

第8回芦原温泉駅まちづくりデザイン部会

日時 平成28年12月21日(水) 19:30～

場所 あわら市役所 203会議室

会 議 次 第

1 開会

2 部会長あいさつ

3 協議事項

(1) 芦原温泉駅周辺整備基本計画の改定作業の進捗について

(2) 意見交換

(3) 今後の予定について

4 閉会

6-3 駅前広場（西口、東口）

1. 計画にあたっての前提条件の整理

(1) 将来乗降客数の推計

① 芦原温泉駅の将来乗降客数

- 国土交通省交通政策審議会が試算した平成 37 年度末時点の鉄道利用者の需要予測に基づき、将来乗降客数を推計

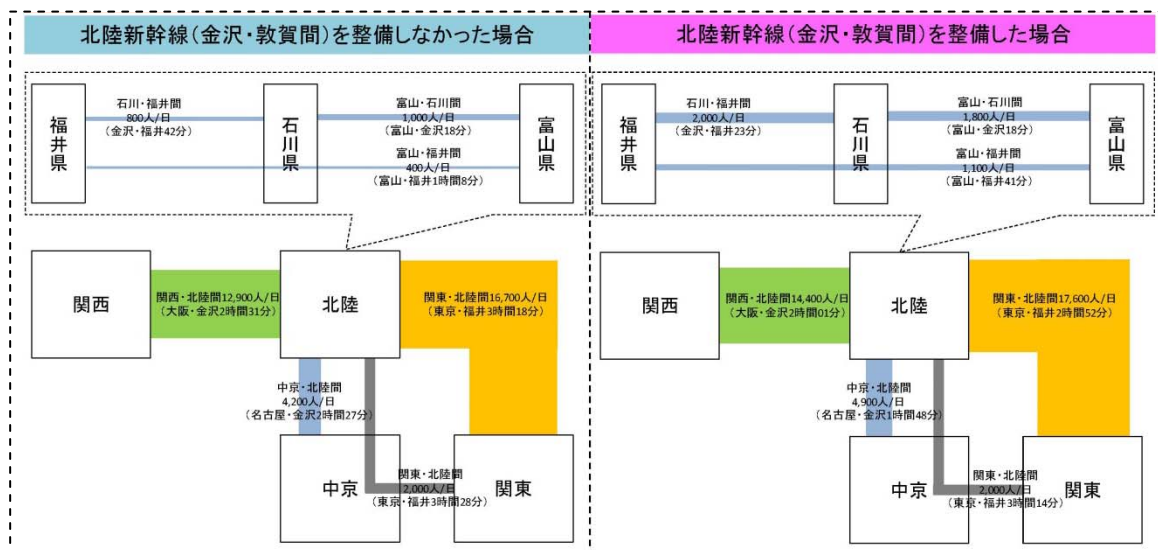
$$\text{将来乗降客数} = 3,287 \text{ 人/日} (\times 1) \times 1.143 (\times 2) = 3,757 \text{ 人/日} \approx \underline{3,760 \text{ 人/日}}$$

※1 平成 18 年度から平成 27 年度までの 10 年間の傾向から推計した北陸新幹線開業時の平成 34 年度における J R 芦原温泉駅の乗降客数 別紙「参考 3」を参照

※2 平成 34 年度末における金沢・敦賀間の整備に伴う鉄道利用者の増加率（国の試算では平成 37 年度末を推計時点としているが、平成 34 年度末も同等と仮定）

■ 平成 37 年度末における鉄道利用者の需要予測

区 間		金沢・敦賀間 未整備	金沢・敦賀間 整備
北陸圏内	石川・福井間	800 人/日	2,000 人/日
	富山・福井間	400 人/日	1,100 人/日
関東・北陸間	北回り(北陸新幹線)	16,700 人/日	17,600 人/日
関西・北陸間		12,900 人/日	14,400 人/日
中京・北陸間		4,200 人/日	4,900 人/日
合 計		35,000 人/日…①	40,000 人/日…②
		増加率(②/①)	1.143



(出典 「収支採算性及び投資効果の確認」に関する参考資料
(交通政策審議会 陸上交通分科会 鉄道部会 整備新幹線小委員会))

② 西口及び東口の乗降客数

【西口】 約 3,010 人 【東口】 約 750 人

- 平成 28 年 9 月に実施した実態調査 (P30 参照) によると、平日の自由通路利用者のうち、約 8 割が西口、約 2 割が東口を利用しているため (休日は約 9 割が西口、約 1 割が東口)、西口及び東口の分担比率を西口 : 東口 = 8 : 2 と設定

(5) 必要施設量の設定

① 西口及び東口の交通機能に係る役割分担（再掲）

考え方	- 観光客などの来訪者には、広域的な賑わい・交流拠点である西口に降り立ってもらえるよう、広域的なターミナル機能は西口に集約 - ただし、西口には交通機能の他、賑わい・交流拠点としての機能導入も望まれることから、東口への機能分担も視野に、西口を出来る限りコンパクト化	
役割分担	西 口	東 口
	『広域ターミナル拠点』 - 路線バス、観光バス、送迎バス、タクシーの乗降、待機機能 - 一般車の乗降機能 など	『西口を補完する交通広場』 東口方面からの利用者に対するタクシー及び一般車の乗降機能 など

