

都市再生整備計画

だい き み つ け え き し ゅ う へ ん
第2期見附駅周辺地区

にいがた みつけし
新潟県 見附市

令和5年10月

事業名	確認
都市構造再編集集中支援事業	<input checked="" type="checkbox"/>
都市再生整備計画事業	<input type="checkbox"/>
まちなかウォークアブル推進事業	<input type="checkbox"/>

目標及び計画期間

様式(1)-②

都道府県名	新潟県	市町村名	みつけし 見附市	地区名	だいき みつけ えまきしゅうへんちく 第2期見附駅周辺地区	面積	52.3 ha
-------	-----	------	-------------	-----	----------------------------------	----	---------

計画期間	令和 1 年度 ~ 令和 6 年度	交付期間	令和 2 年度 ~ 令和 6 年度
------	-------------------	------	-------------------

目標

- 大目標「コンパクトシティ・歩いて暮らせるまちづくりの推進」
 目標1 見附市の魅力の1つである「通勤・通学の利便性」の更なる向上
 目標2 朝夕の駅周辺の混雑解消と歩行者等の安全の確保
 目標3 駅周辺を拠点とした多世代の交流と賑わいの創出

目標設定の根拠

都市全体の再編方針(都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用の方針を含む、当該都市全体の都市構造の再編を図るための方針) ※都市構造再編集集中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。

- 見附駅周辺地区は立地適正化計画において、都市機能誘導区域として駅前口と商業地域と、西口の駅前広場整備を見込む区域が設定されており、シンボル性のある拠点地区としての機能が期待されている。コンパクトシティの誘導を図りつつ、まずは駅東口側を対象エリアとして再整備を実施する。
- 立地適正化計画の目標である「コミュニティバス利用者数の増」を達成するために、駅前広場の再整備を行い、「駅前広場の混雑の改善」と「賑わいの創出」を図る。
- 駅前広場の利用方法を整理し、歩行者(歩道)と自転車(自転車レーン)、自家用車(車道)の通行区分の明確化を行うことで、朝夕の混雑解消と歩行者等の安全確保を図る。また、駅前広場にバスやタクシーといった公共交通の駐停車位置を明確化し、利用しやすい環境を整備することで、自家用車から公共交通の利用の転換を図り、歩いて暮らせるまちづくりの推進に寄与する。
- 道路冠水が常習化している駅前道路において、浸水被害の軽減を図ることを目的として、新設駐車場の地下に雨水貯留槽を整備し、駅周辺地区の利便性及び機能性の向上を図る。

まちづくりの経緯及び現況

- 見附市は新潟県のほぼ中央にあり、東京都心から約300キロメートル、新潟市中心部から約50キロメートルのところに位置している。北陸自動車道中ノ島見附ICや国道8号、上越新幹線といった高速交通体系にも容易にアクセスでき、交通利便性の高い環境にある。面積は、77.96平方キロメートル、周囲約70キロメートル、標高は海拔10メートルから最高300メートルとなっており、地勢は、信濃川水系の刈谷田川が市を南北に分けて流れ、豊かな水と自然に囲まれている。
- 昭和29年3月に人口32,162人で市制を施行。昭和31年今町と合併し、現在に至っており、肥沃な土地を生かした農業と、繊維産業を基幹産業として発展してきた。繊維産業の歴史は古く1800年頃から始まり、幕末には見附結城として全国的にも知られるようになり、以後、染色、織物、ニットなどの総合繊維産地として歩みを続けている。さらに、立地条件や交通の利便性を生かし、近年は安定した経済基盤の構築とバランスのとれた産業構造を目指して、県営中部産業団地への企業誘致を進め、平成29年6月には分譲率100%となり、若者が定着できる産業都市としての地歩を固めつつある。
- 見附駅周辺地区は、見附市唯一の鉄道駅を有する地区として、通勤や通学利用者が多い地区であり、見附駅や国道8号への良好なアクセス性を背景にして近年人口・世帯数ともに増加傾向にあるという状況を踏まえ、平成25年度から平成29年度までの間、社会資本整備総合交付金を活用し、浸水被害の軽減を目的とした調整池の掘り下げ事業や特色ある新規住宅団地の開発など、緑豊かで住み良い生活空間の整備や特色ある住環境の形成による定住の促進を図り、一定の成果を示したが、今後は市民から早期対応を強く望まれている見附駅の再整備を実施し、見附駅周辺地区の更なる利便性および機能性の向上を目指す必要がある。

課題

- ・自家用車利用から公共交通と連携した歩行(自転車)への誘導
- ・駅前広場の混雑度の改善
- ・緑あふれる景観整備(シンボル性のある拠点地区としての機能向上)
- ・周辺に賑わいを生み出す多世代の交流施設の配置

将来ビジョン(中長期)

- 第5次見附市総合計画の基本施策に「利便性の高い交通体系づくりを推進します」とあり、自家用車のみならず、鉄道、バス、自転車など、多様な交通手段がその役割を分担し、相互に補完し合う利便性の高い交通体系の整備が必要と明記されている。
- 都市計画マスタープランにおいて、見附駅及びその周辺は、公共交通が交わる交通結節点としてだけでなく、市内外の人々が気軽に利用できる駅前交流拠点としての整備を目指すことと明記されている。

