

見附駅周辺整備基本計画

計画書(案)

平成30年 月 見附市

目 次

0. 計画策定の背景と目的	1
1. 計画の位置づけ	3
2. 見附駅周辺の課題	7
3. 見附駅周辺整備の基本方針	10
4. 見附駅周辺の整備について	12
4-1. 交通渋滞の検証と対策の検討	13
4-2. 空間構成の考え方とレイアウトの検討	20
4-3. 交流空間の整備と利活用の検討	23
5. 見附駅周辺整備計画のまとめについて	29
6. 整備スケジュール	36

0. 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景

①見附駅周辺を取り巻く課題の顕在化

見附駅周辺は、JR や路線バスが乗り入れる本市の玄関口であるとともに、今町地区、見附地区を始め各地域コミュニティを結ぶ市内の公共交通結節点としての役割を担っています。しかし近年では、以下のような課題が顕在化しています。

【見附駅の現状と課題】

- ☞ 駅前広場とその周辺は、朝夕の通勤通学時に自家用車が殺到し、人と車の混雑とニアミス状態が続き危険な状況となっています。
- ☞ 駅西側の市街地は、国道周辺に商業施設が集積し大規模住宅街が形成されるなど、発展を続けていますが、駅西側には改札口が無く、近年の発展に相応しい基盤が整っていません。
- ☞ 駅東西の連絡通路として地下道が設置されていますが、人通りが少なく敬遠されています。
- ☞ 朝と夕方のラッシュ時以外は人通りも少なく閑散とした状態です。
- ☞ 電車の時間を待つ、迎えの車を待つ、放課後に友達とおしゃべりをする、など駅前空間に留まるニーズはありますが、居心地の良い空間が無いため、駅前空間で人々が滞留する姿がみられません。

平成 28 年 11 月に実施した「まちづくり市民アンケート調査」においても、回答者の半数以上が「見附駅は公共交通としての役割が不十分」、約 8 割が「駅前の機能がこのままでは問題である」、「駅前の雰囲気を改善した方が良い」と回答しており、見附駅周辺の課題の解消に向けた、総合的な改修整備が強く求められています。(アンケート結果は 9 ページにも記載しています)

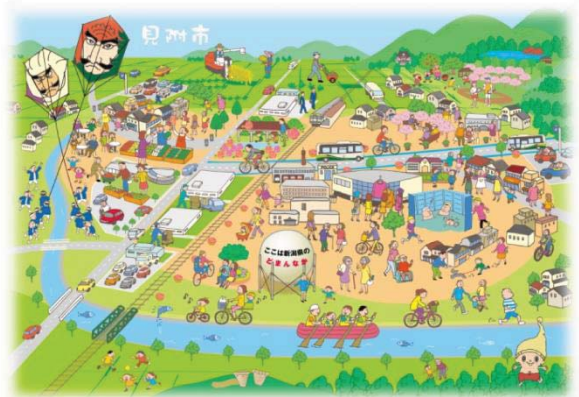
②「スマートウェルネスみつけ」の実現に向けた「まちの顔」の整備

見附市では、「第 5 次見附市総合計画」の都市の将来像に「スマートウェルネスみつけ」の実現を掲げています。これは、身体面の健康だけではなく、人々が生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送れる状態を「健幸＝ウェルネス」と呼び、まちづくりの中核に据えていこうという考え方です。

歩きたくなる・外出したくなる空間が整備され、体を動かしたり外出する機会が増加すること

とは、市民一人ひとりの健康につながるとともに、外出する人が増えることで、まちの中に交流が生まれ、まち全体に活気が生まれる可能性もあります。

見附駅は、旧来からの市街地である今町地区と見附地区を結ぶ中間点に位置し、市内外の移動・交流の中心としての役割を担ってきたことから、引き続き、公共交通結節点としての機能の維持・強化が必要です。さらに今後は、駅周辺の景観向上や市民の交流・賑わい空間の整備などにより、市民が愛着を持って利用できる「まちの顔」としての役割を担うことが期待されています。



(2) 計画策定の目的

見附駅周辺を取り巻く課題を解消し、「スマートウエルネスみつけ」の「まちの顔」となる空間を実現するためには、駅周辺の安全性・利便性を向上させ、従来の公共交通結節点としての機能を維持・強化するとともに、市の玄関口に相応しい景観づくりと賑わいの創出を図る必要があります。

このため本計画では、上位・関連計画である「第5次見附市総合計画」、「立地適正化計画」、「地域公共交通網形成計画」に基づき、「スマートウエルネスシティ 歩いて暮らせるまちづくりの交流拠点機能の強化・誘導」に寄与する空間の実現を目的として、課題の解消と新たな「まちの顔」整備に向けた具体的な取り組みを推進していくこととします。

【本計画策定の目的】

スマートウエルネスシティ

歩いて暮らせるまちづくりの交流拠点機能の強化・誘導

(第5次見附市総合計画・立地適正化計画・地域公共交通網形成計画に位置付け)

【課題の解消と新たな「まちの顔」整備に向けた取り組み】

①見附駅東西口広場の安全性・利便性の向上

☞ 東口・西口広場及び周辺道路の整備改善により、朝夕通勤通学時の人と車が錯綜する危険な状況を解消し、歩行者・車利用者双方にとっての安全性・利便性の向上を図ります。

②見附駅利用者の利便性及び西口通行の向上

☞ 発展を続ける西口周辺の整備改善により、西口側からより近い場所での乗り降りを可能にし、利用者の利便性向上、駅西側地区の活性化を図ります。

③市の玄関口としての駅の景観向上と賑わい創出

☞ 市の玄関口としての駅周辺（東口・西口）の景観を向上させるとともに、人が集まり交流できる賑わいの場を創出します。

1. 計画の位置づけ

(1) 計画策定の流れ

本計画書は、以下のような流れで策定します。

1. 計画の位置づけ

- ・見附市の上位計画、関連計画を踏まえ、本計画の位置づけを示します。

2. 見附駅周辺の課題

- ・見附駅周辺の課題を交通及びまちづくりの観点から整理します。
- ・また、市民アンケートの結果から市民の見附駅に対する意向を整理します。

3. 見附駅周辺の整備方針

- ・1、2の検討結果を踏まえ、見附駅周辺整備の基本的な考え方や基本方針、整備メニューを示します。

4. 見附駅東口整備計画

- ・主要な課題のひとつである交通渋滞への対策を示したうえで、まちづくりの観点から求められる空間構成や交流空間について示します。

4-1. 交通渋滞の検証と対策の検討

4-2. 空間構成の考え方とレイアウトの検討

4-3. 交流空間の整備と利活用の検討

4-4. 整備イメージの検討

5. 見附駅西口の整備について

- ・見附駅西口については東口の整備後に事業着手するため、現時点では基本的なスペック（諸元）の設定や概略レイアウトを示します。

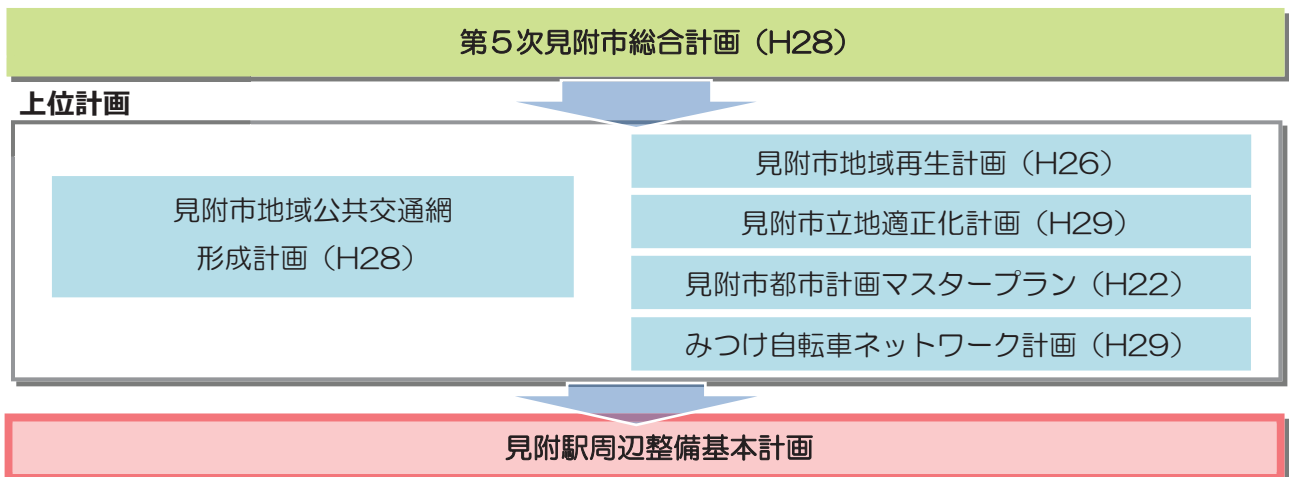
6. 整備スケジュール

- ・東口、西口や自由通路を含めた駅周辺整備全体の事業スケジュールを示します。

(2) 上位計画、関連計画の整理

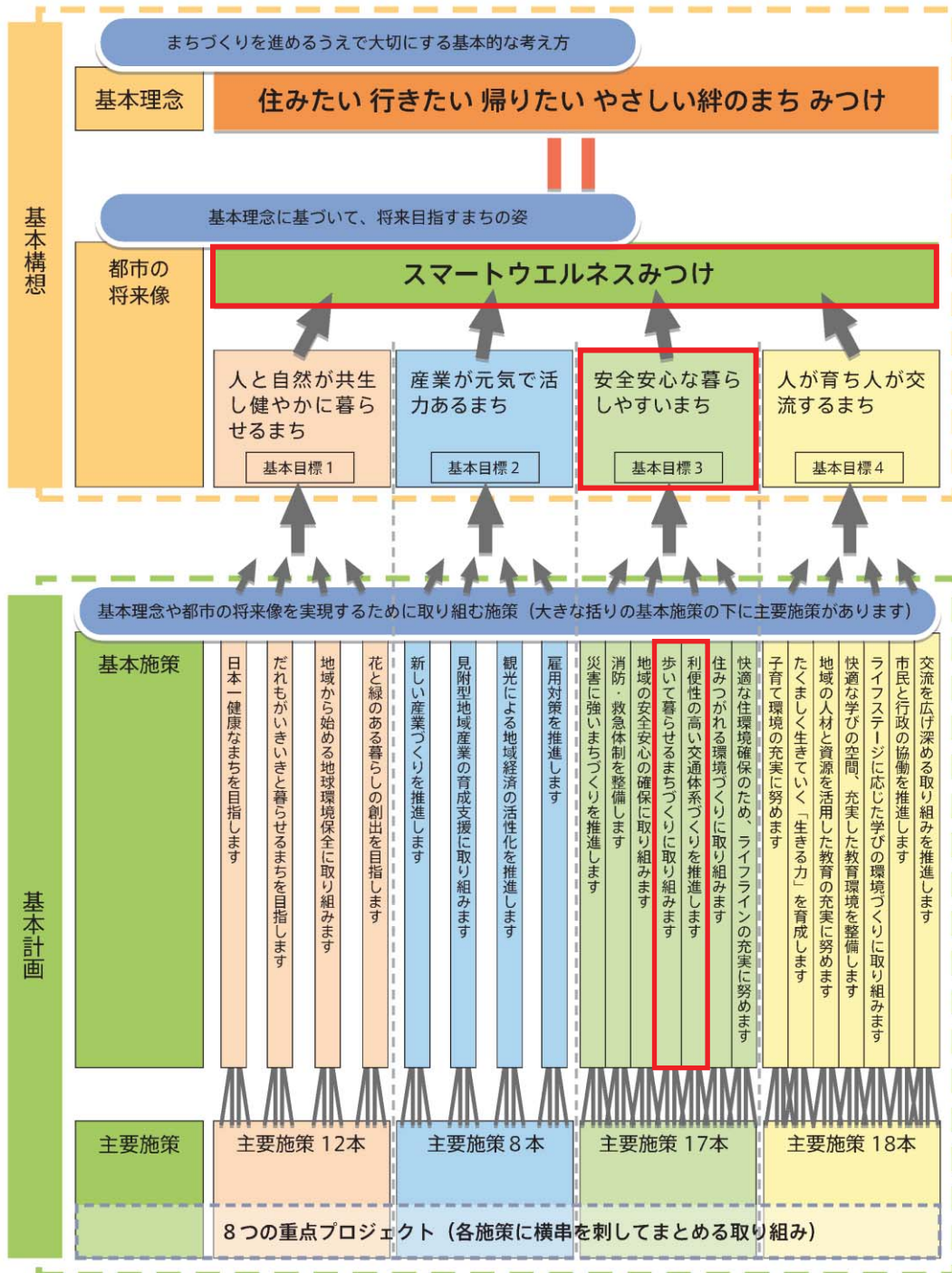
本計画は最上位計画の第5次見附市総合計画や、上位計画の立地適正化計画、見附市地域公共交通網形成計画などを受けて策定します。

最上位計画



①第5次見附市総合計画（平成28年3月）

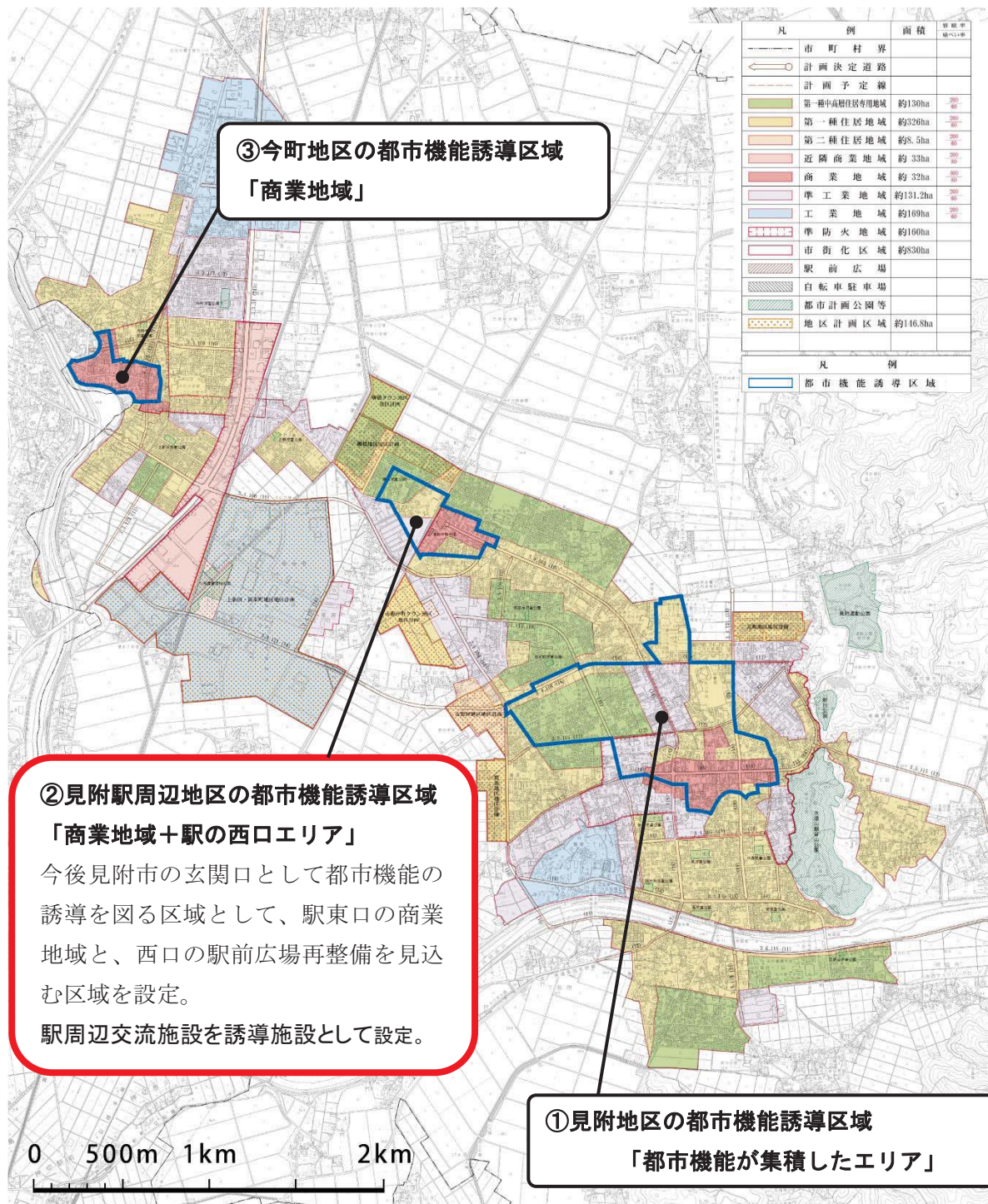
- 第5次見附市総合計画は計画期間を平成28～37年度とし、都市の将来像「スマートウエルネスみつけ」を掲げています。
- 4つの基本目標のひとつ「安全安心な暮らしやすいまち」に基づく基本施策として、歩いて暮らせるまちづくりや利便性の高い交通体系づくりに取り組むとしています。



