

◎基本構想としての体裁を整えるとともに、協働への呼びかけを行うため、新たに挿入。

～ 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※を繰り出し、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』 ※当だけの囃子(はやし)。また、それに艇(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の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！

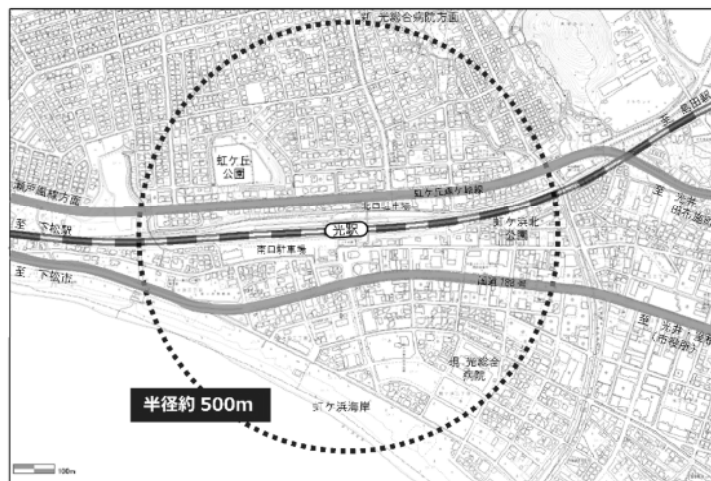
(記載なし)

修正後(新)

◎「15年」の拠り所として、立地適正化計画の目標年次(概ね20年後)を踏まえた記述を追加するとともに、「15年」の位置付けを、「事業化までの期間」と明確化。

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2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。

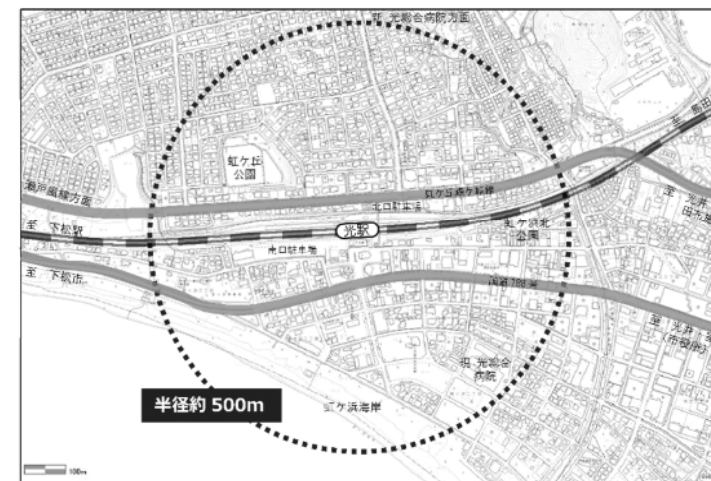
ただし、本期間の位置付けは、基本構想策定時点の見込みに基づく目安であり、時点における社会情勢や本市の財政状況、関係機関等との調整などにより、随時検討、見直しを行います。

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。

修正前(旧)

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2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

期間は概ね15年を目安としていますが、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を考慮し、随時検討、見直しを行います。

また、事業展開の日安として、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。

修正後(新)

修正前(旧)

◎高潮に関する記述のみであったため、津波、土砂災害、島田川の浸水に関する記述を追加。

(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。

<都市機能の分布状況>



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带が、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。



(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、一定の商業機能や医療機能が立地するとともに、駅北側には金融機関や福祉機能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が立地しています。

<都市機能の分布状況>



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、高潮ハザードマップによると、虹ヶ浜海岸までの一带が「避難が必要な地区※1」となっています。
- 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※2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 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。



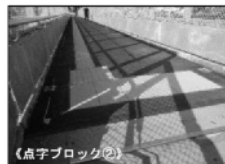
修正後(新)

修正前(旧)

