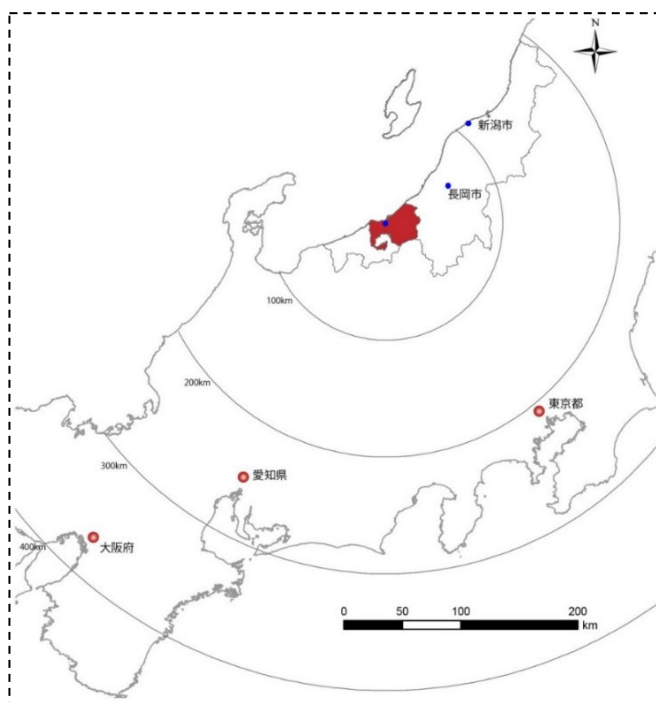


第1章 目的と位置付け

1-1 背景と目的

1-1-1 上越市の概要

上越市は、新潟県南西部に位置し、北は日本海、南は長野県に隣接しています。市域総面積は973km²と、北陸4県の市町村では、第3位の規模となっています。古くから交通の要衝として栄え、現在でも、北陸新幹線をはじめ複数の主要鉄道、北陸自動車道、上信越自動車道といった広域高速道路網を有し、北陸、甲信、関東、東海地方に至る北陸地方屈指の輸送拠点となっています。中央部には関川・保倉川が流れ、その流域に広がる高田平野に、市街地と豊かな稲作地帯を中心とする田園地帯が形成されています。気候は、冬季に降水が多く快晴日数が少ない典型的な日本海型で、海岸部を除いた地域は全国有数の豪雪地帯です。



1-1-2 背景

平成17年（2005年）には、14の市町村*¹の合併により21万都市となり、平成19年（2007年）には特例市へ移行しました。しかし、上越市の人口は、昭和60年（1985年：旧14市町村の計）をピークに減少傾向にあり、今後も人口減少と少子高齢化の進展が予測されています。また、市町村合併や産業立地に伴う環境の変化、厳しい財政状況に直面するなど、まちづくりを進める上で踏まえるべき様々な変化が起こり、市民の価値観や居住ニーズも多様化しています。そのような中、上越市では、長期的に社会情勢の変化に対応したまちの姿を示すための計画として、「上越市都市計画マスタープラン」を平成27年（2015年）に改訂しました。この計画では、まちづくりについてこれまでの「量的拡大」から「質的向上」への転換を図り、快適で充実した都市空間を形成し、各拠点が相互に連携した持続可能な都市構造を目指すとしています。

1-1-3 目的

平成26年（2014年）の都市再生特別措置法の改正により、市町村が策定することが可能となった立地適正化計画は、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、国が定めた「国土のグランドデザイン2050」の基本的考え方に基づく「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるものです。都市全体の観点から、居住機能や福祉、医療、商業等の都

*1 合併前上越市、安塚町、浦川原村、大島村、牧村、柿崎町、大潟町、頸城村、吉川町、中郷村、板倉町、清里村、三和村、名立町

市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な計画として、具体的に誘導すべき区域、施設、施策などを定めます。

さらに、令和2年6月に都市再生特別措置法が改正され、近年、頻発化・激甚化する大規模な自然災害に対し、立地適正化計画における都市機能や居住の誘導にあたって、災害リスクを踏まえた災害に強いまちづくりを進めるため、立地適正化計画に記載する事項として「防災指針」が追加されました。

