

内灘駅周辺整備事業基本構想



平成30年11月

内灘町

内灘駅周辺整備事業基本構想 目次

1	現況調査	- 1 -
	(1) 土地利用状況	2 -
	(2) 施設整備状況	6 -
	(3) 内灘駅の利用動態	11 -
	(4) 朝夕の混雑状況	15 -
2	上位計画の整理	- 19 -
	(1) 第五次内灘町総合計画	20 -
	(2) 内灘町都市計画マスタープラン	22 -
	(3) 内灘町観光ビジョン	23 -
3	内灘駅周辺整備の課題と方向性	- 25 -
	(1) 内灘駅周辺の問題点の抽出	26 -
	(2) 内灘駅周辺整備に向けた方向性	27 -
4	駅直近部の施設整備方針	- 29 -
	(1) 交通機能の確保方針	30 -
	(2) 交流・にぎわい機能の確保方針	35 -
5	整備計画図	- 37 -
	(1) 施設整備方針（前章の再掲）	38 -
	(2) 計画にあたっての前提条件	40 -
	(3) 駅舎内イメージ（素案）	45 -
6	整備スケジュール（案）	- 47 -
	(1) 整備スケジュール案	48 -
	(2) 事業スキーム	49 -
	(3) 概算工事費	52 -
7	イメージパース（案）	- 55 -
	代替案	- 54 -

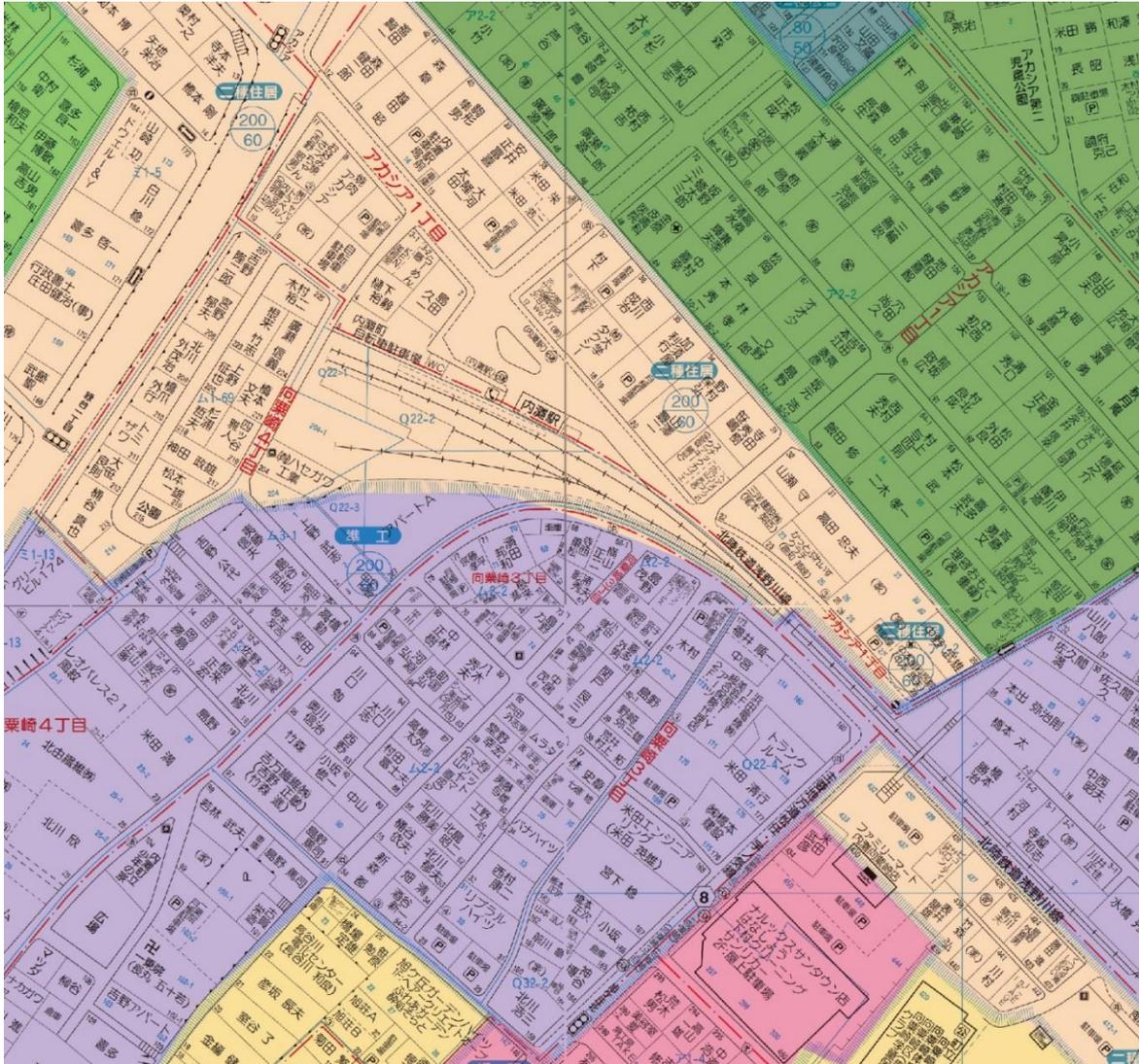
第 1 現況調査

1 現況調査

(1) 土地利用状況

① 住宅地図及び用途地域指定

- 内灘駅周辺は住居利用が広がっているほか、月極駐車場が点在している。
- 用途地域は第二種住居地域*、建ぺい率 60%、容積率 200%、駅南側は準工業地域**。



出典：刊広社「マイサイズ」住宅地図地籍版

	第一種低層住居専用地域
	第二種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	準住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域

