

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【参考資料】

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【参考資料】

1	前回の委員会で要望のあった資料	
(1)	福井県、丹南地域及び越前市の将来人口予測資料	1
(2)	市の観光ビジョンから見た南越駅の位置づけ	2
(3)	インターチェンジ至近の新幹線駅の事例	3
2	新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅の視察の整理	7
3	南越駅利用者数の推計(転換率法)	12
4	南越駅利用者数の推計(原単位法)	15
5	駅前広場等の面積の算定方法	18
6	先行事例における導入施設の機能・規模	21
7	南越駅の位置づけに関する参考資料	23

1 前回の委員会で要望のあった資料

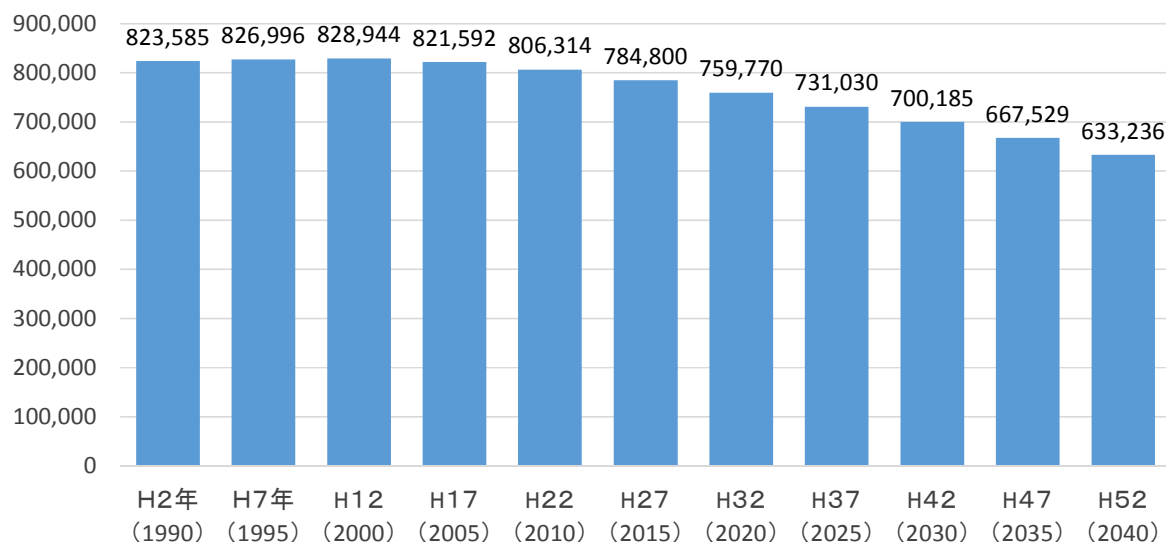
(1) 福井県、丹南地域及び越前市の将来人口予測資料（平成37年以降）

○福井県、丹南地域、越前市とも人口は減少傾向にあり、全国的な傾向と同様に将来人口についても減少していく見込みとなっている。

○丹南地域の人口は、地域内全市町で減少していく見込みとなっている。

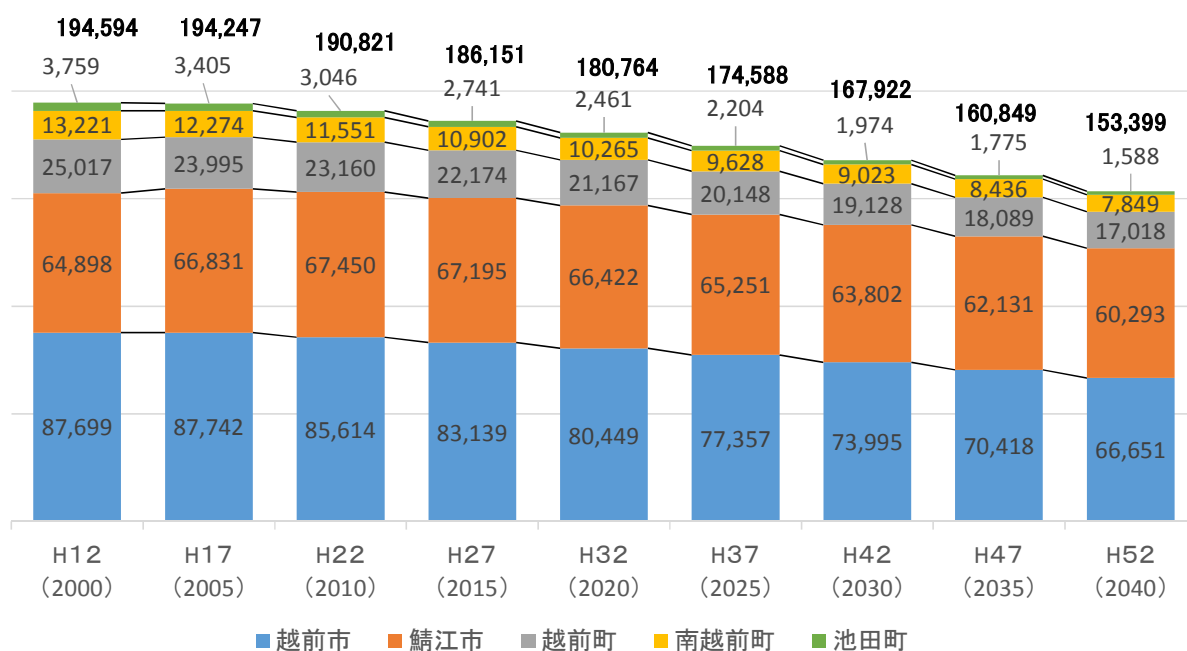
○越前市は、高齢人口は増加し、若年人口、生産年齢人口が減少していく少子高齢化が進展していく見込みとなっている。平成37年には約77,000人、平成47年には約70,000人になると予想されている。

