

エリアの現状

エリアの弱み・強み・機会

弱み

土地利用

建物の更新が進まない
老朽化建築物の増加
低未利用地の増加
(都市のスポンジ化)
地価の停滞

交通

交通環境の整備が不十分
(鉄道による市街地の分断)

公共空間

居場所となる空間が少ない
自動車中心の道路空間
公共空間の活用が不十分

組織

エリア間の連携意識の
萌芽はあるが、体制は
固まっていない

強み

基盤再編

広域交通の結節点
新潟駅周辺整備事業の推進
万代シティリニューアル
次世代通信環境の整備
公民連携スマートシティの推進
都市再生緊急整備地域の指定

地域資源

新潟市のシンボル萬代橋と
その遺構
信濃川の魅力的な水辺

プレイヤー

多様な民のプレイヤーが存在
プレイヤー間の連携意識の萌芽
やすらぎ堤等公共空間が活性化

機会

新しい生活様式

新たなライフスタイルへの転換と
価値観の変化
選ばれる都心としての魅力発信の
好機

都市再生

居心地が良く歩きたくなるまちなか
づくり(まちなかウォークブル推進
事業/歩行者利便増進道路)
まちづくりと連携した駐車場施策の
推進

郊外道路

万代島ルートの整備による
都心部への通過交通流入量
の減少

Society 5.0

デジタルトランスフォー
メーション(※)や新たな
産業創出

※進化を続けるデジタルテクノロジーが、人々の生活に影響を与え、日々の生活を豊かにしていく」という概念

環境防災SDGs

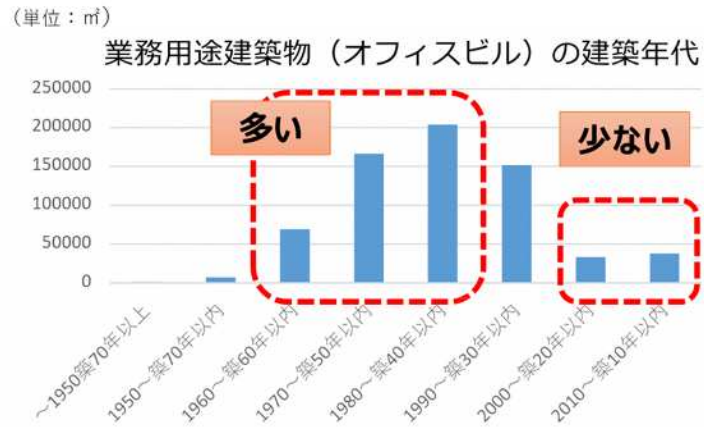
災害・感染症等に対応した安心でき
る都市環境
環境や社会に配慮した投資など環境
意識の高まり
SDGs(持続可能な開発目標)の推進

