

**「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」
美浜町地域づくり拠点化整備基本計画**

平成 30 年 3 月

美 浜 町

< 目 次 >

| | | |
|------|---------------------------------|------|
| 1 | 過年度成果の概要 | |
| 1.1 | 「整備基本方針」の概要 | 1-1 |
| 1.2 | 「アンケート結果」について..... | 1-8 |
| 2 | 計画条件の整理 | |
| 2.1 | 美浜町の状況..... | 2-1 |
| 2.2 | 上位・関連計画等 | 2-7 |
| 2.3 | 美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業 | 2-9 |
| 2.4 | 計画地の概要..... | 2-14 |
| 2.5 | 計画地の現況..... | 2-17 |
| 3 | 基本方針 | |
| 3.1 | 整備コンセプト | 3-1 |
| 3.2 | 導入する機能..... | 3-4 |
| 4 | 施設の整備方針 | |
| 4.1 | 施設の整備方針 | 4-1 |
| 4.2 | 情報発信機能..... | 4-2 |
| 4.3 | 地域連携機能..... | 4-3 |
| 4.4 | 防災機能 | 4-6 |
| 4.5 | 交通連携機能..... | 4-6 |
| 4.6 | エネルギービジョンとの連携..... | 4-7 |
| 4.7 | 管理機能 | 4-7 |
| 4.8 | 屋内施設の合計面積 | 4-8 |
| 4.9 | ガソリンスタンド【民間による整備】 | 4-8 |
| 4.10 | 計画地（敷地）の規模 | 4-8 |
| 5 | ゾーニングおよび計画案 | |
| 5.1 | 導線計画の基本方針 | 5-1 |
| 5.2 | ゾーニング案..... | 5-2 |

6 管理・運営

| | |
|----------------------|-----|
| 6.1 管理運営の基本方針 | 6-1 |
| 6.2 サービス提供のあり方 | 6-2 |
| 6.3 管理・運営のイメージ | 6-3 |
| 6.4 管理運営の手法 | 6-4 |

7 事業スケジュール

| | |
|--------------------|-----|
| 7.1 事業スケジュール | 7-1 |
|--------------------|-----|

8 参考資料（規模算定）

| | |
|--------------------------|------|
| 8.1 規模算定の流れ | 8-1 |
| 8.2 道路交通量の把握 | 8-2 |
| 8.3 駐車ますの算定 | 8-4 |
| 8.4 トイレの算定 | 8-6 |
| 8.5 道路管理者と市町村の整備分担 | 8-7 |
| 8.6 駐車場の規模算定 | 8-9 |
| 8.7 各施設の規模算定 | 8-10 |

9 策定委員会・部会の経緯

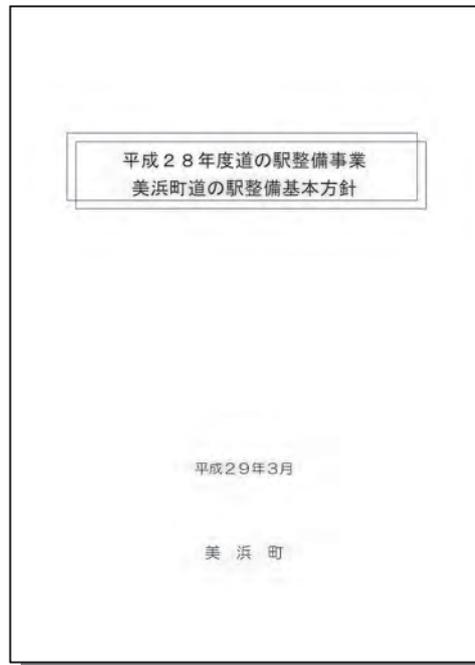
| | |
|-----------------------|-----|
| 9.1 事業の経緯 | 9-1 |
| 9.2 策定委員会・部会の実施 | 9-2 |

過年度成果の概要

| | |
|-------------------------|-----|
| 1.1 「整備基本方針」の概要 | 1-1 |
| 1.2 「アンケート結果」について | 1-8 |

1.1 「整備基本方針」の概要

美浜町における「地域づくり拠点化施設」（道の駅）について、計画地を選定すると共に、基本方針を策定した「平成 28 年度道の駅整備事業 美浜町道の駅整備基本方針」を一部抜粋して掲載します。



1 「美浜町道の駅」整備の目的

(1) 整備の目的

- ・美浜町では現在、「JR 美浜駅」「町役場・なびあす・はあとびあ」といった主たる公共交通機関と主要公共施設とを結ぶ南北軸、そして「JR 小浜線」「国道27号」「町道佐柿・郷市線」等の広域交通幹線によって広域圏と町内の生活拠点を結ぶ東西軸を二つの大きな軸として位置づけ、両軸が交わる地点付近を中心に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、もって交通拠点と商業・業務・福祉・文化・公共施設および居住空間が有機的に結びついた「コンパクトな市街地形成」を目指している。
- ・このことにより若者や高齢者をはじめとする地域住民が自動車に過度に依存することなく、電車やバス等の公共交通機関、自転車などを適宜「スマート」に選択して、集い、ふれあうことができるまちづくり「美浜スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化計画」を推進しつつあり、都市再生整備計画等に取り組んでいる。
- ・一方、観光交通や観光利用について舞鶴若狭自動車道の開通等、美浜町をめぐる高速交通体系が大きく変化していることから、そのような外部環境変化への対応を図り、美浜町内への観光立ち寄り利用を誘導するとともに、さらに町内周遊や滞留を促進するべく、新たな観光拠点として整備を図る必要がある。このことについて前述の「美浜スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点」整備とも連動して、地域住民の憩いの場、交流の場としてのにぎわい空間の創出を図ることとする。
- ・現状、美浜町内には、道路利用者を対象とする観光交通案内・情報提供サービスは未整備であることから、そのような観光交通案内および情報提供機能・施設整備をあわせて図ると同時に、美浜町は若狭路の一方のゲートタウンに位置することからも、若狭広域の観光情報提供機能の整備をも図るものである。
- ・さらに美浜町の農林産物のイメージアップ、ブランド化促進という観点からは、現状、その拠点となる「場」「施設」がないことから、「食」「ショッピング」利用をとおして美浜町の農林水産物の販売（消費）を促進する拠点として整備を図り、もって美浜町の農林産物の振興、地域創生に資するものとする。

2 「道の駅」の概要

(1) 道の駅の概要

「道の駅」は、平成28年10月現在、1,107 駅登録されている。そのうち美浜町が位置する近畿局では142 箇所あり、福井県内には、整備中も含め15 箇所設置されている。

・国土交通省「道の駅」制度の概要は以下のとおりである。

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の三つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

※国土交通省道路局HPより

近年では、地域活性化の拠点として、「特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの」を**全国モデル「道の駅」**として選定し、それに続く「地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの」を**重点「道の駅」**として重点的に支援を行っている。

近年注目されている機能としては、東日本大震災時に評価の高まった「地域防災機能」や6次産業化を含む「地域産業振興拠点機能」や「地域のにぎわい拠点機能」などが挙げられる。

| | |
|-----------------------------------|--|
| 全国モデル「道の駅」 (H26 6 箇所選定) | 地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの <ul style="list-style-type: none"> ・既存の「道の駅」を対象に、国土交通大臣が選定 ・観光、産業、福祉、防災等、地域資源の活用や地域の課題解決を図るための地域のゲートウェイや地域センターとして機能 ・設置から一定年数（10年以上）継続的に地域に貢献 |
| 重点「道の駅」 (H26 3 5 箇所選定) | 地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの <ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」の整備の企画段階から、国土交通大臣が選定 |

| | |
|---------------------------|--|
| | ・取組の先駆性、効果、実現可能性に基づき、優れた企画を選定 |
| 重点「道の駅」候補 (H26 49箇所選定) | 地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるもの ・「道の駅」の整備の企画を対象に、地方整備局長等が選定 ・取組の具体化に向けた地域の意欲的な体制整備等に基づき、選定 |

※国土交通省道路局HPより作成

(2) 道の駅の登録要件

一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し、広く利用者に案内することを目的に「道の駅」登録案内制度が定められている。その主な登録要件は次のとおりである。

【施設位置】

・休憩施設としての利用しやすさ、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること。

【施設構成】

- ・休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔なトイレを備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること。
- ・利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所及び案内コーナーがあるもの【案内・サービス施設】

【提供サービス】

- ・駐車場、トイレ、電話は、24時間利用可能であること。
- ・「案内・サービス施設」には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること。

【設置者】

・案内・サービス施設の設置者は、市町村又は市町村に代わり得る公的な団体(以下「市町村等」)であること。なお、「案内・サービス施設」の管理または運営を市町村等以外が行う場合、契約等により「道の駅」としての必要なサービスが確保されるよう配置されていること。

【配慮事項】

- ・女性・年少者・高齢者・障害のある人など様々な人の使いやすさに配慮されていること。
- ・施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことの内容に計画されていること。

3 「美浜町道の駅」整備に関する課題の整理

(1) 道の駅整備に関する課題

「美浜町道の駅」の整備に向けた課題として以下の事項が挙げられる。

<美浜町の「まちづくり」の面>

- ・美浜町が推進している「美浜スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化計画」との連動と整合性の確保。都市再生整備計画等における位置づけの明確化

<管理・運営面>

- ・物販・飲食等、機能的に類似しかねない要素を有する町内既存施設との共生、さらには相乗効果発揮のための施策の工夫
- ・町内事業者の参画や美浜町ゆかりの人材の活用
- ・運営面での自立へ向けた、収益性確保・向上に関わる施策展開の工夫

<魅力づくりの面>

- ・美浜町ならではの「おもてなし」を体感できるハードあるいはソフト施策の具現化
- ・美浜町の多様な観光魅力を「五感」で楽しむことができるハードあるいはソフト施策の具現化
- ・美浜町内の周遊促進へ向けた仕掛けづくりに関わる工夫
- ・年間をとおしてにぎわうことができるハードあるいはソフト施策の具現化
- ・施設の「代名詞」「売り」となる魅力づくり

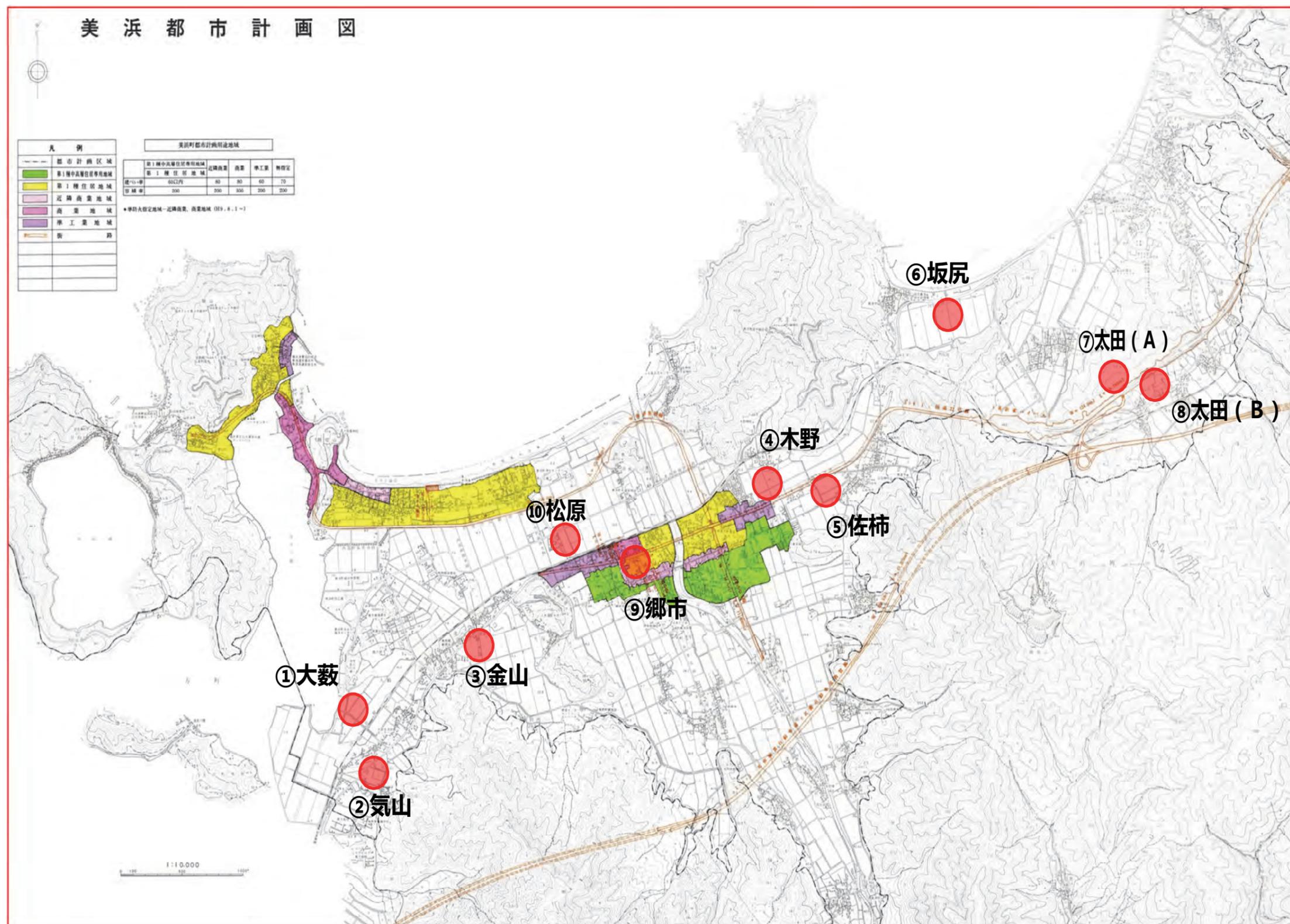
<情報提供の面>

- ・美浜町観光に関する「最新情報」の提供案内体制の整備
- ・若狭広域の観光情報およびパンフレット等情報媒体の効率的な収集と効果的な提供体制の整備

※『4 「美浜町道の駅」整備に関する指針』は省略

※『5 美浜町道の駅整備計画の検討』は省略

6 コンセプトに基づいた計画地の評価



美浜町地域づくり拠点化整備の候補地の比較評価

| 候補地(地籍) | | 候補地① | 候補地② | 候補地③ | 候補地④ | 候補地⑤ | 候補地⑥ | 候補地⑦ | 候補地⑧ | 候補地⑨ | 候補地⑩ | | |
|--|------|--|---|---|--|---|---|---|---|--|--|--|---|
| 候補地(地籍) | | 大藪 | 気山 | 金山 | 木野 | 佐柿 | 坂尻 | 太田(A) | 太田(B) | 郷市 | 松原 | | |
| 1 | 立地条件 | 幹線道路との関連性 | × ・国道・県道に接しておらず、専用道の取付により国道、町道(梅街道)双方からアクセス可 ・国道からはJR小浜線と交差 | ◎ ・国道に接しアクセスしやすい | ◎ ・国道に接しアクセスしやすい | ○ ・国道からやや引いた位置だが、取付道路でアクセス可 | ◎ ・国道に接しアクセスしやすい | △ ・県道沿いに位置し、水晶浜などの観光ポイントへのルート上にはあるが、国道から離れる | ◎ ・国道に接地する舞鶴若狭自動車道美浜IC出入口に位置 | ◎ ・国道に接地する舞鶴若狭自動車道美浜IC出入口に近接、国道の敦賀方面から町への最も東側の入口に位置 | ◎ ・国道に接しアクセスしやすい | × ・町道に接地、国道から近いが、道路の拡幅等が必要 | |
| | | 鉄道との関連性(新幹線開業誘客) | ○ ・JR気山駅から少し離れているがアクセス可能 | ◎ ・JR気山駅にアクセスしやすい | × ・JRから遠くアクセスが難しい | × ・JRから遠くアクセスが難しい | × ・JRから遠くアクセスが難しい | × ・JRから遠くアクセスが難しい | ◎ ・JR東美浜駅にアクセスしやすい | ◎ ・JR東美浜駅にアクセスしやすい | ◎ ・JR美浜駅にアクセスしやすい | ◎ ・JR美浜駅にアクセスしやすい | |
| | | 地域住民の利便性 | × ・コミュニティバスによる移動が不可能 ・人口集中地域から離れている | △ ・町内のコミュニティバスによる移動が可能(三路線) ・人口集中地域から離れている | ○ ・町内のコミュニティバスによる移動が可能(三路線) ・人口集中地域に近い | ○ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域に近い | ○ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域に近い | ○ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域に近い | △ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域から離れている | △ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域から離れている | △ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域から離れている | ◎ ・JR美浜駅から近く町内のコミュニティバスが集まっており利便性が高い ・人口集中地域 | ○ ・コミュニティバスによる移動が可能(一路線) ・人口集中地域に近い |
| | | 眺望との関連性 | ◎ ・久々子湖の望める高台の好ロケーション | ○ ・久々子湖が望めるロケーション | △ ・特徴的なロケーションとはいえない | △ ・特徴的なロケーションとはいえない | △ ・特徴的なロケーションとはいえない | ◎ ・海辺に近接し海を望める好ロケーション | △ ・山に囲まれ特徴的なロケーションとはいえない | △ ・山に囲まれ特徴的なロケーションとはいえない | △ ・特徴的なロケーションとはいえない | △ ・特徴的なロケーションとはいえない | △ ・特徴的なロケーションとはいえない |
| 2 | 土地条件 | 面積(規模)・敷地形状 | ◎ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 | ◎ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 | ○ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 ・大規模盛土が必要 | ◎ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 | ◎ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 | ○ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 ・地盤対策が必要 | △ ・ほぼ山林で大規模な造成をしない限り必要な開発面積は確保できない | ○ ・事業に必要な十分な面積は確保可能 ・国道よりレベル差あり ・大規模盛土が必要 | ◎ ・事業に必要な十分な面積が確保できるが点在している | ◎ ・事業に必要な十分な面積が確保可能 | |
| | | 周辺施設・環境 | ◎ ・市街地から離れ落ち着いた環境にあり、湖への眺望が魅力 | ○ ・背後に山を控え、のどかで落ち着いた環境 | △ ・類似施設が隣接 ・競合の可能性が高い | ○ ・商業施設などが集積 ・相乗効果の活性化が期待 | ○ ・背後地に山を控えた落ち着いた環境 ・相乗効果の活性化が期待 | △ ・類似施設「海の駅」が隣接 ・競合の可能性が高い | △ ・背後に山を控え、のどかで落ち着いた環境 | △ ・背後に山を控え、のどかで落ち着いた環境 ・IC交差点に近接し、交通誘導が困難 | ◎ ・国道歩道整備と併せたまちづくりが可能 ・産業、経済施設が集積 ・相乗効果の活性化が期待 ・美浜駅に近接 | △ ・特筆する特徴的な環境ではない | |
| | | 開発の制約・課題 | × ・事業にとって大きな制約はない(農振地域程度) ・JRアンダーの幅員が狭く取付け道路の協議が必要 | ○ ・事業にとって大きな制約はない(農振地域程度) | ○ ・事業にとって大きな制約はない(農振地域程度) | ○ ・事業にとって大きな制約はない(農振地域程度) | ○ ・事業にとって大きな制約はない(農振地域程度) | △ ・事業にとって大きな制約はない(農振地域程度) ・沼地で地盤が不良 | × ・事業上大きな法的制約はないが、造成が不可欠 ・下水道がなくインフラが脆弱 ・上下水道が未整備 | △ ・農振地域、一部埋蔵文化財あり ・下水道がなくインフラが脆弱 | ○ ・一部埋蔵文化財あり ・用途区域内であり、都市計画事業で整備可能である。 | △ ・農振地域、一部埋蔵文化財あり | |
| 評価点 | | 11 | 16 | 11 | 12 | 13 | 9 | 10 | 12 | 17 | 11 | | |
| 総合評価 | | ○ ・観光レクリエーション利用の拠点として総合的に高く評価できる ・国道から離れており道の駅との一体型整備は不可能 ・JR協議必要 | ◎ ・特徴的なロケーションではないものの、立ち寄りやすさや環境イメージなど総合的な評価は高い ・国道に面しており道の駅との一体型整備が可能 | ○ ・国道に面しており道の駅との一体型整備が可能 ・「五湖の駅」との関係性に配慮が必要 | ○ ・国道に面しており道の駅との一体型整備が可能 ・隣接する「へしこ能」は、集積効果と競合関係の両面で留意が必要 | ○ ・国道に面しており道の駅との一体型整備が可能 ・道の駅の設置に適したロケーションにあり、町中心部東側では最も条件が良い | △ ・類似施設であり競合施設ともなる「海の駅」が整備中である ・国道沿いに比べ交通量が減少 | △ ・国道に面しており道の駅との一体型整備が可能 ・乗り入れにおいて交通の処理が困難 ・山林において開発面積を確保する必要 ・近接に海の駅を整備中 | ○ ・道の駅としては、国道に面しており整備に関しては問題はないが、乗り入れ等の問題がある。 ・近接に海の駅が整備中 | ◎ ・国道に面しており道の駅との一体型整備が可能 ・用途区域内であり、都市計画事業で整備可能 ・空洞化対策として有効 ・新幹線開業と連携して取組可能 | ○ ・国道から離れており道の駅との一体型整備は不可能 ・接続道路における道路拡幅等が必要 | | |
| コンセプトに沿った町民中心のまちのにぎわい、地域住民の交流拠点との関連性(高齢者社会への対応・交通交通の利用易さ等)を含めた総合評価 | | — | ○ 立ち寄りやすさや環境イメージなど総合的な評価は高いが、年間をとおしての交流人口が限定的。 | — | — | ○ 町中心部東側では最も条件が良いが、国道に面しているが年間をとおしての交流人口が限定的。 | — | — | ◎ 年間を通して安定的に交流人口の確保が可能。 国道歩道整備や既存の商業施設と合わせたまちづくりが可能。 | — | | | |

| | |
|--------------|---|
| アンケート評価 | 美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート結果(平成29年1月実施)約8割の方は「まちのにぎわい拠点や地域住民の交流拠点の整備」が必要と感じている。その内半数以上の方が「町の中心部付近」が拠点としてふさわしいと回答。 |
| 整備方針に沿った総合評価 | ◎ |

※『7.「美浜町道の駅」における今後の整備の進め方』は省略

1.2 「アンケート結果」について

美浜町では、平成29年1月5日から1月20日にかけて、美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート調査をしました。

その結果、まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点の整備について必要と感じている人が76%、まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点としてふさわしい場所は美浜駅周辺や役場付近と考えている人が54%となりました。

したがって、美浜駅周辺が地域づくりの整備拠点として最も適しているとの判断に至った「基本方針」の検討と、同様の結果となりました。

実施期間 : 平成29年1月5日～20日

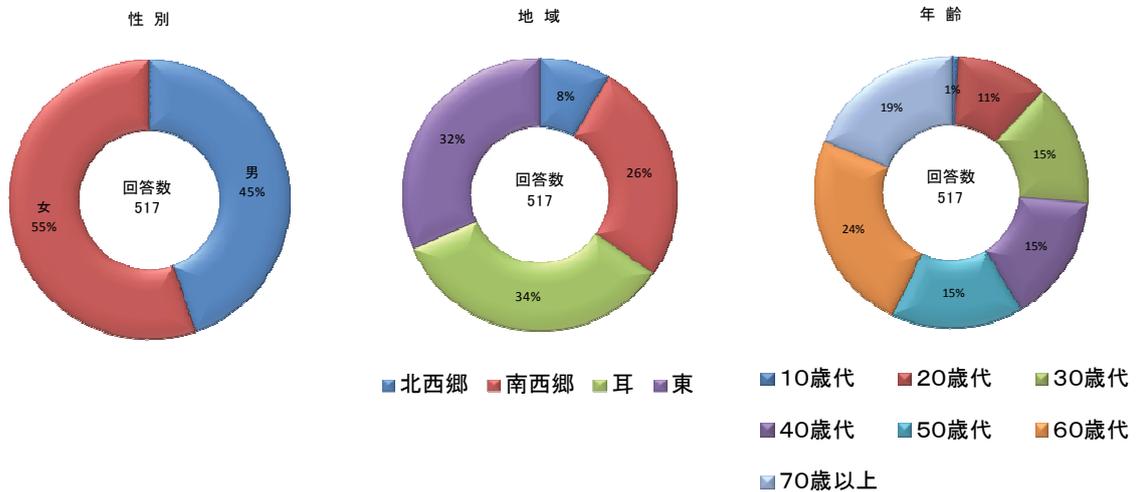
対象者 : 無作為に抽出した18歳以上の町民1,000人

回答数 : 517人 (51.7%)

