

光 駅 拠 点 整 備 基 本 計 画

令和 2 年 9 月策定

令和 7 年 3 月変更

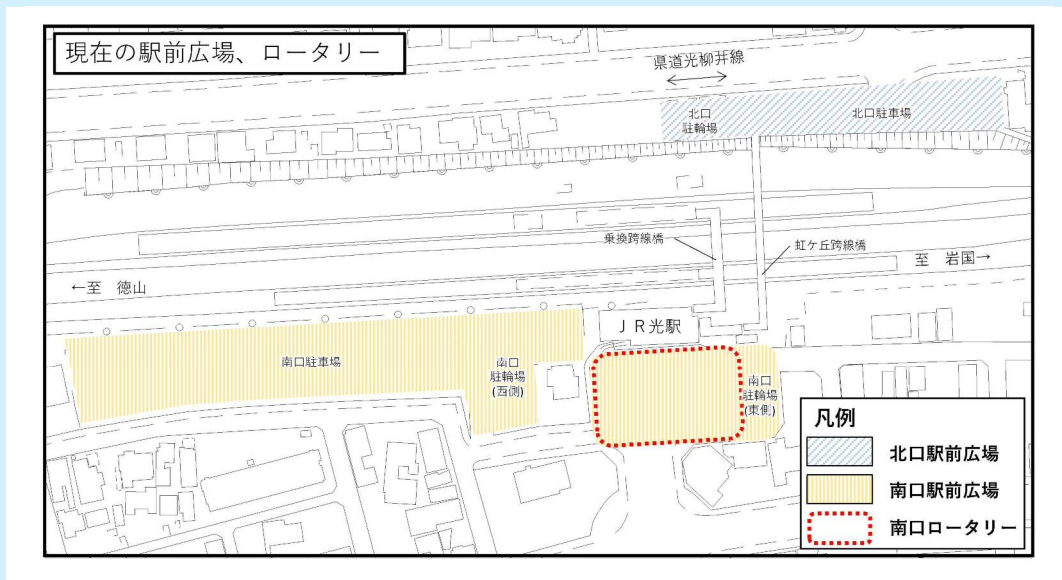
山 口 県 光 市

目 次

第1章 基本計画の概要	2
1 趣旨・目的	2
2 基本計画の役割	2
3 基本計画の対象範囲	2
第2章 現状と課題	3
1 駅近接エリアの現状	3
2 駅近接エリアの課題	1 7
3 基本計画の見直しについて	1 9
第3章 整備方針	2 1
1 整備コンセプト	2 1
2 整備の視点と方向性	2 1
3 優先度と見直しポイント	2 5
4 整備概要	2 7
第4章 施設整備基本計画	3 1
1 主要施設の比較検討	3 1
2 整備基本計画	3 8
3 整備イメージ図	4 3
4 概算事業費	4 4
第5章 基本計画の推進に向けて	4 5
1 整備スケジュール等	4 5
2 事業財源の考え方	4 5
3 関連施策	4 5
資料編	4 6

本計画における言葉の定義

- ロータリー
自動車などが一方向に、環状に通行するエリア
- 駅前広場
ロータリーに加え、隣接する駐車場、駐輪場を含むエリア



- 南北自由通路
虹ヶ丘跨線橋のように鉄道で分断された南北地区を連絡する通路
- 乗換跨線橋
鉄道駅構内の線路をまたぎ、駅舎やホーム間をつないでいる橋

第1章 基本計画の概要

1 趣旨・目的

本市では、光駅周辺地区（以下「本地区」という。）において、まちの玄関口にふさわしい魅力ある都市空間づくりを進めるため、平成31年3月、本地区の拠点整備の方向性や全体像を明らかにする光駅周辺地区拠点整備基本構想（以下「基本構想」という。）を策定しました。また、令和2年9月に、基本構想において「短期の取組」として位置付けた、駅舎を含む南北自由通路と南口・北口の両駅前広場の整備の方針や内容等を定めた光駅拠点整備基本計画（以下「基本計画」という。）を策定しました。

その後、基本計画の具現化に向けて基本設計に取り組みましたが、事業財源として見込んでいた合併特例債の活用が困難になったことに加え、近年の建設資材・人件費の高騰などにより、基本計画で見込んでいた概算事業費を大幅に上回る見込みとなりました。また、本市の公共交通を取り巻く状況の変化や市内の高等学校の再編統合など、本地区を取り巻く状況は大きく変化してきています。

さらに、少子高齢化と人口減少社会が進行するなか、新型コロナウイルス感染症の世界規模の感染拡大をはじめとする急激な社会経済情勢の変化に対応し、本市においてもより健全な行政運営と持続可能な財政基盤の確立が求められています。

こうしたことを踏まえ、実現性や優先度の観点から、基本計画を見直すこととします。

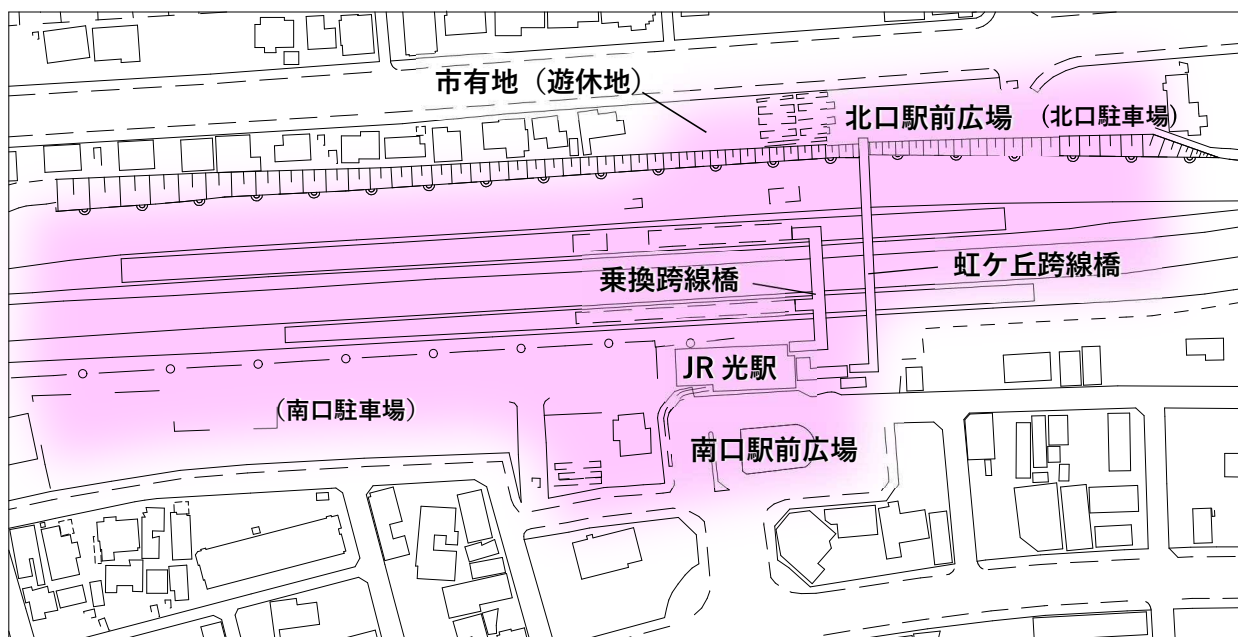
2 基本計画の役割

基本計画は、駅近接エリアのハード面の整備に関する基本的な計画として、その後のステップとなる基本設計や実施設計等を行う上での指針となるものです。

この内容をもとに、今後、関係事業者や関係機関等との協議・調整を行いながら、詳細について検討を行っていきます。

3 基本計画の対象範囲

基本計画は、下図に概ねの区域を示す駅近接エリアを対象とします。



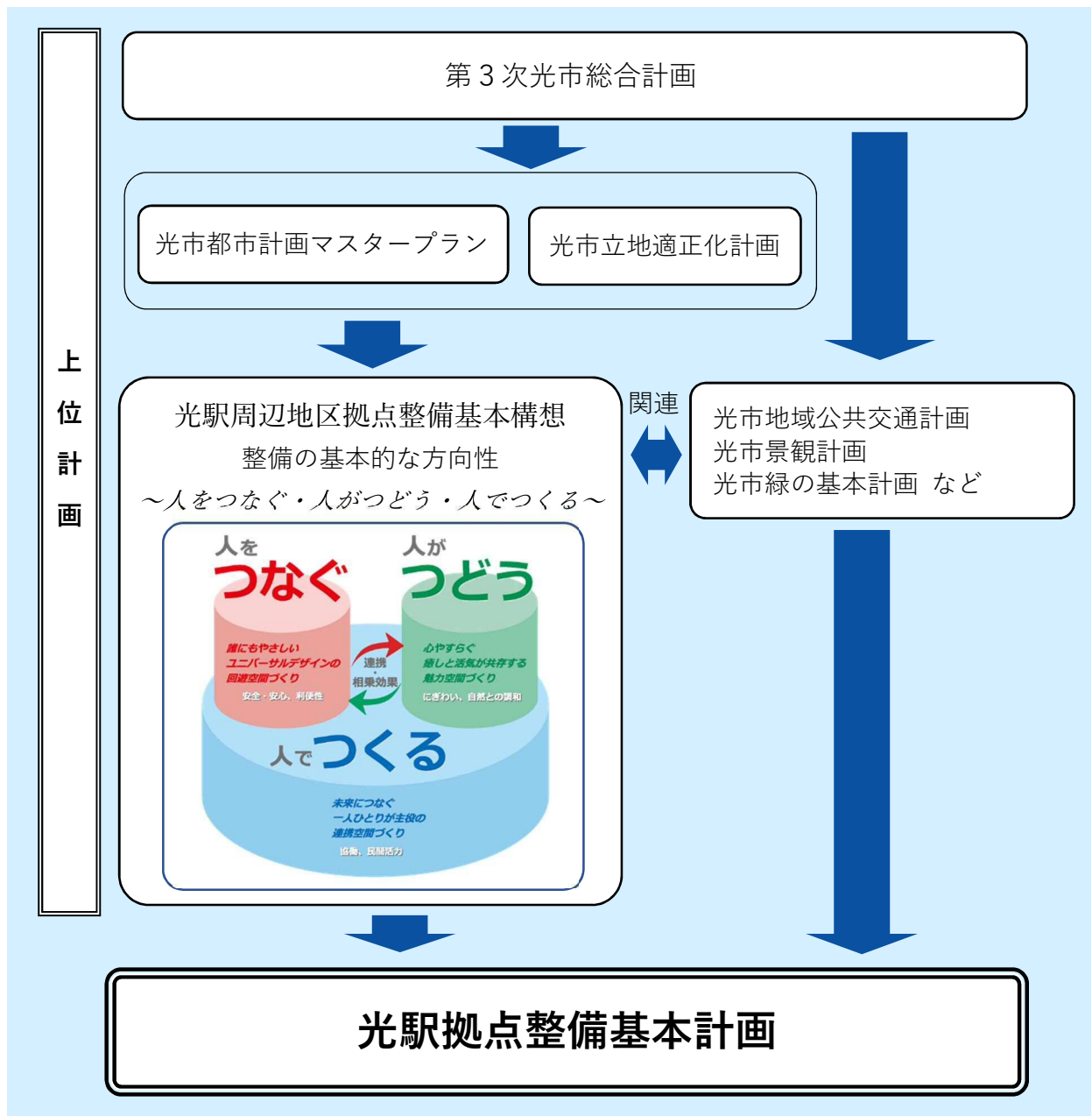
第2章 現状と課題

1 駅近接エリアの現状

(1) 上位計画

基本計画は、第3次光市総合計画をはじめ、光市都市計画マスタープラン、光市立地適正化計画、光市地域公共交通計画及び基本構想などを上位計画として、これらに沿って策定します。

【上位計画との相関図】



上位計画の名称	地区の位置付けや整備に関する施策例等
第3次光市総合計画 (令和4年3月)	・「つながる光・未来戦略プロジェクト」の一つに、「光駅のバリアフリー化と公共交通ネットワーク構築プロジェクト」を位置付け
光市都市計画マスタープラン (平成24年3月)	・本地区を都市拠点地区の一つとし、「にぎわいの場を創出するため、本市の玄関口に相応しい都市機能の充実を図るとともに、白砂青松の虹ヶ浜海岸と調和した都市空間を創出するため、土地の高度利用について調査・研究を行う」と位置付け
光市立地適正化計画 (令和7年3月改定予定)	・「光駅周辺～島田市」を「市の玄関口として、市内外の人が訪れ、にぎわいと活気のある都市拠点」に位置付け、都市機能誘導区域及び居住促進重点区域に指定予定 ・「光駅周辺～島田市」における誘導施設として「大規模小売店舗」、「専修学校・各種学校」、「交流施設」、「観光案内施設」などを位置付け
光市地域公共交通計画 (令和4年3月)	・主要交通結節点として、計画の目標に「便利で快適な利用環境の整備」を掲げ、施策の展開例として「交通結節点の環境整備」を位置付け
光駅周辺地区拠点整備基本構想 (平成31年3月)	・駅近接エリアを「駅前交通・交流結節ゾーン」として、「市の玄関口として、駅の円滑な利用や待合をはじめ、南北地区の連携、交通の結節を担う空間」と位置付け ・「短期の取組み」及び「安全・安心に関する取組み」の一例として次の事項を列举 ・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） ・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 ・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 ・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 ・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 など

(2) 施設ごとの現況と諸元

ア JR光駅

- ・ JR光駅の乗降客数は、1日当たり約 4,000 人で、コロナ禍以降減少していますが、徐々に回復基調となっています。
- ・ 車両乗降口とプラットホーム（以下「ホーム」という。）に段差があることや、乗換跨線橋は上下移動が階段のみなど、バリアフリーに対応していません。

項目		概要
JR光駅	施設所有者	西日本旅客鉄道株式会社
	路線	JR山陽本線
	旅客本数	上り：25本 下り：26本 ※R6年10月時点
	駅舎構造	地平駅
	駅舎建築年	昭和58年（築42年）
	ホーム	2面4線 車両乗降口とホームに段差がありバリアフリー未対応
	乗換跨線橋 （ホーム間の連絡）	上下移動が階段のみでバリアフリー未対応 昭和22年設置（築78年）
	乗降客数	約4,000人 ※乗車人員数(1日平均)2,031人(R5年度、山口県統計年鑑より)×2(乗降)
	トイレ	あり（バリアフリー未対応）

イ 鉄道南北の連絡施設（虹ヶ丘跨線橋）

- ・ JR光駅から500m圏内における、鉄道南北の連絡は虹ヶ丘跨線橋と平松踏切の2箇所のみとなっています。
- ・ 自動車での最寄りの連絡道路は、西の河原川沿いの市道立野浅江線となっています。（西河原第二踏切、駅から東に500m強）
- ・ 虹ヶ丘跨線橋は、建設から58年が経過し、老朽化が進行しています。
- ・ 虹ヶ丘跨線橋と駅前広場の接続は、北側が勾配の急なスロープ、南側が階段で、バリアフリーに対応しておらず、歩行者のみの通行が可能となっています。