◎駅構内と跨線橋の記述が混在していたため、それぞれの記述を分けて整理。

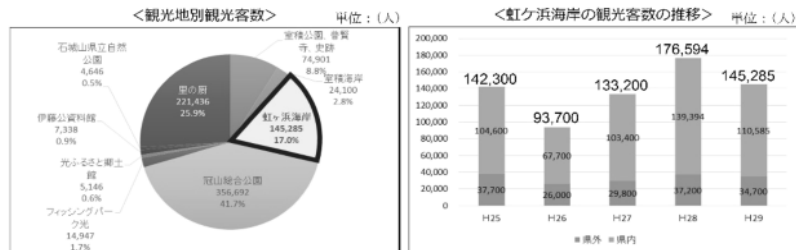
(ウ) バリアフリーの状況

- 鉄道の構内では、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

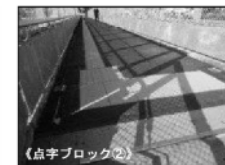
- 本市の主要観光地である虹ヶ浜海岸への観光客数は、本市の観光客数のうち約2割弱を占めています。
- 虹ヶ浜海岸への観光客数の推移をみると、平成29年(2017年)が145,285人と、天候に左右されるものの、概ね15万人程度で推移しています。また、そのうち約2〜3割弱が県外から訪れています。



(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

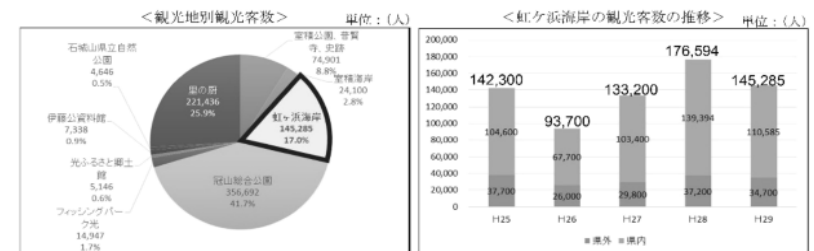
(ウ) バリアフリーの状況

- 駅の構内へは、南口から徳山方面への利用について、スロープが設置されており、車いすでのアプローチが可能です。一方、北口から虹ヶ丘を利用したアプローチ及び柳井方面への利用は階段のみで、車いす等での利用は困難な状況です。
- 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、2017(平成29)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

修正後(新)

- ◎国の方針の対象となっていることについて誤解を招かないよう、利用者数を表示。
- ◎バスの乗り入れについて検討が進んでおり、具体的な時期を記載。

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8m以上の比較的幅員の広い道路網が整備されています。

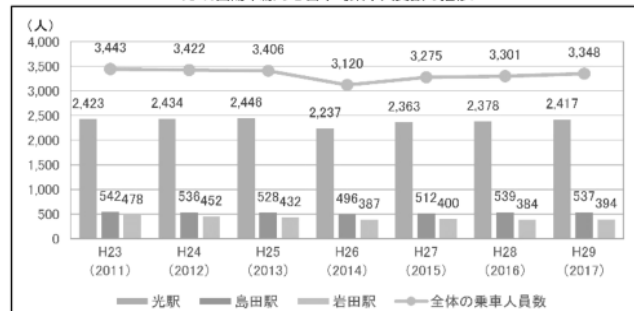
(イ) 鉄道網の状況

- 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㈱)、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㈱)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㈱)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。

修正前(旧)

イ 自動車、公共交通の状況

(ア) 道路網、自動車交通の状況

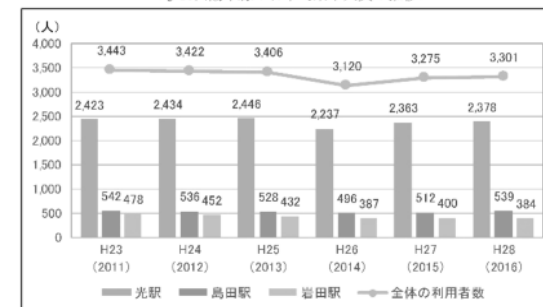
- 駅北側は虹ヶ丘森ヶ峠線が東西方向に整備されています。また、虹ヶ丘森ヶ峠線の西側端部から国道188号へ接続する瀬戸風線の整備が進められています。
- 駅南側は国道188号を主として、幅員8m以上の比較的幅員の広い道路網が整備されています。
- 主要道路の通過交通量を見ると、本市内で10,000台/12h以上の道路は国道188号と島田市島田駅前線で、国道188号は本地区を通過しています。