図一総合計画の体系（出典：見附市第5次見附市総合計画）

②見附市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

- 見附市立地適正化計画は計画年次を平成 52 年（2040 年）とし、総合計画と同じく将来都市像「スマートウエルネスみつけ」を掲げています。
- 見附駅周辺は都市機能誘導区域に位置づけられ、鉄道による玄関口として交通結節点としての機能強化とともに交流空間・シンボル空間としての魅力向上を図ることとしています。
- 本計画では、下図に示す②のエリアを対象区域とします。



図一 都市機能誘導区域の設定（出典：見附市立地適正化計画）

③見附市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 3 月）

- 見附市地域公共交通網形成計画は、「歩いて暮らせるまちづくり」の推進に向けて、鉄道や路線バスだけでなく、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等の多様な交通サービスの相互連携によって、地域の公共交通網の再構築を図るものです。
- 見附駅周辺整備は、地域公共交通網形成計画の目標のひとつである「公共交通の魅力を高める環境づくり」を達成するための事業に位置づけられています。

【目標 1】効率的で利便性の高い公共交通網の形成

見附市内を運行する公共交通について、公共施設・商業施設・医療施設が集積する市街地を巡回するルート、周辺地域と市街地をつなぐルート、周辺市・首都圏への広域ルートを、それぞれの特性に合わせて運行すると共に、各ルートが効率的に連携し合うことで、市民が自由に移動できる公共交通網の形成を図ります。

【目標 2】公共交通の魅力を高める環境づくり

バスの安全対策やバリアフリー化、乗継・待合環境の整備などのハード面の整備を進めるとともに、共通時刻表の作成や、WEB を利用した運行情報の提供などのソフト面の整備を進め、わかりやすく、利用しやすい公共交通となるための環境整備を進めます。

【目標 3】公共交通を支えるシステムづくり

公共交通を長期的に持続可能なものとするため、市民と公共交通の重要性の共有、自家用車から公共交通利用への転換を促す PR を継続的に行うと共に、広告収入など運賃収入以外の収入源の確保を進めます。

表一 地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業

（出典：見附市地域公共交通網形成計画）

事業名	⑭見附駅周辺整備
現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅前広場では、自家用車の送迎と、公共交通（コミュニティバス・タクシー）の乗降場所が混在している。 ■ 見附駅前広場は、朝・夕の通勤、通学時間帯、送迎の自家用車が非常に多く、周辺道路まで交通渋滞を引き起こしている。 ■ 通勤、通学時間帯において、送迎用自家用車の無秩序な駐停車により公共交通と歩行者の安全な通行の支障となっている。 ■ 駅西口の利用が少なく、駅前広場側に利用が集中している。
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用車と公共交通の乗降場所を分けた見附駅前広場の改修を行う。 ■ 駅前広場改修に合わせ、バスシェルター（バス停上屋）の整備を行う。 ■ 駅西口周辺整備を行い、駅全体の利便性向上を図る。

2. 見附駅周辺の課題

(1) 見附駅周辺の課題

見附駅周辺の課題を、主に「交通に関する課題」と「まちづくりに関する課題」に分けて整理します。

表一見附駅周辺の課題一覧

項目・場所	課題
【交通に関する課題】	
見附駅前広場 (東口)	<ul style="list-style-type: none"> 見附駅前広場とその周辺は、朝夕の通勤通学ピーク時に自家用車が混雑し、渋滞が発生している。駅前広場内に待機する自動車に乗るため歩行者が車道内を通行し、危険な状態である。(写真1) 送迎の自動車がバスバースに駐停車してバスの発着を阻害するなど、公共交通が便利に利用できる環境になっていない。(写真2)
(うち、倉庫前自転車横断位置)	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫前は駐輪場に入出入りする自転車が道路を横断する。朝夕のピーク時には混雑した自動車を縫って自転車が通行するため危険な状態である。(写真3)
見附駅西口	<ul style="list-style-type: none"> 西口からは直接駅の改札に行くことができず、地下道を通るか、自家用車で大きく迂回して東口まで送迎しなければならず不便を強いられている。
駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場は2階建てであるが2階を利用する人は少なく、2階に空きが十分にあっても駐輪場周辺の路上や民地に駐輪している。(写真4)
【まちづくりに関する課題】	
見附駅周辺全体	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺には商業施設をはじめ集客施設がほとんどなく、朝夕の通勤通学ラッシュ時以外には閑散とした状態で、駅利用者以外に駅周辺を訪れる人がほとんどいない。 駅周辺に緑が少なく、潤いのある景観になっていない。
見附駅前広場 (東口)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の面積の大半が自動車のためのロータリーであり、歩行者の憩いの空間や交流するための空間が乏しい。
見附駅 西口周辺	<ul style="list-style-type: none"> 西口には現状で駐車スペースと駐輪場があるだけで、発展を続ける西側地区の玄関口として相応しい空間になっていない。(写真5) 西口周辺の道路には歩道がなく、歩いて暮らせる環境になっていない。
民間倉庫	<ul style="list-style-type: none"> 駅前に隣接した好立地であるが、現在は米の備蓄倉庫として利用されているのみで駅周辺の賑わいに寄与していない。(写真6)
見附駅周辺全体 (浸水)	<ul style="list-style-type: none"> 見附駅周辺は標高が低く雨水が滞水しやすいため、一定以上の雨が降ると冠水が発生する。(写真7)



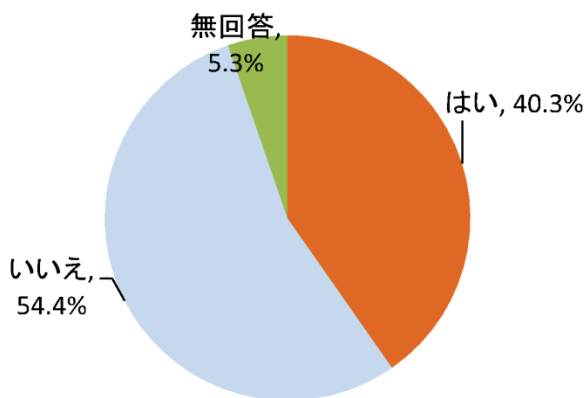
図一見附駅周辺の現状

(2) アンケート結果の分析

平成 28 年 11 月現在で、市内全域の市民で 20 才以上から無作為に 1,000 人を抽出して調査したもののうち、駅周辺の調査項目を抜粋して掲載します。

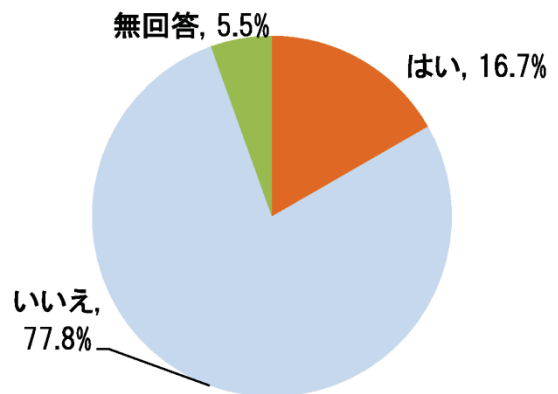
Q. 見附駅は公共交通としての役割を十分果たしていると思いますか？

→【結果】半数以上が見附駅を公共交通としての役割が不十分と認識している



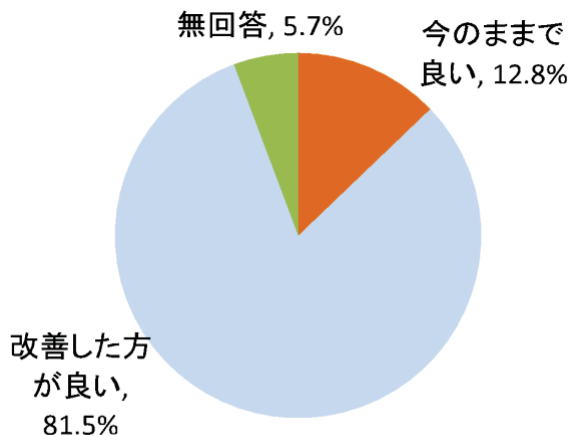
Q. 駅、駅前の機能としてこのままでいいと思いますか？

→【結果】約 8 割が駅や駅前の機能がこのままでは問題だと認識している



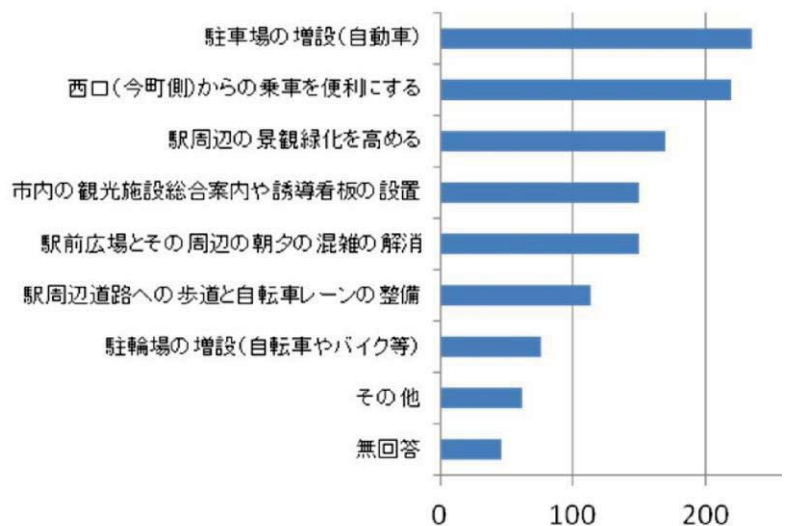
Q. 見附市の玄関口として、駅前の雰囲気はどう思いますか？

→【結果】約 8 割が、駅前の機能だけでなく玄関口としての雰囲気についても問題があると認識し、改善を希望している



Q. 駅や駅前をより便利に、気持ちよく使えるようにしていくためには、具体的にどのような改善を行うことが必要だと思いますか？（複数回答）

→【結果】駐車場の増設や西口からの利便性向上などの交通機能の改善とともに、景観緑化や観光誘導などまちの玄関口としての機能の改善も求められている。



3. 見附駅周辺整備の基本方針

(1) 基本的な考え方と基本方針

上位計画による位置づけや課題を踏まえた、駅周辺整備の基本的な考え方と基本方針は以下のとおりです。

【見附市がめざすまちづくり】第五次総合計画によるまちづくりの方向	
<基本理念>	「住みたい 行きたい 帰りたい やさしい絆のまち みつけ」
<都市の将来像>	「スマートウエルネスみつけ」

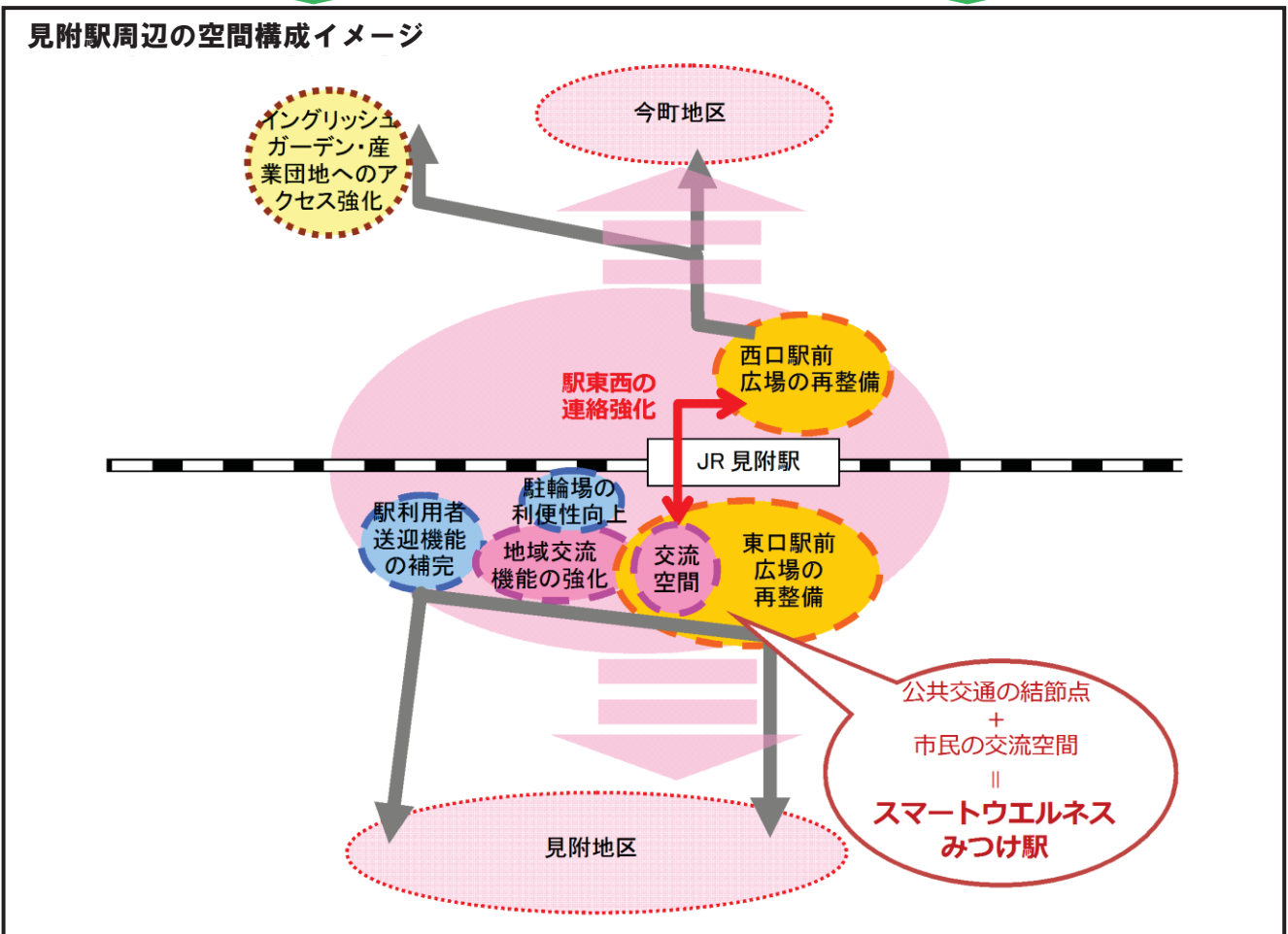
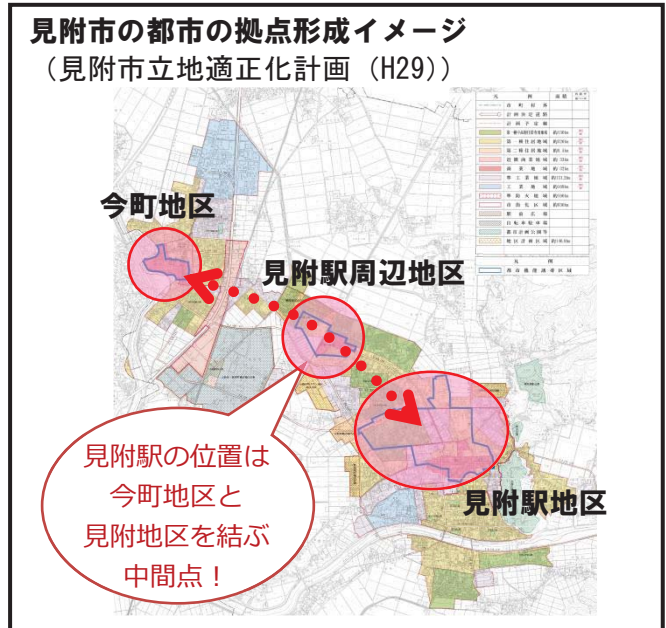
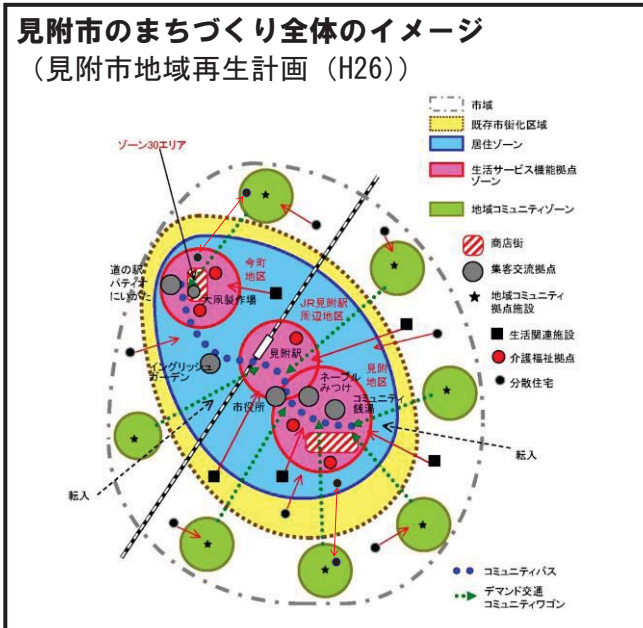
【駅周辺地区の位置づけ】立地適正化計画における見附駅周辺地区の位置づけ	
<期待される役割>	<まちづくり方針>
<ul style="list-style-type: none"> ■市の玄関口としてシンボル性のある拠点地区 ■地域公共交通の乗り換え口として利用しやすい交通結節拠点地区 	<ul style="list-style-type: none"> ■駅前広場及び隣接ゾーンの再編による交通結節点としての機能強化を図るとともに、交流空間・シンボル空間としての魅力向上を図る
<駅周辺地区に誘導すべき機能（誘導施設）>	■交流機能（駅周辺交流施設）