上越市においては、「上越市都市計画マスタープラン」の高度化版と位置付け、マスタープランで掲げた将来都市構造を踏襲し、その実現に向けて本計画を策定します。

1-1-4 立地適正化計画の概要



資料：国土交通省（※防災指針については加筆）

1-2 位置付け

本計画は、市の将来像やそれを実現するための政策を総合的・体系的に示したまちづくりの最上位計画である上越市第7次総合計画（令和4年（2022年）12月策定）と土地利用や道路・公園をはじめとする都市施設など都市づくりの基本方針を定めた上越市都市計画マスタープラン（平成27年（2015年）8月策定）を上位計画とし、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成による日常生活に関わる都市機能の集約とともに、地域の個性をいかした拠点の形成に向けた具体的な区域設定や施策を立案するための計画として位置付けます。

また、居住や生活サービス機能などのまさに人々の生活に密着したまちづくりを実現するため、従来より都市計画と強い関連があった交通・農業・防災・産業・環境などの分野はもとより、これまでの都市計画ではあまり意識されてこなかった医療・福祉・健康・子育て・教育・交流・コミュニティなどの幅広い分野の政策とも連携し、整合性を図ります。

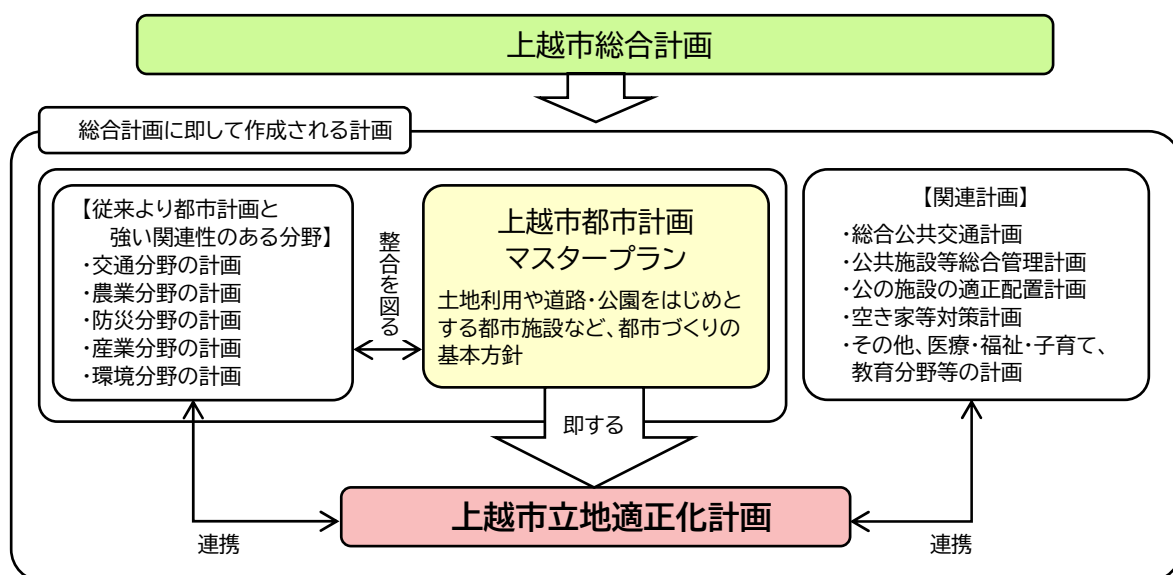


図 立地適正化計画の位置付け

1-3 本計画で定めるもの

本計画に定める事項は、以下のとおりです。

- ・立地適正化計画の区域
- ・居住誘導区域及び居住誘導施策
- ・都市機能誘導区域、誘導施設及び都市機能誘導施策
- ・防災指針

この他に、上越市独自の取組として誘導重点区域を定めます。

1-4 計画の前提

1-4-1 将来都市像(上越市第7次総合計画)

上位計画である上越市第7次総合計画（令和4年（2022年）12月策定）には、将来都市像として「暮らしやすく、希望あふれるまち 上越」を掲げており、各分野の目指すべき都市像は以下のとおりです。