- 約8割の方が、一度は町外で生活した経験がある。
- 公共交通機関を利用している人は1割程度で、ほとんどの方が車移動である。
- 約8割の方は「まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点の整備」が必要だと感じている。
- その内、半数以上の方が「街の中心部付近」が拠点としてふさわしいと回答している。
- 交通利便性と買い物を重視した施設を望む声が多い。
- それ以外は満遍なく意見があった。
- その他、まちづくりに関する数多くの意見が寄せられた。

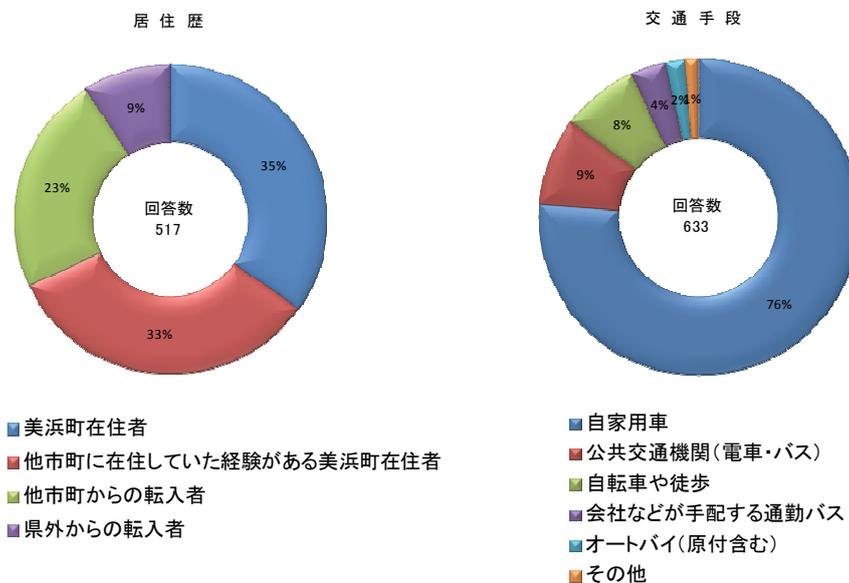
美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート結果

実施期間 : 平成29年1月5日~20日
 対象者 : 無作為に抽出した18歳以上の町民1,000人
 回答数 : 517人 (51.7%)



美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート結果

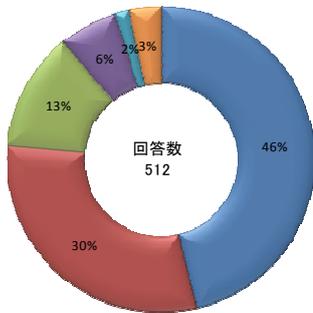
- 約8割の方が、一度は町外で生活した経験がある。
- 公共交通機関を利用している人は1割程度で、ほとんどの方が車移動である。



美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート結果

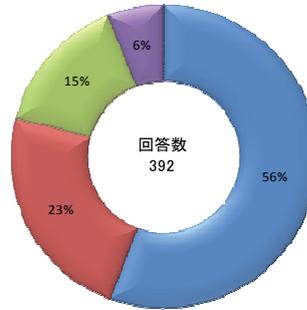
- 約8割の方は「まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点の整備」が必要だと感じている。
- その内、半数以上の方が「街の中心部付近」が拠点としてふさわしいと回答している。

まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点の整備について



| | |
|----------------|-----|
| ■ 必要 | 237 |
| ■ どちらかというが必要 | 155 |
| ■ どちらともいえない | 64 |
| ■ どちらかというと必要ない | 31 |
| ■ 必要ない | 8 |
| ■ その他 | 17 |

まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点としてふさわしい場所とは

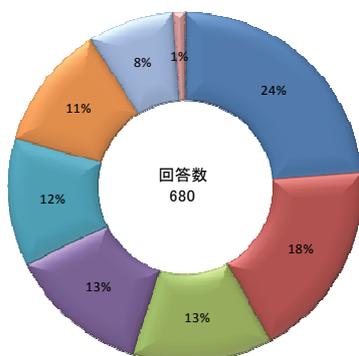


| | |
|---|-----|
| ■ みんなが集える街の中心部付近 (ex. 美浜駅周辺や役場付近) | 218 |
| ■ 観光に配慮し景観を重視したエリア (ex. 久々子湖畔や若狭湾沿い) | 92 |
| ■ 高速道路のI.Cや国道からのアクセスを重視したエリア (ex. 若狭美浜I.C付近) | 59 |
| ■ その他 | 23 |

美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート結果

- 交通利便性と買い物を重視した施設を望む声が多い。
- それ以外は満遍なく意見があった。
- その他、まちづくりに関する数多くの意見が寄せられた。

まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点を整備するには、どういった施設であることが望ましいか



| | |
|--------------------------------------|-----|
| ■ 町民の買い物の場のひとつとなるような「買い物」 | 158 |
| ■ J R や国道とのアクセスや中高生などの利用を考慮した「交通利便性」 | 125 |
| ■ 乳幼児を持つ親世代や高齢者に配慮した「福祉機能」 | 89 |
| ■ 公園やイベント広場などを併設した「イベント拠点」 | 86 |
| ■ 県内外に美浜町をアピールする「情報発信」 | 80 |
| ■ 交流人口の拡大を目指す「観光」 | 79 |
| ■ 災害時の拠点となる「防災機能」 | 54 |
| ■ その他 | 9 |

美浜町地域づくり拠点化整備に関するアンケート結果

まちづくりに関する代表的な意見(自由回答欄)

- ・既存の施設(なびあす・はあとびあ等)を活用すべき。
- ・にぎわい拠点や交流拠点を整備したとしても、一部の人がしか利用しないのではないか。
- ・ハード面よりもソフト面の整備が先ではないか。
- ・行政機関・病院・銀行など生活面で重要となる施設の集約化を検討すべき。
- ・役場・なびあす・はあとびあ等既存の施設が集約している付近を整備し、人口を誘導してはどうか。
- ・美浜駅の再開発に力を入れてほしい。
- ・民間企業の力をもっと利用すべき。
- ・老若男女問わず利用できる施設があってほしい。
- ・子供たちが楽しめる遊び場をつくってほしい。
- ・高齢化が進む中、年寄りが生活しやすいまちづくりを望む。
- ・道の駅や直売所などで本当に交流拠点となるのか。
- ・若狭美浜IC付近のエリアで誘客を狙える拠点が面白いと思う。

計画条件の整理

| | |
|------------------------------------|------|
| 2.1 美浜町の状況..... | 2-1 |
| 2.1.1 美浜町の位置づけ | 2-1 |
| 2.1.2 人口..... | 2-2 |
| 2.1.3 今後の事業・計画など | 2-3 |
| 2.1.4 交通の状況..... | 2-4 |
| 2.2 上位・関連計画等..... | 2-7 |
| 2.2.1 「道の駅」の目的と機能..... | 2-7 |
| 2.2.2 上位・関連計画 | 2-8 |
| 2.3 美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業..... | 2-9 |
| 2.3.1 整備方針について | 2-9 |
| 2.3.2 事業目的..... | 2-9 |
| 2.3.3 事業内容..... | 2-11 |
| 2.3.4 コンセプトの決定について..... | 2-11 |
| 2.3.5 整備候補地について | 2-11 |
| 2.3.6 美浜駅周辺における候補地の選定 | 2-12 |
| 2.4 計画地の概要..... | 2-14 |
| 2.4.1 計画地の設定 | 2-14 |
| 2.4.2 計画地および周辺の状況..... | 2-16 |
| 2.5 計画地の現況..... | 2-17 |
| 2.5.1 計画地の現況..... | 2-17 |
| 2.5.2 ガソリンスタンドの設置に関わる条件整理 | 2-18 |
| 2.5.3 既存施設の活用可能性について | 2-19 |

2.1 美浜町の状況

2.1.1 美浜町の位置づけ

美浜町は、福井県の南西部、嶺南地方の東よりに位置し、東は敦賀市、西は若狭町、南は滋賀県高島市に接しています。東西約 19km、南北約 27km、総面積 152.32km²であり、町の中央を流れる耳川（みみがわ）は、風光明媚な若狭湾に注いでいます。

本町と隣接市町を結ぶ主要な交通手段として、若狭湾に平行して国道 27 号と J R 小浜線が走っており、国道 27 号美浜東バイパスの開通や、舞鶴若狭自動車道の全線開通により、広域的な交通条件が向上しています。

国定公園に指定される若狭湾は、リアス式海岸特有の変化に富んだ海岸線を有し、水晶浜や三方五湖をはじめ優れた景観を有する自然環境に恵まれて、これらを資源とした観光産業や農林水産業が盛んで、都市部との交流も積極的に行っています。



出典：「美浜町都市計画マスタープラン」

図 2-1 広域的位置図

2.1.2 人口

人口の推移をみると、本町は昭和60年(1985年)に総人口のピークを迎え、平成2年(1990年)はほぼ横ばいで推移したものの、それ以降は急激な人口減少局面に突入し、平成27年(2015年)には9,914人にまで減少しています。

「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ(平成25年3月公表)に基づく推計値では、平成52年(2040年)には7,176人にまで減少することが見込まれています。

一方、世帯数は増加傾向にあり、平成27年(2015年)には3,888世帯、1世帯当たり人員2.51人となっています。

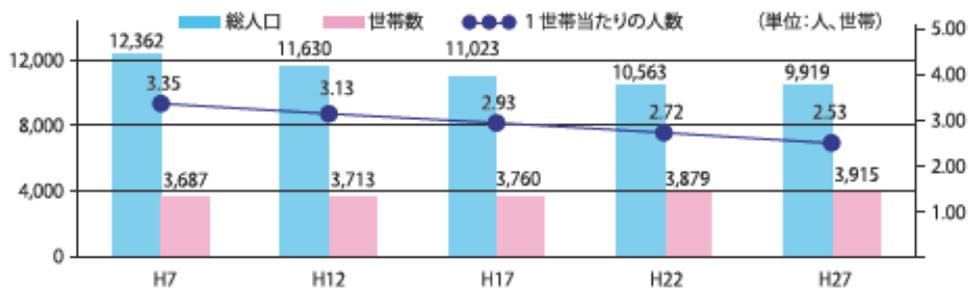
年齢3区分別人口をみると、生産年齢人口(15～64歳)は昭和60年(1985年)をピークとして減少傾向にあり、平成27年(2015年)には5,532人となっています。

年少人口(0～14歳)については、昭和55年(1980年)の2,730人から減少傾向を継続しており、平成27年(2015年)には1,068人となっています。

年少人口(0～14歳)と生産年齢人口が年々減少する一方で、老年人口(65歳以上)は増加しており、平成7年(1995年)には老年人口が年少人口を上回り、平成27年(2015年)には、老年人口が3,308人と年少人口の約3倍となっています。

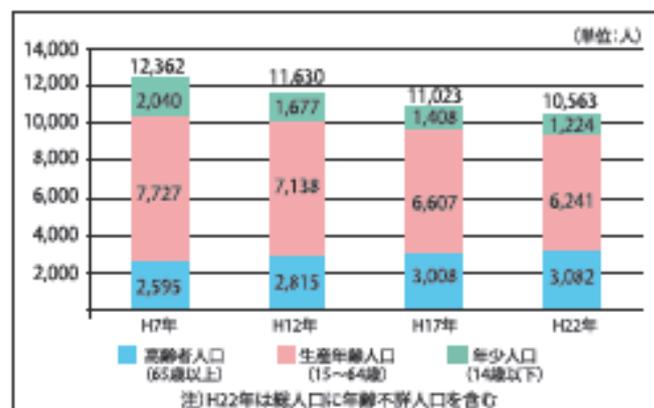
また、高齢化率も年々上昇しており、平成27年(2015年)には33.3%となっています。

図表1 美浜町の人口、世帯数及び一世帯当たり人数の推移



| 項目 | 年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | 平成22年 | 平成27年 速報値 |
|----------|---|--------|--------|--------|--------|--------------|
| 総人口 | | 12,362 | 11,630 | 11,023 | 10,563 | 9,919 |
| 男 | | 6,087 | 5,672 | 5,364 | 5,292 | 4,988 |
| 女 | | 6,275 | 5,958 | 5,659 | 5,271 | 4,931 |
| 世帯数 | | 3,687 | 3,713 | 3,760 | 3,879 | 3,915 |
| 一世帯当たり人数 | | 3.35 | 3.13 | 2.93 | 2.72 | 2.53 |

参考: H27.10.1現在(住民基本台帳) 総人口10,059人(男4,910人 女5,149人)世帯数(3,748世帯)



出典: 「美浜町総合振興計画」、「国勢調査」

図2-2 人口の推移

2.1.3 今後の事業・計画など

美浜町や福井県等が、美浜町内で実施を予定している主な事業を紹介します。

| | 施設名 | 場所 | 開始 (整備完了) 予定 | 事業 主体 | 内 容 |
|---|-----------------------------------|-------------|--------------------|-------------------|-------------------------------------|
| 1 | 久々子湖・日向湖周遊サイクリングコース | 久々子湖 日向湖 | H30.9 予定 | 美浜町 | 久々子湖～日向湖を周回できるサイクリングコース |
| 2 | 美浜町レークセンター | 早瀬 | H32.4 予定 | 美浜町 | リニューアルオープン、指定管理者を予定 |
| 3 | 魚さばき体験施設 | 日向 | 未定 | 美浜町 漁業協 同組合 | 魚さばき等の体験施設 |
| 4 | 園芸拠点施設 (直売所・レストラン) | 久々子 | H30.9 予定 | 美浜町 | 地元農産物・ハーブ等直売所及びふるさと薬膳レストラン、指定管理者を予定 |
| 5 | 園芸拠点施設 (園芸LABO、展示ハウス果樹園、薬草展示園) | 久々子 | H30以降 予定 | 福井県 | 薬効野菜・草花、珍しい果菜等の展示、加工体験等 |
| 6 | 自然体験施設 | 新庄 | H30.4 予定 | 新庄 | 田舎くらし体験等 |
| 7 | 古民家カフェ | 新庄 | H30.4 予定 | 新庄 | 地元特産品等を活用した軽食等の提供 |
| 8 | 美浜町獣肉加工施設 | 新庄 | H30.4 予定 | 新庄 | 鹿・イノシシ肉加工施設 |



図 2-3 美浜町内の将来事業

2.1.4 交通の状況

美浜町地域づくり拠点化整備計画を検討する際の参考として、現在の美浜町における交通状況と課題は次の通りです。

1) 鉄道

①鉄道網

・美浜町は、JR 西日本・小浜線が運行しており、近隣の敦賀市や若狭町及び遠方の市町村への主要な連絡鉄道となっています。

②駅別乗降客数

- ・美浜駅：平成 23 年をピークに減少傾向にありましたが、平成 27 年には増加に転じています。
- ・東美浜駅：平成 16 年から微減の傾向にあります。

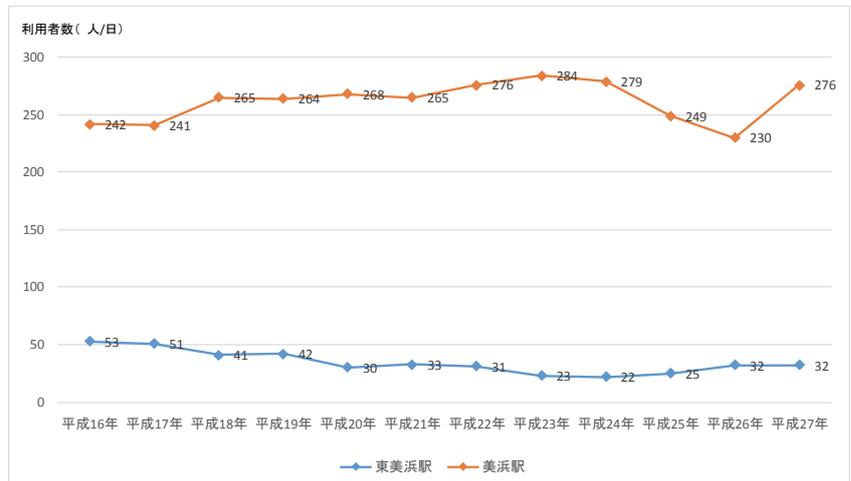


図 2-4 駅別の 1 日あたり利用者数の推移

2) バス

①バス網

・美浜町は、福井鉄道バス（以下、福鉄バス）および美浜町コミュニティバスが運行しており、近隣の敦賀市や若狭町、および町内を走る主要路線となっています。

②バス利用者数

- ・福鉄バス：美浜駅での乗降者が 2 名/便と、非常に少ない状況にあります。（事業者へのヒアリングによる）
- ・美浜町コミュニティバス：平成 20 年をピークに減少傾向を示しています。

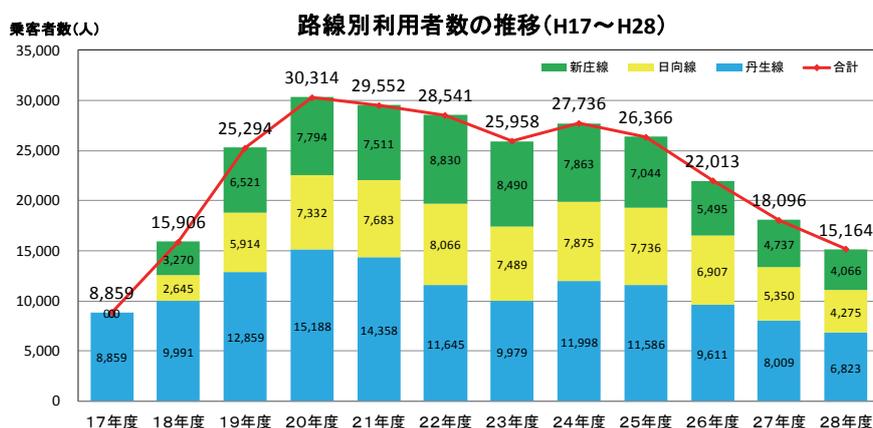


図 2-5 コミュニティバス利用者数の推移

3) タクシー

- ・タクシー会社：美浜駅周辺には、タクシー会社が2社営業しています。

4) レンタサイクル

- ①貸出し場所：美浜駅に隣接しています。（レンタサイクル30台、内アシスト付20台）
- ②利用者数：162人（H28）、176人（H27）、154人（H26）（管理者へのヒアリング）

5) 道路

①道路網

- ・美浜町には、主要路線として、国道27号及び舞鶴若狭道があります。特に美浜町初めての高速道路である舞鶴若狭道が平成26年7月に開通したことで、より広域的な交流が望まれる状況です。
- ・その他、美浜駅前から美浜町耳地域を結ぶ県道213号、国道27号から水晶浜海岸を結ぶ県道33号、美浜駅前から日向海水浴場を結ぶ県道214号などが挙げられます。

②交通量・混雑状況の推移（国道27号、舞鶴若狭道）

- ・国道27号：交通量について、H22年から概ね13,000～15,000台で推移しています。混雑度^{*}について、H22年から概ね1.4～1.7で推移しており、混雑している状況です。
- ・舞鶴若狭道：交通量について、H27年は概ね5,800台になります。混雑度^{*}について、H27年は0.64であり、円滑に走行できている状況といえます。

※混雑度：道路の混み具合を示す指標であり、交通量を道路設計上の交通容量で除したものの（混雑度）＝
 $(\text{交通量 台/12h}) / (\text{交通容量 台/12h})$

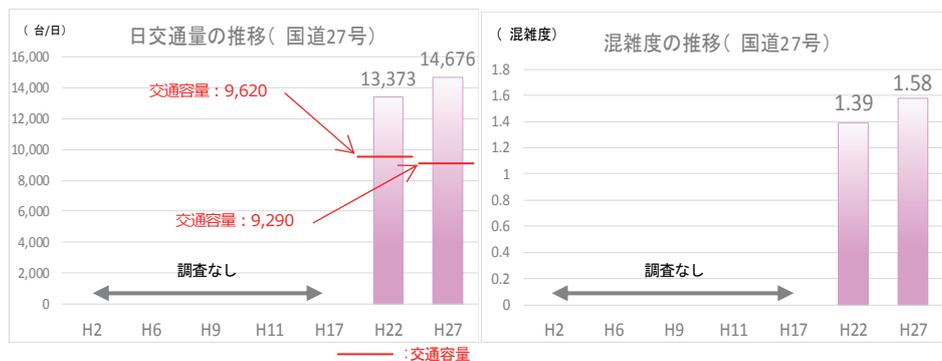


図 2-6 道路交通センサスにおける交通量と混雑度の推移（国道27号）



図 2-7 道路交通センサスにおける交通量と混雑度の推移（舞鶴若狭道）

6) 交通状況の課題

●鉄道

- ①鉄道網：美浜町を東西に横断しており、近隣市町へのアクセスに優れていますが、耳地域には鉄道網がないことから、鉄道アクセスという点で課題が生じている状況です。
- ②乗降客数（美浜駅）：平成 27 年に増加していますが、基本的にこの数年は利用者が減少傾向にあります。

●バス

- ①バス網：福鉄バスについては、耳地域へのネットワークがありません。しかし、美浜町コミュニティバスは町内全体にネットワーク網が巡らされており、福鉄バスの課題を解決する役割を担っています。
- ②バス利用者数：美浜駅での福鉄バスの利用は非常に少ない状況です。

●レンタサイクル

- ・利用者数：年間 160 人前後で、1 日当たり 0.4 人と非常に利用が少ない状況です。

●道路

- ①道路網：国道 27 号は、交差点の右折レーンの整備予定があります。また、駅前道路の延長計画があります。
- ②交通量・混雑状況（国道 27 号）：交通量が、13,000~15,000 台で推移しており、混雑度が、1.0 を超過している状況であることから、混雑しており、何かしらの対策が必要な状況です。



以上より、公共交通機関である鉄道やバスは年々利用者が減少している状況である一方、美浜町の主要道路である国道 27 号は混雑している状況であることから、公共交通機関の利用客増と道路混雑状況の緩和が必要と考えられます。

2.2 上位・関連計画等

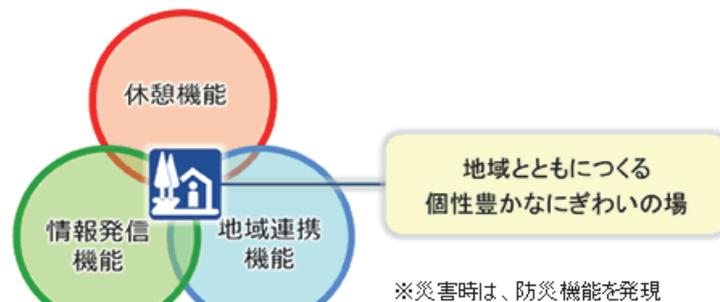
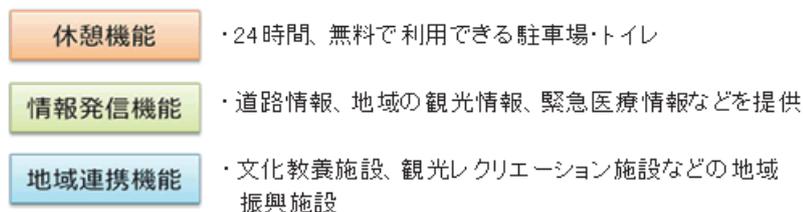
2.2.1 「道の駅」の目的と機能