【主な課題】交通の課題とまちづくりの課題、個別の課題	
<交通の課題>	<まちづくりの課題>
<ul style="list-style-type: none"> ・東口は朝夕の通勤通学ラッシュ時に送迎車両の渋滞が発生し、歩行者・自転車も危険な状態 ・バス等を便利に利用できる環境になっていない ・西口から直接改札へ行けず、不便を強いられている 	<ul style="list-style-type: none"> ・見附駅周辺は集客施設がほとんどなく、駅周辺を訪れる人が少なく閑散とした状態 ・緑が少なく、良好な景観となっていない ・西口は、発展する西側地区の玄関口として相応しい空間となっていない ・駅周辺は冠水が発生しやすい

【見附駅周辺整備の基本的な考え方と基本方針、検討項目】	
<基本的な考え方>	
<p>これからの地方都市駅周辺空間のモデルとなる、 「人と交通の結節点 スマートウエルネスみつけ駅」</p>	
<基本方針と検討項目>	
基本方針	検討項目
方針1 見附駅東口・西口駅前空間の安全性及び利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・東口、西口駅前広場の再整備（交通導線の整理） ・駅利用者送迎機能の補完（駅利用者駐車場の新設）
方針2 西口地区から駅へのアクセス性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・駅東西の連絡強化（東西自由通路の整備と改札位置の見直し）
方針3 マイカーから徒歩・自転車・公共交通への転換の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・東口、西口駅前広場の再整備（公共交通の利便性・快適性向上、駅前歩行空間の充実）
方針4 見附市の玄関口にふさわしいシンボル空間としての顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・東口、西口駅前広場の再整備（駅周辺の景観整備、緑化の推進）
方針5 見附駅周辺に人が集い交流する賑わいの創出	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交流機能の強化（交流広場や既設建物活用による交流空間の創出） ・交流空間（公民連携による交流広場等の利活用）

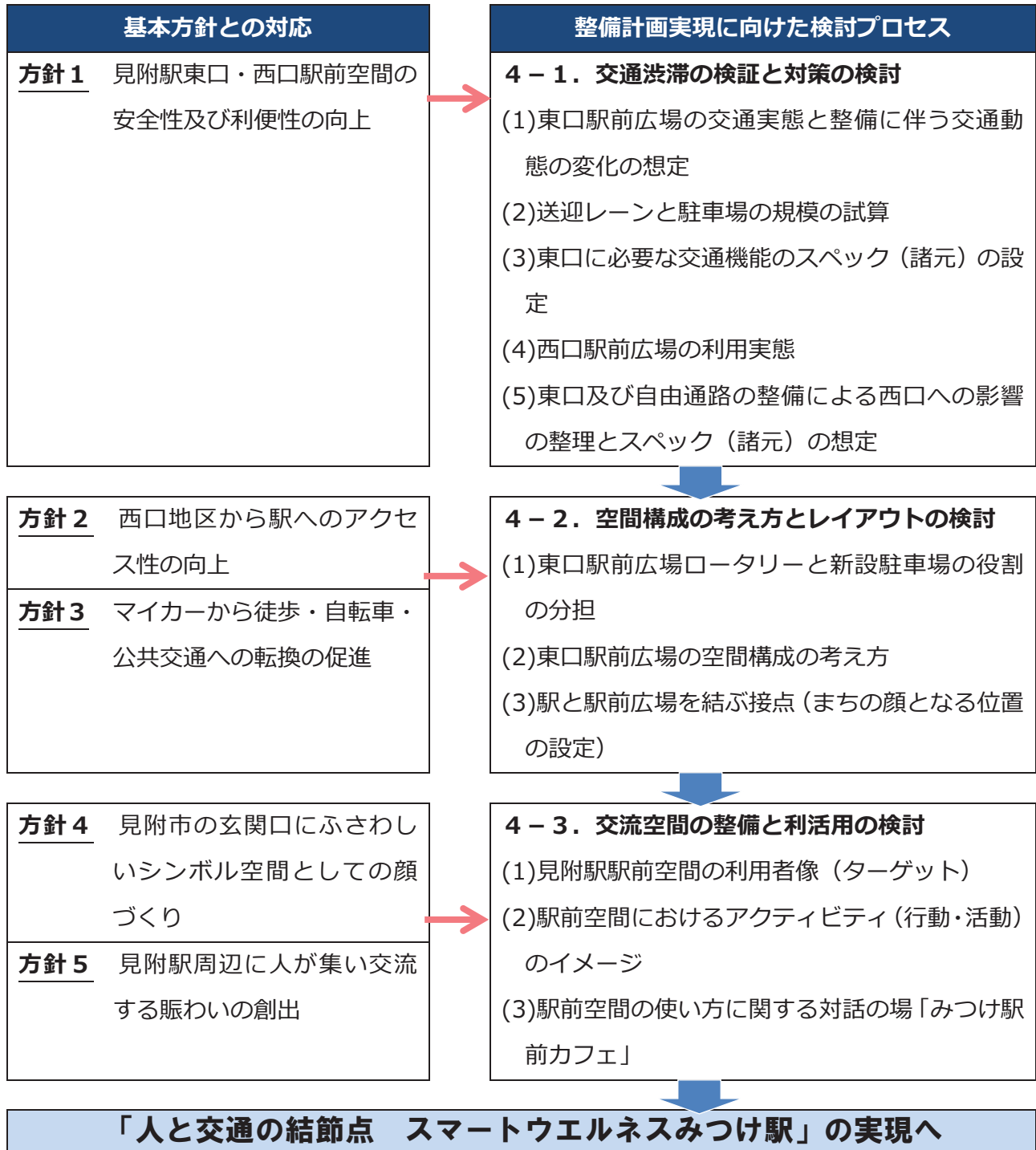
(2) 広域との関係性を踏まえた、見附駅周辺の空間構成イメージ

上位計画で位置づける3拠点のうち、見附駅周辺地区は今町地区と見附地区を結ぶ中間点に位置していることから、公共交通の結節点及び市民の交流拠点としての整備を目指します。



4. 見附駅周辺の整備について

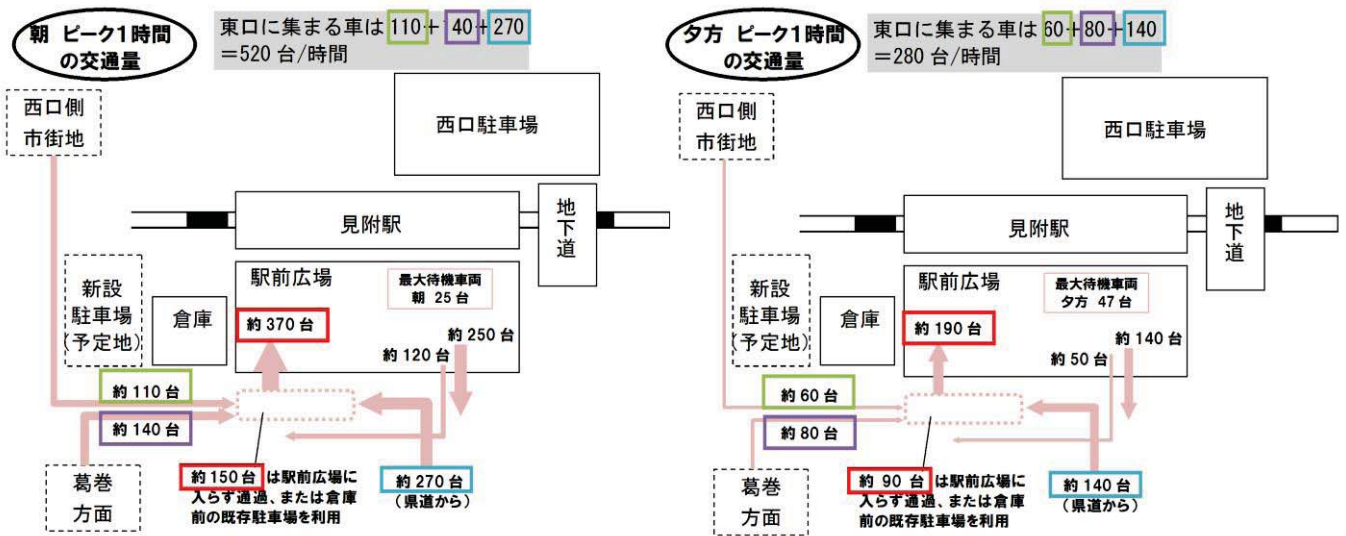
見附駅周辺の整備については、見附駅周辺整備の基本方針を踏まえて、「交通渋滞の検証と対策の検討」、「空間構成とレイアウトの検討」、「交流空間の整備と利活用の検討」のプロセスにより、検討を行いました。



4 - 1. 交通渋滞の検証と対策の検討

(1) 東口駅前広場の交通実態と整備に伴う交通動態の変化の想定

- 朝と夕の電車に合わせてピークがあり、歩行者、自転車、自動車ともに朝のピークの方が交通量は多い状況です。
- 朝は駅利用者を降ろしてすぐ出て行く車が多く、夕方は電車の到着に合わせて駅前広場内に数分～数十分待機する車が多いなど、時間帯に応じて交通特性が異なります。
- 本計画では、こうした現状を踏まえて、駅東西口広場の安全性・利便性を向上させるため、自由通路の整備や西口駅前広場の再整備、駅利用者用駐車場の新設を予定しています。
- 上記のような整備が行われることにより、交通動態は以下のように変化するものと想定されます。
 - ①自由通路の整備、改札の移動、西口駅前広場の再整備により、西口側市街地から東口の駅前広場に來ていた利用者が西口から改札にアクセスするようになる。
 - ②新設駐車場の整備により、東口の駅前広場に進入している車両のうち、葛巻方面から來る車両にとっては新設駐車場を利用した方が便利（時間短縮）になる。



駅前広場に来る車両の発地別割合

車両の発地区分	朝ピーク時	夕方ピーク時	割合
東口駅前に集まる車両合計	520 台 (110+140+270)	280 台 (60+80+140)	—
うち、西側市街地からくる車両	110 台 (21%)	60 台 (21%)	2割
うち、葛巻方面からくる車両	140 台 (27%)	80 台 (29%)	3割
うち、県道からくる車両	270 台 (52%)	140 台 (50%)	5割

駅前広場の安全性・利便性を向上させるため、自由通路の整備や西口駅前広場の再整備、駅利用者駐車場の新設が必要

将来的な車両交通動態の変化

①自由通路及び改札の新設と西口駅前広場の再整備により、西口側市街地から東口の駅前広場に来ていた車両(全体の2割)が西口を利用ようになる。

②新設駐車場の整備により、東口の駅前広場に進入している車両のうち葛巻方面から来る車両にとっては新設駐車場を利用した方が便利(時間短縮)になる。

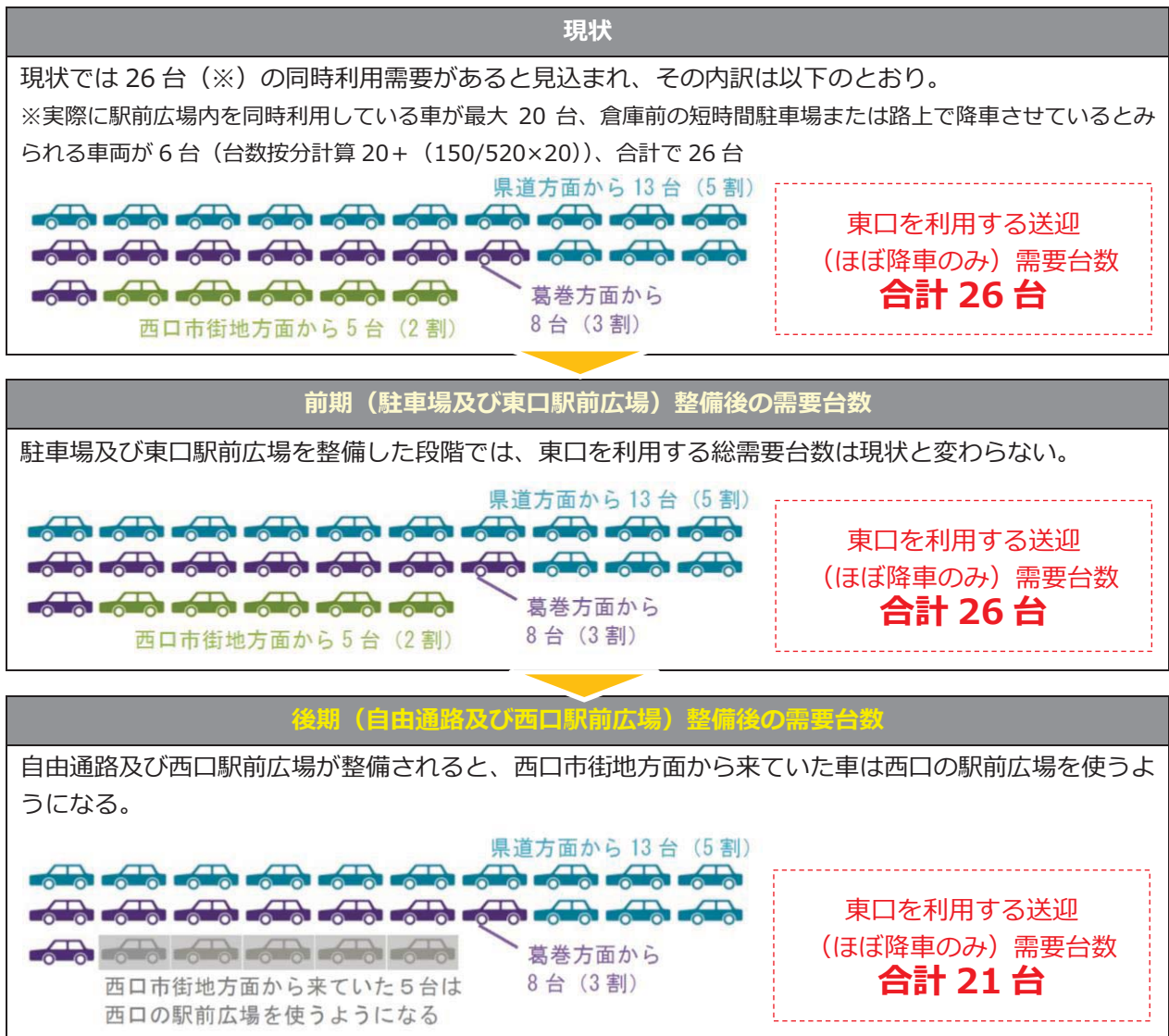
(2) 送迎レーンと駐車場の規模の試算

■送迎車による渋滞を抑制するために必要となる送迎レーンと駐車場の規模を試算すると、東西自由通路及び西口再整備後では以下ようになります。整備計画では以下の需要量を満たす計画が必要となります。

- ①朝のピーク時には東口を同時に利用する送迎車両は**最大で 21 台程度**で、ほぼすべてが降車（駅利用者を降ろす）ために停車します。
- ②夕方のピーク時には東口を同時に利用する送迎車両は**最大で 50 台程度**で、駅利用者の乗車・降車や、駅利用者を待機する車両などが混在します。

