

平成 28 年 11 月 15 日

第 140 回新潟市都市計画審議会<報告事項>

報告事項 1

新 潟 市

立地適正化計画 素案

(案)

平成 2 8 年〇月

新 潟 市

都市機能の更新

雇用・交流人口の拡大

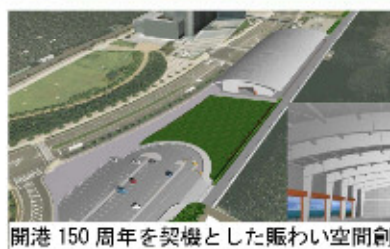
人口減少・超高齢化への対応

田園の維持

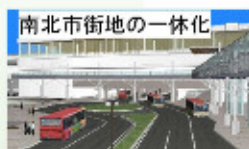
各種サービスの維持

まち・ひと・しごと
創生総合戦略

人口流出を抑制し、流入を促進



開港 150 周年を契機とした賑わい空間創出



南北市街地の一体化



H30 同一ホーム乗換供用開始！



ミスベリング信濃川やすらぎ堤

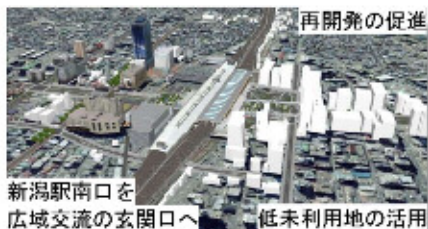
規制緩和による賑わい空間創出



規制緩和による農家レストラン設置



新たな産業集積地の創出



再開発の促進

新潟駅南口を
広域交流の玄関口へ
低未利用地の活用

Topic

都市計画
マスタープラン
を踏まえた都市づくり
の方向性をより
具体的に
明示



移住定住化の促進

担う機能

本市の都市構造の骨格を成す、都心・都心周辺部・地域拠点^①が担う機能について改めて整理することにより喫緊の課題に対応できる多核連携型の都市構造をより具体的に明示します。

区域設定

持続可能な都市を実現する上で、その基盤となるものが居住です。多種多様な都市機能を享受できる範囲に居住を誘導しながら機能集積を進めるため、二つの誘導区域を設定します。

誘導施策

本計画では、方針や目標などを定め、これに基づいた効果的なインセンティブについて纏めています。また、国等の財政・税制・金融上の支援を受けることも視野に入れ策定しています。

あらし①

将来にわたり持続可能な都市



適正な土地利用のすがたを共有

もともとあるくらしの質をこれからもずっとそのままに...

新潟市立地適正化計画 素案（案）

目次

～ あらまし ～

～ はじめに ～

序章 立地適正化計画の目的

1	立地適正化計画制度とは	序- 1
2	計画の位置づけと目標年次	序- 3
3	計画の対象区域	序- 4
4	計画の構成	序- 4
5	都市づくりの方向と計画策定の目的	序- 6

第1章 本市の現状と課題の整理

1	都市の特性・概況	1- 1
2	市街地の変遷	1- 5
3	人口の状況	1-10
4	交通基盤	1-17
5	産業・生活サービス	1-23
6	財政など	1-29
7	本市の現状と課題の整理	1-31

第2章 立地適正化に向けた基本的な方針

1	まちづくりの方針	2- 1
2	目指す都市の骨格構造	2- 3

第3章 立地適正化を図る区域等

1	本計画で定める区域	3- 1
2	居住誘導区域の設定	3- 4
3	都市機能誘導区域の設定	3- 6
4	都市機能誘導施設の設定	3- 7

第4章 立地適正化を図るための誘導施策

1	基本的な考え方	4- 1
2	都市機能に関する誘導施策	4- 2
3	居住に関する誘導施策	4- 2

第5章 計画目標と評価・改善の考え方

1	計画目標	5- 1
2	評価・改善の考え方	5- 1

～ はじめに ～

本市は、平成の大合併によって、古くから湊町として栄えてきた新潟湊のまちと、舟運の要衝として生活・生業の中心として栄えてきた複数の在郷町とが一体となって、本州日本海側初の政令市を誕生させました。

本市の総合計画『にいがた未来ビジョン』（平成27年4月）では、「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」を理念として掲げ、目指す都市像を「市民と地域が学び高め合う、安心協働都市」、「田園と都市が織りなす、環境健康都市」、「日本海拠点の活力を世界とつなぐ、創造交流都市」と定め、現在、産業、都市づくり、環境、観光・交流、子育て・地域包括支援、財産経営等、様々な分野の政策・施策の実施と連携により、活力と魅力にあふれる都市づくりに取り組むことを掲げています。

一方、全国の地方都市における今後のまちづくりの課題として、人口の急激な減少や超高齢化が急速に進むことが予測されるなか、安心安全への適切な対応が図れるとともに、限られた経営資源の集中的・効率的な活用への対応が叫ばれており、特に、市街地が拡散している地方都市においては、喫緊の課題とされています。こうした課題に対応するためにも、都市全体を持続可能な構造に見直していくことが有効であるとし、平成26年8月に『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方に基づく『立地適正化計画制度』が創設されました。

本市では、『新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）』（平成20年7月）を策定し、都市づくりの理念として「持続的に発展する政令市」、「誰もが暮らしやすい個性ある地域」を掲げるとともに、目指す都市の姿を「田園に包まれた多核連携型都市 ー新潟らしいコンパクトなまちづくりー」と定め、国の方針に先行して、都市をめぐる社会状況の変化を前提とした今後の都市づくりの方向性を示しています。

本計画は、国の法改正を踏まえ、将来にわたり持続可能な都市づくりの実現に向けた動きをさらに加速させるため、本市の立地適正化計画として具体的な取組方針をまとめています。既存の市街化区域内の土地利用の考え方を明確に示して、様々な誘導方策を取り入れることで、市民の暮らしの質を高めようとするものです。

1 立地適正化計画制度とは

今後、急速に進む人口減少や高齢化に対応するため、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方で都市全体の構造を見直し、地域の特性に応じた持続可能な都市づくりを進めるための計画を定め、コンパクトシティ形成を推進する制度です。

平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法の一部改正によって創設された制度です。

多くの地方都市では、これまでの人口増加に伴う郊外開発などにより市街地を拡大してきましたが、今後、急速に進む人口減少や超高齢化に対応するためには、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方で、都市全体の構造を見直すことが不可欠と言われております。本計画は、こうした背景を踏まえ、公共交通の充実と連携しながら、生活サービス機能の計画的な配置、人口密度の維持などにより、将来にわたり持続可能な都市構造の実現を図ろうとするものです。

居住や都市機能の誘導によりコンパクトシティ形成の取組みを推進

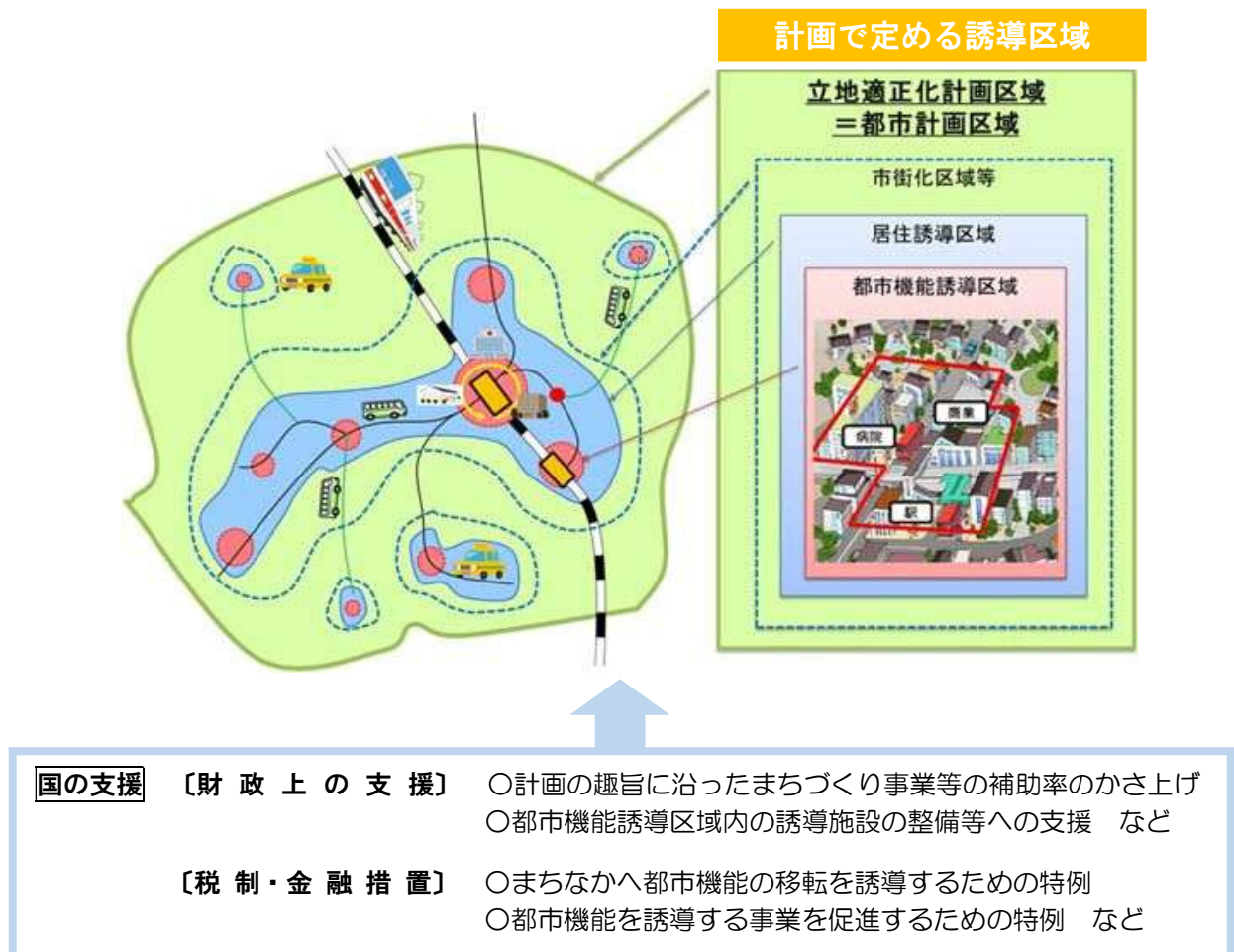


図 立地適正化計画の概要

(出典：国土交通省資料を基に作成)

■届出のしくみ

立地適正化計画で定める都市機能誘導区域の外に、新たに誘導施設に該当するものを整備する場合や、居住誘導区域の外で一定規模以上の住宅の建築等を行う場合には、法に基づく届出が必要になります。

[注] 現にある区域外の住宅（居住）や施設（都市機能）の立地を制限したり、直ちに移転や撤去などを必要とするものではありません。

① 都市機能誘導区域外での建築等の届出等

都市再生特別措置法 第108条〔建築等の届出等〕

立地適正化計画において都市機能誘導区域ごとに定めた「誘導施設」を有する建築物の開発行為又は建築行為をその区域の外で行おうとする場合、市長への届出が必要となります。（行為着手の30日前まで）

届出が必要となる行為

【開発行為】

- ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

【開発行為以外】

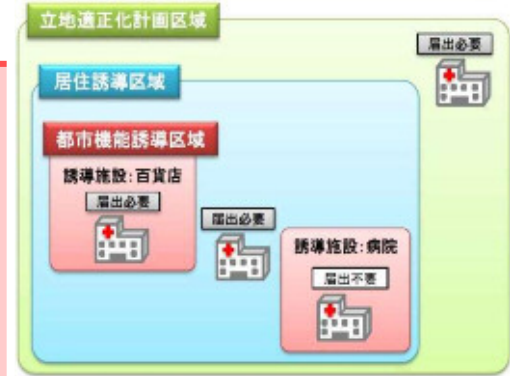
- ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

勧告

- ・都市機能誘導区域内の誘導施設の立地の誘導に支障があると認めるとき
⇒市長は、必要な勧告をすることができます。

あつせん

市長は、必要と認めるときは、勧告を受けた者に、当該誘導施設に係る都市機能誘導区域内の土地の取得についてのあつせんその他必要な措置を講じるよう努めなければなりません。



② 居住誘導区域外での建築等の届出等

都市再生特別措置法 第88条〔建築等の届出等〕

立地適正化計画において定めた居住誘導区域の外で一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合、市長への届出が必要となります。（行為着手の30日前まで）

届出が必要となる行為

【開発行為】

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、規模が1,000㎡以上のもの
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物（※）として条例で定めたものの建築目的で行う行為

【建築等行為】

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物（※）として条例で定めたものを新築しようとする場合
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①②）とする場合

勧告

- ・居住誘導区域内の住宅等の立地の誘導に支障があると認めるとき
⇒市長は、必要な勧告をすることができます。

あつせん

（※）寄宿舎、有料老人ホーム等

市長は、必要と認めるときは、勧告を受けた者に、居住誘導区域内の土地の取得についてのあつせんその他必要な措置を講じるよう努めなければなりません。

〔例示〕



（出典：国土交通省資料を基に作成）

2 計画の位置づけと目標年次

(1) 計画の位置づけ

本計画は、本市の市政全般の指針となる「にいがた未来ビジョン」や「新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）」に即した計画として位置づけます。

計画に示す、居住や都市機能の誘導は、関連する計画との連携により施策展開を講ずるものとします。また、ファシリティマネジメント、産業、環境、文化、観光、景観、子育て、地域包括ケアシステム、安心安全、健康・医療・介護などといった多様な観点を取込むことで、市民が暮らしやすさを実感できる都市づくりの実現に努めることとします。

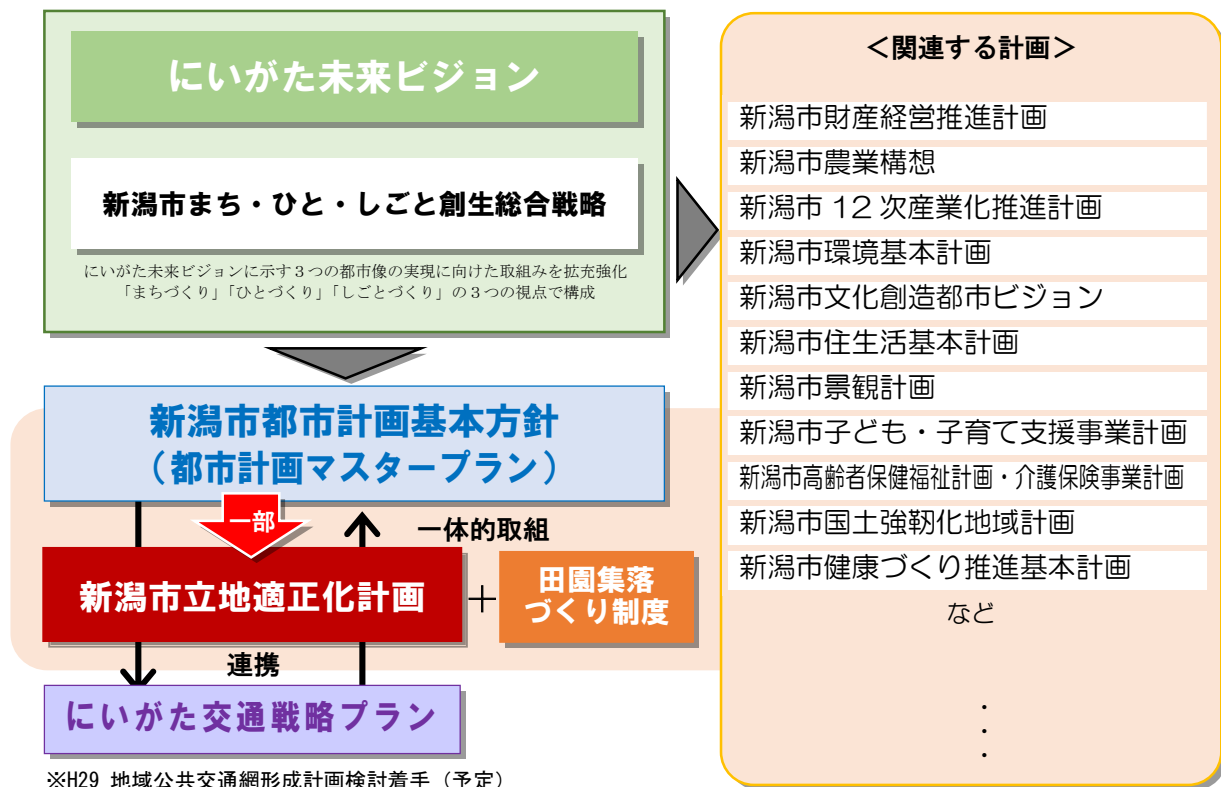


図 計画の位置づけ

(2) 計画の目標年次

本計画は、新潟市都市計画基本方針の一部となる計画であることから、目標年次についても同様として、概ね平成40年ごろを見据えることとします。

策定後は、5年間の計画として調査、分析及び評価を行うことが望まれており、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。

3 計画の対象区域

都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づき、新潟都市計画区域のうち、新潟市全域の 72,610ha とします。

また、都市再生特別措置法で規定されている都市機能誘導区域と居住誘導区域については、市街化区域のうち、法令や指針に基づいた区域を抽出して設定しています。

4 計画の構成

新潟市立地適正化計画	
<p>序章 計画の位置づけ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 立地適正化計画制度とは 2 計画の位置づけと目標年次 3 計画の対象区域 4 計画の構成 5 都市づくりの方向と計画策定の目的 	<p>第 2 章 立地適正化に向けた基本的な方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 まちづくりの方針 2 目指す都市の骨格構造
<p>第 1 章 本市の現状と課題の整理</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 都市の特性・概況 2 市街地の変遷 3 人口の状況 4 交通基盤 5 産業・生活サービス 6 財政など 7 本市の現状と課題の整理 	<p>第 3 章 立地適正化を図る区域等</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 本計画で定める区域 2 居住誘導区域の設定 3 都市機能誘導区域の設定 4 都市機能誘導施設の設定
	<p>第 4 章 立地適正化を図るための誘導施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 基本的な考え方 2 都市機能誘導に関する施策 3 居住誘導に関する施策
	<p>第 5 章 計画目標と評価・改善の考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 計画目標 2 評価・改善の考え方

5 都市づくりの方向と計画策定の目的

(1) 都市づくりの方向

本市では、平成20年に「新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）」を策定し、人口・経済の成長を前提とした市街地の拡大や都市基盤整備など、これまでの都市づくりを方向転換し、長期的視点から進むべき方向に舵を切ることを見込んでいる。

この計画の策定から約8年が経過した現在、都市をめぐる状況が、より一層大きく変化するなかで、都市の目指す姿やその実現のための取組方針をまとめ、より具体的に進める必要があります。

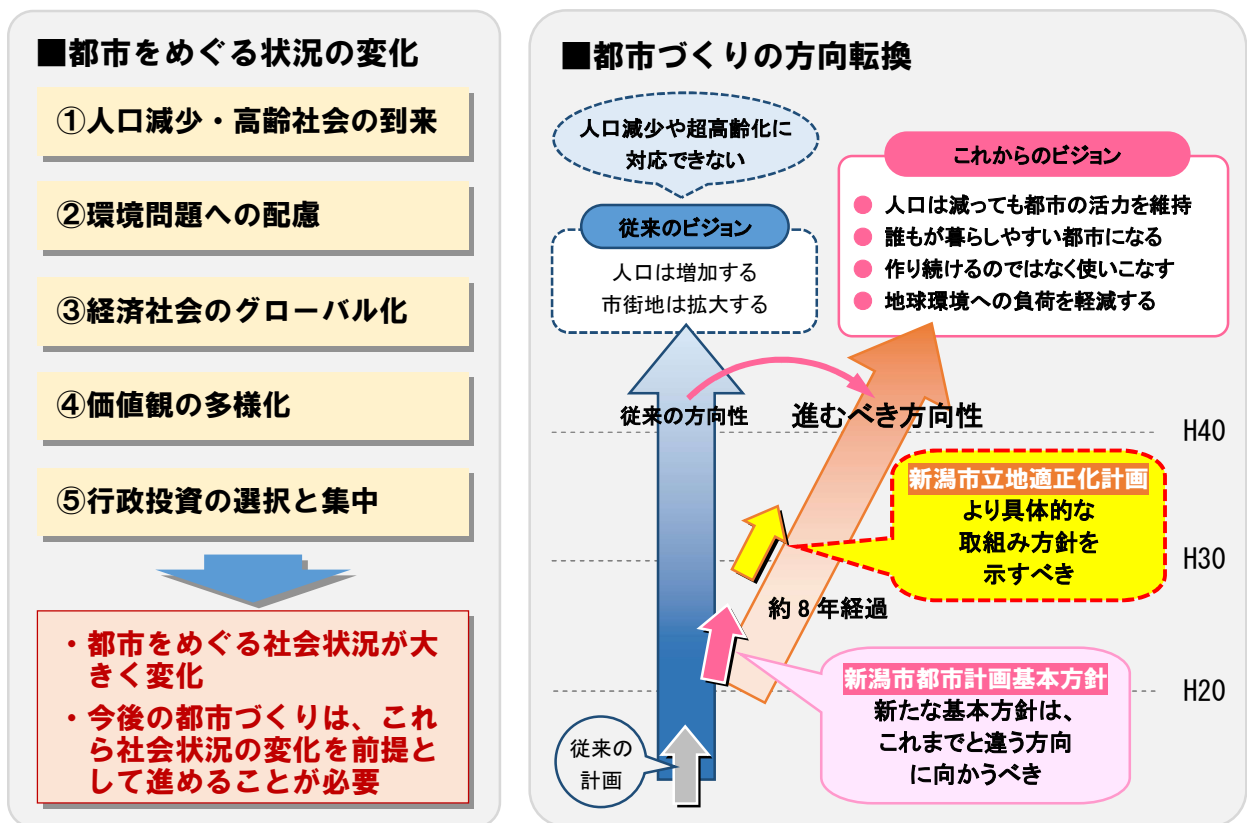


図 都市をめぐる状況の変化と都市づくりの方向転換

(2) 計画策定の目的

土地利用施策としての今後の方向性について、都市計画マスタープランを踏まえ、改めて整理するものです。将来のまちづくりにおいて、さらに区域を拡大する方向性を示すものではなく、既存の市街化区域内の土地利用の考え方を明示して、様々な誘導方策を取入れていくために本計画を策定します。

本市においては、市街化区域における取組みはもとより、田園の維持・活性化を目的とした「田園集落づくり制度」と一体的に取り組んでいきます。



図 新潟市が目指す都市像と立地適正化計画策定の目的

(3) 計画策定の意義

本計画の策定を通じて、他分野との連携を進め、居住や都市機能の誘導を図ることで、低密度な市街地の拡大を抑制するとともに、人口減少下においても一定の密度を保つことによって、様々な効果が期待されます。

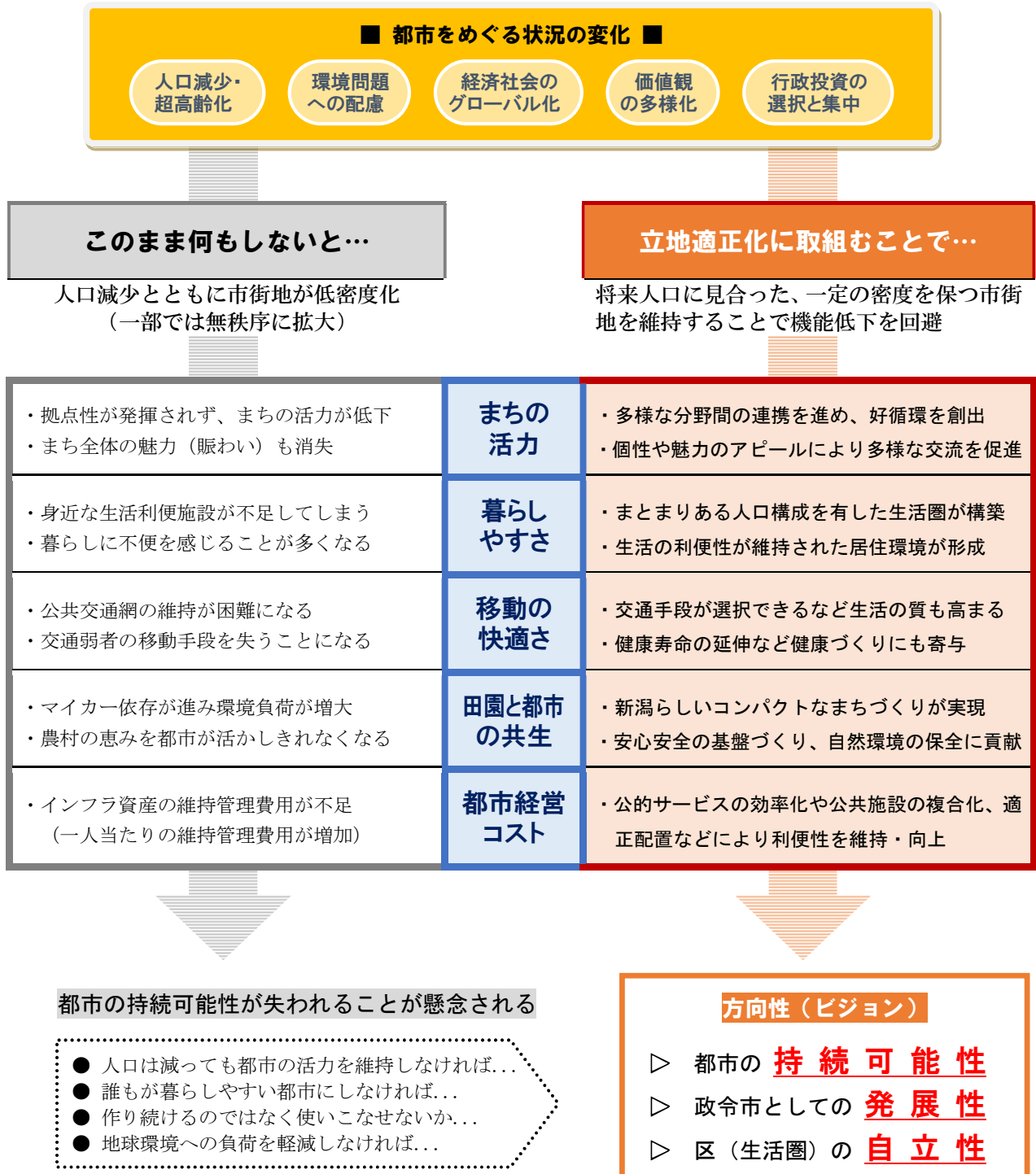


図 計画策定の意義

| 第1章 | 本市の現状と課題の整理

目 次

1 都市の特性・概況

- (1) 位置
- (2) 合併
- (3) 歴史・文化
- (4) 自然
- (5) 田園
- (6) 土地利用

2 市街地の変遷

- (1) 市街化区域の変遷
- (2) 市街化区域と市街化調整区域の人口
- (3) 人口集中地区（D I D）の変遷
- (4) 都市的な土地利用の変遷
- (5) 低未利用地の状況
- (6) 空き家の状況

3 人口の状況

- (1) 市全域の人口
- (2) 各区の人口
- (3) 社会増減
- (4) 人口密度の状況
- (5) 高齢者の人口密度の状況

参考レポート 昼夜間人口動態
／都市政策部GISセンター

4 交通基盤

- (1) 主要な交通網
- (2) 広域交流を支える空港・港湾の状況
- (3) 都市内交通の状況
- (4) 交通手段の構成
- (5) バス利用者数・運行状況の推移
- (6) 幹線道路網の将来計画
- (7) 公共交通ネットワークの将来計画