② 必要施設量の設定

- 必要施設量は計画区域内（P41 参照）に収めることを基本とし、交通施設配置のための新たな用地確保などは想定しない。

施 設	施 設 配 置 ・ 施 設 量 の 考 え 方	西口駅前広場	東口駅前広場
路 線 バ ス	- 西口に乗降機能を配置 - 現在の運行サービスを将来にわたって維持することを前提に、3台分の乗降場を確保 - 待機場が必要な場合は駅前広場外で確保	乗 車：2台 降 車：1台	— 別紙「参考5」を参照
観 光 バ ス (不定期バス含む)	- 西口に乗降機能を配置 - 多くの観光地を抱える嶺北北部の玄関口として、1台以上の乗降機能を駅前広場内の乗降場や島状空間に確保 - 東口では、駅前広場外で臨時若しくは緊急時に備えた乗降機能の配置を検討	乗 降：1台	※駅前広場外に臨時若しくは緊急時に備えた乗降機能の配置を検討
送 迎 バ ス	- 西口に乗降機能を配置 - 現在の旅館送迎等の状況を踏まえ、2台以上の乗降機能を駅前広場内の乗降場や島状空間等に確保	乗 降：2台	— 別紙「参考6」を参照
タ ク シ ー	- 乗降機能は西口及び東口、待機場は西口に配置 - 西口では2台分の乗降場を確保するとともに、ロータリー形状に合わせて駅前広場内の島状空間に待機場を確保 - 東口では2台分の降車場を確保	乗 車：1台 降 車：1台 待機場：適宜	乗 車：1台 降 車：1台
一 般 車	- 乗降機能、短時間駐車場を西口及び東口で分担 - 西口では、2台分の乗降場を確保するとともに、ロータリー形状に合わせて駅前広場内の島状空間に短時間駐車場を確保 - 東口では、西口における機能配置の状況を踏まえて機能を補完	乗 降：2台 駐車場：適宜	乗 降：適宜 駐車場：適宜
身 障 者 用	- 西口では2台分の乗降場を確保 - 東口ではレイアウトに応じて適宜確保	乗 降：2台	乗 降：適宜

