

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、本地区と既存市街地との関わり、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。



◆西口の主な特性

- ・ 上信越自動車道より広域圏へ接続
- ・ 釜蓋公園への近接性
- ・ 妙高山への眺望
- ・ 周辺土地利用は商業・業務系だけでなく、住・商共存、住宅系
- ・ 周囲には既存市街地とともに広大な農地が広がる

◆主に西口に求められる機能

釜蓋公園の特性を活かすための“**結節機能**”や“**もてなし機能**”、妙高山の雄大さを活かした“**展望機能**”

- ・ 利用イメージは“**静**”

◆東口の主な特性

- ・ 都市拠点（既存市街地）へ接続
- ・ 佐渡への玄関口へ接続
- ・ 国道18号、北陸自動車道より広域圏へ接続
- ・ 国道292号より妙高市へ接続
- ・ 周辺土地利用は商業・業務系が主
- ・ 周囲には既存市街地が広がる

◆主に東口に求められる機能

良好な広域交通ネットワークを活かした広域圏を対象とした“**結節機能**”や“**もてなし機能**”

- ・ 利用イメージは“**動**”

土地利用面での重複部分はあるが、その他の特性は大きく異なる。

機能を分担し無駄のない公共投資を図る

◆共通して求められる機能

- ・ 居住者や進出企業就業者等のための日常生活圏を対象とした“**結節機能**”
- ・ 広域圏からの利用者と地域との“**交流機能**”

