

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。

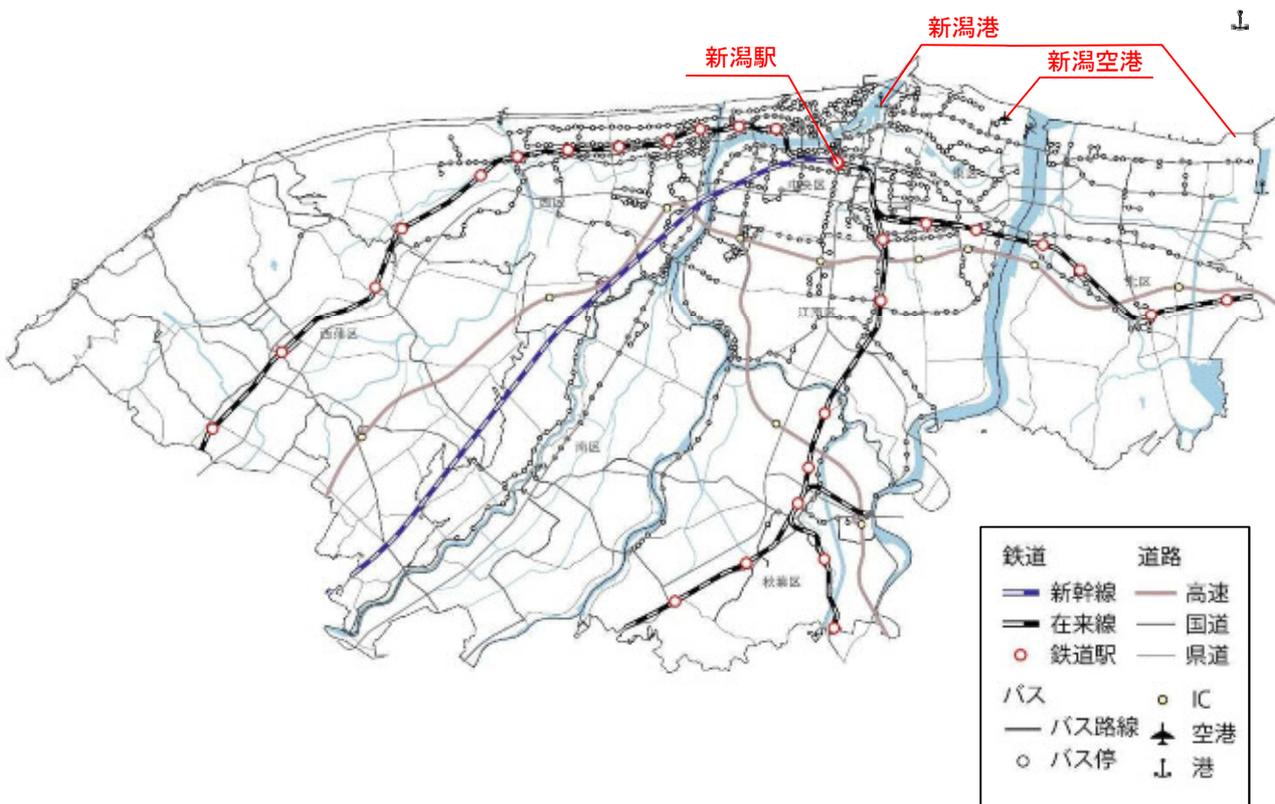


図 主要な交通網

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。

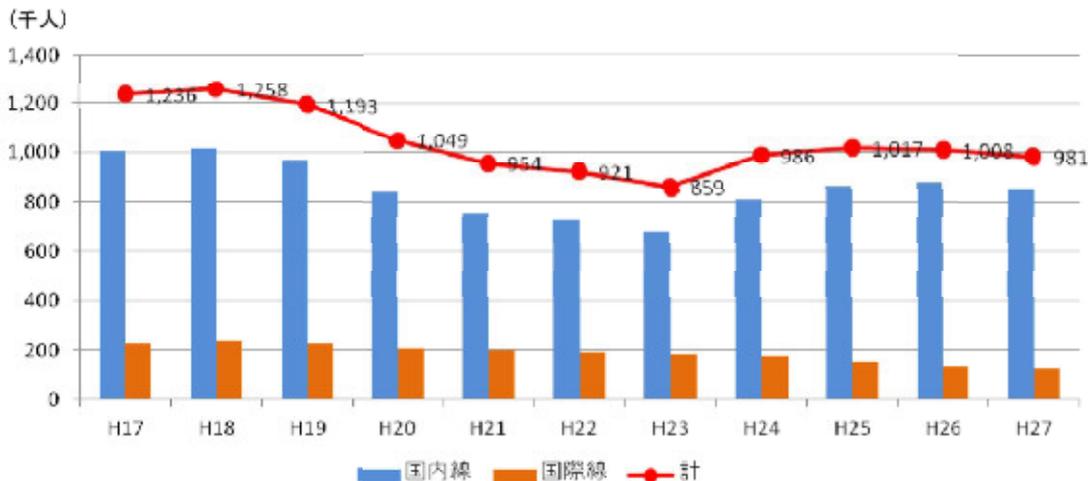


図 新潟空港の乗降客数

資料：新潟県公表「平成27年度新潟空港利用状況」より作成

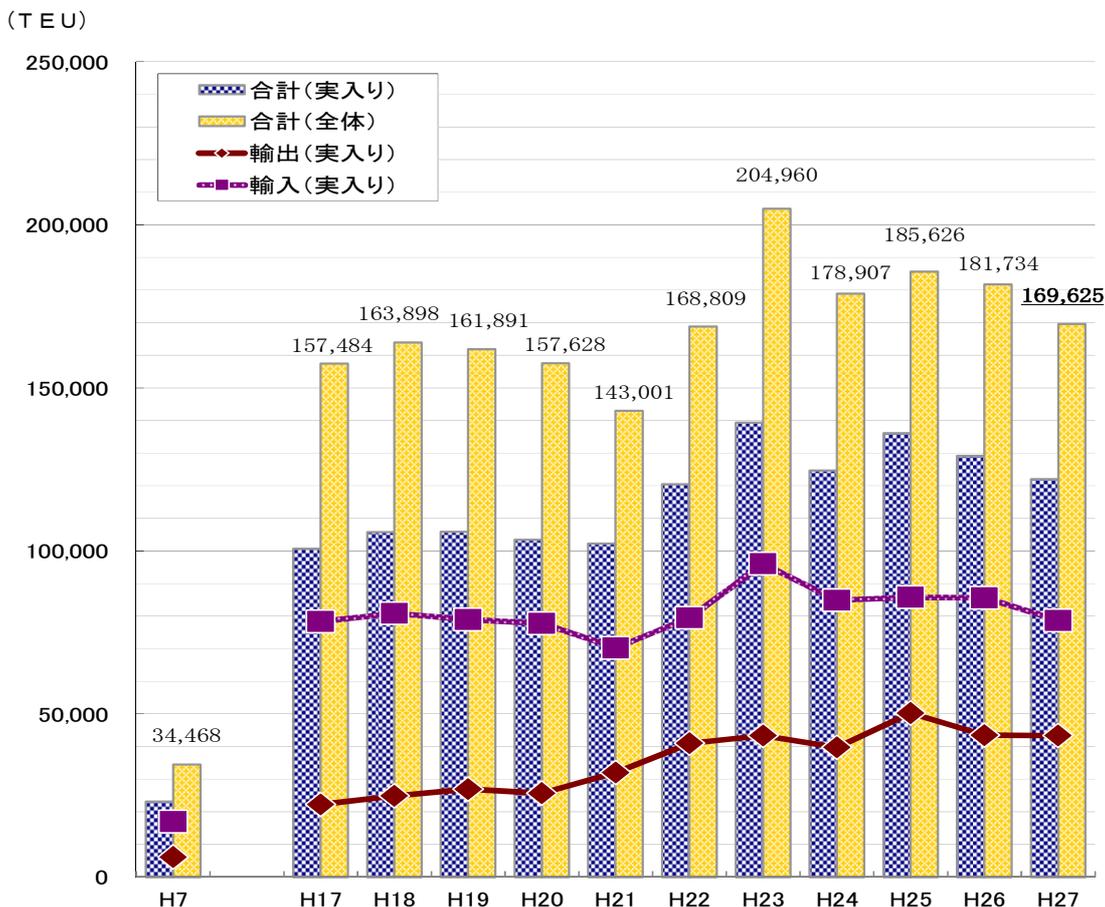


図 新潟港の外貿コンテナ取扱量（速報値）の推移

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担する東区・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。

