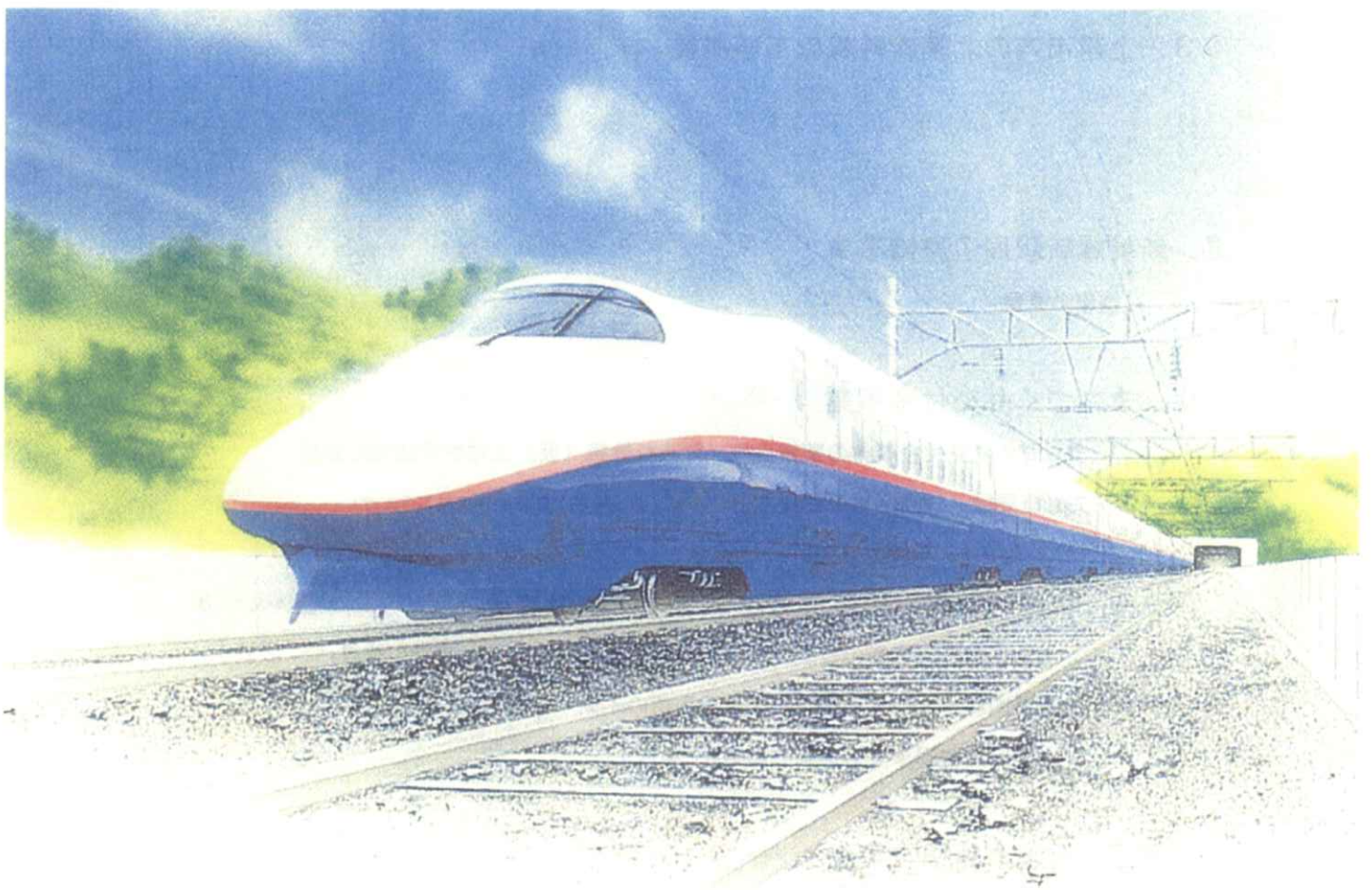


北陸新幹線と 新幹線新駅周辺整備事業 の概要



上 越 市

北陸新幹線と新幹線新駅周辺整備事業の概要

I. 北陸新幹線

1. 北陸新幹線全体の概要 1
北陸新幹線の概要／これまでの経緯／路線概要図
2. 長野～富山間の北陸新幹線の概要 2
路線概要図／路線縦断概要図／長野～富山間の概要／構造物の標準断面
3. 上越市内の北陸新幹線の工事概要 4

II. 新幹線新駅周辺整備事業 5 整備の概要

1. まちづくり交付金事業 6
まちづくり交付金事業の整備目標／北陸新幹線（仮）上越駅周辺地区整備
方針概要図／計画区域の整備方針 - 第1期（平成19年度～平成23年度） -
1. 1 上越市新幹線新駅周辺地区土地区画整理事業 8
土地区画整理事業の概要／事業整備スケジュール／これまでの経緯／
事業内容／土地利用構想図／土地利用のイメージ図／
土地区画整理事業の地権者組織について
1. 2 信越本線移設事業 13
信越本線移設事業の概要／信越本線移設計画図／（仮称）上越駅断面図
1. 3 「弥生のムラ」コミュニティーパーク事業 15
事業の概要／釜蓋遺跡の概要／遺跡の様子

1. 北陸新幹線の全体の概要

北陸新幹線の概要

北陸新幹線は、東京都から長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を經由し、大阪市に至る延長約600kmの路線です。

このうち高崎～長野間は、平成9年10月から営業運転されています。また、長野～上越間は平成10年3月に、上越～富山間は平成13年4月に、富山～金沢(白山総合車両基地(旧金沢車両基地間))は平成17年4月にそれぞれ着工し、平成26年度末の完成を目指し建設工事が進められています。

金沢以西は、福井駅部でえちぜん鉄道の高架化と一体的に工事を行なう箇所について平成20年度末までに整備する予定です。敦賀～大阪間のルートは、現在のところ未定です。

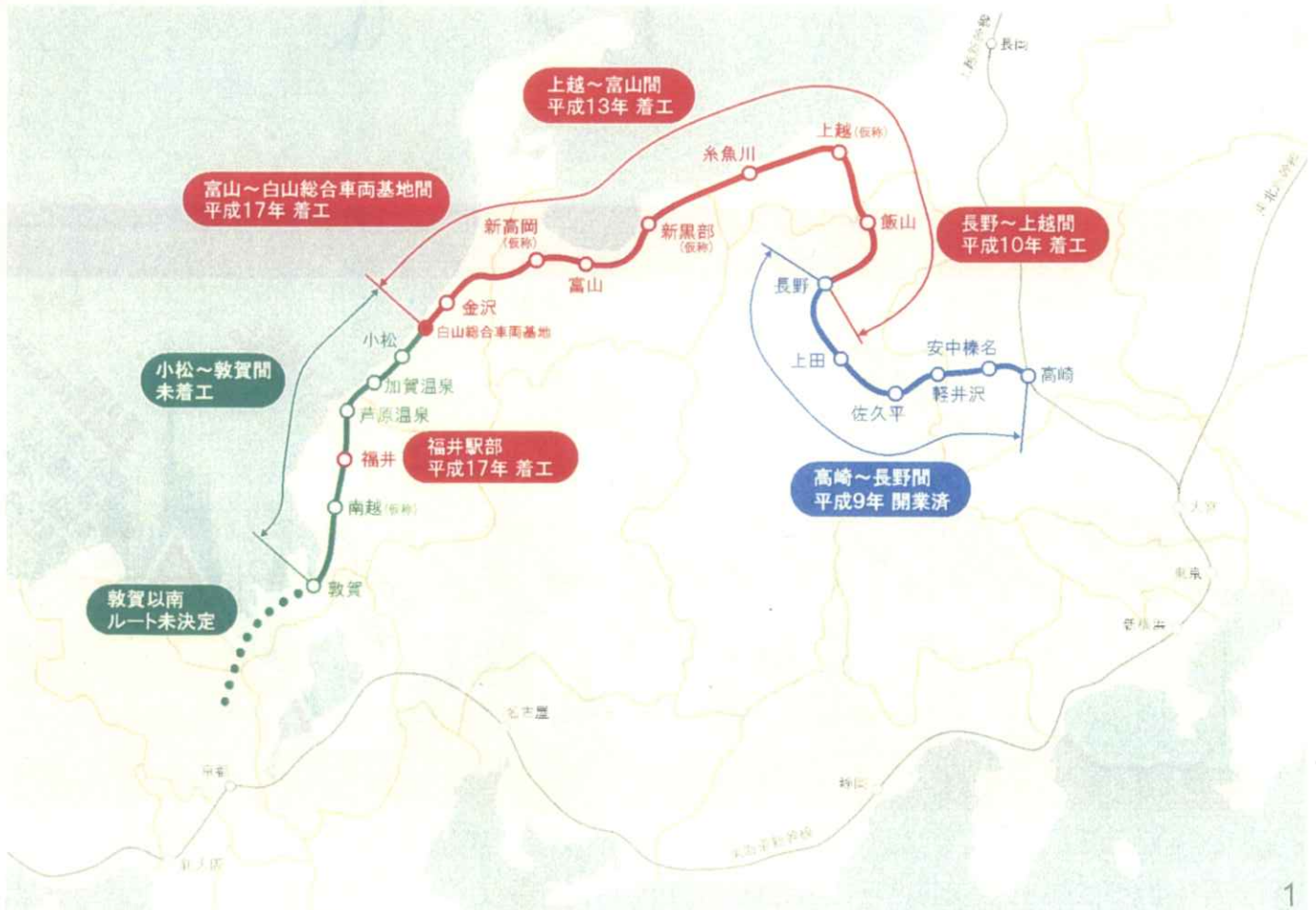


営業主体／東日本旅客鉄道(東京～上越)
西日本旅客鉄道(上越～新大阪)
建設主体／鉄道建設・運輸施設整備支援機構
整備区間／東京都・大阪市間 約600km
最高速度／時速260km(予定)
所要時間／東京～上越間:約1時間50分
東京～富山間:約2時間10分
東京～金沢間:約2時間30分

