

第4回光駅拠点整備デザイン会議
令和2年4月22日(水) 書面会議

光駅拠点整備基本計画（素案）

令和2年3月

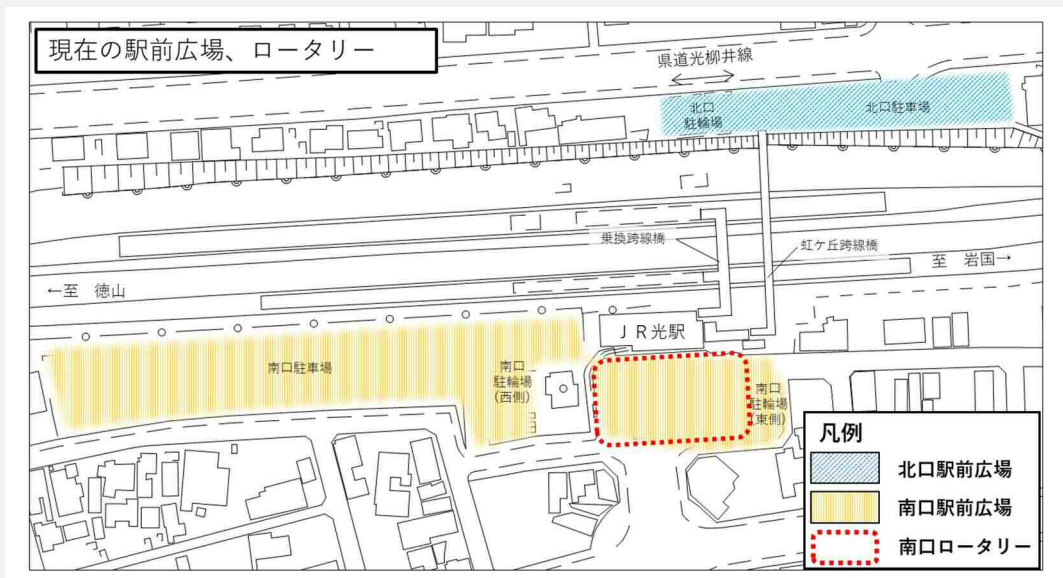
光 市

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	17
第 3 章 整備方針	19
1 整備コンセプト	19
2 整備の視点と方向性	19
3 整備概要	22
第 4 章 施設整備基本計画	25
1 主要施設の比較検討	25
2 整備基本計画	32
3 整備イメージ図	38
4 概算事業費	39
第 5 章 基本計画の推進に向けて	40
1 整備スケジュール	40
2 事業財源の考え方	40

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、駐輪場などを含むエリア



- 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。

基本構想では、本市が目指す「地域集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）」のまちづくりにおける都市拠点として、目指すべき整備の基本的な方向性を、「人をつなぐ～誰にもやさしい ユニバーサルデザインの回遊空間づくり～」、「人がつどう～心やすらぐ 癒しと活気が共存する魅力空間づくり～」、「人でつくる～未来につなぐ 一人ひとりが主役の連携空間づくり～」と定め、本地区全体の空間整備の考え方を示しています。

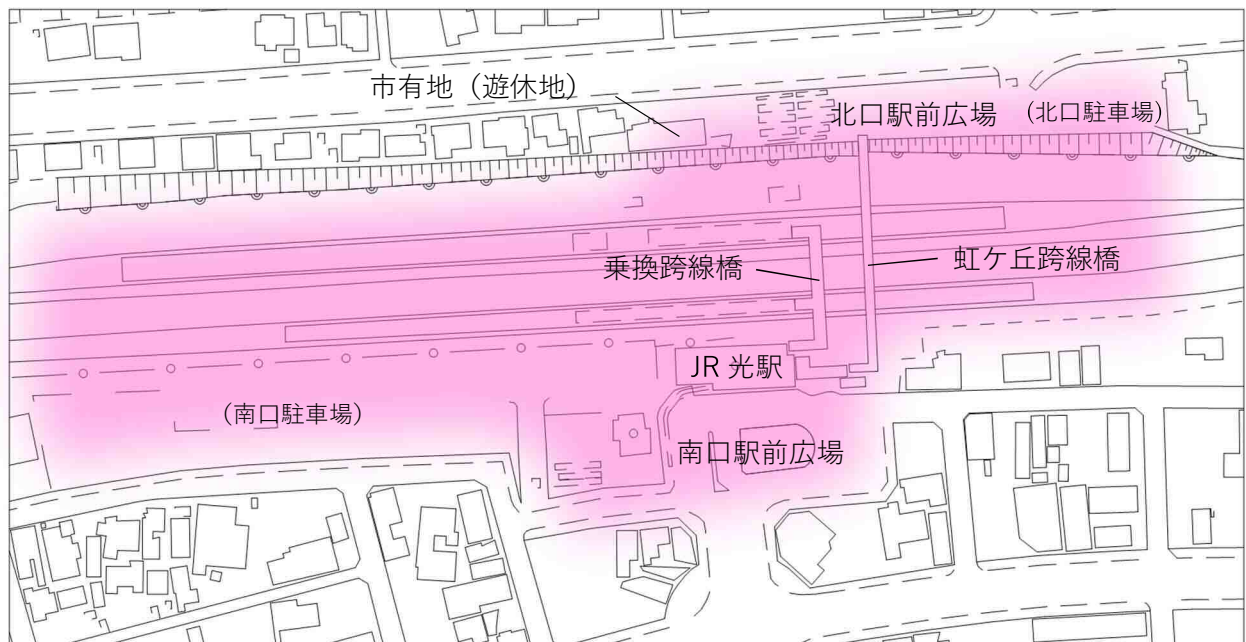
光駅拠点整備基本計画（以下「基本計画」という。）は、基本構想の考え方に沿って、さらに市民や光駅利用者の声を踏まえながら、基本構想において「短期の取組み」として位置付けた「駅近接エリアのハード面を主とした整備」、すなわち、駅舎を含む南北自由通路及び南口駅前広場、北口駅前広場の整備について、方針や内容等を定めるものです。

