

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。

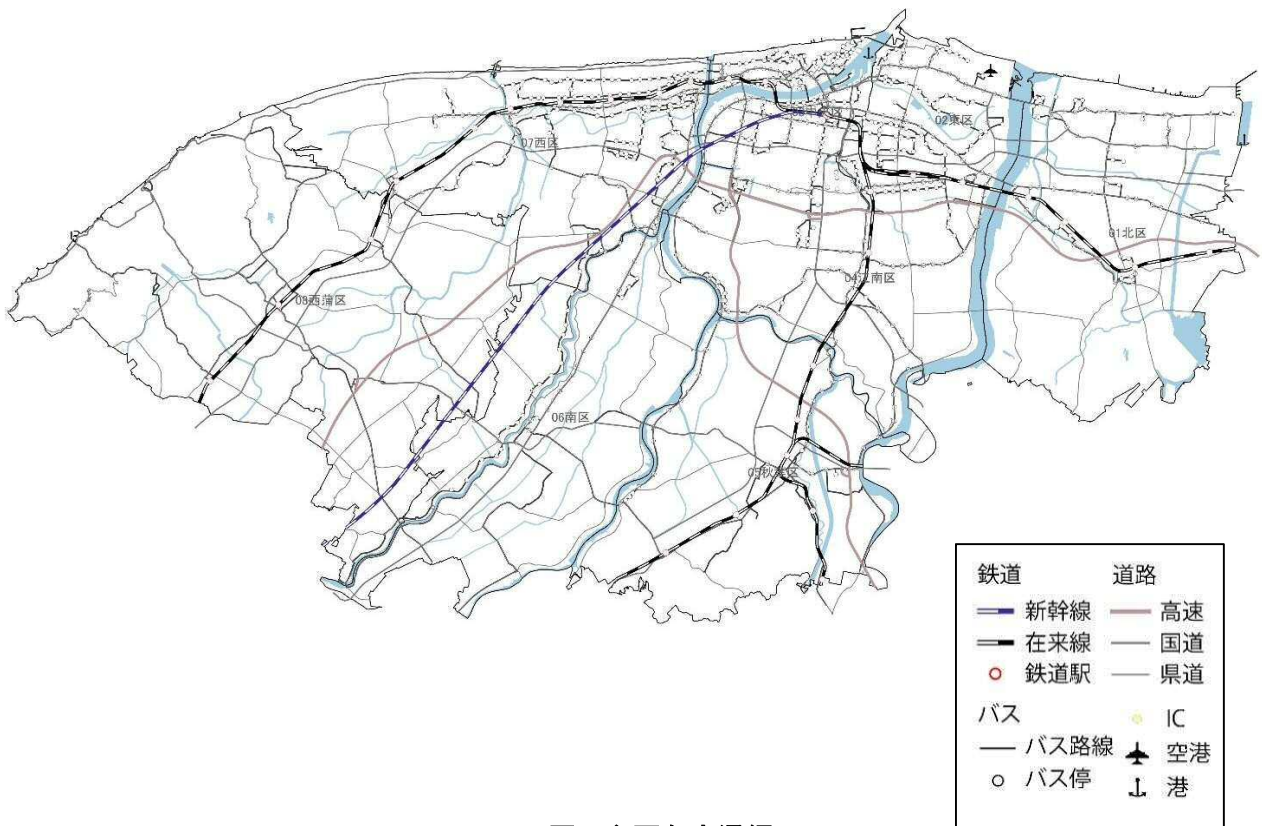


図 主要な交通網

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。

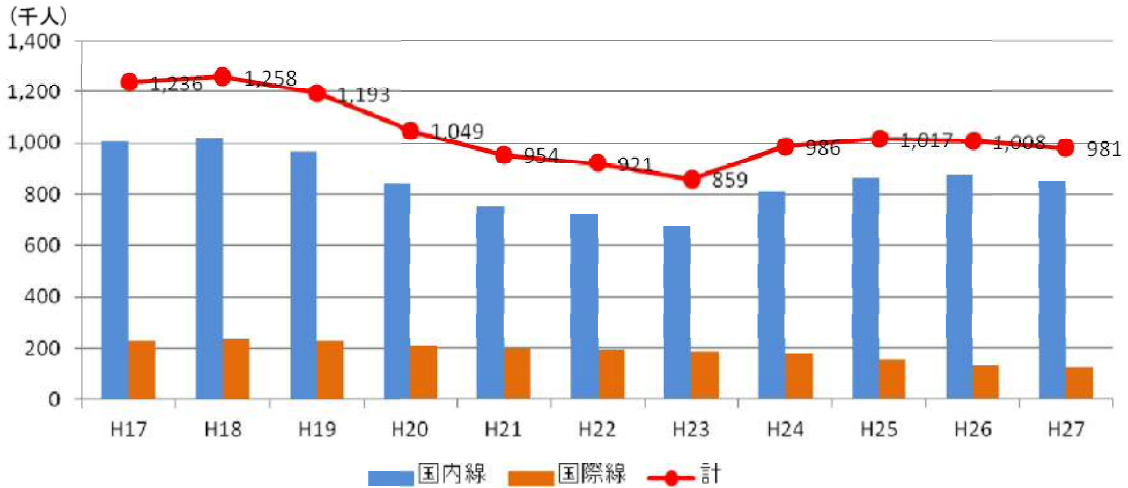


図 新潟空港の乗降客数

