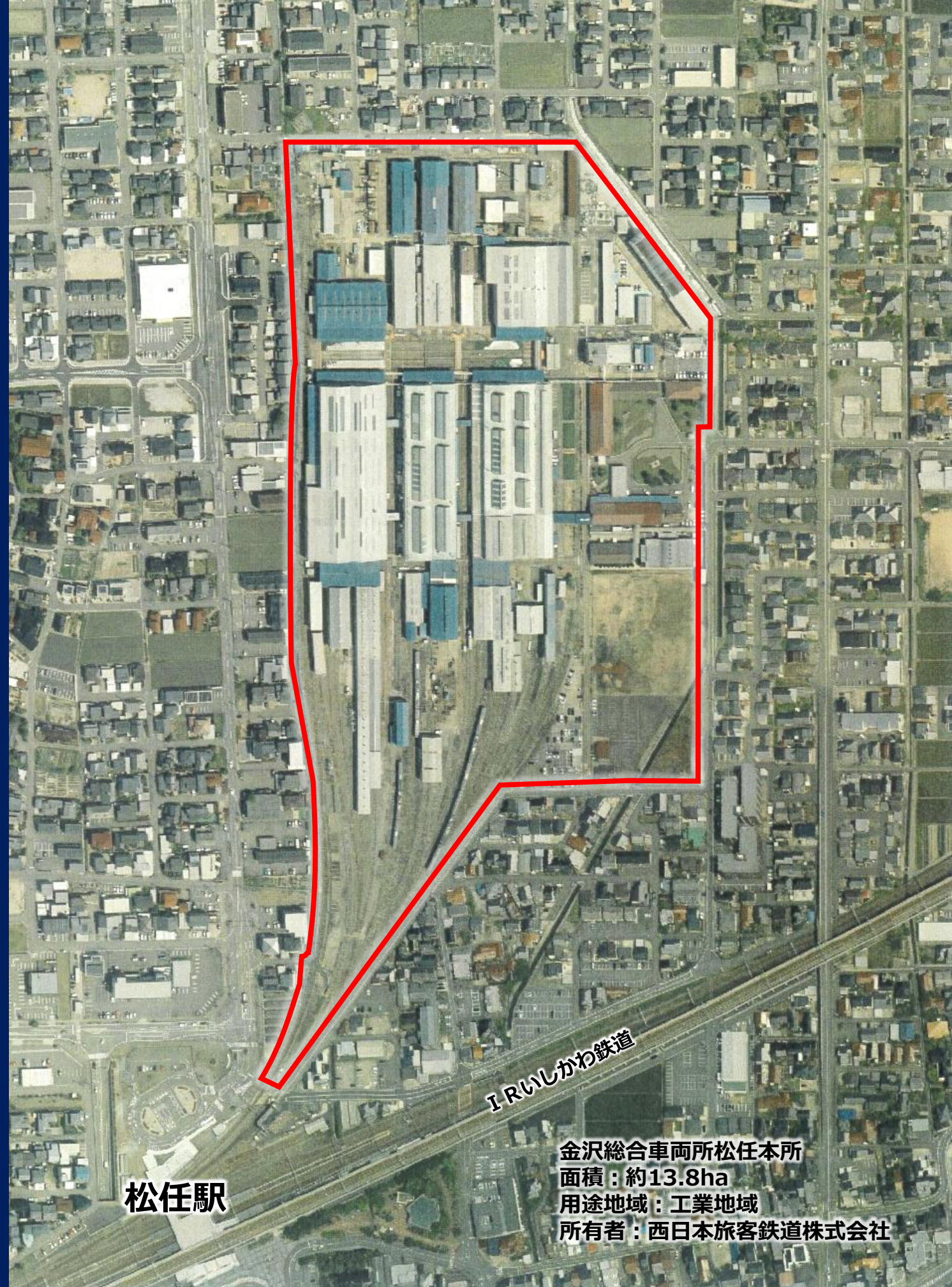


第4回 白山市 金沢総合車両所松任本所 跡地活用検討委員会

議 題

- ◆ 前回までの振り返り
- ◆ 土壌調査の結果【別紙参照】
 1. 地区整備の課題p2
 2. 地区整備の基本方針p4
 3. 導入機能の整理p5
 4. ゾーニング・動線計画（案）...p8
 5. 事業手法の検討についてp13
- ◆ 今後の予定

日時 | 令和7年11月27日（木）
場所 | 松任文化会館 4F 会議室



松任駅

I R いしかわ鉄道

金沢総合車両所松任本所
面積：約13.8ha
用途地域：工業地域
所有者：西日本旅客鉄道株式会社

金沢総合車両所松任本所跡地における調査概要について

2025 年 11 月
西日本旅客鉄道株式会社

旧金沢総合車両所松任本所の閉所に伴い、土地の状況把握を目的に、弊社の自主調査として土壌汚染調査を実施しております。この結果につきまして下記のとおりご報告いたします。

記

1 調査概要

- (1) 調査目的 閉所に伴う土地の状況把握
- (2) 調査期間 2022 年 12 月～2025 年 7 月
- (3) 調査機関 株式会社 KGS（環境省 土壌汚染指定調査機関 2003-5-3017）
- (4) 分析機関 ユーロフィン日本環境株式会社
- (5) 実施概要

時 期	内 容
2022 年度	地歴調査（土壌汚染が存在する可能性の区分）
2023・2024 年度	表層調査（試料採取等）
2025 年度	敷地外への拡散可能性確認調査（地下水及び一部深度方向調査） ※表層調査にて検出された汚染物質が、地下水を介して敷地外に拡散している可能性の有無について確認

2 調査結果

- (1) 各種調査結果
 - ・ 2022 年度の地歴調査により、土壌汚染の恐れがある旨、判定されました。
 - ・ 2023・2024 年度の表層調査により、対象区画の一部において、基準不適合区画があることを確認しました。
 - ・ 2025 年度の敷地外への拡散可能性確認調査により、対象地点において深度 10m までは地下水の存在がないこと、また基準不適合土壌の分布は深度 10m 未満であることを確認しました。
 - ・ なお、今後も地下水の有無を確認できるよう、地下水観測井戸を設置しております。
- (2) 総括
 - ・ 第三者指定調査機関による土壌汚染対策法に基づく調査及び措置に関するガイドラインに定められた調査の結果として、敷地内の一部区画に汚染物質は認められたものの、地下水を介して敷地外へ汚染物質が流出する可能性は極めて低いとの評価を得ております。

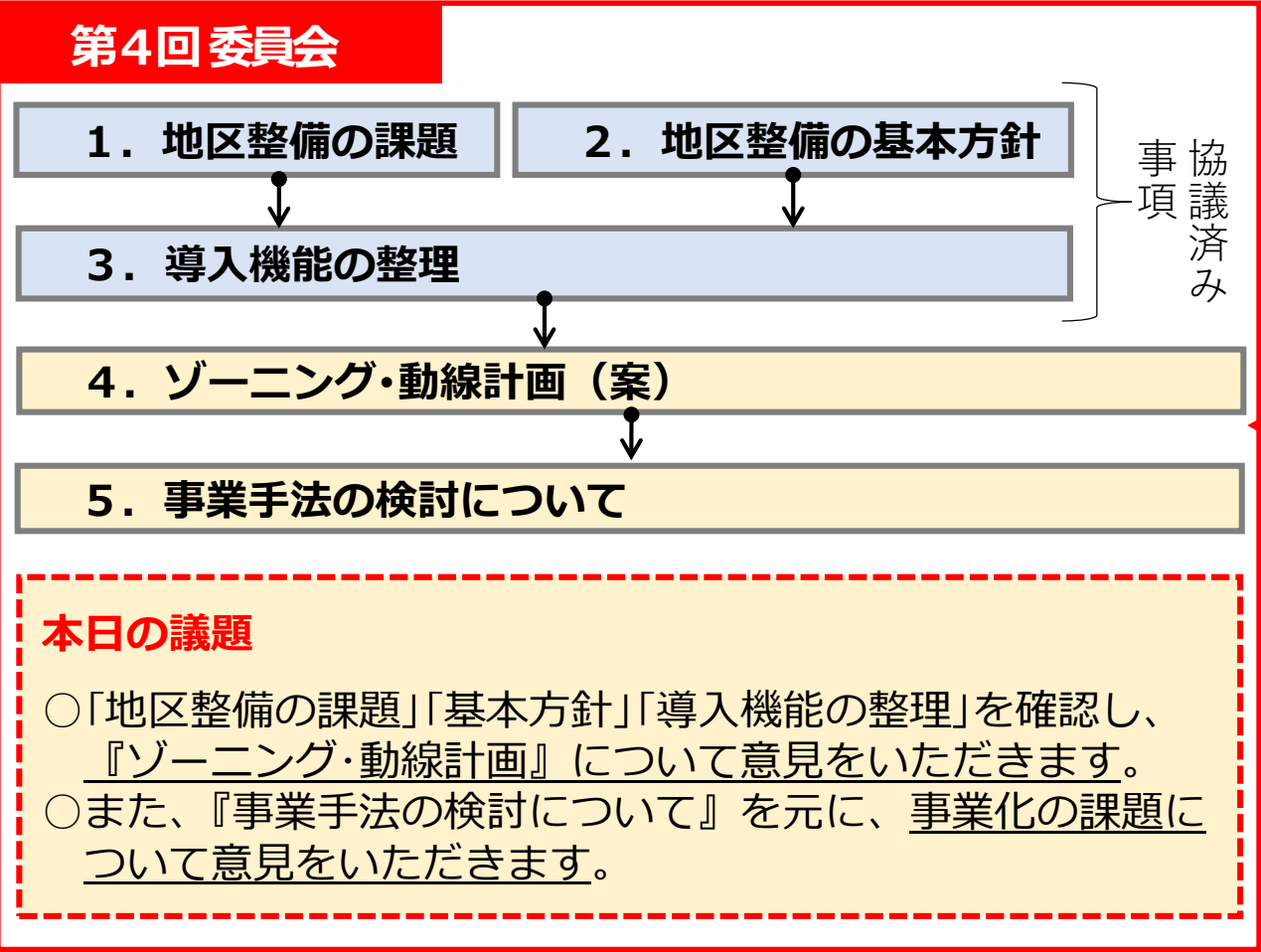
3 今後の対応予定

白山市や跡地活用検討委員会でのご意見等を踏まえ、土地の利活用等計画の検討を行ってまいります。今後、同計画の推進に伴い、土壌汚染対策法に則り石川県の指導を仰ぎながら適切な対応をさせていただきます。