5 産業・生活サービス

- (1) 事業所数及び従業員数の推移
- (2) 事業所の分布状況
- (3) 大規模な店舗の新規出店状況
- (4) 小売施設建築面積の分布状況
- (5) 商圏の推移
- (6) 日常生活に必要なサービス機能の集積状況
- (7) 医療・福祉・子育て・教育施設の状況

6 財政など

- (1) 都市経営の状況
- (2) インフラの維持管理コストの状況
- (3) 環境負荷

7 本市の現状と課題の整理

1 都市の特性・概況

(1) 位置

◇本市は、沖積平野としては日本最大級の越後平野の中央部に位置し、大半は信濃川と阿賀野川によって形成された沖積低地となっています。

◇古くからみなとまちとして栄える一方、幾多の治水事業により、全国でも有数の穀倉地帯がつけられました。

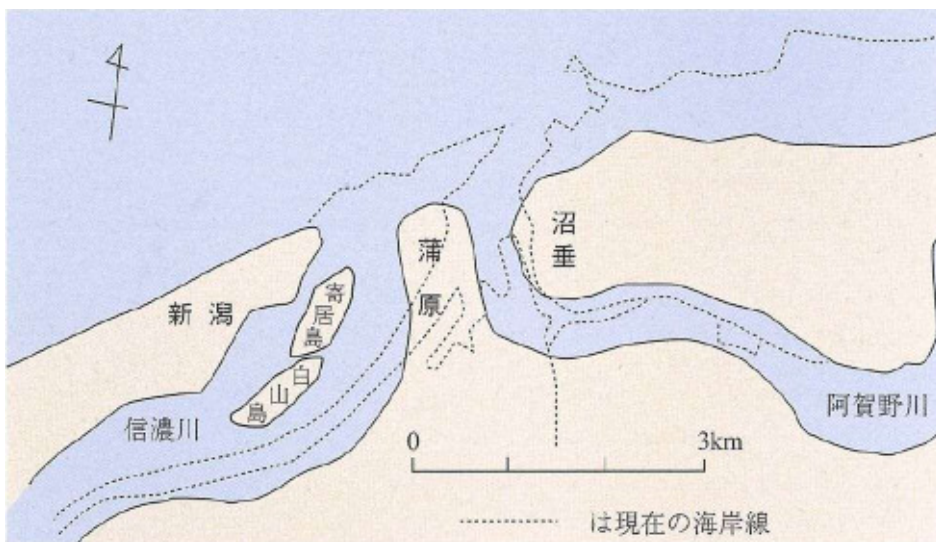


図 かつての信濃川・阿賀野川河口部（蒲原津・沼垂湊・新潟津）

資料：新潟市

(2) 合併

◇合併を重ね、平成19年4月1日に本州日本海側初の政令指定都市となりました。

面積：726km² / 人口：約81.4万人（当時）

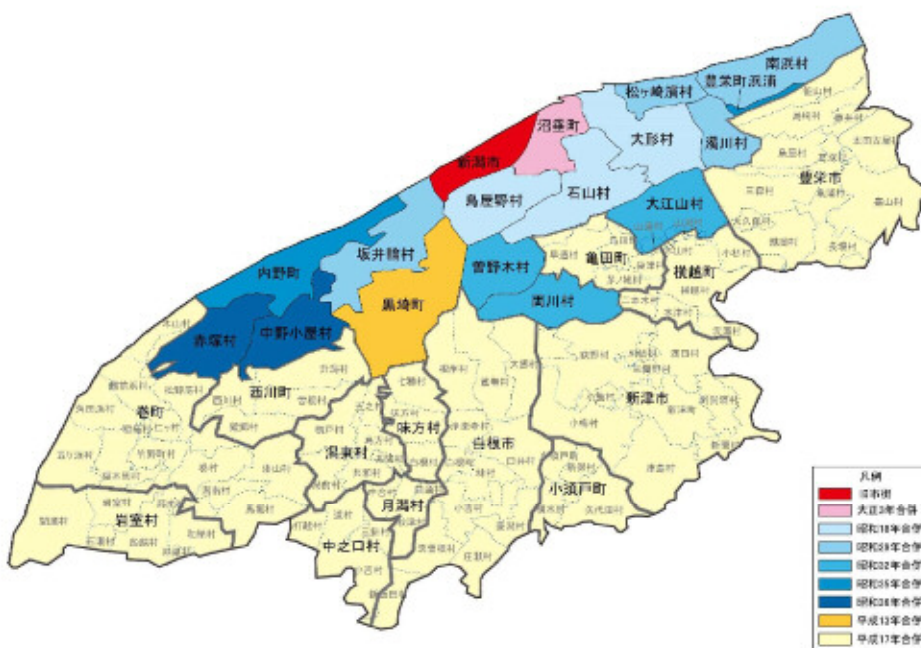


図 合併の変遷

資料：新潟市

(3) 歴史・文化

◇日本海側の拠点都市である本市は、江戸期から、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、新津や豊栄、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。

◇14市町村の合併により生まれた現在の本市は、各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。



図 近世の在郷町 (図中の○)

資料：新潟市

表 旧市町村のまちの特性・個性・成り立ちなど

旧市町村	まちの特性・個性・成り立ちなど	旧市町村	まちの特性・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)、白根大風合戦	味方村	笹川邸、白根大風合戦、水田地帯
豊栄市	葛塚織、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	かもんカモねぎまつり、鎧潟、水田地帯
小須戸町	航路の中継地(新潟-三条)、小須戸織、花き・花木(ボケ)	月潟村	米・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	米・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」

(4) 自然

◇信濃川・阿賀野川などの大小の河川、鳥屋野潟、佐潟、福島潟、上堰潟などの湖沼、山地、丘陵、海岸林などの豊かな水と緑を有しています。



図 鳥屋野潟



図 信濃川

資料：鳥屋野潟と新潟市街、新潟市、CC-BY 2.1 JP

(5) 田園

◇水田耕地面積は市町村別で全国第1位を誇り、政令市でありながら広大な田園空間を有しています。

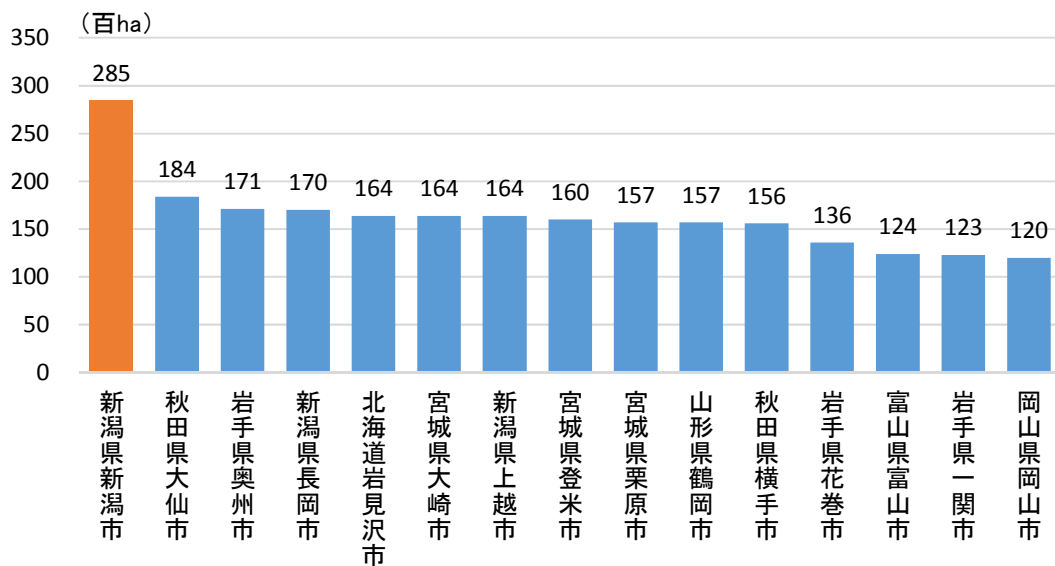


図 水田耕地面積

資料：作物統計調査（平成27年）

(6) 土地利用

- ◇土地利用状況をみると、市全体では都市的土地利用*が約3割、自然的土地利用が約7割となっており、自然に恵まれた市街地であることがうかがえます。
- ◇区域区分別にみると、市街化区域は約92%が都市的土地利用となっており、市街化調整区域は約81%が自然的土地利用となっています。

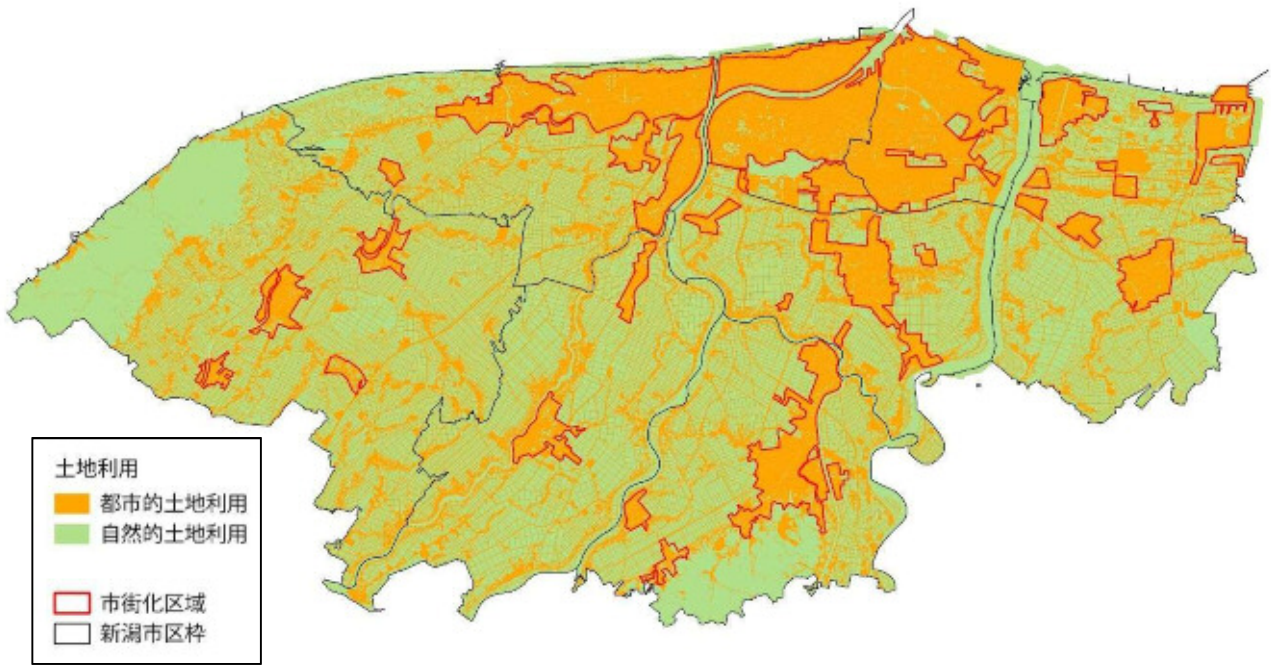


図 土地利用現況

資料：都市計画基礎調査（平成24～26年度）新潟県・新潟市

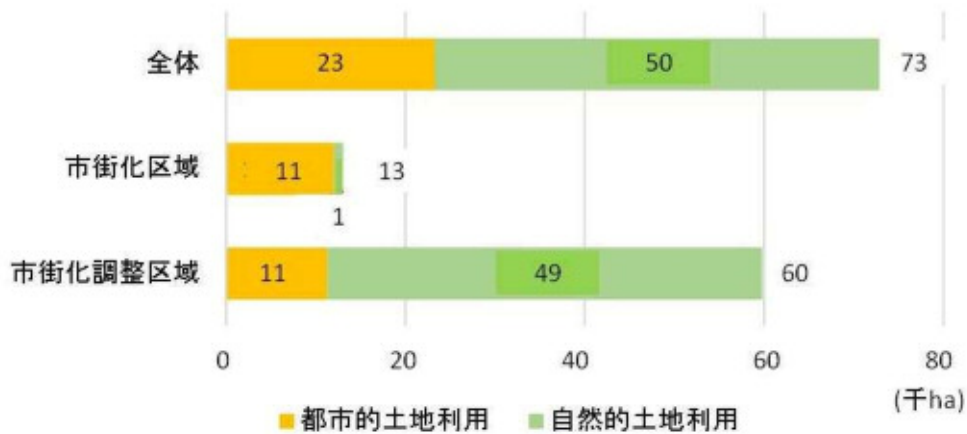


図 土地利用面積

資料：都市計画基礎調査（平成24～26年度）新潟県・新潟市

1 都市の特性・概況

現状からからみる課題

- それぞれの地域が独自に育んできた歴史や個性を活かした、それぞれの地域の魅力向上を図ることが必要
- 日本海側の拠点として、多くの人を引き付ける都市づくりを目指す必要がある
- 市街地と自然・田園との調和が今後も維持され、互いに支えあう都市構造を維持する必要がある

2 市街地の変遷

(1) 市街化区域の変遷

◇本市の市街地は、人口の増加にあわせて拡大を続け、市街地が形成されてきました。

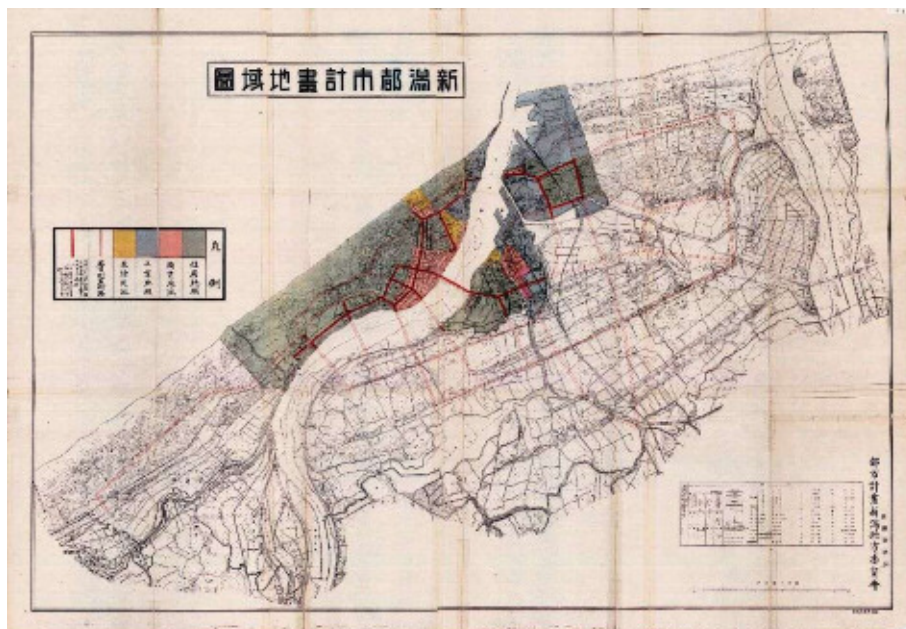


図 昭和初期の都市計画区域

資料：新潟市

都市計画区域	区域区分	
	市街化区域	市街化調整区域
72,610 ha	12,904 ha	59,706 ha

資料：新潟市都市計画主要データ（H28.3 末現在）

凡例

用途地域

- 第1種低層住居専用地域
- 第2種低層住居専用地域
- 第1種中高層住居専用地域
- 第2種中高層住居専用地域
- 第1種住居地域
- 第2種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

- 市街化区域
- 新潟市区枠

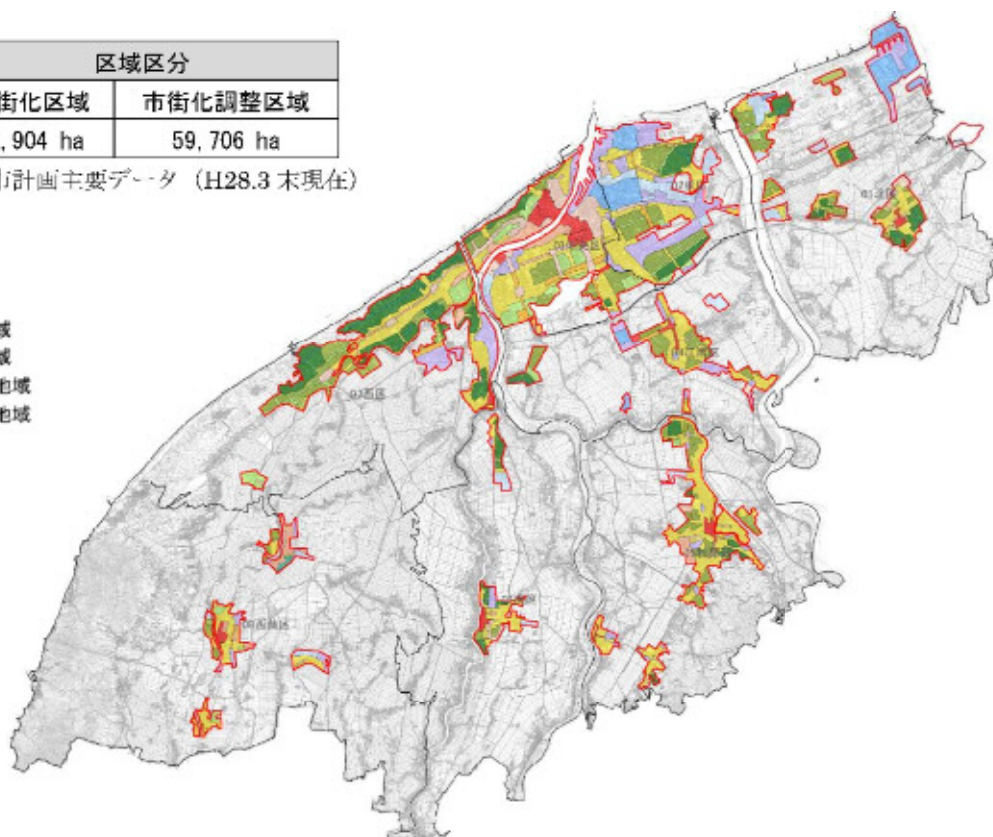


図 現在の都市計画区域（平成23年）

資料：国土数値情報（用途地域データを加工）

(2) 市街化区域と市街化調整区域の人口

◇都市計画区域の拡大とともに、市街化区域の人口は増加を続けてきました。

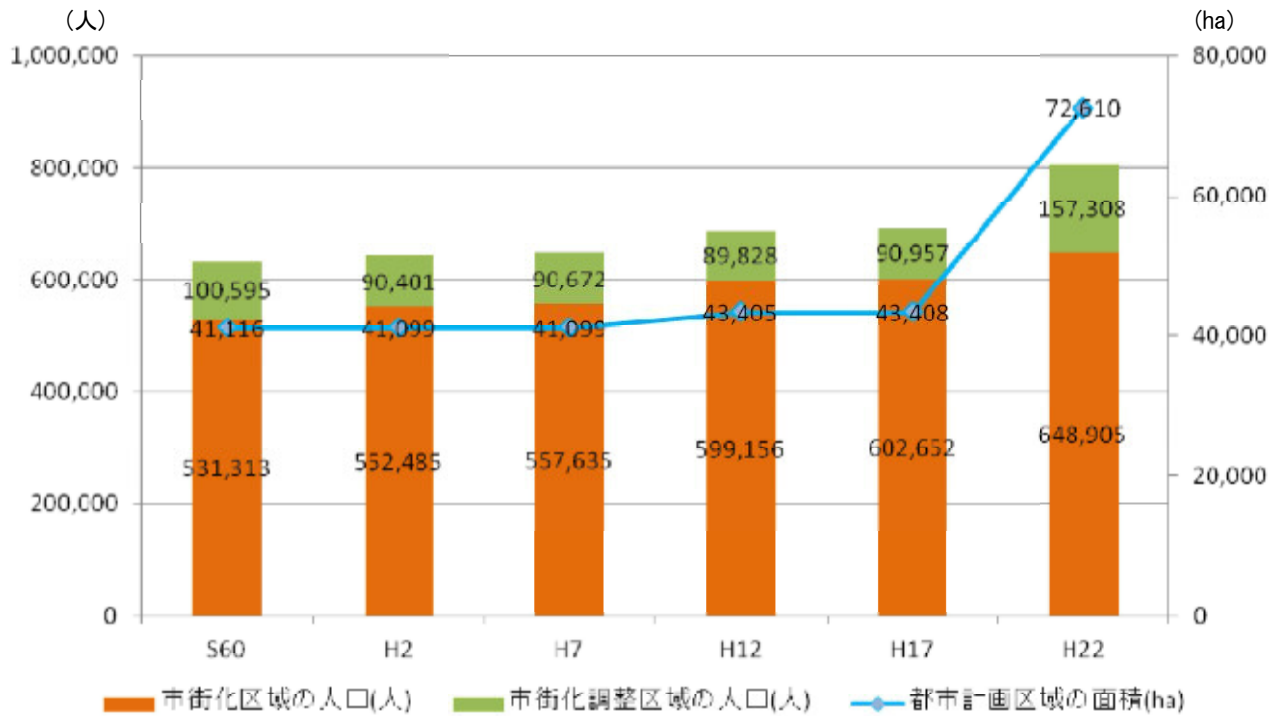


図 市街化区域・市街化調整区域の人口動向

注) 新潟都市計画区域を構成する旧新潟市、旧新潟市、旧豊栄市、旧小須戸町、旧横越町、旧亀田町の合計
 ※平成2年の人口は「新潟県の都市計画」にデータがないため、平成5年の人口(住民基本台帳)とした。

資料: 国勢調査、新潟県の都市計画、都市計画年報

(3) 人口集中地区(DID)の変遷

◇DID面積は年々増加傾向にある一方で、DID人口密度は近年では横ばいで推移しています。市域の人口減少が見込まれることから、DIDの低密度化が予測されます。

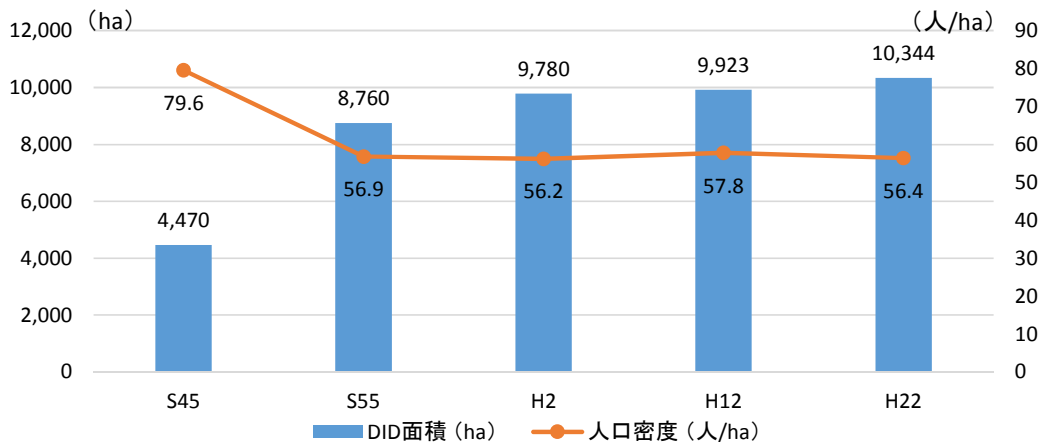


図 DID面積とDID人口密度の推移

資料: 国勢調査

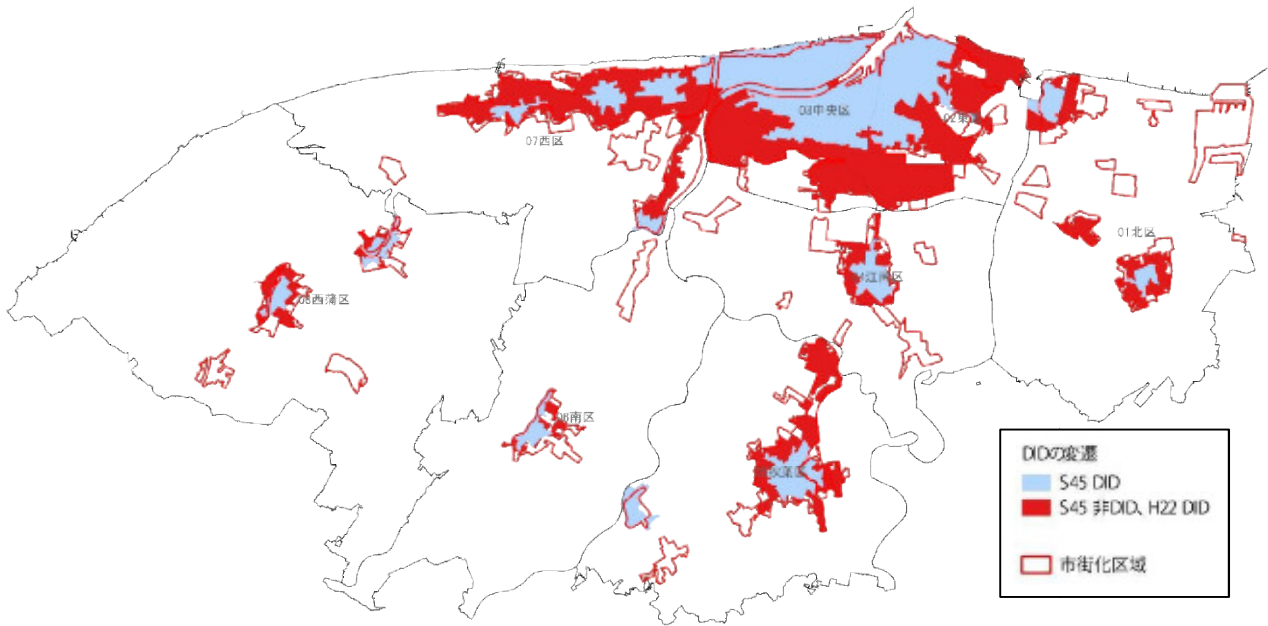


図 DID重ね合わせ (S45~H22)

資料：国勢調査

(4) 都市的な土地利用の変遷

◇S51年からH21年の30年間の都市的土地利用の動きを見ると、都心や鉄道駅付近（旧来からの商業地）、鉄道沿線の住宅地などは、30年以上建物用地（黄色い部分）となっている一方で、新規建物用地として変化した箇所は滲み出すように市街地の縁辺部に広がってきました。

