

# 隼人駅東地区における地域活性化のための基盤整備検討調査

## (調査の背景・目的)

隼人駅東地区は、隼人駅東地区土地区画整理事業にて整備が予定されているが、JRの鉄軌道用地により東西に分断された地域となっている。区画整理地内には、商業施設や住宅の整備が予定されており、駅利用者への利便性を図るうえで、大きな課題となっている。また、隼人駅周辺地域は、交通拠点として利便性・効率性を高めるための新たな乗り継ぎ拠点として位置づけられており、新規商業地域が形成される隼人駅東地区では、交流人口の増加を図る上で、利便性及び回遊性の面でも課題がある。

このような中、隼人駅東地区における地域活性化を図るため、隼人駅周辺整備に係る利用実態調査結果を踏まえ、将来需要に応じた自由通路の予備設計および東西駅前広場の基本計画等を行うことを目的とする。

## 調査成果

### ■ 将来利用予測

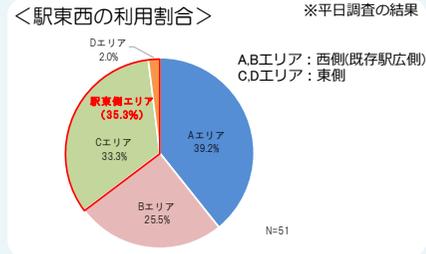
○利用実態調査（駅改札カウント調査）  
※平日調査の結果

入退場数	3,213人
ピーク時間(10分)	8:00 ~ 8:10

○動線調査—交通分担率【西口駅前広場】  
※平日調査の結果

歩行者	2輪車 (自転車・バイク)	自動車	バス	タクシー
34.9%	24.7%	36.4%	0.6%	3.4%

○ヒアリング調査【西口駅前広場】  
※平日調査の結果



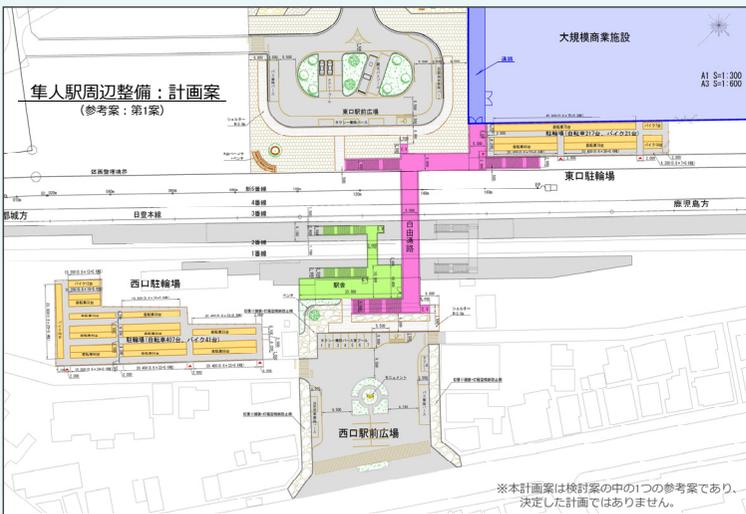
○将来利用予測

現況利用者	利用者推計
区画整理地内の利用者	鉄道利用者 4,141人/日
大規模商業施設利用者	非鉄道利用者※ 2,071人/日
国分駅からの転換利用者	駅利用者 6,212人/日

※鉄道は利用しないが、駅前広場を利用する方

### ■ 隼人駅周辺整備計画案

自由通路、駅舎、駅前広場（東口・西口）、駐輪場の平面検討を行った。



### ■ 東西自由通路予備設計

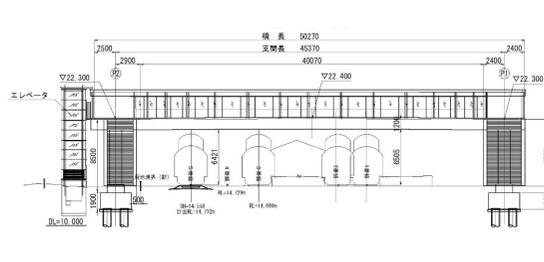
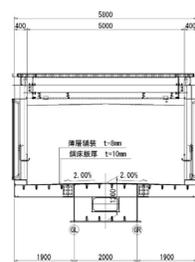
＜自由通路の幅員設定＞

ピーク時（8:00～8:10）の利用状況調査結果をもとに自由通路幅員を設定

- ・ピーク時の利用者数：134人/分
  - ・サービス水準（～27人/㎡・分）※駅前広場計画指針より
- 4.97m ⇒ **5.0m**

＜自由通路予備設計＞

- 幅員 通路部：5.0m
- 階段部：3.0m(東口/2箇所、4.0m(西口/1箇所)



## (調査の手順)

### ■ 将来利用予測

- ・利用実態調査（駅改札カウント調査等）
- ・ヒアリング調査、動線調査
- ・将来利用者推計

### ■ 東西自由通路予備設計

- ・構造形式比較検討
- ・設計図作成
- ・概算事業費算出

### ■ 駅舎の検討

- ・計画図作成
- ・事業費の検討

### ■ 駅前広場基本計画

- ・東口駅前広場（計画案作成、概算事業費算出）
- ・西口駅前広場（計画案作成、概算事業費算出）
- ・駐輪場

### ■ 都市計画決定図書作成

- ・自由通路

## 基盤整備の見込み・方向性

- ・隼人駅東地区の整備については、今後、JRや民間事業者などの関係機関との協議を重ね、各種協定や都市計画関連手続きを進めていく。
- ・「霧島市の新たな玄関口」を演出するため、にぎわい創出の観点から民間事業者と一体となった整備を検討する。



## 今後の課題

- ・自由通路、駅舎の整備方針については、JRとの細部調整を行い、事業スケジュールを勘案した合意形成を進めていく必要がある。
- ・交通結節点としての機能強化に向けて交通事業者との協議・調整や、隼人駅東地区に進出予定の大規模商業施設と連携を図り、駅周辺の活性化につながる事業手法等を検討する必要がある。

隼人駅東地区における地域活性化のための基盤整備検討調査			
調査主体	鹿児島県霧島市		
対象地域	鹿児島県霧島市	対象となる基盤整備分野	街路（東西自由通路）

本調査は、隼人駅東地区における地域活性化に向けて「隼人駅利用実態調査・動線調査、将来需要予測」「東西自由通路の予備設計」「東西駅前広場の基本計画」「駅舎の検討」「都市計画決定図書の作成」を実施したところであり、成果報告をとりまとめる。

