芦原温泉駅周辺整備基本計画書

平成 18 年 3 月

福井県　あわら市

目　　次

第１章　計画の目的、区域および内容 …… 1
１－１　計画の背景と目的 …… 1
１－２　計画区域の設定 …… 3
１－３　計画の内容と検討体制 …… 4

第２章　上位計画の整理 …… 6

第３章　地区の現況特性 …… 8
３－１　嶺北北部地域の現況特性 …… 8
３－２　駅周辺地区の現況特性 …… 10
３－３　地区の現況特性のまとめ …… 14

第４章　地区の整備課題 …… 15

第５章　駅周辺整備構想 …… 18
５－１　まちづくりの方向性 …… 18
５－２　まちづくりのテーマ …… 19
５－３　地域の基本的構成 …… 20
５－４　駅周辺の基本構想 …… 22
５－５　西口および東口の役割分担と交通施設整備の方向性 …… 23

第６章　駅周辺整備基本計画 …… 24
６－１　駅舎および東西自由通路 …… 24
６－２　アクセス道路（西口、東口） …… 27
６－３　駅前広場（西口、東口） …… 32
６－４　パーク＆ライド駐車場および自転車駐輪場 …… 38
６－５　都市機能導入の提案 …… 39
６－６　都市景観形成の提案 …… 45

第７章　整備スケジュールと整備手法の検討 …… 51
７－１　整備スケジュール …… 51
７－２　整備手法の検討と概算事業費の算定 …… 53

第８章　実現に向けた課題整理 …… 56

参考資料
１．委員長報告 …… 58
２．芦原温泉駅周辺整備計画策定委員会設置要綱および委員会名簿 …… 60
３．委員会等の開催経緯 …… 63

第１章　計画の目的、区域および内容

１－１　計画の背景と目的

１．新幹線計画の概要と整備効果

（1）新幹線計画の概要と経過

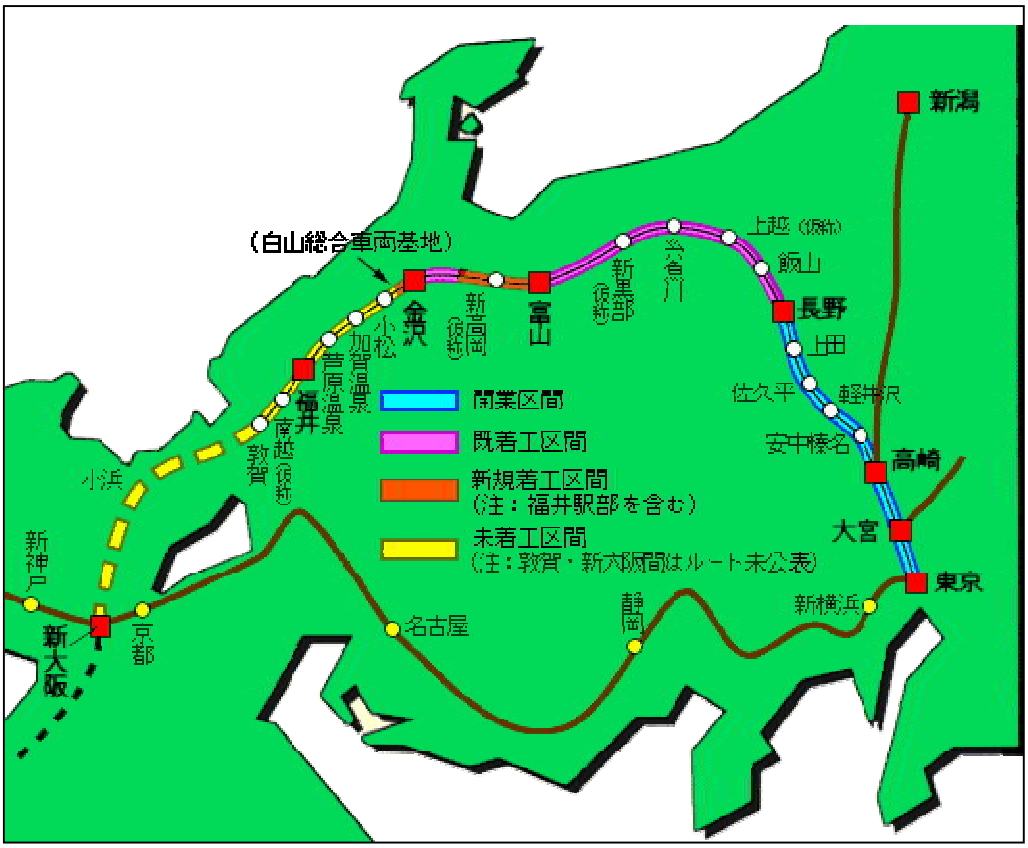
①　北陸新幹線の概要

・北陸新幹線は、東京を起点として高崎、長野を通り、糸魚川、上越、富山、金沢、福井等の日本海沿岸の主要都市を経由して新大阪に至る延長約 700ｋｍの路線である。

・現在、長野―上越間(平成 10 年 3 月着工)、上越―富山間(平成 13 年 5 月着工)、石動―金沢間(平成 4 年 8 月着工)、で整備が進められており、長野―金沢間については平成 26 年度末の完成を目指し建設工事が進行中である。

②　北陸新幹線建設の近年の動向

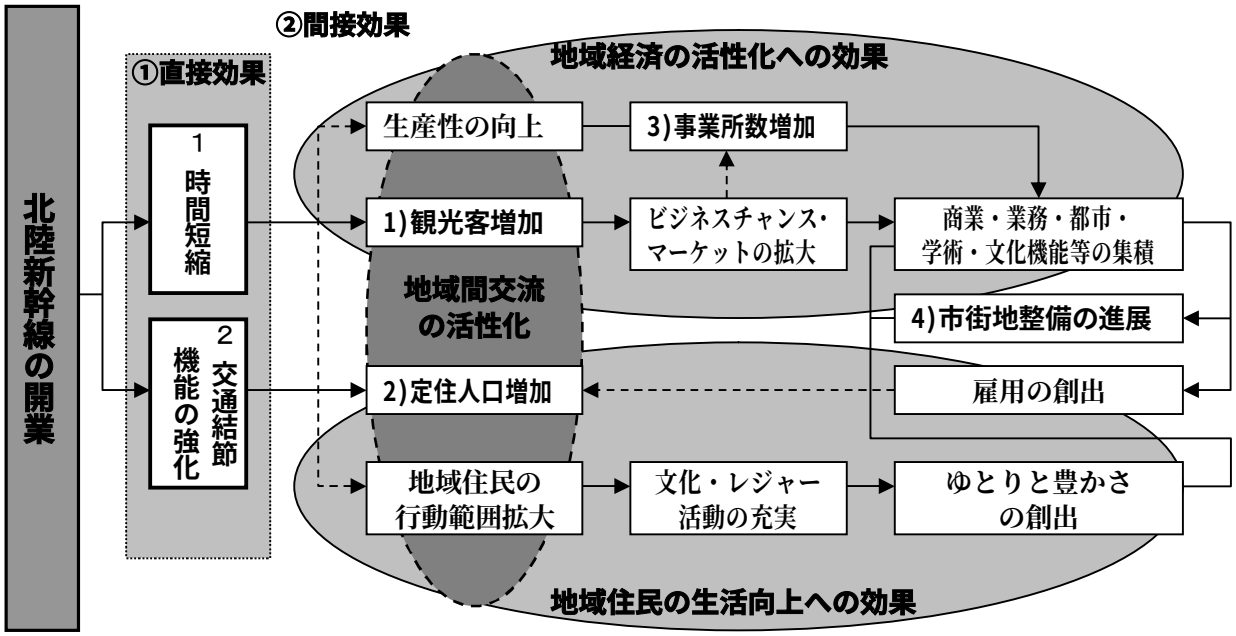
平成 11 年 12 月	新整備スキームの与党案とりまとめ
平成 12 年 12 月	政府与党申合せ
平成 13 年 4 月	長野・富山間フル化工事認可
平成 14 年 1 月	南越・敦賀間の環境影響評価完了
平成 16 年 6 月	新整備スキームの与党案取りまとめ、政府に申入れ
平成 16 年 8 月	政府与党中間申合せ
平成 16 年 12 月	政府与党申合せ
平成 17 年 4 月	富山・白山総合車両基地間フル化工事認可、福井駅部工事認可
平成 17 年 6 月	富山・白山総合車両基地間フル化工事着工、福井駅部工事着工
平成 17 年 12 月	南越・敦賀間の工事実施計画認可申請



（2）北陸新幹線の整備効果

・北陸新幹線の開業は、時間短縮及び交通結節機能の強化の大きく 2 つの直接効果があり、その効果により、下図に示すような様々な間接的波及効果が想定される。

■北陸新幹線のインパクトによる地域への効果

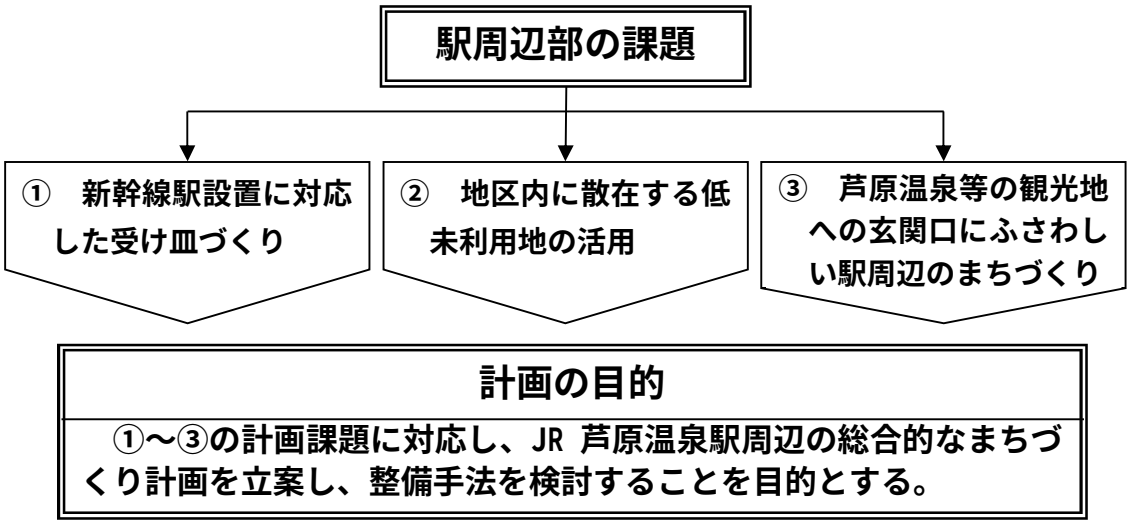


2．計画の目的

・芦原温泉駅周辺地区は JR 芦原温泉駅を中心とした商工業地域で、駅舎や駅前広場(西口)が整備され、県道が通過しているものの、北陸自動車道金津 IC や国道 8 号等の広域幹線道路とのアクセス条件が悪く、交通ターミナル機能の充実が求められている。

・また、近年、大型事業所が撤退もしくは廃業するなど低利用・未利用地が増加すると共に、駅前商店街の空洞化も進んでおり、これらの低利用・未利用地などを活用した街並みの再整備が緊急の課題となっている。

・そこで、JR 芦原温泉駅周辺整備にかかる各種の関連・上位計画を整理するとともに、北陸新幹線芦原温泉駅の設置を踏まえ、福井県を代表する観光地と嶺北北部地域の玄関口にふさわしい駅周辺のまちづくり計画を策定することを目的とする。



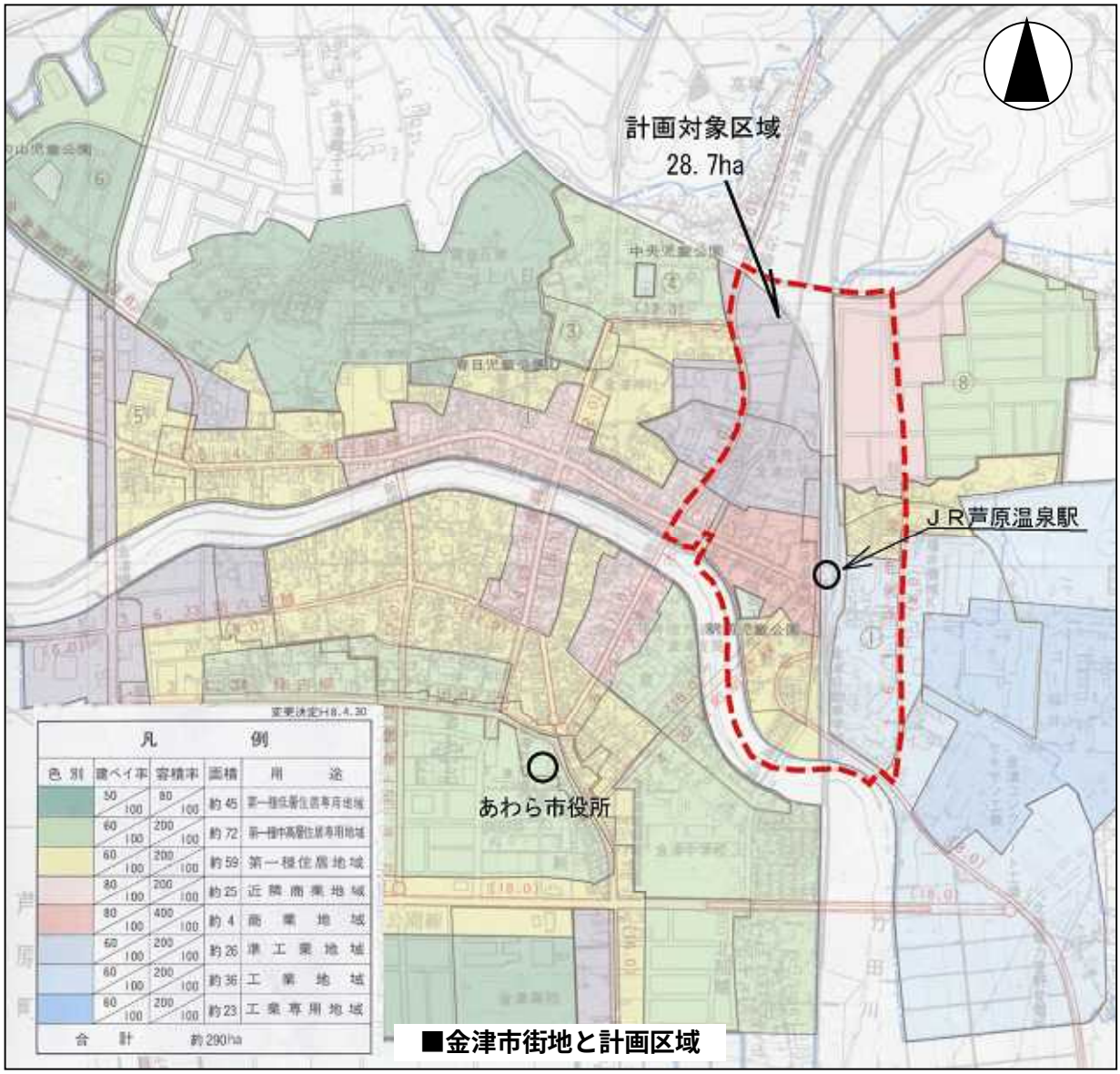
１－２　計画区域の設定

・駅周辺部において、一体的整備の必要性や事業実施の実現性等を考慮し、計画区域は JR 芦原温泉駅を中心とする西口市街地 16.9ha、東口市街地 11.8ha、合計 28.7ha とする。

・当区域の大部分は震災復旧土地区画整理事業(昭和 23～28 年)及び金津東部土地区画整理事業の区域内であり、一定の都市基盤整備がなされている。

・また、駅西口を中心に工場跡地や清算事業団用地等の低未利用地が点在しており、駅東口では戸建て住宅と大規模工場及び低未利用地(区画整理済み地区内)が多く分布している。

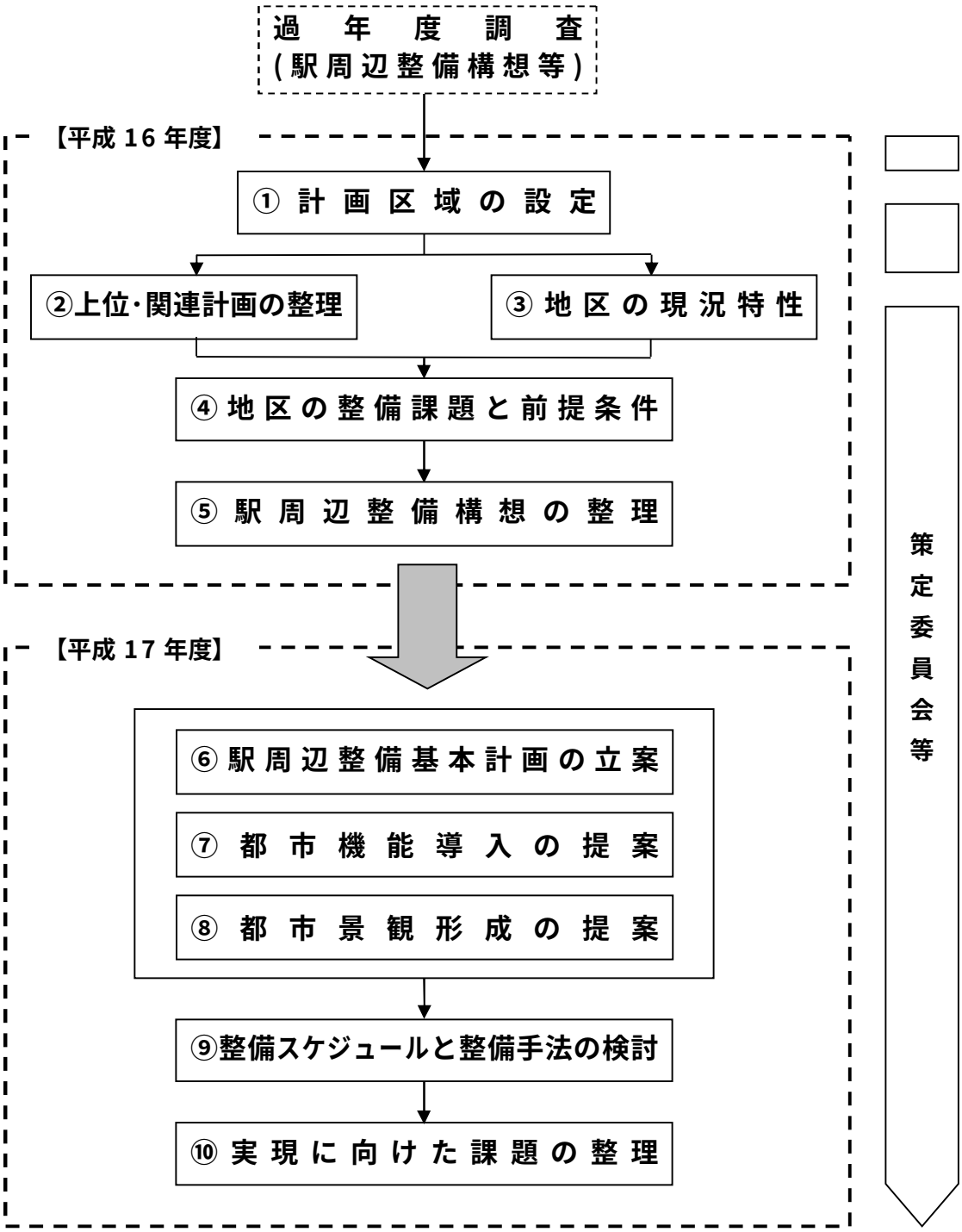
計画区域境
・東側：市道旭･山室線((都)山室伊井線) ・西側：県道水口牛ノ谷線((都)金津細呂木線) ・南側：一級河川竹田川 ・北側：市道滝･高塚線(山室幹線農道)



■金津市街地と計画区域

１－３　計画の内容と検討体制

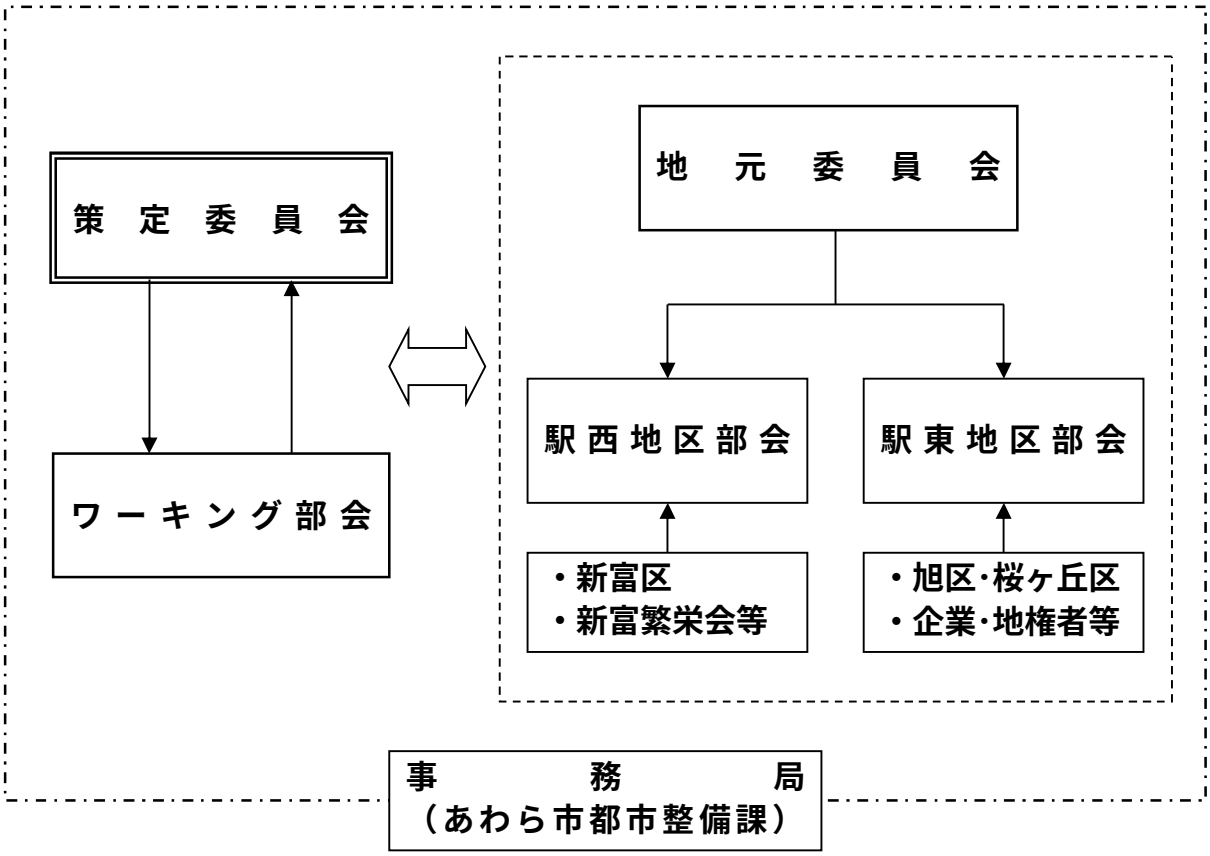
１．計画の内容（検討フロー）



２．検討体制

・整備基本計画の策定にあたっては、学識経験者、関係行政機関、商業者、自治会代表者や市民代表からなる検討委員会の他、各種部会・委員会を設置し、意見を集約する。

組織名	構　　成
策　定　委　員　会	・学識経験者、関係行政機関、商業者、自治会代表者や市民代表からなる計画策定委員会
ワーキング部会	・策定委員会の下部組織であり、学識経験者、関係行政機関からなる作業部会
地　元　委　員　会	・駅西及び駅東地区部会の代表者及び商工会や交通事業者等からなる組織
駅西地区部会	・駅西地区を構成する町内会(新富区)及び商店街(新富繁栄会、駅前商店街)の代表者からなる組織
駅東地区部会	・駅東地区を構成する町内会(旭区、桜ヶ丘区)及び大規模土地所有者(企業等)の代表者からなる組織



第２章　上位計画の整理

福井県総合計画－ふくい 21 世紀ビジョン（平成 9 年）

福井・坂井地域：都市文化と産業が調和した「質の高い生活圏」の創造

基本的展開方向	１）豊かな都市文化を生み出す基盤作り ２）21 世紀を担う活力ある産業の育成 ３）低コスト、高付加価値農業の推進 ４）多様性と利便性を活かした滞在型観光の推進
重点施策	・北陸新幹線等の建設を促進し近畿、中部、首都圏との時間距離の短縮を進め、産業立地環境を整備する。 ・多様な観光地が北陸自動車道ＩＣから近いという特性を活かし、都市と連携した集客力の高い観光地をめざす。 ・県域を越えた交流･連携により、周遊性のある広域観光、保養ゾーンとして整備を行う。

総合振興計画(素案)：あわら市のまちづくりの方向性（平成 18 年 6 月予定）

都市の基本理念：ゆうゆうと 人が輝く いやしと創作のまち

地域ゾーニング	**にぎわいと水と緑創出ゾーン** ・金津市街地は、新幹線駅の開設を踏まえた新たな機能の導入や市民の日常的な生活と文化を育む場としての環境整備を進めるとともに、北陸街道など歴史を生かした水と緑の美しい景観整備を進める。

重点施策：まちの魅力創造プロジェクト

○新幹線開業を見据えた福井県の北の玄関口の整備
- 北陸新幹線の開業に対応したターミナル機能の強化と利用者の利便性の向上
- 福井県の北の玄関口にふさわしい景観の創出
- 駅周辺の大規模空閑地を活用した都市機能の集積や拠点づくり

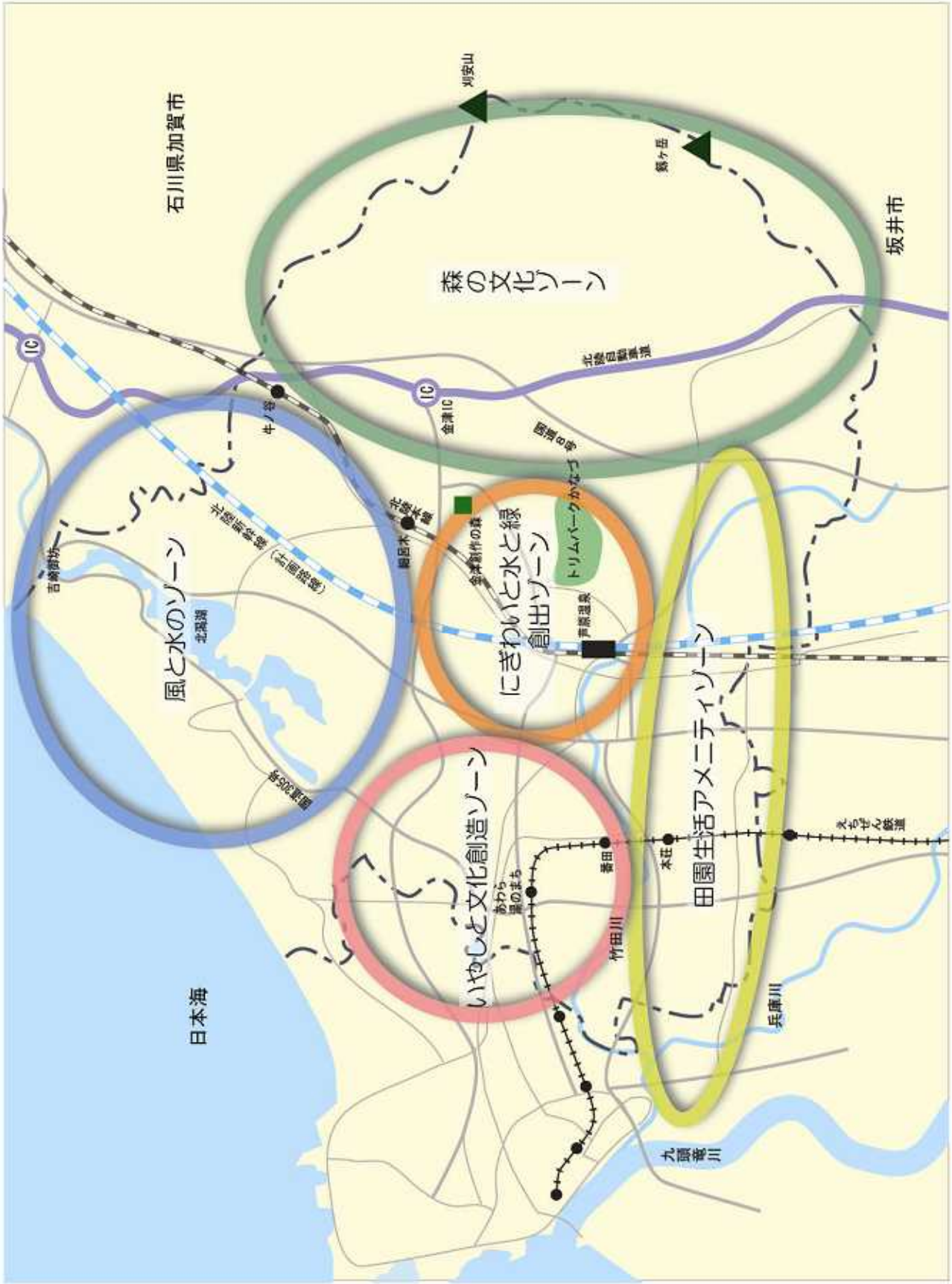
○水と緑にあふれる魅力的なまちづくり
- 竹田川などを生かした市民が主体となった魅力的な親水空間づくり
- 公園、オープンスペースの緑化やコミュニティガーデンづくりを通じて、住む人も来訪者も交流し合える、水と緑にあふれるまちづくり