資料：新潟県公表「平成27年度新潟空港利用状況」より作成

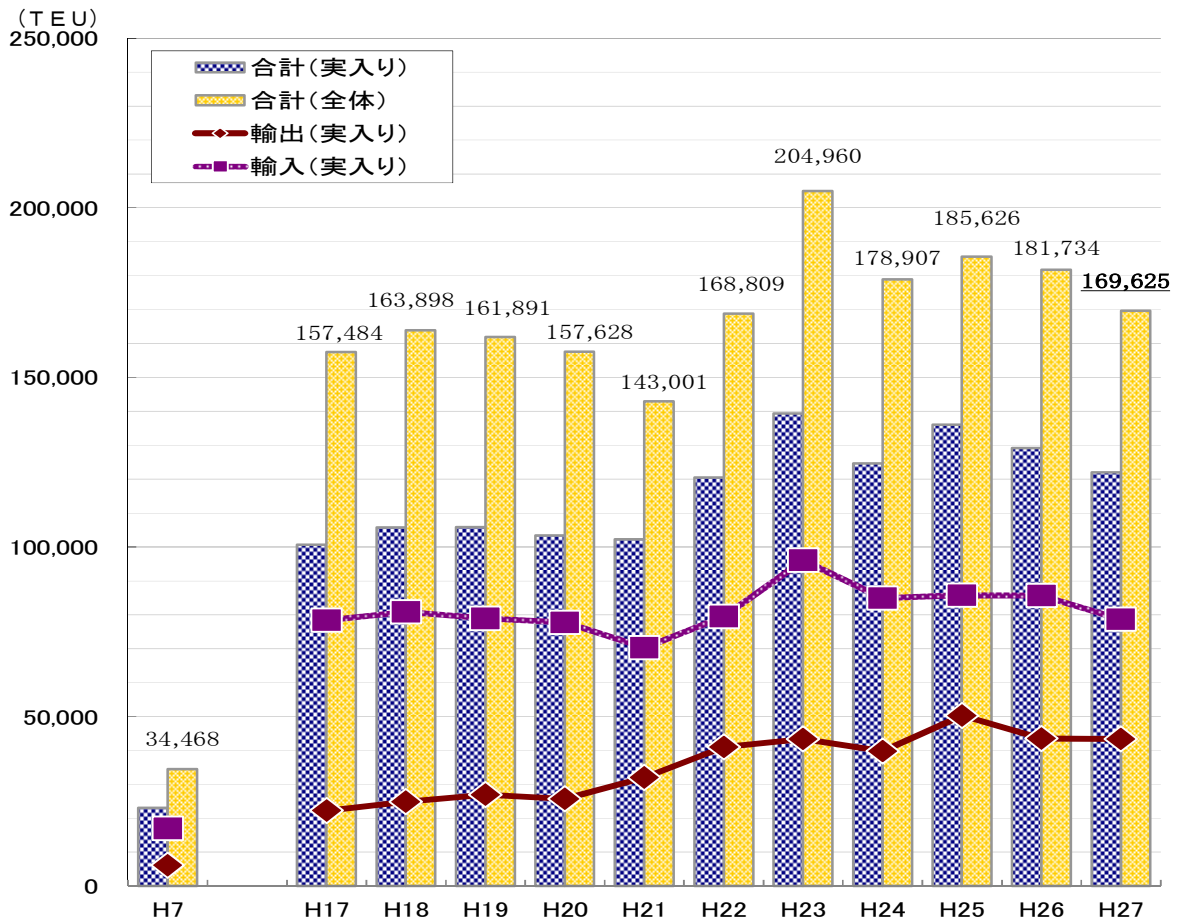


図 新潟港の外貿コンテナ取扱量 (速報値) の推移

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坦する北区・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。

