

1 北区

① 区の概要

(1) 地勢

北区は、新潟市北東部の阿賀野川以北に位置し、東は新発田市と聖籠町に、南は阿賀野市に隣接しています。

地形は、中央部から北部の日本海まで海岸線と並行に形成された砂丘地帯が発達し、南部には標高 0～2m 未満の低地が広がっており、8 区の中で 2 番目に広い面積（107.72 km²）を有しています。

(2) コミュニティ

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

(3) 人口・世帯数

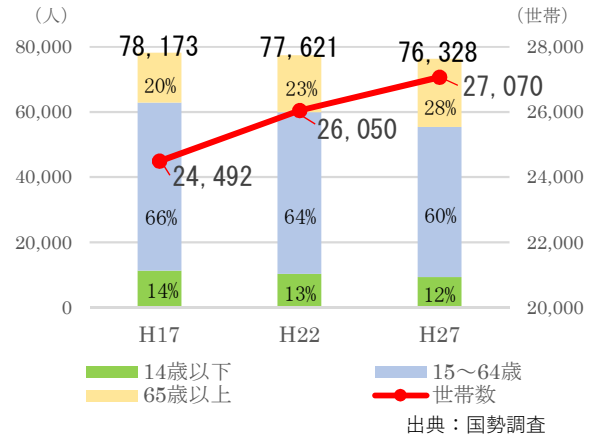
総人口は減少しており、人口構成は少子高齢化の傾向にあります。また、世帯数は増加しています。

(4) 特色

南部を中心に緑豊かな自然がひろがる中で、特に福島潟は、国の天然記念物オオヒシクイの日本一の越冬地として知られ、オニバスなどの希少植物の宝庫でもあります。

また、区内には教育の機能を持つ新潟医療福祉大学や、産業と物流の機能を持つ新潟東港があり、特に新潟東港は、本州日本海側で最大のコンテナ貨物取扱量を誇る国際拠点港湾として発展し、その取扱量は順調に伸びています。

■人口・世帯数の動向

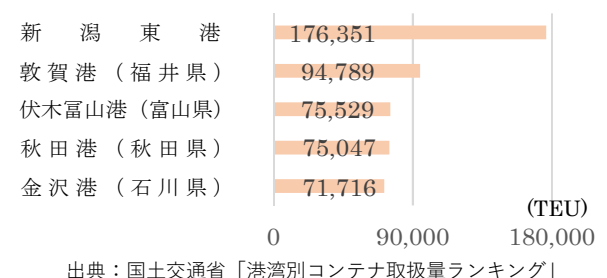


緑豊かな福島潟



本州日本海側で最大のコンテナ貨物取扱量を誇る国際拠点港湾（新潟東港コンテナターミナル）

■本州日本海側港湾別コンテナ貨物取扱量（R1年）



② 現状と課題

(1) 物流環境

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

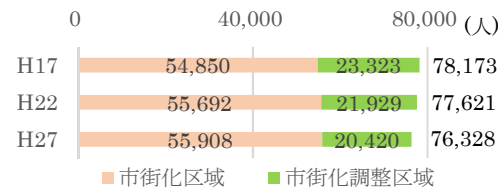
(2) 豊かな自然

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

(3) 土地利用

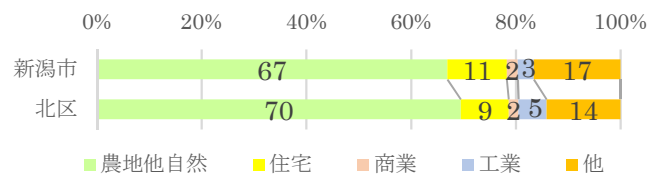
区内の総人口は減少していますが、市街化区域内の人口は増加しています。土地利用の現状は、市平均と比較すると、区内の70%を占める農地他自然や、工業用地の割合が高く、特に工業用地は新潟東港に近いなど立地環境が良く、8区の中で一番広い面積を有しています。人口減少や少子高齢化の状況下において、今後も社会経済活動を維持するため、雇用の場の提供や定住人口増に向けた土地利用を進めることが求められます。

■区域区分別人口の動向



出典：国勢調査

■土地利用の現状



出典：都市計画基礎調査(H30年)

(4) 交通

国道7号、日本海東北自動車道の主要幹線道路やJR白新線により、新潟市中心部や新発田市方面への東西の接続には高い利便性があります。また、南北への接続には区バスなどの公共交通が運行されています。日常の生活環境を維持するため、今後も生活道路を維持管理し、それぞれの拠点と農村集落の道路ネットワークを確保する必要があります。

(5) 防災

下越水害(S41年)や羽越水害(S42年)など、過去には福島潟周辺を中心とした水害による甚大な被害が発生しており、近年は、局所的な豪雨により市街地の冠水が多発しています。今後は、浸水対策として雨水対策施設の整備が必要です。また、地震対策として、橋梁や下水道施設など社会インフラ施設の耐震性とその機能を確保するための整備や、災害時における防災拠点への移動を確実にするための緊急輸送道路の整備が必要です。

③ 区づくりの方向性

< 区の将来像 >

豊かな自然の中で人やものが交流する、

安らぎにあふれ、住みたくなるまち

(1) 道路アクセスの強化

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

(2) 住みたくなるまちづくり

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

(3) 持続可能なまちづくり

企業誘致などによる雇用の場の提供や、雇用拡大による定住人口増に向けて、既存市街地周辺や拠点周辺などにおいて地権者や民間企業主導の土地区画整理事業や開発事業によるまちづくりを進めます。

