

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会

第6回資料

【本編】

第6回資料 目次

1	第6回委員会の検討内容について	1
2	パブリック・コメントの結果報告について	2
3	市民フォーラムの結果報告について	9
4	駅舎デザインコンセプトについて	11
5	レンタカー、カーシェアリングについて	13
6	整備手法について	16
7	整備スケジュールについて	19
8	北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画報告書（案）について 別冊	

1 第6回委員会の検討内容について

2 ・ 3 パブリック・コメント、市民フォーラムの結果報告について



4 駅舎デザインコンセプトについて



5 レンタカー、カーシェアリングについて



6 ・ 7 整備手法、整備スケジュールについて



8 北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画報告書(案)について

2 パブリック・コメントの結果報告について

(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：越前市ホームページ、越前市役所本庁舎、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に係る市民フォーラム、
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

(2) パブリック・コメントの意見の要旨と考え方

◆駅周辺整備コンセプト等に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(NO.1) ➤ 高速道路と高速鉄道がむすびつき、双方の効果が上がるように考えていただきたい。(No.14) ➤ 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。(No.26) ➤ 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(No.27)	➤ 4つの展開やコンセプトとして、インターチェンジや国道と近接している南越駅の強みの活用や、越前国府 1,300 年の時が生んだ伝統・文化の活用、来訪者と地域住民の交流、周辺の自然環境の活用を図ることを目指し、『伝統・文化を未来につなぐ癒しと交流の空間』という駅周辺整備コンセプトのもと、丹南地域の伝統・文化等

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(No.32) ➤ 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。(No.33) ➤ 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。(No.33) ➤ 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。(No.33) ➤ 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。(No.35)	の魅力と新幹線利用者、自動車利用者を結びつけ、地域を活性化させる空間の創出を図るよう表現しました。 ➤ 道の駅としての施設が期待される役割として、①広域交通の拠点、②交流の起点、③防災機能 の３つの視点で整理し、道の駅としての施設が駅利用者のためだけではなく、自動車利用者のための施設としても機能するように、駅舎の外に「道の駅としての施設」として整備することとしました。
➤ 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。(No.1)	➤ 今後、基本設計、実施設計の段階で、検討してまいります。

◆アクセス道路に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 道路は30m以上確保し、駐車帯を設けること。(No.5) ➤ 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。(No.24)	➤ アクセス道路につきましては、「アクセス道路」で、Ｌ型の一体的な道路として整備するよう表現しました。
➤ 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。(No.24)	➤ 都市計画道路である松原線（村国山トンネル）の整備については、一昨年より県に重要要望を行っていただいております。

◆導入施設の内容に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(No.3) ➤ 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。(No.3) ➤ 修景施設は、雨水処理、水害防災機能を重視すること。(No.5) ➤ 駅前イベント的な広場となるスペースや施設が必要。(No.7) ➤ 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してほしい。(No.9) ➤ 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。(No.21) ➤ 駅の近くに飲食店・喫茶店があるとよい。(No.25) ➤ 座ってゆっくりできるカフェなどがあるとよい。(No.26) ➤ 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。(No.38) ➤ 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。(No.41)	➤ 道の駅としての施設に備えるべき 8 つの機能の中で表現しました。展望施設は、オプションテーマで展望空間機能として表現しました。 ➤ 計画書の策定段階で、技術的な手法を用い雨水排水計画を定めます。
➤ 「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。(No.4) ➤ 和紙ランブシェードを使用すべき。(No.15) ➤ 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。(No.27) ➤ 体力をつける、体を鍛える施設がほしい。(No.27) ➤ たばこの分煙をしっかりとしてほしい。(No.27) ➤ 道の駅に足湯をつくってほしい。(No.29)	➤ 道の駅としての施設が備える機能として、8 つ機能とその活用イメージに表現しました。 ➤ 今後、基本設計、実施設計の段階で、検討してまいります。

意見の趣旨	考え方
➤ 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)。(No.31)	

◆導入施設の配置計画に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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 号または武生インター線沿いに配置すべきでは。(No.38)	➤ 駅周辺整備のデザイン計画で、道の駅としての施設が期待される役割として、①広域交通の拠点、②交流の起点、③防災機能 の3つに整理し、道の駅としての施設が駅利用者のためだけではなく、自動車利用者のための施設としても機能するように、駅舎の外に道の駅としての施設として整備することとしました。

