

# 本宮駅東西自由通路等整備計画書



平成28年1月

本宮市



## はじめに

本宮市は、平成19年1月1日に本宮町と白沢村が合併し誕生しました。安達太良山を背景に、市の中心を豊かな阿武隈川が流れ、対岸には「阿武隈山系」の裾野に展開する田園と丘陵地が、豊かな景観を織りなしております。

本市は、福島県のほぼ中央に位置し、東北自動車道や国道4号が南北に走るなど、アクセスしやすい環境に恵まれ、製造業や流通業等多くの企業が立地しています。

しかしながら、国道4号やJR東北本線、阿武隈川により市街地が東西に分断され、本宮駅周辺へのアクセス環境が十分に整っていないため、中心市街地における求心力の低下が懸念されています。

このため、市では、平成26年4月に「本宮駅周辺東西アクセス整備計画書」を策定し、基本方針を「子どもからお年寄りまで安心して暮らせる、東西に活力あるまちへ」としました。

市では、この基本方針を実現するため各種団体関係者や地域住民による「本宮駅東西自由通路等整備計画検討委員会」を平成26年7月に組織し、翌年8月に「本宮駅東西自由通路等整備計画策定に関する提言書」の提出を受けました。

この提言書を踏まえた「本宮駅東西自由通路等整備計画書」を策定し、本市にふさわしい自由通路や駅舎、西口広場を整備することで、「住んでみたい市」「住んで良かった市」と言えるまちづくりに向けて、積極的に取り組んでまいりますので、市民の皆様の一層のご協力をお願い申し上げます。

結びに、本整備計画の策定にあたりましてご尽力いただきました「本宮駅東西自由通路等整備計画検討委員会」の皆様をはじめ、貴重なご意見・ご提言をいただきました皆様に、改めて心より御礼申し上げます。



平成28年1月

本宮市長 高松 義行

## 目 次

・ 1	本宮駅周辺の現状	1
1-1	本宮駅周辺の現状	1
1-2	本宮駅周辺整備事業の経緯	1
・ 2	本宮駅周辺東西アクセス整備計画書について	2
2-1	基本方針	2
2-2	整備方針	2
・ 3	自由通路・駅舎・西口広場の配置について	3
3-1	自由通路・駅舎・西口広場の配置の前提条件について	3
3-2	自由通路・駅舎・西口広場の配置の検討について	4
・ 4	自由通路・駅舎等の機能及び形状について	6
4-1	自由通路・駅舎等の機能及び形状の前提条件について	6
4-2	本宮駅東西自由通路等整備計画検討委員会 からの提言について	9
4-3	自由通路・駅舎等の機能及び形状の検討について	11
4-4	自由通路・駅舎等の機能及び形状の整備方針	13
・ 5	西口広場のあり方について	16
5-1	西口広場の前提条件について	16
5-2	西口広場のあり方の検討について	16
5-3	西口広場の整備方針	17
・ 6	本宮駅東西自由通路等整備計画書のまとめ	18
6-1	本宮駅東西自由通路等整備計画書のまとめ	18

# 1. 本宮駅周辺の現状

## 1-1 本宮駅周辺の現状

本宮駅周辺では、中心市街地の新しい顔となる「本宮駅東口広場」や保健・福祉・交流拠点としての「えぼか」、交通アクセス改善のための「大縄堀街道踏切拡幅」など、市街地活性化に向けた事業を展開してきました。

しかしながら、JR東北本線で駅周辺が東西に分断されている状況の中で、東西を往来するためのアクセス環境は不十分であり、特に、子どもや学生、お年寄りを始めとした歩行者に対する安全・安心な移動空間が確保されていない状況にあります。こうしたことから、駅周辺への求心力の低下や交流人口の減少が懸念されています。

## 1-2 本宮駅周辺整備事業の経緯

本宮駅周辺整備事業は、駅周辺の活性化や東西の交流性及び駅利用者の利便性向上が図れることから、現在までに幾度となく住民の代表の意見を反映させながら検討を重ねてきた経緯があり、本事業は、本市の長年の悲願であります。

事業に関するこれまでの流れは以下のとおりです。

※合併後の流れのみを記載しています。

年月	内容
平成18年 6月	本宮町・白沢村合併協議会にて、「新しいまちづくり計画～新市基本計画～」を策定。 新市の施策の「中心市街地の整備」の項目に本宮駅前広場整備、本宮駅東西自由通路等整備を位置づける。
平成20年 12月	合併後初の「本宮市第1次総合計画」を策定。 前期基本計画の「中心市街地の整備」の項目に本宮駅東口広場整備を位置づける。
平成24年 9月	本宮駅周辺にぎわい創出検討委員会より「本宮駅周辺にぎわいづくり提言書」を受理。 本宮駅東西自由通路整備、本宮駅西口広場整備の提言を受ける。
平成25年 12月	JR東日本東北工事事務所と本宮駅周辺整備基本計画に関する調査の開始。 本宮駅自由通路等整備について事前調査を開始する。
平成26年 2月	本宮駅周辺東西アクセス検討委員会より「本宮駅周辺東西アクセス整備計画策定に関する報告書」を受ける。

年月	内容
平成26年 3月	「本宮市第1次総合計画 平成26年3月改訂版」を策定。 後期基本計画の「中心市街地の整備」の項目に駅周辺等整備事業を位置づける。
平成26年 4月	「本宮駅周辺東西アクセス整備計画書」を策定。 本宮駅東西自由通路整備、本宮駅西口広場整備を概ね5年程度で整備と位置づける。
平成27年 3月	「本宮市都市計画マスタープラン2015」を策定。 「部門別構想」「地域別構想」に本宮駅東西自由通路、本宮駅西口広場整備事業を位置づける。
平成27年 8月	本宮駅東西自由通路等整備計画検討委員会より「本宮駅東西自由通路等整備計画策定に関する提言書」を受ける。

## 2. 本宮駅周辺東西アクセス整備計画書について

平成26年4月に市が策定した「本宮駅周辺東西アクセス整備計画書」では、駅周辺の利便性・快適性の向上やにぎわい創出に向け、駅周辺の東西アクセス整備に伴う基本方針、東西自由通路や駅舎、西口広場に係る整備方針を次のように示しています。

### 2-1 基本方針

子どもからお年寄りまで安心して暮らせる、東西に活力あるまちへ！！

- ① 本宮駅周辺の安全・安心・快適性の確保
- ② 本宮駅周辺施設の利用のしやすさの向上
- ③ 本宮駅周辺の活性化

### 2-2 整備方針

- ① 本宮駅東西自由通路整備（駅舎改修及び附帯施設）
  - 子どもからお年寄りまで誰もが安心して利用できるよう、バリアフリー・ユニバーサルデザイン化に対応した（エレベーターや点字ブロック等）通路を整備します。
  - ゆとりと温かみのある空間やデザインに配慮し、いつでも安全に利用できる通路を整備します。
  - 駅舎については、利便性やコスト面等に関する比較から総合的に勘案し、高架式（半橋上駅舎）での整備を進めます。
  - 本宮市の玄関口として、シンボルとなるような駅舎についてJR東日本(株)

