

新 潟 市

立地適正化計画（案）

平成 2 9 年 3 月 日

新 潟 市

都市機能の更新

雇用・交流人口の拡大

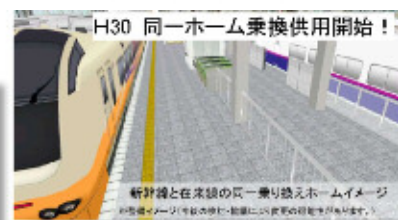
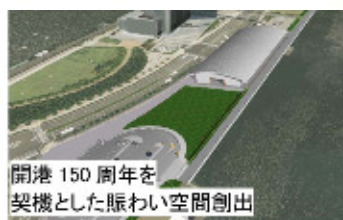
人口減少・超高齢化への対応

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



取組み

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



担う機能

土地利用施策の今後の方向性について、本市の都市計画マスタープランを踏まえて、改めて整理したものです。本計画では、都心、都心周辺部、地域拠点が担う機能を明示します。

区域設定

市街化区域において、まちなか等を対象に望まれる都市機能を誘導するとともに公共交通と連動した良好な居住誘導を図るものです。このため、二つの誘導区域を設定します。

誘導施策

本計画では、土地利用の考え方を明確に示して様々な誘導方策を取入れようとするものです。これにより、まちづくり・福祉・子育て等に対して国の支援制度を活用することができます。

計画目標

将来にわたり持続可能な都市の実現



適正な土地利用のすがたを**共有**

新潟市立地適正化計画（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- 5

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- 7
3	人口の状況	1-13
4	交通基盤	1-22
5	産業・生活サービス	1-28
6	財政など	1-36
7	都市の生き立ちと課題の整理	1-39

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- 7
4	都市機能誘導施設の設定	3-10
5	届出制度について	3-11

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	誘導施策	4- 3

第5章 評価・改善の考え方と評価指標の設定

1	評価・改善の考え方	5- 1
2	評価指標の設定	5- 2

～ おわりに ～

～ はじめに ～

本市は、平成の大合併によって、古くから港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や限られた経営資源の集中的・効率的な活用への対応が求められており、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

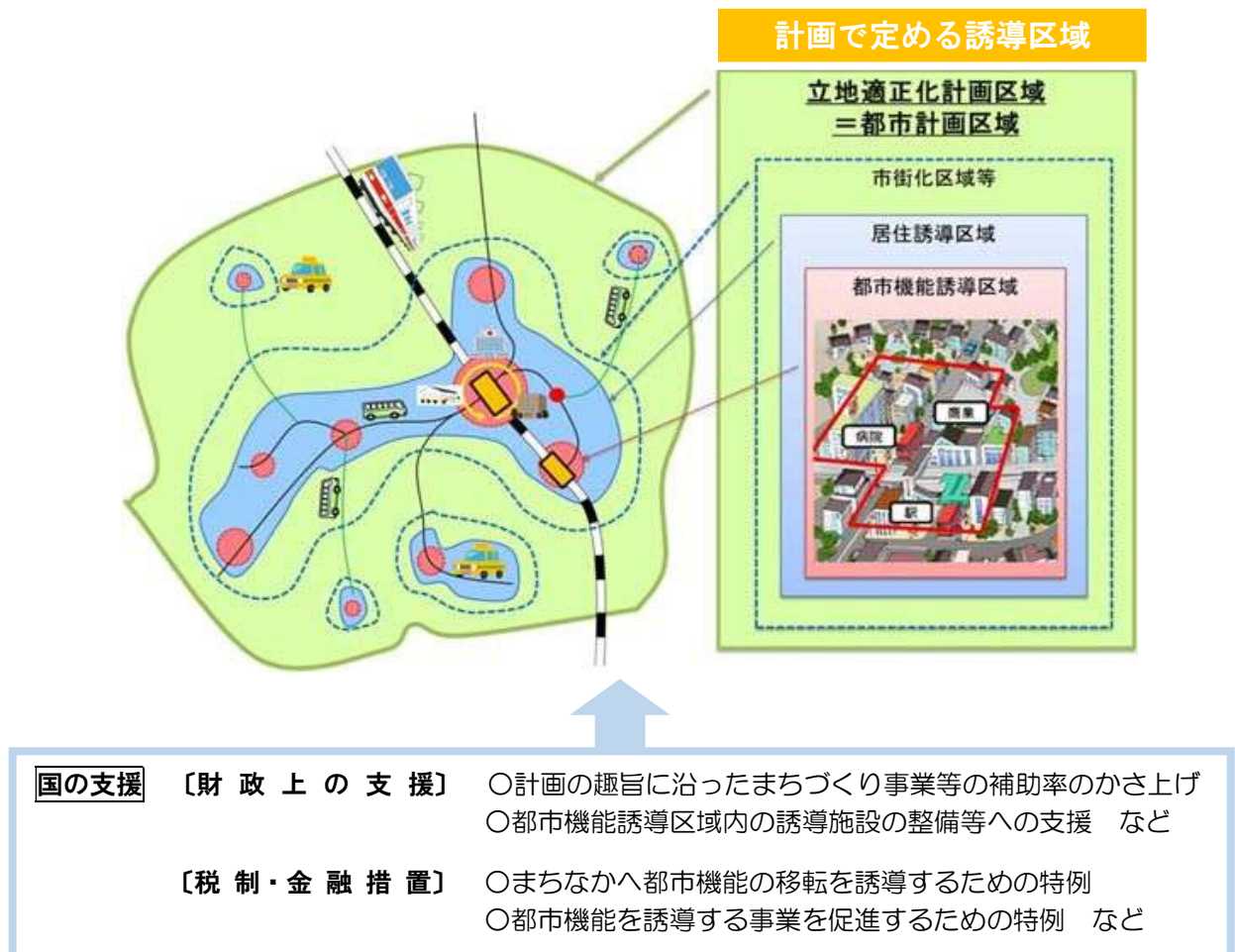


図 立地適正化計画の概要

(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

<p>【開発行為】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>【開発行為以外】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

あっせん

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っ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

<p>【開発行為】</p> <ol style="list-style-type: none"> 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 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 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 	<p>【建築等行為】</p> <ol style="list-style-type: none"> 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 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 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。

あっせん

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っ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。

（※）寄宿舎、有料老人ホーム等

【例示】

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。

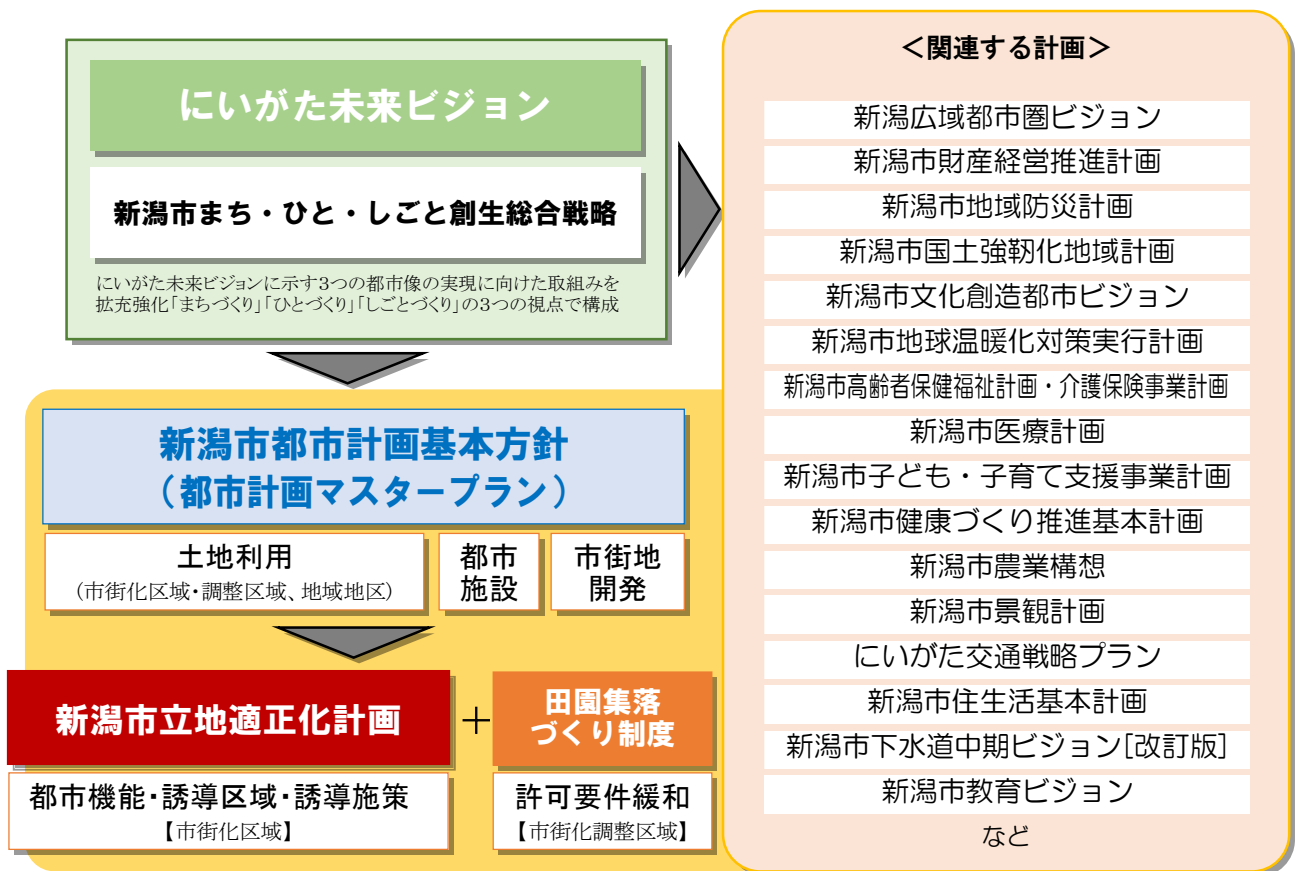


図 計画の位置づけ

(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 72,645ha 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>計画のあらまし</p> <p>序章 立地適正化計画の目的</p> <ul 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 1 章 本市の現状と課題の整理</p> <ul 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 都市の生い立ちと課題の整理 	<p>第 2 章 立地適正化に向けた基本的な方針</p> <ul 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 3 章 立地適正化を図る区域等</p> <ul 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 5 届出制度について <p>第 4 章 立地適正化を図るための誘導施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 基本的な考え方 2 誘導施策 <p>第 5 章 評価・改善の考え方と評価指標の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 評価・改善の考え方 2 評価指標の設定

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、今後のまちづくりの方向性として示しています。

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。

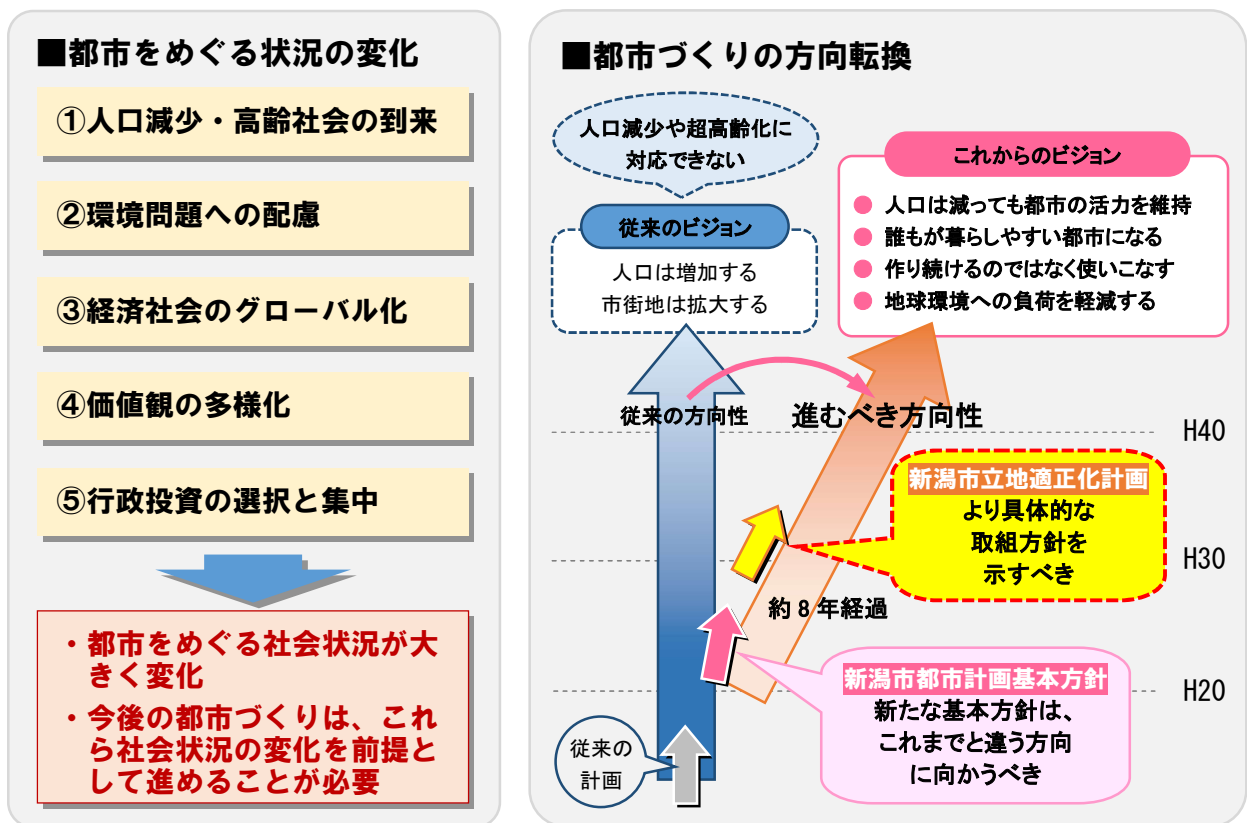


図 都市をめぐる状況の変化と都市づくりの方向転換

(2) 計画策定の目的

本市では、田園と都市が互いに恵み合い、都市と自然・田園が調和するまちづくりを進めることにより、新潟の持つ歴史、文化に新たな光を当ててきました。

本計画では、市街化区域における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、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ようと策定するものです。

また、本市の特徴でもある広大な田園の維持・活性化にも「田園集落づくり制度」を積極的に活用するなど、一体的に取り組むを進めることとします。



図 都市づくりのシナリオ

(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適正な立地誘導に取り組むことによって、様々な効果が期待されます。

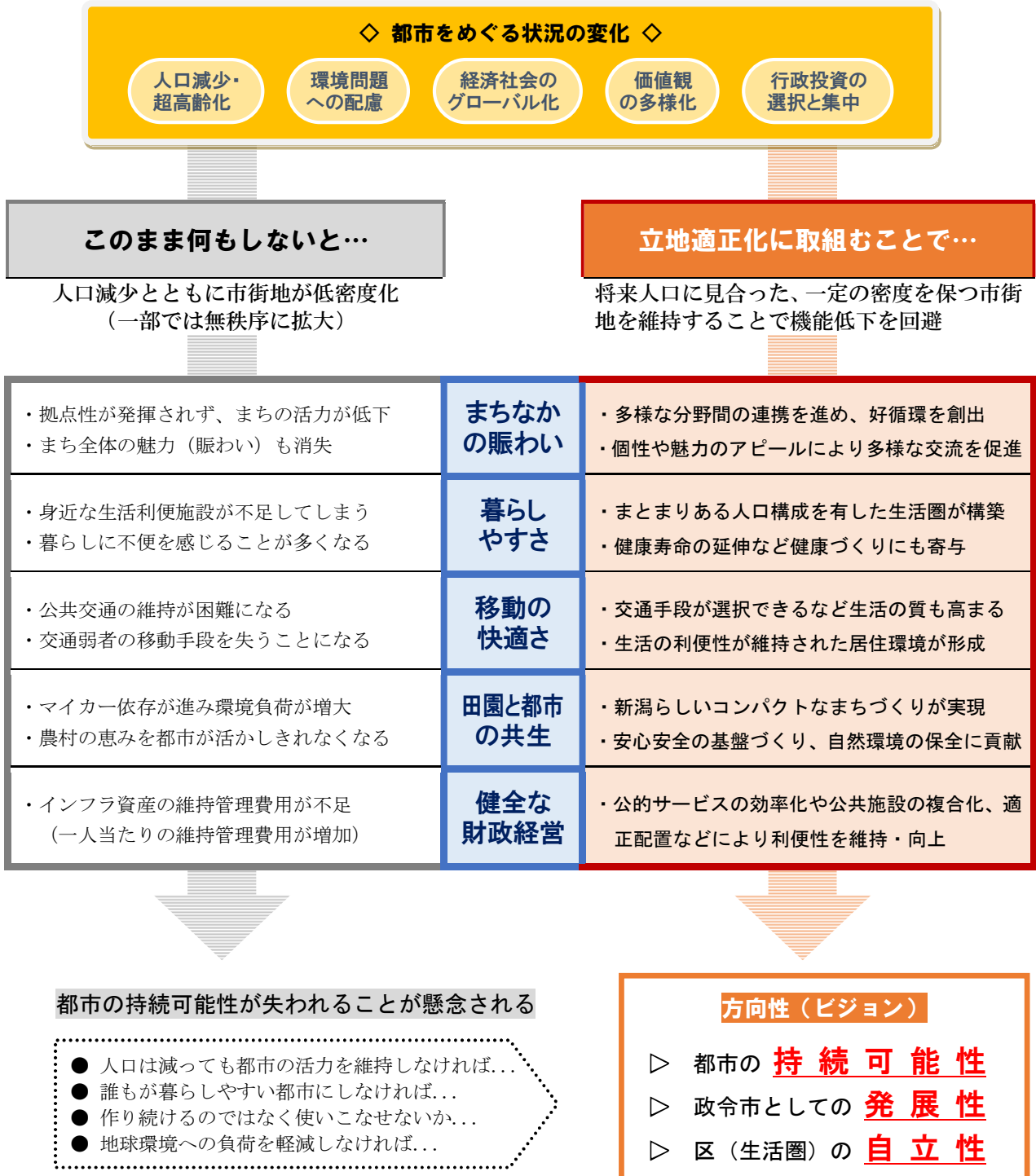


図 計画策定の意義

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) 土地利用
- (5) 自然
- (6) 田園
- (7) 観光・文化施設

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) 住宅地開発の状況
- (6) 低未利用地の状況
- (7) 空き家の状況

3 人口の状況

- (1) 新潟県に占める本市の人口
- (2) 市全域の人口
- (3) 各区の人口
- (4) 社会増減
- (5) 人口密度の状況
- (6) 高齢者の人口密度の状況
- (7) 人口の将来展望

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) 本市の産業の特徴
- (2) 事業所数及び従業員者数の推移
- (3) 事業所の分布状況
- (4) 新潟県内全体から見る本市の小売業の売場面積
- (5) 大規模な小売店舗の新規出店状況
- (6) 小売施設建築面積の分布状況
- (7) 商圏の推移
- (8) 全国におけるネットショッピングの普及状況
- (9) 新潟県内全体からみる新潟市の医療の状況
- (10) 医療・福祉・子育て・教育施設の状況
- (11) 日常生活に必要なサービス機能の集積状況

6 財政など

- (1) 都市経営の状況
- (2) 公共施設の現況
- (3) インフラ資産の状況
- (4) 環境負荷

7 都市の生い立ちと課題の整理

1 都市の特性・概況

(1) 位置

- ◇本市は、日本列島・新潟県のほぼ中央に位置しています。
- ◇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。
- ◇古くから港町として栄える一方、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 新潟市の位置(赤塗部)

越後平野(上)と新潟市街と信濃川(下)

資料：新潟市

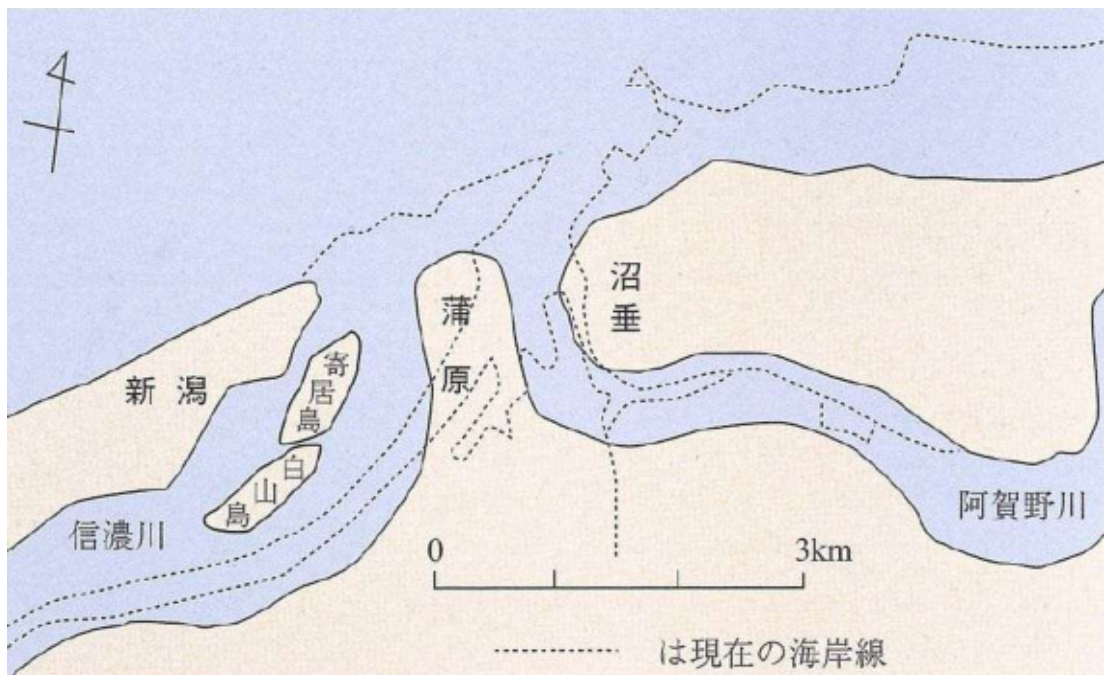


図 かつての信濃川・阿賀野川河口部 (蒲原津・沼垂湊・新潟津)

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：約726km² / 人口：約81.4万人（国勢調査 平成17年10月1日）

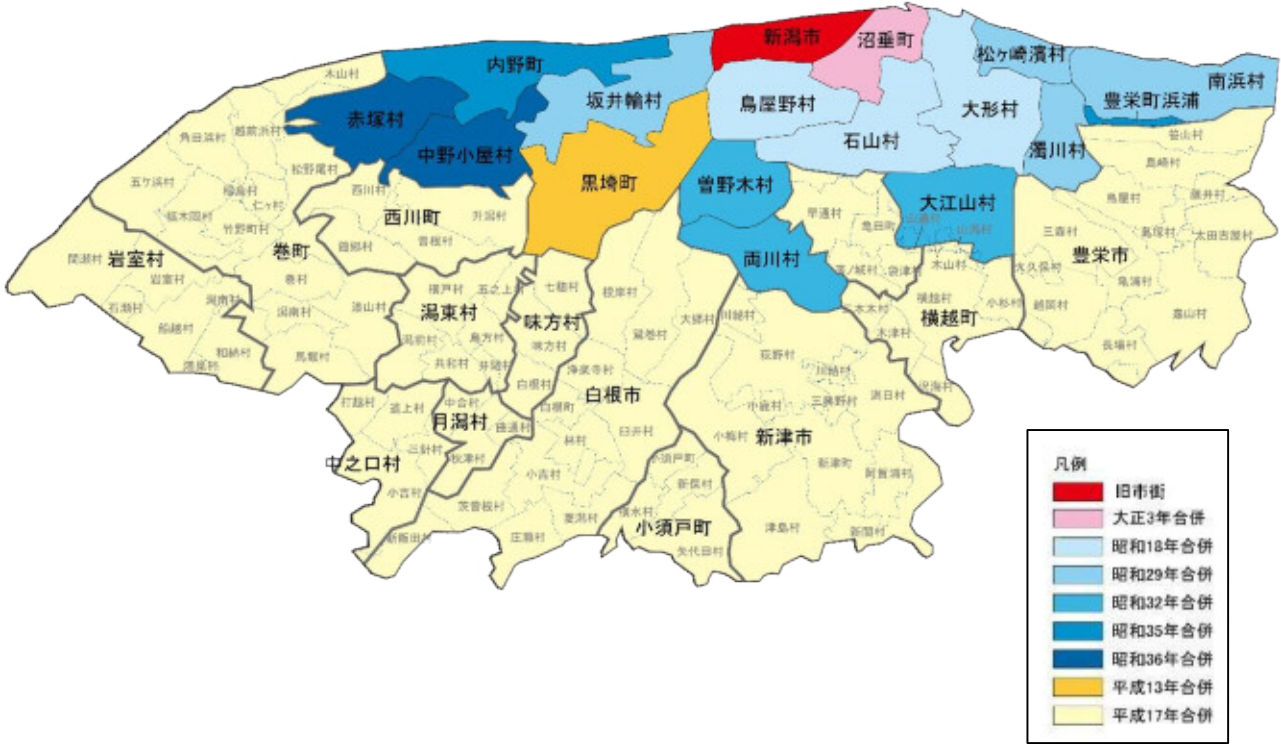


図 合併の変遷

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。
- ◇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・温泉）
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）、大凧	味方村	笹川邸、大凧、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	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	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（国立公園）、国県の出先機関

資料：市町村合併時資料「市町村の沿革」

(4) 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。

※都市的土地利用:住宅地、商業地、工業地、公共公益、道路、交通施設、公共空地、他の公的施設、他の空地

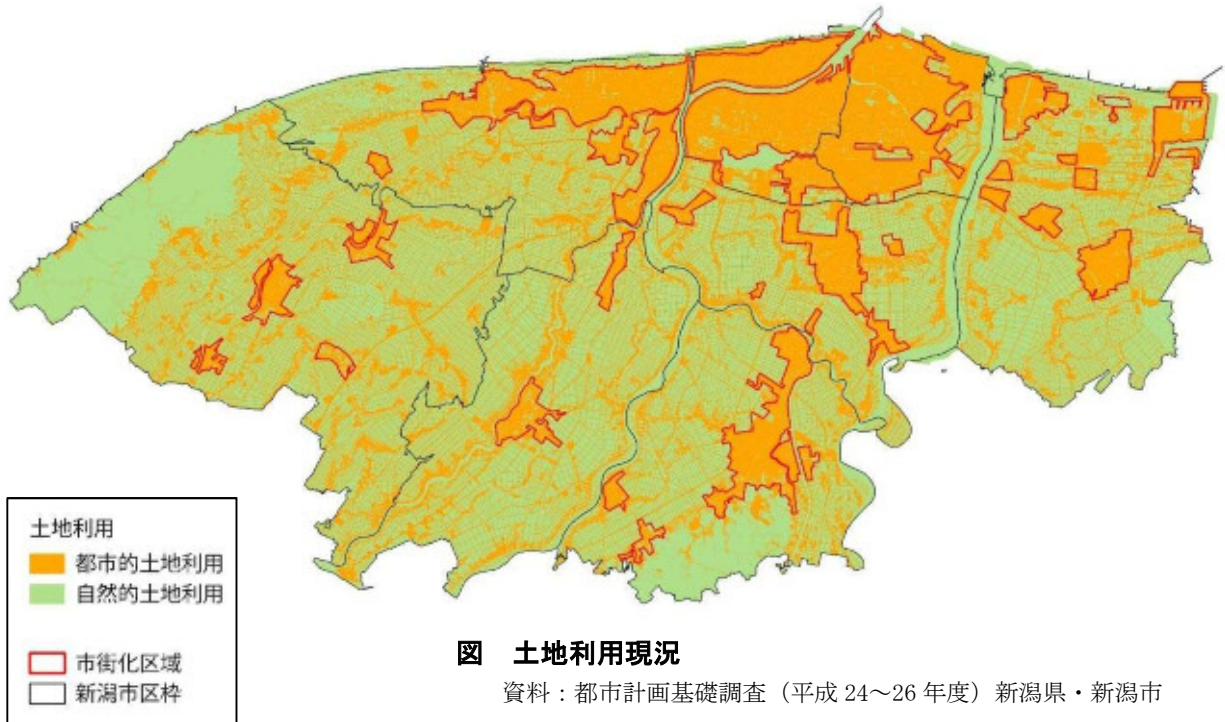


図 土地利用現況

資料：都市計画基礎調査（平成24～26年度）新潟県・新潟市

		市街化区域		市街化調整区域
都市的土地利用	面積	23,257ha	11,999ha	11,258ha
	割合	32%	92%	19%
自然的土地利用	面積	49,571ha	1,061ha	48,510ha
	割合	68%	8%	81%
計	面積	72,828ha	13,059ha	59,768ha

