

**「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」  
JR美浜駅前広場等活用基本計画**

**令和2年8月**

**美 浜 町**



# J R美浜駅前広場等活用基本計画

## 目 次

第1章 計画の目的・区域の設定.....	1
1.1 計画の目的	
1.2 計画区域の設定	
第2章 J R美浜駅周辺の現況特性.....	3
2.1 J R美浜駅周辺の現況特性	
2.2 J R美浜駅前広場の現状と問題点の整理	
2.3 現状における問題点のまとめ	
第3章 町民アンケート調査.....	15
3.1 アンケート調査の概要	
3.2 町民ニーズのまとめ	
第4章 J R美浜駅周辺の整備課題.....	20
4.1 都市基盤上の課題	
4.2 市街地環境に関する課題	
第5章 J R美浜駅周辺の整備構想.....	23
5.1 上位・関連計画	
5.2 まちづくりの方向性と役割	
5.3 J R美浜駅周辺の基本的構成	
第6章 J R美浜駅周辺の基本計画.....	28
6.1 J R美浜駅前広場	
6.2 公共施設・民間施設との複合施設等の検討	
6.3 都市景観の形成	
6.4 美浜町地域づくり拠点化施設(道の駅)とJ R美浜駅前広場等との歩行者動線	
第7章 整備手法の検討と整備スケジュール.....	39
7.1 民間活力導入の可能性検討	
7.2 民間活力導入の事業手法の比較	
7.3 整備スケジュール	
第8章 実現に向けた課題整理.....	44

資料編.....	47
資料1 美浜町の現況特性.....	資料-1
資料2 上位・関連計画.....	資料-7
資料3 その他資料.....	資料-18

# 第1章 計画の目的・計画区域の設定

## 1.1 計画の目的

本町では、J R美浜駅や役場等の公共交通機関と公共施設を結ぶ「南北の軸」と、国道 27 号や町道佐柿・郷市線といった広域圏や町内の生活拠点を結ぶ「東西の軸」が交わる区域に、2022 年春の供用開始を目指し、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備を行っている。

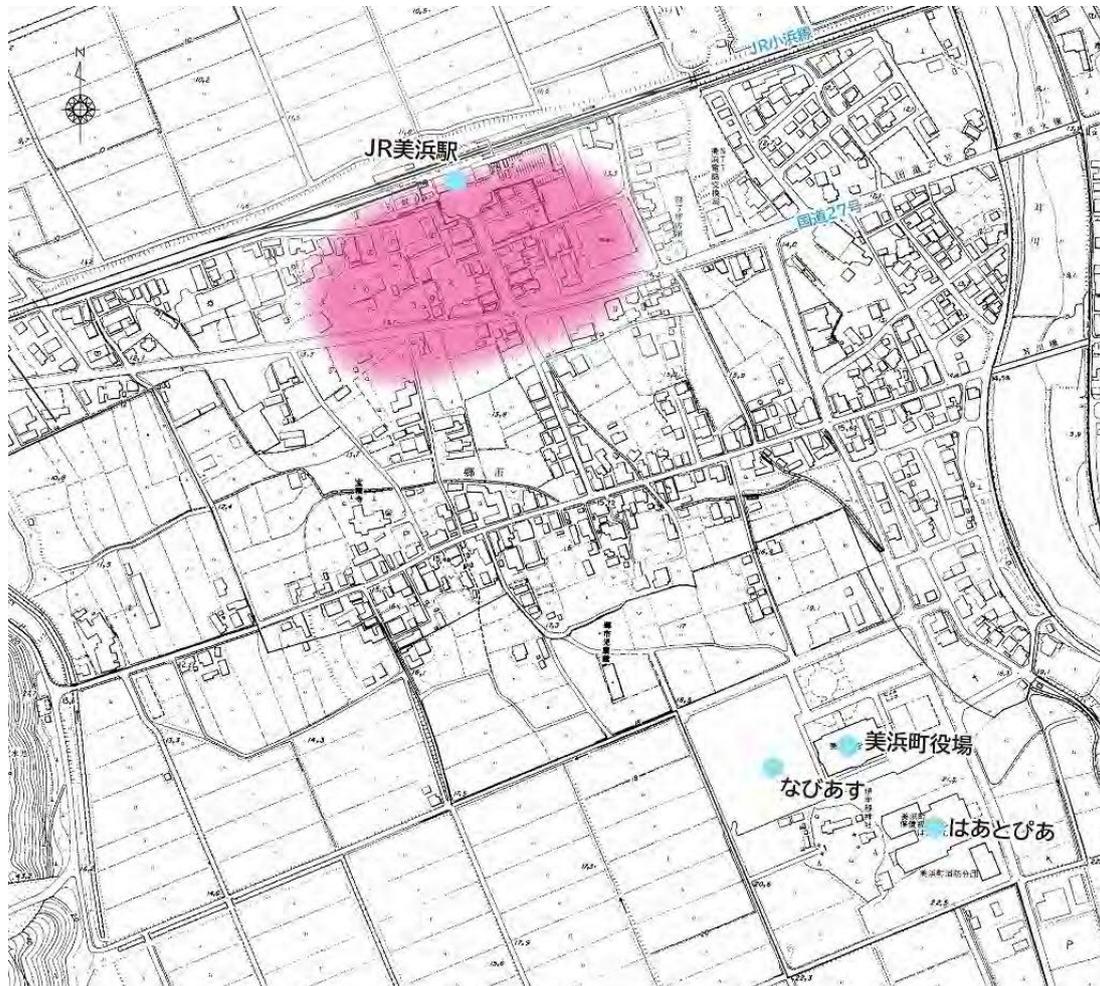
少子高齢化や人口減少が加速する中、誰もが楽しく集い、安心して暮らせる社会基盤づくりを進めるため、交流の拡大による中心市街地の活性化や既成市街地の再編、宅地化の促進を図り、J R美浜駅、地域づくり拠点、公共施設及び居住空間が有機的に結びついたコンパクトな市街地を形成し、人々が集い、ふれあうまちづくりの構築を目指し、「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」に取り組んでいる。

その一環として、美浜町立地適正化計画に基づき、J R美浜駅を核とする中心部と周辺住宅地や町内の各集落地が利便性の高い公共交通網で結ばれ、医療、福祉、子育て、商業などの生活サービスを受けることができ、暮らしやすく、住んでいることに幸せと誇りをもてる等、町の観光資源等を活用し町の魅力を打ち出し「住みたい、行ってみたい」と思ってもらえるまちづくりを推進している。

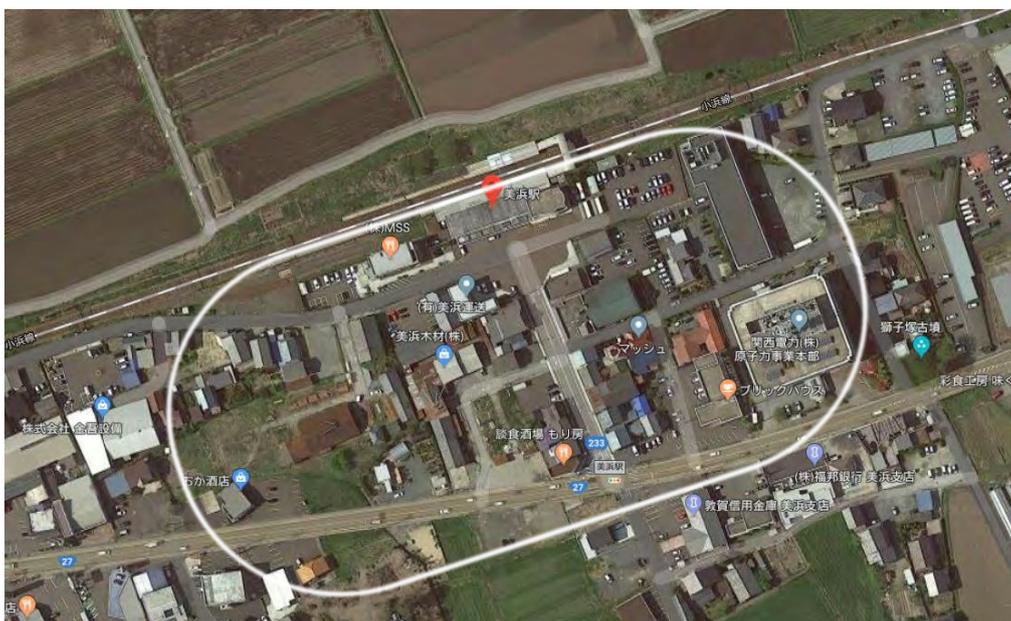
今回、J R美浜駅前広場等の改修、開発及び活用に向けた基本計画を策定し、J R美浜駅周辺の再開発を含めた中心部のにぎわいや町の活性化を図る。

## 1.2 計画区域の設定

JR美浜駅周辺において、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備区域を含む範囲を計画区域（JR美浜駅周辺）とする。



■ 計画区域



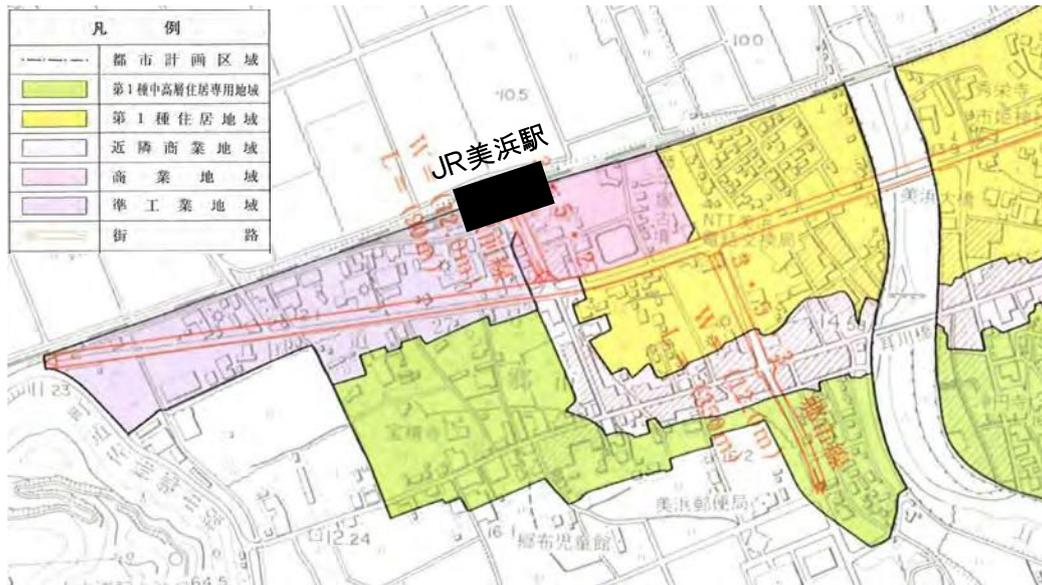
■ 計画区域の航空写真(出典:Google マップ,2019.12.19 現在)

## 第2章 JR美浜駅周辺の現況特性

### 2.1 JR美浜駅周辺の現況特性

#### (1) 都市計画の状況

JR美浜駅周辺は用途地域に指定されており、県道美浜停車場線を含む東側が商業地域（容積率300%/建ぺい率80%）、西側は準工業地域（容積率200%/建ぺい率60%）である。



■都市計画図

#### (2) 土地利用の状況

JR美浜駅周辺の土地利用は、住宅用地、商業用地、工業用地、未利用地や宅地化工事等の改変中の土地（都市的未利用地）、農地等が混在している。このうち都市的未利用地は主に駐車場として利用されている。青の太枠で囲んだ工業用地は、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）としての利用が予定されている。



■土地利用現況図(平成28年度調査)

### (3) JR美浜駅・美浜町観光センターの状況

JR美浜駅には、改札、みどりの窓口、待合室、観光案内所等が設置され、1日あたり484人（H30年度の1日平均乗降客数）が利用している。

JR美浜駅前広場は面積が約1,000㎡で、コミュニティバス乗降場1箇所、タクシー乗降場2箇所、JR小浜線利用者駐車場35台と駐輪場64台が設置されている。

美浜町観光センターは延床面積が約220㎡の2階建てで、トイレ、研修室、レンタサイクル置場がある。

路線バスのバス停は、JR美浜駅前広場横の町道沿いに設置されている。



JR美浜駅



JR美浜駅前広場



送迎バスとタクシー



路線バスのバス停(のりば)



観光案内所



待合室



観光センター 外観



2階研修室

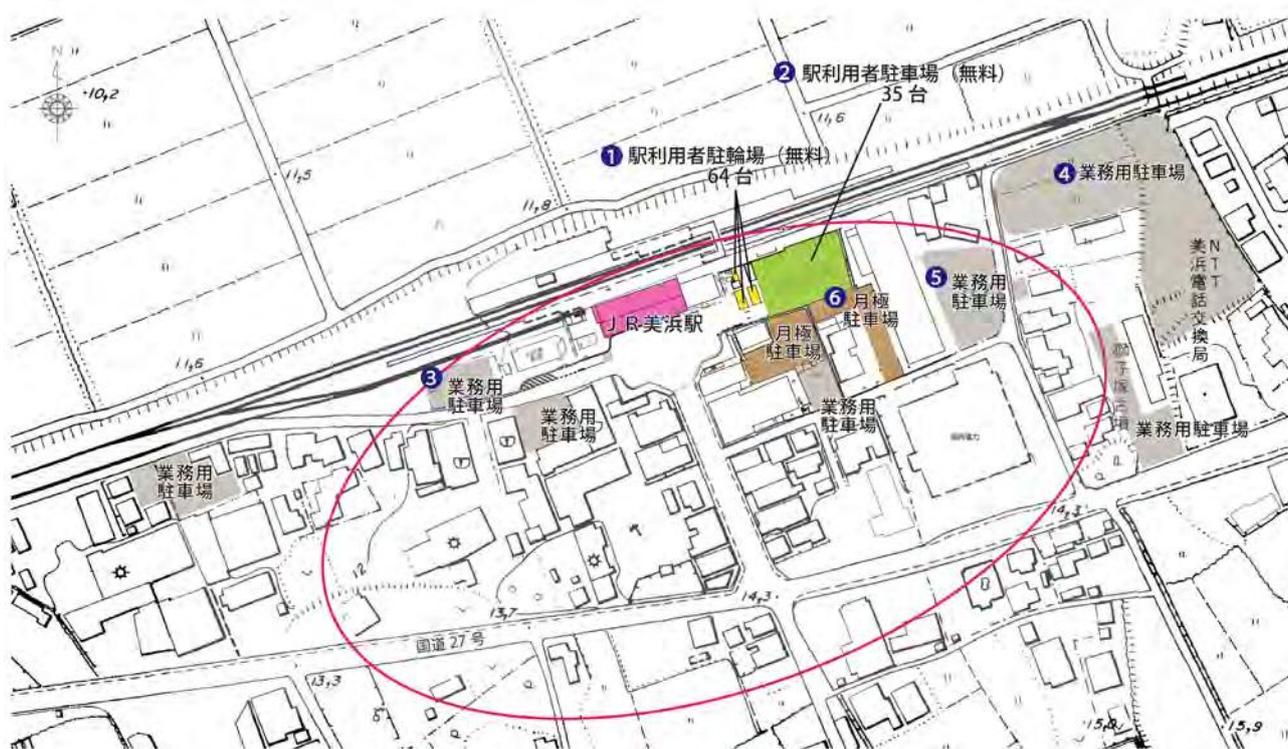


レンタサイクル置場



## (5) 駐車場・駐輪場の状況

J R美浜駅周辺にはJ R小浜線利用者用の駐車場（無料）が35台、駐輪場（無料）が64台設置されている。また、J R美浜駅周辺には業務用として確保された駐車場が多く、月極駐車場は少ない。なお、短時間駐車できるコインパーキングは設置されていない。



## 2.2 JR美浜駅前広場の現状と問題点の整理

### (1) バスの乗降場・待機場

#### 【現状】

- ・現在のJR美浜駅前広場には、コミュニティバス3路線が乗り入れ、専用の乗降場が1台分設けられている。
- ・コミュニティバスは駅舎を出た所に乗降場が設置されているため、利用者に分かりやすくなっている。
- ・路線バスはJR美浜駅前広場へアクセスする道路上で利用者の乗降を行っており、乗車は町道松原・溝添線で、降車は県道美浜停車場線上で行っている。発車時間までの待機は、県道美浜停車場線からJR美浜駅前広場に進入し、広場内で後退（スイッチバック）してバス停に停車している。
- ・送迎バスは県道美浜停車場線からJR美浜駅前広場に進入し、広場内で後退して広場東側で待機している。

