

光駅周辺地区拠点整備基本構想

平成 3 1 年 3 月
光 市

～ はじめに ～

時は明治45年(1912年)、日本国有鉄道山陽線の島田駅～下松駅の鉄道と、交通の頻繁であった室積～下松間の海岸線道路の接点にあたる虹ヶ浜海岸に、「虹ヶ浜駅」を開業したことが、「光駅」(昭和16年[1941年]に改称)の始まりとなりました。

『開業当日には各部落からシャギリ※を練り出し、虹ヶ浜海岸の草競馬には近村から多数の見物客が集まって賑わった』 ※笛だけの囃子(はやし)。また、それに鉦(かね)や太鼓を合わせたもの

多年にわたる地元の念願が叶い、まちぐるみで祝った歴史的一幕が光市史に記録されています。開業後も利用者は年々増加し、大正3年(1914年)には光駅と室積新市の間を結ぶ客馬車の運行開始、大正8年(1919年)には同区間の乗合自動車の走行開始、そして、貨物の発着の急激な増加など、当時、駅とその周辺は著しい発展を遂げながら、人や物が行きかう賑わいの拠点となっていたようです。

それから約1世紀あまり、人口増加時代から人口減少時代への大転換、レジャーの多様化、質を重視するライフスタイルへの志向、急速な情報化の進展、移動手段の高速化による行動圏の拡大など、時代の移り変わりや目覚ましい技術革新、市民意識の変化とともに、駅とその周辺に求められる役割も大きく変わってきました。

今の時代を生きる私たちは、何を変え、何を未来に残しますか。

「不易を知らざれば基立ちがたく、流行を知らざれば風新たならず(不易流行)」とは、江戸時代の俳人、松尾芭蕉の言葉です。時を超えても変わらない真理を知らなければ基礎が確立せず、変えるべき変化を知らなければ新たな進歩がない、とはまさに、美しい自然と調和した地区の姿を未来に残すという不変の基礎の上に、一方では、時代に応じた新しいまちづくりを進めていく必要性を示唆しているのではないのでしょうか。

さあ、今こそ私たちの手で、光のために、光にふさわしい、光の玄関づくりをはじめましょう！

目次

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 第1章 基本構想の概要 | 2 |
| 1 策定の目的 | 2 |
| 2 基本構想の位置付け | 3 |
| 3 本地区の概要 | 4 |
| 4 基本構想の期間 | 4 |
| 第2章 本地区の現状と課題 | 5 |
| 1 本地区の現状 | 5 |
| 2 本地区の課題 | 21 |
| 第3章 整備の基本的な方向性 | 23 |
| 第4章 本地区に必要な役割と機能 | 26 |
| 1 必要な役割と機能 | 26 |
| 2 ゾーニング | 32 |
| 第5章 本地区の将来構想図（目指す地区の姿） | 33 |
| 第6章 基本構想の推進に向けて | 35 |
| 1 基本計画等の策定 | 35 |
| 2 多様な手法による段階的な事業展開 | 35 |
| 3 関係者等との丁寧な協議・合意形成の推進 | 35 |
| 4 “まちぐるみ”の推進 | 35 |
| 5 全庁を挙げた総合的な推進体制の確立 | 35 |
| 6 社会経済情勢等への柔軟な対応 | 35 |
| 資料編 | 36 |

第1章 基本構想の概要

1 策定の目的

光駅周辺地区（以下「本地区」という。）は、光市都市計画マスタープランにおいて、「都市拠点地区」の一つに位置付けており、交通機能や環境整備を進め、都市機能の集積と高度化を図る地区としています。

人口減少や少子高齢化が急速に進む中、本市では、誰もが生活しやすい持続可能な都市の実現に向けて、地域の拠点ごとにふさわしい機能の一層の集約を図るとともに、拠点と拠点とを公共交通網などで結ぶ「地域集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）」のまちづくりを進めており、本地区は、この拠点の役割を担っています。

第2次光市総合計画においても、目指す将来像「ゆたかな社会 ～やさしさひろがる 幸せ実感都市 ひかり～」の実現に向けて、特に重点的かつ戦略的に取り組むべき政策である「光・未来創生プロジェクト」の一つに、『ゆきかう光！ JR光駅の橋上化と交通ネットワーク強化プロジェクト』を掲げるなど、光駅周辺地区の拠点整備（以下「本拠点整備」という。）は、本市が目指すまちの姿の実現に不可欠な構成要素となっています。

こうした中、本地区を取り巻く環境に目を向けると、各種施設の老朽化や中・長期的な視点から交通体系の大きな変化が見込まれるとともに、市民や利用者のニーズの観点からは、利便性の向上、安全・安心の確保、にぎわいの創出といった、本市の玄関口にふさわしい魅力ある都市空間づくりが求められています。

光駅周辺地区拠点整備基本構想（以下「基本構想」という。）は、こうした諸状況を踏まえつつ、また、同時に策定する「光市立地適正化計画※」とも整合を図りながら、本拠点整備の方向性や全体像を明らかにするために策定するものです。



※ 立地適正化計画とは・・・

都市再生特別措置法の規定による「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」のことです。人口減少や少子高齢化が進む中であっても、誰もが暮らしやすく持続可能な都市を実現するために、目指すべき都市の骨格構造や、都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域などを示すことにより、都市をマネジメントするための計画です。

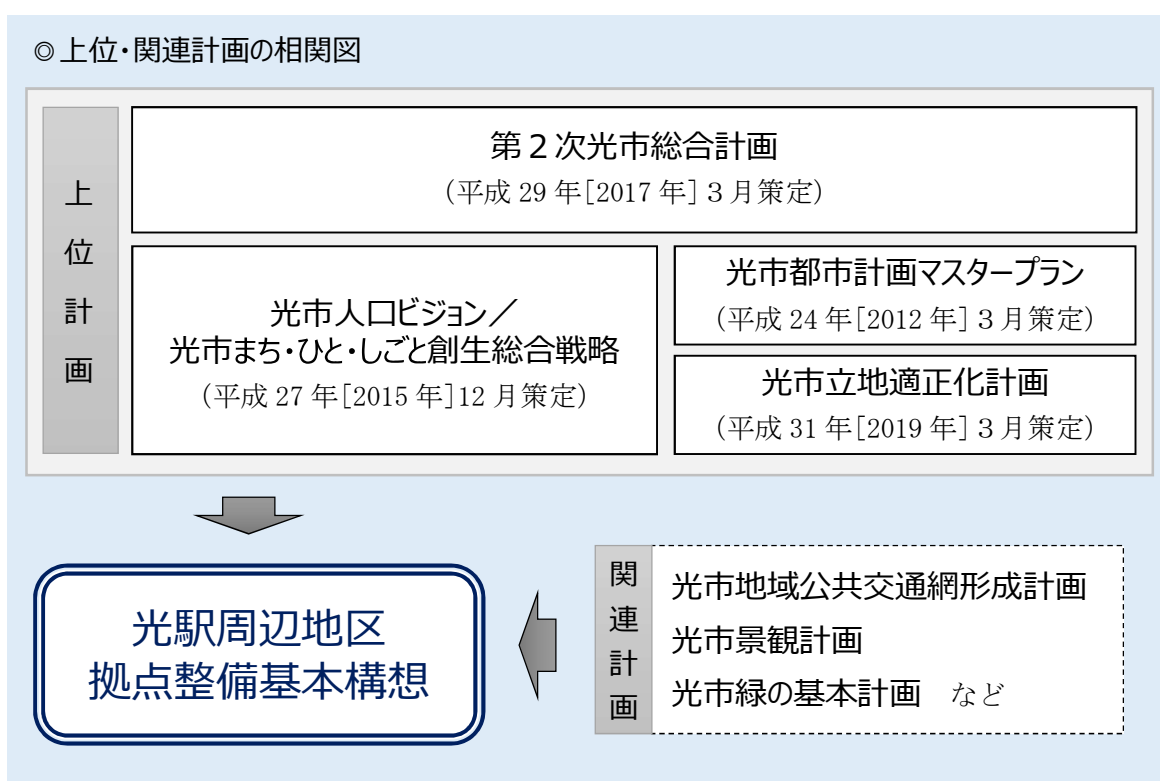
2 基本構想の位置付け

(1) 本拠点整備における基本構想の位置付け

基本構想は、本地区におけるまちづくりの方針となるものであり、今後のステップとなる個別施設の整備や各種施策・事業を進めていくにあたっての基礎となるものです。

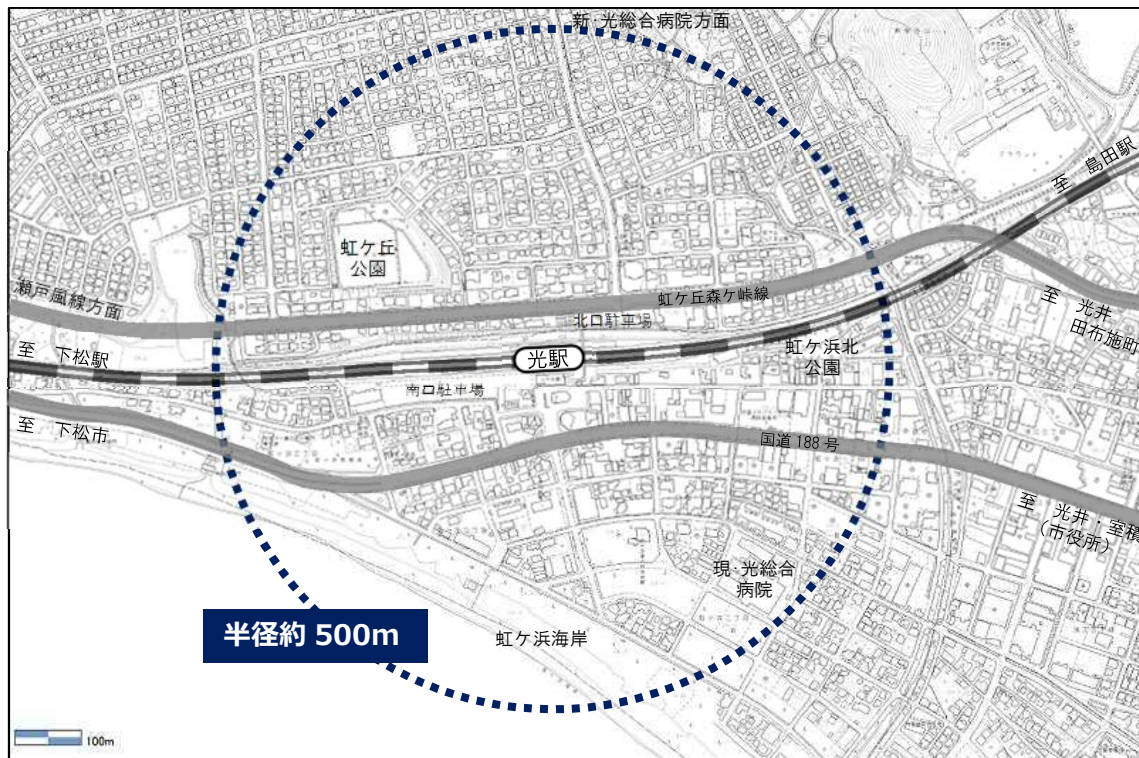
(2) 上位・関連計画

基本構想は、「第2次光市総合計画」、「光市人口ビジョン／光市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「光市都市計画マスタープラン」及び「光市立地適正化計画」を上位計画とし、「光市地域公共交通網形成計画」などの関連計画を踏まえ、本地区における拠点整備の方向性や全体像を示します。



3 本地区の概要

光駅を中心に半径約 500m 圏内（一般的な高齢者の徒歩圏）を本地区とし、基本構想の対象範囲としますが、基本構想の具体化を進める過程で、本拠点整備の趣旨を実現するために必要な施策や事業によっては、範囲を超えることも検討します。



本市の玄関口である本地区は、市域の西端に位置し、J R 山陽本線と国道 188 号の接点となる交通の要衝であるとともに、白砂青松の虹ヶ浜海岸（瀬戸内海国立公園第二種特別地域）を擁する観光地であり、本市の特長である自然と都市の調和を象徴する都市空間です。

駅の南側は、国道 188 号沿いに商業施設が立地し、駅から半径約 500m 圏内には商店街や公共施設、宿泊施設、都市公園等の都市機能が立地し、海沿いには虹ヶ浜海岸及び松林が広がっています。また、駅の北側には本市最大の人口が集中する虹ヶ丘団地をはじめ、利便性が高い良好な住宅地が形成されています。

4 基本構想の期間

概ね 20 年後の都市の将来の姿を見据えて、基本構想に基づく各種取組みの事業化までの期間を、概ね 15 年とします。

ただし、本期間の位置付けは、基本構想策定時点の見込みに基づく目安であり、時点における社会情勢や本市の財政状況、関係機関等との調整などにより、随時検討、見直しを行います。

また、今後の取組みを展開していく目安として、事業化までの期間を短期と中・長期の 2 区分に分けることとし、事業の優先順位などを踏まえつつ、段階的に取組みを進めます。

第2章 本地区の現状と課題

1 本地区の現状

(1) 人口

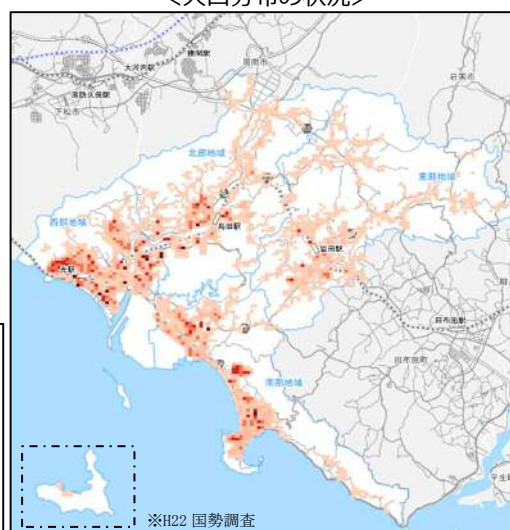
ア 総人口・3区分別人口

- 本市の人口は、平成27年(2015年)国勢調査時点で51,369人であり、昭和60年(1985年)頃からの減少傾向が今後も続く見込みとなっています。
- 平成27年(2015年)の高齢化率は33.7%(全国平均26.6%、山口県32.1%)と過去最高となる一方、生産年齢人口、年少人口の減少が続く見込みとなっています。

＜人口分布の状況＞

イ 人口分布

- 本地区の北側には虹ヶ丘団地が形成されており、同団地には本市人口の約1割が集中しています。
- 本地区の南側にも、公的施設や商業施設などに混在する形で、一定の住宅が集積しています。