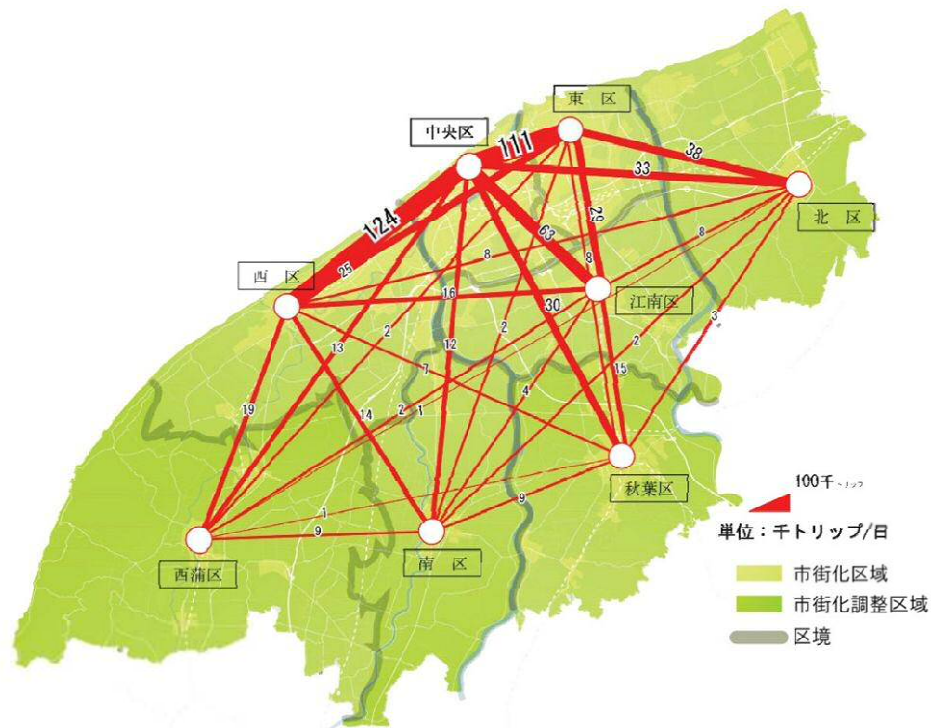


図 区間の人の動き

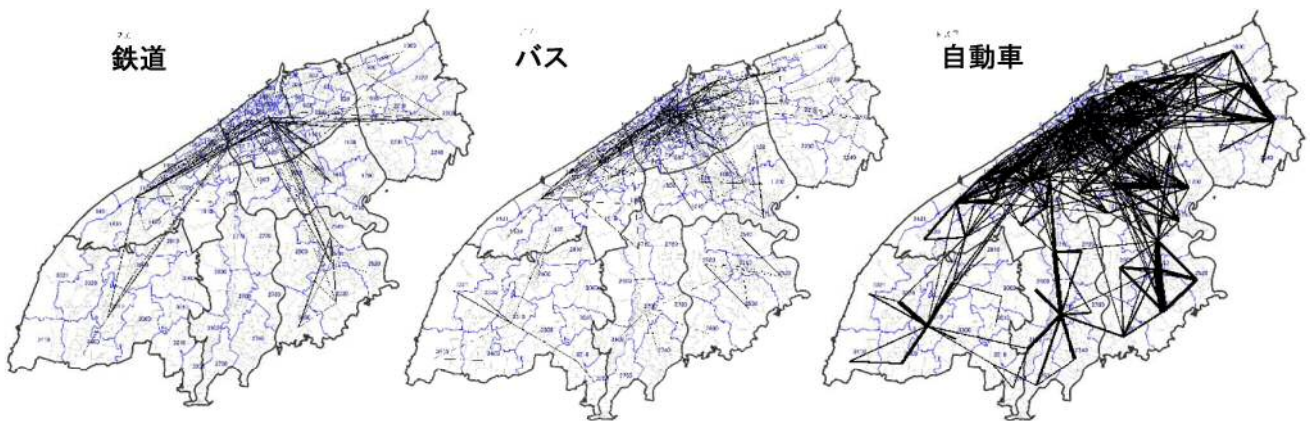


図 区間の人の動き（交通手段別のゾーン間移動）

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。

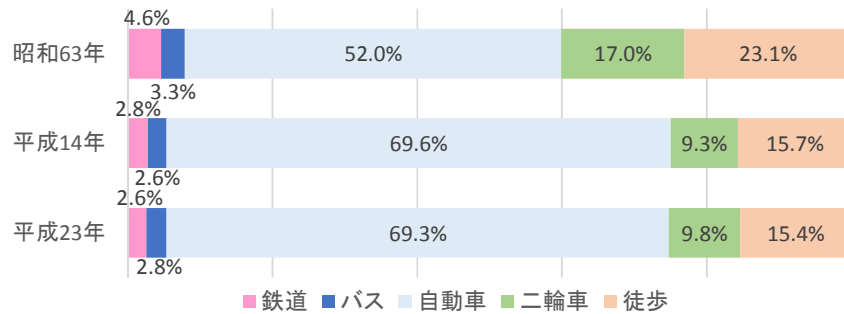


図 代表交通手段構成

資料：新潟都市圏パーソントリップ調査、H23 新潟市内都市交通特性調査

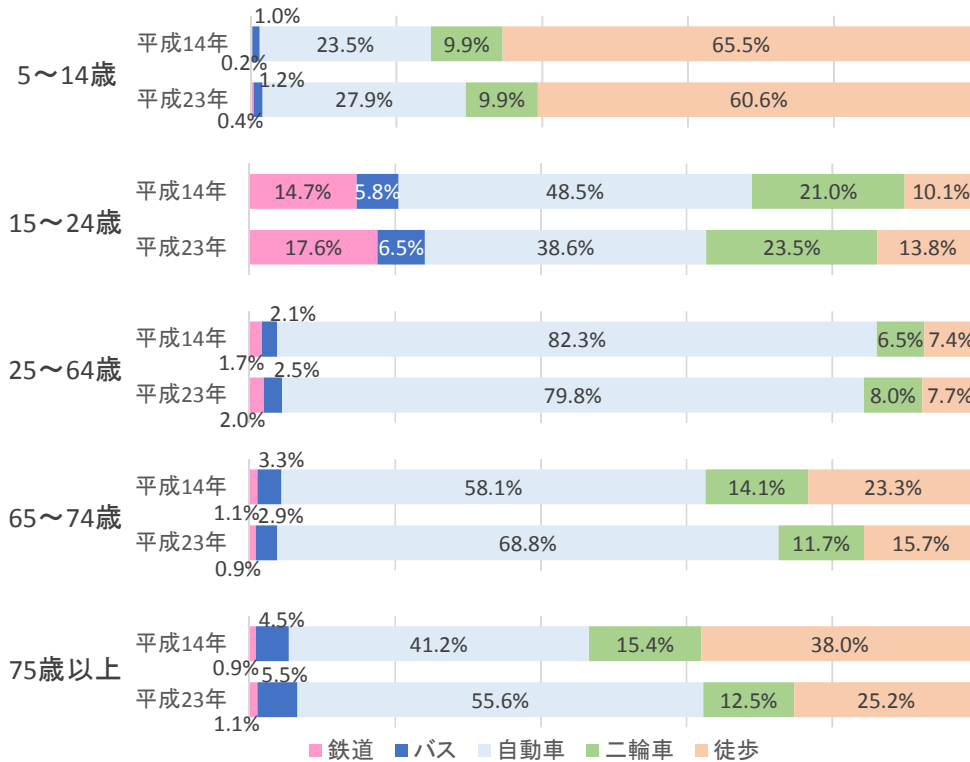