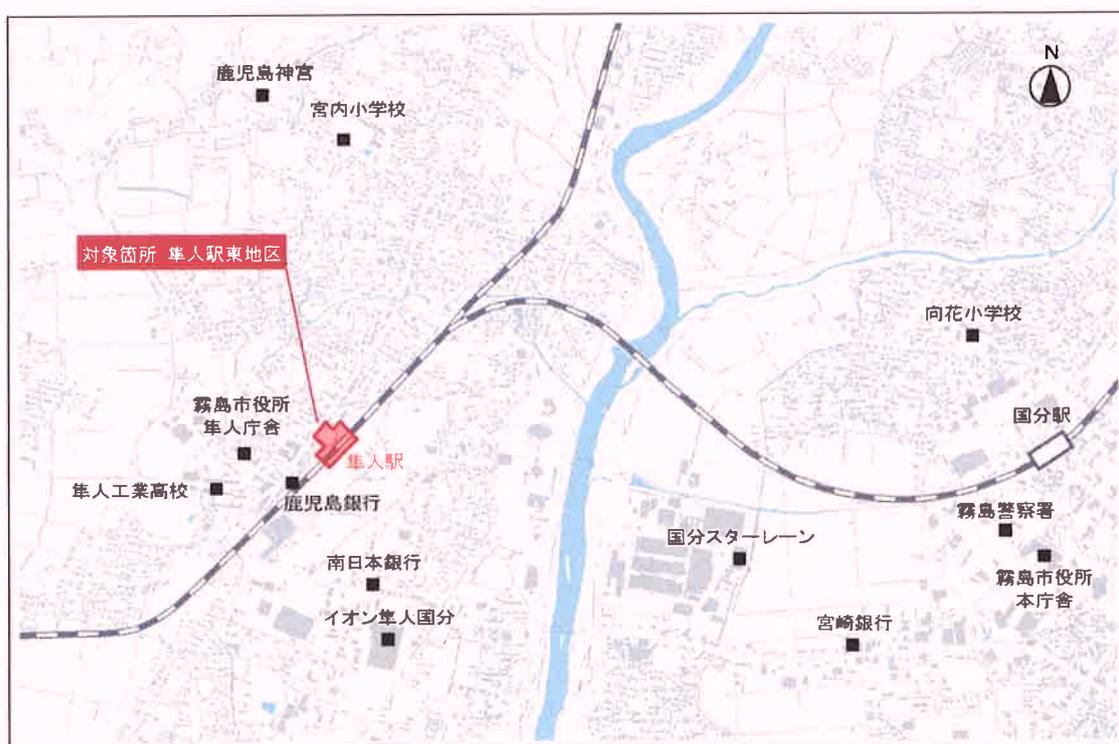
## 1. 調査の背景と目的

隼人駅東地区は、隼人駅東地区土地区画整理事業にて整備が予定されているが、JRの鉄軌道用地により東西に分断された地域となっている。区画整理地内には、商業施設や住宅の整備が予定されており、駅利用者への利便性を図るうえで、大きな課題となっている。

また、隼人駅周辺地域は、交通拠点として利便性・効率性を高めるための新たな乗り継ぎ拠点として位置づけられており、新規商業地域が形成される隼人駅東地区では、交流人口の増加を図る上で、利便性及び回遊性の面でも課題がある。

このような中、隼人駅東地区における地域活性化を図るため、隼人駅周辺整備に係る利用実態調査結果を踏まえ、将来需要に応じた自由通路の予備設計および東西駅前広場の基本計画等を行うことを目的とする。

### ■対象箇所図



## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

本調査の流れは以下のとおりである。

#### 序. 計画準備

業務計画書、業務スケジュール等の作成

既往資料の収集・整理

#### 1. 将来利用予測

利用実態調査（駅改札カウント調査等）

ヒアリング調査

動線調査

実査関係

将来利用者推計（利用状況調査含む）

#### 2. 東西自由通路予備設計

構造形式の比較検討

設計図の作成

#### 3. 駅前広場基本計画

東口駅前広場

西口駅前広場

その他  
(駐輪場など)

#### 4. 駅舎の検討

計画図の作成

事業費の検討

概算工事費算出

イメージパース図の作成

#### 5. 都市計画決定図書作成

自由通路

#### 6. 報告書作成

成果品作成（報告書2部、図面、電子成果）

(2) 調査結果

1. 将来利用予測

①利用実態調査（実査関係）

隼人駅周辺での、駅利用実態調査および駅周辺の動線調査およびヒアリング調査を実施する。

■調査内容

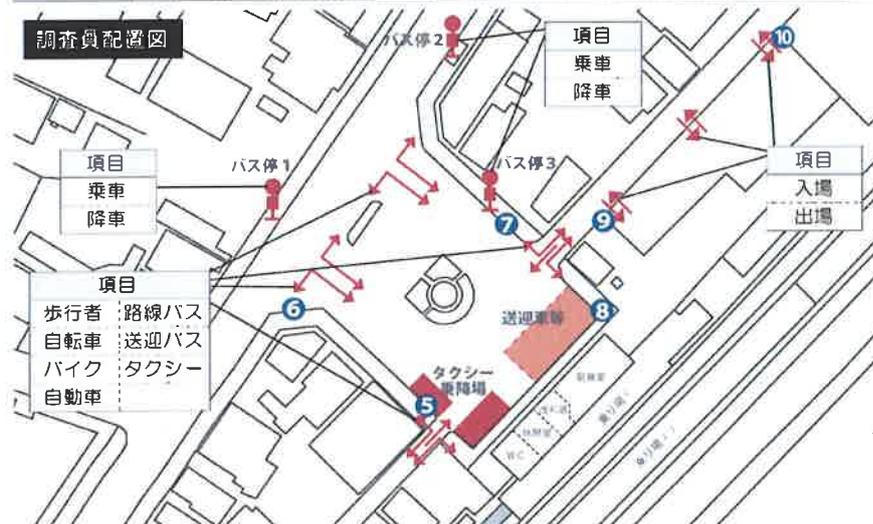
(1) 駅改札通過客数のカウント調査

調査日	【平日】平成28年10月18日（火） 予備：10月20日（木） 【休日】平成28年10月23日（日） 予備：10月30日（日）
観測時間	5:00～25:00（20時間連続調査） ※始発便～最終便を包括する形
観測方向	・隼人駅改札口の「入場方向」「出場方向」の2方向 ・駅構内跨線橋の「入場方向」「出場方向」の2方向
観測区分	性別（男性/女性）×年代（小児以下/中高生/その他）の6区分 ※調査員の目視による改札口通過客の判別
観測単位	終日10分間隔で観測（調査後、1時間毎の集計からピークを把握）



(2) 駅周辺施設利用者のカウント調査（動線調査）

調査日	調査1と同日
観測時間	調査1と同一時間帯
観測方向	①駅前広場の入口・出口の方向別交通量（項目は下図を参照） ②北側接続道路 // ( // ) ③南側接続道路 // ( // ) ④送迎車（駅前広場への入場・出場の2方向） ⑤駐輪場利用者（出入口3箇所の入場・出場の2方向） ⑥バス乗降客（バス停3箇所の乗車・降車の2方向） ⑦タクシー乗降客（駅前広場内での乗車・降車の2方向）
観測単位	終日10分間隔で観測（調査後、1時間毎の集計からピークを把握）



■調査結果（総括表）

【駅改札通過客数のカウント調査】

調査票（総括表）

地点： JR隼人駅(改札)

調査日： 平成28年10月18日(火)