以 上

前回委員会までの振り返り

開催日時	議題
第1回委員会 R6. 7.27	◆現状把握（車両基地の概要、土地利用の変遷、都市計画の位置づけ）
第2回委員会 R6.11.30	◆土地利用について（アンケートの集計結果、地区周辺の現状、他地区事例）
第3回委員会 R7. 2.19	◆導入機能について（地区整備の視点、課題と方向性、導入機能イメージ）



【第3回委員会における主な意見】

項目	主なご意見	第4回への反映
地区整備の方向性	○情報、文化、観光、交流、防災等の機能を複合的に配置 ○日常と非日常をバランスよく配置 ○鉄道メモリアル、ジオパークを活かした施設 ○少子高齢化の中で賑わいを創出、公園の整備 ○子育て支援機能や高齢者に配慮した機能 ○コミュニティ施設や健康増進施設 ○アーバンスポーツの施設 ○体育館、駐車場、ホテル	⇒「3. 導入機能の整理」に反映
実現化手法	○必要なものから整備し将来的に大きくしていく（段階的整備） ○白山市の身の丈にあった施設や整備手法 ○地区全体の用地取得は困難（土地開発公社借入額の上限） ○後世に負担のない、各種助成制度の活用 ○民間活力の導入、市の財政にメリットのある方法 ○事例手法のデメリットも踏まえる ○JRの土壤調査結果を踏まえる	⇒「5. 事業手法の検討について」にて官民連携手法等を整理
その他	○機能配置計画（ゾーニング）を複数案提示 ○計画プロセスの周知（市による住民説明の必要性）	⇒「4. ゾーニング・動線計画」を提示 ⇒住民説明会を開催（令和7年4月）

【現況の整理】

【市街地環境】

- ・地区周辺は、戸建て中心の住宅地。
- ・隣接する区画整理地内に商業・業務機能が集積。
- ・北陽小学校が近接。周辺に通学路指定有り。

【人口・世帯数】

- ・区画整理地において人口増加の傾向。
- ・生産年齢割合が比較的高い町が多い。

【交通アクセス】

- ・都市計画道路により海側幹線・白山ICとの連絡が可能。
4車線化工事中であり、現状では大量の発生交通の処理が困難。
- ・地区周辺は、住宅地内の生活道路のみであり、地区内外を連絡する幹線道路が不足。

【地区整備の課題】

◎地区周辺の住環境の保全、学童の安全確保を図りつつ、地区内外のアクセス路確保、子育て支援施設等の導入が必要。

- ・地区周辺の住環境の保全
- ・小学校の学童の安全確保(通学路の安全確保)
- ・子育て支援施設、多世代のコミュニティ施設の充実
- ・(都)宮永北安田線(4車線化)との接続による地区内外の道路アクセスの確保

【地区周辺の施設】

- 大規模小売店舗：都計道沿道に立地し、駅直近部に無い。
- 宿泊施設：小規模で金沢駅10分圏の優位性を活かしていない。
- 体育施設：F2チームのホーム施設だが、一般と兼用のため、設備等が十分ではない。災害時の代替施設が無い。
- 文化施設：うるわしの年間利用が多い反面、市立博物館は利用者が少ない。駅からのアクセス等が問題。
- ホール施設：
 - ・プララのコンサートホールは高い稼働率となっており、小規模のコンサートのニーズが高い。
 - ・ピーノの大ホールは県内有数の収容規模だが、稼働率が低く、金沢市内との競合も要因。県内に無い大規模なコンサートホールの誘致が考えられるが、小松市でアリーナ整備が進捗中。

◎駅直近部の立地、金沢駅から10分圏といった優位性を活かし、商業・宿泊施設の新規立地のほか、スポーツ施設、文化施設、ホール施設の規模拡大・機能充実が必要。

- ・駅直近部への商業施設の導入
- ・金沢駅と連携した宿泊施設の導入
- ・F2のホーム施設にふさわしい体育施設の導入
- ・市立博物館の駅アクセスの改善
- ・県内に無い大規模なコンサートホールの誘致(アリーナ・コンベンションは他地区の整備動向を注視)

【現況の整理】

視点①「**鉄道駅周辺**」

- 広域圏からのアクセス**：
 - ・富山・福井から1時間圏内にあり、金沢駅からの時間距離が金沢中心市街地と同等。
- 白山市内へのアクセス**：
 - ・市内各所へのバスによるアクセスが可能。白山方面へはバスネットワークの連携が重要。

視点②「**駅まちづくり**」

- 駅まち空間**：
 - ・交通結節機能に関する施設と周辺街区を一体的に捉える考え方
- ウォーカブルなまちづくり**：
 - ・人中心の空間へ転換・先導し「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成

視点③「**まちづくりの経緯**」

- 上位計画の位置づけ**：
 - ・「都市機能のさらなる充実」「にぎわいあるまちづくり」「施設の維持やさらなる集積」「避難場所の整備」「公園の整備」等の記載有り
- まちづくりの経緯**：
 - ・旧松任市時代以降、基盤整備が進捗し、文化施設が集積。

【地区整備の課題】

◎**広域圏からのアクセス、市内へのアクセスの交通結節点として、さらなる機能充実が必要。**

- ・交通結節点における多様なニーズに対応
- ・駅直近部に必要な新規機能の導入
- ・鉄道を活かしたまちづくりの推進

◎**駅前広場・自由通路が整備済みであり、駅と計画地区の連携強化による歩行者中心のまちづくりが必要。**

- ・松任駅との歩行空間の連携強化
- ・駅と周辺街区の一体的空間の形成
- ・駅南北の機能の連携強化

◎**既存文化施設との連携など松任駅周辺地区としての一体的なまちづくり、避難場所・公園の整備が必要。**

- ・既存ストックを活かしつつ、市の中心市街地ゾーンとしての機能充実
- ・来街者、市民、駅利用者、生活者のニーズに対応した機能集積

【地区整備の課題(再掲)】

◎ 地区周辺の住環境の保全、学童の安全確保を図りつつ、地区内外のアクセス路確保、子育て支援施設等の導入が必要。

◎ 駅直近部の立地、金沢駅から10分圏といった優位性を活かし、商業・宿泊施設の新規立地のほか、スポーツ施設、文化施設、ホール施設の規模拡大・機能充実が必要。

◎ 広域圏からのアクセス、市内へのアクセスの交通結節点として、更なる機能充実が必要。

◎ 駅前広場・自由通路が整備済みであり、駅と計画地区の連携強化による歩行者中心のまちづくりが必要。

◎ 既存文化施設との連携など松任駅周辺地区としての一体的なまちづくり、避難場所・公園の整備が必要。

【地区整備の基本方針】

1 中心市街地ゾーンの”ハレの場”としての新規機能の導入

- ・ 商業・業務・歴史文化施設の集積した松任駅前への新たな魅力を創出
- ・ 計画規模を踏まえた機能の導入

2 駅直近部の立地を生かし、多様なニーズに対応した機能の導入

- ・ 人・モノ・情報が集まる地区として、多様なニーズに対応した機能導入

3 駅と周辺街区が一体化した歩けるまちづくりの推進

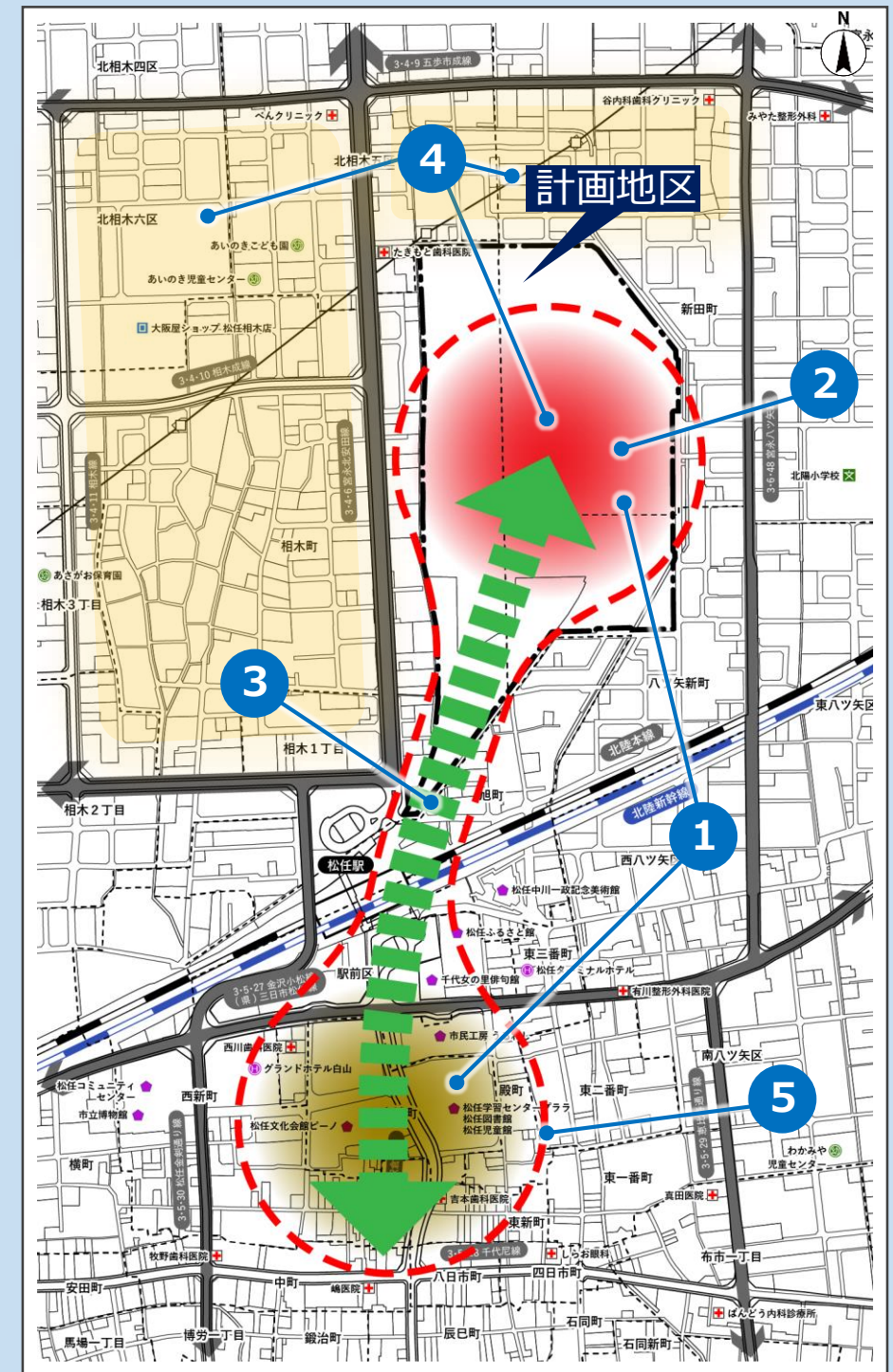
- ・ 駅南北の歩行軸による施設間の連携による新たな賑わいの創出
- ・ 鉄道側・都市側の連携

