

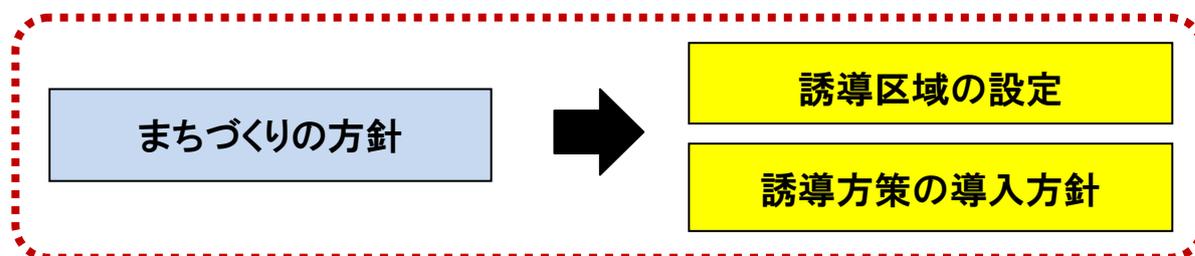
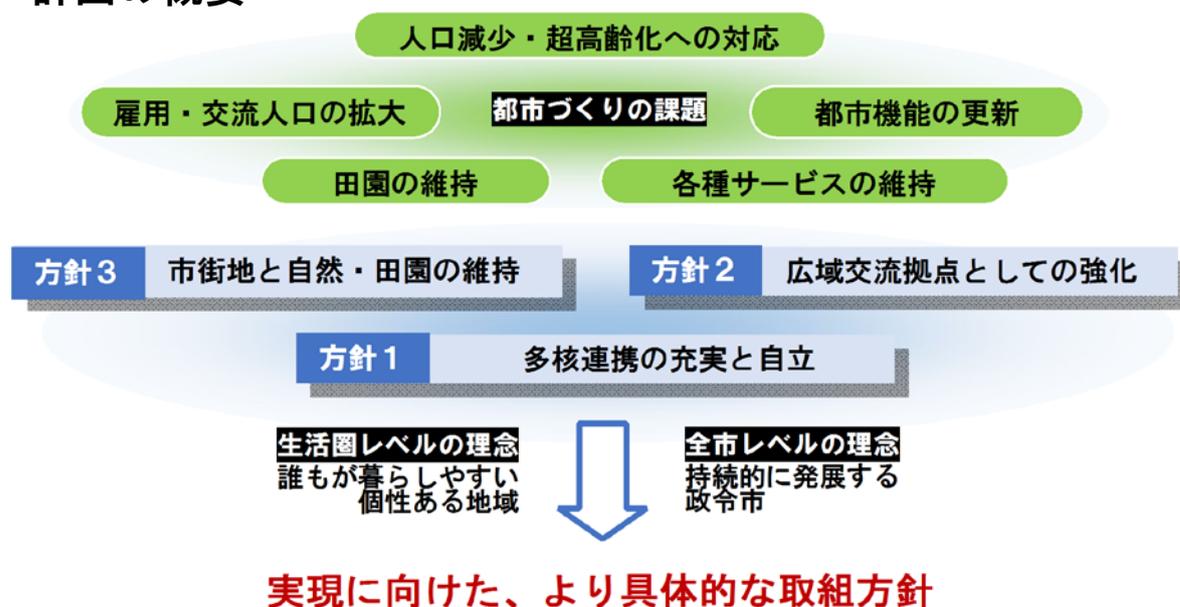
新潟市立地適正化計画の策定について

平成28年11月
新潟市 都市計画課

1 はじめに

- 本計画は、平成26年8月に都市再生特別措置法の改正によって制度化されたことを受け策定するものです。
- 本市では、平成20年に都市計画マスタープランを策定し、国の制度改正に先駆けて多核連携型の新潟らしいコンパクトなまちづくりを実現しようと方向性を示してきたところです。
- 土地利用施策としての今後の方向性について改めて整理するもので、将来にわたり持続可能な都市づくりの実現に向け、より具体的な取組方針をまとめるものです。