都市構造再編集集中支援事業の計画 ※都市構造再編集集中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。

都市機能配置の考え方

駅前広場及び隣接ゾーンの再編による交通結節点としての機能強化を図るとともに、交流空間・シンボル空間としての魅力向上を図るため以下の都市機能を配置する。

- ・公共交通乗り換え拠点機能
- ・市玄関口としてのシンボル景観空間機能
- ・市民、来訪者に対応する交流空間機能

目標を定量化する指標

指標	単位	定義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
市民アンケートの満足度	%	隔年で実施している市民アンケートで、目標に関連する項目の「満足」「やや満足」と回答した値。関連項目は「駅前機能の満足度(駅前の機能として、このままで良いか)」とする。	駅前広場の再整備により、どれだけ駅前機能が向上し、通勤通学の利便性が上がったのかを、市民アンケートの満足度により計測する。	16.7%	H28	32.7%	R7
駅前広場の混雑度の改善	台	朝の通勤通学時間帯における、駅前広場から県道沿いセブンイレブン交差点までの間で、駅前広場内に入れずに待機している車両台数	駅前広場の再整備により、どれだけ朝夕の送迎時の混雑度が解消されたのかを、駅前広場内に入れずに待機している車両台数により計測する。	15台	H30	0台	R7
要支援・要介護認定率	%	65歳以上の高齢者のうち、要支援・要介護人員の割合	自転車駐輪場の再整備により、自家用車利用から、公共交通と連携した歩行(自転車)への誘導が図られ、どれだけ要支援・介護認定率の上昇を抑えることができたかを計測する。	17.1%	H29	18.9%	R7
コミュニティバス利用者数	人/年	コミュニティバスの年間利用者数	駅前広場の再整備およびバスロケーションシステムの導入により、どれだけコミュニティバスの利用者が増加したかを計測する。	161,458人	H29	202,000人	R7
子どもが遊べる屋内施設の充実	件	「子どもが放課後を過ごすときに子どもが自由に遊べる屋内の施設が必要だ」と回答した件数	子どもの居場所整備により、子どもが自由に遊べる屋内の施設が充実し、屋内の施設の不足を指摘する回答がどれだけ減少したかを計測する。	647件	R1	300件	R7

