

# JR小川駅周辺整備基本構想

～利便性の高い県央の新しい定住拠点～



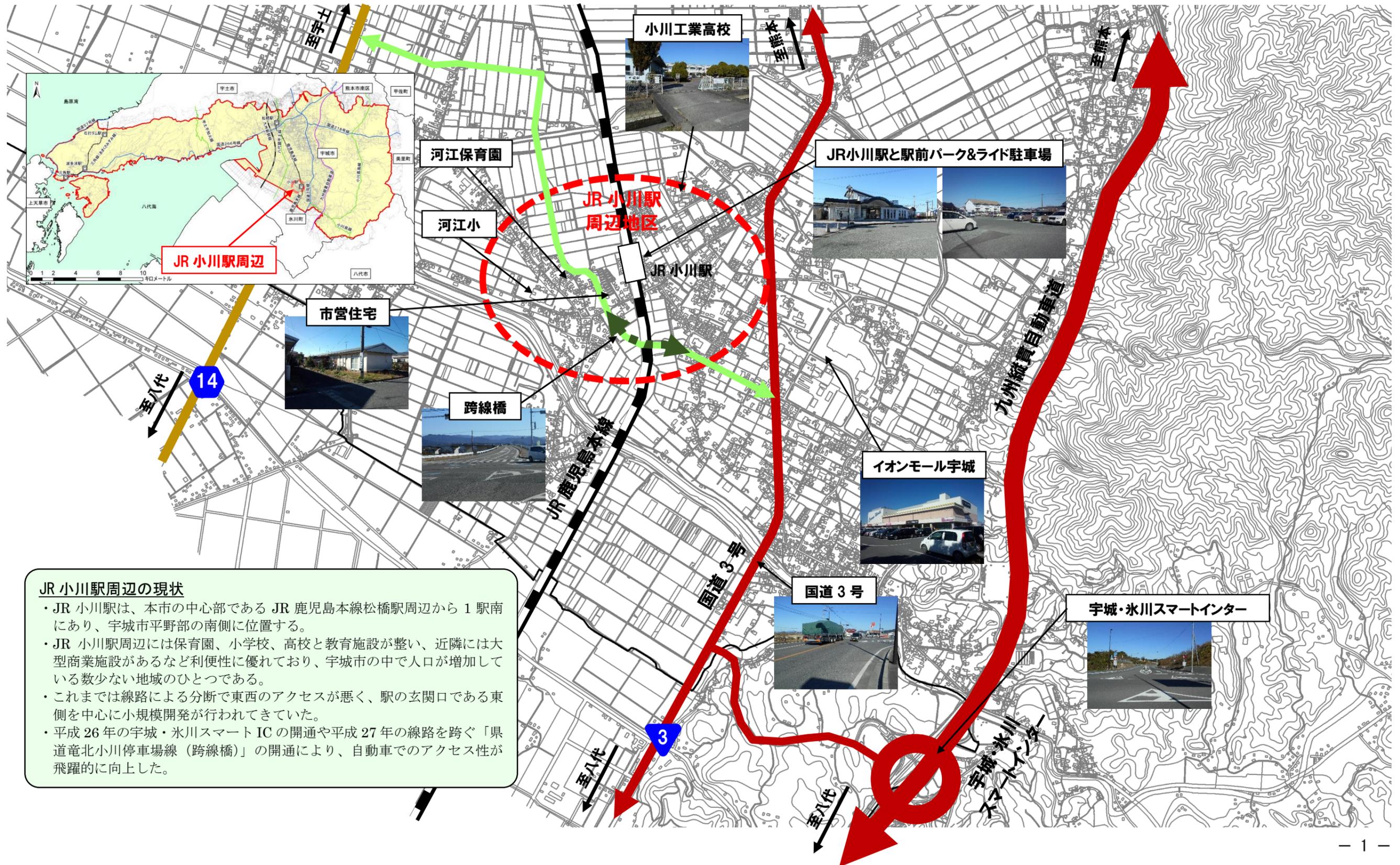
平成 30 年 12 月  
宇城市

## 目次

1. 基本構想概要の整理	1
1-1 JR小川駅周辺地区の現状	1
1-2 上位計画・関連計画の整理	2
1-3 市街化の進行の把握	4
1-4 策定に至る背景と目的	5
1-5 本構想の位置づけ	6
1-6 調査対象地区の設定	6
2. 小川駅周辺地区の基本的事項の整理	7
2-1 基礎データの整理	7
2-2 基本的事項からの整備課題の整理	20
3. 実態調査	21
3-1 地域住民ニーズの把握	21
3-2 アンケート調査からの整備課題の検討	27
4. 整備に係る問題点と課題の整理	28
5. 基本構想の策定	29
5-1 まちづくりのテーマ	29
5-2 まちづくり基本方針	30
5-3 基本構想の考え方	31
5-4 都市構造の設定	32
5-5 土地利用の方針	33
5-6 基本構想図	34
6. 今後の課題	35
参考資料	36
参考資料—1 まちづくりに関するアンケート調査（駅利用者用）	37
参考資料—2 まちづくりに関するアンケート調査（周辺住民用）	40
参考資料—3 JR小川駅周辺整備基本構想イメージパース	43

# 1. 基本構想概要の整理

## 1-1 JR小川駅周辺地区の現状



**JR 小川駅周辺の現状**

- ・ JR 小川駅は、本市の中心部である JR 鹿児島本線松橋駅周辺から 1 駅南にあり、宇城市平野部の南側に位置する。
- ・ JR 小川駅周辺には保育園、小学校、高校と教育施設が整い、近隣には大型商業施設があるなど利便性に優れており、宇城市の中で人口が増加している数少ない地域のひとつである。
- ・ これまでは線路による分断で東西のアクセスが悪く、駅の玄関口である東側を中心に小規模開発が行われてきていた。
- ・ 平成 26 年の宇城・氷川スマート IC の開通や平成 27 年の線路を跨ぐ「県道竜北小川停車場線（跨線橋）」の開通により、自動車でのアクセス性が飛躍的に向上した。