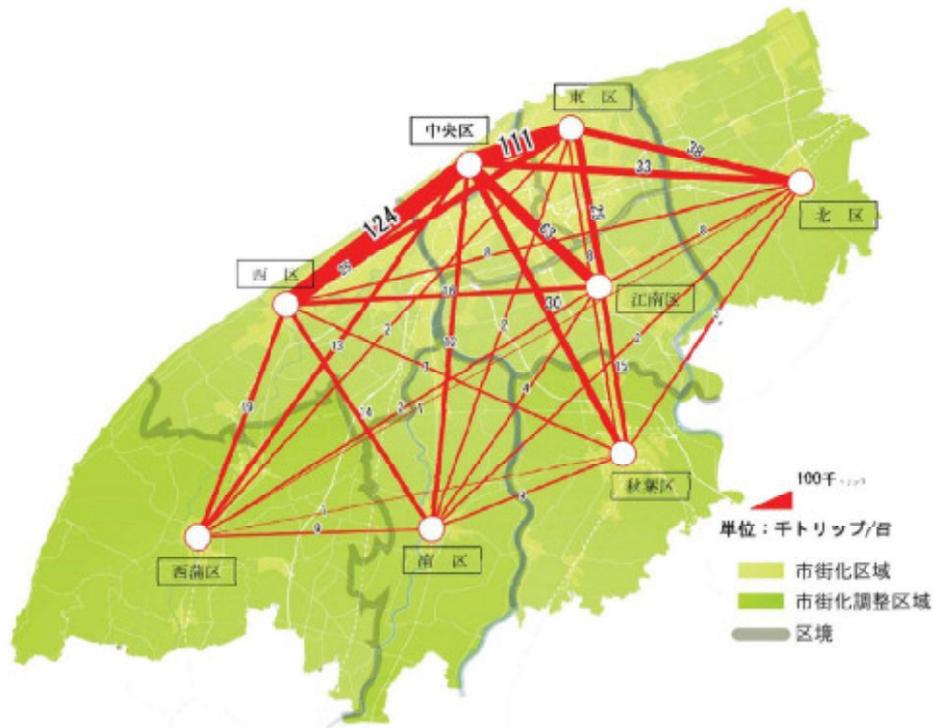


図 区間の人の動き

資料：平成 23 年度 新潟市内都市交通特性調査

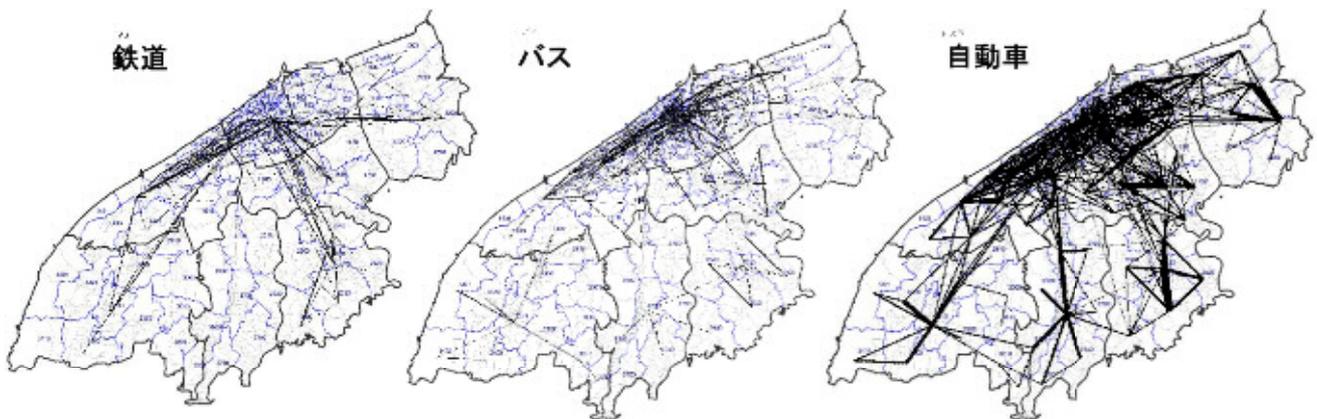


図 区間の人の動き（交通手段別のゾーン間移動）

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。

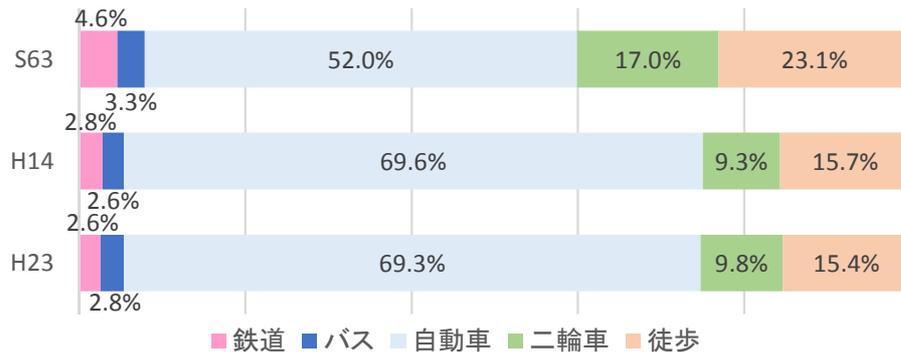


図 代表交通手段構成

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

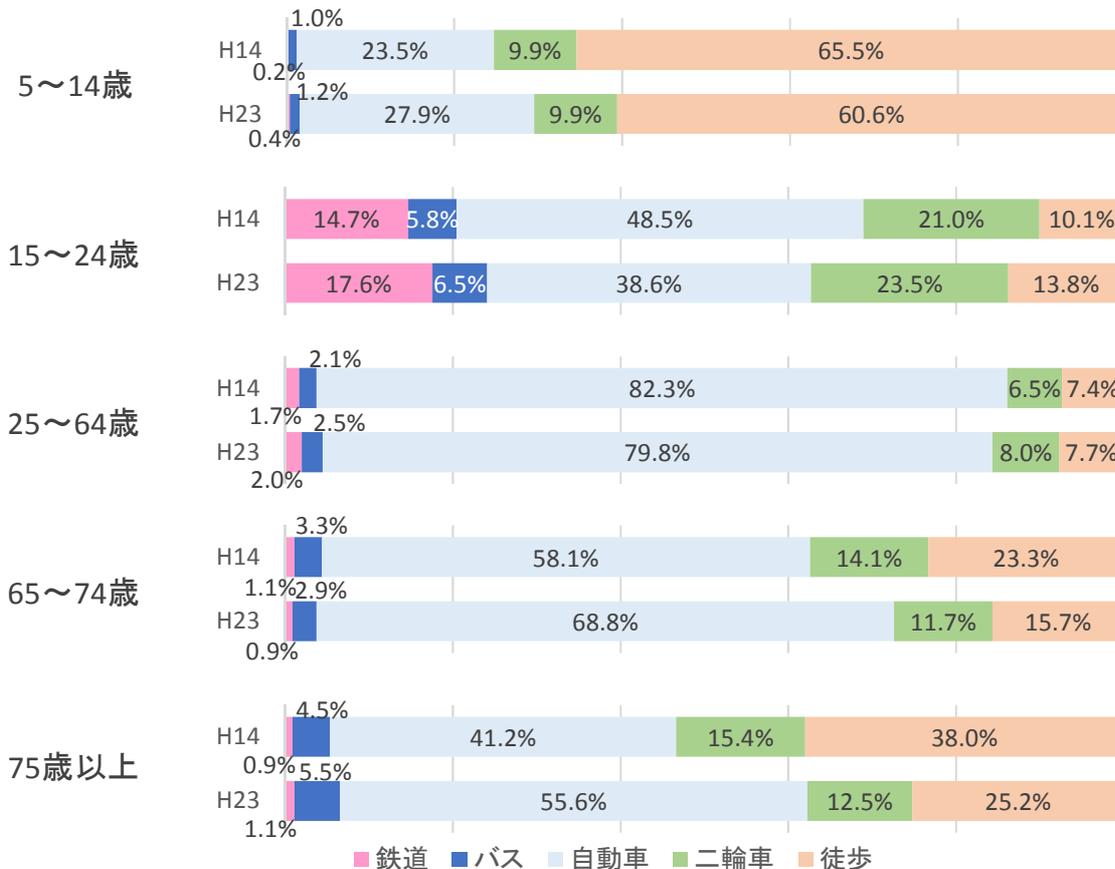


図 年齢階層別代表交通手段構成

