

JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想 (案)

令和8年1月

香美市建設課

目次

1. JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想概要	1
1-1. 基本構想策定の目的	1
1-2. 計画対象範囲	2
1-3. 対象地区の現況	3
1-4. 上位・関連計画等（基本構想の位置づけ）	4
2. 地区の現況	5
2-1. 人口	5
2-2. 土地利用現況等	9
2-3. 建物利用現況	13
2-4. 都市計画施設	15
2-5. 公共交通	20
2-6. 都市機能	22
2-7. 産業・交流	25
3. 上位計画・関連計画等の整理	30
3-1. 香美市まちづくり計画	30
3-2. 第2次香美市振興計画	31
3-3. 香美市人口ビジョン、第2期香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略	32
3-4. 香美市都市計画マスタープラン	33
3-5. 香美市地域公共交通計画	35
3-6. 都市計画道路見直しガイドライン	36
3-7. 土佐山田駅南地区市街地総合再生事業基本計画	37
3-8. 土佐山田駅周辺整備計画事前調査委託業務	38
3-9. 平成30年度JR土佐山田駅自由通路基本計画策定委託業務	39
4. 市民等意向調査	40
4-1. アンケート	40
4-2. ワークショップ	45
4-3. ヒアリング	48
5. 駅周辺地区に求められる内容と課題	50
5-1. 駅周辺地区に求められる内容	50
5-2. 駅周辺地区の課題	53
6. まちづくりのコンセプトと基本方針	72
6-1. まちづくりのコンセプト	72
6-2. まちづくりの基本方針	72

7. 導入機能・導入施設の整備方針	74
7-1. 駅周辺における新たな導入機能の整備方針	74
7-2. 駅周辺における都市基盤施設としての導入施設の整備方針	76
8. ゾーニング・ネットワークの検討	80
8-1. 山田駅周辺の基本構成	80
8-2. ゾーニング・ネットワーク	82
9. 基本構想	83
9-1. 施設内容・規模等の整理	83
9-2. 都市計画の見直し方針	96
9-3. 都市基盤施設配置計画	99
9-4. 基本構想図	100
9-5. イメージパース	104
10. 基本構想の実現にむけて	105
参考資料-1. 用語解説（ア～ワ順）	106

1. JR土佐山田駅周辺まちづくり基本構想概要

1-1. 基本構想策定の目的

香美市の中心部に位置するJR土佐山田駅周辺では、香美市から高知市等への通勤・通学や買い物、香美市内にある高知工科大学・県立山田高校等への通学、企業等への通勤など、日常生活での鉄道利用に加え、特急列車が停車することから、アンパンマンミュージアムや龍河洞などへの観光客が乗降しています。また、改札口が面する南駅前広場は、通学や観光等のためのバス乗降場があり、市内のバス路線のハブともなっているほか、タクシーや鉄道利用者の送迎者の乗降・待機にも利用されています。

一方、駅周辺では、北駅前広場や駅北側の国道バイパスからのアクセス経路、線路の南北を結ぶ歩行者動線等が整備されておらず、駅構内のバリアフリー化や待合機能の充実等と合わせた利便性の向上が必要です。

また、商店街の再生による中心市街地の活性化との連携も求められています。

このため、今後のJR土佐山田駅を中心とした公共交通のあり方や、国道バイパスの延伸などのまちづくりの進展を踏まえ、南・北駅前広場や駅南北自由通路の具体的な配置・機能などを検討するとともに、駅と駅周辺に求められる機能と整備方策を整理し、これに基づく都市計画施設の再整理を行うことを目的とします。

▼JR土佐山田駅・南駅前広場



▼待合所



▼駐車スペース・タクシーベイ



▼バス乗り場・バスバース



▼駐輪場



▼ホーム連絡通路



図 1-1.南駅前広場周辺の現況

1-2. 計画対象範囲

基本構想策定の対象範囲としては、JR土佐山田駅を中心とし、高齢者を含めた一般的な徒歩圏である半径0.5km圏域を基本とし、基本構想策定のための調査範囲については、都市計画マスタープランにおける都市拠点エリアである半径1km内とします。

