

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会

第5回資料

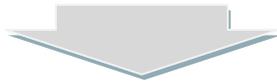
【本 編】

第5回資料【本編】 目次

1	第5回委員会の検討内容	1
2	駅周辺整備コンセプトの内容の具体化検討	2
3	導入施設（基本テーマ）の配置計画の検討	6
4	南越駅周辺の土地利用計画の検討	14
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	17
6	駅周辺整備のまとめ	20
7	基本計画の策定に関する パブリック・コメントの実施	21

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 導入施設（基本テーマ）の配置計画の検討



4 南越駅周辺の土地利用計画等の検討



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



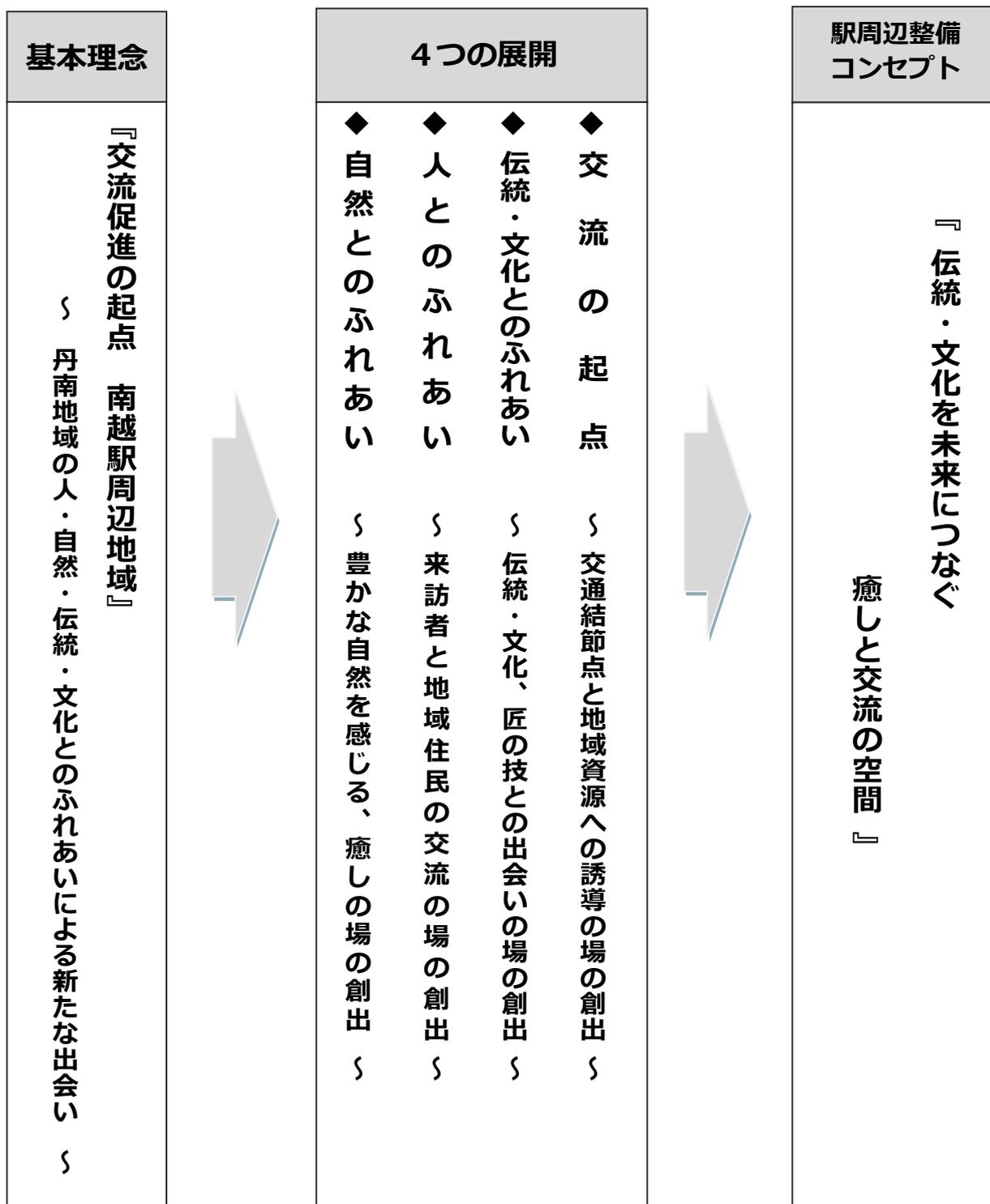
6 駅周辺整備のまとめ



7 基本計画の策定に関するパブリック・コメントの実施

2 駅周辺整備コンセプトの内容の具体化検討

(1) 駅周辺整備のコンセプト等について



(2) 駅周辺整備コンセプトの内容の具体化検討について

第4回委員会でのご意見

- 「理念（ブランド化）」、「存在感」、「ファン（ターゲット）」、「ストーリー」が感じられるようなコンセプトにすべき
- 「今まで温めてきたものを出す契機」というのはい
- 地域間競争を考えれば、「伝統」という視点が重要である
- 南越駅周辺のまちづくりのファンと主役は「地域の住民」であるべき
- 南越駅周辺は新幹線、国道8号、北陸自動車道が近接し、人の流れ、物流の拠点になる
- 「伝統産業」が南越駅ならではの強みなので、強く打ち出すべき
- 丹南地域の「広がり」や「つながり」を打ち出せないか
- 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、新しい価値の情報発信をすべき



