

第4章 施設整備基本計画

1 主要施設の比較検討

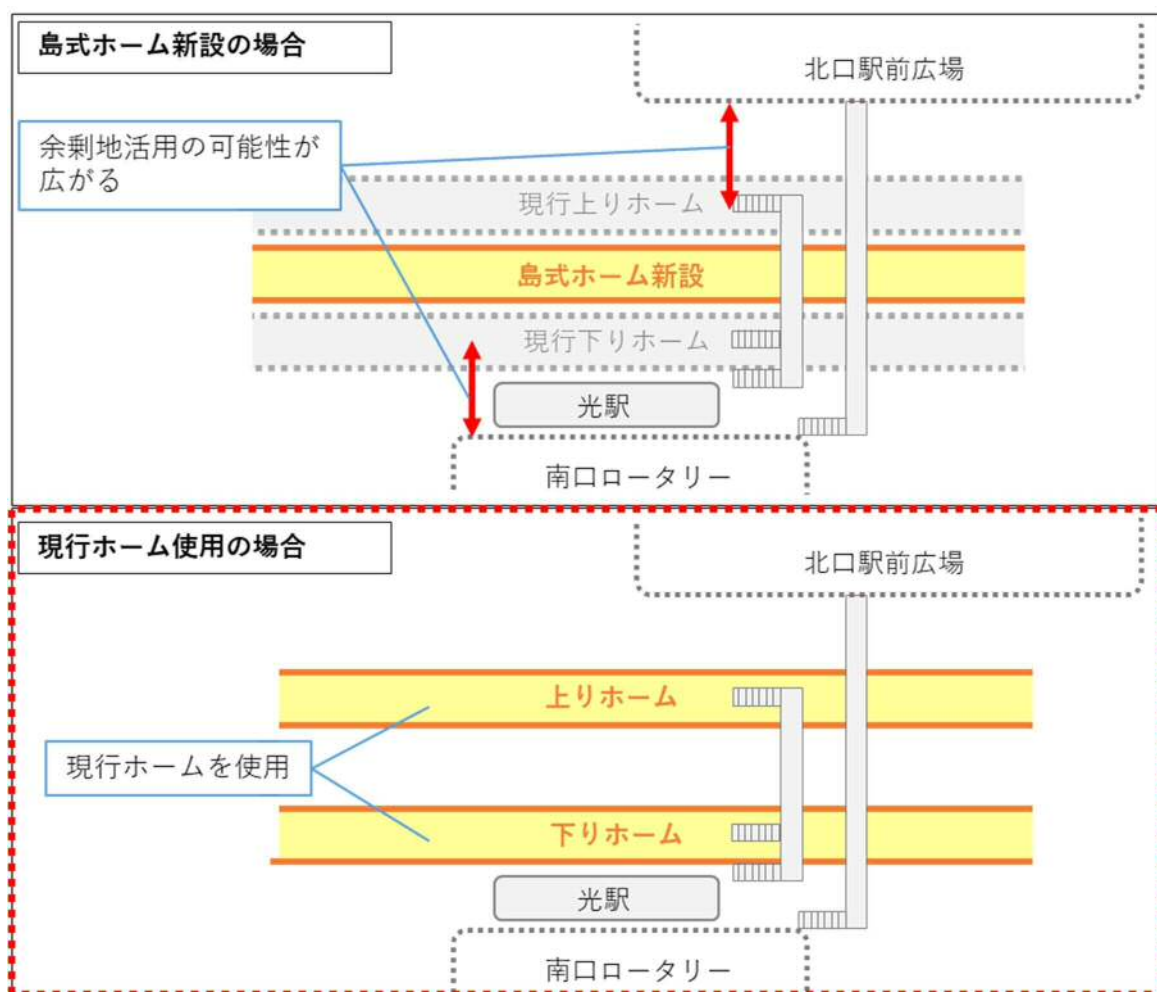
(1) 鉄道施設

<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>