【弱み】 土地利用

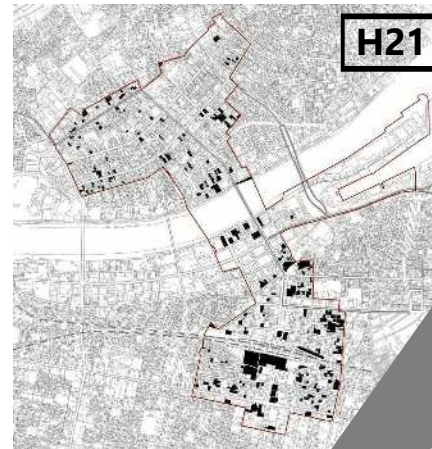
土地
利用

- 建物の更新が進まない
- 低未利用地の増加（都市のスポンジ化の進行）
- 老朽化建築物の増加
- 地価の停滞

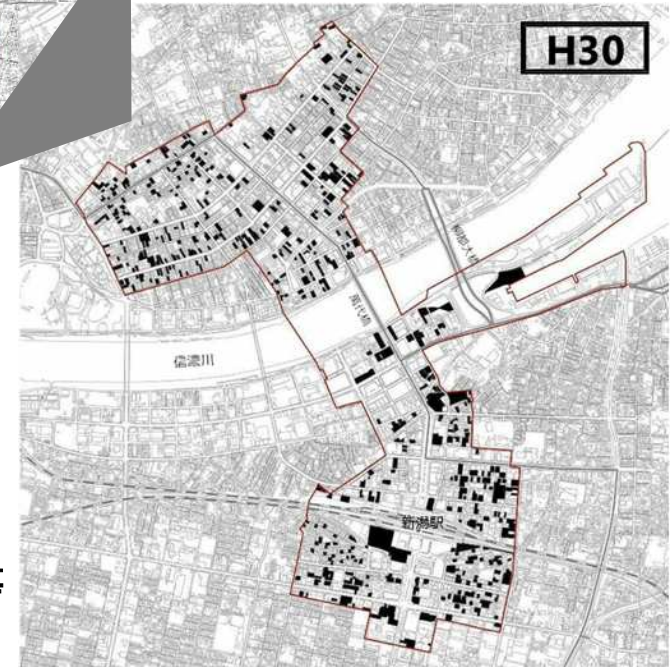
■ 建物の更新が進まない／老朽化建築物の増加



■ 低未利用地の増加



H21 空地・平面駐車場等
: 約16ha



空地・平
面駐車場
約7ha増

空地・平面駐車場等
: 約23ha

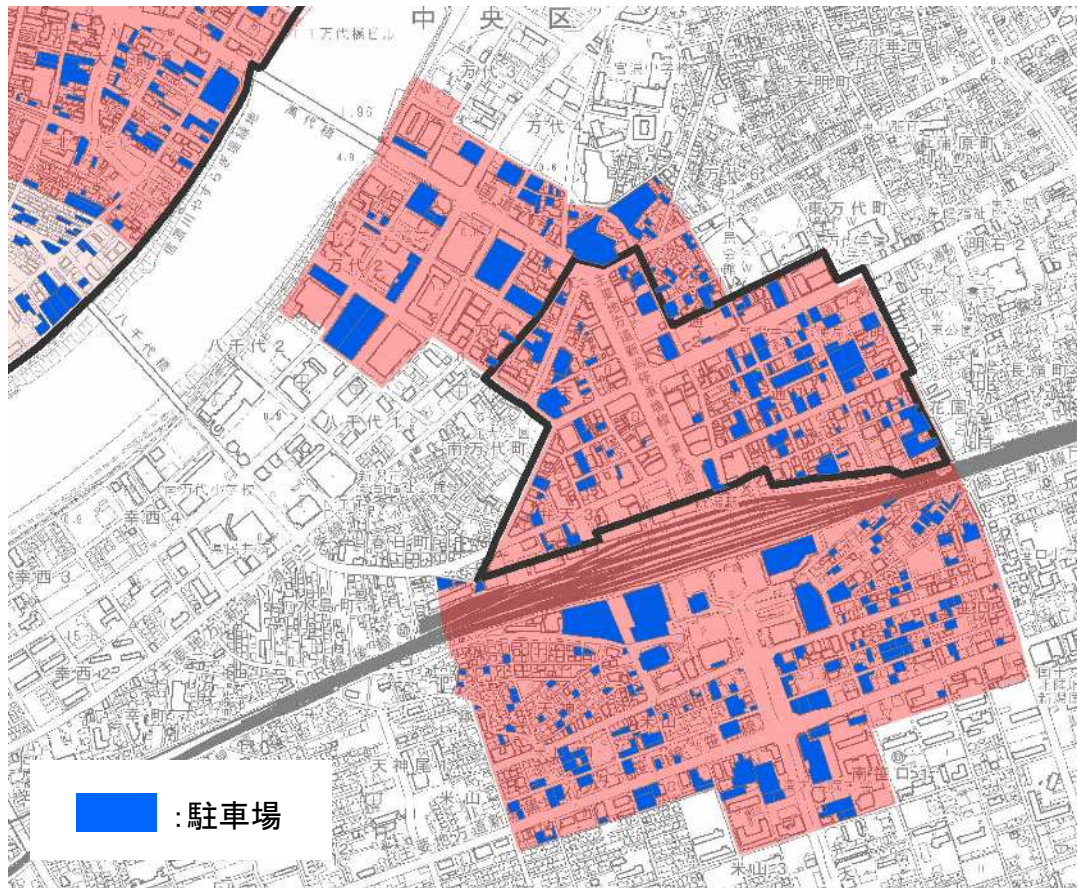
資料：新潟市都市計画基礎調査（H30）

【弱み】 土地利用



■ 駐車場の分布

・現在の新潟駅・万代地区には、主要な歩行ルート沿いにも沿道に駐車場が立地し、歩行者の快適な歩行環境や賑わいの創出を図るうえで課題となっている（当該地区の商業地域の約15%が駐車場として利用）



新潟市 都心部の駐車場の分布 (2018年)

■ (当該地区) 駐車場の面積と台数

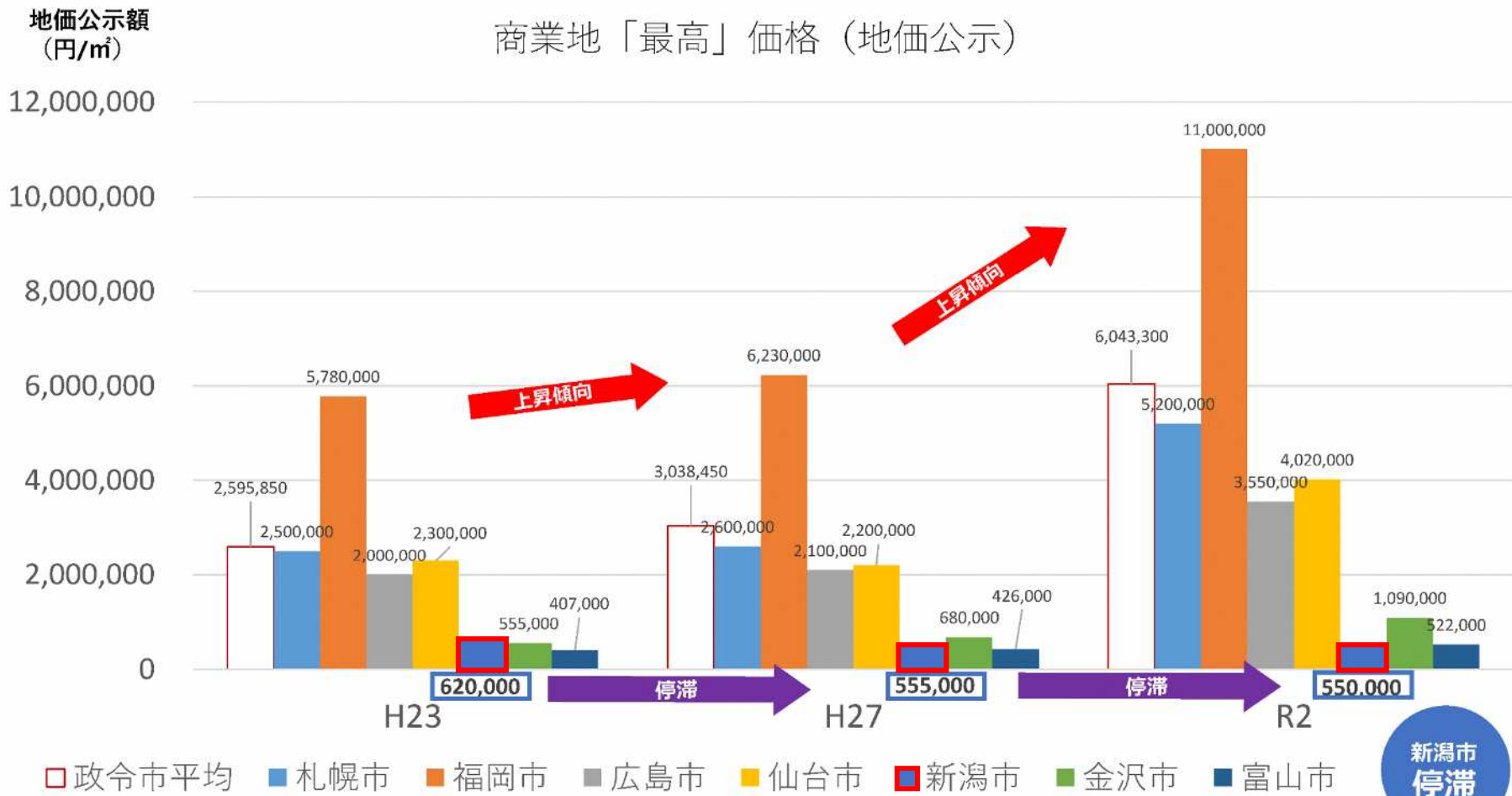
商業地域	111.0 ha	← 15.3%
駐車場面積	17.0 ha	
駐車場台数	10.6 千台	
駐車場整備地区	31.5 ha	← 14.9%
駐車場面積	4.7 ha	
駐車場台数	2.7 千台	