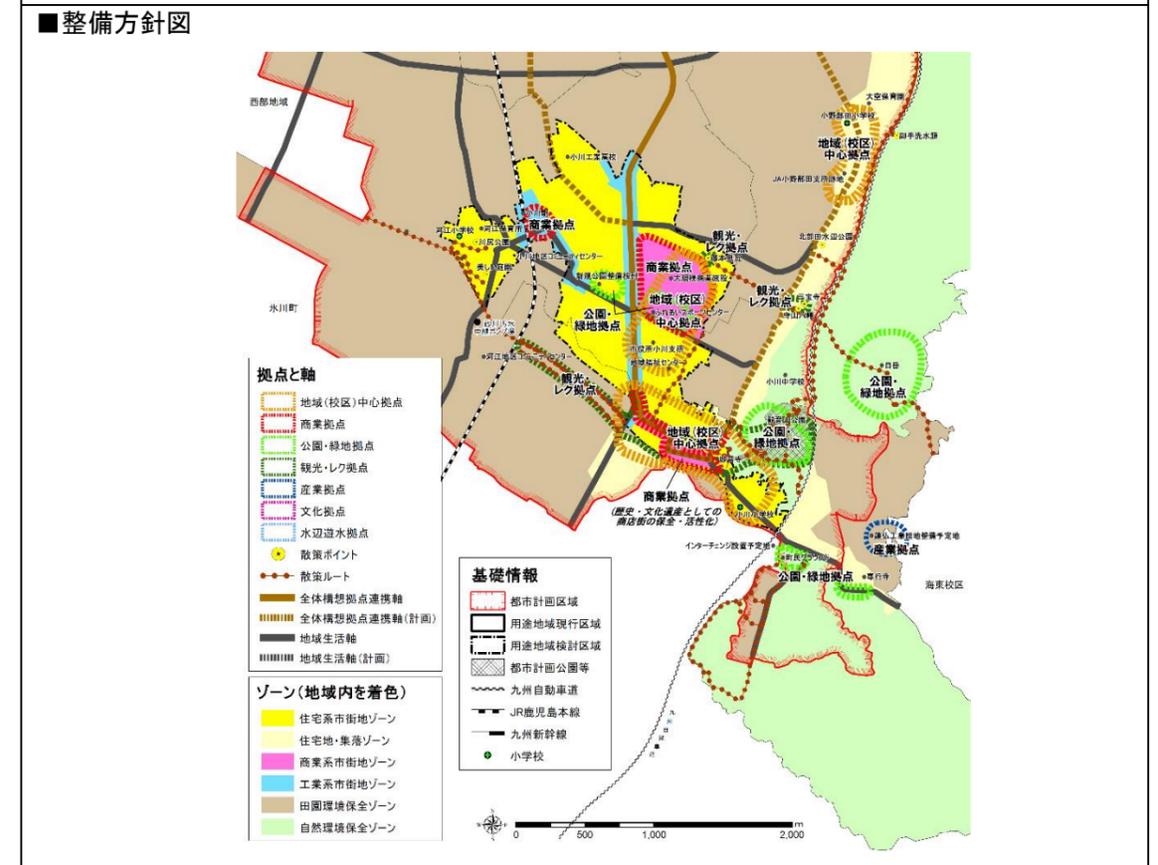
1-2 上位計画・関連計画の整理

(1) 第2次宇城市総合計画（平成29年3月）

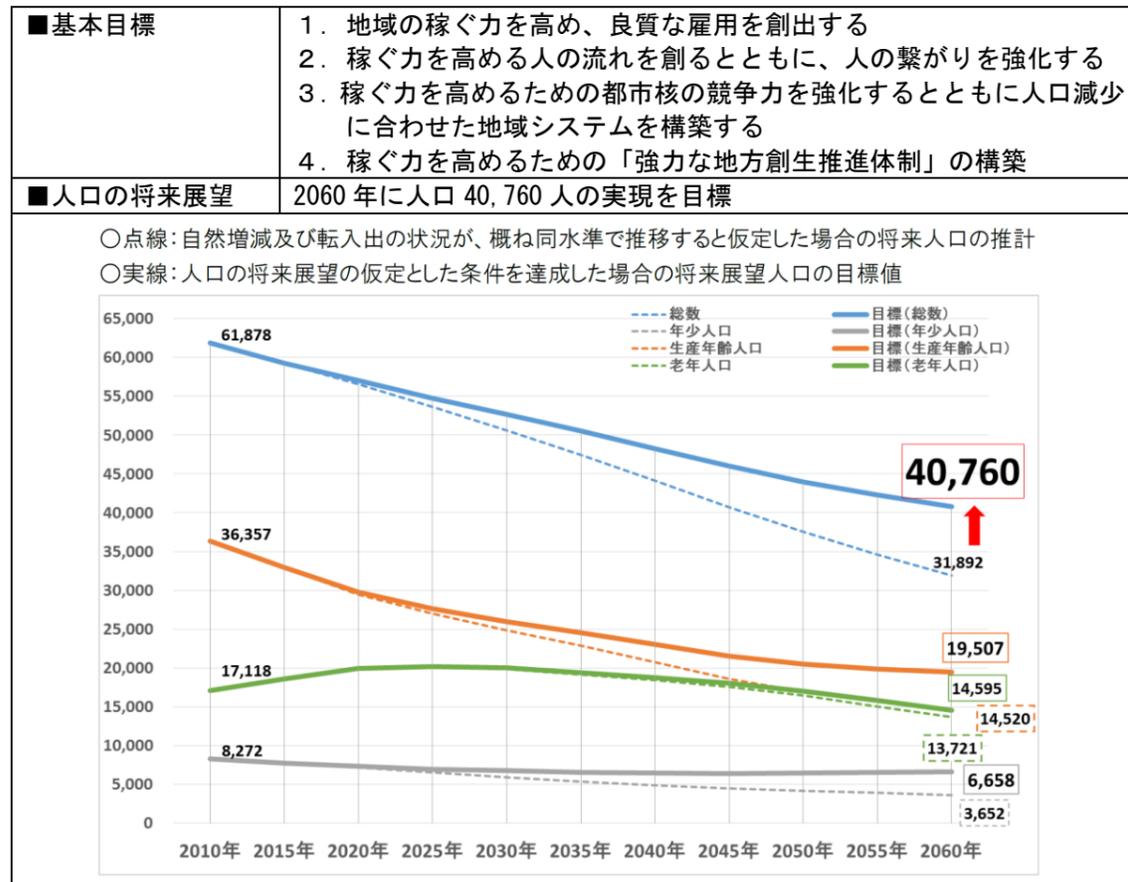
■計画期間	2017年度から2024年度まで
■将来都市像	ちょうどいい！住みやすさを実感できる都市・宇城
■目標人口	55,000人（2024年） 【2015年時点で59,756人】
■小川駅周辺及びまちづくりに関する方針等	
◆土地利用配置の基本方針 人口が集中する中心市街地やJR松橋駅、小川駅および三角駅周辺、高速道路IC周辺については定住化や企業誘致などの拠点として計画的な環境整備を進める。 <b>業務・商業核（中心商業・業務地区）</b> 市役所やJR各駅などの公共交通機能を核に、計画的住宅街区や大規模店舗などが集積した、魅力ある中心地として計画・整備を進める。地区整備に当たっては、単に施設の整備だけでなく、中心商業地区としての魅力を提供する観点から、快適性とともに関遊性を有する商業空間の形成を図る。	
◆施策分野別における基本方針	
◇ JR松橋駅・小川駅・三角駅及び幹線道路を中心とした、周辺地域の計画的な整備を市民と協働で推進する。また、地域の特性及び自然環境との共生を図っていくとともに、各施策間の連携を取りながら、無秩序な開発行為の拡大を抑制し、総合的な発展を図る。	
◇ 市の新しい道路網形成にあたっては、土地利用や現在の渋滞地点と市街地を結ぶネットワーク性を考慮し、3本の国道を軸に放射環状型の配置パターンによる道路網の構築を進める。さらに、市の産業経済基盤を強化するため、幹線連絡道路の新設や旧5町間を結ぶ道路ネットワーク網の整備促進とともに、JR各駅などの交通結節点や市内の工業団地へのアクセス道路の整備を図り、産業経済基盤の強化に取り組む。	
◇ 医療のような基礎的サービスであっても、人口密度の低い地域では過小になる傾向であり、車で移動できない高齢者などの交通弱者が日常生活を送る上での困難が懸念される。そのため、今後は人口減少・高齢化が進むにつれて、中心部へ集中した居住と各種機能の集約などにより、高齢者などが徒歩で生活できるようなコンパクトシティの形成に向けて、用途地域の見直しを行う。	

(2) 宇城市都市計画マスタープラン

■まちづくりの基本理念	人、自然、文化きらめく未来都市
■将来都市像	1. 水と緑豊かな環境を未来につなぐ都市づくり 2. 質の高い居住環境を創出し魅力と活力に満ちた都市づくり 3. 伝統文化に彩られ、活発な交流を育む市民が主役の都市づくり
■小川駅周辺及びまちづくりに関する方針等	
◆拠点地区の形成 ◇ 地域全体の生活を支える地区であるとともに、市南部の商業や情報交流の拠点として、また、国道3号・県道小川嘉島線・JR小川駅など、恵まれた交通機能を充分活用し、地域の情報発信基地としての機能整備を図る。（小川拠点）	
◆広域交通 ◇ 通勤・通学客の利用可能性を高めるため、JR駅周辺の市街化とともに、JR駅を中心としたバス路線網を充実し、JR駅を核とした地区全体の整備計画を検討する。	
◆都市的土地利用 ◇ 市役所・支所、商店街が集積する中心市街地、交通結節であるJR駅周辺並びにIC周辺を定住拠点として環境整備を進める。 ◇ IC、JR駅周辺等交通軸への利便性のよい地区においては、周辺の居住環境・自然環境の維持と保全に充分配慮しながら、計画的な都市基盤の整備を進める。	



**(3) 宇城市人口ビジョン (平成 28 年 1 月)**



**(4) 宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成 28 年 1 月)**

■計画期間	平成 27 年度から平成 31 年度まで
■主な施策	<p><b>基本目標 1</b>                  地域の稼ぐ力を高め、良質な雇用を創出する                  (ア) 地域産業の稼ぐ力を高める                  (イ) 稼ぐ農業の推進                  (ウ) 稼ぐビジネスを創る</p> <p><b>基本目標 2</b>                  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                  (ア) 「稼げる観光」の推進                  (イ) 戦略的な移住推進                  (ウ) 地元出身者と繋がる                  (エ) 異業種間の連携強化</p> <p><b>基本目標 3</b>                  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地域システムを構築する                  (ア) 都市核の競争力強化 (定住)                  (イ) 「子育てをしたい町」の推進                  (ウ) 人口減少に合わせた地域システムの構築</p> <p><b>基本目標 4</b>                  稼ぐ力を高めるための「強力な地方創生推進体制」の構築                  ■金融機関等との包括的な連携協定の締結                  ■外部人材の活用                  ■地方創生推進体制の強化                  ■地方創生推進基金等の創設</p>

### 1-3 市街化の進行の把握

#### (1) 新築建築物の立地状況 (平成23年～平成27年)

● 駅直近での新築建築物はあまり見られず、ミニ開発等のまとまった住宅供給も行われていない。

過去5年間(平成23年～平成27年)の小川駅周辺の新築建築物の状況を見ると、用途はほぼ住宅であり商業施設の事例は見られない。公共施設の建築についても駅から距離が離れた場所であったり、3号線沿いであったりと駅の交通機能を活用するような新築建築物は見られない。

住宅建築については、個別で住宅を新築しているケースとミニ開発によりまとめて住宅建築と推測されるケースの両方が確認できる。

新築建築物の分布については、土地利用規制との関連もあり、駅の東西とも既存の住宅地等に建築されているものが多い。

また、ミニ開発で整備されたと推測される新築建築物は小川駅の直近には見られず、駅から直線距離で500m以上離れた場所での開発が進んでいる。

■ 新築動向図 (平成23年～平成27年)



資料：都市計画基礎調査 (平成29年)