4 周辺の生活環境に配慮し、災害に強い安全・安心なまちづくり

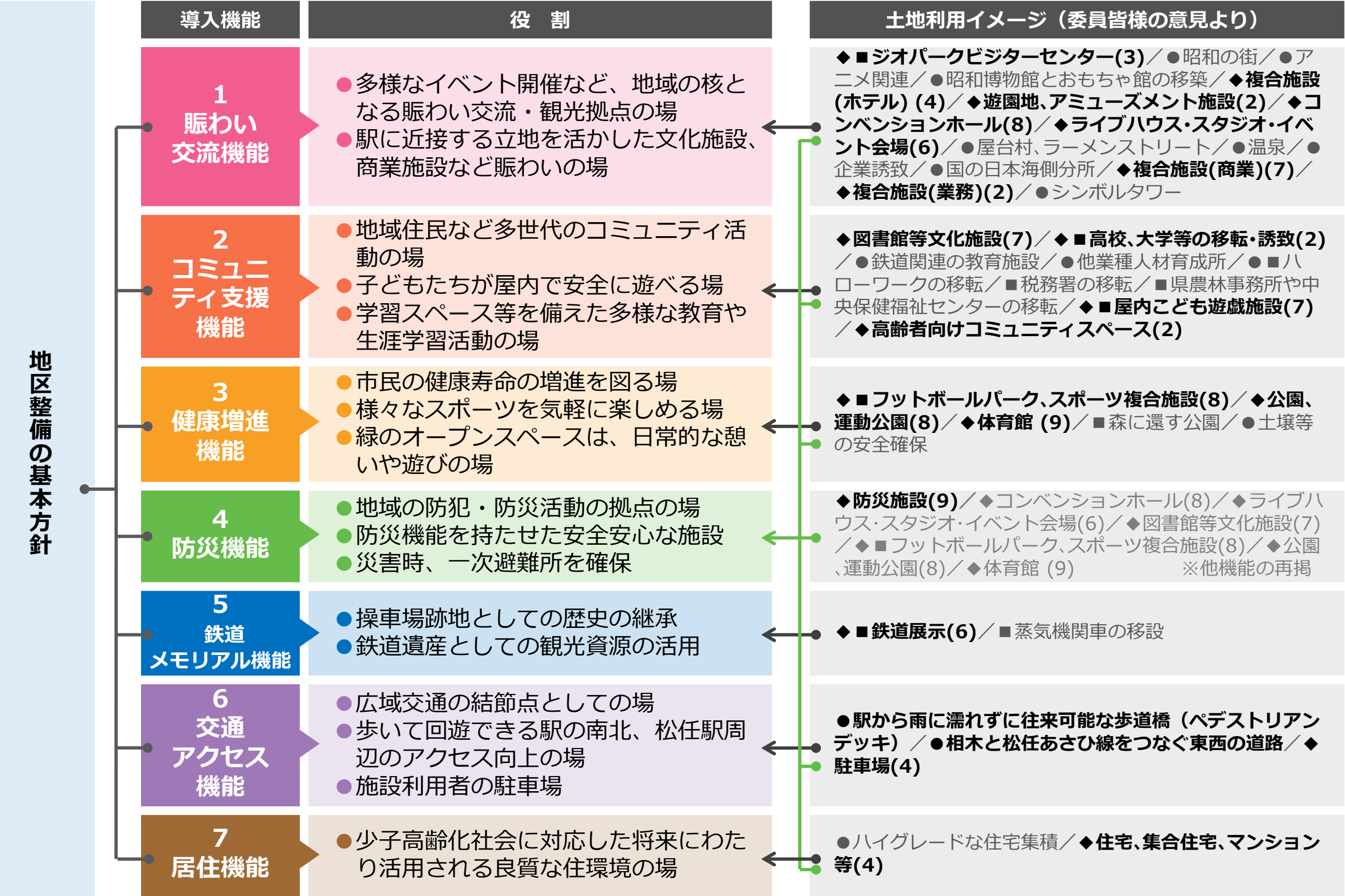
- ・ 道路の安全対策、防災施設の充実による災害に強い市街地の形成
- ・ 周辺と調和した都心居住機能

5 持続可能なまちづくりの推進

- ・ 文化施設との連携・不足機能の導入による市街地の活性化
- ・ 公園など緑空間の創出による低炭素社会の実現

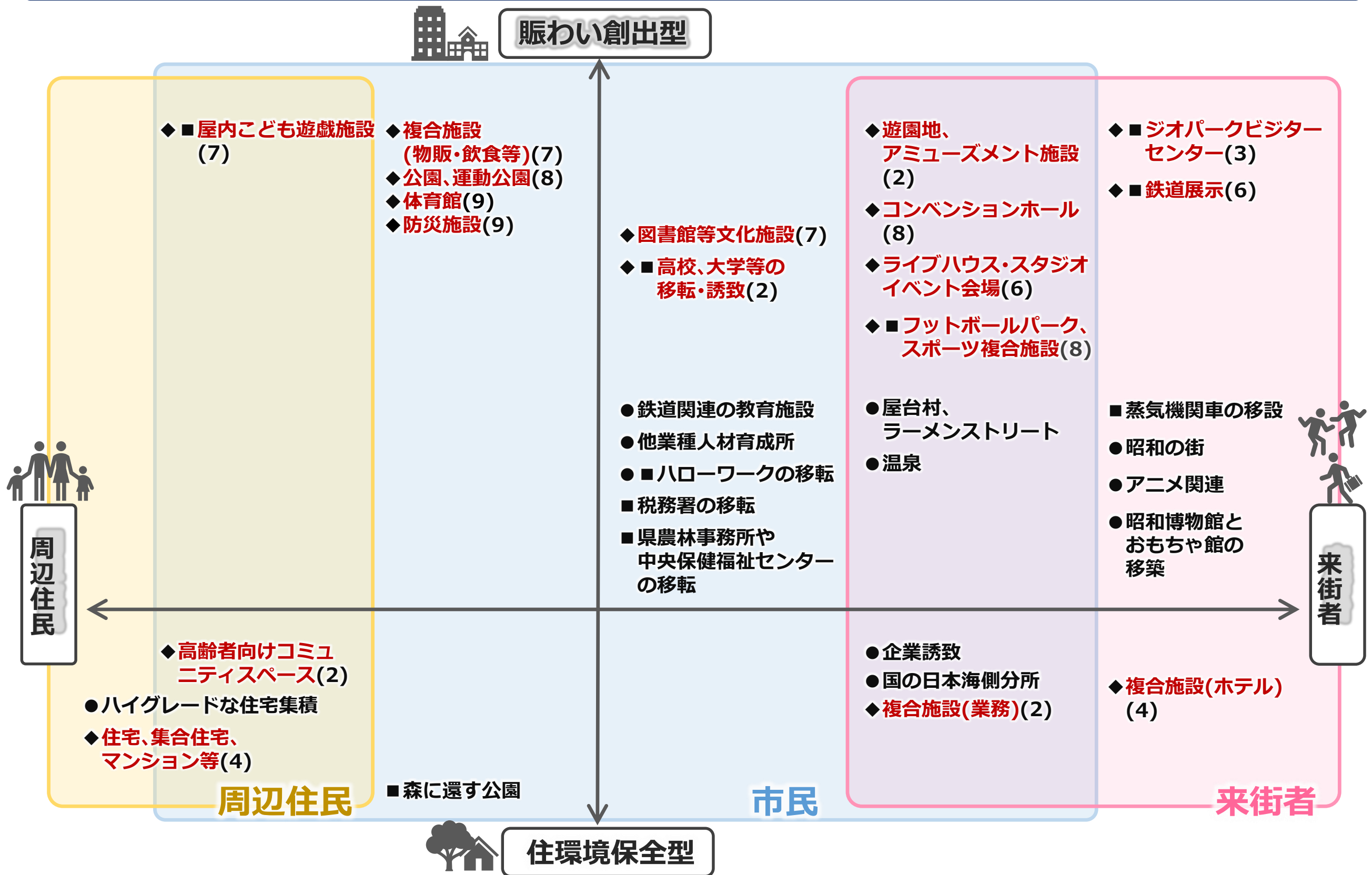


○地区整備の方針を踏まえ、賑わい交流・コミュニティ支援・健康増進・防災・鉄道メモリアル等の機能を複合的に配置



凡例：◆ 複数回答のあった委員意見(意見の数) ● その他の委員意見 ■ 各種団体等からの要望・意見

○委員皆様の意見について「ユーザー(周辺住民↔来街者)」「環境(賑わい創出型↔住環境保全型)」で分類したところ、**来街者や市民向け、賑わい創出を志向している傾向**が見られる。