【弱み】 土地利用

土地
利用

■ 地価の停滞

・商業地の最高地価は、政令市平均・主な政令市・北陸2市では過去10年で上昇傾向のなか、本市では停滞

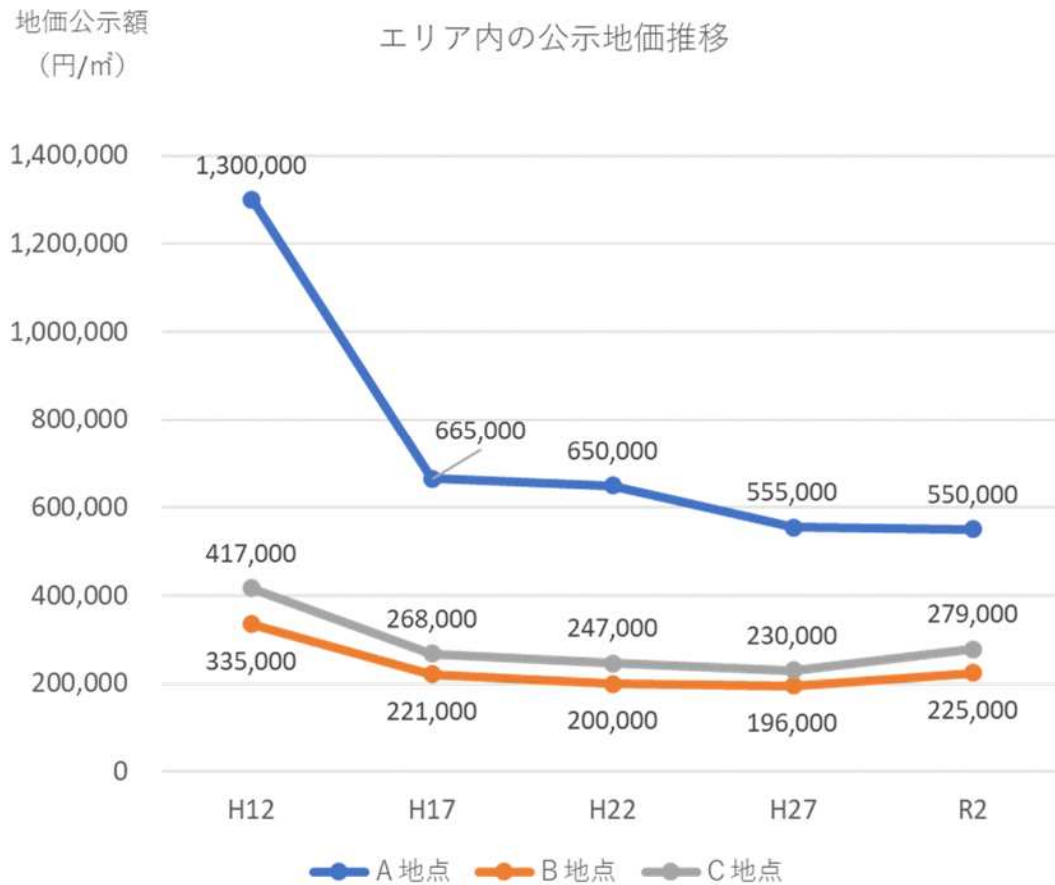


【弱み】 土地利用

土地
利用

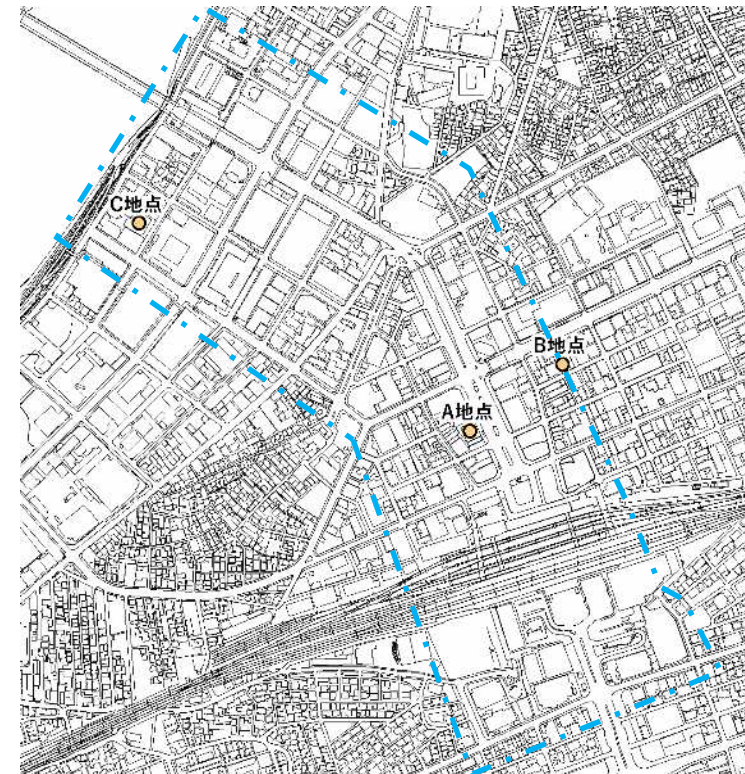
■ 地価の停滞

- ・新潟駅付近（A地点=大通沿い）の地価はバブル崩壊後は一貫して減少傾向だが、H17以降の下げ幅は小さい
- ・B地点（花園）やC地点（万代）はH27に下げ止まり、R2年は回復基調にある