都市計画マスタープラン策定中(H16～18)

↓

地区の位置づけ

- JR 芦原温泉駅周辺地区は、広域圏における拠点として位置づけられ、北陸新幹線等の整備を見据え、交通結節点機能の強化と都市機能の導入を図るべき地区である。
- また、あわら市の中心市街地を形成していることから、住民・市民生活を支える生活支援機能等の整備・更新により、定住基盤を強化すべき地区として位置づけられる。



■ 総合振興計画におけるゾーニング図

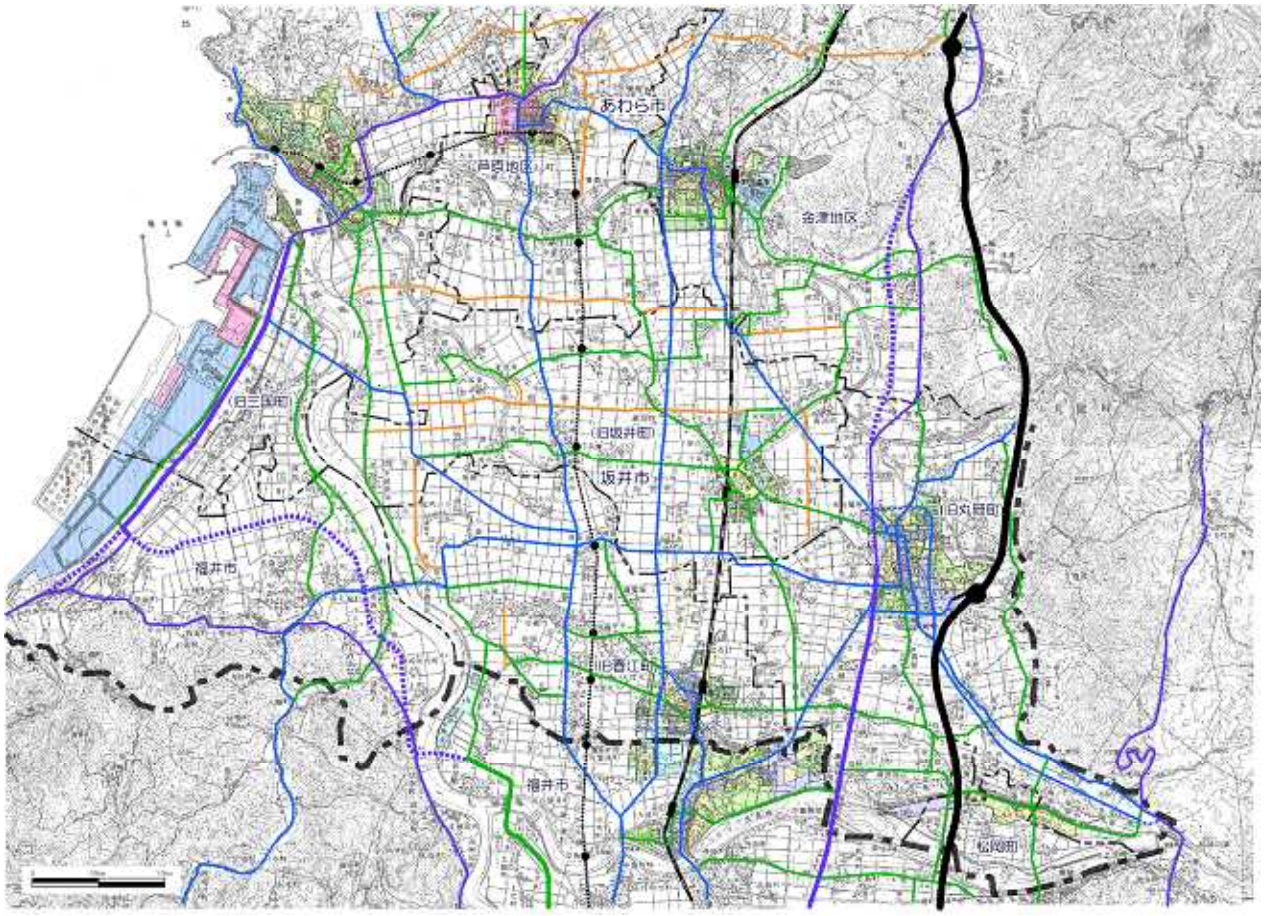
第３章　地区の現況特性

３－１　嶺北北部地域の現況特性

歴史的なつながりや駅への時間距離及び周辺の道路網条件等により、芦原温泉駅(新幹線駅)の駅勢圏をあわら市及び坂井市（旧三国町、旧丸岡町、旧春江町、旧坂井町）からなる地域(以下、嶺北北部地域と呼ぶ)と設定し、現況特性を整理する。

位置及び面積 ・面積：326.67㎢	・福井県北部に位置し、北は石川県、南は県都福井市に接し、九頭竜川の流域に広がる広大な福井平野を形成しており、米どころとなっている。 ・北陸地方の主要都市を結ぶ交通動脈である国道 8 号や北陸自動車道、JR 北陸本線が域内を縦貫し、更に平坦な地形条件から国道 8 号を補完する各種の主要道路が域内に配置されている。
人口・世帯数動向 ・人口：123,392 人 ・世帯：37,666 世帯 (H17 国勢調査速報値)	・人口・世帯数は経年的に増加しており、平成 17 年で 123,392 人、37,666 世帯であり、平成 7 年と比べて 3.3%、11.8%増加している。 ・対県シェア：人口：14.4.%⇒15.0%、世帯数：13.4%⇒14.0%と増加 ・人口・世帯数の・増加率が高いのは福井市に隣接した旧春江町、旧坂井町、旧丸岡町であり、あわら市、旧三国町は停滞から減少傾向にある。 ・通勤流動からみた交流人口は、嶺北北部内での交流が多く、また隣接する福井市との交流も強く、日常生活圏域を形成している。
産業特性 産業別就業人口構成比(H12) ・1 次： 6.4% ・2 次：37.0% ・3 次：56.6%	・産業別就業人口構成比は 1 次 6.4%、2 次 37.0%、3 次 56.6%であり、福井県全体と比較すると 1 次が高く、3 次が低い(平成 12 年)。 ・農業産出額： 171.4 億円(H15、対県シェア 28.7%) ・製造品出荷額等：4,438.5 億円(H15、対県シェア 25.4%) ・年間販売額：1,655.6 億円(H15、対県シェア 7.1%)
観光資源 観光入込み客数(H17) ・芦原温泉：93 万人 ・芝政ﾜｰﾙﾄﾞ：150 万人 ・東尋坊 ：109 万人	・主要観光地の入込み客数は全体的に減少傾向にある。越前松島、芦原温泉等の従来からの観光地への入込みが減少している一方、芝政ワールド、グリーンセンター等の新しいタイプの観光地への入込みが増加傾向にある。 ・これらの観光地への鉄道の玄関口は主に JR 芦原温泉駅となっている。
土地利用 ・行政区域：32,690 ・都市計画区域：24,529 ・用地地域： 2,271 (ha)	・地勢は北側の山林、丘陵地と南側の福井平野とに分かれている。九頭竜川流域には穀倉地帯である福井平野が広がっており、農地、住宅地として広く利用されている。 ・福井市及び松岡町の一部とともに嶺北北部都市計画区域(未線引き)に含まれ、ほぼ全域が都市計画区域に指定され、JR 線やえちぜん鉄道駅を中心にコンパクトな市街地で用途地域が指定されている。・
交通 南北方向に交通軸 ・ＪＲ北陸本線 ・えちぜん鉄道 ・国道 8 号、305 号、364 号	・中央部を JR 北陸本線が縦貫し、芦原温泉駅は沿線住民の日常の足であるとともに、芦原温泉等の観光客が利用する主要な玄関口となっている。 ・また、三国－福井間を結ぶえちぜん鉄道三国芦原線が第 3 セクターにより営業されている。 ・交通動脈である北陸自動車道(金津 IC、丸岡 IC)及び国道 8 号が地域内を縦貫しており、この他に海岸沿いに国道 305 号、山間部に国道 364 号が整備され、これらを補完するように主要地方道、県道がある。

■ 嶺北北部地域の主要交通網と観光資源



■ 都市計画図（嶺北北部都市計画区域）

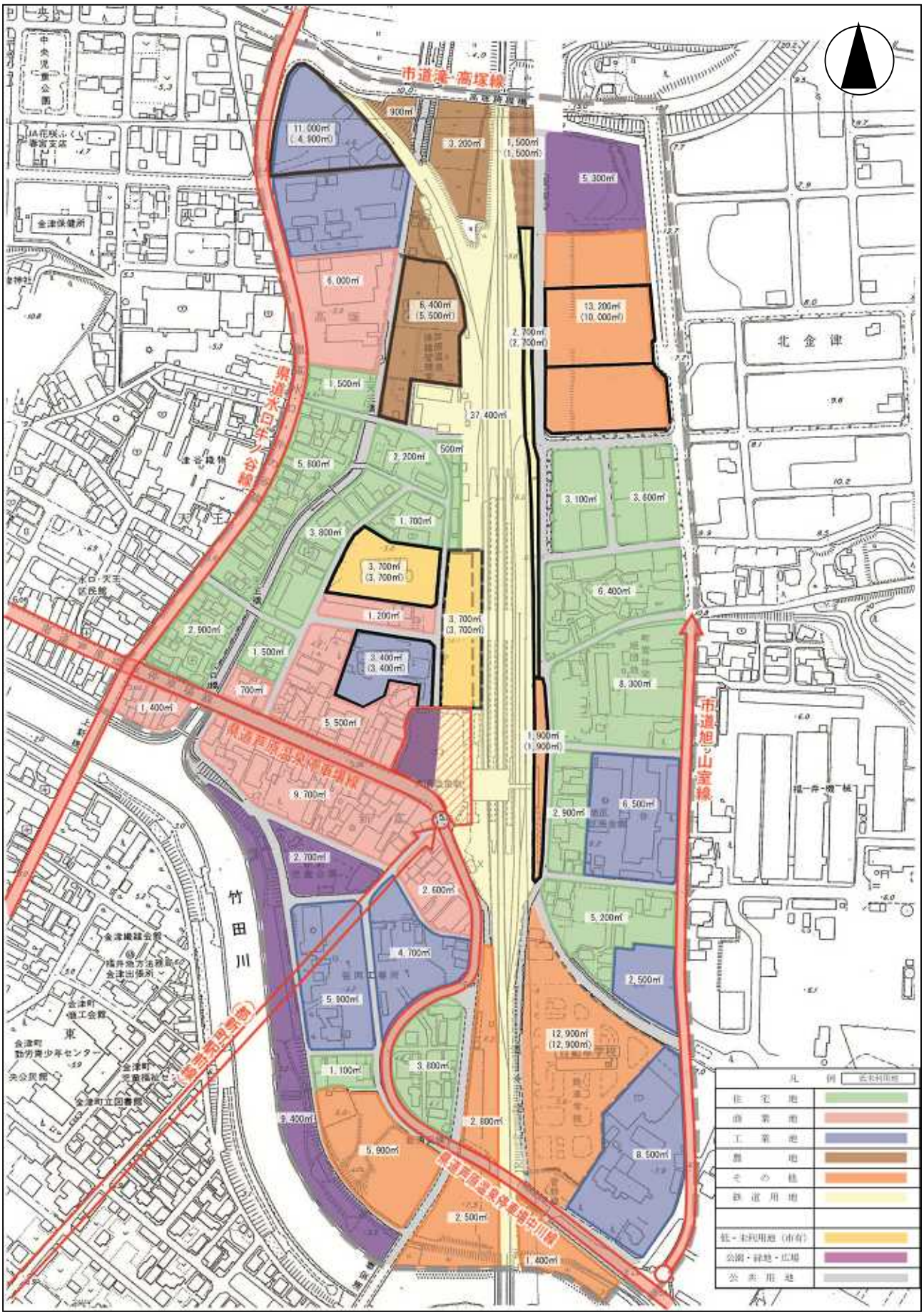
３－２　駅周辺地区の現況特性

<table>
<tr><td rowspan="3">社会的条件</td><td colspan="2">人口・世帯数</td><td colspan="5">・金津市街地の動向：停滞から減少傾向
・調査地区の動向：駅西→停滞から減少傾向、駅東→増加傾向</td></tr>
<tr><td rowspan="2">町丁界</td><td>駅西</td><td colspan="5">・駅西：春宮一丁目～二丁目</td></tr>
<tr><td>駅東</td><td colspan="5">・駅東：自由ヶ丘一丁目、二丁目</td></tr>
<tr><td colspan="2">地価の状況</td><td colspan="5">・芦原温泉駅周辺の地価は下落傾向
地価公示価格(H18.1.1)：あわら市春宮 1-9-41　69,800 円/㎡</td></tr>
<tr><td rowspan="6">物的条件</td><td rowspan="2">土地利用</td><td>駅西</td><td colspan="5">・駅前広場や県道芦原温泉停車場線沿線は、小売店、飲食店、宿泊施設等が立地しているが、商店の老朽化や空き店舗が増加し、中心市街地の空洞化、活力低下が生じている。
・背後には運輸倉庫、工場等が立地し土地利用が混在しているが、近年大規模な事業所が撤退・廃業することにより、低未利用地が増加している。</td></tr>
<tr><td>駅東</td><td colspan="5">・主に専用住宅と大規模工場用地が混在しており、金津東部区画整理事業区域内には専用住宅が立地されつつあるものの、大規模な空閑地が多い。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">都市計画</td><td>用途地域</td><td colspan="5">・駅西側では、駅直近部は商業地域(400/80)、県道芦原温泉停車場線沿線は近隣商業地域(200/60)に指定され、その周辺は北側が準工業地域(200/60)、南側が住居系用途地域に指定されている。
・駅東側では、駅直近部は工業地域(200/60)に指定され、金津東部区画整理事業区域は近隣商業、第１種中高層住居専用地域に指定されている。</td></tr>
<tr><td>都市施設</td><td>道路</td><td>3.4.5　金津三国線
(県道芦原温泉停車場線)
3.4.32 新町駅前線
3.5.30 金津川上線
3.6.29 金津細呂木線
7.6.1　山室伊井線</td><td>16.0m

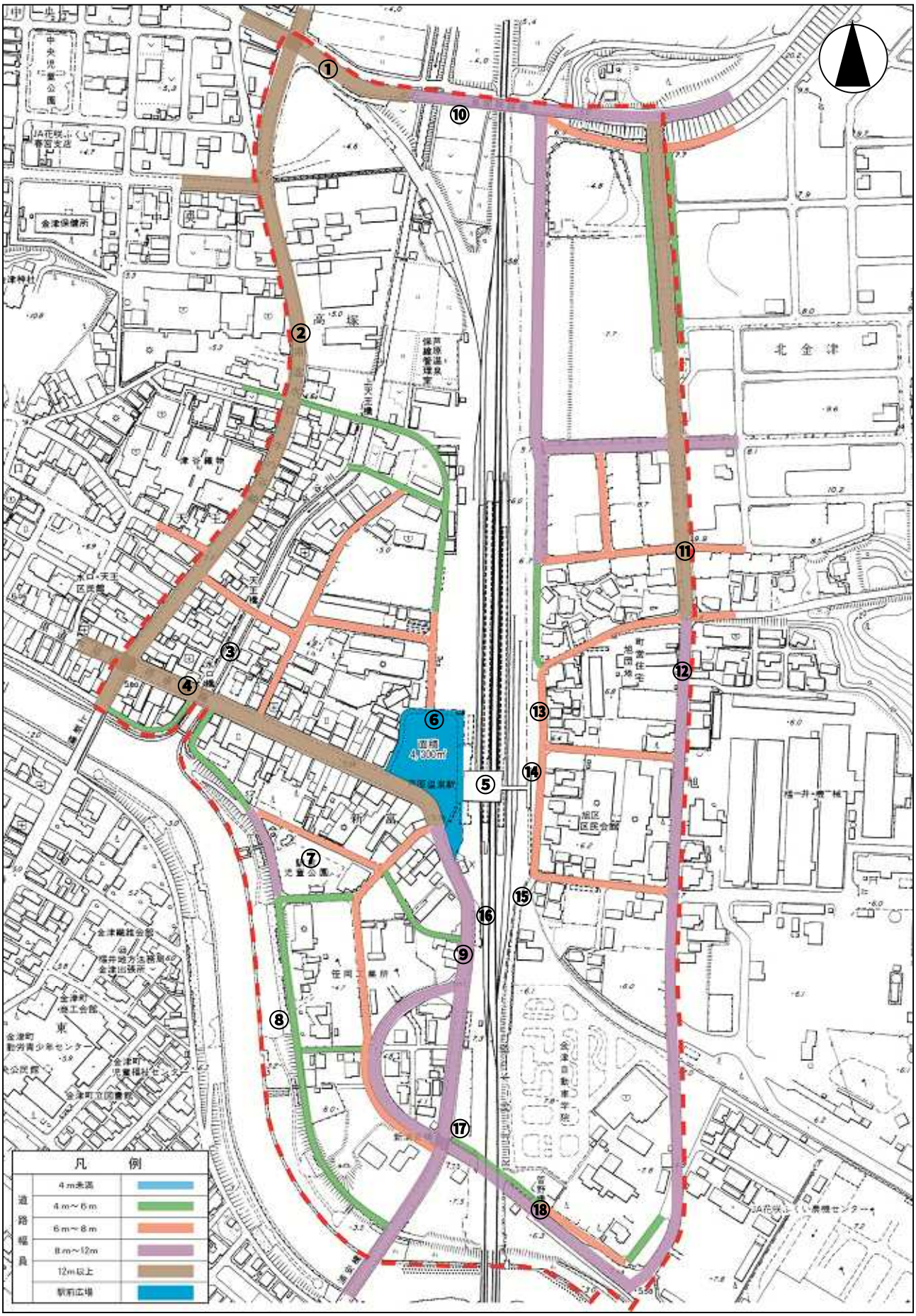
16.0m
12.0m
11.0m
8.0m</td><td>概成済

未整備
整備済
整備済
整備済</td><td>駅前広場(4,300 ㎡)を含む
地区外は未整備

県道芦原温泉停車場中川線
県道水口牛ノ谷線
市道旭･山室線</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>公園</td><td>2.2.31 駅前児童公園</td><td>0.22ha</td><td>整備済</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">整備履歴</td><td colspan="5">・大部分は震災復旧土地区画整理事業(昭和 23～28 年度)及び金津東部土地区画整理事業(平成 3～19 年度)により、面的な基盤整備が行われている。
・駅東口で鉄道跡地を活用した通路が整備されている(平成 15 年度)。</td></tr>
<tr><td colspan="2">交通</td><td colspan="5">・JR 芦原温泉駅は昭和 47 年に橋上駅舎が整備され、現在は上下合わせて 158 本(うち特急 90 本)の列車が停車する(平成 18 年 3 月時刻表)。
・駅西口広場は昭和 40 年代後半に拡張され、現在バスターミナルがあり、永平寺、東尋坊、三国駅前、本丸岡等を行き先とする路線バスが 5 路線、約 60 本が発着している。更にコミュニティバスが 6 路線、36 本が発着している。
・駅東口は橋上駅舎によって乗降口はあるものの交通広場はなく、北陸自動車道金津 IC や国道 8 号等の広域幹線道路とのアクセス条件が悪い。
・駅西口に市営駐車場(約 110 台)があり、また駐輪場が駅西口に 2 箇所、駅東口に 1 箇所設置されている。</td></tr>
<tr><td colspan="2">公益施設</td><td colspan="5">・駅周辺には、あわら市役所金津庁舎をはじめとして、金津中学校及び金津高校、金津保育所、市立図書館等の施設があり、これらの施設は全て駅西側に立地している。</td></tr>
</table>


市道浦一高塚線
県道水口牛ノ谷線
市道旭山室線
竹田川
北金津
金津保健所
凡例
住宅地
商業地
工業地
農地
その他
鉄道用地
公園・緑地・広場
公共用地

■ 土地利用現況図



■ 都市基盤の整備状況と現地写真位置図

①市道滝・高塚線

②県道水口牛ノ谷線

③宮谷川

④県道芦原温泉停車場線

⑤JR 芦原温泉駅

⑥駅前広場（西口）

⑦駅前児童公園

⑧竹田川河川敷

⑨県道芦原温泉停車場中川線

⑩市道滝・高塚線

⑪市道旭・山室線

⑫市道旭・山室線

⑬線路沿いの道路

⑭JR 芦原温泉駅東口

⑮駅東西を結ぶ連絡通路(東側)

⑯駅東西を結ぶ連絡通路(西側)

⑰駅東西を結ぶ連絡通路(西側)

⑱駅東西を結ぶ連絡道路

３－３　地区の現況特性のまとめ

広　域　的　特　性　（　ま　と　め　）

●県都福井市に隣接した人口増加地域であり、今後とも発展が期待される
●坂井平野における農業、福井臨港や内陸部における製造業が盛ん
●海岸線や丘陵地を中心に福井県を代表する自然系の観光資源が多く分布
●平野と丘陵地などの穏やかな地形に恵まれ、開発余地が多い
●鉄道、道路の交通条件が優れており、芦原温泉駅が広域交通の玄関口

地　区　の　特　性

・恵まれた立地特性や観光資源等を背景として、交通ターミナル機能及び都市機能の強化・充実により地域拠点としての発展の可能性が高い地区
・一方、人口減少や商業活動の停滞、工場の閉鎖・移転等に伴い、市街地の空洞化(低未利用地等の発生)が進展しており、また都市基盤の整備・再編が必要

駅　周　辺　の　現　況　特　性　（　ま　と　め　）

●西口を中心に既成市街地を形成しており、人口・世帯数が減少傾向
●西口では中心商業機能等の地位低下が進展し、東口は住宅と大規模工場が混在
●西口、東口において大規模な低未利用地が発生(運輸倉庫や工場跡地等)
●面的基盤整備済みであるが整備水準は低い(特に駅へのアクセス道路の不備)
●西口交通ターミナルは手狭であり、東口には交通広場なし

第４章　地区の整備課題

１．土地利用上の課題

（１）広域を対象とする都市機能の導入

・駅周辺地区は、JR 駅（特急停車駅）、広域バスターミナル等、広域圏（嶺北北部地域）の交通拠点を形成しており、将来的には新幹線駅の現駅併設によりその機能は更に強まることが予想される。

・圏域の交通拠点として、情報発信、交流、観光等の賑わい機能等の広域圏を見据えた新たな都市機能を導入することが課題となる。

（２）定住機能の再編・強化

・駅西広場及び県道芦原温泉停車場線沿線は金津地区の中心商業地を形成し、観光客を対象とする店舗等も立地していたが、中心部の人口減少および消費購買力の郊外流出に伴い空き店舗が増加している。

・また、小売商業の地盤沈下だけでなく、市街地内居住を支援する各種機能の低下による生活環境の悪化や人口減少、高齢化の進展等に対応して、市民の身近な生活を支える定住機能の再編・強化が課題となる。

（３）大規模空閑地の活用

・駅周辺部には大規模工場跡地、JR 鉄道敷き跡地、農地（駅西地区）や大規模造成地（駅東地区）が分布し、現在はその多くが空閑地や駐車場等となっており、駅周辺での土地利用としては低未利用な状況にある。

・駅周辺部への都市機能の導入や都市基盤の整備により、賑わいのある地区整備を進めるために、これらの大規模空閑地を活用することが課題となる。

（４）土地利用の混在の解消

・駅東地区の駅直近部では大規模工場と専用住宅が近接して位置しており、これらの混在による生産環境と居住環境上の問題を有する。

・駅周辺部にふさわしい土地利用と良好な市街地環境を整備するためには、土地利用の混在による問題を解消することが課題となる。

（５）居住環境の整備

・駅西口は既成市街地を形成し、新市街地での開発・整備に伴い近年、人口・世帯数の停滞・減少、高齢化等が進展している。

・また駅東口では、良好な市街地居住の基盤整備が完了しており、近年宅地供給が徐々に進められているところである。

・交通利便性が高く、各種の都市機能が集積する利便性の高い市街地での居住を促進し、賑わいを再生するために、居住環境の整備が課題となる。

２．都市基盤上の課題

（１）駅へのアクセスの強化

・駅へのアクセス道路は西口では県道芦原温泉停車場線等、また東口では市道旭･山室線があるが、いずれも交通ターミナルに至る道路としては不十分であり、駅西では細街路へ通過交通が流入している。

・このため、交通ターミナル機能の強化に合わせて西口、東口ともに駅へのアクセス道路の強化が課題となる。

（２）交通ターミナル機能の強化

・嶺北北部地域の交通拠点として西口広場には広域路線バス等が発着し、交通ターミナルを形成している。

・新幹線駅の現駅併設に伴い圏域における交通拠点性が高まり、西口広場の拡充や東口広場の新設等、駅周辺における交通ターミナル機能の更なる強化が課題となる。

（３）東西市街地の連絡強化による一体化

・駅周辺地区は鉄道によって東西に分断され、自動車交通は県道芦原温泉停車場中川線、市道滝･高塚線によって、歩行者交通は JR 芦原温泉駅自由通路やその他 JR 線地下通路によって連絡されている。

・新幹線整備により更に東西市街地が分断されることが懸念され、適正な役割分担による地区の発展のためには、東西市街地の連絡強化による一体化が課題となる。

（４）土地利用や都市機能導入に対応した基盤整備の推進

・当地区の大部分は、震災復興土地区画整理事業等（昭和 23～28 年度）によって一定の水準の都市基盤は整備済みである。

・一方、地区内には 6m未満の道路もみられ、今後の低未利用地の土地利用転換や都市機能の導入に伴い、都市基盤の再編・整備が課題となる。

（５）駐車場、駐輪場の整備

・駅西口、東口ともに駐車場、駐輪場は整備されているが（150 台程度)、現状では十分とはいえる状況にはない。

・交通ターミナル機能の強化や駅周辺への都市機能の集積に対応して、駐車場や駐輪場の整備促進が課題となる。

３．市街地環境上の課題

（１）市街地環境の整備

・地区の大部分は土地区画整理事業によって面的整備が行われているが（昭和 23～28 年)、社会・経済環境の変化に伴い、商業環境、居住環境の悪化が生じている。

・このため、施設立地（都市機能の導入）と都市基盤の一体的な整備によって、市街地環境の総合的な整備が課題となる。

（２）バリアフリー化の推進

・歩行者空間の不足や段差の存在等によって、住む人、訪れる人が安心して生活できる市街地環境が不足している。

・このため、駅を中心として子供から高齢者、また住む人、訪れる人の全てに優しいバリアフリーに配慮した市街地の環境整備が課題となる。

（３）緑と水辺空間の整備

・駅周辺地区には駅西側に竹田川や宮谷川の水辺空間や駅前公園、駅東側にも公園（用地確保のみ）があるが、市民や住民の憩いのスペースとして十分な環境整備がなされていない。

・これらの緑と水辺に係わる既存資源を活用して、公園・広場の再整備や水辺空間の整備によって、憩いと潤いのある市街地環境の整備が課題となる。

（４）魅力ある市街地景観の形成

・現在の駅周辺地区では西口、東口の各々において、魅力的な地域資源を背後に抱える駅周辺として十分な市街地景観が形成されていない。

・このため、駅周辺地区では圏域に広がる地域資源に至る玄関口としてイメージアップを図る必要があり、西口、東口各々において、広域の玄関口にふさわしい個性的で魅力ある市街地（街並み）景観の形成が課題となる。

第５章　駅周辺整備構想

５－１　まちづくりの方向性

駅　周　辺　地　区　の　整　備　課　題

土地利用上の整備課題	都市基盤上の整備課題	市街地環境上の整備課題
①　新たな都市機能の導入	①　駅へのｱｸｾｽ道路の強化	①　市街地環境の整備
②　商業機能の再編・活性化	②　交通ﾀｰﾐﾅﾙ機能の強化	②　バリアフリーの推進
③　大規模空閑地の活用	③　東西市街地の連絡強化	③　緑と水辺空間の整備
④　土地利用の混在の解消	④　土地利用等に対応した基盤整備	④　魅力ある市街地景観の形成
⑤　市街地居住の推進	⑤　駐車場、駐輪場の整備	

ま　ち　づ　く　り　の　方　向　性

・新幹線の現駅併設に伴う交通ポテンシャルアップや大規模空閑地等の活用を見据え、定住環境の向上を基本として、広域圏を対象とする交通ターミナル機能や活性化を先導する都市機能の強化・導入を図ることによって、交流と賑わいにあふれた地域拠点を形成する。