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。

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。



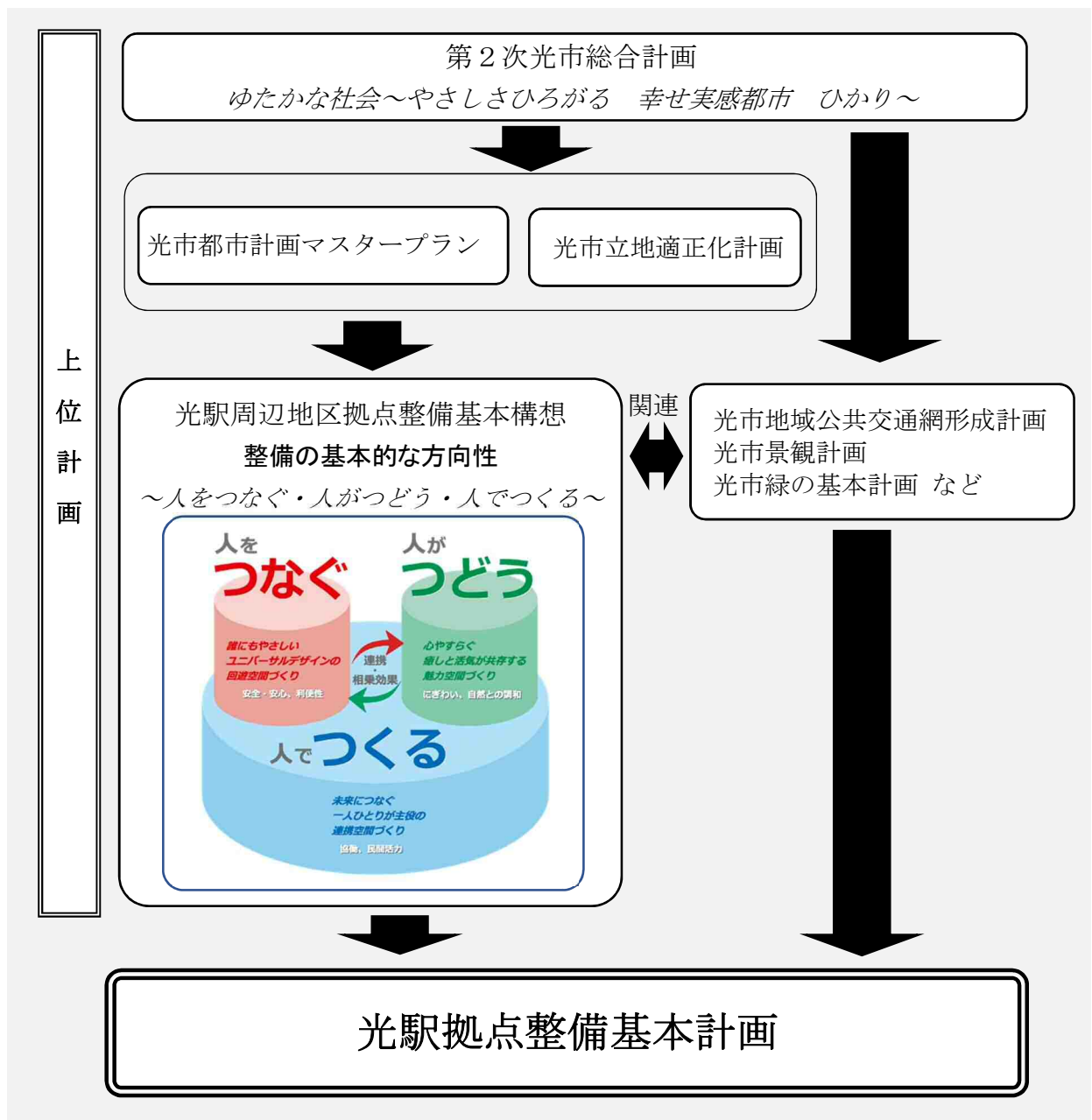
第2章 現状と課題

1 駅近接エリアの現状

(1) 上位計画

基本計画は、第2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、光市地域公共交通網形成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。

【上位計画との関連図】



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2次光市総合計画 (平成29年3月)	・「光・未来創生プロジェクト」の一つに、「ゆきかう光！JR光駅の橋上化と交通ネットワーク強化プロジェクト」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 (平成31年3月)	・「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」として位置付け ・「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
光市地域公共交通網形成計画 (平成29年3月)	・主要交通結節点として、計画の目標に「利用しやすい交通結節機能の充実」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ち合いをはじめ、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挙 ・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 ・待ち合い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4,800人で、近年はほぼ横ばい傾向となっています。
- ・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：31本 下り：33本
	駅舎構造
	地平駅
	駅舎建築年
	昭和58年（築37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73年）
	乗降客数
	約4,800人 ※乗車人員数（1日平均）2,417人（H29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53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53年）
	駅前広場との接続
	北側
	スロープ（勾配約13.8%）、手摺は片側のみ、バリアフリー未対応
	南側
	階段、手摺は片側のみ、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はありませんが、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	乗降場 1 ・乗場 2 ・降場 2 ・ 3 路線 平日 80 本 ・ 休日 67 本
			待ち合い環境	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)	452 台（280 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 16 本・休日 9 本
		待ち合い環境	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	81 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	308 台
		料金	無料
		設備	屋根、ラック
	周辺施設		スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ホテルなど