#### 【問題点】

- ・JR美浜駅で接続するコミュニティバスは、2路線が重なる時間帯が1日のうち5回ある。
- ・コミュニティバス以外は広場内に専用の乗降場や待機場が設けられておらず、さらに、路線バス・コミュニティバスの乗降場が分散していることから、利用者には分かりづらい。
- ・広場内で車両の後退の動作が発生している。
- ・路線バスから鉄道に乗り継ぐ場合、バス利用者は道路の横断が必要になる。
- ・バス利用者のための総合的な案内がされていない。
- ・広場内は車、自転車、歩行者等との交錯が発生し、特に朝夕のラッシュ時間帯は事故の危険性が高い。
- ・広場利用以外の通過交通もあり、広場を利用する車、自転車、歩行者等との交錯が発生し事故の危険性が高い。



▲路線バスのバス停(のりば)



▲コミュニティバス乗降場



▲送迎バス後退中



▲送迎バス待機

## (2) タクシー及び一般車の乗降場・待機場

### 【現状】

- ・タクシーは駅舎出入口付近に乗降場が 2 箇所あり、タクシーの順番待ちは発生していない。
- ・待機の際は広場内で後退（スイッチバック）し、広場の南東部に停車している。
- ・一般車は J R 小浜線利用者用の無料駐車場が設置（35 台分）されているが、満車の状態はあまりみられない。
- ・送迎用の待機場は設けられていない。
- ・駅の利用に関係なく広場内で一般車の駐車が行われている。
- ・駅の出入りは、主に県道美浜停車場線を通行しているが、夏季シーズンは町道松原・溝添線の通行も多くなる。

### 【問題点】

- ・タクシーが待機する際に、広場内で後退の動作が発生している。
- ・一般車は送迎用の乗降場が設けられていないため、広場内や県道・町道上で送迎の乗降を行っている。
- ・広場内は車、自転車、歩行者等との交錯が発生し、特に朝夕のラッシュ時間帯は事故の危険性が高い。
- ・広場利用以外の通過交通もあり、広場を利用する車、自転車、歩行者等との交錯が発生し事故の危険性が高い。



▲タクシー乗降場



▲タクシー待機



▲JR美浜駅前広場内の一般車駐車

### (3) 自転車、バイクの駐輪場

#### 【現状】

- ・ 駅の東側に隣接して、無料の町営駐輪場が 64 台分ある。
- ・ 原付バイクは駐輪場に停めている。

#### 【問題点】

- ・ 広場内での自転車の通行空間が不明確であり、車等との交錯による事故の危険性が高い。
- ・ 駐輪場と駐車場が同じ場所にあるため、駐輪場と駐車場の出入口付近で事故の危険性が高い。



▲ 駅舎東側に設置されている駐輪場



▲ 駅舎東側に設置されている駐輪場

### (4) 車 道

#### 【現状】

- ・ 広場内は車道と歩道に分かれている。

#### 【問題点】

- ・ 広場内は区画線による車線区分がないため、車、自転車、歩行者等との交錯が発生し、特に朝夕のラッシュ時間帯は事故の危険性が高い。



▲ 広場内(車道)

## (5) 歩 道

### 【現状】

- ・ 広場にアクセスする道路は、町道松原・溝添線と県道美浜停車場線がある。
- ・ 県道美浜停車場線は両側歩道の整備がされている。
- ・ 町道松原・溝添線は歩道が整備されていない。
- ・ 広場内は車道と歩道が分離されているが、部分的に狭い箇所がある。

### 【問題点】

- ・ 路線バスの「JR美浜駅前」バス停は県道美浜停車場線上にあり、バスを降りた後は県道美浜停車場線から広場内の歩道まで行き、町道松原・溝添線の横断歩道を渡り、駅に向かうため不便である。
- ・ 広場内は道路を横断する歩行者と車や自転車等が交錯し、朝夕のラッシュ時間帯は事故の危険性が高い。
- ・ 県道美浜停車場線は宅地排水溝（グレーチング蓋）や照明灯、交通案内板等の路上施設が設置されており歩道幅員が狭い。また、歩道の切下げが連続しており、バリアフリーに対応できていない。



▲町道松原・溝添線(歩道がない)



▲県道美浜停車場線(歩道が狭い)



▲路線バスを降車後、駅へは町道松原・溝添線の横断歩道を渡る

## (6) 交流、景観、サービス、防災機能

### 【現状】

- ・ 広場横にある路線バスのバス停（のりば）にはベンチや屋根がなく、駅舎前のベンチを利用している。
- ・ 憩いの場、交流の場、一時避難所になるようなオープンスペースがない。
- ・ 広場内に緑化空間がない。
- ・ トイレ、コインロッカーの案内、観光案内所の場所が分かりづらい。



▲ 駅前広場全景



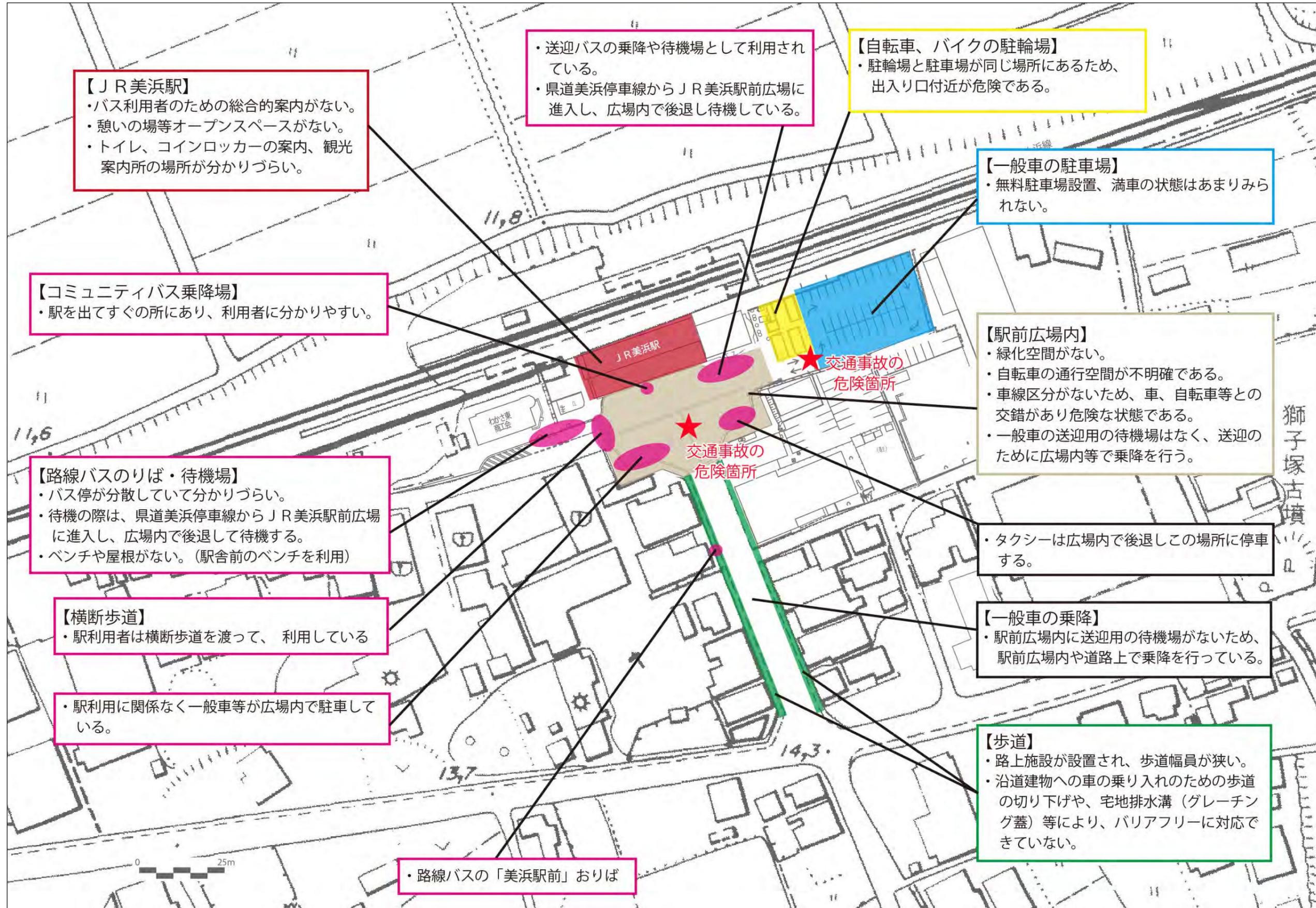
▲ 駅正面西側



▲ 駅正面東側

空白ページ

## 2.3 現状における問題点のまとめ





## 第3章 町民アンケート調査

### 3.1 アンケート調査の概要

#### ① アンケート調査の目的

- JR美浜駅周辺のまちづくりに関する町民意識の把握

#### ② アンケート調査の実施方法

##### 【調査対象・実施方法】

- ・ 調査対象：町内在住の16歳以上の町民 令和元年8月1日（現在）
- ・ 対象者数：8,269人
- ・ 抽出方法：住民基本台帳から700人を無作為抽出
- ・ 調査方法：郵送による配布と回収、回答は無記名
- ・ 調査時期：令和元年8月6日～8月20日

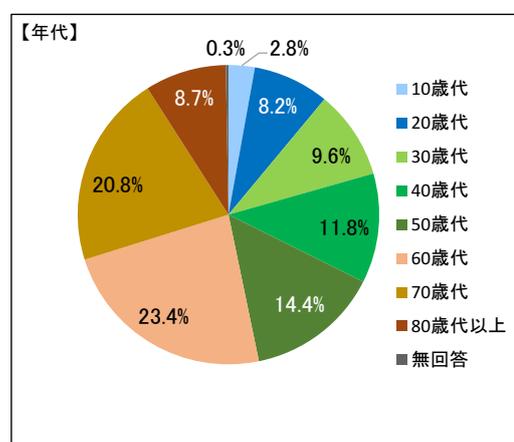
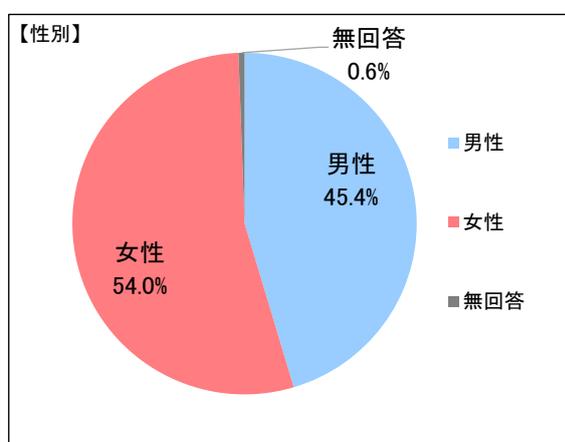
##### 【回収結果】

- ・ 回収数：355票
- ・ 回収率：50.7%

#### ③ アンケート調査の結果（単純集計）

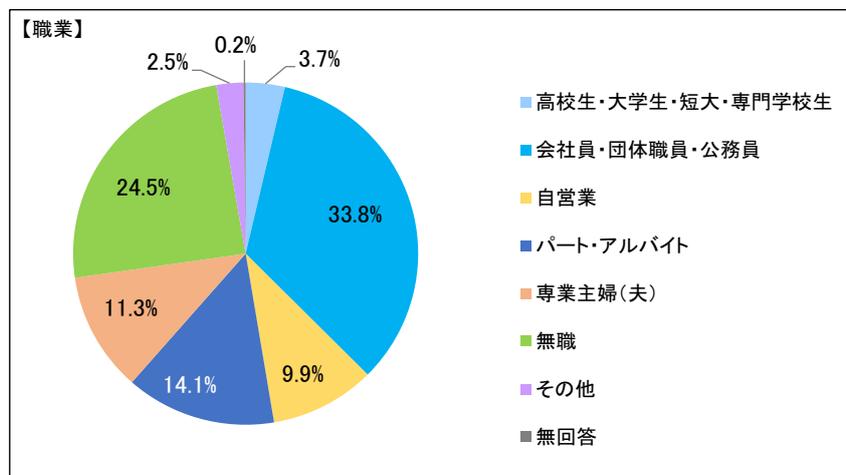
##### ◆性別、年代

- ・ 性別は、女性が54.0%、男性が45.4%で、女性の回答がやや多くなっている。
- ・ 年代は、60歳代（23.4%）が最も多く、次いで70歳代（20.8%）、50歳代（14.4%）の順で、10歳代の回答は2.8%だった。



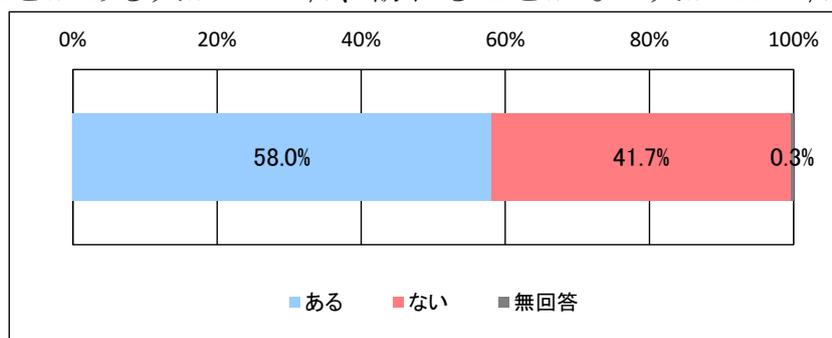
◆職業

- ・会社員・団体職員・公務員（33.8%）が最も多く、次いで無職（24.5%）、パート・アルバイト（14.1%）の順



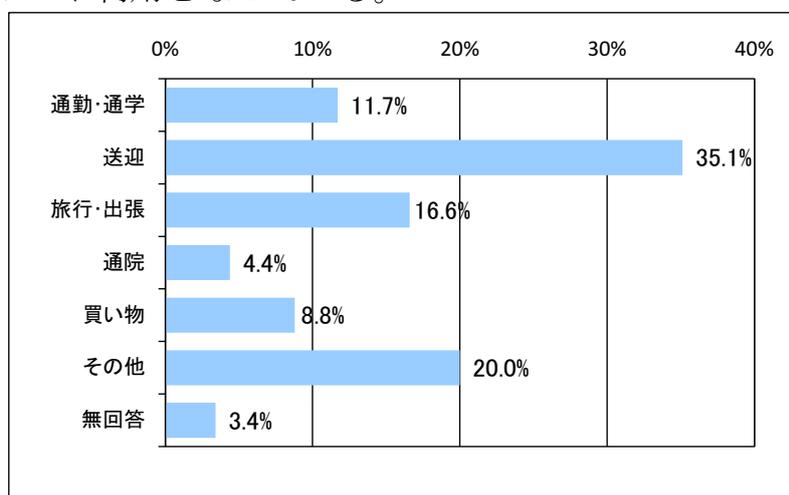
◆駅や駅周辺（JR美浜駅前広場等活用基本計画の予定範囲）を訪れることはあるか

- ・訪れることがある人が58.0%、訪れることがない人が41.7%となっている。



◆訪れる目的(複数回答)

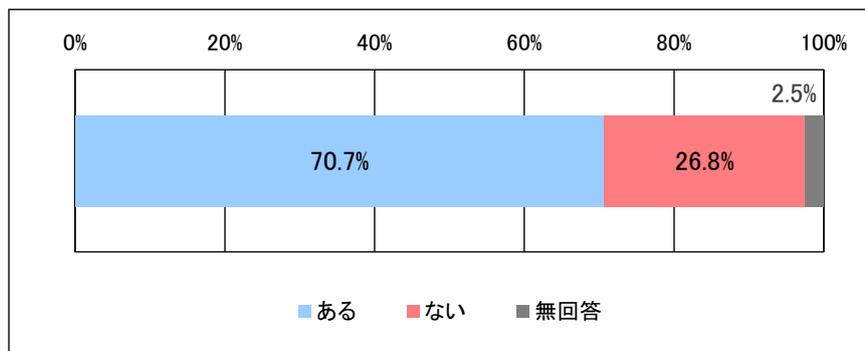
- ・送迎（35.1%）が最も多く、次いでその他（20.0%）、旅行・出張（16.6%）の順
- ・その他の意見で多いのは、通り道や帰り道、仕事、商工会や観光協会への用事、郵便ポスト利用となっている。



