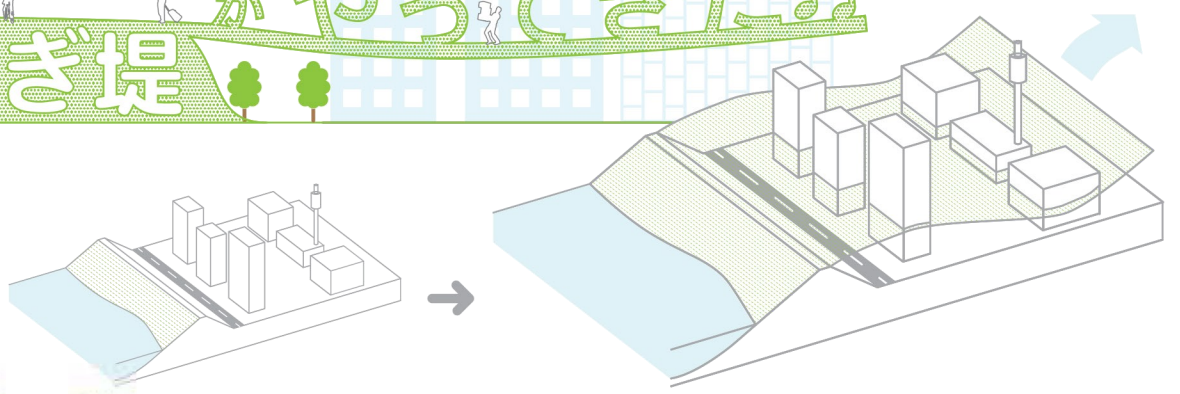
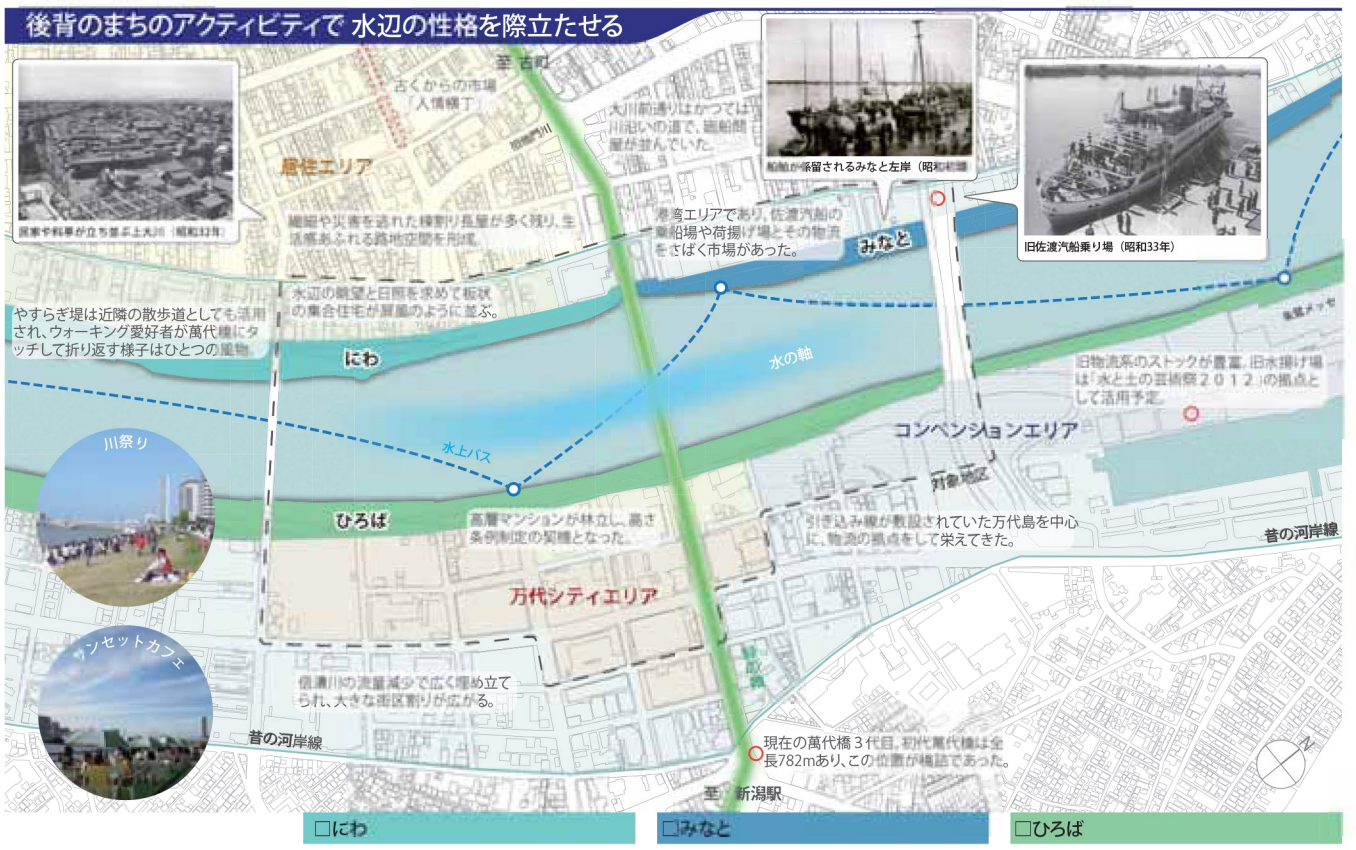
やすらぎ堤がやってきた辺