項目			概要
鉄道南北の連絡施設	連絡施設		虹ヶ丘跨線橋
	施設所有者		光市
	建設年		昭和42年(築58年)
	駅前広場との接続	北側	スロープ（勾配約13.8%） 手すりは片側のみ、バリアフリー未対応
		南側	階段、手すりは両側に設置、バリアフリー未対応
	屋根		なし
	規模		有効幅員2.5m、長さ約90m

ウ 南口駅前広場

- ▶ バス乗降場やタクシー乗場などがありますが、一般車両乗降場がありません。

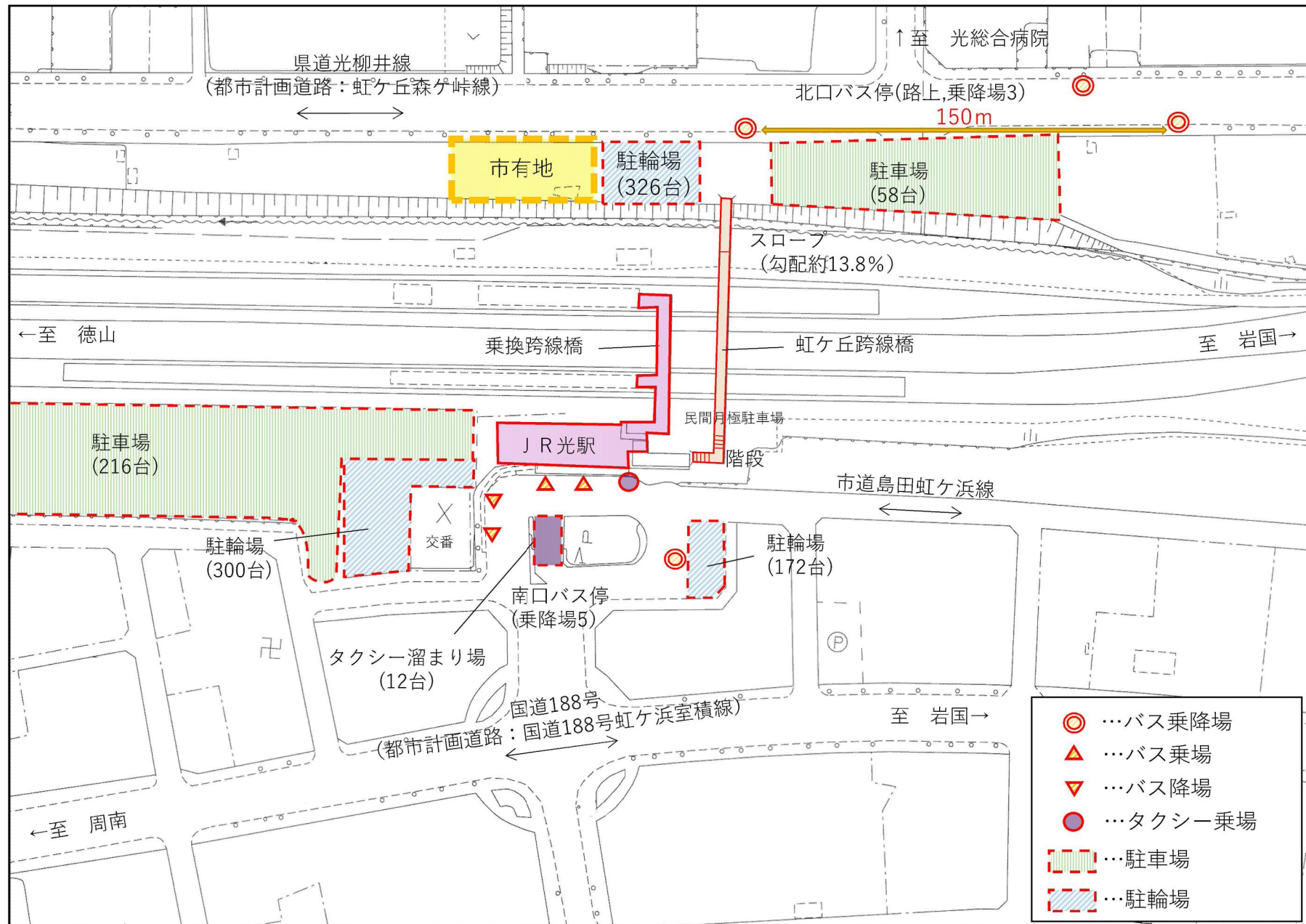
項目			概要
南口駅前広場	土地所有者		光市、西日本旅客鉄道株式会社（ロータリーの一部）
	用途地域等		市街化区域、商業地域（建ぺい率 80%、容積率 400%） （駐車場の一部は第一種住居地域（建ぺい率 60%、容積率 200%））
	ロータリー	バス	便数等 平日 34 本・休日 28 本 ※R6 年 10 月時点
		待合環境	屋根は一部あり、ベンチ等なし
		タクシー	乗場 1 溜まり場 12 台
		一般車両乗降場	なし
		修景施設	モニュメント「輝翔の詩」
	市営 駐車場	収容台数	216 台 ※障害者等専用駐車ます 2 台含む
		料金	200 円/日（30 分まで無料）
		管理	有人管理（夜間などの一部時間帯は管理人不在）
	市営 駐輪場	収容台数 （西側/東側）	472 台（300 台/172 台）
		料金	無料
		設備	屋根、ラック（ともに一部のみ）
	周辺施設		交番、民間月極駐車場、ホテル、コンビニエンスストアなど

エ 北口駅前広場

- ▶ ロータリーがないため、タクシー乗場や一般車両乗降場がありません。
- ▶ バス乗降場は、県道光柳井線に分散して位置しています。

項目			概要
北口駅前広場	土地所有者		光市
	用途地域等		市街化区域、第一種住居地域（建ぺい率 60%、容積率 200%）
	バス	便数等	（バス停路上）3 路線 平日 12 本・休日 8 本 ※R6 年 10 月時点
		待合環境	屋根、ベンチ等なし
	タクシー		乗場なし
	一般車両乗降場		なし
	市営 駐車場	収容台数	58 台 ※障害者等専用駐車ますなし
		料金	200 円/日（30 分まで無料）
		管理	有人管理（夜間などの一部時間帯は管理人不在）
	市営 駐輪場	収容台数	326 台
		料金	無料
		設備	屋根、ラック
	周辺施設		コンビニエンスストア、ホテルなど

【参考図①】 駅近接エリアにおける各施設の概要



(3) 利用実態調査

J R 光駅、虹ヶ丘跨線橋、南口駅前広場、北口駅前広場における現状の交通量や利用者数を把握し、基本計画の検討材料とすることを目的として、利用実態調査を実施しました。

ア 調査日時

(ア) 平日 令和元年 7 月 4 日 (木) 6:00～24:00

(イ) 休日 令和元年 7 月 7 日 (日) 6:00～24:00

イ 調査内容

(ア) 自動車交通量

南口ロータリー内の自動車交通量を観測

(イ) 虹ヶ丘跨線橋通行量

虹ヶ丘跨線橋の通行量を観測

(ウ) J R 光駅利用者数

J R 光駅利用者数を観測 (※性別、年代別に観測)

(エ) ロータリー利用状況

ロータリー (北口は路上) での自動車停車台数、乗降人数等を観測

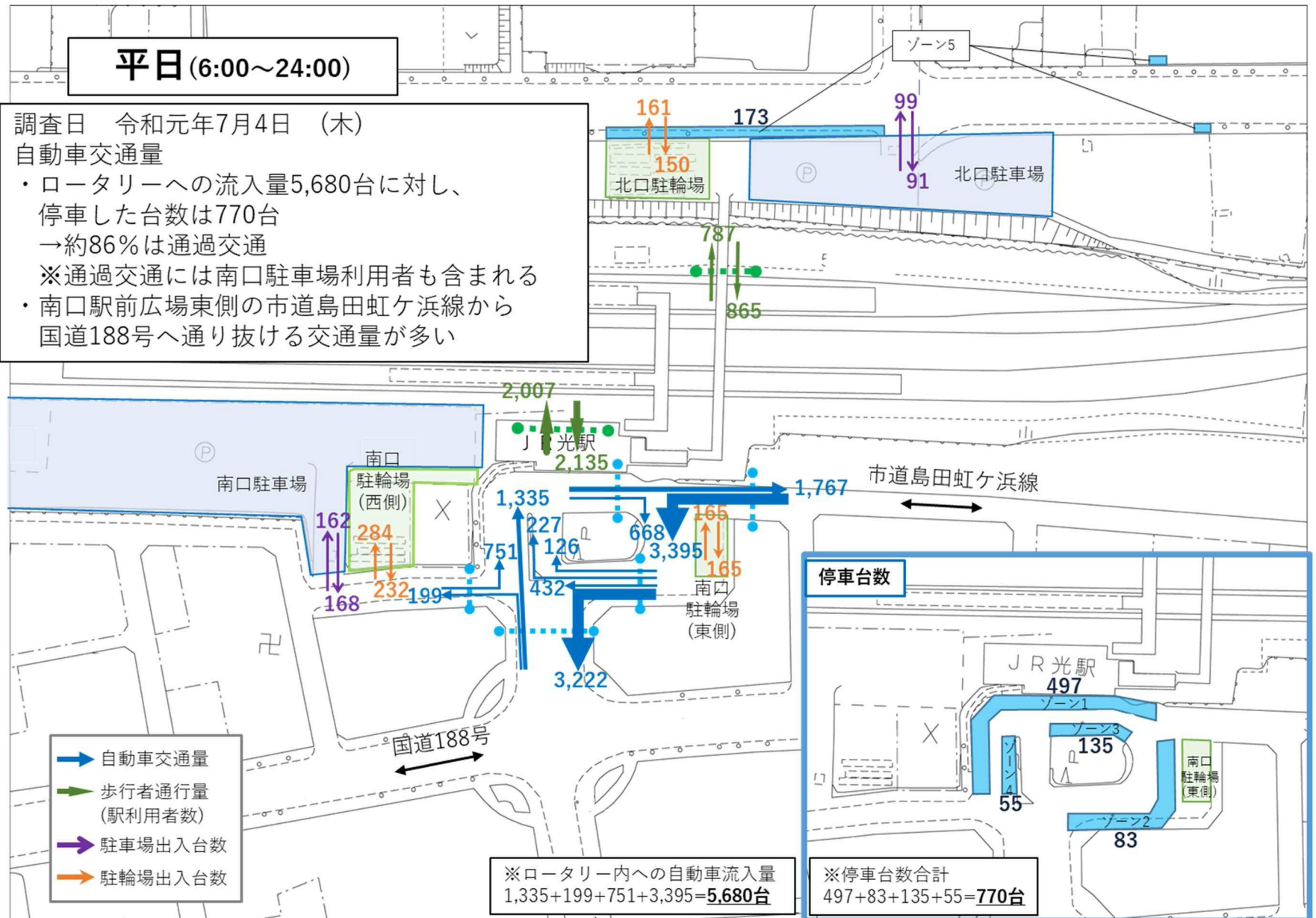
(オ) 駐車場・駐輪場利用台数

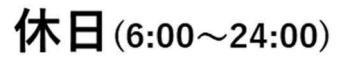
各駐車場・駐輪場へ出入りする自動車・自転車台数を観測

ウ 調査結果の概要

- ・ 自動車交通量では南口ロータリー内への通過交通が多く、流入する自動車交通量のうち 80%以上が通過交通となっています。また、南口ロータリー東側 (市道島田虹ヶ浜線) から国道 188 号へ通り抜ける車両が特に多い状況となっています。
- ・ 虹ヶ丘跨線橋は一定の利用 (平日 1,652 人、休日 656 人) があります。また、自転車での通行も見られます。
- ・ J R 光駅利用者数は、平日が駅構内への入退場ともに 7 時台、休日では駅構内への入場は 9 時台、退場は 17 時台がそれぞれ最も多くなっています。また、利用者の特性として 10 歳代以下の利用者が多く、平日では半分以上を 10 歳代以下が占めています。(※利用者の年齢層については調査員が容姿等から推察したもの。)
- ・ 北口、南口駐車場ともに十分な収容台数が確保されています。
- ・ 北口駐輪場は十分な収容台数が確保されていますが、南口駐輪場 (東側、西側) は時間帯によって駐輪台数が収容台数を上回り、非常に混雑した状況となっています。

【参考図②】利用実態調査結果（平日 6:00～24:00）





(4) 光駅利用者ワークショップ

光駅利用者の視点を取り入れた計画づくりを行うため、光駅利用者を対象としたワークショップを実施しました。「これがウワサの未来カメラ～光駅前の未来を激写せよ～」というテーマのもと、その場所の未来が撮影できる未来カメラを使って光駅前を撮影するという設定でグループワークを行っていただき、各グループから駅近接エリアの未来像について、具体的な提案をいただきました。

ア 実施日 令和元年9月28日（土）、10月4日（金）、10月26日（土）

イ 参加者 全13人（1回目8人、2回目11人、3回目10人）

ウ 内容

- 1回目:光駅拠点整備に向けた取組について、現状の把握（現地での写真撮影）
- 2回目:現状と課題の整理、整備のコンセプト、必要な機能・施設と配置図の作成
- 3回目:未来写真（絵）の作成、最終発表