※面積は都市計画基礎調査で独自に集計した値のため、他の公表値と一致しません。
 ※端数処理をしているため合計値が一致しない場合があります。

表 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

(5) 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、信濃川と柳都大橋、新潟市

(6) 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。

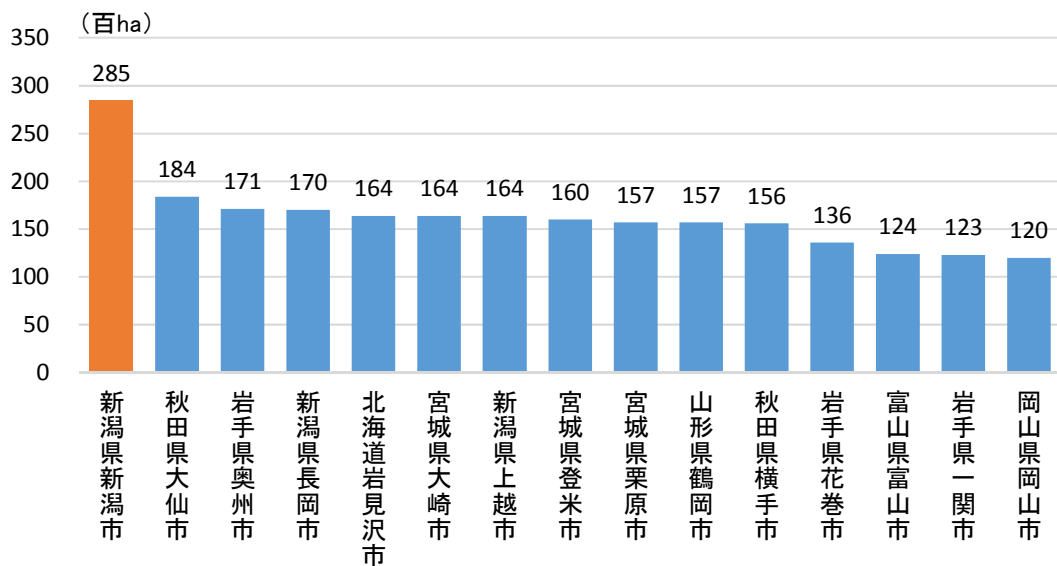


図 水田耕地面積

資料：作物統計（平成27年）

(7) 観光・文化施設

◇水辺や山などの観光資源となる自然や、水族館、科学館、博物館、美術館、植物園、温泉といった施設など多様な観光地点・文化施設を有しています。
 ◇朱鷺メッセや新潟市産業振興センターといった、1,000人以上を収容できるコンベンション施設が複数立地しています。



図 春の福島潟



図 新潟市歴史博物館

資料：春の福島潟とみなとぴあ、新潟市

表：主要観光地点入込数（行祭事・イベント除く）

観光地点名	平成 27 年	観光地点名	平成 27 年
新潟ふるさと村	1,703,700 人	うららこすど	367,290 人
ピア Bandai	858,580 人	水の公園福島潟	344,290 人
白山神社（初詣を除く）	688,000 人	こども創造センター	343,990 人
マリンピア日本海	625,830 人	食と花の交流センター	319,520 人
花夢里にいつ	523,150 人	新津フラワーランド	277,540 人
食育・花育センター	519,890 人	多宝温泉	274,090 人
動物ふれあいセンター	428,770 人		

資料：新潟県「平成 27 年度新潟県観光入込客統計」

現状からみる課題

1 都市の特性・概況

- 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必要がある
- 様々な都市機能や観光資源を有する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、農地を転用し住宅宅地の開発を行うなどしながら、現在の市街地が形成されてきました。

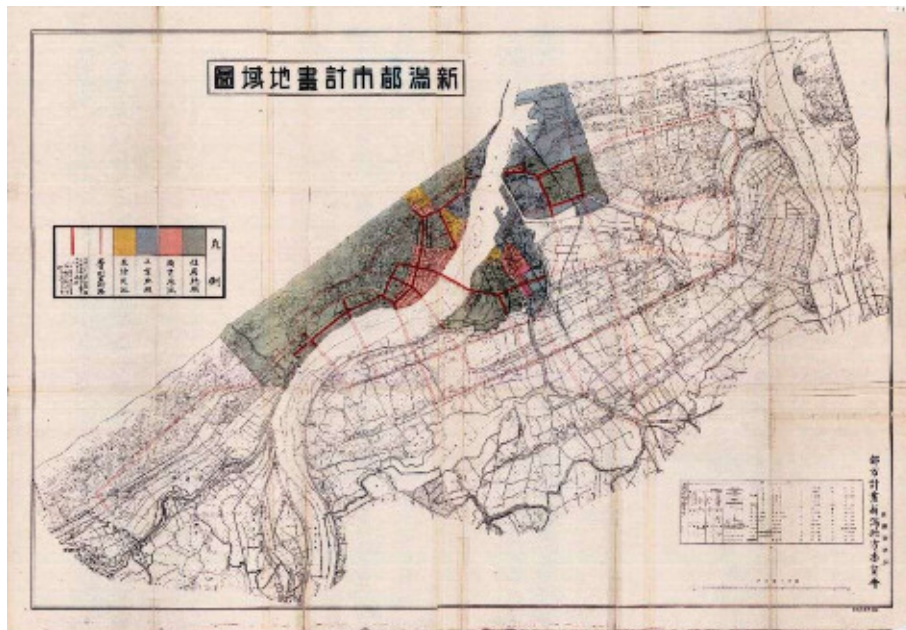


図 昭和初期の都市計画区域

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
72,645 ha	12,904 ha (17.8%)	59,741 ha (82.2%)

資料：新潟市

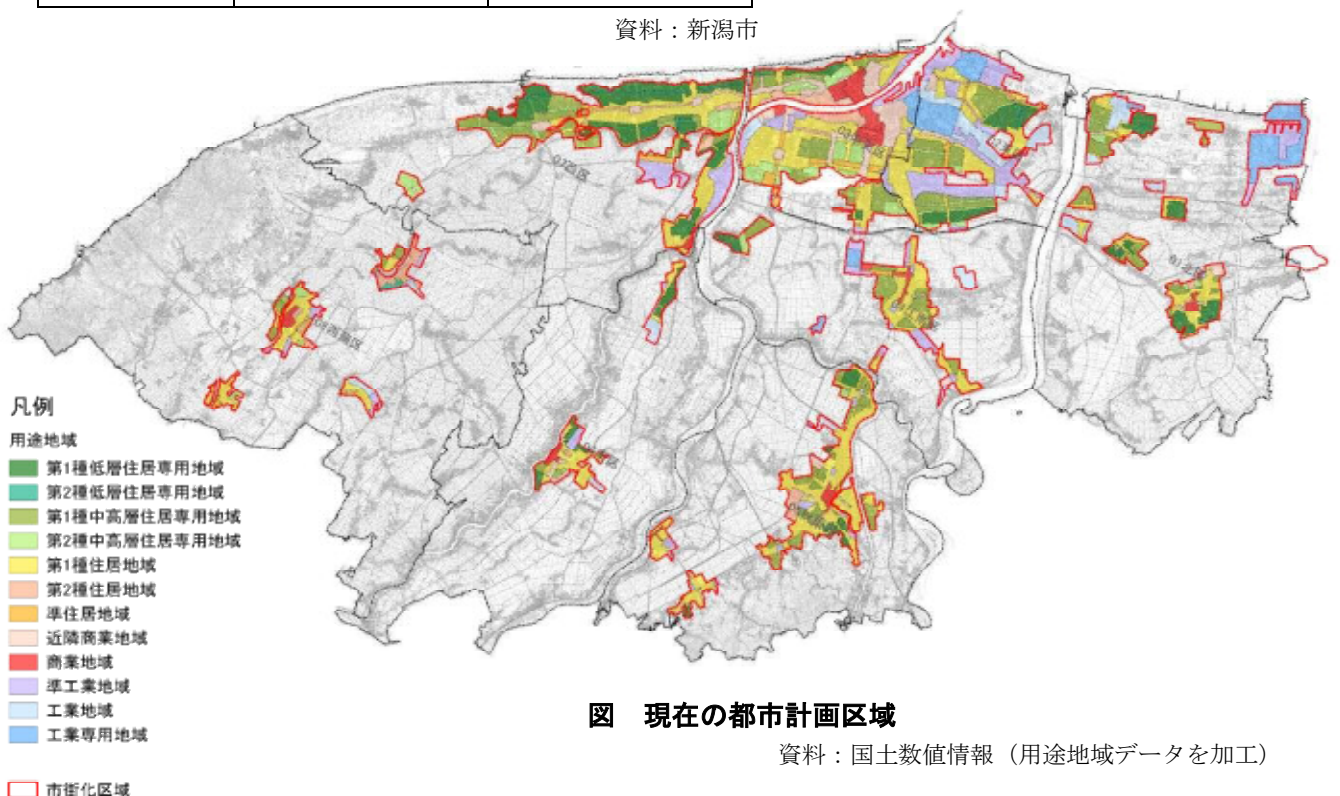


図 現在の都市計画区域

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います。

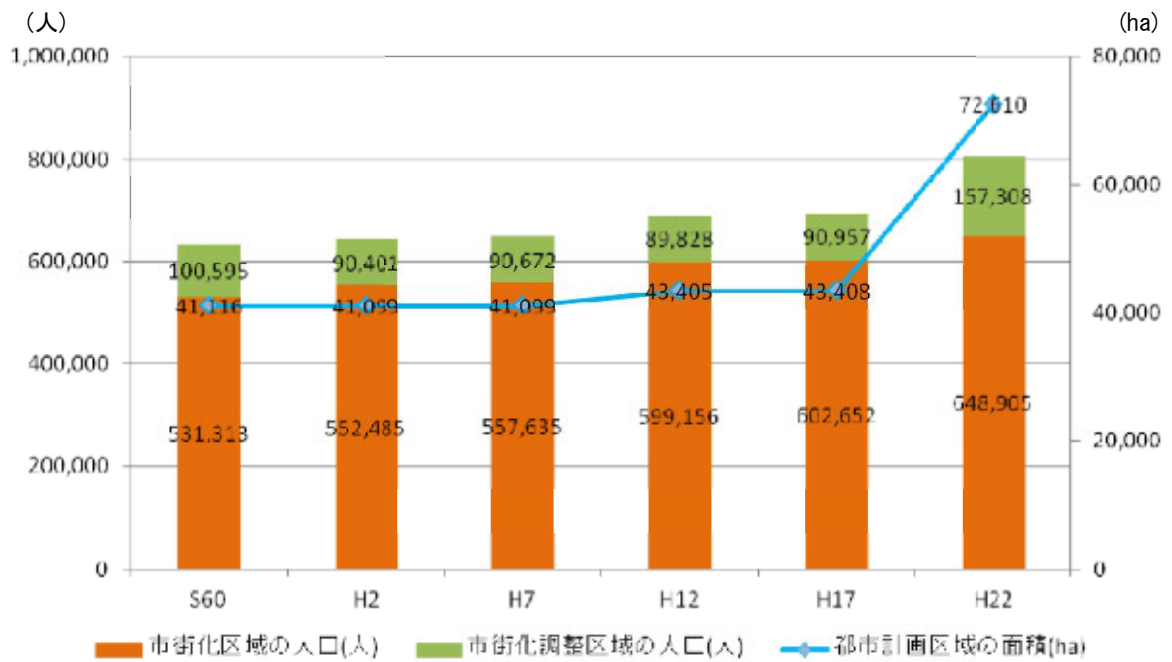


図 市街化区域・市街化調整区域の人口動向

注) 新潟都市計画区域を構成する旧新潟市、旧新津市、旧豊栄市、旧小須戸町、旧横越町、旧亀田町の合計
 ※H2の人口は平成5年の人口(住民基本台帳)を使用。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。

DID: 人口集中地区(40人/ha以上)

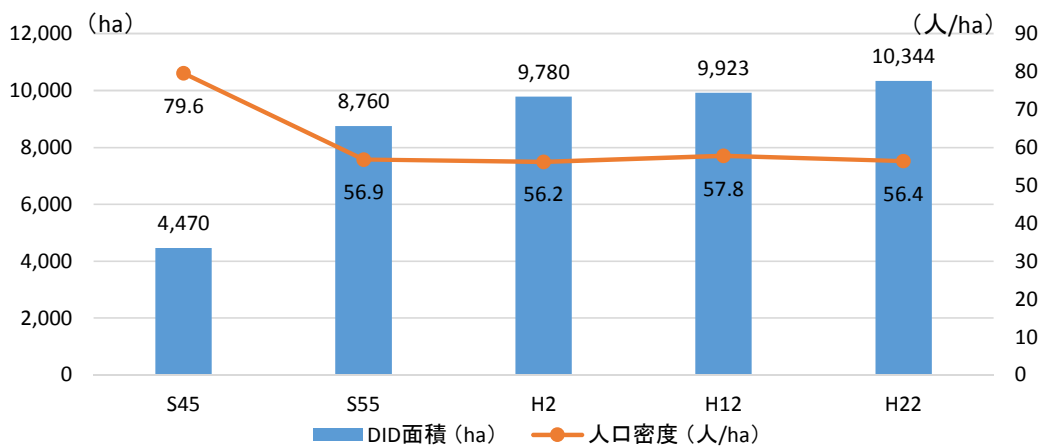


図 DID面積とDID人口密度の推移

資料: 国勢調査

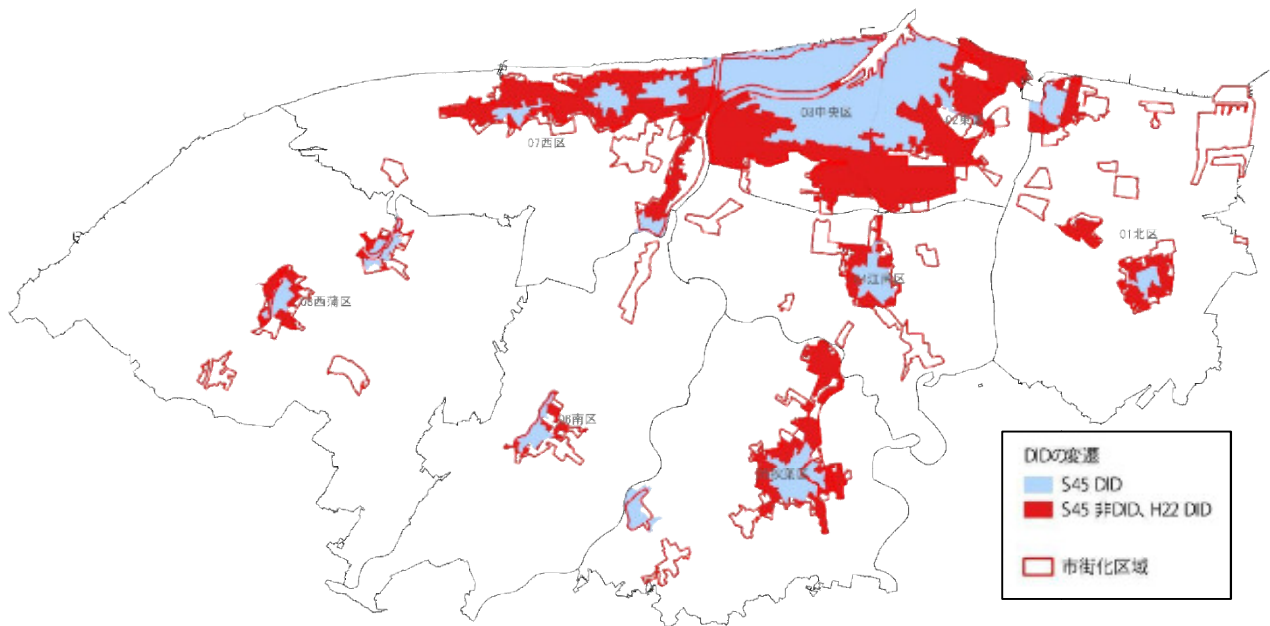


図 DID重ね合わせ（昭和45年～平成22年）

資料：国勢調査

(4) 都市的な土地利用の変遷

◇昭和51年から平成21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にじみ出すように市街地の縁辺に広がっています。

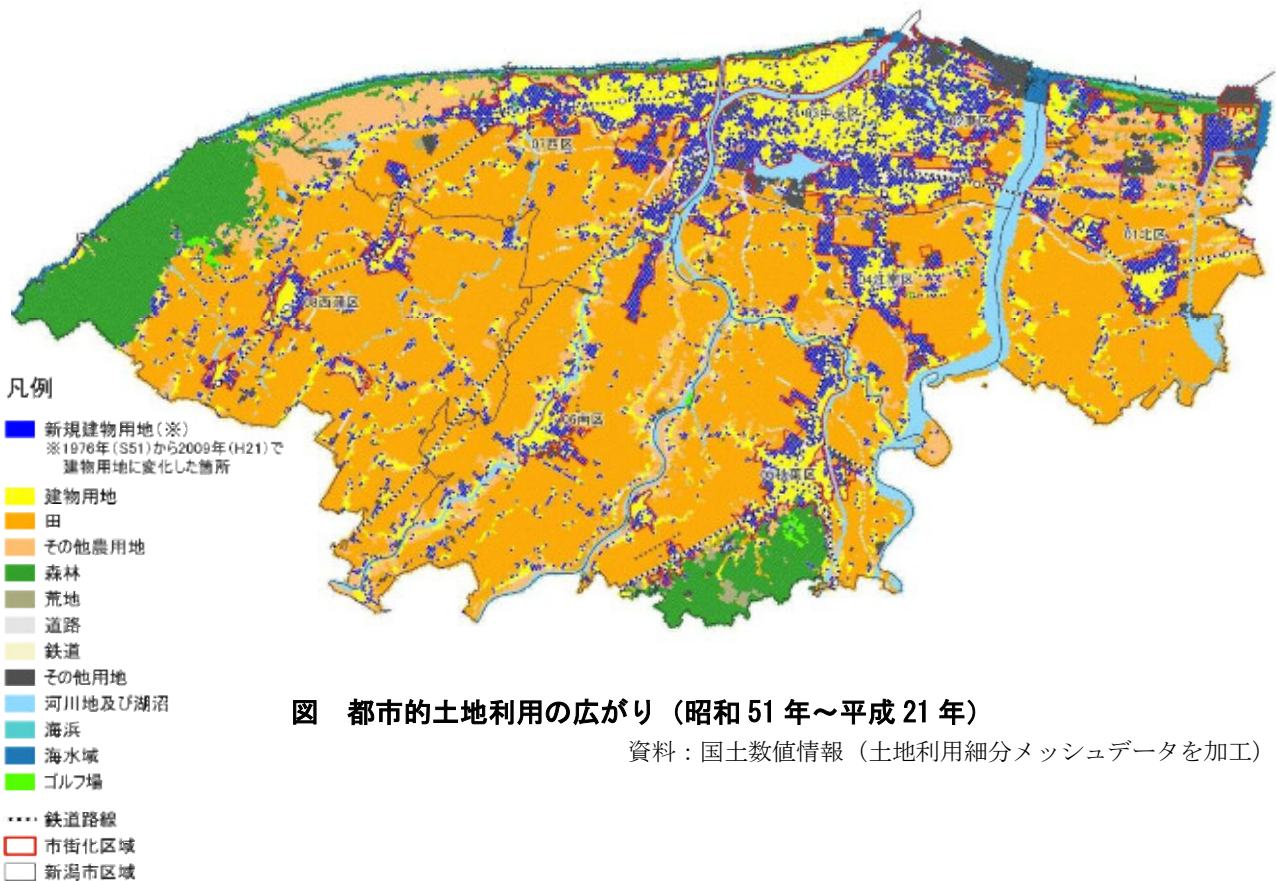


図 都市的土地利用の広がり（昭和51年～平成21年）

資料：国土数値情報（土地利用細分メッシュデータを加工）

(5) 住宅地開発の状況

- ◇住宅用宅地の開発行為は、主に市街化区域内に分布しています。
- ◇傾向としては、市街化区域の縁辺部に多く、一部の地域では市街化区域外においても開発行為が行われています。

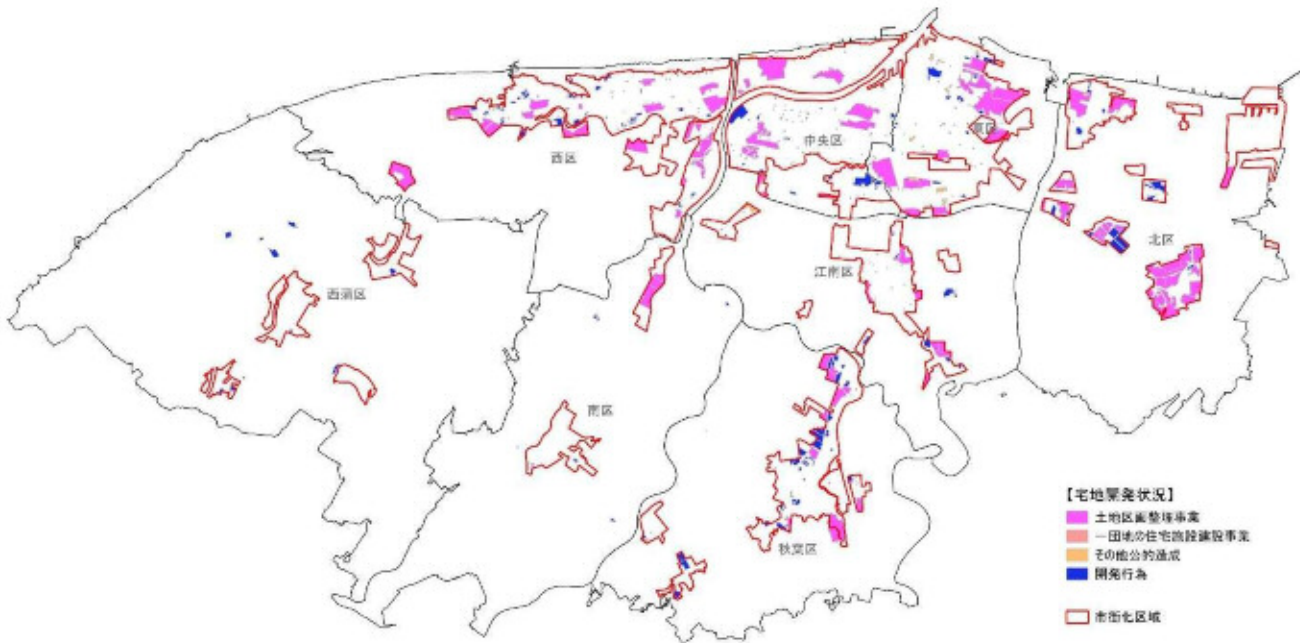


図 住宅用宅地開発の状況

資料：都市計画基礎調査（平成24～26年度）新潟県・新潟市より、以下のデータを使用

- ・最近5年間宅地開発状況（平成19～23年度の1,000㎡以上の開発。調査時点で施工中・認可中・開発許可を受けた開発含む。）
- ・大規模宅地開発状況（戦後～平成18年度事業完了の1ha以上の開発。）

※いずれも住宅用のみ

(6) 低未利用地の状況

◇平成24年時点において、市街化区域内に約560haの低未利用地があることが、都市計画基礎調査によって報告されています。

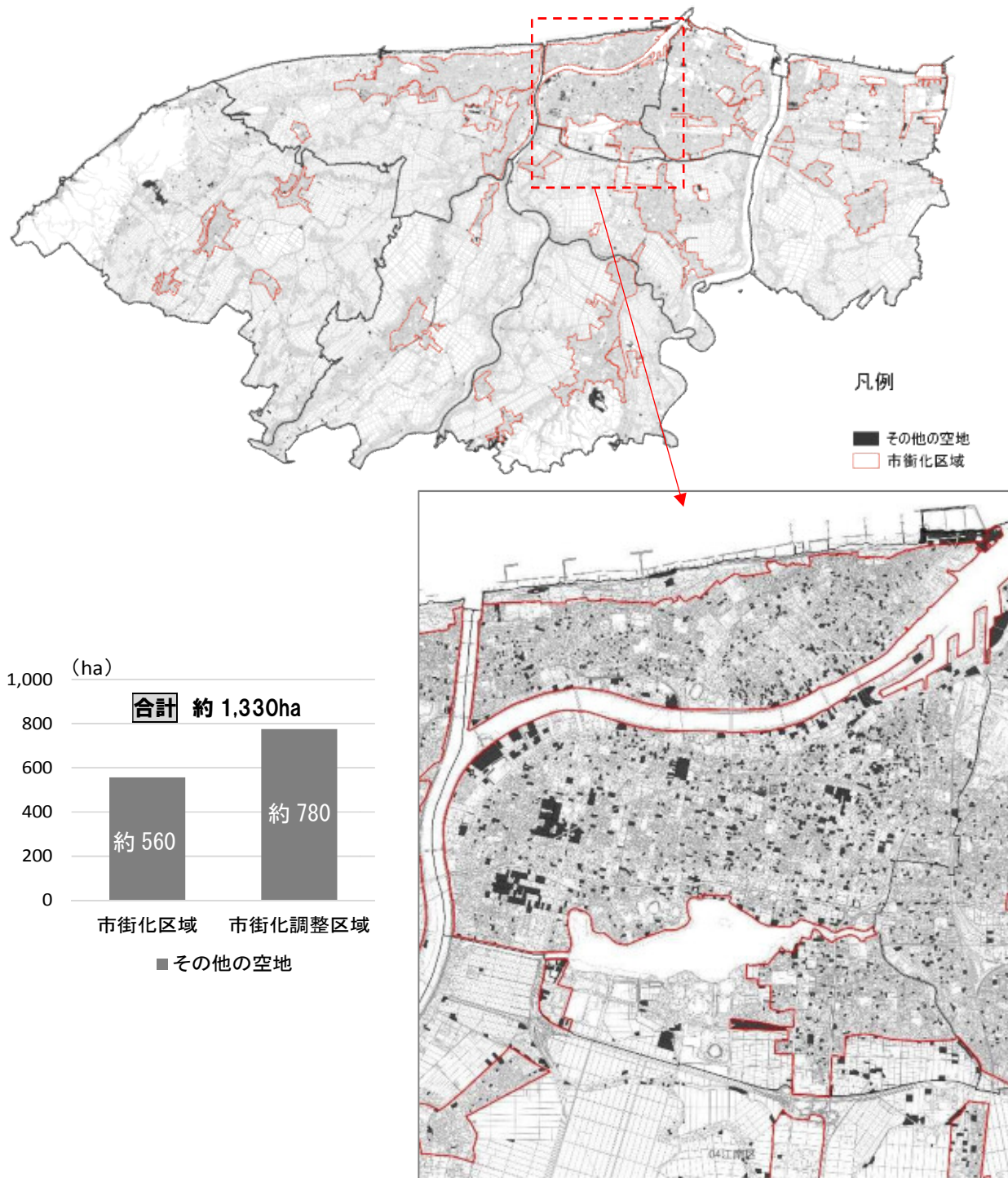


図 低未利用地の状況 (平成24年)

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

(7) 空き家の状況

◇本市の空き家数は増加傾向にあり、これに伴い住宅などが密集したまちなかにおける空洞化が懸念されます。
 ◇空き家数は、人口の多い中央区に最も多く、空き家率は秋葉区と西蒲区で高くなっています。

