

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く、『都市機能誘導区域』と『居住誘導区域』を設定することとします。

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ようなものではなく、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、それぞれの区域外で施設整備や一定規模以上の建築等を行う場合には、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。

図 区域・区分の整理

都市計画区域 (市域)	市街化区域【市街地】	
	居住誘導区域	
	A 公共交通の利便性の高い まちなか居住エリア	都市機能誘導区域
	B 居住を推奨するエリア	A 重点エリア (都心)
		B 機能集積エリア (都心周辺部)
	C 各区のまちなかエリア※ ¹ (地域拠点)	
それ以外【既存市街地※ ² 】 ~工業や流通など居住以外の土地利用を図る~		
市街化調整区域【田園】		
田園集落づくりエリア		
既存集落区域、モデル地区指定等		

※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) 用語の定義

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
公共交通の利便性の高いまちなか居住エリア	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
居住を推奨するエリア	本計画上において、居住誘導区域に位置するエリア
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
重点エリア	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
機能集積エリア	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
各区のまちなかエリア	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
既存市街地	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）
市街化区域	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
市街化調整区域	市街化を抑制し、優れた自然環境等を守る区域
田園集落づくりエリア	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目的としたエリア <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）
都市計画区域	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

(3) 立地適正化を図る区域

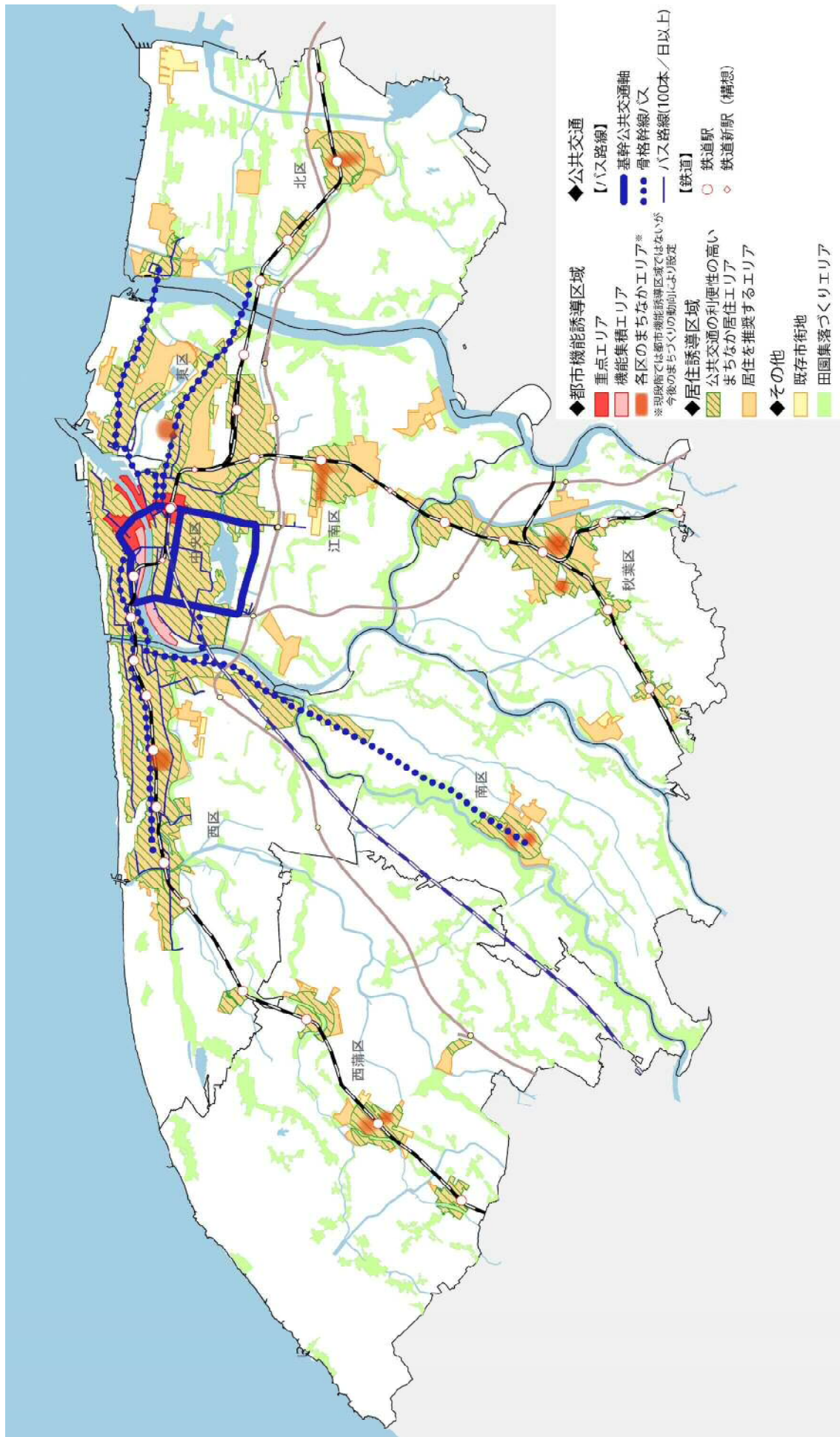


図 誘導区域図

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により、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将来にわたり一定程度の居住人口密度を維持することで、生活圏（区）の自立性を確保するものとします。

(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は次のとおりとします。

- 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すべき)
- ② 公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、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