天候： 晴れ

時間	方向		合計
	入	退	
区分	乗車 (入場者)	降車 (退場者)	合計
5:00 ~ 5:10	5	0	5
5:10 ~ 5:20	4	0	4
5:20 ~ 5:30	0	0	0
5:30 ~ 5:40	0	0	0
5:40 ~ 5:50	11	0	11
5:50 ~ 6:00	31	0	31
6:00 ~ 6:10	7	0	7
6:10 ~ 6:20	61	16	77
6:20 ~ 6:30	38	1	39
6:30 ~ 6:40	149	0	149
6:40 ~ 6:50	21	0	21
6:50 ~ 7:00	83	0	83
7:00 ~ 7:10	122	22	144
7:10 ~ 7:20	88	2	90
7:20 ~ 7:30	28	4	32
7:30 ~ 7:40	59	57	116
7:40 ~ 7:50	59	45	104
7:50 ~ 8:00	9	0	9
8:00 ~ 8:10	38	220	258
8:10 ~ 8:20	32	12	44
8:20 ~ 8:30	9	41	50
8:30 ~ 8:40	3	8	11
8:40 ~ 8:50	6	12	18
8:50 ~ 9:00	14	0	14
9:00 ~ 9:10	13	0	13
9:10 ~ 9:20	10	3	13
9:20 ~ 9:30	12	10	22
9:30 ~ 9:40	3	0	3
9:40 ~ 9:50	7	10	17
9:50 ~ 10:00	7	0	7
10:00 ~ 10:10	4	4	8
10:10 ~ 10:20	4	0	4
10:20 ~ 10:30	7	15	22
10:30 ~ 10:40	6	3	9
10:40 ~ 10:50	2	1	3
10:50 ~ 11:00	4	3	7
11:00 ~ 11:10	3	0	3
11:10 ~ 11:20	8	0	8
11:20 ~ 11:30	0	7	7
11:30 ~ 11:40	0	7	7
11:40 ~ 11:50	6	0	6
11:50 ~ 12:00	0	4	4

時間	方向		合計
	入	退	
区分	乗車 (入場者)	降車 (退場者)	合計
12:00 ~ 12:10	4	8	12
12:10 ~ 12:20	3	2	5
12:20 ~ 12:30	7	5	12
12:30 ~ 12:40	0	0	0
12:40 ~ 12:50	1	13	14
12:50 ~ 13:00	2	2	4
13:00 ~ 13:10	6	4	10
13:10 ~ 13:20	3	3	6
13:20 ~ 13:30	2	0	2
13:30 ~ 13:40	1	0	1
13:40 ~ 13:50	2	26	28
13:50 ~ 14:00	3	2	5
14:00 ~ 14:10	1	4	5
14:10 ~ 14:20	11	0	11
14:20 ~ 14:30	6	16	22
14:30 ~ 14:40	1	0	1
14:40 ~ 14:50	3	10	13
14:50 ~ 15:00	4	1	5
15:00 ~ 15:10	18	2	20
15:10 ~ 15:20	21	5	26
15:20 ~ 15:30	1	0	1
15:30 ~ 15:40	1	0	1
15:40 ~ 15:50	5	0	5
15:50 ~ 16:00	7	61	68
16:00 ~ 16:10	45	0	45
16:10 ~ 16:20	6	1	7
16:20 ~ 16:30	22	77	99
16:30 ~ 16:40	21	37	58
16:40 ~ 16:50	9	21	30
16:50 ~ 17:00	12	2	14
17:00 ~ 17:10	1	0	1
17:10 ~ 17:20	11	67	78
17:20 ~ 17:30	17	9	26
17:30 ~ 17:40	14	66	80
17:40 ~ 17:50	8	3	11
17:50 ~ 18:00	4	9	13

時間	方向		合計
	入	退	
区分	乗車 (入場者)	降車 (退場者)	合計
18:00 ~ 18:10	15	1	16
18:10 ~ 18:20	6	55	61
18:20 ~ 18:30	4	1	5
18:30 ~ 18:40	20	62	82
18:40 ~ 18:50	1	0	1
18:50 ~ 19:00	3	61	64
19:00 ~ 19:10	8	29	37
19:10 ~ 19:20	15	2	17
19:20 ~ 19:30	59	134	193
19:30 ~ 19:40	72	10	82
19:40 ~ 19:50	3	5	8
19:50 ~ 20:00	6	57	63
20:00 ~ 20:10	8	1	9
20:10 ~ 20:20	0	0	0
20:20 ~ 20:30	13	46	59
20:30 ~ 20:40	8	2	10
20:40 ~ 20:50	4	37	41
20:50 ~ 21:00	11	20	31
21:00 ~ 21:10	9	2	11
21:10 ~ 21:20	2	47	49
21:20 ~ 21:30	4	1	5
21:30 ~ 21:40	4	0	4
21:40 ~ 21:50	1	35	36
21:50 ~ 22:00	0	0	0
22:00 ~ 22:10	2	0	2
22:10 ~ 22:20	1	48	49
22:20 ~ 22:30	0	1	1
22:30 ~ 22:40	2	1	3
22:40 ~ 22:50	2	23	25
22:50 ~ 23:00	1	1	2
23:00 ~ 23:10	1	0	1
23:10 ~ 23:20	0	0	0
23:20 ~ 23:30	0	0	0
23:30 ~ 23:40	0	8	8
23:40 ~ 23:50	0	0	0
23:50 ~ 0:00	0	0	0
0:00 ~ 0:10	0	8	8
0:10 ~ 0:20	0	0	0
0:20 ~ 0:30	0	0	0
0:30 ~ 0:40	0	11	11
合計	1541	1672	3213

： 隼人駅利用者のピーク時間帯(10分/平日)

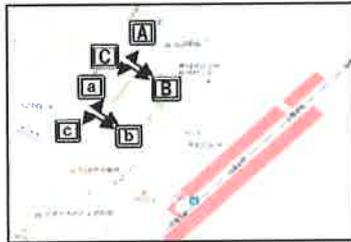
■調査結果（総括表）

【駅周辺施設利用者のカウント調査（動線調査）】

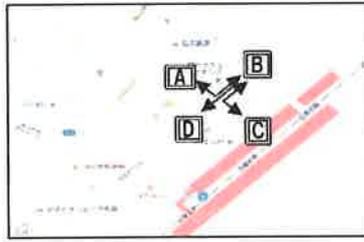
調査日：平成28年10月18日(火)

調査時間：5:00~25:00

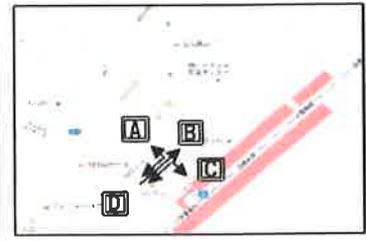
<地点①>



<地点②>



<地点③>



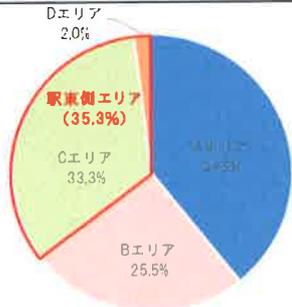
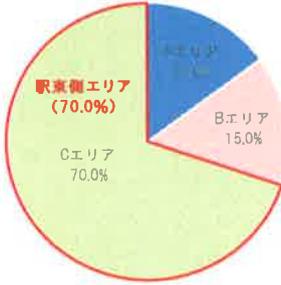
区間	車種等	歩行者 [人]	自転車 [台]	バイク [台]	自動車 [台]	路線バス [台]	送迎バス [台]	タクシー [台]	合計 [人・台]
A→B		51	26	14	624	3	10	59	787
B→A		27	16	4	1	0	0	0	48
B→C		8	41	15	0	0	0	0	64
C→B		13	283	18	561	0	8	44	927
a→b		8	1	0	0	0	0	0	9
b→a		10	2	0	326	3	8	43	392
b→c		167	222	0	603	0	8	52	1,052
c→b		176	41	1	0	0	0	0	218
地点① 計		460	632	52	2,115	6	34	198	3,497
A→B		33	355	38	227	0	0	19	672
B→A		12	89	0	0	0	0	0	101
B→C		600	4	0	7	0	0	0	611
C→B		608	1	1	25	0	0	6	641
B→D		23	368	15	7	0	0	0	413
地点② 計		1,276	817	54	266	0	0	25	2,438
A→D		11	5	0	0	0	0	0	16
D→A		16	4	0	1	0	0	0	21
C→D		290	0	0	0	0	0	0	290
D→C		225	3	0	0	0	0	0	228
D→B		11	50	0	1	0	0	0	62
地点③ 計		553	62	0	2	0	0	0	617
調査時間合計		2,289	1,511	106	2,383	6	34	223	6,552
分担率		34.9%	23.1%	1.6%	36.4%	0.1%	0.5%	3.4%	100.0%



