

# **北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会**

## **第2回資料【本編】**

# 北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会

## 第2回資料

### 協議事項

- 1 南越駅における基本テーマ等の検討
  - (1) 平成15年南越駅周辺整備構想(基本テーマ) …… 1
  - (2) 南越駅利用者数の推計 …… 2
  - (3) 駅前広場等の面積の算定方法 …… 3
  - (4) 南越駅における基本テーマ等の検討 …… 4
  - (5) 越前市らしさを出す機能・施設の整理 …… 5
- 2 駅前広場及び駐車場の配置パターンの検討 …… 6

# 1 南越駅における基本テーマ等の検討

## (1) 平成15年南越駅周辺整備構想(基本テーマ)

### 駅と駅周辺に必要な施設

広  
域  
交  
通  
拠  
点

駅前広場  
(自家用車関連施設・バス関連施設・タク  
シー関連施設・広場・モニュメント)

駐車場(パーク・アンド・ライド用)

高速道路と直結した駐車場  
(ハイウェイオアシスの駐車場)

交通関連施設  
(レンタカー・レンタサイクル)

情報交流会館(交通情報・観光案内)

多目的広場等(公園を含む)

推  
計

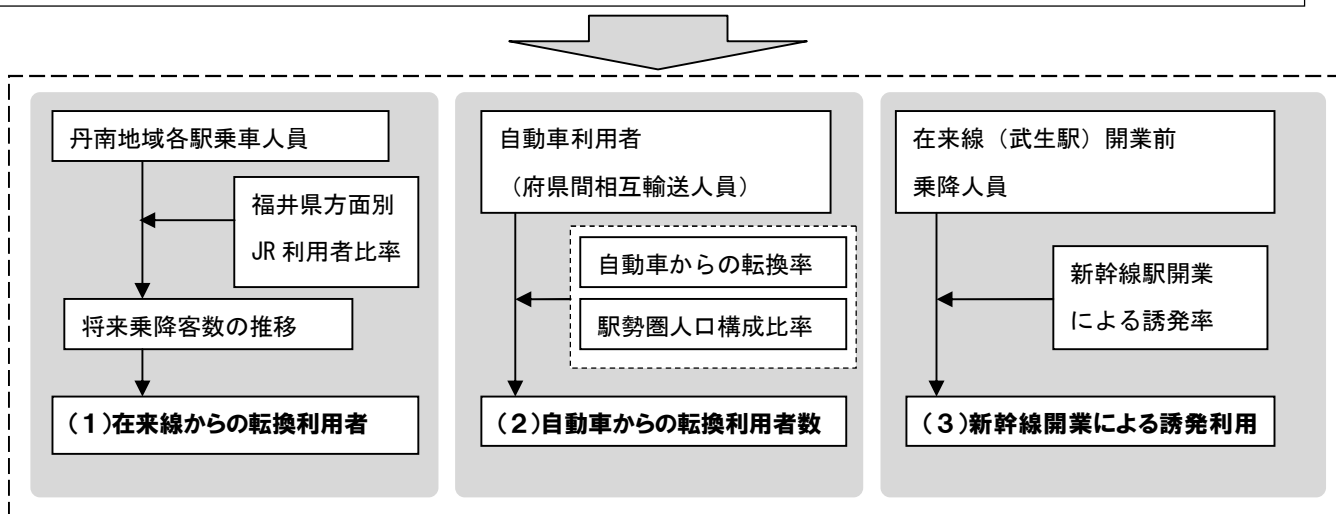
## (2) 南越駅利用者数の推計

### ① 推計方法

- ・南越駅周辺整備構想（H15.4）では、東京～南越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～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、利用者数を推計した。
- ・今回は、直近の統計をもとに整備構想で採用した「在来線利用客を基本とした推計方法」により、金沢～敦賀間が開業する平成37年の利用者数を推計する。なお、今回の推計に当たっては、FGTの導入により、新幹線と在来線が直通運行できることを前提とし、推計を行うものとする。

#### 需要予測(南越駅周辺整備構想)

- 南越駅利用者数：平成32年 900人/日（東京～南越間のみ開業）  
平成42年 2,200人/日（東京～南越間、南越～大阪間開業）



### ② 南越駅開業時の利用者推計

	平成37年南越駅開業時
(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
<b>南越駅開業時の利用者推計</b>	<b>2,000人</b>