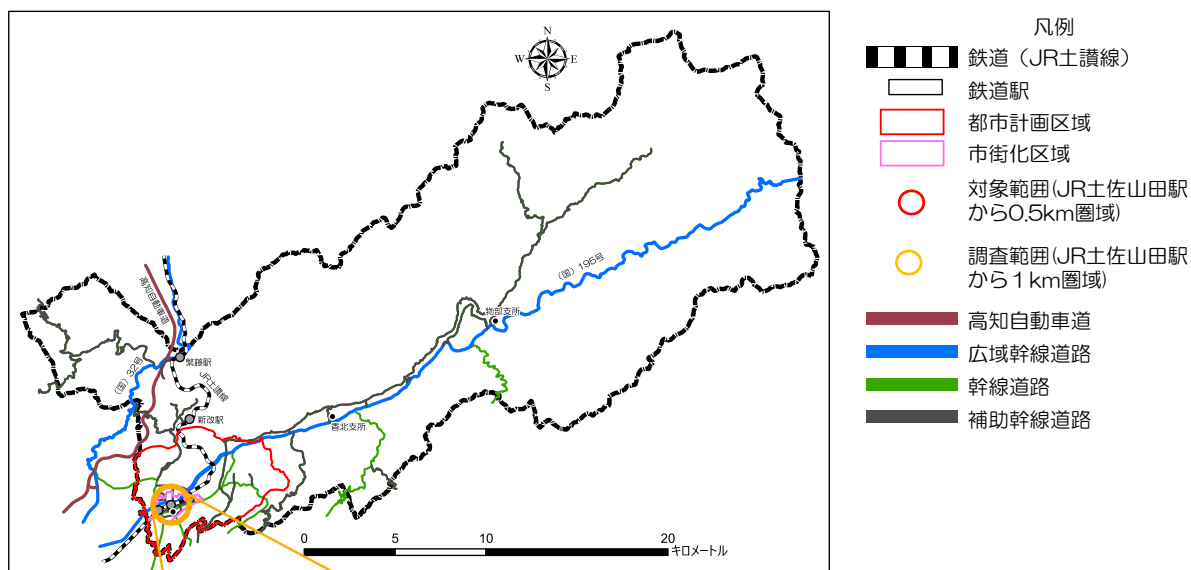


図 1-2. 位置図

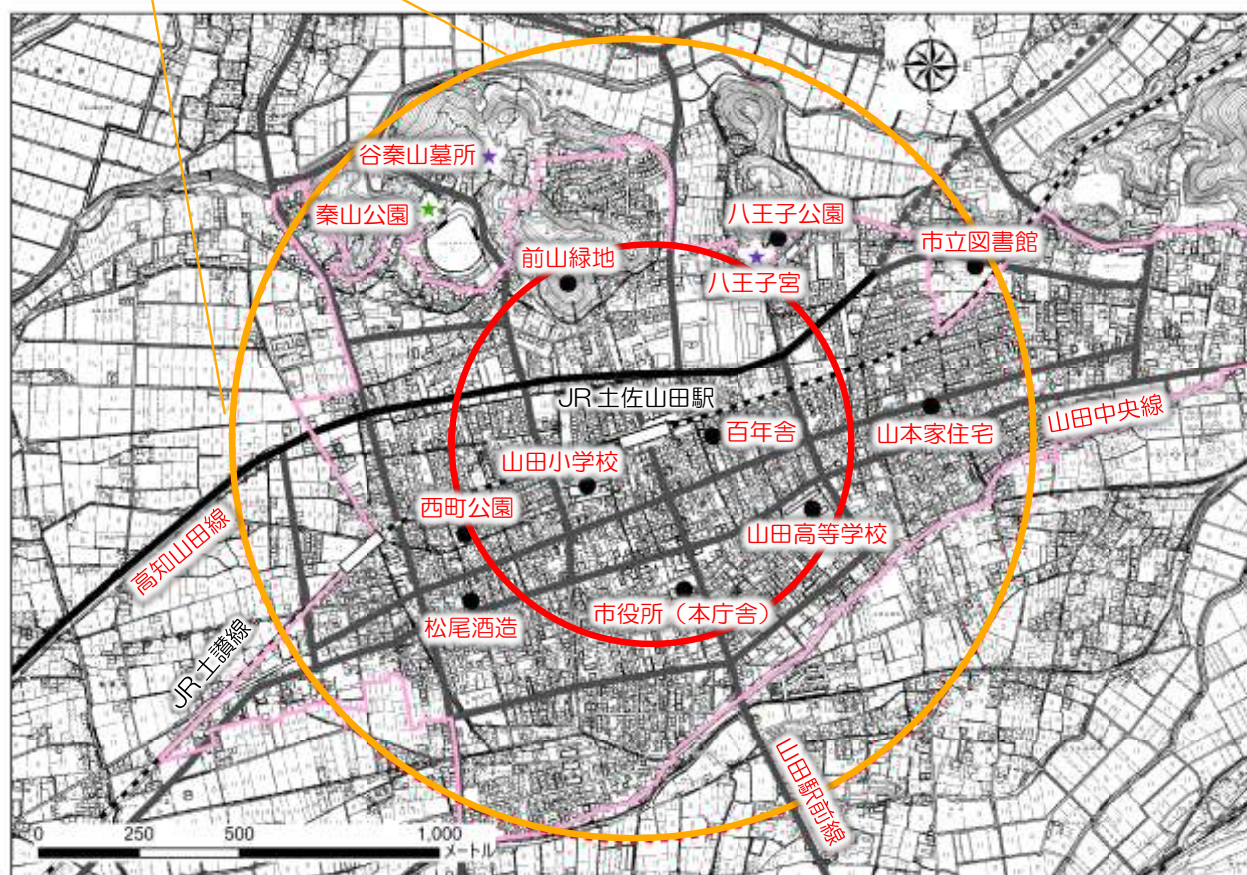
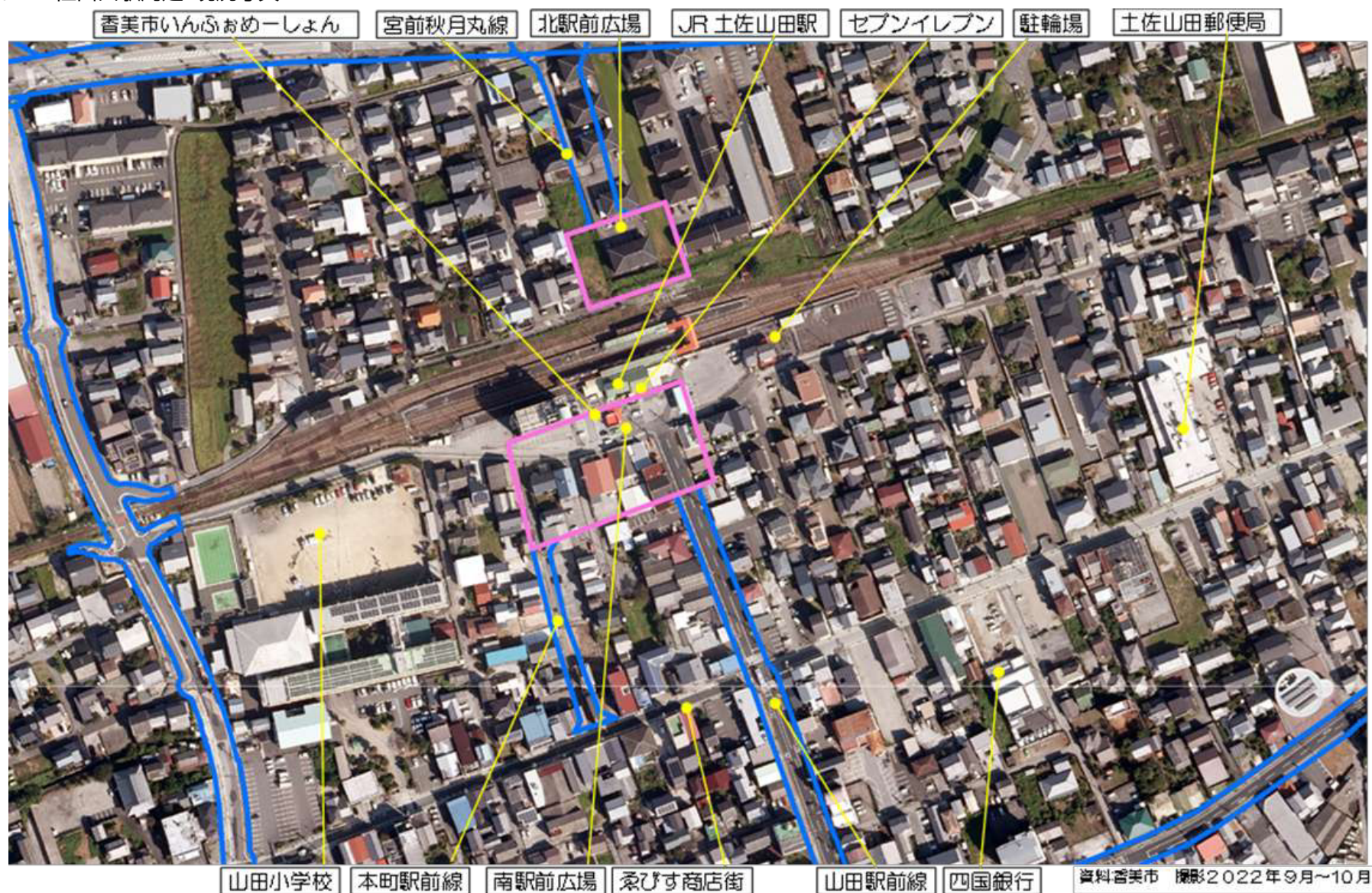


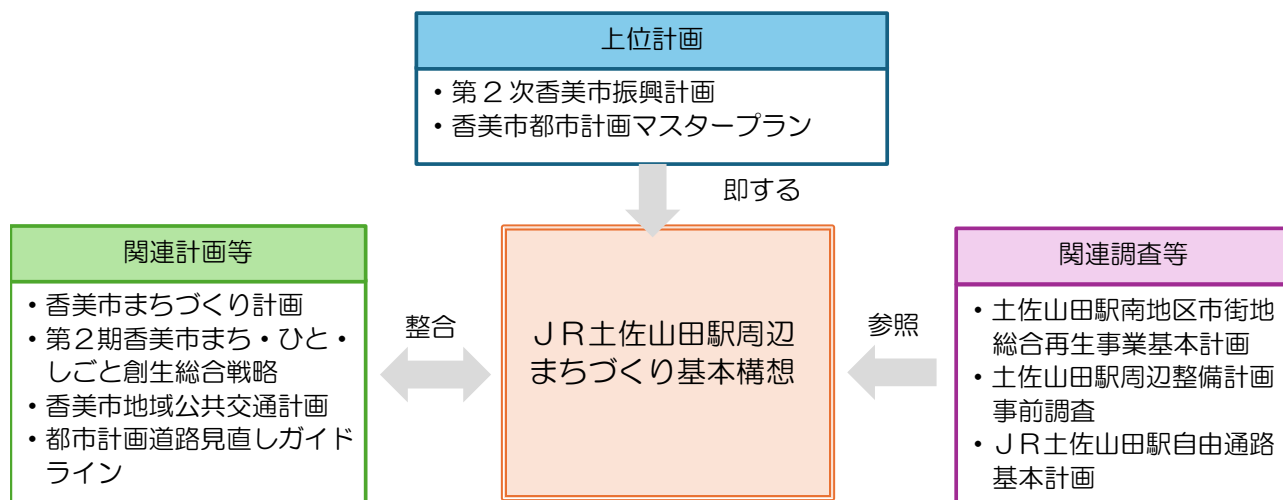
図 1-3. 基本構想策定対象範囲・調査範囲

1-3. 対象地区の現況

■JR 土佐山田駅周辺 現況写真



1-4. 上位・関連計画等(基本構想の位置づけ)