図 年齢階層別代表交通手段構成

資料：新潟都市圏パーソントリップ調査、H23 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。

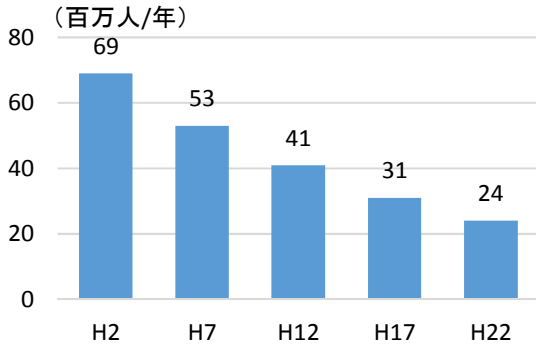


図 バスの利用者数の推移

資料：新潟交通（株）データ

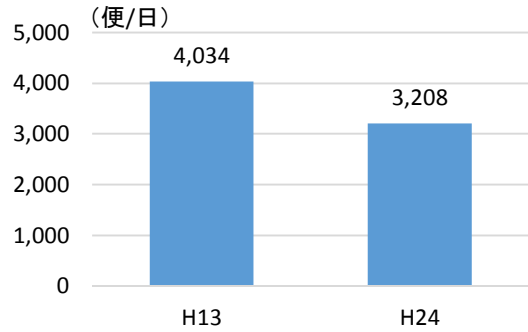


図 バスの運行便数の推移

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。

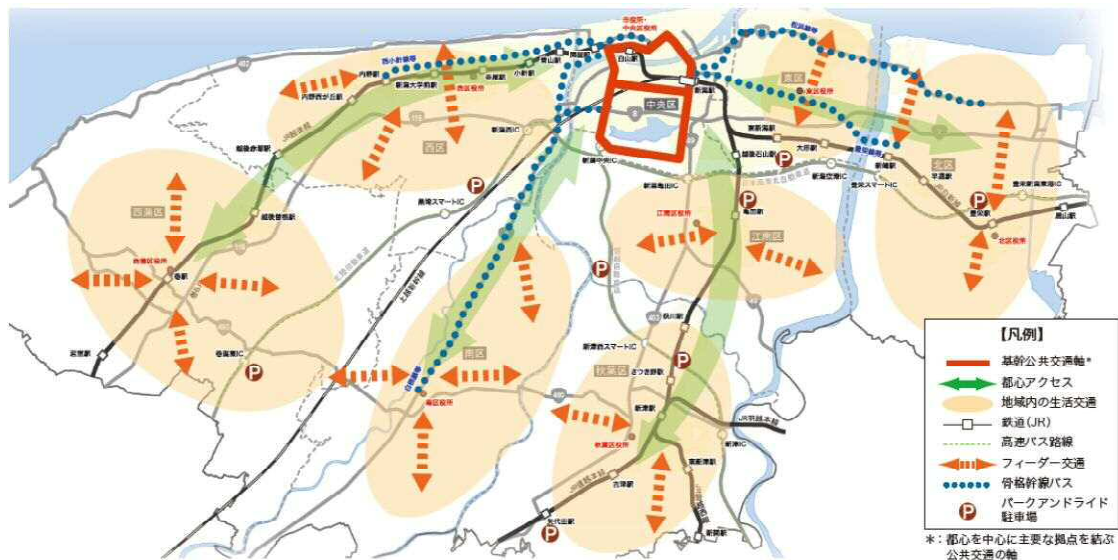