2 計画の概要



- 土地利用の考え方や様々な誘導方策の導入方針を明確に示すことで、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。
- このため、今後、新たな施設整備を行う場合や新規の開発・建築の計画を検討される際の目安を設け、適正な土地利用を緩やかに誘導しようとするものです。

策定スケジュール

平成28年 11月17日から30日にかけて

計画素案の概要を **各区自治協議会** へ説明

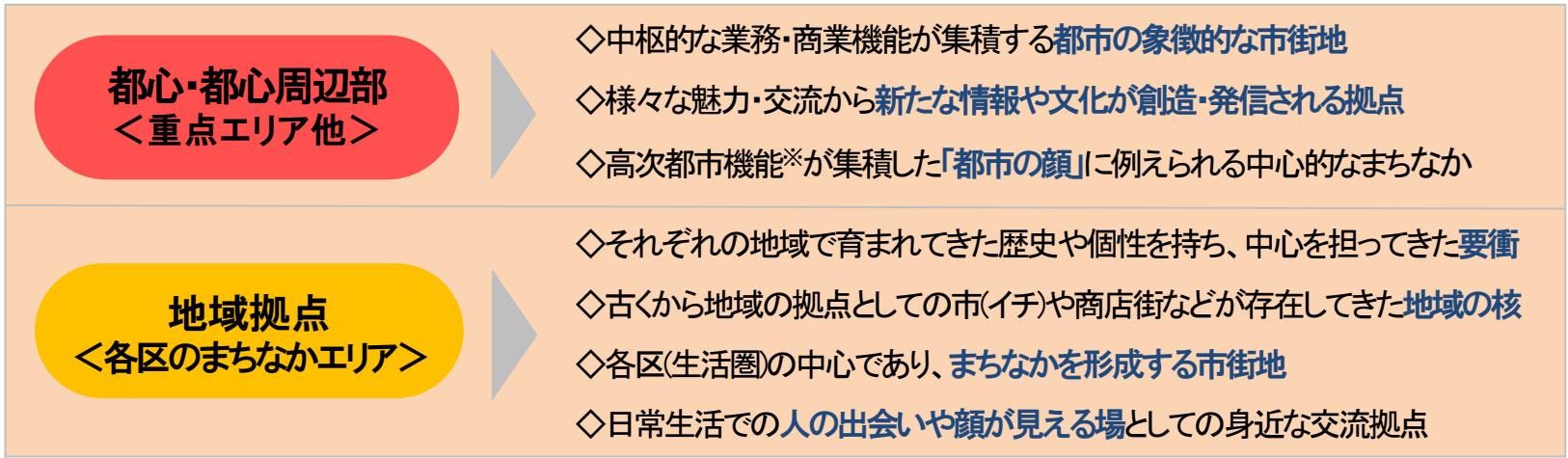
12月下旬から翌年1月下旬 (30日間)

計画素案の **パブリックコメント** 実施

平成29年 3月末 **計画策定・公表**

3 それぞれの拠点が担う機能や役割

- 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を構成されています。
- 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。
- 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、それぞれの特徴を活かした都市機能や居住の維持・充実を図ることとします。



※ 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。

凡 例

- 計画対象区域
- 生活圏(区)・区役所
- 高速道路・IC・スマートIC
- 上越新幹線
- 鉄道・駅
- ◇ 鉄道新駅(構想)
- 基幹公共交通軸
- 放射道路網・環状道路網
- 都心
- 都心周辺部
- 重点エリア
- 機能集積エリア
- 地域拠点
- 各区のまちなかエリア
- 市街地居住エリア
- 生活拠点
- 機能別拠点
- 工業団地
- 田園集落づくりエリア
- 田園を基調とするエリア
- 丘陵・山地・海岸林