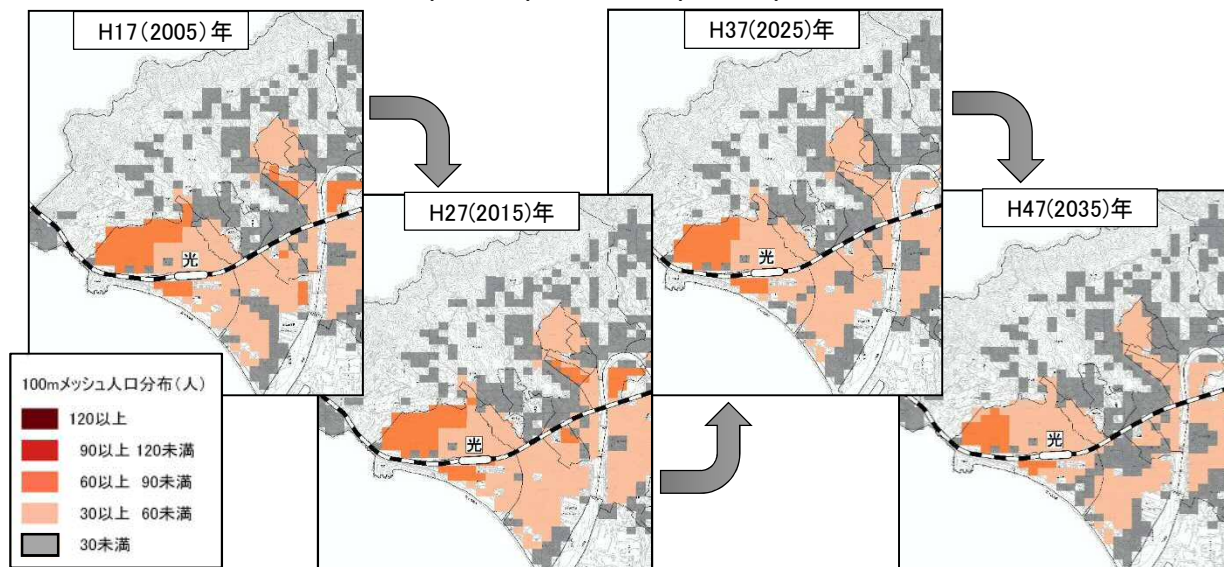


(出典) 光市地域公共交通網形成計画

ウ 人口メッシュ分析

- 平成17年(2005年)は、100mメッシュあたりの人口が「60以上90未満」や「30以上60未満」のエリアが広がる一方、平成47年(2035年)は、特に虹ヶ丘団地で「60以上90未満」のメッシュが著しく減少し、市全体においても「30未満」のエリアが広がっています。

＜平成17年(2005年)～平成47年(2035年)の人口メッシュ＞

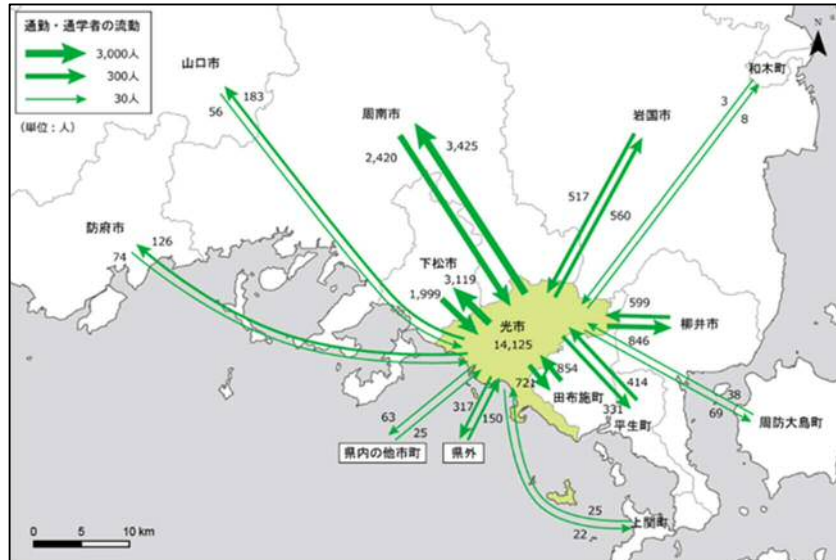


(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計」から作成

工 通勤・通学による流入出

- 15歳以上の通勤・通学流動は、本市に隣接する周南市、下松市との流動が大きく、それぞれ流出人口が流入人口を上回っています。
- その他では、田布施町、柳井市、岩国市、平生町の順に人口流動が大きく、中でも、田布施町、平生町との間では、流入人口が流出人口を上回っています。

＜通勤・通学の流動＞



(出典) 平成 27 年国勢調査から作成

(2) 土地利用・建物

ア 用途地域指定の状況

- JR山陽本線北側は、虹ヶ丘森ヶ峠線沿線の地域を第一種住居地域、その北側の地域を第一種低層住居専用地域に指定しています。
- JR山陽本線南側は、主に第一種住居地域に指定しているほか、光駅から西の河原川までの国道188号沿線の地域を商業地域に指定しています。

＜用途地域の指定状況＞



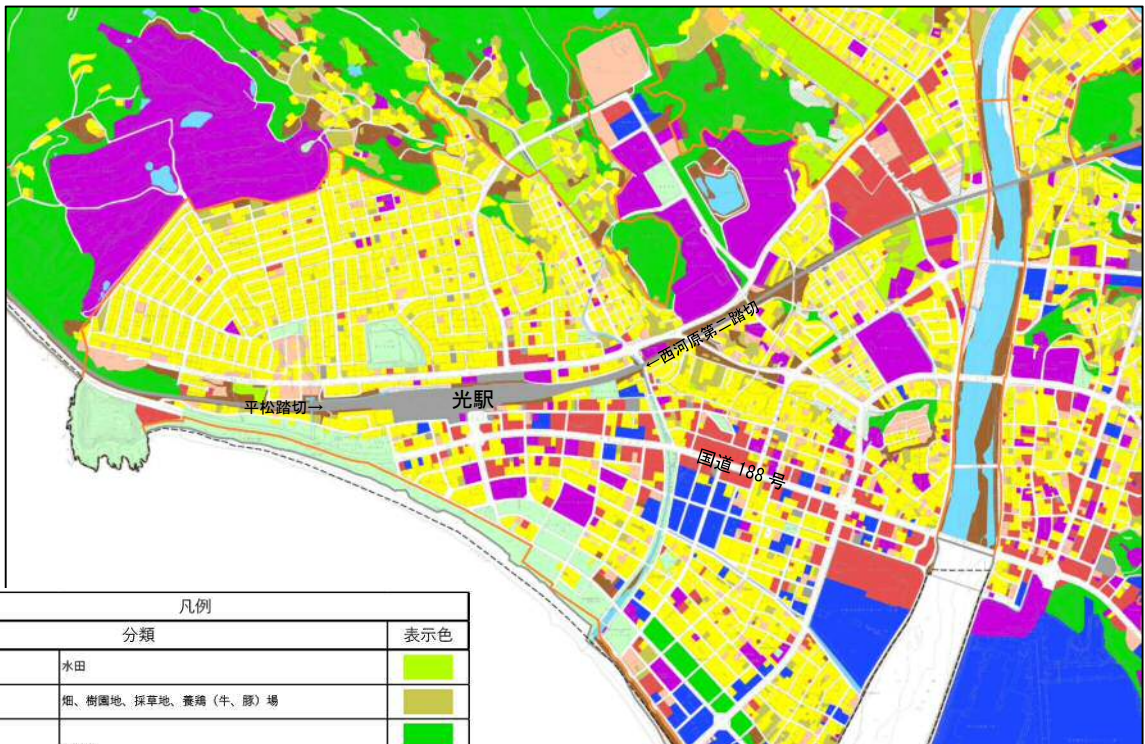
(出典) 周南都市計画(光市)総括図から抜粋

イ 土地利用の状況

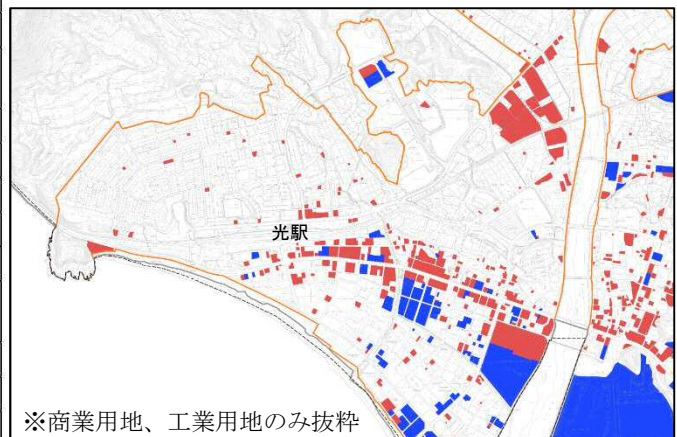
- JR山陽本線北側は、主に住宅用地として、南側は住宅用地や公的施設用地、国道188号沿線は商業用地や工業用地として利用されています。
- JR山陽本線の南北地区は地形に高低差があり、500m圏内における南北の連絡は、老朽化が進む虹ヶ丘跨線橋及び平松踏切※のみとなっています。
- なお、自動車での最寄りの連絡道路は、西の河原川沿いの道路（西河原第二踏切、駅から東に500m強）となっています。

※虹ヶ丘跨線橋：昭和42年(1967年)建築、徒歩のみ通行可
平松踏切：駅から西に500m弱、自動車通行不可

<土地利用現況図>



| 凡例 | | 表示色 |
|-----------|--|-----|
| 分類 | | |
| 田 | 水田 | |
| 畑 | 畑、樹園地、採草地、養鶏(牛、豚)場 | |
| 山林 | 樹林地 | |
| 水面 | 河川水面、湖沼、ため池、用水路、濠、運河水面 | |
| その他自然 | 原野・牧野、荒地、低湿地、河川敷・河原、海浜、湖岸 | |
| 住宅用地 | 住宅、共同住宅、店舗等併用住宅、店舗等併用共同住宅(共同住宅と商業施設等の併用)、作業所併用住宅(住宅や共同住宅と工業系用途の併用) | |
| 商業用地 | 業務施設、商業施設、宿泊施設、商業系用途複合施設 | |
| 工業用地 | 工場 ※工業専用地域は全て工業用地とする。 | |
| 農林漁業施設用地 | 農業用納屋、畜舎、温室、船小屋、農林漁業用作業場等 | |
| 公益施設用地 | 官公庁施設、文教厚生施設、供給処理施設 | |
| 道路用地 | 道路、駅前広場 | |
| 交通施設用地 | ①駅舎、電車車庫、バスターミナル、港湾・空港施設等、②卸売市場、倉庫、トラクターミナル等、③立体駐車場、駐輪施設等 | |
| 公共空地 | 公園・緑地、広場、運動場、墓園 | |
| その他公的施設用地 | 防衛施設用地 | |
| その他の空地 | 平面駐車場、改変工事中の土地、未利用地、ゴルフ場 | |
| 市街化区域 | | |
| 都市計画区域 | | |
| 行政区域 | | |



※商業用地、工業用地のみ抜粋

(出典) 都市計画基礎調査 (H29) から作成

ウ 建物用途の状況

- 前記「イ 土地利用の状況」のとおり、J R山陽本線北側は住宅が集積しています。
- 国道 188 号沿線地域は、住宅（共同住宅含む）と併せて商業施設や宿泊施設、文教厚生施設※などが点在しています。 ※文教厚生施設…建物の用途区分の一つで、各種学校などの教育関係施設や、病院・診療所、福祉施設などの厚生施設のことをいう。

<建物用途別現況図>



エ 建物の高さの状況

- 光駅周辺の建物階数は、J R山陽本線北側が主に住宅用地として利用されていることから、概ね 2 階建て以下の建物となっています。
- J R山陽本線南側では、国道 188 号沿線において、マンションや宿泊施設、商業施設などの 3 階建て以上の建物がやや集積しています。

<3 階以上の建物分布状況>

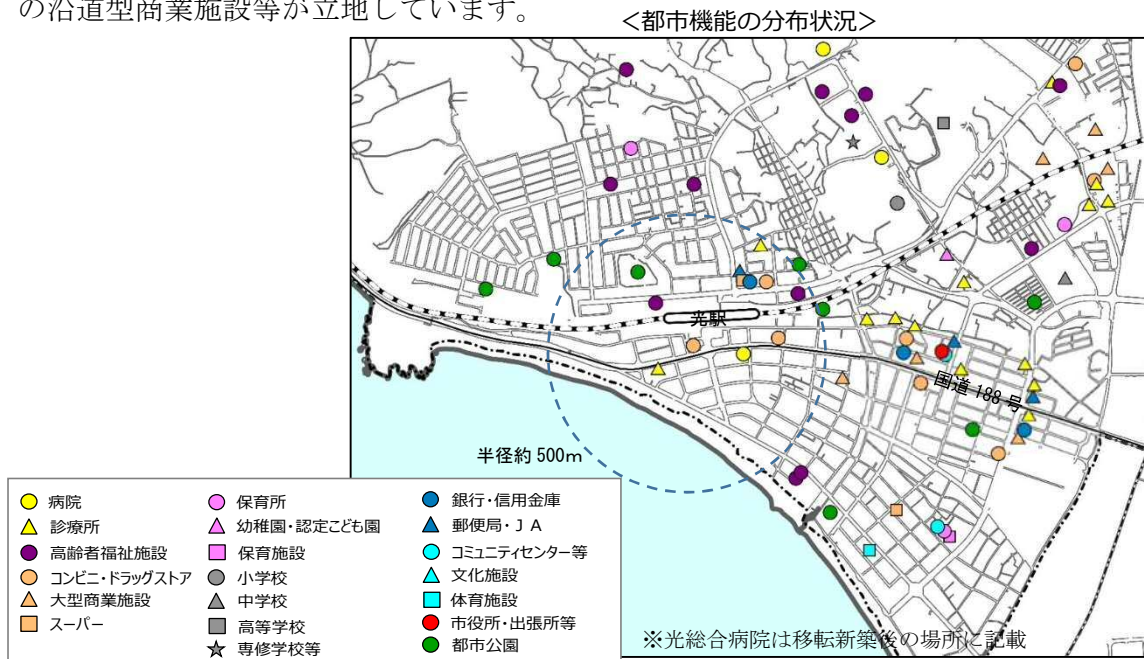
単位：(階)



(3) 都市機能

ア 都市機能の分布状況

- 本地区には、スーパーマーケットやコンビニエンスストアなど、一定の商業施設や医療施設が立地するとともに、駅北側には金融機関や福祉施設なども立地しています。
- 国道 188 号沿線には、飲食店や宿泊施設、コンビニエンスストア、家電量販店などの沿道型商業施設等が立地しています。



(出典) 光市立地適正化計画から作成

イ 安全・安心の状況

(ア) 防災(減災)の状況

- 駅南口付近の海拔は、4.8m(光駅前交番)となっており、駅から虹ヶ浜海岸にかけての一角が、高潮の「避難が必要な地区※1」となっています。
- 虹ヶ浜海岸においては、最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合、「2.0m～3.0m未満」の浸水が想定されています。※2
- 駅北口西側を中心に、数箇所の「土砂災害特別警戒区域」、「土砂災害警戒区域」が指定されています。
- 駅南側一帯は、島田川の浸水想定区域(想定最大規模)に含まれており、想定される水深は「0.5m未満」又は「0.5m～3.0m未満」の区域に位置付けられています。
- 光駅から半径約500m圏内においては、緊急避難場所として4箇所※3が指定されています。