(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

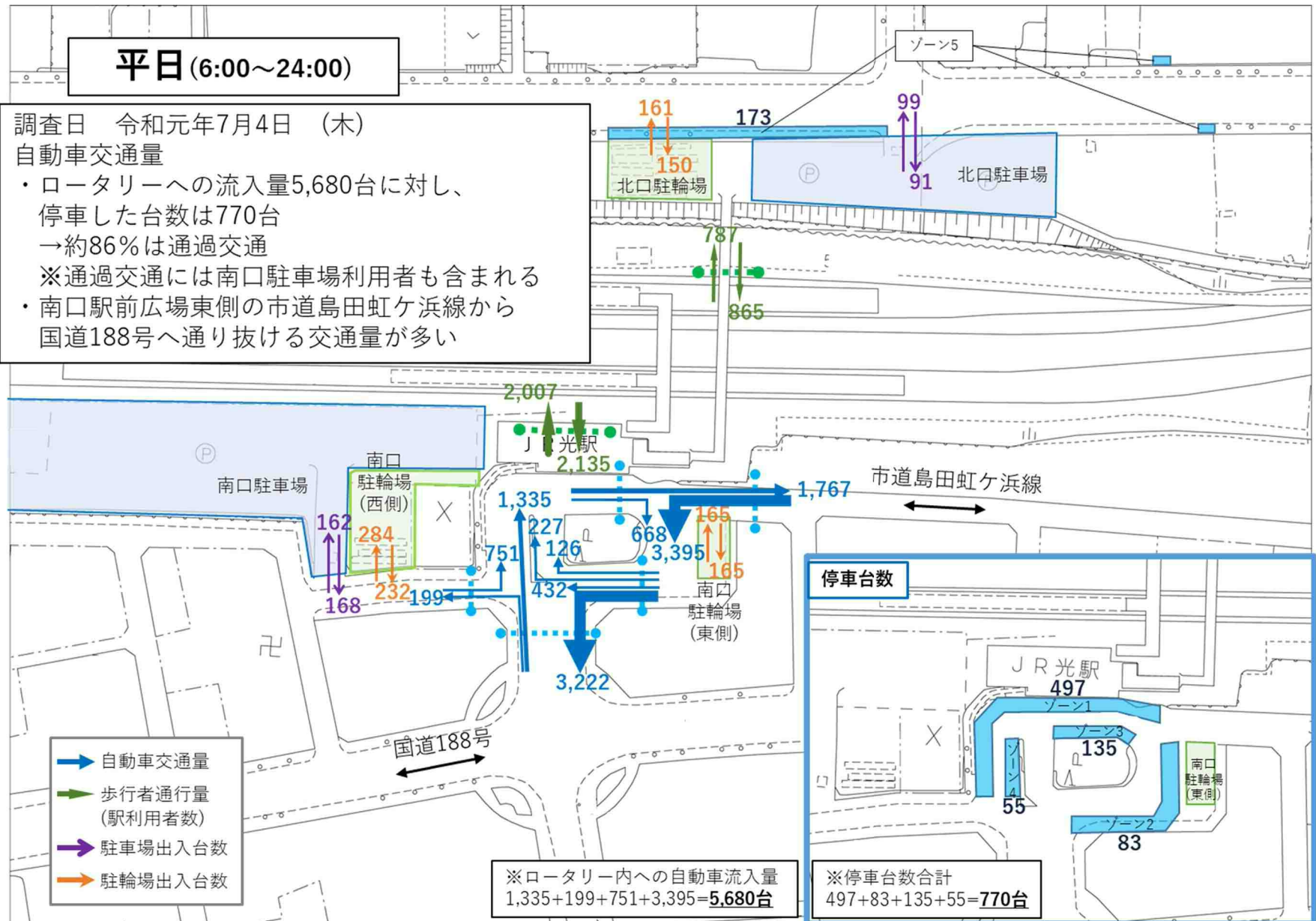
(オ) 駐車場・駐輪場利用台数

各駐車場・駐輪場へ出入りする自動車・自転車台数を観測

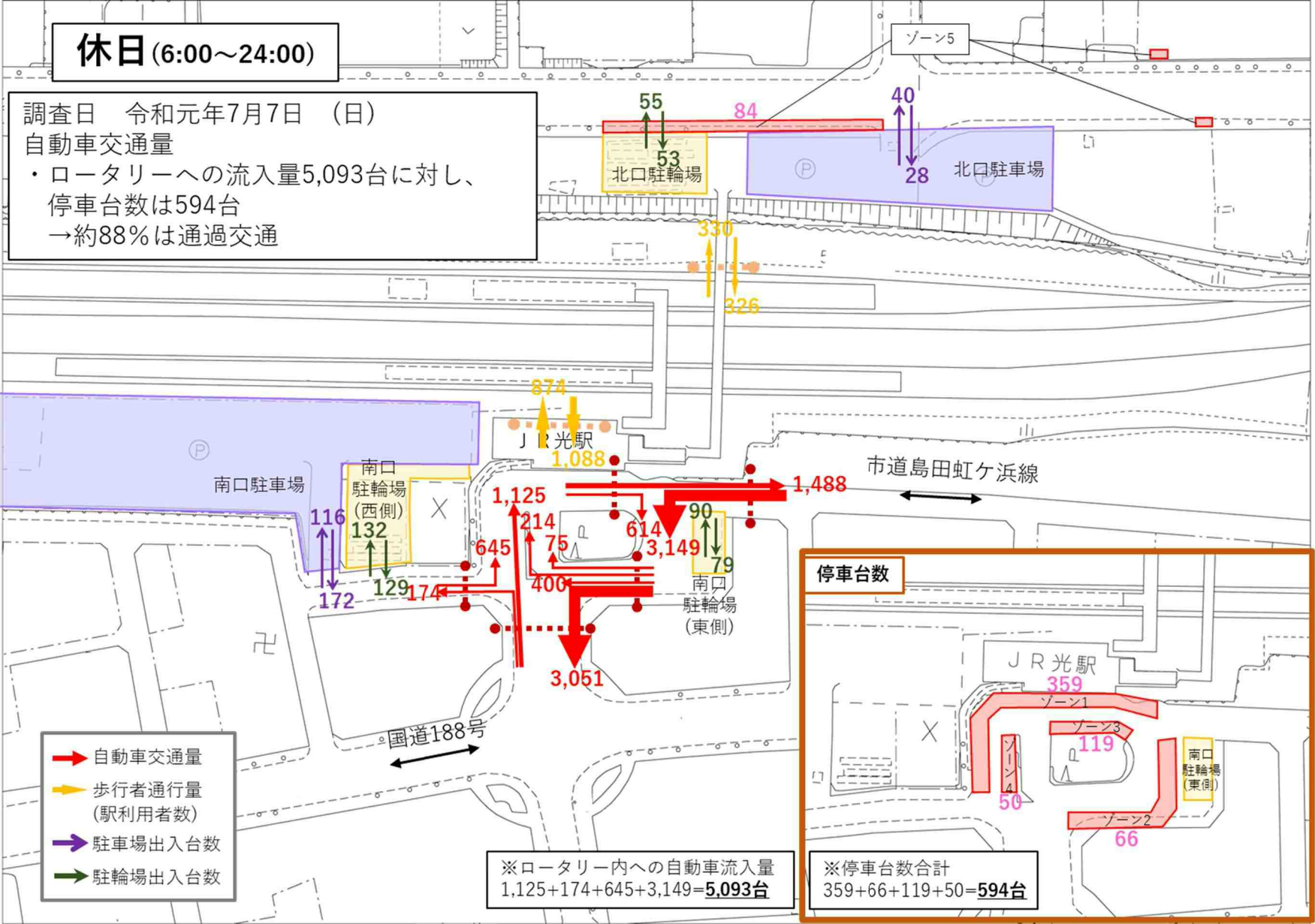
ウ 調査結果の概要

- ・ 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）



【参考図③】利用実態調査結果（休日 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みについて、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、駅の待ち合いが狭い、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、海に近い、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)

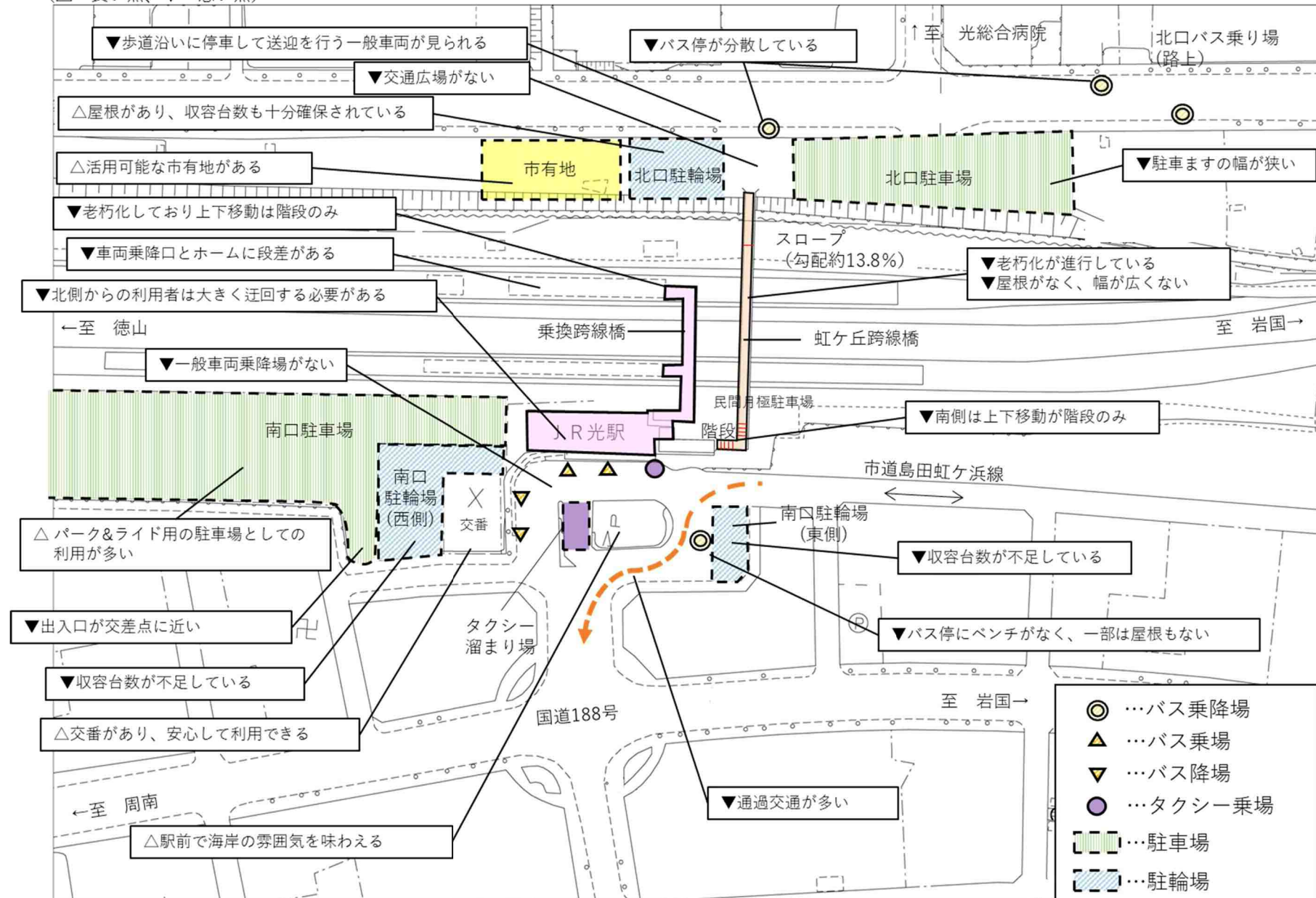
施設ごとの現況と諸元、利用実態調査結果、光駅利用者ワークショップでの意見等を踏まえ、施設ごとの現状を整理します。