用途地域の概要（抜粋）

*第二種住居地域：主に住居の環境を守るための地域。店舗、事務所、ホテル等も建築可能である。

**準工業地域：主に軽工業の工場等の環境悪化の恐れのない工業の利便を図る地域。環境悪化が大きい工場のほかほとんどの用途の建築が可能である。

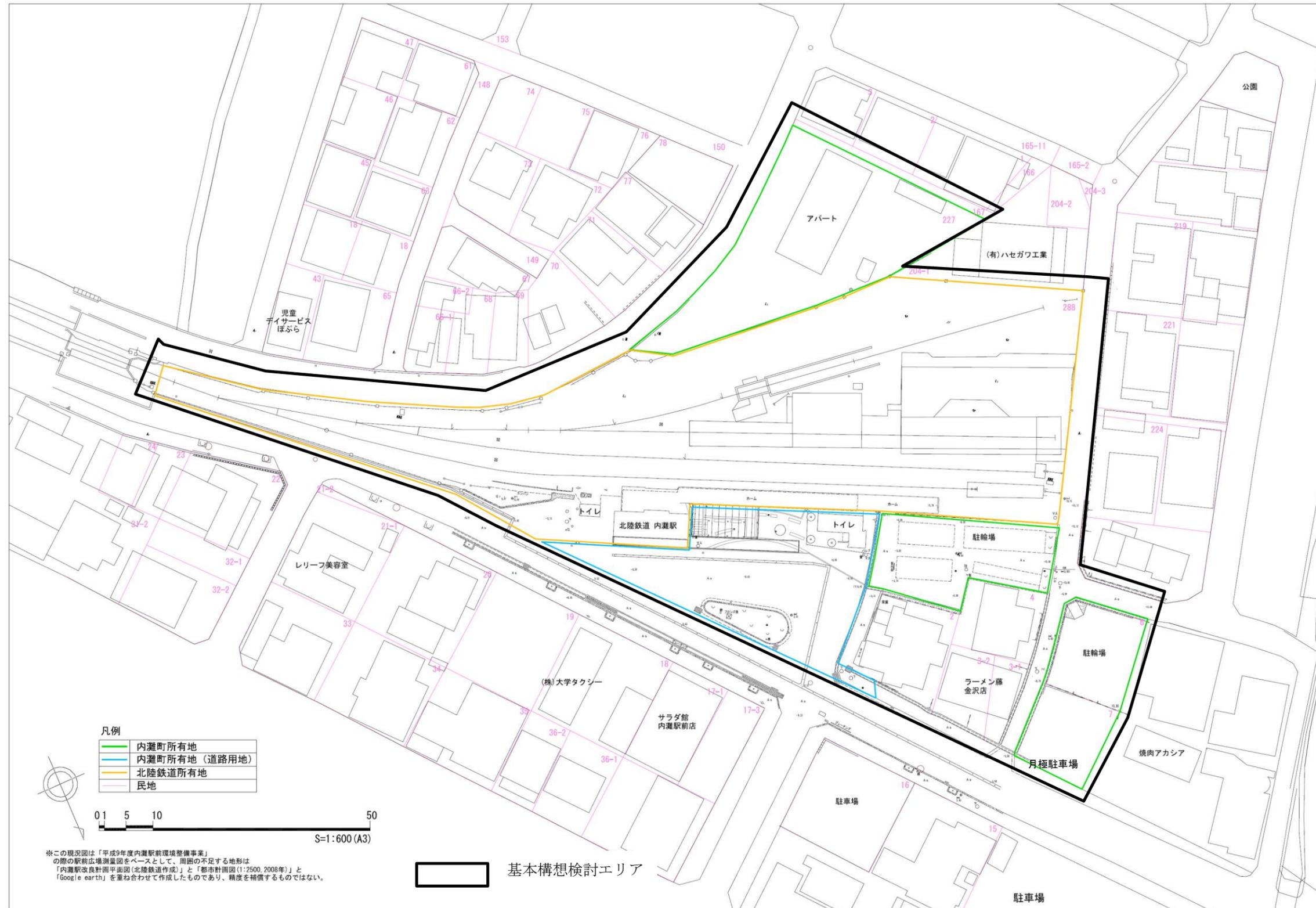
建築物の用途制限

建築物の用途制限		第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	(市街化調整区域を除く)用途地域の指定のない地域	備考
○：建てられる用途 空欄：建てられない用途 ①、②、③、④、▲面積、階数等の制限あり															
住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
兼用住宅で、非住宅部分の床面積が、50㎡以下建築物の延べ面積の2分の1未満のもの		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	非住宅部分の用途制限あり
店舗等	店舗等の床面積が150㎡以下のもの		①	②	③	○	○	○	○	○	○	○	○	○	①：日用品販売店舗、喫茶店、理髪店及び建具屋等のサービス業用店舗のみ。2階以下。 ②：①に加えて、物品販売店舗、飲食店、損保代理店、銀行の支店、宅地建物取引業等のサービス業用店舗のみ。 ③：2階以下 ④：物品販売店舗、飲食店は建築禁止。
	店舗等の床面積が150㎡を超え、500㎡以下のもの			②	③	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	店舗等の床面積が500㎡を超え、1,500㎡以下のもの				③	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	店舗等の床面積が1,500㎡を超え、3,000㎡以下のもの					○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	店舗等の床面積が3,000㎡を超え、10,000㎡以下のもの						○	○	○	○	○	○	○	○	
	店舗等の床面積が10,000㎡を超えるもの							○	○	○	○	○	○	○	
事務所等	事務所等の床面積が1,500㎡以下のもの				①	○	○	○	○	○	○	○	○	○	▲：2階以下
	事務所等の床面積が1,500㎡を超え、3,000㎡以下のもの					○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	事務所等の床面積が3,000㎡を超えるもの					○	○	○	○	○	○	○	○	○	
ホテル、旅館						▲	○	○	○	○	○	○	○	○	▲：3,000㎡以下
遊戯施設	ボウリング場、スケート場、水泳場、ゴルフ練習場、バレーボール練習場等					▲	○	○	○	○	○	○	○	○	▲：3,000㎡以下
	カラオケボックス等						○	○	○	○	○	○	○	○	
	麻雀屋、ぱちんこ屋、射的屋、馬券・車券販売所等						○	○	○	○	○	○	○	○	▲：10,000㎡以下
	劇場、映画館、演芸場、観覧場							▲	○	○	○	○	○	○	▲：客席200㎡未満
キャバレー、ダンスホール等、個室付浴場等										○	▲			○	▲：個室付浴場以外
大規模									○	○	○				
劇場、映画館、演芸場、観覧場、店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、車券売場、勝舟投票券発売所に供する建築物でその用途に供する部分の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの										○	○				
公共施設・病院・学校等	幼稚園、小学校、中学校、高等学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	大学、高等専門学校、専修学校等				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	図書館等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	巡査派出所、一定規模以下の郵便局等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	神社、寺院、教会等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	病院			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	公衆浴場、診療所、保育所等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	老人ホーム、身体障害者福祉ホーム等	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	老人福祉センター、児童厚生施設等	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	▲：600㎡以下
	自動車教習所					▲	○	○	○	○	○	○	○	○	▲：3,000㎡以下
工場・倉庫等	単独倉庫（附属倉庫を除く）			▲	▲	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	▲：300㎡以下かつ2階以下
	建築物附属自動車庫①～③については、建築物の延べ面積の1/2以下かつ備考欄に記載の制限 ※一団地の敷地内について別に制限あり	①	①	②	②	③	③	○	○	○	○	○	○	○	①：600㎡以下かつ1階以下 ②：3,000㎡以下かつ2階以下 ③：2階以下
	倉庫業倉庫							○	○	○	○	○	○	○	
	畜舎（15㎡を超えるもの）						▲	○	○	○	○	○	○	○	▲：3,000㎡以下
	パン屋、米屋、豆腐屋、菓子屋、洋服店、畳屋、建具屋、自転車店等作業場の床面積が50㎡以下		▲	▲	▲	○	○	○	○	○	○	○	○	○	原動機の制限あり ▲：2階以下
	危険性や環境を悪化させるおそれが非常に少ない工場					①	①	①	②	②	○	○	○	○	原動機・作業内容の制限あり 作業場の床面積
	危険性や環境を悪化させるおそれが少ない工場								②	②	○	○	○	○	①：50㎡以下
	危険性や環境を悪化させるおそれがやや多い工場										○	○	○	○	②：150㎡以下
	危険性が大きいか又は著しく環境を悪化させる恐れがある工場											○	○	○	
	自動車修理工場					①	①	②	③	③	○	○	○	○	作業場の床面積 ①：50㎡以下 ②：150㎡以下 ③：300㎡以下 ※原動機の制限あり
火薬、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の量	量が非常に少ない施設				①	②	○	○	○	○	○	○	○	○	①：1,500㎡以下かつ2階以下 ②：3,000㎡以下
	量が少ない施設									○	○	○	○	○	
	量がやや多い施設										○	○	○	○	
	量が多い施設											○	○	○	
卸売市場、火葬場、と畜場、汚物処理場、ごみ焼却場等		都市計画区域内においては、都市計画の決定が必要													

注) 本表は、建築基準法 別表第二の概要であり、すべての制限について掲載したものではありません。

② 町所有土地の明示

- 町所有の土地のうち、道路用地としては、駅前広場（ロータリー）及びバスのりば、トイレが該当する。
- そのほか、駅南側のアパート跡地及び駐輪場部分が町所有となっているが、町所有地が民地を挟んで下図の通り飛び地のようにになっている。



③ 各建物及び施設の位置関係



(2) 施設整備状況

① 駅施設

- 駅舎内は出改札機能のほかベンチが設置。なお、トイレは駅舎外に設置。スロープなどバリアフリー環境は整っている。
- 朝ピーク時の混雑緩和（乗車、降車動線の分離）のため臨時出口を使用。乗車客は駅舎外に行列を作って並んでいる。



▲ 駅正面入口



▲ 改札口からホームへはスロープ有り



▲ 出札窓口、券売機×2



▲ ICa 積み増し機、時刻表、ベンチ



▲ 改札口（電車到着時のみ開放）



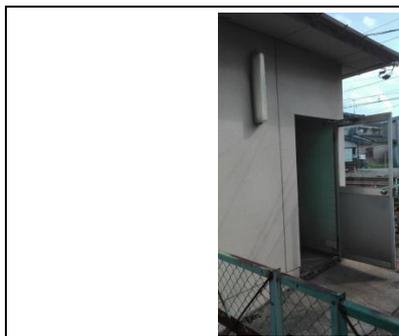
▲ 臨時出口（朝時間帯のみ使用）



▲ 左：臨時出口（スロープ有り） 右：ホーム



▲ 左：正面入口 右：臨時出口・バス停



▲改札内トイレ



▲電車時刻表・バス接近表示（緑点灯）

② バス停施設

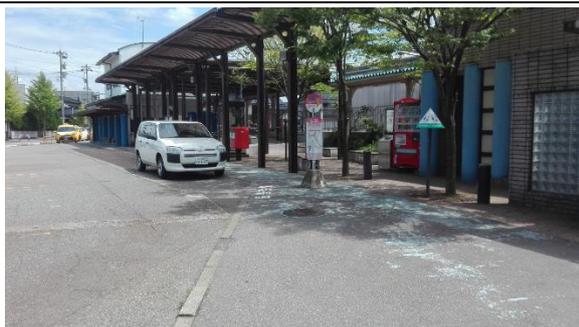
- バス停施設（上屋）は道路区域となっており、町が設置管理している。
- バス停付近に飲料自動販売機（複数）、トイレ、ベンチが設置されている。
- コミュニティバスと路線バスの時刻表案内板は別々に設置されている。
- バスは最大2～3台が停車可能。なお、金沢駅方面行きは駅向かい側に停車。



▲バス停・シェルター全景 飲料自販機有



▲バス停（左側に飲料自販機とベンチ）



▲バス停全景、右手前：トイレ



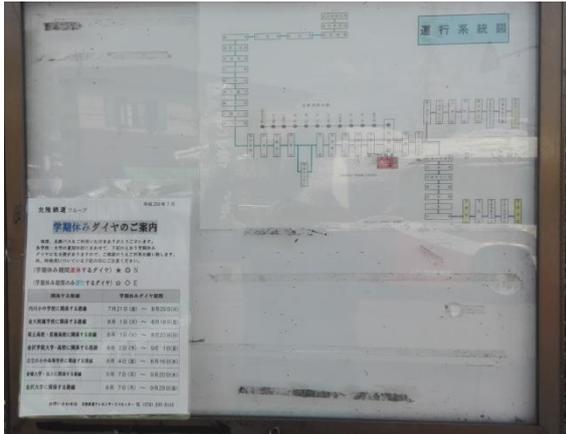
▲電車接近表示（使用されていない？）



▲ロータリー全景（バス・一般車停車中）



▲ロータリー内の標語柱



▲路線バス運行系統図

月曜から金曜	土曜日	日曜・祝日	月曜から金曜	土曜日	日曜・祝日
5			5		
6			6		
7			7	10	10
8			8		
9			9		
10			10		
11			11		
12			12		
13			13		
14			14	39	49
15			15		
16			16	53	58
17			17		
18			18	28	38
19			19		
20			20	19	
21			21		
22			22		
23			23		
24			24		
25			25		

▲路線バス時刻表



▲周辺案内図（バス停上屋内）

③ その他交通施設

- タクシー乗り場は2社が乗り入れ、常時2～3台が停車している。
- 駐輪場は2箇所あり、駅に近い駐輪場は上屋が設置されている。
- 駅前ロータリーの一般車とバスの動線区分はされていない。



▲駅前広場全景（東から）



▲駅前広場全景（西から）



▲タクシー乗り場
(2～3台停車)



▲駅前ロータリー



▲駅前ロータリー（植え込み）



▲駅前ロータリー（植え込み）



▲駐輪場（上屋なし）
北側は実質的に放置車両保管場所となっている



▲駐輪場（上屋付き）



▲トイレ横の駐輪禁止区域内に停車された自転車



▲駐輪場（上屋付き）



▲駐輪場（上屋なし）



▲ロータリー内設置の案内サイン



▲観光案内所



▲観光案内所周辺



▲駅南側のアパート跡



▲駅南側のアパート跡 奥は北鉄車庫

(3) 内灘駅の利用動態

① 乗降客数の推移

●平成 23 年度までは減少傾向であったが、近年は増加傾向となっており、平成 28 年度は一日平均 2,616 人が利用している。定期（通勤・通学）利用、定期外（現金・回数券等）利用ともに増加している。

