

「駅まち☆未来創生会議」 最終とりまとめ

平成30年11月
宇 城 市

1. はじめに

2. 公共交通対策を通じた松橋駅周辺地域の活性化方策 （公共交通対策ワーキンググループ 報告）

3. 空き地、空き家、空き店舗を活用した活性化方策 （駅まち活性化検討ワーキンググループ 報告）

4. 小川駅周辺整備による活性化方策 （小川駅開発構想推進ワーキンググループ 報告）

5. 最終とりまとめ

1. はじめに

宇城市では、平成28年1月に策定した「宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、「地域の稼ぐ力を高め、良質な雇用を創出する」、「稼ぐ力を高める人の流れを創るとともに、人の繋がりを強化する」、「稼ぐ力を高めるための都市核の競争力を強化するとともに人口減少に合わせた社会システムを構築する」等を基本目標に掲げている。

この総合戦略に基づき、空き家、空き店舗対策、サテライトオフィスの誘致、地域公共交通の抜本的な対策等の個別施策に取り組んでいるところである。

一方、本市の中心部に位置するJR松橋駅や小川駅の周辺地域は、近隣や郊外の大規模店舗の進出等の影響により、空き店舗が目立ち、また、平成28年の熊本地震の影響により、被災した店舗や住宅が解体される等、空き地・空き店舗が多く点在している。

さらに、JR松橋駅の乗降客は年々微増状態が続くものの、駅に乗り入れるバスの便数の減少やバス事業者のターミナル(営業所)が離れている等の理由により、バス利用が促進されず、駅の交通結節点(ハブ)としての機能を有していない状況である。

前述した総合戦略に掲げる各目標を達成するためには、本市が抱える多くの課題を解決する必要があるが、中でもJR松橋駅や小川駅周辺地域の活性化に向けては、今後、空き家、空き店舗対策、商店街の再生、公共交通対策などを総合的に推進していくことが特に重要になっている。

以上のことから、両駅周辺地域の活性化に向けて、これまでの本市の様々な開発構想等の検討経過や周辺整備状況などを整理した上で、今後、本市に求められる事業や支援方策等について検討を行うことを目的として、本検討会を開催したものである。

このような状況を踏まえ、本検討会では、これまでの検討結果を整理し、「最終とりまとめ」として具体策を提言することにより、宇城市の未来を見据えたJR松橋駅や小川駅の周辺地域の活性化策のあり方を明確にしていくものである。この「最終とりまとめ」に掲げた内容について、行政、商工会、公共交通機関等の関係団体が連携を深め、総力を挙げて、未来の創生のための具体的な取り組みを進めることにより、市総合計画に掲げる「ちょうどいい！住みやすさを実感できる都市」の実現を図っていくことが求められる。

平成30年11月16日

「駅まち☆未来創生会議」 委員長 村上 理一

「駅まち☆未来創生会議」の設置

背景・目的

- JR松橋駅や小川駅の周辺地域は、近隣や郊外の大規模店舗の進出等に影響により、地元商店も空き店舗が目立ち、また、平成28年の熊本地震影響により、被災した店舗や住宅の解体が進む等、空き地・空き店舗等が多く点在。また、駅に乗り入れするバスの便が少ない等の理由により、バス利用が促進されず、駅の交通結節点(ハブ)としての機能を有していない等の問題がある。
- 総合戦略に掲げる目標達成のためには、JR松橋駅、小川駅周辺地域の活性化に向けて、空き店舗対策、商店街の活性化、公共交通対策など総合的に推進していることが特に重要。
- そのため、「駅まち☆未来創生会議」を設置し、現状と課題、必要な事業、支援策、取組方針等を議論し、来年3月末までに一定の結論を得ることとする。

【駅まち☆未来創生会議】

- 構成: 本会議には、庁内の関係部職員(部長、次長、課長級)及び民間構成員を置く。
また、必要に応じてワーキンググループ(WG)を置く。
- 検討項目: ① JR松橋駅、小川駅周辺整備に係るこれまでの検討経過
② JR松橋駅及び小川駅周辺地域における交通結節点機能の実現方策
③ JR松橋駅周辺地域における空き地・空き店舗等の活用及び魅力あるまちなみ実現の方策
④ 報告書のとりまとめ
- 検討期間: 平成29年11月に第1回会合を開催し、平成30年3月を目途に取りまとめを行う。
- 事務局: 企画部企画課が関係課の協力を得て行う。