施設		内容
JR 光駅設備		△駅構内に一定の待ち合いスペースがある △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〉 ▼駅の待ち合いが狭い 〈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を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		△海が近い △コンビニエンスストアが近い ▼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、“誰にも優しい”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、十分な待ち合い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、待ち合い環境の改善など、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。

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。

<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

交通結節機能や待ち合い環境の充実など、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＞



3 整備概要

「整備の方向性」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、利便性などを鑑み、老朽化する虹ヶ丘跨線橋を撤去するとともに、新たな南北自由通路を整備します。
- ・ 利便性向上のため、バリアフリー化を含めた機能の向上を図るとともに、駅舎との一体的な整備を検討します。

(2) 南口駅前広場の機能充実・再配置

- ・ 必要な機能を適正に配置できるよう、南口ロータリーを拡張します。
- ・ 南口ロータリー内には、バスやタクシー、一般車両（障害者等用を含む。）の乗降場や待機場などを整備し、利用動線を考慮した安全で機能的な配置を行います。
- ・ 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について、将来の瀬戸風線開通も見据え、地元関係者や関係機関等と協議しながら検討します。
- ・ 市民等の交流の場や待ち合い空間として活用できる交流スペースや、海岸方向を見渡す視点場を整備します。
- ・ 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、駅の東側に集約して再整備し、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。

(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は、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。

(4) 交流空間、サービス機能施設の整備

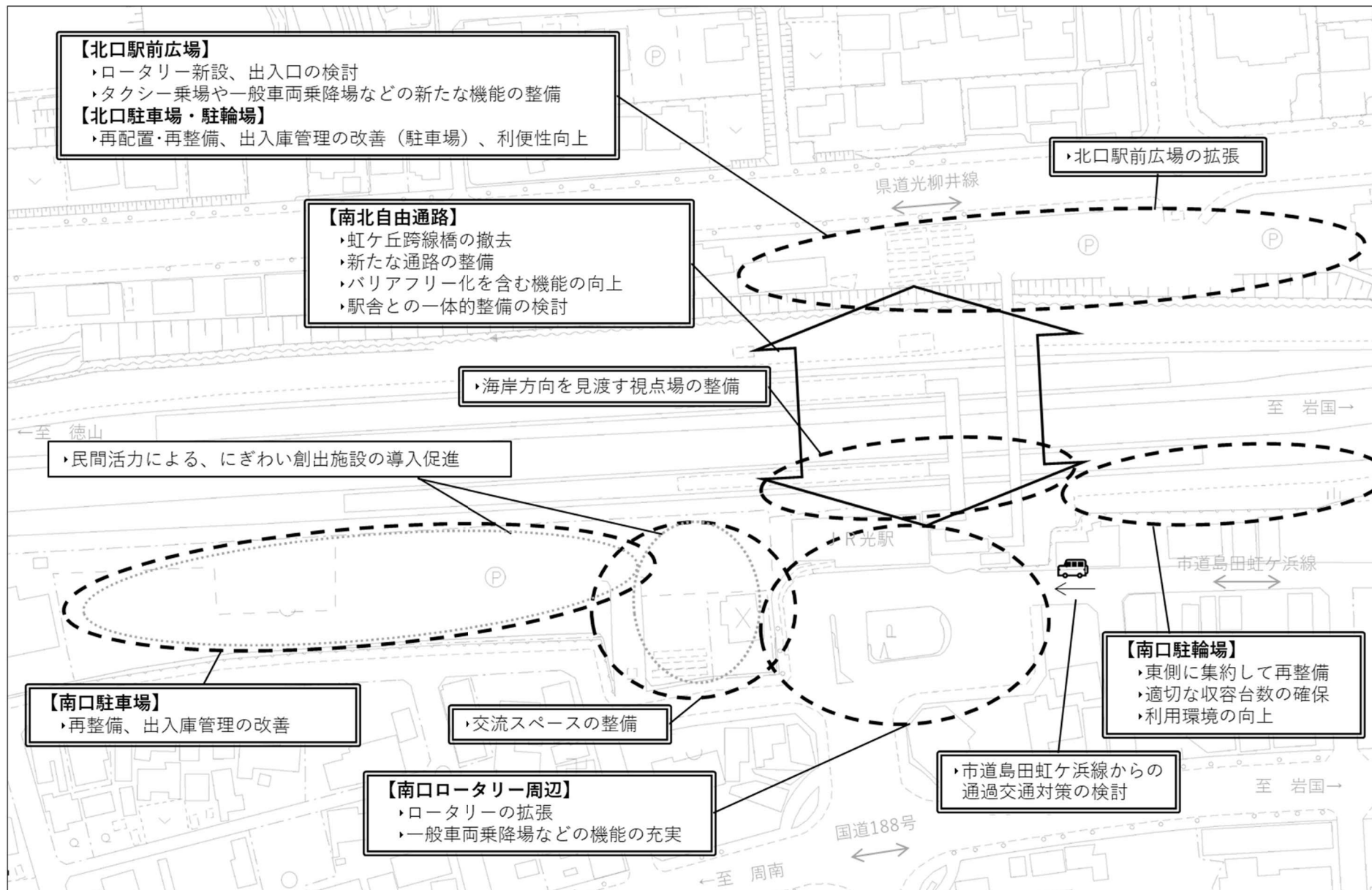
- ・ 市民等の交流の場や待ち合い空間として活用できる交流スペースや海岸方向を見渡す視点場を整備します。（再掲）
- ・ 公衆トイレやICTを活用した情報提供をはじめ、案内サイン設置など、公共的なサービス施設を配置します。