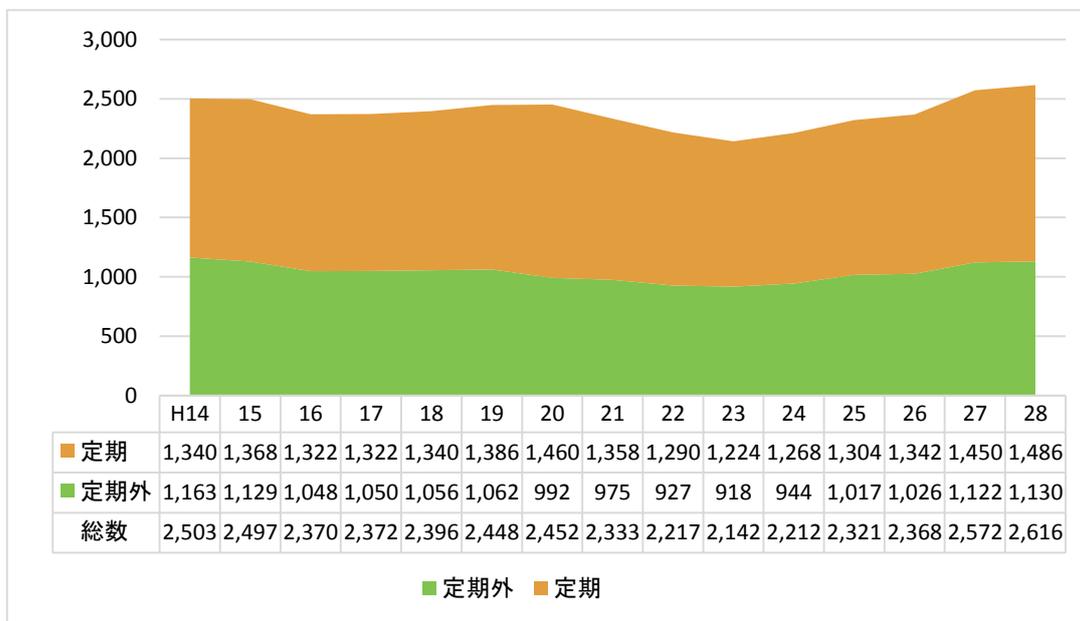


図 1-1 内灘駅乗降客数の推移

出典：内灘町統計書・北陸鉄道（株）

② 目的別利用状況

- 朝ピークは6～8時台の通勤・通学、夕ピークは16～18時台の帰宅が多い。
- 一方、昼時間帯の利用は少なくなっている。

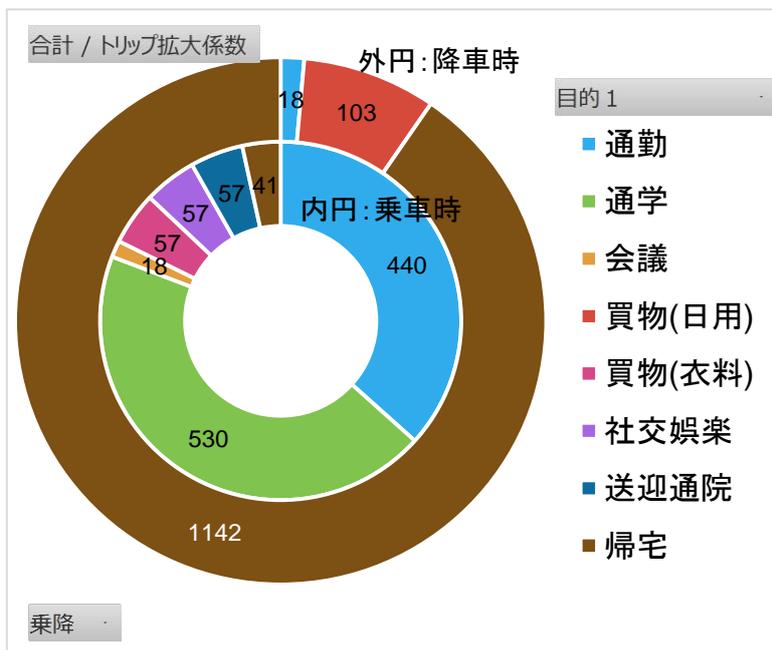


図 1-2 内灘駅の目的別乗降客数

出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査（平成19年調査）

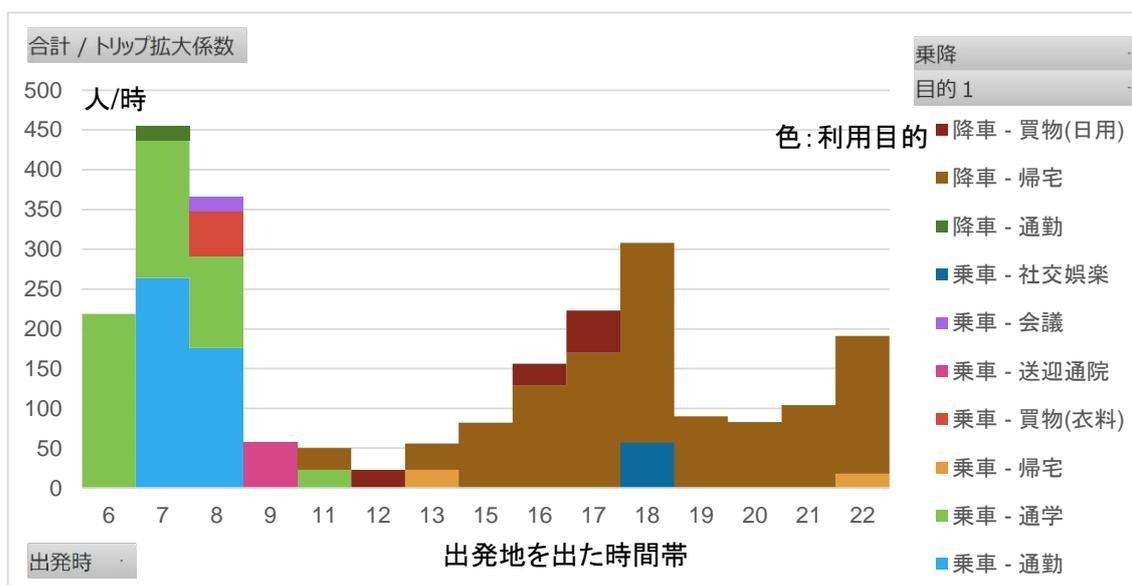


図 1-3 内灘駅の時間帯別・目的別乗降客数

出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査（平成19年調査）

③ 駅までの交通手段別利用状況

- 駅までの利用交通手段を見ると、朝の乗車時は徒歩が多いほか自動車、自転車、バスの順となっている。
- 夕方の帰宅時も徒歩が最も多く、自転車、バス、乗用車の順となっている。
- 朝の通勤通学時に自動車による送迎が多いのが特徴である。

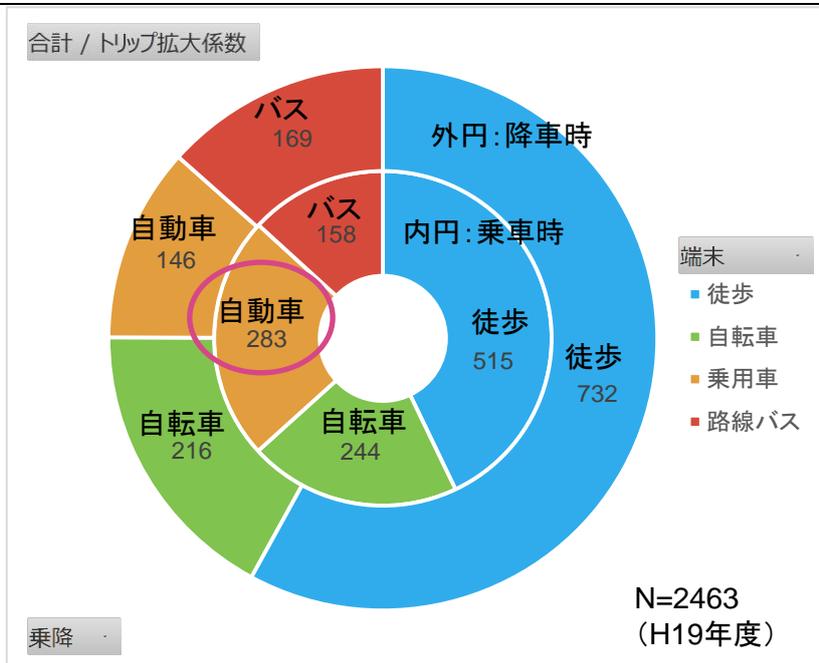


図 1-4 内灘駅までの交通手段別乗降客数

出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査（平成19年調査）

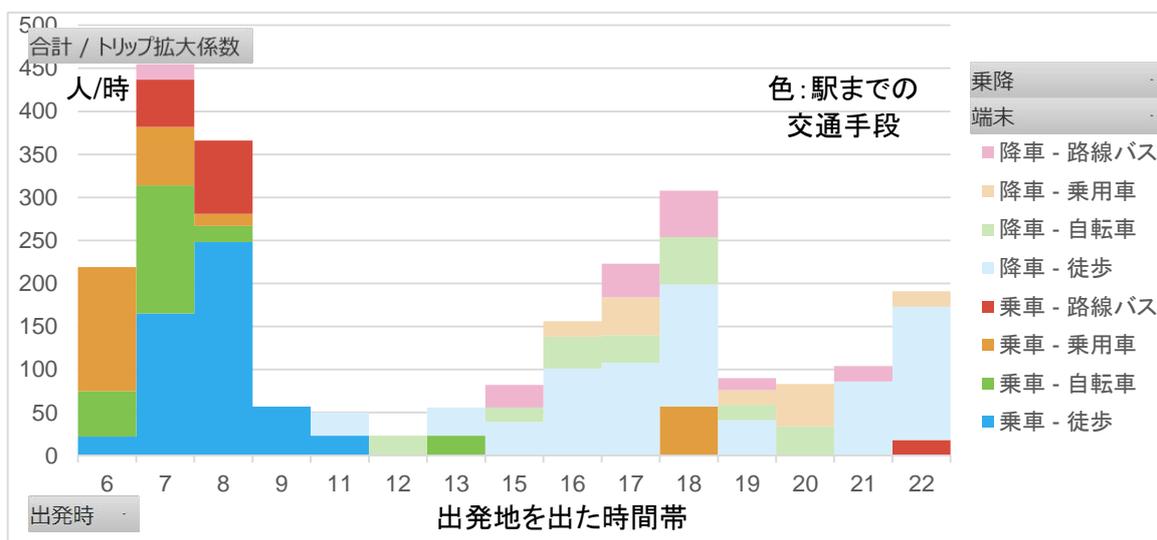


図 1-5 内灘駅の時間帯別・駅までの交通手段別乗降客数

出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査（平成19年調査）

④ 内灘駅利用者の出発地分布

●内灘駅利用者の出発地分布を見ると、駅から近い向粟崎、鶴ヶ丘、大根布の順となっている。駅最寄りの向粟崎エリアは徒歩利用が多いが、鶴ヶ丘、大根布については徒歩以外の自転車、自動車、バスによるアクセスの割合が多くなっている。

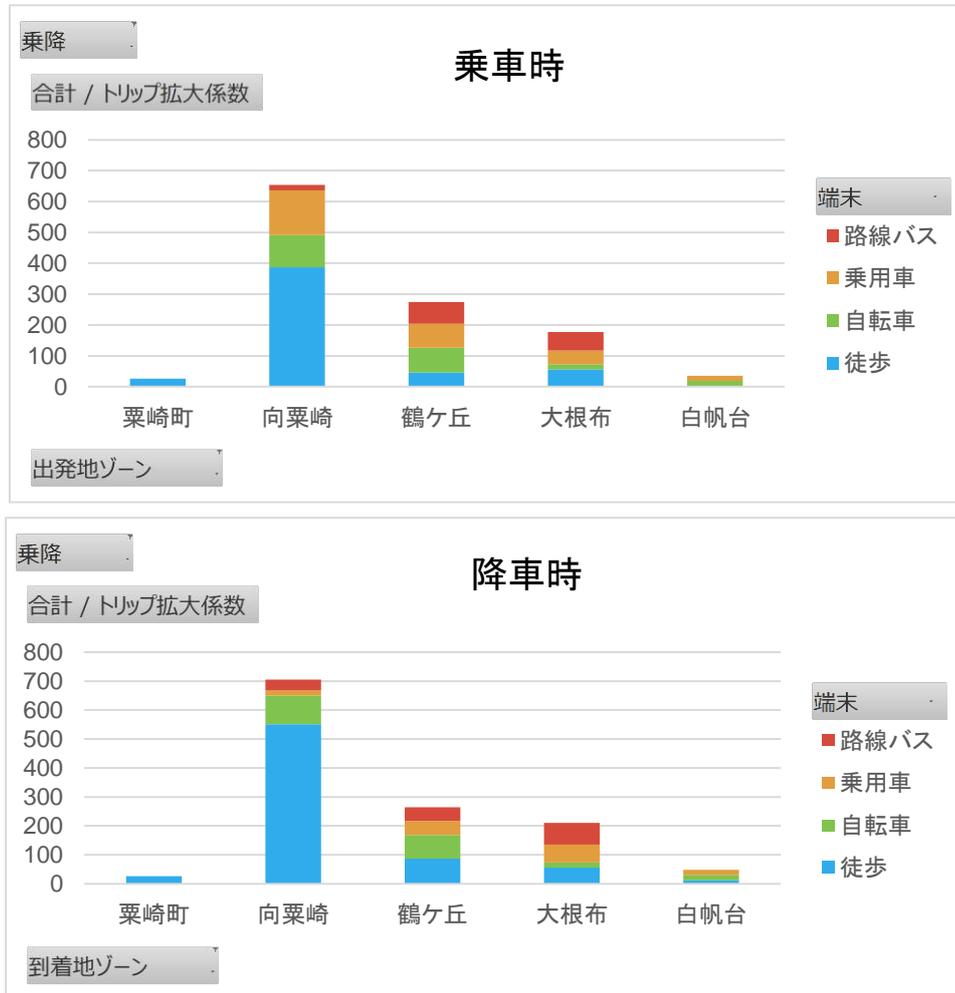


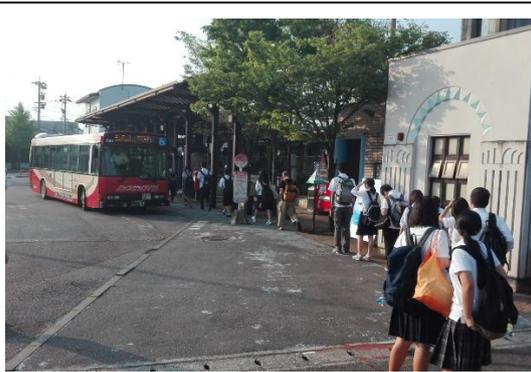
図 1-6 内灘駅利用者の出発・到着地分布及び利用交通手段

出典：第4回金沢都市圏パーソントリップ調査（平成19年調査）
 向粟崎：アカシア、旭ヶ丘、向陽台、千鳥台、緑台、向粟崎を含むエリア
 大根布：大学、大蒲台、ハマナス、大根布を含むエリア
 白帆台：河北潟放水路以北のエリア

(4) 朝夕の混雑状況

① 朝（通勤通学時）

- 朝 6 時 30 分～7 時半までがピークである。改札が始まるまで、100 人以上の待ち行列が駅舎から駐輪場方面まで連なっている。
- 電車の発車時刻近くに送迎のための多くの乗用車が集中し、バスと輻輳する場面も見られるが、乗用車は降車後すぐにロータリーを出るため、一台あたりの滞在時間は短い。