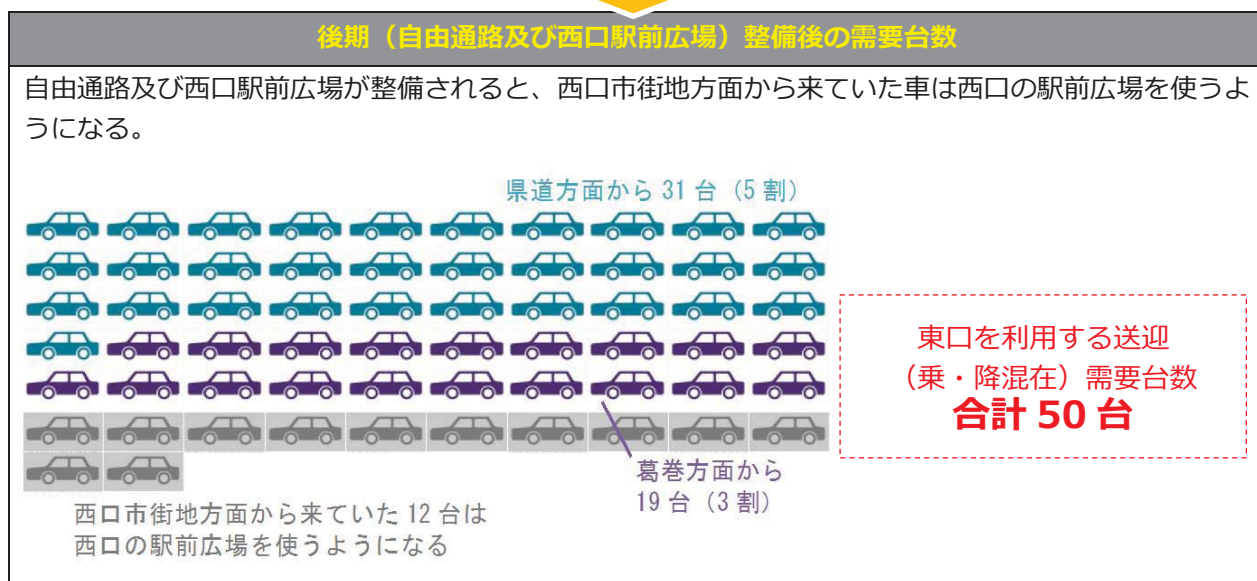
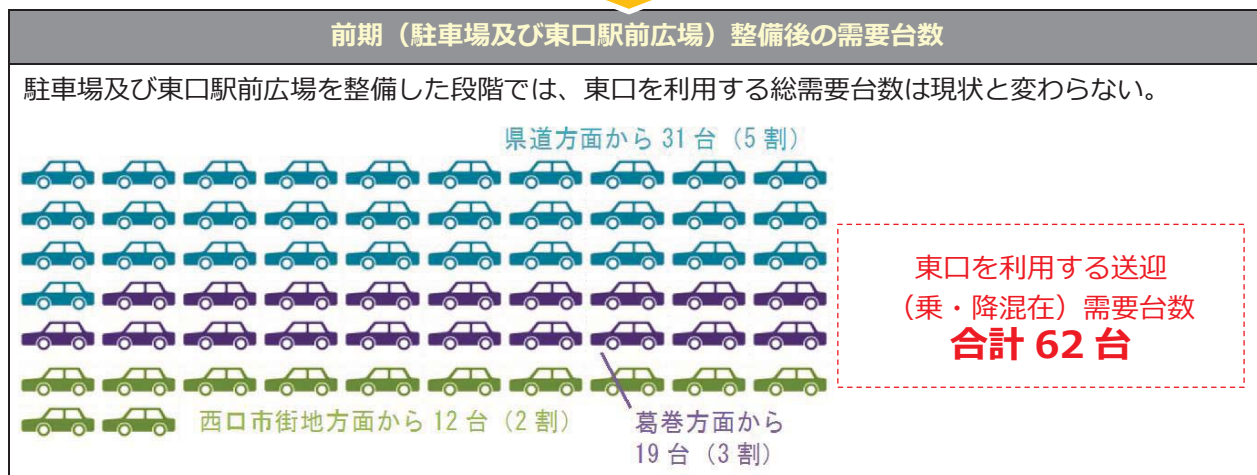
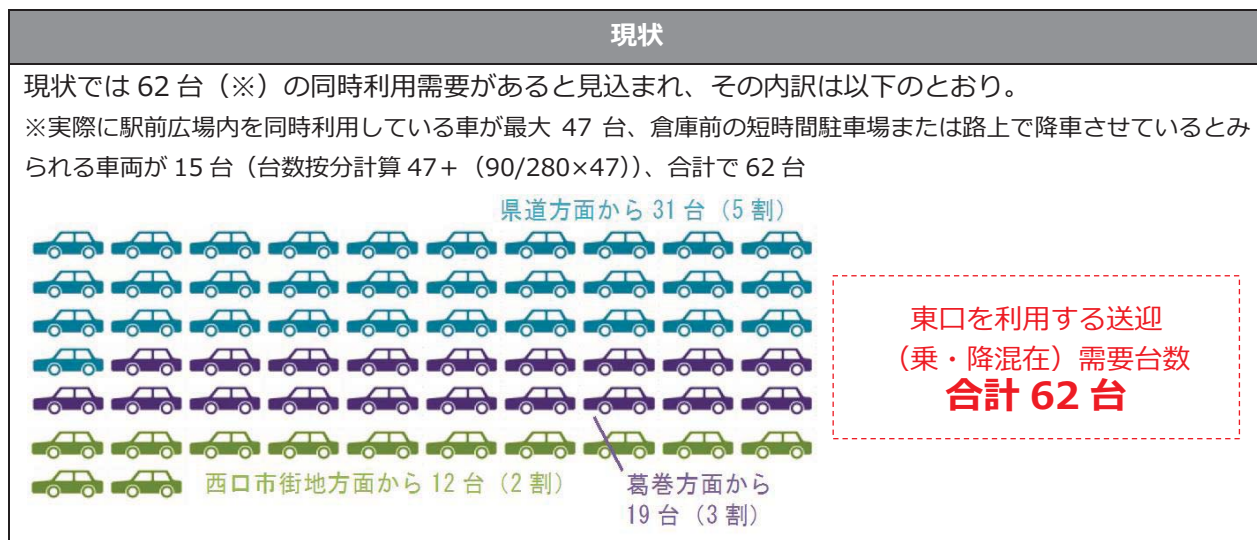
※整備事業は、平成 31～35 年に前期整備（駐車場及東口駅前広場）、平成 36～40 年に後期整備（自由通路及び西口駅前広場）を予定しています。

【朝ピーク時】駅利用者を降ろしてすぐ出ていく交通行動＝降車レーンを必要とする交通行動



【夕方ピーク時】

電車の到着に合わせて迎えに来る車と送る車、数分～数十分程度駅前広場で待機する車が混在
 = 駐車場及び乗降レーンを必要とする交通行動



(3) 東口に必要な交通機能のスペック（諸元）の設定

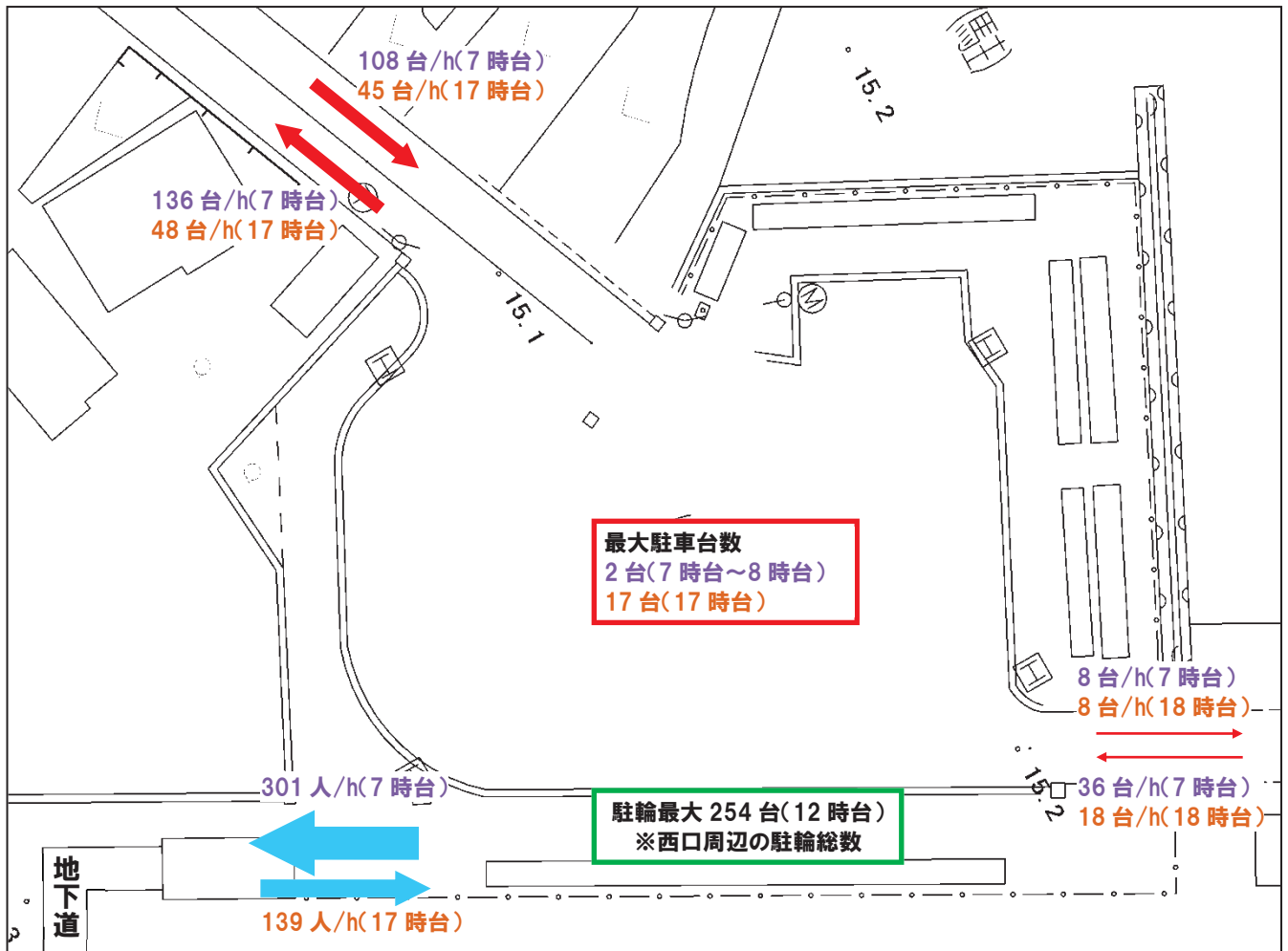
(1) (2) の検討を踏まえ、東口に必要な交通機能のスペック（諸元）を設定します。

東口に必要な交通機能のスペック

機能	規模と配置		設定理由
	東口 駅前広場	送迎用 駐車場	
一般車 ロータリー	12 台分程度 (降車のみ)	11 台程度 (乗降)	朝ピーク時の自動車同時利用台数（駅利用者を降ろしてすぐ出ていく交通行動）に相当する台数を確保 ※現状の朝の自動車同時利用台数は最大 26 台であるが、これには企業の送迎車両（ピーク時 5 台程度）も含まれる。これらの車両は送迎用駐車場の駐車桟に誘導することも可能 ※自由通路及び西口駅前広場再整備後は 21 台以下の見込み
思いやり乗降 ゾーン	2 台分程度	1 台分程度	車椅子利用者や妊娠している方、小さなお子様を連れた方などが停められる場所として確保
一般車駐車場	—	38 台	一般車ロータリーと合わせて夕方ピーク時の自動車同時利用台数に相当する台数を確保 ※現状の夕方の自動車同時利用台数は最大 62 台 ※自由通路及び西口駅前広場再整備後は 50 台以下の見込み
バスバース	2 台分	—	路線バスの待機・乗車のためのバースと、コミュニティバスの乗車・降車及び路線バスの降車のためのバースを確保 ※現状と同程度（2 台分）
タクシー バース	2 台分	—	タクシー乗車のためのバースと、降車のためのバースを確保 ※現状と同程度（2 台分）
タクシープー ル	6 台程度	—	現状でロータリー内に待機するタクシーは最大 5 台程度（これにはタクシーバースに停車しているタクシーも含む）であることから、それ以上のプールを確保
駐輪台数	自転車 570 台 ミニバイク 30 台程度	—	現状と同等の収容台数（自転車とミニバイクの合計で 600 台）を確保

(4) 西口駅前広場の利用実態

- 西口も朝と夕のピークがあり、朝の方が交通量が多く、待機車両は夕方の方が多い状況です。
- 地下道の利用者は朝が約 300 人/h、夕が約 140 人/hとなっています。



(5) 東口及び自由通路の整備による西口への影響の整理とスペック（諸元） の想定

- 自由通路整備等に伴う西口への交通の影響を整理し、西口駅前広場のスペック（諸元）を設定します。
- 自由通路及び改札の移設と西口駅前広場の再整備により、西口側市街地から東口の駅前広場に来ていた車両（全体の2割）が西口を利用するようになります。これにより以下のように西口の交通量が変化します。
 - ・朝ピークの自動車交通量は110台/h増加
 - ・朝ピークの西口同時使用台数は現状で2台。想定ではこれより5台増加（p.16の試算より）
 - ・夕方ピークの西口同時使用台数は現状で17台。想定ではこれより12台追加（p.17の試算より）
 ※西口の自転車利用者が東口まで行っていることは考えにくいことから、自転車利用者数は現況から変化しないと考える。
- 上記を踏まえ、西口駅前広場のスペック（諸元）は最大で以下のように設定します。



西口に必要な交通機能のスペック（諸元）

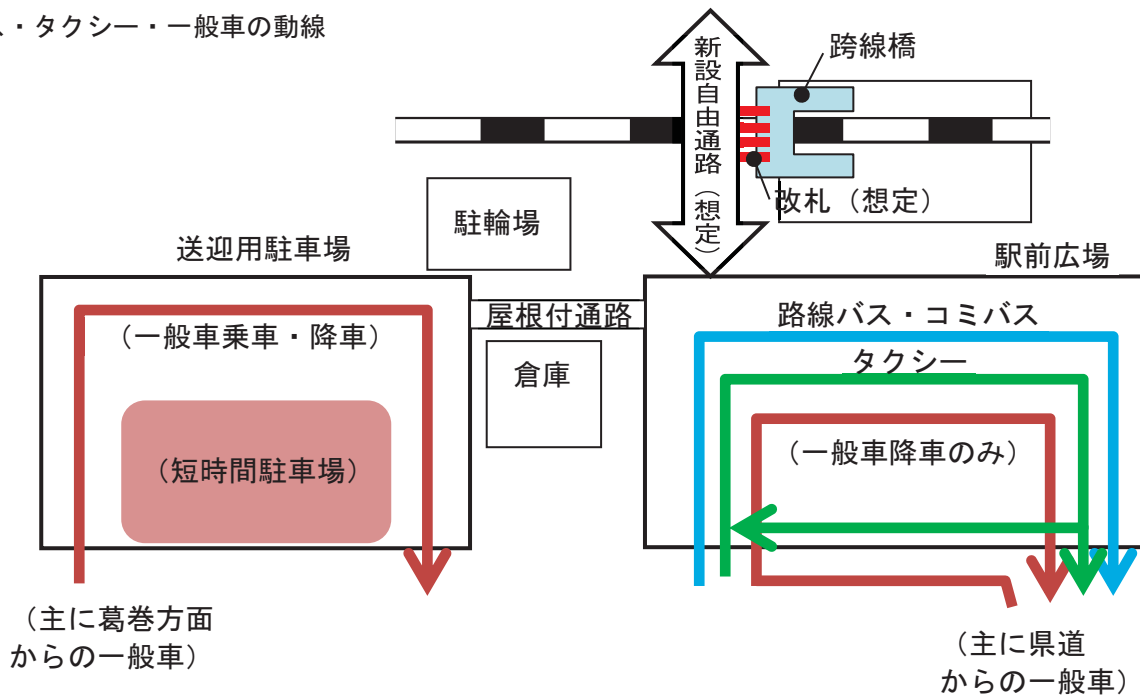
機能	規模	設定理由
一般車ロータリー	7台	朝ピーク時の自動車同時利用台数（駅利用者を降ろしてすぐ出ていく交通行動）＝最大で現況2台＋将来5台増加＝7台
一般車駐車場	29台	夕方ピーク時の自動車同時利用台数（数分から数十分程度広場内で待機する交通行動）＝最大で現況17台＋将来12台増加＝29台
バスバース	1台	西口の整備に伴いコミュニティバスが停車することを想定
タクシーバース	なし	面積が限られているため、タクシーバース（乗り・降りとも）は一般車ロータリーを利用するものとする
タクシープール	なし	計算上は、東西の歩行者数の比率が概ね東：西＝2：1であることからタクシープール台数も東口の約半分程度の台数（＝3台）とすることが考えられるが、タクシー事業者へのヒアリングでは西口にタクシープールは不要との回答であったため、タクシープールは設けない。ただし将来的にタクシープールを設置することとなった場合には積雪スペースの一部を活用する。
駐輪台数	250～300台	現況の同時利用最大数 250＋コミュニティサイクル、ミニバイク用等

4-2. 空間構成の考え方とレイアウトの検討

(1) 東口駅前広場ロータリーと新設駐車場の役割の分担

- 朝は駅利用者を降ろしてすぐに出て行くような車が多い特性を踏まえ、これらの送迎車両を円滑に処理するため、駅前広場内は降車のみが進入可能とします。(下記参考の長岡駅大手口と同様の考え方)
- 公共交通を優先するため、ロータリーのうち駅に近い場所は路線バス、コミュニティバス、タクシー以外は進入禁止とします。(ただし車椅子利用者、歩行が困難な高齢者、妊娠されている方などはこの限りではありません)
- 送迎用駐車場では、夕方の電車の到着に合わせて迎えに来る車と送る車、数分~数十分程度駅前広場で待機する車が混在する状況に対応して、短時間駐車ができる駐車枠と乗車・降車が可能なロータリーを整備します。