公共交通	鉄道駅
	路線バス
商業	スーパー（生鮮食品を扱う店舗）、コンビニ
医療	診療所
高齢者福祉	通所介護施設（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

- ・持続可能な居住を図るためには、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。
- ・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はありますが、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。

(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

(4) 将来にわたりまちなか居住を推進するエリア

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全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おいては、「将来にわたりまちなか居住を推進するエリア」と位置づけ、本計画でその範囲を明確にすることとします。

- 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
- 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

※ に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

(5) その他

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ます。

- ・都市計画法第7条第1項に規定する市街化調整区域
- ・建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域（同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されているものに限る。）
- ・その他政令で定める区域

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することとします。

(2) 対象とするエリア

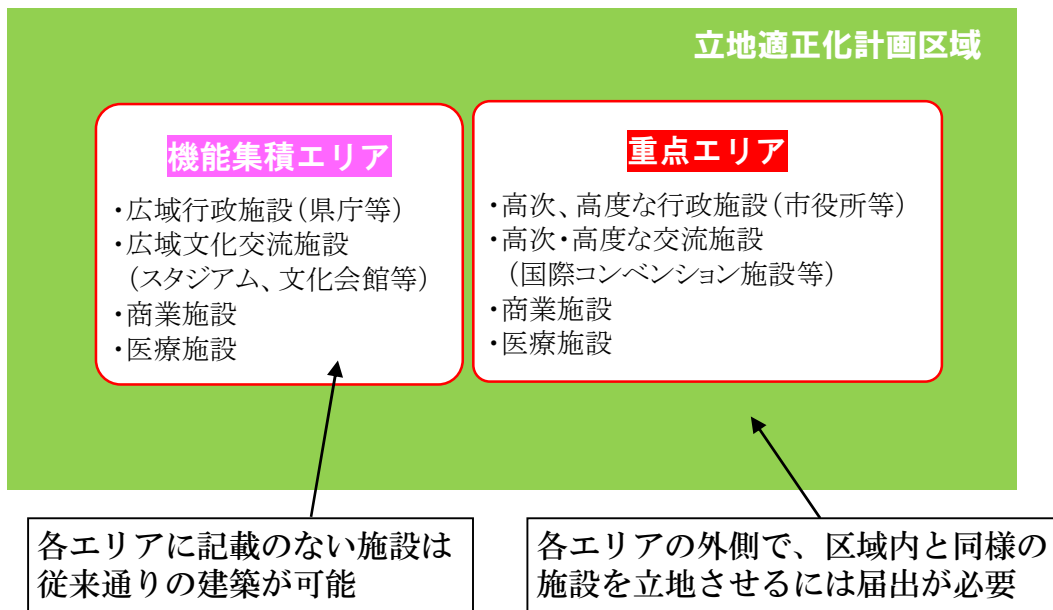
区分	位置づけ	対象
重点エリア 都 心	<ul style="list-style-type: none"> ○中核的な業務・商業機能が集積し、民間による都市機能立地に関わる事業（再開発事業など）が重点的に取組まれ、多様な交流・賑わいを創出するエリア ○高次都市機能が既に集積しており、これからも様々な魅力・交流から新たな情報や文化を発信していくことで市全体の活力を牽引するエリア 	古町～万代～新潟駅周辺【都心軸】
		萬代橋周辺～万代島【交流軸】
		都市再開発促進地区周辺
機能集積エリア 都心周辺部	<ul style="list-style-type: none"> ○広域圏を対象とした医療、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
		県庁・美咲町周辺
		鳥屋野潟南部
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アクセス可能なエリア ○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移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）

4 都市機能誘導施設の設定

都市機能誘導区域においては、都市再生特別措置法により、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。

本市では、第2章で示した将来の機能の充実・誘導の方向性を踏まえつつ、制度が想定する施設に合致するものとして、以下の施設を都市機能誘導施設として設定することとします。

