

嬉野温泉駅周辺まちづくり委員会

第2回委員会資料

平成27年 3月 23日

I 検討の目的とスケジュール

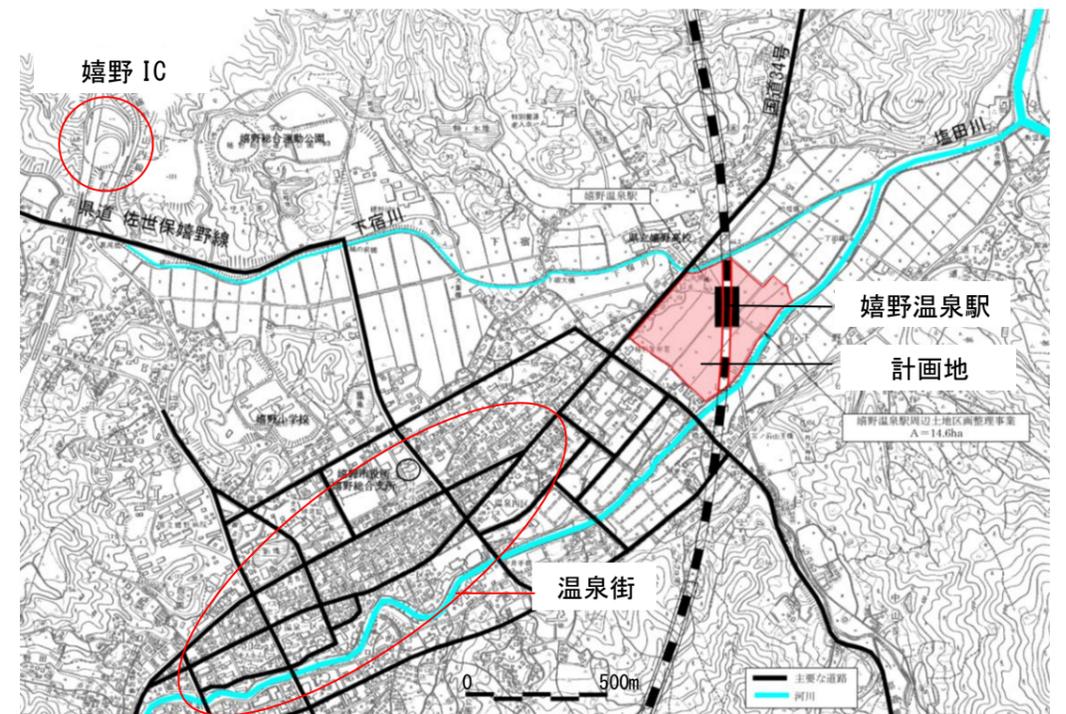
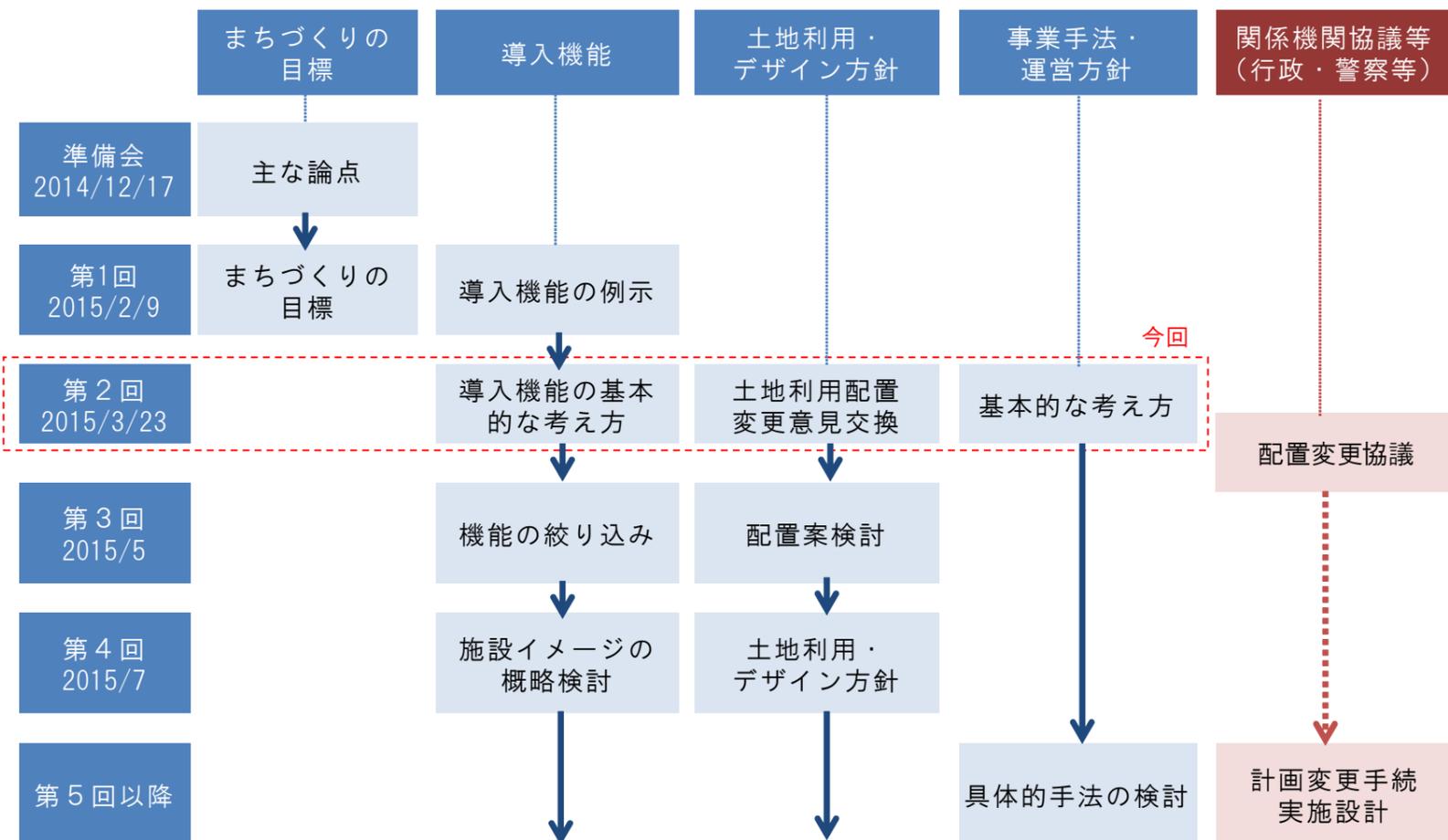
1. 検討の目的と進め方