これまでの経緯

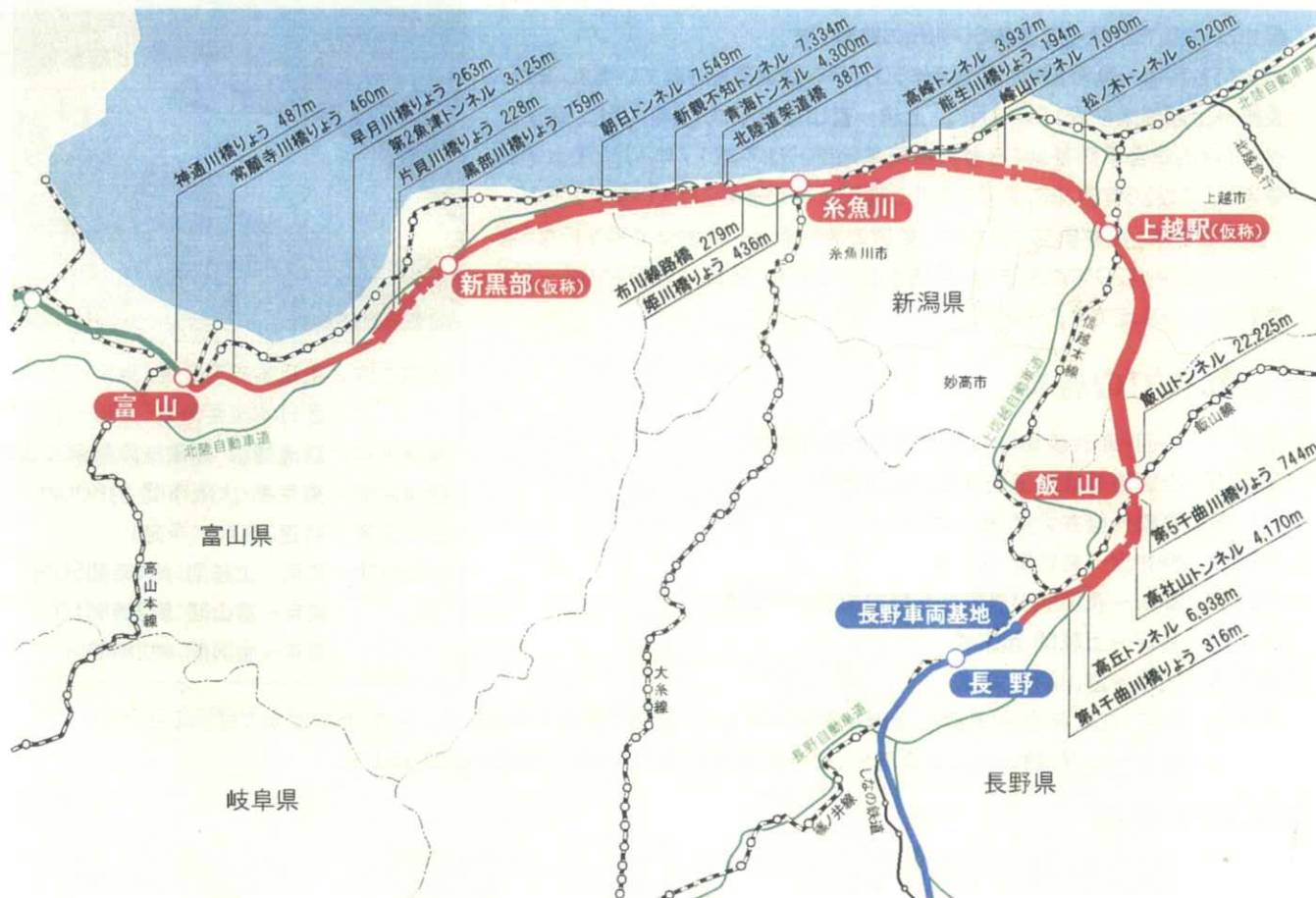
- S42 北回り新幹線建設促進同盟会が発足される
- S45. 5 全国新幹線鉄道整備法が公布される
- H1. 8 高崎～軽井沢間 起工式
- H3. 9 軽井沢～長野間 起工式
- H9. 10 高崎～長野間が長野行新幹線の名称で開業
- H10. 3 長野～上越間 起工式
- H13. 5 上越～富山間 起工式
- H16. 12 政府・与党申合せ(長野～金沢車両基地間をフル規格で整備するものとし、平成26年度末の完成を目指す)
- H17. 6 富山～金沢(白山総合車両基地(旧金沢車両基地)まで)間及び福井駅部 起工式

路線概要図

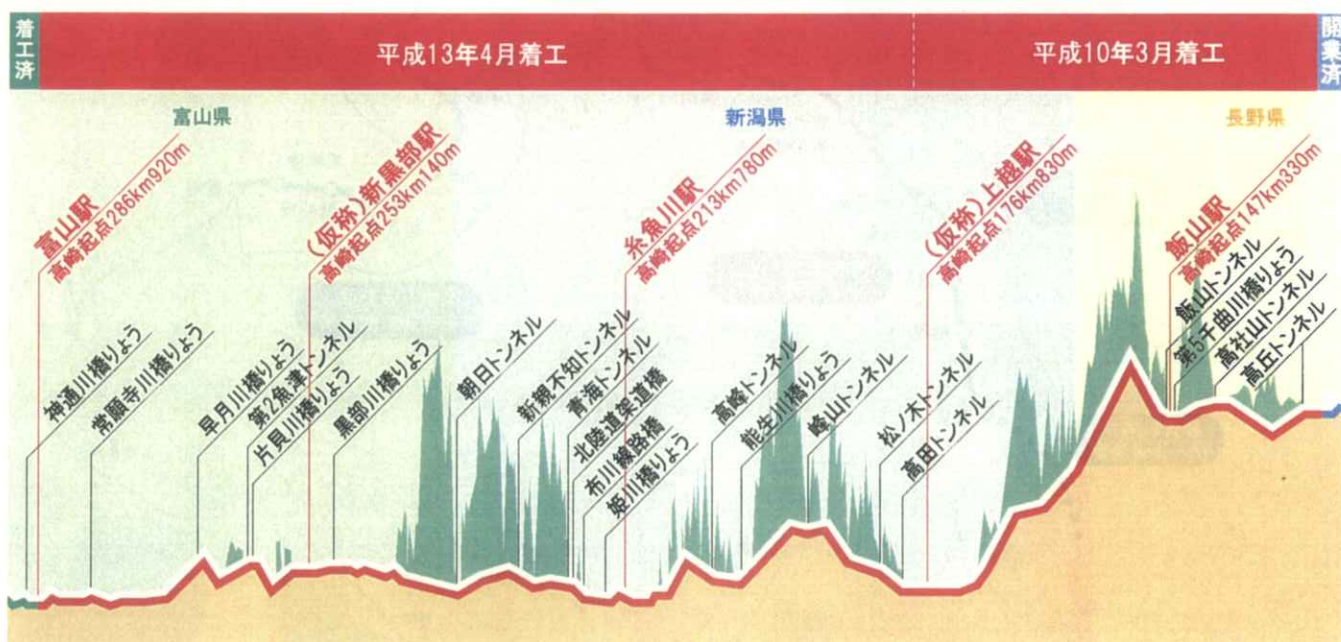


2. 長野～富山間の北陸新幹線の概要

路線概要図



路線縦断概要図



長野～富山の概要

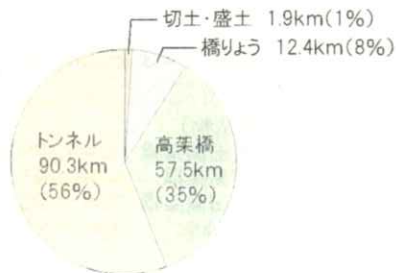
区間	長野～富山間
路線延長	約169.5km (工事延長 約162.1km)
経過地	長野市、小布施町、中野市、飯山市、妙高市、上越市、糸魚川市、朝日町、入善町、黒部市、魚津市、滑川市、上市町、富山市
駅	長野駅(既設)、飯山駅、上越駅(仮称)、糸魚川駅、新黒部駅(仮称)、富山駅
設計基準	最高設計速度 時速260km 最小曲線半径 基本4,000m 最急勾配 30‰ 軌道中心間隔 4.3m 電車線の電気方式 25,000V(交流)

主な構造物

橋りょう		トンネル	
第4千曲川橋りょう	316m	高丘トンネル	6,938m
第5千曲川橋りょう	744m	高社山トンネル	4,170m
関川橋りょう	181m	飯山トンネル	22,225m
矢代川橋りょう	118m	(うち上越市内)	(3,660m)
上新バイパス架道橋	158m	高田トンネル	2,750m
		松ノ木トンネル	6,720m
能生川橋りょう	194m	桑取トンネル	1,780m
姫川橋りょう	436m	峰山トンネル	7,090m
布川線路橋	230m	(うち上越市内)	(3,300m)
北陸道架道橋	387m	高峰トンネル	3,937m
黒部川橋りょう	759m	青海トンネル	4,300m
片貝川橋りょう	228m	新親不知トンネル	7,334m
早月川橋りょう	263m	朝日トンネル	7,549m
常願寺川橋りょう	460m	第2魚津トンネル	3,125m