◆二次交通に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(No.8) ➤ 北陸新幹線と並行在来線との連絡を充実してほしい。(No.13) ➤ 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。(No.17) ➤ 武生駅とのアクセスが心配。(No.16) ➤ 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)。(No.22) ➤ 二次交通の便がないのでは。(No.28) ➤ 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なると便利である。(No.30)	➤ 南越駅（仮称）では、接続する在来鉄道がないためバスが主流になると考えられます。二次交通で、「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」として表現しました。 ➤ 駅前広場に高速バスの乗降場を設置することやパーク＆ライド駐車場は高速バスの利用者を想定した台数にしました

◆ P & R 駐車場に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 2,000 台の駐車場を確保すべき。(No.5) ➤ 福井駅と比較してバスの駐車場を多くしてほしい。(No.28) ➤ 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。(No.38)	➤ パーク&ライド駐車場は、駐車場の台数を新幹線利用者数予測と端末手段構成から算出すると共に、高速バスの利用者や他の考えられる条件を加味して600台としました。
➤ 駐車場が無料ということはよい。(No.19) ➤ 利用者にやさしい駐車料金だとよい。(No.26) ➤ 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。(No.36)	➤ パーク&ライド駐車場の利用料金については、先進地の状況や維持管理等を総合的に勘案しながら、開業までに検討していきます。

◆ 土地利用計画に関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(No.2) ➤ 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。(No.4) ➤ 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。(No.4) ➤ 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。(No.5) ➤ イオンモールをつくってほしい。(No.12) ➤ 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。(No.13) ➤ 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。(No.18)	➤ 都市計画につきましては、土地利用計画の項目において、「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。」として表現しました。

意見の趣旨	考え方
➤ 世界の最先端技術を有する村田製作所を取り込んで。(No.23) ➤ 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。(No.28) ➤ 駅の東側には手を付けないでほしい。(No.28) ➤ 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。(No.34) ➤ 新幹線駅と北陸自動車道武生インター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。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PRにもつながる。(No.40)	➤ 都市計画につきましては、土地利用計画の項目において、「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。」として表現しました。

◆駅舎デザインに関する意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(No.5) ➤ 光を取り入れ、明るい駅になるとよい。(No.26) ➤ 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。(No.26)	➤ 駅舎デザインコンセプト及び駅前広場整備コンセプトで表現しました。

◆その他の意見

意見の趣旨	考え方
➤ 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。(No.1) ➤ 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。(No.6) ➤ 一日も早い開通を望む。(No.19) ➤ 村国山はどう活かすのか。(No.20) ➤ 打刃物、草刈りかま市、供養祭、越前焼などの器・茶碗市。(No.21) ➤ 福井県の「福」の字から、大福餅の店が出店するイベント。(No.21) ➤ 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。(No.21) ➤ 大人の遠足・修学旅行体験、大人の空き家一泊宿泊体験(No.21) ➤ J R とのループは急で回りにくいことから、緩和してほしい。(No.24) ➤ 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。(No.24) ➤ 駅名を「丹南」「越前」「武生」にしたいかがか。(No.29) ➤ 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。(No.32) ➤ 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 P R 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。(No.32) ➤ 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。(No.32) ➤ 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。(No.35) ➤ 特急は残してほしい。(No.37) ➤ 新幹線駅は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。(No.10) ➤ 新幹線駅の整備位置は、武生駅に近いところがよい。(No.11) ➤ 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 (No.39)	➤ 駅名は、これまでの事例を見ると、J R が開業 1 年前の時期に決定しております。 ➤ 早期開業のご要望については、県及び北陸新幹線南越駅設置促進期成同盟会を通じて、丹南各市町と連携し、一日も早い開業を要望してまいります。 ➤ 既存組織である福井県丹南広域組合が役割を担っております。 ➤ 基本計画策定後、開業に向けて P R 等について検討する必要があると考えております。 ➤ 北陸新幹線の駅の位置・ルートにつきましては、既に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が国の認可を受けて事業を進めております。