(1) 検討の目的

委員会で討議いただきたいこと
 期待される効果を最大限に発揮するための
 駅周辺まちづくりのありかた

- ・ 導入機能
- ・ 土地利用・デザイン方針
- ・ 事業手法・運営方針

(2) 検討の進め方



計画地位置図



嬉野都市計画事業 嬉野温泉駅周辺土地区画整理事業 土地利用計画図 S=1:2,000

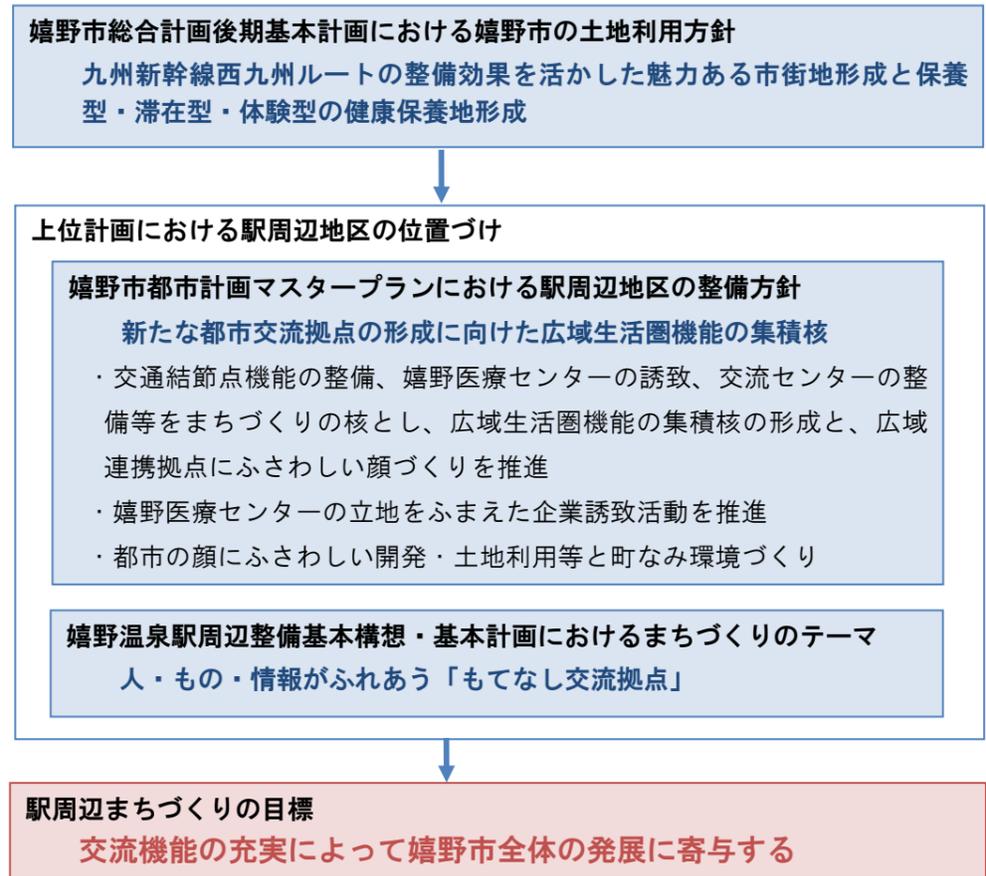


凡 例	
	施行地区区域界
	都市計画街路
	区画街路
	住宅地
	商業・業務地
	公益施設
	厚生施設 (病院)
	駐車場
	河川・水路
	公園
	緑地

*本委員会では、駅周辺まちづくり全体の方向性を検討しつつ、特に公益施設のありかたに重点を置く
*道路位置は確定。医療センター以外の用地の配置は変更可能

II 駅周辺まちづくりの目標

1. 上位計画から導かれる駅周辺まちづくりの目標



2. 交流の主な対象

主な対象者	意義	課題
観光客等の来訪者	観光客をはじめとする来訪者の増加に寄与する交流機能を導入することで、嬉野の主要産業である観光業の一層の発展が見込める	来訪者数や効果は未知数
嬉野市民	市内主要公共施設の老朽化が進んでおり、市民を対象とする施設を導入することでサービス水準が向上する	観光客の増加には直接結び付かない 市街地からやや離れるため、立地面では現状よりサービス水準が低下する

嬉野への来訪者増加を目指した交流機能の導入を目指す

3. 交流機能の主要な担い手

担い手	メリット	課題
公共 (公設公営)	・ 事業リスクが小さい ・ 採算より公共性を優先	・ 財政負担が大きい ・ 将来世代への負担増 ・ 来訪者を増加させるノウハウの不足
民間 (民設民営、公設民営)	・ 来訪者増加への創意工夫の可能性	・ 採算性が条件 ・ 撤退リスク