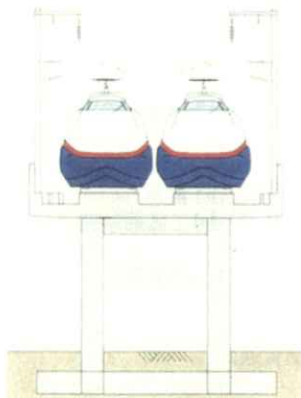
構造物の種類と延長

合計 162.1km

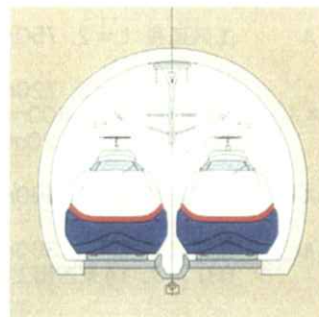


構造物の標準断面図

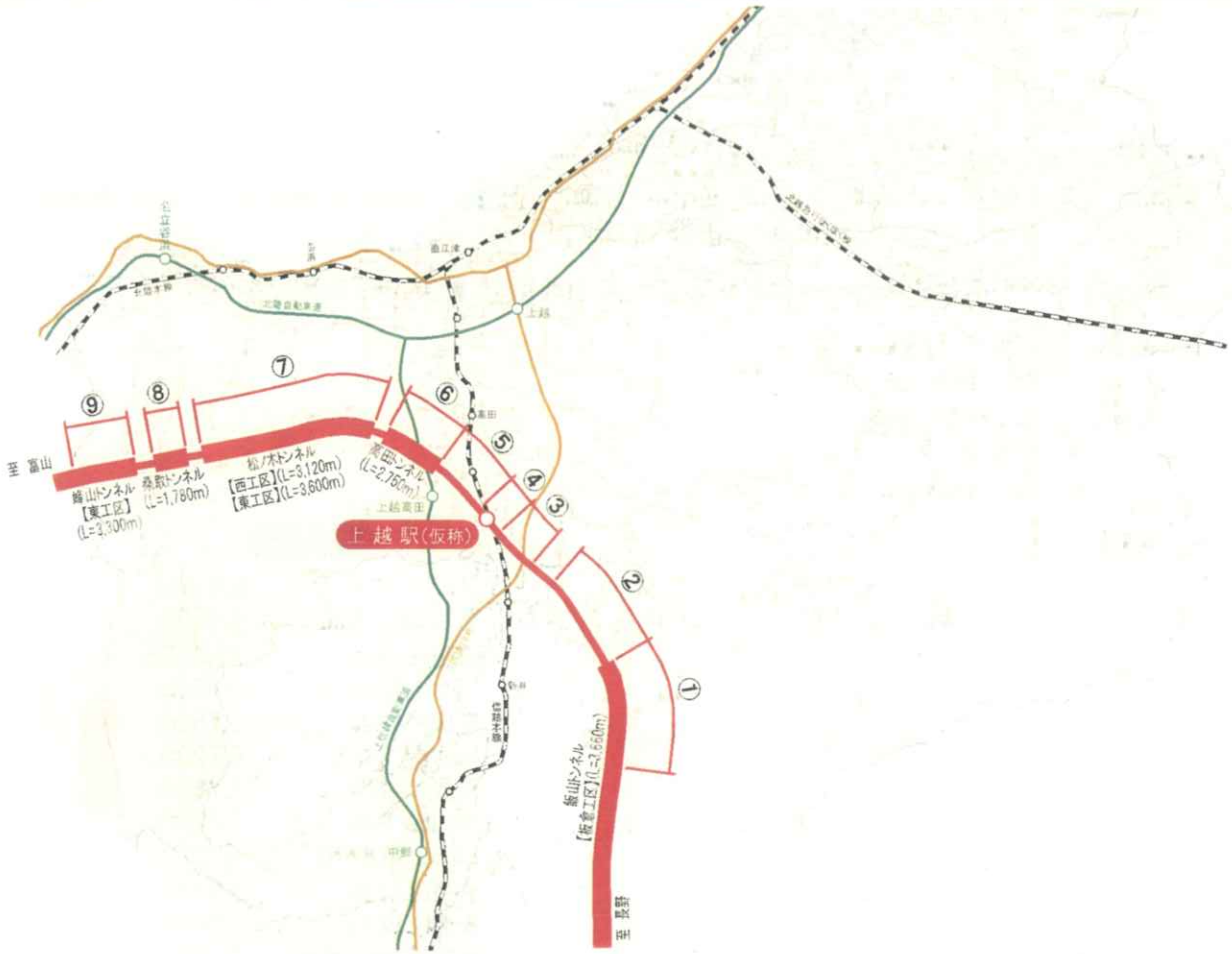
高架橋標準断面図



トンネル標準断面図



3. 上越市内の北陸新幹線の工事概要



区間

上越市内(総延長約27km)

工事概要

	①飯山トンネル (板倉工区)	工区延長 L=3,660m (H19. 12. 3貫通)
長野～上越間 約10km 認可:H10.3.12	②板倉区 (明かり区間)	【主な構造物】 熊川新田高架橋 L=1,093m 下米沢高架橋 L= 913m 中島新田高架橋 L= 935m 関川橋りょう L= 215m
	③和田地区 (明かり区間)	【主な構造物】 上新バイパス架道橋 L=933m (H16. 11. 2連結) 矢代川橋りょう L=736m
	④大和(駅部)	(仮称)上越駅高架橋 L=425m
	⑤大和～向橋	【主な構造物】 上越今泉高架橋 L= 532m 上越上中田高架橋 L= 455m 上越金谷高架橋 L=1,279m
上越～富山間 約17km 認可:H13.4.25	⑥高田トンネル	工区延長 L=2,750m (H19. 3. 30竣工)
	⑦松ノ木トンネル	工区延長 L=6,720m (東工区 L=3,600m H20. 3. 11貫通) (西工区 L=3,120m H18. 2. 14工区掘削完了)
	⑧桑取トンネル	工区延長 L=1,780m (H18. 1. 20貫通)
	⑨峰山トンネル (東工区)	工区延長 L=3,300m (H17. 7. 14東西両工区間貫通)



板倉区(明かり区間)



上新バイパス架道橋



松ノ木トンネル覆工完了箇所

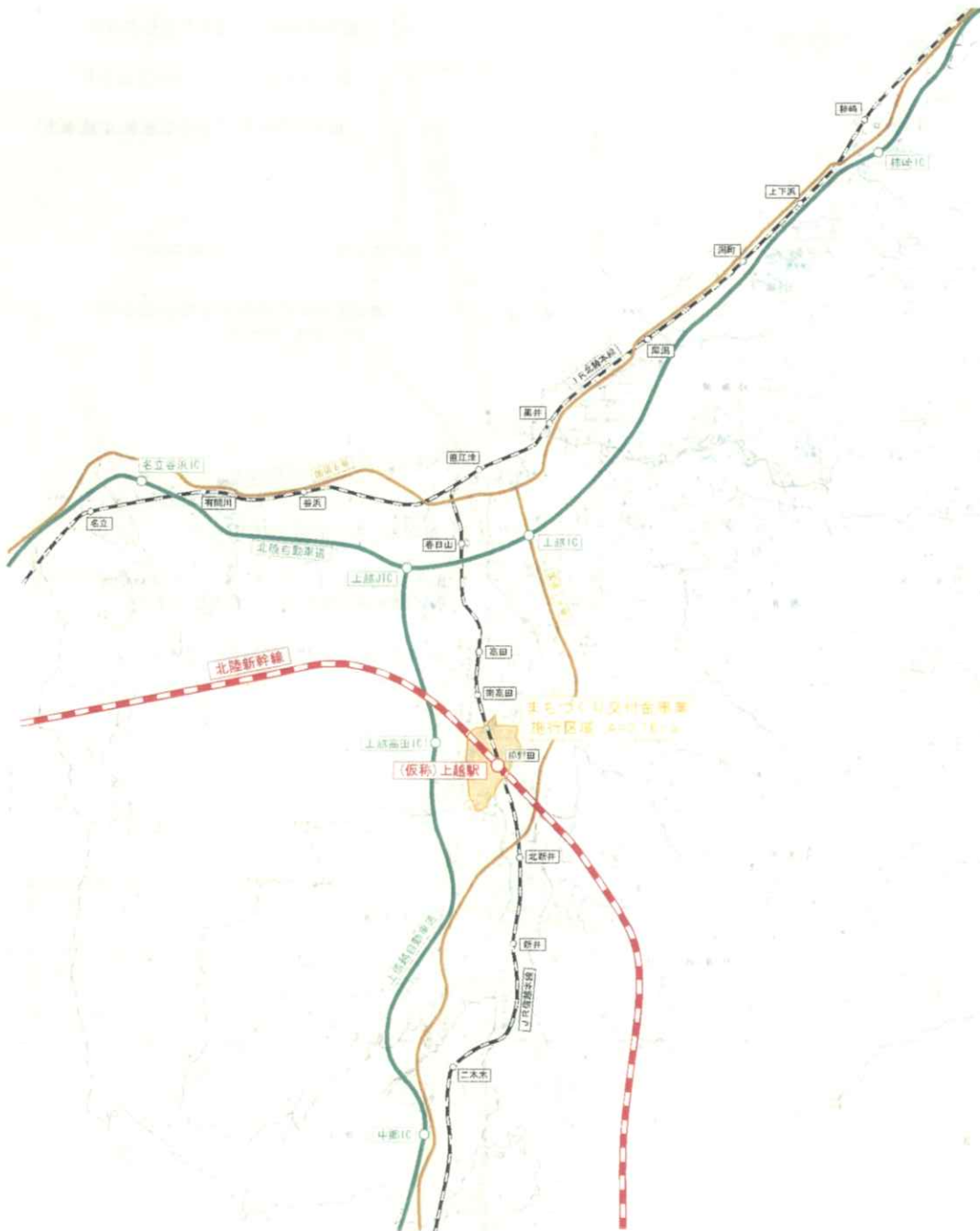
Ⅱ. 新幹線新駅周辺整備事業

整備の概要

当地区は、上越市の南部に位置し、JR協野田駅、上信越自動車道上越高田インターチェンジならびに国道18号(上新バイパス)に近接し広域交通の利便性に優れています。新幹線新駅の開業により、新たな拠点として上越圏域を牽引する重要な地区です。