■香美市都市計画マスタープランにおける駅周辺地域整備方針

香美市都市計画マスタープラン

本市の都市づくりにおける基本的な方針を示した「香美市都市計画マスタープラン」においては、土佐山田駅周辺は、自家用車、自転車、徒歩等の様々な移動手段に対応し、さらには、バス、タクシー等への乗り換えをスムーズにするために、交通結節点として駅前広場の整備や駅南北間を結ぶ連絡通路の整備について検討するとされています。

また、都市機能の充実、土佐山田駅の景観づくり、交通結節機能・インフォメーション機能の強化が位置付けられています。

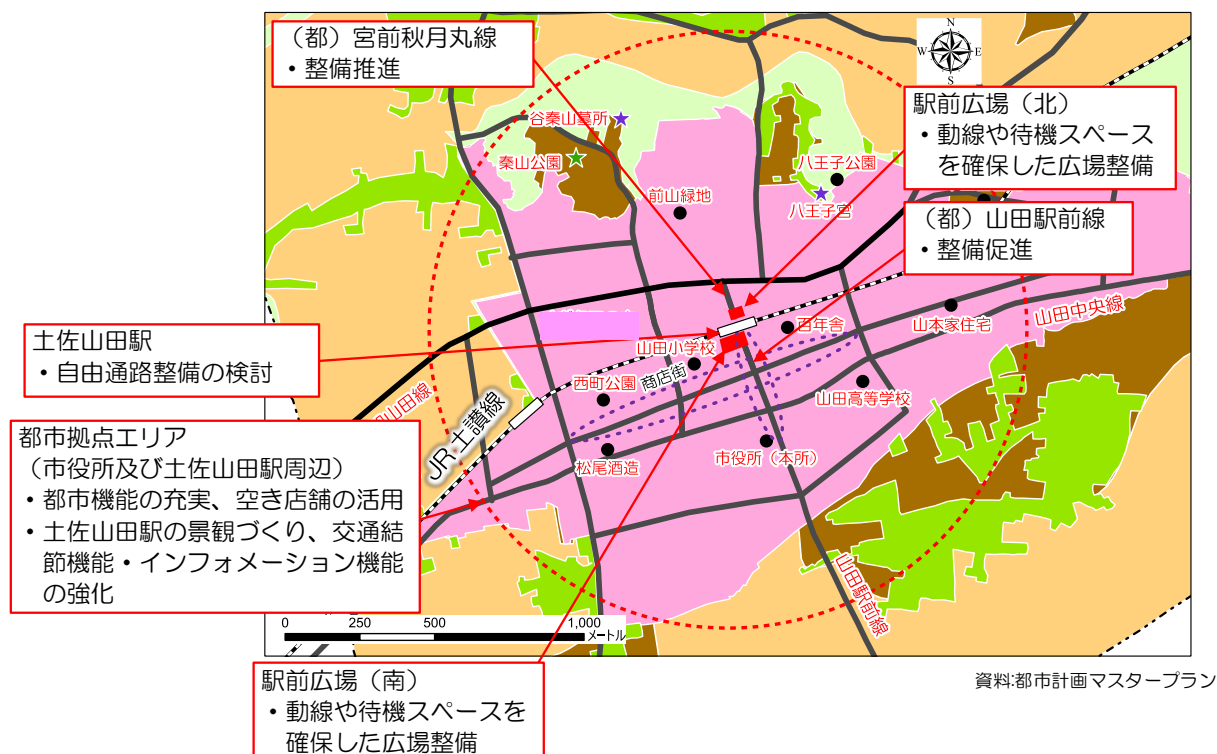


図 1-4. 駅周辺地域整備方針図

9. 基本構想

9-1. 施設内容・規模等の整理

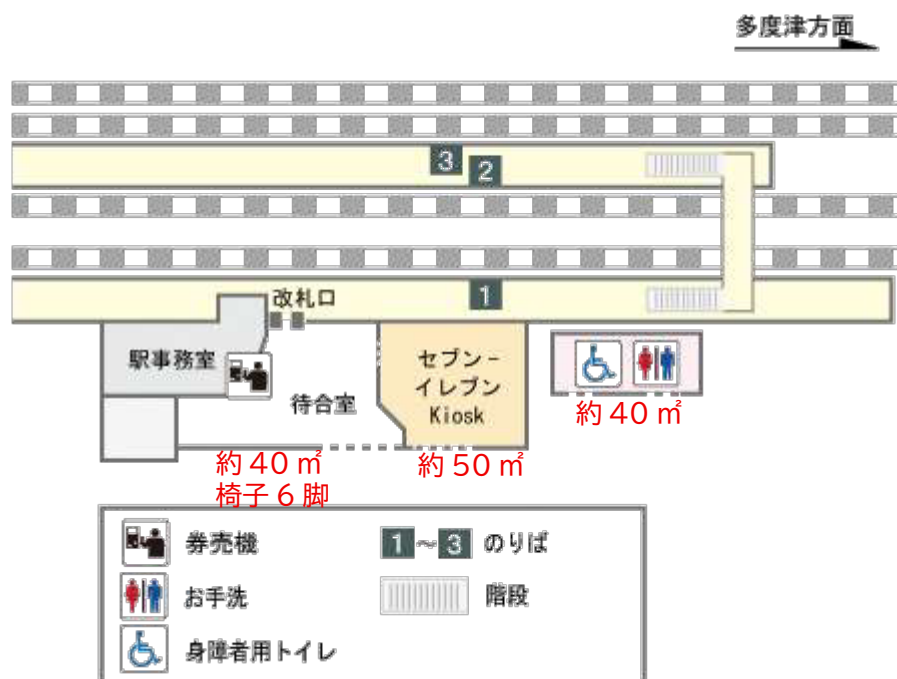
それぞれの機能毎（待合、生活利便、駅前広場、南北自由通路）の施設内容の規模を以下に整理するとおり想定しています。