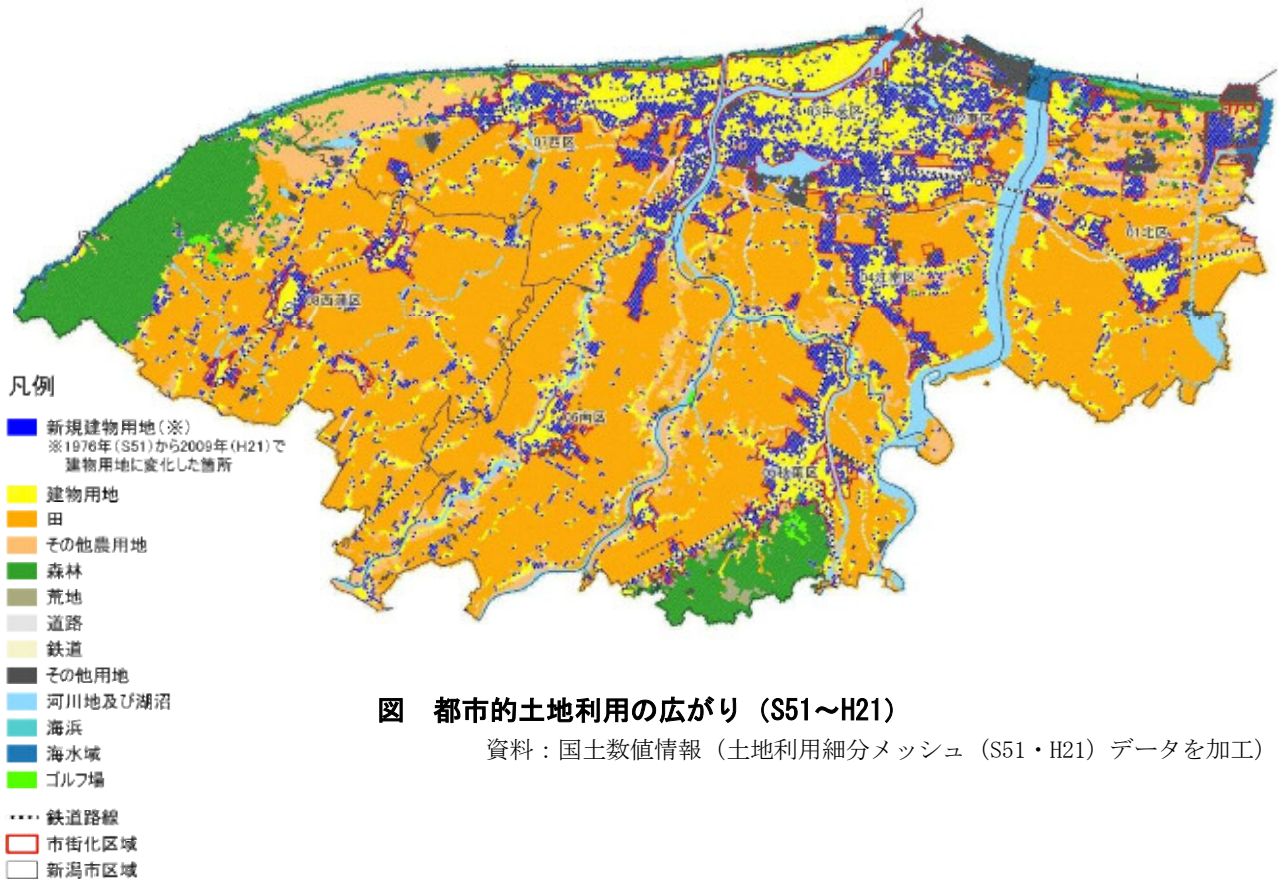


図 都市的土地利用の広がり (S51~H21)

資料：国土数値情報（土地利用細分メッシュ (S51・H21) データを加工)

(5) 低未利用地の状況

◇市全体の低未利用地の約42%にあたる約560haが市街化区域にあり、市街地の活力低下の要因の一つでもあります。

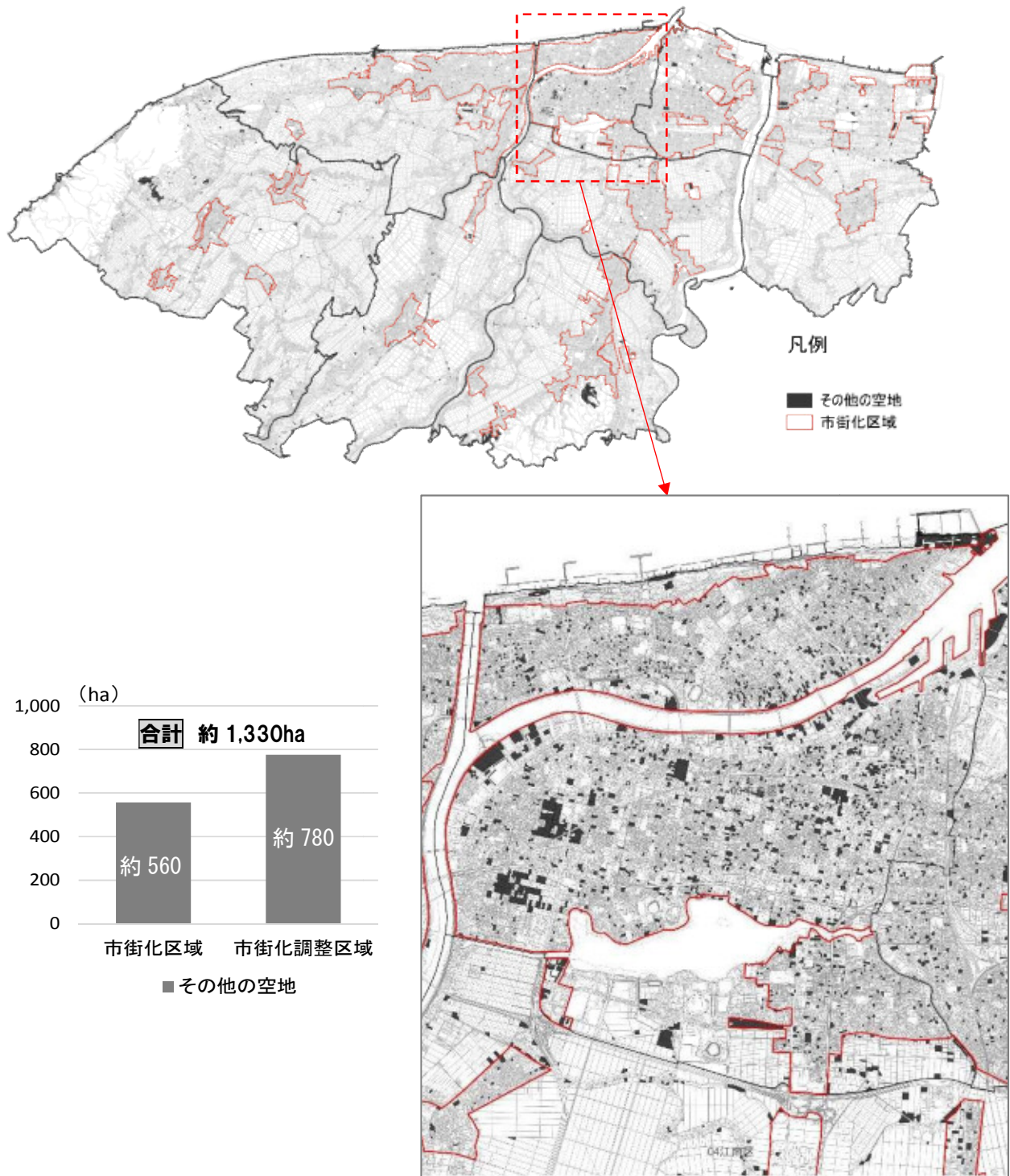


図 低未利用地の状況

注) 低未利用地：ここでは、都市計画基礎調査の土地利用区分「その他の空地」とした。
 なお、「その他の空地」には未利用地（建物跡地等、都市的状況の未利用地）のほか、
 改変工事中の土地、平面駐車場、ゴルフ場が含まれる。

資料：都市計画基礎調査（平成24～26年度）新潟県・新潟市

(6) 空き家の状況

◇空き家数は中央区が最も多く、空き家率も高くなっています。
 ◇空き家の増加に伴うまちなかの空洞化が懸念されます。

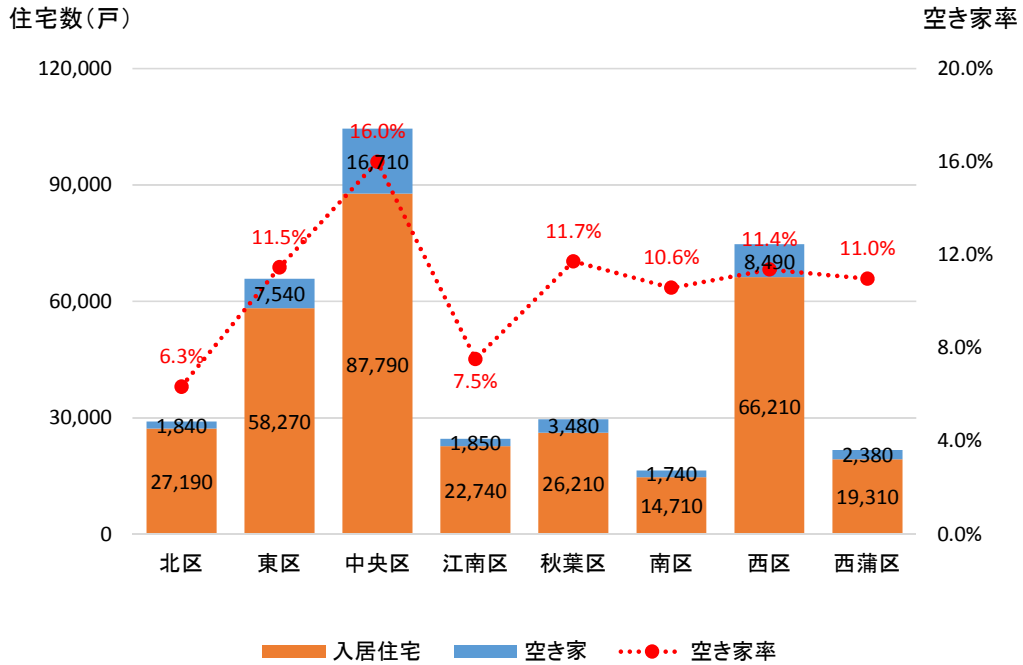


図 空き家と空き家率 (H25)

資料：住宅・土地統計調査

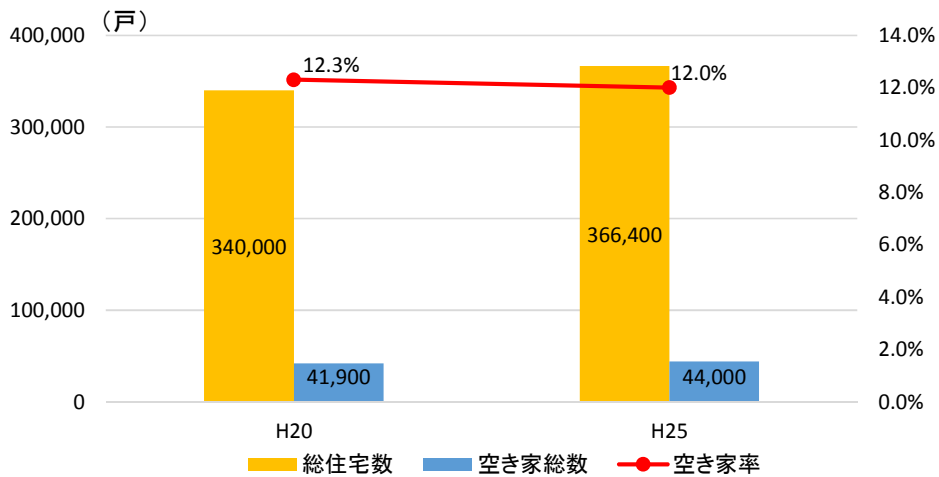


図 空き家数と空き家率の推移

資料：住宅・土地統計調査

2 市街地の変遷

現状からみえる課題

- それぞれの地域の個性を活かしたまちなか形成を今後も維持していく必要がある
- 既成市街地をより一層活かし、現在の生活基盤や環境を維持・充実させていく必要がある

3 人口の状況

(1) 市全域の人口

◇新潟市の人口は、平成17年の約81.4万人をピークに減少に転じています。
 ◇25年後の平成52年には、現在の約8割の人口規模（約66.8万人）になることが予測されており、その間、少子化・高齢化がさらに進行する見込みです。

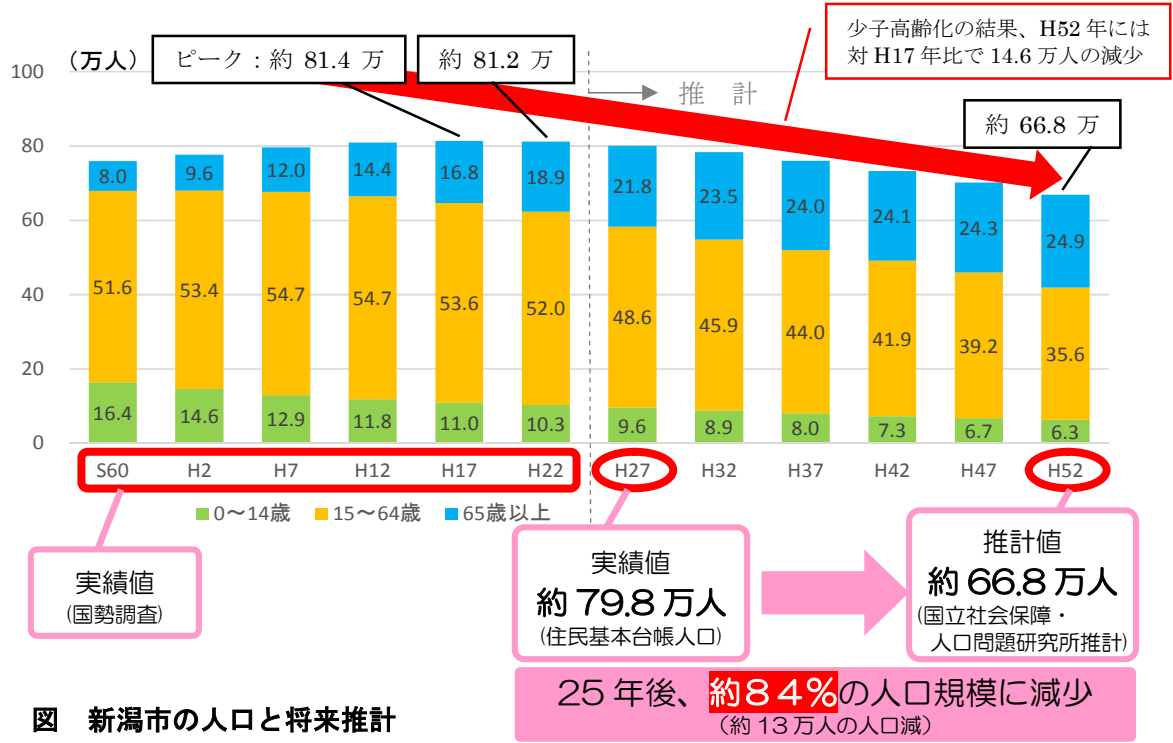


図 新潟市の人口と将来推計

(2) 各区の人口

◇各区の将来人口は減少する見込みであり、いくつかの区では平成52年の人口は平成27年の7割程度になるものと予測されています。

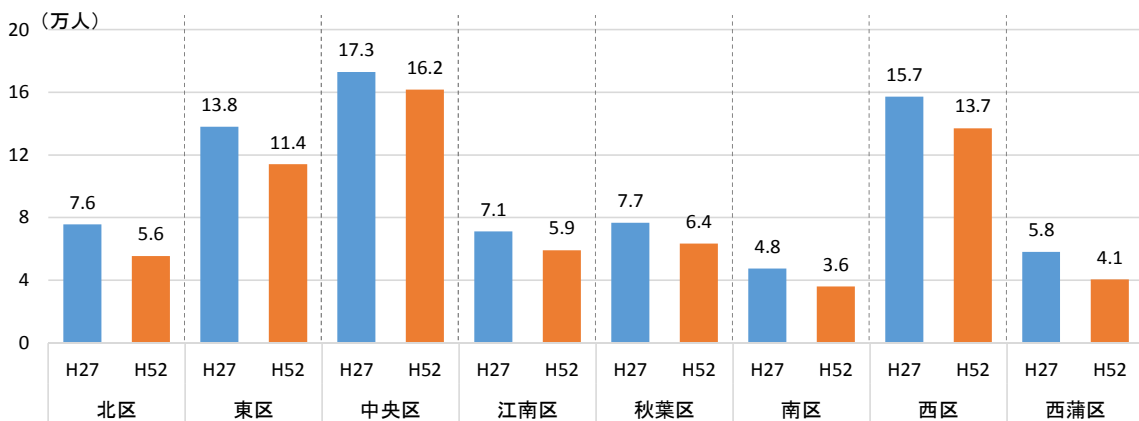


図 各区の人口 資料：住民基本台帳 (H27)、推計値 (H52)

(3) 社会増減

- ◇ 転入数と転出数はほぼ同数で推移しています。
- ◇ 転出は 20～24 歳の進学就職時期における首都圏への転出超過が多くなっています。一方、転入は就職・転職期、結婚期である 25 歳～44 歳の県内からの転入超過が多く、県内の人口ダム機能を担っています。

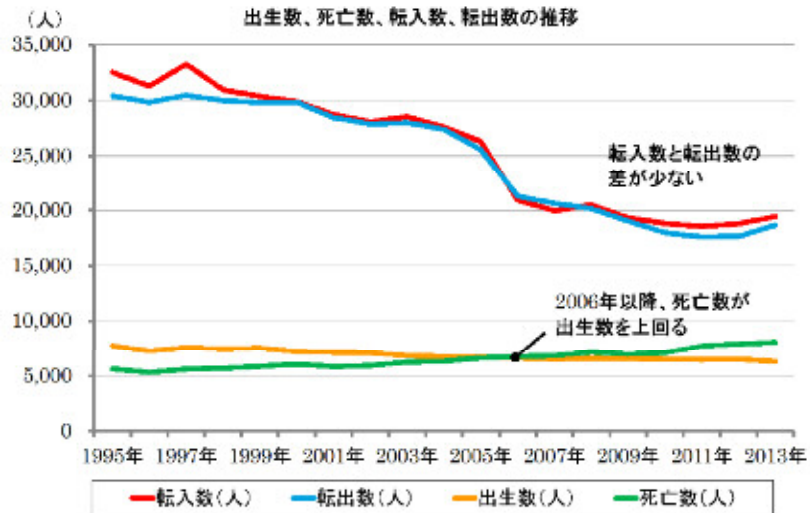


図 転入・転出数の推移

資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び数に関する調査（1995年～2013年、総務省）

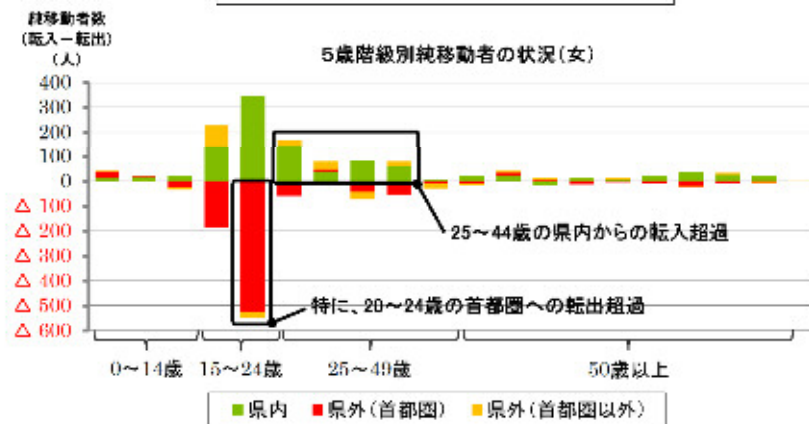
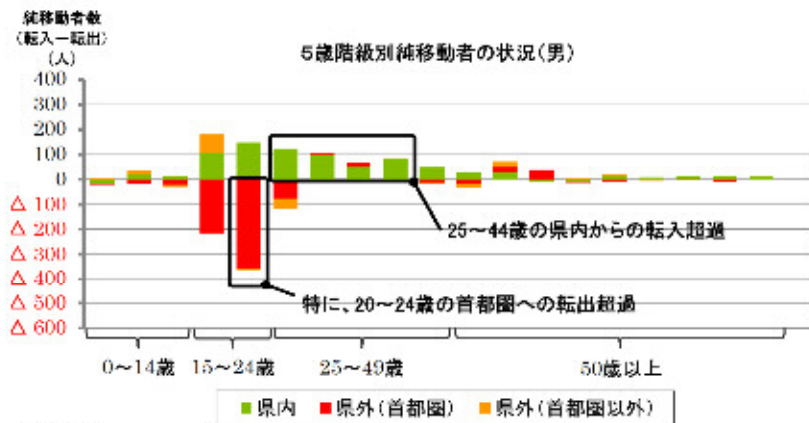


図 5歳階級別純移動者の状況

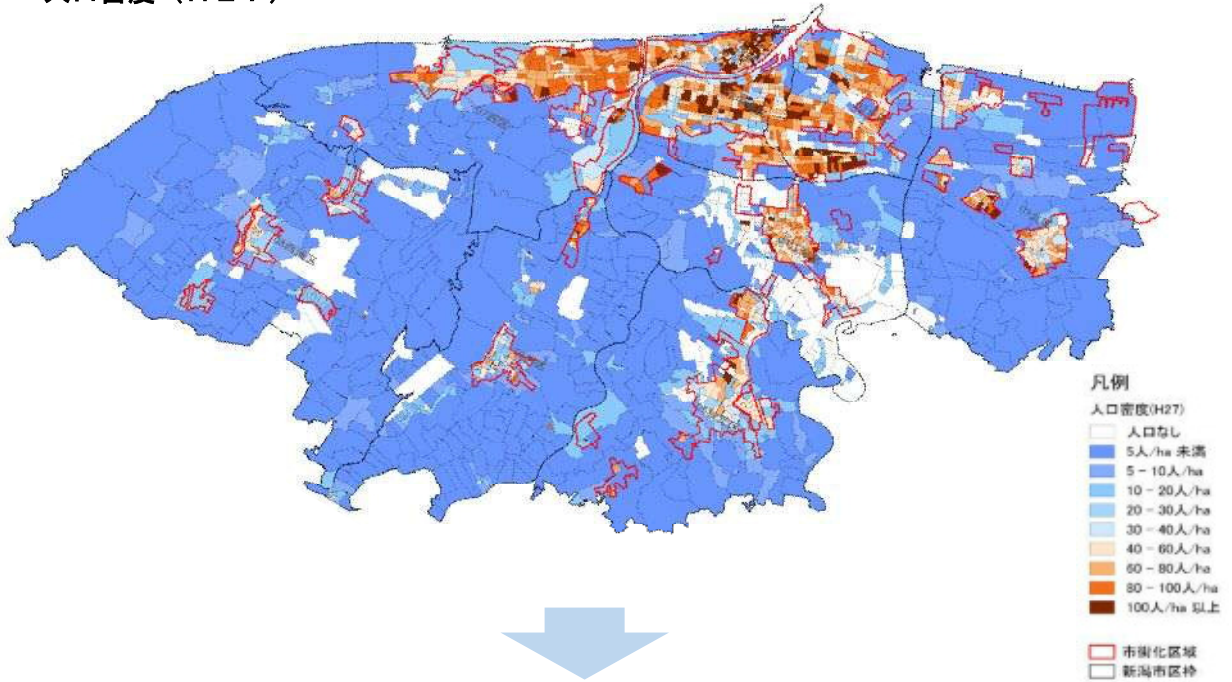
資料：住民基本台帳移動報告

(4) 人口密度の状況

◇今後、各区とも人口減少が進む見込みですが、秋葉区、南区、西蒲区では、それぞれのまちなかにおいて40人/ha*の人口密度を下回る市街地が見られます。
 ◇また、北区、江南区のまちなかとなる市街化区域においても、人口の低密度化が進む見込みです。

※40人/ha・・・人口集中地区に要求される人口密度の基準（国勢調査より）。

人口密度（H27）



将来の人口密度（H52）

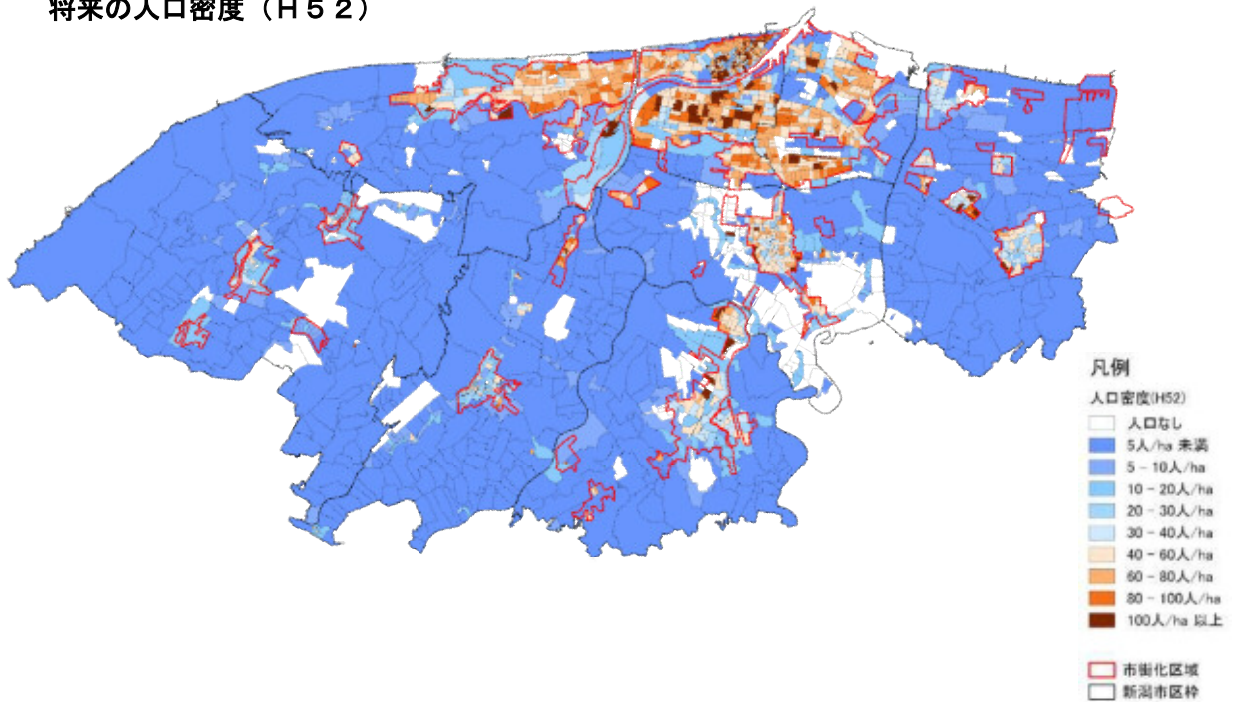
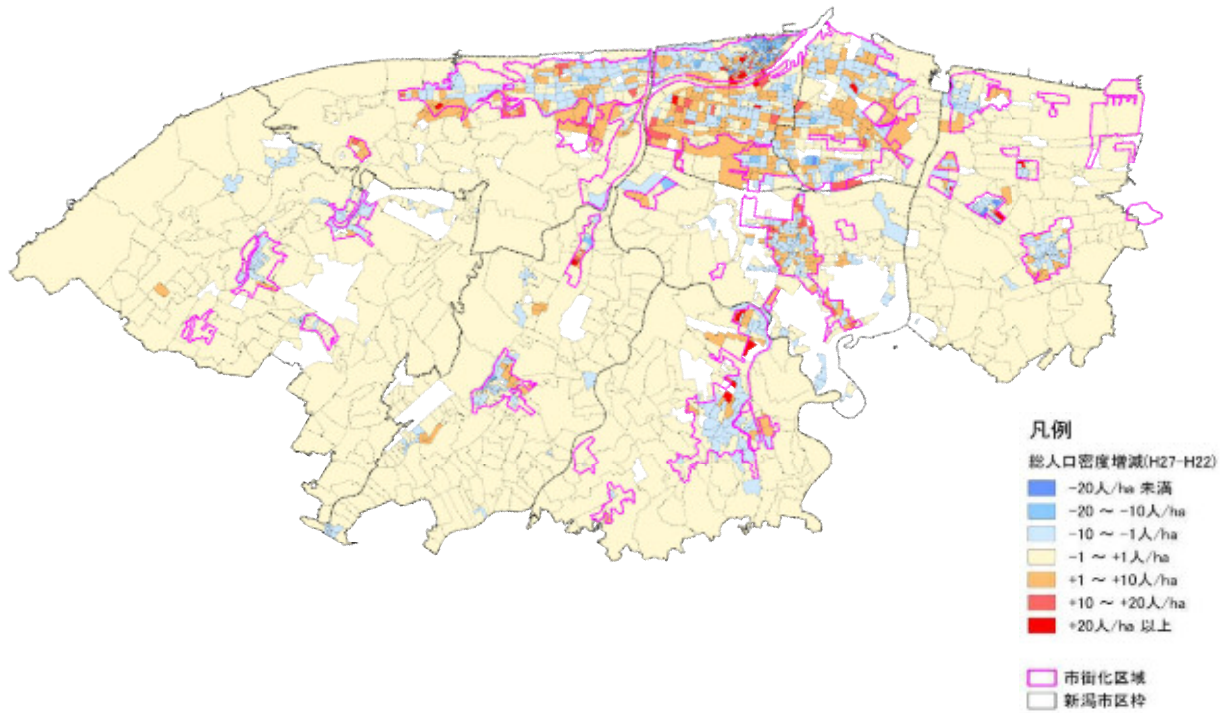