3 市民フォーラムの結果報告について

開催日時	平成27年10月5日（月曜日）午後7時～8時40分
開催場所	越前市福祉健康センター 多目的ホール
コーディネーター	川上洋司氏
パネリスト	南保勝氏、山田京代氏、安原慎氏、中桐充彦氏
参加者の数	約120人
要旨	【南越駅周辺整備にあたっての強み・弱み】 ・産業、特に工業になるだろう。越前市は福井県で一番の工業都市であり、丹南地域全体でも産業は強い。文化や歴史がある。 ・越前市は漆器や焼物、紙など、伝統産業が強みとなる。うまく活かせば、ちょっと時間が空いたときに日帰りで遊びに来ていただけることは十分に考えられるのでは。 ・伝統産業と食は強みである。特に食は、人を動かす大きな力になる。一方で、弱みはキラーコンテンツ、観光の目玉がないところである。 ・南越駅は、インターチェンジと国道が近接しており、自動車利用者も需要として取り込める点が強みとなる。加えて、地域住民に愛される、利用したくなる魅力が加われば、賑わいある駅周辺となるのでは。 ・現在、人口減少社会が到来するということで、全国で地方創生に向けた取り組みが進められている。その中で、丹南地域の市町にとっては、7年半後に新幹線駅が開業することが何よりも強みになるのでは。 ・基本計画では、駅周辺について「広域交通の拠点」と「交流の起点」という役割を持つべきではないか、という方向で整理をしている。新幹線駅とインターチェンジ、国道が近接するロケーションは全国でも数少ない。一方、新設駅で武生駅との棲み分けを図らなければならない。そうすると、南越駅周辺に新たな都市拠点をつくるのではなく、武生駅も含め丹南地域全体と連携して、出かけていく起点とすべきでは。 【強みを活かし、弱みを克服するための取組みのアイデア】 ・まず、駅周辺が地域住民に利用されるようにしなければならない。 ・今後人口が減少していく中で、新たに整備する施設はあまり過大につくらないよう気をつけ、最小限の整備で最大限の効果を上げなければならない。丹南地域の工業力や伝統・文化を活かすという意味では、駅はパーク＆ライド駐車場や二次交通網の整備をきっちりとやって、周辺と訪れた人を結ぶ玄関口でありさえすればよいのでは。 ・越前市のものづくりのまちとしての顔、伝統・文化をどう示すか、見せるかが大切になる。

要旨	・成長社会では、過大な投資もその後何とか回収できた。しかし、今大切なことは、将来にツケを回さないことである。地方創生では、周辺市町で人口を奪い合うような動きも見られている。地方は手を結んで取組んでいかなければならない。越前市周辺の丹南地域では、南越駅周辺の整備を機に、まちづくりの枠を周辺市町で考えていけるようになるとうい。 ・金沢駅の鼓門のように、南越駅にも伝統工芸などの魅力を再発見でき、テレビでは常に映される、駅のシンボルとなるようなものがあれば。 ・強みを活かしていくには、全国的なネームバリューが最も高い「越前がに」を軸にすべき。その他には「コシヒカリ発祥の地」という事実も、駅周辺が農地である立地を活かして、農業体験などのイベントを開催するなどして盛り上げては。 ・お金がなくても、例えば「ハンモックでお昼寝できる駅前」「農業体験のできる駅前」「雪遊びができる駅前」など、様々なおもてなしの取り組みは可能である。こういった特色を打ち出し、周辺の駅と差別化を図るかを早く決めていく必要がある。 ・二次交通確保においては、レンタカーやカーシェアリングといった方法がある。インターチェンジとの近接性を活かし、地域一丸となって助成等できれば、民間の力でカーシェアリングを実現できるのでは。二次交通として、自動車の利用がしやすくなれば、より多くの来訪者を獲得できるチャンスが生まれるのでは。 ・新幹線自体も大きな話題、魅力となる。子どもは乗り物が大好きであり、新幹線の見える公園などの施設づくりもアイデアでは。滋賀県には「アグリ郷栗東」という、新幹線が見えることを売りにした道の駅がある。 ・北陸新幹線のデザインコンセプトは「和の未来」であった。和には和風という意味だけでなく、地域のつながりも願われている。このメッセージに地域がどう応えていくかが問われており、しっかり応えれば、来訪者が増え、本数が増えるということになるだろうと思う。
-----------	---