【参考】南越駅の駅勢圏人口 155,211人  
※参考資料 P15 参照

### (3) 駅前広場等の面積の算定方法

#### ① 駅前広場等の面積の算定方法

需要予測結果  
・南越駅利用者数 2,000 人/日

その他諸条件の設定(駅端末交通手段構成比、ピーク率等)

○交通施設規模の第 1 次算定  
(駅前広場計画指針 98 年式に基づく算定)  
・駅前広場規模 (バース数、面積)

■交通結節機能 (約 2.3 ha)

■駅前広場 (約 0.5 ha)

○バス：乗降 5 バース  
(約 0.06 ha)

○歩車道部分  
(約 0.1 ha)

○タクシー：乗降 2 バース  
(約 0.01 ha)

○環境空間面積  
(約 0.25 ha)

○自家用車：乗降 1 バース  
(約 0.1 ha)

■パーク＆ライド駐車場  
590 台 (1.8 ha)

※バース：利用者が乗降する場所、  
または車両が駐停車する場所のこと

+

α

【 今後加味される要件 】

- ・ 武生駅利用者アンケート調査結果
- ・ 鉄道利用者以外の利用者分
- ・ 越前市の地域特性等

○交通施設規模の第 2 次算定

## (4) 南越駅における基本テーマ等の検討

■駅前広場（約0.5ha）+ α  
（自家用車関連施設・バス関連施設）  
（タクシー関連施設・広場・モニュメント）

■駐車場（パーク&ライド用）（約1.8ha）+ α

■高速道路と直結した駐車場（ハイウェイオアシスの駐車場）

■交通関連施設  
（レンタカー・レンタサイクル）

■情報交流会館（交通情報・観光案内）

■多目的広場等（公園を含む）

+

**越前市らしさを出す機能**

## (5) 越前市らしさを出す機能・施設の整理

越前市らしさを出す南越駅周辺地域のまちづくりの方向性を踏まえ、南越駅整備構想におけるまちづくりテーマとの関係性を見ると、「基本テーマ」に加えて、以下の機能について検討していくことが必要と考えられる。

### ■ 基本テーマに加える機能を検討するうえでの整理

#### 南越駅の立地特性や圏域

- 丹南地域に立地。
- 丹南地域をほぼ駅勢圏に含む。
- 北陸自動車道武生 IC と近接

インターチェンジと新幹線駅が近接している事例

インターチェンジと新幹線駅が近接している条件を活かした土地利用や機能・施設の導入といったまちづくりは見られない。

#### 整備構想策定後の社会情勢の変化

- 人口減少(福井県・丹南地域・越前市)
- 人口構造の変化(高齢化、生産年齢人口減少)
- 宅地開発の沈静化
- 南越駅における将来需要 2,000 人/日

#### 丹南地域内の各市町のまちづくりビジョン

##### 越前市のまちづくりビジョン

###### 【南越駅・南越駅周辺地域】

- 南越駅の開業による「コンパクトで持続的に発展するまちづくりの実現」「都市拡大型のまちづくりから成熟型のまちづくりへと転換」
- 南越駅の開業による「地域資源の魅力向上」「地域を結ぶ交通ネットワーク整備」
- 丹南地域の新たな玄関口として交通結節点に特化した機能を整える
- 広域交流の起点として整備

###### 【市内他地域】

- まちなか(中心市街地)  
⇒「定住化の促進」及び「商業、文化、福祉、公共サービスなど多様な主体によるさまざまな活動と交流の促進」
- 伝統産業の各産地  
⇒それぞれの特性を活かした産地振興を進め、将来的に武生駅、北陸新幹線南越駅(仮称)を起点とする観光動線の魅力向上を図る。
- 新庁舎建設  
⇒本庁舎は現在地に建設する  
⇒今立総合支所を改築

##### 周辺市町のまちづくりビジョン

- 地域資源を活用したまちづくり
- 丹南地域内の広域連携

##### 次世代を担う若者からの意見

- 丹南地域の豊かな自然環境の活用
- 地域住民と来訪者のふれあい
- 伝統工芸品の販売
- 日野山を拠点とした活性化
- 都会で生活に疲れた人たちへの癒しの空間
- 米、そば、かんに焦点をあてた、福井らしい思い出づくり

