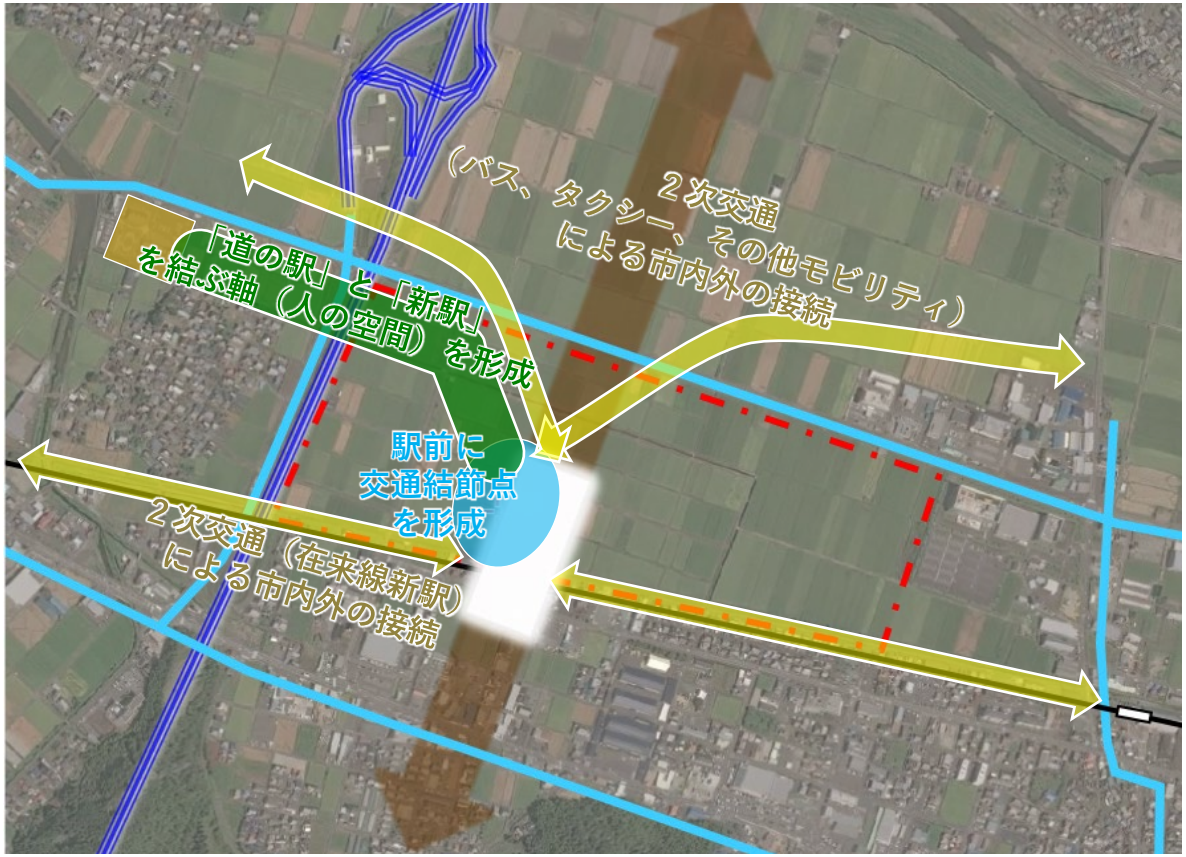
4. 土地利用、ゾーニングについて

◆土地利用の大きな方向性

① 拠点と軸を骨格としてエリア内外を結節する土地利用

- 新幹線新駅周辺を単独の開発地として捉えるのではなく、**既存の拠点施設である道の駅等と連担**した土地利用による相乗効果の発揮が重要である。
- なお、**中心市街地や東小浜駅周辺**とは、比較的距離があるため**2次交通での接続**を前提とする。（在来線新駅の設置、バス・タクシー、将来モビリティ等）
- 上記の接続を可能とする**交通結節点を駅直近**に確保。



下図：NTTインフラネット

4. 土地利用、ゾーニングについて

◆土地利用の大きな方向性

② 田園風景と共生する土地利用

- 新幹線新駅周辺に広がる田園風景や丘陵地、農業集落は、小浜らしさを象徴する貴重な地域資源であり、これら**資源を保全・継承**しながら、**田園環境と調和した土地利用**を形成する。

- 景観面では、視点場を設定し、**周辺の視点場から駅舎の景観**、**駅前から周辺の田園・山間部を臨む景観**、それぞれが**阻害されないような土地利用**を検討する。