◆ 駅周辺（道の駅含む）整備により、駅周辺を訪れる機会が多くなると思うか

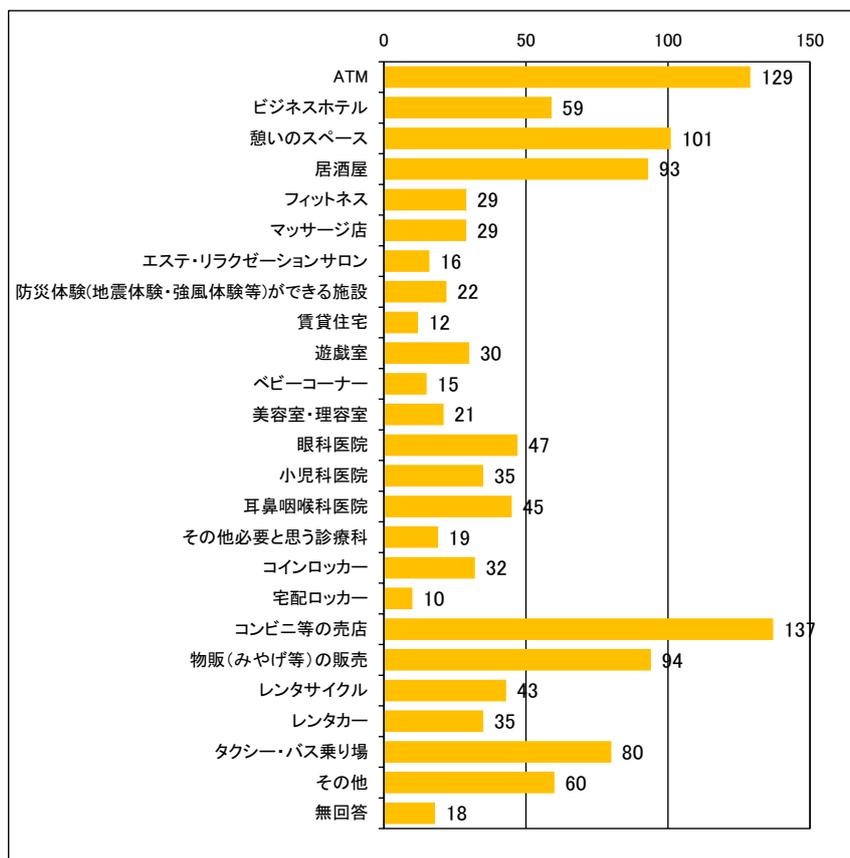
- ・訪れる機会が多くなると思うが 70.7%、思わないが 26.8%となっている。
- ・どのような整備がされると訪れたいと思うか、に関する主な意見は次のとおり。

（ ・カフェ、飲食店、美味しいパンやケーキの店  
 ・交通の便をよくしてほしい  
 ・今後の推進は慎重に実施してほしい 等 ）



◆ 駅周辺にあるとよいもの（複数回答）

- ・コンビニ等の売店（137 票）が最も多く、次いでATM（129 票）、憩いのスペース（101 票）となっている。
- ・眼科医院、小児科医院、耳鼻咽喉科医院、その他必要と思う診療科（内科、総合診療科、歯科）を合計すると、146 票となり医療機関のニーズは高くなっている。



・その他の意見は次のとおり。

(飲食施設) : スターバックス・喫茶店・カフェ・定食屋・ファストフード店・焼肉店・麺類・軽食コーナー 等

(物販施設) : 地場産の野菜・鮮魚等の販売 等

(娯楽施設) : 公園や屋内で遊べる施設、大型ショッピングモール、町の歴史・行事・イベント情報発信PR施設 等

(学習施設) : 学習塾、キッズニア等

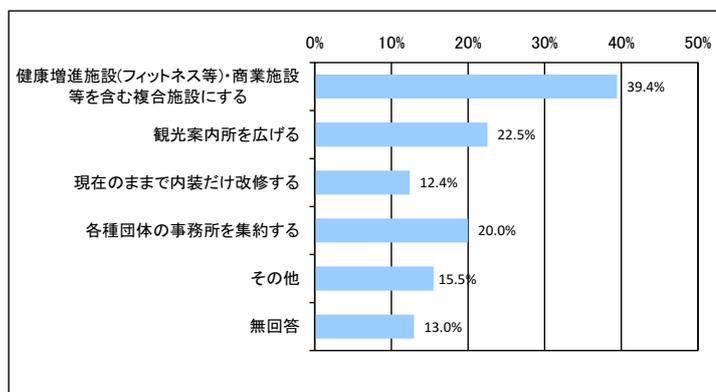
(交通施設) : JRやバス利用者の駐車場、カーシェアリング 等

(温浴施設) : 温泉・銭湯・足湯・岩盤浴 等

(その他) : フリーWi-Fi、ガソリンスタンド 等

#### ◆観光センター（観光案内所・待合所含む）のリニューアルでの利活用策（複数回答）

・健康増進施設（フィットネス等）・商業施設等を含む複合施設（39.4%）が最も多く、次いで観光案内所を広げる（22.5%）、各種団体の事業所を集約する（20.0%）の順

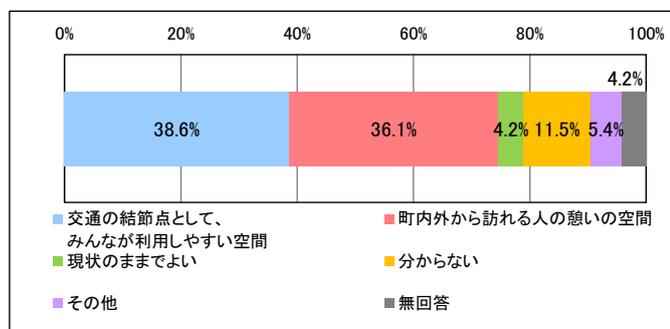


・その他の意見として、時間待ち出来る所、迎えを待つ

学生が座って勉強できるスペース、学習スペース、就学児童が遊び学べる場、きれいなトイレに改修してほしい、一目で分かる観光案内所、町民のための施設、過剰な施設はいらない等の意見があった。

#### ◆駅前広場リニューアルでの広場空間利用のイメージ

・交通の結節点としてみんなが利用しやすい空間（38.6%）が最も多く、次いで町内外から訪れる人の憩いの空間（36.1%）となっている。



・その他の意見として、駅の

バリアフリー化、駐車場の拡大、公共交通機関の充実、駅前広場が狭い、ある程度栄えた雰囲気のある空間、歩行空間や公園、川の流れる公園、屋根付きの休憩所、若い世代の興味を引くような空間、女性が行きたくなる場所となっている。

## 3.2 町民ニーズのまとめ

### (1) JR美浜駅やJR美浜駅周辺への訪問状況

- ・全体の約60%の人はJR美浜駅やJR美浜駅周辺に訪れたことがあり、主な目的は送迎、旅行や出張、通勤通学利用となっている。

### (2) JR美浜駅周辺にあると良い施設や空間

- ・ニーズが特に高かったのは、コンビニ等の売店、ATM、憩いのスペース
- ・上記以外に、居酒屋、物販（みやげ等）の販売、タクシー・バスのりば等の交通結節点としてのニーズや医療機関へのニーズも高い。

- (考察)
- ・国道27号沿道には金融機関やコンビニが立地しているものの、駅には同様の施設がなく、駅利用者が不便を感じていると考えられる。
  - ・また、物販（みやげ等）販売や、タクシー・バスのりばは、既に設置されているものの、機能の充実化を望んでいると考えられる。

### (3) 観光センターの利活用策

- ・「健康増進施設・商業を含む複合施設」は、最も割合が高く39.4%
- ・「観光案内所を広げる」は22.5%、「各団体の事務所を集約する」は20.0%で、同じような割合となっている。

- (考察)
- ・観光センターの利活用としては、町民が日常的に利用できる生活利便施設と、観光や地域活動等の交流施設としての利活用を望んでいると考えられる。

### (4) JR美浜駅前広場をリニューアルした場合の広場空間イメージ

- ・「交通結節点としてみんなが利用しやすい空間」が38.6%、「町内外から訪れる人の憩いの空間」は36.1%と、同じような割合となっている。

- (考察)
- ・JR美浜駅前広場の空間イメージとしては2つの機能を有したものをイメージしていると考えられる。

## 第4章 JR美浜駅周辺の整備課題

### 4.1 都市基盤上の課題

#### (1) JR美浜駅へのアクセスの強化

- ・ JR美浜駅へのアクセス道路は、県道美浜停車場線と町道松原・溝添線がある。このうち、国道27号及び県道美浜停車場線は美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備に関連して、交差点改良等が行われる予定である。
- ・ 町道松原・溝添線は最大幅員が5m程度で、歩道が設置されていない道路である。また、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）完成後は搬入用道路として予定されており、新たな交通が発生する。
- ・ これらのことから、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）整備やJR美浜駅周辺整備に合わせて、歩道設置の検討や移動経路のバリアフリー化等、アクセス道路の改善や強化が課題となる。

#### (2) 交通ターミナル機能の強化

- ・ 本町の玄関口としてJR美浜駅前広場及びJR美浜駅周辺において、広域路線バス、コミュニティバス、タクシーが発着し、交通ターミナルを形成している。
- ・ 一方、一般車の送迎スペースや待機スペース、路線バスや送迎バスの待機スペースが確保されておらず、広場内の空きスペースを利活用して送迎や待機を行っている。
- ・ JR美浜駅等において、分かりやすい案内板や情報提供が不足している。
- ・ JR美浜駅直近部では美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）が整備される予定であり、周辺道路の交通の流れが変化することや、北陸新幹線敦賀開業に伴う観光客等の増加を見込み、JR美浜駅周辺での交通ターミナル機能の強化が課題となる。

#### (3) JR美浜駅前広場の安全性の確保

- ・ 現在のJR美浜駅前広場は交通に関するルールがなく、通勤通学ラッシュ時は特に、町道松原・溝添線と国道27号を介した通過交通と、駅を利用する歩行者・自転車・マイカー送迎、パーク・アンド・ライド<sup>\*1</sup>利用者、路線バス、コミュニティバス、タクシー、送迎バス等、複数の交通が錯綜し、事故の危険性が非常に高くなっている。

- ・このため、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の完成時期に合わせた、J R美浜駅前広場内の安全性の確保が課題となる。

※1 パーク・アンド・ライド

自宅から最寄り駅までマイカーを運転し、車を駐車場に入れてから公共の交通機関に乗継ぐ移動方式のこと。

#### （４）駐車場、自転車等二輪車駐輪場の整備

- ・現在はJ R小浜線利用者用の駐車場と駐輪場は確保されているが、北陸新幹線敦賀開業に向けた、新たな需要を見込んだ整備は行われていない。
- ・北陸新幹線敦賀開業に伴う交通ターミナル機能の強化や観光客の来訪、J R美浜駅周辺への都市機能集積による新たな需要を見極めたうえで、さらなる駐車や駐輪台数確保等の検討が課題となる。

## 4.2 市街地環境に関する課題

### (1) 都市機能施設

- ・ J R 美浜駅直近部では美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の建設により、飲食、直売所、公園、子育て交流施設等が整備される予定である。
- ・ J R 美浜駅周辺にはコンビニ、A T M、飲食店、物販、医療機関等が立地しているが、J R 美浜駅舎にはこれらの生活利便施設がなく、駅を利用する際に不便を感じる。
- ・ 観光センターの利活用としては、町民が日常的に利用できる生活利便施設と観光や地域活動等の交流施設としての利活用を望んでいる。
- ・ このため便利で快適な駅利用に向け、新たな都市機能の導入が課題となる。

### (2) 憩いのスペース

- ・ J R 美浜駅及び J R 美浜駅周辺には、人が集まり小さな催しをするようなスペースや、電車やバスを待つスペースはあるが、人々が憩い、交流とにぎわいをもたらす空間とは言えない。また、人が歩いていないため、まちの活力が乏しく感じられる。
- ・ このため、J R 美浜駅又は J R 美浜駅周辺において、憩いのスペースの確保が課題となる。

### (3) バリアフリー化

- ・ J R 美浜駅周辺では歩道が確保されていない道路、狭小歩道、道路の段差等がみられ、住んでいる人、訪れる人が安心して歩ける市街地空間とは言えない。
- ・ このため J R 美浜駅を中心として、すべての人が暮らしやすく、すごしやすい市街地の環境整備が課題となる。

### (4) 魅力ある市街地景観

- ・ 現在の J R 美浜駅周辺においては主に民家や業務施設等が立地し、美浜の玄関口として魅力的な市街地景観が形成されているとはいいがたく、潤いのある公共緑化スペースがみられない。
- ・ このため玄関口としてのイメージアップや、住民が日常的に集い憩う交流拠点としてのイメージアップに向け、建築物の意匠や道路の美装化による街並み形成や、公共空間における庭（小さなガーデンや雨庭など）等の緑化空間による街並みの形成が課題となる。

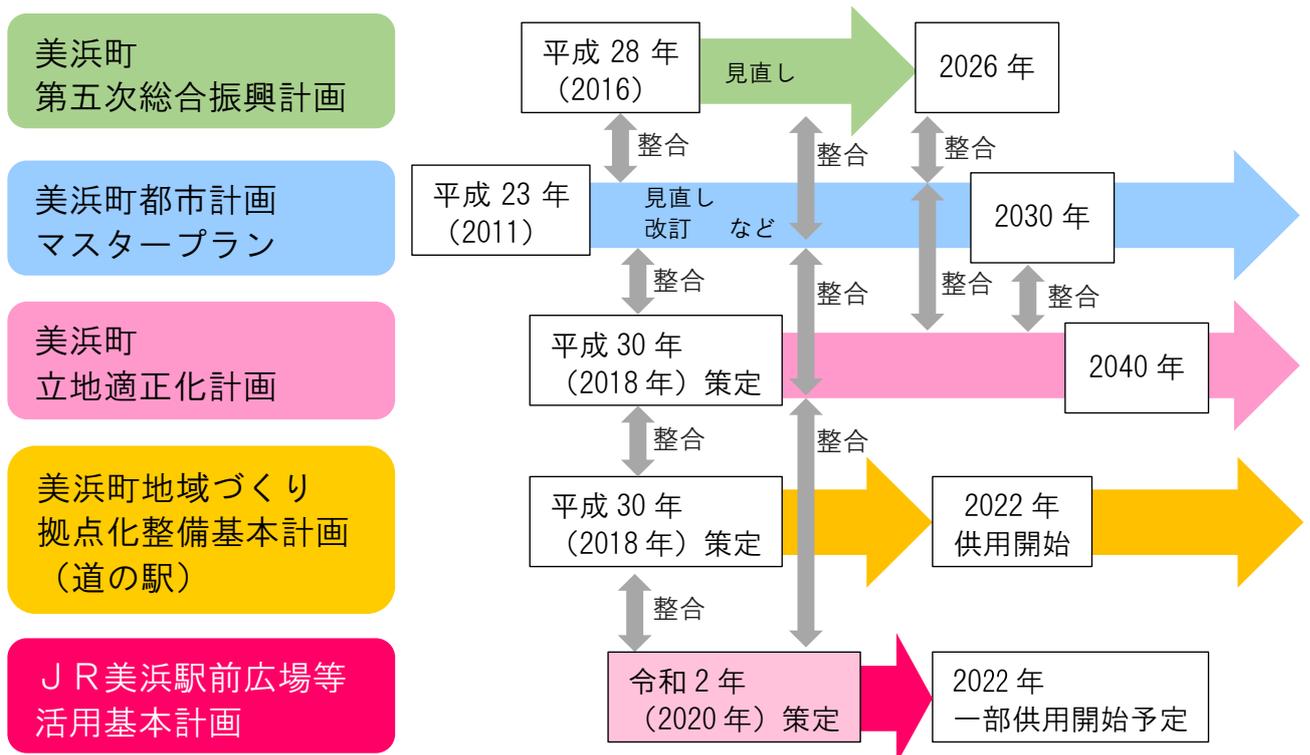
## 第5章 JR美浜駅周辺の整備構想

### 5.1 上位・関連計画

JR美浜駅周辺整備は、美浜町都市計画マスタープランをはじめとした上位・関連計画と整合を図りながら進める。

	考え方や方針
美浜町 第五次総合振興計画	【基本目標4】豊かな自然環境と心安らぐまち 【主要施策】町のコンパクト化を推進するために、町の中心部に移動しやすい交通手段の構築を行う
美浜町都市計画 マスタープラン	【生活拠点ゾーンのまちづくり方針】 JR美浜駅周辺～役場周辺一帯は、商業機能に加え、行政サービス、福祉や歴史・文化など多様な都市機能が集積し、魅力的な空間を形成する生活拠点ゾーンとして位置づける
美浜町 立地適正化計画	【まちづくりの方針】 ○JR美浜駅周辺への都市機能の誘導により魅力ある子育て、生活サービスを受けることができるまちづくり ○多世代がいきいきと暮らし活躍できるまちづくり ○誰もが使いやすい公共交通により多様な拠点が連携したまちづくり
美浜町地域づくり 拠点化整備基本計画 (道の駅)	【整備方針】 ○町民中心のまちのにぎわい・地域住民の交流拠点 ○美浜町の魅力がスマートかつコンパクトなまちづくり拠点