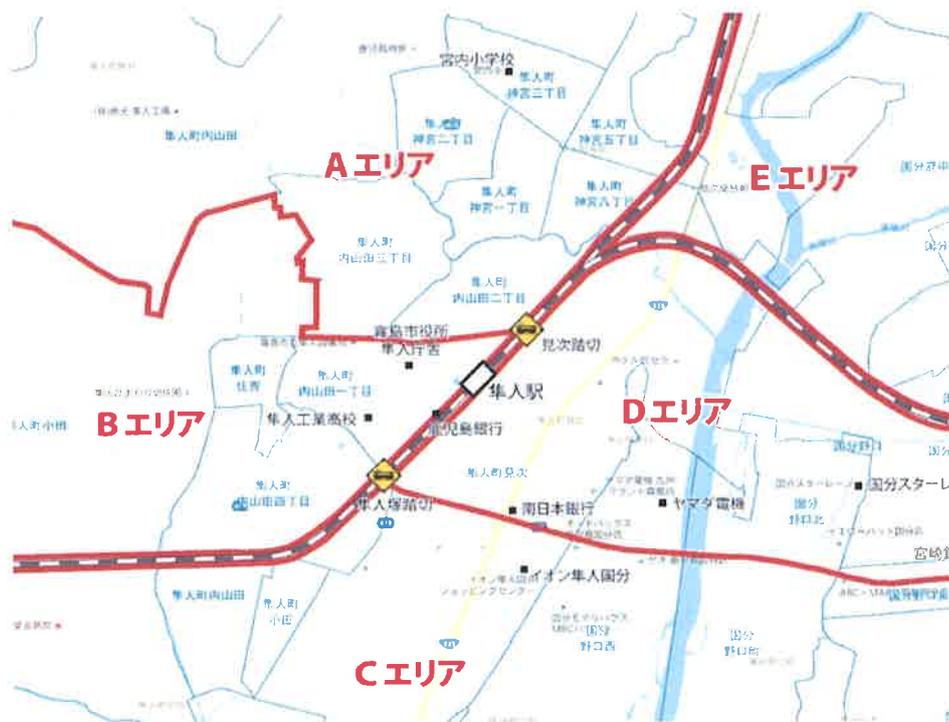
時間	車種等	歩行者 [人]	2輪車 (自転車・バイク) [台]	自動車 [台]	バス (路線バス・送迎バス) [台]	タクシー [台]	合計 [人・台]
交通機能 分担率		34.9%	24.7%	36.4%	0.6%	3.4%	100.0%

■調査結果

【駅利用者ヒアリング調査（抜粋）】

設問	平日 平成28年10月18日(火) [ 5時 ~ 18時 ]	休日 平成28年10月30日(日) [ 5時 ~ 18時 ]															
「居住地域（又は目的地）」	 <p>平日の居住地域別利用割合 (N=51)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅東側エリア (35.3%)</li> <li>西側エリア (65%)</li> <li>Bエリア (25.5%)</li> <li>Cエリア (33.3%)</li> <li>Dエリア (2.0%)</li> </ul>	 <p>休日の居住地域別利用割合 (N=40)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅東側エリア (70.0%)</li> <li>西側エリア (30%)</li> <li>Bエリア (15.0%)</li> <li>Cエリア (70.0%)</li> </ul>															
今後に期待すること	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>今後に期待すること</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">駅舎</td> <td>駅の外回りの竹で困であるのが古くなっている（外観が悪い）</td> </tr> <tr> <td>エレベーターがあると良い（荷物が多い時など大変）</td> </tr> <tr> <td>階段が急（高齢にはきついです）</td> </tr> <tr> <td>職員対応に差がある。階段の窓（20箇所）の開閉をまめにやってほしい</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">駅前広場</td> <td>時刻表で乗り方が解りづらい</td> </tr> <tr> <td>駅に駐車場が少ない</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">踏切</td> <td>信号機を途中につけて欲しい</td> </tr> <tr> <td>準人塚踏切を地下歩道橋にして欲しい</td> </tr> <tr> <td></td> <td>踏切が混むので上か下にして欲しい</td> </tr> </tbody> </table>		区分	今後に期待すること	駅舎	駅の外回りの竹で困であるのが古くなっている（外観が悪い）	エレベーターがあると良い（荷物が多い時など大変）	階段が急（高齢にはきついです）	職員対応に差がある。階段の窓（20箇所）の開閉をまめにやってほしい	駅前広場	時刻表で乗り方が解りづらい	駅に駐車場が少ない	踏切	信号機を途中につけて欲しい	準人塚踏切を地下歩道橋にして欲しい		踏切が混むので上か下にして欲しい
区分	今後に期待すること																
駅舎	駅の外回りの竹で困であるのが古くなっている（外観が悪い）																
	エレベーターがあると良い（荷物が多い時など大変）																
	階段が急（高齢にはきついです）																
	職員対応に差がある。階段の窓（20箇所）の開閉をまめにやってほしい																
駅前広場	時刻表で乗り方が解りづらい																
	駅に駐車場が少ない																
踏切	信号機を途中につけて欲しい																
	準人塚踏切を地下歩道橋にして欲しい																
	踏切が混むので上か下にして欲しい																