(1)待合機能(設置場所:駅・駅前広場周辺)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1-1	待合スペース (南・北)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・バス利用者 ・タクシー利用者 ・待合せ利用者 ・送迎者 	駅や駅前広場に訪れる人たちが気軽に利用できる利便性の高い待合施設を提供する。	面積 A=25 m ² ・椅子 20 脚 ・Wi-Fi・電源	市と JR 四国とで今後協議する	市と JR 四国とで今後協議する	観音寺駅待合スペース参照
1-2	学習スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・学生 ・児童 ・通学者 ・生涯学習者 	鉄道利用の学生や市内の児童・学生を中心に気軽に立ち寄れる場を設け、待ち時間の有効活用や各自が思い思いの時間を過ごすことができるサード・プレイスとして、学習する場を提供する。	面積 A=25 m ² ・学習机 20 台 ・Wi-Fi・電源	市と JR 四国とで今後協議する	・市 ・民間	中村駅学習スペース参照
1-3	コワーキングスペース・フリースペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネスマン ・学生 ・地域住民 	簡易な仕事や学習のできるワーキングブースを設け、ビジネスパーソンや学生等の移動時間の有効活用ができる場を提供する。自由に談笑したり、サークル活動や簡易な市民活動の場を設け、学生等の移動時間の有効活用や、地域住民の簡易な会合、地域交流ができる場を提供する。また、駅前広場と一体となったイベントスペースとしても活用する。	面積 A=50 m ² ・共用テーブル5 台 ・椅子 20 脚	市と JR 四国とで今後協議する	・市 ・民間	中村駅コワーキングスペース参照 防府市創業・交流センターフリースペース参照
2	売店	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	既存施設を利用し、駅利用者への飲食や地域住民を対象とする簡易な日常生活品を提供する。カフェサービスなどを追加して向上を図る。南に整備。	面積 A=100 m ²	市と JR 四国とで今後協議する	・JR 四国 (キオスク) ・民間	現施設よりも規模を拡大して新設 中村駅土産売場参照
3	インフォメーション施設	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	既存施設の機能・規模を充実し、来街者の利便性向上、観光案内、地域情報の提供を行う。インバウンドを想定して多言語対応とする。南に整備。	面積 A=50 m ² (実測面積)	・市 ・観光協会	・市 ・観光協会	香美市いんふおめーしょん
4	多目的トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	多目的トイレを導入し、授乳設備などを拡充し、駅利用者、地域住民、駅前広場の利用者などが利用する利便性の高い施設を提供する。	面積 A=80 m ² (実測面積) ・南北 2 箇所	市と JR 四国とで今後協議する	・市 ・民間	南現施設より規模を拡大しリニューアル 北新設

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

■JR土佐山田駅(現状機能)



【待合スペース想定】

1,612 人/日→ピーク率 15%=241 人/ピーク時→待合人員 50%=120 人÷100 m²

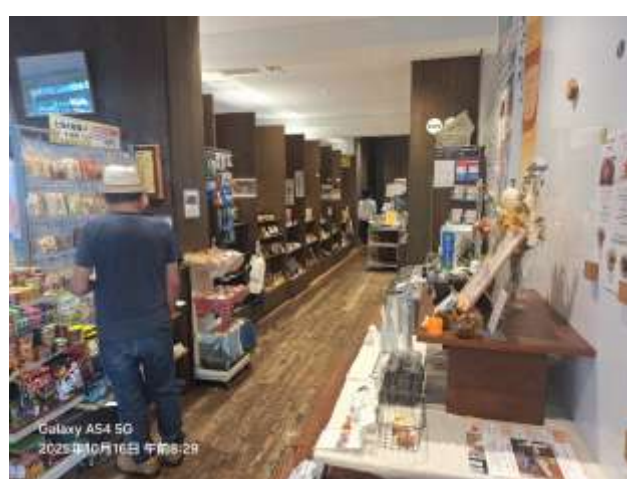
■待合所イメージ(JR 観音寺駅舎内)



■待合所・学習スペースイメージ
(土佐くろしお鉄道中村駅)



■土産売り場イメージ
(土佐くろしお鉄道中村駅)



■フリースペースイメージ(防府市創業・交流センター)



■多目的トイレイメージ



■多目的トイレイメージ



(2)生活利便機能(設置場所:駅・駅前広場周辺・並びす通り商店街)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1	夜間照明・足元照明	・駅利用者 ・地域住民	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	南北駅前広場 山田停車場線 ・概ね 30 基	・市	・市	照明事例参照
2-1	宿泊施設	・観光客 ・ビジネスマン ・学生	商店街の空き店舗等を活用した宿泊施設の開業を支援する。	規模未定	・市 ・民間	・民間	空き店舗活用
2-2	飲食店・カフェ	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	既存の店舗を活用するとともに、空き店舗等を活用した飲食店・カフェの開業を支援する。	面積・店舗数未定 (出店調整)	・民間	・民間	空き店舗活用 飲食店事例参照
2-3	医療施設	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	内科、小児科等の地域ニーズに対応した医療施設の集積を支援する。	面積・店舗数未定 (出店調整)	・民間	・民間	医療モール事例参照
3-1	駐車場	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	駅周辺における駐車場、空き地を活用したコインパーキングなどを整備して、利便性の向上を支援する。	面積 A=40 m ²	・市 ・民間	・市 ・民間	駐車場事例参照
3-2	駐輪場	・駅利用者 ・学生 ・地域住民	駅前駐輪場の拡充や新設によりサイクルアンドライドを支援するとともに、屋根、照明施設を設け、利便性の向上を図る。	面積 A=150 m ² (実測面積) ・駐輪台数 200 台	・市	・市 ・民間	駐輪場事例参照
3-3	カーシェア シェアサイクル	・駅利用者 ・観光客 ・学生 ・地域住民	駐車場、駐輪場の整備と併せて、カーシェア、シェアサイクルの導入を図る。	規模未定	・民間	・民間	カーシェア事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

■フットライト照明イメージ



■空き店舗活用飲食店イメージ



■医療モール・調剤薬局併設イメージ



※医療モールの平均規模は5診療科で 100～150 ㎡となっている

■ベンチイメージ(秋田駅西口駅前広場)



■東屋イメージ(草津駅駅前)



■ベンチイメージ



■テーブルベンチイメージ



■駐車場イメージ(JR徳島線鴨島駅駅前)



■自転車駐輪場イメージ(相模原市矢部駅北口)



■カーシェアイメージ(JR土佐山田駅前)



(3)南駅前広場機能(設置場所:南駅前広場)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1-1	バスバース	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とバスの結節機能を確保するとともに、地域のバス利用者のためのバス乗降スペースを確保する。	面積 A=90 m ² ・乗降 2 バース	・県	・県	配置図参照
1-2	バスプール	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とバスの結節機能を確保するとともに、地域のバス利用者のためのバス駐車スペースを確保する。	面積 A=30 m ² ・兼用 1 プール	・県	・県	配置図参照
1-3	タクシーバース	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー乗降スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・乗降 2 バース	・県	・県	配置図参照
1-4	タクシープール	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー駐車スペースを確保する。	面積 A=30 m ² ・駐車 3 プール	・県	・県	配置図参照
1-5	一般車バース	・駅利用者 ・地域住民	駅への送迎のための一般車両の乗降スペースを確保する。	面積 A=10~30 m ² ・乗降 3 バース	・県	・県	配置図参照
1-6	一般車プール	・駅利用者 ・地域住民	駅への送迎のための一般車両の待機スペースを確保する。身体障害者用含む。	面積 A=40~80 m ² ・駐車 4 プール	・県	・県	配置図参照
1-7	身障者バース	・駅利用者 ・地域住民	身体障害者のための乗降スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・乗降 1 バース	・県	・県	配置図参照
1-8	身障者プール	・駅利用者 ・地域住民	身体障害者のための駐車スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・駐車 1 プール	・県	・県	配置図参照
2-1	シェルター	・駅利用者	日除けや雨天のためのバス・タクシーのシェルター等を整備する。	面積 A=40 m ² ・シェルター	・県	・県	シェルター事例参照
2-2	案内板・サイン	・駅利用者 ・観光客	駅利用者や観光客に分かりやすい多言語対応の総合案内板及び誘導サインを整備する。	面積 A=2 m ²	・県	・県	案内板・サイン事例参照
2-3	植栽	・駅利用者 ・地域住民	利用者が和め、環境に寄与するような、管理が容易な植栽を配置する。	面積 A=100 m ²	・県	・県	植栽イメージ参照
2-4	夜間照明	・駅利用者 ・地域住民	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	面積 A=10 m ² ・20 基	・県	・県	照明事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

