

第4章 方針実現のための取り組み

第1節 基本方針と施策及び取り組みの位置づけ

先に掲げた6つの基本方針と施策ごとに、具体的に実施する32の取り組みを位置づけます。ここで位置づける取り組みには、複数の施策に関連するものがあります。また取り組みの実施時期は、村上総合病院の移転など社会経済の情勢に応じて着手する優先度を適宜見直す必要があります。

村上駅周辺まちづくりプラン基本構想では、6つの基本方針に優先度を設定する考え方は適用せず、基本方針の下で個々の施策、または具体的な取り組みで優先度を考えることとします。

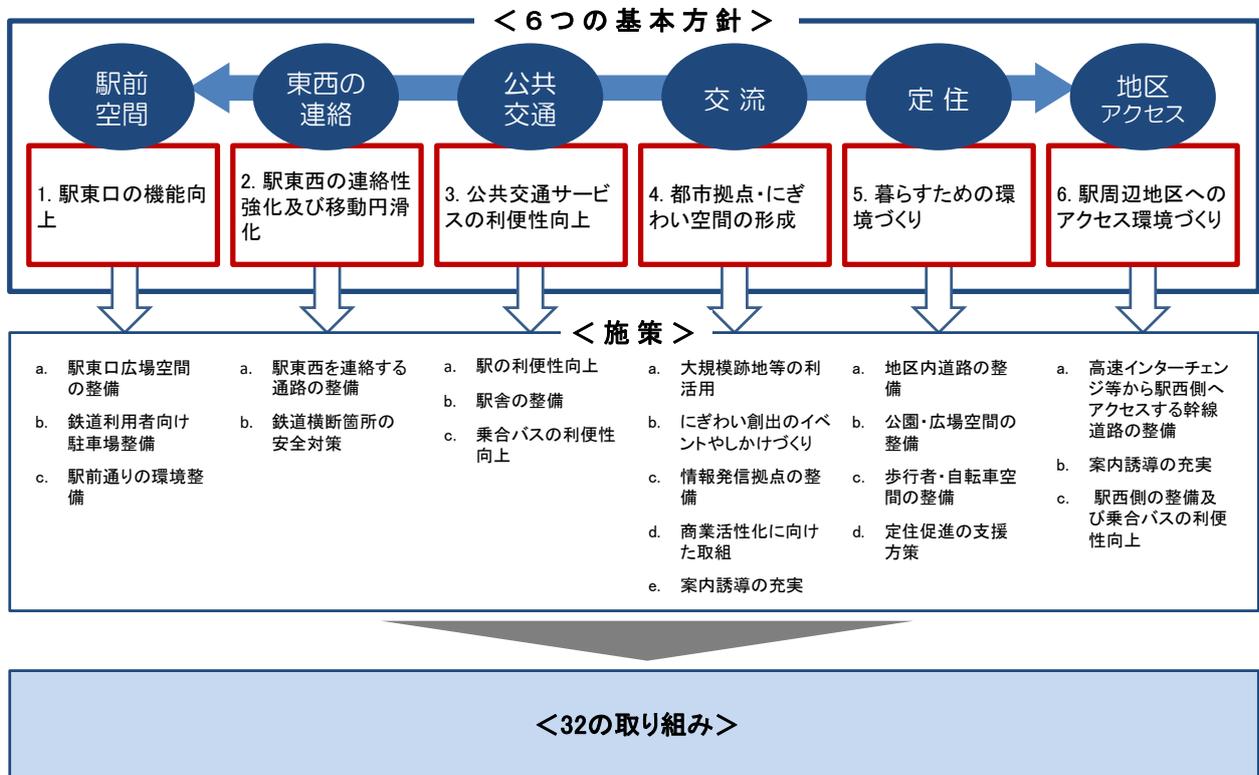


図. 基本方針と施策及び取り組みの位置づけ

第2節 施策の概要と取り組み

各施策の概要と、具体的に実施する取り組みを以下に示します。

表. 施策の概要と取り組み

基本方針	施策	概要	取り組み
1. 駅東口の機能向上	a. 駅東口広場空間の整備	○現行の駅東口空間の拡張による駅前広場ロータリーの再整備	駅東側駅前広場整備
	b. 鉄道利用者向け駐車場整備	○パークアンドライドによる鉄道利用を想定した駐車場整備	駅東側駐輪場整備 パークアンドライド駐車場整備
	c. 駅前通りの環境整備	○市の顔となる駅前通り『一般県道村上停車場線(駅前～村上駅前交差点間)』の環境整備	駅前通りグレードアップ
2. 駅東西の連絡性強化及び移動円滑化	a. 駅東西を連絡する通路の整備	○駅東西を連絡する歩行者・自転車通路の整備 ○駅西口の整備	連絡通路整備 駅西側駅前広場整備
	b. 鉄道横断箇所の安全対策	○一般県道岩船港線[岩船街道踏切～山居町2交差点間]の道路改良等	一般県道岩船港線[岩船街道踏切～山居町2交差点]の道路改良
3. 公共交通サービスの利便性向上	a. 駅の利便性向上	○現行の駅東口空間でのバリアフリー化、耐候性対策(雨・雪等) ○新たに設ける駅西口空間のバリアフリー化、耐候性確保 ○駅東西を連絡する歩行者・自転車通路の整備	駅西側駅前広場整備* 連絡通路整備* 駅バリアフリー整備 駅待合空間整備
	b. 駅舎の整備	○駅構内のエレベーター等(バリアフリー設備)を活用し駅舎を橋上化する	駅舎整備
	c. 乗合バスの利便性向上	○バス停留所でのバス待ちスペース確保、耐候性対策(雨・雪等) ○駅西口整備や駅西側地区内道路整備に伴う乗合バス路線の見直し	バス待ち環境整備 乗合バスルート見直し
4. 都市拠点・にぎわい空間の形成	a. 大規模跡地等の利活用	○村上総合病院移転跡地での都市機能増進施設整備 ○旧ジャスコ跡地での多目的な広場空間整備	都市機能増進施設整備 多目的なにぎわい広場整備
	b. にぎわい創出のイベントやしかけづくり	○地区内での各種イベントの実施(試行的な実施による可能性評価)	にぎわい創出イベントの実施
	c. 情報発信拠点の整備	○地区内及び周辺施設の利用や移動に関する情報発信の環境整備	情報発信施設整備
	d. 商業活性化に向けた取組	○駅前通り商店街の魅力向上のためのソフト的取組(地域主体の取組) ○一般県道村上停車場線沿線等での空き店舗の活用等(チャレンジショップなど)	商業活性化のイベントの実施 チャレンジショップ整備
	e. 案内誘導の充実	○歩行者自転車のサインネットワーク整備(案内看板、サイン、通り名など)	サインネットワーク整備

基本方針	施策	概要	取り組み
5. 暮らすための環境づくり	a. 地区内道路の整備	○地区幹線道路の整備	幹線道路からの交通を駅西地区内に導入分散する地区幹線道路の整備
			駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路の整備
		○地区内交通安全対策	拡幅や交差点改良等による地区幹線道路の整備
			通学路における交通安全対策 交通事故多発箇所における対策 災害時の安全対策
	b. 公園・広場空間の整備	○居住者のための身近な公園(街区公園等)の整備	新たな街区公園整備
		○旧ジャスコ跡地での多目的な広場空間整備	多目的なにぎわい広場整備※
	c. 歩行者・自転車空間の整備	○駅西地区内の歩行者・自転車ネットワークの整備	歩行者・自転車ネットワークの整備
		○自転車走行環境の整備	自転車走行環境の整備
	d. 定住促進の支援方策	○多様なニーズに応じた宅地供給推進	街なか居住推進
		○既存家屋等の活用・流通の促進対策	空き地・空き家対策推進
6. 駅周辺地区へのアクセス環境づくり	a. 高速インターチェンジ等から駅西側へアクセスする幹線道路の整備	○駅西地区への幹線道路の整備(日東道瀬波温泉IC及び国道7号から駅西口へアクセスする道路)	JR羽越本線立体横断道路整備
	b. 案内誘導の充実	○自動車交通の誘導計画	自動車交通誘導計画の立案・実施
	c. 駅西側の整備及び乗合バスの利便性向上	○駅西口(交通広場)の新設及び駅東西を連絡する歩行者・自転車通路の整備	連絡通路整備※
○駅西口整備や駅西側地区内道路整備に伴う乗合バス路線の見直し		乗合バスルート見直し※	

注：※(網掛け)は、他の施策でも位置づけている取り組み

第3節 施策と具体的な取り組み内容

＜ 目 次 ＞

基本方針	施 策	No	取り組み名	頁
1. 駅東口の機能向上	a. 駅東口広場空間の整備	1	駅東側駅前広場整備	28
	b. 鉄道利用者向け駐車場整備	2	駅東側駐輪場整備	30
		3	パークアンドライド駐車場整備	31
	c. 駅前通りの環境整備	4	駅前通りグレードアップ	32
2. 駅東西の連絡性強化及び移動円滑化	a. 駅東西を連絡する通路の整備	5	連絡通路整備	34
		6	駅西側駅前広場整備	37
	b. 鉄道横断箇所の安全対策	7	一般県道岩船港線[岩船街道踏切～山居町2交差点]の道路改良	39
3. 公共交通サービスの利便性向上	a. 駅の利便性向上	再掲(6)	駅西側駅前広場整備	41
		再掲(5)	連絡通路整備	42
		8	駅バリアフリー整備	43
		9	駅待合空間整備	45
	b. 駅舎の整備	10	駅舎整備	46
	c. 乗合バスの利便性向上	11	バス待ち環境整備	48
		12	乗合バスルート見直し	50
4. 都市拠点・にぎわい空間の形成	a. 大規模跡地等の利活用	13	都市機能増進施設整備	51
		14	多目的なにぎわい広場整備	57
	b. にぎわい創出のイベントやしかけづくり	15	にぎわい創出イベントの実施	58
	c. 情報発信拠点の整備	16	情報発信施設整備	59
	d. 商業活性化に向けた取組	17	商業活性化のイベントの実施	60
		18	チャレンジショップ整備	62
	e. 案内誘導の充実	19	サインネットワーク整備	63
5. 暮らすための環境づくり	a. 地区内道路の整備	20	幹線道路からの交通を駅西地区内に導入分散する地区幹線道路の整備	65
		21	駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路の整備	67
		22	拡幅や交差点改良等による地区幹線道路の整備	69
		23	通学路における交通安全対策	70
		24	交通事故多発箇所における対策	72
	b. 公園・広場空間の整備	25	災害時の安全対策	74
		26	新たな街区公園整備	76
		再掲(14)	多目的なにぎわい広場整備	77
	c. 歩行者・自転車空間の整備	27	歩行者・自転車ネットワークの整備	78
		28	自転車走行環境の整備	80
	d. 定住促進の支援方策	29	街なか居住推進	81
30		空き地・空き家対策推進	82	
6. 駅周辺地区へのアクセス環境づくり	a. 高速インターチェンジ等から駅西側へアクセスする幹線道路の整備	31	JR 羽越本線立体横断道路整備	83
	b. 案内誘導の充実	32	自動車交通誘導計画の立案・実施	85
	c. 駅西側の整備及び乗合バスの利便性向上	再掲(5)	連絡通路整備	87
		再掲(12)	乗合バスルート見直し	88

■基本方針	1. 駅東口の機能向上	
■施策	a 駅東口広場空間の整備	
■No.	1	■取り組み名 駅東側駅前広場整備
■現況及び問題点・課題		
<p><駅前広場空間の面積不足></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスやタクシーの乗降および待機スペースが狭く、容量も限られている。 ・乗合バスや観光バス等の大型車両は歩道部の乗降場付近まで接近できない状況にある。 ・一般車の一時的な駐車スペースが不足し、平日朝夕の時間帯において駅前広場や周辺道路に送迎待ち車両が溢れ混雑を招いている。 <p><広場内での動線重複></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自動車の動線が明確に分離されておらず、駅前広場への出入りや広場内の移動において車両相互または車両と歩行者・自転車の動線が重なり合う状況にある。 ・送迎車等により混雑する朝夕の時間帯では、広場空間内で自動車相互及び歩行者との事故危険性が懸念される。 <p><イベントでの利用></p> <ul style="list-style-type: none"> ・S L運行時など、おしゃぎり屋台の引き廻しや各種イベントの開催場所としても活用されている。 		
■施策概要・取り組み方針		
<p><施策概要> 現行の駅東口空間の拡張による駅前広場ロータリーの再整備</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○現在の駅前広場の面積を拡張し、広場空間の規模やレイアウトを再考することで、より使いやすく安全なものに改善することが望ましい。 ○タクシーやバスなどの公共交通やマイカーなどの自動車のほか、村上駅及び駅周辺施設を利用する多様な人が安全かつ安心して移動できるよう各動線の確保を図ることが望ましい。 ○当面は現在の交通空間の機能改善を図り長期的には駅西側との連絡を想定し抜本的な整備を図ることが望ましい。 		

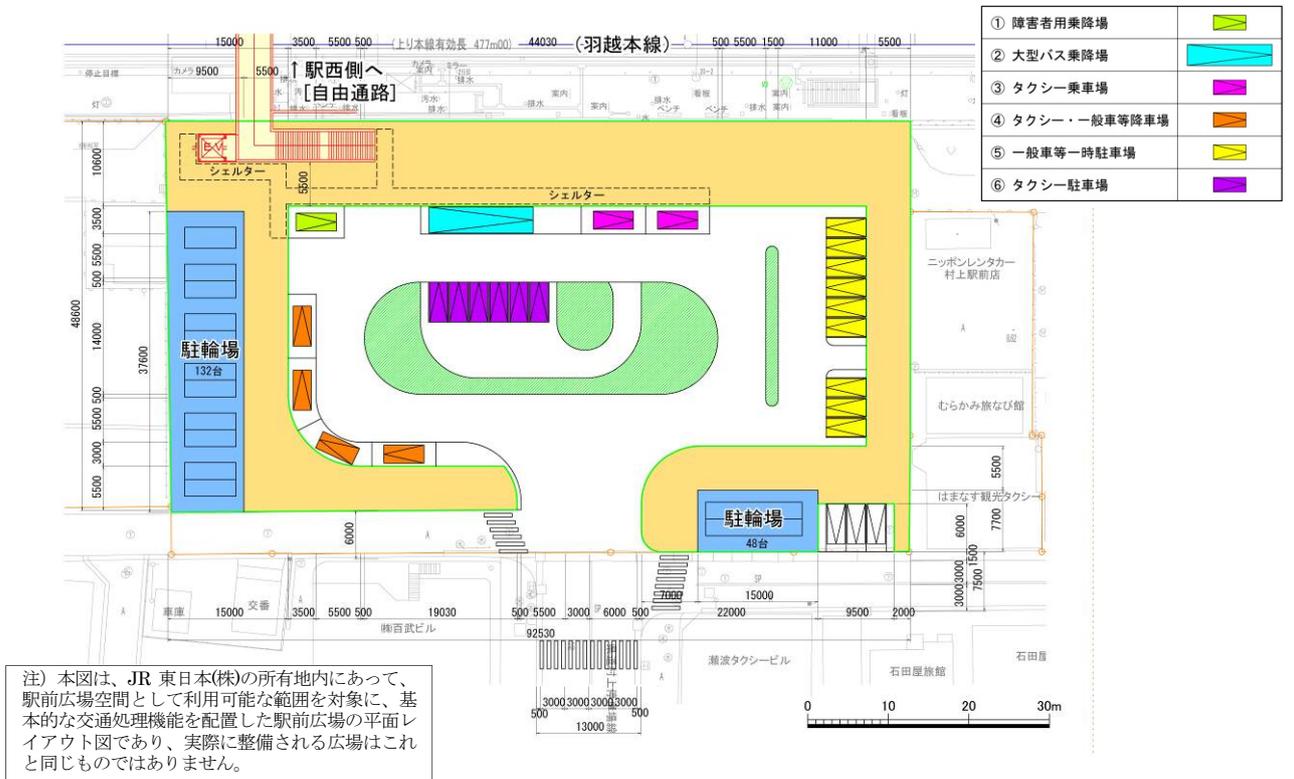
■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
1	駅東側駅前広場整備	①現行施設内でのロータリー機能の改善【第一段階】 駅前広場内での移動及び出入り時の安全確保するため、車両及び歩行者動線の見直しにより交通空間機能の改善。
		②駅西連絡通路整備と連携したリニューアル【第二段階】 将来的な駅東西の連絡機能の強化とあわせて、駅前広場の全面的な整備。