■　**定住環境の向上**

・各種の都市活動や市街地居住を推進するための基礎的な条件となる都市基盤や生活支援機能を強化・改善することにより、市街地拠点としての定住環境の向上を図る。

■　**広域交通ターミナルの強化 ～ 交通基盤**

・新幹線現駅設置を見据え、嶺北北部地域の交通ターミナル拠点として、駅西・駅東地区での適正な役割分担のもとに、新幹線、在来線、広域バス等の交通結節点機能を強化し、利便性を高める。

■　**広域拠点及び玄関口として都市機能の強化(中心市街地活性化)**

・あわら市及び嶺北北部地域の広域拠点及び玄関口として、広域を対象とする情報発信機能や交流機能等の都市機能を強化・導入することにより、拠点性を高める。

■　**魅力的で個性あふれる景観形成～都市景観**

・駅周辺地区において、地域資源を活かした魅力的で個性あふれる景観形成を進めることにより、新市(あわら市)を含む嶺北北部地域全体のイメージアップを図り、快適性を高める。

５－２　まちづくりのテーマ

・まちづくりの方向性を受け、まちづくりのテーマを以下のように設定する。

駅から始まる

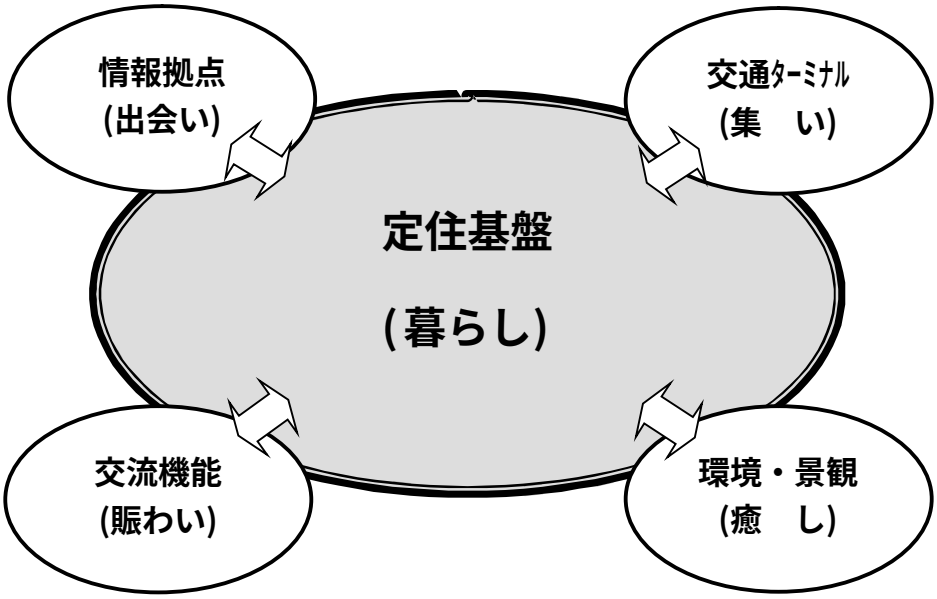
暮らし、出会い、賑わいのまち

・鉄道駅を中心として、『暮らし』が育まれ、
人々の『出会い』、『集い』、『賑わい』、『癒し』が溢れるまち

駅から始まる

- 暮らし：定住基盤の整ったまち
- 出会い：広域に情報を発信するまち
- 集　い：交通ターミナルを核としたまち
- 賑わい：人々が出会い、交流するまち
- 癒　し：地域の自然、歴史が感じられるまち

駅から始まる



５－３　地域の基本的構成

拠点と軸の設定

交流の拠点（芦原温泉駅）

・JR 芦原温泉駅は北陸新幹線現駅併設により、高速鉄道及び地域鉄道交通の駅となり、金津市街地、あわら市、嶺北北部地域、福井県の北部の玄関口として『交流の拠点』となる。

シンボル軸

・JR 芦原温泉駅を中心として金津市街地から芦原温泉に至る「県道芦原温泉停車場線」、「東西自由通路」及び「東口アクセス道路」を『シンボル軸』として位置づけ、賑わいと活力の軸線とする。

うるおい軸

・金津市街地を流れる竹田川と宮谷川は、中心市街地における貴重な水辺空間であり、中心市街地にうるおいと憩いを与える『うるおい軸』として位置づけ、魅力ある軸線とする。

土地利用の設定

賑わいと交流ゾーン

・駅直近部では既存都市機能の再編・強化、更には土地利用転換等により、拠点性の向上と交通ターミナルの機能強化を図る。
・あわら市民を含む圏域住民に対する各種生活サービス機能や来街者に対する情報発信機能や人々が集う交流機能を導入する。

シンボルゾーン

・県道芦原温泉停車場線をシンボル道路とし、沿線商業の再編や観光商業機能の強化、歩行者空間の充実、魅力ある街並み景観の形成等、あわら市、更には嶺北北部地域の賑わいと活力の軸線として再生する。

複合市街地ゾーン

・市街地居住機能を基本としつつ、駅に近接した立地環境や機能集積を活かした商業、サービス、生活利便機能等の複合機能を有する市街地とする。

交通体系の設定

広域交通ターミナル

・西口と東口の役割分担のもと、駅前広場における広域交通ターミナル機能を強化するとともに、イベント広場等の街なか広場機能を付加し、広域に対する拠点性を高める。

東西自由通路

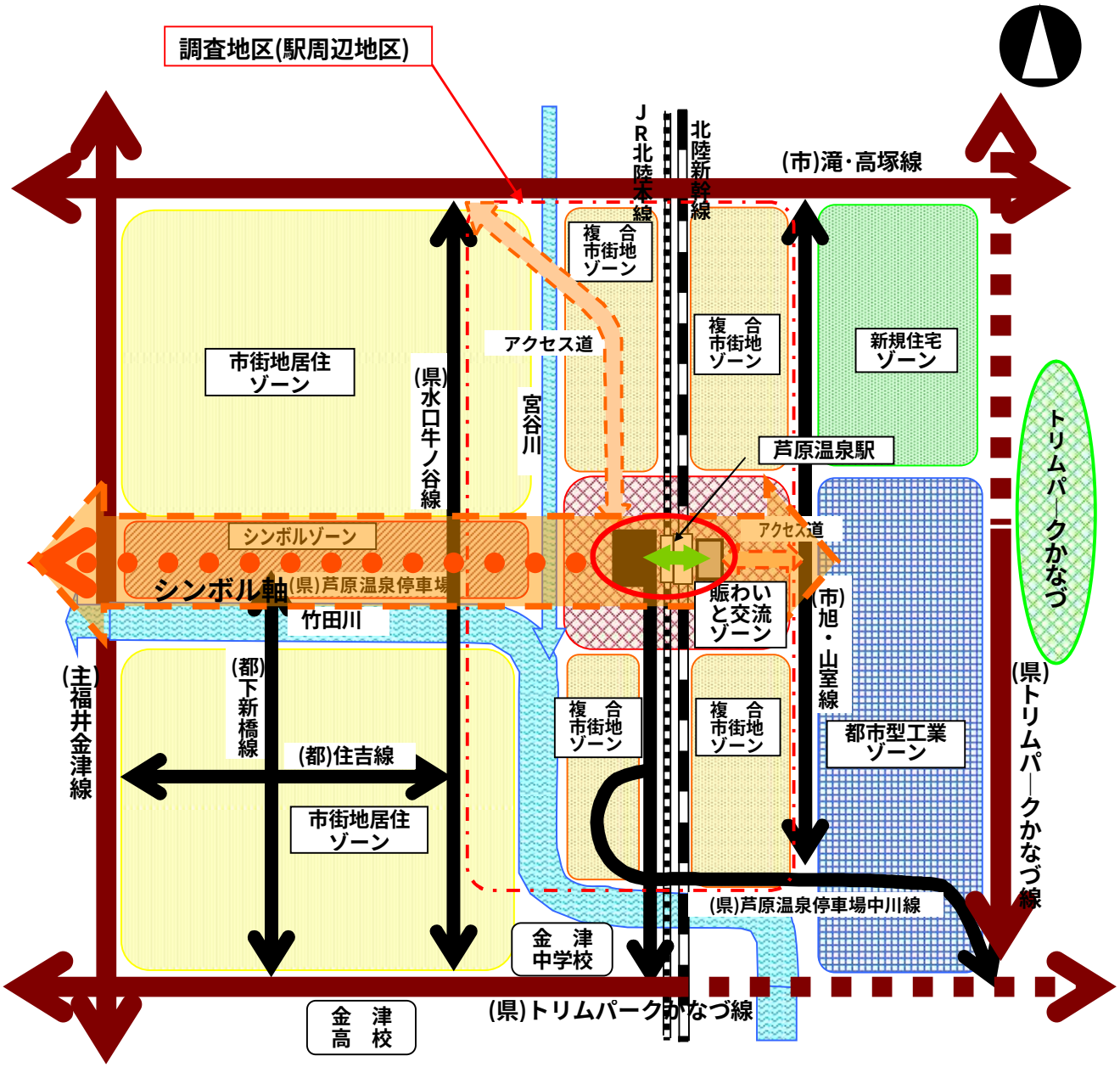
・鉄道による市街地の分断を解消し、主要な歩行者の動線となる東西自由通路を強化する。

市街地環状道路

・金津市街地を環状に取り囲む主要地方道福井金津線、トリムパークかなづ線及び市道滝･高塚線は市街地環状道路であり、市街地外からの交通の受け皿となるとともに、市街地内への交通を円滑に導く。

アクセス道路

・交通ターミナルと市街地環状道路等を結ぶアクセス道路を新設。
　・西口：芦原温泉方面(市道滝･高塚線)と円滑に連絡する道路
　・東口：市道旭･山室線と東口(新幹線口)を結ぶ道路等


調査地区(駅周辺地区)
(市)滝・高塚線
JR北陸本線
北陸新幹線
複　合
市街地
ゾーン
複　合
市街地
ゾーン
新規住宅
ゾーン
市街地居住
ゾーン
アクセス道
(県)水口牛ノ谷線
宮谷川
芦原温泉駅
トリムパークかなづ
シンボルゾーン
アクセス道
シンボル軸
(県)芦原温泉停車場
竹田川
賑わい
と交流
ゾーン
(市)旭・山室線
(主)福井金津線
(都)下新橋線
(都)住吉線
複　合
市街地
ゾーン
複　合
市街地
ゾーン
都市型工業
ゾーン
(県)トリムパークかなづ線
市街地居住
ゾーン
(県)芦原温泉停車場中川線
金　津
中学校
金　津
高　校
(県)トリムパークかなづ線

■ 地域の基本的構成

５－４　駅周辺の基本構想

《北側アクセス道路沿線》

・アクセス道路の整備に伴い、沿道を中心とした土地利用転換を促進する。(農地、運輸倉庫⇒住宅等)

《宮谷川周辺》

・宮谷川のうるおい空間を身近に感じられる環境良好な複合市街地（住宅、店舗等）を形成する。

《JT 跡地周辺》

・JT 跡地や現在の市営駐車場を中心とし、P&R 駐車場やバス、タクシー等待機場等の駐車需要に対応する。

《工場跡地周辺》

・工場跡地を種地として、あわら市の活性化を先導する都市機能を導入し、駅周辺の賑わいを創出する。

《県道芦原温泉停車場線沿線》

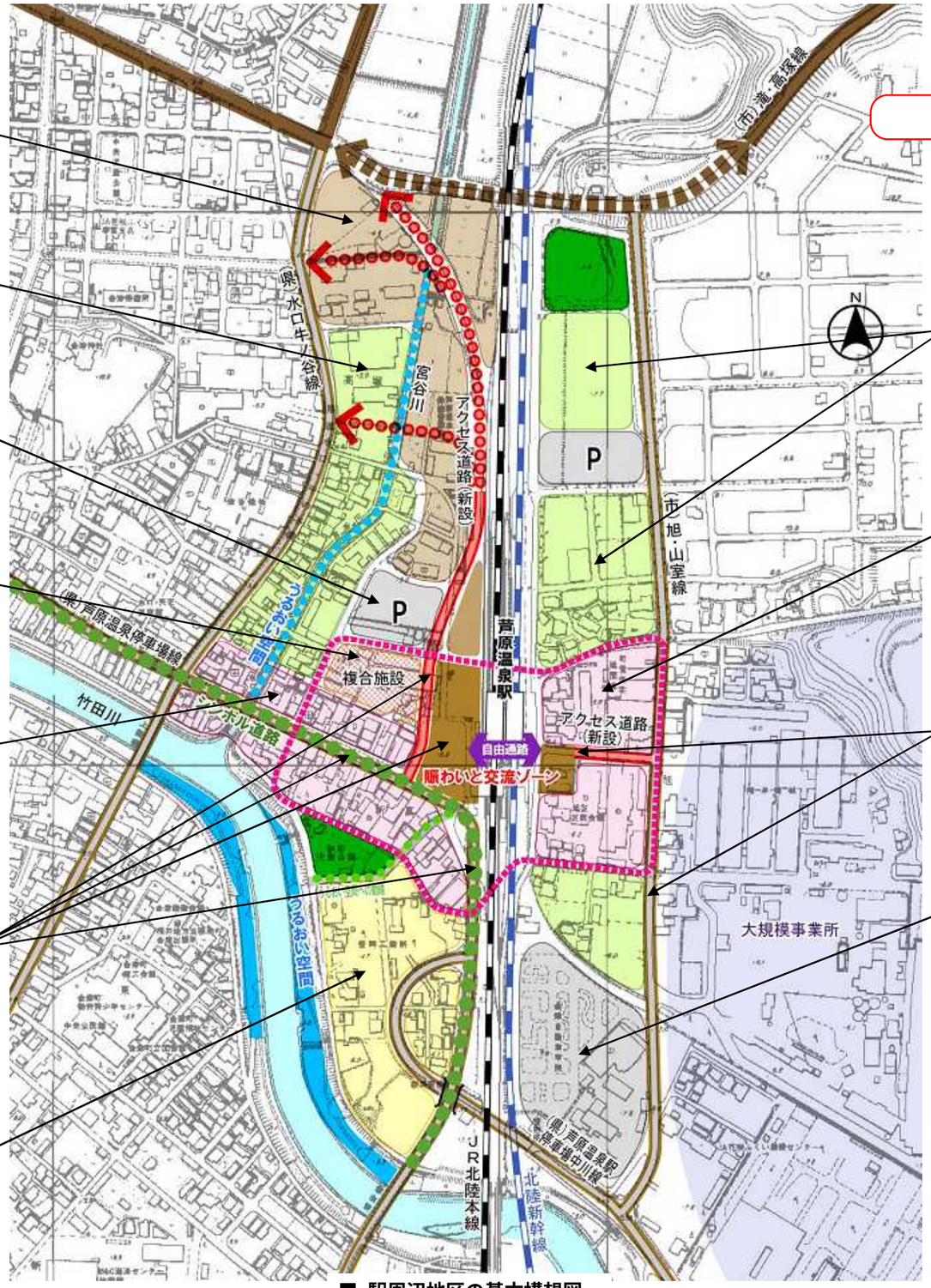
・県道芦原温泉停車場線のシンボル道路化に伴い、沿道土地利用を再編・整備するとともにあわら市らしい街並みを誘導する。

《西口での交通施設整備》

・西口広場の拡充による交通ターミナル機能、街なか広場機能、景観機能の強化
・北側からのアクセス道路の新設
・県道芦原温泉停車場線の再整備
・県道トリムパークかなづ線の強化（歩道設置等）

《竹田川周辺》

・竹田川のうるおい空間（河川敷）を身近に感じられる環境良好な複合市街地（住宅、作業所等）を形成する。
・また、安心して暮らせるよう冠水対策を講じる。



■ 駅周辺地区の基本構想図

：『賑わいと交流ゾーン』に関係するもの

《駅東住宅地》

・ケア付マンション等、新幹線駅に近接した立地を活かし、付加価値の高い住宅地等の形成を図る。

《駅東広場直近部》

・中長期的に土地利用（工場、専用住宅）転換を促進し、都市型住宅や駅周辺の賑わいを創出する都市機能や P&R 駐車場を整備する。

《東口での交通施設整備》

・市道旭･山室線の強化（歩道設置等）
・アクセス道路(東口シンボル道路)及び交通広場の新設

《自動車学校周辺》

・大規模敷地を活用して、業務施設の環境整備を行う。

《竹田川、宮谷川》

・河川敷きや護岸等の河川環境整備を行ったうるおい空間を市街地環境の中に取り込む。
・また、うるおい空間へ至る歩行者動線を確保する。

５－５　西口および東口の役割分担と交通施設整備の方向性

■　西口、東口の役割分担とまちづくりの方向性

	西　　口	東　　口
位置づけ（役割分担）	・あわら市の中心市街地を形成 ・嶺北北部地域を代表する地域資源の多くは西口方向に分布し、これらへの玄関口として位置付けられる。	・都市型工業ゾーンや駅に近接した新規住宅ゾーンの展開 ・北陸自動車道金津 IC や国道 8 号等の主要な自動車交通との連絡強化が必要となる。
まちづくりの方向性	・あわら市民を含む圏域住民に対する各種生活サービス機能や来街者に対する情報発信機能や人々が集う交流機能を導入する(まちの魅力創造プロジェクト)。 ・広場を中心とする魅力ある景観整備。	
	・生活利便機能、情報発信機能、交流機能の導入	・情報発信機能、交流機能の導入

■　交通施設整備の方向性

			路線名等	整備の方向性
駅前広場	西　　口		西　口　広　場（拡　充）	・広域交通ターミナル機能の強化 ・市街地景観機能の導入 ⇒空閑地を活用した拡張整備
	東　　口		東　口　広　場（新　設）	・交通ターミナル機能の導入 ・市街地景観機能の導入 ⇒広場の新設等
駅への連絡路（アクセス道路）	西　口	西側	県道芦原温泉停車場線（再整備）	・シンボル道路とし（北側アクセス道路の新設により交通負荷が低減）、歩行者空間及び修景空間を充実（道路空間＋民有地空間）
		南側	県道トリムパークかなづ線及び芦原温泉停車場中川線（再整備）	・駅から金津中学校及び高校への歩行者動線であり、歩行者空間を充実 （鉄道利用者：金津高校 249 人/841 人 金津中学　74 人/553 人）
		北側	新設アクセス道路（新　設）	・鉄道敷き跡地、空閑地を活用し、芦原温泉街方面から駅前広場へのアクセス性を強化
	東　　口		新設（暫定的に既存道路の活用）	①市道旭･山室線の強化②東口へのアクセス道路新設 ・市道旭･山室線と東口広場を直接結ぶアクセス道路（シンボル道路化） ・暫定整備として、既存道路の活用及び鉄道敷き跡地を活用した乗降場の整備
東西市街地の連絡〔一体化〕	自動車	北側	市道滝・高塚線（架け替え）	・市街地環状道路
		南側	県道トリムパーかなづ線 県道芦原温泉停車場中川線	・(都)南中央線、市街地環状道路 ・(都)金津川上線
	歩行者	中央	東西自由通路（架け替え）	・駅の整備にあわせた既存の自由通路の改良（架け替えによる位置と幅員の変更）
		北側	市道滝･高塚線歩道	・架替えに伴い、高架橋歩道あるいは単独歩道橋の検討
		南側	県道菅野跨道橋	・県道菅野跨道橋の活用
駐車場	西　　口		広場内の待機場	・広場内におけるタクシー・一般車の一時待機場の確保
			広場外の駐車場・待機場	・広場に隣接した空閑地を活用したパーク＆ライド駐車場（嶺北北部、福井市北部等） ・広場に隣接した空閑地を活用したバス･タクシー待機場
	東　　口		広場内等の待機場	・広場内等におけるタクシー・一般車の一時待機場の確保
			広場外の駐車場	・低未利用地等を活用したパーク＆ライド駐車場（坂井市(旧丸岡町)、永平寺町、奥越方面の一部）

第６章　駅周辺整備基本計画

６－１　駅舎および東西自由通路

１．駅舎の位置

【前提条件（環境影響評価報告書(昭和 62 年)等より)】

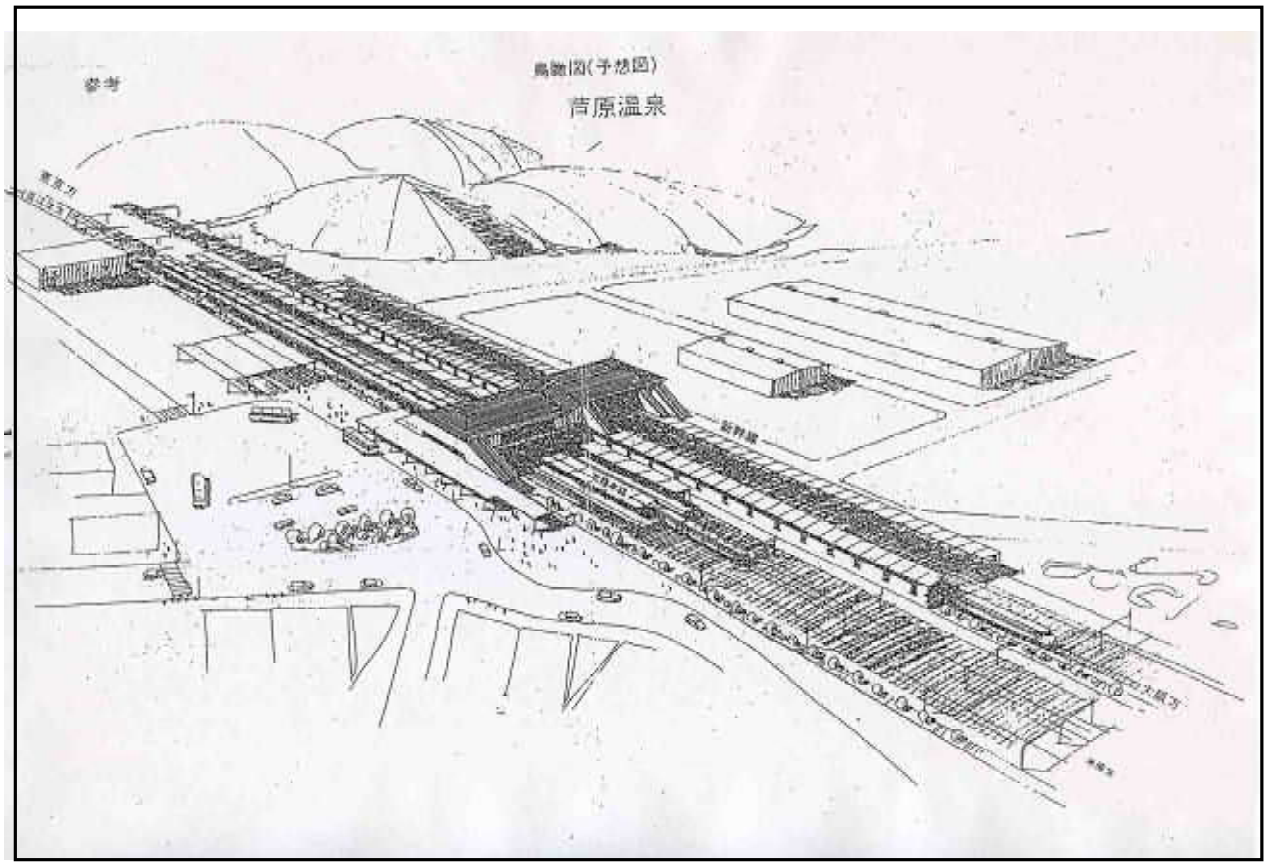
駅部計画：現在の JR 芦原温泉駅に併設。新幹線駅部の高さは H=7.5mで地上式（現駅舎の高さ H=6.1m)。現駅舎とほぼ同じ高さの地上駅を計画。

縦断計画：すり鉢状の縦断計画であり、現駅舎から北へ 250m、南へ 50mの 310mのフラット区間でホームが設置される（新幹線縦断計画や用地確保から変更はできない)。

平面計画：新幹線センターのみの公表であるが他の新幹線駅部の例から以下のように想定
(駅舎部：延長 75m･幅 24m、ホーム部：延長 310m･幅 17.5m、本線部：幅 12m)

【駅舎の位置】

- 新幹線駅はホーム中央部付近が望ましく、また在来線駅も（老朽化していることから）新幹線駅建設に合わせて建替える必要があることから、現駅舎の北側（金沢より）を駅舎位置とする（駅建設中に現駅舎を利用するため)。
- 新駅舎が現在駅舎の北側に移動することからも、駅西広場等の拡張・再整備が必要となる。



■ 芦原温泉駅鳥瞰図（出典：環境アセスメント）

２．東西自由通路の位置と規模

【位　置】

・東西自由通路の位置は、県道芦原温泉停車場線(シンボル道路)への人の流れ(連続性)を考慮し、新駅舎の南端(福井より)とする。

【規模(幅員)】

・東西自由通路の幅員は他都市の事例は 6～8mであり、一般歩行者の他、車椅子が円滑に通行できる幅員と券売機付近のたまりスペースなどを考慮し、必要幅員を 6～8mとする。

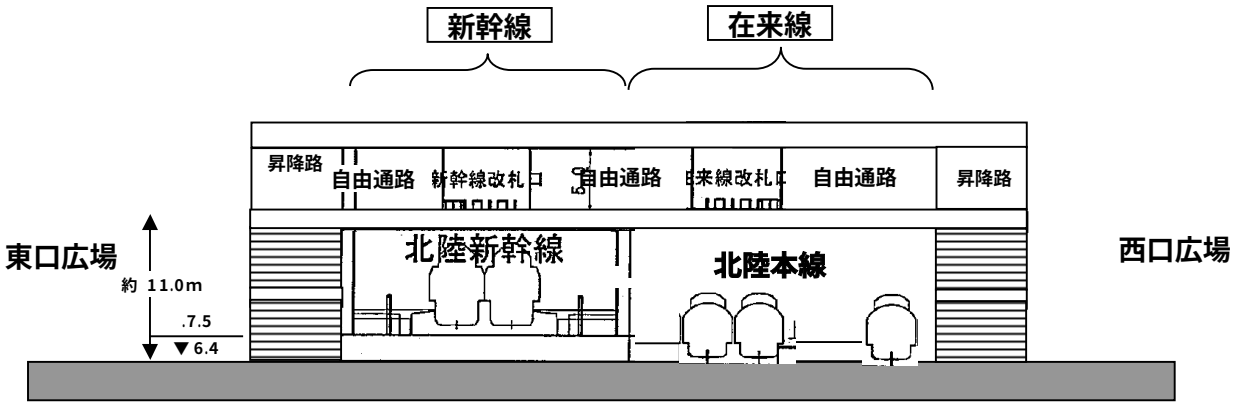
■ 自由通路の幅員（最小限）

	幅　員	備　考
一般的な最低幅員	1.5m	人 2 人が擦れ違える幅員
バリアフリーに基づく車椅子の歩行幅員	2.0m	車椅子 2 台が擦れ違える幅員
券売機付近のたまりスペース	1.5m	
クリアランス	1.0m	
合計幅員	6.0m	

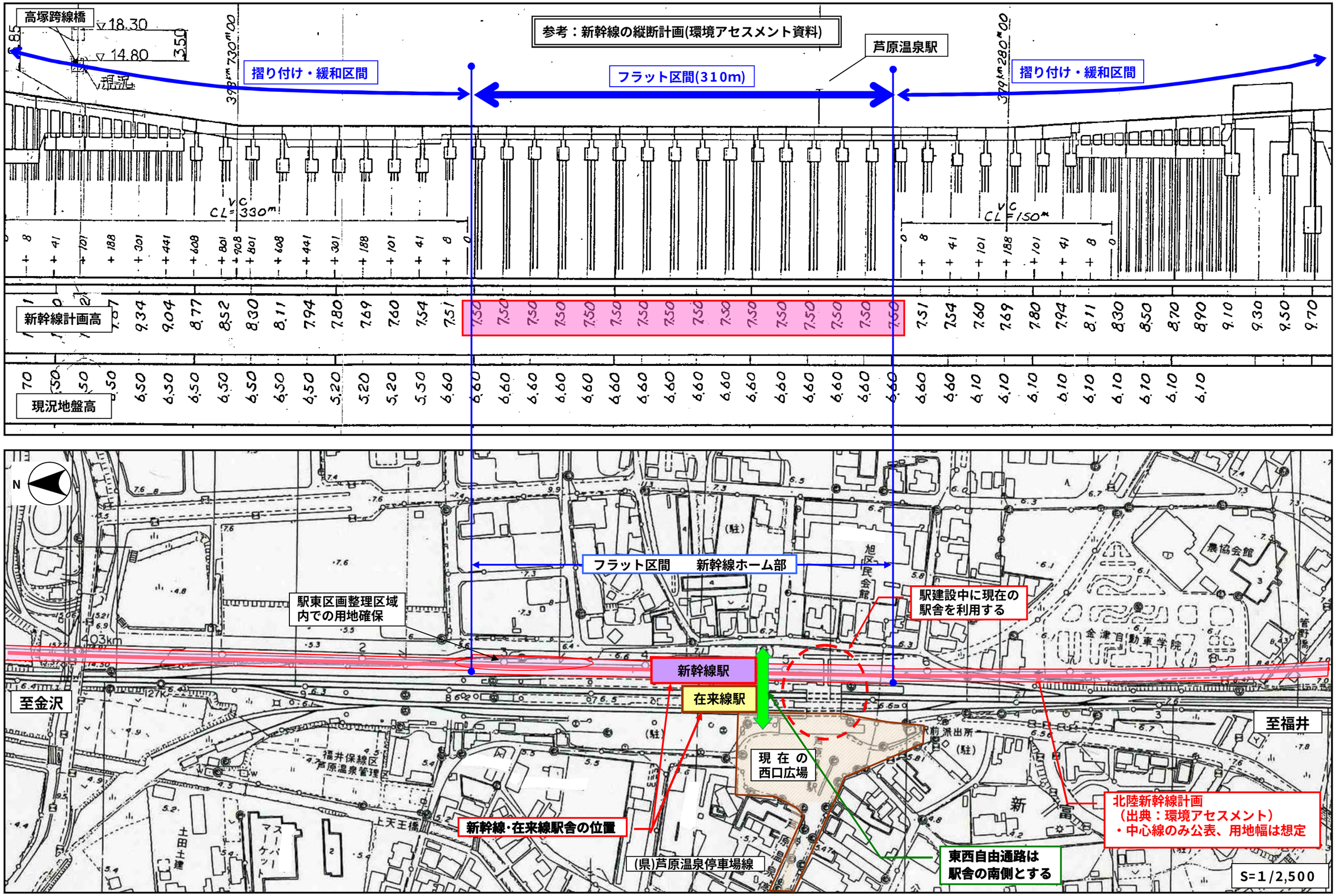
・広場への昇降階段は、西口 2 箇所(北側及び南側)、東口 1 箇所(交通広場の位置に対応)とし、エレベータやエスカレーター等によりバリアフリーに配慮する。