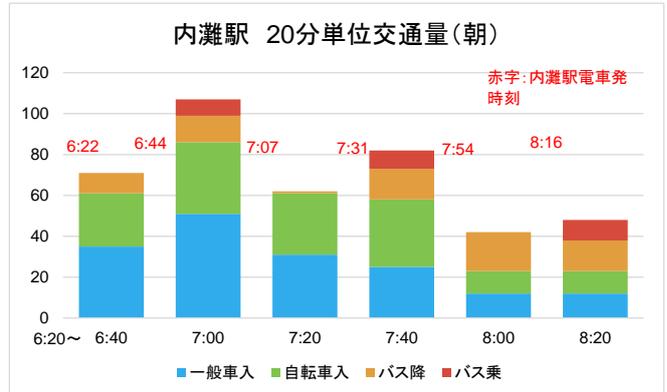
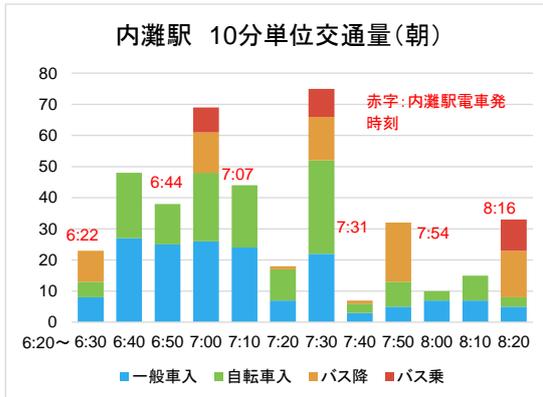
② 夕方（帰宅時）

- 夕方帰宅時のピーク時間帯は17～19時台で分散している。
- 夕方乗用車の送迎が見られるが、電車が到着するまで待っている例もあり、一台あたり滞在時間は朝よりも長めである。
- バスも電車の到着を待って発車するため、最大でバス2～3台に加え乗用車6～7台程度が一度に駅前ロータリーに輻輳する場面が見られる。

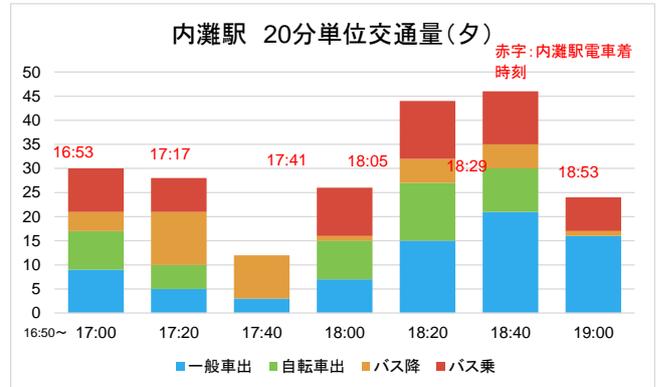
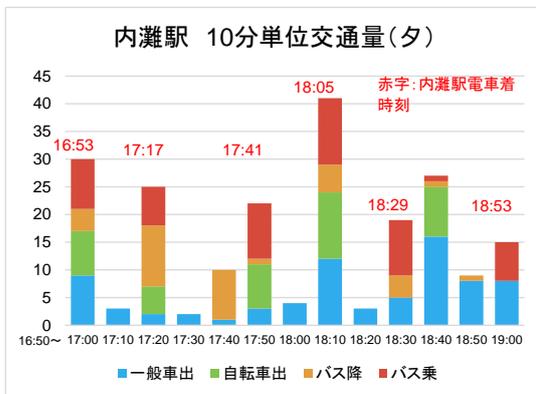


(参考) 内灘駅におけるピーク時駅前広場出入り交通量

●朝：6:40～7:30頃がピークであり、一般車は同時間帯において10分当たり20台前後の出入りが見られる。



●夕：18時台がピークであり、電車の到着に合わせて出入りが多くなっている。



一般車出入：駅前広場への送迎一般車流入出数

自転車出入：駅舎横自転車駐輪場の入出庫台数（朝：入庫、夕：出庫）

バス乗降：内灘駅（駅前広場発着）における路線バス・コミュニティバスの乗降客数

第 2 上位計画の整理

2 上位計画の整理

(1) 第五次内灘町総合計画

●第五次内灘町総合計画では、交通結節点である内灘駅の機能強化のための駅周辺整備や、観光客の受け入れ体制強化を掲げている。

① 基本構想

将来のまちの姿 →ひと・まち・海が輝き 笑顔あふれる都市うちなだ



基本方針1：【輝く水と緑】

豊かな自然とともに、快適に暮らせるまちづくり【都市基盤・生活環境・自然環境】

- ・道路整備による交通ネットワークの強化や公共交通の利便性の向上を図るほか、公園緑地や上下水道等の整備と適正な維持管理に取り組みます。

基本方針4：【輝くまちの魅力】

地域の魅力を活かし、活力と交流が生まれるまちづくり産業・交流

- ・地域の活力向上に向け、消費者ニーズを的確に捉えた特産品開発や地産地消の推進による農水畜産業の振興、町内への企業誘致をはじめ、町内企業の経営支援や新たな起業・創業支援による商工業の活性化、観光客の受け入れ体制や町内外の交流ネットワークの強化による観光振興に取り組みます。

② 基本計画

第1章 豊かな自然とともに快適に暮らせるまちづくり 1-1-3 公共交通

現状と課題

交通網の発展は、地域間交流を促し、地域の活性化を図るための重要な手段です。

内灘町では、北陸鉄道浅野川線や路線バス、コミュニティバス等が町民の日常生活に欠かせない公共交通機関として運行されています。

北陸鉄道浅野川線は、速達性・定時性が高く、金沢市へのアクセス手段として利用されていますが、人口減少やモータリゼーションの進展等の社会情勢の変化により、利用者は減少傾向にあります。また、コミュニティバスは、特に自家用車を持たない高齢者等の日常生活に必要な交通機関として利用されています。

今後、高齢化の進展と共に北陸鉄道浅野川線や路線バス、コミュニティバス等の公共交通機関のニーズはますます高まり、更なる利便性向上が求められます。

また、町内の交通結節点である内灘駅については、周辺の整備を促進し、交通結節拠点としての機能充実を図る必要があります。

基本方針

- 北陸鉄道浅野川線や路線バス、コミュニティバス等の運行体系の整備・充実を図り、一層地域に密着し、町民に親しまれる公共交通機関の確立を推進します。
- 鉄道事業者、金沢市等の関係機関とともに、鉄道の利便性向上と利用促進を図り、持続可能な公共交通の確保に努めます。
- 内灘駅の利便性向上や、電車・バスの交通結節点の機能強化を図るため、駅周辺の整備を推進します。

施策内容

施策分類	施策内容	計画期間	
		前期	後期
町内公共交通網の整備	★町内公共交通の利便性の向上と利用促進	◎	○
	各種関係機関との連携強化	◎	○
	路線バスの維持・確保	○	○
	★コミュニティバスの充実	◎	○
	鉄道の安全確保に対する支援	◎	○
内灘駅周辺整備	バス交通結節点の機能強化	○	○
	★内灘駅の機能強化	○	○

※施策内容「★」は重点施策・事業、計画期間「◎」は総合戦略施策・事業を示しています

第4章 地域の魅力を活かし、活力と交流が生まれるまちづくり 4-1-3 観光産業

現状と課題

内灘町には、多様なマリンスポーツの拠点となっている内灘海岸・砂丘のほか、粟ヶ崎遊園や内灘闘争等の本町の歴史・民俗を知ることができる歴史民俗資料館「風と砂の館」、世界の凧が一堂に会す「世界の凧の祭典」など、個性豊かな観光資源があります。

特に「内灘砂丘・日本海」は、町民アンケートでも“町の自慢”として最も多く挙げられており、町を代表する地域資源となっています。

また、平成21年4月には、内灘海岸とサンセットブリッジ内灘周辺一帯が、『LOVE & BEACH / サンセットブリッジ内灘』として恋人の聖地に選ばれ、人気のドライブスポットとなっています。今後は、内灘海岸や内灘砂丘をはじめとした観光資源を十分に活用できるよう、観光情報の案内・PR強化に努めるとともに、各種団体と連携を図り、町を訪れる方々に満足いただけるよう「おもてなしの心」を大切にした活動を進めていく必要があります。

基本方針

- 地域の特色を活かした魅力ある観光資源の創出と活用に取り組むほか、観光情報や観光関連施設の充実を図り、来訪者や地域住民が楽しむことができる環境づくりに努めます。
- 観光ボランティアガイド「風案内はまなすさん」をはじめとした観光関連組織の育成に努めるほか、各種団体との連携を強化し、来訪者の受け入れ体制の強化を図ります。

施策内容

施策分類	施策内容	計画期間	
		前期	後期
魅力ある観光資源の創出、活用	地域の特色を生かした観光資源の創出	○	○
	砂丘や海を活用したイベント等の開催・運営支援	◎	○
	恋人の聖地事業の運営支援	◎	○
	町内事業者の特産品等の活用	◎	○
観光情報の充実	★観光PR活動の実施	◎	○
	観光物産の提供	○	○
観光関連施設の充実	★内灘大橋・内灘海岸等の観光資源（施設）の整備	◎	○
	★宿泊施設の充実	◎	○
	★駐車場、トイレ、観光案内板等の整備	◎	○
受け入れ体制の整備	★町観光協会との連携強化	○	○
	観光関連組織の育成支援	◎	○
	広域観光ネットワークの強化	○	○

※施策内容「★」は重点施策・事業、計画期間「◎」は総合戦略施策・事業を示しています

(3) 内灘町観光ビジョン

●観光客受け入れ体制の強化のため、内灘駅前再開発、駅前広場整備による賑わい創出、バスやクルマの停車スペース、駐輪場の拡大、観光案内所や物産展などの整備を掲げている。

海が輝き笑顔あふれるロマンに満ちた石川の湘南 内灘町

内灘町への来訪者を増加させるため、5つの観光拠点を設定し重点的に整備をします。

内灘町の顔であり海水浴やマリンスポーツを楽しめる「内灘海岸拠点」、内灘町の玄関口である「内灘駅前拠点」、美しい眺望をもちロマンにあふれた「恋人の聖地」を含む「眺望拠点」、河北潟や酪農地帯の活用を図る「観光農園拠点」、農業体験や将来的なグリーンツーリズムの展開などを見据える「体験農園拠点」の5つの拠点を設定し、重点的に整備を行い更なる魅力の向上に取り組みます。



3-1 観光客の受け入れ体制の強化

町内の観光客受け入れ体制の強化として、町観光協会との連携強化や観光関連組織の育成支援を行います。また、次世代の内灘観光を担う人材の育成に取り組みます。

3-2 観光ボランティアの育成

観光ボランティアガイド「風案内はまなすさん」をはじめとした観光ボランティアガイドの育成を支援します。町民、学生のサポートも得ながら町内美化を実施するなど観光に関わるボランティアの裾野を広げる取り組みを行います。

3-3 二次交通の充実

コミュニティバスのルートやダイヤを検討するなど、町内交通手段の利便性を高めます。

また、内灘駅から観光地への臨時バスについても検討します。

3-4 外国人観光客の受け入れ強化

内灘町には日本海・内灘海岸があり海水浴やマリンスポーツが楽しめるだけでなく、「世界の風の祭典」や「ツール・ド・のと 400」など魅力的なイベントもあり、これらを活かして外国人観光客の誘客を進めます。そのため、観光地での外国語表記の充実・多言語化を進めることや、外国語での対応が可能なボランティアガイドを育成するなど受け入れ体制の強化を図ります。

【施策】

■内灘駅前広場整備

- ・内灘駅前を再開発し駅前広場を整備することでにぎわいを創出します。
- ・バスや車の停車スペース、駐輪場の拡大を検討します。
- ・観光案内所や物産店などの整備を検討します。

第3 内灘駅周辺整備の課題と方向性

3 内灘駅周辺整備の課題と方向性

(1) 内灘駅周辺の問題点の抽出

① 交通機能から見た問題点

(下線は第1回委員会では出された意見)