導入機能	現 状	当該地区における施設イメージ
1 賑わい 交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便施設(商業施設)が駅直近部に無い。 ● 宿泊施設が小規模なため、<u>コンベンション</u>に対応出来ない。 ● 博物館やジオパーク案内施設など、<u>観光起点</u>としての機能が不十分。 ● <u>大規模コンサート</u>に対応できる施設が無い。 	<p>○ <u>賑わい創出</u>のため、他には無い新規機能の導入や既存機能の拡充が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 駅利用者等の利便施設としての商業施設 ■ 金沢駅10分圏の立地を生かした宿泊施設 ■ 駅直近部の観光案内施設(例:ジオパーク+博物館) <p>※ホール施設は既存施設の活用を検討</p>
2 コミュニティ 支援機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 多世代の<u>コミュニティ活動</u>の場が少ない。 ● 子どもたちが<u>屋内で安全に遊ぶ</u>場が無い。 ● 生涯学習活動の場は駅南にあるが、<u>稼働率</u>が高く不足。<u>起業支援</u>などの機能が無い。 	<p>○ <u>子育て世代</u>の多い駅北地区における不足機能、駅南地区の既存施設での不足機能の導入が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 多世代が集うことのできる交流施設・居場所 ■ 屋内こども遊戯施設 ■ コワーキング施設(起業支援・会議室等)
3 健康増進 機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅北側に十分な広さを有する公園が無い。 ● 駅から約1km離れた場所に体育館があるが、<u>F2リーグのホーム施設</u>として不十分であり、<u>災害時(避難所使用)</u>の代替施設が無い。 ● 計画地区周辺の<u>歩行ネットワーク</u>が無い。 	<p>○ <u>運動施設</u>の不足機能、<u>災害時</u>に使用可能な施設の導入が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 運動施設(フットボールパーク等、現在無い機能) ■ 多目的広場(防災施設としても利用可能) ■ 計画地区内外の歩行ネットワークの形成
4 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>一次避難所</u>があるが公民館など小規模。 ● <u>防災機能を有する公園</u>が少ない。 ● 防犯・防災活動の<u>拠点</u>の場が不足。 	<p>○ <u>人口増加傾向</u>の駅北での<u>防災施設</u>設置が考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 大規模な公園(森や水辺・一次避難所となる防災広場・災害時対応のトイレや貯水槽などの施設)
5 鉄道 メモリアル機能	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>J R登録鉄道文化財</u>(蒸気機関車等)が存在。 ● 上位計画にある<u>産業観光</u>の場としての活用。 	<p>○ <u>操車場跡地の歴史</u>を継承する場として産業観光に活かすことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道メモリアルパーク(蒸気機関車の展示など)
6 交通 アクセス 機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 地区内外を連絡する幹線道路が無い。 ● 自由通路はあるが、<u>駅から計画地区への歩行アクセス路</u>が不十分。 ● 計画地区周辺に<u>駐車場</u>が無い。 	<p>○ <u>周辺の住環境に配慮しつつ</u>、駅や都市計画道路からの<u>アクセス</u>を改善することが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 地区内外を連絡する幹線道路(通過交通の抑制) ■ 松任駅との連絡通路、駐車場
7 居住機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺の住宅地が計画地区(<u>工場跡地</u>)により分断。行止り道路や細街路が多い。 	<p>○ <u>周辺と一体的な住宅地</u>を形成し、<u>工場跡地</u>により分断されてきた環境の改善を図ることが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 戸建て・共同住宅、店舗併用住宅、高齢者福祉住宅

4. ゾーニング・動線計画（案）

(1) ゾーニング・動線の考え方

◆ ゾーニングの考え方（⇒導入機能案はp9-11参照）

A 交流促進ゾーン

- ◎住宅市街地との緩衝帯の役割を果たすとともに、周辺住民や市民にとって利便性の高い土地利用を図るため、地区中央・北側に「交流促進ゾーン」を設定する。

B 生活環境保全ゾーン

- ◎地区内外の連携を図るため、周辺の中高層住宅地との一体的な住環境を形成するため、地区東側に「生活環境保全ゾーン」を設定する。

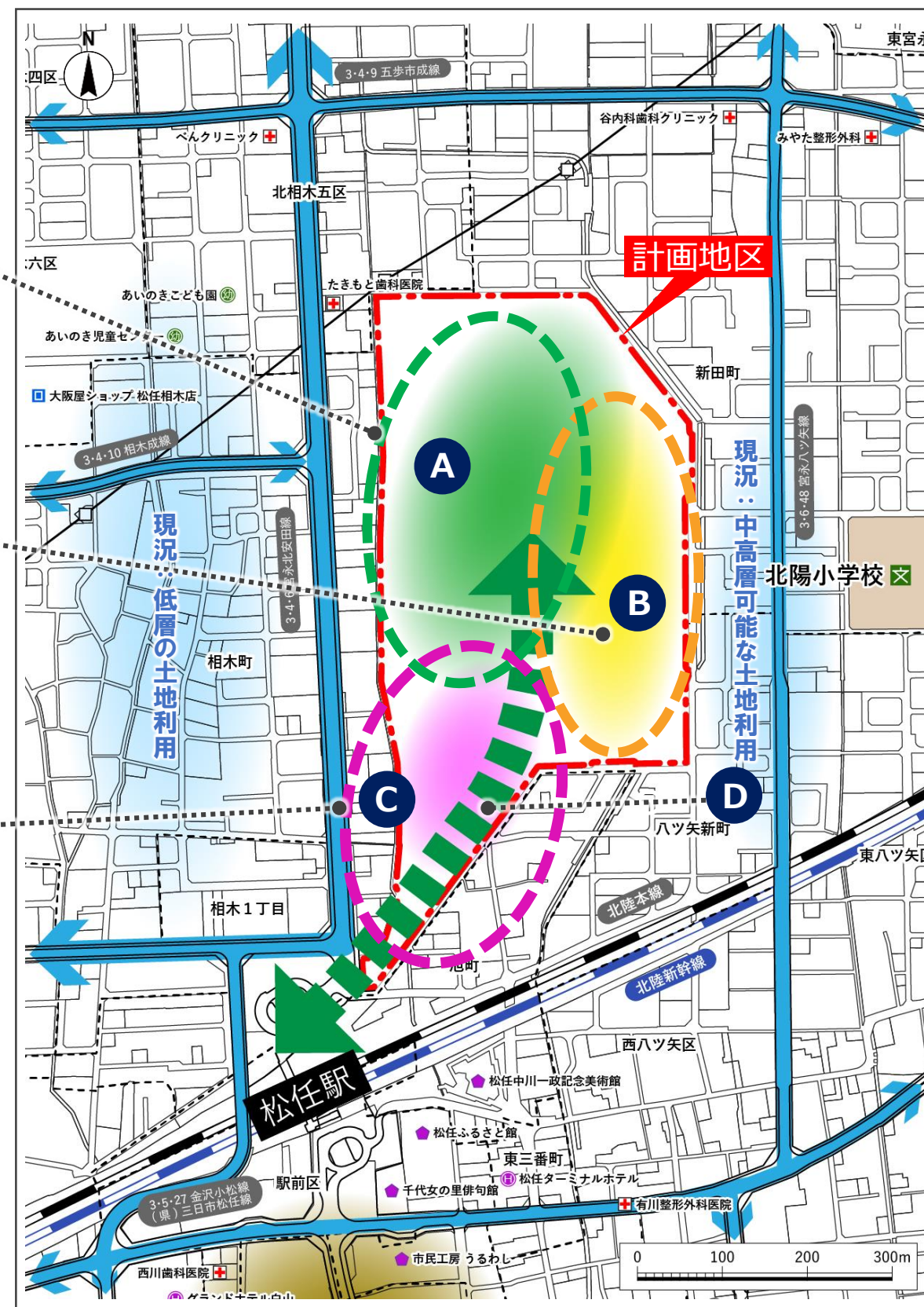
C 駅まち活力ゾーン

- ◎駅南北を連携した駅まちづくりを推進し、来街者(駅利用者等)や市民の利便性に資する土地利用を図るため、松任駅直近部に「駅まち活力ゾーン」を設定する。

◆ 動線の考え方

D 歩行者動線

- ◎松任駅(自由通路)と連続した歩行者ネットワークを形成する。
- ◎歩車分離型・歩車共存型の歩行者通路を配置する。
- ※車両の動線を含めた比較案は p 12参照。



(2)ゾーニングごとの導入機能案

A 交流促進ゾーン

土地利用の考え方

- ◎ 来街者・市民・住民間の交流を促進する多様な機能を導入する。
- ◎ ジオパーク案内施設、博物館、鉄道メモリアルパークなど、他には無い特徴ある施設の立地誘導を図る。
- ◎ 災害時の避難スペースや緩衝帯となる公園・広場を整備する。

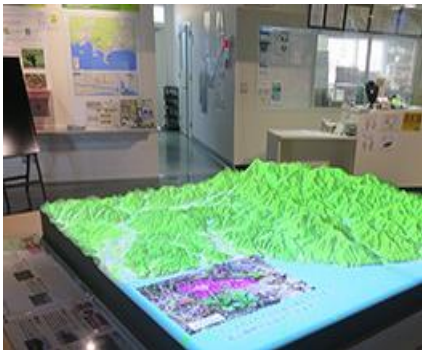
導入機能	施設イメージ
賑わい 交流機能	<ul style="list-style-type: none">●博物館(既存機能の移転・拡充)●ジオパーク案内施設
コミュニティ 支援機能	<ul style="list-style-type: none">●多世代が集うことのできる交流施設●屋内こども遊戯施設
健康増進 機能	<ul style="list-style-type: none">●運動施設(フットボールパーク、アーバンスポーツなど既存に無い施設)●多目的広場
防災機能	<ul style="list-style-type: none">●大規模公園(森・水辺空間、一時避難所となる防災広場・災害時対応のトイレや貯水槽等)
鉄道メモリアル 機能	<ul style="list-style-type: none">●鉄道メモリアルパーク(退役車両・蒸気機関車の展示など)
交通アクセス 機能	<ul style="list-style-type: none">●歩行者専用道(各ゾーン間の連絡)●幹線道路のアクセス道路、施設用駐車場