上越市では、平成26年度末に完成が予想されている北陸新幹線(仮称)上越駅周辺において、主要都市と直結する広域交通の結節点としての機能を担い、上越市をはじめとする上越地区の新たな玄関口として、周辺の自然環境にも配慮した質の高いまちづくりを行うこととしています。

(仮称)上越駅直近部の約28.5haでは、新幹線新駅周辺整備事業の核となる土地区画整理事業を平成16年度より実施しており、平成19年度からこの周辺376haにおいても、新駅へのアクセス道路の整備や信越本線の移設、歴史公園の整備など都市基盤整備や景観形成、賑わいの創出などを目的としたまちづくり交付金事業を実施しています。



1. まちづくり交付金事業

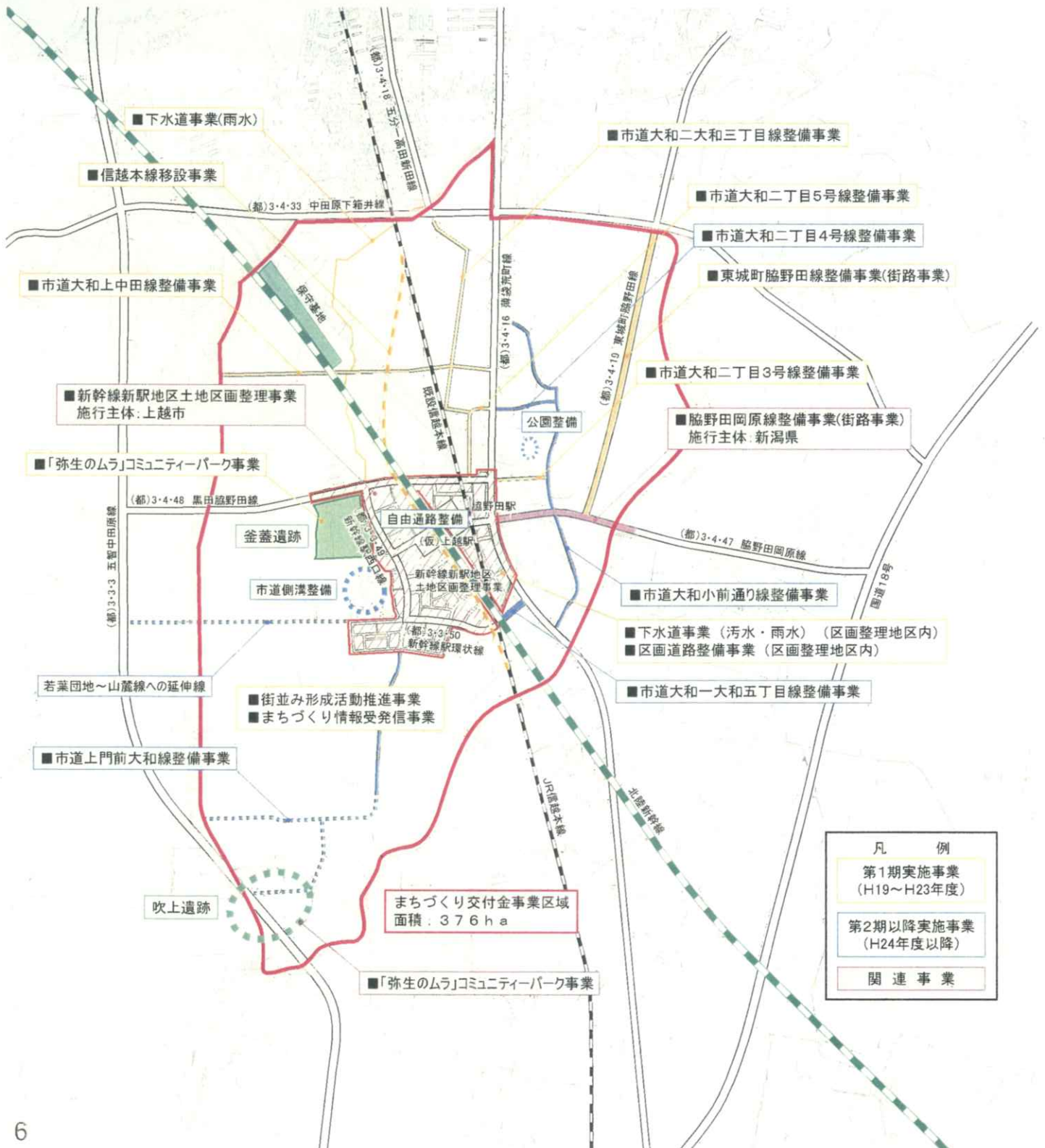
まちづくり交付金事業の整備目標

大目標：上越の新しい玄関口にふさわしい魅力的な都市づくり

目標1：市街地環境を改善し、誰もがいきいきと働き、暮らせる拠点を形成する。

目標2：交通結節機能を高め、駅を中心に様々な人の出会い、触れあいの拠点を形成する。

北陸新幹線（仮）上越駅周辺地区 整備方針概要図



計画区域の整備方針 ー第1期（平成19年度～平成23年度）ー

★ 整備方針1 （駅周辺の都市基盤の整備）

「新幹線新駅地区土地区画整理事業」を中心に、新駅周辺の道路、下水道等の都市基盤の整備を図る。

【主たる事業】

- ・ 下水道事業（汚水・雨水）
- ・ 市道大和上中田線整備事業
- ・ 市道大和二丁目3号線整備事業
- ・ 市道大和二丁目5号線整備事業
- ・ 市道大和二大和三丁目線整備事業
- ・ 市道上門前大和線整備事業
- ・ 東城町脇野田線整備事業（街路事業）
- ・ 区画道路整備事業（区画整理地区内）

【関連する事業】

- ・ 新幹線新駅地区土地区画整理事業 ー施行主体：上越市ー
- ・ 脇野田岡原線整備事業（街路事業） ー施行主体：新潟県ー

★ 整備方針2 （交通結節機能の強化）

北陸新幹線の建設にあわせて、信越本線に移設し、一体駅として整備を行い、交通結節機能を強化する

【主たる事業】

- ・ 信越本線移設事業

★ 整備方針3 （釜蓋遺跡の保全と活用）

釜蓋遺跡を遺跡公園として保全（整備）するとともに、周辺の吹上遺跡、斐太遺跡などとの連携に配慮しながら、遺跡文化に対する理解を深めてもらうためのシンポジウムを開催する

【主たる事業】

- ・ 「弥生のムラ」コミュニティーパーク事業

★ 整備方針4 （住民参加によるまちづくりの推進）

住民参加を積極的に推進し、地区計画などのまちづくりに関するルールづくりを行う
多くの人に駅周辺のまちづくりに関心をもってもらうとともに、住民参加のまちづくりを促進するため、駅周辺のまちづくりのPRを行う。

【主たる事業】

- ・ 街並み形成活動推進事業
- ・ まちづくり情報受発信事業

1. 1 新幹線新駅周辺地区土地区画整理事業

土地区画整理事業の概要

北陸新幹線(仮称)上越駅の立地により新たな広域交通結節点となる本地区は、上越圏域の玄関口として極めて重要な役割を担うと期待されている地区です。

本事業により、駅への円滑な交通処理を担う東西の駅前交通広場や、アクセス道路などの整備のほか、広域経済圏の顔にふさわしい街並み景観の形成を図るとともに、「駅周辺にぎわいゾーン」や住居系の「やすらぎゾーン」など、各ゾーンごとに効率的かつ良好な土地利用を促進し、健全な市街地形成を目指します。



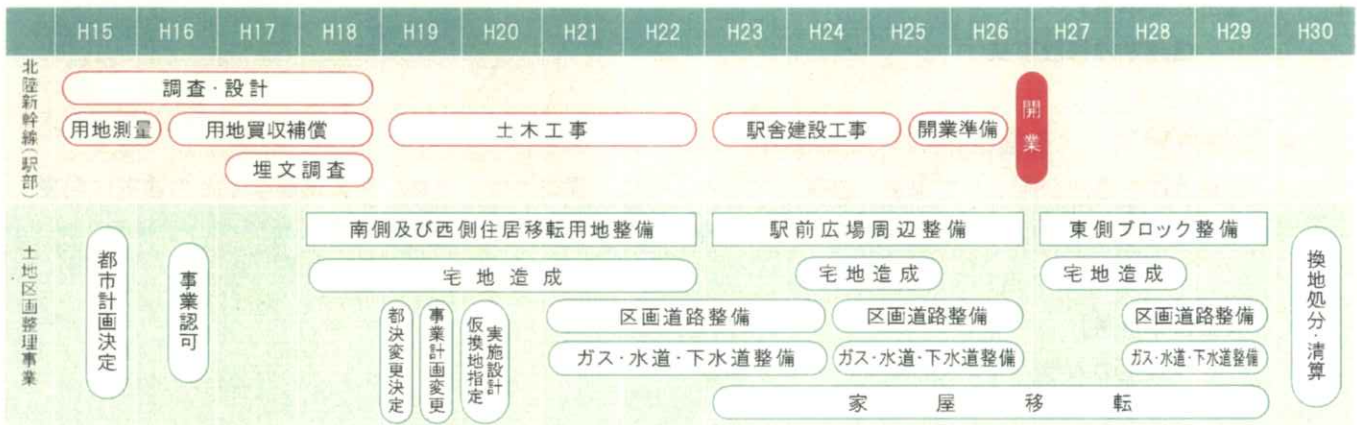
↑ 施行区域を北西より望む (H17.7撮影)