■ 設定を想定する都市機能誘導施設（届出の関係）



※商業施設は、店舗面積 5,000 m²以上を想定

※医療施設は、200床以上の病床を有する施設を想定
(医療法第1条の5に規定する病院)

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つつ、総合的に実施する必要があるため、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る必要があります。

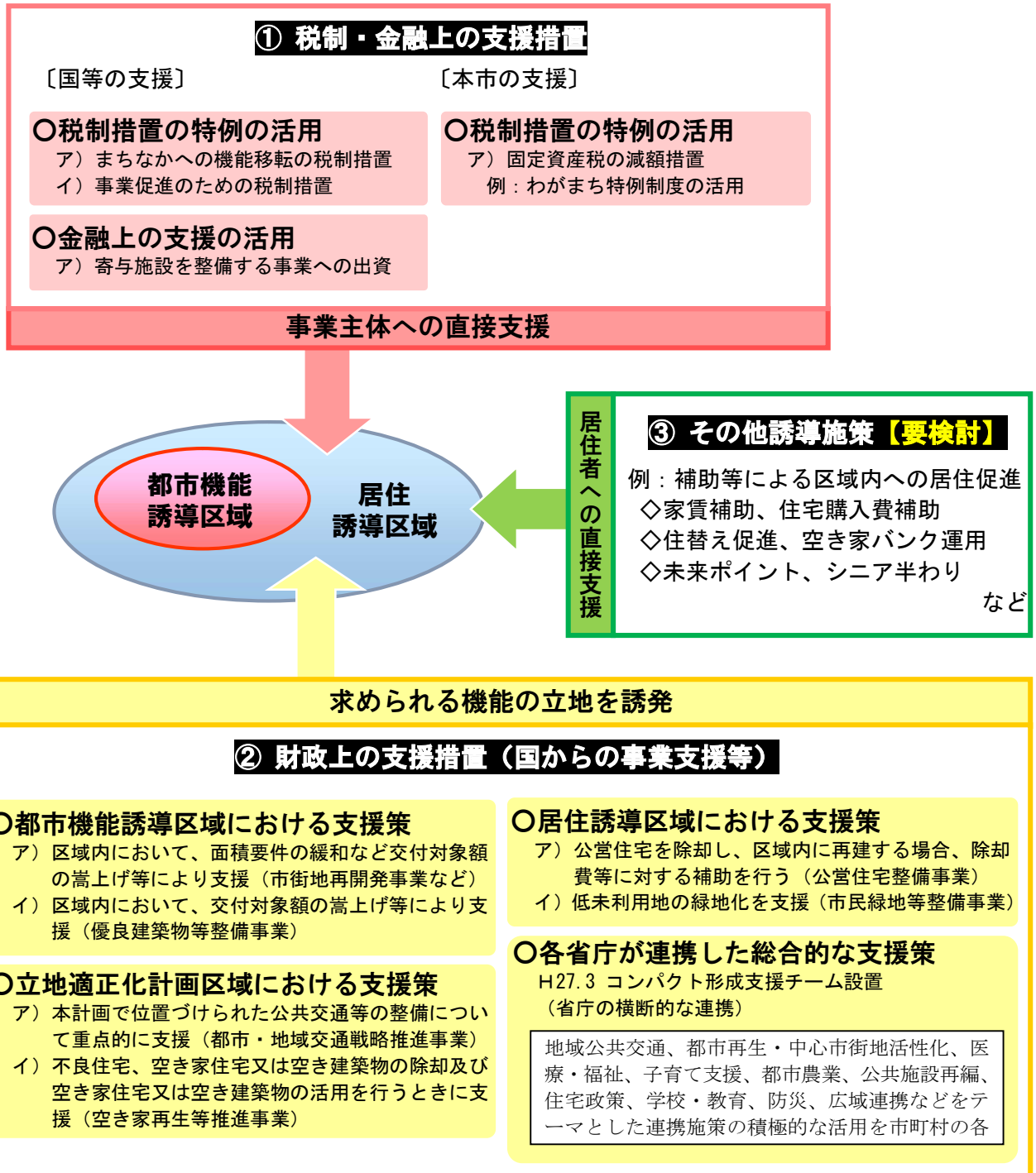


図 誘導施策のイメージ

2 都市機能誘導に関する施策

(1) 重点エリア

今後、詳細についてさらに検討することとしています。