資料：国土数値情報より作成

地価公示の地点案内図



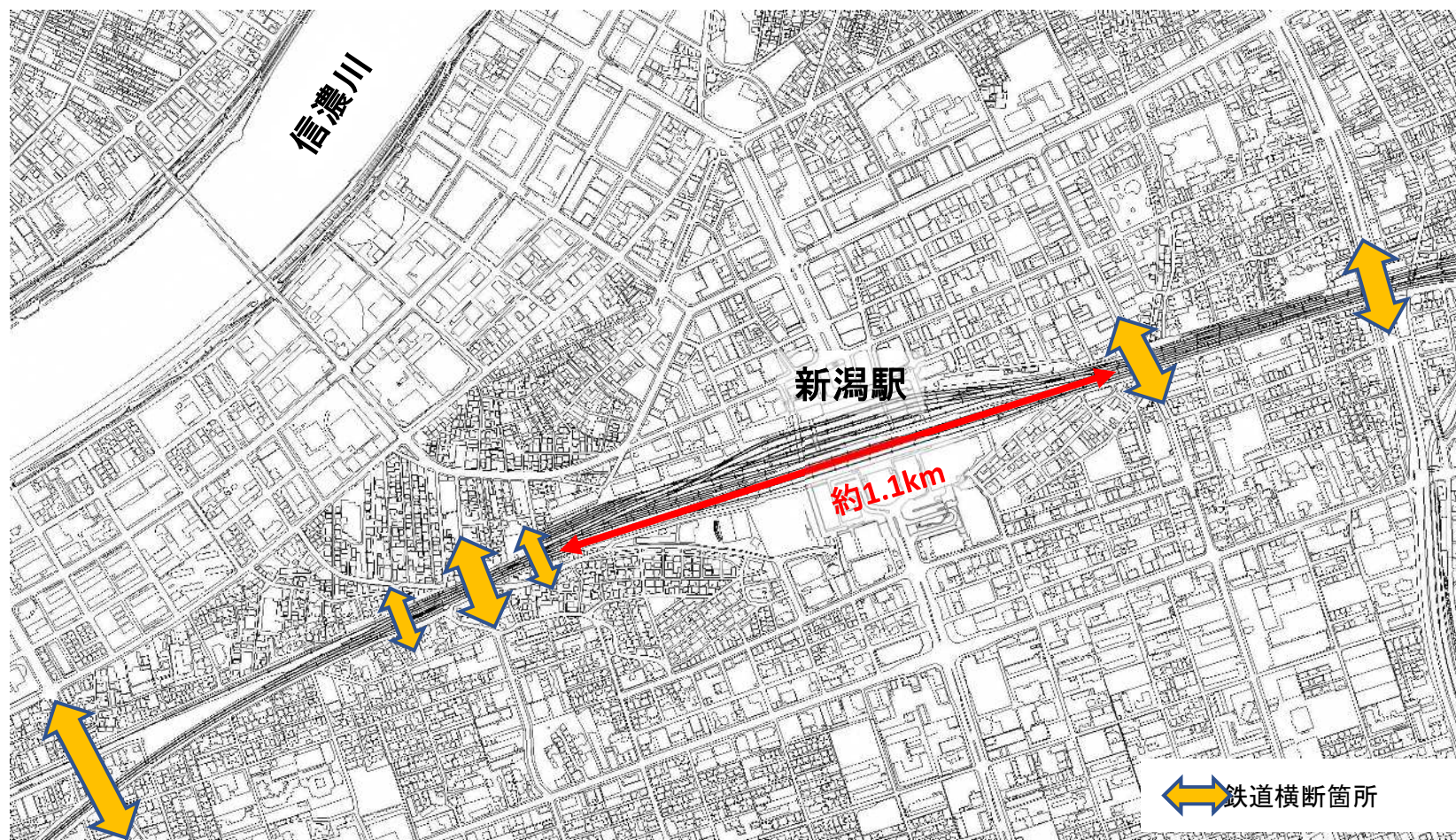
【弱み】交通

交通

○ 交通環境の整備が不十分（鉄道南北市街地の分断）

■ 南北市街地の分断

・鉄道により南北市街地が分断されており、車で鉄道を横断できる場所は限られ、渋滞の発生や交通安全に課題を抱えている。

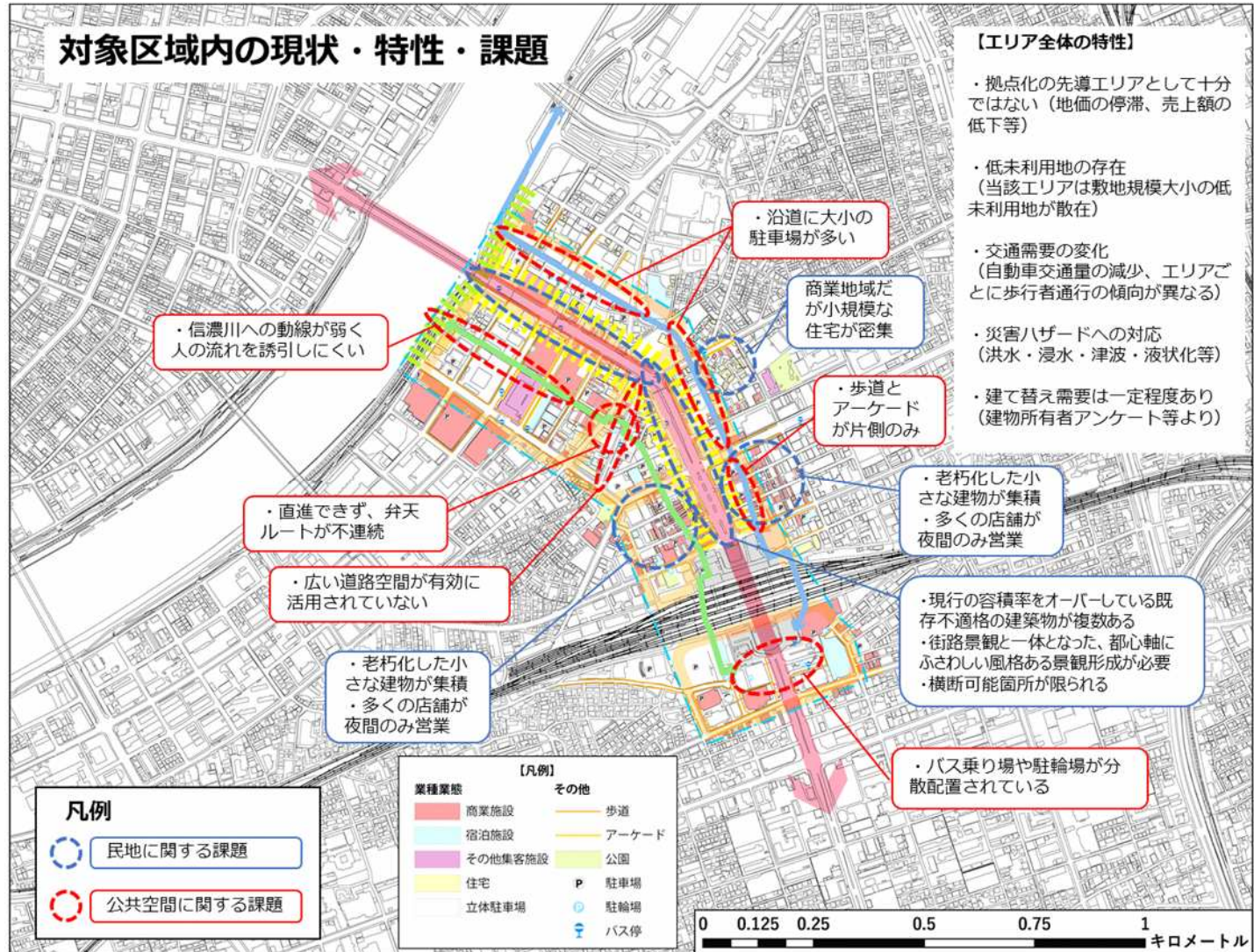


【弱み】 公共空間

公共空間

- 居場所となる空間が少ない
- 自動車中心の道路空間
- 公共空間の活用が不十分（例：旧新潟駅前通）

■ 公共空間等に関する 現状・特性・課題



【弱み】 組織

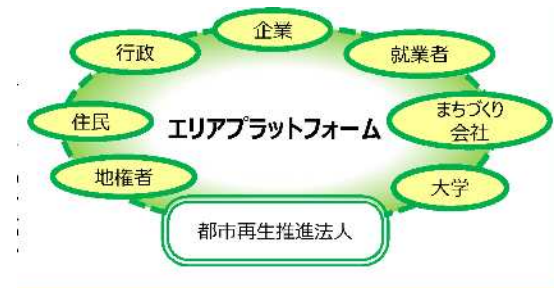
組織

○ エリア間の連携意識の萌芽はあるが、体制が固まっていない

■（参考）国土交通省都市局「官民連携まちなか再生推進事業」に基づくエリアプラットフォーム

= 市区町村とまちづくり団体・法人で構成し、学識者などの参画や支援を得て設ける協議組織

エリアプラットフォームの要件		※下記の要件を満たす都市再生緊急整備協議会及び市町村都市再生協議会も補助対象とする。
	エリアプラットフォームに必要な者	対象者イメージ
構成者	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村 ・まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする、又は活動に関心を有する特定非営利活動法人、一般社団法人若しくは一般財団法人、会社、地域団体等のうち主要な者 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市再生推進法人、まちづくり会社、都市開発事業者、市街地再開発組合、中心市街地整備機構 等 ・自治会、商工会議所、商店街振興組合、社会福祉法人、青年会議所、任意のまちづくり団体 等
参画や支援	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な投資の誘発等によりエリアの価値向上に寄与した優れたまちづくり活動実績のある者の参画や支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・中間支援組織（多様な分野の専門人材で構成される行政と民間事業者をつなぐ専門性を有する組織等）に所属する者 ・専門人材（大学の有識者等） 等
