第５回 沖縄鉄軌道技術検討委員会資料

資料５

駅を考慮したまちづくり等について

委員会の指摘を踏まえ
一部修正予定

平成２８年１０月２８日
沖縄県

もくじ

１．本資料の目的 ・・・ 1

２．鉄軌道整備とあわせて行われる主な取組項目 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

３． 寄せられた意見等に対応した取組事例（一覧） ・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

【参考】 事例集

1. 本資料の目的

- 鉄軌道の導入にあたっては、鉄軌道の整備とあわせて、より多くの人が、より快適に鉄軌道を利用できる環境づくりが重要。
- これまで寄せられた県民意見でも、駅と一体となった再開発（駅周辺の商業施設、ショッピングセンターの設置等）、鉄軌道とバス等との乗り継ぎのしやすさを求める意見が多く寄せられており、沖縄の鉄軌道導入にあたっては、駅周辺のまちづくり、既存公共交通の利用環境の改善は課題。

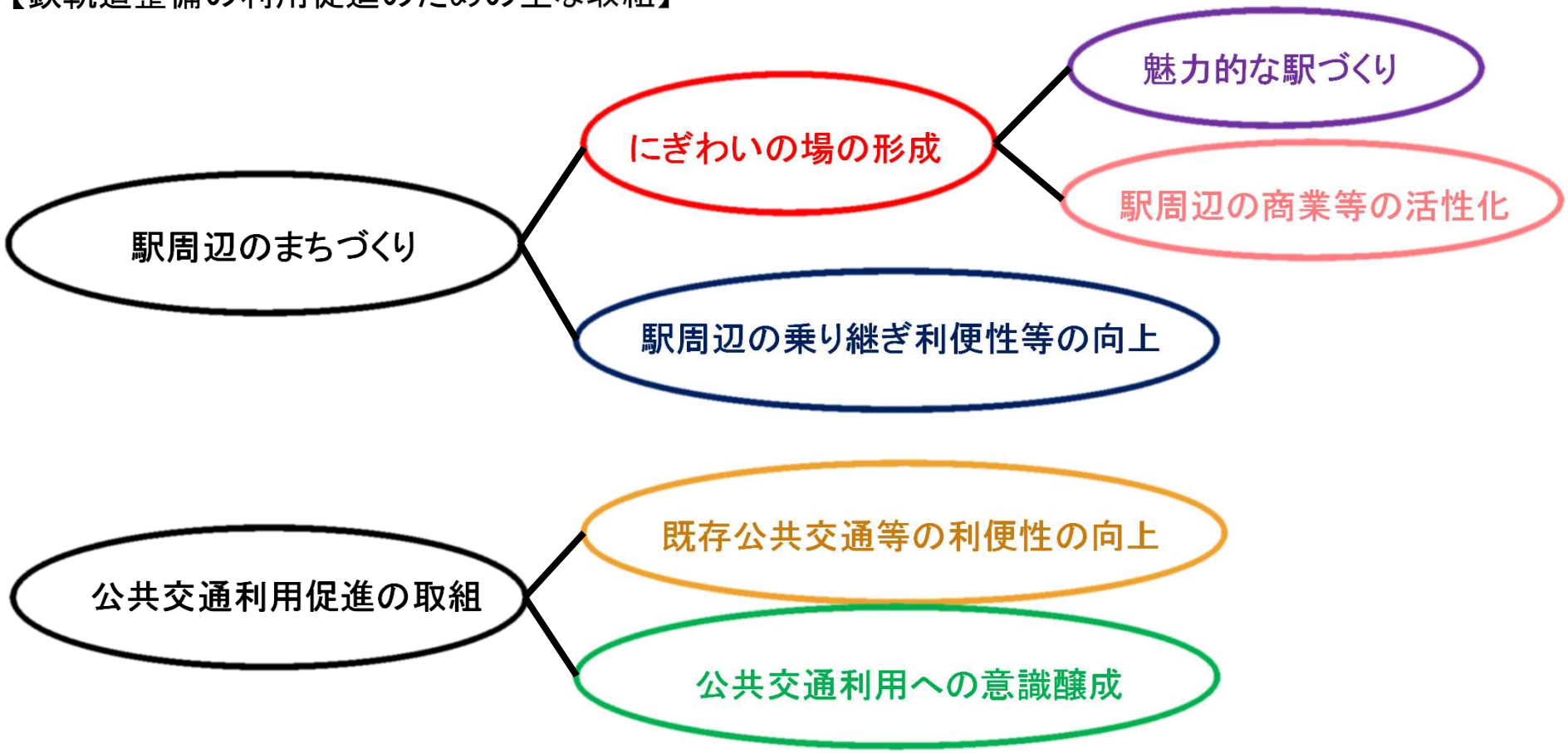
- これら駅周辺のまちづくり等については、構想段階や計画段階、さらには開業以降においても、利用者、事業者、市町村などがそれぞれの立場から取組に参画することが求められている。
- 特に、市町村においては、まちづくりの主体として、高齢社会や地球温暖化への対応、地域の活性化への取組も含めた検討が必要であり、その役割は重要。

- 本資料では、鉄軌道の整備とあわせて必要となる駅周辺のまちづくり等について整理し、まちづくりの主体である市町村と情報共有することを目的に作成する。

２　鉄軌道整備とあわせて行われる主な取組項目

- 駅周辺のまちづくり等について、これまで寄せられた県民意見や他地域の事例等を踏まえ、以下のようなカテゴリーで整理（その他にも各地域の現状・課題、将来像等を踏まえた取り組みあり）。

【鉄軌道整備の利用促進のための主な取組】



２－１　駅周辺のまちづくり

２－１－１　にぎわいの場の形成

◆ 駅とその周辺は、人の交流を促進し、まちのにぎわいを向上させる場所・空間として、一体的に捉えることができる。

◆ にぎわいの場の形成のためには、地域と一体性のある場として、魅力的な駅づくりや駅周辺の商業等の活性化に取り組むことが重要である。

【　魅力的な駅づくり　】

駅や駅周辺はまちの顔となることから、地域の歴史・文化等を踏まえた景観形成や駅のデザイン、魅力的な駅づくりを図ることで、人が集い、憩い、語らう場となることが期待される。

⇒事例1参照（P9～13）

【　駅周辺の商業等の活性化　】

駅に隣接する商店街・中心市街地等との連携による駅前等でのイベントの実施、駅周辺の一体的な再開発等により、駅周辺における人と人との交流促進、にぎわいの場の形成、駅周辺及び地域の活性化が期待される。

