

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

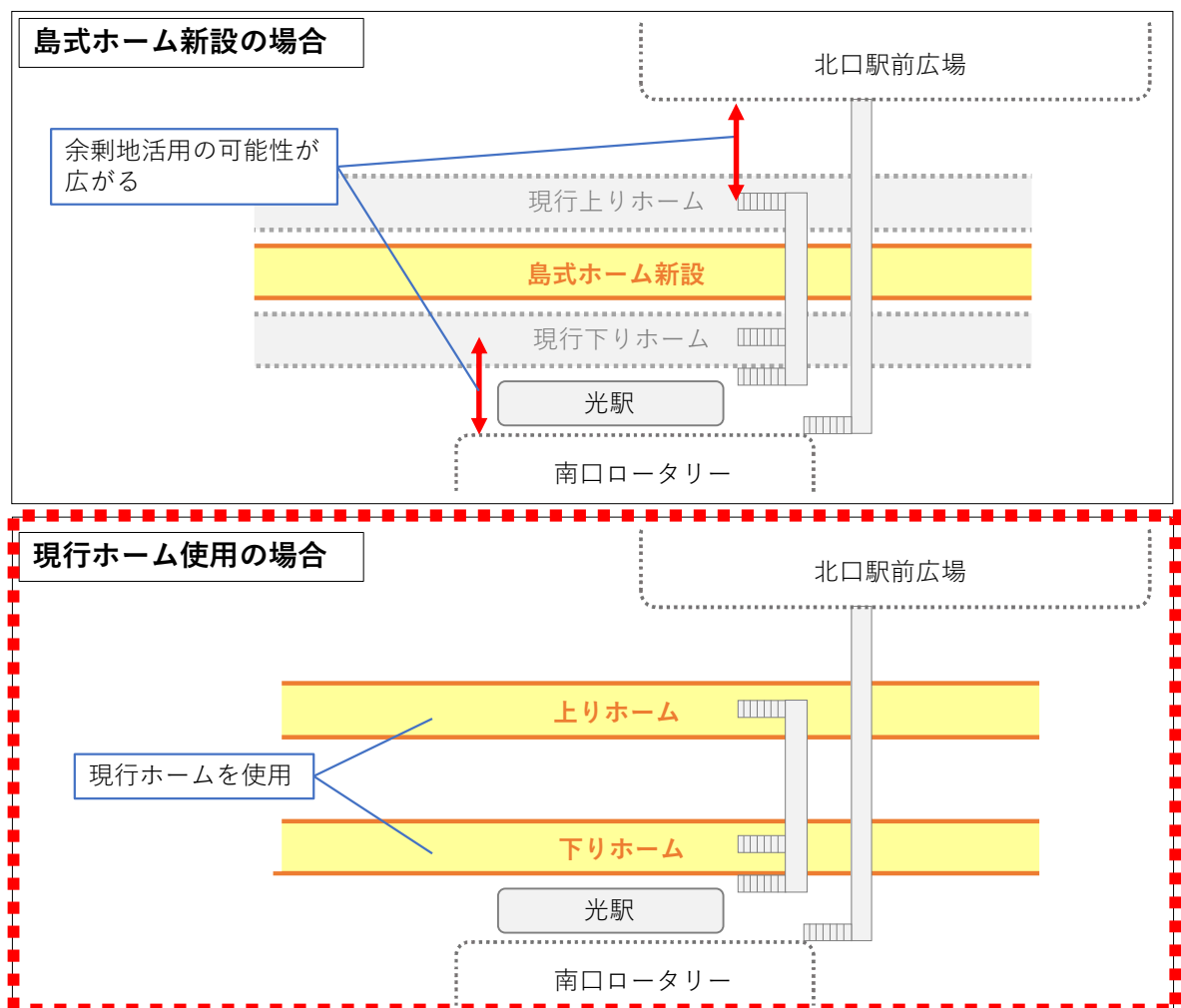
<ホームの形態の比較検討>

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>

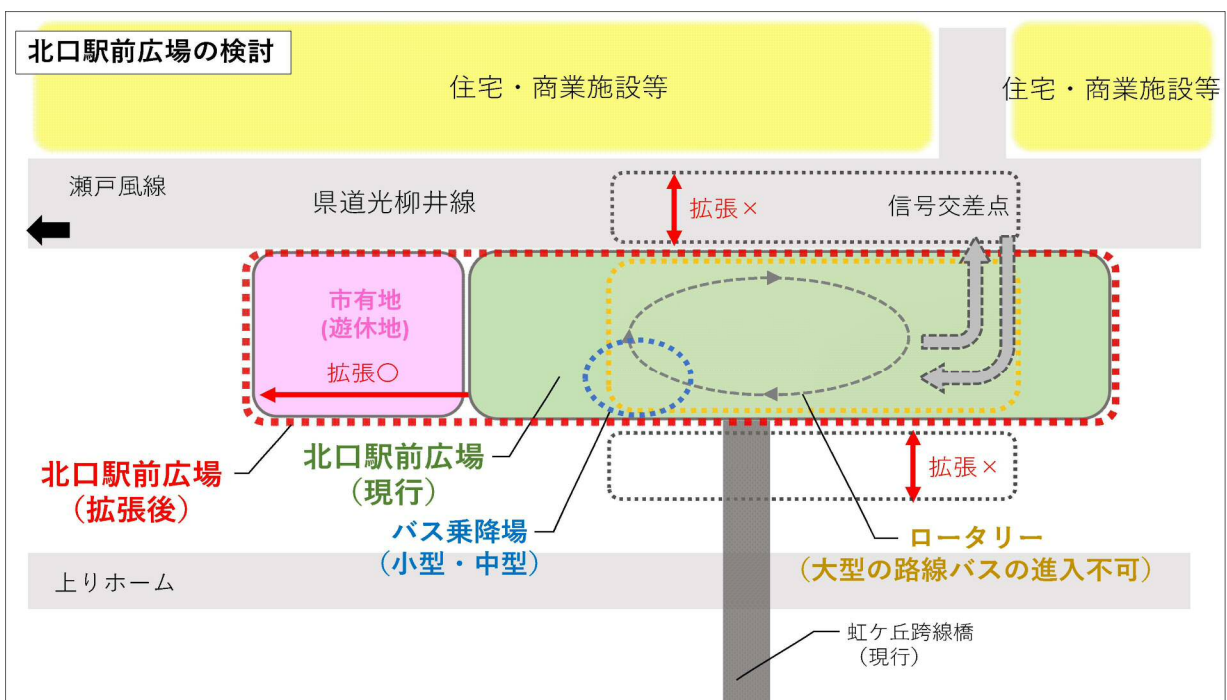