・また、昇降路の水平距離は自由通路の高さから、西口、東口ともに約 30m(自由通路高さ(新幹線)：約 11m)と想定する。

昇降路	自由通路の高さ(想定)	昇降路の水平距離
西　口 東　口	・新幹線に対応した自由通路高：17.4m 7.5(施工基盤面)＋ (1.0(レール高)＋7.7(新幹線)＋1.2(自由通路))	約 30m (17.4-6.4(東口広場高)=11.0m)



■ 駅と自由通路の断面イメージ


参考：新幹線の縦断計画(環境アセスメント資料)
高塚跨線橋
18.30
14.80
現況
摺り付け・緩和区間
フラット区間(310m)
芦原温泉駅
摺り付け・緩和区間
VC CL=330m
VC CL=150m
新幹線計画高
現況地盤高
フラット区間　新幹線ホーム部
駅東区画整理区域内での用地確保
駅建設中に現在の駅舎を利用する
新幹線駅
在来線駅
現 在 の 西口広場
至金沢
至福井
新幹線・在来線駅舎の位置
(県)芦原温泉停車場線
東西自由通路は駅舎の南側とする
北陸新幹線計画
（出典：環境アセスメント）
・中心線のみ公表、用地幅は想定
S=1/2,500

６－２　アクセス道路（西口、東口）

１．西口

（１）ルート（芦原温泉街方面から駅西口への動線を新設）

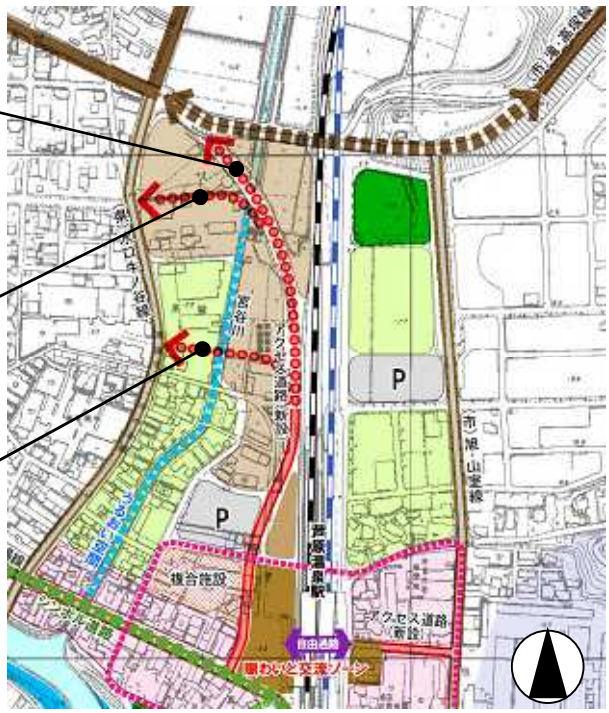
・アクセス道路は鉄道敷き跡地の活用を基本とし、西口広場と芦原温泉街方面を連絡するように計画する。（アクセス道路南側では県道芦原温泉停車場線とＴ字路を形成）

・この際、アクセス道路北側の接続方法としては以下の３ルートが考えられる。

Ｃ案：県道水口牛ノ谷線と市道滝･高塚線の交差点部に接続

Ｂ案：できる限り鉄道敷き跡地を活用しながら県道水口牛ノ谷線に接続

Ａ案：県道水口牛ノ谷線に接続



・また、ルートＣ案の場合は、新幹線整備に伴う市道滝･高塚線の架け替え(高さ 3.5mの嵩上げ)方法によって市道滝･高塚線と県道水口牛ノ谷線の交差点処理が異なることから、具体的な接続方法については市道滝･高塚線の架け替えと調整しながら今後検討を深める必要がある。

【 ルートＣ案の接続イメージ 】

・市道滝･高塚線と県道水口牛ノ谷線を立体交差とし、アクセス道路は側道により接続。

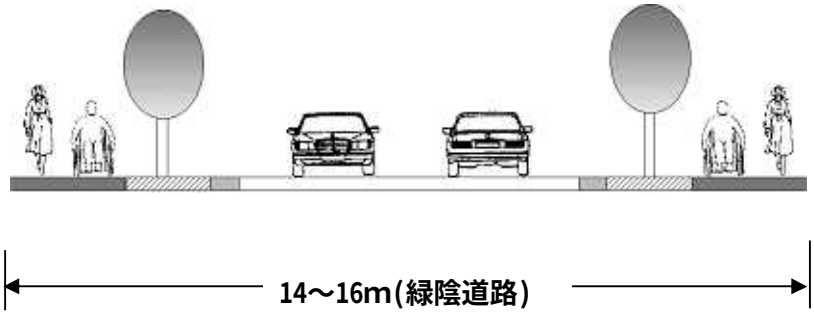
・アクセス道路は県道水口牛ノ谷線と現交差点付近で直接交差し、市道滝･高塚線はループ橋としアクセス道路に接続。

※ルートＡ案またはＢ案の場合は、市道滝･高塚線を県道水口牛ノ谷線と現交差点で直接接続させるため、交差点部の地盤を嵩上げする方法、及び市道滝･高塚線をループ橋とし現交差点に直接接続させる方法等が考えられる。

（２）標準断面（芦原温泉街方向に至る魅力的な景観を有する緑陰道路）

・駅西口に新設するアクセス道路は、駅と観光地である芦原温泉街方向を結ぶ自動車交通（一般車及びタクシー、送迎用バス等）を主に処理する役割が求められる。

・このため、西口アクセス道路は、美しい街路樹のある市道芦原･金津線に連続し観光地に至るイメージの高い道路とするために両側に植栽を施した緑陰道路とし、歩道は最低限の幅員（2m程度）を確保する（県道芦原温泉停車場線をシンボル道路とし、歩行者空間等を充実するため）。



（３）交通量の推計

・アクセス道路の交通量は、①駅利用者、②駅周辺で展開される都市機能及び③道路沿線から発生する交通の合計から推計する。

①駅への自動車交通量=将来乗降客数×自動車利用者率×アクセス道路分担率÷平均乗車人数

（将来乗降客数(西口)：4,800 人、自動車利用者率(※1)：27.7%、アクセス道路分担率：50%(県道芦原温泉停車場線と 1/2 ずつ)、平均乗車人数 1.2 人　※1：第 2 回福井都市圏 PT 調査）

⇒4,800 人×0.277×0.5÷1.2　550 台/日

②駅周辺の都市機能への自動車交通(賑わいと交流ゾーン)

＝広場周辺での集客・商業床×商業施設の発生集中原単位×自動車分担率×アクセス道路分担率÷平均乗車人数

（想定床面積：3,400 ㎡× 300%　1.0ha、発生集中原単位(休日)：16,100×1.0×1.0=16,100 人 TE/日(大規模開発地区交通マニュアル)、アクセス道路分担率：50%、平均乗車人数 1.2 人）

⇒16,100 人×0.277×0.5÷1.2　1,850 台/日

③アクセス沿道市街地から発生する交通

＝沿道市街地人口×発生集中原単位×自動車分担率÷平均乗車人数

（沿道市街地の人口：192 人（3.2ha×60 人/ha)、発生集中原単位：3.6TE/居住人・日、平均乗車人数１.２人）

⇒192 人×3.6×0.277÷1.2　160 台/日

∴　西口アクセス道路の交通量：550 台＋1,850 台＋160 台　2,600 台

2．東口

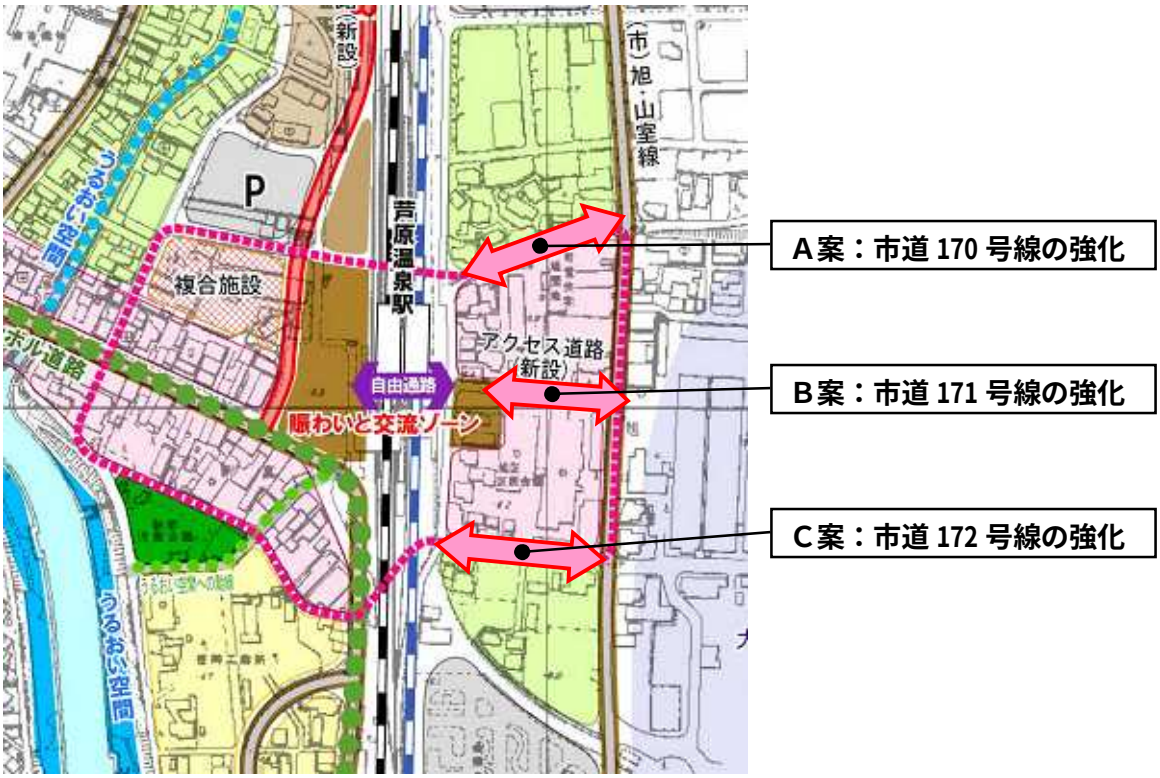
（1）ルート（東口への動線を新設）

・駅東口へのアクセス道路は駅東口(新幹線口)と市道旭･山室線を結ぶルートとなり、駅東口のシンボル道路となる路線である。

・現道の活用を基本とすると以下の 3 ルートが想定され、駅への正面性や沿道土地利用の自由度（高低差等）を考慮すると、東アクセス B 案（市道 171 号線）の拡幅・強化が妥当である。

■　駅西口アクセス道路のルート

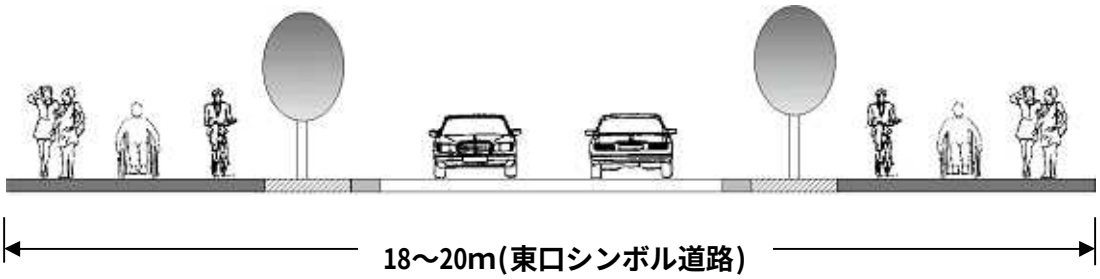
アクセス道路計画案	案の概要	評　　価	総合評価
東アクセス A 案	市道 170 号線(幅員約 4m)の拡幅強化	・駅への正面性が高く良好な景観形成が可能。 ・市道旭･山室線との交差点が高く(10.8m)、縦断勾配が生じ、沿道宅地と高低差が生ずる。	△
東アクセス B 案	市道 171 号線(幅員約 6m)の拡幅強化	・駅への正面性が高く良好な景観形成が可能。 ・平坦地であり自由な沿道利用が展開できる。	◎
東アクセス C 案	市道 172 号線(幅員約 5m)の拡幅強化	・駅への正面性が得られない。 ・平坦地であり自由な沿道利用が展開できる。	×



（２）標準断面（東口のシンボル道路）

・駅東口へのアクセス道路は、駅前広場に至る交通を円滑に処理するとともに、安全かつ快適に歩くことのできる歩行者空間を確保する。

・東口のシンボル道路となることから、景観面での配慮を行い、十分な両側歩道（片側 3～4m）と植栽（片側 1.5m）を施して歩いて楽しい道路とする（全体幅員 18～20m）。



（３）交通量の推計

・西口のアクセス道路と同様の方法で推計する

①駅への自動車交通量=将来乗降客数×自動車利用者率×アクセス道路分担率÷平均乗車人数

（将来乗降客数(東口)：1,200 人、自動車利用者率(※１)：27.7%、ｱｸｾｽ道路分担率：1.0
平均乗車人数 1.2 人）

⇒１,200 人×0.277×1.0÷1.2　<u>280 台/日</u>

②駅周辺の都市機能への自動車交通(賑わいと交流ゾーン)

＝広場周辺での集客・商業床×商業施設の発生集中原単位×自動車分担率÷平均乗車人数

（想定床面積：5,000 ㎡×１00%　0.5ha、発生集中原単位(休日)：16,100×1.0×0.5=8,050 人 TE/日(大規模開発地区交通ﾏﾆｭｱﾙ)、平均乗車人数 1.2 人）

⇒8,050 人×0.277÷1.2　<u>1,850 台/日</u>

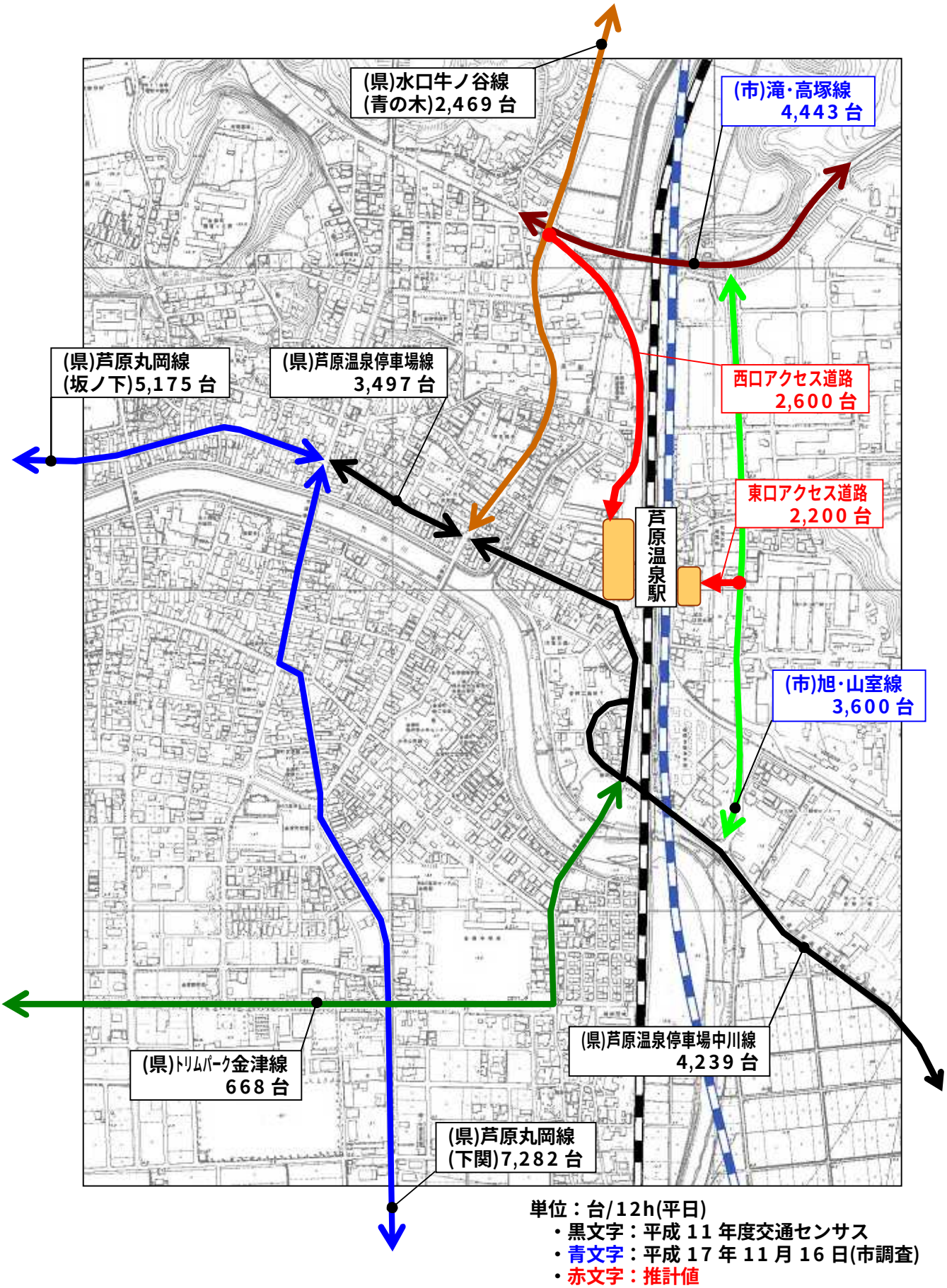
③アクセス沿道市街地から発生する交通

＝沿道市街地人口×発生集中原単位×自動車分担率÷平均乗車人数

（沿道市街地の人口：42 人（0.7ha×60 人/ha)、発生集中原単位：3.6TE/居住人・日、平均乗車人数 1.2 人）

⇒42 人×3.6×0.277÷1.2　<u>35 台/日</u>

∴　**東口アクセス道路の交通量：280 台＋1,850 台＋35 台　2,200 台**



単位：台/12h(平日)
- 黒文字：平成 11 年度交通センサス
- 青文字：平成 17 年 11 月 16 日(市調査)
- 赤文字：推計値

■ 駅周辺の交通量実績値とアクセス道路の推計値

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

【現　在】（平成 15 年、ＪＲ金沢支社調べ）

・乗降客数 4,204 人/日［定期 2,208 人、定期外 1,996 人］、経年動向：ほぼ横ばい(微減少)

【将　来】

・在来線：新幹線定期外の旅客は流れるが、地域生活鉄道としての利便性が向上
⇒約 4,000 人で現状維持

・新幹線インパクト：芦原温泉駅と所在都市や駅勢圏の状況が比較的近いと思われる厚狭駅、二戸駅、川内駅、出水駅の新幹線乗降客数を参考。　⇒約 2,000 人増加

厚狭駅	二戸駅	川内駅	出水駅
1,500 人	1,100 人	1,800 人	1,200 人

将来推計：約 4,000 人/日＋約 2,000 人/日＝約 6,000 人/日

【西口と東口の乗降客の配分】

・現在の利用状況⇒西口：東口=627(約 85%)：102(約 15%)(朝のピーク時：実態調査より)

・将来の配分　⇒東口に新幹線駅が設置され、これに対応して交通広場とアクセス道路を新設することから、東口の分担率を若干高めて分担比率を西口：東口=８：２とする

これより将来乗降客は、**西口：4,800 人/日**
東口：1,200 人/日 と推計する。

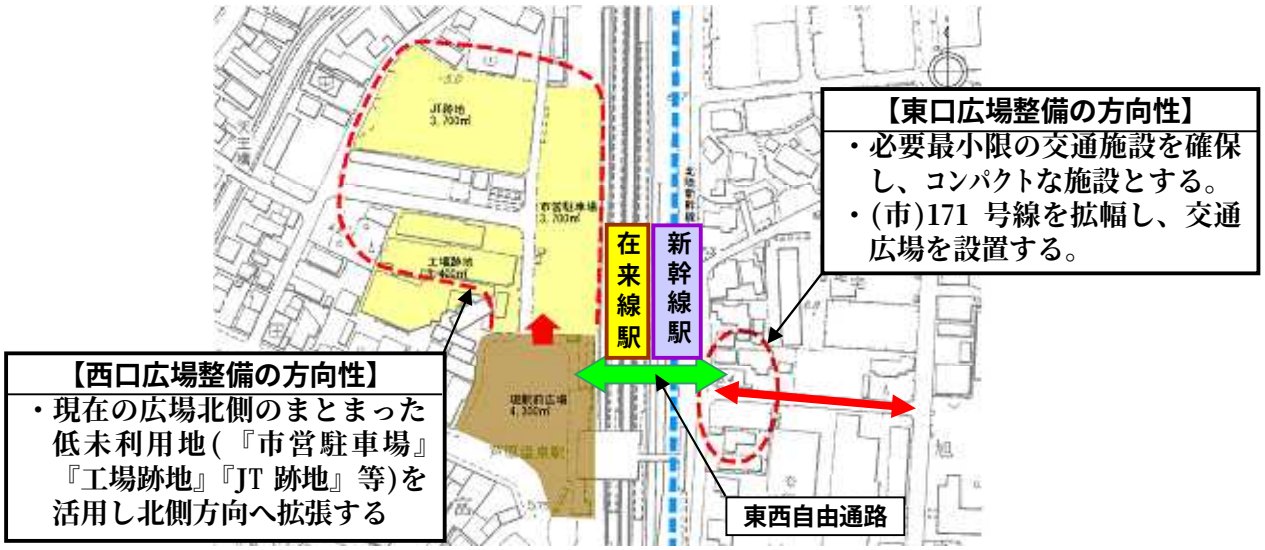
（２）駅前広場の規模算定

	西　口　広　場	東　口　広　場
規模	・広場面積は、西口の将来乗降客(4,800 人)から駅前広場計画指針、48 年式、施設数補正(48 年式)による計算値及び他都市の事例を参考として約 6,000～7,000 ㎡とする。 算定方式 ／ 面　積 駅前広場計画指針 ／ 約 6,700 ㎡ 48 年式 ／ 約 5,600 ㎡ 48 年式(施設数補正) ／ 約 6,800 ㎡	・東口の将来乗降客(1,200 人)から、駅前広場計画指針、48 年式、施設数補正(48 年式)からの算出は困難であるため、東口広場は大型車(観光バス等)の回転可能な規模である約 2,000 ㎡とする。

【参考：48 年式（施設数補正）による算出結果の詳細】

	施　設　面　積
①交通機能面積（車道＋歩道）	約 4,700 ㎡
バス用面積	約 400 ㎡
タクシー用面積	約 300 ㎡
一般車用面積	約 200 ㎡
歩道面積	約 2,100 ㎡
車道面積	約 1,700 ㎡
②環境機能面積	約 2,100 ㎡
合　計	約 6,800 ㎡

（3）駅前広場の整備の方向性



（4）広場の必要施設量の設定

・『路線バスターミナル』は西口に集約する。

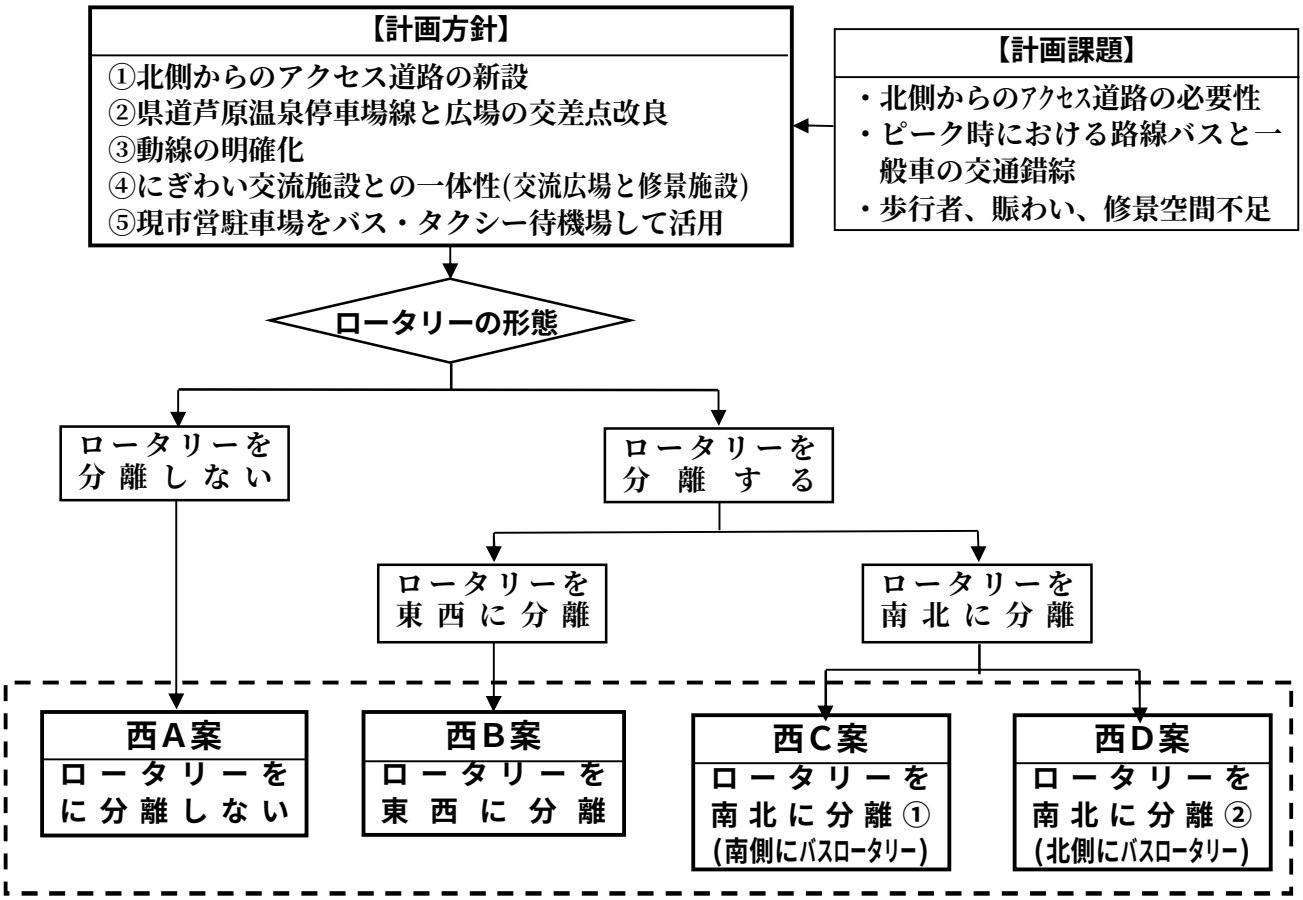
・観光バス、旅館送迎バス、タクシー、一般車の乗降場及び待機場は将来乗降客の割合から、西口での確保を主体とするものの、西口の敷地制約等も加味し東口に補完的に配置する。