■施策の評価指標
①駅前広場内のバリアフリー化率[%]／②朝夕の駅前通り送迎待ち車両台数[台/日]／③駅前観光案内所来館者数[人/月]

<参考資料>

【村上駅東口広場の整備イメージ】

考え方	大型バス乗降場(1台)、タクシー乗車場(2台)が線路側に縦列停車できるロータリーとし、一般車等一時駐車場(乗車場)を秋田方に計画する。 タクシー、一般車等は、乗車場と降車場を分けて計画する。
------------	--



【整備イメージ：豊栄駅 駅前広場】



■基本方針	1. 駅東口の機能向上	
■施 策	b 鉄道利用者向け駐車場整備	
■No.	2	■取り組み名 駅東側駐輪場整備
■現況及び問題点・課題		
<p><駐輪場の利用環境></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅東側に駐輪場が整備されているが収容台数に限りがあるほか、雨や雪をしのぐ屋根も無いなど利便性に問題を抱えている。 		
■施策概要・取り組み方針		
<p><施策概要> 駅東側ロータリーに隣接した駐輪場の整備</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道を利用する市民の利便性を向上するため駐輪場の再整備を行い収容台数の確保と利用環境向上を図ることが望ましい。 		
■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
2	駅東側駐輪場整備	<p>自転車駐輪場の整備（上屋などの整備）</p> <p>※取組 No.1②における「駅前広場の全面的な整備」の実施において手戻りが生じないように配慮する。</p>
■施策の評価指標		
①自転車収容台数[台]／②駅周辺の放置自転車台数[台]		

■基本方針	1. 駅東口の機能向上		
■施 策	b 鉄道利用者向け駐車場整備		
■No.	3	■取り組み名	パークアンドライド 駐車場整備
■現況及び問題点・課題			
<p><鉄道を利用した通勤支援></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅周辺地区内の民間の月極駐車場は、主に駅周辺地区内の勤務者が利用している。 ・策定委員会でも「駅まで車で行って鉄道を利用する市民が多く、毎日利用する人は月極駐車場を利用しなければならない。」といった意見や、「駅周辺の駐車場は絶対的に少ない。」などの意見が出されている。 ・より駅舎に近い位置にパークアンドライド用駐車場を設けることで、鉄道利用時の利便性向上を図る。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> パークアンドライド駐車場の整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○マイカー利用から公共交通機関への転換を図る施策のひとつとして、主に平日の通勤移動を想定したパークアンドライド駐車場を整備することが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
3	パークアンドライド 駐車場整備	パークアンドライド駐車場の整備 (駅東側駅前広場近接地)

■施策の評価指標
①パークアンドライド駐車場利用台数[台]／②パークアンドライド駐車場稼働割合[%]

■基本方針	1. 駅東口の機能向上		
■施策	c 駅前通りの環境整備		
■No.	4	■取り組み名	駅前通りグレードアップ

■現況及び問題点・課題

<街並みの魅力づくり>

- ・一般県道村上停車場線は、村上駅東口に直結し「市の玄関口」として村上市のイメージを担う重要な役割を有している。
- ・村上駅東口広場と駅前通りは、景観的な魅力や統一感に加え、滞留・休憩する機能が備わっておらず駅前空間としての一体的な魅力創出が一層求められる状況にある。

<良好な景観形成に向けた取組>

- ・村上市景観計画において村上駅前地区は「村上駅前区域」と「お城山眺望景観保全区域」の2つの景観計画区域に指定されており、それぞれの景観整備の方針に沿った良好な景観形成のための規制誘導を図る必要があると位置づけられている。

<地域による維持管理活動>

- ・村上地域まちづくり協議会等と協働して堆肥枠を設置し、沿道の清掃や植栽管理等について取り組み始めたところである。今後、住民が協働の活動に参加してもらうための体制作りが必要である。
- ・沿道施設（事業者等）やボランティア等の主体的な参加による定期的な清掃や植栽管理等の取組も望まれる。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 玄関口としての駅前通りの景観整備によるグレードアップ

<取り組み方針>

- 一般県道村上停車場線の歩道空間を再整備し、駅前広場及び都市機能増進施設等※を結び、一体的で魅力ある駅前通り空間の形成を図ることが望ましい。 ※取組 No.13 参照
- 鉄道利用者だけでなく、周辺住民や通勤・通学者、観光来訪者など駅周辺地区利用者が、駅前通りを徒歩や自転車で移動し、駅前通り沿いの店舗や都市機能増進施設等※を利用したくなる空間づくりを行うことが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
4	駅前通りグレードアップ	一般県道村上停車場線の舗装整備、ベンチなど休憩施設の設置 ※取組 No.25「災害時の安全対策（大雨時における冠水対策）」との連携実施

■施策の評価指標

①駅前通りでの美化活動の実施回数[回/年]、②駅前通りでの美化活動の参加者数[人/年]

<参考資料>

【村上市景観計画の「村上駅前区域」と「お城山眺望景観保全区域」】



【「村上駅前区域」と「お城山眺望景観保全区域」の景観形成に関する方針】

区域名	村上駅前区域	お城山眺望景観保全区域
基本方針	村上の玄関口にふさわしい、賑わいと風格が感じられるおもてなし景観の形成	“お城山”を望むシンボル通りの形成
個別方針	<ul style="list-style-type: none"> ●個性と賑わいを感じられる駅前空間の形成 ●緑豊かな街路樹やゆとりのあるオープンスペースの創出 ●公的空間と私的空間に跨る魅力的なセミパブリック空間（ポケットパークなど）の創出 ●建物低層部における賑わいと活力を感じられる憩いの空間の形成 ●建物中高層部における統一感と落ち着きのある景観の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ●沿道のどこからでも村上城下町のシンボル“お城山”を望めるような眺望景観の確保 ●建築更新に合わせた建物の高さや壁面線の統一によるスカイラインの形成 ●色彩等の形態意匠の配慮によるまとまりのあるまち並み景観の形成 ●無電柱化等の検討等も含め、屋外広告物の集約化や工作物等の景観配慮によるすっきりとした沿道景観の形成 ●宅地内緑化や街路樹等による潤いのある緑豊かな道路空間の形成

資料：村上市景観計画

■基本方針	2. 駅東西の連絡性強化及び移動円滑化	
■施策	a 駅東西を連絡する通路の整備	
■No.	5	■取り組み名 連絡通路整備

■現況及び問題点・課題

<駅西地区からの村上駅へのアクセス（鉄道横断箇所）>

- ・歩行者が駅西地区から村上駅にアクセスするには村上温泉跨線橋を経由するルートが最短であるが、エレベーターが未設置のため車椅子の利用は不可能である。岩船街道踏切を経由する場合は、鉄道と平面交差するうえ移動距離が長いほか、一部歩道未設置区間もある。このため高齢者や車いす利用者が実際に利用することは考えにくく、駅西地区の交通弱者が村上駅にアクセスすることは困難な状況にある。

<駅東西を結ぶ通路の必要性>

- ・現在、村上駅付近で東西を行き来する歩行者・自転車のための通路は存在しておらず、駅から離れた跨線橋や踏切を利用しなければ鉄道を横断することができないことから、特に歩行や自転車での移動において東西間の連絡に問題があり、周辺住民等の満足度も低い状況にある。
- ・将来的に村上総合病院が駅西側に移転する計画もあるが、アンケートでは駅西地区の住民からも「遠回り不便」という声があり、鉄道利用者や駅東口住民等が移転後の病院へ移動するための通路の整備は欠かせない。
- ・なお駅構内において通路等を鉄道事業者（JR）以外で整備する場合は、自由通路整備と併せて駅舎の橋上化を基本とし、交通結節点として駅の機能が向上することが条件となっている。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 東西を連絡する歩行者・自転車通路の整備

<取り組み方針>

- 村上駅の東側と西側を連絡する歩行者及び自転車用通路を整備することが望ましい。
- 通路整備に際しては、バリアフリーへの配慮などにより利便性や安全性の確保が望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
5	連絡通路整備	鉄道を挟んで東西を連絡する歩行者・自転車専用の通路を整備 ※連絡通路の整備は、取組 No.6「駅西側駅前広場整備」とあわせて実施するとともに取組 No.10「駅舎整備（橋上駅舎）」もあわせて検討。

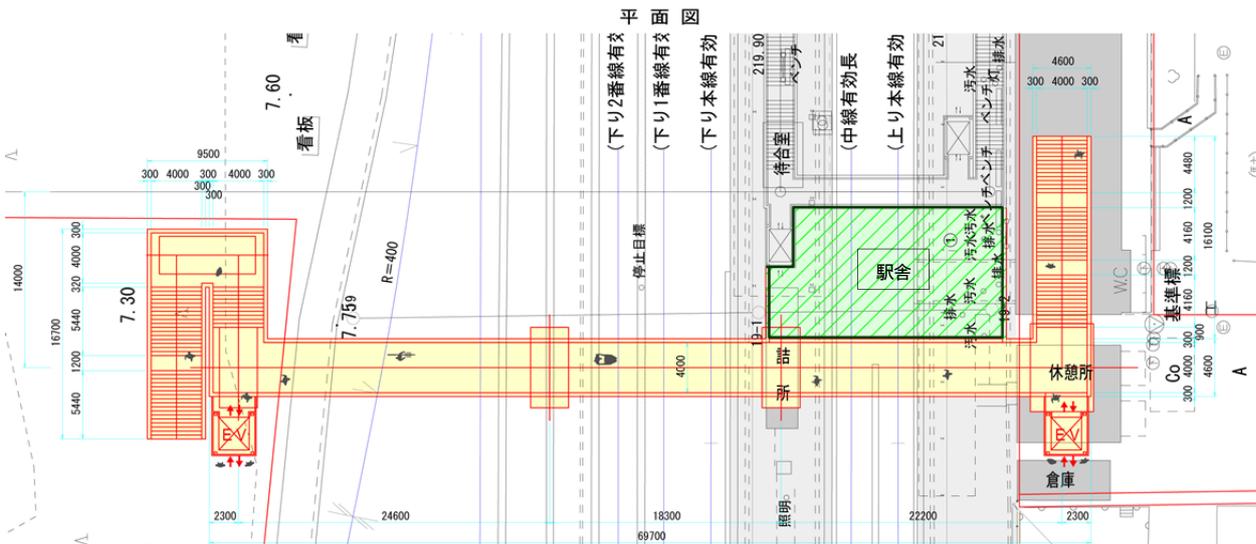
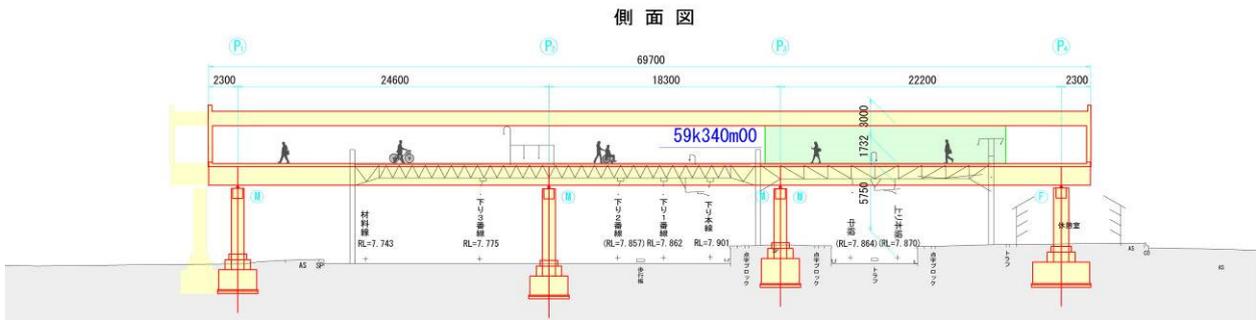
■施策の評価指標

①歩行者・自転車通行量[人・台/日]／②駅東西間の移動にかかる所要時間 [分]

<参考資料>

【連絡通路の整備イメージ<自由通路+橋上駅>】

<p>主な 特長</p>	<p>[利便性] ○周囲から自由通路が見えるため、利用者にとって通路の位置がわかり易い。 ○駅西側から改札口へアプローチ出来るため、他案に比べ利便性が良い。</p> <p>[景観性] ○周囲からの外観や通路内の内装は、デザイン構成により周辺環境に適した景観性が得られる。 ○窓を多く設けることにより、閉塞感を和らげることが出来る。</p> <p>[維持管理] 採光に配慮することにより、照明費等の維持管理費を安くできる。</p>
------------------	--



【参考：JR 豊栄駅】



(参考) 既設駅の設備概要

駅名	信越線 亀田駅	白新線 豊栄駅	信越線 新津駅	信越線 矢代田駅	越後線 関屋駅
概要写真					
乗車客数 (2012年)	5,197人/日	3,725人/日	4,190人/日	1,099人/日	1,957人/日
橋上	1基	2基	3基	2基	1基
エレベーター	1基	2基	3基	2基	1基
エスカレーター	2基	4基	3基 (上り)	-	-
駅舎面積	約430㎡	約550㎡	約970㎡	約300㎡	約260㎡
通路構成	W8.0m×L約44m	W5.0m×L約43m	W5.0m×L約112m	W4.0m×L約60m	W3.7m×約80m
広場名称	西口広場	南口広場	東口広場	東口広場	南口広場
階段	1基 (W=3.2m)	1基 (W=2.0m)	2基 (W=4.0m)	1基 (W=4.0m)	1基 (W=3.7m)
エレベーター	1基 (スルー型18人乗り)	1基 (スルー型18人乗り)	1基 (1方向11人乗り)	1基 (スルー型13人乗り)	1基 (スルー型13人乗り)
エスカレーター	2基 (W=1.2m)	2基 (W=1.2m)	-	-	-
広場名称	東口広場	北口広場	西口広場	西口広場	北口広場
階段	1基 (W=3.2m)	1基 (W=2.0m)	2基 (W=3.0m)	1基 (W=4.0m)	2基 (W=3.7m)
エレベーター	1基 (スルー型18人乗り)	1基 (スルー型18人乗り)	1基 (1方向11人乗り)	1基 (スルー型13人乗り)	1基 (スルー型13人乗り)
エスカレーター	2基 (W=1.2m)	2基 (W=1.2m)	-	-	-
自由通路	11.1億円	8.1億円	13.7億円 (市負担分)	8.4億円	3.2億円
駅舎	12.4億円	10.5億円	12.6億円 (市負担分)	7.7億円	5.0億円
計	23.5億円	18.6億円	26.3億円 (市負担分)	16.1億円	8.2億円
備考	事業費は新潟市・JR共同パンフレットより (当初協定額)	事業費は新潟市・JR共同パンフレットより (当初協定額)	事業費は新潟市からの聞取りによる	事業費は新潟市・JR共同パンフレットより (当初協定額)	事業費はJRパンフレットより (当初協定額)

■基本方針	2. 駅東西の連絡性強化及び移動円滑化		
■施策	a 駅東西を連絡する通路の整備		
■No.	6	■取り組み名	駅西側駅前広場整備
■現況及び問題点・課題			
<p><駅西側の利便性向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅西側では駅から半径 500mの範囲内に約 1,000 人が居住している。現在、駅西側にはショッピングセンターや病院、自動車学校などの施設が立地しており、駅東側から歩行等による移動の利便性を考慮する必要がある。 ・駅西側は瀬波温泉も近いことから、鉄道で来訪する観光客に対する宿泊施設の送迎や路線バスなどの公共交通による移動の利便性向上が求められる。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅西側の駅前ロータリーの新設、駅東西の連絡通路整備との連携実施</p> <p><取り組み方針></p> <p>○駅の東西を結ぶ通路の整備にあわせて、駅西側に新たな駅前広場を整備し、一般車両のほかタクシーや乗合バス・観光バス等の乗降場を設置することが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
6	駅西側駅前広場整備	<p>駅西側における駅前広場の新規整備</p> <p>※駅西側駅前広場の整備は、取組 No.5「連絡通路整備」とあわせて実施するとともに駅舎の橋上化もあわせて検討する。</p>