(ア) 旅客動線

- 朝の通勤通学時間帯は、駅舎内において待合できるスペースが限られているため、電車発車ごとに100人前後の待ち行列が駅舎から駅前広場内トイレ付近まで並んでおり、特に雨天・降雪・荒天時には快適とは言えない。
- 駅正面における送迎車の乗降動線、バスの乗降動線と、改札待ち行列が輻輳する場合があります。構造分離もなされていないため危険である。
- タクシー、バス、自動車それぞれの動線がすごく手狭に感じられる。鉄道及び町が現在保有する土地だけでの整備は困難ではないか。

(イ) 自転車動線

- 自転車走行空間の明示がないため、駅前広場周辺のあらゆる方向から駐輪場への出入りが見られ、自動車、バス動線と交差するため危険である。

(ウ) 駅前広場の自動車動線

- 一般車両と路線バス、コミュニティバスの動線が交差、輻輳しており、バスのバス停への正着及び円滑な発車に支障が出る光景が見られる。
- 内灘駅周辺には駐車場がないため、白帆台など（距離がある地域からは）駐車場整備に関する要望は多い。

② 交流・賑わい機能から見た問題点

- 駅舎内は出改札機能と電車待合用のベンチのみが設置されており、商店や案内所などは設置されていない。
- 駅前には商業施設やカフェなどもなく、快適に滞在できる環境ではない。
- 電車到着・発車時は人が集まるが、それ以外の時間は閑散としており、町の玄関口としては寂しい印象である。
- 観光の玄関口としての機能も、駅向かい側に観光案内所が1箇所あるのみで、駅に降り立った方が内灘海岸などの観光スポットに向かうための情報が不足している。(案内板が建っているのみ) 観光案内所自体よく見れば気づく程度で、訴えるものが何もない。
- 駅前のモニュメント（標柱）も老朽化を感じさせる。
- ごく普通の終着駅というイメージであり、観光客を受け入れる玄関口として風情が感じられない。

(2) 内灘駅周辺整備に向けた方向性

① 上位計画における位置づけ

- 第五次内灘町総合計画では、交通結節点である内灘駅の機能強化のための駅周辺整備や、観光客の受け入れ体制強化を掲げている。
- 都市計画マスタープランにおいて、内灘駅の交通利便性向上のため、駐輪場の拡張や自動車送迎用スペースの確保、バス・電車交通結節点の強化を掲げている。
- 観光客受け入れ体制の強化のため、内灘駅前の再開発、駅前広場整備による賑わい創出、バスやクルマの停車スペース、駐輪場の拡大、観光案内所や物産店などの整備を掲げている。



② 内灘駅周辺整備の方向性

【内灘駅周辺整備の方向性】

- ・ 人と公共交通優先の、安全に乗換ができる駅前空間とすること。
(一般車とバスの動線分離、自転車動線の確保)
- ・ 安全に往来できる駐輪、送迎スペースを確保すること。
- ・ 単なる交通機能だけではなく、町民が駅で快適に集うことができる交流・賑わい機能を持つこと。
- ・ 内灘を訪れる方が、「内灘らしさ」を感じることが出来る空間づくり
(観光ビジョンに掲げた「海が輝き笑顔あふれる ロマンに満ちた石川の湘南」の実現のため、内灘駅で「内灘らしさ」を感じることができる)

第4 駅直近部の施設整備方針

4 駅直近部の施設整備方針

(1) 交通機能の確保方針

- ・人と公共交通優先の、安全に乗換ができる駅前空間とすること。
(一般車とバスの動線分離、自転車動線の確保)
- ・安全に往来できる駐輪、送迎スペースを確保すること。

① 路線バス、コミュニティバス

【現状と課題】

路線バスは、医大病院行きがほぼ全ての鉄道線到着に合わせて発着するほか、金沢市内方面行きも発着するため、2台の停車スペースが必要。

コミュニティバス「なだバス」は平成30年度より、電車に合わせて朝・夕2ルートを接続させ、現行より運行台数が1台増車する予定であるため、同様に2台分の停車スペースが必要。



【整備方針】

- 路線バス2バース、コミュニティバス「なだバス」2バースの計4バースを設置する。
- 公共交通優先の考え方及び電車・バスの安全かつスムーズな乗り継ぎを実現するため、車道を横断させず、改札口から近い位置に配置する。また、動線上はすべてシェルターを設置し、雨雪時においても快適に乗り継ぎができるよう配慮する。
- 駅前の混雑を避けるとともに安全な往来とするため、バスと一般車との動線は極力交錯しないよう配慮する。

表 コミュニティバス及び路線バスの時刻表

コミュニティバス「なだバスナディ」 H30.4月～の新ルート（予定）
内灘駅 発着 便

北鉄 路線バス（平日） H30.1.31現在の時刻表
内灘駅 発着 便

時	日中ルート				通勤通学ライナー（北鉄 浅野川線に接続）				金沢市内方面			医科大方面		宇野気駅 ゆき
	全町ルート 1:50間隔	南部ルート 1:00間隔	にしルート 交互運行 1:30間隔	ひがしルート	(朝) 白帆台→ 内灘駅着	(朝) 室→ 内灘駅着	(夕) 内灘駅発 →白帆台	(夕) 内灘駅発 →室	東部車庫 ゆき	学院大学 ゆき	金沢駅西 口ゆき	医大病院 ゆき	白帆台ゆ き	
6					33 56	32							41	
7					19	19 42			05		25	29 50	04	10
8	50	50			05 28	05				33		13 36 58		
9		50	27								50	20 43		
10	40	50	57	10								07 31 55		
11		50		40					40			19 49		
12	30	50	27									19 49		
13		50	57	10							10	19 49		
14	20	50		40							10	19 49		39
15		50	27						55			19 43		
16	10	50	57	10								07 31 55		53
17				40								19	43	
18							10 32 56	32	00			07 55	31	28
19							20 45	05 30 53	40			19 43		
20									55			07 34		19
21												04 34		
22												04 34		

コミュニティバスの通勤通学ライナーは、浅野川線電車に合わせて発着し、白帆台・室の各方面を結ぶ。

北鉄の路線バス(医科大方面)も浅野川線電車に合わせて発着していることから、朝夕の時間帯(一部は日中の時間帯)で発着時間帯が重複する。(○の時間帯)

② タクシー乗降場

【現状と課題】

タクシー乗り場は2社が乗り入れ、タクシープールを含め常時2～3台が停車している。また、場所については、一般車と動線が分離されているため、輻輳などの問題は生じていない。今後の需要見込みにおいては、観光客等の利便性を高めるために、タクシープールを分離したうえで3台分のタクシー乗降スペースを確保するとともに、利便性の高い乗降施設を設ける必要がある。



【整備方針】

- 今後の観光客の増加を見込み、3台分の停車スペース+タクシープール3～4台分を確保する。
- 荷物を持った旅客への配慮のため、バスに次いで改札口に近い位置とする。
- 安全な乗降バス及び一般車との動線を分離する。



▲タクシー乗り場
(2～3台停車)



③ 駐輪場

【現状と課題】

駐輪場は2箇所あり、駅に近い駐輪場は上屋が設置されている。上屋の無い駐輪場はまだ空きスペースが十分にある。自転車走行空間の明示がないため、駅前広場周辺のあらゆる方向から駐輪場への出入りが見られ、自動車、バス動線と交差するため危険である。



【整備方針】

- 少子化の影響で自転車利用者が今後増えることは考えにくいことから、現行の駐輪スペースと同程度を確保する（150～200台程度）。
- 駅前広場内の自転車の危険な往来を防ぐため、ロータリー内のバス、タクシー、一般車との動線が交錯しない位置に配置する。



▲駐輪場（上屋なし）
北側は実質的に放置車両保管場所となっている



▲駐輪場（上屋付き）

④ 一般車送迎スペース

【現状と課題】

朝の通勤通学時に自動車による送迎が多いほか、夕ピークにおいては、電車到着にあわせて同時に6～7台程度（事務局による目視）の一般車がロータリー内に進入している。送迎車の乗降動線、バスの乗降動線と、改札待ち行列が輻輳する場合があります、構造分離もなされていないため危険である。



【整備方針】

- 現状の一般車のロータリー進入台数を踏まえて、新たに10台程度の送迎スペース（一時駐車場）を設ける。
- 設置位置はバス、タクシーの動線を避けた位置に設置する。



⑤ 一般車駐車場

【現状と課題】

現状は駅周辺に若干の月極駐車場があるのみで、一時利用の駐車スペースは確保されていない。白帆台など（距離がある地域からは）駐車場整備に関する要望は多い。



【整備方針】

- パーク・アンド・ライド需要への対応のため、新たに一般車駐車場を設ける。

表 交通機能施設整備方針のまとめ

交通機能	現状	需要	整備方針
①路線バス、 コミュニティバス	最大2～3台停車可能	平成30年度より コミュニティバスが 1台増車	路線バス2台、 コミュニティバス 2台分
②タクシー乗降場	常時2～3台停車	観光客の増加に対応	停車スペース3台 +タクシープール 3～4台
③駐輪場	150～200台（一部上 屋つき）	少子化による人口減 少の影響	現状維持
④一般送迎スペース	なし（ロータリー内が 混雑）	ピーク時に6～7台 程度	10台程度
⑤一般車駐車場	なし（月極駐車場が若 干あり）	町北部方面からのパ ークアンドライドの 需要を見込む	20台程度
駅前広場	ロータリー内のモニユ メントの老朽化、案内 等がない	駅利用者の利便性、賑 わいの場	駅舎周辺に広場を 設ける

(2) 交流・にぎわい機能の確保方針

- ・単なる交通機能だけではなく、町民が駅で快適に集うことができる交流・賑わい機能を持つこと。
- ・内灘を訪れる方が、「内灘らしさ」を感じることが出来る空間づくり
(観光ビジョンに掲げた「海が輝き笑顔あふれる ロマンに満ちた石川の湘南」の実現のため、内灘駅で「内灘らしさ」を感じることが出来る)

① 駅機能

- 駅舎内には、鉄道駅としての機能確保のため必要な施設として、出札口（窓口）、自動券売機、改札口、駅務室（事務室、休憩室等）、待合室（ベンチ等）、トイレを設ける。

② 商業機能

- 待合い旅客の利便に資するとともに、駅のにぎわい創出のため、ミニコンビニ（売店）、カフェ（喫茶）、飲食店の入居を想定する。

③ 観光機能・交流にぎわい機能

- 観光案内所を駅舎内に設け観光客の案内に資するとともに、駅周辺の観光案内板、町の紹介パネルなどの設置を検討する。
- カフェ以外にも多目的に利用し、賑わいを創出する「コミュニティスペース」としての活用を検討する。（自習室、イベント会場、物産展での活用を想定）

④ 駅舎の規模及び形態

- 上記①～③を含め、2～3階建て程度の建屋を想定する。なお、ホームの移設の有無により、現在地での建て替えまたは島式ホームに伴う駅舎の2案を検討する。

第5 整備計画図

5 整備計画図

(1) 施設整備方針（前章の再掲）

■交通機能の確保方針	
<p>・人と公共交通優先の、安全に乗換ができる駅前空間とすること。 （一般車とバスの動線分離、自転車動線の確保）</p> <p>・安全に往来できる駐輪、送迎スペースを確保すること。</p>	
①路線バス、 コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バス2バス、コミュニティバス「なだバス」2バスの計4バスを設置。 ●公共交通優先の考え方及び電車・バスの安全かつスムーズな乗り継ぎを実現するため、車道を横断させず、改札口から近い位置に配置する。また、動線上はすべてシェルターを設置し、雨雪時においても快適に乗り継ぎができるよう配慮する。 ●駅前の混雑を避けるとともに安全な往来とするため、バスと一般車との動線は極力交錯しないよう配慮する。
②タクシー乗降場	<ul style="list-style-type: none"> ●今後の観光客の増加を見込み、3台分の停車スペース+タクシープール3～4台分を確保する。 ●荷物を持った旅客への配慮のため、バスに次いで改札口に近い位置とする。 ●安全な乗降のため、バス及び一般車との動線を分離する。
③駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> ●少子化の影響で自転車利用者が今後増えることは考えにくいことから、現行の駐輪スペースと同程度を確保する（150～200台程度）。 ●駅前広場内の自転車の危険な往来を防ぐため、ロータリー内のバス、タクシー、一般車との動線が交錯しない位置に配置する。
④一般車送迎スペース	<ul style="list-style-type: none"> ●現状の一般車のロータリー進入台数を踏まえて、新たに10台程度の送迎スペース（一時駐車場）を設ける。 ●設置位置はバス、タクシーの動線を避けた位置に設置する。
⑤一般車駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ●パーク・アンド・ライド需要への対応のため、新たに一般車駐車場を設ける。