「暮らしやすいまち」に向けて…

各種インフラ、産業、教育、医療、福祉、環境、文化の全てにおいて、社会環境の変化に、柔軟かつしなやかに対応し、誰一人取り残されることなく、自分らしい暮らしができるよう、生活の質の向上を図り、安心感や満足度をより高めていきます。

「希望あふれるまち」に向けて…

地域の魅力や資源、産業や人材など、まちの力を市民や地域が一丸となって高め、いかしていく中で、地域に対する愛着や誇りが育まれ、市民一人一人が夢や希望を持って暮らし、そして、次代を担う子どもや若者が帰ってきたいかなるようなまちづくりを進めていきます。

基本目標のイメージ図



資料：上越市第7次総合計画

1-4-2 将来都市構造(上越市都市計画マスタープラン)

もうひとつの上位計画である上越市都市計画マスタープラン（平成27年（2015年）8月策定）では、上越市総合計画を踏まえ、将来都市像を実現するための都市構造は以下のとおりです。

《将来都市像実現のための都市構造》

**快適で充実した都市(生活)空間を形成し、
各拠点が相互に連携した持続可能な都市構造**

→ 快適で充実した都市（生活）空間を形成

- 将来にわたり、市民が安全・安心に、快適で充実した暮らしができるように、生活サービス施設や地域の交流の場が確保された都市（生活）空間の形成や、優良な農地、自然環境の保全を目指します。
- 『拠点』の都市機能*を維持するための重点的な政策を行い、『暮らしを支える拠点』の構築を目指します。
- 多様な都市機能*や優良な農地、豊かな自然を有するエリアそれぞれの特性をいかし育む『めりはりのある土地利用』を目指します。

→ 各拠点が相互に連携

- 将来にわたり、市民が安全・安心に、快適で充実した暮らしができるよう、都市・生活機能を拠点と拠点、拠点と地区内の集落間で補いあうため、『人や物の移動を支える交通ネットワーク』の構築を目指します。
- 北陸新幹線の開業など広域交通網のさらなる充実、本市と市外との交流を拡大する絶好の機会となることから、市内外からの交流を促し、それらを市全域に波及させるため、拠点と市外、拠点と拠点、拠点と地区内の集落の間の『人や物の移動を支える交通ネットワーク』の構築を目指します。

持続可能な都市構造

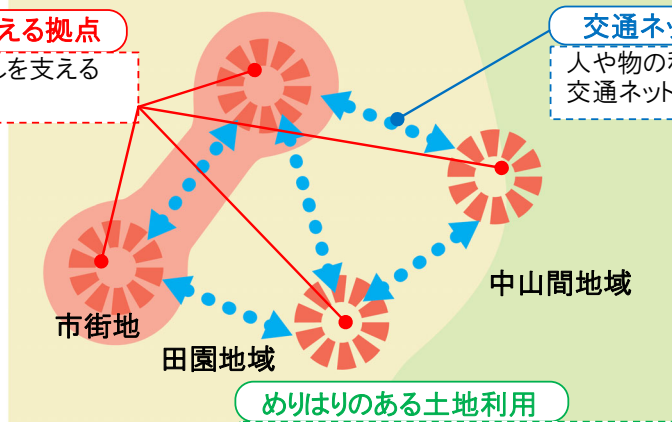
将来にわたり、市民が快適で充実した暮らしを続けられるまちの構造

暮らしを支える拠点

人々の暮らしを支える拠点を構築

交通ネットワーク

人や物の移動を支える交通ネットワークを構築



めりはりのある土地利用

市街地、田園地域、中山間地域それぞれの特性をいかし育むめりはりのある土地利用を推進

都市構造のイメージ

資料：上越市都市計画マスタープラン

上越市都市計画マスタープランでは、上越市の都市構造を「面（めりはりのある土地利用）」、「点（暮らしを支える拠点の構築）」、「線（人や物の移動を支える交通ネットワーク）」の3つの要素から構成しています。

面

めりはりのある 土地利用

多様な都市機能や優良な農地、豊かな自然を有する地域それぞれの特性をいかし、育むまちを形成するため、市域を「市街地」「田園地域」「中山間地域」に分け、「めりはりのある土地利用」を目指します。