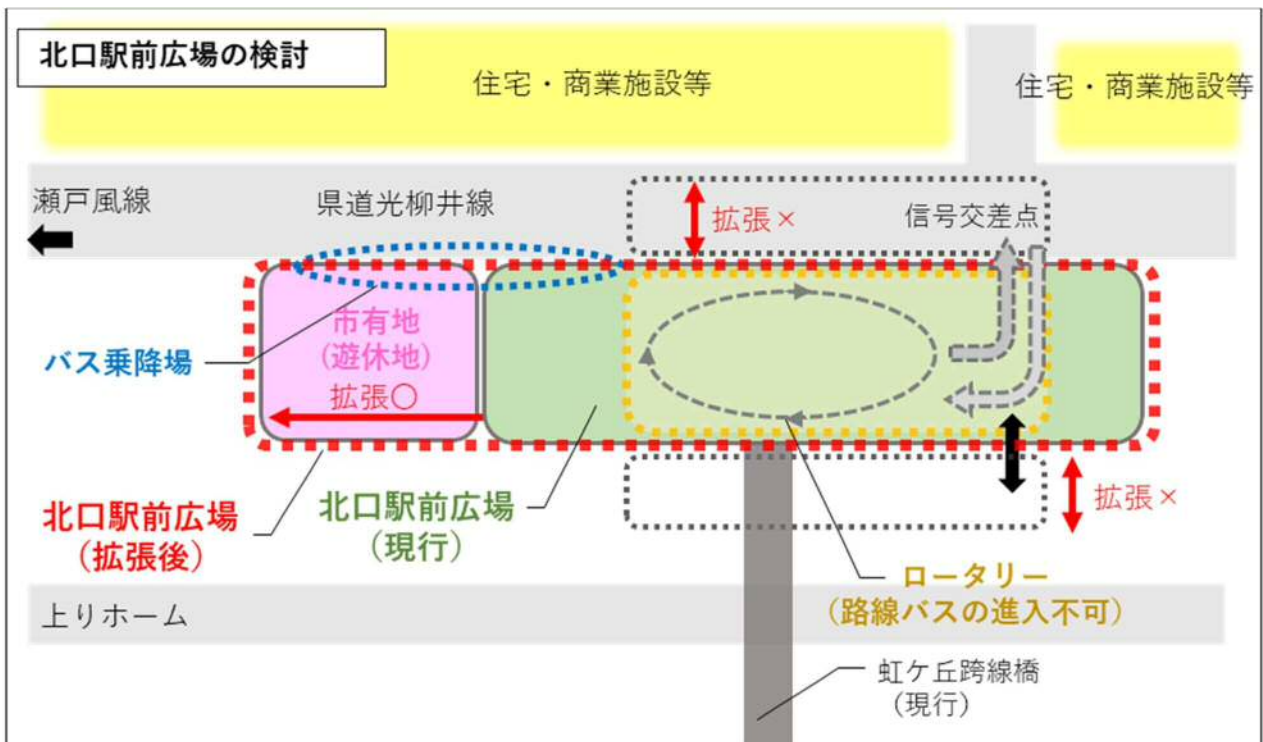
今後、瀬戸風線の開通などに伴い前面道路の交通量の増加が見込まれることから、自動車と鉄道等の安全な交通結節機能を確保するため、北口にロータリーを新設します。