水辺をまちに引き込み、まちを水辺に引き出す

新潟は古くから「水都」と謳われ、縦横に張り巡らされた堀の痕跡は町割りや地名として町中に残されている。
しかし、現在の新潟の町は、こうした水辺や港の魅力を十分に生かしているとは言えない。
新潟の都市発展の歴史は、水との闘いであり、水との境界をつくり、水を排除することで、都市を発展させてきた。対象地区は、分水（大河津、関屋）完成による河川幅縮小によって生まれた土地であり、信濃川に隣接した立地にもかかわらず、水辺との関係は希薄である。
水辺環境の環境改善を機運として、やすらぎ堤をはじめとする親水型堤防が築堤されたことは、、水辺に魅力的な空間を生み出したが、それが後背のまちとつながっていないのが原状である。
我々の提案は、後背の町の文脈を活かしながら、水辺をまちへ引き込み、まちを水辺へ引き出すことで、水辺と一体化した魅力的なまちをつくるものである。



後背のまちのアクティビティで 水辺の性格を際立たせる



船舶が係留されるみなと左岸（昭和40年）

旧佐渡汽船乗り場（昭和33年）

対象地区は、信濃川と萬代橋を囲む大きな一つの領域として捉えることができる。しかし、その水辺空間はきれいに整備されてはいるが、そこに人の活動が感じられない。
水辺をその後背のまちとつなげ、相互補完的な関係を構築することで、水辺に人のアクティビティを表出させる。そのために、後背のまちの文脈を読み取り、対応する水辺空間の機能と性質を右のように定め、整備イメージとする。

□にわ

日常の生活と密接したこの水辺空間は、地域の「にわ」として整備する。住民が管理するアダプトガーデンで収穫した作物で開催されるバーベキューパーティーは、地域住民の交流の拠り所となるだろう。

□みなと

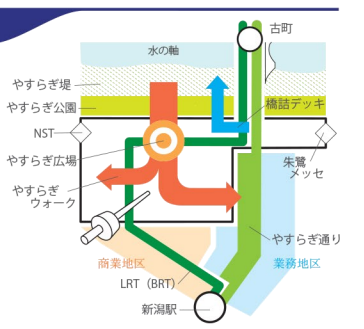
船舶の停泊も可能なこの水辺空間は、信濃川からのアクセスも意識した「みなと」として整備する。係留船舶を利用した水上レストランなど、水側からのアクティビティを高める、より「みなと」らしいイメージの構築を目指す。ヨットの帆越しに見える風景は、湊町新潟の新しいイメージになるだろう。