『 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活かすなど、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、国道8号や北陸自動車道武生ICが近接する広域交通の結節点といった地理的特性を活かして、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。

(3) 道の駅整備の優位性

1. 自動車でのアクセスも良好な立地特性

- 南越駅(仮称)は、北陸自動車道武生 IC から南に約 0.5Km、国道 8 号から東に約 0.6Km と広域幹線道路からのアクセスが良好な立地にあります。
- これは、福井県の新幹線駅の中で最も優れた立地であり、広域交通の玄関口の形成に向け積極的に活用すべきと考えています。

(参考)最寄 IC 及び国道までの距離

福井 駅

IC まで 4.4Km(福井 IC)、国道まで 2.2Km(国道 8 号)

芦原温泉 駅

IC まで 6.1Km(金津 IC)、国道まで 4.5Km(国道 305 号)

敦賀 駅

IC まで 1.4Km(敦賀 IC)、国道まで 0.6Km(国道 8 号)



2. 丹南地域の地理的中心に位置

- 南越駅(仮称)は、丹南地域の中心に位置し、越前和紙、越前打刃物、越前筆筒、越前焼、越前漆器をはじめとする伝統産業が集積する丹南地域の観光上重要な立地にあります。



駅周辺に期待される役割

1. 広域交通の拠点

- 国道 8 号や北陸自動車道、北陸新幹線といった高速・広域交通網が近接している立地特性を活かして、丹南地域内観光におけるトランジット (新幹線からバスやレンタカーへの乗り換えや高速道路から一般道への乗り換え)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拠点としての役割が期待できます。

2. 交流の起点

- 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て、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が期待できます。
- 施設は駅利用者のための施設としてだけでなく、自動車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化を図ることが可能になります。

◆自動車利用者を取り込んだ場合の利用予測

新幹線利用者(1,000 人/日)+自動車利用者(3,100 人/日)×365≒年間 150 万人

※新幹線利用者は予測(2,000 人/日)の半分

※自動車利用者は道の駅越前の実績(3ヶ月で 20 万人)をもとに、前面道路交通量の違いを踏まえ 2 倍に設定

3. 防災機能

- 東日本大震災において、「道の駅」は被災者支援や復興支援に大きな貢献を果たしました。また、台風や大雨、冬季の暴風雪においても、「道の駅」は避難者の受け入れ先として貢献しています。

(4) 道の駅としての施設及び周辺施設の整備内容と規模

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
- 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) コウノトリが舞う里や新幹線を眺められる展望空間

駅西側

(約2.3ha)

■駅前広場 (4,800㎡)

■道の駅としての施設 (8,000㎡)

■多目的広場 (3,000㎡)

■修景施設 (7,000㎡)

駅東側

(約1.8ha)

■パーク&ライド駐車場 (18,000㎡)