今後、瀬戸風線の開通などに伴い前面道路の交通量の増加が見込まれることから、自動車と鉄道等の安全な交通結節機能を確保するため、北口にロータリーを新設します。

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。

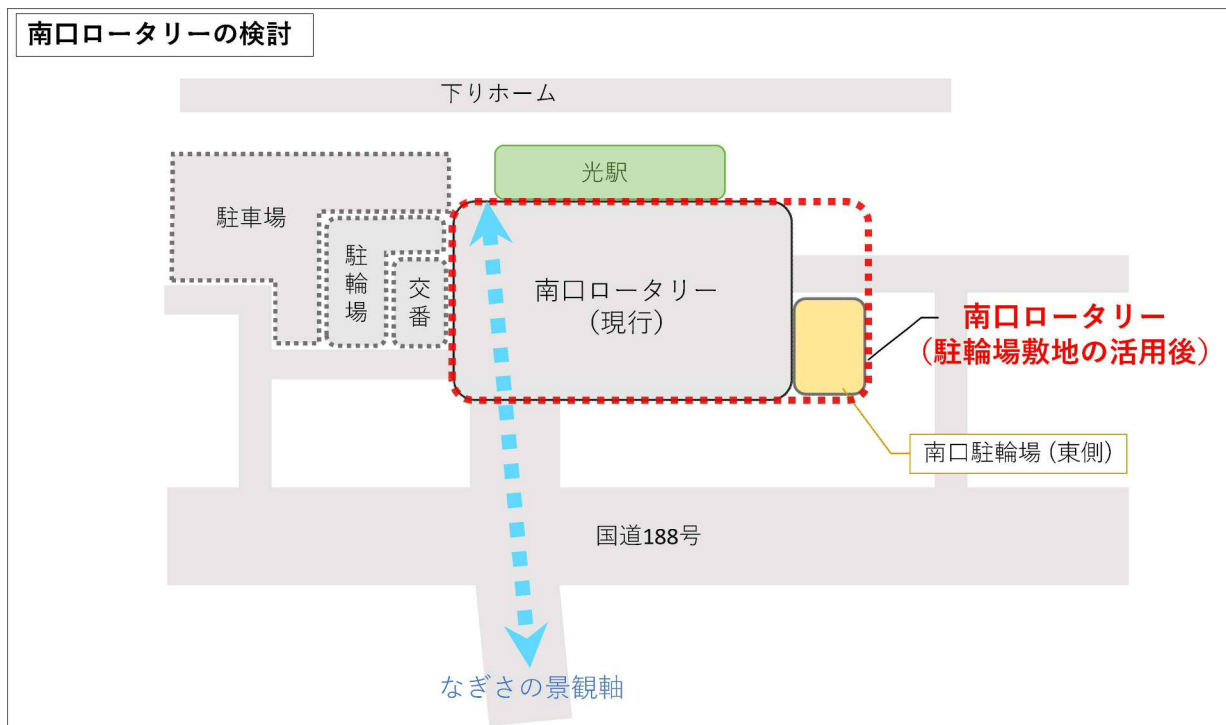
また、ロータリー新設に伴い、駐車場や駐輪場のスペースを確保するため、現行の北口駅前広場西側の市有地を駅前広場用地として活用します。