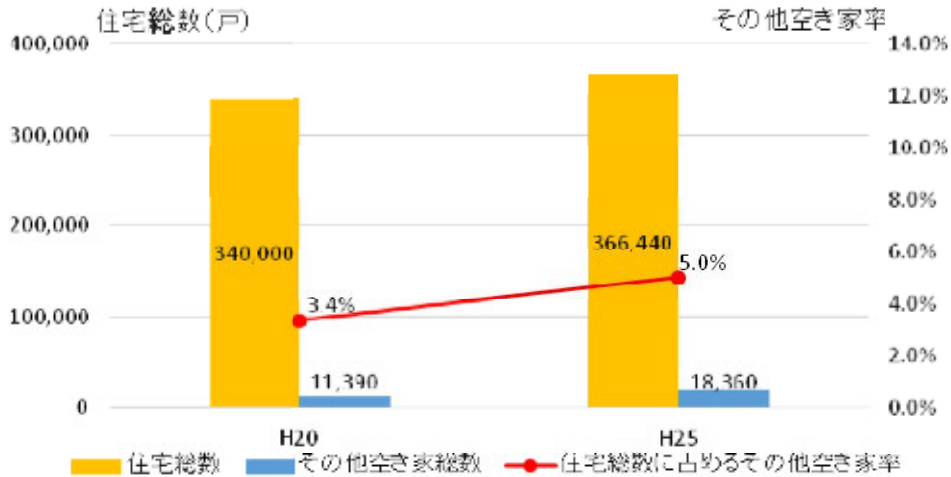


図 空き家数と空き家率の推移

※その他の空き家：売却用や賃貸用、別荘用を除いたもの

資料：住宅・土地統計調査



図 空き家数と空き家率（平成25年）

資料：住宅・土地統計調査

現状からみる課題

2 市街地の変遷

- 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) 新潟県に占める本市の人口

◇県内の市町村で比較すると、本市の人口は第1位となっており、人口は県内人口の3分の1を占めます。

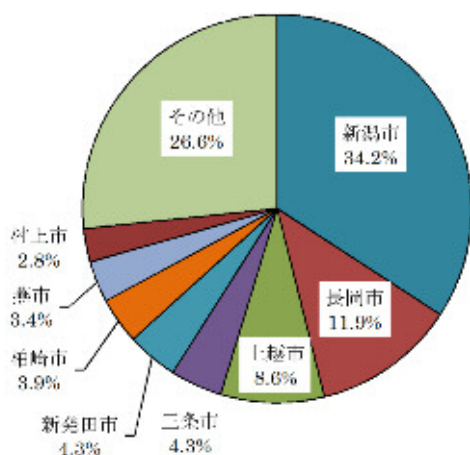


図 新潟県内の市町村別人口割合

資料：国勢調査（平成22年）

(2) 市全域の人口

◇本市の人口は、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。

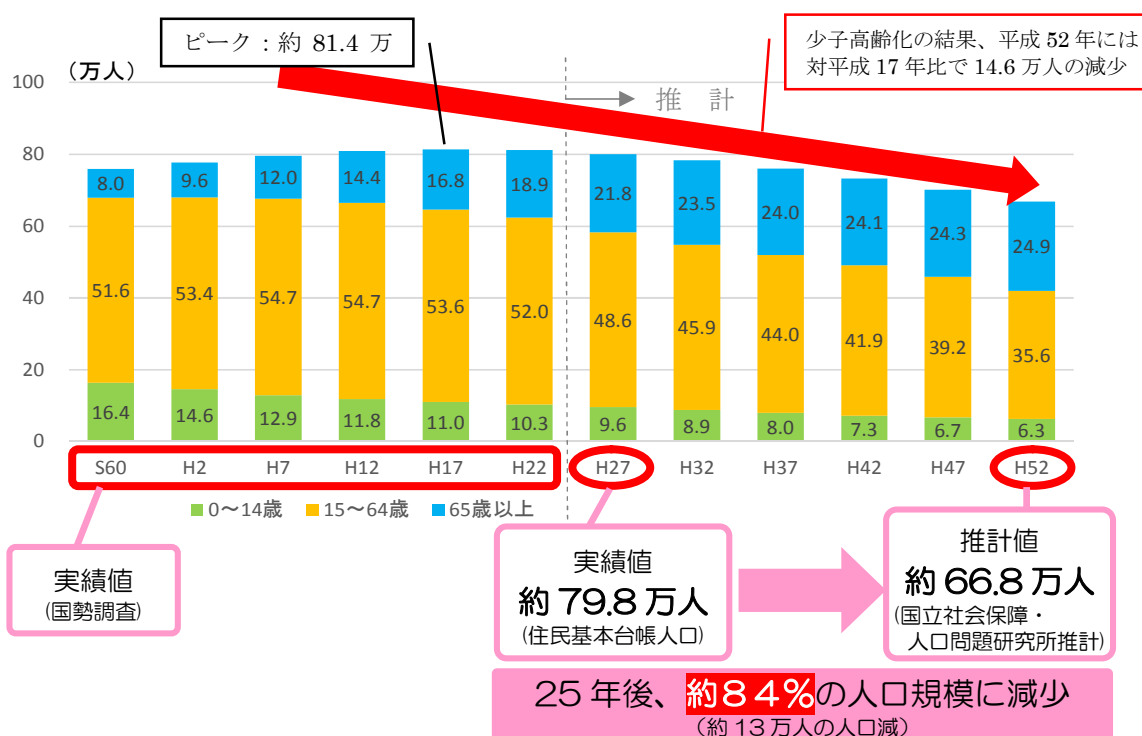


図 新潟市の人口と将来推計

資料：国勢調査（昭和60年～平成22年）、住民基本台帳（平成27年）

(3) 各区の人口

◇各区の将来人口は減少が見込まれており、一部の区では7割程度に減少することが予測されています。

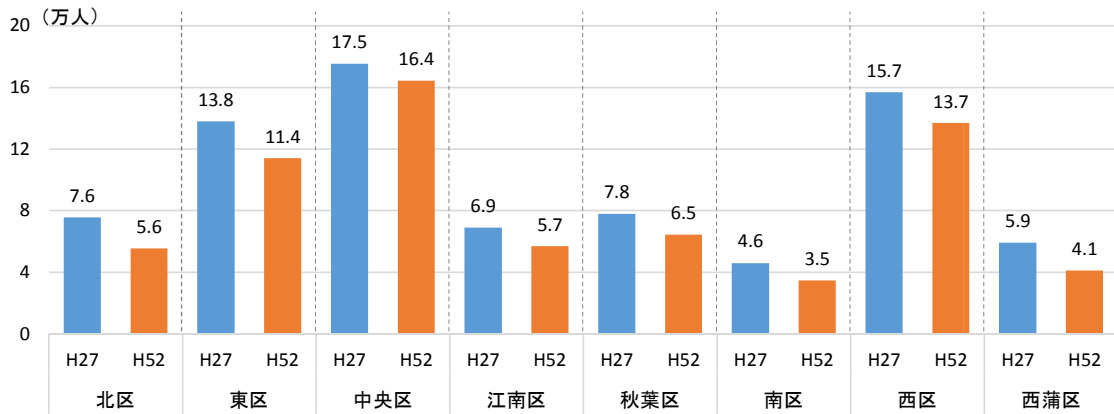


図 各区の人口

資料：住民基本台帳（平成27年）、推計値（平成52年）

(4) 社会増減

◇転入・転出数は、ほぼ同様に推移しています。

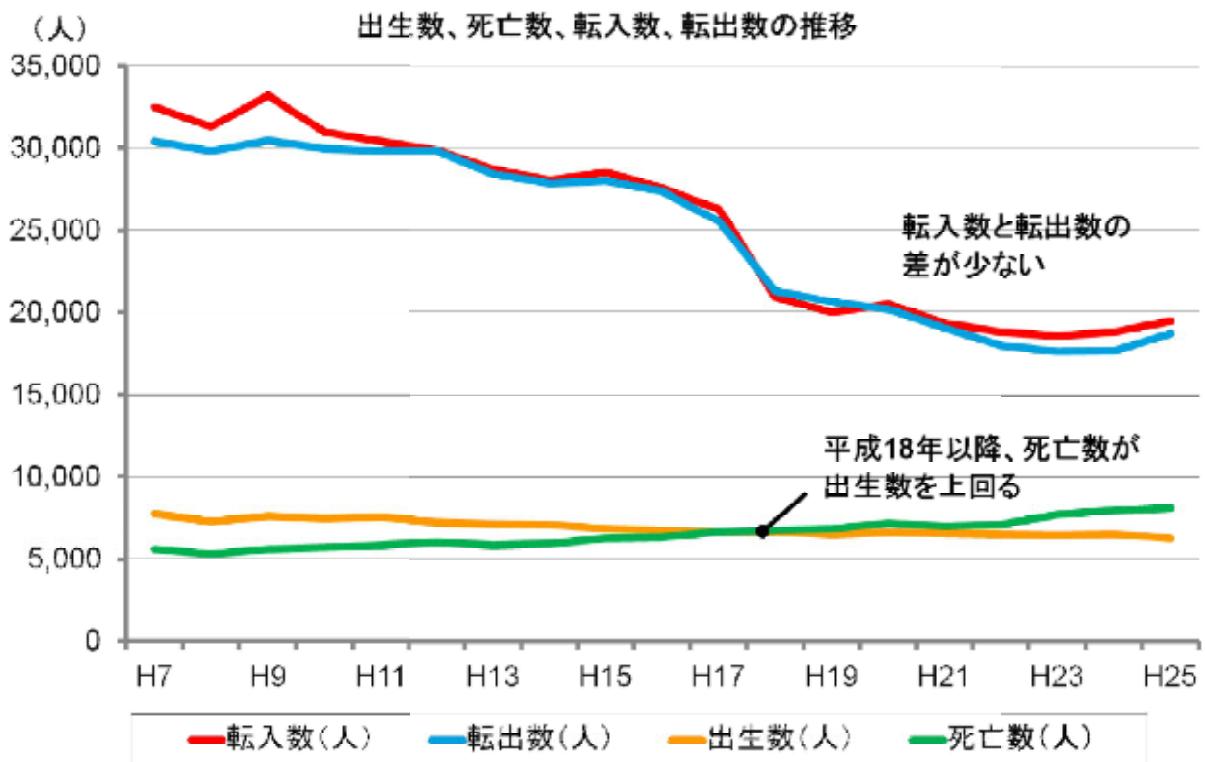


図 転入・転出数の推移

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

◇移動者の状況は、20～24歳で県外（首都圏）への転出超過が見られるほか、25歳～44歳で県内からの転入超過が見られます。

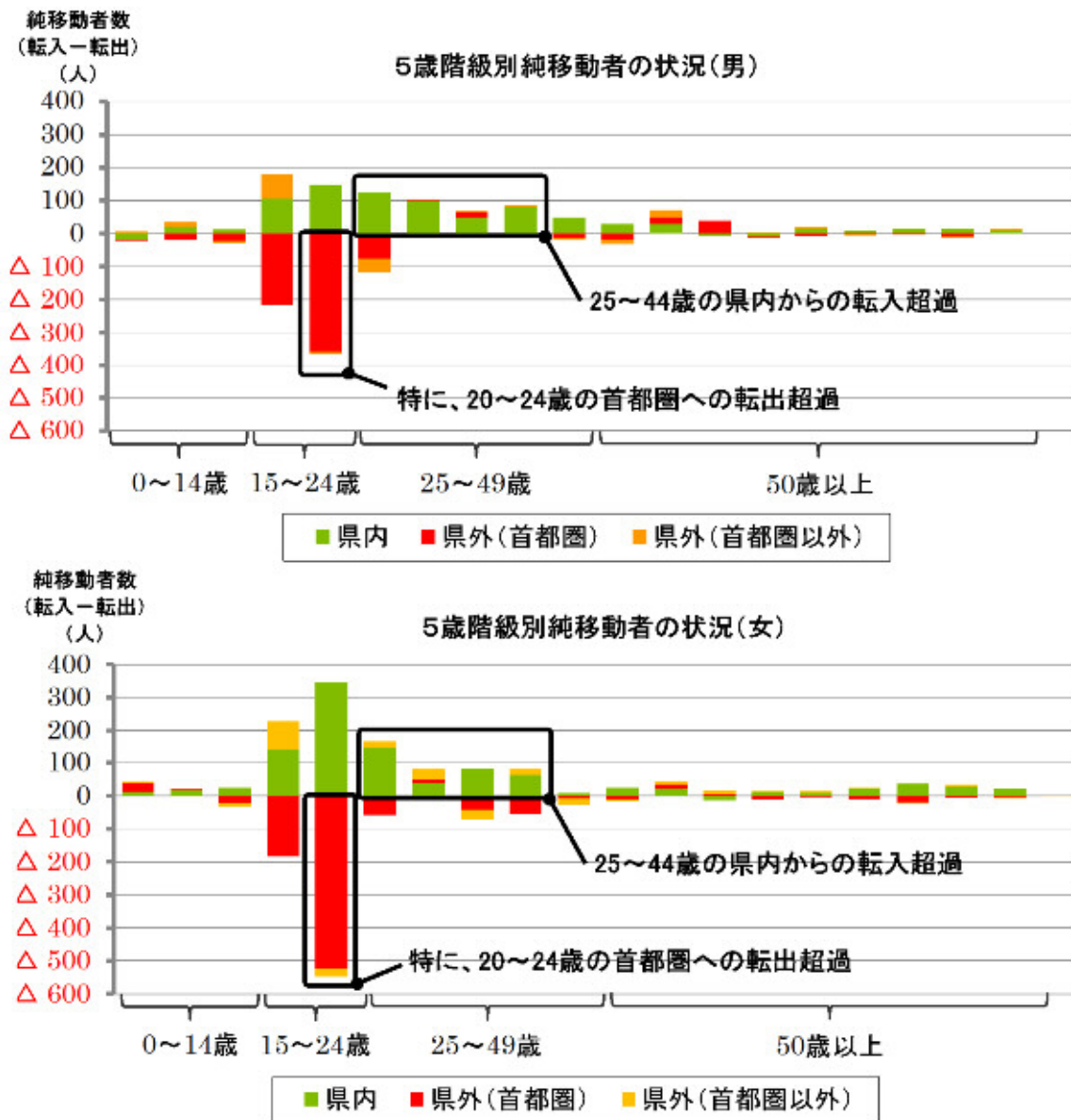


図 5歳階級別純移動者の状況

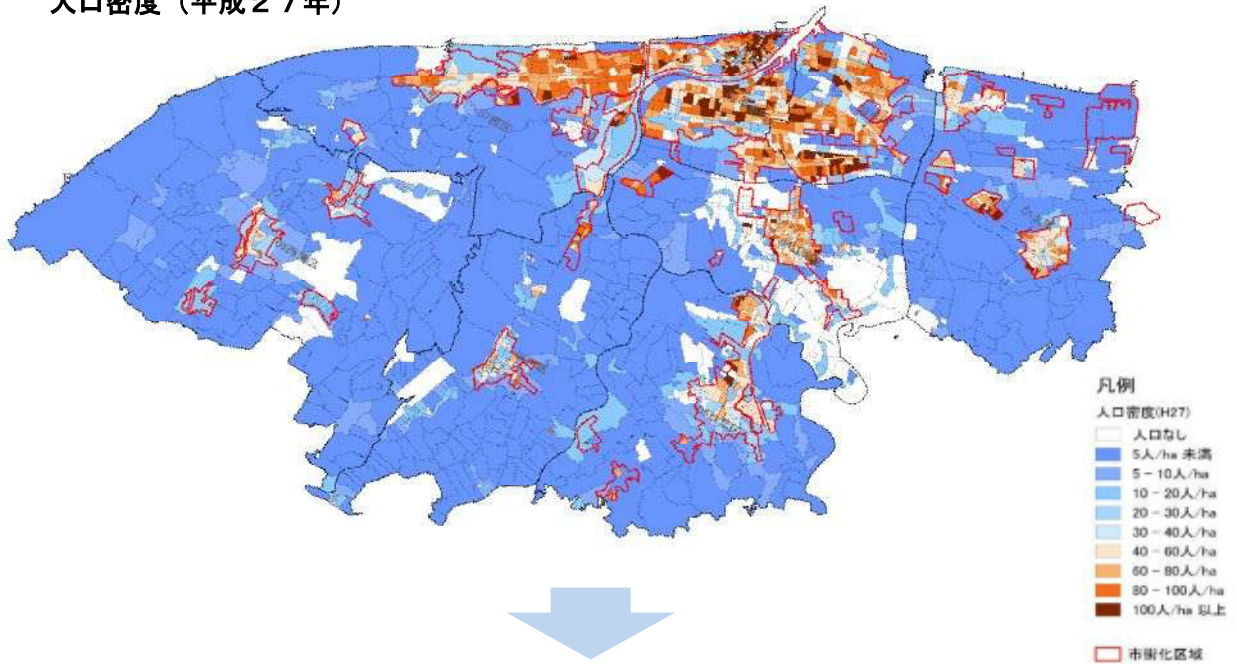
資料：住民基本台帳移動報告（平成25年）

(5) 人口密度の状況

- ◇今後、各区とも人口減少が見込まれています。
- ◇秋葉区、南区、西蒲区では、それぞれの区を中心となるまちなかにおいて、40人/ha^{*}の人口密度を下回る市街地の発生が見込まれます。
- ◇北区、江南区のまちなかにおいても、人口の低密度化が見込まれます。

※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（平成27年）



将来の人口密度（平成52年）

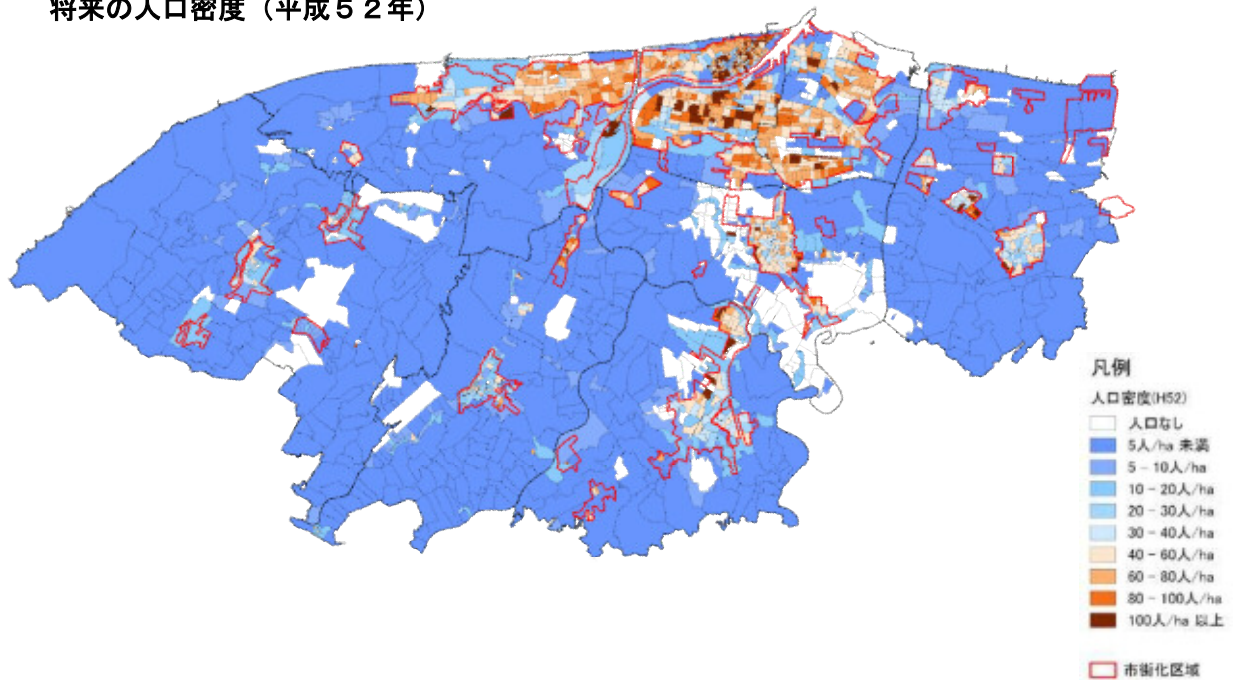
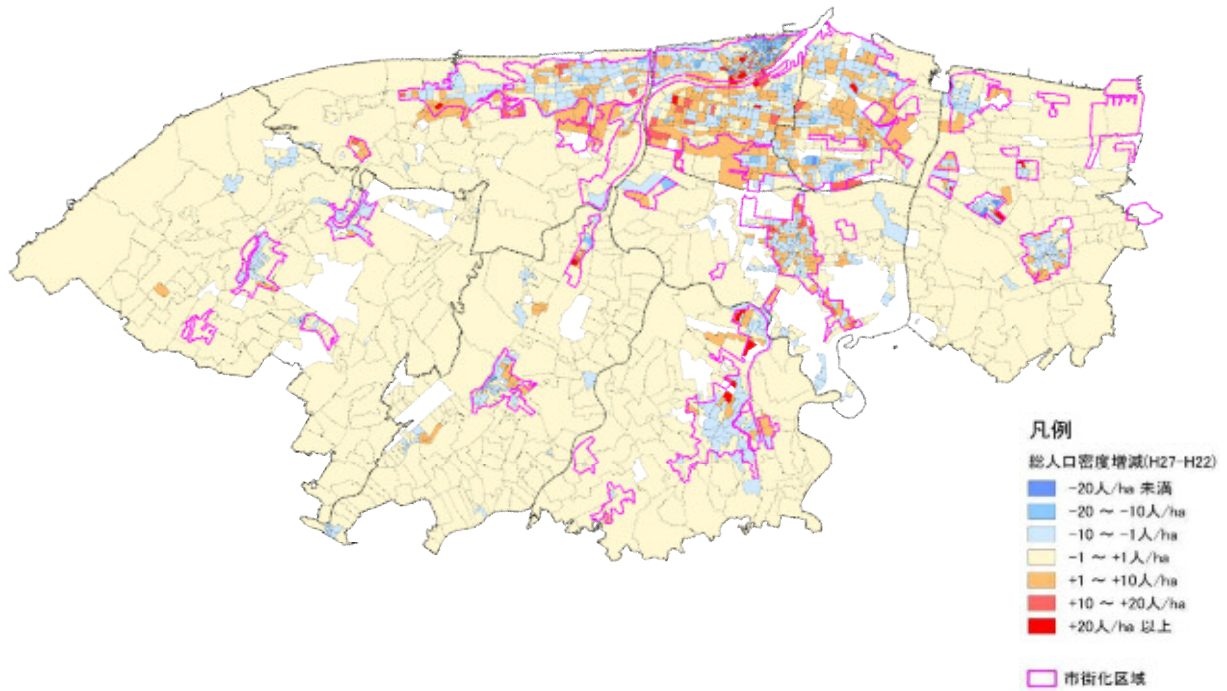


図 人口密度の現状と将来見通し

資料：住民基本台帳（平成27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

人口密度増減（平成22～27年）



人口密度増減（平成27～52年）

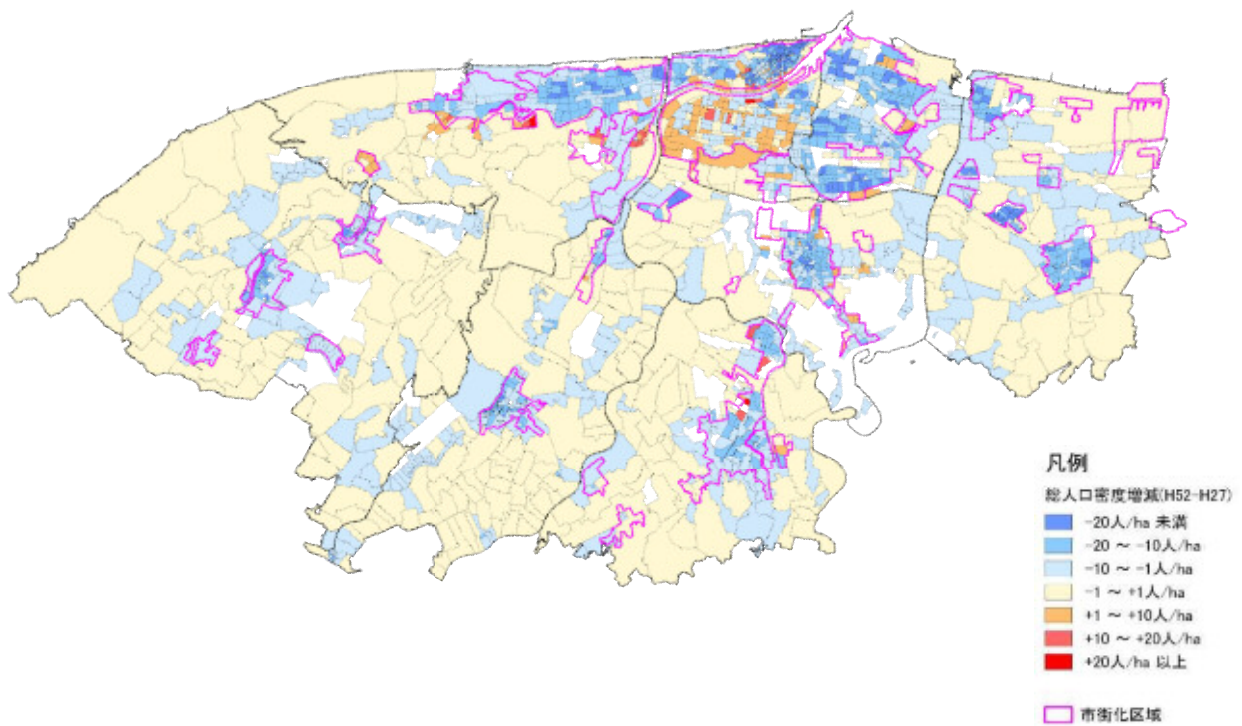


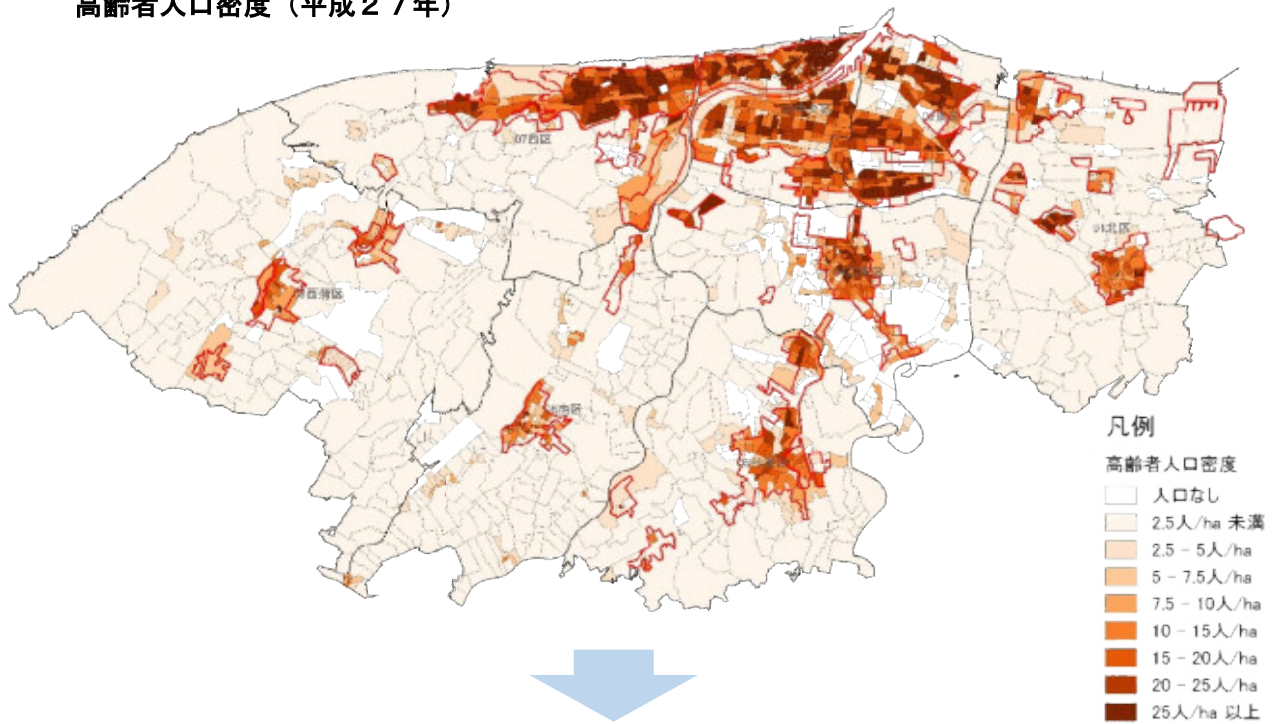
図 人口密度の増減

資料：住民基本台帳（平成22・27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

(6) 高齢者の人口密度の状況

- ◇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、広範囲に連坦しています。
- ◇将来も高い人口密度が維持されるエリアでは、同様に高齢化（高齢者人口密度の増加）も進むことが見込まれます。

高齢者人口密度（平成27年）



高齢者人口密度（平成52年）

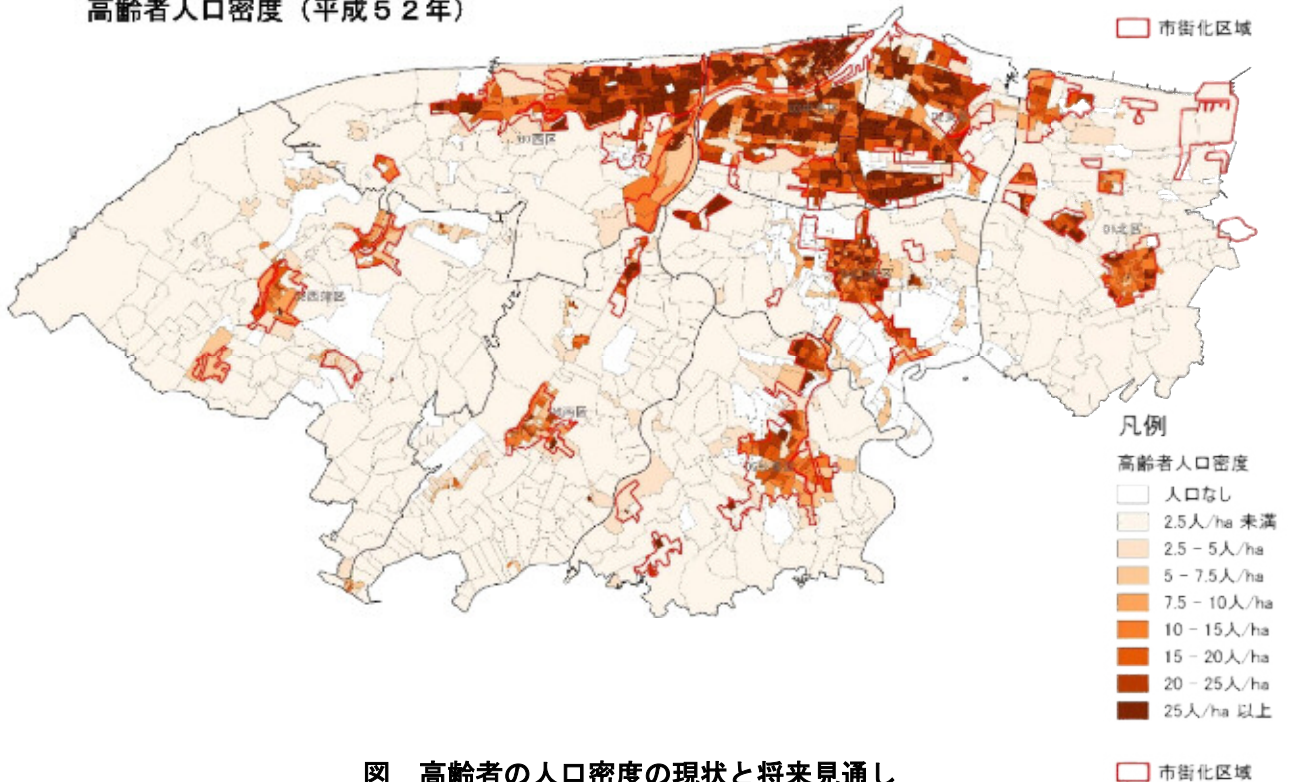
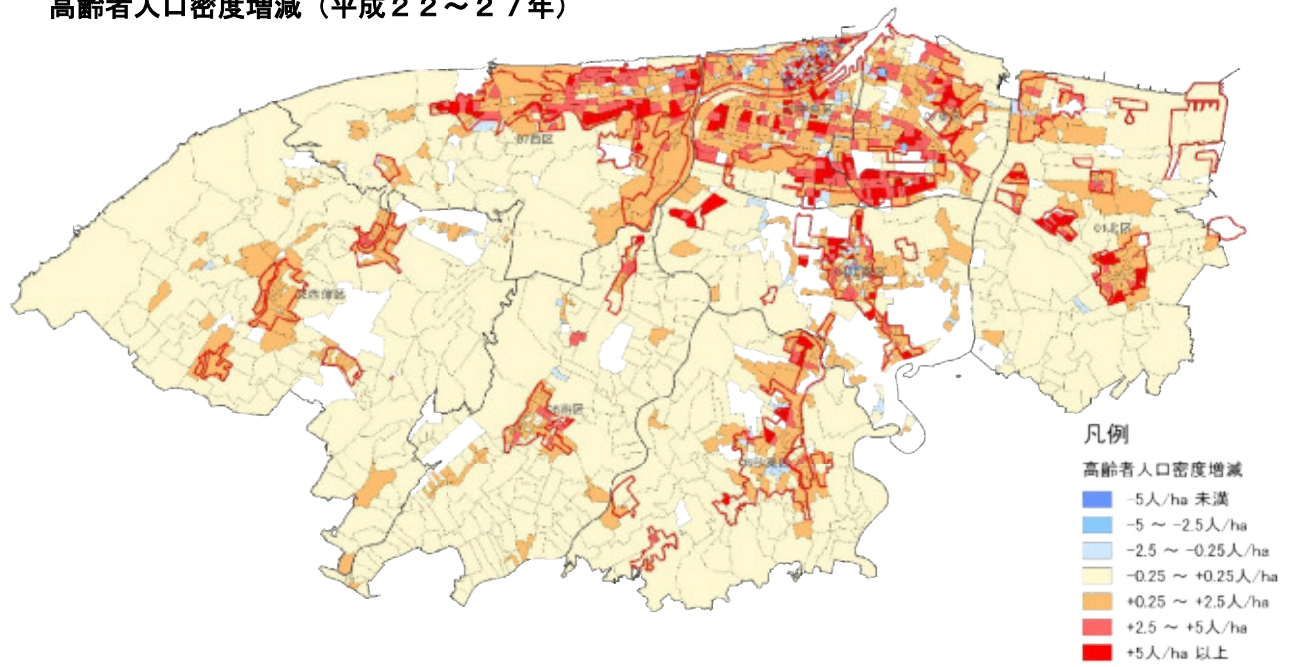