<居住地域（又は目的地）図>



利用者ヒアリングの結果、平日では駅利用者の 35%が東側利用、65%（=100%-35%）が西側利用 となっている。

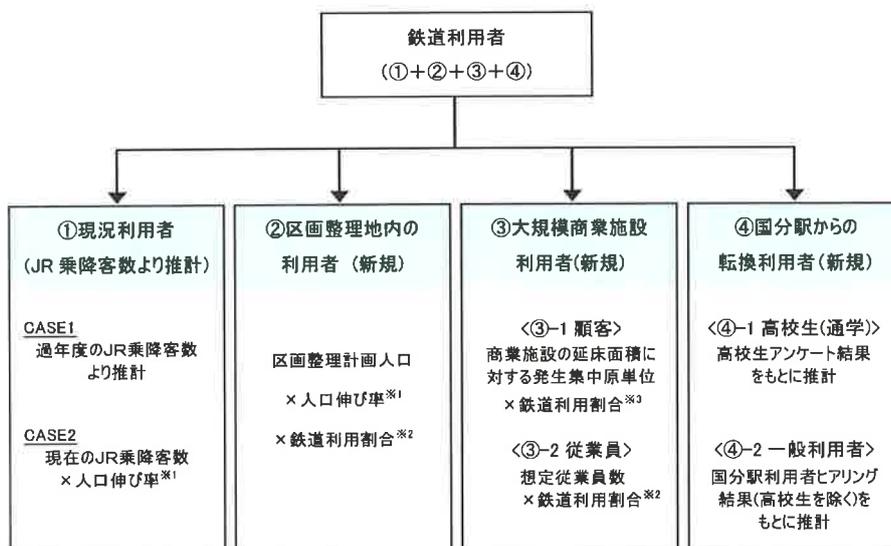
## ②将来利用予測

利用実態調査結果および駅周辺整備の動向等を踏まえ、隼人駅の将来需要予測を行う。

### ■鉄道利用者数の算出方法

鉄道利用者については、下記における区分別の利用者数の推計により算出する。

利用者数の推計については、隼人駅のリニューアル開始予定の“平成 34 年度”、区画整理地内の居住が開始される“平成 38 年度”、目標年次の“平成 55 年度”を基準として整理する。



※1 人口の伸び率・・・社会保障人口研究所の推計値をもとに、駅勢圏域の人口伸び率(H55)を算出

※2 鉄道利用割合・・・国勢調査(H22)における駅勢圏域の通勤・通学者の移動割合(鉄道)を利用

※3 鉄道利用割合・・・鹿見島パーソントリップ調査結果(H7)をもとに、“私用”による鉄道利用割合を利用

### ■隼人駅の利用者数推計結果まとめ

隼人駅における各基準年次(H34、H38、H55)における鉄道利用者の推計結果をもとに、非鉄道利用者・駅利用者の推計結果を含めた、年次別の推計結果を下記に整理する。

その結果、駅前広場等の供用開始後のH34年度が最も多い利用者数となったため、隼人駅の利用者推計については、H34年度の利用者を用いて下記のとおり設定する。

年次	①現況利用者数 (人)	②区画整理利用者数 (人)	③大規模商業施設利用者数		④国分駅からの転換利用者 (人)	鉄道利用者数 【Ⅰ】 ①+②+③+④ (人)	非鉄道利用者数 【Ⅱ】 【Ⅰ×50%】 (人)	駅利用者 【Ⅲ】 【Ⅰ+Ⅱ】 (人)
			顧客 (人)	従業員 (人)				
H34	3,056	-	116	106	863	4,141	2,071	6,212
H38	2,955	22	116	106	901	4,100	2,050	6,150
H55	2,564	14	116	106	1,082	3,882	1,941	5,823

利用者区分	利用者推計
I. 鉄道利用者	4,141 人/日
II. 非鉄道利用者	2,071 人/日
III. 駅利用者 (I + II)	6,212 人/日

▲設定する利用者推計結果

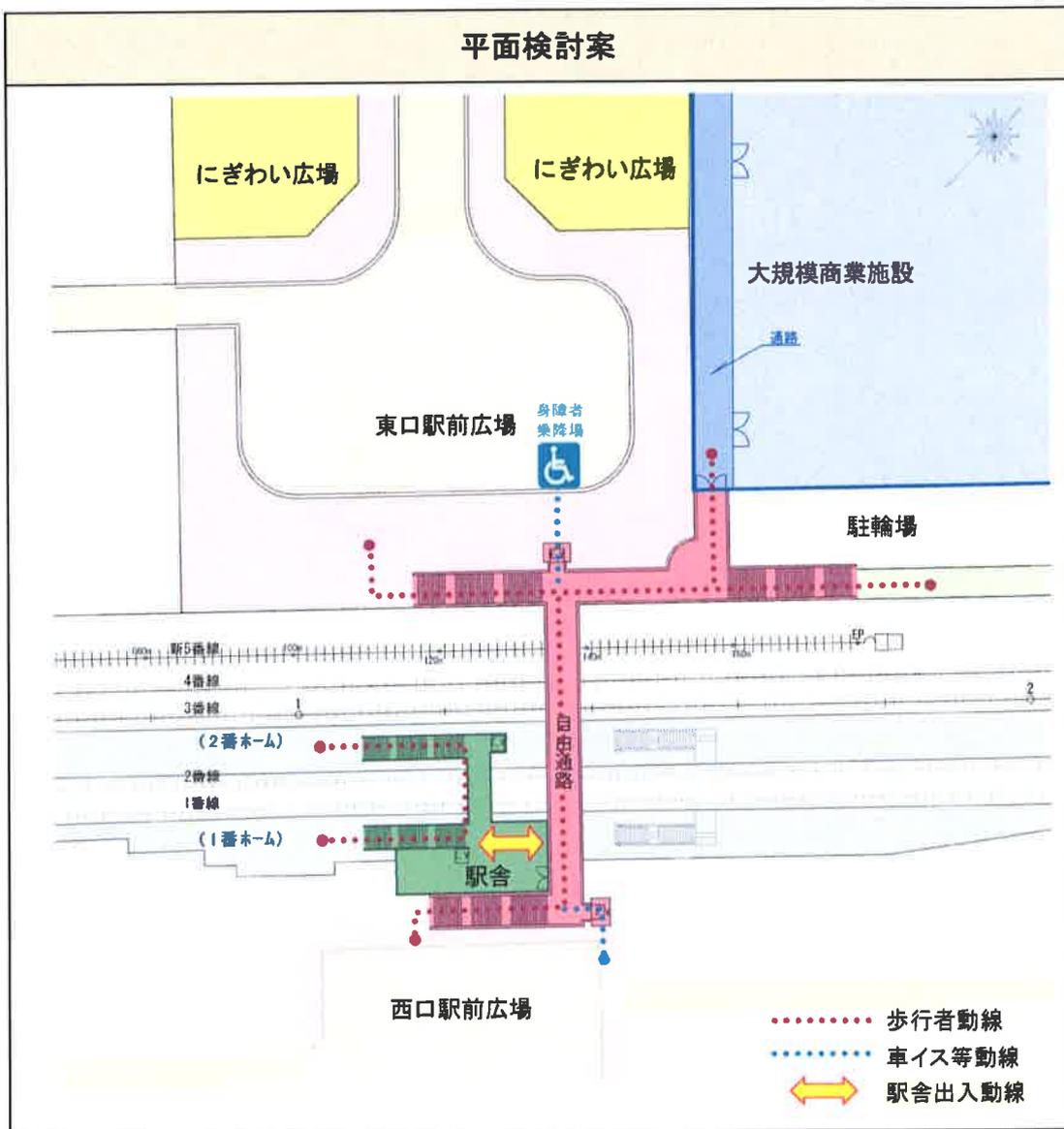
## 2. 東西自由通路予備設計（4. 駅舎の検討 含む）

### ①自由通路の配置検討

自由通路の配置検討と合わせて駅舎の配置検討を行い、利用者の利便性などの条件整理により、自由通路、駅舎の平面計画を設定する。

#### <自由通路、駅舎の配置設定方針（案）>

- ・自由通路の設置に伴い、駅舎を改築
- ・自由通路と大規模商業施設を直接接続



## ②自由通路の幅員設定

新たに設置する自由通路については、分断された準人駅の東西の市街地を結ぶ重要な施設である。そこで、自由通路の計画については、将来の利用者需要を踏まえ、利用者の利便性や安心・安全な歩行空間の確保の観点から設定する。

