



# 上越市新幹線駅周辺地区まちなみ形成構想

平成22年12月

新潟県上越市

## ～ 目 次 ～

上越市新幹線駅周辺地区まちなみ形成構想の策定にあたって	1
<b>第1部 検討にあたっての諸条件</b>	
1.検討条件	2
2.上越市及び駅周辺地区の状況	4
3.上位計画	9
4.地域からの要請	21
<b>第2部 まちなみ形成構想</b>	
1.まちづくりビジョン	23
2.駅前広場・街区公園の基本的な考え方及びレイアウト	26
3.動線計画	28
4.駅周辺公共空間及び新幹線駅舎デザインの基本的な考え方	29
5.駅周辺公共空間	
5-1.施設計画	30
5-2.舗装計画	42
5-3.植栽計画	44
5-4.サイン計画	48
5-5.照明計画	51
5-6.自由通路・エキナカ計画	55
5-7.色彩計画	59
6.新幹線駅舎デザイン	60
7.ユニバーサルデザイン計画	64
<b>第3部 本構想の実現に向けた課題</b>	
1.設計等において配慮すべき事項	66
2.ソフト施策等として展開していくべき事項	69
<b>参考資料</b>	
1.委員名簿	70
2.検討会議等の開催経緯	71
3.参考文献等	73

## 上越市新幹線駅周辺地区まちなみ形成構想の策定にあたって

2015年春、いよいよ北陸新幹線上越（仮称）駅が開業を迎えます。

陸・海の交通に恵まれ発展を遂げてきた上越市ですが、さらに新幹線という高速交通によって、全国の各都市とネットワークで結ばれることになります。

現在の試算によると、首都圏とは約1時間50分、金沢とは1時間弱という非常に短時間で往来が可能となり、乗換ストレスもなくなることから、心理面でも非常に身近に感じていただくことができると思います。

当市と2時間以内で結ばれることになる地域の3,500万人もの皆さんからは、ビジネスや観光、通勤や通学で、これまで以上にぜひ気軽にお越しいただきたい。そして、山海の幸に恵まれた豊かなこの地を全国の皆さんに知っていただきたい。そんな思いでいっぱいです。

市民の皆さんをはじめ、全国の皆さんが最初に降り立つ場所となる新幹線駅及び新幹線駅周辺地区は、そうした意味で極めて大切な空間となります。雪深い当地において“おもてなしのこころ”にあふれる機能性に優れた交通空間をどう実現し、地域の個性を競い合う時代において“上越らしさ”をどう織り込み、にぎわいを生み出すのか、市ではその両立を目指した取組みをこれまで進めてまいりました。

そして開業まで4年あまりとなった今年、より具体的な公共空間の整備に着手すべく、当構想を策定いたしました。市民フォーラムなどを通じて寄せられた、たくさんの方々の思いや期待を受け止めながら、1年7カ月、全10回にもわたる検討を重ね、当構想をまとめていただきましたまちなみ検討会議の委員の皆さまには、この場をお借りし心よりお礼申し上げます。

今後、この構想をもとに当地らしさを存分に盛り込んだ整備を進めていきたいと考えており、数年後には駅舎や駅周辺がいよいよその姿を現すことになります。新幹線開業は地域の活性化につながるこのうえないチャンスであり、上越市の歴史に残る一大事業でもあることから、この事業を成功に導くという大役を任された市長として、財政状況なども十分に鑑みつつ、これまでに以上に努力してまいりたい決意です。

この事業を成し遂げるためには、行政だけの力には限界があり、市民の皆さまをはじめ関係者のご理解とご協力が欠かせません。課題も多くありますが、この事業に関わるすべての人がともに笑顔で開業を迎えるべく、当構想の実現に向け、ぜひ皆さまからもお力を賜りますよう改めてお願い申し上げます。

平成22年12月

上越市長 村山秀幸



第1部 検討にあたっての諸条件

1. 検討条件

1) 上越市及び駅周辺地区の状況

**概況**

- 気象や地形がもたらす豊かな自然環境
- 広域圏との交通ネットワーク
- 長い歴史に育まれた生活文化
- 定住人口増加や少子化対策の必要性

**地域資源**

- 全国レベルの知名度を誇る歴史（妻太古墳群、上杉謙信公）
- 妙高連山をはじめとする自然環境
- 雁木に代表される雪国文化、助け合いの心
- 全国区のサクラの名所（日本三大夜桜）
- 豊富な資源、先進性

2) 上位計画①

**新駅ならびに新駅周辺地区の役割**

- 上越市の活性化へ寄与（玄関口、交通の結節点、観光の基点）
- ホスピタリティ提供のための利便性に加えて、環境、景観に配慮
- 直江津・高田など既存市街地との連携

**上位計画における方向性**

- **第5次総合計画**  
ゲートウェイ(玄関口): 来訪者をもてなすにふさわしい環境整備、交通施設(駅、駐車場等)の整備、良好な住環境の整備
- **上越都市計画区域マスタープラン(新潟県決定)**  
新しい玄関口として、商業・業務系を中心とした土地利用
- **上越市都市計画マスタープラン**  
「上越の新たな玄関口として、周辺の自然環境や景観にも配慮した、質の高いまちづくり」  
・上越の新しい玄関口周辺地区の都市づくり  
・質の高い新都市空間の形成  
・環境共生型都市の形成

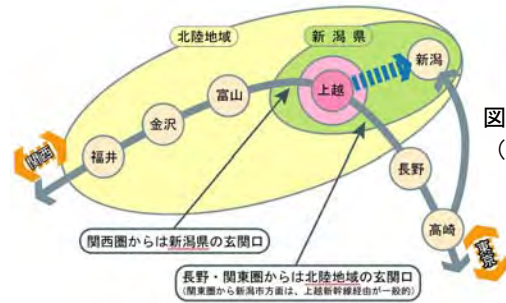


図-1 玄関口(ゲートウェイ)のイメージ



図-2 上越市の都市構造

3) 地域からの要請

**→ 北陸新幹線(仮称)上越駅の整備に関する要望書(平成16年4月)**

- (仮称)上越駅の位置づけ  
＜長野・大都市とのゲートウェイ＞
- テーマ  
新しい時代のまちの拠点として、ひとのための駅空間づくり  
～地域の総合力を高める駅をめざして～
- コンセプト  
■キーワード: 歴史の風格と未来  
■イメージカラー: 青(紺碧)、純白、桜色、緑、黄金(稲穂)  
■コンセプト: 新時代の駅“駅機能としての広場”
- 駅からの眺望  
・妙高山を望む、桜を見る

**→ 北陸新幹線新駅周辺整備等に関する和田地区住民の「意識調査」に基づく要望書(平成20年3月)**

- ・駅周辺景観: 山並み、高い建物が制限
- ・駅前広場に必要施設: 駐輪場・駐車場、融雪施設
- ・周辺に必要な公共施設: 物産センター、警察署
- ・駅舎形態: コンクリート構造と地場産木材の暖かみのある建築
- ・まちづくりに期待すること: 住み良い住宅地
- ・地場物産の紹介: 駅中施設
- ・上越のアピール: 自然景観
- ・地域のアピール: 上越米、遺跡
- ・駅名を考えるのに重んじること: 歴史、風土

→ 妙高連山の懷に抱かれた、歴史と文化の息づく“城下町駅”  
→ 雪国上越の風景にとけこんだ“歴史駅”  
→ 日本海と対岸交流への拠点駅

駅だけではなく、地域全体のまちなみイメージを表現したものと捉える

2) 上位計画②

新駅周辺地区の概要

→ 上越市新幹線新駅地区土地区画整理事業の概要

- 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
- 施行区域面積: 約28.5ha
- 施行期間: 平成17年3月～平成31年3月
- 土地利用構想:

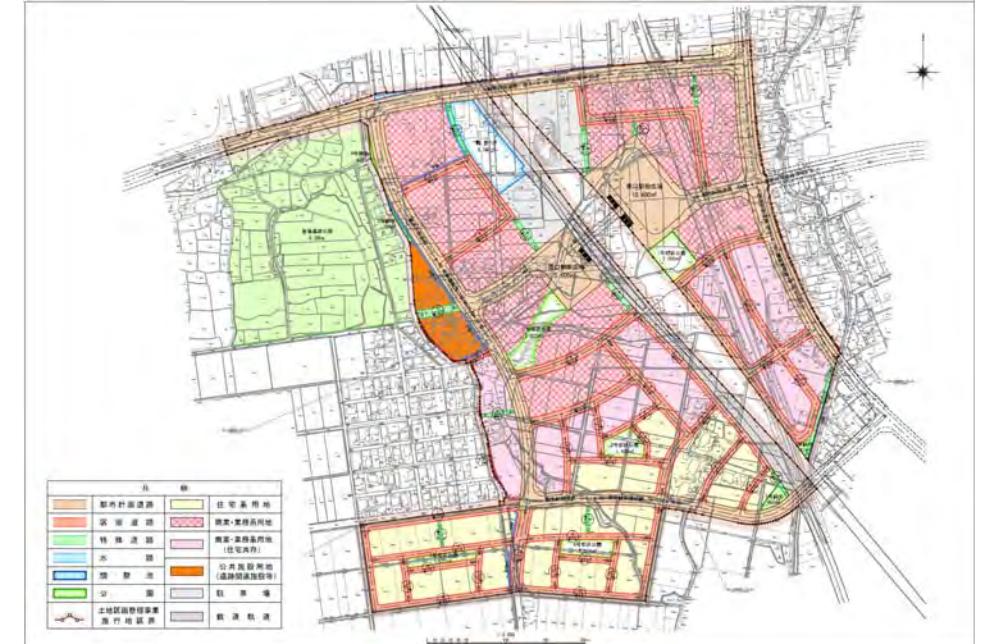


図-3 新幹線新駅周辺地区土地区画整理事業 土地利用構想図(出典: 上越市HP)

→ 本構想検討の前提条件

- ・本構想で検討対象とする駅前広場等の規模は次ページのとおり
- ・周辺道路の交通量(平成32年想定値)

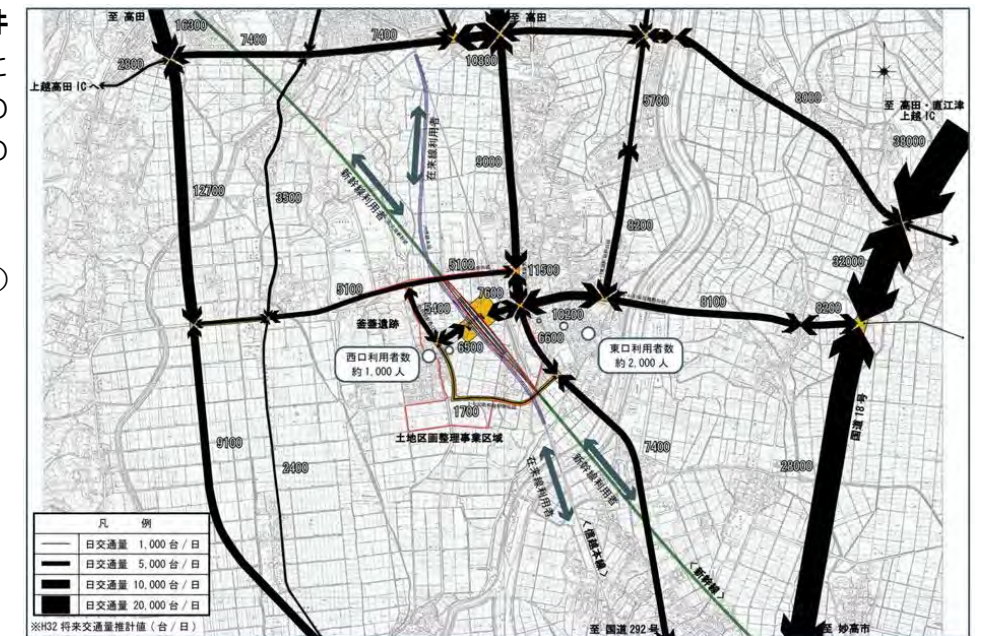
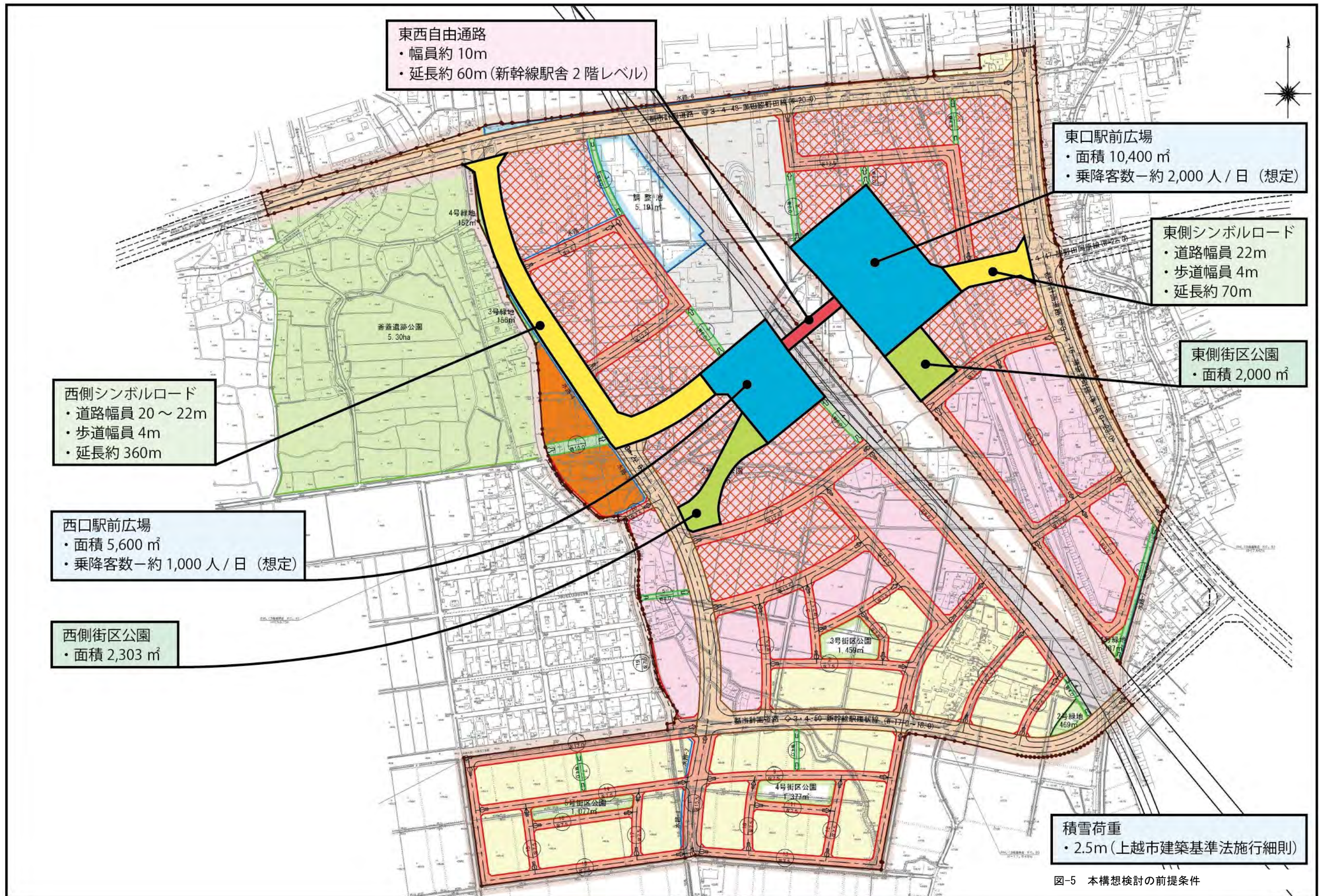


図-4 新駅周辺地区のネットワーク及び将来交通量

2) 上位計画③

新幹線新駅周辺地区の土地利用方針

- 新幹線駅利用者の利便性確保
- 広域的(北信越地域)な拠点性の強化
- 中心市街地との適正な機能分担
- 既存市街地の機能を強化
- 良好な環境の形成と活用



東西自由通路  
 ・幅員約 10m  
 ・延長約 60m (新幹線駅舎 2 階レベル)

東口駅前広場  
 ・面積 10,400 m<sup>2</sup>  
 ・乗降客数—約 2,000 人 / 日 (想定)

東側シンボルロード  
 ・道路幅員 22m  
 ・歩道幅員 4m  
 ・延長約 70m

東側街区公園  
 ・面積 2,000 m<sup>2</sup>

西側シンボルロード  
 ・道路幅員 20 ~ 22m  
 ・歩道幅員 4m  
 ・延長約 360m

西口駅前広場  
 ・面積 5,600 m<sup>2</sup>  
 ・乗降客数—約 1,000 人 / 日 (想定)

