

第3回 光駅拠点整備デザイン会議

光市 建設部都市政策課

令和2年2月28日

議題 1

基本的な方向性について

基本計画の構成と本日の議題について

【意見聴取・合意形成の場や機会】

光駅利用者ワークショップ^o

- ・ 光駅利用者を対象に 3 回実施
- ・ 第 1 回 (9/28)
- ・ 第 2 回 (10/4)
- ・ 第 3 回 (10/26)

アドバイザー

(学術的支援)

光駅拠点整備デザイン会議

パブリック コメント

市議会 (議決)

(提案)

(意見・提言・助言等)

(助言等)

(意見・提言)

【基本計画の構成】

現状と課題

◆利用実態調査

駅や虹ヶ丘跨線橋の利用者数などの利用実態や駐車場、駐輪場、バス、タクシー等の公共交通機関、送迎車両や通過交通などの交通実態を調査。

基本的な方向性

○駅前広場、南北自由通路、駅舎の整備の方向性

議題 1

整備計画図

概算工事費

整備スケジュール

基本計画素案

基本計画案



・・・本日(第3回)の議題箇所

前回の振り返り（基本的な方向性(案)）

前回の内容

課 題

一体的な安全性の確保

- ・円滑な移動への対応
- ・案内誘導サインや情報表示の改善
- ・利用者の交通安全の確保
- ・交番機能の確保

交通結節点としての機能向上

- ・交通動線に配慮した配置
- ・十分な南口ロータリーの規模確保
- ・待合環境の改善
- ・駐車場・駐輪場の利用環境向上

機能の充実による利便性向上

- ・南北自由通路機能の改善
- ・利便施設の導入・配置
- ・観光案内機能の検討

自然を活かした空間の確保

- ・シンボリックな空間の創出
- ・自然環境との調和
- ・交流を楽しめる空間の創出

ふさわしい規模と実現性の確保

- ・財源の効果的・効率的な活用
- ・ふさわしい整備内容と規模の検討
- ・多様な主体との協働と連携

整備 コンセプト

（仮）人、交通、自然をつなぐ、つながる光駅

整備の視点

海を意識した空間デザイン

低コストな手法の選択

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

機能的で利用しやすい
円滑交通環境づくり

便利、快適、スマートに
利便利用環境づくり

人がつどい楽しむ魅力の核
にぎわい環境づくり

民間活力の導入による
協働・連携環境づくり

整備内容(案)

南北自由通路
の更新

南口駅前広場
の再配置・拡張

北口駅前広場
の再配置・拡張

交流空間、サービス
機能施設の整備

にぎわい創出施設
の導入

前回の振り返り（基本的な方向性（整備内容(案)））

前回時点の想定する整備内容

南北自由通路の更新

- ▶改修の費用対効果や将来性、利便性、バリアフリーへの対応から新たな整備。
- ▶利便性向上のため、設備の充実。

南口駅前広場の再配置・拡張

- ▶南口駅前広場へのバス乗降場、タクシー乗場、タクシー溜まり場、駐車場、駐輪場といった現状機能の確保と、一般車乗降場などの新たな機能の導入。
- ▶市民等の交流の場として活用できる交流スペースの整備。
- ▶新たな機能の導入などにもとまない、現行の南口駅前広場を拡張していくことも視野に入れた検討。
- ▶南口ロータリー東側（市道島田虹ヶ浜線）から流入する通過交通対策の検討。
- ▶駐車場の駐車場法に基づいた再整備と、出入庫管理の改善。
- ▶駐輪場の集約、適切な収容台数の確保と、利用環境の向上。

北口駅前広場の再配置・拡張

- ▶北口駅前広場内へのバスなどの車両の乗り入れが可能となるような整備。
- ▶北口駅前広場内の機能として、バス乗降場、タクシー乗場、タクシー溜まり場、一般車乗降場などの新たな導入の検討と、駐車場、駐輪場の再配置の検討。
- ▶新たな機能の導入などにもとまない、現行の北口駅前広場を拡張していくことも視野に入れた検討。
- ▶駐車場の駐車場法に基づいた再整備と、出入庫管理の改善。

交流空間、サービス機能施設の整備

- ▶市民等の交流の場として活用できる交流スペースの整備。
- ▶公衆トイレなどの公共的なサービス施設の整備の検討。

にぎわい創出施設の導入

- ▶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の検討。

前回の振り返り（基本的な方向性（整備内容(案)））

前回時点の想定する整備内容

【北口駅前広場】

- 施設の再配置を検討
- 北口駅前広場を拡張していくことも視野に入れながら検討
- 車両の乗り入れが可能となるような整備
- バス乗降場、タクシー乗場、タクシー溜まり場、一般車乗降場などの新たな導入の検討

【北口駐車場】

- 再整備、出入庫管理の改善
- 再配置を検討

【北口駐輪場】

- 再配置を検討

【南北自由通路】

- 新たな整備
- 設備の充実

- 民間活力による、にぎわい創出施設の導入の検討

- ロータリー東側（市道島田虹ヶ浜線）から流入する通過交通対策の検討

【南口駐車場】

- 再整備、出入庫管理の改善

【南口駅前広場】

- 施設の再配置を検討
- 南口駅前広場を拡張していくことも視野に入れながら検討
- 交流スペースの整備
- 公共的なサービス施設の整備の検討

【南口駐輪場】

- 集約
- 適切な収容台数の確保
- 利用環境の向上

【南口ロータリー】

- 現状機能の確保
- 一般車乗降場などの新たな機能の導入

ホーム形態の検討

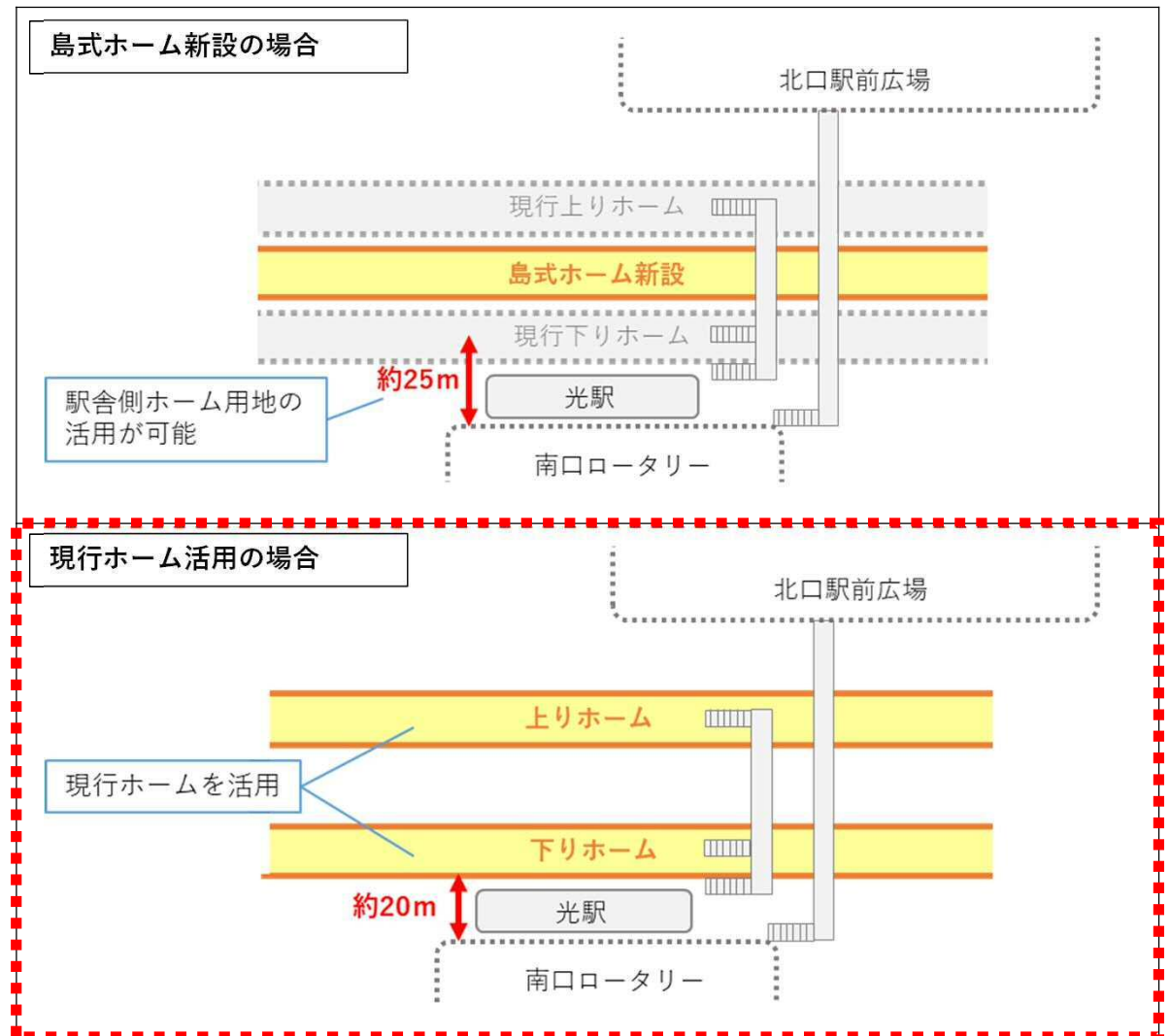
現在、上りと下りで2面あるホームを統合し、1面の島式ホームとすることで駅前広場の拡張の可能性、新たな自由通路などの施設規模の縮小と利便性向上といったメリットが考えられます。また、ホームの形態により、駅前広場の拡張範囲や駅施設の形態なども変わってくることから、ホームの形態について検討しました。