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。

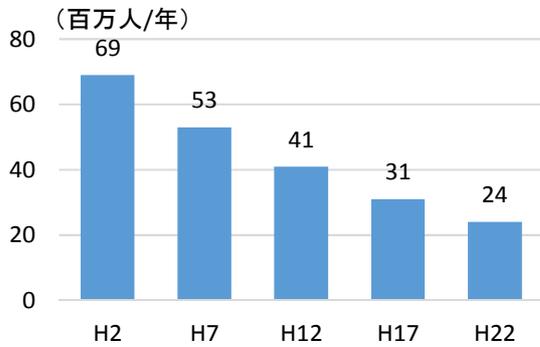


図 バスの利用者数の推移

資料：新潟交通株式会社

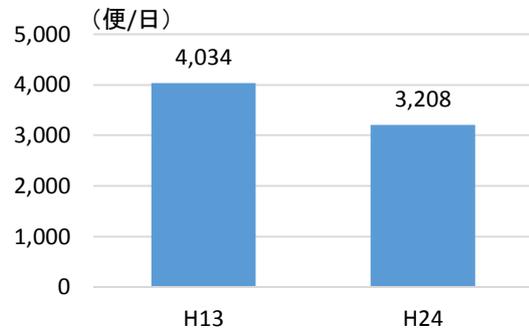


図 バスの運行便数の推移

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。

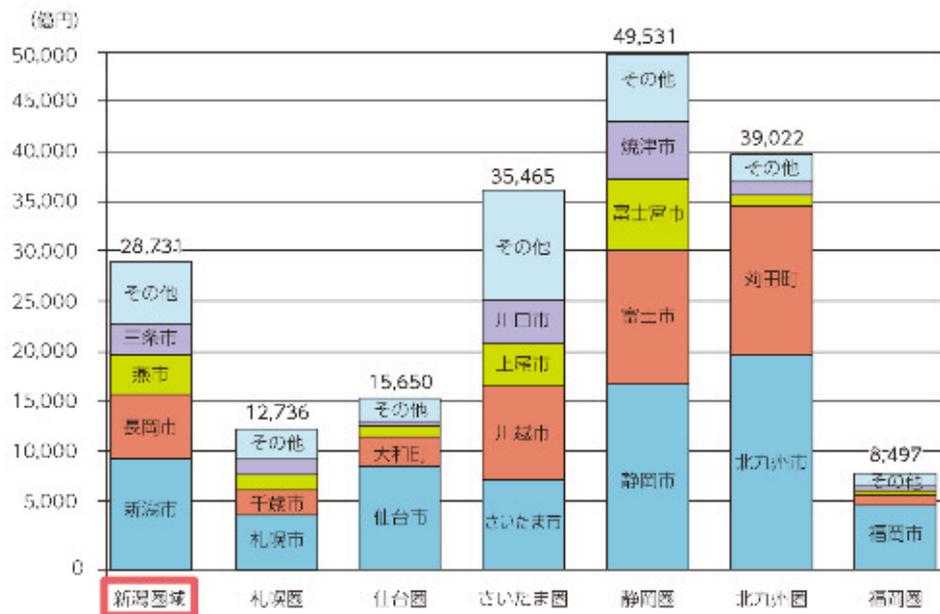


図 主な政令市（隣接市町村圏）の製造品出荷額

資料：工業統計調査（平成24年）

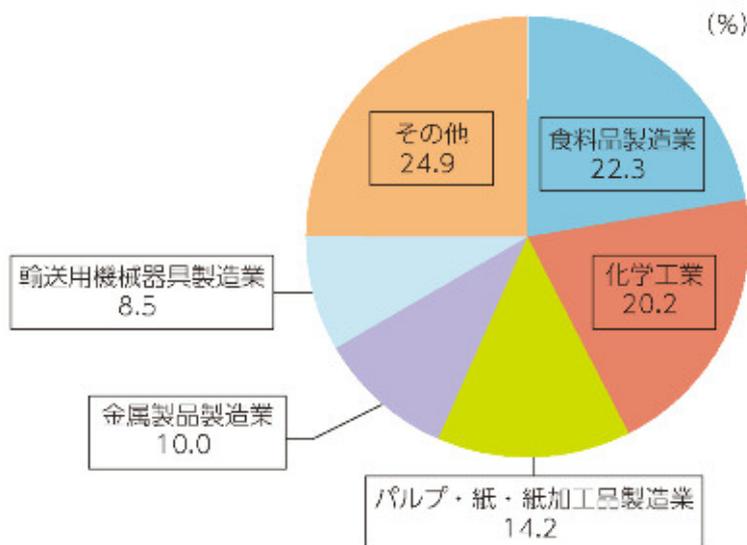


図 本市の製造品出荷額等の産業分類別内訳