「地域づくり拠点化施設」は、国土交通省が所管する「道の駅」として登録を予定していることから、同制度の要綱や基準、整備目的などに準拠することが求められます。

国土交通省による「道の駅」の整備目的と基本的な機能は以下の通りです。

■ 「道の駅」の整備目的と機能

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

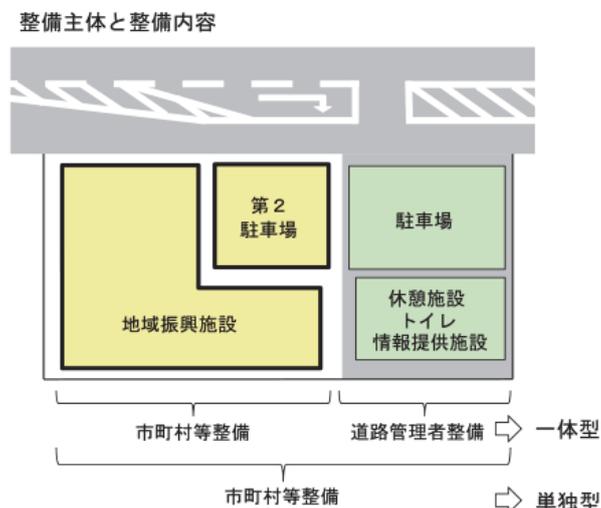


※出典：国土交通省 HP

図 2-8「道の駅」の基本的な機能

■ 「道の駅」の整備主体と整備内容

本計画では、道路管理者である国土交通省（福井河川国道事務所）と、「一体型」で整備をすすめていきます。



※出典：国土交通省 HP

図 2-9 「道の駅」の整備主体と整備方式

2.2.2 上位・関連計画

- 「**第五次美浜町総合振興計画**」（計画期間：平成 28 年度～37 年度）
 - ・「道の駅を核とした施設整備などを行い、本町における地域の特性を活かしたまちづくりを推進します。」と定めています。
- 「**都市計画マスタープラン**」（計画期間：平成 23 年度～42 年度）
 - ・今後のまちづくりの総合的な指針
 - ・「まちづくりの先導プロジェクト」として、「JR 美浜駅～役場一帯における生活拠点の形成」を位置づけ、まちの中心、住民の心の拠り所となる一帯の環境整備を進めることで、さらに周辺へのまちづくりの展開につなげていくことを計画しています。
- 平成 34 年度に北陸新幹線敦賀開業**という地域社会の大きな変化も見据え、JR 美浜駅周辺について地域づくりの拠点化整備を行うこととし、検討を進めています。
- 平成 28 年度より庁内会議を設置
 - 道の駅を含めた地域づくり拠点の整備方針の検討や候補地を選定
 - 「**平成 28 年度道の駅整備事業美浜町道の駅整備基本方針**」として取りまとめ
 - ・整備方針：観光の拠点、または地域住民の交流拠点、のどちらに重心をおいて整備を行っていくのか検討を重ねた結果、**地域住民の交流拠点**として整備を進めていくことにしました。
 - ・候補地選定：町内 10 箇所の候補地から、最終的には JR 美浜駅の周辺が地域づくり拠点として最も適しているとの判断に至りました。
- 平成 29 年度からは上記を受け、「**美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業**」として「**美浜町立地適正化計画**」および「**美浜町地域づくり拠点化整備基本計画**」の策定に取組み、本計画は、後者の検討成果として作成しています。
- 「地域づくり拠点化整備計画」にて計画される「**地域づくり拠点化施設**」は、様々な役割を担う拠点となることが期待されていますが、特に以下の 2 つの役割を重視しています。
 - ①町民中心のまちのにぎわい・地域住民の交流拠点
 - ②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
- これらの実現にあたっては、国土交通省がすすめる「道の駅」制度を活用し、**平成 33 年度中の供用開始**を目指し施設整備を進めていく予定です。
 - 「地域づくり拠点化整備計画」における「道の駅」以外の施設としては、民間整備によるガソリンスタンドを想定しています。
- 本計画における「地域づくり拠点化施設」とは、概ね「道の駅」と同意とします。

2.3 美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業

2.3.1 整備方針について

美浜町において地域づくりの拠点化整備を行うにあたり、コンセプトを踏まえると「町民中心のまちのにぎわい・地域住民の交流拠点」や「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」など、「都市再生」でも機能として求められる要因が多分にあることから、「美浜町地域づくり拠点化整備」を「都市再生整備」の一環として捉え検討していきます。

なお、「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化整備」の計画等については、住民の意向を最重点におき、美浜町の「地方創生」にふさわしい計画であるとともに、最も優れた適地に置くことを計画します。

検討すべき要素は、コンセプトに合致する計画であることはもちろんですが、平成34年度北陸新幹線敦賀開業を見据え、JR美浜駅周辺の再開発を含めると共に、旧丹後街道の街並みとふれあいを復活させるまちづくりと連携しながら計画を進めます。

さらに道路利用者の休憩施設となり得る場所（交通利便性）、美浜町の地域資源の有効活用が可能な場所（観光・産業資源としての位置・景観）の他、周囲への影響・予算規模・上位計画・防災面等々も含め考慮し進めます。

2.3.2 事業目的

美浜駅の周辺で地域づくりの拠点化整備を行うにあたり、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、日常生活・行政サービスが身近に存在する「コンパクト+ネットワーク」の形成を推進するため、「美浜町立地適正化計画」を策定します。

また、立地適正化計画を推進していく上で、美浜町の新たな拠点として位置付けられる「美浜町地域づくり拠点化整備計画」についての計画策定を行うこととします。なお、両者においては密接に関連することから、双方十分に連携して検討を進めることとします。

美浜駅周辺の特性である下記の大きな2軸が交わる区域に「美浜町地域づくり拠点」を整備することにより、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、宅地化の促進を図ることを目的とします。

① JR美浜駅や役場・なびあす・はあとぴあといった公共交通機関・施設を結ぶ「南北の軸」

② 国道27号線、町道佐柿・郷市線といった広域圏や町内の生活拠点同士を結ぶ「東西の軸」

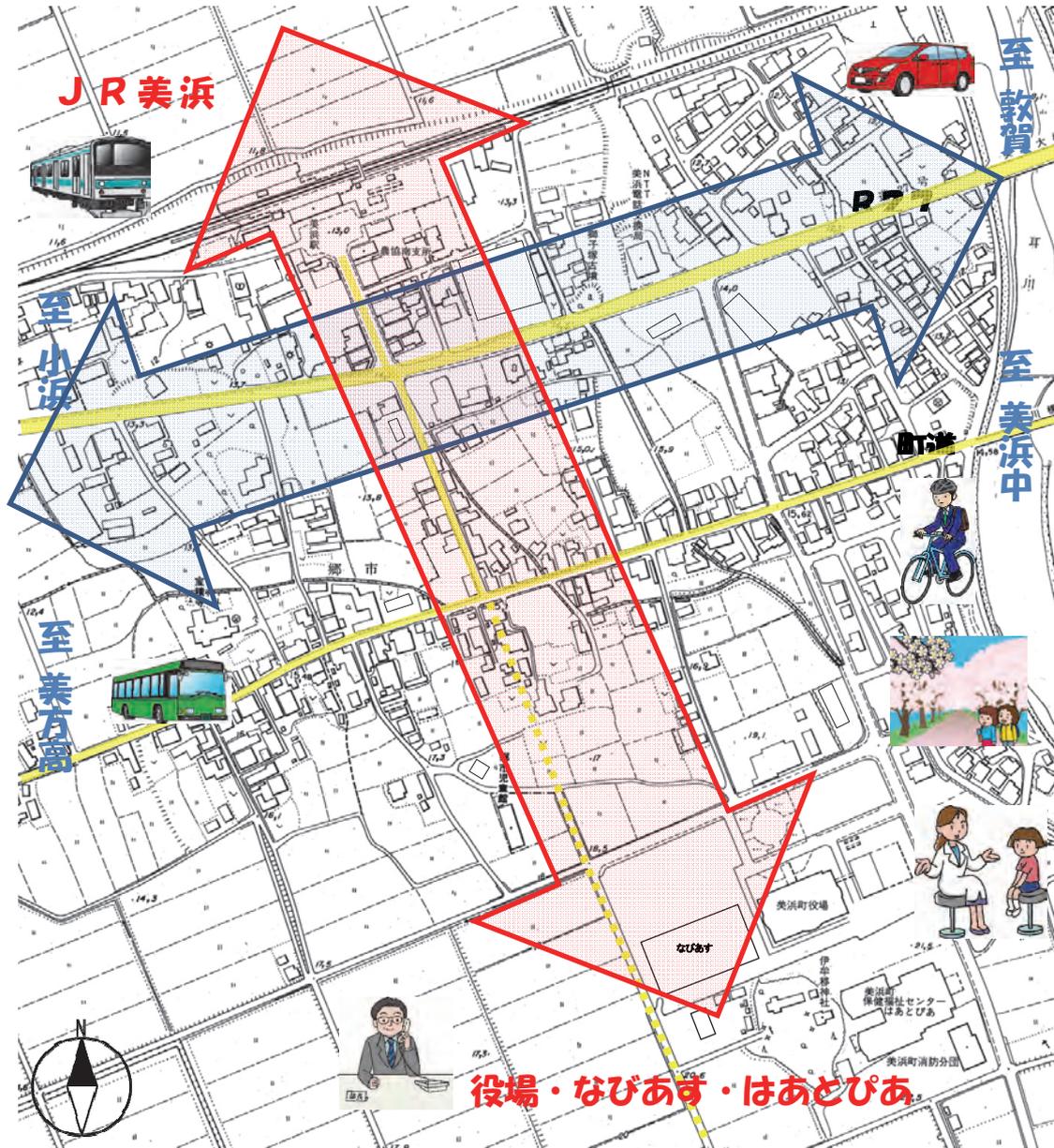


図 2-10 美浜町中心部の概要

○ 「立地適正化計画」とは

医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、又は高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活サービスや行政サービスが身近に存在するコンパクト+ネットワークの形成を推進するための事業実施等について、国土交通省が市町村等を総合的に支援する制度です。

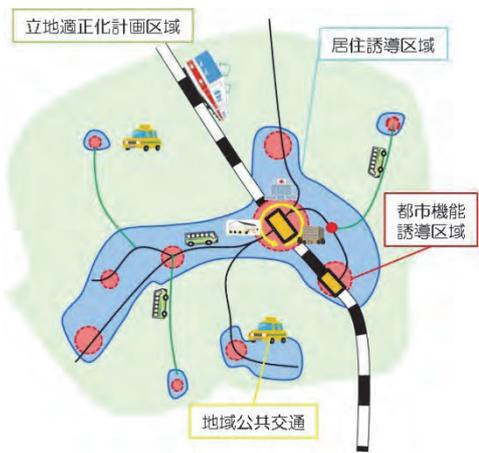


図 2-11 立地適正化計画の概要

2.3.3 事業内容

「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」の事業内訳は以下の通りです。

| | |
|-----|--------------------|
| 内 訳 | ①美浜町立地適正化計画策定 |
| | ②美浜町地域づくり拠点化整備計画策定 |

2.3.4 コンセプトの決定について

地域づくりの拠点化整備を進める候補地について、観光の拠点として、または地域住民の交流拠点として整備を行っていくか検討を重ねた結果、観光については景観に優れた民間施設を観光拠点化施設として位置付け機能強化を図っていることから、**地域住民の交流拠点として整備を行っていくという方向性**が示されました。この結果にもとづき、5つのコンセプトを設定しました。

①町民中心のまちのにぎわい・地域住民の交流拠点

美浜町内外の人々（多様な目的・年代・客層）が集い、交流をとおして賑わうことによって、美浜町の中心市街地活性化の拠点となる空間づくり

②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

町外からの来訪者が美浜町の多様な観光魅力を体感でき、そのことをもって町民も美浜町での生活サービスの質的向上を体感できる空間づくり

③「みはまホスピタリティ実感」拠点

美浜町ならではの「おもてなし」を体感でき、町内への観光周遊や体験観光利用を促進する空間づくり

④「若狭広域観光情報サービス」拠点

美浜町をはじめとする若狭広域の観光情報を提供する空間づくり

⑤「みはまライフ情報・防災サービス」拠点

美浜町での滞在、さらに美浜町への移住に関わる多様な生活サービス情報の提供や、防災拠点機能を有する空間づくり

2.3.5 整備候補地について

平成28年度より美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会（庁内会議）を設置し、美浜町における道の駅を含めた地域づくりの整備拠点となる候補地の選定を行ってきました。

検討委員会で町内に10箇所の候補地を選定し、それぞれの候補地について立地条件（幹線道路、駅、地域住民利便性、眺望）や土地条件（面積規模、周辺環境、土地利用計画）について検討を重ねた結果、美浜駅の周辺、若狭美浜インターチェンジ付近、久々子湖畔周辺の3箇所が候補地としてあげられました。

その後、3箇所の候補地について、コンセプト案に沿った町民中心のまちのにぎわい、地域住民の交流拠点との関連性について検討を行ったところ、候補地として**美浜駅の周辺**が地域づくりの整備拠点として最も適しているとの判断に至りました。

2.3.6 美浜駅周辺における候補地の選定

美浜駅周辺において、4箇所の候補地を選定し、比較検討を行いました。各候補地の面積は、概ね 12,000～14,000 m²程度となります。大きくは立地条件と土地条件に分かれる各種選定条件をもとに比較検討を行った結果、J R美浜駅に最も近い候補地（候補地④）を最終候補としました。

以下に、候補地の位置図と、比較選定表を示します。



図 2-12 美浜駅周辺地区における候補地位置図

表 2-1 美浜駅周辺地区における候補地の比較評価

| | | 候補地① | 候補地② | 候補地③ | 候補地④ |
|--|-------------|---|--|---|---|
| 1 立地条件 | 幹線道路との関連性 | ○ ・国道、町道に接しておりアクセス良好 | △ ・国道との接道面に民間施設が密集し、間口が狭小 | ◎ ・2 辺が国道、幹線町道に接しており良好 | ◎ ・3 辺が国道、県道、幹線町道に接しており良好 |
| | 地域住民の利便性 | ○ ・人口集中地域に近く徒歩利用面で中位 ・公共交通施設から離れており利便性中位 | ○ ・人口集中地域に近く徒歩利用面で中位 ・公共交通施設から離れており利便性中位 | ◎ ・人口集中地域のほぼ中心部であり徒歩利用面で高位 ・公共交通施設から離れており利便性低位 | ◎ ・人口集中地域から離れており徒歩利用面で低位 ・公共交通施設に最も近く利便性高位 |
| | 観光客の利便性 | ○ ・観光用 2 次交通手段(JR美浜駅、コミュニティバス、路線バス、タクシー、レンタサイクル等)の集積地として利便性中位 | ○ ・観光用 2 次交通手段(JR美浜駅、コミュニティバス、路線バス、タクシー、レンタサイクル等)の集積地として利便性中位 | △ ・観光用 2 次交通手段(JR美浜駅、コミュニティバス、路線バス、タクシー、レンタサイクル等)の集積地として利便性低位 | ◎ ・観光用 2 次交通手段(JR美浜駅、コミュニティバス、路線バス、タクシー、レンタサイクル等)の集積地として利便性高位 ・JR美浜駅との一体的機能の発揮 |
| | 特徴的な条件 | △ ・特徴的な条件なし | △ ・特徴的な条件なし | △ ・特徴的な条件なし | ◎ ・町の玄関口としてイメージアップが可能 ・鉄道駅との一体型道の駅は全国 3 例目 ・既存公共施設(駅、観光センター、商工会館)の一体的利活用が可能 |
| 2 土地条件 | 面積(規模)・敷地形状 | ○ ・南北に長い形状であり、国道接道長が短い【約 12,500 m ² 】 | △ ・南北に長い形状であり、国道接道面に民間施設が密集していることから、国道接道長が最も短い【約 11,500 m ² 】 | ◎ ・方形の比較的まとまった形状であり、国道接道長も長い【約 12,500 m ² 】 | ◎ ・東西に長い形状であり、国道接道長が長い【約 12,500 m ² 】 |
| | 周辺施設・環境 | ○ ・外周 3 辺は民家に近接 | ○ ・外周 3 辺は民家に近接 ・金融機関 2 行、医療機関 2 に隣接 | ○ ・外周 2 辺は民家に近接 ・役場、なびあすに比較的近い | ◎ ・美浜駅に隣接 ・美浜駅周辺の町所有地の一体的活用が可能 ・役場、なびあすに比較的近い ・既存の商業施設、公共施設等と合わせたまちづくりが可能 ・相乗効果的活性化が期待 ・民家の近接はごく一部 |
| | 物件補償 | ◎ ・用地の大半は農地 | △ ・用地は農地と宅地が半々 ・国道沿いには新築金融機関がある等、建物移転補償物件が多い | ◎ ・用地の大半は農地 ・農業用ハウス 3 棟 | △ ・用地の大半は宅地 ・建物移転補償物件(老朽化施設が大半)が多い |
| | 開発の制約・課題 | △ ・試掘の結果、埋蔵文化財の本調査が必要 ・農地転用手続きが必要 | △ ・候補地①と類似と想定される埋蔵文化財があるため、本調査が必要 ・農地転用手続きが必要 | ◎ ・農地転用手続きが必要 | ◎ ・開発の制約は特になし |
| 評価点 | | 15 | 11 | 19 | 22 |
| 総合評価 | | ○ ・埋蔵文化財調査に不測の費用と工期が必要 ・埋蔵文化財調査結果次第では開発の制限に及ぶ懸念有 | △ ・国道側に 2 軒の金融機関があり、道の駅との一体型整備は困難 ・埋蔵文化財調査に不測の費用と工期が必要 ・埋蔵文化財調査結果次第では開発の制限に及ぶ懸念有 | ○ ・開発制約要件は少ないが、JR美浜駅との一体的機能面で劣る | ◎ ・駅前活性化対策として有効 ・新幹線開業を見据えたJR美浜駅や公共施設等の一体的機能向上が期待 ・町のにぎわいや観光コア施設として機能集積に最適(観光 2 次交通、レンタサイクル等) |
| コンセプトに沿った町民中心のまちのにぎわい、地域住民の交流拠点との関連性(高齢化社会への対応・交通の利用易さ等)を含めた総合評価 | | <ul style="list-style-type: none"> ・年間を通して安定的に交流人口の確保が可能 ・国道歩道整備や既存の商業施設、公共施設等と合わせたまちづくりが可能 | | | |
| アンケート結果より | | ・玄関口である駅前の整備、既存施設の活用意見が多数 | | | |
| 整備方針に沿ったの総合評価(順位) | | 3 | 4 | 2 | 1 |

2.4 計画地の概要

本計画は、平成 28 年度の『美浜町道の駅整備基本方針』および、平成 29 年度の『美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業：地域づくり拠点化整備基本計画策定委員会（第 1 回）』をふまえ、JR 美浜駅の南東に位置する中心市街地の一面を計画地とします。

2.4.1 計画地の設定

計画地と示されたのは下図の範囲です。

- ・敷地の規模：約 12,000m²
- ・敷地の範囲：下図の赤線で囲まれた部分です。

ただし、敷地の規模・範囲については、決定したものではありません。

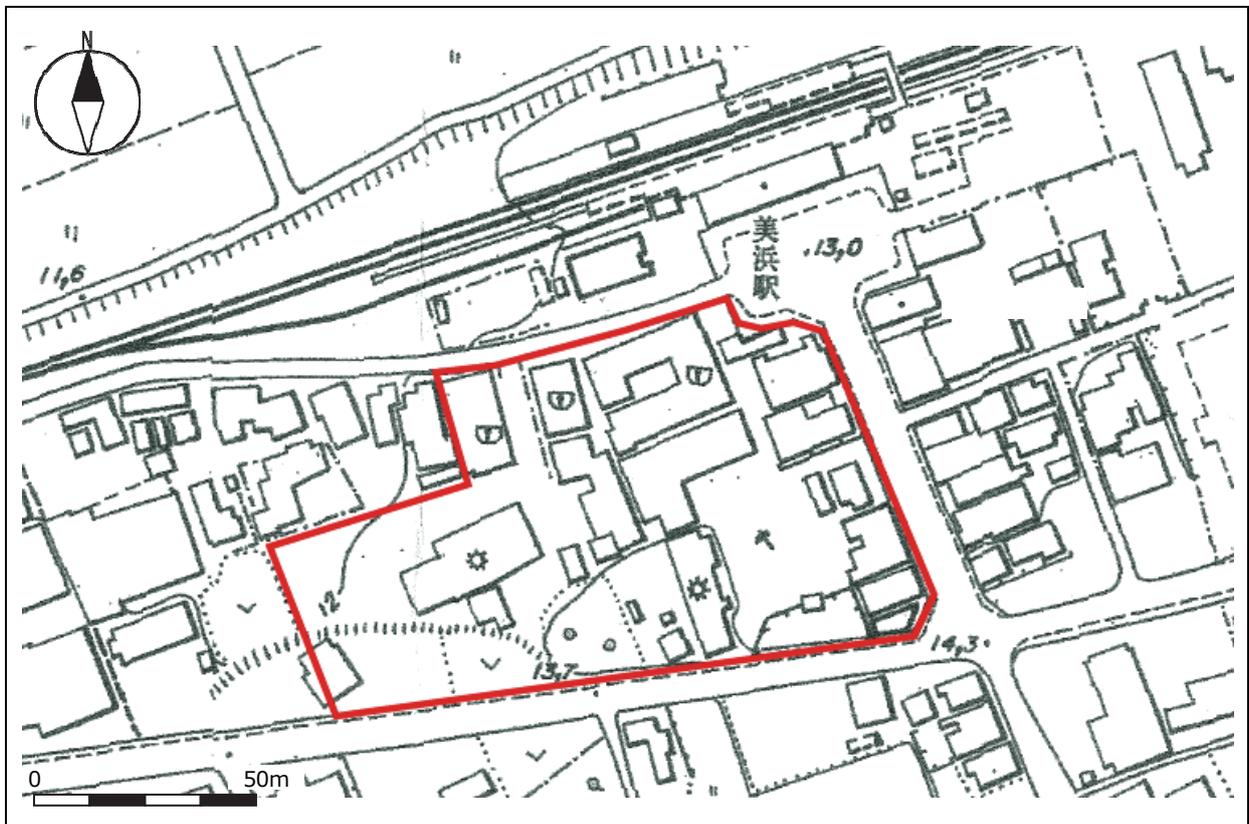


図 2-13 計画地位置図

- ・国道27号 歩道拡幅及び交差点改修整備
- ※敷地図と向きを合わせるために反転

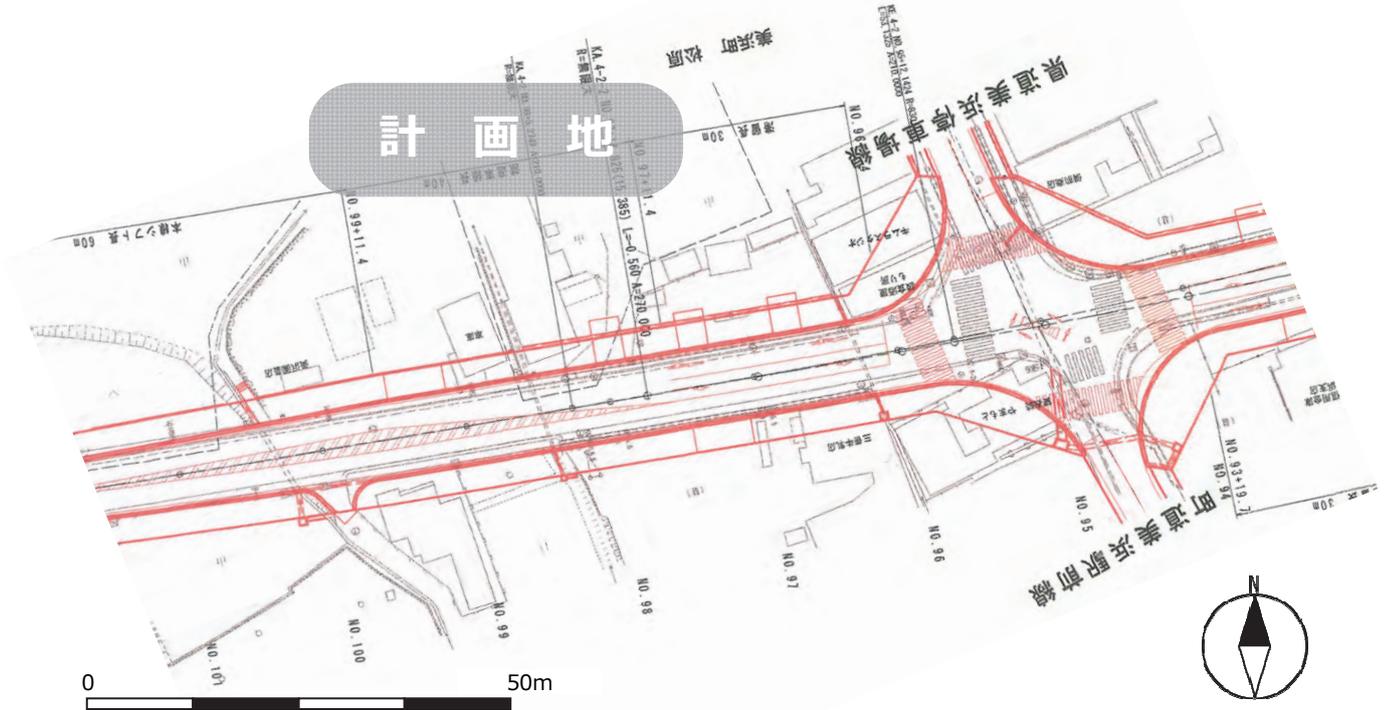


図 2-14 国道 27 号改修図 (部分)