と協議します。

- 駅利用者の待合せや、電車等の待合スペースを確保します。
- 待合機能に加え、市民の交流や憩いの場としての交流機能を持たせた施設を整備するなど、空間の有効活用を計画します。
- コミュニティ放送局やインフォメーションセンター（観光案内所）など情報発信と地域交流の拠点となるような空間作りに努めます。

## ② 本宮駅西口広場整備

- 乗降場や送迎待ちスペース等を確保し、また、バス、タクシー等の乗り入れについて計画します。
- 渋滞を緩和するための円滑な交通ルートと、駅舎や自由通路へのスムーズな歩行経路の確保を計画します。
- バリアフリー・ユニバーサルデザイン化を推進し、誰もが気軽に利用しやすい開放的な空間づくりを目指します。
- 周囲との調和を図りながら、植栽やモニュメントなどの配置や魅力的なデザイン創出の検討を行い、良好な景観形成に努めます。
- イベントの開催や災害時の一時避難所となる、市民交流広場の確保に努めます。
- 広場の有効活用と地域活性化のため、市民が自由に利用できるスペースの確保を目指します。
- 本宮駅周辺や駅利用者などの利便性を図るため、利用しやすい駐車場・駐輪場を整備します。

## 3. 自由通路・駅舎・西口広場の配置について

### 3-1 自由通路・駅舎・西口広場の配置の前提条件について

#### □ 前提条件1：東西双方の利用者の利便性確保

- ① 東口広場と西口広場からの歩行者の動線を考慮しながら、東西双方の利用者の利便性を確保する必要があります。

#### □ 前提条件2：1駅1改札口の原則

- ① JR東日本(株)では駅舎の改札口は1駅に1箇所が原則となっています。
- ② 例外的に駅利用者が多い場合や駅ビルと隣接している場合などは、2箇所以上の改札口が設置される場合もありますが、本宮駅の駅利用者数や利用形態では設置できません。

□ **前提条件 3：自由通路のみの検討**（現在の駅舎をそのままに自由通路のみ設置）

- ① 自由通路のみを整備した場合、バリアフリーに対応するためにはホーム間を結ぶ跨線橋にエレベーターを設置する必要があります。
- ② しかし、本宮駅の場合はホーム幅が狭いことや、エレベーターの荷重に耐えられる構造ではないため、現在の跨線橋にエレベーターを設置することができないので、ホーム等を改修して新たに跨線橋を設置する必要があります。
- ③ 西側からの利用者は自由通路と跨線橋それぞれの上り下りが必要となります。

□ **前提条件 4：大規模支障物の確認**

- ① 本宮駅構内には、保守基地線路や保線事務所、その他の鉄道関連施設など、移転に多額の費用と時間を要する物件が存することから、なるべく回避できる配置を検討する必要があります。



（前提条件 1 から 4 の整理）

～「駅舎の橋上化による整備」（改札口は 2 階）～

- 自由通路と駅舎は、東西双方の利便性の向上やバリアフリーに対応するため一体的な整備を行い、駅舎の橋上化を図ることが必要です。
- 西口広場は、東口広場との繋がりを考慮した配置が必要です。
- 自由通路と駅舎、西口広場の配置にあたっては、支障物の移転を最小限に考慮することが必要です。

**3-2 自由通路・駅舎・西口広場の配置の検討について**

前項の前提条件を基に、「自由通路・駅舎・西口広場配置検討図」（P 5）を用いて A から C における配置案を検討します。

① 自由通路・駅舎

- A は、支障となる対象物は少ないが、東側の駅前通りと西側の公共施設につながる都市軸から離れており、東口広場に繋がらないことから、駅利用者の動線が長くなり、利便性の向上は図られません。また、南側の本宮市営万世駐車場が大きく潰れてしまい、東口広場から駐車場への進入も妨げられません。
- B は、現在の駅舎が支障となりますが、駅前通りを中心とした都市軸のほぼ正面に位置していることから、駅利用者の動線が短く、利便性の向上が図られます。

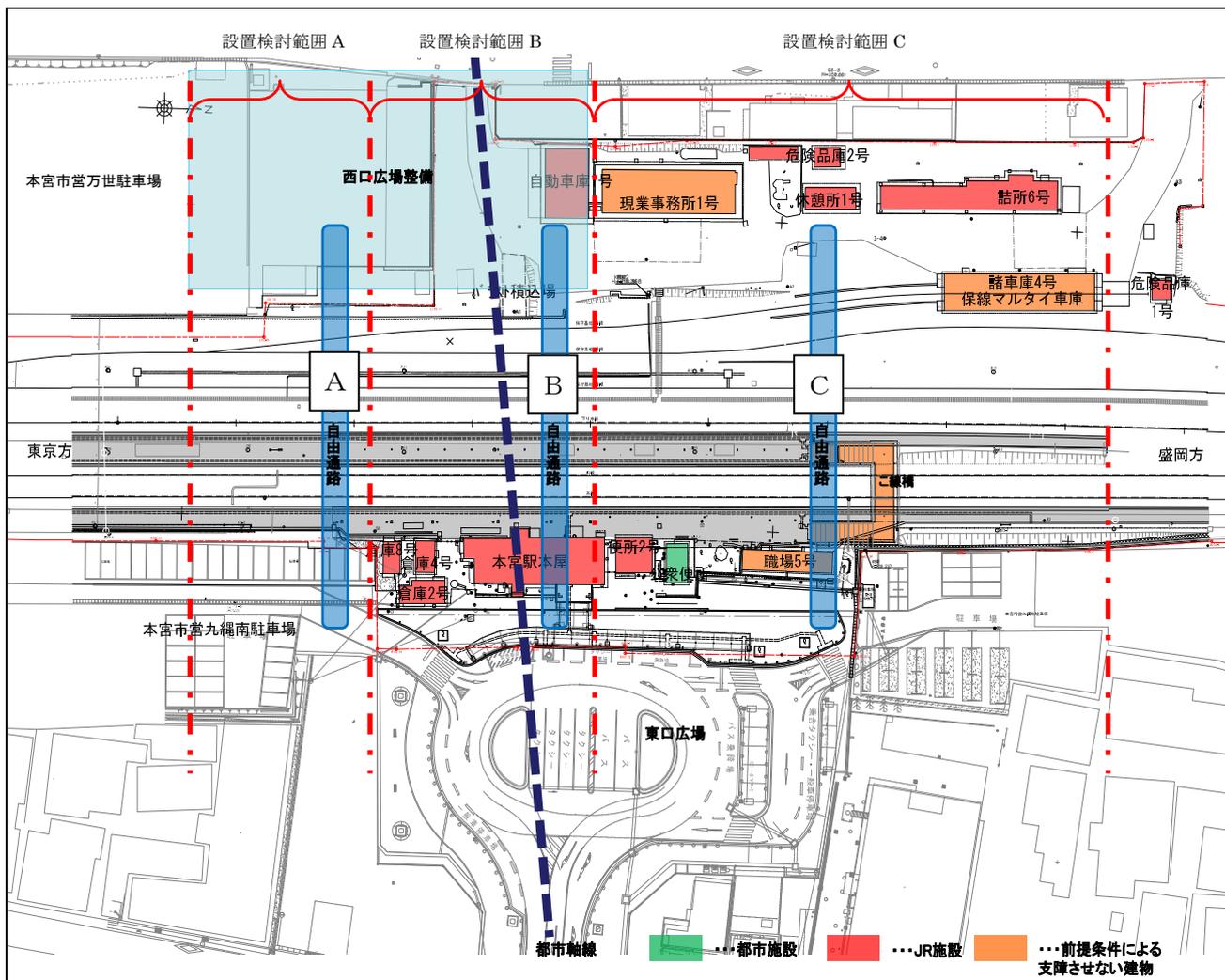
□ Cは、保守基地線路や保線事務所、通信機器室など、本宮駅構内にある重要施設が支障となり、移転に際して多くの費用と時間を要します。