■福井県の人口の推移



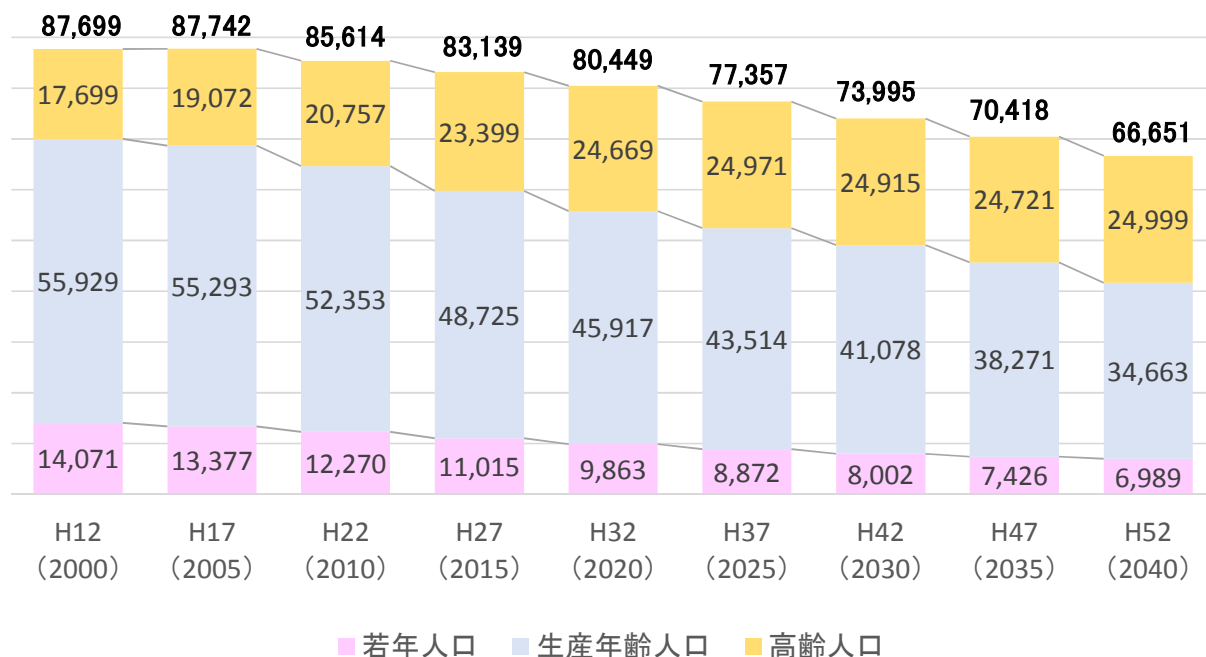
資料：国勢調査 平成27年以降は、国立社会保障・人口問題研究所による推計

■丹南地域の人口の推計



資料：国勢調査 平成27年以降は、国立社会保障・人口問題研究所による推計

■越前市の人口の推移



※年齢不詳の人口が存在するため、H22 の年齢別人口は総数とは一致しない。

資料：国勢調査 平成 27 年以降は、国立社会保障・人口問題研究所による推計

(2)市の観光ビジョンから見た南越駅の位置づけ

「越前市観光振興プラン」(平成24年3月改定)では、平成27年3月の北陸新幹線金沢開業を受け、信越地方や関東方面から北陸を訪れる観光客が本市まで足を延ばすよう県及び周辺市町、温泉地等と連携しながら本市の魅力をPRする取り組みが必要であると示している。

計画書	記述
越前市 観光振興 プラン	第6章 施策 具体的な取り組み 2 越前市の魅力発信 (1) 観光情報発信機能の強化 平成 26 年度に北陸新幹線金沢開業、舞鶴若狭自動車道の全線開通が予定されているため、観光客が本市まで足を伸ばすよう誘致活動を行う。 (取組み例) ・芦原温泉、加賀温泉との連携を強化し、たけふ菊人形などを積極的に売込む。 ・金沢周辺の旅行業者へ本市の観光企画を依頼する。 ・関西以西への情報発信を強化する。

(3) インターチェンジ至近の新幹線駅事例

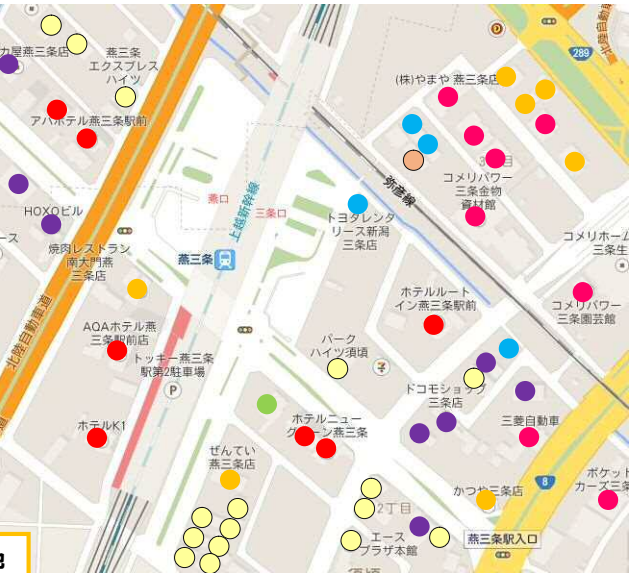
開業当時の社会経済情勢や地理的条件といった要因により産業振興が図られているが、インターチェンジと新幹線駅が近接している条件を活かした土地利用や機能・施設の導入といったまちづくりは見られない。

① 燕三条駅（新潟県三条市）

■ 位置図



■ 駅周辺拡大図



● ホテル	● 飲食店
● 大規模小売店	● 住居
● 交通関連施設 (レンタカー)	● 店舗・事務所
● 観光関連施設 (旅行代理店)	● 医療施設

■ 位置関係

- 北陸自動車道三条燕インターチェンジから南に約 0.5km
- 国道 289 号から南に約 0.3km
- 中心市街地から北西に約 5km
- 新幹線で東京から約 2 時間

■ 開業

- 1982(昭和 57)年

■ 乗車人数

- 2,142 人／日(平成 24 年)

■ 駅勢圏人口

- 255,417 人(平成 22 年)
(三条市、燕市、加茂市、田上町、弥彦村 新潟市(一部)、長岡市(一部))

■ 駅周辺整備

- 駅周辺約 148.1ha を土地区画整理事業により整備

■ 土地利用状況

- 金物や金属用食器、金属ハウスウェアといった地場産業の振興を目指して、「燕三条地域地場産業振興センター」を新幹線駅の開業後(昭和 63 年、平成 11 年)に整備。
- 駅周辺では周辺居住者を対象とした生活サービス施設に加えホテルが立地(7件)。
- 国道沿いではロードサイド型の土地利用が進んでいる。

■ コメント

- バブル期において、都心と三条市の時間距離短縮により、企業誘致が成功しているが、人口は平成 17 年からの5年間で 2,457 人(約 2.3%)減少している(国勢調査結果)。
- 産業の振興については、外部からの仕事が増えたため、結果として企業が活動拠点として進出してきたことによるものである。
- 新幹線駅とインターチェンジが近接することによる企業へのメリットはないといえる。

② 本庄早稲田駅（埼玉県本庄市）

■ 位置図



■ 駅周辺拡大図



● 研究施設	● 飲食店
● 大規模小売店	● 住居
● 交通関連施設 (レンタカー)	● 店舗・事務所
● 農業施設 (ビニールハウス)	

■ 位置関係

- 関越自動車道本庄児玉インターチェンジから東に約 2km
- 国道 462 号から東に約 2km
- 中心市街地から南西に約 3.5km
- 新幹線で東京から約 1 時間

■ 開業

- 2004 (平成 16) 年

■ 乗車人数

- 2,152 人／日 (平成 25 年)

■ 駅勢圏人口

- 522,534 人 (平成 22 年)
(本庄市、熊谷市、深谷市、寄居町、上里町、美里町)

■ 駅周辺整備

- 駅周辺約 64.6ha を土地区画整理事業により整備

■ 土地利用状況

- 約 50 年前から駅周辺に土地を所有していた早稲田大学が産・官・学・地域の結びつきを強め、異なる分野の研究者や学生間の横断的な交流や好奇心を誘発することを目的として平成 16 年 4 月に「早稲田大学リサーチパーク」を設置。
- 駅周辺では平成 25 年にホームセンターや大型ショッピングセンターが立地

■ コメント

- 土地区画整理事業の実施により基盤が整っていることに加え、インターチェンジとの近接性や圏央道の開通、中心市街地との近接性を活かした大規模小売店の立地が近年進んでいる。

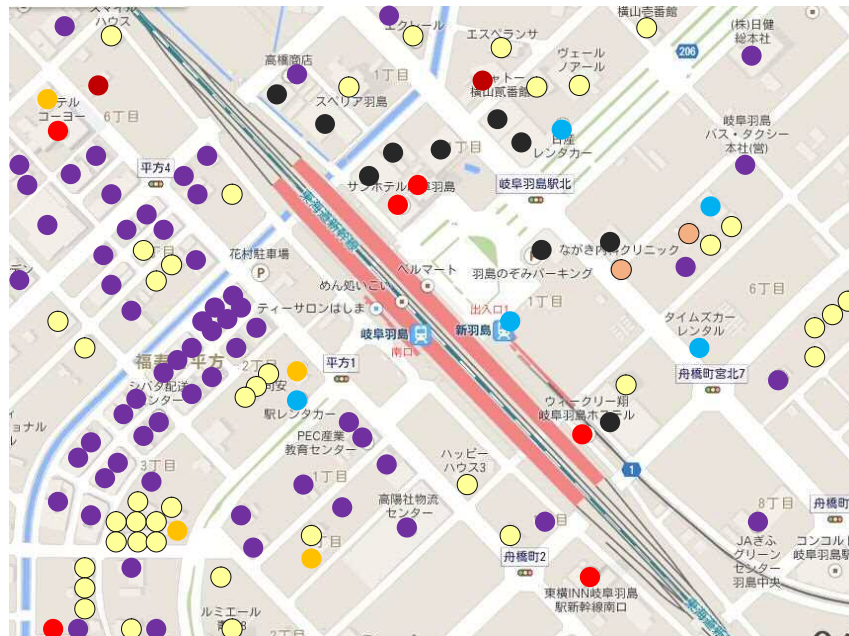
③ 岐阜羽島駅（岐阜県羽島市）

■ 位置図



● ホテル	● 飲食店
● 交通関連施設 (レンタカー、タクシー営業所)	● 住居
● 倉庫	● 店舗・事務所
● 駐車場	● 医療施設

■ 駅周辺拡大図



■ 位置関係

- 名神高速道路岐阜羽島インターチェンジから北西に約 1.2km
- 岐阜県道 1 号から西に約 0.2km
- 中心市街地から南西に約 1.5km
- 新幹線で名古屋から約 10 分