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。

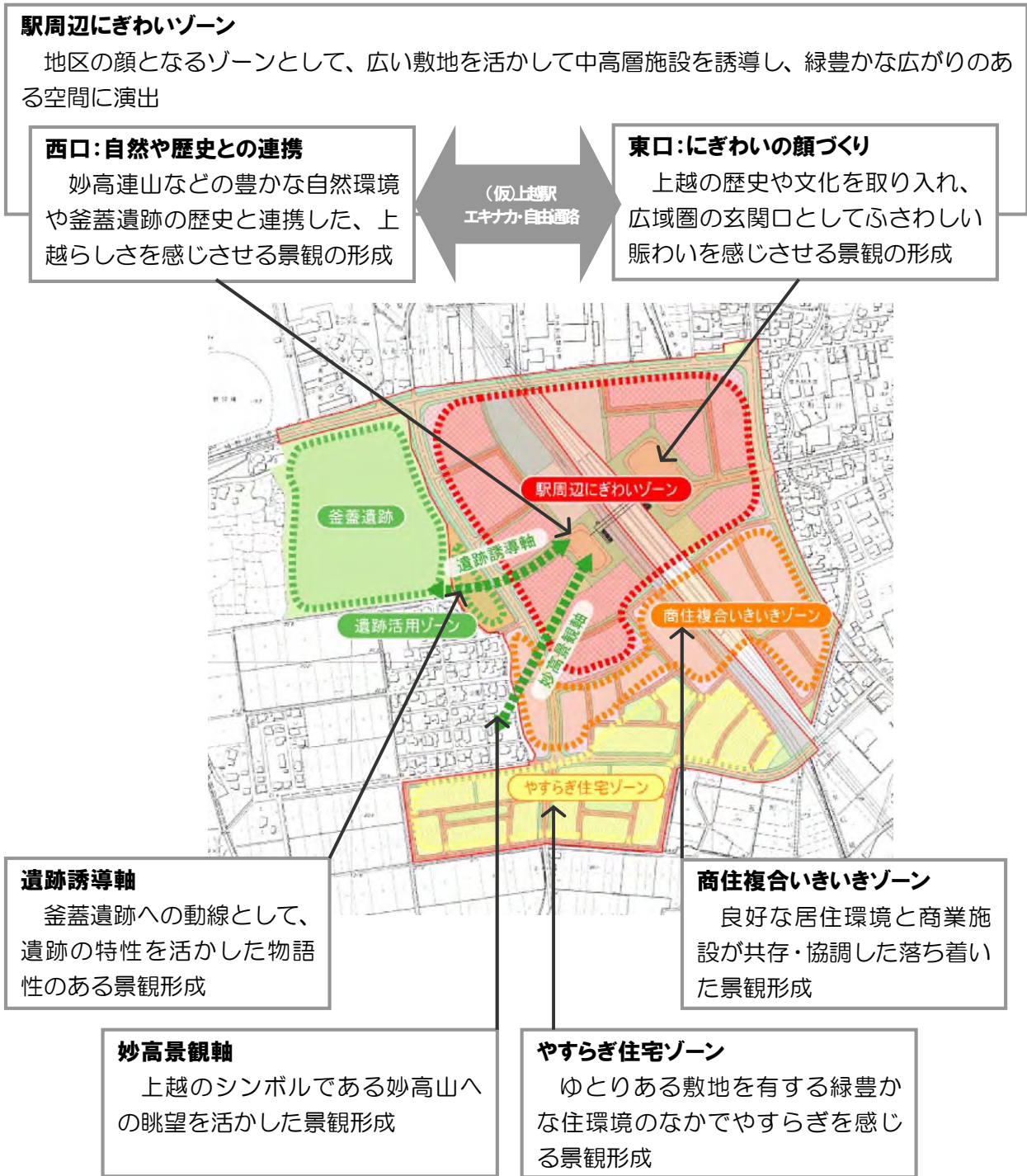


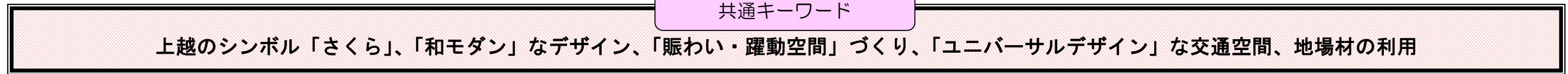
図-21 ゾーン・主要軸の景観形成方針

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。



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。

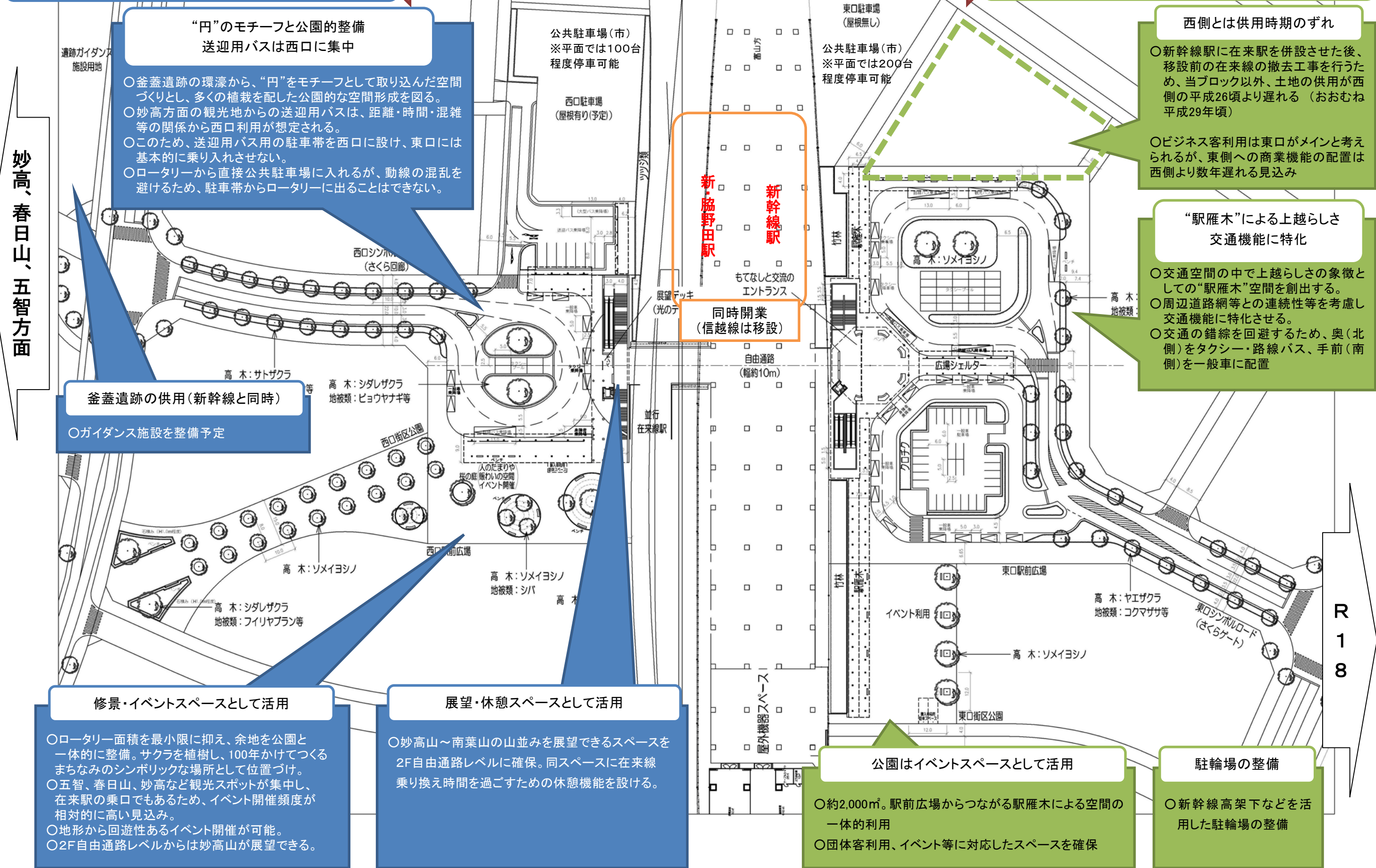
東西駅前広場及び街区公園の基本的なレイアウト

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

西口のイメージ「静」 ← まちづくり全体のビジョン「百年まちづくり」 → 東口のイメージ「動」



