

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画

平成27年12月



目 次

1 北陸新幹線と南越駅（仮称）の概要

- (1) 北陸新幹線の概要 1
- (2) 南越駅（仮称）の位置 2
- (3) 南越駅（仮称）の利用者推計と駅勢圏人口推計 3

2 駅周辺整備方針

- (1) 基本計画の考え方 4
- (2) 基本理念と4つの展開 4
- (3) 駅周辺整備コンセプト 5
- (4) 駅舎デザインコンセプト 6
- (5) 駅前広場整備コンセプト 7

3 アクセス道路計画

- (1) アクセス道路の考え方 8
- (2) 駅周辺地域の特徴 8
- (3) L形の一体的なアクセス道路 9
- (4) アクセス道路の線形と既存道路との取付け位置 9

4 駅周辺整備のデザイン計画

- (1) 新幹線開業時に併せて整備する施設 10
- (2) 整備する施設の配置計画 10
- (3) 整備する施設の規模 11

5 駅前広場、パーク&ライド駐車場の規模

- (1) 駅前広場の規模 12
- (2) パーク&ライド駐車場の規模 13

6 道の駅としての施設

- (1) 道の駅としての施設 14
- (2) 道の駅としての施設が備える機能 16
- (3) 道の駅としての施設が備える機能の活用イメージと規模 17
- (4) 道の駅としての施設駐車場 19
- (5) 道の駅としての施設等の規模 19

7 駅周辺整備のまとめ	
（1）駅周辺整備	20
（2）イメージパース	21
（3）整備手法	22
（4）整備スケジュール	23
8 二次交通	
（1）公共交通	24
（2）レンタカー、カーシェアリング	25
9 土地利用計画	26

【資料編】

1 その他の検討資料	
（1）南越駅（仮称）の利用者推計	28
（2）南越駅（仮称）の駅勢圏人口推計	29
（3）アクセス道路の取付け位置	30
（4）駅前広場面積算定方法	32
（5）道の駅としての施設の事例	33
（6）道の駅としての施設駐車場の規模算定	35
（7）道の駅としての施設の整備手法	36
2 策定委員会の経過	
（1）委員名簿	38
（2）策定委員会の経過	39
（3）議論の要旨	40
3 パブリック・コメント、市民フォーラム、地元説明会等の経緯	
（1）パブリック・コメントの実施内容	41
（2）北陸新幹線フォーラム in えちぜん	47
（3）北陸新幹線南越駅周辺整備市民フォーラム	49
（4）地元説明会等	50

1 北陸新幹線と南越駅(仮称)の概要

(1) 北陸新幹線の概要

北陸新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線5線のひとつであり、東京から北陸地方を經由し、大阪に至る延長約700kmの路線です。

区間	東京～大阪間（総延長約700km）	
設計最高速度	260km/h	
ルート	<p>高崎～長野間：平成9年10月開業</p> <p>長野～金沢間：平成27年3月開業</p> <p>金沢～敦賀間：平成35年春開業予定 （※福井駅部は平成21年に完成済）</p> <p>敦賀～大阪間：ルート未公表 （※在来線への乗換えによる旅客利便性の低下を回避するため、フリーゲージトレインを導入予定）</p>	
並行在来線（北陸本線）	<p>新幹線開業後、JRから経営分離。</p> <p>経営分離後は、県と沿線市町が経済界等の協力を得ながら存続を図る。</p> <p>優等列車（特急）は新幹線に移行。</p>	

北陸新幹線の整備効果

① 時間短縮効果

北陸新幹線敦賀開業で大きな時間短縮効果や移動利便性が生まれます。東京をはじめ沿線地域との移動時間が短縮します。

② 交流人口の拡大

運行本数の増加により、交流人口の拡大や利用者の利便性拡大など、様々な効果をもたらします。

【鉄道利用者数需要予測】

現行：29,600人/日

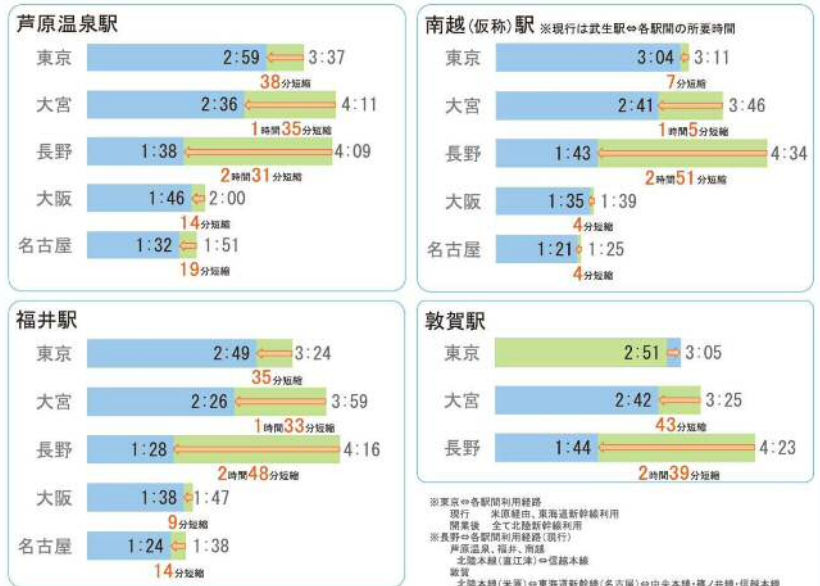
敦賀開業：43,800人/日

（北陸～北陸・関西・中京・関東）

③ 確実・安全な移動手段の確立

新幹線は欠便が少なく、雪の日等でも確実に移動することが可能です。

■ 県内各駅から各都市間の所要時間（敦賀開業時）



（出典）北陸新幹線パンフレット（福井県）

雪による輸送障害件数（平成14～17年の年度あたり平均値）

※輸送障害：運休または30分以上の遅延（貨物60分以上）（単位：件/年度）



（出典）『北陸新幹線（長野・金沢間）事業に関する対応方針』（H19.3 鉄道・運輸機構）

(2) 南越駅(仮称)の位置

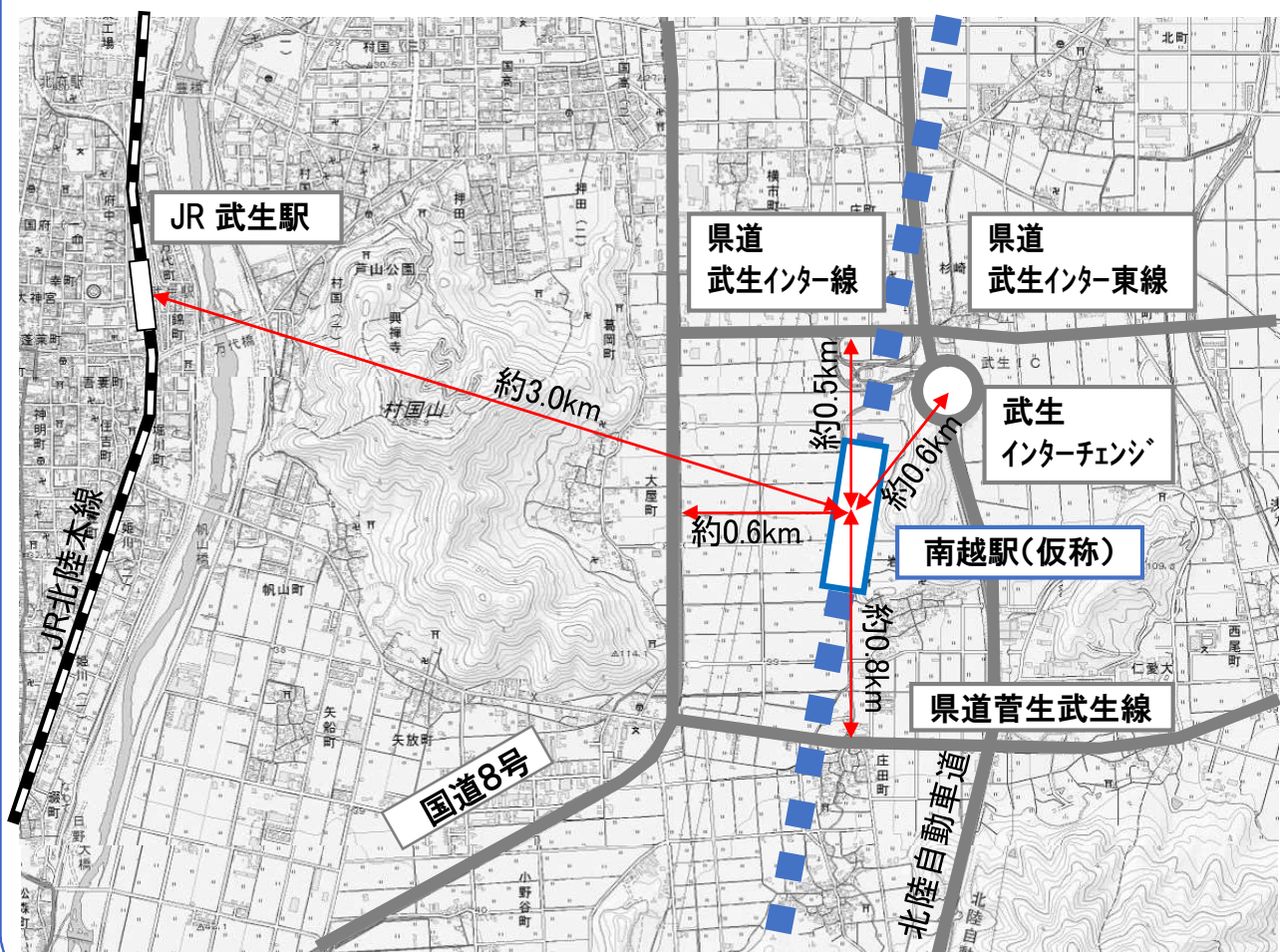
南越駅(仮称)は、県内にできる4つの駅の中で唯一、現駅併設でない新設駅となります。

新設される南越駅(仮称)の周辺は、農地が広がっており都市施設は存在しません。

南越駅(仮称)周辺は、新幹線、北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号、県道が近接する広域交通の結節点といった地理的特性をもっています。

- JR 武生駅から東に約 3 km
- 北陸自動車道武生インターチェンジから南に約 0.6km
- 国道8号から東に約 0.6km、県道武生インター線から南に約 0.5km、県道菅生武生線から北に約 0.8km

南越駅(仮称)位置図



(3) 南越駅(仮称)の利用者推計と駅勢圏人口推計

南越駅(仮称)の利用者推計及び駅勢圏人口推計は、金沢～敦賀間開業後の平成37年を基準年度とし、それぞれ直近の統計資料を基にして推計しました。

① 利用者推計

南越駅周辺整備構想で採用した、JR在来線利用から新幹線利用への転換を基本として、「在来線利用客数を基本とした推計方法」により推計しました。

	平成37年
(1) 在来線からの転換利用者数	1,364人
(2) 自動車からの転換利用者数	334人
(3) 新幹線開業による誘発利用者数	234人
合計	1,932人
利用者推計	2,000人

※ 資料編 P.28 : 「南越駅(仮称)の利用者推計」 参照

② 駅勢圏人口推計

平成22年の駅勢圏人口に、人口の伸び率を掛け合わせることで推計しました。

	平成22年 駅勢圏人口 (人)	平成22年か らの伸び率	方面別駅利用の対象圏域人口(人)		
			駅勢圏人口 (人)	東京方面 (39.3%)	大阪・名古屋方面 (60.7%)
平成37年	155,211	0.915	142,018	55,813	86,205

駅勢圏人口	142,018人
-------	----------

※ 資料編 P.29 : 「駅勢圏人口」 参照

※ 資料編 P.29 「福井県発着の方面別比率」 参照

2 駅周辺整備方針

(1) 基本計画の考え方

「北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画」(以下「基本計画」という。)は、平成15年に策定した「南越駅周辺整備構想」の基本理念である「交流促進の起点 南越駅周辺地域」を実現させるための具体的な方策等について策定するものです。

(2) 基本理念と4つの展開

■ 基本理念

基本理念は、南越駅周辺整備構想の「基本理念」を継承しました。

交流促進の起点 南越駅周辺地域

～ 丹南地域の人・自然・伝統・文化とのふれあいによる新たな出会い ～

■ 4つの展開

南越駅周辺整備構想の「4つの展開」を駅周辺地域の地理的特性を生かして具現化するとともに駅周辺地域が担うべき役割を整理しました。

①「交流の起点 ～交通結節点と地域資源への誘導の場の創出～」

- 地域の中心に位置し、北陸自動車道武生インターチェンジや国道8号と近接する地の利を生かし、地域外から活力を呼び込む広域交通拠点(ゲートウェイ)の位置づけを確立し、2つのまちなかの交通結節点(ハブ)や地域資源へ誘導する役割を担う
- 災害時には、交通結節点を生かした防災機能が発現するような役割を担う

②「伝統・文化とのふれあい ～伝統・文化、匠の技との出会いの場の創出～」

- 越前国府1,300年の悠遠な時が生んだ伝統と文化、古代伝説の時代から継承と創造を繰り返す匠の技との新たな出会いを創出する役割を担う

③「人とのふれあい ～来訪者と地域住民の交流の場の創出～」

- 新幹線のみならず、北陸自動車道武生インターチェンジや国道8号からの来訪者と、地域住民の新たな交流を創出する役割を担う

④「自然とのふれあい ～豊かな自然を感じる、癒しの場の創出～」

- 田園や日野山など豊かな自然環境を感じとることができ、心地よい癒しの空間を創出する役割を担う

(3) 駅周辺整備コンセプト

駅周辺に整備する機能、施設や駅舎デザインコンセプトに統一感を持たせるために、基本理念や4つの展開を基にして「駅周辺整備コンセプト」を定めました。

『 伝統・文化を未来につなぐ癒しと交流の空間 』

丹南地域の広域交通の玄関口となる南越駅（仮称）は、集積する伝統産業や先端産業を生かすなど、丹南地域の伝統・文化を結び付け、地域資源を再発見したり、新しい価値をもった情報を発信したりする起点として整備し、地域を活性化する空間を創出します。

また、南越駅周辺のまちづくりの主役である「地域の住民」に親しまれるとともに、訪れた人が日野山などの山並みやコウノトリが舞う里を感じ、癒される場を創出します。

さらに、北陸自動車道武生インターチェンジや国道8号が近接する広域交通の結節点といった地理的特性を生かして、新幹線利用者のみならず道路利用者の利用もできる道の駅としての機能や防災機能を持ち、賑わいや安全・安心をもたらす場を創出します。

(駅周辺整備コンセプトのイメージ図)



(4) 駅舎デザインコンセプト

「駅舎デザインコンセプト」は、駅周辺整備コンセプトと調和を図るとともに、市及び丹南地域の伝統・文化を未来につないでいくことを主眼として決めました。

「駅舎デザインコンセプト」は、駅舎の建設主体である独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に示し、駅周辺整備と統一感を持った駅舎となるよう要望します。

『 伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅 』

越前国府 1, 300 年の歴史に育まれた文化や古代伝説の時代から継承と創造を繰り返す匠の技といった、市及び丹南地域特有の伝統・文化を生かした、他では真似のできないシンボルとなるデザインとするとともに、コウノトリが舞う里や周囲の豊かな自然に受け込み、駅周辺整備のコンセプトに調和した、シンボル性を備えながらも趣のあるデザインとします。