#### (2) 宅地開発状況 (平成23年～平成27年)

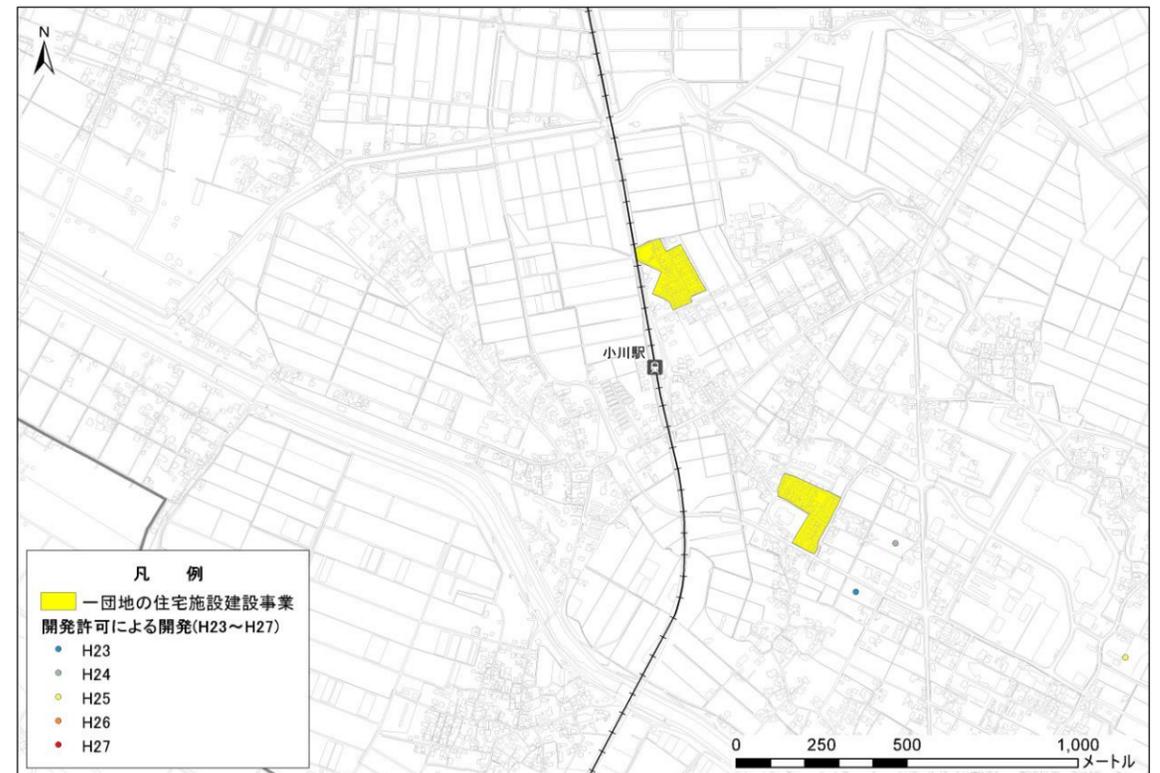
● 過去5年間で小川駅の西側で面的な開発等は行われていない。

開発許可等の申請が必要な住宅団地等の開発は小川駅直近の区域では行われておらず、小川駅から約1km離れた3号線に近い場所で平成23年、平成24年にそれぞれ集合住宅、戸建住宅団地が開発されている。

また、駅の東側では一団地の住宅施設建設事業が過去に実施されている。

小川駅の西側では面的な開発等は過去5年間では実施されていない。

■ 宅地開発状況図



資料：都市計画基礎調査 (平成29年)

1-4 策定に至る背景と目的

**小川駅周辺の現状と市街化の進行状況**

**駅周辺整備における前提条件の改善（駅西側の活用に期待）**

- ・これまで JR 小川駅周辺は線路による分断で東西の交通アクセスが悪く、駅の玄関口である駅東側を中心に小規模開発が行われてきた。
- ・平成 26 年に宇城・氷川スマート IC の開通や平成 27 年の線路を跨ぐ「県道竜北停車場線（跨線橋）」の開通により自動車でのアクセスが飛躍的に向上した。

**過去 5 年間の駅周辺開発はあまり見られない**

- ・駅直近におけるまとまった新築建築物は見られず既存住宅地のなかに個別に新築されている。
- ・ミニ開発により整備されたと推測される新築建築物は駅から直線距離で 500m 以上離れた場所に数箇所見られるものの駅直近での開発は無い。
- ・開発許可申請等が必要な面的整備においては小川駅の東側で 3 号線に近い地点にいくつか見られるが、駅の西側においては見られない。

**上位計画及び関連計画の位置づけ**

**拠点・中心地としての位置づけ（定住化、企業誘致、商業誘致）**

- ・中心市街地や駅周辺、IC 周辺では定住化や企業誘致などの拠点として計画的な環境整備を進める。（総合計画）
- ・市役所や JR 各駅などの公共交通機能を核に、計画的住宅街区や大規模店舗などが集積した、魅力ある中心地として計画・整備を進める。（総合計画）
- ・恵まれた交通機能を充分活用し、地域の情報発信基地としての機能整備を図る。（都市マス）
- ・定住拠点として環境整備を進める。（都市マス）
- ・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あわせた地域システムを構築する。（宇城市人口ビジョン、宇城市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

**交通結節点としての位置づけ**

- ・JR 各駅などの交通結節点の整備を図る。（総合計画）
- ・JR 駅周辺の市街化とともに JR 駅を中心としたバス路線網を充実し、JR 駅を核とした地区全体の整備計画を検討する。（都市マス）

**コンパクトシティの形成の位置づけ**

- ・中心部へ集中した居住と各種機能（医療他）の集約などにより、高齢者などが徒歩で生活できるようなコンパクトシティの形成に向けて用途地域の見直しを行う。（総合計画）
- ・JR 駅周辺等交通軸への利便性の良い地域においては、周辺環境に充分配慮しながら、計画的な都市基盤の整備を進める。（都市マス）

**策定の背景と目的**

**背景**

- ・宇城・氷川スマート IC の開通や線路を跨ぐ跨線橋の整備によって、駅周辺整備における前提条件が大きく変わり駅西側の活用が期待出来るようになった。
- ・一方、過去 5 年間の市街地の拡大状況をみると駅周辺の開発はあまり見られない。
- ・上位計画、関連計画において、JR 小川駅周辺は①「拠点・中心地」として定住化や企業誘致、商業誘致を行っていくこと、②交通結節点として公共交通の利便性を高めること、③JR 駅を中心としたコンパクトシティを形成し今後の高齢社会や人口減少社会に対応したまちづくりを進めることが期待されている。
- ・小川駅西側区域について、整備に関する基本構想を作成し、計画的なまちづくりを実現していくことが求められている。

**目的**

- ・JR 小川駅周辺において上位・関連計画において各種位置づけはあるものの、具体的な整備基本構想を立案するうえでは市民の声を反映した計画策定が必要である。
- ・本構想では、都市計画基礎調査等の統計データから地区を分析するとともに、行政、商業関係者、市民（駅利用者、周辺住民）からアンケート・ヒアリングを行い、地区の抱える問題点と課題を把握することで、効果の高い整備基本構想を策定することを目的とする。

・跨線橋及びそれにつながる市道は宇城市の東西軸としての機能を果たしており、アクセス性の向上に寄与している。  
※県道 14 号、国道 3 号は宇城市の南北軸

・宇城・氷川スマート IC の開通や線路を跨ぐ跨線橋の整備によって、駅周辺整備における前提条件が大きく変わり駅西側の活用が期待出来るようになった。  
・統計データ等からの地区分析とともに、関係者の意向調査を行い、地区の抱える問題点と課題を把握したうえで、整備基本構想を策定する。

**【調査の対象エリア】**



### 1-5 本構想の位置づけ

本構想は、「JR 小川駅周辺整備基本構想策定会議」が主体となって検討し、策定にあたっては上位計画や関連計画に即し、地区の現況や住民アンケートによる調査結果を反映させ計画する。また、住民説明会を開催し住民に対して説明を行う。

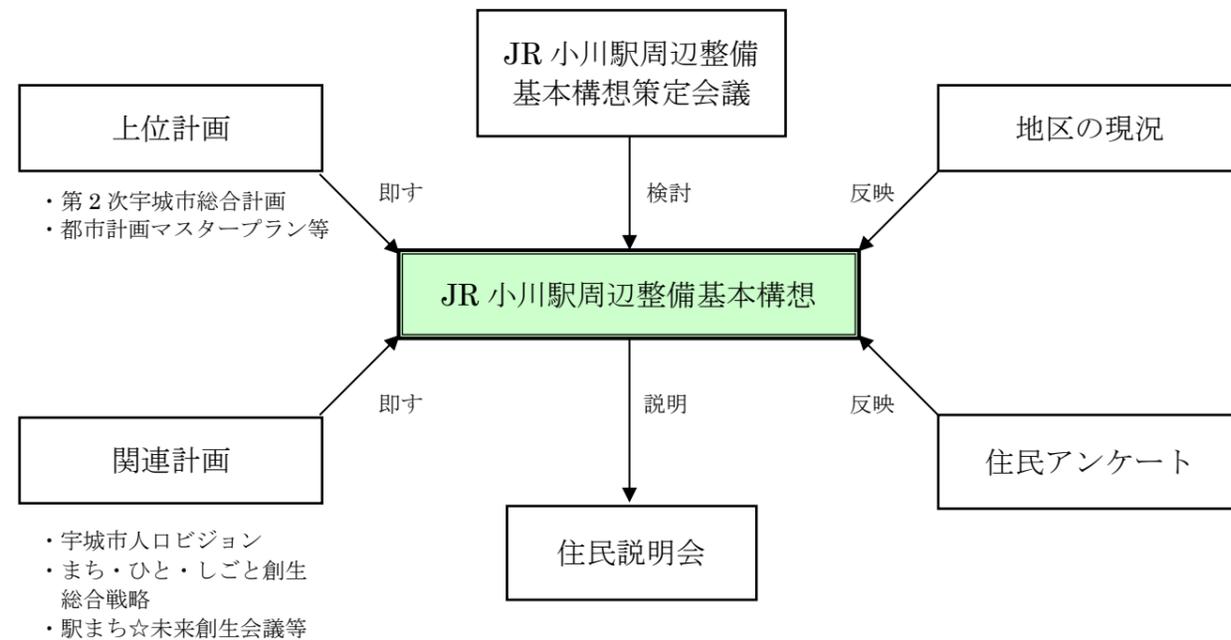


図 本計画の位置づけ

### 1-6 調査対象地区の設定

整備基構想策定にあたっては、JR 小川駅西側で下記の約 28.5ha の範囲を対象区域とする。  
 なお調査対象地区内には市営住宅の中ノ江団地があり、団地内の建物は老朽化のため退去と同時に解体予定であり、長期的なスパンで中ノ江団地の用地の活用も考慮する。