⇒事例2参照（P14～17）

【寄せられた県民意見】

- 魅力的な駅づくりや駅と一体となった再開発（駅周辺の商業施設、ショッピングセンター等の設置等）を求める意見
- 駅を拠点としたまちづくりによる商店街等地域の活性化が期待できるとする意見
- 交通弱者や観光客が利用しやすいよう駅のバリアフリー化、多言語化を求める意見

２－１　駅周辺のまちづくり
２－１－２　駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上

◆ 駅とその周辺は、徒歩、自転車、バス、タクシー、送迎の自動車など多様な交通機関及び交通サービスが集まるとともに、交通機関相互の乗り換え・乗り継ぎの場所（交通結節点）となっている。

◆ 交通結節点としての機能を効率的に発揮するためには、駅周辺において、利用者の移動利便性や乗り継ぎ利便性の向上を図ることが重要。

【　駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上　】

パーク＆ライド駐車場

駅前広場

駅周辺でのパーク＆ライド駐車場やバスベイ・タクシーベイ等を備えた駅前広場の設置等により、自動車やバス、自転車での駅への結節性・アクセス性が向上し、徒歩圏だけでなく、鉄軌道を利用できる人や地域が広がることが期待される。　⇒事例3参照（P18～20）

【寄せられた県民意見】

- 鉄軌道をつくるだけでなく、駅周辺の道路や歩道、駐車場、駐輪場等の整備なども行い、駅を中心に快適に利用できるようにしてほしいとする意見
- バスプールや駐車場等の整備により、鉄軌道と既存交通の乗り継ぎがしやすく、隅々まで行き届いた交通サービスを求める意見
- 駅から目的地までのアクセスをスムーズに行えるよう、他公共交通機関等との連携等を求める意見

２－２　公共交通の利用促進

２－２－１　既存公共交通等の利便性の向上

◆　鉄軌道の利用を促進するためには、フィーダー交通となるバスなど利便性の向上の取組も必要。
◆　公共交通の利便性の向上に向けては、公共交通のサービス内容等の改善、利用環境の改善などを図ることが重要。

【　既存公共交通等の利便性の向上　】

主要なフィーダー交通であるバスの定時性の改善を図るバスレーンの設置や利用しやすいバス停の整備、他交通機関との乗り継ぎ運賃割引の設定、わかりやすい情報提供等により、公共交通のサービス水準の向上が図られ、高齢者など交通弱者の利用促進、利用者の満足度の向上が期待される。

⇒事例4参照（P21～27）

【寄せられた県民意見】
- 既存のバスなど公共交通の利用環境の改善、利便性の向上、運賃の低廉化等を求める意見
- 高齢者など交通弱者や自動車を持っていない人でも気軽に外出し、行動範囲が広がり、行きたいところにいけるようにしてほしいとする意見

２－２　公共交通の利用促進

２－２－２　公共交通利用の意識醸成

◆　過度に自家用車に頼らず、かしこく車を使いながら公共交通もより多くの人が利用する社会に変えていくためには、鉄軌道やバスなど公共交通のメリットや、車を過度に利用することのデメリット（健康、環境等）を県民や観光客に知ってもらうことが重要。

【　公共交通利用の意識醸成　】

小学生など子供を対象としたバス利用促進のための取組、バスの利用改善状況等の情報提供など、より公共交通を利用するライフスタイルへの転換に向けた意識醸成を図ることで、過度な自動車利用から公共交通利用への転換が期待される。　⇒事例5参照（P28～32）

【寄せられた県民意見】

- 県民の意識改革、車の乗り入れ規制や公共交通利用促進のための取組により、車依存型社会からの脱却が期待できる、車に過度に依存しない社会を求める意見

3. 寄せられた意見等に対応した取組事例（一覧）

- 鉄軌道の整備とあわせて必要となる主な取組について、これまで寄せられた県民意見等を踏まえ、他県の事例等を整理。

大項目	中項目	小項目	事例
駅周辺 のまちづくり	にぎわいの 場の形成	魅力的な 駅づくり	1-①：姫路駅周辺における地域の景観を考慮した駅づくり（兵庫県姫路市） 1-②：地域と連携した駅の魅力づくり（三重県伊賀市） 1-③：民間鉄道会社における店舗開発等による駅の魅力づくり（神奈川県大和市） 1-④：みなとみらい線における個性と機能性を備えた駅づくり（神奈川県横浜市） 1-⑤：六本木一丁目駅周辺における機能的で快適なビジネス環境の創出（東京都港区）
		駅周辺の 商業等の活性化	2-①：姫路駅周辺における中心市街地活性化の取組（兵庫県姫路市） 2-②：日向市駅周辺における中心市街地活性化の取組（宮崎県日向市） 2-③：高松駅周辺における丸亀商店街の活性化・再開発の取組（香川県高松市） 2-④：てだこ浦西駅周辺における駅周辺への民間企業の誘致（沖縄県浦添市）
	駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上		3-①：舞田駅周辺におけるＰ＆Ｒ駐車場の確保（長野県上田市） 3-②：明石駅周辺における駅前広場の整備（兵庫県明石市） 3-③：小倉駅周辺における駅前広場の整備（福岡県北九州市）
公共交通 利用促進の取組	既存公共交通等の利便性の向上		4-①：駅と大学間の無料通学バス運行の取組（長野県茅野市） 4-②：駅への無料レンタサイクルの設置（長野県上田市） 4-③：割安定期券による高齢者の外出・公共交通利用促進の取組（富山県富山市） 4-④：英語版バス時刻表等の作成による観光需要の確保（新潟県佐渡市） 4-⑤：地域の需要規模に応じた多様な交通手段の確保（兵庫県豊岡市） 4-⑥：住民ニーズに合わせたバス運行経路の見直しとバス亭の設置（長野県立科町） 4-⑦：市民ニーズに対応したバス待合所の民間商業施設内への設置（大分県大分市）
	公共交通利用への意識醸成		5-①：児童を対象とした乗り方教室＆体験教室の開催（高知県） 5-②：話題性のある駅づくりによる利用促進（和歌山県紀の川市） 5-③：モビリティ・マネジメントによる公共交通利用への転換促進（京都府宇治市） 5-④：車内への園児の絵などの展示による鉄道のイメージアップ（三重県伊賀市） 5-⑤：地元に根差した経営・運営による公共交通利用の意識醸成（千葉県銚子市）