- ① 地域の特色を感じる顔となるデザイン
- ② 地域に長く大事にされる親しみのあるデザイン
- ③ 周囲の環境に調和した趣のあるデザイン
- ④ 越前和紙等の丹南地域の伝統産業を表現するスペースの設置
- ⑤ 光を取り入れた開放的な雰囲気醸成

(5) 駅前広場整備コンセプト

駅前広場は、新幹線から降り立った人々が目的地へ向かうために乗換えを行う空間であり、また、コンコースを出て初めに目にする空間です。

そのため、乗換えの利便性と記憶に残るシンボル性、周辺の景観との調和が図られた整備が必要であると考え、来訪者をもてなす「動」の空間及び自然と調和した「静」の空間を併せ持つような駅前広場整備コンセプトとしました。

駅前広場整備コンセプトは、今後、駅周辺整備に関する基本設計、実施設計に反映していきます。

駅前広場整備コンセプト

交流促進の起点にふさわしい、
駅周辺と一体となった交通結節空間

駅前広場の整備方針

■ 来訪者をもてなす『動』の空間

- 利便性・快適性・質の高い駅前広場
- わかりやすく円滑な交通処理機能を有した駅前広場
- 玄関口にふさわしい記憶に残るシンボリックな空間

■ 自然と調和した『静』の空間

- 丹南地域の玄関口にふさわしい品格とゆとりのある駅前広場
- 道の駅としての施設や駅舎、修景施設、周囲の風景と調和した空間
- 来訪者が憩え、うるおいのある環境空間

3 アクセス道路計画

(1) アクセス道路の考え方

南越駅周辺整備構想のアクセス道路網に関する計画では、新幹線開業時までには整備する基本テーマである広域交通拠点の整備時に、駅周辺地域としての骨格軸及び周辺道路へのアクセス軸の形成（北陸自動車道武生インターチェンジとの連結軸の形成）として、国道8号へアクセスさせるための東西路線の新設並びに県道武生インター線及び北陸自動車道武生インターチェンジへアクセスさせるための南北路線の新設について計画されています。

(2) 駅周辺地域の特徴

駅周辺地域は、東は岐阜県や池田町から西は越前海岸までの東西の地域連携軸と、南は滋賀県や敦賀市から北は福井市や石川県までの南北の地域連携軸が交わる結節点となります。

また、2つの地域連携軸の周辺には、伝統産業をはじめ魅力ある地域資源が多く点在しています。

- ・ 駅周辺地域は、北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号が近接した広域交通の結節点
- ・ 駅周辺地域は、北陸新幹線、北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号、広域基幹農道からなる南北の地域連携軸と、池田町・岐阜県を結ぶ国道417号と越前町・南越前町を結ぶ国道365号、県道武生米ノ線、県道小曾原武生線で構成する東西の地域連携軸があり、東西と南北の地域連携軸が交わる交通の要衝の地
- ・ 駅周辺地域は、市及び丹南地域の中心に位置

(地域連携軸と丹南地域の地域資源)

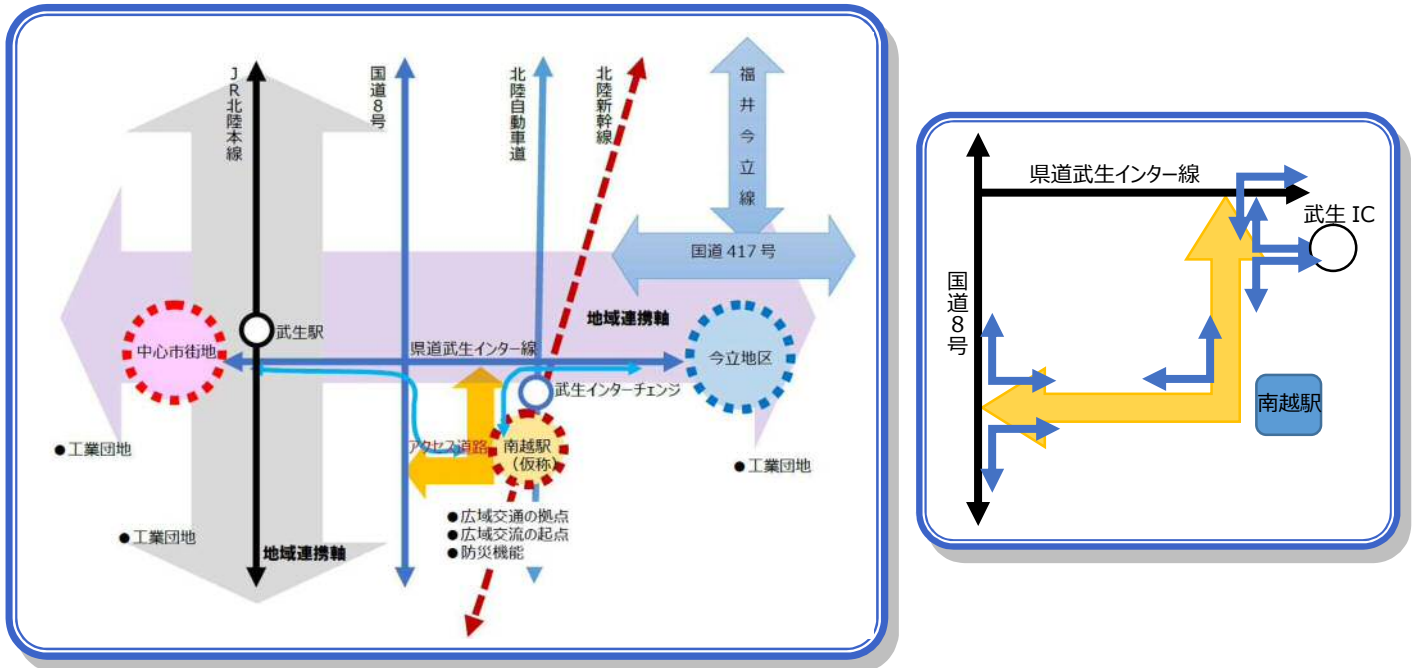


(3) L型の一体的なアクセス道路

駅周辺地域を「広域交通の拠点」、「広域交流の起点」とするために、駅周辺地域の地理的特性を最大限に生かした利便性の高いアクセス道路網を形成することが重要です。

南越駅（仮称）と駅周辺、並びに東西の地域連携軸、南北の地域連携軸及び北陸自動車道武生インターチェンジを一体的に結ぶために、東西のアクセス道路と南北のアクセス道路を「L型の一体的なアクセス道路」として計画しました。

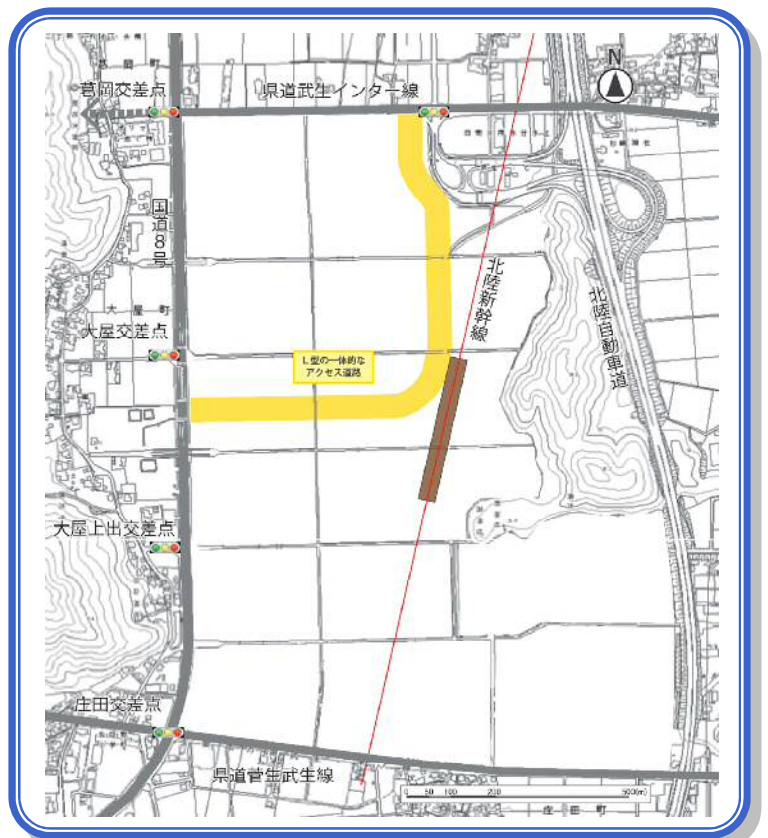
(動線の概念)



(4) アクセス道路の線形と既存道路との取付け位置

アクセス道路の位置、線形及び既存道路との取付け位置は、アクセス道路の役割、駅舎及び駅周辺整備との整合性並びに現地の既存施設等の整合性を整理して決定することが望ましく、併せて、国道8号の道路管理者や北陸自動車道武生インターチェンジの施設管理者などの関係機関、地元や土地改良区などの関係者と調整を行うことが必要です。

このため、アクセス道路の線形、既存道路との取付け位置の候補案を複数作り、アクセス道路に求められる機能を整理して比較評価し、アクセス道路網の位置、線形及び既存道路との取付け位置を計画しました。



※ 資料編 P.30 : 「アクセス道路の取付け位置」 参照

4 駅周辺整備のデザイン計画

(1) 新幹線開業時に併せて整備する施設

南越駅周辺整備構想でのまちづくりの考え方は、新幹線開業に併せて整備が必要となる「まちづくりテーマ」を「基本テーマ：広域交通拠点としてのまちづくり」として、将来の社会情勢や周辺の整備状況を踏まえ、将来的にまちづくりを展開していくための「まちづくりテーマ」を3つの「オプションテーマ」として設定しています。基本計画では、新幹線開業時に併せて整備が必要となる「基本テーマ」について計画しました。

計画にあたっては、今後人口が減少していくことにより新たな整備が過大とならないよう配慮して、最小限の整備で最大限の効果を上げることが重要です。そして、民間活力については、今後もっと活用することを考えていかなければなりません。そのうえで、新幹線開業時に併せて整備する施設として「駅周辺が地域住民に愛され利用される施設」、「北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号、県道が近接しているという利点を生かし、新幹線利用者だけでなく、道路利用者に対しても駅周辺への立ち寄りを促すための施設」、「先端産業と伝統産業が立地するモノづくりのまちとしての顔や伝統・文化を示すための施設」となるようにしました。

整備する施設として、「駅前広場」、「パーク&ライド駐車場」及び「道の駅としての施設（多目的広場、修景施設を含む）」を計画しました。

(2) 整備する施設の配置計画

整備する施設の配置計画は、駅周辺整備コンセプトとの整合性、歩行者・自動車の動線への配慮の観点から比較評価しました。

■ 駅周辺整備コンセプトとの整合性

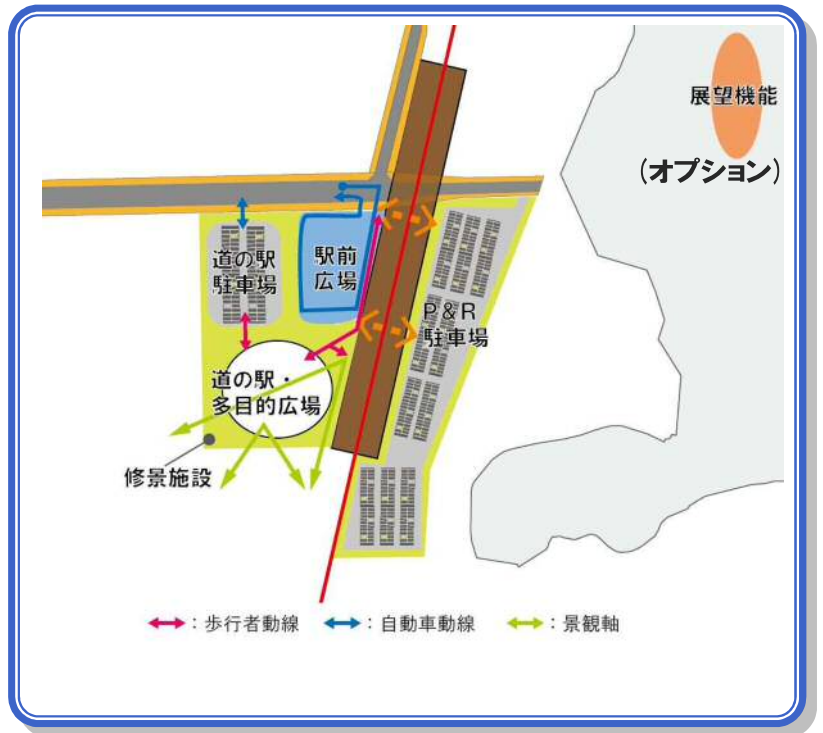
- 道の駅としての施設と多目的広場、修景施設をまとめて配置
- 道の駅としての施設や多目的広場の利用者が、日野山などの山並みやコウノトリが舞う里、その風景の中を走り抜ける新幹線を眺められる配置
- コンコース（出入口）からの来訪者が、自然の中に降り立ったように感じられる配置

■ 動線への配慮

- 歩行者動線が、車道によって分断されない配置
- 駐車場が、アクセス道路からわかりやすく、駐車しやすい配置

配置計画は、概略のイメージをまとめたものです。今後、基本設計や実施設計において、利用しやすい空間等について、さらに検討していきます。

- ・駅前広場や道の駅としての施設等は、アクセス道路との接続に配慮して駅舎の西側に配置し、パーク&ライド駐車場は、駅前広場や道の駅としての施設等の施設利用者の歩行者動線が車道によって分断されないよう駅舎の東側に配置しました。
- ・道の駅としての施設と多目的広場、修景施設をまとめて配置し、歩行者動線が車道によって分断されない配置にすることで、一体感と賑わいを創出できるように配慮しました。



(3) 整備する施設の規模

駅前広場、パーク&ライド駐車場及び道の駅としての施設（多目的広場、修景施設を含む）の望ましい規模を各種算定方式や先進事例を基に算定しました。

駅西側 (約2.3ha)	■ 駅前広場(4,800㎡) バス5バス、タクシー2バス、タクシープール3バス、一般車乗降1バス、短時間駐車場33台 (算定方法) > 駅利用者推計を基に、端末交通手段別の利用割合を設定した上で、駅前広場計画指針(98年式)に基づき算定
	■ 道の駅としての施設(8,000㎡) (算定方法) > 施設規模は道の駅事例を基に算定 > 駐車場規模は周辺道路の現況交通量から、道の駅の手引き(一般国道の休憩施設計画の手引き(案))に基づき算定
	■ 多目的広場(3,000㎡) (算定方法) > 先行事例を基に算定
	■ 修景施設(7,000㎡) (算定方法) > 10分程度で散策が可能な規模、駅舎や駅周辺施設を修景できる規模として算定
駅東側 (約1.8ha)	■ パーク&ライド駐車場(18,000㎡) 600台 (算定方法) > 駅利用者の端末交通手段構成を基に算定
合計	約4.1ha