**“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。桜を植樹し、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。

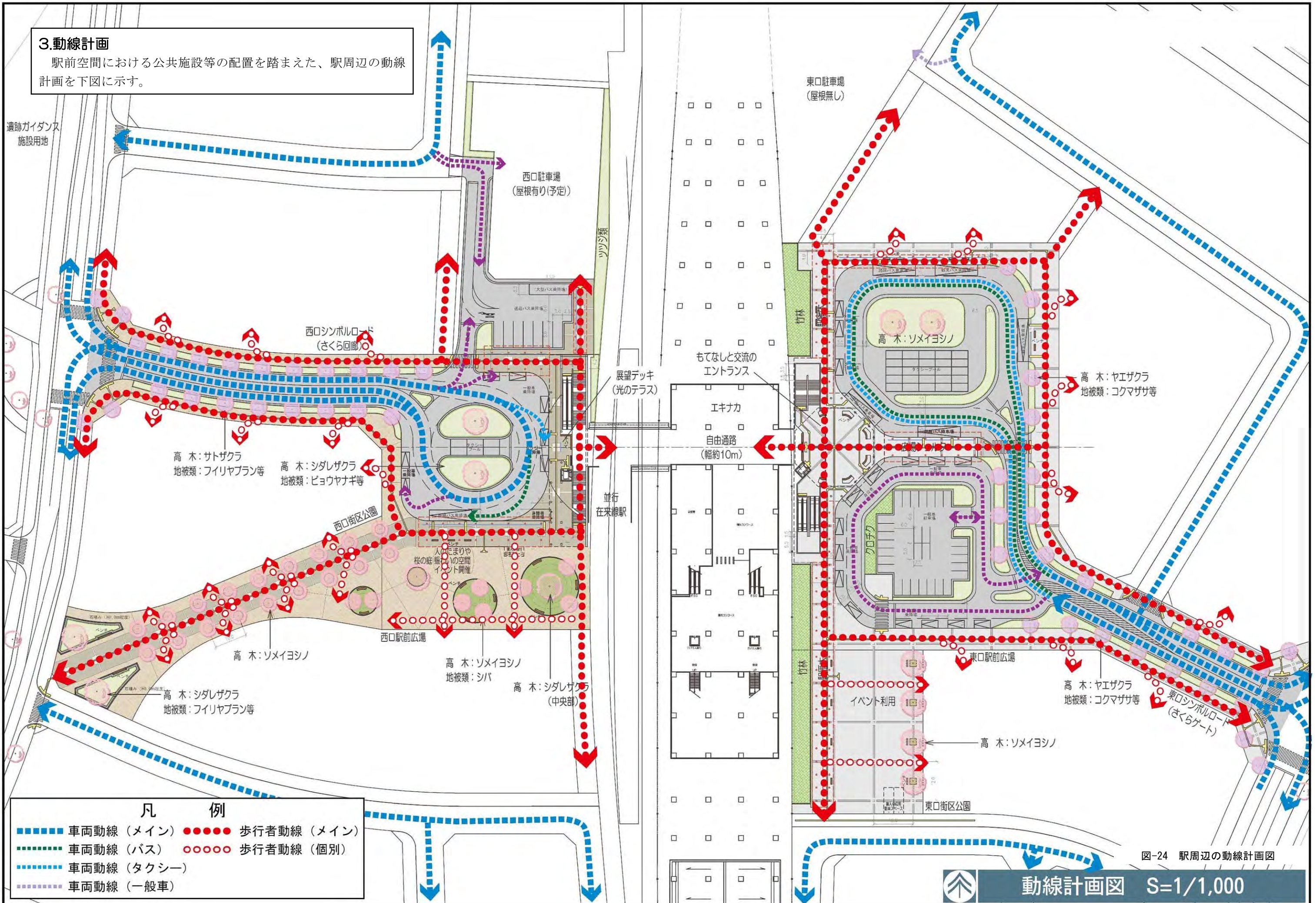


図-24 駅周辺の動線計画図

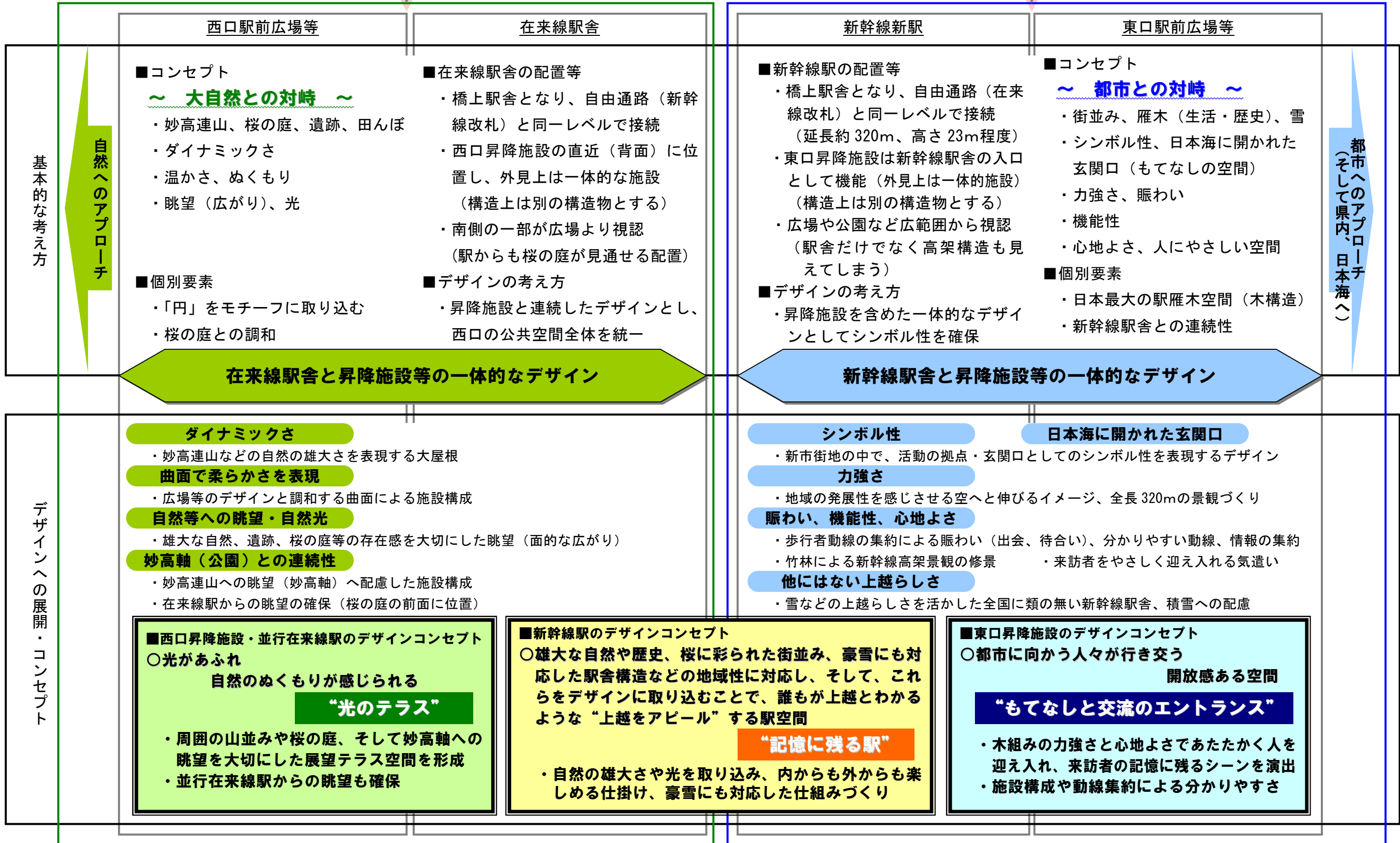
動線計画図 S=1/1,000

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~



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。

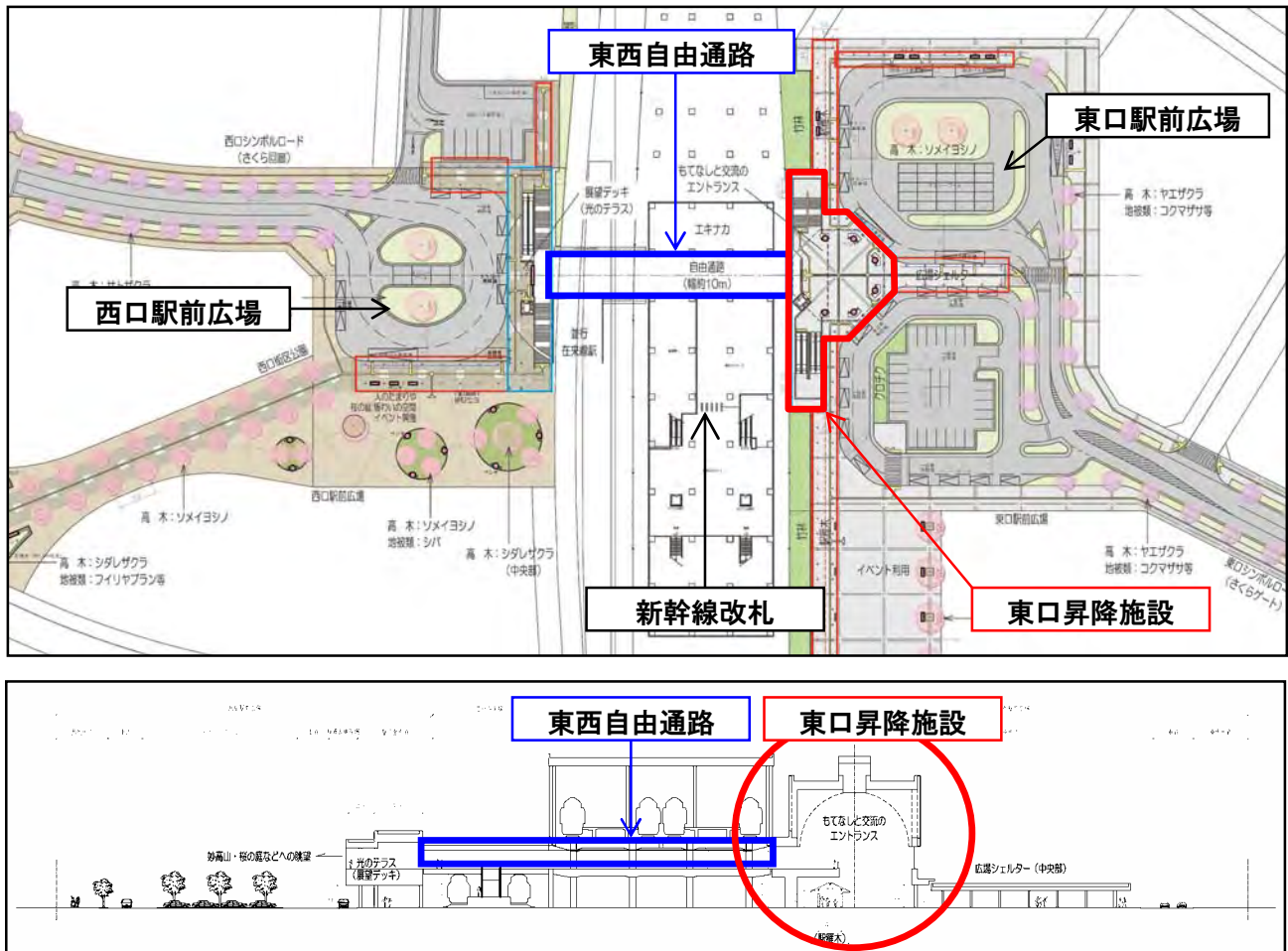


図-26 東口昇降施設の配置 (上: 平面図、下: 断面図)