3 導入施設(基本テーマ)の配置計画の検討

(1)アクセス道路

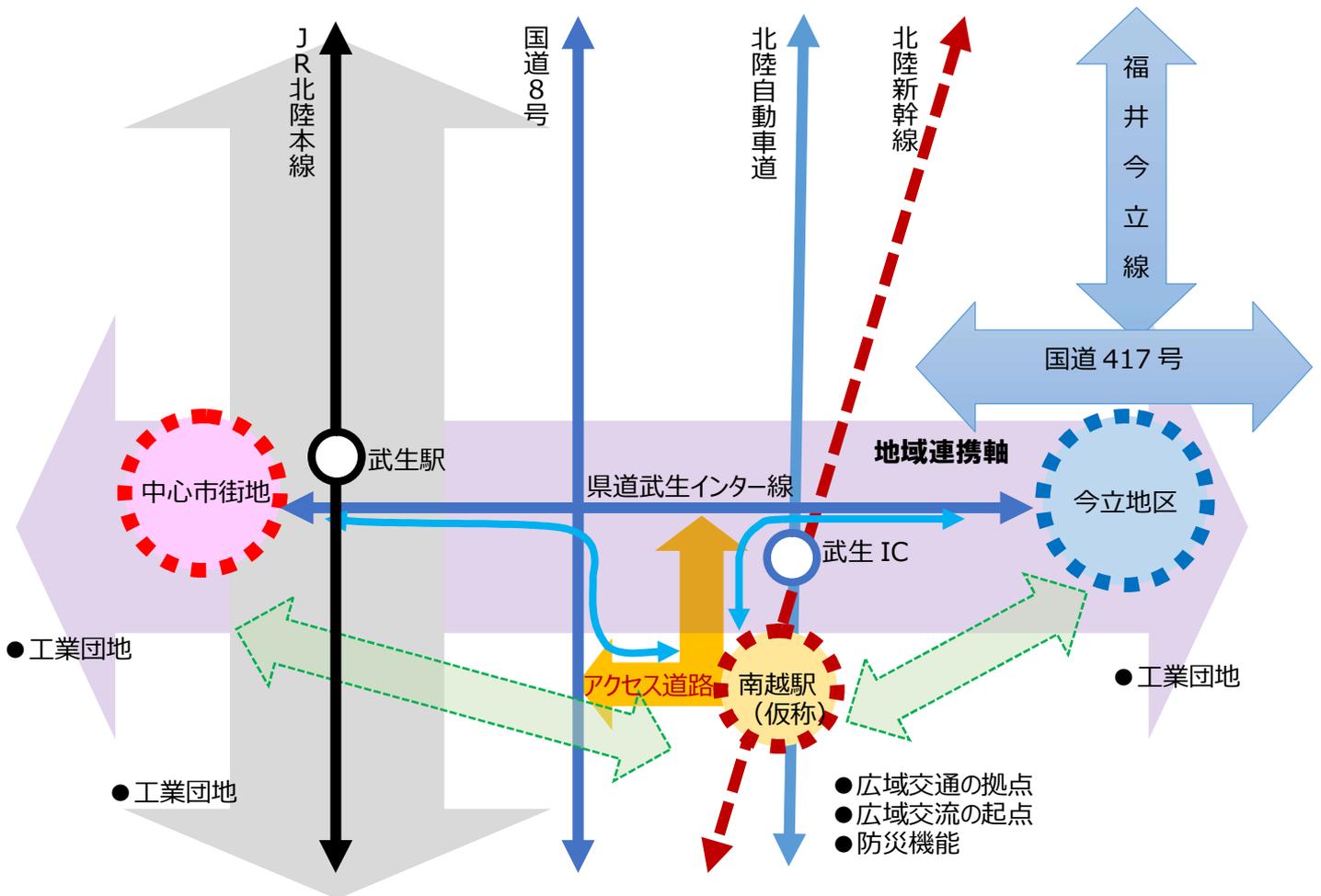
① 基本的な考え方

■ 地域連携軸

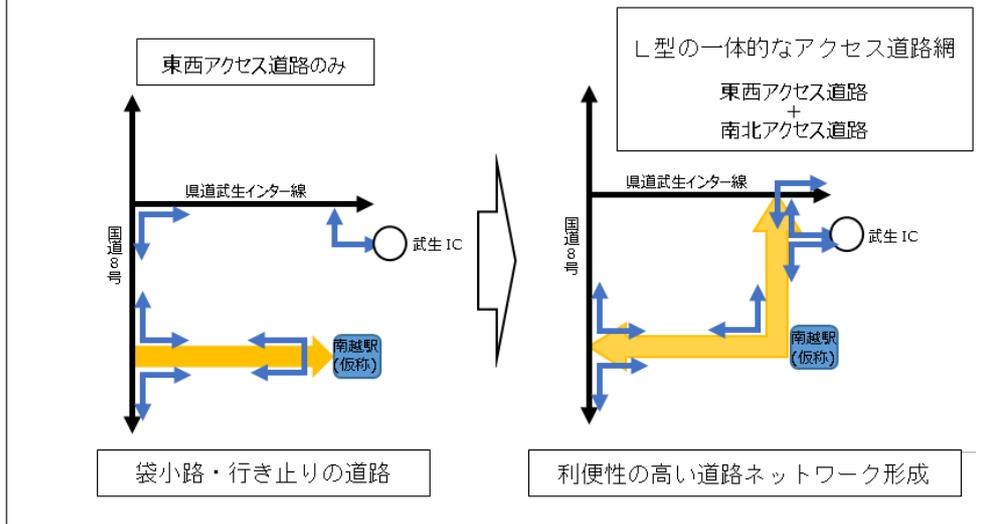


- ・ 駅周辺は、北陸自動車道武生 IC、国道 8 号に近接した高速広域交通の結節点である地理的優位性を活かした広域交通の拠点
- ・ 駅周辺は、丹南広域や越前市の中心に位置し、丹南地域がほぼ駅勢圏である地理的優位性を活かした広域交流の起点
- ・ 駅周辺は、北陸新幹線、国道 8 号、北陸自動車道からなる南北の地域連携軸と、池田町・岐阜県を結ぶ国道 4 1 7 号と越前町・南越前町を結ぶ国道 3 6 5 号、武生米ノ線、小曾原武生線で構成する東西の地域連携軸があり、東西と南北の地域連携軸が交わる交通の要衝の地

■ 動線の概念図(広域)



■ 動線の概念図(駅周辺)