(5) にぎわい創出施設の導入

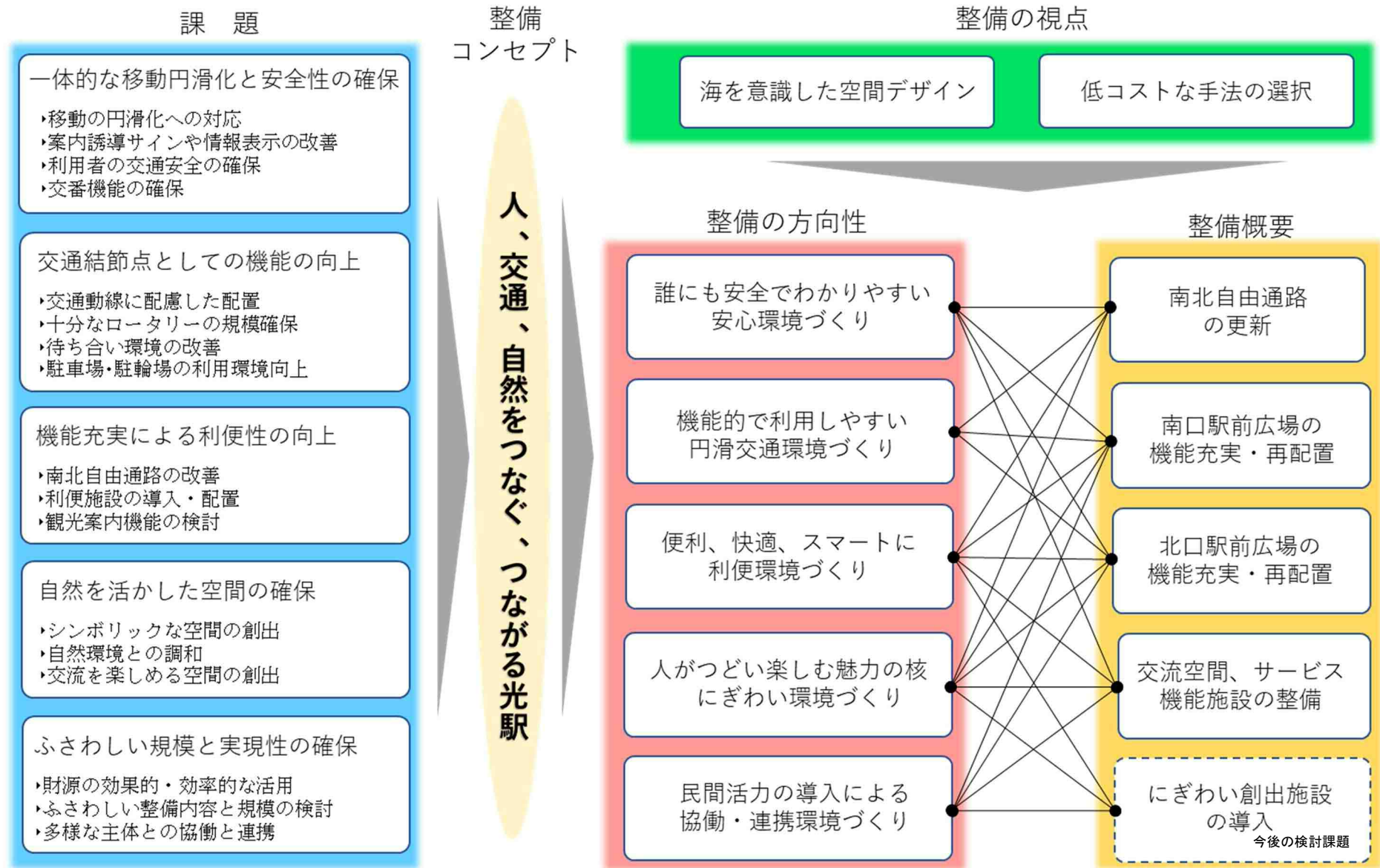
今後の検討課題

- ・ 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を促進します。

【参考図⑤】整備概要図



【参考図⑥】課題と整備方針、整備概要の相関図



第4章 施設整備基本計画

1 主要施設の比較検討

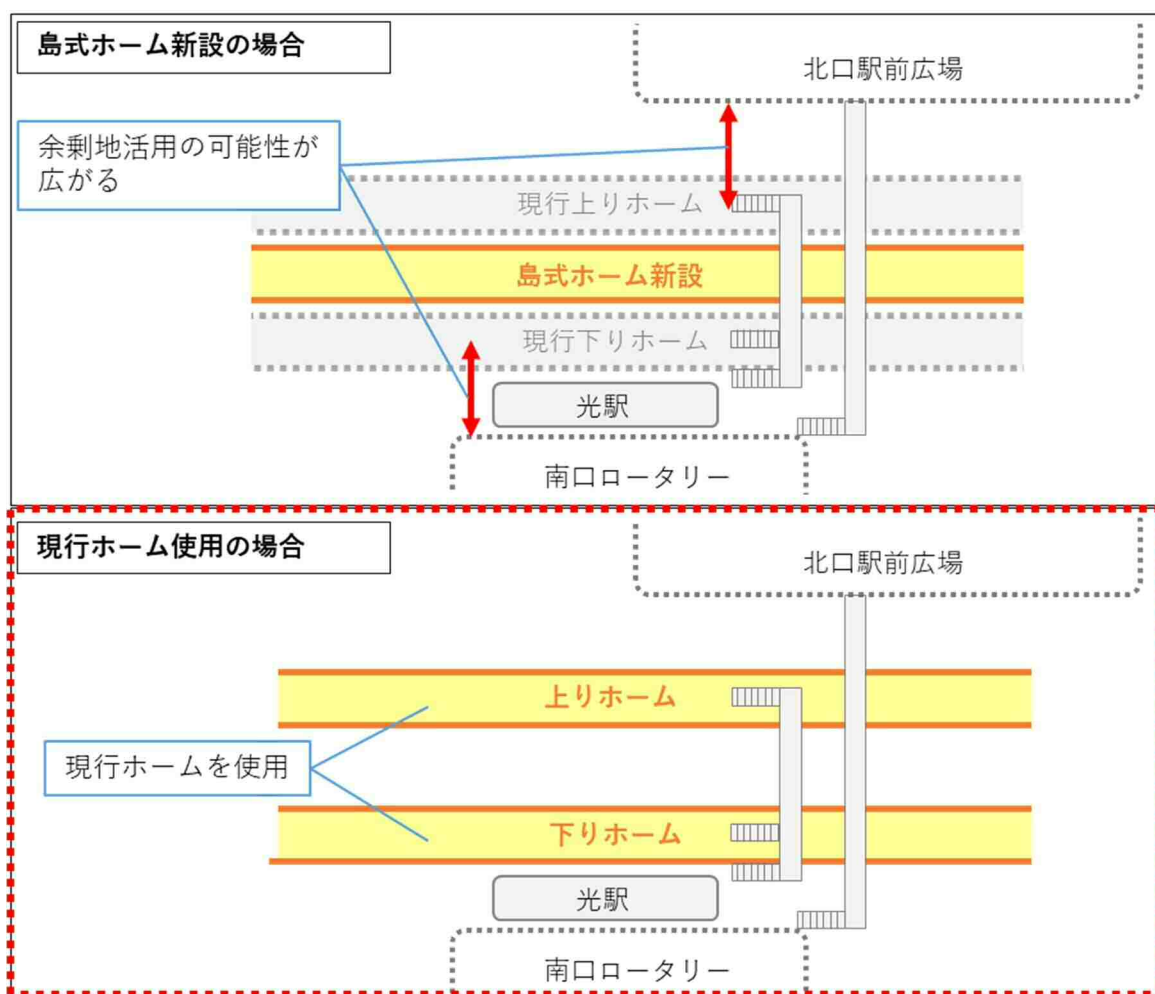
(1) 鉄道施設

<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。



(2) 北口駅前広場

<北口駅前広場の検討>

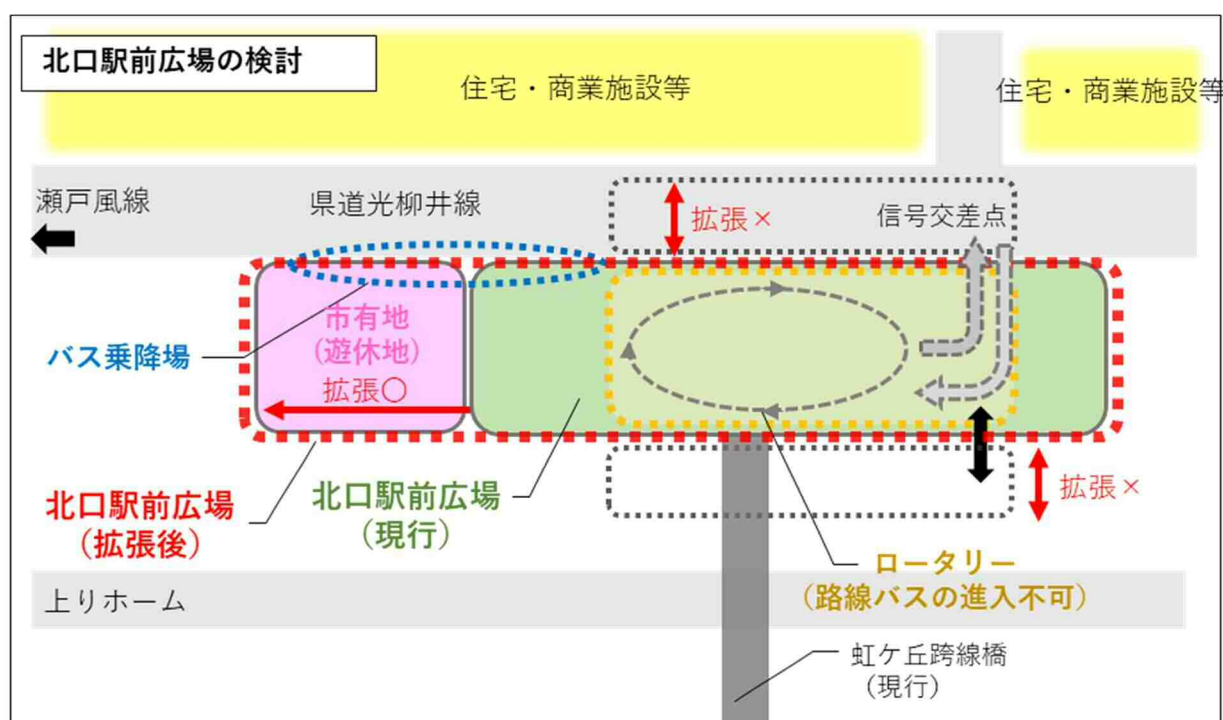
今後、瀬戸風線の開通などに伴い前面道路の交通量の増加が見込まれることから、自動車と鉄道等の安全な交通結節機能を確保するため、北口にロータリーを新設します。

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 16 本、休日 9 