新たに島式ホームを設置する場合、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ります。

また、現行の上りホームを用いて1面の「島式ホーム」とする場合についても同様に、膨大な費用が必要となります。



ホームについては、現行のホームを活用します。



北口ロータリーの検討

前回の内容

《基本条件》

▶ロータリー出入口

安全性などの観点から車両の出入口位置を現行の信号交差点部（現行の駐車場出入口）としたロータリーを想定します。

▶乗入車両

市内で運行している路線バス※を想定します。

※現行運行している大型の路線バスで、道路構造令という普通自動車（車長L=12m）に相当するものを想定

《課題》

▶南北方向の用地幅が不足

北口駅前広場の用地は東西方向に広く、南北方向に狭い、細長い形状となっており、バスが進入・転回できるロータリーを整備するためには南北方向の広場拡張が必要となります。

《広場拡張範囲の検討》

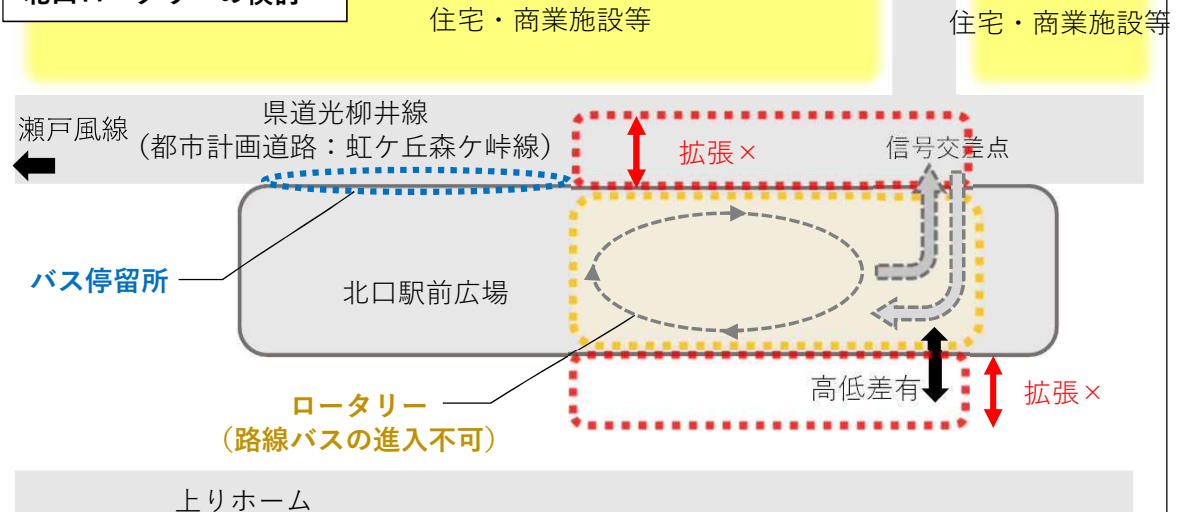
▶北側（道路側）

既に沿道の市街地形成が進んでいる都市計画道路（虹ヶ丘森ヶ峠線）に接しているため、北側への拡張は困難です。

▶南側（線路側）

鉄道用地であるため、鉄道事業者との協議・調整等が必要となります。必要な面積を確保しようとする1,000㎡程度の鉄道用地が必要となります。また、広場と鉄道用地には大きな高低差があり、広場を拡張する場合、用地の購入費用に加え、擁壁等の工事に多額の費用が必要となります。

北口ロータリーの検討



《公共交通の現状と将来見通し》

北側はバスの本数が平日16本、休日9本と少なく、将来的な運行本数の増加などは未定です。

また、タクシーは乗降場がありませんが、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、将来的な利用者の増加が見込まれます。

《ロータリー》

路線バスが進入・転回できるロータリーを整備するためには、用地や地形的な制約により、大きなコストが必要となります。また、バスは現在の運行本数が少ないことや将来的にも運行本数の増加など現時点では未定な状況であるため、路線バスについては、駅前広場の前面道路上に安全に乗降できるバス停留所の整備を検討することとし、ロータリーについては、路線バスの乗入れを想定した大規模なものせず、一般車やタクシー等が乗入れるロータリーの整備に向けて検討を行います。

北口駅前広場の検討

《整備概要》

- ▶信号交差点部を出入口としたロータリー整備を関係機関等と協議しながら検討
- ▶ロータリー内には、障がい者等乗降場、タクシー乗降場、一般車両乗降場などを整備
- ▶駐車場、駐輪場を再整備、再配置
- ▶駐車場の出入庫管理改善