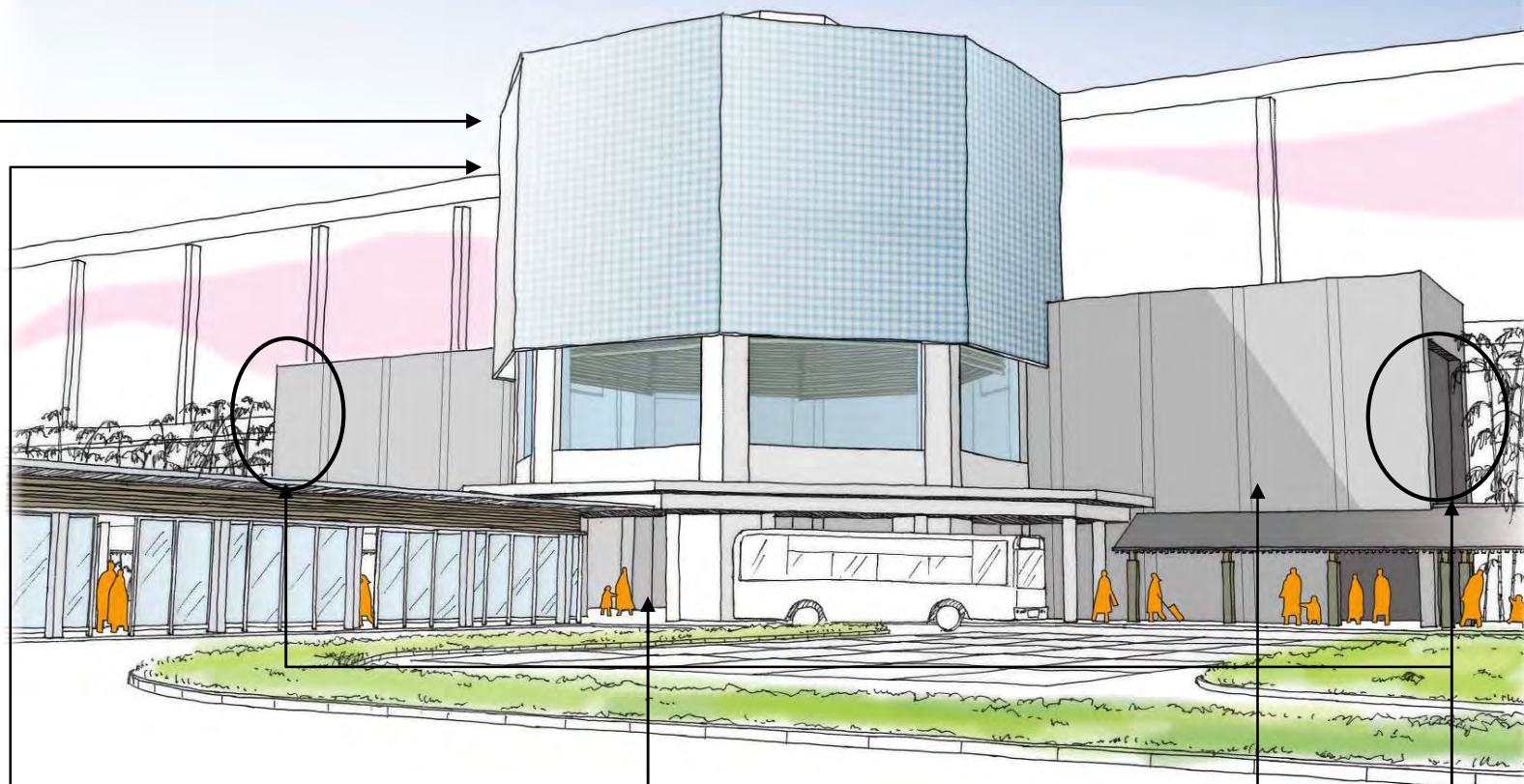
◆ 基本的な考え方

- 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

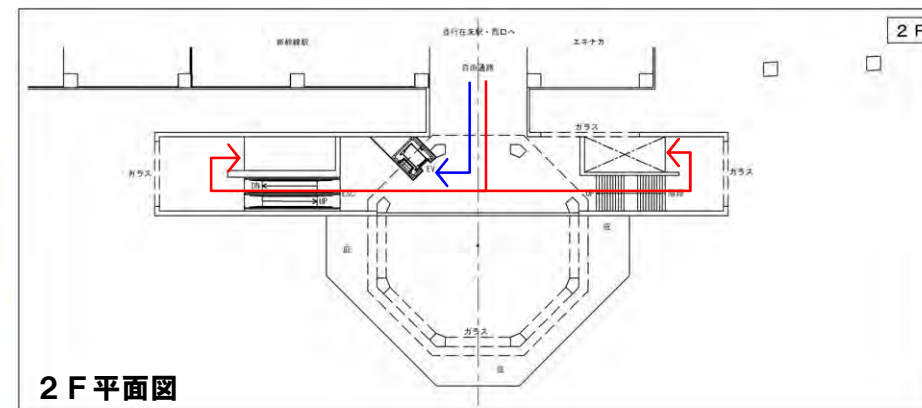
東口昇降施設のデザイン計画



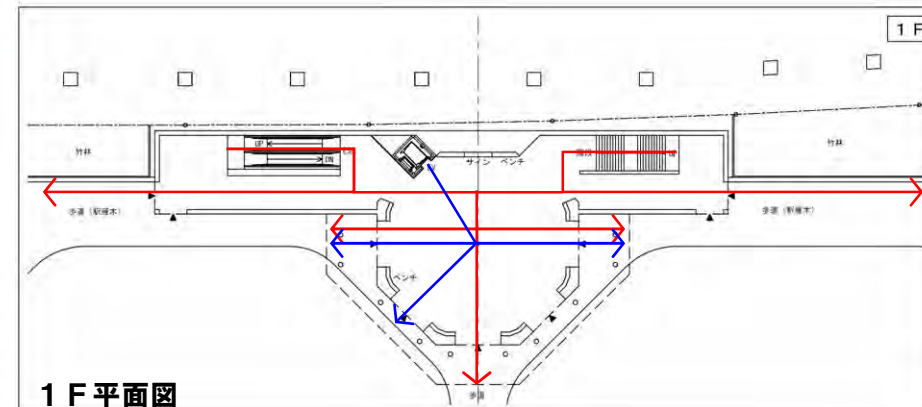
■ガラスブロック
昼間は雪の結晶を、夜は行灯を思われる印象的な空間づくり



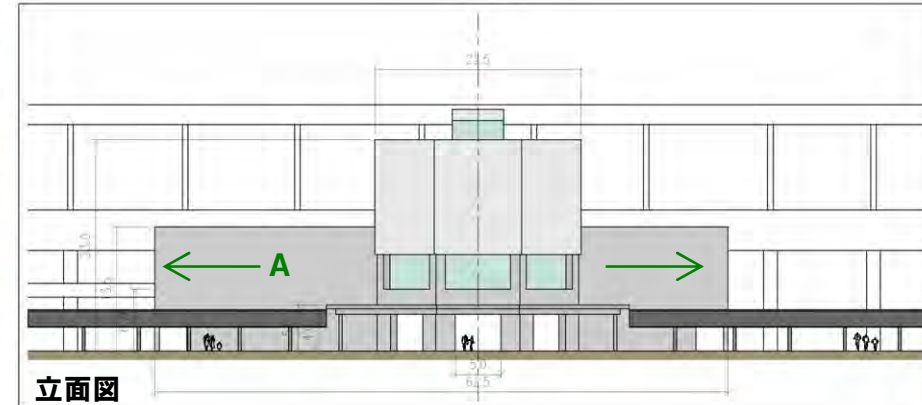
■東口駅前広場北東側からのイメージ



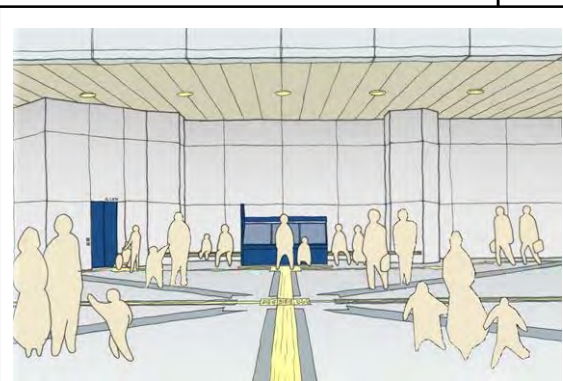
2F平面図



1F平面図



立面図

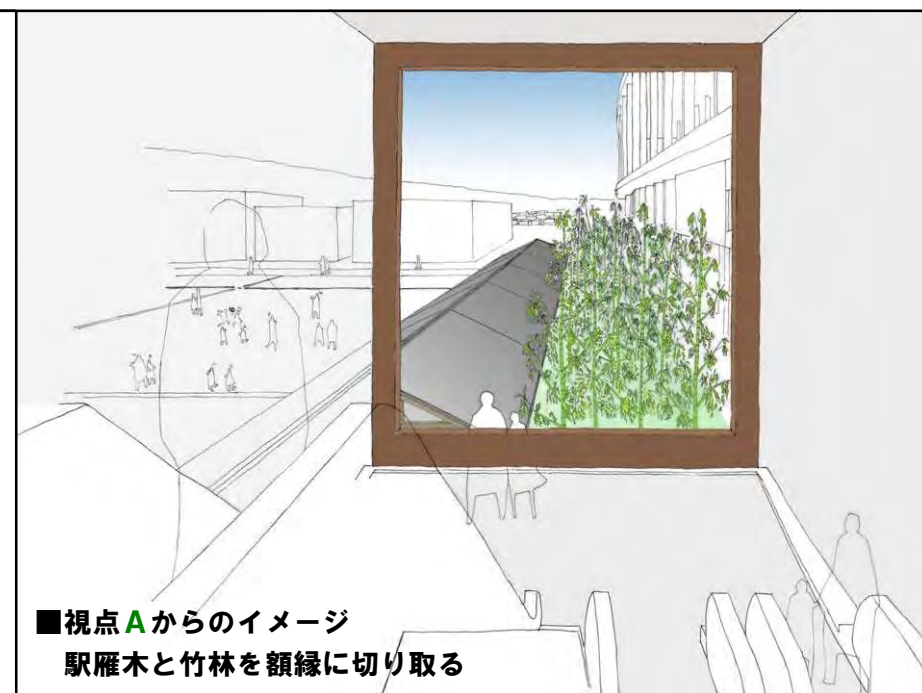


■ドーム1階部分のイメージ
動線の集約による、賑わいの空間づくり

■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。

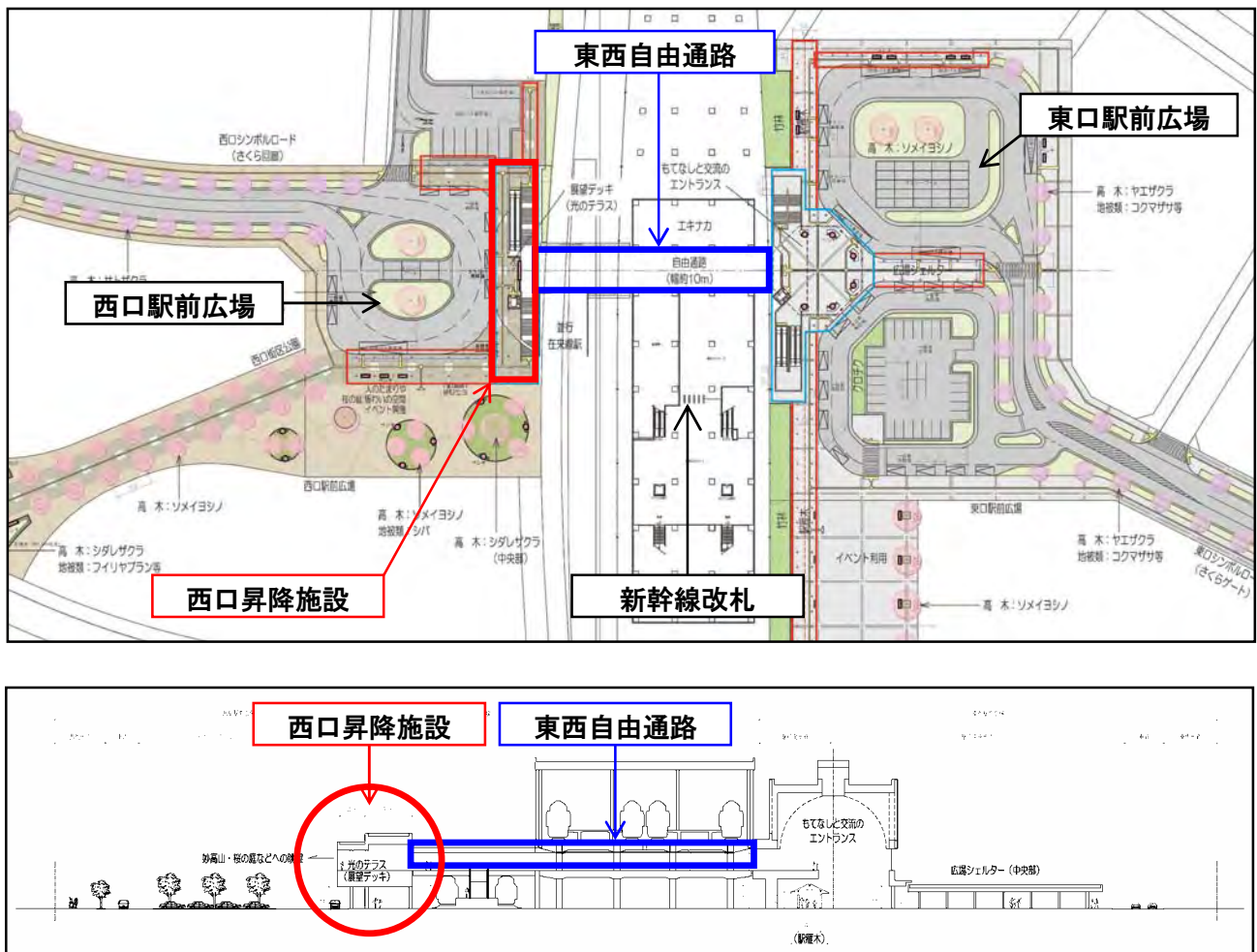


図-28 西口昇降施設の配置 (上：平面図、下：断面図)

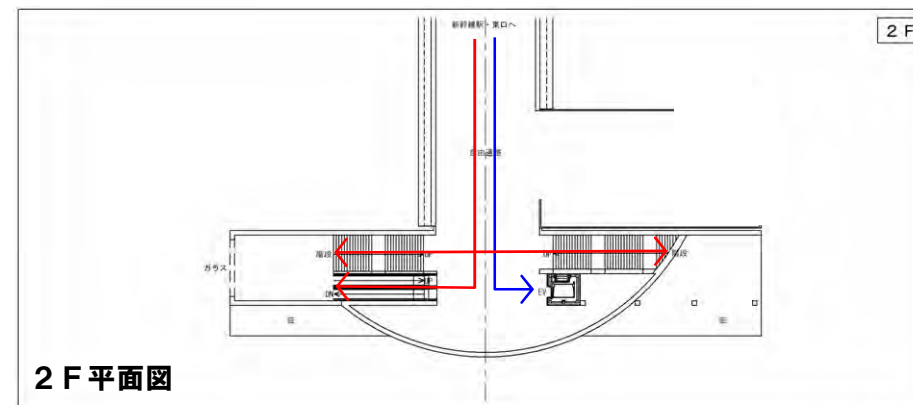
◆基本的な考え方

- 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、桟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