2.4.2 計画地および周辺の状況

美浜町には、JR美浜駅と町役場・なびあす・はあとぴあを結ぶ「南北の軸」と、JR小浜線、国道27号、町道佐柿・郷市線、といった広域圏や町内の生活拠点同士を結ぶ「東西の軸」の2つの主要な都市軸があります。

「地域づくり拠点化施設」は、2つの軸が交わる重要な地点に位置しており、中心市街地の活性化や既成市街地の再編に寄与することが期待されています。

「地域づくり拠点化施設」の計画地は約12,000㎡の広さを想定しています。ただし、そのうち約600㎡は、民間事業者によるガソリンスタンドの整備を予定しています。

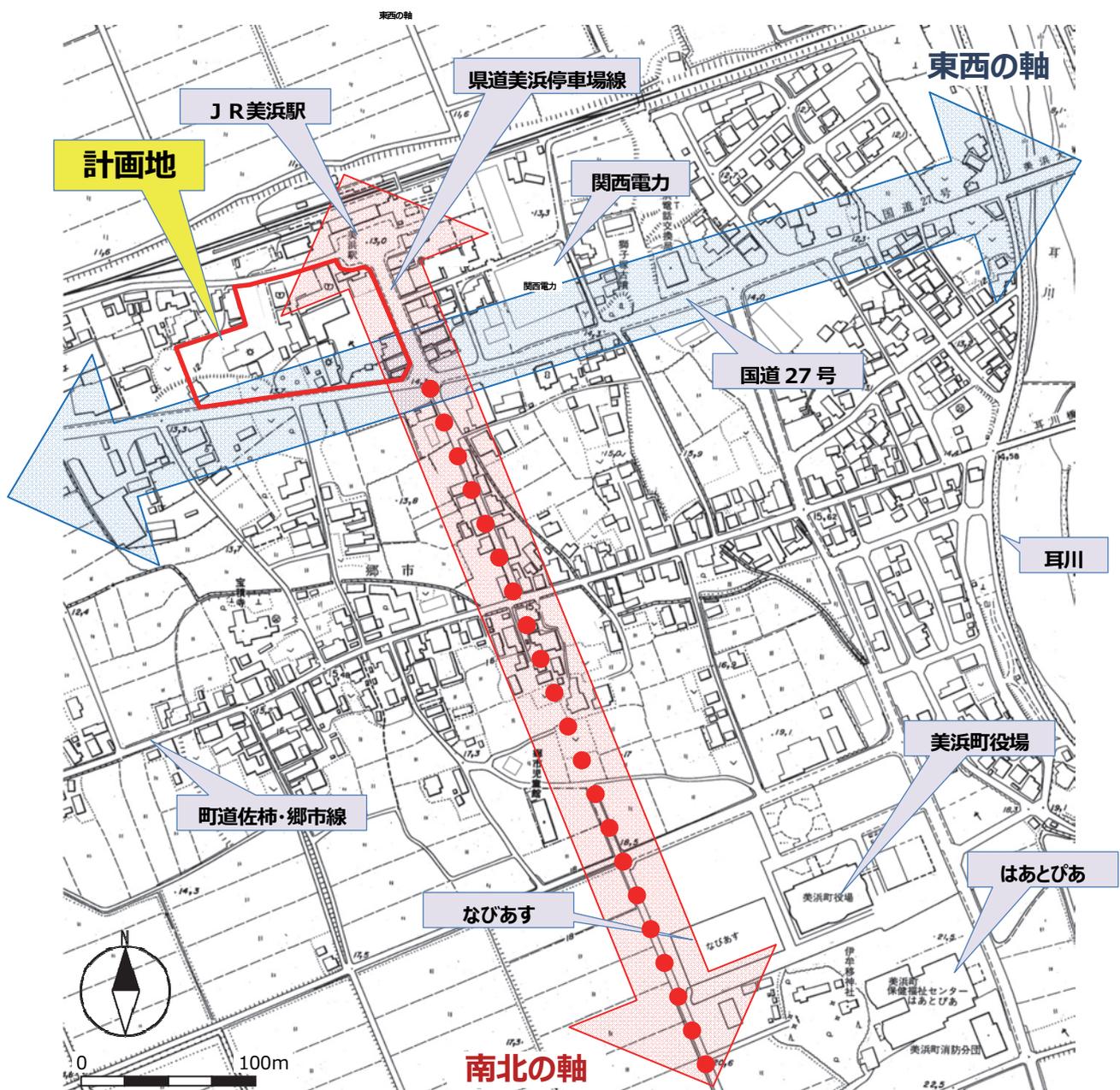


図 2-15 現況平面図と美浜町の2つの軸

2.5 計画地の現況

2.5.1 計画地の現況

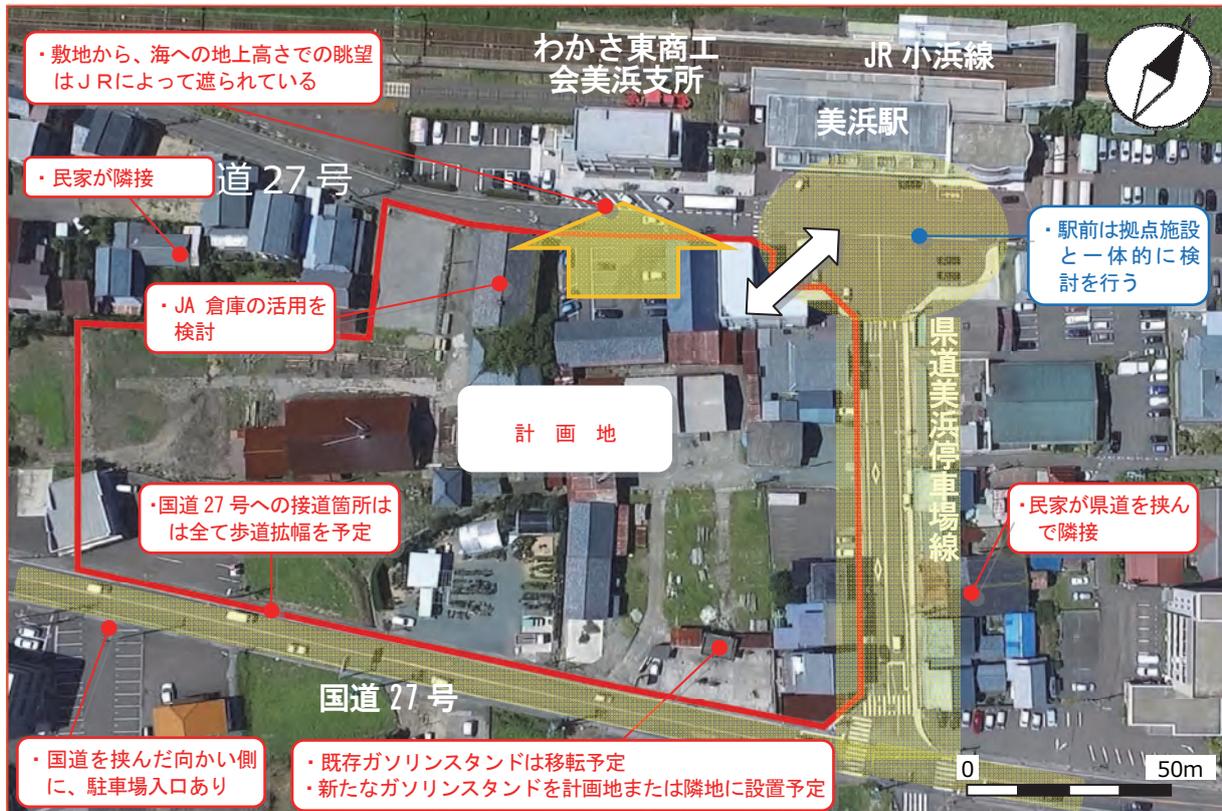


図 2-16 敷地周辺現況図

現況を踏まえ、導線およびゾーニングを検討する上での前提条件を、主な施設別に整理します。

| 対象 | 導線の考え方 |
|----------------|--|
| 建築施設 | <ul style="list-style-type: none"> 建築施設は、長手方向を国道と並行に配置することを基本とする。(日照・冬期の北西風への考慮、主導線の国道との関係) 海への眺望は、わかさ東商工会美浜支所の建物を避ける必要がある。 |
| 駐車場 (大型・小型) | <ul style="list-style-type: none"> 小型車と大型車の駐車区画は分離する。 建築施設のそばに小型車の駐車区画を配置。 敷地の出入口に近いほうに大型車の駐車区画を配置。 大型車の駐車区画は、国道 27 号からの施設の視認性を考慮すると、国道側に配置しないことが望ましい。 |
| ガソリンスタンド | <ul style="list-style-type: none"> 計画地の国道 27 号側から容易に利用できる場所に、新設することが望ましい。 |
| イベント広場 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場側および美浜駅の両方から利用しやすく、屋内施設とも連携しやすい位置に配置するのが望ましい。 |

2.5.2 ガソリンスタンドの設置に関わる条件整理

計画地内のものを含む3箇所のガソリンスタンド（GS）が、国道27号の歩道幅に伴い移転対象となっています。

美浜町は、①沿線町民の生活利便性を維持、②災害時の非常物資としての備蓄、の観点から、計画地または周辺地にGSを1箇所、新設する方向で検討しています。

| GSの仕様 | 方針など |
|-------|---|
| 設置数 | ・ 1 箇所 |
| 設置場所 | ・ 国道 27 号沿い ・ 拠点化施設計画地に隣接する敷地 |
| 規模 | ・ 現時点では、NEXCO の設計要領を参考に、550 m ² を想定。ただし、規模の決定は、今後の事業者組合との協議による |
| 施設内容 | ・ NEXCO 設計要領を参考に、計量器 4 台を想定 ・ ガソリン、灯油、軽油を想定（ローリー用灯油は今後の協議による） |
| 整備時期 | ・ 平成 30 年度中を目標に整備 |

なお、GSの設置に当たっては、福井県では京都市の設置基準に準じる必要があります。計画地内で設置の場合、以下について留意が必要となります。

| 対象項目 | 給油取扱所の基準（危政令第17条） |
|-------------|--|
| 防火塀 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 敷地境界に防火塀は必要。 ・ ただし隣地が幅員 4m以上の構内道路として車両通行が確保されていれば、構内道路に面する部分は、防火塀が不要 |
| 設置場所 | ・ 接道が確保されていれば、道路に面した敷地でなくても設置は可能 |
| 段階整備における考え方 | <p>・ 当初は防火塀を道路境界以外の敷地境界に設置するが、「地域づくり拠点化施設」整備に伴い、隣地が構内道路となった境界については、防火塀を撤去</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>竣工後、拠点化施設整備前</p> <p>↓ 隣地境界に防火塀が必要</p> <p>敷地境界</p> <p>防火塀不要</p> <p>道路</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>拠点化施設整備後</p> <p>↓ 隣地境界に防火塀が必要</p> <p>敷地境界</p> <p>防火塀不要</p> <p>道路</p> <p>(駐車場のアップローチ) 構内道路整備</p> </div> </div> |

図 2-17 ガソリンスタンド敷地と周辺の関係

2.5.3 既存施設の活用可能性について

1) JA倉庫

計画地内には戦前に建てられた倉庫（南西郷農業倉庫）が現存し、現在も資材倉庫として利用されています。（規模はおよそ、10m×20m＝200㎡程度）

歴史のある建物として、保存・利活用の可能性を提案する意見があり、「第5回 地域振興施設運営部会」（以下、地域部会）において、同倉庫の活用可能性について部会で検討を行いました。



図 2-18 JA倉庫の外観（左）と前面の館銘板（右）

検討の結果、「地域づくり拠点化施設」の配置計画や整備計画へ、大きな支障となることが懸念され、「保存は不要、撤去すべし」という意見が殆どであり、結論としては、撤去することとします。ただし、検討の中で、利活用についていくつかの意見があげられましたので、参考として紹介します。

- 調査を行い、詳細な記録を残した上で、撤去してはどうか。
- 屋内施設等へ、外観や、内装、窓など、部分的にデザインを取り入れてはどうか。外観デザインは、美浜の中心地の雰囲気合うのでは。
- 倉庫の前面にある看板など、部分的に保存し、「地域づくり拠点化施設」で展示してはどうか。
- 模型を作成して、昔の美浜町中心地の景色を展示してはどうか。

2) わかさ東商工会美浜支所ビル

同様に、わかさ東商工会美浜支所の施設については、計画地から若狭湾側の視界が遮られる懸念があり、存続について議論がありましたが、利活用について以下のようなアイデアがあげられましたので、参考として紹介します。

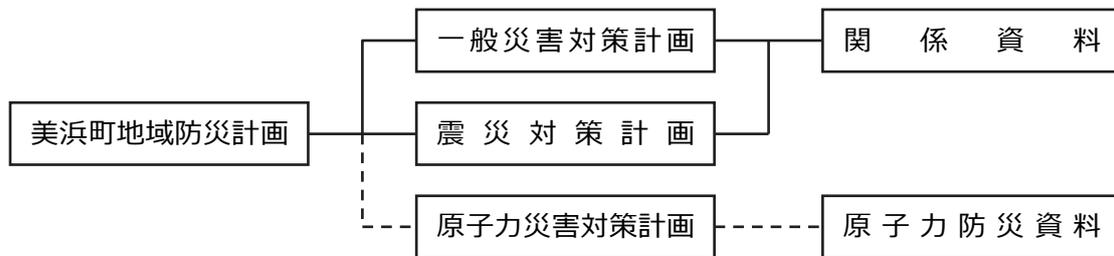
- わかさ東商工会美浜支所のビルの上階を若狭湾の展望場所として一般へ開放し、「地域づくり拠点化施設」の2階とデッキをつないではどうか。
- 上記に合わせ、カフェや、子育て交流施設等の機能をわかさ東商工会美浜支所へ設けてはどうか。

なお、同施設においては、利用可能性について今後検討を行います。

2.5.4 計画地の防災に関する概要

1) 美浜町における防災の現状

美浜町では、「**美浜町地域防災計画**」を平成 27 年 3 月に策定し、一般災害対策、震災対策、原子力災害対策を定めています。また、美浜町では土砂災害、浸水、津波等の災害におけるハザードマップを作成しています。



出典：「美浜町地域防災計画 ‹震災対策計画›」（平成 27 年 3 月 美浜町防災会議）

図 2-19 美浜町地域防災計画の構成

●災害履歴・被災の想定

美浜町地域づくり拠点化整備計画（道の駅）の計画地の状況は以下の通りです。

- ・一般災害：土砂災害、浸水等について過去の災害履歴はありません。
- ・震災：津波浸水エリアには含まれていません。
- ・原子力災害：「緊急時防護措置を準備する区域（UPZ）」に含まれています。（美浜発電所等から 5～30km 圏内）

●防災時の計画地の役割など

- ・計画地内には現在のところ、災害時に避難所になる施設や、対策の拠点となる施設は存在しません。
- ・国道 27 号の歩道拡幅に伴い、沿線のガソリンスタンドが 3 箇所閉鎖・移転するため、防災上の燃料備蓄も兼ねて、ガソリンスタンドを計画地内に検討します。

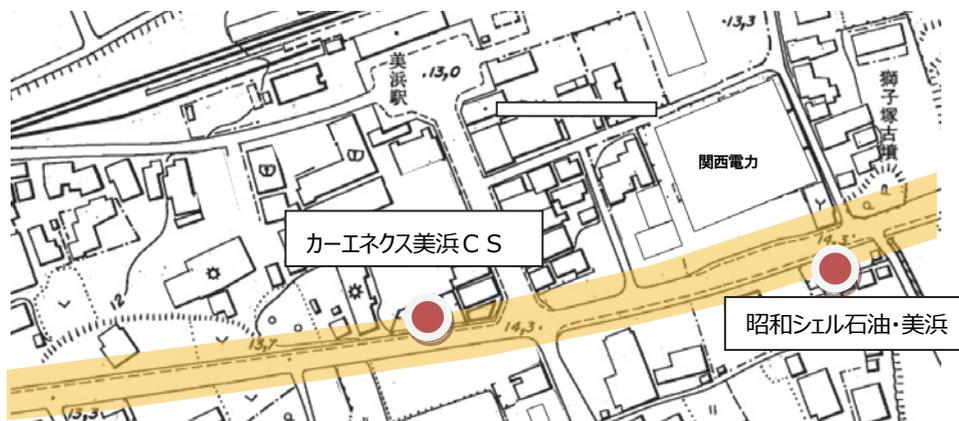


図 2-20 計画地周辺の閉鎖予定ガソリンスタンド

2) 他の「道の駅」における防災への対応状況

「道の駅」が、地域の防災機能の一端を担う例は、増えつつあります。熊本地震では、被災地周辺の「道の駅」が、避難場所の提供や炊き出し支援、物資の集積などに活用されました。防災協定を自治体と締結したり、地域防災計画に位置づけられる「道の駅」も増えています。

総務省は平成 28 年度に東北各県を対象に「道の駅」の防災機能の向上に関する調査を実施しました。

その中で、防災設備として実際に整備されている設備の一覧と傾向は以下の通りです。

表 2-2 防災設備の一覧

| 防災設備 | 整備割合(%) |
|-------------------|---------|
| 情報提供設備（大型液晶モニター等） | 52.6 |
| 非常用電源 | 45.6 |
| ラジオ | 35.1 |
| 受水槽（地下貯水槽含む） | 31.6 |
| 代替通信機能 | 22.8 |
| 燃料備蓄 | 17.5 |
| 食料・飲料の備蓄 | 17.5 |
| 防災備蓄倉庫 | 5.3 |
| 仮設トイレ・災害用トイレ | 3.5 |

※整備割合：調査時点で、調査対象駅のうち整備している駅数の割合

3) 計画地における検討ポイント

本計画地において、防災機能を計画するにあたり、検討が必要と思われる項目を以下に示します。

①対象とする災害の設定

- ・土砂災害、浸水災害 →各災害において本計画地には被害想定なし
- ・地震、津波 →一時避難場所として
- ・積雪（吹雪） →主に、通行する車両の避難、道路啓開における車両置き場など

②防災機能を提供する対象の設定

- ・「道の駅」利用者
- ・国道 27 号、県道美浜停車場線を通行する車両
- ・JR 小浜線の乗客

※周辺地域住民は、すでに地域防災計画に位置づけられた避難場所があり、対象外とする。

③防災機能として、整備すべき設備

- ・上記の表にあがる各設備の、本計画における必要性
- ・本計画地の特徴として、敷地内に移設するガソリンスタンドの防災活用（燃料備蓄）

④美浜町の地域防災計画における位置づけ

- ・防災協定の締結
- ・地域防災計画への位置づけ

基本方針

| | |
|---------------------------------------|-----|
| 3.1 整備コンセプト..... | 3-1 |
| 3.1.1 昨年度の庁内検討における方向性..... | 3-1 |
| 3.1.2 美浜町のまちづくり指針（第五次美浜町総合振興計画） | 3-2 |
| 3.1.3 コンセプト..... | 3-3 |
| 3.2 導入する機能..... | 3-4 |
| 3.2.1 必要とされる施設の整理..... | 3-4 |
| 3.2.2 導入する施設の一覧..... | 3-5 |

3.1 整備コンセプト

3.1.1 昨年度の庁内検討における方向性

- ・観光については、景観に優れた民間施設を観光拠点化施設として位置づけ機能強化を図る。
- ・地域づくり拠点化計画においては、地域住民の交流拠点として整備を行っていく。



上記より、5つのコンセプトを設定

① 町民中心のまちなぎわい・地域住民の交流拠点

美浜町内外の人々（多様な目的・年代・客層）が集い、交流をとおして賑わうことにより、美浜町の中心市街地活性化の拠点となる空間づくり

② 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

町外からの来訪者が美浜町の多様な観光魅力を体感でき、そのことをもって町民も美浜町での生活サービスの質的向上を体感できる空間づくり

③ 「みはまホスピタリティ実感」拠点

美浜町ならではの「おもてなし」を体感でき、町内への観光周遊や体験観光利用を促進する空間づくり

④ 「若狭広域観光情報サービス」拠点

美浜町をはじめとする若狭広域の観光情報を提供する空間づくり

⑤ 「みはまライフ情報・防災サービス」拠点

美浜町での滞在、さらに美浜町への移住に関わるような多様な生活サービス情報の提供や、防災拠点機能を有する空間づくり



■平成29年1月の町民意向調査 ～コンセプトを補強する結果に。

| | |
|--------|---|
| 76%の人が | まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点の整備について必要と感じている。 |
| 54%の人が | まちなぎわい拠点や地域住民の交流拠点としてふさわしい場所は、美浜駅周辺や役場付近と考えている。 |

3.1.2 美浜町のまちづくり指針（第五次美浜町総合振興計画）

- ・平成 28 年度～37 年度の 10 年間が対象
- ・町の特性に応じた魅力あるまちづくりを、確実に進めていくための指針

●基本理念

- 創**（つくる）：活力ある「ひと」を育て、人材をつくり、地域をつくり、活気あふれるまちづくりを目指します
- 絆**（つなぐ）：「ひと」がつながり、地域がつながることによって絆が深まり、地域の伝統・文化・自然を次の世代へとつなげるまちづくりを目指します
- 集**（つどう）：様々な交流・体験を通じて、人々が出会い、交流が生まれ、輪を広げ、「ひと」が集えるにぎわいのあるまちづくりを目指します