(2) 機能集積エリア及び各区のまちなかエリア

今後、詳細についてさらに検討することとしています。

3 居住誘導に関する施策

今後、詳細についてさらに検討することとしています。

1 計画目標

計画目標を着実に進めることを基本的な目標とし、5つの視点を念頭に関連分野を含めた様々な取組みの連携を効果的に進めていくものとします。

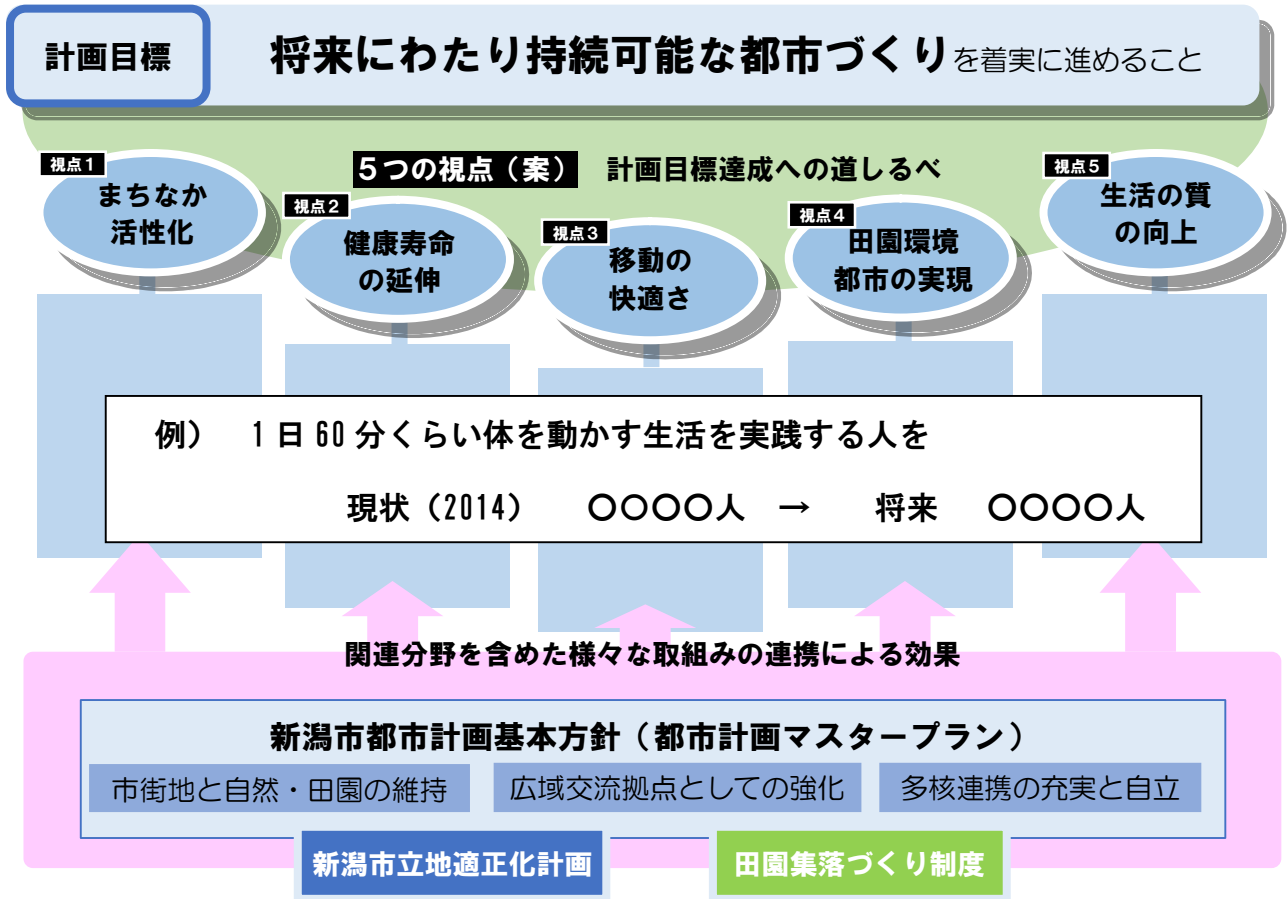


図 計画目標と達成のイメージ

2 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て、より効果的に実施できるよう改善（Action）に取り組んでいきます。