② 西口広場

□ 東口広場との円滑な動線の確保と本宮駅構内にある重要施設を回避する配置が必要となります。

以上のことにより、自由通路と駅舎はBの位置、西口広場は着色部（水色）の位置に配置します。

【自由通路・駅舎・西口広場配置検討図】



## 4. 自由通路・駅舎等の機能及び形状について

### 4-1 自由通路・駅舎等の機能及び形状の前提条件について

#### ① 機能に関する前提条件

##### □ 前提条件1：都市機能（交流機能等）の必要性

駅周辺には、利用者が安全・安心、快適に利用できる空間づくりが必要となるため、都市機能の設置が求められます。

また、本宮駅周辺は市の中心市街地となっており、交流人口の増加やにぎわいの創出に寄与し、駅の東西双方の活性化に繋がるような整備が必要となります。

「本宮駅周辺東西アクセス整備計画書」では、駅利用者等の待合機能、市民の交流や憩いの場としての交流機能、コミュニティ放送局や観光案内所等の情報発信機能などを自由通路と駅舎に付随させることが示されています。

#### ② 形状に関する前提条件

##### □ 前提条件2：形状に関する要件

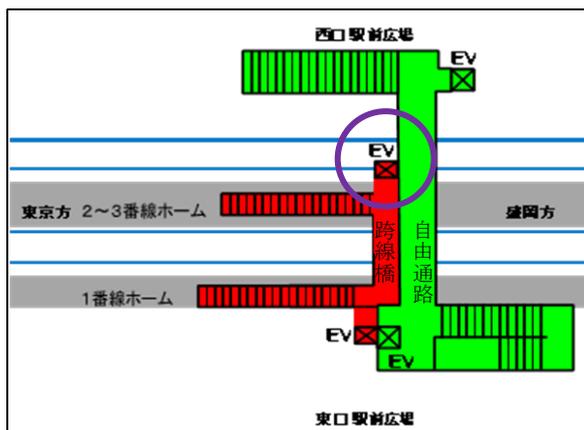
自由通路・駅舎の形状については、「本宮駅周辺東西アクセス整備計画書」や「3. 自由通路・駅舎・西口広場の配置について」を踏まえて整備する必要があることから、次の要件を満たすことが求められます。

- 駅舎の橋上化による整備
- 自由通路と跨線橋の一体施工（施工費の圧縮が可能となる）
- バリアフリー化の対応（エレベーター設置）

##### □ 前提条件3：ホーム幅員による制限

本宮駅の場合、2番・3番線のホームの幅が狭いため、上記で示す「自由通路と跨線橋の一体施工」と「エレベーター設置」を同時に実現することが難しくなります。

#### A 自由通路と跨線橋を一体施工した場合

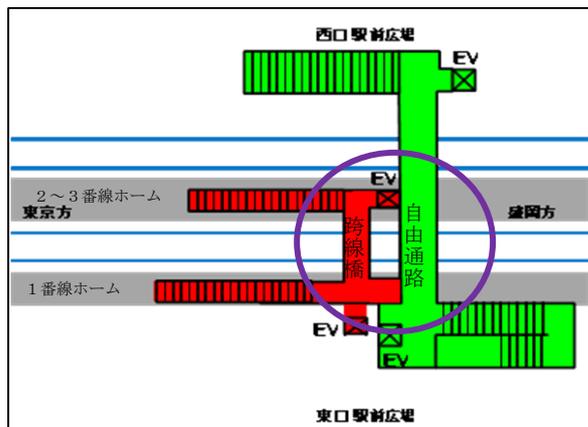


凡例

- (Red) : 駅舎機能
- (Green) : 自由通路機能

現在の2番・3番線のホーム幅で自由通路と跨線橋を一体施工するとエレベーターをホームの外に設置することになり、ホームの幅を拡張する必要が生じるが、ホームの拡張には多額の費用を要する。

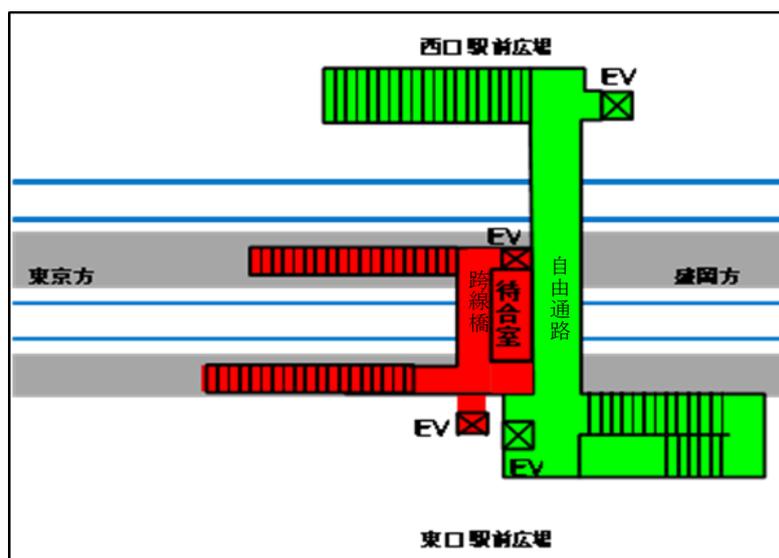
B エレベーターを2番・3番線のホーム上に設置した場合



現在の2番・3番線のホーム幅にエレベーターを設置すると、エレベーターを設置するスペースを確保する必要があることから、自由通路と跨線橋の間に空間ができしまい、自由通路と跨線橋の一体施工が不可能となる。