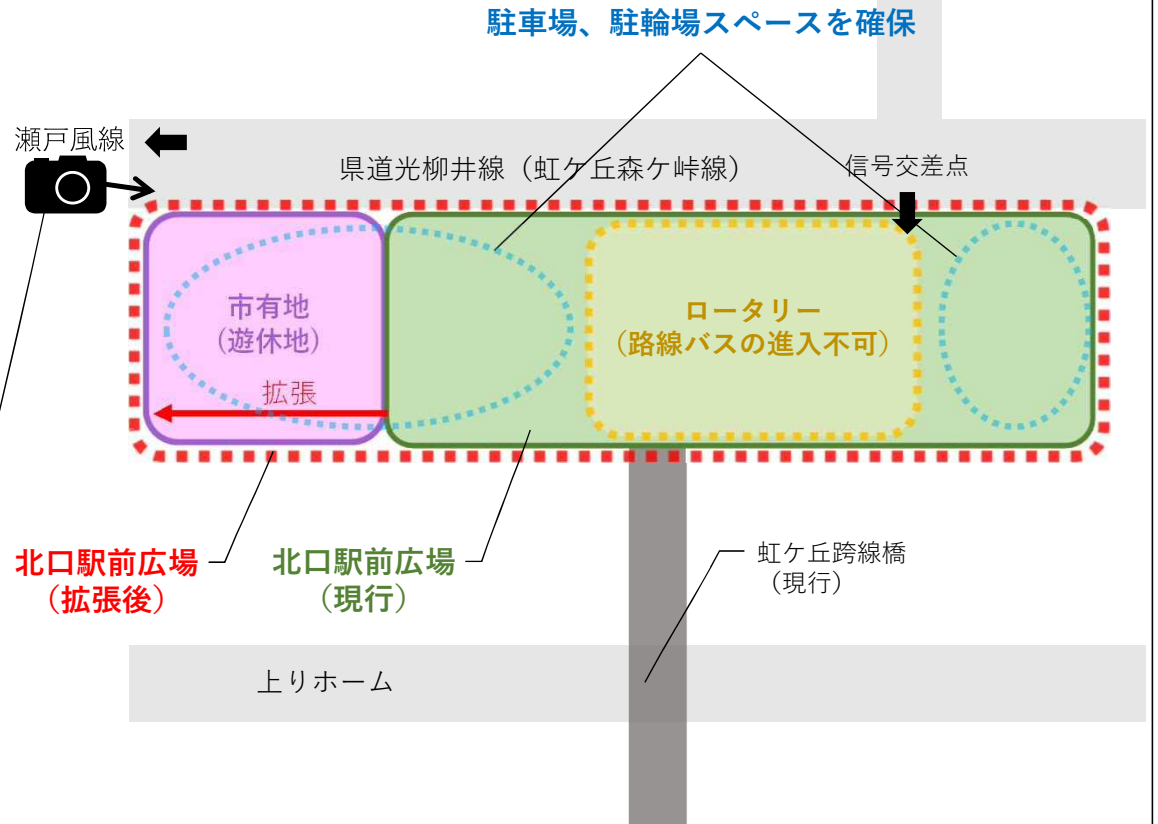


ロータリー新設に伴い、駐車場、駐輪場の設置スペース確保が必要であることから、北口駅前広場西側の市有地を活用の検討



北口駅前広場西側の市有地

北口駅前広場の検討



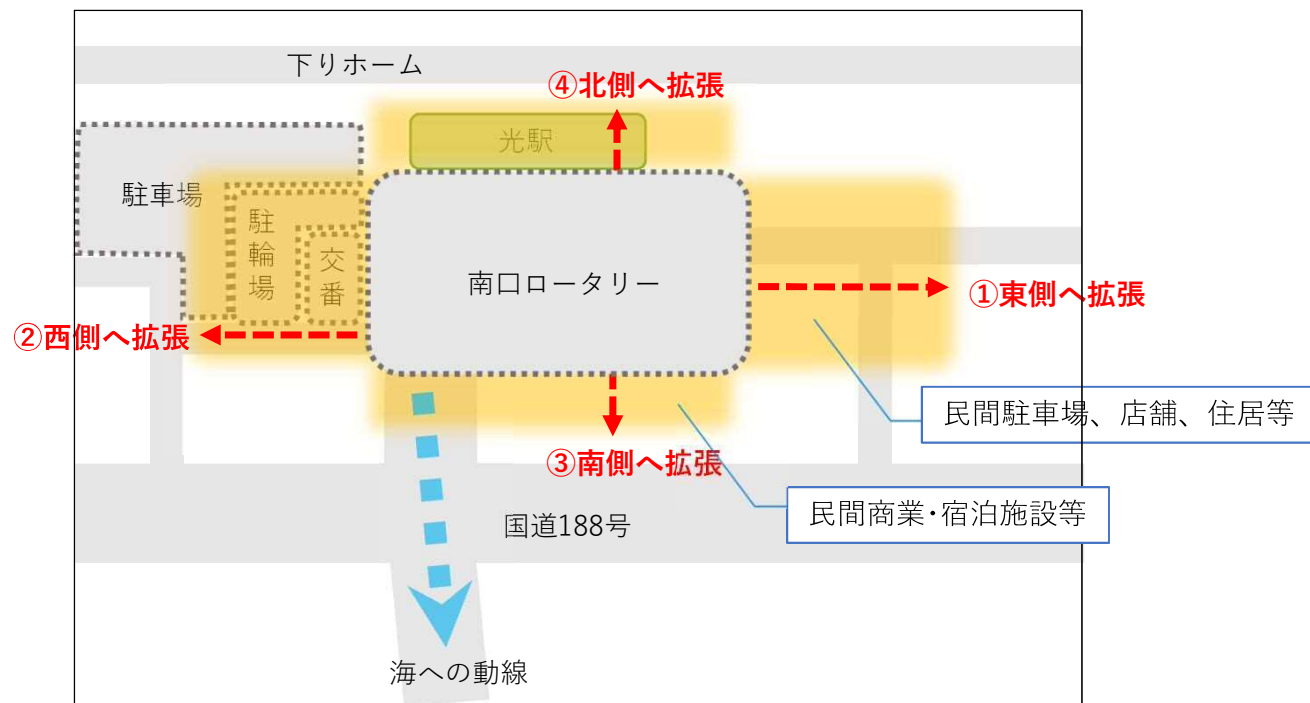
南口ロータリーの検討

南口ロータリーでは、交通結節機能の充実を図るため、バス乗降場、タクシー乗降場、一般車両乗降場などの設置を想定しています。これらを適切に配置するためには、現行のロータリー（面積3,300㎡程度）を拡張して、必要な面積（5,000㎡程度）を確保する必要があります。

そのため、拡張するにあたり、①東側（民間の駐車場及び商業施設・住居等）、②西側（交番等）、③南側（民間商業・宿泊施設等）、④北側（駅舎等）の4方向が考えられるため、各方向について検討しました。

《想定する施設等》

施設名	現状	計画
バス乗降場	1台	数台程度
バス乗場	2台	
バス降場	2台	
バス待機場	(降場を使用)	数台程度
タクシー乗車場	1台	1台程度
タクシー降車場		1台程度
タクシー溜まり場	12台	数台程度
一般車両乗降場		数台程度
障がい者等乗降場		1台程度
一般車両待機場		10台程度