※1 「事前避難が特に必要な地区」又は「事前避難が必要な地区」
 ※2 想定や条件などの詳細は、「津波ハザードマップ」でご確認ください。
 ※3 虹ヶ浜北公園、虹ヶ丘一丁目公園、丸久虹ヶ丘店、虹ヶ丘公園

(イ) 防犯の状況

- 駅南口側の駐車場、駐輪場に近接して光駅前交番が立地しており、昼夜を問わず安心して駅周辺を利用できる状況です。
- 虹ヶ浜海岸の周辺一帯や、「なぎさへの道」の横軸となる道路など、駅舎付近から外れた場所では、夜間の照明が不十分な箇所が見受けられます。



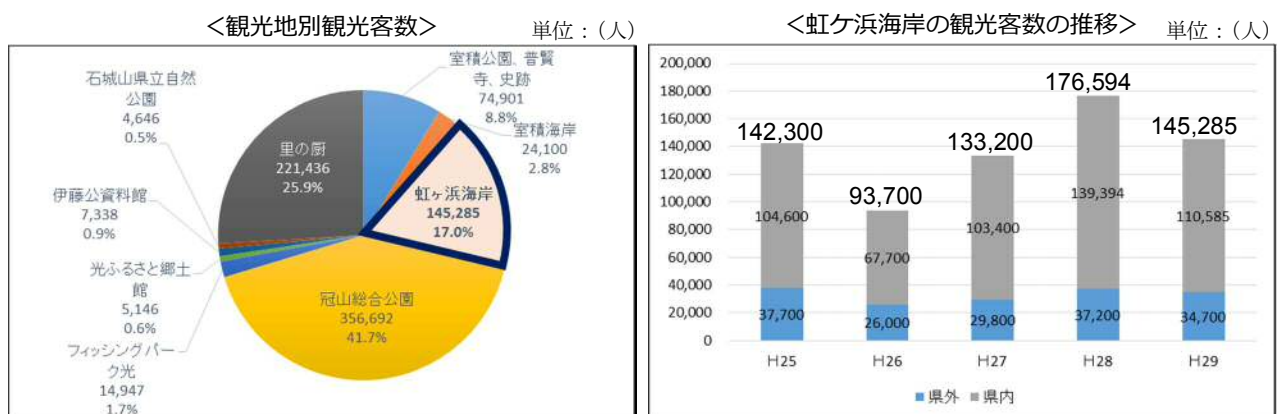
(ウ) バリアフリーの状況

- 鉄道駅の構内では、改札から1番ホーム（徳山方面）へはスロープが設置されていますが、1番ホームから2番ホーム（柳井方面）へは階段のみで、車いす等での利用は困難な状況です。
- 虹ヶ丘跨線橋は、北口側からはスロープになっていますが、南口側からは階段のみとなっています。
- 国道188号及び駅前交差点をはじめ、駅周辺の各所に点字ブロックやベンチ、音声案内などが整備されていますが、整備されていない箇所も多く、不十分な状況です。
- 南口駐車場のうち2台は「やまぐち障害者等専用駐車場」として、障害者等が優先的に利用できる状況です。
- 本地区のその他のバリアフリー対応の施設として、光税務署や虹ヶ浜キャンプ場は多目的トイレが整備されています。



ウ 虹ヶ浜海岸の観光客の状況

- 本市の主要観光地である虹ヶ浜海岸への観光客数は、本市の観光客数のうち約2割弱を占めています。
- 虹ヶ浜海岸への観光客数の推移をみると、平成29年(2017年)が145,285人と、天候に左右されるものの、概ね15万人程度で推移しています。また、そのうち約2～3割弱が県外から訪れています。



(出典)「平成29年山口県の宿泊者及び観光客の動向について」から作成

工 周辺事業等の動向

(ア) 都市計画道路瀬戸風線の整備

- 瀬戸風線は虹ヶ丘森ヶ峠線と国道 188 号を接続する道路として、県により整備が進められています。今後概ね 10 年での開通を目安に、工事に取り組まれています。
- 瀬戸風線の整備により、駅北側（虹ヶ丘森ヶ峠線）の通過交通量は増加し、駅南側（国道 188 号）は減少することが予測されています。

＜瀬戸風線整備前後の通過交通量について（整備前後の比較）＞

- ・ 駅北側（北口付近）は増加 +7,000 台/24h
平成 22 年(2010 年)：約 4,000 台/24h ⇒ 平成 42 年(2030 年)：約 11,000 台/24h
 - ・ 駅南側（国道 188 号）は減少 ▲21,000 台/24h
平成 22 年(2010 年)：約 38,000 台/24h ⇒ 平成 42 年(2030 年)：約 17,000 台/24h
- ※駅西側（門蔵山付近）の断面交通量

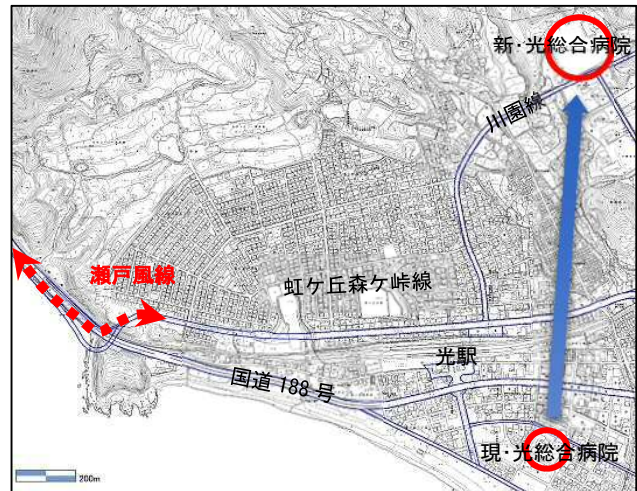
(出典) 平成 17・22 年度道路交通センサスを踏まえた光市推計

(イ) 光総合病院の移転新築

- 老朽化等が進行する光総合病院は、光ヶ丘への移転新築を進めており、平成 31 年(2019 年) 5 月 1 日に新病院が開院する予定です。
- 光駅北口から新病院までは約 1.1 km、車で約 3 分の距離です。



＜周辺事業等の動向の図＞

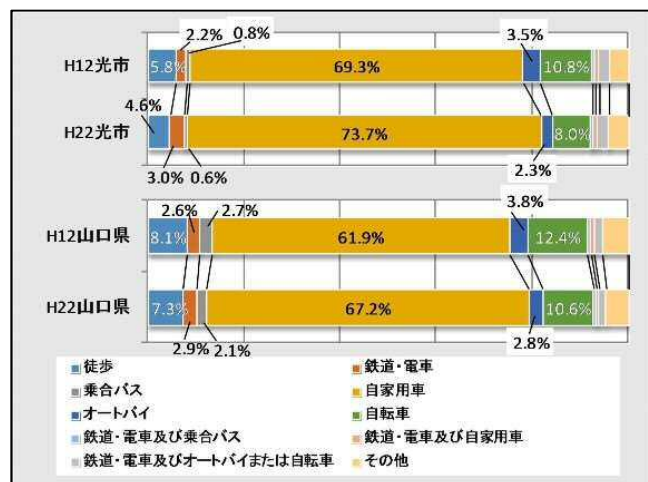


(4) 交通

ア 市民の交通手段の状況

- 「自家用車」を利用する人の割合が 73.7%と、県全体と比較して高い水準となっており、平成 12 年(2000 年)と平成 22 年(2010 年)を比べると、その割合は上昇しています。
- 「鉄道・電車」を利用する人の割合は 3.0%で、県全体とほぼ同値であるものの、「乗合バス」は 0.6%であり、県全体を下回っています。

＜通勤・通学の移動手段別の割合＞



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

イ 自動車、公共交通の状況

(ア) 道路網、自動車交通の状況

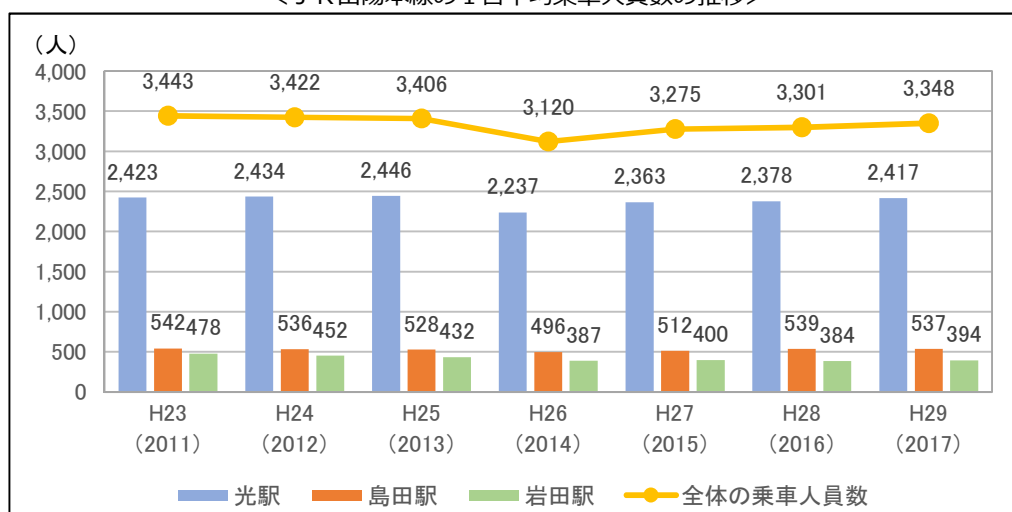
- 主要道路の通過交通量を見ると、本市内で 10,000 台/12h 以上の道路は国道 188 号と島田市島田駅前線で、国道 188 号は本地区を通過しています。
- 駅北側は虹ヶ丘森ヶ峠線が東西方向に整備されています。また、虹ヶ丘森ヶ峠線の西側端部から国道 188 号へ接続する瀬戸風線の整備が進められています。
- 駅南側は国道 188 号を主として、幅員 8 m 以上の比較的幅員の広い道路網が整備されています。

(イ) 鉄道網の状況

- 本市は J R 山陽本線が東部、北部、西部を走り、本地区の光駅のほか、島田駅、岩田駅の 3 駅が立地しています。
- 光駅における J R の営業時刻は上下線ともに 6 時台から 23 時台であり、上り（柳井・岩国方面）31 便、下り（徳山・防府方面）33 便、計 64 便、各時間帯概ね 2 本程度、運行されている状況です。
- 光駅の 1 日あたりの利用者数※は、近年約 4,800 人/日で推移しています。

※利用者数＝乗車人員数×2(乗降)で計算

< J R 山陽本線の 1 日平均乗車人員数の推移 >

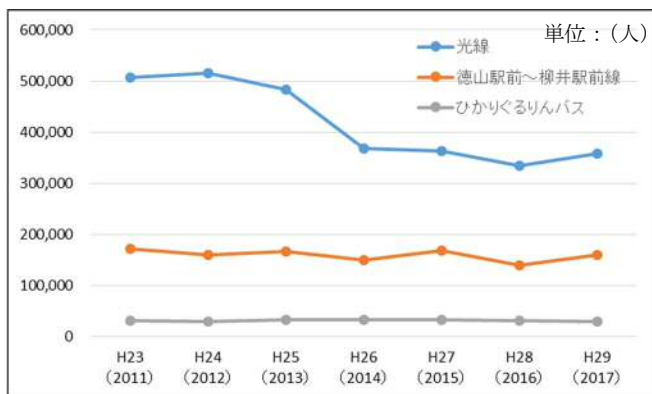


(出典) 光市統計書から作成

(ウ) 路線バスの状況

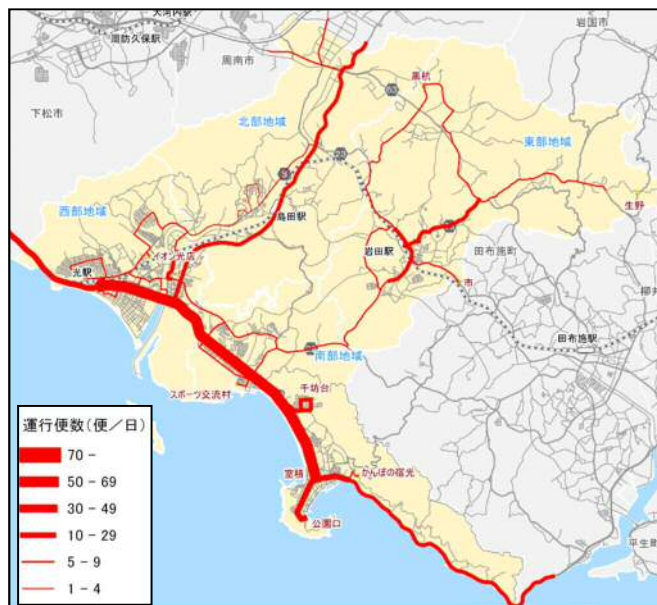
- 光駅を発着・経由するバスは、主に光駅と室積地区を結ぶ「光線」(中国ジェイアールバス株)、周南市・下松市と田布施町・平生町・柳井市を結ぶ「徳山駅前～柳井駅前線」(防長交通株) 西部地域と南部地域の一部をまわる「ひかりぐるりんバス」(西日本バスネットサービス株) の 3 路線があります。
- 光駅と室積方面を結ぶ路線の運行便数は、80 便/日を超えています。
- バス停は、北口側に「ひかりぐるりんバス」、南口側に「光線」及び「徳山駅前～柳井駅前線」があります。このうち「徳山駅前～柳井駅前線」のバス停は国道 188 号沿いにあり、鉄道駅から少し離れていますが、現在、平成 31 年(2019 年) 4 月からのロータリー内への乗り入れに向けて準備が進められています。

<光駅を発着・経由するバスの年間利用者人数の推移>



(出典) 光市商工観光課資料から作成

<バス運行便数>



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

ウ 駅前広場の交通状況

(ア) 駅前広場の交通関係施設

- 北口広場には、駐車場、駐輪場、バス停（専用の停車帯無し）、南口広場には、ロータリー、バス乗降場、タクシー乗り場、タクシープール、駐車場、駐輪場（東西に2箇所）が整備されています。

(イ) 送迎車両、通過交通の状況

- 送迎車両専用の駐停車スペースが無く、JRの発着時間やバス到着時間の前後には、南口はロータリーに、北口はバス停付近に送迎用の自家用車が多く停車し、特に朝夕などは混雑が見られます。
- 駅東側の市道島田虹ヶ浜線（国道188号より1路線北側の道路）は、国道の迂回路となっており、南口駅前広場において通過交通が存在しています。

(ウ) 駐輪場、駐車場の状況

- 駅の近辺には、市営の施設として、合計760台分（北口308、南口452）の駐輪場、297台分（北口81、南口216）の駐車場があります。
- 南口駐輪場の日平均駐輪台数は436台であり、混雑している状況です。北側の駐輪場は、目立った混雑はなく、十分な規模を有している状況です。
- 駐車場は、北口、南口ともに30分無料（料金先払い→返金制）で、以降は200円/24hで運用しています。
- 一日あたりの平均入庫車数は北口駐車場が45台前後、南口駐車場が130台前後となっています。