本と少なく、将来的な運行本数の増加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、小型のバス等の乗り入れが可能な規模で検討するとともに、路線バスについては、北口駅前広場の前面道路上に安全に乗降できるバス乗降場を設けることにより、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。

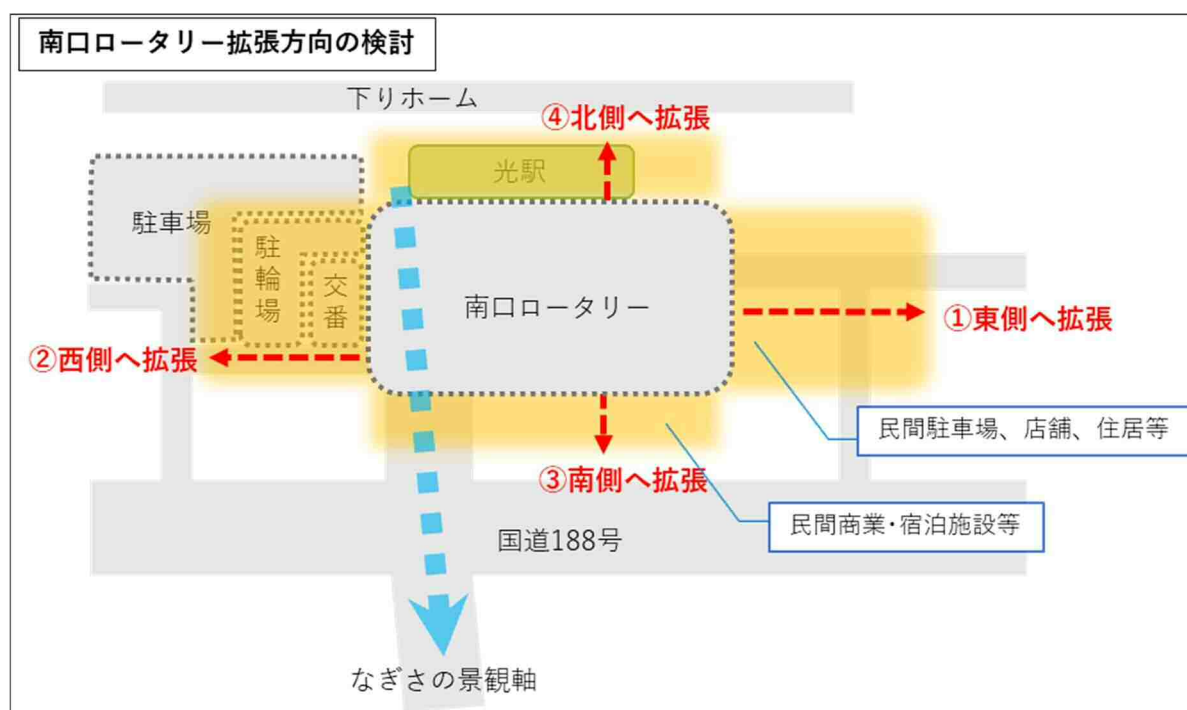


(3) 南口駅前広場

<南口ロータリー拡張方向の比較検討>

南口駅前広場に、バス乗降場やタクシー乗場・降場、タクシー溜まり場、一般車両乗降場などの機能を適正に配置するためには、現行の南口ロータリーを拡張し、「必要な面積（現行約3,300㎡に対して約5,000㎡が必要。詳細は後述。）」を確保する必要があります。拡張する方向として、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、整備の視点と方向性を踏まえ、安心環境（周辺道路との接続等）、利便環境（商業機能等）、海への近接性の3項目から評価しました（28 ページ【比較表（南口ロータリー）】参照）。

各項目の評価を踏まえ、総合的に評価した結果、「④北側（駅舎等）」への拡張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す。