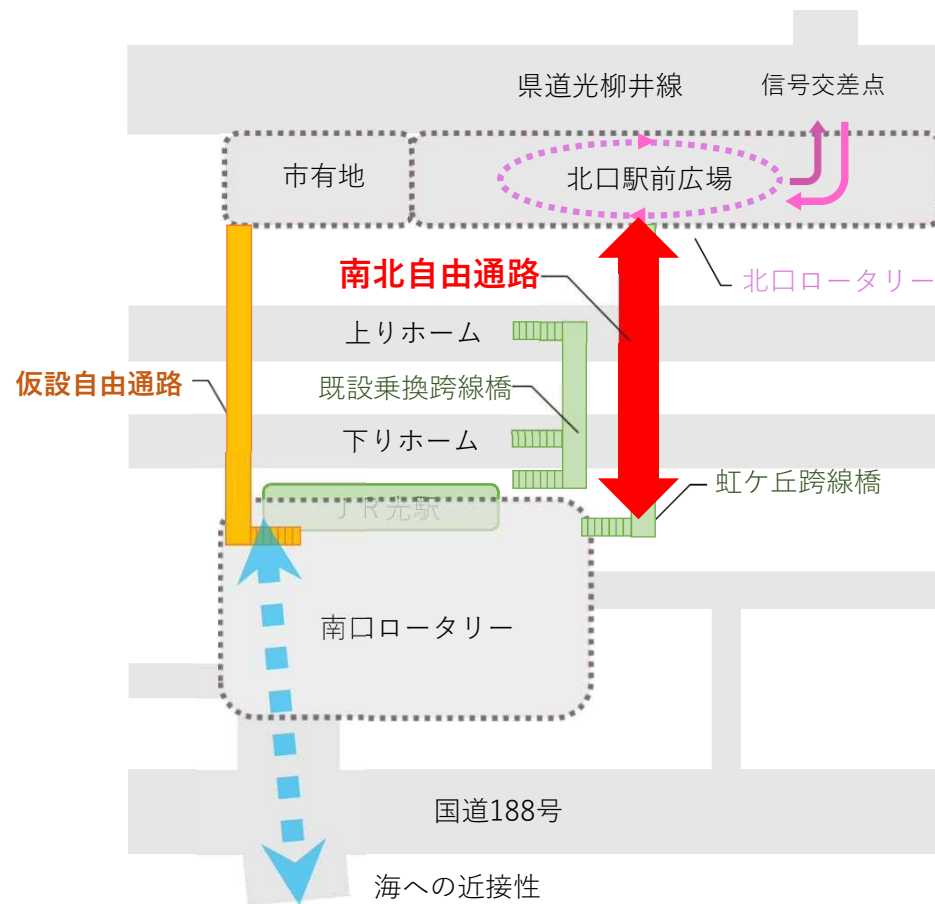
南口ロータリーの検討

	ケース①	ケース②	ケース③	ケース④
	東側	西側	南側	北側
整備の方向性 安心環境 (周辺道路との接続等)	△	△	×	○
	ロータリーに接続する道路が増え、現状よりも交通動線が複雑になる可能性がある	国道からロータリーへ入る交通動線が現状よりも複雑になる	国道188号交差点近くの交通動線が現状よりも複雑になる	ロータリーに接続する道路は現状と同様であり、比較的安全性が高い
整備の方向性 利便環境 (商業機能等)	×	×	△	△
	- 商業施設が立地しているため、用地確保が課題となる - 仮に用地を確保する場合、既存の商業機能が駅周辺からなくなる可能性がある - ロータリーが東西方向に長くなるため、ロータリー南側の商業施設への利便性が低下する可能性がある	- 交番が立地しているため、用地確保が課題となる - 仮に用地を確保する場合、駅周辺での交番機能の確保が課題となる - ロータリーが東西方向に長くなるため、ロータリー南側の商業施設への利便性が低下する可能性がある	- 商業施設が立地しているため、用地確保が課題となる - 仮に用地を確保する場合、既存の商業・宿泊機能が駅周辺からなくなる可能性がある	- 駅舎が立地しているため、用地確保が課題となる - 仮に用地を確保する場合、線路隣接地での駅舎機能の確保が課題となる
整備の視点 海への近接性	△	△	○	○
	- 拡張部が海への動線から離れる - 南北自由通路を現駅舎の西側に設置する場合、南北自由通路及び駅舎と、海に続く道がロータリーに遮られず、海までの連続性創出が可能	南北自由通路及び駅舎と、海に続く道がロータリーに遮られる形となる	南北自由通路を現駅舎の西側に設置する場合、南北自由通路及び駅舎と、海に続く道がロータリーに遮られず、海までの連続性創出が可能	南北自由通路を現駅舎の西側に設置する場合、南北自由通路及び駅舎と、海に続く道がロータリーに遮られず、海までの連続性創出が可能
総合評価	△	△	△	○

南北自由通路の検討（設置位置の検討）

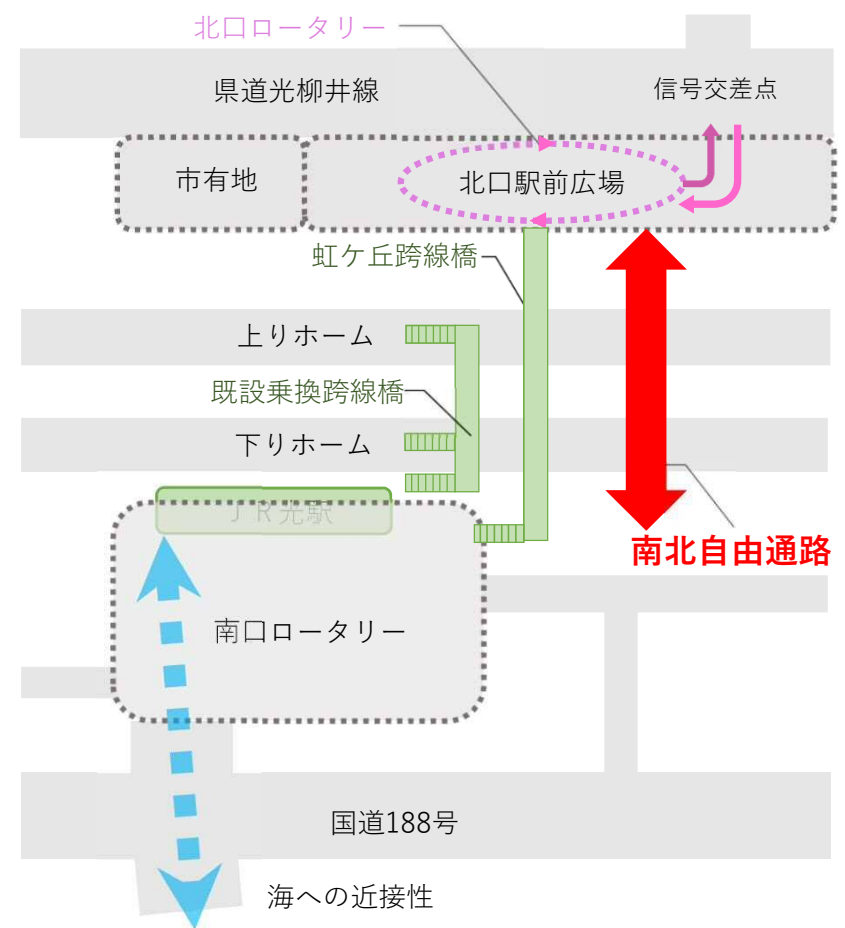
ケース①

虹ヶ丘跨線橋と同位置



ケース②

虹ヶ丘跨線橋の東側



南北自由通路の検討（設置位置の検討）

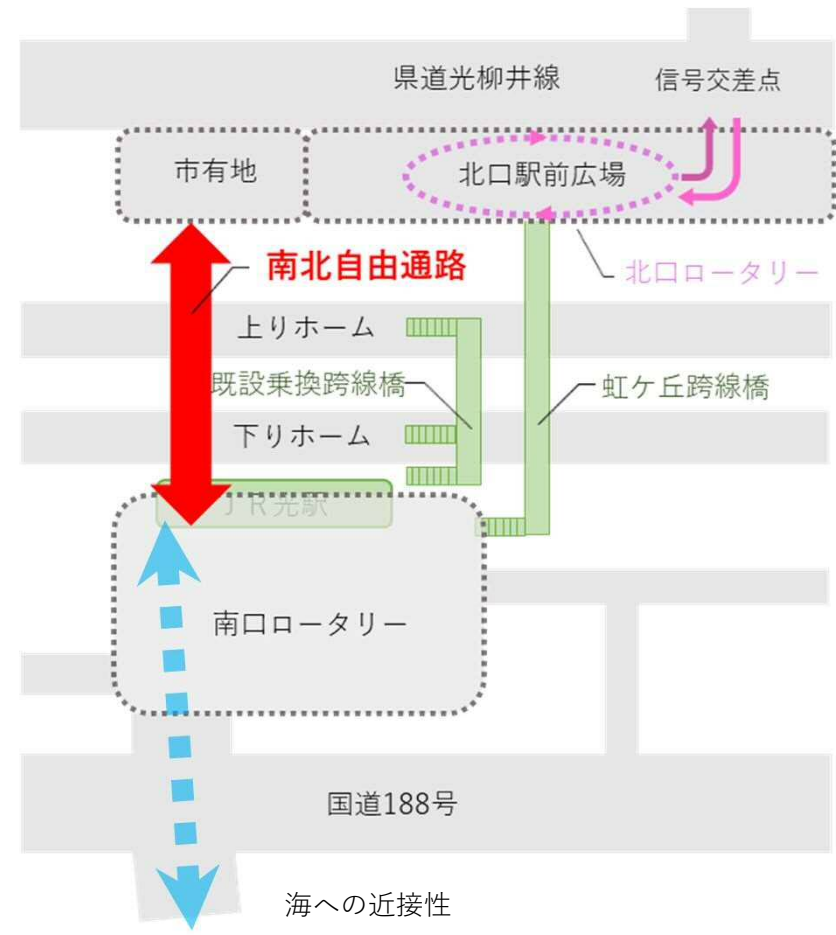
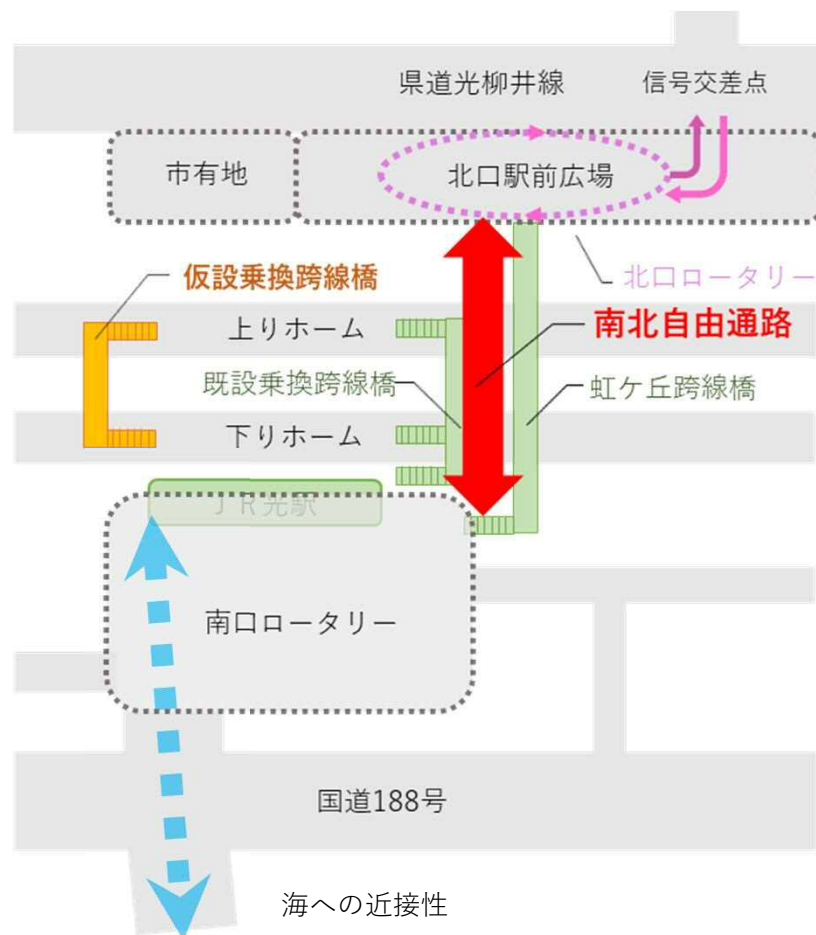
ケース③-1