民間を主体とした運営手法を検討



公共施設分布図

Ⅲ 導入機能の考え方

1. 主要な客層の想定と需要の見通し

一般観光客	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線による来訪客（乗降）約 1200 人/日 国道 34 号の交通量 約 10,000 台/日 道の駅等の競合は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線、道路双方からの客が見込める
ビジネス客（コンベンション）	<ul style="list-style-type: none"> 県庁所在地以外のコンベンション開催は少ない コンベンション施設整備は競争が激しい 	<ul style="list-style-type: none"> コンベンション需要の掘り起こしにはかなりの努力が必要
医療センター来訪者	<ul style="list-style-type: none"> 外来患者 約 600 人/日+付添約 300 人/日 入院患者 約 400 人/日+見舞客約 100 人/日 職員・看護学生・保育園 約 900 人 院内にある程度の飲食機能を備える 	<ul style="list-style-type: none"> 2000 人/日程度の人々の出入りはあるが、センター外での施設需要は未知数
スポーツ合宿等	<ul style="list-style-type: none"> 年間約 40 件の実績 	<ul style="list-style-type: none"> 機能強化による来訪者増加の可能性 施設稼働率を高めるには、市民利用も考慮する必要

一般観光客を主な対象として想定

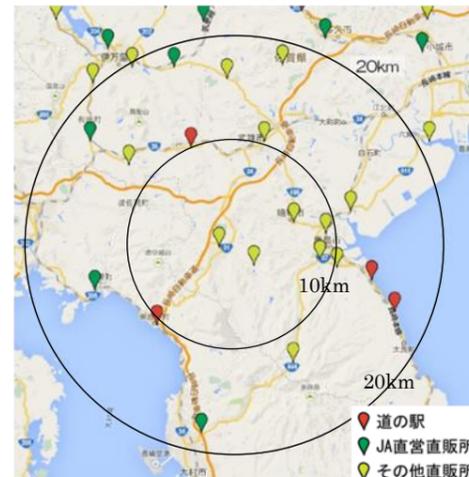


広域交通網

国道 34 号の交通量
(温泉四区～築城付近)

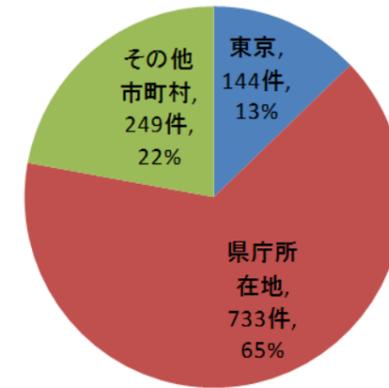
24 時間交通量	13,324 台
12 時間交通量	10,341 台
12 時間大型車混入率	10.7%
混雑度	0.94
混雑時旅行速度	36.9km/h

資料：平成 17 年度道路交通センサス



道の駅の分布

資料：新幹線嬉野温泉駅周辺施設整備詳細計画



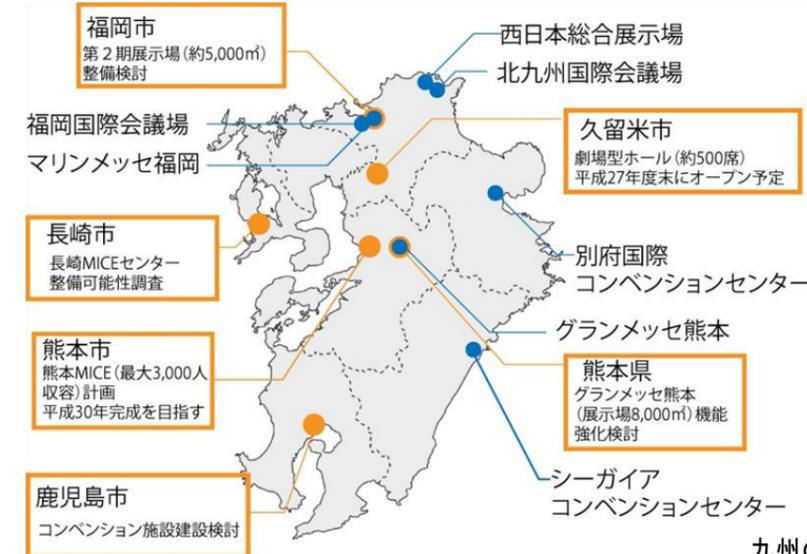
北九州市	17
福岡市	170
久留米市	1
春日市	3
宗像市	1
長崎市	3
熊本市	3
別府市	2
宮崎市	3
鹿児島市	3
名護市	3
沖縄地区	1
恩納村	9
計	219

資料：2013 年国際会議統計
日本政府観光局

対象とする会議：

- 国際機関・国際団体または国家期間・国内団体が主催
- 参加者総数 50 名以上
- 参加国：日本を含む 3 ヶ国以上
- 開催期間：1 日以上
- 主催者からの掲載許可を得たもの
- 企業内会議、大学などの研究機関が行う講義、投資セミナー、観光客誘致を目的とした観光セミナー、学習を目的とする研修会・教室、宗教団体の儀式・集会等は含まない

全国の国際会議開催地内訳 九州・沖縄の国際会議開催数
(参加者数 200 名以下)



