



上越市新幹線駅周辺地区まちなみ形成構想

第 10 回 上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議

平成 22 年 12 月 17 日

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
第1部 検討にあたっての諸条件	
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
第2部 まちなみ形成構想	
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
第3部 本構想の実現に向けた課題	
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	68
参考資料	
1.委員名簿	69
2.検討会議等の開催経緯	70

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

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(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

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・高田など既成市街地との連携

- 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

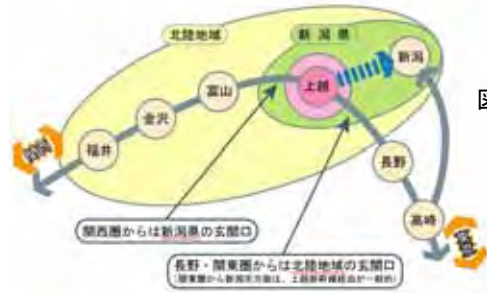


図-1 玄関口(ゲートウェイ)のイメージ



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

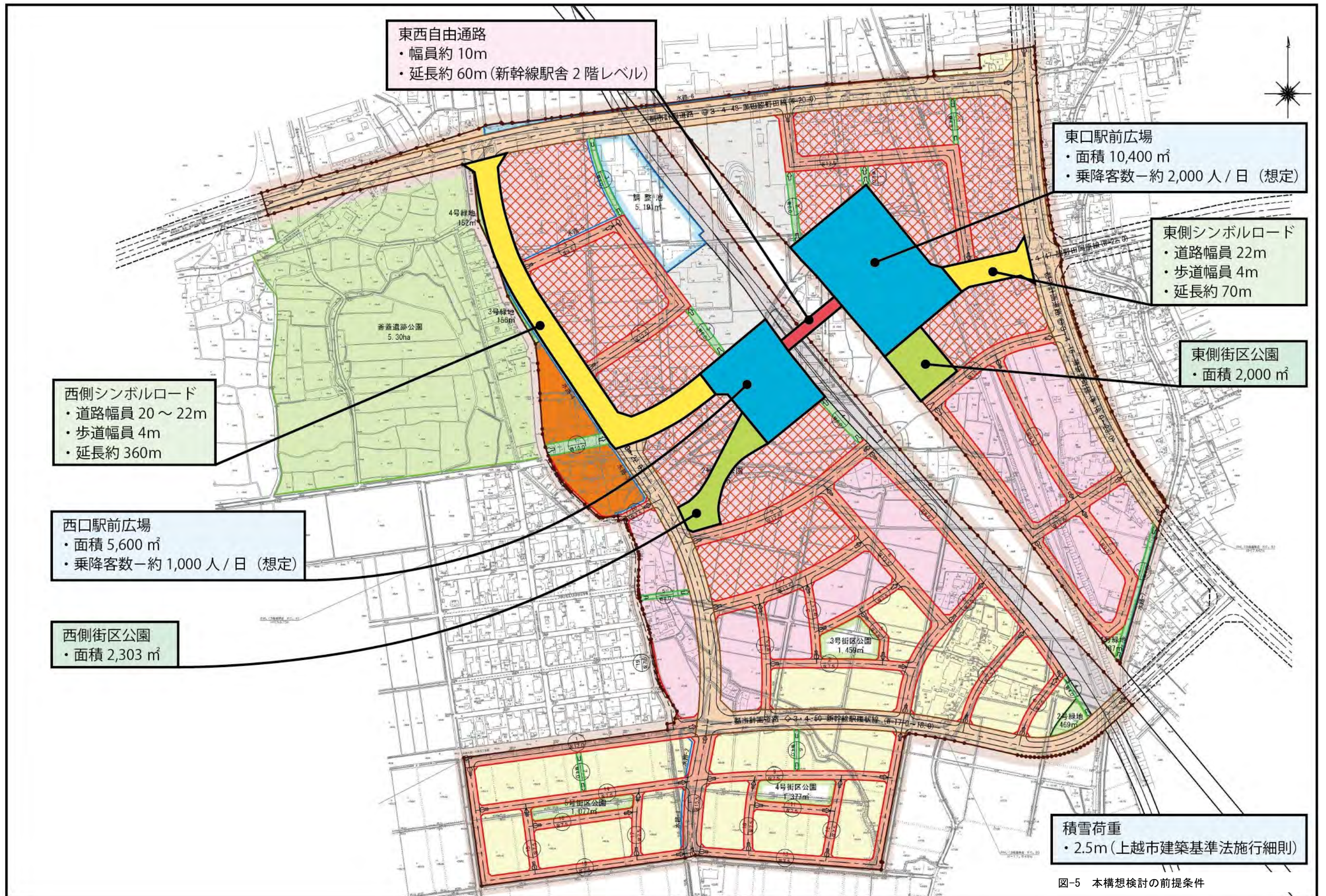


図-5 本構想検討の前提条件

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973km²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」(改訂版))

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。

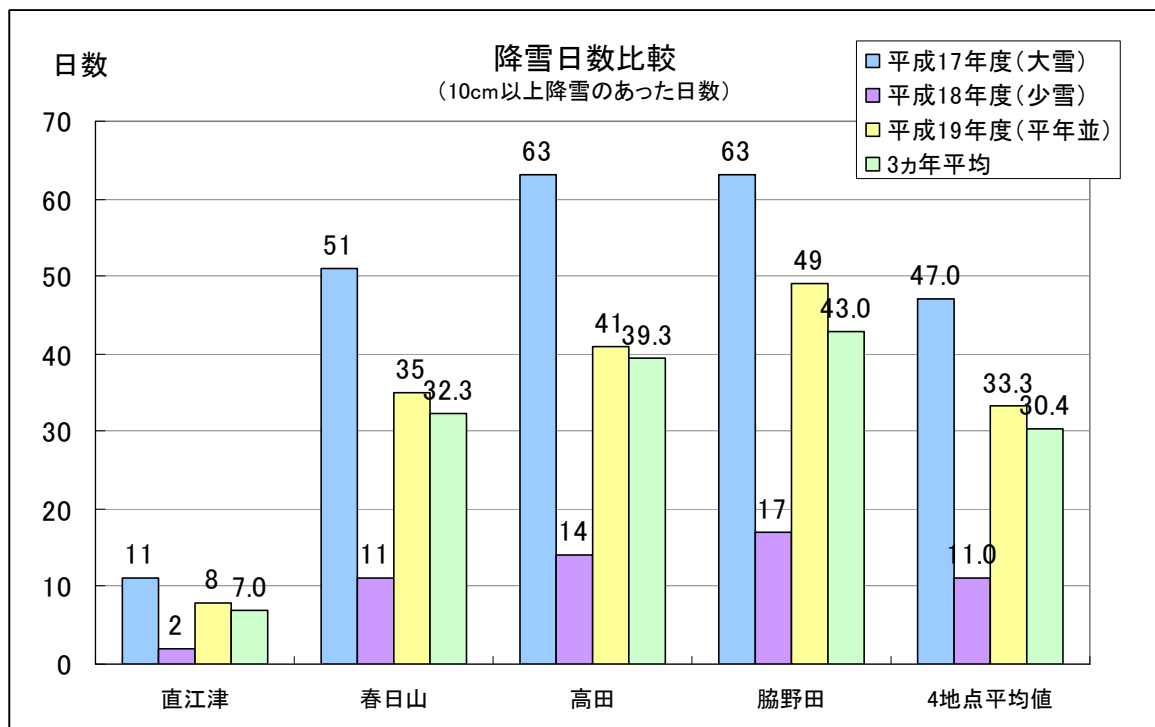


図-7 市内（合併前）の降雪状況（10cm以上の降雪があった日数。出典：上越市資料）

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」(改訂版))

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」(改訂版))

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。

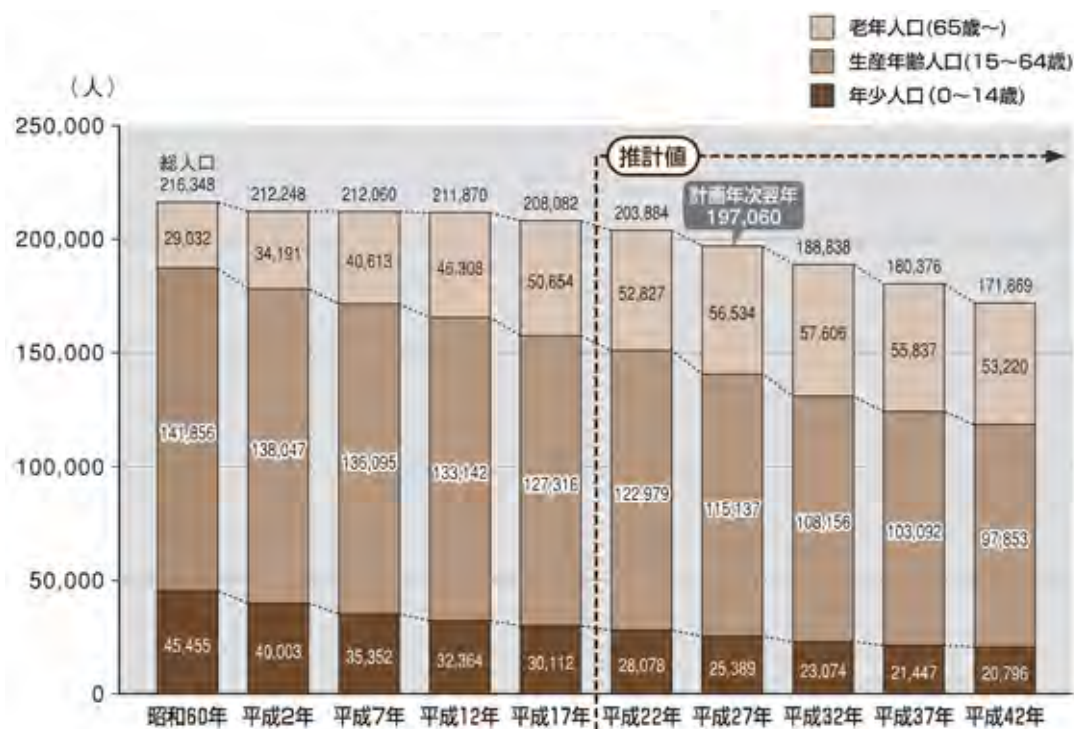


図-8 上越市の将来推計人口 (出典：「上越市第5次総合計画」(改訂版))

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 ゑしんの里記念館 (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

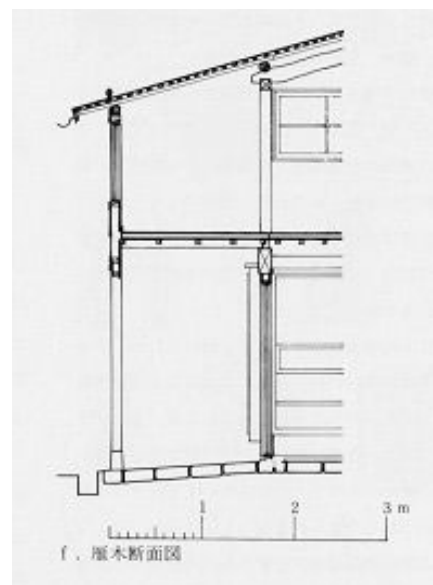


図-9 雁木断面図 (出典：上越市 HP)

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 m²、乗降客数－約 2,000 人/日 (想定)
西口－面積 5,600 m²、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 m²、西側－面積 2,303 m²
- ・東西自由通路：幅員約 10m、延長約 60m (新幹線駅舎 2階レベル)

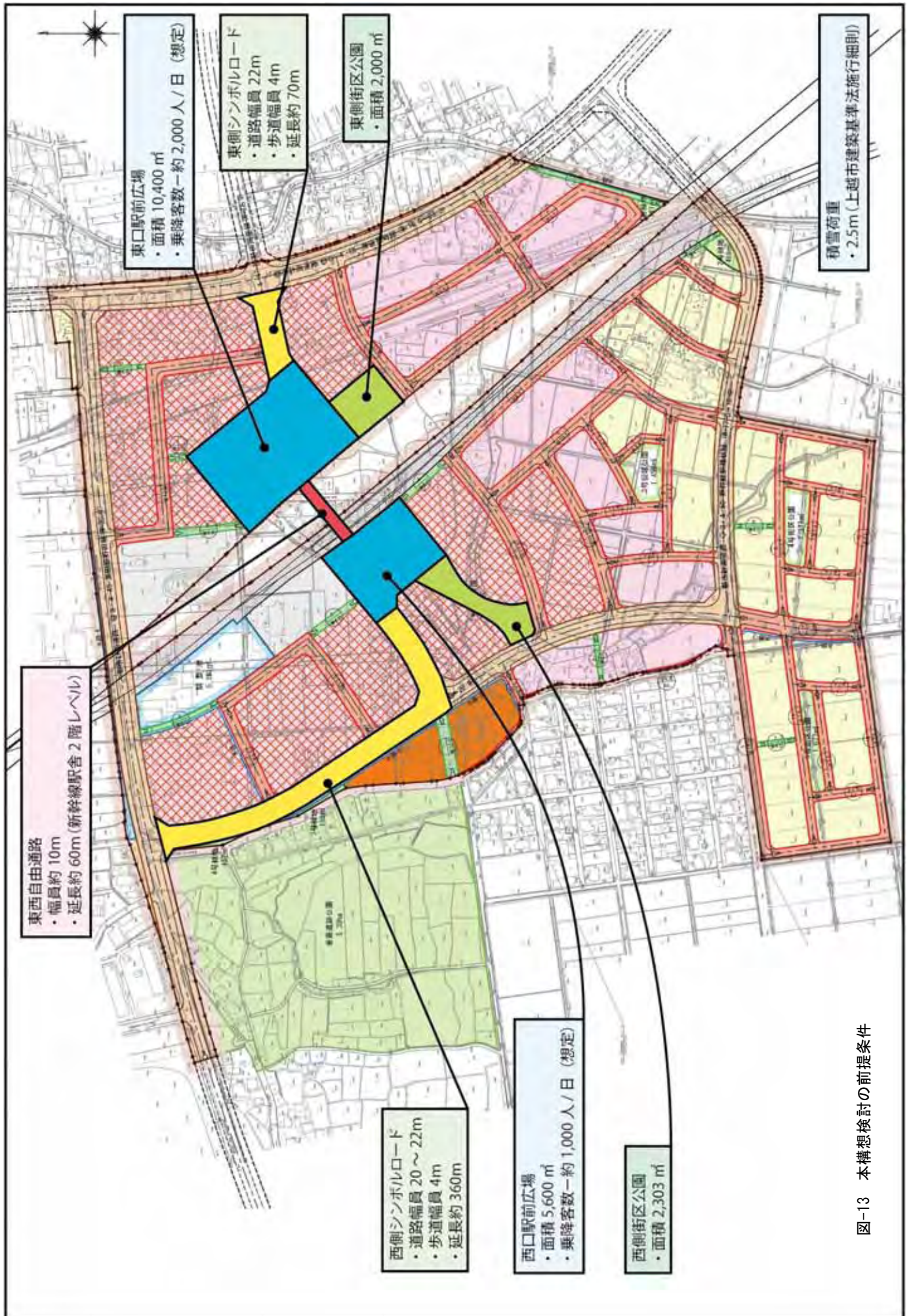


図-13 本構想検討の前提条件

・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。

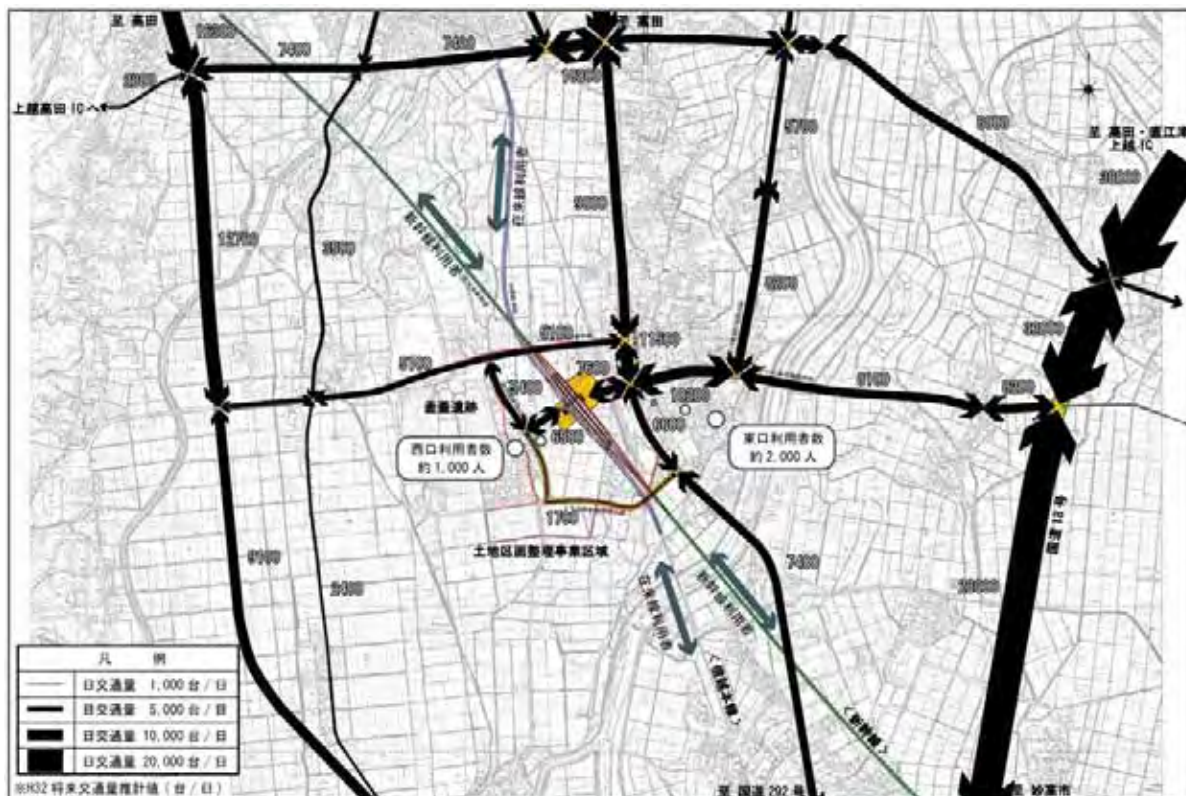


図-14 新駅周辺地区のネットワーク及び将来交通量（平成32年推計値）

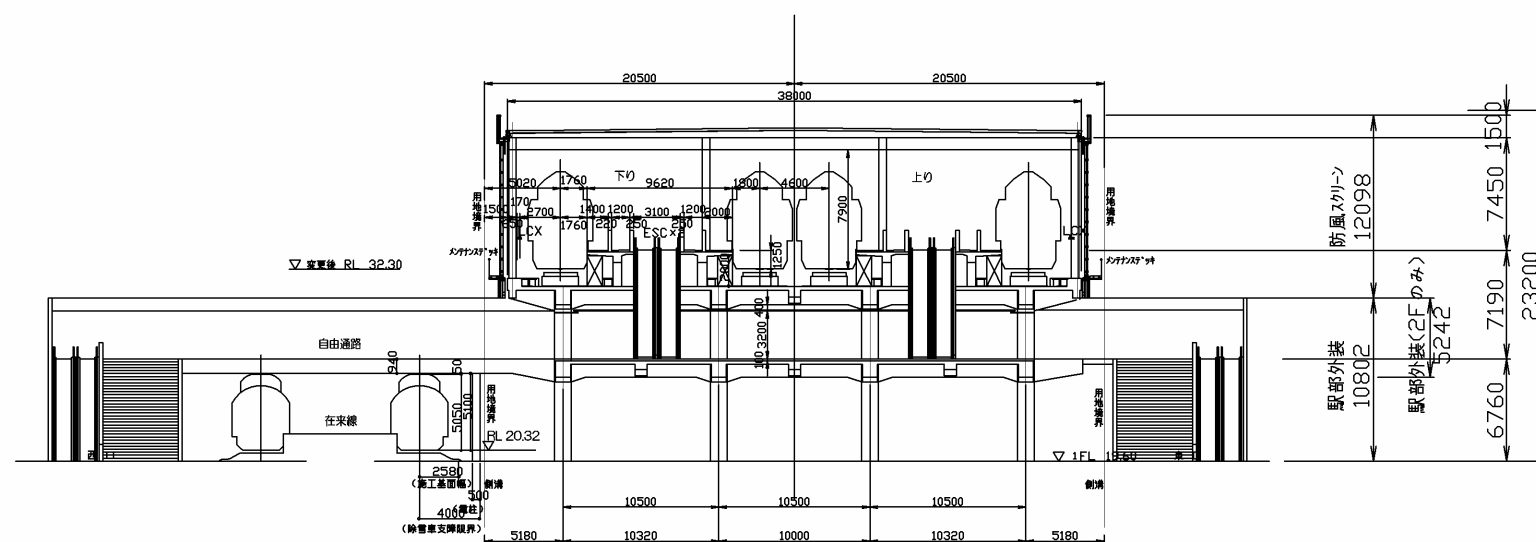
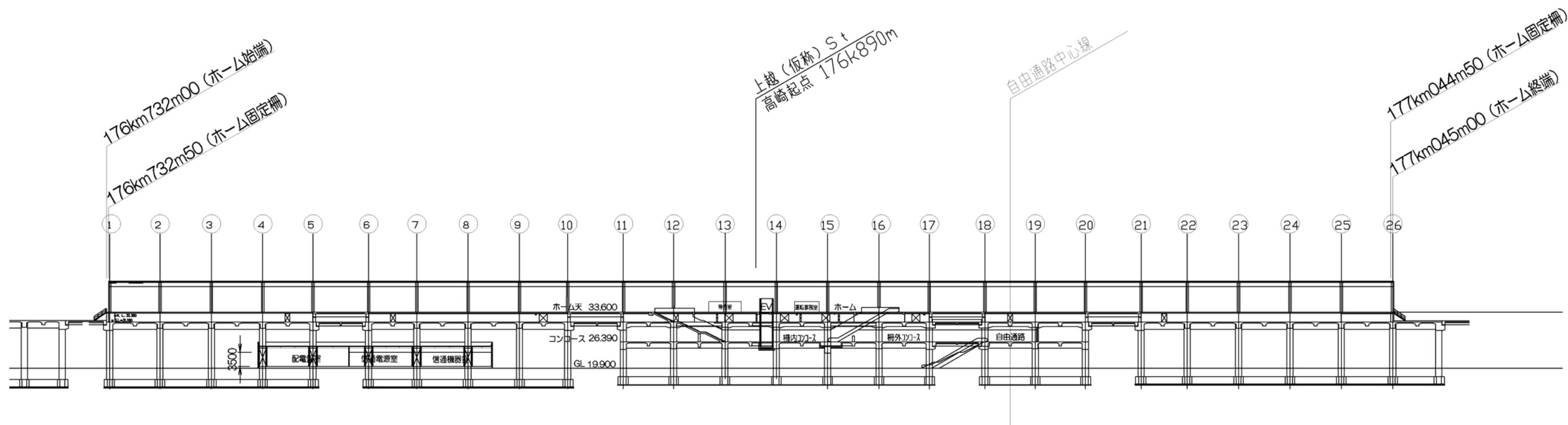


図-15 新幹線駅計画 (上: 縦断方向断面 S=1/1,000、下: 横断方向断面 S=1/500)

・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月改訂、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月改訂、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月一部改訂、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