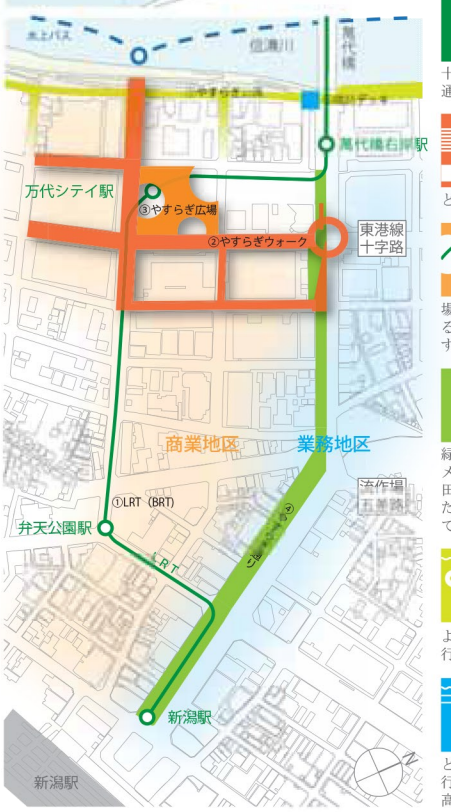
□ひろば

人が集まる場を後背にもつこの水辺空間は、それぞれの施設を結び、人が行き交い、自由にたたずむことができる「ひろば」として整備する。規制緩和で飲食が可能になることで滞在性も高まり、多くの人が訪れる水辺の広場はスーラの著名な点描画のような風景が生まれることだろう。

【万代地区】まちとやすらぎ堤を一体化

水辺の「ひろば」と定義される右岸やすらぎ堤を万代地区に引きこむために４つの「やすらぎ」を万代地区に組み込む。





①【LRT（BRT）】新交通でまちを貫く
新基幹交通システムであるLRT（BRT）を万代の中心を貫くように設定する。交通のボトルネックとなっている東港線十字路を回避することで、新交通導入による従来交通への負担の低減も可能となる。

②【やすらぎウォーク】やすらぎ堤を引き込む
既存のペデストリアンデッキを活かし、やすらぎ堤と連続する歩行者空間を作る。新潟の気候特性を配慮し、屋内と屋外の中間領域的な歩行空間とする。

③【やすらぎ広場】水陸の公共交通を結節
陸運局敷地に２層構成の屋内型広場をつくる。１層（地上）レベルは、バスセンターとLRT（BRT）が一体化した交通広場とし、２層レベルでやすらぎウォークと連結させることで、交通広場と水辺のアクティビティが交錯する場となる。

④【やすらぎ通り】都心軸を緑の軸に
新潟駅からの萬代橋へ続く都心軸は「緑の軸」として整備する。LRT（BRT）への交通分担により車線数を低減させ、緑地帯（やすらぎ通り）を設けることで緑の軸のイメージを強め、水の軸（信濃川）と緑の軸が交差する田園都市新潟の都市イメージを明確に打ち出す。また、やすらぎ通りは業務地区のアメニティ空間としても機能する。

⑤【やすらぎ公園】分断道路を公園に
やすらぎ提とまちを分断する道路を公園化する。いきなり通行止めにするのは難しいが、公共交通へのシフトによる交通分担を勘案しながら、社会実験、定期的な歩行者天国などを経て徐々に実現する。

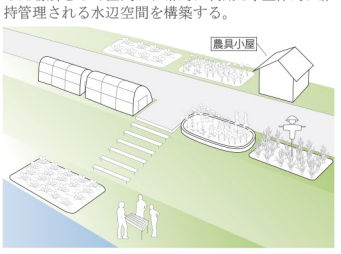
⑥【橋詰デッキ】水辺を活かした回遊性
萬代橋橋詰脇の空き地に橋詰広場と同レベルのデッキ空間を設けて、やすらぎ堤と連結させる。萬代橋の視点場としてだけでなく、橋詰空間からやすらぎ堤への歩行者動線として機能することで万代地区の回遊性を高める。