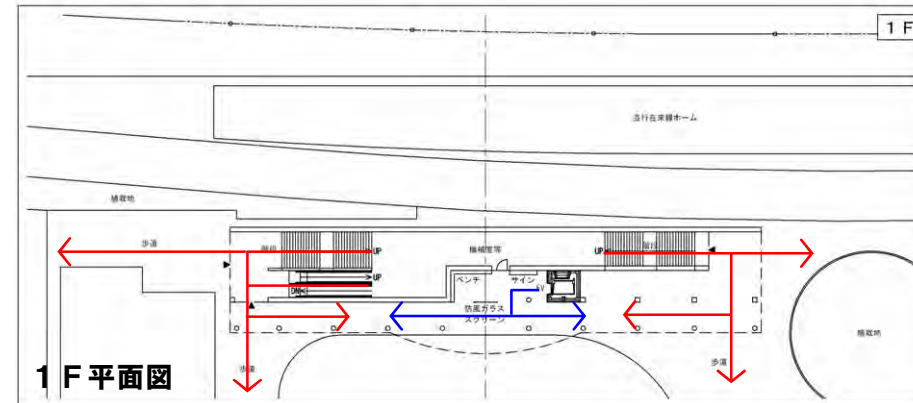
西口昇降施設のデザイン計画



■西口駅前広場北西側からのイメージ



2 F 平面図



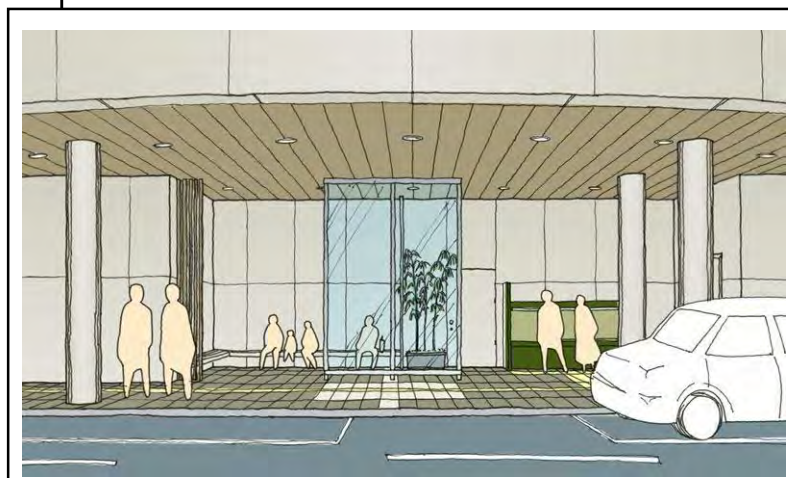
1 F 平面図



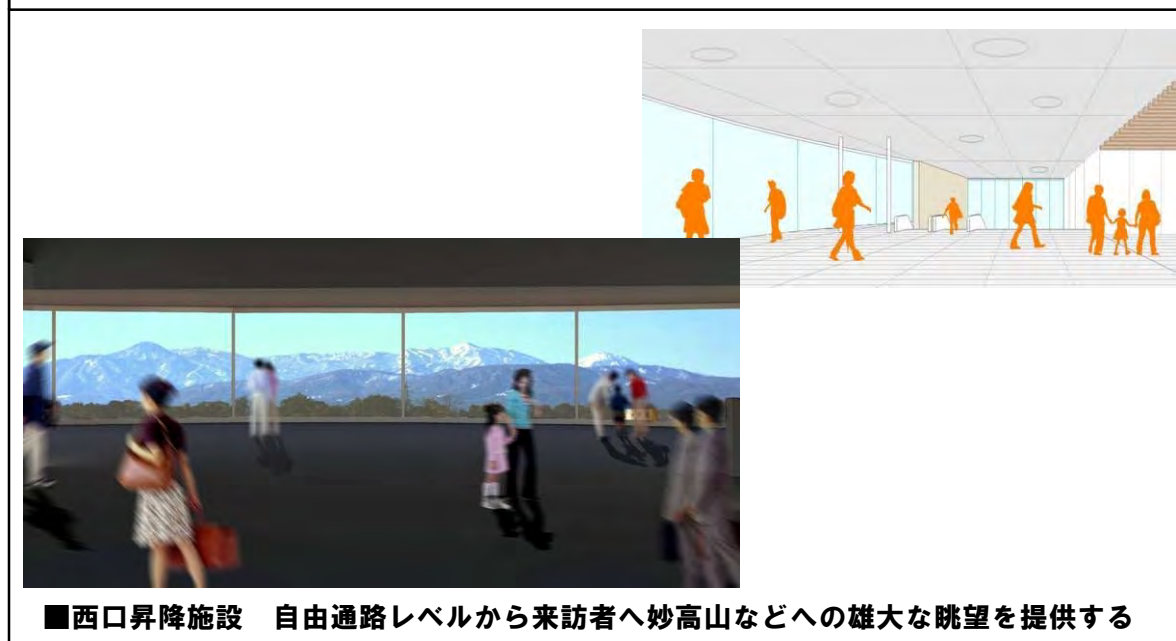
立面図



■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

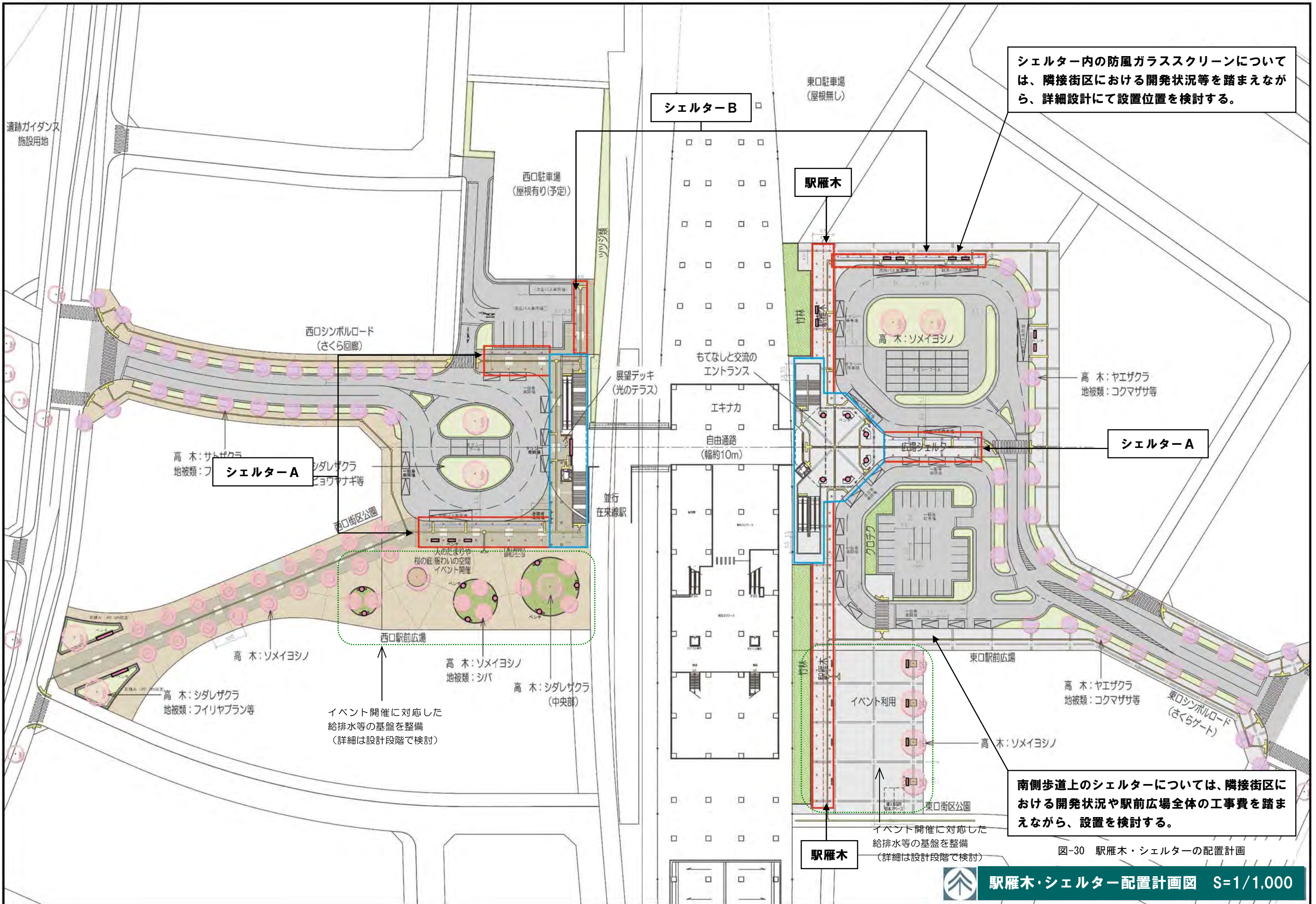
図-29 西口昇降施設のデザイン計画

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。

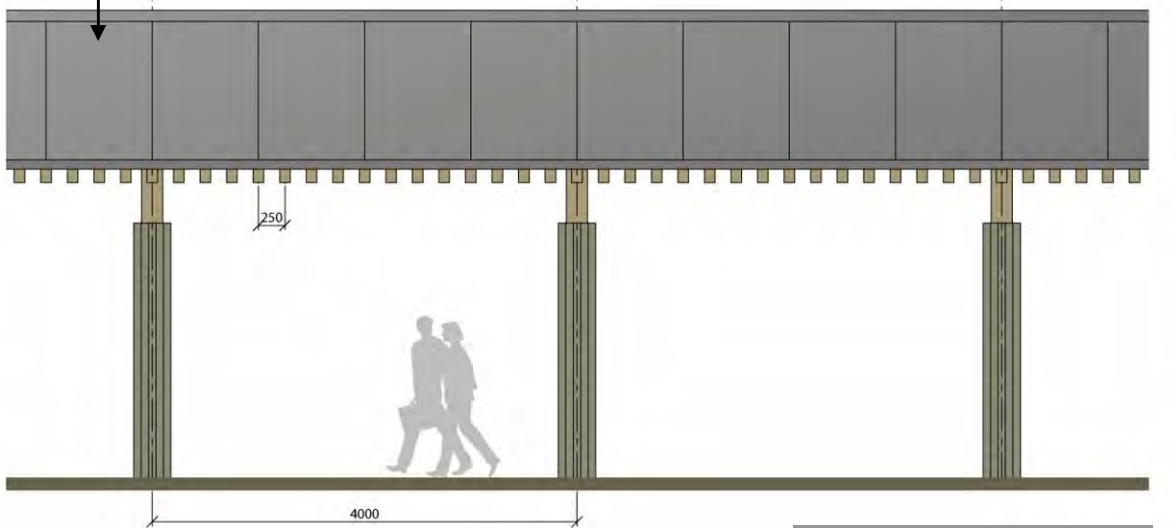