【参考】事例集

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）＞

事例1－①

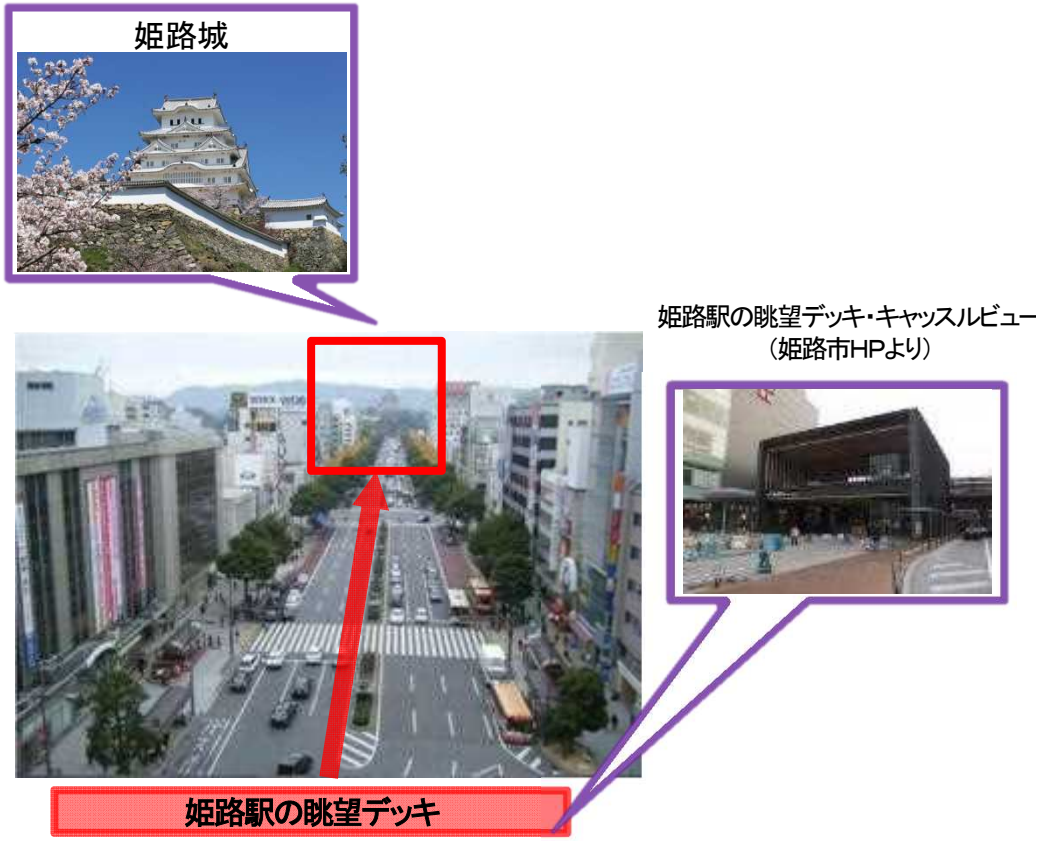
➢ **地域の歴史・文化、景観資源を活用した駅施設のデザイン検討を行うことで、駅の魅力向上、地域に対する来訪者の第一印象のイメージアップが期待される。**

■姫路駅周辺における地域の景観を考慮した駅づくり（兵庫県姫路市）■

【主な実施主体】
◆ 地元自治体（姫路市）

【概要・目的】
◆ 姫路市では、「歩行者に優しいまちづくり」の実現のため、姫路駅北駅前広場のリニューアルに伴う、大手前通りの再整備を行っている。
◆ 世界遺産・姫路城を焦点（アイストップ）とする都市軸（大手前通り）とその起点である駅前広場を総合的に開発。
◆ 平成25年5月に姫路駅から姫路城を一望できる眺望デッキがオープンし、新たなビュースポットが完成。
◆ 平成27年3月には、約5年半にわたる姫路城の大天守の保存修理が完了しグランドオープン。

【効果】
◆ 駅の魅力向上と姫路にくる来訪者の第一印象のイメージアップが期待される。
◆ 姫路駅は2015年グッドデザイン賞受賞



出典：姫路市HP　http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25054.html

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）＞

事例1－②

➢ **周辺の街や建築物との一体性を考慮した駅施設のデザイン検討を行うことで、地域に愛される個性と機能性を備えた魅力ある駅づくりが期待される。**

■みなとみらい線における個性と機能性を備えた駅づくり（神奈川県横浜市）■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者（横浜高速鉄道）

【概要・目的】
◆ みなとみらい線は、横浜駅から「みなとみらい21」地区を縦断し、県庁のある官庁街、馬車道、山下公園、中華街や元町などの横浜の中心部を結ぶ4.1kmの鉄道地下新線
◆ 首都圏の基幹交通ネットワークの確立を目指すとともに、「みなとみらい21」地区の再開発の促進、中心市街地の交通渋滞緩和など新しい横浜都心部の都市活動を支える主要な交通機関として期待される路線
◆ 「地域に愛されその街の財産となる個性とアメニティあふれる駅づくり」をテーマに周辺の街や建築物との連続性や一体性の視点から6つの駅をデザイン。

【効果】
◆ 2004年　グッドデザイン賞受賞

○みなとみらい駅
横浜美術館、国際会議場、ランドマークタワーなど高層ビル、文化施設、商業施設が立ち並ぶ「みなとみらい21」地区の中心となる駅です。船をデザインモチーフに、新都心にふさわしい駅づくりを目指した。

馬車道駅
県立歴史博物館をはじめとするクラシカルな建築物と先進の高層オフィスが調和をみせる馬車道エリア。馬車道通りの歴史的建造物の遺品を駅の内装に使用。駅の壁は、大正時代のレンガを使用している。

出典：鉄道・運輸機構：HP　http://www.jrtt.go.jp/02Business/Construction/const-oMm.html

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）＞

事例1－③

➢ **季節のイベントにあわせた駅の飾り付けにより、鉄道のイメージアップが図れるとともに、地域と連携して取り組むことで、地域の宝として愛着を持ってもらえることが期待される。**

■地域と連携した駅の魅力づくり（三重県伊賀市）■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者（伊賀鉄道）

【概要・目的】
◆ 伊賀鉄道では、鉄道のイメージアップと利用促進を図るため、伊賀市中心部に位置する伊賀鉄道上野市駅において、駅に園児を招いての七夕飾り等を実施
◆ 郊外に立地する桑町駅においても、駅付近の高校に通う生徒の協力により、クリスマスイルミネーションの飾りつけを実施
◆ 鉄道及び、駅の魅力づくりを行っている。

【効果】
◆ 鉄道が地域の顔であり、鉄道は地域の宝であると認識されることが期待される。

＜クリスマスイルミネーション（桑町駅）＞

出展：伊賀市交通計画、和歌山大学辻本勝久准教授提供資料

出典　地方鉄道の活性化に向けて（国土交通省HP）
http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成 （魅力的な駅づくり） ＞