(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。



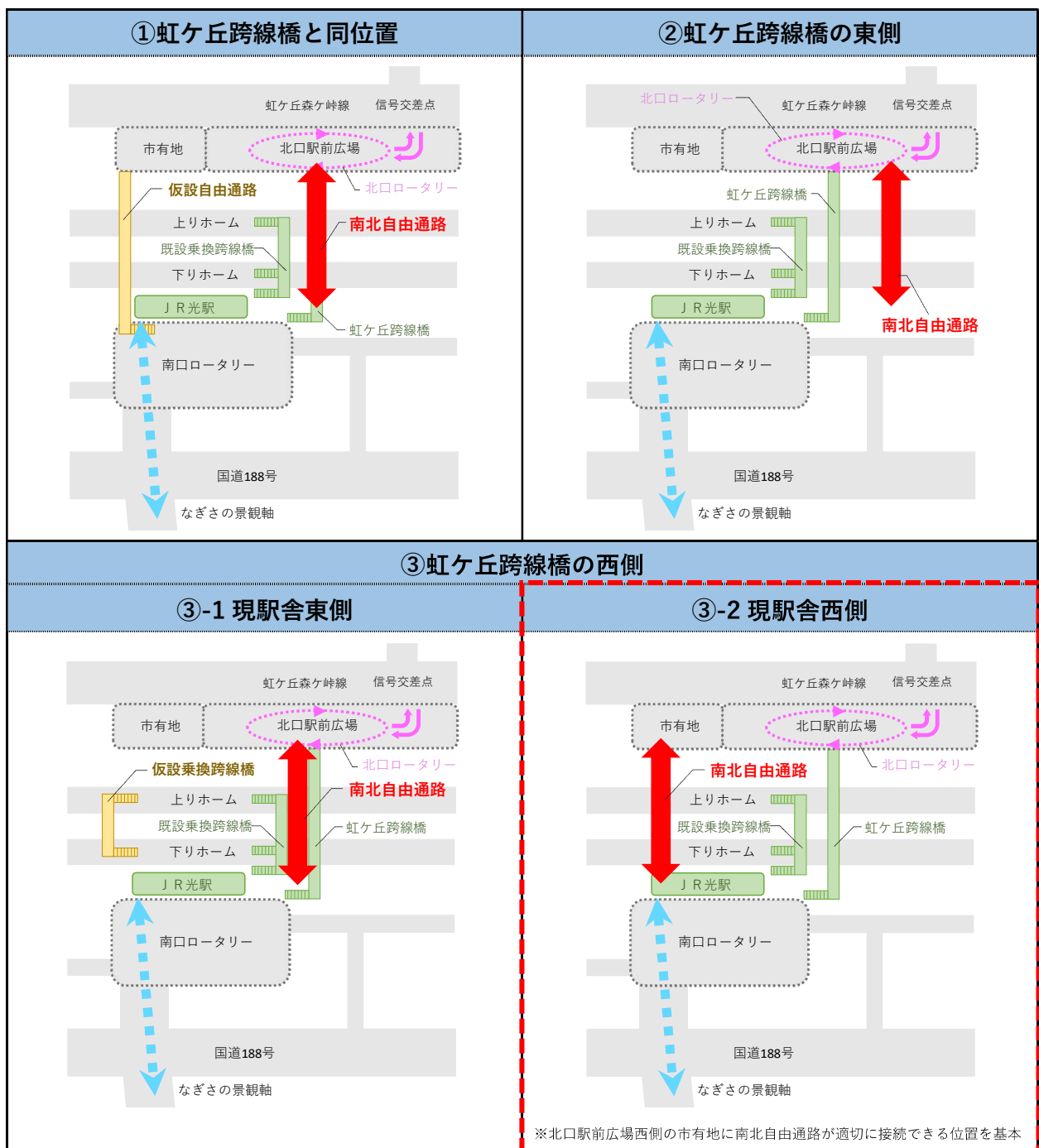
※「なぎさの景観軸」は、基本構想で位置付けた、駅南口から虹ヶ浜海岸までをつなぐ軸で、海との一体感や連続感を演出し、シンボルとなる景観軸のことです。