4 駅舎デザインコンセプトについて

(1) 前回の議論整理

キーワード 「伝統・文化を未来につなぐ」



◆残したい、つなげていくべき越前市及び丹南地域の伝統・文化

- 集積する伝統産業
- 育まれた伝統の技
- 連綿と受け継がれた文化
- 豊かな自然
- 国府としての歴史

『伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅』

南越駅周辺整備イメージ



(2) 具体的なイメージの検討

◆委員会での駅舎デザインに関する意見

委員会で出された意見(第5回委員会)

- 劣化せず長く大事にされる、親しまれるデザインが必要である
- 注目されるようなデザイン。他新幹線駅を真似するのではなく、伝統、歴史、自然を活かしたレトロなデザイン。
- 南越駅は自然の中に立地する新設駅で、駅舎と駅前広場と道の駅を同時に作っていく。コンセプトはそのうえで、デザインが調和したものとなるよう検討していかなければならない。
- 丹南地域の伝統・文化を活かしていくことが必要である。
- 越前和紙等の丹南地域の伝統産業を表現するスペースがあるとよい。



◆パブリック・コメント、市民フォーラムでの駅舎デザインに関する意見

内容

- 未来に夢を継ぐ、各市町の経済、文化、伝統、交通拠点誘導、観光資源を発現できる特徴ある駅舎
- 光を取り入れ、明るい駅舎。
- 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。
- 金沢駅の鼓門のように、南越駅（仮称）にも伝統産業などの魅力を再発見でき、駅のシンボルとなるようなものがよい。
- 越前市のものづくりのまちとしての顔、伝統・文化をどう示すか、見せるかが大切になる。
- 北陸新幹線のデザインコンセプトは「和の未来」であった。和には和風という意味だけでなく、地域のつながりも願われている。



『伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅』

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、市や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共に、コウノトリが舞う里や周囲の豊かな自然に溶け込み、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する。

- ①地域の特色を感じる顔となるデザイン
- ②周囲の自然に溶け込んだ趣のあるデザイン
- ③地域に長く大事にされる親しみのあるデザイン
- ④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 レンタカー、カーシェアリングについて

(1) パブリック・コメント、フォーラムでの意見

パブリック・コメント及び市民フォーラムにおいて、二次交通整備の重要性と、北陸自動車道武生インターや国道8号等が近い地理的優位性を活かして、レンタカーやカーシェアリングを整備し駅の特徴を出すことにより、多くの来訪者を獲得できるのではないかと意見が出されました。

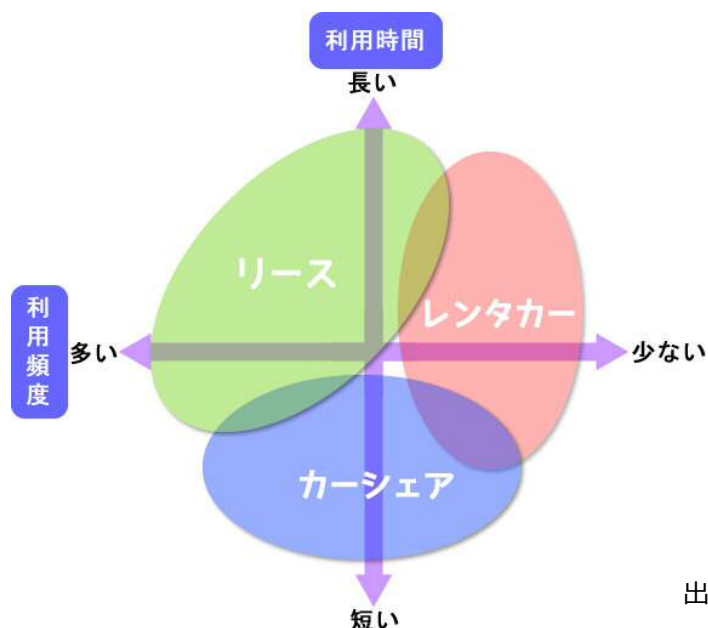
(2) レンタカー、カーシェアリングの現状

近年、低廉で利用しやすいレンタカーやカーシェアリングの利用が増加しており、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団によると、平成27年3月時点で国内におけるカーシェアリング車両ステーション数は9,451カ所(前年比25%増)、車両台数は16,418台(同33%増)、会員数は681,147人(同46%増)となっており、需要供給とも急増しています。