●将来像

「みんなで ^{つく}創り ^{つな}絆ぎ ^{つど}集う ^{うま}美し美浜」

●6つの基本目標

- ①未来をひらき人と文化を育む まち
- ②健やかでぬくもりのある まち
- ③活気とにぎわいのある まち
- ④豊かな自然環境と心安らぐ まち
- ⑤快適で安全安心な まち
- ⑥みんなで築く協働の まち

3.1.3 コンセプト

前項の検討を受け、キーワード、およびコンセプトを設定しました。

キーワード

「集う」 「^{はぐく}育む」 「守る」 「^{つな}絆ぐ」 「磨く」

美浜に暮らす人々、美浜の様々な自然や産物、普段の暮らしや祭り、人の流れや様々な活動、町の情報など、様々な活動が集約された拠点を創り出すことで、魅力ある「にぎわい」を創り出す

コンセプト

人々が集い、^{はぐく}育み、^{うま}美し美浜を体感できるにぎわいの交流拠点づくり

ターゲット

道路利用者

全世代の美浜町民

観光客（外国人を含む）

集う

交流スペースやイベント広場、商業施設など交流機能の整備

住民の生活を支える商業施設等や子どもからお年寄りまで色々な活動や集まりが気軽にできる、地元民だけでなく観光客も利用できる交流の場

^{はぐく}
育む

子育て交流機能の充実

子育て世代に配慮した、地域、世代を越えた子育て交流機能の整備

守る

防災機能の整備

施設利用者および帰宅困難者を対象とした防災機能の充実

^{つな}
絆ぐ

町内各種施設等の情報発信や「美浜コンシェルジュ」の配置

観光施設、既設の多様な商業施設等の情報発信や、情報に精通したコンシェルジュの設置

磨く

美浜の観光資源を発見し紹介する仕組みの整備

従来の観光資源に加え、隠れている美浜の魅力を引き出し、紹介する窓口の設置

3.2 導入する機能

3.2.1 必要とされる施設の整理

「第2回 地域振興施設運営部会」（以下、地域部会）において、グループ別に整理された、美浜町に必要な施設を整理します。大きく「必要であると意見のあった施設」「必要でないと意見のあった施設」が挙げられました。

これらを整理し、地域部会にて整理された「必要であると意見のあった施設」をまとめました。

表 3-1 施設の必要性に対する意見の一覧

| グループ | 必要であると意見のあった施設 | 必要でないと意見のあった施設 |
|-------|--|--|
| Aグループ | <ul style="list-style-type: none"> 観光誘致をかねた朝市 地場野菜を加工・販売するフードコート（6次産業化） 地元と観光客の交流の場 | <ul style="list-style-type: none"> コンビニ、居酒屋、チェーン店 |
| Bグループ | <ul style="list-style-type: none"> 地元食材を使った飲食店 飲食チェーン店 子供が遊べる場所 | <ul style="list-style-type: none"> 地元と競合する施設 |
| Cグループ | <ul style="list-style-type: none"> 地元施設とつながり、利用しやすくなる「ハブ」のような施設 スペースを提供できる場（イベントスペース） | <ul style="list-style-type: none"> 地元と競合する施設 |
| Dグループ | <ul style="list-style-type: none"> 子育て支援施設（飲食の面：子供用メニュー、離乳食メニュー、施設の面：子育て支援センター、一時預かり、キッズトイレ、授乳スペース、屋内外で子供の遊べる場所） 集客のあるチェーン店 屋外イベントスペース インスタ映えのする場、物 町内外への情報発信施設 | — |

集約

| 必要であると意見のあった施設 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 観光誘致をかねた朝市 地場野菜を加工・販売するフードコート（6次産業化） 飲食チェーン店 地元と観光客の交流の場 子育て支援施設（子育て支援センター、一時預かり、キッズトイレ、授乳スペース、屋内外で子供の遊べる場所） 屋外イベントスペース 町内外への情報発信施設 インスタ映えのする場や物 |

3.2.2 導入する施設の一覧

これまでの検討にもとづき「地域づくり拠点化施設」に導入する施設候補をまとめました。

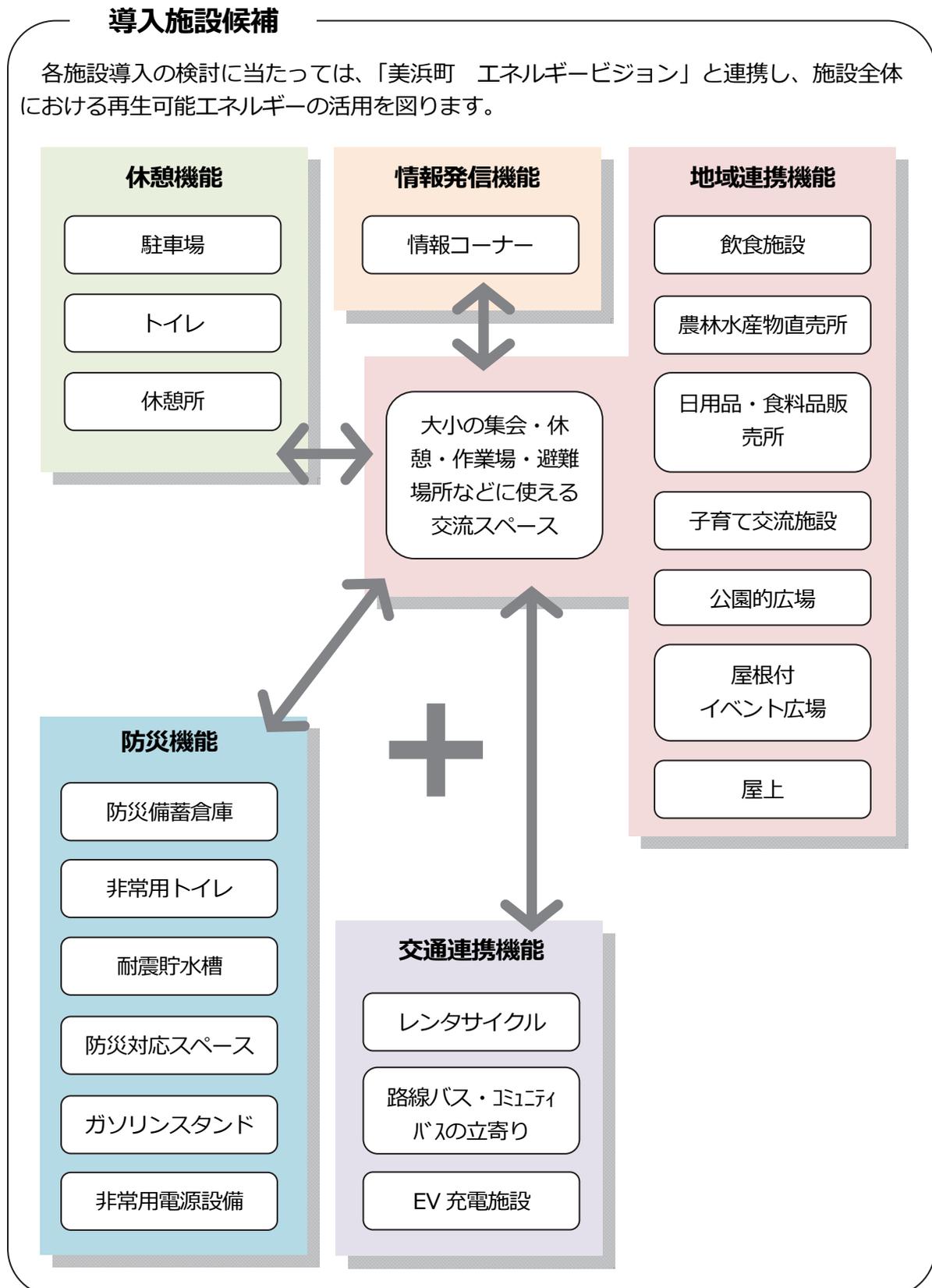


図 3-1 導入機能候補の一覧

施設の整備方針

| | |
|-----------------------------|-----|
| 4.1 休憩機能 | 4-1 |
| 4.2 情報発信機能..... | 4-2 |
| 4.3 地域連携機能..... | 4-3 |
| 4.4 防災機能 | 4-6 |
| 4.5 交通連携機能..... | 4-6 |
| 4.6 エネルギービジョンとの連携 | 4-7 |
| 4.7 管理機能 | 4-7 |
| 4.8 屋内施設の合計面積..... | 4-8 |
| 4.9 ガソリンスタンド【民間による整備】 | 4-8 |
| 4.10 計画地（敷地）の規模 | 4-8 |

各部会での検討内容に基づき、施設の整備方針について以下のとおり示します。

ただし、各施設の内容や、施設の面積等の規模、写真による施設の整備イメージについては、基本計画段階のものであり、決定したものではありません。今後、より具体的な施設の仕様について検討・調整を進めていきます。

4.1 休憩機能

① 駐車場【屋外施設】

- 混雑度が高い国道 27 号での車の出入りがスムーズにできるよう、出入口周辺の導線・スペースに余裕を持たせます。
- 誰もが止めやすい、ゆとりある駐車スペースを確保します。(ダブルラインの採用)
- 車いす利用者用駐車スペースは、屋根付きとし、施設に近い位置に設置します。
- 安全確保のため、小型車と大型車が交錯しないように、可能な限り駐車スペースを分離すると共に、利用者の安全を確保するため、歩行者の通行スペースを整備します。
- 子育て交流施設利用者専用の駐車場を設置します。
- バイク及び自転車用のための、屋根付きの駐車スペースを設けます。
- 点字ブロックの設置や歩道の段差をなくす等、誰もが利用しやすい配慮に努めます。
- 太陽光発電を利用した照明等クリーンエネルギーの積極的な導入に努めます。
- 施設規模：約 7,000 m²、126 台（小型車換算・子育て交流施設用、管理用駐車場は別）



② トイレ

- 「道の駅」を訪れた誰もが快適に利用できる、清潔で明るく、24 時間利用可能なトイレを整備します。
- 多目的トイレや幼児用トイレを設置し、誰もが安心して利用できるよう配慮します。
- 施設規模
 - ・ 24H トイレ : 約 150 m² (24 器)
 - ・ 屋内施設用トイレ : 約 80 m² (13 器)



③休憩所

- 運転につかれた来訪者やJR利用者が気軽に立ち寄って、休憩できるスペースをつくります。
- 乳幼児を持つ子育て家族や高齢者などが、安心して「地域づくり拠点化施設」を利用できるようなスペースを設けます。
- 施設規模：約 170 m²（情報コーナー約 10 m²を含む）



4.2 情報発信機能

①情報コーナー

- きめ細かで、地元ならではの情報が提供できるよう、コンシェルジュ（案内人）を配置して対応します。
- 大画面モニターや、タブレットなど多様な機器を用いて、多様な情報を容易に入手できるようにします。
- JR利用者も想定し、発着時刻や運行状況、二次交通との連絡方法等の情報発信を行います。
- 観光情報は、インバウンドを想定し、多言語対応、ピクトサインの導入、SNSの活用等に努めます。
- 地域に点在する官民様々な施設の案内情報が一括でわかる、地域住民にとっても便利な情報発信を行います。



4.3 地域連携機能

① 飲食施設（フードコート）

- 地場の野菜など産品を加工・調理して販売するフードコートを整備します。
- 共有の飲食スペースを設けて、気軽でにぎやかな場となることを目指します。
- ゆっくり滞在できる環境を整備します。
- 車いす利用者や乳幼児を持つ子育て家族が利用しやすい施設にします。
- 集客力のある飲食チェーン店の誘致にも努めます。

●施設規模：約 230 m²（50 席）



② 飲食施設（地場レストラン）

- 地場の野菜など産品を調理した地元料理を提供するレストランを整備します。
- 地場の料理が気軽に堪能できる店となることを目指します。
- ゆっくり滞在できる環境を整備します。
- 車いす利用者や乳幼児を持つ子育て家族が利用しやすい施設を整備します。
- リピーター確保の工夫に努めます。

●施設規模：約 230 m²（50 席）



③農林水産物直売所、日用品・食料品販売所

- 誰もが利用しやすい施設を目指します。
- 地場でとれる野菜や魚などの新鮮な食材、加工品、製品など地場産品を加工・販売し、美浜の魅力を伝える農林水産物直売所を整備します。
- 近隣の「五湖の駅」「海の駅千鳥苑」等とのバッティングを避けるために、「土産品」はできるだけ少なくして、食材を中心とした「市場指向」の品揃えを目指します。
- さばいた鮮魚を提供するなど、利用者が購入しやすい工夫をします。
- 住民の食生活を支える豊富な食材等の販売を目指します。



●施設規模

- ・農林水産直売所・日用品・食料品販売所：約 340 m²（倉庫含む）
- ・荷さばき室（作業スペース）：約 170 m²

④子育て交流施設

- 乳幼児を持つ子育て家族を対象とし、大型のおもちゃなどでのびのびと遊べるキッズルームを整備します。
- 子育て交流コーナー、一時預かりの機能、子育てに関する情報コーナー、幼児トイレ・授乳室等を整備します。

●施設規模：約 200 m²



⑤公園的広場【屋外施設】

- 芝生や見通しのよい植栽が植えられ、幼児や児童が遊び回ることのできる公園的な広場をつくります。
- 子育て交流施設とつながりが良い場所に整備して、一体的に利用できるようにします。

●施設規模：約 360 ㎡



⑥屋根付イベント広場【屋外施設】

- 天候に左右されず、幅広く利用できるように、屋根付きの広場を設けます。
- 屋外仕様の床にして、朝市などイベントの開催ができるようにします。
- 駅前広場の改修に合わせ、一体的な広場として活用できるようにします。

●施設規模：約 360 ㎡



⑦交流スペース

- 町民や観光客が気楽に立ち寄って、時間つぶしをしたり、おしゃべりをしたり、軽食を食べたりできる、だれもが利用しやすい交流スペースをつくります。
- 団体利用にも対応する多目的スペースとします。
- 施設のエントランスなど導線が集まる場所につくり、情報コーナーなどと連携するようにします。

●施設規模：約 100 ㎡



⑧屋上

- 屋内施設の屋上に広場を設け、美浜の海・山・町の景観を楽しめるようにします。イベントの開催場所等としても有効的に利用します。
- 外部から直接利用できるようにします。

●施設規模：約 300 ㎡

4.4 防災機能

○「地域づくり拠点化施設」の整備により、中心市街地における滞在人口の増加が期待されます。一時滞在人口の増加をにらみ、町の防災拠点である町役場を補完し、観光客などの一時滞在者、とくに災害に伴う帰宅困難者を対象とした防災機能を整備します。

○緊急時対応として、避難場所の提供、トイレ、情報、飲食品、日用生活用品を提供します。

○災害時に利用できる非常用トイレ、耐震貯水槽、自家発電設備を含む非常用電源施設を設置します。

○避難時に日用品などを提供できるよう、備品を収納する防災備蓄倉庫を整備します。

○災害時に必要な防災知識や行動等、防災啓発に努めます。

●施設規模（屋内施設に設置）

- ・防災備蓄倉庫 : 約 10 m²
- ・防災対応スペース : 約 20 m²
(防災啓発施設などの整備)

●施設規模（屋内施設と別個に設置）

- ・非常用電源施設 : 約 50 m²
- ・耐震貯水槽 : 約 30 m²
- ・非常用トイレスペース : 約 30 m²



4.5 交通連携機能

○北陸新幹線の敦賀開業に伴う JR 美浜駅の利用増を想定し、JR 利用者と自動車、バス、自転車等との連携を促し、「地域づくり拠点化施設」から観光地や地域の施設へつなぐ、二次交通の拠点として整備します。将来的には需要に応じて、レンタカーやカーシェアリングの導入も検討します。

①路線バス、コミュニティバスとの連携 【屋外施設】

○町内への回遊性を促進するため、駅前広場の改修にあわせて、路線バス、コミュニティバスの立寄など、連携を図ります。

●施設規模：大型バス 1 台停留可能なスペースを確保



② レンタサイクル【屋外施設】

○ 周辺を気軽に散策できるようレンタサイクルを設置します。

● 施設規模：レンタサイクル 10 台



③ E V 充電施設【屋外施設】

○ 普及のすすむ電気自動車の充電施設を設置し、普及に寄与します。

● 施設規模：2 器



4.6 エネルギービジョンとの連携

美浜町では、平成 29 年 3 月に「美浜町 エネルギービジョン」を策定しました。これは、美浜町の、主にエネルギーの面から見てめざすべき都市像（ビジョン）を示したものです。

地域づくり拠点においては、「地域のにぎわい創出」施策に基づく「再エネ等を活用した既存観光スポット、新たな集客施設の魅力推進プロジェクト」に位置づけられています。

上記のプロジェクトに基づき、施設全体において再生可能エネルギーの活用を図るため、以下のような機能を導入します。

○ 屋根付イベント広場や駐車場内の屋根に太陽光発電パネルを設置するなど再生可能エネルギーの導入を検討し、駐車場等の照明や E V 急速充電器等に電力を活用します。

○ 非常用電源施設は、上記発電電力の蓄電機能も備えます。

4.7 管理機能

○ 事務室や倉庫、更衣室などの事務系諸室、倉庫、機械室など。

● 施設規模：約 160 m²

4.8 屋内施設の合計面積

○上記の主要諸室に、エントランス、通路等を加えた、屋内施設全体の規模は下記の通りです。

- 屋内施設：約 1,900 m²

4.9 ガソリンスタンド【民間による整備】

○防災上の燃料備蓄も兼ねて、ガソリンスタンドを計画地の西側に整備します。

○ガソリンスタンド用地の取得、および施設の整備自体は民間事業者が行い、災害時の利用等については、町と事業者の間で協定を結びます。

- 施設規模：約 550 m²
- 敷地面積：約 600 m²



4.10 計画地（敷地）の規模

○計画地は、道路区域（国）、町有地および民有地で構成されます。

- 計画地の敷地面積：約 12,000 m²

ゾーニングおよび計画案

| | |
|-----------------------|-----|
| 5.1 導線計画の基本方針 | 5-1 |
| 5.2 ゾーニング案（最終案） | 5-2 |

5.1 導線計画の基本方針

計画地と周辺道路の現況、および導線計画の基本方針を以下のように設定します。

表 5-1 導線計画の現況と基本方針

| 対象 | 現況 |
|---------------|--|
| アクセス道路 | ・国道 27 号（南側）、県道美浜停車場線（東側） |
| 国道 27 号 | ・対向 2 車線。地域の主導線であり混雑度が高い。国道両側の歩道が拡幅予定（3.5m）。県道との交差点改修により右折レーンを設置予定。 |
| 県道美浜停車場線 | ・対向 2 車線。交通量は多くない。 |
| 対象 | 基本方針 |
| 車両導線 （国道） | <ul style="list-style-type: none"> ・国道 27 号沿いの下図青矢印位置付近に、車両出入口を設置する。（左折・右折進入、左折・右折退出、いずれも可能） ・敦賀方面からの車両に対し、駅前交差点を右折することによる計画地への進入誘導は行わない。（黄矢印） |
| 車両導線 （県道） | <ul style="list-style-type: none"> ・県道に、車両出入口を設置する。ただし、大型車の出入りも可能とするが、常時は小型車の出口としてのみ利用する。（赤+緑矢印） ・歩道については、関連する都市計画等を踏まえ、歩行者にとって安全安心な通行空間の確保を検討する。 ・JR 駅側から右折で小浜方面へ向かう車両の増加を想定し、対面する町道の線形改良による交通環境の変化を踏まえつつ、駅前交差点に右折車両の滞留スペース（幅広車線や右折レーン等）の検討を行う。 |
| 車両導線 （敷地内） | <ul style="list-style-type: none"> ・小型車、大型車が交錯しないように車両導線を極力分離する。 ・出入りの際の混雑が、国道や県道へ影響することをできるだけ避けるために、敷地内に車両が滞留できるスペースを確保する。 |
| 歩行者 導線 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の利便性を高めるため、敷地内経路を使って、J R 美浜駅と国道の往来を安全に行えることが望ましい。 |