水辺を活かす制度デザイン

河岸の利用は、水害時を想定して厳しく規制されているが、信濃川下流域は、関屋分水によって十分な流量が確保されており、規制を緩和できる条件が揃った場所でもある。
それぞれの水辺イメージを高め、場に応じた使い方や景観を創出するように、各種制度や規制緩和を利活用し、水辺を活かす制度デザインを行う。

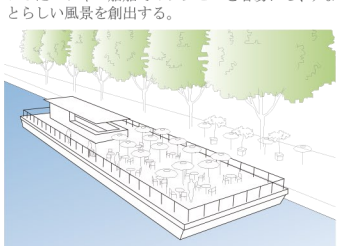
アダプトガーデン

公共地管理を地域に委託（養子縁組）するアダプトガーデン制度を活用することで、より生活に密着した場所として住民が日常的に利用し、主体的に維持管理される水辺空間を構築する。



船舶係留の緩和と活用

港湾エリアの水面利用の規制緩和などを活用し、水上レストランの設置やヨットやクルーザーといったレジャー船舶でのアクセスを容易にし、みなとらしい風景を創出する。



河岸空間の商業利用

河川敷地占有許可準則の改正（平成23年3月8日）を踏まえ、河岸空間の協議会をベースとして、飲食などの商業利用を展開し、より滞在性が高く賑わいのある水辺空間を構築する。

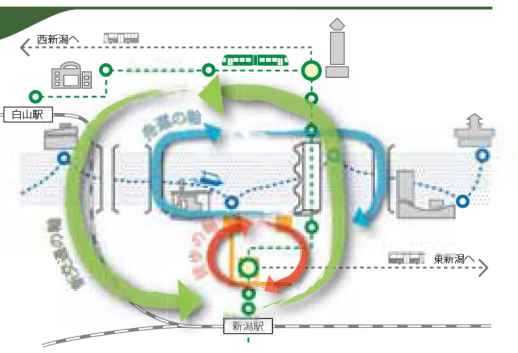
車依存脱却の３つの輪

新交通、舟運、徒歩の３つの輪によって、地域の回遊性と相乗的な賑わいを創出する。

新交通の輪
LRT（BRT）と鉄道による新潟中心市街地の３極（新潟駅、万代、古町）を貫く輪

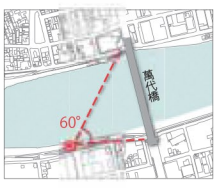
徒歩の輪
やすらぎ堤、やすらぎウォーク、橋詰デッキによる徒歩の輪

舟運の輪
信濃川の両岸をつなぐ舟運の輪



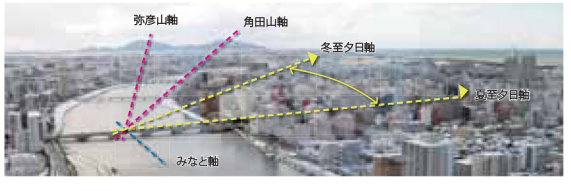
見る／見られる　萬代橋

地域のシンボルである萬代橋のブランディングを「視対象」「視点場」の２側面からすすめる。



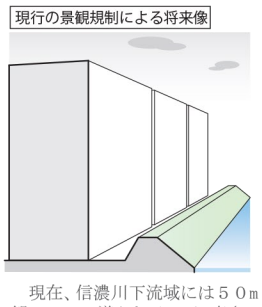
視対象「眺める対象としての萬代橋」→
萬代橋が視野角（６０°）一杯に広がり、アーチ造形が強く感じられる位置を視点場として整備し、重要文化財萬代橋を発信する。