また、北陸信越運輸局石川運輸支局によると、平成27年1月末時点の県内における乗用車やバスなどのレンタカー台数(軽自動車除く)は5,205台となっており、平成22年度末の4,179台より約1,000台増えています。

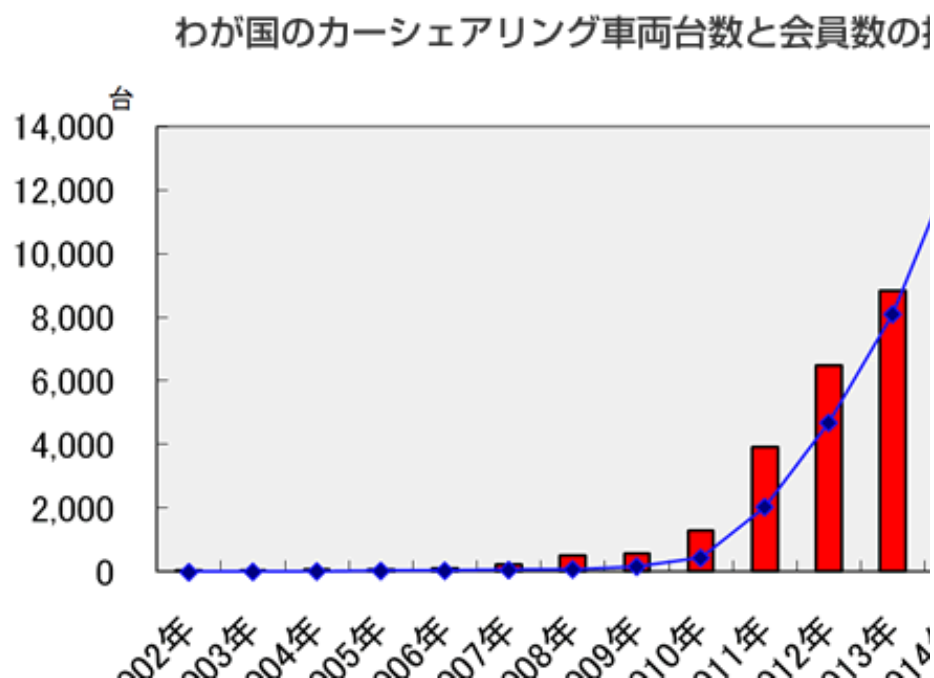
新聞では、駅を降りた人が次の目的地に向かうための「2次交通手段」としての需要の増加がみられ、北陸新幹線開業後は、県立恐竜博物館の来訪者の車に金沢ナンバーの車両が増加しているとの報道がみられます。