■ 開業

- 1964(昭和 39) 年

■ 乗車人数

- 2,812 人／日(平成 24 年)

■ 駅勢圏人口

- 966,109 人(平成 22 年)
(羽島市、岐阜市、関市、美濃市、各務原市、郡上市、瑞穂市、山県市、本巣市、可児市(一部)、岐南町、笠松町、北方町)

■ 駅周辺整備

- 駅周辺約 41.3ha を土地区画整理事業により整備

■ 土地利用状況

- 駅南側では、中小規模の事務所が集積
- 駅北側では、駐車場利用が多い

■ コメント

- 名古屋との近接性から、駅周辺で駐車場や中小企業の集積が進んでいる。

④ 新尾道駅（広島県尾道市）

■ 位置図



■ 駅周辺拡大図



■ 位置関係

- 山陽自動車道尾道インターチェンジから南に約 5km
- 国道 184 号から東に約 0.8km
- 中心市街地から北に約 3.5km
- 新幹線で広島から約 30 分 神戸から約 2 時間 30 分

■ 開業

- 1988(昭和 63) 年

■ 乗車人数

- 975 人／日(平成 24 年)

■ 駅勢圏人口

- 770,989 人(平成 22 年)
(尾道市、福山市、府中市、三原市(一部)、世羅町、神石高原町)

■ 駅周辺整備

- 駅北側の駐車場及び駅南側の駅前広場約 2.7ha を土地区画整理事業により整備

■ 土地利用状況

- 駅周辺では周辺居住者を対象とした生活サービス施設が立地。
- 国道沿いではロードサイド型の土地利用が進んでいる。
- 周辺の工業団地(尾道工業団地＝平成4年完成、尾道流通団地＝平成 19 年完成)では製造業や物流業の企業立地が進み、完売の状況

■ コメント

- インターチェンジ周辺の工業団地への企業立地が進んでいる要因として、市では山陽自動車道の開通(尾道 IC は平成5年)が大きいものの、新尾道駅が近接していることで、工場で何かがあった場合、あるいは商談や打合せなどの際に、新幹線を利用して他地域にいる担当社員が、迅速に工場・流通拠点に駆けつけることができることも要因の1つとして挙げられる。
- 在来線と接続していないなど、2次交通への乗換利便性が低いことや、広島方面の観光客は山陽自動車道から高速バスを利用していることにより、新幹線駅乗車人数が少ないという課題を抱えている。

2. 新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅の視察の整理

① 視察の目的

- ・ 北陸新幹線南越駅周辺整備に向けて、先進的事例となる北陸新幹線新高岡駅及び黒部宇奈月温泉駅について、駅周辺整備の状況や駅舎デザインの状況を把握し、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した。

② 視察日

- ・ 平成 26 年 11 月 7 日 午前 8 時 00 分～午後 17 時 15 分

③ 視察場所

- ・ 富山県高岡市北陸新幹線新高岡駅
- ・ 富山県黒部市北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅

④ 参加者（合計 23 名）

- ・ 北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会委員
- ・ 各部政策幹
- ・ 事務局

⑤視察概要

【新高岡駅】

視察項目	概要
1. 計画施設概要及び整備スケジュールと進捗状況	・北側駅前広場（約 6,500 m²）：一般車一時利用広場 ・南側駅前広場（約 7,700 m²）：公共交通、P & R 広場 ・南口駅前公園（約 6,000 m²）：庄川扇状地を模したデザイン ・城端線新駅：1 面 1 線地平駅（無人駅） ・その他駐車場：平面（短時間 2 箇所 89 台）、平面（長時間 3 箇所 256 台）、立体（長時間 1 箇所 461 台）計 806 台 ・進捗率 70%
2. 二次交通計画と現状	・高岡市都市交通戦略(H26.3)を策定 ・都心交通軸の強化：高岡駅～新高岡駅間のバス路線整備 高岡駅～新高岡駅間のバス走行環境の改善 ・県西部地域との交通軸の強化：県西部地域へのバス路線整備、城端・氷見線地域公共交通総合連携計画事業の推進 ・飛越能地域との交通軸の強化：飛驒地方への高速バスの整備、能登地域への高速バスの整備、能越自動車道の整備、東海北陸自動車道の 4 車線化
3. 駅周辺土地利用計画、土地利用規制状況	○土地利用計画 ・交流機能（イベント空間、テラトーム、ホテル） ・交通結節機能（駅前広場、幹線道路、駐車場、送迎用施設） ・観光機能（観光案内所、インフォメーション施設、観光物産展示・販売等） ・アメニティ機能（公園、休憩施設） ・レクリエーション機能（スポーツコア） ・高次医療機能（済生会高岡病院） ・商業業務機能（店舗、レストラン、喫茶店、書店、コンビニ等） ○土地利用規制 ・遊戯施設、工場、畜舎、廃棄物処理施設、風俗施設の制限 ・地区計画（住宅の建築制限解除、容積率・建ぺい率の緩和）
4. 駅周辺整備で力を注いだ点	○「飛越能の歴史を継承する駅」としてのデザイン ・駅舎が主役となる空間の創出（歴史を感じる色調や形状） ・地場産業への配慮（アルミ、ガラス、鋳物） ・効果的かつ効率的な施設整備（使いやすい施設整備・コスト縮減）
5. 駅舎デザインコンセプトの検討経緯、鉄道運輸機構に対する要望事項と現状	・鉄道運輸機構にデザインコンセプトを要望として提出 ・鉄道運輸機構からデザイン案が 3 案提示 ・「新高岡駅デザイン選定委員会」の開催によるデザイン選定 ・最終デザイン ⇒国宝瑞龍寺の回廊や縦格子等をデザインモチーフ、縦ライン強調 ⇒外壁は合掌造り、高岡銅器、能登珠洲焼を感じさせる色合い ⇒夜は駅から漏れる光が能登キリコ祭りの灯明・夜高祭りの行灯を彷彿させるデザイン
6. 駅舎への地元素材の利用状況	・外壁（アルミ鋳物、アルミパネル、庄川紅桜石） ・待合室（銅版、真鍮版、合せ曲面ガラス、五箇山和紙） ・コンコース（氷見里山杉、利賀杉、能登珪藻土）
7. 高架下利便施設の検討経緯と現状	・観光交流センター（鉄骨一部 2 階建て 733 m²） ・観光案内所、地元工芸品販売所、待合、トイレ、売店（JR 系）、バス乗務員休憩室、会議スペース ・「新高岡駅周辺エリアマネジメントプロジェクトチーム」（月 1 回）を設置し、デザインの方向性を検討