ケース③-2

虹ヶ丘跨線橋の西側

現駅舎東側

現駅舎西側



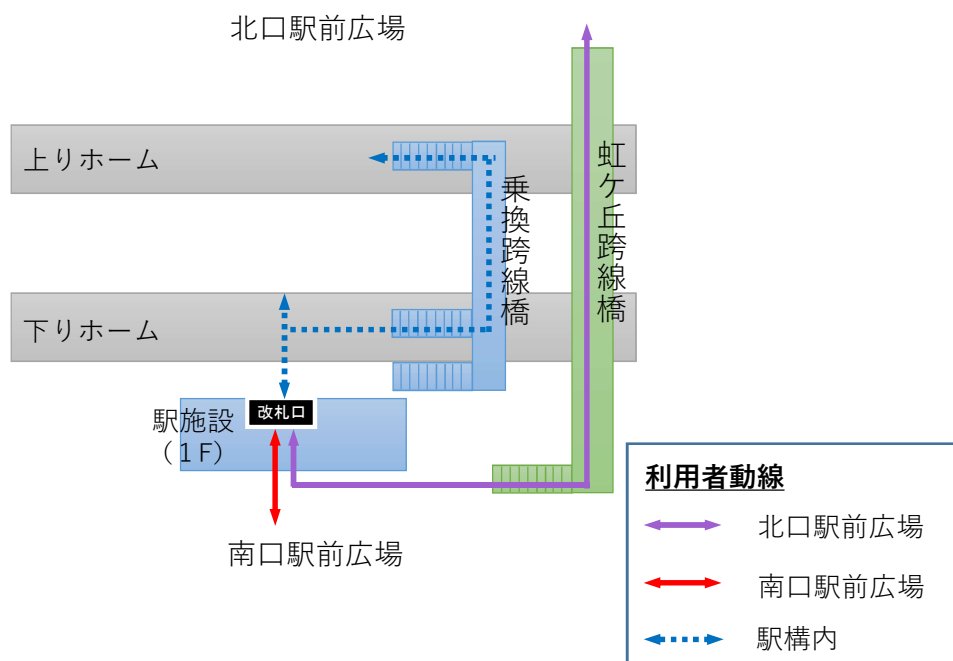
南北自由通路の検討（設置位置の検討）

		ケース①	ケース②	ケース③- 1	ケース③-2
		虹ヶ丘跨線橋と同位置	虹ヶ丘跨線橋の東側	虹ヶ丘跨線橋の西側	
				現駅舎東側	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		×	×	×	○
		・海への動線が遠い ・海との近接感が薄い	・海への動線が遠い ・光駅の最大の長所である海との近接感がさらに薄れる	・海への動線が遠い ・海との近接感が薄い	・海への動線が近い ・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	・工事中も仮設の跨線橋等が不要	・工事中は仮設乗換跨線橋が必要	・駅舎が支障となる場合は仮設駅舎が必要
総合評価		×	△	△	○