西側街区公園  
 ・面積 2,303 m<sup>2</sup>

積雪荷重  
 ・2.5m (上越市建築基準法施行細則)

図-5 本構想検討の前提条件

## 2.上越市及び駅周辺地区の状況

### 1)概況

上越市は、新潟県の南西部に日本海に面して位置し、東京からは上越新幹線及びほくほく線で約2時間15分、高速道路で約3時間30分の位置にある。

市域面積は北陸4県の市町村では富山市に次ぐ約973km<sup>2</sup>と広く、豊かな海洋や美しい山並みと稲作地帯を有しており、雄大で厳しい自然環境との共生のなかで豊かな風土や生活文化が築かれている。

上越市は、古くは海運交通が発達し、人や物資が行き交う地として栄え、江戸時代には主要な街道などの結節点や街道沿いには宿場町が発達し、高田と直江津はそれぞれ城下町と港町として、現在の発展の基礎となった。

現在は、北陸自動車道と上信越自動車道が接続するほか、複数の主要な鉄道やフェリー航路が市内で結節するなど、広域圏とのネットワークが整備されており、今後、平成27年春に開業予定の北陸新幹線や、上越魚沼地域振興快速道路などの重要プロジェクトにより、陸・海の交通ネットワークが整う有数の地方都市である。

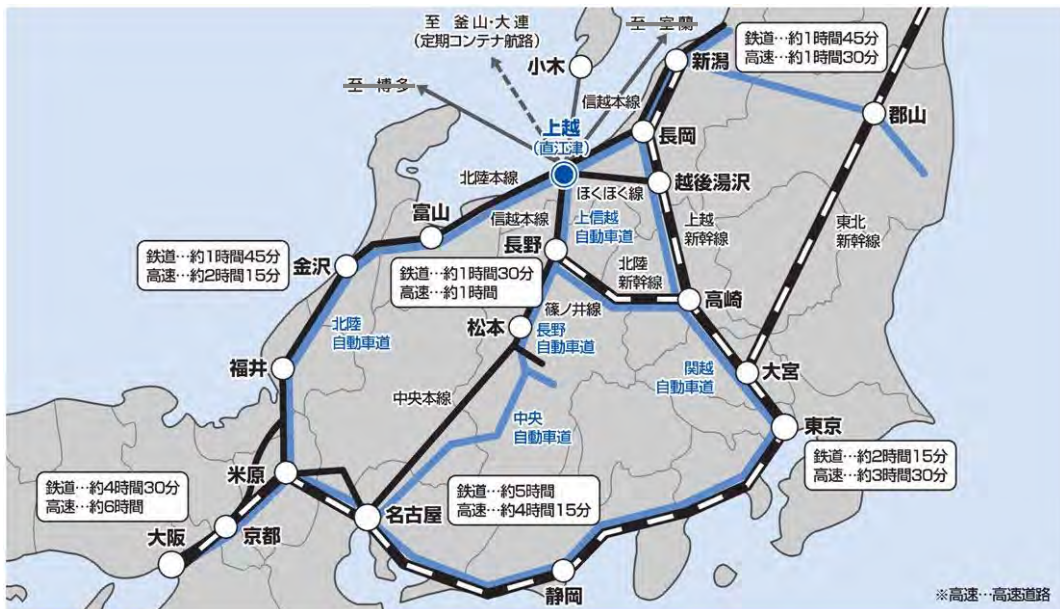


図-6 上越市を結節点とする広域交通ネットワーク

(出典：「上越市第5次総合計画」(改定版))

上越市は四季の変化がはっきりしており、冬期に降水が多く快晴日数が少ない典型的な日本海型の気候である。冬期には、大陸からの季節風により大量の降雪があり、海岸部を除いた地域は全国有数の豪雪地帯となっている。

市内（合併前）の降雪状況は下グラフのとおりであり、新駅周辺地区の位置する脇野田地区は他地区に比して10cm以上の降雪日数が多い。

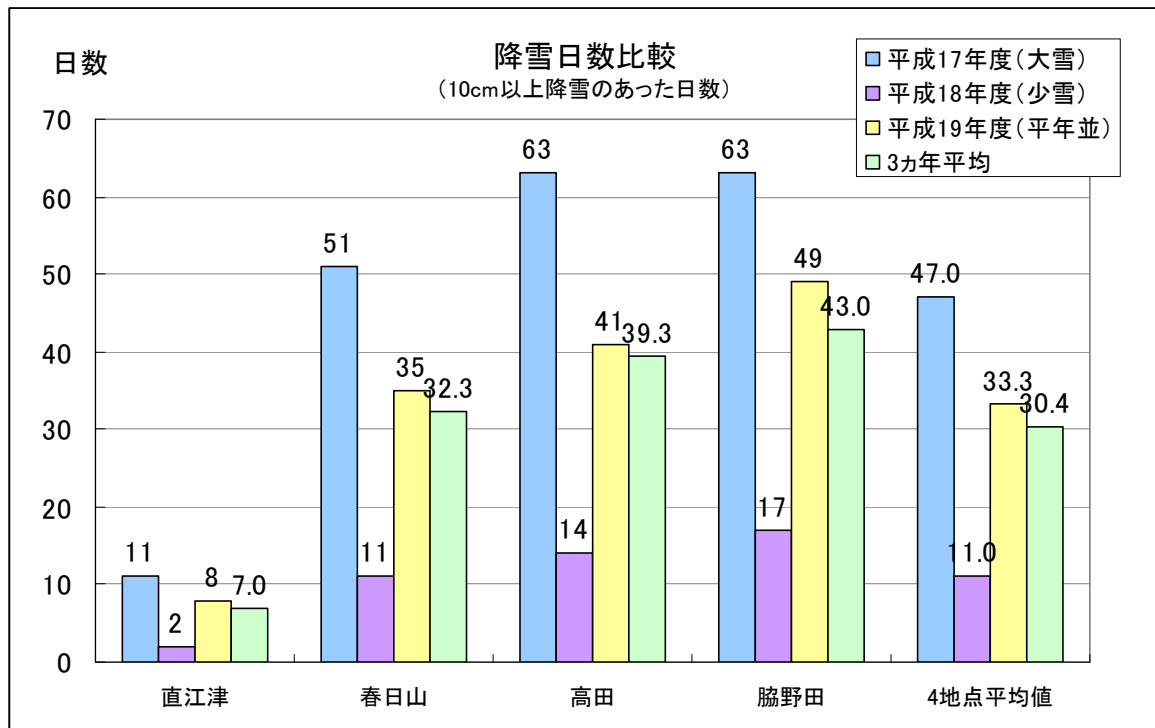


図-7 市内（合併前）の降雪状況（10cm以上の降雪があった日数。出典：上越市資料）

こうした自然環境は、古来より人々の暮らしを支えており、今日の豊かな風土や生活文化は、雄大で厳しい自然環境との共生を図り、豊穡の海や山がもたらす恩恵を受け、育まれてきた。

表-1 上越市における年中行事など

季節	春	夏	秋	冬
年中行事など	妙高山中腹の「はね馬」、南葉山の「種まき爺」の雪形。高田城百万人観桜会、里山の農業体験 など	長野県からも多くの海水浴客が訪れる。上越まつり、はすまつり、謙信公祭、名立区祇園祭 など	豊作を感謝する秋祭りが各地で開催。大池まつり、城下町高田花ロード、越後・謙信SAKEまつり など	日本スキー発祥の地。スキーの日記念イベント、レルヒ祭、大島雪ほたるロード など

(出典：「上越市第5次総合計画」(改定版))

上越市内には山屋敷Ⅰ遺跡や籠峰遺跡をはじめ、縄文時代の遺跡が数多く存在し、新幹線駅周辺の釜蓋遺跡や吹上遺跡は、弥生時代を中心に管玉や曲玉などを生産した玉作り遺跡として全国的に知られている。

鎌倉時代に配流された親鸞の足跡は市内の至る所に残され、地域文化に大きな影響を及ぼしたと言われている。

戦国時代には、上杉家の基盤としての蔵入地や家臣団の知行地が置かれ、また春日山を中心にいくつかの支城が配置されていた。

現在は大河ドラマ放映の影響から、多くの観光客が訪れる場所となっている。



写真-1 親鸞像

(出典：「上越市第5次総合計画」(改定版))

上越市の人口は現在 21 万人弱であるが、東京一極集中の傾向や少子化・高齢化による自然減が同時に進行する状況にあり、定住人口の減少はさらに経済の低迷や地域コミュニティの互助機能喪失などの影響も懸念される。