■施策の評価指標
①駅前広場内のバリアフリー化率[%]／③自転車収容台数[台]

<参考資料>

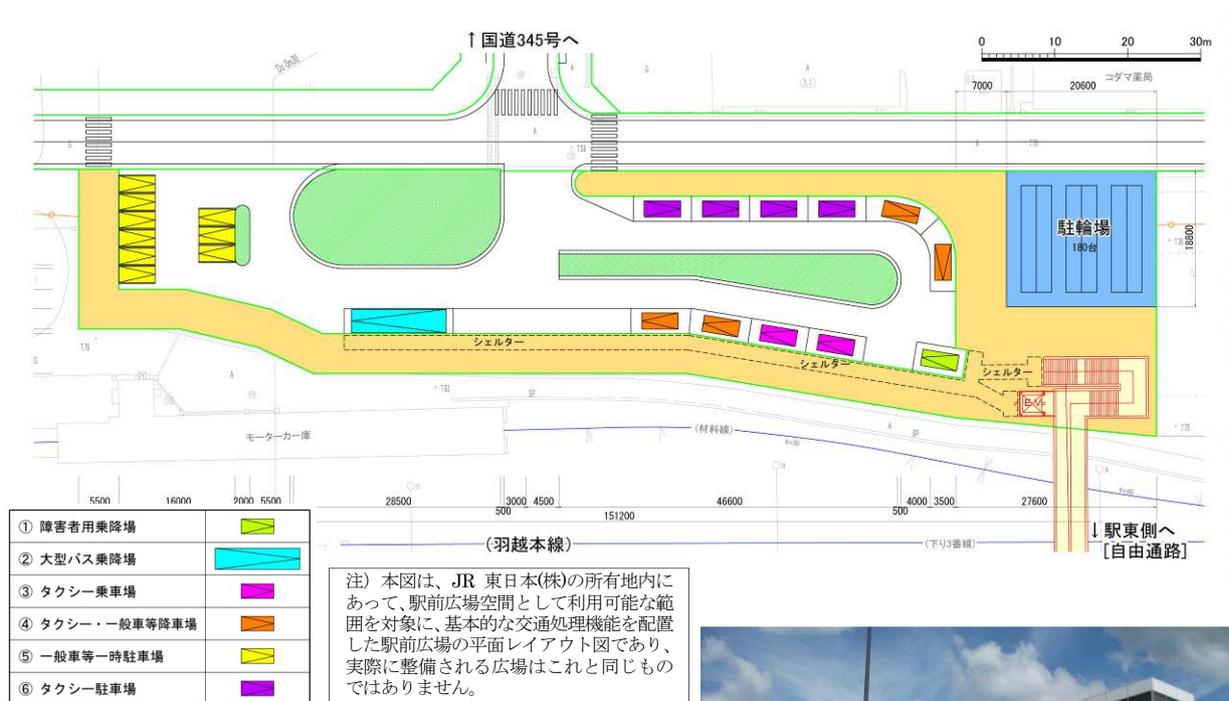
【村上駅及び駅前広場の取組の関係】

※村上駅及び駅前広場の取組みの関係



【村上駅西口広場の整備イメージ】

考え方	北側でタクシー乗車場(2台)、南側で大型バス乗降場(1台)が線路側に縦列停車できるロータリーとし、一般車等一時駐車場(乗車場)を新津方に計画する。 タクシー、一般車等は、乗車場と降車場を分けて計画する。
-----	--



【矢代田駅 西口駅前広場】



■基本方針	2. 駅東西の連絡性強化及び移動円滑化	
■施策	b 鉄道横断箇所の安全対策	
■No.	7	■取り組み名 一般県道岩船港線の道路改良
■現況及び問題点・課題		
<p><鉄道横断箇所></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅に最も近い自動車で線路を横断できる踏切は駅南側の『岩船街道踏切』であるが、駅東西を行き来する交通により朝夕の交通混雑も課題となっている。 <p><歩行者・自転車による鉄道横断></p> <ul style="list-style-type: none"> ・『岩船街道踏切』を利用する歩行者・自転車にとって、当該踏切から山居町交差点にかけた区間は、歩道や路肩幅員が狭く、通行上の安全性に問題を抱えている。 		
■施策概要・取り組み方針		
<p><施策概要> 岩船街道踏切の鉄道横断時の安全・安心な歩行空間の確保</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○岩船街道踏切（一般県道岩船港線）の鉄道横断時における安全・安心な歩行空間確保を図ることが望ましい。 ○岩船街道踏切～山居町交差点間の一般県道岩船港線を改良し、走行・歩行環境の改善を図ることが望ましい。 		
■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
7	一般県道岩船港線 [岩船街道踏切～山居町交差点]の道路改良	一般県道岩船港線 [岩船街道踏切～山居町交差点] の道路改良 ※取組No. 31 「JR 羽越本線立体横断道路整備」により対応。
■施策の評価指標		
①歩行者・自転車通行量[人・台/日]／②適正な道路幅員確保率[%]		

<参考資料>

【岩船街道踏切～山居町交差点間の一般県道岩船港線】



[(一)岩船港線_岩船街道踏切付近]

■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上		
■施 策	a 駅の利便性向上		
■No.	6	■取り組み名	駅西側駅前広場整備【再掲 37p】
■現況及び問題点・課題			
<p><駅西側の利便性向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅西側では駅から半径 500mの範囲内に約 1,000 人が居住している。現在、駅西側にはショッピングセンターや病院、自動車学校などの施設が立地しており、駅東側から歩行等による移動の利便性を考慮する必要がある。 ・駅西側は瀬波温泉も近いことから、鉄道で来訪する観光客に対する宿泊施設の送迎や路線バスなどの公共交通による移動の利便性向上が求められる。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅西側の駅前ロータリーの新設、駅東西の連絡通路整備との連携実施</p> <p><取り組み方針></p> <p>○駅の東西を結ぶ通路の整備にあわせて、駅西側に新たな駅前広場を整備し、一般車両のほかタクシーや乗合バス・観光バス等の乗降場を設置することが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
6	【再掲】 駅西側駅前広場整備	<p>駅西側における駅前広場の新規整備</p> <p>※駅西側駅前広場の整備は、取組 No.5「連絡通路整備」とあわせて実施するとともに駅舎の橋上化もあわせて検討する。</p>

■施策の評価指標
①駅前広場内のバリアフリー化率[%]／②自転車収容台数[台]

■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上		
■施策	a 駅の利便性向上		
■No.	5	■取り組み名	連絡通路整備【再掲 34p】

■現況及び問題点・課題

<駅西地区からの村上駅へのアクセス（鉄道横断箇所）>

- ・歩行者が駅西地区から村上駅にアクセスするには村上温泉跨線橋を経由するルートが最短であるが、エレベーターが未設置のため車椅子の利用は不可能である。岩船街道踏切を経由する場合は、鉄道と平面交差するうえ移動距離が長いほか、一部歩道未設置区間もある。このため高齢者や車いす利用者が実際に利用することは考えにくく、駅西地区の交通弱者が村上駅にアクセスすることは困難な状況にある。

<駅東西を結ぶ通路の必要性>

- ・現在、村上駅付近で東西を行き来する歩行者・自転車のための通路は存在しておらず、駅から離れた跨線橋や踏切を利用しなければ鉄道を横断することができないことから、特に歩行や自転車での移動において東西間の連絡に問題があり、周辺住民等の満足度も低い状況にある。
- ・将来的に村上総合病院が駅西側に移転する計画もあるが、アンケートでは駅西地区の住民からも「遠回り不便」という声があり、鉄道利用者や駅東口住民等が移転後の病院へ移動するための通路の整備は欠かせない。
- ・なお駅構内において通路等を鉄道事業者（JR）以外で整備する場合は、自由通路整備と併せて駅舎の橋上化を基本とし、交通結節点として駅の機能が向上することが条件となっている。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 東西を連絡する歩行者・自転車通路の整備

<取り組み方針>

- 村上駅の東側と西側を連絡する歩行者及び自転車用通路を整備することが望ましい。
- 通路整備に際しては、バリアフリーへの配慮などにより利便性や安全性の確保が望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
5	【再掲】 連絡通路整備	鉄道を挟んで東西を連絡する歩行者・自転車専用の通路を整備 ※連絡通路の整備は、取組 No.6「駅西側駅前広場整備」とあわせて実施するとともに取組 No.10「駅舎整備（橋上駅舎）」もあわせて検討。

■施策の評価指標

①歩行者・自転車通行量[人・台/日]／②駅東西間の移動にかかる所要時間 [分]

■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上		
■施 策	a 駅の利便性向上		
■No.	8	■取り組み名	駅バリアフリー整備
■現況及び問題点・課題			
<p><駅の利便性></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅前の広場空間は、歩行動線上に段差や凸凹があるとともに自動車動線と交差するなど、安全・快適性に問題を抱えている。 ・広場空間内の歩行者動線やバス乗降口付近は、歩行者が雨や雪をしのぐことができない状況にある。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅前広場空間の快適性向上を図るためのバリアフリー環境整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○駅前広場空間において歩行者・自転車の移動に際してバリアフリー化（段差解消、歩きやすさの向上）を図ることが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
8	駅バリアフリー整備	<p>駅前広場内の主たる歩行動線における雨風や雪をしのぐことができる歩行者用シェルターの設置</p> <p>※取組 No.1②における「駅前広場の全面的な整備」の実施において手戻りが生じないよう配慮する。</p>

■施策の評価指標	
①特定経路・動線※のバリアフリー化率[%]	※バス・タクシー等の乗降口～駅改札を結ぶ経路など

<参考資料>

【村上駅前広場内の歩行者通路】



【豊栄駅 西口広場の歩行者通路】



【新発田駅 西口広場の歩行者通路】

■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上		
■施 策	a 駅の利便性向上		
■No.	9	■取り組み名	駅待合空間整備
■現況及び問題点・課題			
<p><屋外での待合空間></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅東側の駅前広場内には待合空間が存在していないうえ、駅舎内に待合室はあるものの十分な容量が確保されているとは言えない。 ・日常的な駅利用者に加えて観光来訪者も想定した場合、駅広場には送迎車やバス等が来るまでの一時的な待機空間が必要である。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅前広場空間における待合空間整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○送迎の待ち合わせやバス待ち時間等の利用空間として、駅利用者のための休憩や滞留の場の充実を図ることが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
9	駅待合空間整備	駅前広場において交流機能（休憩等）を高めるベンチや上屋等を整備 ※取組 No.1②における「駅前広場の全面的な整備」の実施において手戻りが生じないよう配慮する。

■施策の評価指標
①駅前広場内の待合可能人数（ベンチ基数又は収容人数）[人]

■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上	
■施策	b 駅舎の整備	
■No.	10	■取り組み名 駅舎整備

■現況及び問題点・課題

<現駅舎の移転>

- ・駅東側において交通機能の基準を満たした駅前広場を整備するためには、現在の駅舎を移設し広場として使える空間を確保する必要がある。

<駅機能及び駅前空間の有効活用>

- ・駅移設に際しては、駅の東西を結ぶ通路の整備とあわせて、改札や乗車券売場等を1箇所を集約するなど駅機能の簡略化が可能な橋上駅舎の整備が現実的である。駅構内において通路等を鉄道事業者（JR）以外で整備する場合は、自由通路整備と併せて駅舎の橋上化を基本とし、交通結節点として駅の機能が向上することが条件となっている。
- ・駅舎の橋上化によって、現在の駅舎移転後の空間を環境機能面（交流・防災・景観等）から有効に活用することを検討する必要がある。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 駅西側からの利用が可能な橋上駅舎整備、駅東西の連絡通路整備と連携実施

<取り組み方針>

- 西側からの駅利用ができるよう連絡通路整備と併せて橋上駅舎整備を目指すことが望ましい。
- 駅構内のエレベーター等（バリアフリー設備）の既存施設を有効活用した配置を検討することが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
10	駅舎整備	村上駅舎の利便性を高めるための駅舎の新設整備（橋上駅） ※取組No.5「連絡通路整備」との連携実施。

■施策の評価指標

※本施策は自由通路整備に併せて実施されるものであるため、具体的な評価指標は定めない。

<参考資料>

【矢代田駅（橋上駅）】



【豊栄駅（橋上駅）】



(改札口)



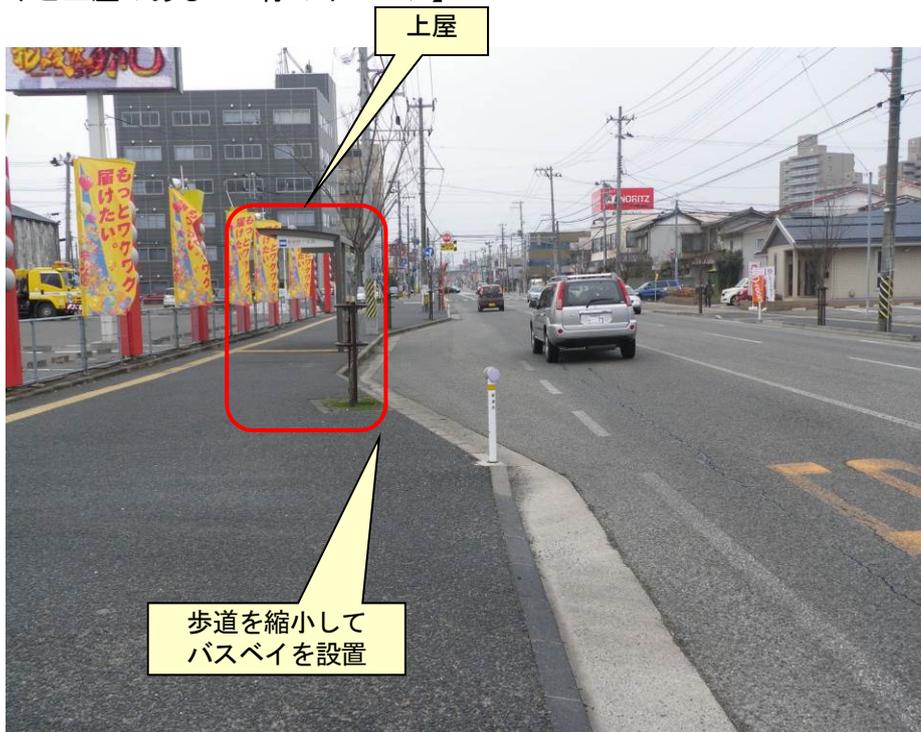
■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上		
■施策	c 乗合バスの利便性向上		
■No.	11	■取り組み名	バス待ち環境整備
■現況及び問題点・課題			
<p><バス待合空間></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、村上駅周辺には複数のバス停が配置されているが、上屋に関してはすべてのバス停留所で未設置のため耐候性が低く降雨時や降積雪時などにおけるバス待ち客の快適性は低い状況にある。 <p><バスベイの未整備></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスベイが確保されているのは数か所のバス停留所のみで、多くのバス停ではバス停車時に後続車両が停滞するおそれがある。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> バス待ち環境の快適性向上</p> <p><取り組み方針></p> <p>○既存のバス停留所において屋根付き上屋やベンチを設置し、雨天時や冬季におけるバス待ち環境の快適性向上とバス利用促進を目指すことが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
11	バス待ち環境整備	バス待ち環境を改善する計画の検討、計画に基づくバスベイの設置やバス待ちスペースの確保などの環境整備

■施策の評価指標
①バスベイ整備箇所数[箇所]／②バス停上屋又はベンチ設置数[箇所]