■新高岡駅平面計画図



■駅舎デザインと高架下空間利用

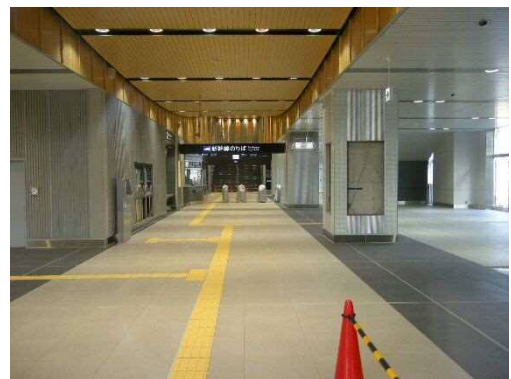


【黒部宇奈月温泉駅】

視察項目	概要
4. 計画施設概要及び整備スケジュールと進捗状況	・ 駅東口駅前広場(1.0ha)：バス、タクシー ・ 駅南口広場：一般車乗降場（K & R） ・ 多目的広場(0.9ha)、 ・ 地鉄新駅東側利用者利便ゾーン(0.1ha)：洋菓子製造販売、EVレンタカー、飲食店舗 ・ 観光ギャラリー(983㎡)：ATM、観光案内所、物品販売、トイレ等 ・ 地鉄新黒部駅・駅前広場(0.4ha)： ・ 駐車場：駅西駐車場(第1～第5駐車場合計610台) ・ ふれあいプラザ：待合室、イベント空間 ・ 西側利用者利便ゾーン(0.9ha)：現在調整中 ・ 進捗率97%
2. 二次交通計画と現状	・ 地鉄新黒部駅の新設(黒部宇奈月駅から70m) ・ JR黒部駅、生地駅へのバスによるアクセス交通整備 ・ 立山室堂行き直行バス路線の整備 ・ 予約式観光乗合タクシーの運行社会実験中
3. 駅周辺土地利用計画、土地利用規制状況	・ 北陸新幹線新黒部駅(仮称)東側景観まちづくり協定書を締結し、土地利用や建物の色等を制限(6ha)
4. 駅周辺整備で力を注いだ点	・ 面整備を伴わないため、用地買収、物件移転に係る交渉業務に苦労した。
5. 駅舎デザインコンセプトの検討経緯、鉄道運輸機構に対する要望事項と現状	・ 鉄道運輸機構にデザインコンセプトを要望として提出 ・ 鉄道運輸機構からデザイン案が3案提示 ・ 「駅舎デザイン選考委員会」の開催によるデザイン選定
6. 駅舎への地元素材の利用状況	・ オニックスマール(トイレ、待合室) ・ 立山杉(駅舎内部) ・ 蛭谷和紙(階段部分のガラス面)
7. 新幹線周辺開発と市街地の関係性、開発方針等	・ 新駅周辺での新たな市街地整備は負担が大きく、利便施設など必要最低限の整備を行うこととした。 ・ 周辺整備エリア外については、民間の進出を期待している。
8. 新幹線駅と北陸高速道 ICとの連携・活用	・ 立山室堂への直行バス路線の開設について交通事業者と協議中
9. 既存駅と新幹線駅の役割分担	・ 新駅は県東部の玄関口駅として位置付け ・ 既存駅は、駅周辺活性化について、まちづくり協議会・商工会議所等と協議
10. 地域観光ギャラリーと交流プラザの検討経緯	・ 来訪者をアテンド、休憩・待合するための施設として整備 ・ 庁内検討委員会により検討し、ハード・ソフト面での計画づくり
11. 新幹線駅と市街地を結ぶ基幹道路網の整備計画	・ 8号バイパス、8号バイパスから黒部宇奈月温泉駅までの道路の新設整備中
12. 既存の二次交通の活用	・ 地鉄新黒部駅を市が新設し、地鉄に無償提供 ・ 愛本コミュニティタクシーの乗入れ準備中
13. 新幹線駅と既存駅や市街地との連携のための公共交通計画	・ 黒部宇奈月温泉駅～黒部駅を連絡するアクセスバスの整備(地鉄と合せ、計1日片側38～55便を確保)
14. 民間活力を誘導した駅周辺の開発状況	○地鉄新黒部駅東側利用者利便ゾーン ・ 公募により、洋菓子製造販売、EVレンタル、飲食店舗が決定 ○黒部宇奈月温泉駅西側利用者利便ゾーン ・ 公募したが応募がなく、状況をみながら協議
15. 新駅の持つポテンシャルの活用	・ 開業効果を期待し、企業立地、将棋用施設誘致、広域観光、交流人口、公共交通ネットワーク、黒部ブランドのブラッシュアップ等の時宜用展開に向けて各課で準備 ・ フィールドミュージアムの玄関口としての広域観光振興

[illegible]

黒部宇奈月線バス(8部 新中(新線))
 新駅西側駅利用者利便ゾーン
 黒部宇奈月線山麓
 駐車場
 黒部川
 黒部宇奈月温泉駅
 大あけびプラザ
 多目的広場
 新津路橋
 地域親子ギャラリー
 (市)黒部駅前広場
 (市)黒部駅前車庫
 黒部駅前広場
 (市)黒部駅前車庫
 大黒町歩行者道
 黒部駅前車庫利用者利便ゾーン
 黒部川
 駐車場



西東京駅

駅務室

中央コンコース

側コンコース

EV

EV

待合室

薬務施設

駅前広場

■ 地域観光ギャラリー



3 南越駅利用者数の推計（転換率法）

（１）在来線からの転換利用者

【将来乗降人員の推計】

○平成 15 年～24 年の丹南地域における各駅の全体の乗車人員の推移から、将来における乗降人員を推計すると 2,777 人/年となり、平成 24 年に対する伸び率は、0.695 と算出される。

○平成 24 年の丹南地域各駅の乗降人員に、将来の伸び率 0.695 をかけ、将来の乗降人員を算出する。

■将来における各駅の乗降客数（単位：人／日）

	平成24年度		平成37年
	乗車人員	乗降人員	将来乗降人員
北鯖江	87	174	121
鯖江	773	1,546	1,074
武生	946	1,892	1,314
王子保	51	102	71
南条	73	146	101
湯尾	9	18	13
今庄	53	106	74
南今庄	7	14	10
全体	1,999	3,998	2,777

※乗降人員（定期外のみ）は、乗車人員の 2 倍とした

資料：西日本旅客鉄道㈱

【福井県発着の方向別 JR 利用者比率】

○平成 24 年度旅客地域流動調査より、福井県を発着とする旅客流動について、東京方面、大阪方面、名古屋方面、福井県内の比率を算出する。

■福井県発着の方面別比率（単位：千人/年）

			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	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%

資料：平成 24 年度旅客地域流動調査

【在来線からの転換利用者数】

○将来における各駅の乗降人員に、新幹線利用の方向別比率の福井県内移動を除く東京・大阪・名古屋方面の比率（53.7%）をかけ、転換利用者を算出すると在来線からの転換利用者数は、1,364 人/日となる。（※北鯖江駅と鯖江駅は、東京方面の 50%を南越駅利用する。）

■在来線からの転換利用者数（単位：人/日）

	将来乗降人員	転換利用者
北鯖江	121	52
鯖江	1,074	462
武生	1,314	706
王子保	71	38
南条	101	54
湯尾	13	7
今庄	74	40
南今庄	10	5
全体	2,777	1,364

(2) 自動車からの転換利用者

【福井県における自動車から北陸新幹線への転換利用者数】

- 既往文献「整備新幹線評価論」(中川大氏、波床正敏氏著)(下記「新幹線整備による自動車からの転換率」)に基づき、新幹線通過予定都市における転換率を算出する。
- 平成 21 年度旅客地域流動調査結果に基づく福井県発着人数に転換率を掛け合わせ、福井県における自動車からの転換利用者数を算出すると 1,734 人/日となる。

■新幹線整備による自動車からの転換率

		新幹線利用状況別自動車分担率			新幹線転換率		
		無し	一部区間	有り	無し→有り	無し→一部	一部→有り
区 間 距 離 区 分	0～100km	96%	96%	96%	0%	0%	0%
	100～200km	93%	90%	84%	10%	3%	7%
	200～300km	77%	68%	48%	38%	12%	29%
	300～400km	59%	38%	19%	68%	36%	50%
	400～500km	29%	28%	17%	41%	3%	39%
	500～600km	21%	13%	8%	62%	38%	38%
	600km～	8%	8%	8%	0%	0%	0%