地域社会の将来を担う子ども達の減少は、経済・社会面での影響だけでなく、地域社会の存続そのものにも影響することから、定住人口の増加とともに重要な課題となっている。

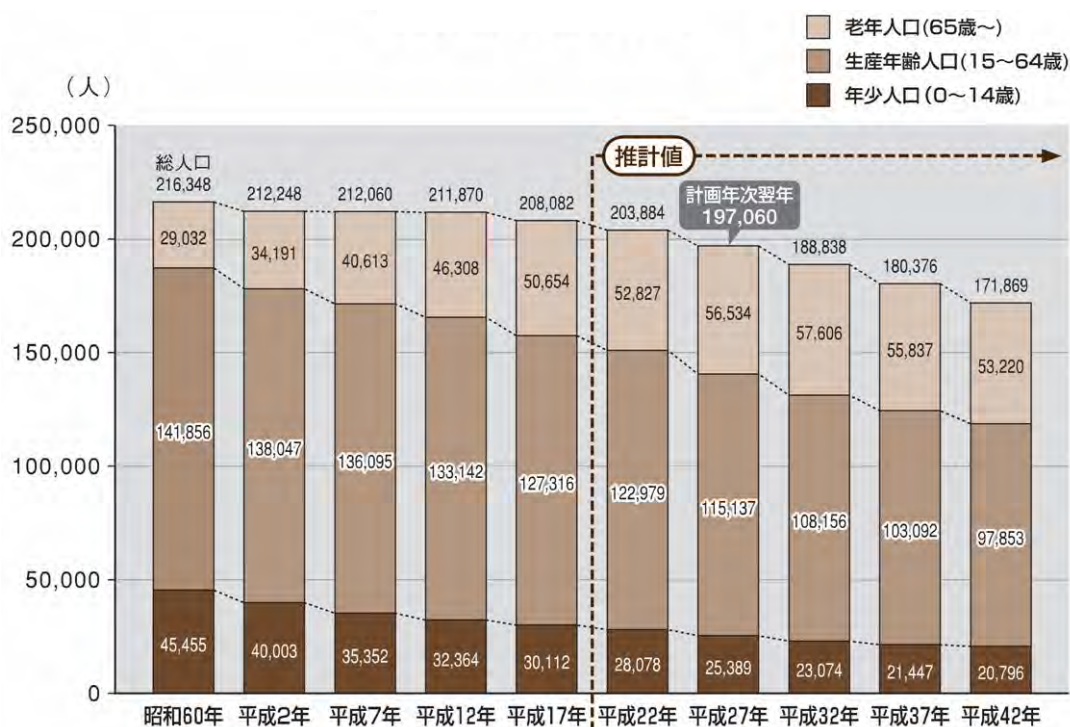


図-8 上越市の将来推計人口 (出典：「上越市第5次総合計画」(改定版))

上越市の概況から地域特性を整理すると、以下のような特徴が挙げられる。

- ➔ 気象や地形がもたらす豊かな自然環境
- ➔ 広域圏との交通ネットワーク
- ➔ 長い歴史に育まれた生活文化
- ➔ 定住人口増加や少子化対策の必要性



## 2) 地域資源

上越市における特徴的な資源を整理すると以下のようなものが挙げられる。

### →歴史

- ・釜蓋遺跡などの斐太古墳群（国指定史跡）
- ・上杉謙信公の城下町、春日山、高田城三重櫓

### →地形・気象

- ・妙高連山
- ・高田平野
- ・日本海
- ・豪雪地、雪がもたらす水資源



写真-2 釜蓋遺跡出土土器（出典：上越市 HP）

### →文化

- ・学都（新潟県立看護大学、上越教育大学）
- ・雁木、町屋、朝市
- ・米や酒に代表される豊かな食、雪国・農村文化
- ・多くの文化施設（図書館、博物館・科学館、美術館）



写真-3、4 雁木、町屋（出典：上越市 HP）



写真-5 朝市（出典：上越市 HP）



写真-6、7 旧今井染物屋の外観と表二階（出典：上越市 HP）

### →産業等

- ・IT 関連製造業、石油、天然ガスなどのエネルギー関連産業
- ・水稻収穫量及び米の農業産出額は全国第2位（平成17年4月時点）
- ・ステンレス、チタン関連産業
- ・バイオマスタウン構想

### →観光・祭事

- ・日本スキー発祥の地
- ・五智国分寺、林泉寺、高田城址、高田公園、春日山城址、小林古径邸・美術館等の観光地
- ・観桜会、上越まつり、謙信公祭、上越はすまつりなどの祭事・催事



写真-8 はす見橋と妙高山 (出典：上越市 HP)



写真-9 あしんの里記念館 (出典：記念館 HP)



写真-10 旧師団長官舎 (出典：上越市 HP)



写真-11 旧第四銀行高田支店 (現在は移転)

## →市の木・花

- ・市の木 : サクラ
- ・推奨する木 : マツ、イチョウ、ケヤキ、キハダ、ヤマザクラ、スギ、ウメ、エンジュ
- ・市の花 : ツバキ
- ・推奨する花 : ツツジ (サツキを含む)、シャクヤク、ハマナス、スイセン、アジサイ、ユキワリソウ、ヤマユリ、ウノハナ、アヤメ、ヤマツツジ



写真-12 サクラと三重櫓 (出典：上越市 HP)



写真-13 JR 高田駅、駅前広場

上越市の地域資源を整理すると、以下のような特徴が挙げられる。

- 全国レベルの知名度を誇る歴史 (斐太古墳群、上杉謙信公)
- 妙高連山をはじめとする自然環境
- 雁木に代表される雪国文化、助け合いの心
- 全国区のサクラの名所 (日本三大夜桜)
- 豊富な資源、先進性

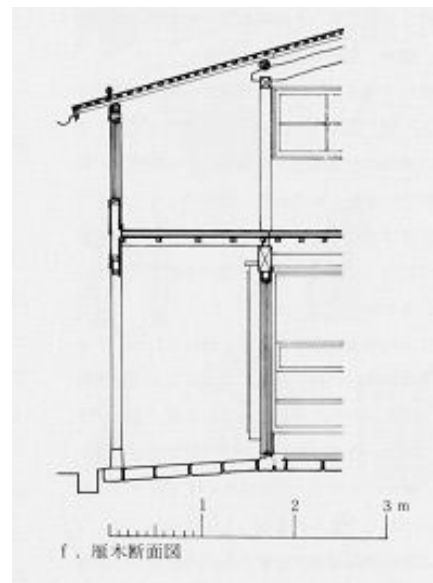


図-9 雁木断面図 (出典：上越市 HP)

### 3.上位計画

「第5次総合計画」等の上位計画について、関連する事項を以下に整理する。

#### 1)新駅ならびに新駅周辺地区の役割

(「新幹線新駅周辺整備計画策定検討調査報告書」における位置づけ)

■新幹線新駅は、高速かつ大量輸送モードを有し、信越線と接続することが特徴である。したがってそのインパクトを最大限活かすことは、上越市ならびに上越地域の活性化に資する。

○玄関口…………… 上越市ならびに上越地域の玄関口（長野・関東圏からは北陸地域の玄関口、関西圏からは新潟県の玄関口）である。単なる地方中間駅でなく、地方中核都市の拠点駅として格調高い整備を行う。