JR松橋駅周辺検討エリア

6

メインエリア

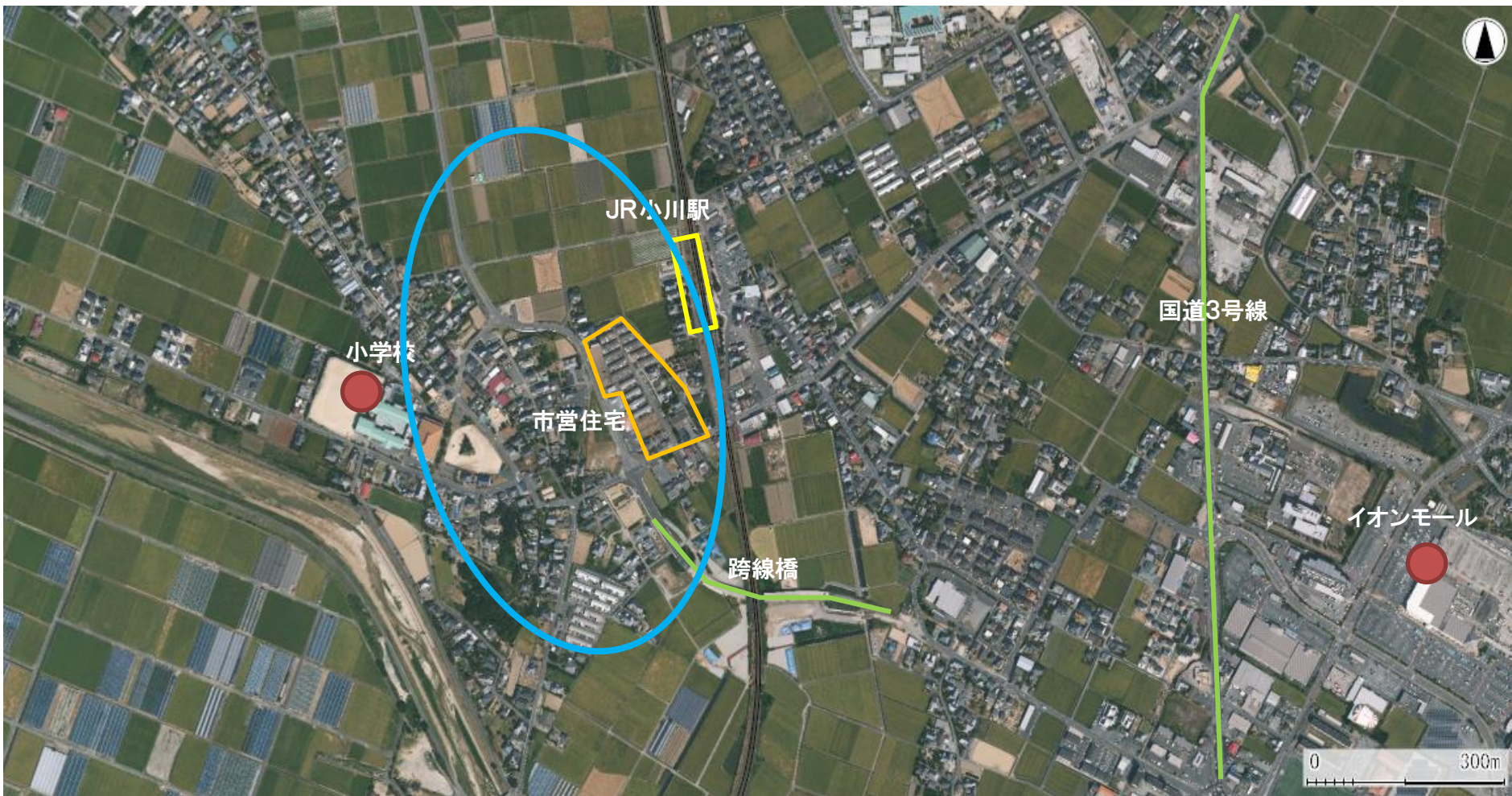
関連エリア



JR小川駅周辺検討エリア

7

メインエリア



検討概要

2. 公共交通対策を通じた松橋駅周辺地域の活性化方策 （公共交通対策ワーキンググループ 報告）

「公共交通対策WG」の検討事項

- 路線バスは市民にとって一番身近な公共交通機関であるにも関わらず、松橋駅においては乗り入れするバスの便が少ない等の理由から、利用者が少ない。
- また、松橋駅に乗り入れするバスの便が少ないため、松橋駅の交通結節点（ハブ）としての機能を有しておらず、今後、少子・高齢化が進行し、交通・買物弱者が増加していく中で、公共交通機関である路線バスの利用を促進させるためには運行系統や運行回数などの運行計画の他、バスターミナル機能の在り方を含めた抜本的な対策を講じることが必要。

＜公共交通対策を通じた活性化イメージ＞

路線バスの運行計画
等の再編
(地域公共交通会議との連携)



交通結節点としての
機能向上策の検討



バスターミナルを核と
した駅前周辺活性化
策の検討



松橋駅周辺地域の活性化

松橋駅東口の公共交通機関の利用の促進、バスターミナル化の実現、交流人口の拡大、にぎわいの創出

経緯・目的

- 平成20年度に基本構想、基本計画を策定。当初は九州幹線駅(退避駅)を誘致し、駅西側を定住拠点エリア、東側を商業エリアとした大規模な計画を策定。
- 基本構想の中では、松橋駅を市の玄関口としたまちづくりを目指し、鉄道で分断されている東西の行き来を容易(道路新設、自由通路)にし、駅を中心とした東西エリアが一体となった中心市街地の形成を目的とした。

基本構想策定時の市民ニーズ(H21年1月)

◆必要な取り組み(上位3傑)

- ①アクセス向上・駐車場の整備
- ②駐輪場の整備
- ③歩行区間の整備

◆必要な施設(上位3傑)

- ①交流の場、コミュニティ施設
- ②避難機能を備えた公園
- ③喫茶、レストラン

◆将来イメージ

- 【駅東】①魅力ある店舗、施設の立地
②まちなみ・景観の整備
- 【駅西】①新たな住宅・環境を整備し人口増加
②まちなみ・景観の整備



H21年度 住民説明会開始

H22年度 駅前広場概略設計、第1期社会資本整備総合計画(国庫補助関係)作成
ハード事業10計画 ソフト事業3計画

JR松橋駅周辺整備に係る過去の検討経過

- 20年度 「宇城市松橋駅周辺地域まちづくり基本構想・基本計画書」作成
- 21年度 基本構想・基本計画の住民説明開始
- 22年度 駅前広場概略設計
- 22年度 「社会資本整備総合計画」作成(広場、道路、駐車場、駐輪場等の整備計画)
- 23年度 議会に特別委員会設置し個別検討開始 H23-H26
「濱まち再開発計画書」作成
- 24年度 「社会資本整備総合計画」(H24-H28)の事業採択
- 25年度 自由通路設計
- 26年度 JR九州との基本協定締結
- 27年度 旧駅舎解体、仮駅営業開始
- 28年度 熊本地震
自由通路・新駅舎供用開始
- 29年度 「社会資本整備総合計画 2期」(H29-H31)の事業採択

完成予想図



* 宇城市松橋駅周辺地域まちづくり基本構想・基本計画書

まちづくりアンケートを行い地域住民のニーズを把握し効果的なまちづくりの実現に向けた整備区域決定と整備構想をまとめたもの

ハード事業10計画

- ・ 松橋駅自由通路整備
- ・ JR松橋駅舎整備
- ・ 駅東西広場整備
- ・ 駅通り景観整備
- ・ 塚原柏原線整備
- ・ 排水対策事業
- ・ 御領駅前線整備
- ・ 駅西區画整理事業(組合施行)
- ・ 駅西區画整理事業(代行施行)
- ・ 民間開発促進

ソフト事業3計画

- ・ 空き店舗利活用支援
- ・ 駅前商店街イベント支援
- ・ 駅周辺地域まちづくり勉強会

* 濱まち再開発計画書(区画整理・再開発ビル)

基本構想で計画した松橋駅前交差点から東側170mの県道沿いの再開発計画をまとめたもの

* 社会資本整備総合計画

自由通路、駅前広場、駅舎移転、駐輪場、駐車場、ポケットパーク、交流センター等の整備計画

* 社会資本整備総合計画 2期

1期計画で施工でできなかった駅前広場、駐輪場、駐車場、ポケットパーク、交流センター等の整備計画

平成20年度に基本構想を策定し、住民説明会を行い整備を進めてきたが、新幹線駅の誘致が出来ず、西側の整備構想を中心に計画の見直し(縮小)された。

また、国の補助金(社会資本整備交付金)も、年々縮小傾向にあり、当初計画通り実行ができていない。

整備済及び整備中の主な事業

- 自由通路の整備
- 駅前広場整備
- 駅西口・駅東口の駐車場、駐輪場整備
- 駅舎の改築(橋上駅)