また本地区は、東西の駅前交通広場などの整備を行うことにより、上越市内の一般的な土地区画整理事業に比べ公共用地率が高くなるため、公共減歩を低減し、地権者負担の軽減を図るとともに、併せて施行後の公共駐車場確保のため、約2.8haの用地先行取得を行っています。

← 施行区域を南東より望む (H17.7撮影)

事業整備スケジュール



これまでの経緯

- | | | | |
|------------|-------------------------------|------------|------------------------|
| H14. 12 | 駅周辺整備事業に向けた地区説明会
(~H15年1月) | H17. 3. 28 | 設計の概要認可 |
| H15. 10. 6 | 地区全体説明会 (~16日) | 3. 30 | 事業計画公告 |
| 12. 15 | 県知事同意の協議 | 8. 9 | 土地区画整理審議会 |
| H16. 1. 20 | 都市計画案の縦覧 (~2月3日) | H19. 7. 20 | 都市計画案(変更)の縦覧 (~8月3日) |
| 2. 10 | 上越市都市計画審議会 | 8. 21 | 上越市都市計画審議会(都市計画の変更) |
| 3. 29 | 新潟県知事同意 | 10. 30 | 都市計画決定(変更)の告示 |
| 3. 30 | 都市計画決定告示 | H20. 2. 21 | 事業計画(第1回変更)の縦覧 (~3月5日) |
| H17. 2. 25 | 事業計画の縦覧 (~3月10日) | 3. 28 | 事業計画(第1回変更)公告 |

事業内容

1. 事業の名称及び施行者

事業の名称：上越都市計画事業 上越市新幹線新駅地区土地区画整理事業
 施行者：上越市

2. 施行区域面積

284,689.28 m² (約28.5ha)

3. 全体事業費

9,768,818 千円 ※区画整理事業区域内のまちづくり交付金事業を含む(区画道路、下水道)

4. 施行期間

平成17年3月 ~ 平成31年3月

5. 土地利用計画

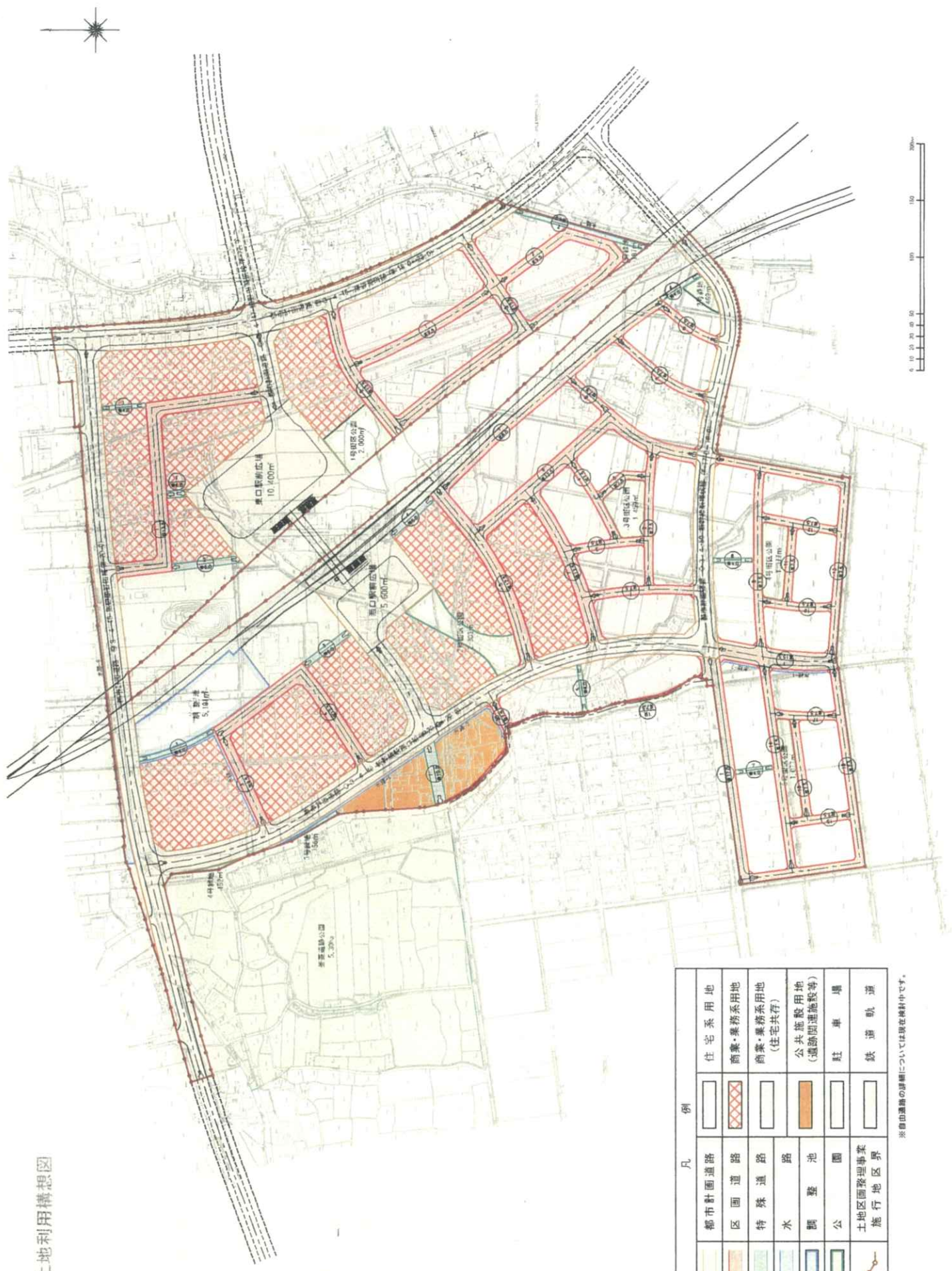
区 分		施 行 前		施 行 後	
公共 用地	道 路	4.30ha	15.1%	8.89ha	31.3%
	駅前広場			1.60ha	5.6%
	水路・堤	1.43ha	5.0%	0.71ha	2.5%
	公園・緑地			0.92ha	3.2%
	計	5.73ha	20.1%	12.12ha	42.6%
宅 地	宅 地	5.26ha	18.5%	12.71ha	44.6%
	農 地	12.21ha	42.9%		
	鉄道敷	1.51ha	5.3%	1.20ha	4.2%
	その他	1.07ha	3.7%		
	計	20.05ha	70.4%	13.91ha	48.8%
公有 地	市有地	1.38ha	4.8%	1.44ha	5.1%
	計	1.38ha	4.8%	1.44ha	5.1%
	保留地			1.00ha	3.5%
	測量増減	1.31ha	4.6%		
	合 計	28.47ha	100.0%	28.47ha	100.0%

6. 減歩率

合算減歩率 32.50% (公共減歩率 28.11%、保留地減歩率 4.39%)

7. 公共施設整備計画

都市計画道路 薄袋荒町線 L= 428.8m、W=18.0~23.0m
 都市計画道路 脇野田岡原線 L= 68.8m、W=22.0m(東口駅前広場含む)
 都市計画道路 黒田脇野田線 L= 654.6m、W=20.0m
 都市計画道路 新幹線駅西口線 L= 357.7m、W=20.0~22.0m(西口駅前広場含む)
 都市計画道路 新幹線駅環状線 L= 635.4m、W=17.0~18.0m
 区画道路 L=4,293.1m、W=7.5~17.0m(33路線)
 歩行者専用道路 L= 617.3m、W=4.0~10.0m(12路線)
 街区公園・緑地 A=9,180m²(街区公園5箇所、緑地4箇所)
 上水道、都市ガス、公共下水道、雨水排水路 1式



土地利用構想図

凡 例	
	都市計画道路
	住宅系用地
	区画道路
	商業・業務系用地
	特殊道路
	商業・業務系用地 (住宅共用)
	水路
	公共施設用地 (運動関連施設等)
	調整池
	公園
	駐車場
	土地区画整理事業 施行地区界
	鉄道軌道

※自由道路の詳細については図を補料中です。

土地利用のイメージ図

「駅周辺にぎわいゾーン」、「商住複合いきいきゾーン」、「やすらぎ住宅ゾーン」、「遺跡活用ゾーン」の4つのゾーンを設定し、街並みの景観形成を誘導していきます。

駅周辺にぎわいゾーン

駅への近接性を活かして、商業、業務、サービスをはじめ、地区の環境と調和した多様な施設を誘導するゾーン。地区の顔となるゾーンとして、広い敷地を活かして中高層施設を誘導し、緑豊かな広がりのある空間に演出する。駅及び周辺施設を利用するための駐車場なども積極的に誘導する。