エ 主な意見等の概要

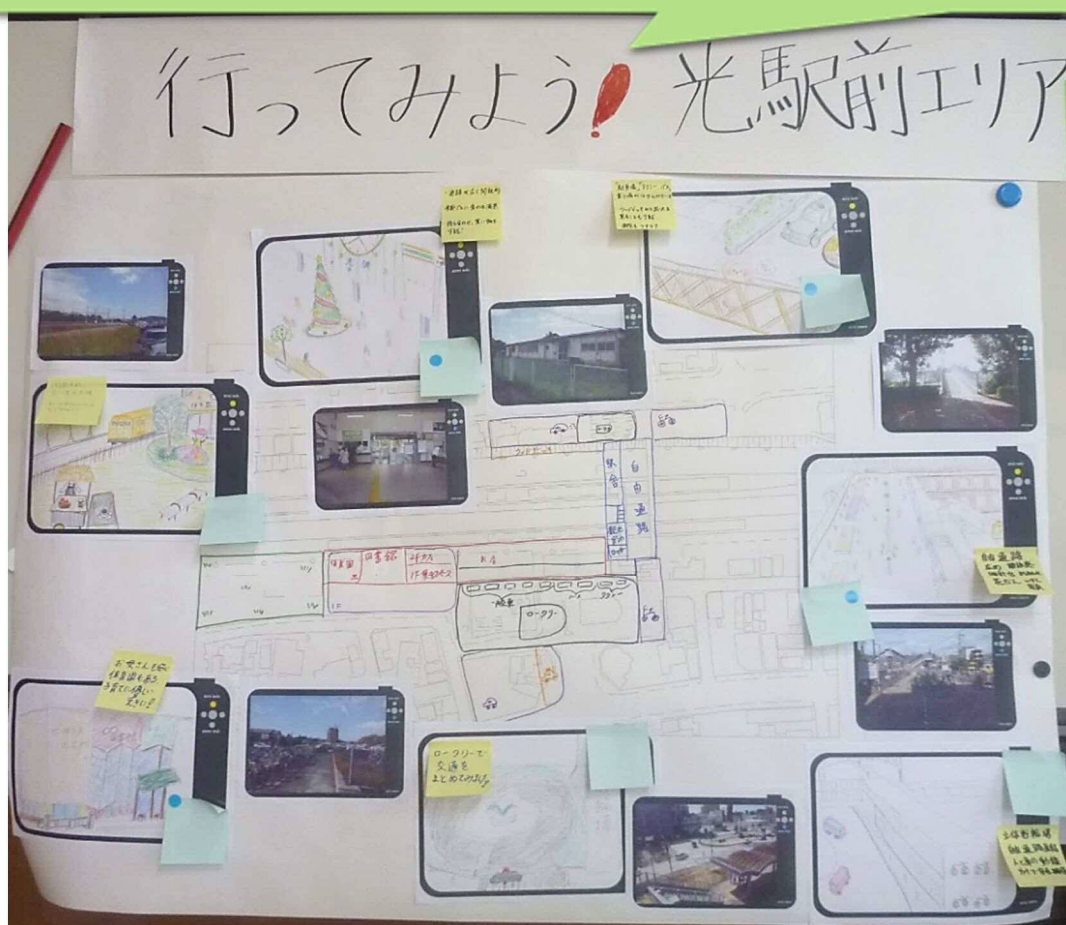
<現状と課題>

班	現状と課題
1	【バリアフリー化】 虹ヶ丘跨線橋のスロープは勾配が急で、南側は階段のみでエレベーターがない など 【利用しやすい駐輪場】 駐輪場の一部に屋根がない、放置自転車が多い 【滞在しやすい環境づくり】 滞在できる施設や空間がない、観光案内所がない など 【駅の利便性向上】 北側から駅ホームが遠い、駅の待合が狭い、トイレが古い、改札がIC化未対応 など 【人も車も安全・安心な駅前づくり】 送迎車は多いが停車スペースがなく危険、ロータリーの通り抜け車両が多く危険
2	【快適空間、利便性の向上】 バス停に屋根がない、虹ヶ丘跨線橋に屋根がなく幅員が狭い、飲食店がない など 【P（駐車場）問題】 南口側の駐輪場が満杯、ロータリー内に駐車場がほしい など 【にぎわいの創出】 にぎわいがない、活用されていない土地がある など 【安全性の向上】 駅舎東側の月極駐車場に出入りする車両が歩道を横切り危険、ロータリーの中に停車する車両があり危険、虹ヶ丘森ヶ峠線沿線の路上停車が多い など 【good ポイント】 駐車料金が安い、海が近い、交番が近く安心 など

班	現状と課題
3	【バリアフリー化】 バリアフリー化に対応していない、トイレが古く洋式便座がない 【にぎわいの創出】 駅周辺に店舗が少ない、子どもを預ける場所や子どもが遊べるスペースがない 【駅構内の利便性】 I C化未対応、充電スポットがない 【学生の使い勝手】 駐輪場の一部に屋根がない、駐輪場が狭い、北口に送迎車用の停車スペースがない、南口のバス乗降場の屋根が狭い など 【車で来にくい光駅】 北口駐車場が狭い、駐車場の管理人が不在のときがある

< 提案内容 >

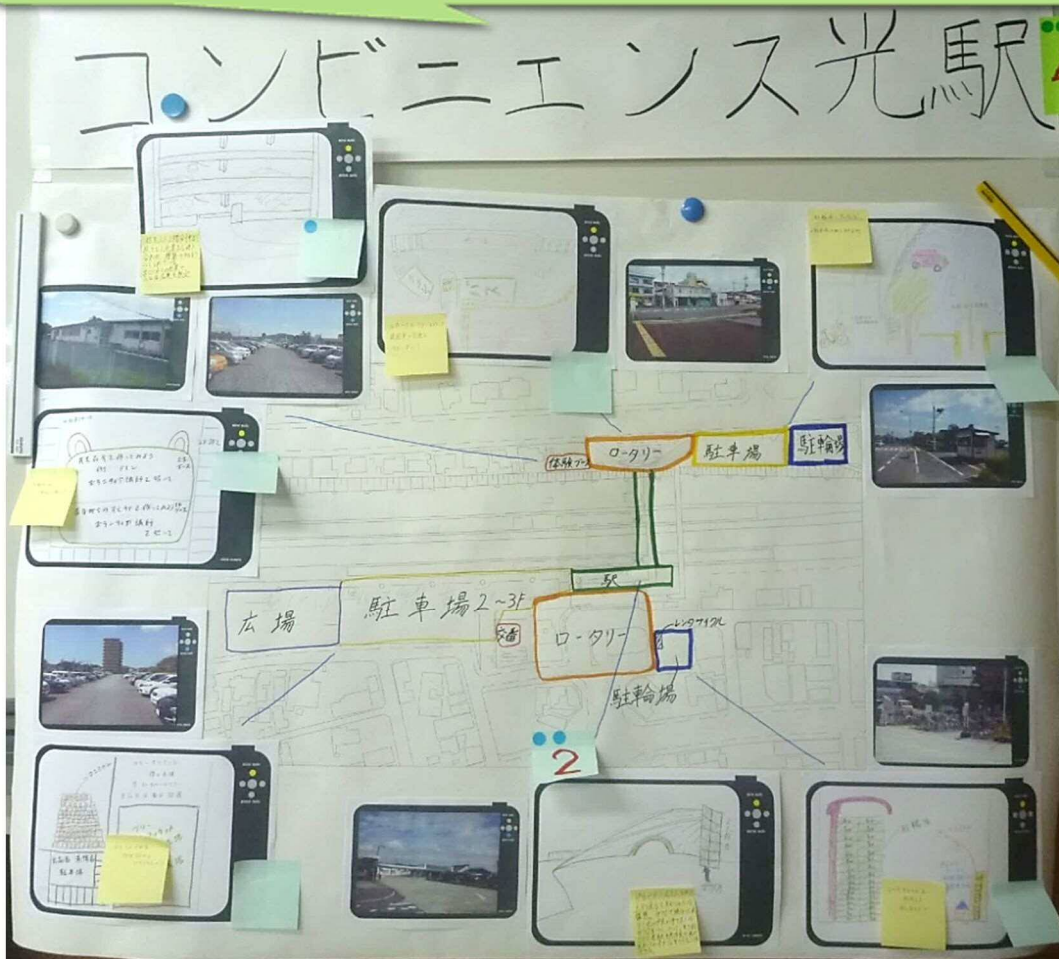
1 班：駅の橋上化、観光案内所、南口ロータリーの通過交通遮断、一般車両乗降場、立体駐輪場、保育所、図書館、カフェ、展望デッキ、北口ロータリー、芝生広場、幅の広い自由通路 など



2班：図書館、カフェ、シャワールーム、立体駐車場、バスターミナル、広場、
屋根のある自由通路、北口ロータリー、駐輪場の集約（立体駐輪場） など



3班：立体駐車場、海を感じられる駅舎のデザイン、体験ブース、レンタサイクル、
広場、北口ロータリー、駐車場の機械化 など



(5) 現状のまとめ (△良い点、▼悪い点 ※文末の〈W〉はワークショップでの意見が含まれるもの)

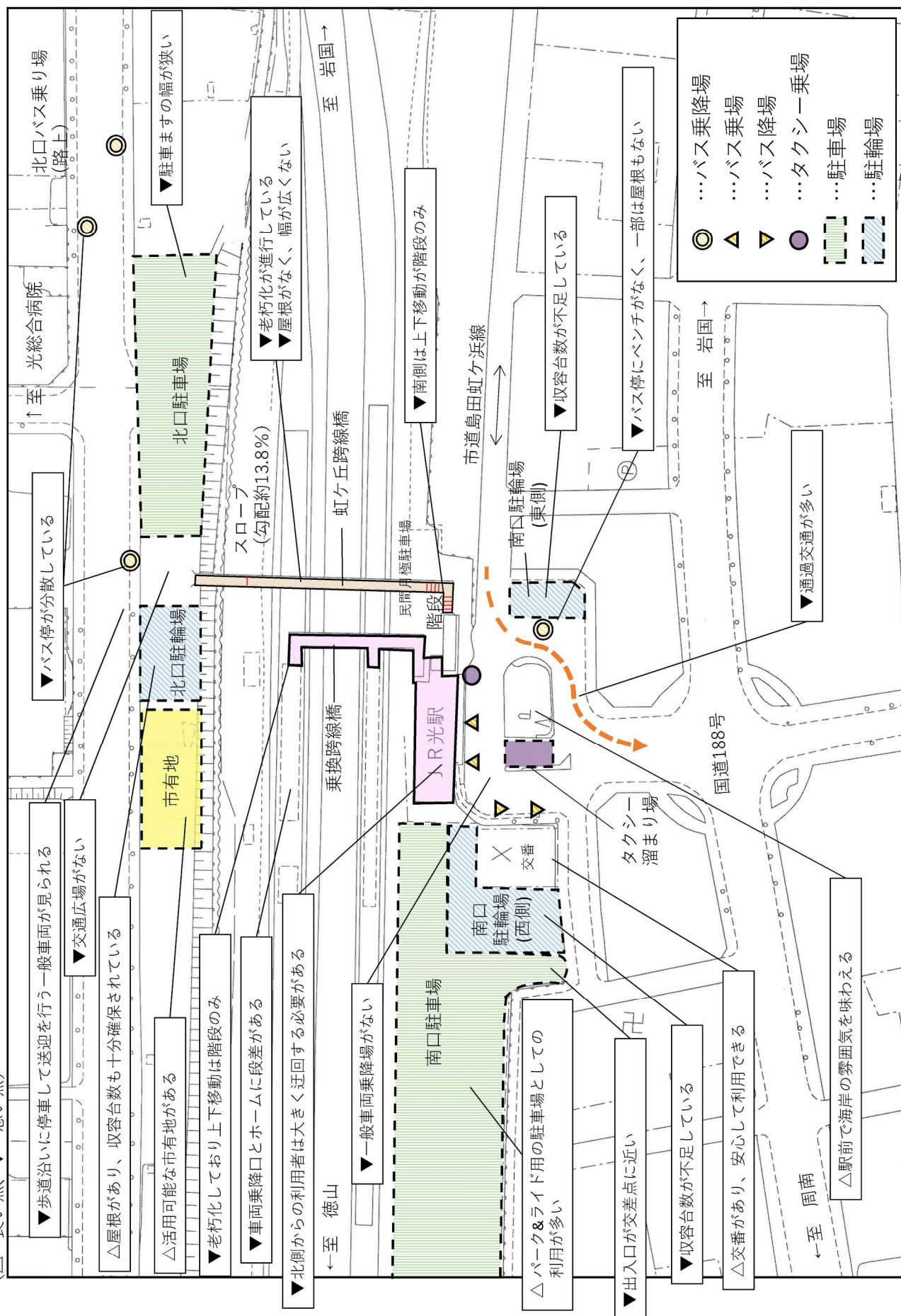
施設ごとの現況と諸元、利用実態調査結果、光駅利用者ワークショップでの意見等を踏まえ、施設ごとの現状を整理します。

施設	内容
JR 光駅 設備	△駅構内に一定の待合スペースがある △虹をあしらった駅舎が虹ヶ浜海岸とのつながりを醸し出している ▼乗換跨線橋は老朽化しており、また、上下移動は階段のみで、高齢者や障害者などの移動を妨げている 〈W〉 ▼北側からの利用者は一度虹ヶ丘跨線橋を渡ってから改札を通る必要がある 〈W〉 ▼改札が I C 化しておらず不便 〈W〉 ▼車両乗降口とホームに段差がある 〈W〉 ▼トイレが老朽化しており、洋式便座や多機能トイレがない 〈W〉 ▼駅の待合が狭い 〈W〉 ▼案内サインや情報の発信が不十分 ▼売店がない
鉄道南北の 連絡施設 (虹ヶ丘跨 線橋)	△駅に近接しており、駅利用者をはじめ多くの人に利用されている ▼老朽化が進行している ▼上下移動は北側が勾配の急なスロープ、南側が階段のみで高齢者や障害者などの移動を妨げている 〈W〉 ▼屋根が設置されておらず、有効幅員も 2.5m と広くない 〈W〉
南口駅前広場	ロータリー △電車とバスの発着時刻が合っている 〈W〉 △タクシーの溜まり場は十分なスペースが確保されている ▼流入する自動車のうち 80% 以上が通過交通であり、市道島田虹ヶ浜線から国道 188 号へ通り抜ける車両が多い 〈W〉 ▼一般車両乗降場がないため、空きスペースに一般車両が停車し混雑する 〈W〉 ▼一般車両への乗降のため、歩行者の車道横断が生じている ▼ロータリー内の自動車での通行方法が分かりにくい 〈W〉 ▼バス停にベンチがなく、一部は屋根もない 〈W〉
	駐車場 △十分な収容台数が確保されている 〈W〉 △障害者等専用の駐車スペースが確保されている △主に通勤で光駅を利用するパーク＆ライド用の駐車場として利用されている ▼入り口が交差点に近く安全性に問題がある ▼夜間など管理人不在の時間帯がある 〈W〉
	駐輪場 ▼収容台数が不足しており、混雑した状況となっている 〈W〉 ▼西側の駐輪場の一部に屋根が設置されていない 〈W〉 ▼東側からの利用者が多い一方、西側の駐輪場の収容台数が多いため、多くの自転車が駅前広場と国道 188 号の交差点部を東西方向に通過している
	その他 △松の植栽により、駅前で海岸の雰囲気味わえる場所となっている 〈W〉 △光駅前交番が立地しており、光駅を昼夜問わず安心して利用できる 〈W〉 ▼交通空間が主体で交流スペースなどが少なく、“にぎわい”が不足している

施設		内容
北口駅前広場	駐車場	▼駐車ますの幅が狭いほか、送迎車用の優先スペースが分かりづらい ▼夜間など管理人不在の時間帯がある〈W〉
	駐輪場	△屋根が整備されている △必要な収容台数が十分確保されている
	その他	△西側に活用可能な市有地がある ▼ロータリーがないため、タクシー乗場がない。バス停も分散し、乗り換えが不便 ▼バス停にベンチや屋根がない〈W〉 ▼一般車両乗降場がないため、虹ヶ丘森ヶ峠線の歩道沿いに停車して送迎を行う一般車両が見られるが、瀬戸風線の開通により交通量の増加が見込まれるため、安全性などに問題がある〈W〉
その他		△海に近い △コンビニエンスストアに近い ▼観光案内の機能が不足している〈W〉 ▼滞在空間が不足している〈W〉 ▼飲食店やカフェなどのお店が少ない〈W〉 ▼子どもを預ける場所や子どもが遊べるスペースがない〈W〉