必要に応じてエリアプラットフォームに加えることができる者		対象者イメージ
<ul style="list-style-type: none"> ・国 ・関係都道府県 ・公安委員会 ・公共交通事業者等 ・都市開発事業を施行する民間事業者 ・独立行政法人 ・民間都市機構 ・金融機関 ・建築物の所有者、管理者若しくは占有者 ・公共施設の整備若しくは管理を行う者 等 		<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省、バス事業者、鉄道事業者、UR、地元信用金庫、銀行 公共施設の指定管理者 等



出典：「官民連携まちなか再生推進事業」について（国土交通省都市局 まちづくり推進課）

【強み】 基盤再編

基盤再編

- 広域交通の結節点
- 新潟駅周辺整備事業の推進
- 万代シティリニューアル
- 次世代通信環境の整備
- 公民連携スマートシティの推進
- 都市再生緊急整備地域の指定

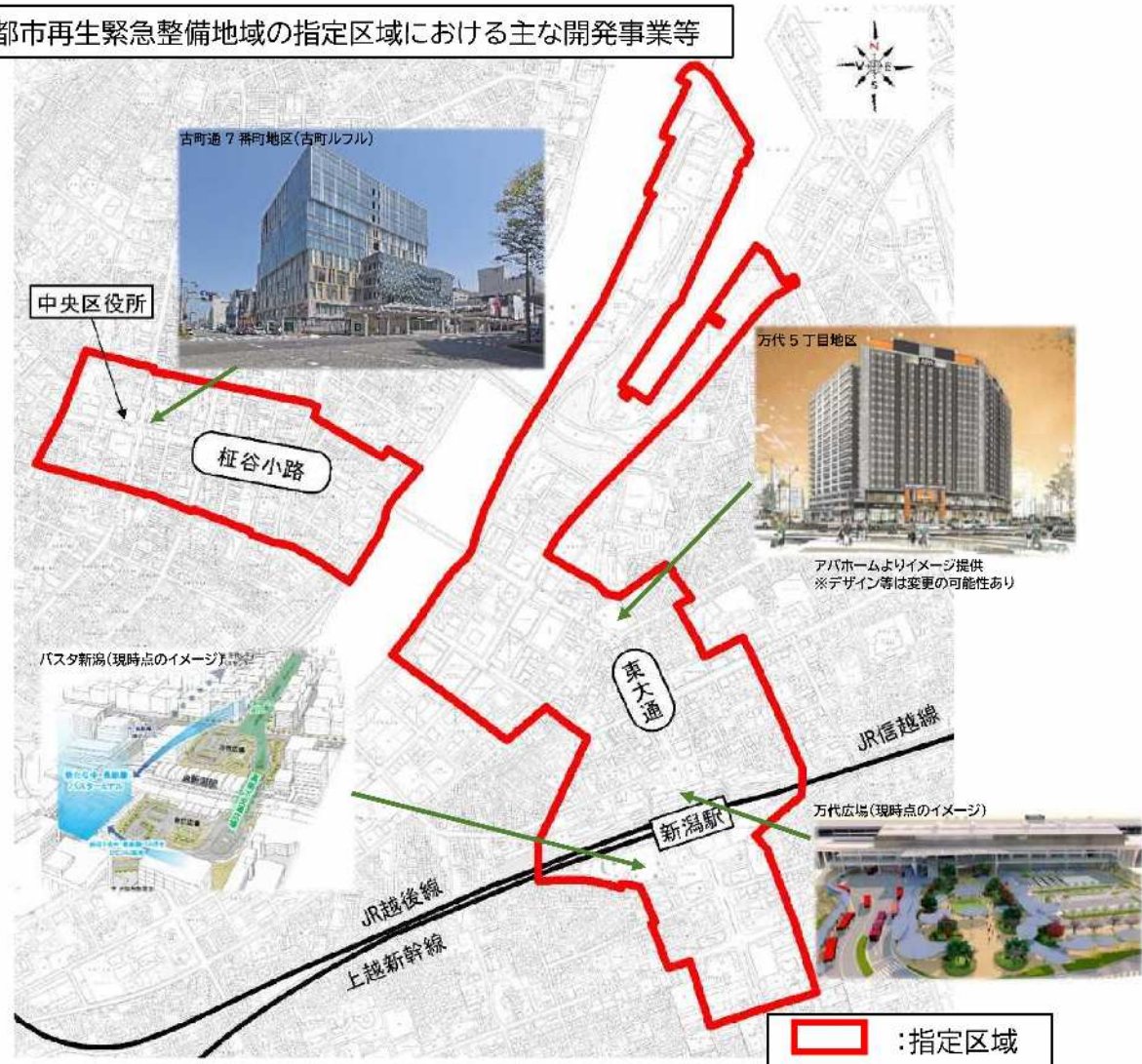
■ エリア周辺での取組状況



■ 都市再生緊急整備地域（令和3年9月1日指定）

- ・東京一極集中の是正などを目的に、地方創生を推進するため、地方都市に質の高い投資を呼び込み、都市開発を推進するための地域指定制度
- ・指定地域内では、容積率の緩和など様々な特例が活用可能

都市再生緊急整備地域の指定区域における主な開発事業等



【強み】 地域資源

地域
資源

○ 新潟市のシンボル萬代橋とその遺構

○ 信濃川の魅力的な水辺

■ 萬代橋（国指定重要文化財）



■ 萬代橋の遺構



■ 信濃川の魅力的な水辺



【強み】プレイヤー

プレイヤー

- 多様な民のプレイヤーが存在
- やすらぎ提等公共空間が活性化

- プレイヤー間の連携意識の萌芽

■ やすらぎ提の活用

Produced by * snow peak

やすらぎ提にてかけよう!

ミズベリング

水辺アウトドア

ラウンジ

2021 at やすらぎ提

6.19 Sat
8.29 Sun



■ 県庁職員と民間プレイヤーが中心となり企画・運営



BANDAIBASHI coffee stand

【強み】プレイヤー

プレイヤー

■ 沿道の飲食店が中心となり企画、実施



万代ガルベストン通活性化イベント

■ 新潟駅と万代シティの連携イベント

スポGOMI in 新潟駅 & 万代シティ

20組 約100名様 募集!

新潟県民限定

参加チーム募集!