(5) 市民等の意向

ア 市民アンケート調査

基本構想の策定にあたり、市民の本地区の利用状況や将来に向けた意向等を把握するため、市民アンケートを実施しました。

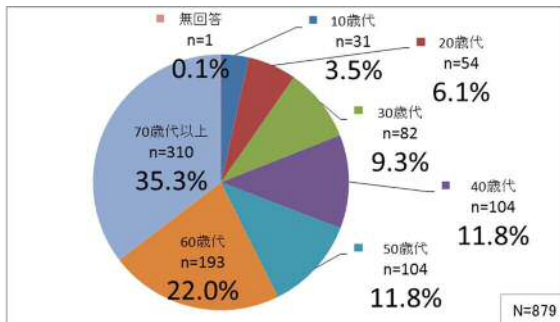
- ・調査対象：無作為抽出による16歳以上の市民2,000人
- ・調査方式：無記名回答方式
- ・調査方法：郵送配布、返信用封筒による回収
- ・調査期間：平成29年(2017年)8月1日(火)から14日(月)まで
- ・配布・回収状況

| 配布数 | 有効配布数 (A) | 回収数 (B) | 回収率 (B/A) |
|-------|-----------|---------|-----------|
| 2,000 | 1,994 | 879 | 44.1% |

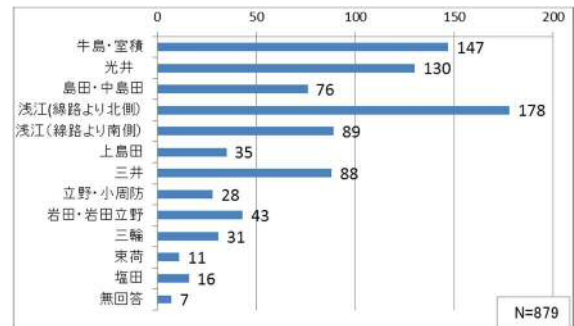
【主な設問と回答の抜粋】

1 あなた(回答者)ご自身について

【年齢】



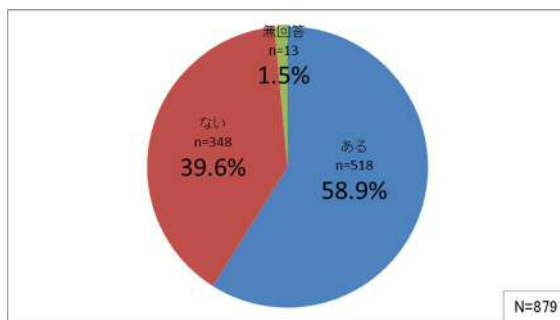
【居住地区】



2 光駅周辺エリアの利用状況

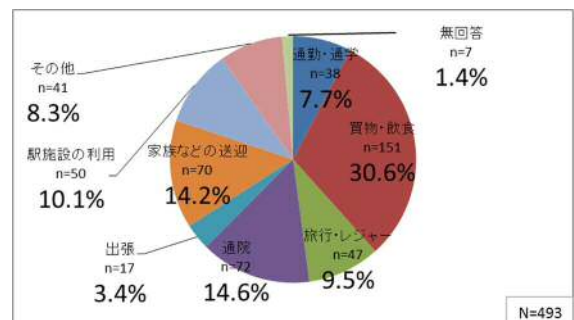
【本地区への来訪状況】

日常生活において本地区への来訪が「ある」と回答した人は、全体の約6割となっています。



【本地区への来訪目的】

「買物・飲食」が最も多く、次いで「通院」、「家族などの送迎」、「駅施設の利用」の順に多くなっています。



3 光駅周辺エリアの現状

【本地区の問題点】

「②商業施設や娯楽施設、観光交流施設など『にぎわい』が不十分なこと」が突出して多く、次いで「⑥虹ヶ浜海岸に近接する魅力を生かしきれていないこと」、「⑨マイカーの送迎スペースとバスやタクシーの乗り場が混在していること」の順に多くなっています。

4 光駅周辺エリアの今後(将来像)について

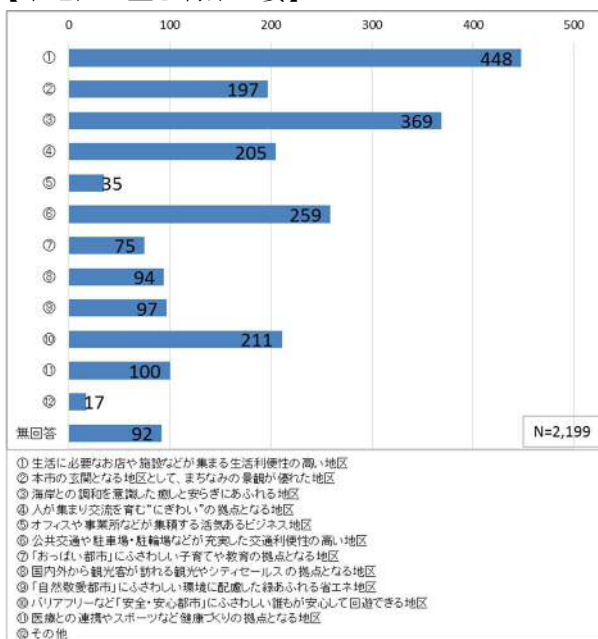
【本地区に今後必要と思う機能】

《総得票数からみた集計》「④商業機能」が突出して多く、次いで「⑭公共交通機能」、「⑤遊戯・娯楽機能」、「⑧観光交流機能」、「⑪公園・緑地機能」の順に多くなっています。

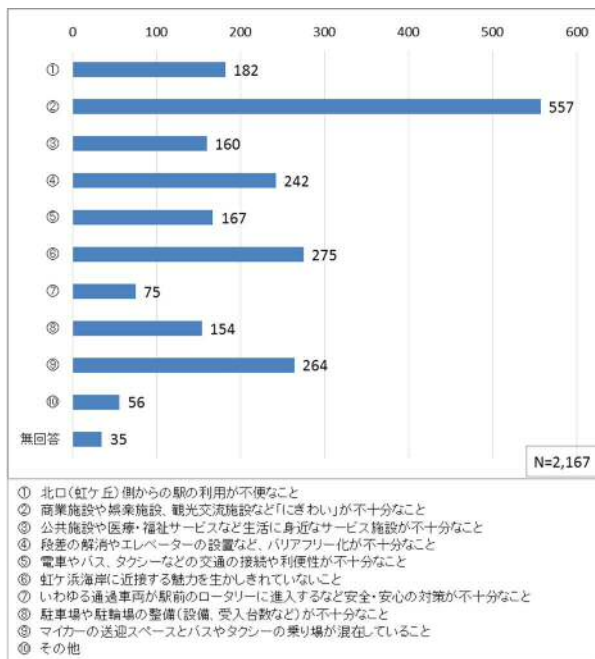
《1位回答数からみた集計》総得票数と同様に、「④商業機能」が突出して多く、次いで「⑰現状のままで良い」、「⑭公共交通機能」、「②医療機能」、「⑬道路機能」の順に多くなっています。

| 順位 | 総得票数 | 1位回答数 |
|----|----------|----------|
| 1位 | ④商業機能 | ④商業機能 |
| 2位 | ⑭公共交通機能 | ⑰今のままで良い |
| 3位 | ⑤遊戯・娯楽機能 | ⑭公共交通機能 |
| 4位 | ⑧観光交流機能 | ②医療機能 |
| 5位 | ⑪公園・緑地機能 | ⑬道路機能 |

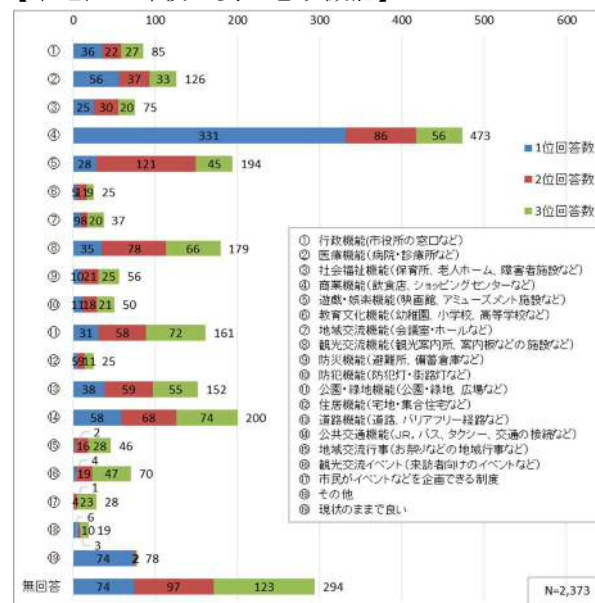
【本地区に望む将来の姿】



【本地区の問題点】



【本地区に今後必要と思う機能】



【本地区に望む将来の姿】

「①生活に必要なお店や施設などが集まる生活利便性の高い地区」が最も多く、次いで「③海岸との調和を意識した癒しと安らぎにあふれる地区」、「⑥公共交通や駐車場・駐輪場などが充実した交通利便性の高い地区」、「⑩バリアフリーなど『安全・安心都市』にふさわしい誰もが安心して回遊できる地区」の順に多くなっています。

イ 光駅利用者アンケート調査

基本構想の策定にあたり、本地区利用者の利用状況や将来に向けた意向等を把握するため、光駅利用者アンケートを実施しました。

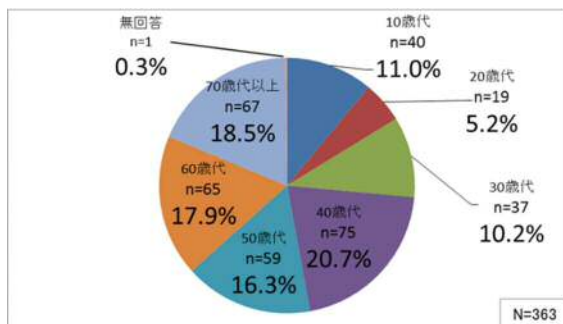
- ・調査対象：光駅の利用者 1,000 人（小学校高学年以上）※駐車場や跨線橋等の利用者も含む
- ・調査方式：無記名回答方式
- ・調査方法：現地手渡しによる配布、返信用封筒による回収（光駅南口にて配布）
- ・調査期間：平成 29 年(2017 年) 9 月 6 日（水）から 25 日（月）まで
- ・配布・回収状況

| 配布数（A） | | 回収数（B） | 回収率（B/A） |
|-------------|-------|--------|----------|
| 全体 ※（ ）は配布日 | 1,000 | 363 | 36.3% |
| 平日（6 日） | 600 | 234 | 39.0% |
| 休日（9 日） | 400 | 129 | 32.3% |

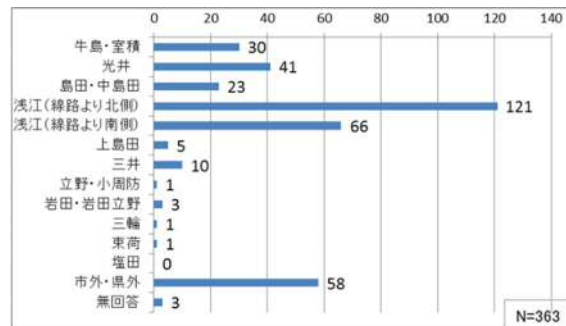
【主な設問と回答の抜粋】

1 あなた（回答者）ご自身について

【年齢】



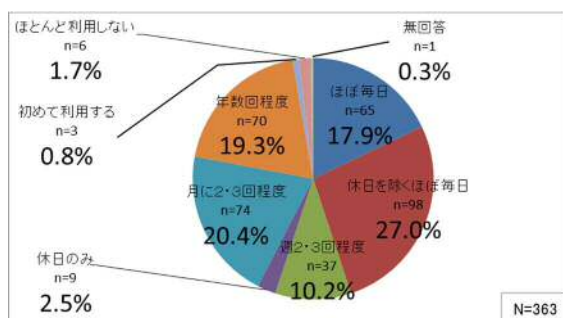
【居住地区】



2 光駅の利用状況について

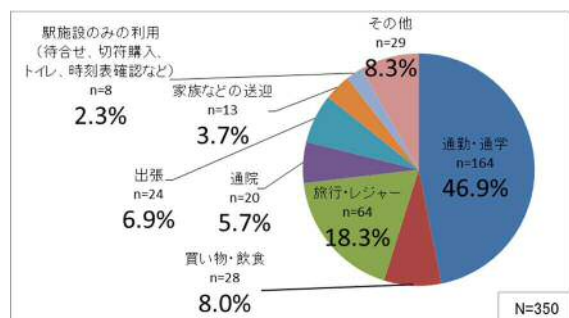
【光駅の利用頻度】

「ほぼ毎日」、「休日を除くほぼ毎日」、「週 2・3 回程度」の高頻度で利用している人が全体の約 6 割となっています。



【光駅への来訪目的】

「通勤・通学」が最も多く、次いで「旅行・レジャー」、「その他」、「買い物・飲食」の順に多くなっています。



3 光駅のご利用に際して感じておられる施設等の現状について

【施設等の満足度、重要度】

《満足度》「④バスやタクシーの乗降場（広さ、位置など）」を満足と回答した人が約3割と他の項目と比べて多い一方、「⑨利便施設（トイレ、売店、情報提供など）」を不満と回答した人が約7割と特にならんでいます。

《重要度》「⑨利便施設（トイレ、売店、情報提供など）」を重要と回答した人が最も多く、次いで「①送迎用の自動車の停車スペース（容量、位置など）」、「⑥駅の南北地区をつなぐ橋（幅、スロープ、階段など）」の順にならんでいます。

【満足度と重要度の散布図分析】

「⑨利便施設（トイレ、売店、情報提供など）」、「①送迎用の自動車の停車スペース（容量、位置など）」、「⑥駅の南北地区をつなぐ橋（幅、スロープ、階段など）」、「⑪まちの玄関としての個性・魅力（外観、シンボルなど）」の4つが、重要性の認識は高いものの満足が得られていない「重点改善領域」となっています。

4 光駅周辺エリアの今後(将来像)について

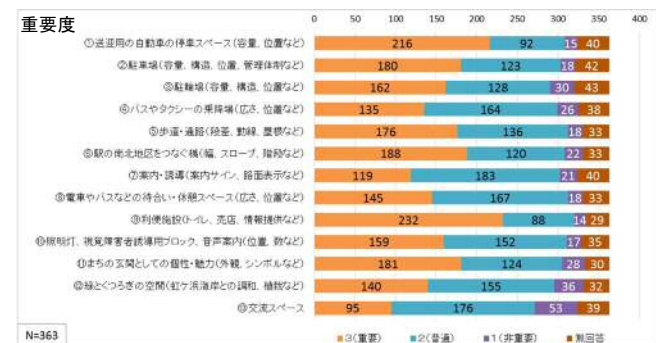
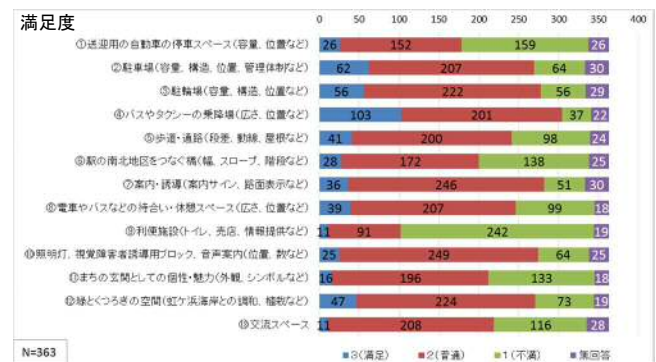
【本地区に今後必要と思う機能】