施設	施設配置・施設量の考え方	西口広場	東口広場
路線バス コミュニティバス	路線バス･コミュニティバスは現在の運行サービスを維持することを前提とし、西口に現在と同様のバスバースを確保する。	乗　降：4 バース (うち 2 台はマイクロバス規格)	―
観光バス 旅館送迎バス	観光バスは東口に 1 バース確保する。 旅館送迎バスは西口に 2 バース、東口に 1 バースを確保し、待機場を西口のロータリー内に 2 台確保する。 (旅館送迎バスの集約化を検討する)	【旅館送迎バス】 乗　降：2 バース 待機場：2 台	【観光バス】 乗　降：1 バース 【旅館送迎バス】 乗　降：1 バース
タクシー	タクシー施設(バースと待機場)は、西口と東口を合わせて現在の施設量(合計 15 台)以上を確保する。 西口、東口の分担については、適宜配置可能な台数を確保する。	乗　車：1 バース 降　車：1 バース 待機場：10 台程度	乗　車：1 バース 降　車：1 バース 待機場：3 台程度
一般車	一般車施設(バースと待機場)は、西口と東口を合わせて現在のピーク利用量(15 台)以上を確保する。 西口、東口の分担については、適宜配置可能な台数を確保する。	乗　降：3～4 バース 待機場：ロータリー内のスペースに適宜配置	乗　降：2 バース 待機場：5 台程度
タクシー・路線バス待機場(駅前広場外)	タクシーおよび路線バスの待機場は、新幹線インパクトによる台数の増加を考慮し、西口広場北側の空閑地(現市営駐車場)に適宜確保する。 駅前広場の拡張規模によっては現市営駐車場以外の空閑地等における配置も展望される。	タクシー：適宜 路線バス：適宜	―

２．整備基本計画の検討

（1）西口広場

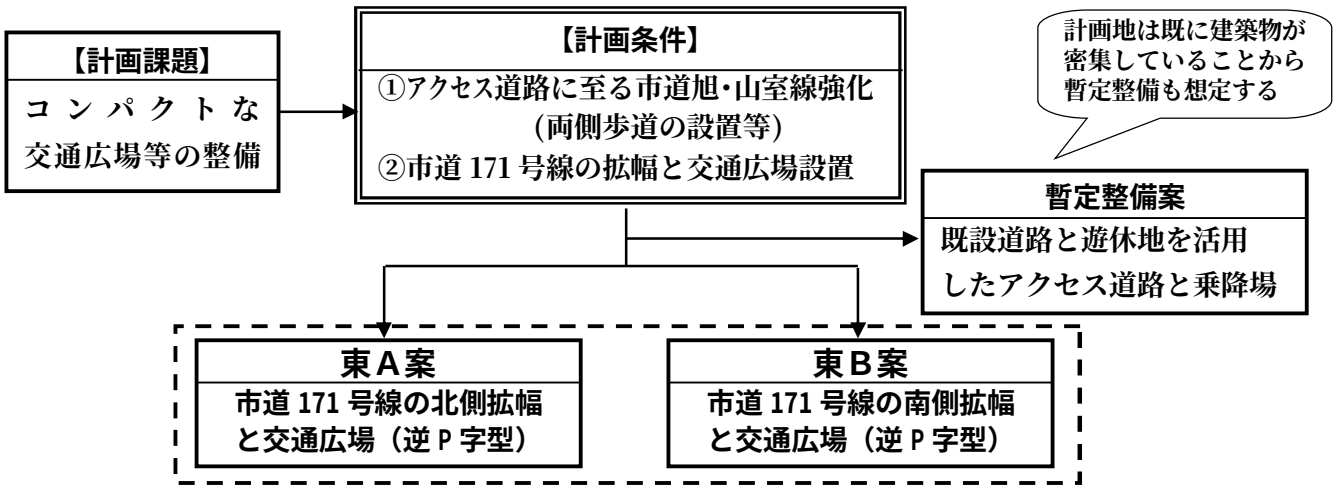
・現在の西口広場北側にある遊休地を活用し、「バスと一般車ロータリーの分離形態」をポイントとして、西口広場の拡張整備計画案を 4 案(西 A 案、西 B 案、西 C 案、西 D 案)作成する。



（2）東口広場

・市道旭･山室線の強化を計画条件として、市道旭･山室線と駅東口(新幹線駅)を結ぶ市道 171 号線を活用したアクセス道路及び交通広場の整備計画案（東 A・B 案）を作成する。

・また、計画地には既に建築物が密集していることから、東 A・B 案に至るまでの暫定整備案も作成する。



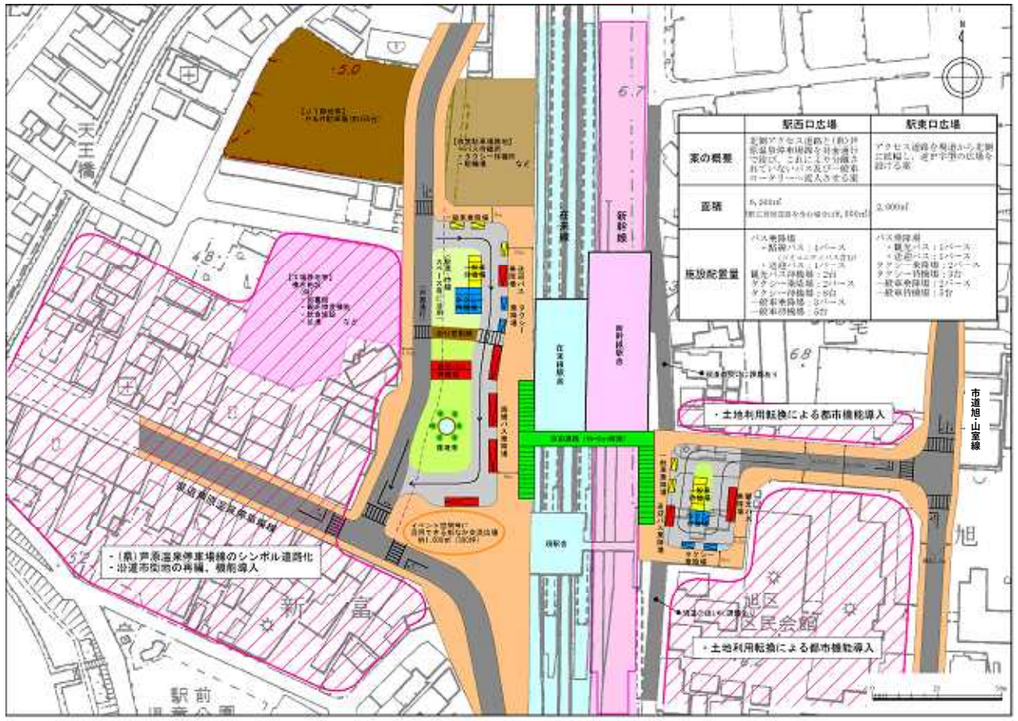
（3）整備計画案の比較検討

西口広場		西A案	西B案	西C案	西D案
計画案の概要(ロータリーの区分)		・ロータリーを区分せずに全車共通とする。	・大型車と小型車ロータリーを東西に区分し、東側(駅側)にバス、タクシー、西側(市街地側)に一般車を設ける。	・大型車(バス)と小型車(一般車等)ロータリーを南北に区分し、南側に大型車、北側に小型車ロータリーを設ける。	・C案同様ロータリーを南北に分離し、南側に一般車、北側にバス･タクシーロータリーを設ける。また、出入口を2箇所に集約する。
		・東西自由通路は南側と北側に2箇所昇降路を設ける。			
交通処理	広場と道路の関係	・北側アクセス道路と県道芦原温泉停車場線を直接結び、北側アクセス道路に広場への出入口を設ける。			
		・ロータリー出口(アクセス道路及び県道芦原温泉停車場線)の交通処理が複雑となる。			・アクセス道路と県道芦原温泉停車場線の交差点と広場の出入口を離すことにより、交通処理は単純となる。
	バス・路線・観光・ｺﾐｭﾆﾃｨ	・バス専用ロータリーではないため、ピーク時には路線バスと一般車の錯綜が生ずる恐れがある。		・バス専用ロータリー(路線、観光、ｺﾐｭﾆﾃｨバス等)を設けることにより、安全な運行ができる。 ・ﾋﾟｰｸ時以外はﾊﾞｽﾛｰﾀﾘｰがあまり利用されないことから、トランジットモール的な利用を検討する。	・一部ロータリーを供用しているが、バスと一般車の錯綜は生じないと考えられる。
		・ロータリーが大きく、バスが大回りとなる。			
	一般車タクシー温泉送迎バス	・ロータリー内に一般車、タクシー、観光バス、温泉送迎バスの待機場が十分に確保できる。 ・バスターミナル内を走行することが必要となり、ロータリー内の走行距離が長くなる。	・広場を更に北側に拡張しないと、ロータリー内に一般車、タクシー、送迎バスの待機場が十分に確保できない。		・ロータリー内に一般車、タクシー、観光バス、温泉送迎バスの待機場が十分に確保できる。
				・小型車専用ロータリーを確保することにより、安全で円滑な利用が可能となる。	
	歩行者等	・シェルターを設置することにより、安全で快適に交通機関が利用できるとともに歩行者空間が充実する。			
			・広場をコンパクトにすることにより、歩行者動線が短くできる		
賑わい創出	新規の都市機能	・駅正面の工場跡地ににぎわい交流施設を整備することにより、県道芦原温泉停車場線沿線との連携による賑わい空間が創出される。			
	商店街との一体性	・広場、にぎわい交流施設、既存商店街等との一体性が確保できる。			
景観形成		・街なか交流広場を広場南側の県道芦原温泉停車場線(シンボル道路)に隣接する位置に計画する。			
			・広場をコンパクトにすることによって、まとまったスケール感が得られる。		
事業性		・現在の駅西広場、大規模遊休地及び鉄道敷き跡地を活用して、広場拡張とアクセス道路用地を確保する案で、事業性は高い。			
			・鉄道敷地との境界が西側に移動した場合、施設配置が難しくなる。		
総合評価		×バスの迂回が大きい。 △大型車と一般車が錯綜することが予想される。 ○広場内に一般車、タクシー、送迎バス等の待機場が十分に確保できる。	△広場内に一般車、タクシー、送迎バス等の待機場が十分に確保できない。 △ピーク時に、大型車と一般車が錯綜することが予想される。 ○広場をコンパクトにすることにより、歩行者動線が短くできる。	△広場内に一般車、タクシー、送迎バス等の待機場が十分に確保できない。 ○各ロータリー内の交通処理は円滑となる。 △ピーク時以外のバスロータリーの利用促進が課題となる。	○アクセス道路と県道芦原温泉停車場線の交差点付近は、安全で円滑な交通処理が可能となる。 ○広場内に一般車、タクシー、送迎バス等の待機場が十分に確保できる。 ○バスロータリーの歩行者優先化により、駅、広場、にぎわい交流施設の一体的な利用が可能。
		△	△	○	◎

東口広場	東A案	東B案	参考：暫定整備案
案のポイント	・市道旭･山室線から東口に連絡するアクセス道路として市道171号線を北側に拡幅し、加えて逆P字型の交通広場を新設する。 ・交通広場は南側大規模工場を支障としない範囲とする。	・市道旭･山室線から東口に連絡するアクセス道路として市道 171号線を南側に拡幅し、加えて逆P字型の交通広場を新設する。 ・標準的な形状の広場とする。	・暫定整備として、市道旭･山室線に接続する既設道路(市道901号線)と駅直近部の遊休地を活用して、タクシー及び一般車の乗降場を確保する。
事業性	・広場とアクセス道路の計画地には空閑地と数棟の住宅等があるが、東B案と比較して事業費は少なくなる。 ・住宅地等の代替地を確保する必要がある。	・広場とアクセス道路の計画地には操業中の大規模工場と専用住宅等があり、事業費が膨大となることが予想される。 ・代替地を確保する必要がある。	・既設道路と遊休地を活用することから、事業費は低く抑えられる。
総合評価	・広場とアクセス道路の整備に対応して、沿道街区の土地利用転換を促進することにより、整備効果を高める必要がある。	同左	・あくまでも暫定整備として位置づけであり、最終整備との整合性を図る必要がある。
	◎	○	―

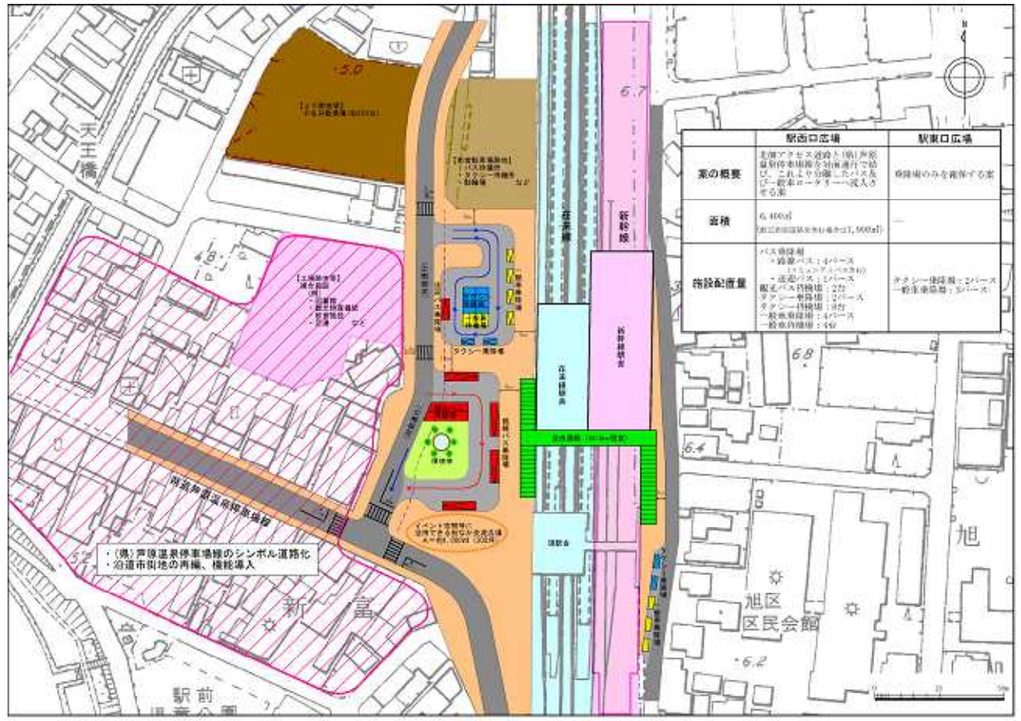
青字：メリット　、赤字：デメリット

西　A　案　＋　東　A　案



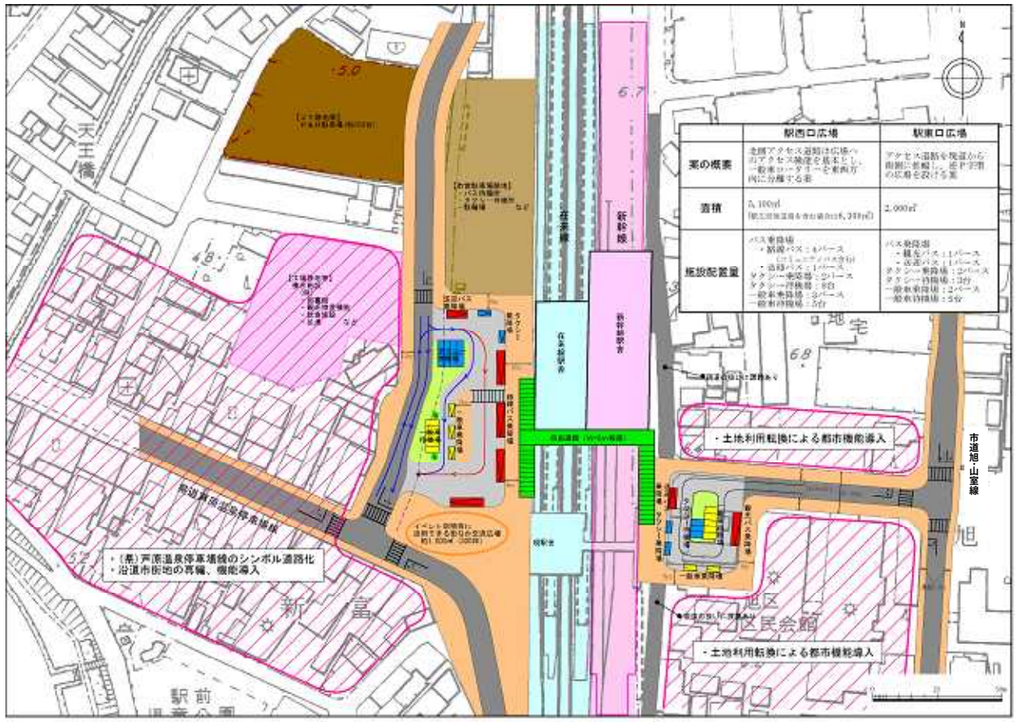
	駅西口広場	駅東口広場
案の概要	北側アクセス道路と（県）芦原温泉停車場線を対面通行で結び、これにより分離されていたバス及び一般車ロータリーへ流入させる案	アクセス道路を廃道から南側に拡幅し、歩行空間の広場を設ける案
面積	6,400㎡ （駅広区域以外を合わせ約7,900㎡）	2,000㎡
施設配置量	バス乗降場 ・降車バス：4バース （コミュニティバス含む） ・送迎バス：1バース 観光バス待機場：2台 タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：8台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台	バス乗降場 ・観光バス：1バース ・送迎バス：1バース タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：3台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台

西　C　案　＋　東　暫　定　整　備　案



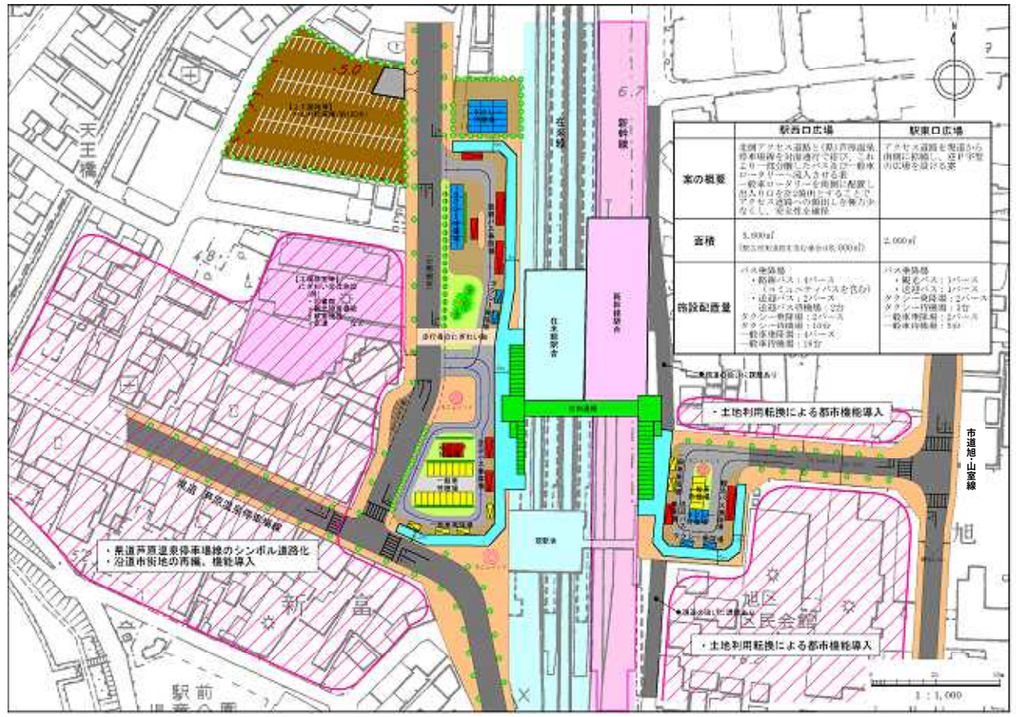
	駅西口広場	駅東口広場
案の概要	北側アクセス道路と（県）芦原温泉停車場線を対面通行で結び、これにより分離されたバス及び一般車ロータリーへ流入させる案	車線幅のみを確保する案
面積	6,400㎡ （駅広区域以外を合わせ約7,900㎡）	—
施設配置量	バス乗降場 ・降車バス：4バース （コミュニティバス含む） ・送迎バス：2バース 観光バス待機場：2台 タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：8台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台	タクシー乗降場：2バース 一般車乗降場：2バース

西　B　案　＋　東　B　案

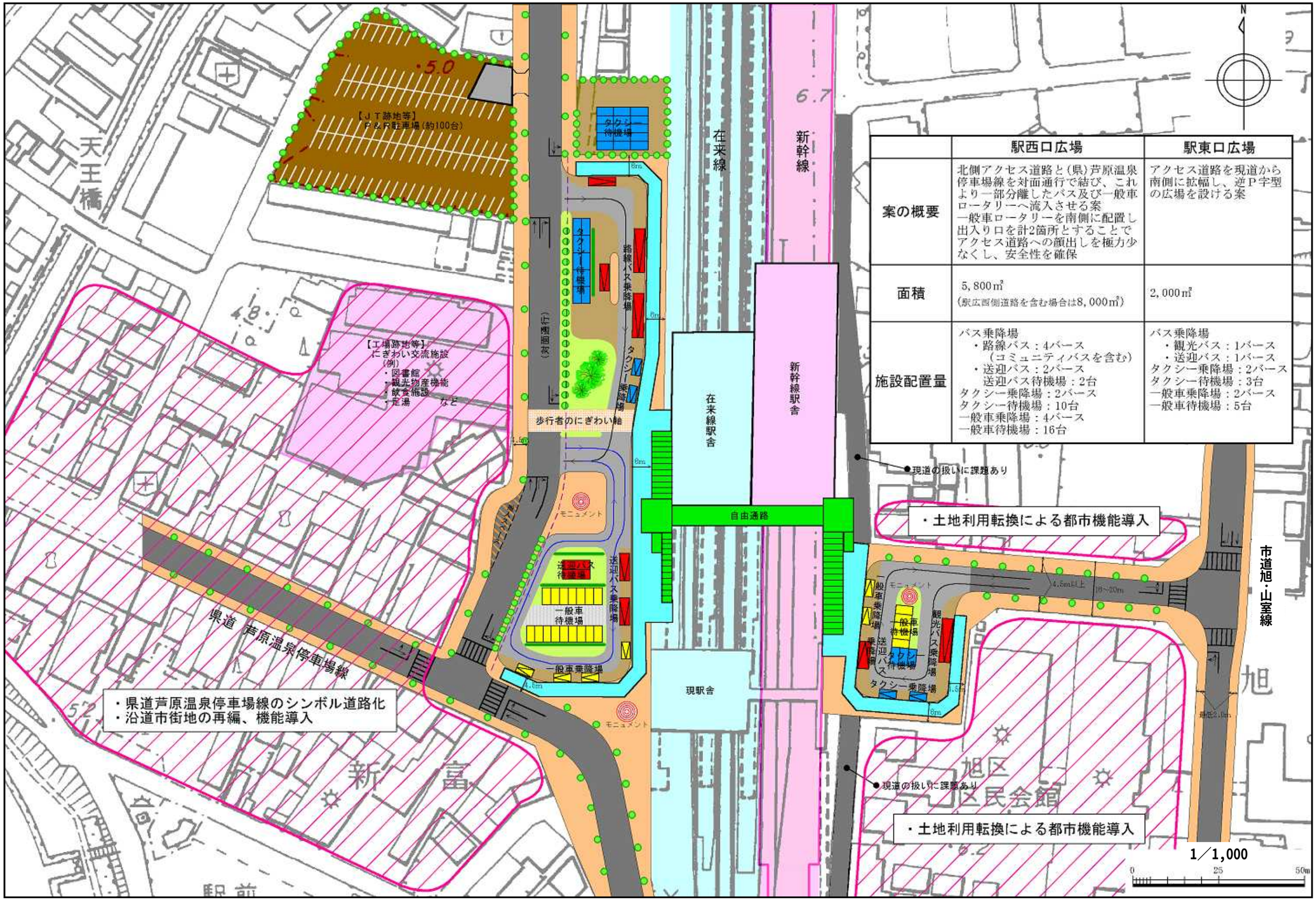


	駅西口広場	駅東口広場
案の概要	北側アクセス道路は広場へのアクセス路確保を基本とし、一般車ロータリーを東西方向に分離する案	アクセス道路を廃道から南側に拡幅し、歩行空間の広場を設ける案
面積	6,400㎡ （駅広区域以外を合わせ約7,900㎡）	2,000㎡
施設配置量	バス乗降場 ・降車バス：4バース （コミュニティバス含む） ・送迎バス：1バース タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：8台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台	バス乗降場 ・観光バス：1バース ・送迎バス：1バース タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：3台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台

西　D　案　＋　東　A　案



	駅西口広場	駅東口広場
案の概要	北側アクセス道路と（県）芦原温泉停車場線を対面通行で結び、これにより分離されたバス及び一般車ロータリーへ流入させる案 一般車ロータリーを南側に配置し、駅入口を全方向からアクセス道路への飛出しを極力少なくし、安全性を確保	アクセス道路を廃道から南側に拡幅し、歩行空間の広場を設ける案
面積	5,900㎡ （駅広区域以外を合わせ約6,900㎡）	2,000㎡
施設配置量	バス乗降場 ・降車バス：4バース （コミュニティバス含む） ・送迎バス：2バース 観光バス待機場：2台 タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：10台 一般車乗降場：4バース 一般車待機場：19台	バス乗降場 ・観光バス：1バース ・送迎バス：1バース タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：3台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台



	駅西口広場	駅東口広場
案の概要	北側アクセス道路と(県)芦原温泉停車場線を対面通行で結び、これより一部分離したバス及び一般車ロータリーへ流入させる案 一般車ロータリーを南側に配置し出入り口を計2箇所とすることでアクセス道路への顔出しを極力少なくし、安全性を確保	アクセス道路を現道から南側に拡幅し、逆P字型の広場を設ける案
面積	5,800㎡ (駅広西側道路を含む場合は8,000㎡)	2,000㎡
施設配置量	バス乗降場 ・路線バス：4バース (コミュニティバスを含む) ・送迎バス：2バース 送迎バス待機場：2台 タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：10台 一般車乗降場：4バース 一般車待機場：16台	バス乗降場 ・観光バス：1バース ・送迎バス：1バース タクシー乗降場：2バース タクシー待機場：3台 一般車乗降場：2バース 一般車待機場：5台

６－４　パーク＆ライド駐車場および自転車駐輪場

１．パーク＆ライド駐車場

【現在の設置状況と駅周辺整備による減少】

・駅周辺部の駐車場台数は現在 487 台であるが、駅前広場やアクセス道路の拡充・新設によって、326 台に減少することが想定される。

・このうち全ての駐車場がパーク＆ライド駐車場として利用されているわけでなく、居住者用や施設用の駐車場として利用されている駐車場も見られる(概ね半数が P&R 駐車場とすると、P&R 駐車場は約 160 台と想定される)

	西　　口	東　　口	合　　計
現在の駐車場台数	369 台 (月極 299 台、時間貸 70 台)	118 台	487 台
広場やアクセス道路の拡充・新設による減少数	110 台 (市営駐車場)	51 台 (丸岡土地開発経営分)	161 台
差し引き台数	259 台	67 台	326 台
(うち P&R 駐車場(想定))	130 台	33 台	163 台

【将来必要台数の推計】

・P&R 駐車場＝将来乗降客数×一般車利用者率×P&R 率÷平均乗車人員÷2

（将来乗降客数：6,000 人、一般車利用者率(タクシー(１%)を除く)：26.7%、
P&R 率：49.9%(※1)、平均乗車人員(想定)1.2 人/台　※1：第 2 回福井都市圏 PT 調査）

＝6,000 人×0.267×0.499÷1.2÷2　**330 台**

【新設配置方針】

・将来必要台数 330 台から現在の台数(163 台)を差し引くと新規に必要とされる P&R 駐車場は 167 台となる。これに福井駅で不足する駐車場台数を補完する余裕分を加味し、西口と東口とを合わせて約 250 台を新規に確保するものとする。

	西　　口	東　　口	合　計
新規の P&R 駐車場の確保方針	・JT 跡地(約 3,700 ㎡)を活用した P&R 駐車場を新規に確保する。(約 100 台)	・低未利用地(約 5,000 ㎡)を活用して P&R 駐車場を新規に確保する。(約 150 台)	約 250 台

２．自転車駐輪場

・現在の駐輪場は西口に 240 台、東口に 90 台確保されているが、広場やアクセス道路整備によって廃止となるものも生じるため、広場隣接部や駅部に現在と同数程度計画する。

