

第2章 本地区の現状と課題

1 本地区の現状

(1) 人口

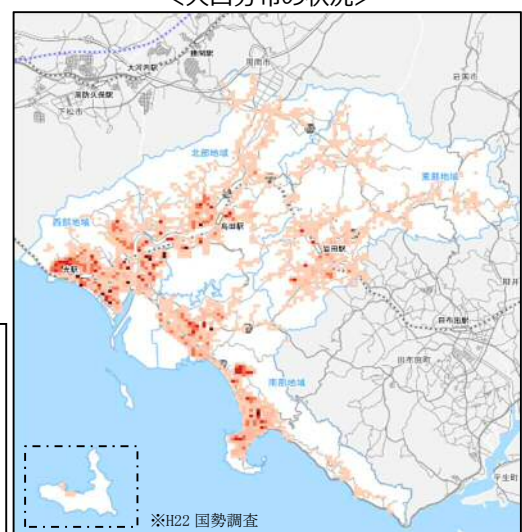
ア 総人口・3区分別人口

- 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。

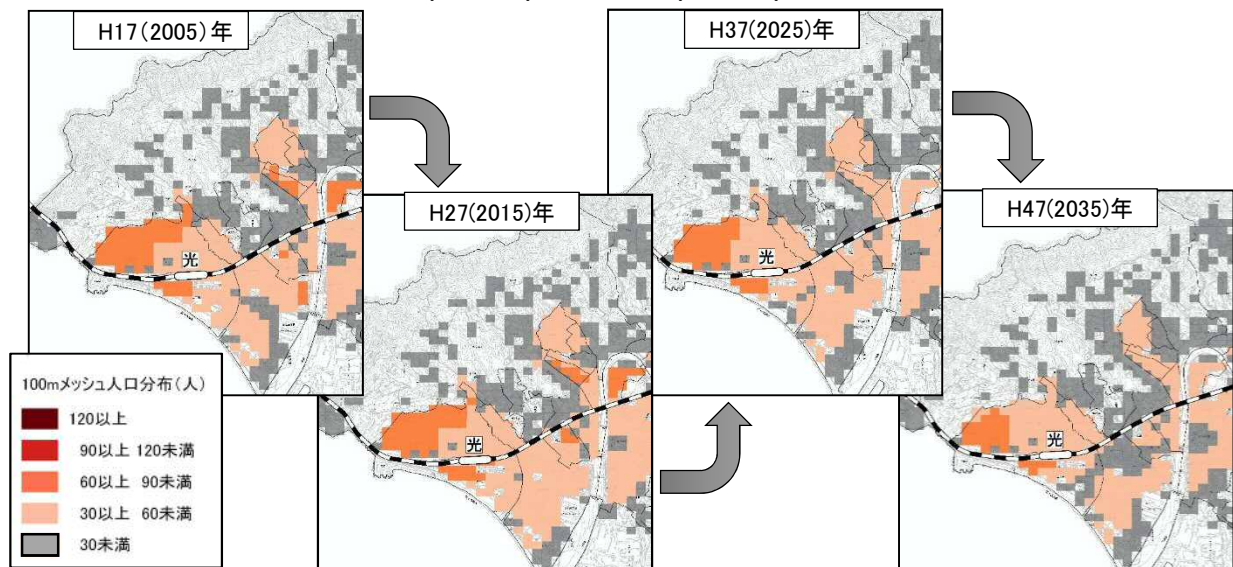


(出典) 光市地域公共交通網形成計画

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＞

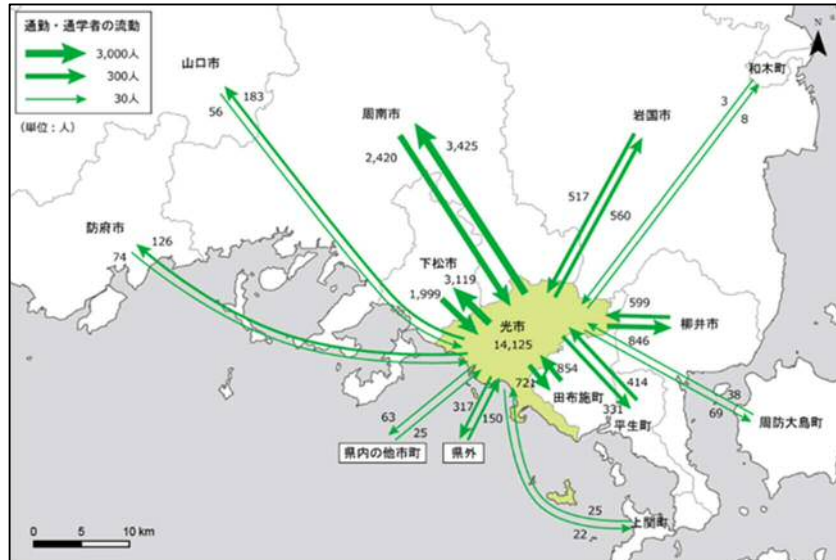


(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計」から作成

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>