図 高齢者の人口密度の現状と将来見通し

資料：住民基本台帳（平成27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

高齢者人口密度増減（平成22～27年）



高齢者人口密度増減（平成27～52年）

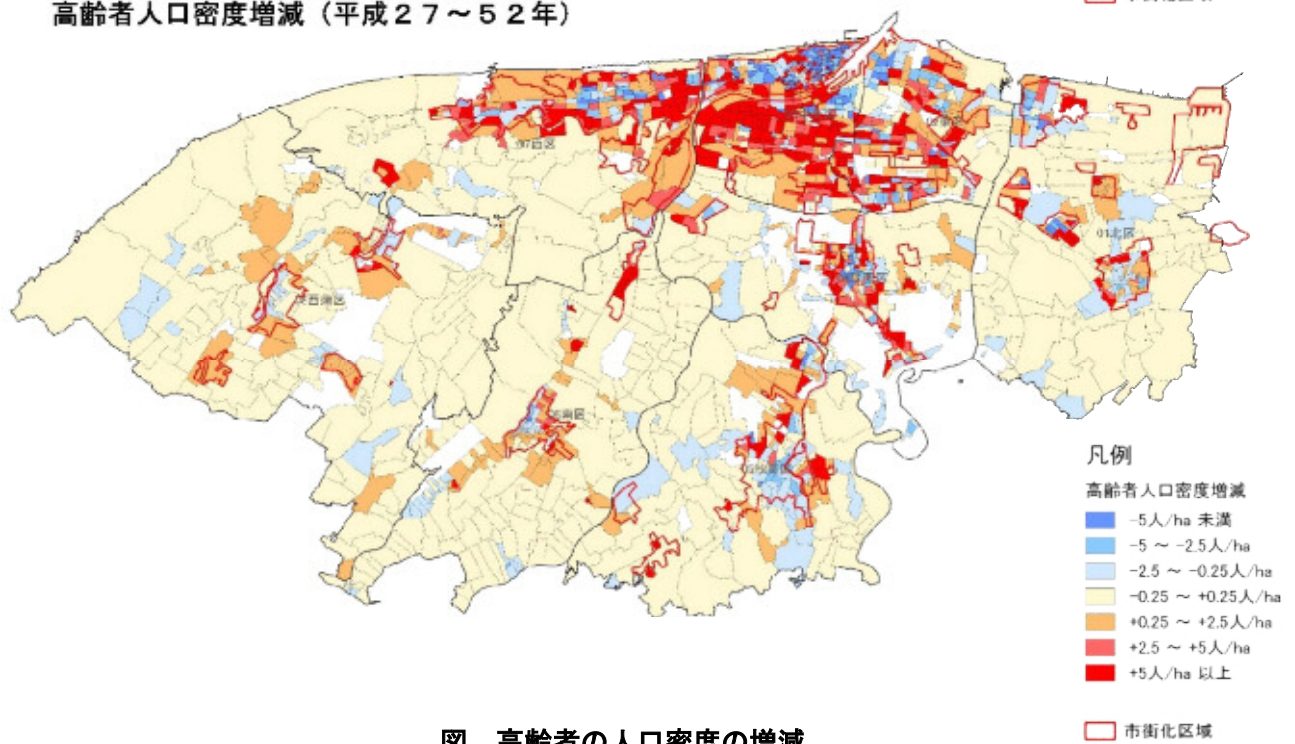


図 高齢者の人口密度の増減

資料：住民基本台帳（平成22・27年）、コーホート法による推計値（平成52年）

(7) 人口の将来展望

◇にいがた未来ビジョンや新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略の着実な実行により、合計特殊出生率を向上させることや、魅力的な雇用・子育て・生活環境の充実により、若年層・子育て家庭など幅広い年代のU I Jターンを増加させるなど、社会増の維持・向上を図り、人口減少抑制の取組みを進めています。

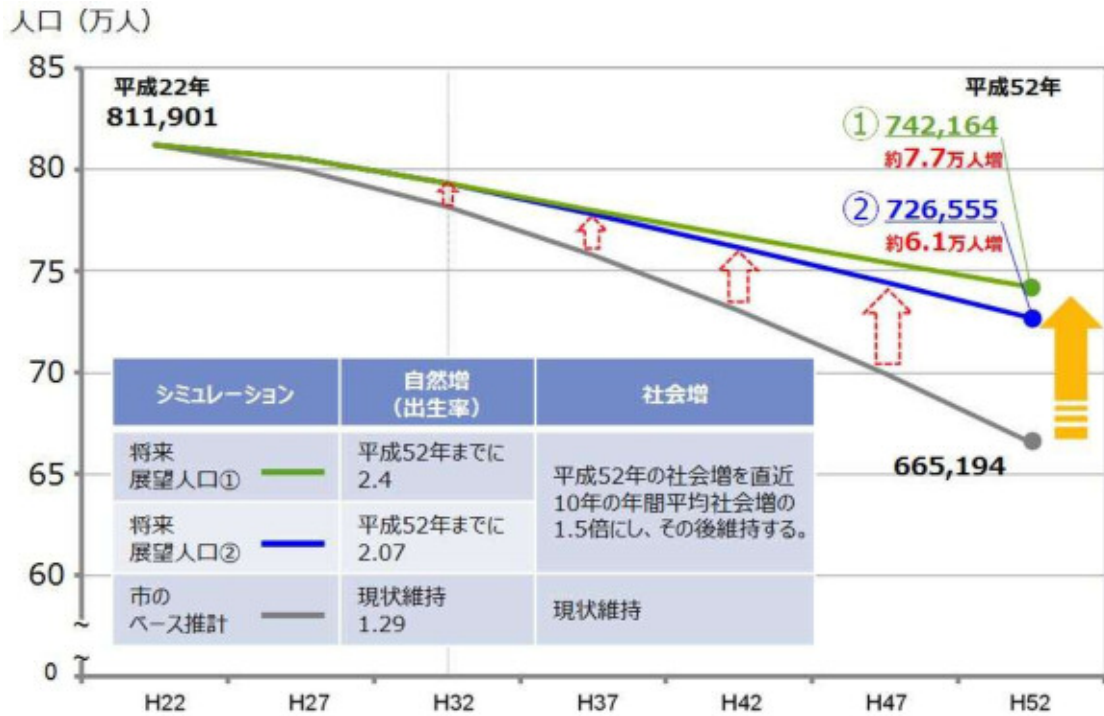


図 将来展望人口と市独自推計の比較

資料：新潟市人口ビジョン

現状からみる課題

3 人口

- 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を見込まれ、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

- ◇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14時には約48,000の人口が集積している。

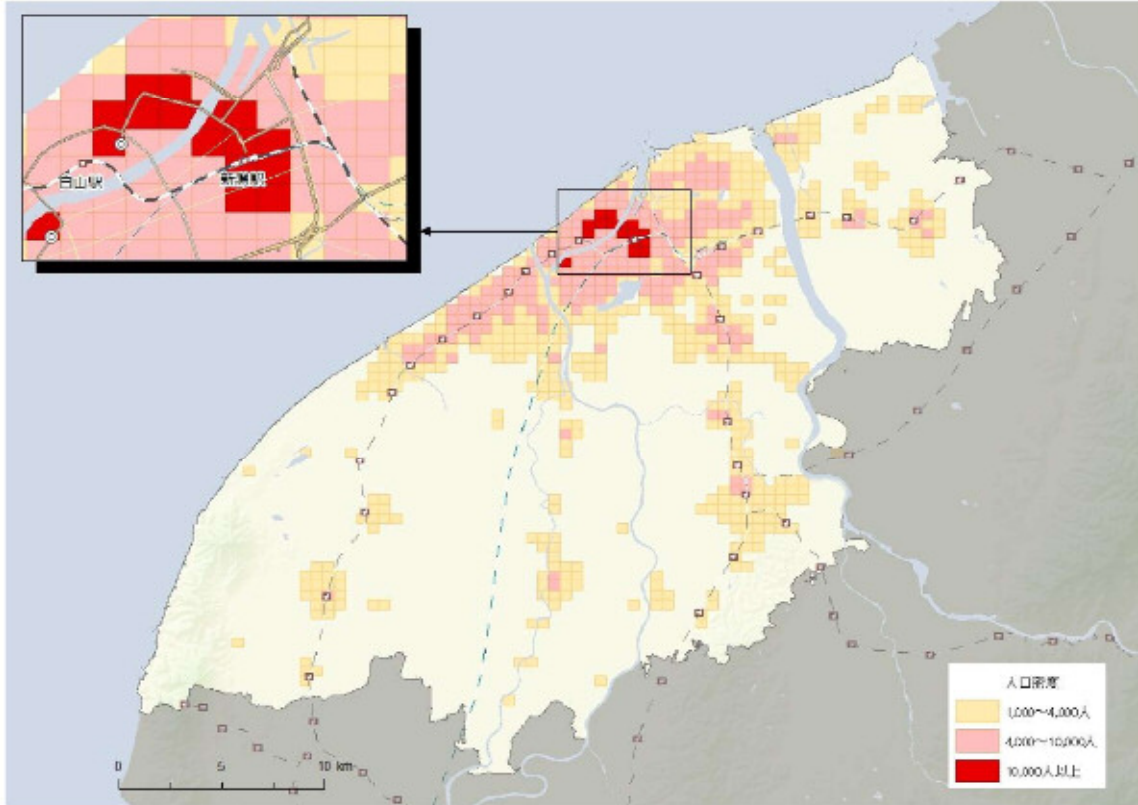
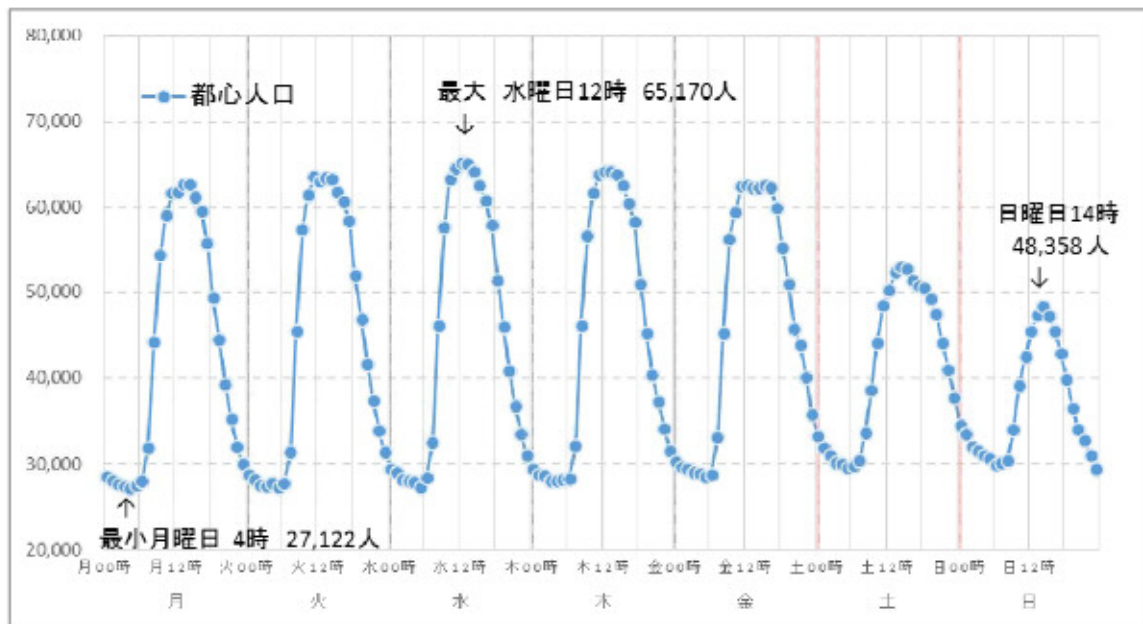


図 昼間人口密度（平成26年9月29日9時現在）

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（平成26年9月29日～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年に開港しまもなく150周年を迎える国際拠点港湾新潟港、1930年に開港し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。

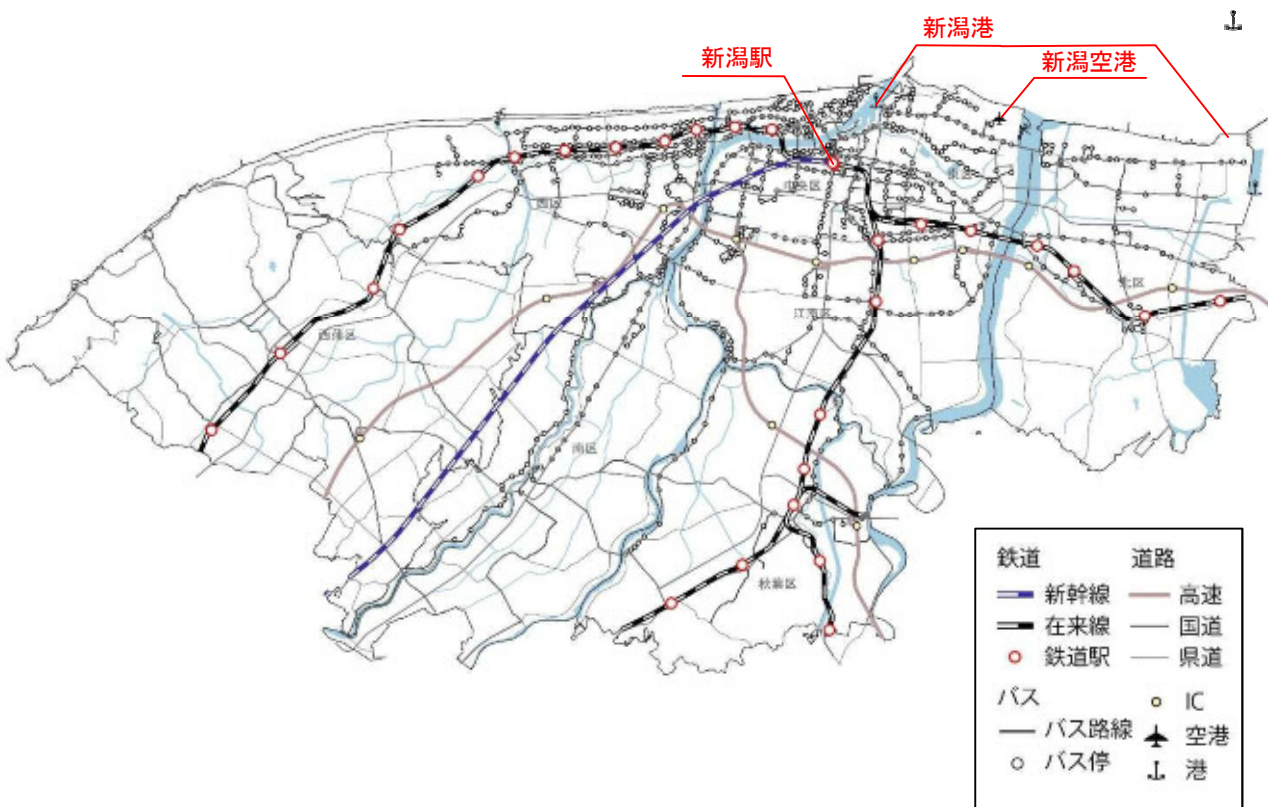


図 主要な交通網

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）
 新潟市オープンデータ：地理情報（国道、県道）

(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。

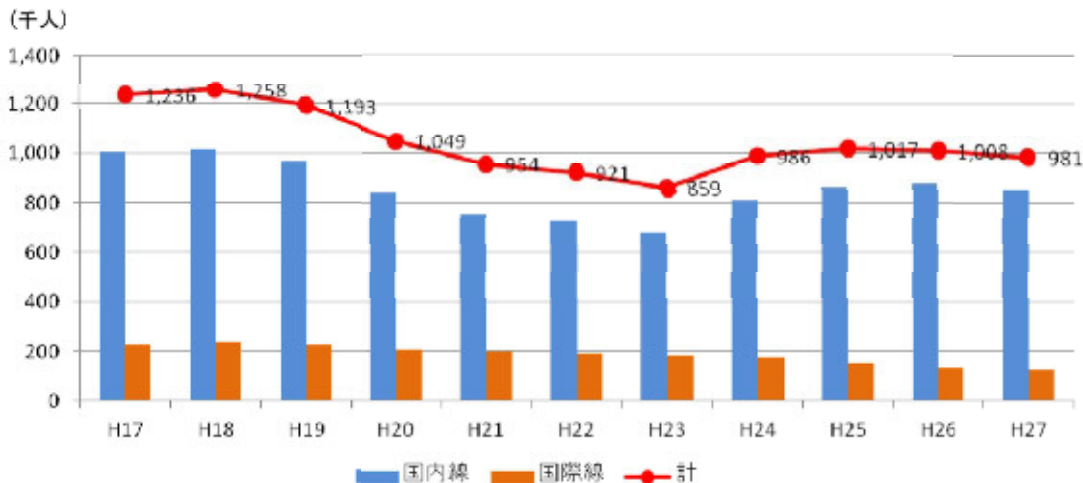


図 新潟空港の乗降客数

資料：新潟県公表「平成27年度新潟空港利用状況」より作成

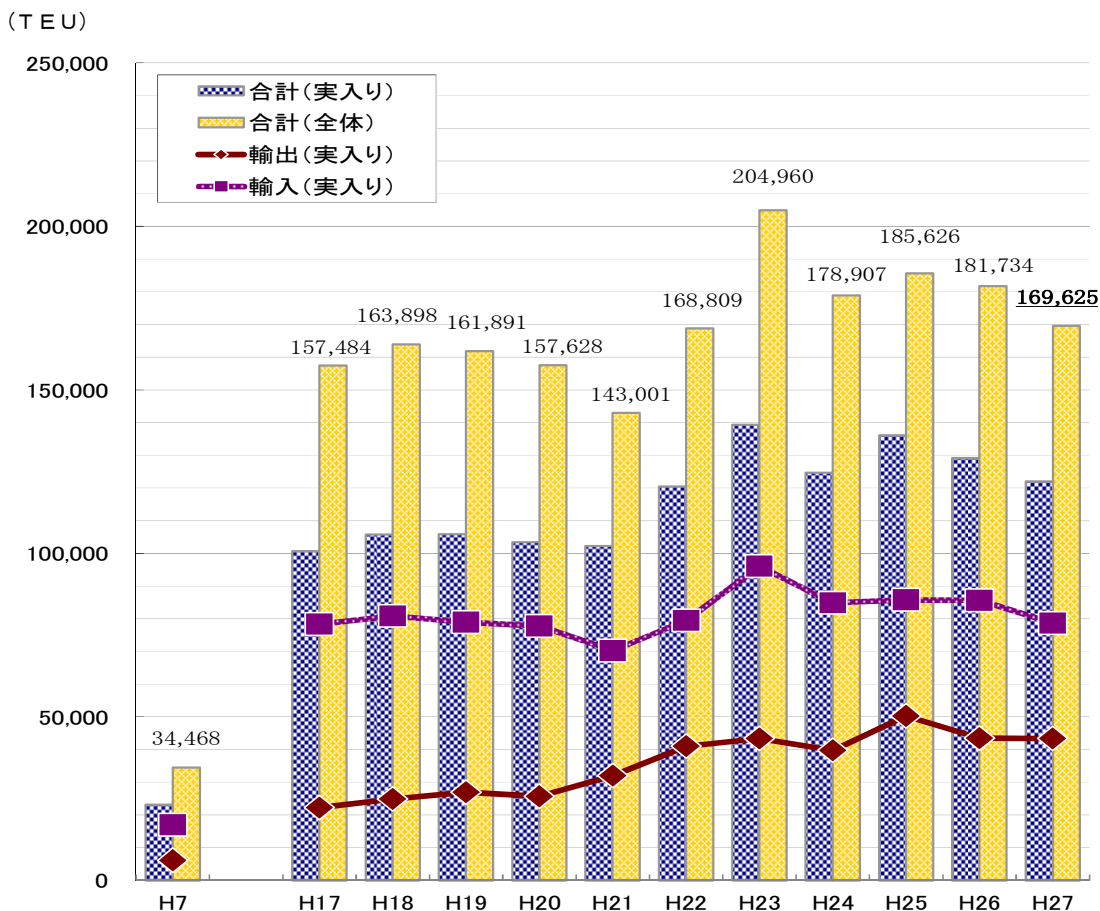


図 新潟港の外貿コンテナ取扱量 (速報値) の推移

資料：新潟県公表「新潟県内港の外貿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、江南区は中央区と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坦する東区・西区の市街地内の移動や周辺区内の移動手段として利用されています。

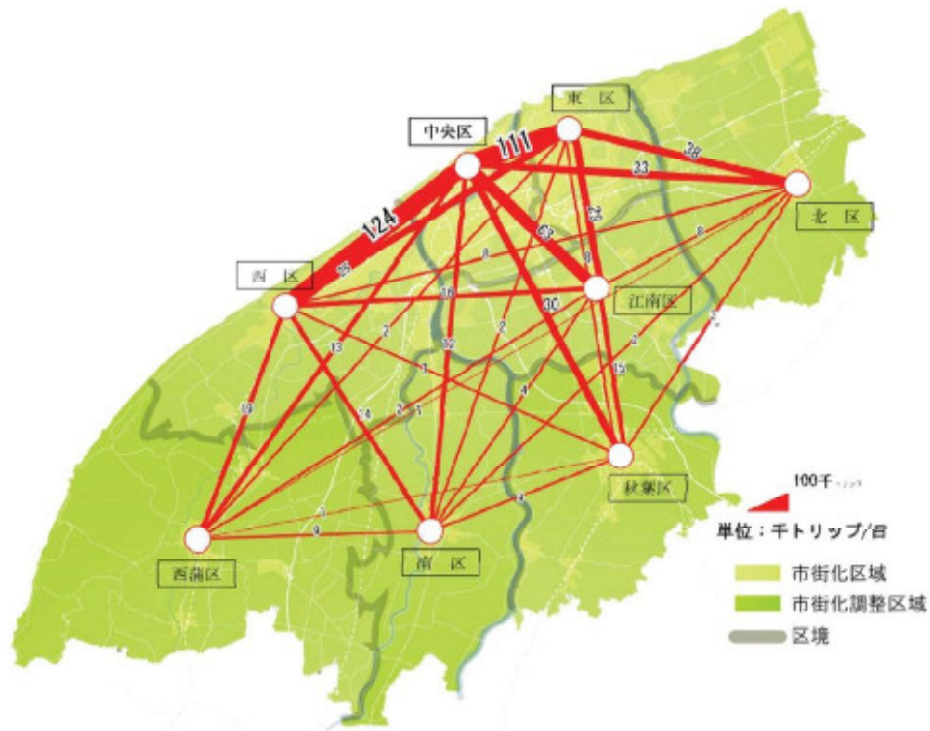


図 区間の人の動き

資料：平成 23 年度 新潟市内都市交通特性調査

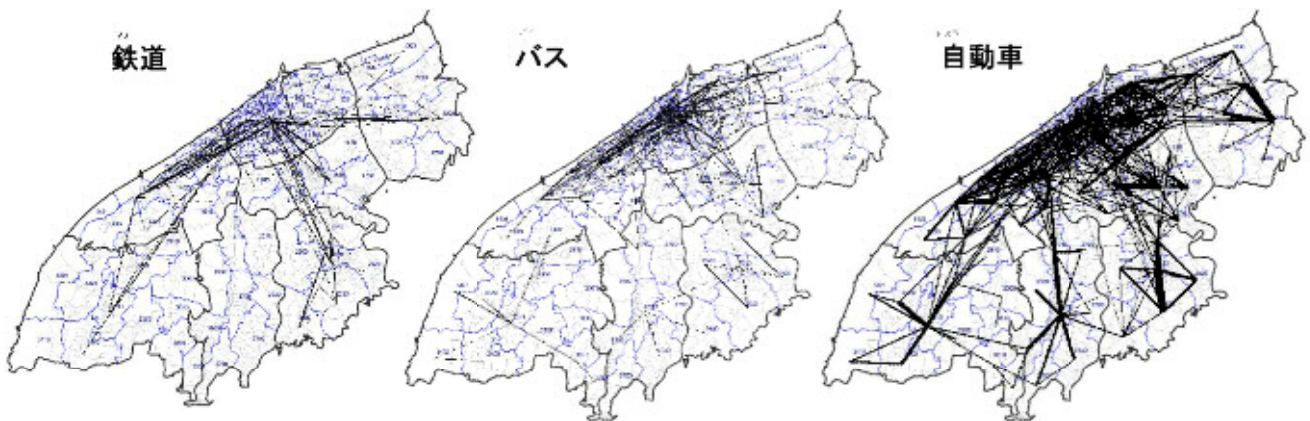


図 区間の人の動き（交通手段別のゾーン間移動）

資料：平成 23 年度 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高まっています。
- ◇平成23年の公共交通（鉄道+バス）の利用割合は約5.4%※であり、他の手段と比較しても最も低い割合となっています。
- ◇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。

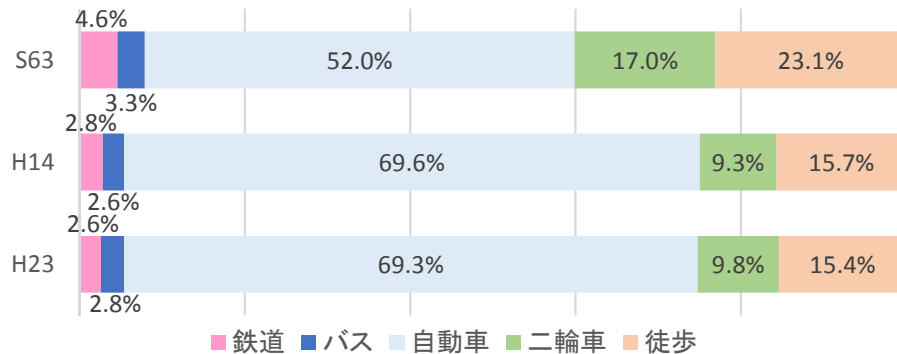


図 代表交通手段構成

資料：第2・3回 新潟都市圏パーソントリップ調査、平成23年度 新潟市内都市交通特性調査

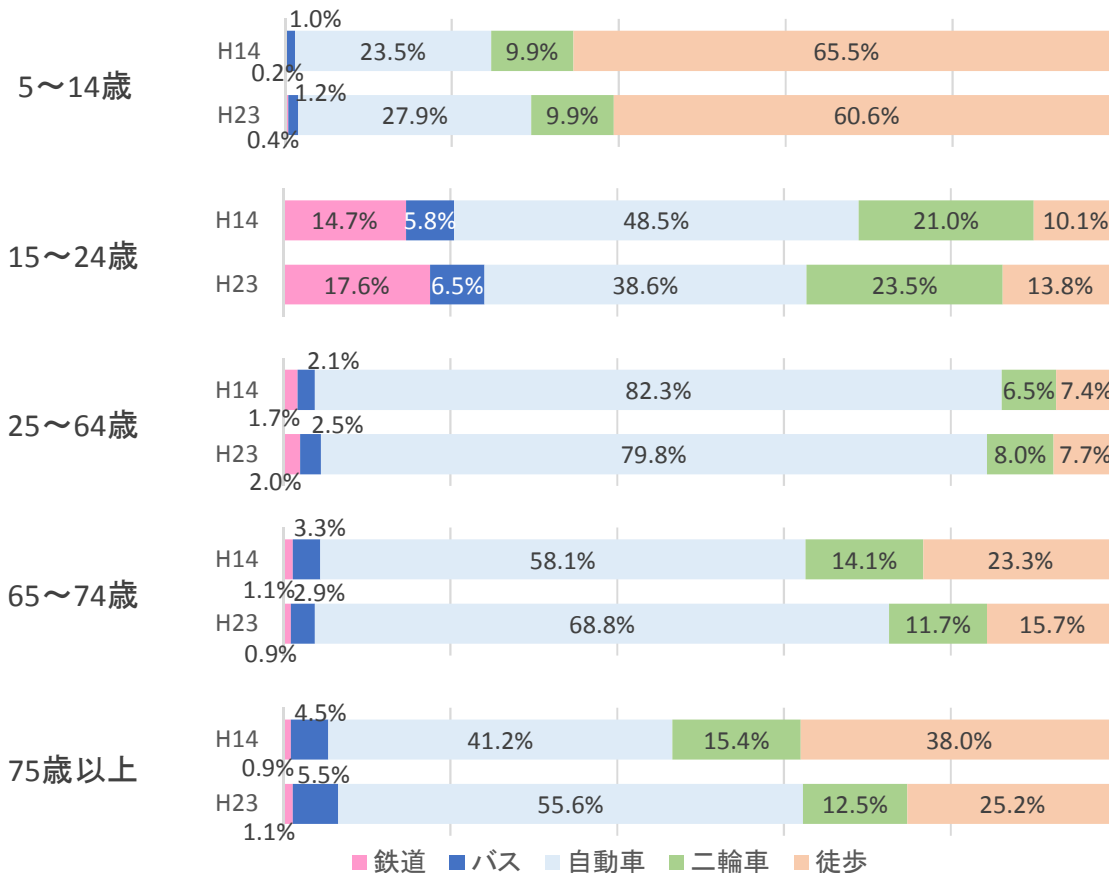


図 年齢階層別代表交通手段構成

資料：第3回 新潟都市圏パーソントリップ調査、平成23年度 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してきました。