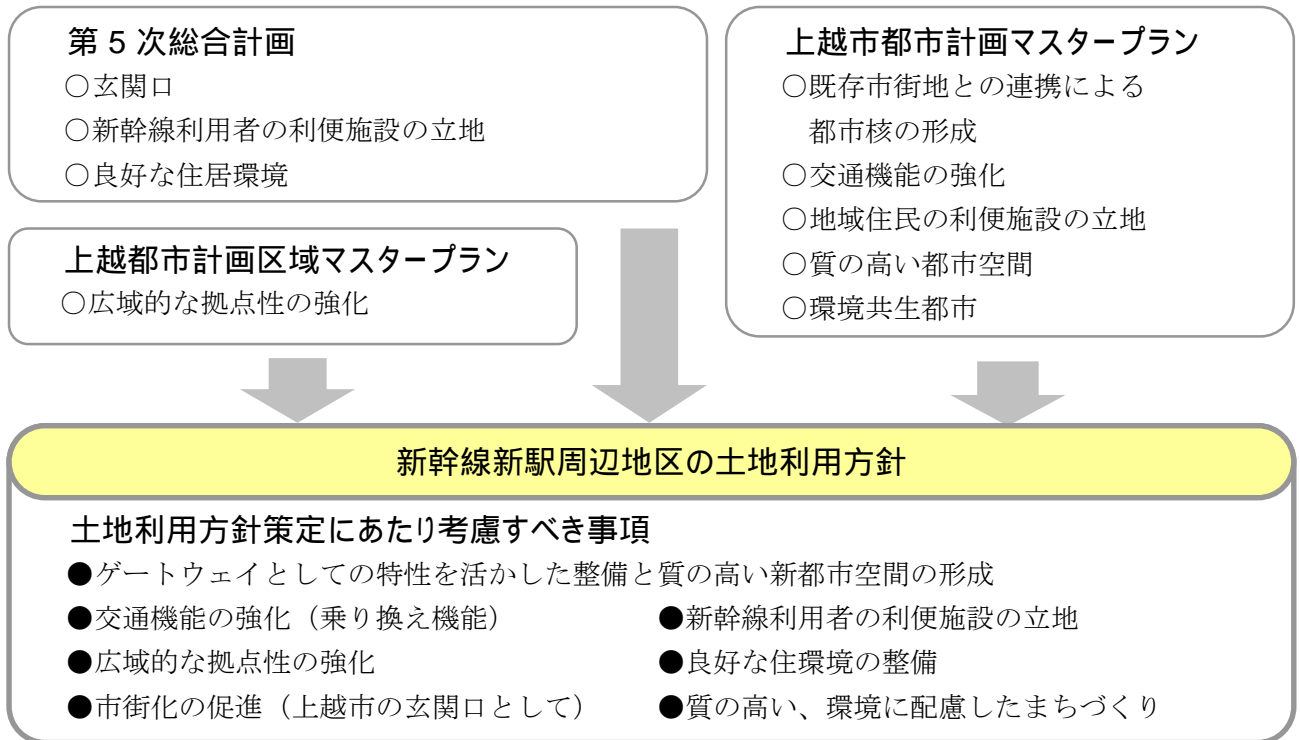


図-17 土地利用方針策定にあたり考慮すべき事項（まとめ）

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～

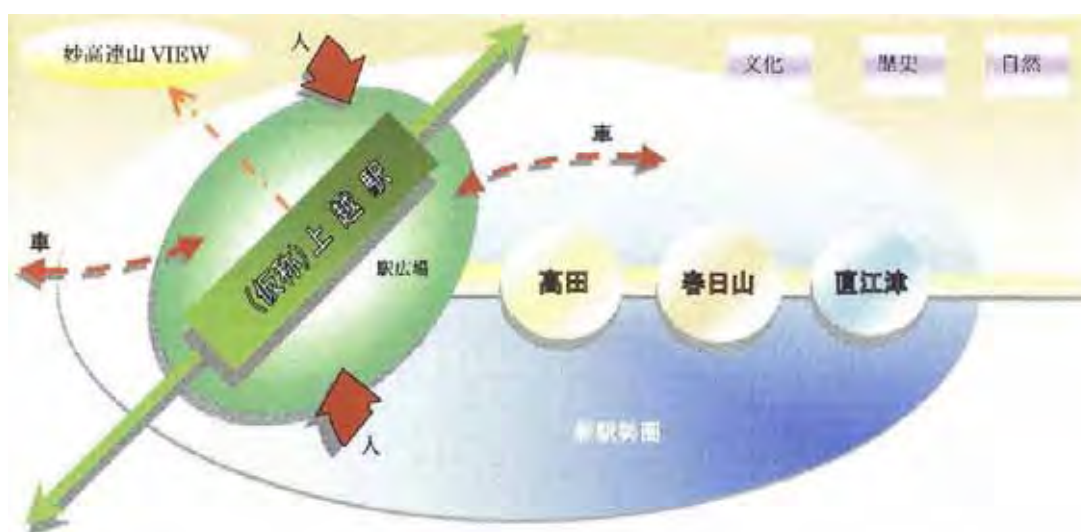


図-19 イメージ

（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

第2部 まちなみ形成構想

1.まちづくりビジョン

1)まちづくりビジョン

本まちなみ形成構想は、土地区画整理事業により創出される新しいまちの価値向上を目指すための方向性を示すものであり、景観面も含めた地域全体の価値向上を視野に入れる必要がある。

このような観点から、本地域の価値向上に向けたまちづくりの方向性として、まちづくりビジョンを設定する。なお、新幹線新駅周辺地域における整備目標は、前頁に整理したとおりであり、まちづくりビジョンは、この整備目標をベースに設定する。

◆新幹線新駅周辺地域の整備に関する整備目標

～上越市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の推進～

まちづくりビジョン

百年まちづくり ～百年先も愛される えちごひやくえ 越後百会 のまちづくり～

(一期一会のころもちでもなし、上越のこの地に百年先も住み続けたい、何度も訪れたいまちづくり)

→むかえる：もてなしの空間づくり

本地区は、広域圏からの来訪者を迎える場である。
玄関口・『ゲートウェイ』として、駅利用者が電車の待ち合わせ時間などにまちに出かけたくなるような、来訪者をやさしく迎え入れるホスピタリティあふれるまちの形成を目指す。

→つたえる：地域らしさの活用

本地区は、上越の魅力を深く知ってもらうための場、上越らしさを伝える場である。
上越市が有する多くの魅力を来訪者にアピールし、そして体験できるような、地域らしさを醸し出すまちの形成を目指す。

→みちびく：地域との連携強化

本地区は、来訪者を広く地域へ導く場である。
新幹線新駅の整備効果を広く地域に波及させ、地域が等しく効果を楽しむよう、ハード・ソフト双方の観点から新しいまちと既存市街地との機能・動線等の連携強化を図る。

→つなげる：百年先を見据えたまちづくり

本地区は、地域の魅力を次代へと繋げる場である。
百年後でも色褪せない“魅力”や“もてなしの機能”を持続できるような、次代へと繋がる「人」と「仕組み」を構築し、百年続いて地域の文化となるようなまちなみの形成を目指す。

2)新駅東西の機能分担、及びゾーン・主要軸の景観形成方針

まちづくりビジョンを踏まえて個別施設の検討を行うこととなるが、先に整理した土地利用方針、本地区と既成市街地との関わり、釜蓋遺跡や妙高山等の地域資源の配置を踏まえると新駅の東西では必要となる機能が異なると考えられる。

このため、ここでは個別施設の検討に先立ち、新駅東西の機能分担、特に公共空間に求められる機能を整理する。



図-20 新駅東西の機能分担

まちづくりビジョンや、駅東西の機能分担を踏まえつつ、個別施設へデザインを展開するために、土地利用や主要な軸に対応した目指すべきまちなみ景観のあり方を景観形成方針として以下に整理する。

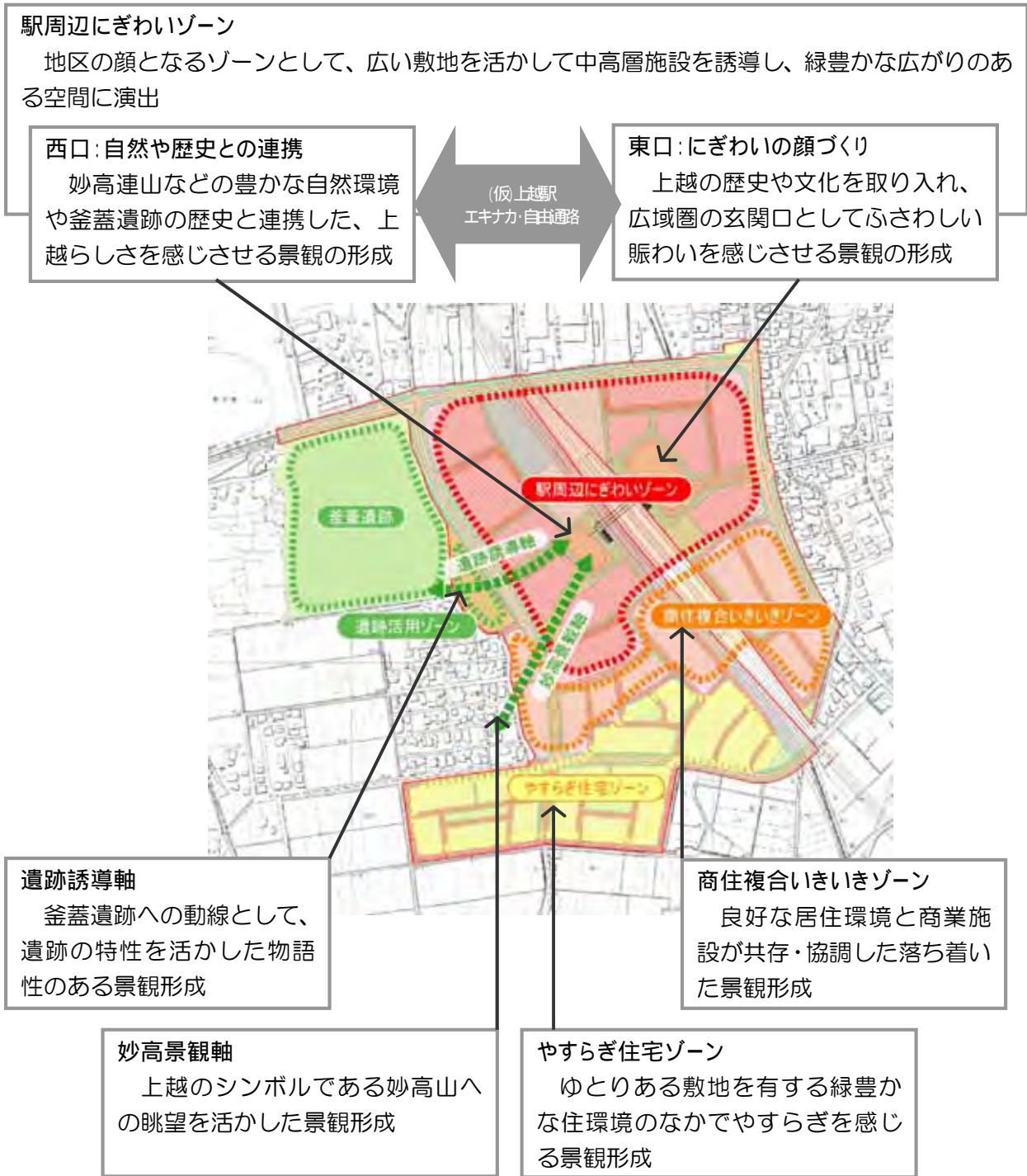


図-21 ゾーン・主要軸の景観形成方針

2.駅前広場・街区公園の基本的な考え方及びレイアウト

◆駅前空間の整備の方向性

これからの日本が直面する人口減少社会は、都市間競争の時代の本格化も意味しており、地域の持続的な発展を目指すためには、住まう人や訪れる人への“使いやすさ”への配慮はもとより、地域の特性を活かし、他にはない“地域らしさ”を創出することが重要であり、機能と個性が両立するまちづくりが不可欠である。そして機能と個性が両立し、来訪者に使い易く、上越をアピールする空間を形成することが、上越らしい“もてなしの心”となる。

このような観点から、駅前空間の整備の方向性として、上越のシンボルである「さくら」、雁木や高田三重櫓をはじめとする「和」のイメージと新しいまちなみが共生する「和モダン」や「賑わい・躍動の空間」、誰もが使いやすい「交通空間」、そして地域らしさの創出と地域産業へ寄与する「地場材の利用」の5つのキーワードを設定する。



共通キーワード
上越のシンボル「さくら」、「和モダン」なデザイン、「賑わい・躍動空間」づくり、「ユニバーサルデザイン」な交通空間、地場材の利用

西口（静）

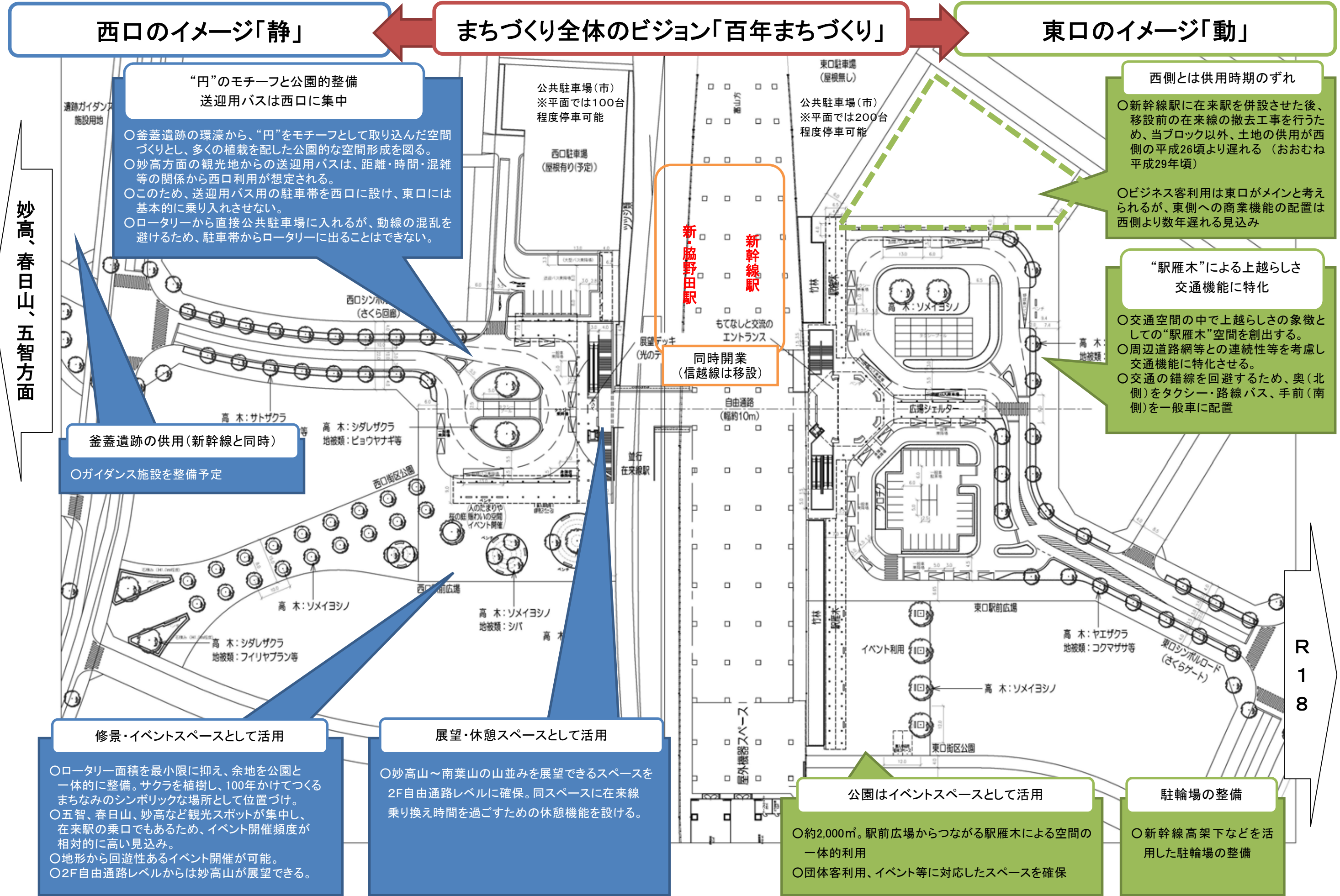
- テーマ 「公園」
 - ・ 交通広場ではなく、公園ととらえる。
 - ・ 遺跡公園に最も近い新幹線駅という、全国に例のない特徴をいかした、ヒューマンスケールで使いやすく、ユニークな空間とする。
- デザインコンセプト
 - ・ 遺跡をイメージする「円」（曲線）
 - ・ 穏やか、明るさ、安らぎ、軽やか、光や水などの自然
- ロータリー
 - ・ 個性 ⇒ デザインコンセプト「円」を取り入れる。
 - ・ 機能 ⇒ 旅館バスを集中させ、東口と機能分担する。
- 街区公園
 - ・ ロータリーの約 1/3 を多目的イベントスペース兼公園とする。
 - ・ ここを街区公園と一体に「桜の森」とし、賑わいを生み出す。
- 自由通路
 - ・ 自由通路から広場に降りる階段をガラス等ですべて覆う。
 - ・ 眺望を確保し、ゆったりと山なみを眺める憩いの空間とする。
- 屋根（シェルター）
 - ・ 人が歩く動線上は基本的にすべてかける。
 - ・ 乗り降りの際に雪や雨に濡れないよう、かけ方を工夫する。
- 駐車場
 - ・ 屋根をかけるか立体駐車場とし、車の雨雪避けとする。
 - ・ 濡れずに駅に入れるよう、動線上にシェルターを設置する。
- シンボルロード
 - ・ 遺跡へつながる「さくら回廊」とする。
 - ・ それぞれの交差点（遺跡の入口等）に「円」を取り入れる。
- 植樹
 - ・ 雪の山なみと淡いピンクの桜によって、最も美しい上越の春の風景のひとつ（ランドスケープ）を生み出す。
 - ・ 100年かけて育てていく、桜の風景を目指す。

東西駅前広場及び街区公園の基本的なレイアウト

東口（動）

- テーマ 「雁木」
 - ・ 172mの大屋根をかけ、日本最大の「駅雁木空間」を生み出す。
 - ・ 上越の暮らしの知恵「雁木」を、上越地域、新潟県、北信越地域の玄関口にふさわしい堂々としたデザインとして、また雨や雪に対応できる優れた機能として取り入れる。
- デザインコンセプト
 - ・ 雁木をイメージする「線」（直線）
 - ・ 重厚感、落ち着き、風格、シンプル、モダン、明暗のメリハリ
- ロータリー
 - ・ 個性 ⇒ 交通広場として機能に特化する。
 - ・ 機能 ⇒ 待合タクシーを集中させ、大容量の交通処理を行う。南を一般交通にし、公共交通との混同を避ける。
- 街区公園
 - ・ 多目的なイベントスペースとし、広場と一体の大屋根をかける。
 - ・ 冬季は雪を楽しむ空間、排雪スペース等として利用する。
- 自由通路
 - ・ 自由通路から広場に降りる階段をすべて構造物で覆う。
 - ・ エスカレーター等で移動する間も濡れないようにする。
- 屋根（シェルター）
 - ・ 人が歩く動線上に、メインの雁木の大屋根をかける。
 - ・ 乗り降りの際に雪や雨に濡れないよう、かけ方を工夫する。
 - ・ 冬は、雁木のこげ茶と雪の白が調和し、雪を見て楽しめる。
- 駐車場
 - ・ 高架下利用を想定し、現時点では屋根を想定しないが、濡れずに駅に入れるよう動線上にシェルターを設置する。
- シンボルロード
 - ・ 高田市街地、その先へとつながる「さくらゲート」とする。
- 植樹
 - ・ 雁木のこげ茶と淡いピンクの桜によって、ほっとする空間を生み出す。（商業地の広告など、目隠しの役目も果たす）

図-22 駅前広場・街区公園の基本的な考え方



“円”のモチーフと公園的整備
送迎用バスは西口に集中

- 釜蓋遺跡の環濠から、“円”をモチーフとして取り込んだ空間づくりとし、多くの植栽を配した公園的な空間形成を図る。
- 妙高方面の観光地からの送迎用バスは、距離・時間・混雑等の関係から西口利用が想定される。
- このため、送迎用バス用の駐車帯を西口に設け、東口には基本的に乗り入れさせない。
- ロータリーから直接公共駐車場に入れるが、動線の混乱を避けるため、駐車帯からロータリーに出ることはできない。

釜蓋遺跡の供用 (新幹線と同時)

- ガイダンス施設を整備予定

修景・イベントスペースとして活用

- ロータリー面積を最小限に抑え、余地を公園と一体的に整備。サクラを植樹し、100年かけてつくるまちなみのシンボリックな場所として位置づけ。
- 五智、春日山、妙高など観光スポットが集中し、在来駅の乗口でもあるため、イベント開催頻度が相対的に高い見込み。
- 地形から回遊性あるイベント開催が可能。
- 2F自由通路レベルからは妙高山が展望できる。

展望・休憩スペースとして活用

- 妙高山～南葉山の山並みを展望できるスペースを2F自由通路レベルに確保。同スペースに在来線乗り換え時間を過ごすための休憩機能を設ける。

公園はイベントスペースとして活用

- 約2,000㎡。駅前広場からつながる駅雁木による空間の一体的利用
- 団体客利用、イベント等に対応したスペースを確保

駐輪場の整備

- 新幹線高架下などを活用した駐輪場の整備

西側とは供用時期のずれ

- 新幹線駅に在来駅を併設させた後、移設前の在来線の撤去工事を行うため、当ブロック以外、土地の供用が西側の平成26頃より遅れる (おおむね平成29年頃)
- ビジネス客利用は東口がメインと考えられるが、東側への商業機能の配置は西側より数年遅れる見込み

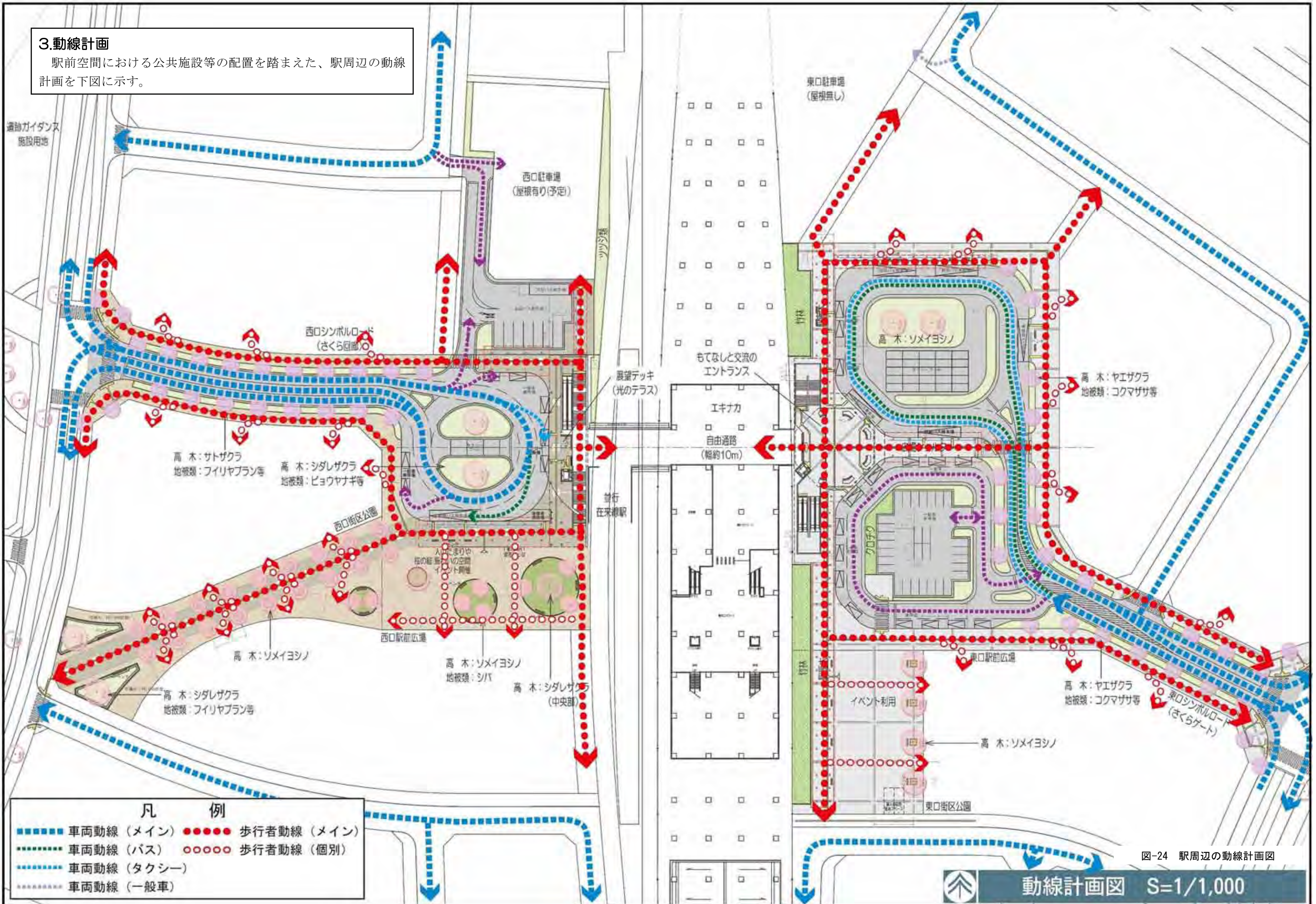
“駅雁木”による上越らしさ 交通機能に特化

- 交通空間の中で上越らしさの象徴としての“駅雁木”空間を創出する。
- 周辺道路網等との連続性を考慮し交通機能に特化させる。
- 交通の錯綜を回避するため、奥(北側)をタクシー・路線バス、手前(南側)を一般車に配置