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。

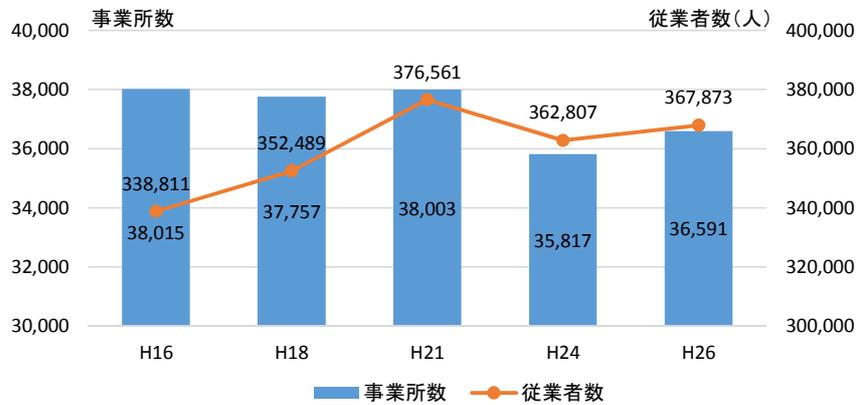


図 事業所数及び従業者数の推移（民営）

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。

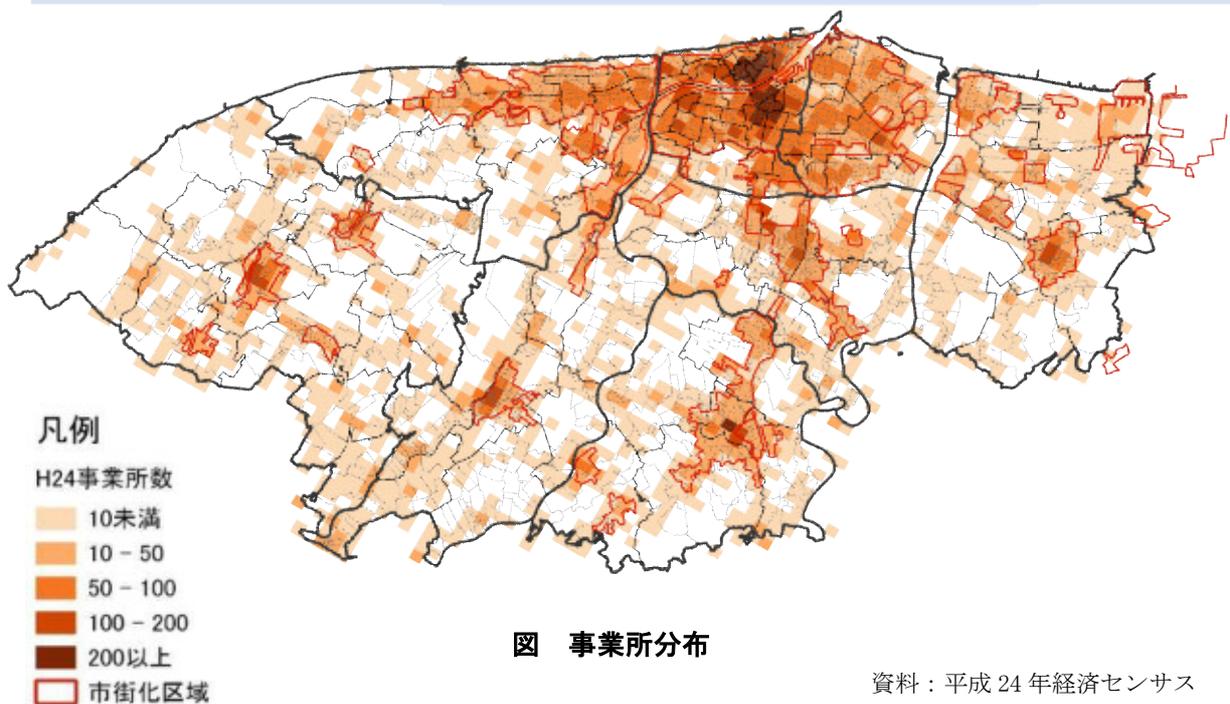


図 事業所分布

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。

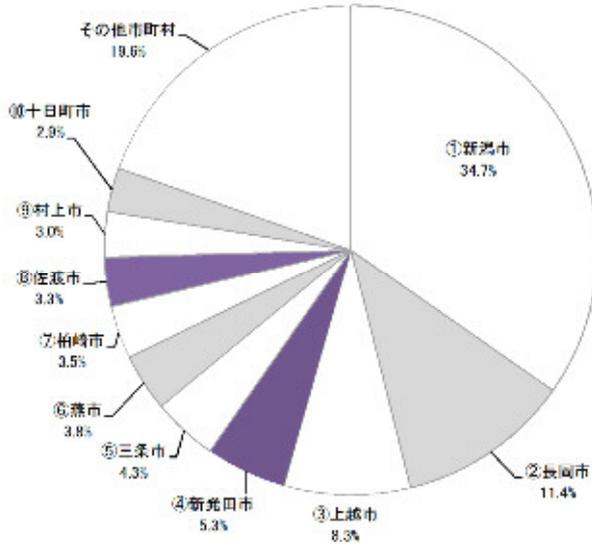
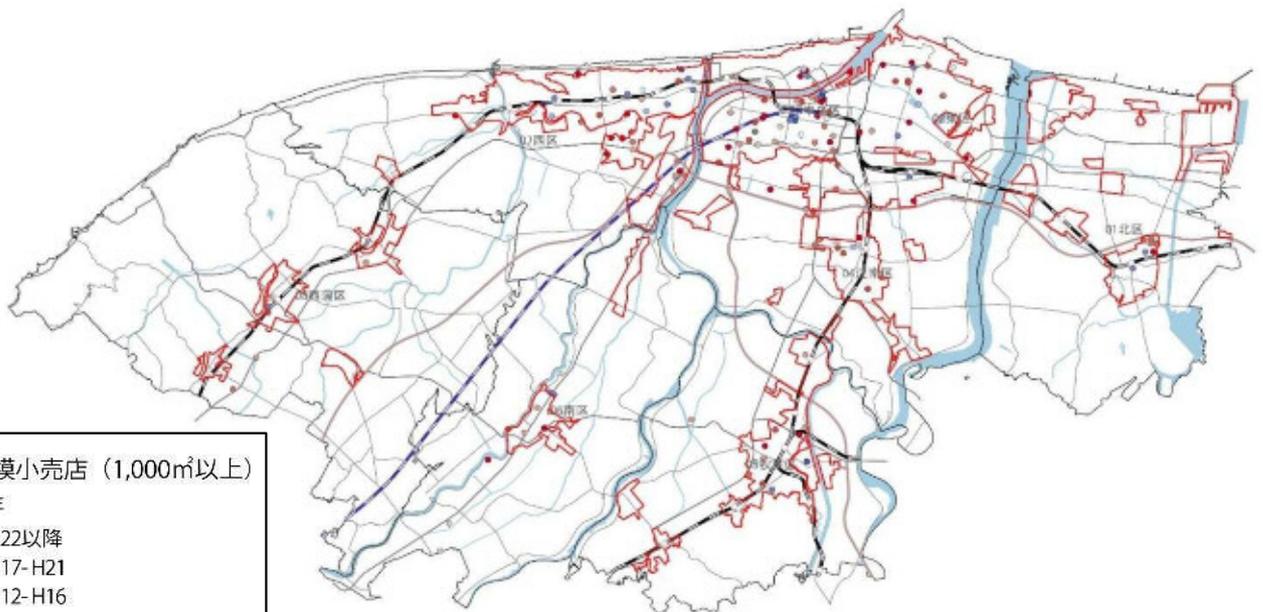