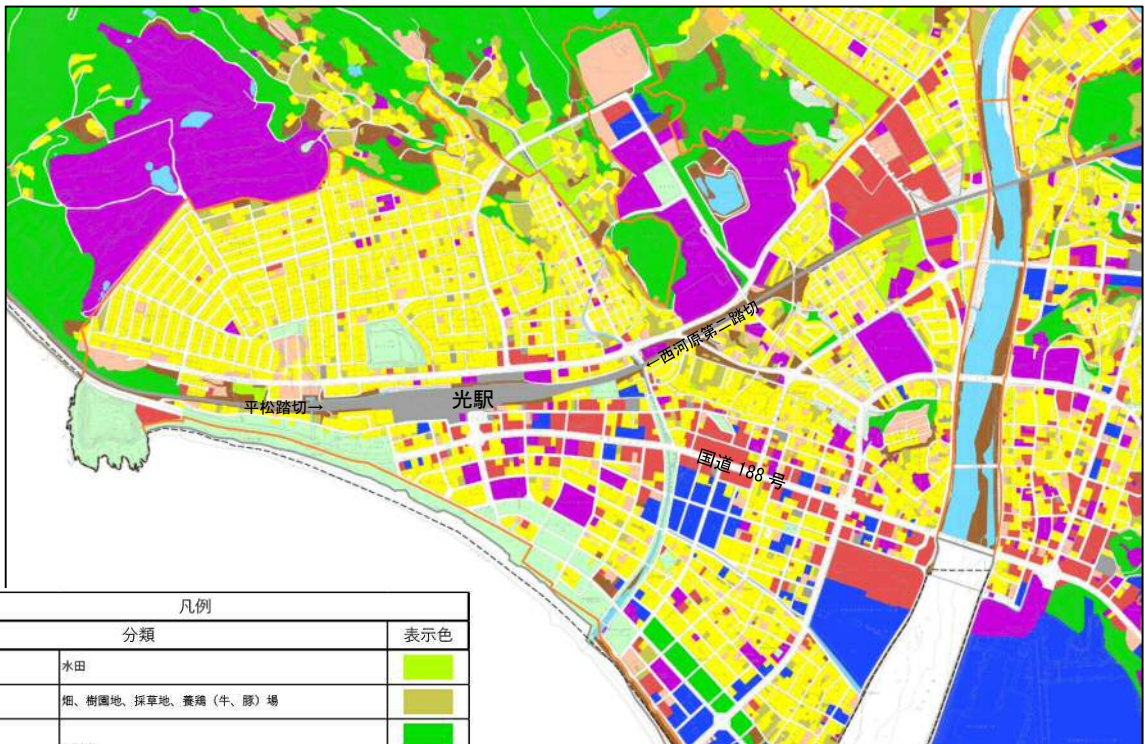
(出典) 周南都市計画(光市)総括図から抜粋

イ 土地利用の状況

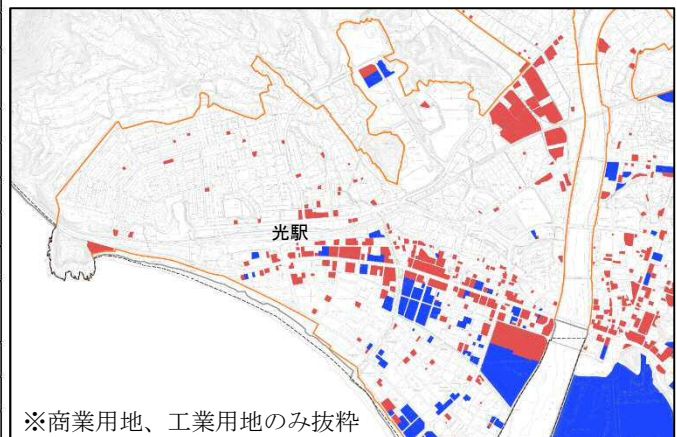
- JR山陽本線北側は、主に住宅用地として、南側は住宅用地や公的施設用地、国道188号沿線は商業用地や工業用地として利用されています。
- JR山陽本線の南北地区は地形に高低差があり、500m圏内における南北の連絡は、老朽化が進む虹ヶ丘跨線橋及び平松踏切※のみとなっています。
- なお、自動車での最寄りの連絡道路は、西の河原川沿いの道路（西河原第二踏切、駅から東に500m強）となっています。

※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		
分類		表示色
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>

