

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 -

[第 1 ～ 6 章]

(令和 3 年 8 月時点 素案)

目次

【用語の定義】	3
第1章 目的と位置づけ	
1. 目的	5
2. 位置づけ	6
3. 基本条件	7
4. 構成	8
第2章 新潟市を取り巻く状況	
1. 新潟市の概要	10
2. 新潟市の現状	12
3. 都市をめぐる動向など	35
<hr/> 全体構想 <hr/>	
第3章 基本的な考え方（理念）と目指す都市の姿	
1. 基本的な考え方（理念）	39
2. 目指す都市の姿	40
3. 将来の都市イメージ図（予定）	44
第4章 都市・地域づくりの方針	
1. 方針の構成	46
2. 都市づくりの方針 —全市レベルの方針—	47
方針1 田園・自然と共生・共鳴する都市 新潟	
方針2 国内外とつながる日本海拠点都市 新潟	
方針3 多様な拠点がネットワークでつながる都市 新潟	
方針4 活力と魅力あふれる産業・交流都市 新潟	
方針5 安全で安心して暮らし続けることができる都市 新潟	
3. 地域づくりの方針 —地域レベルの方針—	80
方針6 それぞれの地域で日常の暮らしができるまちづくり	
方針7 地域の個性を感じることができるまちづくり	
方針8 快適な住環境で暮らすことができるまちづくり	

区別構想

第5章 区別構想

1. 区別構想の役割	96
2. 区別構想	98
・北区	
・東区	
・中央区	
・江南区	
・秋葉区	
・南区	
・西区	
・西蒲区	

運用・推進方策

第6章 実現に向けた取り組み

1. 実現に向けた取り組み	132
2. PDCAによるマネジメント	137
3. 多様な主体との連携・協働	139

資料編

1. 策定経緯	
2. 専門用語等の解説	

用語の定義

地域	自治会・町内会レベル、小中学校区レベルなど、比較的日常生活に密着したコミュニティや市街地のまとまりの範囲
まちなか	まちの中で中心的機能を有する範囲。地域拠点、商業系地域を中心とした旧来からの中心的地区
都心	新潟駅周辺地区、万代地区、万代島地区、古町地区を包含した区域
都心周辺部	基幹公共交通軸沿線の白山周辺、美咲町・新光町周辺、鳥屋野潟南部、新潟西港周辺などを包含した区域
地域拠点	都心周辺部を除く区域で、区役所及び旧市町の中心区域
生活拠点	旧町村役場など地域レベルでの日常生活の中心区域
機能別拠点	
田園	水田・河川を中心とした区域
集落	農業集落及び一般集落
都市づくり	全市の観点から行う取り組み
まちづくり	地域の観点から、各区や地域で行う取り組み

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

※上記のほか、専門用語等の解説を資料編（P***～）に掲載しています。

第1章

目的と位置づけ

1. 目的

新潟市都市計画基本方針は、新潟市の最上位計画である新潟市総合計画が掲げるまちづくりの理念に即し、目指す都市像の実現を目的とします。さらに、都市計画が市民の安全・安心で豊かな暮らしにつながり、「暮らしやすさ」を実感できる都市の実現を目的とします。

都市計画基本方針では、目的の達成に向けて、様々な分野の関係者が連携を図りながら都市づくりに取り組むために、道路・公園などをはじめとした都市空間整備に関する分野を重ね合わせて扱うとともに、産業、防災、環境など他の分野の取り組みも考慮しながら、取り組み方針を示します。また、市民や事業者など、都市づくりに関わる多様な主体と都市の将来像を共有することで、公民協働での都市づくりを進める総合的なガイドラインとしての役割を果たします。

■ にいがた未来ビジョン（新潟市総合計画） 【新潟市 2015～2022】

○まちづくりの理念

- ・地域・田園・自然の力を活かし、健康で安心して暮らせるまちづくり
- ・日本海開港都市の拠点性を活かし、創造的に発展を続けるまちづくり

○目指す都市像

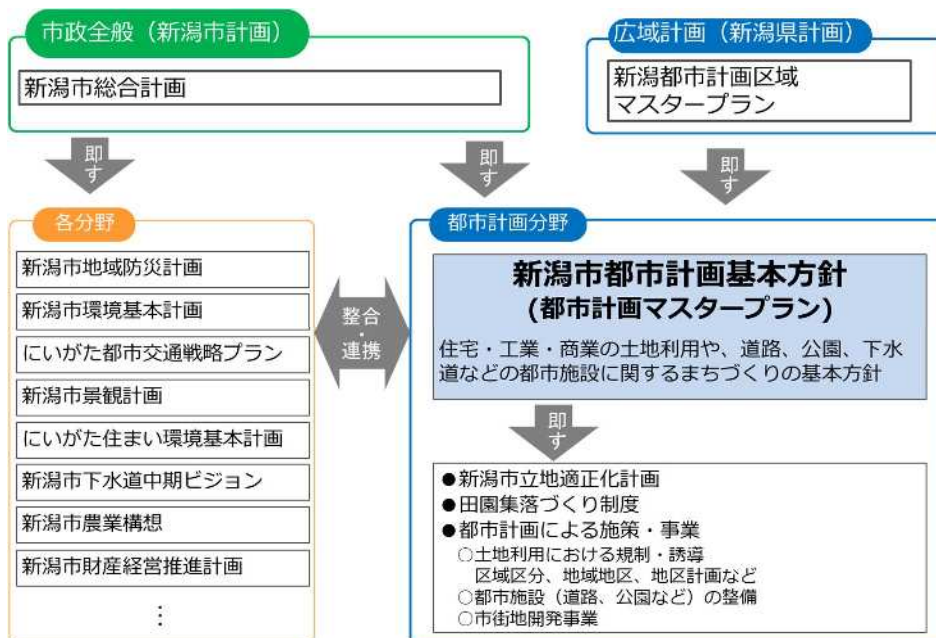
- 都市像1 市民と地域が学び高め合う、安心協働都市
- 都市像2 田園と都市が織りなす、環境健康都市
- 都市像3 日本海拠点の活力を世界とつなぐ、創造交流都市

2. 位置づけ

都市計画基本方針は、都市計画法第18条の2の規定に基づく市の都市計画の基本的な方針であり、市政全般の総合的な指針である新潟市総合計画と、都市計画の広域計画である新潟県が定める新潟都市計画区域マスタープランに即して定めます。

都市計画基本方針は、新潟市政に関する様々な分野の計画のうち、都市計画法に基づくまちづくり分野を受け持つ基本方針であり、新潟市の都市づくりに関わる各種の関連計画と整合・連携するものとなります。そのため、都市計画をはじめ、地域のまちづくりを共通の方向に進める指針となり、本基本方針に基づき、都市計画の決定や都市計画に関する事業などの具体のまちづくりを進めます。

図 都市計画基本方針の位置づけ



■ 新潟都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(都市計画区域マスタープラン) 【新潟県 2017年(平成29年)3月】

○新潟県の都市づくりの共通目標像

「人口減少」「高齢化」「環境保全」「防災」を重要課題と捉え、今後の都市づくりの共通目標像を持続可能な「コンパクトな都市」としている

○新潟都市計画区域における都市づくりの目標

- ① 高次都市機能の充実
- ② 恵まれた広域交通ネットワークを活かした交流の促進
- ③ 恵まれた水辺空間と豊かな田園の保全と活用
- ④ 災害に対して安全・安心に暮らせる都市

3. 基本条件

[1] 目標年次

都市計画基本方針は、都市づくりに関わる各分野に対して、今後の都市空間整備などの進め方の指針となるべく、現時点における長期的な展望を見据えて定めます。

目指す都市の姿としては、概ね 20 年後の都市の姿を展望し、その長期的な展望のもと、目標年次としては、10 年後の 2031 年度（令和 13 年度）とします。

なお、長期の将来はさまざまな要因により変化していく可能性があることから、現時点での方向性を示しつつ、大きな社会経済情勢の変化などにより、必要に応じて見直しを図ります。

[2] 対象とする区域

対象区域は新潟市の行政区域全域とします。

[3] 都市計画によるまちづくりの基本姿勢

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

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

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

4. 構成

都市計画基本方針は、「全体構想」「区別構想」「運用・推進方策」の3つで構成します。

[全体構想]

「全体構想」では、新潟市全域を対象として、長期的な展望を見据えた都市づくりの理念・将来像と都市・地域づくりの方針を示します。

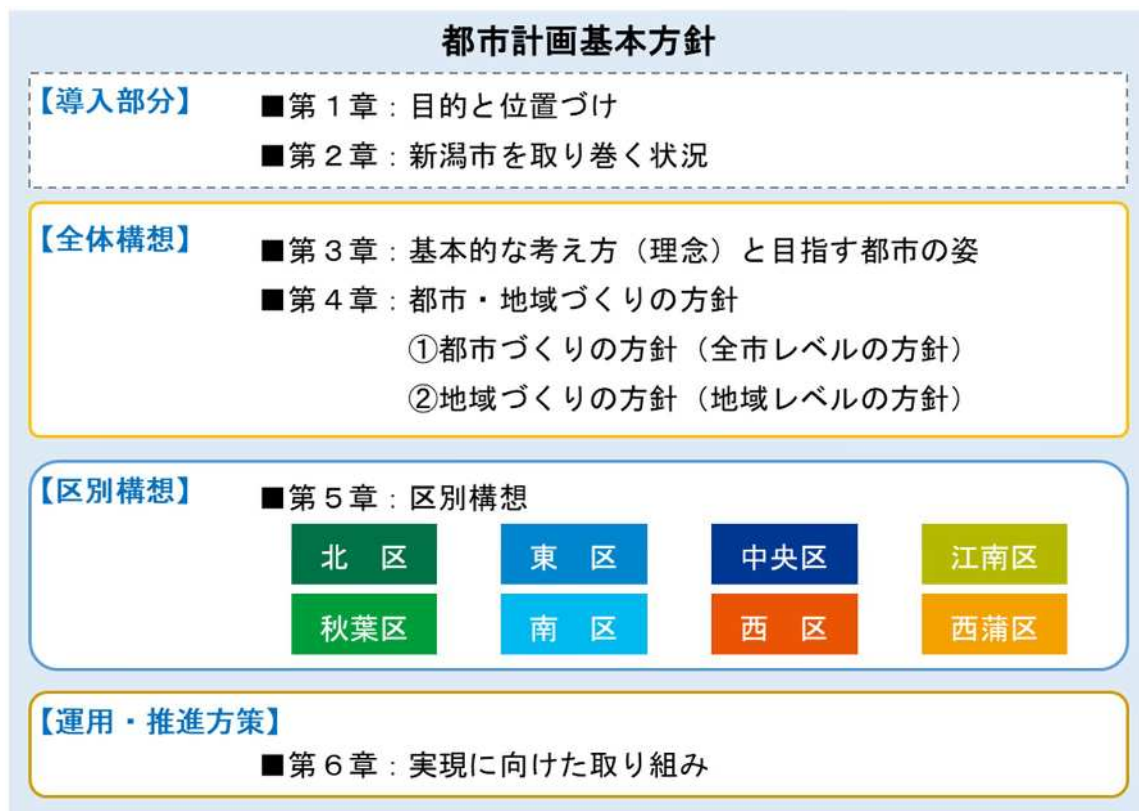
[区別構想]

「区別構想」では、各行政区を対象として、広域的な視点に立った区の大枠の将来像と方向性を示します。

[運用・推進方策]

「運用・推進方策」では、全体構想で掲げる将来像を実現するための取り組みやPDCAサイクルによる進捗管理などを示します。

図 都市計画基本方針の構成



第2章

新潟市を取り巻く状況

1. 新潟市の概要

[1] 位置及び地勢

- ・新潟市は、本州日本海側のほぼ中央に位置し、東京圏からは約 250km、名古屋圏からは約 350km、大阪圏からは約 500km の距離に位置しています。
- ・市域は面積 726.27 km²で、東西 42.5km、南北 37.9km となっています。
- ・信濃川・阿賀野川の河口にまたがり、地形は概ね平坦で海拔が低い範囲が広いですが、海岸部に連なる新潟砂丘がわずかに高台をなしています。また、南東側に新津丘陵、南西側には角田山などの里山もあり、多様な自然環境に包まれています。
- ・日本海、2大河川、福島潟、鳥屋野潟、ラムサール条約登録湿地である佐潟など、多くの水辺空間に恵まれています。
- ・市域の地質の大部分は沖積層からなり、軟弱な粘性土及び砂質土によって形成されています。

[2] 沿革や各区の個性

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



図 近世の在郷町（図中の○）

表 旧市町村のまちの特性・個性・成り立ちなど

旧市町村	特性・個性・成り立ちなど	旧市町村	特性・個性・成り立ちなど
新潟市	開港五港、みなとまち、信濃川、鳥屋野潟、佐潟、国際空港、国際港湾	岩室村	北陸街道の宿場町、観光と温泉のまち
新津市	鉄道のまち、石油のまち、バイオリサーチパーク、新津丘陵	西川町	長岡藩代官所、鎧潟、水田地帯
白根市	宿場町、鉄器・繊維・仏壇産業、フルーツのまち（桃・ぶどう・梨）、大夙	味方村	笹川邸、大夙、水田地帯
豊栄市	葛塚縞、福島潟、葛塚蒸気（新井郷川、阿賀野川、通船川経由）、新潟東港	潟東村	鎧潟、水田地帯
小須戸町	航路の中継地（新潟－三条）、小須戸縞、花き・花木（ボケ）	月潟村	果樹（梨）、月潟鎌、角兵衛獅子（伝統芸能）
横越町	水上交通の拠点（阿賀野川）、米・果樹・野菜・チューリップ、北方文化博物館	中之口村	果樹（梨・ぶどう・桃）、金属加工業
亀田町	亀田郷の中心、市場のまち・商業のまち・織物のまち	巻町	西蒲原の中心地、柿団地、日本海と角田山（国定公園）、国県の出先機関

資料：市町村合併時資料「市町村の沿革」

図 合併前の旧市町村の位置図



2. 新潟市の現状

[1]人口

(1) 人口・世帯数

○市全体の人口は2015年（平成17年）をピークに減少している
 ○世帯数は2025年（令和7年）まで増加すると推計されている

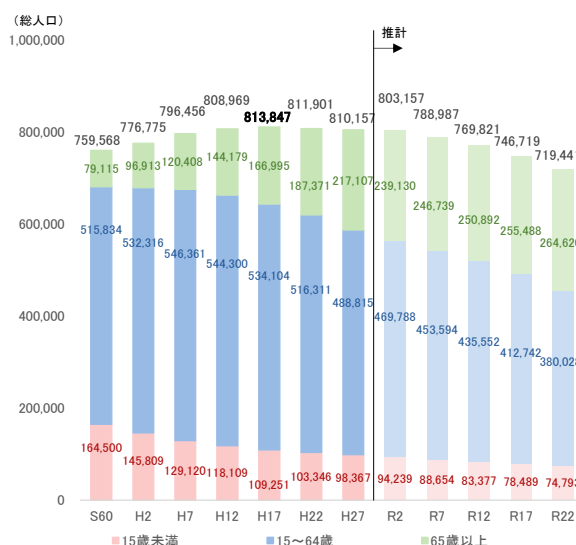


図 年齢3区別の人口推移・推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

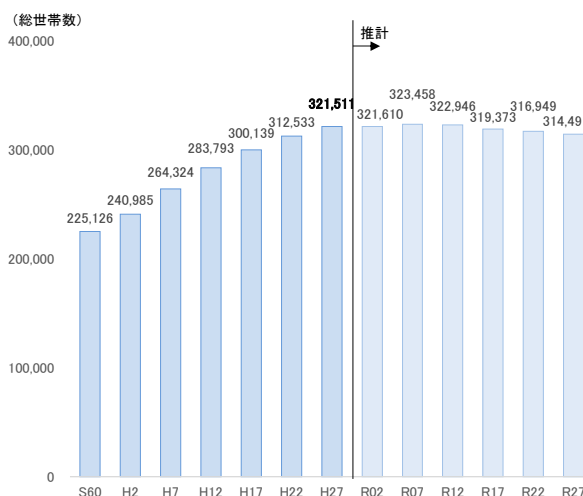


図 世帯数の推移・推計

資料：国勢調査結果をもとに、世帯率法で推計

(2) 居住誘導区域内の人口

○市全体の人口は減少している一方で、居住誘導区域内の人口は増加している

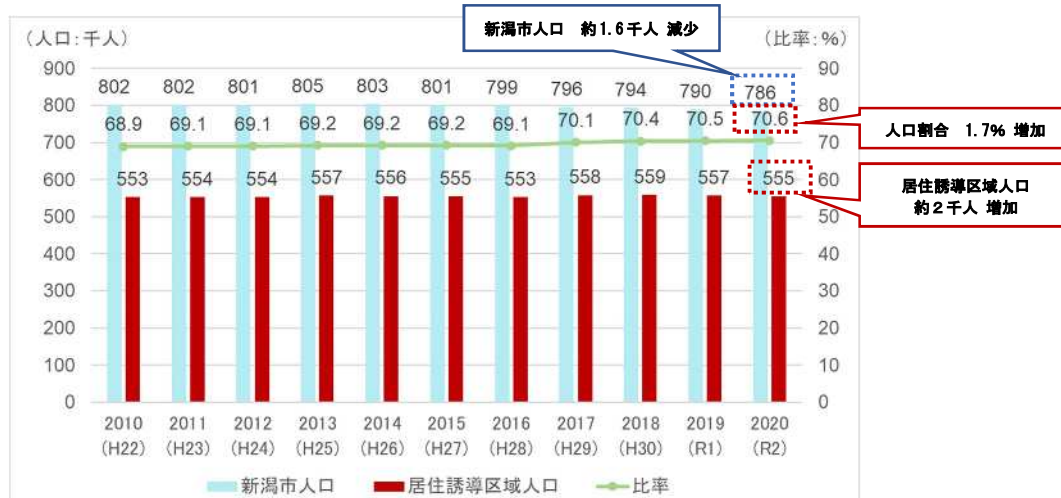


図 居住誘導区域内の人口推移 資料：新潟市（各年4/1時点）

(3) 人口の分布

- 中央区・東区・西区の市街地を中心に人口が集積している
- 幹線道路や鉄道の沿線等にも比較的多くの人口が分布している

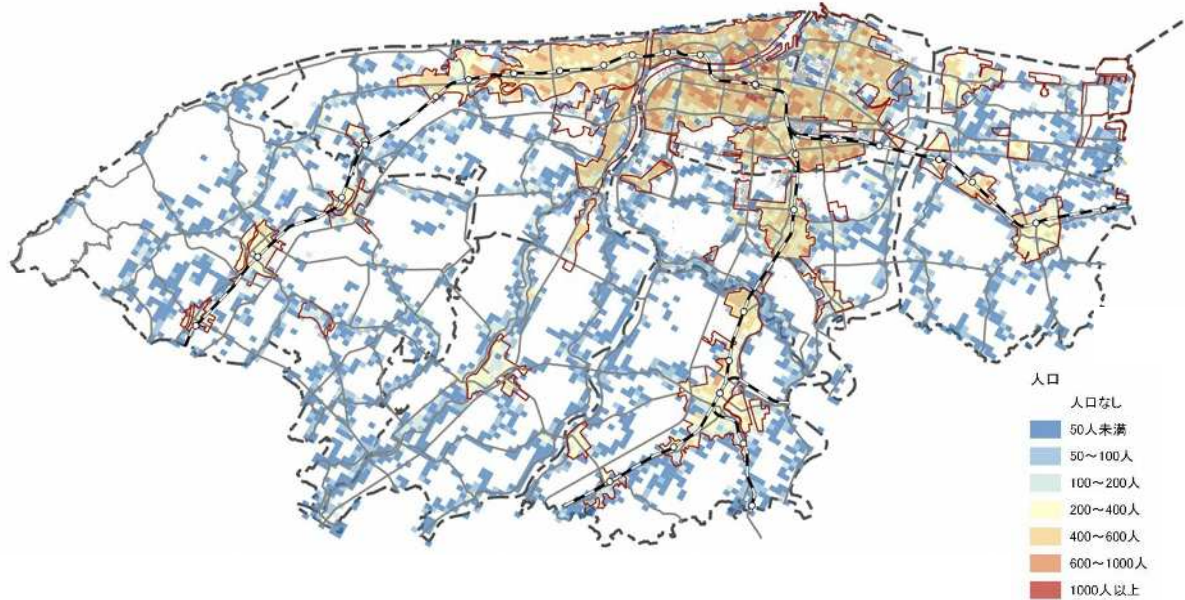


図 総人口の分布 (H27) 資料：国勢調査 (250m メッシュ)

(4) 人口増減

- 市街化区域内でも人口が減少しており、特に古くからの市街地で顕著となっている
- 市街化区域の縁辺部において人口が増加している地区が存在している

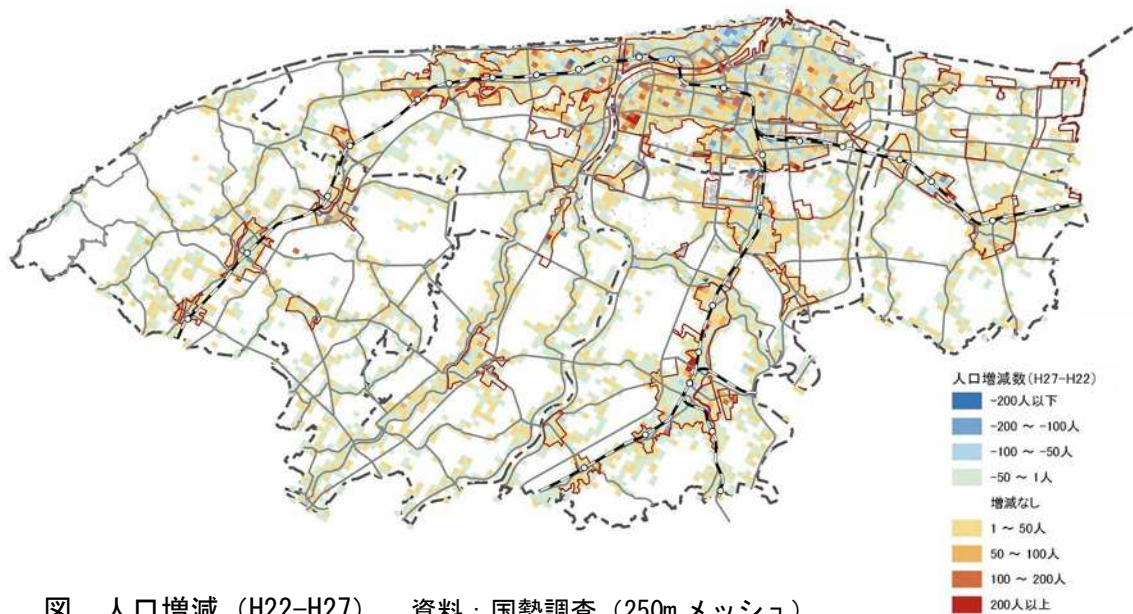


図 人口増減 (H22-H27) 資料：国勢調査 (250m メッシュ)

(5) 人口動態

- 人口減少は減少幅が大きくなる傾向で推移している
- 東京圏への転出超過が増加傾向で推移している



図 人口動態の推移 資料：新潟県人口移動調査

※H22はH21. 10. 1～22. 9. 30の1年間を表している。H23以降も同様



図 東京圏に対する転入・転出の推移 資料：新潟市

※東京圏：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県

[2] 土地利用

(1) 土地利用現況

- 都市的土地利用が約3割、自然的土地利用が約7割となっている
- 市街化区域の面積は増加傾向となっている

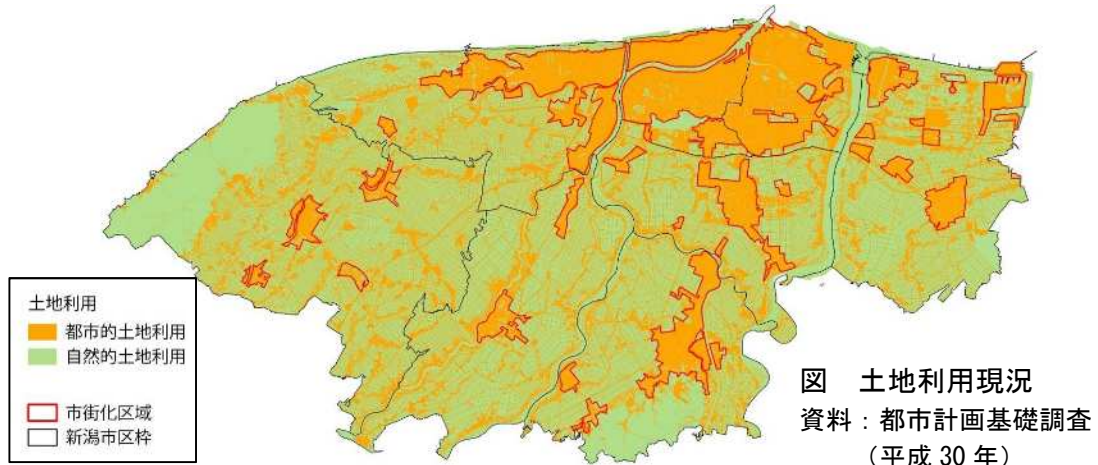


図 市街化区域面積の推移
 資料：都市計画基礎調査

(2) DID区域・夜間人口分布

- 市街化区域内でDIDが広がっている
- 夜間人口では、都心等の一部エリアにおける過密状態が改善されている

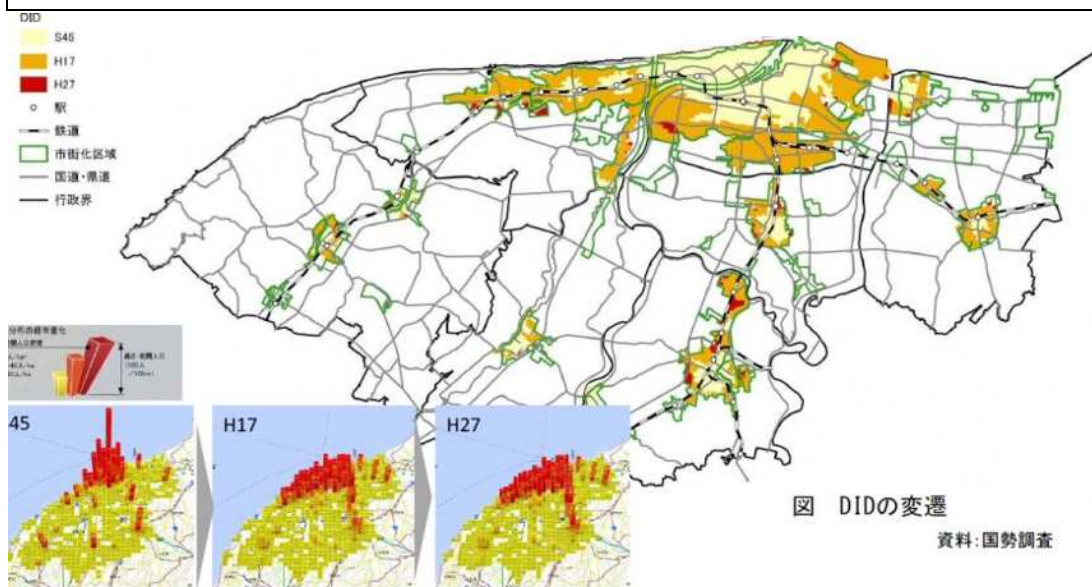


図 夜間人口分布の経年変化 資料：都市構造の可視化計画「人口分布の経年変化」(国勢調査)

(3) DID面積とDID人口密度

○DID区域の面積は1980年代以降、ほぼ横ばいで推移している
 ○1980年（昭和55年）代以降、人口密度はほぼ横ばいとなっている

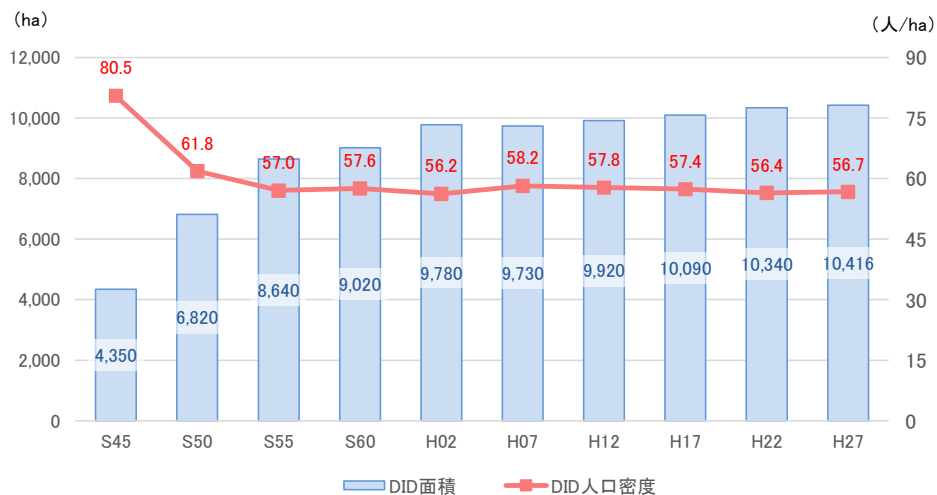


図 DIDの面積と人口密度の推移 資料：国勢調査

(4) 田園集落づくり制度

○田園集落の維持・活性化を図るため、建築条件を緩和する新潟市開発行為等の許可の基準に関する条例（平成25年条例第66号。2014年1月施行）の年度別の実績はほぼ横ばいで推移している。