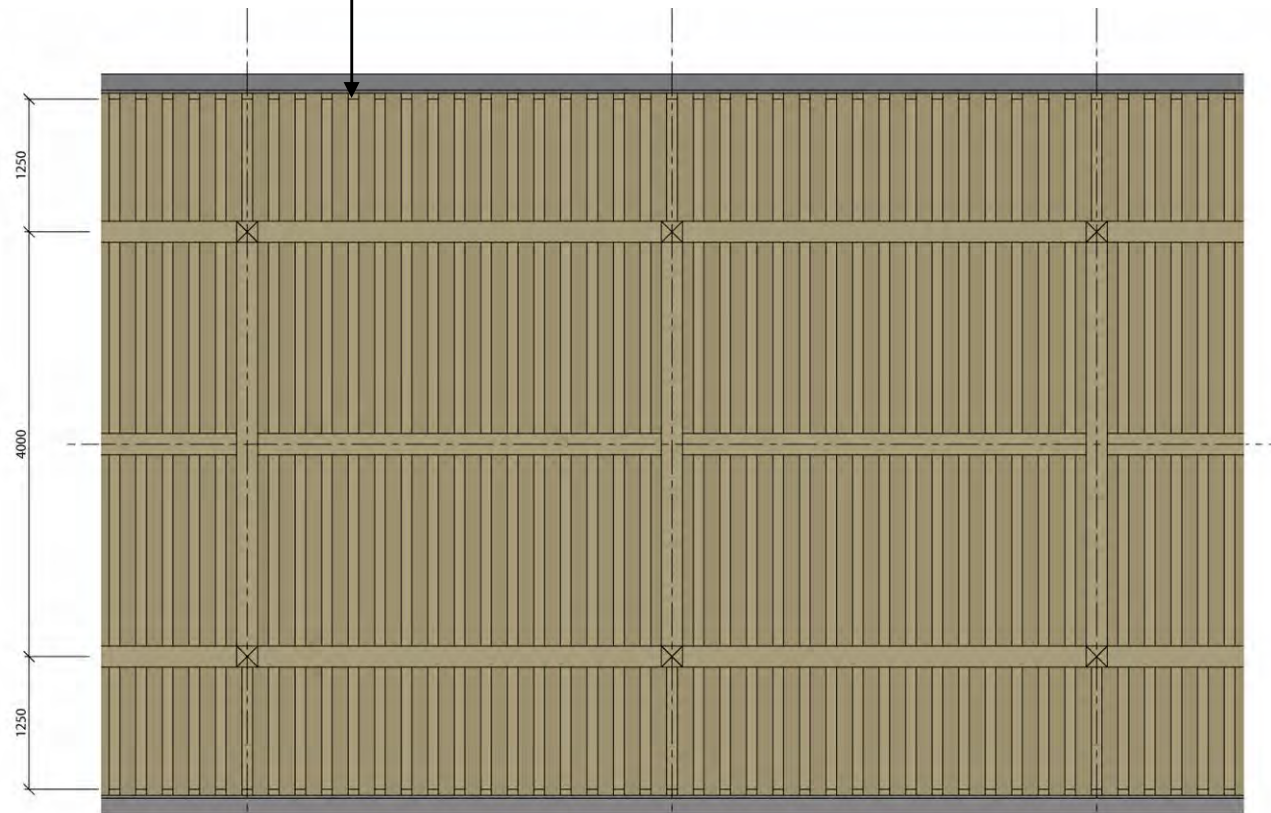




シルバーの金属屋根により、長大な施設の屋根面の重みを軽減させ、広場の中での特徴づけを行う



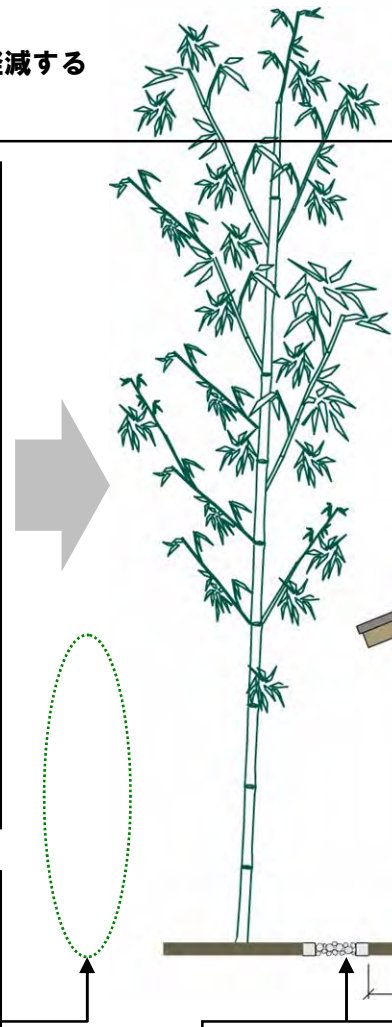
垂木を 250mm ピッチで配置し、繊細なイメージをつくる



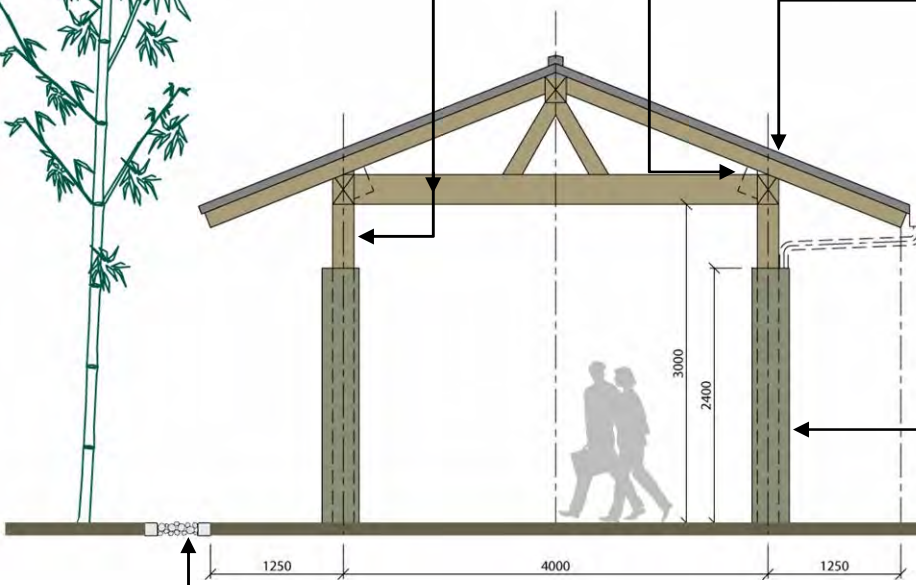
- 駅雁木の内部イメージ
- ・長さを特徴とする駅雁木は、木で構成し、木材による暖かみや繊細なイメージを形成する
 - ・シルバーの金属屋根により見た目の重さを軽減する
 - ・照明を設置し、垂木の繊細さを映し出す



■ 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)