下図：NTTインフラネット

4. 土地利用、ゾーニングについて

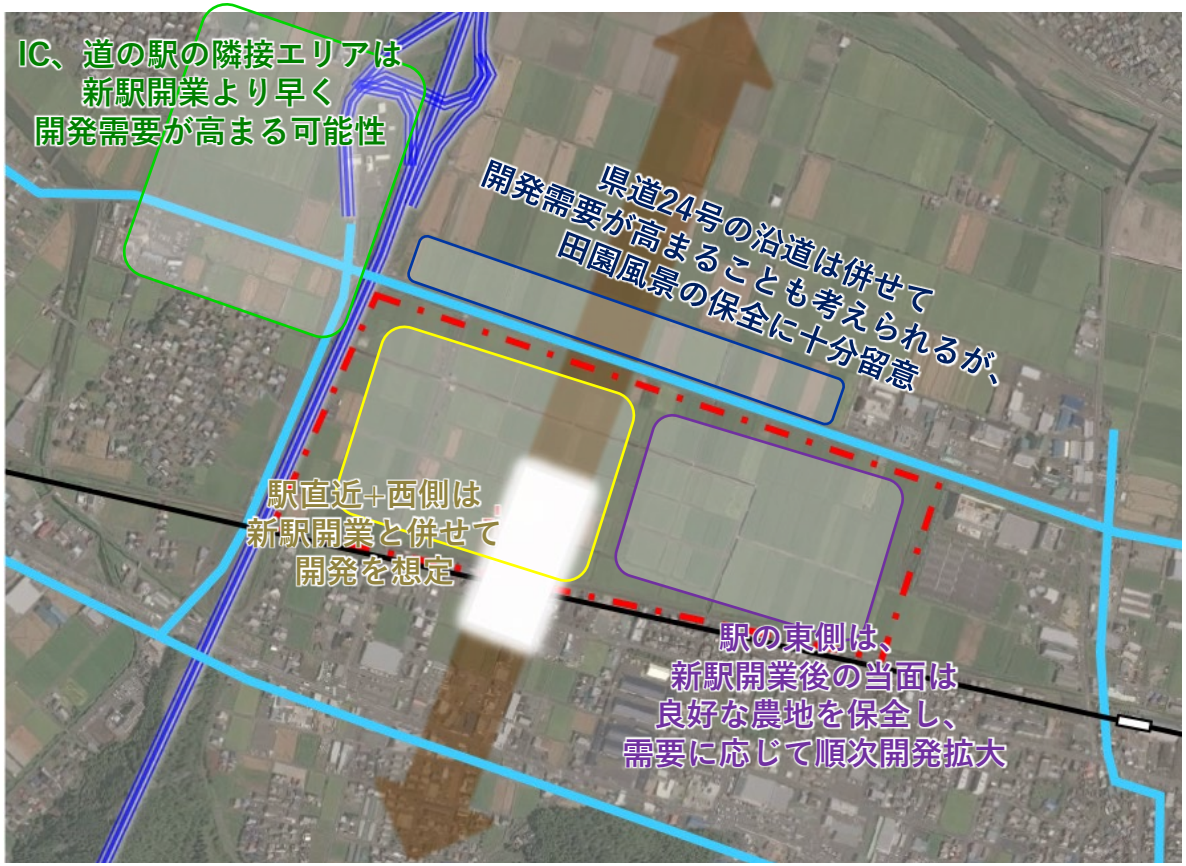
◆土地利用の大きな方向性

③ 時間軸をもって徐々に拡大する土地利用

- 対象区域は広大であり、区域のすべてが同時に整備されることは考えにくく、**開業後も長期にわたって土地利用が拡大していくことが想定**される。

- **駅前の直近から整備を行い徐々に広げていく**。その際は、社会情勢や新たな技術の進歩等を見据えて、**将来的な転用が可能な暫定整備**なども含め、必要な土地利用を検討する。