西1案

※ □内は主な特徴（実線は交通機能、破線は賑わい・景観機能に係る特徴）

※ 青字：他の案に比べて優れる点、赤字：他の案に比べて劣る点、黒字：その他の留意点など

◀---▶：aキューブ、駅前商店街への動線
 ◀---▶：ロータリー利用者の動線

・ロータリーを分離しないため、公共交通と一般車交通の錯綜が懸念される

・自由通路出入口の正面に位置する既存街区の景観形成が必要である

・自由通路の出入口は、aキューブ等と駅前商店街の中間に位置し、双方への連絡性に優れている

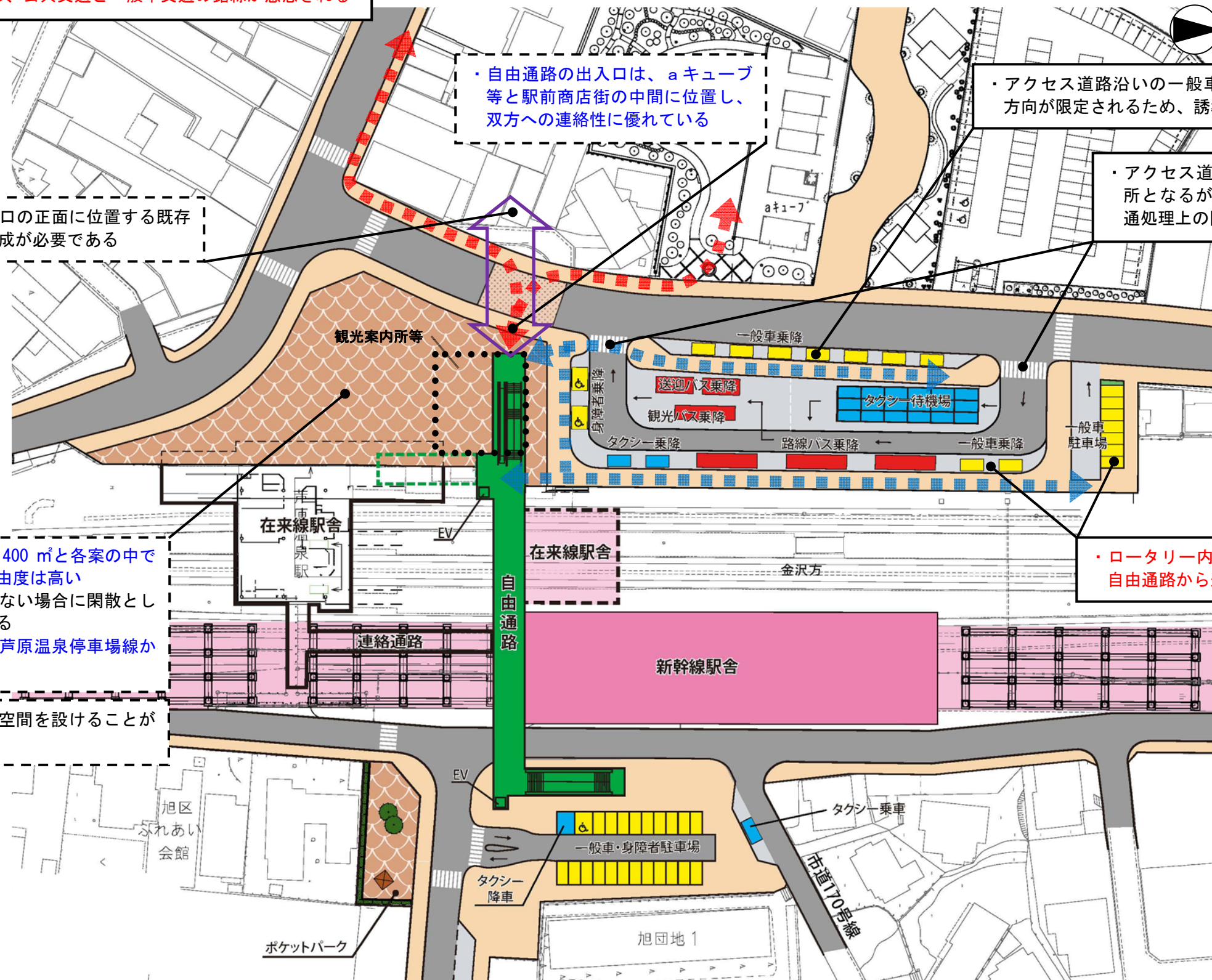
・アクセス道路沿いの一般車乗降場は進入方向が限定されるため、誘導対策が必要

・アクセス道路との交差点が2箇所となるが、離れているため交通処理上の問題は生じない

・賑わい空間の面積は約 2,400 m²と各案の中で最も大きく、利活用の自由度は高い
 ・ただし、利活用がなされない場合に閑散とした印象を与える恐れがある
 ・シンボル道路である県道芦原温泉停車場線からの視認性に優れている

・賑わい空間が広く、植栽空間を設けることが可能である

・ロータリー内の一般車乗降場・駐車場は自由通路から遠い(特に現駅舎利用時)