<参考資料>

【バスベイと上屋のあるバス停のイメージ】



【ベンチのあるバス停のイメージ】



■基本方針	3. 公共交通サービスの利便性向上		
■施 策	c 乗合バスの利便性向上		
■No.	12	■取り組み名	乗合バスルート見直し
■現況及び問題点・課題			
<p><現在のバス路線網></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上市では村上駅を起終点とし市内外を連絡する路線バス及び循環バスが運行されており、村上駅前にバス交通網が集中する形態となっている。 ・路線バス2路線（村上～神林方面、村上～馬下方面）とせなみ巡回バスが駅西側を走行しているが、いずれも起終点は駅東口となっており村上駅への移動においては遠回りしている状況にある。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅西口の整備とあわせたバス路線網の見直し</p> <p><取り組み方針></p> <p>○バス路線網については、駅西口整備と併せて西口側への経路変更及びバス停設置等を行うことが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
12	乗合バスルート見直し	<p>駅西側駅前広場整備にともなう乗合バスルートの見直し検討</p> <p>①駅西口にアクセスする乗合バス路線網の見直し</p> <p>②新たなバス停設置（駅西側ロータリー内、移転後の村上総合病院入口等）</p>

■施策の評価指標
①駅西地区内でのバス乗降客数[人/日]

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成												
■施策	a 大規模跡地等の利活用												
■No.	13	■取り組み名	都市機能増進施設整備										
■現況及び問題点・課題													
<p><村上総合病院移転に関する経緯></p> <ul style="list-style-type: none"> ・厚生連村上総合病院は、県北地域の基幹病院として、救急告示病院、災害拠点病院、へき地医療拠点病院などに指定され、地域医療における重要な役割を果たしてきたが、現在の病院施設は建築から約45年が経過し、老朽化・狭隘化が進んでいるほか、建物の耐震性に懸念があるなど建て替えが大きな課題となっていた。厚生連による移転新築の検討により、駅西を新築候補地とすることが決定され、平成25年5月村上市に対して候補地決定の報告がなされた。 ・病院移転後の跡地利用について、市は施設の老朽化が進み建て替えの検討が必要な既存保育園（3園）を統合した「統合保育園」の整備を考えていた。またアンケートでは、統合保育園以外の利用について、一般市民と駅周辺住民からは「社会福祉施設」「商業施設」が望ましいとする回答が多く、高校生と駅利用者からは「商業施設」「公園・広場」が望ましいという回答が寄せられた。 <p><移転後の跡地利用の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移転後の跡地は、病院跡地であることに加え、駅周辺地区という立地条件や周辺環境等からその利用を考えるうえで、次の5つの点に配慮すべきと考える。 <table border="1" data-bbox="245 969 1453 1178"> <tr> <td>① 公共性</td> <td>： 広く市民に利用され、市民福祉の向上に資する（施設である）こと</td> </tr> <tr> <td>② 共存</td> <td>： 周辺の商店街や民間事業者と競合せず、共生できる（施設である）こと</td> </tr> <tr> <td>③ 調和</td> <td>： 周辺の環境、立地条件に相応しい（施設である）こと</td> </tr> <tr> <td>④ 活性化</td> <td>： 中心市街地の活性化（賑わいの創造）に資する（施設である）こと</td> </tr> <tr> <td>⑤ 費用対効果</td> <td>： 限られた投資においても、その投資効果が確保されること</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模跡地等の活用の検討ポイントとしては、①病院移転後の跡地は複数の機能を持たせ「多目的」な活用、②「病院移転後跡地」と「旧ジャスコ跡地」を一体とした活用、③周辺の社会資本【既存施設（機能）】を考慮した活用、の3点が挙げられる。 ・当該地区が果たすべき役割に加え、今後の当市におけるまちづくりの最重要課題である「人口減少と少子高齢化が進行する社会における対応」を考慮し、市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区としての整備が必要と考える。 				① 公共性	： 広く市民に利用され、市民福祉の向上に資する（施設である）こと	② 共存	： 周辺の商店街や民間事業者と競合せず、共生できる（施設である）こと	③ 調和	： 周辺の環境、立地条件に相応しい（施設である）こと	④ 活性化	： 中心市街地の活性化（賑わいの創造）に資する（施設である）こと	⑤ 費用対効果	： 限られた投資においても、その投資効果が確保されること
① 公共性	： 広く市民に利用され、市民福祉の向上に資する（施設である）こと												
② 共存	： 周辺の商店街や民間事業者と競合せず、共生できる（施設である）こと												
③ 調和	： 周辺の環境、立地条件に相応しい（施設である）こと												
④ 活性化	： 中心市街地の活性化（賑わいの創造）に資する（施設である）こと												
⑤ 費用対効果	： 限られた投資においても、その投資効果が確保されること												
■施策概要・取り組み方針													
<p><施策概要> 市民交流促進地区として病院移転跡地の都市機能増進施設整備</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○病院跡地と旧ジャスコ跡地（現・病院駐車場）を含む地区は、市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区として位置づけることが望ましい。 ○その上で、病院移転跡地は、「児童福祉」・「高齢者福祉」・「文化・交流」による機能を基本とし、「子育て支援」機能を中核として、他の機能やイベント・催しなどの取り組みを加えることで更なる魅力や交流を創出することが望ましい。 ○整備に際しては、道路を挟んで近接する旧ジャスコ跡地（取組 No.14 多目的なにぎわい広場整備）との一体的活用を図ることが望ましい。 													

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
13	都市機能増進施設整備	病院移転跡地での都市機能増進施設整備 [想定される機能と機能導入の考え方・基本方針は、策定委員会※で検討しとりまとめた内容（機能配置例や評価の方法）を基本とし、具体的な施設整備については改めて検討を行うものとする。] ※村上市村上駅周辺まちづくりプラン等策定委員会

■施策の評価指標	
①都市機能増進施設利用者数[人/日]／②施設を利用した交流イベント開催数[回/年]／③周辺の既存公共施設の利用者数[人/日] 注) 施設機能の妥当性評価については、策定委員会で検討した評価方法をもとに今後検討。[次頁参照]	

<村上総合病院移転後の跡地を含めた地区の位置づけ>

当該地区が果たすべき役割

- ①「市民生活の質の向上」を第一に考えるべき場所
- ②多様な市民のために開かれた空間で、その機能は公的な整備により持続的に確保されることが望ましい
- ③時間・曜日を問わず多様な市民が活動する場所
- ④今ある機能（活動）に、今は無い機能（活動）を加えることで、市民の新たな交流を生み出すチャレンジ空間

<まちづくりの最重要課題>

人口減少と少子高齢化が進む社会における対応

- 機能集積による効率化
- 高齢者の社会参加／○子育て環境づくり

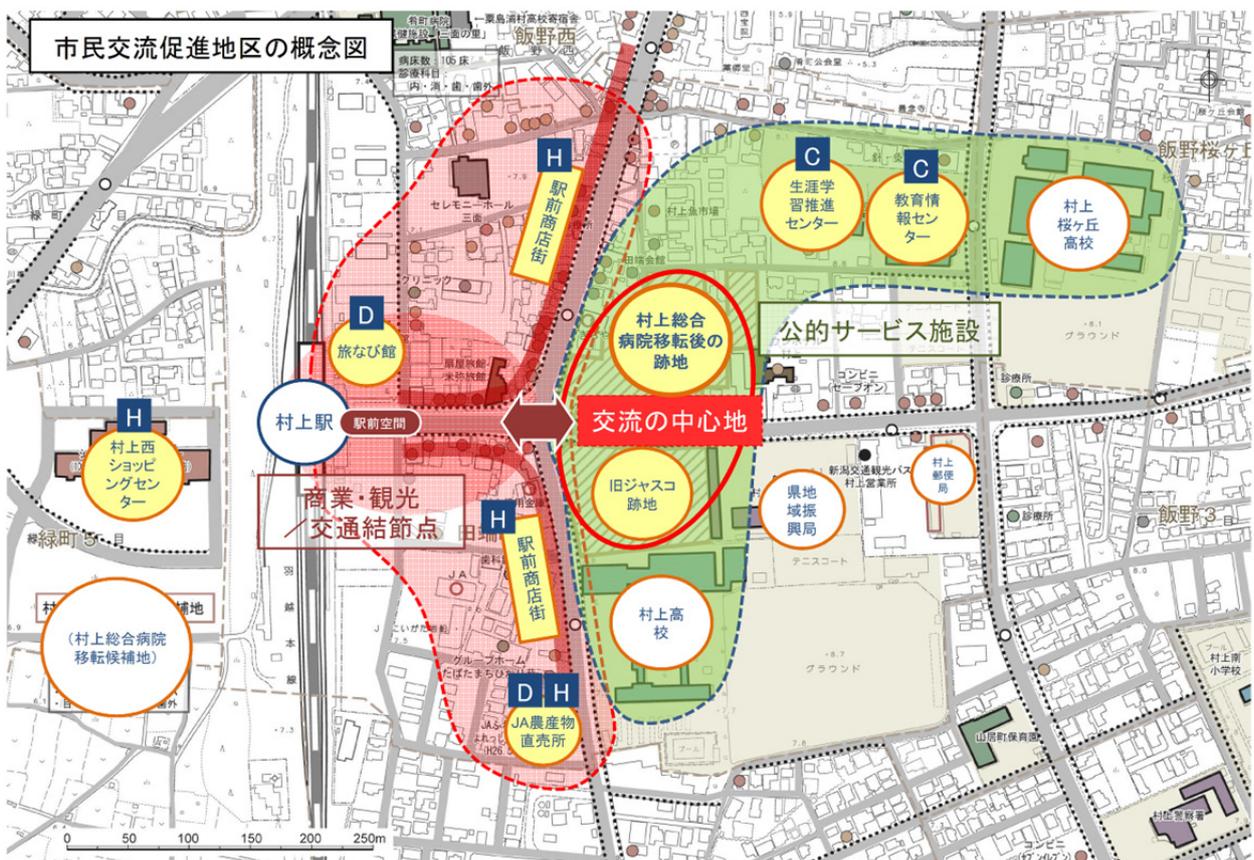
<地区の位置づけ>

市民交流促進地区

～市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区～

【整備イメージ】

- 子どもからお年寄りまで多様な市民が集まる場
- 様々な出会いと新たな交流活動を生み出す場
- 生活の安心と心の豊かさを高めてくれる場
- 市民の元気と活力を創造する場
- 村上市に暮らすことへの誇りと愛着を育む場

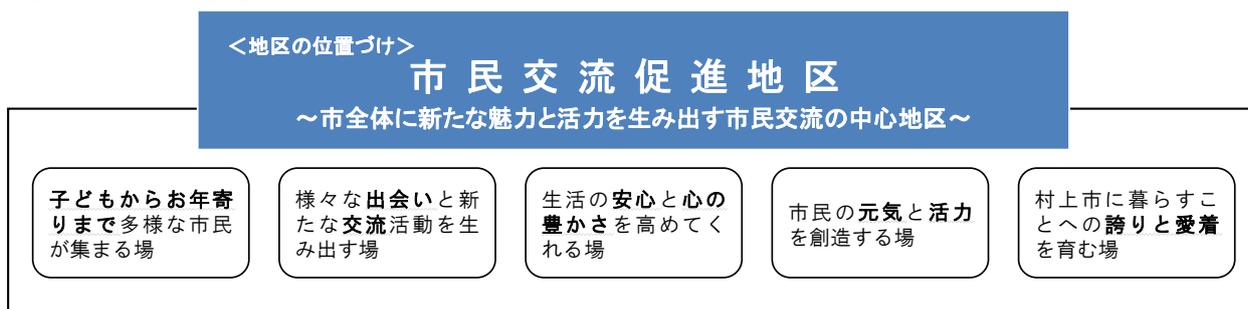


<想定される機能と機能導入の考え方・基本方針>

[想定される機能]

機能	A.児童福祉	B.高齢者福祉	C.文化・交流	D.観光交流	E.防災拠点	F.公園・広場	G.駐車場	H.商業
施設例	・保育園 ・病児・病後児保育施設 ・子育て支援センター	・老人福祉センター	・文化センター ・体育施設	・観光交流センター ・観光物産館	・防災センター (避難施設等)	・公園 ・広場	・駐車場	・小売店 ・飲食店 ・アミューズメント

[機能導入の考え方]



- ・「A. 児童福祉」、「B. 高齢者福祉」は、人口減少と少子高齢化への対応のなかで、子育て環境づくり、高齢者の社会参加に結びつき重要。
- ・「C. 文化・交流」は、子どもからお年寄りまで幅広い市民の利用、交流の場として活用が期待できる。
- ・「D. 観光交流」は、駅前に観光案内所が新設されたことや、観光来訪者のみを対象とした場合の安定的な利用に課題があげられる。
- ・「E. 防災拠点」、「F. 公園・広場」、「G. 駐車場」は、近接する旧ジャスコ跡地でも対応可能な機能である。
- ・「E. 防災拠点」、「G. 駐車場」は、日常の賑わい創出につながりにくい。
- ・「H. 商業」は、出店の可能性、運営主体、持続性について十分考えて整備しなければいけない。

[機能導入の基本方針]

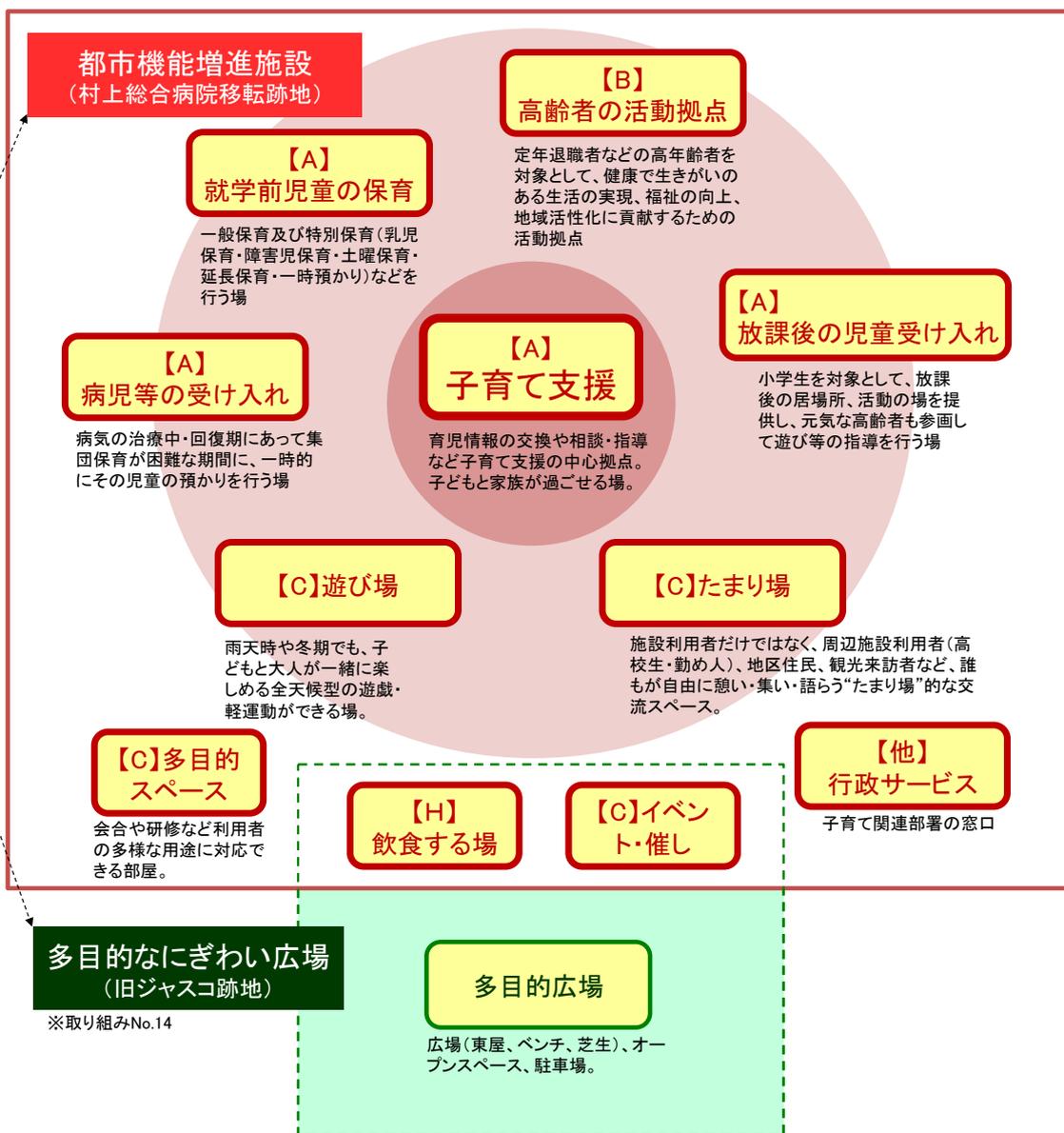
「A.児童福祉」・「B.高齢者福祉」・「C.文化・交流」による機能を基本とし、他の機能や仕掛けを加えることで更なる魅力や交流を創出する。