事例1－④

➢ **駅に直結型の商業施設が立地されることで、沿線住民の利便性、快適性等の向上が図られ、駅の魅力向上、沿線地域の価値向上が期待される。**

■民間鉄道会社における店舗開発等による駅の魅力づくり（神奈川県大和市）■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者（東急電鉄：田園都市線）

【概要・目的】
◆ 東急電鉄は、沿線住民がイキイキと働き、快適に暮らし、楽しみのある街を実現するために、「いい街 いい電車 プロジェクト」に取り組んでおり、その重点施策として東急線駅構内・高架下・駅ビルの店舗 開発およびリニューアルを推進。
◆ その一環として、平成27年12月に中央林間駅に駅直結型商業施設「エトモ中央林間」が開業。

【効果】
◆ 駅の魅力向上、東急線沿線の価値向上による沿線人口や鉄道利用者の増加が期待される。

駅直結型商業施設「エトモ中央林間」

出典：東急HP：http://www.tokyu.co.jp/file/160125-1.pdf
http://www.tokyu.co.jp/file/151028-2.pdf

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（魅力的な駅づくり）＞

事例1－⑤

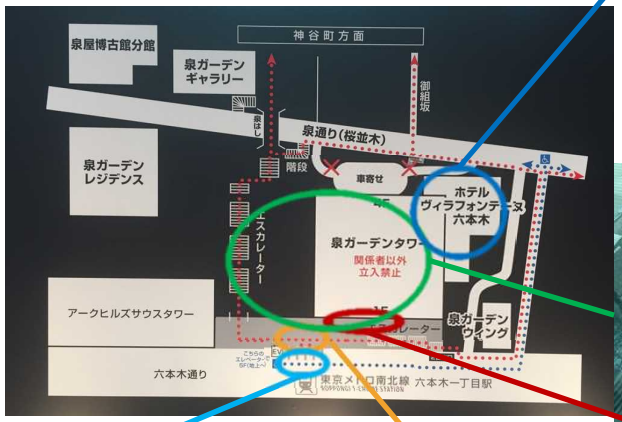
➢ **駅と直結した商業・業務ビルの建設や都市緑化など駅周辺全体の一体的な整備により、機能的で快適なビジネス環境の創出が図られ、駅の魅力向上、沿線地域の価値向上が期待される。**

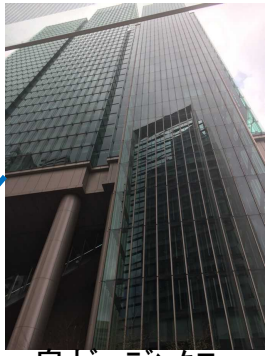
■六本木一丁目駅周辺における機能的で快適なビジネス環境の創出（東京都港区）■

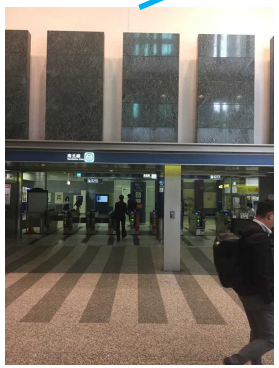
【主な実施主体】
◆ 六本木一丁目西地区市街地再開発組合
（住友不動産、森ビル他）

【概要・目的】
◆ 六本木一丁目は、南北線の延伸の伴い開業した駅
◆ 六本木1丁目駅は、泉ガーデンタワーと改札口で直結している。
◆ 泉ガーデンタワーを含む六本木一丁目西地区第一種市街地再開発事業は、旧住友会館及び住友麻布ハイツアパート等の跡地に建設されたもので、「泉ガーデン」として一体的に整備された。

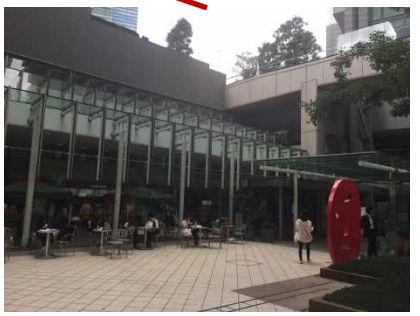
【効果】
◆ 六本木駅一丁目の乗車人員は、南北線の単独駅では最も多い。




泉ｶﾞｰﾃﾞﾝﾀﾜｰ


地下鉄改札

泉ｶﾞｰﾃﾞﾝﾀﾜｰ入口



○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）＞

事例2－①

➢ **駅周辺に、商業施設が立地することで、街なかの魅力が高まるとともに、駅周辺への居住者の増加とそれによる更なる民間投資など好循環が期待される。**

■姫路駅周辺における中心市街地活性化の取組（兵庫県姫路市）■

【主な実施主体】
- ◆ 地元自治体（姫路市）
- ◆ 民間企業

【概要・目的】
- ◆ 姫路市では姫路駅周辺で、キャスティ21計画や姫路市都心部まちづくり構想などに基づき、姫路駅から世界遺産・姫路城に至る都心部の基盤整備や賑わいづくりに取り組んでいる。

【効果】
- ◆ 姫路駅周辺では、北駅前広場の整備が完了したことや、シネマコンプレックスを核とした商業施設がオープンしたことで、市民や観光客の憩いの場として賑わっている。
- ◆ これらにより街なかの魅力が高まったことで、姫路駅周辺では、マンションの建設が進められるなど、民間投資が活発になるといった好循環が生まれている。

目標	目標指標	基準値	目標値	最新値
新たな魅力の創出と移動環境の向上による来訪者数の増加	歩行者・自転車通行量	63,639 人/日（H22～25 平均値）	82,000 人/日（H31 年度）	73,277 人/日（H27 年度）
新陳代謝の促進による街なか（商店街）の活性化	空き店舗数	36 店舗（H25 年度）	28 店舗（H31 年度）	36 店舗（H27 年度）
多世代が快適・便利に暮らせる居住環境の向上	居住者数	8,797 人（H25 年度）	8,894 人（H31 年度）	9,079 人（H27.12）
市民が躍動できる仕組み・体制の構築	公共空間利活用のルールのもとで行われるイベント実施日数	286 日/年（H25.9～H26.8）	321 日/年（H31 年度）	384 日/年（H27 年度）

出典：姫路市HP　http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212598/_25050/_25051.html