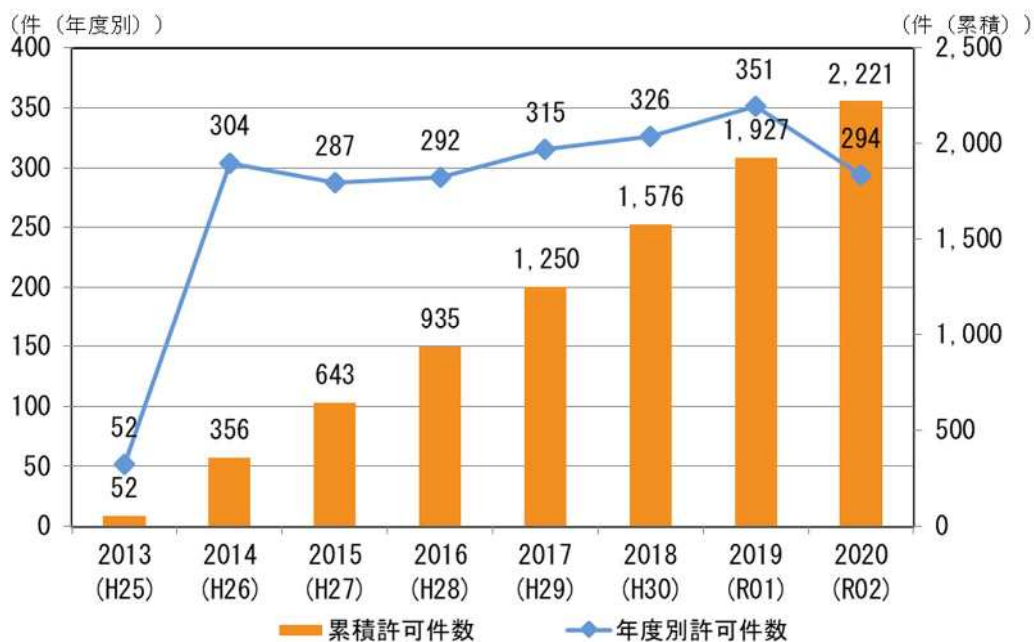


図 条例の制度活用件数の推移 資料：新潟市

[3] 都心

(1) 商業地の最高地価

○政令市平均や同規模政令市等では上昇傾向のなか、横ばいとなっている

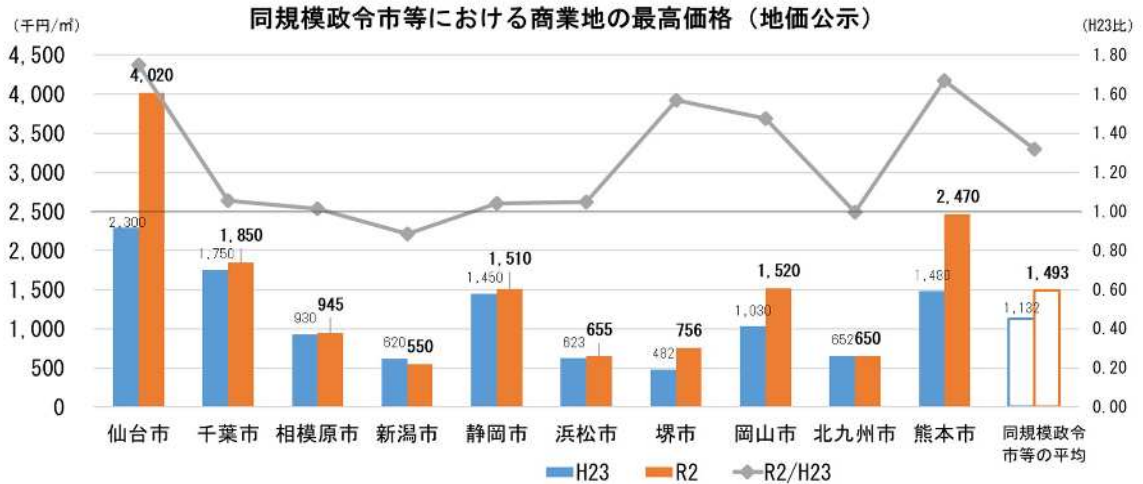


図 同規模政令市等における商業地の最高価格（地価公示） 資料：地価公示価格

(2) 都心の居住人口の推移

○新潟駅周辺、万代地区、古町地区における居住人口は増加傾向で推移している

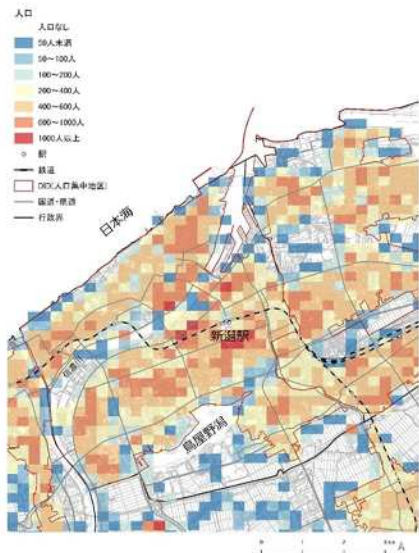


図 居住人口の分布
資料：国勢調査（H27）

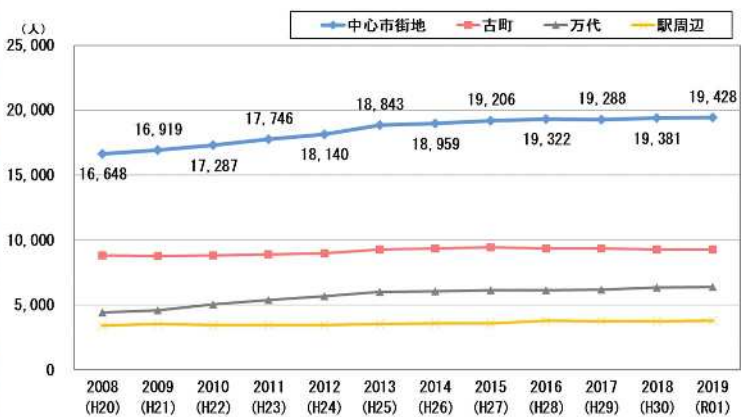
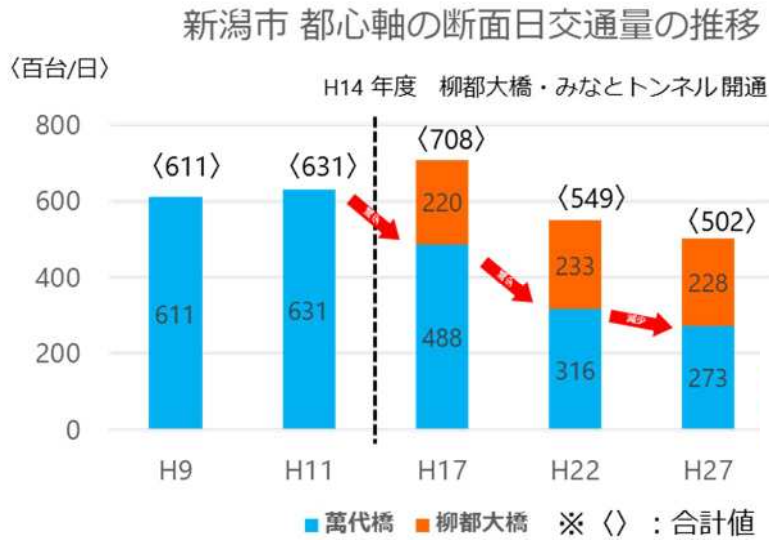


図 新潟市中心市街地の居住人口の推移
資料：新潟市

(3) 都心における自動車交通量

○2002年（平成14年）の柳都大橋・みなとトンネルの開通以後、萬代橋の自動車交通量は年々減少している

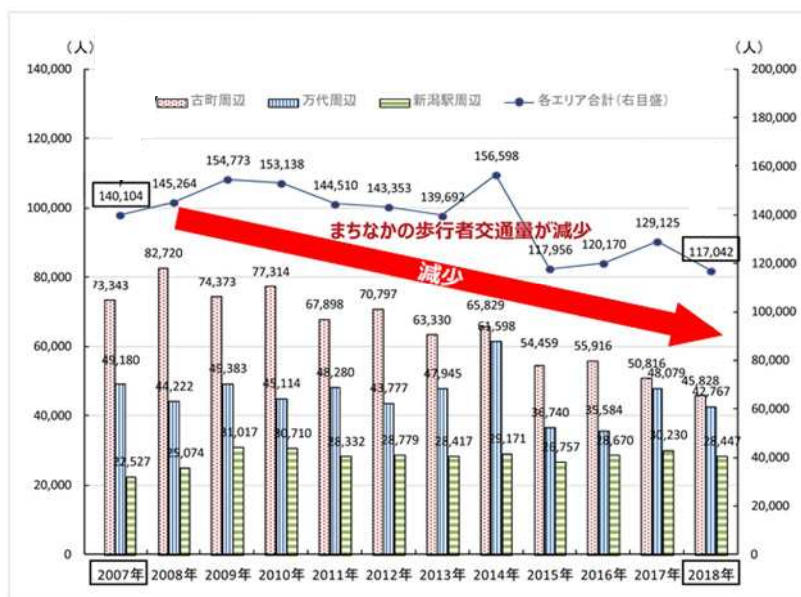


資料：北陸地方整備局「道路事業の事後評価説明資料」より作成

(4) 都心における歩行者通行量

○都心の歩行者通行量について、新潟駅周辺・万代周辺は横ばいで推移しているが、古町地区は大きく減少している

新潟市 中心市街地の歩行者通行量の推移



資料：新潟市商店街連盟「商店街歩行者通行量調査」

[4] 公共交通

(1) 広域交通網の状況

- 国際拠点港湾をはじめ、国内外とつながる広域交通ネットワークを有している
- 新潟空港の利用者数は2011年（H23年）以降、増加傾向で推移してきたが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、大きく減少した。
- 新潟から各方面に高速道路・高速バスのネットワークが形成されているほか、高速道路のスマートICの設置数は全国で最も多い。



図 新潟市の交通網の概要

- ・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）
- ・スマートIC：4箇所（R2.3時点で全国1位）
- ・国 道：13路線

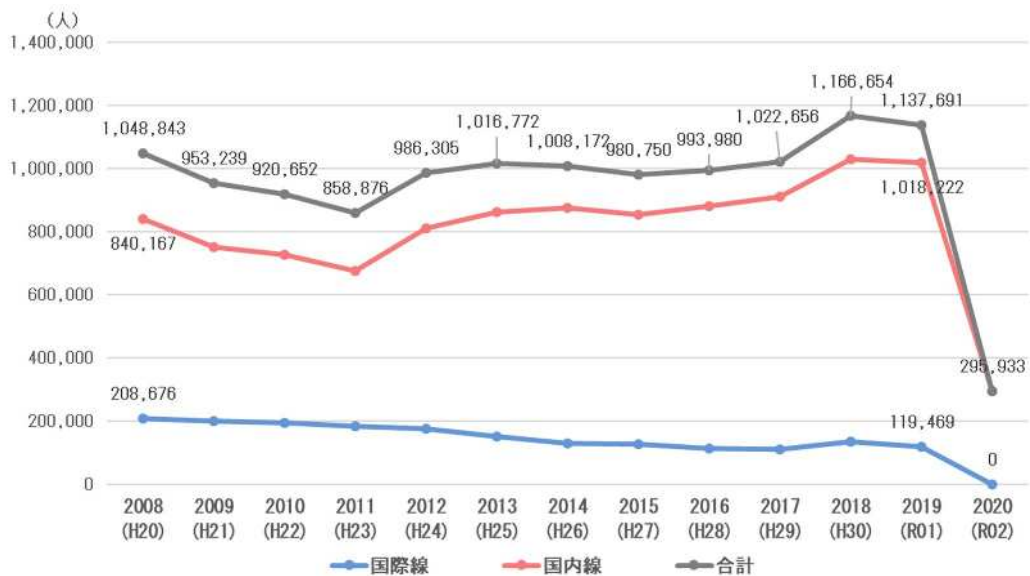
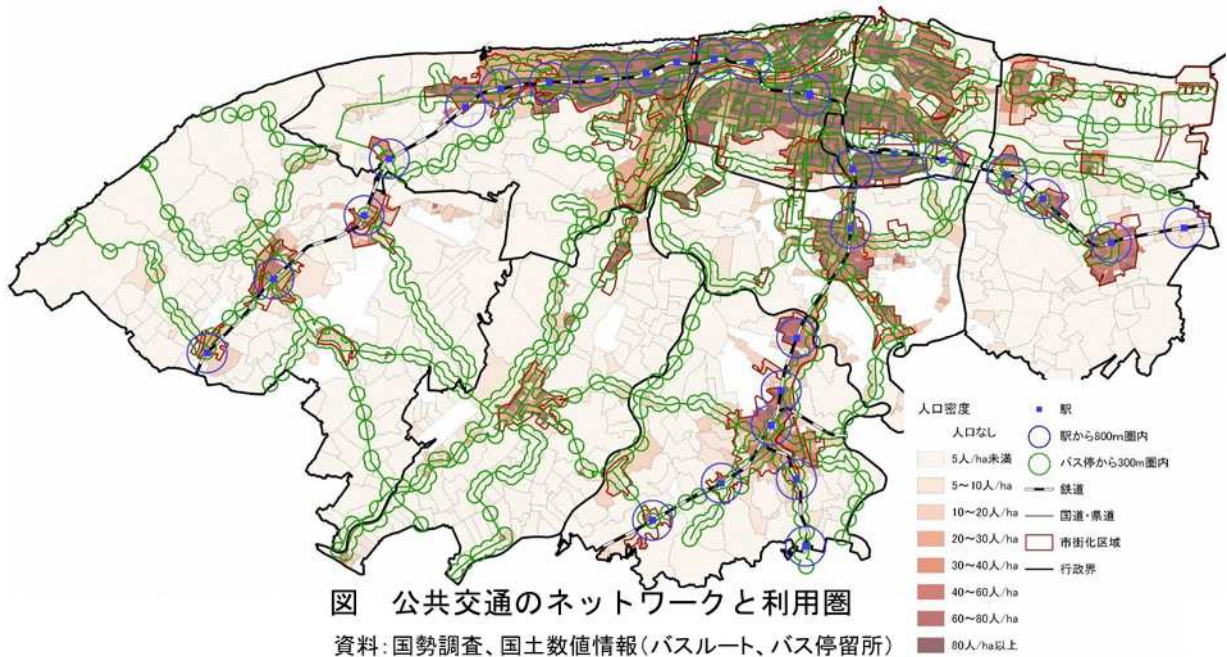


図 新潟空港利用者数の推移（人） 資料：空港管理状況調査

(2) 市内の公共交通網の状況

- 人口が集積する地区を鉄道やバスの利用圏が概ねカバーしている
- 鉄道やバス・タクシー、区バス・住民バス、自家用車や自転車・徒歩など多様な交通手段の環境整備に取り組んでいる。



(3) 公共通カバー人口率・交通分担率

- 公共交通利用圏域の人口率は区によってばらつきがみられる
- 公共交通分担率は、他都市圏と比べると低い（自動車利用率が高い）

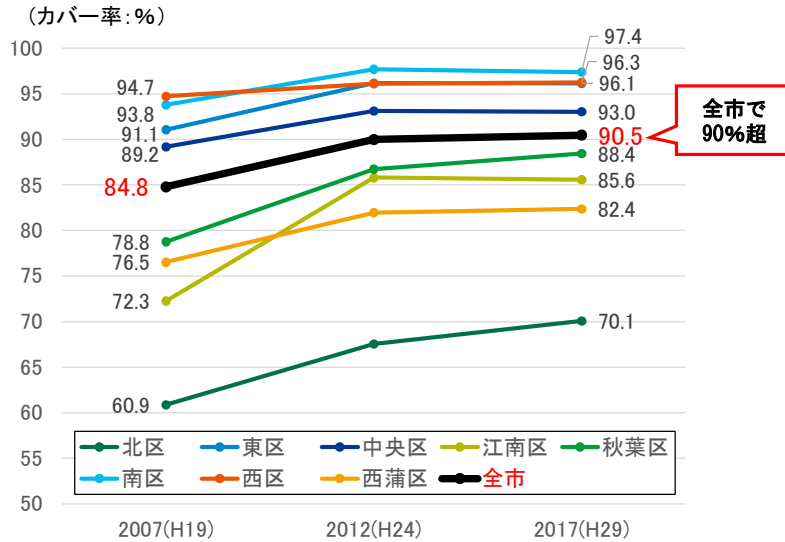


図 区別公共交通カバー人口率の推移

資料：にいがた都市交通戦略プラン
 ※公共交通利用圏域：バス停から300m、鉄道駅から500mの圏域

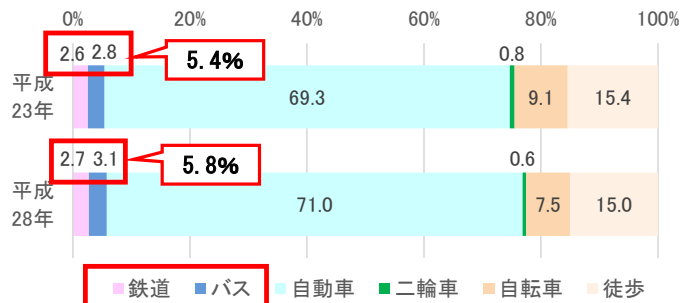


図 新潟市民の交通分担率の推移

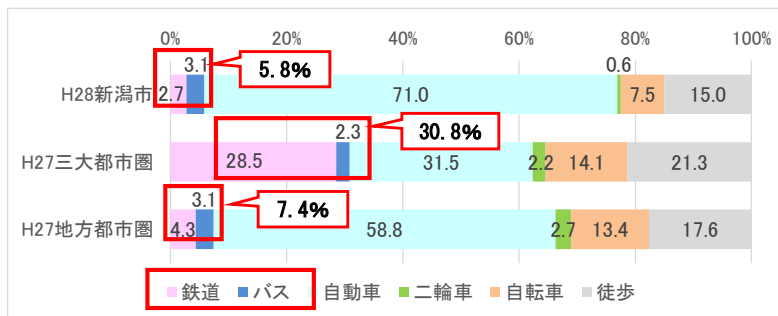


図 交通分担率の他地域との推移

資料：新潟市内都市交通特性調査、平成27年度全国都市交通特性調査
 ※新潟市サンプル数 H23:20,404人、H28:25,700人

[5] 産業

(1) 産業別就業者割合、第3次産業従業者の分布

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

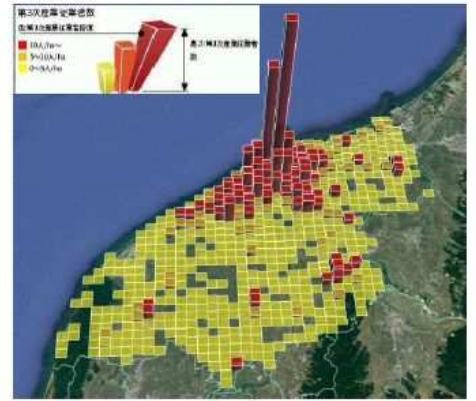
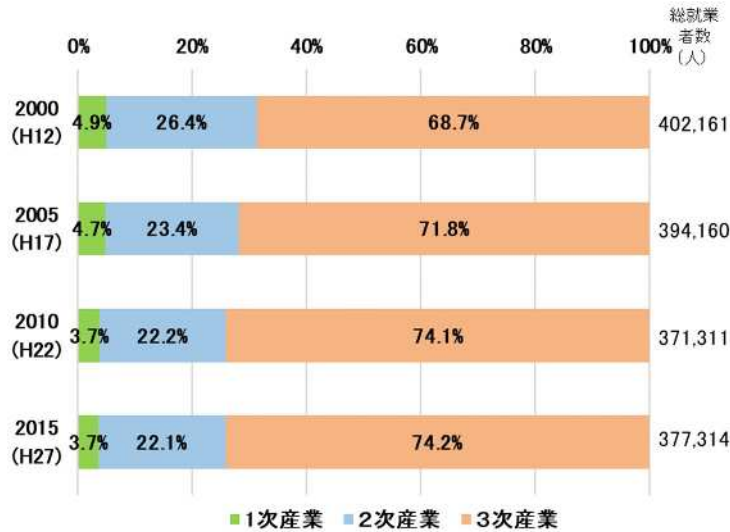


図 第3次産業従業者の分布 (H26)
 資料: 都市構造可視化計画「3次産業の密度」(経済センサス)

図 産業別就業者割合の推移 資料: 国勢調査

(2) 製造品出荷額、小売業の年間商品販売額

○製造品の出荷額、小売業の年間商品販売額はともに増加傾向で推移している

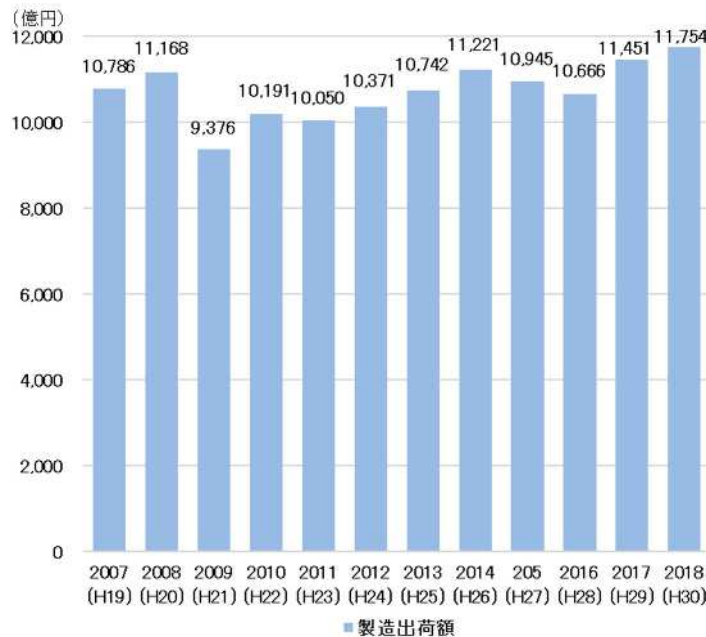


図 製造品出荷額の推移
 資料: 工業統計調査、経済センサス

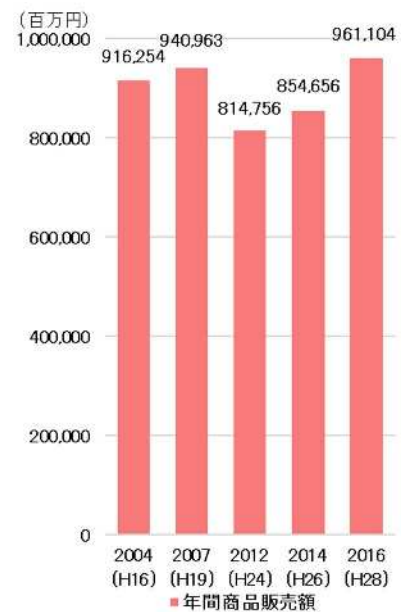


図 小売業の年間商品販売額推移
 資料: 商業統計、経済センサス

(3) 新潟港の外貨コンテナ取扱量

- 外貨コンテナ取扱量は横ばいとなっている
- 外貨コンテナ取扱量は本州日本海側最大となっている



図 新潟港の外貨コンテナ取扱量の推移
資料：港湾調査



図 本州日本海側外貨コンテナ取扱量
資料：港湾調査（令和元年）

(4) 主要観光地の分布、観光入込客数

- 市内には多種多様な観光資源が点在し、観光客数は増加傾向となっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少した

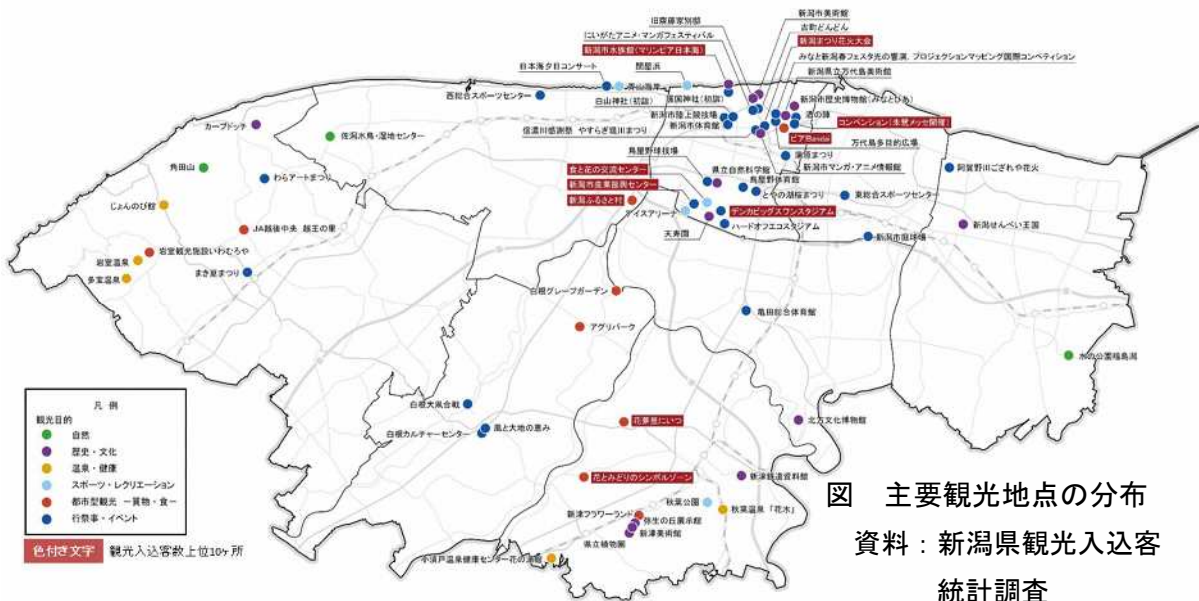


図 主要観光地点の分布
資料：新潟県観光入込客統計調査



図 観光入込客数の推移
資料：新潟県観光入込客統計調査
※2010.1～3月分は旧基準に基づき試算した数値

(5) 農家数、水田面積、農業産出額

- 自給農家は増加傾向であるものの、農家数全体としては減少傾向
- 水田面積は全国市町村で最大であり、農業算出額も上位となっている
- 市内では多種多様な農水産物が栽培されている

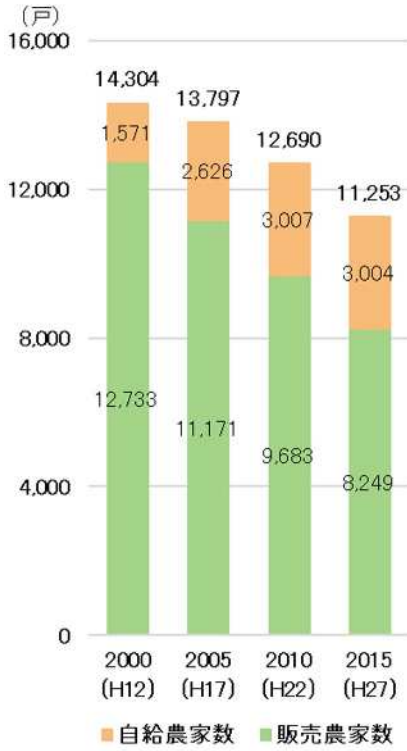


図 農家数の推移
資料：農林業センサス



図 水田面積 資料：面積調査(令和2年)

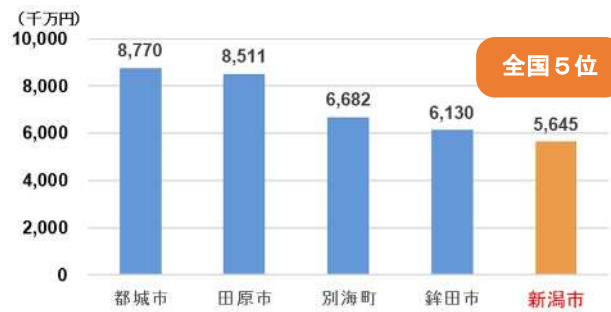


図 農業産出額
資料：市町村別農業算出額(令和元年)



図 食と花の銘産品 map
資料：新潟市

[6] 防災

(1) 洪水による浸水深と避難所の分布

- 市内のほぼ全域が浸水区域となっている
- 浸水深さが3m以上となる地区もある

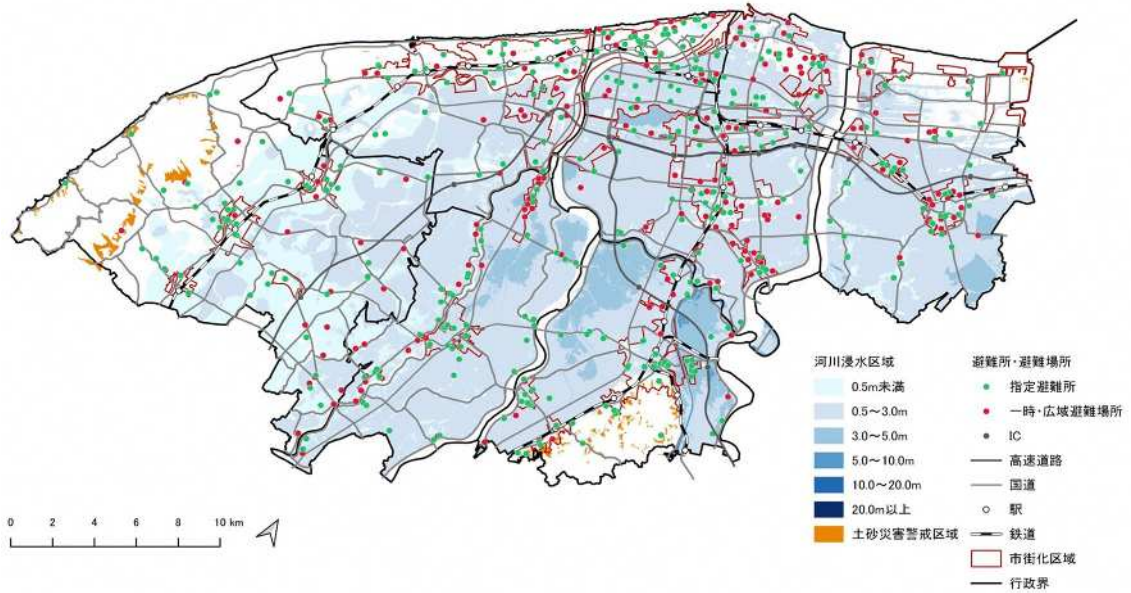


図 洪水による浸水深と避難所の分布
資料：新潟市洪水ハザードマップ (H29)

(2) 津波浸水深と津波避難ビルの分布

- 沿岸部以外の低地においても浸水が想定されている
- 海岸に近い地域では、津波避難ビルが分布している

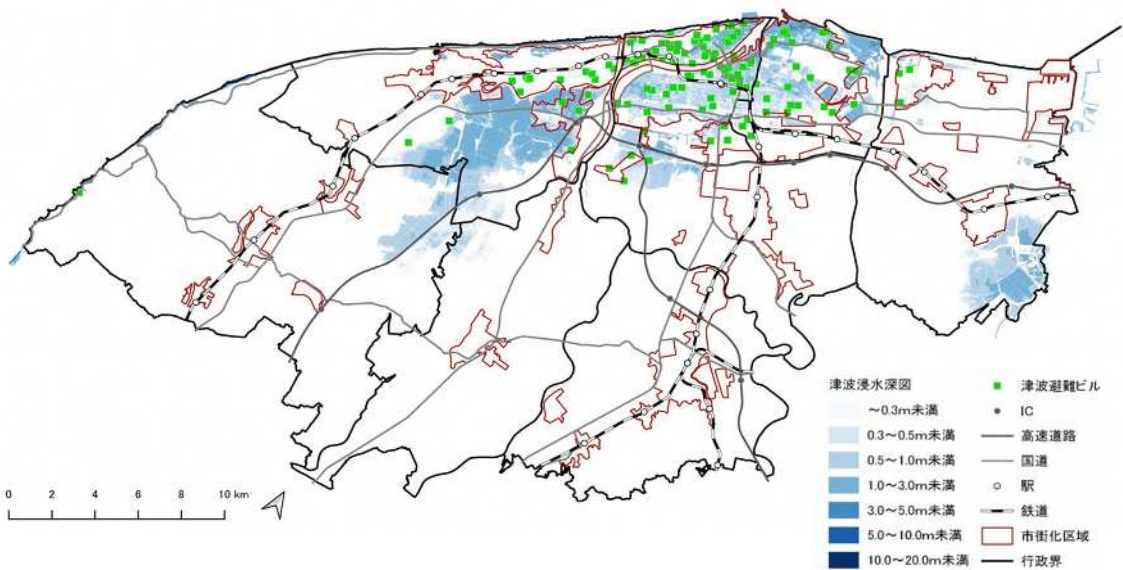


図 津波浸水深と津波避難ビルの分布
資料：新潟市津波ハザードマップ (H29)