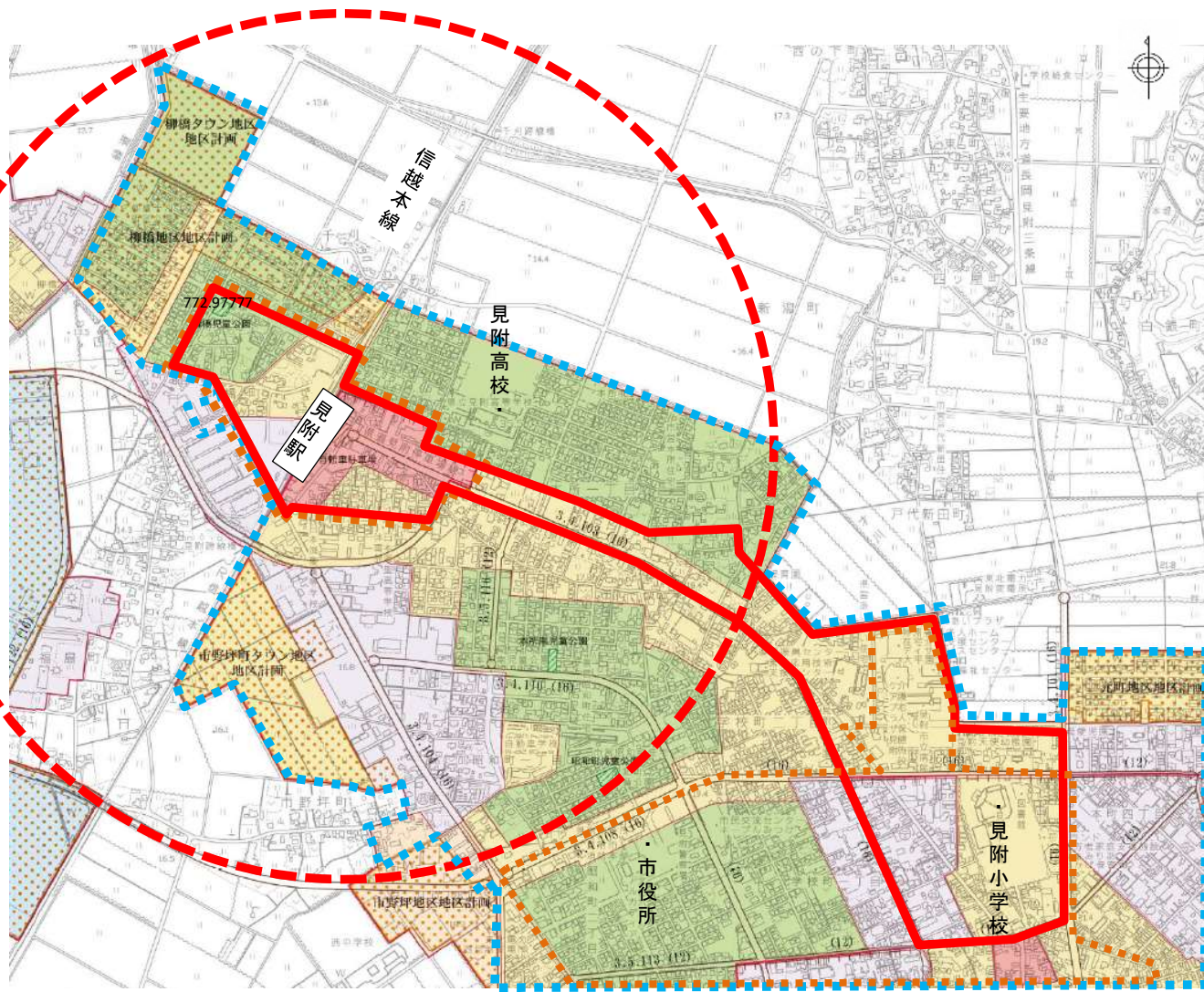
計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>【見附市の魅力の一つである「通勤・通学の利便性」の更なる向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場にバスやタクシーといった公共交通の駐停車位置を明確化し、利用しやすい環境を整備することで、自家用車から公共交通の利用の転換を図り、歩いて暮らせるまちづくりの推進に寄与する。 道路冠水が常習化している駅前道路において、浸水被害の軽減を図ることを目的として、新設駐車場の地下に雨水貯留槽を整備し、駅周辺地区の利便性及び機能性の向上を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域生活基盤施設(広場) 地域生活基盤施設(自転車駐車場) 地位生活基盤施設(地域防災施設) 高質空間形成施設(歩行支援施設) 既存建造物活用事業(高次都市施設)
<p>【朝夕の駅周辺の混雑解消と歩行者等の安全の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の利用方法を整理し、歩行者(歩道)と自転車(自転車レーン)、自家用車(車道)の通行区分の明確化を行うことで、朝夕の混雑解消と歩行者等の安全確保を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域生活基盤施設(広場) 地位生活基盤施設(地域防災施設) 高質空間形成施設(歩行支援施設)
<p>【駅周辺を拠点とした多世代の交流と賑わいの創出】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前自転車駐車場の2階を駅利用者(通勤・通学者等)の交流空間として再整備すること、空き店舗を活用した子どもの居場所整備事業により、多世代の交流と賑わいを創出する。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存建造物活用事業(高次都市施設) 地域創造支援事業
<p>その他</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 見附市ではまちのコンパクト化として、「歩いて暮らせるまちづくり」を実践すべく施策を重ねてきた。具体的には、公共交通網の整備と併せて、日常の中で運動量を確保してもらうことを目的として、「歩く」ことにより、健康増進を図ることを推奨している。 これらの一連の取り組みの先にある都市の将来像として「スマートウエルネスみつけ」という都市像を示しており、これらの取り組みの基幹にある思想として「健幸(=身体も健康、心も幸せ)」を掲げている。 この健幸という思想は広く市民に周知されており、健康面を切り口としてまちづくり全体を進めていく施策が評価され、第1回コンパクトシティ大賞において最高賞である国交大臣表彰を受賞するに至った。 立地適正化計画の公表【平成29年3月31日】 	

都市再生整備計画の区域

第2期見附駅周辺地区(新潟県見附市)	面積	52.3 ha	区域
--------------------	----	---------	----

凡	例	面積	容積率 建ぺい率
———	市町村界		
←○	計画決定道路		
- - - -	計画予定線		
■	第一種中高層住居専用地域	約130ha	200 60
■	第一種住居地域	約326ha	200 60
■	第二種住居地域	約8.5ha	200 60
■	近隣商業地域	約33ha	200 60
■	商業地域	約32ha	400 80
■	準工業地域	約131.2ha	200 60
■	工業地域	約169ha	200 60
■	準防火地域	約160ha	200 60
■	市街化区域	約830ha	
■	駅前広場		
■	自転車駐車場		
■	都市計画公園等		
■	地区計画区域	約146.8ha	
■	都市計画区域		

	第2期見附駅周辺地区 都市再生整備計画区域
	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
	交通圏(駅から半径1km)



目標	コンパクトシティ・歩いて暮らせるまちづくりの推進	代表的な指標	市民アンケートの満足度(%)	16.7%(H28年度) → 32.7%(R7年度)
			駅前道路の混雑度(台)	15台(H30年度) → 0台(R7年度)
			要支援・要介護認定率(%)	17.1%(H29年度) → 18.9%(R7年度)
			コミュニティバス利用者数(人/年)	161,458人(H29年度) → 202,000人(R7年度)
			子どもが遊べる屋内施設の充実(件)※不足を指摘する回答	647件(R1年度) → 300件(R7年度)