資料：整備新幹線評価論

■自動車から北陸新幹線への転換利用者数

	転換対象発着人数				主要駅間距離		新幹線利用可能性		転換利用者数	
	福井県発 (千人)	福井県着 (千人)	福井県発着 年間値(千人)	日平均値 (人)	駅名	距離(km)	現況	将来	転換率	転換利用者 (人/日)
東京都	32.9	29.9	62.8	172	東京駅	540	一部	有り	38%	65
埼玉県	0.0	0.0	0.0	0	大宮駅	510	一部	有り	38%	0
群馬県	0.0	0.0	0.0	0	高崎駅	430	一部	有り	39%	0
長野県	102.6	11.5	114.1	313	長野駅	330	無し	有り	68%	213
新潟県	0.0	22.0	22.0	60	新潟駅	470	無し	一部	3%	2
富山県	124.8	348.5	473.3	1,297	富山駅	140	無し	有り	10%	130
石川県	4,603.8	4,628.1	9,231.9	25,293	金沢駅	80	無し	有り	0%	0
京都府	96.3	174.6	270.9	742	京都駅	150	無し	有り	10%	74
大阪府	305.2	388.9	694.1	1,902	新大阪駅	190	無し	有り	10%	190
愛知県	1,211.9	1,183.7	2,395.6	6,563	名古屋駅	100	一部	有り	7%	459
岐阜県	1,630.9	1,630.9	3,261.8	8,936	岐阜羽島駅	80	無し	有り	0%	0
三重県	3,654.4	3,654.4	7,308.8	20,024	四日市駅	110	無し	一部	3%	601
計	11,762.8	12,072.5	23,835.3	65,302	—	—	—	—	—	1,734

資料「転換対象発着人数」：平成 21 年度旅客地域流動調査

【南越駅における自動車からの転換利用者数】

- 駅勢圏人口の構成比を基に、福井県における自動車からの転換利用者数(1,734 人/日)を駅勢圏ごとに算出すると南越駅勢圏における自動車からの転換利用者数は、334 人/日となる。

■自動車からの転換利用者数(単位：人/日) ※ 駅勢圏人口 P. 15 参照

	駅勢圏人口(人)	構成比	転換利用者数
南越駅 駅勢圏	155,211	19.2%	334
福井駅・芦原温泉駅 駅勢圏	505,699	62.7%	1,087
敦賀駅 駅勢圏	145,404	18.0%	313
計	806,314	100.0%	1,734

(3) 新幹線開業による誘発利用者

○新幹線開業による誘発率を参考に、南越駅における誘発利用者数を算出すると 234 人/日となる。

■新幹線開業による誘発率

	在 来 線 駅	誘 発	
	開業前 乗降客数	利用者 数	誘 発 率
白石蔵王駅	4,249	227	5.3%
水沢江刺駅	3,013	1,133	37.6%
上毛高原駅	3,800	328	8.6%
安中榛名駅	2,882	64	2.2%
合 計	13,944	1,752	12.6%

資料：南越駅周辺整備計画書

■南越駅における誘発率（単位：人/日）

	在来線駅(武生駅) 開業前乗降人員	誘発率	新幹線駅(南越駅) 誘発利用者数
南越駅	4,506	12.6%	234

※乗降人員は、乗車人員（定期＋定期外）の2倍とした

※誘発利用者は自動車からの転換利用者数を差し引いた値

資料：JR 西日本旅客鉄道㈱（平成 24 年）

4 南越駅利用者数の推計（原単位法）

（１）駅勢圏人口についての考え方

○芦原温泉駅、福井駅、南越駅、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する。なお、芦原温泉駅と福井駅は１つの駅勢圏とする。

○鯖江市、越前町については、芦原温泉駅・福井駅勢圏と南越駅に割り振る。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・福井駅勢圏、大阪・名古屋方面の割合を南越駅とする。

■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%

資料：平成 24 年度旅客地域流動調査

■駅勢圏人口

	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)
福井駅・芦原温泉駅 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) 南越駅の駅勢圏人口

○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）となる。（P.1 参照）

○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 人となる。

■南越駅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

※駅勢圏人口：P.15「駅勢圏人口」南越駅 駅勢圏人口参照

※方面別割合：P.15「福井県発着の方面別比率」参照

(3) 将来駅勢圏人口に対する駅利用者推計(原単位法)

○新幹線単独駅の駅乗降客数と駅勢圏人口から、原単位を算出する。

○原単位の平均値を南越駅の将来駅勢圏人口（P. 16 参照）掛け合わせ、南越駅における将来駅利用者を算出すると平成 37 年は約 2,300 人/日となる。

■新幹線単独駅の駅勢圏

新幹線単独駅	駅勢圏人口	地方生活圏自治体						
新富士駅	657,601	富士市	富士宮市	清水区	六郷町	身延町	南部町	
		254,027	132,001	247,763	337	14,462	9,011	
新尾道駅	145,202	尾道市	瀬戸田市	向島町	御調町			
		145,202						
東広島駅	179,216	東広島市						
		179,216						
白石蔵王駅	161,706	白石市	角田町	蔵王町	七ヶ宿町	丸森町	大河原町	柴田町
		37,422	31,336	12,882	1,694	15,501	23,530	39,341
くりこま高原駅	74,932	栗原市						
		74,932						
水沢江刺駅	124,764	奥州市						
		124,764						
上毛高原駅	89,032	みなかみ町	沼田市	片品村	川場村	昭和村		
		21,345	51,265	4,904	3,898	7,620		
安中榛名駅	31,319	安中市	榛名町	倉渕村				
		6,107	21,145	4,067				
本庄早稲田駅	107,964	本庄市	美里町	神川町				
		81,889	11,605	14,470				
新玉名駅	224,212							

■駅勢圏に対する駅乗降客数による原単位の設定

新幹線単独駅	駅乗降客数 (H25年度資料)	駅勢圏人口 (H22国勢調査)	原単位 (人／人口)
新富士駅	9,166	657,601	0.0139
新尾道駅	1,950	145,202	0.0134
東広島駅	2,256	179,216	0.0126
白石蔵王駅	1,758	161,706	0.0109
くりこま高原駅	2,238	74,932	0.0299
水沢江刺駅	2,102	124,764	0.0168
上毛高原駅	1,534	89,032	0.0172
安中榛名駅	540	31,319	0.0172
本庄早稲田駅	4304	107964	0.0399
新玉名駅	2,438	224,212	0.0109
合 計	28,286	1795948	0.0157

■南越駅における将来駅勢圏人口に対する駅利用者（単位：人/日）

	駅勢圏人口	原単位	南越駅利用者数
平成37年	142,018	0.0157	2,230

5 駅前広場等の面積の算定方法

(1) 南越駅の端末交通手段別構成について

○「南越駅周辺整備計画」における駅端末交通手段別構成について、駅前広場等の必要施設規模を明確にするために、「H17 福井都市圏 P T 調査」結果を踏まえ、より詳細な区分の交通手段構成を設定した。