<機能配置の例>

市民交流を促進する場

- ◎交通アクセスの利便性を活かした子育て支援の新たなサービスを提供する場
- 保育と子育てのネットワークの拠点として子育て世代をサポートする場
- 高齢者の健康増進と社会参加を促すための活動の場
- 高齢者と子どもや若者との「和」と「輪」が広がる新しい交流の場
- ここに来れば、いつでも、誰でも、憩い・集い・語らうことができる交流空間

一体的に整備



<評価の方法について>

視点	基本的な考え方	チェックポイント(案)
①公共性	広く市民に利用され、市民福祉の向上に資する(施設である)こと	<input type="checkbox"/> 1.市民が自由に利用できる空間がある <input type="checkbox"/> 2.市民の生活に安心感を与える空間や機能がある <input type="checkbox"/> 3.子どもが利用できる <input type="checkbox"/> 4.若者(高校生や20代程度)が利用できる <input type="checkbox"/> 5.お年寄りが利用できる <input type="checkbox"/> 6.地区居住者が利用できる <input type="checkbox"/> 7.他地区(旧村上地区以外)の市民も利用できる <input type="checkbox"/> 8.市外からの来訪者が利用できる
②共存	周辺の商店街や民間事業者と競合せず、共生できる(施設である)こと	<input type="checkbox"/> 1.同様の機能を有する施設が地区内に存在していない <input type="checkbox"/> 2.施設を利用する人が、既に存在している施設も利用する(波及効果) <input type="checkbox"/> 3.既に存在している施設の利用者が利用する(相乗効果)
③調和	周辺の環境、立地条件に相応しい(施設である)こと	<input type="checkbox"/> 1.周辺住民の居住環境や生活活動と一体となっている <input type="checkbox"/> 2.公共交通の利便性を活かすことができる <input type="checkbox"/> 3.建物の意匠が地区全体のイメージや景観に調和している <input type="checkbox"/> 4.村上の顔として市民が自慢できる・誇りに思える場所である
④活性化	中心市街地の活性化(賑わいの創造)に資する(施設である)こと	<input type="checkbox"/> 1.平日昼間での賑わいを創出できる <input type="checkbox"/> 2.平日夕方から夜間での賑わいを創出できる <input type="checkbox"/> 3.土曜・休日での賑わいを創出できる <input type="checkbox"/> 4.イベントや催しの会場として活用できる <input type="checkbox"/> 5.地区内の経済活動にプラスの影響を与えることができる <input type="checkbox"/> 6.多様な市民の出会いや交流が生まれる
⑤費用対効果	限られた投資においても、その投資効果が確保されること	<input type="checkbox"/> 1.利用率(稼働率)が高い ※ <input type="checkbox"/> 2.季節による利用率の変動が少ない ※ <input type="checkbox"/> 3.曜日や時間帯による利用率の変動が少ない ※ <input type="checkbox"/> 4.整備や維持管理のコスト縮減に配慮している <input type="checkbox"/> 5.経年にわたり安定した利用が見込める ※

※定量的な数値目標の設定を想定するもので、専門的見地から検討することが望ましいもの。

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成		
■施策	a 大規模跡地等の利活用		
■No.	14	■取り組み名	多目的なにぎわい広場整備

■現況及び問題点・課題

<旧ジャスコ跡地の現状>

- ・旧ジャスコ跡地は以前に精錬工場が立地していた場所で、面積約1万m²の私有地である。現在はアスファルト舗装され、村上総合病院が借り受け有料駐車場（駐車台数400台）として使用されている。
- ・村上総合病院の移転候補地として検討されていたため、平成23年に市が適地調査を行ったところ、有害物質が確認されたため、病院用地としては不適切と判断された。掘削や土壌を搬出する場合※は詳細調査が必要となるなど法に基づく処理対策が必要な状況にある。※ただし掘削深を現地盤面から50cm未満とし、残土を敷地内処理すれば調査の必要はない。

<旧ジャスコ跡地の利用>

- ・旧ジャスコ跡地の利用は、近接する都市機能増進施設（村上総合病院移転後の跡地）の機能をふまつつ、跡地利用上の制約をふまえた活用が必要と考える。
- ・アンケートでは、「多目的広場・緑地」、「駐車場でよい（現在のまま）」との意向が多数を占めていることも含めて、病院移転後の跡地と一体となり、市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区としての整備が必要と考える。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 旧ジャスコ跡地の多目的なにぎわい広場整備、都市機能増進施設整備との連携整備

<取り組み方針>

- 病院移転後の跡地と旧ジャスコ跡地（現・病院駐車場）を含む地区は、市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区として位置づけることが望ましい。
- その上で、旧ジャスコ跡地は、「広場・オープンスペース」や「駐車場」などの機能を有し、朝市やイベント等の会場として活用可能な多目的広場としての利用を前提とした活用が望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
14	多目的なにぎわい広場整備	旧ジャスコ跡地での多目的なにぎわい広場整備 [想定される機能は、取組 No.13「都市機能増進施設整備」における機能導入の考え方・基本方針をふまえ連携整備することとし、具体的な施設整備については改めて検討を行うものとする。] ※村上市村上駅周辺まちづくりプラン等策定委員会。

■施策の評価指標

①多目的なにぎわい広場を利用したイベント開催数[回/年]

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成
-------	-------------------

■施策	b にぎわい創出のイベントやしかけづくり
-----	----------------------

■No.	15	■取り組み名	にぎわい創出イベントの実施
------	----	--------	---------------

■現況及び問題点・課題

<地区内で行われているイベント>

- ・ 駅東口から駅前交差点間において「万燈神輿渡御（ばらはちかん）」や「村上駅前イルミネーションプロジェクト」などのイベントが開催されている。
- ・ 町屋地区では、「町屋の人形さま巡り」や「屏風まつり」「村上大祭」など多くの市を代表するイベントが開催されており、鉄道を利用した駅からの来訪も認められる。

<新たな賑わいの場づくり>

- ・ 市民は、にぎわいのあるまちづくりのために「定期的な買物・飲食等のイベント開催」や「空き地・空き店舗等の積極活用」、「観光イベントの開催」などが必要と考えている。
- ・ 今後創出される大規模跡地等を活用し、日常的に人が集まり交流する取り組みや仕掛けづくりが必要と考えられる。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 大規模跡地等を活用した地区の賑わいを創出する取組や仕掛けづくり

<取り組み方針>

- 村上駅東口の広場から大規模跡地にかけた空間を活用し、地区の賑わいを創出する取組や仕掛けづくりを行うことが望ましい。
- 取組は多くの市民や来訪者が参加する地域のにぎわい創出事業として定着することが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
15	にぎわい創出イベントの実施	地元商店街など地域が主体となり、駅東口広場～大規模跡地等の空間を活用して、地域のにぎわいを創出するイベントを試行し継続実施の可能性を検討。 ※取組 No.17「商業活性化のイベントの実施」との連携実施を検討

■施策の評価指標

①にぎわいイベントの実施回数[回/年]／②イベント参加者数[人/年]／③イベント開催・参加団体数[団体]

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成		
■施策	c 情報発信拠点の整備		
■No.	16	■取り組み名	情報発信施設整備

■現況及び問題点・課題

<地区利用者のための案内情報>

- ・観光情報や公共交通の乗り継ぎ情報や地域生活情報（日常の買い物や地域コミュニティ活動、行政サービス情報）などを、地区来訪者（市民や観光来訪者）向けに提供する情報発信サービスの充実が求められる。
- ・駅周辺地区には、案内板や歓迎塔などが既に設置されているが、電子情報板やスマートフォンなどのIT技術も活用しながら、駅利用者のみならず地区生活者への情報提供や、ユニバーサルデザインへの配慮も必要である。

<災害時等における対応>

- ・情報発信機能の整備に際しては、地震災害等の有事においても機能するものにする必要がある。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 情報を発信する拠点としての機能整備

<取り組み方針>

- 地区来訪者（市民や観光来訪者）が駅から目的地へ迷うことなく到達できるよう、各種施設の位置情報や観光情報に加えて、公共交通の乗り継ぎや待ち時間など、目的地までの移動に必要な情報を発信する環境整備を図ることが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
16	情報発信施設整備	<p>駅舎内や連絡通路等に地区来訪者（市民や観光来訪者）が求める情報をタイムリーにかつ分かりやすく伝える電子情報板を設置。</p> <p>※取組 NO.11 「バス待ち環境整備」と連携し効率的な実施を想定</p>

■施策の評価指標

①情報発信機器類設置箇所数[ヶ]／②情報発信コンテンツ数[ヶ/月]

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成	
■施 策	d 商業活性化に向けた取組	
■No.	17	■取組み名 商業活性化のイベントの実施

■現況及び問題点・課題

<新たな賑わいの場づくり>

- ・一般市民を対象としたアンケートでは、JR 村上駅及び駅前地区（図参照）を活性化しにぎわいのあるまちにするためのソフト的な取組みとして、「定期的な買物・飲食等のイベント開催」が最も多く、次いで「空き地・空き店舗等の積極活用」、「観光イベントの開催」などの順となっている。
- ・村上駅東側では、新潟県村上地域振興局の敷地内において『軽自動車 de ふれあい直売市』が定期開催されているが、今後創出される大規模跡地等を活用して地区の商業活性化にも寄与する取組みや仕掛けづくりが必要と考える。

■施策概要・取組み方針

<施策概要> 商業活動の活性化に資するソフト的な取組を実施

<取組み方針>

- 駅周辺地区における商業活動の活性化に資するソフト的な取組が望ましい。
- 取組は商店街を中心に他の関連機関と協働することにより、地域に密着しかつ定着するものを目指すことが望ましい。

■取組み内容

No	取組み名[仮称]	内 容
17	商業活性化のイベントの実施	<p>地元商店街と農協・観光協会等がタイアップし、既存の取組を活かして定期市場等の商業活性化のイベントを社会実験として試行実施。取組効果を評価したうえで継続的な実施を検討。</p> <p>※取組 No.15 「にぎわい創出イベントの実施」との連携実施を検討</p>

■施策の評価指標

①イベント開催数[回/年]／②イベント参加者数[人/年]／③イベント開催・参加団体数[団体]／④駅周辺地区内の年間商品販売額[円/年]／⑤地区住民の地区内購買率[%]

<参考資料>

【商業活性化イベントのイメージ】

- ① 『軽自動車 de ふれあい直売市』 (会場：村上地域振興局 駐車場)



出典：新潟県村上地域振興局ホームページ

- ② 『村上大祭』 ※駅前広場に集合した6台のおしゃぎり



出典：村上市観光協会

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成		
■施策	d 商業活性化に向けた取組		
■No.	18	■取り組み名	チャレンジショップ整備
■現況及び問題点・課題			
<p><地区内の商業機能活性化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅東側では「駅前通り商店街」を中心に店舗や飲食店が立地しているが、地区住民の日常的な買い物の場は駅西側や郊外の大規模小売店舗となっている。 ・ 平成 26 年 5 月に開設した J A による農産物直売所は、観光来訪者だけでなく地域住民にとっても日常の買い物の場として機能しつつある。 ・ 既存商店街や地区内の住宅地などには空き店舗や空き家が増えつつあり、有効活用が課題となっている。 ・ 村上市が平成 26 年 3 月に作成した『人口減少問題対策「チャレンジプラン」』において、中長期的に取り組む事業の 1 つとして『空き店舗活用チャレンジショップ事業の創設』が位置づけられたところである。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 商店街の魅力向上に資するチャレンジショップの整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○既存の商店街の空き店舗等を活用して新たな事業者の出店を支援し、商店街の魅力向上やにぎわい創出を目指すことが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
18	チャレンジショップ整備	<p>地元商店街や商工会議所、市が連携し空き店舗などを活用したチャレンジショップを試行的に設置。</p> <p>試行実施による課題分析により、出店希望者への家賃補助や経営相談等の具体的な実施に向けたしくみづくりの検討。</p> <p>※人口減少問題対策「チャレンジプラン」に位置づけられている『空き店舗活用チャレンジショップ事業』において対応。</p>

■施策の評価指標
①チャレンジショップ出店数[店舗/年]／②チャレンジショップ利用者数[人/年]／③チャレンジショップ利用者満足度[%]／④チャレンジショップ運営者満足度[%]

■基本方針	4. 都市拠点・にぎわい空間の形成		
■施策	e 案内誘導の充実		
■No.	19	■取り組み名	サインネットワーク整備

■現況及び問題点・課題

<地区内の歩行等による移動円滑化>

- ・ 駅東側では、主要道路における歩行空間は充実している一方で、徒歩や自転車で移動するための案内板が少なく、鉄道など公共交通による来訪者の案内やまち歩き観光を推進する上で主な観光施設への経路が分かりづらい状況にある。
- ・ 駅前広場や連絡通路の整備を行う際には、乗降場やバリアフリー施設等に加えて周辺地区を案内する歩行者向け誘導標示の整備が求められる。

<村上らしさに配慮した通り名>

- ・ 駅前の主要な道路は、一般的な県道名や市道名、都市計画道路の名称で呼ばれている。
- ・ 地域の歴史文化などの特徴をとらえた風情ある通り名の再考や改名により、観光都市村上としてイメージアップにつながるものと考えられる。

<歩行者サイン計画の活用>

- ・ 平成 13 年に官民協働作業によって「村上市歩行者サインマニュアル」を作成し、村上市内を楽しく快適に歩くことを目標として、誘導・案内・解説のサイン製作における具体的な施工方法等を示している。一部の施設はサイン計画に則り実施されている。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 徒歩や自転車移動のための案内誘導環境整備

<取り組み方針>

- 村上駅から主要な観光地や商店街等への経路など、徒歩や自転車で移動する地区利用者や観光来訪者のための案内誘導の充実が望ましい。
- 駅周辺の主要な道路について、愛着があり、親しみの持てる通り名を検討し通称として位置づけることが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
19	サインネットワーク整備	「村上市歩行者サインマニュアル」をふまえた、駅周辺地区を含む村上市街地を対象にした道路網を案内する歩行者向けのサインネットワーク整備（計画立案、サインデザイン検討、施設設置） 通り名（通称名）の検討と観光活動等への活用

■施策の評価指標

①案内誘導サイン等の新規設置数[基]／②案内誘導サインの改修数[基]／③通り名命名箇所数[路線]

<参考資料>

【村上市街地内の歩行者向けサイン】
(案内サイン)



(誘導サイン)



【歩行者向けサインの事例（新潟市）】



全体案内（地図）と経路案内が一体化したサイン



経路と通り名を路面に埋め込んだサイン



■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	a 地区内道路の整備		
■No.	20	■取り組み名	幹線道路からの交通を駅西地区内に導入分散する地区幹線道路の整備
■現況及び問題点・課題			
<p><駅西地区への道路網></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅南側における鉄道横断は(一)岩船港線の岩船街道踏切のみであるが、鉄道と平面交差するものであるとともに、交通量は124百台/日あり2車線の交通容量を超えている。また、岩船街道踏切と駅西地区の国道345号を連絡する幹線道路(2車線の道路)が存在しない。 ・日東道・村上瀬波温泉インターチェンジおよび国道7号から岩船街道踏切を經由し駅西地区へアクセスする場合、1車線で住宅地を通過する(市)松山1号線を利用することとなり、円滑性・安全性や住環境の保全に課題がある。 ・この課題に対応する幹線道路として(都)環状3号線が計画されていることから、幹線道路の整備とともに交通を駅西地区内に導入分散する道路が必要と考えられる。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅西地区における地区幹線道路ネットワーク整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○村上駅西側地区において、一般県道岩船港線から駅西口付近へ連絡する地区幹線道路を整備し、駅西利用の円滑化を図ることが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
20	幹線道路からの交通を駅西地区内に導入分散する地区幹線道路の整備	<p>幹線道路から交通を駅西地区内に導入分散する地区幹線道路を整備</p> <p>①松山地先から駅西側へアクセスする道路(延長約700m、幅員16m程度)</p>