(3) 津波到達時間と津波避難ビルの分布

○沿岸部では発災から30分未満で津波が到達する地域が存在する

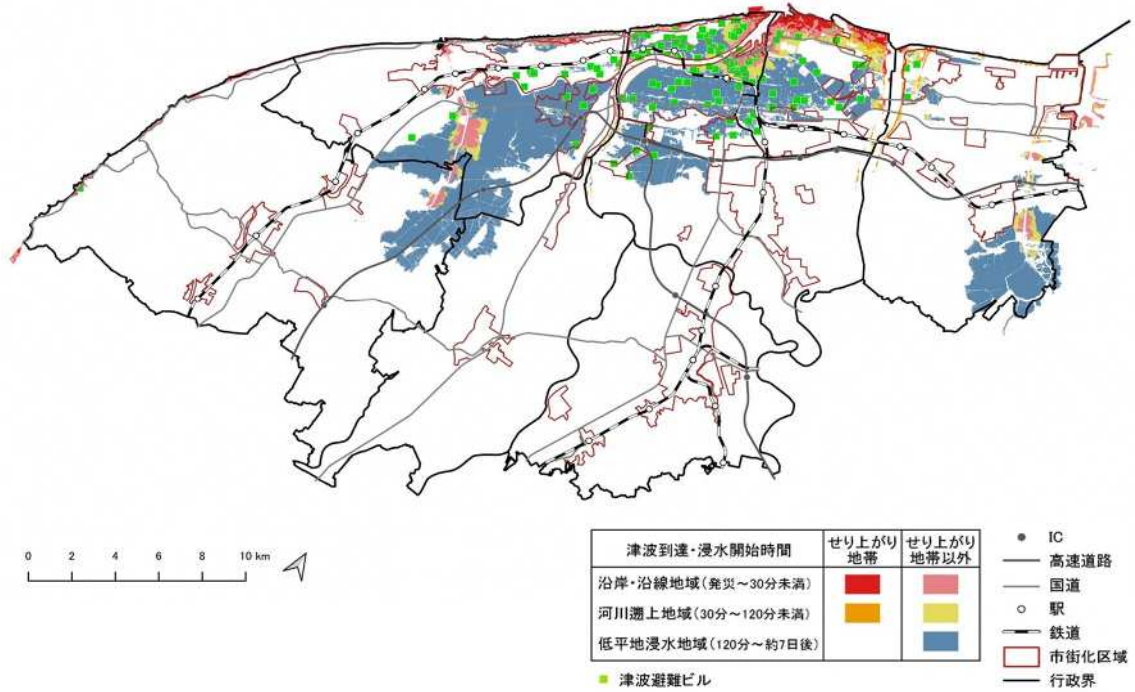


図 津波到達・浸水開始時間と津波避難ビルの分布
 資料：新潟市津波ハザードマップ（H29）

(4) 短時間強雨

○新潟市における年降水量の変化傾向は確認されない一方で、新潟県内における短時間強雨の発生回数は増えています。1時間30ミリ（バケツをひっくり返したように降る雨）の発生回数は100年で約1回増えており、50ミリ以上（滝のように降る雨）の発生回数も増加傾向にある

○新潟県における年間無降水日数は100年で約8日増えている

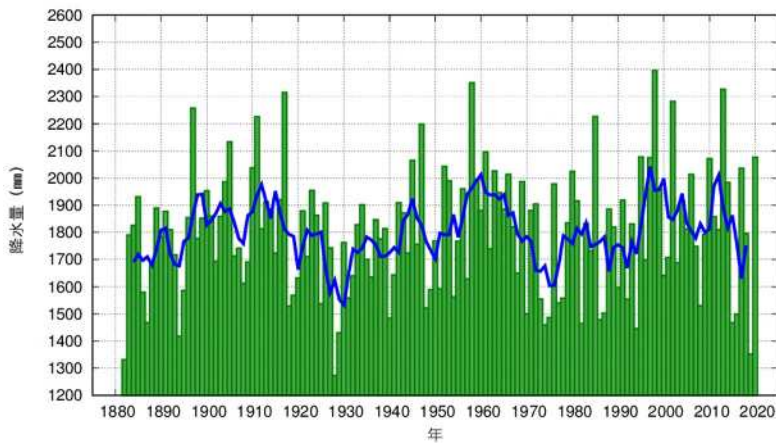


図 新潟市の年降水量の経年変化(1882~2020)

資料：新潟地方気象台

※図中の青い折れ線グラフは5年移動平均を示す

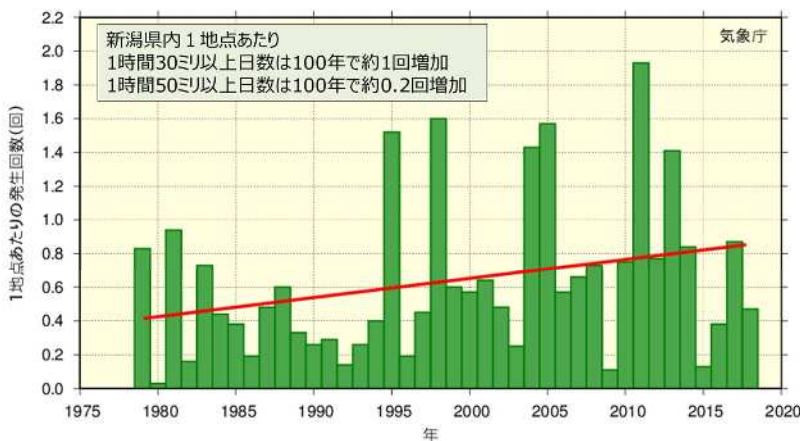


図 新潟県内1地点あたり1時間30ミリ以上の回数(1979~2018)

資料：新潟地方気象台

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

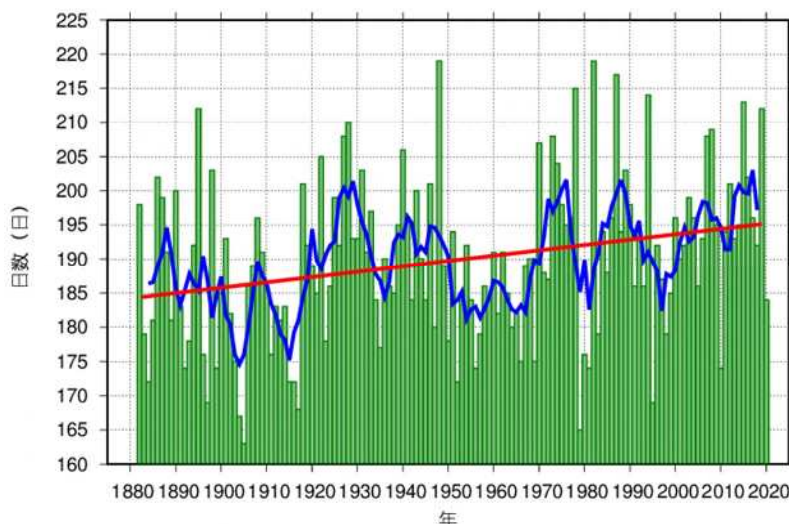


図 新潟市の年無降水日数の経年変化(1882~2020)

資料：新潟地方気象台

※図中の直線(赤)は長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)を示す

※図中の青い折れ線グラフは5年移動平均を示す

[7] 都市経営

(1) 公共施設の分布、公共施設の人口1人あたり保有面積

- 合併等により公共施設が多く分布している
- 公共施設の1人あたり保有面積は政令市で最大となっている

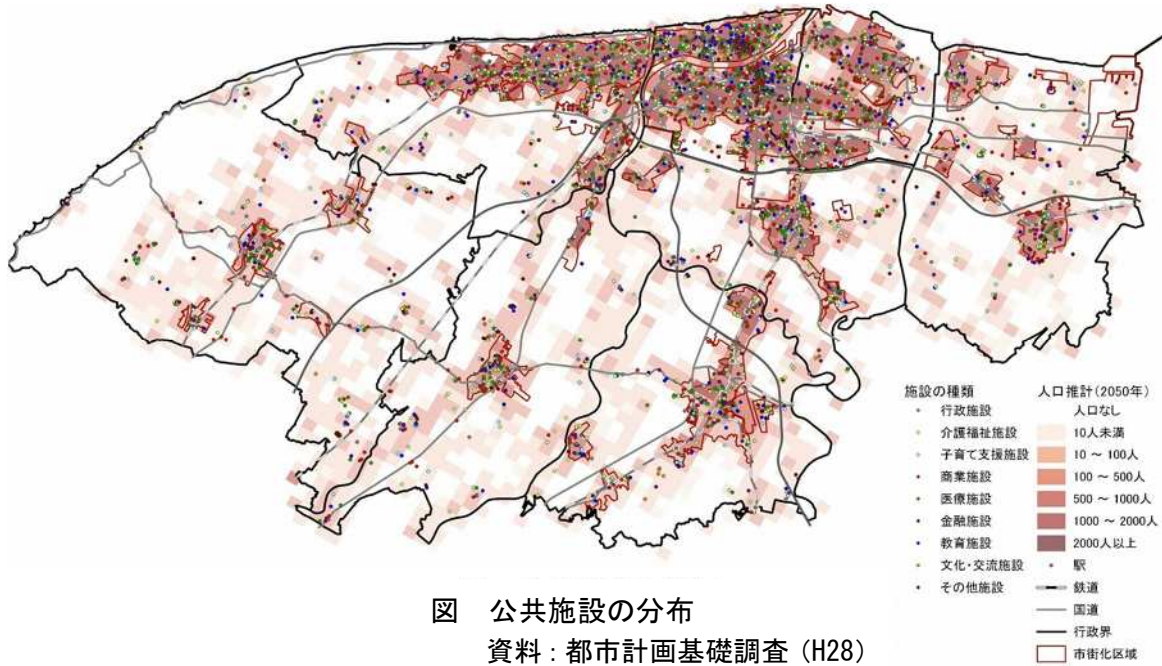


図 公共施設の分布
資料：都市計画基礎調査 (H28)

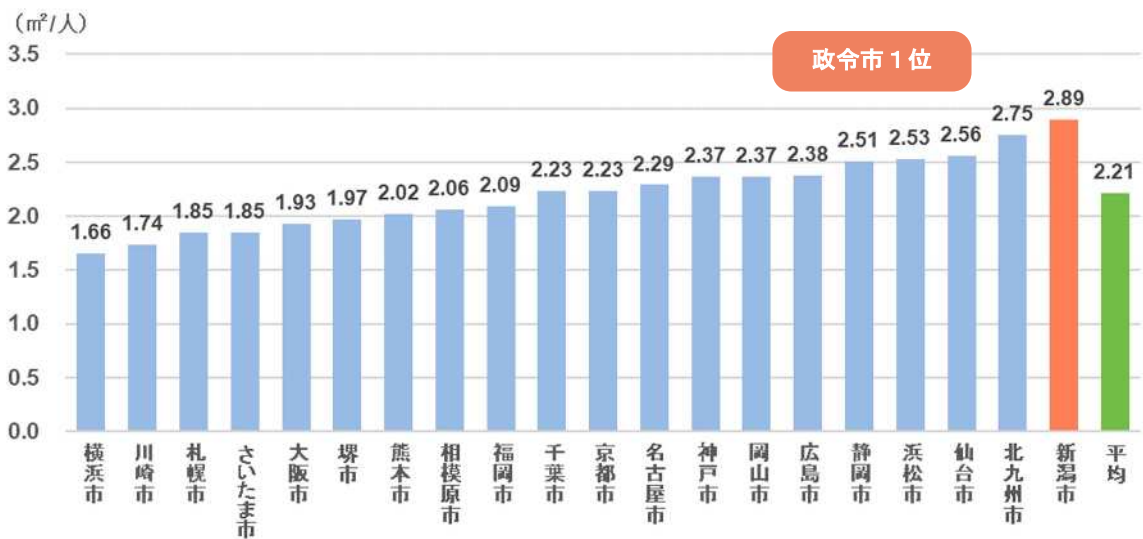


図 公共施設の人口1人あたり保有面積 (公営住宅除く)
資料：新潟市財産白書 (平成30年度版)

(2) 新潟市の歳入・歳出の状況

○少子・超高齢化の進行に伴い、扶助費等が増大している

○公共施設やインフラの老朽化により、維持管理・更新費が増大している

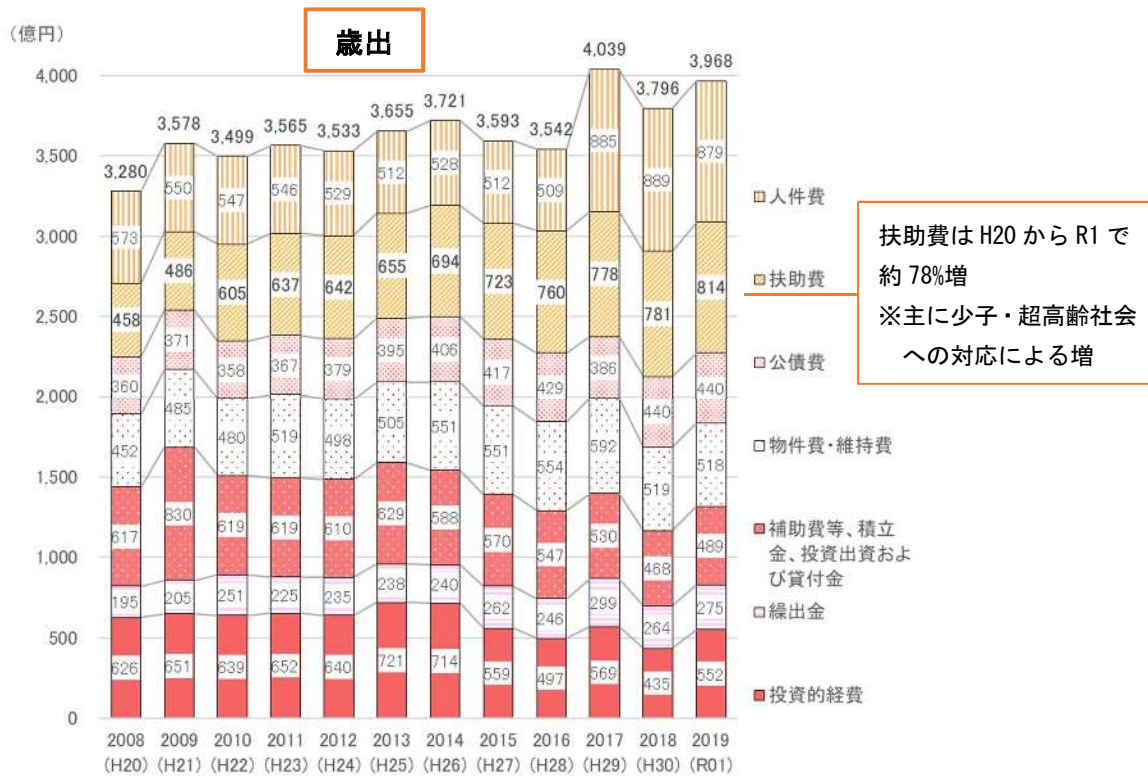
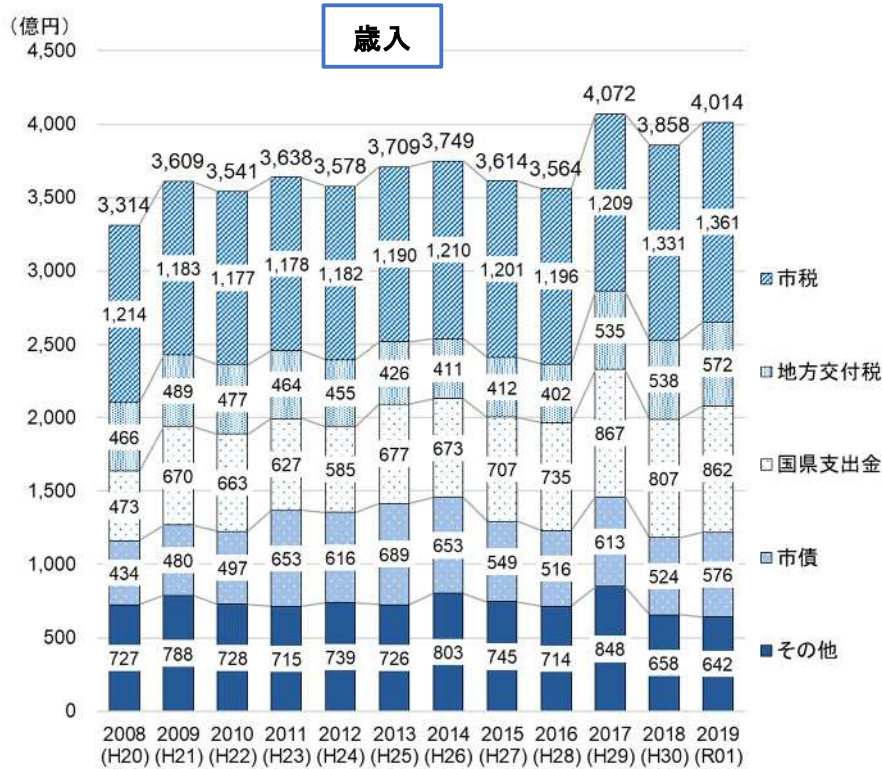


図 新潟市歳入歳出の推移（普通会計決算） 資料：新潟市財産白書

(3) 公共施設の将来費用予測、インフラ資産の維持管理・更新費用の将来推計

○公共施設やインフラ資産の維持管理・更新に係る費用は増大していくと予測されている

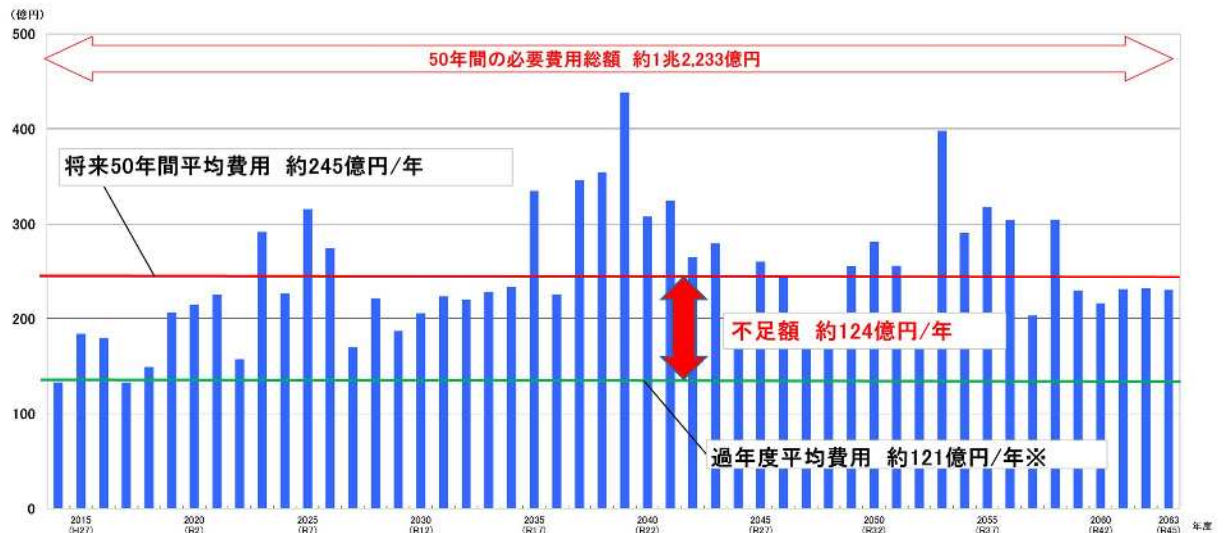


図 公共施設の将来費用予測（標準シナリオ）

※過年度平均費用：公共施設に係る投資的経費実績（H17～24年度平均）（合併建設計画分を除く）

資料：新潟市財産白書（平成26年3月）

【前提条件】

耐用年数：60年

周期：補修15年、修繕30年、建替え60年

単価：建築着工統計、建設物価調査会公表資料を参考に設定

■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			将来推計
	単位	施設規模 H25年度末	H21～25 年平均額	現状の維持管理手法を今後50年間 継続した場合に見込まれる年平均額
道路	延長	6,815km	44億円	67億円
橋りょう	本数	4,062橋	27億円	53億円
公園	面積	821ha	16億円	18億円
上水道	管路	延長	4,241km	85億円※1
	浄水場	施設	6施設※2	
下水道	管路	延長	3,438km	123億円
	処理場	施設	4施設	
	ポンプ場	施設	49施設	

※1 上水道は、新・水道事業中長期経営計画の計画期間（H27～36年度：10年間）における管路及び浄水場等の施設及び設備の計画的な更新に見込まれる年平均額

※2 H26年度末見込み値

[8]暮らし

(1) 世帯の共働き率、0～4歳人口1万人あたり保育所数

○世帯の共働き率、0～4歳人口1万人あたりの保育所数はいずれも政令市1位となっている

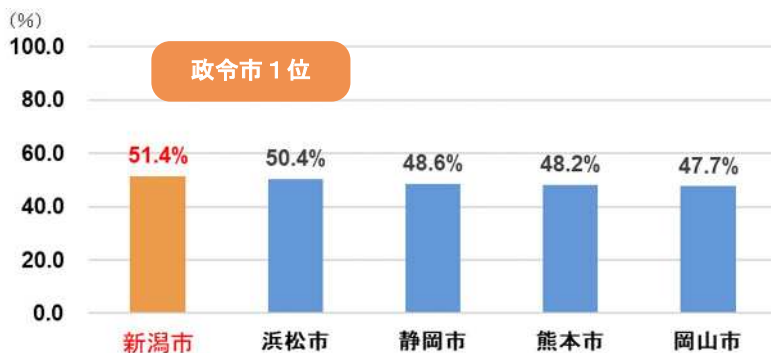


図 世帯の共働き率 資料：国勢調査 (H27)

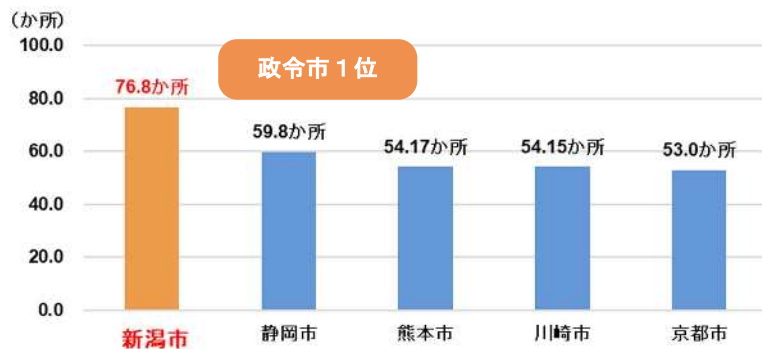


図 0～4歳人口1万人あたりの保育所数

資料 児童数：国勢調査 (H27)、保育所数：社会福祉施設等調査 (H30)

(2) 高齢者人口1万人あたりの特別養護老人ホーム定員数

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



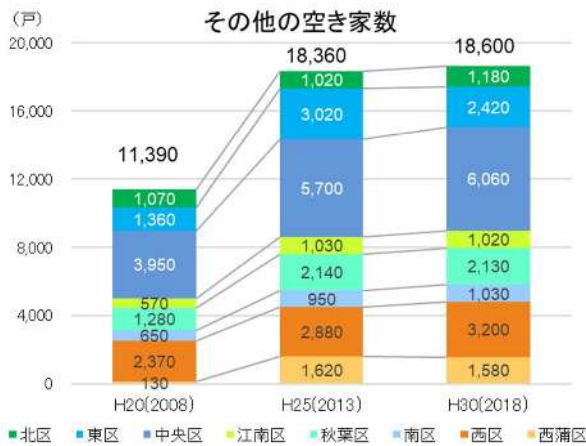
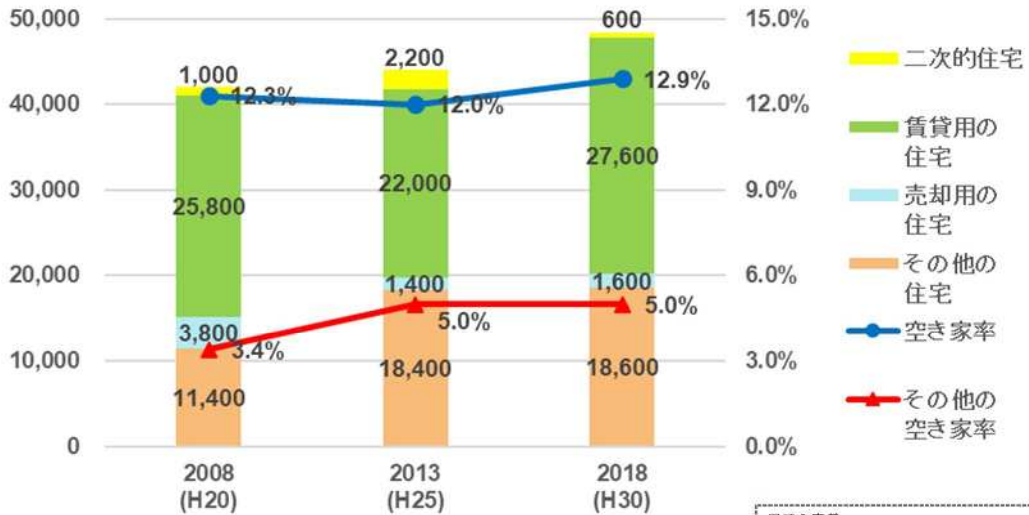
図 高齢者人口1万人あたりの特別養護老人ホーム定員数

資料 施設数：介護サービス施設・事業所調査 (H30)

高齢者数：介護保険事業状況報告 (暫定) (R2.7分)

(3) 空き家数・空き家率

○空き家数は増加傾向。空き家率は平成20年以降ほぼ横ばいで推移している
 ○その他の空き家（二次的住宅や賃貸用、売却用ではないもの）は戸数・率ともに増加傾向にある



用途の定義

<空き家>
 :二次的住宅、賃貸用の住宅、売却用の住宅及びその他の住宅

<二次的住宅>
 :週末や休暇時に使用される住宅で、ふだんは人が住んでいない住宅などや、ふだん住んでいる住宅とは別に、たまに宿泊まわしている人がいる住宅

<賃貸用の住宅>
 :新築・中古を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅

<売却用の住宅>
 :新築・中古を問わず、売却のために空き家になっている住宅

<その他の住宅>
 :上記以外の人が住んでいない住宅（放置されている空き家や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など）

図 空き家数・空き家率の推移 資料 住宅・土地統計調査

(4) 持ち家率、1住宅あたりの延べ面積の状況

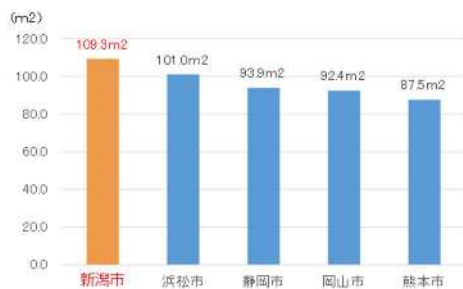
○持ち家率、1住宅あたりの延べ面積は政令市で1位となっている

■持ち家率 政令市1位 (H30)



資料:平成30年住宅・土地統計調査(総務省)

■1住宅当たりの延床面積 政令市1位 (H30)



資料:平成30年住宅・土地統計調査(総務省)

(5) 二酸化炭素排出量

○二酸化炭素排出量は2013（平成25）年度以降、減少傾向が続いており、主に産業部門、家庭部門、業務部門が減少している。

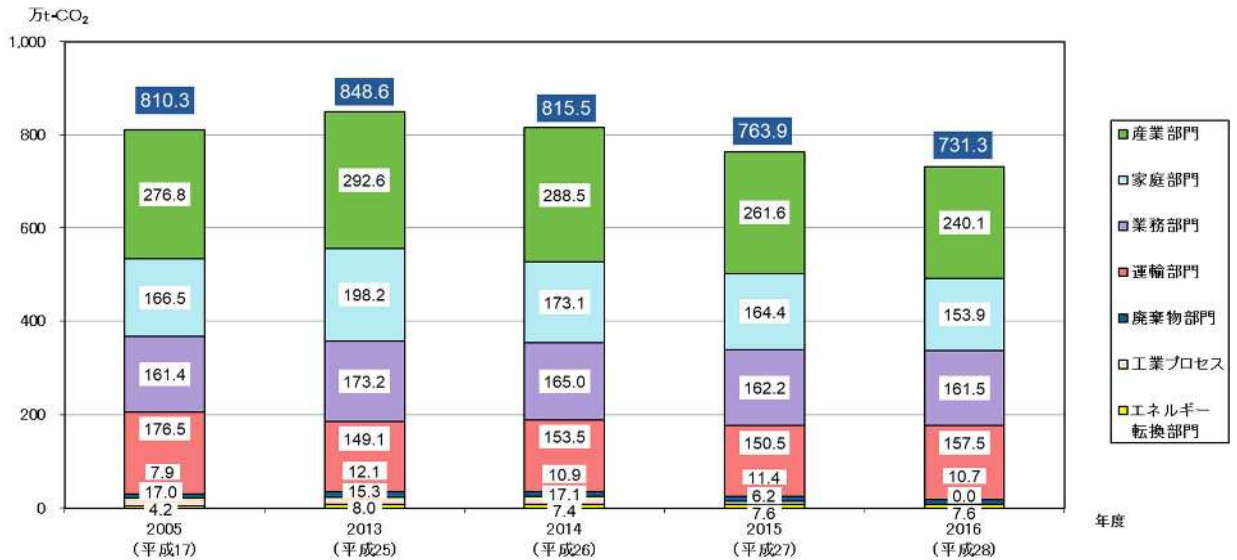


図 二酸化炭素排出量の推移 資料：新潟市

(6) 都市公園等

○都市公園等の公園面積・市民1人あたり面積は年々増えてきている

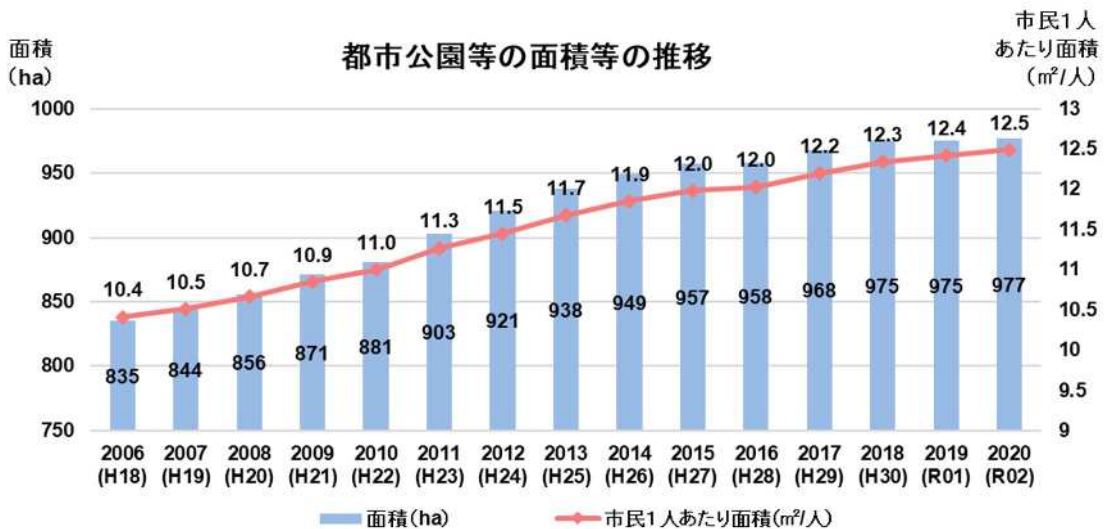


図 都市公園等の面積等の推移 資料：新潟市

(7) 居住地についての不満や意向

○現在の住まいに不満を感じている項目は、「公共交通の利便性」が約4割と最も高く、「食料品、日用品等の買い物の利便性」「飲食店の充実度」と続いた。
 ○居住地を選ぶ際に重視したい項目は、「食料品、日用品等の買い物の利便性」が5割を超え最も高く、「公共交通の利便性」「医療・福祉施設の充実度」と続いた。