九州のコンベンション施設

嬉野市におけるスポーツ関係の大会・合宿（平成 25 年度）

合宿・大会別	件数		
	件数	参加者数	宿泊者数
合宿	16	519	2,227
スポーツ大会	20	7,546	3,956
計	36	8,065	6,183

団体種類別	件数	
	件数	件数
高校・大学	17	10
連盟・協会	10	12
地域団体	8	8
民間企業	1	6
計	36	36

競技種類別	件数	
	件数	件数
野球（硬式・軟式）	19	
グラウンドゴルフ	2	
サッカー	2	
ソフトテニス	2	
その他*	4	
不明	7	
計	36	

*柔道、なぎなた、剣道、バレーボール各 1 件

2. 観光客向け機能のあるべき姿のイメージ

嬉野の課題		駅周辺での観光客向け機能のあるべき姿のイメージ
観光地としての機能	<ul style="list-style-type: none"> 立寄って楽しむ場所が少ない 宿泊客の行動が旅館内で完結し、町に人が出ていかない 	
観光地としてのイメージ	<ul style="list-style-type: none"> 美肌の湯、嬉野茶等の資源があるものの、全国的な知名度はいまひとつ 歓楽街的なイメージが残る 	
周辺市町村との連携	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な玄関口としての機能が不十分 	

駅周辺での観光客向け機能のあるべき姿のイメージ

- 温泉宿泊客が立寄って楽しめる
- 駅前の施設を楽しむために嬉野を訪れる
- 温泉街と駅の間にも店舗や飲食店が立地し、歩いて楽しい町になっていく
- 嬉野のイメージが、より明確かつ魅力的になる
たとえば
 - ・健康になれる町
 - ・スローライフの町
 - ・おしゃれな町
 等
- 駅前のイメージが周辺にも波及し、町全体のイメージが向上していく
- 周辺の観光地や特産品の情報が得られる

②物販・飲食施設



軽井沢アウトレット
リゾートらしさを備えたショッピングモール

【参考】施設イメージ例

①温泉

●足湯



熱海駅 (JR 東日本東海道本線)



木津温泉駅 (北近畿タンゴ鉄道宮津線)



道後温泉駅 (伊予鉄道城南線)



摩周駅 (JR 北海道釧網本線)

出典：湯河原町駅前広場整備事業基本計画

●浴場



さとの湯

城崎温泉

城崎温泉 さとの湯



ハルニレテラス (軽井沢)

「軽井沢の日常」をコンセプトにした15の個性的なショップ、レストラン (イタリアン、中華、ベーカリー、カフェ、菓子、ジェラート、木製品、インテリア、農産物、マッサージ等)

IV 土地利用配置イメージ

1. 既往駅前広場計画の概要

- ・西口はバス・タクシー主体、東口は自家用車利用主体
- ・台数は、駅乗降客数からの推計値と、交通事業者からのヒアリング結果に基づいて設定
- ・駅前広場の位置は都市計画決定済であり、変更する場合は関係機関との協議が必要

2. 既往計画の問題点

- ・駅の前面が交通広場で占められ、賑わいを形成しにくい
- ・公益施設や商業施設が、駅から見て交通広場より遠くにあり、行きにくい
- ・嬉野の顔となるような景観を形成しにくい

3. 駅前広場変更の検討イメージ

【前提条件】

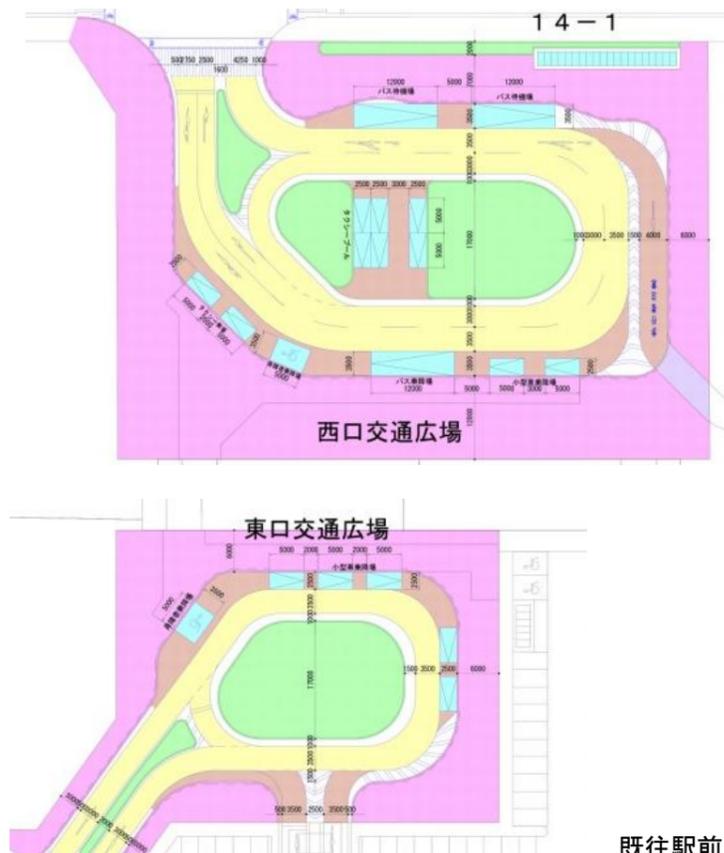
- ・西口交通広場とその周辺を対象とし、交通広場、歩行者空間、観光施設等の配置を検討
- ・交通広場をコンパクトにするため、駅乗降客数からの推計値による乗降台数を前提に検討
- ・都市計画決定済の道路は変更しない。区画道路や公園は変更可能とする