図-23 駅前広場及び街区公園の基本的なレイアウト (平面図)

3.動線計画

駅前空間における公共施設等の配置を踏まえた、駅周辺の動線計画を下図に示す。



凡 例

- 車両動線 (メイン)
- 歩行者動線 (メイン)
- 車両動線 (バス)
- 歩行者動線 (個別)
- 車両動線 (タクシー)
- 車両動線 (一般車)

図-24 駅周辺の動線計画図

↑ 動線計画図 S=1/1,000

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

先に提案した、地区全体を統一するキーワードや公共空間と周辺との関わりなどから、駅周辺公共空間及び新幹線駅舎デザインに関する基本的な考え方を以下のとおり設定する。

新幹線駅周辺地区全体を統一するキーワード
 ~上越のシンボル「さくら」、「和モダン」なデザイン、「賑わい・躍動空間」づくり、「ユニバーサルデザイン」な交通空間、地場材の活用~

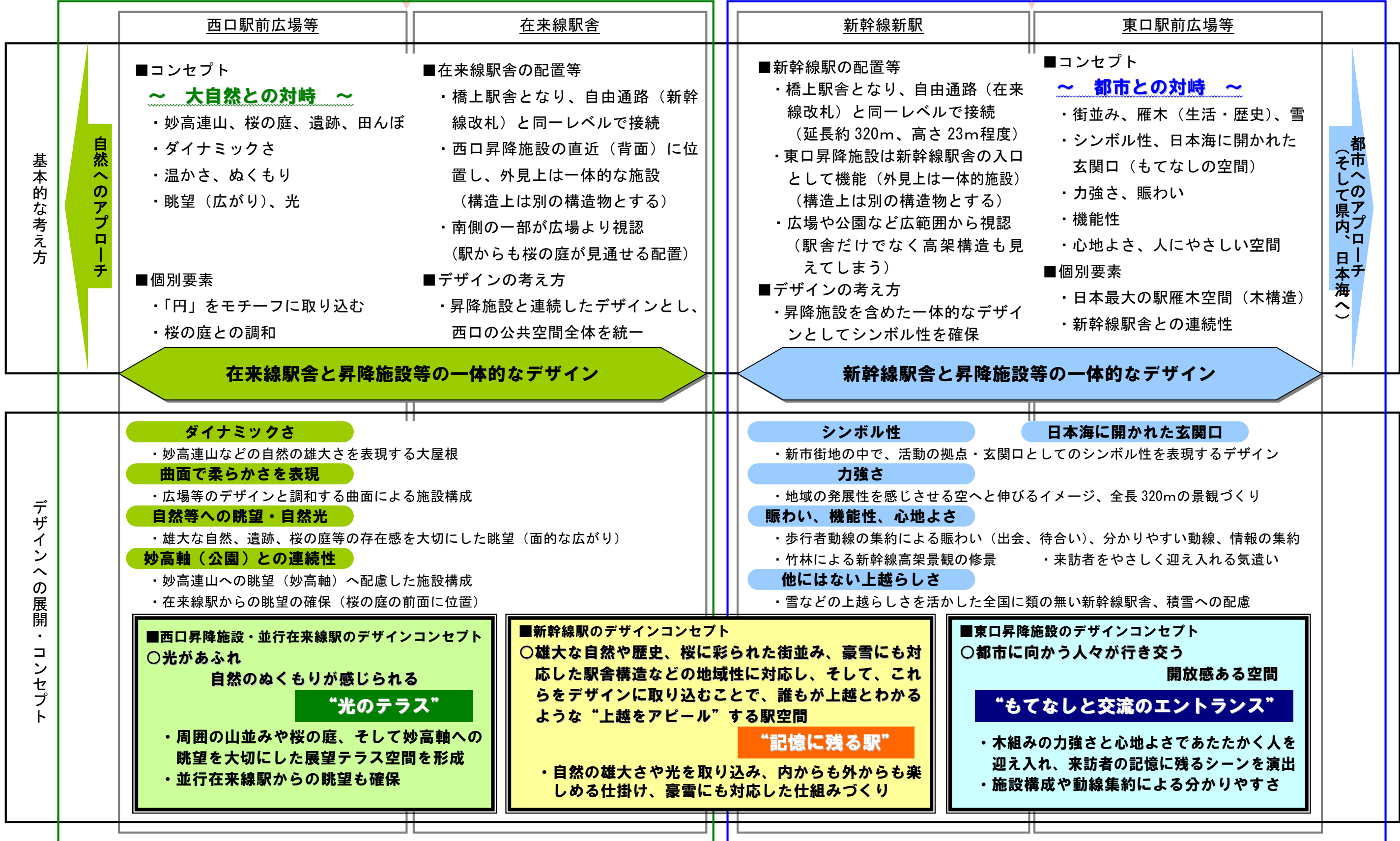


図-25 駅周辺公共空間及び新幹線駅舎デザインの基本的な考え方

5. 駅周辺公共空間

5-1. 施設計画

1) 東西昇降施設

東西の駅前広場は、新幹線駅舎内に整備される東西自由通路により連絡する計画である。東西自由通路は、新幹線コンコース階と同じレベルに設置されることから、利用者を駅前広場へ導くためには新幹線コンコース階と地上を結ぶ昇降施設が必要となる。

① 東口昇降施設

自由通路の東側に配置する昇降施設の位置並びにデザインの基本的な考え方を示す。

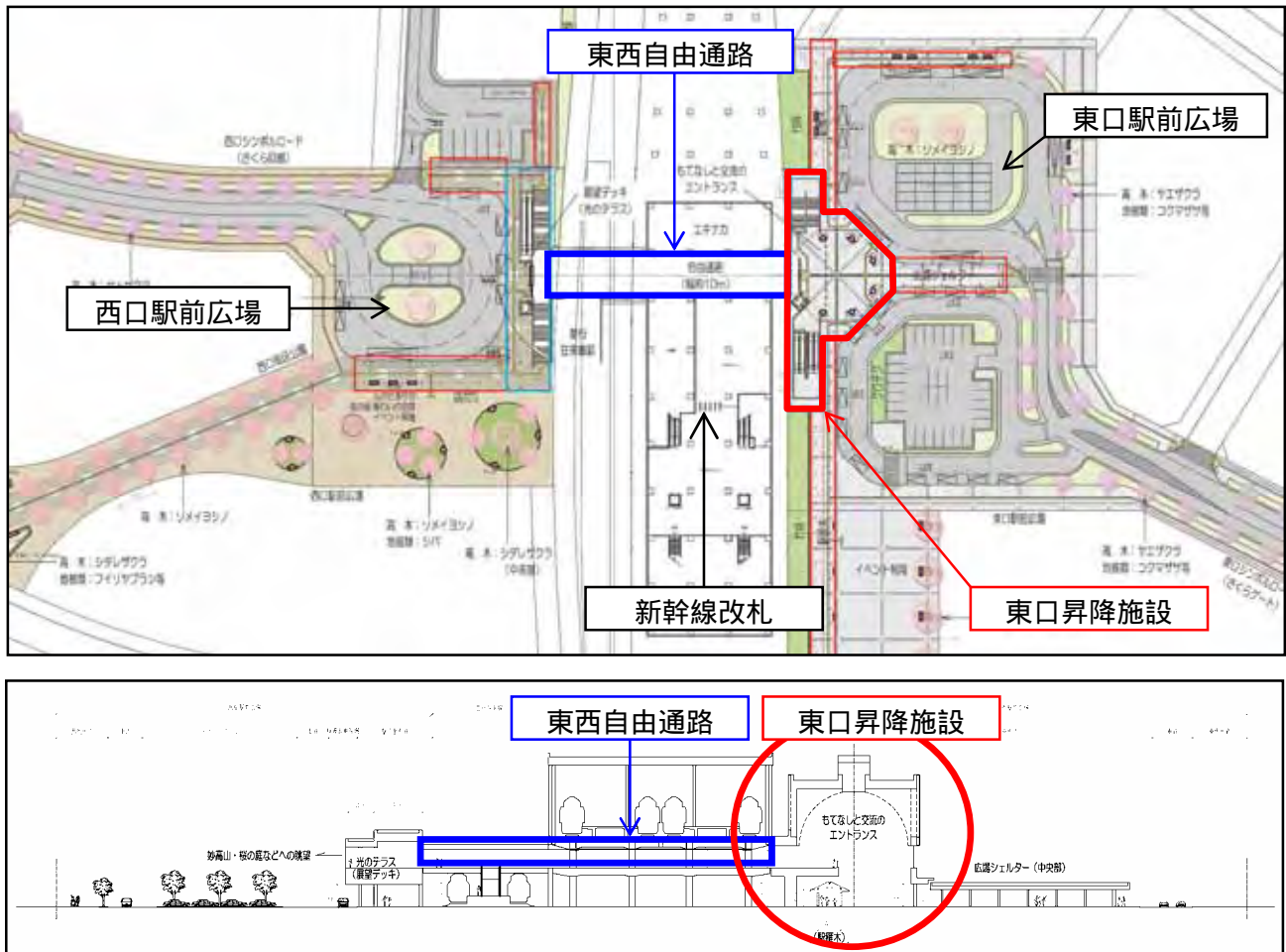
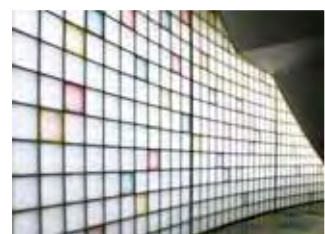


図-26 東口昇降施設の配置（上：平面図、下：断面図）

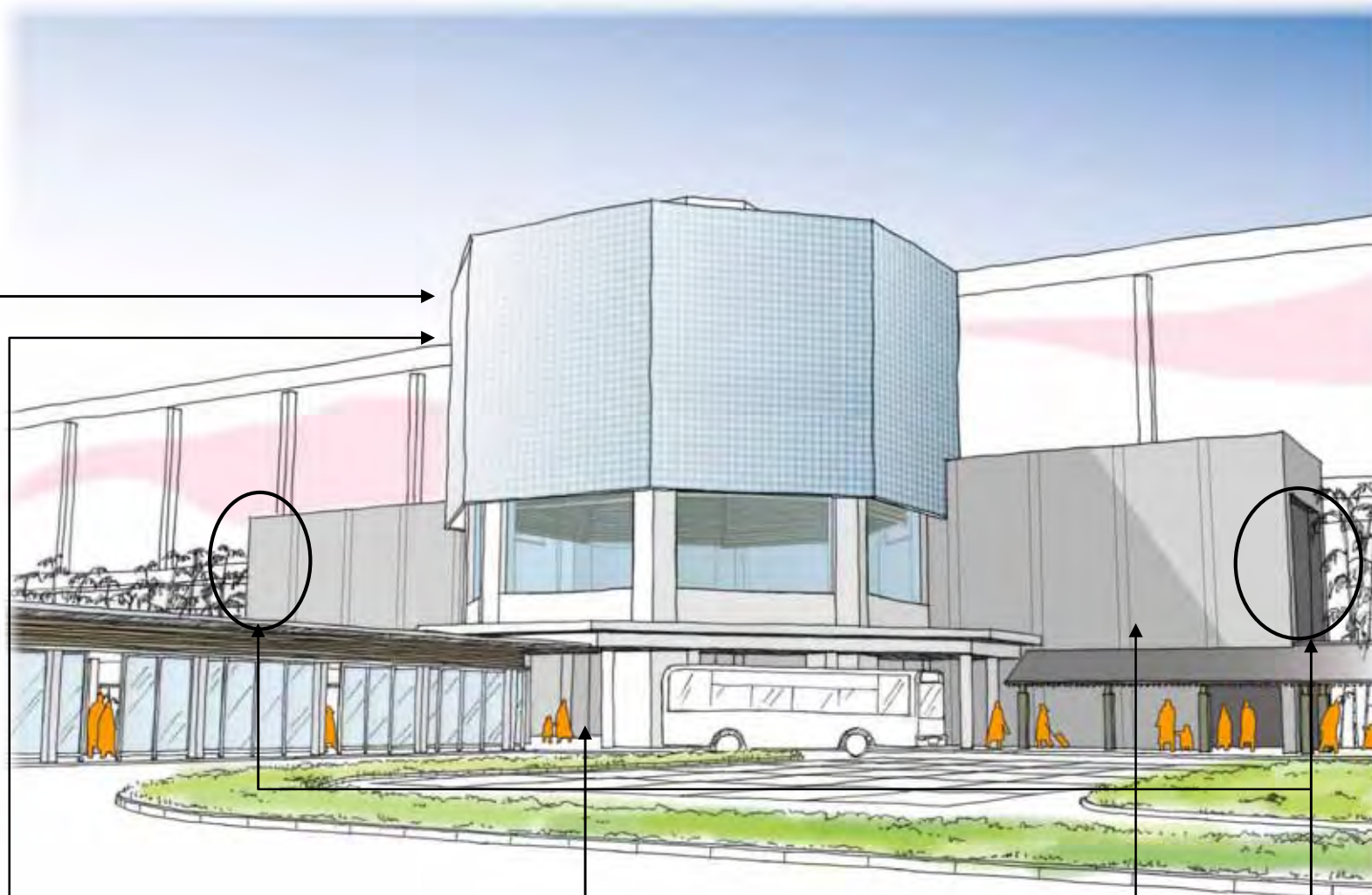
◆ 基本的な考え方

- ドーム上部にはガラスブロックを用い、昼間は雪の結晶を、夜間は灯籠や行灯を想像させる印象的な空間づくりを行う
- ドーム内部は地場の杉材を用いた木組みにより、記憶に残る空間となるようなシンボリックな内部空間とする
- 階段やエスカレーター部はドーム部分や新幹線駅舎を強調させるため、シンプルな壁面で仕上げ、またガラス面を北側及び南側のみに配置することで、自由通路からの印象的な駅雁木・竹林を演出する
- 外壁等は無彩色とし、ドーム空間や背後の新幹線駅舎のデザイン、人の活動する風景を引き立たせる