■南越駅利用者の端末交通手段の構成比

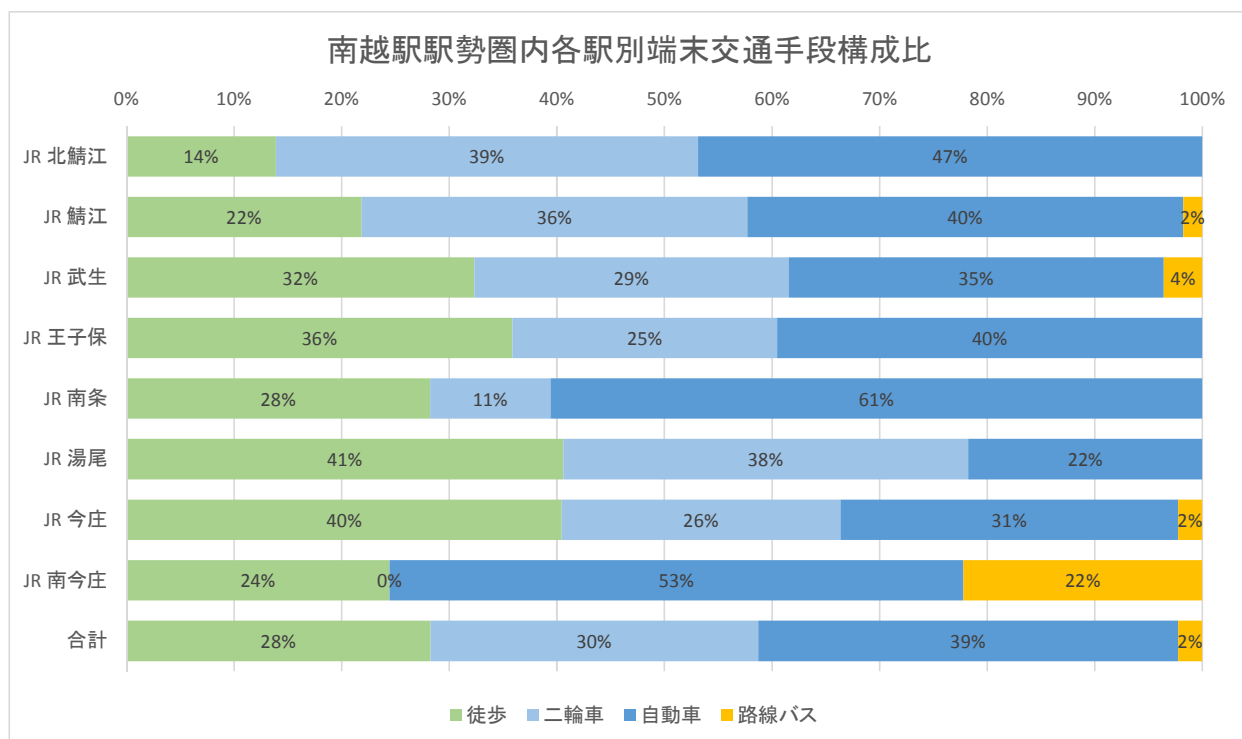
端末交通手段		端末交通手段割合			
		平成元年 福井都市圏 PT	南越駅周辺整備 計画推計値	平成 17 年 福井都市圏 PT	今回設定値 (暫定)
自動車	キス&ライド	2.6%	23.0%	34.9%	23.8%
	パーク&ライド	7.5%	67.0%		69.2%
	タクシー	2.9%	3.0%	—	3.0%
	レンタカー	—	—	—	—
路線バス等既存交通機関		7.3%	7.0%	3.6%	4.0%
その他		79.7%	—	61.5%	—

○路線バス等既存交通機関について、H17 福井都市圏 PT 調査を基に、JR 武生駅の値を採用した。

○タクシーの分担率について、H17 福井都市圏 PT 調査ではわからないので、南越駅周辺整備計画（H15）の値を採用した。

○南越駅においては駅の立地条件を考慮し、徒歩・二輪車は自動車利用に転換するものとして考え、南越駅周辺整備計画（H15）の P&R と K&R の比で按分した。

■参考資料：H17 年福井都市圏パーソントリップ調査 駅端末交通手段構成比



- 将来駅乗降客数については、「南越駅周辺整備構想」（平成 15 年 4 月）における推計値を検証した結果、将来利用者数を 2,000 人に設定する。
- 算定方法は駅前広場計画指針（98 年式）に基づく交通機能積み上げ方式で算定した結果、約 0.5ha が見込まれる。

施設分類			施設量	面積（㎡）
駅前広場	バス コミュニティバス	バース	4	5 0 0
		滞留スペース	—	1 0
		小計	—	5 1 0
	高速バス	バース	1	1 0 0
		滞留スペース		
		小計		1 0 0
	タクシー	乗降	2	4 0
		滞留スペース		1 0
		プール	1	3 0
		小計		8 0
	一般車	バース	1	2 0
		短時間駐車 スペース	2 8	8 4 0
		小計		8 6 0
	歩車道部分			1, 1 0 0
計			2, 6 5 0	
環境空間面積			2, 5 3 0	
合 計				5, 1 8 0

(3) パーク＆ライド駐車場の面積の算定

① 新幹線利用者（駐車場に車を停め、新幹線を利用する人）

○南越駅利用者（片方向）の端末手段構成より、パーク＆ライド駐車場台数を算出
 $2,000（人） \times 0.5 \times 69.2（\%） \div 1.3（人／台） = 533台$
 $\rightarrow 540（台） \times 30（m^2／台） = 16,000m^2$

② 高速バス利用者（駐車場に車を停め高速バスを利用する人）

○高速バス路線は、3系統運行されているが、不足する駐車場スペース及び新たな需要を考慮し、パーク＆ライド駐車場を確保する。

○高速バスターミナル事例及び幹線旅客純流動調査OD（南越ゾーン）を踏まえパーク＆ライド駐車台数を算出した。

■パーク＆ライド駐車場規模

	①必要駐車場台数	②駐車場規模	備考
高速バスへの パーク＆ライド	約50台	1,500m ²	①×30m ² ／台

③ パーク＆ライド駐車場規模のまとめ

内 訳	駐車台数	駐車場面積
①新幹線利用者 （駐車場に車を停め新幹線を利用する人）	540台	16,000m ²
②高速バス利用者 （駐車場に車を停め高速バスを利用する人）	50台	1,500m ²
合 計	590台	17,500m ²

6 先行事例における導入施設の機能・規模

先行事例6事例において、整備構想で「基本テーマ」として掲げられている機能・施設等を比較した。

■ 先行事例「基本テーマ」の機能と規模

駅名 (路線)	黒部宇奈月温泉(北陸)	新高岡(北陸)	新玉名(九州)			
新幹線駅の位置づけ	富山県東部の玄関口	広域(飛越能地域)の玄関口	熊本県北部の玄関口			
開発規模	約6ha(事業費4,200百万円) 交通ターミナルや観光機能に 限定した開発を実施中	約8ha(事業費3,180百万円) 駅前広場、アクセス道路、 P&R用駐車場を整備	約7ha(事業費3,200百万円) 駅前広場、アクセス道路、 駐車場等を整備			
整備手法 と状況	買収方式(H17～H29) (都市再生整備計画) 事業用地 東側 1,200㎡(事業者決定) 西側 4,600㎡(募集中)	土地区画整理事業 (H20～H27) ※民間事業用地2.3ha (募集中)	買収方式(H18～H22) (都市再生整備計画) ※分譲地なし			
駅利用者 数	2,700人(金沢開業時予測) ※新幹線利用者のみ	4,000人(金沢開業時予測) 7,400人(大阪開業時予測) ※新幹線利用者のみ	1,219人／日 (H25乗車人数)			
駅勢圏 人口(H22)	127,644人 (黒部市、魚津市、入善町、朝日町)	353,422人 (高岡市、射水市、氷見市、小矢部市)	168,821人 (玉名市、荒尾市、長洲町、玉東町、南 関町、和泉町)			
導入機能	公共的な機能:3.4ha		公共的な機能:4.4ha		公共的な機能:3.03ha	
	駅前広場	1.0ha	駅前広場	1.5ha	駅前広場	1.1ha
	駐車場	1.1ha	駐車場	2.0ha	駐車場	0.8ha
	高速道路と直結 した駐車場	－	高速道路と直結 した駐車場	－	高速道路と直 結した駐車場	－
	交通関連施設	－	交通関連施設	0.1ha	交通関連施設	－
	情報交流会館	0.1ha	情報交流会館	0.2ha	情報交流会館	0.03ha
	多目的広場等	1.2ha	多目的広場等	0.6ha	多目的広場等	0.8ha
	－	－	－	－	調整池	0.3ha
	民間活力を生かした機能 :0.6ha		民間活力を生かした機能 :2.2ha		民間活力を生かした機能 :3.2ha	
	民間事業用地	0.6ha	民間事業用地	1.9ha	交流施設用地	3.2ha
		ホテル	0.3ha			
アクセス 方法	富山地方鉄道に新駅を設置 DMV(鉄路と道路の両方が走 行可能な交通機関)の導入検 討	JR城端線に新駅を設置	路線バス(6路線)			
駐車場	パーク&ライド用駐車場600台)	パーク&ライド用駐車場、大型 バス用駐車場、一次利用者用 駐車場(約800台)	公共駐車場300台			