【検討ケース】

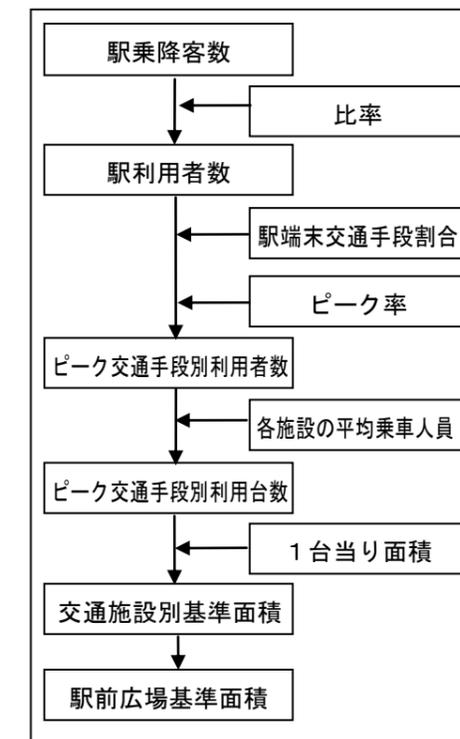
- ケース1：既往の交通広場計画を大きく変えない
- ケース2：交通広場の位置を移動する
- ケース3：交通広場を設けず、道路脇の駐車帯で対応する



検討ケースのイメージ



既往駅前広場計画



既往計画における利用台数の推計手順

既往計画における施設数設定根拠

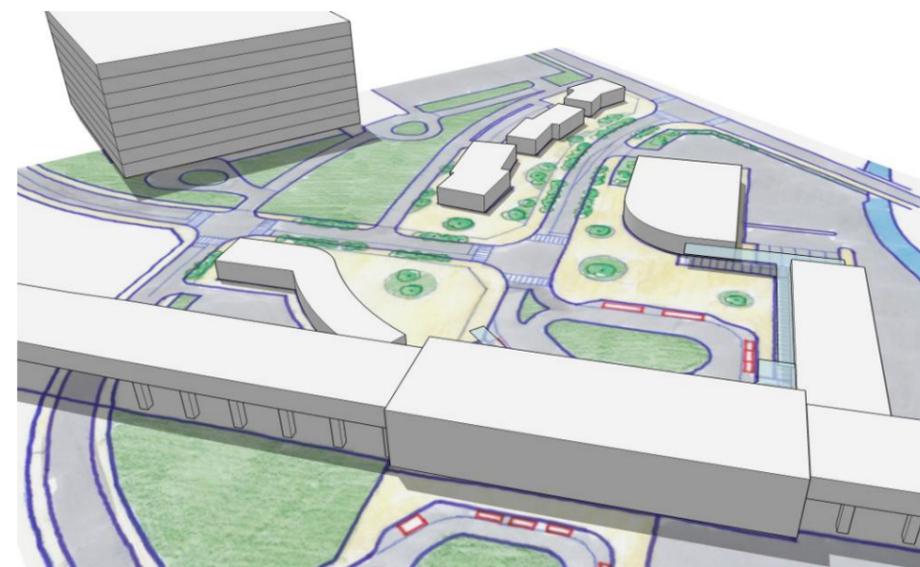
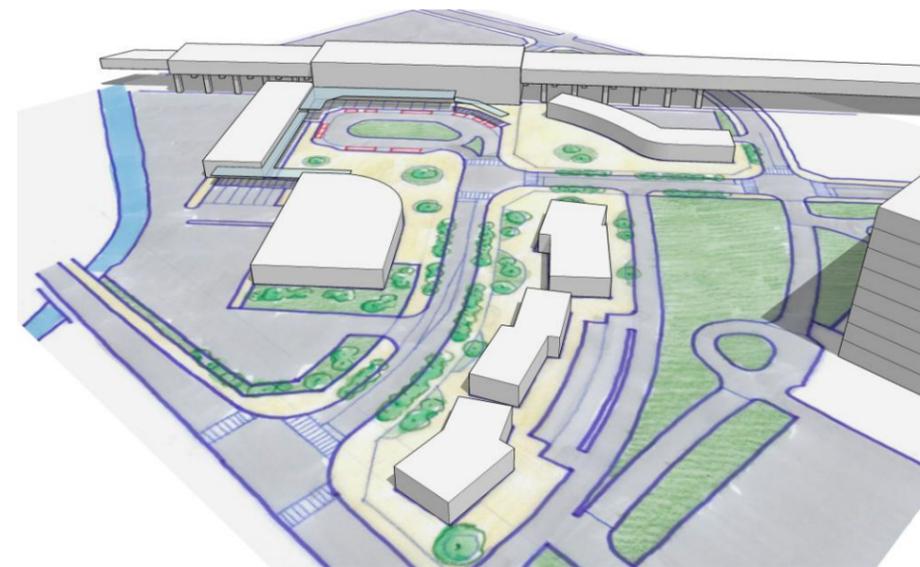
分類	施設区分	① 交通量 ・施設数	原単位	基準 面積	② 交通事業者 ヒアリング	計画面積		備考		
						③ 施設数	面積			
交通空間 機能施設	バス 乗降場	乗車バス	1	70 m ² /台	70.0	2台	2台 ^{※1}	140.0	バス事業者ヒアリング	
		降車バス	1	70 m ² /台	70.0	1~2台	1台	70.0	//	
		観光バス等	6	70 m ² /台	420.0	5~6台	6台 ^{※2}	420.0	バス事業者・観光事業者ヒアリング	
		滞留空間	5	1 m ² /人	5.0	-	-	-	-	
	タクシ 乗降場	乗車バス	1	20 m ² /台	20.0	2~4台	2台 ^{※3}	40.0	タクシー事業者ヒアリング	
		降車バス	1	20 m ² /台	20.0	1~3台	1台 ^{※4}	20.0	//	
		滞留空間	4	1 m ² /人	4.0	-	-	-	-	
	付 加 的 機 能	自家用車乗降場		2	20.0 m ² /台	40.0	-	6台 ^{※5}	120.0	アンケート結果をもとに設定。 1台当り平均乗車人員は1.2とした。(通勤 通学・商用目的は1.0、私用1.3と仮定し目 的別将来乗降客数より推計)
		タクシー駐車場		3	30.0 m ² /台	90.0	4、25	6台 ^{※6}	180.0	タクシー事業者ヒアリング
		歩道	幅員	6	106.1 m ² /m	636.8	-	-	3,570.0	
車道		幅員	7	184.5 m ² /m	1,291.5	-	-	2,630.0		
付 加 的 機 能	K&R乗降場		0	20.0 m ² /台	0.0	-	0	0.0		
	自家用車駐車場		227	30.0 m ² /台	6,810.0	-	227台 ^{※7}	6,810.0	K&R 乗車駐車場台数込み (30台)	
	駐輪場		3	1.59 m ² /台	4.8	-	20台	31.8	通勤通学目的利用者約20人(推計)をもと に設定	
小計					9,482.1			14,031.8		
環境空間		景観機能施設			4,741.1			4,268.2		
駅前広場面積					14,223.2			18,300.0	駅広(5,160+2,590)+付帯(3,550+7,000)	