表 交通機能施設整備方針のまとめ

交通機能	現状	需要	整備方針
①路線バス、 コミュニティバス	最大2～3台停車可能	平成30年度より コミュニティバスが 1台増車	路線バス2台、 コミュニティバス 2台分
②タクシー乗降場	常時2～3台停車	観光客の増加に対応	停車スペース3台 +タクシープール 3～4台
③駐輪場	150～200台（一部上屋 つき）	少子化による人口減 少の影響	現状維持
④一般送迎スペース	なし（ロータリー内が 混雑）	ピーク時に6～7台 程度	10台程度
⑤一般車駐車場	なし（月極駐車場が若 干あり）	町北部方面からのパ ークアンドライドの 需要を見込む	20台程度
駅前広場	ロータリー内のモニユ メントの老朽化、案内 等がない	駅利用者の利便性、賑 わいの場	駅舎周辺に広場を 設ける

■交流・にぎわい機能の確保方針

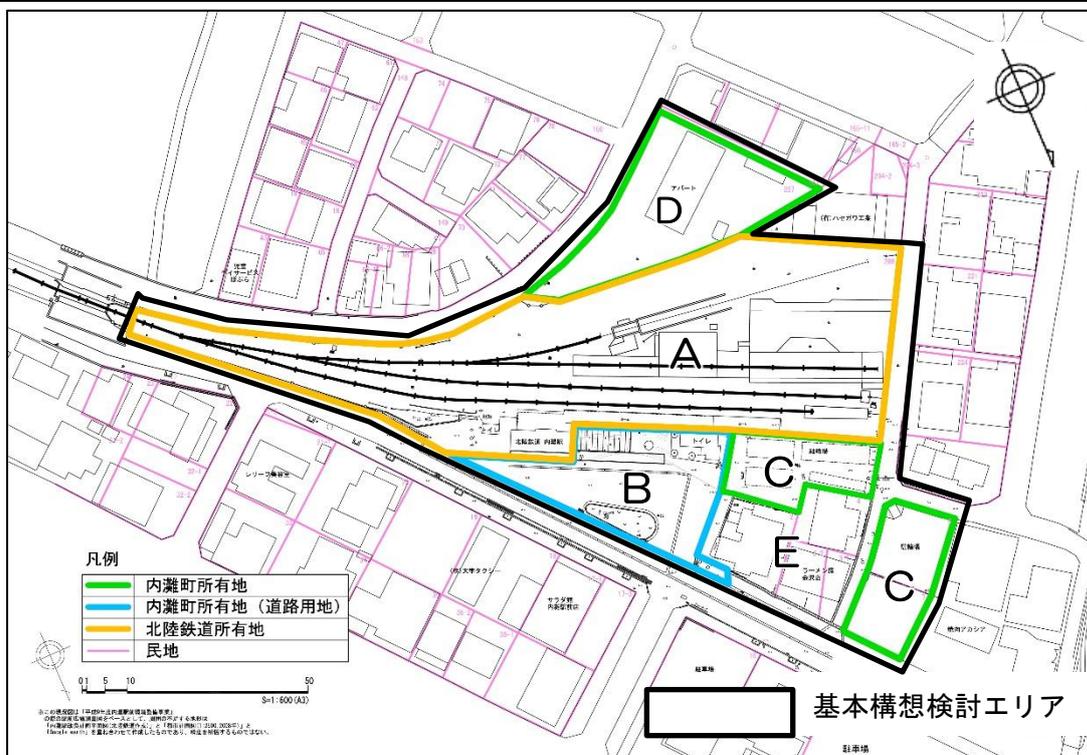
- ・単なる交通機能だけではなく、町民が駅で快適に集うことができる交流・賑わい機能を持つこと。
- ・内灘を訪れる方が、「内灘らしさ」を感じることが出来る空間づくり
（観光ビジョンに掲げた「海が輝き笑顔あふれる ロマンに満ちた石川の湘南」の実現のため、内灘駅で「内灘らしさ」を感じることが出来る）

①駅機能	●駅舎内には、鉄道駅としての機能確保のため必要な施設として、出札口（窓口）、自動券売機、改札口、駅務室（事務室、休憩室等）、待合室（ベンチ等）、トイレを設ける。
②商業機能	●待合い旅客の利便に資するとともに、駅のにぎわい創出のため、ミニコンビニ（売店）、カフェ（喫茶）、飲食店の入居を想定する。
③観光機能・交流 にぎわい機能	●観光案内所を駅舎内に設け観光客の案内に資するとともに、駅周辺の観光案内板、町の紹介パネルなどの設置を検討する。
④駅舎の規模及び 形態	上記①～③を含め、2階建て程度の建屋を想定する。なお、ホームの移設の有無により、現在地での建て替えまたは島式ホームに伴う駅舎の2案を検討する。

(2) 計画にあたっての前提条件

① 検討範囲

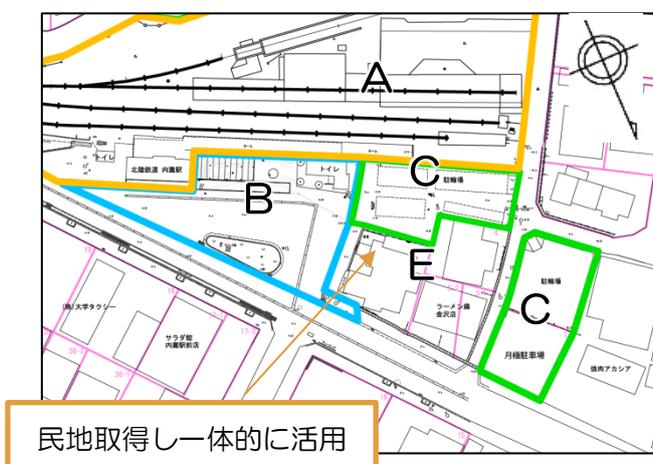
●現内灘駅用地（北陸鉄道所有地:下図のA）、道路用地(B)、駐輪場(C)、駅南側の町取得用地（アパート跡地:D）に加え、駅西側の一部民地（駅前広場と駐輪場に囲まれた区域:E）を検討対象とする。



※駅北側の民地（タクシー会社、観光案内所などが立地）を含め周辺用地の活用については、民間活用を基本とし、今回は検討対象としないものとする。

② 内灘駅西側の町道及び民地の扱い

●駅西側の民地（民家及び店舗が立地:E）は民地の取得も視野に入れて一体的に活用することを想定する。ただし、駅南側からのアクセスは確保するものとする。

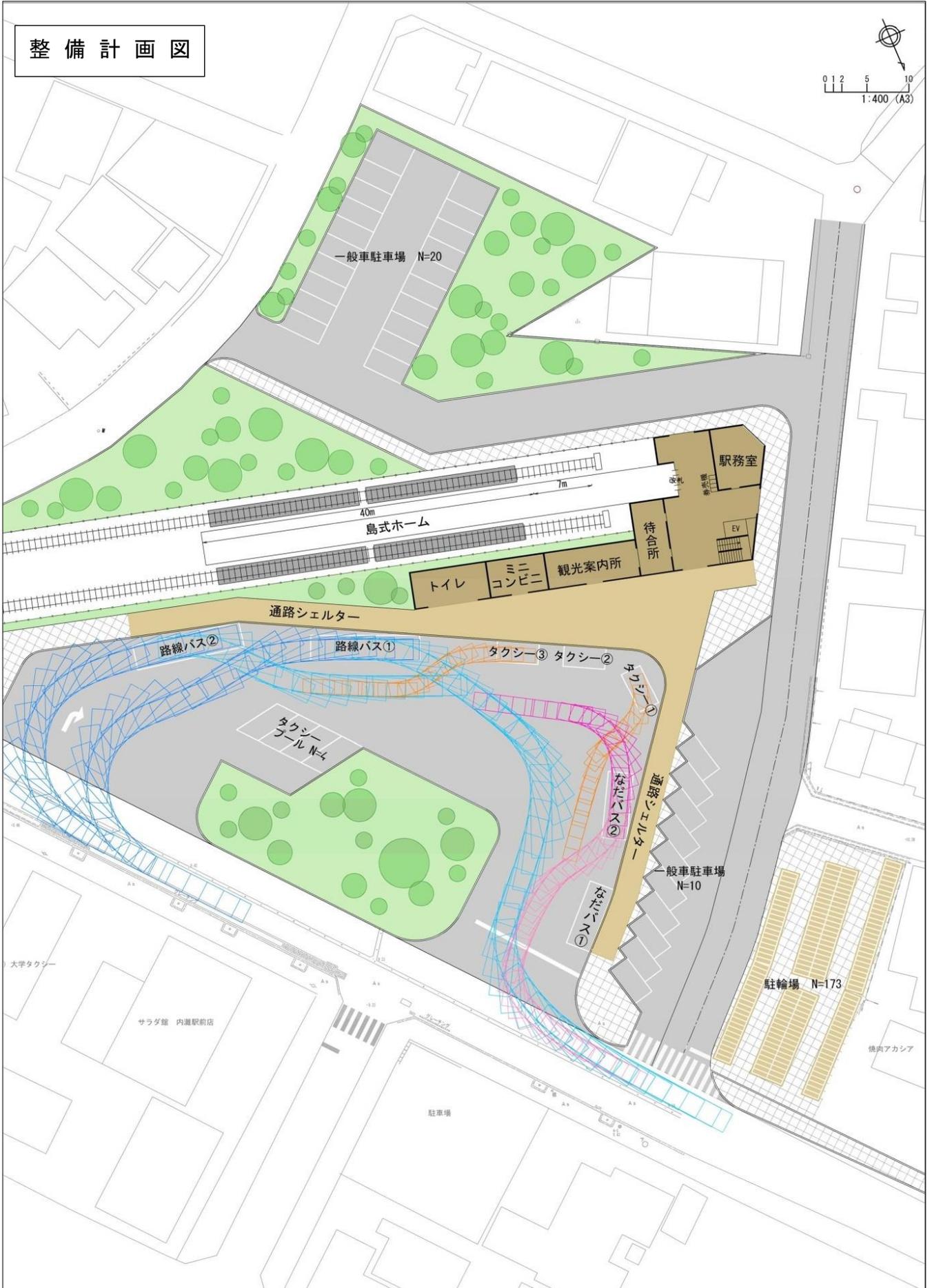
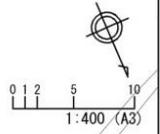


③ 北陸鉄道線路敷の扱い

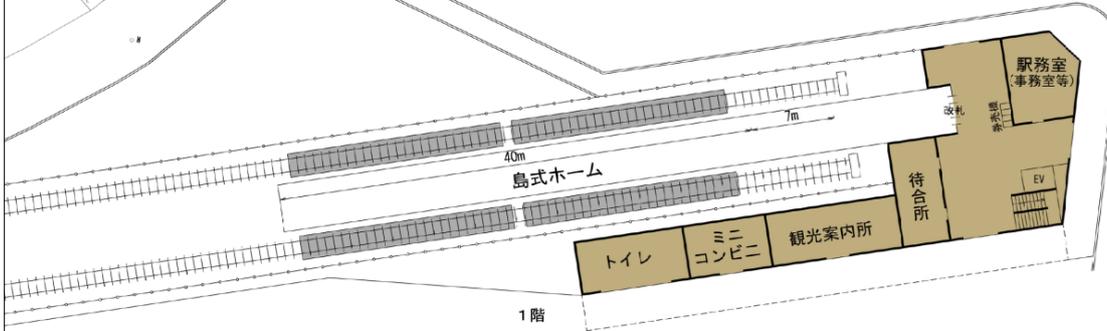
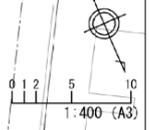
- 鉄道車庫及び留置線については、移築を検討することとする。
- ホームについては、現在1線のみでの運用となっているが、改札内及び車内での電車待ち合わせを可能とすることによる待合環境向上を視野に、島式ホームを設置する案を検討する。