5 駅前広場、パーク&ライド駐車場の規模

(1) 駅前広場の規模

南越駅（仮称）の利用者推計を基に駅からの端末交通手段構成を設定し、駅前広場面積算定方法を使用してバスやタクシーのバース等、駅前広場の規模を算定し、4,800㎡と計画しました。

なお、算定した規模については、先進事例から見ても、標準的かつ平均的な規模であり、過不足がないものとなっています。

施設分類			施設量	面積	
駅前広場	バス	バース	シャトルバス	1	350㎡
			コミュニティバス	1	
			高速バス	1	
			観光バス等	1	
			降車専用	1	
		滞留スペース	-	5㎡	
		小計	-	355㎡	
	タクシー		乗降	2	40㎡
			滞留スペース		5㎡
			プール	3	90㎡
			小計		135㎡
	一般車		バース	1	20㎡
			短時間駐車スペース	33	900㎡
			小計		920㎡
		歩車道部分			1,010㎡
	計			2,420㎡	
	環境空間面積			2,330㎡	
合計				約4,800㎡	

※ 資料編 P.32 : 「駅前広場面積算定方法」 参照

(2) パーク&ライド駐車場の規模

南越駅（仮称）に自動車で訪れる利用者数を、駅利用者推計と端末交通手段構成から算定しました。端末交通手段の構成は、武生駅利用者に対し行った南越駅（仮称）利用に関するアンケート調査結果から設定しました。

駐車場の規模算定においては、複数日にわたり駐車する利用者や高速バスの利用者にも配慮して規模を算定しました。

その結果、パーク&ライド駐車場を600台と計画しました。

今後、パーク&ライド駐車場を、多くの方に利用していただくという観点から、利用しやすい駐車料金設定や管理・運営方法について駅開業までに検討していきます。

南越駅(仮称)利用者の端末交通手段の構成比(武生駅利用者アンケート調査結果)

端末交通手段		各調査における駅端末交通手段割合				今回設定値
		平成元年 福井都市圏 PT	南越駅 周辺整備 構想推計値	平成17年 福井都市圏 PT	武生駅アン ケート調査結 果 (新駅利用)	
自動車	キス&ライド	2.6%	23.0%	34.9%	25.7%	25.7%
	パーク&ライド	7.5%	67.0%		40.5%	40.5%
	タクシー	2.9%	3.0%		20.3%	20.3%
	レンタカー	-	-		1.4%	1.4%
路線バス等公共交通		7.3%	7.0%	3.6%	6.8%	6.8%
その他(徒歩・自転車)		79.7%	-	61.5%	5.5%	5.5%



武生駅北駐車場複数日利用状況を踏まえた駐車場台数の補正

		①駐車場需要	②複数回数による構成比	③利用回数別駐車場需要内訳 ①×②	④駐車場利用日数	⑤P&R駐車台数 ③×④
利用回数	単	362	37.1%	134	1.00	134
	複数		62.9%	228	2.00	456
計		362	100.0%	362		590



パーク&ライド駐車場の規模

内 訳	駐車台数	駐車場面積
新幹線利用者 + 高速バス利用者	600台	18,000m ²

6 道の駅としての施設

(1) 道の駅としての施設

南越駅周辺整備構想において、新幹線開業に併せて整備が必要となる基本テーマの導入施設イメージにある情報交流会館は、同構想の基本理念である「交流促進の起点」を実現するための重要な要素です。

駅周辺整備で備えるべき機能や施設は、「4つの展開」の「交流の起点～交通結節点と地域資源への誘導の場の創出～」、「伝統・文化とのふれあい～伝統・文化、匠の技との出会いの場の創出～」、「人とのふれあい～来訪者と地域住民の交流の場の創出～」、「自然とのふれあい～豊かな自然を感じる、癒しの場の創出～」を実現できるよう検討しました。併せて、駅周辺地域が、東西と南北の連携軸が交わる場所であり、北陸自動車道武生インターチェンジや国道8号が近接する広域交通の結節点であることから、駅利用者のみならず、道路利用者が利用できるよう配慮しました。

情報交流会館に備えるべき機能や施設について全国の類似事例を調査し検討した結果、平成27年4月現在で全国に1,059か所存在する道の駅が機能や施設ともに類似していることが確認できました。また、全国に鉄道駅と併設された道の駅は29か所存在し、年間の利用者が100万人以上になっている施設もありました。

ゆえに、情報交流会館を「道の駅としての施設」として整備するよう計画しました。

道の駅としての施設の検討にあたっては、駅周辺が、北陸自動車道武生インターチェンジや国道8号が近接する広域交通の結節点であることを生かした「広域交通の拠点」、地域住民と来訪者が地域の魅力を知り、楽しむことで、周辺への観光を促す「広域交流の起点」、多くの人々が集まる場所として、災害時に「防災機能」を果たすことを「道の駅としての施設」の役割として掲げるとともに、備えるべき機能のみで終わることなく、今後、道の駅としての施設の整備が円滑に進められるように、備えるべき機能や施設に関しては、機能の活用イメージ、各機能の望ましい規模、駐車場や広場の付帯施設等についても、計画しました。

① 南越駅（仮称）の立地特性

自動車でのアクセスも良好な立地特性

丹南地域の地理的中心に位置

② 駅周辺に期待される役割

広域交通の拠点

- 高速・広域交通網が近接している立地特性を生かして、丹南地域内観光におけるトランジットの際に人々が利用する玄関口として機能し、地域資源への立ち寄りを促す広域交通の拠点としての役割

広域交流の起点

- 幅広い交通手段で訪問しやすい立地を生かし、丹南地域へ訪れた人々に、伝統産業の魅力や奥深さ、自然や食の魅力、地域住民の活力を伝え、各地へ導く交流の起点としての役割
- 施設は駅利用者のためだけでなく、道路利用者のための施設としても機能することで、駅前の賑わいの向上とさらなる魅力を伝える役割

防災機能

- 震災やその他災害時において、被災者支援や復興支援、避難者の受け入れ先としての役割
- 台風や大雨、冬季の暴風雪において、避難者の受け入れ先としての役割

駅舎の外に「道の駅としての施設」を整備する

(2) 道の駅としての施設が備える機能

「道の駅としての施設」は、下記の施設機能に加え多目的広場や修景施設などの機能が考えられます。さらに、オプションとして展望空間機能が考えられます。

① 地域の価値や魅力を向上させるゲートウェイ施設

地域を訪れた人が最初に訪れるゲートウェイとなり、地域の総合窓口として、クラフトツーリズムやグリーンツーリズム等の観光案内窓口の設置や、観光にとどまらず知的好奇心を刺激する機会を提供するなど、地域の価値や魅力を向上させるとともに、地域資源に誘導する着地型観光の受入基地として機能する施設

② 匠の技にふれあえる伝統産業交流施設

③ 伝統産業製品を購入できる物販施設

各地に点在する伝統・文化、匠の技にふれる機会を提供して、地域の価値や魅力を向上させるとともに、人の交流によって新しい価値や魅力が創造できる場として機能する施設

④ 地域の特産物や加工品を購入できる物販施設

⑤ 地域の食材や加工品を味わえる飲食施設

コウノトリが舞う里で育った特産物や加工品を来訪者や地域住民が買い求めたり味わえたりして、楽しめるとともに、特産物を通じて、来訪者と地域住民の交流の機会を提供したり、地域のコミュニティが活性化したりする場として機能する施設

⑥ 地域のイベント等を開催できる多目的広場

- ・地域住民や大学、地域の団体等のイベント会場となったり、各地のイベントのサテライト会場となったりして、駅周辺に賑わいを添えたり、イベントの魅力伝えて本会場に誘導したりできる場として機能する施設
- ・災害時は広域交通の結節点を生かした防災機能が発現するような施設

⑦ 来訪者や地域住民がやすらぎ癒される修景施設

散策や休息にいざなって、やすらぎ癒される魅力的な空間であるとともに、駅周辺の施設を緩やかにつなぐような修景として機能する施設

⑧ (オプション) コウノトリが舞う里や新幹線を眺められる展望空間

隣接する里山を活用し、日野山などの山並みやコウノトリが舞う里、その風景の中を走り抜ける新幹線を眺められる心地よい展望空間として機能する施設

道の駅としての施設

修景施設

(3) 道の駅としての施設が備える機能の活用イメージと規模

① 地域の価値や魅力を向上させる ゲートウェイ施設

【活用イメージ】

- 道路交通状況や観光情報の案内窓口(100㎡程度)
- 地域の史実・文化などをテーマに地域の観光資源をパッケージ化して提供し、着地型観光を促進、地域への波及効果を拡大
- 多メディアや多言語に対応した地域情報やイベント情報を案内(数十㎡程度)
- 休憩場所、トイレの提供(100㎡程度)
- レンタカー等サービスの提供

【規模】

- 300㎡程度(道の駅設計の手引きから算出)



写真：京都駅観光案内所

② 匠の技にふれあえる伝統産業 交流施設

【活用イメージ】

- 伝統産業製品を活用して制作されたアーティスト作品の展示
- 製作などの体験イベントの提供
- 地域住民の作品展示や様々な活動の場として気軽に使える多目的スペース

【規模】

- 300㎡程度



写真：ふくい南青山 291

③ 伝統産業製品を購入できる物販施設

【活用イメージ】

- 伝統産業の商品や作品の販売を通じたブランドイメージの発信や販路拡大

【規模】

- 300㎡程度
(道の駅事例における平均的な物販施設規模)



写真：富山県新高岡駅観光交流センター

④ 地域の特産物や加工品を購入できる 物販施設

【活用イメージ】

- 地域の食材や加工品、土産物の販売
- 生産者や地元企業等と連携したオリジナル商品の開発、販売

【規模】

- 500㎡程度
(道の駅事例における平均的な物販施設規模)



写真：オガール紫波

⑤ 地域の食材や加工品を味わえる 飲食施設

【活用イメージ】

- 田園や山並みを眺めながら味わう郷土料理や地域の特産品を活用したメニューを通し、地域の食の魅力を体感
- 食をテーマとした地域内観光の発信拠点

【規模】

- 300 m²程度

(道の駅事例における平均的な飲食施設規模)



写真：道の駅とみうら枇杷倶楽部

⑥ 地域のイベント等を開催できる 多目的広場

【活用イメージ】

- 地域のイベントのメイン会場及びサテライト会場として利用し、駅周辺のにぎわい創出及び地域内のイベント会場への来訪を誘発
- 地域住民や来訪者の憩いの場やイベント会場として利用
- 交通結節点を生かした災害時の防災機能の発現

【規模】

- 3,000 m²程度



写真：芦原温泉駅 a キューブ

⑦ 来訪者や地域住民がやすらぎ癒される 修景施設

【活用イメージ】

- 四季の花を感じられる散策空間
- 駅舎や周辺の施設と自然を緩やかにつなぐ修景施設

【規模】

- 7,000 m²程度



写真：オガール紫波

⑧ (オプション) コウノトリが舞う里や 新幹線を眺められる展望空間

【活用イメージ】

- 周囲の山並みやコウノトリが舞う里、その風景を走り抜ける新幹線を眺められる展望空間

【規模】

- 400 m²程度

(芦山公園展望空間を参考とした規模。アクセス路の面積は含まない。)



写真：道の駅遠野風の丘

(4) 道の駅としての施設駐車場

国道8号等の交通量や南越駅（仮称）利用者推計の端末交通手段構成等に基づき算定し、道の駅としての施設の駐車場の必要台数を小型車88台、大型車23台と計画しました。

駐車場台数	
小型車	88台
大型車	23台
駐車場規模	
合計	6,000㎡

※ 資料編 P.35 : 「道の駅としての施設駐車場の規模算定」 参照

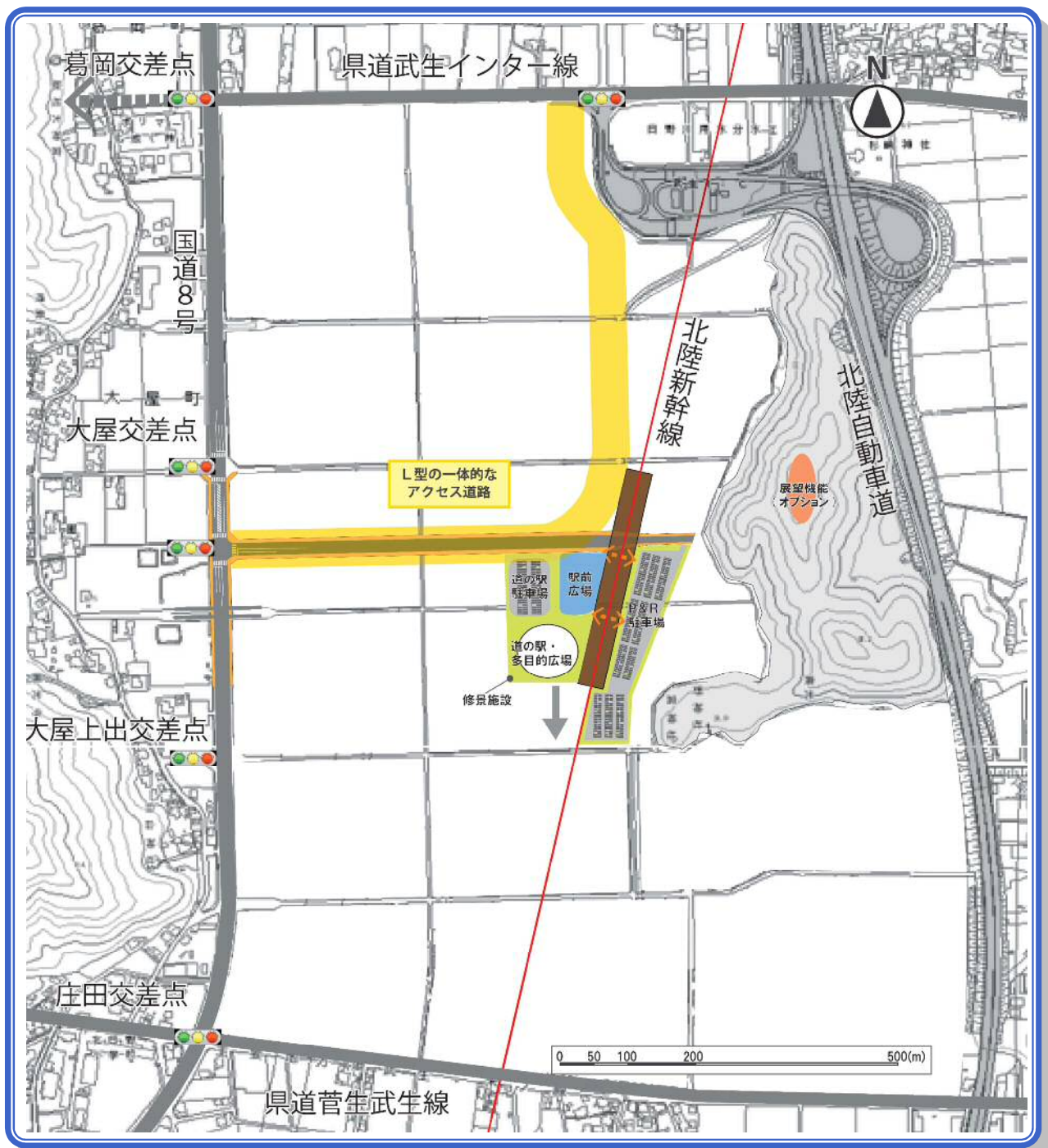
(5) 道の駅としての施設等の規模

施設分類	面積
◆道の駅としての施設	約8,000㎡
① 地域の価値や魅力を向上させるゲートウェイ施設	1,700㎡
② 匠の技にふれあえる伝統産業交流施設	
③ 伝統産業製品を購入できる物販施設	
④ 地域の特産物や加工品を購入できる物販施設	
⑤ 地域の食材や加工品を味わえる飲食施設	
施設駐車場	6,000㎡
◆多目的広場 ⑥ 地域のイベント等を開催できる多目的広場	3,000㎡
◆修景施設 ⑦ 来訪者や地域住民がやすらぎ癒される修景施設	7,000㎡