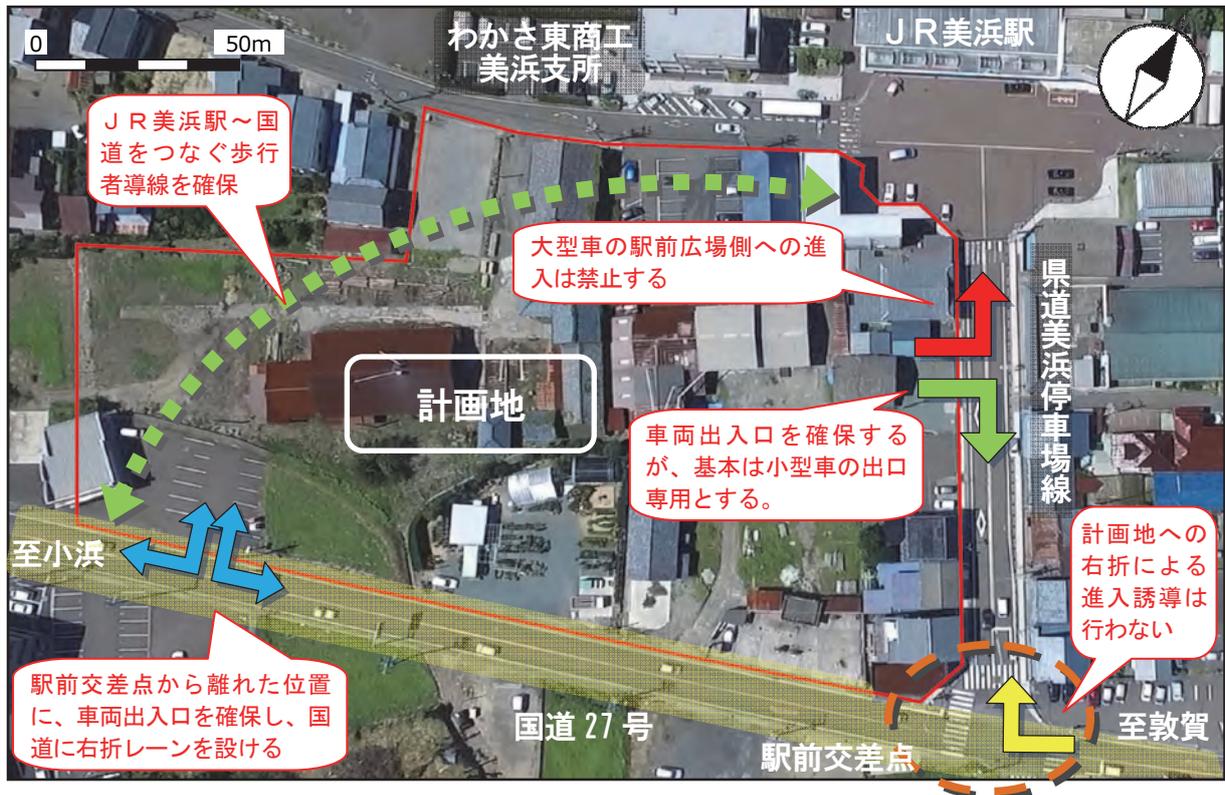


図 5-1 導線計画の基本方針

5.2 ゾーニング案

敷地の区分などを整理した、ゾーニング案を以下に示します。

表 5-2 ゾーニング案と特徴

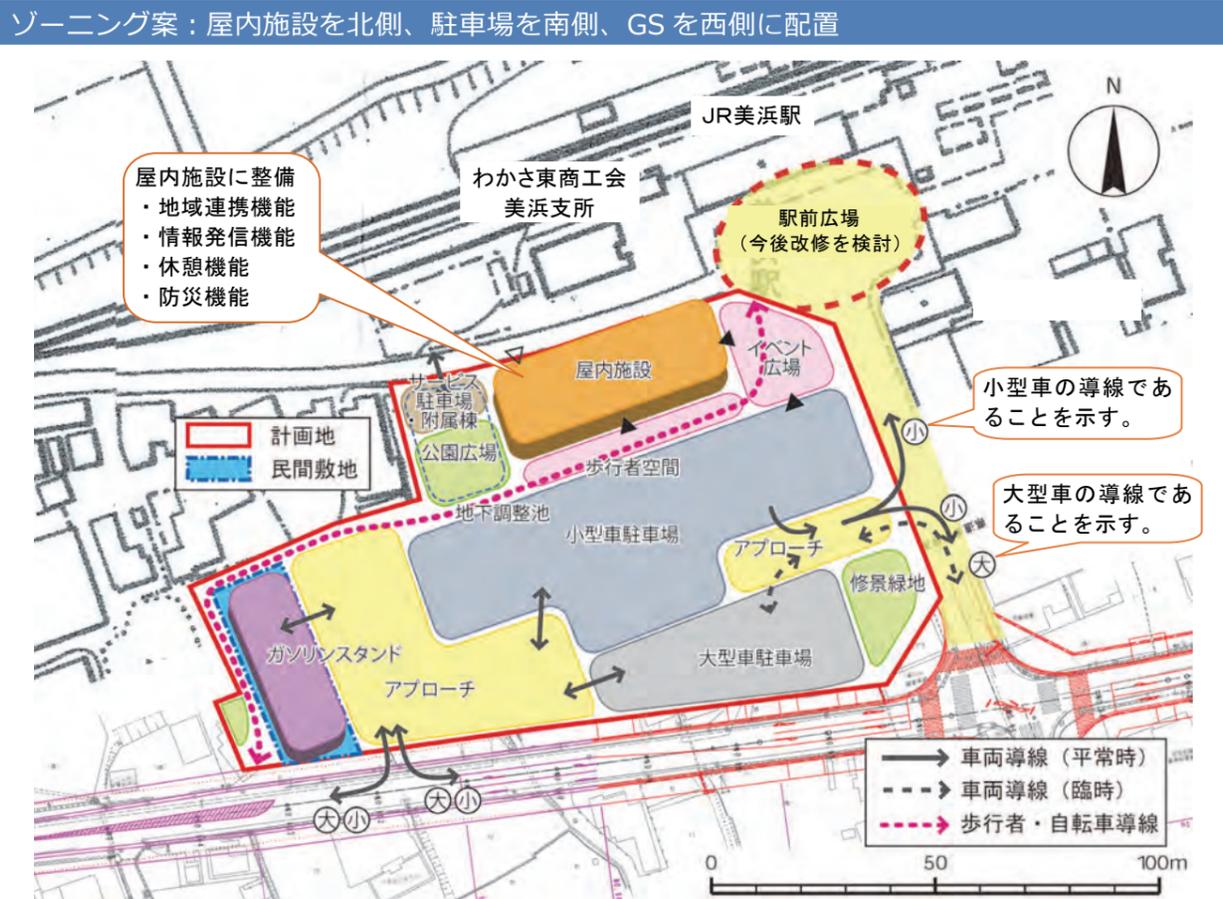


図 5-2 ゾーニング図

| | |
|------|---|
| 特 徴 | <p>【 J R 駅前広場と連携して開放的な駅前空間を目指した交流拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ J R 駅と拠点化施設が一体化し、町の中心的拠点となすことを目指したゾーニング案 ・ 屋内施設、 J R 駅前広場、小型車駐車をイベント広場でつなげ、一体化した空間とすることで、円滑な利用者導線と「にぎわい」をつくり出す。 ・ G S を西端に設置して国道との接道を確保しつつ、計画地南側を広く一体的に確保する。 ・ 調整池を地下貯留方式とすることで、利用可能な広場を最大限に確保する。 |
| メリット | <ul style="list-style-type: none"> ○ 屋内施設～広場～駅前広場の一体的な利用がしやすい。 ○ G S 用地の一部が国道に接道し、 G S の利用状況を国道から把握しやすい。 ○ 国道側から屋内施設は遠いが見通しがよい。 ○ サービス系の導線を北側に集められるので、一般利用者導線との区別がしやすい。 ○ 既存地下タンクの位置と、 G S の新設位置が離れているため、撤去工事と新設工事を並行して実施できる。 ○ 国道、県道との境界に施設がなく、連続的な植栽などで町並景観への寄与が期待できる。 ○ 交差点そばの用地の一部を修景緑地とすることで、市街地の環境向上を図ると共に、将来の利用余地を残す。 |

| | |
|-------|---|
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> × 拠点化施設と G S の車両がアプローチ部分で合流し、混雑を助長する恐れがある。 × 屋内施設と商工会議所の距離が近く、屋上から海側の景観が遮られる。 × 計画地を西側へ拡張する場合に、 G S の位置が支障となる可能性がある。 × 調整池を地下貯留式とした場合は、オープン方式に比べ整備コストが大きく上昇する。 |
|-------|---|

部会、第 2 回策定委員会の中でポイントとして挙げられた事項について、ゾーニング検討上の考え方を示します。

表 5-3 ゾーニング検討上のポイント

| ポイント | ゾーニング案の考え方 |
|-------|--|
| G S | <ul style="list-style-type: none"> ・ H30 年度中を目標に竣工する予定であり、工期短縮の観点から、撤去と新設を並行して行えるよう、既存 G S と重なる用地設定を避ける。 ・ 民間事業としての事業性を考慮し、国道に面して設置する。 ・ 計画地をまとまりのある形で確保するため、 G S は計画地の西側に隣接するように配置する。 |
| 国 道 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 敦賀方面から来訪し拠点化施設へ右折進入できるように、右折レーンを設ける。 ・ 国道に面する車両出入口を最小限とするために、道の駅と、 G S の車両出入口を兼ねる。 |
| 県 道 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 県道側から、計画地への車両の進入は、原則として行わない。また大型車の退出も原則として行わない。ただし、工事やイベント、災害時など臨時の対応を可能とするよう車両出入口は設ける。 |
| 調整池 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 規模は 240 m² × 1m = 240m³ 程度と仮定。 ・ 計画地の有効利用を優先し、地下貯留方式を基本とする。 ・ 地形を反映し、計画地北側に設置する。 <p>※ただし、現段階では規模等が把握できないため、詳細設計の段階で必要性も含め検討する。必要とする場合は、災害時の安全面を十分確保できることを前提に、規模・場所・形式を定める。</p> |
| 広 場 等 | <ul style="list-style-type: none"> ・ イベント広場、公園広場は、屋内施設との連携を考慮し、建物周辺に設ける。 ・ イベント広場は車両の乗入れにも耐えるアクティブな空間、公園広場は幼児が安心して遊べる安全な空間を目指すため、一体にはしない。 ・ イベント広場は、屋内施設、駐車場、 J R 駅前広場、どこからもアクセスしやすい位置に設け、歩行者の通行導線を兼ねる。 ・ 歩行者導線は、拠点化施設を出入りする車両導線と交差しないように設け、 G S 付近の通過に当たっては、安全性、快適性に留意する。 ・ 路線バス、コミュニティバスの立寄等の連携を図る。 |
| 景 観 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 本施設は美浜町の中心部に立地し、中心市街地の景観への影響が大きいため、施設外観への配慮や植栽等の修景により、周辺施設との調和・環境向上へ積極的に取り組んでいく。 ・ 具体的には、屋内施設や利用者用駐車場と隣接する住宅地や道路との間に、できるだけ余裕を持たせるよう植栽帯や歩行者導線を敷地外周部に設ける。また、施設の外観に地域の伝統的な意匠、材料、形状、色彩を取り入れて景観上の調和を図る、等を検討する。 ・ なお、別途検討を行う J R 美浜駅前広場、及び周辺開発についても、本計画との機能・景観上の連携を図っていく。 |

管理・運営

| | |
|----------------------|-----|
| 6.1 管理・運営の基本方針 | 6-1 |
| 6.2 サービス提供のあり方 | 6-2 |
| 6.3 管理・運営のイメージ | 6-3 |
| 6.4 管理運営の手法..... | 6-4 |

6.1 管理・運営の基本方針

「地域づくり拠点化施設」の管理・運営にあたっては、整備コンセプトで示した方針を実現するため、経営、管理・運営、店舗の導入において以下のような考え方を設定し、本町の産業振興への寄与と、利用者への質の高いサービス等の提供に努めます。

表 6-1 管理・運営の考え方

| 方 針 | |
|-------|---|
| 経 営 | ・収益施設の運営については、町の財政負担ができるだけ発生しないような手法を採用する。 |
| | ・町が施設の管理・運営を直接行わない場合、収益の一部を町へ還元することを検討する。 |
| | ・収入の確保と高いコスト意識にもとづいた、効果的・効率的な運営を行う。 |
| 管理・運営 | ・本計画、地域住民や利用者の意見を最大限反映し、地域振興につながるような管理・運営を行う。 |
| | ・屋根付イベント広場等でイベントを開催する等、施設が持つ資源を最大限に活用し、町内・外の交流人口が増加する機会を積極的に創出する。 |
| | ・雇用については、地元の人々を優先的に採用するように努める。 |
| | ・本施設のオリジナリティ（独自性）を重視した管理・運営を行う。 |
| 店舗の導入 | ・飲食・物産・物品販売の店舗については、地元農家や地元事業者、本町にゆかりのある事業者の導入について、考慮する。 |
| | ・飲食・物産・物品販売における利用者のニーズを把握し、統計結果を活かした店舗となるように配慮する。また、町内店舗との競合をできるだけ避けた商品展開を行う。 |
| | ・店舗については、短期間での入れ替えも可能な仕組みを取り、多くの事業者が施設に出店する機会を得ることができるよう考慮する。 |
| | ・町内事業者にとって、本「地域づくり拠点化施設」での出店が事業拡大等の契機となり、地域振興につながる場となるように配慮する。 |

6.2 サービス提供のあり方

「地域づくり拠点化施設」では、地域住民、および道路利用者や観光客等、美浜町へ来訪される利用者に対し、良質なサービスを提供し、高い満足度を得ていただくことを目指します。

さらに「ここにしかない」施設とするため、地域住民や町内の他施設とも協働して、美浜町としての独自性や、地域ならではの商品や情報提供、空間づくりにも取り組みます。

■ 誰もが立寄りたくなる拠点とします

- ・利用者に「おもてなし」を提供します。
- ・いつでもだれでも利用できる、くつろげる場を提供します。
- ・「ユニバーサルデザイン」による空間づくりを行い、乳幼児連れの家族や、高齢者、障がい者、病気や怪我をした人、さらに外国人など、だれもが使い易いように配慮した施設とします。
- ・利用者が憩い、安らぐ空間を提供するため、行き届いた清掃やごみの削減等、清潔で美しい施設として維持します。

■ 地域を周遊するきっかけとなります

- ・近隣の「道の駅」や地域との連携により、地域を周遊して楽しんでもらい、まちのリピーターづくりに寄与する拠点とします。
- ・道路利用者に対する交通情報、地域住民および観光客に対する地域情報等、タイムリーに必要な情報を提供します。
- ・地域内や地域間、道の駅間と連携したイベント等を企画します。
- ・コンシェルジュ（案内人）の配置により、丁寧できめ細やかな対応をします。

■ 地域の人を使いやすく、やりたいことができる拠点とします

- ・地域の住民や特産物、情報が集まる仕組みづくりを目指します。
- ・地域交流スペースやイベント広場等を利用して、地域住民の活動・活躍の場を提供するとともに、イベント開催等のにぎわいづくりに寄与します。
- ・物品販売や、飲食提供、その他有償・無償の活動の場として、町民が参画しやすい仕組みづくりを目指します。
- ・地域や利用者のニーズに合わせて対応します。

■ 周辺地区だけでなく、町全体の人とまちを元気にする拠点とします

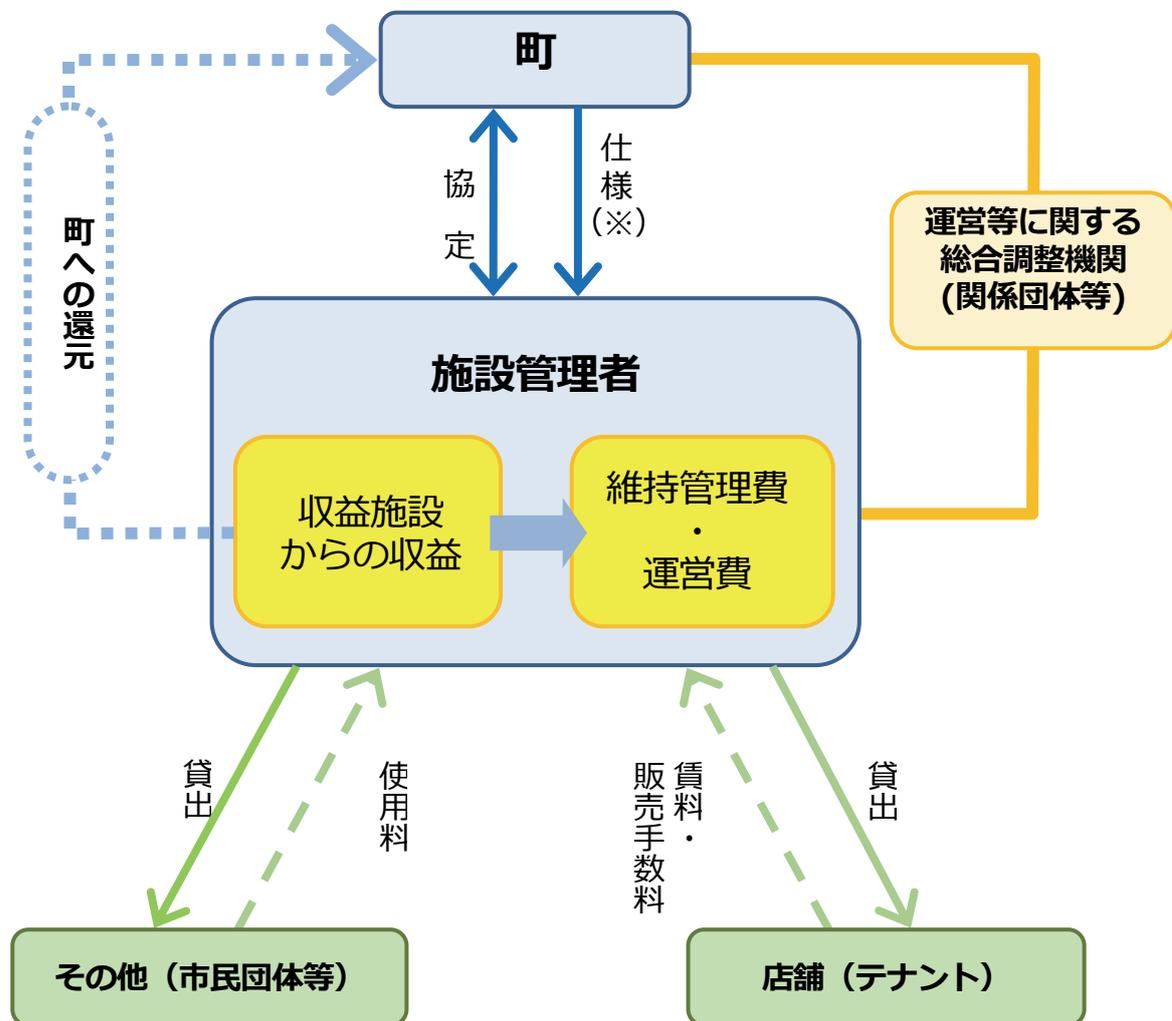
- ・美浜町全域の地域産業の振興や新規雇用に寄与するため、地産地消を推進し、農林水産物や加工品、オリジナルメニューを提供します。
- ・新たな商品開発等に取り組みます。
- ・移住や定住に関する情報を提供します。

6.3 管理・運営のイメージ

本「地域づくり拠点化施設」は、利用者へ質の高いサービス等の提供が可能な管理・運営を目指しつつ、施設整備を除く施設の管理・運営については、施設からの収益等により行い、町からの財政負担ができるだけ発生しないような手法を検討します。

さらに、管理・運営主体が町以外となった場合は、収益の一部を町へ還元してもらうことも検討します。収益事業の具体的内容については、今後運営計画にて詳細を検討します。

また、開設後も本「地域づくり拠点化施設」コンセプトに沿った適正な管理・運営を継続的に行うため、運営等に関する総合調整機関の設置を検討します。



(※) 施設管理費・運営費等の分担や負担の割合等、その他様々な運営ルールを定める

図 6-1 管理・運営のイメージ

6.4 管理運営の手法

公共施設の管理運営手法は、以下のとおり、町が建設し直接管理する方法（公設公営）、町が建設し指定管理者等により管理する方法（公設民営）、施設の建設から管理・運営まで民間事業者が行う方法（民設民営）があります。今後、最善の管理運営手法を検討していきます。

表 6-2 管理運営手法

| 設置・運営形態 | 公設公営 | 長期包括運営委託 | 公設民営（指定管理方式） | | | 公設民営（DBO方式） | 民設民営（PFI方式） | | | |
|--------------|--|--|---|---|---|---|---|---|---|--|
| | 公共が施設を設置、直接運営 | 公共が施設を設置、運営を民間へ委託。委託期間を複数年度化 | 地域と公共の第三セクターが運営 | 地域が運営 | 民間企業・NPO等が運営 | 設計、建設、運営を民間事業者へ一括発注。建設資金・所有は公共、運営は長期包括委託 | BTO方式 | BOT方式 | BOO方式 | |
| 計画策定 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | |
| 資金調達 | 公共 (起債による低利率での調達) | 公共 (起債による低利率での調達) | 公共 (起債による低利率での調達) | 公共 (起債による低利率での調達) | 公共 (起債による低利率での調達) | 公共 (起債による低利率での調達) | 民間 (金融機関から起債より高い利率での調達) | 民間 (金融機関から起債より高い利率での調達) | 民間 (金融機関から起債より高い利率での調達) | |
| 設計・建設 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共/民間 | 民間 | 民間 | 民間 | |
| 運営 | 公共 | 民間 | 第三セクター | 民間 | 民間 | 民間 | 民間 | 民間 | 民間 | |
| 施設の所有（建設時） | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 民間 | 民間 | 民間 | |
| 施設の所有（運営期間中） | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 民間 | 民間 | |
| 施設の所有（事業終了後） | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 公共 | 民間 | |
| 地域雇用の場 | パート程度 | 社員として少数雇用程度 | 多数の雇用を期待 | 多数の雇用を期待 | 社員として少数雇用程度 | パート程度 | パート程度 | パート程度 | パート程度 | |
| 長所 | <ul style="list-style-type: none"> ○事業全体の執行に町の責任があるため、公共性の高い運営指導が可能 ○行政施策との連携が図りやすい。 ○自治体に技術蓄積が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共性の担保がしやすい ○管理運営状況を踏まえ、臨機応変にサービス改善を図ることが可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共性の担保がしやすい ○町が株主として、役員派遣により関与できる ○地域ならではのノウハウを反映したきめ細かい運営が期待できる | <ul style="list-style-type: none"> ○地域ならではのノウハウを反映したきめ細かい運営が期待できる | <ul style="list-style-type: none"> ○運営状況を踏まえ、臨機応変にサービス改善を図ることが可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ○民間の専門的な運営ノウハウを活かした管理運営と多様な事業展開が可能。 ○運営状況を踏まえ、臨機応変にサービス改善を図ることが可能 | <ul style="list-style-type: none"> ○民間の専門的な運営ノウハウを活かした管理運営と多様な事業展開が可能。 ○運営状況を踏まえ、臨機応変にサービス改善を図ることが可能 | <ul style="list-style-type: none"> ○民間の専門的な運営ノウハウを活かした管理運営と多様な事業展開が可能。 ○運営状況を踏まえ、臨機応変にサービス改善を図ることが可能 | <ul style="list-style-type: none"> ○民間の専門的な運営ノウハウを活かした管理運営と多様な事業展開が可能。 ○運営状況を踏まえ、臨機応変にサービス改善を図ることが可能 | |
| 短所 | <ul style="list-style-type: none"> ●運営ノウハウが少ないため、道の駅の管理運営が困難となる可能性がある。 ●高コストとなる傾向がある。 ●予算等の面から、柔軟な対応ができない場合がある。 | <ul style="list-style-type: none"> ●モニタリングが必要 ●自治体と事業者間のリスク分担を詳細に設定必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●町が損失を補填せざるを得ない可能性あり ●責任の所在が曖昧となる懸念あり ●指定管理期間が3～5年程度で、民間の計画的な事業投資に懸念あり ●モニタリングが必要 ●自治体と事業者間のリスク分担を詳細に設定必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●運営経費が十分に確保されない場合、サービスの低下が懸念 ●指定管理期間が3～5年程度で、民間の計画的な事業投資に懸念あり ●モニタリングが必要 ●自治体と事業者間のリスク分担を詳細に設定必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●運営経費が十分に確保されない場合、サービスの低下が懸念 ●指定管理期間が3～5年程度で、民間の計画的な事業投資に懸念あり ●モニタリングが必要 ●自治体と事業者間のリスク分担を詳細に設定必要 | <ul style="list-style-type: none"> ●運営経費が十分に確保されない場合、サービスの低下が懸念 ●モニタリングが必要 ●自治体と事業者間のリスク分担を詳細に設定必要 | |
| 参考事例（主な道の駅） | <ul style="list-style-type: none"> ・三朝・楽市楽座（鳥取県三朝町） ・彩葉茶屋（岡山県美作市） ・長門峡（山口市） | | <ul style="list-style-type: none"> ・あ・ら・伊達な道の駅（宮城県大崎市） ・田園プラザ川場（群馬県川場村） ・とみうら枇杷倶楽部（千葉県南房総市） | <ul style="list-style-type: none"> ・津山（宮城県登米市） ・東山道伊王野（栃木県那須町） | <ul style="list-style-type: none"> （NPOが運営） ・ふくしま東和（福島県二本松市） | | <ul style="list-style-type: none"> ・針テラス（奈良市） ・いぶすき（鹿児島県指宿市） ・よかか但馬蔵（兵庫県養父市） | | | |