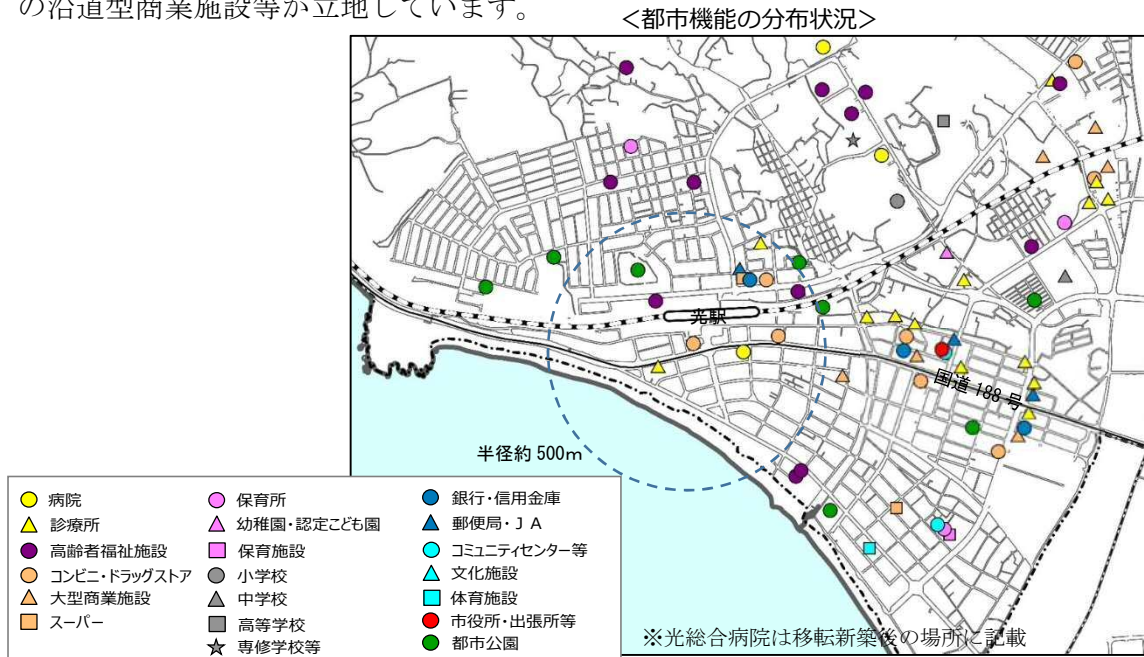
単位：(階)