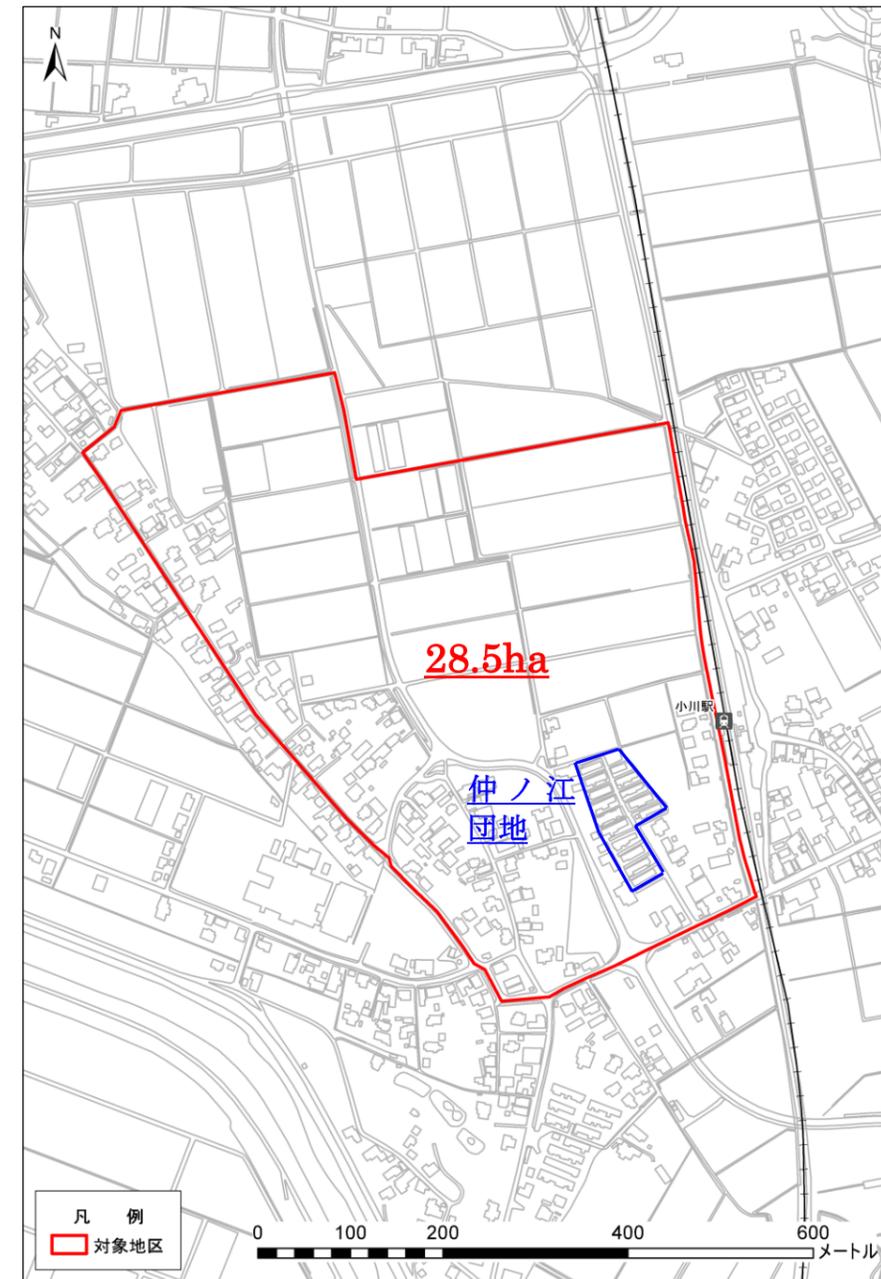


図 調査対象地区

## 2. 小川駅周辺地区の基本的事項の整理

### 2-1 基礎データの整理

#### 1. 宇城市の立地特性

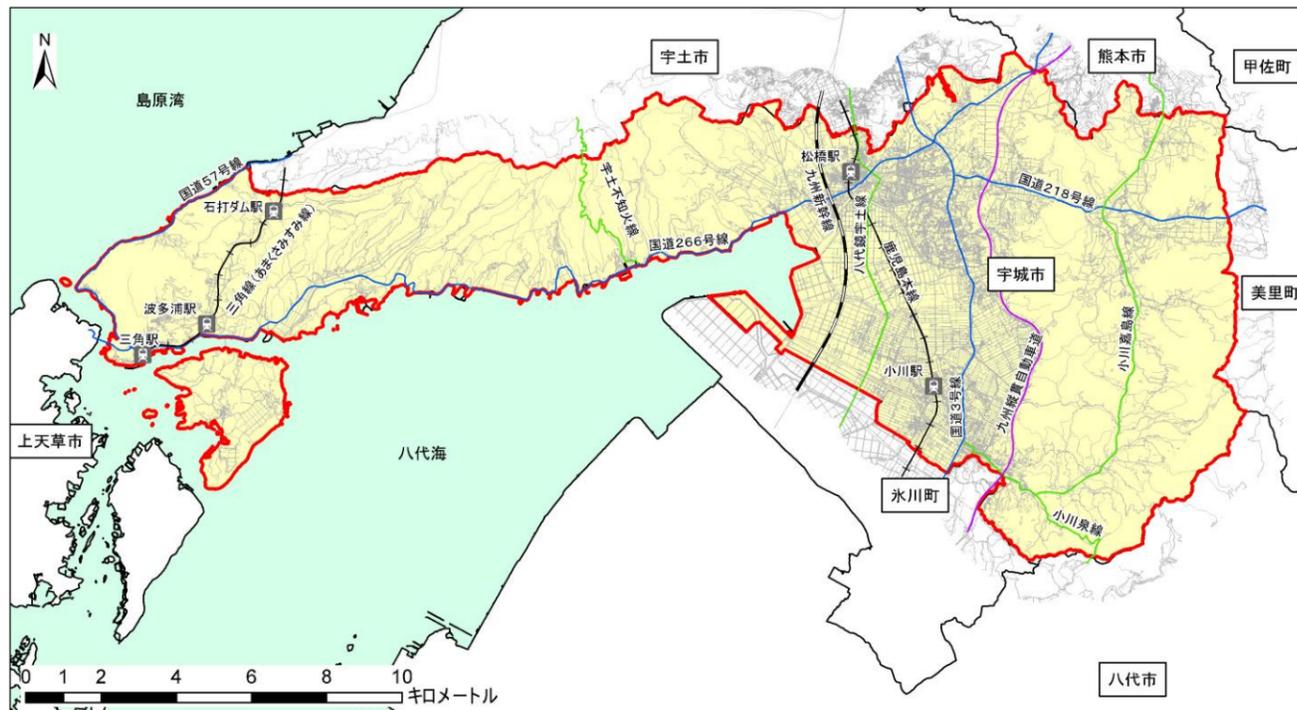
##### (1) 位置、地勢

宇城市は、熊本県のほぼ中央に位置し、九州の経済大動脈である国道3号と西は天草、東は宮崎県延岡市への結末点という地理的条件に恵まれ、有明海と不知火海に挟まれた宇土半島部と九州山地へ連なる中三間部、さらにその間に熊本都市圏に接する平野部を有し、変化に富んだ自然環境と都市機能を併せ持った地域である。

東西約31.2km、南北約13.7kmで188.61km<sup>2</sup>の面積を有している。

JR小川駅周辺地区は、本市の中心部にあるJR鹿児島本線松橋駅周辺から1駅南にあり、宇城市平野部の南側に位置する。

■宇城市の位置



#### 2. 人口の状況

##### (1) 人口、世帯数

- 宇城市全体及び対象地区で人口が減少している。
- JR小川駅東側では人口が増加傾向にありJR小川駅周辺の地区ポテンシャルは高いといえる。

本市では、人口減少対策についてこれまで取り組んできたものの、歯止めがかかっていない状況で、平成27年の国勢調査では59,756人となっている。

一方、世帯数は増加しており、1世帯あたり人口の減少が伺える。

調査対象地区の人口も宇城市の傾向と同様に人口減少が続いているが、平成22年⇒平成27年の減少率では対象地区の人口減のほうがかつて緩やかである。

一方、JR小川駅の東側（国勢調査区：北新田、江頭、西北小川）の人口は増加傾向にありJR小川駅周辺のポテンシャルは高いことが伺える。

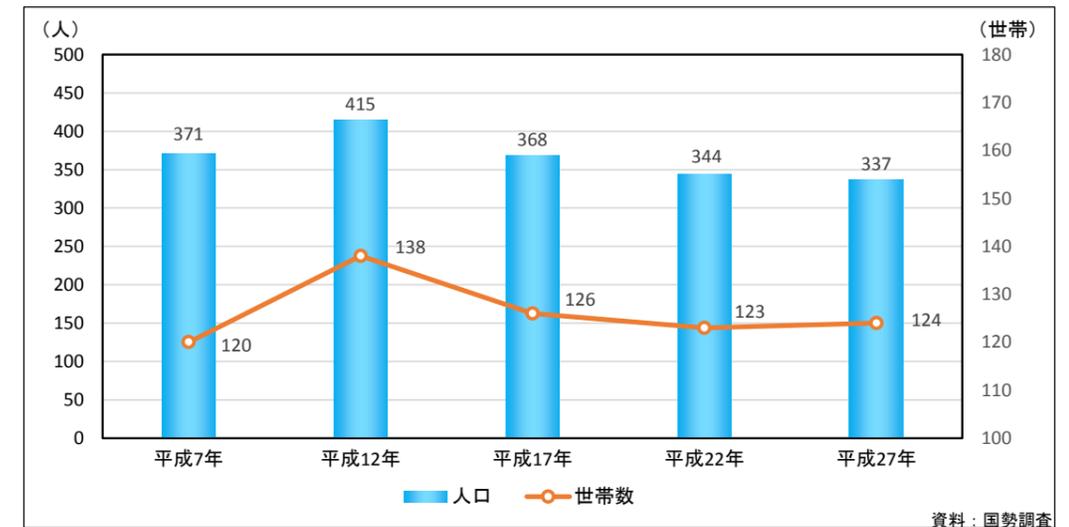


図 人口、世帯数 (対象地区)