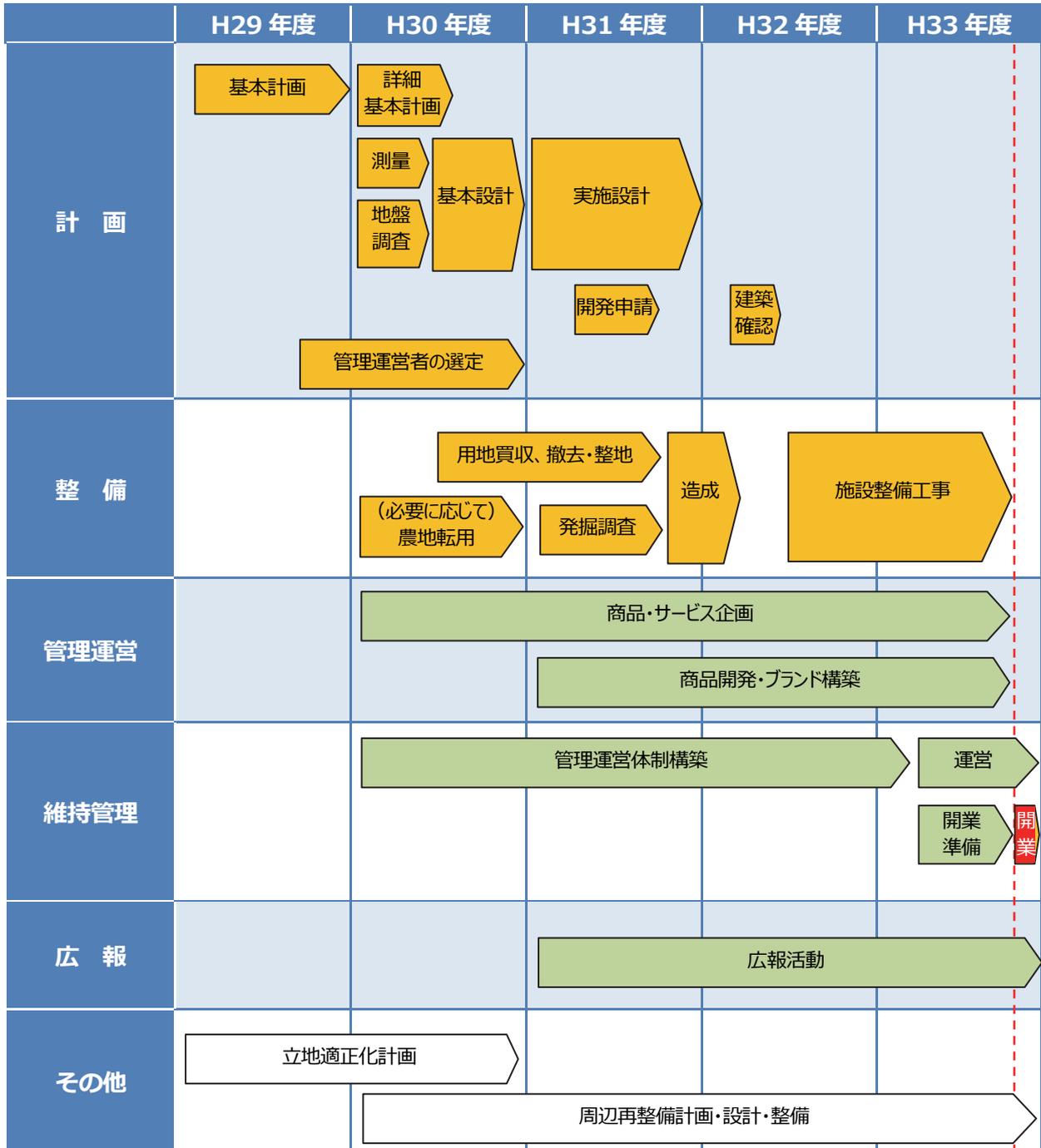
事業スケジュール

7.1 事業スケジュール..... 7-1

7.1 事業スケジュール

平成 33 年度中の開業に向けた事業スケジュール案を、以下に示します。

表 7-1 事業スケジュール (H29～)



参考資料（規模算定）

| | | |
|-------|----------------------|------|
| 8.1 | 規模算定の流れ..... | 8-1 |
| 8.2 | 道路交通量の把握..... | 8-2 |
| 8.2.1 | 道路交通量の把握 | 8-2 |
| 8.2.2 | 計画交通量の推定 | 8-2 |
| 8.3 | 駐車ますの算定..... | 8-4 |
| 8.4 | トイレの算定..... | 8-6 |
| 8.5 | 道路管理者と市町村の整備分担 | 8-7 |
| 8.5.1 | 駐車場の整備分担 | 8-7 |
| 8.5.2 | トイレの整備分担 | 8-8 |
| 8.6 | 駐車場の規模算定..... | 8-9 |
| 8.7 | 各施設の規模算定..... | 8-10 |

8.1 規模算定の流れ

必要な機能・施設を設定後、規模の算定に進んでいきます。施設規模は、道路交通量、類似事例を基本情報として、施設ごとに以下のチャートに沿って算定を行います。

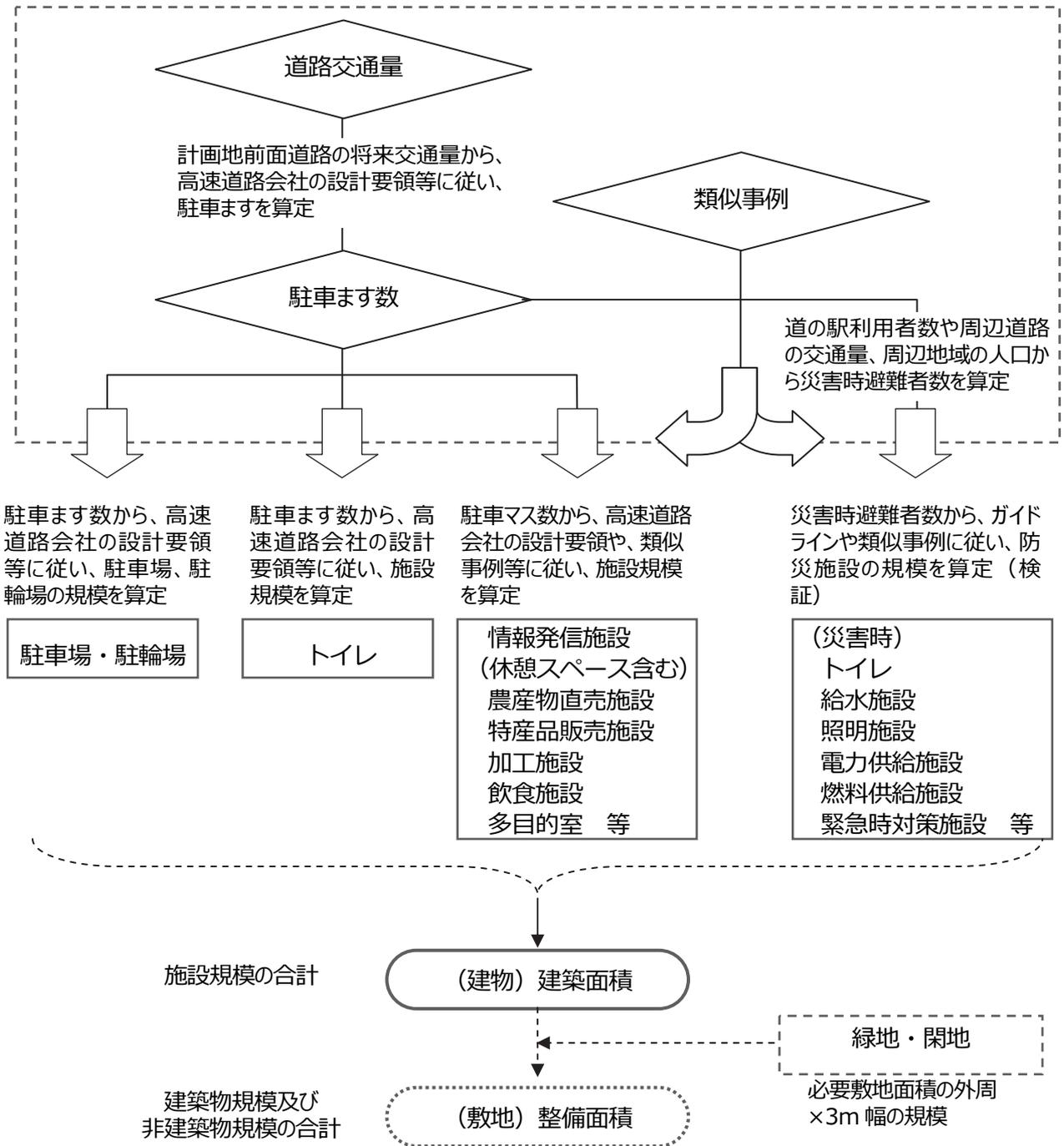


図 8-1 施設規模算定チャート

以下では、「地域づくり拠点化施設」（道の駅）の規模算定をすすめるうえで、基本的な数量となる道路交通量、道路交通量から算定が可能な駐車ます数、トイレ器数の算定を行います。

また、本計画において大きな面積を占める駐車場について、規模の概算を行い「規模感」を把握します。

8.2 道路交通量の把握

8.2.1 道路交通量の把握

規模算定をすすめるに当たっての基礎数量となる、道路交通量の把握と計画交通量の設定を行います。

前面道路 国道 27 号
県道美浜停車場線

平成 27 年度の交通センサスによる前面道路交通量は以下の通りです。

表 8-1 計画地周辺の道路交通量

| 項目 | 国道 27 号 (観測地点：郷市交差点付近) | | 県道美浜停車場線 | | 備考 |
|--------------------|---------------------------|-------|----------|-----|-------------|
| | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | |
| 前面道路交通量 (台/24h) | 14,676 | | 1,872 | | H27 センサスによる |
| 車種別前面道路交通量 (台/24h) | 12,843 | 1,833 | 1,756 | 116 | |

8.2.2 計画交通量の推定

上記の前面道路交通量より、規模算定の基準値となる、設計交通量を算出します。設計交通量は NEXCO 設計要領より、以下のように算出します。(本計画の供用は平成 33 年度)

$$\text{設計交通量} = \text{休日サービス係数} \times \text{開館 10 年後計画日交通量 (平成 43 年度)}$$

開館 10 年後計画日交通量は、H27 道路交通センサスをもとに、国土交通省が推計した「将来交通需要推計手法（道路）平成 22 年 11 月」による、近畿内陸ブロックの自動車総走行台キ口の伸び率を乗じて算定を試みました。

$$\text{開館 10 年後計画日交通量} = \text{H27 センサス交通量} \times \text{台キ口伸び率 (H44/H29)}$$

このとき、**台キ口伸び率 (H44/H29) は 1.0060** となり、ほぼ H27 センサス交通量と変わらないため、開館 10 年後計画日交通量として、**H27 センサス交通量をそのまま使用**します。

休日サービス係数とは、「平均日交通量から年間 365 日のうち 35 番目程度の交通量を求める係数」であり、NEXCO 設計要領では以下のような式で設定されます。

表 8-2 サービス係数

| 年平均日交通量 Q (両方向：台/日) | サービス係数 |
|--------------------------|---------------------------|
| $0 < Q \leq 25,000$ | 1.40 |
| $25,000 < Q \leq 50,000$ | $1.65 - Q \times 10^{-5}$ |
| $50,000 < Q$ | 1.15 |

本計画の前面交通量 14676 台/日の場合、サービス係数は 1.40 となりますが、本計画においてはトラカンによる日交通量データをもとに、実際に 365 日のうち 35 番目の日交通量を求め、**休日サービス係数 (1.05)** を算出しました。

以上より求めた設計交通量は、以下の通りです。

表 8-3 設計交通量

| 項 目 | 国道 27 号 | | 県道美浜停車場線 | | 備 考 |
|------------------|---------|-------|----------|-----|-----|
| | 小型車 | 大型車 | 小型車 | 大型車 | |
| 休日サービス係数 | 1.05 | | 1.05 | | |
| 設計交通量 (台/24h) | 15,410 | | 1,474 | | |
| 車種別設計交通量 (台/24h) | 13,486 | 1,924 | 1,383 | 91 | |

8.3 駐車ますの算定

- 「道の駅」の『登録・案内要綱』では、駐車ます数について、「十分な容量の駐車場を備える」と定めています。
 - 『「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針』では、「十分な容量の駐車場とは、交通量・立地条件・施設内容に応じて利用需要に対応できると認められるもので、駐車台数概ね20台（大型車用は2台分に換算）以上のものとする。」としています。＝ 最低ます数として、20台（小型車換算）
 - 具体的な駐車ます数の算定方法については、『事務連絡 直轄事業における「道の駅」（一体型）の整備及び維持管理について』（平成24年10月29日／道路局国道・防災課）にて、『「道の駅」の休憩施設等の規模について、**原則、日本道路公団設計要領を準用し**、本線交通量及び地域特性等を考慮の上、道路管理者が整備すべき範囲について適切に計画を行うこと。』とあります。
そのため、NEXCO 設計要領による算定方法にて、検討をすすめます。
 - 結論としては、NEXCO 設計要領のうち、「道の駅」全体を SA 相当とする算定を採用しました。
「道の駅」全体を PA 相当として算出し、地域振興施設分のます数を追加する「PA+a」方式は、今後地域振興施設の内容が出そろったときに、算定し比較検討を行います。
- ※なお、今回の検討は規模要件に大きな影響を与える自動車に特化して検討を進めますが、今後の計画の進展にあわせて、二輪車の交通量および駐輪場も検討していきます。

●以下に、算定のフローと算定結果を示します。

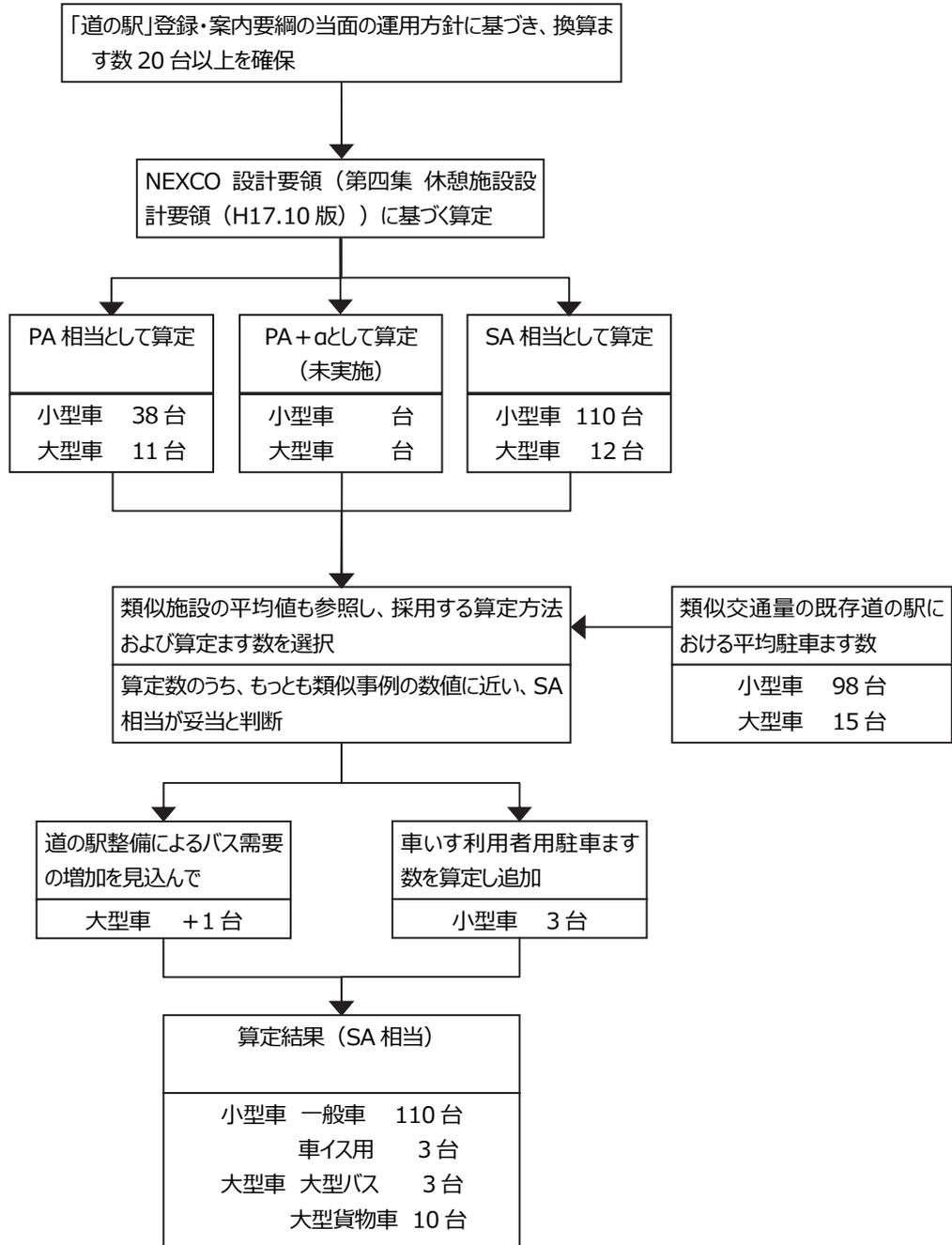


図 8-2 駐車ます数算定チャート

8.4 トイレの算定

- トイレ器数については、駐車場の算定経緯を受け、NEXCO の設計要領を用います。
- NEXCO の設計要領によるトイレ器数の算定に当たっては、駐車ます数をもとに、各種係数を用いた算定式により算出する方法と、駐車ます数から該当する標準器数を求める簡便な方法があるため、両方法にて算出した器数を比較検討を行います。
- 比較に当たっては、前面交通量が類似する他事例のトイレ器数も参照します。
- 以下に、算定の流れと、算定結果を示します。

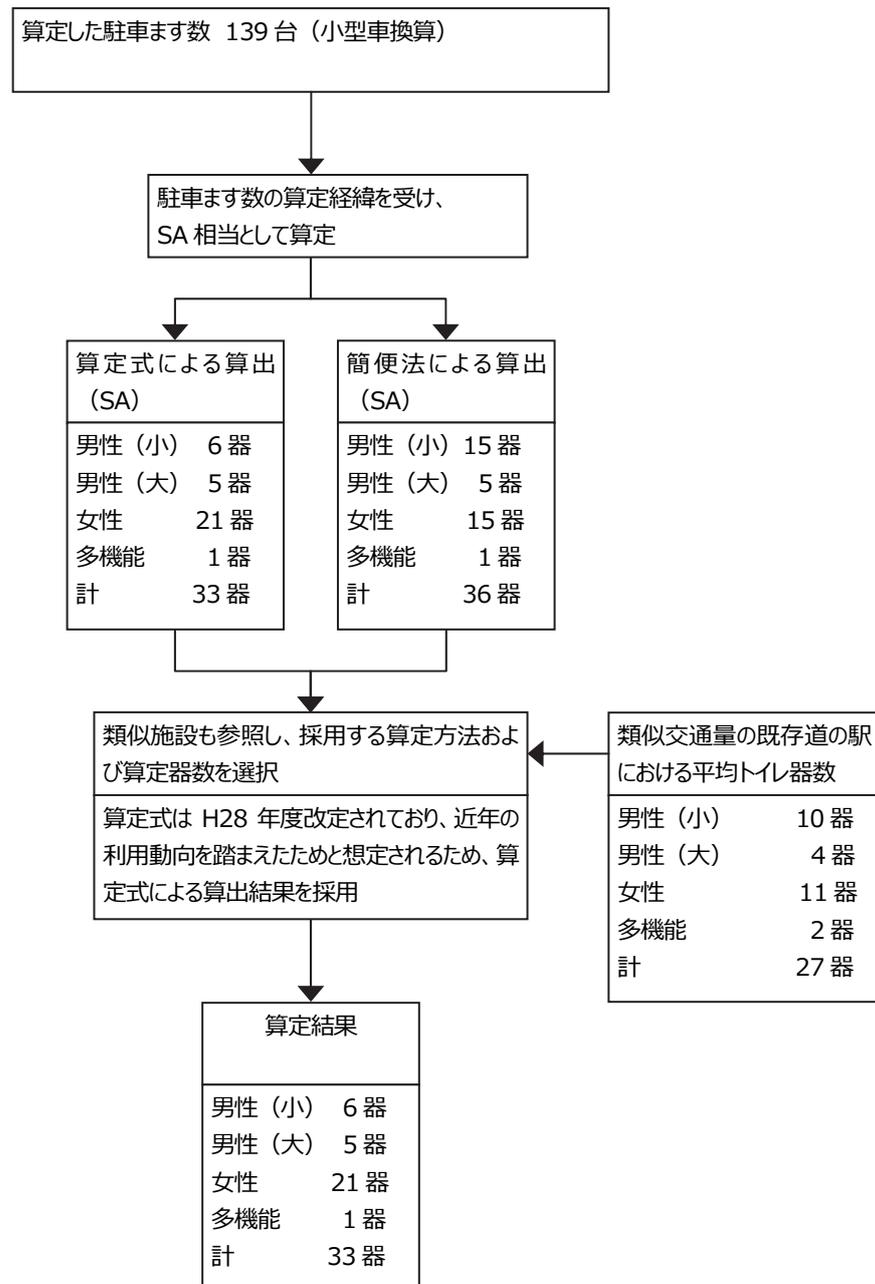
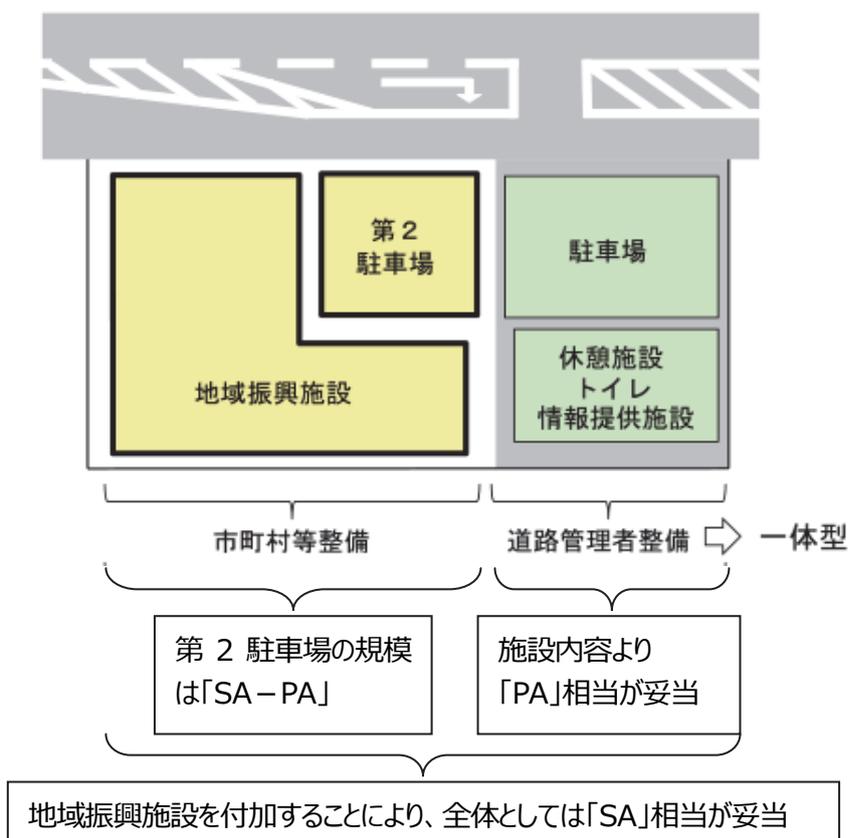


図 8-3 トイレ器数算定チャート

8.5 道路管理者と市町村の整備分担

道路管理者である国（福井河川国道事務所）と、美浜町の整備分担を、以下のように検討しました。

8.5.1 駐車場の整備分担



上図のような考え方をもとに、先に算出した駐車ます数の整備分担を算出しました。

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 全体 (SA相当) | - | 道路管理者整備 (PA相当) | = | 市町村整備 (SA-PA) |
| 小型車 一般車 110台 車イス用 3台 大型車 大型バス 3台 大型貨物車 10台 | | 小型車 一般車 38台 車イス用 1台 大型車 大型バス 2台 大型貨物車 9台 | | 小型車 一般車 72台 車イス用 2台 大型車 大型バス 1台 大型貨物車 1台 |

8.5.2 トイレの整備分担

トイレについては、「道の駅」の整備分担を示す概念図では、道路管理者整備となっています。ただし、明確に要綱等で定められてはいません。

地域振興施設を整備することにより、トイレ需要が大きく増加する場合は、駐車場と同様に、増加分を市町村が負担するという考え方もありえます。実際にそのような考え方にに基づき、トイレについて整備を分担している「道の駅」もあります。（道路管理者整備のトイレに加えて地域振興施設内に小規模のトイレ設置など）