■施策の評価指標
①駅西口への自動車によるアクセス時間[分]／②駅西口への徒歩・自転車によるアクセス時間[分]

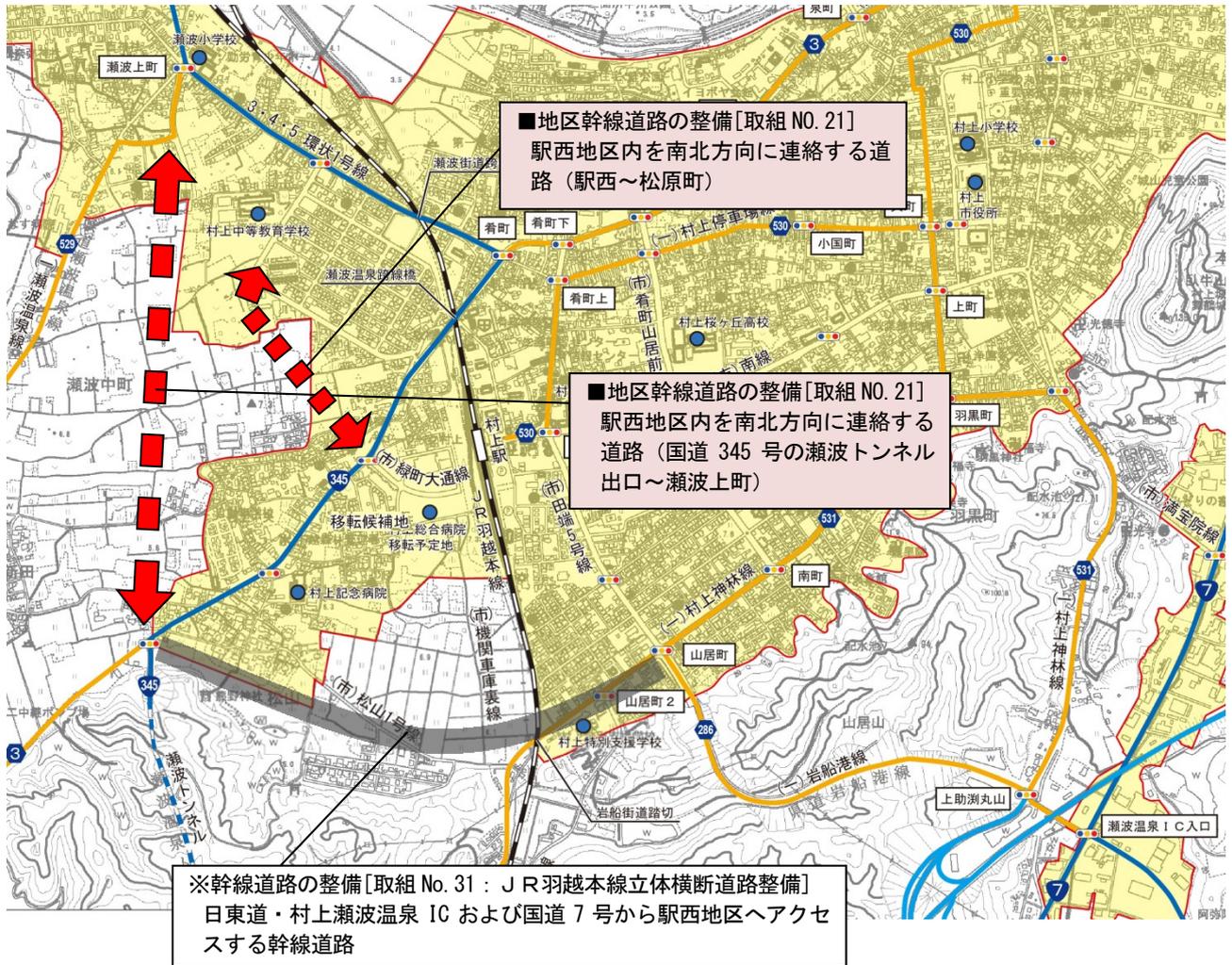
■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	a 地区内道路の整備		
■No.	21	■取り組み名	駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路の整備
■現況及び問題点・課題			
<p><駅西地区内の道路網></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅西地区の市街地における幹線道路は国道 345 号のみで、通過交通の処理から地区内交通の処理まで同路線が担っており、機能が集中している。駅西地区内を縦断する幹線道路がなく、南北方向の連絡性が低い状況にある。 ・都市計画道路環状 3 号線が未整備のため、瀬波トンネルから笹川流れ方面への経路は現状において鉄道跨線橋を二度跨ぐうえ、駅西側の市街地内を通過する必要がある。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅西地区における地区幹線道路整備の検討 [南北方向の連絡改善]</p> <p><取り組み方針></p> <p>○村上駅西側地区において、駅西地区を南北に連絡する道路の整備を検討し、駅西地区内の移動の円滑化を図ることが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
21	駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路の整備	<p>駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路の整備を検討</p> <p>①都市計画道路 環状 3 号線 [瀬波温泉トンネル出口～瀬波小学校付近、延長約 1,580m、幅員 16 メートル程度]、②駅西駅前～松原町間を結ぶ道路 [延長約 500m、幅員 16 メートル程度]</p>

■施策の評価指標
①駅西口への自動車によるアクセス時間[分]

<参考資料>

【駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路イメージ】



注) 本図の矢印は、計画する道路の概念的な位置を示したものであり、実際に整備する位置や幅員を示したものではありません。

資料：「村上駅周辺地区交通計画策定業務 報告書」より

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	a 地区内道路の整備		
■No.	22	■取り組み名	拡幅や交差点改良等による地区幹線道路の整備

■現況及び問題点・課題

<地区内の交差点交通処理>

- ・(一)岩船港線の山居町交差点と、(主)新潟新発田村上線の瀬波トンネル出口の交差点は右折車線が未設置である。これら2つの交差点において右折車両が滞留する場合、後続車両が停滞して円滑性が低下する状況にある。
- ・また、(一)岩船港線は緊急輸送道路に指定されているが、岩船街道踏切から山居町交差点間は、鉄道と平面交差のため踏切遮断時など緊急車両が円滑に通行できない、車道幅員が不足し駐停車車両や放置車両等がある場合も緊急車両が通行できないなどの状況が想定される。
- ・これらの箇所は交通事故多発箇所でもあり、道路の機能や交通需要に対応した交差点形状や道路幅員の確保が求められる。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 道路の機能や交通需要に対応した地区幹線道路整備

<取り組み方針>

- (一)岩船港線の岩船街道踏切から山居町交差点間と(主)新潟新発田村上線の瀬波トンネル出口の交差点において、安全・安心な歩行・走行空間を確保するため拡幅や交差点改良等による対策を行うことが望ましい。
- 地区幹線道路の整備（取組 No.21）、アクセス道路の整備（取組 No.31）による抜本的な対策も想定することが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
22	拡幅や交差点改良等による地区幹線道路の整備	拡幅や交差点改良等による地区幹線道路の整備を検討 ①一般県道岩船港線 [岩船街道踏切～山居町交差点間] ※取組 No. 7 「一般県道岩船港線の道路改良」との連携実施 ※取組 No. 31 「JR 羽越本線立体横断道路整備」により抜本的な対応

■施策の評価指標

①交通事故発生件数（減少率）[件/年、%]／②適正な道路幅員確保率[%]

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	a 地区内道路の整備		
■No.	23	■取り組み名	通学路における交通安全対策
■現況及び問題点・課題			
<p><交通安全></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上市街地には小学校が3校（村上・村上南・瀬波）あり、地区内の幹線道路の一部が通学路に指定されている。 ・通学路緊急合同点検により、幹線道路における交通安全対策箇所として、国道345号と市道田端5号線があげられており、国道345号については歩道設置など歩行者のための安全施設、市道田端5号線については信号機の設置等の整備不足が指摘されている。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 通学路における交通安全対策</p> <p><取り組み方針></p> <p>○安全・安心に暮らせる地区を目指し、既存の通学路における安全対策を図ることが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
23	通学路における交通安全対策	通学路における歩道整備による交通安全対策 [国道345号：歩道設置L=約1,240m、市道田端5号線：カラー舗装・路面標示等]

■施策の評価指標
①歩道整備率[%]又は整備延長[m]／②歩行者等の交通安全対策実施箇所数[箇所]

<参考資料>

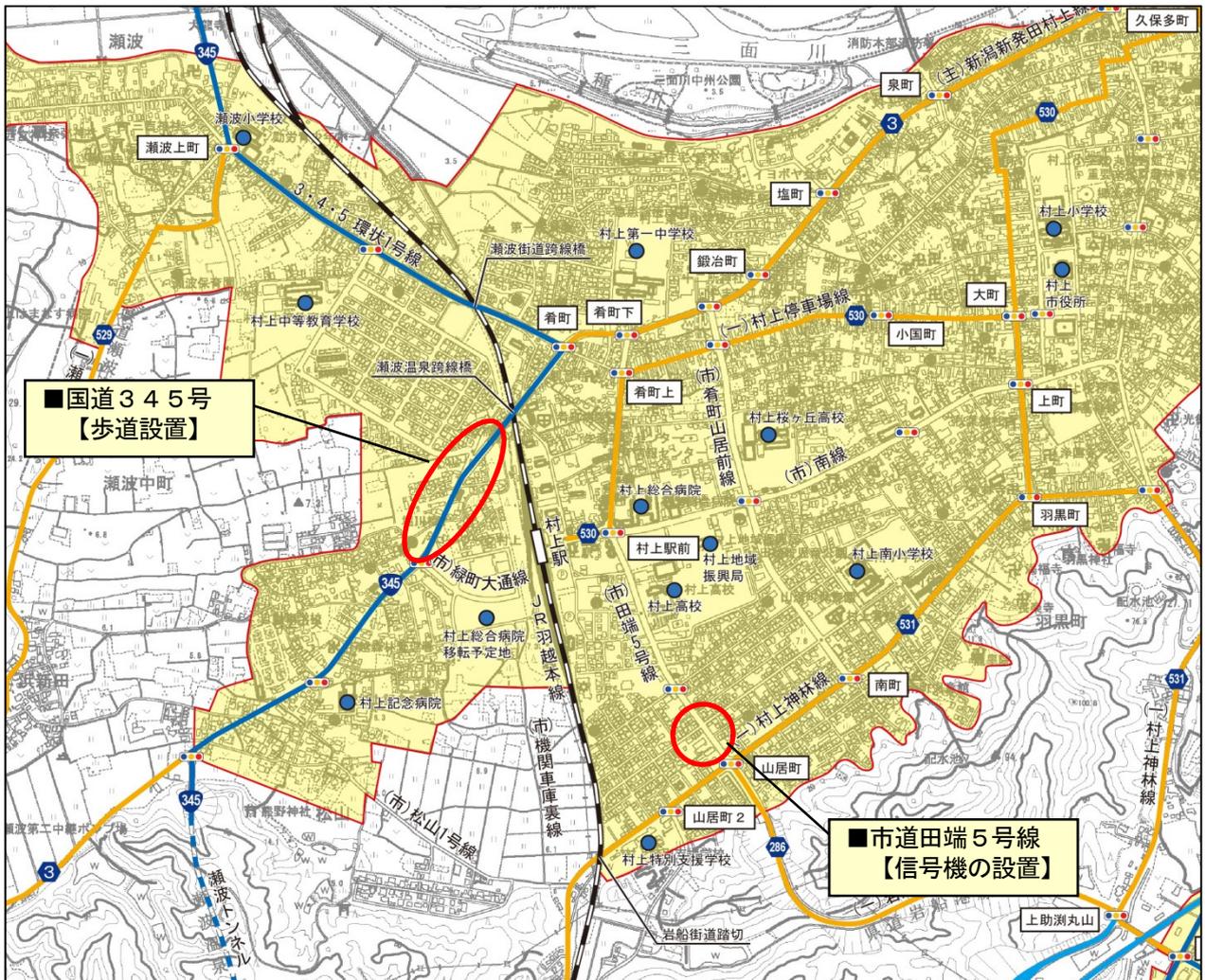
【国道 345 号における歩道未整備箇所】



【市道田端 5 号線の信号設置箇所(カラー舗装済)】



【通学路における交通安全対策の必要箇所】



資料：「村上駅周辺地区交通計画策定業務 報告書」より

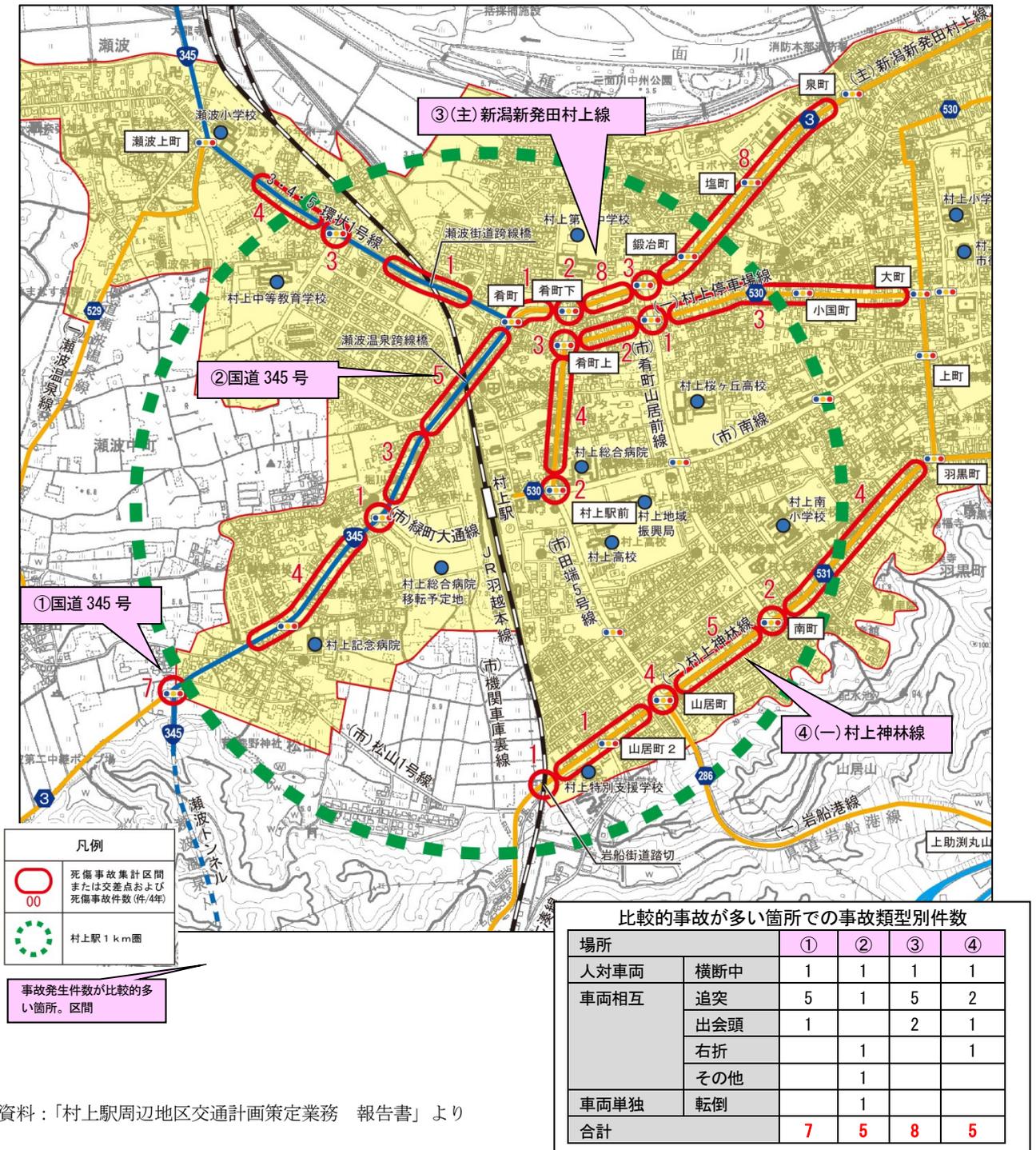
■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	a 地区内道路の整備		
■No.	24	■取り組み名	交通事故多発箇所における対策
■現況及び問題点・課題			
<p><交通安全></p> <p>・国道345号・瀬波トンネル出口の交差点や主要地方道新潟新発田村上線（肴町下交差点～鍛冶町交差点間）など、地区内には交通事故が多発する箇所が存在しており、交通安全対策が必要である。</p>			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 通学路における交通安全対策</p> <p><取り組み方針></p> <p>○交通事故多発地点などにおける事故発生要因の分析とともに、交通安全施設等の整備などの安全対策を行い、安全・安心に暮らせる地区を目指すことが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
24	交通事故多発箇所における対策	交通事故多発箇所における交通安全施設の整備等[要望] ※取組 No. 31「JR羽越本線立体横断道路整備」、取組 No. 21「駅西地区内を南北方向に連絡する地区幹線道路の整備」により対応可能

