

3. 見附市の将来都市像と基本方針

(1) 見附市の将来都市像

目指すべき将来都市像を次のとおり定めます。

「スマートウエルネスみつけ」

人々が健康で、かつ、生きがいを持ち安心安全で豊かな生活を送れる状態を「健幸（けんこう）＝ウエルネス」と呼び、この理念のもとに、「歩く」ことを基本とした「住んでいるだけで健やかに幸せに暮らせるまち」の実現に向けて取り組みを進めていきます。



図・スマートウエルネスみつけのイメージ

(2) まちづくりの基本方針

1) まちづくりの方向性

今後ますます進む高齢化や人口減少社会においても、都市部と村部がともに存続し持続可能なまちにしていくためには、医療費や介護費などの社会保障費の抑制やまちの活力を維持・回復するべく市民交流の促進、地域コミュニティの活性化などが必要であると考えています。

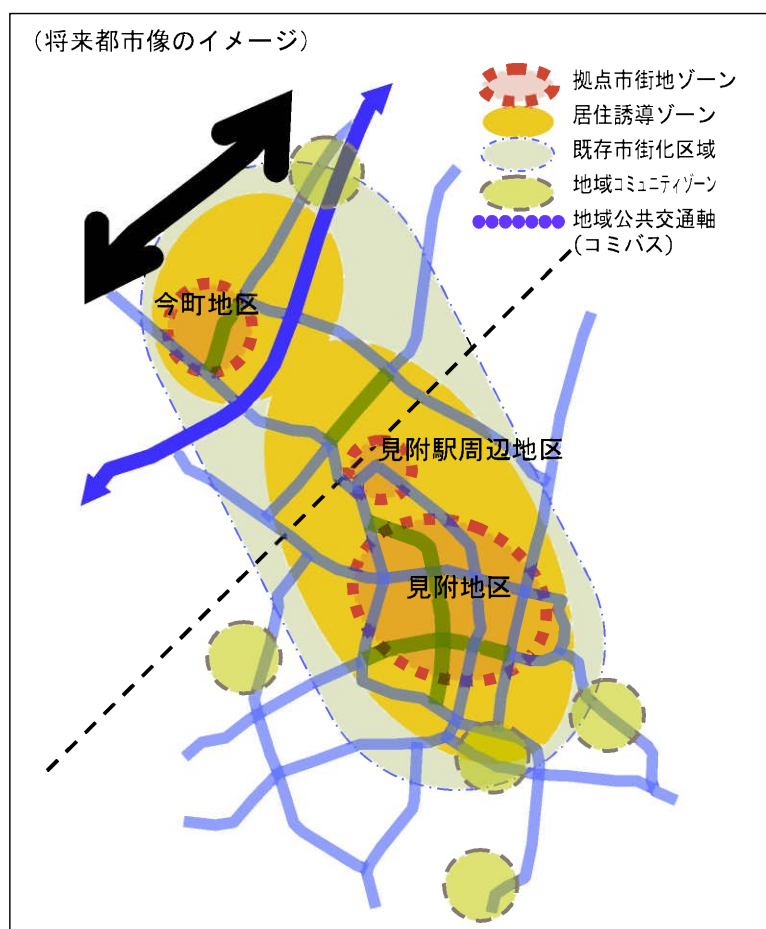
こうしたことから、まちのコンパクト化を進め一定の人口密度を保ちつつ、歩くことで健康増進を図るとともに、まちなかに歩行者を増やし、人と人が触れ合える「歩いて暮らせるまちづくり」を推進し、「都市部と村部が持続できる健幸都市」を形成していきます。

2) 市街地形成のあり方

「歩いて暮らせるまちづくり」の実現のためには、地域コミュニティを基本とする日常生活圏における生活サービス機能の充実や、サービス水準の安定的維持のために居住密度を一定に保たなければなりません。そのためには、市街地に生活サービス施設を集約させる拠点市街地ゾーンと居住密度の維持を図る居住誘導ゾーンを設定し、コンパクトな市街地形成を図る必要があります。