【参考図④】駅近接エリアの現状まとめ

(△…良い点、▼…悪い点)



2 駅近接エリアの課題

上位・関連計画や現状の整理、光駅利用者等の意見などを踏まえ、駅近接エリアを整備していくにあたっての課題を整理します。

(1) 一体的な移動等円滑化と安全性の確保

鉄道線路を跨ぎ、虹ヶ丘地区と虹ヶ浜地区をつなぐ虹ヶ丘跨線橋は、北側が勾配の急なスロープ、南側が階段となっており、また、駅構内の乗換跨線橋についても、上下移動のための施設が階段のみであり、円滑な移動等を妨げています。さらに、駅に求められる案内サインや必要な情報の表示なども、“誰にもやさしい”という観点から、改善が必要な状況です。

交通安全の観点からは、駅前広場に一般車両乗降場がないため、いたるところで車両と歩行者の通行が交錯していることや、通過交通の流入によるロータリー内の混雑により、利用者に対する安全性が十分に確保されていません。また、防犯の観点から、利用者の安全・安心の拠り所になる交番については、引き続き、機能を発揮してもらう必要があります。

(2) 交通結節点としての機能の向上

光駅は、自転車や車、鉄道などの乗り継ぎが行われる本市の主要な交通結節点として重要な役割を担っています。

しかしながら、北口には交通を結ぶためのロータリーがなく、また、南口ロータリー内には一般車両乗降場がありません。さらに、北側からの鉄道駅利用者は、大きく迂回する必要があることや、十分な待合環境が整っていないことなど、交通結節点として求められる機能が不足している状況です。

このため、全ての交通手段が利用しやすい動線に配慮した施設配置や、十分なロータリーの規模の確保、待合環境の改善など、利用環境の向上を図る必要があります。

また、駐車場や駐輪場についても、適正な規模の確保や利用者動線の円滑化、さらには運営形態も含め、利用環境の向上を図る必要があります。

(3) 機能充実による利便性の向上

光駅は、通勤・通学をはじめ、旅行やレジャー、観光などのため、多くの人が利用する場所です。しかしながら、近年、駅近接エリアでは、商業施設の撤退などに伴い、にぎわいや活気が低下しています。また、西日本屈指の海水浴場に近接しながら、特段の観光案内機能もない状況です。

このため、時代のニーズを踏まえつつ、通行しにくい南北自由通路の改善を図るとともに、トイレや商業施設などの利便施設の導入・配置が求められます。

また、「光市立地適正化計画」の「光駅周辺～島田市」における誘導施設である「観光案内施設」の位置付けを踏まえつつ、本地域における観光案内機能のあり方について検討を行う必要があります。

(4) 自然を活かした空間の確保

南口駅前広場では現在も、松の植栽や虹をあしらった駅舎、重要無形文化財「彫金」保持者（人間国宝）山本晃氏の作品である「輝翔の詩」など、海をはじめとした自然を近くに感じることができる空間となっています。基本構想の策定時に実施した市民・利用者アンケート調査でも、本地区に望む将来の姿として、「海岸との調和を意識した癒しと安らぎにあふれる地区」へのニーズが高くなっているとともに、ワークショップにおいても海が近いことを強みとした整備を望む声が挙がっています。

このため、虹ヶ浜海岸を意識した、本市の「まちの顔」にふさわしいシンボリックな空間の創出が求められます。

また、景観形成の観点からは、都市機能を有する各種施設と自然環境との調和を強く意識した整備が必要です。

さらに、こうした都市と自然が調和する環境の中で、人々が交流できる空間の創出が求められます。

(5) ふさわしい規模と実現性の確保

本市の財政状況は、高齢化の進展に伴う社会保障費の増大や老朽化するインフラ整備への対応、平成30年7月豪雨災害からの復旧と災害に強いまちづくり等々から、厳しい財政運営を余儀なくされており、限りある財源を市民や光駅利用者のために最も効率的かつ効果的に活用する必要があります。

また、光駅の整備にあたっては、単に都会化を求めるのではなく、“光市らしさ”に重点を置いた身の丈にあった整備を求める声も多くあり、財源の確保策と併せて、本市、本駅にふさわしい整備の内容や規模について、実現性や予算上の制約なども鑑みつつ、定めていく必要があります。

さらに、行政だけでなく民間事業者やまちづくり関係団体など、多様な主体のノウハウや企画力、資金などについても、積極的に活用していく必要があります。

3 基本計画の見直しについて

(1) 駅近接エリアに関する状況の変化

当初の基本計画の策定以降に生じた状況の変化について整理します。

ア 市財政負担の増加

本事業は、事業財源として国の交付金と併せて合併特例債の活用を想定していましたが、関係事業者や関係機関等との調整・協議に不測の日数を要したためスケジュールに遅れが生じ、合併特例債の活用が困難な状況となりました。また、基本設計に取り組む過程での地質調査・現地調査の結果の反映や、近年の建設資材・人件費の高騰といった社会経済情勢の変化などにより、当初の基本計画で30億円から40億円程度と見込んでいた概算事業費が大幅に上回る見込みとなり、それに伴い市が負担する実質的な一般財源も大幅に増加する見込みとなりました。

こうした状況に鑑み、将来にわたる市の持続可能性を維持するために、整備の内容や規模について、長期的な視点に立った計画の見直しが必要です。

イ 公共交通を取り巻く状況の変化

当初の基本計画策定時には、駅前広場を利用する交通事業者へのヒアリング等を踏まえ、必要なバス乗降場や待機場などを決定しました。しかしながら、令和6年3月末に本市の主要な路線を運行する路線バス事業者が撤退したため、バス事業者や便数、車両の大きさなどに変化が生じました。

こうした状況の変化や今後の公共交通の変化にも適切に対応できる計画への見直しが必要です。

ウ 市内高等学校の再編統合に伴う通学手段の変化

市内の2つの高等学校の再編統合により、光駅を利用する高校生の通学手段に変化が生じています。特に、自転車利用者の増加が顕著であり、仮設の駐輪場を設けるなどの対応を行っていますが、収容台数が十分とはいえない状況です。こうした状況の変化を考慮し、自転車を適切に収容できる計画への見直しが必要です。

(2) 見直し方針

将来にわたる本市の持続可能性を確保するため、この度の見直しにおいては、更なる低コストな手法での整備を検討します。

ア 計画的な整備

当初の基本計画に掲げた整備内容を踏襲しつつも、(1) で整理した状況の変化への対応を考慮すると、優先して取り組むべき課題を明確にしたうえで、将来の社会情勢の変化を見極めながら、計画的に整備を進める必要があります。

このため、整備の視点に【プライオリティ（優先度）の設定】を新たに追加し、駅近接エリアの課題解決を図りながら、市財政への負担軽減と将来への柔軟な対応を図ります。

イ 駅近接エリアのバリアフリー化について

駅近接エリアのバリアフリー化については、鉄道事業者と協議・調整を重ねながら、「南北自由通路と駅舎の一体的な整備」について検討しましたが、鉄道施設の移設や再整備に多大な費用を要することが判明したため、これを回避する必要があります。したがって、事業費の縮減を図るため、既存の鉄道施設への影響に配慮するとともに、これらの有効活用も見据えながら、効果的なバリアフリー化を進めます。

第3章 整備方針

1 整備コンセプト

駅近接エリアの課題を踏まえ、エリア全体の整備コンセプトを整理します。

人、交通、自然をつなぐ、つながる光駅

公共交通や一般車両、自転車、歩行者など、多様な交通手段が集まる交通の結節点として、また、交流の場として、人々がゆきかい、人々がつどい、人々がつながっていくとともに、虹ヶ浜海岸とのつながりを感じられるような自然と調和した空間を実現します。

2 整備の視点と方向性

整備コンセプトを具現化に導く、整備の「視点」と「方向性」を整理します。「視点」は、整備全体にわたって根底となる目の付け所（縦軸）であり、「方向性」は、整備コンセプトの実現に向けた整備の考え方（横軸）として位置付けます。

<整備の視点>

海を意識した空間デザイン

光駅が有する他駅にはない大きな特徴は「海」との近接性です。本市の「まちの顔」にふさわしい魅力を構成する重要な要素は、白砂青松の虹ヶ浜海岸の雰囲気醸し出すことであり、海とのつながりを意識した空間デザインに配慮します。

低コストな手法の選択

南北自由通路や駅前広場などの整備には、その規模や内容、財源など、整備の手法に多種多様な選択肢があり、その選択次第で整備費用が大きく変わります。本市の財政状況を踏まえながら、可能な限り有利な財源を確保するとともに、低コストな整備手法を選択します。

プライオリティ（優先度）の設定

計画的な事業の実施に向け、優先して取り組むべき課題を明確にするため、安全性や実現性、重要性の観点から総合的に判断し、優先度を設定します。

<整備の方向性>

誰にも安全で わかりやすい 安心環境づくり

高齢者や障害者など誰もが安全に移動でき、適切で分かりやすい案内や誘導など、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた安心して利用できる環境整備を行います。

また、安全に十分考慮した交通動線を設定するとともに、ロータリー内への通過交通の流入対策を検討します。

さらに、山口県との連携のもと、交番機能を維持し、必要な防犯対策を行います。

機能的で 利用しやすい 円滑交通環境づくり

交通結節機能や待合環境の充実など、必要な機能を十分に賄える適正な駅前ロータリーの規模を確保することにより、機能的で利用しやすく、円滑に交通と交通とを結ぶ、ゆとりある交通環境を構築します。

また、駐車場や駐輪場についても、利用しやすく安全な場所に再配置を行い、適正な管理を見据えた整備を行います。

便利、快適、 スマートに 利便環境づくり

鉄道南北地区の快適な接続のため、南北自由通路の機能強化とともに、トイレ等の利便施設の充実を図ります。

また、近隣の既存施設を維持しつつ、新たな商業機能（飲食機能含む。）の導入と適正配置を促進します。

さらに、ICT化の進展に的確に対応し、誰もが利用しやすく、時代に即したスマートな利用環境を実現します。

人がつどい楽しむ 魅力の核 にぎわい環境づくり

子どもからお年寄りまで、誰もが癒しや安らぎを享受でき、交流を楽しめる交流スペースを確保します。

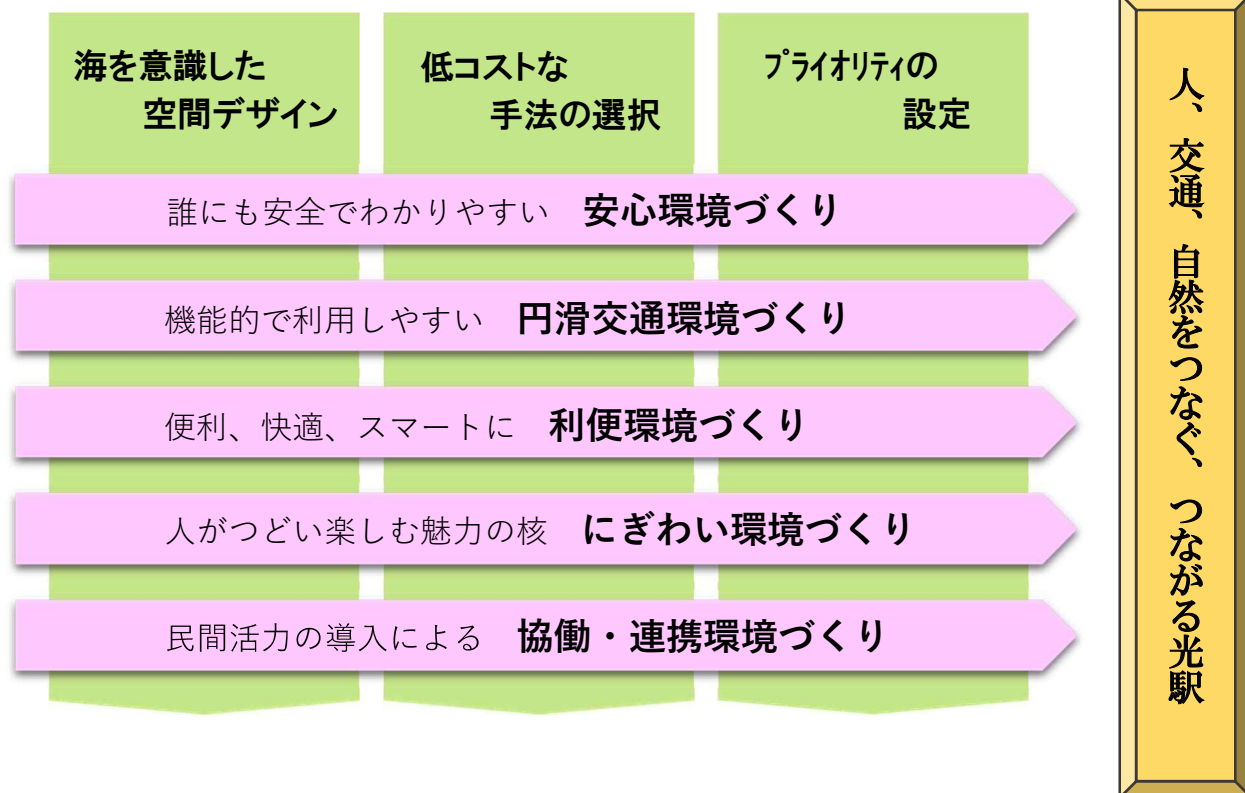
また、新たな施設等の整備にあたっては、虹ヶ浜海岸に近接する強みを活かしながら、光駅を取り巻く良好な景観と調和し、人々が自然に集まり、時間を過ごしたくなるデザインや意匠に配慮します。