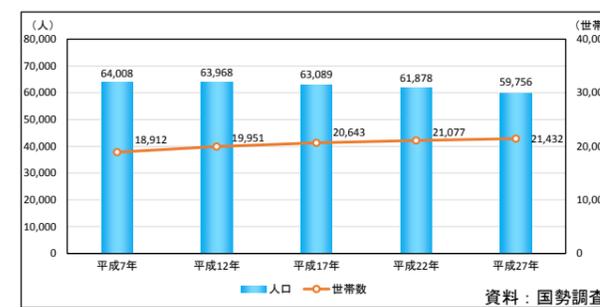


図 人口、世帯数 (宇城市全体)

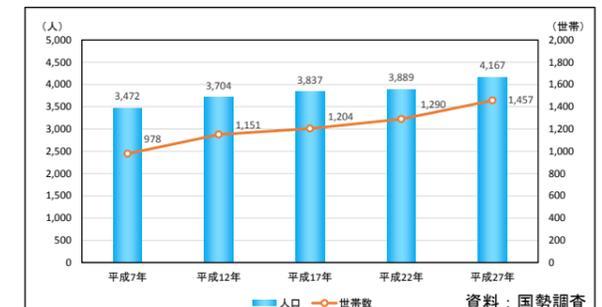


図 人口、世帯数 (JR小川駅東側)

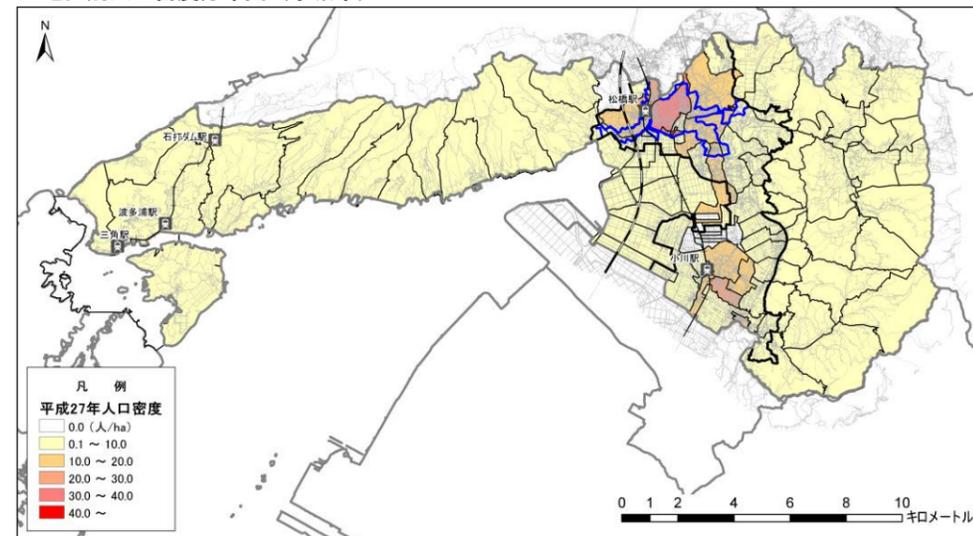
(2) 地区別人口

●対象地区の人口密度は比較的高いが、人口密度は減少傾向にあり立地特性が活かされていない。

本市の中心部であるJR松橋駅や宇城市役所周辺、JR小川駅周辺で人口密度が高く、特にJR松橋駅の東側地区で人口が集中している。また、JR鹿児島本線や国道3号線に近い地区の平野部の人口密度が比較的高い状況にある。なお、対象地区の人口密度は11.8人/haであり周囲と比較して高い状況にある。

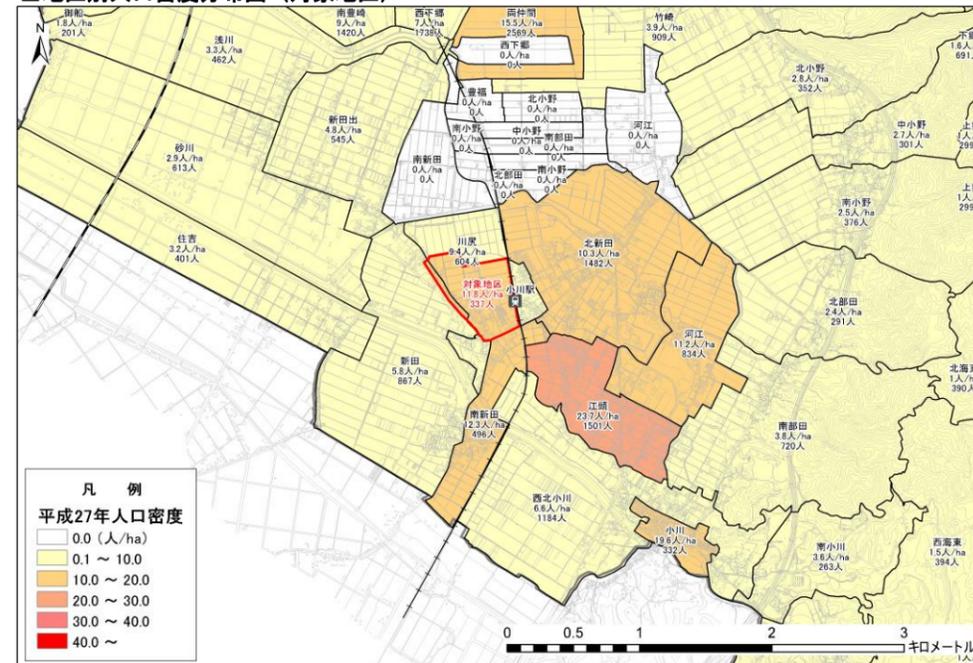
地区別の人口密度増減をみると人口密度分布が高い区域は人口密度も増加傾向にある。JR小川駅周辺も人口増加傾向にあるものの、対象地区は人口密度減少傾向にあり駅直近という立地が活かしきれない状況がうかがえる。

■地区別人口密度分布図(宇城市)



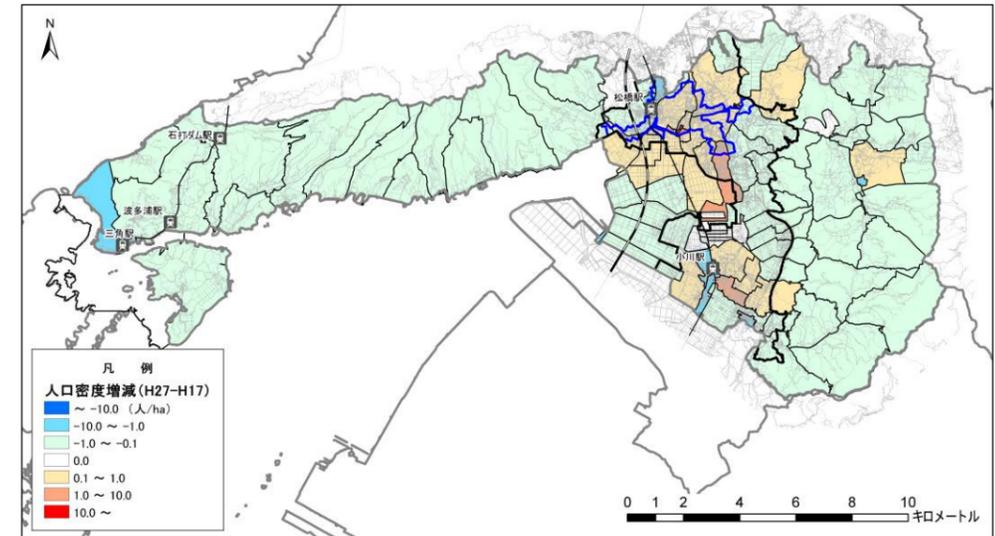
資料：国勢調査

■地区別人口密度分布図(対象地区)



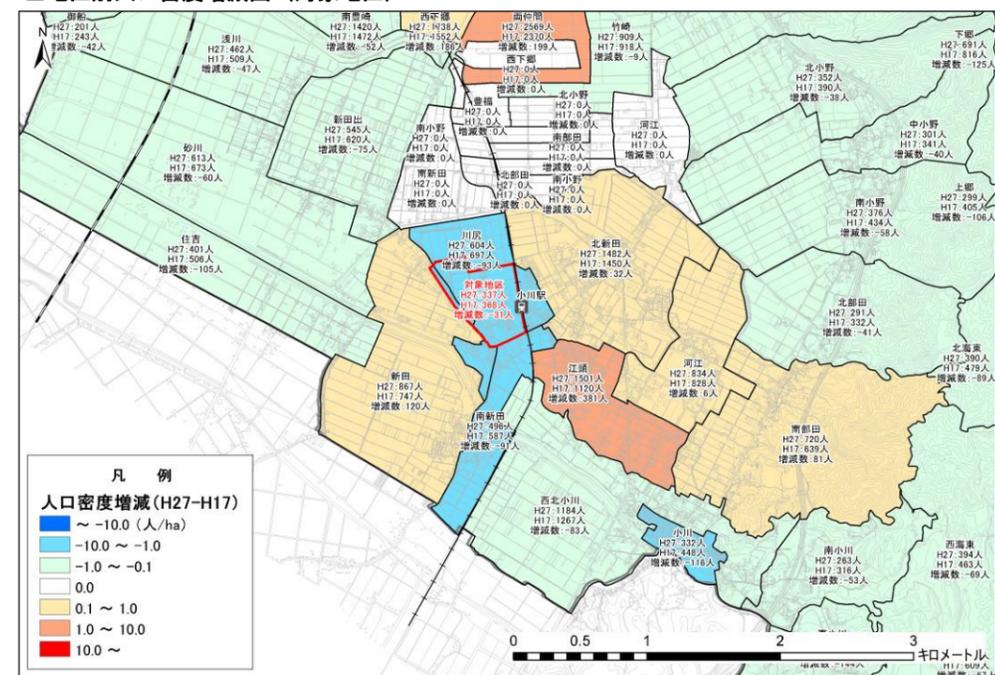
資料：国勢調査

■地区別人口密度増減図(宇城市)