拠点市街地ゾーンは、人口集中地区(Ⅱ)を基本として、駅や商店街、公共施設が集積し、鉄道・コミュニティバス等の公共交通や徒歩・自転車でのアクセスが容易な区域とします。

地域再生計画では、見附地区、今町地区、見附駅周辺地区の3地区を生活サービス機能拠点として設定していること、また、生活サービス施設の分布状況からもこの3地区に生活サービス施設が集積していることが明らかことから、これらを拠点市街地ゾーンとすることとします。



図一見附市の将来都市像と都市の拠点 (生活サービス機能拠点)

3) 拠点市街地をつなぐ交通軸のあり方

歩いて暮らせるまちづくりの実現のためには、過度に自動車に依存しないよう公共交通の利便性を高めていく必要があります。そのためには「自動車交通の整序化」と「公共交通網の充実」を図る必要があります。

(イ) 自動車交通の整序化を図る道路網の段階構成ネットワークの再編

拠点市街地間や拠点市街地内の容易な移動を図るためには、自動車交通を整序化することが望まれます。そのため、既存の道路ネットワークを基本として、各路線の役割分担をもとに段階構成を明確にすることが重要と考えられます。

これらの道路網の段階的ネットワークを基本として、現在進めている面的な交通コントロール方策である「ゾーン30」のさらなる拡大とともに、見附市道の構造の技術的基準を定める条例に基づく歩車共存道路への改良方策を検討することが重要と考えます。

現道路網の役割分担について、以下のように設定を行います。

①地域幹線道路

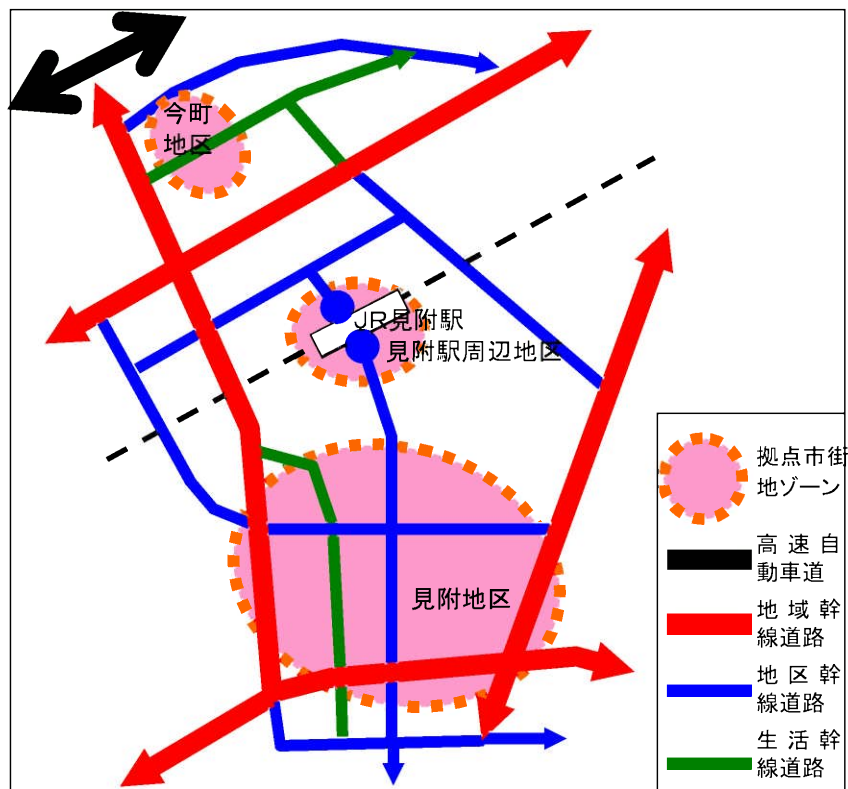
- ・市域と周辺市町村をつなぐ骨格的幹線道路
- ・市域内の工業用地等、物流を支える骨格的幹線道路

②地区幹線道路

- ・計画誘導ゾーン内の移動や、地域コミュニティゾーンからの移動を支える幹線道路

③生活幹線道路

- ・地域の生活を支える幹線的生活道路



図・道路ネットワーク段階構成(概念図)