図 人口密度の現状と将来見通し

資料：住民基本台帳（H27）、コーホート法による推計値（H52）

人口密度増減 (H22~27)



人口密度増減 (H27~52)

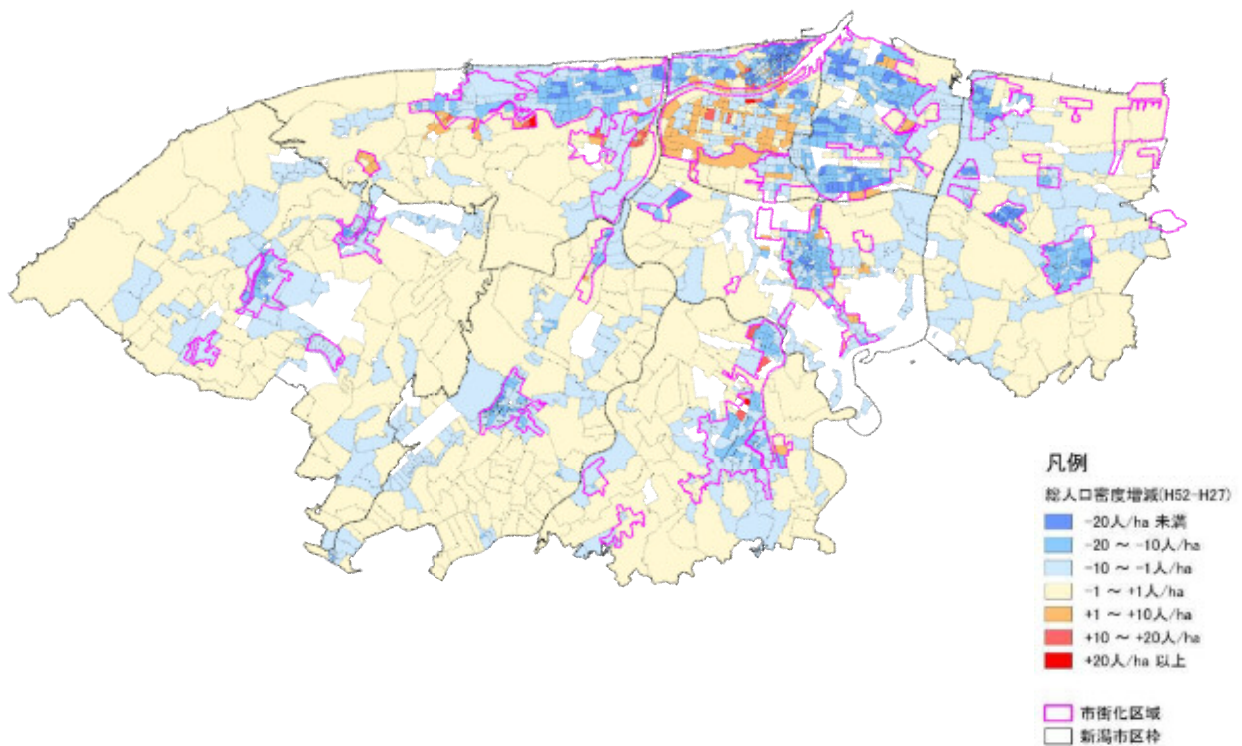


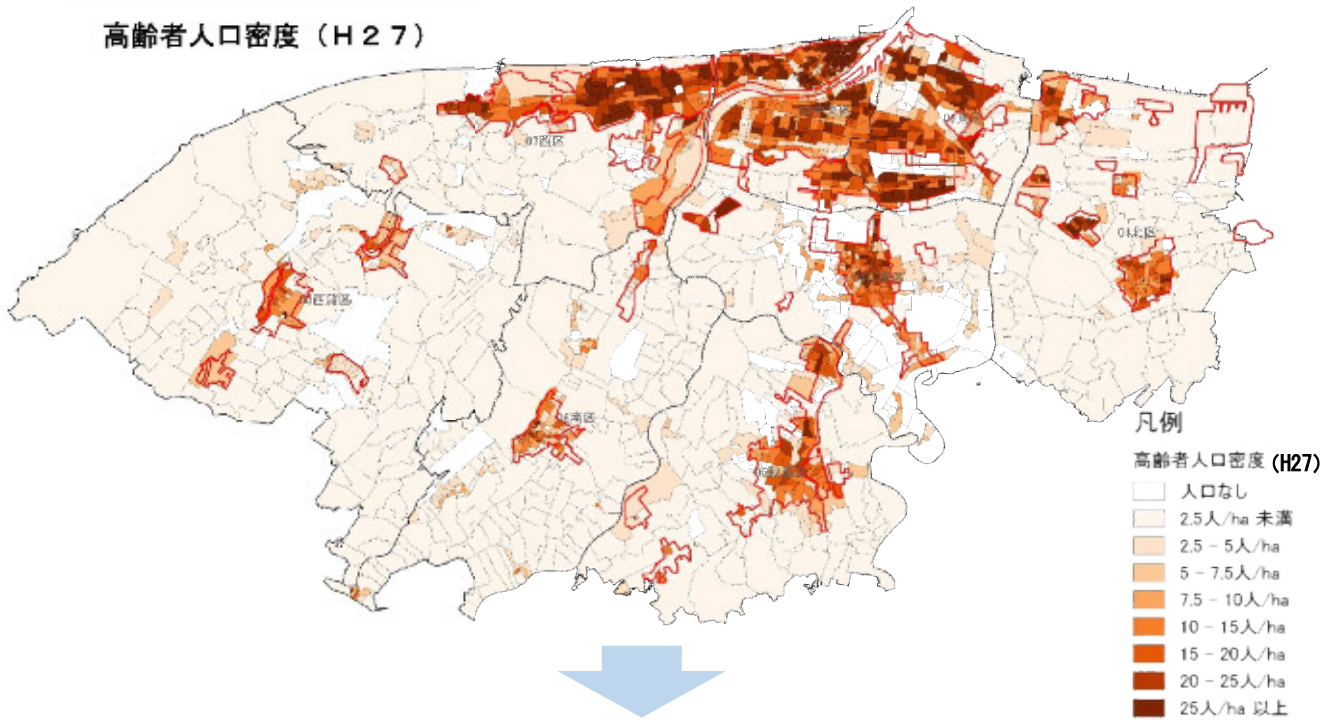
図 人口密度の増減

資料：住民基本台帳 (H22・27)、コーホート法による推計値 (H52)

(5) 高齢者の人口密度の状況

- ◇市街化区域では、全般的に高齢者の人口密度が高く、東区・中央区の都心及び都心周辺部や、西区の JR 越後線沿線の市街地などでは、高齢者の人口密度が高いエリアが広範囲に連坦しています。また、その縁辺部でも高齢者の人口密度が高まっており、さらに高齢化は深刻化します。
- ◇将来も高い人口密度が維持されるエリアで、高齢化（高齢者人口密度の増加）が進むものと予測されます。

高齢者人口密度 (H27)



高齢者人口密度 (H52)

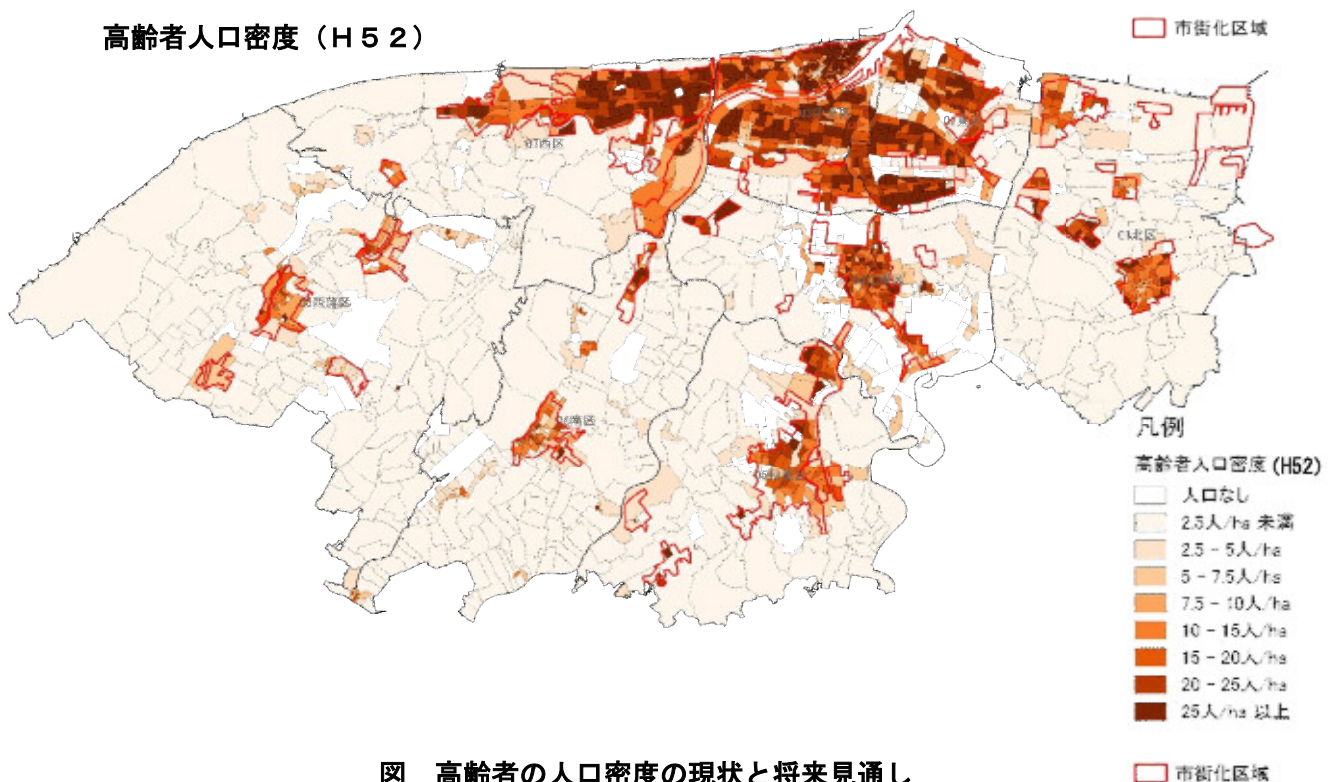
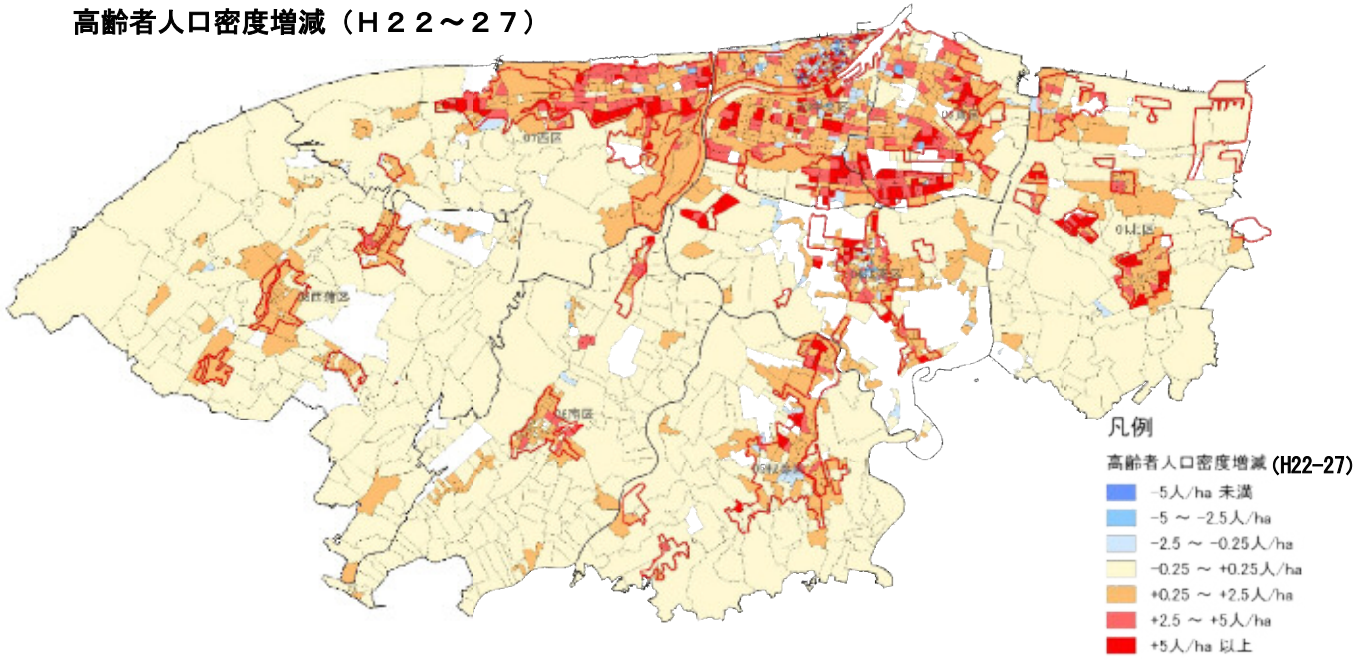


図 高齢者の人口密度の現状と将来見通し

資料：住民基本台帳 (H27)、コーホート法による推計値 (H52)

高齢者人口密度増減 (H22~27)



高齢者人口密度増減 (H27~52)

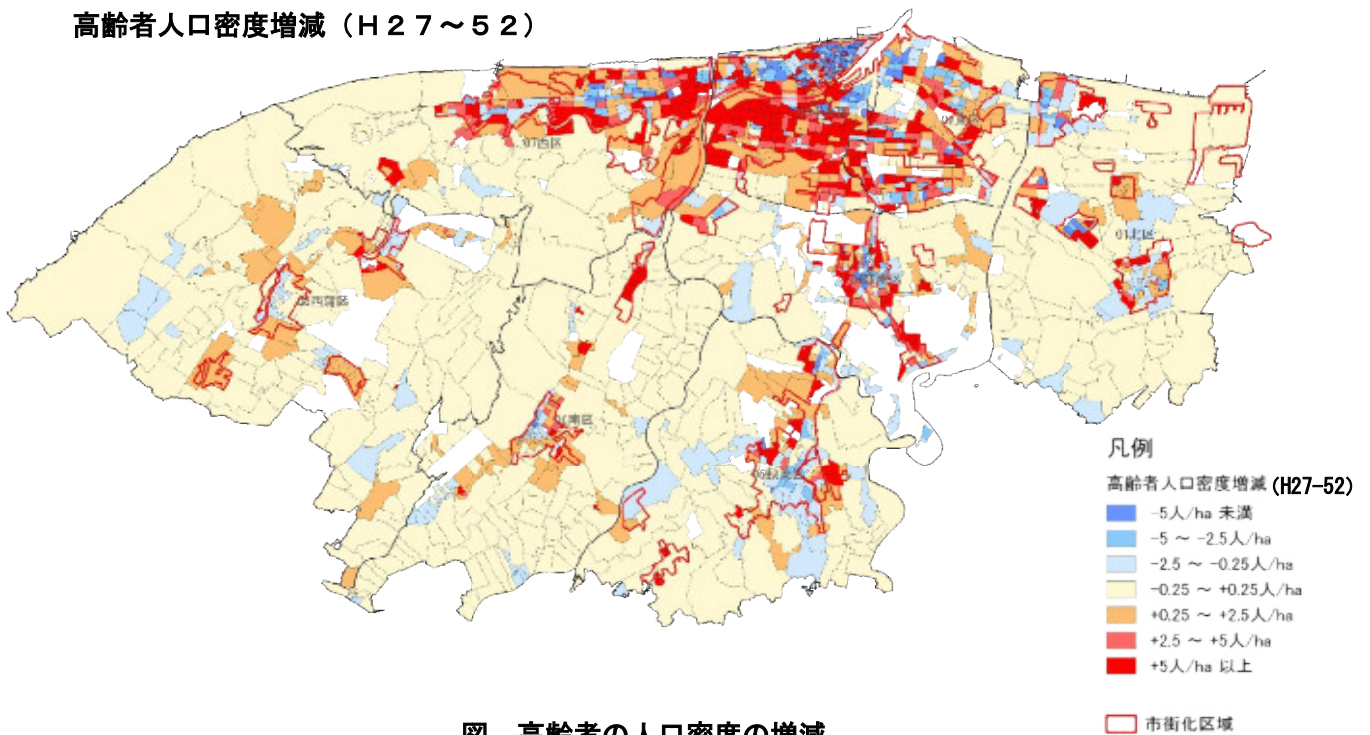


図 高齢者の人口密度の増減

資料：住民基本台帳 (H22・27)、コーホート法による推計値 (H52)

3 人口

現状からみえる課題

- 人口の減少を抑制するために、人口を増やす取り組みが必要
- 高齢者や子どもが安心して暮らせ、若い世代が住み続けたいと思える都市を目指す必要がある
- 特に、まちなかにおいて人口減少が顕著となることが見込まれ、人口流出の抑制、交流人口の拡大を図り、都心の魅力やそれぞれのまちなかの特色を維持していく必要がある

参考レポート 昼夜間人口動態 / 都市政策部GISセンター

- ◇平日昼間の都心は、人口密度が10,000人/km²を超える。
- ◇人口動態は日中、夜間にかけて約27,000～65,000人の間で規則的に変動し、多くの会社や学校が休みとなる日曜日12時には約45,000の人口が集積している。

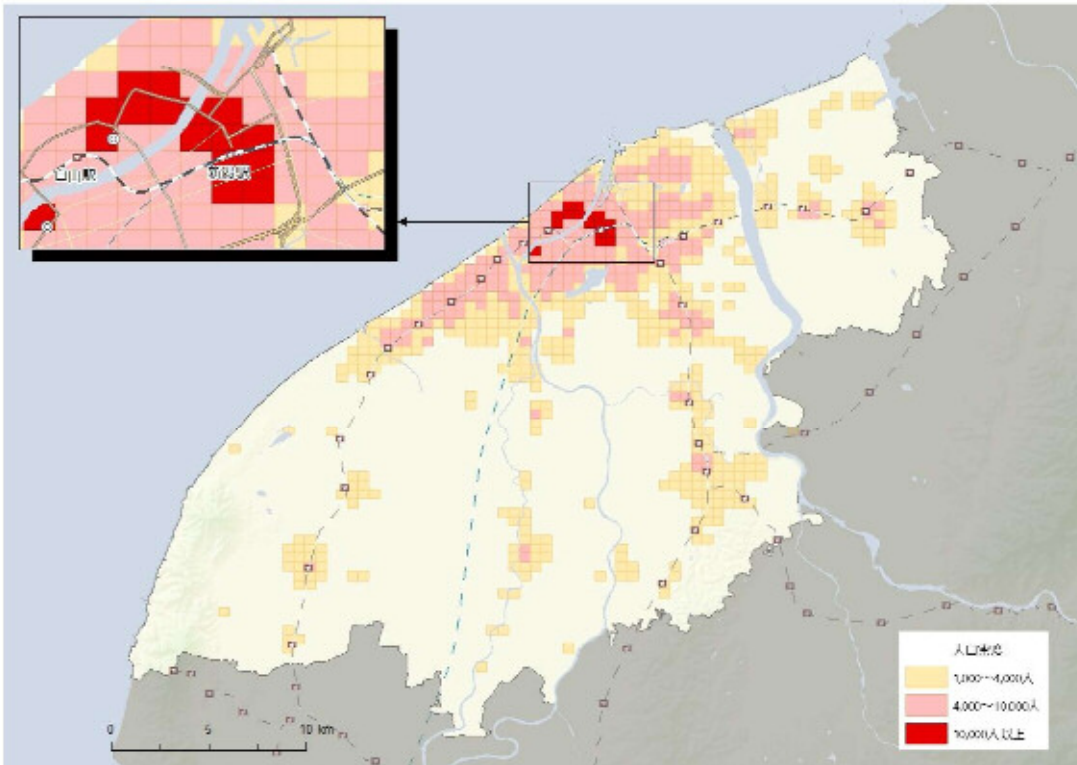
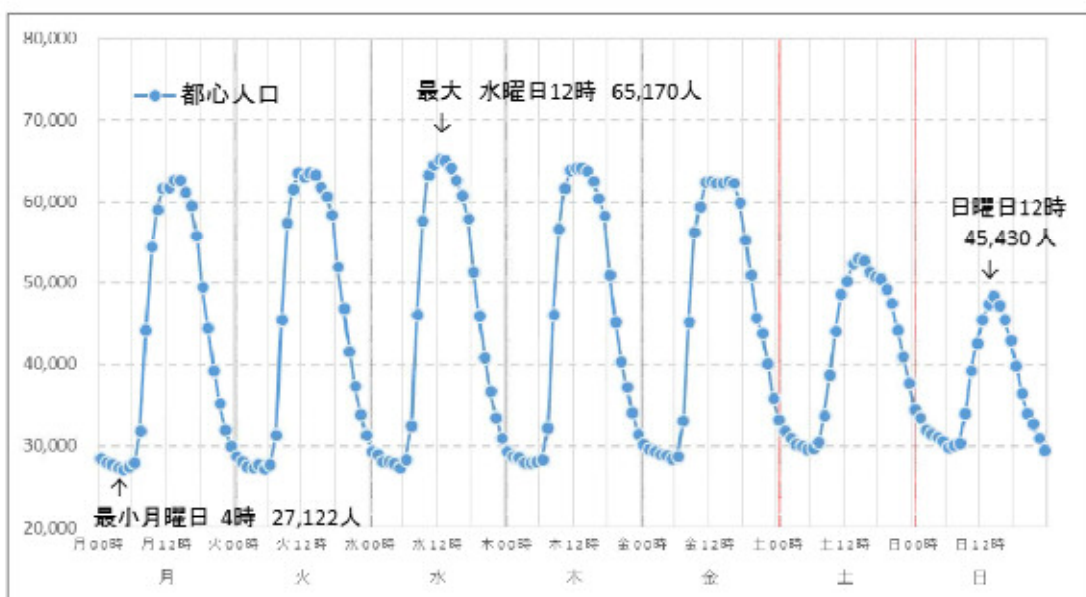


図 昼間人口密度 (2014年9月29日9時現在)

資料：モバイル空間統計（(株)ドコモ・インサイトマーケティング）、住民基本台帳



グラフ 都心 (15メッシュ) の昼間人口動態 (2014年9月29日～2014年10月5日)

資料：モバイル空間統計（(株)ドコモ・インサイトマーケティング）

4 交通基盤

(1) 主要な交通網

- ◇1869年に開港した国際拠点港湾である新潟港、ロシアなどとの国際線を有する新潟空港が整備され、北東アジアの玄関口としての役割を担っています。
- ◇1982年に開業した上越新幹線や、北陸自動車道、磐越自動車道、日本海東北自動車道などの高速交通基盤が整備され、首都圏をはじめとする広域的な高速交通ネットワークが形成されました。
- ◇上越新幹線の起終点となる新潟駅と市内の各方面を在来線が結んでいます。また、在来線とともに重要な日常の足として、路線バスが走っています。

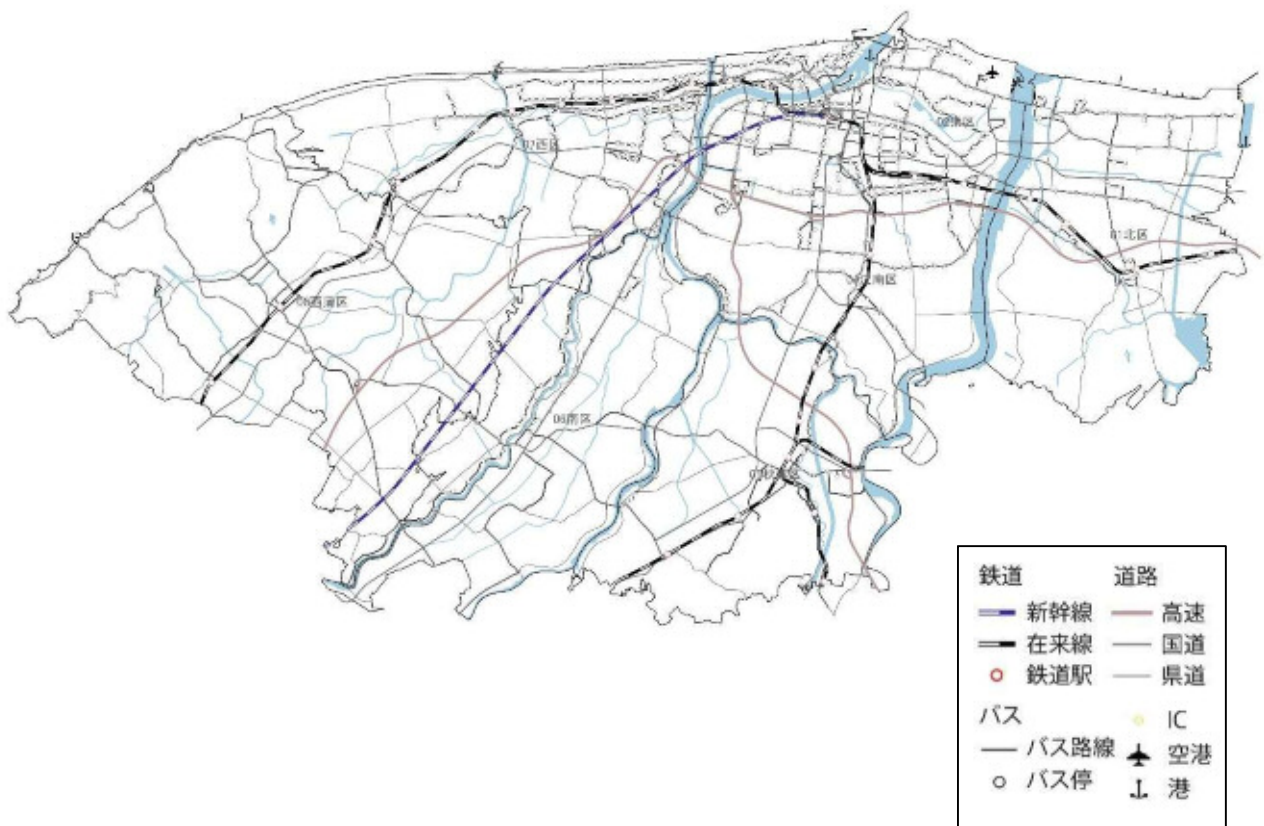


図 主要な交通網

資料：国土数値情報（鉄道、高速道路、バスルート、バス停留所、空港、港湾データを加工）

(2) 広域交流を支える空港・港湾の状況

◇新潟空港では、札幌をはじめ国内6都市を結ぶ国内線と、ソウル、上海、ハルビンを結ぶ国際線が就航しており、乗降客数は平成23年度に80万人台まで落ち込みましたが、近年は100万人前後で推移しています。
 ◇新潟港では、平成7年からは国際コンテナ取扱量が大きく増加しており、最近10年間では17万TEU前後で推移しています。