#### 《上位・関連計画の計画期間等の体系》



## 5.2 まちづくりの方向性と役割

### ■ JR美浜駅周辺の整備課題

#### 【都市基盤上の整備課題】

- JR美浜駅へのアクセスの強化
- 交通ターミナル機能の強化
- 駅前広場の安全性の確保
- 駐車場、自転車等二輪車駐輪場の整備

#### 【市街地環境上の整備課題】

- 都市機能施設の導入
- 憩いのスペースの創出
- バリアフリー化の推進
- 魅力ある市街地景観の形成

### ■ JR美浜駅周辺のまちづくりの必要性

- ・ 北陸新幹線敦賀開業を2023年春に控え、若狭路観光の玄関口としての役割や、町民のライフスタイルの充実に向け、JR美浜駅周辺のまちづくりが重要である。
- ・ 町民が集い、憩いや余暇時間を楽しむ等、にぎわい・交流の拠点として、また、公共交通機関の利便性を高めることで、交通ターミナルとしての交通拠点の機能強化を図る。
- ・ 本町の玄関口としての魅力的な空間を創出することにより、そのにぎわいや活力を中心部から町全域へと波及させる必要がある。

### ■ 町民ニーズ

- ・ 駅を訪れる目的は主に送迎となっている。
- ・ JR美浜駅周辺にあると良い施設や空間は、売店・ATM・憩いのスペース等の意見が多い。
- ・ 観光センターの利活用策は、生活利便施設や交流施設を望んでいる。
- ・ JR美浜駅前広場をリニューアルした場合「交通結節点として利用しやすい空間」、「憩いの空間」の2つの機能を有したものをイメージしている。

### ■ JR美浜駅周辺のまちづくりの方向性

#### 人と人がつながる交流拠点づくり

美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）やJR美浜駅周辺の整備により、多世代の来訪者が訪れることで、交流が深まる施設を配置する。

#### 施設の充実によるにぎわい拠点づくり

美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備によるJR美浜駅周辺のにぎわいをさらに高め、活力と交流を生み出す新たな公共施設と民間施設の複合施設等としての整備を検討する。

#### 運行や運用の見直し等による交通結節拠点づくり

JR美浜駅に結節する多様な交通手段を、「便利で」「使いやすく」「分かりやすく」するため、鉄道やバスの運行と運用を見直す。さらに新たな交通手段を確保することで、交通結節拠点化を図る。

### ■ JR美浜駅周辺の役割

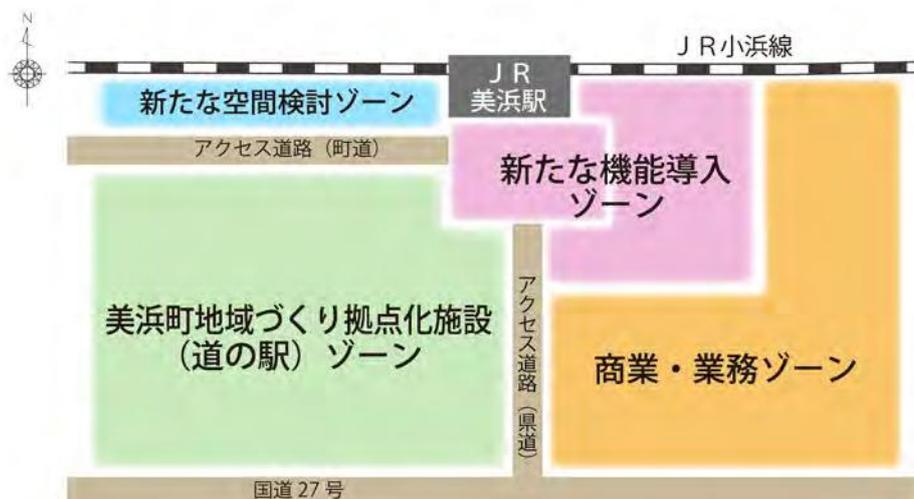
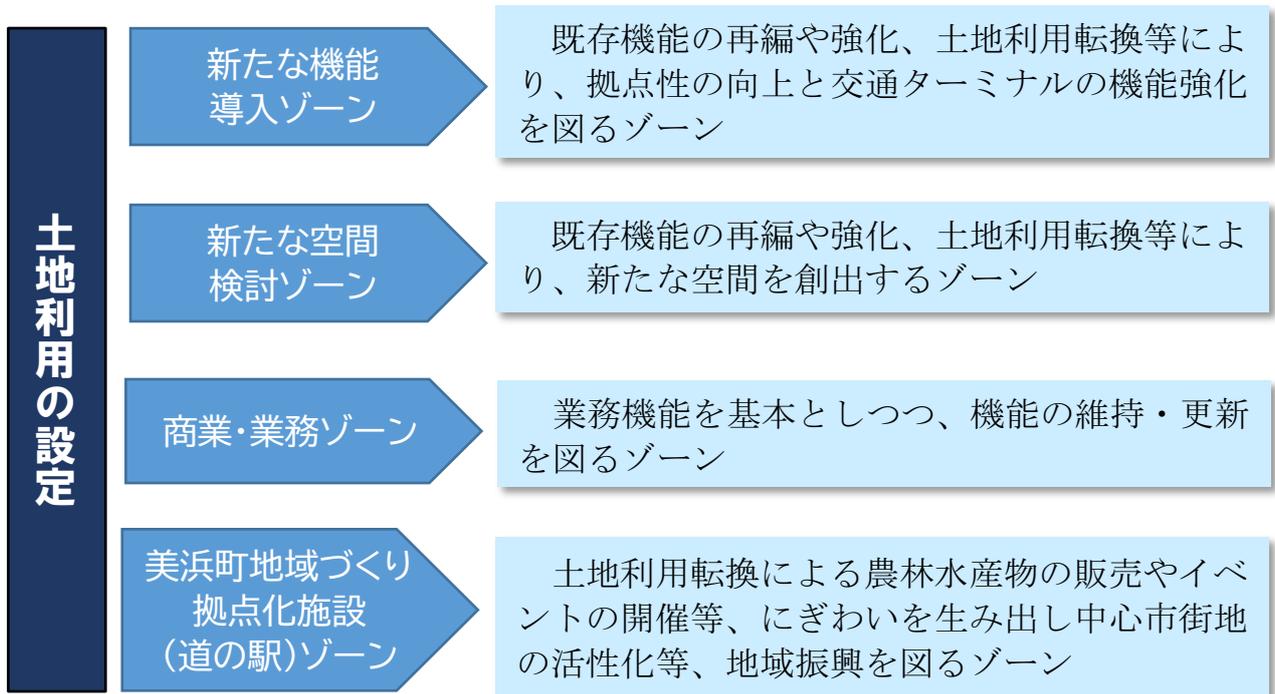
にぎわいや交流を生む都市空間と交通結節の拠点

### 5.3 JR美浜駅周辺の基本的構成

JR美浜駅周辺の基本的構成として、土地利用の設定、都市機能の設定、基盤整備の設定を行い、それぞれの考え方を整理する。

#### (1) 土地利用の方向性

土地利用のゾーニングとしては、新たな機能導入ゾーン、新たな空間検討ゾーン、居住ゾーン、商業・業務ゾーン、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）ゾーンに分けられる。



■土地利用ゾーニング図

## (2) 都市基盤の方向性

### ■アクセス道路

- ・町道松原・溝添線は、J R 美浜駅周辺の回遊性を促進する上で重要な路線であるため、歩行者の安全を考慮し、歩道設置を検討する。
- ・県道美浜停車場線は歩道のバリアフリー化により、誰もが利用しやすい整備を推進する。
- ・県道美浜停車場線につながる町道郷市 6 号線や町道美浜駅前線は、J R 美浜駅周辺と近隣地区、そして役場周辺の公共施設とをつなぐ重要な道路として、拡幅等の整備を推進する。
- ・J R 美浜駅周辺の安全性向上を目指し、車のスピードを時速 30 k m以内に抑える「ゾーン 30」区間の設定を検討する。

### ■J R 美浜駅舎

- ・美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）との連携、観光案内等窓口機能の強化を検討する。
- ・新たな機能導入ゾーンの整備に合わせ、玄関口としてふさわしい駅になるよう、周辺の整備に合わせた改修・改築等を検討する。

## (3) 都市機能の方向性

### ■駅前広場（交通広場）

- ・公共交通の結節点として、現在の J R 美浜駅前広場の拡張整備を行うことで、安全な交通ターミナル機能の強化を図る。
- ・広場内でバス、タクシー、一般車の乗降場や待機場を確保する。

（想定される導入機能）

バス、タクシー、一般車の乗降場及び待機場

### ■J R 小浜線利用者用駐車場・自転車等二輪車駐輪場

- ・J R 小浜線利用者用の一般車、自転車、バイクの駐車場及び駐輪場は、周辺の施設整備と合わせて配置する場所と台数を確保する。
- ・確保する駐車台数は、北陸新幹線敦賀開業によるパーク・アンド・ライド利用者増を見込み、現状程度又は現状以上の台数を確保する。

（想定される導入機能）

一般車駐車場、二輪車駐輪場

## ■美浜町観光センター

- ・快適で使いやすく、にぎわいを生む施設とするために、公共施設と民間施設の複合施設等としての整備を図る。
- ・JR美浜駅利用者の利便性を高めるとともに、町民が集う交流の拠点にふさわしい整備を目指す。
- ・レンタサイクルやロードバイク等のメンテナンススペース等、自転車利用環境の充実を図る。
- ・美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）との連携を図る。

（想定される導入機能）

オープンスペース、町民活動センター、交通センター、民間施設

## 第6章 JR美浜駅周辺の基本計画

### 6.1 JR美浜駅前広場

#### (1) JR美浜駅前広場に必要な機能の考え方

駅前広場の一般的な機能は、交通の結節点として交通を処理する「交通空間」と「環境空間（都市の広場空間）」があり、JR美浜駅においても、これら両方の機能を有した広場への再整備が必要である。

表一 JR美浜駅前広場に必要となる機能と考え方

機能		考え方
交通空間 (交通結節機能)	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道やバスとの乗換の利便性を確保するために、駅舎前面もしくはその付近に配置する。</li> </ul>
	路線バス乗降場	
	コミュニティバス乗降場	
	観光・送迎バス乗降場	
	待機場（滞留場）	
	タクシー乗降場・待機場（滞留場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー利用者は、地理に不案内な人、急いでいる人等が多く利用することを考えると、可能な限り駅の出入り口に近い場所に設置する。</li> </ul>
	一般車乗降場・待機場（滞留場）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家族等の送迎利用、自分の運転で駅周辺の駐車場に止める利用用のスペースを設ける。</li> </ul>
自転車・バイク駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車やバイク利用者のスペースを設ける。</li> </ul>	
車道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広場内は右回りの一方通行を原則とする。</li> </ul>	
歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人の動線は目的地の方向に向かって短距離を移動するため、迂回感を感じさせないバリアフリーの歩行者空間を確保する。</li> </ul>	
環境空間 (都市の広場空間)	交流機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅を利用する人が通過するだけの空間ではなく、人々が憩い・集い・語らう場として重要な役割を果たしているため、JR美浜駅の特性等に応じた滞留スペースを設ける。</li> </ul>
	景観機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町の玄関口にふさわしい景観やシンボル性を備え、さらに周辺建築物との調和に配慮する必要がある。</li> <li>・視覚的な圧迫感がないように、全体のデザインと統一感を図りながら、施設や植樹等を配置する。</li> </ul>
	サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人が集まる場所であることから、各種情報や公共的サービスを提供する必要がある。</li> <li>・公共的サービスはトイレやポスト、情報提供としてはインフォメーションや案内板があるが、周辺施設と連携しながら必要な施設を設置する。</li> </ul>
	防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時には、一時的な避難拠点として利用できる施設等を配置する。</li> </ul>

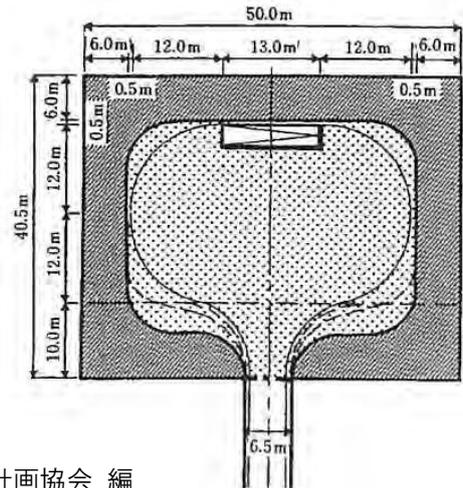
## (2) JR美浜駅前広場の面積算定

JR美浜駅は1日の平均乗降客数が484人（平成30年度実績）と少ないことから、駅前広場算定式に当てはめず、98年式（駅前広場計画指針）に記載されている「最小の交通広場面積について」を参考に、現状の実績や課題を踏まえ、面積及び必要施設規模を設定する。

（参考） 最小の交通広場面積について

（98年式 駅前広場指針<sup>※1</sup>より）

小さな駅でも最低限確保すべき広場面積は、歩道とバスが回転できるスペースを設け、かつ1台は停車可能なスペースを確保できる面積とする。



※1) 建設省都市局都市交通調査室 監修 社団法人日本交通計画協会 編  
『駅前広場計画指針 新しい駅前広場計画の考え方』, 持報堂出版, 1998, P. 105-106.

### 【現状】

- ・現在のJR美浜駅前広場の面積は約1,000 m<sup>2</sup>
- ・広場内に交通ルールがなく、通過交通、広場内交通、歩行者等との動線の交錯が発生し、事故の危険性が高い。
- ・広場内に路線バスの乗降場が設けられておらず、県道美浜停車場線と町道松原・溝添線で乗降を行っている。
- ・コミュニティバス2路線の発着が重なる時間帯が1日のうち5回ある。
- ・送迎バス、タクシーの専用待機場が設けられておらず、広場内で後退（スイッチバック）と待機を行っている。
- ・一般車の送迎は広場内や県道・町道で乗降を行っている。

### 【課題】

広場内に路線バスの乗降場、送迎バス、タクシー、一般車が停車や待機する場を追加して設けるためには、現状の約1,000 m<sup>2</sup>では面積が不足する。

上記のことから、JR美浜駅前広場の面積は約2,000 m<sup>2</sup>を基本とする。

表一 必要施設規模

種類		現況	必要施設規模	考え方	
バス	コミュニティバス	乗降場：1箇所 待機場：なし	乗降場：1箇所 待機場：1箇所  70 m <sup>2</sup> ×2箇所 =140 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス及び路線バスは現在の運行水準を維持することを前提</li> <li>乗降場、待機場、滞留場を設置</li> </ul>	
	路線バス	乗降場：なし 待機場：なし ※乗降・待機とも広場外			(乗降場) <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバス、路線バスの発着場として使用</li> </ul>
	送迎等バス	乗降場：なし 待機場：なし ※広場内で1台が待機			(待機場) <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスや送迎等バスの時間待ちや発着場として使用</li> </ul>
タクシー		乗降場：2箇所 待機場：なし ※広場内で2台が待機	乗降場：2箇所  20 m <sup>2</sup> ×2箇所 =40 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降場、滞留場を設置</li> <li>現在の利用台数と同程度を確保</li> </ul>	
一般車		乗降場：なし 待機場：なし 駐車場：あり (広場に隣接：35台)	乗降場：2箇所  20 m <sup>2</sup> ×2箇所 =40 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降場と待機場を設置</li> <li>このうち、車いす利用者用の乗降スペース及び滞留スペースを1箇所以上設置</li> </ul>	
共有部分	車道		850 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通路：幅員 5.5m×延長 110m=610 m<sup>2</sup></li> <li>路肩：幅員 0.5m×延長 70m=40 m<sup>2</sup></li> <li>その他車道：通路の約 3割程度=200 m<sup>2</sup></li> </ul>	
	歩道	あり	390 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幅員 5.5m×延長 70m ※幅員内訳：照明等 0.5m+乗降 1.0m+歩道 4m (自転車 2台と歩行者 2人)</li> </ul>	
	環境空間	なし	1,070 m <sup>2</sup> 環境空間比 0.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>←環境空間面積</li> <li>←駅前広場面積から車道等を除いた面積割合</li> </ul>	
駅前広場面積		約 1,000 m <sup>2</sup>	約 2,000 m <sup>2</sup> (2,140 m <sup>2</sup> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>1,460 m<sup>2</sup>-390 m<sup>2</sup>/(1-0.5) =2,140 m<sup>2</sup></li> <li>交通空間面積：1,460 m<sup>2</sup></li> <li>歩道空間面積：390 m<sup>2</sup></li> </ul>	

### ◆現在の駅前広場と必要な施設配置の重ね図

- ・バス 2 台、タクシー 2 台、一般車 2 台の乗降場と、乗降場周辺に歩道（薄茶色の線）を配置させた駅前広場のレイアウト案（約 2,000 m<sup>2</sup>）を下図に示す。
- ・乗降場や歩道を整備するためには、現在の駅前広場面積では不足する。