※1 事業者ヒアリングより、バスルートが複数設定される計画であり、乗客まちのため2バスを計画
 ※2 事業者ヒアリングより、設定数と同じ台数を計画
 ※3 事業者ヒアリングより、複数の事業者が必要としたバスの最小値を採用
 ※4 事業者ヒアリングより、複数の事業者が必要としたバスの最小値を採用

※5 K&R 乗降場用バスが30台必要であるが、駅前広場内に確保することが現実的でないため自家用駐車
 場で代用するが、駅前広場の配置計画に影響のない範囲で配置可能な台数を確保することとし、自
 家用車乗降場2台に4台を加え6台とする。
 ※6 事業者ヒアリングの数字が大きく隔たるため、1事業者2台とし6台を計画(2台×3事業者=6台)
 タクシー駐車場は、バスの回転半径により生じる内側の未利用地を利用して確保しているため、設置
 することによる駅前面積の拡大は生じていない。
 ※7 K&R 乗降場30台を含む227台を配置した。

ケース1：既往の交通広場形状を踏襲

- ・区画道路を廃止し、建物と広場を駅舎から連続させる。建物と広場は一体的に配置する。
- ・駅から広場越しに医療センターが見えるよう配慮する。(他案も同様)
- ・国道からアプローチしやすく、かつ駅から目立たない位置に駐車場を設け、国道からも客を引き込む。(他案も同様)
- ・駅から観光バス待機場までの間は、買い物等ができるよう店舗等を配置する。(他案も同様)