点

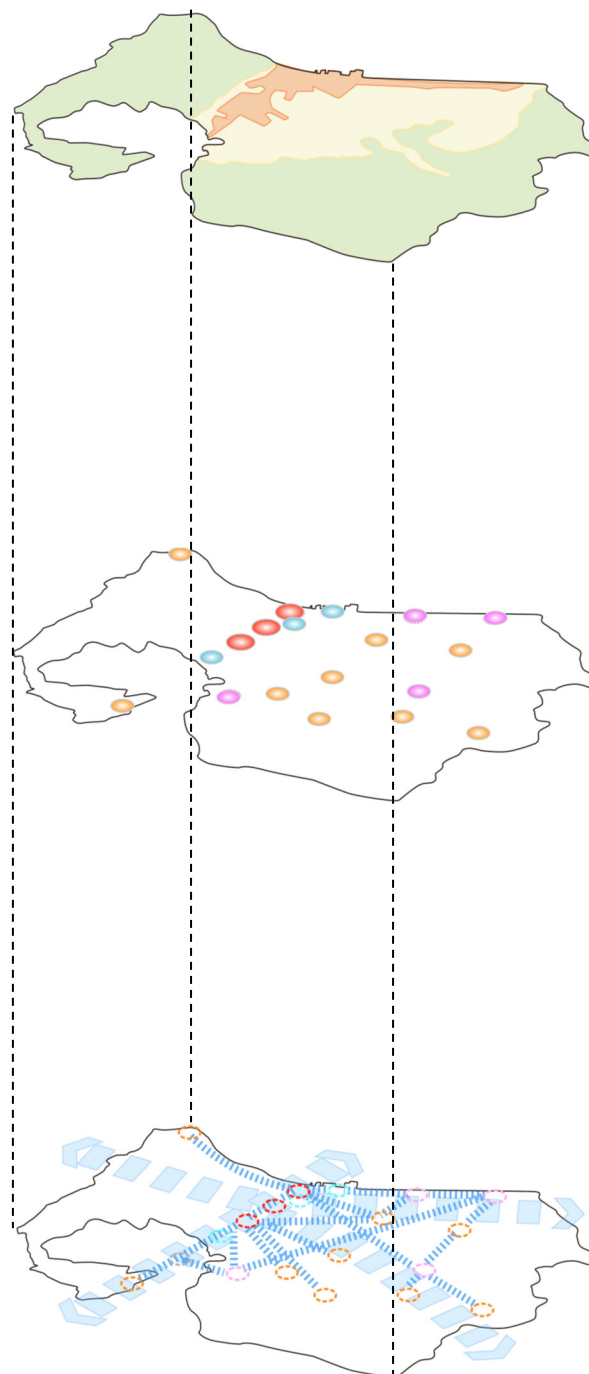
暮らしを支える拠点の 構築

商業、医療、福祉、教育、文化などの都市・生活サービスが受けられる暮らしやすいまちを形成するため、各地区の拠点機能に応じて「都市拠点」「地域拠点」「生活拠点」「ゲートウェイ」の4つに分け、「暮らしを支える拠点」の構築を目指します。

線

人や物の移動を支える 交通ネットワーク

拠点と市外、拠点と拠点、拠点と地区内の集落のそれぞれの間の移動が便利で安全にできるよう、交通ネットワークを「広域ネットワーク」「拠点間ネットワーク」「地区内ネットワーク」に分け、「人や物の移動を支える交通ネットワーク」の構築を目指します。



資料：上越市都市計画マスタープラン

1-4-3 公共交通に関する計画

① 第2次上越市総合公共交通計画(後期再編計画)(令和6年(2024年)3月策定)

第2次上越市総合公共交通計画では、地域公共交通の将来像を「快適な暮らしを支える持続可能な地域公共交通」と設定し、2つの基本的な方針と4つの目標を定め、公共交通の再編を進めます。