■施策の評価指標
①交通事故発生件数（減少率）【件/年、%】／交通安全対策実施箇所数【箇所】

<参考資料>

【村上駅 1 km 圏の国道における死傷事故発生状況（平成 20 年～23 年の 4 年間）】



資料：「村上駅周辺地区交通計画策定業務 報告書」より

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	a 地区内道路の整備		
■No.	25	■取り組み名	災害時の安全対策
■現況及び問題点・課題			
<p><駅前通りの交通障害></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケートをはじめ、市民意向として駅前通り（一般県道村上停車場線）における「大雨や降雪時における道路冠水」が交通障害として指摘されている。 ・駅前通り（一般県道村上停車場線）は、自動車交通のほか、歩行者・自転車交通も集中するため、小規模の冠水であっても交通障害が生じることから、改善が必要である。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 駅前通りの冠水対策</p> <p><取り組み方針></p> <p>○いかなる気象条件（大雨時や降雪時）においても、周辺住民や通勤・通学者、観光来訪者などの駅周辺地区利用者が、駅前通りを徒歩や自転車で移動できる空間を形成するため、現状で発生している冠水対策、排水処理対策を行うことが望ましい。</p>			
■取り組み内容			
No	取り組み名[仮称]	内 容	
25	災害時の安全対策	<p>一般県道村上停車場線の走行快適性向上を図るための冠水対策（排水処理対策）</p> <p>※取組 No.4 「駅前通りグレードアップ」との連携実施</p>	
■施策の評価指標			
①道路冠水等発生回数[回/年]			

<参考資料>

【市民から交通障害の指摘ある区間（一般県道村上停車場線）】



冠水時の状況



市民撮影（村上市に提出されたもの）

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	b 公園・広場空間の整備		
■No.	26	■取り組み名	新たな街区公園整備

■現況及び問題点・課題

<地区内の公園の状況>

- ・駅東側では、駅から半径 500m の範囲内に住区公園が整備されておらず、地区居住者の日常の休憩やコミュニティ活動のほか、地区利用者を含めた災害時の一時避難場などの機能を有する身近なオープンスペースの整備が必要と考えられる。
- ・駅西側では、駅から半径 500m の範囲に公園・緑地が 2 箇所整備されているが、施設の利用推進に向け、設備や維持管理面での充実が必要と考えられる。

<住民等のニーズ>

- ・駅前地区の「公園など屋外で休憩する場」に関する評価について、アンケートでは「不満」または「やや不満」とする割合が高い状況にある。(一般市民：58%、周辺居住者：69%、駅利用者：72%)。

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> 地区住民を対象とした身近な公園整備

<取り組み方針>

- 地区内に居住する人が利用する身近な公園やオープンスペースの創出が望ましい。
- 公園・広場は、地区住民の交流や子どもの遊び場のほか、地区利用者を含めた緊急避難や一時避難の拠点などとしての活用も想定することが望ましい。
- 新たな整備が困難な場合は、既存の公園やオープンスペースでの機能充実のほか、駅前広場など今後整備する公共空間において公園機能を付け加えるなどの対応を検討することが望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
26	新たな街区公園整備	住区基幹公園※の整備 [2 箇所] ※地区内に居住する者の利用に供する公園

■施策の評価指標

①地区内の公園箇所数[箇所]／②地区人口 1 人当たり公園面積[m²/人]

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり	
■施策	b 公園・広場空間の整備	
■No.	14	■取り組み名 多目的なにぎわい広場整備【再掲 57p】
■現況及び問題点・課題		
<p><旧ジャスコ跡地の現状></p> <ul style="list-style-type: none"> 旧ジャスコ跡地は以前に精錬工場が立地していた場所で、面積約1万m²の私有地である。現在はアスファルト舗装され、村上総合病院が借り受け有料駐車場（駐車台数400台）として使用されている。 村上総合病院の移転候補地として検討されていたため、平成23年に市が適地調査を行ったところ、有害物質が確認されたため、病院用地としては不適切と判断された。掘削や土壌を搬出する場合※は詳細調査が必要となるなど法に基づく処置対策が必要な状況にある。※ただし掘削深を現地盤面から50cm未満とし、残土を敷地内処理すれば調査の必要はない。 <p><旧ジャスコ跡地の利用></p> <ul style="list-style-type: none"> 旧ジャスコ跡地の利用は、近接する都市機能増進施設（村上総合病院移転後の跡地）の機能をふまつつ、跡地利用上の制約をふまえた活用が必要と考える。 アンケートでは、「多目的広場・緑地」、「駐車場でよい（現在のまま）」との意向が多数を占めていることもふくめて、病院移転後の跡地と一体となり、市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区としての整備が必要と考える。 		
■施策概要・取り組み方針		
<p><施策概要> 旧ジャスコ跡地の多目的なにぎわい広場整備、都市機能増進施設整備との連携整備</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○病院跡地と旧ジャスコ跡地（現・病院駐車場）を含む地区は、市全体に新たな魅力と活力を生み出す市民交流の中心地区として位置づけることが望ましい。 ○その上で、旧ジャスコ跡地は、「広場・オープンスペース」や「駐車場」などの機能を有し、朝市やイベント等の会場として活用可能な多目的広場としての利用を前提とした活用が望ましい。 		
■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
14	【再掲】 多目的なにぎわい広場整備	<p>旧ジャスコ跡地での多目的なにぎわい広場整備</p> <p>[想定される機能は、取組 No.13「都市機能増進施設整備」における機能導入の考え方・基本方針をふまえ連携整備することとし、具体的な施設整備については改めて検討を行うものとする。]</p> <p>※村上市村上駅周辺まちづくりプラン等策定委員会。</p>
■施策の評価指標		
①多目的なにぎわい広場を利用したイベント開催数[回/年]		

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施策	c 歩行者・自転車空間の整備		
■No.	27	■取り組み名	歩行者・自転車ネットワークの整備
■現況及び問題点・課題			
<p><歩行者・自転車移動の環境></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、村上駅付近で東西を行き来する歩行者・自転車のための通路は存在しておらず、駅から離れた跨線橋や踏切を利用しなければ鉄道を横断することができない。 ・駅西側では国道 345 号などで歩道未整備区間が存在しているほか、駅西口から住宅地方面への歩行者・自転車空間の確保が不十分な状況にある。 ・駅東側の幹線道路には歩道が整備されているが、車道内で自転車走行空間を明示している箇所は存在していないため、歩行者交通及び自転車交通の安全確保が十分とは言えない。 <p><住民等のニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケートでは、駅前地区の「歩行者や自転車の通行環境」に関する評価について、「不満」または「やや不満」とする割合が高い状況にある。(一般市民：38%、周辺居住者：48%、駅利用者：57%)。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 安全安心な歩行及び自転車走行のネットワーク整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○安全で快適な歩行空間を確保するため、歩道等の整備を進めネットワーク化を図ることが望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
27	歩行者・自転車ネットワークの整備	歩道や歩行者専用道路の整備 ①国道 345 号における歩道整備 [要望] ※取組 No. 23「地区内交通安全対策」と重複する取組 ②地区内幹線道路の整備に伴う歩道等の設置 ※取組 No. 20～22「地区内幹線道路整備」と重複する取組 ③田島排水路・蛇川を活用した歩行者専用道路整備。

■施策の評価指標
①歩道・自転車道の整備率[%]又は整備延長[m]／②歩行者関連の交通事故発生件数[件/年]

<参考資料>

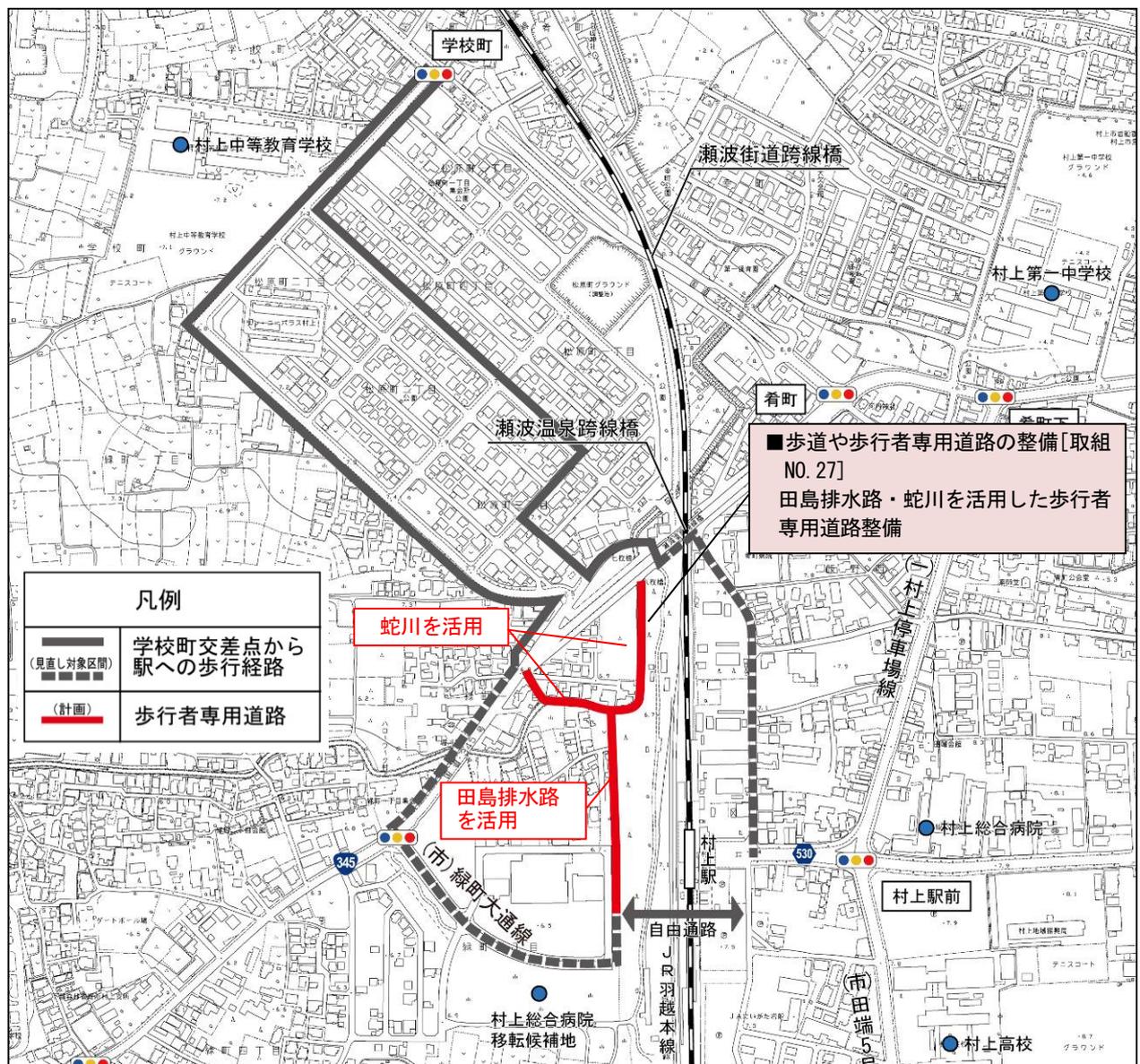
<蛇川>



<田島排水路> ※暗渠化済み



(位置図)



■基本方針	5. 暮らすための環境づくり	
■施策	c 歩行者・自転車空間の整備	
■No.	28	■取り組み名 自転車走行環境の整備
■現況及び問題点・課題		
<p><歩行者・自転車移動の環境></p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、村上駅付近で東西を行き来する歩行者・自転車のための通路は存在しておらず、駅から離れた跨線橋や踏切を利用しなければ鉄道を横断することができない。 ・駅西側では国道345号などで歩道未整備区間が存在しています。また駅西口から住宅地方面への歩行者・自転車空間の確保が不十分な状況にある。 ・駅東側の幹線道路には歩道が整備されていますが、車道内で自転車走行空間を明示している箇所は存在していないため、歩行者交通及び自転車交通の安全確保が十分とは言えない。 <p><住民等のニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケートでは、駅前地区の「歩行者や自転車の通行環境」に関する評価について、「不満」または「やや不満」とする割合が高い状況にある。（一般市民：38%、周辺居住者：48%、駅利用者：57%）。 		
■施策概要・取り組み方針		
<p><施策概要> 自転車走行空間を確保するための環境整備</p> <p><取り組み方針></p> <p>○自転車が安全快適に走行できる環境に配慮し、自転車専用の走行空間確保にむけた検討を行うことが望ましい。</p>		
■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
28	自転車走行環境の整備	自転車走行環境の改善を図るため、自転車走行空間を確保する路線の選定並びに走行位置の明示方法の検討
■施策の評価指標		
①自転車関連の交通事故発生件数[件/年]		

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施 策	d 定住促進の支援方策		
■No.	29	■取り組み名	街なか居住推進
■現況及び問題点・課題			
<p><地区の宅地需要人口減少と高齢化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺地区内でも人口減少とともに高齢化が進んでいるなかで、駅西土地区画整理事業や「ニュータウン田端町」など新たな住宅地が整備されるなど個人分譲住宅を中心とした宅地需要は潜在的に高い地区と考えられる。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 街なか居住推進に向けた環境整備</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○村上市の人口減少や高齢化の課題に対応して、多世代住宅や単身者、一人暮らし高齢者など、様々なライフスタイルやニーズに応じた地区居住機能の充実を図ることが望ましい。 			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
29	街なか居住推進	高齢者向け住宅や集合住宅など多様な宅地供給ニーズに応じた民間宅地開発等の支援

■施策の評価指標
①地区内居住人口[人]／②地区内世帯数[世帯]

■基本方針	5. 暮らすための環境づくり		
■施 策	d 定住促進の支援方策		
■No.	30	■取り組み名	空き地・空き家対策推進
■現況及び問題点・課題			
<p><空き家の活用></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺地区内の住宅地でも空き地や空き家が増えつつあり、村上市では「空き家バンク」等の対策に取り組んでいる。 ・にぎわいのあるまちづくりのための手段として「空き地・空き店舗等の積極活用」を求める市民が多い傾向にある。 <p><住民等のニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般市民アンケートでは、今後の村上市全体での土地の利用において重要な取り組みとして、「空き地や空き家の有効活用」が最も多く、「定住人口を増やすための住宅地の整備や確保」が三番目に多い結果となっている。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 街なか居住推進に向けた「空き家」の活用</p> <p><取り組み方針></p> <p>○既存住宅地内の空き家又は空き地を活用し、新たな居住者の定着や地域活性化支援策の検討が望ましい。</p>			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
30	空き地・空き家対策推進	空き地・空き家対策の推進（既存の空き地・空き家の登録，希望者へのあっせんなどの仕組み充実）