～ 本宮駅での改善策について ～

「A 自由通路と跨線橋を一体施工した場合」ではホームを拡張する必要があり多額の費用を伴うことから実現は難しく、「B エレベーターを2番・3番線のホーム上に設置した場合」は、自由通路と跨線橋の間に空間ができるものの、その空間に待合室などの駅舎機能を設置することで自由通路と跨線橋の一体施工も可能となるうえ、施工費も圧縮できることから本宮駅の場合、下記の図で示す形状が基本となります。



#### □ 前提条件4：橋上駅舎と半橋上駅舎の相似性

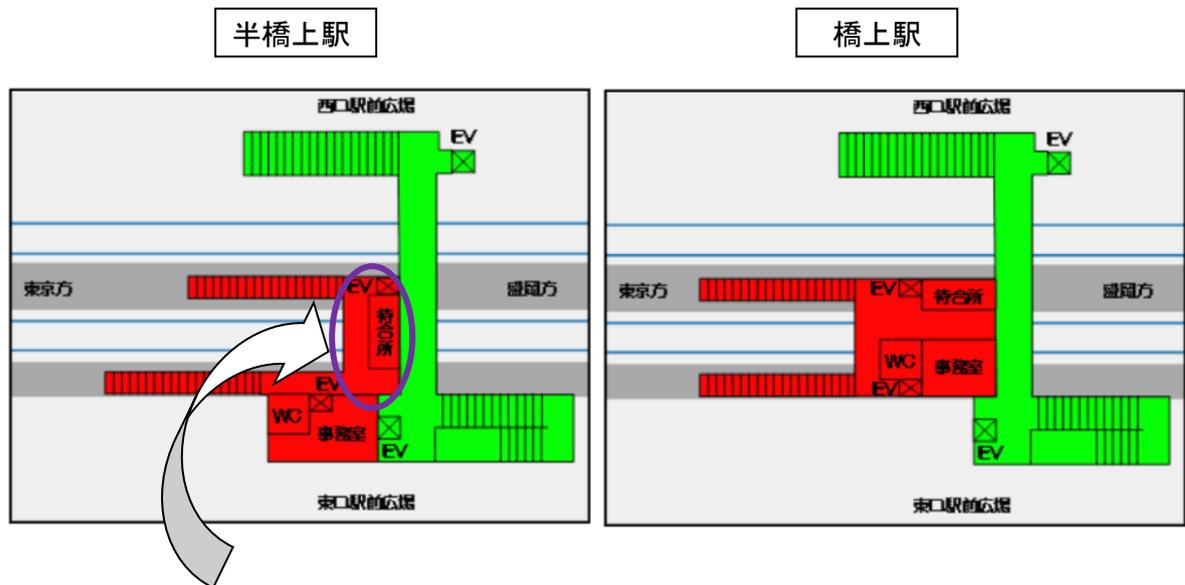
前提条件3で示した自由通路と跨線橋の間に待合室などの駅舎機能の整備を行うと、橋上駅舎と半橋上駅舎の形状には大きな差はありません。

##### 注釈

- 半橋上駅舎： 事務室や待合室等の駅舎機能（P8の図の赤色部）が線路上空を避けて配置された駅舎。線路上空を避けた工事となるため、橋上駅舎に比べて施工費が安価となる。
- 橋上駅舎： 事務室や待合室等の駅舎機能（P8の図の赤色部）が線路上空に配置された駅舎。線路上空での工事となるため、施工費が高くなる。

### ～ 本宮駅の形状について ～

本宮駅の場合、半橋上駅舎と橋上駅舎の両方を検討材料とし、自由通路や駅舎に付随する機能、利便性、コストなどを総合的に勘案しながら形状を決定する必要があります。



前提条件3を解決するために、待合室等の駅舎機能を線路上空に配置する必要があることから、半橋上駅舎の場合も橋上駅舎に近い形状となります。

#### 4-2 本宮駅東西自由通路等整備計画検討委員会からの提言について

本宮駅東西自由通路等整備計画検討委員会（以下、委員会）では、前項の前提条件1から4を踏まえ、自由通路・駅舎等の機能及び形状について検討し、本宮駅周辺の交流人口の増加やにぎわいを創出するため「待合スペース、観光情報スペース、多目的スペース、展示スペース、情報発信スペース、行政サービス窓口、カフェスペース、物産販売スペース」の機能の設置が提言されました。

また、形状についてはこれらの機能を配置できるスペースが必要であることから、1階と2階にほぼ正方形のスペース（P10「黄色部分」）が確保できる橋上駅舎が望ましいとされました。