■メリット・デメリット

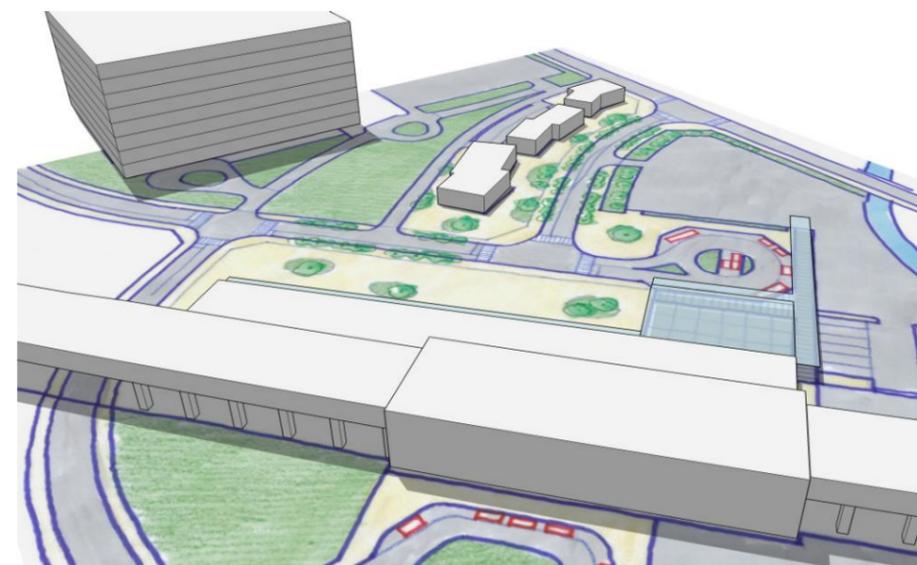
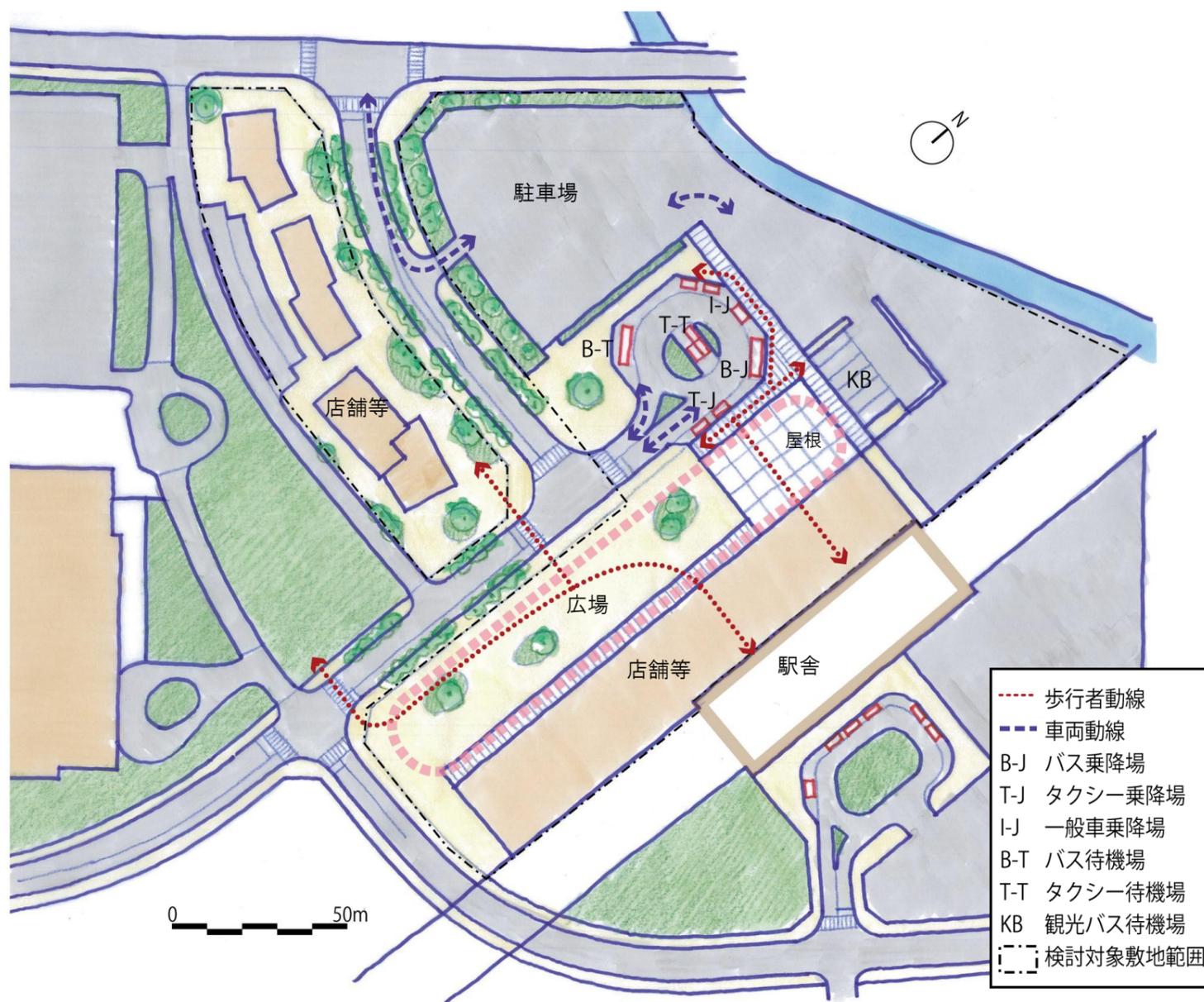
車動線	○スムーズに処理が可能
歩行者動線	○バス・タクシーの乗換がスムーズ ○駅舎から各施設に行きやすい
賑わい形成	△駅から見て交通広場の向こうに施設や広場があり、賑わいを形成しにくい
景観	×駅舎前面が交通広場のため、特徴的な景観を形成しにくい
変更協議	○交通広場の変更がないため協議しやすい

■検討対象敷地内の面積

交通広場	2,500 m ²
駐車場	8,000 m ² (約 260 台)
広場	7,900 m ²
建物	5,700 m ²
その他緑地等	3,800 m ²