■施策の評価指標	
①土地の有効利用率（空き地率）[%]／②空き家バンク登録件数・成約件数[件/年]	

■基本方針	6. 駅周辺地区へのアクセス環境づくり		
■施策	a 高速インターチェンジ等から駅西側へアクセスする幹線道路の整備		
■No.	31	■取り組み名	J R羽越本線立体横断道路整備

■現況及び問題点・課題

<骨格道路網の形成>

- ・村上市街地の骨格交通体系の形成に向け、南北方向に配置されている日東道や国道 7 号・国道 345 号を東西方向で相互に連絡する幹線道路が求められる。東西方向の幹線道路は、日東道・国道間を流動する交通の処理とともに、これら道路を経由する新潟・鶴岡・南陽の各方面からの流入交通を村上市街地や瀬波温泉地区へ導入する機能を果たすことができる。

<東西の連携強化>

- ・駅東側には自動車交通の拠点となる高速インターチェンジや国道 7 号があるほか、大規模商業施設などが立地している。一方、駅西側には瀬波温泉や駅西ショッピングセンターなどの機能があり、村上総合病院の移転も計画されている。JR 羽越本線により分断されている地区の西側と東側の連絡を強化することにより、機能の相互利用を促進し一体的なまちづくりを目指すことができる。

<住民等のニーズ>

- ・現状の駅西地区への車移動について、アンケートでは「遠回りで時間がかかり、不便を感じている」とする意見が半数近くを占めている。(一般市民：1,347 人中 637 人)

■施策概要・取り組み方針

<施策概要> JR 羽越本線を立体横断し駅西側地区へアクセスする幹線道路の整備

<取り組み方針>

- 駅周辺地区の東西の自動車による連絡性を高めるため、J R羽越本線を立体横断する幹線道路の整備が望ましい。
- 東西間の円滑な交通により、観光、物流、救急医療、防災活動や居住者の生活利便など多様な面から地区まちづくりを支援することが望ましい。

■取り組み内容

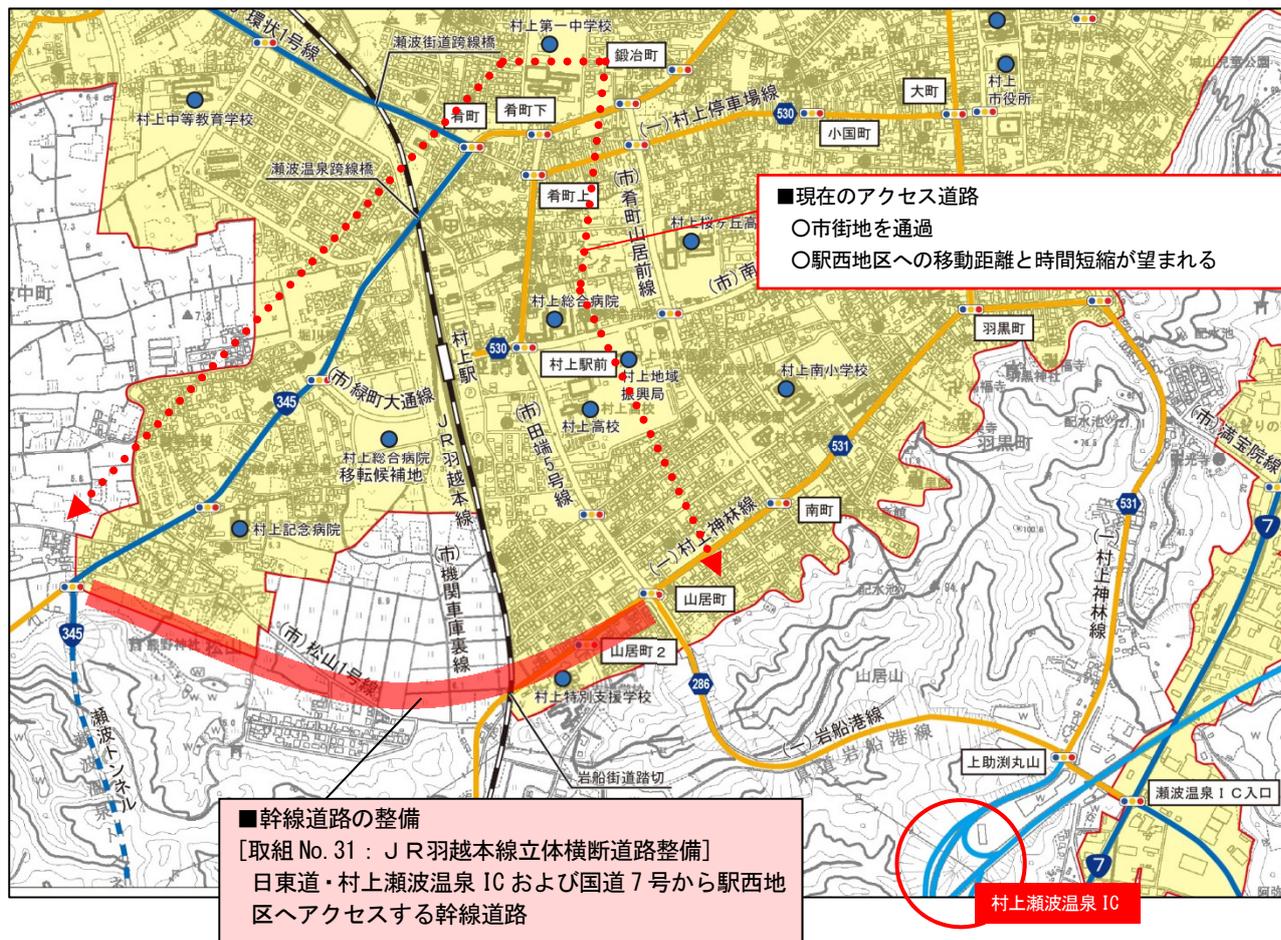
No	取り組み名[仮称]	内 容
31	J R羽越本線立体横断道路整備	日東道瀬波温泉 IC 及び国道 7 号から JR 羽越本線を立体横断し、駅西側地区へアクセスする道路の新規整備 [延長：約 1,500m、幅員：16 メートル程度]

■施策の評価指標

①最寄り高速インターチェンジ*から駅西地区への所要時間[分] ※日東道・村上瀬波温泉インターチェンジ

<参考資料>

【高速インターチェンジ等から駅西側へアクセスする幹線道路】



資料：「村上駅周辺地区交通計画策定業務 報告書」より

■基本方針	6. 駅周辺地区へのアクセス環境づくり		
■施策	b 案内誘導の充実		
■No.	32	■取り組み名	自動車交通誘導計画の立案・実施
■現況及び問題点・課題			
<p><交通案内の状況></p> <ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの高速道路インターチェンジから流入する来訪者の交通は、駅周辺地区を通過して瀬波温泉や笹川流れなどの観光地に至る状況にある。 ・既存の道路案内標識による誘導方法は、往路・復路での不整合や、住宅地等への通過交通流入など、一部箇所において見直しが必要な箇所が認められるほか、駅前通りなど地区内には案内標識の設置を検討すべき交差点等が存在している。 <p><幹線道路整備への対応></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村上駅の南側において鉄道を立体横断する幹線道路が整備された際は、最寄りの高速道路インターチェンジから瀬波温泉間の案内経路の見直しが必要と考えられる。 			
■施策概要・取り組み方針			
<p><施策概要> 村上市街地内の自動車交通誘導計画の立案・取り組み実施</p> <p><取り組み方針></p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車を利用して訪れる来訪者のため、標識による案内誘導の充実を図ることが望ましい。 ○高速道路インターチェンジなど市の玄関口から目的とする観光地等への移動に安心感を与えるとともに、市街地内での通過交通の適切な処理を図ることが望ましい。 			

■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
32	自動車交通誘導計画の立案・実施	<p>村上市街地内の自動車交通誘導計画の立案、案内標識の設置見直し</p> <p>①瀬波温泉から日東道インターチェンジへの案内方向見直し</p> <p>②案内標識設置の新設・撤去等 [新設：一般県道 村上停車場線、市道 南線など]</p>

■施策の評価指標
①案内標識の設置・改修箇所数[箇所]

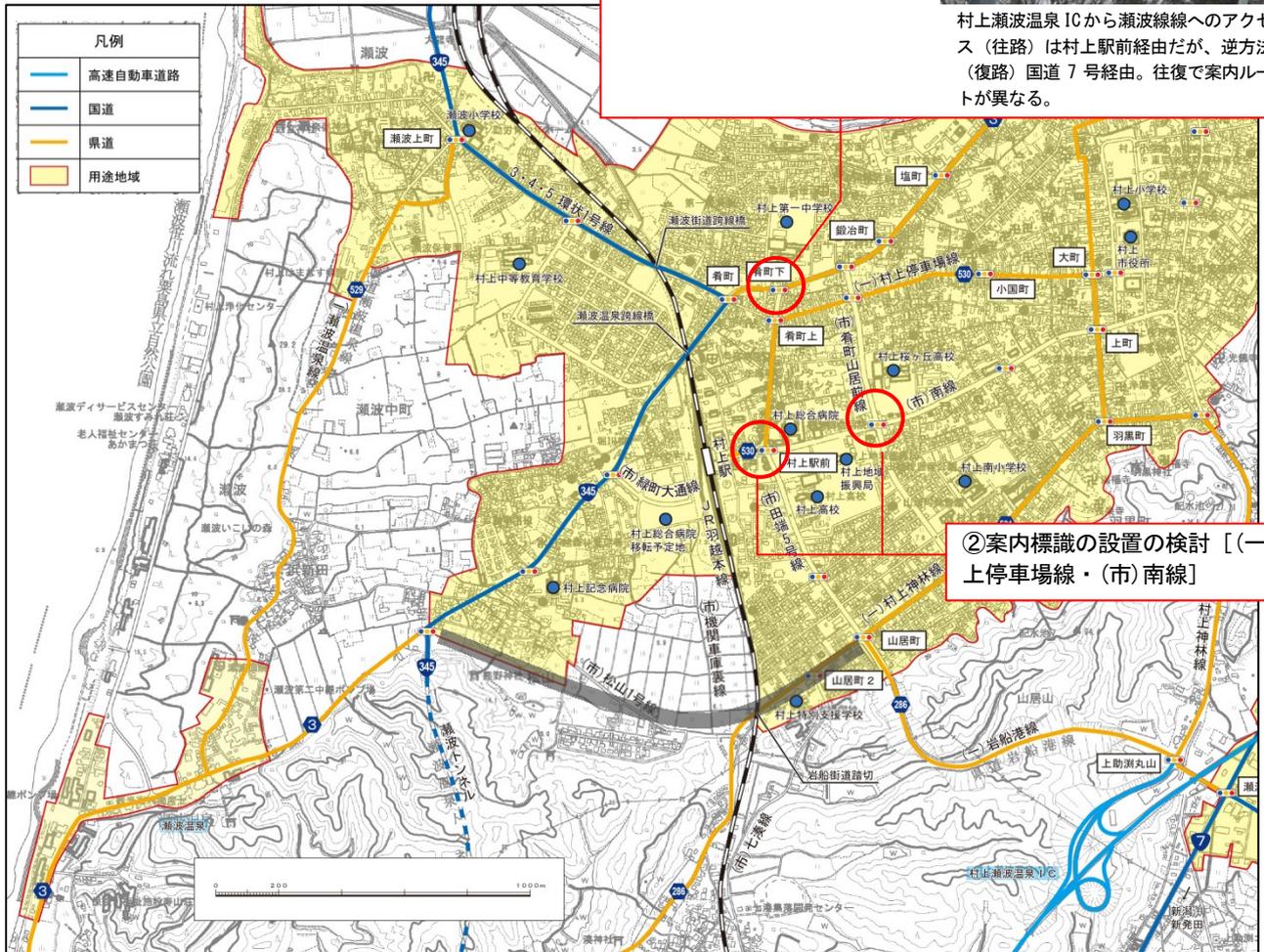
<参考資料>

【案内誘導の考え方】

①日東道～村上駅周辺地区～
瀬波温泉の案内方法の見直し
(瀬波温泉から日東道の案内
方法の見直し〔肴町下交差
点〕)



村上瀬波温泉ICから瀬波線へのアクセス(往路)は村上駅前経由だが、逆方法(復路)国道7号経由。往復で案内ルートが異なる。



②案内標識の設置の検討 [(一) 村上停車場線・(市)南線]

■基本方針	6. 駅周辺地区へのアクセス環境づくり		
■施策	c 駅西口の整備及び乗合バスの利便性向上		
■No.	5	■取り組み名	連絡通路整備【再掲 34p】

■現況及び問題点・課題

< 駅西地区からの村上駅へのアクセス（鉄道横断箇所） >

- ・歩行者が駅西地区から村上駅にアクセスするには村上温泉跨線橋を経由するルートが最短であるが、エレベーターが未設置のため車椅子の利用は不可能である。岩船街道踏切を経由する場合は、鉄道と平面交差するうえ移動距離が長いほか、一部歩道未設置区間もある。このため高齢者や車いす利用者が実際に利用することは考えにくく、駅西地区の交通弱者が村上駅にアクセスすることは困難な状況にある。

< 駅東西を結ぶ通路の必要性 >

- ・現在、村上駅付近で東西を行き来する歩行者・自転車のための通路は存在しておらず、駅から離れた跨線橋や踏切を利用しなければ鉄道を横断することができないことから、特に歩行や自転車での移動において東西間の連絡に問題があり、周辺住民等の満足度も低い状況にある。
- ・将来的に村上総合病院が駅西側に移転する計画もあるが、アンケートでは駅西地区の住民からも「遠回り不便」という声があり、鉄道利用者や駅東口住民等が移転後の病院へ移動するための通路の整備は欠かせない。
- ・なお駅構内において通路等を鉄道事業者（JR）以外で整備する場合は、自由通路整備と併せて駅舎の橋上化を基本とし、交通結節点として駅の機能が向上することが条件となっている。

■施策概要・取り組み方針

< 施策概要 > 東西を連絡する歩行者・自転車通路の整備

< 取り組み方針 >

- 村上駅の東側と西側を連絡する歩行者及び自転車用通路を整備することが望ましい。
- 通路整備に際しては、バリアフリーへの配慮などにより利便性や安全性の確保が望ましい。

■取り組み内容

No	取り組み名[仮称]	内 容
5	【再掲】 連絡通路整備	鉄道を挟んで東西を連絡する歩行者・自転車専用の通路を整備 ※連絡通路の整備は、取組 No.6「駅西側駅前広場整備」とあわせて実施するとともに取組 No.10「駅舎整備（橋上駅舎）」もあわせて検討。

■施策の評価指標

①歩行者・自転車通行量[人・台/日]／②駅東西間の移動にかかる所要時間 [分]

■基本方針	6. 駅周辺地区へのアクセス環境づくり	
■施 策	c 駅西口の整備及び乗合バスの利便性向上	
■No.	12	■取り組み名 乗合バスルート見直し【再掲 50p】
■現況及び問題点・課題		
<p><現在のバス路線網></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当市では村上駅を起終点とし市内外を連絡する路線バス及び循環バスが運行されており、村上駅前にバス交通網が集中する形態となっている。 ・路線バス2路線（村上～神林方面、村上～馬下方面）とせなみ巡回バスが駅西側を走行しているが、いずれも起終点は駅東口となっており村上駅への移動においては遠回りしている状況にある。 		
■施策概要・取り組み方針		
<p><施策概要> 駅西口の整備とあわせたバス路線網の見直し</p> <p><取り組み方針></p> <p>○バス路線網については、駅西口整備と併せて西口側への経路変更及びバス停設置と、それらに伴うバスダイヤの見直しを行うことが望ましい。</p>		
■取り組み内容		
No	取り組み名[仮称]	内 容
12	【再掲】 乗合バスルート見直し	駅西側駅前広場整備にともなう乗合バスルートの見直し検討 ①駅西口にアクセスする乗合バス路線網の見直し ②新たなバス停設置（駅西側ロータリー内、移転後の村上総合病院入口等）
■施策の評価指標		
①駅西地区内でのバス乗降客数[人/日]／②公共交通による村上駅までの移動時間[分]		