	西　　口	東　　口	合　　計
現　　在	240 台	90 台	330 台
計　　画	250 台	100 台	350 台

６－５　都市機能導入の提案

１．『賑わいと交流ゾーン』における機能配置の方針

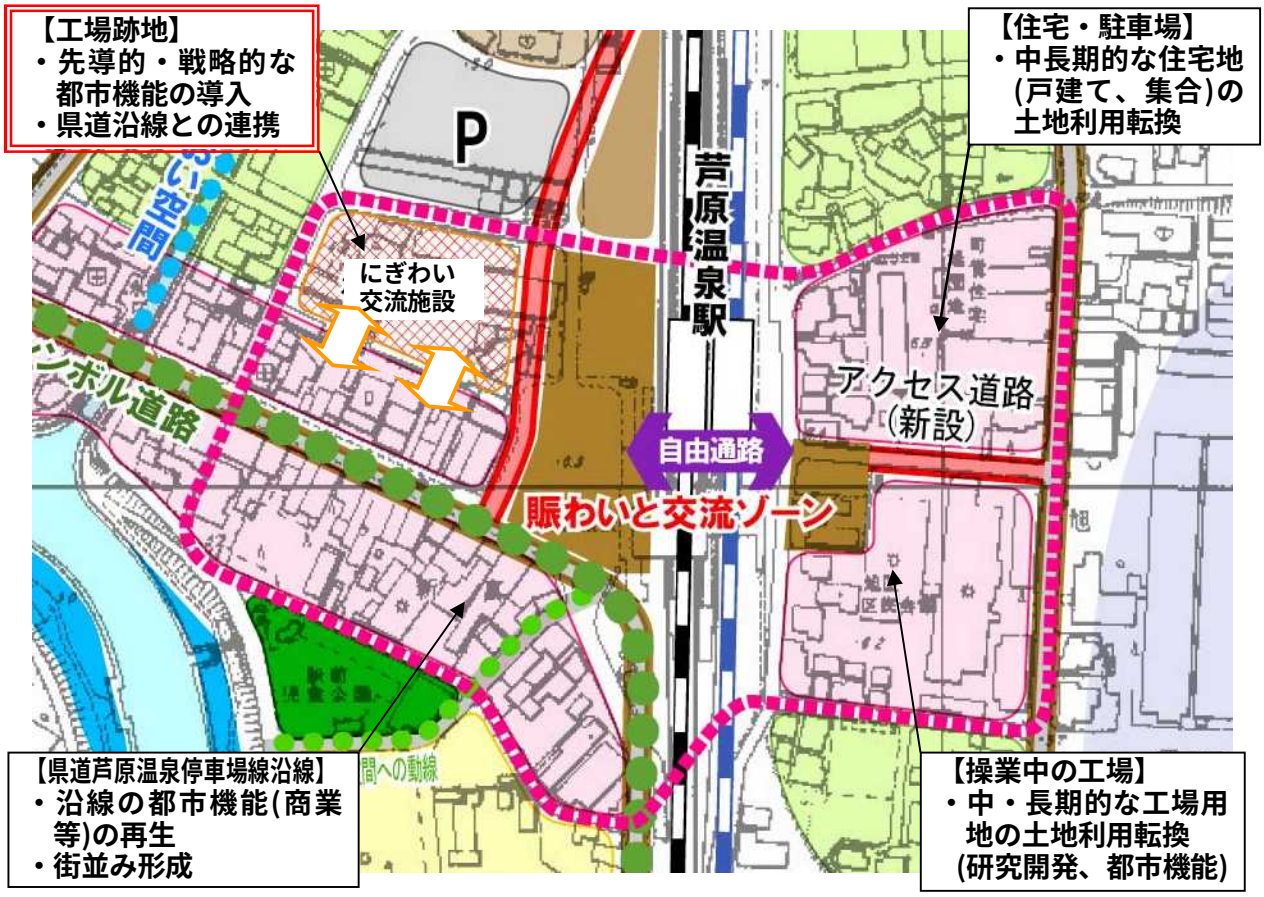
（１）機能配置の方針

		西　　口	東　　口
まちづくりの方向性		・あわら市民を含む圏域住民に対する各種生活サービス機能や来街者に対する情報発信機能や人々が集う交流機能を導入する(まちの魅力創造プロジェクト)	
	都市基盤の整備方針	・交通ターミナル機能の強化 (西口広場の拡張とアクセス道路の新設) ・街なか交流・広場機能の導入 ・パーク＆ライド駐車場整備(JT 跡地)	・新幹線駅設置に対応した施設整備 ・東口広場の新設 ・アクセス道路の新設 ・パーク＆ライド駐車場整備
	都市機能の配置方針	【生活利便・情報発信・交流機能】	【情報発信・交流機能】
		《県道芦原温泉停車場線沿線》 ・既存の機能の更新・再生(空き店舗) 《工場跡地(3,400 ㎡)》 ・新規機能の導入(にぎわい交流施設)	《大規模工場(現在操業中、南側)》 ・研究開発、産業支援機能 ・パーク＆ライド駐車場整備 《住宅、市営住宅》

（２）機能導入の進め方

・あわら市の中心市街地を形成しているとともに、嶺北北部地域の玄関口である駅西口整備を優先し、駅東口の整備は中・長期的な取り組みとする。

・また、西口広場の正面にある工場跡地(3,400 ㎡)は、その位置やまとまった低未利用地であることから、拠点機能の導入の適地であり、戦略的な機能導入((仮)にぎわい交流施設)が必要である。



２．にぎわい交流施設の整備方針と施設イメージ

（１）導入機能のメニュー（案）

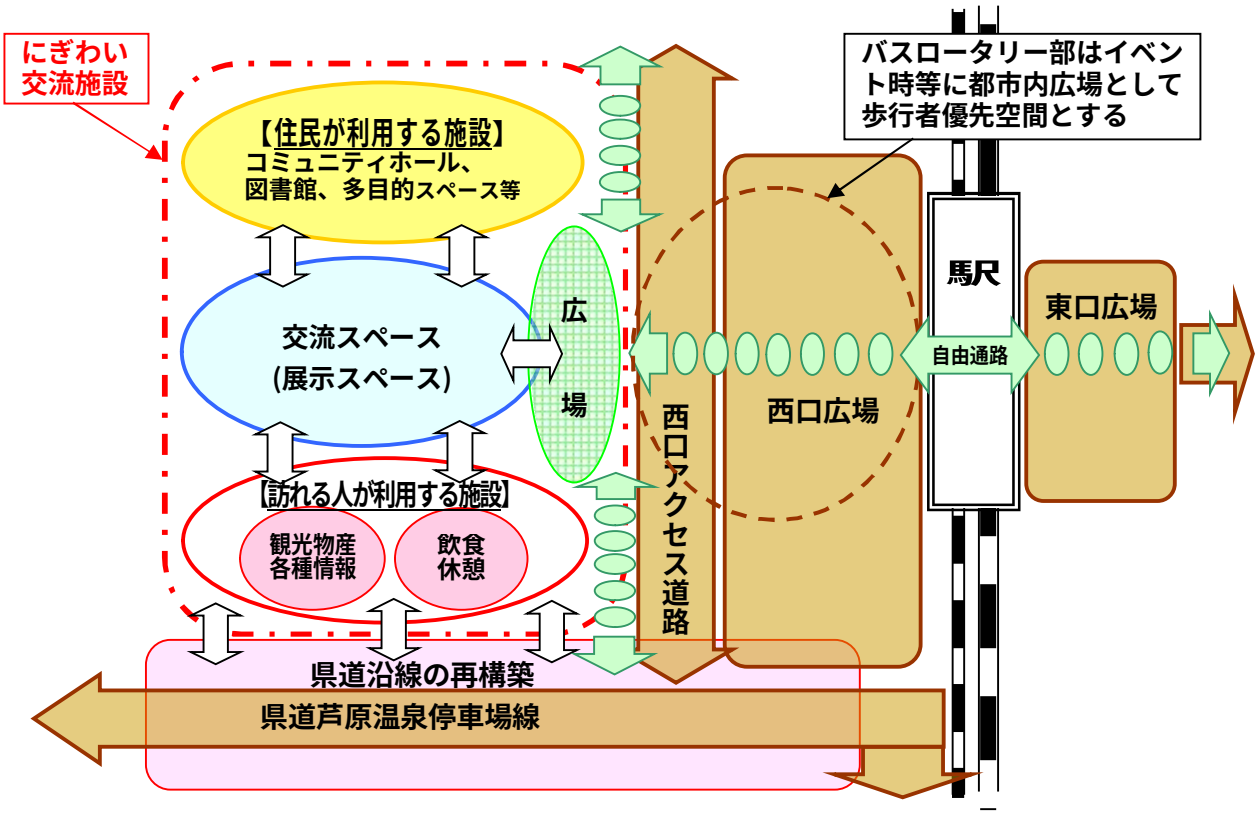
・芦原温泉駅周辺部において、市民や広域圏住民、更には観光客を含む来街者が集い、憩える施設を誘致することにより、まちなかの賑わいを取り戻す必要がある。

導　入　機　能	具体な施設のイメージ
生活利便機能	・公民館、コミュニティ施設、図書館、パソコン教室等各種カルチャー ・子育て支援、福祉関連施設、健康増進関連、行政サービス等
情報発信・観光機能	・福井県北部の交通・観光情報案内(旅行代理店、レンタカー施設) ・物産販売コーナー、産業振興、飲食・休憩施設(特産品含む)
交　流　機　能	・多目的施設(イベントホール)、展示コーナー(本陣飾り)、待ち合いコーナー ・足湯などあわら市らしいもの
そ の 他 機 能	・店舗や銀行 ATM・まちづくり活動の拠点

（２）駅周辺施設等との関係(機能配置のゾーニング)

・にぎわい交流施設は西口広場に面して配置され、駅⇔にぎわい拠点施設といった連続性を歩行者動線により確保する。

・西口広場に面した敷地前面にエントランス広場を配置し、その奥に交流スペース(展示スペース)を配置する。交流スペースの北側に圏域住民を対象としたコミュニティホール等を配置し、南側には来街者を対象とした観光物産・情報コーナーを設置する。



（３）にぎわい交流施設の整備方針

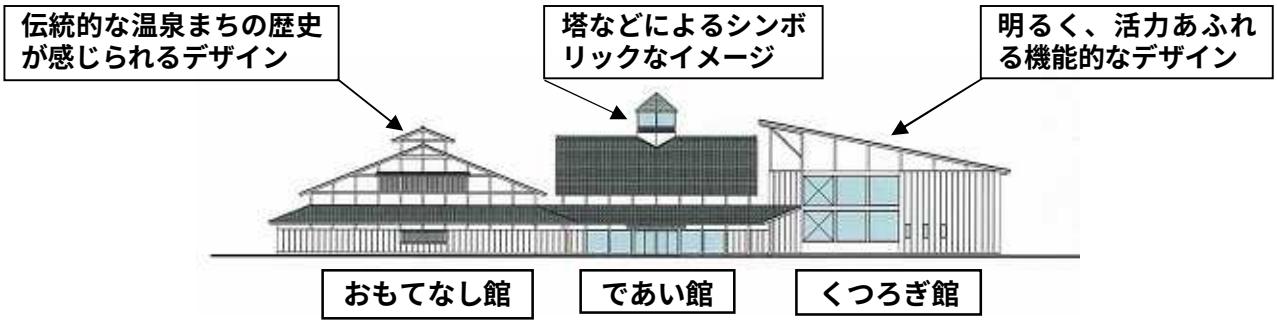
- ■ コミュニティ機能と情報発信機能を併せ持つ複合施設とする
- ■ 圏域のシンボルとなり、イメージアップを図る景観を形成する
- ■ 官民協働によるあわら市らしい魅力的な施設とする
- ■ 県道沿線のまちづくりと連携させる
- ■ 新幹線開業を目途とした整備を行ない、それまでは暫定利用する

（4）施設イメージ（案）【その１】

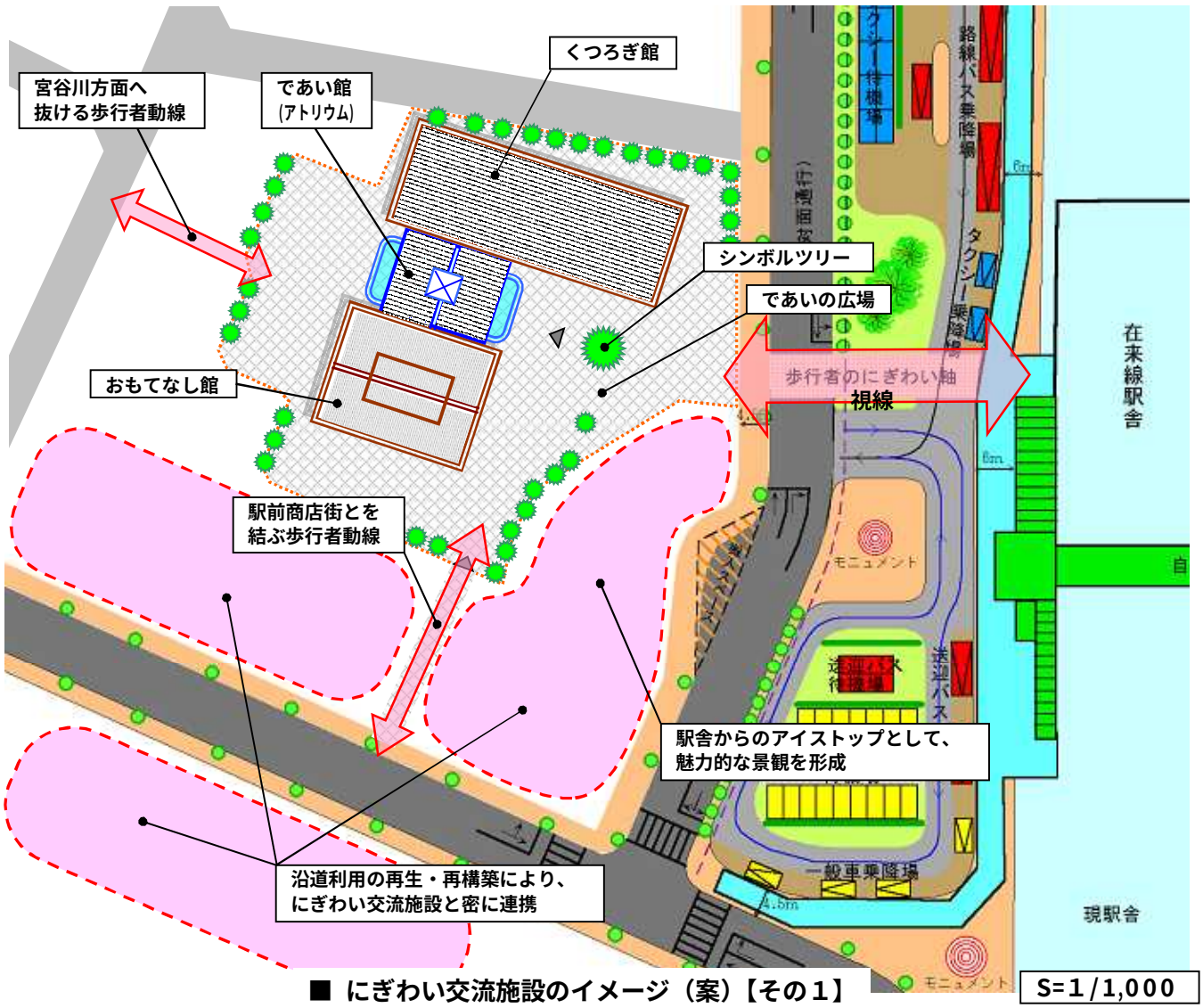
・自由通路の降り口からの視線を考慮して、敷地中央部に『であいの広場』と『であい館』を設ける。『であい館』の両側に『くつろぎ館』と『おもてなし館』を配置する。

■　にぎわい交流施設のイメージ（案）

	規模(床面積)	施設内容(案)
であいの広場	約 500 ㎡	・広場、植栽
であい館	1 階吹抜け(約 300 ㎡)	・多目的ホール、展示、待合いコーナー、足湯等
くつろぎ館	2 階(約 600 ㎡×2)	・1 階：図書室、2 階：カルチャー教室、子育て支援施設
おもてなし館	1 階吹抜け(約 600 ㎡)	・広域観光情報コーナー、物産販売、レストラン、喫茶等



【施設立面図(駅前広場から望む)】



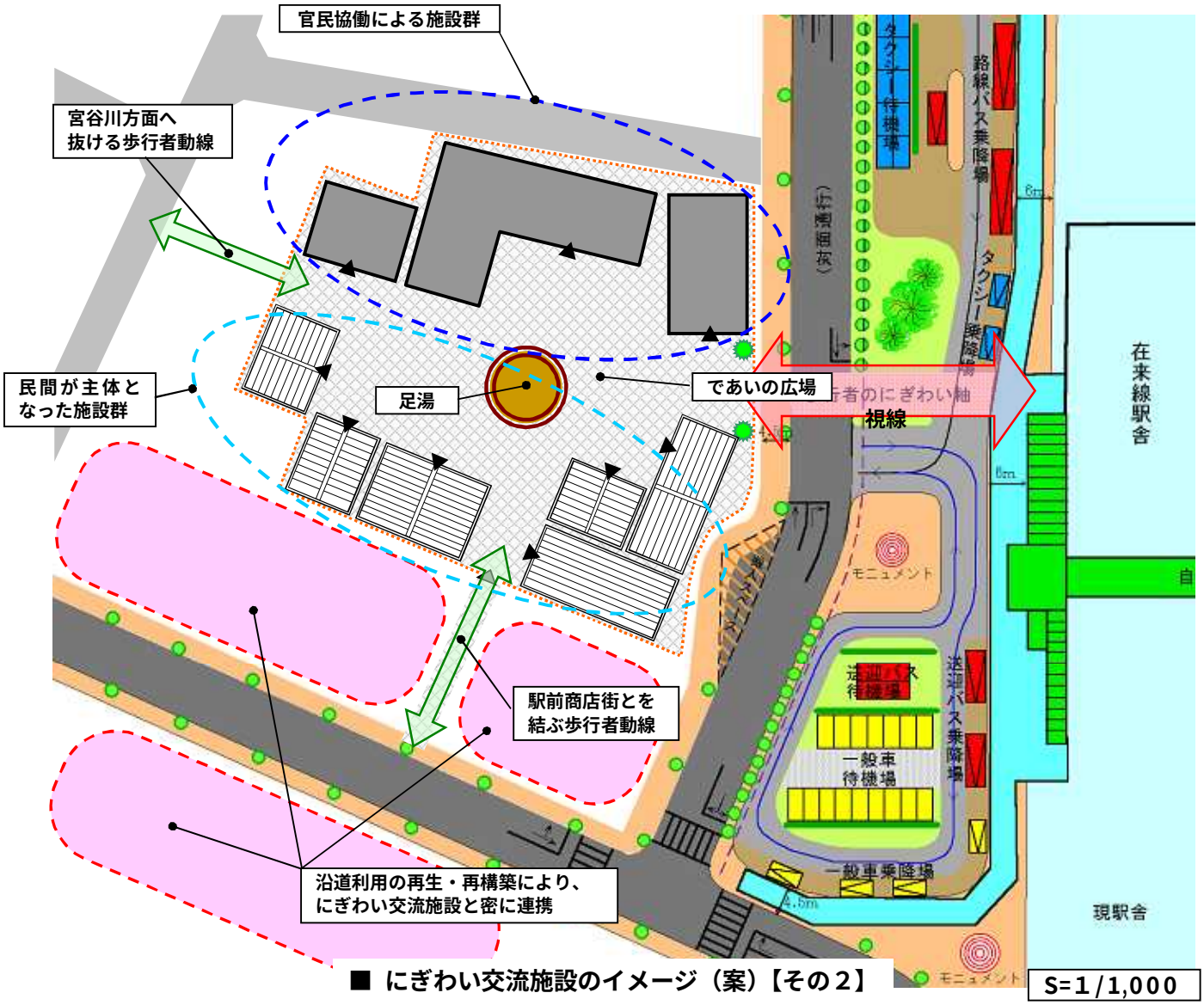
■ にぎわい交流施設のイメージ（案）【その１】

（5）施設イメージ（案）【その２】

・自由通路の降り口からの視線を考慮して、敷地中央部に『であいの広場』を設ける。広場は駅前商店街のイベントや祭りなど多様に活用できるよう、開けたオープンスペースとする。また、広場中央に足湯を配置し賑わい感を創出する。
・『であいの広場』を囲むように施設を配置し、建物の出入口は広場に面するものとする。広場北側は官民協働による施設、南側には民間施設を集約させる。駐車場は JT 跡地駐車場を利用する。
・建物の外観は駅舎等と調和するよう統一させ、魅力的な空間を形成する。
・歩行者の回遊性の創出や周辺との連携が図れるよう、であい広場から駅前商店街や宮谷川方面とを繋ぐ歩行者動線（路地）を配置する。

■ 施設のイメージ（案）

	施設内容(案)
店舗	・特産品の販売所 ・飲食店（県道沿いからの配置転換も視野に） ・チャレンジショップ
ギャラリー	・本陣飾りの展示など地域の歴史文化を紹介するギャラリー ・金津創作の森の作家によるギャラリー
足湯	・列車の待ち時間の有効利用、散策後の休息、温泉街のアピール
その他	・観光案内所など観光客への情報発信施設 ・公民館、レンタル会議室など地域住民の利便向上のための施設 など



■ にぎわい交流施設のイメージ（案）【その２】

３．段階的整備および今後の進め方

（１）段階的整備の検討

①　施設の整備目標である暫定利用の必要性

・にぎわい交流施設は、施設整備の相乗効果を高めるために、新幹線開業(平成 26 年を想定)に合わせた整備を目標とするが、当工場跡地は西口広場の正面に位置する貴重な土地であることから、あわら市等が早期に取得し、将来の施設整備を担保することが必要である。

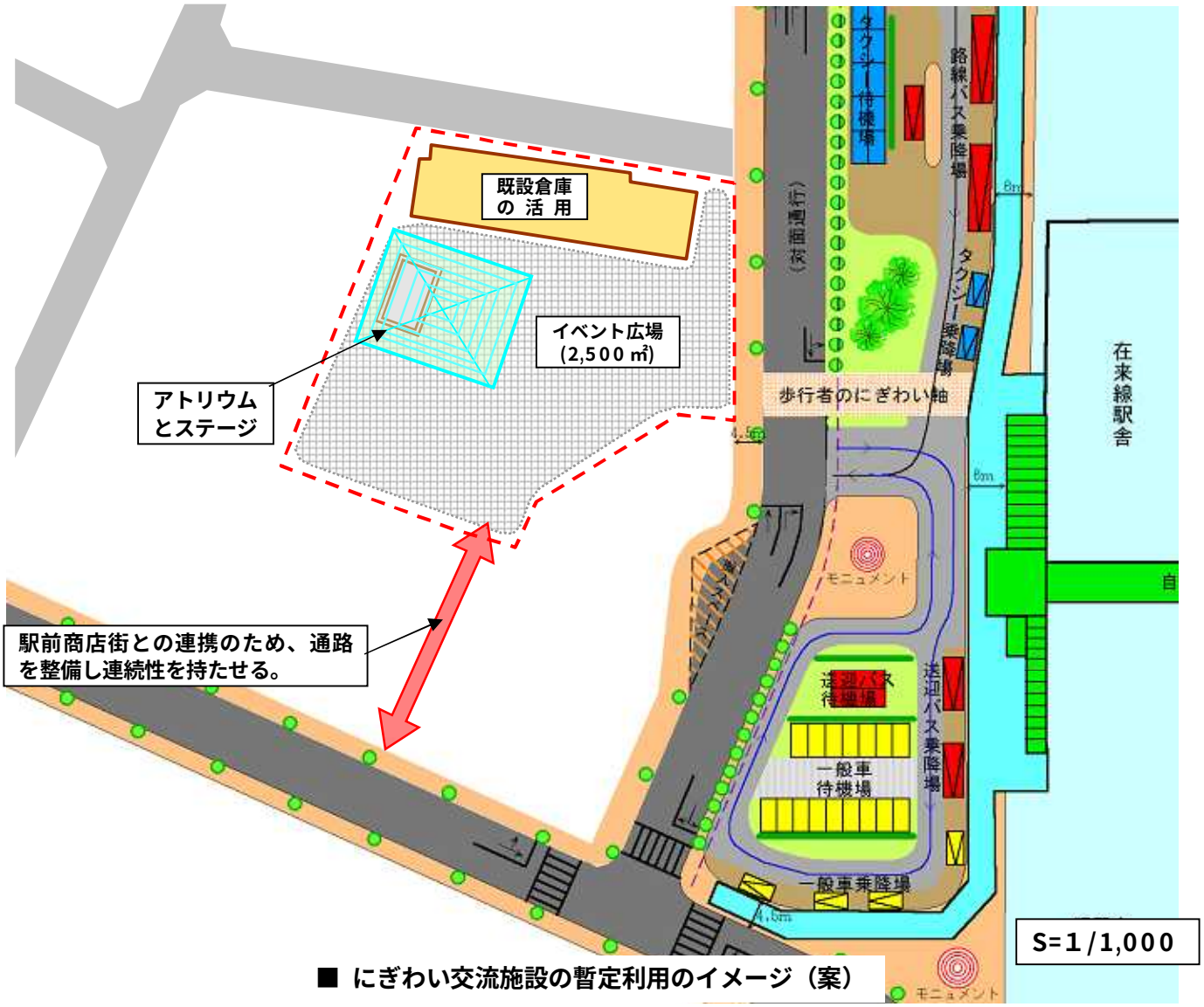
・このため、土地取得からにぎわい交流施設の整備までにはタイムラグ(約 10 年間)が生じることになり、暫定的な利活用により駅周辺部の活性化に寄与させる必要がある。

②　既存施設の活用の可能性

・工場跡地の既存施設のうち、有効利用の可能性があるのは築 20 年の比較的新しい北側倉庫 1 棟であり、他の施設は老朽化していることから取り壊すことが適当であると考えられる。

③　暫定利用のイメージ（案）

・大空間を有する北側倉庫の改修や空地での仮設テント等の設置により『各種イベント』や『展示スペース』、更にはフリーマーケットの場として活用できると考えられる。



■ にぎわい交流施設の暫定利用のイメージ（案）

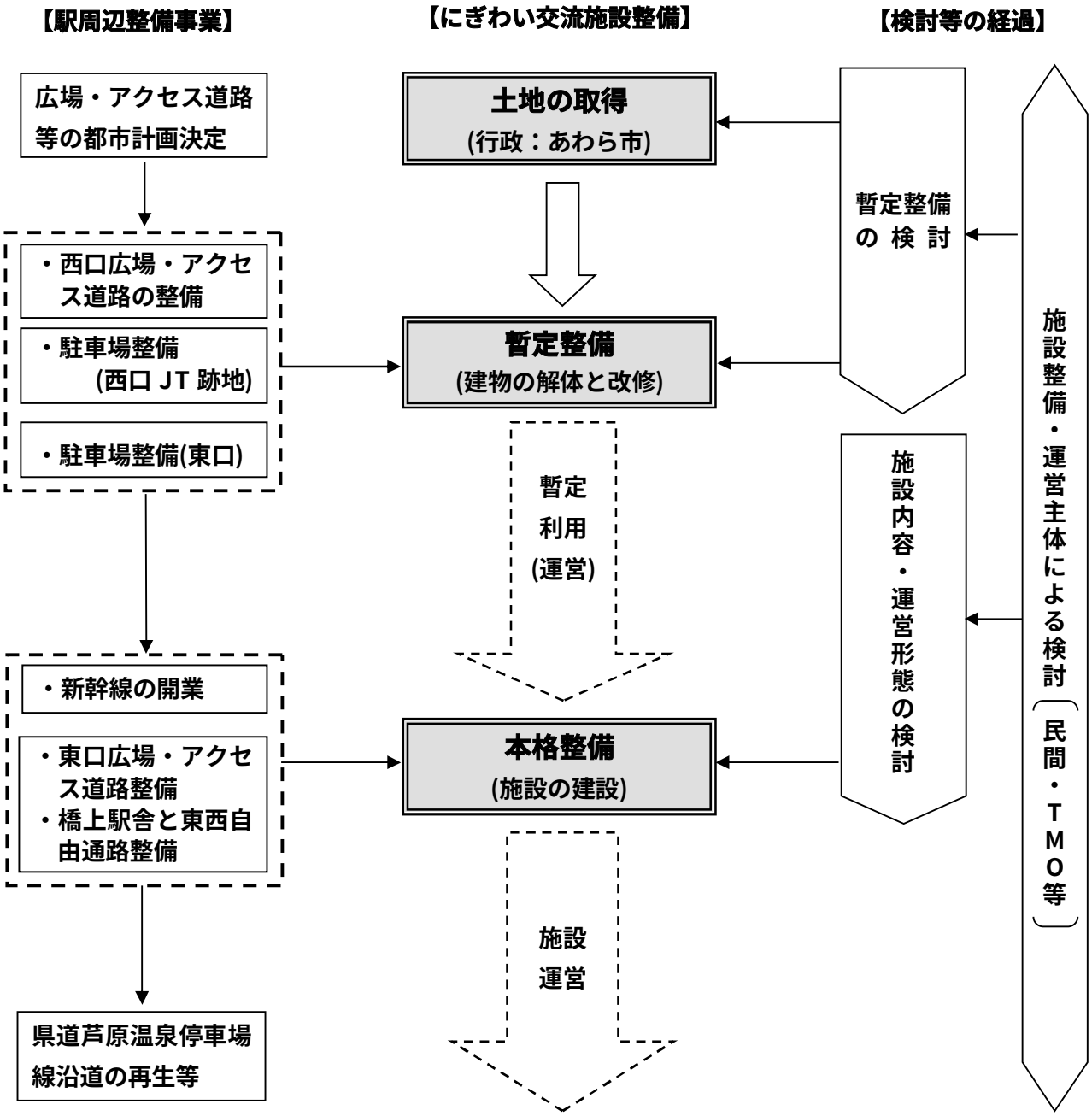
（2）具体化にあたっての今後の進め方

・圏域(福井県北部)内外の人々が集い・楽しめる魅力的なにぎわい交流施設とするためには、民間活力(人、もの、金)を極力活用した施設とする必要がある。一方、にぎわい交流施設は生活利便等の住民サービス機能を有する複合施設であることから、官民共同の施設とする必要がある。(例えば、行政が土地を所有し、民間が施設を建設・運営すること等)