●現在の住まいに不満を感じている項目（選択肢から3つまで選んで記入）



資料：市政世論調査（R2）

●居住地を選ぶ際に重視したい項目（選択肢から3つまで選んで記入）



資料：市政世論調査（R2）

3. 都市をめぐる動向など

2008年（平成20年）に策定された「改定前の都市計画基本方針」では、人口・経済の成長を前提とした市街地の拡大路線の都市づくりから、自然・田園と調和したまとまりある市街地を維持する「田園に包まれた多核連携型都市」へと大きく舵をきり、都市づくりを進めてきました。

今後の都市づくりにおいては、本格的な人口減少社会の到来や今後の社会情勢の変化などの長期的な展望のもと、「改定前の基本方針」のビジョン（考え方）を引き継ぎながら、今後の都市を取り巻く時代の変化に対応できるよう、新たな視点を取り入れた都市づくりを進めていく必要があります。

[1]人口減少、少子・超高齢化

○新潟市の人口は2005年（平成17年）をピークに減少局面に入っています。国のコンパクトな都市を目指す方向性を踏まえ、無秩序な市街地拡大をこれまで以上に厳格に抑制するとともに、市街地における低未利用地の活用促進や公共交通などの利便性が高いエリアへの居住誘導を緩やかに進めていくなど、これまで進めてきた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりをさらに推進していく必要があります。

○人口減少と並行して高齢化が進展し、子どもや働く世代が減少する一方で、家族形態の変化などを背景に世帯数は増加傾向となっています。社会保障費の増加や都市基盤の改修費用の増大など、新潟市の財政状況もより厳しくなることが見込まれています。限られた財政状況の中、建築物や道路、下水道などの都市基盤を効率的・効果的に維持・活用し、既存都市ストックを使いこなすなど、長期的な展望のもと、都市経営的な視点を持った都市づくりを進めていく必要があります。

[2]持続可能な都市づくり

○2015年（平成27年）の国連サミットにおいて、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択されました。SDGsは持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットを掲げており、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国を含む全ての国に適用される普遍性が最大の特徴であり、地域の持続的な発展にとっても重要な目標です。SDGsが目指す社会の実現に貢献するため、持続可能な都市づくりに向けた取り組みを進めていく必要があります。

○気候変動に伴う自然災害が顕著となる中、そのリスク低減のためにも環境問題への配慮や脱炭素社会の実現が求められています。新潟市は2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しており、その実現に向けた取り組みを進めていく必要があります。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



[3] グローバル化の進展

○経済のグローバル化により、都市間競争のみならず、国際競争が激化しています。国際港湾や空港などを有し、アジアや首都圏など、国内外の各方面への人流・物流のネットワークを持つ新潟市にとってこの変化は、その優位性を活かすチャンスでもあります。地域独自の産業、新潟発の内発的な産業の育成とともに、都市の活力を創出していく必要があります。新潟市の魅力や強みを広く発信し、訪れるまち・ビジネスを展開するまちとして選ばれ、国内外から交流人口等を獲得していく必要があります。

[4] Society5.0の実現

○通信ネットワークやIoTを経済発展や社会的課題の解決、さらには社会変革につなげていき、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）が高度に融合した、情報社会の次に続く、ひと中心の新たな社会として「Society5.0」の実現に向けた取り組みが求められています。

○都市計画分野においても、スマートシティに代表されるような、ICT等の新技術や官民各種のデータを活用したひとに寄り添ったサービスの提供や、各種分野におけるマネジメント（計画・整備・管理・運営）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市を目指していく必要があります。

[5] 価値観の多様化

○社会が急速に成長する時代から、安定した成長を続ける成熟型社会へと移行しているなか、市民の価値観もこれまでの物質的な豊かさから、精神的・心の豊かさを重視する傾向に変化しています。このため、ライフスタイルの面でも、働き方や住まい方の考え方の変化や、趣味や余暇活動などを重視する傾向など、価値観やニーズが多様化してきており、地域の個性や特徴を活かしたきめ細かいまちづくりが求められています。

- 人口が減少し、単身世帯が増加する中、誰もが暮らしやすいまちとしていくためには、高齢者、子どもたち、障がいを抱える方々、外国人など、地域に暮らす全ての人々と支えあって暮らすことができる「共生社会」を目指していく必要があります。

[6] 高まる不確実性

- 2020年（令和2年）初め頃から国内でも広がっている新型コロナウイルス感染症の世界的な流行は、都市における働き方や住まい方といった人々のライフスタイルや価値観に大きな変化をもたらす機会となりました。テレワーク等の普及により働く場所・住む場所の選択肢が広がるとともに、オフィスや住宅等に要求される機能・環境にも変化が生じています。市街地におけるゆとりあるオープンスペースや快適なオフィス環境の確保、都心居住や郊外・田園居住、二地域居住、在宅勤務に適した住環境など、様々なニーズ・変化に柔軟に対応できるまちづくりが求められています。
- 地震・津波・水害・雪害等の自然災害から市民の命と暮らしを守るためには、これまで以上に、ハード・ソフトが連携した総合的な防災・減災対策が必要となります。特に、気候変動の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇により、水災害が頻発化・激甚化することが懸念されているなか、水災害リスクに対し、堤防整備等の水災害対策の推進のみならず、土地利用や建築物の構造の工夫、避難体制の構築など、防災・減災の視点を踏まえたまちづくりを進めていく必要があります。
併せて、首都圏をはじめとした各地域との連携を強化していくことは、太平洋側の大規模災害に備え、国全体の強靱化に貢献することにも繋がります。

[7] 都心まちづくりの転機

- 新潟市は国際拠点港湾である新潟港や新潟空港、新幹線や高速道路網といった広域交通基盤が整備されるなど、高いポテンシャルを有しており、本州日本海側唯一の政令市として、更なる拠点性の向上が求められています。
- 新潟駅周辺・万代・万代島・古町地区をつなぐ都心軸周辺は、県都の玄関口としてイメージを形成する、いわば「都市の顔」ともいえる場所です。それぞれの地区の特徴や強みを活かしたまちづくりを公民連携で進め、さらに魅力と活力あふれるエリアとする必要があります。
- 着々と進む新潟駅周辺の整備により、陸の玄関口である新潟駅が約60年ぶりにリニューアルされ、南北市街地が一体化されます。周辺においても築50年以上の民間ビルの建て替え等の動きも活発化してきており、それを契機に人・モノ・情報をさらに集積させ、魅力的で質の高い都市空間とするとともに、各区とのネットワークを構築することで、新潟市全体の発展へつなげていく必要があります。

第3章

都市づくりにおける基本的な考え方（理念）と 目指す都市の姿

1. 基本的な考え方（理念）

都市・地域づくりにおける基本的な考え方（理念）

○全市レベルの理念

持続的に発展する都市

○地域レベルの理念

誰もが暮らしやすい個性ある地域

少子・超高齢化による人口構造の変化や人口減少、社会経済情勢の変化などを踏まえ、新潟市が持つ多様な個性や強みを活かしながら持続的に発展し、高齢者や子ども、障がい者なども含めた全ての市民が安全で安心して暮らしやすい都市づくりを目指します。

そのため、「都市全体の観点」から、全市レベルの都市づくりの理念『持続的に発展する都市』と、市民の身近な暮らしを考える「地域の観点」から、地域レベルのまちづくりの理念『誰もが暮らしやすい個性ある地域』、この2つの理念を掲げます。

[1] 持続的に発展する都市

今後の新潟市の発展には、市民が愛着と誇りを持ち続けられる、新潟ならではの個性ある都市としての充実を図ることと、都市経営の視点を持ちながら、本州日本海側唯一の政令市として、都市の活力の維持向上と、地球環境との共生を保ち続けることが必要です。

地域固有の歴史や文化、豊かな自然、築いてきた田園などの新潟市の財産を守り育み、安全安心の土台のもと、国内外とつながる都市基盤などを活かして都市の活力と魅力をさらに高めていくことで、日本海側の拠点として持続的に発展する都市づくりを進めます。

[2] 誰もが暮らしやすい個性ある地域

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

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

2. 目指す都市の姿

参考資料3による

豊かな田園・自然に囲まれた市街地では、まちなかを中心としたまとまりのある（コンパクトな）まちを形成し、築いてきた歴史・文化・都市空間を活かし、空間の質を高めていくことで各地域の自立性を高めます。また、公共交通などのネットワークにより、互いの連携を高め、個性と魅力をもつ地域の連合体としての多核連携型の都市構造を実現します。

そのことにより、新潟らしい広大で美しい田園・自然環境とまとまりのある個性的な市街地がともに支えあい、互いの恩恵を享受しあい高めあう共生・共鳴する都市づくりをしていきます。

目指す都市の姿の構造を、以下の3つの要素から考えます。

- 市街地と田園・自然の共生・共鳴
- 都市・地域の拠点形成
- 拠点の連携

新潟市の空間的な特徴は、広大で美しい田園地域にあります。また、市街地に近いにもかかわらず貴重な自然環境を保っている潟や、砂丘地と保安林による海岸線、後背の里山なども大きな魅力です。

新潟市は、これらの田園・自然に包まれた、日本海側の拠点都市としての顔と、個性ある複数の地域の顔をもち、それらが互いに連携する都市構造となっています。また、田園・自然と市街地は、市街地がその形態を維持することによって田園・自然が保全される相関関係にあり、さらに、豊かな農水産物・潤いのある環境の提供と、まちとしての利便性の提供により、田園と市街地それぞれの市民の生活において、お互いが支え合い、それぞれの恩恵を享受し合うことで共に高めあう、共生・共鳴関係にあります。

このような都市の構造と、田園・自然と市街地の共生・共鳴関係を将来にわたって維持し、持続的に発展する都市づくりを行います。

(1) 市街地と田園・自然の共生・共鳴

市街地は、その拡大をこれまで以上に抑制し田園・自然環境の保全に努めることにより、市街地の形態を維持し、将来にわたり持続可能な都市構造を目指します。また、広大な田園地域、里山、河川、瀉、海岸などの自然環境の保全を図ることにより、田園・自然に包まれた市街地の魅力を高め、良好な都市環境づくりを進めていきます。

(2) 都市・地域の拠点形成

新潟市の都市活動の拠点として古町、万代、新潟駅周辺を包含した区域を「都心」として位置づけ、緑あふれ、人・モノ・情報が行き交う活力ある拠点を形成していくとともに、日本海側の拠点都市としてのイメージを形成する場としていきます。

基幹公共交通軸沿線に位置する白山周辺、新光町・美咲町周辺、鳥屋野瀉南部、新潟西港周辺などを包含した区域を、都心機能を補完する「都心周辺部」と位置付けます。

また、商業・行政サービスなどの機能が集積した、市民生活の要となる場所を、「地域拠点」、「生活拠点」と位置づけ、その機能や生活利便性の維持・充実を図っていきます。

(3) 拠点の連携

各地域の拠点間を道路や公共交通等で連携していきます。都心を中心とした放射状の連携軸を強化するとともに、環状の連携軸も強化していくことにより、都心と地域、並びに地域と地域の交流・連携を高め、連携型の都市を実現していきます。

また、国際港湾や空港、鉄道や高速道路などの広域交通の機能強化を図ることで、広域的な連携も高めていきます。

図 都市構造概念図



表 拠点とネットワークの構成イメージ

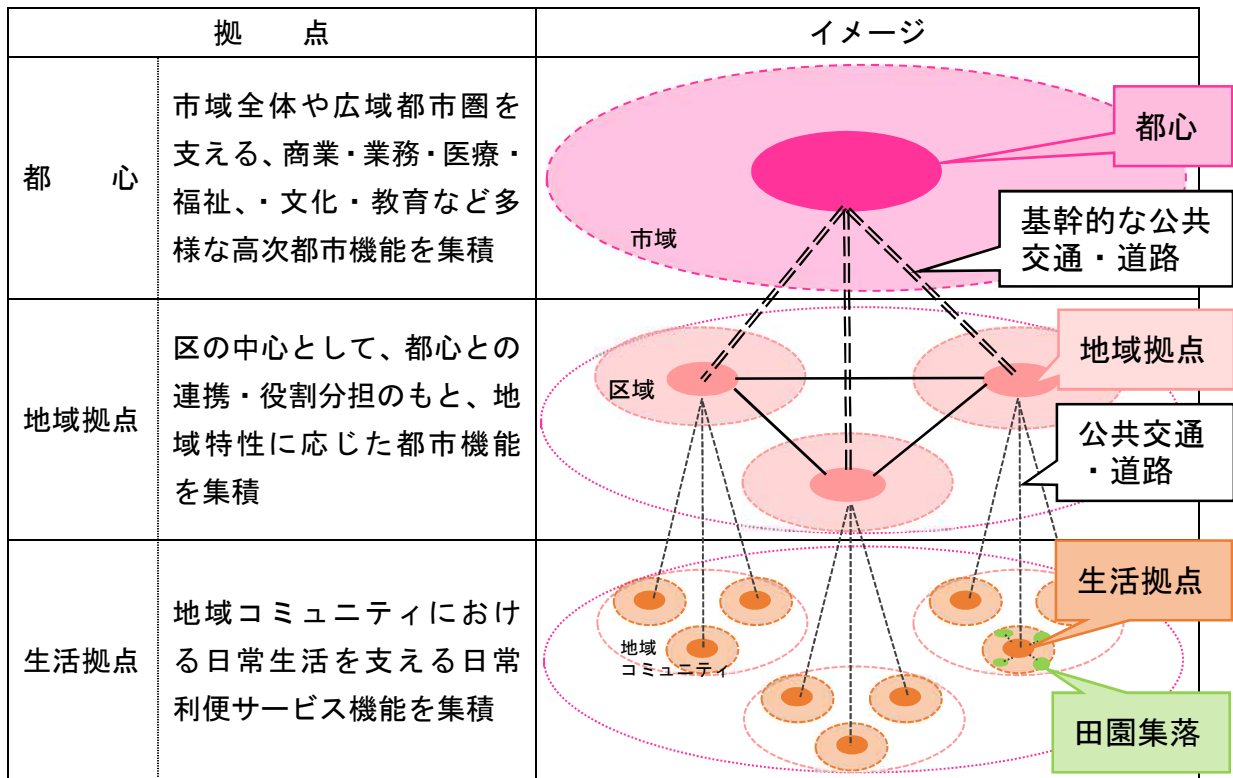
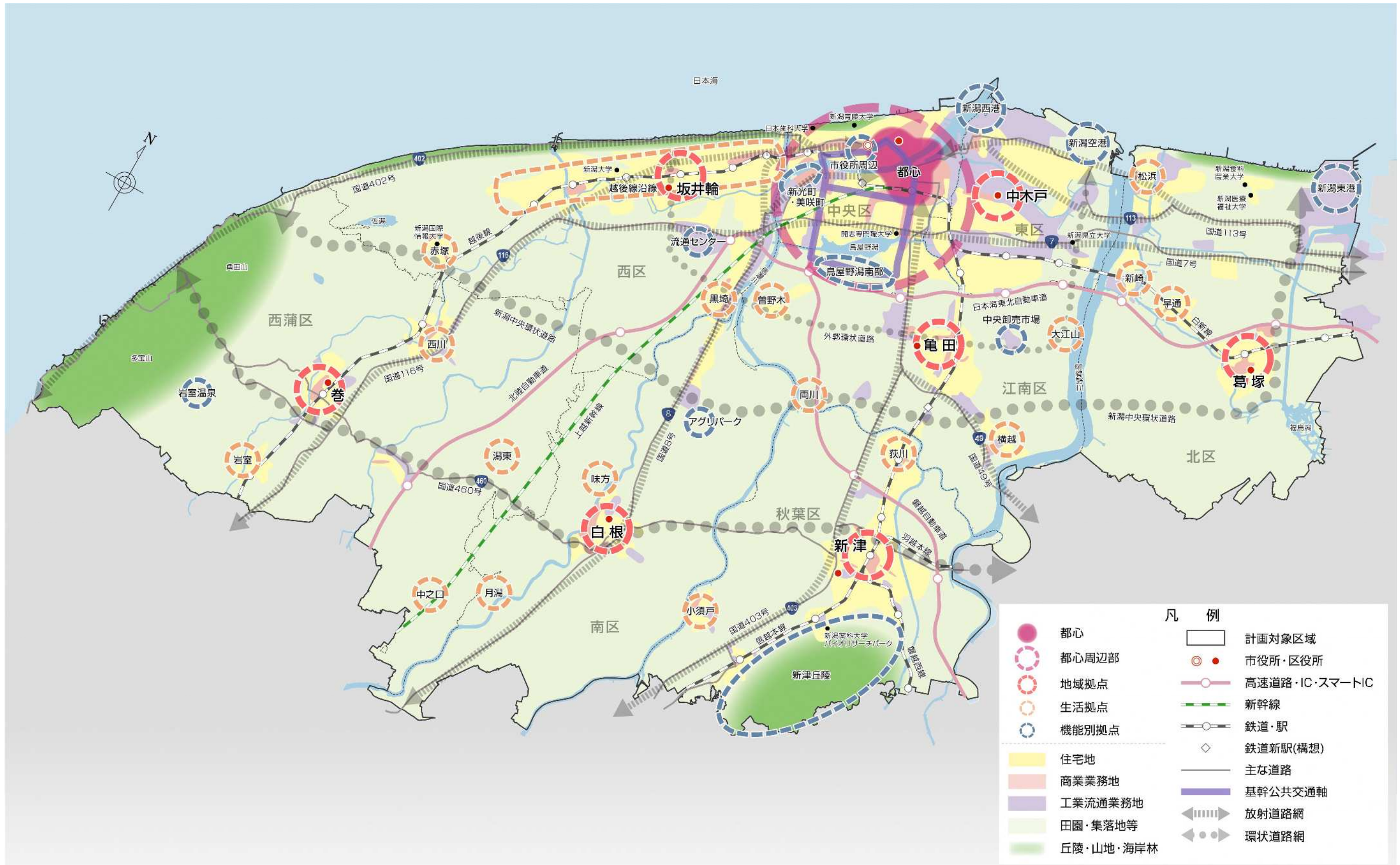


図 将来都市構造図（拠点イメージ）



図 都市構造総括図



3. 将来の都市イメージ図（予定）

※都市計画基本方針を分かりやすく伝えるため、目指す将来の都市イメージ（生活や街並み等）のイメージパースを描画する予定

第4章

都市・地域づくりの方針

1. 方針の構成

目指す都市の姿の実現に向けて、都市づくりの2つの理念に基づき、全市レベルの「都市づくりの方針」と、地域レベルの「暮らしの質を高める身近な地域づくりの方針」の2つで構成します。

全市レベルの方針	方針1 田園・自然と市街地が共生・共鳴する都市 新潟
	方針2 国内外とつながる日本海拠点都市 新潟
	方針3 多様な拠点がネットワークでつながる都市 新潟
	方針4 活力と魅力あふれる産業・交流都市 新潟
	方針5 安全で安心して暮らし続けることができる都市 新潟
地域レベルの方針	方針6 それぞれの地域で日常の暮らしができるまちづくり
	方針7 地域の個性を感じることができるまちづくり
	方針8 快適な住環境で暮らすことができるまちづくり

2. 都市づくりの方針 – 全市レベルの方針 –

目指す都市の姿「田園に包まれた多核連携型都市」の実現に向けて、新潟市全体としての基本的な考えから「持続的に発展する都市」を受け、全市レベルの都市づくりの方針として5つの方針を示します。

方針1：田園・自然と市街地が共生・共鳴する都市 新潟

市街地を包み込む豊かな田園や多様な自然環境をすべての市民にとっての貴重な財産として守り育み、田園・自然と市街地がそれぞれの恵みをお互いに享受し合う、共生・共鳴する都市をつくるための方針

新潟市には豊かな田園環境のほか、大小の河川や里潟、里山や海、そして海岸林、そこに生息する動植物など、多様な自然環境が豊かに存在しています。市街地を包み込むように存在するこれらの環境を、すべての人にとっての価値ある財産として守り育むとともに、その恵みをお互いが享受し合い、高め合うことができるような都市づくりを目指していくことが重要です。

田園は、身近な食料生産地として新潟の豊かな食や食関連産業を支える基盤となっているだけでなく、自然の緑や水とともに、人々に憩いや潤いをもたらします。また、広大な水田は流域治水において市街地の浸水被害を軽減するなど、都市構造面においても重要な役割を果たしています。そのため、田園や自然環境に悪影響を与えないよう、田園・自然と都市のバランスが保たれた土地利用の誘導に取り組みます。

また、市街地と田園・自然がお互いの豊かな価値を循環させながら、将来にわたり調和ある発展を続けるため、廃棄物の適正処理や再資源化、再生可能エネルギーの導入、過度に自動車に依存している交通体系の改善などを推進し、2050年までのゼロカーボンシティの実現を目指すとともに、市街地における緑や水辺環境の整備などにより、都市の活動が地球環境へ与える負荷の軽減に取り組みます。

[SDGsの位置づけ]



目標 1-1 豊かな田園・自然環境を保全し賢明な利用を図る

新潟市は、海岸、大小の河川、里潟などの水辺と、田園、里山、海岸林などの緑により、豊かな水と緑のネットワークを構築しています。これらは、白鳥などの水鳥をはじめとする野生動植物の生育・生息の場、市民の憩いやレクリエーションの場になっているとともに、新潟市の個性を表す貴重な財産です。

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

■取組方針 1-1-1：自然環境の保全と活用

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

また、自然体験や学校教育などを通じて、自然に親しみ、学ぶ機会を創出し、豊かな自然環境を守り、未来に引き継いでいくための啓発に取り組めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 河川や潟などの水辺の保全・親水空間の整備と活用
- 里山の保全・環境整備と活用
- 市民との協働による貴重な生態系の保全
- 自然体験・環境学習

■取組方針 1-1-2：田園の保全と活用

市街地と田園が調和・共存するという都市構造は新潟市の個性であり、その個性を支える基盤である広大な田園は食料生産機能の他に、洪水防止、生態系保全、良好な景観形成、ヒートアイランドの防止など様々な機能を有しています。

市街地と田園が、互いの持つ多様な機能や恩恵を享受し合い、お互いに高めあっていくことができる都市づくりを進めるため、田園を保全します。

農業基盤整備など産業としての農業の振興を図るとともに、市街地拡大を伴う新たな開発については、これまで以上に市街地拡大を抑制することを基本とし、雇用・交流人口の創出、地域の拠点施設の機能強化、持続可能な公共交通ネットワークの形成、防災・防犯力の向上、環境に配慮した取り組みなど、市全体や各区が抱える課題解決や機能向上に繋がる真に必要な質の高い開発に限定し、市街地と田園の共生・共鳴を図ります。

また、田園を支える疎水（そすい：農業用水路）などを適切に保全・管理を図るとともに、農閑期にも疎水に水を流すことにより、一年を通じて、身近な水の空間と水に生きる

動植物の環境を提供する環境用水としての活用を図るなど、市民生活に潤いを与えるための利用のあり方を考え、生活に密着した水辺空間として活用を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 郊外土地利用の調整制度の運用
- 農業基盤整備の推進
- ハザ木・屋敷林などの田園風景の保全
- 農業体験学習
- 疎水の通年通水

目標 1-2 環境に配慮した都市づくりを行う

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

循環型社会・脱炭素型のまちづくりの取り組みを推進し、環境へ過剰な負荷を与えない持続可能な社会の構築を目指すため、必要な都市基盤の整備や仕組みづくりを行います。

■取組方針 1-2-1：脱炭素型まちづくりの推進

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 1-2-2：廃棄物の再資源化の推進

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 廃棄物の減量や再資源化の推進
- 焼却施設の整備・更新
- バイオマス資源の活用

■取組方針 1-2-3：水環境の保全

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 総合的な污水处理の推進
- 合流式下水道の改善
- 下水道への接続促進

目標 1-3 緑豊かで潤いを感じる都市環境をつくる

市街地内における公園や河川敷、海岸などの身近な緑や水辺空間を保全・創出するとともに、自然を感じられるオープンスペースやきめ細かい緑、水を配置することにより、地球温暖化の抑制に貢献しながら、季節感を感じられるような市街地整備を進めることが必要です。

このような取り組みを市民とともに実践していくことを通じて、水と緑に囲まれた美しい都市環境づくりを行います。

■取組方針 1-3-1：親水空間の整備と活用

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

それらの水辺空間を活用した賑わいづくりや保全に市民や事業者とともに取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 河川や潟などの水辺環境の保全と活用
- 親水空間・ビオトープ環境の整備と活用

■取組方針 1-3-2：身近な緑の保全・創出

新潟の気候にあった緑を市街地内に取り入れ、地域固有の緑や花で季節を感じることで潤いある都市づくりを進めます。また、推進にあたっては公園や街路樹、農園などの緑の空間づくりとともに、オープンスペースや個々の建築物における緑化などを通じて地域全体に様々な緑を取り入れることにより、地球環境の保全に貢献し、環境との共生を目指す都市づくりを公民連携により進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 緑地空間の整備や公民連携による管理の推進
- 公共施設や地域における緑の保全と緑化の推進

目標 1-4 田園・自然と市街地が共生・共鳴する都市構造を維持する

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

また、市街地を廣大で美しい田園・自然が包みこんでいる、という都市構造は新潟市の大きな強みであり、その強みを活かし続けるためには田園集落の維持・活性化も必要です。

このため、市街地の無秩序な拡大をこれまで以上に抑制するとともに、低密度化が進行する既成市街地の有効利用を図りつつ、雇用の場の創出や交流人口の拡大、将来に渡って安心して住み続けることができる環境整備など、新潟市の魅力を向上させるために必要な土地利用を適切にコントロールすることで、豊かな田園・自然環境とともに持続的に発展する都市を目指します。

■取組方針 1-4-1：市街地拡大の抑制と適正管理

持続可能で新潟らしいコンパクトな都市の実現に向け、これまで以上に市街地拡大を抑制することを基本とし、質の高い開発の必要性や妥当性を適切に判断する「郊外土地利用の調整制度」の運用の厳格化と必要に応じて見直しを行うなど、市街地拡大の抑制の適正な管理に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 郊外土地利用の調整制度
- 立地適正化の推進

■取組方針 1-4-2：市街化区域の適切な土地利用の推進

都心や各拠点において都市機能施設や居住の誘導を行うとともに、既成市街地における空き家や空き地などの低未利用地の利活用を促進します。また、公民連携による地域のルール作りや地域地区をはじめとする都市計画制度等の適正な運用を図り、市街化区域内の適切な土地利用に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 既成市街地の再編や再開発の促進
- 低未利用地の活用促進
- 立地適正化の推進
- 公民連携による地域のルール作り

■取組方針 1-4-3：市街化調整区域の適切な土地利用の推進

新潟市の強みである広大な田園や里山・海岸林等の自然環境の保全を図り、持続可能な農業施策を推進するとともに、農村集落の特色を活かした地区計画制度等の活用や住民主体の集落づくりの取り組みを促進することにより、田園集落の維持・活性化に取り組めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">●田園集落づくり制度の推進○もうかる農業の推進 |
|--|

方針 2. 国内外とつながる日本海拠点都市 新潟

港湾・空港などの国内外とつながる広域交通ネットワークの機能強化を図るとともに、新潟の顔とも言える都心の機能と魅力を高めることで、個性ある魅力的な日本海側の拠点都市をつくるための方針

古くからみなとまちとして国内外と結ばれていた歴史を背景に、世界と結ばれた国際港湾や空港、県内外とつながる新幹線や高速道路といった広域交通基盤により、国内外との人流・物流のネットワークを構築しています。また、新潟駅周辺・万代・古町を含む都心部は、新潟市の商業・業務・交通・歴史や文化などの高次都市機能が集積しており、新潟市のイメージを形成・発信する新潟の顔とも言えるエリアです。広域交通や都心の機能を強化し、国内外との連携や交流を活性化させていくことで新潟市の拠点性を高めていく都市づくりが重要です。

また、都心部の活力を高め、その地域価値を向上させることにより、ネットワークでつながる市全体の活性化や公共サービスの維持・向上につなげていく、という視点も重要です。

世界や国内と結ばれた国際港湾・空港、新幹線や高速道路などの広域交通ネットワークの機能強化を図り、日本海側における人流・物流の拠点としてさらに飛躍する都市づくりに取り組みます。

駅周辺・万代・古町といった特色ある地区の個性や魅力を磨き、経済活動を活発化させるとともに、その成長エネルギーを市全域に波及させることで、市全体を活性化させるため、公民連携により都市機能の集積・向上や魅力あふれる空間づくりに取り組みます。

[SDGs の位置づけ]



目標 2-1 国際的な拠点機能を強化する

新潟市は、世界とつながる国際拠点港湾及び拠点空港を有しており、それらは都心に近接し利便性が高いこと、高速道路及び高速鉄道ネットワークとの連絡も良いことが特性として挙げられます。

グローバル化が進展する中、引き続き国際的な拠点性をさらに強化し、インバウンド需要などの社会ニーズの変化に柔軟に対応することで、より活発な都市活動を促進する必要があります。そのため、路線ネットワークを充実させ、新たな貨物・旅客需要の開拓を進めるなど、経済界や関係機関などと連携し、港湾・空港機能を強化することで、新潟市の拠点性を高めていきます。

また、広域交通拠点を結ぶ交通ネットワークとして、都心や新潟駅等とのアクセスを強化することにより、観光・交流や産業振興等の競争力を高め、都市の国際的なポテンシャルを高めていきます。

■取組方針 2-1-1：港湾・空港機能の充実・強化

日本海側という位置から国内のみならず世界とつながる都市として、港湾施設の整備を進めるとともに、航路の新規開設や拡充を図ります。対岸諸国や東南アジア、国内など、様々な地域と人流・物流でつながり、経済・産業面の結びつきを高めることで、地域経済の成長につなげていきます。

新潟空港の機能を強化し、日本海側のハブ空港としての利便性を高めるため、国内はもとより、東アジアや東南アジアなどへの新規航空路の開設、既存航空路の拡充を図ります。また、新潟空港のさらなる活性化に向けた検討を国や県などの関係機関や経済団体などとの連携しながら進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 2-1-2：空港アクセスの強化

空港の利便性を高め、広域交通拠点とつながる都市内の交通ネットワークの更なる強化を図るため、空港と新潟駅・都心とのアクセス強化について、公民連携して中・長期的な視点をもって取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 新潟空港へのアクセス強化（公共交通体系の整備）
- 国際交流の推進

目標 2-2 広域的な連携機能を強化する

新潟市は、日本海国土軸と列島横断軸の結節点であり、高速道路や上越新幹線などで首都圏や各地とつながる広域交通ネットワークの拠点となっています。この地理的優位性を活かし、ネットワークの強化を図ることで、産業の振興や交流人口の拡大につなげます。

また、広域都市圏の中心都市として周辺市町村と様々な分野の施策における連携を強化し、その成長をけん引することで、都市圏全体の活性化や生活サービスの向上を図ります。

■取組方針 2-2-1：高速道路の整備促進

日本海沿岸東北自動車道のミッシングリンク解消や、磐越自動車道 4 車線化整備の促進による機能向上により、人流・物流ネットワークを強化するとともに、スマートインターチェンジ（ETC 専用のインターチェンジ）の整備などにより高速道路の利便性を向上させていきます。このことにより、広域連携の強化と合わせ、一般道から高速道路への利用転換を促進するなど、一般道の渋滞緩和と環境負荷の軽減を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 高速道路の整備促進
- スマート IC の整備