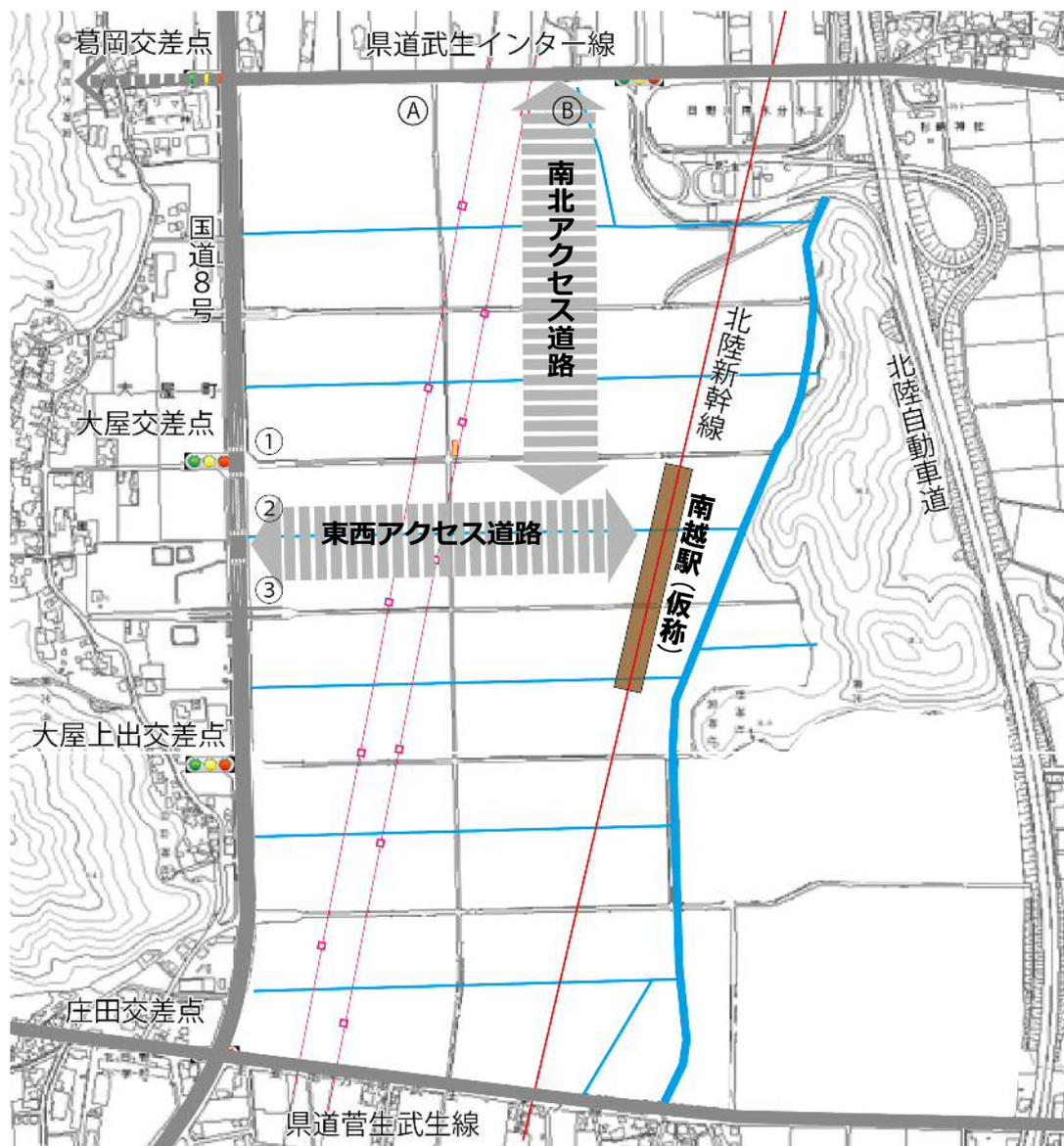
- ・ 東西アクセス道路と南北アクセス道路を同時に整備して、L型の一体的なアクセス道路網を形成することで周辺幹線道路相互を連絡する利便性の高い道路ネットワーク形成が可能となり、駅周辺が丹南地域の「広域交通の拠点」「交流の起点」「防災機能」として貢献することができます。

② アクセス道路の取付位置の検討

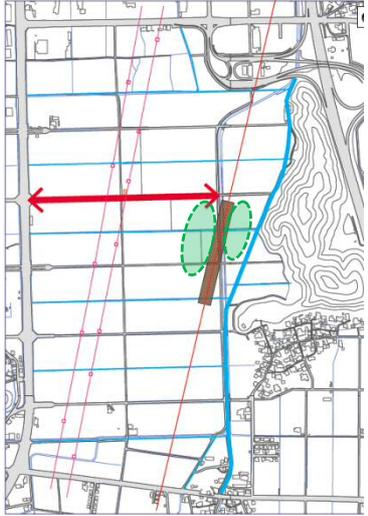
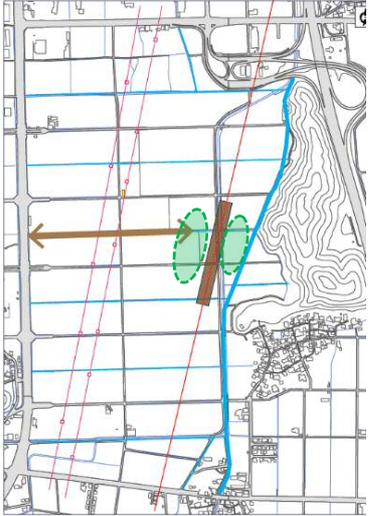
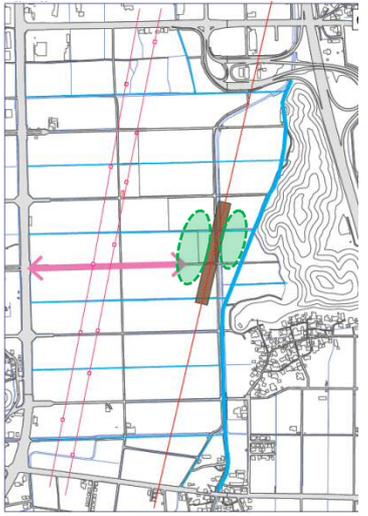
■ 求められる機能

- 国道 8 号及び北陸自動車道からのアクセス性
- 越前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

■ アクセス道路配置パターン



③東西アクセス道路の配置比較検討表

パターン		①	②	③	
道路配置					
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号を経由し連携できる ○	国道8号を経由し連携できる ○	国道8号を経由し連携できる ○	
	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 ○	
	既存支障物件との整合	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			●		

④南北アクセス道路の配置比較検討表

パターン		A	B
道路配置 ※東西アクセス道路が整備されることを前提として配置			
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できる ○	県道武生インター線を経由し連携できる ○
	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 ○
	既存支障物件との整合		
	と幹線道路の関係	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			●