事例2－②

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）＞

➢ **駅周辺の土地利用を一体的に計画することで、駅周辺の商業地・中心市街地における人の交流が活発化し、商業等の活性化が期待される。**

■日向市駅周辺における中心市街地活性化の取組（宮崎県日向市）■

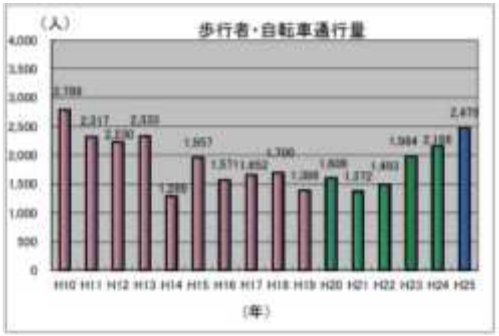
【実施主体】
◆地元自治体（日向市）
◆県＜連続立体交差事業＞
◆交通事業者（JR九州）

【概要・目的】
◆日向市駅を中心とする中心市街地は、基盤整備の遅れや定住人口の減少、郊外型店舗の進出や街なかの核店舗撤退等により衰退。
◆またJR日豊本線が街を東西に分断。慢性的な踏切渋滞や市街地の一体的土地利用を阻害。
◆このため駅を中心に基盤整備、商業活性化、街なか居住支援等の取組を一体的に推進。

【効果】
◆駅周辺において、住居、商業、交流機能が集積。公共交通機関による中心市街地へのアクセス利便性が向上。
◆駅前整備により歩行者・自転車交通が約1.5倍（1,700人→2,479人）。
◆市民企画のイベント数が約1.8倍（40回→73回）、集客数も約7.3倍（27,100人→198,600人）

駅前広場・駅舎の高架化の整備前後

歩行者・自転車交通量（休日）



交流広場における市民企画のイベント等

出典；国交省HP　http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorokeikan/pdf/009.pdf

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）＞

事例2－③

➢ **商店街において、既存の交通系ICカードによる電子マネーサービスを導入することで、鉄軌道利用者の来訪機会の増加による商業等の活性化が期待される。**

■高松駅周辺における高松丸亀町商店街の活性化・再開発の取組（香川県高松市）■

【主な実施主体】
- ◆ 地元商店街（高松丸亀町商店街振興組合）
- ◆ まちづくり会社

【概要・目的】
- ◆ 高松市では、1980年代以降、四国一の商店街といわれた丸亀町商店街において、通行量、売上げの減少。
- ◆ 定期借地権を活用した面的な再開発事業などの手法を用い、高松丸亀町商店街を中心に魅力ある店舗集積等を行った。
- ◆ ハード面のみならず、ソフト面での中心市街地活性化策として、既存交通系ICカードを活用した電子マネーサービスの導入が行われ、商店街での買物の利便性を向上。

【効果】
- ◆ A街区開業後（平成18年以降）売上高は従前の3.3倍、通行量は従前の1.5倍に増加。
- ◆ 交通系ICカードの導入が、郊外から中心市街地への人の流れの創出、来街者の回遊性促進に貢献している。

出典　経済産業省
http://www.meti.go.jp/policy/sme_chiiki/town_planning/h23_pamphlet_senryaku.pdf

○駅周辺のまちづくりの事例
＜にぎわいの場の形成（駅周辺の商業等の活性化）＞

事例2－④

➢ **参入希望の民間企業や地権者の意見をまちづくり計画に反映させる取組により、駅周辺への大規模商業施設等の誘致によるにぎわいの場の形成が期待される。**

■てだこ浦西駅周辺における駅周辺への民間企業の誘致（沖縄県浦添市）■

【主な実施主体】
- ◆ 地元自治体（浦添市）
- ◆ 浦添市てだこ浦西駅周辺土地区画整理組合
- ◆ 民間企業

【概要・目的】
- ◆ 沖縄都市モノレールてだこ浦西駅周辺の本地区（開発面積18.7ha）はほとんどが未利用地であった。
- ◆ 浦添市において、インフラ整備とあわせて、通常より先行して進出企業を公募（複数社が内定）。

【効果】
- ◆ 現在の内定事業社の提案から約600億～700億円の新規投資等が見込まれている。※
- ◆ 駅前大型複合商業施設をはじめ、その他施設の効果により、昼間人口で最大約1.5万人、雇用で約5,000人の創出を見込んでいる。

イメージ

【予定されている事業等】
・土地区画整理事業の導入、交通結節点（駅前広場）整備
・パーク＆ライド駐車場（1000台規模）設置
・民間企業の駅周辺開発事業への参入
（大型複合商業施設、高層マンション、オフィスビル等を予定）

○新規投資等　約600億～700億円
○昼間人口　最大約１．５万人
○雇用創出　約５，０００人
※内定事業社の提案内容からの積算による

出典：分散型エネルギーインフラプロジェクト・マスタープラン策定事業　報告書（概要版）（平成28年3月　浦添市）　※イメージ図除く

○駅周辺のまちづくりの事例
＜駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上＞

事例3－①

➢ **駅周辺にパーク＆ライド駐車場を整備することで、鉄軌道利用者の利便性向上と需要喚起が期待される。**

■舞田駅周辺におけるP＆R駐車場の確保（長野県上田市）■

【主な実施主体】
- ◆ 沿線自治体（上田市等）
- ◆ 別所線電車存続既成同盟会

※別所線再生支援協議会（平成17年2月に関係する25団体により設立）の参画団体の一つで、別所線沿線の自治会を中心に構成する団体

【概要・目的】
- ◆ 別所線の利用促進のため、主要駅隣接地にパーク＆ライド駐車場を3駅合計で77台設置。
- ◆ 駐車場は、別所線利用者に無料で提供。
- ◆ 沿線自治体は、駐車場用地の農振除外、農地転用手続き代行、駐車場整備に要する資材支給、当該土地所有者との土地使用賃貸契約を締結し、固定資産税の免除を実施。

【効果】
- ◆ 雨天時等の別所線利用者の送迎が便利になったことが別所線を二次交通として利用する利用者の確保にもつながっている。（以前は路上で駐車）。

▲パーク＆ライド駐車場

出典 国土交通省HP http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○駅周辺のまちづくりの事例
＜駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上＞