#### （図の説明）

- ・広場内の自動車交通は右回りの一方通行とする。
- ・緑色の点線は駅前広場約 2,000 m<sup>2</sup>の範囲を示している。



※このレイアウト案は一例であり、決定したものではない

## 6.2 公共施設・民間施設との複合施設等の検討

J R美浜駅周辺を訪れる人の主な目的は、町民アンケートによると「通勤・通学」である。2022年春には、J R美浜駅近隣に美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）が整備されるとともに、2023年春の北陸新幹線敦賀開業により、J R美浜駅を利用する観光客等の増加が見込まれることから、人が集まり交流が生まれる場所が必要となる。使用目的が異なる機能と、集客力等のある魅力ある施設が相互に相乗効果を得られるように配置し整備する必要がある。

このことからJ R美浜駅周辺に計画する施設は、公共施設と民間施設の複合施設等を基本とする。

また、複合施設等の整備にあたっては、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備イメージ等との調和を図りながら、美浜町の玄関口にふさわしい施設整備とする。

### (1) 公共施設整備の考え方

公共施設は、相互の機能分担を踏まえながら、憩い空間のある駅周辺の回遊性や集客性を高める施設とすることに留意する。

また、スマートフォンやタブレット、フリーWi-Fiを使い、会議室やレンタサイクル等の予約、利用状況等の確認、観光の情報収集等ができるようなICT（情報通信技術）を活用した空間整備にも配慮する。

### ■核となる機能

#### ① 町民活動センター

- ・地域活動やボランティア活動等、町民の様々な活動を支援する施設とする。
- ・交通の拠点に活動センターを設置することで、多くの人に活動を知ってもらい、人と人、人と活動がつながり、気軽に集える場所として整備する。

#### （想定施設・設備等）

会議スペース、フリースペース、資料準備等の作業スペース、物品倉庫スペース 等

#### ② 交通センター

- ・レンタサイクル、カーシェア、ロードバイク等のメンテナンススペースや、鉄道・バス等の公共交通の乗り換え案内を行う施設とする。

(想定施設・設備等)

鉄道やバスの交通案内窓口と切符販売、レンタサイクル、ロードバイク等のメンテナンススペース 等

### ③ オープンスペース

- ・電車やバスの待合い場所、友人や知人との待ち合わせ場所、子どもの遊び場やイベント会場として、利用用途に合わせて自由に形を変え、自由に使うことができるようなオープンな屋内空間と、屋根のあるテラスのような居心地の良い空間を併せた、年代を問わず快適に楽しく利用できる施設とする。

(想定施設・設備等)

テーブル、イス、ベンチ、クッション遊具、コンセント、軒下空間 等

### ④ 共有スペース

- ・施設が使いやすく、人が集まりやすい機能を備える。

(想定施設・設備等)

緑化空間、トイレ、湯沸室、ベビールーム、コインロッカー、備品倉庫 等

### ⑤ 防災機能

- ・災害時に美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）と連携して利用できる機能を備える。

(想定施設・設備等)

備蓄倉庫、非常用発電機、一時滞在施設 等

## (2) 民間施設整備の考え方

民間施設は多様なニーズに対応するため、魅力の高い施設の誘致を目指す。

### ■誘致を目指す施設

#### ① 商業業務施設

- ・コンビニ等の売店、土産品・名産品販売、A T M、飲食店、カフェ等、駅を利用する際や日常生活にも便利な施設の誘致を目指す。

#### ② 健康増進施設

- ・アスレチックジムやスポーツジム、医療機関等、年代を問わず心身ともに健康を維持するための施設誘致を目指す。

#### ③ 宿泊施設

- ・ビジネスや観光等の際に便利に利用できる宿泊施設の誘致を目指す。

## 6.3 都市景観の形成

### (1) 駅周辺に求められる都市景観のイメージ

#### ■植栽による季節感や潤いを演出

都市空間に潤いと安らぎを感じられるような植栽による空間づくりの検討

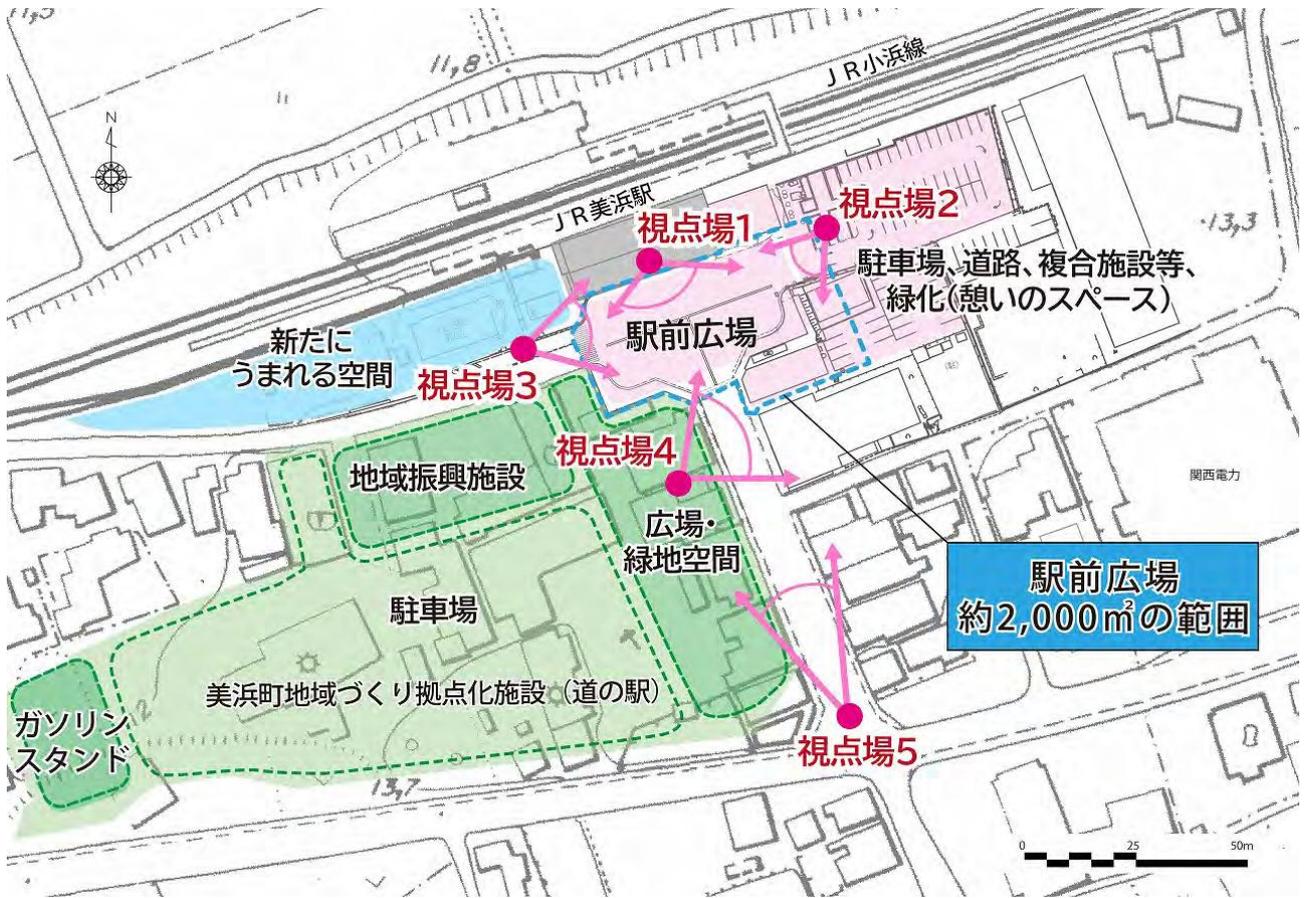
#### ■周辺の建物との調和による演出

シンボルロードとなる県道美浜停車場線、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）、J R美浜駅前広場と周辺施設の一体的な整備により、美浜町の玄関口にふさわしい調和のとれた魅力ある空間づくりの検討

### (2) 景観形成のポイント

J R美浜駅周辺における景観の視点場を設定し、その視点場から見える景観イメージについて整理する。

- 視点場1 改札から出たすぐの景色になることから、空間の奥行きを感じさせる空間を確保する。
- 視点場2 複合施設等から美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）を見る景観として、J R美浜駅前広場で空間が分断されることから、敷地や道路の緑化等により空間の連続性を確保する。
- 視点場3 町道松原・溝添線から駅前広場、複合施設等を見る景観として、景色が連続する空間を確保する。
- 視点場4 美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）から複合施設等へと空間が一体的に広がって見える空間を確保する。
- 視点場5 県道美浜停車場線から駅舎を見る景観として、J R美浜駅前広場が人の視線の中心となるため、交通の視認性に配慮しつつ、周辺との連続性を確保する。



▲景観の視点場





# 第7章 整備手法の検討と整備スケジュール

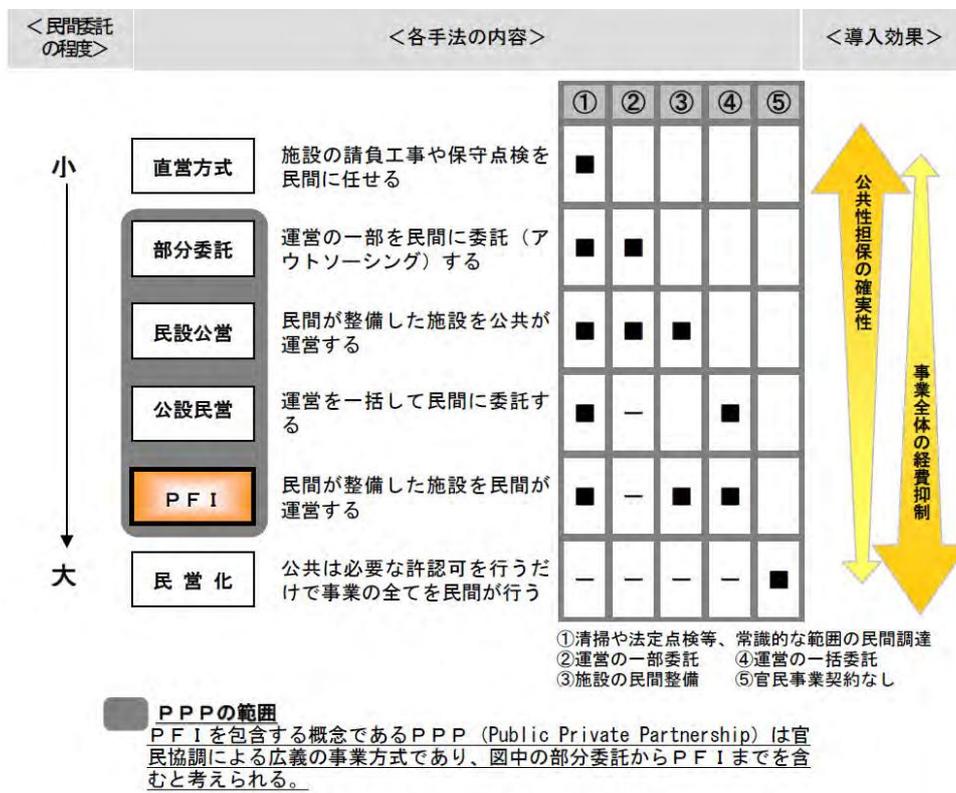
## 7.1 民間活力導入の可能性検討

J R美浜駅周辺の再整備は、中心部の活性化及びにぎわいや交流の拠点としての機能強化を図る必要があるものの、財政状況の厳しい中においては、低廉で良質なサービスを提供できる民間活力の導入（民間のノウハウを活用した事業手法）が期待される。

民間活力の導入において、行政が実施している公共サービスや社会資本<sup>\*</sup>整備を、計画段階から民間事業者と協働で、技術能力や資金を出し合いながら実施していくシステムとして、PPP（Public Private Partnership：官と民がパートナーを組んで事業を行うという、新しい官民協力の形態）のスキームがあり、PPPには「PFI（Private Finance Initiative）」、「DBO（Design Build Operate）」、「指定管理」があり、さらに「包括的民間委託」等も含まれる。

次ページにおいて、これら4つについて事業手法の比較を行う。

<sup>\*</sup>社会資本：道路・港湾・上下水道・公園・公営住宅・病院・学校など、産業や生活の基盤となる公共施設のこと



■民間委託の手法 （出典：内閣府PFI導入の手引き基礎編）

空白ページ

## 7.2 民間活力導入の事業手法の比較

	P F I (民設民営)	D B O (公設民営)	指定管理 (公設民営)	包括的民間委託 (公設民営)
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計, 建設, 維持管理を民間事業者に一括発注</li> <li>設計, 建設, 維持管理を長期的に委託</li> <li>P F I は施設, 資産の所有形態等により、事業方式が類型化されており、「BTO, BOT, BOO, BLO, BLT, RO」等の事業方式がある</li> <li>資金の回収方法により「サービス購入型、独立採算型、ジョイントベンチャー型 (ミックス型)」の類型に分類</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D B O…Design Build Operate</li> <li>P F I 方式に類似した事業手法の一つ</li> <li>設計・建設・維持管理を民間事業者に一括発注</li> <li>民間の提供するサービスに応じて公共が料金を支払う</li> <li>施設建設は地方公共団体であるため、施設建設を建設事業者と請負契約</li> <li>維持管理を長期的に委託</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体の指定を受けた「管理者」が施設管理を代行する</li> <li>指定管理者の指定は複数の中から、議会の議決を経て期間を定めて指定する</li> <li>施設の使用許可や取消しの権限を行使することが可能である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が施設を適切に運転し、一定の要求水準を満たせば、施設の維持管理は民間事業者の裁量に任せるという考え方の委託方式で、複数年契約を原則としている</li> </ul>
民間ノウハウ	○	○	○	○
民間資金	○	×	×	×
資金調達	民間金融機関	起債、一般財源、補助金 等	起債、一般財源、補助金 等	起債、一般財源、補助金 等
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間経営のノウハウや技術的能力が活用できる</li> <li>L C C の観点からコスト管理が効果的で全体事業費削減と効率的な業務遂行が期待できる</li> <li>公共財産支出が平準化できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間のノウハウや創意工夫を活かした良質な公共サービスの提供が期待できる</li> <li>L C C の観点からの施設の機能性の向上及び最適サービスの提供が期待できる</li> <li>行政が指導立場にあり、行政分野とのタイアップした運営が可能である</li> <li>民間事業者による高額な資金調達が不要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>管理代行のため最終権限を残したまま管理を代行できる</li> <li>指定管理者を公募することで、利用者に対する質の高いサービスが提供できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数年契約、経費までを含む一体的発注によるコスト削減効果が期待できる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的に民間事業なので、収益が期待できない事業には不参入</li> <li>長期間契約のため市政変化等の柔軟な対応は困難</li> <li>コスト主義になり過ぎると質の高い公共サービスの提供は不可</li> <li>市の役割りが不透明 (見えづらい)</li> <li>金融機関による一定の介入や監視が確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計, 建設と維持管理の2本立ての契約</li> <li>適切な施設建設や運営を確認するためにモニタリング基準を定め、設計, 施行, 運営段階でのモニタリングが必要</li> <li>運営段階でのトラブル防止に向け、事業実施以前段階でリスク分担の決定が必要</li> <li>長期契約によるサービス内容の硬直化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務の範囲や仕様書を詳細に決める必要があり、弾力的な運営が困難</li> <li>コスト削減面に着目しすぎると、サービスの質の低下や地域雇用に影響</li> <li>指定管理期間が短期間の場合、施設管理のノウハウや経験が活かされない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>入札選定のため継続性の確保が困難</li> <li>一定規模の企業に参加が絞られる</li> <li>施設管理が適切に行われないと施設寿命が縮まる</li> <li>継続委託の保証がないため、長期計画や人材育成が困難</li> </ul>
対象業務	設計・建設・運営・維持管理	設計・建設・運営・維持管理	運営・維持管理	維持管理
施行事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>単独施設：図書館、博物館(下関市)、高齢者支援施設、公園(横須賀市)、等</li> <li>複合施設：(豊橋市、富士見市等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主にゴミ処理施設や、水道監視施設等</li> <li>図書館を含めた複合施設(下関市)</li> <li>図書館、保育園を含めた複合施設(大分市)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>単独施設、複合施設、様々な施設で運営・維持管理が行われている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に下公共水道施設や浄化槽施設等</li> <li>学校図書館(品川区、三郷市)</li> </ul>
民間活力の度合い	高い			低い



### 7.3 整備スケジュール

	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)
計 画	基本計画				
J R 美浜駅前 広場 (ロータリー部分)		設計	工事		
複合施設等		計画検討・設計・整備工事			
J R 美浜駅舎		計画検討・設計・整備工事			