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。

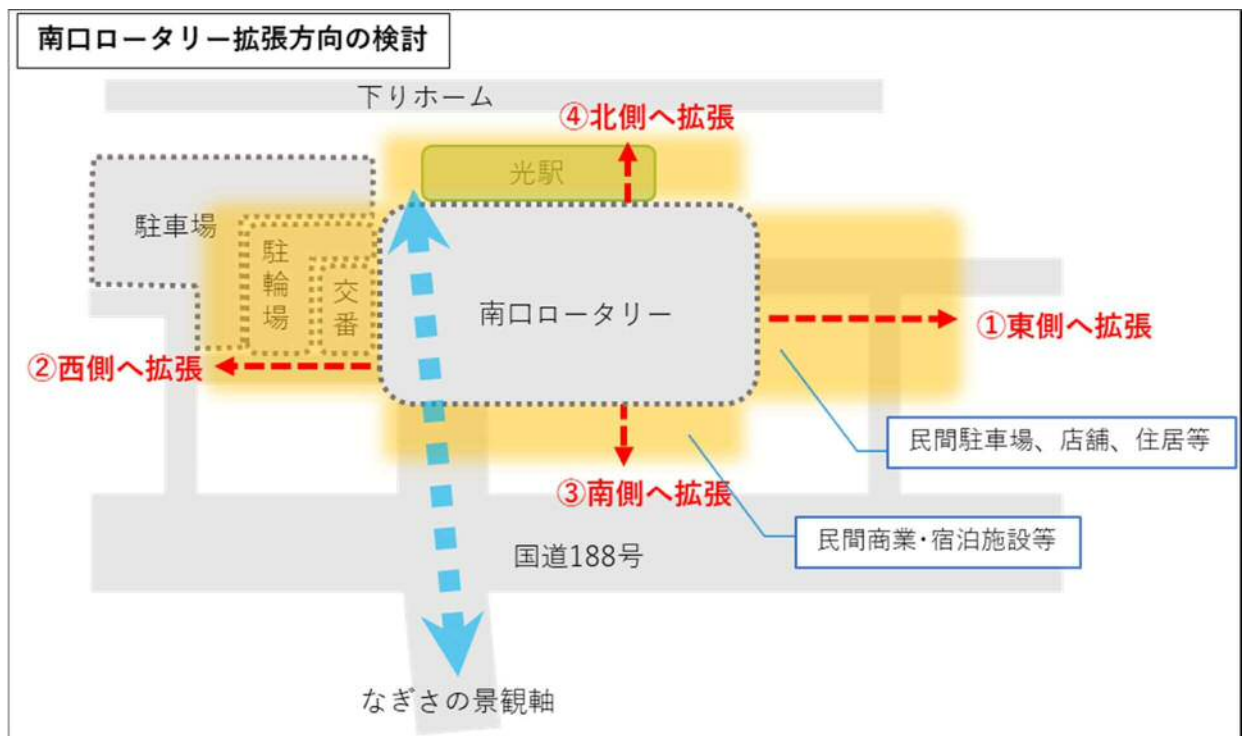


(3) 南口駅前広場

<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 m²に対して約 5,000 m²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（29 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。