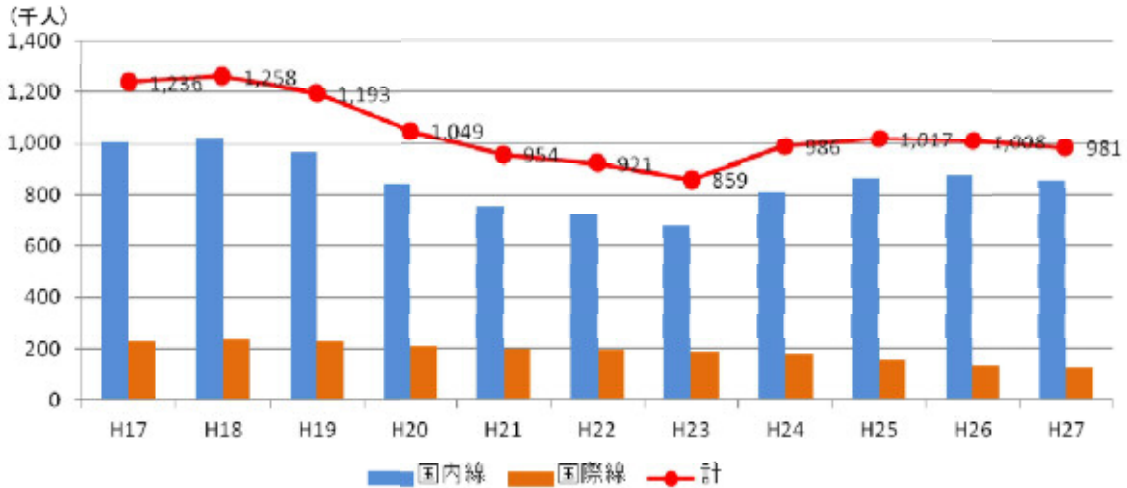


図 新潟空港の乗降客数

資料：新潟県公表「平成27年度新潟空港利用状況」より作成

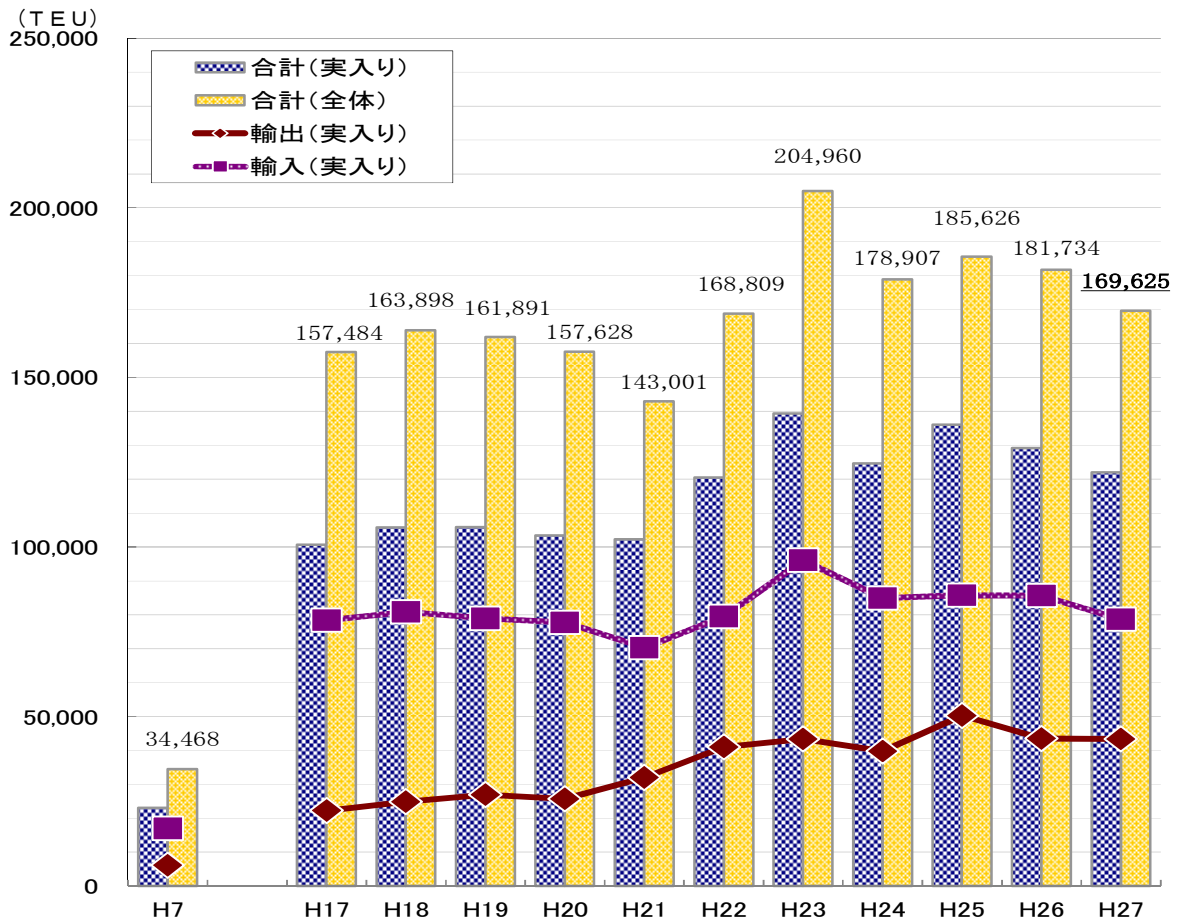


図 新潟港の外貨コンテナ取扱量 (速報値) の推移

資料：新潟県公表「新潟県内港の外貨コンテナ取扱量の年別推移」

(3) 都市内交通の状況

- ◇区間の人の動きを見ると、西区・東区・江南区は中央区と、北区は東区・中央区と、江南区は中央区に次いで東区との結びつきが強くなっています。また、秋葉区は中央区と、南区は西区・中央区と、西蒲区は西区・中央区との結びつきがみられます。
- ◇交通手段別に見ると、自動車による結びつきが強く、鉄道は、都心（中央区）と地域拠点（各区）を結ぶ手段として利用されています。
- ◇バスは都心及び都心周辺部を中心に連担する北区・西区の市街地内の移動や周辺区内の連絡する手段として利用されています。

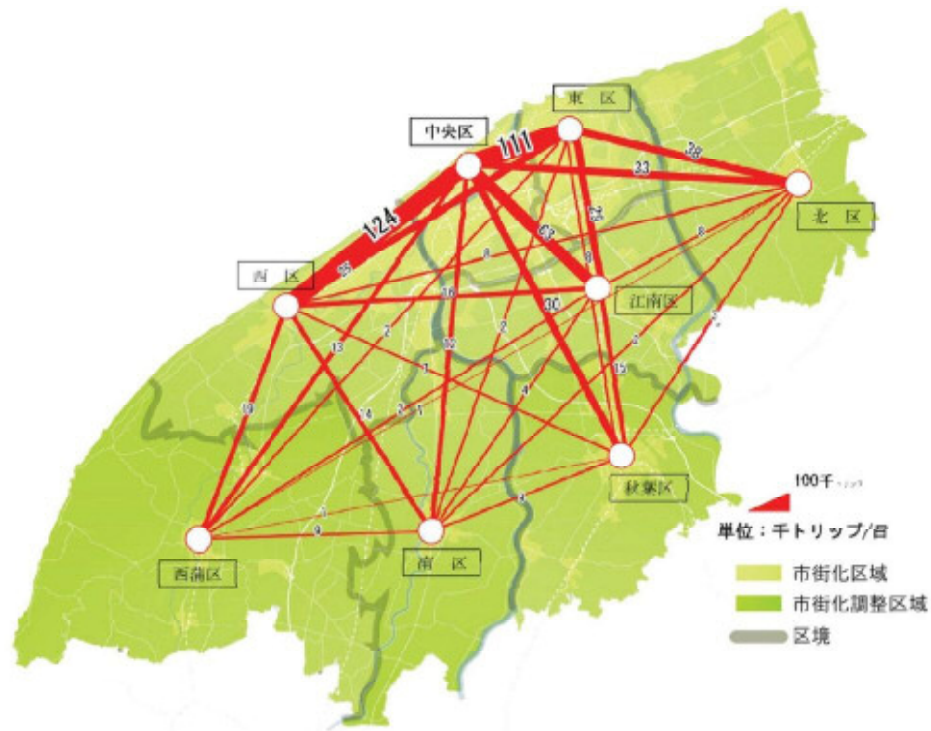


図 区間の人の動き

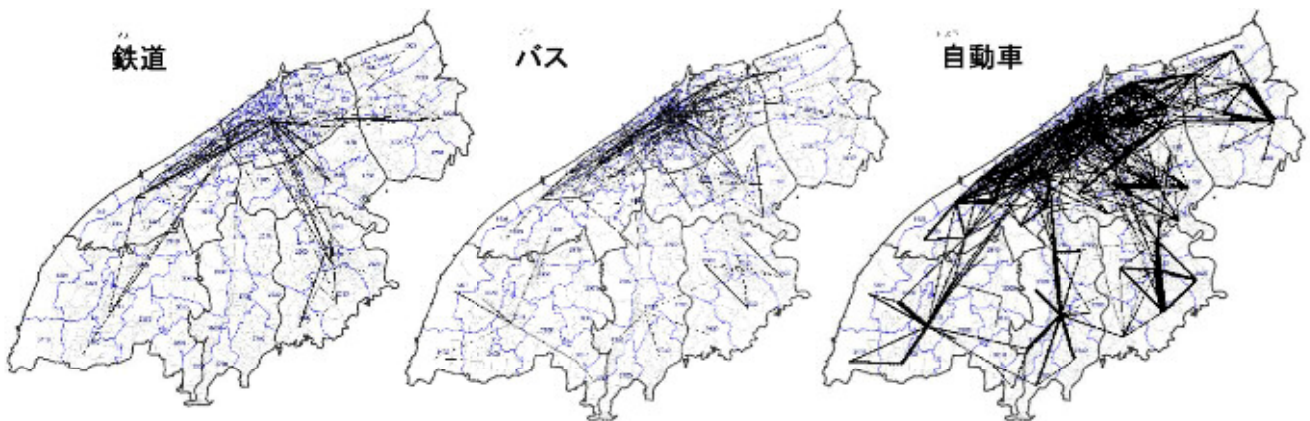


図 区間の人の動き（交通手段別のゾーン間移動）

資料：新潟市内都市交通特性調査

(4) 交通手段の構成

- ◇市民の移動手段は、平成23年時点で約7割が自動車となっており、昭和63年と比べて自動車の割合が大きく高まっています。
- ◇平成23年の公共交通の利用割合は約5.4%※であり、これは他都市と比較しても大きく下回っています。
- ◇65歳以上の自動車利用割合が大きく増加しており、自動車に依存したライフスタイルが高齢になっても継続していることがうかがえます。

※鉄道利用の割合（約2.6%）とバス利用の割合（約2.8%）の合計。

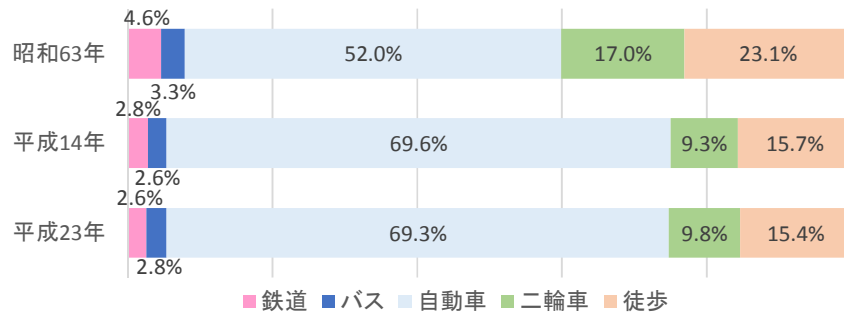


図 代表交通手段構成

資料：新潟都市圏パーソントリップ調査、新潟市内都市交通特性調査

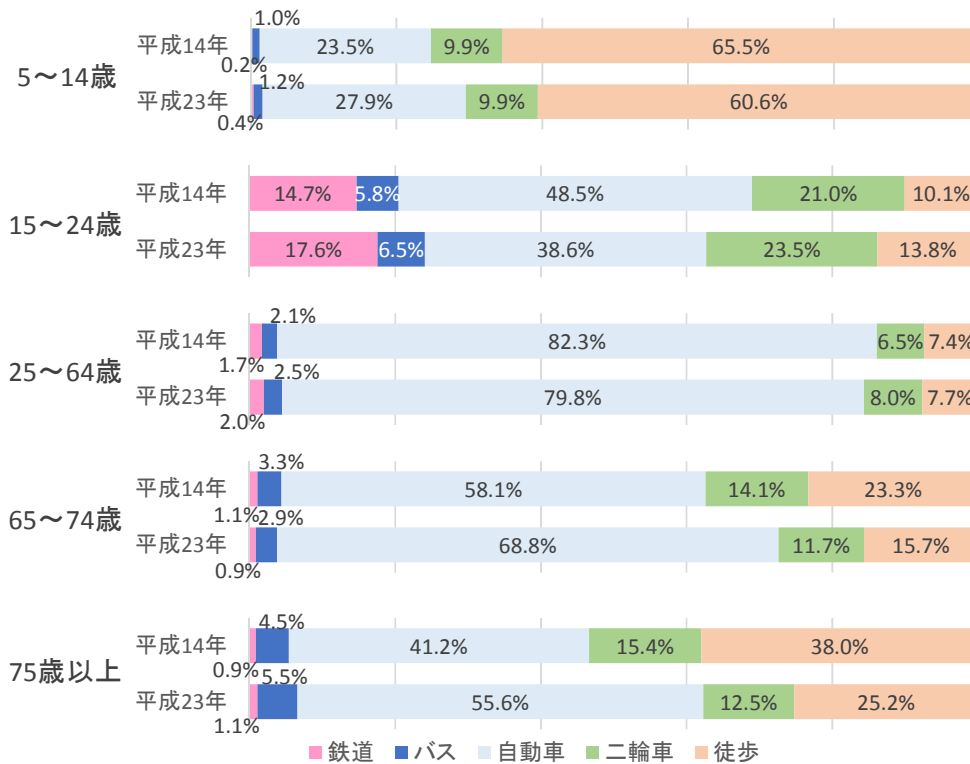


図 年齢階層別代表交通手段構成

資料：新潟都市圏パーソントリップ調査、新潟市内都市交通特性調査

(5) バス利用者数・運行状況の推移

◇自動車依存の高まりを背景に、バスの利用者数及び運行便数は年々減少傾向となっています。

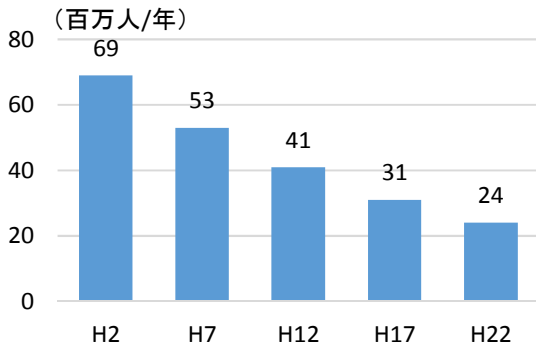


図 バスの利用者数の推移

資料：新潟交通（株）データ

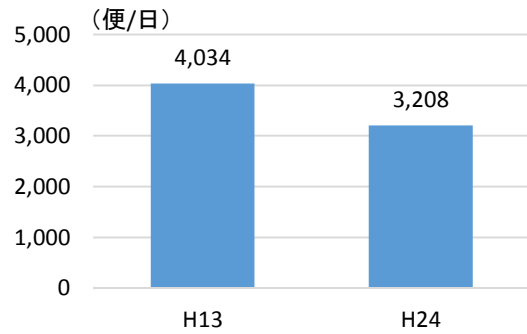


図 バスの運行便数の推移

資料：新潟交通（株）データ

(6) 幹線道路網の将来計画

◇第3回パーソントリップ調査では、都市圏の幹線道路網計画として、骨格となる「放射環状型の幹線道路網」の形成と、公共交通と一体となった道路空間の活用が提案されています。



図 都市圏全体の道路網の基本体系

資料：新潟都市圏第3回パーソントリップ調査

(7) 公共交通ネットワークの将来計画

◇にいがた交通戦略プランでは、誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けて、「都心アクセスの強化」、「生活交通の確保維持・強化」、「都心部での移動円滑化」の三つの視点のもと、地域のニーズや人の移動特性等を考慮して公共交通利用の環境整備に取り組んでいます。

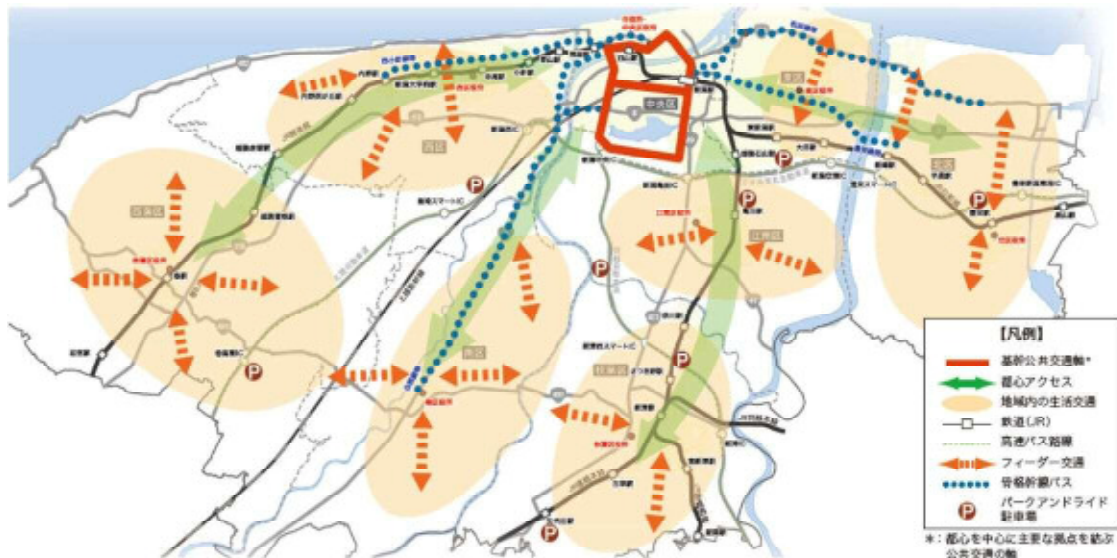


図 都市内交通体系の基本概念図

資料：にいがた交通戦略プラン

4 交通基盤

現状からからみる課題

- 国外・国内との交流をさらに進め、本市の拠点性を強化するためにも、広域交流を進めるための基盤として、既存の交通基盤を維持・充実させる必要がある
- 都心と各地域、地域と地域、地域内のそれぞれについて、交通手段の充実を図り、過度にマイカーに依存しなくても、誰もが移動しやすい環境を整備する必要がある

5 産業・生活サービス

(1) 事業所数及び従業者数の推移

◇事業所数は概ね横ばいで従業者数は増加傾向にありましたが、平成24年に大きく落ち込みました。平成26年は増加したものの、平成24年の状況までは回復していません。

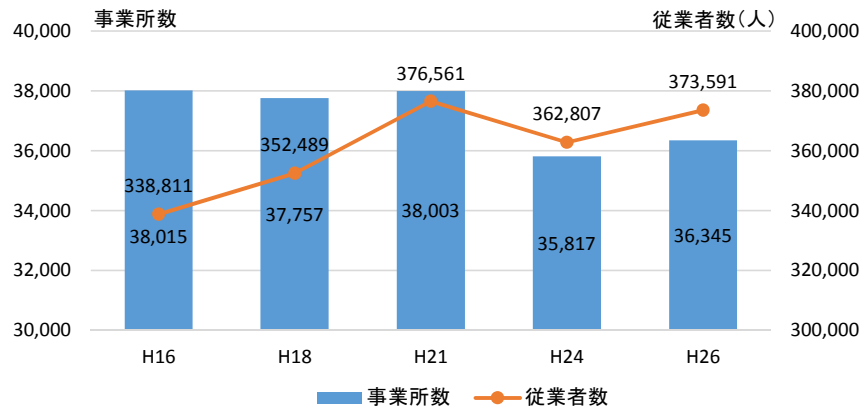


図 事業所数及び従業者数の推移（民営）

資料：総務省「事業所・企業統計調査（H16・H18）」
 「平成21年経済センサス-基礎調査」
 総務省・経済産業省「平成24年経済センサス-活動調査」、
 総務省「平成26年経済センサス-基礎調査（速報値）」

(2) 事業所の分布状況

◇市内の事業所数の集積状況をみると、概ね都心とその周辺部、及び各区のまちなかに集積しています。

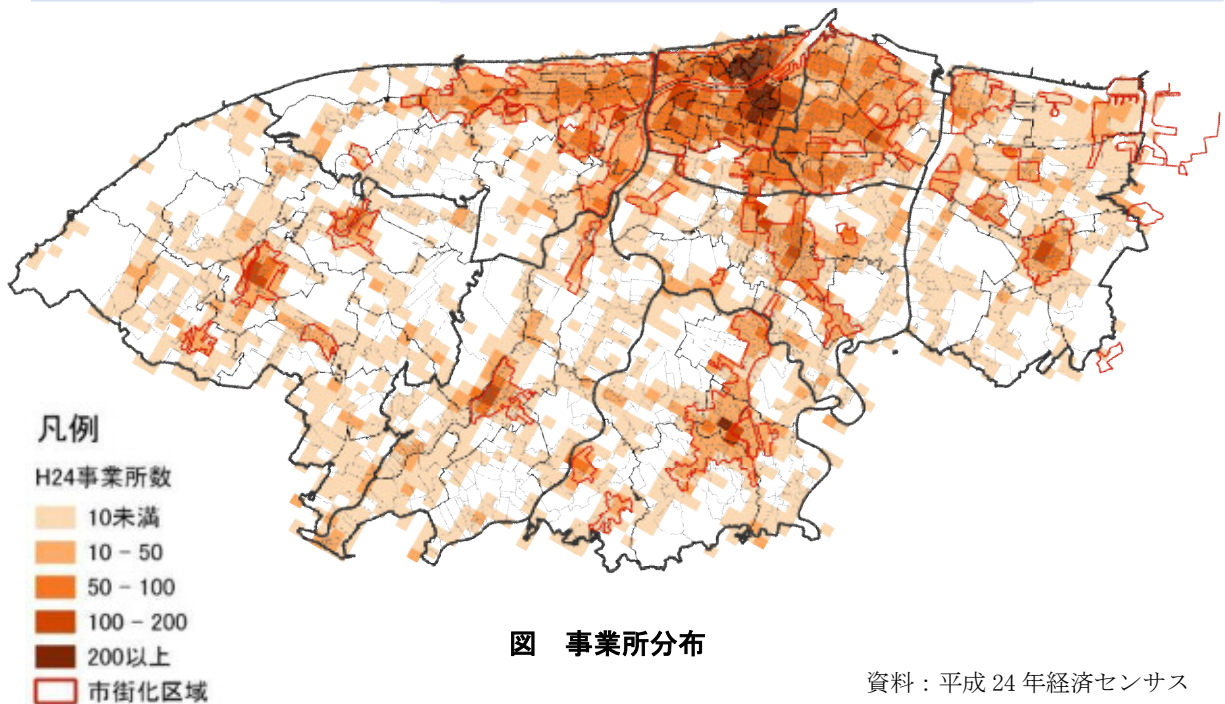


図 事業所分布

資料：平成24年経済センサス

(3) 大規模な店舗の新規出店状況

◇大規模な店舗（1,000㎡以上）の新規出店状況を見ると、近年は周辺区の市街地や幹線道路沿道での出店へとシフトしていることがうかがえます。

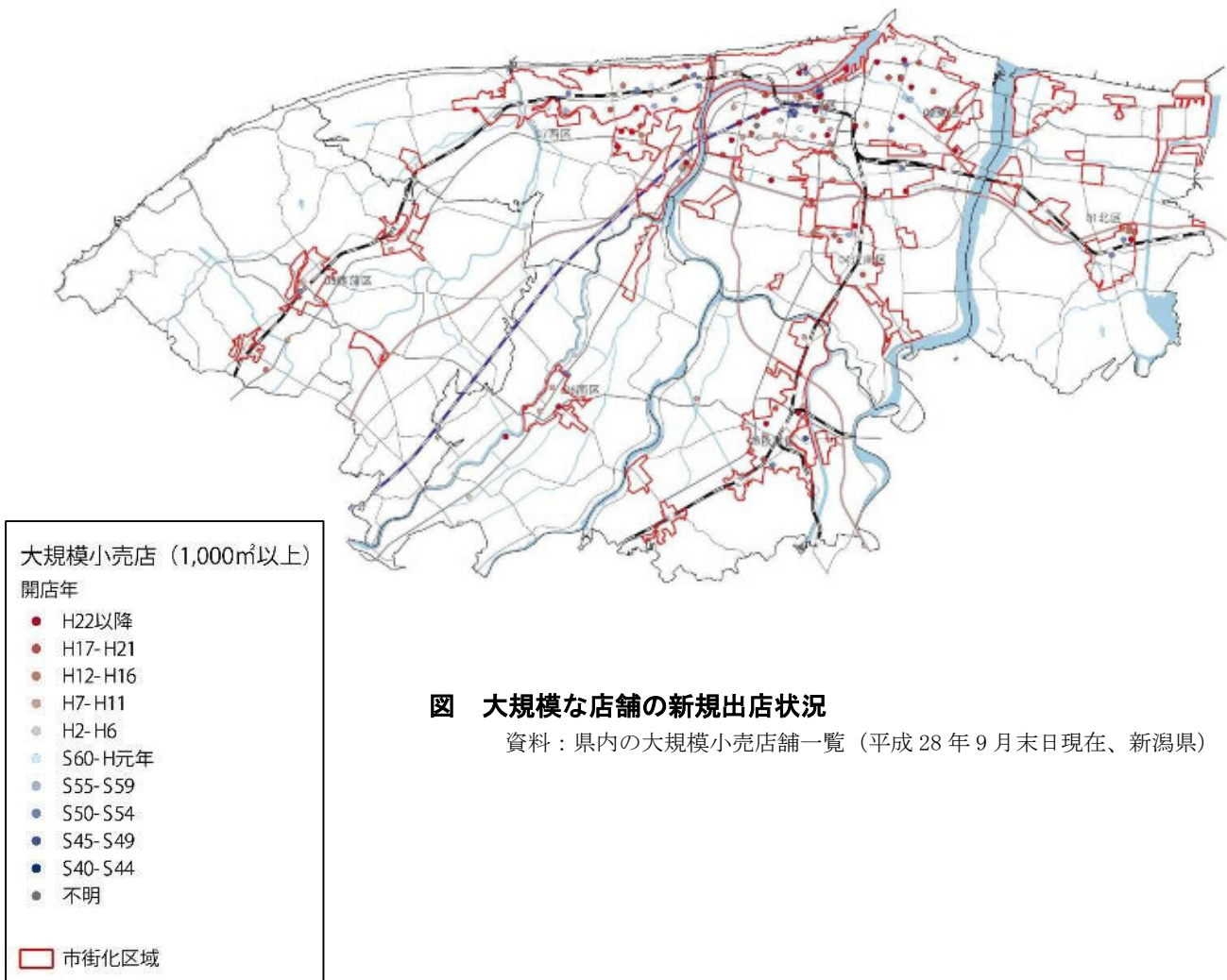


図 大規模な店舗の新規出店状況

資料：県内の大規模小売店舗一覧（平成28年9月末日現在、新潟県）

(4) 小売施設建築面積の分布状況

- ◇商業機能（小売施設）は、事業所の集積状況と同様に東区、中央区、西区に集積しており、周辺区の市街化区域においても一定程度の集積が見られます。一方で、北区、南区、西蒲区などでは集積度が低くなっています。
- ◇また、大規模商業施設の立地（郊外立地化等）により、市街地縁辺部などにおいて集積度が高くなっている箇所が見られます。