視点場「眺める場所としての萬代橋」↓
雄大な信濃川越しに弥彦山・角田山、日本海を望む視点場としての萬代橋をアピールするとともに、これらの景観軸を守るための方策を講じる。

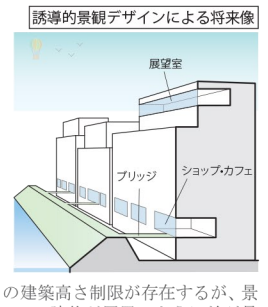


誘導的景観デザイン

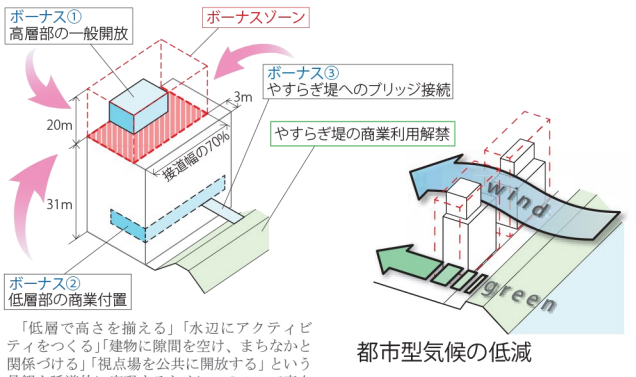
現行の景観規制による将来像



誘導的景観デザインによる将来像



現在、信濃川下流域には５０ｍの建築高さ制限が存在するが、景観ルールで導かれるのは、高さ５０ｍの建物が屏風のように並ぶ景観である。
我々は、建築高さを３１ｍに抑えた上で、水辺への配慮に対して容積的なボーナスを与えていくという誘導的景観デザイン制度を提案する。



「低層で高さを揃える」「水辺にアクティビティをつくる」「建物に隙間を空け、まちなかと関係づける」「視点場を公共に開放する」という景観を誘導的に実現するために、３１ｍで高さを制限し、幅と高さを定めた「ボーナスゾーン」での容積アップを景観配慮に応じて認めることで誘導する。

都市型気候の低減

誘導される景観は、信濃川からの通風や緑の連担を通してヒートアイランド現象など、都市型気候の軽減にも貢献することが期待できる。

災害に備える

昼間人口が大きい万代地区では、災害発生時には不特定多数の来訪者の安全を守り、多数の帰宅難民を受け入れる必要がある。
やすらぎウォークは、増水や液状化、津波といった災害時の避難場所として機能するだけでなく、やすらぎ広場に非常時の備蓄をすることで、地域の防災拠点としての役割を担うことが出来る。

官民協働で事業推進

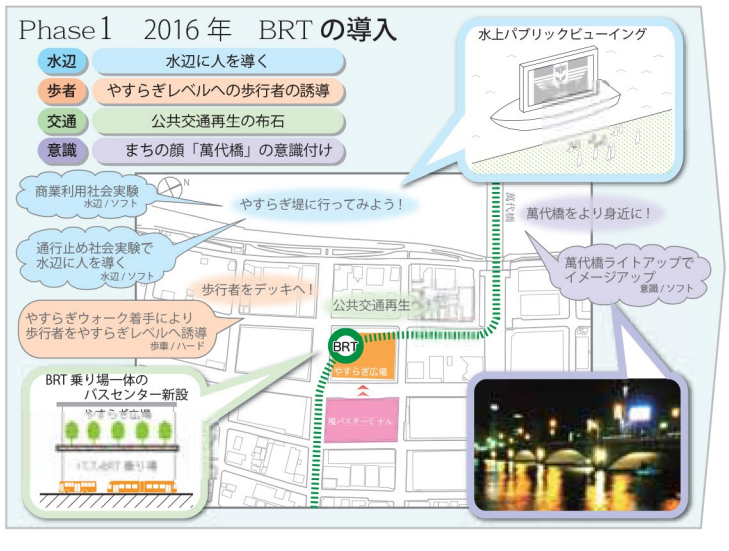
事業はグランドデザインを共有しながら、協議会方式、アダプト制度、指定管理制度、PFI（Private Finance Initiative）事業、PPP（Public Private Partnership）事業など、状況に応じて適切な手段を選択し、官と民が協働しながらすすめる。