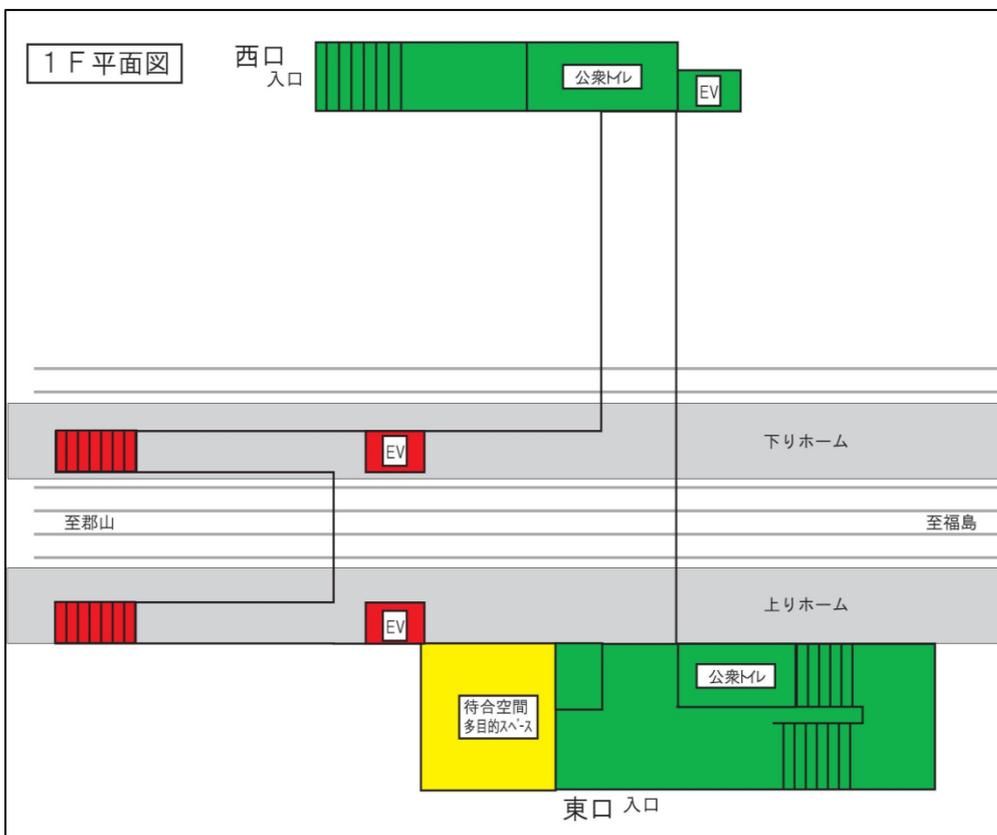
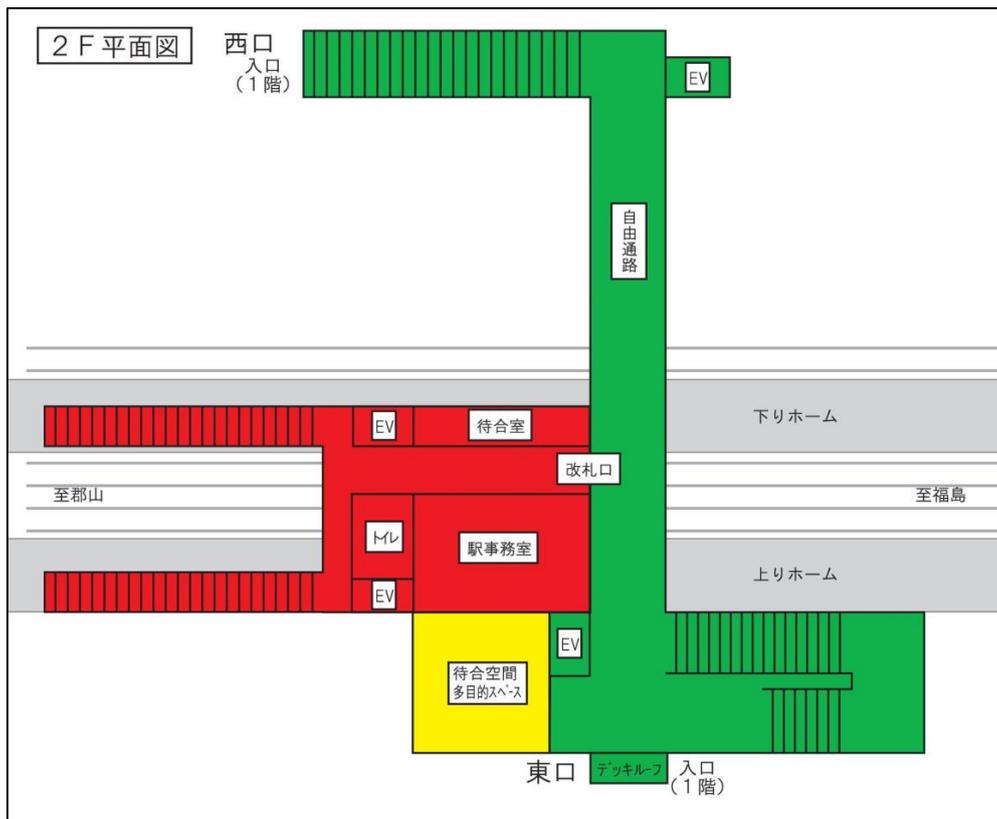
ただし、自由通路・駅舎及び西口広場の整備に関しては、多額の費用負担を伴うことから、今後、関係機関等との調整を密にしながら効果的かつ効率的な整備を進め、特に、駅周辺のにぎわい創出を目的としている地域交流センター（仮称）とは果たすべき役割を明確にしながら、機能の集約や一体的な運営も考慮した整備をするよう提言を受けました。

都市機能	設置場所	提言内容
待合スペース	◎	東西からの乗り入れに対応するため東西双方に設置する。
観光情報スペース	◎	地域の活性化、観光客の回遊、地元住民の交流のために地域交流センターと一体となった運営を図る。
多目的スペース 展示スペース	○	地域交流センター（仮称）への集約を図りつつ、駅舎に設置する待合スペースに様々な用途に対応できる柔軟性をもたせる。また、展示スペースについては自由通路の壁面の有効活用も検討する。
情報発信スペース	○	地域交流センター（仮称）への機能を集約し、効率的な運営を図る。
行政サービス窓口	○	市民サービスの向上を図るための住民票等の自動交付機などについて将来的な設置の可能性も視野に入れた検討を行う。
カフェスペース 物産販売スペース	○	駅舎への設置の可能性を優先的に検討する。

※ ◎は自由通路・駅舎に設置を望む機能

※ ○は自由通路・駅舎又は地域交流センター（仮称）に設置を望む機能

【提言書で示された自由通路・駅舎の整備イメージ図】



### 4-3 自由通路・駅舎等の機能及び形状の検討について

前項の前提条件及び委員会からの提言を基に、自由通路・駅舎等の機能及び形状について検討します。

#### ① 自由通路・駅舎等の機能について

本宮駅東西自由通路等整備計画書（以下、整備計画書）は、JR東北本線や国道4号、阿武隈川で分断されている東西に人の流れを創り出すとともに、人と人が触れ合う機能的な都市基盤を整備することで駅周辺に回遊性と滞留性を持たせることにより、駅周辺ににぎわいを創出することを目的としています。

このことから委員会から提言のあった機能については、自由通路・駅舎に整備することが望ましいと考えます。

しかしながら、本市では、財政健全化計画に基づいた事業運営に努めており、限られた財源のもとで市民サービスの維持・向上を図る必要があるため、機能や形状、利便性、コストなどを総合的に勘案しながら効果的かつ効率的な整備が求められます。