西3案

※ □内は主な特徴（実線は交通機能、破線は賑わい・景観機能に係る特徴）

※ 青字：他の案に比べて優れる点、赤字：他の案に比べて劣る点、黒字：その他の留意点など

◀---▶：aキューブ、駅前商店街への動線
◀---▶：ロータリー利用者の動線

・ロータリーを分離するため、公共交通と一般車交通の錯綜は生じない

・分離するロータリーの中に自由通路出入口を配置することができるため、全ての利用者に対して不便が生じない

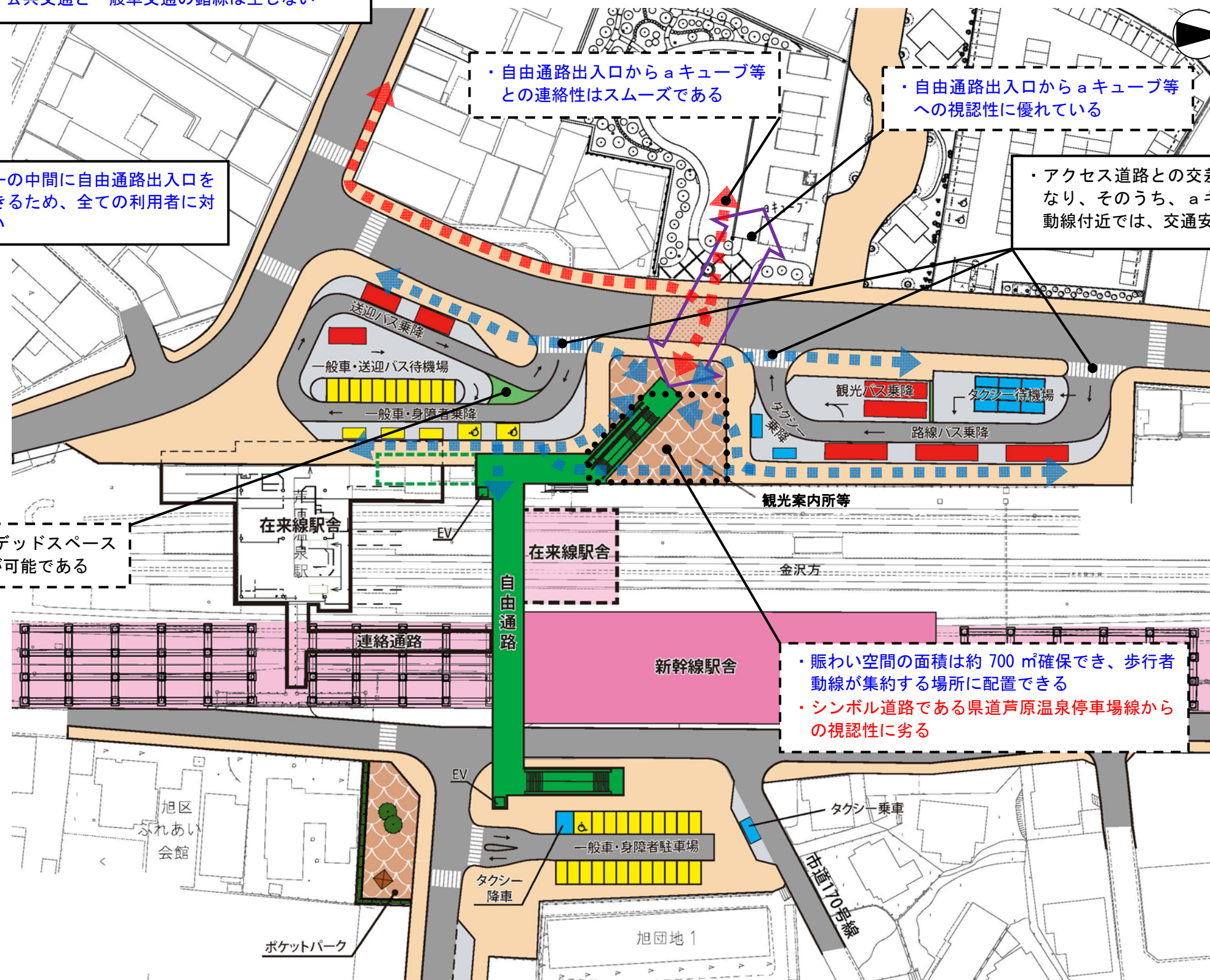