図 都市内交通体系の基本概念図

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。

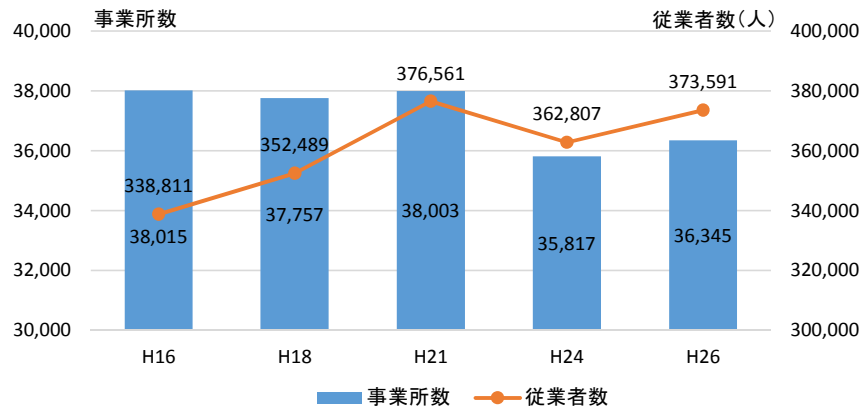


図 事業所数及び従業者数の推移（民営）

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。

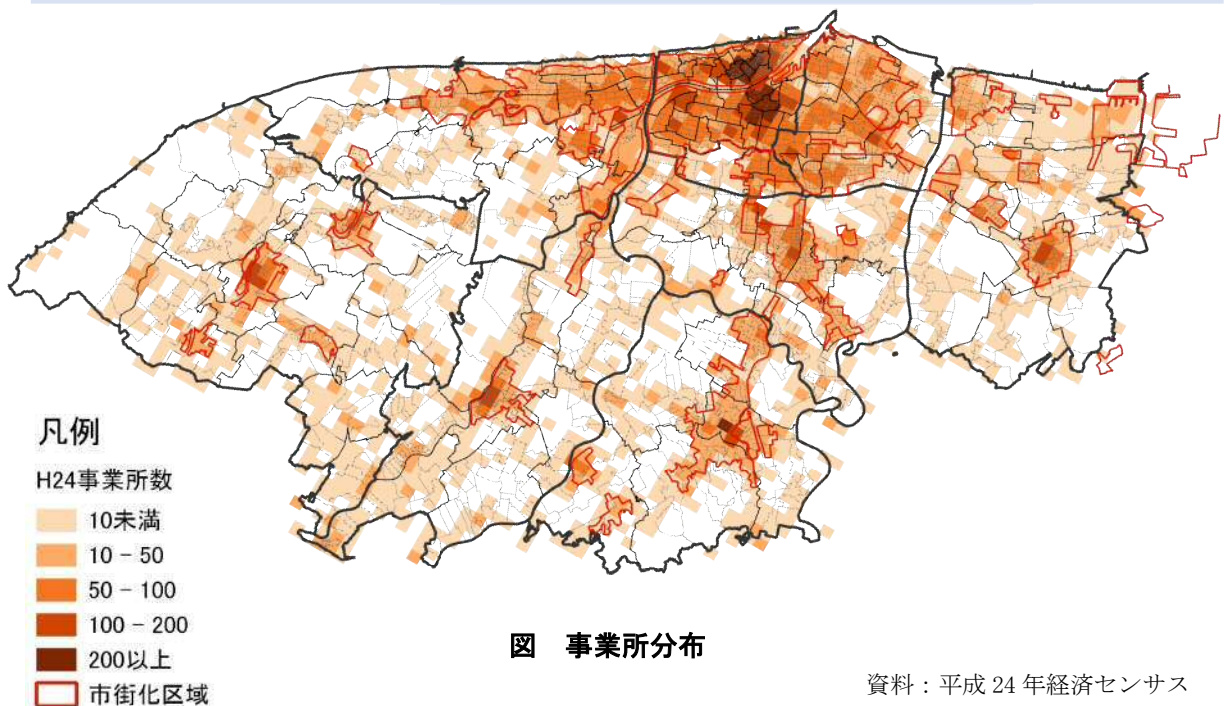


図 事業所分布

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。