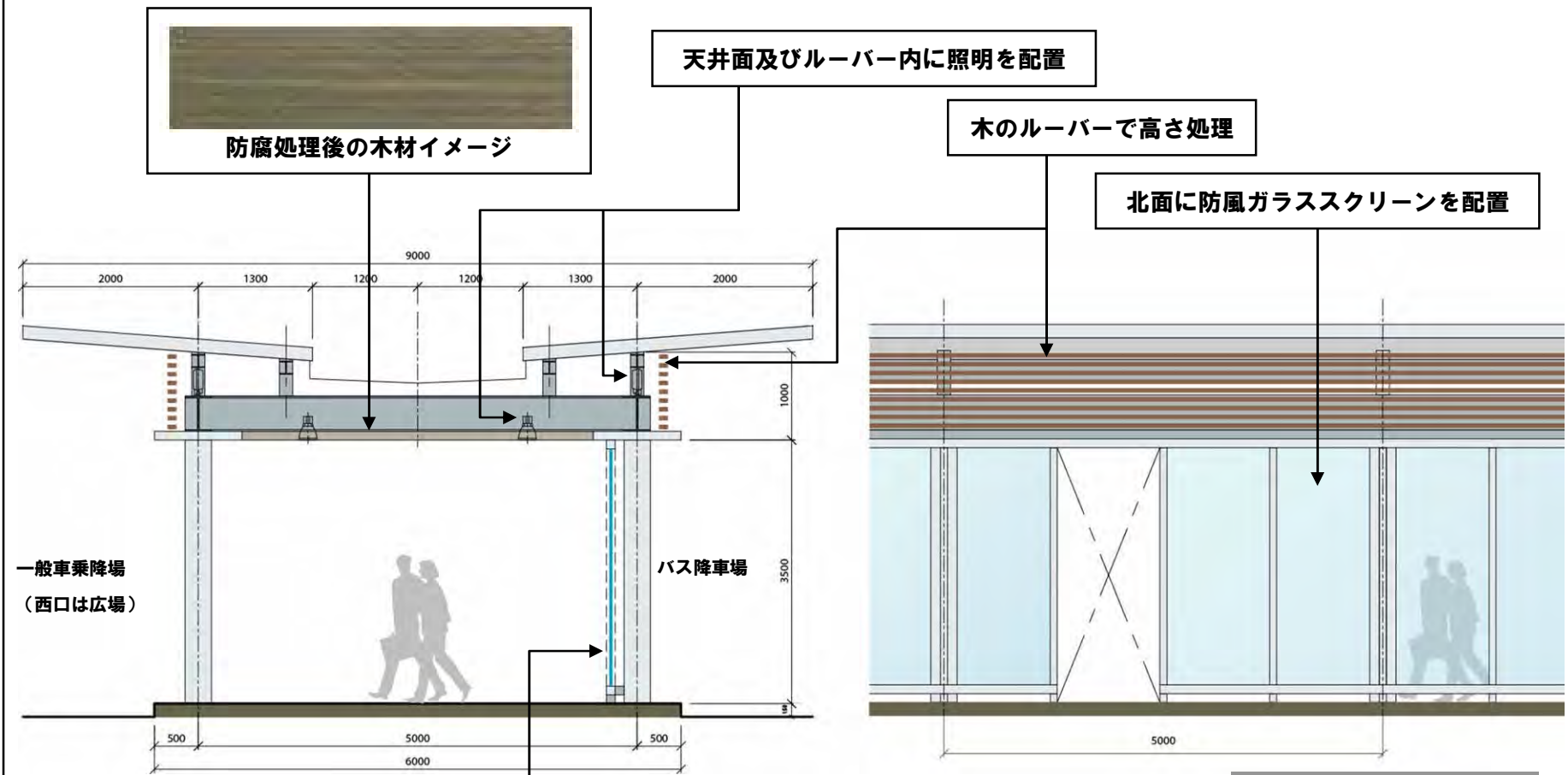
駅 雁 木

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

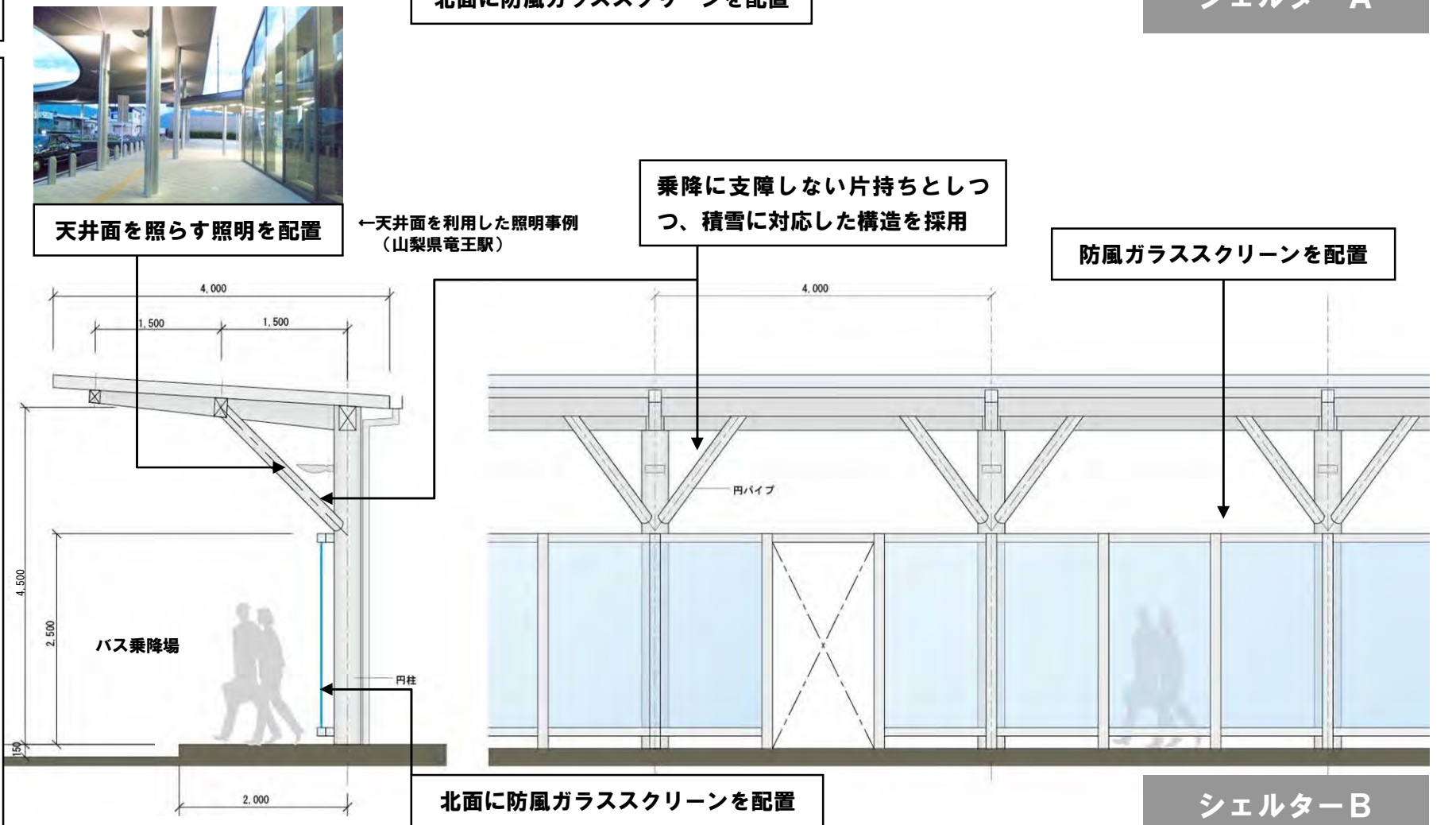


シェルターA



■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

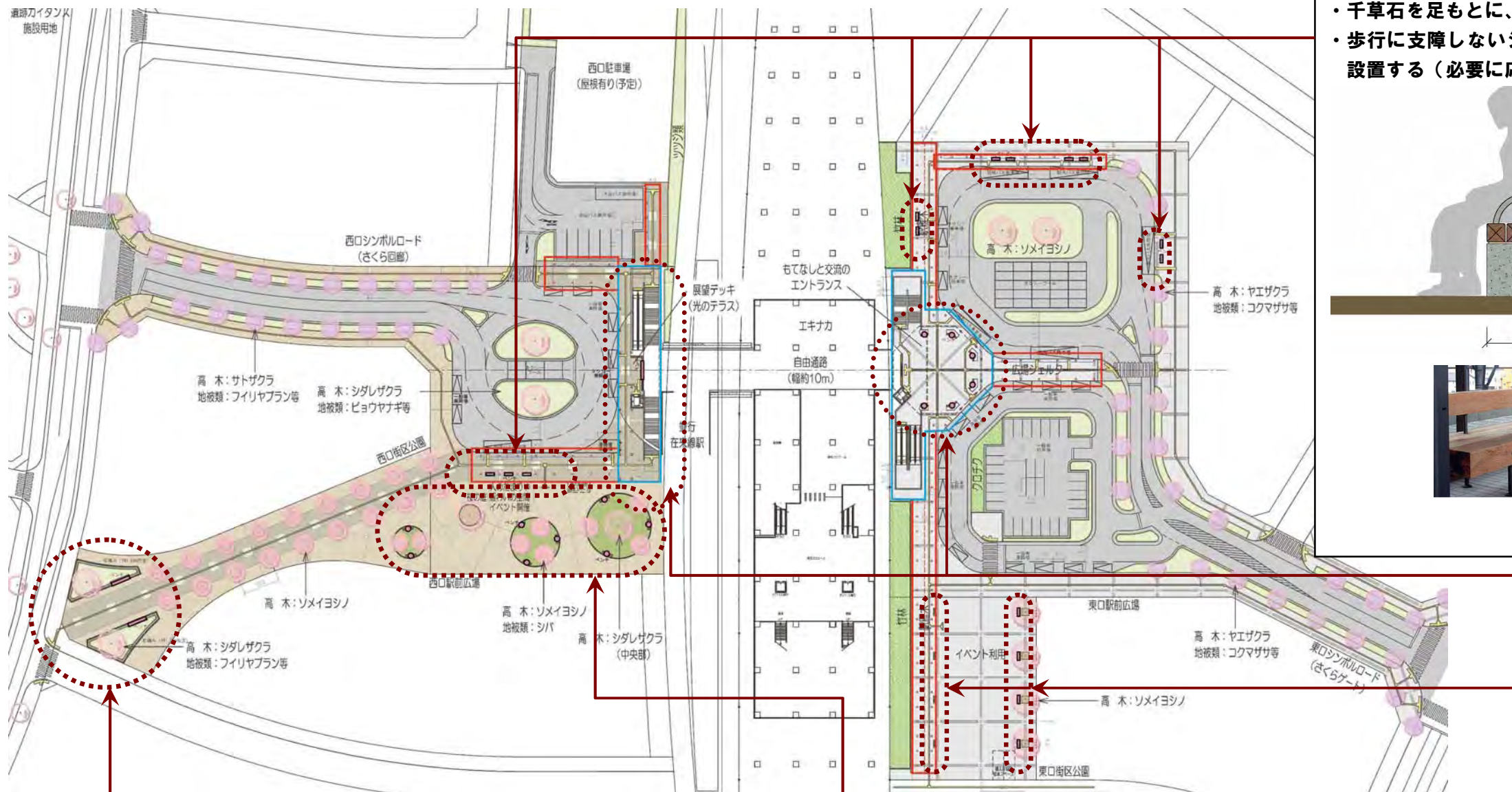
図-32 シェルターデザイン計画

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。



■ベンチA姿図

- 千草石を足もとに、杉材を座面に用い、地域性を演出する
- 歩行に支障しないシンプルな形状とし、高齢者利用に配慮した手摺りを設置する（必要に応じ、下部の照明器具を設置）

地場の木材を使用したベンチ事例
 (左: 宮崎県日向市、右: 高知県高知駅)

・東口及び西口の昇降施設内には、適宜ベンチを配置し、利用者の利便性向上を図る。

■ベンチC断面図・イメージ図

街区公園のゲート性を高めるため、柴石の石積みによる石垣を設け、上越らしさを演出し、一部にベンチを配置する

柴石の石垣