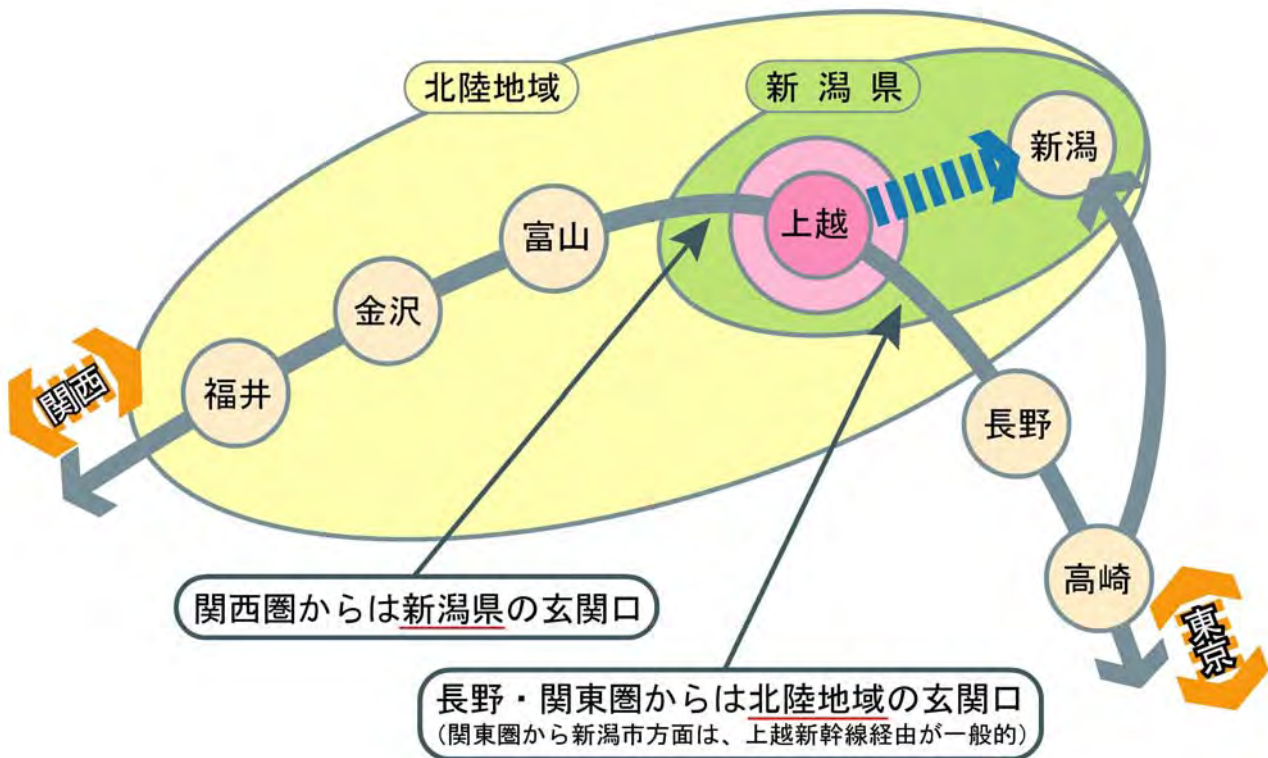


図-10 玄関口（ゲートウェイ）のイメージ  
(出典：「新幹線新駅周辺地区の土地利用方針」)

- 交通の結節点… 上越市の既成市街地をはじめ、直江津港や地域内の各拠点とを結ぶべく、信越本線や道路とのネットワークを図り、交通の接続抵抗を極力抑えていく。
- 観光の基点… 佐渡を含む地域内の主要観光地に向かう基点となるべく、観光交通の結節性を高め、観光のサービス機能の充実を図る
- 新駅周辺地区は、上越地域の玄関口であることから来街者に対して極めて高いホスピタリティ（歓待の意識）を提供すべく、利便性にくわえ環境や景観にも配慮する。

## 2) 新駅周辺地区の概要

新幹線新駅周辺地区は、下図に示す JR 信越本線脇野田駅周辺であり、上信越自動車道や北陸新幹線の開業に伴い、広域的な交通ネットワークの拠点となる。



図-11 市内における本地区の位置

本地区においては、上越市新幹線新駅地区土地区画整理事業が施行されている。

- 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
- 施行区域面積：約 28.5ha
- 施行期間：平成 17 年 3 月 ～ 平成 31 年 3 月

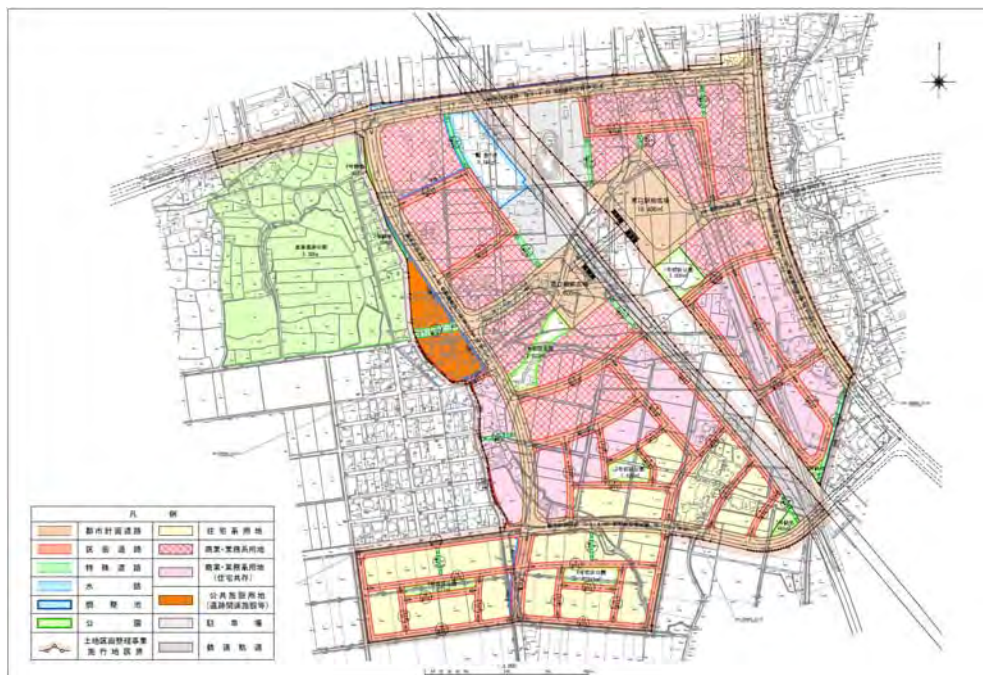


図-12 新幹線新駅周辺地区土地区画整理事業 土地利用構想図 (出典：上越市 HP)

○本構想検討の前提条件

- ・新幹線新駅：全長約 340m、幅約 40m、2面4線、高架構造  
(ホーム階 GL+14.65m。コンコース階 GL+6.76m、東西自由通路に接続)
- ・駅前広場：東口－面積 10,400 m<sup>2</sup>、乗降客数－約 2,000 人/日 (想定)  
西口－面積 5,600 m<sup>2</sup>、乗降客数－約 1,000 人/日 (想定)
- ・シンボルロード：東側－幅員 22m、西側－幅員 20～22m、歩道幅員 4.0m
- ・街区公園：東側－面積 2,000 m<sup>2</sup>、西側－面積 2,303 m<sup>2</sup>
- ・東西自由通路：幅員約 10m、延長約 60m (新幹線駅舎 2階レベル)

東西自由通路  
 ・幅員約 10m  
 ・延長約 60m (新幹線駅舎 2 階レベル)

東口駅前広場  
 ・面積 10,400 m<sup>2</sup>  
 ・乗降客数—約 2,000 人 / 日 (想定)

東側シンボルロード  
 ・道路幅員 22m  
 ・歩道幅員 4m  
 ・延長約 70m

東側街区公園  
 ・面積 2,000 m<sup>2</sup>

西側シンボルロード  
 ・道路幅員 20 ~ 22m  
 ・歩道幅員 4m  
 ・延長約 360m

西口駅前広場  
 ・面積 5,600 m<sup>2</sup>  
 ・乗降客数—約 1,000 人 / 日 (想定)

西側街区公園  
 ・面積 2,303 m<sup>2</sup>

積雪荷重  
 ・2.5m (上越市建築基準法施行細則)

図-13 本構想検討の前提条件

・積雪荷重：2.5m（上越市建築基準法施行規則）

・周辺交通ネットワーク：

新駅周辺地区に関連する交通ネットワーク及び将来交通量（平成 32 年推計値）は下図のとおりである。

新駅周辺地区西側には上信越自動車道が、東側には国道 18 号が南北に縦断し、広域的なネットワークを形成している。

また、県道上越脇野田新井線や県道上越新井線、都市計画道路五智中田原線、都市計画道路中田原下箱井線など高田市街地や周辺地域と本地区を結ぶ道路ネットワークが形成されている。