(4)北駅前広場機能(設置場所:北駅前広場)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	参考事例
1-1	バスバース	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とバスの結節機能を確保するとともに、地域のバス利用者のためのバス乗降・待機スペースを確保する。	面積 A=30 m ² ・乗降 1 バース	・市	・市	配置図参照
1-2	タクシーバース	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー乗降スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・乗降 2 バース	・市	・市	配置図参照
1-3	一般車バース	・駅利用者 ・地域住民	駅への送迎のための一般車両の乗降・待機スペースを確保する。	面積 A=20 m ² ・乗降 2 バース	・市	・市	配置図参照
1-4	タクシープール 兼一般車プール	・駅利用者 ・地域住民	鉄道とタクシーの結節機能を確保するとともに、地域のタクシー利用者のためのタクシー待機スペースを確保する。また、タクシー不在の際は一般車プールとして運用する。	面積 A=80 m ² ・待機 4 プール	・市	・市	配置図参照
1-5	身障者車バース	・駅利用者 ・地域住民	身体障害者のための乗降スペースを確保する。	面積 A=25 m ² ・乗降 1 バース	・市	・市	配置図参照
2-1	多目的トイレ	・駅利用者 ・地域住民	多目的トイレを導入し、授乳設備などを拡充し、駅利用者、地域住民、駅前広場の利用者などが利用する利便性の高い施設を提供する。	面積 A=40 m ² (実測面積)	・市	・市	現施設拡充 リニューアル
2-2	シェルター	・駅利用者	日除けや雨天のためのバス・タクシーのシェルター等を整備する。	面積 A=40 m ² ・シェルター	・市	・市	シェルター 事例参照
2-3	案内板・サイン	・駅利用者 ・地域住民	駅利用者や観光客に分かりやすい多言語対応の総合案内板及び誘導サインを整備する。	面積 A=2 m ²	・市	・市	案内板・サイン 事例参照
2-4	植栽	・駅利用者 ・地域住民	利用者が和め、環境に寄与するような、管理が容易な植栽を配置する。	面積 A=100 m ²	・市	・市	植栽イメージ 参照
2-5	夜間照明	・駅利用者 ・地域住民	歩行者の夜間の安全性を確保するため、視認性に配慮した夜間照明を設け、駅周辺と商店街の夜間の回遊性を確保する。	面積 A=5 m ² ・10 基	・市	・市	照明事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

(5)南北連絡機能(設置場所:南北自由通路)

NO	導入施設	利用対象者	施設内容	規模・機能	整備主体	管理	算定根拠
1	自由通路	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	土佐山田駅の南北駅前広場を連絡する歩行者・自転車が通行可能な自由通路を整備する。	延長 L=40m 幅員 W=4m ・誘導ブロック	・市	・市	北伊予駅事例参照
2	多目的エレベーター	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者 ・地域住民 	車椅子、高齢者等のバリアフリーに対応するとともに、自転車等の利用も見込んだ多目的エレベーターを設置する。 設置箇所は南北駅前広場及び土佐山田駅 2 番ホームへの対応を見込み調整を行う。	面積 A=30 m ² ・エレベーター3 基 (北・南・駅ホーム)	市と JR 四国とで今後協議する	市と JR 四国とで今後協議する	北伊予駅事例参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

■案内板イメージ（千葉駅前）



■サインイメージ（千葉駅前）



■一般車プール・緑地イメージ（常磐線日立駅）



■バスシェルターイメージ



■自由通路イメージ（ＪＲ予讃線北伊予駅）



■ＪＲ予讃線北伊予駅航空写真（GoogleMaps）



9-2. 都市計画の見直し方針

都市計画決定されているそれぞれの施設について、以下に整理するとおり見直し及び整備を進めます。

(1) 都市計画の見直し方針

NO	施設名	都市計画見直しの考え方
1	本町駅前線	南駅前広場のアクセス道路を1路線に絞って交通の錯綜を回避するため、同路線を廃止する。
2	山田駅前線	南駅前広場のアクセス道路であり、土佐山田駅から市役所に至るシンボル道路として高質化の整備を推進する。 現況幅員 12mで暫定整備されており、完成に向け歩道部の整備を推進するとともに、歩いて楽しいまちづくりの一環として、十分な歩道幅員を確保するため道路幅員構成の見直しを行う。
3	宮前秋月丸線	南駅前広場のアクセス道路であり、土佐山田駅から泰山公園に至る歩行者ネットワーク機能と合わせ整備を推進する。
4	南駅前広場	必要な施設規模に応じ、現行の都市計画決定面積の縮小を調整し、南駅前広場の整備を促進する。
5	北駅前広場	土佐山田駅の新たな北口エントランスとして南北連絡自由通路の整備と併せて、北駅前広場の整備を推進する。

(2) 都市計画道路・駅前広場

NO	導入施設	利用対象者	整備内容	規模・機能	整備主体	管理	算定根拠
1	本町駅前線	—	南駅前広場にアクセスする本町駅前線については、整備の実現性を考慮して廃止する。	延長 L=100m 幅員 W=12m	・市	・市	構想図参照
2	山田駅前線	・駅利用者 ・地域住民	山田駅前線の南駅前広場から柔びす通りまでの区間については、歩いて楽しいまちづくりの視点から歩道を拡幅し高質化舗装を行う。	延長 L=115m 幅員 W=15m	・県	・県	構想図参照
3	宮前秋月丸線	・駅利用者 ・地域住民	道路整備を推進するとともに、北駅前広場から高知山田線までの区間については、歩いて楽しいまちづくりの視点から歩道の高質化舗装を行う。	延長 L=90m 幅員 W=14m	・市	・市	構想図参照
4	南駅前広場	・駅利用者 ・地域住民	必要な機能を充足させつつ、周辺道路への影響、移転家屋の減少に向けて、西側、南側境界をできないか検討する。	面積 A=3,800 m ² から縮小できないか検討していく	・県	・県	構想図参照
5	北駅前広場	・駅利用者 ・地域住民	現都市計画面積において、必要な交通機能を充足できるため、変更はしない。	面積 A=1,800 m ² (現都決面積)	・市	・市	構想図参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討する。

(3)関連区画道路

NO	付替え道路	利用対象者	利用形態	規模・機能	整備主体	管理	算定根拠
1	山田小北通り	・駅利用者 ・地域住民 ・通過交通	駅前広場整備に伴う現道の機能回復。	延長 L=80m 幅員 W=6m	・市	・市	構想図参照
2	山田駅百石通線	・駅利用者 ・地域住民 ・通過交通	駅前広場整備に伴う現道の機能回復。	延長 L=30m 幅員 W=6m	・市	・市	構想図参照