■取組方針 2-2-2：新潟駅周辺整備の推進と広域交通機能の強化

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

また、新潟駅周辺で進んでいる鉄道在来線の高架化や広場整備、国が計画を進めている中・長距離バスターミナル整備と都心のまちづくりを連携させることで、広域的な交通結節機能をさらに強化するとともに、産業・交流などの活性化につなげ、新潟市の拠点性の向上を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 新潟駅の広域交通機能と利便性の向上
- 都心のまちづくりの推進（都心の都市デザイン、都市再生緊急整備地域）
- 上越新幹線の利用促進

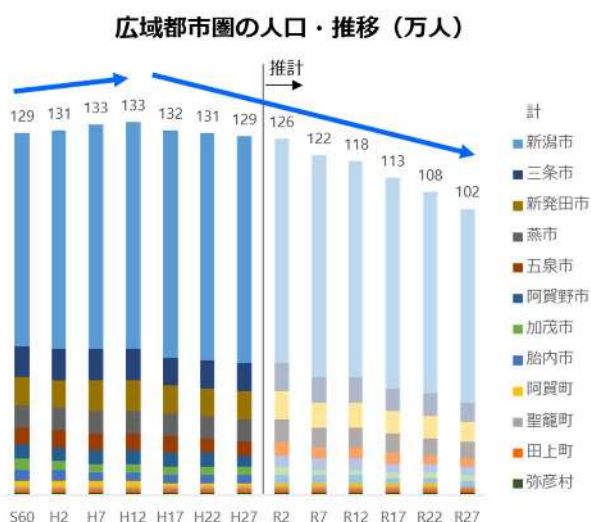
■取組方針 2-2-3：広域的な連携都市圏を活性化させる

グローバル化を続ける経済社会の中で、厳しい地域間競争を生き残っていくためには、市町村という行政区域だけに捉われず、経済的な一体性を有する広域都市圏の単位で政策を構築し、それぞれの市町村の強みを発揮しながら圏域全体の活性化を図っていくことが必要です。

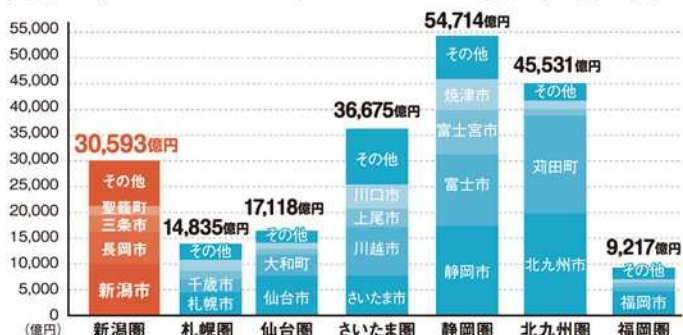
圏域全体の経済を活性化し、それぞれの市町村の都市機能や自然環境等の魅力を高め、人々が誇りを持って住み続けたいと思えるような圏域を創造していくため、圏域の中心都市として圏域市町村と連携しながら、圏域全体の経済成長のけん引、高次の都市機能の集積・強化及び圏域全体の生活関連機能サービスの向上を図っていきます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 広域交通機能の強化（新潟駅周辺整備、羽越本線の高速化等）
- 広域連携都市圏の取り組み（圏域内外へのアクセス拠点の整備）推進



平成29年 主な政令市（隣接市町村圏含む）製造品出荷額



目標 2-3 公民が連携して稼げる都心をつくる

新潟駅周辺から万代、古町をつなぐ「都心」は、新潟市において中核的な商業・業務機能が集積され、都市の象徴的な市街地として多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す地域です。都市の個性や魅力を発揮し、県都の玄関口としてのイメージを形成する場として、環境に配慮しながら、商業・業務・交流機能の強化、高次都市機能の集積などの総合的な整備を図る必要があります。

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

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

■取組方針 2-3-1：都心軸を中心としたまちづくり

新潟駅周辺から、万代、万代島、古町をつなぐ都心軸周辺の、『にいがた 2km (ニキロ)』と呼称するエリアにおいて、各地区の特色を活かしたまちづくりを進めます。

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

万代地区では、新潟市のシンボルである萬代橋周辺の魅力的な水辺空間と商業集積を活かし、地区内外の回遊性を向上させることで、賑わいあふれるまちづくりを推進します。

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

万代島地区では、都心のウォーターフロントの立地と国際交流拠点機能を活かし、みなとらしさを感じられる賑わい空間を形成します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●公民連携による都心のまちづくりの推進

(各地区におけるビジョンの具現化に向けた取り組み、緑あふれ居心地がよく歩きたくなる人中心のまちづくりの推進)

●街の賑わいを創出する多様な交通施策

●都心部の戦略的な再開発促進 (都市再生緊急整備地域)

○商業、業務の活性化の促進 (起業・創業の促進、空き店舗の活用促進、オフィスリノベーションの促進など)

■取組方針 2-3-2：高度な都市機能の集積促進

既存の都市ストックのリノベーションや有効活用を図るとともに、開発・再開発事業等により土地の高度利用や集約化を図ることで、商業、業務、医療、教育、文化などの様々な高次都市機能の集積・充実を促進します。

都心部の活力を高め、「稼げる都心」としてその地域価値を向上させるとともに、市内各地と人流・物流や事業連携等のネットワークを強化することで、市全体の活性化や公共サービスの維持・向上につなげていきます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 公民連携による都心のまちづくりの推進
- 街の賑わいを創出する多様な交通施策
- 開発・再開発やリノベーションの促進
- 商業活性化の促進

■取組方針 2-3-3：回遊性の向上と居心地のよい空間づくり

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

ICT 技術等を活用し、都心やその周辺部において、きめ細かな移動ニーズに対応できる公共交通サービスの導入や案内環境の整備などを進めるとともに、公園や民間空地等の広場、道路空間、水辺空間など、様々な空間の有効活用を図ることで、緑と賑わいがあふれる居心地がよく歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを進めます。

併せて、都心を通過する自動車交通を都心の外側に誘導するなど、都心内部の自動車交通量を減少させる道路整備を推進します。

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 公民連携による都心のまちづくりの推進
- 快適なバス利用環境の整備
- 緑あふれ居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな都市空間整備（道路空間の再構築・利活用、電線類地中化）
- 自転車利用環境の整備推進
- シェアサイクルや小型パーソナルモビリティの導入
- 身近な公園や特色ある公園等の整備

■取組方針 2-3-4：公民連携の取り組み推進

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 公民連携による都心のまちづくりの推進
- 民間活力の導入によるエリアマネジメントの推進

■取組方針 2-3-5：データや新技術を活用したまちづくり

シームレスな交通・移動の実現、まちづくりの高度化や都市生活の質の向上等を図るためのデジタル基盤の構築と活用に公民連携で取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 都市計画における ICT 技術等の活用
- スマートシティの推進（スマートプランニング、3Dモデル都市）
- デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

方針3. 多様な拠点がネットワークでつながる都市 新潟

多様な個性や強みを活かした区や地域における拠点や交通・物流・業務などの機能別拠点の機能強化を図るとともに、それらの役割分担や連携・交流を支えるネットワークを強化・充実し、多核連携型の都市をつくるための方針

新潟市は、多様な歴史・文化や個性を持った地域の連合体です。それぞれの地域資源を活かして個性的・魅力的な拠点を形成し、それらが道路や公共交通等のネットワークで結びつきを深めることで産業面や環境面、生活面でさまざまな相乗効果を生み出していくことが重要です。

また、産業や人流・物流などに特化したさまざまな機能別の拠点の機能向上を図り、市内各拠点と適切に連携・役割分担をすることで、市全体の産業・交流の活性化につなげていく必要があります。

市民生活の要となり、生活サービス機能が集積した「地域拠点」や「生活拠点」、産業や人流・物流などに特化した機能が高度に集積した「機能別拠点」、といった多様な拠点が個性を発揮して地域の核となり、その機能の充実と自立性を高めるとともに、市民や来訪者がそれぞれの拠点で様々なにぎわいと憩いを享受し、誰もが魅力を感じることができる多彩な都市づくりに取り組みます。

併せて、市内を結ぶ骨格となる道路・公共交通等を整え相互の移動や交流を容易にすることは、各地域の特色を活かした機能分担と連携を支え、住み慣れた地域でより豊かな市民生活を送れることにつながります。こうした都市の内外での人やモノ等の流れを支える交通のネットワークとサービスの強化・充実に取り組みます。

【SDGsの位置づけ】



目標 3-1 地域のまちなかに活気をもたらす

個性ある拠点が、互いに連携・交流し、一体的な発展を遂げていくためには各区の中心となる地域拠点や生活拠点等の機能の充実・強化を図る必要があります。

身近な日常生活や交流の拠点として、暮らしの利便性、多世代の暮らしの充実を図るため、それぞれの地域で育まれてきた歴史や個性を活かしながら総合的なまちづくりに取り組み、地域拠点・生活拠点の機能の維持・充実を図ります。

また、散発的に発生する空き地や空き家、空き店舗等の低未利用地については、集約化による利用の促進や地域コミュニティの核として効果的な活用、共同化によるゆとりある住環境の創出など、それぞれの地域の状況やニーズに応じた活用を促進し、まちなかの活性化を図ります。

■取組方針 3-1-1：まちなかへの都市機能の誘導

地域ごとの個性を活かしながら、商業、業務、医療、文化施設などの様々な都市機能の集約・充実や、開発事業等により土地の高度利用や集約化を図るとともに、緑地やオープンスペースを創出・活用することで、賑わいがあふれる魅力的な市街地空間を形成します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 公民連携によるまちづくりの推進
- 開発・再開発やリノベーションの促進

■取組方針 3-1-2：低未利用地の活用促進

空き地・空き家や商店街の空き店舗等の低未利用地の利活用を促進します。暮らしの利便性を高める商業・業務等での活用を促進し、まちなかの賑わい創出を図るほか、コミュニティや多世代の交流を促す場やオープンスペースとして活用するなど、多様な活用を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 低未利用地の活用促進
商業、業務の活性化の促進（起業・創業の促進、空き店舗の活用促進、オフィスリノベーションの促進など）
- 空き家の有効活用等の促進

■取組方針 3-1-3 : まちなか居住の誘導

まちなかの賑わいづくりや環境負荷の低減にも繋がるまちなか居住の誘導を進めます。緑化や景観誘導、オープンスペースの確保など、周辺環境や街並みと調和した住宅づくりや、まちなかの賑わいに寄与する商業・業務機能を合わせ持った住宅づくりを促進します。

また、職住近接や公共交通の利便性などの多様な居住ニーズに対応する、まちなか居住の魅力を発信することで、子育て世帯や高齢者など様々な世代の居住誘導を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">●高度地区・地区計画・建築協定などの導入●まちなか居住の促進 |
|---|

目標 3-2 機能別の拠点をつくる

産業、業務、人流や物流などに特化し、その機能が高度に集積した拠点や都心の機能を補完・拡充する拠点を充実・強化し、それらの機能別拠点と、都心や各区の拠点をネットワークでつなげることで、新潟市の拠点性をさらに高めます。

■取組方針 3-2-1：新光町・美咲町地区の機能向上

新光町・美咲町地区は、国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政機能の拠点としての機能向上を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●広域的行政機能の充実・強化

■取組方針 3-2-2：鳥屋野潟南部地区の総合的な整備

鳥屋野潟南部地区は、都心と近接する鳥屋野潟の自然環境を活かし、周囲の田園と調和した医療福祉、文化・教育、スポーツ・憩い、交流・にぎわいなどの複合拠点としての整備に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●鳥屋野潟南部地区の総合的な整備

■取組方針 3-2-3：白山周辺地区と都心の連携

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●都心との連携による都心の補完機能の維持・向上

■取組方針 3-2-4：多様な機能を持つ拠点の充実・強化

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●機能別拠点の充実・強化
●空港・港湾の機能強化

目標 3-3 道路及び公共交通ネットワークを強化する

新潟市の各地域の個性や特色、機能を最大限活かすためには、地域間の連携や交流を支える道路・公共交通をさらに充実させる必要があります。

道路については、放射方向に伸びる国道バイパスと横断的に伸びる放射環状型道路を結ぶことで多核連携型の都市を支え、災害に強く渋滞対策となる道路網を構築します。

都心と地域拠点等を結ぶ放射方向の公共交通を強化するとともに、鉄道・バス・タクシー・自家用車・自転車等の適切な役割分担と結節強化を図ることで、多くの人々が公共交通を使い、都心や市内各地へ移動できる交通環境の実現を目指します。

また、公共交通と連動したまちづくりを進め、公共交通の利便性の高い地域へ都市機能の誘導を図ります。

■取組方針 3-3-1：放射・環状道路網の形成と計画的な道路整備

都心を通過する交通の削減を図るとともに、救急・救命活動や災害時の安全・安心な輸送道路とするため、市民の日常的な移動、業務活動、物流、周遊型観光等、社会経済活動を支える放射・環状の道路網の整備を推進します。

また、道路整備にあたっては、事業効果などを検討し、都市計画道路の見直しを含めた計画的な整備を進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 放射道路網、環状道路網の整備
- 都市計画道路の見直し検討

■取組方針 3-3-2：公共交通サービスの強化・充実

鉄道在来線の複線化・高速化や新たな鉄道駅の設置の検討など、公共交通サービス向上を図るとともに、その利用促進に向け、パークアンドライドの推進など、利用者にとって使いやすい環境の整備に取り組みます。

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 公共交通サービスの充実・環境整備
- 新たな鉄道駅の調査・設置
- 快適なバス利用環境の整備
- 区バス、住民バスの運行支援

■取組方針 3-3-3 : 交通結節機能の強化

交通結節点の機能強化と賑わいの創出を図るため、駐輪場や駐車場の整備、バリアフリー化など、交通結節点の利便性、快適性を高めるとともに、様々なサービス機能や交流機能などの多様な機能の集積を図ります。

また、新潟駅・新潟港・新潟空港などの広域交通拠点と、都心部や各拠点の連携を強化するため、バス等の二次交通を充実し、来訪者や観光客といった交流人口の拡大を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 新潟駅の広域交通機能と利便性の向上
- 交通結節点のバリアフリー化
- バス待ち環境・乗り換え利便性の向上
- (●新潟空港へのアクセス強化)

■取組方針 3-3-4 : 公共交通と連動した土地利用

歩いて暮らすことができるまちづくりを進めるため、駅などの交通結節点の周辺や主要な公共交通機関の沿線においては、住宅や商業、業務などの都市機能の集積を図るとともに、土地の有効利用を図ります。

また、新たな市街地整備をする場合にも、周辺地区の現状を踏まえるとともに、住民や来訪者の移動手段としての公共交通を重視した誘導を行います。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 交通結節点周辺、公共交通軸沿線における土地利用の誘導

目標 3-4 環境や人にやさしい公共交通をつくる

環境負荷の低減や持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通の利用促進と利用環境の安全性・快適性を確保することが必要です。

自家用車利用を中心とした環境から、目的や行き先に応じて様々な交通手段を選択することができる環境整備やバリアフリー化、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた安全な利用環境の整備に取り組みます。

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

■取組方針 3-4-1：交通手段の適切な役割分担の推進

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- パークアンドライドの推進
- モビリティ・マネジメントに関する環境整備

■取組方針 3-4-2：安全な移動空間の整備・改善

都心や地域の拠点、駅やバスターミナルなどの交通結節点、公共施設の周辺、通学路などでは、安全性・防犯性を向上させ誰もが使いやすい移動空間とするため、歩行空間の確保や段差解消、十分な照明の確保など、バリアフリー化ならびにユニバーサルデザインの考えを基本とした整備を進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 交通結節点の快適性・安全性の向上
- 歩行空間の確保、段差解消

■取組方針 3-4-3 : モビリティ・マネジメントの推進

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

また、市民、交通事業者と連携し、パークアンドライド駐車場などの環境整備を推進し、公共交通の利用促進に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●モビリティ・マネジメントの推進

■取組方針 3-4-4 : 公民連携による社会実験や新技術の導入等

公共交通の運行・利用状況を踏まえ、必要に応じて交通実証実験を行い、施策に反映させます。

また、自動運転やMaaSなどの新技術や新たなモビリティサービスについては、交通課題・環境課題の解決に向けて、市民・事業者・行政の公民連携により新潟市にふさわしいサービスのあり方の検討を進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 自動運転やシェアサイクル、小型パーソナルモビリティ等の導入促進
- パークアンドライドなどの社会実験の推進
- MaaSを含めた新たなモビリティサービスのあり方に関する検討

■取組方針 3-4-5 : 市民・行政・交通事業者の連携・協働

市民・行政・交通事業者が共に考え、協働することで市民にとって使いやすく喜ばれる公共交通の実現を目指します。

地域に即した運行形態を維持していくために、地域の公共交通サービスを共に考え、支える市民、道路空間等の整備や適切な運行への支援や関与を行う行政、公共交通を運行・運営する交通事業者が適切な役割分担のもと、地域に根差した公共交通体系づくりを推進します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●公共交通に関する協議・計画立案組織の運営設置)

方針4. 活力と魅力あふれる産業・交流都市 新潟

新潟の多様な地域資源を活かして、産業活動の活性化や交流人口の拡大を図るとともに、個性ある美しい景観を形成することで、活力と魅力にあふれ、人を惹きつける都市をつくるための方針

社会経済のグローバル化とともにデジタル化やDX（デジタルトランスフォーメーション）が加速するなか、産業構造の変化や国内外での都市間競争に対応していくために新潟市の産業にしっかりとした土台を築くことが重要です。

ビジネスを展開する都市として国内外から選ばれる都市となるため、都市の拠点性やポテンシャルを活かした魅力的な都市環境を整備し、脱炭素の視点を踏まえた新たな企業誘致や地場産業の高度化、新産業の創出につなげます。また、食料品製造をはじめとする製造業や物流などの地場産業とともに、農業は地域経済を支える産業の1つです。新潟の魅力的な風景の一つである、広大で美しい田園風景を保ち続ける上でも、農業が持続的な産業となる必要があります。

新型コロナウイルス感染症の拡大等、不確実な事象の発生によるニューノーマルに対応しつつ、交流人口を拡大し、その効果を様々な産業の活性化につなげるため、都心や各地域に存在する多様な地域資源や魅力を活かすまちづくりに公民連携で取り組みます。

また、働く、住む、買物をするなど、人々の活動の多くは、建築物や都市基盤が整備された空間のもとで営まれており、これらの空間を、それぞれの地域の歴史や文化、田園、河川や里山などの自然と調和した姿にすることは、新潟市らしさを持ち続けるために重要です。

そこに暮らす市民が愛着と誇りを持って守り育み、来訪者にとっても「また訪れたい、いつか暮らしてみたい」と思えるような魅力的な都市景観づくりに取り組みます。

[SDGsの位置づけ]



目標 4-1 魅力ある産業の創出を支える都市環境をつくる

持続的に発展する都市を実現するためには、産業基盤の確立は欠かせません。特に新潟市の産業発展を牽引してきた食関連産業は新潟の強みです。

新潟市の持つ強みやポテンシャルを活かし、農業と食品産業が一体となって発展するニューフードバレーや航空機産業などの成長産業の育成により、経済活性化と新たな雇用の創出に向けた取り組みをさらに進めていく必要があります。

また、社会のデジタル・トランスフォーメーション（以下、「DX」）が加速するなか、企業、法人、個人が、IT事業者などデジタル技術を駆使する企業との協業を促進することで、既存産業の高度化や新たなビジネス展開、新産業の創出などを図る必要があります。

さらに、ESG金融の進展に伴い、気候変動に対応した経営戦略の開示や脱炭素に向けた目標設定が国際的に拡大しており、脱炭素経営への転換が、企業価値向上、ビジネスチャンスの獲得に重要な要素となっています。

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

■取組方針 4-1-1：企業誘致や産業活性化につながる都市環境の整備推進

新潟市の地理的条件、交通基盤、人的資源、既存の産業ストックなど、新潟市が持つ優位性を最大限活用・発信し、活力ある企業の誘致や産業の活性化を推進することが重要です。また、企業のデジタル化やDXに向けた取り組み、ニューノーマルを見据えた新たな事業創出や働き方への対応なども進める必要があります。

事業者の需要を的確に把握し、立地ニーズを逸することがないよう工業用地の環境整備や、企業誘致に向けた5Gなどの新技術を活用できる都市環境、多様な働き方に対応し、事業者間の交流促進によるイノベーションを生み出すオフィス環境など、事業者や労働者の多様なニーズに対応できる都市環境の整備を推進します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- | |
|---|
| <p>●開発・再開発やリノベーションの促進（都市再生緊急整備地域、土地区画整理事業）</p> <p>○企業誘致、起業・創業、協業の推進</p> |
|---|

■取組方針 4-1-2：産業・地域・雇用の活性化につながる低未利用地の有効活用

工場跡地等の低未利用地においては、地域経済の活性化や雇用の創出に向けて、企業の立地を促進するなど産業用地としての有効活用に向けた環境整備に取り組みます。また、地域の現状や特性を踏まえながら、土地利用の転換も検討し、周辺環境と調和の取れた土地利用の検討と誘導を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 土地利用の転換の検討と誘導
- 企業立地の促進

■取組方針 4-1-3：農業や食産業の成長産業化の推進

農業を取り巻く厳しい環境、様々な課題を克服することで新潟市の農業が成長産業として発展することを目指し、農業と食産業との一体的発展をはかるニューフードバレーの推進、そして新潟市特有の地域資源である農業や田園資源を他分野に活かす取り組みを推進し、市街地と田園が共生・共鳴する都市構造を維持します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 田園集落づくり制度の推進
- もうかる農業の推進

目標 4-2 地域資源を磨き、都市の魅力高める

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

観光やMICE、文化・スポーツコミッション活動による文化・スポーツイベント等の誘致等、多様な来訪者の獲得を図るため、広域交通基盤や都市施設の充実・強化を図ります。

観光・交流産業の振興と交流人口拡大を図るため、さまざまな地域資源の発掘や磨き上げ、観光拠点の整備、歴史的な街並み整備、交通や交流のネットワークの強化など、公民連携により観光・交流と連動した都市づくりに取り組みます。

■取組方針 4-2-1：まちなか観光・広域観光の推進

歴史的な建築物の公開や活用、歴史的な街なみの整備など、地域の歴史・文化を象徴する施設や風景を活用し、魅力あるまち歩き観光コースの整備などにより、観光客の来訪と滞在時間の増加を図ります。また、地域の観光や歴史文化を紹介する情報発信、観光案内の仕組みを整備し、遠方からの来訪者、外国人にも分かり易いサービスを提供します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 歴史的な街なみ整備や良好な景観形成
- 新潟の魅力発信・誘客の推進

■取組方針 4-2-2：観光資源の発掘と発信

各地域で守り、受け継がれてきた豊かな自然や歴史・文化など、地域の資源を活かしたまちづくりを進め、それぞれのまちなかの活性化につなげます。また、その魅力を内外に発信し地域間の連携を強化することで、都市全体の大きな魅力につなげ交流人口の拡大を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 歴史的な街なみ整備や良好な景観形成
- 新潟の魅力発信・誘客の取り組み

目標 4-3 個性ある美しい景観を形成する

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

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

■取組方針 4-3-1：都心・まちなか景観の形成

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

都心では、都市の風格や賑わいを感じる街並みや古町花街をはじめとする「みなとまち」の風情を感じる歴史的な街並み等の都市景観の形成を図ります。

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 良好な都市景観の形成
- 景観計画特別区域の設定

■取組方針 4-3-2：田園・自然環境と調和した都市景観の形成

河川・潟・海岸などの水辺や里山周辺などでは、自然環境の保全を図るとともに、それらの環境と市街地が接する部分では、景観計画等に基づく景観誘導やうるおいとやすらぎを感じさせる緑の保全と緑化の推進に取り組みます。

市街地の縁辺部では、景観計画等に基づく景観誘導を行い、新潟市の大きな特徴である広大な美しい田園風景と調和した落ち着いた落ち着きのある市街地景観の形成に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 4-3-3 : 美しい住宅地景観の形成

住宅地では、生け垣や庭木、街路樹による緑の創出と、地域の歴史や文化、地形などを活かした街並みの形成に取り組むとともに、建築協定や地区計画等の活用を図り、安らぎと潤いを感じられる良好な住宅地景観の形成を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 緑地協定地区の活用
- 建築協定・地区計画の活用

方針5. 安全で安心して暮らし続けることができる都市 新潟

誰もが市民生活や都市活動を安心して営み続けることができるようにするため、都市づくりの基礎となる、自然災害に強く、人にやさしい都市をつくるための方針

自然災害のリスクから、市民の生命や財産を守り、本市の社会経済活動を維持し迅速な復旧・復興を可能とするため、「足元の安全安心」を確保するとともに、東日本大震災で救援拠点として機能した実績や本市が有する地域特性を踏まえ、首都直下型地震や南海トラフ地震などの太平洋側の大規模災害に備え、国全体の強靱化に貢献するため、「救援・代替機能」を強化することが重要です。

新潟市は、地盤が低く平坦な地形であることや、流域面積の広い河川と長い海岸線を有することから、水害によるリスクが高い都市と言えます。今後、地球温暖化による気候変動の影響により、降雨量の増大や、水害、土砂災害が頻発化・激甚化することが懸念されており、自然災害のリスクを踏まえた防災まちづくりに取り組む必要があります。

市民の生活と財産を守るために、ハザードマップ等を効果的に活用し、地域ごとに自然災害のリスクを踏まえた防災まちづくりに取り組むことが重要です。

避難路・避難場所の整備により災害対応力の向上を図るとともに、災害への備えとして河川や市街地などの防災・減災対策を進めることで、自然災害に強い、防災力の高い都市づくりを推進します。併せて、自助・共助・公助の連携により、大雨や地震など自然災害の際に地域で助け合いながら的確行動できる地域社会づくりを推進します。

また、市民や来訪者などの日常生活や都市活動における安全・安心を確保するため、バリアフリー化やユニバーサルデザインの考えを取り入れた、誰もが安全に利用できる人にやさしい都市環境づくりに取り組みます。

道路、橋、公園、上下水道施設、公共建築物などについて、適切な維持管理と計画的な更新に取り組み、その機能と安全性を維持・向上することで、日常生活の安心の基礎となる生活基盤の維持・保全に取り組みます。

[SDGs の位置づけ]



目標 5-1 自然災害に強い都市空間づくりを推進する

新潟市は河川の氾濫による水害に悩まされてきた歴史があり、これまで河川や排水施設の整備がなされてきました。また、豪雨の際には農地が遊水池機能の役割を担うことにより、市街地の浸水被害を軽減してきましたが、都市化の進行等により農地面積が減少しています。河川改修や排水施設整備、雨水の流出抑制に向けた取り組みを進めます。

日本海特有の冬の波浪を受ける海岸線は、一部には侵食の拡大も見られるため、引き続き海岸保全を促進していきます。

大地震から人命と財産を守るため、公共建築物の耐震性能の強化や民間の集客施設・緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を推進するとともに、道路や橋梁などの都市インフラの防災性能の向上に取り組みます。

■取組方針 5-1-1：河川・海岸整備の推進

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

また、海岸侵食への備えとして、海岸線を安定的に維持する護岸整備を推進します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 流域治水プロジェクトの推進
- 河川改修の推進
- 海岸保全の推進

■取組方針 5-1-2：津波・浸水対策の推進

過去の被害状況や現況の整備水準などを踏まえ、緊急度が高い地区を優先し、浸水対策施設の整備を進めるとともに、水田や農業用施設による浸水対策との連携強化を図ります。また、民間建築物等における雨水浸透施設の設置や、基礎や地盤のかさ上げなどを支援し、雨水流出の抑制や浸水リスク低減などの対策を推進します。併せて、地域住民等との合意形成等を図りながら、土地利用規制や居住誘導、避難路・避難場所の整備、地域防災活動の促進など、防災まちづくりの取り組みを公民連携して推進します。

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 浸水対策施設の整備
- 防災とまちづくりの連携強化
- 田んぼダムの利活用促進

■取組方針 5-1-3 : 市街地の防災性能の向上

地震発生時において、建築物倒壊や火災発生等による人的被害が起きないように、建築物の耐震化と防火性能の向上を促進します。特に、家屋等が密集している地区においては、建築物の共同化や避難路の確保など市街地の防災性能の向上に取り組みます。

また、緊急輸送道路上等の道路の整備や橋梁の耐震化、上下水道の耐震化や電線類の地中化などを推進し、都市インフラの防災性能の向上を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 5-1-4 : 広域的な救援・代替機能の強化

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 広域交通機能の強化
- 高速道路の整備促進
- 空港・港湾の機能強化
- 放射道路網、環状道路網の整備

目標 5-2 自助・共助・公助により防災力を高める

地震などによる被害を最小限に抑え、防災力の高い都市を構築するためには、ハード的な防災・減災対策とソフト的な防災・減災対策を適切に組み合わせ、効率的・効果的に対策を推進することが重要です。

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

また、新潟市の救援実績や地域特性などを活かし、防災力や対応力を高めつつ、国全体の強靱化に貢献するため、救援・代替機能を強化します。

■取組方針 5-2-1：災害対応力の向上

自主防災組織の育成、災害備蓄や協力体制の強化等の避難所・避難経路の整備など、災害が発生した際に互いに助け合うことができる地域社会の強化と消防活動体制の整備や救急体制の充実等を図り、災害対応力を強化します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 避難場所等の整備
- 自主防災組織等の育成

■取組方針 5-2-2：災害に関する情報発信・情報インフラの強化

ハザードマップ等の周知を図り、防災意識の啓発を進めるとともに、まちづくりにも活用します。また、災害情報を収集・発信・伝達などを迅速かつ効果的に行うため、災害情報の発信手段や伝達体制の整備・強化を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 防災意識の啓発
- 災害情報の発信・伝達の強化

目標 5-3 誰もが安心して暮らしやすい環境をつくる

バリアフリー化やユニバーサルデザインの視点を取り入れた、誰もが安全・安心に暮らすことができる環境整備を進めます。

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

■取組方針 5-3-1：バリアフリー化やユニバーサルデザインによる施設整備の推進

公共施設及び民間の大規模な集客施設、交通結節点などでは、障がいを持った方や、お年寄りなど誰もが安全で利用しやすい施設となるよう、バリアフリー化やユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を進めます。

あわせて、バス車両やバス停など公共交通のバリアフリー化を進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 5-3-2：既存都市インフラの適切な維持管理と計画的な更新

道路や橋梁、上下水道等の都市基盤施設の適切な維持管理を図り、その機能と安全性を確保するとともに、ライフサイクルコストを踏まえ、予防保全としての修繕及び改築を実施するなど、計画的な更新や長寿命化を進めることで、持続可能な都市づくりを進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- アセットマネジメントの推進
- 都市インフラの機能確保と計画的な改築

3. 地域づくりの方針 –地域レベルの方針–

地域レベルの理念「誰もが暮らしやすい個性ある地域」を受け、市民の生活の舞台である地域レベルのまちづくりの方針として、3つの方針を示します。

方針6. それぞれの地域で日常の暮らしができるまちづくり

市民生活の要となるまちなかの機能を強化するとともに、生活圏内の移動をしやすくすることで、それぞれの地域で日常の暮らしが支障なく送ることができる地域にしていくための方針