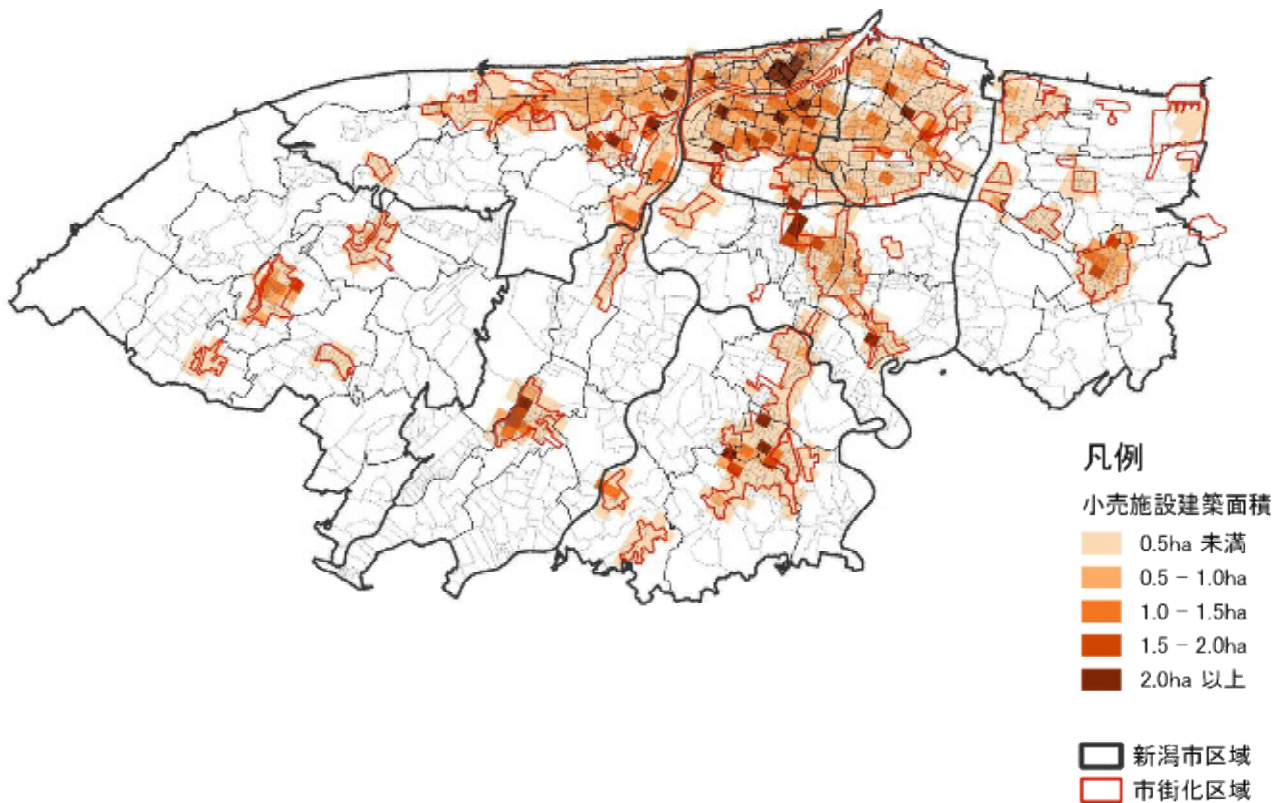


図 小売施設建築面積の分布

資料：「都市計画基礎調査（平成24～26年度）新潟県・新潟市」より作成

(5) 商圈の推移

◇地元購買率や居住人口に対する購買人口の割合（＝吸引力とする）は、かつては旧新潟市が高かったものの、現在は、大型SC等の大規模小売店の郊外出店により、旧新潟市は低下し、旧亀田町や旧横越村などで高まっています。

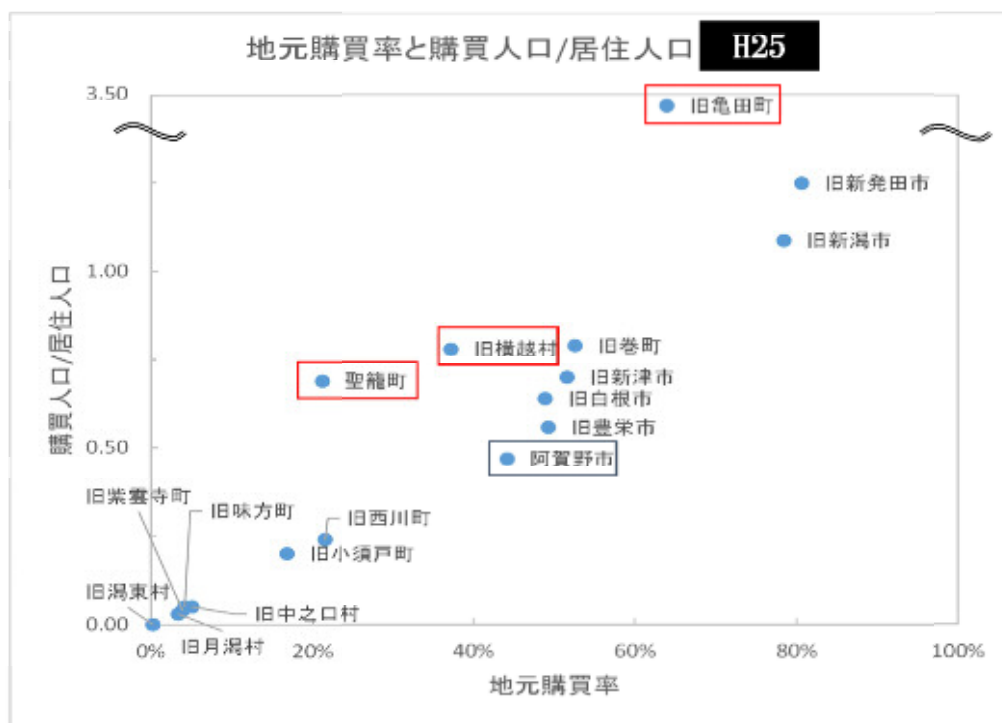
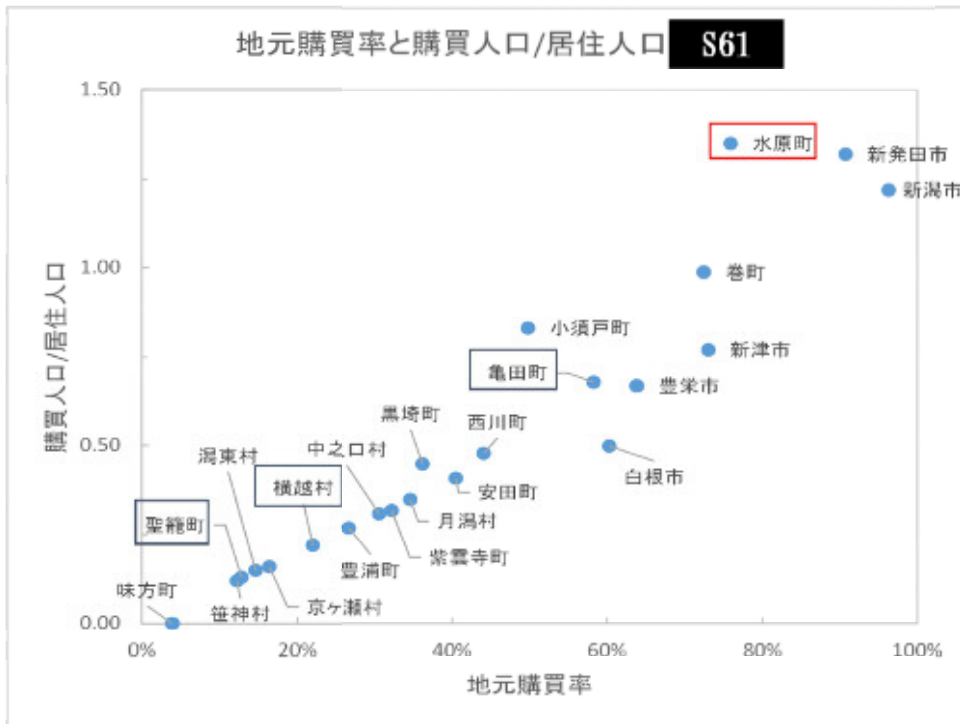


図 地元購買率と吸引力*の変化

*居住人口に対する購買人口の割合

資料：昭和61年度新潟県広域商圈動向調査
平成25年度中心市街地に関する県民意識・消費動向調査

(6) 日常生活に必要なサービス機能の集積状況

◇日常生活に必要なサービス機能*の集積状況を見ると、市街化区域では概ね複数施設の利用圏域が重なっています。引き続き日常生活に必要なサービス機能を維持していくことが望まれます。

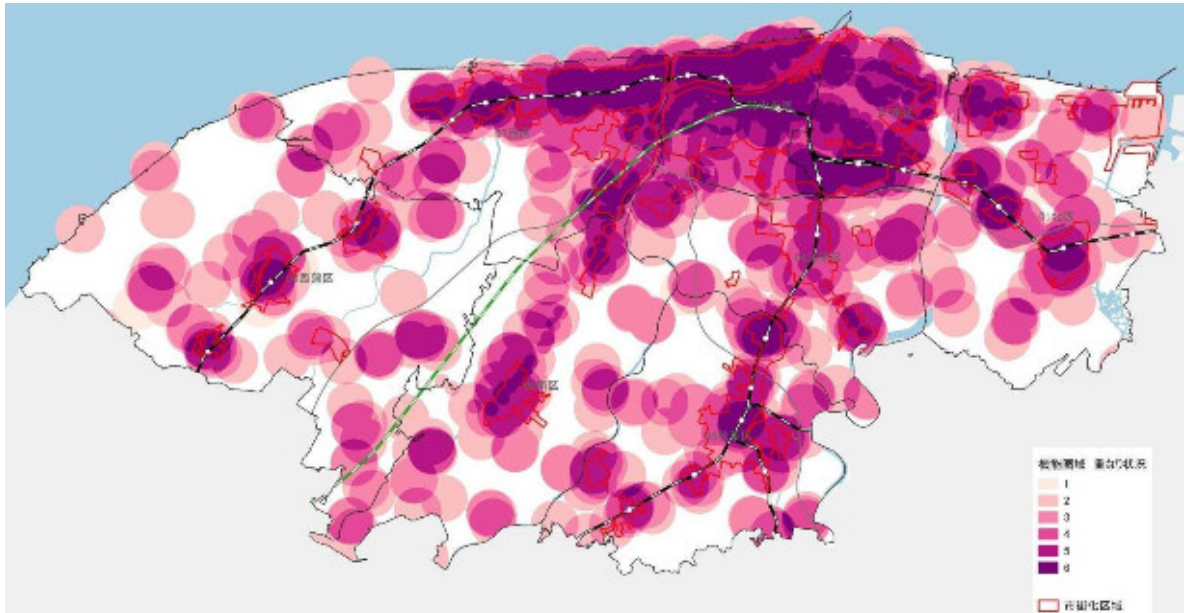


図 日常生活に必要なサービス機能の圏域の重ね合わせ

資料：iタウンページ

※ 日常生活に必要なサービス機能

柱	機能	施設	圏域半径
		居住関係	
まちの活力 くらしの充実	交流	コミュニティセンター等、公民館	1km
	商業	スーパー	1km
	医療	診療所	1km
	福祉	通所介護施設(デイサービス、認知症 デイサービス)	1km
移動しやすさ	公共交通	鉄道駅、路線バス	【鉄道】1km 【バス】300m
公共	行政機関		1km
地域自治	子育て	児童福祉施設(放課後児童クラブ)、 保育施設(保育園、認定こども園、地 域型保育事業所)	1km

(7) 医療・福祉・子育て・教育施設の状況

◇医療・福祉・子育て・福祉施設の分布をみると、市街化区域内を中心に分布しているものの、市街化区域外への立地もみられ、施設の郊外立地が進んでいることがうかがえます。

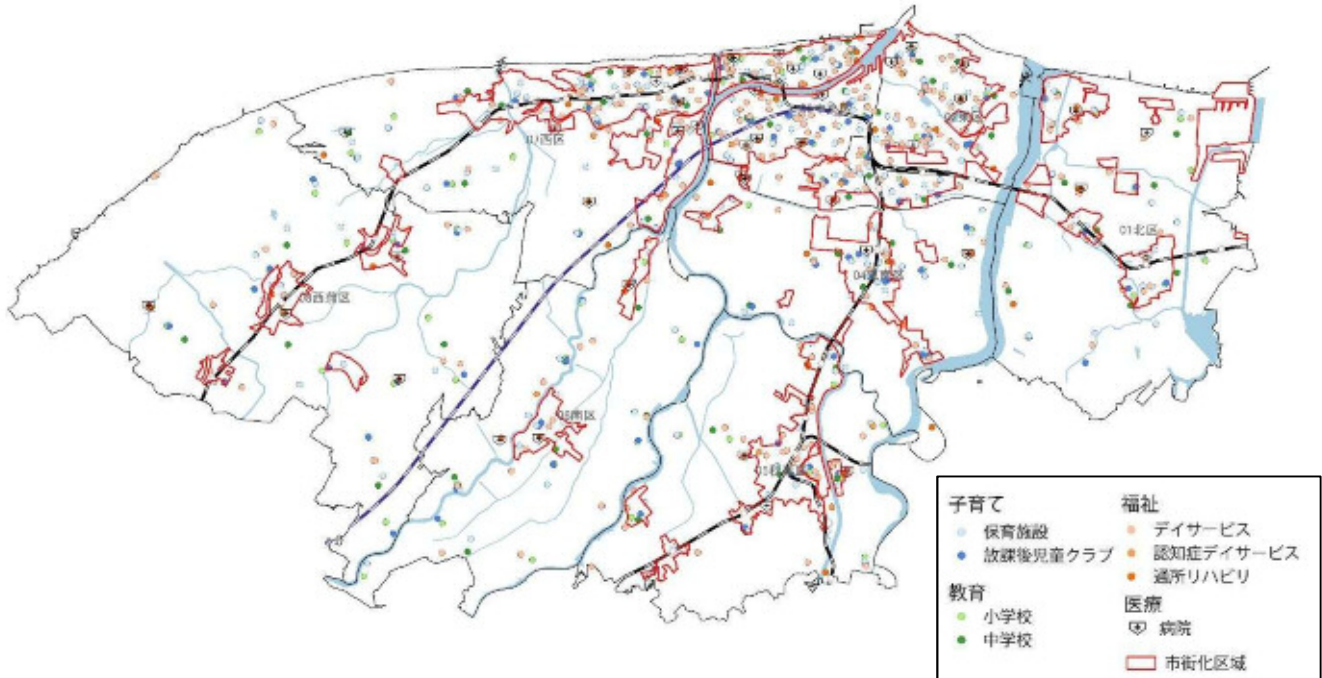


図 医療・福祉・子育て・教育施設の分布

資料：国土数値情報（医療機関データを加工）

i タウンページ（福祉、平成 27 年）

保育園、認定こども園、地域型保育事業所、
放課後児童クラブ（ひまわりクラブ）、新潟市、
クリエイティブ・コモンズ・ライセンス

表示 2.1 日本 (<http://creativecommons.org/licenses/by/2.1/jp/>)

5 産業・生活サービス

現状からからみる課題

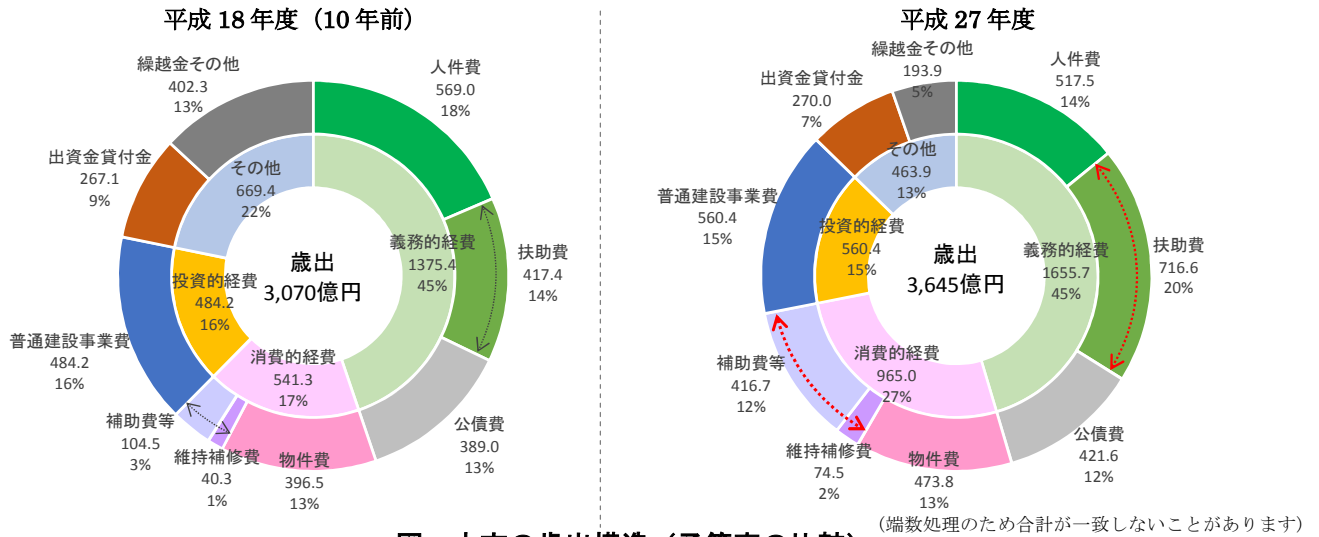
- 商業・サービス機能のさらなる郊外化が進展した場合、まちなかの機能が損われる恐れがあり、これまで以上に、まちなかへの集積を図っていく必要がある
- 自動車を前提とした商業・サービス機能の立地は、マイカーを持たない人にとって暮らしに不便を感じさせることから、誰もが様々なサービスを楽しむ都市構造を目指す必要がある

6 財政など

(1) 都市経営の状況

◇本市の歳出は、10年前に比べて維持補修費や補助費などの消費的経費や高齢者などの支援サービスに関わる扶助費の割合が増大しています。

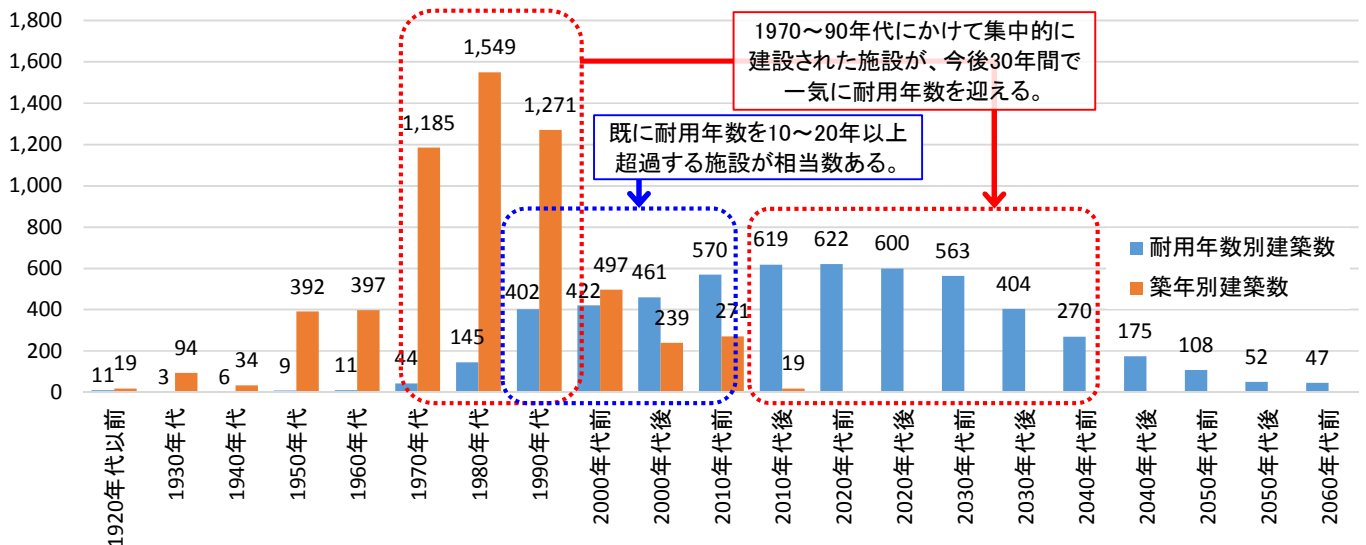
◇今後、本市では、生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加が見込まれ、扶助費の割合がさらに増大する可能性があります。



資料：新潟市

(2) インフラの維持管理コストの状況

◇すでに耐用年数を10年から20年以上超過する公共施設(建築)が相当数存在すること、高度経済成長期等に建設された道路、橋梁のインフラストラクチャーや上下水道等のライフラインの老朽化も一気に進行することから、これらの維持管理費等が財政を圧迫する恐れがあります。



資料：新潟市

(3) 環境負荷

◇本市の自動車依存度の高さは顕著で、1人当たり乗用自動車CO₂排出量が政令指定都市中2番目に位置しています。

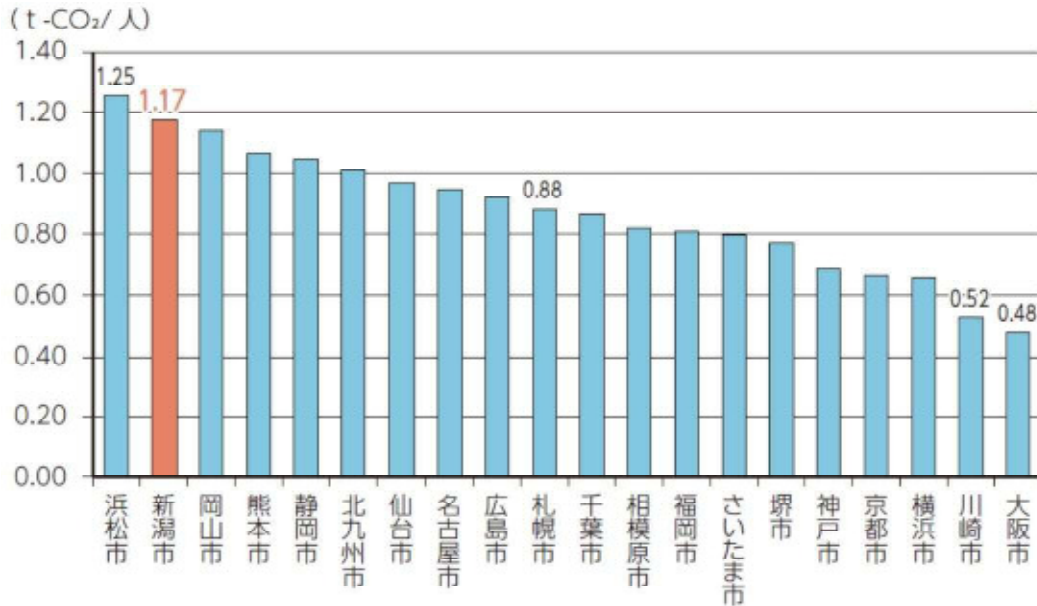


図 1人当たり乗用自動車CO₂排出量

資料：新潟市（環境省簡易マニュアルによる市町村別CO₂排出量推計（H22））

6 財政など

現状からからみる課題

- 厳しい財政状況の中、生活基盤の維持・補修に多額の費用が見込まれ、新たな都市基盤の整備よりも今ある都市基盤を有効に活用していくことが求められる
- 環境負荷の軽減を図るためにも、過度にマイカーに依存しない暮らしを充実させる必要がある

7 本市の現状と課題の整理

◀ 都市形成における主なできごと ▶

近世までのあゆみ(港の発展)

- ▼10世紀、信濃川・阿賀野川河口の湊である「蒲原津」が越後の国津となり、港は新興の湊町・新潟町に引き継がれる。
- ▼西回り航路が整備されると、新潟町は北前船が寄港する日本海側最大の湊町として繁栄を遂げた。
- ▼湊町と広がる農村部は、内水面を往来する舟運によって結ばれる。舟運の要衝には、新津・白根・亀田・小須戸・葛塚・巻などの在郷町(集落)が成立して六斎市が開かれた。



資料：白山神社所蔵絵馬の部分複製、部分

近世

信濃川治水と近代港湾の実現

- 1868(明治元)年:新政府が新潟港を開港
- 1886(明治3)年:初代萬代橋完成
- 1889(明治元)年:市制・町村制の実施→新潟市が誕生
- 1922(大正3)年:大河津分水路の通水
- 1922(大正3)年:新潟市内で路線バス営業開始
- 1926(大正15)年:新潟港の県営埠頭が完成



明治・大正

平野の乾田化と交通インフラの充実

- 1931(昭和6)年:上越線全線開通
- 1948(昭和23)年:栗ノ木排水機場が運転開始、国・県営の大排水機場が順次整備
- 1955(昭和30)年:市街地の堀の埋め立て開始
- 1969(昭和44)年:新潟東港開港
- 1973(昭和48)年:新潟空港初の国際定期路線(ハバロフスク線)開設、新潟・亀田バイパス開通
- 1978(昭和53)年:北陸自動車道・新潟～長岡間開通
- 1982(昭和57)年:上越新幹線が新潟～大宮間開通
- 1985(昭和60)年:関越自動車道が全線開通



昭和
平成

都市の拡大と政令市新潟の実現

- 1993(平成5)年:NEXT21、新潟市民プラザ開館
- 1994(平成6)年:磐越自動車道・新潟～安田間開通
- 2001(平成13)年:新潟スタジアム(ビッグスワン)完成
- 2003(平成15)年:朱鷺メッセ開館
- 2004(平成16)年:萬代橋が国の重要文化財指定
- 2005(平成17)年:近隣13市町村と広域合併、海岸道路・新潟みなとトンネル全線開通
- 2007(平成19)年:政令市新潟の誕生、鳥屋野潟南部に市民病院新築移転



政令市新潟
としてのあゆみ

2011(平成23)年:食育・花育センター開館、新潟港が国際拠点港湾選定
2014(平成26)年:アグリパーク開館(国家戦略特区)
鳥屋野潟南部に新潟アサヒアレックスアイスアリーナ開館、いくとぴあ食花開館



現在
人口流出を抑制し、流入を促進
するための都市づくりの展開



■ 立地適正化を進める上での課題

現状からみる課題の整理

- 1 都市の特性・概況**
 - それぞれの地域の魅力向上を図る
 - 日本海拠点として吸引力を持った都市づくり
 - 自然・田園と市街地の調和
- 2 市街地の変遷**
 - 個性や魅力を活かしたまちなかの形成
 - 既存市街地を活かしたくらしの維持・充実
- 3 人口**
 - 人口流出を抑制し、流入を促進
 - 安心して暮らせ、住み続けたいと思う都市づくり
 - まちなかの交流人口の拡大
- 4 交通基盤**
 - 広域交流を促進させ拠点性の強化を図る
 - 交通手段の充実による誰もが移動しやすい環境づくり
- 5 産業・生活サービス**
 - まちなかへの機能集積を図る
 - 誰もが様々なサービスを楽しむ都市構造の
- 6 財政など**
 - 今ある都市基盤の有効活用
 - 環境負荷の軽減(マイカー依存の脱却等)

都市づくりの課題

人口減少・超高齢化への対応

雇用・交流人口の拡大

都市機能の更新

田園の維持

各種サービスの維持

1 まちづくりの方針

(1) まちづくりの理念と目指す都市の姿

本計画においては、都市計画マスタープランで示す都市づくりの方向性を踏まえ、多様な交流・連携を促進しながら、本市における喫緊の都市づくりの課題解決に向け、適正な土地利用を緩やかに誘導することで、目指す都市の姿の実現に寄与するものとしします。