《総得票数からみた集計》「④商業機能」が突出して多く、次いで「⑭公共交通機能」、「⑧観光交流機能」、「①行政機能」、「⑤遊戯・娯楽機能」の順にならんでいます。

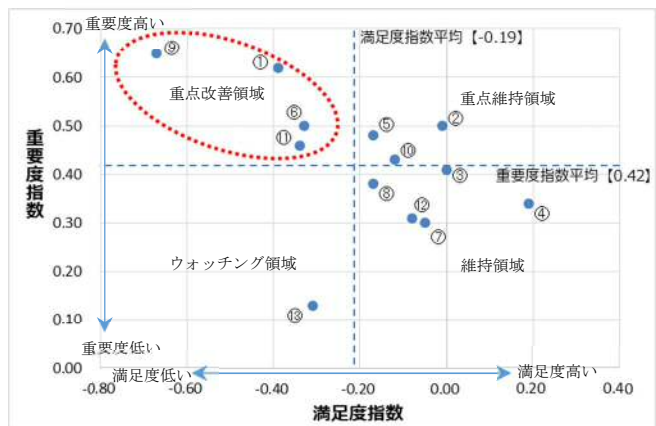
《1位回答数からみた集計》総得票数と同様に、「④商業機能」が突出して多く、次いで「⑭公共交通機能」、「①行政機能」、「⑰現状のままで良い」の順にならんでいます。

| 順位 | 総得票数 | 1位回答数 |
|----|----------|-----------|
| 1位 | ④商業機能 | ④商業機能 |
| 2位 | ⑭公共交通機能 | ⑭公共交通機能 |
| 3位 | ⑧観光交流機能 | ①行政機能 |
| 4位 | ①行政機能 | ⑰現状のままで良い |
| 5位 | ⑤遊戯・娯楽機能 | ⑬道路機能 |

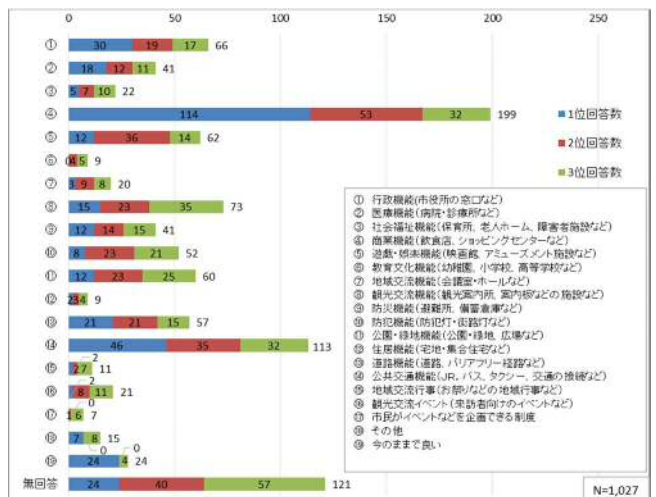
【施設等の満足度、重要度】



【満足度と重要度の散布図分析】



【本地区に今後必要と思う機能】



ウ 若者ワークショップ

本拠点整備に関する若者の意向把握やグループワークを通じた独創的な発想をまちづくりに活かすことなどを目的に、若者限定のワークショップを実施しました。テーマは「こちら、『週刊光市』編集部。『これが光駅周辺の未来だ!』を特集せよ。」。

本地区周辺の未来について、「週刊光市」という架空雑誌の特集記事を編集する設定で、若者ならではのユニークな発想を活かした提案が行われました。

- ・実施日 平成30年(2018年)8月3日(金)、18日(土)
- ・参加者 全28人(1回目26人、2回目25人)
- ・内容
 - 1回目: 未来志向のトレーニング、グループ分け、編集会議の1回目 など
 - 2回目: 編集会議の2回目、中間プレゼン、最終プレゼン、明日からのアクションに向けた宣言 など

<提案内容>

| | |
|--|---|
| <p>A グループ</p> <p>光ロード(駅~虹ヶ浜間)、ホームに砂浜、観光客もふるさと感じる など</p> | <p>B グループ</p> <p>虹の海道(海まで続く遊歩道)、チャレンジショップ、マルシェ、大型スクリーン など</p> |
| <p>これが光の未来だ! ~私たちのふるさとを虹色に輝くまちになります~</p> <ul style="list-style-type: none"> ★ つながる光 ★ にぎわう光 ★ あんぜん光 ★ ががやく光 ★ べんりな光 ★ あたかい光 ★ うまのあま光 | <p>光駅に虹の海道誕生!? 海まで続く遊歩道 大型スクリーン 出現!!</p> <p>南北をつなぐ橋 輝く海を一望</p> |
| <p>C グループ</p> <p>西の湘南へ、湘南ロード、SNS映え、病院まで自動運転のバス、出張所、託児所 など</p> | <p>D グループ</p> <p>ゆりかごから墓場まで、現病院をコンバージョン(クリニックほか)、ビーチヨガ など</p> |
| <p>光・西の湘南へ!!</p> <ul style="list-style-type: none"> 西の湘南ロードで海まで楽しく歩こう SNS映え(撮影スポット) 病院・福祉施設まで自動運転バス 出張所、託児所 | <p>5万人総活躍社会 ゆりかごから墓場まで</p> <p>病院跡地利用案</p> |

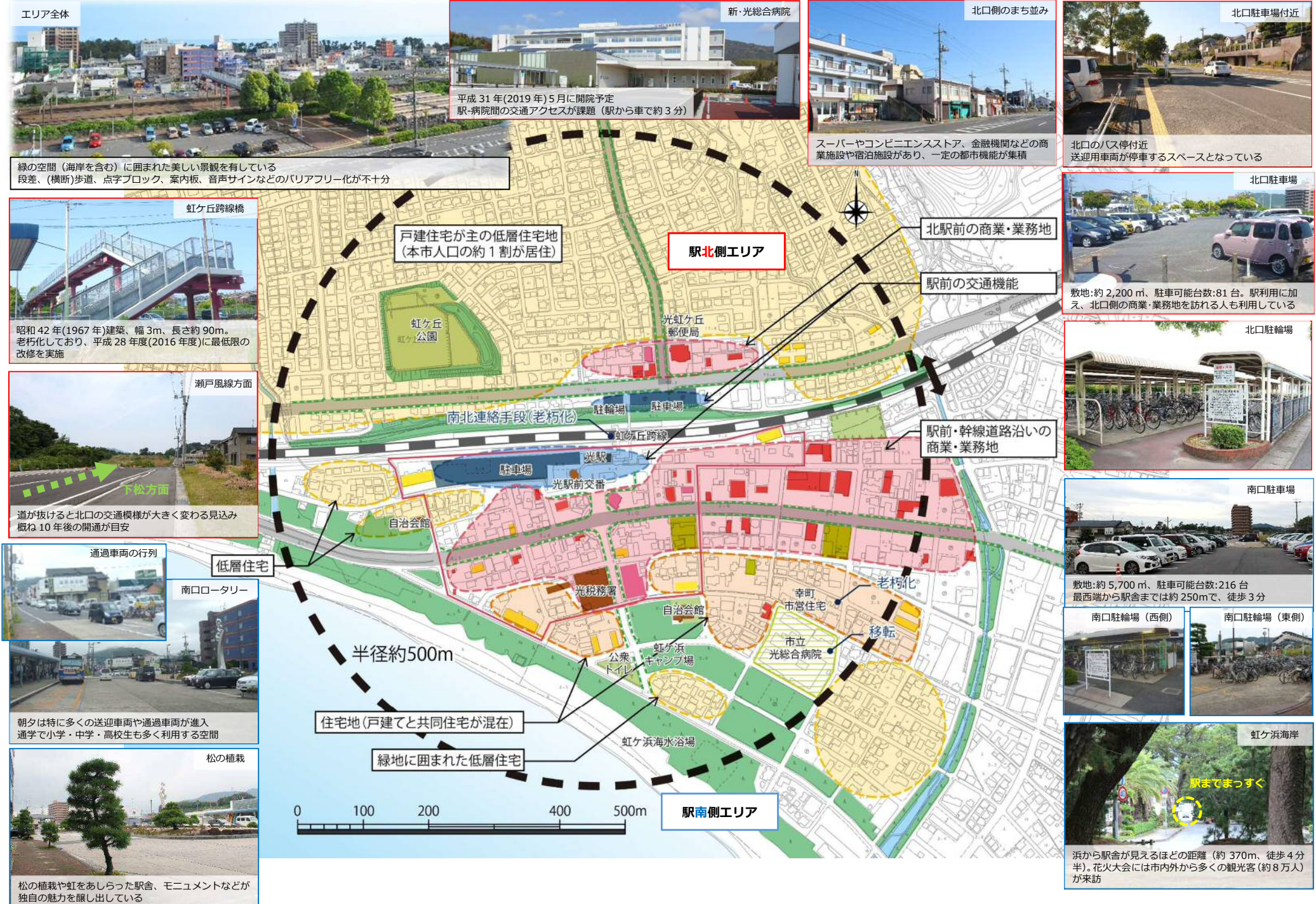
(6) 本地区の特徴

本地区の現況や市民意向などを踏まえつつ、4つの分野ごとに、「優れている・将来性がある面『長所や将来性+（プラス）』』と、「劣っている・懸念がある面『短所や懸念-（マイナス）』』の両面に目を向け、主な特徴を整理します。

本市にふさわしいまちづくりを考えると、将来にわたって+（プラス）を伸ばし、-（マイナス）を+（プラス）に変えていく視点を持つ必要があります。

| | 長所や将来性 <small>プラス</small> + （優れている 優 ・ 将来性がある 将 ） | 短所や懸念 <small>マイナス</small> - （劣っている 劣 ・ 懸念がある 懸 ） |
|---------|--|--|
| 人口 | “にぎわい”の創出に不可欠な人口の集積がある 優 | 人口減、少子高齢化による地域活力の低下とつながりの希薄化 懸 |
| 土地利用・建物 | 低層の建物が多く、都市機能の集積に向け土地の高度利用の可能性 将 日常生活において訪れる人が多く、高頻度の利用者が多い 将 | 南北の地形に高低差があり、鉄道でまちが分断されている状況 劣 生活利便性、交通利便性、回遊性などの向上が求められている 劣 |
| 都市機能 | 交番が安全・安心の面で本地区全体の支えとなっている 優 虹ヶ浜海岸との連携は、都市の魅力を高める大きな可能性を有する 将 都市構造の変化に伴い居住環境の大きな変化が予想される 将 過度な都市化ではなく「自然」を活かした整備が求められている 将 | 本地区内には一定の都市機能が立地しているが集積とはいえない 劣 バリアフリーへの対応が不十分で利用の大きな障害になっている 劣 商業機能、医療機能、行政機能、観光交流機能などが求められている 劣 ソフト事業よりハード事業に優先して取り組むことが求められている 劣 |
| 交通 | 交通環境の変化に伴い交通結節点としての機能強化が期待される 将 東西方向のバスは運行便数が多く、一定の高い利便性を有している 優 利用状況から駐車場の規模や土地活用について検討する余地がある 将 | 公共交通の利用者減により、維持の困難化や利便性の低下が懸念される 懸 バス停が分散して立地し、利便性の低下を招いている 劣 送迎用車両や通過交通による混雑で安全性や利便性に不安がある 劣 駐輪場が分散して立地し、混雑による利用マナー低下が散見される 劣 |

【本地区の現状を見るマップ】



2 本地区の課題

本地区の現況や市民意向、本地区の特徴などを勘案し、7つの視点から本地区の課題を整理します。

1 時代の潮流の把握と対応

本地区を取り巻く環境は、将来見込まれる急激な人口減少や少子高齢化の進行といった人口構造の変化に加え、都市計画道路瀬戸風線の整備や光総合病院の移転などによる都市構造、人口流動、交通環境、教育環境などの大きな変化が見込まれ、長期的な視点から重要な過渡期を迎えています。

今後、本地区には、“地域集約型都市構造”における“都市拠点地区”として、都市機能の集積や高度化等が求められるとともに、変わりゆく市民等のニーズも十分に踏まえた対応が重要となります。そのため、これからの拠点整備にあたっては、こうした時代の潮流を的確に把握し、将来を見据えた本市の玄関口としてふさわしい魅力ある拠点づくりを目指す必要があります。

2 誰もが安心して利用できる環境整備

高齢化の進行に伴い、バリアフリーの重要性は高まる一方で、本地区に存在する各種施設は老朽化が進んでおり、バリアフリーに対応する施設は一部に限られています。

今後の拠点整備を進めるにあたっては、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の趣旨を十分に踏まえ、旅客施設をはじめとした駅周辺の都市施設も含めたバリアフリーのあり方を総合的に検討するとともに、都市機能の整備や既存施設の改修、「心のバリアフリー」も大切に環境づくりを進めるなど、「共生社会」の理念に沿って誰もが不自由なく利用できる空間づくりを進めていく必要があります。

また、防災・減災や防犯、交通安全などの面からも安心して利用できる環境を整備していく必要があります。

3 光駅南北地区の連携強化

光駅は多くの市民や来光者が利用する主要交通結節点であるとともに、駅南側の商業地と、駅北側の住宅地を連絡する機能を有しています。しかし、地形上、駅の南北には高低差があり、階段だけの歩行者しか通行できない虹ヶ丘跨線橋のみで接続されていることから、南北地区の円滑な連携は不十分な状況です。また、虹ヶ丘跨線橋は老朽化も進行し、安全面上の懸念も生じています。

そのため、鉄道事業者等との連携・協力のもと、虹ヶ丘跨線橋の架け替えを前提に駅舎と一体となった南北自由通路の整備のあり方や、その利便性を高める機能の充実について検討を深め、効果的、効率的に安全の確保と利便性の向上、南北地区の連携強化を図っていく必要があります。

4 主要交通結節点としての機能向上

光駅は、『主要交通結節点』として「主たる交通の拠点となり、主要幹線同士、主要幹線と幹線・支線の乗継が行われる」場所であり、本地区では、鉄道をはじめ、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩など様々な交通が交差、接続しています。

今後、本地区がこうした役割を果たしていくためには、瀬戸風線の整備に伴う交通量の変化や本拠点整備による新たな発生集中交通などの交通環境の変化を見据えつつ、利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを構築していく必要があります。