7 駅周辺整備のまとめ

(1) 駅周辺整備

- ・アクセス道路は、南越駅（仮称）、北陸自動車道武生インターチェンジ、国道8号及び県道武生インター線を接続する「L型の一体的なアクセス道路」とします。
- ・駅前広場や道の駅としての施設等は、アクセス道路との接続に配慮して駅舎の西側に配置し、パーク&ライド駐車場は、駅前広場や道の駅としての施設等の施設利用者の歩行者動線が車道によって分断されないよう駅舎の東側に配置します。
- ・道の駅としての施設と多目的広場、修景施設をまとめて配置し、歩行者動線が車道によって分断されない配置にすることで、一体感と賑わいを創出します。

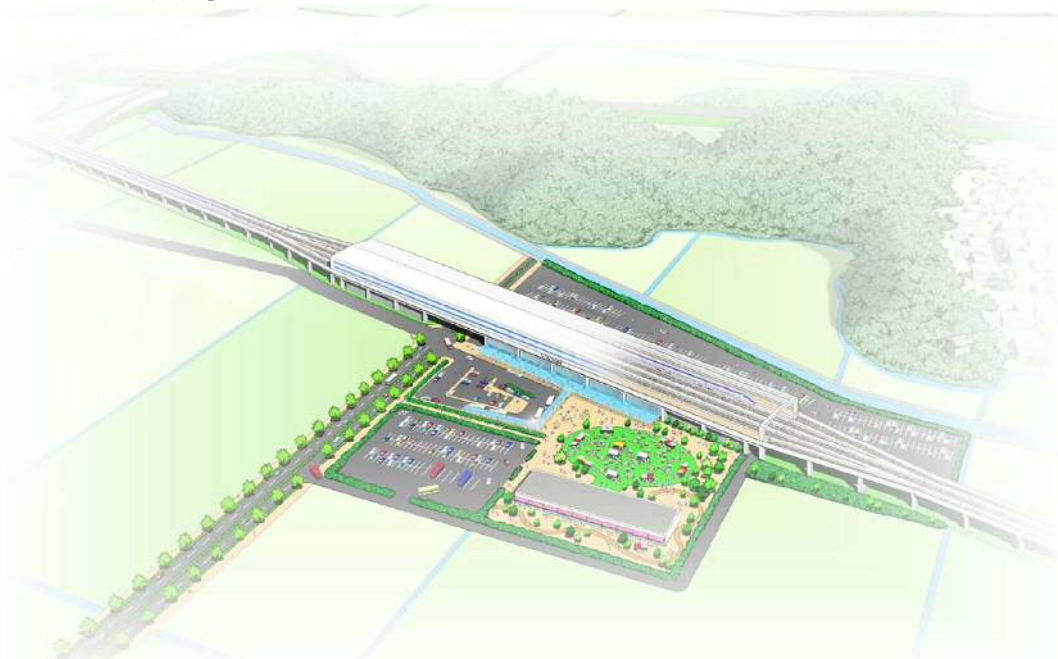


(2) イメージパース

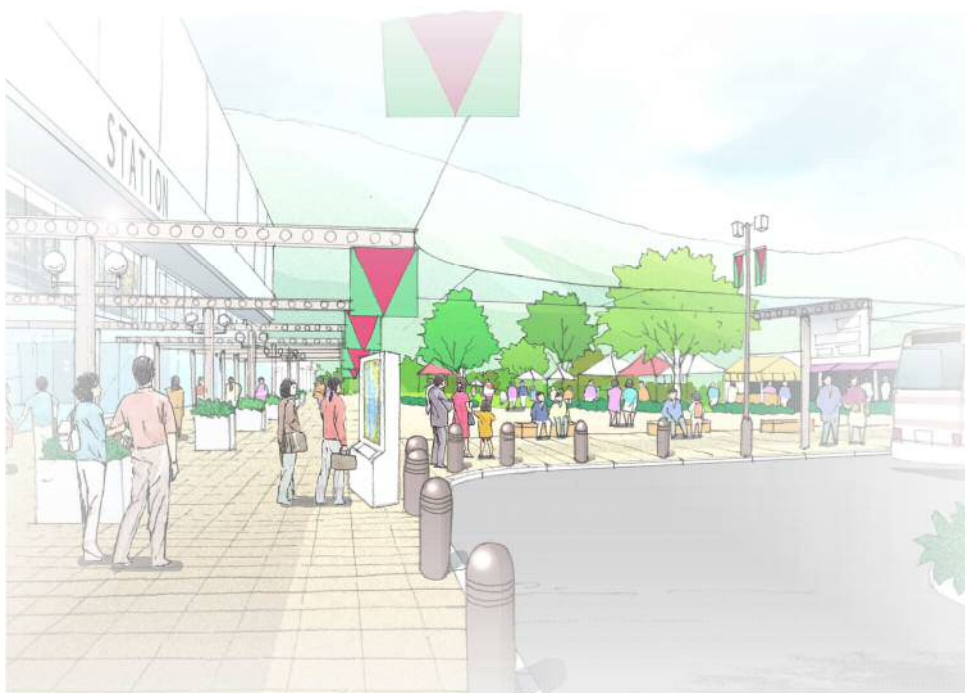
「伝統・文化を未来につなぐ癒しと交流の空間」を駅周辺整備コンセプトとし、シンボルとしての駅舎を中心に「広域交通の拠点」や「広域交流の起点」にふさわしい駅周辺の空間を形成していきます。

駅周辺整備に向けて、今後は、基本計画を踏まえ、基本設計、実施設計へと進めて基本計画を具体化していきます。

(鳥瞰パース)



(アイレベルパース)



(3) 整備手法

駅周辺整備の整備手法を、①アクセス道路、駅前広場及び修景施設、②パーク&ライド駐車場、③道の駅としての施設の3つに分類して示します。

① アクセス道路、駅前広場及び修景施設

公共による整備及び管理・運営を基本とします。

② パーク&ライド駐車場

公共による整備及び管理・運営を基本としますが、料金設定等条件によっては、民間の経営ノウハウ等を活用した管理・運営を行う公設民営方式を検討します。

③ 道の駅としての施設

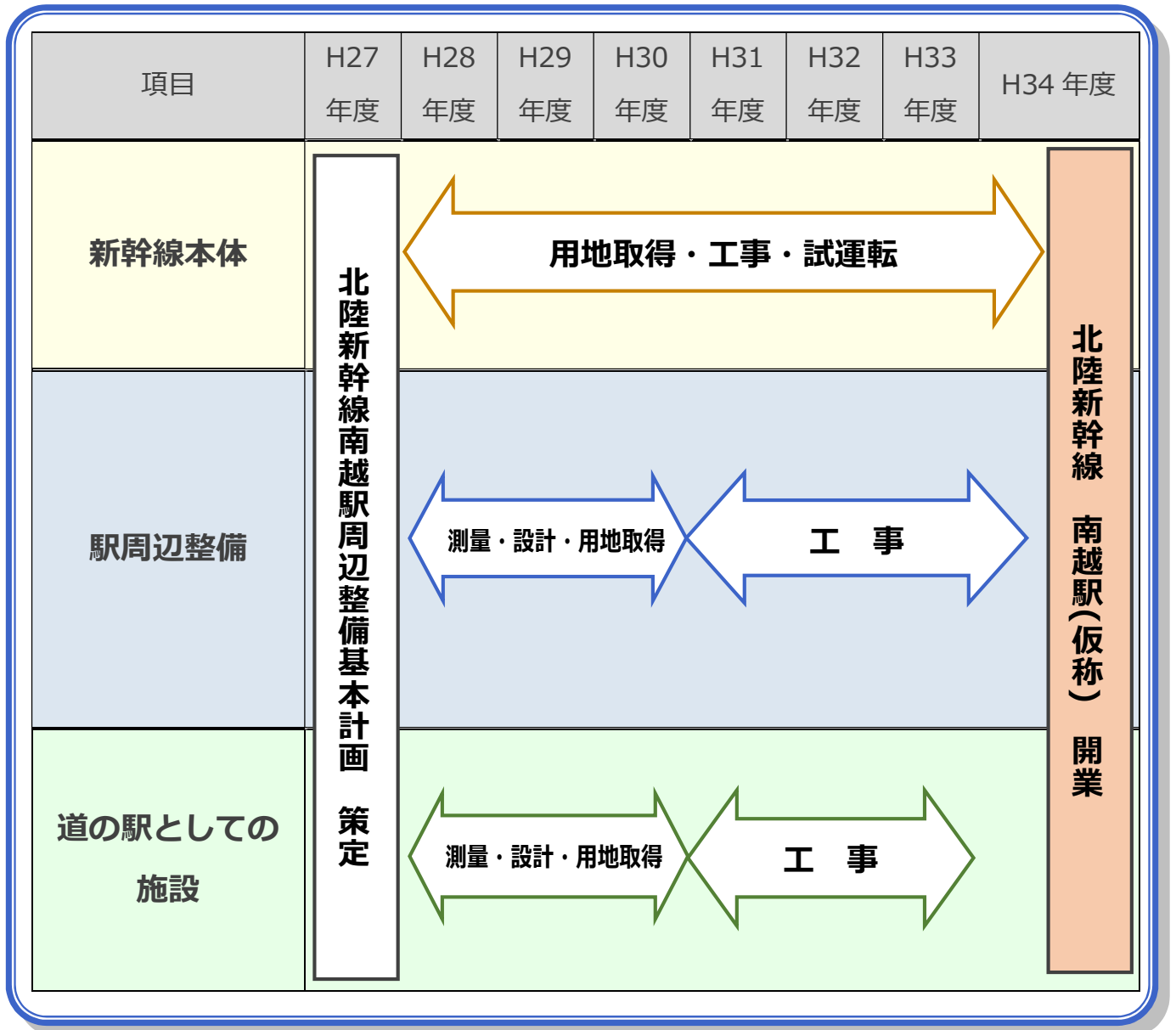
地域振興に関する機能・施設が収益施設となるため、公共と民間の様々な連携・役割分担のもと、整備及び管理・運営を行うことが必要で、公設民営方式やPFIといった民設民営方式を検討します。

管理・運営 \ 整備	公共	民間
公共	<ul style="list-style-type: none"> ◆アクセス道路 ◆駅前広場 ◆修景施設 	※今回検討施設において、本方式を用いた整備事例なし
民間	<ul style="list-style-type: none"> ◆パーク&ライド駐車場 	
	<ul style="list-style-type: none"> ◆道の駅としての施設 	

道の駅としての施設の整備運営方式については、新幹線開業に併せて整備可能かという点に留意して整備の主体を検討していきます。管理・運営については、「最小限の投資で最大限の効果をあげる」という観点から、予算や法的な制約等に縛られない柔軟性・弾力性のある施設運営や、経営ノウハウを生かした来訪者ニーズに即応する事業の展開・廃止といった柔軟な事業運営が可能である民間が管理・運営の主体となることが望ましいと考えます。

(4) 整備スケジュール

平成 35 年春の開業に向けて計画的に駅周辺整備事業を進めます。



8 二次交通

(1) 公共交通

二次交通は、南越駅（仮称）と2つの「まちなか」や周辺市町とのアクセスに必要不可欠です。

二次交通としての公共交通は、鉄道や路線バス、シャトルバスなどが考えられますが、南越駅（仮称）では、接続する鉄道がないためバスが主流になると考えられます。

周辺市町とのアクセスについては、周辺市町が連携してバス路線を体系的に整備することが重要です。

いずれも観光地との接続も視野に入れて検討していきます。

【南越駅（仮称）～J R武生駅、福井鉄道福武線駅間のバスの運行】

- ・南越駅（仮称）とJ R武生駅、福井鉄道福武線駅間を連絡するバスの運行を検討

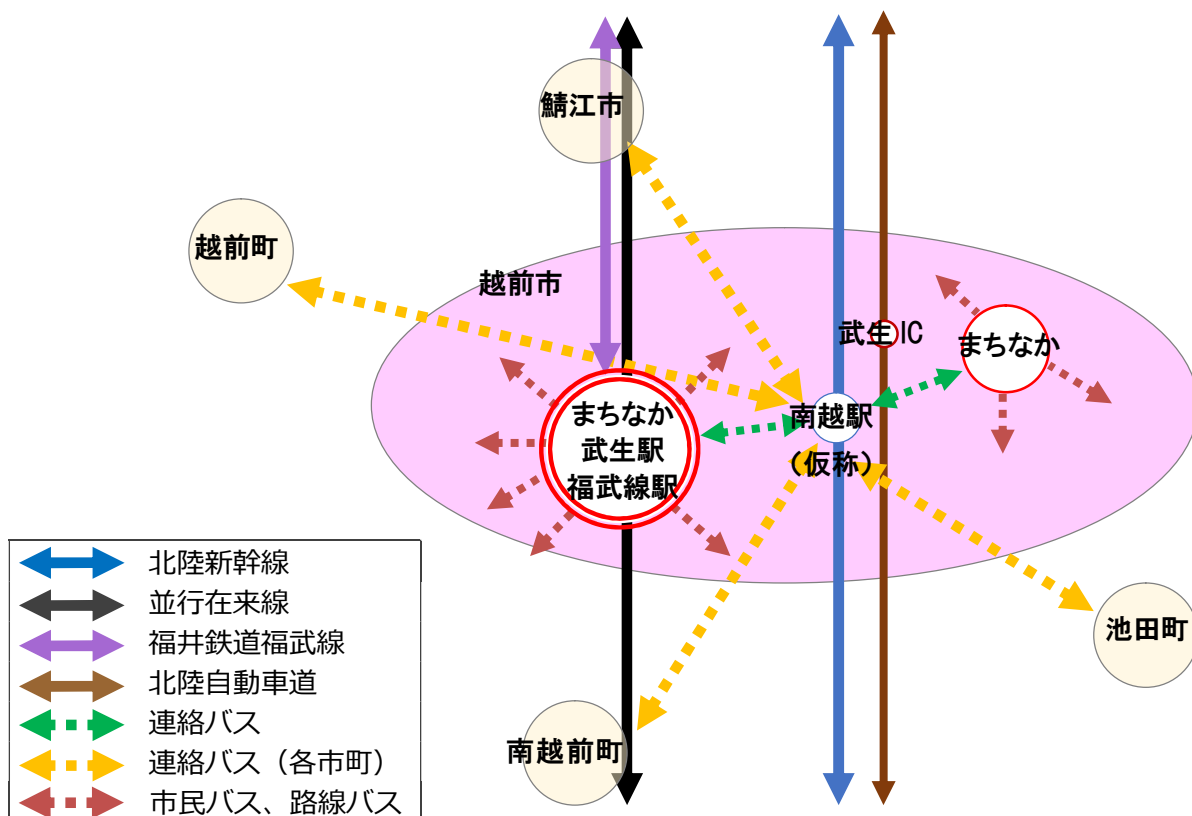
【南越駅（仮称）～今立総合支所間のバスの運行】

- ・南越駅（仮称）と市東部地域の拠点である今立総合支所を連絡するバスの運行を検討

【南越駅（仮称）～周辺市町間のバスの運行】

- ・南越駅（仮称）と周辺市町を連絡するバスの運行を検討

(二次交通のネットワークイメージ図)