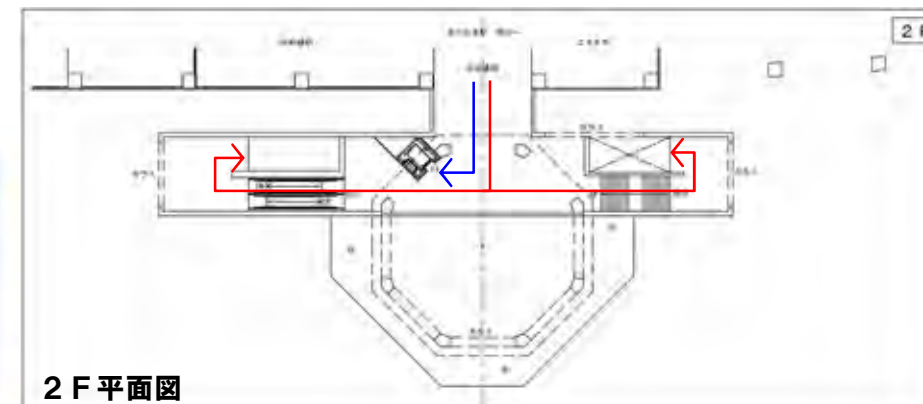
東口昇降施設のデザイン計画



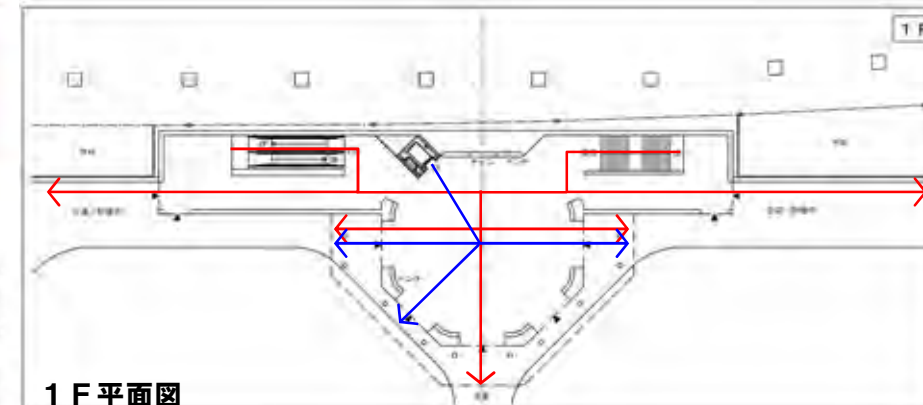
■ガラスブロック
昼間は雪の結晶を、夜は行灯を思われる印象的な空間づくり



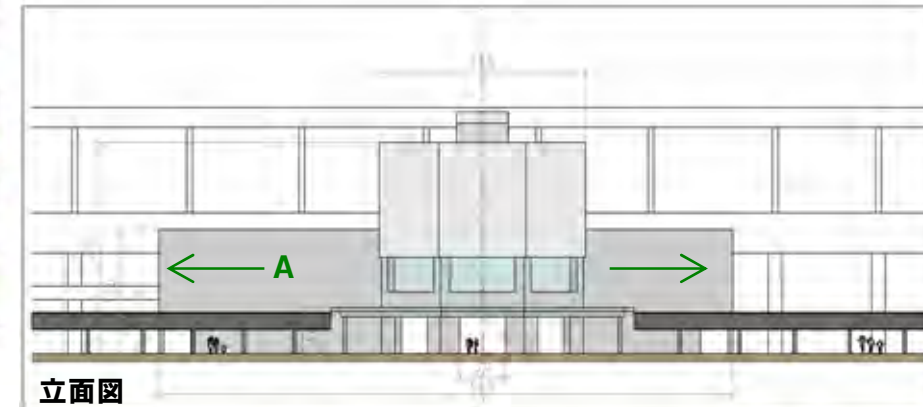
■東口駅前広場北東側からのイメージ



2F平面図



1F平面図

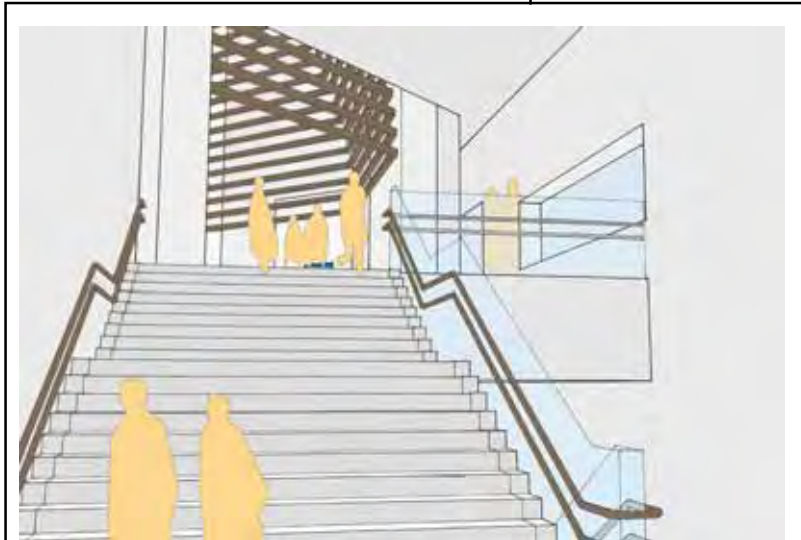


立面図

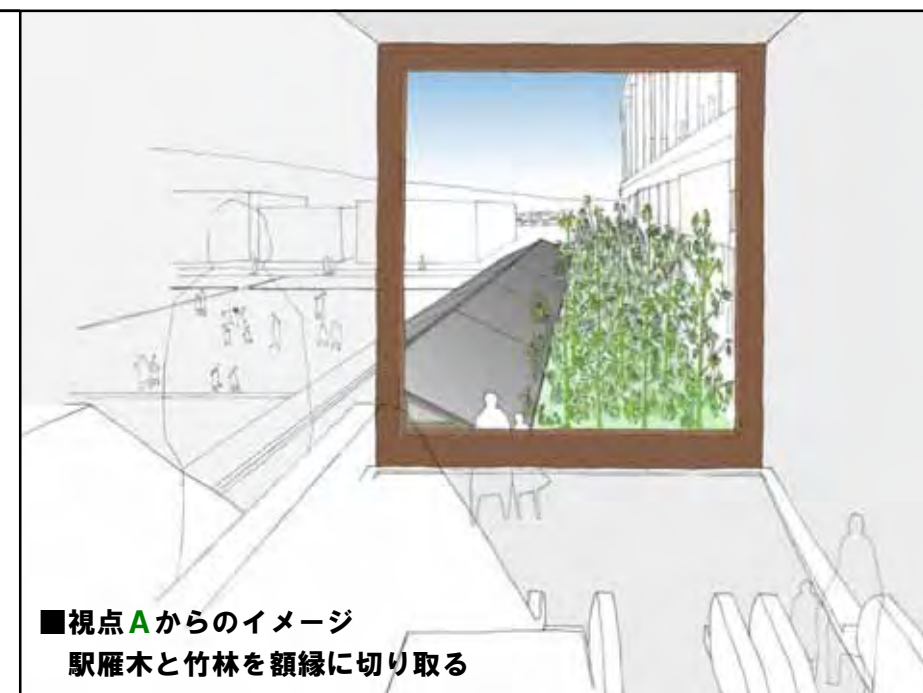


■ドーム1階部分のイメージ
動線の集約による、賑わいの空間づくり

■ドームの内部イメージ 上図：1階レベル
下図：2階レベル



■昇降施設内部のイメージ（北側階段踊り場付近）



■視点Aからのイメージ
駅雁木と竹林を額縁に切り取る

図-27 東口昇降施設のデザイン計画

②西口昇降施設

自由通路の西側に配置する昇降施設の位置並びにデザインの基本的な考え方を示す。

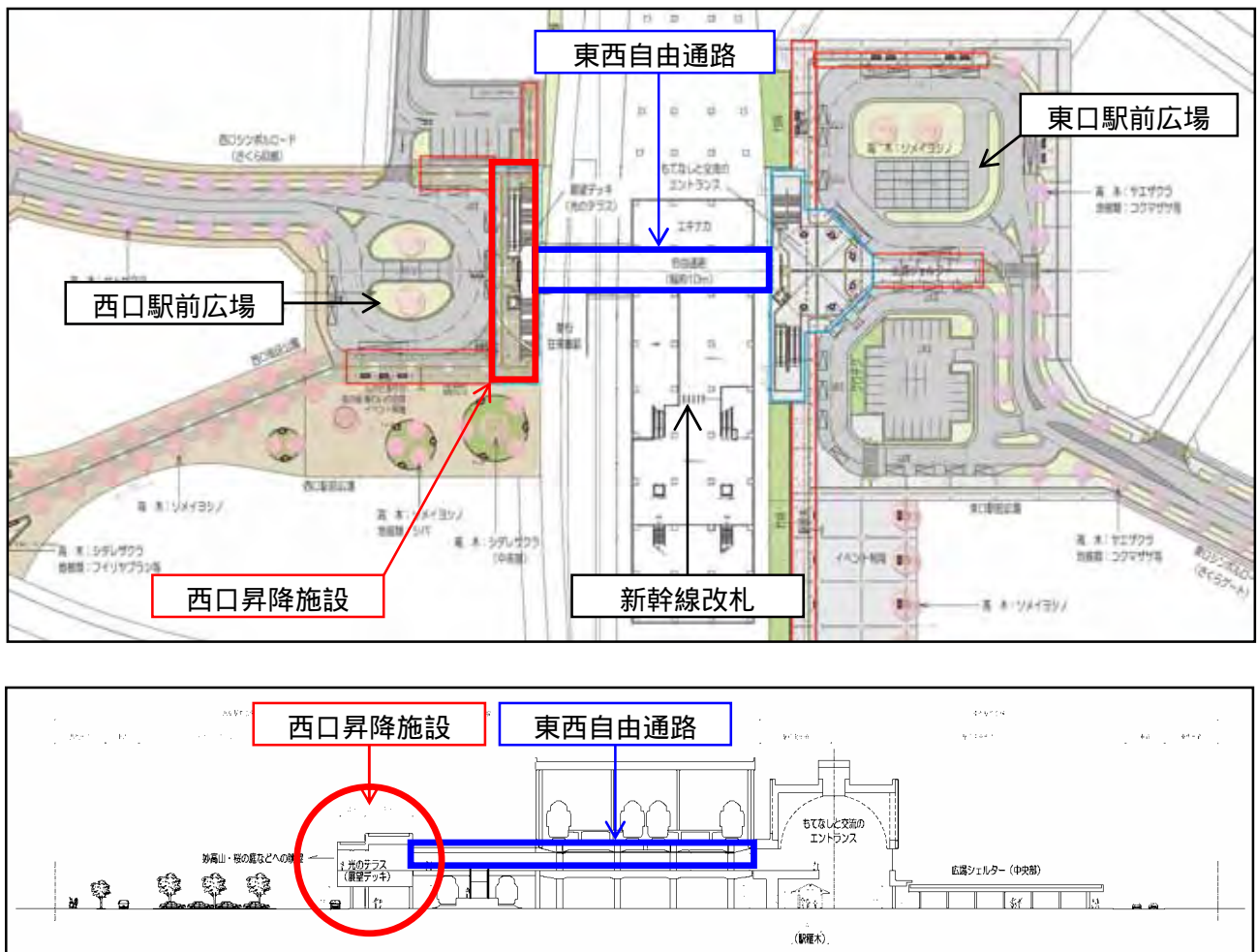
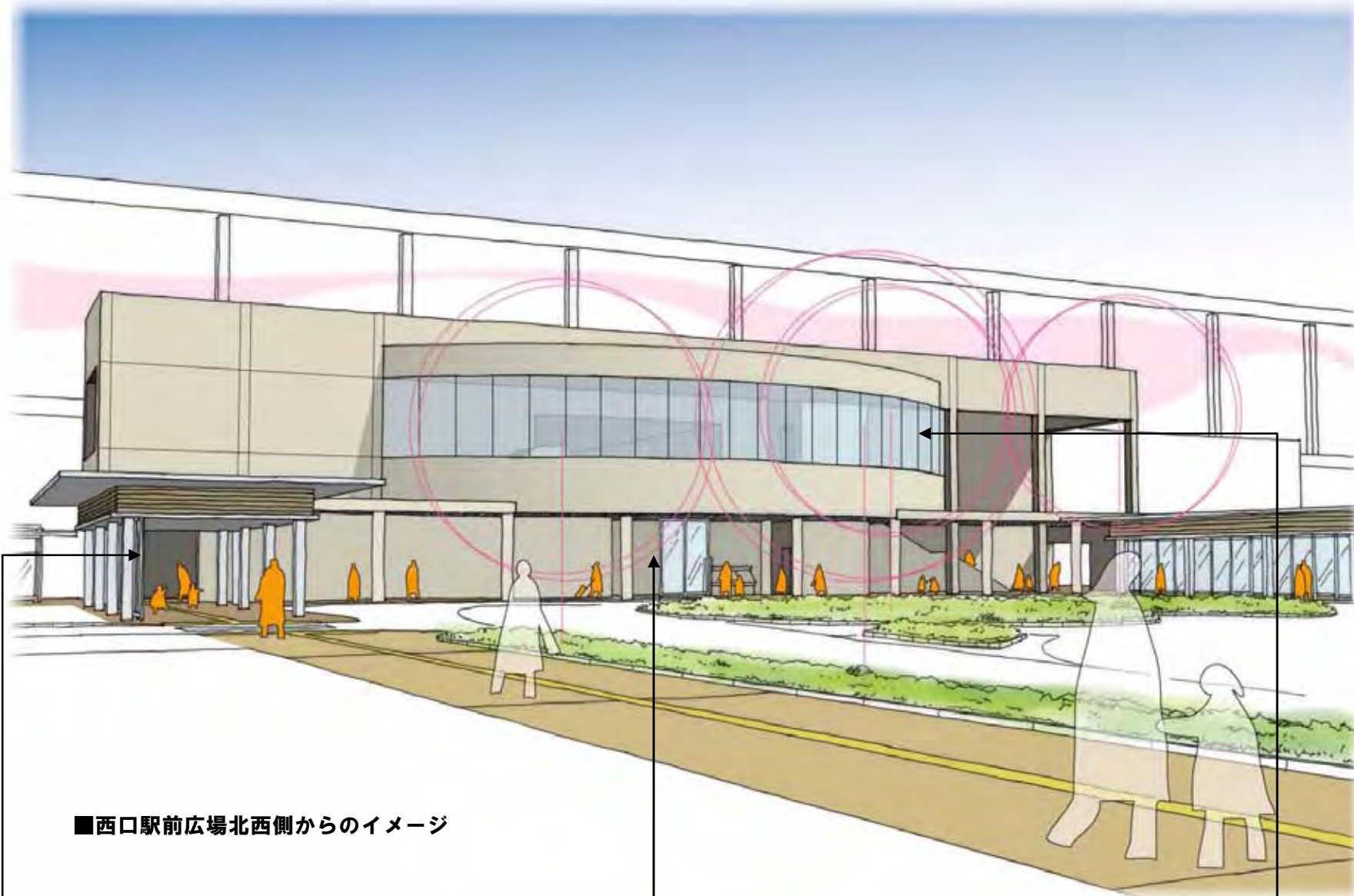


図-28 西口昇降施設の配置（上：平面図、下：断面図）

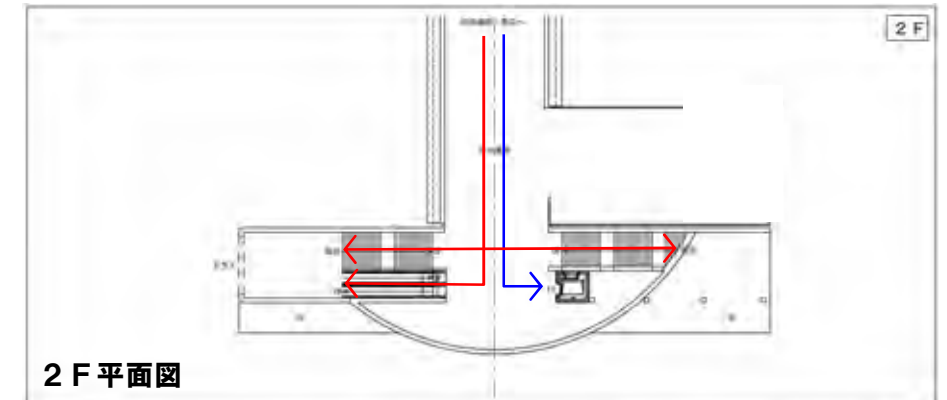
◆基本的な考え方

- 妙高山の山並み、広場の桜等への眺望の提供を主眼施設構成とし、広場やイベント空間とも調和する曲線状のテラス空間を確保する
- テラス空間全面はガラス張りとし、眺望の提供だけでなく、施設内に自然光を取り入れ、新幹線改札から西口方面へ来訪者を誘導する
- テラス下部の1階部分は、一部を待合い空間として利用し、ベンチや総合案内サインの配置、冬期の風雪対策としてガラススクリーンを配置する
- 1階天井部分には杉板を用い、後述するシェルターとともに、利用者に対して優しい空間を提供する
- 外壁等は舗装材などと合わせてアースカラーとし、サクラの植栽や周囲の自然（山並み）との調和を図るとともに、柵や棧に木材を用いるなど、全体的にナチュラルでやさしいニュアンスの仕上げとする

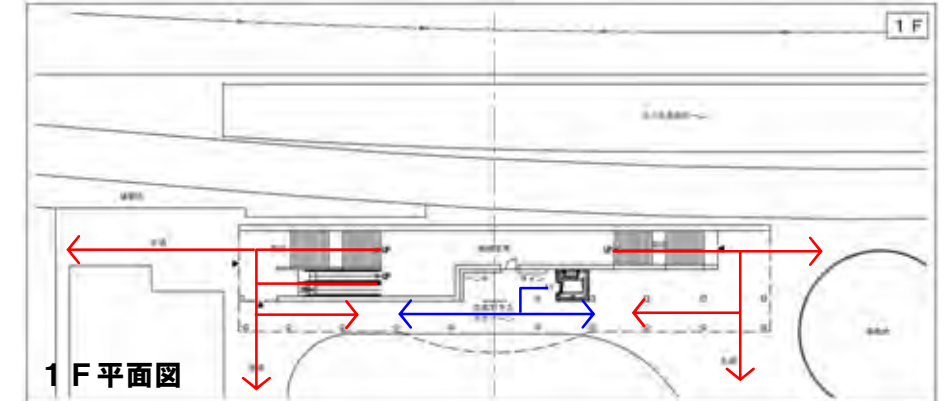
西口昇降施設のデザイン計画



■西口駅前広場北西側からのイメージ



2 F 平面図



1 F 平面図



立面図



■西口昇降施設 北側階段付近のイメージ



■1階の待合い空間イメージ



■西口昇降施設 自由通路レベルから来訪者へ妙高山などへの雄大な眺望を提供する

図-29 西口昇降施設のデザイン計画

2) 駅雁木・シェルター

◆基本的な考え方

- 施設配置や歩道幅員等との関係から、駅雁木と2タイプのシェルターを配置する
- 駅 雁 木 : 東口昇降施設から南北へ伸びる上越らしさの象徴
- シェルターA: バス乗降場など、両側からの利用を行うシェルター
- シェルターB: 片側からの乗降や接続動線として利用するシェルター

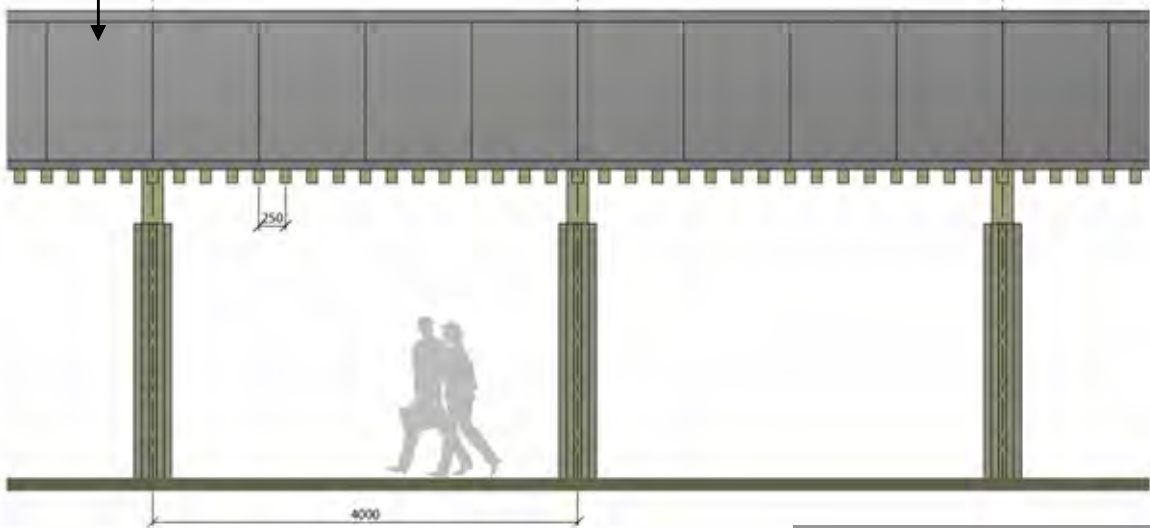
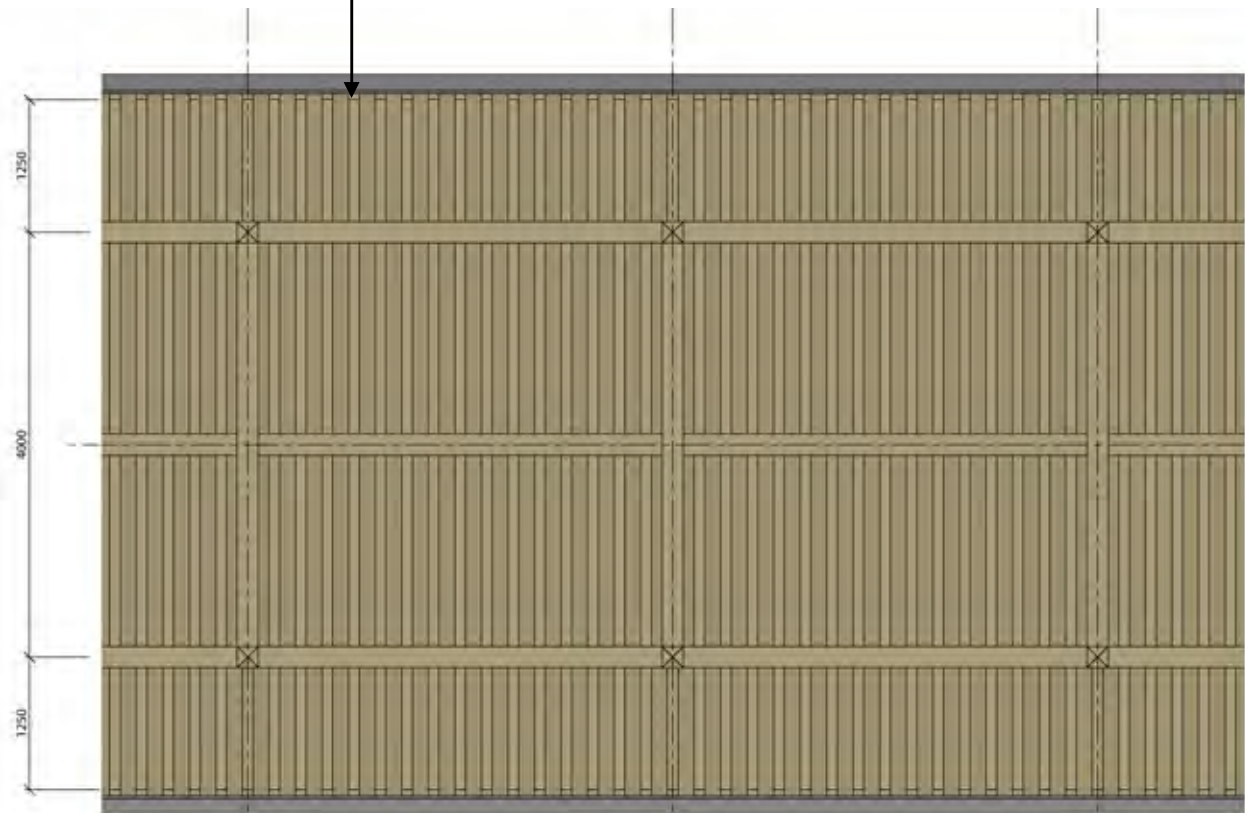
次ページ以降に、駅雁木並びにシェルターの配置計画、及びそれぞれのデザイン計画を示す。



シルバーの金属屋根により、長大な施設の屋根面の重みを軽減させ、広場の中での特徴づけを行う



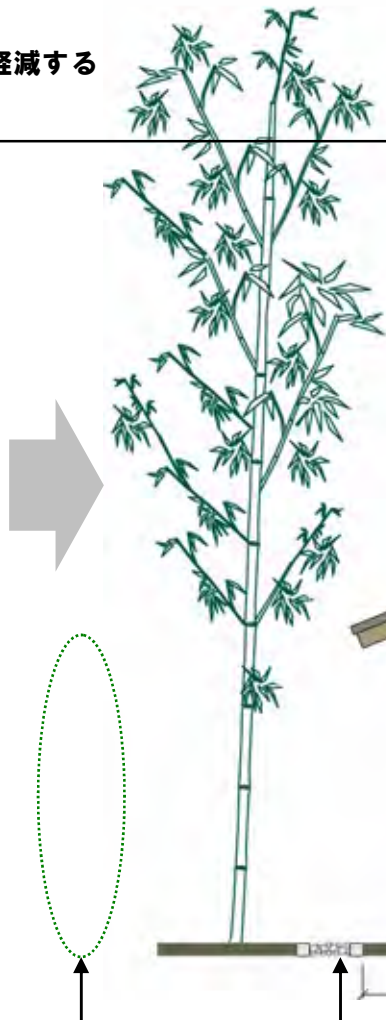
垂木を 250mm ピッチで配置し、繊細なイメージをつくる



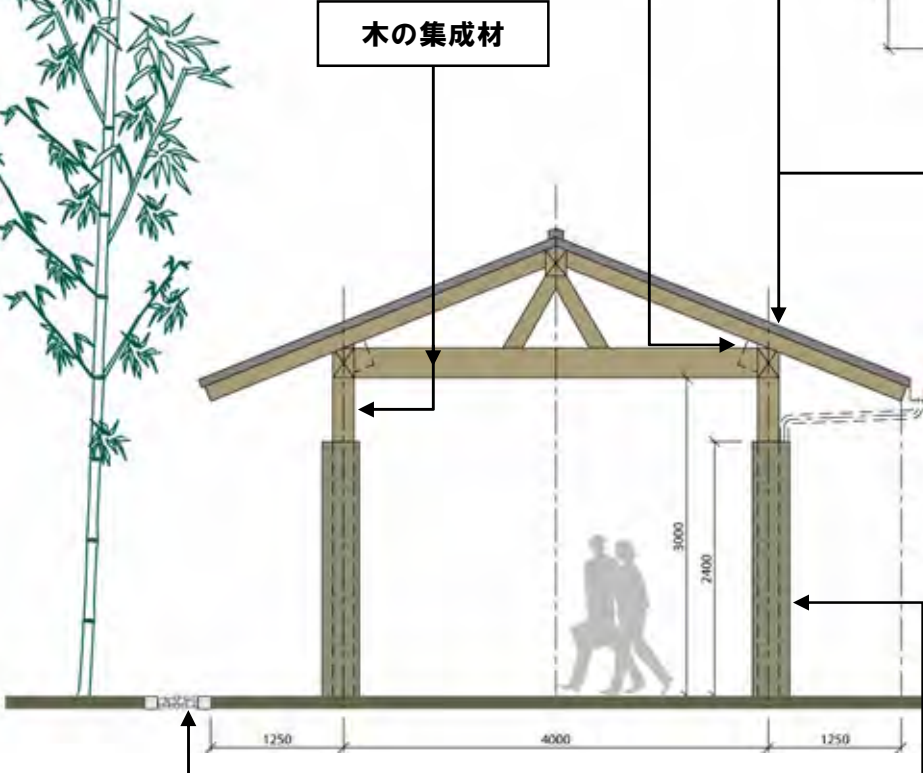
- 駅雁木の内部イメージ
- ・長さを特徴とする駅雁木は、木で構成し、木材による暖かみや繊細なイメージを形成する
 - ・シルバーの金属屋根により見た目の重さを軽減する
 - ・照明を設置し、垂木の繊細さを映し出す



■ 駅雁木と昇降施設・竹林の関係 (モデル模型)



木の集成材



雨水処理の玉砂利

柱は集成材を、下部には雨樋を処理するための化粧材を設置



竹林の背後(駅側)には、防風対策として竹垣等を配置 (新幹線用地の安全柵として整備することも想定)

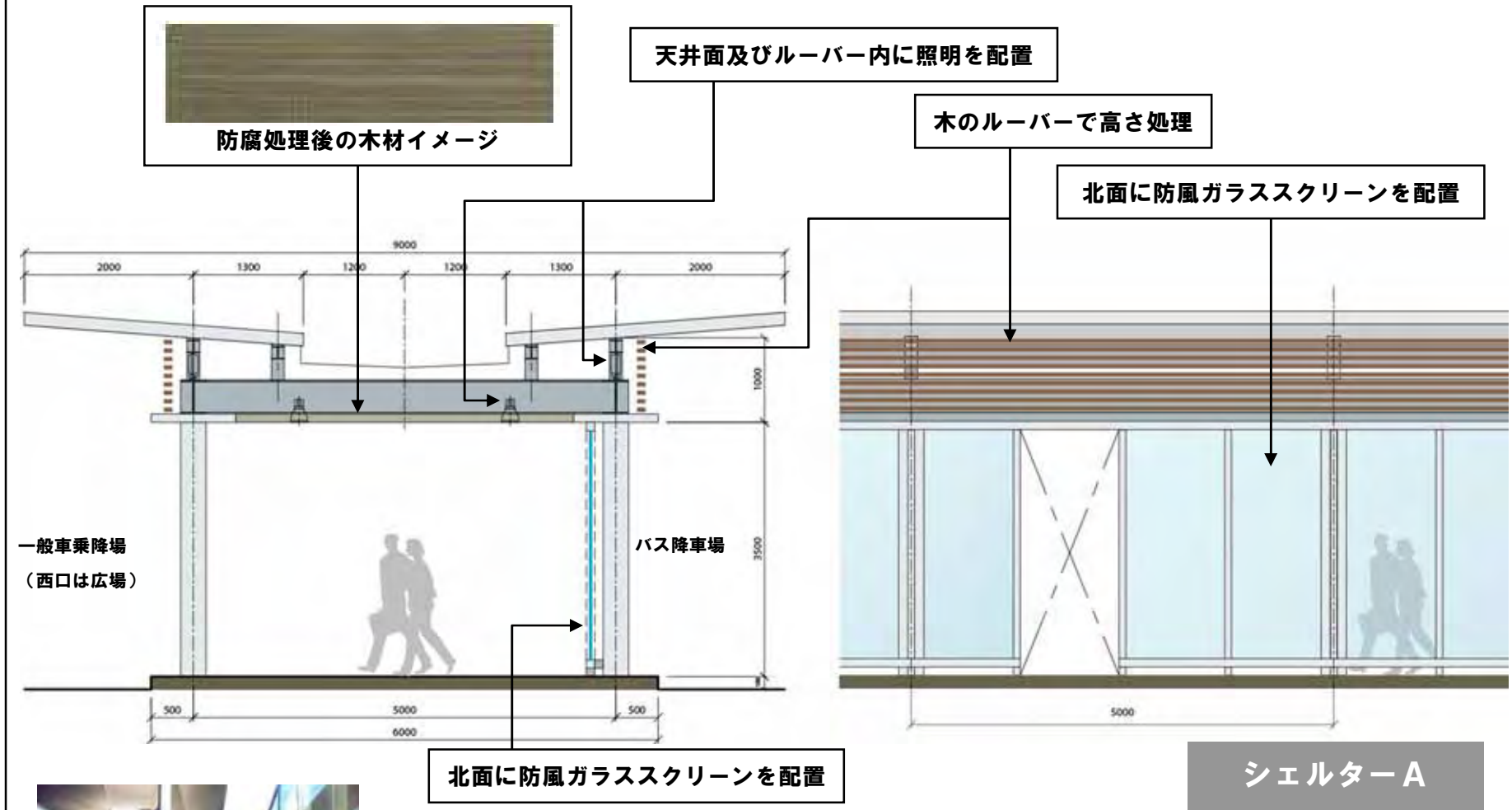
駅 雁 木

図-31 駅雁木デザイン計画



■シェルターA内部イメージ

- ・天井面に杉板（防腐処理）を使用し、地域性や暖かみのある空間を形成する
- ・対象（人、車）を考慮した2段屋根とし、北面には防風ガラススクリーンを配置
- ・屋根の高低差処理を兼ねた木材のルーバーを配し、天井面との調和を図る