【方針1】 公共交通により市民の日常生活の移動手段を確保する

【方針2】 将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する

【具体的な目標】

- ①計画終了時における路線バス及び市営バスの利用者数を1,454千人以上にする。
- ②「市民の声アンケート」において、「バスや鉄道などの公共交通の便がよい」と感じる市民の割合を29.5%以上にする。また、「公共交通の利便性向上」に係る市の取組に対する満足度を、令和4年の調査より向上する。

【具体的な目標】

- ①計画終了時における路線バス等に対する市の財政負担を4億7,000万円以内に抑制する。
- ②計画終了時における路線バス等の平均収支率を23.5%以上にする。

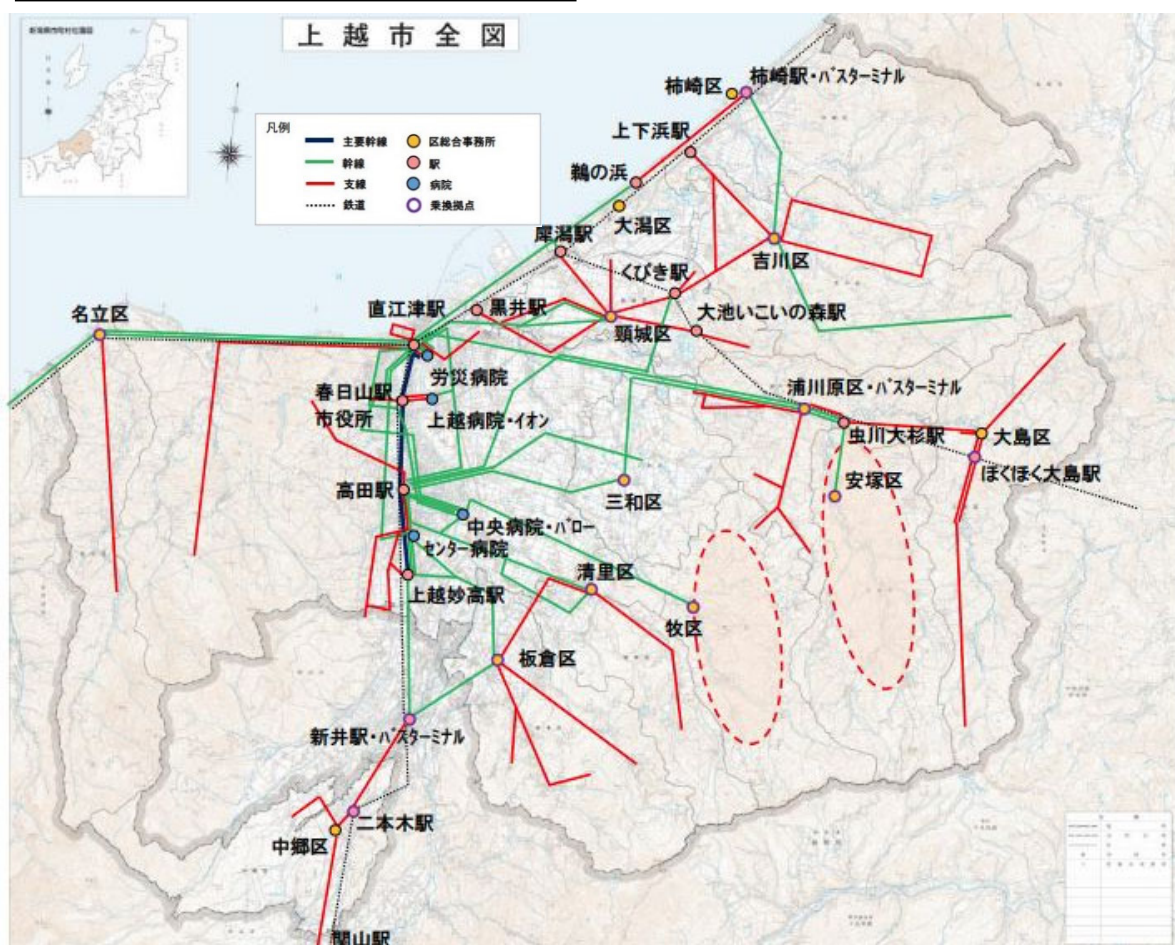


図 公共交通ネットワーク（令和6年3月現在）

資料：第2次上越市総合公共交通計画

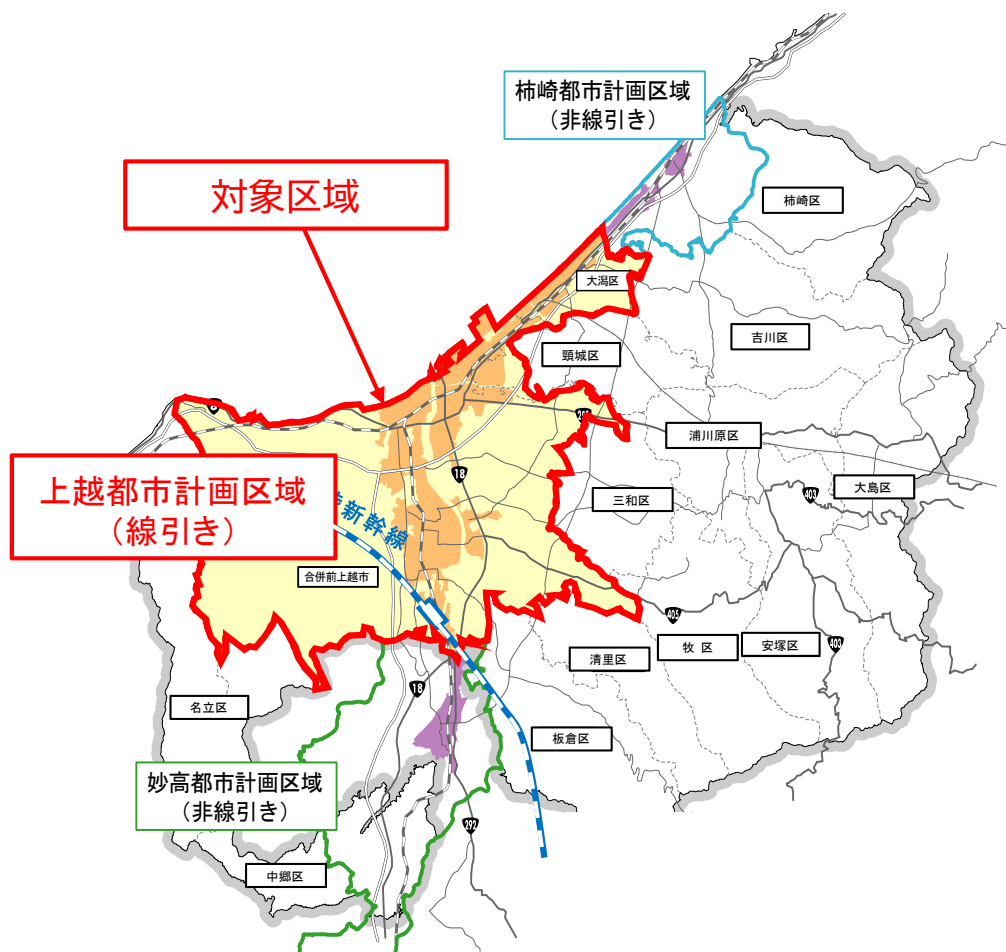
② 公共交通に関する計画と立地適正化計画との関係

立地適正化計画と公共交通に関する計画（第2次上越市総合公共交通計画（後期再編計画））は、多極ネットワーク型コンパクトシティを形成するための両輪の制度です。そのため、公共交通に関する計画と立地適正化計画は互いに連携するものとして、必要に応じて相互に計画の整合を図ります。

1-5 立地適正化計画の対象区域及び目標年次

1-5-1 計画の対象区域

本計画において対象とする区域は、上越市に存在する3つの都市計画区域のうち、市街化区域と市街化調整区域の2つの区域に線引きしている上越都市計画区域を対象とします。



1-5-2 目標年次

本計画の目標年次は、上越市都市計画マスタープランの目標年次が概ね20年後であることから、本計画もこれに合わせ令和16年（2034年）とします。また、概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行います。

上越市立地適正化計画の目標年次：令和16年(2034年)

(見直しサイクル: 概ね5年)