資料：国勢調査

■地区別人口密度増減図(対象地区)



資料：国勢調査

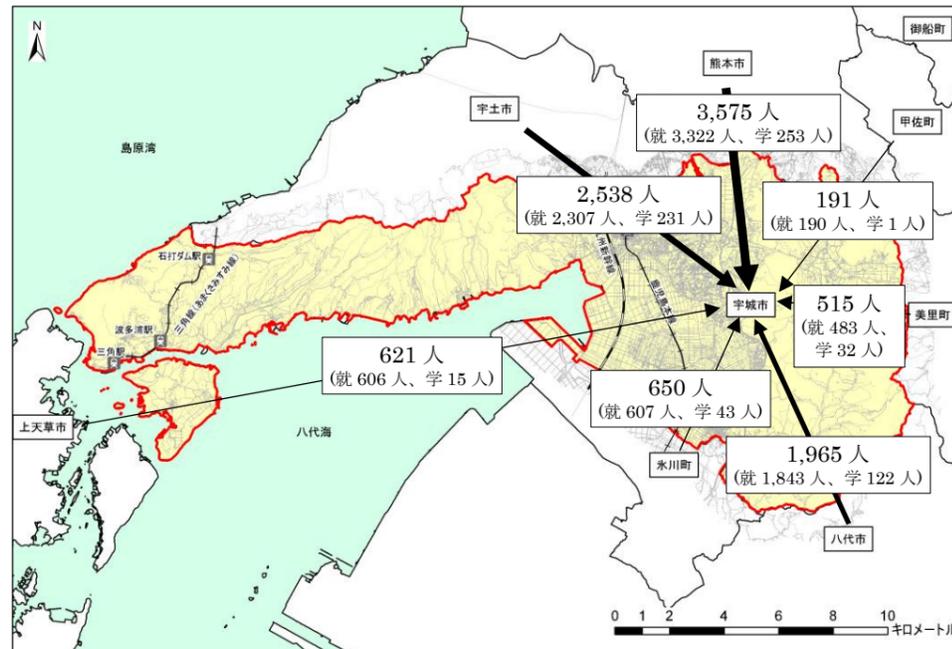
### 3. 通勤・通学動向

#### (1) 流入人口、流出人口

- 本市との関わりが特に高い市町は熊本市、宇土市、八代市である。
- 流出超過は対熊本市のみで、八代市、宇土市、その他周辺都市は流入超過となっている。

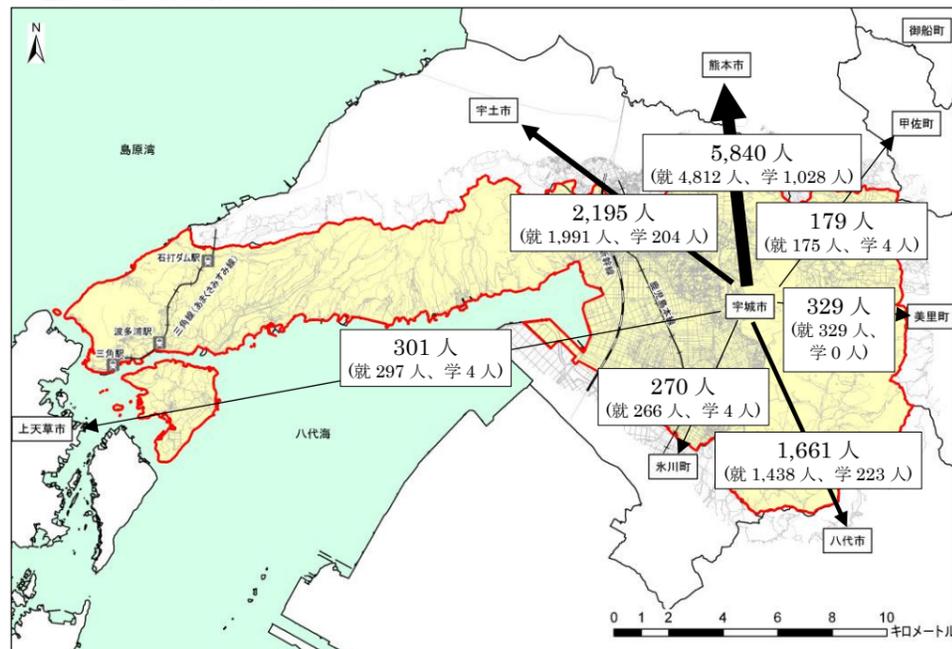
本市の通勤・通学による流入人口、流出人口の状況は、熊本市、宇土市、八代市との関わりが大きい。熊本市へは3,575人の流入に対して5,480人と流出超過となっているが、その他の都市は、いずれも流入超過となっており、通勤・通学で昼間人口が増加していることが想定される。

■通勤・通学者数流入図(15歳以上)



資料：平成27年国勢調査

■通勤・通学者数流出図(15歳以上)



資料：平成27年国勢調査

### 4. 土地利用の現況

#### (1) 土地利用状況

- 自然的土地利用が57.9%を占めており調査対象地区の北東部に広がっている。

調査対象地区の土地利用は自然的土地利用が57.9%、都市的土地利用が42.1%となっている。自然的土地利用は大半が田で地区の北東部一帯に広がっている。都市的土地利用は住宅用地が最も多く、地区南部及び地区西部の集落内道路沿いに広がっている。

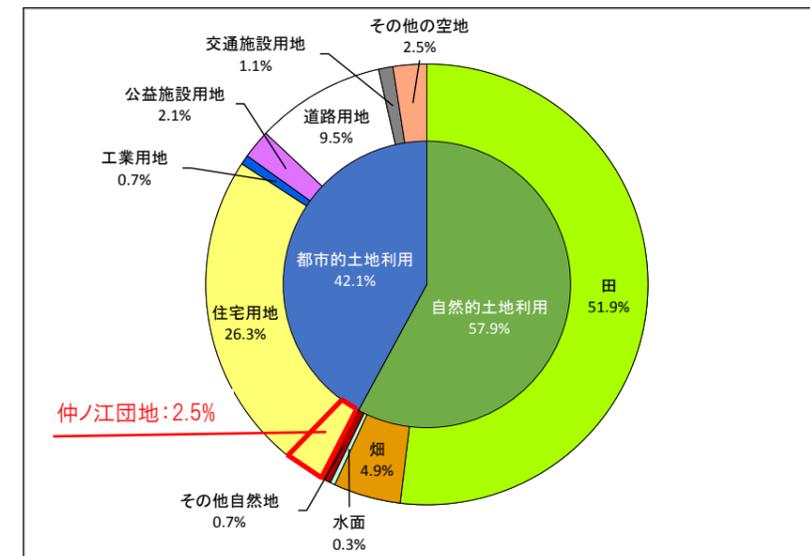


図 土地利用の割合(対象地区)

■土地利用現況図(対象地区)



資料：都市計画基礎調査(平成29年)

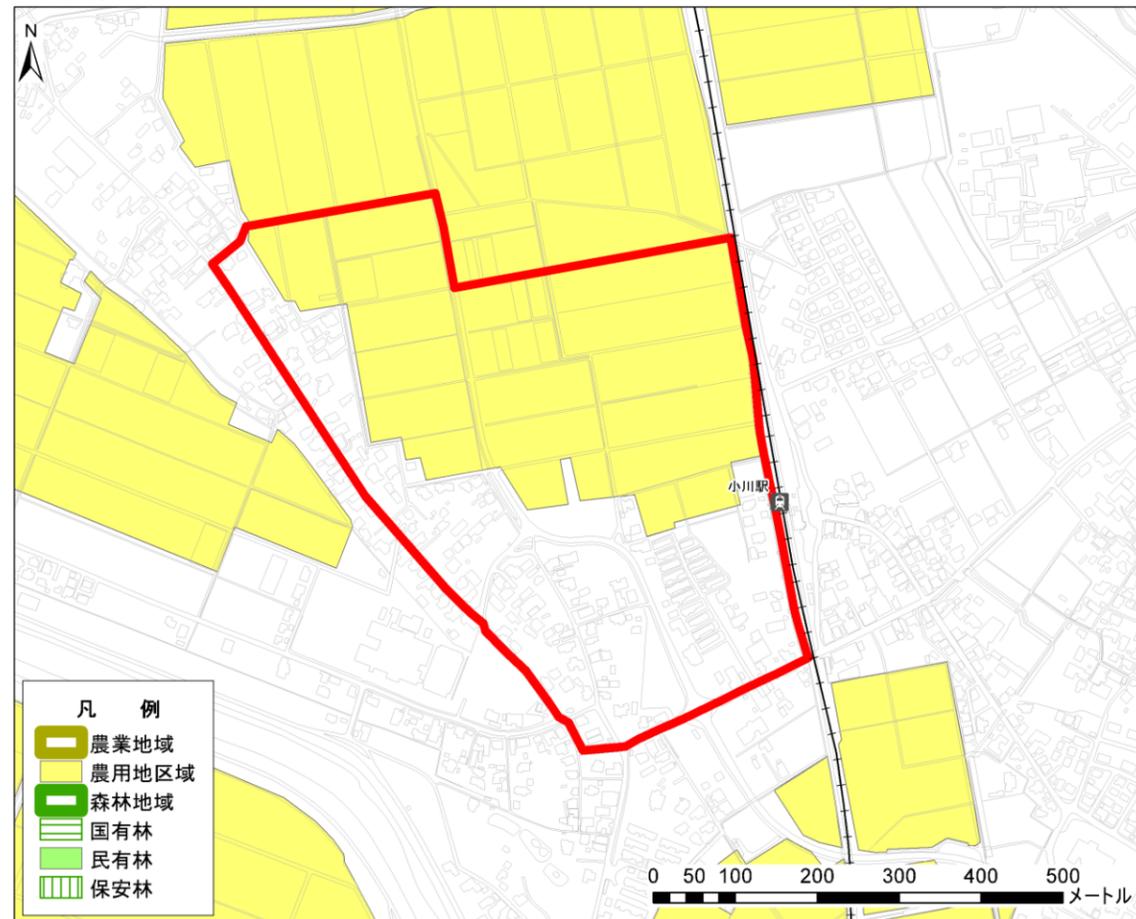
(2) 法規制状況

●地区北東部が農用地区域指定されている。

土地利用状況において自然的土地利用が広がっていた調査対象地区の北東部については農用地区域の指定がされている。

地区南部及び西部は旧来からの市街地が広がっており、農用地区域の指定はない。また、都市計画における用途地域指定もない状況である。

■法規制現況図



(3) 地価

●地価は下げ止まりの傾向が見られる。

平成7年から5年おきの地価推移（直近の価格のみ平成29年）をみると、平成7年から平成12年は一時的に下落傾向から回復しているものの、その後再び下落傾向となり、平成27年まで下落が続いている。