・自由通路出入口からaキューブ等との連絡性はスムーズである

・自由通路出入口からaキューブ等への視認性に優れている

・アクセス道路との交差点が3箇所となり、そのうち、aキューブ等への動線付近では、交通安全対策が必要

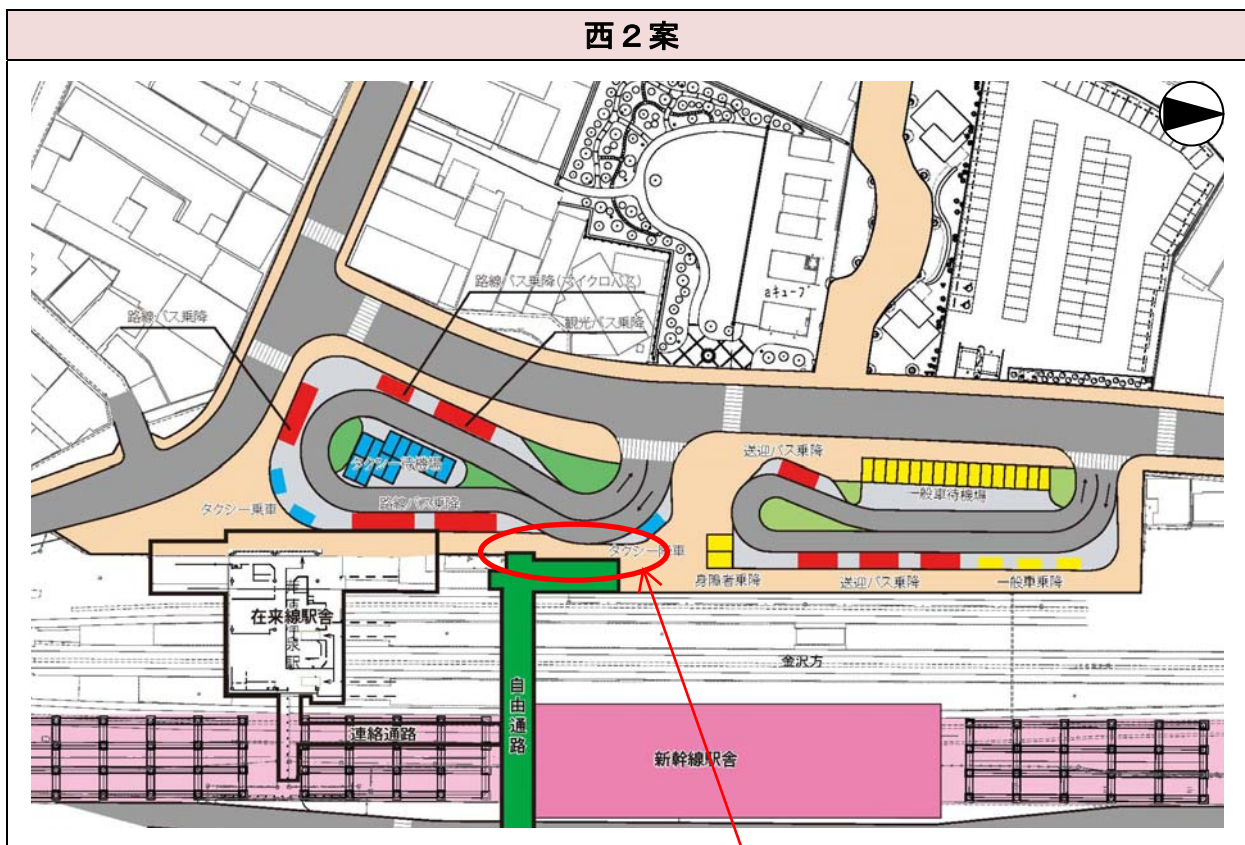
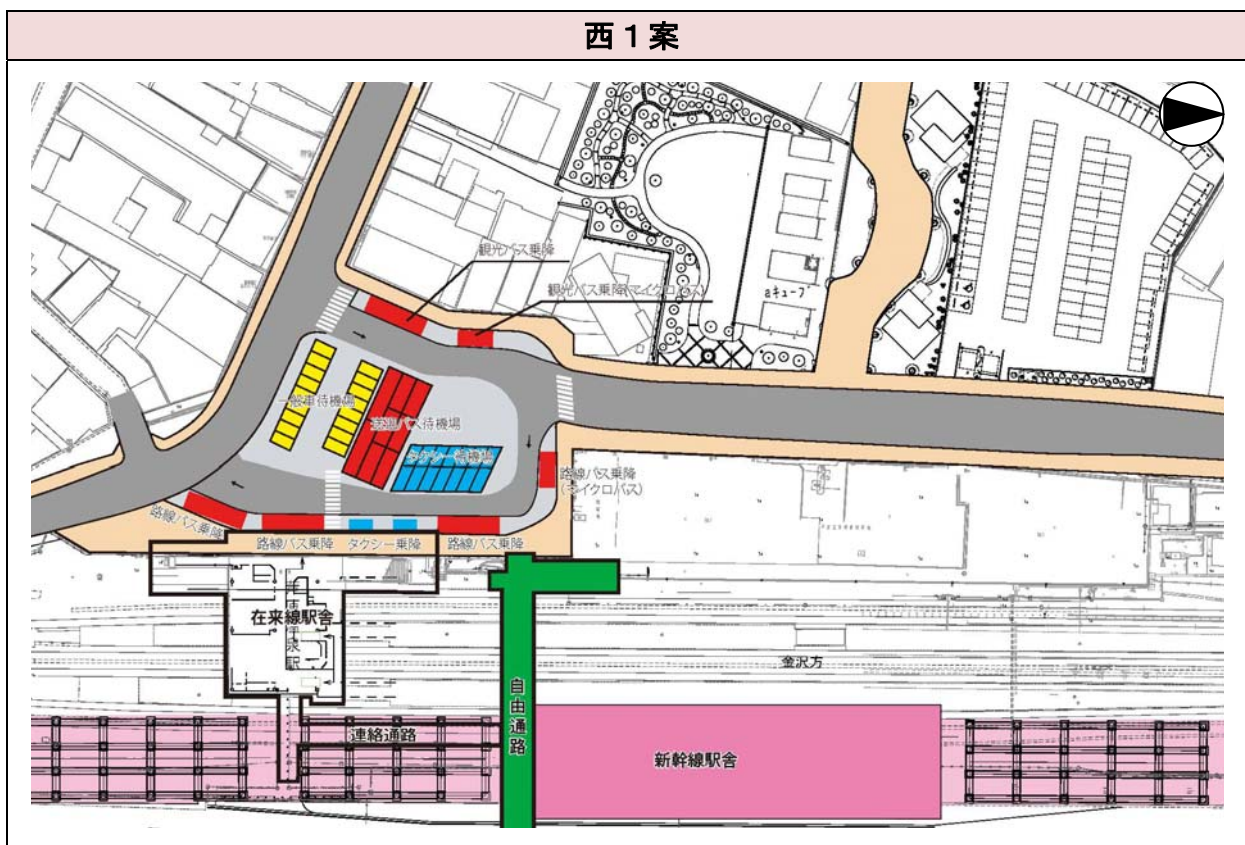
・ロータリー内の交通島やデッドスペースに植栽空間を設けることが可能である