バス・タクシー・一般車の動線



【参考】長岡駅大手口の降車専用ゾーン

長岡駅大手口の駅前広場では、3台程度の降車専用ゾーンが設けられ、降車専用ゾーン以外は一般車通行不可となっています。

長岡駅の事例では車道幅は1台分しかなく、前方に停まる車を抜かしていくことはできないためこのゾーンにゆっくり停まっていることはできません。

長岡市へのヒアリングによると、以前は停車する車の右側を後続の車が追い越すようにしていたが、接触事故が頻発していたため現在のように車道幅を1台分にしたとのこと。



(2) 東口駅前広場の空間構成の考え方

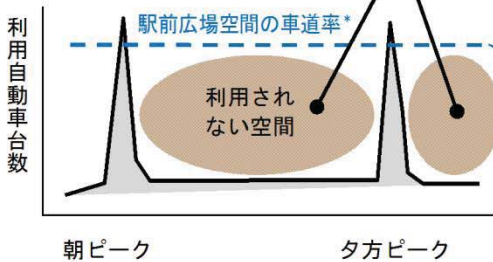
- 朝と夕のピーク時には、駅前広場には送迎車両が溢れ、前面道路も含めて渋滞が発生しています。
- しかしピークの数十分以外には、逆に駅前広場は閑散とした状態となっています。ピーク時の数十分のために貴重な駅前広場の空間の大半を使う、非常に「もったいない」空間の使い方がなされています。

- ピーク時の駅利用者送迎需要には新たに確保する新設駐車場と一体で対応することとして、駅前広場の空間は、「スマートウエルネスみつけ」の玄関口にふさわしい**歩行者の憩い・交流のための空間を最大限に確保します。**
- 交通結節点として路線バスやコミュニティバスへの乗り換えの利便性を向上させ、**クルマから公共交通への転換を推進します。**

【整備の考え方のイメージ】

【現在の状況】

空間が使われない「もったいない」状態。それでもピークには十分対応できていない。

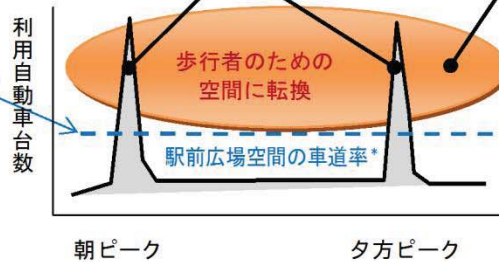


日中はガラガラのロータリー

【整備後のイメージ】

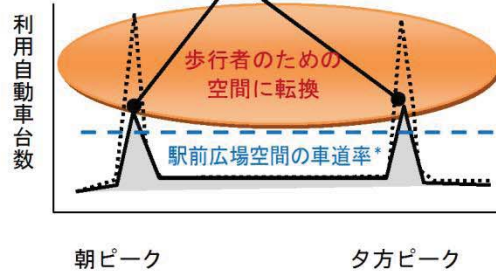
送迎車両需要は新設駐車場と一体で対応

駅前広場の空間は歩行者の憩いや交流のために最大限活用



【さらに将来的には・・・】

クルマから徒歩・自転車・公共交通への転換により送迎自動車の需要自体の低減を目指す

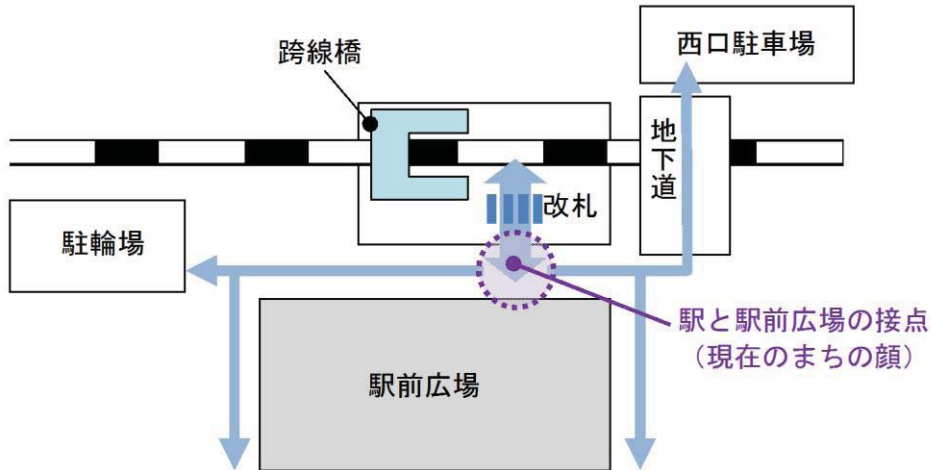


*車道率：駅前広場面積に占める車道面積の割合

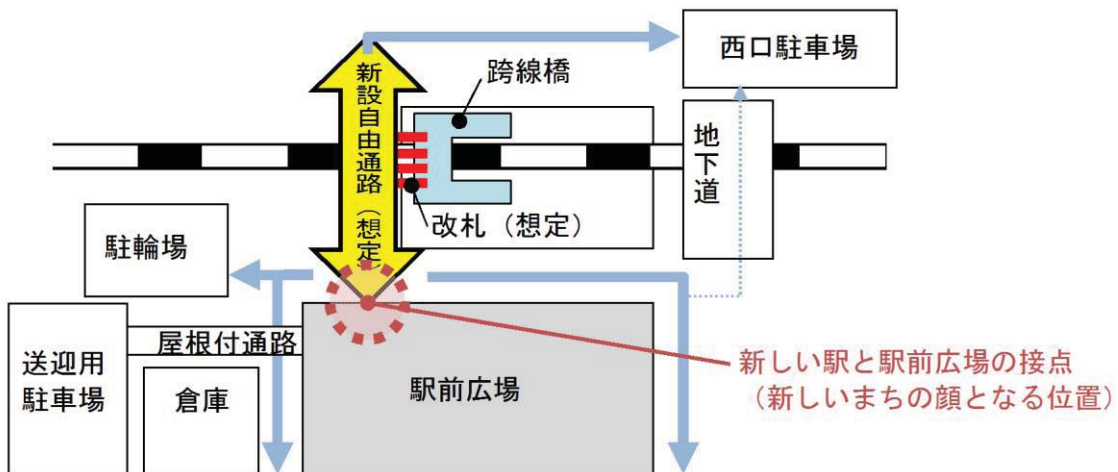
(3) 駅と駅前広場を結ぶ接点（まちの顔となる位置の設定）

- 現在のまちの顔となる位置（駅と駅前広場の接点）は、改札から駅前広場に出た場所となっています。
- 今後、駅の東西を結ぶ自由通路が整備されて自由通路上に改札口が設置されると想定した場合、**自由通路の降り口が新しいまちの顔となる位置**（新しい駅と駅前広場の接点）になります。
- 駅前広場の空間構成は、まちの顔となる位置が変化することに十分配慮する必要があります。

【現況の駅と駅前広場の接点】



【自由通路が整備された後の駅前広場の接点】



4-3. 交流空間の整備と利活用の検討

(1) 見附駅駅前空間の利用者像（ターゲット）

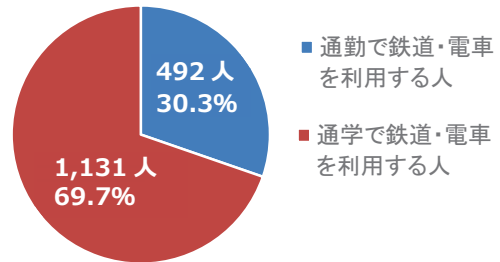
① 駅利用者の特性

■ 見附駅は一日あたり約 4,000 人が乗り降りし、その大半は高校生です。

※このデータでは見附駅以外の駅を利用している見附市民もカウントしているため、見附駅の正確な乗降客の比率ではありません。あくまで目安として用います。



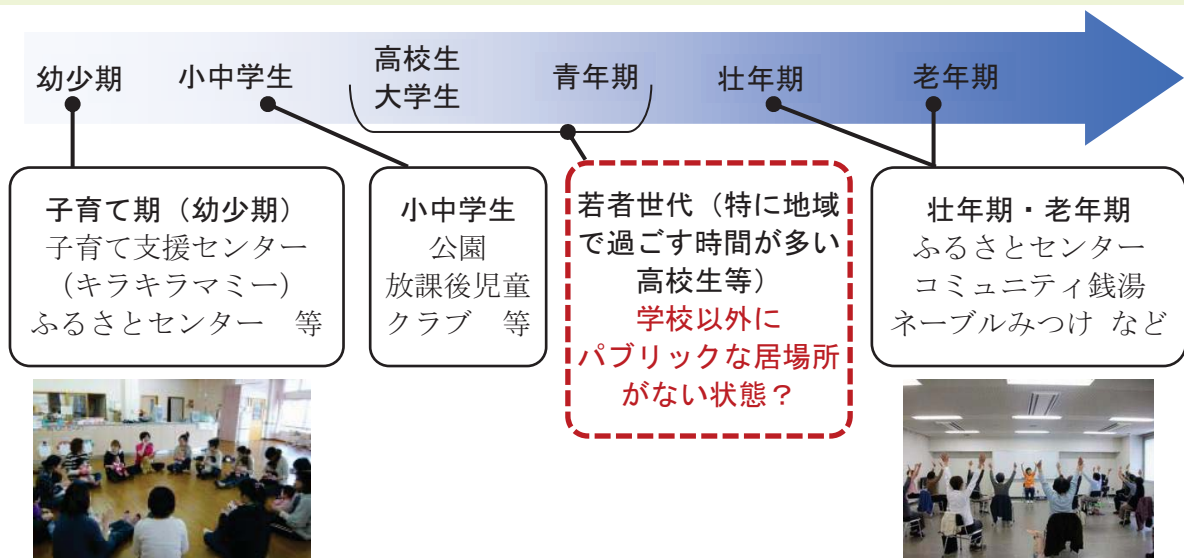
写真：見附駅の朝のホーム。
乗る人・降りる人ともにほとんどが高校生



図一見附市電車利用者の通勤者と通学者の比率
(データ出典：平成 22 年国勢調査)

② ライフステージと見附市内の交流の場

- 見附市には、特に若者世代が地域で過ごせるパブリックな居場所がありません。
- 見附市ではこれまで子育てファミリーや小さな子供の遊び場、壮年期や老年期の世代が交流できる場づくりに努めてきました。
- しかし、見附駅の主な利用者である高校生などの若者世代には、学校以外にまちのなかでの居場所を用意してこなかったのではないのでしょうか。
- 高校生たちが大人になっても見附市に住んでもらうためには、見附市のまちのなかに自分の居場所を見つけ、まちに対する愛着を持ってもらうことが必要ではないのでしょうか。
- また、地域に居場所を用意することは、地域の大人、高齢者、子どもともふれあう多世代交流のきっかけともなります。



(2) 駅前空間におけるアクティビティ（行動・活動）のイメージ

① 駅前に交流広場を設けた場合のアクティビティのイメージ例

- 交流空間を設けると、これまで駅前広場ではできなかった様々なアクティビティができるようになります。
- 祭りやマルシェなどのイベントはもとより、普段の屋外空間の使い方が多様になり、若者を含む多世代が楽しめる駅前空間となります。



②その他（室内等）のニーズの想定

- 見附駅を利用する高校生たちのニーズとしては、屋外のアクティビティだけでなく、屋根のあるところや室内で宿題や受験勉強をしたり、友達とおしゃべりをしたりするニーズがあると考えられます。



写真：直江津駅前にある「直江津学びの交流館」内の自習室は高校生に人気

（3）駅前空間の使い方に関する対話の場「みつけ駅前カフェ」

つくるまえの段階から、この交流広場や駅舎建物を誰が、どのように使いたいのか、ということをしつくりと話し合い、それに基づいて整備・活用計画を立てていくため、「みつけ駅前カフェ」を開催し、市民や民間の方々の発想でどのように駅前空間が活用できるかを議論しました。

この議論は、基本計画を立てたら終わりではありません。H30年度にはこの駅前カフェを「つかう会議」に発展させ、議論したことを実際に試す「参加型社会実験」の実施を通じてさらに議論を深めていきます。

「みつけ駅前カフェ」の位置づけ

	H28	H30	H35	H40
見附駅周辺まちづくり協議会	●	●		
交流空間の整備		●	●	●
つかう会議		●	●	●

第1回みつけ駅前カフェ ～見附駅の役割と使い方について考える～

日時：平成30年1月30日（火） 17:00～18:50

場所：見附市役所 4階 大会議室

参加者：下表のとおり

属性	人数
エリアマネージャー	2名
見附市公式 FACEBOOK リポーター	2名
企業・商業・観光物産協会関係者	7名
区長・青年会議所	3名
見附地区西部地区コミュニティ準備会関係者	7名
その他市民（サークル活動など）	5名
見附高校 学生	5名
長岡造形大 学生	14名
見附市役所職員（参加者として）	4名
学識経験者	3名
事務局（企画調整課）	5名
コンサルタント	2名
計	59名

主な内容：

1. 懇談会の趣旨説明
2. レクチャー（貝島先生）「交流や賑わいの場としての駅周辺整備の効果」
3. レクチャー（渡邊先生）「まちなかの賑わい創出と市民・民間団体への期待」
4. 意見交換（グループごと）

意見交換の概要：「見附駅周辺にどんなことを期待する？」「見附駅周辺にどんなモノ・コト・ヒトが必要？」等のテーマで意見交換しました。

項目	主なご意見
見附駅周辺に どんなことを 期待する？	<ul style="list-style-type: none"> ・見附地区や今町地区と駅とのつながり ・「発信」と「結節」の機能 ・安全、防犯、景観（花や緑）
見附駅周辺に どんなモノ・ コト・ヒトが 必要？	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもたちの居場所や快適な待合いの場 ・待ち時間に時間をつぶせる場 ・若者や子育て世代が集まる場 ・インスタ映えする空間 ・多目的に変化する空間 ・昼は学生、夜は大人向けの場所 ・居心地の良い空間

第1回の成果【見附駅の現状・課題】

居心地の良い「居場所」がない

第2回みつけ駅前カフェ

～見附市にはどんな人がいるの？ どんなことをしているの？～

日時：平成30年3月7日（水） 17:00～19:00

場所：見附市文化ホールアルカディア小ホール

参加者：属性は第1回と同様、43名

主な内容：

1. 懇談会の趣旨説明
「第1回懇談会の振り返りと第2回のテーマについて」
2. 実際に活動している方の話を聞いてみよう
活動紹介その1（今町地区エリアマネージャー 小林さん）
活動紹介その2（見附地区エリアマネージャー 松本さん）
活動紹介その3（第一ニットマーケティング 加藤さん）
活動紹介その4（長岡造形大学3年 末松さん）
3. 意見交換（グループごと）



意見交換の概要：参加者の属性でグループを分けて議論しました。

地元ベテラングループ

- 神社を中心におまつりしていた
- 世代間の交流が失われている
- 西地区コミュニティがイベントを取捨選択していくとよい
- お金と人材の発掘が必要
- やりたい人に思い切って任せる
- 発表する場を求めている？
- 地域サポーターの力も活用
- 本日の発表者に加えて、スポーツ協会、西地区コミュニティ、オコキャンなど多数
- いろいろな「楽しい」がある街イベントだけが「楽しい」じゃない
- 昔は駅前に旅館がもっとあった
- 駅前でヨガやバンド活動など
- 駅には自由な広場がほしい（アオーレのような、制約のない空間）

地元ワカモノグループ

- 【いまのワカモノの居場所】
 - ・平日は集まらない
 - ・ウオロク、プラント など
 - ・音楽やるところがない
- 【昔のワカモノ】
 - ・学校に遅くまでいた
 - ・長岡の友達と待ち合わせ
 - ・両世代が使うカフェ「青い鳥」（駅から遠い）
- 本屋が近くにない
- 総合体育館でスポーツ
温水プール（市外）
↓
身体を動かす活動がもっとまちに出てきてほしいのでは？
- 駅にいると気持ち落ち込む
- いと楽しい、安心な空間
- トイレは無いものと思っている
- 好きなコトをやっているひと
同士が見る・見られる関係

企業&大学生グループ

- 見附の魅力
 - ・ニット、木工、メーカー
 - ・ニット帽（シンボル）
- どういふ駅なら降りたい？
 - ・駅を使わなくても寄れる場所
 - ・いろんなイスがある（座ってみたい、寛ぎたい）
 - ・フォトジェニック
- ニットカフェ？
 - ・それぞれの地域のうまいもの
 - ・100円餃子 ・白アイス
 - ・ふっくらまんじゅう
 - ・メダカの煮つけ など
- 越後湯沢ののれん街がよい
- 企業と学生でコラボしたい
- 駅にも日帰り温泉やフィットネス（常習性のあるものがほしい）
- 座れる場所、カフェ、おいしいものが食べれる、などが全体的な意見

第2回の成果【見附駅に求める空間のイメージ】

- **普段使いの場**として
 - ・ワカモノも含めて「自分の居場所」と思える空間
 - ・居心地の良い、映える空間
- **イベント使いの場**として（※あくまでも普段使いの延長として）
 - ・いろいろな活動に自由に使える空間
 - ・見附地区と今町地区の活動が感じられる空間