事例3－②

➢ **バスベイを備えた駅前広場の整備により、駅周辺のバス交通の円滑化を図るとともに、公共交通利用者の利便性向上による需要増加が期待される。**

■明石駅周辺における駅前広場の整備（兵庫県明石市）■

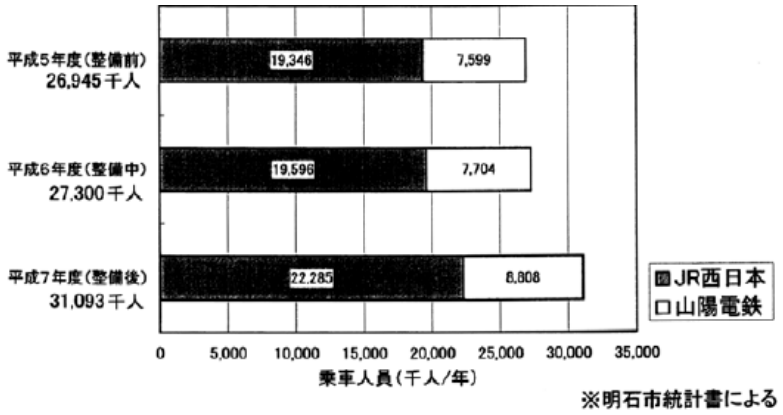
【主な実施主体】
◆ 地元自治体（明石市）

【概要・目的】
◆ 明石駅周辺では、駅前の幹線道路上でバスの乗降を行っていたため、交通渋滞が深刻化。
◆ 駅前の交通渋滞の緩和のためバスベイを含む駅前広場の整備を実施。
◆ 明石駅で10バースのバスベイを含む駅前広場の整備を実施した。

【効果】
◆ 渋滞緩和によりバスの便数が増加し、鉄軌道利用者も整備前後（H5→H7）で約1.15倍に増加した。

写真－1　明石駅前（整備前）

写真－2　明石駅前（整備後）



国総研HP　http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/2005annual/annual2-04.pdf

○駅周辺のまちづくりの事例
＜駅周辺の乗り継ぎ利便性等の向上＞

事例3－③

➢ **駅周辺において、モノレールやバスなど他の交通機関との結節や駅周辺ビルと連結することで、利用者の円滑な移動を支援し、公共交通利用者の増加や人の交流増加が期待される。**

■小倉駅周辺における駅前広場の整備（福岡県北九州市）■

【主な実施主体】
- ◆ JR九州（駅前広場整備）
- ◆ 北九州市（モノレール延伸等）

【概要・目的】
- ◆ 小倉駅の乗換不便性の改善（JRとモノレール）、鉄道による歩行者動線の分断及び周辺歩行空間不足等の解消のため駅周辺整備を実施。
- ◆ 北九州市では、北九州モノレールを約400m延伸し、同時に改築されたJR 小倉駅ビル内に新駅を整備。
- ◆ また、駅前広場を再整備し、バスターミナルを設けると同時に周辺の再開発ビルとペデストリアンデッキで接続するなど、バリアフリーにも配慮した事業を実施。

【効果】
- ◆ モノレール、JR 小倉駅の乗降客数がともに増加しているほか、周辺の歩行者数が増加し、街のにぎわいにも寄与。

写真－3　小倉駅前（整備前）

写真－4　小倉駅前（整備後）

表－1　北九州都市モノレール小倉線延伸の効果

評価指標	整備前	整備後
モノレール輸送人員（人/日）	(H9)30,266	(H10)33,824
JR 小倉駅乗降客数（人/日）	(H9)99,574	(H10)101,638
周辺の歩行者数（千人/日）	(H6)112	(H10)131

出典：国総研HP　http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/2005annual/annual2-04.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－①

➢ **駅と学校等を結ぶフィーダーバス等の運賃割引等により、学生の経済的負担軽減が図られ、自動車交通利用から公共交通利用への転換が期待される。**

■駅と大学間の無料通学バス運行の取組（長野県茅野市）■

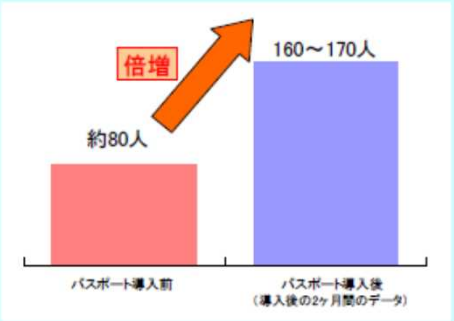
【主な実施主体】
◆ 諏訪東京理科大学
※諏訪バス(株)の路線バスを活用
（対 象 者：諏訪東京理科大学生）

【概要・目的】
◆ JR茅野～大学間で路線バスを利用して通学する学生の経済的負担の軽減のため、運賃を大学側が負担してバス会社に支払うしくみを、諏訪バス(株)と協議して実施。
◆ 通学パスポート（１年間有効）発行手数料を1,000円と定め、同区間の通学定期代（1年で97,200円）を大学側が負担。
※駅～大学間の路線バスが乗り放題。同区間内での乗降は、どの停留所でも自由

【効果】
◆ 通学バスの1日当たりの利用者数が約2倍に増加し、自動車での通学者が減少。
◆ バスの運行本数の増加により鉄道との連絡が向上し、大学の１時間目を遅刻する学生が減った。

▲茅野駅・理科大間の路線バス

諏訪東理大と諏訪バス連携
無料"通学パス"好調
茅野駅―大学間の便数増
▲通学パスポート導入時の新聞記事
（信濃毎日新聞、H20. 5. 14）



▲学生のバス乗車人数（1 日平均）の推移

出典　国土交通省HP　http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－②

➢ **観光地に近い駅でレンタサイクルなど二次交通手段を確保することで、沿線地域の周遊観光の増加が期待される。**

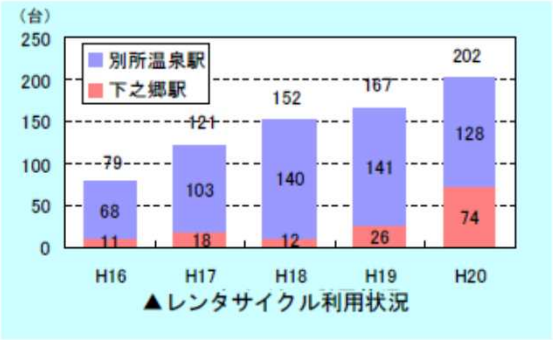
■駅への無料レンタサイクルの設置（長野県上田市）■

【主な実施主体】
◆ 別所線電車存続既成同盟会
※地元自治体（上田市）が既成同盟会へ補助

【概要・目的】
◆ 信州の鎌倉と呼ばれる別所線沿線には寺社等が数多く存在するが、その多くが山間部に存在するため、徒歩では時間がかかる。
◆ 観光面での別所線の利用促進を図るため、別所線の2駅（下之郷駅、別所温泉駅）に合計10台の無料のレンタサイクルを設置。
◆ 修繕費等維持管理に要する費用は同盟会が負担（直接の支援ではないが、同盟会へ自治体の補助金がある）