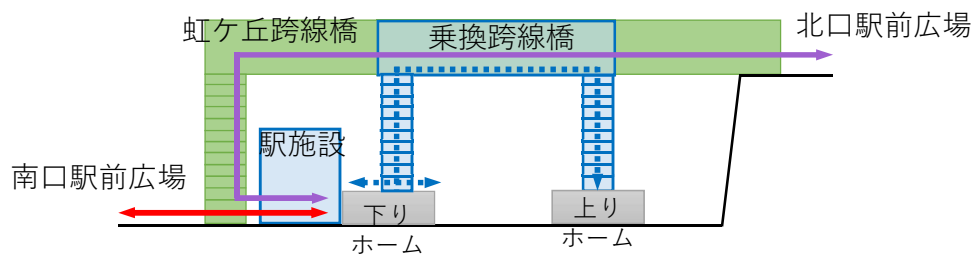
駅舎の形態と自由通路の一体化に関する比較検討

現 状

平面イメージ図



断面イメージ図



駅利用者 動線

上りホーム

下りホーム

北口駅前広場

水平移動

×

△

・虹ヶ丘跨線橋と乗換跨線橋を渡るため、移動距離が長い

・虹ヶ丘跨線橋を渡る必要があり、移動距離が比較的長い

上下移動

×

○

・虹ヶ丘跨線橋と乗換跨線橋で、計3回の大きな上下移動が必要

・虹ヶ丘跨線橋を渡るため、1回の大きな上下移動が必要

駅舎が南側にあるため、上りホームまでの距離が長く、上下移動が多い

南口駅前広場

水平移動

△

◎

・乗換跨線橋を渡る必要があるため、移動距離が比較的長い

・駅舎が南側にあるため、ホームと駅前広場の移動距離は短い

上下移動

△

◎

・乗換跨線橋を渡るため、計2回の大きな上下移動が必要

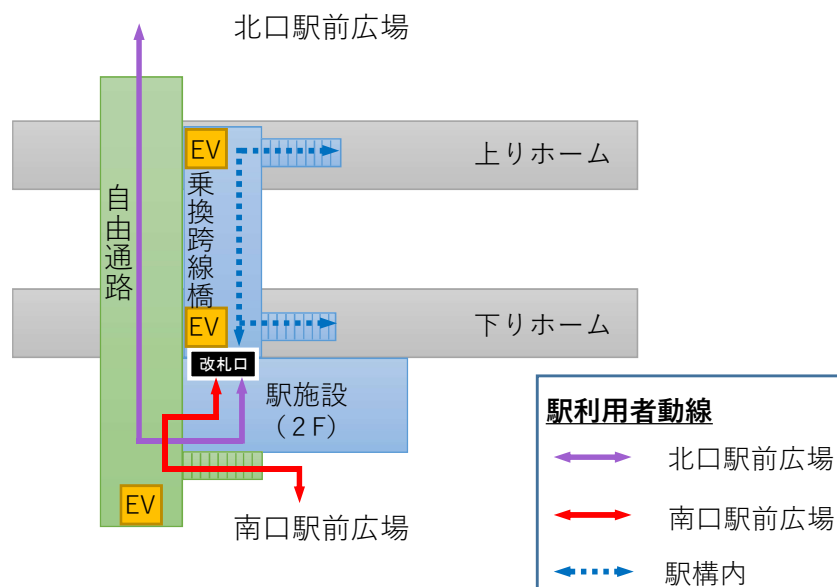
・跨線橋を渡る必要がないため大きな上下移動を必要としない

駅舎が南側にあるため、駅南側からの利便性は比較的高い

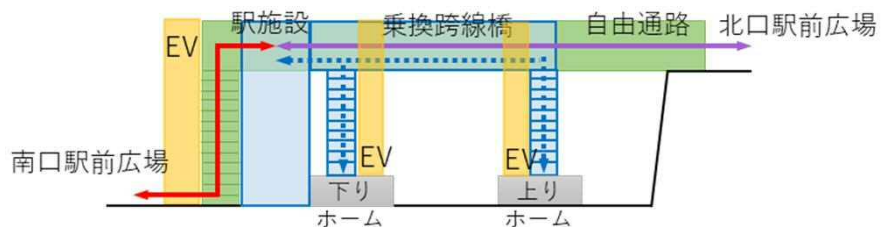
駅舎の形態と自由通路の一体化に関する比較検討

①簡易橋上駅案

平面イメージ図



断面イメージ図



駅利用者
動線

上りホーム

下りホーム

評価

北口駅前広場

水平移動

×

△

・移動距離は現状とほぼ同様に長い

・移動距離は現状とほぼ同様に比較的長い

上下移動

○

○

・改札口が2階となるため、大きな上下移動は現状よりも少ない1回のみとなる

・大きな上下方向の移動は現状と同様の1回

南口駅前広場

水平移動

△

○

・移動距離は現状とほぼ同様に比較的長い

・移動距離は現状よりも若干長くなるが、比較的短い

上下移動

△

△

・大きな上下方向の移動は現状と同様の2回

・改札口が2階となるため、大きな上下移動が、新たに2回必要となる

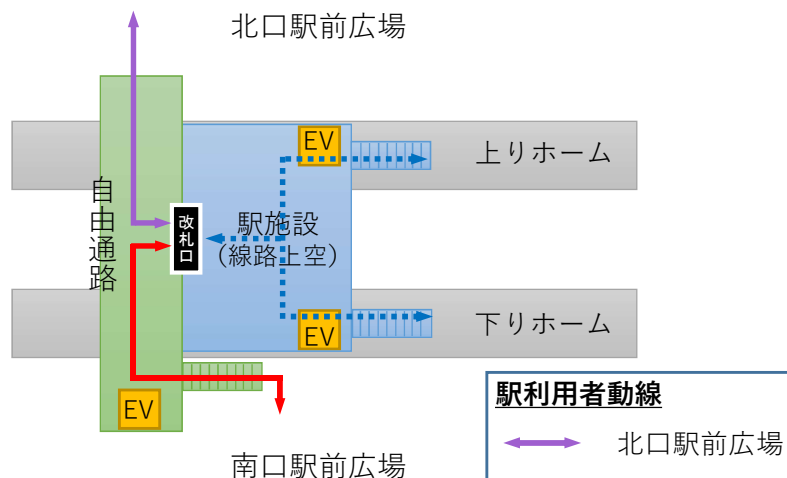
△

△

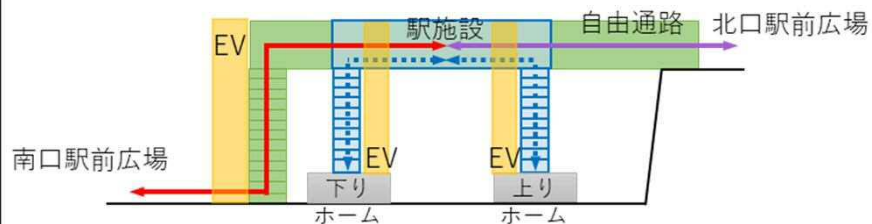
駅舎の形態と自由通路の一体化に関する比較検討

②橋上駅案

平面イメージ図



断面イメージ図



駅利用者 動線

上りホーム

下りホーム

評価

北口駅前広場

水平移動

△

・移動距離は現状よりも短くなるが、比較的長い

△

・移動距離は現状よりも若干短くなるが、比較的長い

上下移動

○

・改札口が2階となるため、大きな上下移動は現状よりも少ない1回のみとなる

○

・大きな上下方向の移動は現状と同様の1回

南口駅前広場

水平移動

△

・移動距離は現状とほぼ同様で比較的長い

△

・線路上空の改札口を利用するため、移動距離が比較的長い

上下移動

△

・大きな上下方向の移動は現状と同様の2回

△

・改札口が2階となるため、大きな上下移動が、新たに2回必要となる

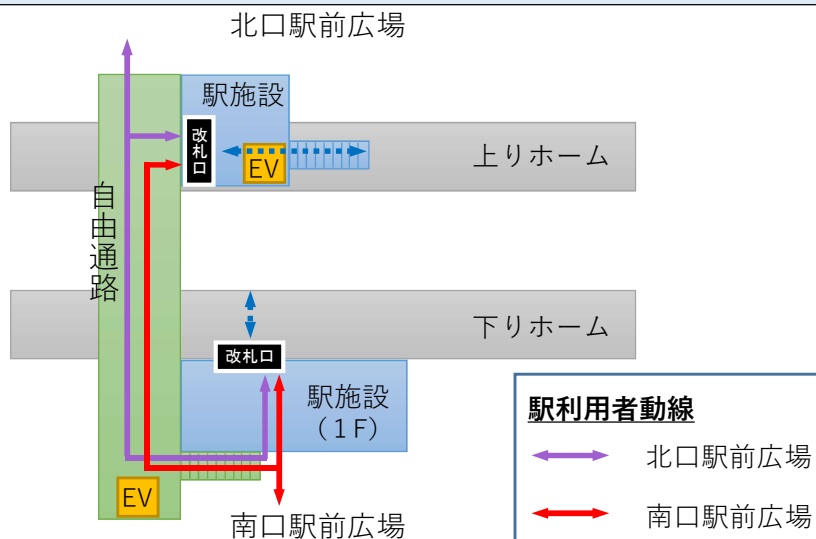
○

△

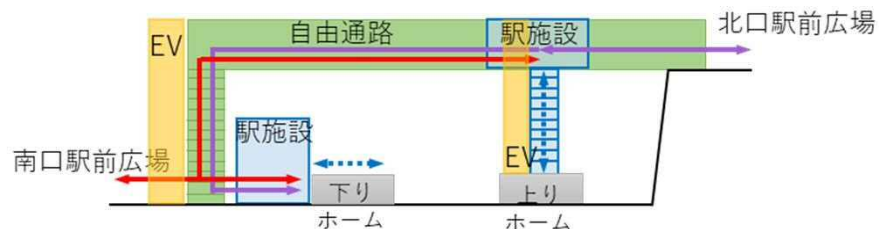
駅舎の形態と自由通路の一体化に関する比較検討

③両側改札案

平面イメージ図



断面イメージ図



駅利用者
動線

上りホーム

下りホーム

評価

北口駅前広場

水平移動

○

△

・北側の改札口を利用するため、水平方向の移動距離が比較的短い

・移動距離は現状とほぼ同様に比較的長い

上下移動

○

○

・改札口が2階となるため、大きな上下移動は現状よりも少ない1回のみとなる

・大きな上下方向の移動は現状と同様の1回

南口駅前広場

水平移動

△

◎

・移動距離は現状とほぼ同様に比較的長い

・移動距離は現状とほぼ同様に短い

上下移動

△

◎

・大きな上下方向の移動は現状と同様の2回

・大きな上下方向の移動は現状と同様に必要としない

○

○

駅舎の形態と自由通路の一体化に関する比較検討

		①簡易橋上駅案		②橋上駅案		③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		・ 自由通路の整備に合わせ、地上に駅舎を設け、その2階部分に改札口を設置		・ 自由通路の整備に合わせ、線路上空に駅舎を設け、改札口を設置		・ 自由通路の整備に合わせ、南口と北口にそれぞれ改札口を設置(乗換跨線橋は設置しない)		
駅利用者の動線	北口駅前広場利用	・ 改札口が2階となるため、上りホーム利用の場合、上下移動が現状よりも少ないが、水平方向の移動距離が長い	△	・ 改札口が2階となるため、上りホーム利用の場合、上下移動が現状よりも少なく、水平方向の移動距離も若干短くなる	○	・ 上りホームへは北口側の改札口を利用するため、上下移動が現状より少なく、水平方向の距離が最も短い	○	
	南口駅前広場利用	・ 下りホーム利用の際に、これまで必要のなかった大きな上下移動が新たに生じる	△	・ 下りホーム利用の際に、これまで必要のなかった大きな上下移動が新たに生じる	△	・ 上り、下りホームともに現状とほぼ同様な動線となる	○	
工期(参考)		約3年		△	約3年	△	約2年	○
事業費(参考)		約30億円～35億円		△	約35億円～40億円	×	約20億円～25億円	○
評価		△		△		○		