第3回みつけ駅前カフェ

～「駅前をつかう」社会実験でやってみたいことを考えよう～

日時：平成30年4月27日（金） 16:00～19:00

場所：見附市役所4階大会議室及び見附駅前広場（現地視察）

参加者：属性は第1回と同様、33名

主な内容：

1. 懇談会の趣旨説明
2. 見附駅前の現地視察
3. 意見交換（普段使いとイベント使いに分かれて）
4. 今後の活動予定（つかう会議について）

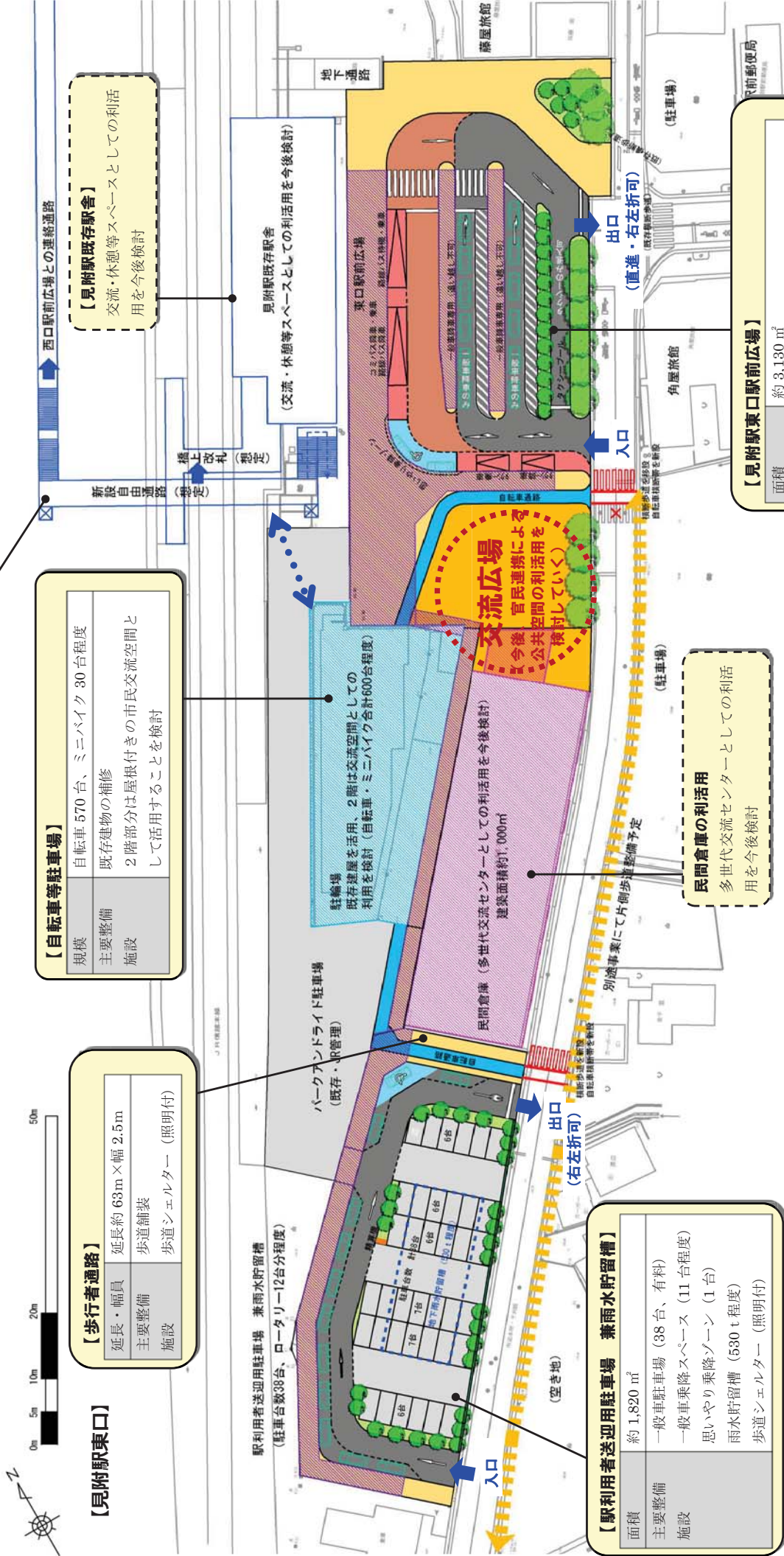
意見交換の概要：見附駅前でやってみたい社会実験の企画についてアイデアを出していただきました。

第3回の成果【空間の使い方のアイデア】

普段使いのアイデア
☞ カフェをつくろう（カフェ・クッチャイ＝おなかいっぱい）
☞ 呑む！（駐輪場2階をBar、地下通路を横丁とする）
☞ 居心地のよい空間づくり（芝生広場、ベンチや足湯、子どもの遊び場、音と映像、Fablabo など）
イベント使いのアイデア
☞ みつけウエルネスステーション（基礎体力の計測やヨガ・ダンス）
☞ ニットフェス（ニット祭りと合わせてファッションショー、日通倉庫の壁をスクリーンとして昼の映像を夜に流すなど）
☞ おいしいものを“みつけ”て（見附のおいしいものを集める）

5. 見附駅周辺整備計画のまとめ

■ 以上の検討を踏まえ、見附駅周辺整備基本計画のレイアウトを以下のように示します。



【見附駅東口】

【歩行者通路】	延長・幅員 延長約 63m × 幅 2.5m
主要整備 施設	歩道舗装 歩道シェルター (照明付)



【自転車等駐車場】	規模 自転車 570 台、ミニバイク 30 台程度
主要整備 施設	既存建物の補修 2 階部分は屋根付きの市民交流空間として活用することを検討

自由通路・橋上改札
別途関係機関協議により検討
(図はあくまで想定)

【見附駅西口】
交流・休憩等スペースとしての利活用を今後検討

民間倉庫の利活用
多世代交流センターとしての利活用を今後検討

【駅利用者送迎用駐車場 兼雨水貯留槽】	面積 約 1,820 m ²
主要整備 施設	一般車駐車場 (38 台、有料) 一般車乗降スペース (11 台程度) 思いやり乗降ゾーン (1 台) 雨水貯留槽 (530 t 程度) 歩道シェルター (照明付)

【見附駅東口駅前広場】	面積 約 3,130 m ²
主要整備 施設	バスバース (2ヶ所) タクシ乗場、降場 (1ヶ所ずつ) タクシプール (6 台程度) 思いやり乗降ゾーン (2 台程度) 一般車降車専用レーン (12 台程度) 歩道シェルター (照明付) 歩行者交流広場

【駐車場凡例】

凡例	内容
■	車道 (As舗装等)
■	駐車場 (As舗装等)
■	歩道 (透水性LB舗装等) 200~1000mm
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用乗降場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	樹樹帯

【駅前広場凡例】

凡例	内容
■	車道 (As舗装等) (公共交通ゾ)
■	歩道 (透水性LB舗装等) 200~1000mm
■	交流広場
■	自転車通行帯 (カラー舗装等)
■	障がい者用乗降場 (カラー舗装等)
■	シェルター
■	樹樹帯

【東口駅前広場部拡大図】

〔駅前広場凡例〕

凡例	内容
	車道 (As舗装等) (公共交通ゾーン)
	歩道 (透水性IB舗装等) (公共交通ゾーン)
	交流広場 (石)
	自転車通行帯 (カラ一舗装等)
	障がい者用乗降場 (カラ一舗装等)
	シェルター
	植樹帯

自由通路を降りた「まちの顔」となる位置に広い歩行者空間を確保し、大きな屋根(シェルター)をかけます。

自転車の安全な通行のため、自転車通路を明示します。
自転車通路は、自由通路を行き来する歩行者の流動と交流広場に留まる歩行者を空間的に区分する役目も果たします。

2階
車・ミニバイク合計600台程

利活用を今後検討)

倉庫前の通路と一体的に利用できる位置に、市民や来訪者の交流のための広場を確保します。(交流広場の使い方に関する検討の詳細は4-3参照)

見附駅既存駅舎
(交流・休憩等スペースとしての利活用を今後検討)

50m

20m

10m

5m

0m

橋上改札 (想定)

(想定)

このレーンは公共交通(バスとタクシー)のみが通行できるレーンとし、自家用車は進入禁止とします。

一般車降車専用 (追い越し不可)

一般車降車専用 (追い越し不可)

タクシープール

ここはタクシーのみが進入できます。タクシー乗車場が空いたらピストン式に出ています。

東口駅前広場

コミバス降車・乗車
路線バス降車・乗車

路線バス待機・乗車

交流広場

自転車通路

横断歩道を移設
自転車横断帯を新設

(既存横断歩道)

(駐車場)

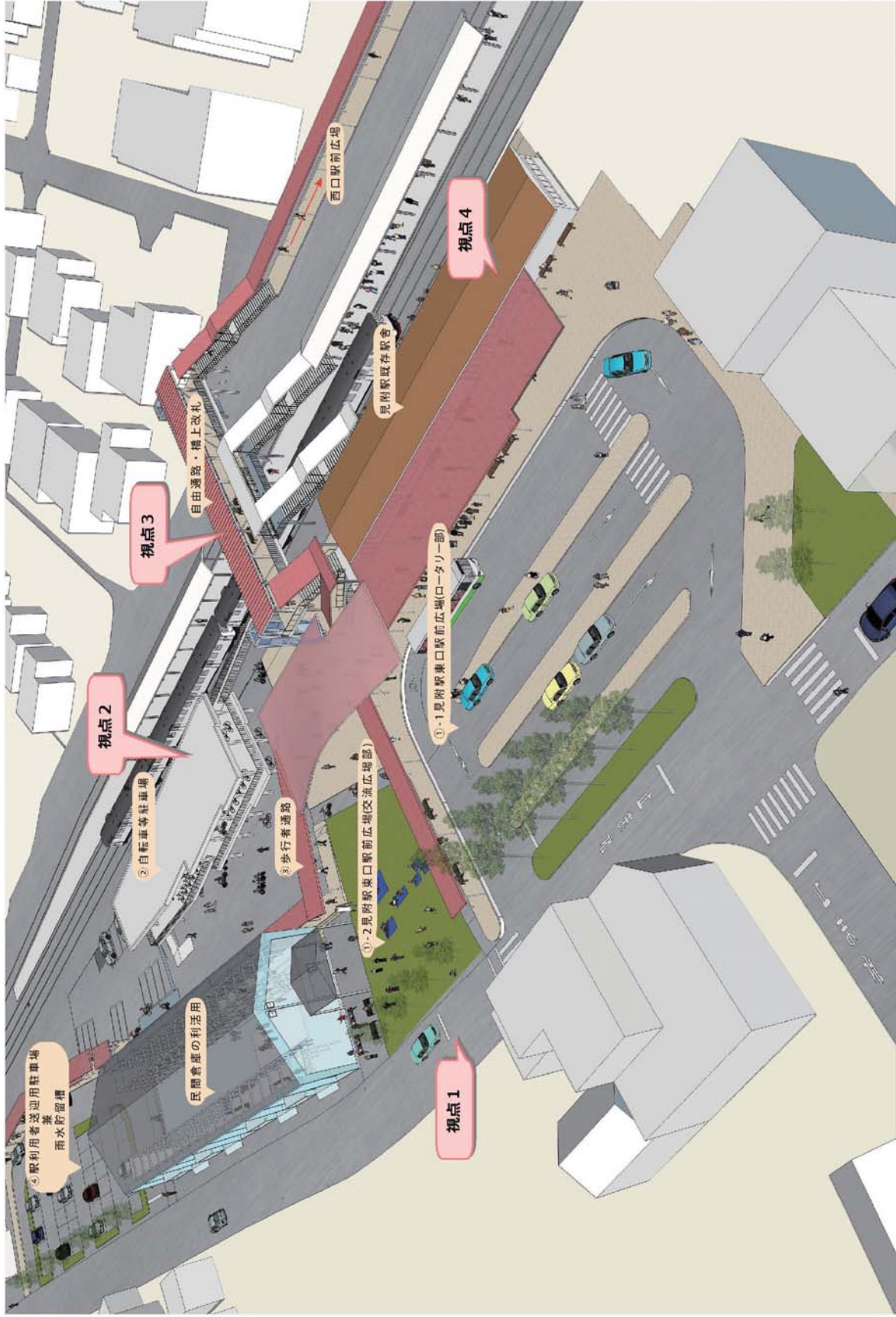
角屋旅館

(駐車場)

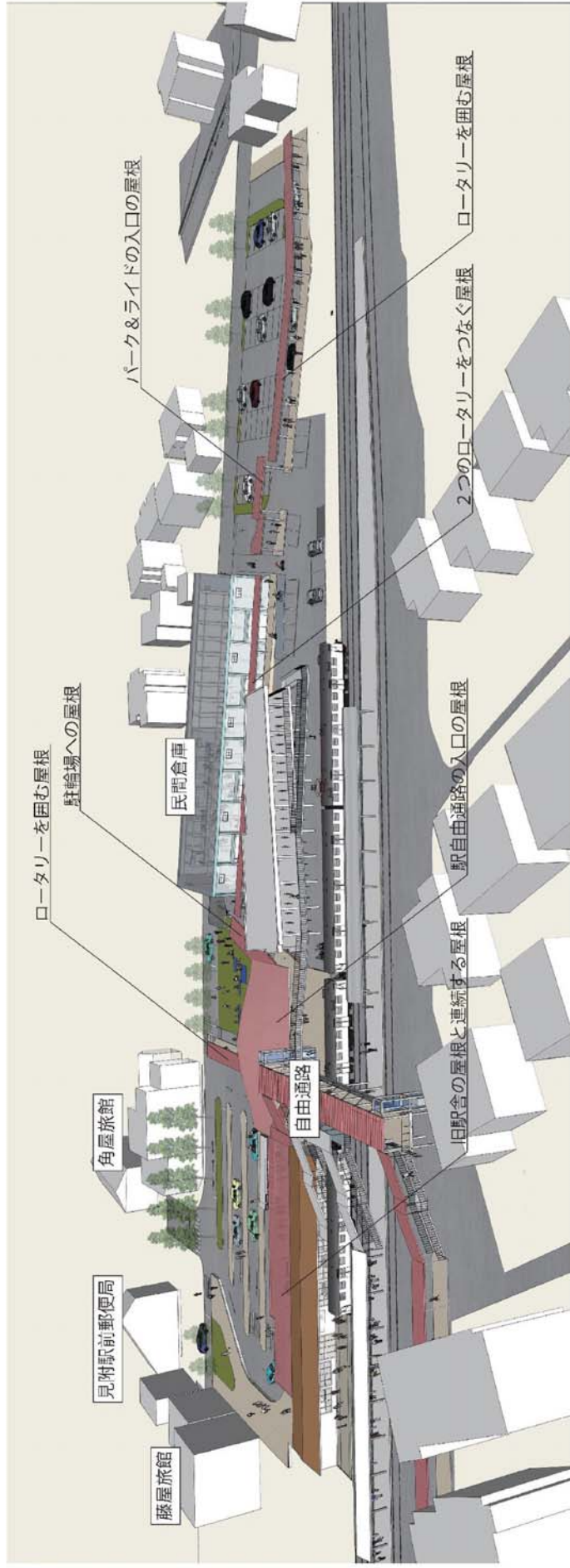
【見附駅西口】

※西口は後期工事を予定していることからまだ測量も行われていません。そのため、この図面はおおまかな交通機能配置のイメージを掲載するものです。
 ※また駅前広場の区域もあくまで現時点での想定であり、地権者等と調整されたものではありません。