事業中止及び未着工事業

- 新幹線駅の建設
- 鉄道横断道路の整備
- 駅西側の区画整理(住宅用地の整備)
- 排水対策事業 ...未着工

現在の成果

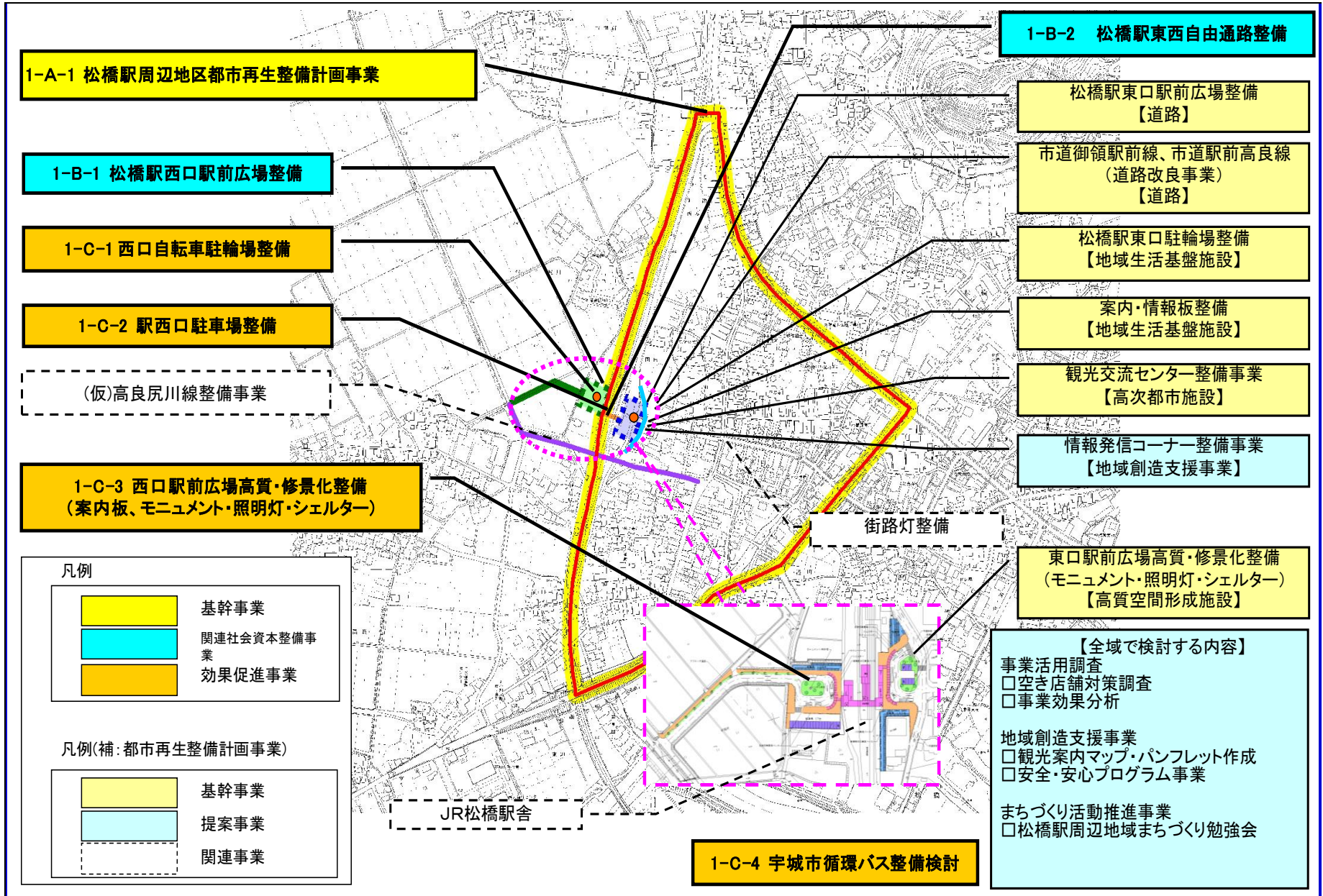
- ・自由通路の整備やエレベーターの整備、駅舎の改築により、歩行者の安全性や快適に対する機能が確保された。

課題

- ・駅東口は広場が狭く、各種車両が交錯し、歩行者動線が確保されていない。
- ・交通結節拠点として、観光情報等の発信や松橋駅周辺地区の回遊性を創出するための情報発信機能が整備されていない。
- ・駅を利用する人の憩いスペースの機能に加え、安全・安心な市街地の形成や子育て世代が気軽に遊べる空間の整備が必要。

JR松橋駅の現在の整備状況

14



現状と課題

- ❑ 松橋駅を通る系統の18.4%(上り)、下り(39.5%)の割合でJRで接続しているが、どの程度の接続率が望ましいか。また、松橋駅行のバスとJRとの接続率向上の検討は必要はないか。
- ❑ 松橋駅周辺を運行するバスがあるものの駅前(近く)に停車してしない。
 - 通勤・通学の時間帯に特化した循環バスの必要性。(既存系統の代替や小型バス運行の検討)
- ❑ 自転車による通勤・通学者の多さや送迎時間帯には送迎自動車が増え、数に達するほどの渋滞が発生。
- ❑ バスの乗車より松橋駅への送迎車が圧倒的に多い状況から、どの方面からの送迎が多いのかの調査が必要ではないか。
- ❑ 高齢化の進展による免許返納者が増加する中で、これらの方々が公共交通機関の利用を促すための対策が必要ではないか。