※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
 ※工期、事業費は、「自由通路」の整備や「駅施設」にかかるもので、「駅前広場」の整備は含んでいない
 また、比較検討に際して、類似事例等を参考としたおおよその目安であり、今後の詳細な設計等において変わる可能性がある

南口ロータリーの検討（通過交通対策の検討）

ロータリー東側の市道島田虹ヶ浜線から国道188号へ通り抜ける交通量が多く、安全性に課題があるため、通過交通車両への対策について検討を行います。

利用実態調査の結果

ロータリー東側から流入する車両は平日3,395台、休日3,149台です。このうち、そのまま国道へ抜けていく通過交通車両は平日、休日ともに70%以上となっています。このため、ロータリー内の安全を確保する対策が必要です。

参考：通過交通に関する一般的な考え方

都市計画運用指針 (国土交通省)

▶広場内への通過交通や、荷捌きのための交通流入を避けるよう配慮すべき

駅前広場計画指針 (社)日本交通計画協会編集、 建設省都市局交通調査室監修)

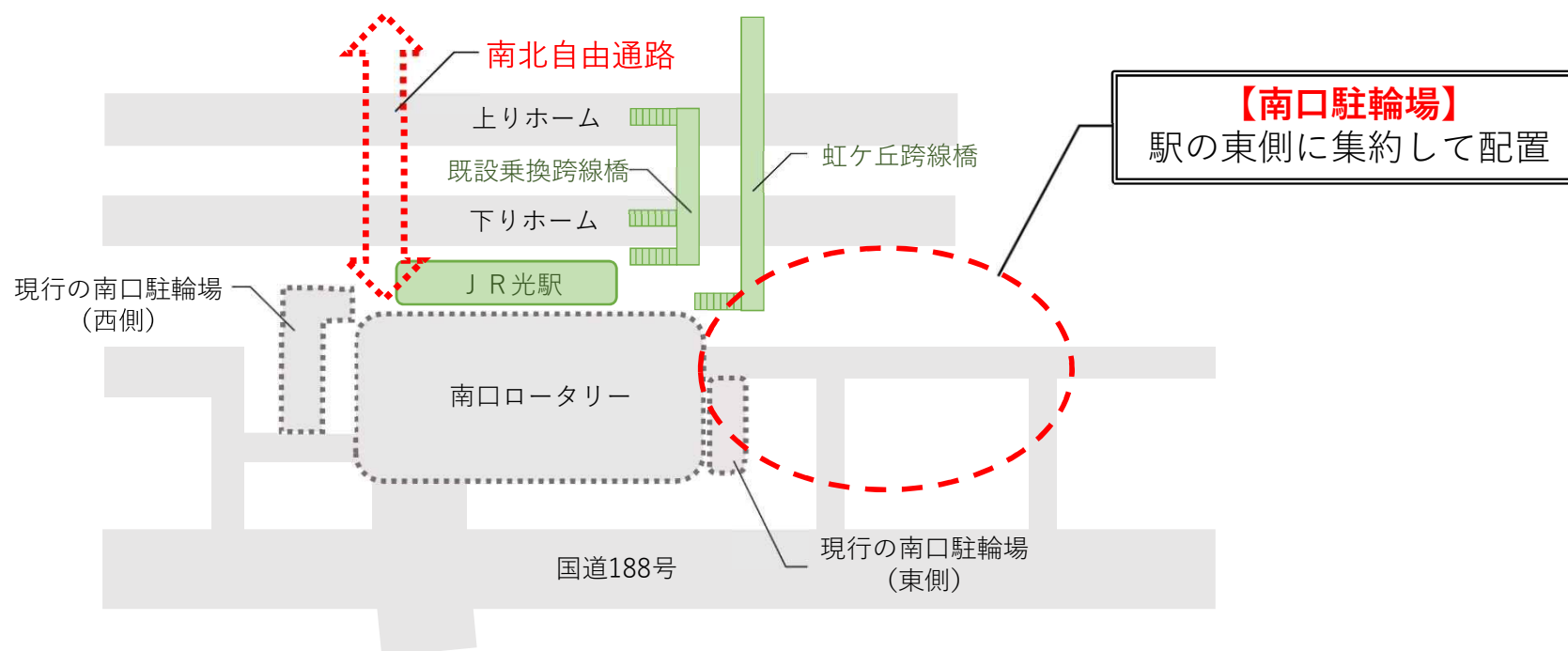
▶広場内には、通過交通が進入しないように計画することが望ましい



ロータリー内には、バスやタクシー、一般車といった多くの車両が乗り入れるとともに、子どもや高齢者、障がい者など多くの人が乗換などのために利用する空間であるため、ロータリー東側からの通過交通を遮断するよう関係機関等と協議・調整しながら検討します。