北陸新幹線敦賀開業予定

## 第8章 実現に向けた課題整理

### 1. 美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）との整合

- ・ J R 美浜駅前にて、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備が進められている。令和4年春にオープン予定となっている。
- ・ J R 美浜駅周辺整備では、先行して整備されるこれらの施設との整合を図る必要がある。具体的には、オープンスペースの配置場所、建築物意匠や色彩など、景観やデザイン要素についての調和が必要となる。

### 2. まちづくり推進に向けた課題

#### (1) 複合施設等に導入する民間施設の導入可能性に係る検討

- ・ 複合施設等の検討にあたり、ヒアリングやサウンディング型市場調査等により、民間事業者の出店可能性や意向確認を行う必要がある。
- ・ 民間事業者が参入しやすいように、J R 美浜駅周辺の土地の資産価値等を高めておく必要がある。そのためにも J R 美浜駅周辺にて進行中の各事業を早期に確実に整備を推進する必要がある。

#### (2) バスの運用に関する具体的検討

- ・ J R 小浜線とコミュニティバス・路線バスとの乗り継ぎの利便性向上に向け、I C T の活用も含めたバス運用計画の具体的な検討が必要である。

#### (3) 交通基盤施設の継続検討

- ・ 県道美浜停車場線や町道松原・溝添線は J R 美浜駅にアクセスするルートであるため、美浜町地域づくり拠点化施設（道の駅）の整備や、J R 美浜駅周辺整備に合わせて、歩道設置や歩道のバリアフリー化等の整備を進める必要がある。

### 3. 合意形成の推進に向けた課題

#### (1) 関係権利者の意向調査と受け皿の整備

- ・ 民有地を対象とした交通基盤施設整備（駅前広場）や、都市機能（複合施設等）の導入を実現するためには、土地所有者等の関係権利者の合意形成が必要不可欠となる。

- ・関係権利者の意向を把握するとともに、代替地が必要となる場合は、その確保や斡旋を行うなど、受け皿を整える必要がある。

## (2) 町民参加による具体化に向けた検討

- ・今後、J R美浜駅前広場や複合施設等のJ R美浜駅周辺整備の具体化や実現化に向け、町民等を交えた検討の場等を設け、施設のあり方や使い方等の提案を聞き入れながら進めていくことが望まれる。
- ・計画の段階から町民参加型のまちづくりを推進し、町民がJ R美浜駅周辺に関心を持てるように、まちづくり機運を高める必要がある。

空白ページ

# 資 料 編

空白ページ

# 資料編

## 目次

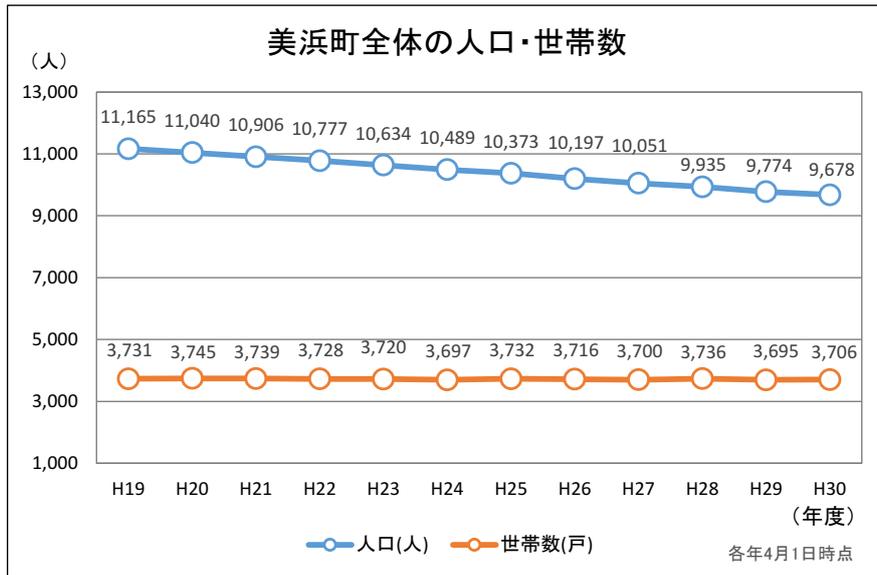
資料1 美浜町の現況特性 .....	資料-1
資料2 上位・関連計画.....	資料-7
2.1 第五次美浜町総合振興計画	
2.2 美浜町都市計画マスタープラン	
2.3 美浜町立地適正化計画	
2.4 美浜町地域づくり拠点化整備基本計画	
資料3 その他資料 .....	資料-18
1. JR美浜駅前広場等活用基本計画策定委員会 委員名簿	
2. JR美浜駅前広場等活用基本計画の策定経過	

空白ページ

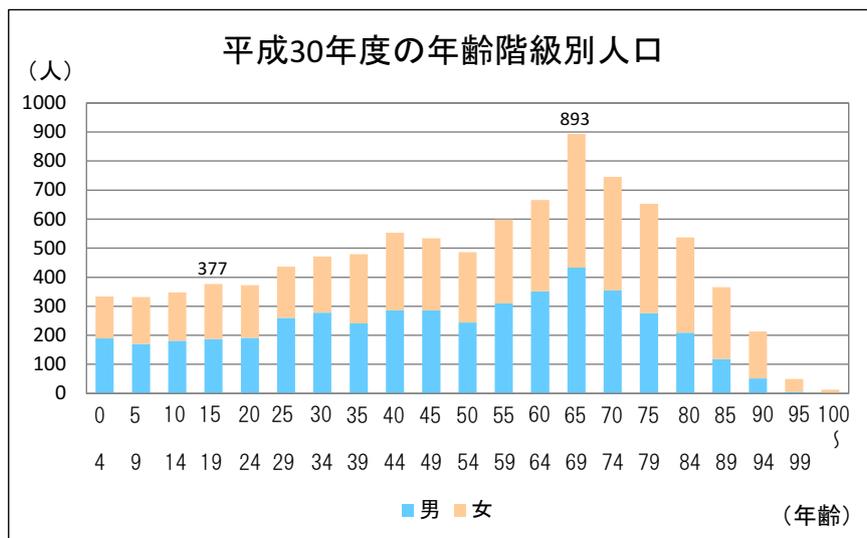
# 資料 1 美浜町の現況特性

## (1) 人口、世帯数の状況

本町の人口は減少傾向が続いており、核家族化により増加傾向であった世帯数も、増減を繰り返しながら減少している。また、年齢階級別人口をみると、65歳～69歳の人口が突出して多く、年少人口（0歳～14歳）の減少がみられる。また、15歳～24歳人口が特に減少しており、これは若年層の町外転出が要因として挙げられる。



■人口・世帯数の推移



■年齢階級別人口

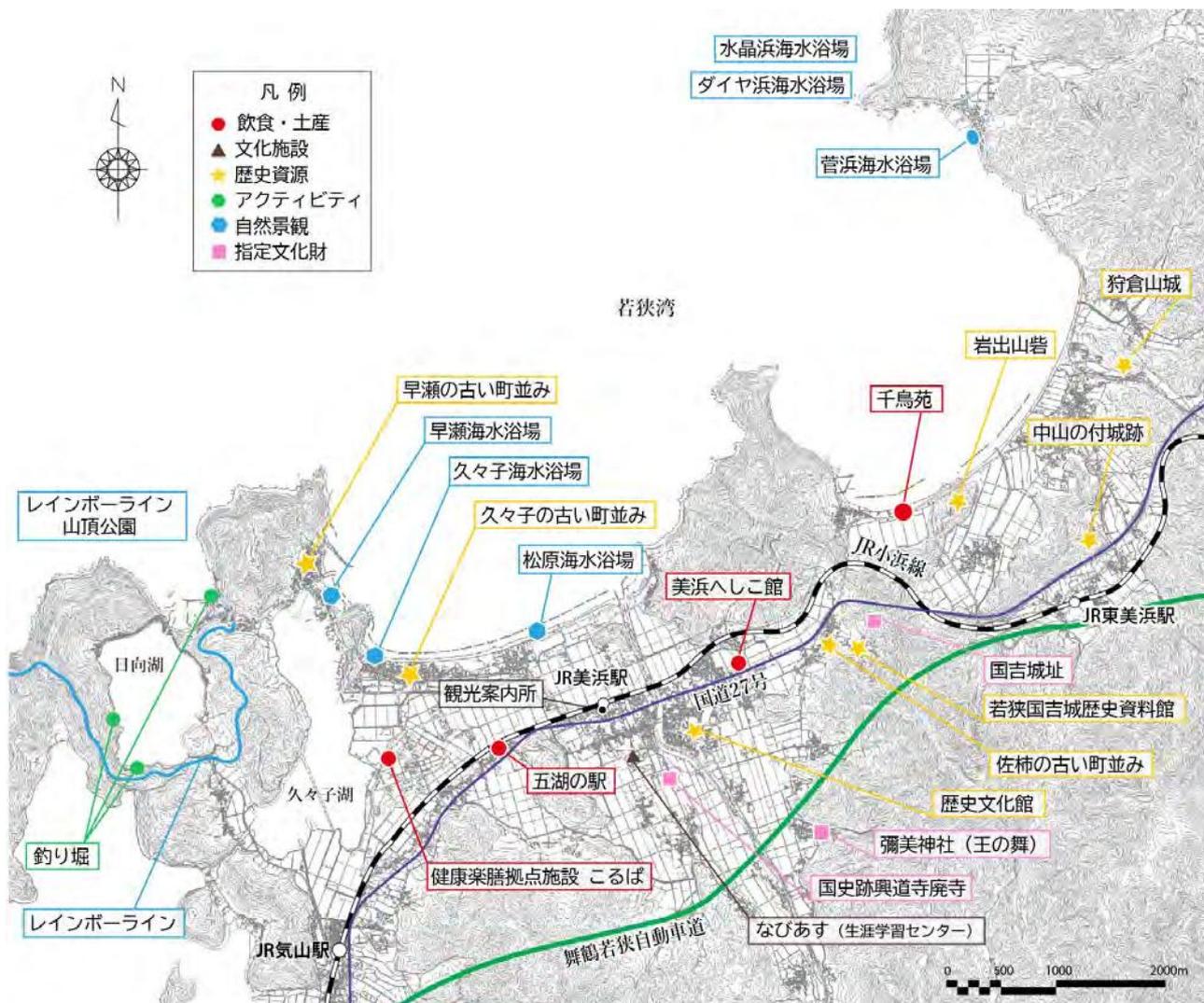


### (3) 観光の状況

#### ① 観光資源の分布状況

本町は、水晶浜や三方五湖をはじめ、リアス式海岸特有の変化に富んだ海岸線を有する国定公園の若狭湾など、優れた景観と自然環境に恵まれており、これらを資源とした観光産業や農林水産業が盛んである。特に海水浴は観光業の大きな柱となっており、町内に8カ所ある海水浴場には毎年15万人以上が訪れている。また、三方五湖周辺ではマリンレジャーが中心となり、レインボーライン山頂公園は「三方五湖に浮かぶ天空テラス」をコンセプトに、2018年度から2019年度にかけて大規模リニューアルが行われ、「クールジャパン」の認定や「恋人の聖地 地域活性化大賞審査員賞」を受賞した。

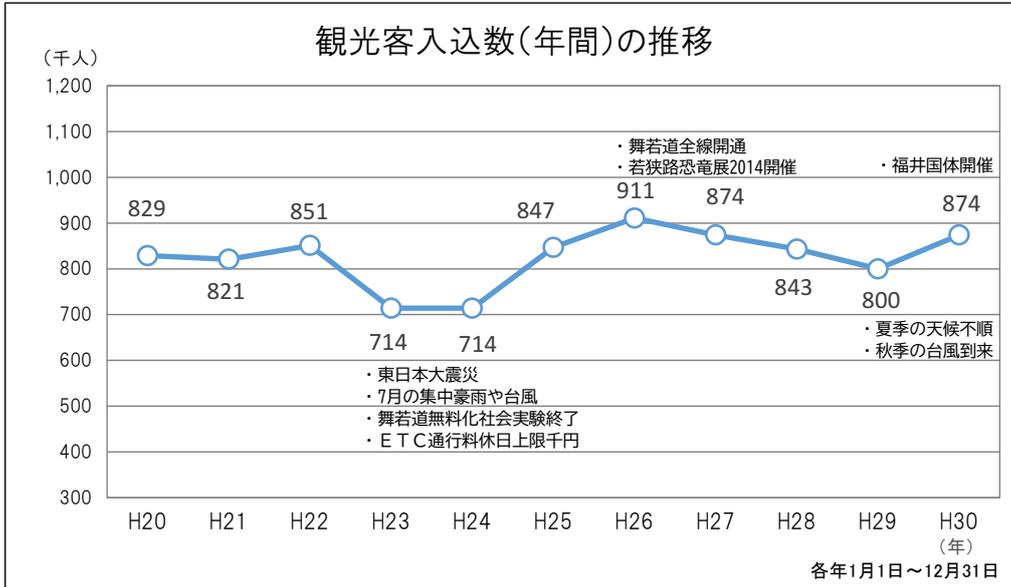
さらに歴史的な観光資源として、戦国時代には難攻不落の山城であった国吉城をはじめ、国史跡である興道寺廃寺等を有するなど、歴史の深い土地でもある。



■ 観光資源分布図

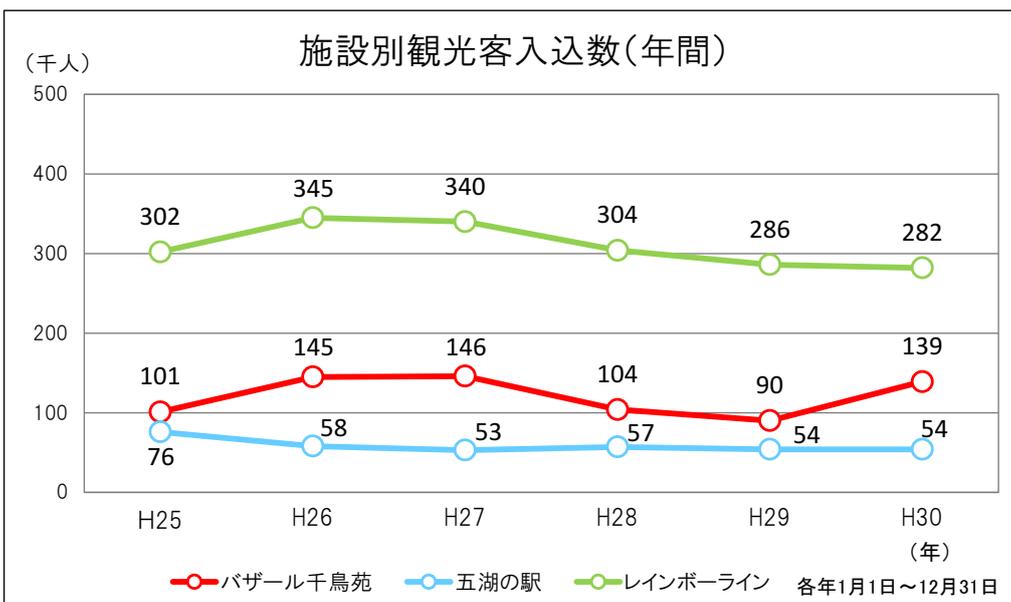
## ② 観光客入込数の状況

本町の観光客入込数は、増減を繰り返しながら 80 万人台を推移している。平成 29 年は天候不順により落ち込んだが、平成 30 年には平年並みに持ち直している。



■観光客の推移 (出典:福井県観光客入込数(推計))

本町の 5 万人以上の主要観光施設別の観光客入込数の全体では、40～50 万人を推移している。平成 29 年は、天候不順により例年に比べ減少しているが、平成 30 年には持ち直している。