(4) 道路ネットワークの確保

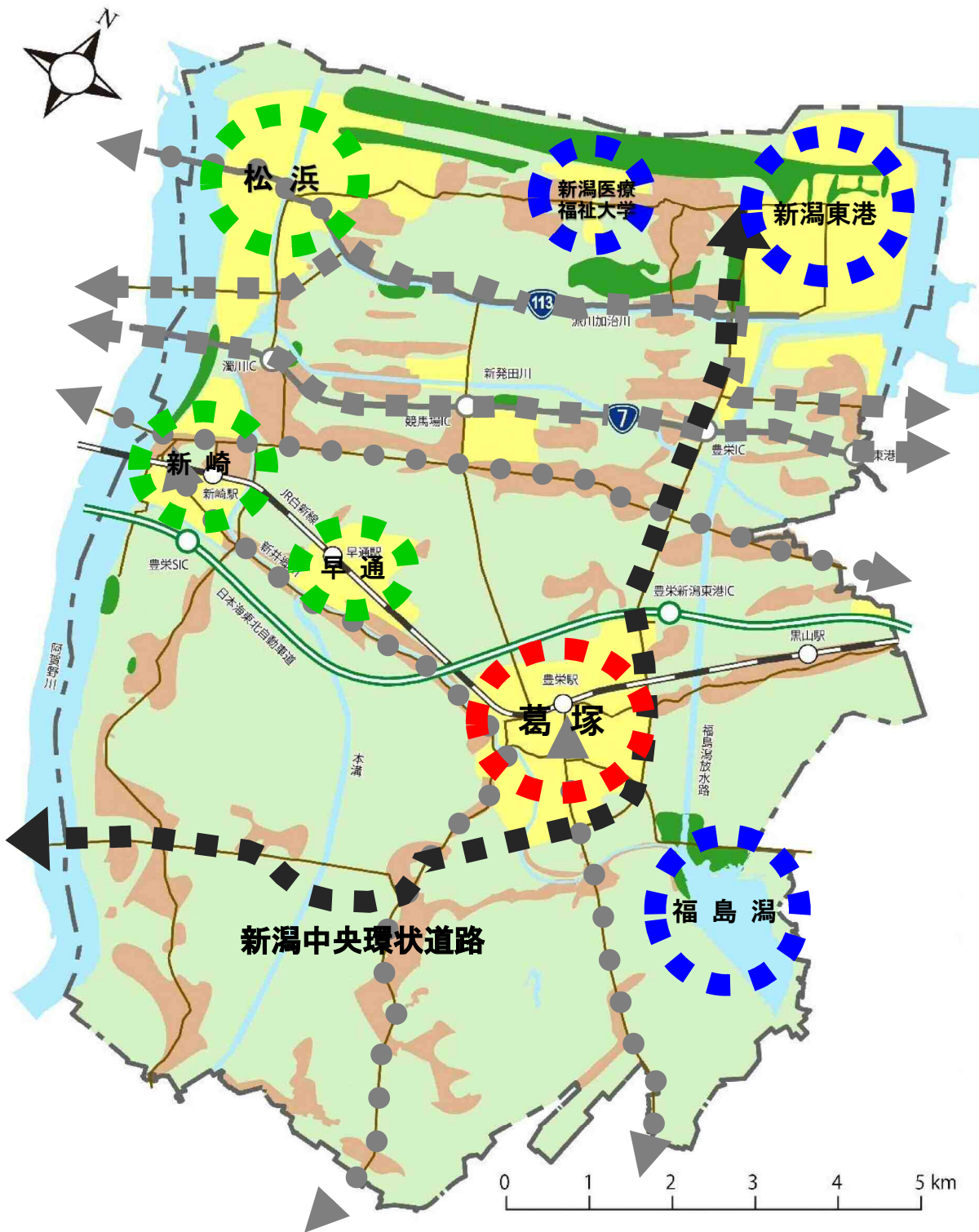
日常の生活環境を維持するため、駅や幹線道路に接続する生活道路の日常的な点検整備による維持管理を継続的に行い、それぞれの拠点と農村集落の道路ネットワークを確保します。

(5) 自然災害に強いまちづくり

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



<区づくりの構想図>



凡例

- | | | | |
|-------|---------|-------|------------------|
| 市街地 | 鉄道・駅 | 地域拠点 | 環状道路網 |
| 集落 | 高速道路・IC | 生活拠点 | 放射道路網 |
| 農地 | 国道 | 機能別拠点 | 区の骨格道路 |
| 緑地・公園 | 県道 | | ※上記道路は、すべて緊急輸送道路 |
| 河川・水面 | 行政界 | | |

用語の定義(案)

4 ページ目「区づくりの構想図」における凡例用語について、全区統一の定義のため、本課である都市計画課が作成し、本編に掲載する予定です。

なお、現在の用語定義案は以下の通りとなります。

【用語】	【定義】
・ 地域拠点	都市周辺部を除く区域で、区役所及び旧市町の中心区域
・ 生活拠点	旧町村役場及び地区事務所周辺など地域レベルでの日常生活の中心区域
・ 機能別拠点	国際交流・文化・流通・商業業務・学術・医療・行政・観光などの分野で市全体としての拠点
・ 環状道路網	路線、定義ともに協議中
・ 放射道路網	路線、定義ともに協議中
・ 区の骨格道路	全区統一の定義はなく、各区で定義づけのうえ、指定することになっています。北区における区の骨格道路の定義は、「区の重要路線として位置づけしている道路」としています。