対応策

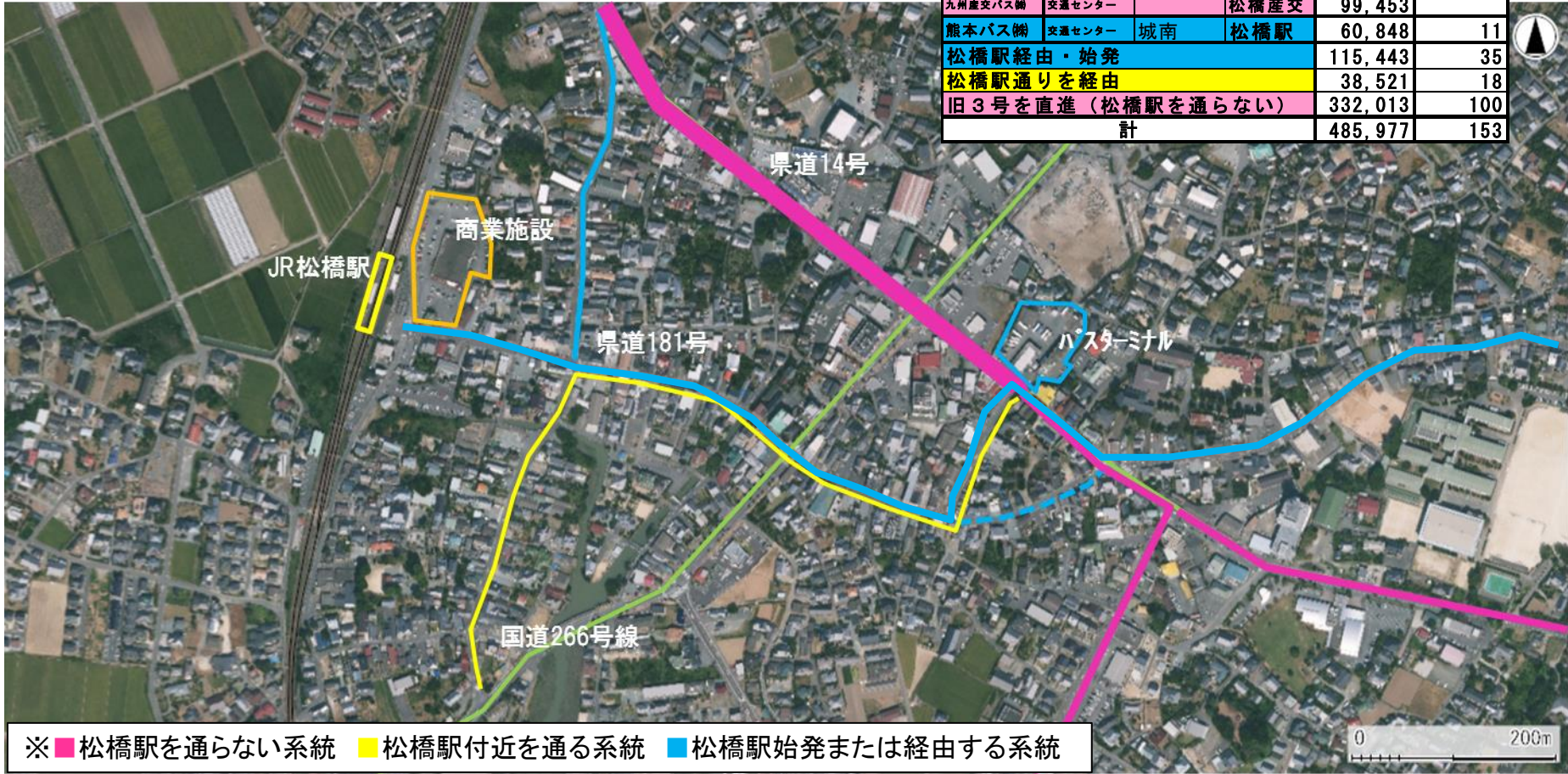
- ① 通勤・通学の時間帯における接続率の検討、JR出発時刻に合わせた系統の見直しが必要。(高校生や保護者含む市民ニーズ調査の実施)
- ② 松橋地区内(主に駅周運行系統)のバス系統の見直し。
- ③ 学校、病院、行政機関等を結ぶコミュニティバス(地域循環バス)を運行させることが必要。
- ④ 既存系統の代替方策の検討。
- ⑤ 平成28年11月の利用者アンケートの分析に加え、JR降車客の目的地や未利用者に対する意向調査が必要。
- ⑥ 市民ニーズ調査の中で免許返納者や買い物弱者、福祉政策の観点からの公共交通対策を検討。

松橋市街地運行系統一覧

- 1 現状 松橋市街地を運行する系統の76%(利用者数)、77%(便数)が松橋駅を通過しない。
- 2 目標 松橋駅へ公共交通を集中させ、県央にある立地を生かした本市から各地域への交通アクセスの優位性を確立することで、JR 利用者(乗車人員1,764人/日)を公共交通利用者へ導くことができようにする。

◎松橋市街地運行系統一覧

会社名	運行ルート			利用者数	便数
	起点	経由	終点		
産交バス	松橋駅前	堅志田	砥用中央	54,595	24
産交バス	松橋産交	宮原	八代産交	56,992	22
産交バス	松橋産交	県道 鏡	八代産交	32,105	20
産交バス	松橋産交	済生会病院	交通センター	24,493	6
産交バス	松橋産交	松合	三角産交	38,521	18
九州産交バス	県会議事堂前	宇土駅前	松橋産交	118,970	52
九州産交バス	水道町	宇土駅前	松橋産交	178,385	
九州産交バス	交通センター		松橋産交	99,453	
熊本バス	交通センター	城南	松橋駅	60,848	11
松橋駅経由・始発				115,443	35
松橋駅通りを経由				38,521	18
旧3号を直進(松橋駅を通らない)				332,013	100
計				485,977	153



現状と課題

対応策

松橋駅前の賑わいの創出方策について

- かつて松橋駅の比較的近い場所に産交バスの停留所があり、昭和30年に移設したことにより、松橋駅東口界隈が空洞化。
→ バスターミナル（ロータリー）の移転は松橋駅東口活性化の起爆剤となるか。
- 松橋駅周辺に店舗が少なく暗いため、活気に欠ける他、防犯面での心配が多い。
- 松橋駅前にバスターミナルを設置するのであれば、市としての大きな絵（パース図）を描くことができれば民間の協力も得られやすいのではないか。
- 必ずしもバスターミナルを設置する必要があるか。バスロータリーを設置すれば十分ではないか。
- 松橋駅前に待合室やカフェ等の待機場所が必要ではないか。
→ 楽しく待てる、一定の時間をくつろげる空間が必要。

- ① バスターミナルの松橋駅前の移転可能性の検討。
- ② 仮に移転の必要性があるとなれば、各関係者の合意の下、どのようなスキームで行うべきかの検討。
- ③ カフェ、ファーストフード等の進出を促進させるための空間の提供。
- ④ バスターミナルを核とした松橋駅前活性化推進に係る全体構想（又はパース図）の策定が重要。
- ⑤ バス事業者、商店関係者、地域住民の意見を聴取し、ニーズを踏まえた施設等の整備。
- ⑥ 乗降客が一定時間、待機できる場所を設置することが必要。（カフェ、ファーストフード、イートイン等の入居できるスペース（施設）の確保。）