■ベンチB姿図

桜の庭内の植栽地は緩やかな築山とし、一部が築山に埋まるように千草石やくびき野石（大光寺石・中山石・切越石）を用いたベンチを配置する。

千草石のモニュメント

ベンチ

図-33 ベンチ配置及びデザイン計画

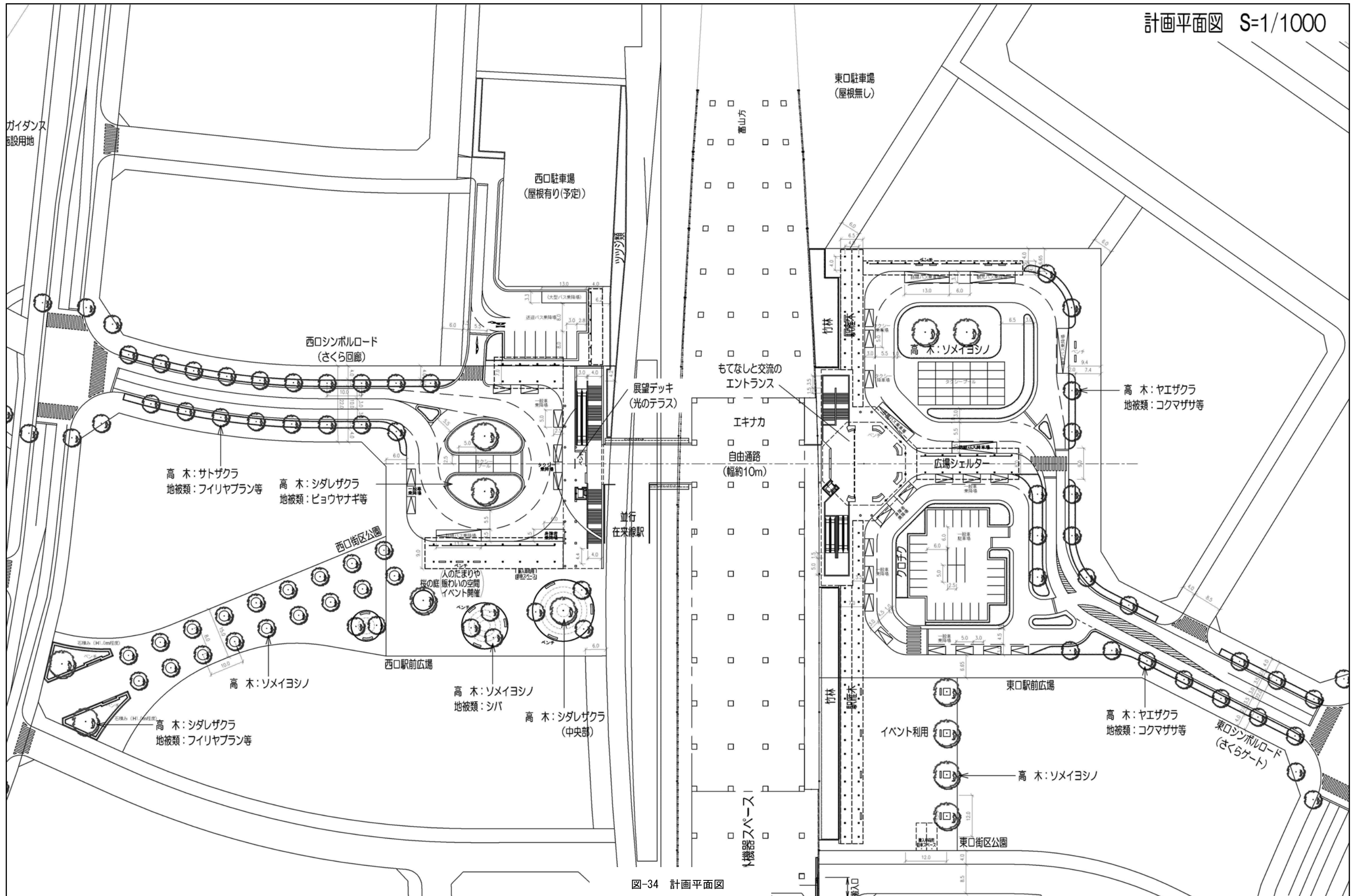
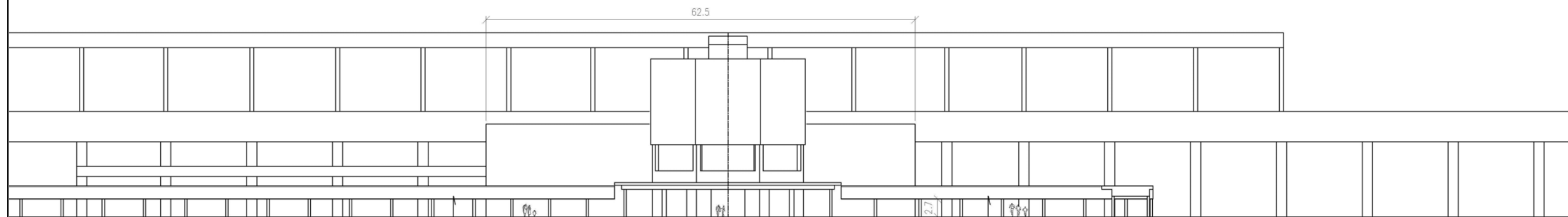


図-34 計画平面図



街区公園 駅雁木 もてなしと交流の エントランス 駅雁木 広場シェルター (北側) 歩行者専用道路

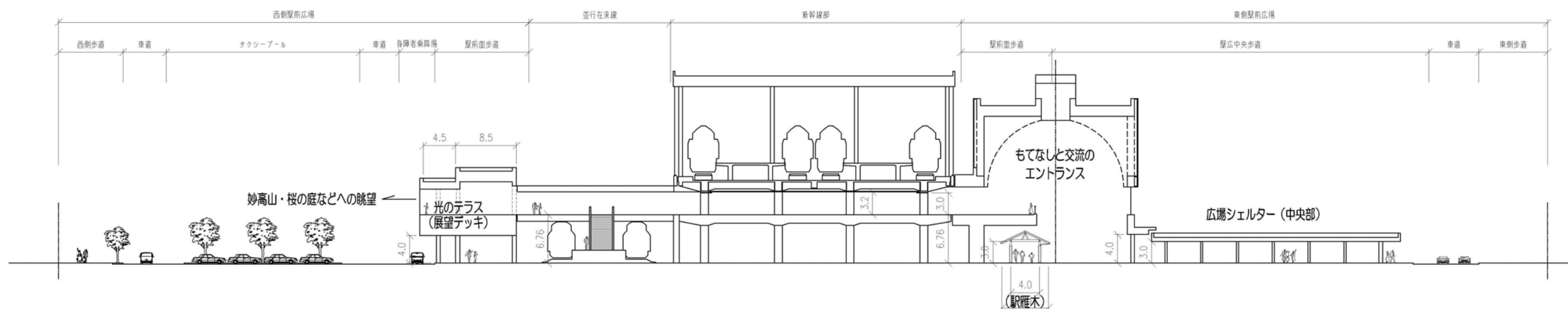
東口計画立面図 S=1/600



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

4.5 8.5

光のテラス (展望デッキ)

4.0

6.76

3.2

3.0

6.76

3.0

4.0 (駅雁木)

4.0

3.0

広場シェルター (中央部)

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、「改定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