直近の地価公示価格、都道府県地価調査の価格によると平成27年以降は横ばいとなっており、地価は下げ止まりの傾向が見られる。

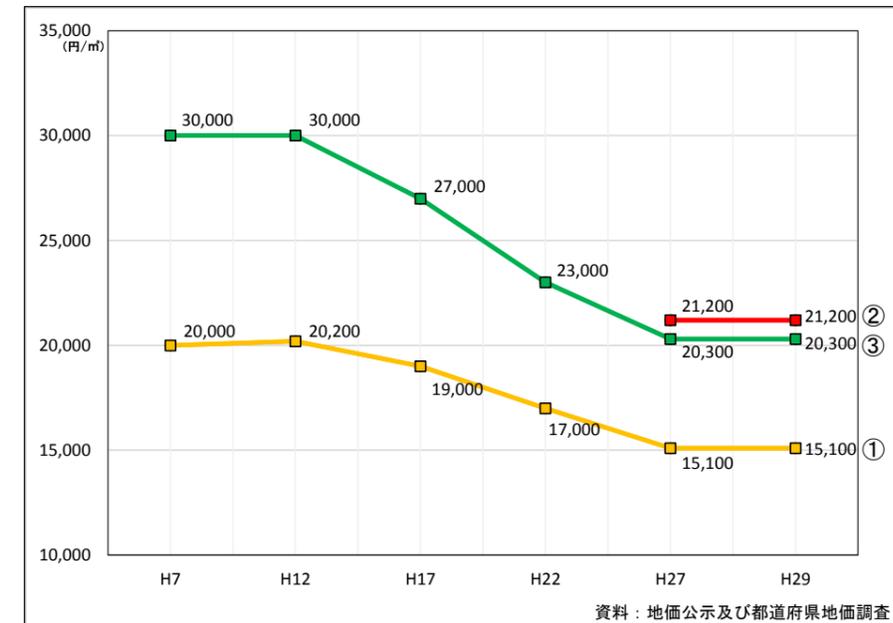
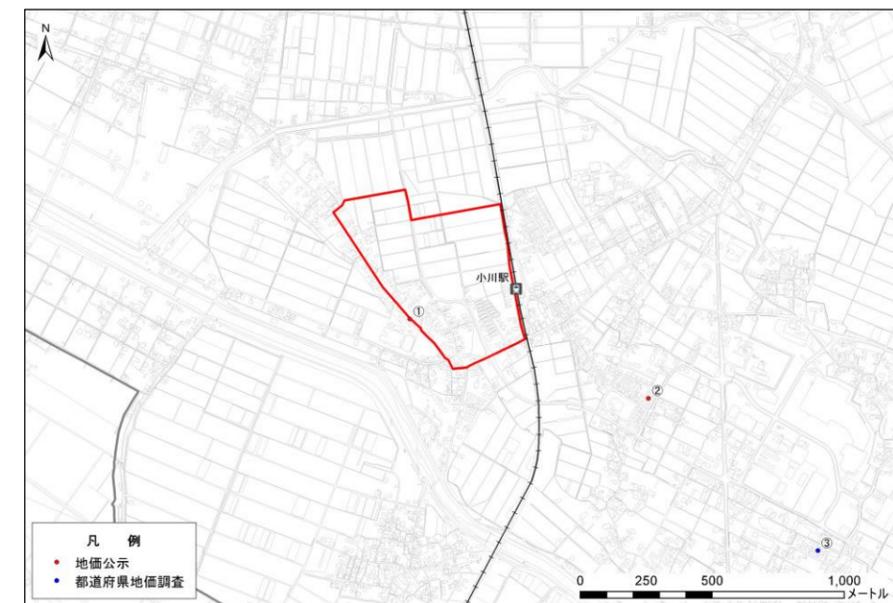


図 地価の推移（小川駅周辺）

■地価位置図



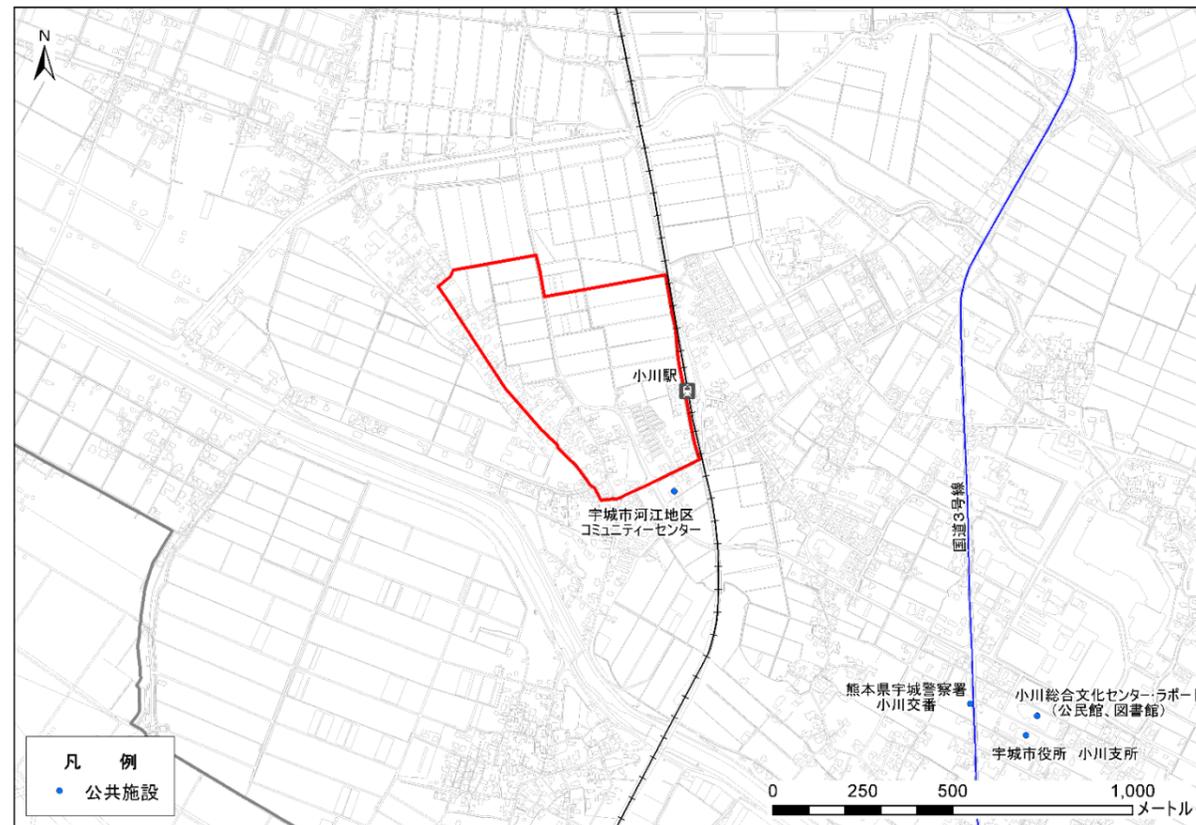
5. 主要施設の立地状況

(1) 公共施設

- 調査対象地区内に公共施設は立地していない。
- 調査対象地区南の隣接地にコミュニティーセンターが立地している。

調査対象地区内に公共施設は立地していない。JR 小川駅周辺においては、宇城市河江地区コミュニティーセンターが立地しており、その他は国道3号線周辺に宇城市役所小川支所及び交番等が立地する。