地域拠点や生活拠点といったまちなかを中心としたコンパクトなまちを形成し、各生活圏の自立性を高めつつ、公共交通や道路などのネットワークにより、生活圏内での円滑な移動や連携を高めることで、それぞれの地域が個性と魅力を備えた多核連携の都市構造のもと、日常の暮らしが支障なく送ることができるまちづくりを目指します。

また、それぞれの地域拠点や生活拠点においては、日常生活での人の出会いや顔が見える場としての身近な交流拠点でもあり、そこに住み続ける魅力や多様な世代が住みたくする魅力向上に取り組めます。

[SDGs の位置づけ]



目標 6-1 便利なまちなかをつくる

地域拠点・生活拠点などのまちなかは、日常生活に必要な様々なサービス機能が集積し、身近な地域での暮らしを支え、便利で快適な都市環境を提供する役割を担っています。このため、地域拠点や生活拠点などのまちなかに業務、商業、医療、福祉、子育て等の日常生活に必要なサービス機能を充実させるとともに、地域の様々な活動・交流を支える居場所や憩いの場を創出し、歩いて暮らせる利便性の高いまちなかをつくります。

■取組方針 6-1-1：都市機能の充実と適正配置

まちなかの利便性を高めていくため、商業・医療・福祉・子育て・交流等の生活サービス施設が、公共交通の利便性が高い地域の徒歩圏に集積されるように、立地の誘導を図るとともに、施設の多機能化・複合化への転換などを進めます。

また、人口減少・財政状況を踏まえ、需要に見合った規模での公共施設の更新や集約化・統廃合を地域住民との協働のもと計画的に進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 生活サービス施設の集積・誘導
- 公共施設の計画的な更新や集約化（地域別実行計画の策定と実施）

■取組方針 6-1-2：空き店舗等対策の推進

まちなかの商店街の活性化を図るため、空き店舗などのあつせんや流通促進、放置の抑制や新規創業の促進など、既存ストックの活用促進に関係者と連携しながら取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 低未利用地の活用促進
- 商業活性化の促進（起業・創業の促進、空き店舗の活用促進、オフィスリノベーションの促進など）

■取組方針 6-1-3：市民の活動場所・拠点をつくる

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

また、既存ストックを活用したテレワーク拠点となるサテライトオフィスの創出などを促進し、職住近接の実現と様々なニーズや時代の変化に対応できるまちづくりを進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 多世代交流や市民活動の場づくり
- 地域コミュニティの育成や地域活動の促進
- 多文化共生のまちづくり

■取組方針 6-1-4：身近な自然を感じることができる憩いの空間をつくる

身近な公園や散策路、川辺・海辺を楽しめる場所など、地域の自然を感じることのできる場を確保するとともに、これらをネットワークさせ回遊性を高めることで、居心地がよく、安らぐことができる憩いの空間の充実を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 緑地空間の整備・充実
- 散策路、休憩スペースの充実

■取組方針 6-1-5：生活関連インフラの適切な維持・修繕

道路や公園等の身近な生活関連インフラでは、誰もが安全で安心して利用できるように、生活道路や公園施設の適切な維持・修繕、交通安全対策や防犯対策などに取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 道路、公園、橋梁等の生活関連施設の維持・修繕
- 通学路の安全対策や防犯対策

目標 6-2 生活圏で快適に移動できる

まちなかの商店街や主要な生活サービス施設、公共施設等へ徒歩や自転車、公共交通等により安全・快適に移動できる移動空間や拠点間をつなぐ幹線道路、公共交通体系を構築し、暮らしやすい生活圏づくりを進めます。

運転に不安のある高齢者等が自家用車を利用しなくても、生活に必要なサービスを受けることができるよう地域交通手段を維持・充実することで、住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができる地域づくりを進めます。

■取組方針 6-2-1：歩行者道・自転車道ネットワークの整備

駅、学校、大規模集客施設等を結ぶ利用者の多い主要な道路の歩行者空間・自転車走行空間の整備・再構築を進め、ネットワーク化することにより、歩行者と自転車の安全確保と快適な移動環境の確保を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 歩行者回遊空間の整備
- 自転車利用環境の整備推進
- 交通安全施設整備

■取組方針 6-2-2：地域交通手段の維持・充実

生活拠点内や拠点間を結ぶなど、地域のまちづくりと連携し交通手段を確保するため、既存鉄道や路線バスを活用した上で、生活交通の確保維持・強化を推進し、地域の移動ニーズや需要に応じた公共交通網の形成を図ります。

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

また、鉄道需要の掘り起こしや交通利便性の高い土地利用誘導のため、新たな鉄道駅の設置を検討します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 公共交通機関の充実
- 郊外路線への運行支援
- 区バスの運行や住民バス・福祉タクシー等の運行支援

■取組方針 6-2-3：集落とまちなかを結ぶ幹線道路網の整備

集落と市街地を結ぶ幹線道路では、既存の道路の有効活用を原則として、必要な道路幅幅や歩道の設置などを行い、農村集落と市街地の連携を強化します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●幹線道路網の改良・改築

■取組方針 6-2-4：環境や健康に配慮した都市づくりの推進

環境・健康に配慮したライフスタイルの普及拡大を図り、市民のエコ活動や健康づくりの活動を促進します。

低炭素型のライフスタイルへの転換や市民の健康づくりや交流の拡大などに繋げるため、公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくりを進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●移動しやすいまちづくりの推進

○健康寿命の延伸

方針7. 地域の個性を感じることができるまちづくり

農村と市街地の交流などにより生活やビジネスの新たな価値の発見と活性化につなげるとともに、地域への愛着と誇りを育み、その個性を守り・活かすことで、それぞれの地域の個性を感じることができるまちづくりを進めるための方針

農村集落と市街地の交流などを通じて新たな価値を創出し、さまざまな分野・産業との連携を広げるため、市街地と農村集落との交流や生活圏内での多様な交流などを促進させることが重要です。

また、地域の歴史や文化、自然など、地域性を背景として形成されてきた身近な風景は、地域への愛着や誇りのもととなる重要なものです。これら有形無形の歴史文化資源や、地域固有の風景を守り続けるとともに地域の個性を活かしたまちづくりを進めます。

[SDGs の位置づけ]



目標 7-1 都市と農村の交流で、新たな価値を見出す

食育や花育、農業体験などを通じて田園や豊かな食、農業の魅力を学ぶと同時に、食の生産地である田園と消費地である市街地との交流を図るなど、「食と農」による地域づくりを進めます。

また、「食と農」を支える基盤づくりを促進し、魅力の向上を図るとともに、交流人口や関係人口の拡大や、農林水産業などの食と花を取り巻くさまざまな産業の振興につなげていきます。

このように、都市と農村、人と人との交流を広げることにより、地域社会の活性化を図ります。

■取組方針 7-1-1：農業体験・学習等による交流の推進

市内の小学校が実施する農業体験学習を通して、子どもたちの農業や食に対する理解を深め、農業への関心を醸成します。また、食育、花育、農業体験などの「食と花の新潟」を支える基盤づくりを進め、一般市民や首都圏居住者等にも農業体験やボランティアなどに従事してもらい、交流を深め、関係人口の創出にも努めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 農業体験を通じた社会参加
- 体験学習の推進

■取組方針 7-1-2：独自の個性・魅力を活かした来訪者の獲得

新潟市の食と農と様々な地域資源を結び、食文化を通じて地域の魅力を体験する「ガストロノミー（食文化）ツーリズム」の構築を図り、新潟市独自の個性や魅力を全国に発信し、誘客を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 食文化創造都市の推進

■取組方針 7-1-3：都市・農村交流を促進する田園集落づくり

農村集落の維持・活性化のため、集落の住民が主体となった田園集落づくりを推進します。集落内や集落の縁辺部において、緑豊かな集落の景観に調和し、集落と一体のコミュニティを形成できる住環境整備を行うなど、農村集落の良さを活かした、住んでみたいと思える集落づくりに取り組みます。

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 直売所・農産物加工所、農家レストランの開設の促進
- 田園集落づくり制度の推進

■取組方針 7-1-4：地域やコミュニティの課題・ニーズに対応したビジネスの創出

海辺環境の保全、スマート農業の活用、特産品の地域ブランド化などの「もうかる農業」をはじめとした農林水産業に関する取り組みなどにより、地域の課題・ニーズに対応したコミュニティビジネスの創出を推進します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 農業の担い手の育成
- 農産物のブランディング化やスマート農業の活用など、もうかる農業の推進

目標 7-2 歴史・文化的資源を再発見し誇りを持てる

各地域で守り、受け継がれてきた豊かな自然や歴史、文化などの地域の個性を活かしたまちづくりを進め、これらを次世代に継承できるよう保全・再生することで、市民が地域に誇りや愛着を持てるまちをつくとともに、まちなかの活性化につなげます。

■取組方針 7-2-1：地域固有の歴史・文化の継承

地域の歴史・文化を物語る貴重な有形・無形の文化遺産を調査・保存し、その活用を図ります。また、地域固有のイベントや祭事などを継承するとともに、その魅力を広く紹介し、観光資源などに活用します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 7-2-2：地元学・地域学の活動の展開

自分の暮らす地域を学ぶ地域学の取り組みや、地域を見つめ直し、地域の魅力・宝（資源）を活かしながら地域づくりを行う地元学の取り組みを支援します。また、この活動と連動して、各地域の景観資源等を市民自ら発掘・発信するまち歩きなどを促進します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 地域の歴史・文化の魅力発見・発信
- 地域学習の推進や地域の伝統文化の継承を担う人材の育成

目標 7-3 地域を特徴づける美しい風景を保全・活用する

各地域には、気候風土に合わせ、長い年月をかけて形成されてきた、美しい街並み、田園風景や自然風景があります。これらの日常生活の中では当たり前風景として見過ごされている風景の素晴らしさを市民一人ひとりが認識し、大切にしていけることが、優れた景観形成につながっていきます。

また、にぎわいを感じさせるまちづくりも持続するまちとして重要であり、まちの雰囲気や街並みの風情を醸し出す演出も景観を構成する要素として大切です。これらを踏まえ、市民共通の資産である新潟らしい景観を実現し、まちづくりに活用していきます。

■取組方針 7-3-1：地域の誇れる場所の保全・活用

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

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

■取組方針 7-3-2：個性ある街並み整備や田園・集落景観の形成

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

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

また、幹線道路沿道の緑化により緑を大切にすることを育むとともに、環境用水の活用により良好な水辺環境の保全を図ります。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 美しい農村づくりの推進
- 花が迎えるまちづくり事業
- 農村の水辺環境整備

方針 8. 快適な住環境で暮らすことができるまちづくり

生活スタイルや家族構成、暮らし方や働き方など、多様化するニーズに応え、将来にわたり良質なストックとなるような住宅や住環境を整備するための方針

これからの住宅や居住環境のニーズは、その世帯構成や結婚・出産・子育てなどのライフステージ、更にはニューノーマル社会における働き方やワーク・ライフ・バランス（仕事と生活の調和）などますます多様化してくと考えられています。こうした多様なニーズに対応するため、まちなかななどで増加する空き家や空き地などの多様な利活用を促進し、将来にわたり良質なストックとなる住宅や居住環境が整備された生活圏の形成を図る必要があります。

[SDGs の位置づけ]



目標 8-1 多様なライフスタイルに応じた暮らし方ができる

新潟市には、様々な都市機能が集積する都心部や利便性の高い住宅地、歴史・文化を感じられる各区の拠点や田園・自然が身近に感じられる緑豊かな農村集落など、様々な住環境を有しています。一方で、既存の市街地では、規模や形式・形態の異なる住宅の混在などの課題を抱える地区もあり、農村地域では、高齢化の進行や人口減少等により地域の活力が低下している地域もあります。

近年、首都圏からの UIJ ターンをはじめ、多様なライフスタイルやライフステージに応じた住み替えニーズが高まっていることから、各地域の特徴を活かした魅力的な居住環境を創出するとともに、新潟暮らしの魅力発信や定住人口の増加による集落の維持・活性化に取り組んでいきます。これにより、高齢者や子育て世代、若者、外国人など、多様な市民の居住ニーズに対応した良質な住宅や暮らし方ができるまちづくりを進めます。

■取組方針 8-1-1：まちなか居住の誘導と居住環境の向上

子育て世代や若者等の都心やまちなかへの居住を誘導するため、まちなか居住の魅力やまちづくりの視点からの意義等をわかりやすく発信します。

また、まちなかの暮らしを向上させる商業・医療・福祉等の生活サービス施設の誘導や、緑化や景観誘導、オープンスペースの確保などの居住環境の改善に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- まちなか居住の促進
- 移住・定住の推進

■取組方針 8-1-2：既存住宅地の居住環境の向上

既存住宅地の暮らしやすさの向上に向けて、地域住民が主体となった地区計画や建築協定などのまちづくりルールを活用、空き家活用の促進により住環境の改善・保全に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 地区計画、建築協定などの活用
- 空き家活用等の促進

■取組方針 8-1-3：良質な田園住宅の誘導と魅力的な田園集落づくり

農村集落の維持・活性化に向けて、集落住民が主体となった地区計画などのまちづくりルールによる田園景観と調和した集落づくりや住民提案型の活動に対する支援に取り組むとともに、UIJ ターン、子育て世代、二地域居住などのニーズに対応した住環境づくりや質の高い田園住宅の供給を誘導します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

- 田園集落づくり制度
- 美しい農村づくりの推進
- 移住・定住の促進

目標 8-2 使いやすい住宅、長く使える住宅で暮らせる

市民がライフスタイルやライフステージに応じて適切な住宅を確保でき、住み慣れた地域で誰もが安心・安全・快適に暮らせるように、超高齢社会への対応や居住者にとって使いやすい住宅の供給を促進します。

また、2050年ゼロカーボンシティの実現を見据え、長期に渡って使い続けられる住宅を供給することは、安定した住宅ストックの蓄積につながるとともに、限りある資源の有効利用や、持続可能な都市づくりにつながります。このため、環境にやさしい住宅ストックの形成を促進するとともに、空き家を含めた既存住宅の有効活用を積極的に進めます。

■取組方針 8-2-1：良質な住宅の供給促進

誰もが安心して使いやすい良質な住宅ストックの蓄積を図るため、耐久性、耐震性、断熱性、可変性など、長期にわたり良好な状態で使用可能な長期優良住宅の普及促進や持続可能な環境の実現に貢献する省エネ性能の高い住宅の普及促進に取り組みます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●省エネ住宅等の普及促進

■取組方針 8-2-2：使いやすい住宅づくり

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●バリアフリー・温熱環境改善リフォーム等の促進

■取組方針 8-2-3：空き家の活用促進などの取り組みの推進

空き家の利活用を促進するため、地域や関係団体との連携による市場への流通促進や利活用に向けた取り組みを行うとともに、相談体制の充実や情報提供の仕組みづくりに取り組みます。

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

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●空き家の利活用の促進
●空き家の発生抑制や適正管理等の推進

目標 8-3 安全・安心な住環境で暮らすことができる

大地震から人命と財産を守るためには、生活基盤である住宅が高い耐震性能や防火性能を有している必要があります。そのため、個々の住宅の耐震・防火性能の向上を推進することにより、その住宅地全体の防災を高めます。

また、安全・安心なまちづくりを進めるため、犯罪の未然防止につながる住宅環境や地域の防犯力を高める取り組みを進めます。

■取組方針 8-3-1：地震に強く安全で使いやすい住宅への改修

地震発生時の建築物の倒壊や火災等による人的被害が起きないように、一定の耐震基準を満たしていない木造戸建住宅や分譲マンションなどの耐震診断や耐震改修を促進し、安全・安心な住宅づくりを進めます。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●住宅・建築物耐震化の促進

■取組方針 8-3-2：防犯まちづくりの推進

地域防犯力の向上を図ることで犯罪の未然防止、良好な地域環境及び治安の保持を推進します。

[●都市づくりの取り組み例 ○関連する取り組み例]

●防犯性の高い住宅・住環境の促進

○地域における防犯設備の整備や防犯力の向上

第 5 章

區別構想

1. 区別構想の役割

[1] 区別構想の役割と位置づけ

上位計画である市総合計画で示された「区ビジョン基本方針」及び都市計画基本方針第4章（都市・地域づくりの方針）に基づき、本市全体の都市づくりを踏まえつつ、各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

各区の区別構想は、次の項目で構成します。

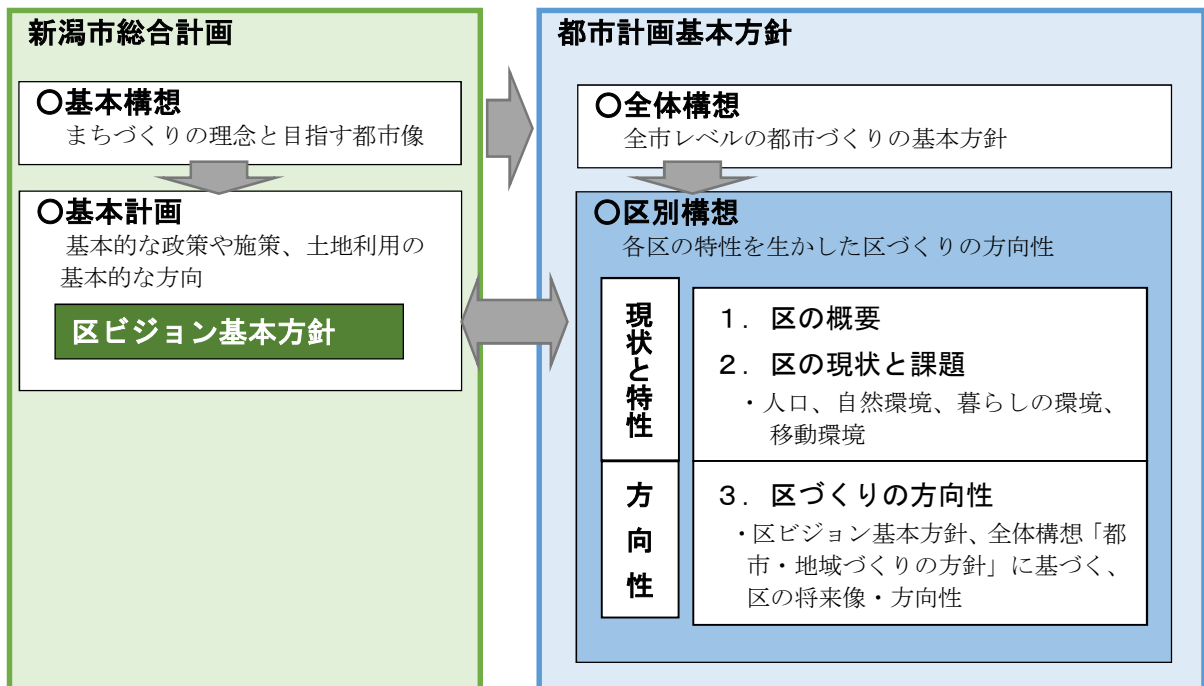
1. 区の概要
2. 区の現状と課題

区の人口・世帯等の現況、自然環境、土地利用、交通、産業など、区の特性や現状・課題などを取りまとめます。

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示します。

図 区別構想の位置づけと構成



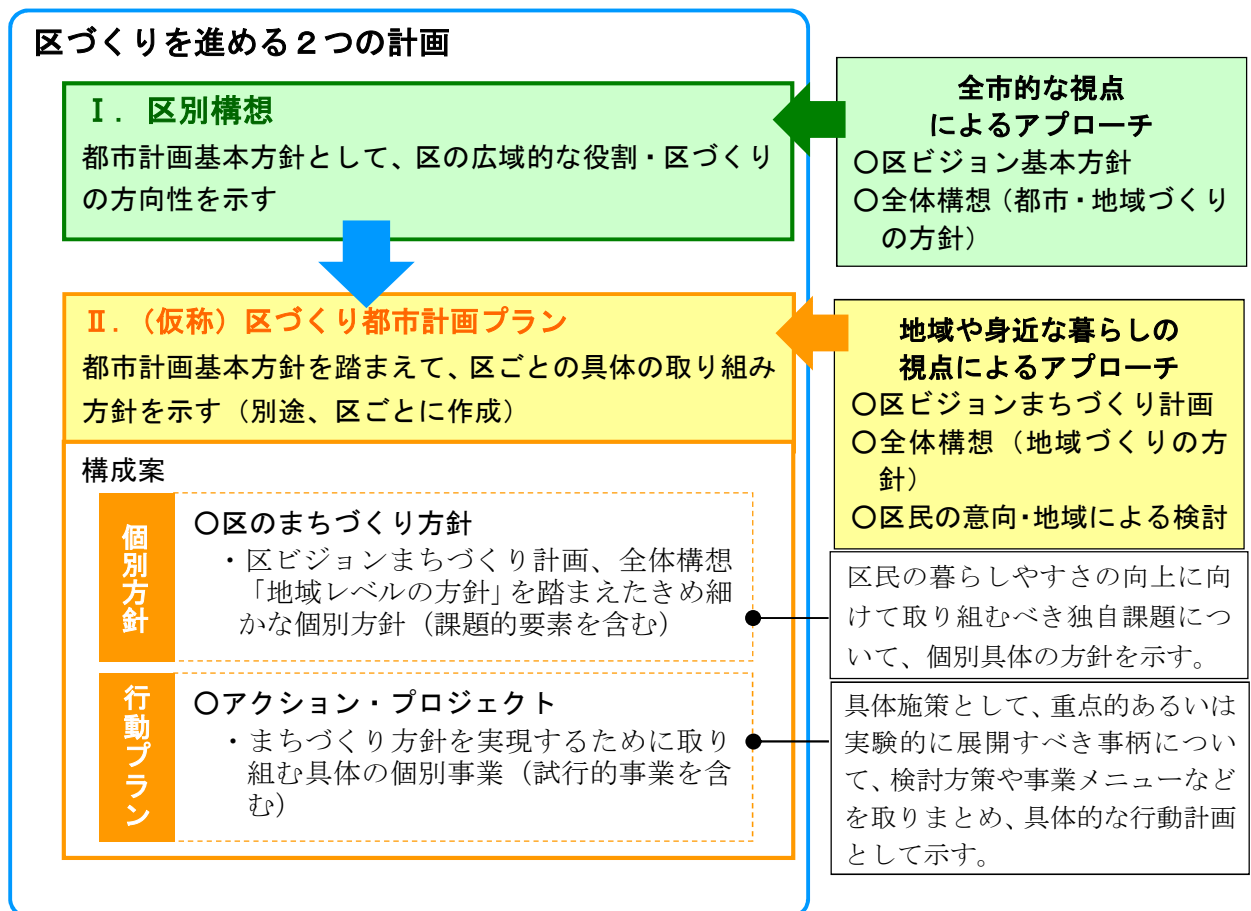
[3] 区別構想の運用

区別構想は、都市計画基本方針として、20年後の将来を見据えつつ、区づくりの方向性を示すものですが、長期にわたり固定されるものではなく、大きな社会・経済状況の変化や取り組みの進捗状況を踏まえ、適宜修正を図ります。

また、区別構想に基づき、各区においては、区を主体に区づくりを進めるためのより具体的の方針「(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」の実現に向けた具体的な取り組みを示す「区ビジョンまちづくり計画」と、都市計画基本方針における「地域レベルの方針」を踏まえるとともに、生活者である区民や地元関係者と協働し、区レベルや小・中学校区などのコミュニティレベルにおける問題や課題を共有しながら、身近な暮らしの視点に根ざしたきめ細かな方針づくりを進めます。

「(仮称)区づくり都市計画プラン」については、暮らしやすさの向上をより実効的に追求するため、区ごとの実情に応じて方針・施策の追加・修正ができるものとし、都市づくりを進める過程において、必要に応じて短期での見直しや評価・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させていきます。

図 区別構想の役割と区づくりの考え方



2. 区別構想

北 区	豊かな自然の中で人やものが交流する、安らぎにあふれ、 住みたくなるまち	P99
東 区	豊かな産業とやすらぎの水辺が調和し、笑顔と元気があふれる、 空港と港があるまち	P103
中央区	歴史と文化の薫りただよう、うるおいと にぎわいのまち	P107
江南区	緑と調和した、賑わいと安らぎのあるまち	P111
秋葉区	花と緑に囲まれた、笑顔咲きそろろう、にぎわいのあるまち	P115
南 区	大地の恵みと伝統・文化にはぐくまれた郷土愛にあふれる、 いきいきと暮らせるまち	P119
西 区	都市と農村が融合する、 うるおいの住環境と優れた学術環境に育まれるまち	P123
西蒲区	豊かな自然、歴史と文化のかおりに満ちあふれ、 人と人があたたかくつながるまち	P127

■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 km²)を有しています。



緑豊かな福島潟

②人口・世帯数

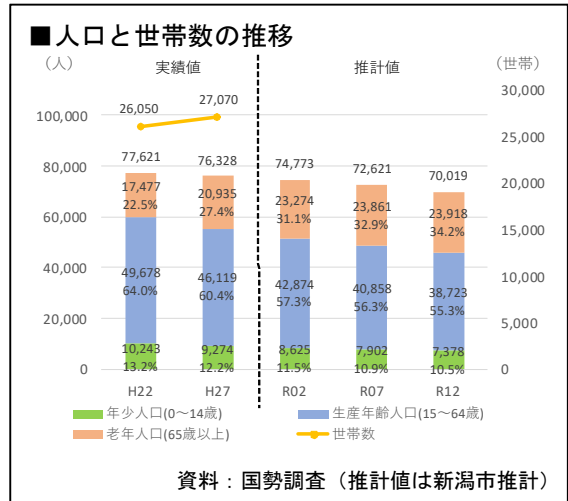
- ・2015年(平成27年)の人口は76,328人と減少しており、人口構成は少子高齢化が進行しています。また、世帯数は27,070世帯と増加傾向にあります。

③コミュニティ

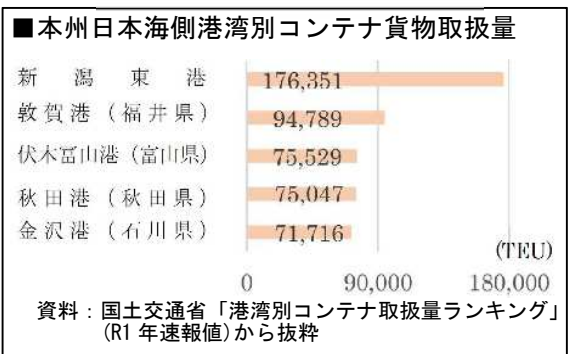
- ・コミュニティは、JR駅周辺に発達した市街地や既存の農村集落など、8つの地区(松浜・南浜・濁川・葛塚・木崎・岡方・長浦・早通)から構成されています。それぞれの地区はJR白新線や道路網によってネットワーク化されています。

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、その取扱量は順調に伸びています。



新潟東港コンテナターミナル



(2) 現状と課題

①物流環境

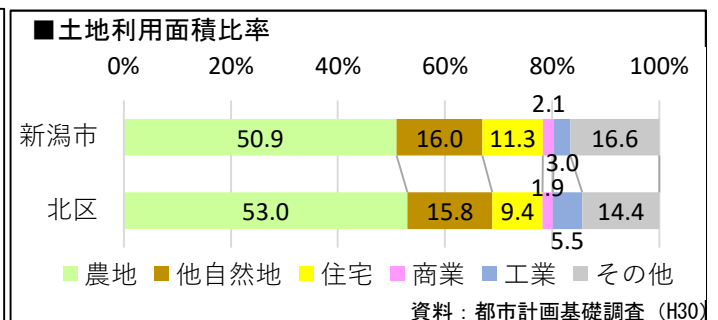
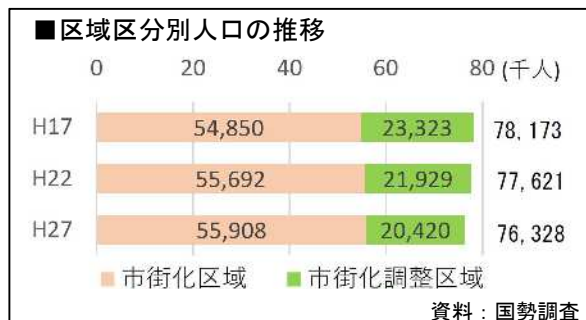
- 新潟東港からのコンテナ貨物などは、主要幹線道路である国道7号や日本海東北自動車道を利用して市内外へ輸送されています。今後は、国際物流拠点として新潟東港の更なる活性化と物流業の発展に向けて、市内外への道路アクセスの向上が求められるため、新たな物流の軸となる新潟中央環状道路の整備が必要です。

②豊かな自然

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

③土地利用

- 区内の総人口は減少していますが、市街化区域内の人口は増加しています。土地利用の現状は、市平均と比較すると、区内の約70%を占める農地他自然地や、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。



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) や羽越水害 (S42) 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

<まちづくりの将来像>

豊かな自然の中で人やものが交流する、
安らぎにあふれ、住みたくなるまち

①道路アクセスの強化

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

②住みたくなるまちづくり

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

③持続可能なまちづくり

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

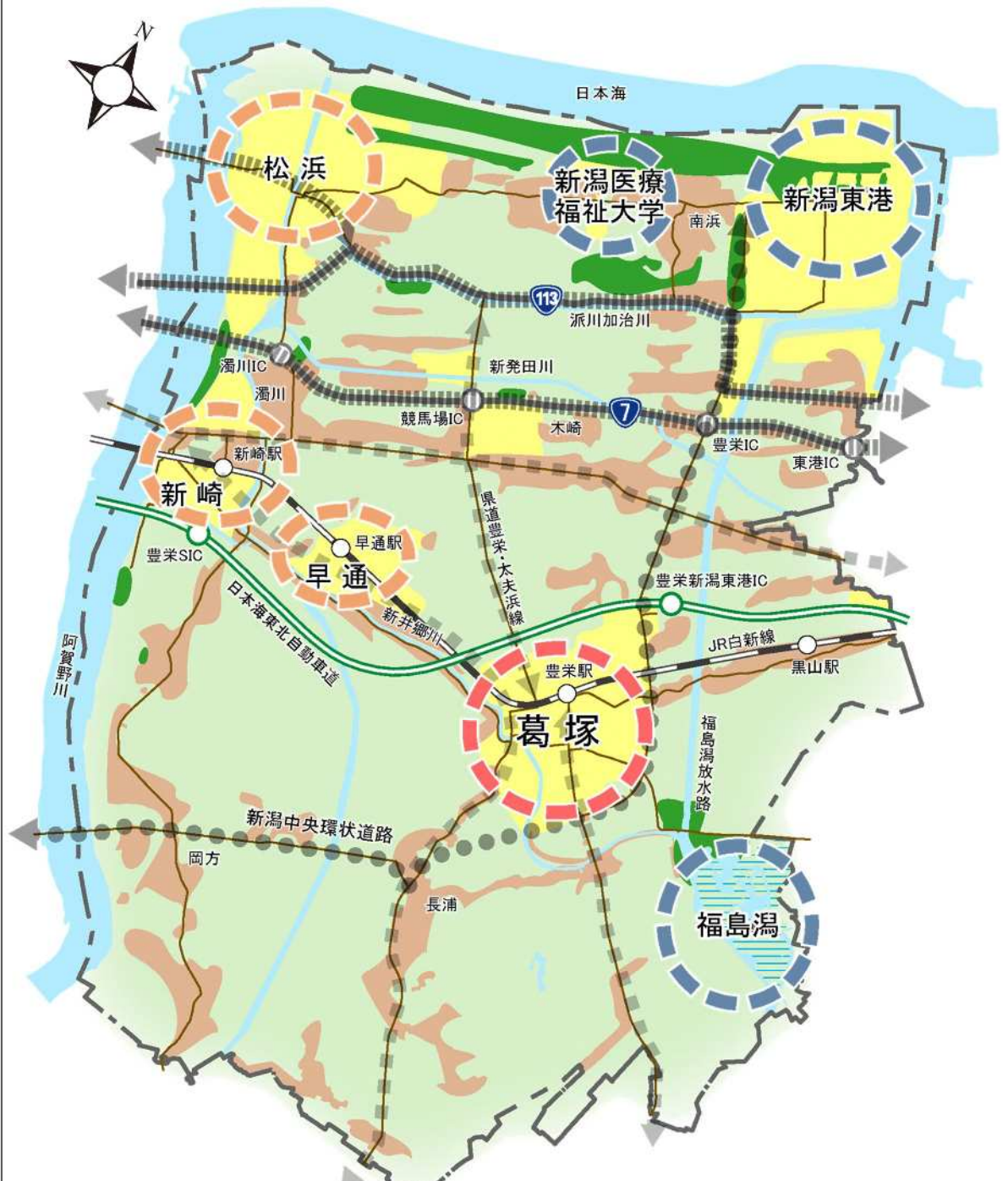
④道路ネットワークの確保

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

⑤自然災害に強いまちづくり

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

<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  市街地 |  鉄道・駅 |  地域拠点 |  放射道路網 |
|  集落 |  高速道路・IC |  生活拠点 |  環状道路網 |
|  農地等 |  国道 |  機能別拠点 |  区の骨格道路 |
|  緑地・公園 |  県道 | | |
|  河川・水面 |  行政界 | | |