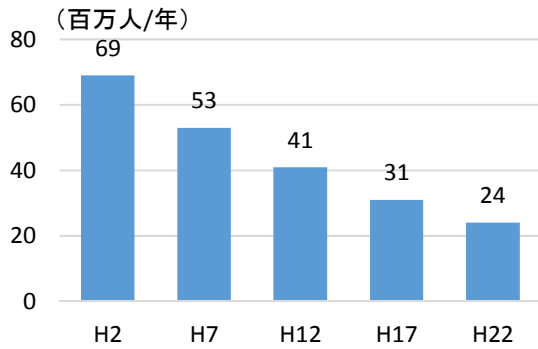


図 バスの利用者数の推移

資料：新潟交通株式会社

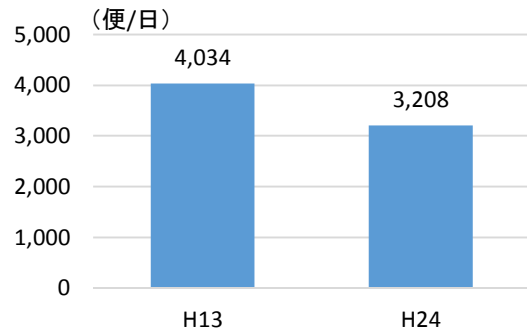


図 バスの運行便数の推移

資料：新潟交通株式会社

(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：第3回新潟都市圏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

現状からみる課題

4 交通基盤

- 国内外との広域交流をさらに進め本市の拠点性を強化するためにも、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、各地域間、地域内と、それぞれの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) 本市の産業の特徴

- ◇本市の平成 24 年の製造品出荷額は約 1 兆円であり、仙台市とほぼ同じ規模となっていますが、圏域で比較すると、新潟圏域は 2.8 兆円を超え、仙台圏域の約 2 倍の規模となっています。
- ◇平成 24 年の製造品出荷額等の産業分類別内訳を見ると、食料品製造業が 22.3%を占め、最も多くなっています。

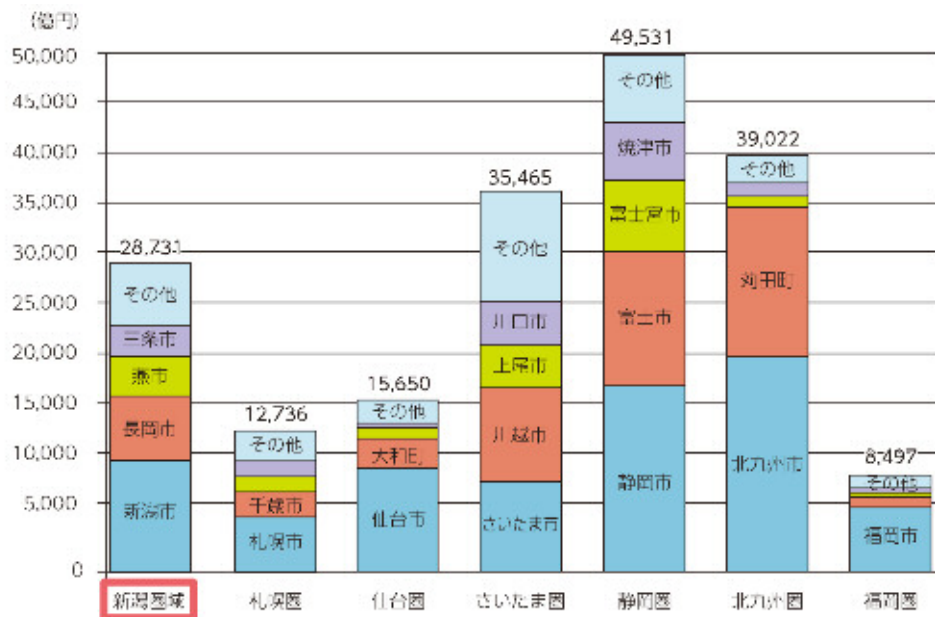


図 主要政令市（隣接市町村圏）の製造品出荷額

資料：工業統計調査（平成 24 年）

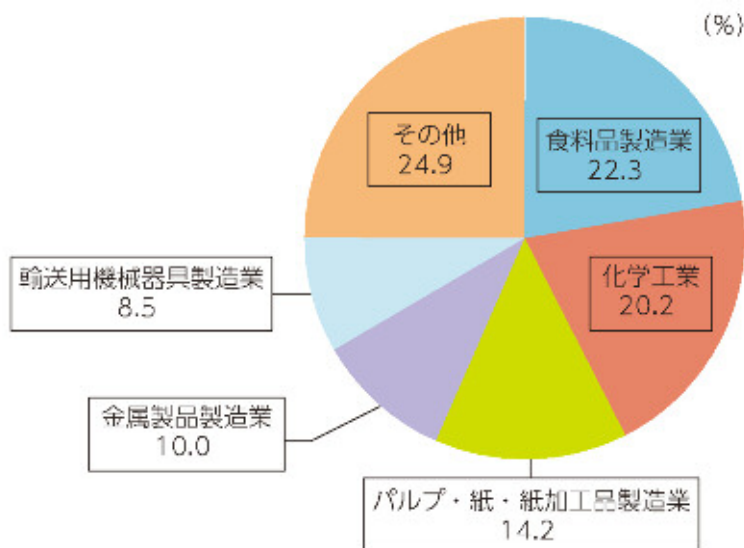


図 本市の製造品出荷額等の産業分類別内訳

資料：工業統計調査（平成 24 年）

(2) 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21年の状況までは回復していません。

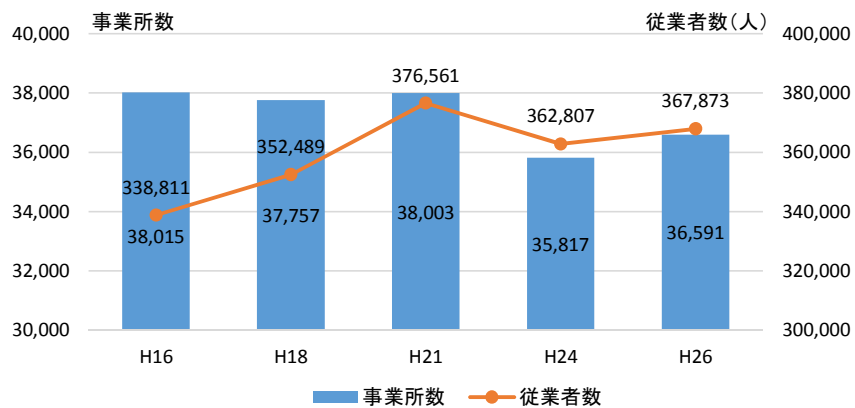


図 事業所数及び従業者数の推移（民間）

資料：総務省「事業所・企業統計調査（平成16年・平成18年）」
 「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（確報）」

(3) 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。

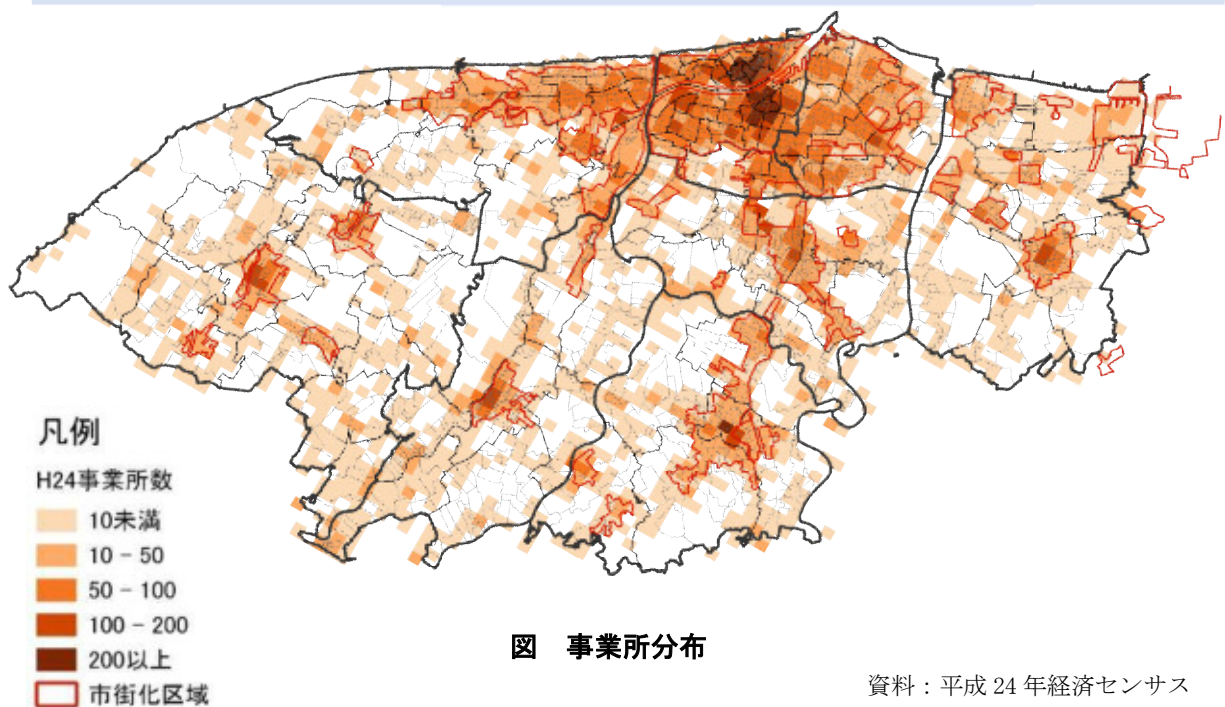


図 事業所分布

資料：平成24年経済センサス

(4) 新潟県内全体から見る本市の小売業の売場面積

◇市町村別の小売業の売場面積は本市が 1,063,675 m² (構成比 34.8%) で最も多く、次いで長岡市が 346,594 m² (同 11.4%)、上越市が 253,671 m² (同 8.3%) の順となっており、上位3市で全体の5割以上 (同 54.5%) を占めています。

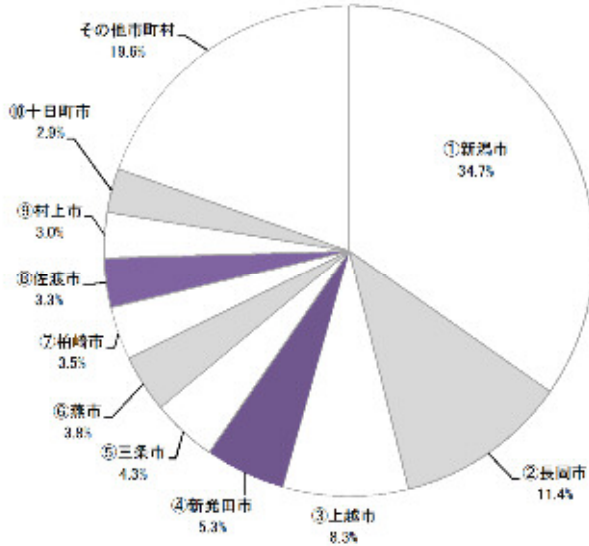
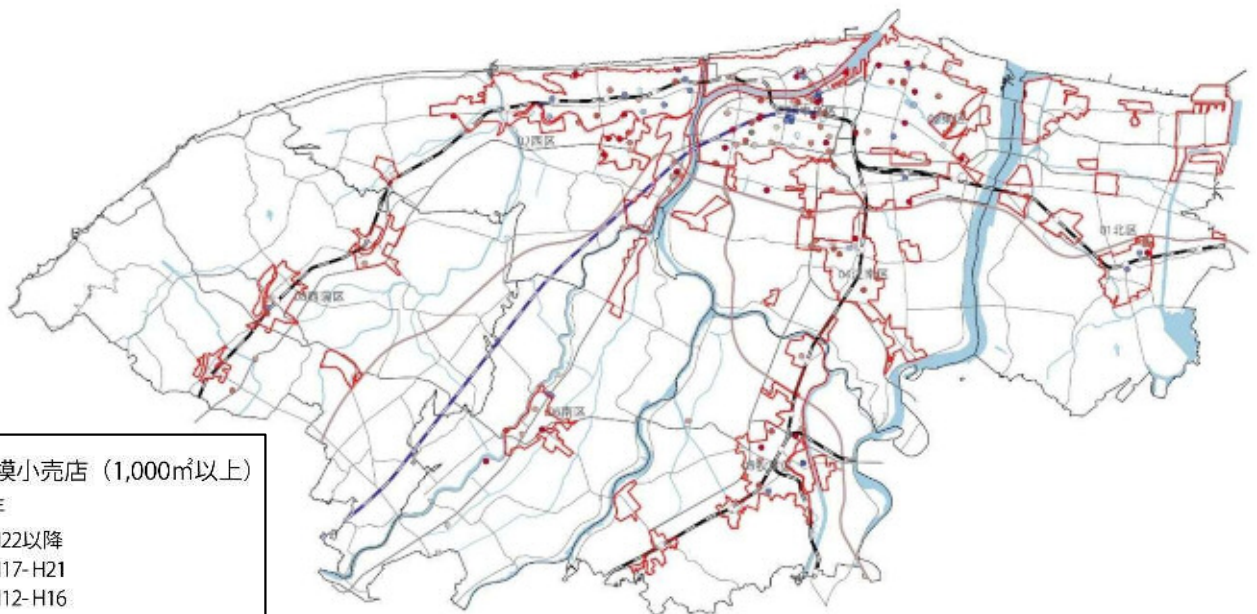


図 新潟県内の市町村別小売業の売場面積構成比

資料：新潟県「にいがた県の商業 (平成26年商業統計調査結果報告)」

(5) 大規模な小売店舗の新規出店状況

◇大規模な店舗 (1,000 m²以上) の新規出店状況を見ると、各区の市街地や幹線道路沿道での出店が見られます。



大規模小売店 (1,000m²以上)

開店年

- H22以降
- H17-H21
- H12-H16
- H7-H11
- H2-H6
- S60-H元年
- S55-S59
- S50-S54
- S45-S49
- S40-S44
- 不明

□ 市街化区域

図 大規模な小売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)

(6) 小売施設建築面積の分布状況

◇商業機能（小売施設）は、市街化区域内に集積していることがうかがえます。
◇一方、ロードサイド型のサービス施設などの立地による商業施設が市内の各所に集積されている様子が見られます。

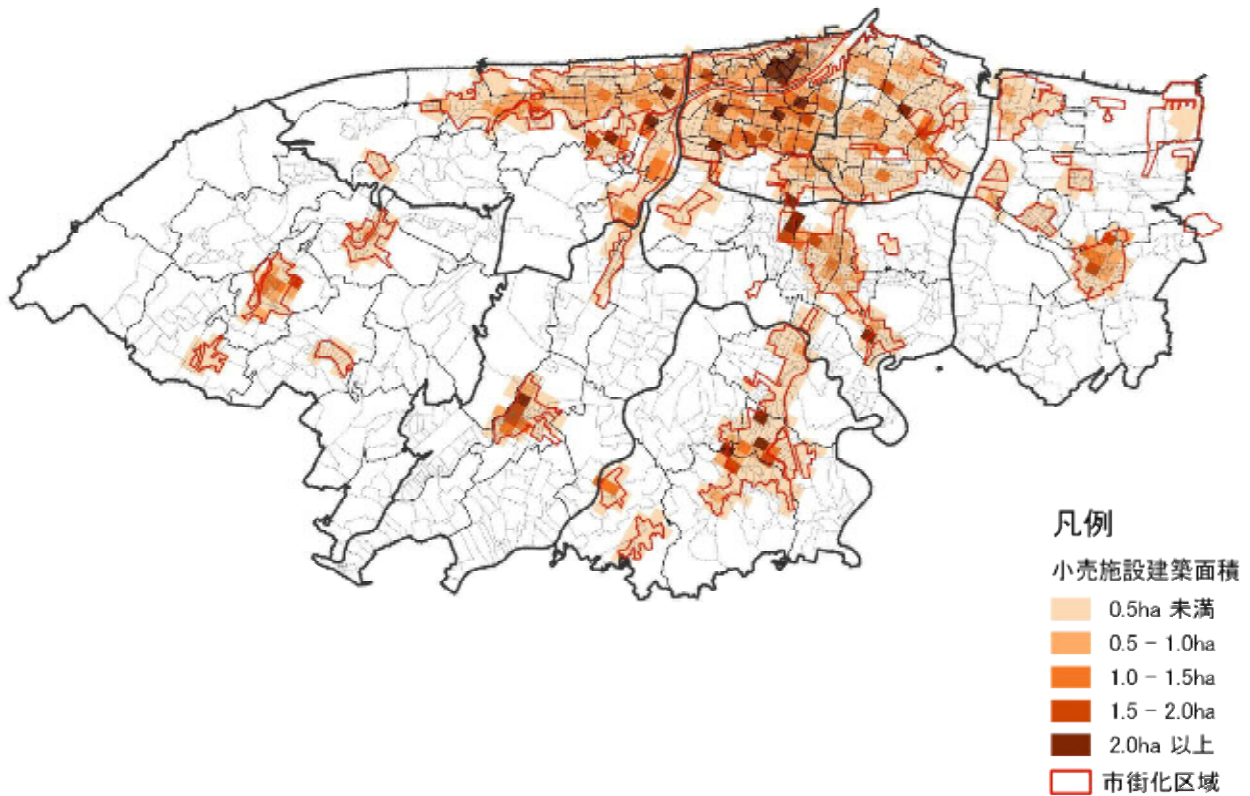


図 小売施設建築面積の分布

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

(7) 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。

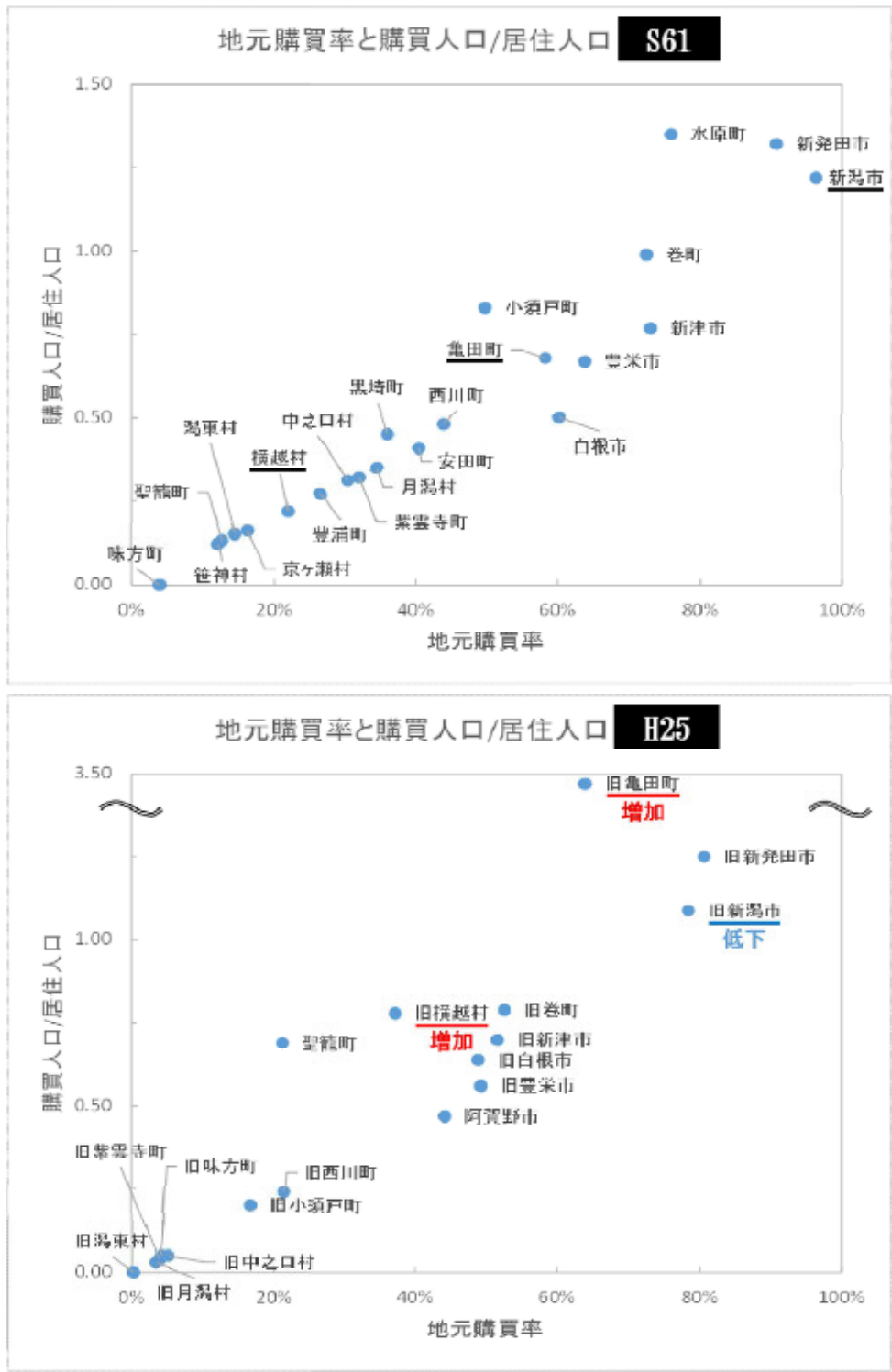


図 地元購買率と吸引力*の変化

*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

(8) 全国におけるネットショッピングの普及状況

◇全国の二人以上の世帯におけるネットショッピングを利用した世帯の割合は、家計消費状況調査が始まった2002年は5.3%でしたが、平成27年には27.6%と5.2倍となっており、今後もさらにネットショッピング利用が普及していくものと考えられます。

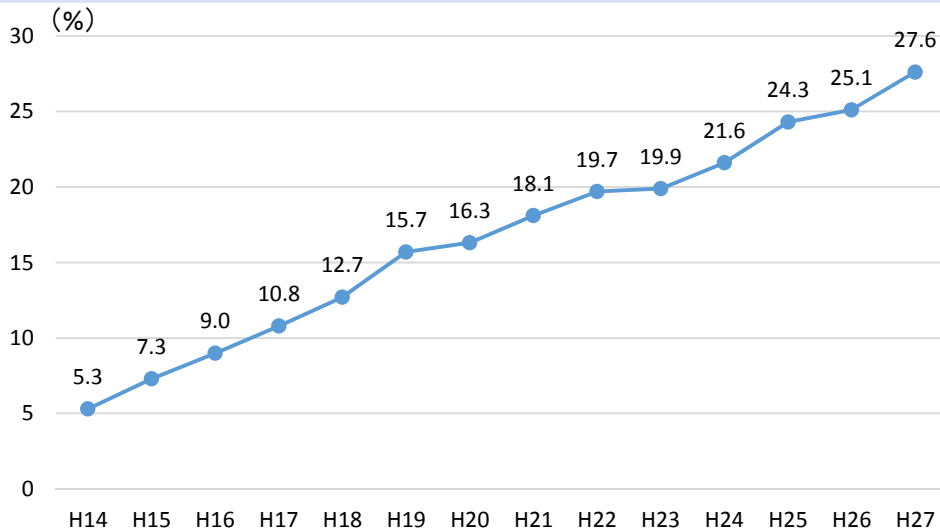


図 ネットショッピングを利用した世帯の割合の推移（二人以上の世帯）

資料：家計消費状況調査結果（総務省統計局）

(9) 新潟県内全体からみる新潟市の医療の状況

◇新潟県内の市町村で比較すると、本市は県内で最も多くの病院数・病床数を有しています。

◇特定機能病院である新潟大学医歯学総合病院、がん医療の拠点的機能を担う県立がんセンター新潟病院、更には救命救急センターを併設し地域の高度医療の中心を担っている新潟市民病院などを有しています。

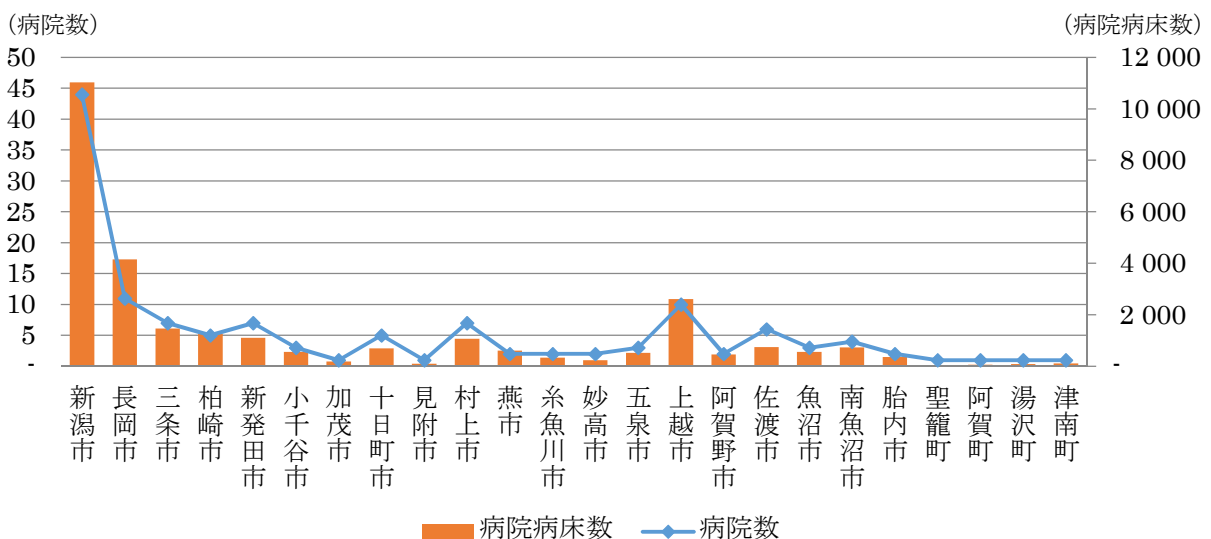


図 新潟県内における市町村別病院数・病院病床数（平成26年）

資料：新潟県HP「保健衛生 市町村別データ」

(10) 医療・福祉・子育て・教育施設の状況

◇人口規模に比例して分布している様子が見えます。

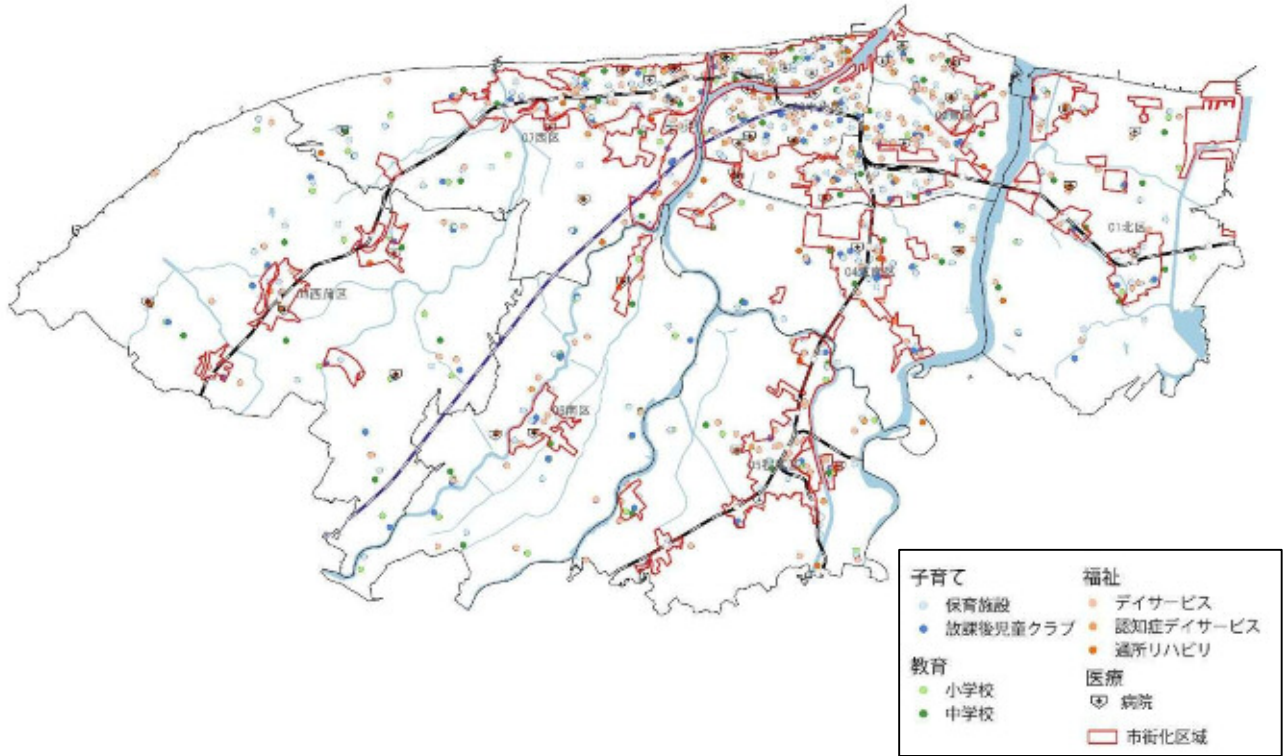


図 医療・福祉・子育て・教育施設の分布

資料：以下を活用して新潟市作成
 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）
 新潟市所有 GIS データ（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））