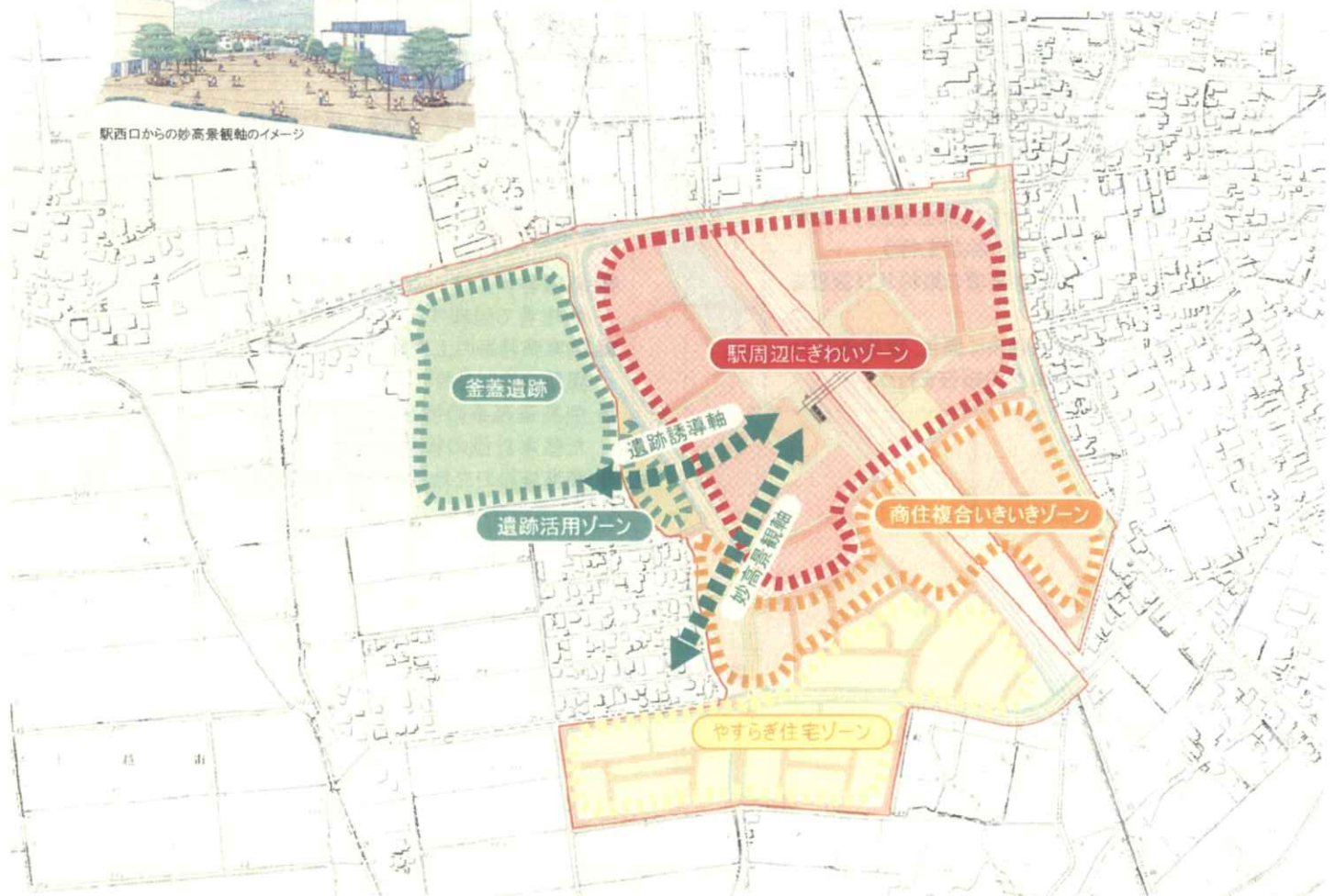
商住複合いきいきゾーン

駅周辺にぎわいゾーンとやすらぎ住宅ゾーンの間隔的な性格を有するゾーン。日常生活に必要な商業・サービス施設と低中層の都市型住宅などが適度に混在したゾーン。



東口駅前イメージ

駅西口からの砂高景観軸のイメージ



やすらぎ住宅ゾーン

駅からやや離れたことを活かした、住宅を中心とする、やすらぎが感じられるゾーン。できるかぎり、ゆとりある敷地を有する緑豊かな戸建住宅を誘導する。

遺跡活用ゾーン

釜蓋遺跡に隣接するゾーン。歴史公園として整備される釜蓋遺跡を活かすとともに、上越の歴史・文化の情報発信に必要な施設などを誘導する。

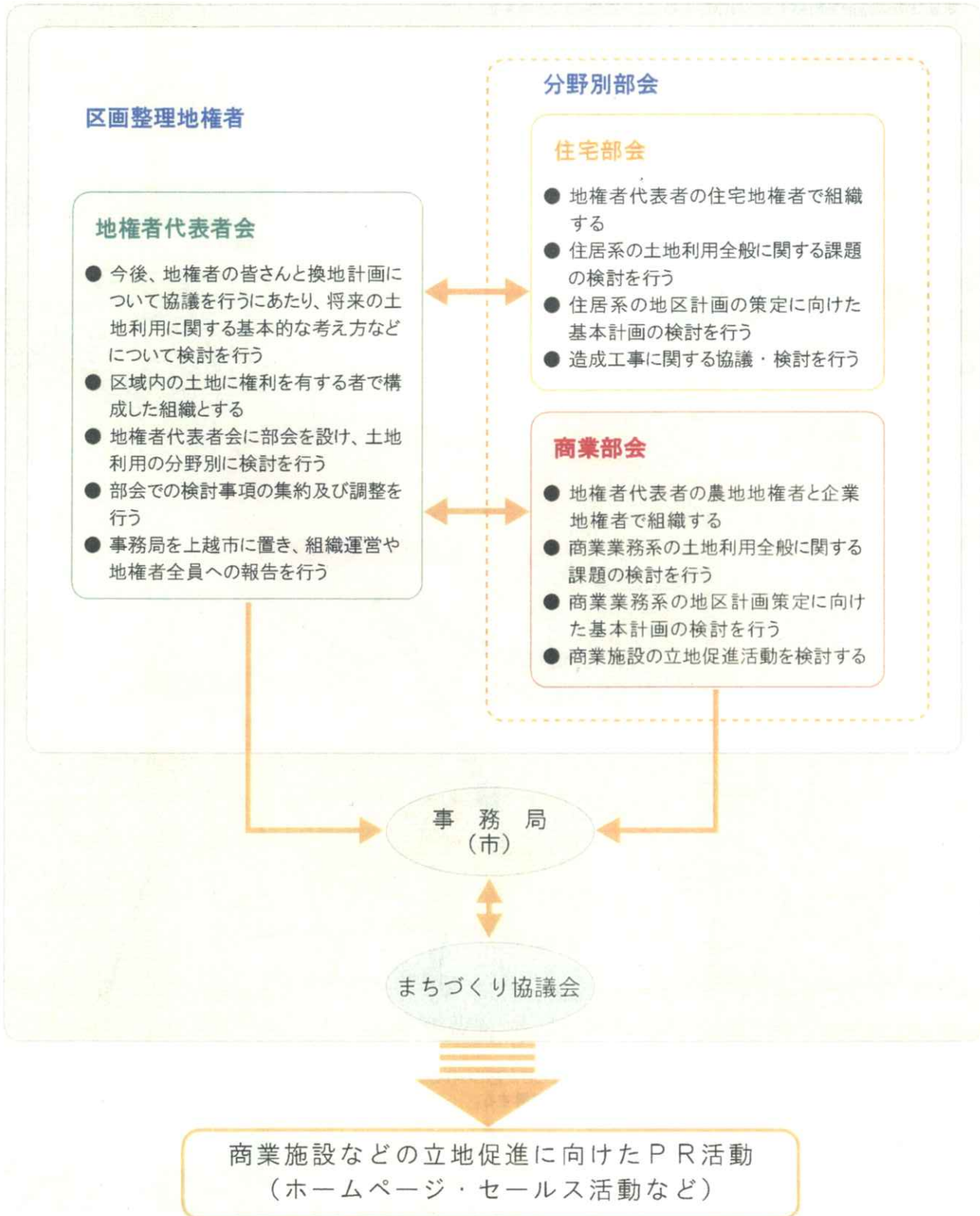


住宅地域のイメージ

土地区画整理事業の地権者組織について

土地区画整理事業を施行するにあたり、地権者代表者会、分野別部会を設けて、地元地権者の皆さんのご意見をお伺いしながら事業を進めていきます。

活動イメージ図



1. 2 信越本線移設事業

信越本線移設事業の概要

立地が予定されている北陸新幹線(仮称)上越駅と現在の脇野田駅の間には、約120mの距離が生じてしまいます。さらに「広域駅としての駅前空間が十分に確保できない」、「新幹線と在来線に挟まれた狭隘かつ矩形な土地では有効な土地利用ができない」など、多くの課題が発生することとなってしまいます。

そこで、上越市では信越本線を新幹線新駅の西側に移設し、一体駅として整備を行うこととしています。

これにより、鉄道ネットワークの充実強化と高齢化社会に配慮した乗り継ぎ円滑化、並びに鉄道の利用促進を図ることができます。併せて、信越本線の移設に伴い、幹線道路と鉄道の分離が十分に確保されるため、駅前広場をはじめとする公共施設の適正な配置と有効な土地利用が可能となり、広域駅にふさわしいまちづくりをおこなっていくこととしています。