(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。



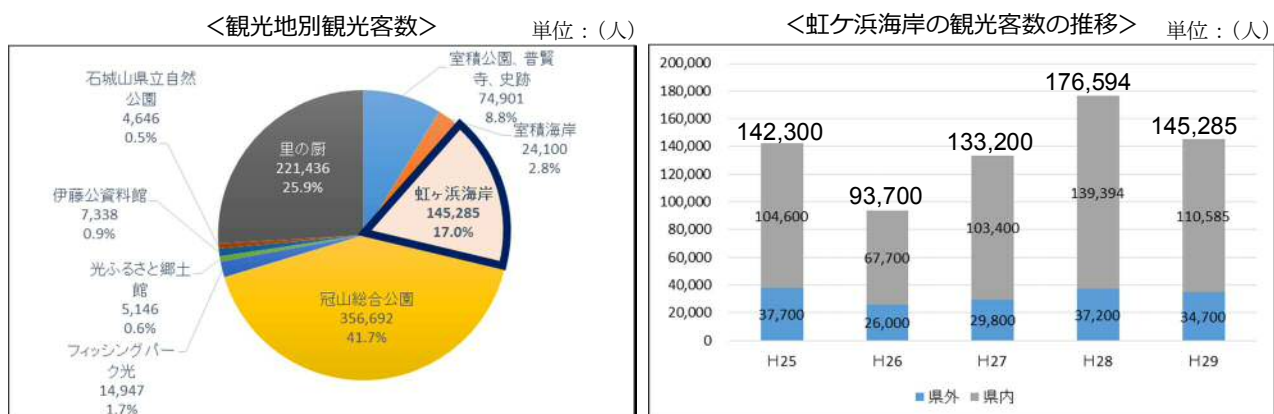
(ウ) バリアフリーの状況

- 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

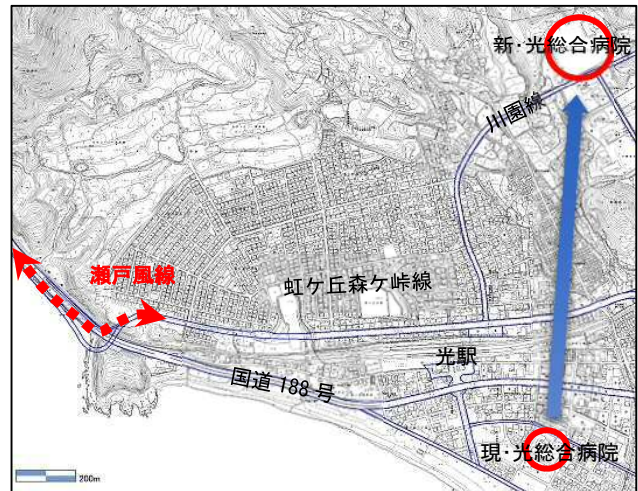
(出典) 平成 17・22 年度道路交通センサスを踏まえた光市推計

(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＞

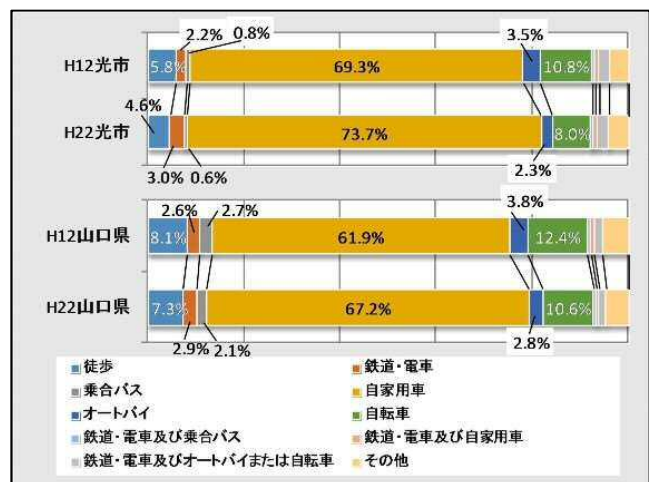


(4) 交通

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

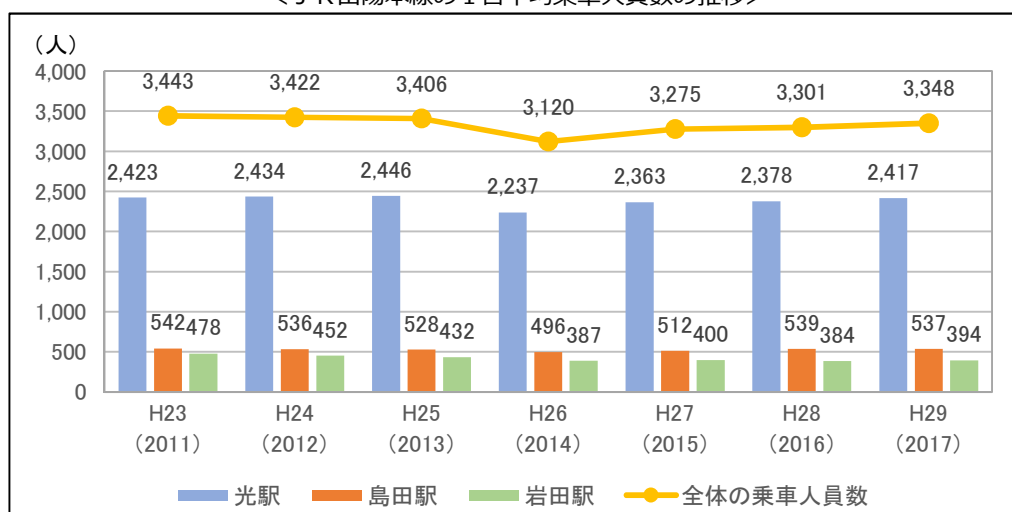
- 主要道路の通過交通量を見ると、本市内で 10,000 台/12h 以上の道路は国道 188 号と島田市島田駅前線で、国道 188 号は本地区を通過しています。
- 駅北側は虹ヶ丘森ヶ峠線が東西方向に整備されています。また、虹ヶ丘森ヶ峠線の西側端部から国道 188 号へ接続する瀬戸風線の整備が進められています。
- 駅南側は国道 188 号を主として、幅員 8 m 以上の比較的幅員の広い道路網が整備されています。

