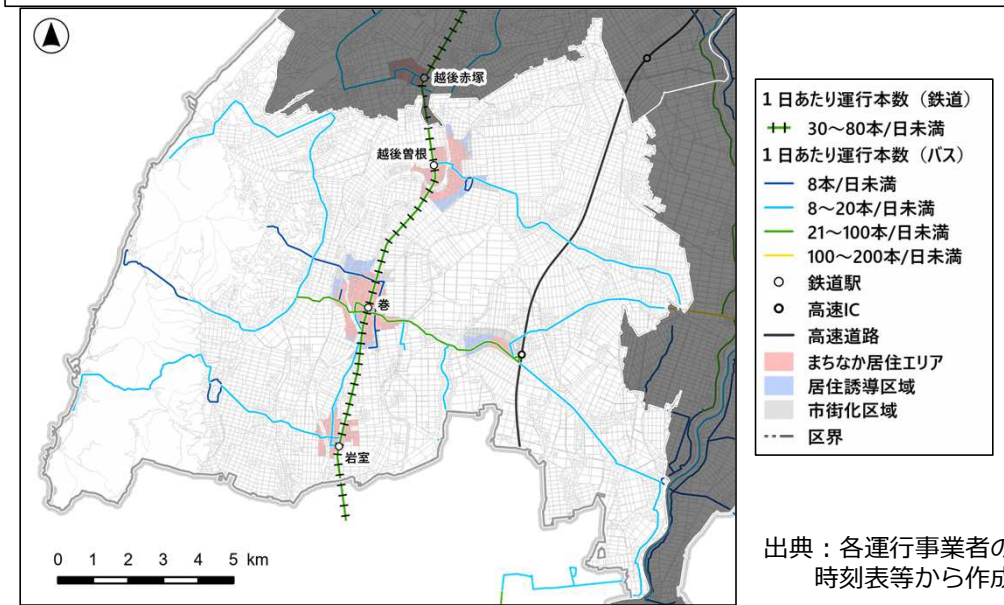

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値




出典：国勢調査、国土数値情報

### ■公共交通の運行本数

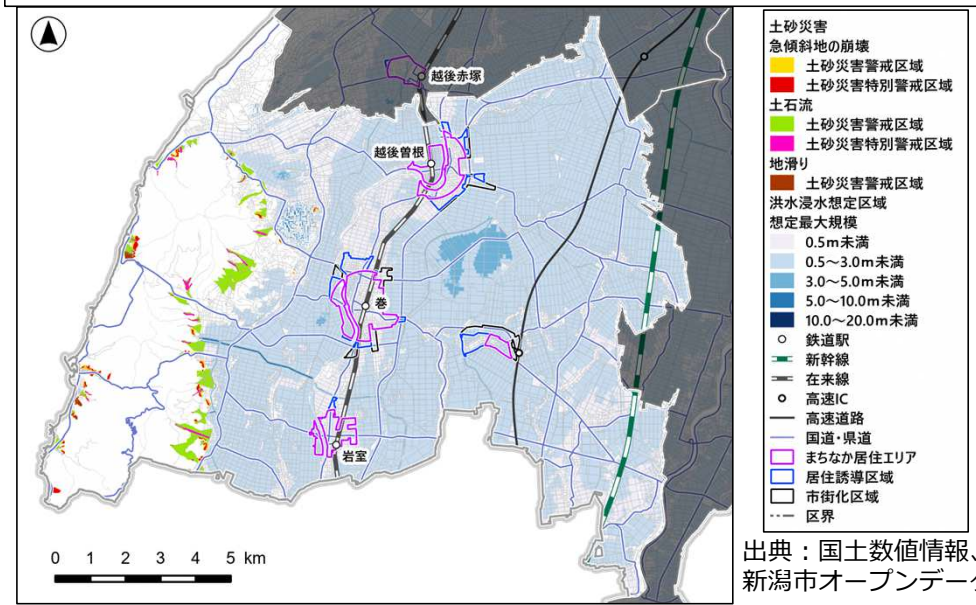
- 各鉄道駅を起点に、沿岸部の地区などを結ぶバス路線が運行されている。運行本数は20本/日未満の区間が多い。




出典：各運行事業者の時刻表等から作成

### ■災害リスク（洪水、土砂災害）

- 広く0.5m以上の浸水が想定される。
- 角田山山麓や岩室温泉周辺で土砂災害警戒区域が指定されている。




出典：国土数値情報、新潟市オープンデータ