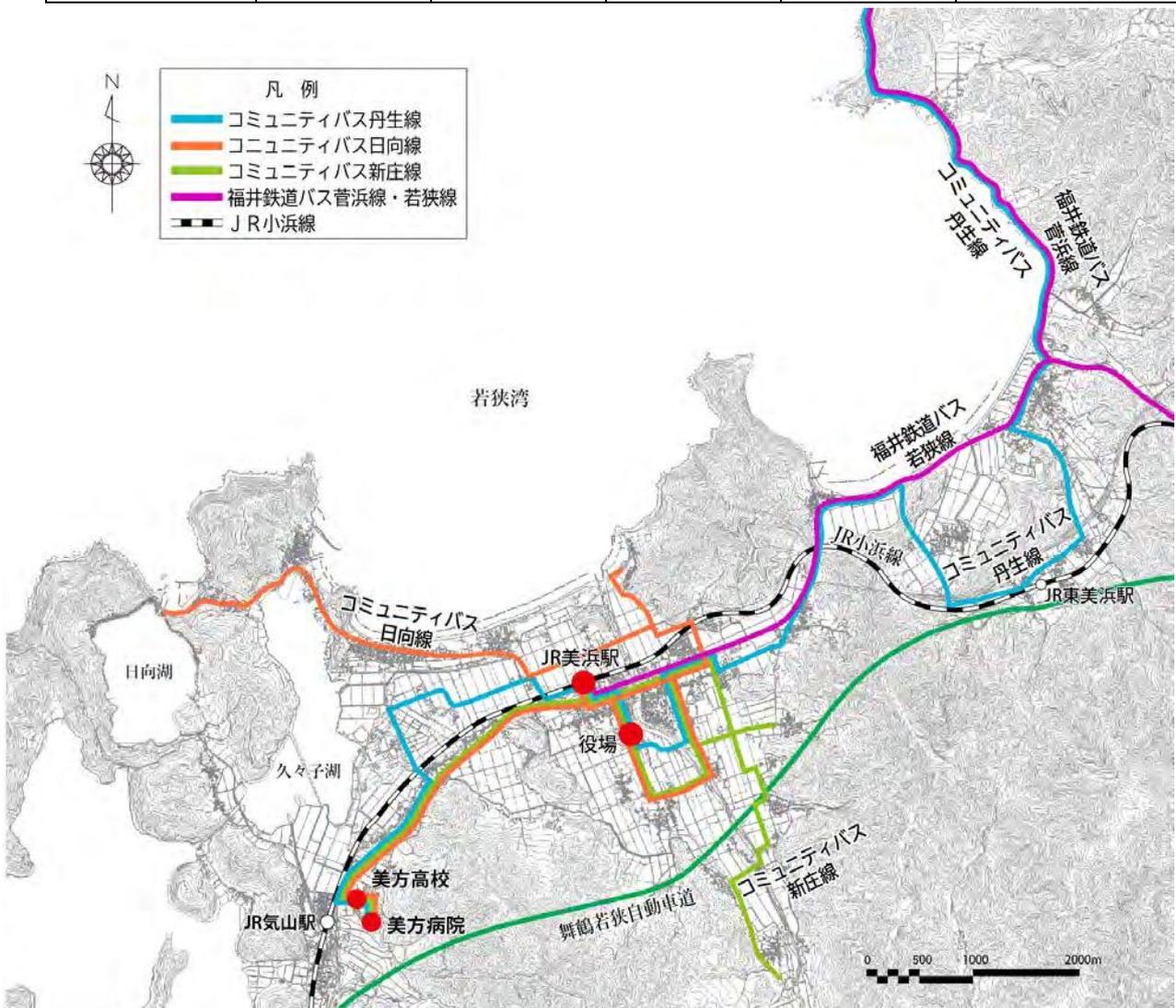
■施設別観光客入込数の推移 (出典:福井県観光客入込数(推計))

## (4) 公共交通の状況

### ① 公共交通のネットワークの状況

本町の公共交通は、町域を東西に横断する J R 小浜線が幹線軸となっており、敦賀市や小浜市をはじめ広域的なネットワークを形成している。これを補完する地域間幹線バスとして、路線バスが 2 路線（J R 美浜駅に接続するのは 1 路線）運行している。また、地域住民の生活交通として、コミュニティバス 3 路線が運行している。

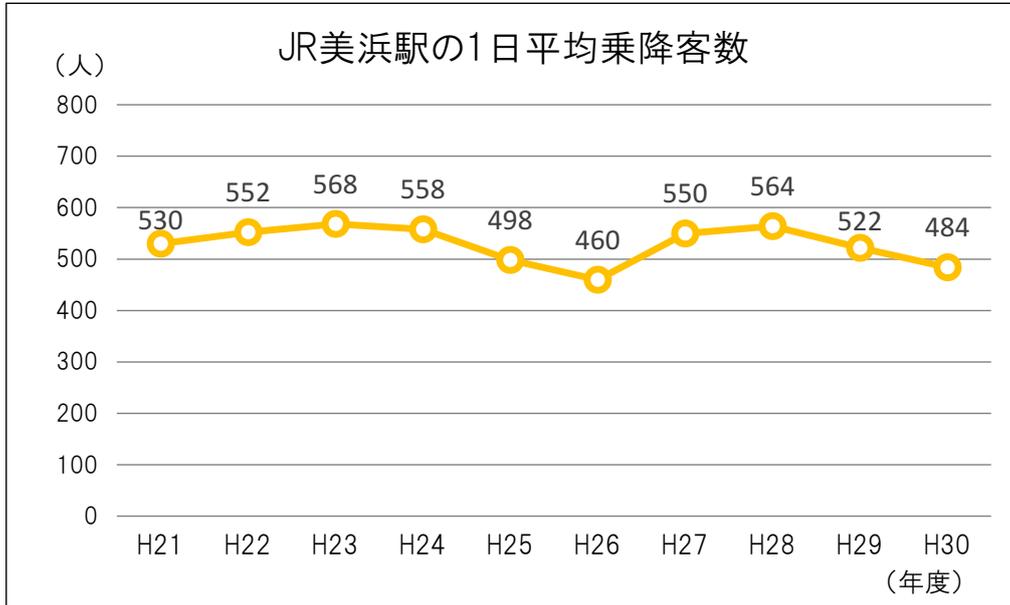
	J R 小浜線	コミュニティバス			福鉄バス 若狭線
		丹生線	日向線	新庄線	
運行本数(上り)	14	5 (うち3便は予約便)	5 (うち3便は予約便)	5 (うち3便は予約便)	6 (うち2便は土日祝運休)
(下り)	15	5 (うち2便は予約便)	7 (うち4便は予約便)	7 (うち4便は予約便)	6 (うち2便は土日祝運休)



■ 公共交通路線網図

## ② JR美浜駅の利用状況

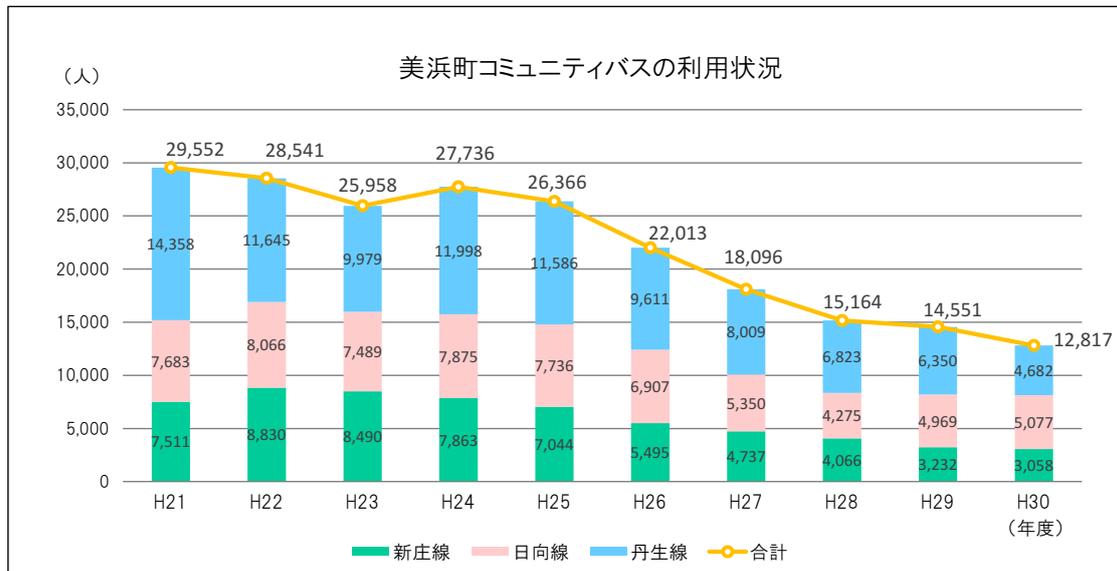
JR美浜駅の1日平均の乗降客数は、およそ横ばい傾向で推移しており、平成30年度は484人となっている。



■1日平均乗降客数の推移 (出典:JR西日本)

## ③ コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は全体的に減少傾向となっており、平成26年度以降、利用者数が半減しているのは、高校への通学利用が減っていることが主な要因と考えられる。なお、平成27年度からは、町民の利便性を考え、一部デマンドバスの運行を開始している。



■コミュニティバス利用者数の推移

## 資料2 上位・関連計画

### 2.1 第五次美浜町総合振興計画（平成27年(2015)年12月策定）

計画期間：平成28(2016)年度～平成37(2025)年度

将来都市像「みんなで 創り 絆ぎ 集う 美し美浜」



## 2.2 美浜町都市計画マスタープラン（平成23(2011)年9月策定）

計画期間：平成23(2011)年～平成42(2030)年（目標）

まちの将来像：自然かがやき 人いきいき まちがにぎわう <sup>うま</sup> 美し美浜

### まちづくりの目標

- まちの活力を創造する多様な拠点とネットワークづくり
- 安心して暮らせる持続可能な生活空間づくり
- 美浜の「美」を継承するまちづくり
- 共学と協働で進めるまちづくり

### 将来都市構造

#### ①基本となる都市構成

- ・本町は、東部から南部、西部を森林地域によってまちが縁取られ、町域の中央を南から北に流れる耳川の河口部に広がる平坦部を中心として都市的土地利用が行われている。都市的土地利用は、主にJR小浜線や国道27号に沿って行われ、その周辺には良好な農地・農村集落が展開している。
- ・今後のまちづくりは、これらの優れた自然景観の維持・保全を基調としつつ、舞鶴若狭自動車道の整備効果に積極的に働きかけるとともに、定住促進に向けた快適で質の高い生活空間の創出を図っていく必要がある。

#### ②土地利用の基本的な考え方

- ・地形条件や自然条件を基本として、町域を市街地地域、田園地域、漁村地域、森林地域に分類し、それぞれ固有の特徴や資質を活かしたまちづくりを進める。
- ・土地利用の区分：市街地地域
- ・市街地地区の基本方針：郷市～河原市の市街地（用途地域）は、本町の中心市街地として都市サービス機能や行政・文化サービス機能の利便性を高めるとともに、既成市街地の再編、JR小浜線美浜駅の利用促進、基盤整備と一体となった宅地化促進などにより、コンパクトで住みやすい生活空間を創出する。

#### ③軸と拠点の配置方針

- ・軸と拠点の配置：生活拠点（美浜町役場～JR美浜駅一带）
- ・配置方針：  
○役場をはじめ保健福祉センターが立地する一带からJR美浜駅にかけてのエリアは、多様なサービス機能が集積する生活拠点として、より一層の

機能集積を目指す。

- 特に、役場周辺においては、生涯学習センターなびあすの建設を契機に、まちの中心、住民の心の拠り所となるよう、周辺環境整備に努める。
- J R美浜駅周辺では、住民の身近な公共交通の拠点として、また、来訪者を町内各地の観光・交流拠点に誘う拠点として、魅力と活力が感じられる拠点づくりを進める。

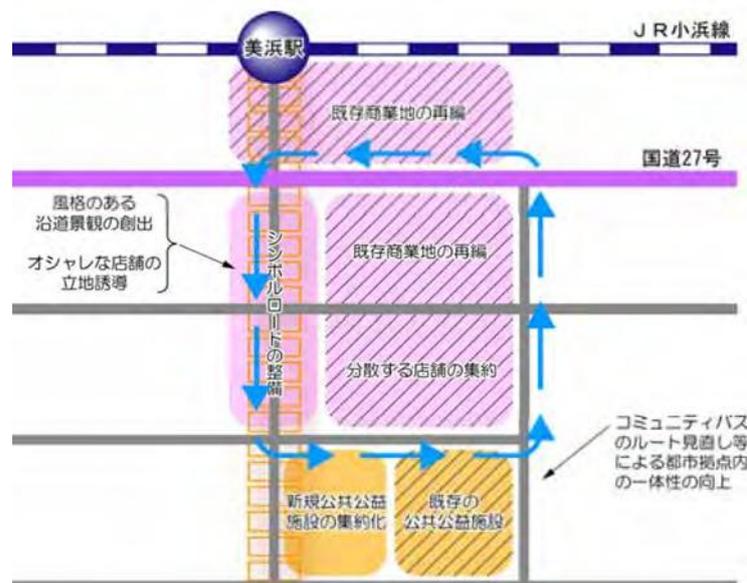


■将来都市構造図

### まちづくりの方針(土地利用の方針、配置の方針)

(生活拠点ゾーンの方針)

- J R美浜駅周辺～役場周辺一帯は、商業機能に加え、行政サービス、福祉や歴史・文化など多様な都市機能が集積し、魅力的な空間を形成する生活拠点ゾーンとして位置づける。
- 駅から役場まではシンボル景観軸として、シンボル道路の整備と沿道建築物の景観誘導を図る。



## 2.3 美浜町立地適正化計画（平成 31(2019)年 3 月策定）

目標年次：令和 22(2040)年度

まちづくりの基本理念：

「地域と人々がつながり、いきいきと暮らせる にぎわいのまち 美浜」

### まちづくりの方針

- ・ J R美浜駅周辺への都市機能の誘導により魅力ある子育て、生活サービスを受けることができるまちづくり
- ・ 多世代がいきいきと暮らし活躍できるまちづくり
- ・ 誰もが使いやすい公共交通により多様な拠点が連携したまちづくり

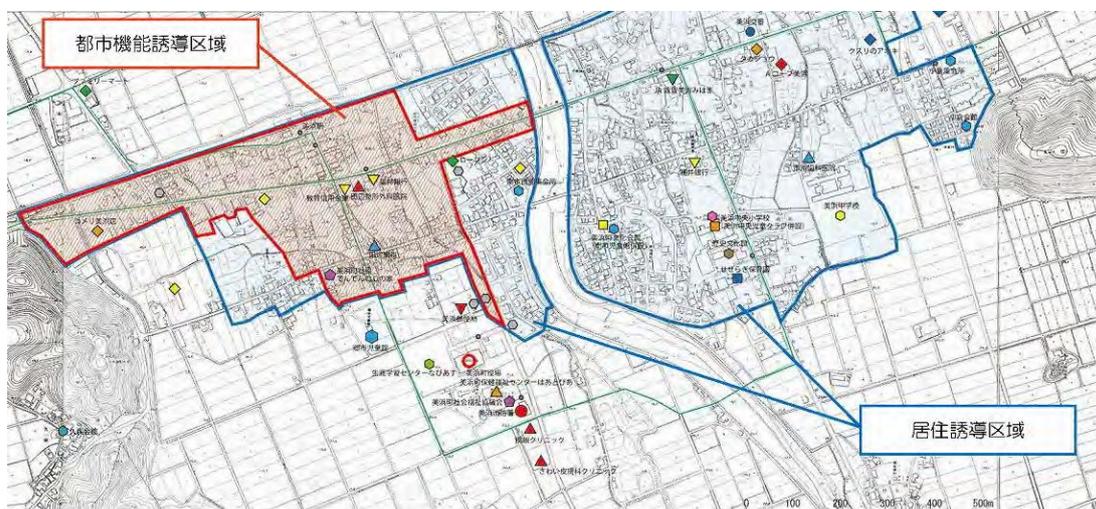
### 居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定

#### ■居住誘導区域の設定

- ・ 用途地域内（郷市～河原市）
- ・ 生活サービスの持続的確保が可能な、一定の人口密度の維持が見込める地域（22.0 人/ha）
- ・ 中心拠点に容易にアクセスできる公共交通の利便性が高い地区（J R美浜駅から半径 300m、バス停から半径 300m）

#### ■都市機能誘導区域の設定

- ・ 居住誘導区域内（J R美浜駅、役場、生涯学習センターなびあすから 300m圏域）
- ・ 誘導施設の立地誘導が可能な商業系用途地域の割合が高い耳川西側の用途地域
- ・ 自動車に頼らずに誰もが歩いて中心拠点に立地する各種生活サービスが享受できる公共交通の利便性が高い地区（J R美浜駅から 300m 圏域、バス停から 300m 圏域）