(2) レンタカー、カーシェアリング

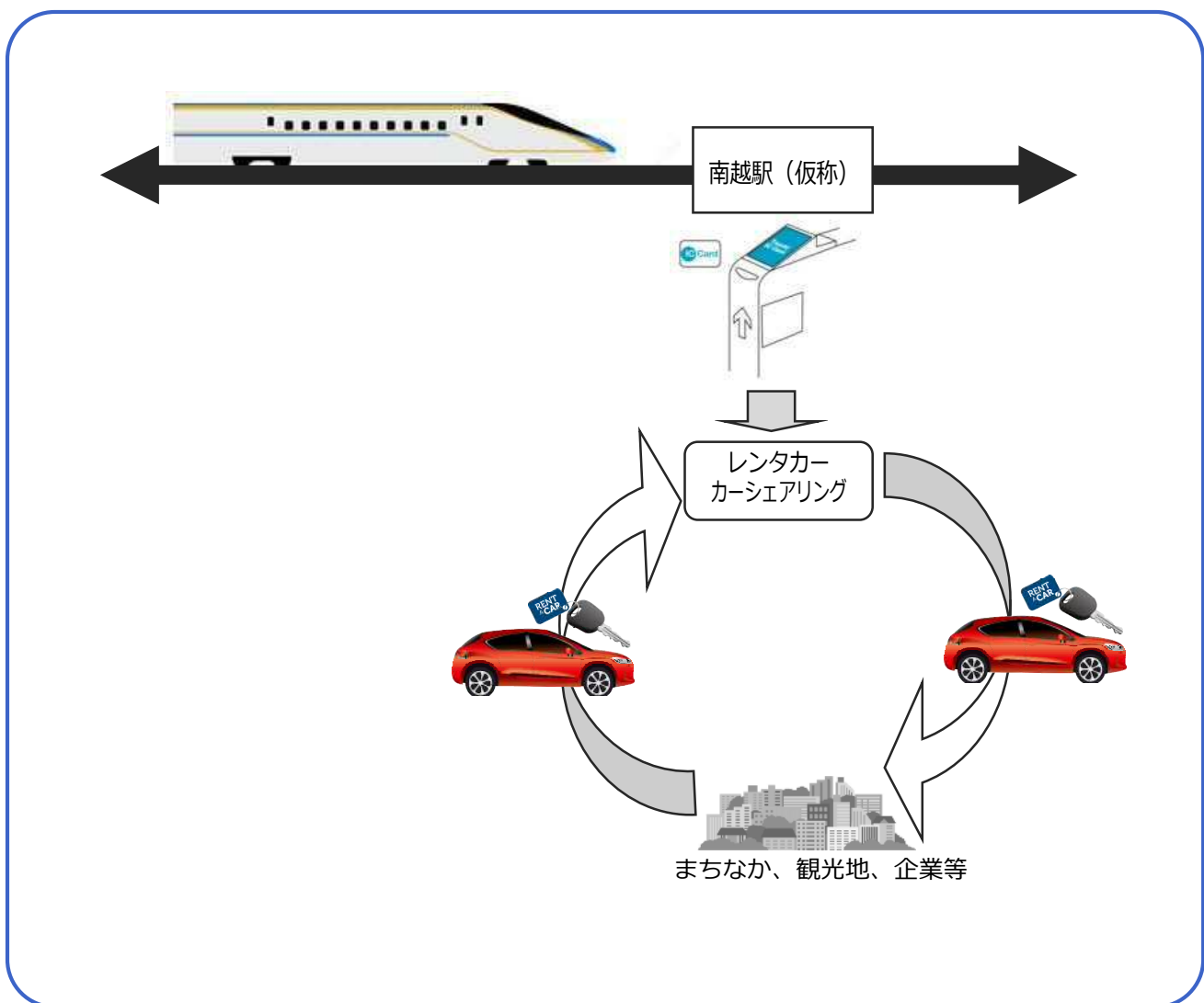
二次交通において自動車分担率の高い丹南地域においては、利便性の高い交通手段としてレンタカーやカーシェアリングの充実も必要であると考えられます。

特に、カーシェアリングは会員制の無人レンタカーで、交通系 IC カードと連携した携帯端末等での事前予約によって、貸し出しなどの手続きなく短時間でも利用することができ、切れ目のない移動ができることが特徴です。カーシェアリングは、他の駅と差別化を図り南越駅（仮称）に特色を持たせることが可能です。

また、新幹線とレンタカーやカーシェアリングをセットにすることで、長距離移動の自動車交通利用の削減に効果があり、道路交通混雑の解消や交通事故の削減も期待されています。

このことから、今後、駅周辺においても鉄道事業者やレンタカー事業者等との連携を図りながら仕組みづくりを検討していきます。

【活用イメージ】



9 土地利用計画

南越駅周辺整備構想のゾーニングの考えを継承したうえで、適切なタイミングで都市計画決定を行い、土地利用を図ることが肝要です。

南越駅周辺整備構想の基本的な考え方である、新幹線開業に併せて整備が必要となる施設については、基本的に公共が整備することで、駅周辺地域に大きな影響が及ばないように土地利用を図ります。

その後は、都市施設などの土地利用と現在の農地利用とのバランスに配慮しながら、将来の社会経済情勢や駅周辺地域の整備状況を鑑みたうえで、市都市計画マスタープランに整合した土地利用を慎重に検討していくことが重要です。

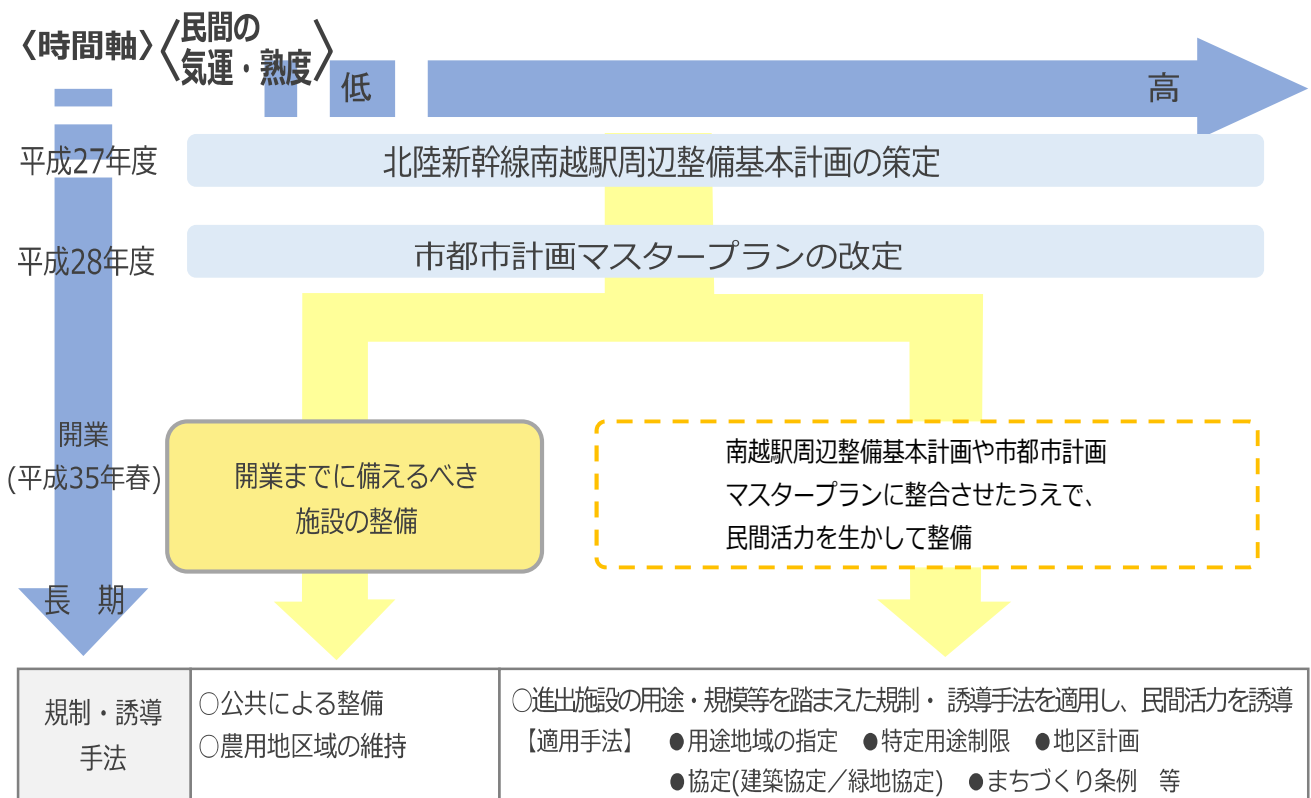
【現況】

- 用途地域は指定されておらず、農業振興地域の農用地区域で優良な農地
- 農用地は幹線水路の受益地
- 駅周辺地域においては、県道武生インター線沿道にある用途地域指定区域の土地利用が可能
- 駅周辺地域における具体的な民間開発は現在みられない

【社会情勢】

- 人口減少社会
- 各地域間の連携強化
- 平成 28 年度改定予定の市都市計画マスタープランとの整合

- 開業までに備えるべき施設(アクセス道路、駅前広場、パーク&ライド駐車場、道の駅としての施設、修景施設)を「先行的に整備する区域」、その他の区域を「社会情勢を見据えながら整備を検討する区域」として定めます。
- 「先行的に整備する区域」については公共が整備し、整備にあたっては公共の整備に見合い、かつ周辺地域に影響を与えないような手法を用います。但し、「道の駅としての施設」については、公共と民間の様々な連携・役割分担のもと整備、管理・運営を行なう公設民営や民設民営について検討していきます。
- 「社会情勢を見据えながら整備を検討する区域」については、民間活力の気運や熟度の高まりを見定めて、平成 28 年度に改定予定の市都市計画マスタープランと整合させながら、進出施設に必要な用途や規模に応じた規制・誘導の手法を適用して、民間活力の誘導を行います。なお、アクセス道路の沿道については、先進団体の事例を参考に最小かつ限定的な区域において、規制・誘導の必要性や手法の検討を行います。



【資料編】

1 その他の検討資料

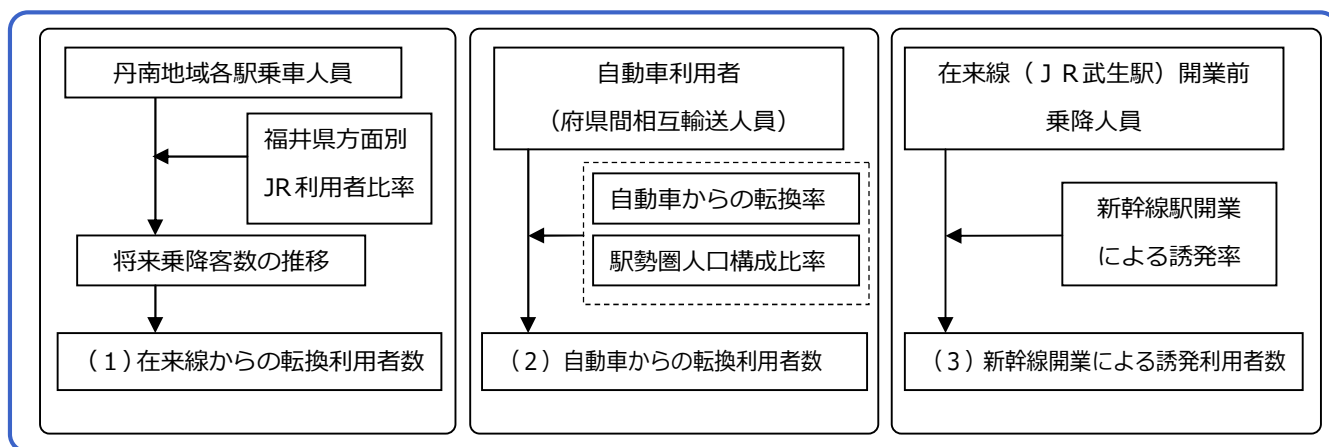
(1) 南越駅(仮称)の利用者推計

- ・南越駅周辺整備構想（H15.4）では、東京～南越駅（仮称）間が開業された後の代表年次を、平成 12 年から 20 年後の平成 32 年、南越駅（仮称）～大阪間が開業された後の代表年次を平成 42 年と想定して、利用者数を推計しました。
- ・今回は、直近の統計資料を基に南越駅周辺整備構想で採用した、JR 在来線利用から新幹線利用への転換（東京～南越駅（仮称）間、南越駅（仮称）～大阪間）を基本として、これに自動車等の転換を積み上げて利用者数を推計する「在来線利用客数を基本とした推計方法」により推計しました。

① 推計方法

需要予測（南越駅周辺整備構想）

- 駅開業時の利用者数：平成 32 年 900 人/日（東京～南越駅（仮称）間のみ開業）
- 平成 42 年 2,200 人/日（東京～南越駅（仮称）間、南越駅（仮称）～大阪間開業）



② 利用者推計結果

	平成 37 年
(1) 在来線からの転換利用者数	1,364人
(2) 自動車からの転換利用者数	334人
(3) 新幹線開業による誘発利用者数	234人
合計	1,932人
利用者推計	2,000人

(2) 南越駅(仮称)の駅勢圏人口推計

① 推計方法

- ・ 芦原温泉駅、福井駅、南越駅(仮称)、敦賀駅の4駅で福井県全域をカバーするものとし、それぞれの圏域人口について、平成22年国勢調査を基に設定しました。なお、芦原温泉駅と福井駅は1つの駅勢圏としました。
- ・ 鯖江市、越前町については、芦原温泉駅・福井駅駅勢圏と南越駅(仮称)に割り振りしました。割合については、平成24年度旅客地域流動調査を基に、東京方面と大阪・名古屋方面に算出し、東京方面の割合を芦原温泉駅・福井駅駅勢圏、大阪・名古屋方面の割合を南越駅(仮称)としました。

■ 福井県発着の方面別比率 (単位：千人)