- また、小浜IC周辺や道の駅周辺は、新駅整備よりも早く開発圧力が高まると考えられるが、併せて計画的な土地利用を検討する。

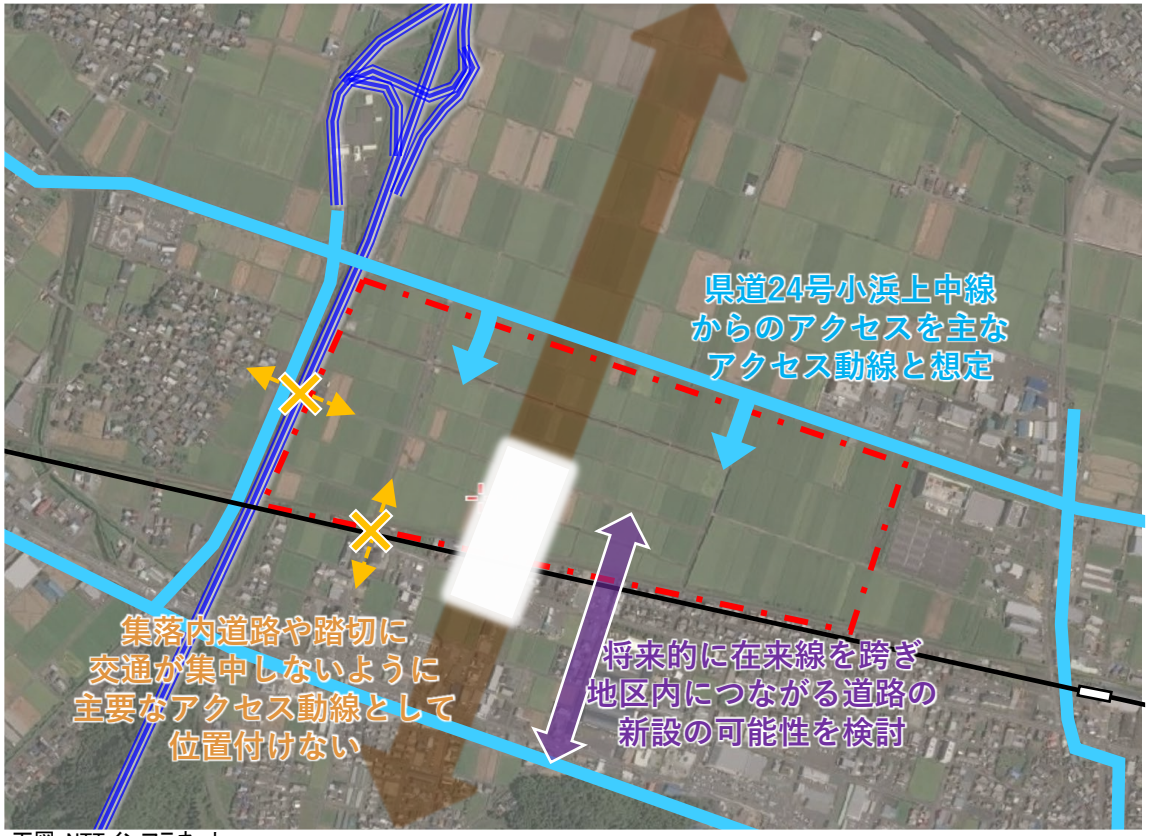


下図：NTTインフラネット

4. 土地利用、ゾーニングについて

◆車両交通ネットワークの検討

- **県道24号小浜上中線からのアクセスを主な動線**と想定する。
- **現状の踏切や集落への出入口となる箇所**は、交通量の負荷をかけないように、**主動線としては想定しない**。
- 将来的には、新幹線新駅周辺エリアの開発によって将来交通量は大きく影響を受けるため、**開発状況を見ながら、JR在来線を跨ぐ南北方向の高架道路**等も必要になる可能性がある。