本計画において、試算として、駐車ます数と同様に「道の駅」として必要な器数、道路管理者整備分として必要な器数を算定し、差分を地域振興施設として必要な器数として算出を行いました。

| | | | | |
|--------------|---|-------------------|---|------------------|
| 全体 (SA相当) | - | 道路管理者整備 (PA相当) | = | 市町村整備 (SA-PA) |
| 男性(小) 7器 | | 男性(小) 5器 | | 男性(小) 2器 |
| 男性(大) 5器 | | 男性(大) 3器 | | 男性(大) 2器 |
| 女性 19器 | | 女性 13器 | | 女性 6器 |
| 多機能 2器 | | 多機能 1器 | | 多機能 1器 |
| 計 33器 | | 計 22器 | | 計 11器 |

なお、上記の器数に加え、幼児対応を考慮して道路管理者整備トイレ、市町村整備トイレの各々に、子供用トイレを各2器ずつ設けることとします。

地域振興施設を整備することによる増加分（市町村整備と記載）は、13器（11器+2器）となります。

8.6 駐車場の規模算定

車両種別ごとの駐車ますの寸法は、NEXCO 設計要領（第四集 休憩施設編 H17.10 版）、及び「駐車場ユニバーサルガイドライン H19.2 東京都道路保全公社」（以下、ガイドライン）を参考にして、下表の通り設定しました。

表 8-4 駐車ますの寸法

| 車 種 | 長さ (m) | 幅 (m) | 備 考 |
|------|--------|-------|------------|
| 小型車 | 5.4 | 2.7 | ガイドライン |
| 大型車 | 13.0 | 3.25 | NEXCO 設計要領 |
| 障害者用 | 6.0 | 3.5 | ガイドライン |

車路を含めた 1 台あたりに必要な面積から、駐車場面積は、下表の通り算出しました。

表 8-5 駐車場面積

| 車 種 | 駐車ます数 (台) | 車路を含めた 1 台あたりに必要な面積 (㎡/台) | 面 積 (㎡) |
|------|--------------|--------------------------------------|------------|
| 小型車 | 110 | 30.1 (駐車角 90° 前進駐車) 歩行路 1m/台含む | 3,311.0 |
| 大型車 | 13 | 84.0 (駐車角 45° 前進駐車、前進発車) | 1,092.0 |
| 障害者用 | 3 | 41.1 (駐車角 90° 前進駐車) 歩行路 1m/台含む | 123.3 |
| 合計 | | | 4,526.3 |

駐車場は、上記の駐車場面積約 4,600 ㎡に、駐車場までの車路（アプローチ）や車両の転回スペースなどを加えて構成されます。本計画においては、約 7,000 ㎡を想定しています。

8.7 各施設の規模算定

表 8-6 規模算定表（※ただし規模算定は、検討中です）

| 施設種別 | 分担 | 施設名称 | 規模 | 配置 | 概要 | 根拠 | | 備考 | | |
|-----------------|--------|------------------------------|----------------|--------------------|----------------------------|---|---|---|---|------------------------------|
| | | | | | | 根 | 拠 | | | |
| 建築施設 (屋内施設) | 町 | 休憩機能 屋内トイレ (洗面所、倉庫含む) | 80㎡ | 1F | 男性 5器 小:2 大:2 子供用:1 | NEXCO 設計要領 (第六集 建築施設編 (H28.8 版)) 係数は SA を適用 | 1 人当り面積 | 男・小 3.0㎡ 男・大、女UF 5.4㎡ (男女大型アール)Ulm,UF 8.8㎡ (子供コナ)Uc 6.1㎡ (子供)Uo 9.2㎡ (バグ)コナ)Up 2.2㎡ (洗面)Us 3.0㎡ (多機能)U 10.8㎡ | 男・小 3.0㎡ 男・大、女 5.4㎡ 男女大型アール 8.8㎡ 子供コナ 6.1㎡ バグコナ 2.2㎡ 洗面器 3.0㎡ 多機能 10.8㎡ | |
| | | | | | 女性 7器 大:6 子供用:1 | | | | | |
| | | | | | 身体障害者用 1器 | | | | | |
| | | | | | 合計 13 | | | | | |
| | | 洗面所 男2 女3 倉庫 1 | | | | | | | | |
| | | 地域連携機能 | フードコート | 230㎡ | 1F | 50人席、客席・厨房・倉庫等付帯施設を含む | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) | | | |
| | | | 地場レストラン | 230㎡ | 2F | 50人席、客席・厨房・倉庫等付帯施設を含む | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) | | | |
| | | | 直売所・日用品・食料品販売所 | 340㎡ | 1F | 販売スペース+倉庫 | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H28.8 版)) を元に、事例を反映し、×2 | | | 駐車ます数 150 台以下、ハイウェイショップの整備基準 |
| | | | 荷とき室 | 170㎡ | 1F | 物販施設等の荷解き+作業スペースとして | 物販施設との 1/2 程度 (事例) | | | |
| | | | 子育て交流施設 | 200㎡ | 2F | プレイルーム、乳児室、図書コーナー等 | 事例 | | | 200-300 |
| | | | 交流スペース | 100㎡ | 1F | 団体休憩、集会、コンシェルジュブース、その他自由な利用を想定 | 団体客 (27 人/台) 利用時の規模 27*1.6㎡の 2 倍程度 | | | 研修施設 (会議室)、調理室、収納庫等 |
| | | 管理機能 | 事務室 | 80㎡ | 2F | 事務諸室 (事務室、応接、会議、更衣、湯沸、休憩、WC) | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) 所長 1*6.0+事務 3*3.3+応接 1*12=27.9 会議 20+更衣 20*0.45+湯沸 6.6+休憩 20/4*1.5 +WC0.32*20=49.5 | | | 管理事務所の諸元を利用 |
| | | | 倉庫・機械室 | 80㎡ | 1F | 物品倉庫、事務倉庫、空調室、電気室 | 倉庫 (事務+物品) =9.9*2=19.8 空調 10+電気 50=60 | | | |
| | | 防災機能 | 防災対策スペース | 20㎡ | 1F | 事務室と一体的なスペースを想定 | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) /2 | | | |
| | | | 防災備蓄倉庫 | 10㎡ | 1F | | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) /2 | | | |
| その他 | 通路など | 120㎡ | 1F | エントランス、通路、階段、EV など | 主要施設の 15%程度と想定 (1615*0.15) | | | | | |
| | | 120㎡ | 2F | | | | | | | |
| 国 | 休憩機能 | 休憩所 | 160㎡ | 1F | 情報発信施設に併設 | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) | | | 休憩所、駐車ます数 150 台以下 | |
| | 情報発信機能 | 情報発信施設 | 10㎡ | 1F | | 170-10 (情報発信) | | | | |
| 総計 | 1 F | | 1,320㎡ | | | | | | | |
| | 2 F | | 630㎡ | | | | | | | |
| | 床面積計 | | 1,950㎡ | | | | | | | |
| | 建築面積 | | 1,320㎡ | | | | | | | |
| 付帯屋外施設 | 2 F | 屋上イベントスペース | 300㎡ | | | | | | | |
| 建築施設 (屋外トイレ) | 国 | 休憩機能 24hトイレ (洗面所、倉庫含む) | 150㎡ | 1F | 男性 9器 小:5 大:3 子供用:1 | NEXCO 設計要領 (第六集 建築施設編 (H28.8 版)) 係数は PA を適用 | | | | |
| | | | | | 女性 14器 大:13 子供用:1 | | | | | |
| | | | | | 身体障害者用 1器 | | | | | |
| | | | | | 合計 24 | | | | | |
| | | | | | 洗面所 男2 女3 倉庫 1 | | | | | |
| 総計 | 床面積計 | | 150㎡ | | | | | | | |
| 建築施設 | 民間 | 防災機能 | ガソリンスタンド | 550㎡ | 1F | | | NEXCO 設計要領 (第六集建築施設編 (H29.7 版)) | | |
| 総計 | 床面積計 | | 550㎡ | | | | | | | |

(続き)

| | 分担 | 施設名称 | 規模 | 配置 | 概要 | 根拠 | 備考 | |
|-----------|--------------------|--------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------|---------------------------------|------------------------------------|---|
| 屋外 | 町 | 休憩機能 | 駐車場 | 2,600 m ² | 1F | 小型車 72台 | NEXCO 設計要領（第四集 休憩施設設計要領（H17.10 版）） | 車路を含めた一台当たりの駐車場要面積 小型車 33m ² /台、大型車 140m ² /台 |
| | | | | | | 大型車 1台 | | |
| | | | | | | 身体障害者用 2台 合計 75台 | | |
| | | | | | | 二輪車用 4台 | NEXCO 設計要領（第六集 建築施設編（H27.10 版）） | |
| | | アプローチ | 650 m ² | 1F | 駐車場の 25% | | | |
| | 国 | 休憩機能 | 駐車場 | 3,000 m ² | | 小型車 38台 | NEXCO 設計要領（第四集 休憩施設設計要領（H17.10 版）） | 車路を含めた一台当たりの駐車場要面積 小型車 33m ² /台、大型車 140m ² /台 |
| | | | | | | 大型車 12台 | | |
| | | | | | | 身体障害者用 1台 合計 51台 | | |
| | | | | | | 二輪車用 0台 | | |
| | | アプローチ | 750 m ² | 1F | 駐車場の 25% | NEXCO 設計要領（第六集 建築施設編（H27.10 版）） | | |
| | 町 | 地域連携機能 | 公園的広場 | 360 m ² | 1F | 幼児のための屋外空間 | 開発行為許可申請の手引（平成 26 年 4 月） | 1ha 以上 5ha 未満：開発区域面積の 3%以上かつ 150 m ² 以上のものが 1 箇所以上 |
| | | | 屋根付きイベント広場 | 360 m ² | 1F | イベントのできる多目的スペース | | |
| | | 防災機能 | 非常用電源施設 | 50 m ² | 1F | 自家発電施設 30 + 蓄電池室 20 | NEXCO 設計要領（第六集 建築施設編（H29.7 版）） | |
| | | | 耐震貯水槽 | 30 m ² | 1F | | | |
| | | | 非常用トイレ（設置スペース） | 30 m ² | 1F | | | |
| | | 交通連携機能 | 路線バス、コミュバス停留所 | 10 m ² | 1F | バス停 1 バース（配置は保留） | | |
| | | | レンタルサイクル | 10 m ² | 1F | 10 台分 | 美浜駅事例（美浜町観光協会） | |
| | | その他の機能 | EV スタンド | 100 m ² | 1F | 駐車場内に配置、小型車スペース×1.5×2 台 | | |
| | | | 歩行者用園路 | 300 m ² | 1F | 幅 3m×100m程度 | | |
| | | | 屋内施設周辺スペース | 300 m ² | 1F | 幅 6m×50m程度 | | |
| 管理用バックヤード | 470 m ² | | 1F | 駐車場小型 10 台+大型 1 台相当、建物周辺の空地も含む | | | | |
| | | その他 | 1,280 m ² | 1F | 施設配置に伴う余地、緑地、細通路、など | 屋外施設 8550 m ² *0.15 | | |
| 総計 | 屋外施設 | | 10,300 m ² | | | | | |
| 建築施設 | 屋内施設（建築面積） | | 1,320 m ² | | | | | |
| | 屋外トイレ（ " ） | | 150 m ² | | | | | |
| 建築施設+屋外施設 | | | 11,770 m² | | | | | |

| | 分担 | 施設名称 | 規模 | 配置 | 概要 | 根拠 | 備考 |
|-----------|----|----------|--------------------------|--------------------|----|--------------------------------------|----|
| 屋外施設 | 民間 | 交通連携機能 | ガソリンスタンド周辺余地 | 80 m ² | 1F | その他、配置に伴う余地など（屋外施設の 15%） 550*0.15 | |
| 建築施設 | | ガソリンスタンド | （建築面積） | 550 m ² | | | |
| GS + 屋外施設 | | | 630 m² | | | | |

| | |
|-----|-----------------------------|
| 総合計 | 12,400 m² |
|-----|-----------------------------|

策定委員会・部会の経緯

| | |
|---------------------------------|-----|
| 9.1 事業の経緯 | 9-1 |
| 9.2 策定委員会・部会の実施 | 9-2 |
| 9.2.1 策定委員会・部会の構成 | 9-2 |
| 9.2.3 策定委員会委員出席者 | 9-4 |
| 9.2.4 地域振興施設運営部会委員出席者 | 9-5 |
| 9.2.5 施設配置・管理・防災機能部会委員出席者 | 9-6 |

9.1 事業の経緯

表 9-1 基本計画以前の検討経緯

【平成 26 年度】

| | |
|----------|----------------|
| H26.7.30 | 国土交通省打合せ（事業計画） |
| H26.8.21 | 国土交通省打合せ（事業計画） |
| H26.9.4 | 国土交通省打合せ（事業計画） |

【平成 27 年度】

| | |
|----------|---|
| H27.12.1 | 事前打合せ（基本計画勉強会等） |
| H28.1.13 | 道の駅視察（京丹波味夢の里、アグリ郷栗東、東近江市あいとうマーガレットステーション） |
| H28.1.14 | 国土交通省・町との意見交換会 |
| H28.2.24 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会（コンセプト検討、10 箇所候補地選定） |

【平成 28 年度】

| | |
|-----------|--|
| H28.6.10 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会 （昨年度検討箇所説明、スケジュール、10 箇所事業候補地選定、施設運営の課題） |
| H28.6.21 | 美浜町地域づくり拠点化整備事業庁舎内ワーキング会議（プレゼンテーション打合せ） |
| H28.7.11 | 美浜町地域づくり拠点化整備事業庁舎内ワーキング会議（プレゼンテーション発表） |
| H28.7.19 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会（プレゼンテーション・コンセプト） |
| H28.7.22 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会（事業候補地の評価、運営形態の事業、「道の駅」優良事例） |
| H28.8.9 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会（地域経済循環創造事業・海の駅） |
| H28.8.23 | 道の駅視察（オガールプロジェクト） |
| H28.8.29 | 美浜町地域づくり拠点化整備事業庁舎内ワーキング会議 （オガールプロジェクト視察研修、プレゼンテーション、10 箇所事業候補地評価） |
| H28.11.11 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会 （都市再生整備計画、道の駅の方向性、3 箇所事業候補地選定） |
| H29.1.5 | 町民対象アンケート調査（1000 人） |
| H29.2.16 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会 （コンセプト案、整備方針、事業計画、美浜駅周辺 4 箇所事業候補地絞込、アンケート調査結果） |
| H29.3.10 | 美浜町地域づくり拠点化整備事業庁舎内ワーキング会議 （コンセプト案、整備方針、事業計画、美浜駅周辺 4 箇所事業候補地絞込、アンケート調査結果） |
| H29.3.23 | 美浜スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業意見交換会 （都市再生整備計画、美浜駅周辺 4 箇所事業候補地絞込、地域づくり拠点化整備計画と運営体制の確立） |

【平成 29 年度】

| | |
|----------|--|
| H29.5.23 | 美浜町地域づくり拠点化整備コンセプト検討委員会（事業候補地選定、コンセプト最終確認） |
| H29.6.13 | 地域づくり拠点化整備庁舎内調整会議（事業候補地選定、コンセプトの決定） |
| H29.7.4 | 地域づくり拠点化整備庁舎内調整会議（事業候補地選定） |
| H29.7.13 | 第 1 回地域づくり拠点化整備基本計画策定委員会（委員委嘱、事業候補地選定） |

9.2 策定委員会・部会の実施

9.2.1 策定委員会・部会の構成

美浜町は、「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」において、「地域づくり拠点化整備基本計画策定委員会」を立ち上げ、さらに専門部会として「地域振興施設運営部会」「施設配置・管理・防災機能部会」の2つの部会を立ち上げ、平成29年7月より、検討を進めてきました。策定委員会、各部会の関係は下の通りです。



図 9-1 策定委員会・部会の関係

9.2.2 策定委員会および各部会の実施経緯

第1回策定委員会（平成29年7月13日）

地域振興施設運営部会

第1回（7月13日）
委嘱式
事業概要、スケジュールの確認

第2回（8月24日）
「拠点化計画（道の駅）」へ導入する機能について

第3回（9月25日）
配置検討および地域との連携

第4回（10月30日）
施設の管理運営方針

施設配置・管理・防災機能部会

第1回（7月13日）
委嘱式
事業概要、スケジュールの確認

第2回（8月28日）
道の駅、地域振興施設の管理区分の検討

第3回（9月29日）
施設規模・配置計画

第4回（11月9日）
配置計画

視察研修（11月24、25日）

第5回（12月7日）
配置計画

第2回策定委員会へ中間報告（平成29年12月22日）

第5回（1月15日）
第2回策定委員会結果の反映

第6回（1月19日）
第2回策定委員会結果の反映

パブリックコメント（2月1日～2月14日）

第6回（2月19日）
パブコメ結果の反映

第7回（2月28日）
パブコメ結果の反映

第3回策定委員会へ提出（平成30年3月14日）

図9-2 策定委員会・部会の流れ

9.2.3 策定委員会委員出席者

「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」地域づくり拠点化整備基本計画策定委員会の出席者を以下に示します。

表 9-2「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」地域づくり拠点化整備基本計画策定委員会名簿

| No. | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|----------|---------------------------|----------------|-------|------|
| 1 | 国立大学法人福井大学 | 准教授 | 川本 義海 | 委員長 |
| 2 | 美浜町 | 副町長 | 戸嶋 秀樹 | 副委員長 |
| 3 | 全国「道の駅」連絡会 | 「道の駅」アドバイザー | 小山 源昭 | |
| 4 | 横浜商科大学 | 准教授 | 竹田 育広 | |
| 5 | 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 | 中村 圭吾 | |
| 6 | 美浜町議会議員 | 産業厚生常任委員長 | 竹仲 良廣 | |
| 7 | 美浜町都市計画審議会 | 会 長 | 中谷 恒雄 | |
| 8 | 敦賀美方農業協同組合 | 常務理事 | 浅妻 孝彦 | |
| 9 | 美浜町漁業協同組合 | 代表理事組合長 | 金谷 邦 | |
| 10 | わかさ東商工会美浜支所 | 地区会長 | 国川 清 | |
| 11 | (一社) 若狭美浜観光協会 | 副会長 | 服部 裕子 | |
| 12 | 美浜町女性の会 | 会 長 | 中谷 靖子 | |
| 13 | 美浜ライオンズクラブ | 会 長 | 武田 利彦 | |
| 14 | (一社) 三方五湖青年会議所 | 理事長 | 榎本 俊樹 | |
| 15 | 関西電力(株)地域共生本部 | 地域共生 グループ部長 | 池田 彰 | |
| 16 | 美浜町金融機関 | 代 表 | 牧野 巧 | |
| | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
| ワザ バー | 福井県土木部道路保全課 | 課 長 | 鱈淵 浩司 | |
| ワザ バー | 福井県土木部都市計画課 | 課 長 | 小野田利宏 | |
| ワザ バー | 福井県嶺南振興局 敦賀土木事務所 | 所 長 | 近藤喜久雄 | |
| | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
| 事務局 | 土木建築課 | 課 長 | 山口 敏嗣 | |
| 事務局 | 土木建築課 | 課長補佐 | 今井 健二 | |
| 事務局 | 土木建築課 | 主 査 | 山本 由加 | |
| 事務局 | 土木建築課 | 主 事 | 和多田康宏 | |

9.2.4 地域振興施設運営部会委員出席者

「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」地域振興施設運営部会の出席者を以下に示します。

表 9-3「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」地域振興施設運営部会名簿

【食品販売小部会】

| No. | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|-----|----------------------|-------------|-------|-----|
| 1 | 全国「道の駅」連絡会 | 「道の駅」アドバイザー | 小山 源昭 | 部会長 |
| 2 | 敦賀美方農業協同組合 みはま東支店 | 支店長 | 久保 賢吾 | |
| 3 | 美浜町漁業協同組合 | 総括課長 | 森下 光宏 | |
| 4 | わかさ東商工会 | 事務局長 | 杉本 元一 | |
| 5 | 美浜町生産者連絡会 | 会 長 | 宮下いずみ | |
| 6 | 敦賀合同青果(株) | 専務取締役 | 武田 元之 | |
| 7 | 公 募 | | 萱森 健太 | |
| 8 | 公 募 | | 山本 麻弥 | |
| 9 | 地域おこし協力隊（商工観光課） | | 上田 桂士 | |
| 10 | みはまブランド開拓課 | 主 事 | 鳥羽 宏昇 | |
| 11 | 美浜創生戦略課 | 主 事 | 南 宥希 | |

【ふれあい交流小部会】

| No. | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|-----|-------------------------|----------------------|--------|------|
| 1 | 横浜商科大学 | 准教授 | 竹田 育広 | 副部会長 |
| 2 | 美浜町社会福祉協議会事務局 | 地域福祉活動推進 グループリーダー | 松本 みどり | |
| 3 | NPO法人ふるさと福井サポート センター | 代表理事 | 北山 大志郎 | |
| 4 | NPO法人自然と共に生きる会 サンガ | | 高木 宏和 | |
| 5 | 美浜町老人クラブ連合会 | 副会長 | 倉田 愛子 | |
| 6 | みはま餅っこ隊 | 代 表 | 秋山 政美 | |
| 7 | みはまホームタウンクラブ | 代 表 | 馬野 弥裕 | |
| 8 | 子育て世代代表 | | 今井 言恵 | |
| 9 | 公 募 | | 吉田 亜由美 | |
| 10 | 公 募 | | 辻家 悠加 | |
| 11 | 住民環境課 | 主 査 | 大同 絹代 | |
| 12 | せせらぎ保育園 | 主任保育士 | 牧野 佐也佳 | |

9.2.5 施設配置・管理・防災機能部会委員出席者

「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」施設配置・管理・防災機能部会の出席者を以下に示します。

表 9-4「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」施設配置・管理・防災機能部会名簿

| No. | 所 属 | 役 職 | 氏 名 | 備 考 |
|-----|--------------------------------|-----------------|--------|------|
| 1 | 国立大学法人 福井大学 | 准教授 | 川本 義海 | 部会長 |
| 2 | 浅妻一級建築士事務所 | 代 表 | 浅妻 文誠 | 副部会長 |
| 3 | 国土交通省近畿地方整備局 福井河川国道事務所 | 副所長 | 中安 隆年 | |
| 4 | 国土交通省近畿地方整備局 福井河川国道事務所道路管理課 | 建設専門官 | 富田 寛之 | |
| 5 | 福井県土木部道路保全課 | 主 任 | 漆崎 正人 | |
| 6 | 福井県土木部都市計画課 | 主 任 | 深水 正康 | |
| 7 | 福井県嶺南振興局 敦賀土木事務所 | 主 任 | 島田 泰至 | |
| 8 | 関西電力(株)原子力事業本部 | 総務グループ マネジャー | 松本 松太郎 | |
| 9 | 企画政策課 | 課長補佐 | 村上 篤志 | |
| 10 | エネルギー政策課 | 課長補佐 | 武田 喜孝 | |
| 11 | 美浜創生戦略課 | 課長補佐 | 西野 文隆 | |
| 12 | 住民環境課 | 課長補佐 | 川尻 宏和 | |
| 13 | 福祉課 | 課長補佐 | 馬野 さおり | |
| 14 | 商工観光課 | 課長補佐 | 伊達 美鈴 | |

**「美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業」
美浜町地域づくり拠点化整備基本計画**

平成 30 年 3 月

発 行：美浜町土木建築課

住 所：〒919-1192

福井県三方郡美浜町郷市 25-25

T E L：0770-32-6707

F A X：0770-32-6050