(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	△	×	○	○
		・ロータリーに近い	・ロータリーに近い	・ロータリーに近い	・ロータリーから遠い
		・ロータリーから若干遠い	・ロータリーから遠い	・ロータリーに近い	・ロータリーに近い
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。



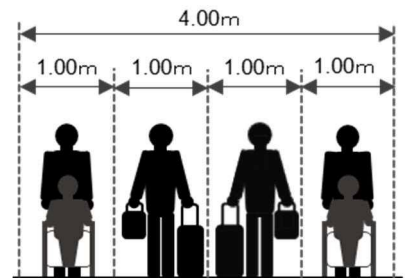
■ 整備計画のポイント ■

- 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。



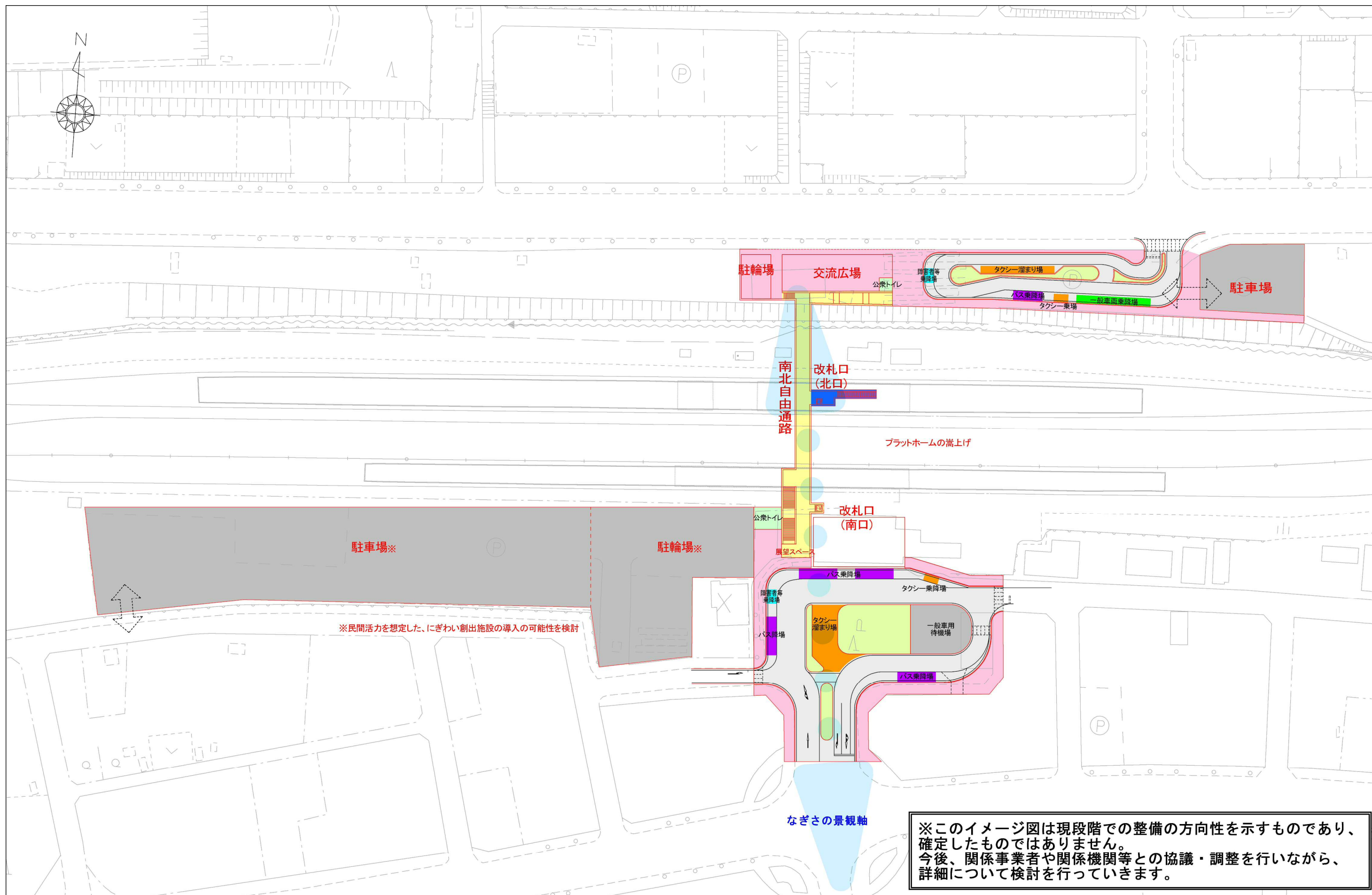
■ 整備計画のポイント ■

- 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。