・賑わい空間の面積は約700㎡確保でき、歩行者動線が集約する場所に配置できる
・シンボル道路である県道芦原温泉停車場線からの視認性に劣る



② レイアウトパターンの比較検討				※ 青字 ：他の案に比べて優れる点 赤字 ：他の案に比べて劣る点			
レイアウトパターン				西 1 案	西 2 案	西 3 案	西 4 案
レイアウトの概要				ロータリーを分離せず、北側に配置	ロータリーを分離せず、南側に配置	ロータリーを分離し、公共交通ロータリーを北側、一般車ロータリーを南側に配置	ロータリーを分離し、公共交通ロータリーを南側、一般車ロータリーを北側に配置
交通機能に関する評価	※（ ）内は必要施設量 施設量	路線バス	乗降場（3）	3 台	3 台	3 台	3 台
		観光バス	乗降場（1）	1 台	1 台	2 台	1 台
		送迎バス	乗降場（2）	2 台	2 台	3 台（1 台は待機場）	2 台
		タクシー	乗降場（2）	2 台	2 台	2 台	3 台
			待機場（適宜）	1 8 台	1 2 台	9 台	1 2 台
		一般車	乗降場（2）	9 台	2 台	3 台	2 台
			駐車場（適宜）	7 台	1 4 台	1 1 台	9 台
	身障者用乗降場（2）			2 台	2 台	2 台	2 台
	乗降の利便性		公共交通利用者	・ 特に問題なし	・ 路線バス乗降場付近の歩道幅が狭く、乗降スペースの確保が困難	・ 分離するロータリーの中間に自由通路出入口を配置することができるため、全ての利用者に対して不便が生じない	・ 自由通路出入口から路線バス乗降場、タクシー乗降場への距離が遠い（在来線駅舎移設後は自由通路の南側階段の整備により改善される）
			一般車送迎、送迎バス利用者	・ ロータリー内の一般車乗降場・駐車場は自由通路から遠い（現駅舎利用時は特に） ・ アクセス道路沿いの一般車乗降場は進入方向が限定されるため、誘導対策が必要	・ 自由通路出入口から一般車乗降場、送迎バス乗降場へは大きな迂回が必要（在来線駅舎移設後は自由通路の南側階段の整備により若干改善される） ・ 一般車駐車場が自由通路から遠い		・ 身障者乗降場と自由通路エレベーターの距離が遠いため、自由通路エレベーターの配置検討が必要
自動車交通の処理		駅前広場内	・ ロータリーを分離しないため、公共交通と一般車交通の錯綜が懸念される	・ ロータリーを分離しないため、公共交通と一般車交通の錯綜が懸念される	・ ロータリーを分離するため、公共交通と一般車交通の錯綜は生じない	・ ロータリーを分離するため、公共交通と一般車交通の錯綜は生じない	
		アクセス道路との接続	・ アクセス道路との交差点が 2 箇所となるが、離れているため交通処理上の問題は生じない	・ アクセス道路との交差点は 1 箇所に集約され、交通処理が容易である	・ アクセス道路との交差点が 3 箇所となり、そのうち、a キューブ等への動線付近では、交通安全対策が必要	・ アクセス道路との交差点が 2 箇所となるが、離れているため交通処理上の問題は生じない	
評 価				△⇒○でもよいのでは？	△	◎	○
賑わい・景観機能に関する評価	歩行者の回遊性			・ 自由通路の出入口は、a キューブ等と駅前商店街の中間に位置し、双方への連絡性に優れている	・ 自由通路出入口から a キューブ等との連絡性はスムーズとは言えず、駅前商店街においては大きな迂回が必要となる	・ 自由通路出入口から a キューブ等との連絡性はスムーズである	・ 自由通路出入口から a キューブ等との連絡性はスムーズである
	自由通路からの視認性			・ 自由通路出入口の正面に位置する既存街区の景観形成が必要である	・ 自由通路出入口から a キューブ等への視認性は比較的良好い	・ 自由通路出入口から a キューブ等への視認性に優れている	・ 自由通路出入口から a キューブ等への視認性に優れている
	賑わい空間の規模、位置			・ 賑わい空間の面積は約 2,400 m ² と各案の中で最も大きく、利活用の自由度は高い ・ ただし、利活用がなされない場合に閑散とした印象を与える恐れがある ・ シンボル道路である県道芦原温泉停車場線からの視認性に優れている	・ 賑わい空間の面積は約 800 m ² 確保できるが、北寄りの配置となるため連続性に乏しい ・ シンボル道路である県道芦原温泉停車場線からの視認性に劣る	・ 賑わい空間の面積は約 700 m ² 確保でき、歩行者動線が集約する場所に配置できる ・ シンボル道路である県道芦原温泉停車場線からの視認性に劣る	・ 賑わい空間の面積は約 500 m ² 確保でき、歩行者動線が集約する場所に配置できる ・ シンボル道路である県道芦原温泉停車場線からの視認性に劣る
	緑空間の確保の可能性 （JR 芦原温泉駅周辺地区景観形成整備計画との整合）			・ 賑わい空間が広く、植栽空間を設けることが可能である	・ ロータリー内の交通島やデッドスペースに植栽区間を設けることが可能である	・ ロータリー内の交通島やデッドスペースに植栽区間を設けることが可能である	・ ロータリー内の交通島やデッドスペースに植栽区間を設けることが可能である
	評 価				◎	△	○
総合評価				ロータリーを分離しない西 1 案と西 2 案では、 賑わい・景観機能の評価が高い『西 1 案』の優位性が高い		ロータリーを分離する西 3 案と西 4 案では、 交通機能の評価が高い『西 3 案』の優位性が高い	
				※西 1 案と西 3 案の優位性については、芦原温泉駅まちづくりデザイン部会と調整を図りながら今後判断する予定			