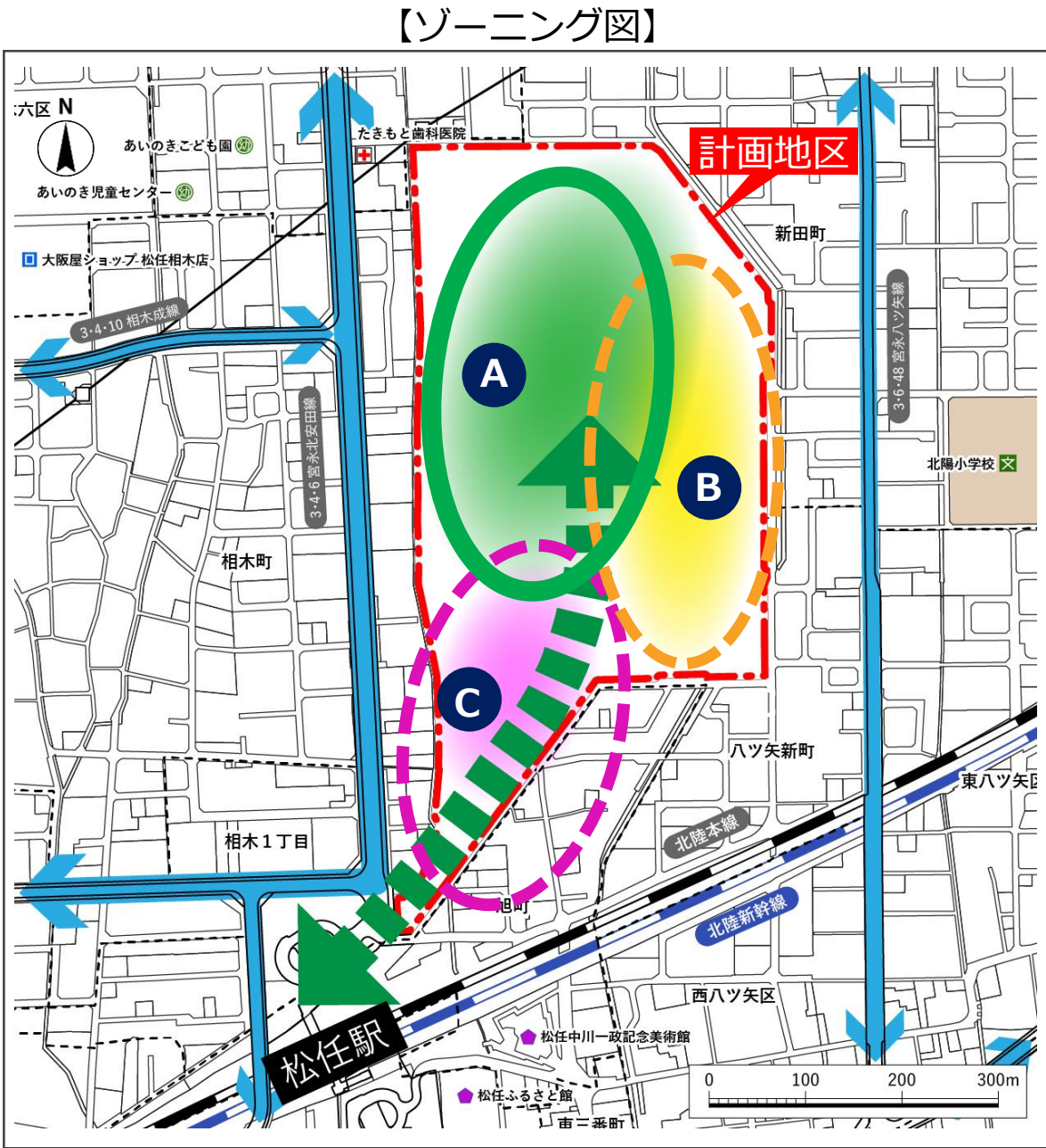
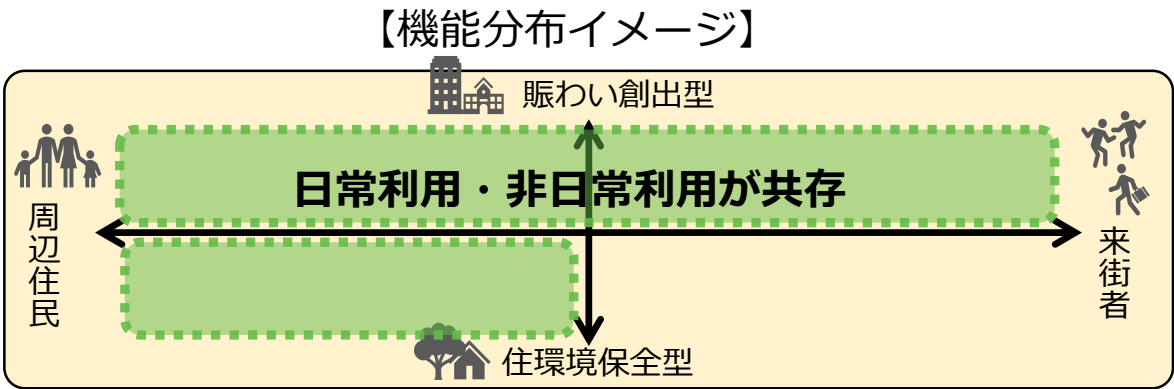
屋内子供遊戯施設(加賀市)



車両展示(京王電鉄)



ジオパーク展示(アポイ岳)



B 生活環境保全ゾーン

土地利用の考え方

- ◎周辺市街地と調和した**低層・中高層住宅**の立地誘導を図る。
- ◎各ゾーン間を連携し、歩行者の安全を確保する**緑道**を整備する。

導入機能

施設イメージ

防災機能

- 公園(一時避難所となる防災広場、災害時対応のトイレや貯水槽等)

交通アクセス機能

- 緑道(各ゾーン間を連携する歩行者専用道)

居住機能

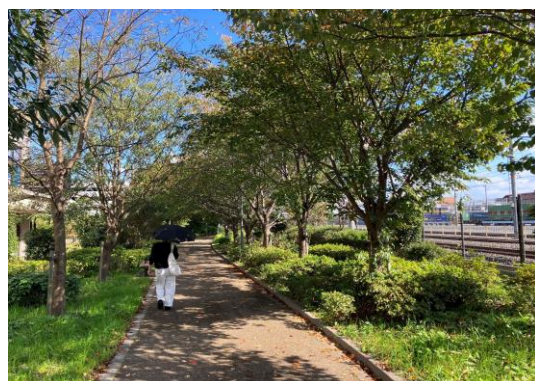
- 戸建て住宅・店舗併用住宅・共同住宅・高齢者福祉住宅



住宅地(西金沢駅周辺)



高齢者福祉住宅(西金沢駅周辺)

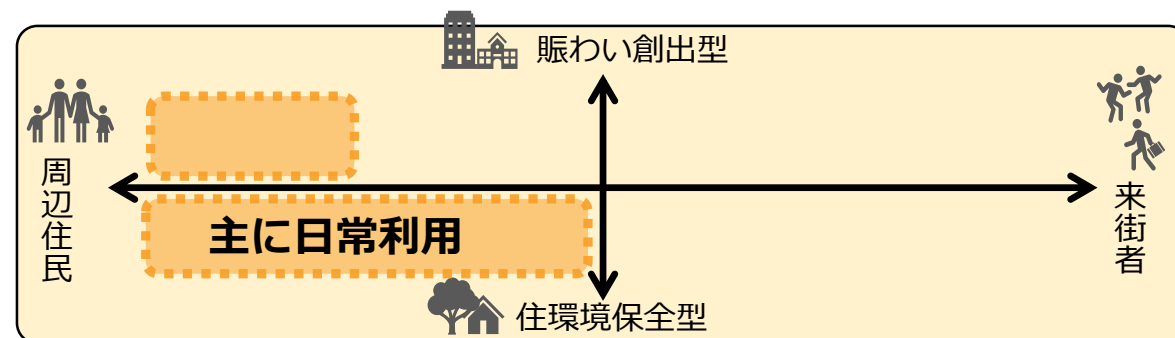


歩行者専用道(吹田市)

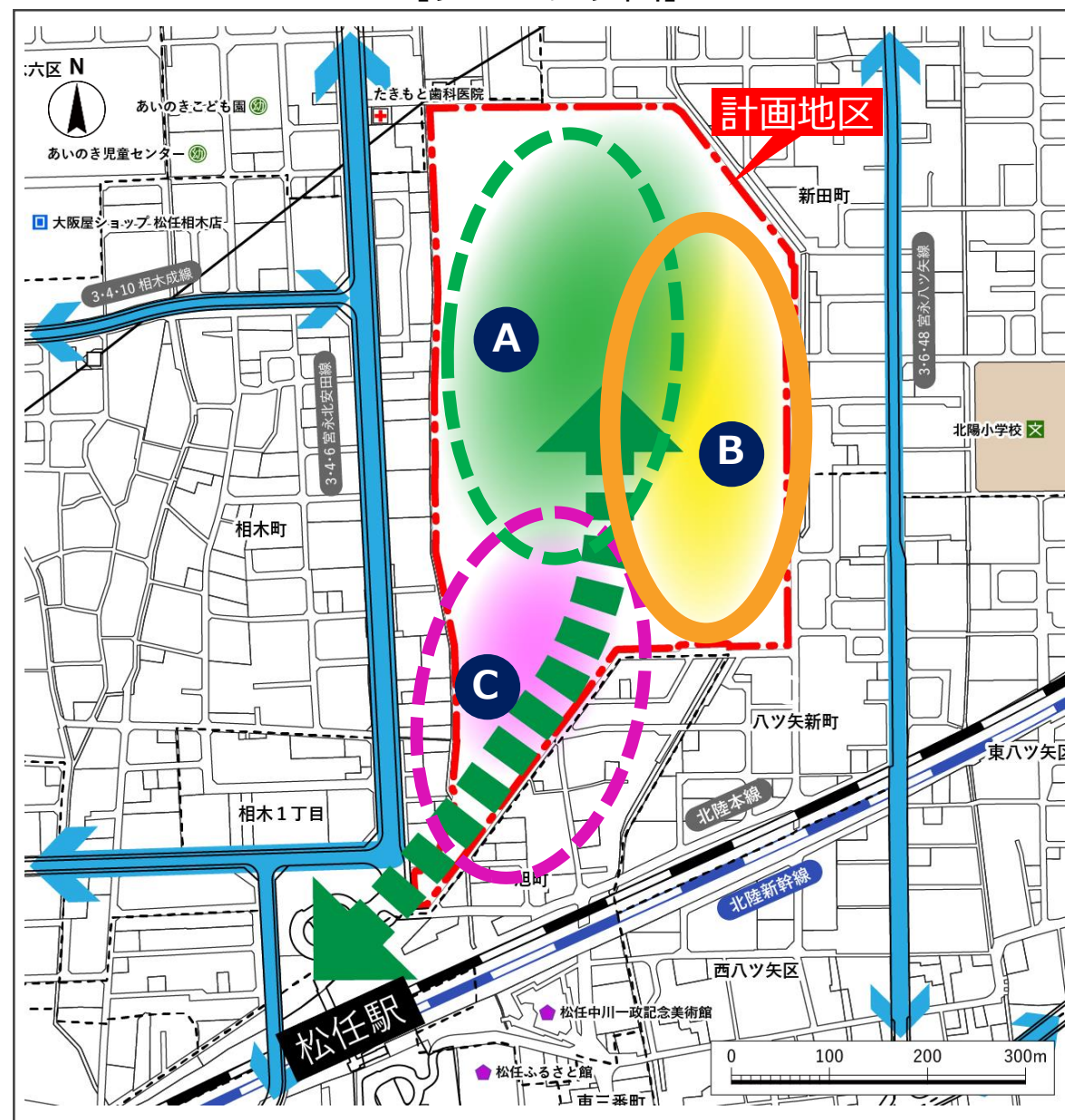


公園の防災貯水槽(岡山市)