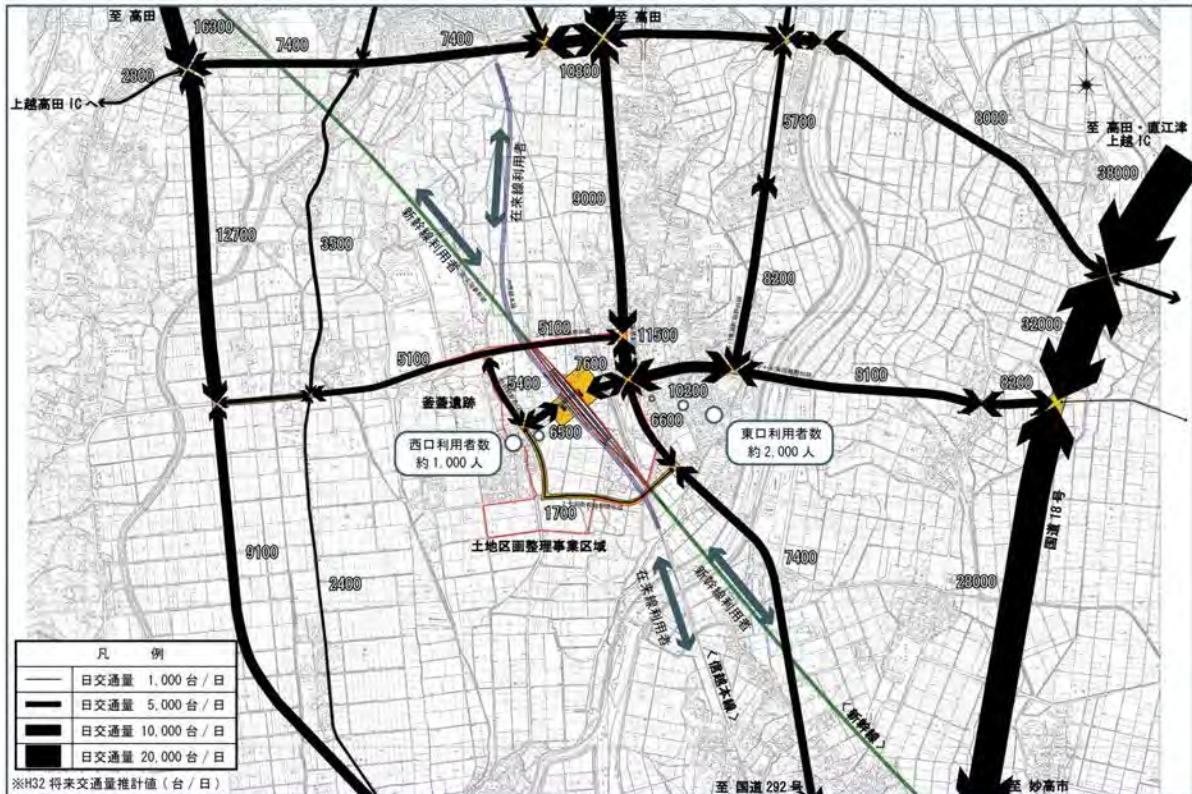


図-14 新駅周辺地区のネットワーク及び将来交通量（平成 32 年推計値）

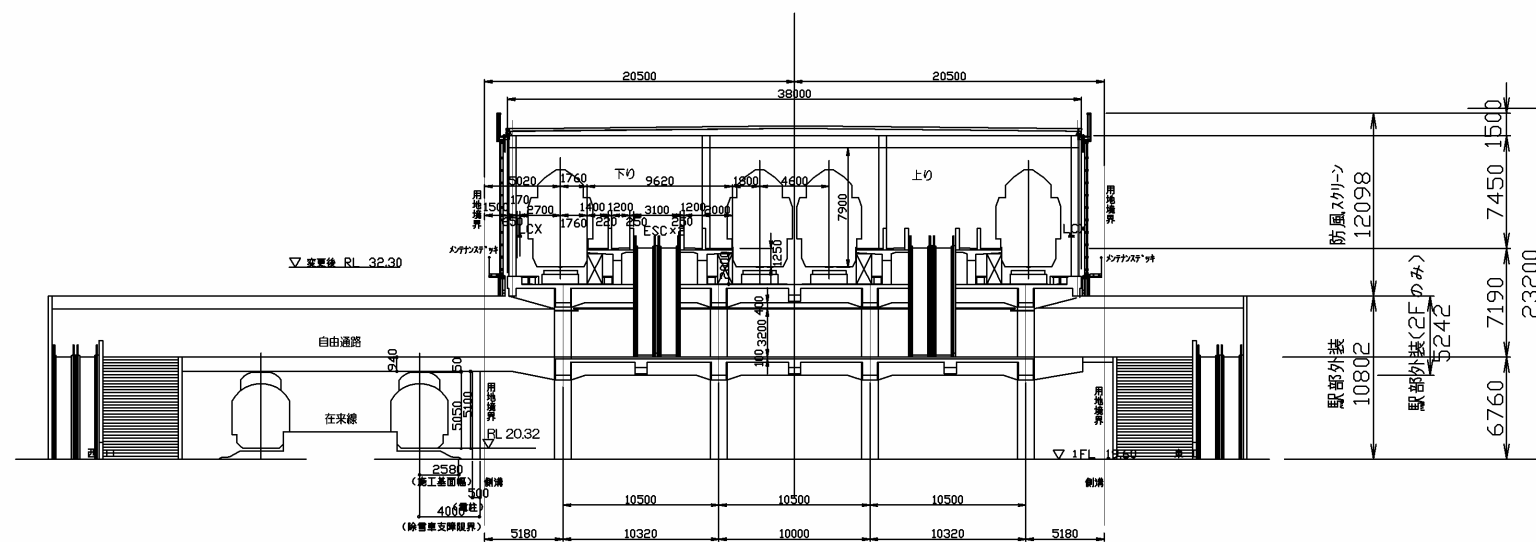
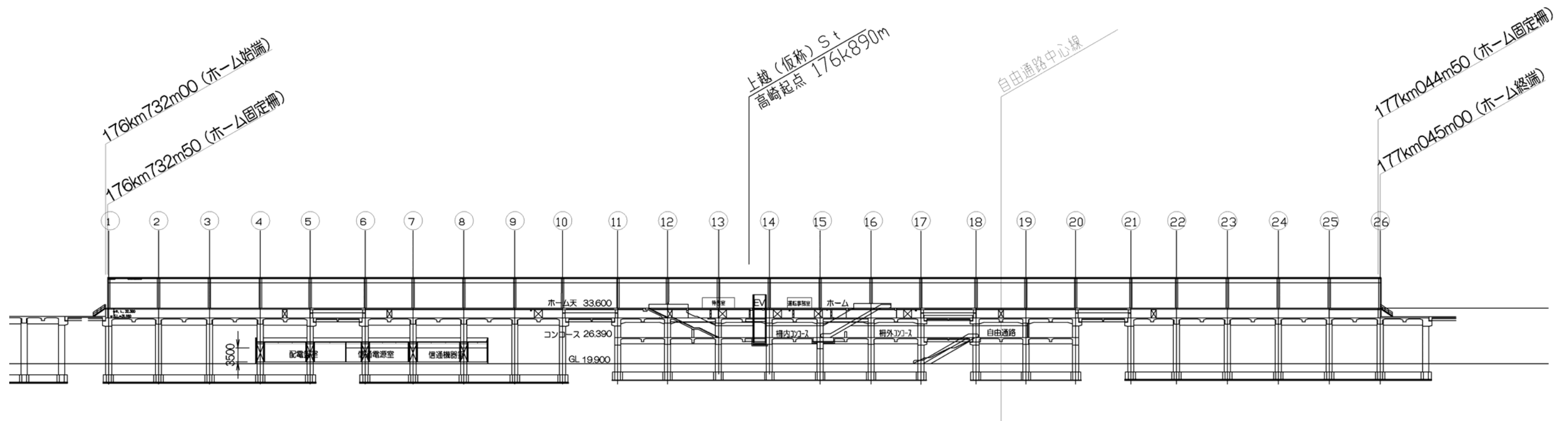


図-15 新幹線駅計画 (上：縦断方向断面 S=1/1,000、下：横断方向断面 S=1/500)



・釜蓋遺跡

【釜蓋遺跡発見及び保存の経緯】

釜蓋遺跡は、新幹線新駅地区土地区画整理事業地内において、平成 17 年秋、事前調査で発見され、調査結果から非常に貴重な遺跡と判明した遺跡である。

区画整理地権者や関係者と協議の上、土地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ものである。

【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、当時の川の間には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。



図-16 「弥生のムラ」コミュニティパーク事業 関係遺跡位置図

### 3) 上位計画における当地区の方向性

上位計画における当地区整備にかかる方向性は以下のとおりである。

→ 「第5次総合計画」(平成16年3月策定、平成19年12月改定、上越市)

#### ◆ 4章 土地利用構想

◎ **ゲートウェイ(玄関口)**として新幹線新駅周辺地区に位置づけている。

- ・ 北陸新幹線開業後は、市の新たな玄関口となることから、観光や業務等を目的とした**来訪者をもてなすにふさわしい環境整備**とともに、都市拠点をはじめ市内との円滑な移動を実現する**交通施設(駅、駐車場等)の整備**を行います。