【比較表（南口ロータリー）】

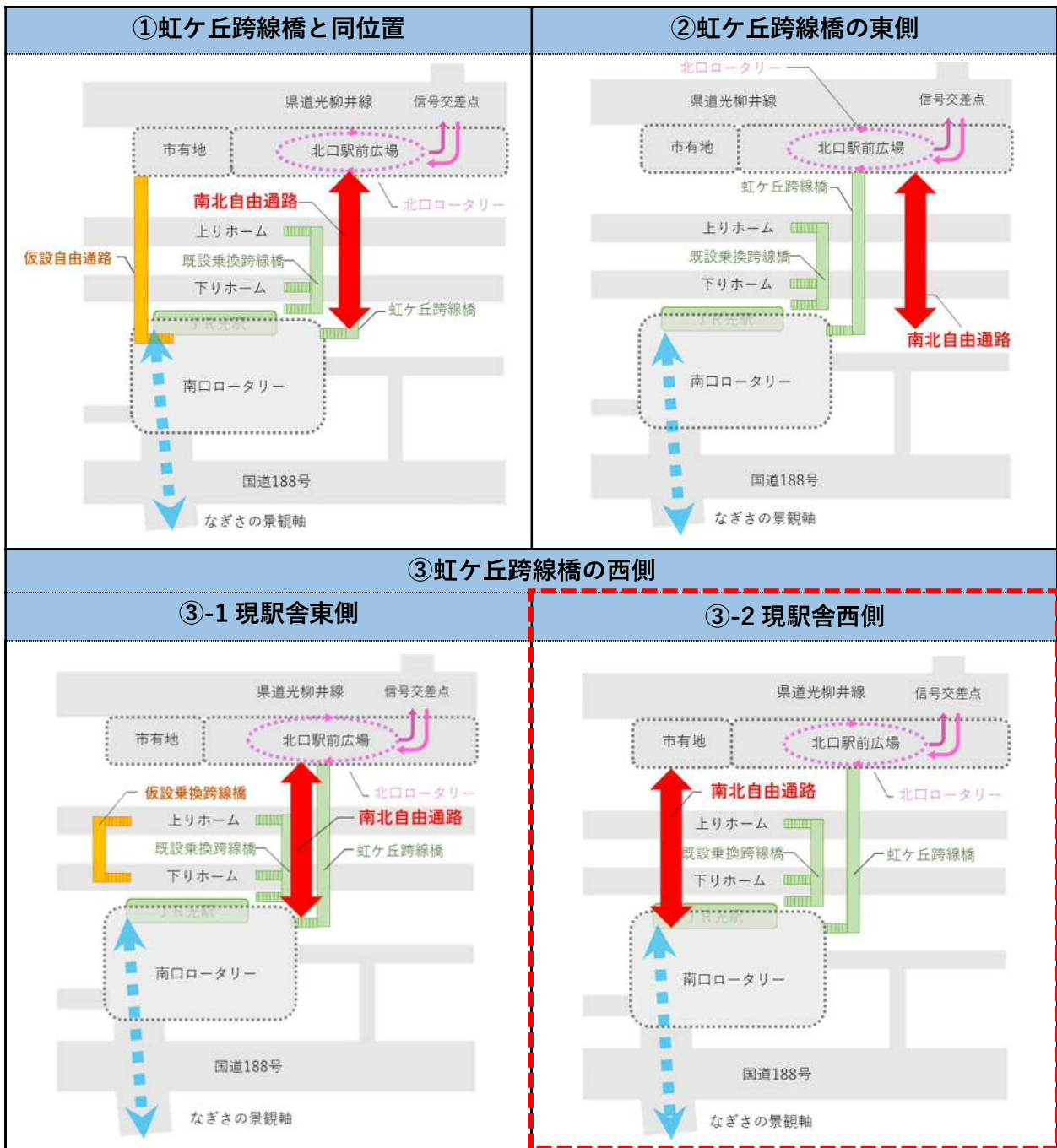
	①東側	②西側	③南側	④北側
整備の方向性 安心環境 (周辺道路との接続等)	△	△	×	○
	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーに接続する道路が増え、現状よりも交通動線が複雑になる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 国道からロータリーへ入る交通動線が現状よりも複雑になる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーの主な出入口となる、国道188号信号交差点近くの交通動線が現状よりも複雑になる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 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)	×	×	△	△
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	△	×	○	○
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> なぎさの景観軸がロータリーに遮られる形となる 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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(31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。JR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> ※23 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、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> ※30 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> ※32 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。



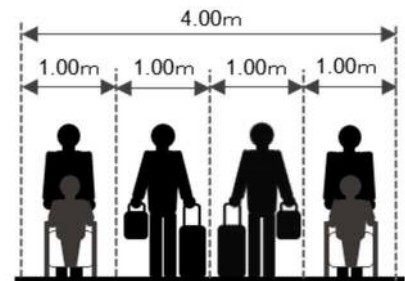
■ 整備計画のポイント ■

- 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（両側改札案）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。

【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
その他	斜路付階段などの検討



(2) 南口駅前広場の機能充実・再配置

<整備概要> ※23 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、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合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適切な収容台数を確保し、利用環境の向上について検討します。

<南口ロータリー拡張方向の比較検討> ※28 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 ■

- ▶ 鉄道事業者等と連携し、南口ロータリーを主に北側に拡張するとともに、駅舎の移設と再配置（両側改札案）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、交流や待合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 台程度を確保し、安全で快適に利用できるよう、土地所有者等の協力のもと、屋根の設置をはじめ、駅や道路との接続にも配慮した整備を検討します。

【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> ※23 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。

<北口駅前広場の検討> ※27 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> ※23 ページ一部抜粋

- ▶ 市民等の交流の場や待合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、交流や待合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、快適な待合場所の整備、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・展望デッキ

ベンチやイス、テーブルなどを設置し、交流や待合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。また、北口駅前広場については、今後の利用者ニーズ等を踏まえ、トイレの設置について検討します。