(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 >

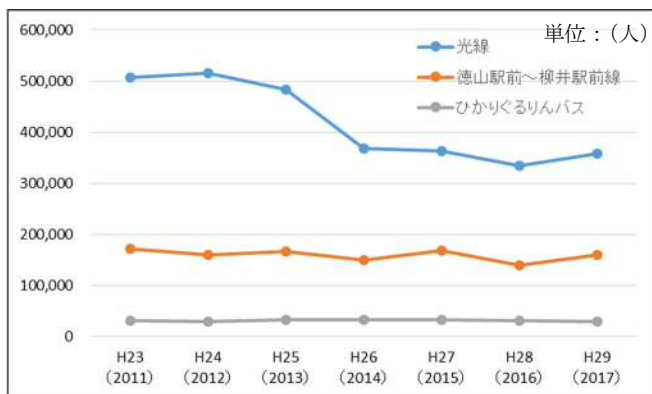


(出典) 光市統計書から作成

(ウ) 路線バスの状況

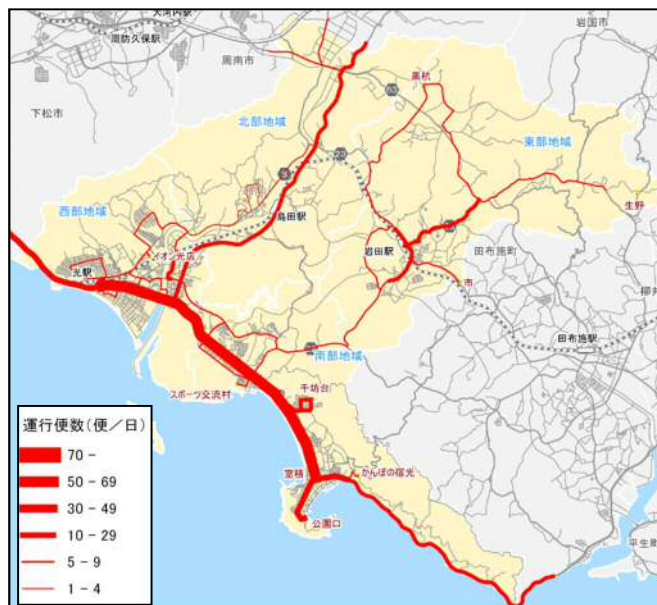
- 光駅を発着・経由するバスは、主に光駅と室積地区を結ぶ「光線」（中国ジェイアールバス株）、周南市・下松市と田布施町・平生町・柳井市を結ぶ「徳山駅前～柳井駅前線」（防長交通株）西部地域と南部地域の一部をまわる「ひかりぐるりんバス」（西日本バスネットサービス株）の 3 路線があります。
- 光駅と室積方面を結ぶ路線の運行便数は、80 便/日を超えています。
- バス停は、北口側に「ひかりぐるりんバス」、南口側に「光線」及び「徳山駅前～柳井駅前線」があります。このうち「徳山駅前～柳井駅前線」のバス停は国道 188 号沿いにあり、鉄道駅から少し離れていますが、現在、平成 31 年(2019 年) 4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

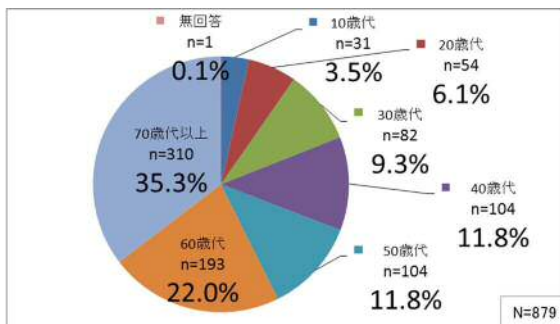
- ・調査対象：無作為抽出による16歳以上の市民2,000人
- ・調査方式：無記名回答方式
- ・調査方法：郵送配布、返信用封筒による回収
- ・調査期間：平成29年(2017年)8月1日(火)から14日(月)まで
- ・配布・回収状況