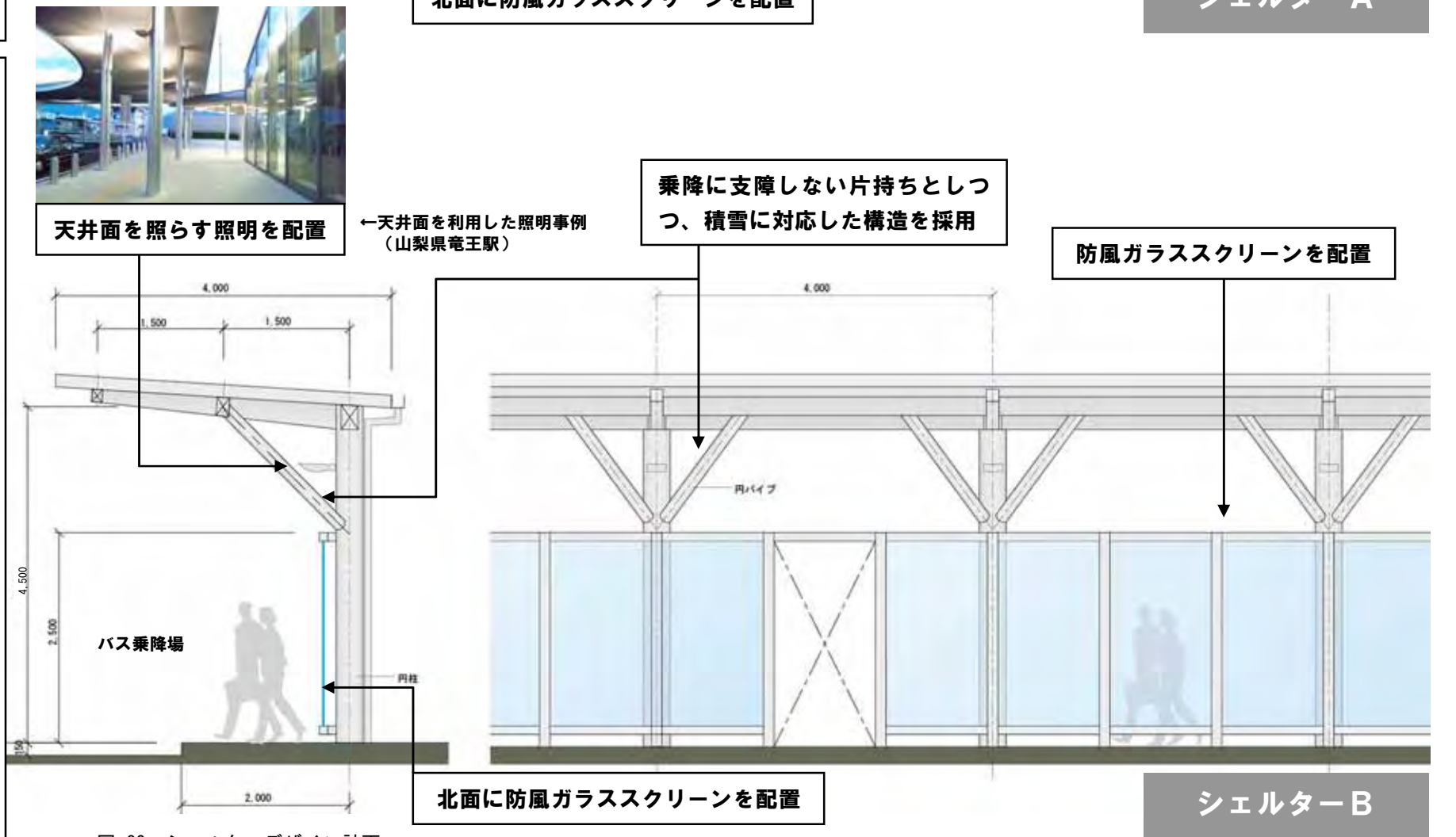


シェルターA



■シェルターB内部イメージ

- ・バス乗降時に雨に濡れない片持ち形状（積雪荷重への対応）
- ・北側に防風スクリーンを配置
- ・歩車道へ灯りを広げるため、天井面を照らす照明を配置



シェルターB

図-32 シェルターデザイン計画

3)ベンチ

◆基本的な考え方

- 地場材を使用したベンチを配置する
- ベンチは利用目的に合わせて3タイプを配置する
 - ・ベンチA：基本型ーバスやタクシー乗車場などへ配置
 - ・ベンチB：西口の桜の庭の芝地内に配置
 - ・ベンチC：西口の街区公園入口のシダレザクラ植栽地付近に配置
- 東西の昇降施設1階部にも待合い等の利用を考慮したベンチを配置

次ページ以降に、ベンチの配置計画、及びそれぞれのデザイン計画を示す。

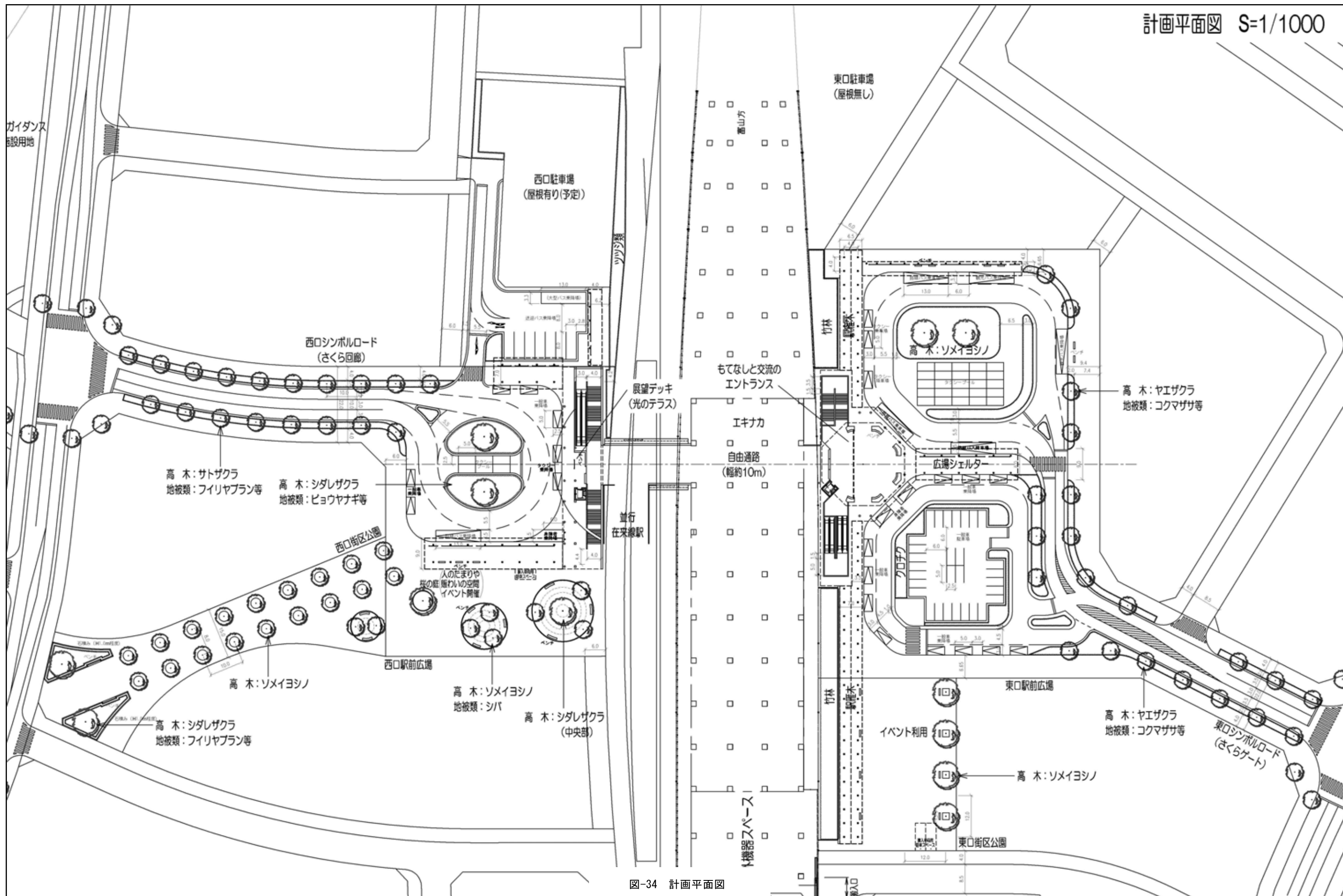
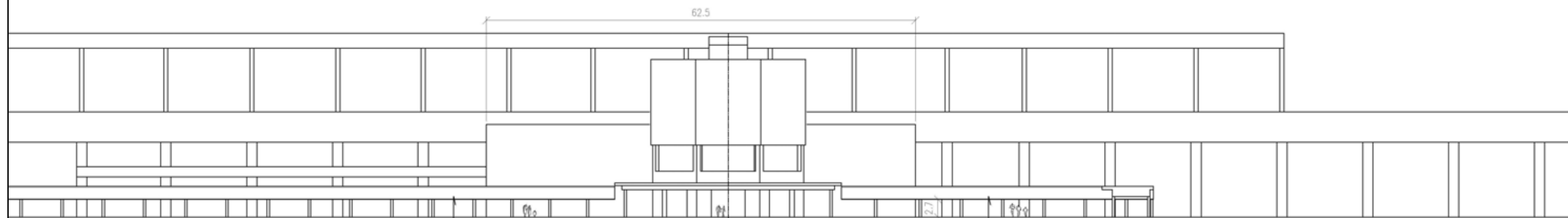


図-34 計画平面図



街区公園

駅樞木

もてなしと交流の
エントランス

駅樞木

広場シェルター
(北側)

歩行者専用道路

東口計画立面図 S=1/600



西口駐車場

接続
シェルター

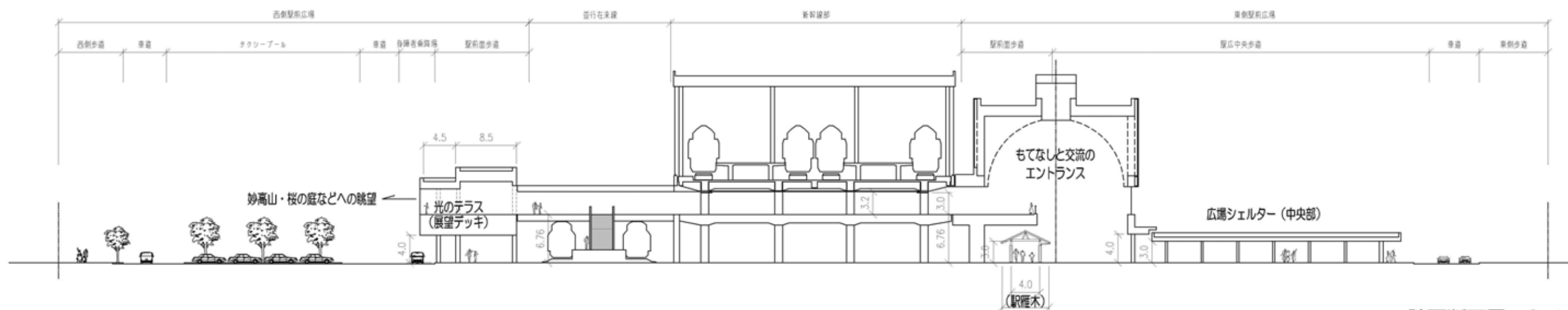
広場シェルター
(北側)

EV乗り場
休憩空間

広場シェルター
(南側)

歩行者専用道路

西口計画立面図 S=1/600



妙高山・桜の庭などへの眺望

光のテラス
(展望デッキ)

もてなしと交流の
エントランス

広場シェルター (中央部)

4.0
(駅樞木)

計画断面図 S=1/600

図-35 計画断面図

5-2.舗装計画

◆基本的な考え方

東口：無彩色（グレー系）

- 周辺の都市環境との調和や、ドーム空間のシンボル性を高めるため、無彩色の舗装材で全体を統一する
- 駅雁木が映えるよう、支柱間隔に合わせたシンプルなグリッドパターンとし、ドーム中央は放射状パターンによりドームの中心製を表現する
- グリッド中央には、サクラを意識し、無彩色と調和する落ち着いた桜色（灰桜）を配置する

西口：アースカラー系

- 周辺の自然環境との調和を考慮し、アースカラー系の舗装材で全体を統一する
- 人の活動やサクラが映えるよう、シンプルな舗装パターンとし、妙高軸を強調するような配色とする
- 妙高軸上は、シンプルな中にリズム感を出すよう、植栽ピッチと合わせたパターンを配置

共通事項

- 視覚障害者用誘導ブロックを舗装パターンに取り込み、全体の調和を図る（舗装材との明度差を確保し、木材利用についても考慮）
- 視覚障害者用誘導ブロックの配置は、駅から駅前広場等への動線だけでなく、まちから駅へアクセスする動線など、利用者の使い方を踏まえて配置する
- 凍結やバリアフリー化に配慮し、透水性の舗装材を使用する
- 舗装材や視覚障害者用誘導ブロックの仕様等については、「改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン（平成 20 年 2 月、財団法人国土技術研究センター）」、「ユニバーサルデザインによるみんなのための公園づくり（都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインの解説）」（平成 20 年 2 月、社団法人日本公園緑地協会）、「公共建築物ユニバーサルデザイン指針」（平成 19 年 3 月、上越市）などの基準を踏まえた整備を行う