提案内容

対応策

②
③
④

1. JR松橋駅と学校、病院、行政機関、商業施設を結ぶ循環バスの運行に向けた検討

- 通学、通院、買物等JR松橋駅乗降客の松橋市街地へのアクセス向上策の検討
- JR松橋駅を利用する住民のバスによるアクセス向上策の検討

③
⑥

2. 市民ニーズを踏まえた宇城市にふさわしい持続可能な公共交通体系の検討

a. JR及びバス利用者等へのニーズ調査

- JR松橋駅利用者に対する駅乗入れ率、接続率、接続時間等のニーズ調査
- 上記ニーズ調査に基づく、運行ルートや回数の検討
- バス車内での利用者聞き取り調査に基づく運行ルートや回数の検討

b. 高齢者等への移動実態及びニーズ調査

- 高齢者等の移動実態や公共交通へのニーズを調査し、今後増加する免許返納者や買い物弱者に対する地域公共交通の利用を促進するための方策の検討

提案内容

松橋駅前の賑わいの創出方策について

対応策

①
③
④
⑥

1. JR松橋駅周辺の賑わい創出に向けた公共交通関連施設の整備可能性の検討

- a. 整備を前提とした場合の必要な規模や機能の検討
- b. バス事業者、商店関係者、地域住民に対する必要な機能や施設のニーズ調査
- c. 生活利便機能を持ち合わせた複合施設設置の必要性の検討

②
④
⑤

2. 公共交通関連施設を整備する場合の事業スキームの検討

- a. 官民連携による効率的な事業スキームの検討
- b. バス事業者、商店関係者、地域住民の合意形成の進め方の検討
- c. 松橋駅前の全体構想やイメージパース図の策定検討



公共交通関連施設を整備するとした場合、まずは官民連携による効率的な事業スキームや全体構想を策定する等、実現可能性のための調査が必要

「公共交通対策WG」の検討経過及び今後の対応策

20

1 交通結節点の機能向上と公共交通の利用促進

①現状と課題	②主な意見	③実現への課題	④今後の対応策
1) JR松橋駅における電車とバスの接続率が低い(現状：上り18.4%、下り39.5%)。 2) JR松橋駅へ乗り入れる系統が少ない。	・松橋駅が結節点と言いつつ、砥用線しか乗り入れしていないことの矛盾。 ・まちづくり方針を決めた上で、公共交通の必要性を検討すべき。 ・住民を移動しやすい、生活しやすいようにするかという視点が重要。	・全てバスを電車の発時刻に合わせるのは困難であり、どの程度の接続率が相応しいかの検討。 ・ニーズの把握後に乗り入れた場合の運転士の休憩時間の確保等が課題。 ・松橋駅周辺地域のまちづくりビジョンの策定。	・通勤・通学の時間帯における接続率の検討、JR出発時刻に合わせた系統の見直すべき。 ・ニーズ調査を踏まえ、ニーズが多い系統についてはバス運行ルートの変更を検討すべき。 ・民間事業者の協力を得られるような松橋駅周辺のビジョンを市が示すべき。
3) 自転車による通勤・通学者の多さや送迎時間帯には送迎自動車が増えることになるほどの渋滞が発生。	・松橋市街地を巡回するバス系統があれば送迎が減るのではないか。 ・福祉のまちと言われながら具体的な交通対策が取られていない。学校や病院に通いやすいような公共交通を検討すべき。 ・バス系統の見直しやコミュニティバスの運行を検討すべき。 ・公共交通機関の充実のためには利用者の行先の把握が重要。	・松橋駅利用者及び市内バス未利用者のニーズ把握。 ・ニーズを踏まえた循環ルートの検討。	・松橋地区内（主に駅周運行系統）のバス系統を見直すべき。 ・学校・病院・行政機関等を結ぶコミュニティバス（地域循環バス）を検討すべき。 ・既存系統の見直しによる代替方策を検討すべき。 ・高校生や保護者含む市民ニーズ調査を実施すべき。
4) バスの乗車より松橋駅への送迎車が圧倒的に多い状況から、どの方面からの送迎が多いのかの調査が必要。	・28年11月の調査に加えて、どの方面から送迎車が多いかや松橋駅を降りた人が何の目的でどこへ向かうのかの調査が必要ではないか。	—	・28年11月の利用者アンケート調査の分析に加えてJR降車客の目的地や未利用者に対する意向を調査すべき。
5) 高齢化の進展による免許返納者が増加する中で、これらの方々が公共交通機関の利用を促すための対策が必要。	・市民ニーズとして免許返納者や買い物弱者だけでなく、福祉の観点を追加してほしい。	・路線バスの利用促進策及びバス廃止後の代替交通手段の検討。	市民ニーズ調査の中で免許返納者や買い物弱者、福祉政策の観点からの公共交通対策を検討。