図 新潟県内の市町村別小売業の売場面積構成比

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。

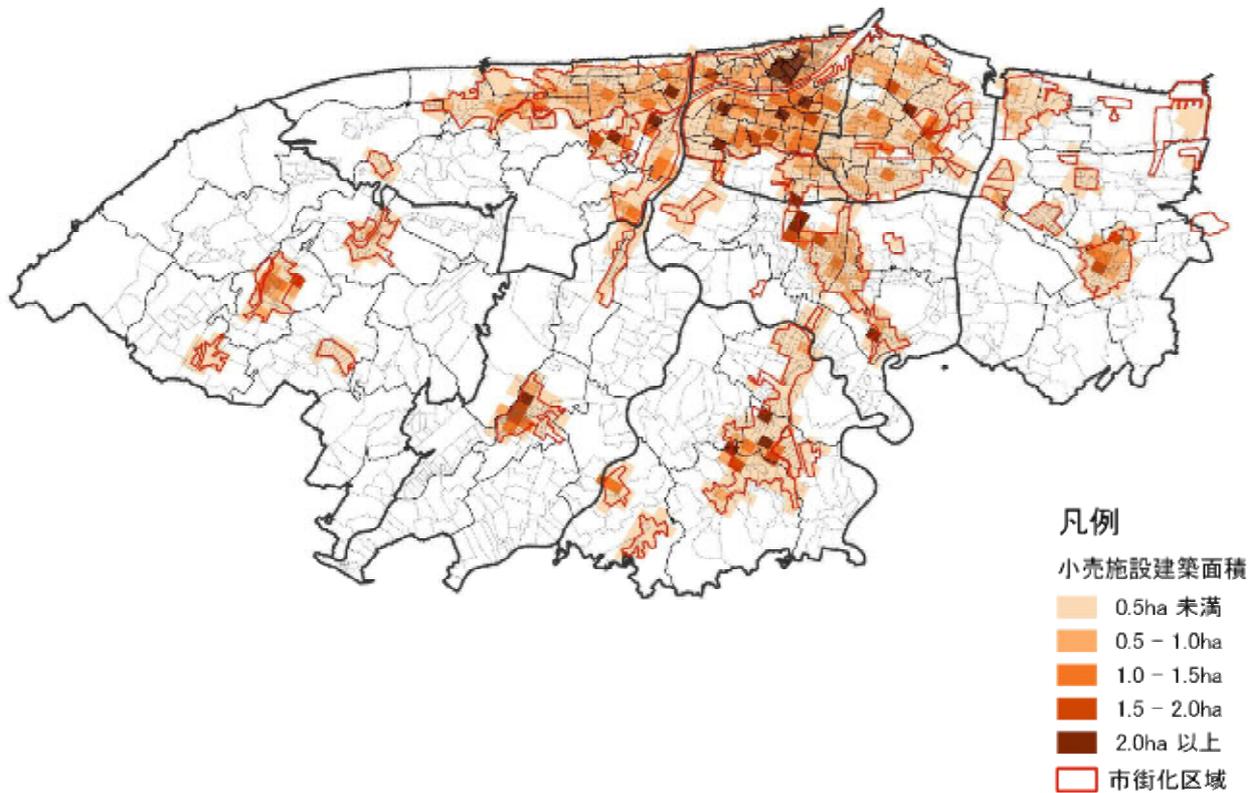


図 小売施設建築面積の分布

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。

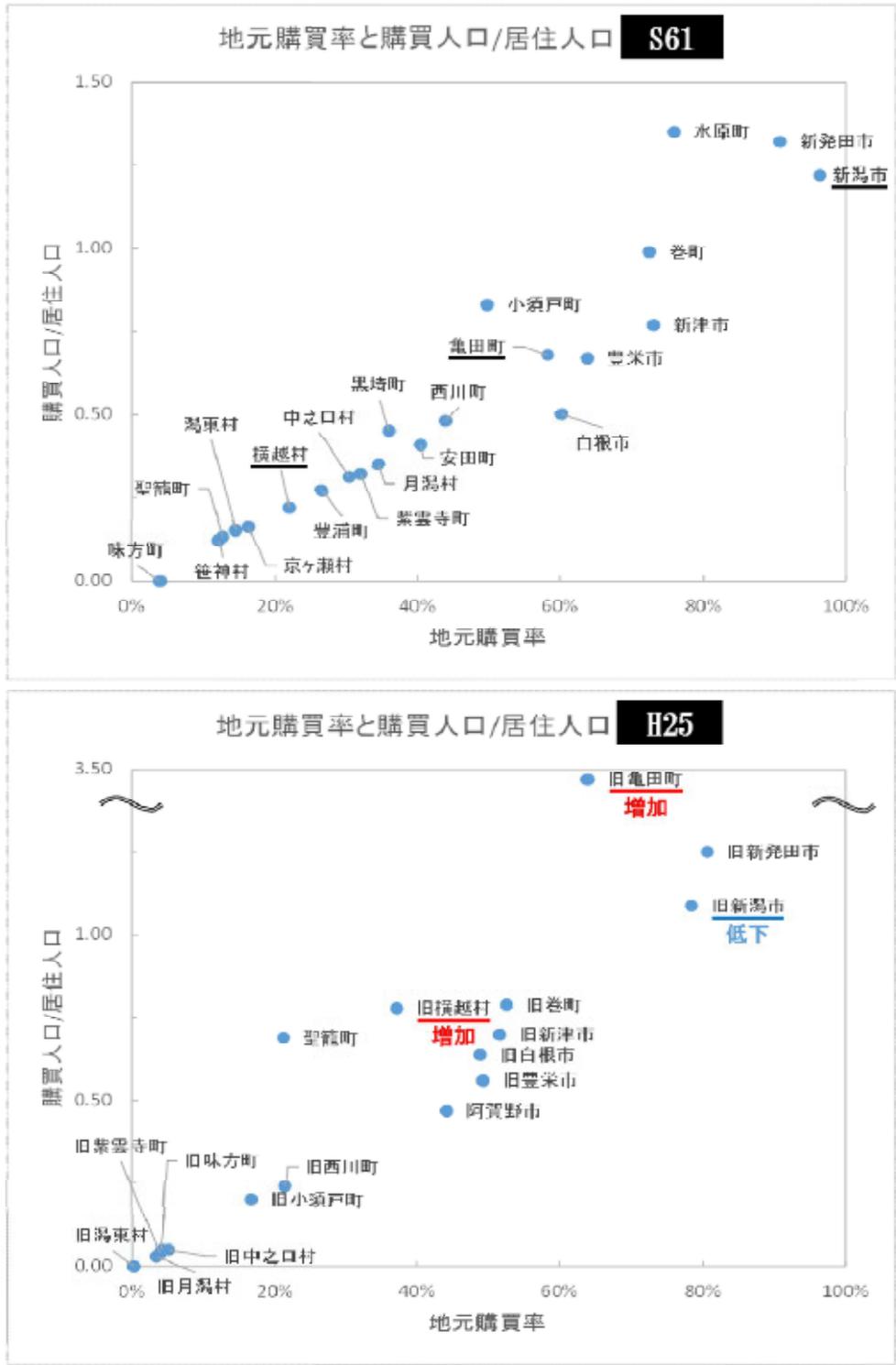


図 地元購買率と吸引力*の変化

*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。

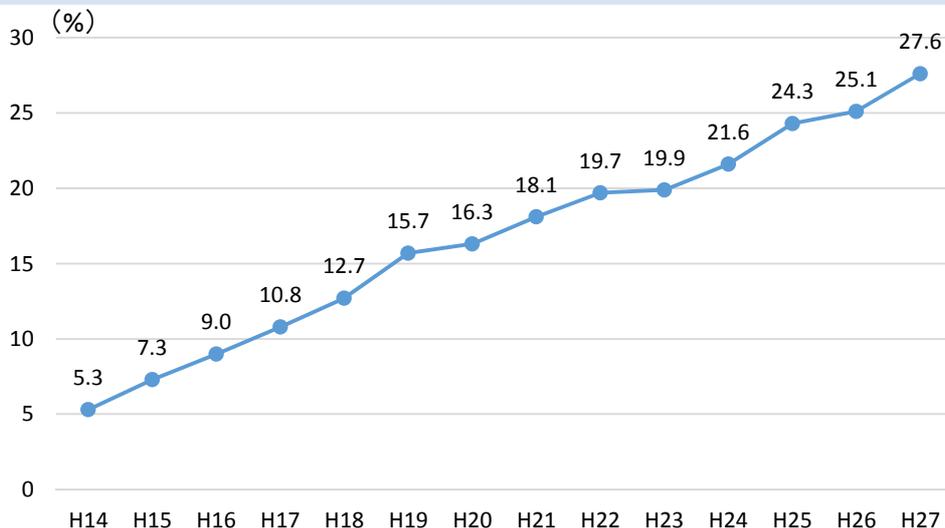