【比較表（南口ロータリー）】

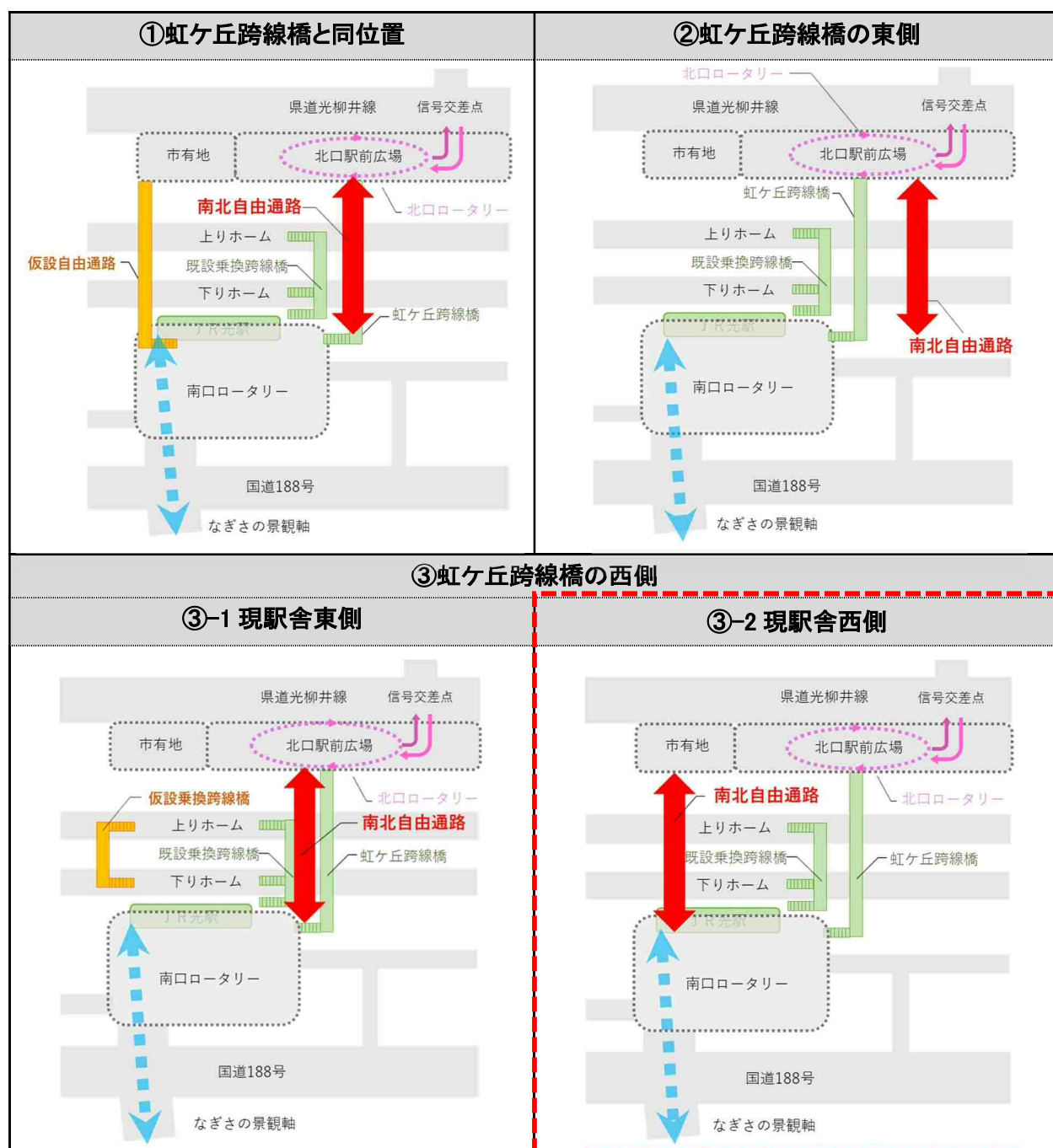
	①東側	②西側	③南側	④北側
整備の方向性 安心環境 （周辺道路との接続等）	△	△	×	○
	ロータリーに接続する道路が増え、現状よりも交通動線が複雑になる可能性がある	国道からロータリーへ入る交通動線が現状よりも複雑になる可能性がある	ロータリーの主な出入口となる、国道188号信号交差点近くの交通動線が現状よりも複雑になる可能性がある	ロータリーに接続する道路は現状と同様であり、比較的安全性が高い
整備の方向性 利便環境 （商業機能等）	×	×	△	△
	- 商業施設が立地しているため、用地確保が課題となる - 仮に用地を確保する場合、既存の商業機能が駅周辺からなくなる可能性がある - ロータリーが東西方向に長くなるため、ロータリー南側の施設へのアクセス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、ロータリー南側の施設へのアクセス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	△	×	○	○
	- 拡張部がなぎさの景観軸から離れる - なぎさの景観軸がロータリーに遮られず、海までの連続性創出が可能	なぎさの景観軸がロータリーに遮られる形となる	なぎさの景観軸がロータリーに遮られず、海までの連続性創出が可能	なぎさの景観軸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	△	×	△	○

(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(30 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。



【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	○ ・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
	南口	△ ・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	△ ・駅舎が支障となる場合は 仮設駅舎が必要
総合評価		×	△	△	○

＜自由通路と駅舎の一体的な整備に関する比較検討＞

ホーム形態、南北両駅前広場や南北自由通路の設置位置の比較検討を踏まえつつ、自由通路と駅舎を一体的に整備する3つの案（①簡易橋上駅案、②橋上駅案、③両側改札案）について、比較検討を行いました。
J R 光駅の利用形態や利便性、事業費などを総合的に勘案し、「③両側改札案」を基本に検討します。

		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
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少ないものの、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
総合評価		△	△	○

※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
※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、「自由通路」や「駅施設」の整備にかかるもので、「駅前広場」の整備は含んでいません。
また、比較検討に際して、類似事例等を参考に試算したおおよその目安であり、今後、詳細な設計等を行う中で変わる可能性があります。

2 整備基本計画

(1) 南北自由通路の更新

<整備概要> ※22 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するとともに、新たな南北自由通路を整備します。
- 利便性向上のため、バリアフリー化を含めた機能の向上を図るとともに、駅舎との一体的な整備を検討します。

<設置位置の比較検討> ※29 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。

<自由通路と駅舎の一体的な整備に関する比較検討> ※31 ページ一部抜粋

- J R 光駅の利用形態や利便性、事業費などを総合的に勘案し、「③両側改札案」を基本に検討します。

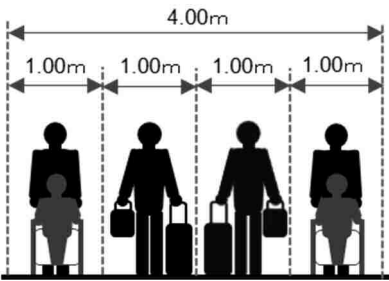


■ 整備計画のポイント ■

- 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、駅舎（両側改札）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、幅員を虹ヶ丘跨線橋よりも広くします。
- 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。

【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＞ ※22 ページ一部抜粋

- ▶ 必要な機能を適正に配置できるよう、南口ロータリーを拡張します。
- ▶ 南口ロータリー内には、バスやタクシー、一般車両（障害者等用を含む。）の乗降場や待機場場などを整備し、利用動線を考慮した安全で機能的な配置を行います。
- ▶ 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について、将来の瀬戸風線開通も見据え、地元関係者や関係機関等と協議しながら検討します。
- ▶ 市民等の交流の場や待ち合い空間として活用できる交流スペースや、海岸方向を見渡す視点場を整備します。
- ▶ 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、駅の東側に集約して再整備し、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。

＜南口ロータリー拡張方向の比較検討＞ ※27 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、「④北側（駅舎等）」への拡張を基本に検討します。



■ 整備計画のポイント ■

- ▶ 南口ロータリーを主に北側に拡張するとともに、鉄道事業者と連携し、駅舎の移設と再配置（両側改札）を検討します。
- ▶ 南口ロータリー内に、バス乗降場、バス待機場、タクシー乗場・降場、タクシー溜まり場、一般車両乗降場、障害者等乗降場、一般車両待機場を配置し、利用動線と乗降場所の分離・明確化を図ります。
- ▶ 南口ロータリー東側からの通過交通対策について、将来の瀬戸風線開通も見据え、地元関係者や公安委員会等関係機関と協議しながら検討します。
- ▶ 南北自由通路南端に、景色を楽しみながら、交流や待ち合い場所としても利用できる展望デッキを整備します。
- ▶ 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活用できる交流広場を設けます。
- ▶ 現行のモニュメント「輝翔の詩」を、駅前広場内の適切な位置に移設します。
- ▶ 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。また、民間による駐車場の管理・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ます。
- ▶ 駐輪場は、駅の東側に 500 台程度を整備し、屋根を設置します。

【計画諸元】

ア 計画施設数

「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、1998 年）を参考に算出した値や事業者との調整などにより施設数を設定しています。