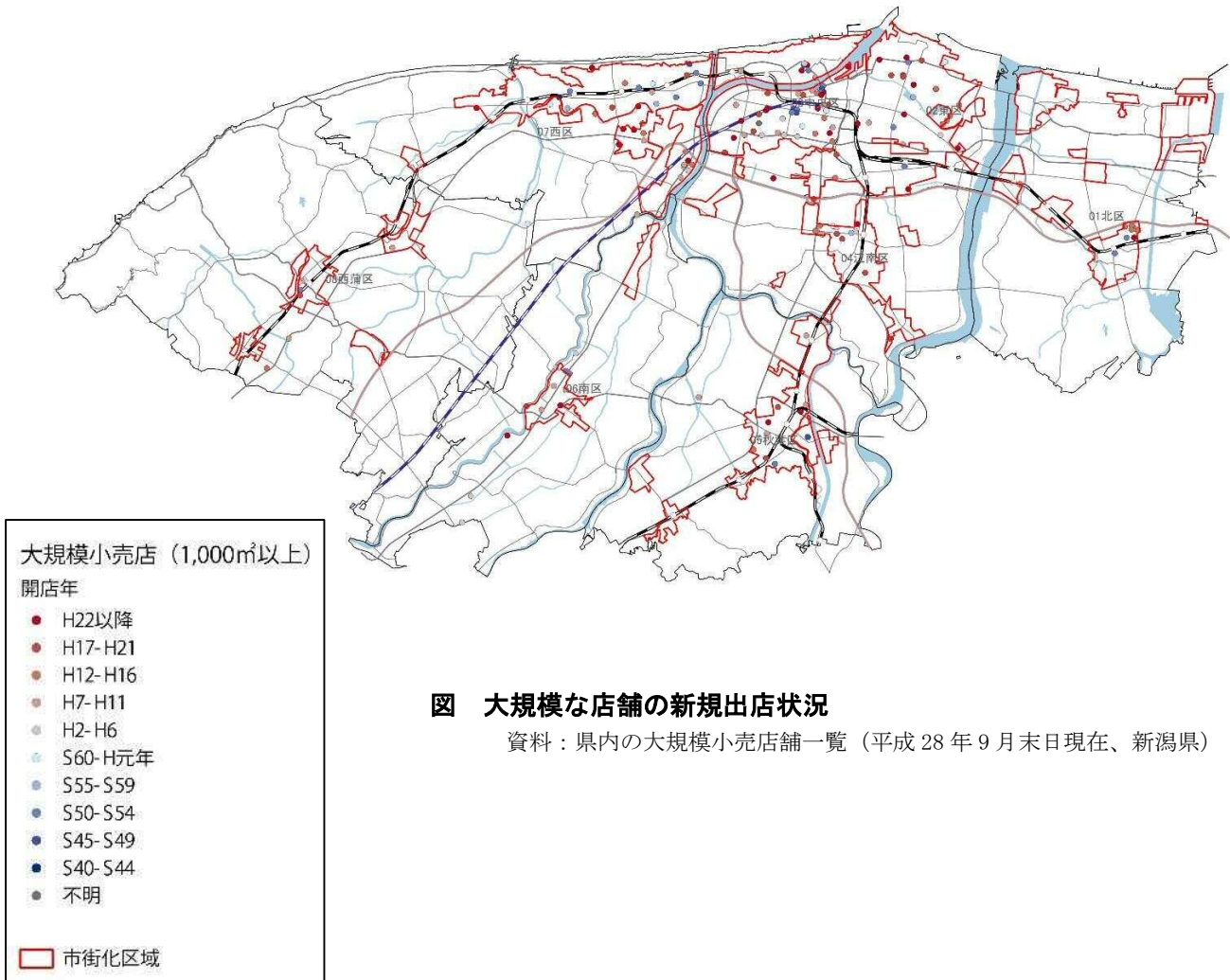


図 大規模な店舗の新規出店状況

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。

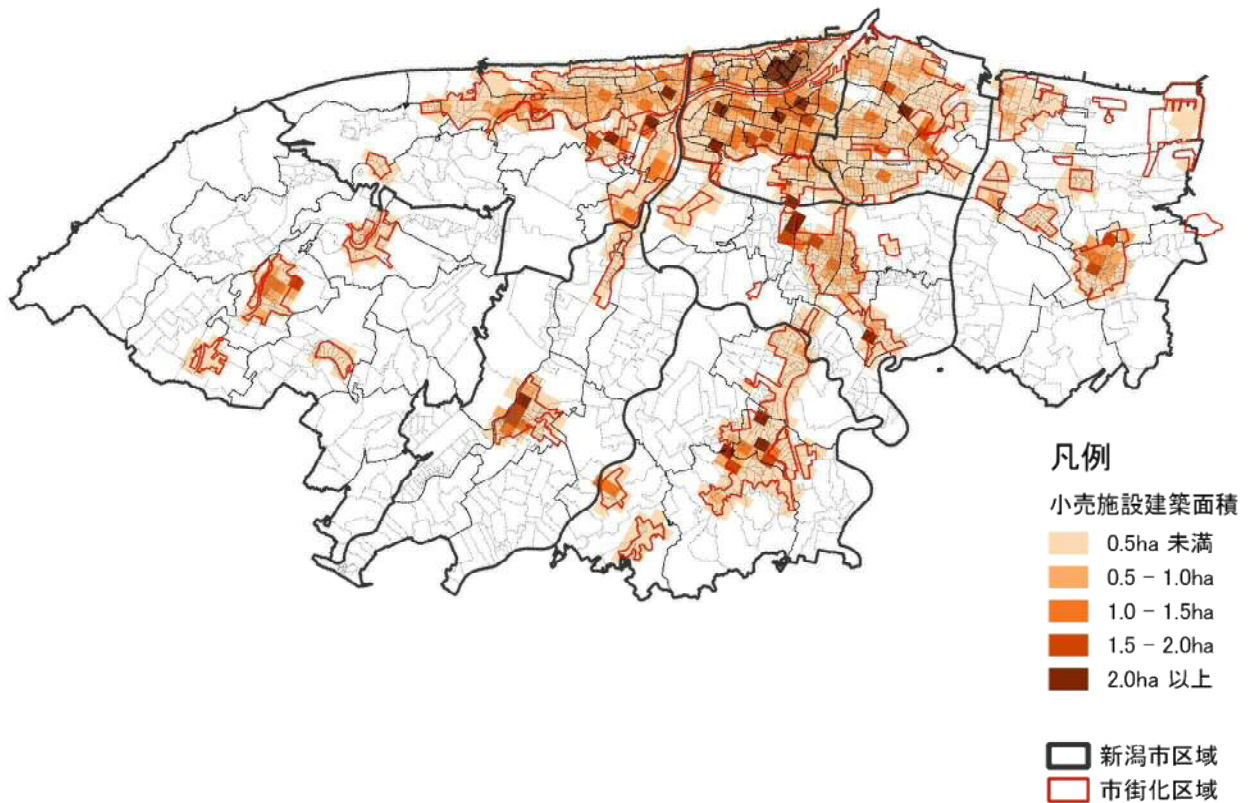


図 小売施設建築面積の分布

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。

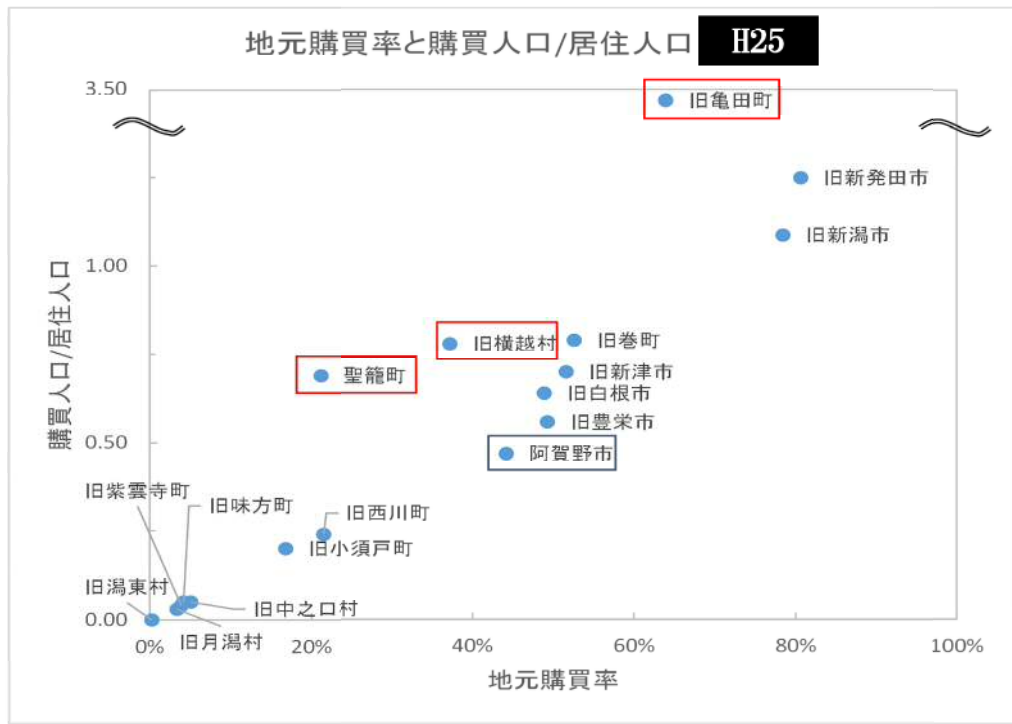
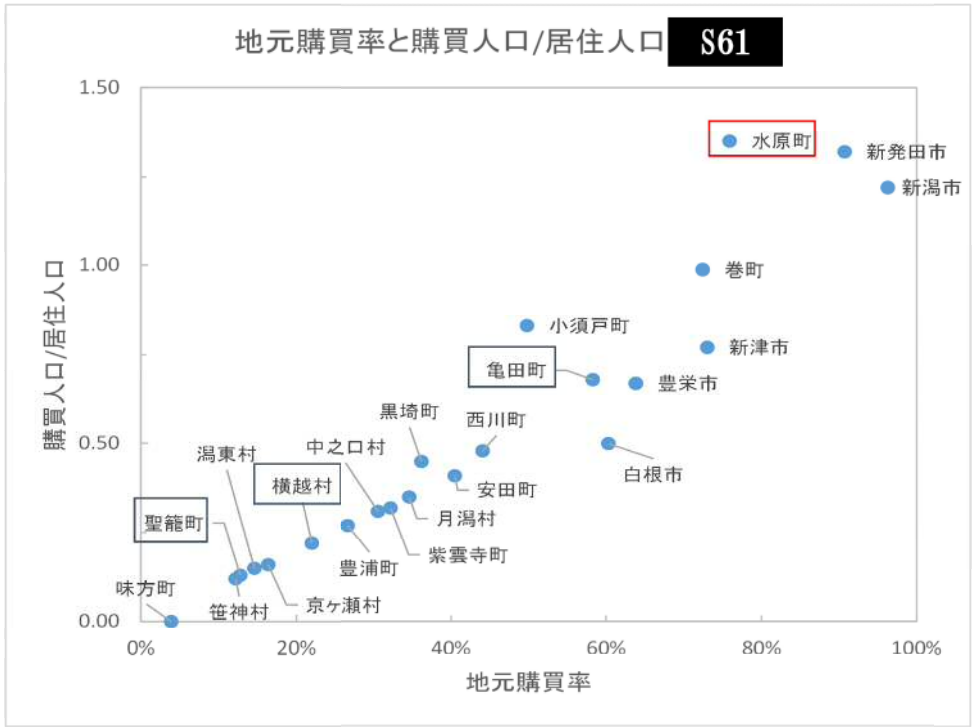