民間活力の 導入による 協働・連携環境づくり

新たな機能や施設等の導入・整備においては、その後の管理・運営も見据えながら、民間事業者の提案を受け、そのノウハウや資金の活用について検討します。

また、イベント広場としても活用できる空間の創出など、まちづくり団体等が活動、活躍できる場を確保します。

<整備の視点と方向性のイメージ図>



【バリアフリー（移動等円滑化）の基準について】

バリアフリーについては、施設の種類などによって様々な基準があります。以下に、関連する主な基準等の一例をお示しします。

- ▶ 移動経路の確保
 - ・ 高齢者、障害者等が円滑な移動等を行うため、必要な施設及び設備を整備し、連続した移動経路を1つ以上確保
- ▶ トイレ
 - ・ トイレを設置する場合、1つ以上は障害者対応型
- ▶ 道路
 - ・ 道路には歩道を設置し、舗装は平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする
 - ・ 横断歩道に接続する歩道と車道の段差は2 cmを標準とする
 - ・ 立体横断施設（自由通路など）の有効幅員は2 m以上とし、エレベーターを設置
 - ・ エレベーターの内側の大きさは幅、奥行きともに1.5 m以上
 - ・ 昇降の高さが低いなどの場合はエレベーターに代えて傾斜路を設置
 - ・ 傾斜路の幅員は2 m以上とし、縦断勾配は5 %以下（やむを得ない場合は8 %以下）とし、高さ75 cm以内ごとに踏み幅1.5 m以上の踊場を設置
 - ・ 階段の有効幅員は1.5 m以上とし、高さが3メートルを越える場合は、途中に踊場を設置。また、2段式の手すりを両側に設置
- ▶ 駐車場
 - ・ 障害者用駐車施設を歩行者の出入口にできるだけ近い位置に設置
- ▶ その他
 - ・ 交差点や駅前広場などの移動方向を示す必要がある箇所には、見やすい位置に案内標識を設置し、点字、音声などにより視覚障害者を案内する設備を設置
 - ・ 歩道や立体横断施設には、照明施設を連続して設置し、バス停や駐車場には必要な箇所に照明施設を設置

※ 「移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成18年国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号）」及び「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第116号）」から作成

※ 鉄道施設については、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第111号）」などが別に定められています。

※ 地形上・構造上の制約等により、基準を満たせない場合もあります。

3 優先度と見直しポイント

計画的な整備を進めるため、既に整理している、17～18 ページに掲載した駅近接エリアの課題について優先度を設定し、見直す整備内容等のポイントを整理します。

(1) プライオリティ（優先度）の設定

計画的な事業の実施に向け、優先して取り組むべき課題を明確にするため、安全性や実現性、重要性の観点から総合的に判断し、優先度を設定します。

なお、判断の材料となる各観点【安全性、実現性、重要性】の考え方については、以下のとおりです。

ア 安全性

危険な箇所が存在するなど、現に移動や通行に支障を及ぼしており、早急に改善すべき課題かどうかについて判断します。

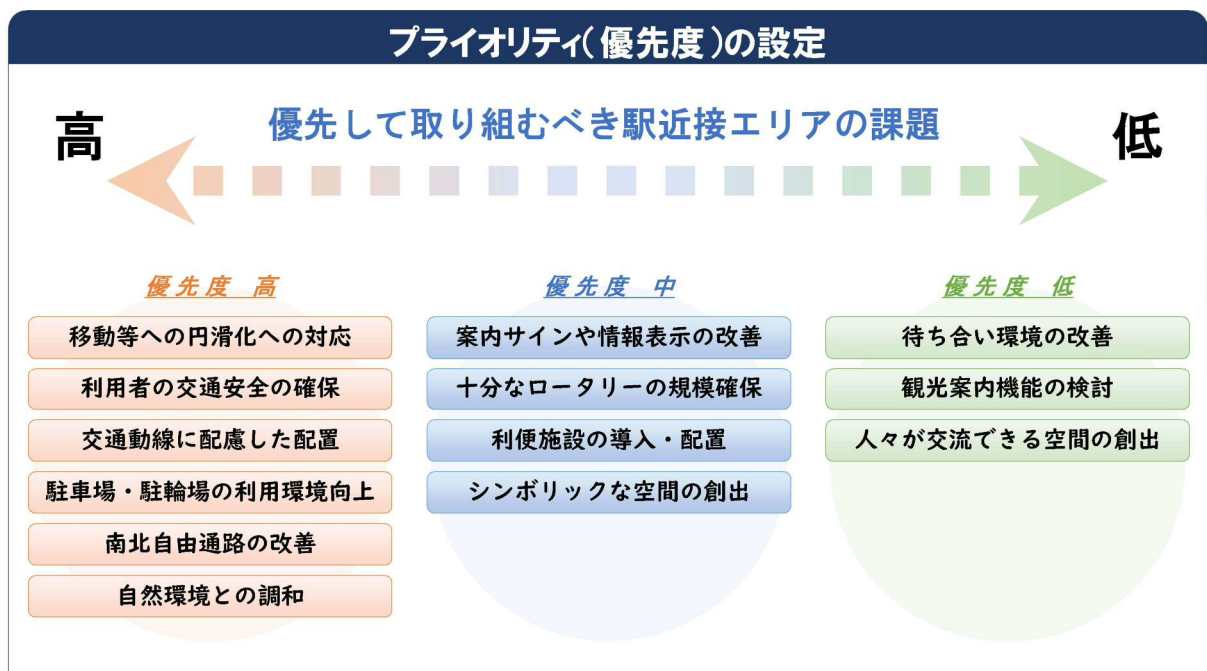
イ 実現性

物理的、法的な制約のほか、整備に要する期間や費用面などの観点から、より円滑に課題の解決を図ることができるかについて判断します。

ウ 重要性

市民アンケート調査や光駅利用者ワークショップでの意見を参考に、基本計画の整備コンセプトへの影響について判断します。

各観点の判断を踏まえ、以下のとおり優先して取り組むべき課題を整理にしました。この課題の優先度に応じて、整備する施設や規模を決定し、各課題の解決を図りながら、事業費の削減に取り組みます。



(2) 見直しポイント

当初の基本計画で示した施設整備のうち、見直しをするポイントは次の通りです。

- ▶ 南北自由通路は既存の鉄道施設の有効活用も見据えながら、事業費の縮減と有効性のバランスの取れた効果的なバリアフリー化について検討します。
- ▶ 南口ロータリーは、本市の公共交通を取り巻く状況の変化などを見据え、既存の施設の有効活用を図り、整備の規模を縮小することとします。ロータリーの拡張は、今後の社会経済情勢等を見据えながら将来の検討課題とします。
- ▶ 展望デッキは整備しないこととします。代替として、南北自由通路に付随した視点場として整備します。
- ▶ 駐輪場は、駅の西側に集約して、適切な収容台数を確保します。
- ▶ 交流広場は、規模を縮小します。

4 整備概要

「整備の方向性」、「見直しポイント」を踏まえ、施設の整備概要を示します。

(1) 南北自由通路の更新

- ・ 改修の費用対効果や将来性、利便性などに鑑み、老朽化する虹ヶ丘跨線橋を撤去し、新たな南北自由通路を整備します。
- ・ 利便性向上のため、駅のバリアフリー化を含む移動円滑化について、鉄道事業者とともに取組を進めます。
- ・ 海岸方向を見渡す視点場を整備します。

(2) 南口駅前広場の機能充実・再配置

- ・ 既存施設の有効活用を図りながら、南口ロータリー内に、障害者等用の乗降場と一般車両待機場を整備します。
- ・ 駐車場は、現行の場所に再整備し、出入庫管理の改善を行います。
- ・ 駐輪場は、駅の西側に集約して適切な収容台数を確保し、利用環境の向上を図ります。

(3) 北口駅前広場の機能充実・再配置

- ・ 北口ロータリーを新設するため、北口駅前広場を拡張します。なお、北口ロータリーの出入口は、信号交差点部を基本に検討します。
- ・ 北口ロータリー内に、タクシーや一般車両(障害者等用を含む。)の乗降場などを整備し、利用動線を考慮した安全で機能的な配置を行います。
- ・ 駐車場は、規模を縮小して再整備し、出入庫管理の改善を行います。
- ・ 駐輪場は、再整備し、適切な収容台数を確保するとともに、利用環境の向上を図ります。
- ・ 市民等の交流の場や待合空間として活用できる交流広場を整備します。

(4) 交流空間、サービス機能施設の整備

- ・ 海岸方向を見渡す視点場を整備します。(再掲)
- ・ 市民等の交流の場や待合空間として活用できる交流広場を整備します。(再掲)
- ・ 公衆トイレや案内サイン設置など、公共的なサービス施設を配置します。

(5) にぎわい創出施設の導入の検討

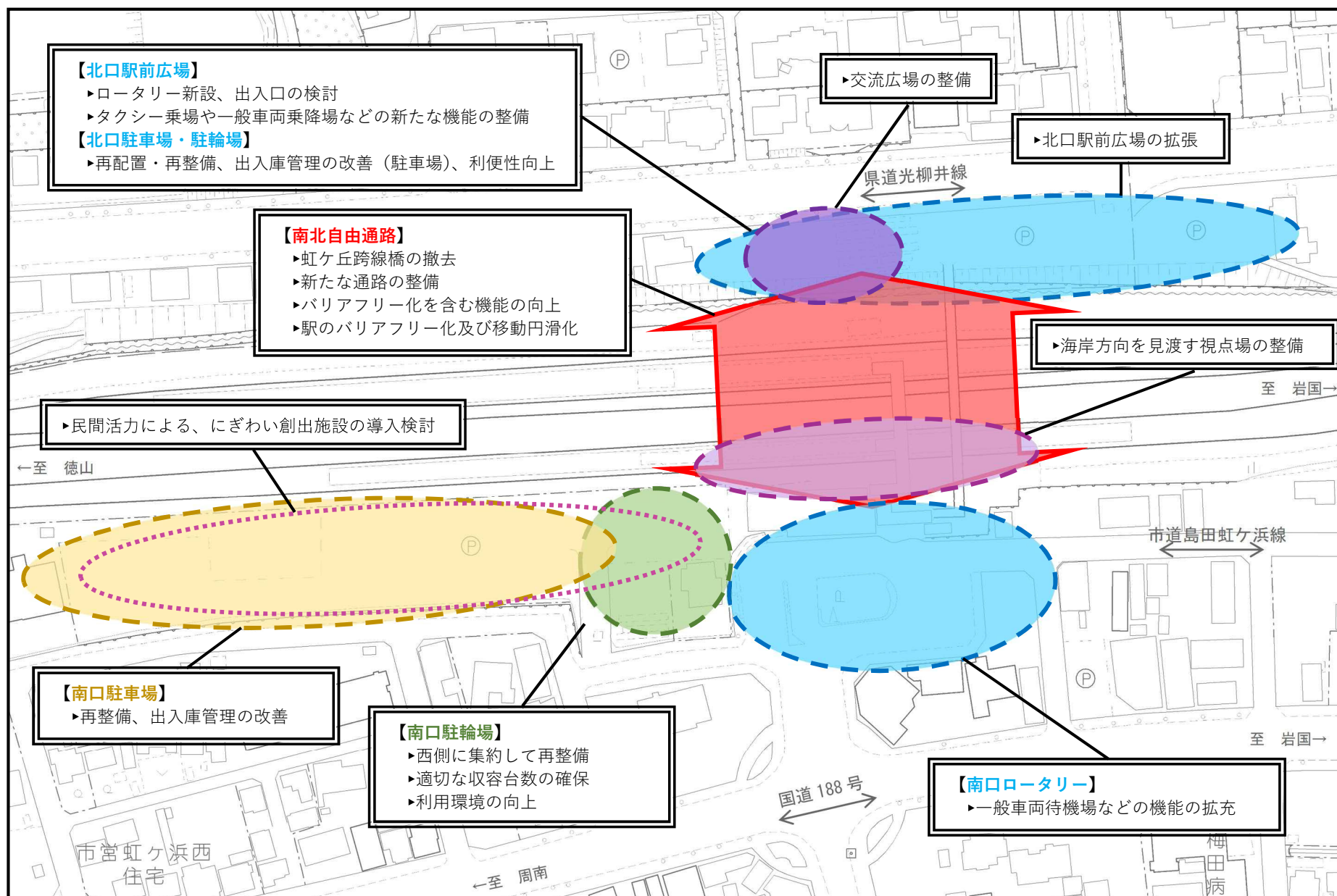
- ・ にぎわいの創出を図るため、民間活力による、にぎわい創出施設の導入について、民間資金等活用事業調査での民間事業者の意見等を踏まえ、実現可能な整備方法を検討します。

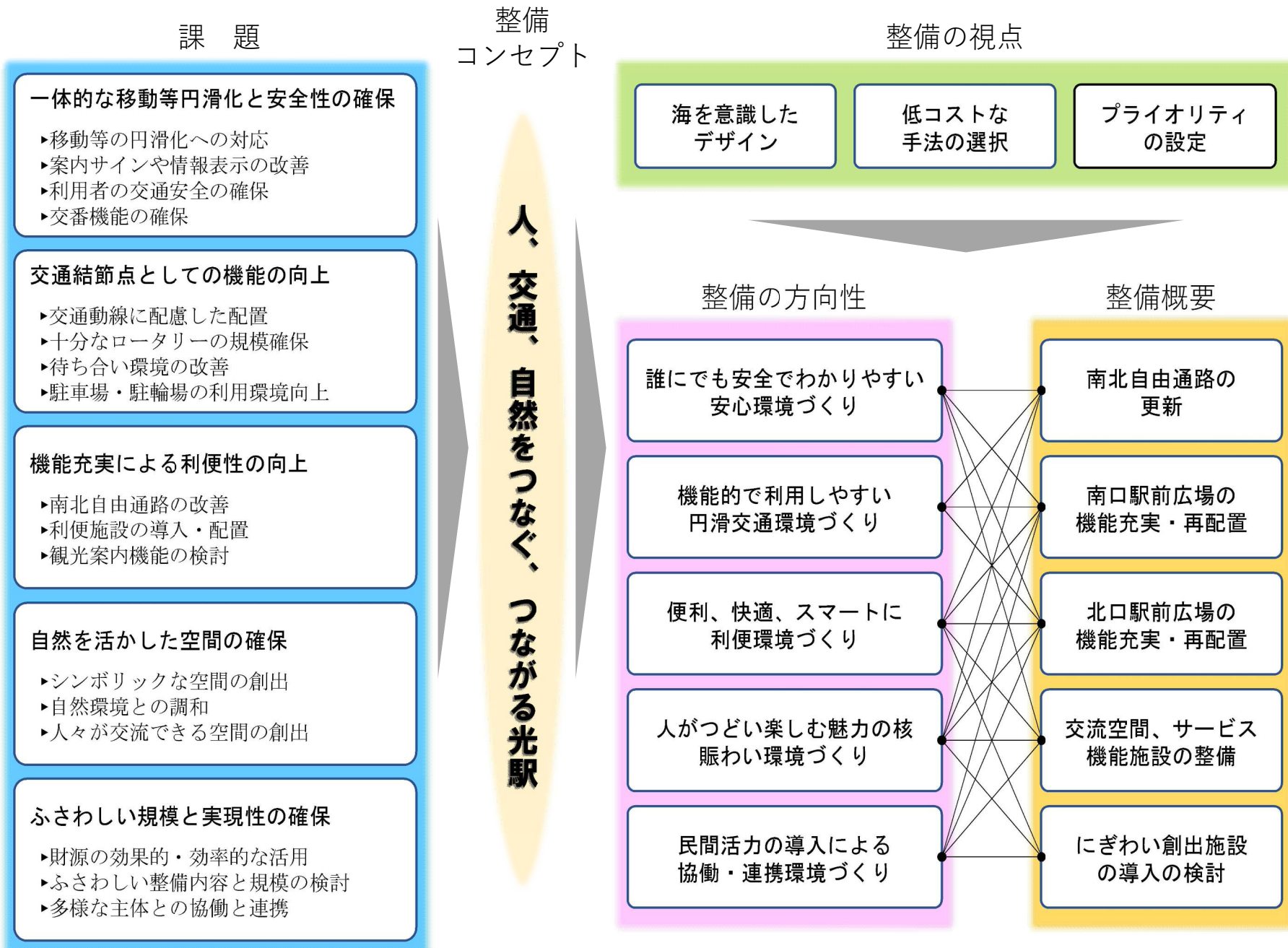
(6) 必要に応じて将来の整備を検討する施設

将来の社会経済情勢に応じて検討

- ▶ より機能的でゆとりを持った施設配置を目指し、南口ロータリーをさらに拡張し、利用動線を考慮した安全で機能的な配置を検討します。
- ▶ I C Tを活用した情報提供など、観光案内機能の充実を検討します。