新潟市都市計画基本方針（都市計画マスタープラン）	
理 念	[都市全体] 持続的に発展する政令市 / [地域] 誰もが暮らしやすい個性ある地域
目指す都市の姿	田園に包まれた多核連携型都市 ～新潟らしいコンパクトなまちづくり～

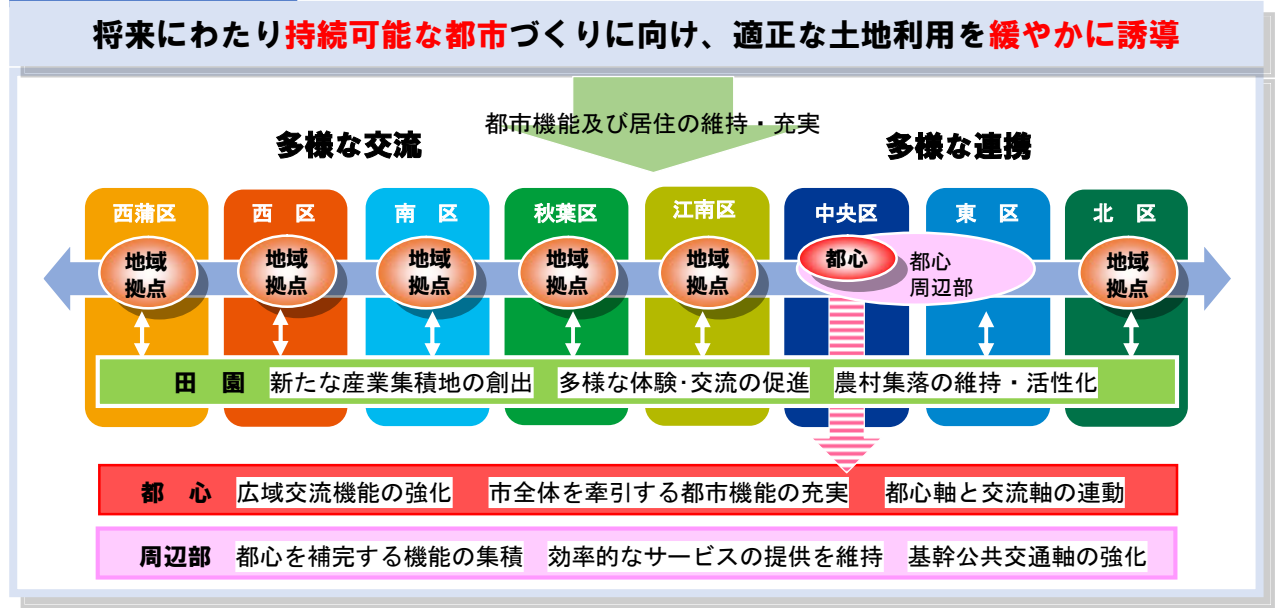
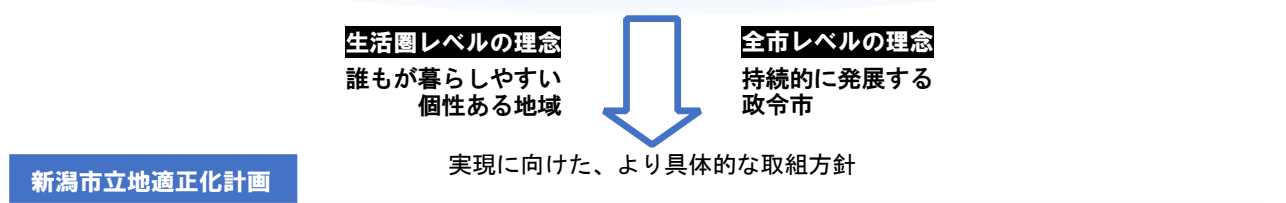
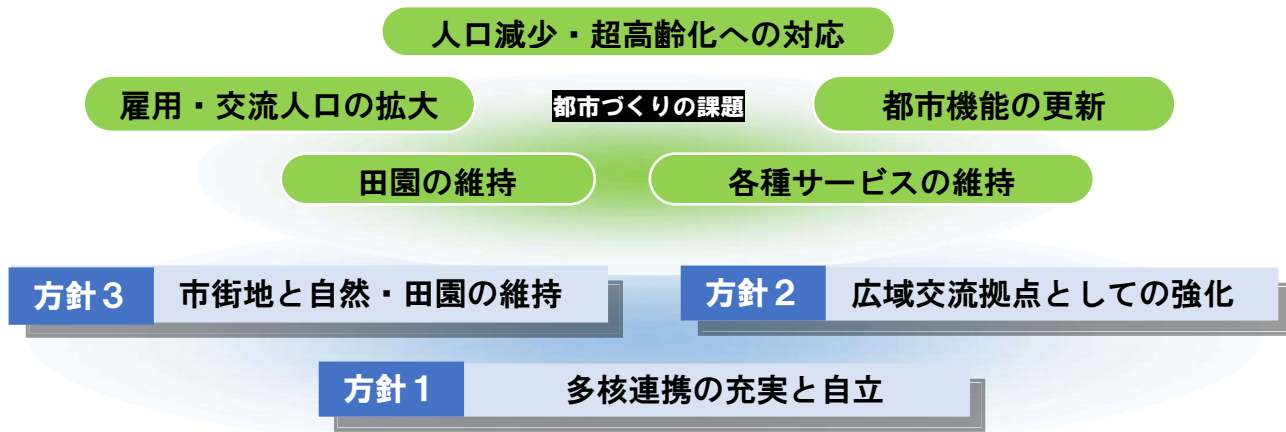
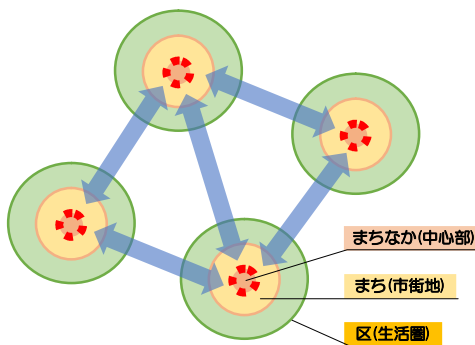


図 「田園に包まれた多核連携型都市」の具体化のイメージ

(2) まちづくりの方針

都市と農村が交流・連携する新潟らしいコンパクトなまちを目指し、次の3つの取組方針を定めます。都心及び都心周辺部、田園集落や生活圏の中心に位置するまちなかにおいてそれぞれの特徴を活かした都市機能や居住の維持・充実を図るものとし、この方針をもとに、具体的に区域を定め、その誘導策などを展開していきます。

方針1 多核連携の充実と自立



- 特色ある区づくりの実践とそれぞれの結びつきを深めることにより、多様な交流を促進させます。
- まちなか（市街地）では、住み続ける魅力や多様な世代が住みたくなる魅力、居住のきっかけづくり等の誘導策を講じ、居住人口やその密度を維持していきます。
- それぞれの生活圏（区）の中心部（まちなか）では、地域固有の歴史・文化を活かしながら、将来人口規模に見合った都市機能の集積を進め、地域の活力、生活利便性、自立性を支える拠点として維持・充実させていきます。

方針2 広域交流拠点としての強化



- 日本海側の拠点都市として、都心及び都心周辺部、特に、古町・万代・新潟駅周辺・万代島地区をつなぐ都心軸・交流軸を中心に高次都市機能の充実を図るための取組みを推進していきます。
- 開港 150 周年を迎える‘みなとまち新潟’の歴史や文化、信濃川やすらぎ堤などの水辺空間などを活かした、体験型・時間消費型の空間づくりに取組むなど、都市の中核として都心の魅力をさらに高めていきます。

方針3 市街地と自然・田園の維持



- まち（市街地）を包む田園では、全国有数の食糧生産機能とともに、食産業を支える田園集落の居住や生活利便性を維持していきます。
- 地産地消、農作業や「食」を通じた体験・学習・交流など、まち（市街地）・まちなか（中心部）と自然・田園の互惠関係を強めていくことで、双方の活力と魅力を高めていきます。

2 目指す都市の骨格構造

(1) 基本的な考え方

本市の都市構造は、高次都市機能が集積した都心、それを補完する都心周辺部、それらと公共交通ネットワークや道路網でつながっている地域拠点で構成されています。本計画では、立地適正化に取り組むという観点から改めてこの配置を明示するとともに、それぞれの拠点が担うべき機能について再整理しています。

これまでの都市計画マスタープランでは

田園に包まれた多核連携型都市
—新潟らしいコンパクトなまちづくり—

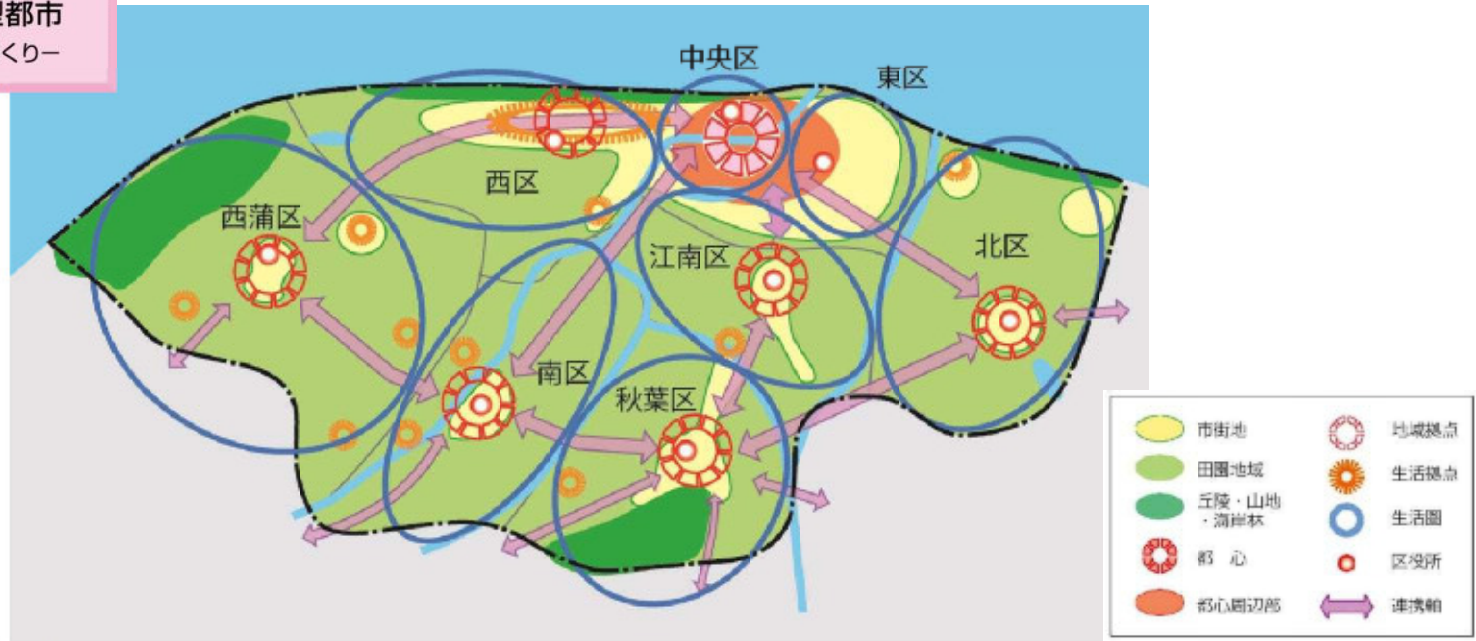


図 都市構造概念図

立地適正化に取り組むために

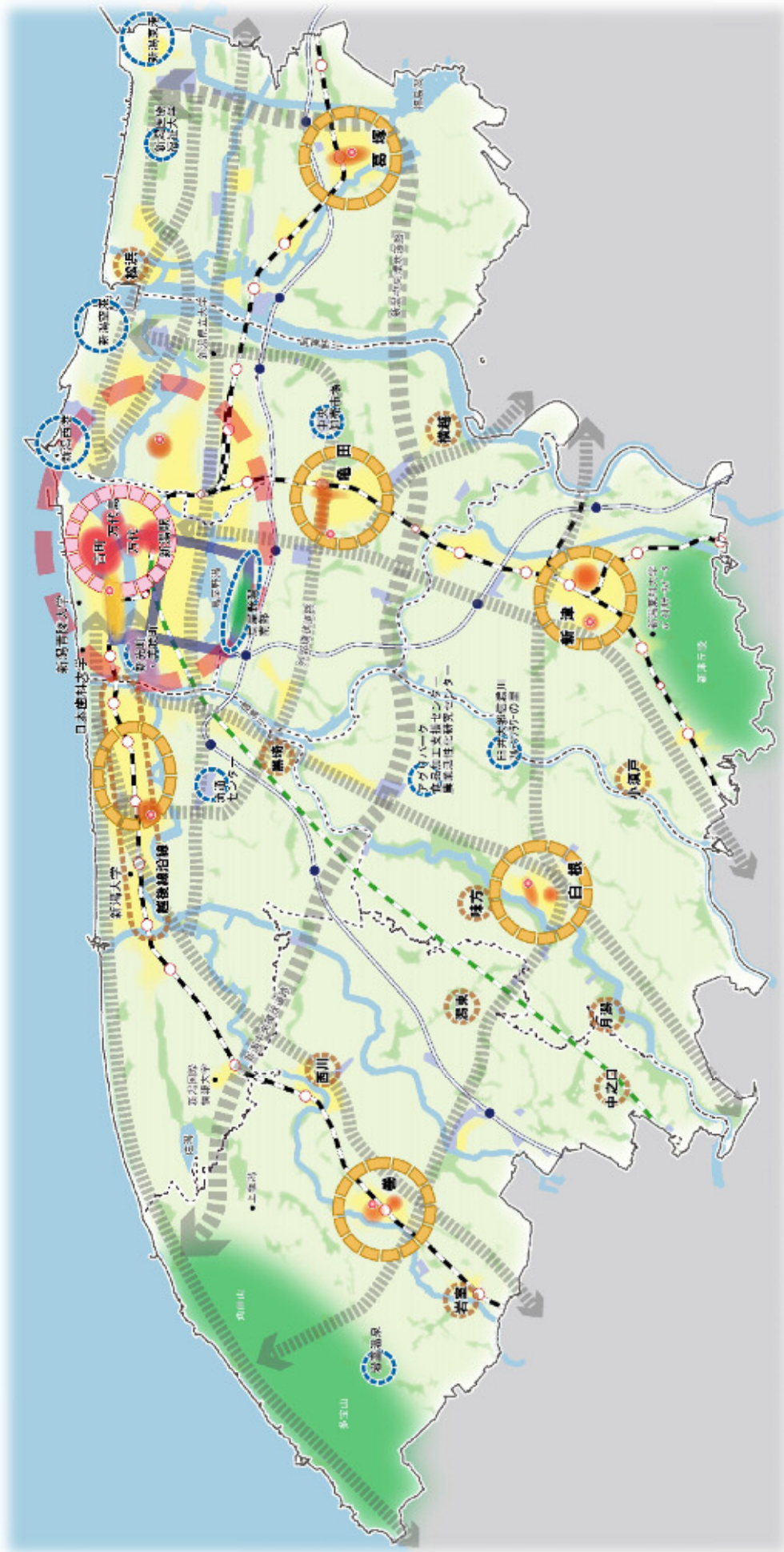


図 都市の骨格構造図

(2) 都心及び都心周辺部が担う機能

全体として...

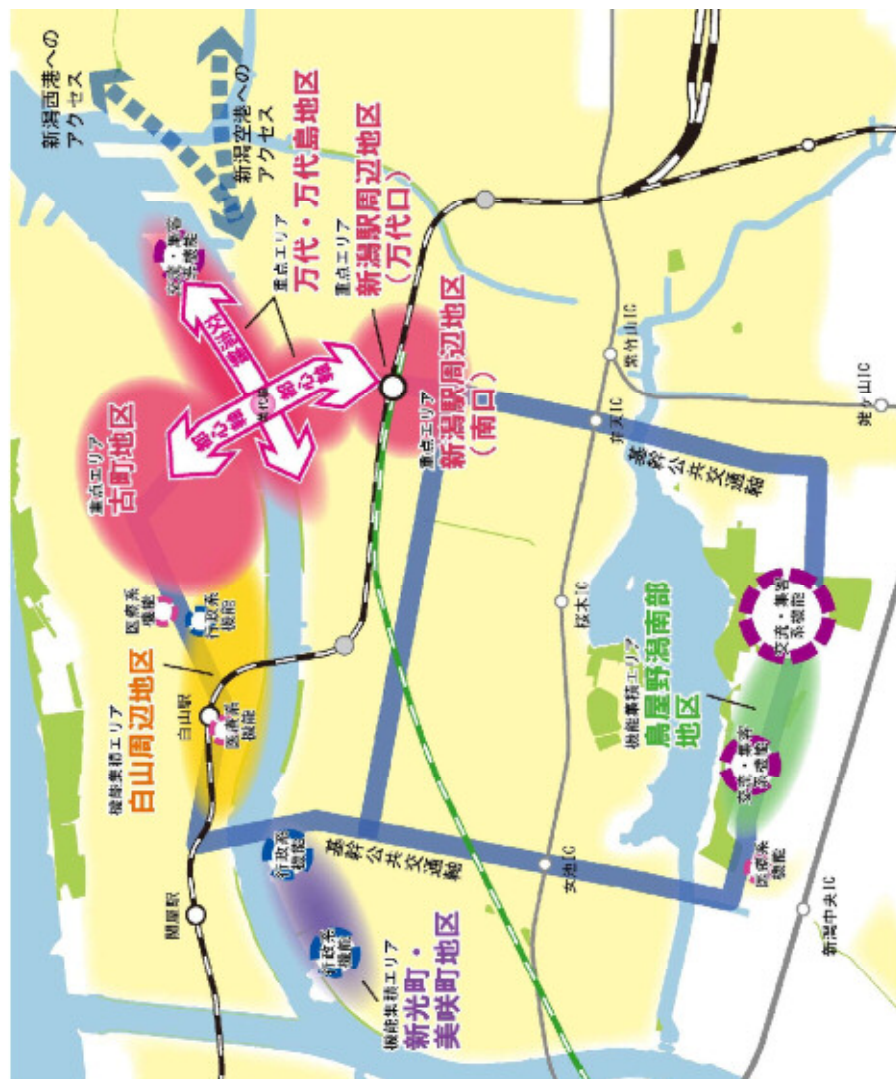
- ◇ 中枢的な業務・商業機能が集積する都市の象徴的な市街地を形成
- ◇ 様々な魅力・交流から新たな情報や文化が創造・発信される拠点づくり
- ◇ 高次都市機能が集積した「都市の顔」に例えられるまちづくり

都心軸では...

- ◇ 市全体を牽引する高次都市機能を集積
[古町・万代]
- ◇ 萬代橋周辺の賑わい機能を強化
[万代]
- ◇ 広域交流拠点として、都市機能の更新
や起業環境の整備・充実
[新潟駅周辺]

交流軸では...

- ◇ 体験型・時間消費型の仕組みづくり
[万代・万代島]
- ◇ 都心軸との連動で相乗効果を発揮する
賑わい空間を形成 [万代・万代島]



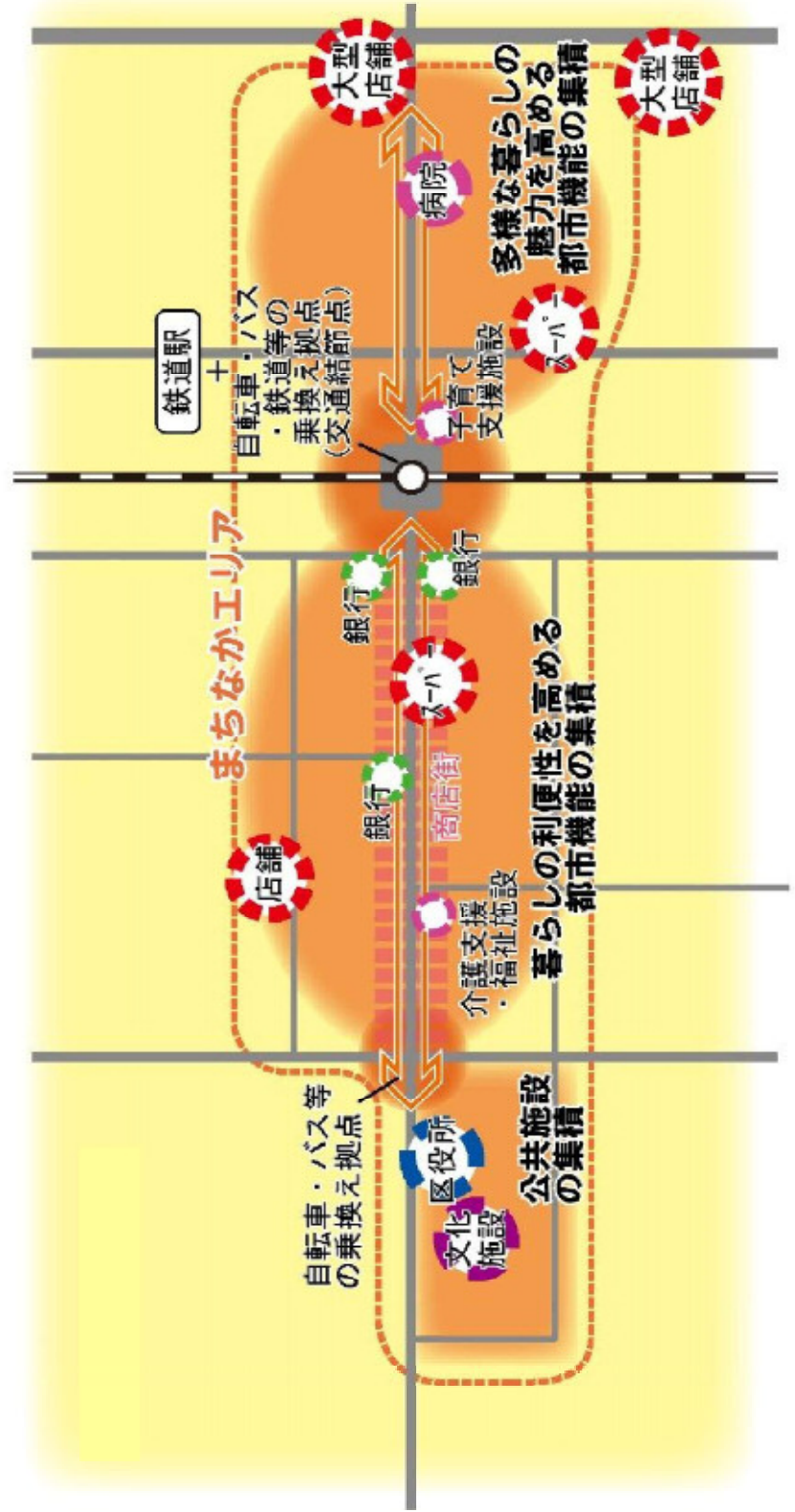
■ 都心及び都心周辺部における立地適正化の方向性



(3) 各区の地域拠点が担う機能

日常生活を支える拠点として...

- ◇ それぞれの地域で育まれてきた歴史や個性の中心を担ってきた要衝
- ◇ 古くから地域の拠点としての商店街などが存在してきた地域の核
- ◇ 各区（生活圏）の中心であり、市街地においてまちなかを形成



■ 地域拠点や各エリアにおける立地適正化の方向性

各区のまちなかエリアにおける都市機能

各区の地域拠点(中心部)

生活圏(区)の自給性、暮らしの利便性、暮らしの充実、多世代の暮らしの魅力を高めるための都市機能の集約・充実を図ります。

- ◇ 鉄道駅や商店街、公共施設等を起点とした
歩いて暮らせるまちなかづくりを推進
 - 例) > 移動の快適さ・歩きやすさの充実
 - > 駅前や終点外の利便性を活かした商業の形成と都市機能の集約
 - > 自転車・バス・鉄道等の乗り換え拠点(交通結節点)機能の充実と利便性を高める機能集積の誘導
- ◇ 空き店舗・空き地の活用
- ◇ 周辺の自然・田園環境や食産業、地域の伝統文化等を
活かした体験・学習・交流機能の誘導
 - 例) > 伝統的な「町」の活用
 - > 地産地消推進機能(レストラン等)
 - > 自然、農業体験や観光・交流のゲートウェイ機能
- ◇ 子育て・健康づくり支援拠点機能の誘導
(大学や病院、地域包括ケア、子育て支援等との連携)
 - 例) > 健康相談、トレーニング、機能回復訓練、食中毒
 - > 地域北洋推進機能(レストラン等)
 - > 自然、農業体験や観光・交流のゲートウェイ機能
- ◇ 産学連携、NPO等の活動・連携拠点機能の充実
- ◇ 地域内雇用の創出・職住近接のまちなかづくり
- ◇ 公共施設再編に伴う機能強化や複合化 など

都市機能や居住を充実させるための方向性

居住を推奨するエリア・既存市街地における居住

利便性や都市機能等を活かし、多様な世代が所住地として選択する魅力を充実させていきます。

- ◇ 鉄道駅や商店街、公共施設等を起点とした
歩いて暮らせるまちなかづくりを推進
- ◇ 集合型居住の推奨(空き家・空き地の活用)
- ◇ 市独自制度を活用した定住・移住の促進
- ◇ 既存市街地の再生、老朽建物更新の促進
- ◇ まちなかエリアを補完する生活利便施設の維持 など

田園集落づくりエリアにおける居住

農業従事者や団体の「集」産業を支える社会者の継続的な移住も想定し、集落の維持・活性化を図ります。

- ◇ 田園集落づくり制度の活用
- ◇ 田園集落の暮らしを支えるコミュニティの維持
- ◇ 市独自制度を活用した定住・移住の促進
- ◇ 生活利便施設の維持 など

地域の特性に応じた生活交通の充実

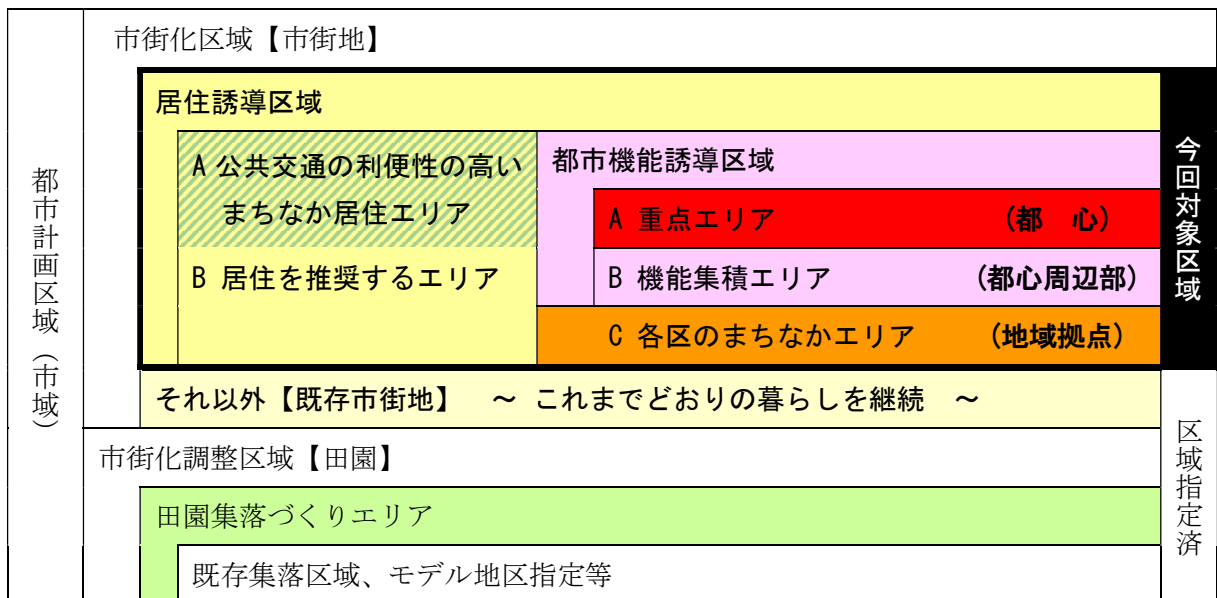
1 本計画で定める区域

本計画では、市街化区域内の必要な区域において、都市再生特別措置法に基づく、『居住誘導区域』と『都市機能誘導区域』を設定することとします。

それぞれの誘導区域では、現状で区域外となるエリアで立地している施設や住宅等を直ちに移転させるようなものではなく、今後、新たな施設整備を行う場合や、新規の建築・開発の計画を検討される際の目安とするために設定するものです。