■東区



(1) 区の概要

①地勢

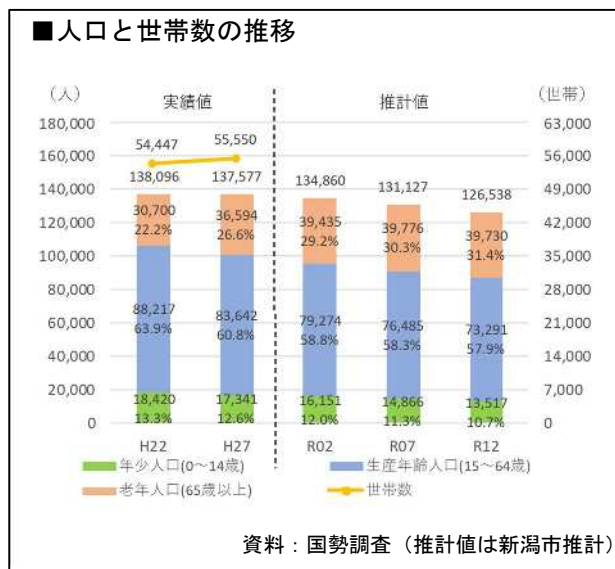
- ・東区は信濃川河口部の東に位置し、日本海に面しています。西に信濃川と栗ノ木川、東に阿賀野川が流れ、中央には区の東西を横断する形で信濃川と阿賀野川を結ぶ通船川が流れています。また、新潟西港と新潟空港があり、海と空の玄関口という側面も持ち合わせています。
- ・地形は、海岸から内陸へ海岸線と並行して砂丘列が連なり、内陸部は平坦です。
- ・区の面積は 38.62 km² で、8 区の中で中央区について 2 番目に小さく、市全体の約 5% となっています。



新潟空港

②人口・世帯数

- ・東区の人口は 2015 年（平成 27 年）時点で 137,577 人、世帯数は 55,550 世帯で、8 区の中で中央区・西区に次いで 3 番目に多く、人口及び世帯数は、新潟市全体の約 17% を占めています。
- ・老年人口（65 歳以上）の割合は 26.6% であり、2010 年（平成 22 年）から 4.2% 上昇しています。
- ・区全体の人口は減少が見込まれており、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自然・環境

- ・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。

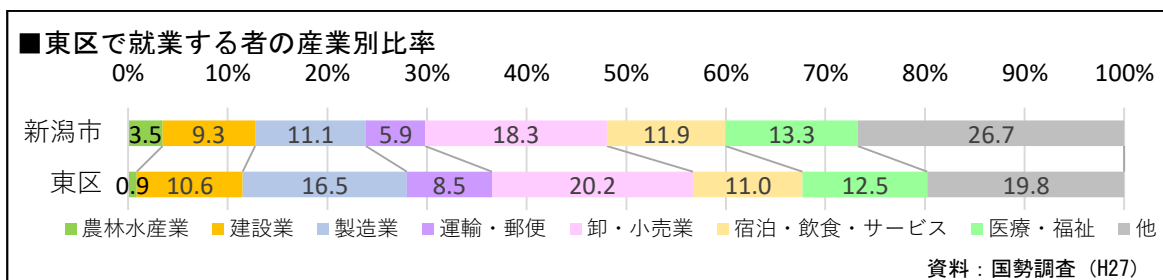
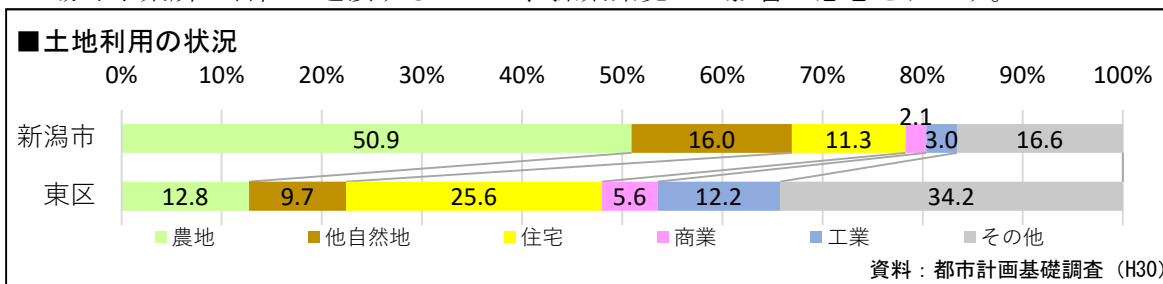


じゅんさい池

(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等が進み、工場や事業所と居住が近接することで、操業環境への影響が懸念されます。



②拠点

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

③交通

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

(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

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

①多様な世代が住みやすいまちづくり

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

②地域産業が発展するまちづくり

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

③拠点を活かした賑わいのまちづくり

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

④貴重な水辺空間を活用したまちづくり

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

⑤農地と集落を守り育てるまちづくり

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

⑥快適に移動しやすいまちづくり

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

<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | |
|-------|---------|-------|--------|
| 市街地 | 鉄道・駅 | 地域拠点 | 放射道路網 |
| 集落 | 高速道路・IC | 生活拠点 | 環状道路網 |
| 農地等 | 国道 | 機能別拠点 | 区の骨格道路 |
| 緑地・公園 | 県道 | | |
| 河川・水面 | 行政界 | | |

■中央区



(1) 区の概要

①地勢

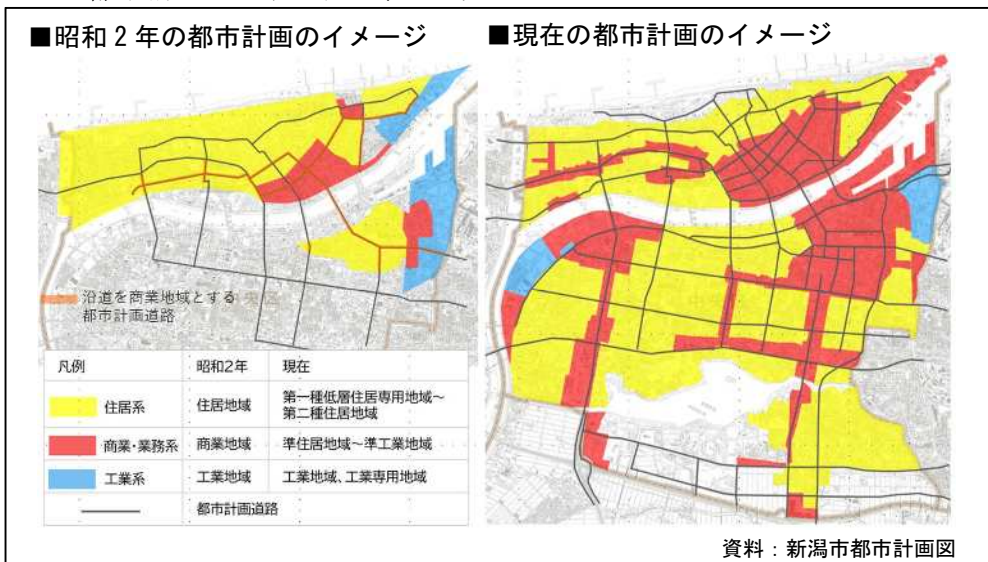
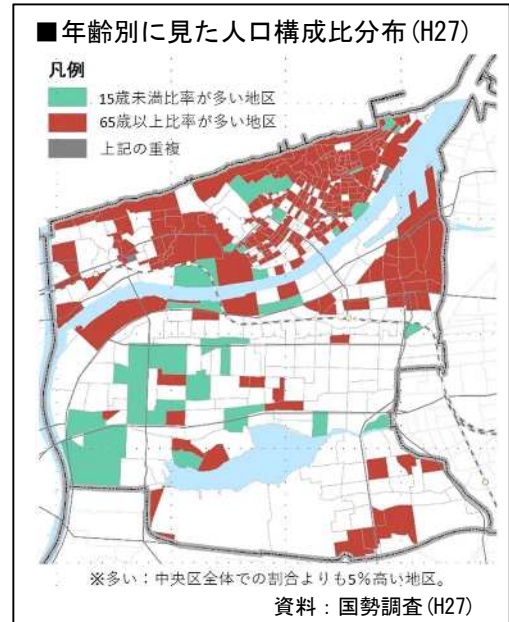
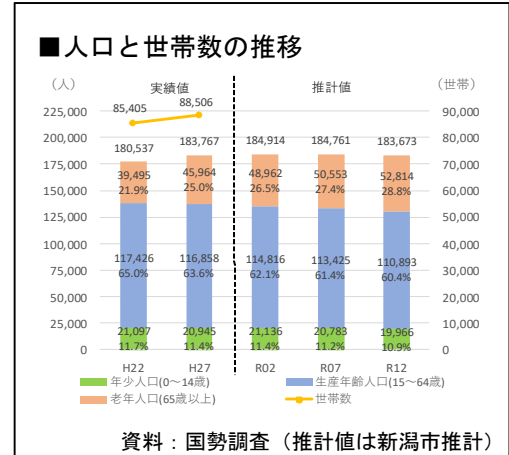
- 中央区は、日本海、信濃川、鳥屋野潟と豊かな水辺に恵まれています。また、西海岸公園、白山公園、やすらぎ堤緑地、鳥屋野潟公園など憩いの場としての緑が多く存在します。
- 面積は 37.75 km² で、8 区の中で最も小さいです。

②人口・世帯数

- 中央区の人口は、開発が進展することにより 2015 年（平成 27 年）までは増加してきましたが、将来推計人口では、2020 年（令和 2 年）の約 18 万 5 千人をピークに緩やかに減少していくと見込まれています。
- 緩やかな少子化と、急速な高齢化が進む一方、世帯数の増加による単身化・小世帯化が進んでいます。その結果、昔からの市街地では高齢化が進み、他方では若年層の多い地域が生まれるなど、各市街地の特色が生じています。

③特色

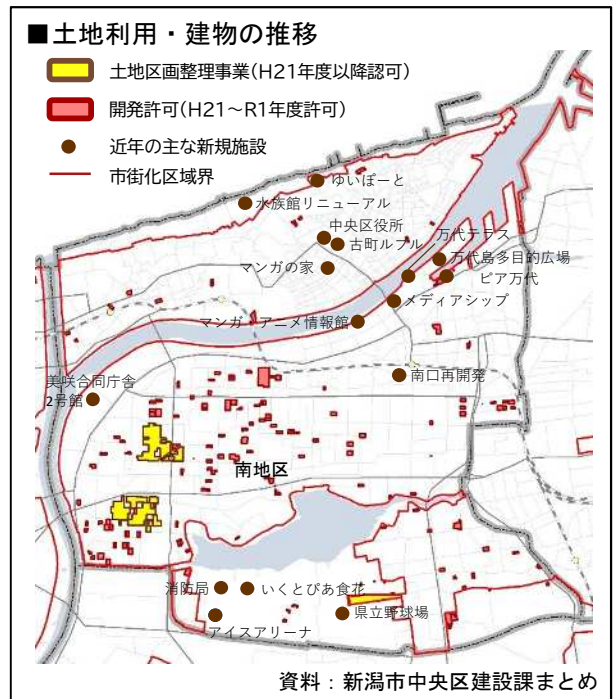
- 1927 年（昭和 2 年）の都市計画が決定された時点では、主な市街地は新潟島と沼垂地区の周辺のみでしたが、昭和時代に都市計画道路の整備が進み、また、南地区においては、耕地整理された農地を徐々に埋めていく形で宅地化が進行しました。その結果、昔ながらの都市構造を残す地区や、主要幹線沿いに商業・業務系の用途が配置される沿道利用型の都市構造など、多様な市街地が形成されました。



(2) 現状と課題

①土地利用

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



■中央区の空き家数・空き家率の推移

	H20	H25	H30
空家数（その他住宅）	3,950	5,700	6,060
住宅総数に占める空家率	4.1%	5.5%	5.6%

資料：住宅・土地統計調査

②交通、拠点

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



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びあ

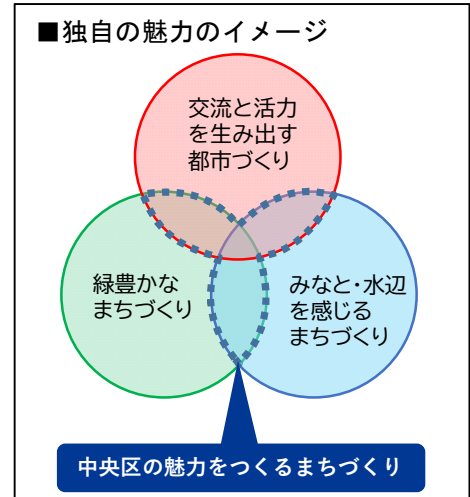
(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

歴史と文化の薫りただよう、うるおいと にぎわいのまち

①魅力にあふれ、交流が生まれる拠点のみなとまち

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



②それぞれの地区がそれぞれの魅力をもつ住みよいみなとまち

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



りゅうーとびあ



凡例

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

■ 江南区



(1) 区の概要

①地勢

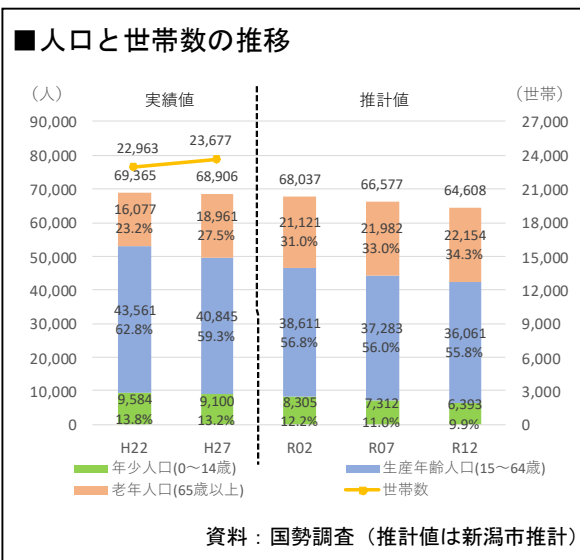
- ・江南区は、東を阿賀野川、西を信濃川、南を小阿賀野川、北を日本海東北自動車道と接しており、面積は 75.42 ㎩で市のほぼ中心に位置しています。
- ・土地は平坦で海拔 0 メートル地帯が多く、かつては「地図にない湖」と呼ばれ、また河川の氾濫などで幾多の浸水被害がありましたが、河川改修や土地改良事業により、広大な優良農地へと生まれ変わり、稲作を基幹とした多様な農産物を供給する都市近郊型農業が営まれています。
- ・区内の道路ネットワークは、北陸・日本海東北・磐越自動車道の高速道路をはじめ、国道 49 号・国道 403 号および主要地方道など広域幹線道路で構成され、現在は新潟中央環状道路の建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



新潟亀田 IC 付近より亀田駅方向を望む

②人口・世帯数

- ・江南区の人口・世帯数は 2015 年（平成 27 年）時点では 68,906 人・23,677 世帯でしたが、単身世帯の増加や核家族化の進行により、世帯数は増加傾向にある一方、人口は減少すると推計されています。



③自然・歴史

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



北方文化博物館（大広間）

(2) 現状と課題

①土地利用

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

■新潟市開発行為等の許可の基準に関する条例による開発許可件数



地区別の許可実績(件数)



資料：新潟市都市計画課・江南区建設課まとめ

②交通

- ・亀田地区を「地域拠点」、横越・曾野木・両川・大江山地区を「生活拠点」と位置付け、日本海東北自動車道や磐越自動車道をはじめ、国道49号、国道403号の広域幹線道路網とリンクした、各拠点を結ぶ道路ネットワークを構築するため、引き続き、新潟中央環状道路などの幹線道路の整備を進めています。
- ・JR信越本線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。
- ・JR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進められており、交通結節点としての整備およ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、既存の路線バスおよび区バス、住民バスの充実が必要です。



新潟中央環状道路 横越バイパス

③産業

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

(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

緑と調和した、賑わいと安らぎのあるまち

①都市機能・防災機能の維持・充実

- ・ 亀田地区を地域拠点、横越・曾野木・両川・大江山地区を生活拠点として活性化を図るとともに、各地区において既成市街地の都市機能およ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確保するため、既存の路線バスおよび区バス、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

- ・ 河川およ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>



両川・両川第2工業団地
両川南・東地区



凡例

市街地	鉄道・駅	地域拠点	放射道路網
集落	新駅構想	生活拠点	環状道路網
農地等	高速道路・IC	機能別拠点	区の骨格道路
緑地・公園	国道		
河川・水面	県道		
	行政界		

■秋葉区



(1) 区の概要

①地勢

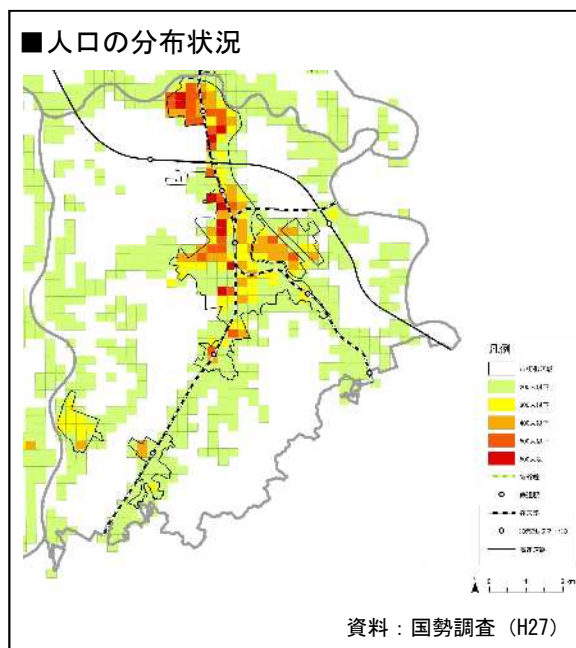
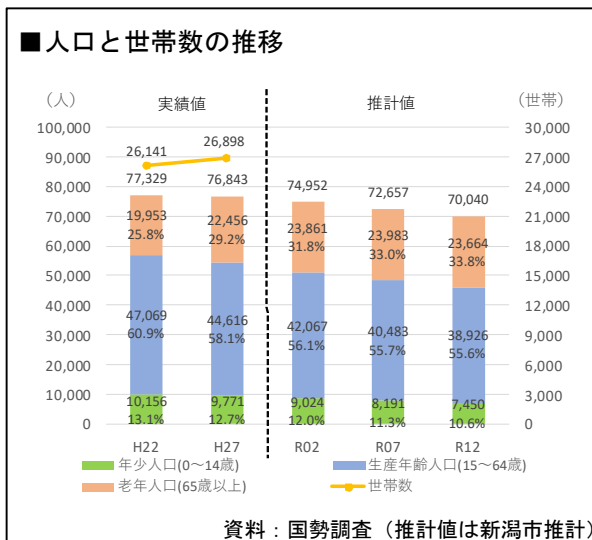
- ・秋葉区は、新潟市の南東部に位置し、東西を阿賀野川、信濃川の二大河川に囲まれ、北には小阿賀野川、区の中央には能代川・新津川が流れるほか、南には新津丘陵が広がる自然豊かな地域です。
- ・面積は 95.38 ㎏で、8 区の中では西蒲区、北区、南区に次ぐ面積となり、全市域の約 13% を占めています。

②人口・世帯数

- ・2015 年(平成 27 年)時点の区内の人口は 76,843 人、世帯数は 26,898 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。



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等の自然地在が約7割の土地利用を占めており、区の特徴である里山や水辺を最大限に活かして、移住・定住してもらえ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

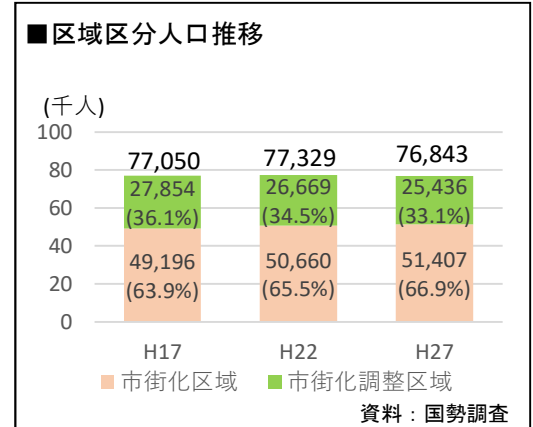
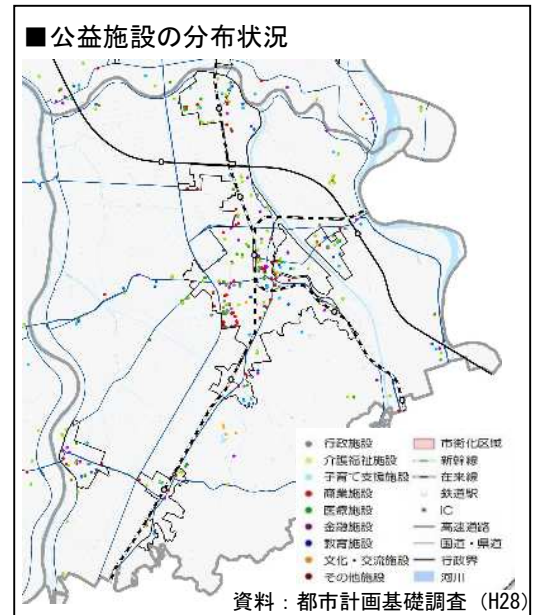
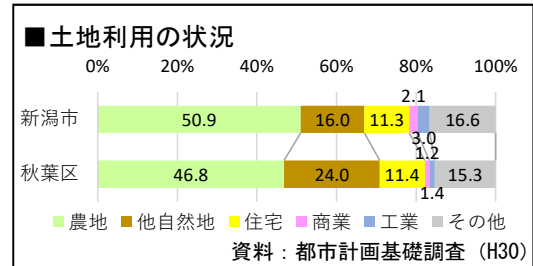
- ・新津駅周辺や小須戸地区の市街地及び、荻川駅周辺で人口が多く、行政施設や医療施設・介護福祉施設などの公益施設が集積しています。
- ・区の人口は減少傾向ですが、人口動態については新潟市中心部へ通勤する世代が多く、社会動態の転入が転出を上回っている状況であることから、今後も住宅地需要が見込まれます。
- ・市街化区域には人口の約67%が住んでおり、良好な市街地整備や生活圏の利便性向上など、暮らしやすい地域づくりが求められます。
- ・一方、古くからの中心市街地は高齢化や空洞化が進んできていることから、民間事業者等と連携して生活の利便性の高いまちづくりを進める必要があります。

③交通

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

④防災・環境

- ・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、堤防を強化し治水安全度の向上を図るとともに、災害時の円滑な交通を確保することが求められています。
- ・また、近年多発する地震への対策として、区の特徴である自然を活かした資源の活用や、環境負荷の少ないエネルギーを取り入れた、災害に強い拠点づくりを進める必要があります。



(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

花と緑に囲まれた、笑顔咲きそろう、にぎわいのあるまち

①自然の保全と活用

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

②地域の活性化

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

③交通

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

④防災とエネルギー

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

<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | | | | | |
|---|-------|---|---------|---|-------|---|-------|
|  | 市街地 |  | 鉄道・駅 |  | 地域拠点 |  | 放射道路網 |
|  | 集落 |  | 高速道路・IC |  | 生活拠点 |  | 環状道路網 |
|  | 農地等 |  | 国道 |  | 機能別拠点 | | |
|  | 緑地・公園 |  | 県道 | | | | |
|  | 河川・水面 |  | 行政界 | | | | |

■南区

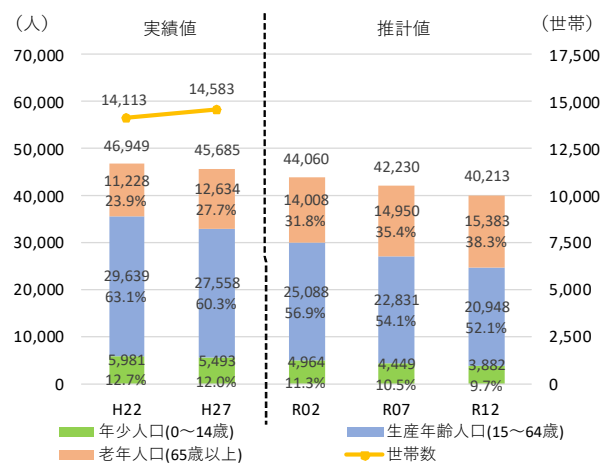


(1) 区の概要

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5.8m（新飯田小学校）、北部地域で1.2m（大通小学校）と緩やかな高低差になっています。面積は、100.91 km²で、8区の中で、西蒲区、北区に次ぐ広大な面積を有しています。

■人口と世帯数の推移

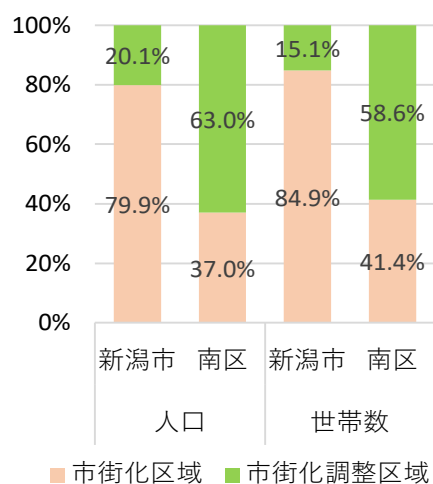


資料：国勢調査（推計値は新潟市推計）

②人口・世帯数

- ・2015年（平成27年）時点の人口は45,685人、また、世帯数は増加傾向にあるものの14,583世帯で8区の中で最も少ない人口と世帯数となっています。2015年（平成27年）の国勢調査結果に基づく将来推計人口では、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。

■区域区分別人口・世帯数割合



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

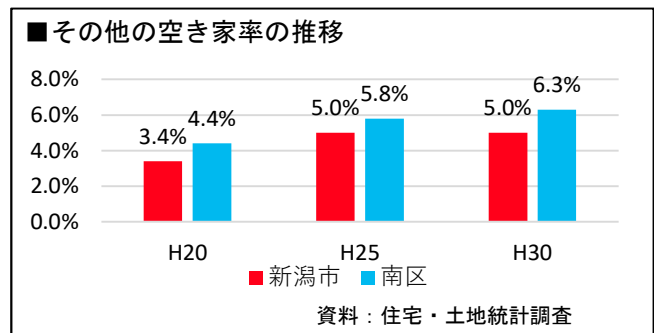
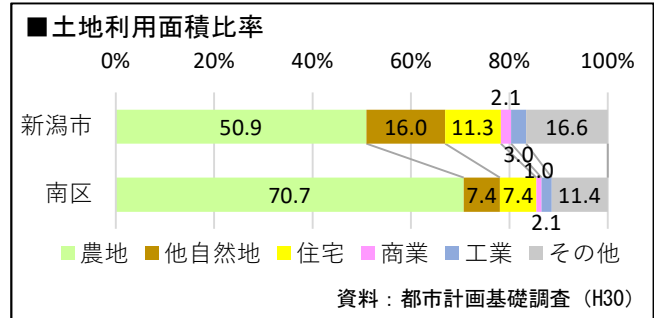
(2) 現状と課題

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

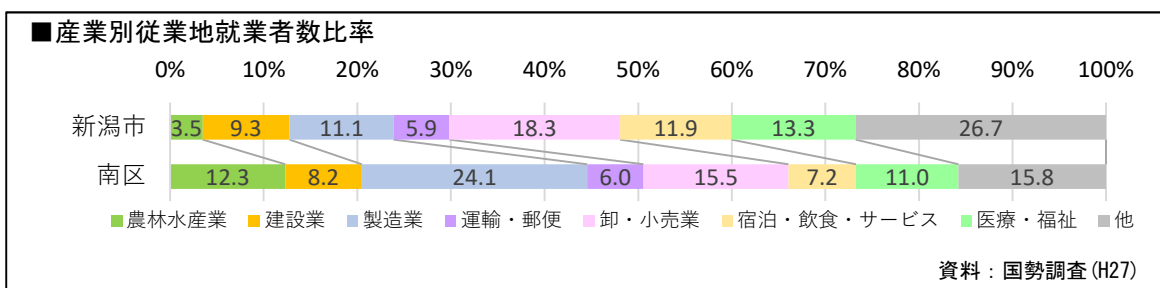


③交通

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

④産業

- 区域の農地の割合や農業に従事する割合が市内で一番高く、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一番高くなっています。雇用の場を維持・確保するため、既存事業所の維持・拡大に努めるとともに、新たな雇用の場を確保し、更なる企業誘致を図る必要があります。また、若者の流出を防ぐため、魅力的な雇用の場の創出が必要です。