【参考図⑤】整備概要図





第4章 施設整備基本計画

1 主要施設の比較検討

(1) 鉄道施設

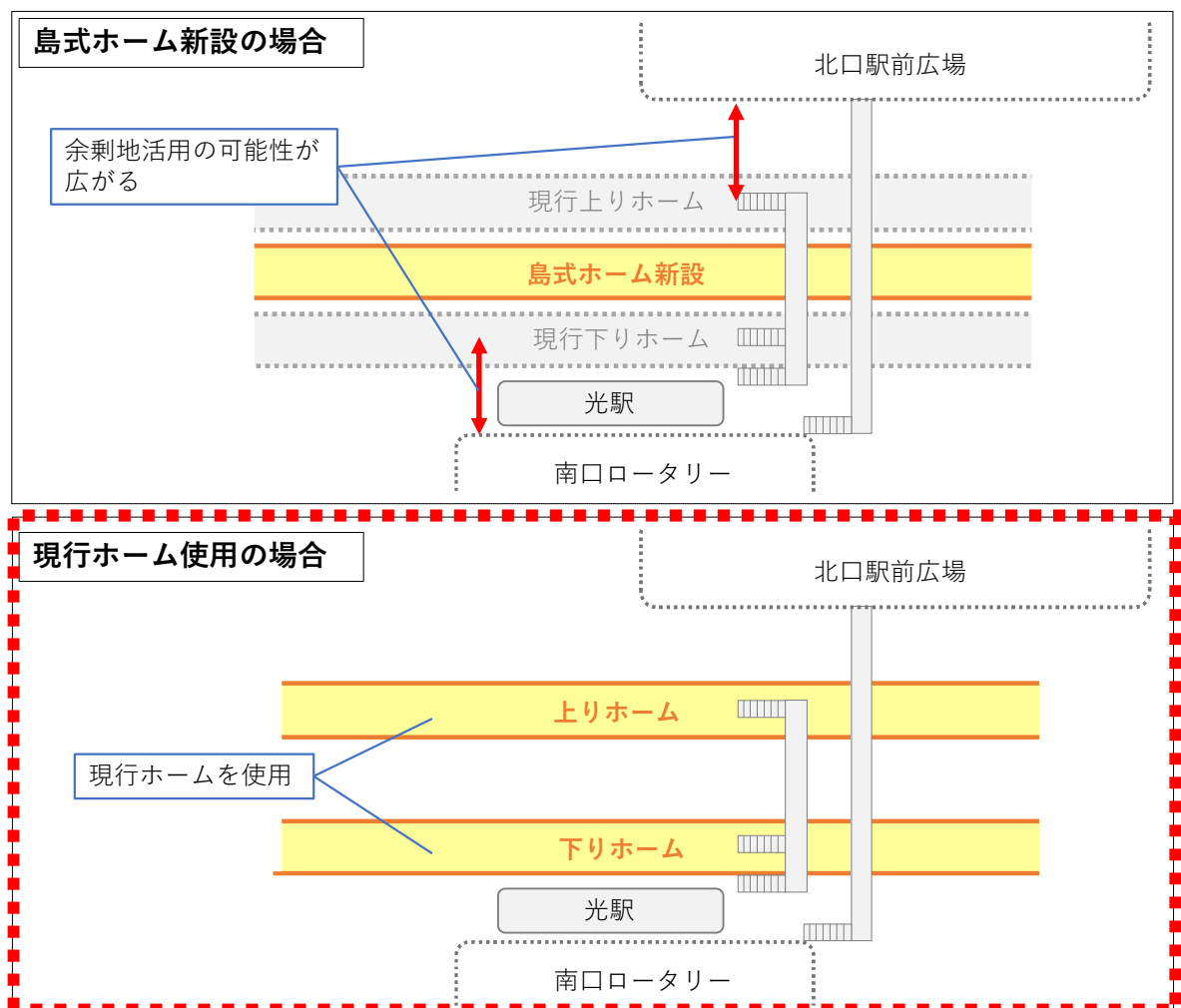
<ホームの形態の比較検討>

施設規模の縮小や利便性向上、駅前広場拡大の可能性等を踏まえ、ホームの形態について検討しました。

現行の上りと下りで2面あるホームを統合し、1面の「島式ホーム」を新設する場合や、現行の「上りホーム」または「下りホーム」のいずれかを活用して1面の「島式ホーム」とする場合について検討しました。いずれの場合も、余剰地を活用できる可能性が広がるなどのメリットがありますが、その一方で、線路やホーム、電気設備の工事などに、膨大な費用が必要となることが判明しました。

このため、ホームについては、現行の施設をそのまま活用することを前提に、各施設の整備について検討します。

なお、プラットホームと電車の床面との段差については、早期の解消に向け、鉄道事業者による取組を促進します。



(2) 北口駅前広場

<北口駅前広場の検討>

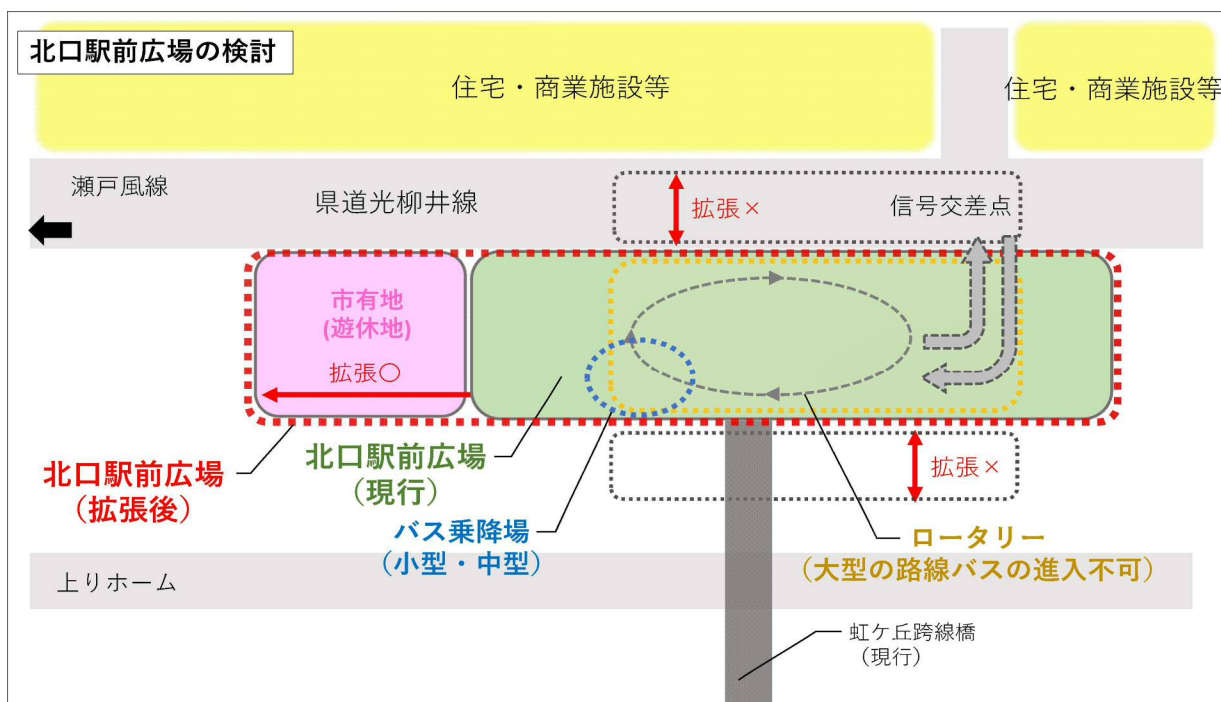
今後、瀬戸風線の開通などに伴い前面道路の交通量の増加が見込まれることから、自動車と鉄道等の安全な交通結節機能を確保するため、北口にロータリーを新設します。

なお、大型の路線バスが乗り入れ可能なロータリーを整備するためには、北口駅前広場を南北方向に拡張する必要がありますが、広場の北側は、既に沿道の市街地形成が進んでいる都市計画道路に接しているため、拡張が困難であることに加え、南側は、広場と大きな高低差のある鉄道用地であるため、その拡張には多額の費用を要することとなります。

また、北口駅前広場の前面道路を運行している路線バスの本数は、平日1日あたり12本であり、ほとんどは小型・中型車両であるほか、将来的な運行本数の増減などは現時点で不明です。一方で、現在、タクシーの明確な乗降場はありませんが、南北自由通路のバリアフリー化や駅北側からの鉄道の利便性向上などにより、将来的に利用者の増加が見込まれます。

このため、北口ロータリーについては、一般車両やタクシー、小型・中型のバス等の乗り入れが可能な規模で整備し、バスと鉄道などの乗換え利便性の向上を図ります。

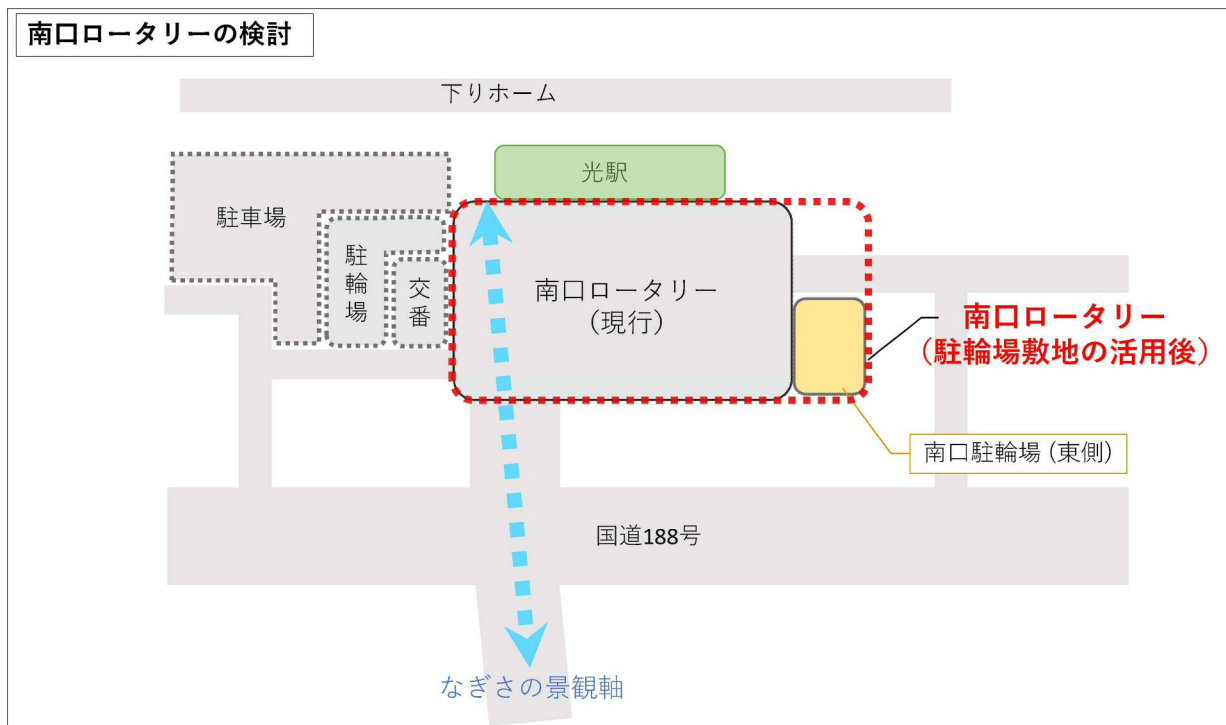
また、ロータリー新設に伴い、駐車場や駐輪場のスペースを確保するため、現行の北口駅前広場西側の市有地を駅前広場用地として活用します。