また、自家用車への依存率が高く、公共交通の利用者が少ない状況を鑑み、乗り換えや送迎など自家用車が利用しやすい環境整備と公共交通の利便性向上、利用促進を両立し、主要交通結節点としての機能向上を図る必要があります。

5 周辺の美しい自然との調和

白砂青松の美しい虹ヶ浜海岸は、夏季には多くの海水浴客が訪れる本市の主要な観光地であり、「虹をあしらった駅舎」や「松の植栽」、「なぎさへの道」など、駅前で海岸の雰囲気を楽しむ場所です。また、駅北側の虹ヶ丘団地背後に連なる山々も相まって、海と山の豊かな自然に囲まれた独特の情緒が漂う、本市を象徴するシンボリックなうらおいの都市空間でもあります。

今後、本拠点整備を通して、本地区が本市の「まちの顔」として、より一層、魅力ある都市空間となっていくためには、こうした大きな強みである美しい景観、観光資源の保全と魅力の強化を図りつつ、これまで以上に駅とそれを取り巻く自然とのつながりを強く意識した空間整備を進める必要があります。

6 “にぎわい”あふれる空間づくり

現在本地区には、商業施設や医療機関など一定の都市機能が立地していますが、どの機能も“集積”といえる状況にはありません。また、市民や利用者などが集い、憩い、語らうことができる交流スペースもほとんど立地しておらず、「まちの顔」にふさわしい“にぎわい”の要素が少ない状況となっています。

そのため、多様な主体との連携のもと、本地区にふさわしい都市機能や居住の誘導・集積を図るとともに、子どもからお年寄りまで誰もが集い交流できる場を確保し“にぎわい”を創出していく必要があります。

また、時代の潮流や市民のニーズ等も踏まえつつ、創意工夫によって“にぎわい”を創出し、それを絶え間なく継続していく必要があります。

7 協働と連携による都市拠点づくり

本地区のまちづくりを進めるにあたっては、行政だけでなく、市民、地域住民をはじめ、専門家、事業者、関係団体、地権者等、多くの知恵と力との協働・連携が不可欠です。

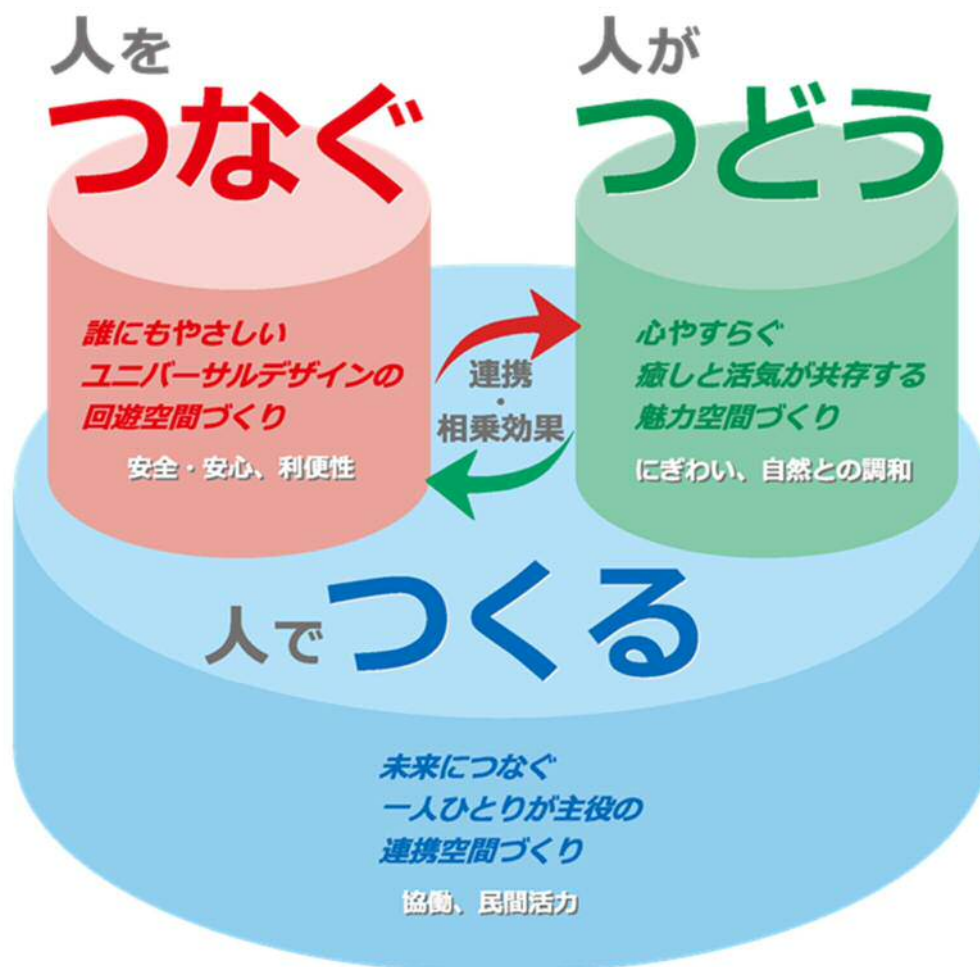
基本構想の策定段階から具体的な計画・設計、工事の実施、将来の維持管理までを見据え、多様な主体が連携して本拠点整備に関わるよう、積極的な情報発信や意識醸成などを図りつつ、「チーム光市」の総力を挙げて未来につなぐ拠点整備となるよう、取り組む必要があります。

また今後、本地区において公共施設の整備や効率的な管理運営の検討を進めるにあたっては、行政だけでなく、PPP/PFIをはじめとした、適切な手法による民間との新たな連携を模索していく必要があります。

第3章 整備の基本的な方向性

本地区の課題を踏まえ、3つの視点から整備の基本的な方向性を整理します。

～人をつなぐ・人がつどう・人でつくる～



人を つなぐ

誰にもやさしい
ユニバーサルデザインの
回遊空間づくり

キーワード 安全・安心、利便性

- ① すべての人にやさしいユニバーサルデザインの考え方にに基づき、ハード・ソフトの両面から、誰もが安心して利用できる環境づくり
- ② 鉄道事業者との連携、協力のもと、駅南北地区の連携強化と安全を確保
- ③ 歩行者が安心して通行でき、周辺居住者や来街者が徒歩圏の利便性を享受できる回遊ネットワークの確保
- ④ 鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車、徒歩など多様な交通の円滑な連携・接続とともに、安全を十分に確保した利用しやすい交通環境づくり

人が つどう

心やすらぐ
癒しと活気が共存する
魅力空間づくり

キーワード にぎわい、自然との調和

- ① 新たな都市機能の誘導と既存の都市機能の活性化による機能の集積と高度化を図り、市内外から人が集まり交流できる“来たくなる場所づくり”
- ② 虹ヶ浜海岸と地区の玄関口となる駅近接エリアとの一体感、連続感に磨きをかけ、“癒し”を提供する都市空間を創出
- ③ ソフト事業を中心に、市民、事業者、行政など多様な主体が連携し、創意工夫を凝らしてにぎわいを生み出す仕掛けについて検討

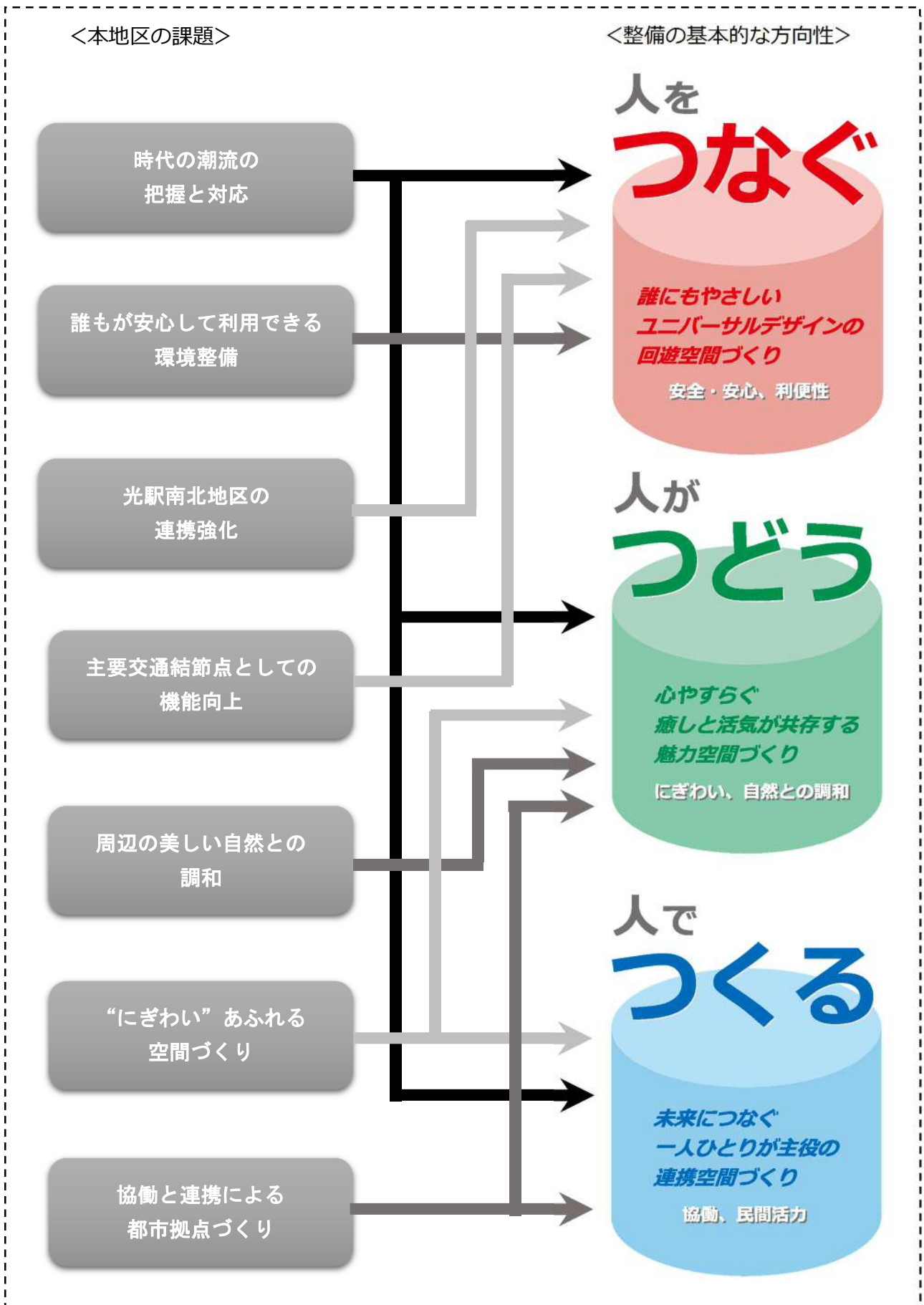
人で つくる

未来につなぐ
一人ひとりが主役の
連携空間づくり

キーワード 協働、民間活力

- ① まちづくりへの参画を促進するとともに、まちぐるみ、地域ぐるみで地区の将来像を共有し、今後のあり方を考えていく機運の醸成
- ② 魅力的かつ効果的な事業推進に向け、民間のノウハウや企画力、資金などの積極的な活用を検討
- ③ 時代の潮流や、日常的に駅を利用する市民、将来にわたって整備結果を享受する若者等の意向やニーズを、継続的、かつ的確に捉えた本市にふさわしい玄関づくり

【参考】 「本地区の課題」と「整備の基本的な方向性」の相関図



第4章 本地区に必要な役割と機能

1 必要な役割と機能

整備の基本的な方向性を踏まえ、本地区に求められる5つの「役割」と、それを実現するための「機能」を整理します。

整備の基本的な方向性

役割 1

市民や来光者の利便性を高めるための **円滑接続機能**

1 2 4 1

役割 2

若者居住を促進するための **QOL※向上支援機能**

3 1 2 3

※Quality Of Life (生活の質)

役割 3

“来たくなる”魅力を生み出すための **交流・集客機能**

1 2 3 1

役割 4

安全と安心をつくるための **防災（減災）・防犯機能**

1 3 4 1

役割 5

民間力で新しい価値を生み出すための **協働・連携機能**

1 3 1 2 3

役割 1

市民や来光者の利便性を高めるための円滑接続機能

【施策例】

▶ 南側・北側エリアの結節強化、機能の充実

エリア結節

※取組みの一例※

- ・ J R 光駅の橋上化と虹ヶ丘跨線橋の一体的整備
- ・ 南北自由通路の確保・充実（歩行者等）

▶ 市内外からの交通結節機能の充実

交通結節

※取組みの一例※

- ・ 南北駅前広場（駐車場・駐輪場、ロータリー等）の整備
- ・ 乗り換え、送迎環境の充実

▶ 駅近接エリアの利便性の向上

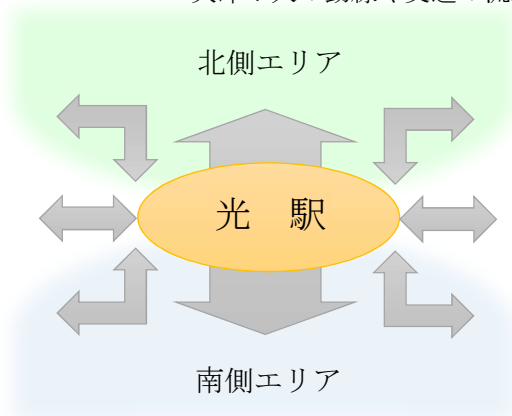
駅利用利便

※取組みの一例※

- ・ 待ち合い環境の充実や滞在空間の確保
- ・ 情報発信機能やトイレ等の利便設備の充実

【イメージ図】

矢印：人の動線や交通の流れ



自由通路の確保・充実
待ち環境の充実や滞在空間の確保
(宮崎県延岡市)