「公共交通対策WG」の検討経過及び今後の対応策

21

2 松橋駅前の賑わい創出方策

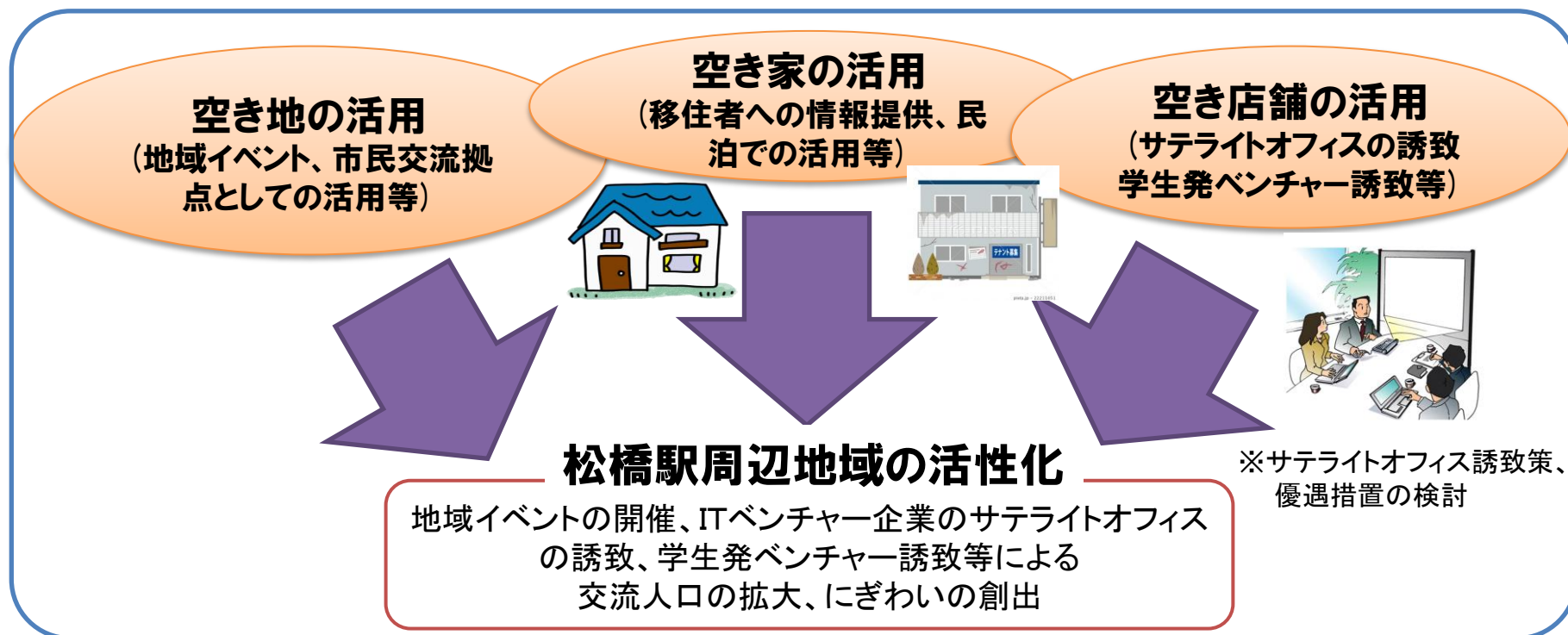
①現状と課題	②主な意見	③実現への課題	④今後の対応策
1) 昭和30年代に松橋駅東にあったバスターミナルが旧3号沿いに移転したことで松橋駅東口界隈が空洞化。	・交通結節点は、少なくとも電車とバスが近接している必要がある。 ・バスが往来することは、街に活気を与えるため、バスの乗り入れが増えることに異論はない。	・交通結節点として必要な機能や規模がどのようなものであるか具体的な検討が必要。 ・松橋駅前の公共交通関連施設整備に関する関係者による合意形成。	・松橋駅前に公共交通関連施設の整備可能性について検討をすべき。 ・仮に整備可能性があるとすれば、各関係者の合意形成と、民間資金等の活用も含めた官民連携した事業スキームを検討すべき。
2) 松橋駅周辺に店舗が少なく暗いため、活気に欠ける上、防犯面の不安。	・以前はスーパーの中にフードコートや多くの飲食店も存在していたが、旧3号界隈や3号バイパス界隈へ移転。 ・楽しい時間を過ごすことができる待合機能を駅前に持たせることが必要ではないか。	・松橋駅界隈における空き店舗活用可否。 ・また、空き店舗所有者の意向が把握できていない。	カフェ、ファストフード等の進出を促進させるための空間を創出すべきである。
3) 仮にバスターミナルを設置する場合、市としての大きな図(予想図)を描くことの必要性。	・絵を示すことで、民間や地元住民の協力を得られやすくなるのではないか。 ・会社では、市が全体像を示すことで事業への協力がしやすくなる。	・施設の規模や実現可能性についての関係者による協議。 ・松橋駅前のまちづくりビジョンやイメージパース図の策定。	・バス事業者などの関係者が協力を得られやすいよう、松橋駅前の全体構想やイメージパース図を策定すべき。
4) そもそもバスターミナルが必要であるのか、それともバス乗降場があればよいのか。	・待合機能としてカフェ等を設ける場合は、乗降場だけでは不足するのではないか。	・バスターミナルと呼ばれる施設には乗務員の休憩施設等法定の施設が必要。	・バス事業者、商店関係者、地域住民の意見を聴取し、ニーズを踏まえた施設等を整備すべき。
5) 賑わい創出のためには松橋駅前に待合室やカフェ等の待機場所が必要ではないか。	・松橋駅前に一定時間、市民がくつろげる空間が必要。 ・市役所の一部機能の移転や市外から来る方のための施設を作るというまちづくりの観点の議論も必要。	・市民や交通事業者のニーズの把握が必要。	・公共交通関連施設を整備する場合は待合室やカフェ等、待機できる場所の設置を検討すべき。

3. 空き地、空き家、空き店舗を活用した活性化方策 （駅まち活性化検討ワーキンググループ 報告）

「駅まち活性化検討WG」の検討事項

- JR松橋駅東口には商業地や住宅地があり、市街地を形成しているが、近年の大規模店舗の進出等の影響により、地元商店街も空き店舗が目立っている。
- また、昨年の熊本地震の影響により、被災した店舗や住宅の解体が進むなど空き地、空き家、空き店舗が多く点在。
- 松橋駅周辺地域の活性化を図るためには、これらの空き地、空き家、空き店舗の活用策を検討しながら、住宅の再建や商店街の再構築を検討し、魅力あるまちづくりを推進していくことが重要。

<空き地、空き家、空き店舗を活用した活性化イメージ>



空き家・空き地対策の課題

- 本市では、市外からの移住・定住を促進させるため、住まいの受け皿として空き家を活用することを目的に、平成21年度に「空き家バンク」制度を創設。(H29から「空き地バンク」を追加。)
- これまで、本制度の利用を希望する登録者が101件、空き家は44件の登録があるものの、実際に本制度を利用して成約した数は8件と利用が低調。

「宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に掲げられた施策
 ・空き家ドナー制度(地域主体の空家利活用・移住促進システム)の構築
 ・空き家・空き地所有者への資産活用勉強会等の開催

課題整理

制度面

- そもそも「空き家・空き地バンク」登録物件の政策意図は何か。
- 移住希望者の借りたい(買いたい)物件を紹介できているか。
- 移住者の立場に立った支援策となっているか(改修支援は十分か。)
- 問い合わせ案内、物件(不動産会社)紹介、現地見学など支援は十分に機能しているか。
- 移住者を受け入れるためのコーディネート役(仲介役)はいるか。



利活用面

- 空き家改修・利活用に関するノウハウ(第3者利用、個人利用)不足。
- 空き家改修後の利活用できる運営主体(まちづくり会社、NPO)の不存在。
- 空き地、空き家の実態が不明。
- 所有者不明の空き地・空き家の存在(未登記、相続放棄、所在不明)
- 不動産所有者の利活用意志を把握できていない。

制度面、利活用面の再検討が必要

- JR松橋駅東口には商業地や住宅地が広がるが、近年における大規模店舗の進出、更に昨年の熊本地震の影響等により、地元商店街も空き店舗が目立つ。
- 松橋駅周辺地域の活性化を図るためには、これらの空き店舗の活用策を検討し、商店街の再生を図っていくことが重要。

「宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に掲げられた施策

- ・「学生発ベンチャー」誘致事業
- ・5年後・10年後の「商店街プラン作成事業」
- ・「空き店舗対策計画の策定」
- ・戦略的な移住・企業誘致の推進(サテライトオフィス等)

課題整理

制度面

- 「空き店舗」を再生(商店街再生)させるための政策は議論されているか。
- 「空き店舗」を改修した活用方策の検討はなされているか。
- 「空き店舗」を活用した地域活性化策は検討されているか。
- 「空き店舗」を活用するための支援措置(改修に係る経費支援等)は検討されているか。



利活用面

- 「空き店舗」の実態把握(数、場所、売買・貸借等)がなされていない。
- ベンチャー企業のサテライトオフィス等の誘致に関して「空き店舗」の利活用は検討されているか。
- 「空き店舗」の活用方策に関して、商工会、商店街等との連携は図られているか。
- 学生発ベンチャー等との連携は図られているか。

