

## 第3節 つながりをつくり続ける都市基盤が確立したまち

### 1 地域の特性をいかした魅力あふれる空間の形成

#### 基本的な考え方

都市環境と生活基盤の整備は、秩序と調和、まちの魅力と発展性、さらには安全性や効率性といった様々な視点を踏まえながら、計画的に進めていかなければなりません。特に、これからの人口減少社会においては、無秩序な郊外開発を防止し、既存の建築物やインフラ<sup>19</sup>等の有効活用を主眼に都市機能<sup>18</sup>を再編する中で、市民生活の利便性とあわせて、当市の魅力や拠点性を高めていく必要があります。

このことから、行政のみならず民間企業などによる開発行為が市民全体の利益を損なうことのないよう、都市計画による土地利用規制や大規模開発行為の適正化などによる各種機能配置の規制と誘導を徹底するとともに、市街化区域内の未利用地については、今後のニーズを慎重に考慮した上で整備・改善を図ります。中でも、北陸新幹線の開業を控えた新幹線新駅周辺地区においては、乗降客の交通アクセス性に重点を置きながら、当市の玄関口としてふさわしい基盤整備を推進します。

また、歴史と文化、自然が調和した美しいまちなみと景観を保全・形成するとともに、日常生活に安らぎを与え、スポーツやレクリエーション活動に適した空間として、都市公園や水辺環境などを確保し、緑化活動を推進することによって、水と緑豊かな都市空間を創出します。

さらに、市民生活や企業活動を支えるライフライン<sup>1</sup>として、都市ガスや水道の安全かつ安定的な供給を図るとともに、地域間の情報格差が顕在化している現状を踏まえ、ブロードバンド<sup>68</sup>などの情報通信基盤の整備を推進します。

#### 政策目標

| 目指す状態                               | 機能的な土地利用を推進するとともに、水と緑豊かな都市空間や良好な景観を形成し、市民生活や企業活動を支えるライフラインを確立することによって、地域の特性をいかした魅力あふれる空間が形成されたまち。 |          |          |
|-------------------------------------|---|----------|----------|
| 指標項目                                | 現状値(時点)   | 目標値(H22) | 目標値(H26) |
| 市街化区域の未利用地面積                        | 143.2ha(H18)  | 75.9ha   | 50.7ha   |
| 景観形成地区指定面積                          | 70.2ha(H18)   | 70.2ha   | 80.0ha   |
| 緑や水辺が豊かだと感じる市民の割合<br>(上越市市民の声アンケート) | 58.2%(H17)  | 59.1%    | 60.0%    |
| 石綿セメント管残延長                          | 106,553m(H18)   | 66,253m  | 29,031m  |
| ねずみ鉄管残延長                            | 10,589m(H18)  | 2,924m   | 0m       |
| 地上デジタル放送の視聴可能世帯率                    | 95.0%(H19)  | 100%     | 100%     |

## 施策の内容

### 1 計画的な土地利用の推進

#### (1) 土地利用規制と誘導の推進

- 都市計画による土地利用規制や大規模開発行為の適正化などにより、一貫性のある各種機能配置の規制と誘導を推進します。
- 公共公益施設<sup>37</sup>や大規模な商業施設等の新規立地や移転に対して、市街化区域内における遊休地や未利用地の有効活用を図りつつ、中心市街地活性化等に寄与する立地規制や誘導を推進します。

#### (2) 計画的な住宅地の確保

- 今後の居住に対するニーズを十分に踏まえつつ、中心市街地や中山間地の活性化等を目的とした計画的な宅地供給や居住の促進、市街地の再開発等を行います。

### 2 良好な都市空間の形成

#### (1) 景観形成の推進

- 広報紙やセミナーなどを通じて、景観の重要性に対する市民への意識啓発や景観づくりの担い手となる人々の育成を図ります。
- 周辺に悪影響を及ぼし得る景観に対する規制に加え、豊かな自然や歴史的なまちなみなどの個性的で優れた景観を市民と共に守り育てるための計画づくりや支援制度を構築します。

#### (2) 水と緑豊かな空間の確保

- 緑化の推進や、市民の主体的な緑化活動に対する支援を行うとともに、市民の憩いや交流の場としての公園整備とその積極的活用を図ります。

### 3 安定的なライフライン<sup>1</sup>の確立

#### (1) 安全でおいしい水の安定供給

- 安全でおいしい水道水の安定的な供給のため、計画的な施設整備を行うとともに、水源の適正な管理と水源かん養<sup>41</sup>に向けた取組を推進します。

#### (2) クリーンな都市ガスの安定供給

- 都市ガスの安全かつ安定的な供給のため、計画的な施設整備や保安対策の強化を図るとともに、環境性に優れた都市ガスの高度利用を推進します。

#### (3) 情報通信基盤の整備

- テレビの地上デジタル放送の難視聴解消に向けた施設整備を図るとともに、携帯電話やブロードバンド<sup>68</sup>の利用不可能地域についても、必要性や緊急性の高い地域から解消を図ります。