5-3.植栽計画

◆基本的な考え方

- サクラを中心とした植栽により“上越らしさ”を創出する
- 低木や地被類により、通年で花を感じる空間を演出する

東口：植栽計画の考え方

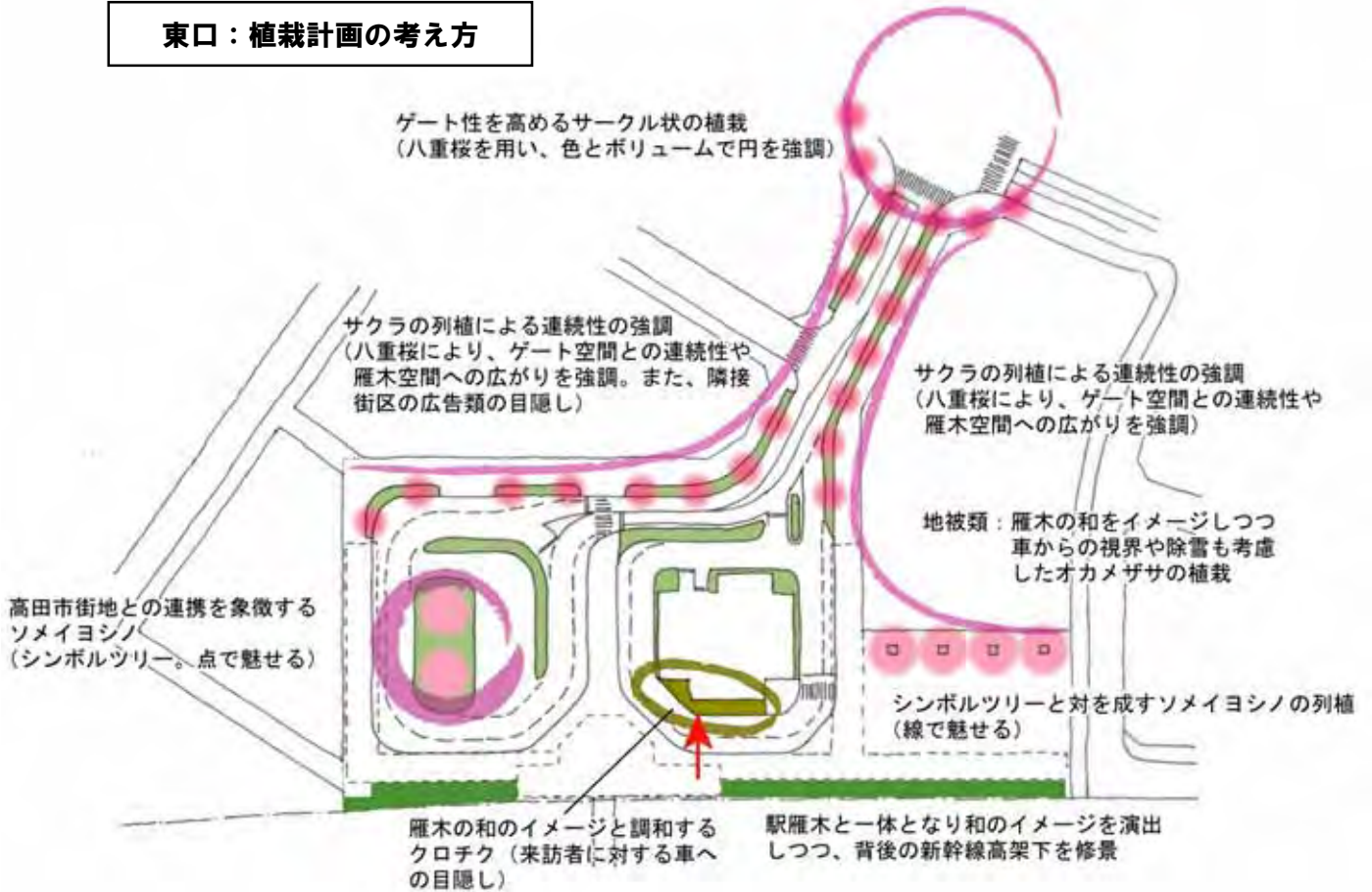


図-37 東口植栽計画の考え方



図-38 東口の植栽イメージ

西口：植栽計画の考え方

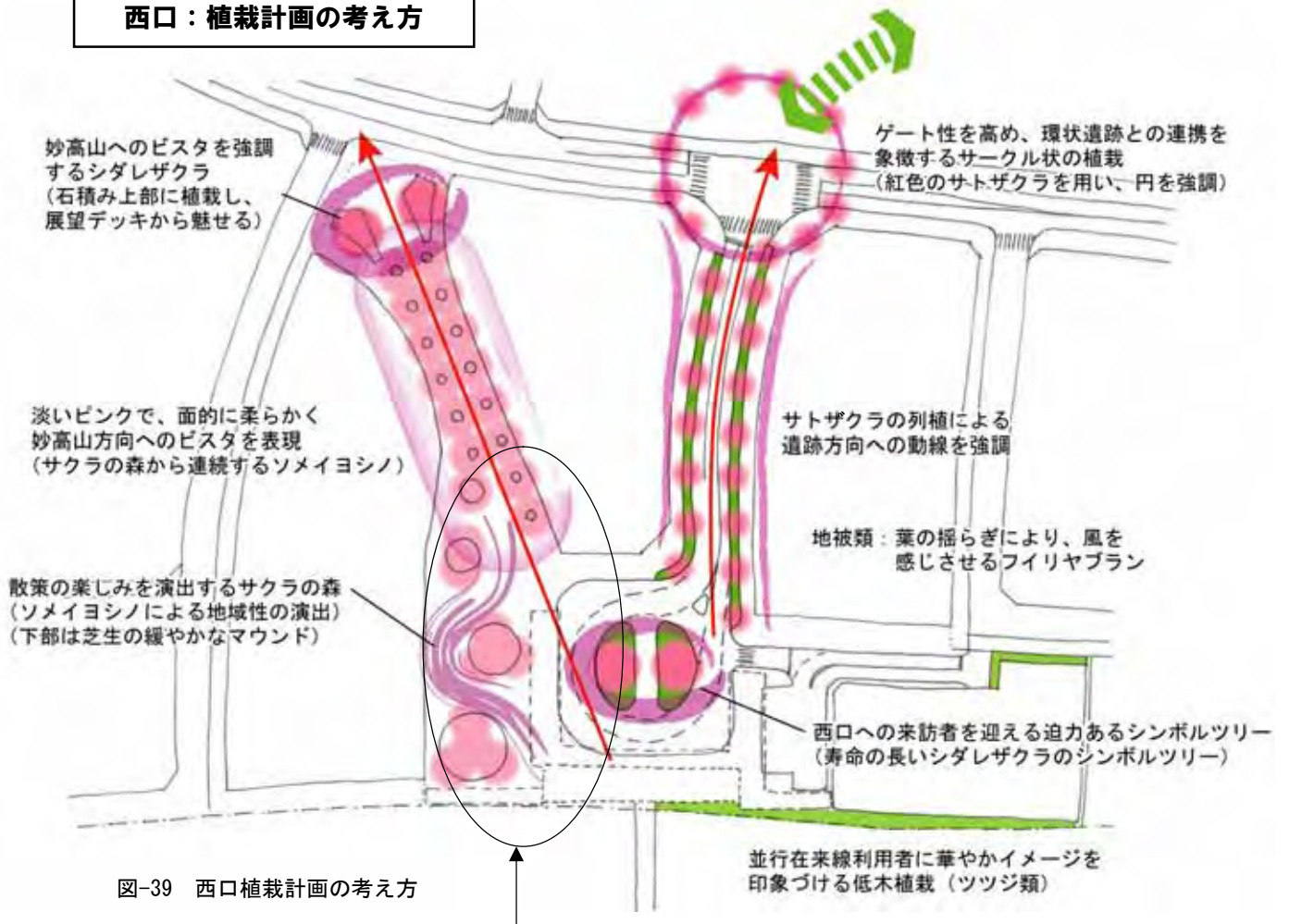


図-39 西口植栽計画の考え方

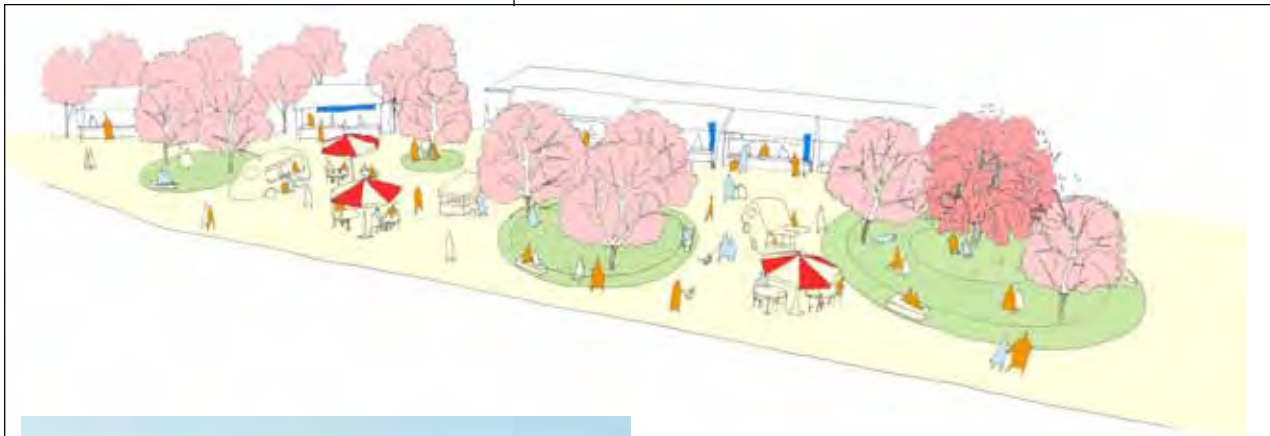


図-40 桜の庭でのイベント利用イメージ

■西口駅前広場

- ・サークル状の植栽地間を、サクラを楽しみながら散策
- ・芝地では、露店で購入した食べ物を食べながら、サクラを観賞



図-41 西口植栽イメージ

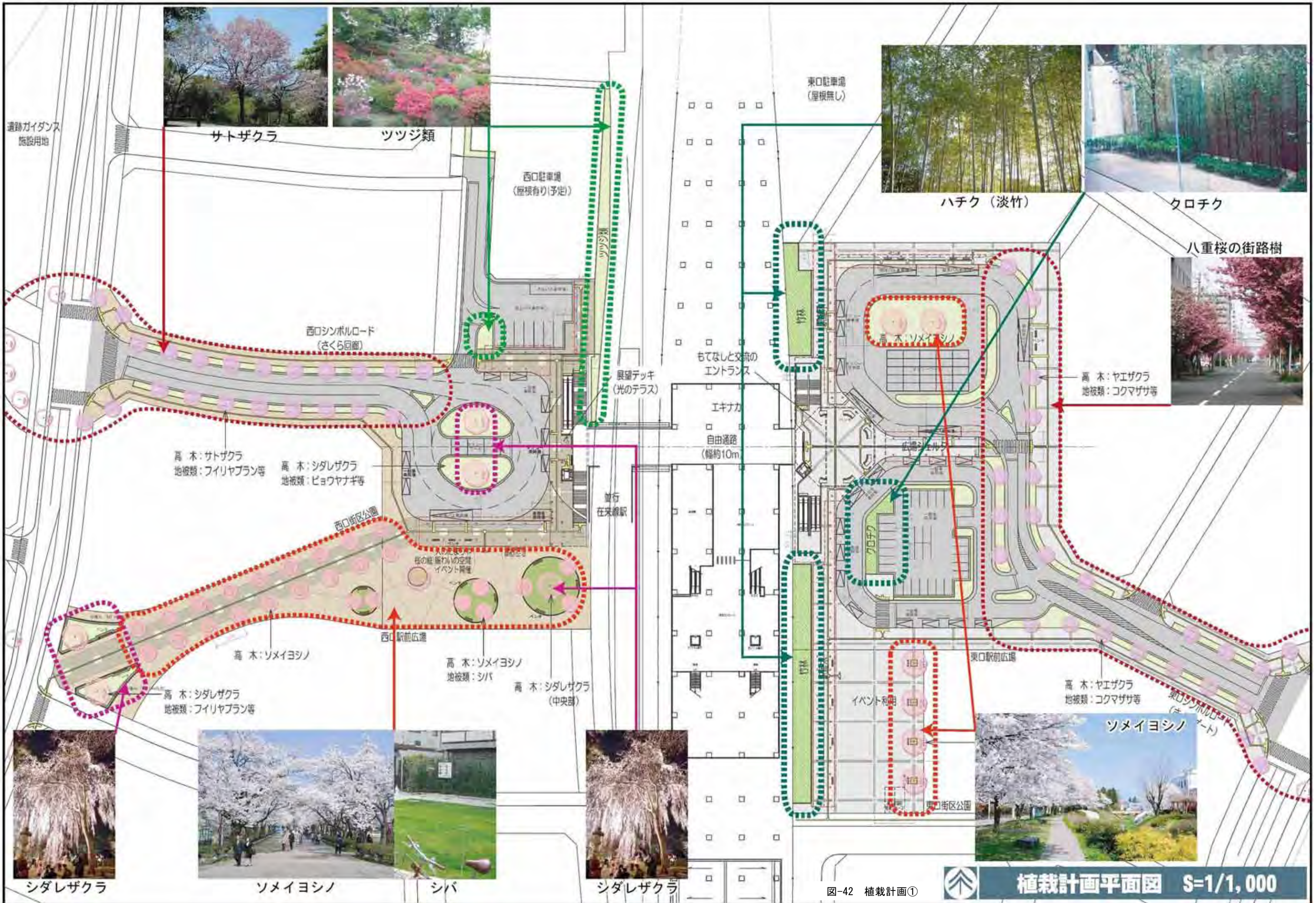


図-42 植栽計画①


表-2 サクラ、低木及び地被類の開花時期

場所	樹種	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東口	高木	カンヒザクラ(ヨウコウ)			■								
		エドヒガン(ソメイヨシノ)				■							
		ヤエザクラ(カンザン)				■	■						
	低木	ジンチョウゲ			■								
		ハクチョウゲ					■						
		コクチナシ						■					
		アベリア							■				
	地被・笹類	シバ											
		ハチク											
クロチク													
コクマザサ													
西口	高木	エドヒガン(シダレザクラ)			■								
		エドヒガン(ソメイヨシノ)				■							
		サトザクラ(イチヨウ)				■							
	低木	オオムラサキ					■						
		サツキツツジ						■					
		アベリア							■				
		キンシバイ								■			
	地被類	ヒペリカム・カリシナム											
		オオキンケイギク											
		フィリヤブラン											
シバ													

花と香りで来訪者をもてなす植栽

- 東口の無彩色な空間に合う白系の花を付け、花だけでなく、香りで来訪者をもてなす植栽

写真上：ジンチョウゲ
写真中：ハクチョウゲ
写真下：コクチナシ



夏から秋に彩りを添える植栽

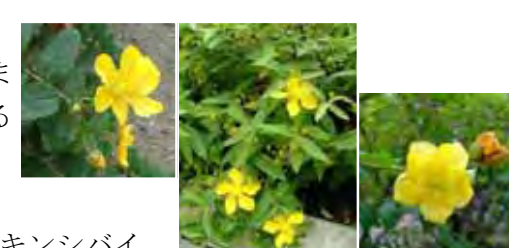
- コクチナシと同時期に白系の花を付け、花期を長く楽しむ植栽：アベリア



夏の緑に彩りを添える植栽


- 釜蓋遺跡への多くの来訪者が見込まれる夏期に、深い緑に彩りを添える立体的な黄色の植栽

写真左：ヒペリカム・カリシナム
写真中：ビョウヤナギ、写真右：キンシバイ




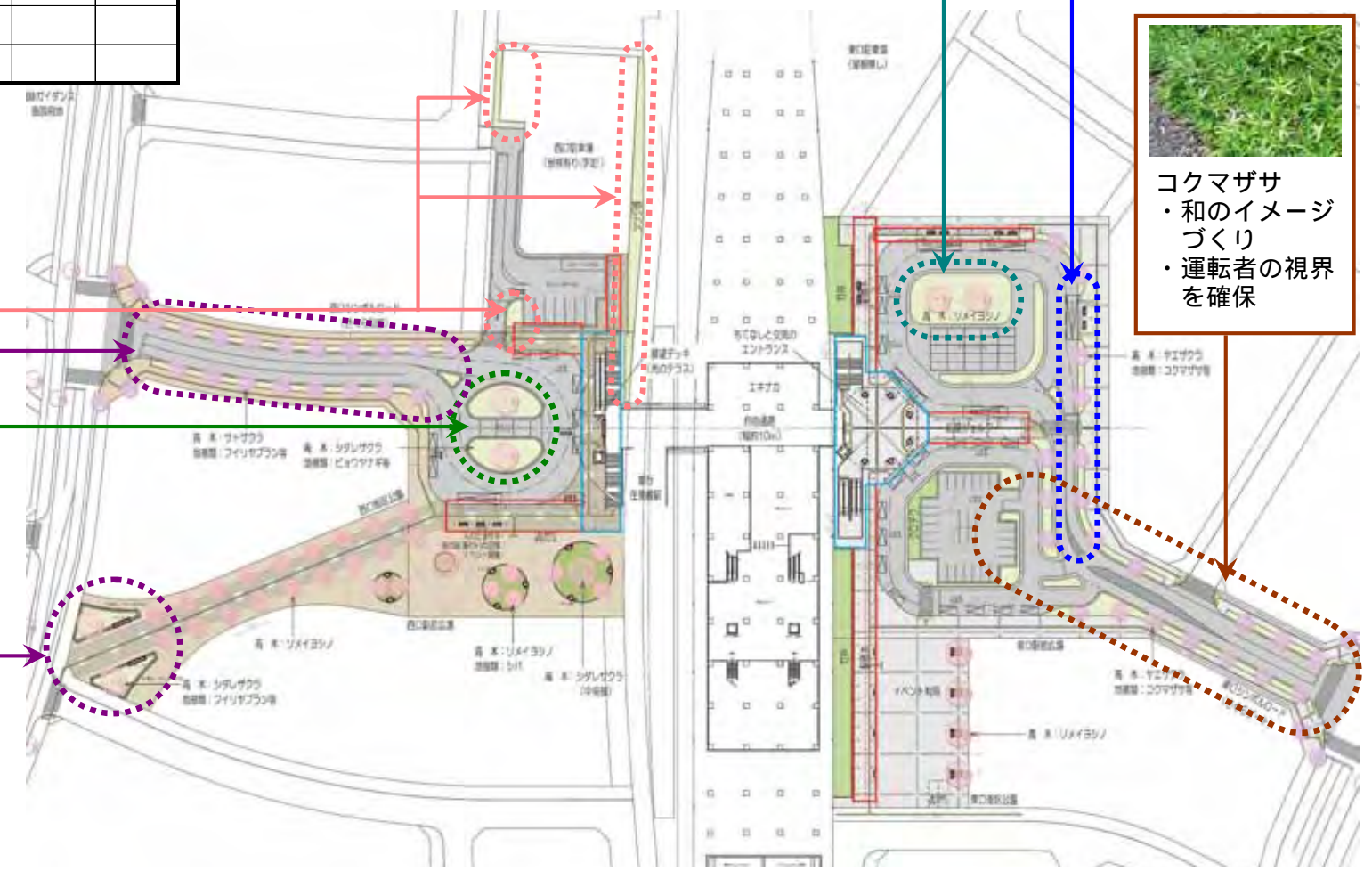
サクラに続いて空間に華やかさを与える植栽

- サクラの華やかさを引き継ぎ、アースカラーの広場空間に華やかさを与える植栽：ツツジ類



風にそよぎ、自然を感じさせる植栽

- 自然を感じながら釜蓋遺跡へと来訪者を誘導する、花や葉が風にそよぐ植栽
- 写真：フィリヤブラン
- アベリアの高低配列で植栽し、立体感を演出する

コクマザサ

- 和のイメージづくり
- 運転者の視界を確保




図-43 植栽計画②

5-4.サイン計画

◆基本的な考え方

- 誰にも分かりやすいサインとする
- 必要な情報を分かりやすく提供するため、ピクトグラム等を用いた簡潔なサイン盤面とする
- 主要動線の分岐部に総合案内サインを、公共交通の乗降場及び身障者乗降場にピクトグラムを、歩行者動線の分岐部や起点に誘導サインを配置し、動線の連続性を確保する
- 人の通行に支障しないシンプルな形状としつつ、人の目に付きやすいよう、アクセントとなる色を加える（過年度検討より、青、純白、桜色、緑、黄金より選択。明度差を付け、分かりやすいサインとする）
- 各サインには駅舎や駐車場の方向だけでなく、誘導する施設までの距離や周辺市街地の状況も示すなど、利用者の利便性に配慮した内容とする

次ページ以降に、サイン配置及びサインデザインを示す。

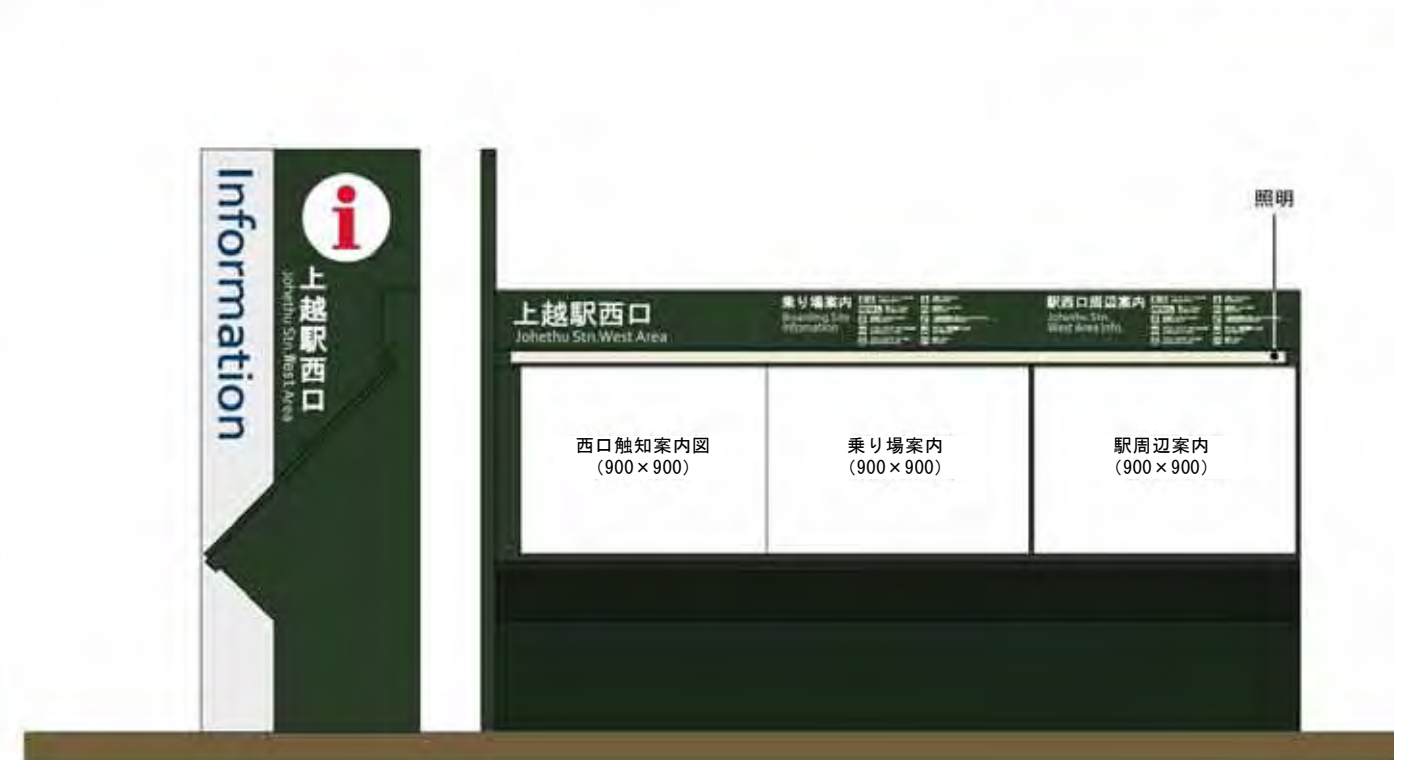
東口サイン姿図

総合案内サイン

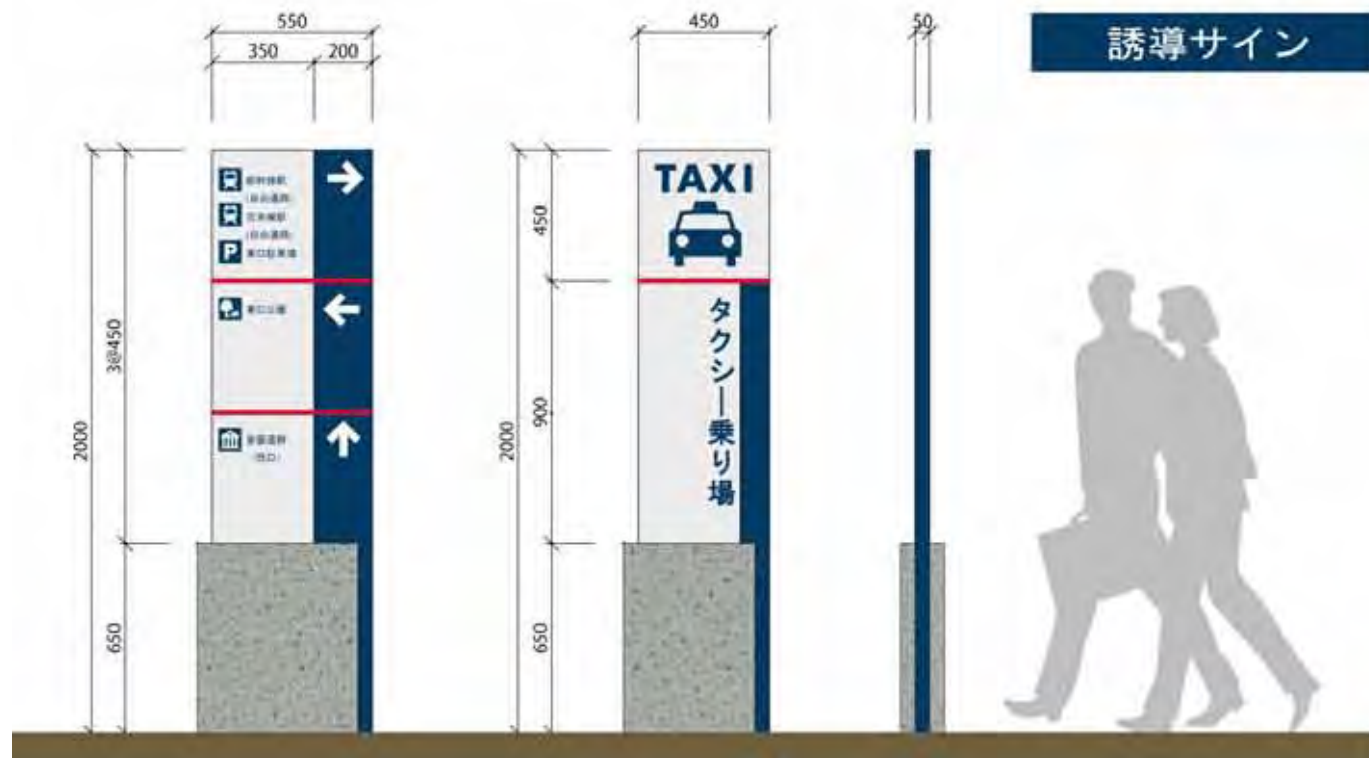


西口サイン姿図

総合案内サイン



誘導サイン



誘導サイン



- 無彩色を基本とする東口においては、基本色として紺色を用い、無彩色の空間内で人の目に付くよう、ラインなどに赤（紅色）を用いる
- サインの足もとには、千草石を用いた修景を行う

- アースカラーを基本とする西口においては、基本色として濃い緑（松葉色）を用い、無彩色の空間内で人の目に付くよう、ラインなどに赤（紅色）を用いる
- サインの足もとには、千草石を用いた修景を行う

図-45 サインデザイン

5-5.照明計画

◆基本的な考え方

ベース照明

- 駅前空間の利用者（車）の安全性を確保するため、車道の屈曲部や合流地点、歩行者の主要動線上にベースとなる照明を配置する
- 照明配置は歩車道の境界部への配置が効率的であるが、施設計画より歩車道境界は概ねシェルターが配置されることから、シェルターが配置される場所については広場内の交通島に配置する
- シェルターや駅雁木内は天井面へのダウンライトの配置や、天井面を照射するライトアップ照明を配置し、必要な照度を確保する
- 西口駅前広場のベース照明は、テラス空間（展望空間）からの山並みや桜への視界を阻害しないよう、来訪者の視点より低い位置に器具を配置する

修景用照明

- 東口駅前広場は、駅前空間の拠点となるドームを美しくみせることを目的とした照明とし、行灯のような柔らかな灯りを確保する（新幹線駅舎側の照明計画との調整が必要）
- 西口駅前広場は、来訪者に夜桜の美しさを提供するため、シダレザクラを中心としたライトアップ照明を配置する。特にシダレザクラへのライトアップは、近接するシェルターに機器を配置することで、テラス空間(展望空間)からの視点に対して、圧倒的な存在感を演出する

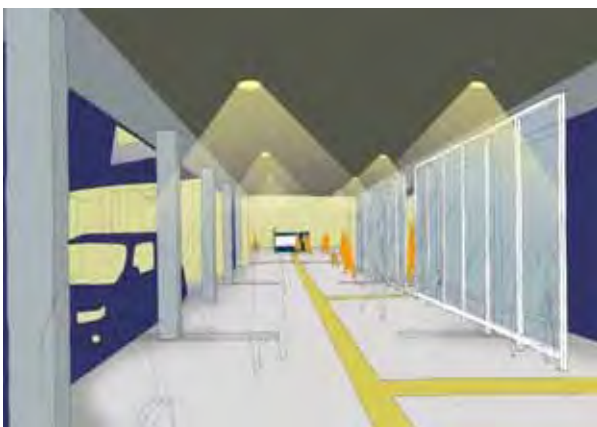
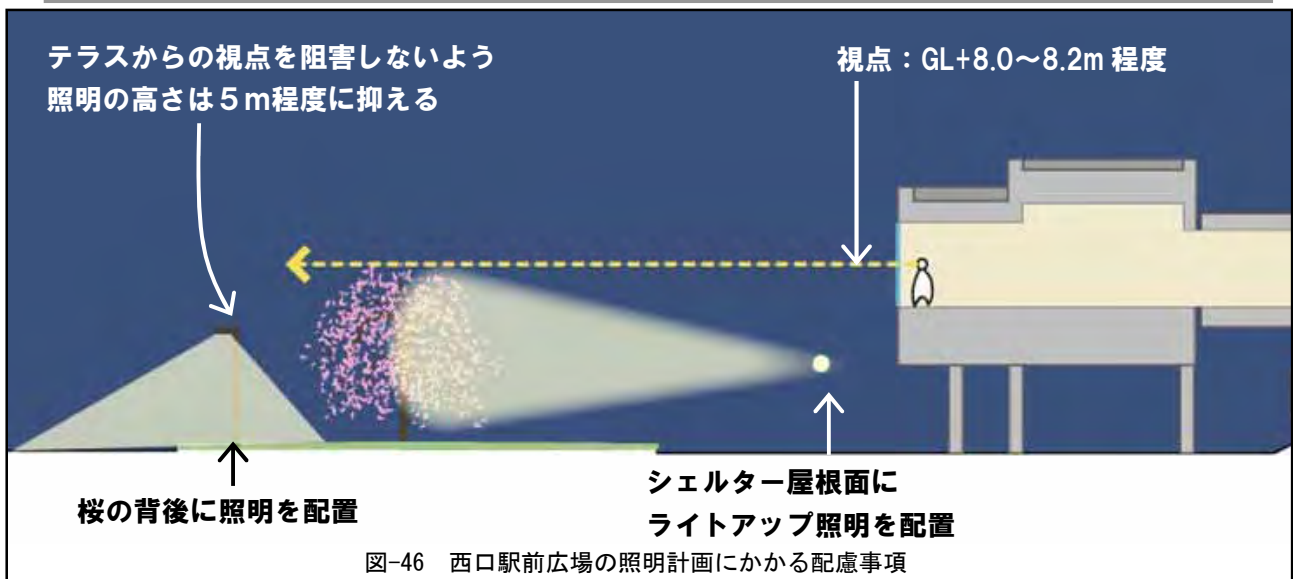