		福井県外移動			福井県内移動	計	
		東京方面	大阪方面	名古屋方面			
JR (普通利用)	福井県発	移動者数	738.1	934.8	202.9	1,617.9	3,493.7
		割合	21.1%	26.8%	5.8%	46.3%	100.0%
	福井県着	移動者数	743.5	921.6	205.2	1,617.9	3,488.2
		割合	21.3%	26.4%	5.9%	46.4%	100.0%
	福井県発着	移動者数	1,481.6	1,856.4	408.1	3,235.8	6,981.9
		割合	21.2%	26.6%	5.8%	46.3%	100.0%
高速バス	福井県発	移動者数	48.7	43.6	41.7	5,619.2	5,753.2
		割合	0.8%	0.8%	0.7%	97.7%	100.0%
	福井県着	移動者数	47.8	42.0	41.7	5,619.2	5,750.7
		割合	0.8%	0.7%	0.7%	97.7%	100.0%
	福井県発着	移動者数	96.5	85.6	83.4	11,238.4	11,503.9
		割合	0.8%	0.7%	0.7%	97.7%	100.0%
方面別計		移動者数	1,578.1	1,942.0	491.5	14,474.2	18,485.8
		割合	8.5%	10.5%	2.7%	78.3%	100.0%
新幹線利用の方面別比率		移動者数	1,578.1	1,942.0	491.5	-	4,011.6
		割合	39.3%	48.4%	12.3%	-	100.0%
		移動者数	1,578.1	2,433.5		-	4,011.6
		割合	39.3%	60.7%		-	100.0%

■ 駅勢圏人口

資料：平成24年度旅客地域流動調査

	駅勢圏人口(人)	対象市町
南越駅 駅勢圏	155,211	越前市+池田町+南越前町+(鯖江市、越前町)×(大阪・名古屋方面の比率)
芦原温泉駅・福井駅 駅勢圏	505,699	あわら市+坂井市+福井市+勝山市+大野市+永平寺町+(鯖江市、越前町)×(東京方面の比率)
敦賀駅 駅勢圏	145,404	敦賀市+小浜市+美浜町+若狭町+おおい町+高浜町
計	806,314	-

資料：平成22年国勢調査

② 駅勢圏人口推計結果

- ・ 平成2年～平成22年の丹南地域の人口の推移から、平成37年の丹南地域の人口は、174,588人(平成22年からの伸び率0.915)となります。
- ・ 平成22年の駅勢圏人口に、平成37年の伸び率を掛け合わせ、将来駅勢圏人口を算出すると平成37年は142,018人となりました。

■ 南越駅(仮称)における将来駅勢圏人口

	平成22年 駅勢圏人口(人)	平成22年からの 伸び率	方面別駅利用の対象圏域人口(人)		
			駅勢圏人口 (人)	東京方面 (39.3%)	大阪・名古屋方面 (60.7%)
平成37年	155,211	0.915	142,018	55,813	86,205

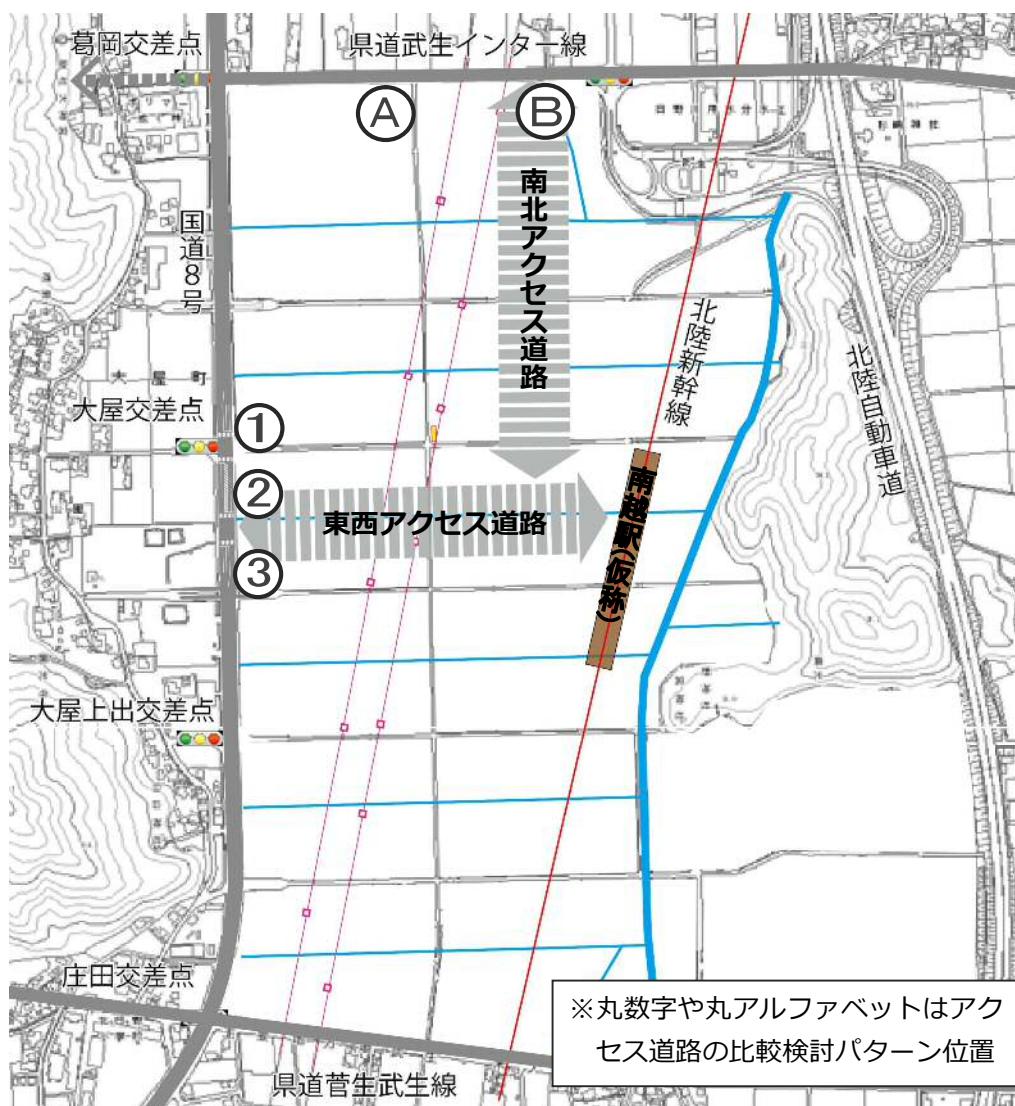
(3) アクセス道路の取付け位置

アクセス道路の位置、線形及び既存道路との取付け位置は、アクセス道路の役割、駅舎及び駅周辺整備との整合、並びに現地の既存施設等の整合を整理して決定することが望ましく、併せて、国道の道路管理者や北陸自動車道武生インターチェンジの施設管理者などの関係機関、地元や土地改良区などの関係者と調整を行うことが必要です。このため、アクセス道路の線形、既存道路との取付け位置の候補案を複数つくり、アクセス道路に求められる機能を整理して比較評価し、アクセス道路の位置、線形及び既存道路との取付け位置を計画しました。

① 求められる機能

- ・ 北陸自動車道武生インターチェンジ及び国道8号からのアクセス性
- ・ 市の幹線道路として、中心市街地と駅周辺の連携強化
- ・ 駅周辺及び駅舎とアクセス道路が一体となったシンボリックな空間形成
- ・ 既存支障物件との整合

② アクセス道路配置検討パターン



③ 配置検討結果

アクセス道路の取付け位置の検討は、東西アクセス道路3パターン、南北アクセス道路2パターンを設定し、それぞれ最も望ましい位置を選定しました。

- ・東西アクセス道路は、シンボリックな空間形成がしやすく、支障物件との整合性が高い「パターン②」を選定しました。
- ・南北アクセス道路は、幹線道路からのアクセス性に優れ、支障物件との整合性が高い「パターンB」を選定しました。
- ・この2つの道路を「L型の一体的なアクセス道路」として計画しました。

■東西アクセス道路

パターン		①	②	③	
評価項目	幹線道路からのアクセス性	国道8号に接続している ○	国道8号に接続している ○	国道8号に接続している ○	
	中心市街地との連携強化	国道8号を経由し連携 ○	国道8号を経由し連携 ○	国道8号を経由し連携 ○	
	シンボリックな空間形成	駅舎中心から離れている	駅舎中心に近く、一体的な景観形成がしやすい ○	駅舎中心に近く、一体的な景観形成がしやすい ○	
	整合 既存支障物件との	国道との取付け	○	○	アンダーパスであるため工事の容易性に欠ける
		鉄塔の影響	○	○	移設を要する
		埋設管の影響	移設を要する	○	移設を要する
総合評価			●		

■南北アクセス道路

パターン		A	B	
評価項目	幹線道路からのアクセス性	県道武生インター線に接続している北陸自動車道武生インターチェンジから離れている	県道武生インター線に接続している北陸自動車道武生インターチェンジに近接している ○	
	中心市街地との連携強化	県道武生インター線を経由し連携 ○	県道武生インター線を経由し連携 ○	
	シンボリックな空間形成	駅舎から離れている	駅舎に近く、一体的な景観形成がしやすい ○	
	整合 既存支障物件との	幹線道路との関係	国道に近接し、国道と道路機能が重複する	○
		鉄塔の影響	移設を要する	○
		埋設管の影響	移設を要する	○
総合評価			●	

④ 南北アクセス道路の考え方

南越駅周辺整備構想での駅周辺から県道菅生武生線方向へ南に向かうアクセス道路に関する計画では、オプションテーマ3の田園居住型の整備時に、駅周辺地域としての骨格軸の形成と位置づけて南北路線を新設する計画になっています。

現状は、南越駅周辺整備構想において、土地利用に関する基本計画で土地利用の配置の方針（ゾーニング）は示されているものの、まだ具体的な計画はない状況です。併せて、北陸新幹線の高架橋が水田の区割りを斜め方向に走るといった課題があります。

この状況を踏まえ、どういった位置や線形で計画することが最も望ましいかについて、これから十分に検討していきます。

(4) 駅前広場面積算定方法

【南越駅（仮称）利用者推計】 2,000 人／日

+

【駅端末交通手段構成】

端末交通手段	端末交通手段割合				今回設定値
	平成元年 福井都市圏 PT	南越駅 周辺整備 構想推計値	平成 17 年 福井都市圏 PT	武生駅アンケート調査結果（南越 駅（仮称）利用）	
キス&ライド	2.6%	23.0%	34.9%	25.7%	25.7%
パーク&ライド	7.5%	67.0%		40.5%	40.5%
タクシー	2.9%	3.0%		20.3%	20.3%
レンタカー	-	-		1.4%	1.4%
路線バス等既存交通機関	7.3%	7.0%	3.6%	6.8%	6.8%
その他	79.7%	-	61.5%	5.5%	5.5%



【駅前広場規模の算定(駅前広場計画指針 98 年式)】

(5) 道の駅としての施設の事例

① 鉄道駅と併設した道の駅事例

主な道の駅

(道の駅日和佐)



- 徳島県美波町
- 鉄道駅隣に道の駅を整備
- 整備した足湯が地域住民にも利用され、年間 258.7 万人の利用を実現

(織部の里もとす)



- 岐阜県本巣市
- 鉄道駅に併設された日本初の道の駅
- 年間 135.7 万人の利用を実現

(歓遊舎ひこさん)



- 福岡県添田町
- 道の駅の隣に新駅を整備
- 年間 105.5 万人の利用を実現

※ 利用者数：2009 年全国主要道の駅調査結果(日経グローバル)より参照

② 全国の鉄道駅と近接して整備された道の駅一覧

【鉄道駅舎と併設】

道の駅の名称	鉄道駅の名称
1. はなやか（葉菜野花） 小清水	JR 北海道釧網本線浜小清水駅・北海道
2. わっかない	JR 北海道宗谷本線稚内駅・北海道
3. のだ	三陸鉄道北リアス線陸中野田駅・岩手県
4. 大谷海岸	JR 東日本気仙沼線大谷海岸駅・宮城県
5. 湯西川	野岩鉄道会津鬼怒川線湯西川温泉駅・栃木県
6. 笹川流れ	JR 東日本羽越本線桑川駅・新潟県
7. まつだいふるさと会館	北越急行ほくほく線まつだい駅・新潟県
8. 織部の里もとす	樽見鉄道樽見線織部駅・岐阜県、年間 135.7 万人
9. 九頭竜	JR 西日本越美北線九頭竜湖駅・福井県
10. なち	JR 西日本紀勢本線那智駅・和歌山県
11. 田野駅屋	土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）田野駅・高知県
12. 歓遊舎ひこさん	JR 九州日田彦山線歓遊舎ひこさん駅・福岡県、年間 105.5 万人

【鉄道駅前設置】

道の駅の名称	鉄道駅の名称
13. 夕張メロード	JR 北海道石勝線新夕張駅・北海道
14. しちのへ	JR 東日本東北新幹線七戸十和田駅・青森県
15. いまべつ	JR 東日本津軽線津軽二股駅・JR 北海道海峡線津軽今別駅・青森県
16. いかりがせき	JR 東日本奥羽本線碓ヶ関駅・青森県
17. 浅虫温泉	青い森鉄道青い森鉄道線浅虫温泉駅・青森県、年間 36.6 万人
18. おおうち	JR 東日本羽越本線羽後岩谷駅・秋田県
19. 果樹公園あしがくぼ	西武鉄道西武秩父線芦ヶ久保駅・埼玉県、年間 39.2 万人
20. 奥大井音戯の郷	大井川鐵道（大井川本線・井川線）千頭駅・静岡県
21. 藤川宿	名古屋鉄道名古屋本線藤川駅・愛知県
22. 関宿	JR 西日本関西本線関駅・三重県
23. あまるべ	JR 西日本山陰本線餘部駅・兵庫県
24. 若桜	若桜鉄道若桜線若桜駅・鳥取県
25. インフォメーション センターかわもと	JR 西日本三江線因原駅・島根県、年間 14.7 万人
26. おふく	JR 西日本美祢線於福駅・山口県
27. 日和佐	JR 四国牟岐線日和佐駅・徳島県、年間 258.7 万人
28. やす	土佐くろしお鉄道阿佐線（ごめん・なはり線）夜須駅・高知県、年間 39.1 万人
29. 阿蘇	JR 九州豊肥本線阿蘇駅・熊本県

(6) 道の駅としての施設駐車場の規模算定

国道8号等の交通量や南越駅（仮称）利用者推計の端末交通手段構成等に基づき算定し、道の駅としての施設の駐車場の必要台数を小型車88台、大型車23台と計画しました。

【交通量(H22 福井県道路交通センサス結果より)】

- 国道8号：小型車 17,776 台/日 大型車 5,492 台/日
- 県道武生インター線：小型車 9,107 台/日 大型車 1,775 台/日



【駐車台数の算定(平成12年度一般国道の休憩施設計画の手引き(案)による算定)】

算定式：前面道路交通量×立寄率^{※1}×ラッシュ率^{※2}×駐車場占有率^{※3}×休憩対象とする道路区間^{※4}
×イベント時の駐車需要(小型車のみ)

(小型車) = (17,776 + 9,107) × 0.007 × 0.1 × 0.25 × 12 × 1.5 = 85.5 ≒ 86 台

+ 身障者用駐車場(小型車駐車台数の 1/50 以上 ≒ 2 台) = 88 台

(大型車) = (5,492 + 1,775) × 0.008 × 0.1 × 0.33 × 12 = 23.0 ≒ 23 台

- ※1：前面道路を走る自動車が、施設へ立ち寄る割合 ※2：一日のうち最も混雑する度合いを示す係数
※3：駐車時間のこと ※4：南越駅(仮称)から道の駅河野と道の駅西山公園への距離の合計の半分