(11) 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。

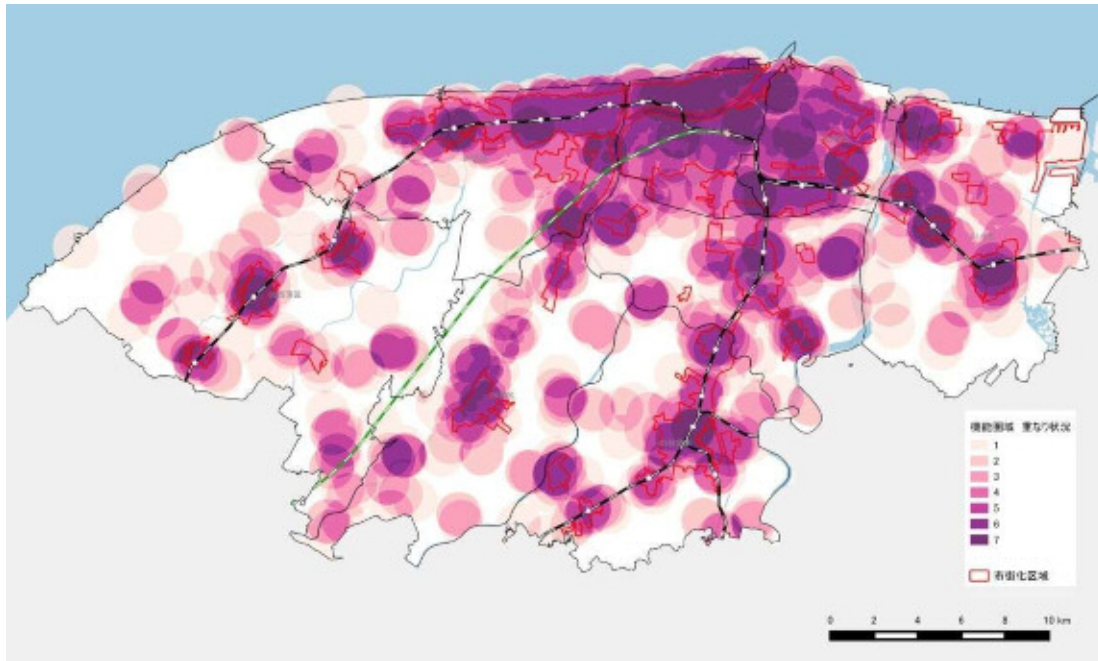


図 日常生活に必要なサービス機能の圏域の重ね合わせ

資料：iタウンページを活用して新潟市作成

※ 日常生活に必要なサービス機能

機能	施設	圏域半径
交流	図書館、公民館、コミュニティセンター等	1 km
商業	スーパー（生鮮食品）、コンビニ	1 km
医療	診療所	1 km
福祉	通所介護・福祉施設（デイサービス、認知症デイサービス等）	1 km
子育て	児童福祉施設、保育施設、学校 など	1 km
公共交通	鉄道駅、路線バス	鉄道 1 km バス 300m
行政機関	市役所、区役所、出張所 など	1 km

現状からみる課題

5 産業・生活サービス

- 本市は、県内でも業務、商業、医療、福祉、子育てなど生活利便施設が集積しており、さらに拠点性を高めるためにも、これら機能をより一層充実させる必要がある
- 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

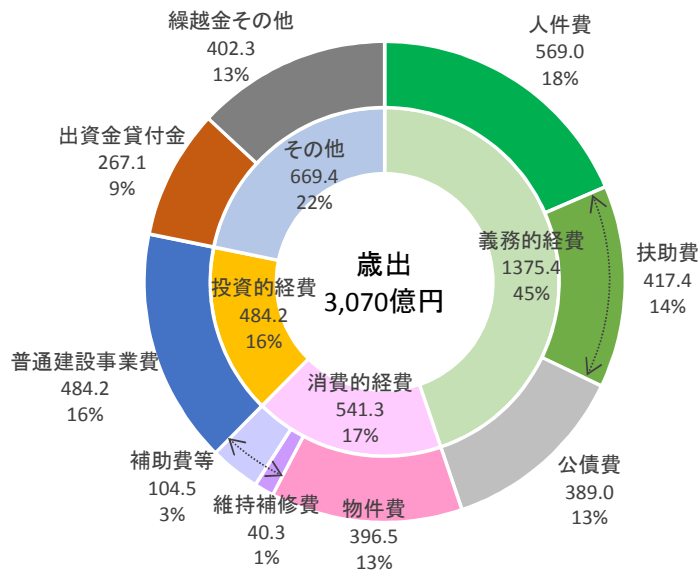
6 財政など

(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。

平成18年度（10年前）



(端数処理のため合計が一致しないことがあります)

平成27年度

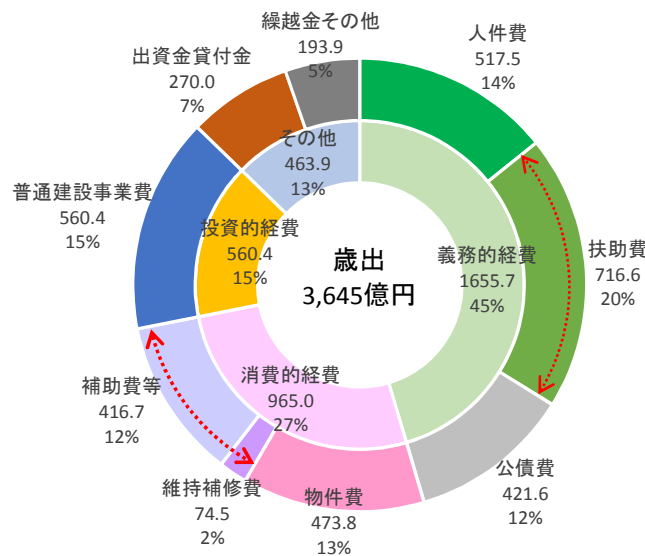


図 本市の歳出構造（予算案の比較）

資料：市報にいがた

(2) 公共施設の現況

◇現在使われている公共施設は、人口増加が著しかった昭和50年代に整備されたものが多く、老朽化による修繕や建て替えの時期が一斉に到来することが見込まれます。

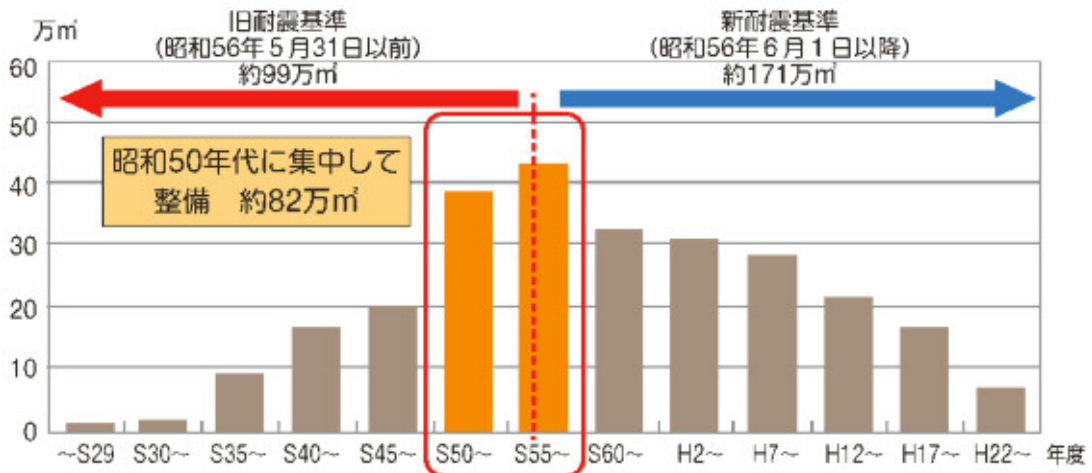


図 築年別に見た公共施設の整備状況

資料：平成25年度 新潟市財産白書

(3) インフラ資産の状況

◇本市の道路、橋りょう、公園、上水道、下水道などのインフラ資産は、高度経済成長期頃より整備が進められたものが多く、今後、機能保持のための維持管理・更新費用の増大が見込まれます。

◇将来的な老朽施設の増大を見据え、計画的・効率的に維持管理・更新を行っていく必要があります。

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	72億円	85億円 ^{※1}
	浄水場	施設 6施設 ^{※3}		
下水道	管路	延長 3,438km	51億円	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（平成27～36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 平成26年度末見込値

表 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

資料：新潟市財産経営推進計画インフラ資産マネジメント編

(4) 環境負荷

◇自動車依存度の高い本市は、市民が移動する際のCO₂排出量が政令指定都市のなかでも高い方に位置しています。

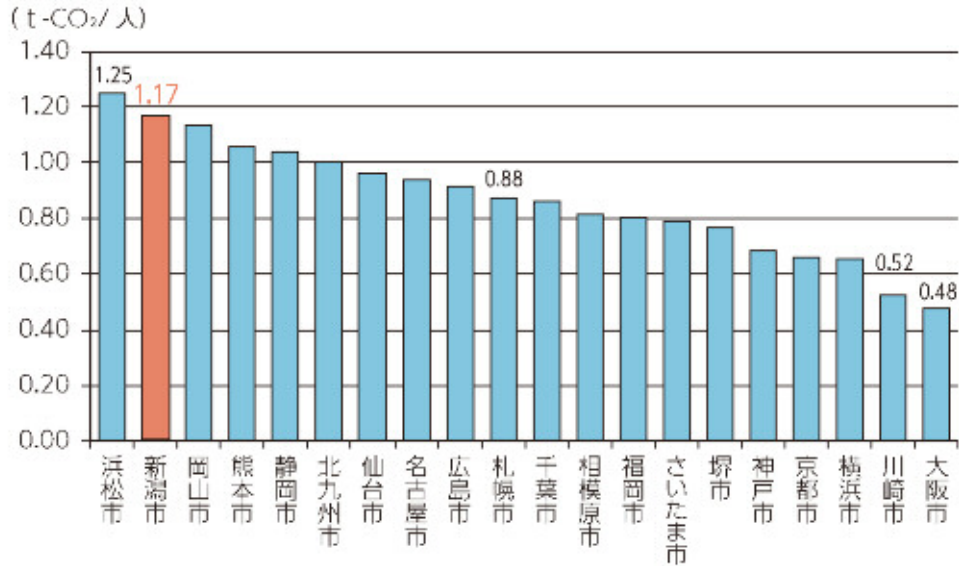


図 1人当たり乗用自動車CO₂排出量

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（平成22年））

現状からみる課題

6 財政など

- 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必要がある
- 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 都市の生い立ちと課題の整理

◀ 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・阿賀野川河口の港である「蒲原津」が越後の国津となり、港は新興の港町・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港町として繁栄を遂げた。
- ▼港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

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



近世

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に選定
- 2014(平成26)年:アグリパーク開館
鳥屋野潟南部にアイスアリーナ開館、いくとぴあ食花開館
- 2015(平成27)年:新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略の展開



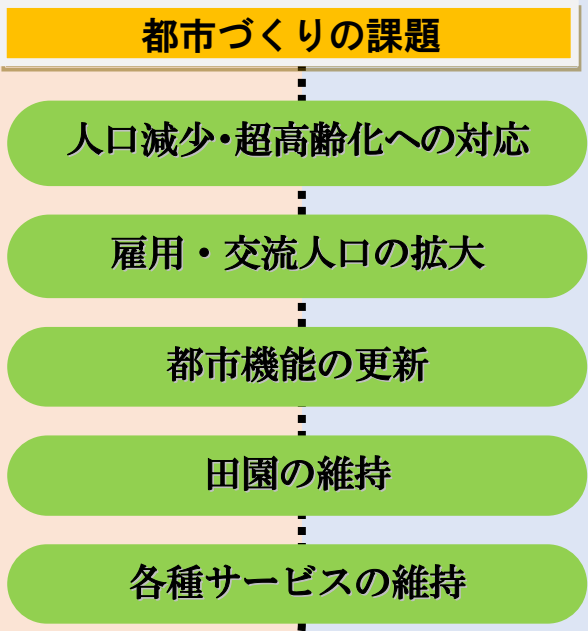
現在
人口流出を抑制し、流入を促進
させることに対応した都市づくり



現状からみる課題の整理

- 1 都市の特性・概況**
 - それぞれの地域の個性や魅力の向上を図る
 - 日本海側拠点として吸引力を持った都市づくり
 - 市街地と自然・田園との調和
- 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**
 - 人口流出の抑制
 - 安心して暮らせ住み続けたいと思える都市づくり
 - まちなかにおける交流人口の拡大
- 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**
 - 生活利便施設の集積を活かし、さらに拠点性を高めるためにも一層の機能強化を図る
 - 誰もがサービスを享受できる都市構造の実現
- 6 財政など**
 - 今ある都市基盤の有効活用
 - 環境負荷の軽減（マイカー依存からの脱却等）

立地適正化を進める上での課題



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

(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を図るため、将来にわたり持続可能な都市づくりに向け、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ます。

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月策定	
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～

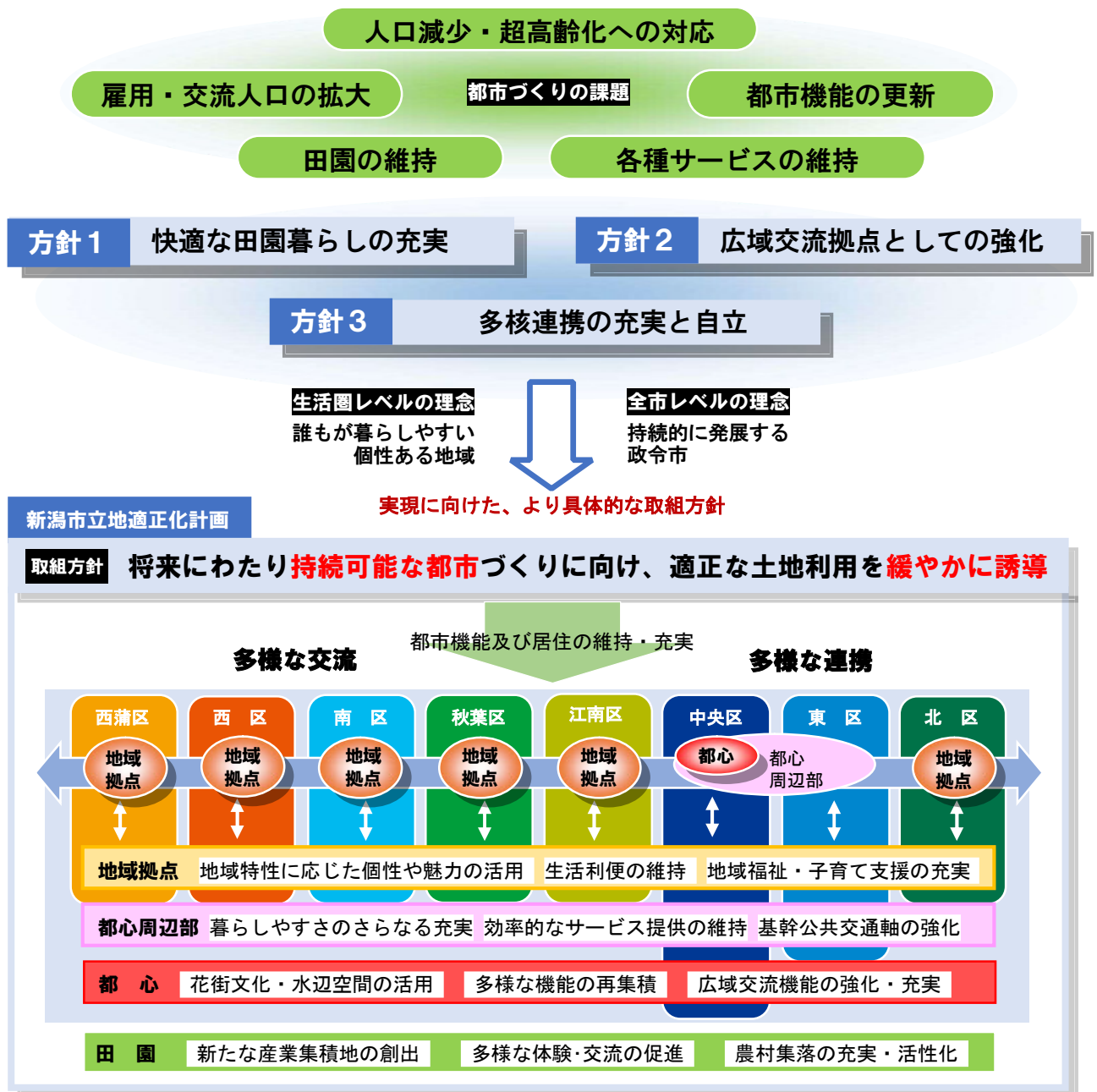


図 立地適正化によるまちづくりの取組方針

(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、にいがた未来ビジョンで掲げる土地利用方針を踏まえ、本計画における3つのまちづくりの方針を定めます。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・充実を図るとともに、可能な範囲で土地のリサイクルが図られるよう、この方針のもと、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

快適な田園暮らしの充実

にいがた未来ビジョン 土地利用方針 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の集積・強化を図るとともに、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。

方針2

広域交流拠点としての強化

にいがた未来ビジョン 土地利用方針 拠点の形成

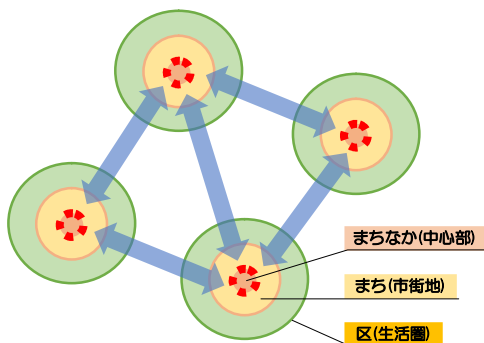


- 日本海側の拠点都市として、都心及び都心周辺部、特に、古町・万代・新潟駅周辺・万代島地区をつなぐ都心軸・交流軸を中心に高次都市機能の充実を図るための取組みを推進していきます。
- 開港150周年を迎える‘みなとまち新潟’の歴史や花街文化の活用と発信、信濃川やすらぎ堤などの水辺空間を活かした体験型・時間消費型の空間づくりに取組み、都市の中核として都心の魅力をさらに高めていきます。

方針3

多核連携の充実と自立

にいがた未来ビジョン 土地利用方針 連携軸の強化



- 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、人との出会いや、顔が見えるまちの形成を図り、まちにでかけたくなる魅力づくりにつなげる取組みを推進していきます。
- 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。

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。また、本市は近隣市町村と広域的な連携を進める「新潟広域都市圏」を形成することにしており、都心や都心周辺部、地域拠点と近隣市町村とのネットワークの構築も重要となります。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。

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—

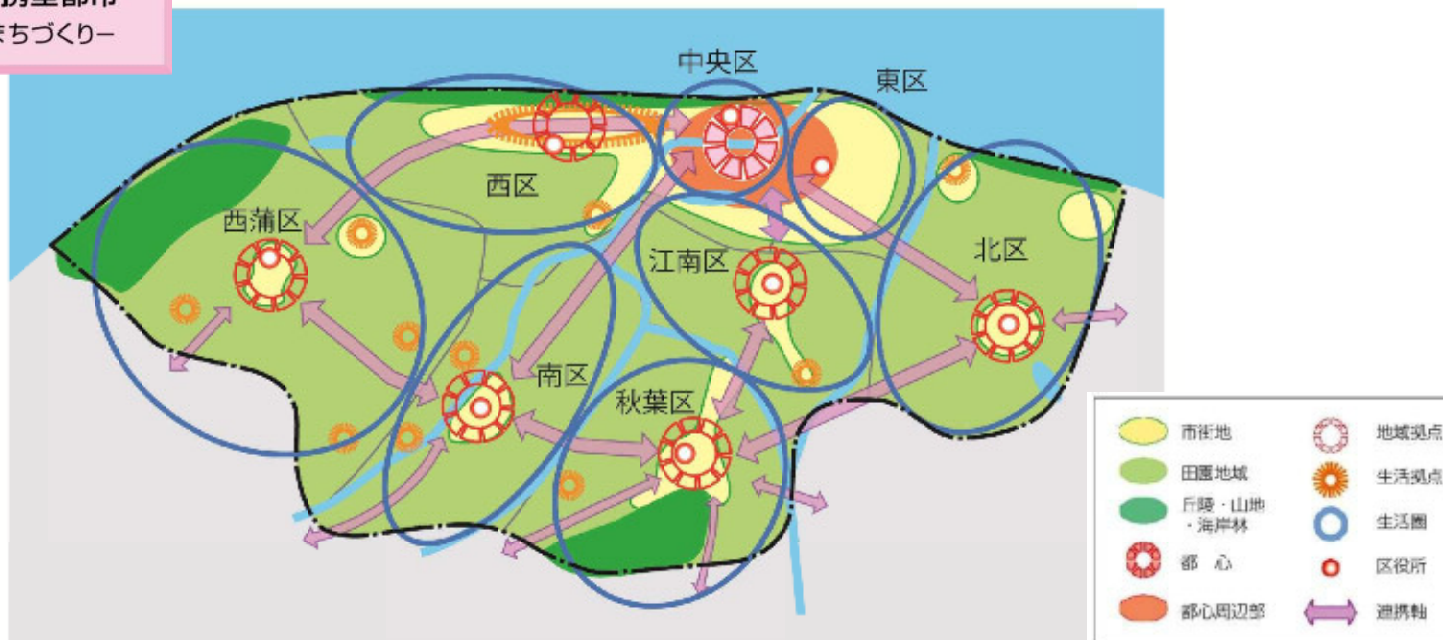


図 都市構造概念図

より具体的に、立地適正化に取り組むために

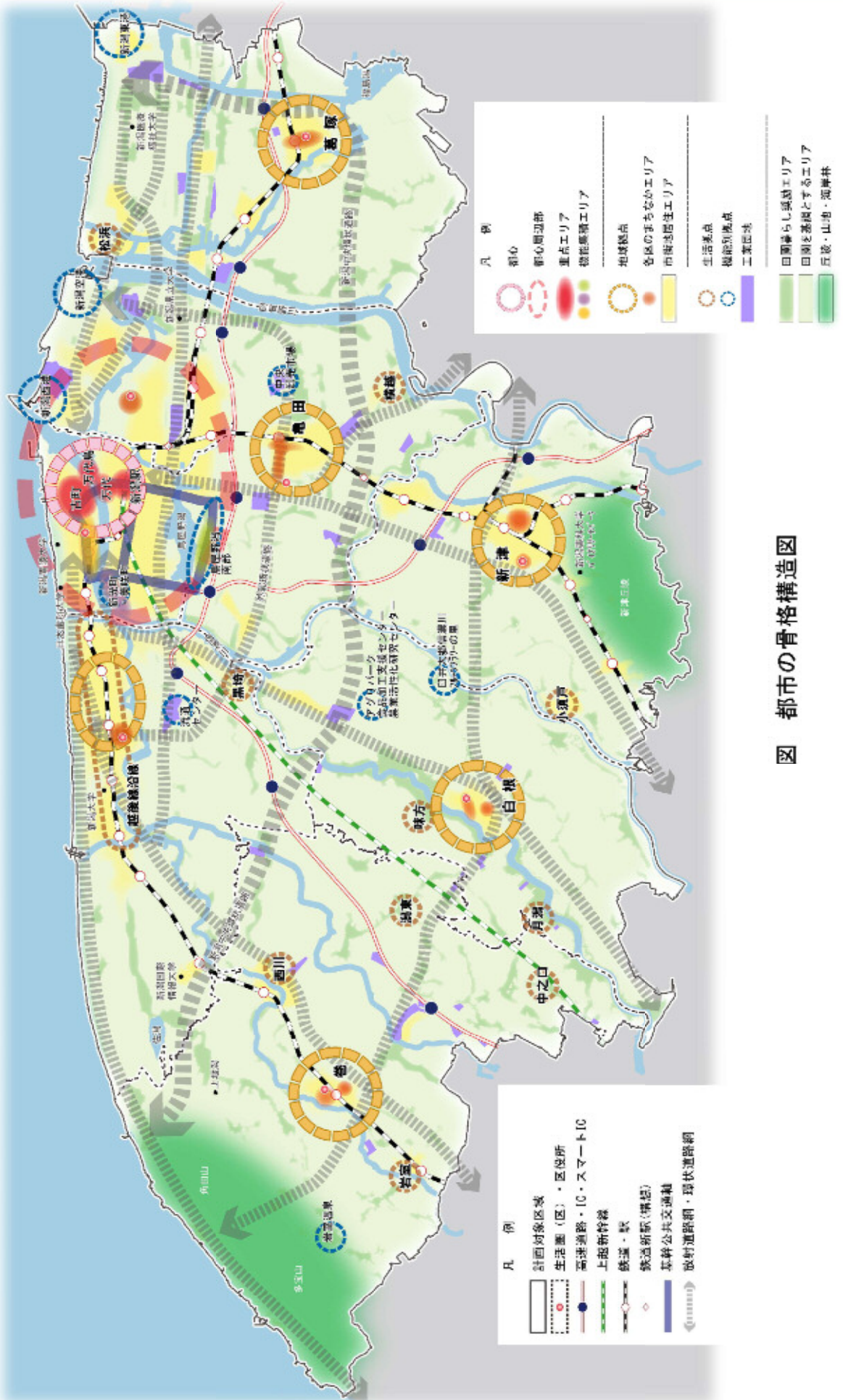


図 都市の骨格構造図

(2) 都心及び都心周辺部が担う機能

- ◇ 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
- ◇ 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
- ◇ 高次都市機能が集積した「都市の顔」に例えられる中心的なまちなか

○ 都心軸について

- ・新潟駅から古町地区に連なる中心市街地を本市の‘都心軸’とします。
- ・本市にあるまちなかの中でも、中枢的な業務・商業機能が集積され、多くの人々やモノが集まる好循環を生み出す地域です。

○ 交流軸について

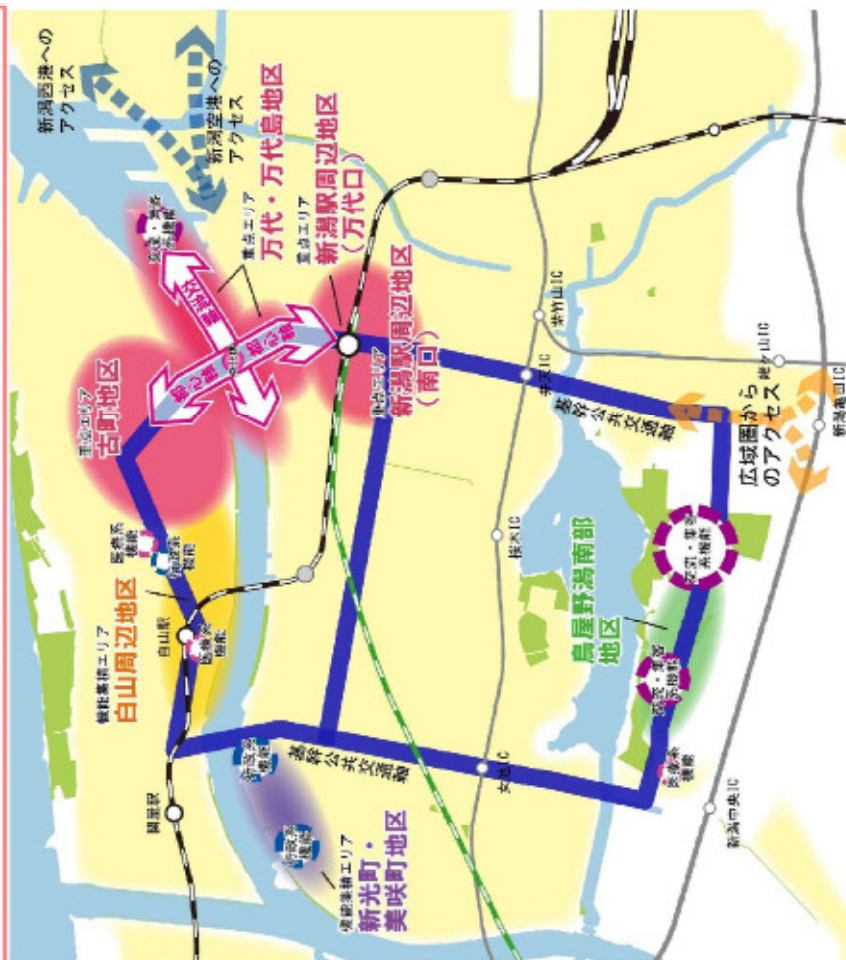
- ・万代シティと万代島(朱鷺メッセ)を結ぶ信濃川沿いの空間を‘交流軸’とします。
- ・萬代橋周辺のやすらぎ堤や港といった本市の個性をさらに磨き上げることで、賑わいを創出する地域です。