図-47 シェルターA下の照明イメージ

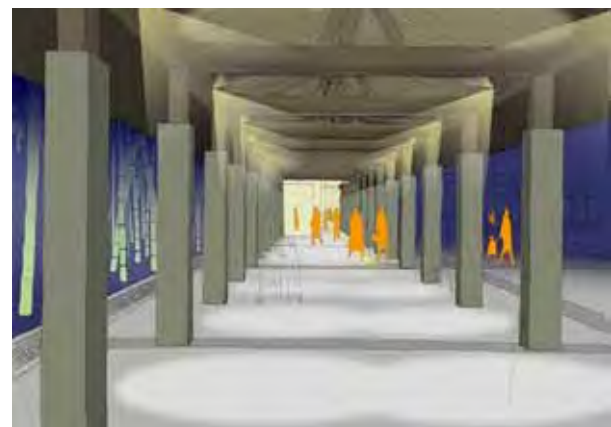


図-48 駅雁木下の照明イメージ

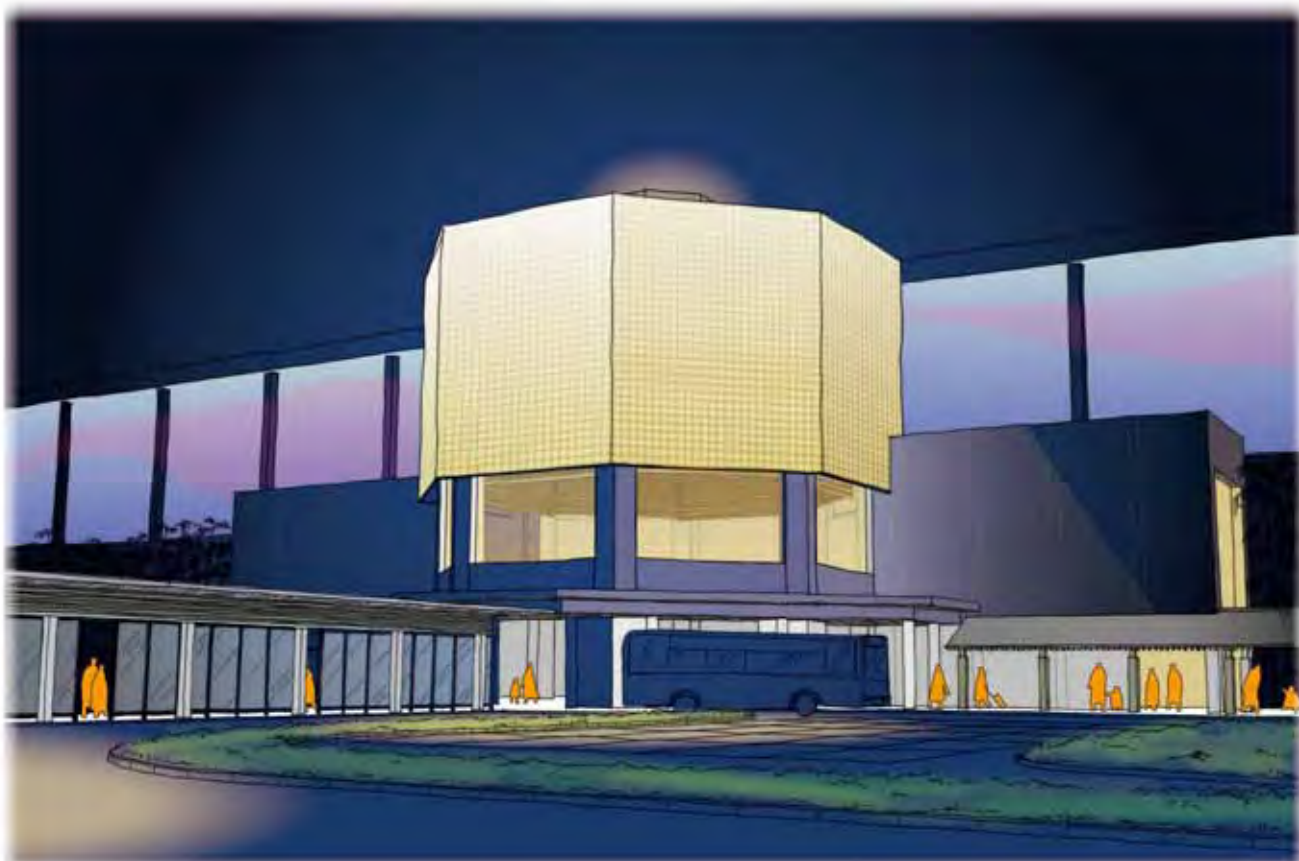


図-49 東口昇降施設（ドーム）の照明イメージ

・行灯のような灯りで、夜景も記憶に残るような空間を形成する



図-50 西口昇降施設（テラス空間）の照明イメージ

・シダレザクラのライトアップを強調するため、施設自体の華やかなライトアップは行わない



西口の主役はサクラ、夜はライトアップにより
幻想的な空間を形成する



シェルター屋根面からシダレザクラをライトアップ



東口の主役はドーム
行灯のような柔らかな灯りで
和のイメージを形成

ソメイヨシノは路面からのライトアップ



サクラの開花時期は明るさを抑え、ライト
アップ効果を強調
開花時期以外は、ベース照明として点灯

ベンチ下部に照明器具を配置し、灯りを確保

図-51 照明計画

照明計画平面図 S=1/1,000



図-52 東口鳥瞰イメージ



図-53 西口鳥瞰イメージ

5-6.自由通路・エキナカ計画

◆基本的な考え方

エキナカ空間の基本コンセプト、導入機能と配置の関連について

基本コンセプト

“五感で地域を味わいつくす”を基本コンセプトとし、導入機能の配置については、効果的な配置とその仕掛けを展開する。

仕掛けと配置の考え方

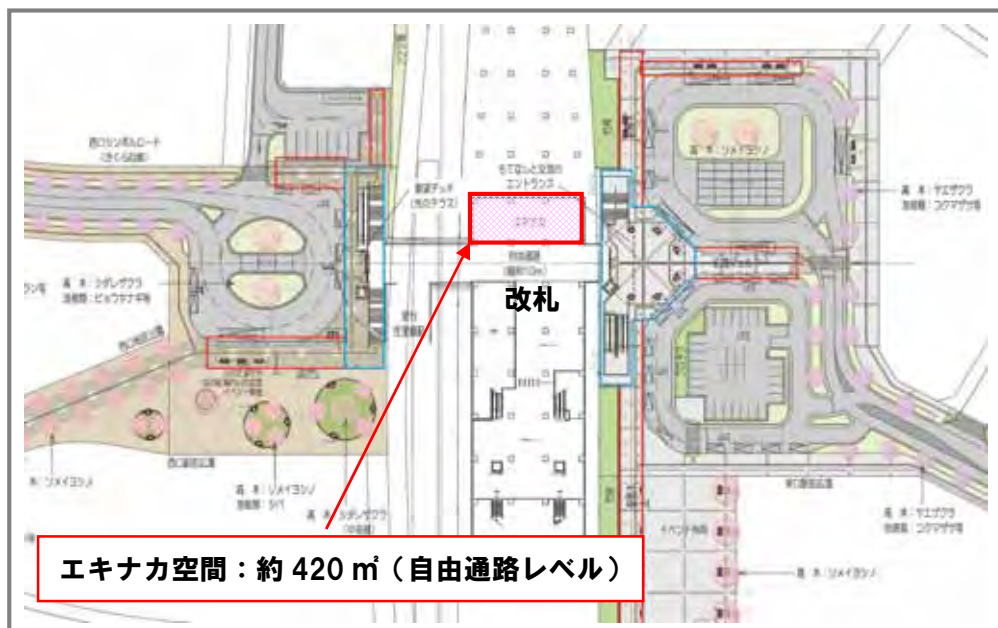
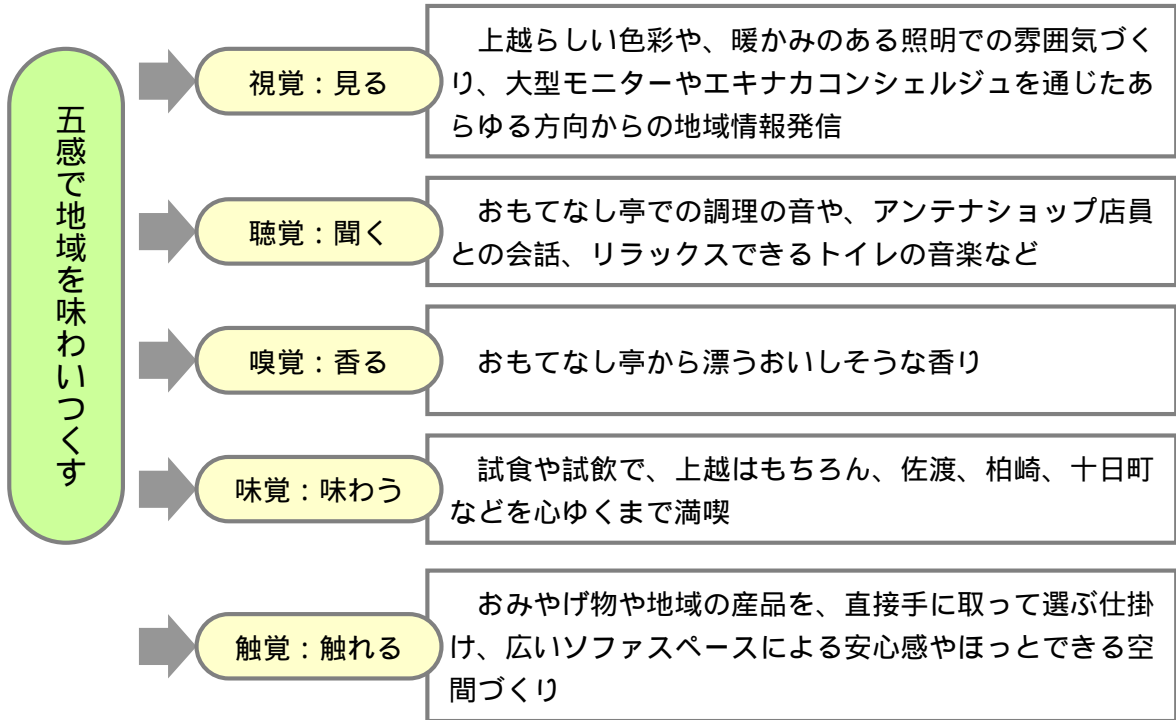
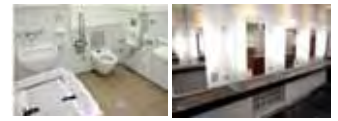


図-54 駅空間の中での“エキナカ空間”の位置

■エキナカ空間に配置する機能

エキナカ・コミュニティトイレ

- ・鉄道利用者だけでなく、地域住民や市民が自由に利用できるトイレ
- ・一般用トイレ、多目的トイレ、多目的ルーム、パウダーコーナー



上越エキナカコンシェルジュ

- ・上越地域の観光や歴史文化情報など、様々な地域情報を3D情報で発信
- ・観光・宿泊情報、交通情報、歴史文化情報、地元製造品・商品情報、おすすめ情報、企業CMなど
- ・情報端末（パソコン）、携帯用情報端末（電子ポスターなど）
- ・パンフレット、ポスター掲示スペース



上越おもてなし亭（飲食コーナー）

- ・カフェメニュー、お茶と和菓子、お酒とスル天など、上越、妙高、佐渡、十日町、柏崎それぞれのオリジナルメニュー、連携したメニューなど、この地域でしか食べられないものを、早く、易く、おしゃれに提供
- ・季節毎に商品を変更したり、イベント的に商品を提供するなど、運営を工夫



上越エキナカアンテナショップ

- ・ビジネス客や旅行客が帰り際にお土産を買える物産コーナー
- ・飲食コーナーで気に入った土産物の購入、後日の取り寄せサービスなどの工夫



コミュニティスペース（待合所）

- ・乗り換えや送迎時の空き時間を快適に過ごせるスペース
- ・天井からディスプレイを吊し、地域情報を発信
- ・カウンター席（モニター、電源含む）、イス席、テーブル席

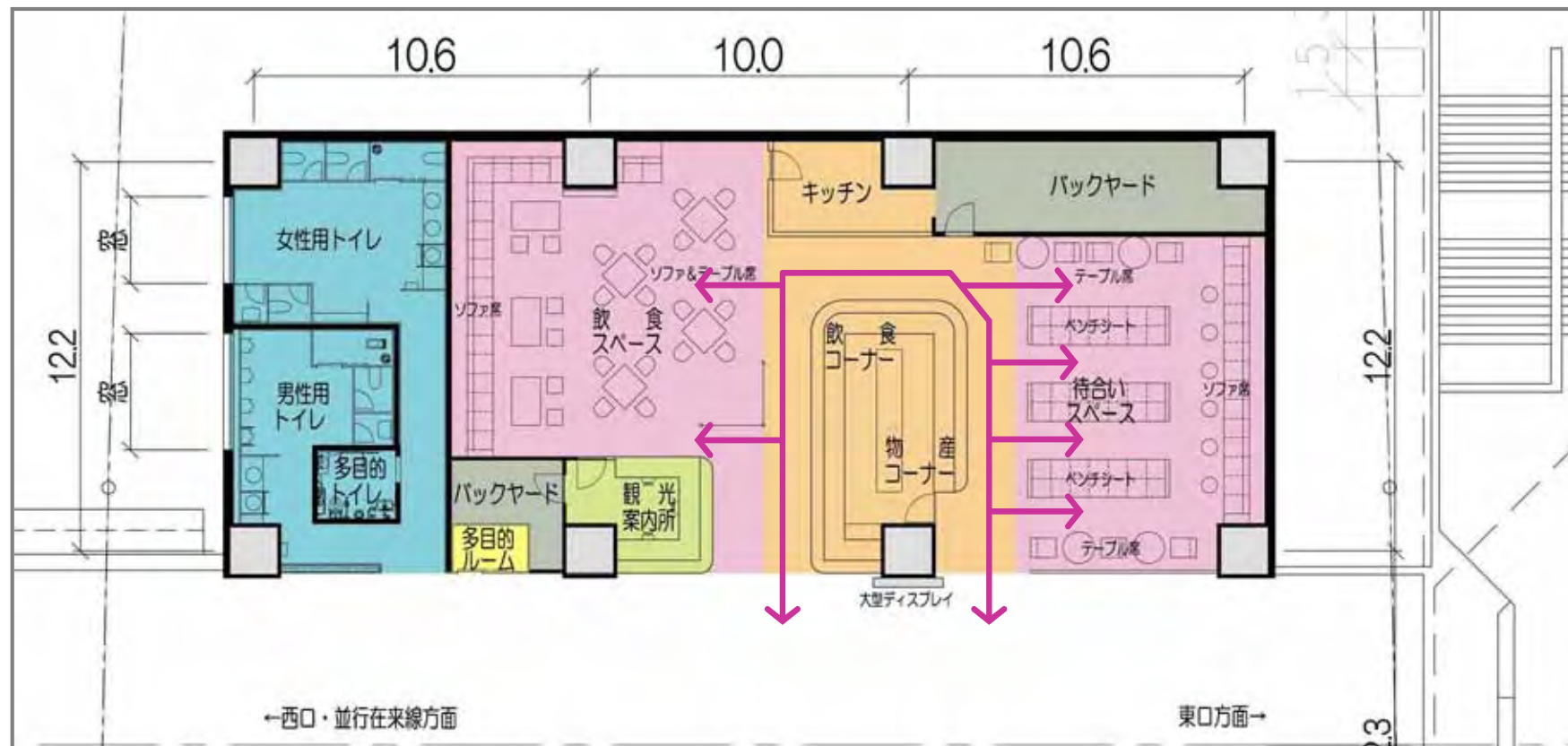


平面レイアウト

- ・物産コーナー重視案
- ・飲食・待合いコーナー重視案
（各案平面レイアウトは次頁）

注) エキナカ空間については、現在 JR 東日本旅客鉄道株式会社及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と協議中であり、使用する範囲や施設内容に関する詳細計画は今後精査して決定する。

また、本構想において検討を行ったエキナカ空間は、自由通路前の空間が全て利用可能な場合を前提とした整備イメージである。



物産コーナー重視案

- ・来訪者に対して、上越市並びに周辺市町村のアピール力を強めるため、物産コーナーを中心に配置
- ・エキナカ中央で試飲試食が楽しめ、その風景が新幹線改札口真正面に見える（人の目に触れやすい）また東口、西口双方からの利用者にも利用しやすい回遊性の有る動線がメイン動線となり、メイン動線から、分岐する形で各待合いスペースを利用
- ・コミュニティスペース
おもてなし亭西側は、物産等の飲食利用や、ゆったりと新幹線を待つ観光客などに配慮した、ソファ・テーブル席で構成
おもてなし亭東側は、待ち合わせの学生など、比較的短時間利用を対象とし、ソファ、テーブル、ベンチシートなど多様な利用へ対応

図-56 エキナカ計画平面図（飲食・待合いコーナー重視案）



図-55 エキナカ計画平面図（物産コーナー重視案）

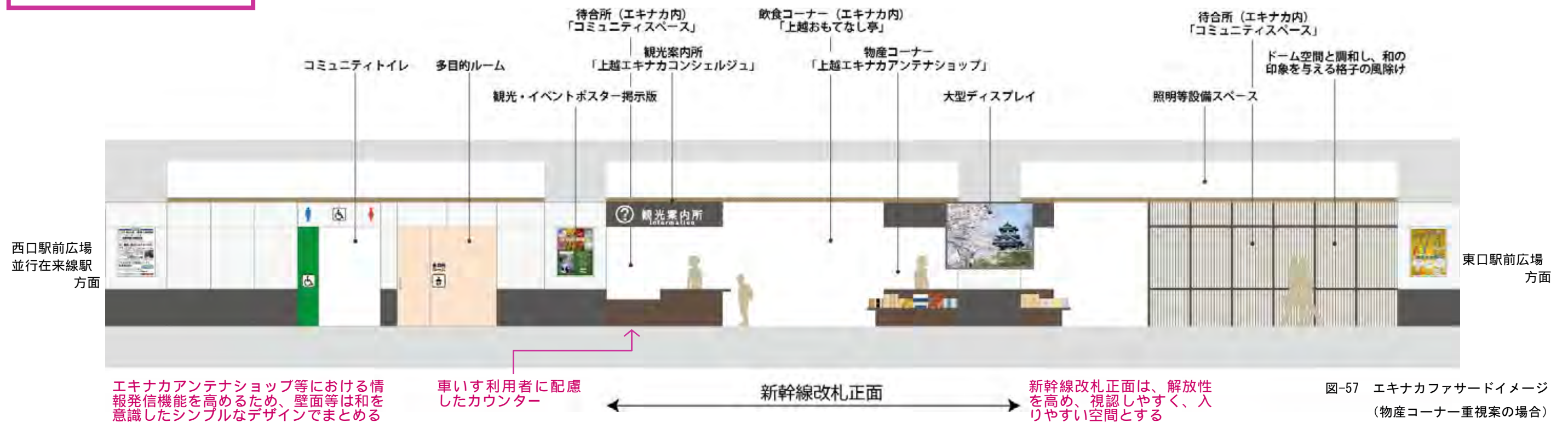
飲食・待合いコーナー重視案

- ・来訪者がゆっくりと休める空間を中心とするよう、コミュニティスペースを一体的に配置
キッチンに近い中央には、飲食に対応するテーブル席、ソファ席を配置
- ・東側は、待ち合わせの学生など、比較的短時間利用を対象とし、ソファ、テーブル、ベンチシートなど多様な利用へ対応
- ・観光案内所奥側におもてなし亭を配置し、案内所カウンター越しに、試飲など、地域物産を楽しむ姿を見せる
- ・新幹線正面通路がメインの動線となり、各利用者が物産や待合いへ分岐する



飲食・待合いコーナー重視案

物産コーナー重視案の場合



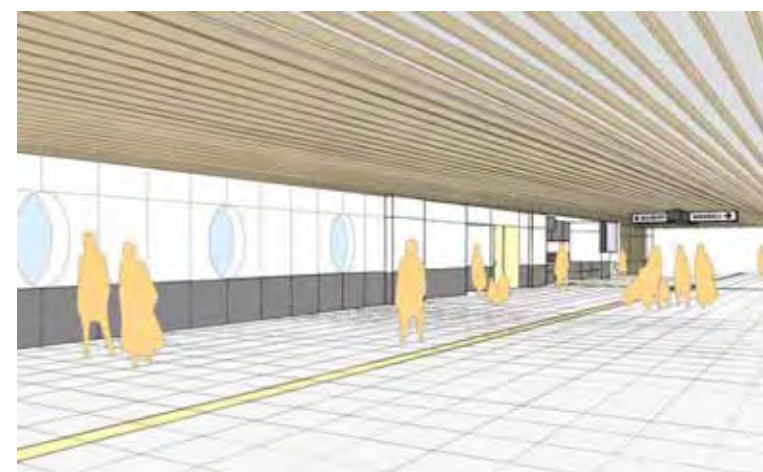
エキナカアンテナショップ等における情報発信機能を高めるため、壁面等は和を意識したシンプルなデザインでまとめる

車いす利用者に配慮したカウンター

新幹線改札正面は、解放性を高め、視認しやすく、入りやすい空間とする

図-57 エキナカファサードイメージ (物産コーナー重視案の場合)

- 自由通路の天井には木材ルーバーを使用し、ドームの特徴的な木組みとの調和や和のイメージづくりを図るとともに、空調等設備類の目隠し修景を行う
- 自由通路壁面には丸窓を配置し、西口駅前広場との連続性を表現し、駅と西側市街地との一体感の創出を図る
- カウンターや手摺りなど人の手に触れる場所には木材を使用し、暖かみを感じられる空間とする
- エキナカや自由通路の壁面や床面は、全体的に無彩色と木の格子を組合せた落ち着いた空間とし、エキナカで販売される商品や、それらを味わう来訪者の楽しむ姿を演出する(落ち着いた色彩と間接照明による効果的な演出、和の印象づくり等)
- 大型モニターなどを設置し、ビジネス客や観光客への積極的な情報提供を行う



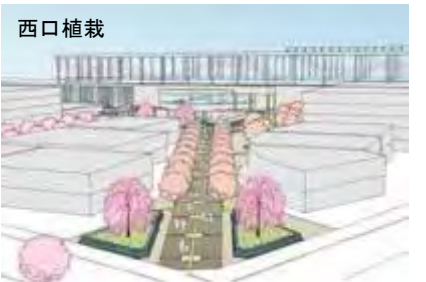
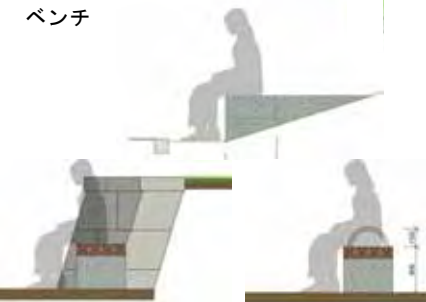
物産コーナー重視案の場合



図-58 エキナカ及び東西自由通路整備イメージ (物産コーナー重視案の場合)

5-7.色彩計画

◆基本的な考え方



サイン



西口昇降施設 (照明)



自由通路



西口昇降施設

基本的な考え方
～使いやすさ(機能)と地域らしさ(個性)～

西口
サクラや遺跡、背景となる妙高山などの山並みや自然

西口：自然的な要素との調和や自然に包まれた暖かみ
アースカラーを主体とした空間づくりにより、
周辺環境との一体化を目指す

- 施設計画
 - ・自由通路昇降施設は広場内で大きな存在となることから、アースカラーでまとめ、落ち着いた空間づくりを目指す
 - ・ベンチなどには自然の色、地域の色として、くびき石を使用
- 舗装計画
 - ・アースカラーを用い、妙高山への軸線を強調するなど、自然との連携に配慮した色の使い方
- 植栽計画
 - ・植栽の緑が昇降施設や舗装のアースカラーと調和
 - ・サクラによる特徴づくりと、サクラ以外の季節における花による彩りの演出
- サイン計画
 - ・アースカラー中心のシンプルな空間の中で人の目に付きやすく、周辺の色彩とも調和する濃い緑色を採用
- 照明計画
 - ・周辺施設と調和するよう、濃い茶系の照明とする
 - ・間接照明などの工夫による、雰囲気と迷わない空間づくり