【効果】
◆ レンタサイクルの利用者は年々増加傾向にあり、H16から5年間で約2.6倍に増加。

▲レンタサイクルのチラシ、レンタサイクル用の自転車



▲レンタサイクル利用状況

出典：国土交通省HP　http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－③

➢ **公共交通の運賃割引制度等の導入により、高齢者の商店街への外出機会の増加による健康維持や、中心市街地の活性化が期待される。**

■割安定期券による高齢者の外出・公共交通利用促進の取組（富山県富山市）■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者（富山地方鉄道）

【概要・目的】
◆ 富山地方電鉄では、公共交通の利用促進を図るため、高齢者の向けの「おでかけ定期券」を販売している。
◆ 市内在住の65歳以上の方が市内各地から中心市街地へ出かける際、公共交通機関を100円で利用できる定期。

【効果】
◆ 高齢者の外出機会の増加による健康維持や、中心市街地の活性化が期待される。

出典：富山市
http://www.city.toyama.toyama.jp/data/open/cnt/3/311/1/H28pamphlet.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－④

➢ **交通機関の外国語表記などを行うことで、外国人観光客の移動の円滑化が図られ、観光まちづくりに取り組む地域への来訪機会の増加が期待される。**

■英語版バス時刻表等の作成による観光需要の確保（新潟県佐渡市）■

【主な実施主体】
◆ 民間企業
◆ バス事業者

【概要・目的】
◆2002 年サッカーW杯で多数の外国人観光客が新潟に来ることが見込まれ、それを佐渡にも呼び込もうと通訳案内士が佐渡の英語観光マップを作成したのがきっかけ。
◆外国人のニーズに合わせて、外国人観光客向けの英語版バス時刻表等を民間企業等が毎年更新。

【効果】
◆最近では外国で発行されている日本を紹介する観光ガイドブックの中で島内の観光案内所には英語の時刻表があると紹介されるようになった。

▲英語版バス時刻表

出典：国土交通省HP
http://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/hprenew/jinzai/support-2203.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－⑤

➢ **地域の需要規模に応じて、複数の交通手段を組み合わせ適切な交通ネットワークを構築することで、交通空白地帯の発生防止、運行経費の抑制、公共交通の効率化が期待される。**

■地域の需要規模に応じた多様な交通手段の確保（兵庫県豊岡市）■

【主な実施主体】
◆ 地元自治体（豊岡市）

【概要・目的】
◆ 兵庫県豊岡市では、地域の需要規模に応じて、路線バス、コミュニティバス、ディマンド型の市営バス・タクシーによる最適な交通ネットワークを構築。

【効果】
◆ 交通空白地帯の発生防止、運行経費の抑制、市内バス交通の効率化を図る。

出典　国土交通省HP
http://www.jcomm.or.jp/9th_jcomm/PDF/kikaku/H26K04.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－⑥

➢ **地域のコミュニティバスやディマンドマスなどのバス停を、商業施設や病院等の入口に設置することで、高齢者が人に頼ることなく移動ができるようになり、高齢者の日常生活の交通手段の確保が可能となる。**

■住民ニーズに合わせたバス運行経路の見直しとバス亭の設置（長野県立科町）■

【主な実施主体】
- ◆ 地元自治体（立科町）
- ◆ 民間商業施設、病院等

【概要・目的】
- ◆ 長野県立科町では、当初、スーパーと医院の中間にバス停設置を検討。住民の意見・要望を検討し運行時間は長くなっても各施設の入口まで運行する方が利用者の増加につながるとの方向でまとまった。
- ◆ 事務局から地元ショッピングセンターや医院に依頼し、各施設の正面入口にバス停が設置されることになった。

【効果】
- ◆ 商業施設へは、高齢者の「自分で買い物をしたい」というニーズへ対応。高齢者の日常生活の交通手段として定着しつつあり、病院へは、今まで家族・近所の方の送迎やタクシーで通院していた方が一人で通院できるようになっている。

▲商業施設正面入口に設置されたバス停

▲医院の正面玄関前に設置されたバス停

出典　国土交通省HP　http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜既存公共交通等の利便性の改善＞

事例4－⑦

➢ **民間商業施設を活用したバス待合所への休憩所やトイレの設置、イベント広場の整備により、バス利用者の利便性・快適性の向上による需要喚起、商業施設のにぎわいの創出が期待される。**

■市民ニーズに対応したバス待合所の民間商業施設内への設置（大分県大分市）■

【主な実施主体】
◆ 民間商業施設

【概要・目的】
◆ トキハ百貨店本店の正面のバス待合所は、大分市のバス乗降の拠点でありバス待ちや待ち合わせ場所として多くの来街者に利用されていたが、市民を楽しませるようなイベント開催などは行われておらず、また、中心市街地には快適な休憩所がなく、市民アンケートでは休憩所やトイレを求める声が多かった。
◆ そこで、バス待合所のリニューアルに合わせ、休憩所・トイレを設置し、イベントが開催できる広場を整備した。

【効果】
◆ バス利用者の利便性・快適性の向上による需要喚起、商業施設のにぎわいの創出が期待される。

出典　経済産業省HP
http://www.meti.go.jp/policy/sme_chiiki/town_planning/h23_pamphlet_senryaku.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜公共交通利用の意識醸成＞

事例5－①

➢ **子どもを対象にした公共交通の利用体験教室等の開催により、公共交通への親しみの醸成、利用意識の醸成が期待される。**

■児童を対象とした乗り方教室＆体験教室の開催（高知県）■

【主な実施主体】
◆ 交通事業者（土佐くろしお鉄道）

【概要・目的】
◆ 土佐くろしお鉄道では、小さなときから鉄道に親しみをもってもらうため、園児、小学校低学年児童を対象に親子で参加する「列車＆バス乗り方体験教室」 を開催した。

【効果】
◆鉄道が地域の顔であり、鉄道は地域の宝であると認識されることが期待される。

列車やバスは地域の大切なインフラです。小さなときから親しみをもっていただくために、園児や小学校低学年児童（１・２年生）を対象とした親子で参加する「列車＆バスの乗り方教室」を中村駅と宿毛駅で開催します。

日　　時：平成28年３月２１日（月・祝）９：30～
集合場所：中村駅（四万十市駅前町７－１）・宿毛駅（宿毛市駅前町１丁目703）
募集対象：小学校低学年児童（１・２年生）または園児と、同伴する保護者(1名)
※必ず保護者同伴でお願いいたします。
※お子様が２人以上となる場合は予約の際にお申し出ください。
募集人数：中村駅・宿毛駅ともに各１５組程度募集（**事前予約制・先着順**）
お申込み方法：３月7日（月）から１１日（金）の10時～17時まで電話にて受付
お申込み先：土佐くろしお鉄道㈱営業課　0880-35-4962
※定員に達し次第、募集終了となります。あらかじめご了承ください。