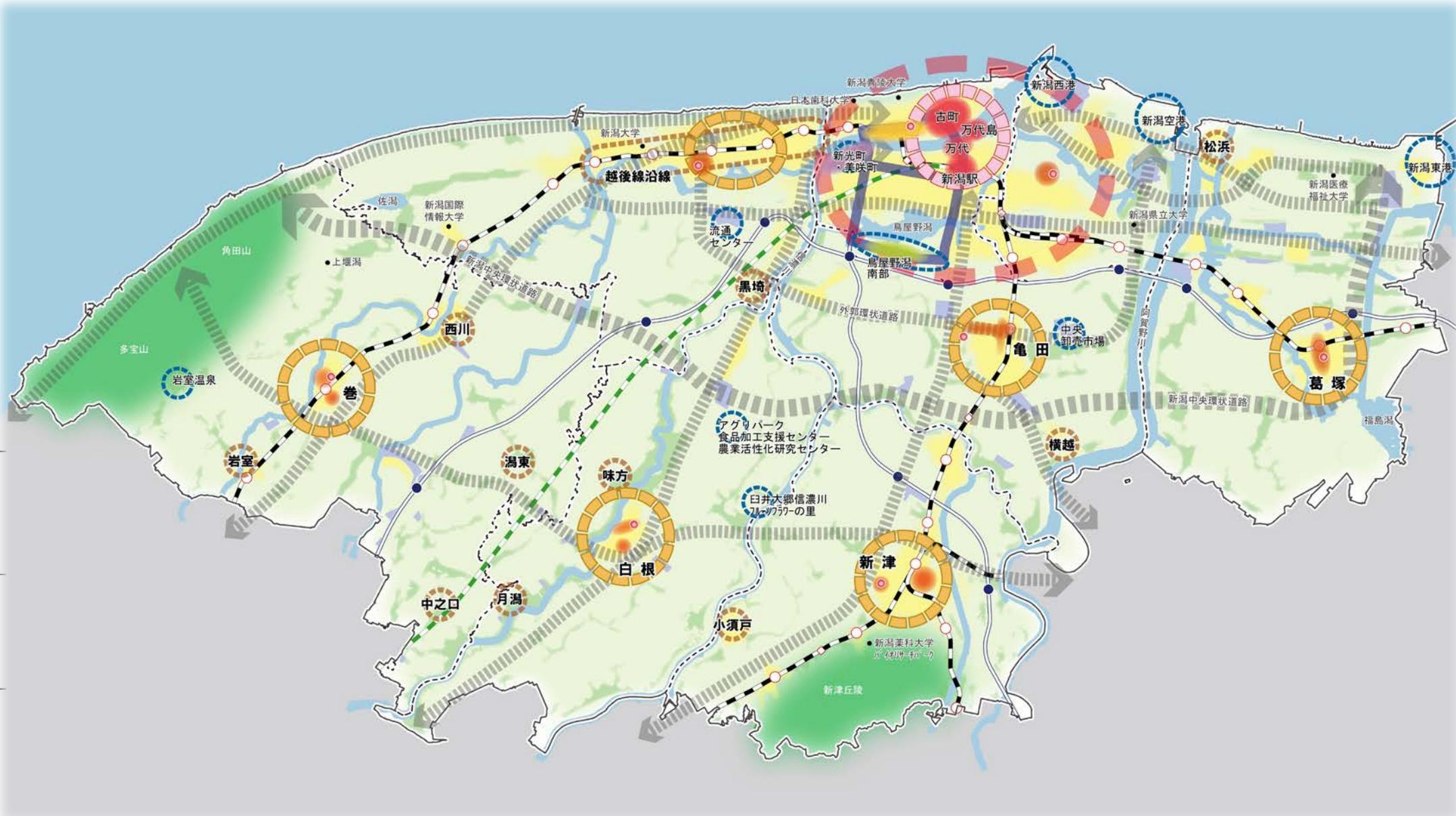


図 都市の骨格構造図

4 誘導区域の設定

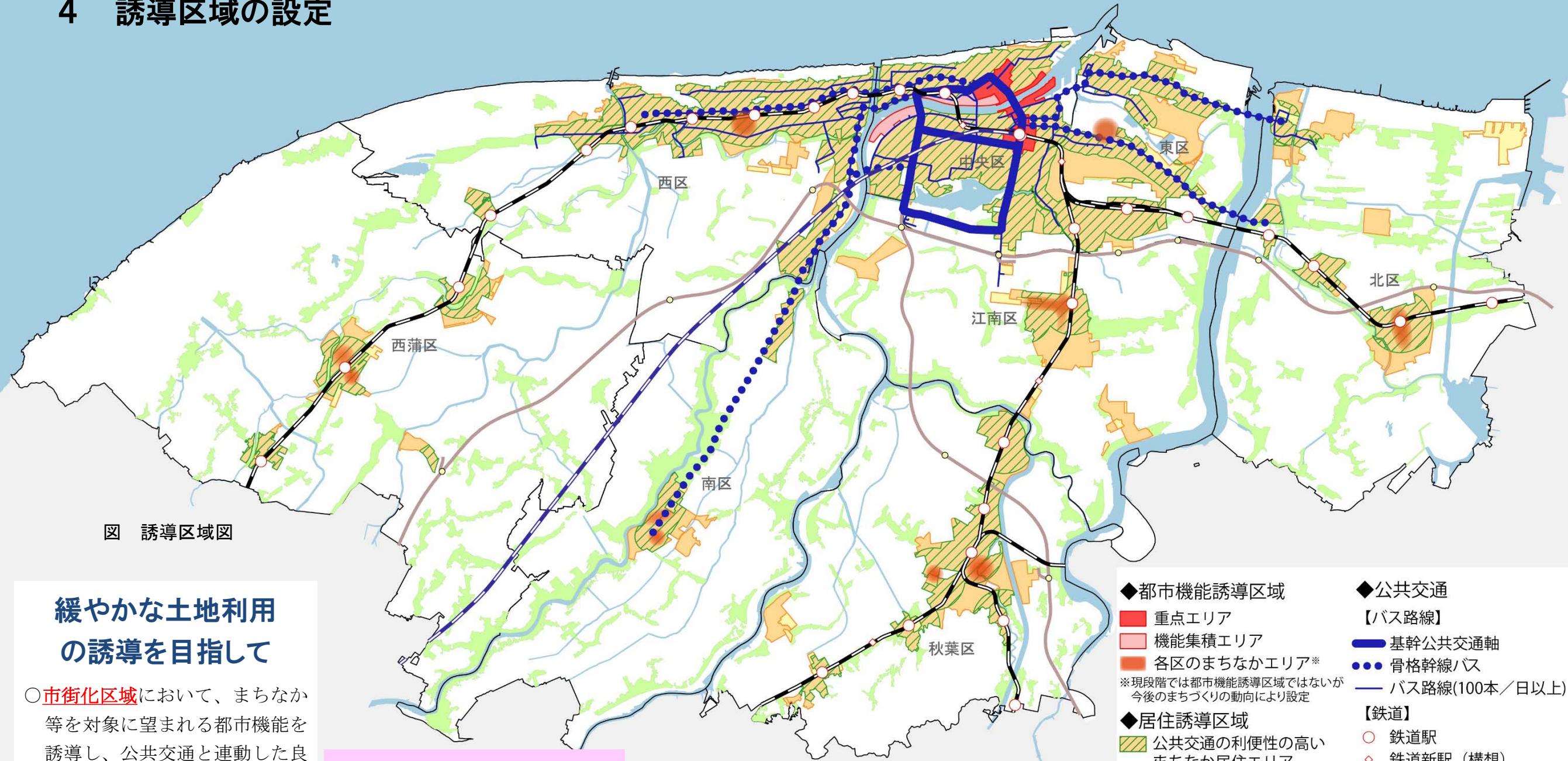


図 誘導区域図

緩やかな土地利用の誘導を目指して

- 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し、公共交通と連動した良好な居住誘導を図っていきます。
- 居住空間の質的な向上を図るため、多様化する暮らしやニーズに対応したまちづくりの実現に向け計画を策定するものです。
- ここでいう「誘導」とは、長期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。