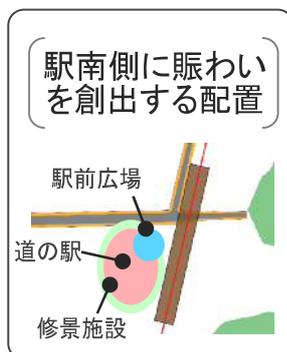
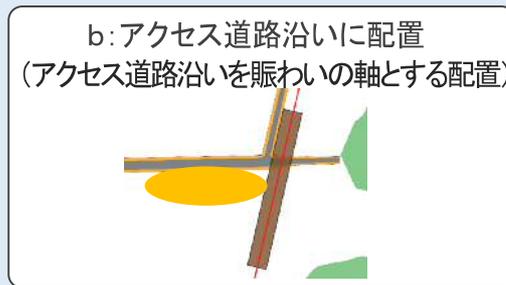
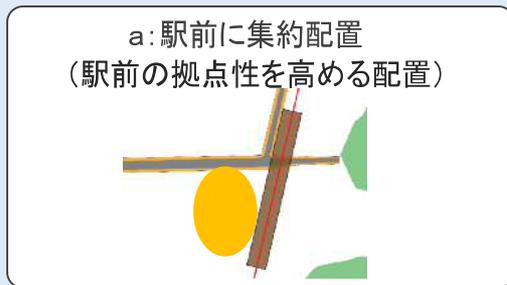
(2)導入施設の配置計画の検討

① 基本的な考え方

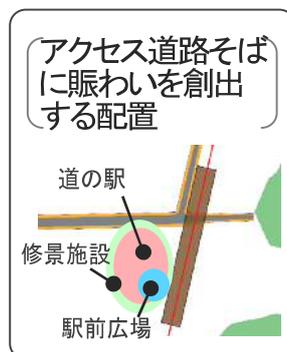
■ 施設の配置形態の前提条件

【配置のポイント】

- コンコース（出入口）付近に配置する
- 施設が東西アクセス道路で分断されない



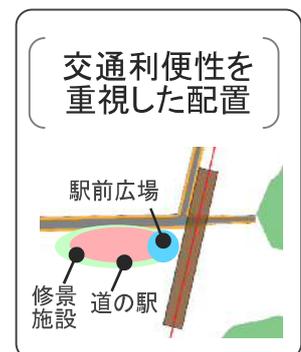
パターン1



パターン2



パターン3



パターン4

■ 駅周辺整備コンセプトとの整合性、動線の配慮をもとに評価

■ コンセプトとの整合性 ①

「交流の空間」：多様な人々のふれあいと賑わいが生まれる空間として、道の駅としての施設を中心とした空間を形成する。

【配置のポイント】

- 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

⇒全ての配置パターンに共通



■ コンセプトとの整合性 ②

「癒しの空間」：訪れた人に周囲の自然そのものの魅力や、駅舎や道の駅としての施設と周囲の自然との調和を感じさせる空間を形成する。

【配置のポイント】

- 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を眺められる配置 ⇒すべての配置パターンに共通(特に1、4)
- 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 ⇒配置パターン1、2、3