制度面、利活用面の再検討が必要

- 第1回WGでは、「空き地、空き家バンク制度」の利用が低迷している状況を踏まえ、制度と利活用の両面からの再検討の必要性を指摘。

制度面

- 「空き地・空き家バンク」の登録は市民が所有する空き家・空き地を登録し、ホームページで公開することで、市外からの移住・定住者へ情報提供を促進させることを目的としているが、所有者の意向(売買物件)と利用者の意向(賃貸物件)のミスマッチがあるなどの原因によって利用が低迷しており、今後は、利用者ニーズに合わせた制度へ変更する。



【利用者ニーズに合わせた制度変更】

- ・賃貸物件を中心とした物件紹介への変更
- ・市や不動産会社が生活環境面から移住・定住者向けとしてお薦めする賃貸物件の紹介
- ・賃貸物件のうち移住者等が自ら修繕(リノベーション)可能な物件の紹介
- ・空き家所有者の修繕費の補助に加え、移住者(賃借人)に対する補助制度の検討
- ・HP紹介～問い合わせ～現地見学～不動産会社紹介までトータルで支援できる(移住支援コーディネーター等)制度創設の検討 等

利活用面

- 空き家・空き地の利用促進に当たっては、従来からの物件の状況(転居・相続放棄等)に加えて、熊本地震の影響による仮設(みなし仮設)住宅への一時転居、公費解体等により発生した空き地など、様々な要因によって増加していることから、まずは行政が中心となって「空き地・空き家等の実態調査」を行い現状把握することが必要。その際、単に物件や土地の状況の確認に留まらず、可能な範囲で所有者の利活用意思の確認を把握することが望ましい。
- また、将来に向けた検討課題として、空き家改修後の利活用を促す運営主体(NPO法人等)を設立し、改修や利活用に関するノウハウを共有し、対策を実行できる体制を構築していくことが重要。

- 第1回WGでは、松橋駅周辺地域の活性化を図るためには、大規模店舗の進出の影響等によって発生した空き店舗の活用策の検討の必要性を指摘。

【これまでの経過】

- H21～24 「宇城市空き店舗対策事業」として、商店会内の空き店舗を改修する際の改修費及び家賃の一部を補助（活用実績 H21: 3件、H22: 1件、H23: 2件、H24: 3件）
- H25・26 起業家支援を目的とした「起業家支援事業」として、空き店舗改修する際の改修費及び家賃の一部を補助（活用実績 H25: 2件、H26: 2件）
- H27 地方創生先行型交付金を活用し「空き店舗等活用支援事業」として、空き店舗改修する際の改修費及び家賃の一部の補助に加え、商店街支援センター、産業支援団体による経営アドバイザー派遣を実施。（活用実績 H27: 3件）
- H28・29 空き店舗改修費の補助制度は廃止。経営セミナーや商工会における経営相談を条件とした「創業・事業 転換支援事業」を実施（活用実績 H28: 1件、H29: 1件）

制度面

- これまで、「空き店舗」活用のための支援措置は上記のとおり、空き店舗改修費用や家賃補助の支援が中心で、その後の活用や事業継続性に課題があった。そのため、平成28年度策定の「宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、従来型の単なる支援策を見直し、創業支援の方針の明確化、金融機関等と連携した創業前から創業後までの一貫した支援制度の確立、商店街だけでなく周辺地域も連携した重点的に施策に取り組むこととしたところ。
- 本戦略に基づき、平成30年度は商店街活性化及び企業誘致活動に重点的に取り組むこととしており、具体的には、①企業誘致実績やノウハウを持つ企業と共同して誘致活動を行う事業、②空き店舗にITベンチャー企業等を誘致するためサテライトオフィスやテレワーク施設を整備する事業、③地元企業と大学とのマッチングさせる事業、④起業家やIT人材育成事業、⑤商店街の地域づくりの担い手となるプレイヤーづくり、⑥「宇城市経営塾」の開催等に取り組む。

利活用面

- 「空き店舗」の実態把握がなされていないため、実態調査を行うことで、起業相談があればすぐに紹介できるようなシステムづくりが必要。
- 「空き店舗」の活用方策について、商工会、商店街、大学からのニーズ把握を行う取組が必要。

「駅まち活性化検討WG」の検討経過及び今後の対応策

➤ JR松橋駅周辺地域における空き地、空き店舗等の活用

①現状と課題	②主な意見	③実現への課題	④今後の対応策
1) 空き地空き家の活用策の検討	・熊本地震により空き地が増加。空き家はもちろん、空き地についても利活用方策を検討すべき。 ・所有者は高齢化し管理もままならないため、早急な対策が必要。	・利活用策の検討に当たっては、空き地や空き家の現状も把握できておらず、所有者の意向も不明。	・今後の利活用方策を検討するためにも、まず熊本地震後の空き地・空き家の実態を早急に把握すべき。
	・空き家や空き店舗を借りたい人はいるが、賃貸可能な物件がない。	・空き家所有者は売買を希望し、一方利用希望者は賃貸を希望するという、需給のミスマッチが利活用を阻害。	・空き家需給のミスマッチを解消する支援制度の創設又は現行制度を拡充すべき。(賃貸物件を中心とした物件紹介、賃借人に対する補助制度の充実など)
	・遠隔地に居住する空き家所有者は、管理や利活用を誰に頼めばよいのかわからない。	・空き家を管理や利活用するためには、不動産業者や司法書士等、様々な業種の関与が必要で、依頼先が複数化し煩雑である。	・将来を見据え、空き家の利活用を促進する事業や運営主体の設立などを創設すべき。
2) 空き店舗の活用策の検討	・商店街の現状では空き店舗は減少し空き地が多くなっている。 ・過去に商店街補助制度があったが活用者が経営を辞めるケースがあり効果が見えにくかった。 ・空き地でも商売ができるよう補助制度を検討してほしい。 ・県道181号線沿いの商店の現状把握を行うべき。 ・空き店舗へサテライトオフィスを誘致する方策もあり、また、新規創業者への起業支援にも空き店舗を活用してはどうか。	・地震後、活用できる空き店舗の実態が把握できていない。 ・商店街を活性化させるための必要な支援策に関するニーズ把握が必要。	・今後の利活用方策を検討するためにも、空き店舗の実態と、その店舗が現実的に使用できるのか、また所有者に貸す意思があるのかを確認すべき。 ・空き店舗が使用できる場合、サテライトオフィス等を誘致できるよう候補地としてのリスト化、国の制度等を活用した施設整備の支援を充実すべき。 ・空き店舗、空き地の活用方策に関して、商工会、商店街、大学との連携を強化すべき。