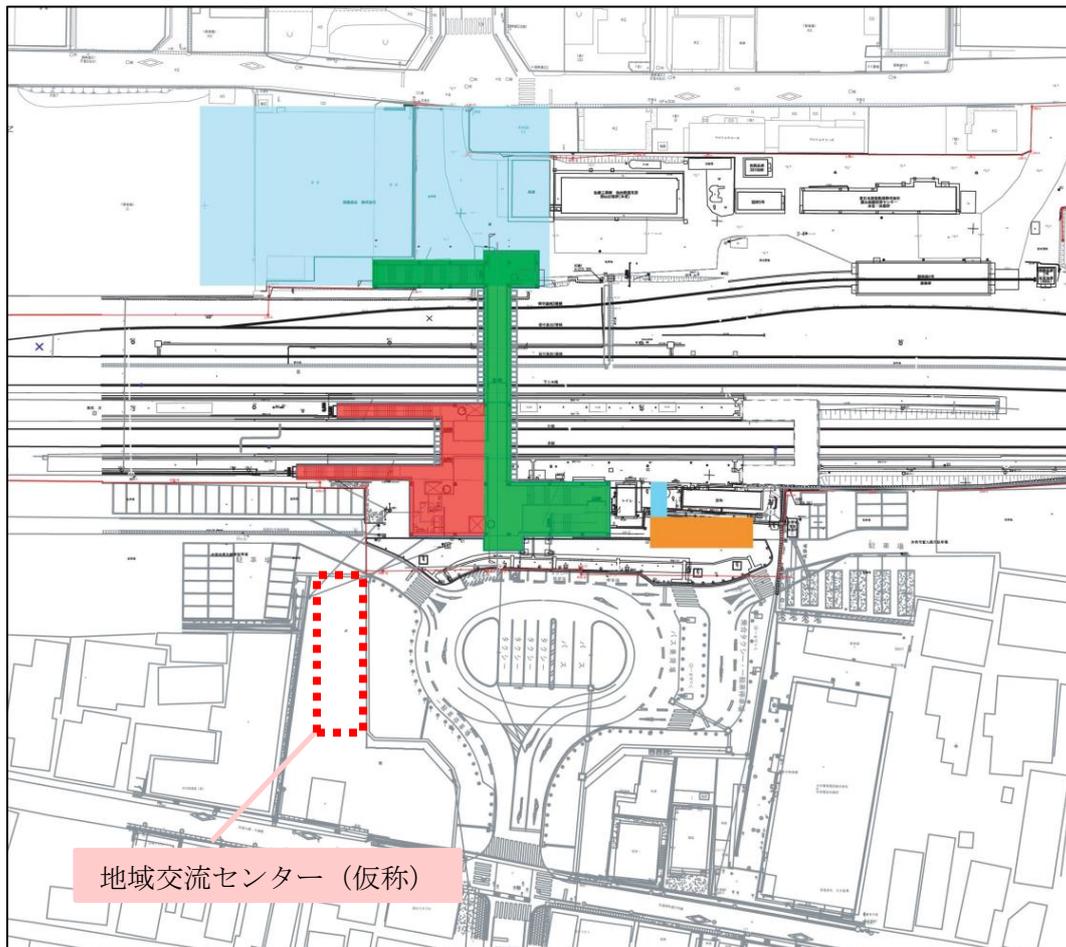
この観点から自由通路・駅舎等の機能について検討すると、駅周辺ににぎわい創出を目的とする地域交流センター（仮称）の整備計画があることから、自由通路・駅舎と地域交流センター（仮称）がそれぞれに果たすべき役割を明確にしながら、機能の集約や一体的な運営をするため、提言を受けた機能については次のように分担しました。

#### 自由通路・駅舎

- 待合スペース
- 観光情報スペース
- 展示スペース（壁面活用）

#### 地域交流センター（仮称）

- 多目的スペース
- 展示スペース
- 情報発信スペース  
（観光・文化・行政など）
- 物産販売スペース



## ② 自由通路・駅舎の形状について

委員会からの提言では、待合、交流機能などを配置できるスペースを確保する必要があることから、1階と2階にほぼ正方形の形でスペースができる橋上駅舎が望ましいとの提言を受けました。(P10「提言書で示された自由通路・駅舎の整備イメージ」)

しかしながら、デッキルーフを東西の2階部分に設置することで、待合スペース、観光情報スペース、展示スペースを確保できることから、1階と2階に正方形の形でスペースを確保しなくても、自由通路・駅舎に必要な機能が配置できるため半橋上駅舎による整備も可能となります。

半橋上駅舎については、前提条件4にもあるように橋上駅舎との形状には大きな差がないことから、利用者の利便性も確保できます。また、事務室等の駅舎機能が線路上空に配置されないため、橋上駅舎に比べ施工費を抑えることができます。

以上のことから、自由通路・駅舎の形状については半橋上駅舎とします。

#### 4-4 自由通路・駅舎等の機能及び形状の整備方針

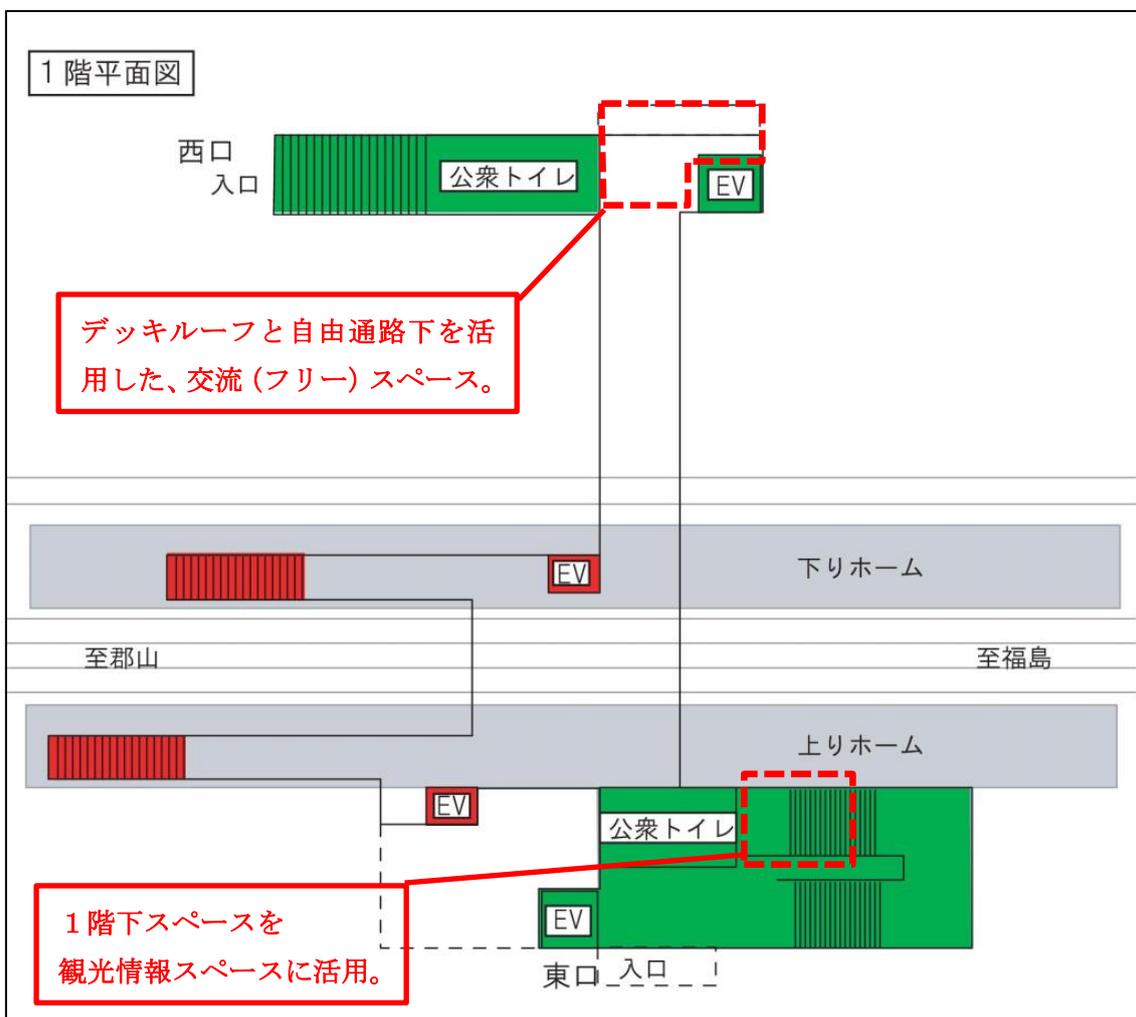
「本宮駅東西自由通路等整備計画策定に関する提言書」を前提に、形状や機能に関して、具体的な整備方針を定めます。