また、駅周辺の住宅地については、隣接する既存の住宅地との調和に配慮しながら**良好な住環境の整備**を行います。

→ 「上越都市計画区域マスタープラン」(平成16年5月策定、平成21年3月改定、新潟県)

#### ◆ III 主要な都市計画の決定の方針

◎ 市街地の土地利用の方針

- ・ 脇野田地区の新幹線新駅周辺地区は、本都市計画区域への**新しい玄関口**としての恵まれた交通利便性を活かし、土地区画整理事業により**商業・業務系を中心とした土地利用を図る**。

→ 「上越市都市計画マスタープラン」(平成11年4月策定、平成16年12月一部改定、上越市)

#### ◆ 2章 めざすべき都市像 — (将来都市構造)

◎ セントラルゾーン

- ・ 海と湊のまちづくり地区(直江津地区)、城と桜のまちづくり地区(高田地区)等との連携による都市核の形成
- ・ 幹線道路網の形成による交通機能の強化
- ・ 近隣商業、行政、福祉等市民の日常生活の様々なサービス機能の充実

#### ◆ 4章 地域別構想

◎ 新幹線新駅周辺地域

○ 基本コンセプト

「**上越の新たな玄関口として、周辺の自然環境や景観にも配慮した質の高いまちづくり**」

○ 都市整備方針

- ・ 上越の新しい**玄関口周辺地区の都市づくり**
- ・ **質の高い新都市空間**の形成
- ・ **環境共生型都市**の形成

#### 4)土地利用方針

本地区の土地利用の前提となる、「新幹線新駅周辺地区の土地利用方針」より土地利用方針について以下にとりまとめる。

##### ①土地利用方針策定にあたり考慮すべき事項

先に整理した上位計画における役割等より考えられる、地域の土地利用方針の策定において考慮すべき事項を以下に整理する。

##### ■第5次総合計画

○都市拠点ではなくゲートウェイ（玄関口）に位置づけている。

→ゲートウェイとしての特性を活かした整備と質の高い新都市空間の形成

○玄関口として、「来訪者をもてなすにふさわしい環境整備」、「交通施設の整備」

→新幹線利用者の利便施設の立地

○良好な住環境の整備

→建物用途の混在を避ける。建物用途や形態などのコントロール

##### ■上越都市計画区域マスタープラン

○恵まれた交通利便性を活かし、商業・業務系を中心とした土地利用

→広域的な拠点性の強化

##### ■上越市都市計画マスタープラン

○既存市街地との連携による都市核の形成（セントラルゾーンの一角を形成）

→市街化の促進

○交通機能の強化

→乗り換え機能の充実

○日常サービス機能の充実

→地域住民の利便施設の立地

○質の高いまちづくり、質の高い新都市空間

→建物用途の混在を避け、形態などをコントロール

○環境共生型都市

→環境に配慮した整備、周辺環境との調和

##### ■第5次総合計画

- 玄関口
- 新幹線利用者の利便施設の立地
- 良好な住居環境

##### ■上越都市計画区域マスタープラン

- 広域的な拠点性の強化

##### ■上越市都市計画マスタープラン

- 既存市街地との連携による都市核の形成
- 交通機能の強化
- 地域住民の利便施設の立地
- 質の高い都市空間
- 環境共生都市

#### 新幹線新駅周辺地区の土地利用方針

##### ■土地利用方針策定にあたり考慮すべき事項

- ゲートウェイとしての特性を活かした整備と質の高い新都市空間の形成
- 交通機能の強化（乗り換え機能）
- 広域的な拠点性の強化
- 市街化の促進（上越市の玄関口として）
- 新幹線利用者の利便施設の立地
- 良好な住環境の整備
- 質の高い、環境に配慮したまちづくり

図-17 土地利用方針策定にあたり考慮すべき事項（まとめ）

## ②土地利用方針

土地利用方針策定にあたり考慮すべき事項を踏まえた本地区の土地利用方針は以下のとおりである。

- 新幹線駅利用者の利便性確保
- 広域的(北信越地域)な拠点性の強化
- 中心市街地との適正な機能分担
- 既存市街地の機能を強化
- 良好な環境の形成と活用

## ③基本的な考え方

各方針における基本的な考え方は以下のとおりである。

### →新幹線駅利用者の利便性確保(旅客サービス機能)

- 在来線や路線バス等、公共交通機関へのスムーズな交通手段の変更ができる交通施設(駅、駅前広場等)の整備や新幹線利用者のためのパーク&ライド施設など、乗り換え機能を配置する。
- 交通結節点として、観光来街者への情報発信施設(観光案内所など)や宿泊対応施設、駅利用者への物販飲食施設など、サービス機能を配置する。
- 来街者に対して高いホスピタリティ(歓待の意識)を提供すべく、周辺の自然環境や上越らしい景観にも配慮したまちづくりを推進する。

### →広域的(北信越地域)な拠点性の強化(広域結節拠点機能)

- 以前より上越市は、高速道路網において北信越地域の重要な結節点に位置している。
- また、新幹線の開業により上越と富山・金沢との時間距離が短縮され、鉄道網の面からも結節点としての重要性が高まり、北信越地域における高速交通体系の拠点としての位置づけが確立する。
- よって、その優位性を活かし、北信越地域において拠点性を高める施設の誘致を進め、交流人口を増加させる。

### →中心市街地との適正な機能分担

- 本地区においては、駅の利用者並びに当該地区の住民に対する利便を増進するため、各種の施設を整備するが、これらの施設は、中心市街地の商業施設等と適正な機能分担を図る。
- また、在来線などの交通機関を活用し、中心市街地において既に立地しているさまざまな施設との連携を図る。

### →既存市街地の機能を強化

- 周辺は市街地(脇野田地域)を形成していることから、本地区もその市街地の一角を形成することとなる。
- 在来線の脇野田駅は脇野田地域にとって重要な公共交通を担っていることから、脇野田地域にとって使いやすい駅となることが重要である。
- 新幹線駅の設置により当地域の道路が整備され、地域内環境が変化する。
- よって、脇野田地域において必要な機能を駅周辺地区に配置する。
- また、周辺の自然豊かな環境や新幹線新駅に近接した利便性を活かした良好な住宅地の整備を行う。

→ **良好な環境の形成と活用**

- 当地区は、市街地と田園地帯との境界部に位置し、良好な田園環境に近接するとともに、妙高連山を眺望できる良好な環境にある。
- また、面積 5.3ha と非常に広い釜蓋遺跡公園が隣接する。
- よって、このような特徴的な環境を当地区の魅力として活かすとともに、これらと調和した施設整備を行う。
- さらに、新たな玄関口にふさわしい、安全・安心で快適な生活環境の形成を重視する。

④ゾーニングと地区別の土地利用方針

◆ゾーニング

○商業地域

→ **駅周辺にぎわいゾーン(駅直近ゾーン)**

- 駅前広場を中心とした駅東口、西口に面する北側エリア
- 駅への近接性を活かして、商業、業務、サービスをはじめ、多様な施設を誘導する地区の顔となるゾーン

→ **商住複合いきいきゾーン(商・住複合ゾーン)**

- 駅直近ゾーンと住宅ゾーンの間位置するエリア
- 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が適度に混在し、駅周辺のにぎわいと良好な住宅地の中間的な性格を有するゾーン