4. 小川駅周辺整備による活性化方策 （小川駅開発構想推進ワーキンググループ 報告）

「小川駅開発構想推進WG」の検討事項

- JR小川駅周辺地域は居住環境が整い、本市の中でも数少ない人口が増加している地域であるが、線路により東西のアクセスが悪く、これまで東側地区を中心に小規模開発が行われてきた。
- 一方で、平成26年の宇城・氷川スマートICの開通や、27年には小川駅の線路をまたぐ、「県道竜北小川停車場線(跨線橋)」の開通により、国道3号線までのアクセスが飛躍的に向上した。
- 小川駅周辺地域の更なる活性化を図り、定住化を推進させるためには、鉄道利用促進のためのパークアンドライド化の実現に向けた西口の駐車場や駐輪場の整備、駅西口改札口の整備方策を検討し、ひいては将来の住宅地開発が促進されるような基本構想を早急に策定することが重要。

＜小川駅の周辺整備による活性化イメージ＞

**小川駅西口改札口の
整備**
(JR九州との協議の上検討)



**パークアンドライド化の
実現**
(駐車場、駐輪場の整備等)



**交通アクセスの強化、
住宅地の拡大**



小川駅周辺地域の活性化

地域住民の駅西口の利用拡大、パークアンドライド化による鉄道利用の促進、交通アクセスの強化等による
交流人口の拡大、にぎわいの創出

「小川駅開発構想推進WG」の検討経過及び今後の方向性

31

➤ JR小川駅周辺開発に係る検討

①現状と課題	②主な意見	③実現への課題	④今後の方向性
1) JR小川駅周辺の土地利用について	・広いエリアをゾーニングし、国道3号線は商業、小川駅周辺は宅地とした方が良いのではないか。 ・民間が参入できる環境を整備するためにも、土地利用に関する計画が必要。 ・住宅地ゾーンが広く農地集積が阻害される可能性もあるため、駅前の整備後に住宅地の整備について示すべきではないか。	・意見を反映し、ゾーニングを構想に位置づけ。 ・周辺は農用地区域に指定されており、民間開発は現在事実上困難であるものの、土地利用に関する計画と調和した農用地区域の除外をしないと虫食い等の乱開発を招きかねない。 ・農地の集積が駅付近まで進めば農用地区域の除外が不可能となり住宅地ゾーンが成り立たなくなる。	・国道3号沿線を商業ゾーン、小川駅西側線路及び幹線道路沿線を駅前・沿道サービスゾーン、その周辺を住宅地ゾーン、既存集落と農地を農住集落ゾーン、その他の農地を農地保全ゾーンと位置付けるべき。 ・計画に基づく農振計画全体見直しに向け、立地適正化計画等の土地利用計画策定を検討すべき。 ・構想及び立地適正化計画等で住宅地ゾーンを示し宅地化の可能性を保ちつつ駅前整備を優先的に進めるべき。
2) JR小川駅へのアクセス向上について	・幹線道路から西口までのアクセスをどうするか。 ・小川駅までの公共交通等でのアクセス確保が必要。	・西口アクセス道路は、市営団地内を通過することを想定しており、整備方策が課題となる。 ・既存バス系統でイオンと小川駅を往来することは困難。また、イオンバス（無料）との競合にもなることからバスによる新規乗り入れは困難。	・市営団地内に係るアクセス道路の整備方策について検討を進めるべき。 ・小川駅や路線バスのバス停とイオンモール接続する交通体系やイオンの駐車場を駅利用者やバス利用者の駐車場とし、パークアンドライドの実現による交通アクセスの向上を図るべきである。

5. 最終とりまとめ

- 本検討会は、平成29年11月20日に発足し、これまで「公共交通対策」、「駅まち活性化」、「小川駅周辺整備」の3つのワーキンググループにおいて、交通事業者、商工会、地区代表、行政等、まちづくりに携わる関係者間で、松橋駅及び小川駅周辺地域の活性化に向けた課題解決の方策について議論を進めてきた。
- まず、公共交通活性化WGでは、交通結節点の機能向上、公共交通の利用促進及び公共交通関連施設整備の必要性を主なテーマとして、松橋駅が交通結節点としての機能を有しないこと等の原因によるバス利用者の低迷している点、送迎等による交通渋滞の発生につながっている点、また、駅前の賑わい創出のためには、電車やバスの乗降客が一定時間、待機できるような場所を確保することで交流人口を増加させることが必要である点など、そのために今後必要となる行政の関わり方等について議論を重ねてきた。
- その結果、JR出発時刻に合わせた系統の見直し、通勤・通学の時間帯における接続数の検討、高校生や保護者含む市民ニーズ調査の実施、両駅周辺地域のまちづくりビジョンを示す必要があること、交通事業者、商店関係者、住民等の関係者間の合意形成を前提とした公共交通関連施設の整備可能性の検討及びその場合の民間資金等の活用も含めた官民連携した事業スキームを検討すべきであるとの意見が出された。
- また、駅まち活性化WGでは、松橋駅周辺地域の地元商店街に空き地、空き家、空き店舗が点在している状況を踏まえ、これらの利活用を促進させるため、現状の「空き家・空き地バンク」を含めた空き地・空き家対策の現状と課題の整理及び新たな支援制度の検討、空き店舗を活用した商店街の再生、サテライトオフィス等の誘致を促進させるための支援策の在り方など、制度面と利活用面について議論を重ねてきた。
- その結果、空き地、空き家、空き店舗の実態調査を早急に実施し、個人や企業等が活用し易くなるようリスト化すること、空き地・空き家バンク制度は利用者ニーズに合わせた制度へ変更すること、空き店舗の活用方策について商工会、商店街、大学からのニーズ把握を行うこと、サテライトオフィス等を誘致するための支援制度を充実させること等の意見が出された。
- さらに、小川駅開発構想推進WGでは、平成27年の「県道竜北停車場線(跨線橋)」の開通による自動車アクセスが向上したことを切っ掛けとして、パークアンドライドの実現や、将来の住宅地開発を促進させるための西口周辺整備の在り方等を議論し、本市において本年度中に策定する「小川駅周辺整備基本構想」に反映させるための議論を行った。
- その結果、土地利用に関して、住宅地ゾーンと農地保全ゾーンの区域割合の考え方を整理する必要があること、西口の市営団地内に係るアクセス道路の整備方策について検討すること、パークアンドライドの実現に当たっては路線バスと商業施設が運営する無料バスとの連携による交通アクセスを向上させる必要があること等の意見が出された。
- このように、前述した各WGの「今後の対応策、方向性」に掲げる内容が示されたことから、本会議では、これらの内容を今後の行政の政策実行に反映させるよう提言するものである。