【機能分布イメージ】



【ゾーニング図】



C 駅まち活力ゾーン

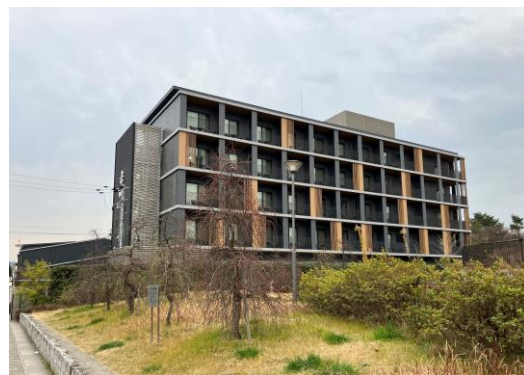
土地利用の考え方

- ◎ 商業・宿泊・コワーキング施設などの立地誘導を図り、駅まちのエントランスとして、来街者や市民等による賑わいを創出する。
- ◎ 駅と繋ぐ歩行者専用通路を整備し、駅南北の連携を図る。

導入機能	施設イメージ
賑わい 交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅利用者等の商業施設 ● 金沢駅10分圏内の立地を生かした宿泊施設
コミュニティ 支援機能	<ul style="list-style-type: none"> ● コワーキング施設(起業支援・会議室等) ● 高校生をはじめとした若者の居場所
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 公園(一時避難所となる防災広場、災害時対応のトイレや貯水槽等)
交通アクセス 機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 松任駅からの歩行者専用通路 ● 幹線道路のアクセス道路、施設用駐車場



商業複合施設(吹田市)



宿泊施設(京都市)

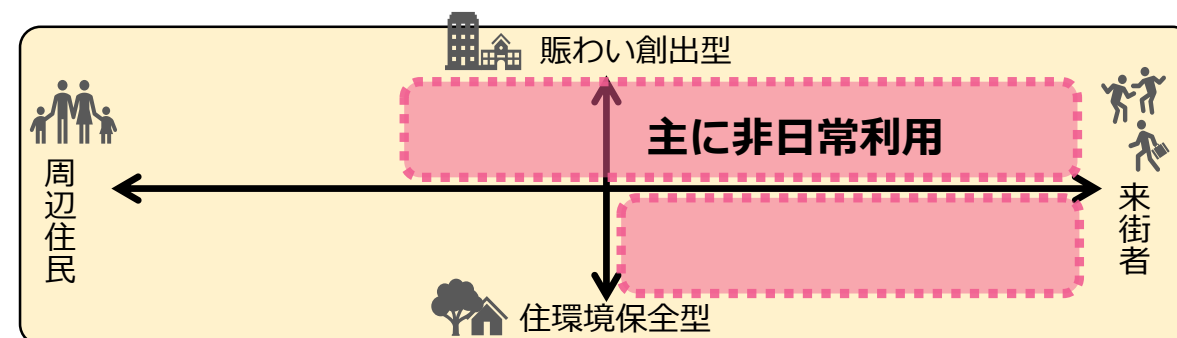


コワーキング施設(岡山市)

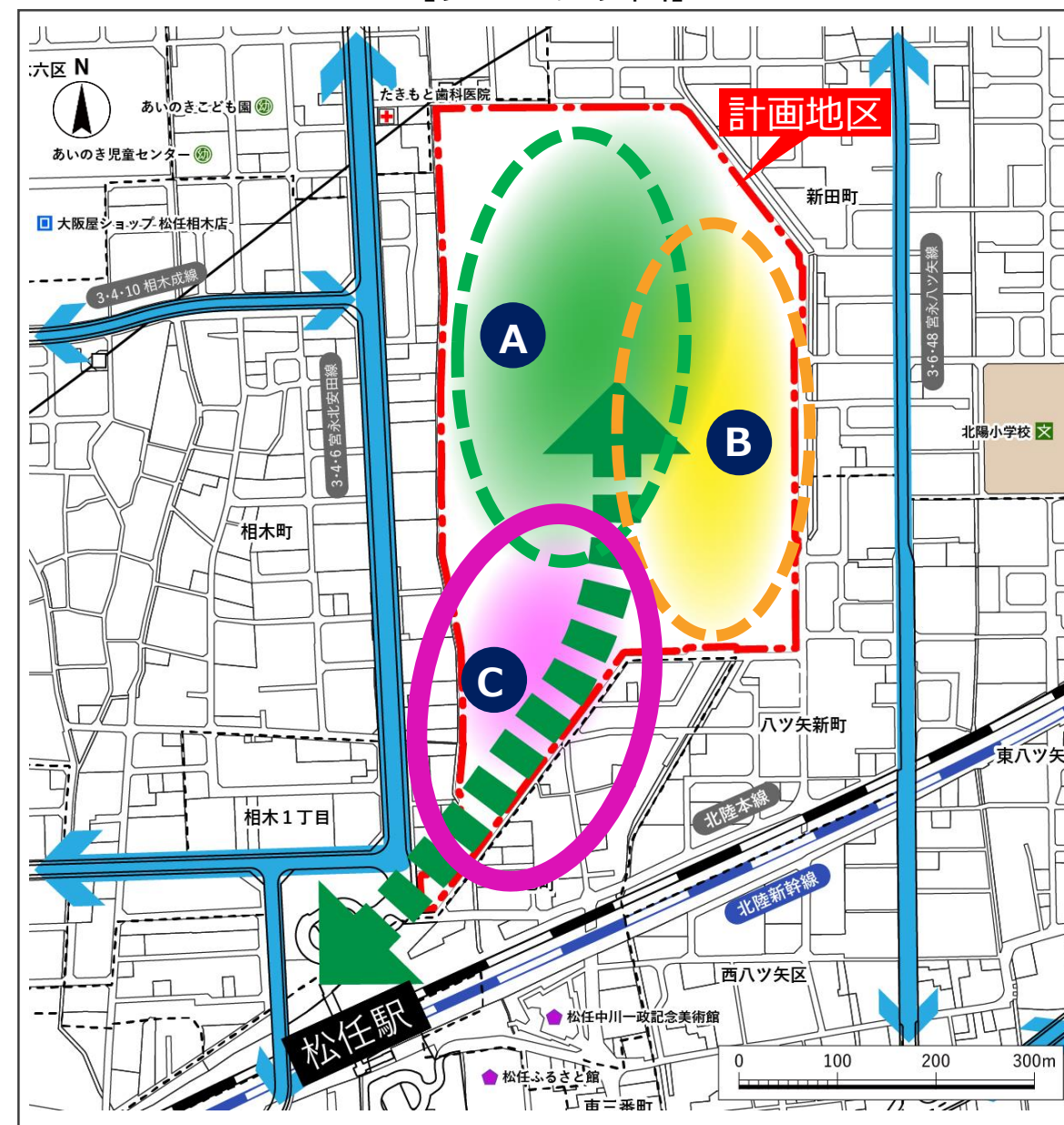


駅直結歩行デッキ(吹田市)