### ■各種幅員基準の整理

基準書等	最低幅員 (m)		
	通路	階段	斜路
立体横断施設技術基準・同解説	1.5	1.2	1.7
道路構造令の解説と運用	2.0	—	—
道路の移動円滑化整備ガイドライン	2.0	—	—
公共交通機関の旅客施設に関する 移動円滑化整備ガイドライン【旅客施設編】	1.4 (1.8)	1.2 (1.5)	1.2 (1.8)
駅前広場計画指針	～27人/m・分		
大規模開発地区関連交通計画マニュアル	～27人/m・分 [水準A：自由歩行]		

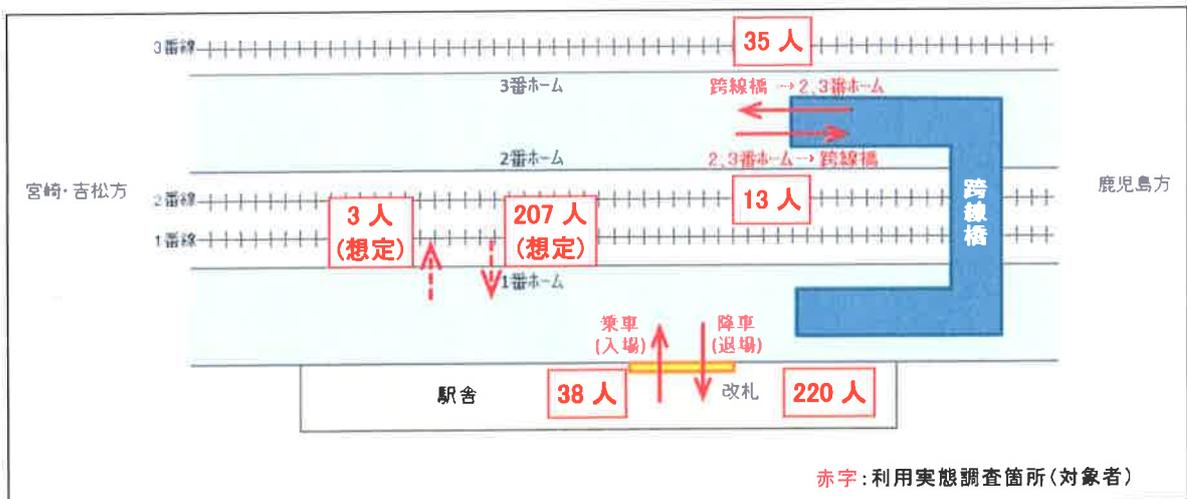
※( )内の数値は、車イス同士のすれ違い(通路、斜路)、2本杖使用者(階段のみ)を考慮した数値

### ■ピーク時間における駅構内の利用状況

駅改札カウント調査による鉄道利用者のピーク時間(8:00～8:10)を把握したが、駅改札カウント調査にあわせて実施した「駅構内の跨線橋利用者調査」の結果をもとに、ピーク時間(10分間)における詳細な利用状況を整理する。

区分	乗車(入場)	降車(退場)	利用する乗り場
駅改札カウント調査	38人	220人	1、2、3番ホーム
跨線橋利用者調査	35人	13人	2、3番ホーム

▲「駅改札カウント調査」、「駅構内の跨線橋利用者調査」結果による  
ピーク時間(8:00～8:10)の利用状況



▲ピーク時間(8:00～8:10)の利用状況図

1番ホームの利用者については、駅改札カウント調査および跨線橋利用者調査より推定すると、乗車人数3人（38人-35人）、降車人数が207人（220人-13人）となる。

1番ホームの利用者は跨線橋を利用せず、改札を入れてすぐ列車の乗降が可能であることから、改札の通過から1~2分程度の時間があれば乗降できるものと想定できる。

乗車する場合は、列車の待ち時間があるため、改札通過後に数分の待ち時間が考えられるが、降車する場合は、改札へすぐに向かうことが基本となるため、1番ホームから降車する207人については、約2分間（改札の混雑を考慮して2分と設定）で改札を通過すると仮定することができる。これらの詳細検討により、「2分間で207人」が通過する場合を、ピーク時における利用状況として設定する。

■ピーク時間（8:00~8:10）の利用実態調査結果の整理と将来需要予測

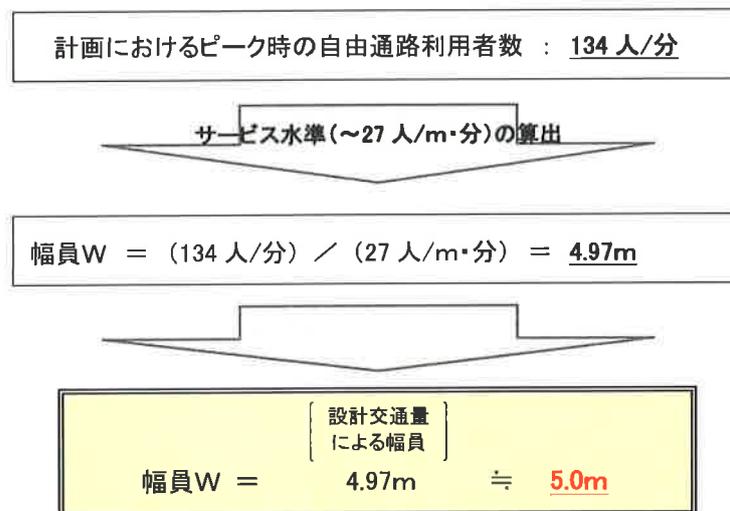
整理した鉄道利用者のピーク時間における利用状況をもとに、将来需要予測における鉄道利用者の増加率を乗じて1分あたりの自由通路利用者を設定する。

<鉄道利用者の増加率>

$$\frac{4,141 \text{ 人/日 (将来需要予測の最大利用者 : H34)}}{3,213 \text{ 人/日 (利用実態調査 : H28)}} \doteq 1.29$$

区分	ピーク時間（8:00~8:10）内の利用状況	増加率	1分あたりの利用者数
鉄道利用者 （駅改札カウント調査結果）	207人 / 2分	1.29	134人/分
合計			134人/分