図 地元購買率と吸引力*の変化

*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。

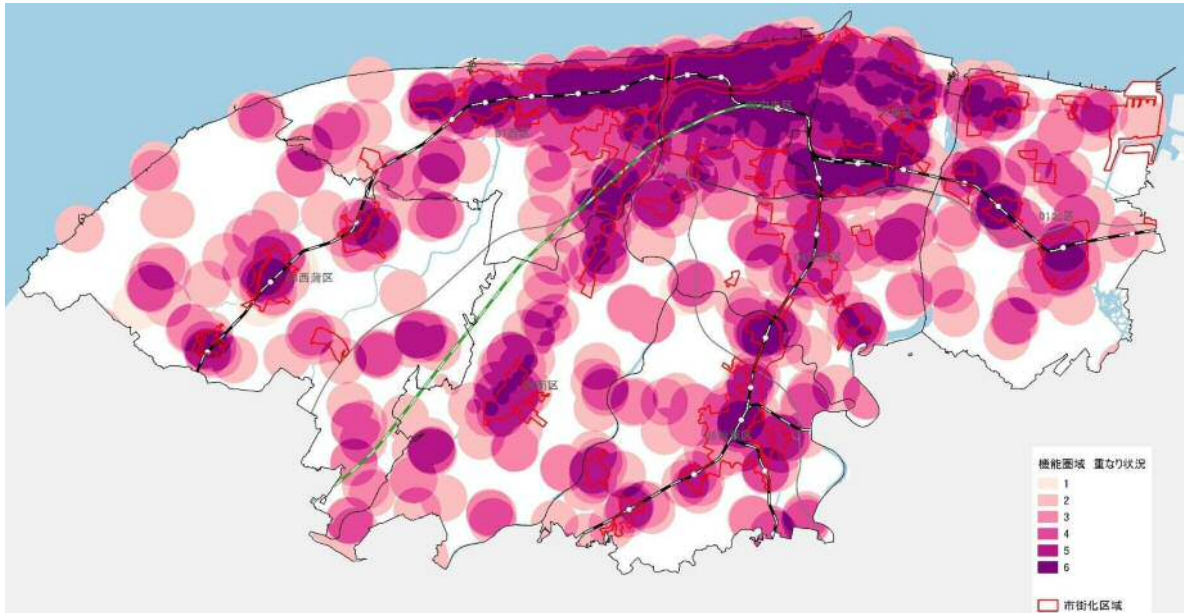


図 日常生活に必要なサービス機能の圏域の重ね合わせ

資料：iタウンページ

※ 日常生活に必要なサービス機能

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	通所介護施設（デイサービス、認知症デイサービス）	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

(7) 医療・福祉・子育て・教育施設の状況

◇医療・福祉・子育て・教育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。

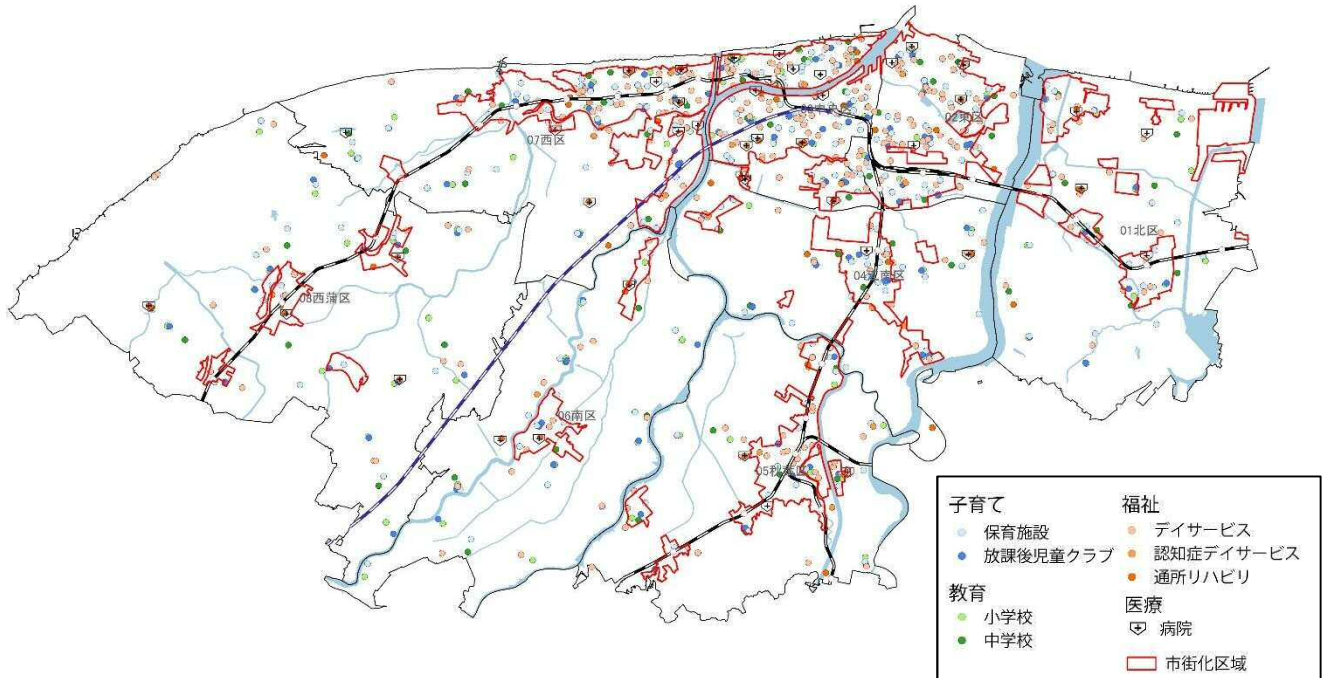


図 医療・福祉・子育て・教育施設の分布

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

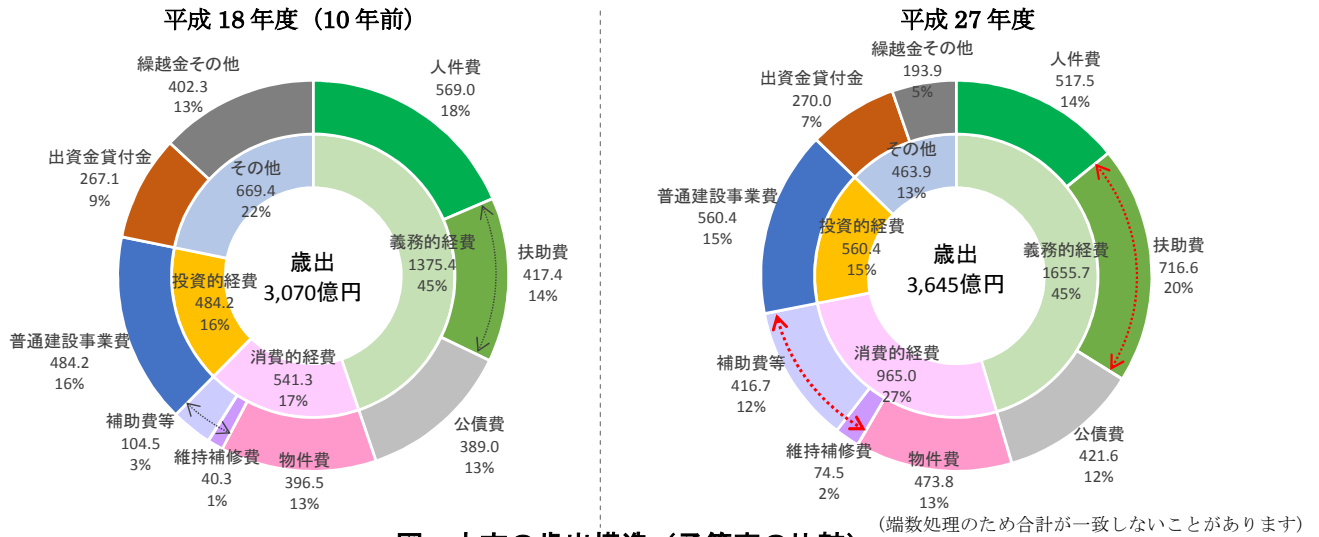
- 商業・サービス機能のさらなる郊外化が進展した場合、まちなかの機能が損われる恐れがあり、これまで以上に、まちなかへの集積を図っていく必要がある
- 自動車を前提とした商業・サービス機能の立地は、マイカーを持たない人にとって暮らしに不便を感じさせることから、誰もが様々なサービスを楽しむ都市構造を目指す必要がある