- 共通事項
 - ・「上越市環境色彩ガイドライン」の色彩基準への適合

- エキナカ・自由通路
 - ・自由通路は、ドームの特徴的な木組みとの調和、和の印象づくりに向けて木を用いた空間
 - ・エキナカや自由通路は全体的に無彩色と木の組合せによる落ち着いた空間とし、エキナカで販売される商品や、それらを味わう来訪者の楽しむ姿を演出する(落ち着いた色彩と間接照明による効果的な演出など)



東口昇降施設

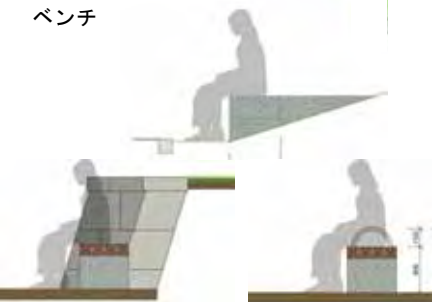
東口
特徴的なドームと雁木、背景となる建築物

東口：ドーム空間のシンボル性や駅雁木の暖かみ
無彩色を主体とした空間づくりにより、
ドームや駅雁木を引き立たせる

- 施設計画
 - ・自由通路昇降施設は、ドームを引き立たせ、駅雁木と調和するよう無彩色でまとめる
 - ・駅雁木に使用する木や、夜のドーム照明の温かみを感じさせる
 - ・ベンチなどには自然の色、地域の色として、くびき石を使用
- 舗装計画
 - ・施設計画と同様、無彩色とし、駅雁木の柱や視覚障害者用誘導ブロックの配置とも調和するようなグリッド状の色の配置
- 植栽計画
 - ・サクラによる特徴づくりと、サクラ以外の季節における“白”を基調とした落ち着いた空間づくり(色よりも香りでもてなす)
- サイン計画
 - ・無彩色中心の落ち着いた空間の中で人の目に付きやすく、周辺の色彩とも調和する濃い青色を採用
- 照明計画
 - ・周辺施設と調和するよう、グレー系の照明とする
 - ・間接照明などの工夫による、雰囲気と迷わない空間づくり



駅雁木



東口植栽



エキナカ空間



東口昇降施設 (夜景)



サイン

図-59 色彩計画

6.新幹線駅舎デザイン

鉄道・運輸機構北陸新幹線建設局からの駅舎デザイン提案（3案）があったうち、本構想（都市施設）との調和の観点から、次の案を推奨した。

【デザインコンセプト】：「さくらと雪の平原」 ～心地よい軽やかさと繊細さ～

- ・高田公園に舞う桜と高田平野の雪景色をテーマとしています。
- ・ガラス面には桜吹雪や雪原をイメージさせる模様をプリントし、化粧方立てには桜色のパネルを連続的に緩やかな曲線状に並べることで、風に舞う桜の花びらを表現しています。
- ・ホーム中央部からは駅前広場の様子が良く見渡せ、ダイナミックな構成で企画されている都市施設と調和されたデザインとなっています。



図-60 駅舎デザイン案（東側。街区公園より望む。出典：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）



図-61 駅舎デザイン案（東側。駅前広場北側より望む。出典：上越市作成）



図-62 駅舎デザイン案（西側。シンボルロードより望む。出典：上越市作成）

参考：まちなみ検討会議における駅舎デザインの選定理由

1 市民意見募集結果

○次の2点についてアンケートの結果、A案を支持する意見が最も多かった。

- ① 上越らしさ・・・良いの評価（A案 76.8%、B案 38.7%、C案 29.2%）
- ② 公共空間との調和・良いの評価（A案 70.1%、B案 40.2%、C案 32.6%）

2 まちなみ検討会議の検討結果

○機能面、デザイン面の双方において、A案が最も優れているとの評価であった。

○まちなみ検討会議の全委員がA案を支持した。

【機能面での評価】

(1) 明るさ

- ・ ホームから見たとき、A案が最もガラス面から採光できて明るくなる。B案やC案だと採光がデザインに邪魔されてしまう。
- ・ 駅の真ん中の100メートルくらい両側が明るくなり、合わせてトップライトも設けることで、北陸新幹線の駅の中で一番明るい雰囲気になる。

【デザイン面での評価】

(2) 都市施設との調和

- ・ 長年使っていく施設であり飽きがこなくてよいし、都市施設と調和する。
- ・ 駅はシンプルなほうが、都市施設の違いで印象を変えることができる。
- ・ 都市施設側で十分考慮している（ため、駅は主張しないほうがよい）。

(3) 地域性・独自性

- ・ 「雪」と「桜」は地域のブランドである。
- ・ Aが一番上品で気品があっている。
- ・ インテリア側から見て、ガラスを通してまちが見え、そのガラスにいろいろな情報が入っているのは、なかなか日本でもユニークな駅になる。

3 総合評価

○市では、市民意見募集結果やまちなみ検討会議からの答申を受け、3案のうち、圧倒的に評価の高かった「A案」を推薦するとともに付帯意見を付して鉄道・運輸機構へ回答した。

なお、駅舎デザイン案については、まちなみ検討会議において次の意見を付した。

付帯意見

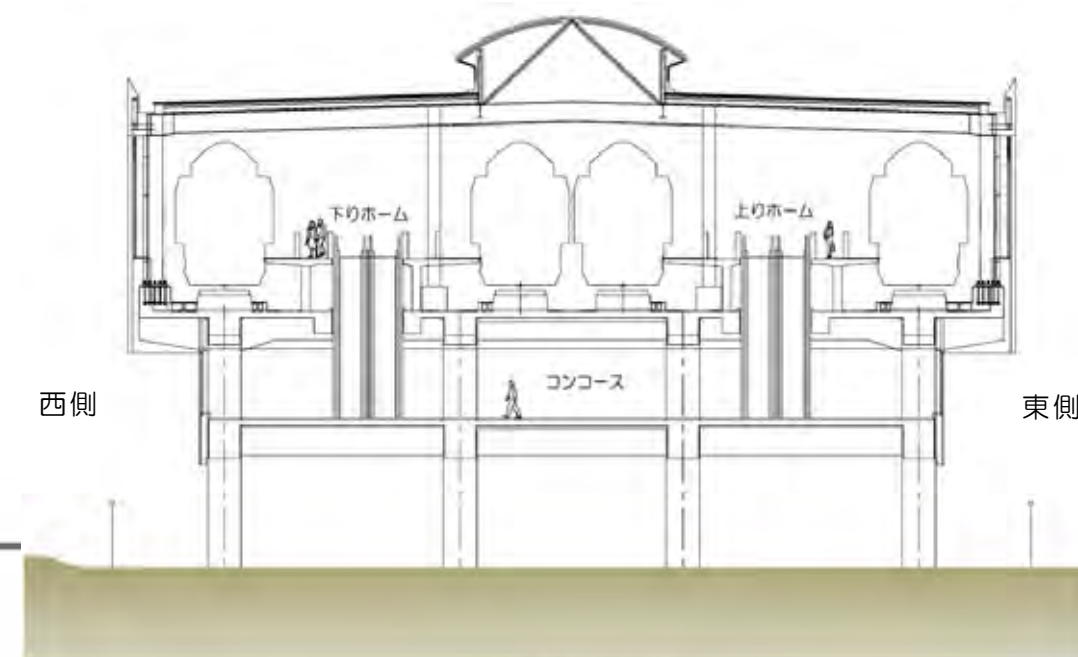
- ① 駅舎の整備にあたっては、昇降施設や駅前広場など、他の公共施設との調和や連続性に十分配慮する。
- ② 内部空間は、地場産材の使用や色彩の工夫などにより「上越らしさ」や「暖かみ」が感じられるものとする。
- ③ ガラス面へのプリントは、高いデザイン性を確保するとともに、鉄道・運輸機構と市が協力しながらデザインを決定する。

【 A案 】…『さくらと雪の平原』 心地よい軽やかさと繊細さ

駅と自由通路の考え方
＜繊細な構成による調和＞

風抜き方式
＜上部ガラリ＞

都市側コンセプトとの調整
＜上越らしさの表現 『さくら、雪の平原』＞



中央部断面図

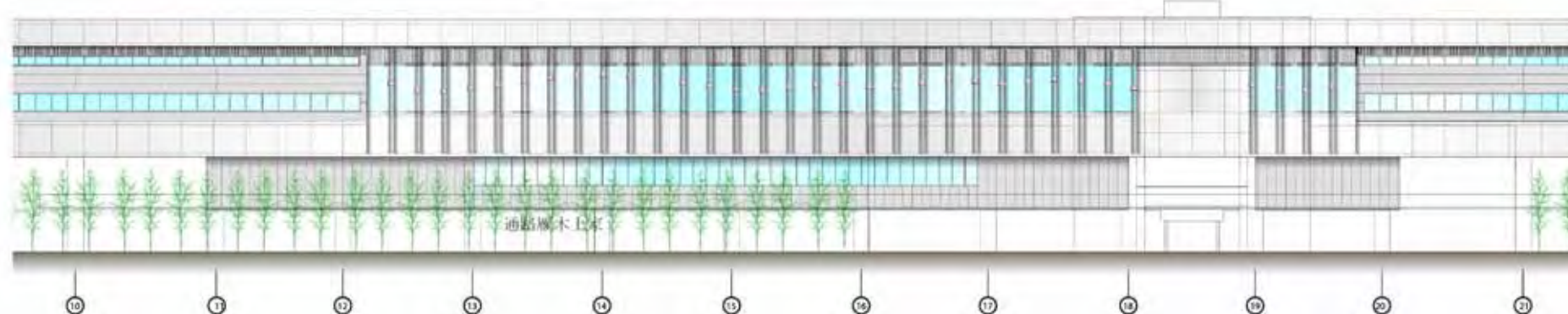
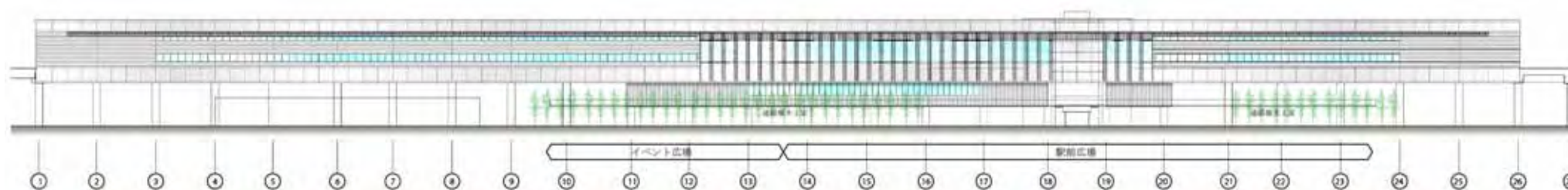


図-63 駅舎デザイン案に関する資料（出典：鉄道・運輸機構）

7.ユニバーサルデザイン計画

◆基本的な考え方

- ・各種施設の設計において、建築物については「公共建築物ユニバーサルデザイン指針」（平成19年3月、上越市）に基づき、建築物以外の施設については、バリアフリー化を基本としつつ、当該指針の趣旨を踏まえた配慮を行い、誰もが利用しやすい空間づくりを行う。

〈関連する基準等〉

- ・公共建築物ユニバーサルデザイン指針（平成19年3月、上越市）
- ・新潟県ユニバーサルデザイン推進基本指針（平成16年5月、新潟県）
- ・改訂版道路の移動等円滑化整備ガイドライン（平成20年2月、財団法人国土技術研究センター）
- ・ユニバーサルデザインによるみんなのための公園づくり（都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインの解説）（平成20年2月、社団法人日本公園緑地協会）
- ・公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編））（平成19年7月、国土交通省） など

○駅舎や昇降施設などの建築物でのユニバーサルデザイン例

- ・段差を識別しやすい段鼻と周囲の色の区分。高さの異なる2段の手摺り、トイレのオストメイト対応。ガラス面への衝突防止の工夫 など
- ・エレベーター、エスカレーター周辺における音声案内の設置 など

○舗装やサインなどの広場内施設でのユニバーサルデザイン例

- ・舗装：段差のない平坦な仕上げ。滑りにくい舗装材。透水性舗装。視覚障害者誘導用ブロックに配慮した舗装パターン など
- ・サイン：直感で分かるピクトグラム。明度差を付けた分かりやすい色彩。多言語表示 など
- ・排水施設：杖や車いすのタイヤが落ち込まない構造。濡れても滑らない素材・仕上げ など

〈ユニバーサルデザインの例〉



写真-14, 15 二段の手摺り、手摺りの端部処理



写真-16, 17 乳幼児用の別途やオストメイト等



写真-18, 19 ピクトグラムや多言語の表示

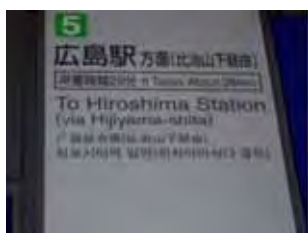


写真-20, 21 分かりやすい階段、LED内蔵ブロック



写真-22, 23 音声による案内設備



写真-24 段差のないエントランス



写真-25 ガラス面の表示

第3部 本構想の実現に向けた課題

1.設計等において配慮すべき事項

まちなみ検討会議やまちづくりフォーラムにおいて頂いた意見のうち、現時点では反映が困難であった事項や設計段階で検討すべき事項について、今後、検討すべき課題として整理する。

1)駅周辺公共空間について

○基本レイアウトについて

- ・電柱の地中化の実施
- ・保安・警備面から交番等の設置
→関係機関と協議

○動線計画について

- ・除雪等の積雪対策の十分な検討
→平成23年に予定している詳細設計の前までに除雪計画を決定

○施設計画について

- ・雁木やシェルター屋根の雪処理の十分な検討
→平成23年に予定している詳細設計の前までに除雪計画を決定
- ・駅前広場へのトイレの設置
→関係機関と協議（防犯面や美観面を考慮）
- ・駅雁木の構造について、上越に相応しい束形状の採用や、高田の雁木構造を踏まえた垂木や柱ピッチの検討
→詳細設計において検討
- ・東口昇降施設のドーム外装（ガラスブロック）への意匠導入による駅舎デザインとの一体性の表現
→詳細設計において検討

○自由通路・エキナカ計画について

- ・高齢者の歩行を考慮した、自由通路へのベンチの設置
→詳細設計において検討
- ・エキナカの利用に関する JR への要望
→引き続き、JR と協議を実施
- ・雪冷房施設を駅構内に設けてほしい
→JR と協議

○ユニバーサルデザインについて

- ・東西街区公園は駅まで近道のため通勤・通学路としての使用が想定されるため、安全性・利便性を考慮
→詳細設計において検討
- ・誘導ブロックへの木材利用
→詳細設計において検討（木材の耐久性を考慮）
- ・ガラスへの衝突防止に用いる模様や印を桜や花びらにするなど、コンセプトやデザインとの調和
→詳細設計において検討（桜の花びらなどを使用したガラス面の修景）

○雪の利用について

- ・雪を美しく見せたり、楽しめる工夫
→詳細設計において検討（雪吊りなどの景観づくり）

○釜蓋遺跡との連携について

- ・入口にガイダンス施設用地への緑地の取り入れによる、駅前と連携
→ガイダンス施設の設計段階において検討

2)新幹線駅舎について（まちなみ検討会議答申及び市から機構への回答より）

○付帯意見

- ①駅舎の整備にあたっては、昇降施設や駅前広場など、他の公共施設との調和や連続性に十分配慮する。
- ②内部空間は、地場産材の使用や色彩の工夫などにより「上越らしさ」や「暖かみ」が感じられるものとする。
- ③ガラス面へのプリントは、高いデザイン性を確保するとともに、鉄道・運輸機構と市が協力しながらデザインを決定する。

3)民有地への協力のお願い（公共空間との調和）について

○まち全体の魅力づくりについて

- ・新駅周辺で都会では味わえない魅力を作り出してほしい。
- ・現行の助成制度を活用し、道路沿いの商業地の方に連続した歩行空間の確保に協力いただくことはできないか。
- ・民間敷地へ桜の植樹を1本ずつでもお願いし、一体となってまちをつくっていくことができるとうい。
- ・西側は色の枠組みもあつたほうがよいのでは。

○建築物の高さについて

- ・駅前に屋上駐車場が民間ビルが建つと屋根面が見えるため、高い場所からの見え方の配慮が必要。対応してくれる民間側への協力のお願いも含め、対策を考えてはどうか。
- ・西側の市街地の建築物は低く抑えたほうがよいのでは。
- ・西口は妙高山の景観を大切にしたいと言っているが、高い建物ができれば効果がない。条例で建築物の高さ制限が必要。駅舎の窓から妙高山を望むことができれば十分。
- ・西口の展望台から妙高山が見える設計となっているが、民間が建設するビルの高さや建物について記載がない。
- ・景観を優先するあまり、建物の高さ制限を加えることに問題はないか。

→地権者の方々との継続的な協議

2.ソフト施策等として展開していくべき事項

○高架下の利用について

- ・高架下における駐車場利用
- ・(JR に対し) ホーム下での商業展開
- ・高架下スペースの駐車場として有効活用 (市と JR との積極的な協議)
→JR への要望

○アート作品等について

- ・駅前への春日山城の再現
- ・駅前広場等に謙信公像などのモニュメントの設置 (記念写真撮影など観光として活用)
- ・アートイベントの場としての利用
- ・施設展示に関するガイドラインの検討
→アート作品等の展示に関するガイドライン策定検討

○施設の管理・運営などについて

- ・駅前へのレンタサイクルの設置
- ・駐車場の有料化・無料化の検討
→今後検討
- ・自由通路など施設内の不法占拠対策の実施
→利用に関するルールづくり
- ・雪などによる外壁の汚れが懸念されるため、メンテナンスを踏まえた検討。清掃しやすいファサードの検討
→詳細設計において検討

○観光振興について

- ・駅の外側への「草の根観光案内所」の設置
→今後検討

参考資料：上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議の経緯等

1.委員名簿

平成 21 年 5 月現在（50音順）

氏名	在籍・職位等	
飯塚 むつこ <small>イイツカ</small>	公募市民	会社経営 カラーコーディネーター
伊藤 えり子 <small>イトウ</small>	造園工事業	(株)英香園取締役
内山 勇人 <small>ウチヤマ</small>	商業・観光業	上越青年会議所理事長
大島 政義 <small>オオシマ</small>	地元代表者	和田地区振興協議会会長 上越市北陸新幹線建設促進まちづくり協議会会長
黒野 弘靖 (副座長) <small>クロノ</small>	学識経験者	新潟大学工学部建設学科 准教授
関 由有子 <small>セキ</small>	建築士	せきゆうこ設計室主宰
田中 弘邦 <small>タナカ</small>	商業・観光業	上越商工会議所会頭 上越観光コンベンション協会会長
平野 仁 <small>ヒラノ</small>	公募市民	会社役員
水野 一郎 (座長) <small>ミズノ</small>	学識経験者	金沢工業大学環境・建築学部教授(学部長)
本山 雅彦 <small>モトヤマ</small>	旅行業	(株)JTB関東上越支店長

オブザーバー

平成 21 年 5 月現在

氏名	在籍・職位等	
奥野 賢 <small>オクノ</small>	新潟県土木部都市局都市政策課長	
戸松 裕 <small>トマツ</small>	新潟県交通政策局交通政策課長	
西田 聡 <small>ニシダ</small>	JR東日本新潟支社総務部企画室長	
佐藤 正人 <small>サトウ</small>	鉄道・運輸機構北陸新幹線建設局次長	

2.検討会議等の開催経緯

表-3 検討会議等の開催経緯

開催日時等	開催内容	議題等
平成 21 年 5 月 29 日 ラーバンセンター	第1回まちなみ検討会議	○委嘱状交付、委員紹介 ○座長・副座長選任 ・現地確認 ・これまでの検討経緯について ・まちなみ検討事業について ・検討の進め方と検討内容について ・意見交換
平成 21 年 6 月 26 日 ラーバンセンター	第2回まちなみ検討会議	・新幹線駅周辺地区の まちなみビジョン(案) ・新幹線駅周辺地区の まちなみ形成方針(案) ・意見交換
平成 21 年 9 月 4 日 ラーバンセンター	第3回まちなみ検討会議	・第 2 回まちなみ検討会議(前回)の確認 ・個別施設の機能検討 (動線計画・施設計画) ・個別施設のイメージ検討 ・意見交換
平成 21 年 12 月 21 日 ラーバンセンター	第4回まちなみ検討会議	・これまでの検討経緯と今後の予定 ・駅周辺の公共空間の 平面計画について
平成 22 年 5 月 20 日 ラーバンセンター	第5回まちなみ検討会議	・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について
平成 22 年 6 月 1 日	北陸新幹線上越(仮称)駅の デザインに関する提案書	○検討会議より村山市長へ提案 ・上越(仮称)駅のデザインコンセプト ・デザイン案(A~D案)
平成 22 年 6 月 3 日	北陸新幹線上越(仮称)駅の デザインに関する要望書	○村山市長より鉄道・運輸機構へ要望 ・上越(仮称)駅のデザインコンセプト ・デザイン案(A~D案)
平成 22 年 9 月 3 日 ラーバンセンター	第6回まちなみ検討会議	・個別施設のデザインについて
平成 22 年 10 月 26 日 ラーバンセンター	第7回まちなみ検討会議	・個別施設のデザインについて ・駅舎デザインについて
平成 22 年 11 月 1 日 ~11 月 19 日	パブリックコメント	・個別施設のデザインについて ・駅舎デザインについて
平成 22 年 11 月 9 日 リージョンプラザ上越	上越市新幹線 まちづくりフォーラム	・基調講演 「新幹線開業に向けたまちづくりの取り組み ~まちなみ検討会議の活動~」 ・パネルセッション
平成 22 年 11 月 22 日 ラーバンセンター	第8回まちなみ検討会議	・個別施設のデザインについて (上越市新幹線駅周辺地区 まちなみ形成構想(案)) ・駅舎デザインについて
平成 22 年 11 月 29 日 上越商工会議所	第9回まちなみ検討会議	・上越市新幹線駅周辺地区まちなみ形成構想 (案)についての修正及び付帯意見 ・駅舎デザインについての付帯意見
平成 22 年 12 月 14 日	北陸新幹線上越(仮称)駅舎 デザイン案の回答	・村山市長より、鉄道・運輸機構へ駅舎デザイ ン案推奨案の取りまとめ結果を回答
平成 22 年 12 月 17 日 ラーバンセンター	第 10 回まちなみ検討会議	・上越市新幹線駅周辺地区まちなみ形成構想 (案)の検討
平成 22 年 12 月 17 日	会議終了報告	・水野座長より村山市長へ構想の策定及び会 議終了の報告

検討会議の開催状況



写真-25 第1回開催状況



写真-26 現地を確認



写真-27 第5回開催状況



写真-28 検討会議（水野座長、黒野副座長）より村山市長へ提案



写真-29,30 村山市長、水野座長より、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構へ要望書を提出



写真-31 市民意見（原本）



写真-32 上越市新幹線まちづくりフォーラムの開催状況

資料編

1.上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料

- 1) 第1回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 2) 第2回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 3) 第3回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 4) 第4回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 5) 第5回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 6) 第6回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 7) 第7回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 8) 第8回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 9) 第9回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料
- 10) 第10回上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議 会議資料

2.北陸新幹線上越（仮称）駅のデザインに関する資料

- 1) 北陸新幹線上越（仮称）駅のデザインに関する提案書（まちなみ検討会議）
- 2) 北陸新幹線上越（仮称）駅のデザインに関する要望書（上越市）
- 3) 北陸新幹線上越（仮称）駅のデザイン案について 提案書（鉄道・運輸機構）
- 4) 北陸新幹線上越（仮称）駅舎デザイン案の回答について（上越市）

3.市民意見募集及び上越市新幹線まちづくりフォーラムにおける市民意見結果

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