図 ネットショッピングを利用した世帯の割合の推移（二人以上の世帯）

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。

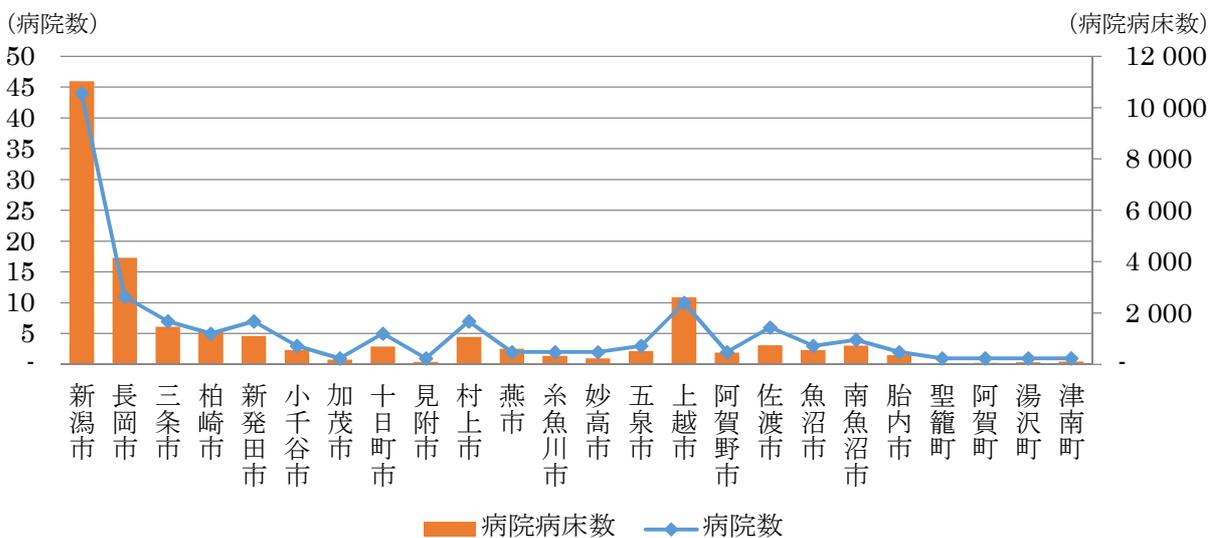


図 新潟県内における市町村別病院数・病院病床数（平成26年）

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。

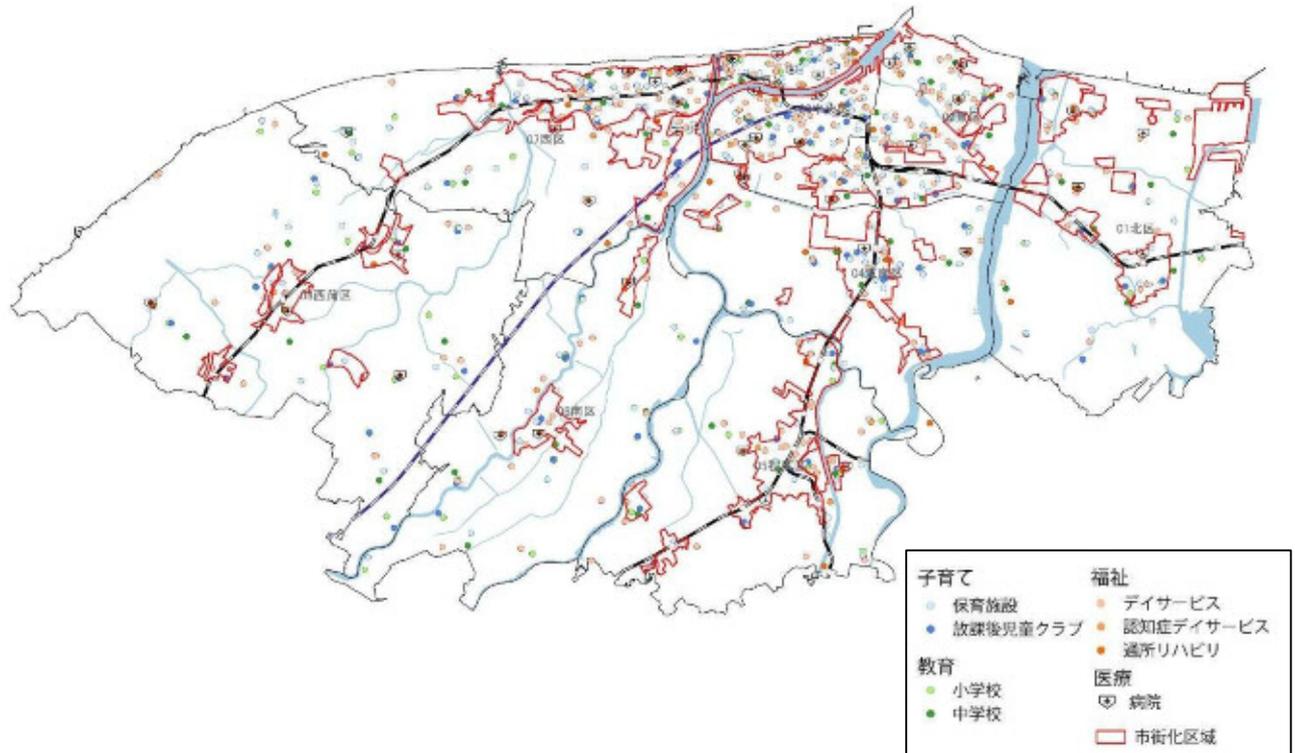


図 医療・福祉・子育て・教育施設の分布

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。