■ 動線への配慮

「歩行者動線」：各施設へと効率的に移動でき、車道によって分断されないように施設を配置する。

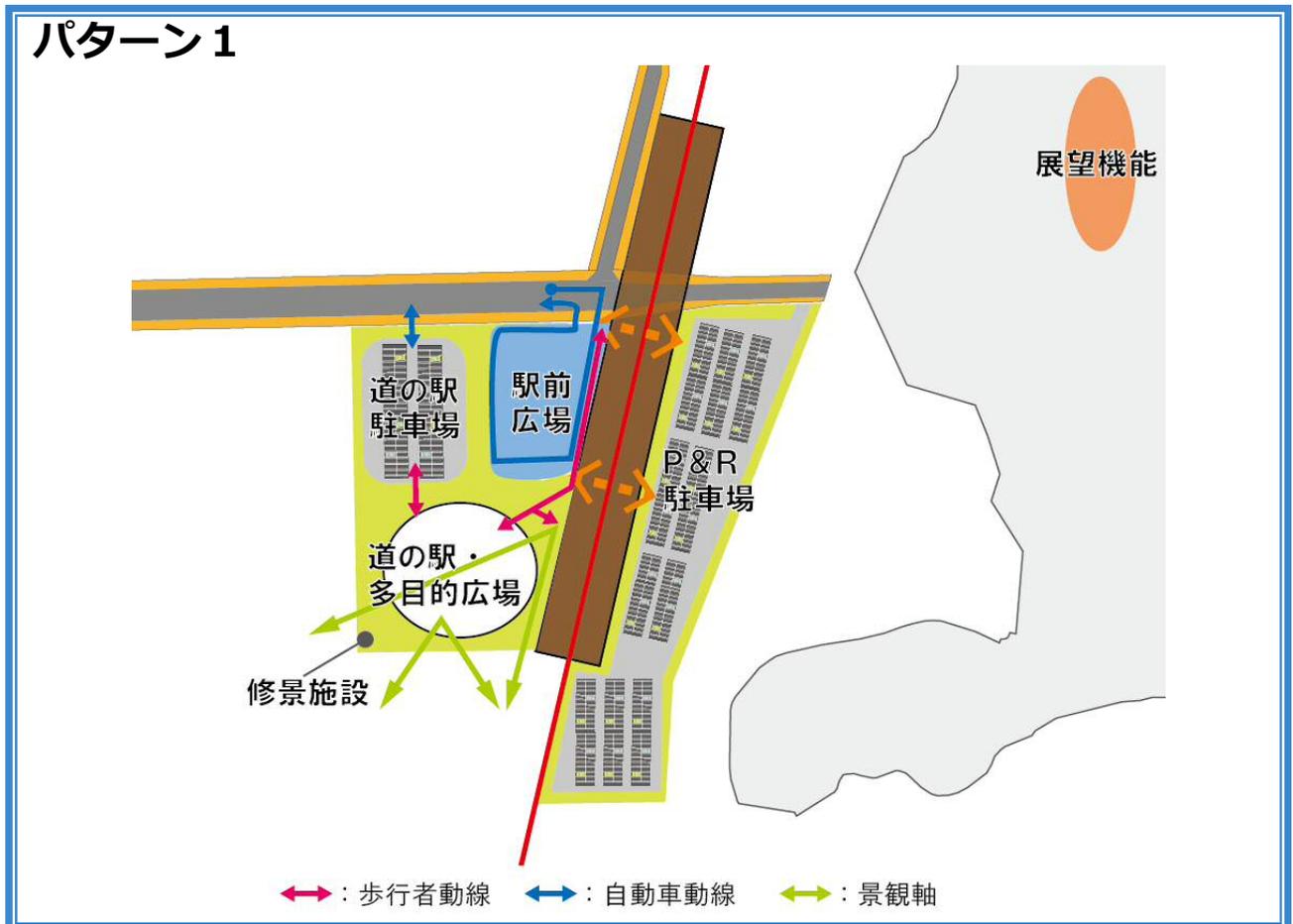
「自動車動線」：わかりやすく、駐車しやすいように施設を配置する。

【配置のポイント】

- 歩行者動線が、車道によって分断されない配置 ⇒配置パターン1、3、4
- 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
⇒配置パターン1、2、4

② 配置パターンの評価・まとめ

	パターン 1	パターン 2	パターン 3	パターン 4
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	○	○	○	
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、駐車できる配置	○	○		○
総合評価	●			

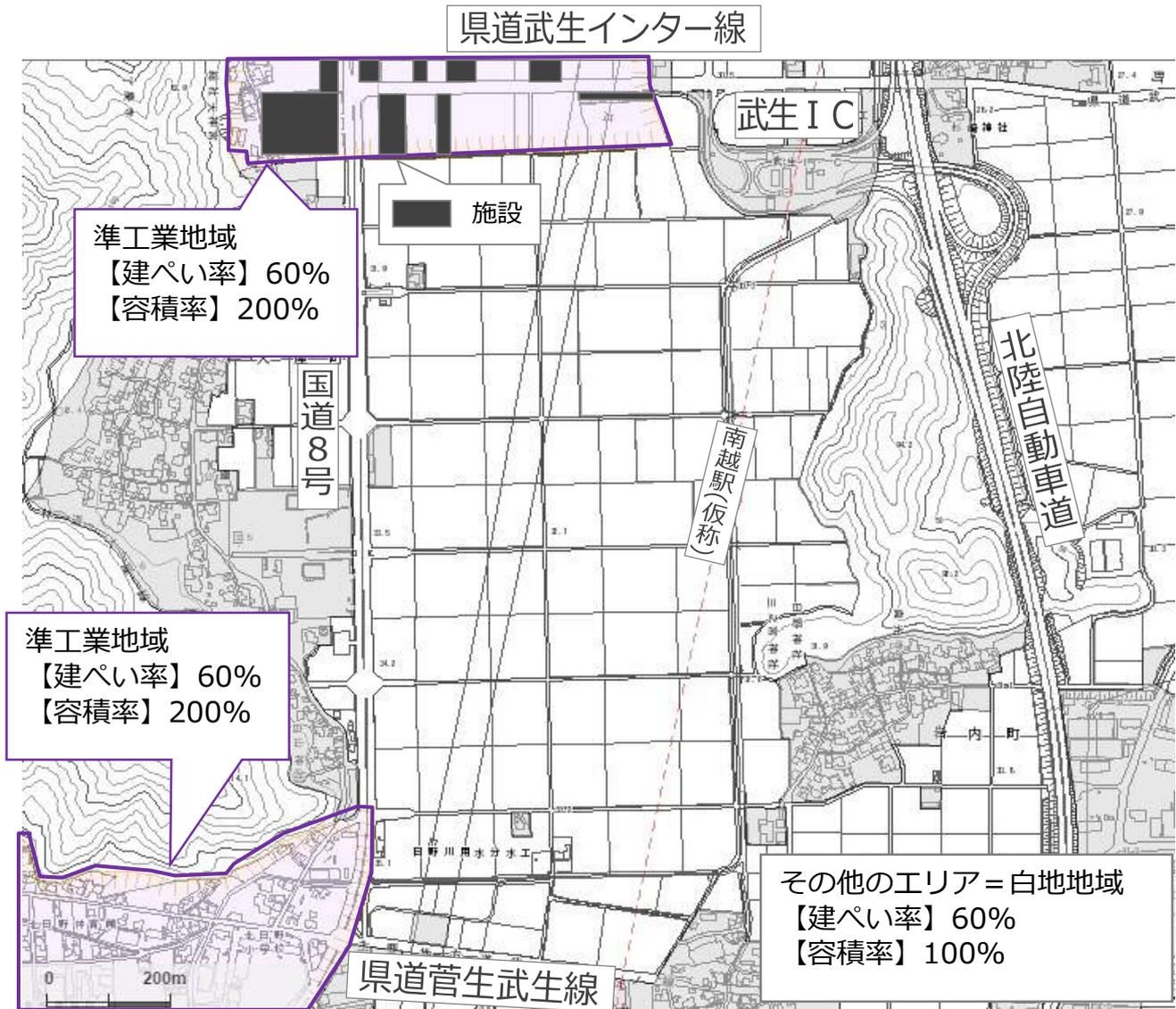


4 南越駅周辺の土地利用計画の検討

(1) 現況

■ 駅周辺の用途地域指定状況

- 県道武生インター線と県道菅生武生線沿道の一部が準工業地域に指定されています。
- 上記以外の場所では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として、良好な農地が広がっています。