【駐車場規模の算定】

必要駐車台数に、車両1台あたりに必要な駐車場面積(小型車：30㎡、大型車：117.5㎡)を掛け合わせたうえで、外周部への植栽帯設置を想定して算出。

{(88×30)+(23×117.5)} + (施設外周への植栽帯(2m)) = 6,030 ≒ 6,000 ㎡

(7) 道の駅としての施設の整備手法

① 道の駅としての施設の整備運営方式

	設計・整備	運営	概要
公設公営 (直営)	行政	行政	公的機関の運営により事業継続が担保されている。
公設民営 (管理運営委託)	行政	民間	第3セクターによる運営が主に該当。最も一般的な方式。
民設民営 (PFI)	民間	民間	整備も含め民間のノウハウを最大限活用。

② 整備、管理・運営方式ごとの業務に対する適性

	公設公営 (直営)	公設民営 (管理運営委託)	民設民営 (PFI)
維持管理、使用許可	○	○	○
観光情報、 地域情報発信	△	○	○
農産物・特産品・ 飲食物の販売	△	○	○
イベントの開催	△	○	○

③ コスト

	公設公営 (直営)	公設民営 (管理運営委託)	民設民営 (PFI)
整備コスト	○	○	◎
事務コスト (時間を含む)	○	○	△
運営コスト	△	○	○

④ メリットとデメリット

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 事業継続性を担保 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 民間のノウハウや人材を活用した運営 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 民間整備によるコスト削減 ➢ 民間のノウハウや人材を活用した運営 ➢ 施設の売上を高める魅力的な空間づくりを促進
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 魅力的な運営が図りにくい（ノウハウ、予算的制約） 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 行政による損失補填も可能であるなど、民間企業の経営責任の範囲が不明確になりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 事前・運営手続きに時間がかかる

⑤ 先行事例

整備運営方式	名称		概要
公設公営	道の駅河野		休憩施設として、最小限のサービスを提供しています。
公設民営	道の駅越前		一般財団法人による管理・運営 HP の運営やイベントの企画等の誘客を行っています。
公設民営	道の駅西山公園		株式会社による管理・運営 HP の運営やイベントの企画等の誘客を行っています。
民設民営	道の駅いぶすき彩花菜館		整備予定価格を下回りつつ、レストランやショップ等の民間提案による施設整備が行われ、施設の魅力や利便性を高めています。設計から運営までを一括して契約することで、契約からの工事着工、開業まで一連の作業期間を短縮しています。

2 策定委員会の経過

(1) 委員名簿

(敬称略、50音順)

学識経験者

団体名等	役職	氏名	備考
国立大学法人 福井大学 大学院	教授	川上 洋司	委員長
公立大学法人 福井県立大学	教授	南保 勝	

市民代表者

団体名等	役職	氏名	備考
越前市観光振興プラン改定委員会	元副委員長	桶谷 三枝子	
北新庄地区代表	元杉崎町区長	河崎 一意	
武生商工会議所	副会頭	河野 通亜	副委員長
連合福井丹南地域協議会	事務局員	笹川 美知子	
北日野地区代表	平林町区長	清水 利幸	
越前たけふ農業協同組合	代表理事組合長	富田 隆	
一般社団法人 越前市観光協会	参事	中桐 充彦	
公募		平井 博	
公益社団法人 福井県観光連盟	誘客推進事業部長	平戸 実生	H26.9~ H27.7
	誘客推進事業部長	安原 慎	H27.8~ H27.11
越前市商工会	副会長	福岡 忠則	
元 越前市工芸の里構想イースト地区 施設整備検討会及び地区推進委員会	委員	山田 京代	

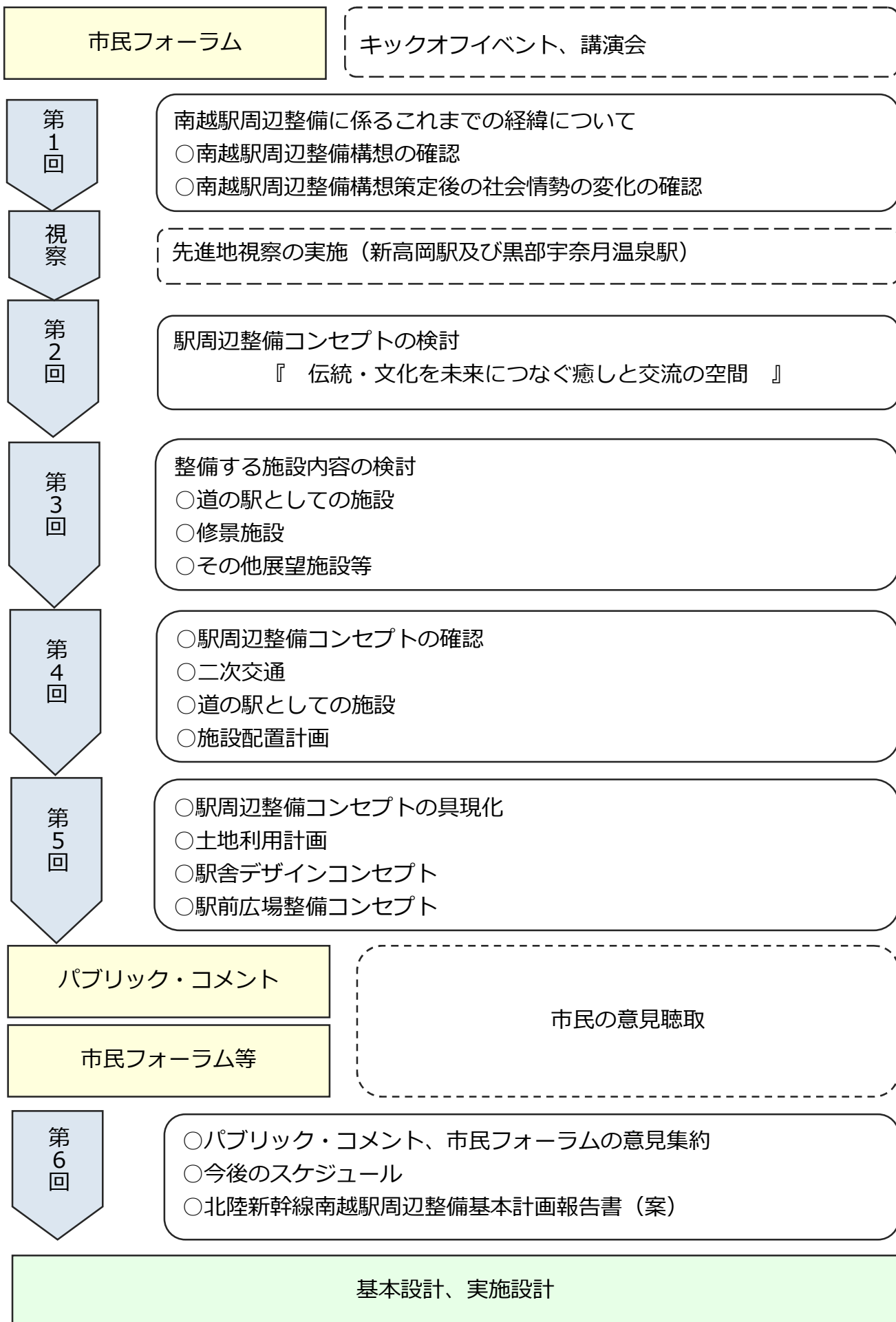
行政

団体名等	役職	氏名	備考
福井県丹南広域組合	事務局次長	飯田 利宗	
越前市	副市長	河瀬 信宏	

(2) 策定委員会の経過

開催日		主な検討内容
第1回	平成26年9月30日	1) 南越駅周辺整備に係るこれまでの経緯について
先進地 視察	平成26年11月7日	○新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅 ・交通基盤整備状況や駅舎デザイン等とともに周辺まちづくりの状況を把握し、本委員会における議論の基礎資料を得ることを目的として現地視察を実施
第2回	平成26年11月25日	1) 南越駅（仮称）における基本テーマの検討 ・平成15年南越駅周辺整備構想（基本テーマ） ・南越駅（仮称）の利用者推計 ・駅前広場等の面積の算定方法 ・南越駅（仮称）における基本テーマ ・越前市らしさを出す機能・施設の整理 2) 駅前広場及び駐車場の配置パターンの検討
第3回	平成27年1月29日	1) 第3回委員会の検討内容と論点の整理 2) 基本テーマの検討 ・情報交流会館 ・多目的広場等 ・駅前広場、パーク&ライド駐車場
第4回	平成27年4月9日	1) 第4回委員会の検討内容 2) 基本テーマの検討 ・駅周辺整備コンセプト ・道の駅としての施設等 ・二次交通 ・配置計画
第5回	平成27年8月24日	1) 第5回委員会の検討内容 2) 駅周辺整備コンセプトの内容の具体化検討 3) 整備する施設の配置計画の検討 4) 駅周辺の土地利用計画の検討 5) 駅舎デザインコンセプト及び駅前広場整備コンセプトの検討 6) 駅周辺整備のまとめ 7) パブリック・コメントの実施
第6回	平成27年11月5日	1) 第6回委員会の検討内容 2) パブリック・コメント、市民フォーラムの結果報告 3) 駅舎デザインコンセプト 4) 北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画報告書（案）

(3) 議論の要旨



3 パブリック・コメント、市民フォーラム、地元説明会等の経緯

(1) パブリック・コメントの実施内容

- 意見募集期間：平成27年9月15日～平成27年10月15日
- 公表方法：市ホームページ、市役所本庁舎、今立総合支所、市内各公民館、中央図書館、今立図書館、北陸新幹線南越駅周辺整備市民フォーラム、各種イベント(越前モノづくりフェスタ2015、第5回ふくぶせんフェスタ in 北府駅)
- 意見の提出方法：FAX、電子メール、持参等
- 意見提出者数：41人
- 年齢層

年齢	～20代	30代	40代	50代	60代	70代～	未記入	計
男性	1	5	4	6	5	4	2	27
女性	2	1	1	4				8
未記入					1		5	6
計	3	6	5	10	6	4	7	41

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画の策定に関するパブリック・コメント資料【概要版】

1. はじめに

平成15年4月に策定された「南越駅周辺整備基本構想」の基本理念を継承し、基本構想策定後の社会経済状況の変化や将来の景観しなどを見直し、時点修正を加えて、基本構想を具体化する『北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画』を策定します。

2. 整備方針

基本理念

『交流促進の拠点 南越駅周辺地域』～丹南地域の人・自然・伝統・文化とのふれあいによる新たな出会い～

4つの展開

交流の拠点

～交通結節点と地域資源への誘導の場の創出～

伝統・文化とのふれあい

～伝統・文化、匠の技との出会いの場の創出～

人とのふれあい

～来訪者と地域住民の交流の場の創出～

自然とのふれあい

～豊かに自然を感じる、癒しの場の創出～

駅周辺整備コンセプト

『 伝統・文化を未来につなぐ癒しと交流の空間 』

3. アクセス道路と道の駅の整備

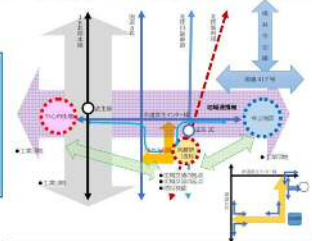
地域連携軸と丹南地域の地域資源



駅周辺が、北陸自動車道のインターチェンジや国道8号が近接する交通結節点であることを活かした「広域交通の拠点」、地域住民と来訪者が地域の魅力を知り・楽しむことで、周辺への観光を促す「交流の拠点」、多くの人が集まる場所として、災害時の「防災機能」としての役割を果たすことができるような整備を計画しています。

(1) アクセス道路

東西アクセス道路と南北アクセス道路を同時に整備して、L型の一体的なアクセス道路網を形成することで周辺幹線道路相互を連絡する利便性の高い道路ネットワーク形成が可能となり、駅周辺が丹南地域の「広域交通の拠点」「交流の拠点」「防災機能」として貢献することができます。



(2) 道の駅の整備の優位性

1. 自動車でのアクセスも良好な立地特性



2. 丹南地域の地理的中心に位置



駅周辺に期待される役割

1. 広域交通の拠点
 - 高速、広域交通網が接続している立地特性を活かして、丹南地域の拠点におけるトランジットの場として活用する玄関口として機能し、地域資源への立ち寄りやすさを促す拠点としての役割
2. 交流の拠点
 - 幅広い交通手段の来訪者がアクセスしやすい立地を活かし、丹南地域へ訪れた人々に、伝統産業の魅力や食文化、自然や高の魅力を、地域住民の魅力を伝える。各地へ深く交流の基盤としての役割
 - 旅泊は観光客のためだけでなく、自動車利用客のための拠点としても機能することで、駅周辺の向上とさらなる魅力化を図ることが可能
3. 防災機能
 - 震災やその他の被災時において、「道の駅」は被災者支援や帰宅支援、避難者の受け入れ先として機能
 - 台風の来襲、冬季の解凍車に際しても、「道の駅」は避難者の受け入れ先として機能

駅舎の外に設置する情報交流会館を道の駅として整備する

4. 整備計画

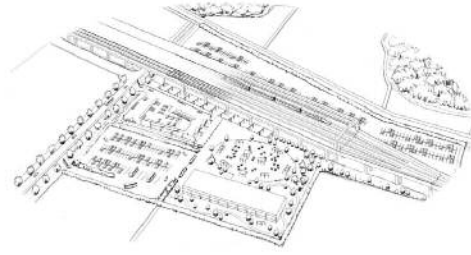
整備方針等から導き出される施設機能として、以下の8つの機能を提案しました。そして、これらの機能を併せ持つ施設として、道の駅としての施設や修景施設等の整備を計画しています。



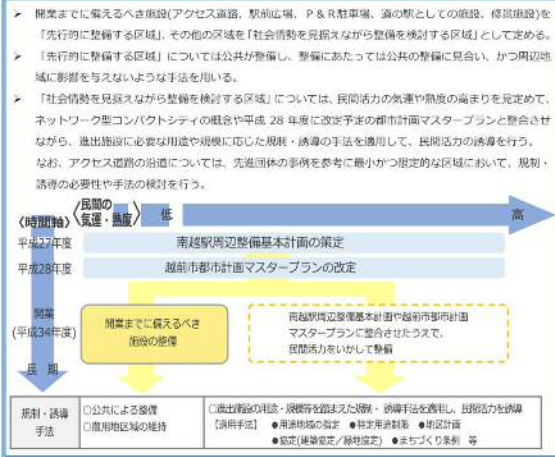
「交流の起点」としての施設内容

道の駅としての施設	① 地域の価値や魅力を向上させるゲートウェイ機能
	② 匠の技にふれあえる伝統産業交流機能
	③ 伝統産業製品を購入できる物販施設
	④ 地域の特産物や加工品を購入できる物販施設
	⑤ 地域の食材や加工品を味わえる飲食施設
	⑥ 地域のイベント等を開催できる多目的広場
	⑦ 来訪者や地域住民がやすらぎ癒される修景施設
	⑧ (オプション) コミュニティが舞う里や新幹線を眺められる展望空間