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%

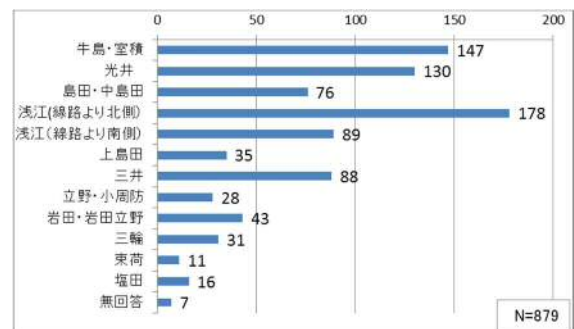
【主な設問と回答の抜粋】

1 あなた(回答者)ご自身について

【年齢】



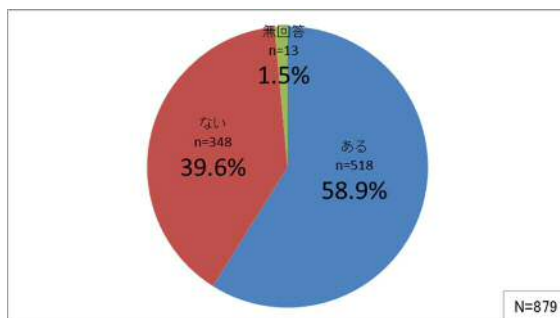
【居住地区】



2 光駅周辺エリアの利用状況

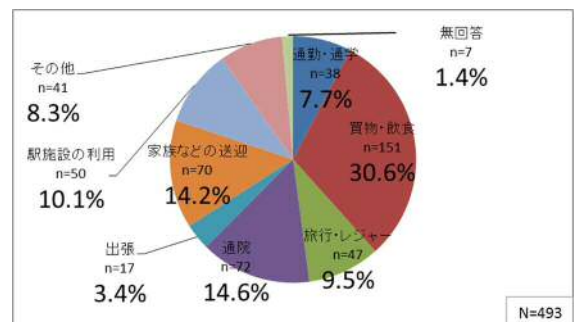
【本地区への来訪状況】

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

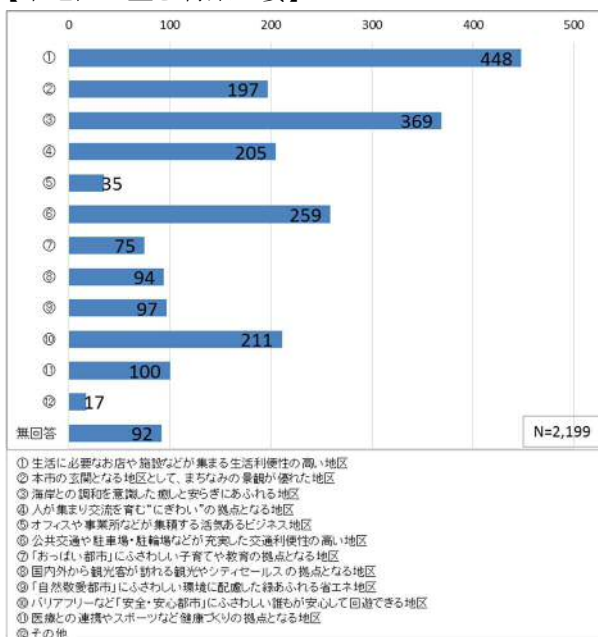
【本地区に今後必要と思う機能】

《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。

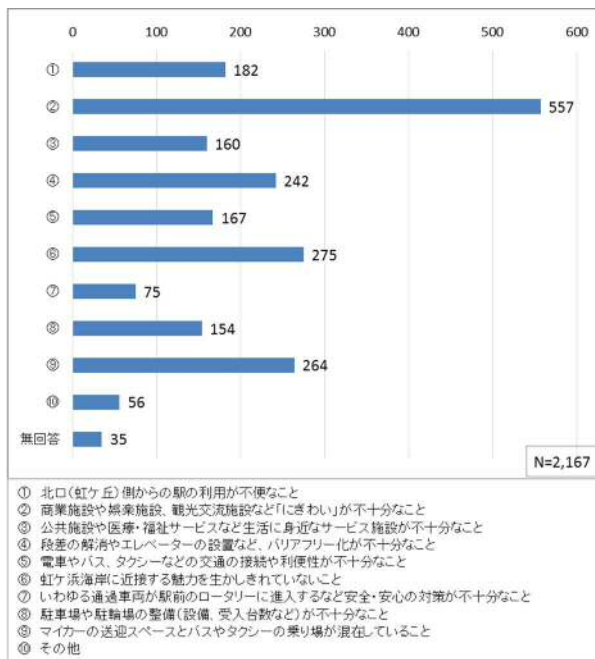
《1位回答数からみた集計》総得票数と同様に、「④商業機能」が突出して多く、次いで「⑰現状のままで良い」、「⑭公共交通機能」、「②医療機能」、「⑬道路機能」の順に多くなっています。

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

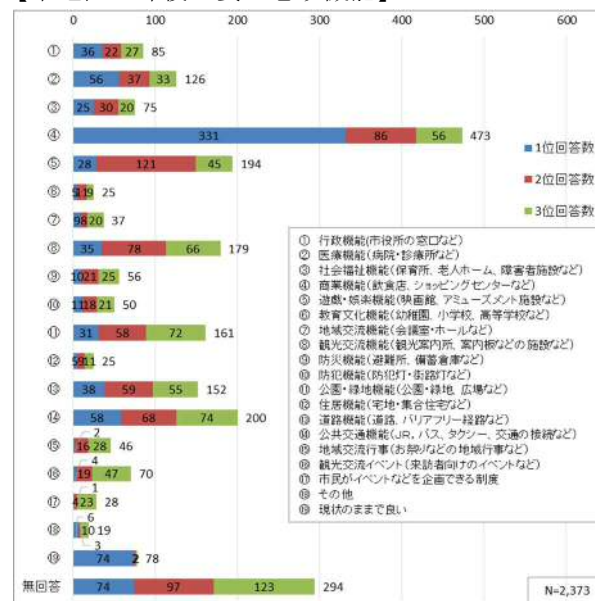
【本地区に望む将来の姿】



【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。

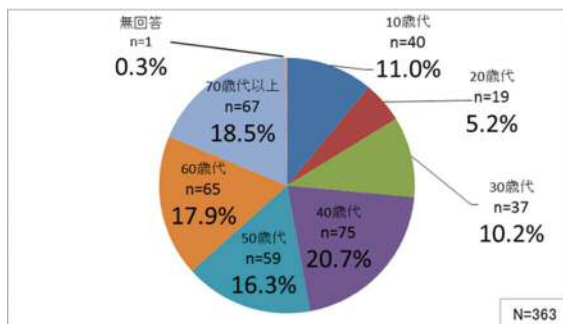
- ・調査対象：光駅の利用者 1,000 人（小学校高学年以上）※駐車場や跨線橋等の利用者も含む
- ・調査方式：無記名回答方式
- ・調査方法：現地手渡しによる配布、返信用封筒による回収（光駅南口にて配布）
- ・調査期間：平成 29 年(2017 年) 9 月 6 日（水）から 25 日（月）まで
- ・配布・回収状況