施設整備方針	整備案
(1) 交通機能の確保方針	
<ul style="list-style-type: none"> ・人と公共交通優先の、安全に乗換ができる駅前空間とする。 ・安全に往来できる駐輪、送迎スペースを確保する。 	
①路線バス、コミュニティバス	路線バス、コミュニティバス、タクシー乗降場をロータリー内に一体的に配置。歩行空間はロータリーと分離。タクシープールはロータリー内に確保。
②タクシー乗降場	
③駐輪場	ロータリー内のバス等との動線が交錯しない位置に配置。
④一般車送迎スペース	バス、タクシーの動線を避けた位置に一般送迎者用スペースを配置。
⑤一般車駐車場	駅南側にパークアンドライド用駐車場（月極、休日等の一時利用者用）を配置。駐車場までの道路を拡幅しアクセス性を向上。
(2) 交流・賑わい機能の確保方針	
<ul style="list-style-type: none"> ・交通機能だけでなく、町民が快適に集うことができる交流・賑わい機能を持つ。 ・「内灘らしさ」を感じる空間づくり 	
①駅機能	島式ホームの端に改札口、駅務室、待合所、トイレ等を配置。駅舎は多方面からアクセスできる位置とする。駅舎のデザイン・掲示物に「内灘らしさ」を取り入れる。
②商業機能	駅舎内にミニコンビニ（売店）を配置。2階に、カフェ（喫茶）、飲食店、コワーキングの為のスペースを配置。
③観光機能・交流賑わい機能	駅舎内に観光案内所を配置。駅前には観光案内版、町の紹介パネルなどを設置。多目的に利用し賑わいを創出する「コミュニティスペース（モニュメント設置、物産展等イベントに活用）を確保する。
④駅舎の規模及び形態	2階建てとする。

整備計画図

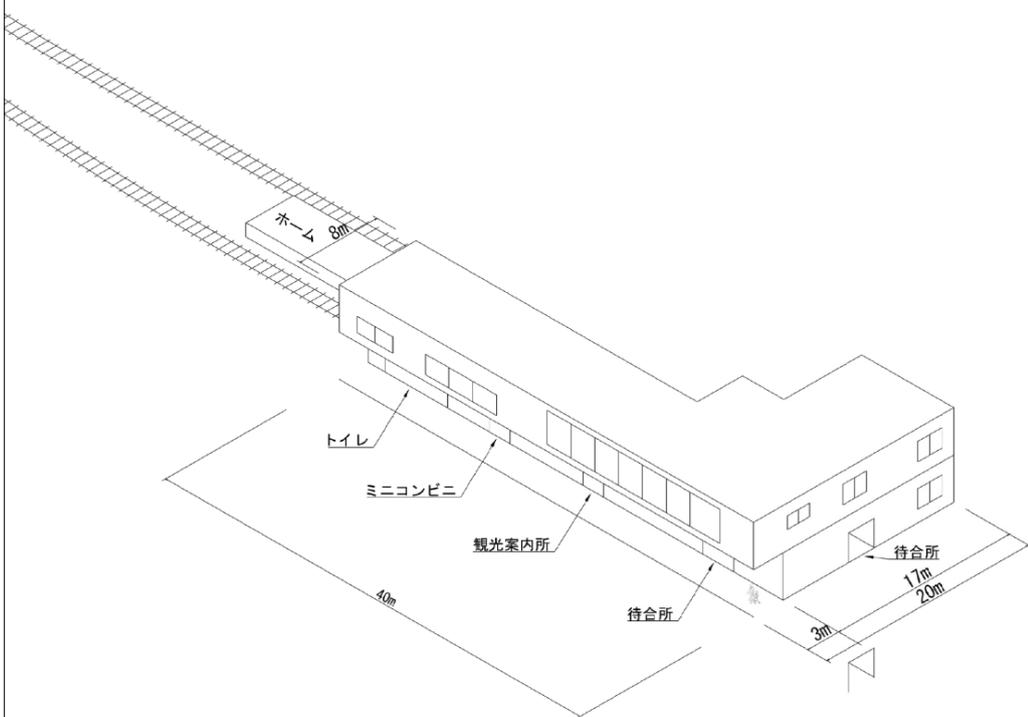
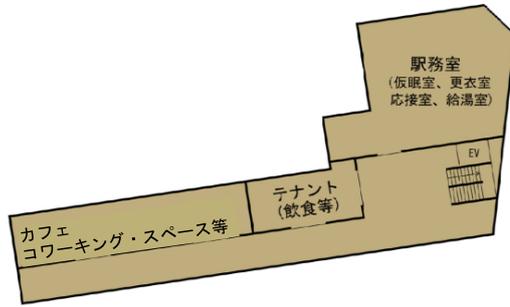


整備計画図 (駅舎レイアウト)



1階

2階



駅舎内施設イメージ



駅舎正面庇イメージ
通勤通学利用者のための屋根空間



待合所イメージ
明るく開放的なイメージ



観光案内所イメージ
海岸等への観光を強化



トイレイメージ
明るく開放的なイメージ



使い方の例（カフェ）
カフェ以外にも多目的に利用し、賑わいを創出



使い方の例（カフェ）
「駅 JAZZ」



使い方の例（コワーキングスペース）



使い方の例（フリースペース）



使い方の例（フリースペース）



使い方の例（内灘町の産業のPR）



使い方の例（野菜市）



使い方の例（駅前広場）

(3) 駅舎内イメージ（素案）

- 内灘駅が終着駅である特性を活かし、改札口を出たときに目の前に「夕日のまち」「海」を感じられる駅舎をイメージとする案が考えられる。



第6 整備スケジュール（案）

6 整備スケジュール（案）

(1) 整備スケジュール案

区分	内容	年次										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9		
鉄道施設 移転事業	計画・設計	→										
	用地取得			→								
	工事・移転					→						
駅周辺 整備事業	「都市再生整備計画 ^{※1} 」 「地域公共交通網形成計 画 ^{※2} 」等の策定	→										
	測量・基本設計 (駅前広場と駅舎)			→								
	実施設計 (駅前広場と駅舎)				→							
	用地買収					→						
	工事							→				
	供用開始										→	

※1 都市再生整備計画… 補助スキームとして「都市再生計画」の活用を想定する場合に策定が必要

※2 地域公共交通網形成計画…補助スキームとして「幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）」の活用を想定する場合に策定が必要。

上記スケジュールは、鉄道施設(車庫)の移転が前提となるもの。

(鉄道施設の移転用地確保等、不確定要素があるため、上記はあくまで概算。)

(2) 事業スキーム

補助メニュー名	補助対象者	補助率
【都市局補助メニュー】		
社会資本整備総合交付金（国土交通省）		
都市再生整備計画事業（旧まちづくり交付金）	町	概ね4割
【鉄道局補助メニュー】		
鉄道・運輸機構 補助金		
鉄道駅総合改善事業費補助金	鉄道事業者	1/3（地方公共団体の補助額以内の額）
幹線鉄道等活性化事業費補助金	法定協議会	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通バリア解消促進等事業）	鉄道事業者	

① 都市局補助メニュー

都市再生整備計画事業（旧まちづくり交付金）

（1）目的

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする。

（2）概要

都市再生特別措置法第46条第1項に基づき、市町村が都市再生整備計画を作成し、都市再生整備計画に基づき実施される事業等の費用に充当するために交付金を交付。

平成16年度に、「まちづくり交付金」制度として創設。

平成22年度からは、社会資本整備総合交付金に統合され、同交付金の基幹事業である都市再生整備計画事業として位置付け。

[1] 都市再生整備計画の作成

市町村は地域の特性を踏まえ、まちづくりの目標（注1）と目標を実現するために実施する各種事業等を記載した都市再生整備計画を作成。

[2] 交付金の交付

交付金を年度ごとに交付。

[3] 事後評価

交付期間終了時、市町村は、目標の達成状況等に関する事後評価（注2）を実施し、その結果を公表。

（3）交付対象

都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な幅広い施設等を対象。

- ・道路、公園、下水道、河川、**多目的広場**、修景施設、地域交流センター、土地区画整理事業、市街地再開発事業 等
- ・地域優良賃貸住宅、公営住宅、住宅地区改良事業 等
- ・**市町村の提案に基づく事業**
- ・**各種調査や社会実験等のソフト事業**

（4）交付期間

概ね3～5年

（5）国費率

事業費に対して概ね4割（交付金の額は一定の算定方法により算出）

② 鉄道局補助メニュー

	駅空間の質的進化（次世代ステーション創造事業）	形成計画事業（コミュニティ・レール化）	鉄道駅のバリアフリー化
	鉄道駅総合改善事業費補助	幹線鉄道等活性化事業費補助	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通バリア解消促進等事業）
制度の概要	地方公共団体、鉄軌道事業者、地方運輸局等からなる協議会において策定された整備計画に基づき、ホームやコンコースの拡幅等の駅改良、バリアフリー施設や生活支援機能施設、観光案内施設等の駅空間の高度化に資する施設の整備を行う経費の一部を補助	潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画の枠組みを活用した、地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図る鉄道の利便性向上のための施設整備の事業に対し、その経費の一部を補助	本格的高齢社会の到来、障害者の社会参加の要請の高まり等を背景に、高齢者や障害者が鉄道又は軌道を安全かつ円滑に利用できるようにするため、鉄軌道事業者に対して、その駅におけるバリアフリー化設備等に要する経費の一部を補助 また、既存の鉄道駅等に保育施設等の生活支援機能を整備するコミュニティ・ステーション化の推進を図るための経費の一部を補助
補助対象	駅改良及び駅改良と併せて行うバリアフリー施設、駅空間高度化機能施設の整備を行う事業に要する経費（土木費、線路設備費、電路設備費、停車場設備費、駅附帯設備費、附帯工事費、用地費）	形成計画に基づく鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設の整備に要する経費（土木費、線路設備費、開業設備費、用地費）	1) バリアフリー化設備整備事業 既存の鉄軌道駅におけるバリアフリー化設備（転落防止設備、誘導用ブロック等）の整備に要する経費 2) 利用環境改善促進等事業 駅等の利用者の利便性向上に資する生活支援機能を有する施設（保育所等の子育て支援に係る施設及び医療施設）の整備事業
補助率	補助対象経費の1/3以内（地方公共団体の補助額以内の額） ※駅空間高度化機能施設の整備に係る事業費は全体事業費の2/10以内	補助対象経費の1/3以内（地方公共団体から受ける出資金及び補助、負担金の合計額以内）	補助対象経費の1/3以内
補助対象	鉄軌道事業者	第三セクター、法定協議会等（施設の改良整備・保有）※整備された施設について、法定協議会においては規約等においてあらかじめ定められた者に移管する。	鉄道事業者

出典：鉄道助成ガイドブック（鉄道・運輸機構）平成29年度版

(3) 概算工事費

(単位:百万円)

区分	項目		金額
駅周辺整備事業 駅南側駐車場等、駅北側広場、駅舎、線路・ホーム等	用地費・補償費	民地(3筆)、北鉄所有地	260
	設計費・工事費	駅南側・駅北側・駅舎	1,240
		駅構内線路・ホーム・信号設備等	100
	計		<u>1,600</u>
うち 国庫補助金		633	
鉄道施設移転事業 鉄道車庫、留置線、信号設備等	用地費	鉄道車庫・留置線等	80
	設計費・工事費	鉄道車庫・留置線・信号設備等	2,520
	計		<u>2,600</u>
うち 国庫補助金		867	
合計			<u>4,200</u>
うち 国庫補助金		1,500	