・また、来街者等の施設利用者が周辺にあふれ出すよう、魅力的なまち並みを創出することも必要である。

・このため、暫定整備のあり方を含め、にぎわい交流施設のコンセプトや具体的な導入機能等の検討については来年度に予定されている中心市街地活性化基本計画や TMO 構想の立案過程で、民間を主体とした議論が望まれる。

・また、建設や運営に民間のノウハウと資金を積極的に活用するために、商工会、観光協会、旅館組合、TMO(街づくり会社)が主体となること、更には、施設整備にあたっては PFI 方式(Private Finance Initiative)や指定管理者方式等を検討する必要がある。



６－６　都市景観形成の提案

１．駅周辺に望まれる都市景観イメージ

・芦原温泉駅周辺は、新幹線開業に伴い福井県北部地域の玄関口としての役割が期待されている。
・都市景観を形成する上でも福井県北部地域にある各種地域資源のイメージを大切に継承し、それを来訪者または圏域住民などにしっかり発信していくことが望まれる。
・ここでは駅周辺全体、また、西口、東口に望まれる都市景観イメージを整理する。

大切にしたい地域資源		受け継ぎたいイメージ
広域	日本海（東尋坊）	・広大な海原の緩やかなイメージ　⇔　冬の荒々しいイメージ、食
	永平寺・奥越	・近代的ではなく、脈々と受け継がれてきた歴史を大切にするイメージ
	自然資源	・山、川、湖などの自然資源と調和
	田園風景	・昔ながらの風景に心が落ち着き、癒されるイメージ
周辺	芦原温泉街	・温泉街が持つ賑わい、安らぎを大切にしたイメージ
	坂井丘陵地	・大地の起伏が緩やかに広がるイメージ
	金津創作の森	・これまで築き上げてきた文化･芸術を大切にするイメージ
	トリムパークかなづ	・人々がいきいきと活動する雰囲気を大切にするイメージ

駅周辺全体

歴史や豊かな自然を背景とした
「水や緑に囲まれた落ち着きある“癒し”のイメージ」

あわら市、更には福井県北部にある吉崎御坊、三国湊や永平寺などの歴史資源、農業や創作の森などの文化・産業資源、芦原温泉や海の幸などの観光資源、日本海や北潟湖、竹田川、丘陵地、山々などの自然資源を背景として、駅周辺におけるデザインコンセプトは、自然資源である「水」、「緑」と調和し、これまでに築き上げてきた歴史･文化を尊重しつつ、美しく落ち着いた「癒し」の景観づくりを基本とする。

西　口

芦原温泉街や県内有数の観光地を背景とした
「風情ある（和風）おもてなしのイメージ」

■東尋坊

■芦原温泉街

東　口

金津創作の森、トリムパークかなづ、工業地などを背景とした
「創作、産業等による文化的イメージ」

■金津創作の森

■トリムパークかなづ

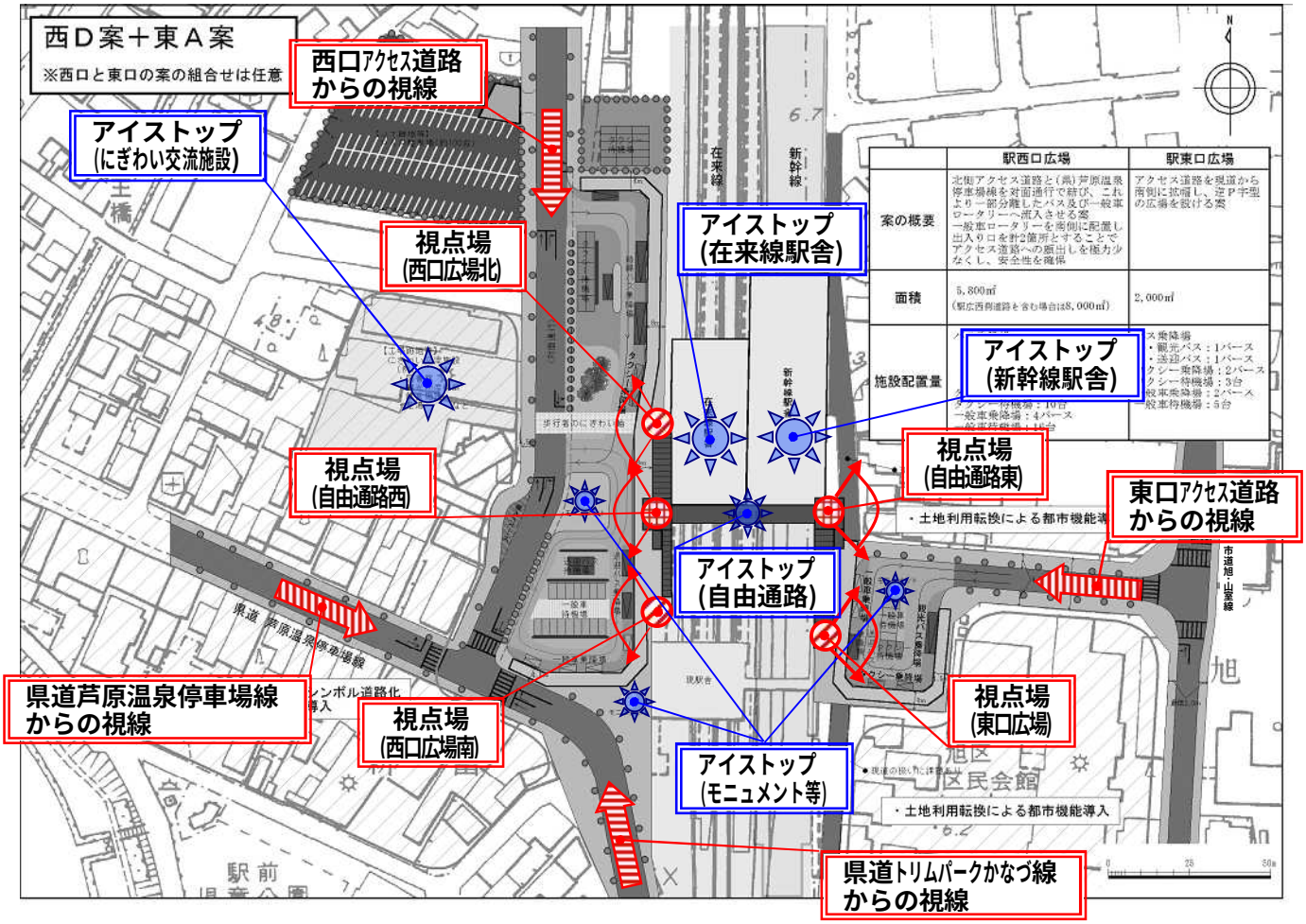
２．景観形成のポイント

・駅周辺部の視点場としては『駅からの視線』と『駅周辺部へ向かう視線』があり、以下に整理したそれぞれの視点場から、アイストップとして駅周辺の景観を形成する。

・『駅からの視線』として自由通路及び広場からの視線があり、『駅周辺部へ向かう視線』としては県道芦原温泉停車場線や西口アクセス道路、東口アクセス道路がある。

■駅周辺部の視点場とアイストップ(景観)

視　点　場			アイストップ等
まち側からの景観	西口	県道芦原温泉停車場線	・西口広場南側にアイストップとしてのモニュメント等 ・在来線駅舎がアイストップとなる
		県道トリムパークかなづ線	・西口広場南側及び中央部にアイストップとしてのモニュメント等 ・にぎわい交流施設がアイストップとなる
		西口アクセス道路	・西口広場中央部にアイストップとしてのモニュメント等 ・在来線駅舎がアイストップとなる
	東口	東口アクセス道路	・東口広場中央部にアイストップとしてのモニュメント等
駅側からの景観	西口	自由通路西(たまり空間)	・西口広場と広場に面する街並み
		西口広場(自由通路降り口)	・西口広場と広場に面する街並み ・県道芦原温泉停車場線とその沿道街並み ・西口アクセス道路とその沿道街並み
	東口	自由通路東(たまり空間)	・東口広場と広場に面する街並み ・東口アクセス道路とその沿道街並み
		東口広場(自由通路降り口)	・東口広場と広場に面する街並み



３．駅舎・駅前広場の景観方針（案）

・駅利用者の目にまず留まるものは“駅舎”と“駅前広場”であり、その都市をイメージ付ける上で景観整備が最も望まれる施設である。

・ここでは「１」で整理した都市景観イメージに基づき、駅舎、駅前広場の景観方針（案）を整理する。

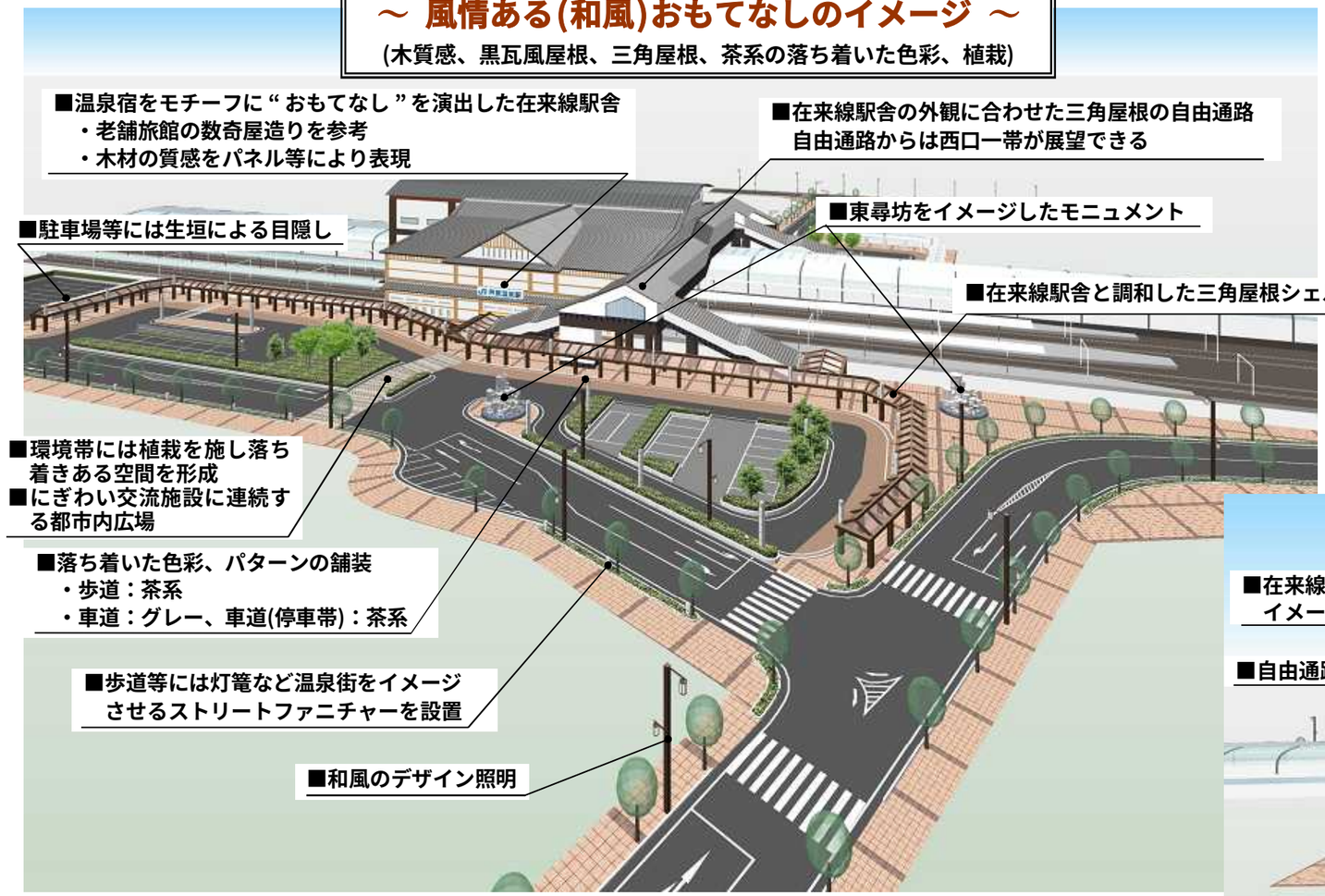
【在来線駅舎＋西口広場】

～ 風情ある(和風)おもてなしのイメージ ～

(木質感、黒瓦風屋根、三角屋根、茶系の落ち着いた色彩、植栽)

■誰もが利用しやすい駅舎とするため、バリアフリー、ユニバーサルデザインを徹底。
- 駅舎内、自由通路の昇降部分にはエレベーターやエスカレーターを設置
- 高さが異なる 2 つの駅舎を繋ぐ自由通路はスロープにより高低差を解消
- 歩行者の安全性を考慮しつつ、歩道などの歩行者空間には段差などのバリアを解消する
- 歩行者が歩きやすいよう、駅前広場内にはシェルターと融雪装置を設置

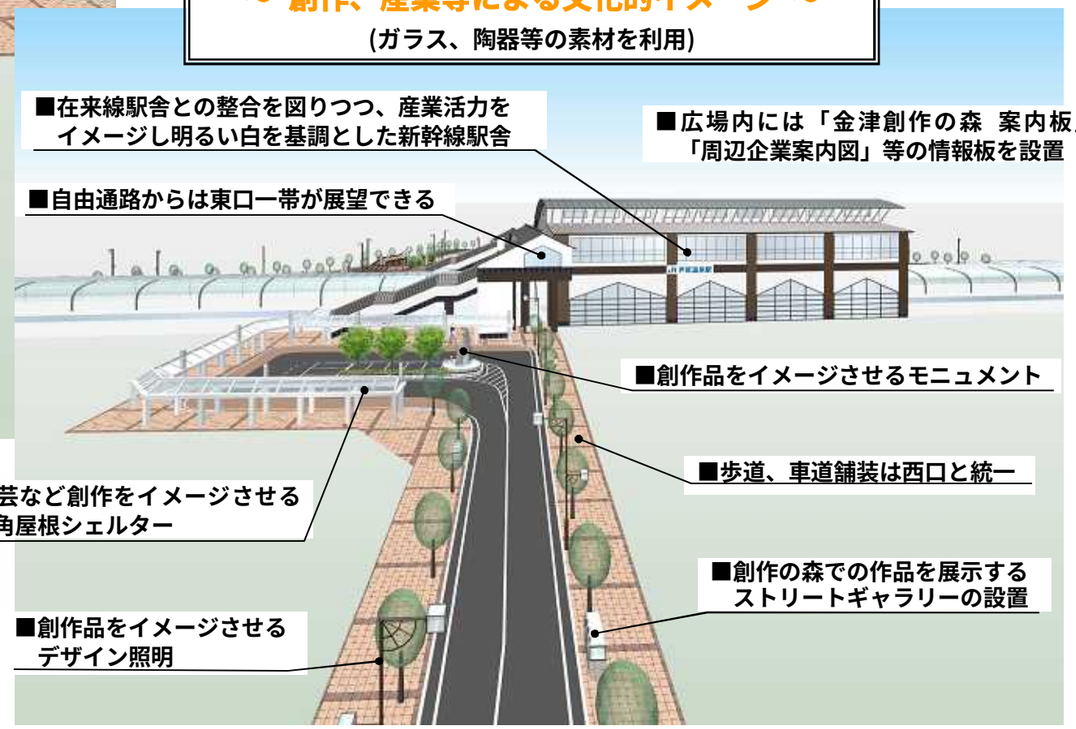
■駅前空間は電線類を地中化し、すっきりした景観を形成



【新幹線駅舎＋東口広場】

～ 創作、産業等による文化的イメージ ～

(ガラス、陶器等の素材を利用)



※この景観イメージパースはあくまで現時点でのイメージであり、今後、市民等の意見･要望を反映させる必要がある。

４．その他景観上重要な施設等の景観形成に向けた基本的方向性

（１）シンボル・アクセス道路デザインの基本的方向性（案）

現況	・県道芦原温泉停車場線は歩道と車道が分離され、歩道には植栽が設置されている。 ・現在の歩道幅員には余裕がなく、グレードの高い整備もなされていない。 ・県道トリムパーク金津線は一部歩道が整備されていない区間があり、危険である。 ・歩道部はバリアフリーの面で問題が見られる。
基本的方向性（案）	《シンボル道路》 ●県道芦原温泉停車場線や県道トリムパーク金津線では現幅員(15m)の中で歩行者空間を拡充するともに、バリアフリーに配慮した歩行者に優しい整備を行なう。 ●風情ある温泉街をイメージさせる西口広場との連続性に考慮し、舗装の美装化、また、和風の街路灯やストリートファニチャー、石灯篭、植栽等を設置し、情緒あふれる街路景観を形成する。 温泉街をイメージした燈篭 (山中町ゆげ街道) 《アクセス道路》 ●西口アクセス道路は市道金津芦原線との連続性に考慮し、緑豊かな街路樹を設けた“緑陰道路”として整備する。和風のイメージを持つ駅前広場との連続性に考慮した舗装の美装化、また、街路灯やストリートファニチャー等を設置する。 ●東口アクセス道路は創作や産業で活気あふれるイメージを持つ東口広場との連続性に考慮した舗装の美装化、 ●また、金津創作の森で製作されたガラスや陶器等の素材感のある街路灯やストリートファニチャー等を設置する。

（２）周辺まちなみデザインの基本的方向性（案）

現況	・駅舎正面、またはシンボル道路である県道芦原温泉停車場線沿いのまち並みは、建築物の外観のイメージに統一性がなく雑然としている。 ・また、建物屋上等に設置された屋外広告物が景観を乱しており、観光地の玄関口としてのイメージアップが必要である。
基本的方向性（案）	●新たに整備されるにぎわい交流施設は、駅舎や駅前広場とともに駅周辺のシンボル施設として、駅舎と同様、温泉旅館をモチーフとした意匠･色彩にするなどあわららしさを表現する。 ●シンボル道路、アクセス道路の沿道は、建物の高さや意匠・色彩等の統一、民有地の緑化、屋外広告物の規制等によるまち並み景観の魅力向上を図る（駅周辺のイメージアップ）。 ●上記を担保するための住民主体によるまちづくりルールの制度化(景観法の適用等)を検討する。 温泉街らしい景観形成 (山中町ゆげ街道) ●屋外広告物の設置にもルールを設け、玄関口としてのイメージアップを図る。 ●竹田川河川敷、宮谷川沿いにおいて、植樹などによる親水空間としてのグレードアップを図る。

５．今後の進め方

（１）デザインコンペ等による景観計画の具体化

・駅周辺の景観形成のコンセプトと各構成要素の景観方針(案)について提案したが、今後はその景観計画の具体化に向けて取り組む必要がある。

・景観計画の具体化に向けては、地域住民による積極的な取り組みにより、幅広い議論が展開されることが必要であり、その土台作りが必要である。

・また、景観形成の具体化には、施設計画とあわせて景観形成計画を検討する必要があり、この際、駅舎を中心としたデザイン(建築意匠等)の占めるウエイトが極めて大きいと考えられる。

・このため、芦原温泉駅周辺においても、将来において鉄道事業者等と連携し、一定の設計課題のもとに駅舎を中心としたデザインコンペ等を実施し、景観計画の具体化を進めることを提案する。

・また、デザインコンペを実施するメリットとしては以下の点が考えられる。

●全国から幅広いアイデアを募集できる（全国の設計者等が注目）
●対外的なＰＲとなりうる（あわらを全国に知ってもらうチャンス）
●地域住民の意識の高揚に繋がる（人事のように思っていた新幹線開業が身近に）

【参考：駅舎を中心としたデザインコンペの事例】

・駅舎を中心とする実現に向けて、JR 新潟駅と JR 岩見沢駅では駅舎(JR 新潟駅は駅前広場も併せて)のデザインコンペを行っている。

・デザインコンペとは、全国から応募してくる建築家などの専門家を対象に、設計に対する課題（条件）を与え、提出された設計案を審査し、最終的に１つの案を選ぶものである。以下に両駅で実施された概要を紹介する。

	JR 新潟駅	JR 岩見沢駅
主　　体	新潟県・新潟市	北海道旅客鉄道株式会社
協 力 機 関	東日本旅客鉄道株式会社	岩見沢市
デザイン項目	駅舎・駅前広場	駅舎
設 計 課 題 (コンペに当たっての与条件)	１．環日本海交流の陸の玄関口にふさわしい魅力あるシンボル空間の形成 ２．周辺のまちづくり計画との整合と支援 ３．環境に配慮した計画 ４．経済的で高い効果が得られるような計画	１．岩見沢のまちの顔となる駅、変わらない価値を持つ駅舎への提案 ２．地域文化を担い、地域交流の拠点となる駅舎への提案 ３．建設費や維持管理費の低減のための提案 ４．駅舎と周辺施設、特に駅前広場との調和を考慮した提案 ５．中心市街地と駅との積極的な関係の提案

（2）既存法制度の適用

・魅力的な都市景観を形成していくための実現方策としては、既存法制度の適用により“まちづくりルール”を定め、道路などの公共施設、または住宅などの民間施設等それぞれが一定のルールに基づき整備を行う方法がある。

・ここでは既存法制度の１つである景観法の概要について紹介するが、今後は住民や事業者、施設管理者等の意向を踏まえた上で、適用しようとする法制度等を選択することが望まれる。

景観計画区域（都市計画区域外でも指定可能。）

○景観行政団体（都道府県もしくは市町村）が景観計画を策定
[住民や NPO からの提案も可能（土地所有者等の 2/3 以上の同意が必要）]
○建築物の建築等に対する届出･勧告を基本とするゆるやかな規制誘導
○建築物･工作物のデザイン･色彩については、条例を定めることにより変更命令が可能
○道路、河川、公園等を「景観上重要な公共施設」として指定することにより、景観計画に基づく整備や「電線共同溝法」の特例を受けることが可能
○農地の形質変更等の規制、耕作放棄地対策の強化、森林施業の促進

景観協定
住民合意によるきめ細やかな景観に関するルールづくり

景観重要建造物・樹木
景観上重要な建築物・工作物・樹木を指定して積極的に保全

景観地区（都市計画）
○都市計画の手法を活用して、より積極的に良好な景観の形成を図る地区について指定
○建築物や工作物のデザイン・色彩、高さ、敷地面積などについての総合規制
○廃棄物の堆積や土地の形質変更などについての行為規制も条例に定めることにより可能

■ 景観法の主な仕組み

【芦原温泉駅周辺における適用のイメージ（案）】

①景観計画の策定等に関して

○あわら市が景観行政団体となり、景観計画を策定（<u>住民参加の仕組みを構築</u>）
○区域は広域的な現状や住民等の声を踏まえた上で決定（例えば金津市街地）
○景観重要公共施設の指定
<u>⇒例えば、駅前広場、県道芦原温泉停車場線、アクセス道路を指定すれば、景観計画に基づく整備がなされるとともに、電線共同溝整備道路への指定が可能</u>

②景観地区に関して

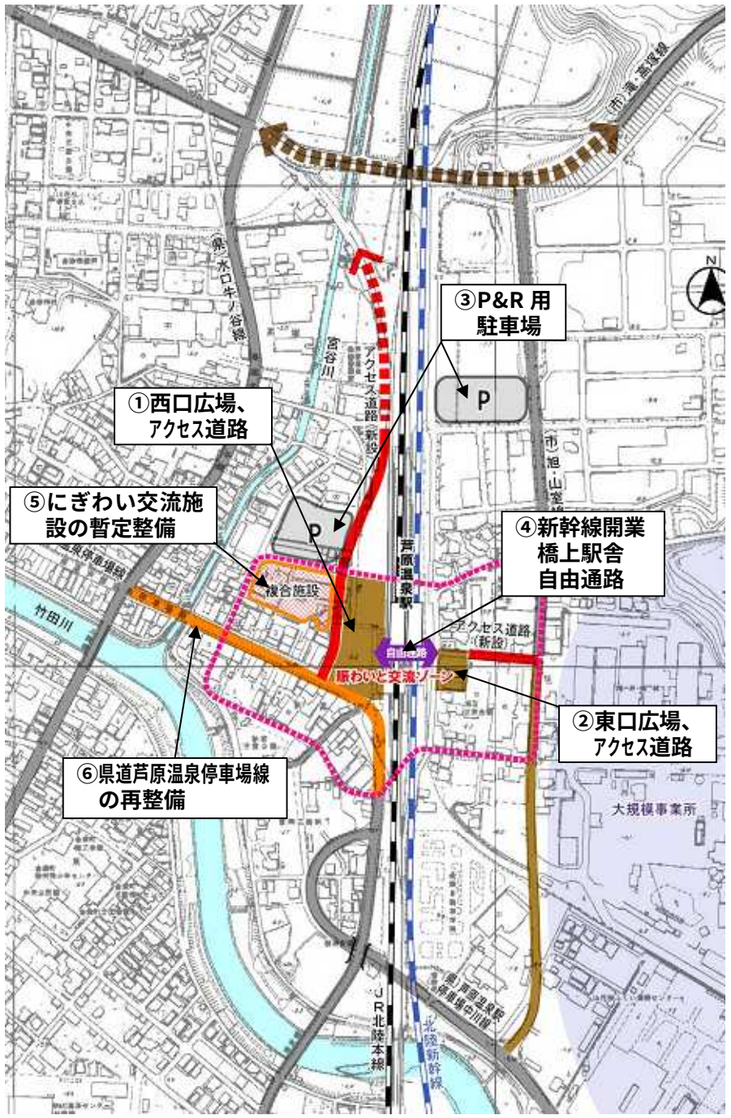
○芦原温泉駅周辺を景観地区として指定
○必要な規制内容を定める。
<u>→建築確認・認定を要し、景観計画より積極的な規制</u>

<u>［想定される規制内容］</u>
・建築物の形態意匠の制限（必須事項）　⇒市町村長が認定
　例：建築物の色彩　→駅舎･駅前広場や自然環境との調和を重視
・建築物の高さの最高限度又は最低限度　⇒建築確認にて担保
　例：高さの最高限度　→緩やかな丘陵地をイメージし、高さをある程度統一
・壁面の位置の制限　⇒建築確認にて担保
　例：前面道路から一定のセットバックを行い、空いたスペースを緑化