【機能分布イメージ】



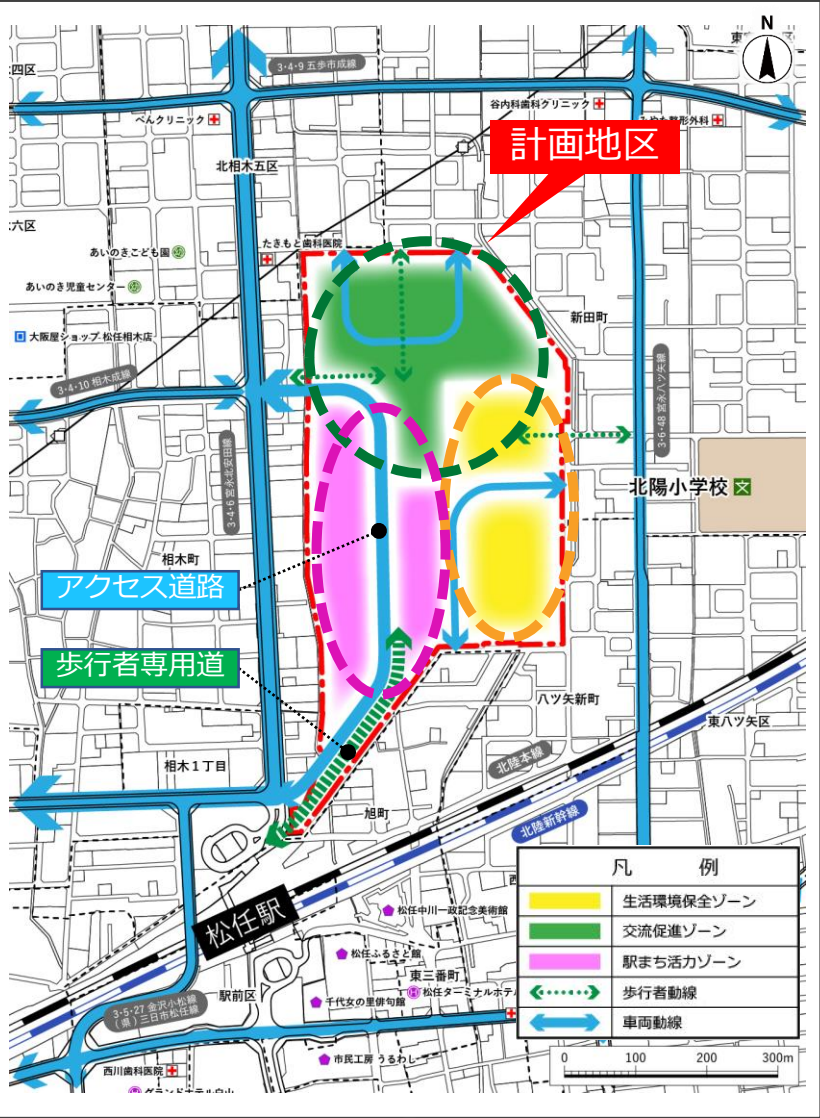
【ゾーニング図】



(3)動線計画の比較案

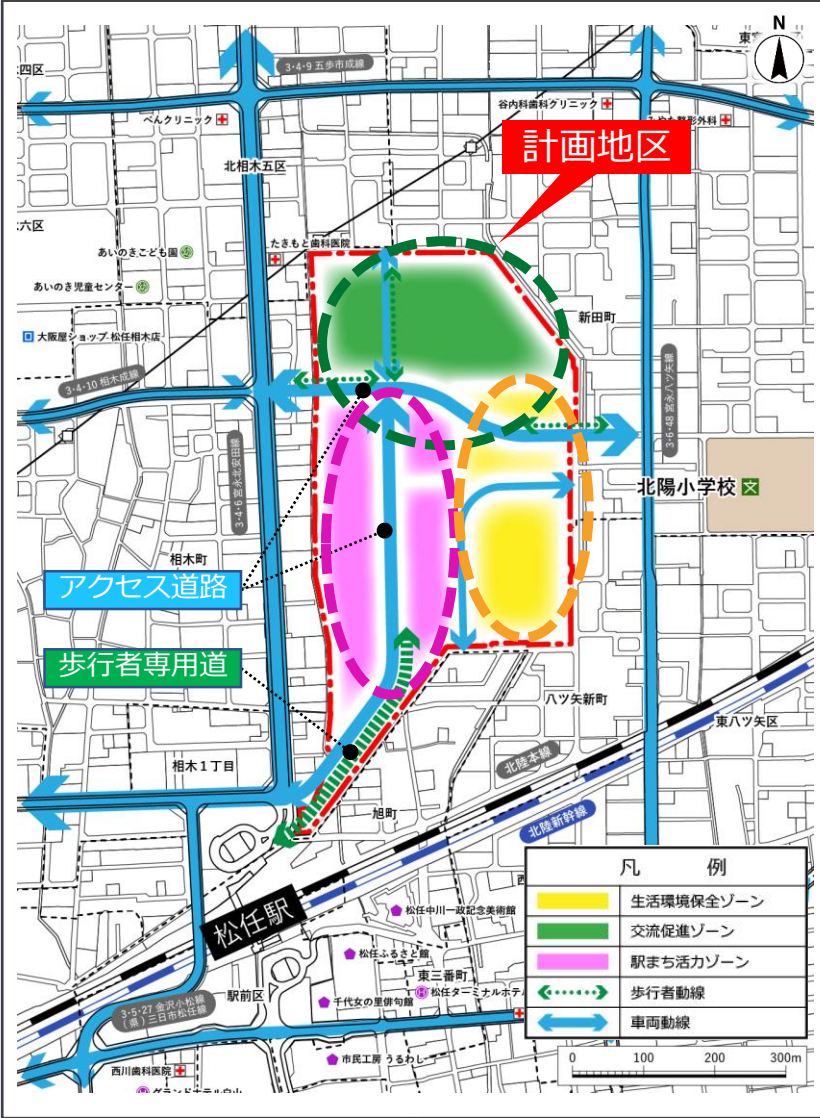
A 案：車両動線分散型

- ◎ 通過交通を排除した歩行者中心のまち
- ・ 松任駅(自由通路)から地区内を直結する歩行者動線
- ・ (都)宮永北安田線から(都)相木成線とのアクセス道路を配置(地区内を通過しない配置)
- ・ 通過交通を排除する車両動線



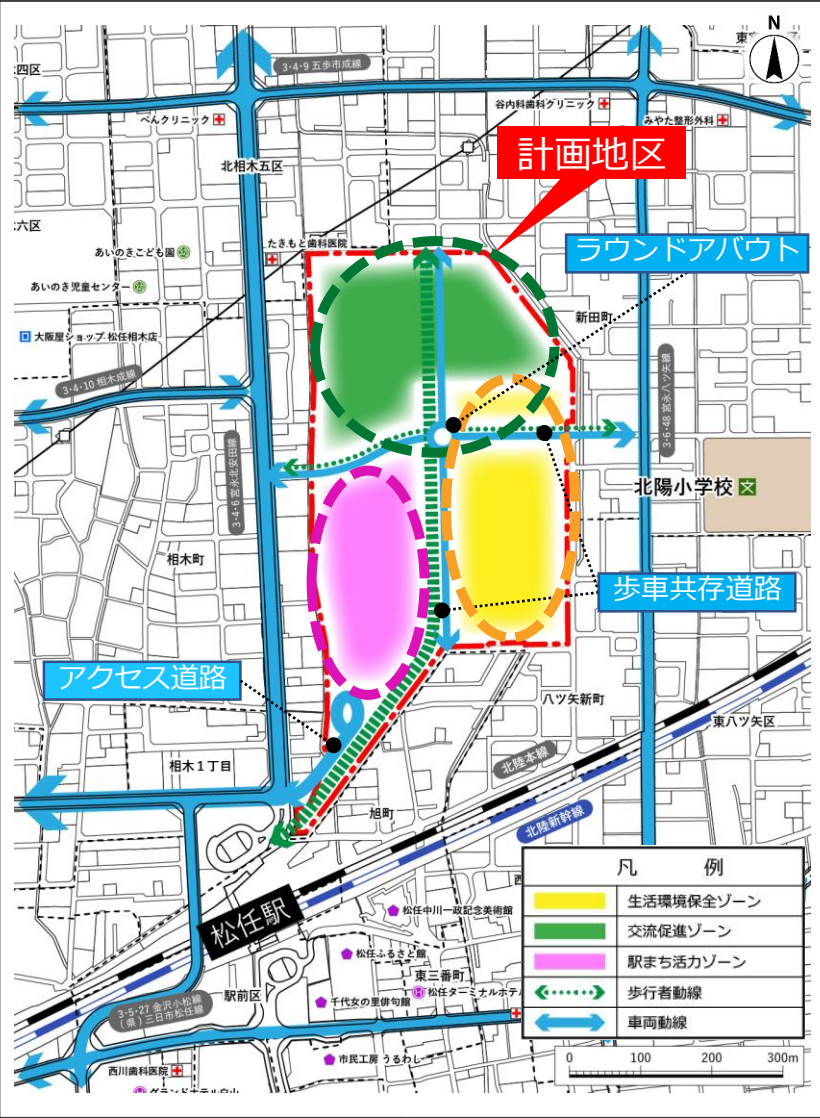
B 案：車両動線重視型

- ◎ 幹線道路配置による周辺地との連携強化
- ・ 松任駅(自由通路)から地区内を直結する歩行者動線(A案と同様)
- ・ 周辺都市計画道路の(都)宮永北安田線、(都)相木成線、(都)宮永八ツ矢線とのネットワークを形成(通過交通を許容)
- ・ アクセス道路沿いへの緩衝緑地の配置



C 案：歩車動線共存型

- ◎ 南北・東西方向への歩車共存道路の配置
- ・ 松任駅(自由通路)から地区中央を縦貫する歩行者動線
- ・ 地区内道路のラウンドアバウト交差点により通過交通を抑制(歩車共存道路)
- ・ 地区南部へのアクセス道路の配置
- ・ 周辺既存宅地の影響を配慮



ゾーン間の機能連携、歩行者の安全性、アクセスの利便性の総合的判断より、優位な案を『基本案』として選定

※上記案においては、道路配置にあたり既存建物の移転が発生するケースもあり、実現に向けての課題となります。

5. 事業手法の検討について

■ 事業への民間資金の導入について

- ◎ 車両所跡地整備においては、「①民間による整備」「②官民連携による整備」「③自治体による整備」が想定される。
- ◎ 第3回委員会において「身の丈にあった」「民間活力の導入」といった意見をいただいております。民間資金を活用した事例等について、整備手法の検討の参考とする。

【操車場跡地等における施設整備の事例】

- ① 民間による整備
 - ・ 商業等複合施設(吹田操車場跡地)⇒p14参照
 - ・ 運動施設(長崎操車場跡隣接地)⇒p15参照
- ② 官民連携による整備
 - ・ 公園(加賀市)⇒p16参照
- ③ 自治体による整備
 - ・ 子育て支援施設(長岡操車場跡地)⇒p17参照



商業等複合施設(吹田市)



運動施設(長崎市)



公園(加賀市)



子育て支援施設(長岡市)

■ 想定される事業主体ごとの特徴 ■

現在の 土地所有者	将来の 土地所有者	事業主体・事例	特 徴		事業化に向けて の課題
			メリット	デメリット	
J R	J R	民間・JR ①	○自治体の経済負担が小。 ○民間の開発ノウハウを生かした整備が可能。 ○迅速な意思決定が可能。	●自治体の意向から離れた整備となる可能性がある。 ●採算が確保出来ない土地に関する進出企業が無い。	◆駅直近のみに民間投資が集中する可能性有り。 ◆市の意向から離れた施設立地の可能性有り。
	J R + 民間 ※	官民連携 ②	○自治体の経済負担を低減しながら自治体の意向に合致した整備が可能(官民連携の役割分担による)	●自治体が公募条件を策定するノウハウが必要。 ●官民の役割分担によっては民間にメリットが少なくなる可能性がある。	◆公的施設と民間施設のバランスを確保。 ◆事業の市場性調査の必要有。
	J R + 自治体 ※	自治体 ③	○自治体の意向に合致した整備が可能。計画的なまちづくりが可能。	●自治体の経済負担が大。 ●自治体職員のマンパワーや関連ノウハウが求められる。	◆公的負担が多額となる可能性有り。 ◆駅南の既存施設との機能分担が必要。