【高次都市機能とは】

日常生活の圏域を超えて、広域的に多くの人々を対象にした質の高いサービスを提供する機能のことを言います。

機能強化に向けた方向性

都心軸と交流軸を連動させることで市全体を牽引する活力を創出



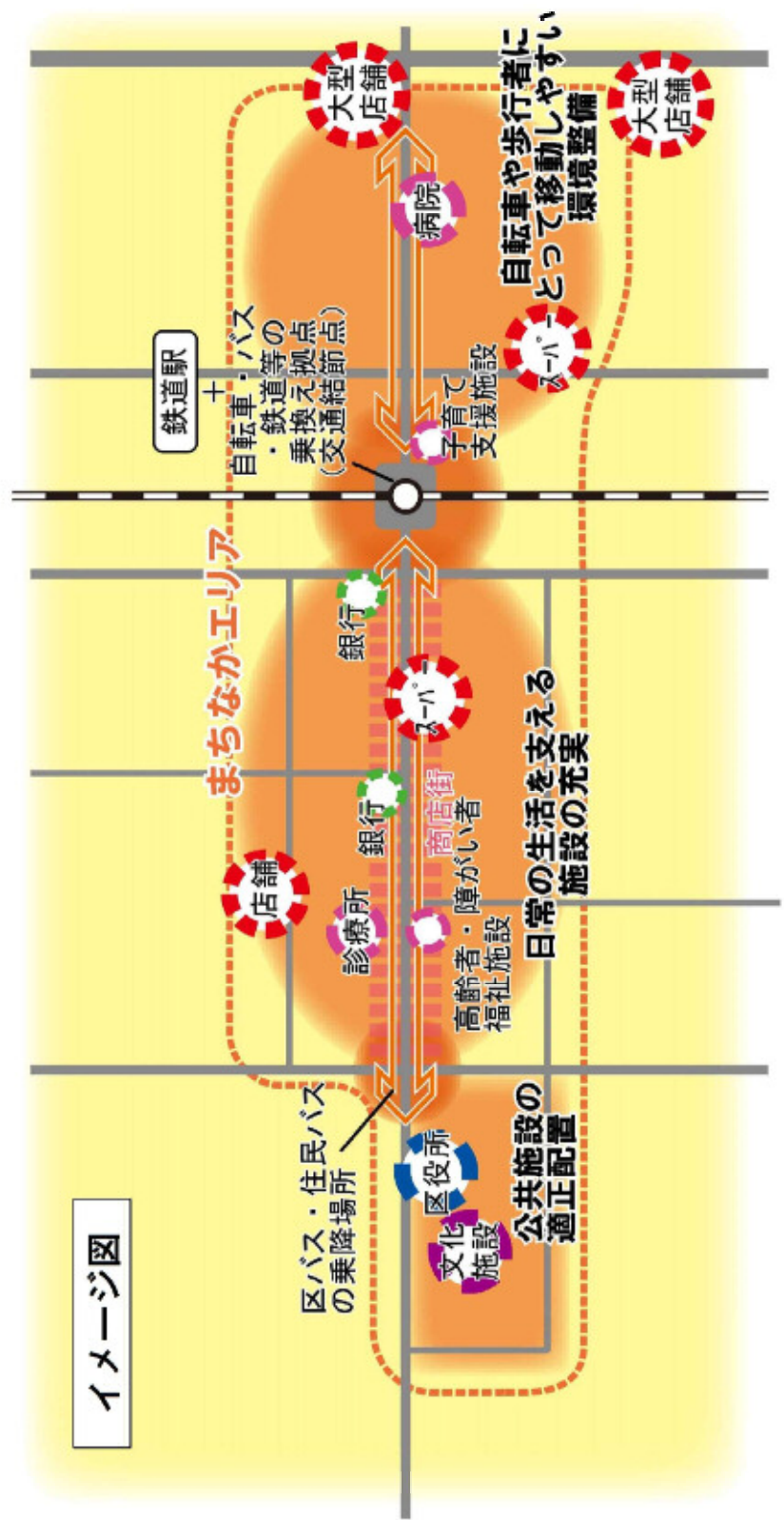
■ 都心及び都心周辺部における都市機能充実の方向性



(3) 各区の地域拠点が担う機能

日常生活を支えるまちなかの拠点として...

- ◇ それぞれの地域で育まれてきた歴史や個性を持ち、中心を担ってきた要衝
- ◇ 古くから地域の拠点としての市や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、まちなかを形成する市街地
- ◇ 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



イメージ図

■ 地域拠点や各エリアにおける都市機能や居住環境充実の方向性

各区の地域拠点(まちなかエリア)

生活圏(区)の自立性、暮らしの利便性、多世代の暮らしの魅力を高めるため、人との出会いや賑が見えるまちなかの形成に向け、都市機能の維持・充実を図ります。

◇ 鉄道駅や商店街、公共施設等をつなぐ歩いて暮らせるまちづくりの推進

- 例) > 移動の快適さ・歩きやすさの充実
- > 駅や商店街の利便性を活かした動線の形成と都市機能の集積
- > 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
- > 公共交通利用促進策の推進やインセンティブの提供

◇ まちなかに出かけたくなくなる魅力づくりの充実(高齢者・子育て世帯、障がい者への対応)

- ◇ 空き店舗・空き家・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「市」の継承
- > 肉菜地産の促進(農産物直売所や農家レストラン)
 - > 自然、農業体験などによる観光・交流の促進

◇ 子育て・健康づくり支援拠点機能の充実(大学や病院、地域包括ケア、子育て支援等との連携)

- 例) > 親子・多世代交流、健康相談、トレーニング、リハビリ等
- ◇ 産学連携、NPO等の地域活動拠点機能の充実
- ◇ 地域内雇用の創出・職住近接のまちづくりの提案
- ◇ 公共施設再編に伴う多機能化や複合化施設への転換 など

居住を奨励するエリア・既存市街地における居住

利便性や都市景観等を活かし、多様な世代が居住地として選択される魅力を充実させていきます。

- ◇ 鉄道駅や商店街、公共施設等をつなぐ歩いて暮らせるまちづくりの推進*
- ◇ 空き家・空き地の利活用の促進
- ◇ 定住・移住の促進
- ◇ 既存市街地の再生、老朽建物更新の促進
- ◇ 生活サービスマイルの維持・充実 など

※ 主に「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」を基に

田園暮らし奨励エリアにおける居住

農業後継者や田園の「食」産業を支える就業者の継続的な移住も想定し、集落の充実・活性化を図ります。

- ◇ 田園集落づくり制度の活用
- ◇ 集落の暮らしを支えるコミュニティの充実・活性化
- ◇ 集落の魅力を活かした移住・定住の促進
- ◇ 農村ならではの体験・交流機会の創出
- ◇ 生活サービスマイルの維持・充実 など

地域の特性に応じた生活交通の維持確保・充実

第3章 立地適正化を図る区域等

1 本計画で定める区域

(1) 基本的な考え方

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き、『都市機能誘導区域』と『居住誘導区域』を設定します。

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。

また、それぞれの区域から外れた場所で、一定規模以上の住宅開発や建築・開発行為を行う場合は、法に基づく届出が必要となります。これにより適正な土地利用を緩やかに誘導※しようとするものです。

※ 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奨励するもので、強制的に集めようとするものではありません。

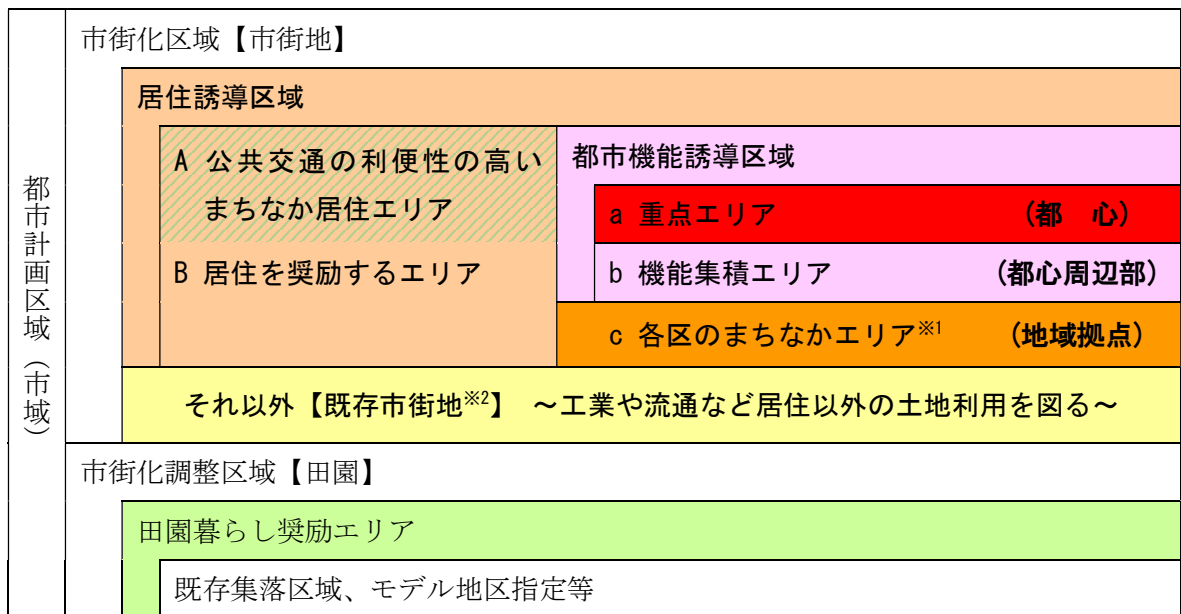


図 区域・区分の整理

※¹ 各区のまちなかエリアについて、現段階においては都市機能誘導区域には含まれません。今後のまちづくりの動向を見ながら必要に応じて設定することとします。

※² 居住誘導区域に含まれない既存の市街地においては、現存する工業や流通など居住以外の土地利用を図る地域として、今ある都市基盤を活かしていくエリアとするもので、居住を否定しているものではありません。

(2) 立地適正化を図る区域

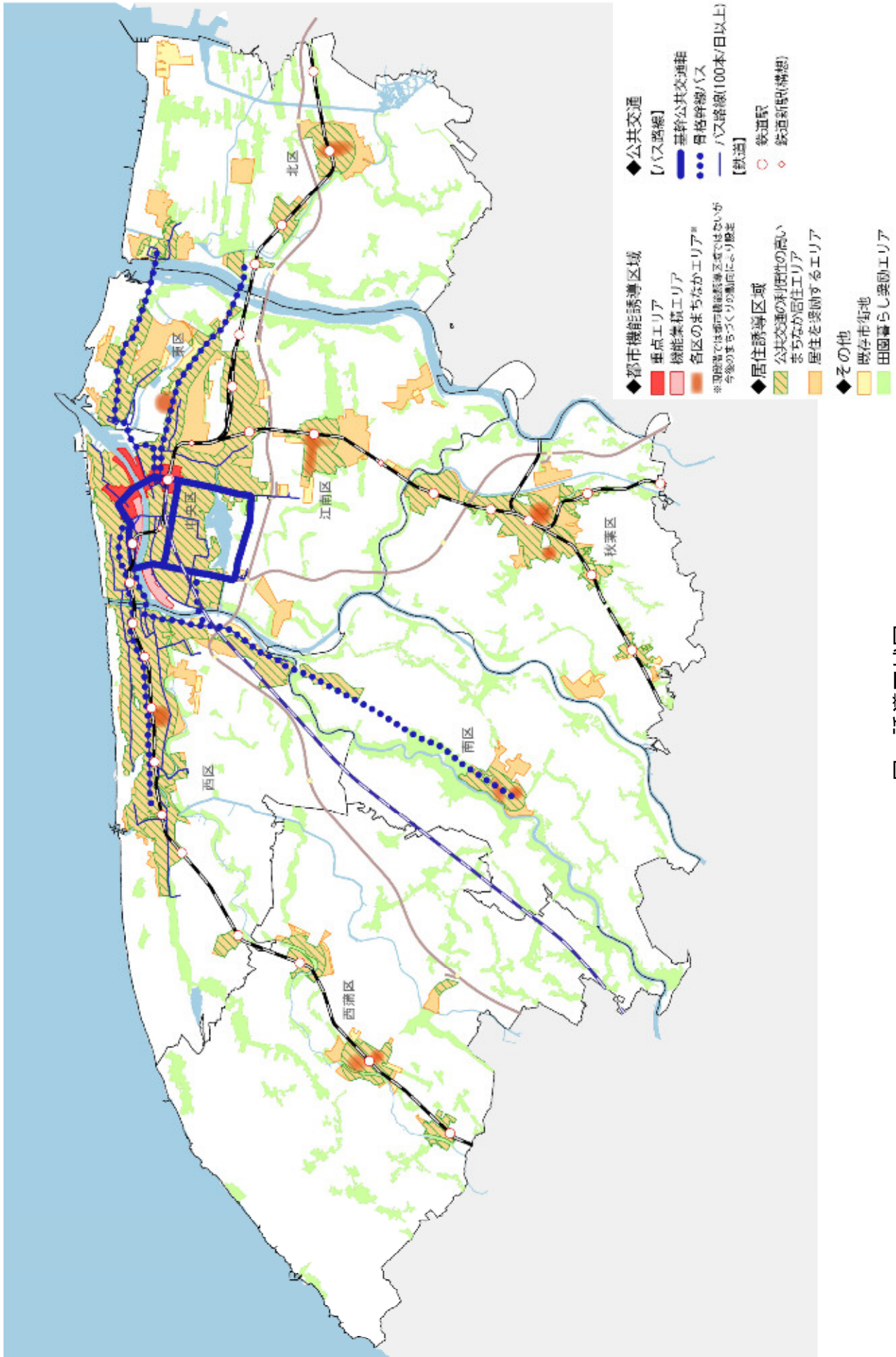


図 誘導区域図

(3) 用語の定義

<p>居住誘導区域</p>	<p>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</p>
<p>A 公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア</p>	<p>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</p>
<p>B 居住を奨励するエリア</p>	<p>本計画上において、居住誘導区域に位置づけるエリア</p>
<p>都市機能誘導区域</p>	<p>医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心的な拠点や生活の拠点に誘導し、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</p>
<p>a 重点エリア</p>	<p>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</p>
<p>b 機能集積エリア</p>	<p>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</p>
<p>c 各区のまちなかエリア</p>	<p>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</p>
<p>既存市街地</p>	<p>現存する工業や流通など居住以外の土地利用を図る地域として、今ある都市基盤を活かしていくエリア（居住誘導区域には含まれない）</p>
<p>市街化区域</p>	<p>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</p>
<p>市街化調整区域</p>	<p>市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る区域</p>
<p>田園暮らし奨励エリア</p>	<p>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・活性化を図るエリア</p> <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）
<p>都市計画区域</p>	<p>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</p>

2 居住誘導区域の設定

市街化区域内に居住誘導区域を定めることで、市街地における生活利便性施設やサービス機能の維持・充実を図りながら、本市の居住の柱として一定程度の居住人口密度を維持し、生活圏（区）の自立性を確保しようとするものです。このため、「居住を奨励するエリア」を本市の居住誘導区域とします。

(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

- 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)
- ② 都心や地域拠点の中心部に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、それぞれの拠点に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	考え方
公共交通	鉄道駅	○居住し続ける上で、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。
	路線バス	
商業	スーパー(生鮮食品を扱う店舗)、コンビニ	○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。
医療	診療所	
福祉	通所介護・福祉施設(デイサービス等)	
子育て	児童福祉施設、保育施設、学校等	
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	

※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成



商業施設の商圏と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圏や立地戦略は様々
 *コンビニエンスストア
 大都市住宅地⇒商圏：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客
 その他の地域⇒商圏：半径2〜3キロメートル(幹線道路沿いに立地)、周辺人口：3,000人〜4,000人、流動客
 *食品スーパー(2,000〜3,000㎡規模) ⇒周辺人口1〜3万人
 *ドラッグストア(1,000〜1,500㎡規模) ⇒周辺人口1〜3万人

国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会
 有限会社 リティルウォーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋 38

(2) 区域に設定するエリア

- ① 市街化区域内の商業系・住居系の用途地域
- ② 準工業地域のうち、次に該当する連担するエリア
ア DID地区（人口集中地区：40人/ha以上）
イ 地区計画で住居系建築物を推奨している地区

(3) 区域に含めないエリア

- ① 市街化区域内の工業専用地域及び工業地域に指定される用途地域
- ② 臨港地区、流通業務地区、白山風致地区を除く風致地区に指定される地域地区
- ③ 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）
- ④ 工業団地
- ⑤ 航空機騒音防止法における第1種区域
- ⑥ 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
- ⑦ 都市再生特別措置法第81条第11項、同法施行令第22条で、居住誘導区域に含まないこととされている区域

(4) まちなか居住の推進

「居住を奨励するエリア」のうち、将来にわたり持続可能な都市づくりを実現するための望ましい居住の範囲として「公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア」を設定します。また、本計画上においては、居住の中心核と位置づけ、本市におけるまちなか居住を象徴するエリアとして取り扱うこととします。

- ① 鉄道駅から半径1km圏内
 - ② パーク&ライド駐車場のある高速バスの停留所のうち、1日に100本以上運行されている停留所から半径1km圏内（鉄道と同等と解釈）
 - ③ 基幹公共交通軸*沿線の片側1km圏内
 - ④ 骨格幹線バス路線*沿線の片側500m圏内
 - ⑤ 1日に100本以上運行されているバス路線沿線の片側300m圏内
- ※ 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
※ ②③については、鉄道と同等と解釈して圏域を設定

(5) 今後の取扱い

本計画は、都市計画マスタープランに即した計画として、現状の市街化区域内の土地利用の考え方を整理したものであり、市街化区域の見直しなどの結果を踏まえ、必要に応じて区域等の修正や変更をしていく必要があります。

現状において、市街地拡大については、市全体や各区の持続的な発展につながる質の高い開発に限定していくこととしており、郊外土地利用の調整制度を活用するなどしながら市街地形態の適切な維持を図っていきます。

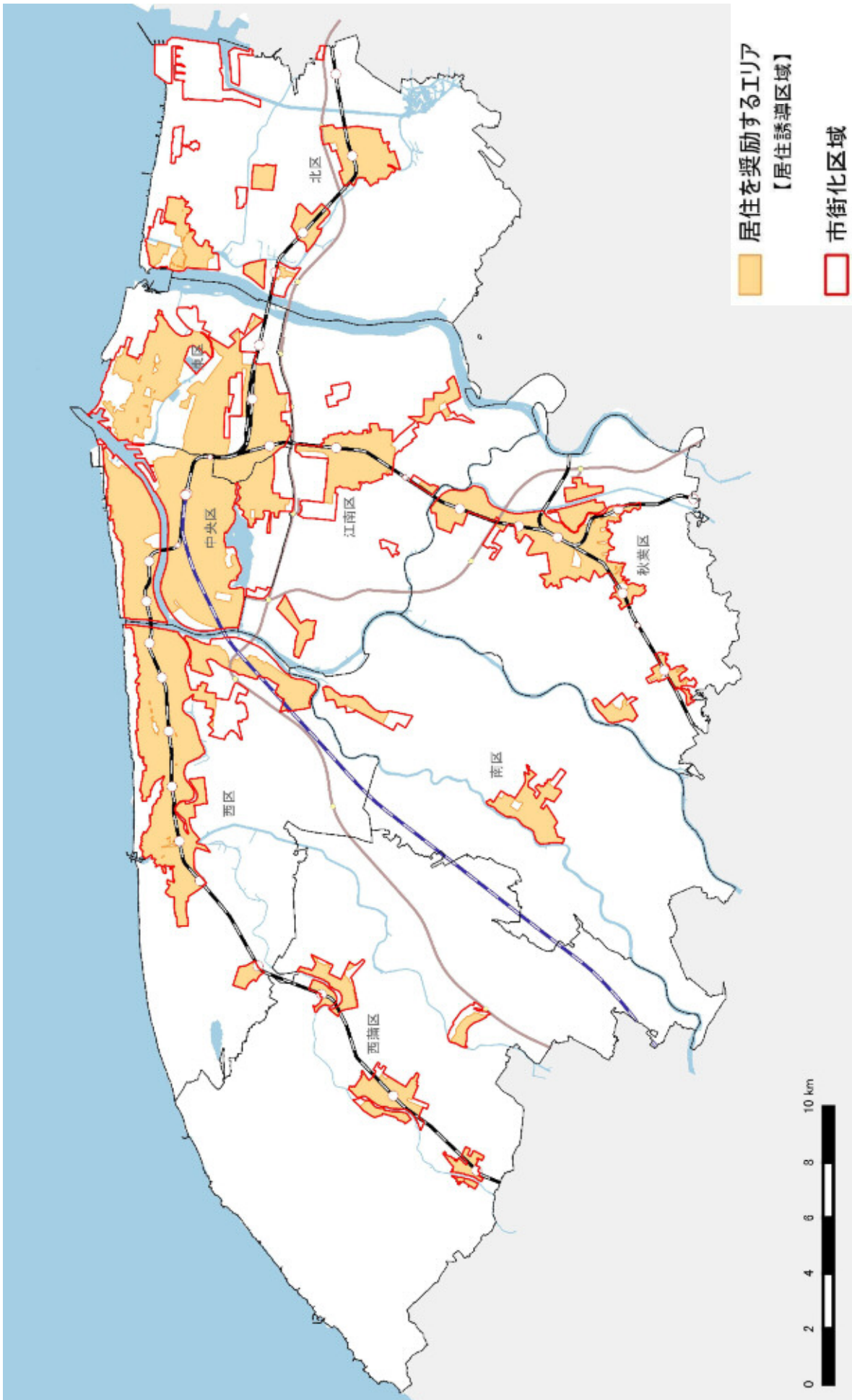


図 居住誘導区域図

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します。

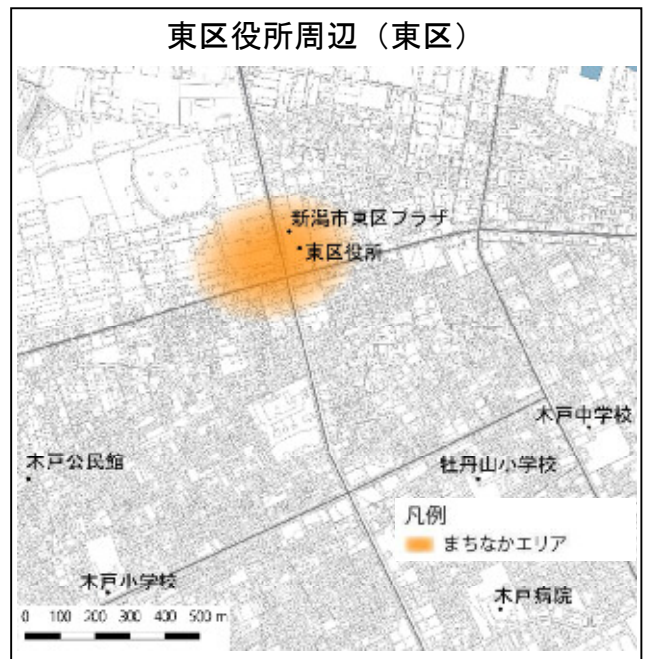
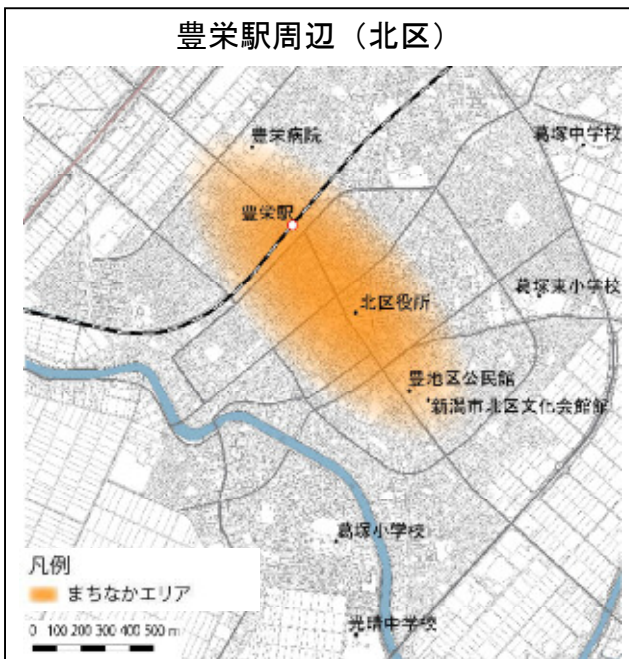
なお、地域拠点に設定する「各区のまちなかエリア」については、現段階において都市機能誘導区域に含めないこととします。今後のまちづくりの動向を見ながら必要に応じて設定することとします。

(2) 対象とするエリア

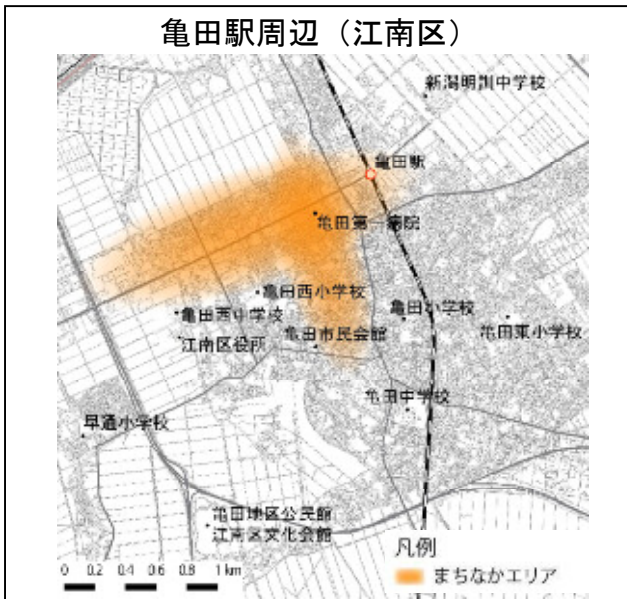
区分	定義	対象
a 重点エリア 都心	<ul style="list-style-type: none"> ○中核的な業務・商業機能が集積し、民間による都市機能立地に関わる事業（再開発事業など）が重点的に取組み、多様な交流・賑わいを創出するエリア ○高次都市機能が既に集積しており、今後も様々な魅力・交流から新たな情報や文化を発信していくことで市全体の活力を牽引するエリア 	【都心軸】 古町～万代～新潟駅周辺（万代口・南口）
		【交流軸】 万代島～万代
		都市再開発促進地区周辺
b 機能集積エリア 都心周辺部	<ul style="list-style-type: none"> ○広域圏を対象とした医療、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
		新光町・美咲町周辺
		鳥屋野潟南部 ※市街化調整区域のため都市機能誘導区域には含まれていない
c 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円滑にアクセスが可能なエリア ○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施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）



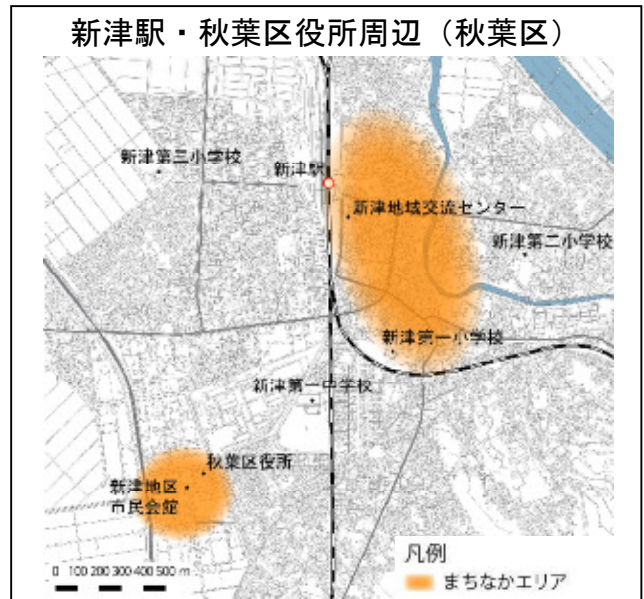
図 都市機能誘導区域図
 (以下は、各区のまちなかエリア図)