## 2 人やまちをつなぎ魅力を高める交通ネットワークの確立

### 基本的な考え方

人や物を地域に集めるためには、地域の魅力が必要であることはもとより、それらを運ぶ動脈の利便性の高さが重要となります。現在建設が進められている北陸新幹線や上越魚沼地域振興快速道路<sup>2</sup>等の広域幹線道路の整備促進、上信越自動車道の4車線化の早期実現に向けた取組を推進し、高速交通ネットワークの充実を図ります。

また、域内道路網については、各路線の整備にかかる費用のみならず、緊急性や補修、除雪などを含めた維持管理費などを勘案しながら、適正かつ計画的な整備や維持管理を進めます。

一方、公共交通機関のうち路線バスについては、モータリゼーション<sup>7</sup>の進行と、それに伴う利用者の減少が利便性低下を招くという循環構造に陥っており、公費負担により運行を維持している状況です。しかし、高齢者や若年層をはじめとした移動制約者<sup>53</sup>にとって公共交通は欠かせない「生活の足」であるほか、来訪者の移動手段として、さらには、環境負荷の少ないコンパクトなまちづくりを実現するためにも、北陸新幹線の開業を見据えた都市構造と一体的な公共交通ネットワークが必要と言えます。

このことから、北陸新幹線の開業に合わせてJRから経営分離することとなる在来線を、域内公共交通における骨格と位置付ける中で、利用ニーズに即した最適な交通手段のあり方を検討するとともに、全市的には、バス路線と鉄道、福祉有償運送<sup>69</sup>をはじめとする多様な手段を複合的に組み合わせた総合的な公共交通体系として再構築します。

さらに、重要港湾直江津港の整備促進についても、北信越地方から北東アジアへの玄関口としての地理的優位性を広く県内外へアピールしながら、港湾管理者である県への整備促進を強く働き掛け、航路サービスや港湾付帯機能の充実に向けた基盤整備もあわせて一体的に推進し、直江津港独自の利用メリットを生み出していきます。

### 政策目標

|                     |  |          |          |
|---------------------|--|----------|----------|
| 目指す状態               | 市内における都市構造と公共交通・道路ネットワークの一体的な構築が進み、港湾機能や高速交通ネットワークが充実することによって、市の拠点性が高まり、交流の拡大や投資を誘引する基盤が確立されたまち。 |          |          |
| 指標項目                | 現状値(時点)  | 目標値(H22) | 目標値(H26) |
| 市内高速道路インターチェンジの利用台数 | 562万台(H17)   | 588万台    | 609万台    |
| 鉄道の利用者数             | 328万人(H17)   | 324万人    | 344万人    |
| 路線バスの利用者数           | 293万人(H17)   | 290万人    | 308万人    |

## 施策の内容

### 1 機能的な道路ネットワークの確立

#### (1) 域内道路網の整備

- 市民生活に身近な道路網については、その必要性や緊急性などに応じて計画的に道路整備を行うとともに、適正かつ計画的な維持補修を行います。
- 市内における移動の円滑化や経済活動の促進を図る都市計画道路等については、国や県などとの連携を図りながら、その必要性や緊急性などに応じて計画的に道路整備を行うとともに、適正かつ計画的な維持補修を行います。

#### (2) 広域道路網の整備促進

- 上信越自動車道の4車線化や上越魚沼地域振興快速道路<sup>2</sup>の早期完成を目指し、用地確保や関係団体との協力による要望活動を行います。

### 2 機能的な公共交通ネットワークの確立

#### (1) 鉄道・路線バスの機能強化

- 市内の中心部を走る鉄道や主要なバス路線については、使いやすく利便性の高い路線・ダイヤの設定を目指すとともに、観光振興や商業振興、環境保全などの取組と連携した利用促進を一体的に行います。
- 市内の中心部と各区の中心地とを結ぶ鉄道や主要バス路線については、各区の中心地の求心性を高める取組を一体的に行う条件の下、一定の利便性を確保します。
- 移動制約者<sup>53</sup>の身近な移動手段としてのコミュニティバスや乗合タクシーなどを地域住民との協力体制の下に確保します。

#### (2) 北陸新幹線の整備促進

- 北陸新幹線の開業に向け、関係団体や市民との連携を図りながら、その建設促進や利便性向上に向けた要望活動や環境整備を行います。

#### (3) 直江津港の機能強化

- 佐渡航路や日本海フェリー航路について、様々な利用促進策に取り組み、その安定運航を図ります。
- 荷主のニーズを的確に把握するとともに、航路サービスや荷役などの港湾付帯サービスの充実を図り、さらにはJR黒井駅のコンテナ取扱機能などをいかした複合一貫輸送<sup>70</sup>などについても検討します。
- 内陸輸送も含めた物流のトータルコストの比較から、競合する港湾に対するコストメリットなどを明確にし、比較的優位に立てる地域で操業する企業に向け、ポートセールス<sup>71</sup>を強化します。