新潟市のまちづくりの取り組み「にいがた2km」を盛り上げるため、今回、新潟駅と万代シティがコラボをして、チームで楽しみながら街をキレイにするイベントを実施します。ルールも簡単なのでお子さまから高齢の方までどなたでも楽しめます!ぜひ応募を目指してご家族や友人、学校や地域の仲間に参加してみませんか?

参加費無料 3月5日(金) 締切

2021.3/21 日 10:00 ~ 12:30 ※小雨決行

スタート (受付) 9:30 **JR新潟駅 万代広場** → ゴール **万代シティパーク バスセンター 2F**

スポGOMIとは?
企業や団体が取り組む従来型のごみ拾いに「スポーツ」の要素を加え、今までの社会奉仕活動を「競技」へと変換させた日本発祥の全く新しいスポーツです。あらかじめ定められたエリアで、制限時間内にチームワークでゴミを拾い、ゴミの量と量でポイントを競い合います。

お申し込み方法
QRコードを読み取り、インターネット申込。または、裏面「参加申込書」をFAXでご応募ください。

お申し込みは裏面へ!

お申し込み 問い合わせ **スポGOMI in 新潟駅 & 万代シティ運営事務局** (新潟)シェアール日本企業内
〒950-0911 新潟市中央区港口1丁目9番11 ティーズラング新潟駅前4F
TEL.025-247-7032 FAX.025-241-0950 Mail: spogomi-niigata@jeki.jp

【機会】新しい生活様式 新しい生活様式

- 新たなライフスタイルへの転換と価値観の変化
- 選ばれる都心としての魅力発信の好機

■ デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会 中間とりまとめ（令和3年4月）

新型コロナ危機を契機に生じた変化

- 新型コロナ危機を契機とし、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化（ニューノーマル）。
これに伴い、ワークライフバランスの重視など、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化。
- 「働く」「暮らす」場である都市に対するニーズも変化・多様化。職住遊学の融合、自宅以外のワークプレイス、ゆとりある屋外空間の構築などが求められるように。



➡ 二地域居住をはじめ、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を提供していくことが必要

目指すべきまちづくりの方向性

市民一人ひとりの多様なニーズに的確に応える
(人間中心・市民目線のまちづくりの深化)

ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施
(機動的なまちづくりの実現)

地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）を最大限に利活用し、市民のニーズに応えていくことが重要

都市アセットを「使う」「活かす」



職住遊学の融合など、官民の都市アセットの一体的利活用による空間づくり



空き家をコワーキングスペースにするなど、都市アセットのリノベーション

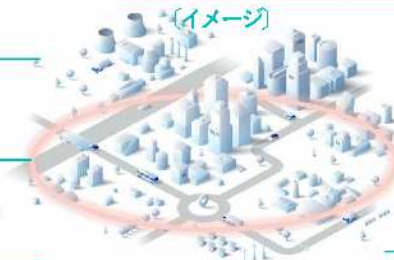


街路⇄オープンスペースなど、都市アセットを可変的・柔軟に利活用



公・民・学の多様な関係者が連携してまちのビジョンを共有

(イメージ)



スピーディーに「動く」

公園などまちなかでの社会実験の実施



デジタル技術・データを「使いこなす」

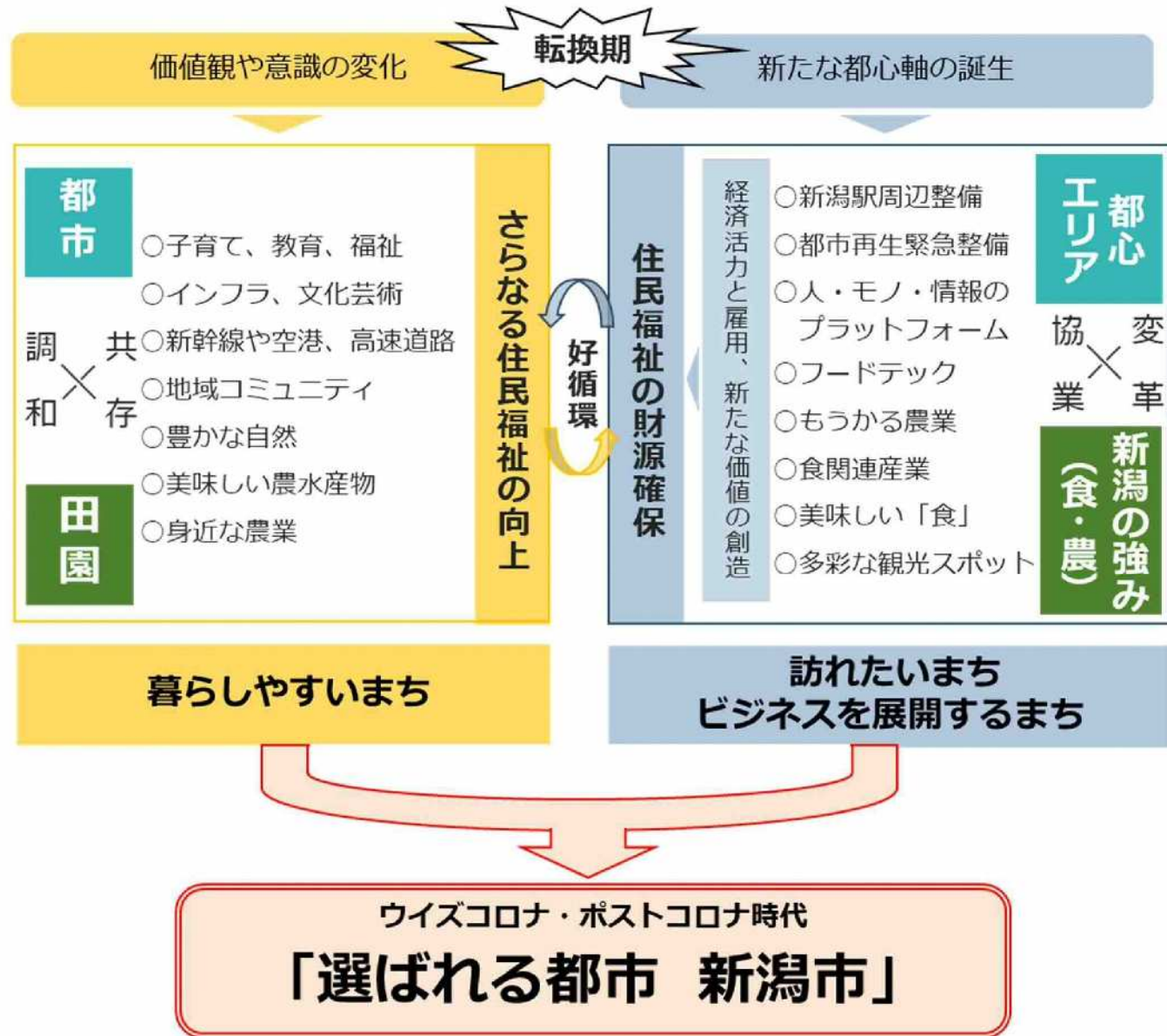
データを活用したシミュレーションや効果検証、デジタル技術による新たなサービス



【機会】新しい生活様式

■選ばれる都市 新潟
 ~ウイズコロナ・ポストコロナ
 時代のまちづくり~
 (令和3年2月)