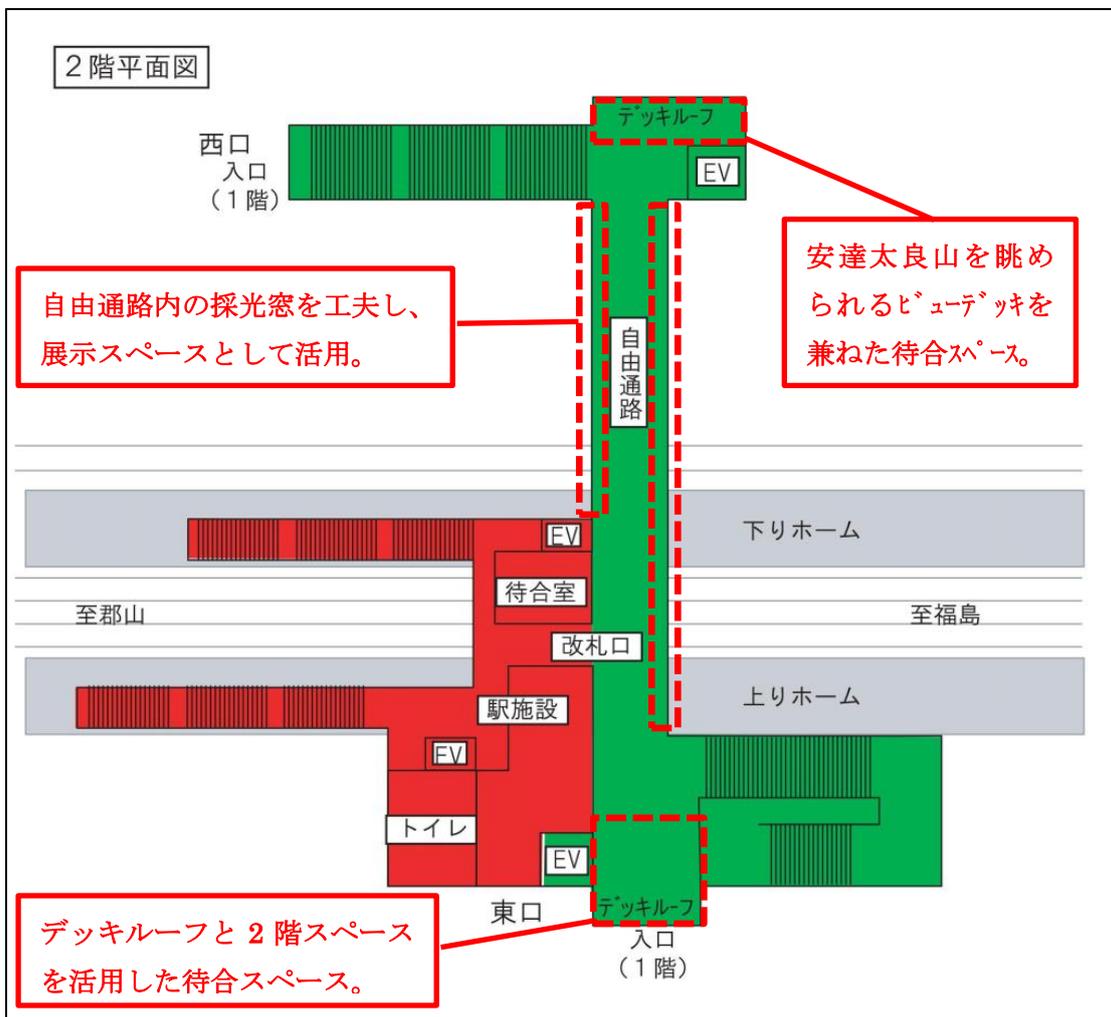
- 駅舎の形状
  - ・ 駅舎の橋上化により東西双方の利用者の便利かつ平等な利用形態の確保を図りつつ、コスト削減できる半橋上駅舎とします。
- 自由通路の幅員
  - ・ 歩行者や車いす利用者が安全かつ安心して通行できるような幅員を確保する。「福島県ひとにやさしいまちづくり整備マニュアル」に基づき、有効幅員3.5mとします。
- 階段の形状
  - ・ 東口広場と西口広場を有効に活用できること、かつ、支障物を最小限とすることから、東側は「折り返し階段」、西側は「直階段」とします。
- デッキルーフ
  - ・ 駅利用者の利便性を高めるため、東西2階部分に設置します。
- バリアフリー化
  - ・ 自由通路の東西及びホームに繋がる跨線橋にエレベーターを設置します。
  - ・ バリアフリーに対応しているエレベーターを選定します。
  - ・ 自由通路及び階段に点字ブロック、手すりを設置します。
  - ・ 目が不自由な人のための音声案内を設置します。
- トイレ
  - ・ 自由通路の東西にトイレを設置します。
  - ・ 様々な利用形態に対応するための多機能トイレを設置します。
- 待合スペース
  - ・ 東西から乗り入れに対応するため東西双方に設置します。
  - ・ 待合スペースに様々な用途に対応できる柔軟性をもたせます。
- 観光情報スペース
  - ・ 地域の活性化、観光客の回遊、地元住民の交流のために設置します。
  - ・ 地域交流センター（仮称）と一体となった運営を図ります。
- 展示スペース
  - ・ 自由通路の壁面を有効に活用します。
- 防犯
  - ・ 利用者の安全・安心の確保を強化するための防犯カメラを設置します。