(3) 南口駅前広場

<南口ロータリーの検討>

既存の施設の有効活用を図るとともに、利用者の安全を確保するため、ロータリーの東側の駐輪場を駅西側に集約し、南口ロータリーの敷地として活用します。



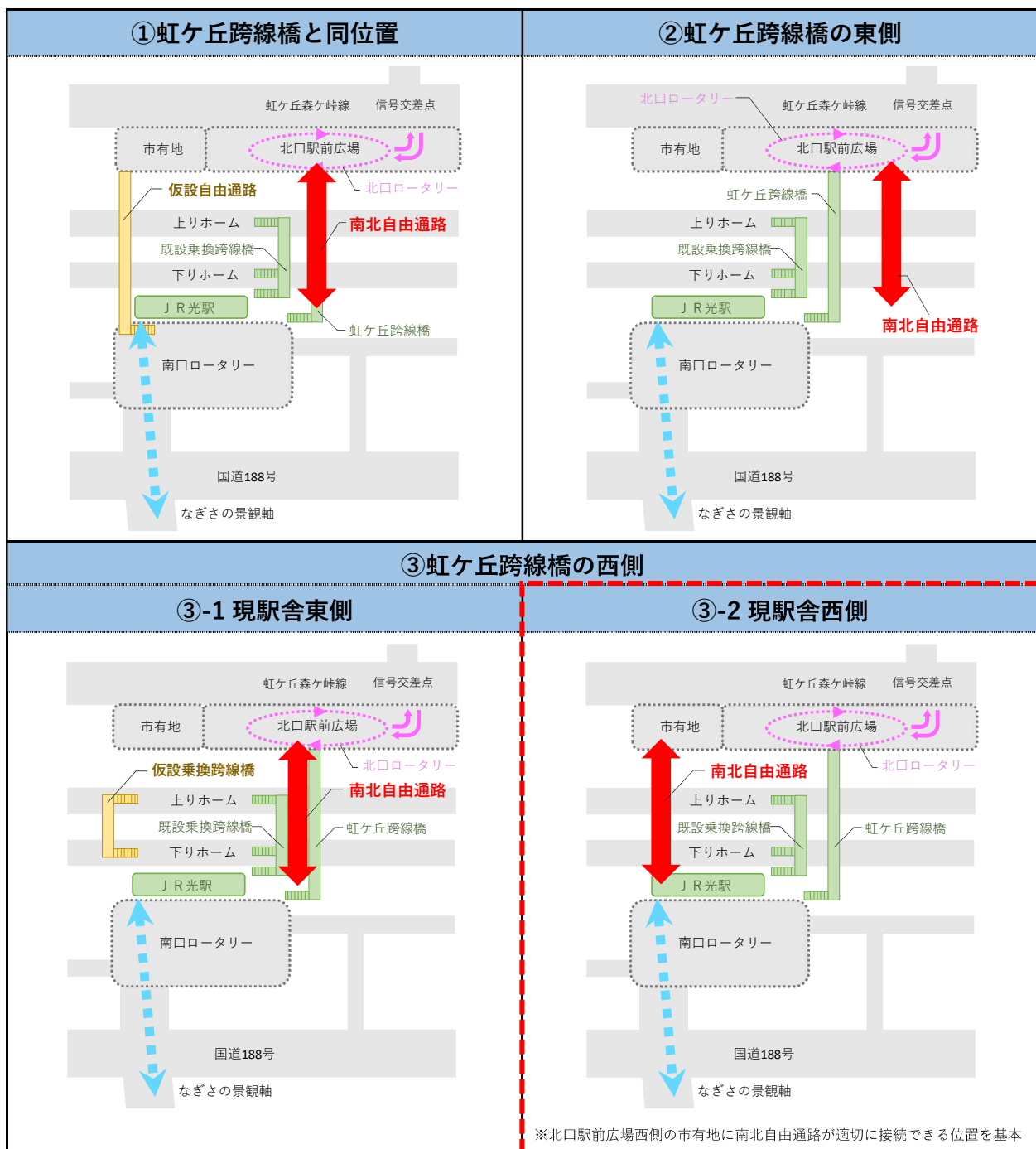
※「なぎさの景観軸」は、基本構想で位置付けた、駅南口から虹ヶ浜海岸までをつなぐ軸で、海との一体感や連続感を演出し、シンボルとなる景観軸のことです。

(4) 南北自由通路

<設置位置の比較検討>

南北自由通路の設置位置として考えられる、①虹ヶ丘跨線橋と同じ位置、②虹ヶ丘跨線橋の東側、③虹ヶ丘跨線橋の西側のうち、③-1 現駅舎東側、③-2 現駅舎西側の位置について、整備の視点と方向性を踏まえ、円滑交通環境(鉄道・バス等の交通結節性)、海への近接性、コスト(仮設構造物の必要可能性)の3項目から評価しました(35 ページ【比較表(南北自由通路)】参照)。

各項目の評価を踏まえ、総合的に評価した結果、「③虹ヶ丘跨線橋の西側のうち、③-2 現駅舎西側」を基本に検討します。



※「なぎさの景観軸」は、基本構想で位置付けた、駅南口から虹ヶ浜海岸までをつなぐ軸で、海との一体感や連続感を演出し、シンボルとなる景観軸のことで。

【比較表（南北自由通路）】

		①虹ヶ丘跨線橋と同位置	②虹ヶ丘跨線橋の東側	③虹ヶ丘跨線橋の西側	
				③-1 現駅舎東側	③-2 現駅舎西側
整備の方向性 円滑交通環境 (鉄道・バス等の 交通結節性)	北口	○	○	○	×
	南口	△	×	○	○
整備の視点 海への近接性		×	×	×	○
		・海への動線が長い ・海との近接感が薄い	・海への動線が長い ・海との近接感がかなり薄い	・海への動線が長い ・海との近接感が薄い	・海への動線が短い ・自由通路が視点場となり 海との近接感がある
整備の視点 コスト (仮設構造物の必要可能性)		×	○	×	△
		・工事中は仮設自由通路が必要	・工事中、仮設の跨線橋等が 不要	・工事中は仮設乗換跨線橋が 必要	・駅舎等の鉄道施設が支障とな る場合は適切な対応が必要
総合評価		×	△	△	○

< 詳細な設置位置・形状に関する比較検討 >

南北自由通路の設置位置の検討を踏まえつつ、より詳細な設置位置と形状として考えられる、①駅舎迂回案、②駅舎一部除却案について比較検討を行いました。

各項目の評価を踏まえた結果、「②駅舎一部除却案」を基本に検討します。

	① 駅舎迂回案	② 駅舎一部除却案
概略図		
鉄道施設への影響	・重要な鉄道施設と駅舎への影響を回避	・重要な鉄道施設を回避するとともに、支障となる駅舎を部分的に除却
駅利用者の動線	× ・大きな迂回が生じることで、動線が複雑化する他、階段の着床位置が正面から見えづらい	○ ・北口と南口とを最短ルートで繋ぐことで利用者動線の改善に大きく寄与する
工期 (参考)	○ 約 3 年	○ 約 3 年
事業費 (参考)	△ 約 19 億円～約 21 億円	○ 約 18 億円～約 20 億円
総合評価	×	○

※図中の は駅利用者の主な動線を示したものです。

※南北自由通路については、北口駅前広場側は階段とスロープ、南口駅前広場側は階段とエレベーターで昇降することを想定しています。

※工期及び事業費は、「南北自由通路」のみの整備にかかるものです。また、比較検討に際して、類似事例や過年度の基本設計の成果を参考に試算したおおよその目安であり、詳細な設計等を行う中で変わる可能性があります。

※既存の駅舎内の券売機や自動改札機などは、現在の位置に存置することを想定していますが、詳細な設計等を行う中で変わる可能性があります。

< 駅のバリアフリー化を含む移動円滑化に関する比較検討 >

これまでの検討を踏まえつつ、駅のバリアフリー化を含む移動円滑化に関する2つの案（①乗換跨線橋の改修案、②両側改札案）について、比較検討を行いました。

「①乗換跨線橋の改修案」については、駅構内との出入が1箇所に限られてしまい、北口駅前広場からの利用者は、現状と移動量がほとんど変わりありませんが、「②両側改札案」は新たな北口改札口を利用するため、上下移動が現状より少なく、かつ、水平方向の移動量も短く抑えることが可能であり、大幅な移動円滑化が実現します。また、既存の乗換跨線橋は設置から長い年月が経過し、老朽化が著しく進行しており、今後も引き続き活用するには、詳細な調査を実施し、大規模な補強や改修が必要不可欠と考えられます。しかしながら、これに要する費用が不明であるだけでなく、必ずしも延命化を図るものではないため、将来、多額の架替費用が必要になることが見込まれます。

このため、駅のバリアフリー化については、「②両側改札案」を基本に、鉄道事業者と検討を進めます。

	①乗換跨線橋の改修案	②両側改札案
概略図		
	・南北自由通路と駅構内をバリアフリー化	
駅舎の構造等	・既存の乗換跨線橋を補強するとともに、エレベーターを新たに2機設置	・自由通路の整備に併せ、新たに北口に改札口を設置

※図中の矢印は駅利用者の主な動線を示したもので、→ は南口駅前広場利用者、→ は北口駅前広場利用者、→ は駅構内の主な動線。

2 整備基本計画

(1) 南北自由通路の更新

<整備概要> ※27 ページ一部抜粋

- 改修の費用対効果や将来性、利便性などを鑑み、老朽化する虹ヶ丘跨線橋を撤去し、新たな南北自由通路を整備します。
- 利便性向上のため、駅のバリアフリー化を含む移動円滑化について、鉄道事業者とともに取組を進めます。
- 海岸方向を見渡す視点場を整備します。

<設置位置の比較検討> ※34 ページ一部抜粋

- 各項目の評価を踏まえ、総合的に評価した結果、「③虹ヶ丘跨線橋の西側のうち、③-2 現駅舎西側」を基本に検討します。

<詳細な設置位置・形状に関する比較検討> ※36 ページ一部抜粋

- 各項目の評価を踏まえた結果、「②駅舎一部除却案」を基本に検討します。

<駅のバリアフリー化を含む移動円滑化に関する比較検討> ※37 ページ一部抜粋

- 駅のバリアフリー化については、「②両側改札案」を基本に、鉄道事業者と検討を進めます。



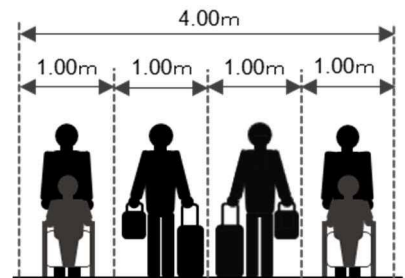
■ 整備計画のポイント ■

- 虹ヶ丘跨線橋を撤去し、現駅舎の西側に、新たな南北自由通路を整備します。
- 鉄道事業者と連携し、新たな北口改札口と接続する形での整備を検討します。
- 屋根を有する構造とし、虹ヶ丘跨線橋よりも広い幅員を確保します。
- エレベーターやスロープ等を設置し、バリアフリー化します。
- 自転車はエレベーター等を利用することで、通路内も押して通行できるものとします。
- 南北自由通路の南端に、景色を楽しめる空間を整備します。

【計画諸元】

ア 自由通路の施設概要

項目	計画
配置	現行の駅舎の西側で、なぎさの景観軸の延長線上
有効幅員	4メートル 〈理由〉鉄道南北を連絡するとともに、鉄道駅に接続し通行量が多く、たくさんの荷物を持って通行される人も多いという利用特性があること、また、公共的な空間として、車いすやベビーカーなどでの利用も含めた誰もが安心して利用できる幅員が必要であることなどの状況を勘案
バリアフリー化	手すり、点字ブロック等の設置、南口側:エレベーター、北口側:スロープ



(2) 南口駅前広場の機能充実・再配置

<整備概要> ※27 ページ一部抜粋

- ▶ 南口ロータリー内に、障害者等用の乗降場と一般車両待機場を整備します。
- ▶ 駐車場は、現行の場所に再整備し、出入庫管理の改善を行います。
- ▶ 駐輪場は、駅の西側に集約して適切な収容台数を確保し、利用環境の向上を図ります。

<南口ロータリーの検討> ※33 ページ一部抜粋

- ▶ ロータリーの東側の駐輪場を駅西側に集約し、南口ロータリーの敷地として活用します。



■ 整備計画のポイント ■

- ▶ 既存施設の活用を図りながら、交通処理に要する空間を創出します。
- ▶ バス乗降場等の適正化を図り、障害者等用の乗降場を整備します。
- ▶ ロータリー内に、一般車両待機場を整備します。
- ▶ 現行のモニュメント「輝翔の詩」は、引き続き、玄関口のシンボルとしての役割を果たします。
- ▶ 駐車場は、現行と同じ場所に 200 台程度の平面駐車場を整備し、出入庫管理の機械化を行います。
- ▶ 駐輪場は、駅の西側に 750 台程度を確保し、安全で快適に利用できるよう、屋根の設置をはじめ、駅や道路との接続に配慮して整備します。
- ▶ 駐車場及び駐輪場については、民間事業者による管理・運営やにぎわい創出施設の導入の可能性についても検討し、実現可能な整備方法を検討します。

【計画諸元】

ア 計画施設数

事業者との調整などにより施設数を決定しています。

施設名	現状	計画	
バス乗降場	1 台	3 台	
バス乗場	2 台	-	
バス降場	2 台	1 台	
バス待機場	(降場を使用)	(降場を使用)	
タクシー乗場	1 台	1 台	
タクシー溜まり場	12 台	12 台	
障害者等乗降場	-	1 台	
一般車両待機場	-	数台程度	
駐輪場	472 台	750 台程度	1,500m ² 程度
駐車場※1	216 台	200 台程度	5,500m ² 程度

※1 駐車場の整備に合わせて自動二輪車用の駐車場の整備を検討します。

(3) 北口駅前広場の機能充実・再配置

<整備概要> ※27 ページ一部抜粋

- 北口ロータリーを新設するため、北口駅前広場を拡張します。なお、北口ロータリーの出入口は、信号交差点部を基本に検討します。
- 北口ロータリー内に、タクシーや一般車両（障害者等用を含む。）の乗降場などを整備し、利用動線を考慮した安全で機能的な配置を行います。
- 駐車場は、規模を縮小して再整備し、出入庫管理の改善を行います。
- 駐輪場は、再整備し、適切な収容台数を確保するとともに、利用環境の向上を図ります。
- 市民等の交流の場や待合空間として活用できる交流広場を整備します。

<北口駅前広場の検討> ※32 ページ一部抜粋

- 北口ロータリーについては、一般車両やタクシー、小型・中型のバス等の乗り入れが可能な規模で整備し、バスと鉄道などの乗換え利便性の向上を図ります。
- ロータリー新設に伴い、駐車場や駐輪場のスペースを確保するため、現行の北口駅前広場西側の市有地を駅前広場用地として活用します。



■ 整備計画のポイント ■

- 北口駅前広場を、西側の市有地を活用して拡張し、北口ロータリーを新設します。ロータリーの出入口は、安全面から信号交差点部を基本とし、公安委員会等関係機関などと協議しながら検討します。
- 北口ロータリー内に、タクシー乗降場、タクシー溜まり場、一般車両乗降場、障害者等乗降場のほか、小型・中型のバス等の乗降場を整備します。
- 駐車場は、駅前広場内の東側に 20 台程度の平面駐車場を整備し、出入庫管理の機械化を行います。
- 駐輪場は、駅前広場内の西側に 200 台程度を整備し、屋根を設置します。
- なぎさの景観軸付近に、イベント等が開催でき、また、市民や利用者、来光者の交流の場としても利用できる交流広場を設けます。

【計画諸元】

ア 計画施設数

施設名	現状	計画	
バス乗降場（小型・中型）	-	1 台	2,600m ² 程度 (北口駅前広場のうち駐車場、 駐輪場を除く面積)
タクシー乗場	-	1 台	
タクシー溜まり場	-	数台程度	
一般車両乗降場	-	数台程度	
障害者等乗降場	-	1 台	
駐輪場(原動機付自転車含む)	326 台	200 台程度	300m ² 程度
駐車場	58 台	20 台程度	800m ² 程度
交流広場	-	400m ² 程度	

(4) 交流空間、サービス機能施設の整備

<整備概要> ※27 ページ一部抜粋

- ▶ 海岸方向を見渡す視点場を整備します。(再掲)
- ▶ 市民等の交流の場や待合空間として活用できる交流広場を整備します。(再掲)
- ▶ 公衆トイレや案内サイン設置など、公共的なサービス施設を配置します。



■ 整備計画のポイント ■

- ▶ 南北自由通路南端に、景色を楽しめる空間を整備します。(再掲)
- ▶ なぎさの景観軸付近に、イベント等の開催や市民・利用者・来光者の交流の場として活用できる交流広場を設けます。(再掲)
- ▶ バリアフリーに対応した公衆トイレや、わかりやすい案内サインなどを設置します。
- ▶ 待合場所については、既存駅舎を引き続き活用して確保するよう、鉄道事業者に求めます。
- ▶ 癒しや安らぎを享受しながら、木陰での待合や交流を楽しめるよう、良好な景観を創出します。