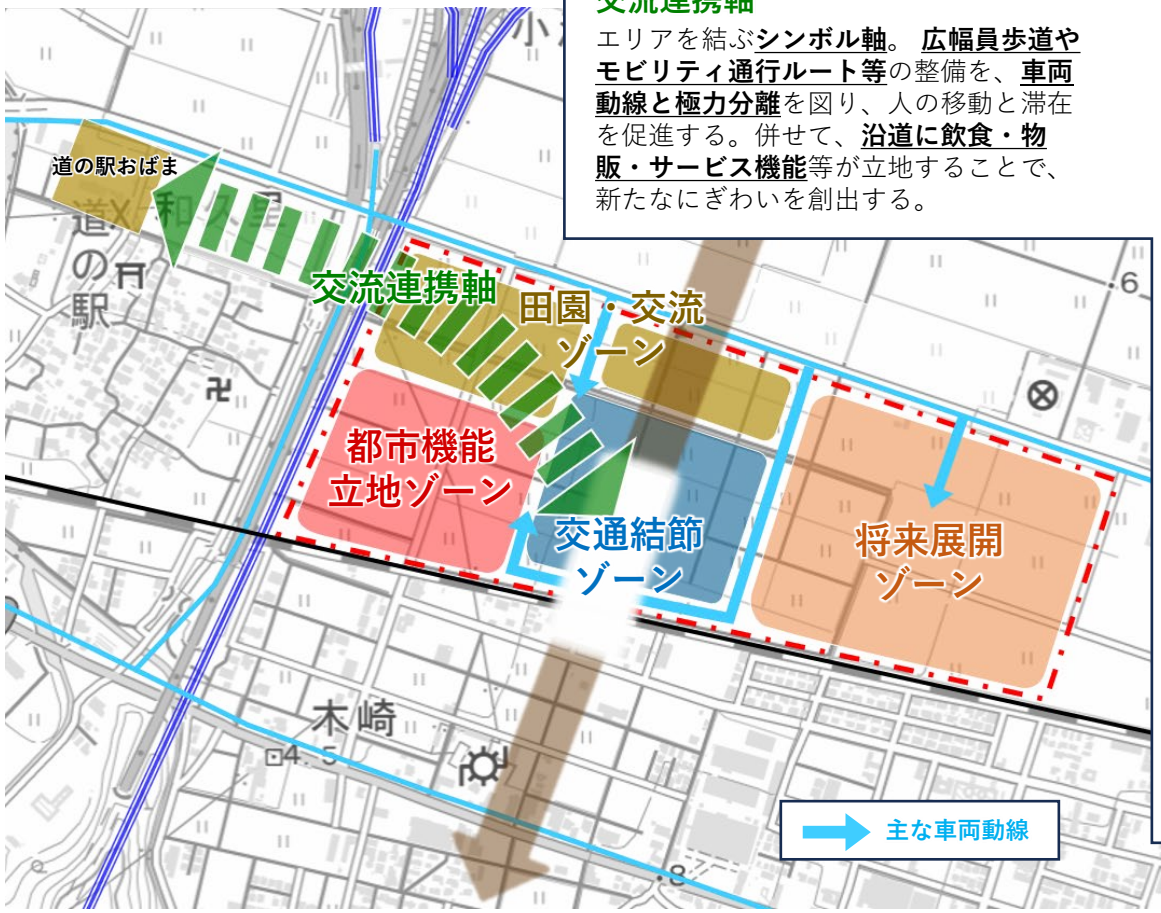


下図：NTTインフラネット

4. 土地利用、ゾーニングについて

◆ゾーニング（案）の検討

- 土地利用と交通ネットワークの方向性を踏まえ、対象区域のゾーニングを以下のようにまとめる。（現時点案）



交流連携軸

エリアを結ぶ**シンボル軸**。**広幅員歩道やモビリティ通行ルート等**の整備を、**車両動線と極力分離**を図り、人の移動と滞在を促進する。併せて、**沿道に飲食・物販・サービス機能**等が立地することで、新たなにぎわいを創出する。

交通結節ゾーン

新幹線、在来線、バス、タクシー、自家用車、将来モビリティ等を結ぶ**広域交通結節機能**を担うゾーン。**駅前広場や駐車場、将来のモビリティポート用地**を確保し、快適で円滑な乗り換え環境を形成する。

田園・交流ゾーン

小浜らしい**田園景観や開放的な空間**を活かしたゾーン。**景観に配慮し低層建物**や**オープンスペースを中心**に空間形成し、市民や来訪者が憩い、景観や自然環境を感じられる空間を創出する。

都市機能立地ゾーン

大学、研究施設、企業、宿泊、商業等の都市機能の導入を検討するゾーン。交通利便性を活かしながら多様な活動を受け入れ、**新たな雇用や交流の創出**につながる土地利用を誘導する。

将来展開ゾーン

将来的な需要や社会情勢の変化に柔軟に対応するためのゾーン。当面は良好な農地を保全しつつ、**市街地の成熟状況や立地需要に応じて段階的な土地利用の展開**を図る。

土地利用、ゾーニングに関連する参考資料

◆開発整備に関する留意点・ポイント

＜対象区域周辺を含む各区域に関する留意点＞

- 新幹線周辺エリアと連携した一体的な整備について、関連すると思われる対象区域を設定。
- 農振農用地に大きな影響を与える新幹線新駅、小浜IC、(都)小浜縦貫線がもたらす影響範囲を限定し、**<u>A～C区域の開発整備に関する留意点・ポイントを整理</u>**。