■(参考)用途地域指定についての考え方(「福井県都市計画区域マスタープラン」より)

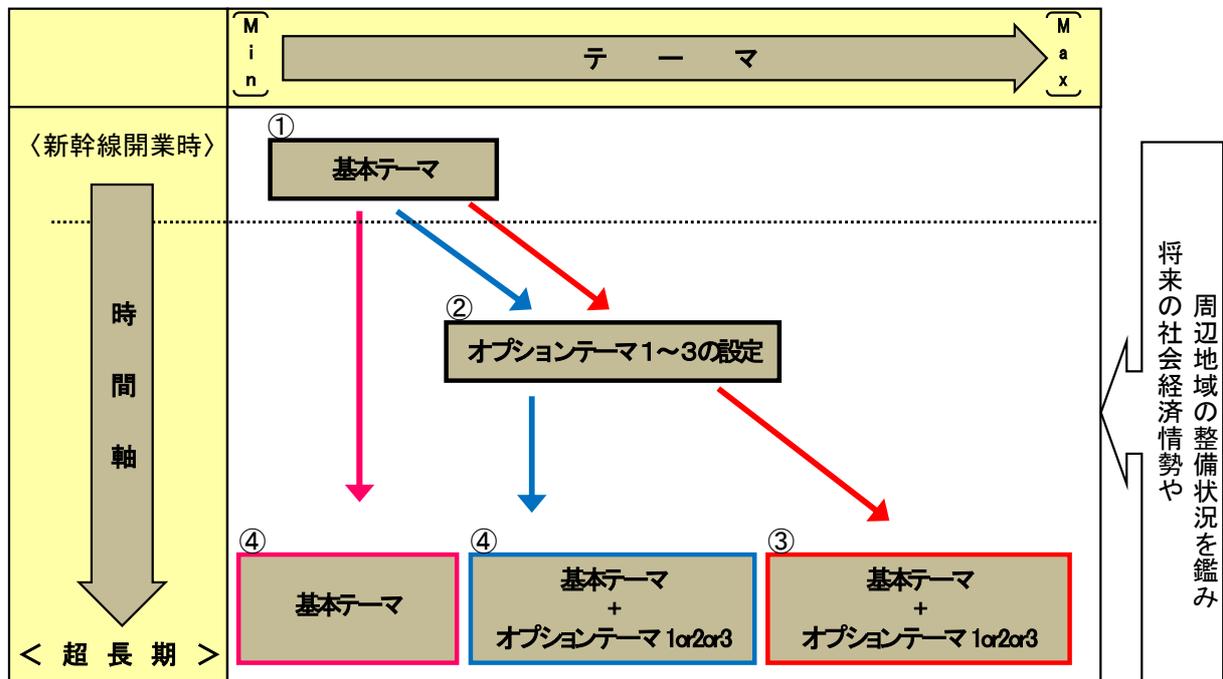
「丹南都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、既に概ね10年後(計画書における平成22年)の人口規模に応じた住宅用地としての用途地域面積が確保され、産業においても計画的かつ具体的な市街化の見通しがないたため、概ね10年後の市街地の規模は、現在の用途地域の規模の範囲内とすることが示されています。

■(参考)南越駅(仮称)周辺地域の位置付け(「越前市都市計画マスタープラン(現行)」より)

「将来都市像」において、広域交流拠点として位置付けられ、「北陸新幹線開業に伴うインパクトの受け皿として、新たな玄関口・広域交流のまちづくり拠点としての活用を検討する」と示されています。

(2) 南越駅周辺整備構想における考え方

【まちづくりの考え方】



- 新幹線開業に伴い必要となる駅前広場やアクセス道路など交通施設を中心とした「基本テーマ」を新幹線の開業に併せて整備する
- 将来の社会経済情勢や周辺地域の整備状況を踏まえながら、適切なオプションテーマを誘導する