施設名	現状	計画	
バス乗降場	1 台	3 台	5,000m ² 程度 (乗降場などに加え車道、歩道、修景施設等を含むロータリー面積)
バス乗場	2 台	-	
バス降場	2 台	-	
バス待機場	(降場を使用)	1 台程度	
タクシー乗場	1 台	1 台	
タクシー降場	-	1 台	
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	
障害者等乗降場	-	1 台	
一般車両待機場	-	数台程度	
交流広場	-	-	2,000m ² 程度
駐輪場	452 台	500 台程度	1,000m 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＞ ※22 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は、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。

＜北口駅前広場の検討＞ ※26 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、小型のバス等の乗り入れが可能な規模で検討するとともに、路線バスについては、北口駅前広場の前面道路上に安全に乗降できるバス乗降場を設けることにより、バスと鉄道などの乗換え利便性向上を図ります。
- ▶ 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、タクシー乗場・降場、タクシー溜まり場、一般車両乗降場、障害者等乗降場を設けるとともに、小型のバス等の乗り入れ可能な整備を検討します。
- ▶ 現行の瀬戸風線方面に向かうバスの利用や、瀬戸風線開通後の将来需要などを見据え、北口駅前広場の前面道路上に、安全に乗降できるバス乗降場を設けます。
- ▶ 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。

【計画諸元】

ア 計画施設数

施設名	現状	計画	
タクシー乗場	-	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)
タクシー降場	-	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)	308 台	200 台程度	300m ² 程度
駐車場	81 台	20 台程度	800m ² 程度

(4) 交流空間、サービス機能施設の整備

<整備概要> ※22 ページ一部抜粋

- ▶ 市民等の交流の場や待ち合い空間として活用できる交流スペースや、海岸方向を見渡す視点場を整備します。(再掲)
- ▶ 公衆トイレやICTを活用した情報提供をはじめ、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、景色を楽しみながら、交流や待ち合い場所としても利用できる展望デッキを整備します。(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の設置や、快適な待ち合い場所の整備、わかりやすい案内サイン、観光案内機能を有するデジタル情報板の設置などを行います。
- ▶ 癒しや安らぎを享受しながら、木陰での待ち合い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・展望デッキ

ベンチやイス、テーブルなどを設置し、交流や待ち合い場所としても利用でき、イベント等の開催時には、交流広場とデッキを一体的に活用できるよう整備します。

施設名	現状	計画
交流広場（再掲）	－	2,000m ² 程度
展望デッキ	－	500m ² 程度

イ 公衆トイレ

南口駅前広場内で、駅舎に近接する場所に、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

＜整備概要＞ ※22 ページ一部抜粋

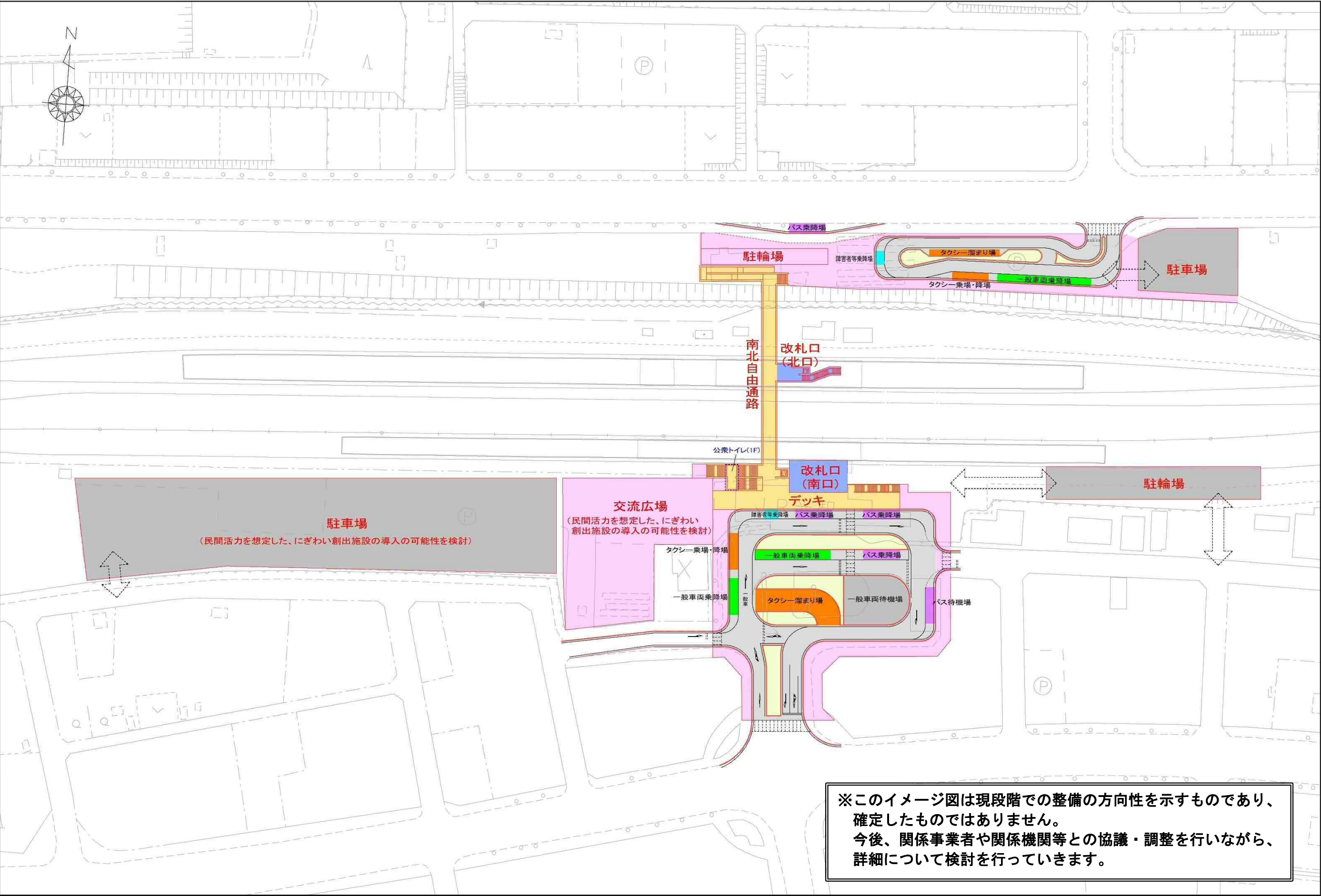
- ▶ にぎわいの創出を図るため、民間活力による、にぎわい創出施設の導入を促進します。



■ 整備計画のポイント ■

- ▶ 住機能、商業機能（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、民間活力の導入の可能性を検討します。
なお、本施設については、基本計画の対象外とし、今後の検討課題とします。

3 整備イメージ図



※このイメージ図は現段階での整備の方向性を示すものであり、
確定したものではありません。
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。

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全体事業費は、概算で30～40億円程度を見込んでいます。

	概算事業費	備 考
南北自由通路、鉄道施設	20～25 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	8～12 億円程度	
北口駅前広場	2～3 億円程度	
合計	30～40 億円程度	

※概算事業費は類似事例等を参考に試算したおおよその目安であり、今後、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

基本計画の策定後は、想定する財源の活用期限なども見据えながら、調査・測量・基本設計等や、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2 年度	令和3 年度	令和4 年度	令和5 年度	令和6 年度	令和7 年度	令和8 年度	令和9 年度
調査・測量・基本設計等	→							
都市計画手続き		→						
実施設計・工事（南北自由通路・駅舎）			→					
実施設計・工事（南口駅前広場）			→					
実施設計・工事（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、国の社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業など）や合併特例債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	市	社会資本整備総合交付金 （都市再生整備計画事業等） 合併特例債 公共事業等債 など
南口駅前広場の機能充実・再配置	市、鉄道事業者、民間事業者	
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	検討中