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%

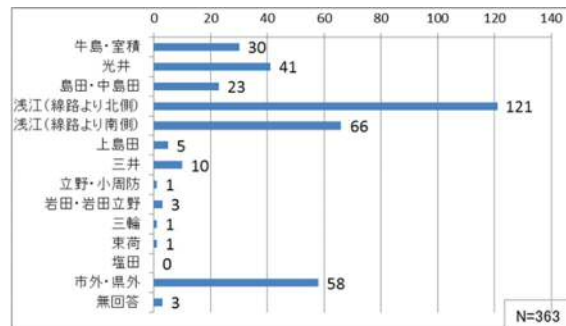
【主な設問と回答の抜粋】

1 あなた（回答者）ご自身について

【年齢】



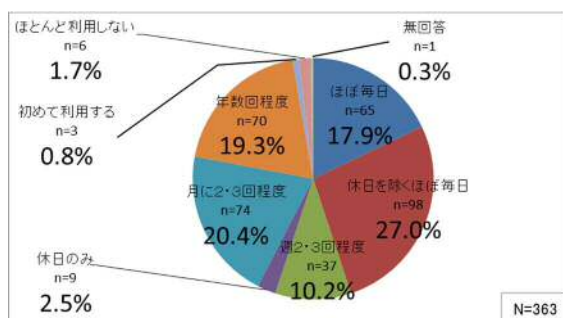
【居住地区】



2 光駅の利用状況について

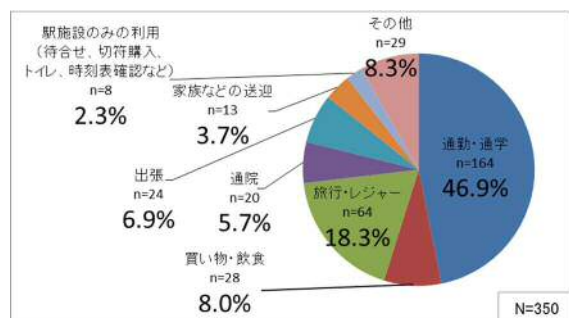
【光駅の利用頻度】

「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

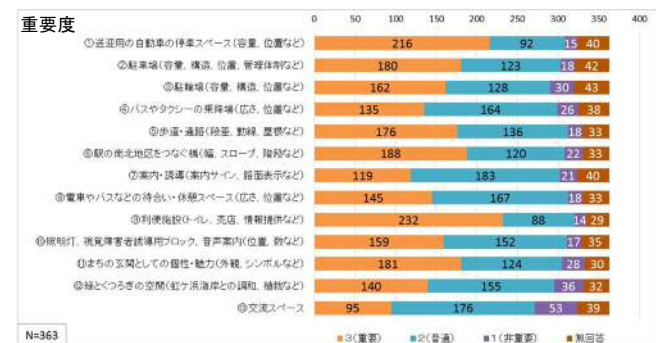
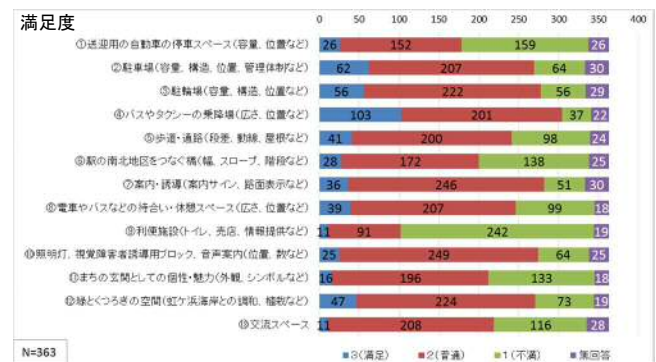
【本地区に今後必要と思う機能】

《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。

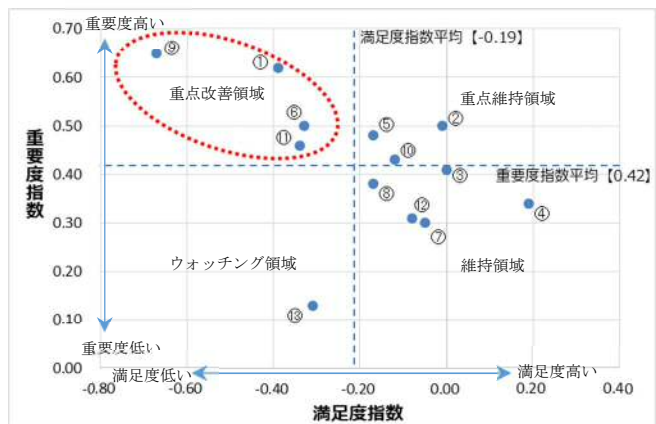
《1位回答数からみた集計》総得票数と同様に、「④商業機能」が突出して多く、次いで「⑭公共交通機能」、「①行政機能」、「⑰現状のままで良い」の順にならんでいます。