(イ) 鉄道の状況

- 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。

- 光駅の日平均乗車人員は、近年約2,400人/日で推移しています。

< J R山陽本線の1日平均乗車人員の推移 >



(出典) 光市統計書から作成

(ウ) 路線バスの状況

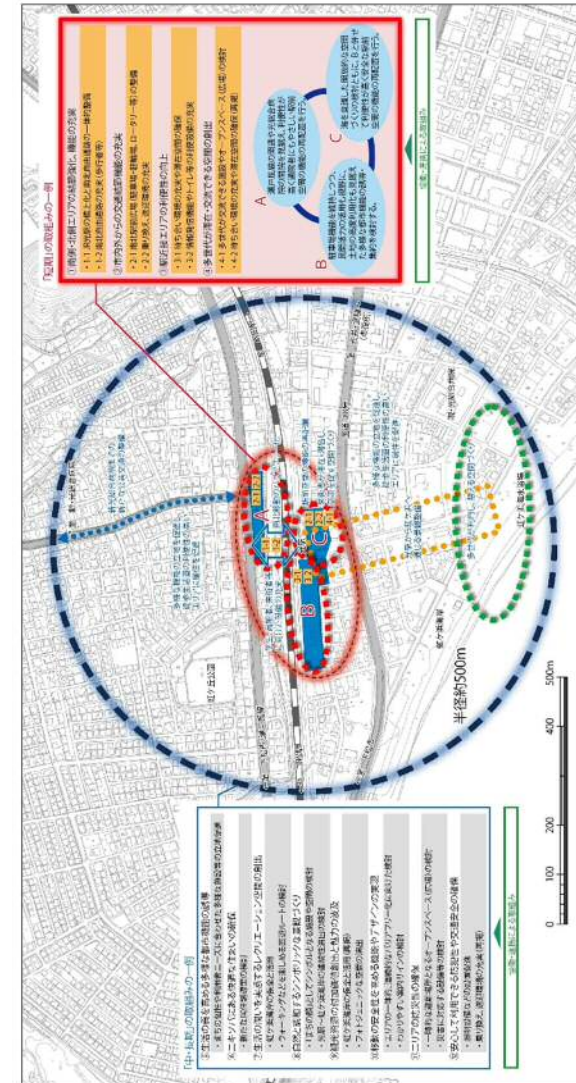
- 光駅を発着・経由するバスは、下松・室積地区を結ぶ「光線」(中国ジェイアールバス㈱)、周南市・下松市と田布施町・平生町・柳井市を結ぶ「徳山駅前～柳井駅前線」(防長交通㈱)西部地域と南部地域の一部をまわる「ひかりぐるりんバス」(バスネットサービス㈱)の3路線があります。
- 光駅と室積方面を結ぶ路線の運行便数は、80便/日を超えています。

- 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」がありますが、うち「徳山駅前～柳井駅前線」は国道188号沿いにあり、駅舎から少し離れています。現在、ロータリー内への乗り入れについて検討が進められています。

[illegible]

藤原 亨 木戸×の科永徳県図（日本×国×の図）

『朝鮮の政治的状況』や『本邦近き華僑社会と朝鮮』を著す。また、忠清南道海州(仁川特別市)の(現)金沢市を、本邦近き華僑社会について、海州と仁川を別けて考察的に朝鮮を論述している(メジマ著、1997)。



修正後(新)	修正前(旧)
◎今後、優先して取り組む予定としている駅近接エリア(短期)の考え方や取組みの一例について、クローズアップして整理。 【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	(記載なし)

修正後(新)	修正前(旧)
◎社会実験などソフト面の取組みを並行して検討していくことを見据えた記述に修正。 ◎庁外の推進体制として、引き続き、会議等何らかの形で意見聴取を行うことを明記。 ◎庁内の推進体制についての記述の追加。 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。	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ていきます。 2 多様な事業手法による段階的な整備の推進 民間活力の活用など多様な事業手法を積極的に検討し、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、段階的な整備を推進します。 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。 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、情報の積極的な発信とともに、ニーズ等の把握に努め、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・連携を模索していきます。 5 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、調整を検討していきます。
-35-	8 -33-