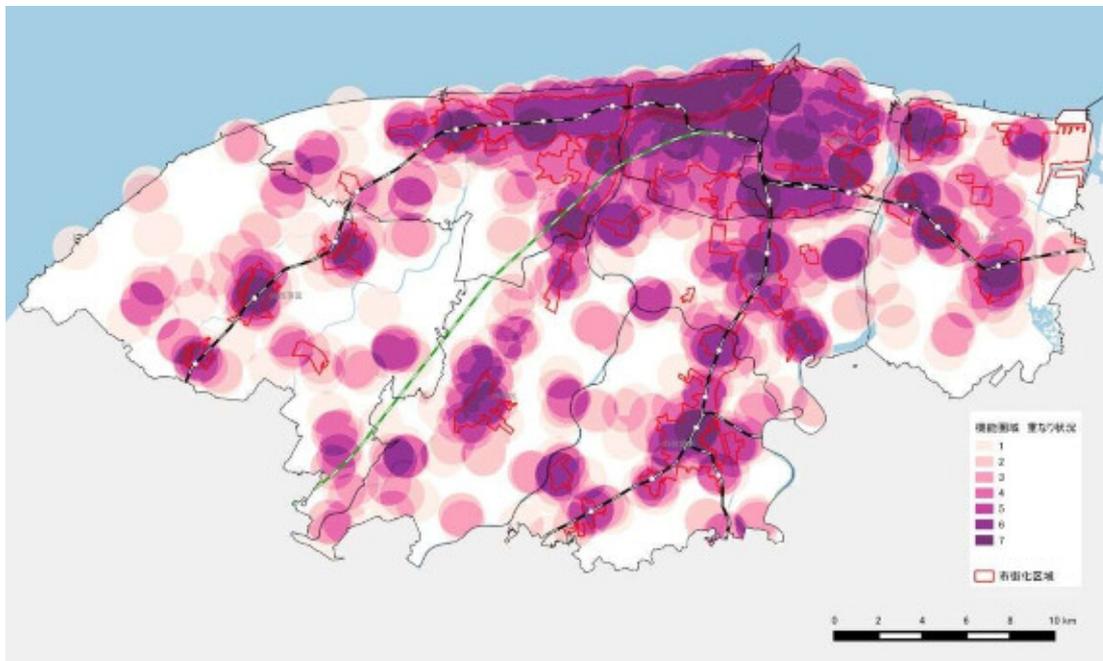


図 日常生活に必要なサービス機能の圏域の重ね合わせ

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

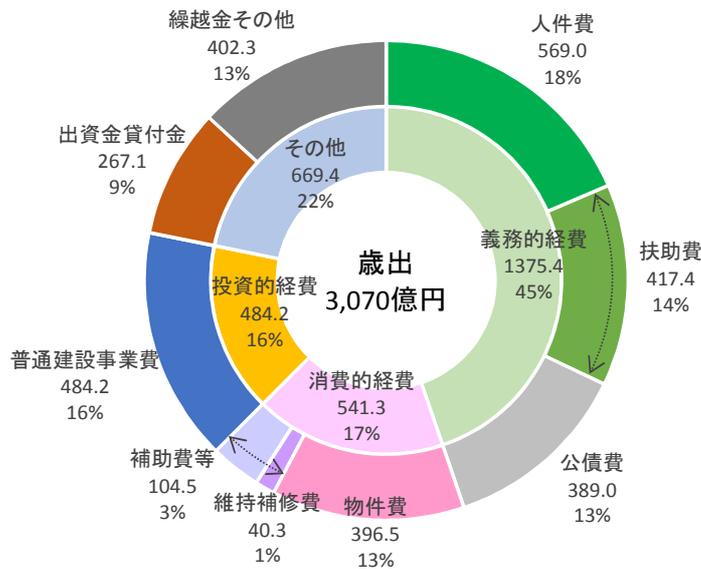
6 財政など

(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

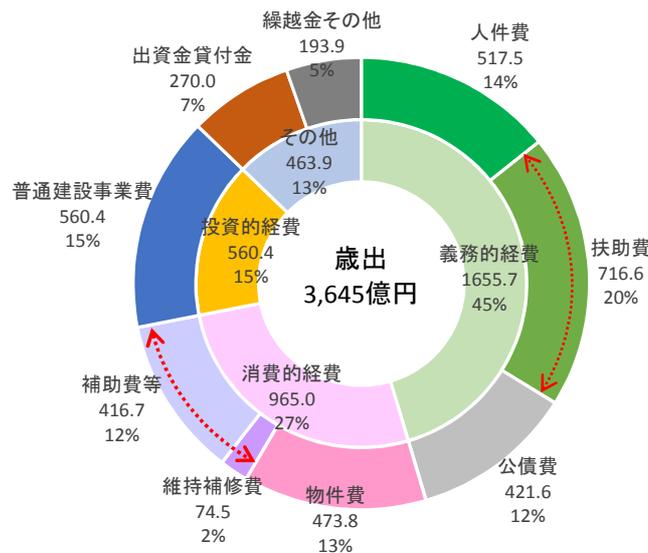


図 本市の歳出構造（予算案の比較）