(5) にぎわい創出施設の導入

<整備概要> ※23 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 ■

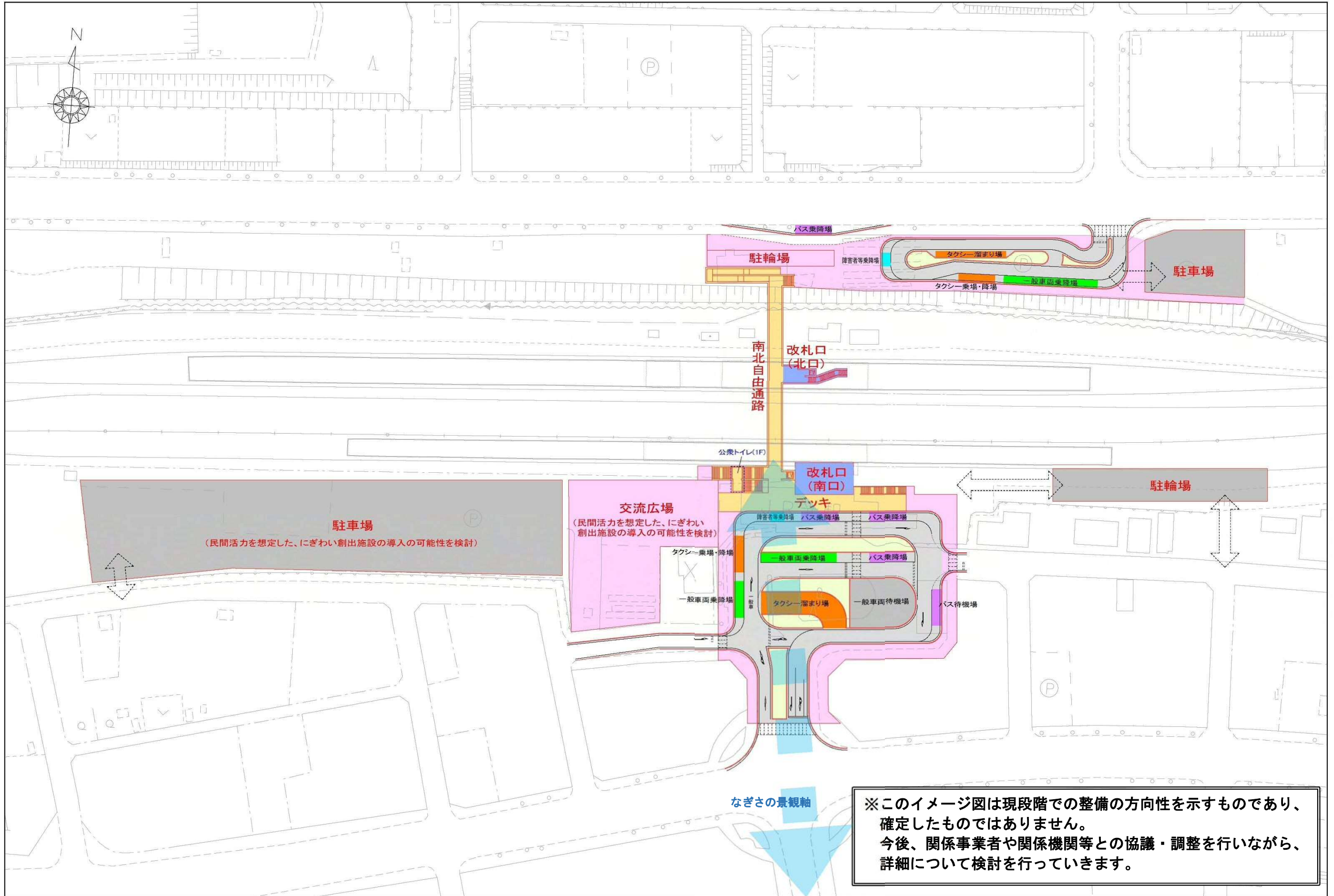
- ▶ 住機能、商業機能（飲食機能を含む。）や多世代交流機能など、駅前ににぎわいを創出する新たな施設について、民間事業者の意向等の把握や事業手法の検討など、民間活力の導入の可能性を調査します。

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。

【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みの一例として、「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。