※用地買収については現段階で未定であるが、敷地面積が大きく、一部買収となることが考えられる。

①-1 民間による施設整備事例：商業等複合施設（吹田操車場跡地） 吹田市・摂津市

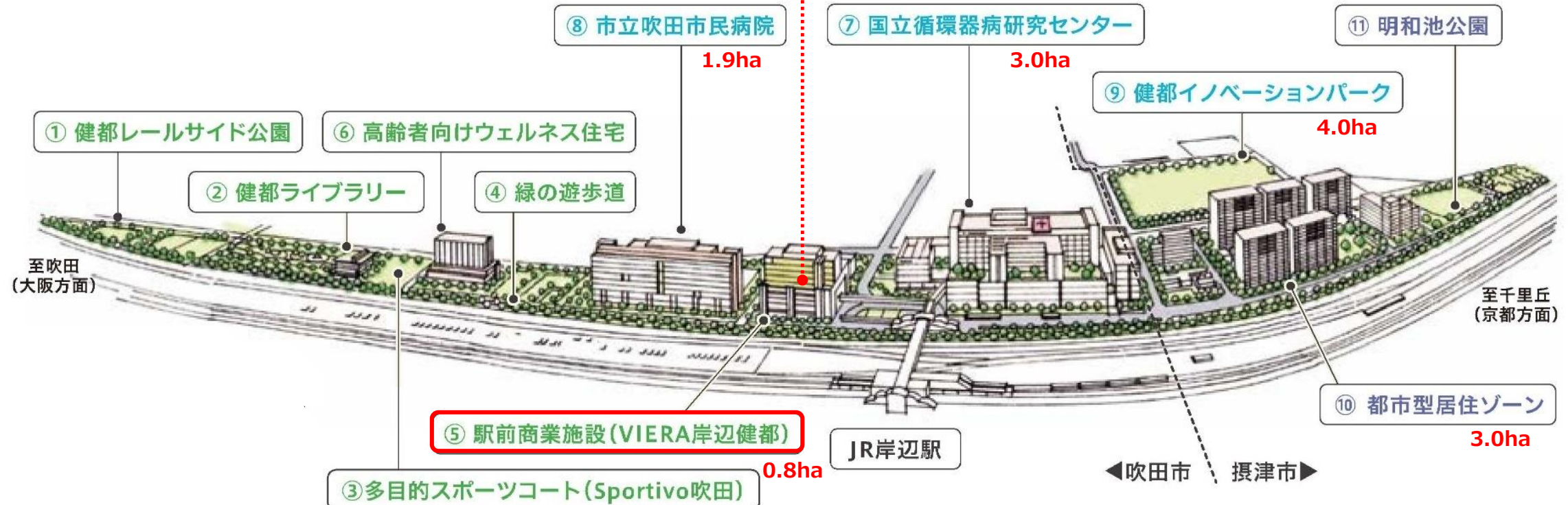
操車場跡地の全体概要

- 地区面積：A=22.1ha
- コンセプト：「健康と医療」
- 導入機能誘導方針：
 - ① エコメディカルシティの創出
 - ② 緑を中心とした市民生活交流空間の創出
 - ③ 居住機能を中心とした複合的な機能を持った土地利用
- 事業手法：土地区画整理事業（事業費約110億円）
- 事業期間：平成21年度～平成27年度
- 関連事業：国立循環器病研究センター、吹田市民病院、健都イノベーションパーク(企業や大学の研究機関、サテライトオフィス等の進出)



■ VIERRA 岸辺健都

- ・事業主体：J R 西日本不動産開発(株)
- ・敷地面積:約0.8ha、延床面積:約27,000㎡
- ・ホテル、フィットネス、商業、飲食、クリニックモール等



(出典：UR都市機構)

①-2 民間による施設整備事例：運動施設（長崎貨物駅跡隣接地）

長崎市

操車場跡地の全体概要

- 地区面積：A=19.1ha
- コンセプト:長崎の港をのぞむ「駅のまち」
- 導入機能誘導方針：
 - ・ 全国からの集客エリアとなる施設整備と交流の創出・波及(長崎都心まちづくり構想)
- 事業手法:土地区画整理事業(市施行)
(事業費約185億円：国費51億円、市費42億円、保留地処分金92億円)
- 事業期間：平成21年度～令和10年度
- 関連事業：JR長崎本線連続立体交差事業(県)、西九州新幹線(国(鉄道運輸機構))、JR九州新駅ビル、出島メッセ長崎、長崎スタジアムシティ

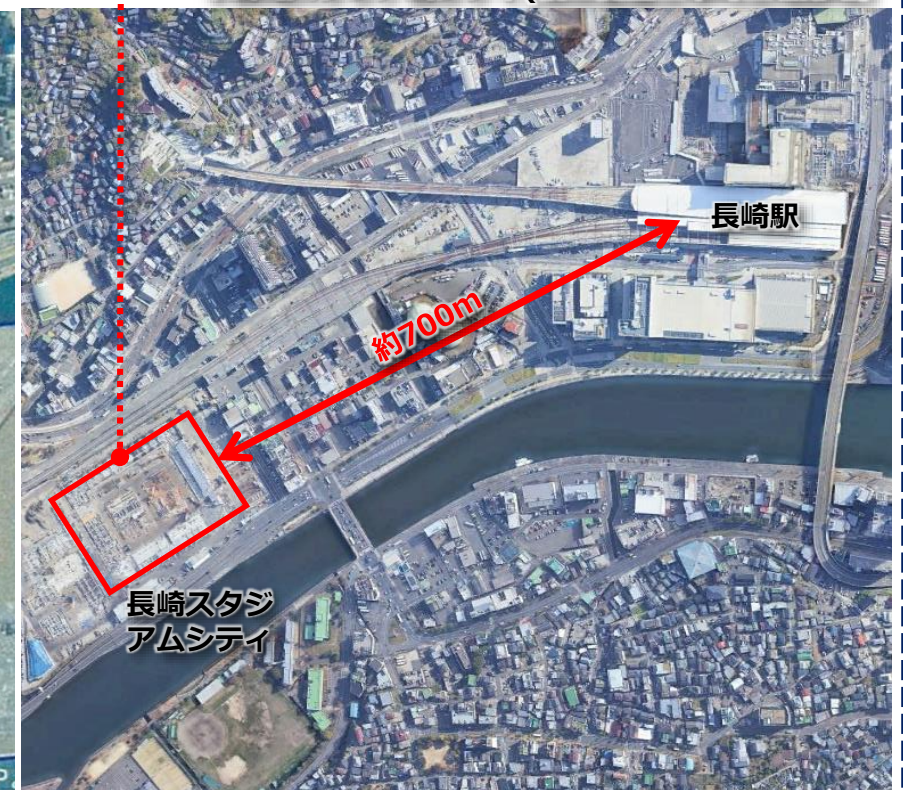


- 長崎スタジアムシティ(旧三菱重工幸町工場跡地)
 - ・ 事業主体：(株)ジャパネットホールディングス
 - ・ スタジアム(約20,000席)、アリーナ(約6,000席)、ホテル(242室)、オフィス・商業(約33,000㎡)、駐車場(約1,150台)

◆長崎駅周辺土地区画整理事業(旧長崎貨物駅跡地)



◆長崎スタジアムシティ(旧三菱重工幸町工場跡地)



② 官民連携による施設整備事例：公園（山代スマートパーク）

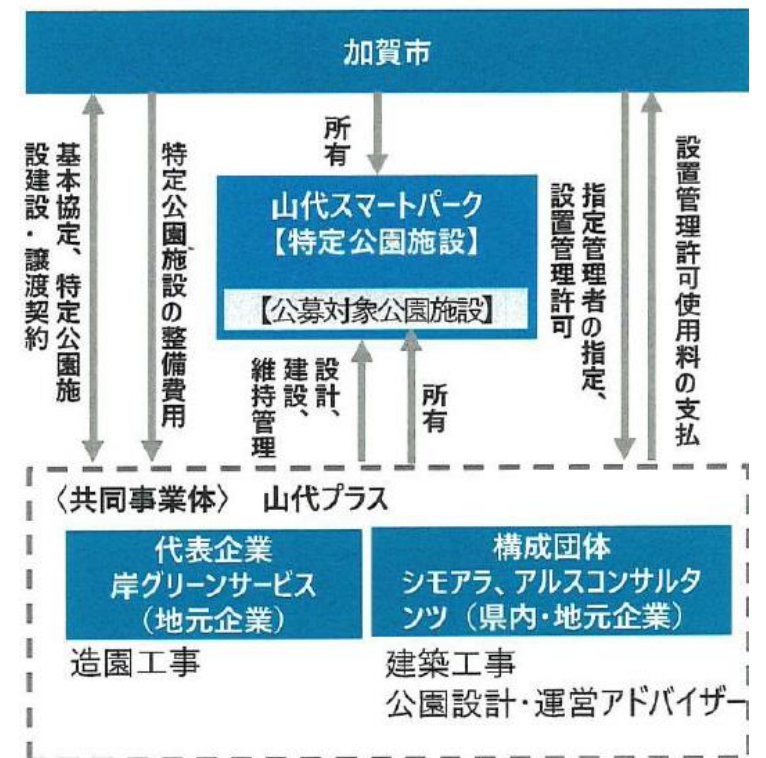
加賀市

公園の概要

- 地区面積：A=0.28ha
- 廃棄旅館を解体撤去し、地域に親しまれる新たな都市公園として再整備。スマートシティ推進の一環として、テクノロジーに触れられる体験学習施設を公園施設として設置。
- 広場で小学生等が遊び、勉強するなど、地元の方がよく利用し、集える空間となっている。地域住民のイベントの場ともなっている。
- 事業手法：Park-PFI
 - ・地元の造園企業が代表企業として事業を担う体制
 - ・公園施設の管理運営、指定管理者として維持管理
- 事業期間：令和3年～令和19年度（約16年）

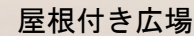


■ 体験学習施設(カフェとして運営)



(出典：加賀市)

- 地区面積：A=9.7ha
- コンセプト：賑わいある居心地良い空間と防災機能の両立「長岡防災シビックコア」
- 導入機能誘導方針：
 - ・ 市民に開かれた広域行政サービス拠点
 - ・ 安全安心な市民防災拠点
- 事業手法：都市再生整備計画事業、都市公園事業補助金等（事業費約120億円）
- 事業期間：平成18年度～平成22年度
- 関連事業：長岡市民防災公園、全天候型公園(市民防災センター)、子育ての駅、市消防本部庁舎など



- 子育ての駅「ぐんぐん」・市民防災センター
- ・事業主体：長岡市（シビックコア地区整備）
- ・1F:子育て支援施設(NPO法人「になニーナ」が運営)、屋根付き広場、2F:市民防災センター(防災教育の場)



今後の予定

第5回 委員会（年度内を予定）

第4回での議論結果を受け、地区の基本方針、ゾーニング・動線計画、事業手法について協議いただき、委員会案として取りまとめます。



土地利用ビジョンを策定し、J R 西日本に提言します。



ご清聴ありがとうございました。