ケース 2：交通広場を移動

- ・ 駅舎に並行して、駅舎と連続する形で建物と広場を設ける。
- ・ 広場を挟んで駅の正面に交通広場を設ける。



■メリット・デメリット

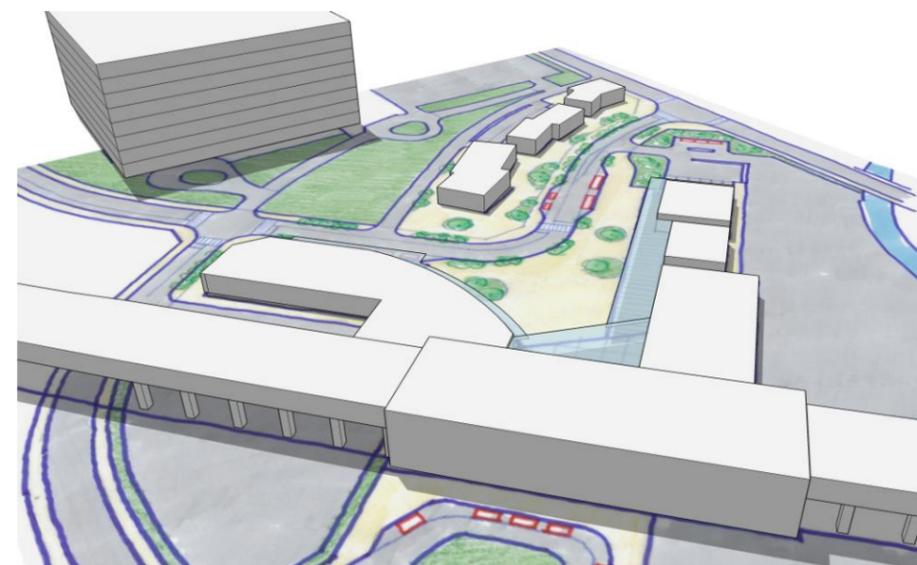
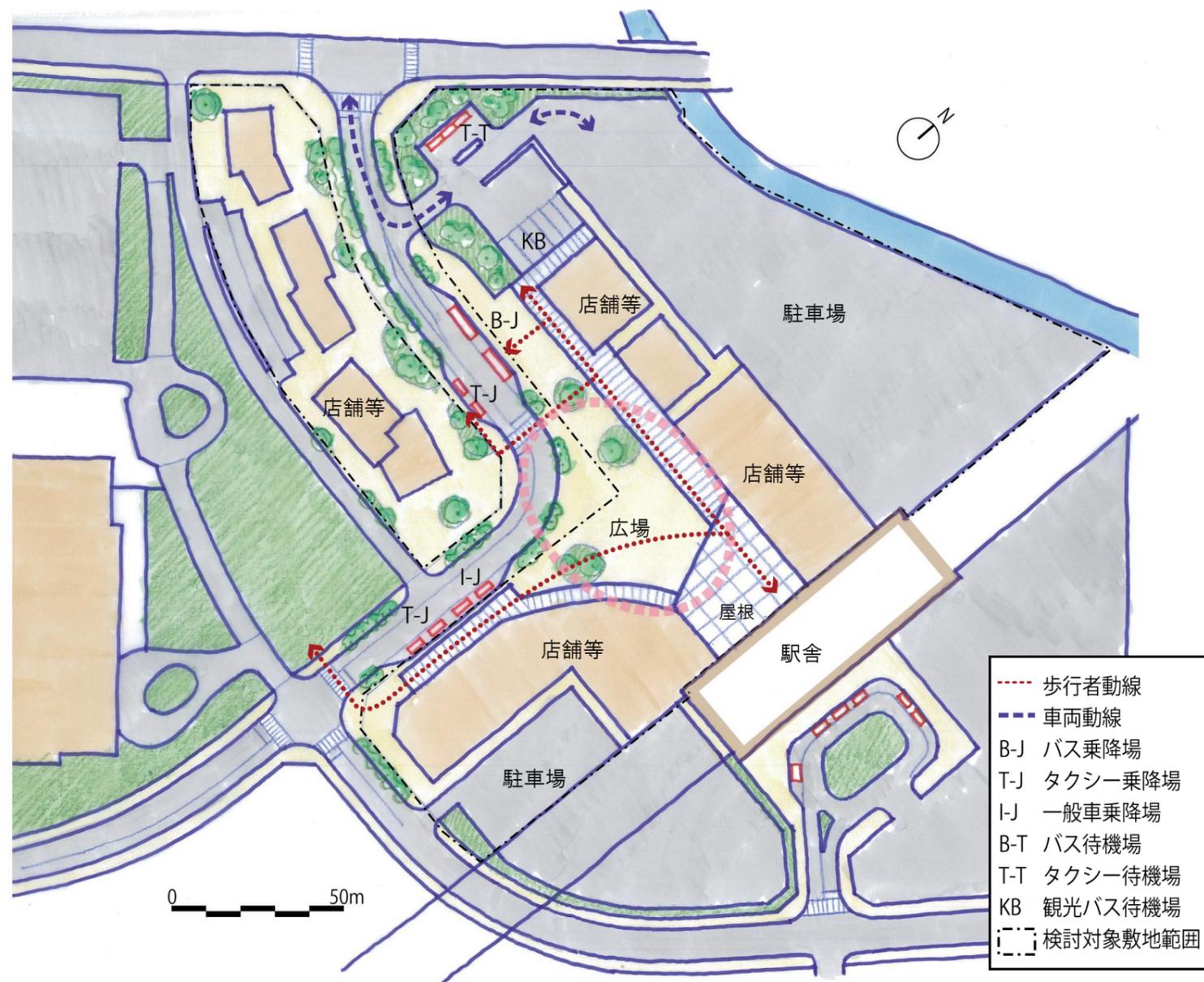
車動線	○スムーズに処理が可能
歩行者動線	△バス・タクシー乗降場が駅からやや遠い
賑わい形成	△駅舎と一体化した建物内で賑わいが完結しがち ×医療センター脇の店舗等まで賑わいが連続しない
景観	△広場が閑散としたイメージとなる恐れ ×駅から見て交通広場や駐車場が広がり、魅力的な景観を形成しにくい
変更協議	△交通広場の再協議が必要

■検討対象敷地内の面積

交通広場	1,600 m ²
駐車場	9,400 m ² (約 310 台)
広場	8,800 m ²
建物	5,400 m ²
その他緑地等	2,700 m ²

ケース3：交通広場を廃止

- ・交通広場を設けず、停車帯で対応する。
- ・駅舎正面に広場を設け、その両側に店舗等の建物を配置する。



■メリット・デメリット

車動線	△バスは1方向のみの運行を想定 △タクシー待機場とタクシー乗降場の連携が難しい
歩行者動線	△駅からバス・タクシー乗降場までがやや遠い △タクシーの運転方向によっては、歩行者の車道横断が必要となる △道路カーブ部の歩行者横断位置が限られる
賑わい形成	◎駅から広場と店舗が連続し、賑わいを形成しやすい ○医療センター脇の店舗等にも比較的行きやすい
景観	◎広場を中心に建物が周りを囲む特徴的な町なみを、駅舎正面に形成できる
変更協議	△交通広場の再協議が必要

■検討対象敷地内の面積

乗降場	400 m ²
駐車場	10,900 m ² (約360台)
広場	6,200 m ²
建物	6,400 m ²
その他緑地等	4,000 m ²