※ここでいう「誘導」とは、長期的に、緩やかに、住む場所や各種施設の立地を推奨するもので、強制的に集めようとするものではありません。

図 区域・区分の整理



※居住誘導区域に含まれない既存の市街地においては、既存の都市基盤を活かしたこれまでどおりの暮らしを続けるエリアとしています。居住を否定しているものではありません。

■ 用語の定義

居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域
公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア	移動しやすいまちづくりを実現する観点からも、特に自動車の利用が困難な高齢者や若年者を含むすべての人の移動手段が確保される公共交通の利便性の高い圏域について、居住の中心核として本計画上に位置づけるエリア
居住を推奨するエリア	本計画上において、居住誘導区域に位置するエリア
都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域
重点エリア	本市の中核的な業務・商業機能や高次都市機能が集積した都心に位置するエリア
機能集積エリア	本市の都心を補完するものとして、広域圏を対象とした各種サービスの効率的な提供を図られる都心周辺部に位置するエリア
各区のまちなかエリア	生活圏（区）の中心としてまちなかを形成しているなど、各区の地域拠点等に位置するエリア
既存市街地	既存の都市基盤を活かしたこれまでどおりの暮らしを続けられるエリア（居住誘導区域には含まれない）
市街化区域	既に市街地になっている区域や概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべきものとし、公共施設を整備したり、面的な整備を行うことにより積極的に整備・開発を行っていく区域
市街化調整区域	市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る区域
田園集落づくりエリア	無秩序な開発の抑制を図りながら、住宅などの開発・建築要件の緩和や地区計画（移住モデル地区を含む）の活用などにより、農村集落の維持活性化を目的としたエリア <ul style="list-style-type: none"> ・既存集落区域（概ね50戸以上の建築物で構成される集落） ・既存宅地（区域区分（線引き）した際、既に宅地であった土地）
都市計画区域	一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域

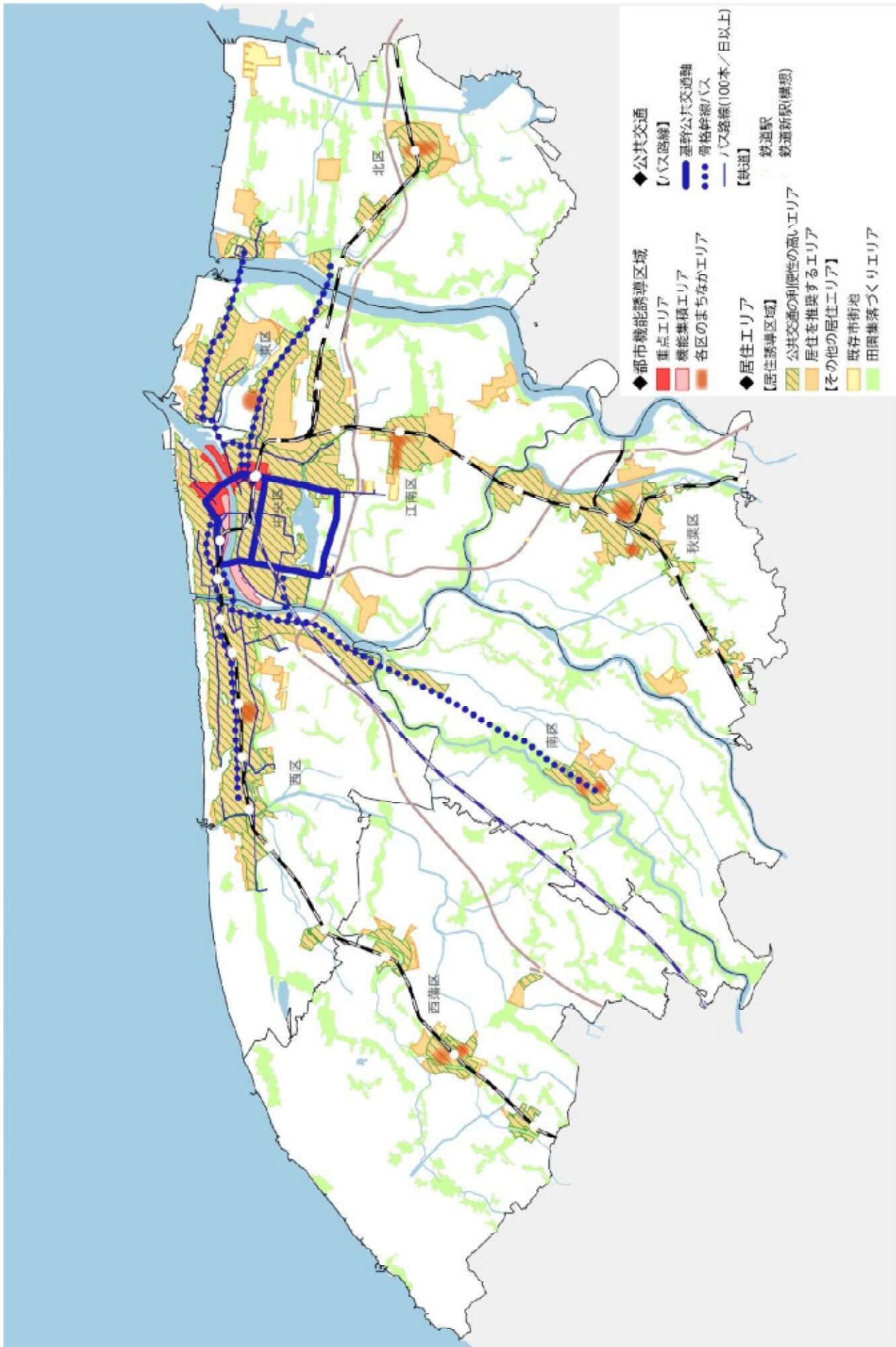


図 誘導区域図

2 居住誘導区域の設定

本市は、居住誘導区域を定めることにより、市街地における生活利便性施設・サービスの維持・充実を図りつつ、将来にわたって一定程度の居住人口密度を維持することで、生活圏（区）の自立性を確保していきます。

(1) 基本的な考え方

居住誘導区域の設定に当たっての基本的な考え方は次のとおりとします。

- ① 都市機能や居住が一定程度集積した拠点やその周辺であること
(合併前の旧市町村のまちの変遷について特に配慮すべき)
- ② 公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、拠点到立地する都市機能の利用圏として一体的であること
- ③ 日常生活に必要なサービス機能の利用圏人口が持続的に維持されることが見込まれること

■ 日常生活に必要なサービス機能

機能	施設
公共交通	鉄道駅
	路線バス
商業	スーパー（生鮮食品を扱う店舗）、コンビニ
医療	診療所
高齢者福祉	通所介護施設（デイサービス等）
子育て	児童福祉施設、保育施設
交流	コミュニティセンター、公民館 等
安心安全	市役所、区役所、出張所などの行政機関

- ・持続可能な居住を図るためには、日常生活に深く関わり、住民の暮らしの根幹に関わる施設や生活を充実させるための施設が身近にあることが望まれます。
- ・それぞれの施設までの距離は、徒歩圏（300m圏内）に位置しながら、アクセスできることが理想ではありますが、本計画では、自転車での移動なども考慮し1km圏内を施設立地の適正な範囲として解釈しています。

(2) 区域に設定するエリア

- ① 本市の居住の柱となるエリアを居住誘導区域に設定します。
- ② 市街化区域内の商業系・住居系の用途地域を主な対象とします。
- ③ 準工業地域については、D I D地区（人口集中地区：40人/ha以上）に限るもののほか、現状が良好な居住環境が形成されているエリア※を対象にするものとします。
※ 選定要件については、今後詳細に検討していきます。
- ④ 移動しやすいまちづくりを実現する観点からも、特に自動車の利用が困難な高齢者や若年者を含む全ての人の移動手段が確保される公共交通の利便性の高い圏域においては、「将来にわたりまちなか居住を推進するエリア」と位置づけ、本計画でその範囲を明確にすることとします。

- ・ 鉄道駅から半径1km圏内
- ・ 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
- ・ 基幹公共交通軸※沿線の片側1km圏内
- ・ 骨格幹線バス路線※沿線の片側500m圏内
- ・ 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る交通ネットワークの呼称

(3) 区域に含めないエリア

- ① 市街化調整区域など（市街化調整区域、農地、保安林の区域等）
- ② 臨港地区、流通業務地区、風致地区（白山風致地区を除く）など
- ③ 土砂災害防止法における土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域
- ④ 航空機騒音防止法における第1種区域
- ⑤ 地区計画において住居系建築物を制限している地区（準工業地域に限る）
- ⑥ 居住を誘導することが望ましくない工業系用途地域（工業専用地域及び工業地域）
- ⑦ 一団となった5ha以上の非可住地（公共空地、公園緑地、工業、工専等）
- ⑧ 工業団地

3 都市機能誘導区域の設定

(1) 基本的な考え方

都市機能誘導区域を考える上で、それぞれの生活圏の自立性を高める拠点機能や本市全体の活力の牽引などの観点から、都市計画マスタープランに位置づけられる都心、都心周辺部、地域拠点において、設定することとします。

(2) 対象とするエリア

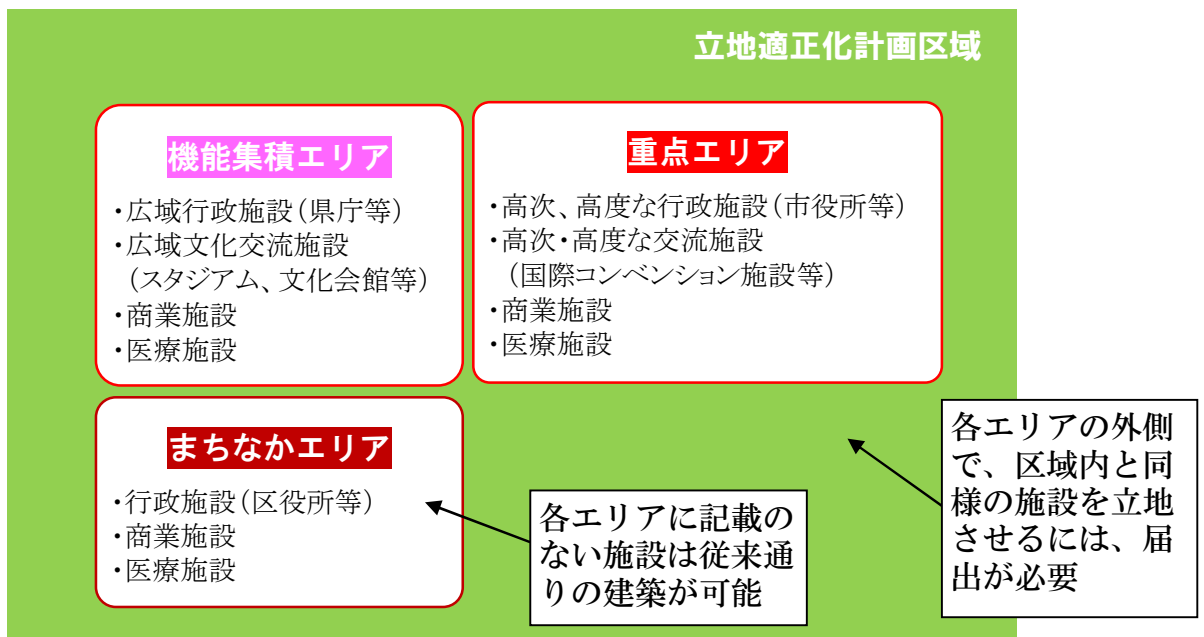
区分	位置づけ	対象
重点エリア 都 心	<ul style="list-style-type: none"> ○中核的な業務・商業機能が集積し、民間による都市機能立地に関わる事業（再開発事業など）が重点的に取組まれ、多様な交流・賑わいを創出するエリア ○高次都市機能が既に集積しており、これからも様々な魅力・交流から新たな情報や文化を発信していくことで市全体の活力を牽引するエリア 	古町～万代～新潟駅周辺【都心軸】
		萬代橋周辺～万代島【交流軸】
		都市再開発促進地区周辺
機能集積エリア 都心周辺部	<ul style="list-style-type: none"> ○広域圏を対象とした医療、福祉、商業、文化、教育、交流、行政等の高次都市機能を活かして各種サービスの効率的な提供を図る都心を補完するエリア ○高度利用によるまちなか居住の推進などが、地区計画等により見込まれるエリア ○移動しやすく質の高いサービスが提供される基幹公共交通軸沿線など交通環境が充実したエリア 	白山周辺
		県庁・美咲町周辺
		鳥屋野潟南部
各区のまちなかエリア 地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○生活圏（区）の中心として、まちなかを形成しているエリア ○それぞれの地域で育まれてきた歴史や個性の中心を担ってきた要衝 ○古くから地域の拠点としての商店街などが存在してきた地域の核（主に商業系用途地域） ○公共交通で都心やそれぞれの地域拠点間をアクセス可能なエリア ○地域防災の核として機能する区役所や複合機能を有した公共移設等が立地しているエリア 	豊栄駅周辺（北区）
		東区役所周辺（東区）
		亀田駅周辺（江南区）
		新津駅・秋葉区役所周辺（秋葉区）
		南区役所周辺（南区）
		西区役所周辺（西区）
		巻駅周辺（西蒲区）

4 都市機能誘導施設の設定

都市機能誘導区域においては、都市再生特別措置法により、都市機能増進施設として、医療施設、福祉施設、商業施設、その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のための必要な施設を定めることとされています。

本市では、第2章で示した将来の機能の充実・誘導の方向性を踏まえつつ、制度が想定する施設に合致するものとして、以下の施設を誘導施設として設定することとします。

■ 設定する誘導施設（届出の関係）



※商業施設は、店舗面積 5,000 m²以上を想定

※医療施設は、200 床以上の病床を有する施設を想定
（医療法第 1 条の 5 に規定する病院）

1 基本的な考え方

本計画で定める誘導区域において、国による支援措置等の導入も視野に入れ、効果的な施策展開のあり方を示していくこととします。

このため、都市全体の観点から関連施策との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に実施する必要があるため、まちづくりに関わる様々な分野が連携して取り組みを進める必要があります。

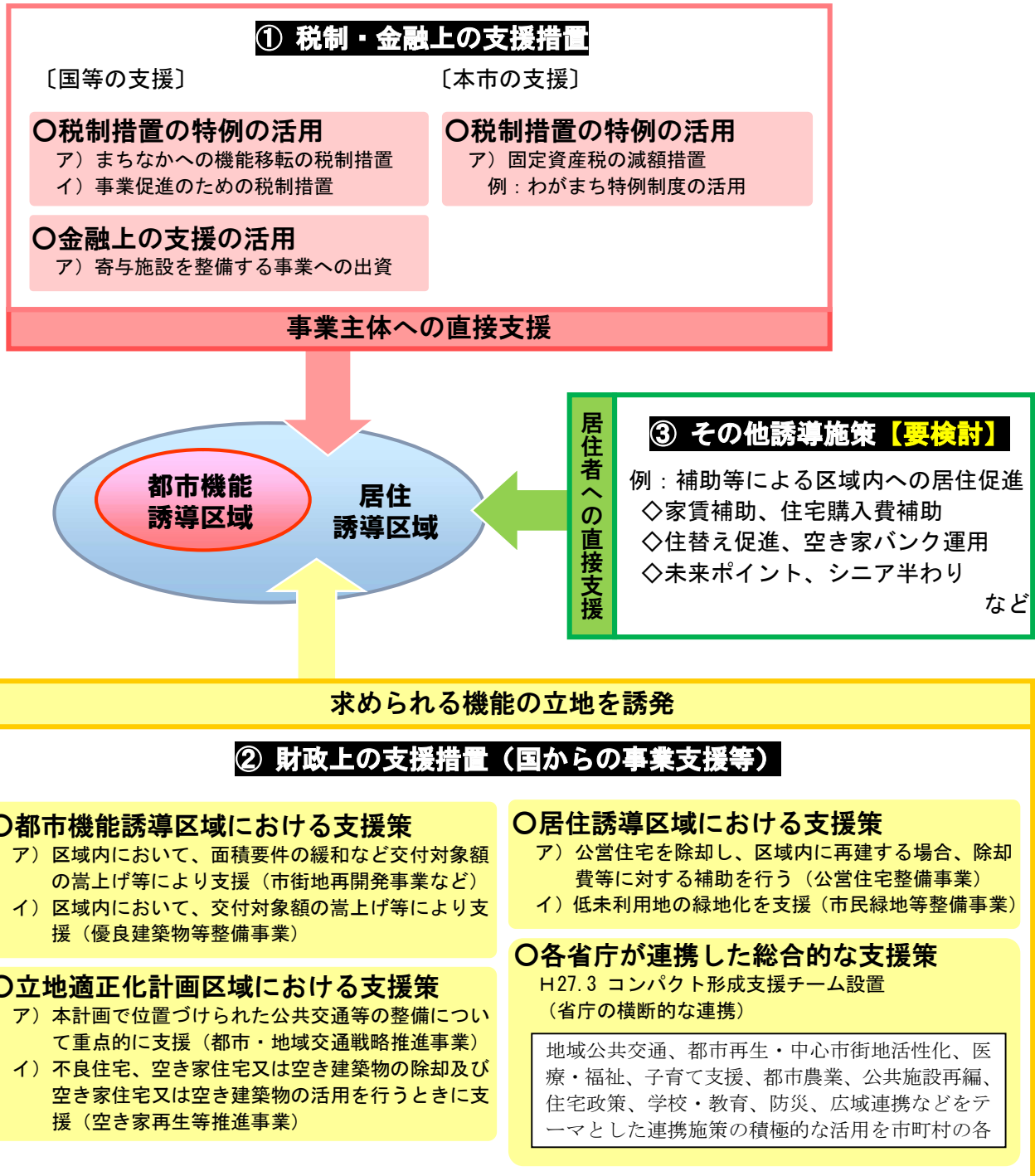


図 誘導施策のイメージ

2 都市機能誘導に関する施策

(1) 重点エリア

今後、詳細についてさらに検討することとしています。

(2) 機能集積エリア及び各区のまちなかエリア

今後、詳細についてさらに検討することとしています。

3 居住誘導に関する施策

今後、詳細についてさらに検討することとしています。

1 計画目標

計画目標を着実に進めることを基本的な目標とし、5つの視点を念頭に関連分野を含めた様々な取組みの連携を効果的に進めていくものとします。

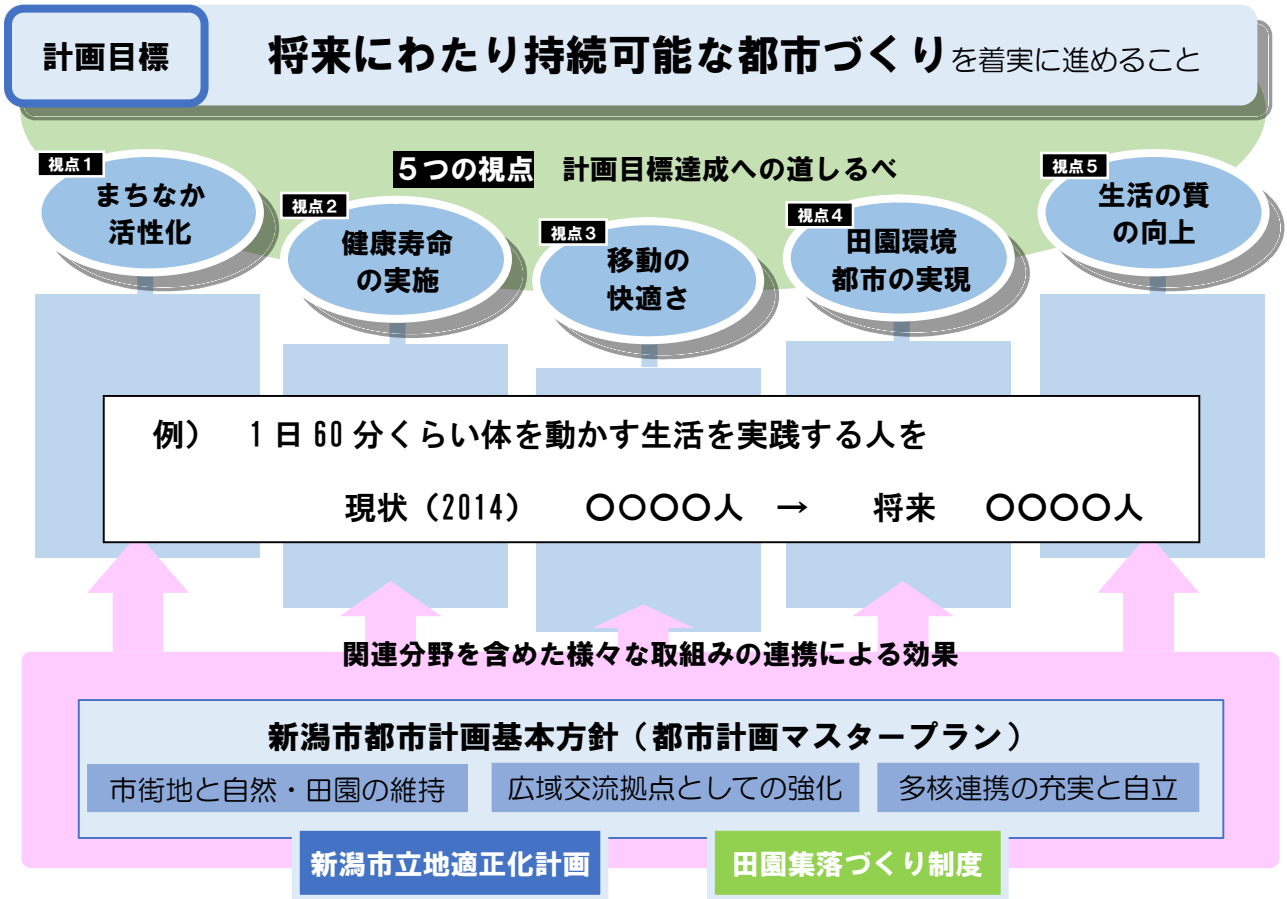


図 計画目標と達成のイメージ

2 評価・改善の考え方

本計画(Plan)に基づく都市機能及び居住に関する施策・事業は、関連する計画と連携しながら実施(Do)します。

取組みの効果については、市の行政評価(目管理型)と連動させて評価分析(Check)を行い、持続可能な都市構造の実現にむけて、より効果的に実施できるよう改善(Action)に取り組んでいきます。

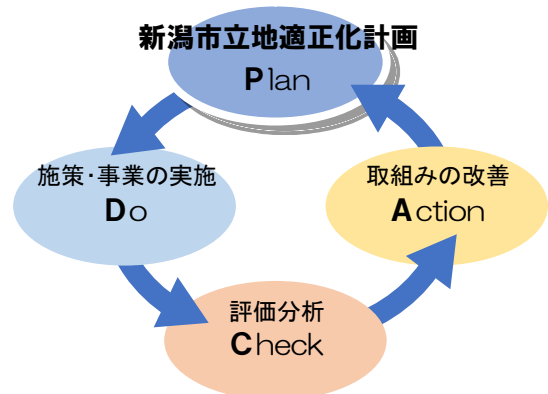


図 計画の評価・改善のイメージ

■ 評価分析の関連付けのポイント（想定イメージ） ■

新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- (1) **新たな産業集積による雇用創出** ⇒ 5年後の社会動態（若年層の人口流入の促進）
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
新規立地（優良企業）に伴う新規雇用者数／新規就農者数／食品製造業従業者数／延べ総合支援件数／職業を理由とした県外からの転入者数 など
- (2) **創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大** ⇒ 観光入込客数・延べ宿泊者数
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
延べ外国人宿泊者数／コンベンション等開催件数／ など
- (3) **ライフステージに応じた一貫した支援による少子化の克服** ⇒ 住んでいる地域の子育て環境や支援の満足度
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
子育て世代包括支援センターの設置箇所／「新潟市は子育てしやすいまち」と思う保護者の割合／地元大学卒業者の県内就職割合 など
- (4) **地域力・市民力を活かした誰もが安心して暮らせるまち** ⇒ 「住みやすいまち」と思う人の割合
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
移住モデル地区指定数／空き家活用件数／移動手段におけるバスの利用率／バリアフリー対応駅数／1日 60分くらい体を動かす生活を実践している人の割合／都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量 など

新潟市環境基本計画 ⇒ 市域の温室効果ガス排出量／自動車利用の削減 など
（参考：〔施策の柱〕Ⅰ 低炭素社会の創造／Ⅱ 循環型社会の創造／Ⅲ 生物多様性の保全／Ⅳ 快適な生活環境の創造）

都市再生整備計画 ※都心軸・交流軸及び地域拠点に位置する地区を抜粋

(☆) 実施地区・(★) 完了地区／平成 27 年 5 月 1 日現在

- 〔都心軸〕 **☆萬代橋周辺地区** ⇒ 萬代橋の歩行者・自転車通行量／道路空間を活用した事業活動回数
／やすらぎ堤及び港湾緑地等の利用稼働率 など
- ☆古町周辺地区** ⇒ 古町地区の歩行者・自転車交通量／空き店舗数／固定資産税等の税收 など
- ★古町地区** ⇒ 商店街歩行者通行量／歴史・文化施設入館者数／交流系施設の利用者数 など
- ★JR新潟駅周辺地区** ⇒ 駅南線の歩行者交通量の増加／地区内における低未利用地の割合
／まちづくり活動の参加人数 など
- 〔地域拠点〕 **★亀田駅周辺地区** ⇒ 地区内の定住人口の増加／交流人口の増加／JR利用者の増加 など
- ★新津駅周辺地区** ⇒ 歩行者通行量／地域交流センター利用者 など

拠点商業地活性化事業計画 ※都心軸・交流軸及び地域拠点に位置する商業地、立地適正化と関連性の強い指標を抜粋

- 〔都心軸〕
- 新潟駅周辺・万代周辺・古町周辺等**
⇒ 商業地域における歩行者通行量／新潟市民の購買・余暇行動（駅周辺・万代周辺・古町周辺に出かける）／空き店舗活用数
／各地区が連携して実施する事業回数 など
- 〔地域拠点〕
- 豊栄駅前等**
⇒ 商店街の利用頻度／商店街のお店の利便性満足度／商店街イベントの参加 など
- 亀田駅前等**
⇒ 商店街の統一感・イメージアップを図るソフト事業／子育て世代で、商店街を週1回以上利用している人 など
- 新津駅前等**
⇒ 商店街に対する満足度の向上／商店主の意欲の向上（10年後の継続意欲）／農商連携事業参加店舗数 など
- 白根地区等**
⇒ 1日平均来店者数の割合の増加／60歳以上の利用頻度／子育て世代の利用頻度／空き店舗の交流スペースの整備や新規出
店数／商店街利用者の満足度／子育て世代の満足度／歴史や文化、工芸にちなんだイベント数／地域の宝物を利用した商品
やサービス数
- 巻駅前等**
⇒ 商店街利用の頻度／商店街を利用する理由（好きな店があると回答する人の割合）／集客力や魅力のある店舗（少ないと回
答する人の割合の改善）／地域と連携した交流の場の提供（商店街のイベントが店の人との交流に貢献していると回答する
人の割合） など