(ロ) コミュニティバスを基軸とする公共交通網の充実

計画誘導ゾーン（拠点市街地ゾーン、居住誘導ゾーン）内の自由な移動をはかるため、基幹的な公共交通（コミュニティバス）の運行本数や、定時運行等のサービスレベルの向上が必要となります。

特に3つの拠点市街地ゾーンにおける生活サービス機能（交流機能、行政機能、医療福祉機能、商業機能）へのアクセス性の強化が重要です。

また、地域コミュニティゾーンから拠点市街地ゾーンへのアクセス手段として位置づけられるデマンド型乗合タクシーやコミュニティワゴンについて、利用者にとって利用しやすいサービスレベルの向上・確保が重要と考えられます。

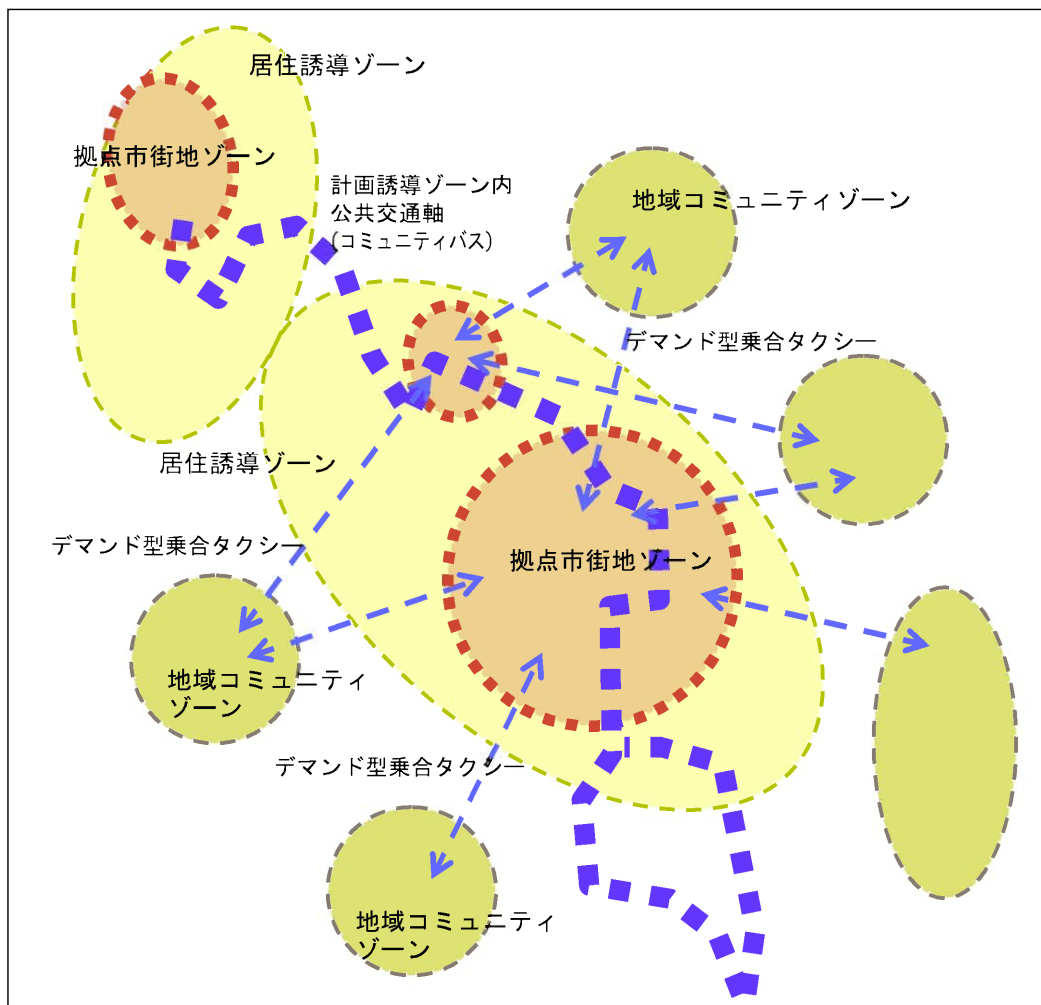


図-都市計画区域をネットワークする公共交通網(概念図)