◆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



別途定める誘導施設を有する建築物の開発行為や建築行為を行う場合、届出が必要となります。

◆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



区域外で一定規模以上の住宅開発等を行う場合、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3戸以上の住宅とする場合

- ◆都市機能誘導区域
 - 重点エリア
 - 機能集積エリア
 - 各区のまちなかエリア*
 - ※現段階では都市機能誘導区域ではないが今後のまちづくりの動向により設定
- ◆居住誘導区域
 - 公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア
 - 居住を推奨するエリア
- ◆その他
 - 既存市街地
 - 田園集落づくりエリア
- ◆公共交通
 - 【バス路線】
 - 基幹公共交通軸
 - 骨格幹線バス
 - バス路線(100本/日以上)
 - 【鉄道】
 - 鉄道駅
 - 鉄道新駅(構想)

都心及び都心周辺部における都市機能充実の方向性

重点エリアにおける都市機能

エリア

古町地区

◇商業・業務が一体となった中心的なまちなか

みなとまちから続く商業・飲食の中心地であり、特色ある食文化が色濃く残る。非日常的な都市型サービスなど、多様な機能の再集積を図り都心回帰モデルとしての機能強化を図る。

- みなとまちの歴史を活かした花街文化の活用
- 商店街の魅力向上

コンセプト

万代地区

◇萬代橋周辺の水辺空間と商業による賑わいのまち

大規模な商業施設が集積し、交通ターミナル機能を併せ持つ。

信濃川やすらぎ堤を活用した地区内外との回遊性を高め、まちなかに広がりある賑わいを創出する。

- 公共跡地の活用（旧運輸局）
- 交通ターミナル機能の効果的活用

新潟駅周辺地区（万代口）

◇広域交流拠点機能を強化

新潟駅を訪れる人々に日本海側の拠点都市に相応しい風格と機能を印象付ける街並みを創出するとともに、東大通り沿いに業務機能の集積を図るなど、広域交流拠点としての機能強化を促進する。

- 老朽建築物の更新
- 新潟の陸の玄関口として風格ある景観形成

新潟駅周辺地区（南口）

◇広域交流の玄関口としての交通ターミナル機能の強化

新潟駅の高架化に伴いこれまで分断されてきた南北の市街地が一体化する。低未利用地の活用や交通ターミナル機能の充実、情報発信力の向上など、広域交流の玄関口としての充実を図る。

- 鳥屋野潟南部方面への公共交通軸の延伸
- 低未利用地の活用

共通の課題

まちなか居住の促進・オフィスビルの更新・回遊性の向上・賑わいの創出

機能集積エリアにおける都市機能

エリア

白山周辺地区

◇都心近接型の立地特性を活かし各種サービスの効率的提供を維持

広域医療、福祉、文化、教育等の高次都市機能が集積しており、利便性の高い暮らしが実現可能。また、基幹公共交通軸沿線であり、公共交通による施設へのアクセス性にも優れ、サービスレベルの維持を図る。

コンセプト

エリア

新光町・美咲町地区

◇広域的な行政機能の向上

国の行政施設と県庁を核とした広域的な行政拠点としての機能の向上を図る。

コンセプト

鳥屋野潟南部地区

鳥屋野潟や高速道路ICなどの立地特性を活かしたアメニティーゾーンの形成を図る。

エリア

万代島地区

◇国際交流拠点機能を活用した多様な交流を促進

開港150周年を契機とした各種取組みを通じ、賑わい空間を整備するなど、万代地区と連動した賑わいを創出する。

課題

- 公共交通アクセスの改善
- 信濃川沿いの空間（交流軸）の活用
- 新たな賑わい創出

体験型・時間消費型の空間「交流軸」

人やモノの好循環を生み出す「都心軸」

基幹公共交通軸の充実〔連携強化〕〔相互補完〕〔相乗効果〕

【ポイント】
萬代橋を中心に信濃川の魅力を最大限に生かすことで都心の一体感を確保