○住宅地域

→ **やすらぎ住宅ゾーン(住宅ゾーン)**

- 当地区の南側に広がる田園地帯に接する駅からやや離れたエリア
- 周辺に広がる自然環境と調和のとれた良好な住宅地を提供するゾーン

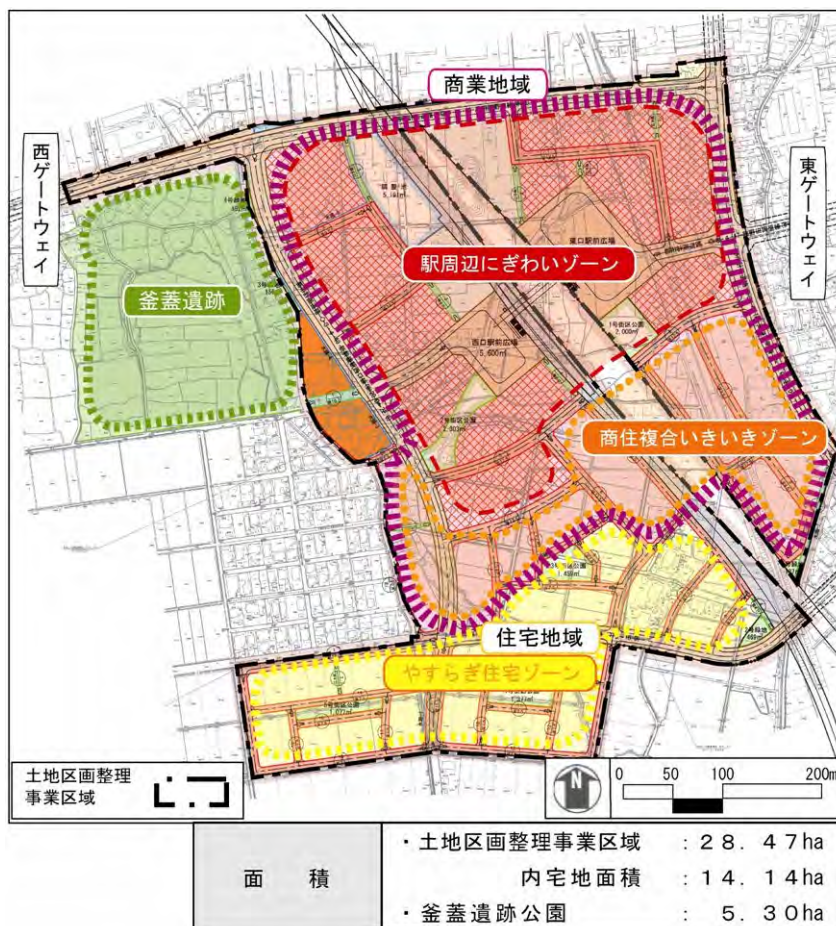


図-18 ゾーニング

## ◆各ゾーンの土地利用方針

### →地区全体

#### ■良好な環境の形成

- ・当地区は、新幹線駅利用者の利便性確保や既存市街地の機能強化を行いながらも、中心市街地の商業施設等と適正な機能分担を図る観点、また、渋滞・夜間騒音等を防止する観点から、土地区画整理事業計画と整合した適正な規模・機能の商業・業務施設の誘導を図る。
- ・当地区は、上越市の新しい玄関口として、質の高いまちづくりが求められることから、商業地域であっても、一定の遊技施設や風俗系店舗に制限を設ける。
- ・面積 5.3ha と非常に広い釜蓋遺跡公園が隣接することから、釜蓋遺跡を活かす機能、釜蓋遺跡に至る動線等の配置を図る。

### →商業地域

#### ○駅直近ゾーン

##### ■商業・業務施設に特化（駅の利便機能、広域拠点機能、地域サービス機能）

- ・新幹線駅周辺に必要な施設の立地を重視
- ・地域住民の利便施設を立地
- ・戸建て住宅の規制

##### ■公共空間（駅前広場など）における交通結節機能の充実

- ・新幹線からバス、タクシー、自家用車等に快適に乗り換えられる機能の確保・強化

#### ○商・住共存ゾーン

##### ■小規模商業・業務施設と住宅の共存

- ・地域住民の利便施設の立地を重視
- ・新幹線駅周辺に必要な施設を立地
- ・戸建て住宅、共同住宅等を立地

### →住宅地域

#### ○住宅ゾーン

##### ■良好な住宅地の形成化

- ・戸建て中心の良好な住宅環境に特化

## 4.地域からの要請

地域からの要請として、要望書について以下に整理する。

### →北陸新幹線（仮称）上越駅の整備に関する要望書（平成 16 年 4 月）

#### ○（仮称）上越駅の位置づけ

<長野・大都市とのゲートウェイ>

- 新潟県の中核駅
- 観光拠点
- 周辺地域へのサービス拠点
- 信越本線への乗換駅

#### ○テーマ

新しい時代のまちの拠点として、ひとのための駅空間づくり  
～地域の総合力を高める駅をめざして～

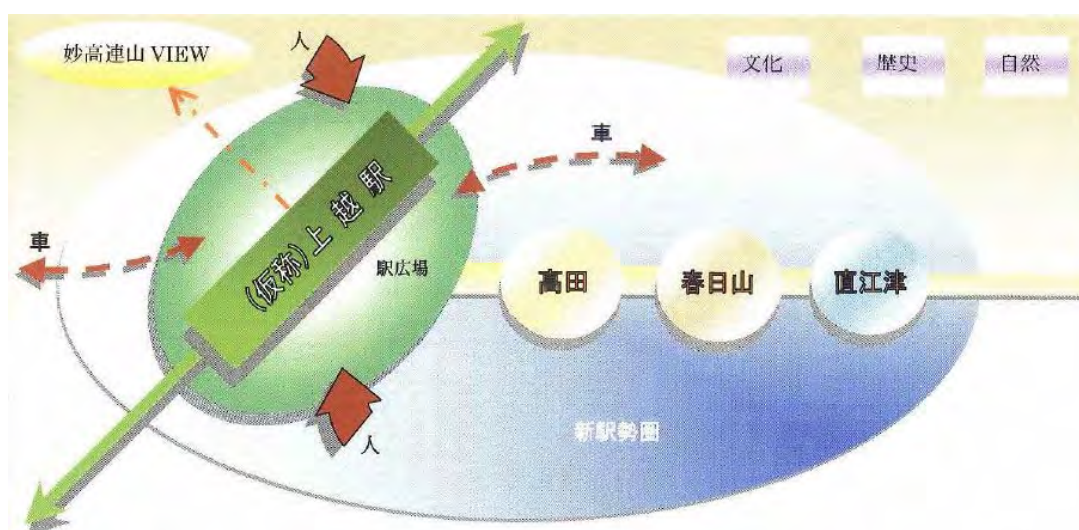


図-19 イメージ

（出典：「北陸新幹線（仮称）上越駅の整備に関する要望書」（平成 16 年 4 月））

#### ○コンセプト

- キーワード : 歴史の風格と未来
- イメージカラー : 青（紺碧）、純白、桜色、緑、黄金（稲穂）
- コンセプト : 新時代の駅“駅機能としての広場”
  - ・交通広場から駅機能を持った広場へ
  - ・広場の中の駅
  - ・ひとにやさしい分かりやすい駅
- 駅からの眺望 : 妙高山を望む。桜を見る。

#### ○デザインテーマ

- 妙高連山の懷に抱かれた、歴史と文化の息づく“城下町駅”
- 雪国上越の風景にとけこんだ“歴史駅”
- 日本海と対岸交流への拠点駅（対岸を見据えた、外に向かう上越をイメージした駅）

→北陸新幹線新駅周辺整備等に関する和田地区住民の「意識調査」に基づく要望書

(平成20年3月)

- ・平成19年12月実施／対象世帯数1,568世帯／回収率76.9%

○新駅及び新駅周辺整備等に関する事項

- ・駅周辺景観：山並みが良く見える 31.2%  
高い建物が制限される 21.6%  
電線埋設 19.8%
- ・駅前広場に必要な施設：駐輪場・駐車場 25.9%  
融雪施設 15.9%  
公衆トイレ 14.7%
- ・周辺に必要な公共施設：物産センター19.6%  
警察署 19.4%  
諸官庁出先機関 12.9%
- ・駅舎形態：コンクリート構造と地場産木材の暖かみのある建築 62.3%  
ガラス天井の近代的な建物 20.2%  
コンクリート構造 14.4%

○観光、物産、史跡公園等に関する事項

- ・まちづくりに期待すること：住み良い住宅地 24.2%  
医療施設 16.5%  
観光物産 16.1%
- ・必要な商業施設：ショッピングセンター24.1%  
スーパーマーケット 16.9%  
健康ランド・温浴施設 14.2%
- ・地場物産の紹介：駅中施設 42.6%  
公共施設との併設 20.7%  
常設青空市場 16.0%
- ・上越のアピール：自然景観 46.4%  
上越地域の食 23.1%  
人物（謙信公他） 13.9%
- ・地域のアピール：上越米 34.5%  
遺跡 30.6%  
雪 11.7%
- ・遺跡に必要な施設：芝生公園 15.5%  
水と緑の空間 14.9%  
トイレ 13.2%

○駅名等に関する事項

- ・駅名を考えるのに重んじること：歴史 42.0%  
風土 38.5%  
景観 17.5%

過年度の要望書より、まちづくりに関する地域からの要請は以下のようにまとめられる。

- ➔ **歴史の風格や未来を感じさせ、かつ暖かみのある駅施設**
- ➔ **歴史・文化・自然資源の活用**
- ➔ **来街者だけでなく、住む人の視点からのまちづくり**