見附市全図

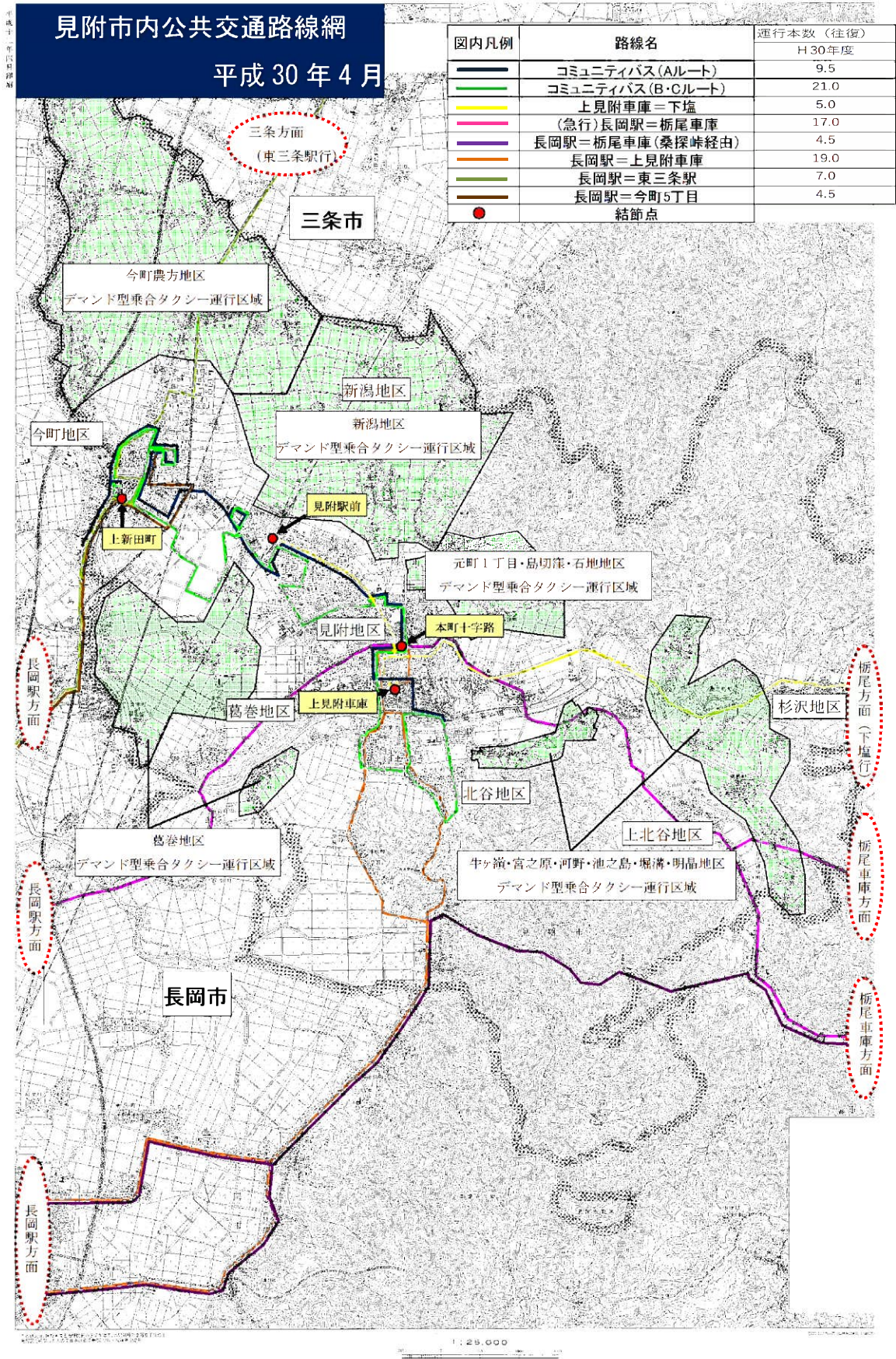


図-見附市内公共交通路線網図