※整備主体、管理については、想定とし、今後変更される可能性があります。

※付替え道路は、駅前広場用地の所有区分により、ルート変更の可能性があります。

※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討する。

《参考》■山田駅前線における滞在快適性向上の検討イメージ

『居心地が良く、そぞろ歩きをしたくなるまちなか空間づくり』

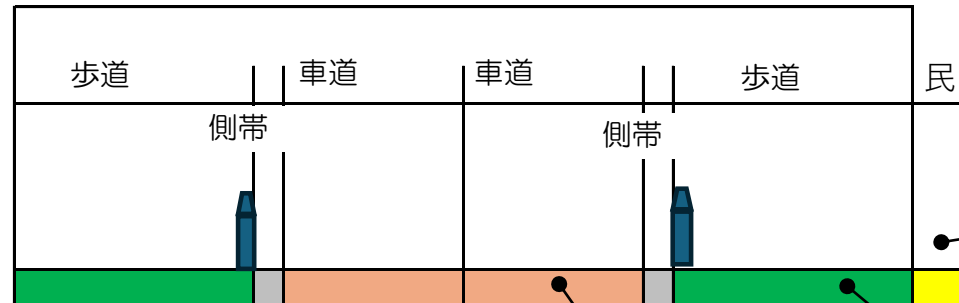
■車中心から人中心の道路空間への転換

- ・歩きたくなる魅力的な歩道空間の形成
- ・滞在したくなる居心地のよい空間の演出

■交通結節点である土佐山田駅と商店街を結ぶ快適なエリアを形成

- ・回遊性の向上を図る高質な歩車道整備による良好な景観づくりと誘導
- ・多様な活動を繰り広げる場としての滞在機能の設置、低未利用地の活用による賑わい創出

幅員15m



地区計画によるセットバックやまちづくり協定による民間空地の確保



- ・低未利用地や空地を活用して、仮設的にカフェ等を出店



- ・歩車道境界のフラット化と可動式ボラードの設置等、道路空間の活用により柔軟な対応ができる設えを確保
- ・道路規格の許す範囲で車道を狭め、景観形成及びイメージ狭さくによる速度抑制のために中央部に高質舗装を採用

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討する。



- ・道路空間にテーブル・椅子を設置し、滞留空間として活用

9-3. 都市基盤施設配置計画

駅周辺の主な都市基盤施設配置計画として、南北駅前広場、駅アクセス道路、南北連絡自由通路、関連する区画道路の切り回しの配置は以下に整理するとおりとなります。

■施設配置計画一覧

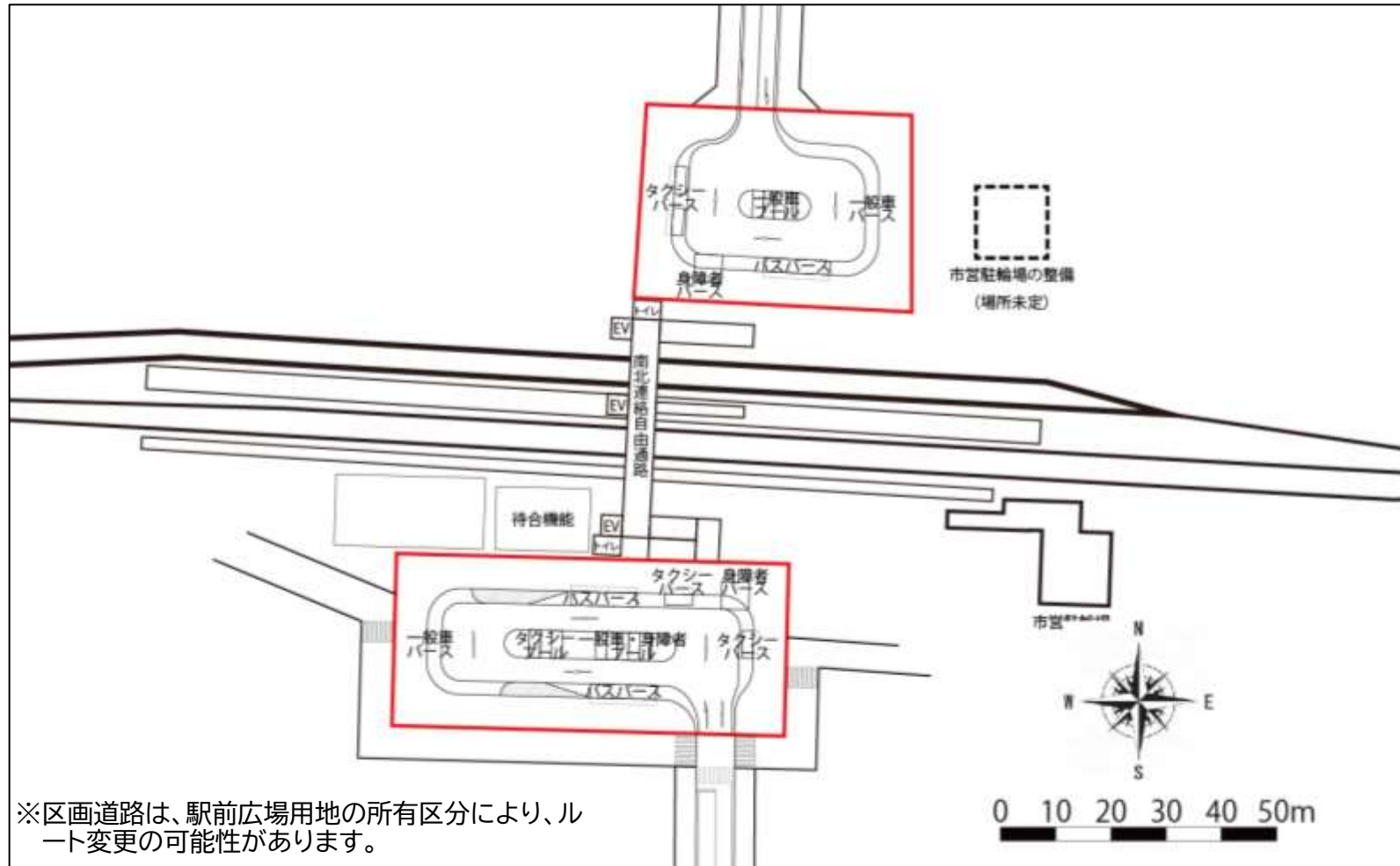
施設名	現況	南駅前広場検討案（2,200 m ² ）		北駅前広場検討案（1,800 m ² ）	
タクシーバス	1 バース	2 バース	乗降バスを区分する	2 バース	乗降バスを区分する
タクシープール	2 プール	3 プール	現況が手狭であるため、拡充する	4 プール	一般車プールと兼用とする
バスバス	1 バース	2 バース	民間路線バス（2 路線）1 バース（併用） 市営路線バス（5 路線）・デマンドバス1 バース 送迎・貸し切り・イベント等対応1 バース	1 バース	民間路線バス・市営バス兼用とする ※詳細な乗り入れ路線については今後調整
バスプール	3 プール	1 プール	乗降バスと兼用で1 プール確保する	0 プール	タッチ&ゴーを基本にバスプールは確保しない
一般車バス	0 バース	3 バース	朝夕や悪天候時に周辺道路で待機する送迎車が交通環境を阻害していることなどを踏まえ駅前広場内に可能な限り設置する	2 バース	朝夕や悪天候時に周辺道路で待機する送迎車が交通環境を阻害していることなどを踏まえ駅前広場内に可能な限り設置する
一般車プール	4 プール	4 プール	現況と同数とする	4 プール	タクシープールと兼用とする
身障者バス	0 バース	1 バース	身障者対応として1 バース確保する	1 バース	身障者対応として1 バース確保する
身障者プール	0 プール	1 プール	身障者対応として1 プール確保する	2 プール	一般車プールで併用する
駅アクセス道路	幅員 12m 延長 115m	幅員 15m 延長 115m	駅南アクセス道路として山田駅前線の歩道部を整備する	幅員 14m 延長 115m	駅北アクセス道路として宮前秋月丸線を整備する
付替え道路	—	幅員 6m 延長 115m	駅前広場周辺の区画道路の機能補償として付替え道路を整備する	—	—
南北連絡自由通路	—	幅員 4m 延長 40m	既往調査を踏まえた南北連絡自由通路を整備する		