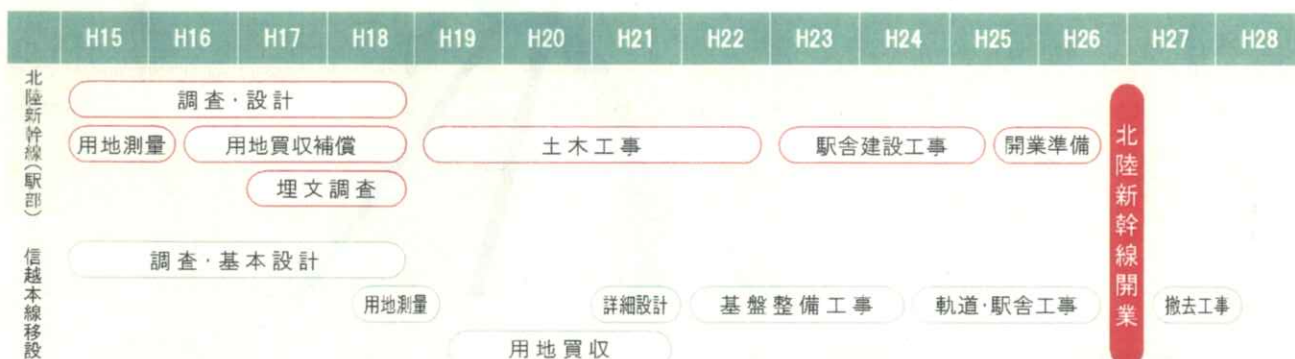
★ 事業費

約30億円 (駅舎建設費用を含む)

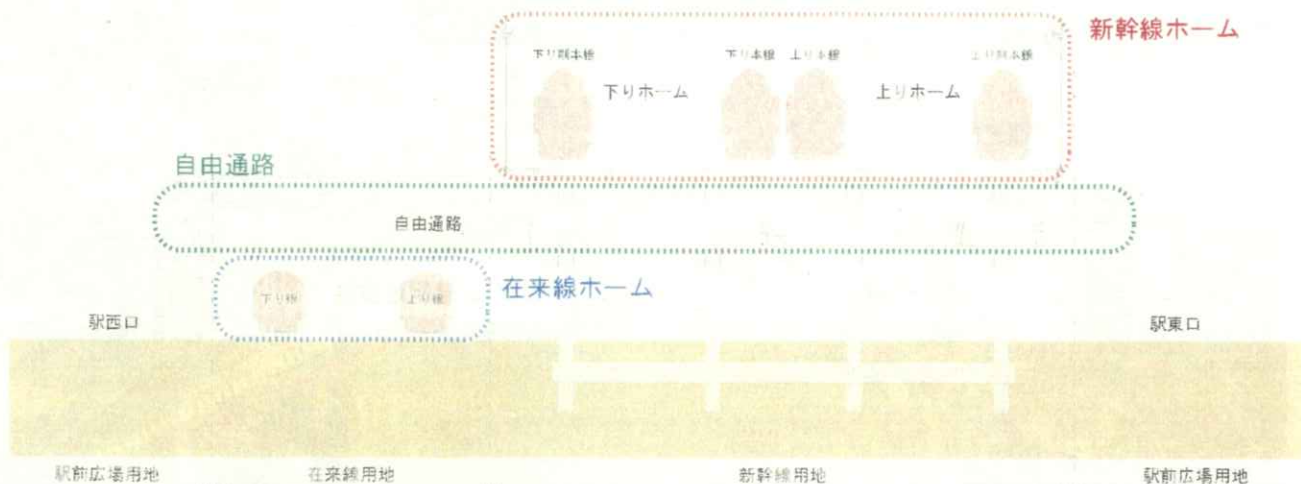
★ 事業概要

軌道施設敷設 L=1,781m、 既設軌道撤去 L=1,695m、 駅舎施設 一式

★ 事業スケジュール



(仮称) 上越駅断面図



信越本線移設計画図（平面図）



信越本線移設計画図（現況図）



1.3 「弥生のムラ」コミュニティパーク事業

事業の概要

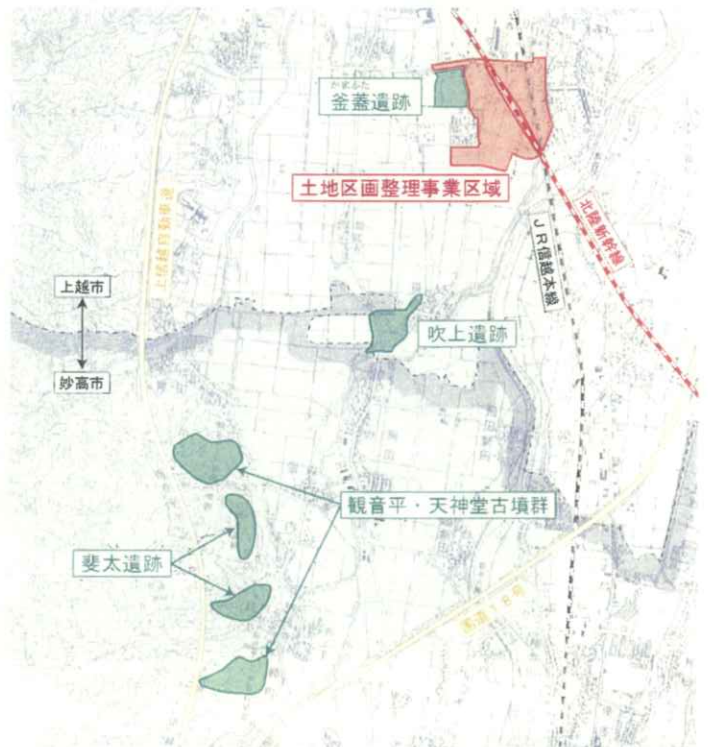
新幹線新駅地区土地区画整理事業に伴って実施した埋蔵文化財試掘調査で、当時の事業区域の西端の部分において「釜蓋遺跡」が新たに発見されました。

上越市では、「釜蓋遺跡」のエリアを「釜蓋遺跡公園」(都市計画公園:歴史公園)として、平成19年10月に都市計画決定を行いました。

平成20年度内に「釜蓋遺跡」と「吹上遺跡」が国の史跡指定を受ける予定です。

今後は、妙高市の「斐太遺跡」を含めた3遺跡の広域遺跡公園としての整備に本格的に着手する予定です。

稲作を生活基盤として玉作りを行っていた「吹上遺跡」と、濠に囲まれた物流の拠点として想定される「釜蓋遺跡」の、それぞれの特徴を生かしていきたいと考えます。具体的な整備計画の内容については、これから決定していくこととしています。



釜蓋遺跡の概要

★ 遺跡の時代

弥生時代の終わり頃から古墳時代の初め頃(約1800年前)に人々が暮らしていました。

★ 遺跡の特徴

集落が幅2~5m、深さ2m程度の濠で囲まれた、環濠(かんごう)集落と呼ばれる遺跡です。

平地の環濠集落としては、佐渡を除く新潟県で初めての発見です。

遺跡の東側は当時の川と推測され、川を利用した物流の拠点であった可能性が高いです。

斐太遺跡(国指定史跡の高地性環濠集落:妙高市)が活動を終えた直後に人が住んだものと考えられます。

釜蓋遺跡は、吹上遺跡と斐太遺跡とともに、東日本における弥生時代を代表する遺跡群として評価されるべきと考えます。

遺跡の様子



(空中写真、白いラインが環濠の位置)



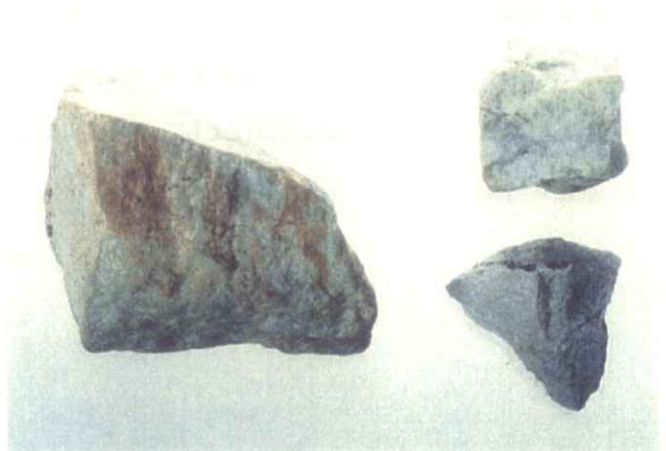
(環濠土層堆積状況)



(環濠遺物出土状況)



(釜蓋遺跡出土土器)



(ヒスイ製勾玉製作資料)

上越市都市整備部新幹線建設対策課

(現地事務所)