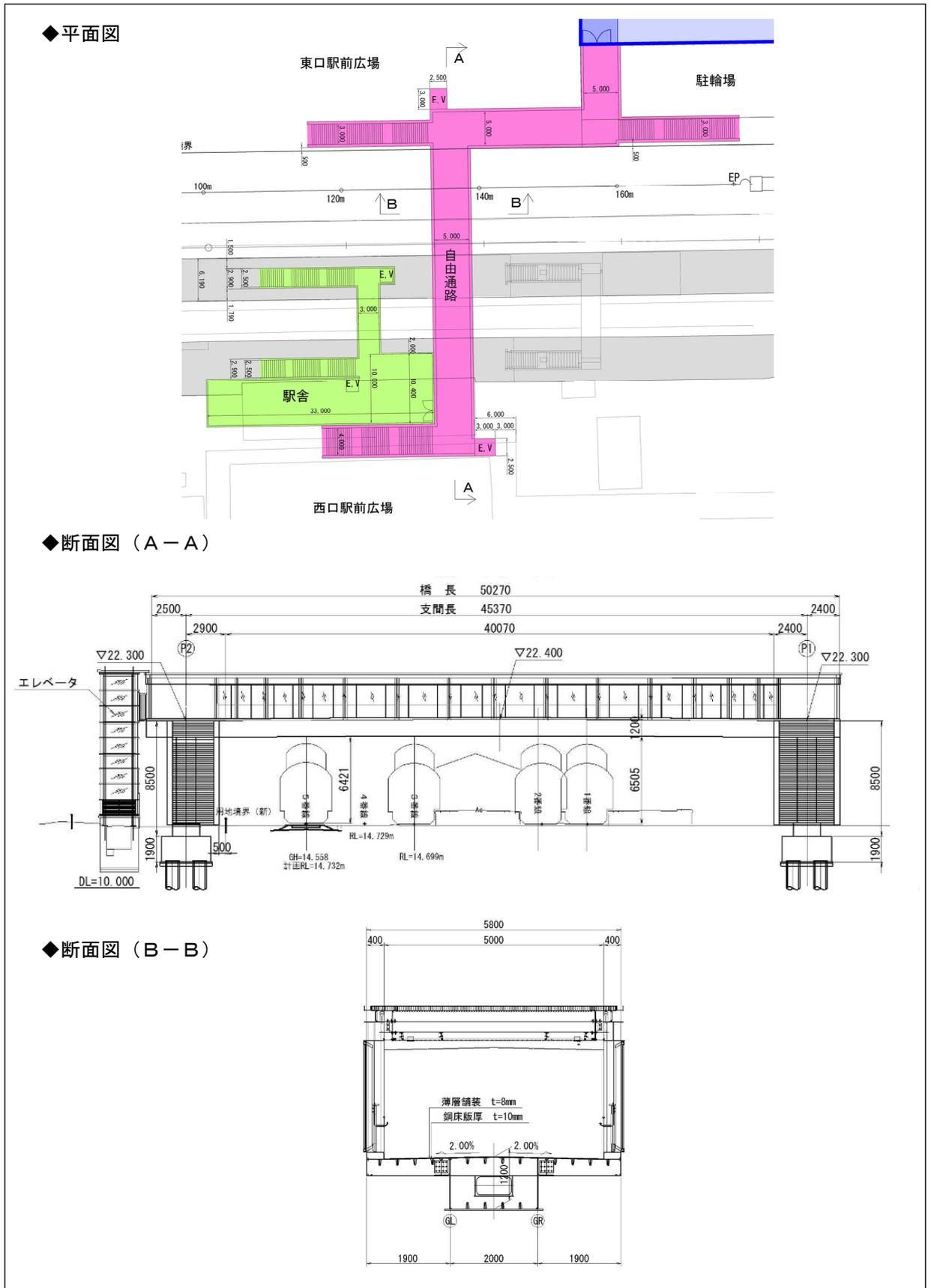
よって、本計画におけるピーク時の自由通路利用者数を下記のとおり設定する。



### ③自由通路予備設計

通路幅設定および地上駅となる駅舎配置計画にもとづき、自由通路の予備設計を行う。

【自由通路幅員：5.0m（階段部－西口：4.0m、東口：3.0m）】



### 3. 駅前広場基本計画

#### ①駅前広場の都市計画決定状況

計画する東西駅前広場については、既存の西口駅前広場および新設する東口駅前広場ともに都市計画決定されており、以下に都市計画決定状況を整理する。

##### ▼隼人駅 駅前広場の都市計画決定状況

名称	面積	備考
隼人駅前広場（東口）	3,500 m <sup>2</sup>	新設
隼人駅前広場（西口）	2,500 m <sup>2</sup>	既設

#### ②東口駅前広場整備方針

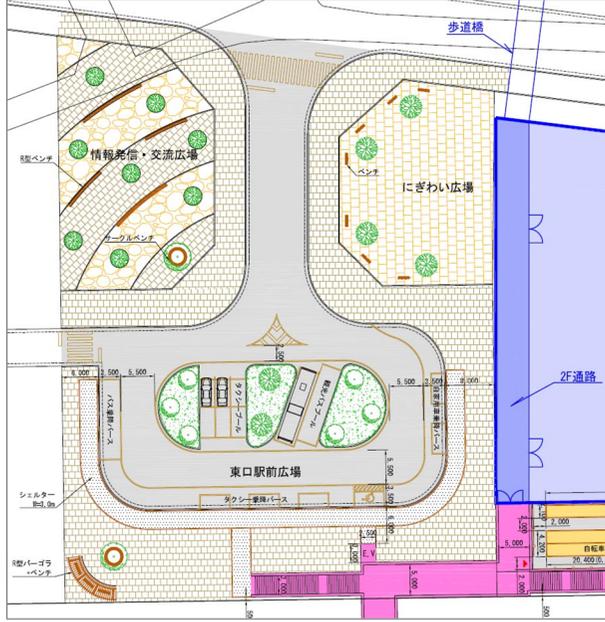
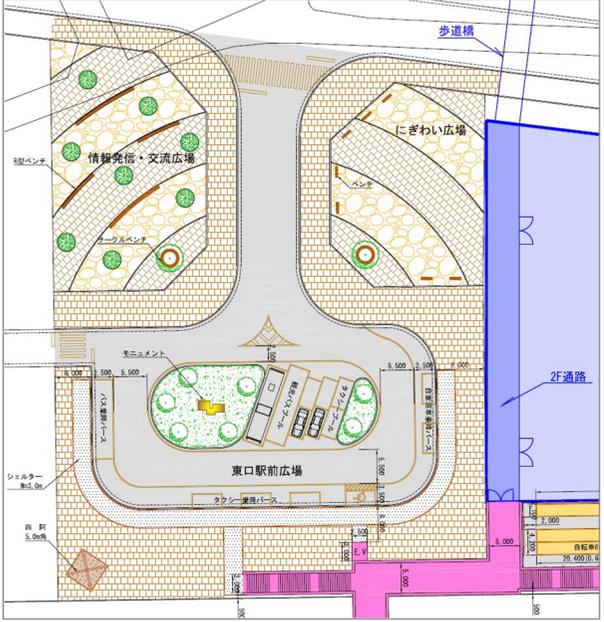
- 新たな「霧島市の玄関口」として、都会的なイメージを感じられる空間を形成する。
- 駅の利用者が円滑に移動できる動線を確保するとともに、大規模商業施設利用者にも配慮する。
- イベントや休憩など幅広い市民活動を行うことが出来る場として、「にぎわい広場」等を検討する。
- 乗降バース（自家用車、身障者者、バス、タクシー）及び観光バスプール（2台）、タクシープール（6台）を設ける。
- 車道部（ロータリー）は、車道幅員 5.5m 以上、各車両の乗降バース幅員 3.0m（車道部幅員合計 8.5m）を確保する。
- 歩道部は幅員 6m を確保する。大規模商業施設前は歩行者が集中する可能性が高いことから、8m を確保する。