H28.9.27 第2回のワーキング部会での資料
西1案は、現在のロータリーです。

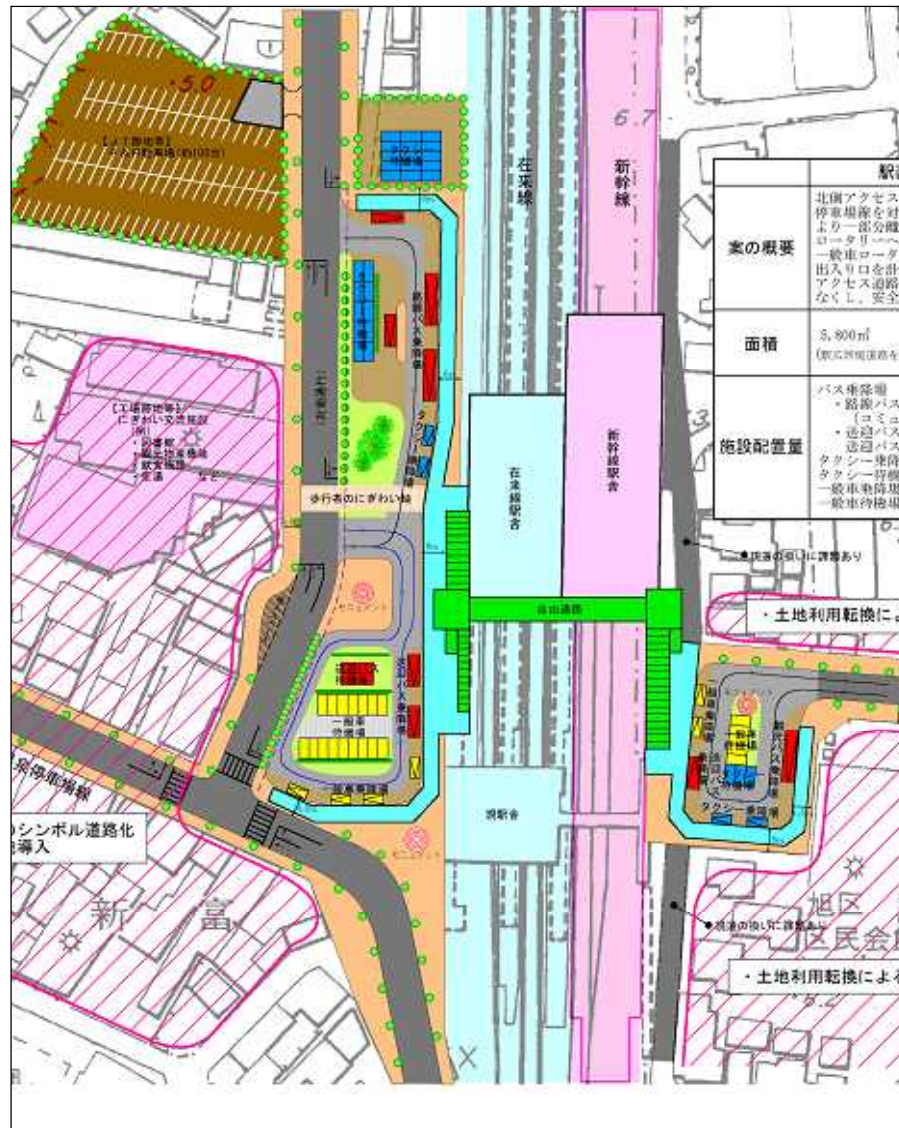


西2案は、この時もっとも有力案でした。

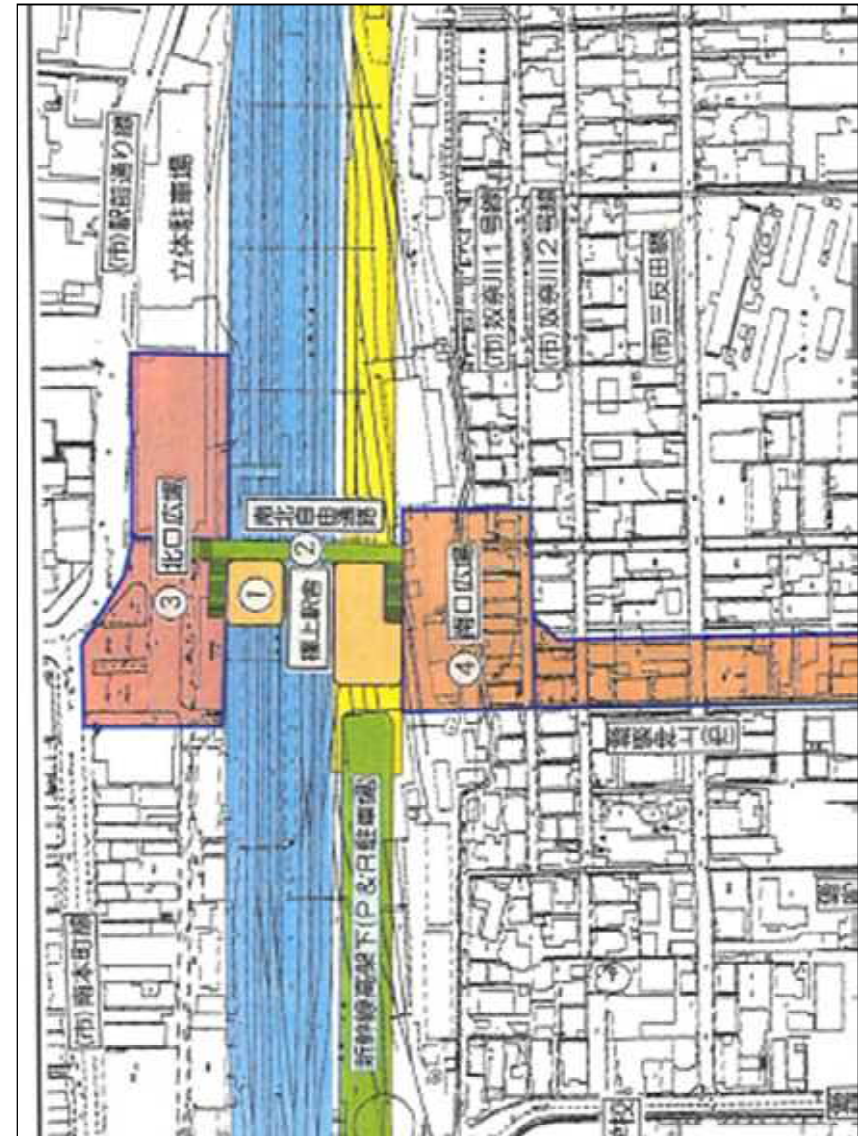
歩道空間の確保が難しい

駅周辺整備 基本計画

芦原温泉駅 (H18策定)



糸魚川駅 (H14策定)



糸魚川駅（新幹線側・アルプス口・南口）外観イメージ



糸魚川駅（在来線側・日本海口・北口）外観イメージ



芦原温泉駅周辺将来デザイン市民投票 (2016.11.27開催)

採 用 提 案

あわらし地域ブランド戦略会議

芦原温泉駅西口(鳥瞰図)

芦原温泉駅前の鳥瞰図 - 都会にはない贅沢があるまち！まち全体がショッピングモール -



芦原温泉駅西口

芦原温泉駅前の様子 -a キューブや竹田川まで連続する新しいあわらの活気- にぎわい



駅前商店街

竹田川へ続く道と既存商店街の様子 - カフェやマルシェでにぎわう「新あわらストリート」 -



竹田川

竹田川の様子 - おむすびスポットでひと休み。みんなで歩く楽しい河川敷 -



駅西口広場

駅前 100 畳座敷の様子 - ギネスに挑戦！新しいあわらの顔でかるたイベント、待合、ミニライブ -



市街地空き家エリア



空間を使いこなす
空き家をリノベーションしてまちに賑わいを

- SOFT：新しい事業づくり
- HARD：リノベーションまちづくり
- OS：まちを運営する仕組みづくり

今後検討の提案

Active Rest ～たたら屋根のまち～



たたら（古代製鉄所）
金澤をはじめ福井県全体に広がっていたと推測される建物の形状をデザインのモチーフにした。