財 源

(単位:百万円)

区分			金額
国庫補助金	社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画事業)	駅周辺整備事業費の4/10	600
	鉄道・運輸機構 補助金 (地域公共交通確保維持改善事業費補助金)	鉄道関連事業費の1/3	900
地方債	公共事業等債	都市再生事業計画事業 補助裏90%	810
用地売払等収入		北鉄所有地(車庫等)	200
一般財源			1,690
合計			4,200

※北鉄から所有地の無償譲渡を受け、町の負担で代替施設(鉄道車庫、留置線等)を整備した場合

第7 イメージパース

7 イメージパース（案）

●「整備計画図」をベースに、イメージパースを作成した。

駅舎のデザインには「内灘らしさ（海岸、夕日など）」を感じることができるデザインを採用することなどが考えられる。検討例を次ページに示す。

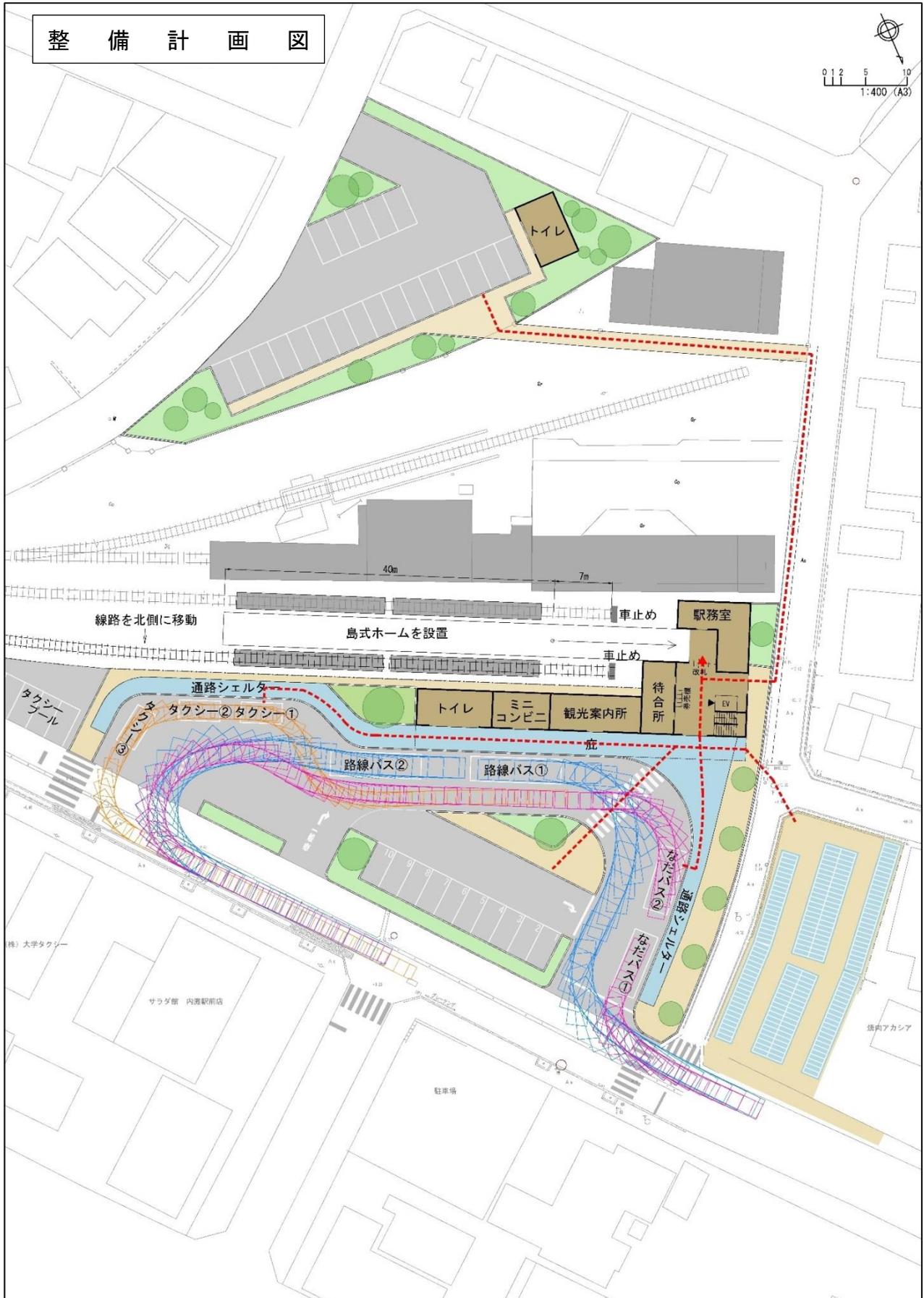
- ・建物は内灘海岸の砂丘に建つ「海の家」をイメージした木目調の風合いとする。
- ・バス停につながる上屋（キャノピー）は採光を取り入れ海の開放的なイメージを創出するため、ガラス面など透過性の高い素材を採用（紫外線対策に配慮するものとする）。

別添はあくまで現時点でのイメージであり、今後、住民や利用者の意見も参考にしながら検討を深度化することが望ましい。

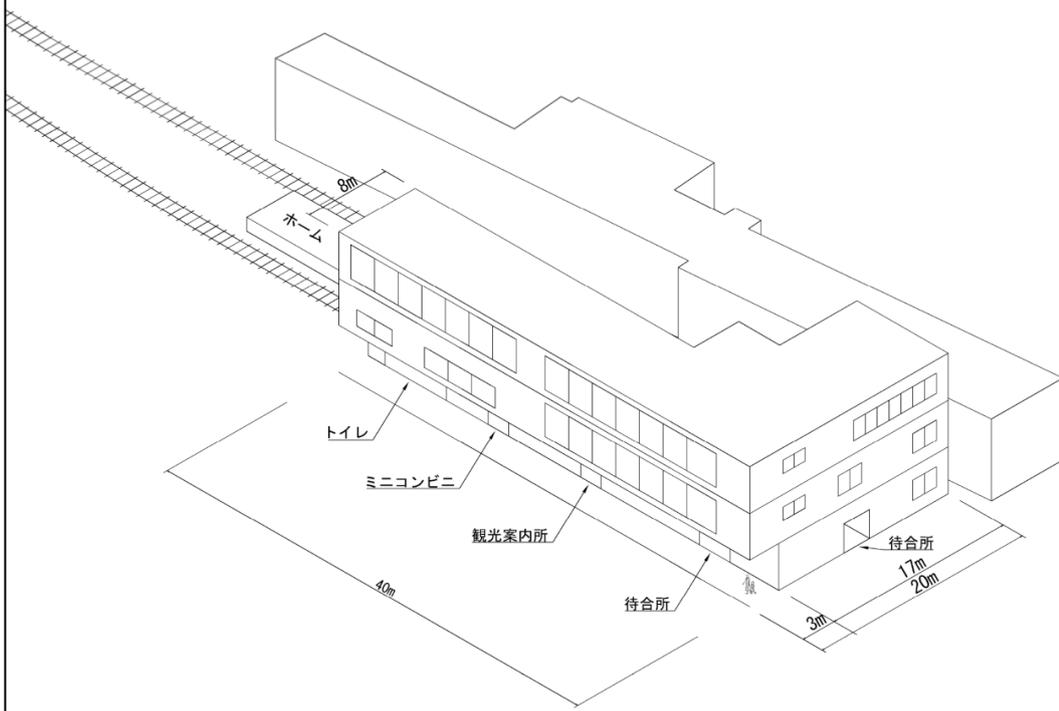
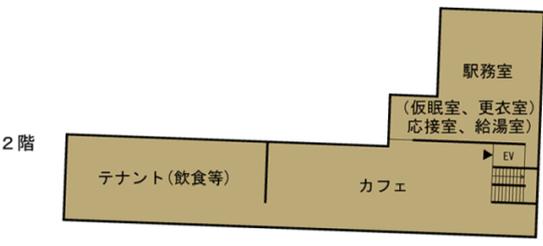
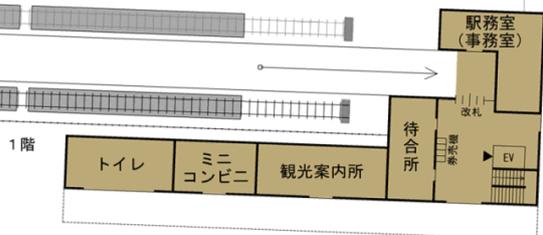
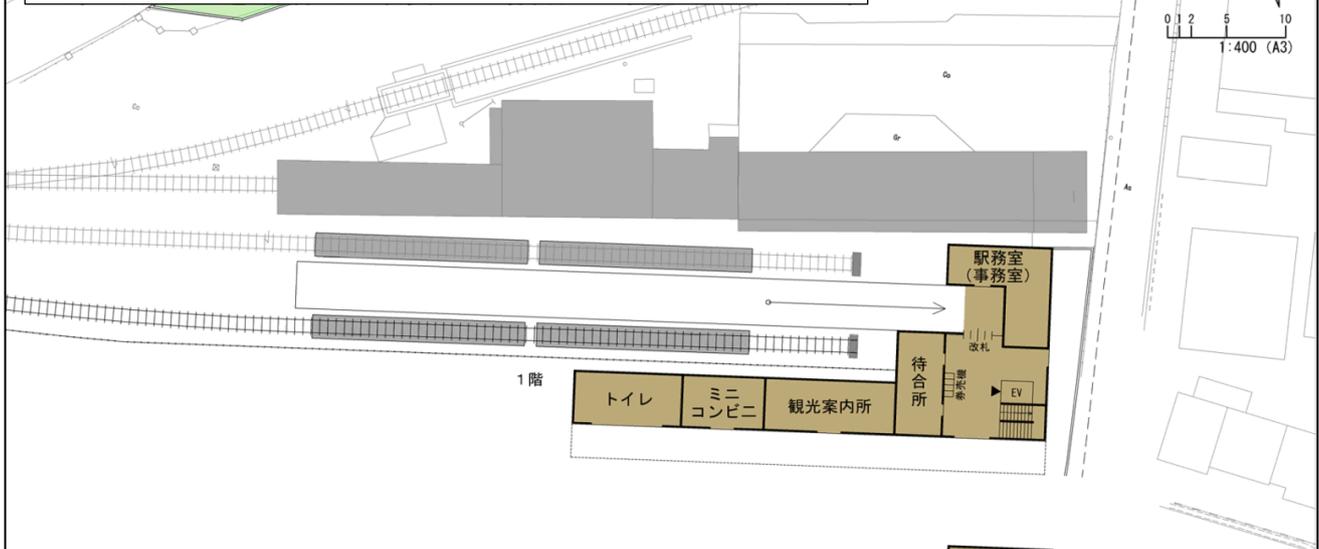
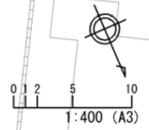


【代替案】

鉄道施設（車両車庫、留置線）を移築できなかった場合の代替案



整備計画図 (駅舎レイアウト)



整備スケジュール案

区分	内容	年次										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9		
駅周辺整備事業	「都市再生整備計画※1」 「地域公共交通網形成計画※2」等の策定	→										
	測量・基本設計 (駅前広場と駅舎)		→									
	実施設計 (駅前広場と駅舎)			→								
	用地買収				→							
	工事						→					
	供用開始								→			
											→	

概算事業費

(単位:百万円)

区分	項目		金額
駅周辺整備事業 駅南側駐車場等、駅北側広場、駅舎、線路・ホーム等	用地費・補償費	民地(3筆)	60
	設計費・工事費	駅南側・駅北側・駅舎	1,240
		駅構内線路・ホーム・信号設備等	100
	計		
うち 国庫補助金			553

財源

(単位:百万円)

区分			金額
国庫補助金	社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画事業)	駅周辺整備事業費の4/10	520
	鉄道・運輸機構 補助金 (地域公共交通確保維持改善事業費補助金)	鉄道関連事業費の1/3	33
地方債	公共事業等債	都市再生事業計画事業 補助裏90%	702
一般財源			145
合計			1,400