(3) 土地利用計画の考え方

【現況】

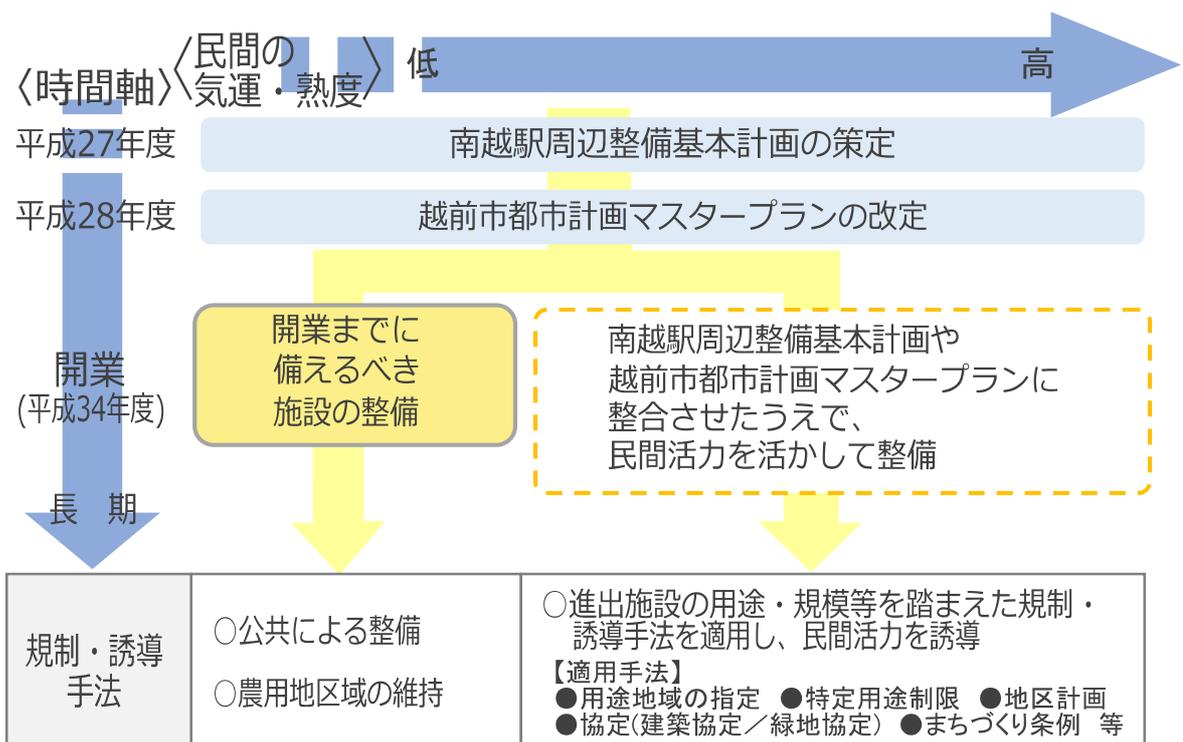
- 農用地は幹線用水路の受益地(当面農地利用が必要)
- 用途地域指定区域(県道武生インター線沿道)の土地利用が可能
- 駅周辺における具体的な民間開発は現時点でみられない

【社会情勢】

- 人口減少社会
- 持続可能なコンパクトシティの形成と各地域間の連携強化 (ネットワーク型コンパクトシティ)
- 平成 28 年度に改定予定の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、P & R 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。
- 「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、ネットワーク型コンパクトシティの概念や平成 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。
 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。



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

(1) 考え方

【基本理念】

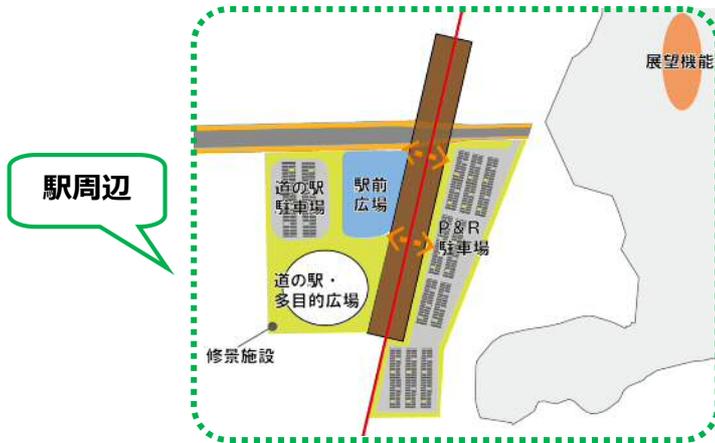
交流促進の起点 ～丹南地域の人・自然・伝統・文化とのふれあいによる新たな出会い～

【4つの展開】

- 交流促進の起点 ～ 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 ～

【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 』



【駅舎デザインコンセプト】

駅舎の建設主体である鉄道・運輸機構に駅舎デザインのコンセプトを要望



【駅前広場整備コンセプト】

駅前広場の基本設計、実施設計に委員会が検討したコンセプトを反映



(2) 駅舎デザインコンセプトの検討

駅舎の建設主体である鉄道・運輸機構に駅舎デザインのコンセプトを要望

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

丹南地域の地域資源（第4回委員会資料より抜粋）

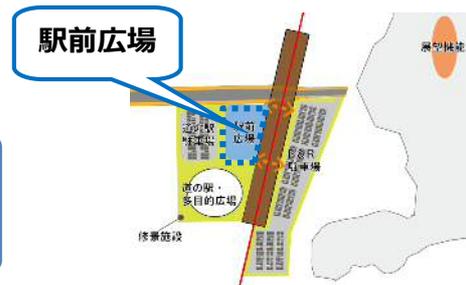


駅舎デザインコンセプト（案）

『伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅』

(3) 駅前広場整備コンセプトの検討

駅前広場の基本設計、実施設計に委員会が検討した
コンセプトを反映



駅前広場整備コンセプト（案）

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（案）

■ 来訪者をもてなす『動』の空間

- 利便性・快適性・質の高い公共交通施設の整備
- わかりやすく円滑な交通処理機能を有した交通広場
- 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

6 駅周辺整備のまとめ



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』



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』

来訪者をもてなす『動』の空間
自然と調和した『静』の空間

駅舎デザインコンセプト

『伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅』

7 基本計画の策定に関するパブリック・コメントの実施

■ パブリック・コメントとは？

- 策定中の計画案を市民の皆様幅広く公表し、ご意見やご質問をいただくこと。
- いただいたご意見を反映させることで、より多くの市民の考えを踏まえた計画書案を作成することができます。



■ パブリック・コメントの実施内容

- 期間：9月15日～10月15日
- 周知方法等：越前市広報に掲載
越前市ホームページに掲載
市民フォーラムの開催



■ パブリック・コメント後のスケジュール

- 意見等を踏まえ、計画書（案）を作成
- 第6回策定委員会を開催し、計画書（案）について検討