役割 2 若者居住を促進するための QOL 向上支援機能

【施策例】

▶ 生活の質を高める多様な都市機能の誘導

生活利便

※取組みの一例※

- ・まちの個性や利用者ニーズに合わせた多様な施設等の立地促進（商業施設、子育て空間など）

▶ エキソバにある快適な住まいの確保

居住

※取組みの一例※

- ・居住誘導策の検討

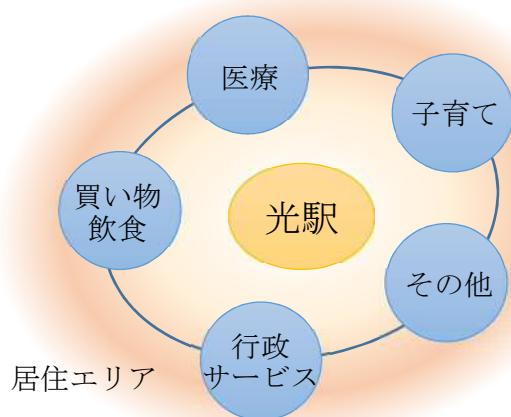
▶ 生活の潤いを実感するレクリエーション空間の創出

潤い創出

※取組みの一例※

- ・虹ヶ浜海岸の保全と活用
- ・ウォーキングなどを楽しめる回遊ルートの検討

【イメージ図】



まちの個性や利用者ニーズに合わせた多様な施設等の立地促進（北海道上川郡東川町）



生活のうるおいを実感できるレクリエーション空間の創出（千葉県柏市）

役割 3

“来たくなる”魅力を生み出すための 交流・集客機能

【施策例】

▶ 自然と調和するシンボリックな景観づくり

景観

※取組みの一例※

- ・「まちの顔」としてシンボルとなる施設や空間の検討
- ・光駅～虹ヶ浜海岸の連続性演出の検討

▶ 多世代が滞在・交流できる空間の創出

交流

※取組みの一例※

- ・多世代が交流できる施設やオープンスペース（広場）の検討
- ・待ち合い環境の充実や滞在空間の確保（再掲）

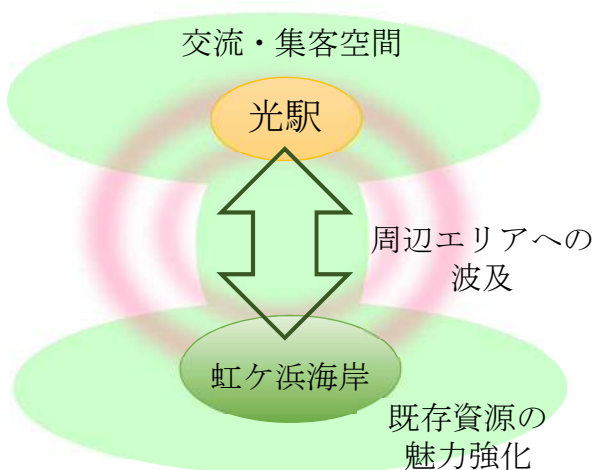
▶ 観光資源の付加価値創出と魅力の波及

観光

※取組みの一例※

- ・虹ヶ浜海岸の保全と活用（再掲）
- ・フォトジェニックな空間の演出

【イメージ図】



「まちの顔」としてシンボルとなる空間
(神奈川県横浜市)



多世代が交流できる施設やオープンスペース
(愛媛県松山市)

役割 4

安全と安心をつくるための 防災（減災）・防犯機能

【施策例】

▶ 移動の安全性を高める機能やデザインの実現

バリアフリー

※取組みの一例※

- ・エリアの一体的、連続的なバリアフリー化に向けた検討
- ・わかりやすい案内サインの検討

▶ エリアの防災性の確保

防災（減災）

※取組みの一例※

- ・一時的な避難場所となるオープンスペース（広場）の検討
- ・災害に対応する設備等の検討

▶ 安心して利用できる防犯性や交通安全の確保

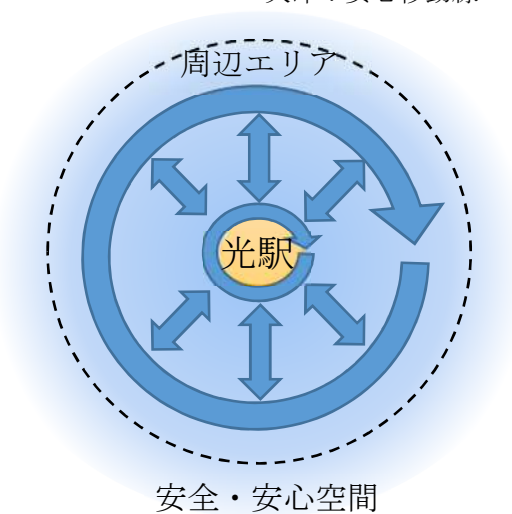
防犯・交通安全

※取組みの一例※

- ・照明設備などの設置促進
- ・乗り換え、送迎環境の充実（再掲）

【イメージ図】

矢印：安心移動線



来街者にもわかりやすい案内表示の整備
(千葉県柏市)

役割5

民間力で新しい価値を生み出すための 協働・連携機能

【施策例】

▶ 民間と行政が連携して取り組む事業の推進

連携

※取組みの一例※

- ・民間と行政が連携した施設整備や機能誘致の検討
- ・民間活力による地域づくりの調査・研究

▶ 協働と連携の空間づくり

協働

※取組みの一例※

- ・多世代が交流できる施設の検討（再掲）
- ・エリア一体で、多様な主体が連携するイベント等の仕掛け

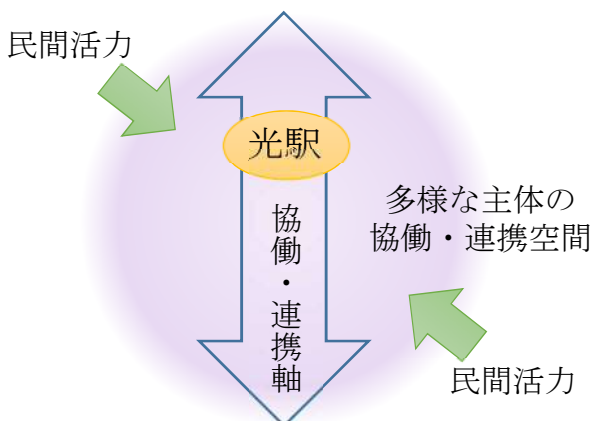
▶ まちづくりに触れる機会の提供

人財（担い手）

※取組みの一例※

- ・ワークショップなどの新たなまちづくりの担い手を育成する取組みの推進
- ・エリア一体で、多様な主体が連携するイベント等の仕掛け（再掲）

【イメージ図】



エリア一体で多様な主体が連携するイベント
(広島県広島市)



官民が連携した施設整備や機能誘致
(大阪府大阪市)

2 ゾーニング

本地区を、土地利用の状況や拠点的役割を果たす資源、動線等を基にゾーン分けを行い、まちづくりの考え方を整理します。

駅北居住推進ゾーン

良質な居住空間を保持しながら新たな居住者を呼び込むゾーン

虹ヶ丘団地を中心とした良質な住宅地が広がるゾーン。

駅近接の利便性を活かし、新規住民の移住・定住の促進や安全・安心な地域づくりにより、持続的な住宅地の形成を目指す空間として位置付けます。

幹線道路沿道ゾーン(虹ヶ丘森ヶ峠線)

域内交通・通過交通を見据えた商業等が集積するゾーン

駅の北側を通る虹ヶ丘森ヶ峠線の沿道ゾーン。駅近くに一定の商業施設や業務施設が立地しています。

瀬戸風線との接続による通過交通も見据え、駅北居住推進ゾーンを支える施設等の集積を促進する空間として位置付けます。

南北地区結節軸

南北自由通路を中心とした南北をつなぐ軸

誰もが地区間を自由に、安全に、円滑に移動できるよう、駅と一体的なバリアフリー化に向けて取り組みます。

駅前交通・交流結節ゾーン

駅及び南北地区をつなぐ交通・交流の結節ゾーン

駅と南北自由通路、南口・北口の駅前広場を含む地区の中核となるゾーン。

市の玄関口として、駅の円滑な利用や待ち合いをはじめ、南北地区の連携、交通の結節を担う空間として位置付けます。

なぎさの景観軸(連携・協働軸)

駅南口から虹ヶ浜海岸までをつなぐ軸

「海」との一体感や連続感を演出し、シンボルとなる景観づくりを検討します。また、ソフト面を中心に多様な主体が協働・連携し、回遊促進の中枢を担います。

幹線道路沿道ゾーン(国道188号)

域内交通・通過交通を見据えた商業等が集積するゾーン

駅南側を通る国道188号の沿道ゾーン。国道に沿って大小の商業施設や業務施設が立地しています。

通過交通も見込んだ沿道型商業施設等の集積を促進することで、地区の拠点性を高める空間として位置付けます。

駅南市街地ゾーン

周辺の拠点的ゾーンを有機的につなぐ重点的に回遊を創出するゾーン

住宅や商業施設、業務施設などが混在する駅から虹ヶ浜の間と駅東側一体で構成するゾーン。

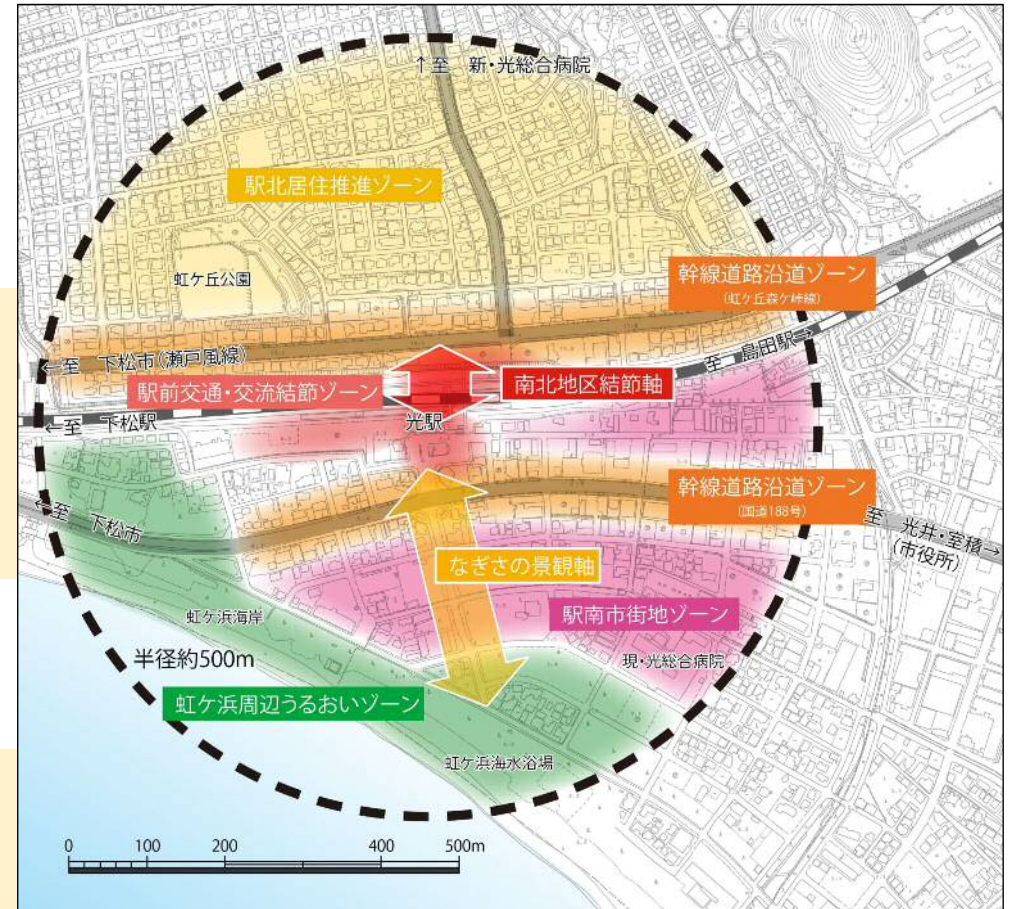
立地特性を活かし、快適性を高める機能や施設等の立地、安全性の確保、景観の整備などについて、ハード、ソフトの両面から検討し、回遊を生み出す空間として位置付けます。

虹ヶ浜周辺うるおいゾーン

虹ヶ浜海岸とその周辺のうるおいあふれるレクリエーションゾーン

虹ヶ浜海岸(海水浴場)を中心とした自然に囲まれたゾーン。瀬戸内海国立公園第二種特別地域に指定されています。

美しい景観や自然環境の保全を図りつつ、観光資源を活かした交流・レクリエーション機能を付加することで新たな魅力を生み出す空間として位置付けます。



第5章 本地区の将来構想図（目指す地区の姿）

「整備の基本的な方向性」や「本地区に必要な役割と機能」を踏まえ、本地区の将来構想図(目指す地区の姿)を示します。

● ● ● 駅近接エリアの整備コンセプト ● ● ●

- A**〔北口駅前広場を中心としたエリア〕
瀬戸風線の開通や光総合病院の開院を見据え、利便性が高く通院者にもやさしい駅前空間の機能の再配置を行う。
- B**〔南口駐車場・駐輪場を中心としたエリア〕
駐車場機能を維持しつつ、民間活力の活用も視野に、土地の高度利用化も見据えた多様な都市機能の誘導・集約を検討する。
- C**〔南口ロータリーを中心としたエリア〕
海を意欲した開放的な空間づくりの検討とともに、Bと併せて利便性が高く安全な駅前空間の機能の再配置を行う。

具体化の例

「短期」の取組みの一例

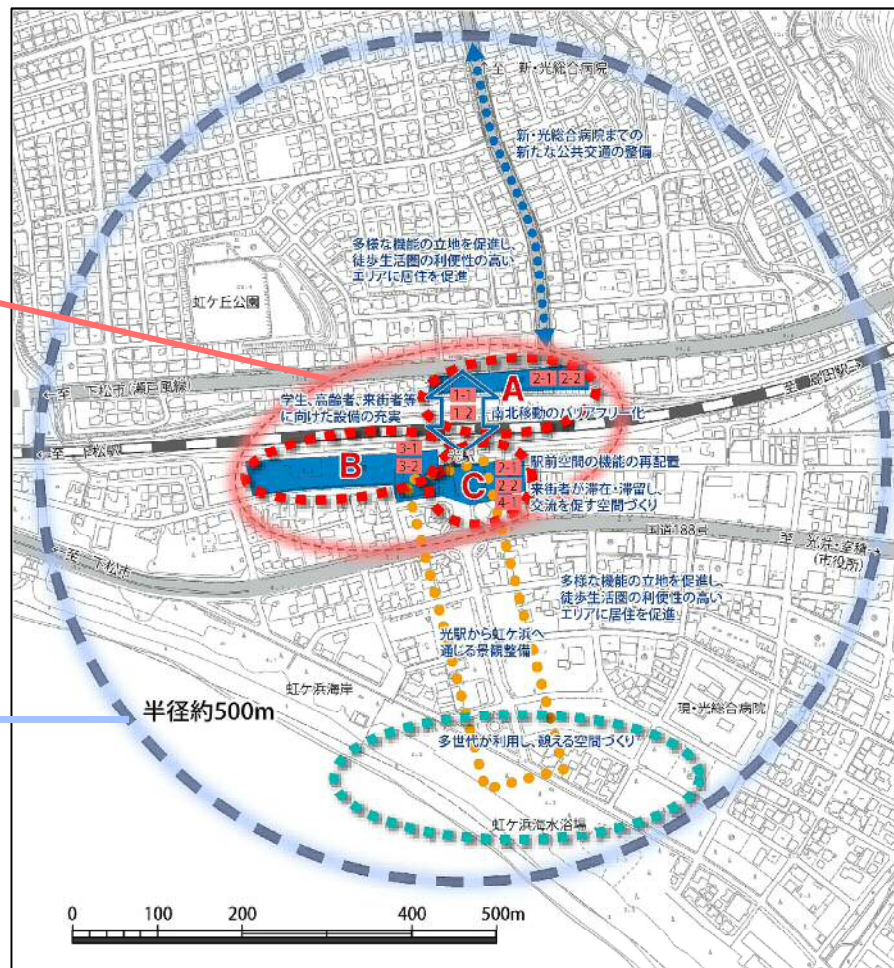
駅近接エリアのハード面を主とした整備

- ① 南側・北側エリアの結節強化、機能の充実
 - ・1-1 JR光駅の橋上化と南北自由通路の一体的整備
 - ・1-2 南北自由通路の充実（歩行者等）
- ② 市内外からの交通結節機能の充実
 - ・2-1 南北駅前広場（駐車場・駐輪場、ロータリー等）の整備
 - ・2-2 乗り換え、送迎環境の充実
- ③ 駅近接エリアの利便性の向上
 - ・3-1 待ち合い環境の充実や滞在空間の確保
 - ・3-2 情報発信機能やトイレ等の利便設備の充実
- ④ 多世代が滞在・交流できる空間の創出
 - ・4-1 多世代が交流できる施設やオープンスペース（広場）の検討
 - ・4-2 待ち合い環境の充実や滞在空間の確保（再掲）