〒943-0861

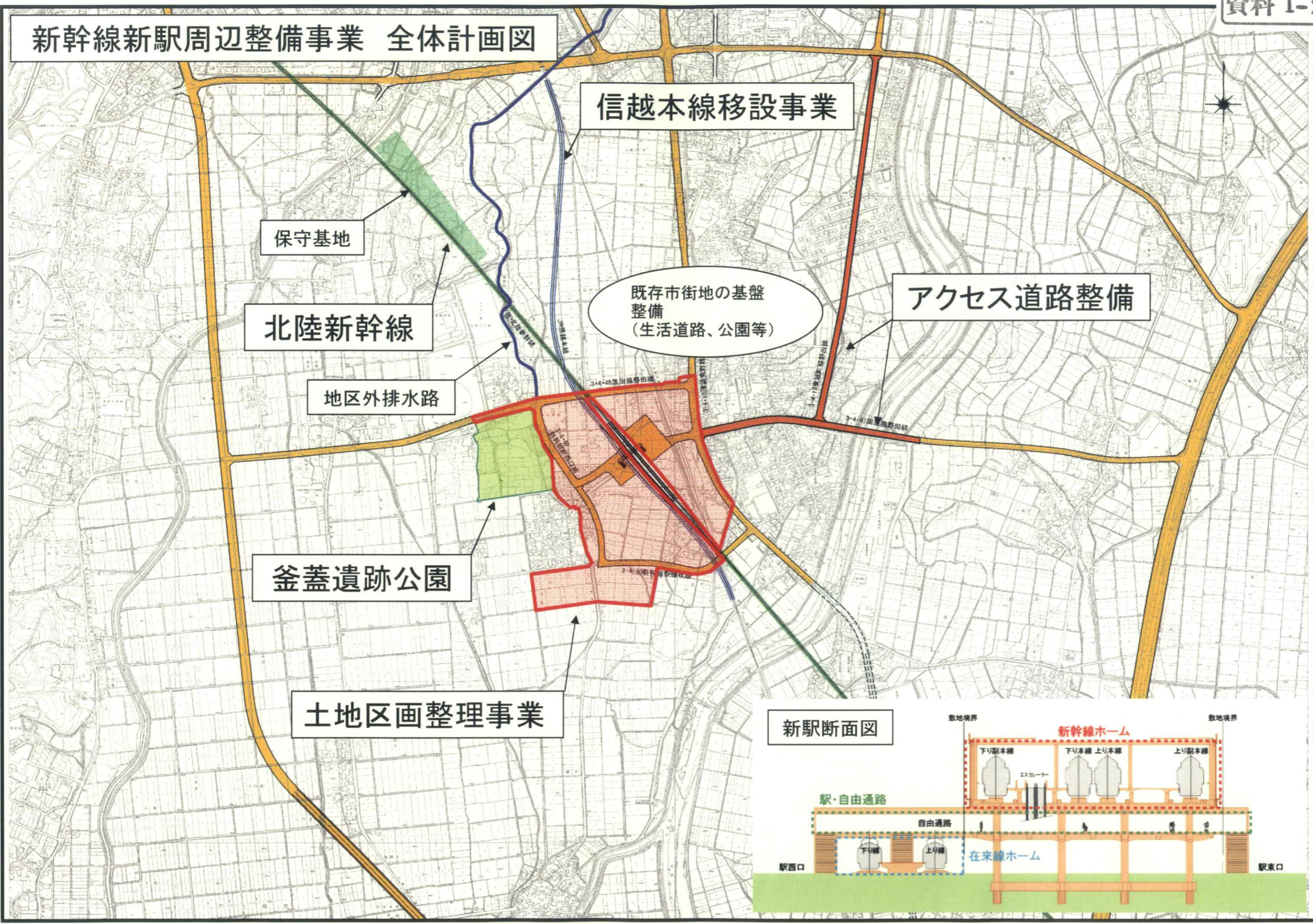
新潟県上越市大和6丁目3番30号

TEL: 025-527-2870 (代)

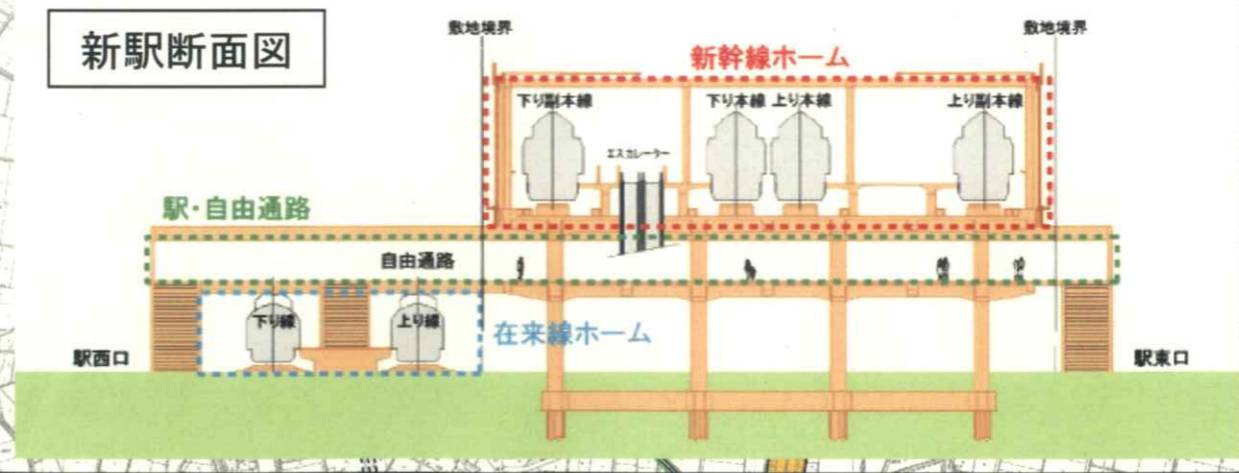
FAX: 025-527-2871

E-mail: sinkansen@city.joetsu.lg.jp

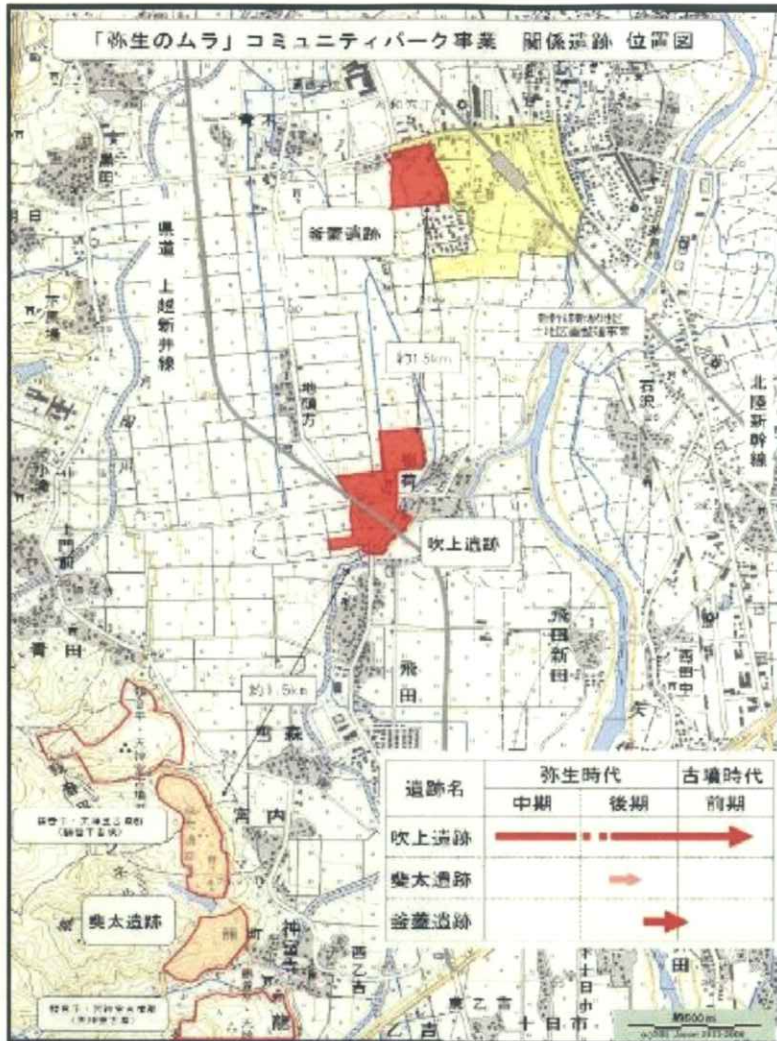
新幹線新駅周辺整備事業 全体計画図



新駅断面図



釜蓋遺跡の概要及び今後の整備予定について



斐太遺跡群 位置関係



釜蓋遺跡 空中写真



釜蓋遺跡から出土した遺物

吹上遺跡から出土した勾玉等
まがたま

【釜蓋遺跡発見及び保存の経緯】

- ・新幹線新駅地区土地区画整理事業地内で、平成 17 年秋、事前調査で発見された。調査結果から非常に貴重な遺跡と判明した。
- ・区画整理地権者や関係者と協議の上、区画整理事業の都市計画決定を遺跡部分を除外するよう変更し、都市公園の都市計画決定を受けた上で、平成 20 年 7 月 28 日の官報により斐太遺跡に追加し、名称を斐太遺跡群 吹上遺跡 斐太遺跡 釜蓋遺跡とするよう告示され、正式に国指定史跡となった。

【遺跡の概要】

- ・幅 2~5m、深さ約 2m の大きな溝で集落を囲む、環濠集落と呼ばれる遺跡で、平地の環濠集落としては佐渡を除く新潟県では初めて発見された。
- ・遺跡は、当時の川の間に造られたものと推測され、環濠が遺跡東側の川に合流していると想定されることから、川を利用した舟運による物流の拠点であった可能性が高い。出土した遺物には遠隔地の影響が見られるものが含まれていることから、地域の物資の流通を中心的に担っていたと思われる。
- ・斐太遺跡（国指定史跡の高地性環濠集落、妙高市）が活動を終えた直後に成立したものと考えられ、集落規模が縮小していた吹上遺跡を含め、その関係性から 3 つの遺跡をトータルで検証する必要があるとの指摘を受けている。

【今後の計画】

- ・地域の中心的な集落の変遷をたどることができる可能性や、性格の違う遺跡が近接して存在していることを考え合わせ、将来的には、3 つの遺跡を相互に連携させ、北陸では屈指の弥生時代の遺跡公園として公開することも視野に入れて整備を検討すべきであるとする。
- ・現在は地権者の協力をいただき、土地の公有化を進めている。昨年は家屋地権者が多く、一部除却が進んでいる。今年度も継続して買収する予定である。
- ・整備計画は、文化庁の委託事業のなかで 3 ヶ年で構想を策定する計画であり、今年度素案をまとめる予定である。