千石の家（福井県最古の住宅）



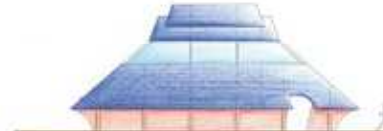
地場産材
あわら市で伐採した木材を主な材料とする。



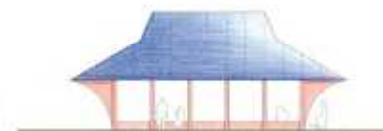
あわら市全体を地域の特徴ごとにエリアを分け、特徴に合わせた「たたら」が Active Rest のまちをつくる。



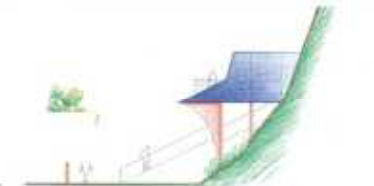
田園のたたら
田園エリア
シェアオフィス / カフェ / マルシェ / かるた大会 / 遊園所



実家のたたら
田園エリア
シェアオフィス / 公園温泉 / かるた大会 / 遊園所



東屋のたたら
谷エリア
休憩所 / かるた大会 / 遊園所



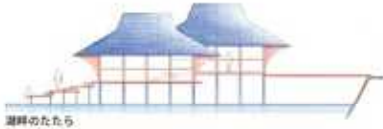
崖の横のたたら
山林エリア
レストラン / カフェ / かるた大会



露天風呂のたたら
田園 / 山林エリア
公園温泉 / 遊園所



水の上のたたら
山林エリア
シェアオフィス / レストラン / カフェ / かるた大会



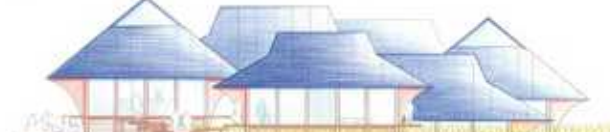
湖畔のたたら
湖エリア
レストラン / カフェ / かるた大会



牧場のたたら
田園エリア
シェアオフィス / カフェ



駅のたたら
谷エリア
自転車やバイクの修理や休憩場所 / 遊園所



崖のたたら
駅前エリア
温泉浴場 / 遊園所



働きながら休む健康の聖地
Active Rest のまち

今後の検討提案

あわらローカルネットワーク
河川軸／鉄道軸によるモデルシフト

- 竹田川の水上バス
- 金津三国線の鉄道／バス
- ヒト・モノ・コトのネットワークづくり