＜＜当日スケジュール＞＞

中村駅集合	
9:30	中村駅で列車の乗り方教室
10:35	列車の乗車体験・宿毛駅へ
11:10	宿毛駅にてバスの乗り方体験
11:45	バスの乗車体験・中村駅へ
12:15	中村駅到着・イベント終了

宿毛駅集合	
9:30	宿毛駅で列車とバスの乗り方教室
11:20	列車の乗車体験・中村駅へ
12:10	中村駅到着・車庫見学
12:30	バスの乗車体験・宿毛駅へ
13:00	宿毛駅到着・イベント終了

出典　宿毛市HP
http://www.city.sukumo.kochi.jp/info.php?eid=00301

○公共交通利用促進の取組の事例
＜公共交通利用の意識醸成＞

事例5－②

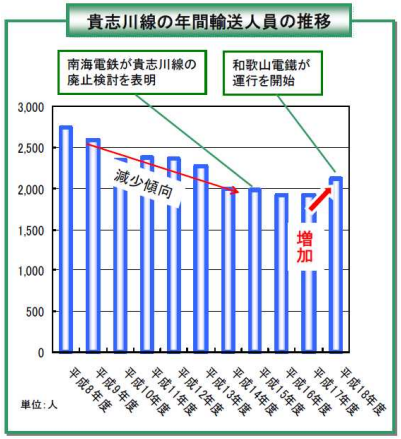
➢ **地域に密着した車両デザインや、公共交通に関する話題性を高める取組などにより、公共交通への愛着を持つ地域サポーターの醸成、公共交通利用意識の醸成により、利用者の増加が期待される。**

■話題性のある駅づくりによる利用促進（和歌山県紀の川市）■

【主な実施主体】
◆沿線自治体（紀の川市等）
◆交通事業者（岡山電気軌道）

【概要・目的】
◆平成15年に南海電鉄が貴志川線の廃止検討を表明
◆存続に向けた住民の要請が高まり、関係者で議論した結果、沿線自治体が鉄道用地を買い取り、公募により決定した岡山電気軌道が和歌山電鐵を設立して運行を引き継ぐことで合意
◆引き継がれた貴志川線の活性化を図るために、車両導入にするサポーターの募集や、猫の駅長など話題性を高めることによる利用促進等、様々な取り組みが行われている

【効果】
◆減少傾向であった利用者数が増加（平成19年の対前年同月比7%）している。



出典　国土交通省HP　http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜公共交通利用の意識醸成＞

事例5－③

➢ **行政や交通事業者、商工会など地域の各主体が協力し、自家用車利用から公共交通利用への転換を促す取組を実施することで、公共交通の利用増加と自家用車の利用減少による渋滞緩和等が期待される。**

■モビリティ・マネジメントによる公共交通利用への転換促進（京都府宇治市）■

【主な実施主体】
◆ 地元自治体（宇治市）

【概要・目的】
◆ 市中心部の宇治地域においては、多くの事業所や市役所、商業施設など都市機能が集中していることから、通勤時間帯を中心に主要交差点で渋滞が発生。
◆ また、この地域は鉄道やバスなどの公共交通機関が比較的充実しているにもかかわらず、自動車通勤が多い状況。
◆ そのため、集中する通勤自動車の総量減、交通渋滞の緩和、公共交通の利用促進を図るため、商工会議所や地域に立地する事業所と行政、交通事業者等が連携し、２ヶ年間の社会実験（かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト宇治）を実施。

【効果】
◆ 朝通勤時の定期券外での鉄道利用者が約３割増加、市内の主要交差点で渋滞長が3割減少した箇所があった。

【社会実験の取組内容】
●1年目（平成17年度）
・人々の意識と行動の自発的な変化を促すため、バス停や所要時間が示されたバスマップや動機付け資料の配付などのコミュニケーション（TFP）の実施。
→対象は、宇治商工会議所に登録されている全ての事業所の職員約4,400人
・さらに、参加協力が得られた235人を対象に複数回のコミュニケーションを実施。
●2年目（平成18年度）
・1年目同様に宇治商工会議所登録の全ての事業所職員を対象にTFPを実施。
・交通行動の変化を計測するため駅乗降客調査等を実施。

出典：国交省HP http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/pdf/071_uji.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜公共交通利用の意識醸成＞

事例5－④

➢ **車内への子どもの絵画展示や駅でのイベント等への園児の招待などにより、公共交通を身近な存在として利用してもらうことで、公共交通のイメージアップと利用促進が期待される。**

■車内への園児の絵などの展示による鉄道のイメージアップ（三重県伊賀市）■

【主な実施主体】
◆　交通事業者（伊賀鉄道）

【概要・目的】
◆伊賀鉄道では、鉄道のイメージアップと利用促進を図るため、車内に沿線園児の絵等を展示したり、駅に園児を招いての七夕飾り等を実施し、鉄道及び、駅の魅力づくりを行っている。

【効果】
◆鉄道が地域の顔であり、鉄道は地域の宝であると認識されることが期待される。

出典　国土交通省HP　http://www.mlit.go.jp/common/000025880.pdf

○公共交通利用促進の取組の事例
＜公共交通利用の意識醸成＞

事例5－⑤

➢ **経営が困難な公共交通事業者を支援するため、地元自治体が協力し、応援団の結成、各種イベントの共催による支援等を実施することで、地域公共交通の存続による高齢者、学生など交通弱者の「足」の維持・確保が期待される。**

■地元に根差した経営・運営による駅のリニューアル（千葉県銚子市）■

【主な実施主体】
- ◆ 地元自治体（銚子市）
- ◆ 地元商業高校
- ◆ 交通事業者（銚子電鉄）

【概要・目的】
- ◆ 銚子電鉄の存続のため、平成26年6月28日、銚子市役所の協力の下、銚子電鉄応援団等を結成。
- ◆ 支援者と各種イベントの共催、ふるさと納税による支援など様々な活動を実施。
- ◆ また、地元の銚子商業高校の学生が、クラウドファンディングによる駅修繕費の確保や駅の壁面ペイントアートに取り組む。

【効果】
- ◆ 2015年の事業報告において、旅客運輸収入が8.8%伸び3期ぶりに増収増益の黒字となった。

仲ノ町駅の修繕のためのクラウドファンディング

犬吠駅の壁面ペイントアート

出典：銚子電鉄HP http://www.choshi-dentetsu.jp/detail/event/56