「中・長期」の取組みの一例

魅力ある回遊空間の創出や居住促進につながる取組みを主とした整備

- ⑤ 生活の質を高める多様な都市機能の誘導
 - ・まちの個性や利用者ニーズに合わせた多様な施設等の立地促進（商業施設、子育て空間など）
- ⑥ エキスポにある快適な住まいの確保
 - ・居住誘導策の検討
- ⑦ 生活の潤いを実感するレクリエーション空間の創出
 - ・虹ヶ浜海岸の保全と活用
 - ・ウォーキングなどを楽しめる回遊ルートの検討
- ⑧ 自然と調和するシンボリックな景観づくり
 - ・「まちの顔」としてシンボルとなる施設や空間の検討
 - ・光駅～虹ヶ浜海岸の連続性演出の検討
- ⑨ 観光資源の付加価値創出と魅力の波及
 - ・虹ヶ浜海岸の保全と活用（再掲）
 - ・フォトジェニックな空間の演出



協働・連携の実現
ソフト事業を見据えた整備の検討

同時検討・実施

同時検討・実施

協働・連携の実現
ソフト事業の随時検討・実施

安全・安心に関する取組み

- ⑩ 移動の安全性を高める機能やデザインの実現
 - ・エリアの一体的、連続的なバリアフリー化に向けた検討
 - ・わかりやすい案内サインの検討
- ⑪ エリアの防災性の確保
 - ・一時的な避難場所となるオープンスペース（広場）の検討
 - ・災害に対応する設備等の検討
- ⑫ 安心して利用できる防犯性や交通安全の確保
 - ・照明設備などの設置促進
 - ・乗り換え、送迎環境の充実（再掲）

<施策ごとの事業主体区分>

| | 短期 | | | | 中・長期 | | | | | 安全・安心 | | | 協働・連携 | | |
|----|----|---|---|---|------|---|---|---|---|-------|---|---|-------|---|---|
| 施策 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ | ⑩ | ⑪ | ⑫ | ⑬ | ⑭ | ⑮ |
| 市 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| 民間 | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ◎ |

※民間：民間事業者、市民、関係団体等
※◎…主たる実施主体、○…一部実施主体、連携主体

協働・連携による取組み

- ⑮ 民間と行政が連携して取り組む事業の推進
 - ・民間と行政が連携した施設整備や機能誘致の検討
 - ・民間活力による地域づくりの調査・研究

- ⑭ 協働と連携の空間づくり
 - ・多世代が交流できる施設の検討（再掲）
 - ・エリア一体で、多様な主体が連携するイベント等の仕掛け

- ⑮ まちづくりに触れる機会の提供
 - ・ワークショップなどの新たなまちづくりの担い手を育成する取組みの推進
 - ・エリア一体で、多様な主体が連携するイベント等の仕掛け（再掲）

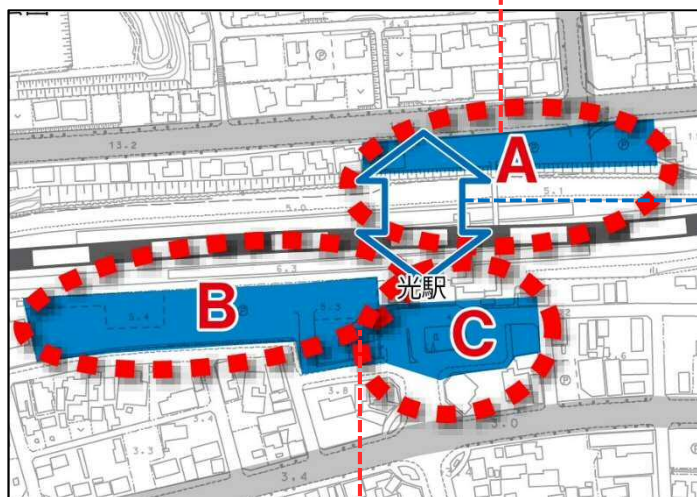
【参考】 駅近接エリアの取組み（短期）まとめ

〔A 北口駅前広場を中心としたエリア〕

瀬戸風線の開通や光総合病院の開院を見据え、利便性が高く通院者にもやさしい駅前空間の機能の再配置を行う。

《取組みの一例》

- ② 市内外からの交通結節機能の充実
 - ・駅前広場（駐車場、駐輪場、ロータリー等）の整備
 - ・乗り換え、送迎環境の充実



〔南北地区結節軸〕

誰もが地区間を自由に、安全に、円滑に移動できるよう、駅と一体的なバリアフリー化に向けて取り組む。

《取組みの一例》

- ① 南側・北側エリアの結節強化、機能の充実
 - ・JR 光駅の橋上化と南北自由通路の一体的整備
 - ・南北自由通路の充実（歩行者等）
- ③ 駅近接エリアの利便性の向上
 - ・待合環境の充実や滞在空間の確保
 - ・情報発信機能やトイレ等の利便施設の充実

〔B 南口駐車場・駐輪場を中心としたエリア〕

駐車場機能を維持しつつ、民間活力の活用も視野に、土地の高度利用化も見据えた多様な都市機能の誘導・集約を検討する。

〔C 南口ロータリーを中心としたエリア〕

海を意識した開放的な空間づくりの検討とともに、Bと併せて利便性が高く安全な駅前空間の機能の再配置を行う。

《取組みの一例》

- ② 市内外からの交通結節機能の充実
 - ・駅前広場（駐車場、駐輪場、ロータリー等）の整備
 - ・乗り換え、送迎環境の充実
- ④ 多世代が滞在・交流できる空間の創出
 - ・多世代が交流できる施設やオープンスペース(広場)の検討
 - ・待合環境の充実や滞在空間の確保

第6章 基本構想の推進に向けて

1 基本計画等の策定

基本構想は、本拠点整備の土台となるものであり、今後、基本構想を踏まえて基本計画や基本設計、実施設計等整備に向けた具体的な計画の策定や諸手続き、事業化に向けた検討を着実に進めます。

2 多様な手法による段階的な事業展開

民間活力を活用した多様な事業手法や試験的な取り組みなどを積極的に検討し、基本構想の実現に資する最適な手法を選択します。また、本市の財政状況等を踏まえながら事業の優先度を考慮し、実現可能なものから段階的な事業展開を図ります。

3 関係者等との丁寧な協議・合意形成の推進

基本構想の実現に向けて、関係機関や関係事業者、地権者等との丁寧な協議・合意形成を推進し、円滑な事業実施に努めます。特に、鉄道事業者との綿密な連携・調整のもと、事業の推進を図ります。

4 “まちぐるみ”の推進

市民をはじめ、事業者や関係団体等の多様な主体を巻き込み“まちぐるみ”で本拠点整備を進める観点から、引き続き、市民等からの意見聴取機会を確保するとともに、情報の発信に努め、今後の計画づくりから事業の実現に至るまで、積極的な協働・連携を模索します。

5 全庁を挙げた総合的な推進体制の確立

市内部の推進体制として、都市計画や道路等を所管する建設部だけでなく、交通運輸や観光振興、移住・定住対策、シティプロモーションなど、多岐にわたる政策・施策等の連携のもと、全庁を挙げて取り組みます。

6 社会経済情勢等への柔軟な対応

本拠点整備は長期的なプロジェクトであり、その間には、社会経済情勢等も大きく変化することも想定されます。基本構想に記載する事項は、そうした変化の受け入れを拒否するものではなく、必要に応じて柔軟な対応、調整を検討します。

資料編

- 光駅周辺地区拠点整備基本構想検討会議設置要綱
- 光駅周辺地区拠点整備基本構想検討会議委員名簿
- 用語解説

○ 光駅周辺地区拠点整備基本構想検討会議設置要綱

平成29年4月14日
告示第32号

(設置)

第1条 光駅周辺地区拠点整備基本構想(以下「基本構想」という。)の策定に関し、専門的な見地からの意見、助言等を求めるとともに、本市のまちづくりの基本姿勢である「人や世代を結ぶ『きずな』」の考え方を踏まえた市民参画を推進するため、光駅周辺地区拠点整備基本構想検討会議(以下「検討会議」という。)を設置する。

(任務)

第2条 検討会議の任務は、基本構想の策定に関し、意見及び提言を述べ、又は助言を行うこととする。

(組織)

第3条 検討会議は、20人以内の委員をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 商工業又は観光関連団体関係者
- (3) 交通事業関係者
- (4) 福祉関係者
- (5) 市民活動団体関係者
- (6) 公募により選出された者
- (7) 関係行政機関の職員
- (8) その他市長が特に必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、前条第2項の規定により市長が委嘱した日から基本構想の策定が完了するまでとする。

(会長及び副会長)

第5条 検討会議に会長及び副会長各1人を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、検討会議の会務を総理し、検討会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長が欠けたとき、又は会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 検討会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集する。

2 会議の議長は、会長をもって充てる。

3 会議には、委員のほか必要に応じて会長が認める者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

4 会議は、公開するものとする。

(庶務)

第7条 検討会議の庶務は、建設部都市政策課において行う。

(その他)

第8条 この告示に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、平成29年4月14日から施行する。

(会議の招集の特例)

2 この告示の施行後、最初の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

(この告示の失効)

3 この告示は、第4条に規定する基本構想の策定が完了する日限り、その効力を失う。

○ 光駅周辺地区拠点整備基本構想検討会議委員名簿（敬称略）

| 氏名 | 所属等 | 備考 |
|---------|-----------------------------|----------------------|
| 鷗 心 治 | 山口大学大学院 | 会長 |
| 目 山 直 樹 | 徳山工業高等専門学校 | 副会長 |
| 中 川 敬 造 | 光市老人クラブ連合会 | |
| 末 本 恵美子 | 光市心身障害児者団体連絡協議会 | 任期：～平成 30 年 3 月 31 日 |
| 中 原 健 次 | | 任期：平成 30 年 4 月 1 日～ |
| 渡 辺 正 善 | 一般財団法人 山口県保育協会 | |
| 国 政 稔 己 | 西日本旅客鉄道株式会社広島支社 企画課 | |
| 西 村 信 浩 | 中国ジェイアールバス株式会社 運輸部運輸課 | |
| 清 水 延 隆 | 周南近鉄タクシー株式会社 | |
| 内 山 里 江 | 一般社団法人 山口県建築士会光支部 | |
| 藤 井 勝 | 光商工会議所 | |
| 松 原 眞喜雄 | 光市観光協会 | |
| 小 田 隆 紹 | 浅江商店会 | |
| 橋 本 均 | 浅江地区コミュニティ協議会 | |
| 山 本 俊 彦 | 国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課 | 任期：～平成 30 年 3 月 31 日 |
| 森 山 泰 人 | | 任期：平成 30 年 4 月 1 日～ |
| 小 倉 和 久 | 山口県土木建築部 都市計画課 | 任期：～平成 30 年 3 月 31 日 |
| 堀 川 治 | | 任期：平成 30 年 4 月 1 日～ |
| 河 野 みどり | 公募 | |
| 須 内 章 雅 | 公募 | |
| 岡 村 昭 治 | 公募 | |

○用語解説

| 見出し | 語句 | 解説 |
|-----|---------------------|---|
| あ行 | 案内サイン | 駅の利用者や観光客などに、場所の情報や目的地までの誘導などを行う案内標識のこと。 |
| | オープンスペース | 都市の中で、建造物等が建っていない場所。市民や利用者の憩いの場所であり、各種のイベントやレクリエーションなどでも活用される。また、防災上でも重要な役割を果たす。 |
| か行 | 回遊ネットワーク | 誰もが、安心して、楽しく、快適に、一定のエリアを回遊できるよう、空間を一体的につないでいく考え方。 |
| | 協働 | 自立した対等な立場の者同士が、各々の異なる知識や資源を持ち寄って共通の目的のために働くこと。 |
| | 心のバリアフリー | 様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。 |
| | 跨線橋 | 鉄道線路の上をまたぐような形で架けた橋のこと。虹ヶ丘跨線橋は、光駅の北側と南側を結ぶ歩行者専用の橋である。 |
| さ行 | 商業地域 | 用途地域のうち、主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域。 |
| | 瀬戸内海国立公園 第二種特別地域 | 自然公園法によって指定された瀬戸内海を中心とする国立公園。第二種特別地域は、特に農林漁業活動については努めて調整を図ることが必要な地域。 |
| た行 | 第一種住居地域 | 用途地域のうち、住居の環境を保護するため定める地域。 |
| | 第一種低層住居専用地域 | 用途地域のうち、低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域。 |
| | 都市機能増進施設 | 医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものこと。 |
| | 土砂災害警戒区域 | 急傾斜地の崩壊や土石流、地滑りの警戒を要する、土砂災害防止法に基づき指定された区域のこと。 |
| | 土砂災害特別警戒区域 | 土砂災害警戒区域のうち、土砂災害(がけ崩れ、土石流、地すべり)が発生した場合、建築物に損壊が生じ、住民の生命または身体に著しい危害が生じる恐れがあると認められる、土砂災害防止法に基づき指定された区域のこと。 |
| は行 | フォトジェニック | 写真写りが良い、写真映えすること。 |
| や行 | ユニバーサルデザイン | 子どもから高齢者、性別、国籍、人種、障害の有無等にかかわらず、全ての人が使いやすい施設や製品、情報を設計する考え方、また、全ての人が使える都市や生活環境を計画する考え方。 |
| | 用途地域 | 都市の状況及び将来像を勘案した上で、都市内における住居、商業、工業その他の用途を適切に配分することにより、機能的な都市活動の推進及び良好な都市環境の形成を図るため、区分を定めた地域。 |
| わ行 | ワークショップ | テーマについて参加者が自由に意見を出し合い、互いの考えを尊重しながら意見や提案をまとめる場。問題解決や合意形成の手法として用いられることが多い。 |
| 英数字 | PPP/PFI | PPP(Public Private Partnership)とは、公民が連携して公共サービスの提供を行うスキームのこと。PFI(Private Finance Initiative)とは、公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うこと。PFIは、PPPの代表的な手法の一つ。 |

光駅周辺地区拠点整備基本構想

平成 31 年 3 月

発行：山口県光市

編集：光市建設部都市政策課

〒743-8501 光市中央六丁目 1 番 1 号

TEL:0833-72-1574 FAX:0833-72-3478

E-Mail:toshi@city.hikari.lg.jp