進化する新潟市



【機会】都市再生

都市再生

- 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり（まちなかウォーカブル推進事業／歩行者利便増進道路）
- まちづくりと連携した駐車場施策の推進

■まちなかウォーカブル推進事業（国土交通省）

計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）



[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 (①) や建物低層部のガラス張り化等 (②)



[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援



・駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）



・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施

*都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）



[金融] 低利貸付による支援



・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占有手続を一括して対応

■ 歩行者利便増進道路（国土交通省）

歩行者利便増進道路

【道路法等の一部を改正する法律案（R2.5.20成立、5.27公布） 11.25施行】

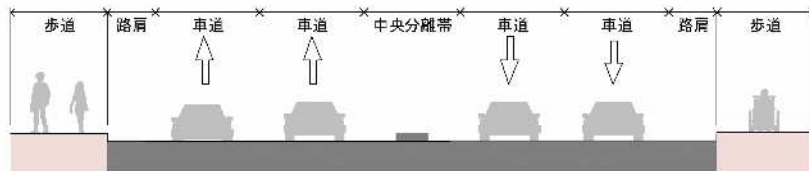
○ 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設

歩行者の利便増進のための構造基準の策定

- 歩道等の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能に

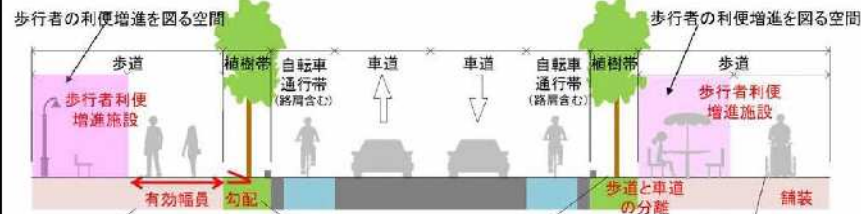
【新たな構造基準のイメージ】

【現行】



車道を4車線から2車線に減らし、歩道を拡幅

【改築後】



<p>歩道</p> <p>歩行者利便増進施設</p> <p>有効幅員</p>	<p>植樹帯</p> <p>自転車通行帯 (路肩含む)</p>	<p>車道</p> <p>車道</p> <p>自転車通行帯 (路肩含む)</p> <p>歩道と車道の分離</p>	<p>歩道</p> <p>歩行者利便増進施設</p> <p>舗装</p>
<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 車いす同士がすれ違える歩道の有効幅員（2.0m以上）を確保 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道の縦断勾配 5%以下（特別値8%） 歩道の横断勾配 1%以下（特別値2%） 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 植樹帯や並木や柵の設置 緑石の設置 高さ15cm以上 	<p>バリアフリー基準</p> <ul style="list-style-type: none"> 透水性舗装を活用し、平坦で滑りにくく水はけが良い仕上げとする

利便増進のための占用を誘導する仕組みの導入

- 特例区域では、**占用がより柔軟に認められる**
- 占用者を幅広く公募**し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- 公募により選定された場合には、**最長20年の占用**が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



■まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（国土交通省）

1. 駐車場施策に関する現状と課題

駐車場供用台数が伸びる中、自動車保有台数は鈍化する等、駐車場施策は転換期

- ・ 適切な駐車場の整備が必要な地域がなお存在する一方、過剰な供給が生ずる地域もあるなど、様々な現状。
- ・ 特に、公共交通機関のアクセスが優れる大都市等においては、**附置義務駐車場の利用率の低下**が見られる。
- ・ また、地方都市では、駐車場の過剰な供給が、まちの魅力の低下、市街地への投資減退を起こすという、「負のスパイラル」の懸念。

2. 駐車場施策の基本的考え方

- ・ **適正な需要に見合った、量的なコントロール**が必要。また、総量のみならず、荷さばきや自動二輪車等、用途別の**適正化**も重要。
- ・ 公共交通機関の利便性の向上等、駐車場の**需要の適正化**も重要。
- ・ 都市空間の魅力減退、市街地の空洞化等に対して、駐車場の**位置・配置**など「質」的なコントロールが重要。

量的、質的な観点から、まちづくりの一環として駐車場施策に取り組むべき

3. 駐車場の量的供給の適正化

きめ細かく需給量を把握

将来の需給バランスを予測

駐車場の供給量を適正化

- **附置義務駐車場の原単位の見直し** <地区別、用途別等で原単位を見直し>
- **地域ルール**の策定 <地域の特性に応じた特別なルールの導入、駐車場の集約整備>
- **都市再生駐車施設配置計画制度等**を通じた附置義務駐車場の適正化

■まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（国土交通省）

4. まちづくりと連携した駐車場施策

1 目指すべき都市像

- 駐車場のあり方・施策の検討に際して、まず、自らの都市が目指すべき**将来の都市像を明確化**

2 歩行者中心の街路空間を構築すべきエリア

- 来訪者が安心して快適に移動できるよう、**歩行者優先エリアを設定し、歩行者中心の賑わいある街路空間を構築**

3 街路ごとの「性格づけ」

- 歩行者中心の街路空間とする、トランジットモール化する等、それぞれの**街路ごとに「性格づけ」**

4 多角的な状況分析に基づく検討

- 土地利用、交通、社会経済動向のみならず、**民間活動等の実施状況など、様々なデータ**を取得し、分析

5 駐車場の配置の適正化

- 附置義務に係る「**地域ルール**」の活用
- **フリンジ駐車場**への集約化
- 様々な土地利用施策等との連携を通じた駐車場の**立地誘導、出入口のコントロール**等

6 歩行者中心の街路空間の構築に向けた様々なアプローチ

- 行政が計画に基づき街路空間を構築、民間事業者の建築等を誘導する<計画論的アプローチ>とともに、近年、**民間による個別の自発的なイベント・まちづくり活動の積み重ね**により、街路空間のあり方を変えていく<民間主導アプローチ>の動きも。
- 地区レベルのスケールで民間と公共が議論し、地区のあり方(**地区ビジョン**)を**公共・民間が共有する仕組み**を導入

7 駐車場の有用性の検証

- 継続利用か、他用途へ転換か、**既存駐車場は検証。**
- 良質な駐車場ストックは有効活用しつつ課題対応
- 有用性が少ないものは、利用転換を誘導

8 駐車場の土地利用転換・利活用の促進

- **有用性が少ないと評価された駐車場は、市街地における貴重な空間として、まちの賑わい創出に活用**する等、土地利用転換を誘導

5. 駐車場の配置の適正化に資する仕組み

- 附置義務駐車場制度の緩和・隔地駐車場
- 立地・出入口コントロール
- 駐車場の再配置(リロケーション)
- 民間によるまちづくりの取り組みとの連携(社会実験ほかスタートアップへの支援) 等