#### ③東口駅前広場計画案の検討

整備方針に基づき、自由通路・駅舎の配置計画および駅前広場に隣接する大規模商業施設の配置案を考慮した東口駅前広場の検討案（3案）を立案する。

なお、立案した検討案（3案）については、今後の関係機関協議などを行ううえでの検討案としての位置づけであり、協議結果などにより大きく変わる可能性があります。

東口駅前広場計画 検討案（3案）

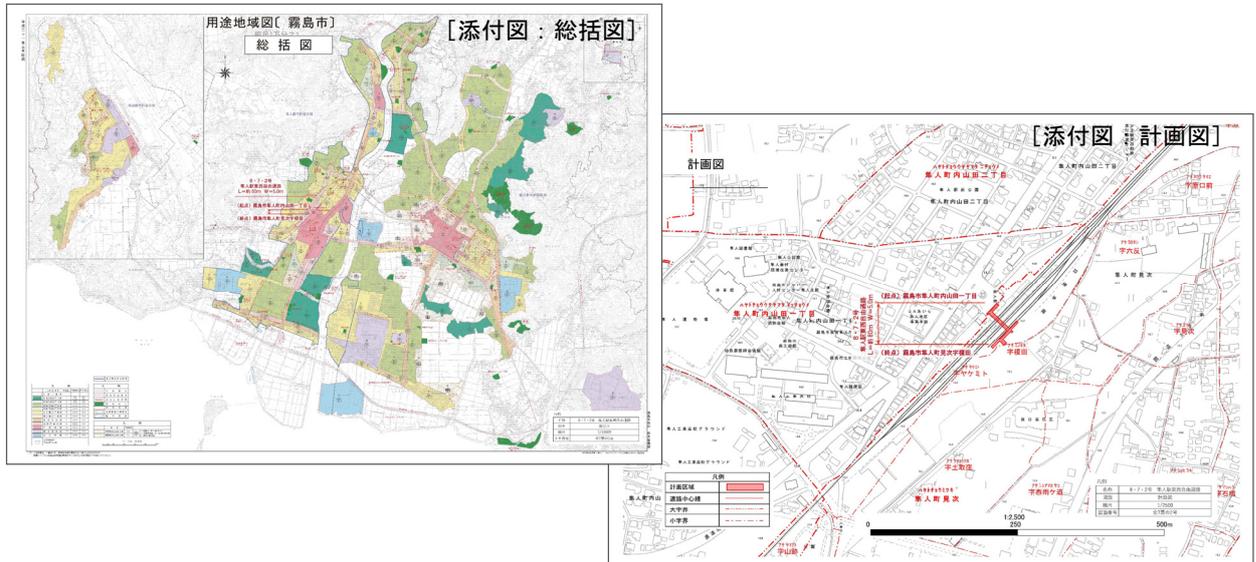
		東口駅前広場		
		第1案	第2案	第3案
平面図				
	ロータリー	南西に自家用車乗降バス、北西側(駅舎正面)に身障者及びタクシー乗降バス、北東側にバス乗降バスを設置する。 バス乗降バス: 1箇所 タクシー乗降バス: 3箇所 自家用車乗降バス: 2箇所 身障者乗降バス: 1箇所	南西に自家用車乗降バス、北西側(駅舎正面)に身障者及びタクシー乗降バス、北東側にバス乗降バスを設置する。 バス乗降バス: 1箇所 タクシー乗降バス: 3箇所 自家用車乗降バス: 2箇所 身障者乗降バス: 1箇所	南西に自家用車乗降バス、北西側(駅舎正面)に身障者及びバス乗降バス、北東側にタクシー乗降バスを設置する。 バス乗降バス: 1箇所 タクシー乗降バス: 2箇所 自家用車乗降バス: 2箇所 身障者乗降バス: 1箇所
バス・タクシープール		観光バスプールとタクシープールを確保し、それらの間に緑地帯を設ける。	観光バスプールとタクシープールを隣接して配置し、広めに確保した緑地帯中央にモニュメントを設ける。	観光バスプールとタクシープールを確保し、それらの間に緑地帯を設ける。
		バスプール: 2台 タクシープール: 6台	バスプール: 2台 タクシープール: 6台	バスプール: 2台 タクシープール: 6台
駅舎前広場	休憩施設として緑陰を確保するため、R型パーゴラと高木の周囲にサークルベンチを設置する。	休憩施設として四阿を設置する。	休憩施設として緑陰を確保するため、R型パーゴラと高木の周囲にサークルベンチを設置する。	
にぎわい広場	中央にイベント等を開催できるスペースを確保し、外周部に高木とベンチを設置する。	中央にイベント等を開催できるスペースを確保し、外周部にベンチを設置する。	高木とスクウェアベンチを配置する。	
情報発信・交流広場	駅舎側に視線が向かうようにベンチを配置し、待ち合わせや待機場として利用する。	駅舎側に視線が向かうようにベンチを配置し、待ち合わせや待機場として利用する。	広場中央に四阿を配置し、幹線道路から駅前広場に向かう通路をイメージした舗装を整備する。	

#### 4. 安全な歩行者空間および動線の検討

隼人駅及びその周辺で実施した現況調査の結果を踏まえ、自由通路については、将来の利用者数を予測した結果、歩行者や車イスに対応した安全な幅員を導いた。また、駅前広場については、車道部と歩道部の区分を明確にし、周囲の状況を考慮した歩道の整備を行うことで、安全な歩行者空間および動線を確保することができる。

#### 5. 都市計画決定図書作成

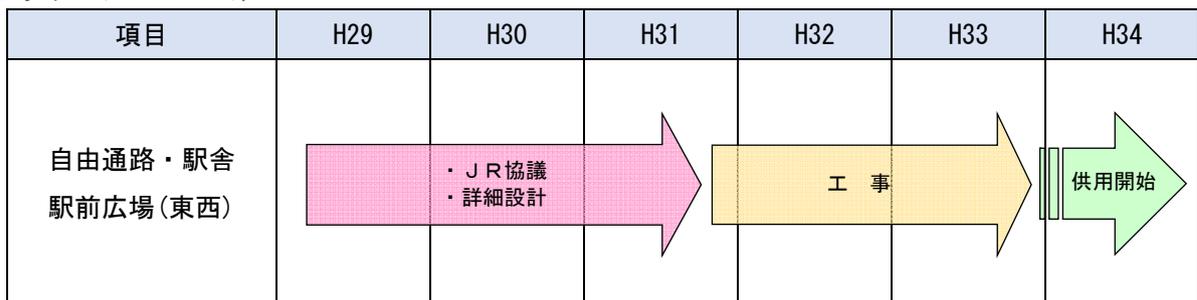
自由通路予備設計で決定した計画に対して、自由通路の都市計画決定図書の作成を行った。



#### 3. 基盤整備の見込み・方向性

隼人駅東地区の整備については、今後、JRや民間事業者などの関係機関との協議を重ね、各種協定や都市計画関連手続きを進めていく。あわせて、“霧島市の新たな玄関口”を演出するため、にぎわい創出の観点から民間事業者と一体となった整備を検討する。

##### ◆事業スケジュール案



#### 4. 今後の課題

本調査において、隼人駅周辺整備の方向性を策定しているが、特に自由通路、駅舎の整備方針についてはJRとの細部調整を行い、事業スケジュールを勘案した合意形成を進めていく必要がある。

また、交通結節点としての機能強化に向けて円滑な交通処理を行うため、交通事業者との協議・調整や、隼人駅東地区に進出予定の大規模商業施設と連携を図り、駅周辺の活性化につながる事業手法等を検討する必要がある。