駅名 (路線)	飯山(北陸)	糸魚川(北陸)	上越妙高(北陸)			
新幹線駅の位置づけ	上信越高原国立公園の高速交通網の拠点	糸魚川地域の中心拠点／ 広域的交流の玄関口	新たな都市拠点の形成			
開発規模	約7.7ha まちなか・広域観光の推進や 新産業立地を目指す	約1.7ha(事業費620百万円) 駅前広場、アクセス道路、 P&R用駐車場を整備	28.5ha(事業費11,820百万円) 駅前広場や幹線道路の整備と 併せた面整備実施			
整備手法 と状況	土地区画整理事業 (H18～H26)	買収方式(H20～H27)	土地区画整理事業(H17～H31) 保留地1.0ha(処分済0.5ha) 都市再生整備事業 (H19～H23,H24～H28) ※商業地は固定資産税2年分 を交付金支給で募集中。住 宅分譲10区画募集中			
駅利用者 数	2,600人(金沢開業時予測) ※新幹線利用者のみ	6,120人(大阪開業時予測) ※在来線利用者含む	3,500人(金沢開業時予測) ※新幹線利用者のみ			
駅勢圏 人口(H22)	93,868人 (飯山市、中野市、下高井郡、下水内郡)	47,702人 (糸魚川市)	245,471人 (上越市、妙高市、十日町市(一部))			
導入機能	公共的な機能:2.27ha		公共的な機能:1.1ha		公共的な機能:3.6ha	
	駅前広場	1.05ha	駅前広場	0.6ha	駅前広場	1.6ha
	駐車場	0.6ha	駐車場	0.3ha	駐車場	0.9ha
	高速道路と直結 した駐車場	－	高速道路と直結 した駐車場	－	高速道路と直 結した駐車場	－
	交通関連施設	－	交通関連施設	0.1ha	交通関連施設	－
	情報交流会館	0.02ha	情報交流会館	0ha (駅舎内)	情報交流会館	0ha (駅舎内)
	多目的広場等	0.3ha	多目的広場等	－	多目的広場等	0.5ha
	文化交流館	0.3ha	駐輪場	0.1ha	調整池	0.6ha
	民間活力を生かした機能 :4.5ha		民間活力を生かした機能 :0ha		民間活力を生かした機能: 23.2ha	
	住宅用地	3.4ha			住宅用地	23.2ha
	民間事業用地	1.1ha				
アクセス 方法	在来線飯山駅を移設	北陸本線在来線と新幹線駅を 自由通路で直結	信越本線脇野田駅を移設			
駐車場	立体／平面駐車場(500台)	パーク＆ライド用駐車場(103 台) 駐輪場(280台)	300台 (西側100台、東側200台)			

7 南越駅の位置づけに関する参考資料

(1) 福井県内における南越駅の立地特性の整理

福井県内の新幹線駅は、南越駅をはじめ、芦原温泉駅(あわら市)、福井駅(福井市)、敦賀駅(敦賀市)の4つが設置される。

駅勢力圏では、南越駅は丹南地域の越前市、南越前町、池田町については全域が駅勢力圏となる。鯖江市及び越前町の一部は福井駅と南越駅の駅勢力圏となる。

一方、高速道路からのアクセスでは、南越駅は北陸自動車道武生インターチェンジと近接しておりアクセス性は福井県で最も高い。

駅勢力圏に含まれる丹南地域は、福井県内において伝統産業と先端産業が集積・共存するものづくり地域という特色を備えている。越前の国府時代から続く越前市は越前和紙や越前打刃物、越前筆などなどの伝統工芸が盛んである。

鯖江市は、国内シェア9割の眼鏡や繊維、越前漆器のまちとして知られている。また、越前町は越前焼の産地として知られる。

福井・坂井地域



■ 丹南地域の地場産業・伝統工芸品産業

繊維	絹・ベルベット・合成繊維等の広幅織物とリボン・マーク・畳ベリなどの細幅織物などがある。
眼鏡	鯖江市を中心に展開され、日本一の産地を形成している。特に眼鏡枠では、全国生産高の約9割という圧倒的なシェアを誇っており、国内はもとより世界各地に輸出されている。
越前焼	越前陶芸村のある越前町を中心に展開しており、昭和 61 年に国の伝統的工芸品に指定されている。
越前和紙	約 1,500 年の伝統を有し、越前市を中心に展開している。 手漉き和紙の生産は全国一で、昭和 51 年に国の伝統的工芸品に指定されている。
越前漆器	鯖江市を中心に生産され、昭和 50 年に国の伝統的工芸品に指定されている。
越前打刃物	越前市を中心に生産されており、約 700 年近くの伝統がある。昭和 54 年に国の伝統的工芸品に指定されている。
家具・建具	家具は越前市、建具は越前市と鯖江市に事業所が集中し、県内外での展示会を開催するなどして県外へも販路を伸ばしている。平成 25 年に越前筆が国の伝統的工芸品に指定されている。



(出典: 福井県丹南地域ドライブガイドマップ
福井県丹南広域組合
丹南広域観光協議会)

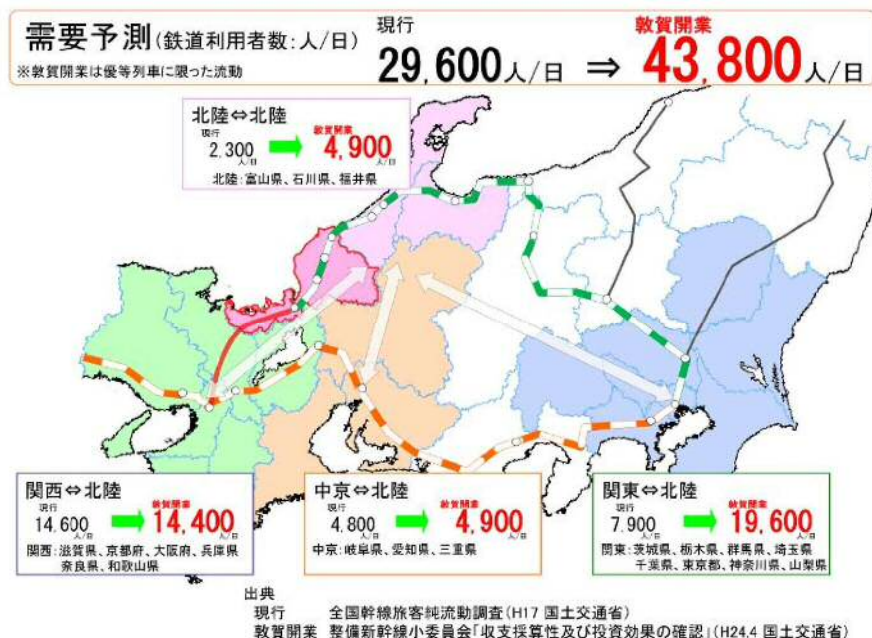
(2) 北陸3県における福井県の位置付けの整理

北陸新幹線の整備効果として、開業により関東方面は鉄道利用客数が大幅に増加すると予測されているものの、福井県は北陸3県で最も西方に位置するため、東京からの時間短縮効果が最も小さい。

一方、福井県へのアクセス性の高い関西や中京方面は新幹線開業による時間短縮効果が短い。

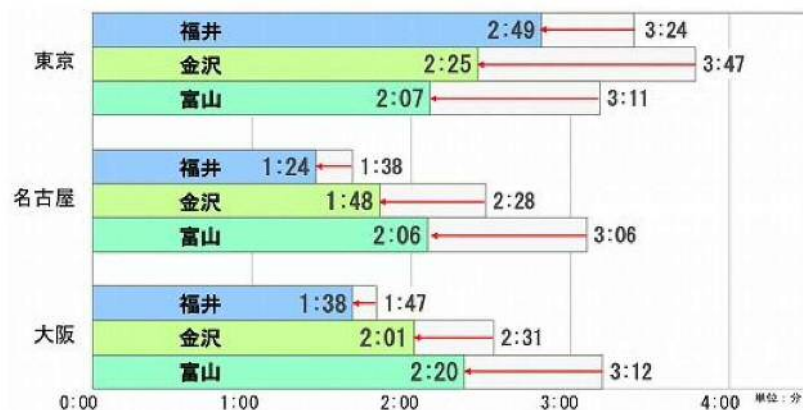
そのため、南越駅のまちづくり圏域として、県外からの来訪者を見込みにくい状況にある。