■居住誘導区域及び都市機能誘導区域

## 都市機能誘導区域における誘導施設

### ■ 誘導施設の一覧表

都市機能	施設	選定の考え方	備考
医療	病院・診療所	町内にある施設の維持を前提としつつ、機能の充実を図るため誘導施設として設定します。	医療法第 1 条の 5 に規定する病院及び診療所（診療科目に、内科、小児科、外科、整形外科、産婦人科、眼科、耳鼻咽喉科を含むもの）
子育て支援・交流	病児・病後児保育施設	町内にある施設の維持を前提としつつも、子育て世帯のニーズが高い児童の受入場所の確保を進めるため、誘導施設として設定します。	保育を必要とする乳幼児などが疾病などの理由により、保育所などでは預かってもらえない時に、子どもを預かり、保育することができる診療所などの施設
	子育て世代活動支援センター	子ども連れでも気軽に出かけられる暮らしやすい環境を整備するため、誘導施設として設定します。	授乳室、子育て世代の交流や文化活動、研修などを行えるスペースなどを備え、乳幼児の一時預かり機能を有するまちなか保育施設
	幼稚園	現在、町内に幼稚園の立地はないものの、今後の子育てニーズを考慮して誘導施設として設定します。	学校教育法第 1 条に規定する幼稚園
交流	地域交流センター	「美浜町地域づくり拠点化整備基本計画」を推進し、子どもからお年寄りまで参加できる活動や交流を創出するため、誘導施設として設定します。	主に地域住民の交流を目的として、文化・交流活動を支える集会室などを有した施設
商業	スーパーマーケット	町民ニーズの中で上位にあり、日常生活を送る上で密接な関係にある施設であることから、地域の充足状況を考慮し、誘導施設として設定します。	店舗面積が 1,000 m <sup>2</sup> を超え、10,000 m <sup>2</sup> 以下の生鮮食品を扱う店舗
	飲食店		食品衛生法第 52 条の規定により、都道府県知事の許可を受けた施設で、一般食堂、料理店、レストラン、カフェその他食品を調理し、又は設備を設けて客に飲食させる営業を行い、また、立地場所の用途地域の規定により立地可能な施設
にぎわい（独自設定）	公園（町独自設定の誘導施設）	町民ニーズの中で上位にあり、子どもの遊び場や多様なアメニティを形成するなど、良質な都市空間を形成するために必要となる機能であるため、誘導施設の対象外ですが、町独自設定の誘導施設として設定します。	自然や遊具などの施設を備え、公衆に対して憩い又は遊びを等しく提供する場所

## 都市計画区域内において維持・充実を図る既存施設

### ■維持・充実を図る既存施設の一覧表

都市機能	施設	選定の考え方	備考
福祉	老人福祉施設 障がい者（児）福祉施設	居住系については、住み慣れた地域で安心して暮らせる環境の構築、通所系については、その多くが送迎サービスなどにより利用され、立地よりもサービスの充実を重視すべきであるという観点から、都市計画区域内での維持・充実を図ります。	老人福祉法及び介護保険法に定める施設 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に定める施設 児童福祉法第21条の5の2に定める施設
子育て支援・交流	保育所	施設の老朽化や児童生徒数の減少に伴い、これまでに、保育所は平成19年4月に9園から4園（内、1園はH29.3に廃止）、小学校は平成27年4月に7校を3校に再編しているため、既存施設の維持・充実を図ります。	児童福祉法第39条第1項に規定する保育所
教育	小学校・中学校・高等学校		学校教育法第1条に規定する小学校・中学校・高等学校
文化	図書館	公共施設の再編を基本とした考えに基づき「ホール」、「公民館」、「図書館」の3つの機能が集約した『生涯学習センターなびあす』の機能維持・充実を図ります。	図書館法第2条第1項に規定する図書館
	文化ホール		音楽、演劇などの文化活動を目的とし、かつ施設的にホール機能を有する客席数が2,000席以上の施設
	生涯学習施設		各種の学習・教育機関との連携を図るため、地域の生涯学習の中心機関となる施設
健康増進	スポーツ・運動施設	公共施設の再編を基本としているため、既存施設の維持・充実を図ります。	各種屋内外スポーツ・イベントに対応できるとともに、各競技の選手権大会も開催できる延べ面積3,000㎡を超える施設（体育館、プール、野球場、サッカー場など）
商業	コンビニエンスストア	現状の立地数で充足しているため、施設の維持・充実を図ります。	飲食料品を扱い、売場面積30㎡以上250㎡未満、営業時間が1日で14時間以上のセルフサービス販売店
金融	金融機関・郵便局		銀行法第2条に規定する銀行、信用金庫法などに基づく信用金庫など

## 都市機能誘導区域における誘導施設

### 2 誘導施策の設定

基本方針及び誘導方針に基づき、以下の施策を実施することで、それぞれのまちづくり方針を推進します。

#### 方針1

JR 美浜駅周辺への都市機能の誘導により魅力ある子育て、生活サービスを受けられるまちづくり

#### 施設が集積化による都市機能の向上

「美浜町地域づくり拠点化整備基本計画」を推進し、都市機能増進施設の立地を誘導することで、医療、福祉、子育て、商業などの生活サービスを、身近に受けられるエリアとして、JR 美浜駅周辺に都市機能誘導区域を設定し、都市の魅力を高めます。

#### 地域特性に応じた都市機能の誘導・維持

中心部の生活利便性の維持・向上を図るため、医療・福祉、子育て、教育などの関連施策と連携を図るとともに、各地域の実情や役割に応じた必要な生活サービス施設について、国の補助事業や支援措置の活用、都市計画制度の活用、民間事業者との連携により、都市機能誘導区域へ誘導・集約に取り組みます。

また、行政を補完・代替するエリアマネジメントの位置づけについても検討します。

#### 公共施設の適正配置とインフラ施設の適正管理

美浜町公共施設等総合管理計画と連携し、公共施設の統廃合や複合化、多目的化などによる適正配置を進め、都市機能誘導区域への都市機能の集約化に取り組みます。

#### 官民連携の推進

都市の持続性や魅力を創出するため、教育機関、企業、福井県、まちづくり活動を担う民間団体などと連携した、公共空間を活用したにぎわいと魅力のあるまちづくりを推進します。

また、都市のスポンジ化対策として、地域のコミュニティやまちづくり団体などのノウハウを活かした空き家や空き地などの低未利用地の利活用の促進を図ることにより、にぎわいや魅力的な居住環境の確保に取り組みます。

#### 具体的な取組

- 美浜町地域づくり拠点化整備基本計画の推進（スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業）
- 安全な道路整備、道路照明の整備（町道美浜駅前線道路改良事業、都市再生整備計画事業）
- 空家や空き店舗などの低未利用土地の利活用の推進（空家対策事業、低未利用土地権利設定等促進計画、立地誘導促進施設協定）
- 公共施設の集約化・複合化
- 公的不動産を活用した誘導施設の整備

## 方針2 多世代がいきいきと暮らし活躍できるまちづくり

### 若年層や子育て世帯が安心して生活できる環境の整備

妊娠、出産、乳幼児期、学童期の成長段階で切れ目のない子育て支援を進め、特に家庭と職場の両立が難しい乳幼児期の子育てを支える環境の整備に取り組みます。

### 高齢者が活躍できる環境づくりの推進

高齢者の単独世帯数の増加や基礎体力の低下などにより、外出し人と交流する機会が減っています。豊富な知識や経験を持つ高齢者の社会参加を促進するとともに、地域の様々な世代との交流を通じて、生きがいと誇りを持って生涯を過ごせる環境づくりに取り組みます。

### 若年層や子育て世帯の定住促進

若年層の流出によるさらなる人口減少に歯止めをかけ、都市の持続性・将来性を確保するため、地域の担い手である若年層や子育て世帯の住宅取得支援や子育てマンションの整備などにより、若年層や子育て世帯の移住・定住の推進に取り組みます。

### 住宅ストックを活用した定住促進

空き家のリノベーションや住宅のバリアフリー化などにより、質が高く、居住者ニーズに対応した戸建住宅や低層マンションなどを提供し、既存の住宅ストックの有効活用を推進するとともに、住環境の向上に取り組みます。

## 具体的な取組

- ・働きながら子育てができる環境づくり（美浜町放課後児童クラブ事業、放課後こども教室推進事業）
- ・若年層の定住促進（若者定住化対策事業）
- ・住宅ストックを活用した住環境の向上（木造住宅耐震改修促進事業、住まい環境整備費助成事業）
- ・高齢者の生きがい・健康づくりに向けた拠点施設の整備（老人クラブ健康づくり事業、高齢者の生きがいと健康づくり拠点施設改良支援事業）

### 方針3 誰もが使いやすい公共交通により多様な拠点が連携したまちづくり

#### 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

利便性の高い鉄道やバス、住宅地と駅を結ぶフィーダー路線、点在する集落と中心部を結んだネットワークの形成など、公共交通の利便性を高めることで、外出しやすい環境を整備するとともに、地域のニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの形成に取り組みます。

#### 公共交通の利用環境の向上

公共交通を安心して快適に利用できるように、利用者目線に立った分かりやすい情報提供を行うとともに、自動車などの移動手段を持たない高齢者や年少者などの移動制約者の負担軽減・移動の円滑化を図ることで、公共交通が利用しやすい環境づくりに取り組みます。

#### 具体的な取組

- 交通連携機能の強化（路線バスとコミュニティバスとの連携、レンタカーやカーシェアリングの導入）
- 安全で快適な外出しやすい公共交通の利用環境づくりの推進（公共交通運行事業、地域生活交通活性化事業）
- 持続可能な公共交通の運営（路線バス運行維持事業）
- 公共交通の利用促進による路線維持（公共交通機関利用促進事業）

## 2.4 美浜町地域づくり拠点化整備基本計画（平成30(2018)年3月策定）

地域づくり拠点化施設は、特に「町民中心のまちのにぎわい・地域住民の交流拠点」「美浜町の魅力がスマートかつコンパクトなまちづくり拠点」の2つの整備方針を重点にコンセプトを設定し、国土交通省が進める「道の駅」制度を活用して、平成33（2021）年度中の供用開始を目指す。

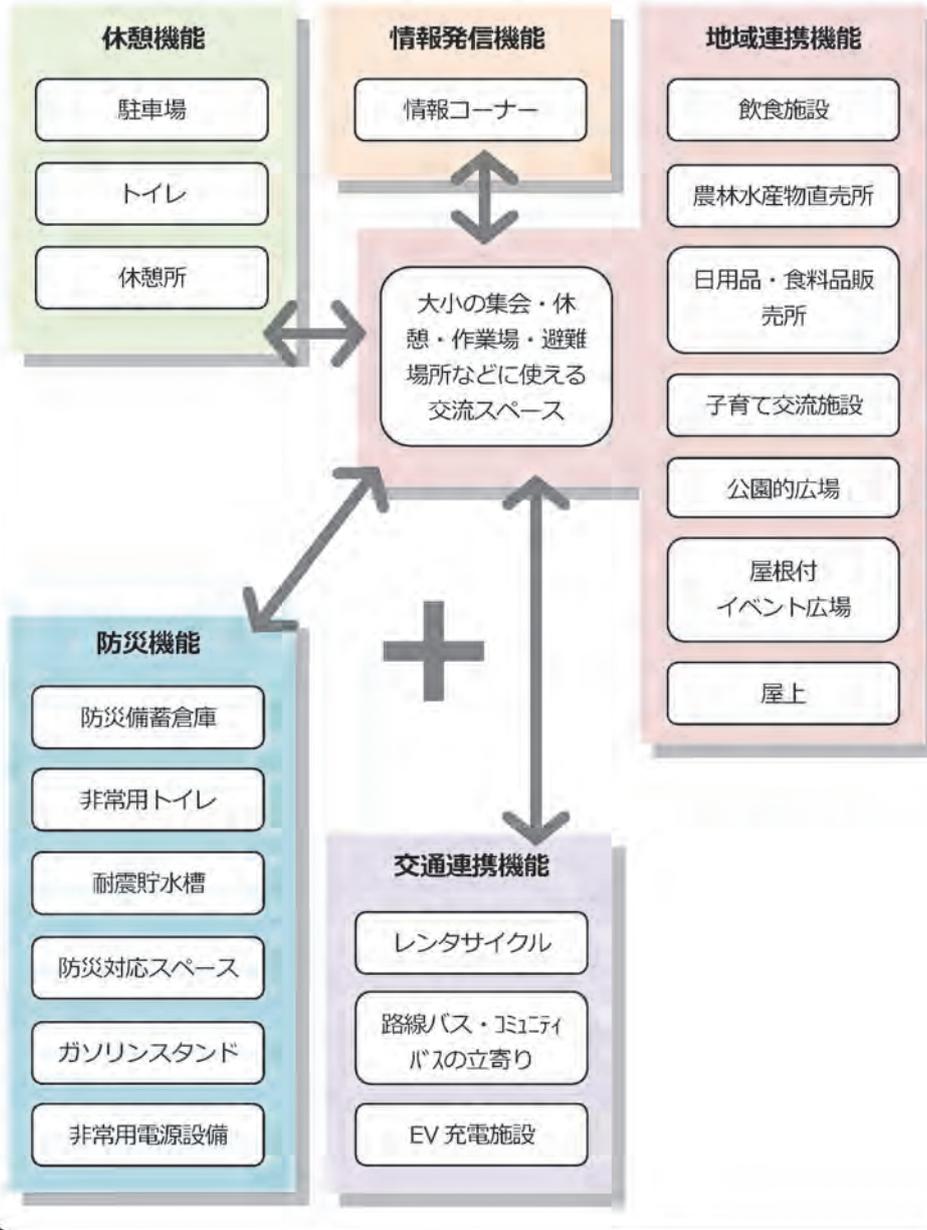
### コンセプト



## 導入する施設

### 導入施設候補

各施設導入の検討に当たっては、「美浜町 エネルギービジョン」と連携し、施設全体における再生可能エネルギーの活用を図ります。



### 資料3 その他資料

#### 1. JR美浜駅前広場等活用基本計画策定委員会 委員名簿

##### 【委員】

氏名	所属等		備考
川本 義海	国立大学法人 福井大学	教授	委員長
浅妻 文誠	浅妻一級建築士事務所	代表	副委員長
中谷 恒雄	美浜町都市計画審議会	会長	
国川 清	わかさ東商工会 美浜地区	会長	
藤田 美穂	(一社)若狭美浜観光協会	事務局長	
吉田 亜由美	地域づくり拠点化整備基本計画 地域振興施設運営部会	元委員	
倉田 愛子	地域づくり拠点化整備基本計画 地域振興施設運営部会	元委員	
竹中 良廣	美浜町議会 「地域づくり拠点化整備特別委員会」	委員長	(前任) R2.3.3まで
山口 和治			(後任) R2.3.4から
三宅 康之	福井県タクシー協会	美浜地区代表	R元.6.27から
間場 壽之	関西電力(株)地域共生本部	地域共生部長	R元.6.27から
嶋田 博文	国土交通省近畿地方整備局 福井河川国道事務所	事務所長	
勝木 勲充	福井県嶺南新興局 敦賀土木事務所	所長	(前任) R元.5.31まで
野坂 博之			(後任) R元.6.1から
西村 正樹	美浜町	副町長	
堀田 高史	美浜町まちづくり推進課	課長	
彦惣 弘明	美浜町エネルギー政策課	課長	
田邊 正	美浜町住民環境課	課長	
今安 宏行	美浜町観光戦略課	課長	
丸木 大助	美浜町産業振興課	課長	

##### 【オブザーバー】

氏名	所属等		
深水 正康	福井県土木部都市計画課	主任	(前任) R元.5.31まで
川下 将克			(後任) R元.6.1から

## 2. JR美浜駅前広場等活用基本計画の策定経過

開催日等		議題等
委嘱状交付	平成31年 4月25日	・委員18名に委嘱状の交付
第1回 会議		(1) 事業概要について (2) 駅前広場等活用の方向性について
第2回 会議	令和元年 6月27日	(1) 年間スケジュール(案)について (2) 駅周辺に必要な機能について ・第1回会議の主な意見のまとめについて ・第1回会議意見を踏まえた意見交換について (3) 町民アンケートの実施について
町民アンケート 調査の実施	令和元年 8月6日～20日	・町民アンケートの実施
第3回 会議	令和元年 9月27日	(1) 第2回会議の主な意見のまとめについて (2) アンケートの集計結果について (3) アンケート結果を踏まえた駅周辺における導入機能の方向性について
先進地視察の 実施	令和元年 11月28日	・視察地①「えきまちテラス長浜」滋賀県長浜市 ・視察地②「虎渓用水広場」岐阜県多治見市 ・参加者：11名
第4回 会議	令和元年 12月26日	(1) 第3回会議の主な意見のまとめについて (2) JR美浜駅前広場等活用基本計画(素案)について (3) 美浜町地域づくり拠点化施設(道の駅)優先交渉権者の決定について
委員長・ 副委員長会議	令和2年 1月20日	(1) パブリック・コメントの実施に係る資料の確認について
パブリック・コメント の実施	令和2年 2月6日～25日	・JR美浜駅前広場等活用基本計画(素案)に関するパブリック・コメントの実施
第5回 会議	令和2年 5月21日	(1) JR美浜駅前広場等活用基本計画(案)について (2) パブリック・コメントの結果について
基本計画案の 報告	令和2年 8月5日	・委員長から町長へ基本計画案を報告
基本計画の 公表	令和2年8月	・計画公表



「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」  
J R 美浜駅前広場等活用基本計画

令和2年8月

発行：美浜町 土木建築課 にぎわい拠点整備室  
住所：〒919-1192 福井県三方郡美浜町郷市 25-25  
TEL:0770-32-6707  
FAX:0770-32-6050