第７章　整備スケジュールと整備手法の検討

７－１　整備スケジュール

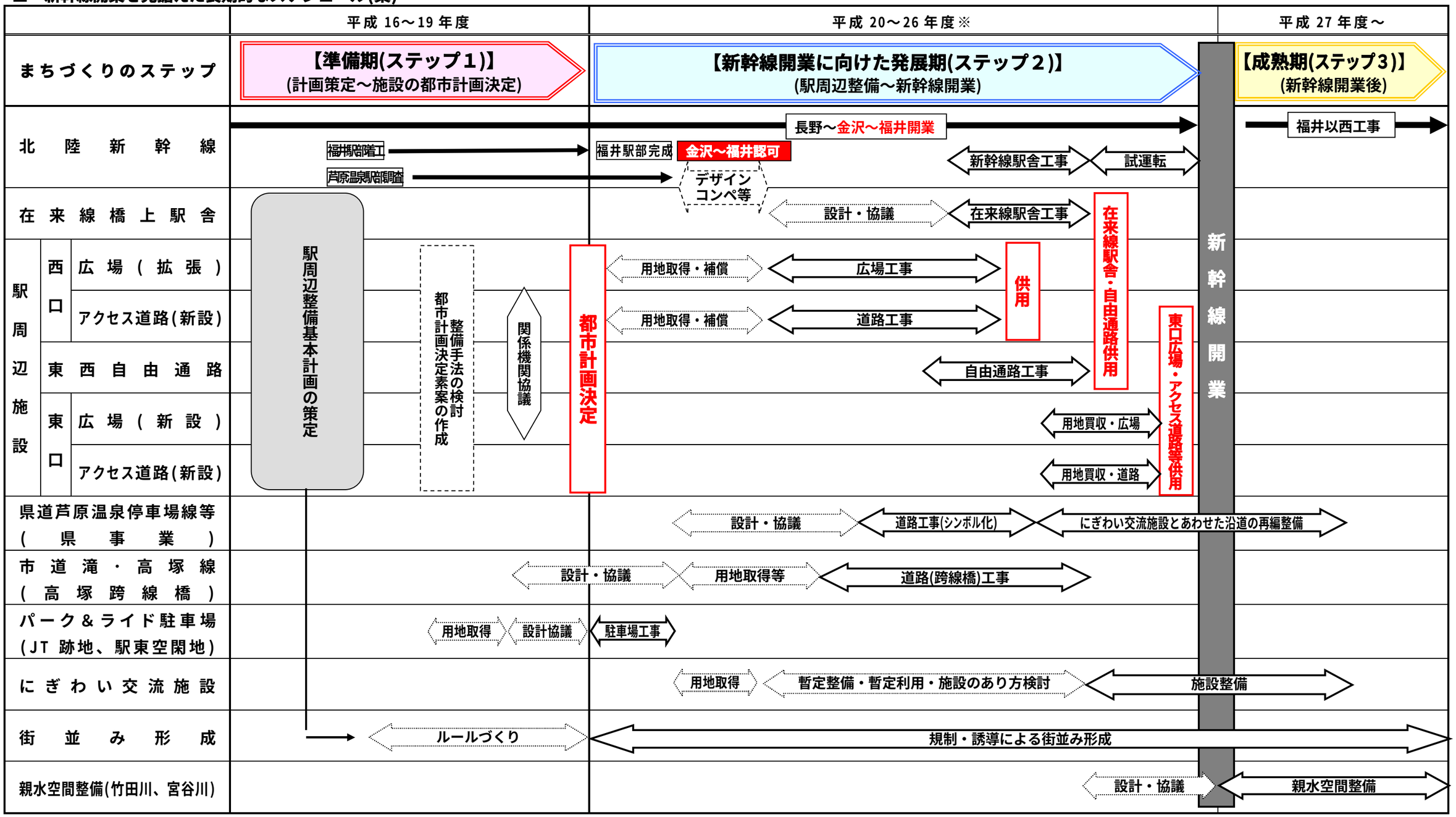
１．まちづくりのシナリオ

ｽﾃｯﾌﾟ	《ステップ１：準備期(～平成 19 年度)》	《ステップ２：新幹線駅開業に向けた発展期(～平成 26 年度)》	《ステップ３：新幹線開業後の成熟期(平成 27 年度～)》
整備項目	①　駅周辺整備基本計画の策定(平成 16～17 年度) ②　都市施設（駅前広場、アクセス道路、東西自由通路）の都市計画決定 ③　パーク＆ライド駐車場の用地取得	①　西口広場及びアクセス道路の整備 ②　東口広場及びアクセス道路の整備 ③　P&R 用駐車場整備(駅西、駅東) ④　北陸新幹線芦原温泉駅開業、在来線橋上駅舎と自由通路の整備 ⑤　にぎわい交流施設の暫定整備 ⑥　県道芦原温泉停車場線等のシンボルロード化、歩道充実等	①にぎわい交流施設の本格整備 ②県道芦原温泉停車場線沿道の再編整備 ③東口広場、アクセス道路沿線の土地利用転換 ④竹田川、宮谷川の親水空間の整備 ⑤駅西口、東口の低未利用地等の有効利用
各ステップの整備イメージ			

２．整備スケジュール(案)

・まちづくりのシナリオ、各種前提条件の設定に基づき、まちづくりシナリオに対応した駅周辺整備の概ねのスケジュールは以下のように整理できる。

■　新幹線開業を見据えた長期的なスケジュール(案)



※福井県では長野～金沢間開業（平成 26 年度末）と同時期に金沢～福井間開業を要望している。

７－２　整備手法の検討と概算事業費の算定

１．駅西口地区の整備

（１）整備手法

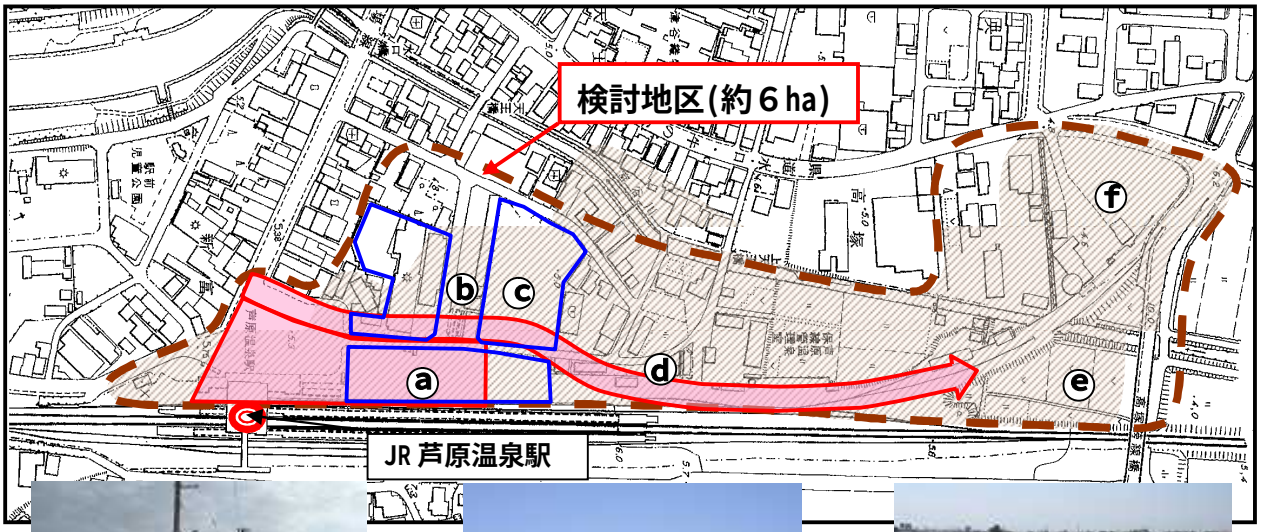
・芦原温泉駅西口へのアクセス性とターミナル機能を強化するために西口広場を整備拡充しアクセス道路を新設するとともに、関連公共施設の整備により低未利用地の有効活用を促し、駅周辺部の活性化を図るためには、面整備（土地区画整理事業）を実施する必要性が高い。この場合は、西口広場の拡張区域及びアクセス道路沿道に分布する低未利用地を含めた区域が面整備エリア(約 6.0ha)として想定される。

（２）将来土地利用(案)

・駅西広場拡張及びアクセス道路新設により、地区のポテンシャルが大幅に向上し、西口広場直近部では賑わい・交流拠点施設を誘致し、隣接してパーク＆ライド型の駐車場を確保するとともに、市街地型の住宅地とする

（３）公共施設の配置(案)

・駅西広場及びアクセス道路を骨格とし、周辺道路に連絡する区画道路を適宜配置し、地区東側に街区公園を配置する。



a．市営駐車場

c．JT 工場跡地

e．地区北側の農地

b．駐輪場と車庫

d．鉄道敷き

f．地区北側の工場跡地

２．駅東口地区の整備

（１）整備手法

・駅東口整備は、駐車場及び民有地における東口広場用地確保と既存道路の拡幅によるアクセス道路整備であることから、面整備によるメリットは少なく、線的整備が適していると考えられる。

（２）沿道土地利用

・現在の沿線の土地利用は、戸建て住宅と工場（操業中）であることから、東口広場とアクセス道路の整備による立地の優位性を生かして将来的には土地利用転換を促進する

□ 生産拠点から研究機能や産業支援機能

□ 東口広場に隣接して憩いと安らぎ機能(公園・広場等)の確保　等

（３）その他

・東口アクセス道路に連絡する市道旭･山室線には大規模工場に至る大型車交通が見られ、また南側は幅員 8m程度で歩道が十分に整備されていない。

・このため、駅東口整備（東口広場とアクセス道路の整備）にあわせて市道旭･山室線を拡幅・整備する必要がある。

a．広場が計画されている駐車場等

c．アクセス道路が計画される市道 171 号

b．アクセス道路沿いの大規模工場

d．新幹線に一部支障する自動車学校

３．概算事業費の算定（買収方式の場合）

・駅周辺施設の整備に要する概算事業費は概ね以下のように算出されるが、今後は具体的な位置及び規模を確定し、整備手法の検討も含めて精査する必要がある。

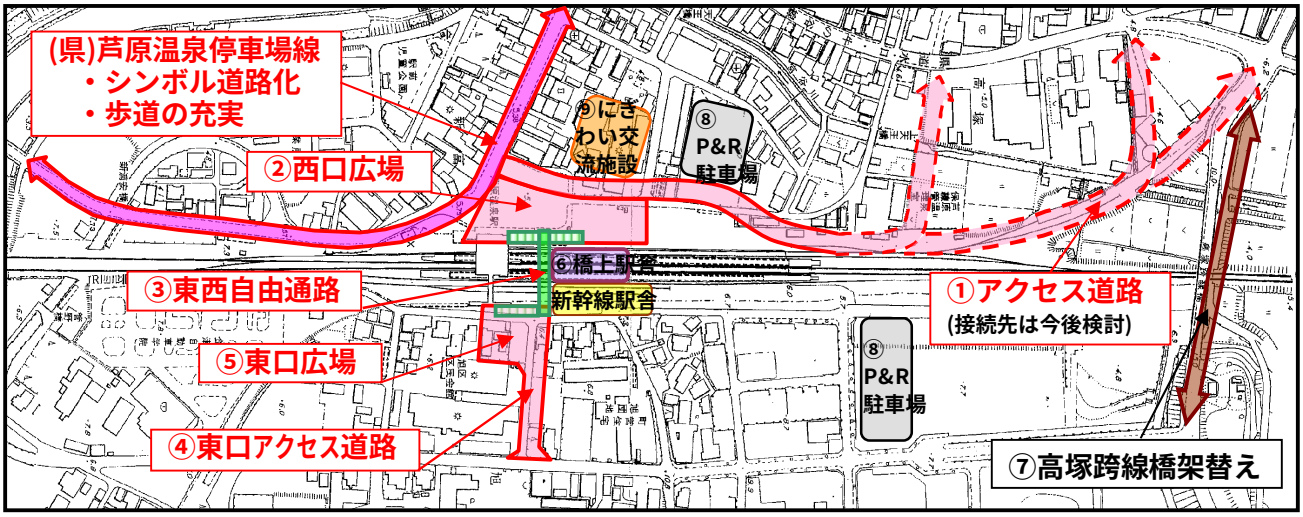
■ 施設別の概算事業費（あわら市関連事業）：他都市の事例等を参考に算出

		概算事業費(億円)		
		用地・補償費	築造費	合　計
都市施設	①西口アクセス道路 ※	4.5 億円	3.5 億円	8.0 億円
	②西口広場	2.8 億円	7.2 億円	10.0 億円
	③東西自由通路	—	6.0 億円	6.0 億円
	④東口アクセス道路	1.4 億円	0.4 億円	1.8 億円
	⑤東口広場	2.0 億円	1.5 億円	3.5 億円
⑥橋上駅舎(在来線)		—	12.0 億円	12.0 億円
⑦高塚跨線橋の架替え		2.5 億円	20.0 億円	22.5 億円
⑧P&R 駐車場	西口(JT)	—	1.0 億円	1.0 億円
	東口	1.6 億円	1.0 億円	2.6 億円
⑨にぎわい交流施設		2.0 億円	6.0 億円	8.0 億円
合　　計		16.8 億円	58.6 億円	75.4 億円

※市道滝･高塚線と県道水口牛ノ谷線との交差点部に接続する場合

・都市施設①から⑤に関しては都市計画決定が必要である。

計画決定対象施設	規模・延長等	備　考
①西口ｱｸｾｽ道路	幅員：16m、延長：最長 550m	新設、接続先については市道滝･高塚線の架け替えと調整
②西口広場	面積：4,300 ㎡から 5,800 ㎡へ拡張	北側に拡張
③東西自由通路	幅員：6m以上、延長：120m (3 箇所の昇降路を含む)	
④東口ｱｸｾｽ道路	幅員：18m、延長：65m	新設
⑤東口広場	面積：2,000 ㎡	新設



第８章　実現に向けた課題整理

１．鉄道計画との整合

・白山車両基地～敦賀間が認可申請中(福井駅部のみ認可済み)であり、今後、新幹線計画が認可されれば開業時期が確定され、駅の位置等についても具体的な協議・調整を進めることが可能となる。

・加えて、並行在来線の取り扱いに関する議論も進められることになり、在来線駅舎の建替えや並行在来線の鉄道線数等について具体的な協議・調整を進めることとなる。

・今回提案された駅周辺施設の位置・規模及び整備スケジュールを基本として、鉄道施設計画との整合を図り、計画の更なる具体化を図る必要がある。

２．都市計画上の課題

（１）都市計画決定に向けた協議・調整

・駅周辺整備計画で提案された骨格的な基盤施設(駅東西の広場・アクセス道路及び東西自由通路)は、その整備にあたり都市施設として都市計画決定する必要がある。

・整備スケジュールから駅周辺施設の都市計画決定は平成 19 年度末を目標とし、今後、具体的な位置・規模及び施設内容の確定に向けて、関係機関等(鉄道運輸機構、福井県、公安委員会、JR 西日本、その他交通事業者等)との協議・調整を進める必要がある。

（２）整備手法の検討

・西口においては、低未利用地をエリアに含めた面整備を導入することにより、施設整備の効果を高め総合的なまちづくりが推進されることが期待できる。そこで今回の調査では面整備が想定されるエリアを提案した。

・今後、関係機関や地元権利者等と調整しながら面整備導入の可能性を検証する必要があり、さらに総合的なまちづくりを推進するために、まちづくり交付金の活用等についても検討する必要がある。

・また、東口の駅直近部は現在、工場や自動車学校等の大規模な土地利用がなされており、新幹線駅口として将来的な土地利用のあり方について権利者意向を踏まえて検討する必要がある。

３．まちづくり推進上の課題

（１）地域住民・民間によるまちづくりへの取り組み

・駅西口における『にぎわい交流施設』の具体化や『シンボル道路(県道芦原温泉停車場線)沿道の再編』、更には『東口における土地利用転換の促進』は主に住民や商業者を含む民間の積極的な取り組みが必要と考えられる。

・このため、中心市街地活性化の取り組みの一環として、あわら市さらには福井県北部地域が有する広範なまちづくりの課題の中で、商工会や TMO 等が中心となって、ハード・ソフト両面からまちづくりに取り組む必要がある。

（２）駅舎や駅周辺施設のデザイン等の具体化

・本計画でも若干の提案を行なったが、駅舎(新幹線及び在来線)のデザインは、あわら市や福井県北部地域の玄関口として地域をアピールできるものにするとともに、市民・圏域住民に誇りを持って受け入れられるデザインとする必要がある。

・このため、今後、市民的な議論を喚起し広くアイディアを求めることを基本として、コンペ開催なども視野に入れ、駅舎及び駅周辺施設のデザインを検討する段取りを進める。

（３）施設及び沿道の土地利用・景観誘導施策の具体化

・西口、東口いずれにおいてもあわら市、更には福井県の北の玄関口にふさわしい土地利用を誘導するとともに、駅舎や駅周辺施設のデザインと調和した景観形成を進める必要がある。

・このため、現在策定中の都市計画マスタープランや今後策定予定の中心市街地活性化基本計画と整合がとれた土地利用計画を立案するとともに、きめ細かな景観形成のルールづくりを行い、それを実現する施策を検討する必要がある。

４．合意形成上の課題

（１）移転対象者の意向調査と受け皿の整備

・西口において面的整備によるまちづくりを実施するためには、対象区域内の土地所有者のまちづくりに対する合意形成が必要になる。

・また、東口では住宅密集地に東口広場とアクセス道路が計画されているため、これらの整備では数件の家屋が移転対象になるとともに、駐車場がつぶれ地となる。

・駅周辺施設の整備を円滑に進めるために、関係権利者のニーズを把握するとともに、代替地の確保・斡旋等を行なう必要がある。

（２）市民参加による具体化に向けた検討

・今回の委員会等の取り組みにおいては地域住民を含めた市民参加による検討が進められ、市民からは積極的な意見･要望が多く聞かれた。

・今後、駅周辺整備（都市施設整備、都市機能導入、景観形成等）の具体化または実現化に向けては、今回の委員会等と同様に一般市民を交えた検討の場を設けると同時に、やる気のある市民を中心とした部会等を立ち上げ、市民主導で取り組むシステムをつくることが望まれる。

（３）圏域全域へのまちづくり機運の高まり

・北陸新幹線芦原温泉駅周辺は、その駅勢圏や交通ターミナル機能からあわら市の玄関口であるだけでなく福井県の北の玄関口である。

(坂井市、永平寺町、勝山市、大野市等を圏域とする)

・このため、駅周辺整備にあたっては広く圏域住民にアピールし、圏域全域でのまちづくり機運を高める必要がある。

参　考　資　料

資料１：委員長報告

平成 18 年 3 月 31 日

あわら市長　　松木　幹夫　様

芦原温泉駅周辺整備基本計画策定委員会
委員長　高橋　洋二

芦原温泉駅周辺整備基本計画策定について(報告)

芦原温泉駅周辺整備基本計画策定委員会は平成 16～17 年度の 2 ヵ年にわたって協議を重ねた結果、北陸新幹線芦原温泉駅の現駅併設が計画されている芦原温泉駅周辺の整備基本計画を以下のとおり取りまとめましたので報告いたします。

１．　都市施設の計画

（1）広域交通ターミナル機能の強化及び福井県北部の玄関口としての環境整備を進めるために、現在の西口広場を拡張する。

（2）西口広場の拡張に併せて、駅へのアクセス性を高めるために北側からアクセス道路を新設する。北側の取り付けに関しては新幹線整備に伴う市道滝･高塚線（高塚跨線橋）の架け替えと調整しながら検討する。

（3）西口広場は新設のアクセス道路に接続させ、わかりやすく安全な交通処理が行えるよう、広場出入口は極力集約する。

（4）新幹線駅舎が計画されている駅東口に、西口広場の機能を補完する東口広場とアクセス道路を新設する。

（5）東西市街地の一体化と駅利用の利便性を高めるために、東西自由通路を設置し、在来線駅舎は橋上駅舎として建替えし、自由通路から在来線及び新幹線に乗降できるようにする。

（6）駅を中心とした市街地活性化を図るため、西口広場正面の工場跡地を中心に(仮称)にぎわい交流施設を計画し、圏域住民と来街者が集い・交流する場とするとともに、これらの人々が周辺にあふれだすようなまちづくりを目指す。また、駅周辺では基盤施設と建築物が一体となった‘あわら’らしい個性的で魅力ある都市景観を形成する。

（7）西口広場とにぎわい施設を結ぶ歩行者動線を明確にすることにより施設間の一体性を高める。

２．整備スケジュール

（１）緊急の課題である中心市街地活性化への取り組みや中長期的な課題である新幹線開業に対応して、駅周辺施設の整備を段階的に進める。

（２）短期的には西口広場の拡張及び西口アクセス道路の整備を優先し、新幹線開業に合わせて、東口広場及びアクセス道路を整備し、併せて(仮称)にぎわい交流施設を整備する。

３．実現に向けた課題

（１）今回提案された都市施設(広場、道路、自由通路等)計画を基本として、具体的な規模及び配置を確定(都市計画決定)する必要がある。今後、関係機関等との協議調整が速やかに行われることを期待する。

（２）都市計画決定にあたっては、西口および東口を同時期に実施することが望ましいが、その具体的プロセスについては関係者間で調整する必要がある。

（３）都市施設の整備に対応して、個性的で魅力ある都市機能の導入(にぎわい交流施設を含む)や景観形成を進めるため、ハード、ソフト両面において民間の創意工夫を十分に盛り込む必要がある。このため、コンペの開催など市民等を含めた幅広い参加の仕組みを設ける必要がある。

（４）今後、駅周辺の土地利用構想を早急に具体化するとともに、実現に向けた誘導方策等については議論を深める必要がある。

（５）西口のシンボル道路として期待される県道芦原温泉停車場線沿道においては、魅力ある街並み形成とともに、商業活性化に向けた積極的取り組みが望まれる。

（６）駅周辺整備（都市施設整備、都市機能導入、景観形成等）の実現に向けて、今回の委員会同様、一般市民を含めた検討の場を設けることが望まれる。

（７）今後、整備基本計画を広く圏域住民にアピールすることにより、駅周辺のまちづくりに対する関心を喚起するとともに、圏域全域にまちづくりの機運を高める必要がある。

資料２：芦原温泉駅周辺整備計画策定委員会設置要綱および委員会等名簿

芦原温泉駅周辺整備計画策定委員会設置要綱

（委員会の設置）

第１条　芦原温泉駅の周辺地区について、施設整備及び面整備の一体的な基本計画を策定するにあたり、芦原温泉駅周辺整備計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（委員会の所掌事務）

第２条　委員会は、次に掲げる事務を行う。

（1）芦原温泉駅周辺整備計画（以下「整備計画」という。）の策定に関すること。

（2）その他整備計画の策定のため、必要な事項に関すること。

（委員会の組織）

第３条　委員会は、委員２２人以内で組織し、次に掲げる者のうち市長が委嘱又は任命する。

（1）学識経験者

（2）市議会代表

（3）関係機関代表

（4）市民代表

（5）関係行政機関

２　委員の任期は、平成１７年度末までとする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（代理出席）

第４条　委員は、事故その他やむをえない理由により委員会に出席できないときは、当該委員が代表する団体に属する者を代理人として委員会に出席させることができる。

（委員長及び副委員長）

第５条　委員会には、委員長及び副委員長を置く。

２　委員長は、委員の互選により定め、副委員長は、委員長が指名する。

３　委員長は、委員会を代表し、会務を総括し、会議の議長となる。

４　副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるときは副委員長がその職務を代理する。

（委員会）

第６条　委員会は、委員長が必要に応じて招集する。

２　委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

（ワーキング部会）

第７条　委員会の補助機関としてワーキング部会を置く。

２　ワーキング部会は、行政関係機関の関係課の担当をもって構成し、委員会の所掌事務について補佐する。

３　ワーキング部会で検討した事項は、委員会に報告するものとする。

（地元委員会等）

第８条　整備計画の策定に関し広く意見等を聴取し、施策の円滑な実施を図るため、次の委員会を設置する。

（1）地元委員会

（2）駅西地区部会

（3）駅東地区部会

（庶務）

第９条　委員会の庶務は、あわら市都市整備課において処理する。

（その他）

第10条　この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附則

１　この要綱は、平成１６年８月１６日から施行する。

２　この要綱は、平成１８年３月３１日限り、その効力を失う。

整備計画策定委員　◎委員長　　○副委員長

氏　名		区　分	役　職　等	
平成16年度	平成17年度		平成16年度	平成17年度
◎　高　橋　洋　二		学識経験者	東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授	
○　川　上　洋　司			福井大学工学部建築建設工学科教授	
相　田　康　幸			元日本政策投資銀行企画部長	
浅田茂吉　中西喜美	北島千里	地　元	あわら市地区区長会連絡協議会会長	
杉　田　武　雄			金津商工会長	
美濃屋　征一郎			あわら市観光協会会長	
見澤 孝保	東川 継央	議会代表	副議長	
北出 重雄	向山 信博		産業建設常任委員長	
山 川　豊	海老田州夫		新幹線対策特別委員長	まちづくり調査特別委員長
井　上　智　美		市民代表	公募委員	
坪　田　留美子			公募委員	
小　口　奈　奈			公募委員	
北　嶋　広　子			公募委員	
梅澤 順一	伊藤 敏幸	福　井　県	県民生活部生活課長	土木部土木管理課長
寺崎 秀徳	田端 浩之		県民生活部総合交通課長	総合政策部新幹線建設推進課長
鈴　木　修　二			土木部都市計画課長	
西浦志比兵衛	山本 重男		三国土木事務所長	
坪　田　雅　一		あわら市	あわら市副市長	
伊　藤　清　明			あわら市総務部長	
山　田　重　喜			あわら市市民生活部長	
小　林　幸　夫			あわら市経済産業部長	
神　尾　秋　雄			あわら市土木部長	
	長谷川 賢治		あわら市市長室理事	

ワーキング部会員　◎ワーキング部会長　　○副部会長

氏　名		所　属・役　職　等	
◎　川　上　洋　司		福井大学工学部建築建設工学科教授	
○　川　本　義　海		福井大学工学部建築建設工学科助教授	
北山 眞理子	小林 康男	県民生活部生活課総括主任	土木部土木管理課主任
西村 利光	豊北 欽一	県民生活部総合交通課総括主任	総合政策部新幹線建設推進課参事
藤野間　幸　英		土木部都市計画課主任	
松　浦　好　孝		三国土木事務所地域整備課主任	
小坂 康夫	志田 尚一	あわら市市長室政策調整課参事	あわら市市長室政策調整課長補佐
嶋　屋　昭　則		あわら市総務部財政課長補佐	
長谷部　泰　司		あわら市経済産業部観光商工課参事	
道　官　吉　一		あわら市土木部建設課長補佐	
高　橋　瑞　峰		あわら市市民生活部生活環境課参事	
	青木 政彦	金津商工会経営指導員	
	平松 忠敏	㈱プラネット社代表取締役	

地元委員会　◎地元委員長　○副委員長

氏名		役職・所属
平成16年度	平成17年度	
○ 西川 全勝		駅東地区委員長・旭区長
加藤 精一		駅西地区委員長
笹岡 一彦		県会議員
西村 英一		都市計画審議会会長
津谷 尚子		都市計画審議会委員
石田 正雄	江口 伸一	新富区長
岡崎 重富		福井県タクシー協会　坂井支部長
矢﨑 孝明		京福バス㈱乗合事業部長
五十嵐 友一		新富繁栄会会長
◎ 金子 安雄		あわら市観光協会副会長
嘉藤 一夫		金津商工会商業部会長
河野 喜範		芦原商工会観光委員長
佐々木 誠三	三上 徹	金津商工会青年部長
	山口 輝望	芦原温泉旅館協同組合理事長
	道場 幸信	三国町観光協会会長

駅西地区　◎地区委員長　○副委員長

	氏名		役職・所属
	石田正雄	江口伸一	新富区長
		石田正雄	老人会長
	笹岡一彦	伊藤文夫	青壮年団長
	東田 俊夫		親和会長
	高橋正彦	嶋津 健	子供会長
	江口久美子	小西晴美	婦人会長
	五十嵐 友一		新富繁栄会長
◎	加藤 精一		新富繁栄会役員
	川口 恭央		新富繁栄会役員
	阪野 敬郎		駅前商店街会長
	石丸 賢治		駅前商店街会
	小西 敬三		駅前商店街会
○	京野 邦一		金津繊維㈱社長

駅東地区　◎地区委員長　○副委員長

	氏名		役職・所属
◎	西川 全勝		旭区長
	今井 啓二		旭区役員
	岡田 徹		旭区役員
	円道 紀夫		旭区役員
	寺道 三喜男		旭区役員
	中尾俊明	田邊克彦	桜ヶ丘区長
	田端 彰		東土地組合長
	林 達雄		東土地組合役員
	木戸 保夫		㈱金津自動車学院取締役
○	木村 一夫		レンゴー㈱金津事業所長
	春山 紀泰		㈱エイチアンドエフ社長
	野村 一三		京福電気鉄道㈱事業課長

事務局

氏名		役職・所属	
石田 喜一		あわら市土木部都市整備課長	
堀江 与史朗		あわら市土木部都市整備課長補佐	
平井 俊宏		あわら市土木部都市整備課長補佐	
永井 宏昌	翠 徳夫	あわら市土木部都市整備課主任	あわら市土木部都市整備課主事
西 建吾		財団法人都市計画協会専務理事	

資料３：委員会等の開催経緯

	委　　員　　会	ワ　ー　キ　ン　グ　部　会	地元委員会･地区部会等
平成16年度	第 1 回委員会・ワーキング部会（11/1） ・調査の目的と体制　・地区の現況特性　　等		
			駅東地区部会（11/18） 駅西地区部会（11/19） 地元委員会（12/9） ・地区の現況特性 ・地元要望のヒアリング
		第 2 回ワーキング部会（2/1） ・整備課題と前提条件 ・駅周辺整備構想　　等	
			あわら市庁内検討会（2/24）
	第 2 回委員会（3/22） ・整備課題と前提条件 ・駅周辺整備構想　　等		
平成17年度		合同ワーキング部会（6/7） （総合振興計画、都市計画 MP、芦原温泉駅周辺整備） ・将来都市構造 ・(都)金津三国線沿道利用	
		第 3 回ワーキング部会(7/25) ・都市構造等の確認 ・基盤施設計画案の検討 等	
			駅西地区部会（8/11） 駅東地区部会（8/12） 地元委員会（8/22） ・第 2 回委員会の報告 ・整備案に対する意見交換
		第 4 回ワーキング部会(9/29) ・地元委員会等の意見を踏まえた第 3 回 WG 部会の補完事項について検討	
	第 3 回委員会（10/20） ・都市構造等の確認 ・基盤施設計画案の検討 等		
			駅東地区部会（11/24） 駅西地区部会（11/28） 地元委員会（12/7） ・基盤施設計画の確認 ・都市機能、景観形成の検討
		第 5 回ワーキング部会(1/31) ・都市機能、景観形成の検討 ・実現方策の検討 ・整備スケジュールの検討 等	
	第 4 回委員会（3/27） ・都市機能、景観形成の検討 ・実現方策の検討 ・整備スケジュールの検討 等		

芦 原 温 泉 駅 周 辺 整 備 基 本 計 画 書

発行日　平成18年3月

編　集　あわら市土木部都市整備課

福井県あわら市市姫三丁目１番１号

TEL：0776－73－1221　FAX：0776－73－1350

E-mail：toshiseibi@city.awara.fukui.jp