■ 敦賀開業による整備効果



(福井県ホームページ)

■ 北陸3県主要新幹線駅(福井、金沢、富山)の時間短縮効果



(福井県ホームページ)

■ 南越駅と各都市間の所要時間(敦賀開業時)



(福井県作成パンフレット)

(3) 越前市のまちづくりビジョンとの整合性

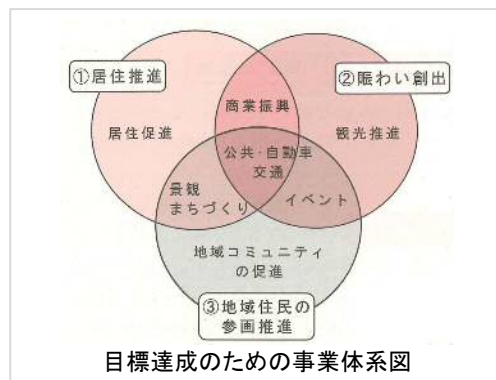
第1回委員会で「関連計画とまちづくりの動き」として示した、南越駅周辺に関連する計画のほかに、越前市では、中心市街地を対象とした「第2期中心市街地活性化基本計画」や、また、伝統産業の拠点を核とした地域活性化を図るための基本方針と施策として「越前市工芸の里構想(中間報告)」(※検討中)といった計画が存在する。

また、周辺市町でも、地域資源の活用や丹南地域内の広域連携を目指すまちづくりビジョンが存在する。

南越駅周辺地域のまちづくりにあたっては、こうした市内各地、周辺市町のまちづくりビジョンとの整合が必要である。

■ 越前市のまちづくりビジョン

計 画 書	記 述
第2期中心市街地活性化基本計画(H25年3月)	Ⅱ. 第2期中心市街地活性化基本計画の目標 3. 中心市街地活性化の基本方針 (1) 中心市街地の将来像 本市は、越前を代表する歴史や文化が息づいているとともに、伝統工芸から先端産業までのモノづくりが県下で最も盛んな地域です。なかでも中心市街地は、越前国府が置かれてから震災や戦災に遭う事なく 1,300 年の歴史と伝統に育まれ、街並みや路地、寺社、町屋、蔵等、街の枠組みが残る全国でも貴重な落ち着いたまちです。 こうした伝統的なものと現代的なものが調和したまちに市民が誇りをもち、さまざまな人が生き生きと暮らせる、住みよいまちを目指します。 (2) まちづくりのテーマ 中心市街地の将来像を実現するための第1期計画のテーマである『越前国府 1,300 年の歴史と文化が薫る安らぎのまち、武生』を継承し、「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」を柱として活性化に取り組めます。 また、市民自らが中心市街地のまちづくりを考え、市民と行政とが一体となってまちづくりを進めることが重要であることから、『参画と協働による、住みよくにぎわうまち』を第2期計画のサブテーマとします。 (3) 五つの基本方針 ①歩いて暮らせる“まちなか居住”の推進 ②多様な主体の活動と交流による“にぎわい”の創出と“魅力ある商業”の振興 ③越前の歴史・文化やモノづくり、食を発信する“まちなか観光”の推進 ④歴史、水、緑を大切にした“美しい景観”の形成 ⑤誰もが“訪れやすい”中心市街地の形成



計 画 書	記 述
越前市 工芸の里 構想 (中間報 告)(H26年 10月21 日)	越前和紙の産地として目指す姿 『和紙文化の発信力を高め交流機能を強化するとともに、国内・海外の販路開拓を進め産地の振興を図る』 紙の文化博物館の改修を中心に和紙文化の再評価・発信を進めるとともに、消費者に近い企業との商談機会の強化、海外進出の推進により販路の開拓を進め産地振興を図る 越前打刃物の産地として目指す姿 『海外販路を確立するとともに、産地の観光交流機能を強化する』 海外への販売を主軸に置くために販路の強化を進めるとともに、タケフナイフビレッジ、池ノ上工業団地それぞれにおいて、交流機能を高めることにより産地を振興する 越前筆笥の産地として目指す姿 『指物技術を応用した新商品開発とタンス町通り・中心部の賑わい創出を図る』 高度な指物技術を応用した新商品開発を進め、越前筆笥のブランド力向上を図るとともに、越前筆笥のシンボリックな空間として「タンス町通り」、中心市街地の賑わい創出を進める 〔例示〕伝統工芸を中心とする越前市の観光ゾーン・観光動線 将来的には、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が望まれる。

計 画 書	記 述
第5次鯖江市総合計画 (H22 年3月)	第2編 基本構想 第3章 基本目標 第1節 活力ある産業と賑わいのあるまちづくり 産業は、市民生活の豊かさとまちの繁栄の最重要基盤であり、眼鏡・繊維・漆器の三大地場産業をはじめとする商工業の振興や農林業の経営安定化を図るなど、活気あふれる産業づくりに努めます。 また、<u>産業、自然環境、歴史・伝統・文化などの本市固有の資源を最大限活かして産業観光や広域観光などを推進する</u>とともに、中心市街地の活性化を図り賑わいのあるまちづくりを進めます。
第1次越前町総合振興計画 (基本構想) (平成18年10月)	第4章 まちづくりの大綱 第2節 施策の大綱 6. 町民に開かれた健全行財政のまちづくり 6-1 自主・自立型の行財政基盤の確立 ④ 広域行政・広域交流の推進 近隣自治体と連携し、広域電算システムや消防施設を高度化するなど広域組合事業の充実を図り、共通の課題克服に向けた効率的かつ効果的な事業を推進します。 また、<u>県及び丹南地域における観光や産業、文化などの連携事業を推進し、越前ブランドを通じた広域的な地域振興の展開を図ります。</u> さらに、姉妹(友好)都市交流など、全国各地との積極的な都市交流の推進に努めます。 ◆「越前ブランド」発祥地としての中核的な役割の確立 越前町「越前ブランド」発祥の地 福井県・丹南地域 北陸・全国・環日本海 ◆共通の課題克服に向けた効果的・効率的事業展開 ◆越前ブランドをより高めていくための連携強化 ◆越前ブランドの全国発信・交流拡大
南越前町総合計画 (H19 年3月)	第3章 みんなが生きいきと働けるまちづくり 3 観光の振興 (1) 観光基盤の整備充実 ○ 観光ネットワークの構築 山を中心とする「水の生まれる森」エリアと、海を中心とする「越の海文化」エリア、その間に位置する「安らぎとうるおいの里」エリアは、交流の場として大きな可能性を持った地域です。豊かな自然環境を損なうことなく、多くの観光客と町民がふれあいながら交流を深めていくことができる、観光スポットのネットワーク構築について検討を進めます。 また、町内にある豊かな自然と貴重な文化財産および無料化が予定されている河野海岸有料道路などを観光資源として組み入れた多様な観光メニューを創出し、グリーンツーリズムによる滞在型観光や参加体験型観光を重視し、教育旅行等の誘致を図るほか、民宿の快適化などにより観光客の町内滞在期間の延長を図ります。また、<u>町外の観光地と連携した観光客の誘致を促進します。</u>
第4次池田町総合振興計画 (H13 年3月)	まちづくりの目標 「風格ある 美しい ほっとランド 池田」を目指して 目標を実現するための施策と大綱 活かす ～魅力・活力・創意を活かしたまちづくり(産業) 4) 観光 〔池田町全域をテーマパークに〕 <u>・自然と文化を守り、活かす観光産業の推進</u> ・観光 PR を推進し観光受け入れ体制の充実に努める