【計画諸元】

ア 交流広場・視点場

市民等の交流や待合場所として利用できる空間を整備します。

施設名	現状	計画
交流広場（再掲）	-	400m ² 程度
展望スペース（視点場）	-	50m ² 程度

イ 公衆トイレ

南口駅前広場、北口駅前広場、それぞれにバリアフリーに対応した誰もが利用しやすい多機能トイレを整備します。

(5) にぎわい創出施設の導入の検討

＜整備概要＞ ※27 ページ一部抜粋

- にぎわいの創出を図るため、民間活力による、にぎわい創出施設の導入について、民間資金等活用事業調査での民間事業者の意見等を踏まえ、実現可能な整備方法を検討します。



■ 整備計画のポイント ■

- 住機能、商業施設（飲食機能を含む。）や多世代交流機能など、駅前ににぎわいを創出する新たな施設について、令和3年度に実施した民間資金等活用事業調査や南口駐車場で実施したトライアルサウンディングの結果などを踏まえ、検討します。
- 民間事業者の創意工夫やノウハウの活用による、にぎわい創出や効率的・効果的な施設運営を可能とするため、包括的な業務や施設管理の可能性についても検討します。

(6) 必要に応じて将来の整備を検討する施設

将来の社会経済情勢に応じて検討

＜整備概要＞ ※28 ページ一部抜粋

- より機能的でゆとりを持った施設配置を目指し、南口ロータリーをさらに拡張し、利用動線を考慮した安全で機能的な配置を検討します。
- I C Tを活用した情報提供など、観光案内機能の充実を検討します。



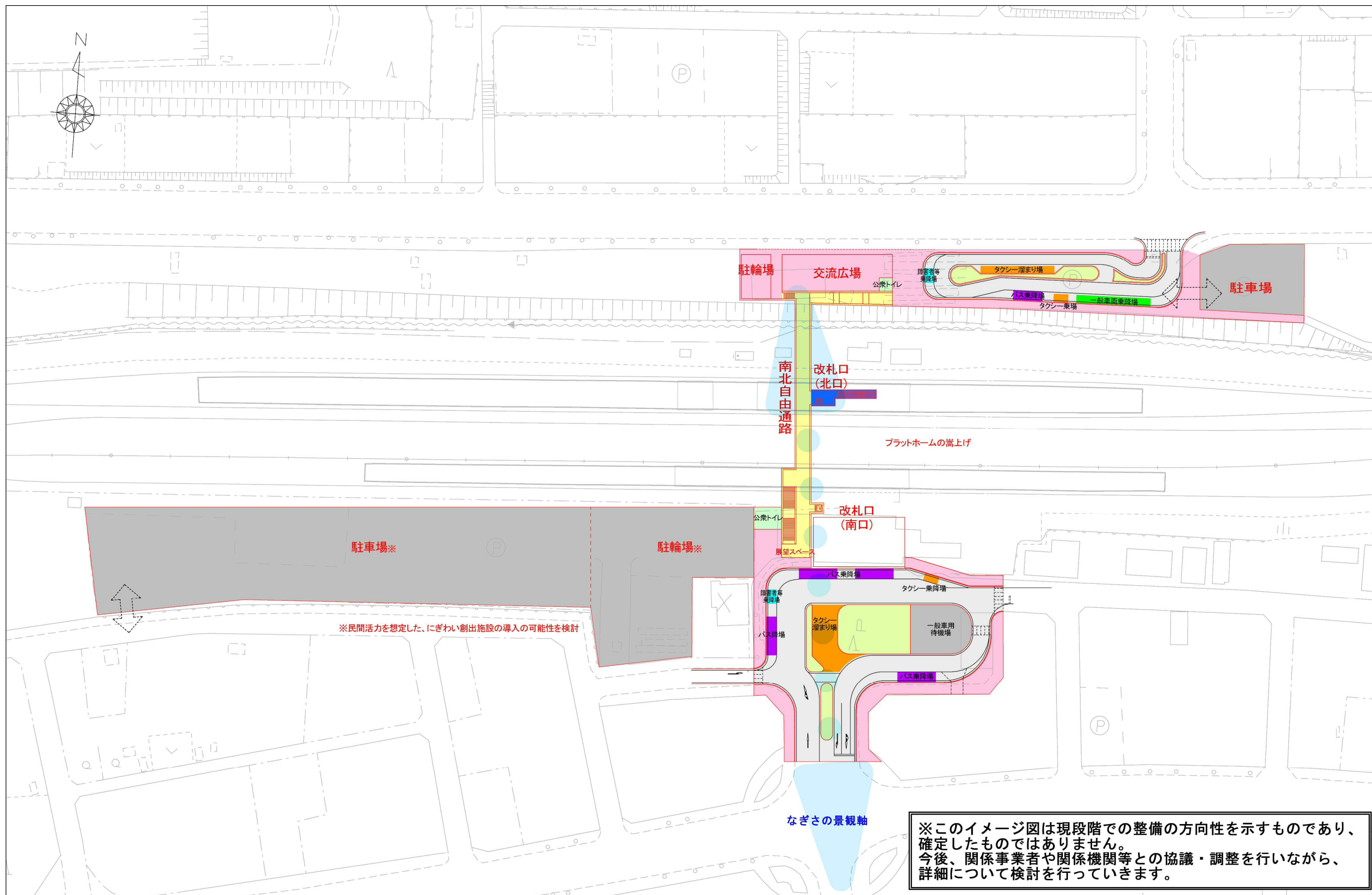
■ 整備計画のポイント ■

- 将来の公共交通を取り巻く状況や周辺の交通状況を見極めながら、必要に応じて南口ロータリーの拡張を検討します。
- デジタル情報板をはじめとした観光案内機能の充実については、基本構想に掲げる「中・長期」の取組と併せて検討します。
- これらは本計画の対象外とし、将来の検討課題とします。

【ハード面の整備に合わせたソフト施策の展開】

基本構想では、ソフト面からの取組の一例として、「多様な主体が連携するイベント等の仕掛け」や「光駅～虹ヶ浜海岸の連続性演出の検討」、「ウォーキングを楽しめる回遊ルートの検討」などを示しています。こうしたソフト施策をハード面の整備に合わせて展開することにより、拠点としての魅力をさらに高めることが期待できます。

3 整備イメージ図



4 概算事業費

鉄道施設を含む南北自由通路、南口駅前広場及び北口駅前広場の整備にかかる概算事業費は、目安として40～45億円程度を見込んでいます。

なお、整備費用については、関係事業者との調整を経て、基本設計の完了後に示します。

	概算事業費	備 考
南北自由通路、鉄道施設	28～30 億円程度	鉄道施設については今後、鉄道事業者との協議により決定
南口駅前広場	7 ～ 9 億円程度	
北口駅前広場	5 ～ 6 億円程度	
合計	40～45 億円程度	

※概算事業費は類似事例や過年度の基本設計の成果を参考に市が試算したおよその目安であり、今後、鉄道事業者との協議や詳細な設計等を行う中で変わる可能性があります。

第5章 基本計画の推進に向けて

1 整備スケジュール等

基本計画の変更後は、基本設計の修正等や、都市計画手続き、実施設計・工事などの必要なステップを着実に進めます。並行して、引き続き、交通事業者や、国、県、公安委員会など関係機関等との協議・調整を進め、計画の具体化を図っていきます。

なお、スケジュールはおおよその目安であり、事業の進捗状況や関係機関等との協議・調整により、変更が生じる可能性があります。

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度	令和16年度
基本設計の修正等	→									
都市計画手続き		→								
実施設計・工事										
南北自由通路・鉄道施設			→	→	→	→	→			
南口駅前広場			→	→	→	→	→	→	→	→
北口駅前広場			→	→	→	→	→	→	→	→
関係機関等協議・調整	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

協定等

2 事業財源の考え方

財源として、国庫補助金である都市構造再編集中支援事業費補助金などの活用を想定しており、「整備の視点」の考え方を踏まえながら、可能な限り有利な事業財源を確保し、一般財源の縮減に努めます。

また、住機能や商業機能などの導入に資する民間事業者の積極的な誘致に努めるとともに、新たな資金調達の手法について検討します。

さらに、事業の実施にあたっては、その目的を踏まえ、実施主体ごとに適切な役割分担を行うとともに、鉄道事業者に対しては、国が定める要綱等に則り、適切な負担を求めます。

《参考 実施主体や財源等の想定》

事業	実施主体	主要な財源等
南北自由通路の更新 駅のバリアフリー化	市、鉄道事業者	都市構造再編集中支援事業費補助金 公共事業等債 など
南口駅前広場の機能充実・再配置	市	
北口駅前広場の機能充実・再配置	市	
交流空間、サービス機能施設の整備	市	
にぎわい創出施設の導入	市、民間事業者	

3 関連施策

駅を含む光駅周辺の一体的なバリアフリー化を進めるため、バリアフリー法に基づく移動等円滑化基本構想（バリアフリー基本構想）の策定に取り組みます。

資料編

I 用語解説

【参考】（当初の基本計画策定時の資料）

II 光市光駅拠点整備デザイン会議設置要綱

III 光市光駅拠点整備デザイン会議委員等名簿

IV 光駅利用者ワークショップ参加者名簿

I 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
か行	公共事業等債	国全体からみて必要とされる公共事業等に対して起債できる地方債。事業費の90%に充当でき、国が返済の22.2%を負担する。
	交通結節点	自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所
さ行	視点場	対象を眺める場所。位置
	島式ホーム	ホームの両側にそれぞれ線路を配置し、2線路の旅客を1つのホームで取り扱うもの
	シンボリック	象徴的なさま。周辺環境に調和する美しさやシンボル性
	瀬戸風線	光駅北口駅前広場前面道路の虹ヶ丘森ヶ峠線と国道188号を接続する都市計画道路
た行	地域公共交通計画	本市の地域特性に相応しい交通網のすがたを明らかにするマスタープランとしての役割を果たすもの
	地平駅	駅本屋の敷地が、周辺道路面の高さと同程度の駅
	通過交通	その地域に用がなく、単に通過するのみの交通
	都市構造再編集集中支援事業費補助金	「立地適正化計画」に基づき、地方公共団体や民間事業者等が行う都市機能や居住空間の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行う個別補助金
は行	パーク&ライド	郊外から業務地区や観光地等へ集中する自動車交通を、鉄道やバスなどの公共交通にシフトして渋滞を緩和する手法
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、障害の有無等に関わらず、誰も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
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	ICT	情報通信技術 「Information & Communication Technology」の略

II 光市光駅拠点整備デザイン会議設置要綱

光市光駅拠点整備デザイン会議設置要綱

令和元年7月26日

光市告示第40号

(設置)

第1条 光駅拠点整備基本計画（以下「基本計画」という。）の策定に関し、光駅周辺地区拠点整備基本構想に掲げる整備の基本的な方向性の一つ「人をつくる～未来につなぐ 一人ひとりが主役の連携空間づくり～」の理念を踏まえて、多様な主体の協働・連携を推進し、また、専門的な見地からの助言等を得ることにより、もって本市にふさわしい玄関づくりを実現するため、光駅拠点整備デザイン会議（以下「デザイン会議」という。）を設置する。

(任務)

第2条 デザイン会議の任務は、基本計画の策定に関し、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 デザイン会議は、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) 関係団体又は関係事業者を代表する者
- (2) 日常的に光駅を利用する者
- (3) 公募により選出された者
- (4) 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計画の策定が完了する日までとする。

(会長及び副会長)

第5条 デザイン会議に会長及び副会長を各1人置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、デザイン会議の会務を総理し、デザイン会議を代表する。

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 デザイン会議の会議（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 会長は、必要があると認めるときには、関係者に会議への出席を求めることができる。

4 会議は、公開するものとする。

(オブザーバー)

第7条 デザイン会議にオブザーバーを置くことができる。

2 オブザーバーは関係行政機関を代表する者とする。

3 オブザーバーは会議に出席し、意見等を述べることができる。

(アドバイザーの会議への出席)

第8条 市が別に定めるアドバイザーは会議に出席し、専門的な見地から助言等を述べるることができる。

(庶務)

第9条 デザイン会議の庶務は、建設部都市政策課において行う。

(その他)

第10条 この告示に定めるもののほか、デザイン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、令和元年7月26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条に規定する基本計画の策定が完了する日限り、その効力を失う。

Ⅲ 光市光駅拠点整備デザイン会議委員等名簿（敬称略）

役職等	氏名	所属等	備考
会長・委員	橋 本 均	浅江地区コミュニティ協議会	
副会長・委員	足 立 基 樹	光市観光協会	
委員	西 村 信 浩	中国ジェイアールバス株式会社	
委員	清 水 延 隆	周南近鉄タクシー株式会社	
委員	安 達 清 治	光商工会議所	任期：～令和２年３月３１日
委員	有 澤 智 貴		任期：令和２年４月１日～
委員	小 田 隆 紹	浅江商店会	
委員	中 原 健 次	光市中心身障害児者団体連絡協議会	
委員	柳 通 江	光市老人クラブ連合会	
委員	荒 川 佳 子	浅江小学校ＰＴＡ	
委員	榊 原 綾	光駅を利用する若者・学生	
委員	繁 永 政 志		
委員	和 田 佳 奈 美	公募委員	
委員	岩 根 立 起		
オブザーバー	森 山 泰 人	国土交通省中国地方整備局 都市・住宅整備課	任期：～令和２年３月３１日
オブザーバー	清 家 貴 之		任期：令和２年４月１日～
オブザーバー	堀 川 治	山口県土木建築部 都市計画課	
オブザーバー	時 吉 弘 志	山口県光警察署 交通課	任期：～令和２年３月３１日
オブザーバー	大 利 太 郎		任期：令和２年４月１日～
アドバイザー	鵜 心 治	山口大学大学院	
アドバイザー	目 山 直 樹	徳山工業高等専門学校	

Ⅳ 光駅利用者ワークショップ参加者名簿（敬称略）

氏名	備考
岡 村 優 輝	公募
河 埜 正 明	公募
熊 谷 朝 和	公募
桑 田 清 香	公募
杉 田 実 加	公募
高 木 よ 志 美	公募
竹 田 裕	公募
徳 原 明 日 郁	公募
橋 本 健 四 郎	公募
藤 井 沢 美	公募
松 本 葉 子	公募
宮 崎 脩 子	公募
柚 木 宏 行	公募



光駅拠点整備基本計画

発 行：山口県光市

編 集：光市都市政策部都市政策課

〒743-8501

山口県光市中央六丁目 1 番 1 号

電話 (0833) 72-1574

<https://www.city.hikari.lg.jp/>