西側からみた鳥瞰イメージ



西口駅前広場イメージ



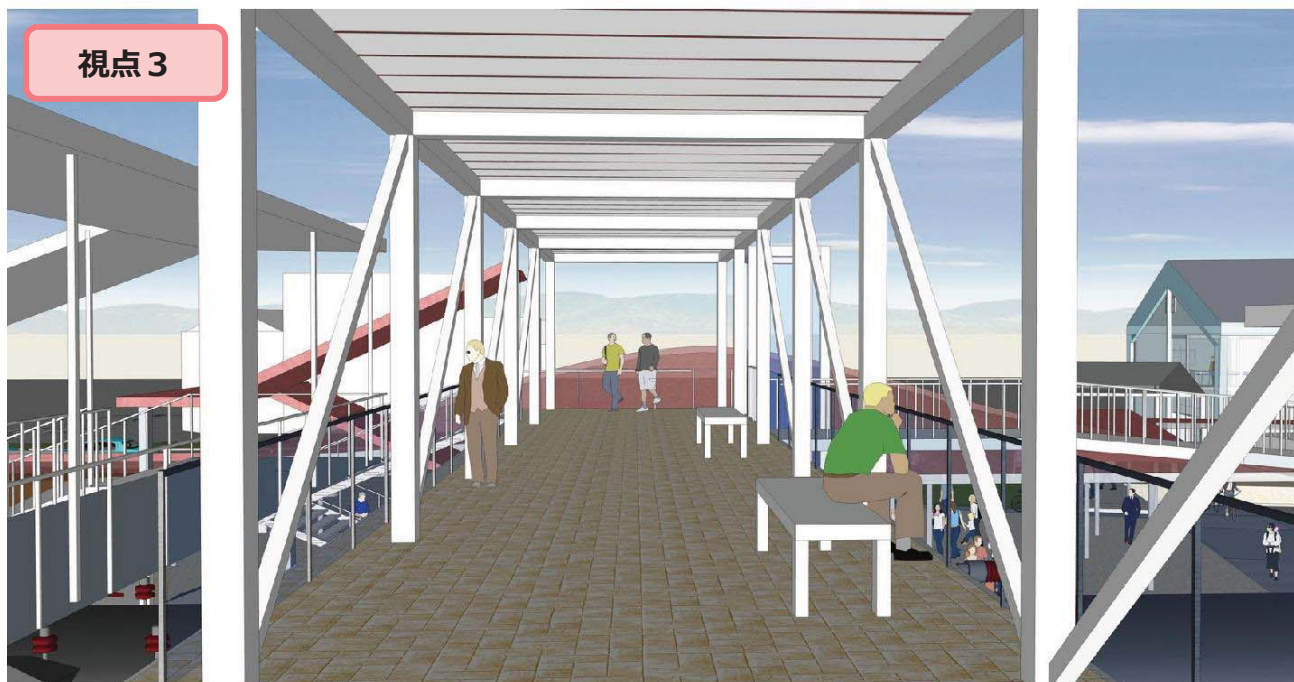
交流広場イメージ



駐輪場 2 階を交流空間として活用したイメージ



自由通路イメージ

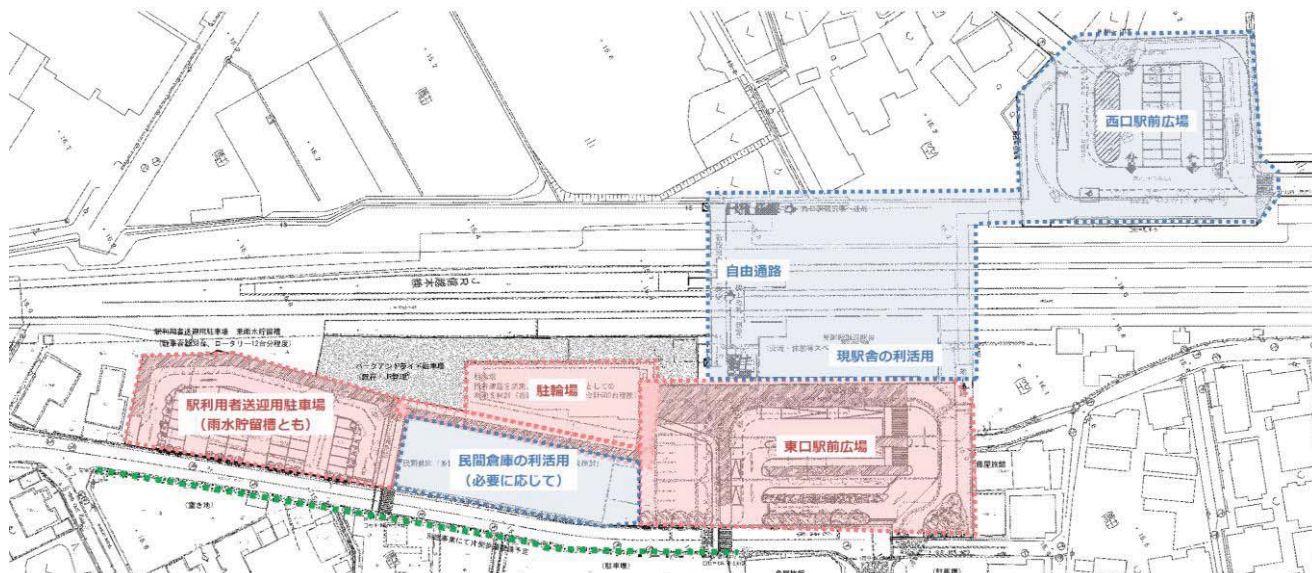


現駅舎の待合スペースをカフェ等として活用したイメージ



6. 整備スケジュール

■平成 31（2019）年度より 5 ヶ年を前期整備、その後 5 ヶ年を後期整備として、東口から事業に着手していきます。



- 前期 5 ヶ年整備 (H31~H35) を予定
- 後期 5 ヶ年整備 (H36~H40) を予定
- 歩道 (H29~H34) を予定 (別途検討)

【参考】見附駅の概況

(1) 乗客数

■見附駅の乗客数は、概ね2,100人～2,200人程度で推移しています。降客も含めると、一日の見附駅利用者は4,000人程度です。

表一信越本線見附駅の乗客数（出典：見附市とうけい2017、ただし2016年はJR東日本公表資料）

和暦	西暦	乗客数	和暦	西暦	乗客数
平成23年	2011年	2,183	平成26年	2014年	2,023
平成24年	2012年	2,142	平成27年	2015年	2,108
平成25年	2013年	2,189	平成28年	2016年	2,178

(2) 乗客の特性

- 通勤客と通学者の比率は7：3程度で、通学者の大部分は高校生です。
- そのため見附駅の利用者の大半は高校生とみられます。

表一通勤者と通学者の比率（データ出典：平成22年国勢調査）

	通勤で鉄道・電 車を利用する人	通学で鉄道・電 車を利用する人	合計
人数	492	1131	1623
割合	30.3%	69.7%	100%



朝の利用風景
(見附高校へ通学する高校生)



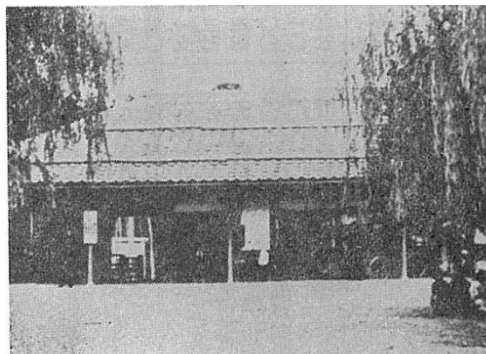
夕方の利用風景
(市外の高校から帰宅する高校生)

(3) 見附駅の歴史

■見附駅は明治31年(1898年)に開業し、昭和33年に現在の駅舎に建て替えられました。現在の駅前広場は昭和58年に整備されました。

【見附駅の略年表】(見附市作成)

- 明治31年 北越鉄道(後の信越本線)が開業。
- 同 年 北越鉄道開業と同時に見附駅が設置された。
- 昭和33年 現在の駅舎に建て替えられる
- 昭和58年 見附駅地下道開通
(地下道は57年完成だが東西広場が出来ておらず開通は58年となる)
見附駅前(東口)と西口(駅裏)側を結ぶことで、今町方面からの利用が便利になった。
- 同 年 見附駅前広場完成「約800㎡から約3200㎡に拡張」
当時越後交通のバスが駅前広場に乗り入れできなかったが、拡張し乗入が可能となった。
- 同 年 見附駅西口広場完成「約2800㎡」
今町方面からの利用が便利になった。
- 昭和61年 見附駅前駐輪場(2階建)が完成。
駅前周辺の民営有料駐車場若しくは遠隔地の公営駐輪場から、駅舎に近い駐輪場完成により便利になった。
- 平成24年 (~25年まで) 見附駅前広場の景観を高めるための部分的緑化工事の実施
(まちづくり交付金事業・見附駅周辺地区整備で施工)

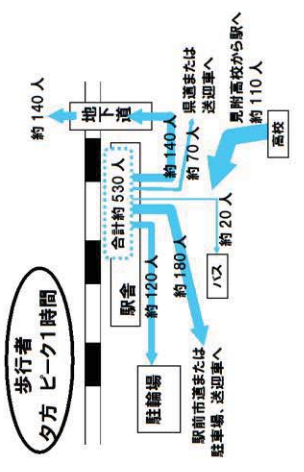
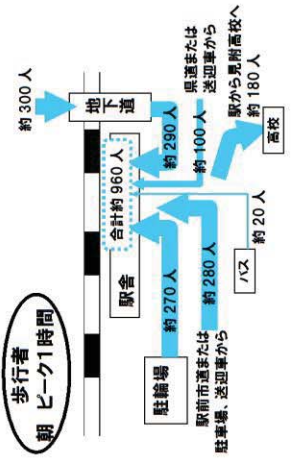
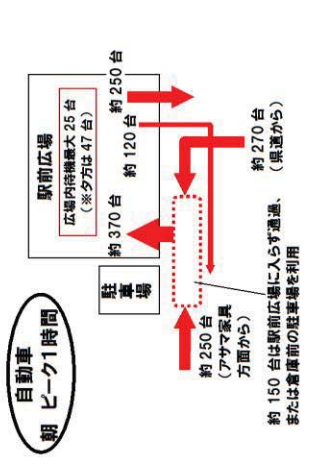
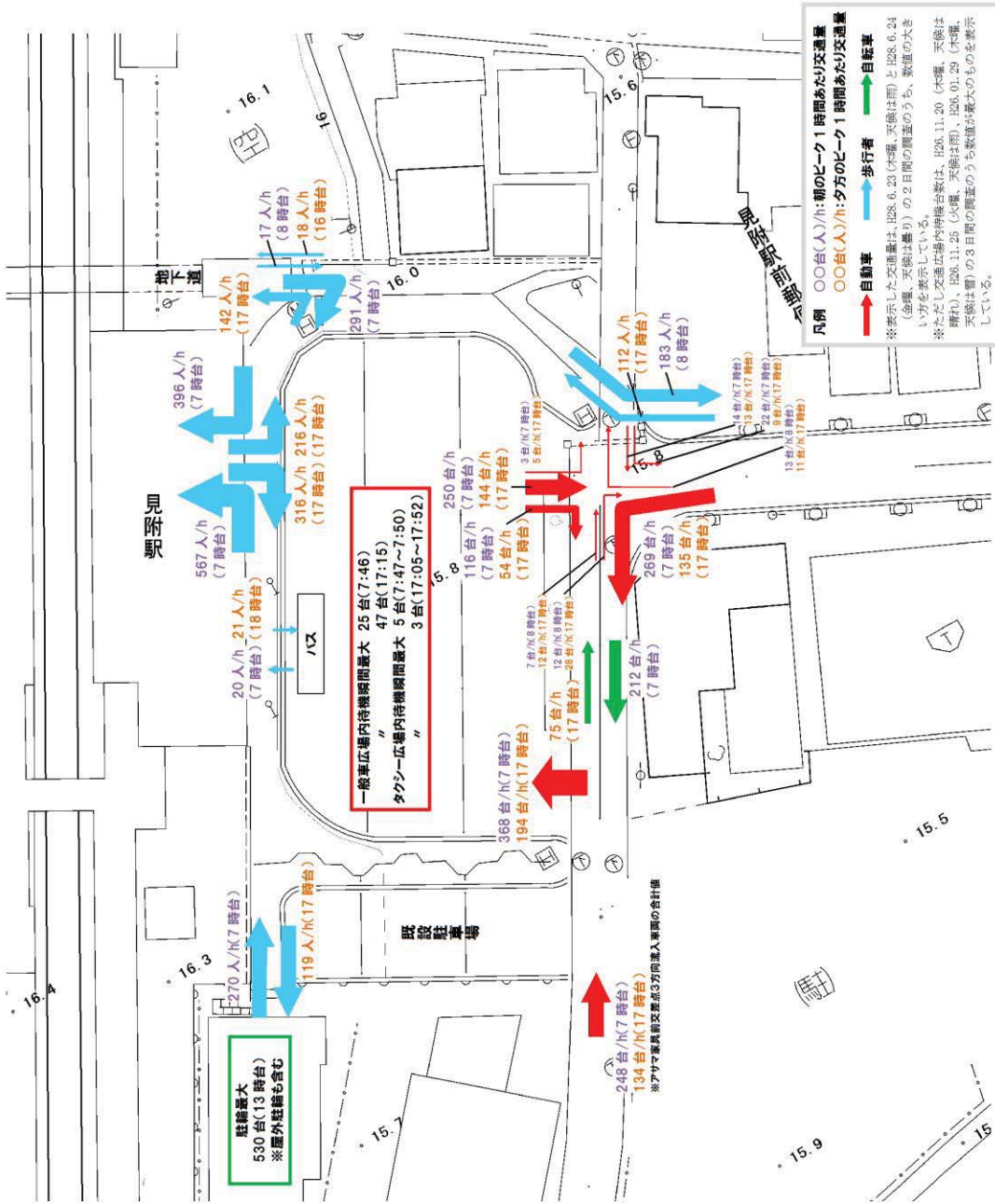


見附駅(大正期)
出典:ふるさと見附の歴史

【見附駅開業当時の様子】(「ふるさと見附の歴史(昭和60年発行)」より抜粋整理)

- 明治31年6月16日、長岡一沼垂間に北越鉄道が開通し、見附停車場が開業しました。
- 新築された駅舎には国旗が掲げられ、近隣町村から多数の見物人が、ひと目汽車を見ようと押しかけました。(中略)町民たちも家ごとに桜提灯をかかげ、夜ともなれば花燈がともされるなど、心から鉄道の開通を喜びあいました。
- 見附停車場の位置決定にあたっては、鉄道が敷かれると悪者や悪疫が入ってくるとして関係町村で駅の押し付け合いをしたとか、逆に、政治家や有力者が自町村へ持って来ようとして引き合いをした、などという言い伝えが残っていますが、当時の文献類にそのような記述はありませんし、また、鉄道線路が押切から東光寺まで一直線になっていることから見ても、特に大きな政治運動が絡んだということは無かったように思われます。
- 停車場の前には、旅館や倉庫が立ち始め、今見運送、丸須運送などの運送業者が店開きしました。地域の経済地図も徐々に変化していくこととなります。

【参考】見附駅前広場の交通実態概況



【参考】見附駅周辺の交通実態（朝・夕のピーク状況）

- H28年6月23日雨天時の朝7時台と17時台の分あたりの交通量をみると、朝のピークは7:40で1分あたり20台、夕方のピークは17:20で1分あたり10台となっています。

1分あたり駅前広場への流入車両台数（朝ピーク時）

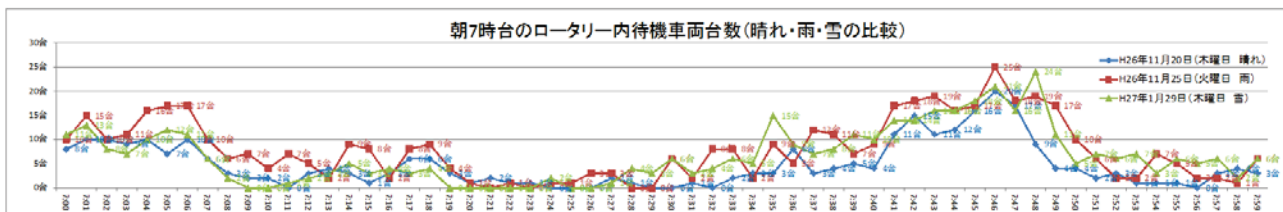


1分あたり駅前広場への流入車両（夕方ピーク時）

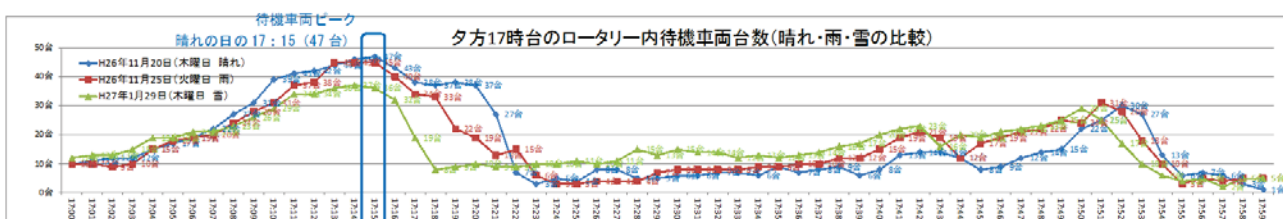


- ピーク交通量は自動車・自転車・歩行者とも朝の方が多いですが、朝の送迎車両は乗降後すぐに駅前広場を出て行くような利用が多く、夕方は多くの送迎車両が数分間～十数分間駅前広場内で待機しています。そのため駅前広場内の待機車両は夕方の方が多くなっています。
- ロータリー内待機車両台数を調査している H26 年度調査をみると、ロータリー内に待機する車両が最大であったのは晴れの日の夕方 17:15 の 47 台でした。(朝の待機車両ピークは雨天時 7:46 の 25 台)

1分あたり駅前広場内待機車両台数（朝ピーク時）



1分あたり駅前広場内待機車両台数（夕方ピーク時）



【参考】駐輪場の利用実態

■ H28年6月23日、24日の駐輪場の駐車台数を見ると、ピーク時は12時～13時頃で、駅前が530台、西口が254台となっています。



駐輪場 駐車台数

時 日	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	
	合計	6月23日雨	175	191	235	249	252	257	262	265	263	260	263	249	219	209	203
	6月24日晴	175	288	693	757	765	776	781	780	762	751	729	606	456	390	339	308
駅前	6月23日雨	128	140	166	174	176	180	184	186	184	182	185	175	160	153	151	147
	6月24日晴	132	193	462	511	518	525	527	530	516	506	497	411	316	270	241	221
西口	6月23日雨	47	51	69	75	76	77	78	79	79	78	78	74	59	56	52	48
	6月24日晴	43	95	231	246	247	251	254	250	246	245	232	195	140	120	98	87