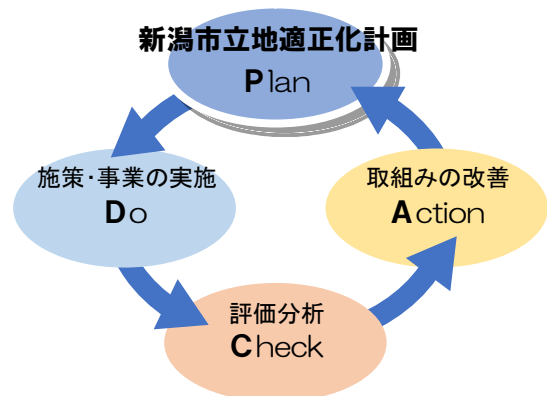


図 計画の評価・改善のイメージ

■評価分析の関連付けのポイント（想定イメージ）■

新潟市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- (1) **新たな産業集積による雇用創出** ⇒ 5年後の社会動態（若年層の人口流入の促進）
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
新規立地（優良企業）に伴う新規雇用者数／新規就農者数／食品製造業従業者数／延べ総合支援件数／職業を理由とした県外からの転入者数 など
- (2) **創造交流都市としての拠点性を活かした交流人口の拡大** ⇒ 観光入込客数・延べ宿泊者数
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
延べ外国人宿泊者数／コンベンション等開催件数／ など
- (3) **ライフステージに応じた一貫した支援による少子化の克服** ⇒ 住んでいる地域の子育て環境や支援の満足度
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
子育て世代包括支援センターの設置箇所／「新潟市は子育てしやすいまち」と思う保護者の割合／地元大学卒業者の県内就職割合 など
- (4) **地域力・市民力を活かした誰もが安心して暮らせるまち** ⇒ 「住みやすいまち」と思う人の割合
立地適正化と関連性の強い重要業績評価指標〔KPI〕（抜粋）
移住モデル地区指定数／空き家活用件数／移動手段におけるバスの利用率／バリアフリー対応駅数／1日60分くらい体を動かす生活を実践している人の割合／都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量 など

新潟市環境基本計画 ⇒ 市域の温室効果ガス排出量／自動車利用の削減 など
（参考：〔施策の柱〕Ⅰ 低炭素社会の創造／Ⅱ 循環型社会の創造／Ⅲ 生物多様性の保全／Ⅳ 快適な生活環境の創造）

都市再生整備計画 ※都心軸・交流軸及び地域拠点に位置する地区を抜粋

（☆）実施地区・（★）完了地区／平成27年5月1日現在

- 〔都心軸〕 **☆萬代橋周辺地区** ⇒ 萬代橋の歩行者・自転車通行量／道路空間を活用した事業活動回数
／やすらぎ堤及び港湾緑地等の利用稼働率 など
- ☆古町周辺地区** ⇒ 古町地区の歩行者・自転車交通量／空き店舗数／固定資産税等の税收 など
- ★古町地区** ⇒ 商店街歩行者通行量／歴史・文化施設入館者数／交流系施設の利用者数 など
- ★JR新潟駅周辺地区** ⇒ 駅南線の歩行者交通量の増加／地区内における低未利用地の割合
／まちづくり活動の参加人数 など
- 〔地域拠点〕 **★亀田駅周辺地区** ⇒ 地区内の定住人口の増加／交流人口の増加／JR利用者の増加 など
- ★新津駅周辺地区** ⇒ 歩行者通行量／地域交流センター利用者 など

拠点商業地活性化事業計画 ※都心軸・交流軸及び地域拠点に位置する商業地、立地適正化と関連性の強い指標を抜粋

- 〔都心軸〕
- 新潟駅周辺・万代周辺・古町周辺等**
⇒ 商業地域における歩行者通行量／新潟市民の購買・余暇行動（駅周辺・万代周辺・古町周辺に出かける）／空き店舗活用数
／各地区が連携して実施する事業回数 など
- 〔地域拠点〕
- 豊栄駅前等**
⇒ 商店街の利用頻度／商店街のお店の利便性満足度／商店街イベントの参加 など
- 亀田駅前等**
⇒ 商店街の統一感・イメージアップを図るソフト事業／子育て世代で、商店街を週1回以上利用している人 など
- 新津駅前等**
⇒ 商店街に対する満足度の向上／商店主の意欲の向上（10年後の継続意欲）／農商連携事業参加店舗数 など
- 白根地区等**
⇒ 1日平均来店者数の割合の増加／60歳以上の利用頻度／子育て世代の利用頻度／空き店舗の交流スペースの整備や新規出
店数／商店街利用者の満足度／子育て世代の満足度／歴史や文化、工芸にちなんだイベント数／地域の宝物を利用した商品
やサービス数
- 巻駅前等**
⇒ 商店街利用の頻度／商店街を利用する理由（好きな店があると回答する人の割合）／集客力や魅力のある店舗（少ないと回
答する人の割合の改善）／地域と連携した交流の場の提供（商店街のイベントが店の人との交流に貢献していると回答する
人の割合） など