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。

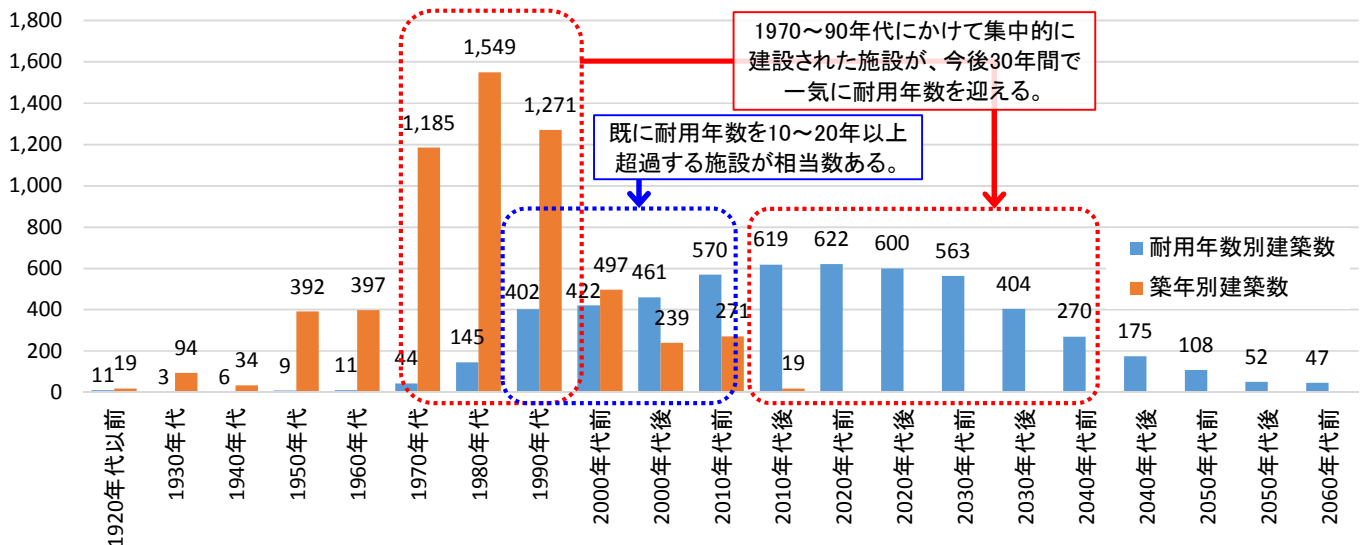
◇今後、本市では、生産年齢人口の減少、高齢者人口の増加が見込まれ、扶助費の割合がさらに増大する可能性があります。



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

◇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。

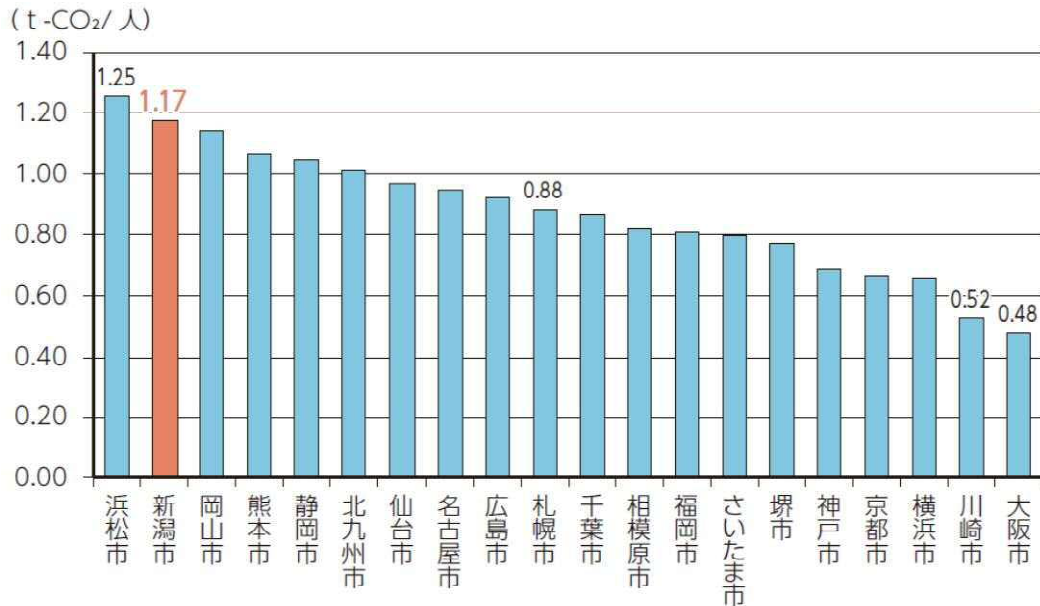


図 1人当たり乗用自動車CO₂排出量

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（H22））

6 財政など

現状からみる課題

- 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

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



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



Topic



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

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

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

現状からみる課題の整理