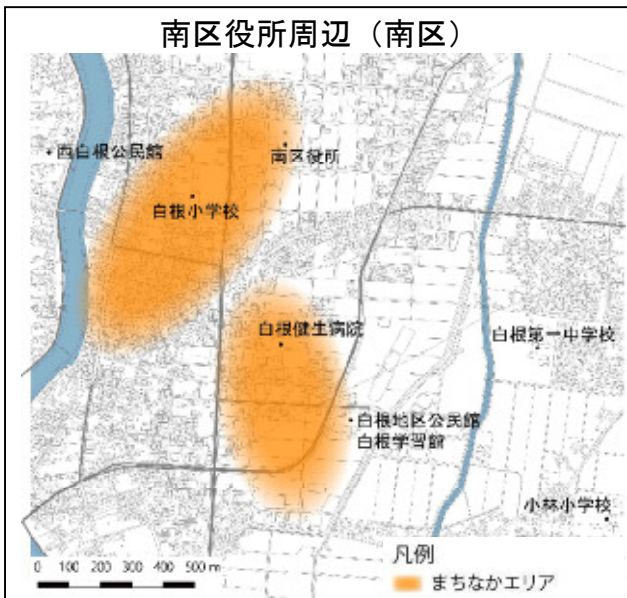
亀田駅周辺（江南区）



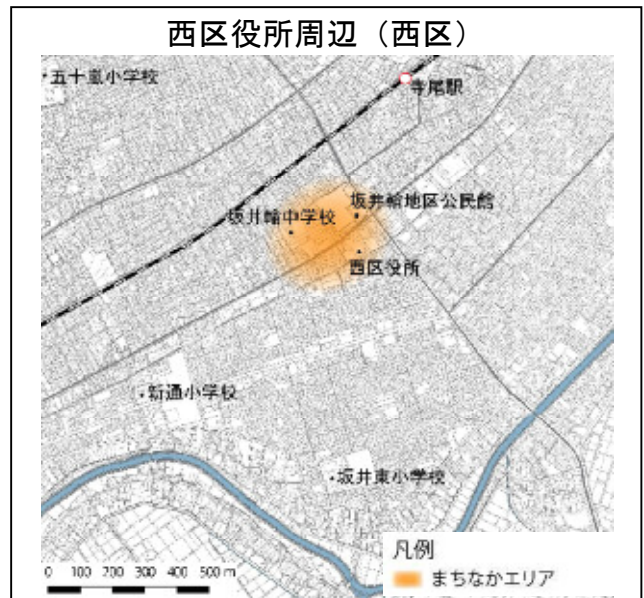
新津駅・秋葉区役所周辺（秋葉区）



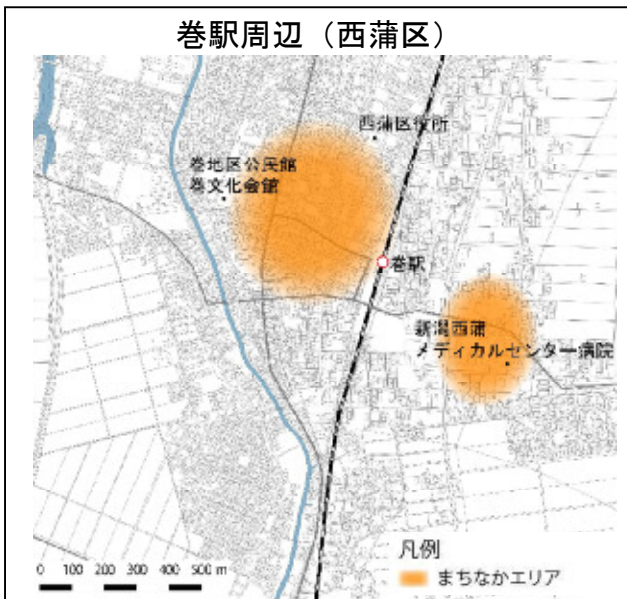
南区役所周辺（南区）



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

都市再生特別措置法では、都市機能誘導区域において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。

このため、本計画では、都市機能誘導区域において、既存施設の継続立地や区域内での機能更新・複合化、新規施設の立地等を促進していくことを基本としながら、都市機能誘導を図るべき施設について次のとおり定めます。

図 都市機能誘導施設の設定

対象となる施設規模		設定の考え方	重点	機能集積
			エリア	エリア
商業	・店舗面積 3,000 m ² 以上の施設	広域的な集客力をもつ商業店舗の立地継続や機能更新、新規立地などの誘導を図る	○	○
医療	・200床以上の病床を有する病院	高度医療や救急医療の確保に寄与するため医療施設の誘導を図る	○	○
教育	・大学や専門学校(サテライトキャンパスを含む)	広域的な教育施設の誘導を図る	○	—
交流	・国際コンベンション施設等	広域的・国際的な交流や賑わいの機能強化につながる高次・高度な交流施設の誘導を図る	○	—
	・アリーナ、芸術文化会館等	広域的な文化交流機能を強化するため広域文化交流施設の誘導を図る	○	○
安心安全(行政)	・広域行政施設	広域的な行政機能を担う施設の誘導を図る	—	○
	・その他行政施設	本市の中核的な行政機能を担う施設の誘導を図る(市役所等)	○	—
その他	・複合施設 3種類以上の機能*を有した施設	ワンストップでサービスを受けられる利便性の高い拠点施設として、商業、医療、教育、高齢者福祉、子育て、交流、安心安全など、多様な機能を連携させた複合施設の誘導を図る	○	○

○：都市機能誘導施設

※ 複合施設における3種類以上の機能とは、①商業、②医療、③教育、④交流、⑤安心安全(行政)、⑥高齢者福祉、⑦子育ての7つの機能のうち、いずれか3種類以上の機能を有した施設を想定しています。

5 届出制度について

本計画で定める居住誘導区域や都市機能誘導区域から外れた場所で、一定規模以上の住宅開発や建築・開発行為を行う場合は、行為を行う30日前までに行為の種類や場所について、市長への事前届出（都市再生特別措置法第88条及び第108条）が必要となります。

これは、持続可能な都市づくりに向け、届出という本市とのやり取りを通じ、よりきめ細やかな土地利用を緩やかに図ろうとするもので、強制的に住む場所や各種施設の立地を集めようとしたり、区域外となるエリアに立地する施設や住宅等を直ちに移転させたりするものではありません。

（1）居住誘導区域と事前届出（都市再生特別措置法第88条）

区域外で一定規模以上の住宅開発等を行う場合は、届出が必要となります。

【開発行為】

- 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で1,000㎡以上の規模のもの

【建築等行為】

- 3戸以上の住宅新築
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

（2）都市機能誘導区域・誘導施設と事前届出（都市再生特別措置法第108条）

区域外で一定規模以上の都市機能誘導施設の開発・建築等行為を行う場合は、届出が必要となります。

（3）勧告など

いずれの届出内容等がその誘導区域外へ何らかの影響を及ぼす可能性がある場合において、必要があるときは、市が届出者に対して開発行為の縮小や誘導区域内への施設立地等について勧告することがあります。また、その場合において、誘導区域内の土地の取得等についてあっせん等を行うことがあります。

（4）届出を怠った場合など

届出を怠った場合や虚偽の届出を行った場合には、罰則が設けられています。

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

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、総合的に実施する必要があることから、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ます。

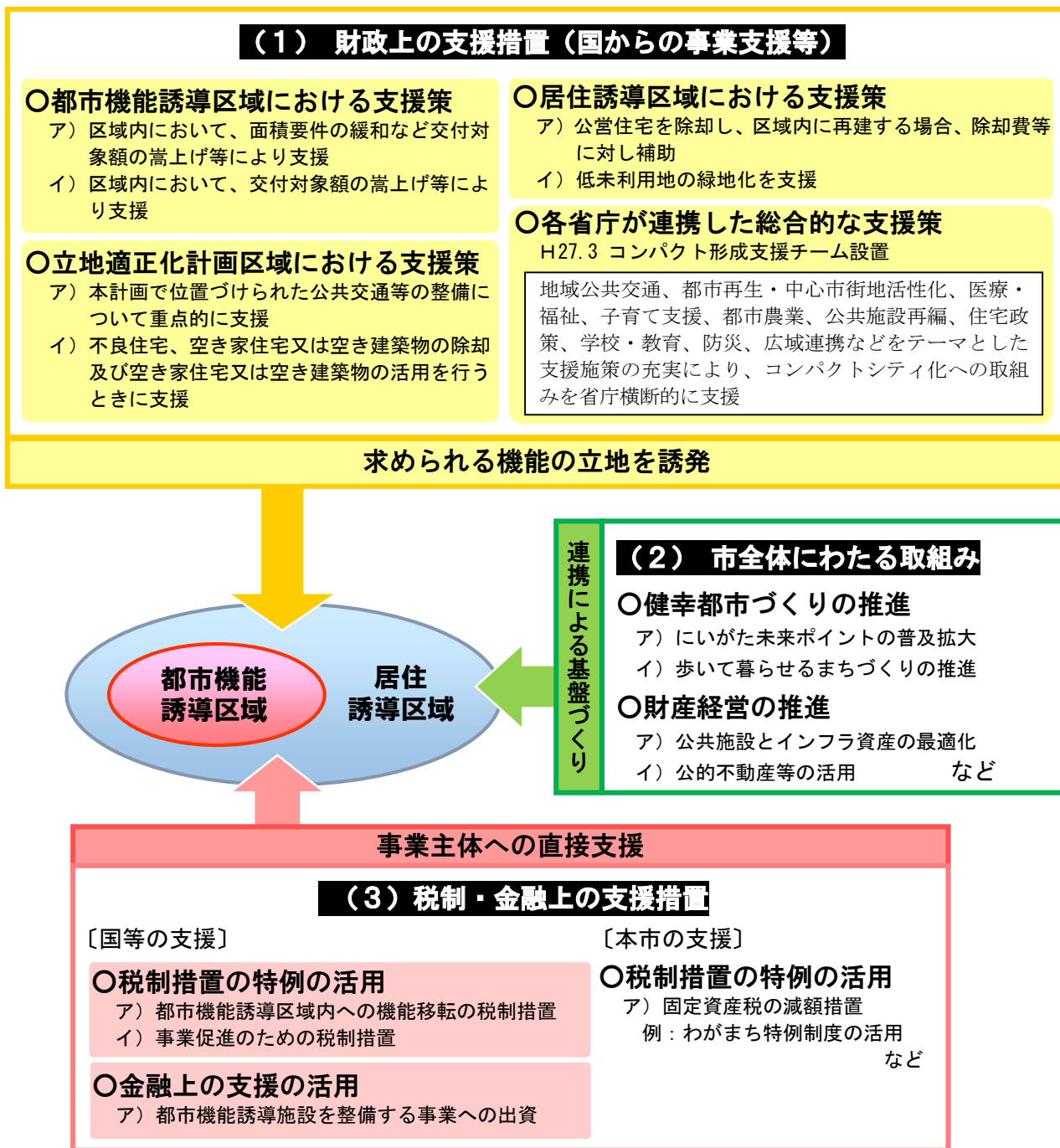


図 誘導施策のイメージ

都市再構築戦略事業を活用した取組みの例示

「都市再生整備計画 古町周辺地区」

● 都市機能配置の考え方

新潟駅周辺から万代、古町周辺にかけての都心は、本市の玄関口であり、多くの人が集まり、就業やショッピング、娯楽など多様な活動が営まれる場である。このような都市の「顔」である都心の強化と活性化を図り、都市全体の原動力となる高い拠点性を発揮させるため、都心では、医療、福祉、子育て支援、教育文化、商業、業務、行政、居住、交流機能の強化、高次都市機能の集積など、総合的な整備を図る。

本地区では、再開発により医療、交流、商業、業務などの都市機能を集積、公的不動産を活用した子育て支援機能の充実、「みなとまち」の歴史や文化を活かしたまちづくりなど、様々な都市機能を集積させ、利便性の高い中心拠点形成を図る。

● 目標を達成する上で必要な中心拠点施設の考え方

本地区を含む容積率600%の商業地域周辺を「中心拠点区域」として設定を予定し、その内の本地区においては、閉店した百貨店「旧大和新潟店」跡地を活用し、第一種市街地再開発事業により「中心拠点誘導施設」として「医療施設」及び「商業施設（交流施設）」を整備する。併せて、その他の商業施設・業務施設等を整備することにより、中心拠点区域の利便性の向上・交流人口の増加が図られる。

● 計画期間 平成27年度～平成31年度



※ここに記載される中心拠点誘導施設については、本計画で設定する都市機能誘導施設「その他/複合施設」に該当します。

※上記概要図は、平成28年12月（第1回変更）時点のもので、随時、変更等が想定されます。

2 誘導施策

誘導施策の活用においては、民間都市開発の動向や地域課題解決に資する地域のまちづくりに係る熟度を踏まえながら、必要に応じた施策・事業を実施していくことが望まれます。居住環境の向上や都市機能の強化を図ろうとする観点から、本計画では次のとおり取組みイメージなどについて整理します。

(1) 財政上の支援措置（国からの事業支援等）

本計画で定めるそれぞれの誘導区域において、主に国土交通省が所管する財政上の支援措置のほか、各省庁が連携した分野横断的な支援措置を有効に活用することで、立地適正化を推進します。

■ 5年以内の取組み □ 具体化検討

都市機能誘導区域における取組み		
方向性	取組みイメージ（施策）	想定される事業
交流の活性化と賑わい再生を先導する施設の更新・立地促進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 古町通7番町市街地再開発の推進 □ 都心軸沿線における土地の高度利用の推進及び都市機能の更新 □ 都心における商業・業務施設のリニューアル・リノベーションの推進 	市街地再開発事業 優良建築物等整備事業 都市再生整備計画事業 都市再構築戦略事業 など
陸の玄関口としての新潟駅周辺の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 連続立体交差事業、駅前広場・高架下交通広場及び、新潟鳥屋野線などの幹線道路による新潟駅周辺の整備推進 □ 鉄道高架下を活用した情報発信やインフォメーション機能を強化 □ 新潟駅万代広場隣接地や新潟駅南口広場周辺における再開発事業の促進 	都市・地域交通戦略推進事業 市街地再開発事業 など
人やモノの好循環を生み出す都心軸及び周辺エリアの機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都心軸における公共交通の充実 □ 交通結節点と商業・交流機能などとの複合化を推進 □ 空き店舗を活用したバス案内窓口機能の整備 	都市・地域交通戦略推進事業 都市再生整備計画事業 など
河川空間と一体となった交流軸及び周辺エリアの機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 信濃川沿いの空間を活用した万代～万代島につながる交流軸の形成 ■ ミズベリングの展開など、水辺を活用した賑わい創出のための拠点づくり □ まちなかとやすらぎ堤の回遊性を強化 	都市再生整備計画事業 民間まちづくり活動促進・普及啓発事業 など

みなとまち新潟の 魅力ある景観形成 と回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ■みなとまち・花街など歴史・文化を活かした街並み・道路・整備や案内板の設置 ■憩い・交流のための空間創出 □ガイドが常駐するまち歩き拠点の整備 	集約促進景観・歴史的風致形成促進事業 都市再生整備計画事業 民間まちづくり活動促進・普及啓発事業 など
空地や遊休地等の 効果的な活用	□都心軸、交流軸沿線エリアの空地・遊休地、空店舗等のストックを活用した賑わい創出	集約都市形成支援事業 など

居住誘導区域における取組み

方向性	取組みイメージ（施策）	想定される事業
居住地として選択される環境の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> ■歩いて暮らせるまちづくりの推進 □暮らしの魅力を高める活動拠点の充実 □まちの緑化促進と併せた地域防災機能の向上 	都市再生整備計画事業 空き家再生等推進事業 ストック再生緑化事業 など
地域資源を活かしたまちの魅力づくり	■地域独自の歴史的な街並みの保全・形成・活用	集約促進景観・歴史的風致形成促進事業 など
公営住宅の更新・立地誘導	□公営住宅の建替え支援	公営住宅整備事業 など

立地適正化計画区域における取組み

方向性	取組みイメージ（施策）	想定される事業
快適で安全な公共交通の構築（利便性向上・利用促進）	<ul style="list-style-type: none"> ■BRTを含めた新バスシステムの整備促進 ■生活交通の確保・維持 ■ノンステップバス等の導入 ■LRT／BRTの整備 	地域公共交通確保維持改善事業 都市・地域交通戦略推進事業 低炭素化に向けた公共交通利用転換事業（公共交通利用転換事業） など
空き家の除却・活用	□空き家の除却又は活用支援	空き家再生等推進事業 など
都市公園の機能見直し・再編	<ul style="list-style-type: none"> □2ha未満の都市公園の再整備 □子育て支援や高齢化社会等に対応した都市公園の充実 	都市公園ストック再編事業 など

各省庁が連携した取組み

方向性	取組みイメージ（施策）
医療・福祉施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> ■地域包括ケアシステムの構築 ■バリアフリー環境の整備 ■サービス付き高齢者向け住宅や福祉施設の整備

子育て支援施策との連携	<input checked="" type="checkbox"/> 保育所の整備 <input type="checkbox"/> 小規模保育等の改修等 <input type="checkbox"/> 賃貸料加算の充実
農業施策との連携	<input type="checkbox"/> 災害時の避難地としての農地活用 <input type="checkbox"/> 市民農園としての都市公園の整備 <input type="checkbox"/> 福祉農園の開設 <input type="checkbox"/> 緑地の利用・管理のために必要な施設整備
防災まちづくりとの連携	<input type="checkbox"/> 災害時業務継続地区の整備 <input type="checkbox"/> 防災街区整備 <input type="checkbox"/> 防災・省エネまちづくり

(2) 市全体にわたる総合的な取組み

人口減少、超高齢化が進むなかでも、ライフスタイルやライフステージにあわせて、自分らしく、末永く健康に暮らせるまちづくりの実現に向け、快適な居住環境を創出するための様々な施策を連携させることで総合的な取組みを進めます。

■ 5年以内の取組み □ 具体化検討

連携による基盤づくり	
方向性	取組みイメージ（施策）
健幸都市づくり（スマートウェルネスシティ）の推進	<input checked="" type="checkbox"/> いがた未来ポイントの普及拡大 <input checked="" type="checkbox"/> 健康づくり支援事業の推進 <input checked="" type="checkbox"/> 健康寿命延伸に向けた取組み <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通の強化 <input checked="" type="checkbox"/> 自転車利用環境の整備 <input checked="" type="checkbox"/> 歩行空間の整備 <input checked="" type="checkbox"/> 駐車場整備計画の見直し検討
財産経営の推進と公的不動産等の活用	<input checked="" type="checkbox"/> ファシリティマネジメントの考え方に基づいた財産経営を推進 <input checked="" type="checkbox"/> 公共施設の配置と地域生活を支える公共交通の充実 <input checked="" type="checkbox"/> 持続可能なインフラの維持管理・更新・整備による生活圏の最適化 <input checked="" type="checkbox"/> PPP・PFIの導入 <input checked="" type="checkbox"/> 機能充実につながる公的不動産の売却等
地球温暖化対策実行計画～環境モデル都市アクションプラン～の推進	<input checked="" type="checkbox"/> 田園環境の保全・持続可能な利用 <input checked="" type="checkbox"/> スマートエネルギーシティの構築 <input checked="" type="checkbox"/> 低炭素型交通への転換 <input checked="" type="checkbox"/> 低炭素型ライフスタイルへの転換

(3) 税制・金融上の支援措置

都市機能誘導区域へ都市機能を移転などする際に、国等の税制上の支援措置を活用することができます。

また、民間都市開発推進機構による出資や都市再生機構による都市機能更新事業などの金融上の支援措置や、今後は、本市独自の税制特例措置の運用などにも取り組んでいきます。

税制・金融上の支援		
区分	支援措置	内容等
税制措置	①都市機能誘導区域の外から内（まちなか）への移転を誘導するための税制措置	・都市機能を誘導すべき区域の外から内への事業用資産の買換特例
	②都市機能を誘導する事業を促進するための税制措置	（敷地の集約化など用地確保の促進） ・誘導すべき都市機能の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の特例 ・都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の特例
		（保有コストの軽減） ・都市機能誘導区域において、国土交通大臣の認定を受けた認定誘導事業者が新たに取得した一定の家屋、償却資産に係る固定資産税・都市計画税の特例措置【わがまち特例制度の運用】
金融措置	①民都機構による支援	まち再生出資／共同型都市再構築
	②都市環境維持・改善事業資金融資	
	③都市再生機構出資金（都市・居住環境整備推進出資金）	[まちなか再生・まちなか居住推進型] [都市機能更新型] [居住環境整備型]

第5章 評価・改善の考え方と評価指標の設定

1 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（目標管理型）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、より効果的に実施できるよう改善（Action）に努めていきます。

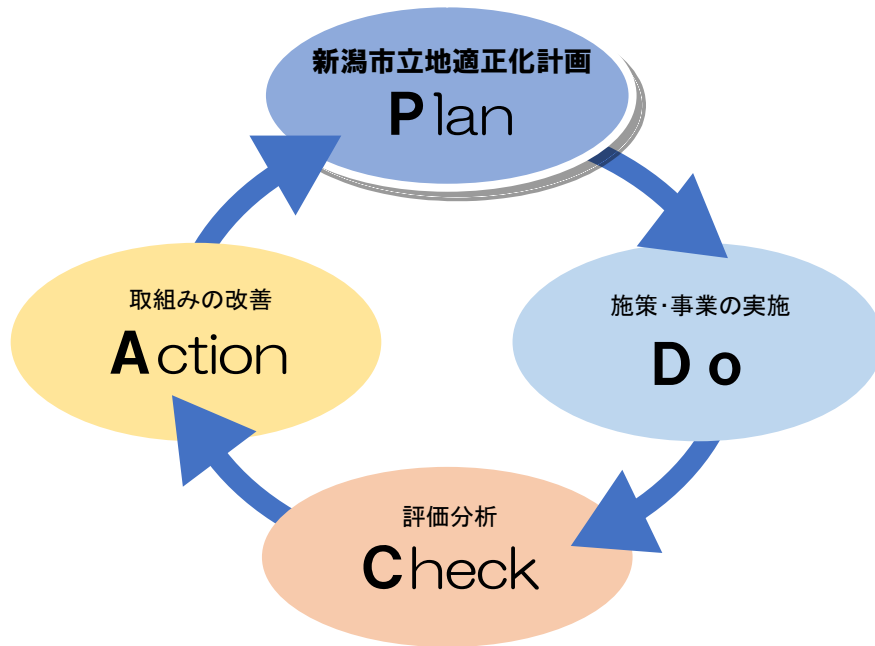


図 計画の評価・改善のイメージ

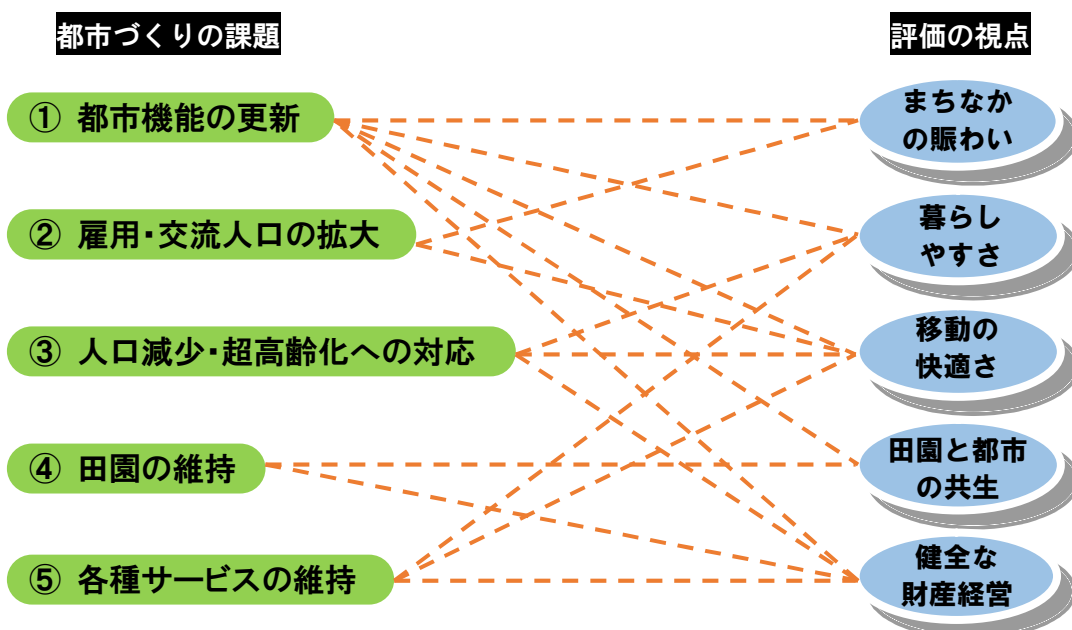


図 都市づくりの課題と評価の視点に関する相関図

2 評価指標の設定

計画目標の実現に向けた取組みの効果について、評価分析を行うため、本計画策定の意義を踏まえ、次の5つの視点から評価指標を設定します。

(1) まちなかの賑わい 関連課題 ①・②

都心軸や交流軸において都市機能の向上による中心市街地の再構築や、みなとまちとしての歴史・文化を活かした景観づくりに取り組むこととしており、この効果を数値的に確認するため歩行者交通量の変化に着目し、まちなかに賑わいが創出されているかについて評価します。

■都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量

平成 26 年:48,100 人/日 ⇒ 平成 32 年度:53,700 人/日

(2) 暮らしやすさ 関連課題 ①・③・⑤

公共交通や徒歩・自転車で出かけやすい環境整備と併せて、りゅーとカード（バス I C カード）によるイベント参加へのポイント付与などにより、楽しみながら健康づくりを進める健幸都市づくりを推進することで、市民の健康寿命の延伸を図る取組みが進められています。このため、健康づくりを実践される者の割合を把握することで、暮らしやすさの充実度について評価します。

■1 日 60 分くらい体を動かす生活を実践している者の割合

平成 26 年度:男性 27.0%、女性 22.4% ⇒ 平成 32 年度:男女共 40%以上

(3) 移動の快適さ 関連課題 ①・②・③・⑤

BRT を含めた新バスシステムの導入などによりバス利用環境の充実・整備を図り、マイカーだけに頼らない快適に移動できるまちづくりの実現に取り組んでいます。このことから、バス利用率の変化に着目することで、移動の快適さが確保されているかについて評価します。

■移動手段におけるバスの利用率 平成 23 年度:2.8% ⇒ 平成 32 年度:3.0%

(4) 田園と都市の共生 関連課題 ①・④

地球環境にできる限り影響を与えない持続可能な発展が望まれる中、コンパクトなまちづくりを推進することで、都市全体が地球環境へ与える負荷の軽減に努めながら、本市の特徴でもある広大な田園の保全・維持を図ろうと「田園型環境都市」づくりが取り組まれています。この動きと連携し、二酸化炭素の削減を推進することで、田園と都市の共生が成されているかについて評価します。

■市域から排出される二酸化炭素 平成 30 年度までに 15.0%削減(平成 17 年度比)

(5) 健全な財産経営 関連課題 ①・③・④・⑤

本市のインフラ資産は、高度経済成長期頃より整備が進められたものが多く、今後、機能保持のための維持管理・更新費用の増大が見込まれ、将来的な老朽施設の増大を見据え、計画的・効率的な維持管理・更新への進捗を把握し、健全な財産経営が取組まれているかについて評価します。

■下水道へ農業集落排水施設を編入 平成 31 年度までに5排水施設を下水道へ編入

計画目標

将来にわたり持続可能な都市づくりの実現

まち・ひと・しごと
創生総合戦略など
関連する計画・施策

立地適正化計画 適正な土地利用を緩やかに誘導

コンパクト・プラス・ネットワーク



方針1 快適な田園暮らしの充実

方針2 広域交流拠点としての強化

方針3 多核連携の充実と自立

視点1

まちなかの賑わい

指標1 都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量

[現状] 48,100 人/日 ⇒ [目標] 53,700 人/日

指標2 1日60分くらい体を動かす生活を実践する者の割合

[現状] 男性 27.0% 女性 22.4% ⇒ [目標] 40%以上(男女とも)

暮らしやすさ

視点2

移動の
快適さ

視点3

指標3 移動手段におけるバスの利用率

[現状] 2.8% ⇒ [目標] 3.0%

指標4 市域から排出される二酸化炭素

[目標]H17 年度比で 15.0%削減 ※H29 年度まで

田園と都市
の共生

視点4

視点5

健全な
財産経営

指標5 下水道へ農業集落排水施設を編入

[目標]H31 年度までに 5排水施設を下水道へ編入

新潟らしいコンパクトなまちづくり

多核連携型都市の実現



都市計画マスタープラン
で示した都市づくりの方向性を
より具体的に進めよう！



エコ&健康な
ライフスタイルの実現

まちのコンパクトシ
ティ化にあわせて、
歩いて暮らせるまち
への転換を図り、に
いがた未来ポイント
をゲットしよう！



図 評価指標と達成のイメージ

～ おわりに ～

本計画は、地方創生の流れを受けた取組みによる、人口減少抑制効果を発揮させるための土地利用のすがたを共有しようと、新潟市都市計画基本方針で示す、都市づくりの方向性を踏まえ、より具体的な取組方針としてまとめたものです。

「快適な田園暮らしの充実」、「広域交流拠点としての強化」、「多核連携型の充実と自立」の3つのまちづくりの方針のもと、多様な交流と連携を促進させることで、将来にわたり持続可能な都市づくりを実現するため、緩やかに土地利用の誘導を図ろうと、それぞれの拠点が担うべき機能、それを誘導する区域、そして誘導を促すための施策等を明示しています。

策定後は、市民の皆さまと届出という形での対話を通じて、国が提唱する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を、個別具体の土地利用を進めていく場面で、いっしょに考えていきます。

しかしながら、土地利用の転換を図るためには、数十年単位の期間を要する場合もあることから、長期的な視点を持ちながら、地域の合意形成を進めるなど、本計画の柔軟な運用が望まれるところです。特に、各区のまちなかエリアにおいては、今後の動向を見ながら必要に応じて区域等の修正や変更をしていくことにしており、本計画の策定を機に「新潟らしいコンパクトなまちづくり」の実現に関するご議論が地域において活発化することを願っています。



みなとまち。
みらいまち。
新潟市

新潟市立地適正化計画（案）

新潟市 都市政策部 都市計画課

〒951-8550 新潟市中央区学校町通一番町 602 番地 1

TEL : 025-226-2679 FAX : 025-229-5150

Email : tokei@city.niigata.lg.jp