(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

大地の恵みと伝統・文化にはぐくまれた郷土愛にあふれる、

いきいきと暮らせるまち

①にぎわいと多彩な交流のまちづくり

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

②安心していつまでも暮らせるまちづくり

- ・信濃川・中ノ口川を中心とした河川等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。

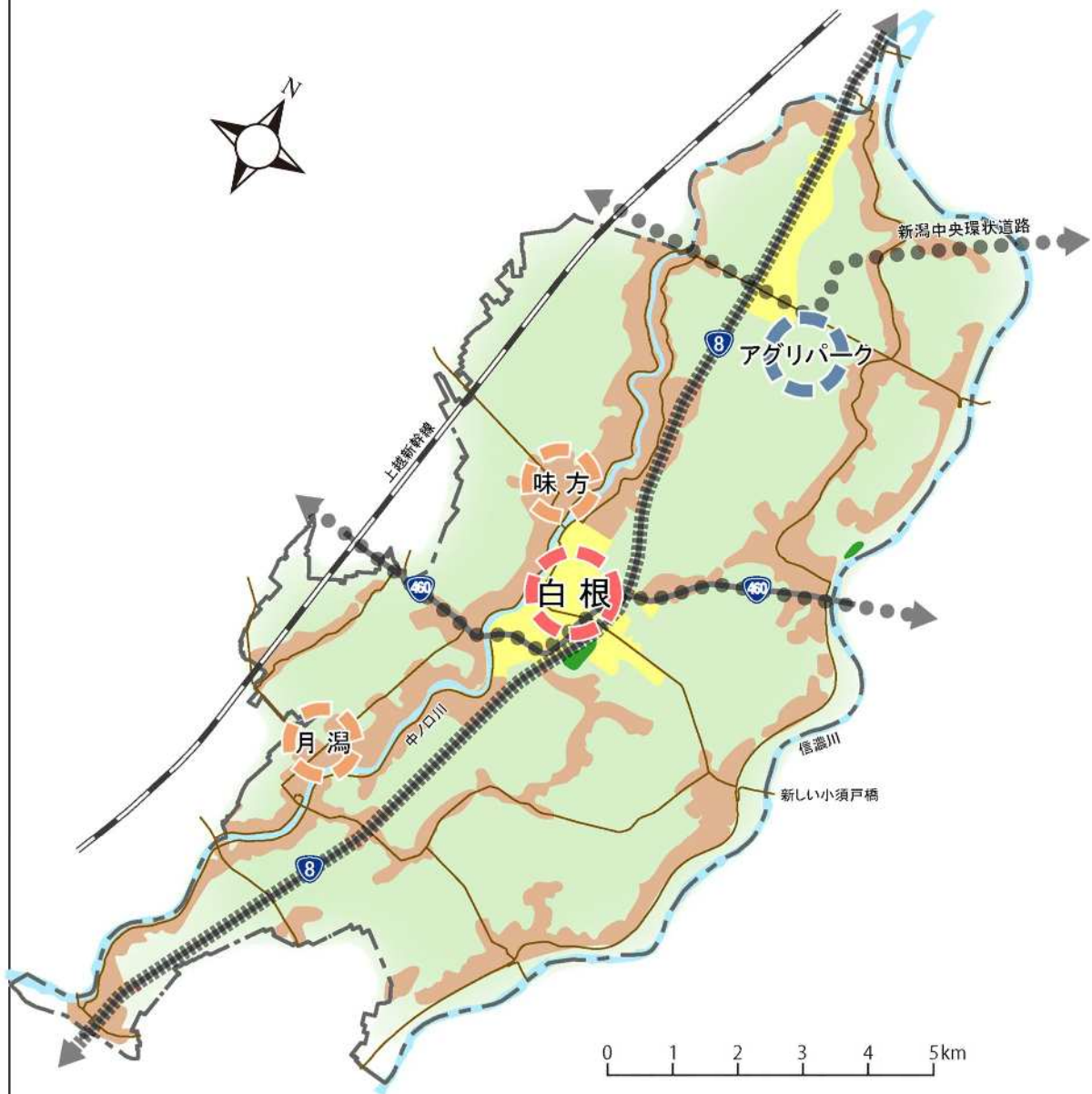
③交通の利便性の高いまちづくり

- ・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、すべての人にとって利便性が高く、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・店舗等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・店舗等の規模拡大を積極的に支援し、産業の振興と雇用の場の確保を図り、活力のあるまちづくりに取り組みます。

<区づくりの構想図>



凡 例

- | | | | | | | | |
|---|-------|---|---------|---|-------|---|-------|
|  | 市街地 |  | 鉄道・駅 |  | 地域拠点 |  | 放射道路網 |
|  | 集落 |  | 高速道路・IC |  | 生活拠点 |  | 環状道路網 |
|  | 農地等 |  | 国道 |  | 機能別拠点 | | |
|  | 緑地・公園 |  | 県道 | | | | |
|  | 河川・水面 |  | 行政界 | | | | |

■ 西区



(1) 区の概要

①地勢

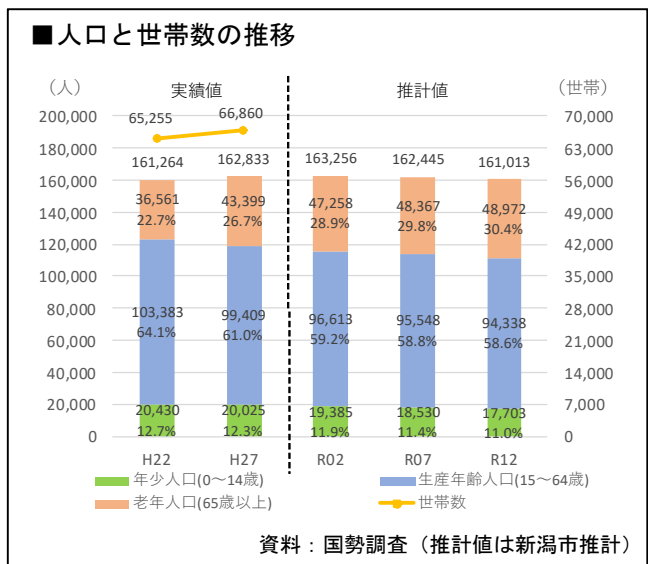
- ・西区は、信濃川及び関屋分水路以西に位置し、北には日本海があり、川や潟などの水辺も多く存在しています。
- ・北西部には海岸砂丘地帯があり、南東部は平野となっています。平野部は海拔が低く、水との闘いを繰り返してきました。この歴史の中で築いた豊かな穀倉地帯が、美しい風景を作り出しています。
- ・区の面積は、94.00km²で市内全8区の中では5番目、新潟市の全面積(726.27km²)の約13%を占めています。



市街地と田園風景

②人口・世帯数

- ・人口・世帯数ともに中央区に次いで2番目となっています。令和12年の将来推計人口は約16万1千人となる見込みです。
- ・年齢3区分別人口割合の変化について、2030年(令和12年)推計人口の15歳未満は11.0%、15歳以上65歳未満は58.6%と、減少しますが、65歳以上は30.4%と増加する見込みです。



③自然

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

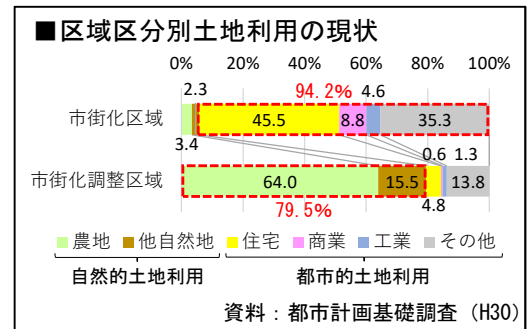


ラムサール条約湿地の佐潟

(2) 現状と課題

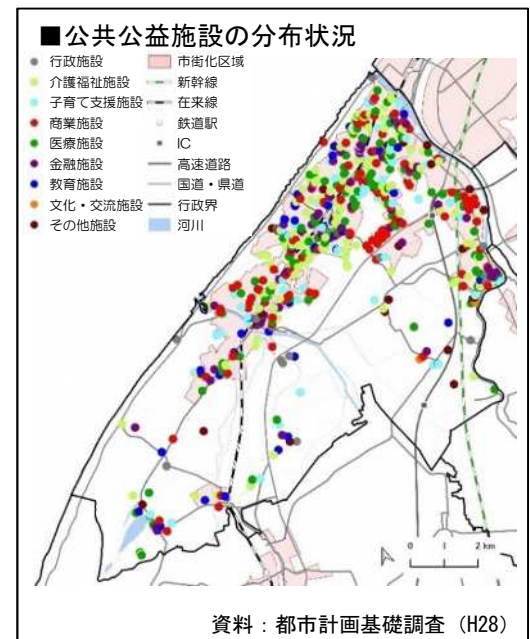
① 土地利用

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



② 産業

- ・流通センター及び周辺地域は、新潟西バイパス（国道 116 号）整備や土地区画整理事業等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。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、JR 越後線が運行されています。中央区から坂井輪地区、西地区を横断し、区内には 7 つの駅があります。日中の運行本数は、内野駅以东では 20 分に 1 本程度ですが、内野駅以西では 1 時間に 1 本程度と少なくなります。また、路線バスは、主に東西方向の幹線道路を中心に運行されています。路線バスが運行していない地域の移動は、主に区バスや住民バスが担っています。公共交通の利便性向上に向け、駅やバス停などの環境改善や接続改善などを推進する必要があります。

④ 防災

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

(3) 区づくりの方向性

<まちづくりの将来像>

都市と農村が融合する、
うるおいの住環境と優れた学術環境に育まれるまち

①拠点性の向上

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

②都市と農村が融合するまちづくり

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

③産業を活かしたまちづくり

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

④交通ネットワークの強化

- ・新潟中央環状道路、外郭環状道路及び区中心部の骨格となる道路の整備を進めるとともに国道116号新潟西道路の整備促進に取り組み、道路網の機能強化を図ります。また、J R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等により雨水流出の抑制を推進します。

<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | | | | | |
|---|-------|---|---------|---|-------|---|-------|
|  | 市街地 |  | 鉄道・駅 |  | 地域拠点 |  | 放射道路網 |
|  | 集落 |  | 高速道路・IC |  | 生活拠点 |  | 環状道路網 |
|  | 農地等 |  | 国道 |  | 機能別拠点 | | |
|  | 緑地・公園 |  | 県道 | | | | |
|  | 河川・水面 |  | 行政界 | | | | |

■西蒲区



(1) 区の概要

①地勢

- ・西蒲区は、本市の西部に位置し、面積は 176.57 ㎥と市内 8 区の中で最も広く、市域の約 4 分の 1 を占めます。
- ・地形は変化に富み、市内で唯一、海・山・平野を併せ持っています。
- ・周囲とのつながりは、西は日本海に臨む約 15km の海岸線、北は西区、東は南区、南は長岡市、燕市、弥彦村と隣接しています。
- ・区内には、200 年に及ぶ大地の改良によって築かれた蒲原平野が広がっています。

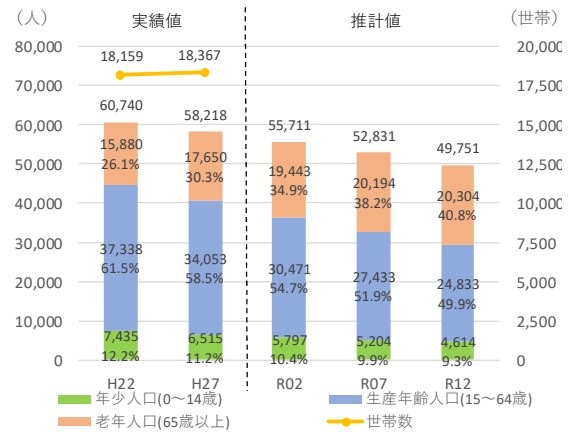


角田山

②人口・世帯数

- ・市全体で人口減少が著しい中、西蒲区の減少率は市内一となることが見込まれています。
- ・特に、将来推計人口では、高齢者人口の割合が 2030 年（令和 12 年）に区内の総人口の約 4 割に達することに加え、年少人口が占める割合も市内一低くなるなど、少子・超高齢化が進展すると予測されています。
- ・一方で、世帯数は 2015 年（平成 27 年）時点で 18,367 世帯と増加傾向にあります。

■人口と世帯数の推移



資料：国勢調査（推計値は新潟市推計）

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「はぎ木」の並木がところどころに残る景観は、美しい日本の原風景を思い起こさせてくれます。



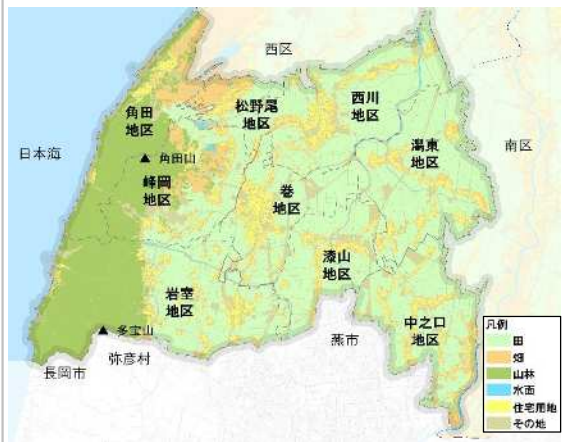
「はぎ木」の前で団らん

(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、暮らし続けた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 JR 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湯東 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、本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必要があります。

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等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、
人と人があたたかくつながるまち

① 地域拠点の活性化

- ・ 巻駅周辺を地域拠点として機能の充実を図ります。

② 生活拠点の強化

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

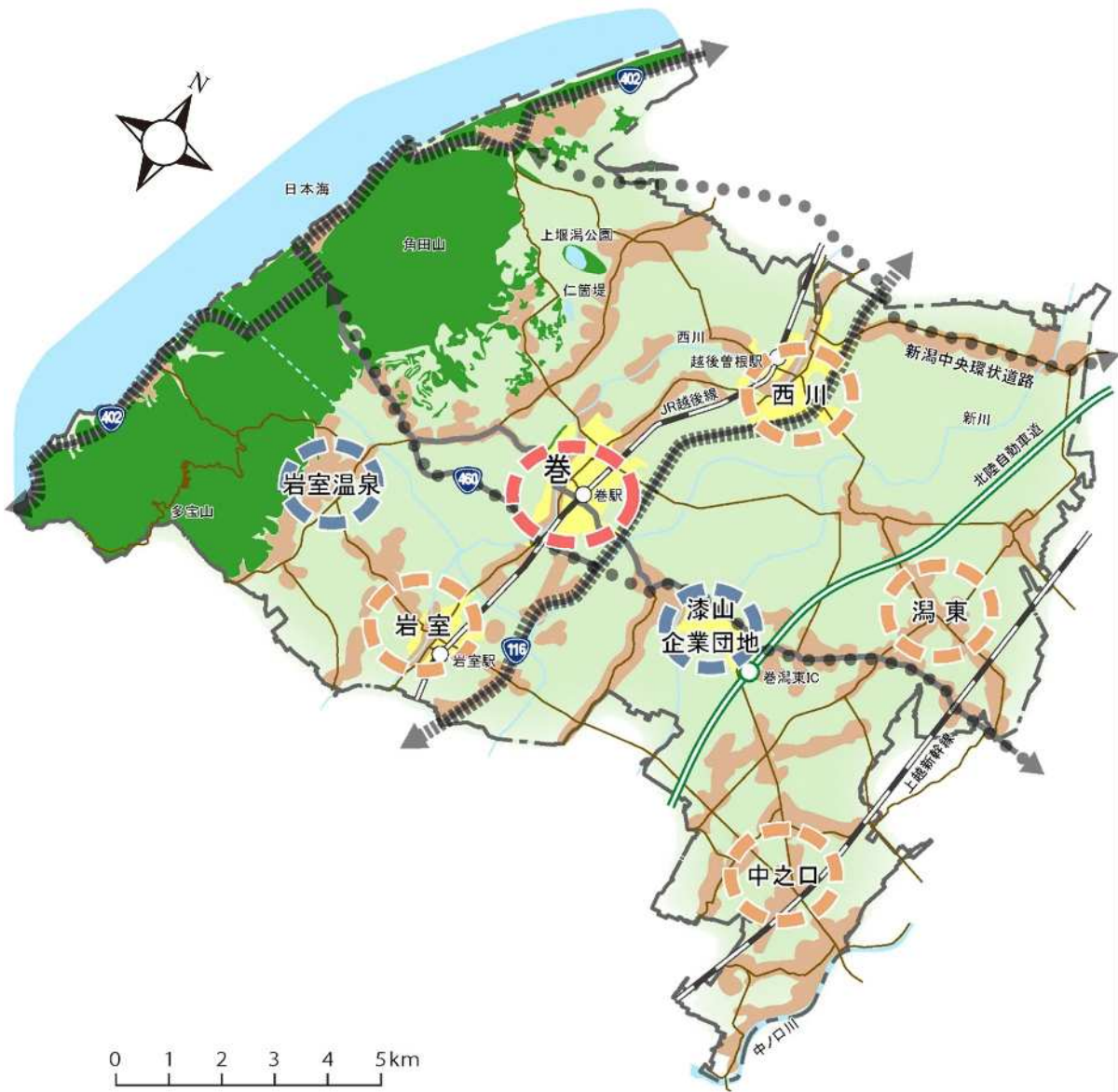
③ 交通ネットワークの形成

- ・ 国道 116 号、国道 460 号の交差点を中心として、海岸側の国道 402 号およ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、漆山企業団地等、商工業の振興・活性化を図り、定住や雇用の創出につながる施策を展開していきます。
- ・ 海や山々が一体となった美しい自然環境の保全に努め、角田や岩室温泉などの交流機能をさらに磨き上げ、本市への観光振興を強化し、交流人口の拡大を図るとともに、移住・定住促進につなげます。

<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | | | | | |
|---|-------|---|---------|---|-------|---|-------|
|  | 市街地 |  | 鉄道・駅 |  | 地域拠点 |  | 放射道路網 |
|  | 集落 |  | 高速道路・IC |  | 生活拠点 |  | 環状道路網 |
|  | 農地等 |  | 国道 |  | 機能別拠点 | | |
|  | 緑地・公園 |  | 県道 | | | | |
|  | 河川・水面 |  | 行政界 | | | | |

第6章

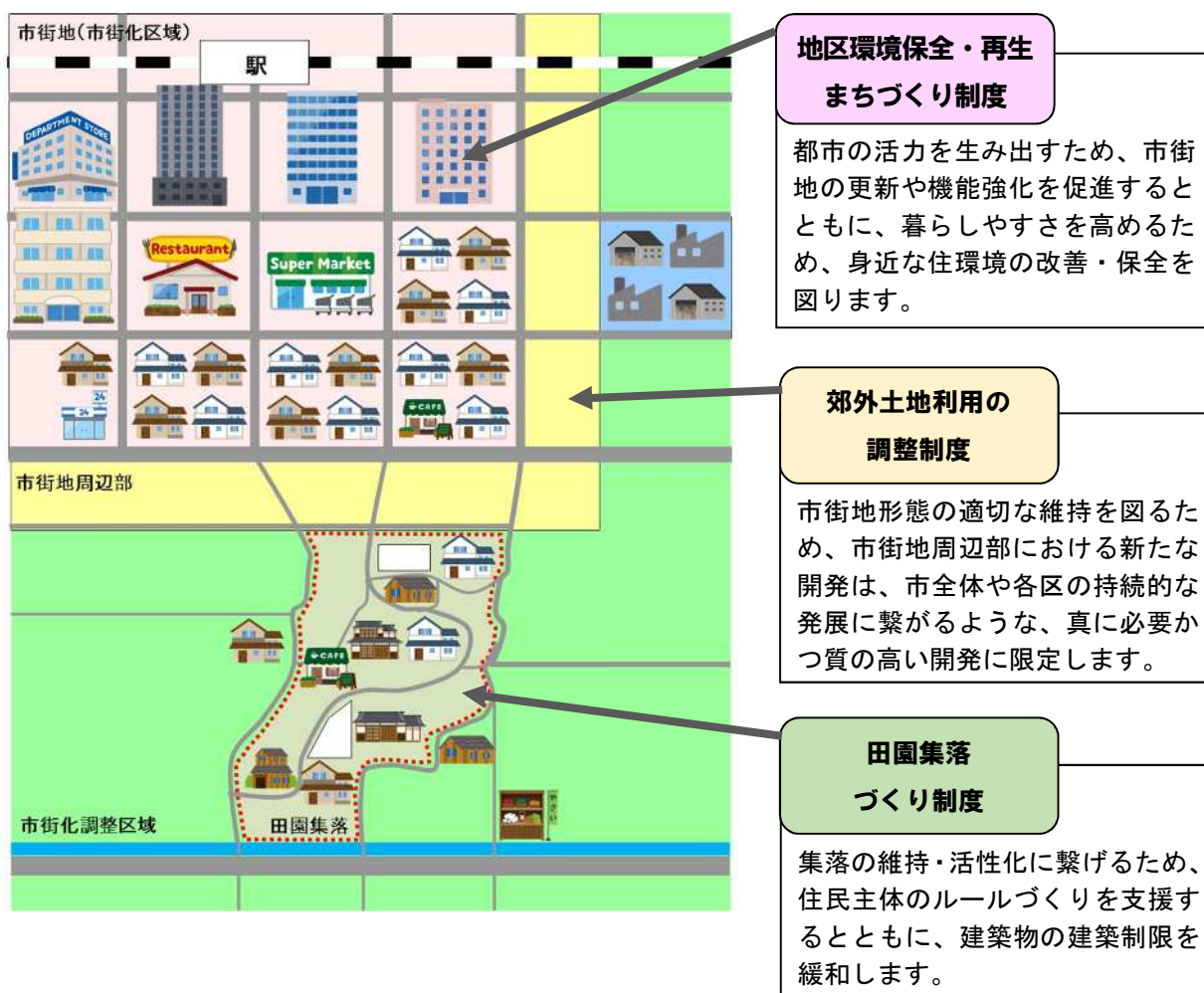
実現に向けた取り組み

1. 実現に向けた取り組み

[1] 都市づくり推進のための都市計画分野の制度

都市計画基本方針が目指す「**(目指す都市の姿)**」を実現するため、これまで取り組んできた都市計画分野における土地利用に関する3つの土地利用に関する制度について、より効果的な制度となるよう必要に応じて見直しを行うなど、適切な運用を図っていきます。

図 都市計画分野における土地利用に関する3つの制度



(1) 地区環境保全・再生まちづくり制度

【基本的な考え方】

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

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

◆制度概要

1 市街地の更新や機能強化を促進させるための取り組み

○都心をはじめとするまちなかにおいて、高次都市機能の誘導や機能強化など、市街地の質を高める建て替え等を促進する。

☞具体的な取り組み例

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

(イメージ)



新潟駅南口第二地区



古町通7番地区



新潟都心の都市デザイン

2 身近な暮らしの環境の保全・改善のための取り組み

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

☞具体的な取り組み例

- ・地域住民主体による地区計画や高度地区などの策定への支援
- ・空き家や公共空間などの既存ストックを活用した活性化の取り組みへの支援

(イメージ)



(2) 郊外土地利用の調整制度

【基本的な考え方】

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

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

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

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

◆郊外土地利用の調整制度の進め方

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

郊外土地利用の調整制度

開発計画の作成
(事業者)

適否判断
(市)

意見照会
(都市計画審議会)

※真に必要となる開発

都市計画の手续へ
(市+関係機関)

【適否判断の考え方】

- ・主に以下の事項について「評価基準」を定め、適否の判断を行う

- ① 上位計画などとの整合性
市全体や各区の課題解決や機能向上につながるかを確認
- ② 周辺土地利用を踏まえた位置・規模などの妥当性
都市と農業環境への影響、防災対策を確認
- ③ 権利者の同意状況などの確実性
関係機関との事前相談の状況、事業実施の方法や体制状況を確認

※評価基準については、社会・経済状況の変化等により必要に応じて見直します。

(3) 田園集落づくり制度

【基本的な考え方】

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

農業の厳しい経営環境などに加え、農村集落は少子・超高齢化の進展や担い手不足などにより、その維持が難しい状況にあります。また、農地の適正な管理は浸水被害の軽減などの防災・減災や新潟らしい景観形成など、都市づくりの上でも大きな意義があります。

そのため、安全・安心な食料の供給と収益性の高い農業の確立などの農政分野の振興策とともに、農村集落内及び隣接する地区においては、その維持・活性化を図ることを目的とした建築物など、一定の条件を満たす場合には、建築の条件を緩和するなど、農村集落の維持・活性化を図ります。

◆制度の概要

【主な制度】

- 制度1 農村集落における住宅等の建築許可要件の緩和
- 制度2 農業振興に資する建築物の建築
- 制度3 地区計画による集落到隣接する宅地等の開発

【制度1】

農村集落における住宅等の建築許可要件の緩和

土地利用を緩和する条例を制定
↓
集落内や既存宅地において住宅等の建築が可能

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

緩和する区域②
区域区分（線引き）した際、既に宅地であった土地

【制度3】

集落到隣接する宅地等の地区計画による開発

地元住民が主体となって、まちづくりの計画案をとりまとめ
↓
都市計画法の「地区計画」を決定
↓
開発を伴う住宅等の建築が可能

規模は・・・必要最小限の範囲とします
〔原則、農用地区域は、含めないものとします。〕



【制度2】 農業振興に資する建築物の建築

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

[2] 主要なプロジェクト

新潟市で取り組んでいる都市づくりに関する主要なプロジェクトを紹介します。

表 主要なプロジェクト

取り組み名	概要
都心のまちづくり (にいがた2km)	新潟市の拠点性を高め、市全体の活力をけん引するため、新潟の顔とも言える都心エリア（にいがた2km）の各地区が持つ多様な魅力を活かして人・モノ・情報が行き交う、魅力と活気あふれる都心を形成します。
鳥屋野潟 プロジェクト	豊かな自然を残し、高速道路網の結節点に位置する鳥屋野潟周辺地区において、自然環境の保全や周辺の総合的な整備を図ることで、自然・田園と融合する新潟らしい新たな都市活動の拠点を形成します。

各プロジェクトの概要を写真や図などを用いながら1～2枚程度で紹介する予定
(今後作業予定)

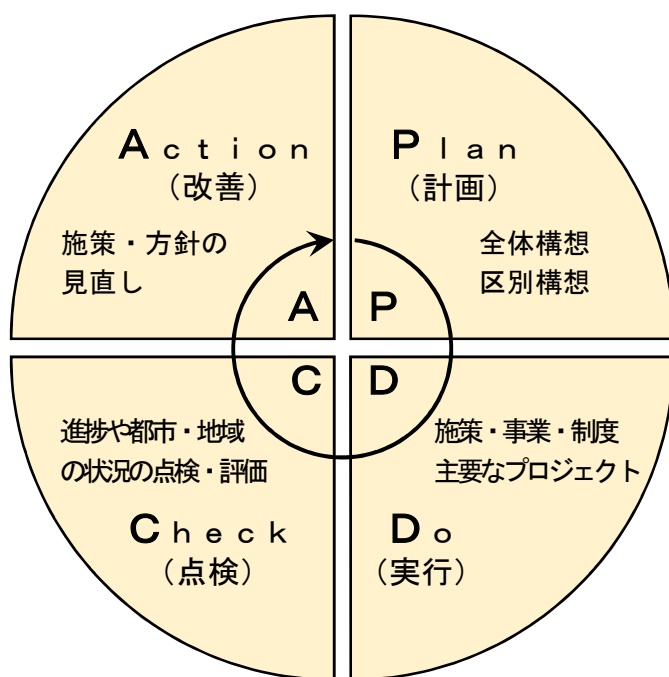
2. PDCAサイクルによるマネジメント

[1] PDCAサイクルによる進行管理

目指す都市の姿に向けた都市づくりの着実な推進を図るため、PDCAサイクルを適用し、各種施策の進捗や都市・地域の状況の点検・評価に基づき、都市整備分野の施策・方針の見直しや、他の関係分野との調整、都市計画基本方針の見直し等を行います。

なお、都市づくりにあたっては、PDCAサイクルに基づいた着実な推進とともに、目指す都市の姿を踏まえたバックキャストिंगの手法を意識した見直しや取り組みの検討を行います。

図 PDCAサイクル



[2] 都市づくりの進展状況の点検と改善

(1) 進展状況の把握・点検

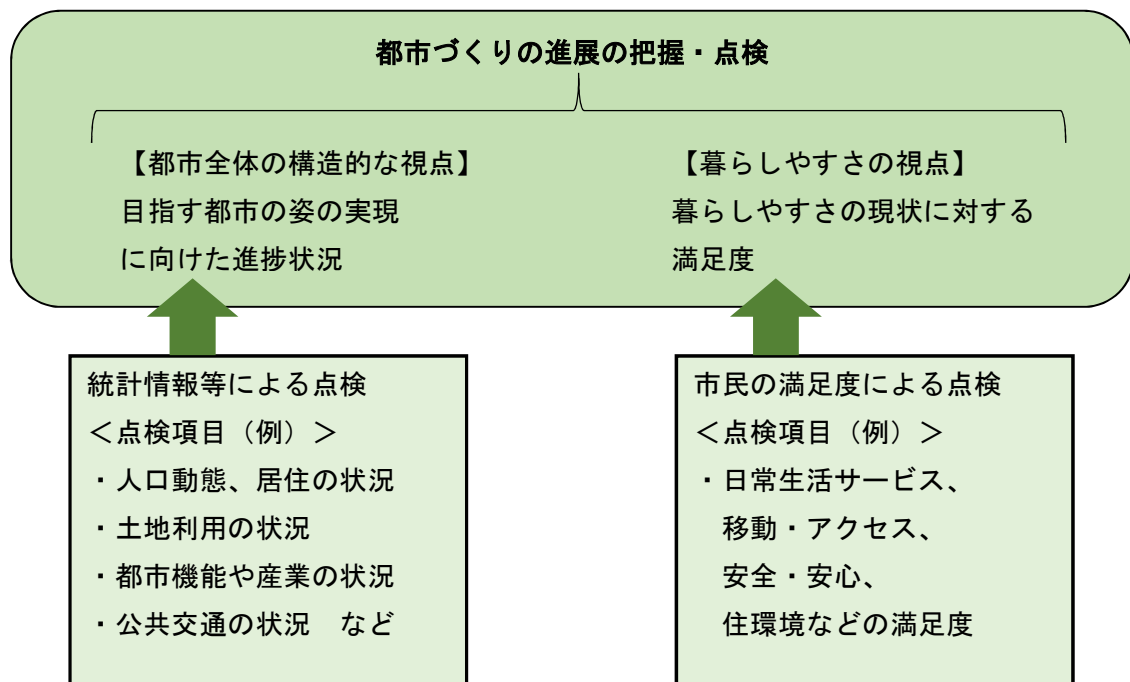
都市づくりの進展状況の点検は、「都市全体の構造的な視点」と、「市民の暮らしやすさの視点」の2つの視点から行います。

都市全体の視点からは、目指す都市の姿である「**(目指す都市の姿)**」の実現に向けた進捗状況について都市計画基礎調査などに基づく統計情報等により評価するとともに、暮らしやすさの視点からは、市民満足度調査などによる評価を行い、都市づくりの進展状況について総合的に点検を行います。

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

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

図 都市づくりの点検



(2) 点検結果に基づく見直し・改善

都市づくりの進展状況の点検結果に基づき、都市づくりの方針や施策の評価・検証を行うとともに、本市を取り巻く社会経済情勢の変化、上位・関連計画の策定・改定などを踏まえて、必要に応じて見直し・改善を図ります。

3. 多様な主体との連携・協働

[1] 多様な主体との連携・協働によるまちづくりの考え方

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

また、人口減少が進む中、都市における様々な課題に対応するためには、単独の市町村で取り組むのではなく、周辺市町村や国・県等の関係自治体と連携して取り組んでいくことが重要となります。合わせて、都市整備分野のみならず経済・福祉・防災・環境など様々な分野と連携して分野横断的に取り組んでいくことも重要です。

[2] 連携・協働の取り組み方針

(1) 情報発信と参画の促進

① 情報の公開・発信

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

② まちづくりへの市民参画の促進

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

(2) 身近なまちづくりの推進

① 区を中心としたまちづくりの推進

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

② 地区レベルのまちづくりの推進

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

(3) まちづくりにおける連携と協働の環境づくり

① 人材の育成

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

② 多様なネットワークづくり

○まちづくりを総合的・効果的に推進するため、イベントや講習など、様々な機会を活用して、まちづくり団体、市民団体、NPO、民間事業者、研究機関など、まちづくりに関わる組織の恒常的な交流や協働を促すネットワークや仕組みづくりを促進します。