□ デザイン

- ・ 自由通路から安達太良山の美しい景観が望めるデザインとします。
- ・ 太陽の光を取り入れた清潔で明るく、みずいろのまちを象徴する自由通路と駅舎のデザインとします。
- ・ 将来の維持管理費の抑制を考慮したデザインや材料を選定します。

【本宮駅東西自由通路 整備イメージ図】





## 5. 西口広場のあり方について

### 5-1 西口広場の前提条件について

#### □ 前提条件1：西口広場に関する要件

西口広場については、「本宮駅周辺東西アクセス整備計画書」や「3. 自由通路・駅舎・西口広場の配置について」を踏まえて整備する必要があることから、次の要件を満たすことが求められます。

- 安全に通行できる車道と歩道の確保
- 駅前広場の安全な出入口の確保
- 自由通路への円滑な動線の確保

#### □ 前提条件2：限定される西口広場の配置

「3. 自由通路・駅舎・西口広場の配置について」において示されていますが、本宮駅の西側には、保守基地線路や保線事務所など移転に多くの費用と時間を要する施設があります。

また、本宮駅西口の南側に本宮市営万世駐車場があることから、利用状況を勘案しながら最小限の影響範囲に止める必要があります。

こうしたことから、西口広場の配置が限定されることとなります。

(「自由通路・駅舎・西口広場配置検討図 (P5)」参照)

限定される配置の中でも、安全・安心、快適に利用できる西口広場を検討する必要があります。

### 5-2 西口広場あり方の検討について

西口広場の配置は、前提条件にあるように配置は限定されていますが、その中でも「安全に通行できる車道と歩道の確保」、「駅前広場の安全な出入口の確保」、「自由通路への円滑な動線の確保」することが求められています。

このことから、出入口を分けることで分かりやすい進入路を確保し、車両の流れを分かりやすくすることで安全に通行できる西口広場を整備します。

また、委員会からの提言書やアンケートの結果では、大型バスが進入できる西口広場の整備が望まれていることから、大型バスが進入できる出入口が分かれた西口広場とします。

### 5-3 西口広場の整備方針

「本宮駅東西自由通路等整備計画策定に関する提言書」を前提に利用者が安全、快適に利用するための具体的な整備方針を定めます。

#### □ 広場の安全確保

- ・ 歩行者が安全に通行できるよう、幅が広くゆったりとした歩行空間を設置します。
- ・ 広場内における分かりやすい車両の流れを確保します。
- ・ 駅前広場への安全で分かりやすい進入路を確保します。
- ・ 歩行者などの安全を確保するため、車道と歩道との間にポラード（ポール）等を設置します。
- ・ 広場から自由通路に繋がる快適な歩行空間を確保するため、歩道にシェルター（雨よけ屋根）を設置します。
- ・ 夜間でも安全に利用でき、美しい景観を創出するような道路照明を設置します。

#### □ 送迎、タクシー、バスの対応

- ・ 送迎による利用者に対応するための乗降や待機のスペースを可能な限り確保します。
- ・ 大型バスの進入が可能となり、乗降もできるスペースを確保します。
- ・ 必要最低限のタクシープールや乗降場を設置します。

#### □ バリアフリー

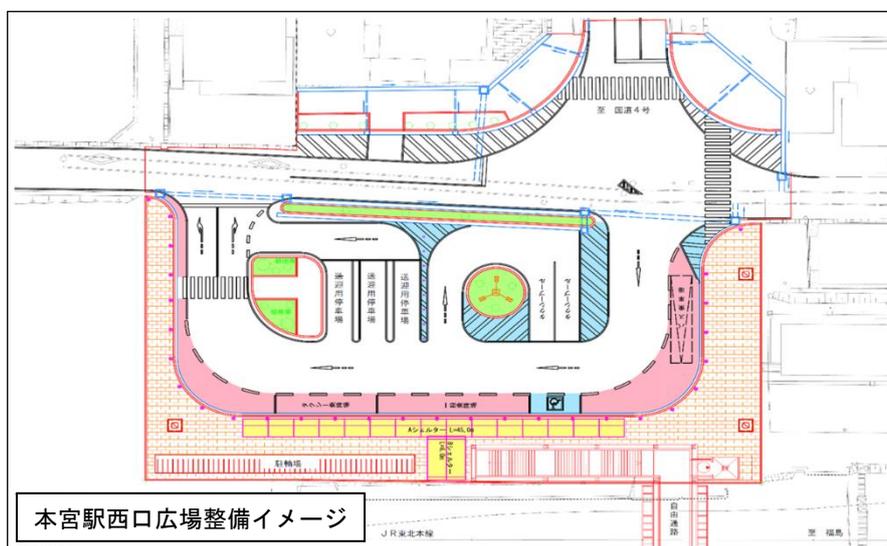
- ・ 広場内の段差を解消し、歩道には点字ブロックを設置します。
- ・ 障がい者用の乗降スペースを設置します。

#### □ デザイン

- ・ 東口広場と駅舎との繋がりのあるデザインとします。

#### □ その他

- ・ 自転車利用者の利便性を向上するための駐輪場を配置します。



## 6. 本宮駅東西自由通路等整備計画書のまとめ

### 6-1 本宮駅東西自由通路等整備計画書のまとめ

本宮駅東西自由通路等整備計画書（以下、整備計画書）では、平成26年4月に策定した「本宮駅周辺アクセス整備計画書」に基づき、本宮駅東西自由通路等整備検討委員会から提出された提言書や様々な前提条件を整理しながら自由通路・駅舎・西口広場の整備について検討を行いました。

自由通路や駅舎については、利用者が安全・安心、快適に利用できる機能と活性化につながる機能として待合スペース、観光情報スペース、展示スペースを設置し、物産販売スペース、情報発信スペースなどの機能は、地域交流センター（仮称）に設置することで機能を分担し、効率的かつ効果的な整備を図ることとします。

さらに、自由通路・駅舎の形状については、デッキルーフを東西の2階部分に設置することで、待合スペース、観光情報スペース、展示スペース、などの必要な機能が配置できることから、施工費を抑えることができる半橋上駅舎とします。

また、西口広場の整備にあたっては、利用者が安全、快適に利用するために出入り口を分けることで、分かりやすい進入路を確保し、かつ、大型バスが進入できるものとし、安全・安心、快適に利用できる西口広場としました。

この整備計画書は、市民や駅利用者など歩行者の利便性の向上を図り、本宮駅周辺の一体性や回遊性を高め、交流人口の増加やにぎわいの創出につながるものであり、「本宮駅周辺アクセス整備計画書」の基本方針である「子どもからお年寄りまで安心して暮らせる、東西に活力あるまち」を実現させるものです。



※ 上記のデザインや色合いなどについては、あくまでも参考イメージであり、今後、さらに検討していきます。