３つのフェーズによる１５年の計

新潟駅高架事業完了（2026年）までを３つのフェーズに分け、まちと水辺の融合、車依存からの脱却、歩行者空間の整備、地域イメージの構築の４側面から、それぞれのフェーズごとに目標を立て、ソフト・ハード両面から事業を進める。

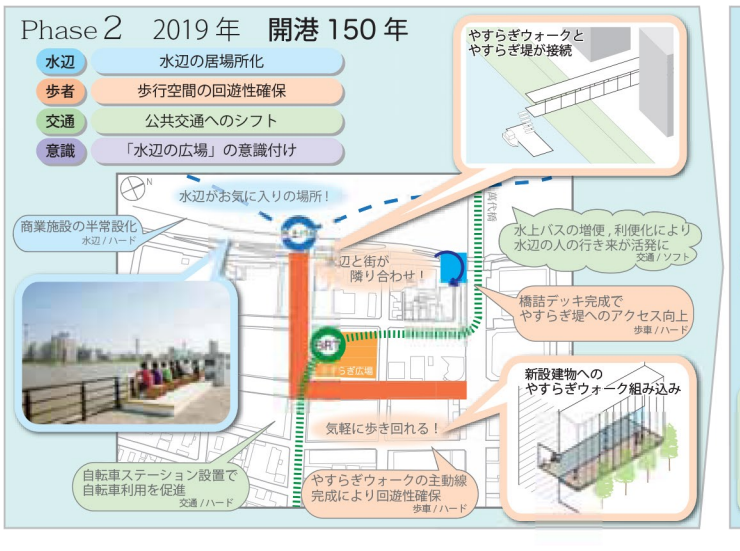
Phase１　2016年　BRTの導入

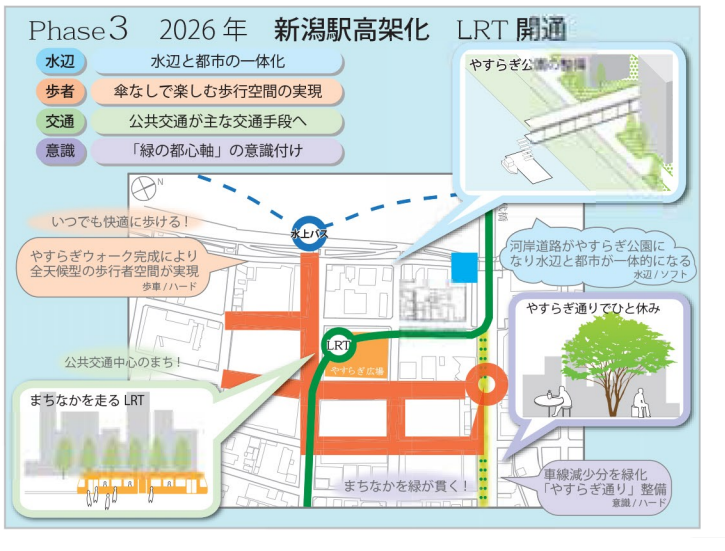
水辺	水辺に人を導く
歩者	やすらぎレベルへの歩行者の誘導
交通	公共交通再生の布石
意識	まちの顔「萬代橋」の意識付け



Phase２　2019年　開港150年

水辺	水辺の居場所化
歩者	歩行空間の回遊性確保
交通	公共交通へのシフト
意識	「水辺の広場」の意識付け



Phase３　2026年　新潟駅高架化　LRT開通

水辺	水辺と都市の一体化
歩者	傘なしで楽しむ歩行空間の実現
交通	公共交通が主な交通手段へ
意識	「緑の都心軸」の意識付け