6. 駐車場の多様なニーズへの対応

7. 荷さばき・自動二輪駐車場等への対応

現在実施中のケーススタディを踏まえた『実践編』を年度内発出予定

【機会】 郊外道路

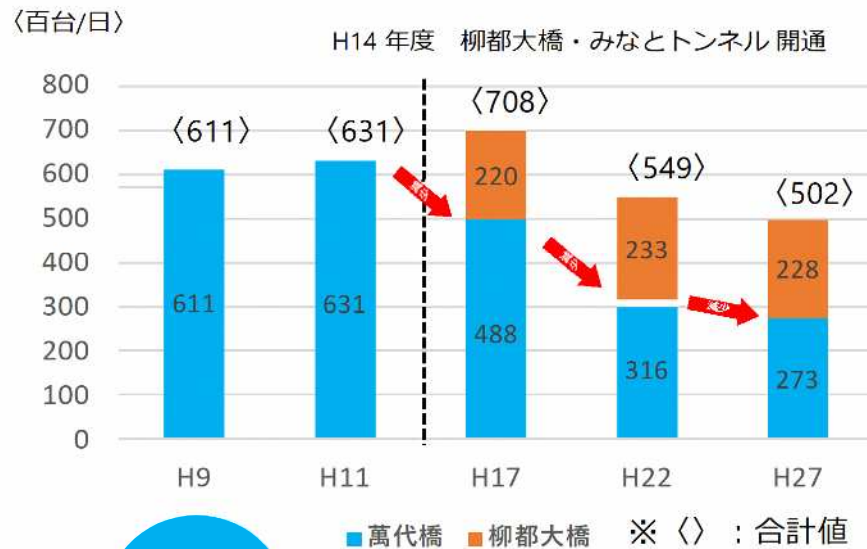
郊外道路

○ 万代島ルート整備による都心部への通過交通流入量の減少

■ 自動車・歩行者交通量

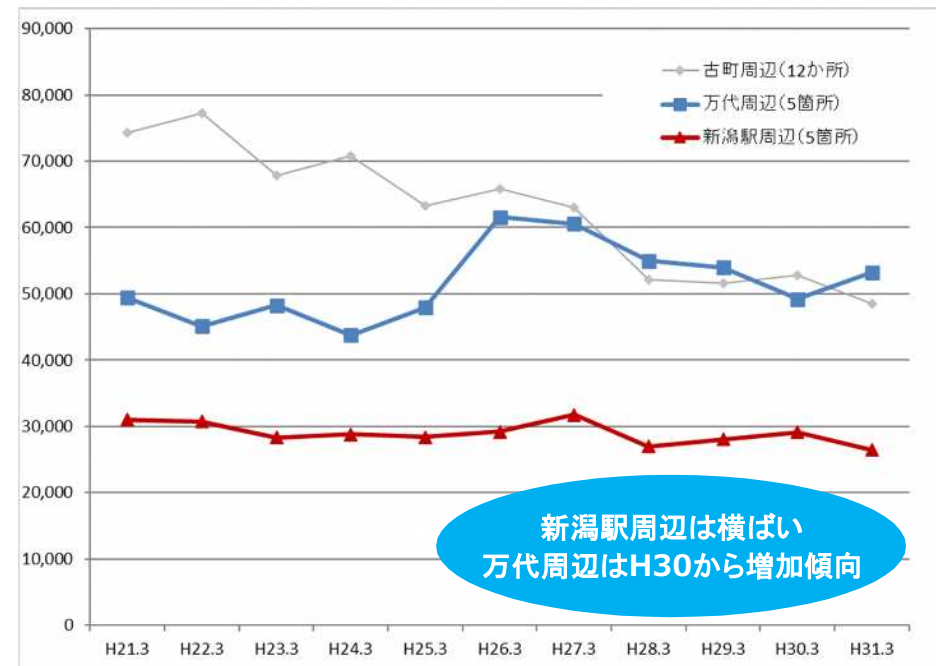
- ・自動車交通量は減少している。H14年柳都大橋・みなとトンネルの開通後、萬代橋の自動車交通量が年々減少し、都心軸上の交通混雑の緩和がみられる
- ・まちなかの歩行者通行量は、新潟駅周辺ではこの10年間でほぼ増減なし。万代周辺は年によって増減があるもののH30年からは増加傾向。（参考として古町周辺は減少傾向が続く）

新潟市 都心軸の断面日交通量の推移



40%以上
減少

新潟市 中心市街地の歩行者通行量の推移



資料：第1回新潟都心地域 都市再生緊急整備地域準備協議会資料（一部編集）

○ デジタルトランスフォーメーションや新たな産業創出

■ Society 5.0による人間中心の社会の実現（内閣府）

- Society5.0とは、サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会
- ビックデータを踏まえたAIやロボットが今まで人間が行っていた作業や調整を代行・支援するため、日々の煩雑で不得手な作業から解放され、誰もが快適で活気に満ちた質の高い生活を送ることができるようになる



【機会】環境 防災 SDGs

環境
防災
SDGs

- 災害・感染症等に対する安心できる都市環境
- 環境や社会に配慮した投資など環境意識の高まり
- SDGs（持続可能な開発目標）の推進

■ SDGsの視点を踏まえた本市の取組

SDGs(持続可能な開発目標)の視点を踏まえた本市の取り組み

SDGs(持続可能な開発目標)とは

「Sustainable Development Goals」の略で、2015年9月に開催された「国連持続可能な開発サミット」で採択された、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までの国際社会共通の目標です。

持続可能な世界を実現するための17の目標を掲げ、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す。

にいがた未来ビジョンとSDGsとの関係

本市総合計画「にいがた未来ビジョン」では、3つの都市像を掲げ、急速に進展する少子・超高齢社会に向け、持続可能なまちづくりを進めることとしており、その方向性はSDGsの目標と一致しています。

そこで、本実施計画では、政策ごとにSDGsが掲げる17の目標を掲載することで、本市の取り組みとSDGsの関係を整理することとしました。

本市では、総合計画の推進を図ることでSDGsの目標の達成に向けた取り組みを進めていきます。

SDGsが掲げる17の目標

	目標1【貧困】 あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる。		目標10【不平等】 国内及び各国間の不平等を是正する。
	目標2【飢餓】 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する。		目標11【持続可能な都市】 危険内で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
	目標3【保健】 あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。		目標12【持続可能な消費と生産】 持続可能な消費生産形態を確保する。
	目標4【教育】 すべての人に包摂的かつ公平な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する。		目標13【気候変動】 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
	目標5【ジェンダー】 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女性の能力強化を行なう。		目標14【海洋資源】 持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
	目標6【水・衛生】 すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。		目標15【陸上資源】 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
	目標7【エネルギー】 すべての人々の、安心かつ信頼できる持続可能な低炭素エネルギーへのアクセスを確保する。		目標16【平和】 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
	目標8【経済成長と雇用】 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する。		目標17【実施手段】 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化させる。
	目標9【イノベーション、産業化、インフラ】 強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。		