※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討する。

9-4. 基本構想図

基本構想図（案）は「7. 導入機能・導入施設の整備方針」等を基に必要な施設規模の設定を行い、駅前広場整備の方向性を示したものです。今後、本図面を基に、より詳細に交通施設の配置や規模、昇降施設の配置などの検討を進めていきます。

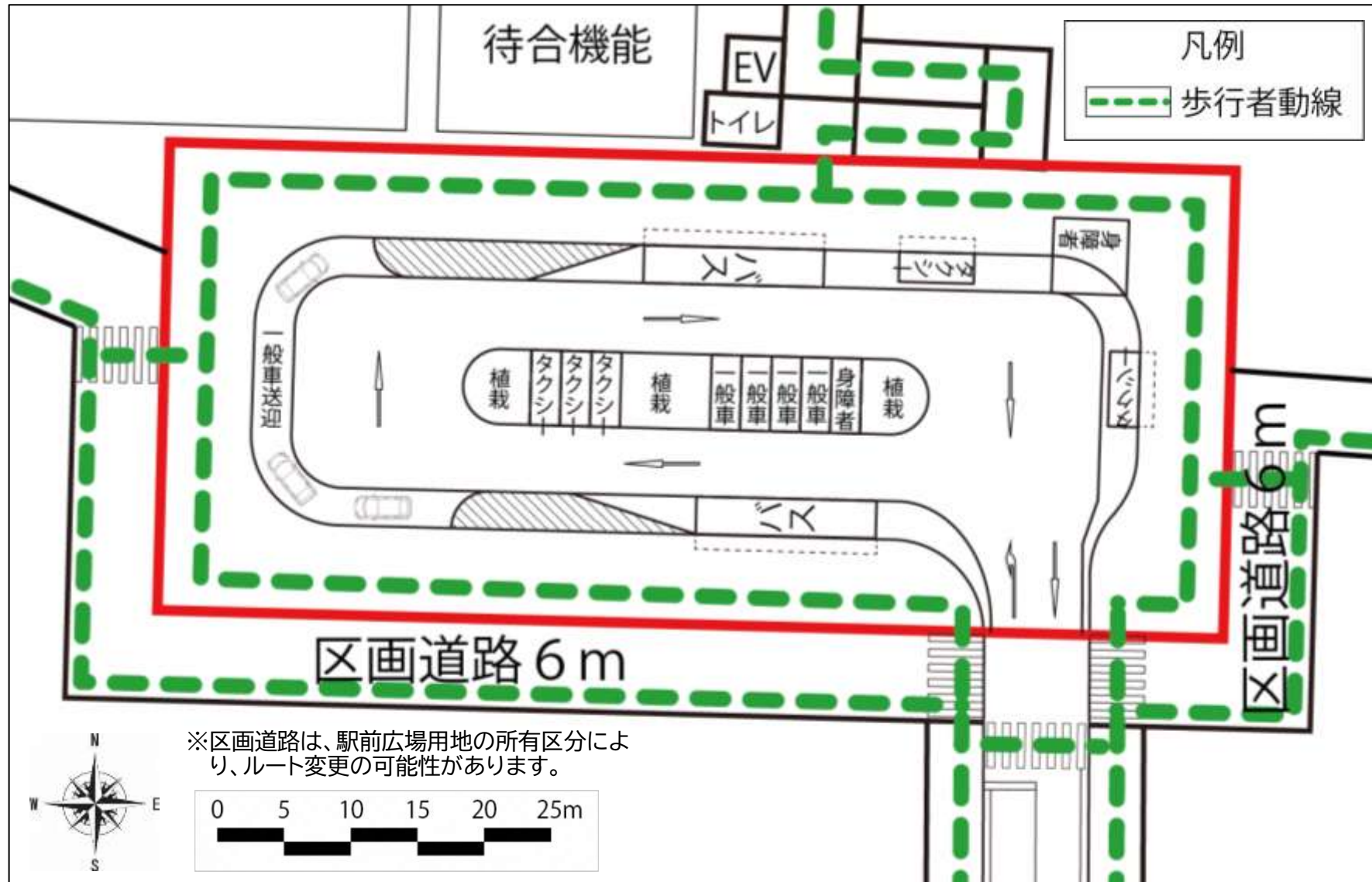
(1) 基本構想平面図(全体)