■ レンタカーとカーシェアリングの特徴



出典：全国レンタカー協会 HP

■カーシェアリングの車両台数と会員数の推移（全国）



出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 H P

■レンタカー事業者数及び車両数の推移（全国）



出典：国土交通省H P（平成 26 年 3 月 31 日現在）

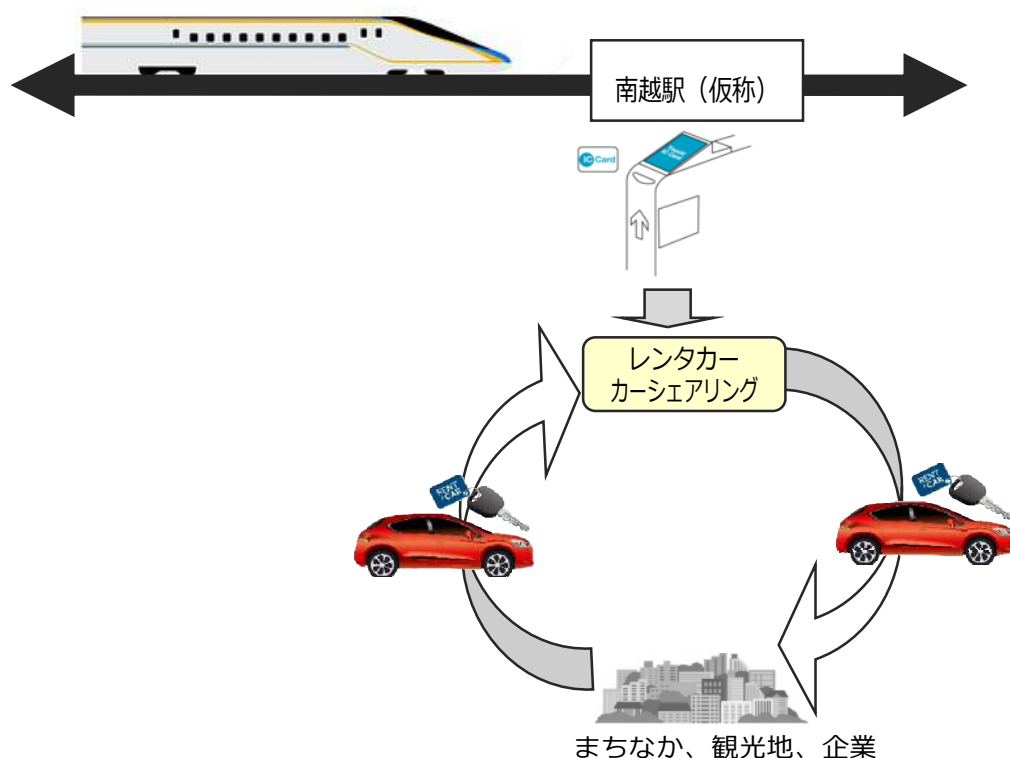
(3) レンタカー、カーシェアリングの整備について

南越駅（仮称）に特色を持たすために、自動車分担率の高い丹南地域においては、公共交通以外にも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機能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、より途切れのない移動が実現することが特徴であり、他の駅との差別化も図ることが可能です。

また、新幹線と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も効果があり、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との連携を図りながら仕組みづくりを検討していくことが望まれます。

【活用イメージ】



【事例：EX-IC レール&カーシェア】

タイムズと JR 西日本グループとの連携により、会員であれば、JR 西日本主要駅（駅レンタカー店舗近接）でクルマを借りることができるシステムで、さらに東海道・山陽新幹線（東京～博多）を利用した EX-IC カード等（利用履歴）でタイムズカープラスの利用料金の優待が受けられるサービスで、カーシェアリングの普及を通じて鉄道の利便性向上と利用の促進、環境負荷低減型交通の充実を目的とした取組みを行っています。



6 整備手法について

駅周辺整備の整備手法を（１）アクセス道路、駅前広場、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つに分類して検討します。

- （１）アクセス道路、駅前広場、修景施設は、公共による整備、及び管理・運営が基本となります。
- （２）パーク＆ライド駐車場は、公共による整備、及び管理・運営が基本ですが、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があります。
- （３）道の駅としての施設は、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、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があります。

整備 管理・運営	公 共	民 間
公 共	◆駅前広場 ◆アクセス道路 ◆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	◆パーク＆ライド 駐車場 ◆道の駅としての施設	

1) 道の駅としての施設の整備運営方式

整備運営方式を分析すると次のような結果となります。

整備運営方式については、新幹線開業にあわせて整備可能かという点に留意して整備主体を検討する必要がありますが、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」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・運営主体となることが望ましいと考えられます。

	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。

① 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	△	○	○

② 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	△	○	○

③ メリットとデメリット

	公設公営 (直営)	公設民営 (管理運営委託)	民設民営 (PFI)
メリット	➢ 事業継続性を担保	➢ 民間のノウハウや人材を活用した運営	➢ 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	➢ 魅力的な運営が図りにくい(ノウハウ、予算的制約)	➢ 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	➢ 事前・運営手続きに時間がかかる

④ 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、最低限のサービスを提供している。
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る。
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る。
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・利便性を高めている。 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、開業までの期間を短縮している。

7 整備スケジュールについて

今後、平成 35 年春の開業に向けて次年度以降、計画的な事業実施が期待されます。