調査日: 平成28年6月23日 雨

開始	完了	駅前駐輪場							西口					合計	前時間との差	天気		
		①	②	③	④	⑤	⑥	計	①	②	③	④	⑤			計	温度℃	湿度%
		通路	駐日 通場	通路	屋外 駐輪場	1 F	2 F		東側	北①	北②	西側	南側					
6:00	6:10	7	2	2	3	78	36	128	27	5	0	8	7	47	175	-	雨	21 90
7:00	7:10	8	2	2	4	88	36	140	31	5	0	8	7	51	191	16	雨	
8:00	8:10	14	3	3	4	105	37	166	39	7	1	12	10	69	235	44	雨	
9:00	9:10	16	3	3	3	112	37	174	40	10	1	14	10	75	249	14	雨	
10:05	10:15	16	3	3	3	113	38	176	42	9	1	14	10	76	252	3	雨	
11:00	11:10	17	3	3	3	117	37	180	43	9	1	14	10	77	257	5	くもり	
12:00	12:10	17	3	3	3	121	37	184	43	9	2	14	10	78	262	5	くもり	25 77
13:00	13:10	17	3	3	3	123	37	186	44	9	2	14	10	79	265	3	小雨	24 78
14:00	14:10	17	3	3	3	121	37	184	44	9	2	14	10	79	263	-2	くもり	24 78
15:00	15:10	16	3	3	3	120	37	182	43	9	2	14	10	78	260	-3	くもり	23 78
16:00	16:10	16	3	3	4	121	38	185	43	9	2	14	10	78	263	3	雨	22 83
17:00	17:10	13	3	3	4	114	38	175	40	8	2	14	10	74	249	-14	雨	
18:00	18:10	11	3	3	4	102	37	160	34	5	1	12	7	59	219	-30	小雨	20 90
19:00	19:10	7	2	2	4	101	37	153	34	4	1	10	7	56	209	-10	小雨	21 89
20:00	20:10	7	2	2	4	98	38	151	33	4	0	9	6	52	203	-6	くもり	21 83
21:04	21:04	6	2	2	4	95	38	147	29	4	0	9	6	48	195	-8	くもり	
最大値		17	3	3	4	123	38	186	44	10	2	14	10	79	265	44		
最小値		6	2	2	3	78	36	128	27	4	0	8	6	47	175	-30		

調査日: 平成28年6月24日



開始	完了	駅前駐輪場							西口					合計	前時間との差	天気			
		①	②	③	④	⑤	⑥	計	①	②	③	④	⑤			計	温度℃	湿度%	
		通路	駐輪場 日通	通路	駐輪場 屋外	1F	2F		東側	北①	北②	西側	南側						
6:00	6:09	6	2	2	3	82	37	132	26	4	0	9	4	43	175	—	くもり	19	84
7:00	7:10	20	2	8	4	120	39	193	51	8	1	13	22	95	288	113			
8:00	8:15	62	43	48	29	235	45	462	93	20	11	39	68	231	693	405	くもり	24	65
9:00	9:15	64	54	58	32	256	47	511	99	23	12	39	73	246	757	64	くもり	25	65
10:05	10:15	65	56	58	32	258	49	518	100	23	12	39	73	247	765	8	くもり	26	60
11:00	11:17	67	57	59	32	261	49	525	103	23	13	39	73	251	776	11			
12:00	12:12	66	58	59	33	263	48	527	103	24	14	40	73	254	781	5		27	58
13:00	13:13	66	58	58	33	265	50	530	102	24	14	38	72	250	780	-1			
14:00	14:15	64	55	58	32	258	49	516	101	22	14	38	71	246	762	-18	くもり	26	64
15:00	15:13	60	54	57	32	255	48	506	101	22	14	38	70	245	751	-11			
16:00	16:11	61	52	56	33	245	50	497	95	21	13	38	65	232	729	-22	くもり	27	67
17:00	17:10	51	37	40	24	213	46	411	91	16	9	28	51	195	606	-123	くもり	25	74
18:00	18:15	36	24	22	17	174	43	316	69	14	6	19	32	140	456	-150	雨	23	86
19:00	19:10	31	15	15	10	160	39	270	59	13	4	17	27	120	390	-66	雨		
20:00	20:10	22	13	10	8	149	39	241	52	8	4	12	22	98	339	-51	雨		
21:03	21:15	20	11	8	8	135	39	221	47	8	3	10	19	87	308	-31	雨		
最大値		67	58	59	33	265	50	530	103	24	14	40	73	254	781	405			
最小値		6	2	2	3	82	37	132	26	4	0	9	4	43	175	-150			

【参考】見附駅周辺まちづくり協議会の経緯

(1) 設置要綱

見附駅周辺まちづくり協議会設置要綱

(設置目的)

第1条 見附駅周辺整備計画策定及び事業化を検討するにあたり、広く意見を聞くため、学識者・市民代表・関係機関等からなる、見附駅周辺まちづくり協議会（以下「協議会」という）を設置する。

(協議内容)

第2条 協議内容は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 見附駅周辺のまちづくり及び整備方針について。
- (2) 見附駅関連施設及び周辺施設についての利活用のありかた及び空間整備のありかたについて。
- (3) その他市長が必要と認めた事項について。

(組織)

第3条 協議会委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し前条の協議を行う。

- (1) 学識者
- (2) 市民代表
- (3) 交通管理者
- (4) 交通事業者
- (5) 企業（産業）関係者
- (6) 行政関係機関の職員
- (7) その他市長が必要と認めた者

2 協議会にはオブザーバーをおくことができる。

- (1) オブザーバーは、専門的知識や経験を有する立場で会議に出席し参考意見を述べる。
- (2) オブザーバーは市長が委嘱する。

(任期)

第4条 委員及びオブザーバーの任期は、2年とし、再任を妨げない。

- 2 委員及びオブザーバーに欠員が生じた場合は、これを補充することができる。ただし、その任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長各1名を置く。

- 2 会長は、協議会委員の互選により選出する。
- 3 副会長は、会長が指名する。

4 会長は、会務を総括し、会議を代表する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。

(会議の代理出席)

第6条 委員（第3条第1号及び第2号に掲げるものを除く）及びオブザーバーに不都合が生じ、やむを得ず協議会の会議に出席できない場合は、当該委員及びオブザーバーの属する機関職員のうちから、当該委員が指名する者が代理として会議に出席し議事に加わることができる。

(協議会)

第7条 協議会は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 協議会は、委員（委任状も含めて）の半数以上が出席しなければ開くことができない。

(部会)

第8条 協議会には必要に応じて部会を置くことができる。

各部会の委員構成については会長が指名する。

(庶務)

第9条 会議の庶務は、企画調整課及び建設課において処理する。

(委任)

第10条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成28年11月30日から適用する。

(2) 協議会委員名簿

No.	区分	所属	氏名
1	学識者	長岡造形大学「教授」	渡邊 誠介
2		東京工業大学大学院「教授」	塚本 由晴
3		筑波大学「准教授」	貝島 桃代
4	市民代表	公募者「見附駅周辺巡回指導者」	小林 恵子
5		公募者「自家用車送迎者」	小林 陽子
6		地域自治会代表・東口関係者 「本所2丁目町内会長」	板垣 博
7		地域自治会代表・西口関係者 「柳橋町連合町内会長」	高井 良一
8	交通事業者	北越後観光バス(株)「取締役 総務部長」	風間 広範 (第1～3回)
		越後交通(株)「栃尾営業所長」	河井 正和 (第4回)
		見附タクシー協議会「代表」	長谷川 信明
10	企業(産業)	見附青年会議所「理事長」	上村 堅太郎
11	関係者	サンアロー(株)新潟工場「管理部 課長」	遠藤 節子
12	行政	市企画調整課長「都市政策・公共交通担当」	金井 薫平
13		市総務課長「交通・駐輪場担当」	池山 久栄 (第1～3回)
			佐藤 貴夫 (第4回)
14		市建設課長「駅前広場と市道管理者」	得間 謙一 (第1回) 高山 明彦 (第2回～)
15	オブザーバー	新潟県 見附警察署「交通課長」	落合 幸喜 (第1回)
			藤巻 智 (第2回～)
16		JR東日本新潟支社 企画部長 「駅施設・駅前広場管理者」	石塚 毅
1	事務局	企画調整課課長補佐	畠山 均 (第1～3回)
			遠藤 拓央 (第4回)
2		建設課副主幹・工務係長	内山 健二
3		企画調整課	渡部 翼
			矢島 徳男
			姉崎 晋悟
			五十嵐 直人

(3) 開催概要

第1回 見附駅周辺まちづくり協議会

日時：平成29年2月23日（木）10：30～12：00

会場：見附市役所4階 401会議室

- 議題： 1) 見附駅周辺まちづくり協議会について
2) 見附市のまちづくりについて
3) 見附駅周辺の現状について
4) 見附駅周辺整備の方向性について

第2回 見附駅周辺まちづくり協議会

日時：平成29年5月30日（火）13：30～15：00

会場：見附市役所4階 401会議室

- 議題： 1) 見附駅周辺地区の位置づけについて
2) 見附駅周辺の課題と再整備の方針について
3) 見附駅周辺整備基本計画（案）について
4) 今後の協議会の進め方について

第3回 見附駅周辺まちづくり協議会

日時：平成29年8月9日（水）14：00～16：00

会場：見附市役所5階 委員会室

- 議題： 1) 前回（第2回）協議会の振り返りと検討の方向性の確認について
2) 検討の主要な条件の確認について
3) 見附駅周辺の交通対策見直し案について
4) 駅周辺交流空間の整備と利活用のイメージ提案について

第4回 見附駅周辺まちづくり協議会

日時：平成30年6月19日（火）13：30～15：00

会場：見附市役所5階 委員会室

- 議題： 1) 前回までの協議会の振り返り
2) 「駅前カフェ」の実施とその成果
3) 駅周辺整備基本計画書（案）について
4) 駅周辺整備事業の全体的な整備スケジュールについて

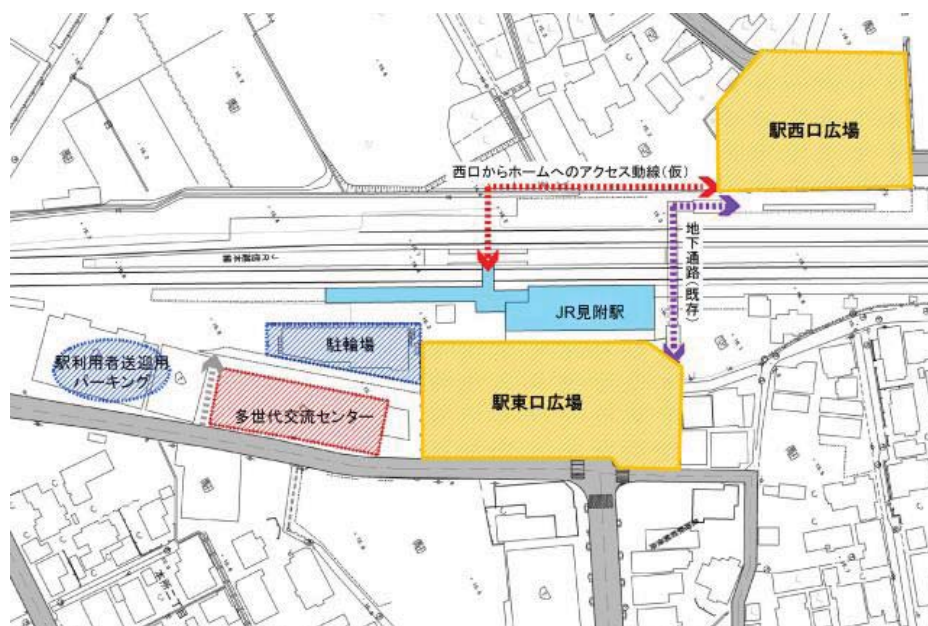
(4) 協議会におけるご意見の反映

見附駅周辺まちづくりでいただいたご意見を反映しながら、整備計画レイアウトをブラッシュアップしていきました。

第1回見附駅周辺まちづくり協議会

(平成29年2月23日)

整備の基本的な考え方を提示して議論をしました。



■委員からの主なご意見

- ・まちづくりと、現実問題としての渋滞、交通安全などの課題を整理してほしい。
- ・駐輪場を使う人の安全を考慮した計画としてほしい。自転車のことでヒヤッとしたことも多い。
- ・夕方はロータリーに車が入れない状況。歩いて行って待ってられる場所があると大混雑を緩和できるのではないか。
- ・駅周辺の整備については危険度を下げる整備をお願いしたい。
- ・駅前広場では狭い面積を使い分けている。そこで何を考えるべきか。共存していかなければだめだという時代だと思う。
- ・西口ができれば西口に送迎ができるようになるメリットもあり、西口の整備を進めていただきたい。
- ・ピーク時とピーク時ではない閑散としているときの両方を考えなければならない。

第2回見附駅周辺まちづくり協議会

(平成 29 年 5 月 30 日)

3 パターンの検討プランを提示して議論をしました。

案	一般車は駅前広場で乗車・降車 ができる	一般車は駅前広場で降車のみ 可能（乗車や短時間停車は送迎 用駐車場で行う）	駅前広場は公共交通専用とする （一般車はすべて送迎用駐車場 を利用）
イメージ			

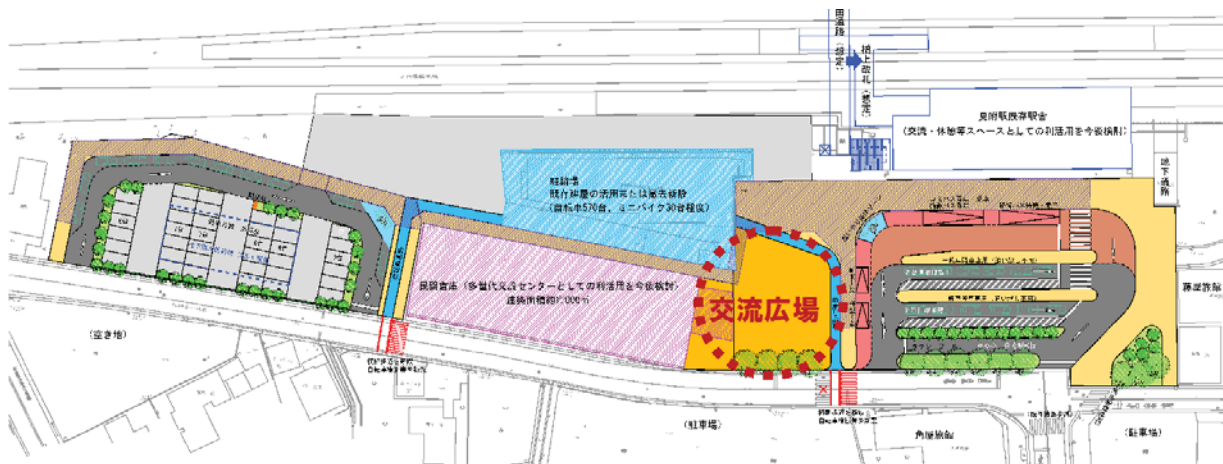
■ 委員からの主なご意見

- ・ 一般車は駅前広場で降車のみとする案が問題が少ないと思われる。
- ・ しかしどの案でも路上での乗り降りが増えるのではないかと。現状よりロータリーが狭くなるともっと渋滞が多くなると思う。
- ・ 新設駐車場ができるのは良いことだが、改札までの距離が遠くないか。
- ・ 新設する駐車場にどうやって停めてもらうかを考えるべきではないか。我々も考え方を変えなければ渋滞問題は解消しないし、それなら何も変えない方がよい。
- ・ バスは無くてはならないものだが、すべての移動手段と共存共栄を図って市民の理解をいただいたなかでやっていきたい。
- ・ 今町と見附を繋ぐ場所であり、観光で来た人が最初に訪れる場所であるため、見附市の顔としての駅は大事だと思う。

第3回見附駅周辺まちづくり協議会

(平成 29 年 8 月 9 日)

第2回で懸念された交通渋滞への対応について重点的に議論し、提示案に対する基本的なご了解をいただきました。



■ 委員からの主なご意見

- ・ 前回の案よりも良くなったと思う。
- ・ 降車専用レーンについては、長岡駅の実態を見る限り追い越しをさせない形態の方が望ましい。
- ・ 自転車用の通路が2方向できることは良い。
- ・ ロータリーの形状としてはこれで良いと思う。
- ・ 交流広場の必要性についてはまだよくわからない。
- ・ 交流広場があると迎えに行く親も新設の駐車場に停めやすい。若い世代が増えたり、他の市から人が来てくれるような期待を感じた。

基本的なレイアウトについては第3回協議会に提示したプランでご理解をいただき、このプランを基本として本計画書を作成しました。

見附駅周辺整備基本計画

平成30年 月

見附市 企画調整課、建設課

TEL/0258-62-1700（代表） FAX/0258-63-1006

E-mail/kikaku@city.mitsuke.niigata.jp