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

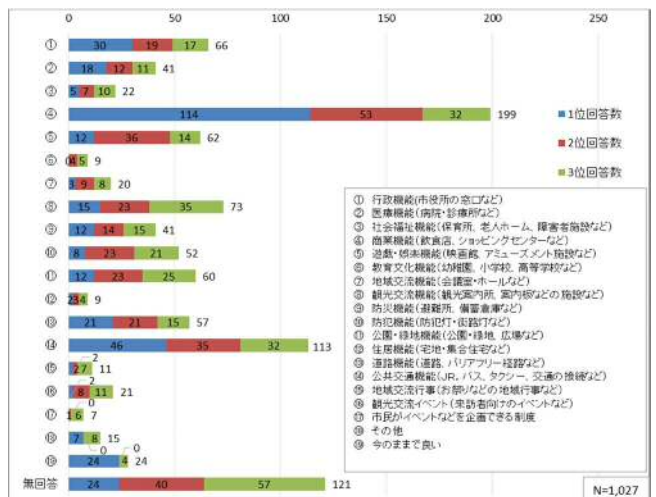
【施設等の満足度、重要度】



【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 ★ うまのある光 	<p>光駅に虹の海道誕生!?</p> <p>海まで続く遊歩道</p> <p>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> <p>西の湘南ロードで海まで楽しく歩こう</p> <p>病院、福祉施設まで自動運転バス</p> <p>出張所、託児所</p>	<p>5万人総活躍社会</p> <p>ゆりかごから墓場まで</p> <p>病院跡地利用案</p>

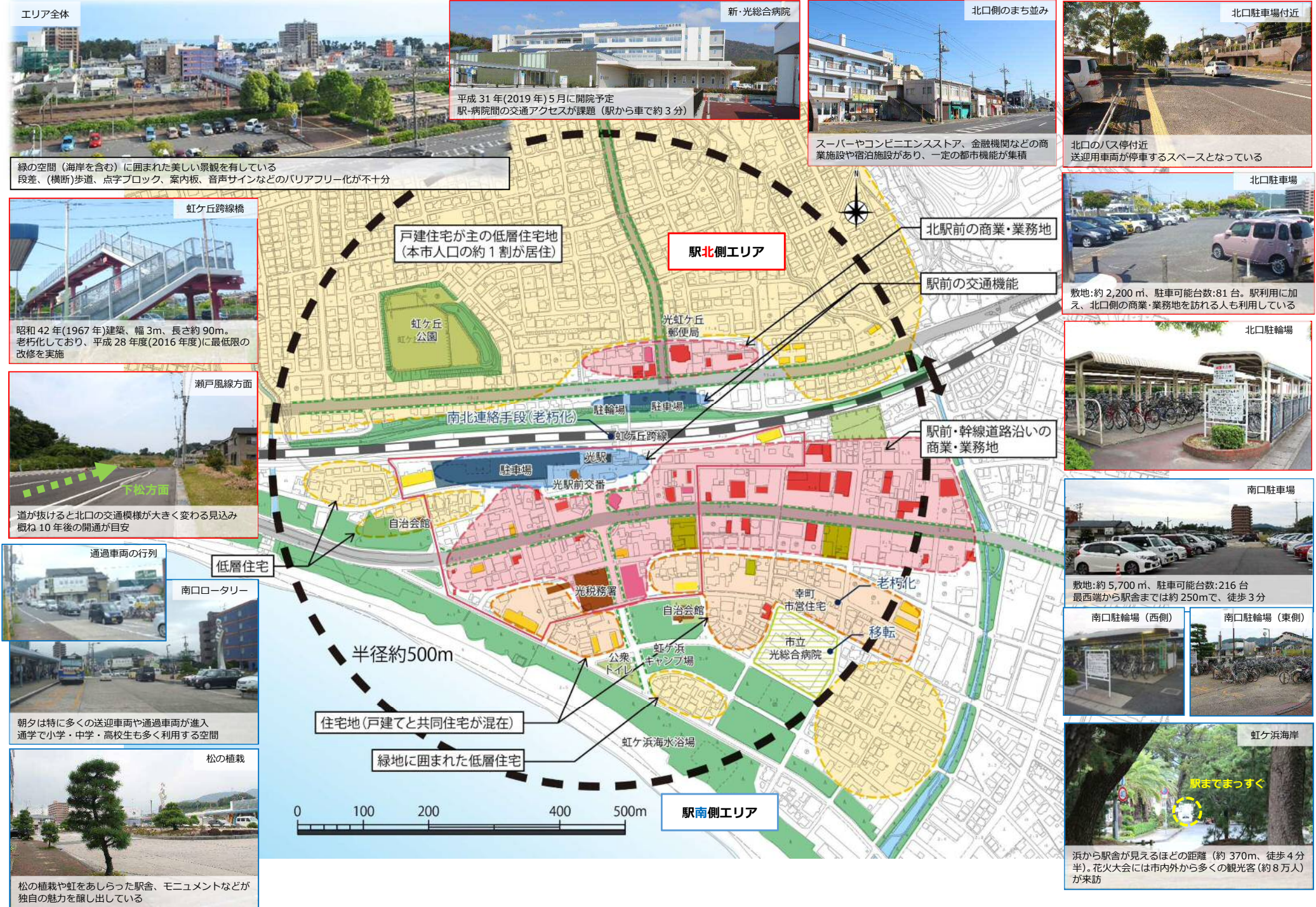
(6) 本地区の特徴

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る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。