※この「基本構想平面図」については、全体の概の施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

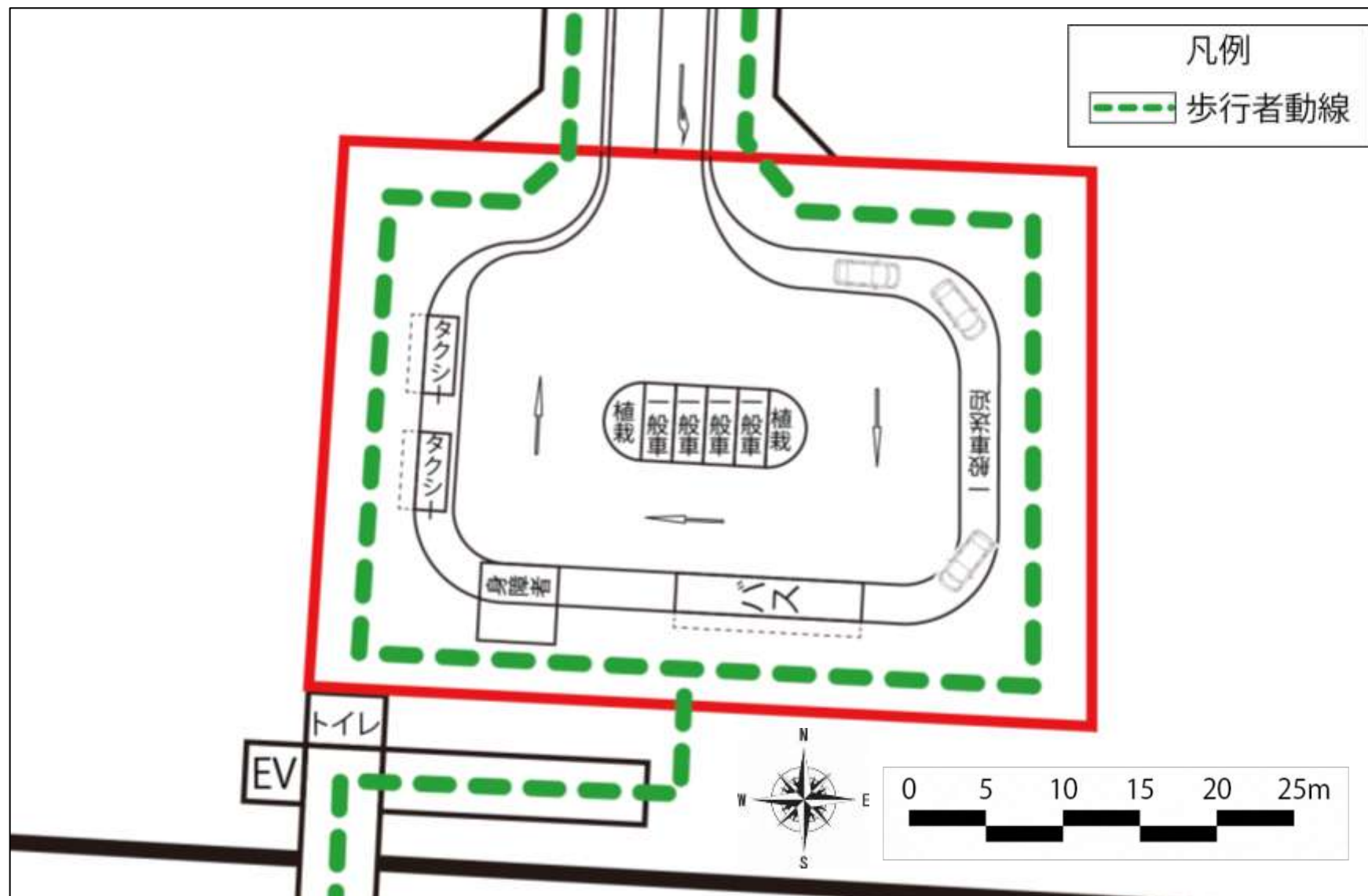
(2)基本構想平面図(南駅前広場) ※最小限の機能を配置した場合のイメージ



※この「基本構想平面図」については、全体の概の施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

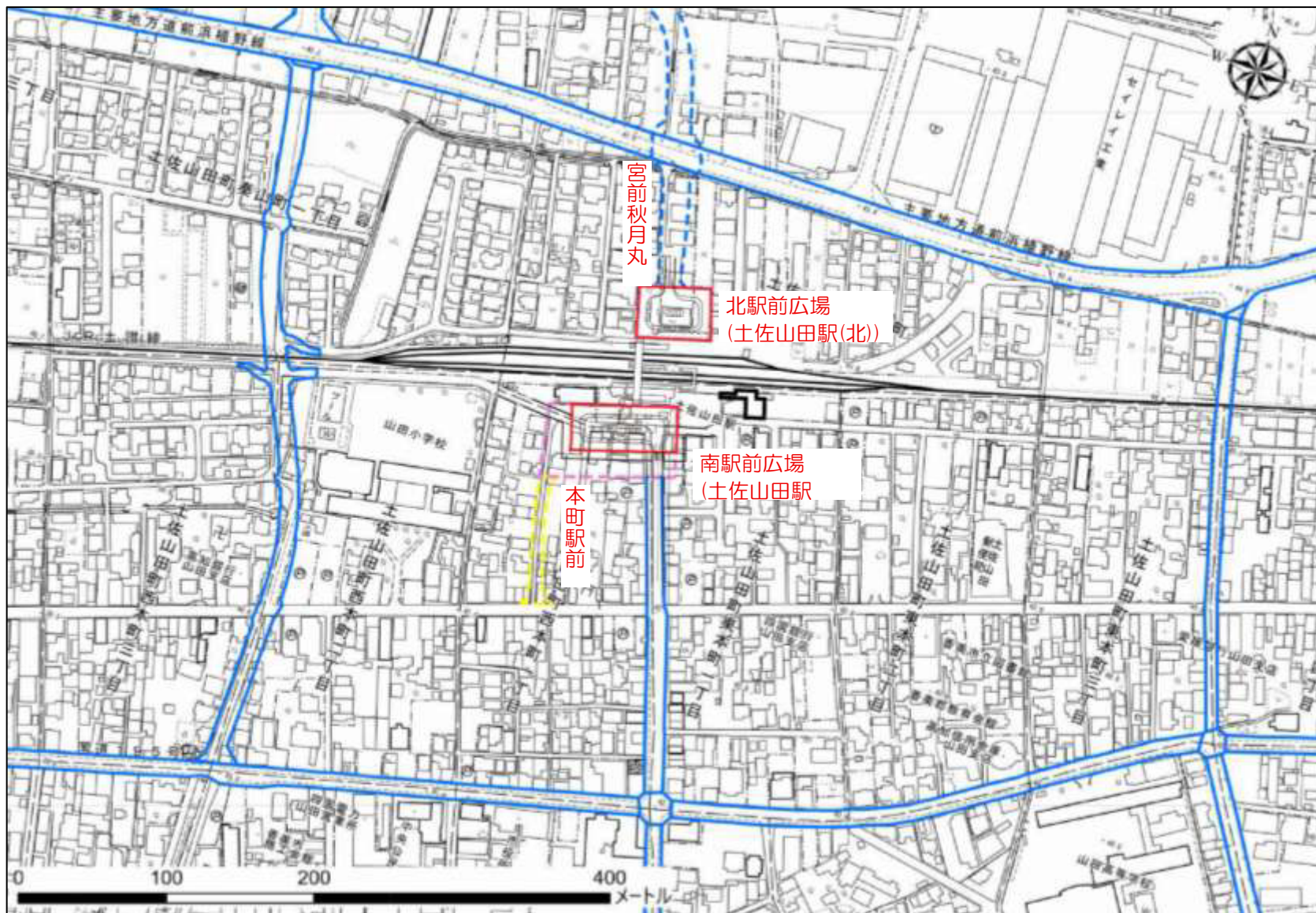
(3)基本構想平面図(北駅前広場) ※最小限の機能を配置した場合のイメージ



※この「基本構想平面図」については、全体の概の施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

(4) 基本構想位置図



※都市計画における具体的な道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

9-5. イメージパース

基本構想イメージパースは下図のとおりです。※最小限の機能を配置した場合のイメージ



※この「基本構想イメージパース」については、全体の概の施設配置を示しており、「7. 導入機能・導入施設の整備方針」における全ての施設が記載されたものではありません。

※都市計画における具体の道路幅員や面積等については、地域ニーズ等を勘案しながら、今後、基本計画を策定していく中で検討します。

10. 基本構想の実現にむけて

基本構想は、駅周辺地区のまちづくりの推進に向け、駅前広場を中心に、まちづくりの基本方針や導入機能・導入施設など、まちづくりの基本的な考え方を示したものです。

今後、この基本構想を踏まえ、下記事項に留意したうえで、具体的な整備手法やスケジュール等を示した「基本計画」の策定、さらには、具体的な施設計画等を内容とする「事業計画」の策定などを行い、地区整備を推進していきます。

(1) 関連計画との整合の確保

本市では、地域公共交通計画による公共交通の再編に向けた検討等が行われており、また、都市計画マスタープランにおいては、コンパクトなまちづくりに向けた方向性が示され、駅周辺地区についても都市拠点エリアとしての位置付けがなされていることなどを踏まえ、こうした関連計画と整合を図りながら、駅周辺地区の整備を進める必要があります。

さらに、基本構想においては、南駅前広場と並びす商店街との連携を図り、回遊性を持たせることにより、地区全体の活力や賑わいの向上を図ることとしており、中心商店街の活性化の取り組みとの整合により、相乗効果が得られるよう調整することとします。

(2) 段階的な整備の検討

駅周辺地区の整備にあたっては、少子高齢化の急速な進展、新たなバイパス道路の整備や公共交通の再編による交通実態の変化をはじめ、本市を取り巻く様々な社会経済状況の変化に的確・柔軟に対応しながら取り組んでいく必要があります。

こうした中、駅周辺地区まちづくりは、既存市街地において南北駅前広場の整備や自由通路の設置による交通結節機能の強化や南北市街地の連携強化などを行うとともに、駅周辺に待合施設などの利便施設を新たに設置するものであり、地区整備が長期にわたることも想定されることから、各事業の進捗状況等を勘案しつつ、段階的な整備についても検討を行ってまいります。

(3) 地元権利者の合意形成や関係機関等との連携・調整

基本構想を踏まえ、地区整備を円滑かつ着実に推進するため、地元権利者の合意形成や民間事業者との連携を図るとともに、駅前広場の施設配置や動線計画、施設立地に伴う交通計画、地区内における道路整備・改良など、地区整備に向けた各種事業について、鉄道事業者を始めとする交通事業者や交通管理者、道路管理者などの関係機関と十分連携・調整を図りながら取り組んでいきます。