5. 駅周辺のデザインイメージ



6. 土地利用計画



◆ 駅周辺整備方針（駅周辺整備コンセプト等）に関する意見

意見の要旨

- ストーリー性やインパクトが欠けているのでは。対象地は、かつて激しい水争いが小柳太郎左衛門の自害によって治められた、農業にとって歴史的な場所である。農業との深い関係を示す駅舎も含めたランドスケープを取り入れていただきたい。具体的には、各施設を木々で囲い森とし、どこか懐かしく癒される空間を創出していただきたい。
- 駅舎などのデザインだけでは人は来ない。それらを核としたツーリズムや伝統産業のトップビジネスなどとの連携で、駅を訪れる理由をつくっていかなければならない。
- 高速道路と高速鉄道が結び付き、双方の効果が上がるように考えていただきたい。
- 村国山はどうか活かすのか。
- 定期的に変わる越前和紙を使ったオブジェがあるとよい。
- 丹南越前より武生今立の特色をもう少し強めてもらいたい。
- 市役所庁舎とJR武生駅前、新幹線駅周辺、今立総合支所の3つの大きな点の整備が面につながる姿を描くべき。
- 県内にできる駅としては唯一郊外のもの。かつては駅ができればそれを核にしてまちができるなどという期待も持つことができたが、人口減少の只中にある今日では、そんなこともない。高速ICと新幹線駅との接続のあり方を提案できれば、と思う。

意見の要旨

- 新幹線の駅整備をきっかけに人を呼び込むことに躍起になる向きもあるが、流出しないことがまずは重要では。産業だけでなく、人、資源も新幹線を活用して地元に残したままで、本来の強みを発揮できるようになれば。
- 新幹線が開業するまでに、住民が丹南の強みをよく掘り起こして、それを自慢できるようになることが必要。
- 武生駅と離れ、関西からの直通が敦賀止まりならば、車利用者をメインターゲットにした道の駅がよいと思うが、近くに西山公園もあるため、玄関的要素のみを備えた質素なものでもよいのでは。

◆駅周辺整備方針（駅舎デザインコンセプト）に関する意見

意見の要旨

- 未来に夢を継ぐ、各市町の経済、文化、伝統、交通拠点を誘導、観光資源を発現できる特徴ある駅舎の有効活用を期待する。
- 光を取り入れ、明るい駅になるとよい。

◆アクセス道路計画に関する意見

意見の要旨

- 道路は30m以上確保し、駐車帯を設けること。
- 開業までのアクセス道路として、L型の一体的な道路を県道として完成させてほしい。
- 車で県外から来た人のために、葛岡交差点で左右に分かれるのではなく、村国山にトンネルを掘り万代橋に直結してほしい。

◆駅周辺整備のデザイン計画に関する意見

意見の要旨

- 大人は木陰でゆっくり憩えて、子どもは新幹線を見ながら遊べる大型遊具があると嬉しい。
- 新幹線に乗らずとも立ち寄れる公園のようにしてほしい。
- 「豊かな自然」という長所をいかし、ウォーキングやジョギングができる自然公園を併設し、「行動・体験型の観光」というジャンルの観光ビジネスを展開しては。
- 修景施設は、雨水処理、水害防災機能を重視すること。
- 駅前イベント的な広場となるスペースや施設が必要。
- 駅を降りた際、市内の観光地等が一目で分かるようなものがほしい。
- 和紙ランプシェードを使用すべき。
- 土産コーナー、レストラン(地場産農産物使用)、越前市のコース(複数種類)の散策コース・グルメ案内、レンタカー、レンタサイクル。

意見の要旨

- 打刃物、草刈りかま市、供養祭、越前焼などの器・茶碗市。
- 福井県の「福」の字から、大福餅の店が出店するイベント。
- 冬に灯籠に灯りをつけ、間に小さな雪だるまをつくり、頭にも口ウソクを立てるイベント。
- 大人の遠足・修学旅行体験、大人の空き家一泊宿泊体験。
- 駅の近くに飲食店・喫茶店があるとよい。
- 座ってゆっくりできるカフェなどがあるとよい。
- ジョギング、散歩ができる、交番を備えた遊びの場を設けてほしい。
- 体力をつける、体を鍛える施設がほしい。
- 道の駅に足湯をつくってほしい。
- 道の駅をつくるのであれば、高速バスの乗り降りを可能とするのが便利である。
- 長い間市民に親しまれている「たけふ菊人形」を年中見られ、多くの人に親しまれ、都会からも人が訪れる、ディズニーランドのような親子で遊べる施設を考えてほしい(四季折々のフラワーランドのような公園づくり)。
- 展望施設は標高 90m 程度で、新幹線や北陸自動車道がよく見える位置に設置してほしい。展望施設へのアクセスは、ゆったりとした歩道で行い、適当な広さと屋根付きの休憩施設も設置して、ゆっくりと新幹線の観察、撮影ができる場所としてほしい。階段はなるべく少なくし、車で訪れた際はパーク&ライド駐車場に駐車できるとよい。新幹線は停車中、通過中とも壁に遮られず眺められるとよい。
- 道の駅は車で移動する方が主に利用する施設であるため、国道 8 号または県道武生インター線沿いに配置すべきでは。
- 新幹線ビューの観点から、展望施設は民間による整備をしたほうがよい。また、立地特性を考えると、南越駅（仮称）と高速道路が展望施設で結ばれるとよい。

◆パーク&ライド駐車場に関する意見

意見の要旨

- 2,000 台の駐車場を確保すべき。
- 駐車場が無料ということはよい。
- 利用者にやさしい駐車料金だとよい。
- 福井駅と比較してバスの駐車場を多くしてほしい。
- 駐車場は無料にして多くの人が利用できるようにすべき。
- 北陸自動車道武生インターチェンジには、十分な駐車場がないため、P & R 駐車場を高速道路利用者(高速バス利用者、旅行者)にも開放してほしい。

◆二次交通に関する意見

意見の要旨

- バスなどの交通手段を充実させてほしい。新幹線開業後の観光地へのアクセスの利便性を良くしてほしい。
- 北陸新幹線と並行在来線との連絡を充実してほしい。
- 武生駅とのアクセスが心配。
- 丹南地域の交流が深まるアクセスの整備を期待している。
- P & R以外の交通アクセスをどうするかについて明確にすべき(J R 武生駅のみのカバーとなるのか、鯖江を含めたネットワークを整備するのか等)。
- 二次交通の便がないのでは。

◆土地利用計画に関する意見

意見の要旨

- 駅周辺の商業・観光化によって、既存の地元商店街に打撃・痛手にならないよう方向性が必要。「買う」ための大型ショッピングモールの誘致よりも、「遊んで楽しむ」ための施設を整備しては。越前市内には、子連れが屋内で遊べる施設が少なすぎる。
- 周辺での高い建物の建築を制限する、看板の色彩を自然と調和させるなど、景観を良くするためのルールづくりをすべき。
- 越前市にはスポーツ用品メーカーの製造工場もあり、メーカーのサテライトショップや運動サポート用の店舗を設ければ、「運動しやすいまち」として集客が見込めるのでは。
- 田園都市型産業に協力できる民間企業参入の環境をつくること。
- イオンモールをつくってほしい。
- 金沢のように、周辺施設を充実させ、若い人も訪れるようにしていただきたい。
- 北陸自動車道武生インターチェンジも近い場所だと思うので、商業施設を充実させてほしい。
- 世界の最先端技術を有する村田製作所を取り込んでほしい。
- 当分は駐車場だけでよい。岐阜羽島駅のある羽島市(人口 68,000 人)は 20 年間でまちになった。都市計画は 10ha 程度の範囲で必要である。
- 駅の東側には手を付けないでほしい。
- 金沢の兼六園のような誰もが知っている文化施設はない。そこへ若い人を引っ張ってくるには、大型ショッピングセンターやアウトレットモールのような新しいものをつくるしかないのでは。
- 新幹線駅と北陸自動車道武生インターチェンジが近い立地を生かして、アウトレットを作るとよいのではないかと。広い駐車場を整備し、施設内に和紙等の店舗を入れることで、福井の P R にもつながる。

◆その他の意見

意見の要旨


- 越前国の国府があった地域をアピールするため「越前駅」もしくは「越前国駅」とすべき。「南越駅」では、県外の方はどこの駅かが分からない。
- 34年度末開業まで実質6年間であり、厳しいスケジュールで鋭意努力に期待する。
- 7年後までは元気でいて、福井の地で新幹線の雄姿を是非見たい。乗車して東京や大阪へ行きたい。
- 新幹線駅を越前市と鯖江市の間に設置するのではなく、どちらかの在来線駅と一体でつくるべき。
- 新幹線駅は武生駅に近いところがよい。
- 一日も早い開通を望む。
- JRとのループは急で回りにくいことから、緩和してほしい。
- 丹南地域の一体化のため、5つの市町の首長が一同に会する連絡協議会を組織してほしい。
- たばこの分煙をしっかりとしてほしい。
- 駅名を「丹南」「越前」「武生」にしてはいかがか。
- 現在の計画では「ハード面」のことしか見えてこない。誰が担うのかを同時進行で考えていくべき。
- 新幹線開業までに、という取組みでは遅い。今の時点で金沢からもう一足のばしてもらおうPRと、先行して話題となるような道の駅をできるだけ早くつくるべき。
- 開業フィーバーのみで終わることのない、中長期的なアクションも考えていく必要がある。
- 新幹線が人口流出につながらないような魅力の発信が必要。開業までにもっと知名度をあげるPRが必要。
- 駅名は「越前」とし、全国的に認知度が高い「かに」や伝統産業をフルに利用すべきでは。
- 特急は残してほしい。
- 北陸新幹線の敦賀以西のルートについてもしっかり検討すべき。

(2) 北陸新幹線フォーラムinえちぜん

日時 平成26年8月31日 午後6時30分～午後9時
会場 市福祉健康センター 多目的ホール
内容 小中学生図画・作文コンクール「新幹線と未来のわたし」入賞者表彰式
仁愛大学生による北陸新幹線に関するプレゼンテーション
記念講演「北陸新幹線の開業とまちづくり」
講師：藻谷 浩介氏（(株)日本総合研究所 調査部 主席研究員）
参加者 100名

北陸新幹線フォーラム in えちぜん 2014

記念講演



講師 藻谷 浩介氏

演題 「北陸新幹線の開業とまちづくり」

講師プロフィール


《現職》・(株)日本総合研究所 調査部 主席研究員
・(株)日本政策投資銀行 地域企画部 特任顧問（非常勤）
・特定非営利活動法人 ComPus 地域経営支援ネットワーク理事長（無報酬）

《略歴》山口県生まれの50歳。平成合併前3,200市町村すべて、海外59ヶ国をほぼ私費で訪問し、地域特性を多面的に把握。2000年頃より、地域振興や人口成熟問題に関し積極的に研究・著作・講演を行う。2012年より現職。
近著に「デフレの正体」(角川Oneテーマ21)、第七回新書大賞を受賞した「里山資本主義」(角川Oneテーマ21)、「金融緩和の罠」(集英社新書)、「しなやかな日本列島のつくりかた」(新潮社、7名の方との対談集)がある。

その他、『北陸新幹線図画・作文コンクール 入賞者表彰式』
『仁愛大学生による新幹線に関するプレゼンテーション』を併せて行います。

日時 平成26年8月31日(日) 午後6時30分～

会場 越前市福祉健康センター 多目的ホール



入場無料 予約不要

環境への配慮から、ご来場の際は、公共交通機関のご利用をお願いします。また、車のご利用の際は、アイドリングストップにご協力下さい。
車で来場される人は、駅北パーキングへ駐車し、発行券を会場受付へ提示してください。

〈主催〉越前市 〈後援〉福井県、越前市教育委員会、武生商工会議所

「新幹線と未来のわたし」 図画・作文コンクール

〈図画の部〉 市長賞 白山小学校 3年 加藤 天真さん

北陸新幹線フォーラム **in** えちぜん 2014

「新幹線と未来のわたし」 図画・作文コンクール 図画の部 越前市長賞



白山小学校 3年 加藤 天真さん

日時：平成26年8月31日(日) 午後6時30分～
会場：越前市福祉健康センター4階 多目的ホール

〈作文の部〉「新幹線の必要性」委員会における紹介部分を抜粋

特別賞 かがやき賞 武生第三中学校 3年 田中 晋太郎さん

考え違いをしてはならないこともあります。新幹線が通るようになって交通の便が良くなるだけで地域が活性化するわけではないということです。日本全国には、交通の便が悪くても人が集まる場所が多くあります。そこには、人々に「行ってみたいと思わせる何か」があるからではないでしょうか。たとえ新幹線が通ることになっても、私たちの街に魅力がなければ、いくら待っていても人が集まるはずはありません。私たちは、新幹線の建設を進めながら、地域の強みを発見し、発信していくことが求められています。今こそ、自分の足元をもう一度見つめ直す良い機会ではないかと思います。新幹線はみんながふるさとに関心を持ち、日頃の生活を見つめ直す機会を提供してくれたのではないのでしょうか。

(3) 北陸新幹線南越駅周辺整備市民フォーラム

- 日時 平成27年10月5日 午後7時～午後8時30分
- 会場 市福祉健康センター 多目的ホール
- 内容 南越駅周辺整備基本計画説明(パブリック・コメントの資料説明)
パネルディスカッション「南越駅(仮称)開業の効果を最大にするためには」
- コーディネーター：川上 洋司氏(福井大学大学院教授)
- パネリスト：南保 勝氏(福井県立大学教授)
中桐 充彦氏(市観光協会参事)
安原 慎氏(福井県観光連盟誘客推進事業部長)
山田 京代氏(元市工芸の里構想イースト地区
施設整備検討会及び地区推進委員会委員)
- 参加者 120名

北陸新幹線 南越駅周辺整備 市民フォーラム

市民の皆様からのご意見を募集いたします！

平成27年**10**月**5**日(月)

19:00～20:30

無料

予約不要

会場 越前市福祉健康センター
多目的ホール
(アル・プラザ武生 4階)



南越駅(仮称)デザインイメージ

第1部 パブリック・コメントの資料説明

南越駅周辺整備基本計画説明

第2部 パネルディスカッション

「南越駅(仮称)開業の効果を最大にするためには」

■コーディネーター：川上 洋司 (福井大学大学院教授)

■パネリスト：南保 勝 (福井県立大学教授)

中桐 充彦 (市観光協会参事)

安原 慎 (福井県観光連盟誘客推進事業部長)

山田 京代 (元市工芸の里構想イースト地区施設
整備検討会及び地区推進委員会 委員)



※環境への配慮から、ご来場の際は、公共交通機関のご利用をお願いします。
車で来場される場合は、駅北パーキングへ駐車し、発行券を会場受付へ提示してください。

◆主催：越前市

◆問い合わせ先：越前市企画部まちづくり・交通対策課 22-3704

(4) 地元説明会等

①	出前講座	7団体	212名
②	地元説明会	3団体	54名
③	地域ミーティング	2団体	58名

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画

平成27年12月策定

編集・発行 越前市企画部まちづくり・交通対策課

〒915-8530 福井県越前市府中一丁目13番7号

TEL 0778-22-3000 (代表)

FAX 0778-22-3886

<http://www.city.echizen.lg.jp>

E-mail: mathikou@city.echizen.lg.jp