## 越前市らしさを出す機能

## 2 駅前広場及び駐車場の配置パターンの検討

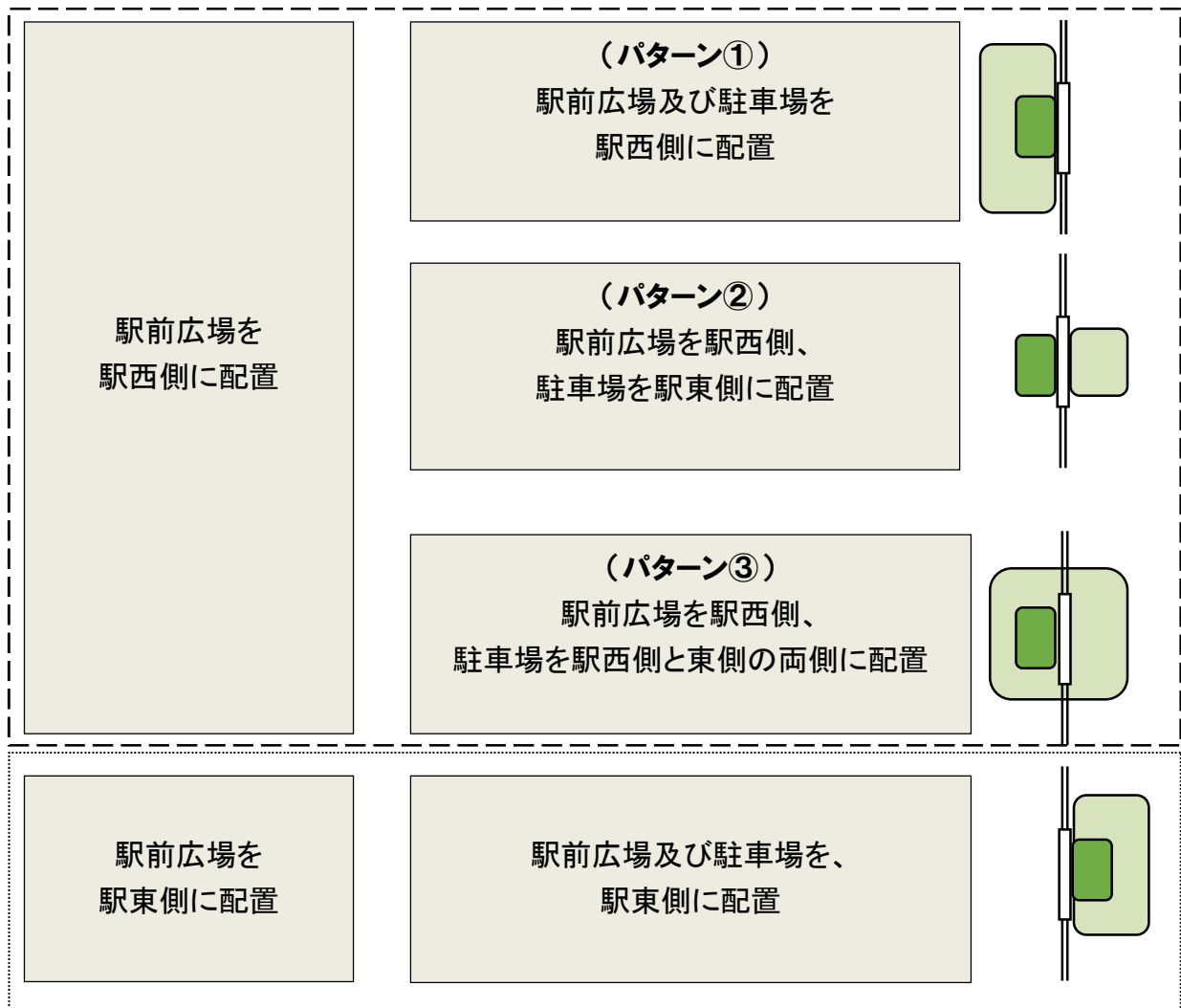
### ① 基本的考え方

- ・駅前広場は、交通空間、隣接土地利用、駅舎位置の関係などについて、整合性・一体性を確保する必要がある。
- ・配置にあたっては、以下の点に配慮する。

- 駅前広場内への通過交通進入の抑制
- 交通動線の単純化、円滑化（基本的に右回り動線による左側乗降）
- 自動車と歩行者の動線の分離
- 新幹線と並行して前面道路がある場合は、広場への出入口を分離
- 平面広場を原則とする。
- 駅舎形態と整合性を確保する。

### ② 配置パターン

- ・南越駅予定地の幹線排水路を東側の山裾に機能を移転することとなり、駅東側の活用可能性が高まったため、駅の西側・東側それぞれの配置パターンが考えられる。



※広場大きさは機能を表すものであり、面積を表すものではない。