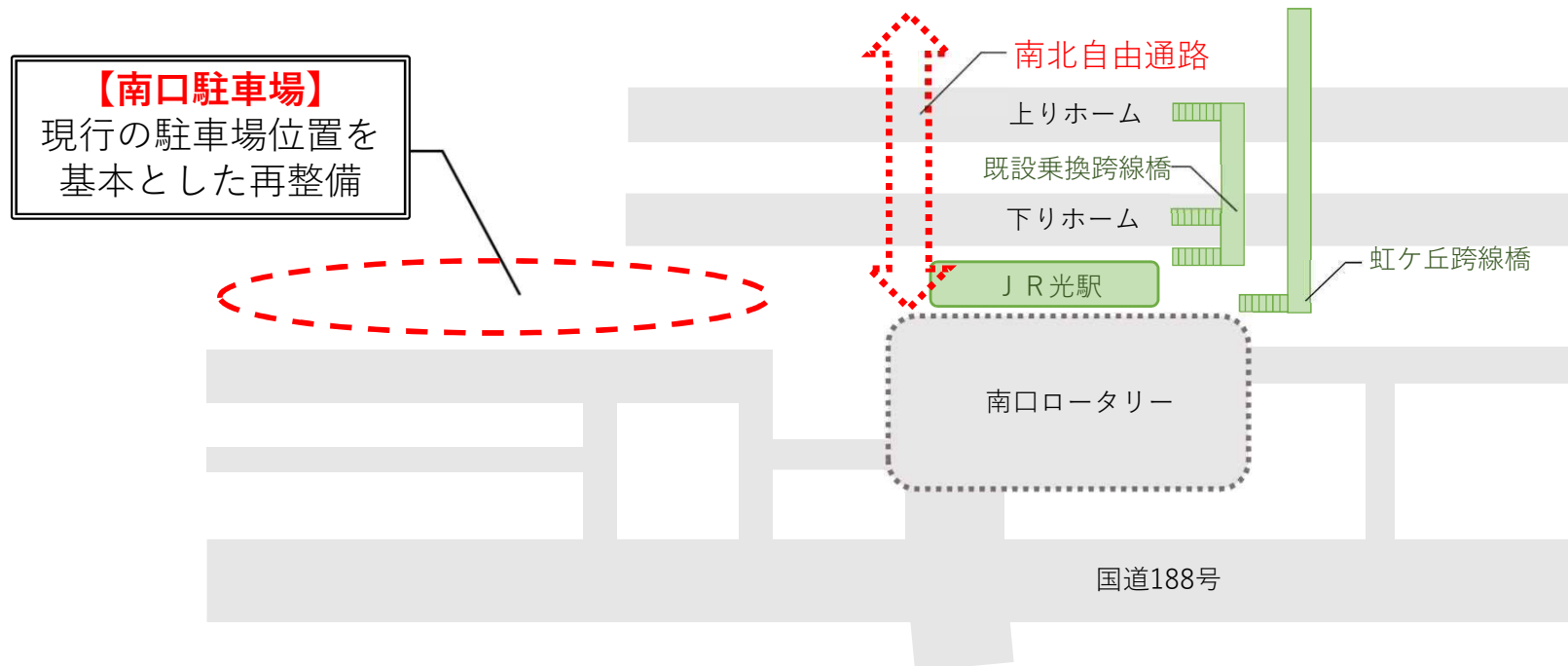
南口駐輪場整備の考え方

	整備の考え方
南口駐輪場	現行の南口駐輪場は、収容台数が不足し、一部には屋根が設置されておらず、南口駅前広場の西側と東側に分散して設置されています。 光駅は市域の西端に位置していることから、駅利用者の動線の多くは駅よりも東側にあることから、駐輪場は駅の東側に集約して配置するとともに、十分な収容台数を確保し、利便性向上のため屋根を設置します。 また、駐輪場は、利便性や安全性、コスト面も考慮しつつ、視点場となる南北自由通路南端からの景観にも配慮した配置や整備を検討します。



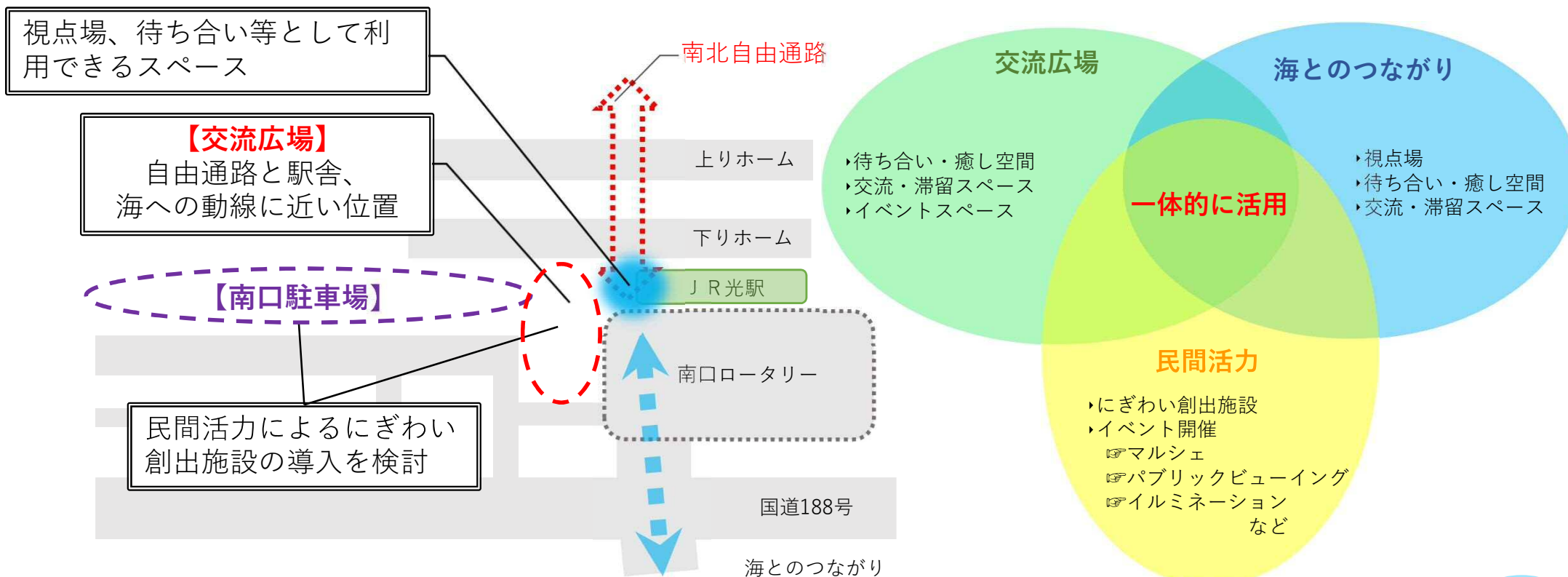
南口駐車場整備の考え方

	整備の考え方
南口駐車場	現行のパーク＆ライド用駐車場は、十分な収容台数が確保されているものの一部が未舗装であるとともに、出入り口は交差点位置に近く、管理人不在の時間があるなどの問題があるため、これらの改善に向け再整備を行います。 再整備にあたっては、必要台数を確保するために広い面積を確保する必要があるため、新たな用地取得を必要としない、現行の駐車場位置を基本とします。 また、再整備を検討する上で、立体化により自由通路及び駅舎との水平方向の移動距離を短くするなどの利便性向上や余剰地をにぎわい創出施設として活用することなども考えられますが、立体化には多額の費用が見込まれるため、現時点では、平面駐車場を基本とした再整備を行とともに、出入庫管理を機械化します。 なお、駐車場の整備については、管理・運営も含め、後述する民間活力によるにぎわい創出施設の導入と合わせた検討を行っていきます。



交流・にぎわい創出に向けた考え方

	考え方
交流・にぎわい創出	市民等の交流の場や恒常的なイベントの開催などにより、にぎわいを創出していくための交流広場を設置します。 交流広場は、自由通路と駅舎や海への動線に近い位置とすることで、駅利用者などの待ち合い・癒し空間や滞留スペースとしても活用することができます。また、虹ヶ浜海岸への軸線上に近い位置とすることで、良好な景観形成が可能となることから、現行の南口ロータリー西側付近に配置することとします。 また、虹ヶ浜海岸に近接する強みを活かし、視点場となる南北自由通路の南端に、市民等の交流、待ち合い・癒し空間、滞留スペースとして利用できるスペースを確保します。 さらに、民間活力によるにぎわい創出施設の導入について、並行して促進していきます。



基本的な方向性(案)

整備
コンセプト

整備の視点

海を意識した空間デザイン

低コストな手法の選択

(仮)人、交通、自然をつなぐ、つながる光駅

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

機能的で利用しやすい
円滑交通環境づくり

便利、快適、スマートに
利便利用環境づくり

人がつどい楽しむ魅力の核
にぎわい環境づくり

民間活力の導入による
協働・連携環境づくり

整備内容(案)

南北自由通路
の更新

- ・現在の駅舎西側に新たに整備
- ・エレベーターや勾配の緩やかなスロープ、手すり等の設置によるバリアフリー化
- ・車いすなどでも安心して利用できる幅員の確保

南口駅前広場
の機能充実・再配置

- ・ロータリー内に一般車乗降場などの機能を新たに導入
- ・ロータリーを北側に拡張することを関係機関等と協議しながら検討
- ・ロータリー東側から流入する通過交通遮断を関係機関と協議しながら検討
- ・駐輪場は駅の東側に集約して配置
- ・駐車場は再整備し、出入庫管理を機械化

北口駅前広場
の機能充実・再配置

- ・新たに設置するロータリーは路線バスの進入・転回を想定したものではなく、一般車やタクシーの乗入れを想定
- ・ロータリー設置に伴い、北口駅前広場を西側に拡張

交流空間、サービス
機能施設の整備

- ・交流の場として活用できる交流広場などの整備
- ・公衆トイレやICTを活用した情報提供などの公共的なサービス施設を配置

にぎわい創出施設
の導入

- ・民間活力によるにぎわい創出施設の導入を検討

基本的な方向性（整備内容(案)）