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。

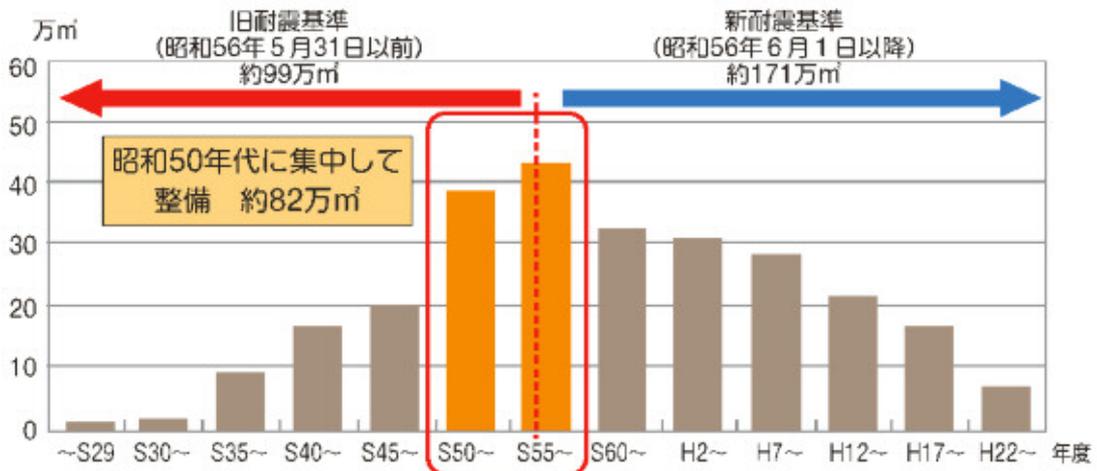


図 築年別に見た公共施設の整備状況

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※2		
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。

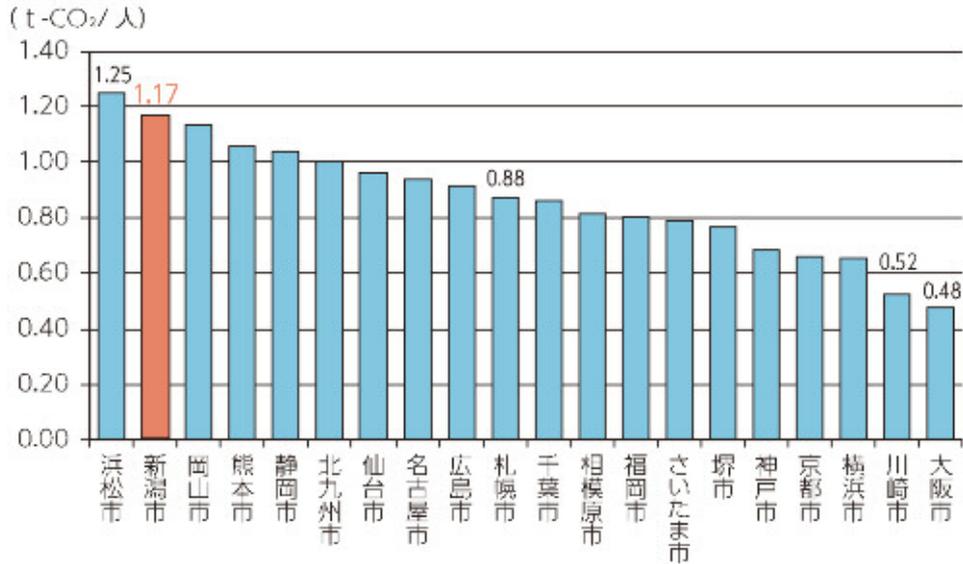


図 1人当たり乗用自動車CO₂排出量

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