■ 公共施設の分布図



資料：都市計画基礎調査（平成29年）

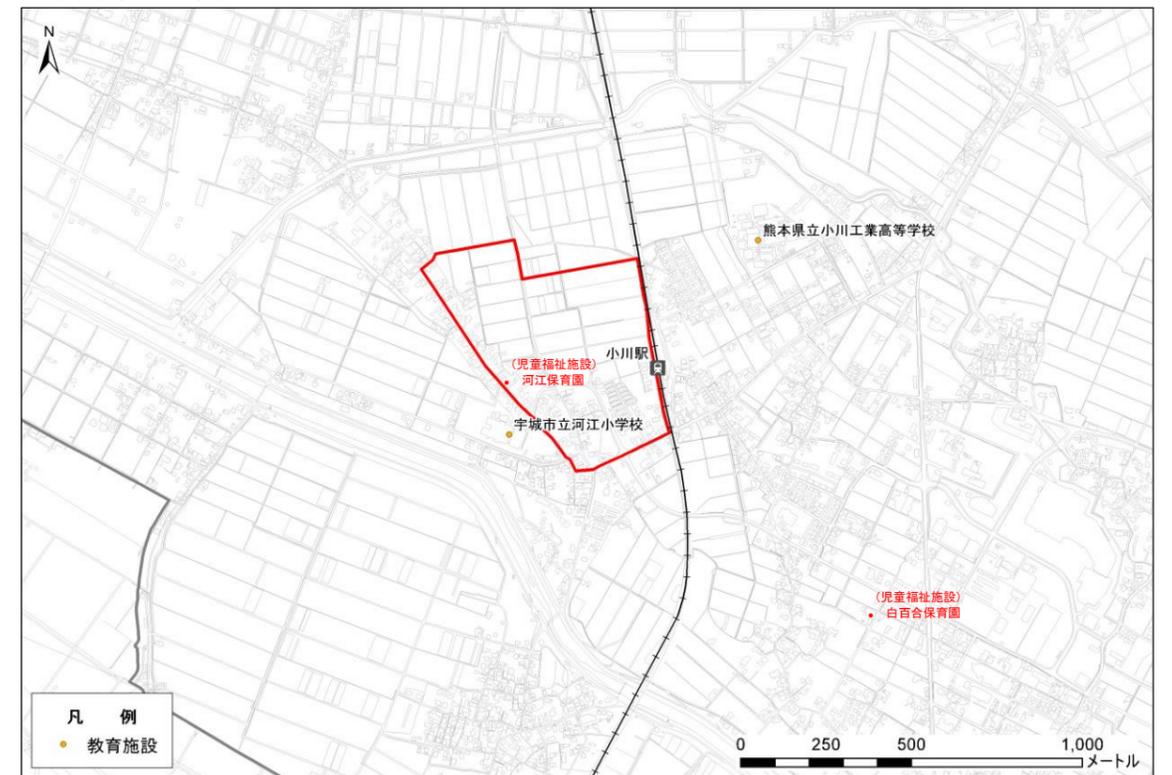
(2) 教育施設

- 調査対象地区に近接して河江小学校、小川工業高校が立地する。
- 地区内には児童福祉施設の河江保育園が立地する。

調査対象地区内に教育施設は立地していないが、調査対象地区に近接して河江小学校及び小川工業高校が立地する。

調査対象地区内には教育施設ではないが、児童福祉施設の河江保育園が立地している。

■ 教育施設の分布図



資料：都市計画基礎調査（平成29年）

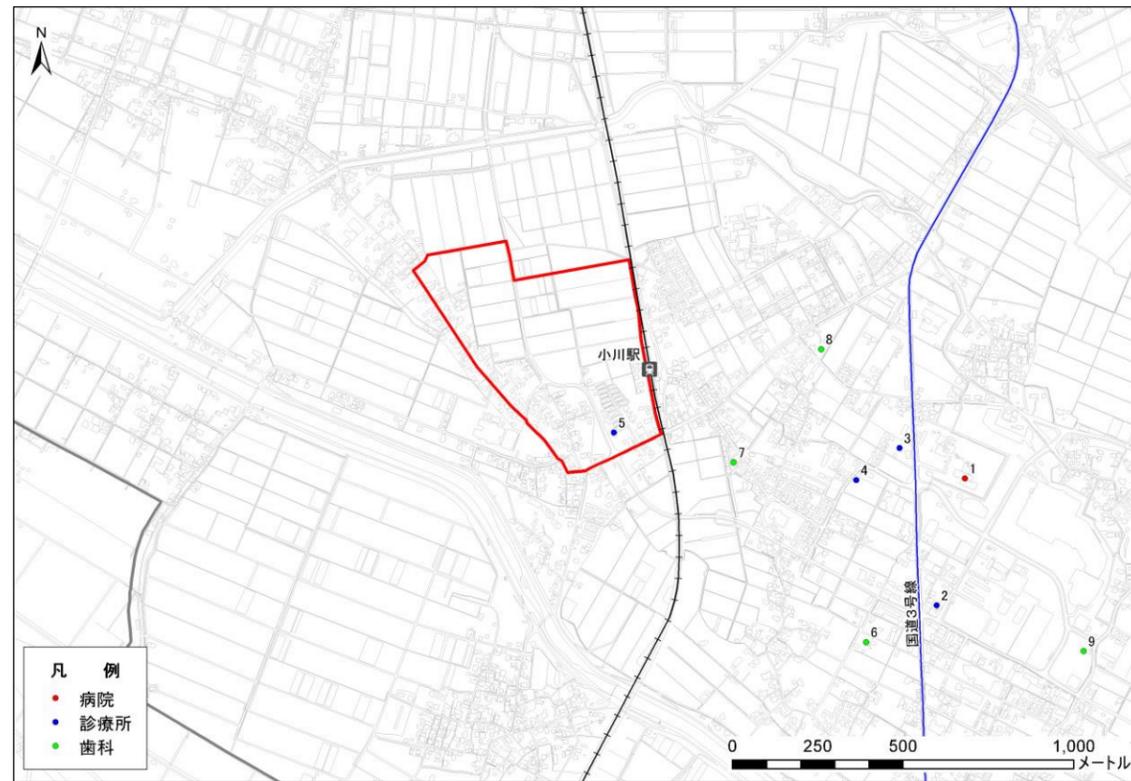
(3) 医療施設

●調査地区内にクリニックが1件あり、周辺まで含め9件の医療施設が立地している。

医療施設は調査対象地区内に内科・呼吸器科のクリニックが1件立地している。  
調査対象地区外では JR 小川駅東側の都市的土地利用が広がる区域に9件立地している。診療科目は内科系、歯科、皮膚科となっている。

番号	名称
1	おおもり病院(内科、消化器科等)
2	江藤外科胃腸科医院(外科、胃腸科等)
3	廣岡クリニック皮膚科(皮膚科)
4	小川中央クリニック(胃腸科、内科)
5	たかはしクリニック(内科、呼吸器科)
6	前崎歯科医院(歯科)
7	山崎歯科医院(歯科)
8	ひがしだ歯科(歯科)
9	ハニー歯科(歯科)

■医療施設の分布図



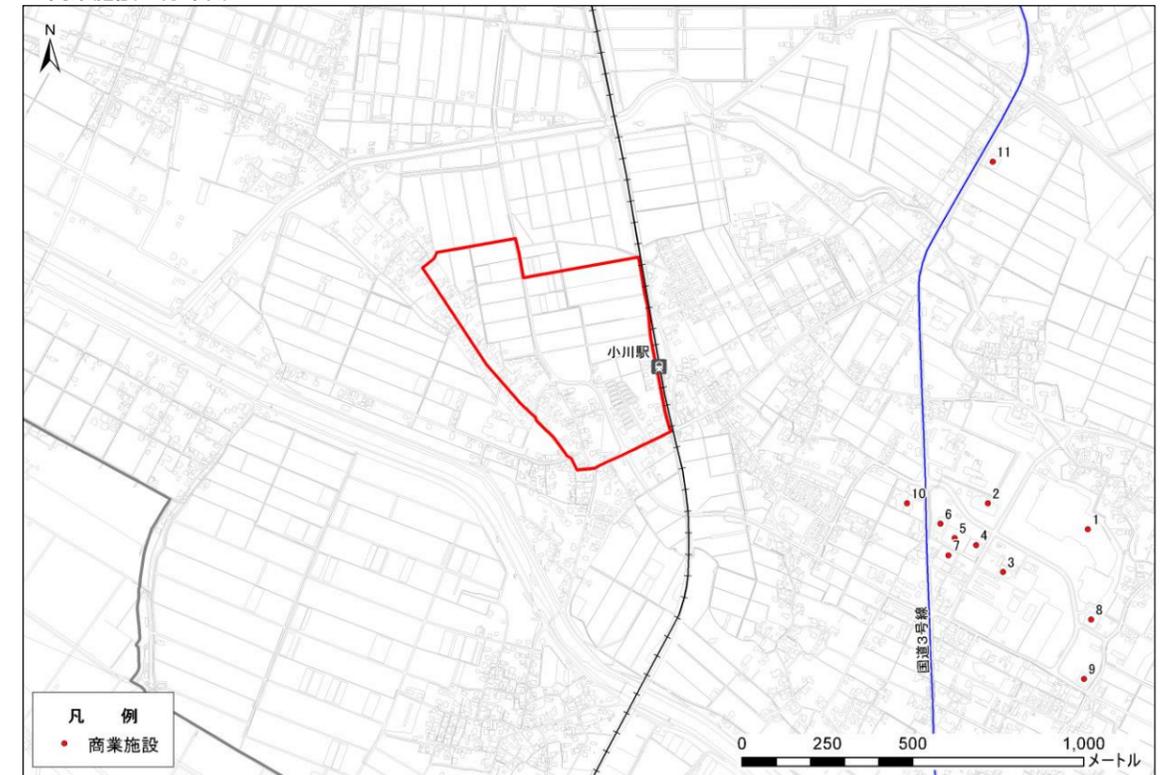
(4) 主要商業施設

●主要商業施設は国道3号沿いに立地している。

主要商業施設(1,000㎡以上を対象とする。)は、調査対象地区内には立地しておらず、国道3号の沿道に集積している。施設は大型商業施設の構成店舗が多い。また、国道3号沿いには小規模店舗も多く立地している。

番号	名称
1	イオンモール宇城
2	TOHOシネマズ 宇城
3	楽市楽座小川店
4	Kid's US.LAND イオンモール宇城店
5	ザ・ダイソー
6	コミックバスター SUPER Live Stage イオンモール宇城店
7	ホームセンターマツオカ
8	オートベルイオンモール宇城バリュー店
9	プロス宇城小川店
10	コメリハード&グリーン 熊本小川店
11	ファッションセンターしまむら小川店

■商業施設の分布図

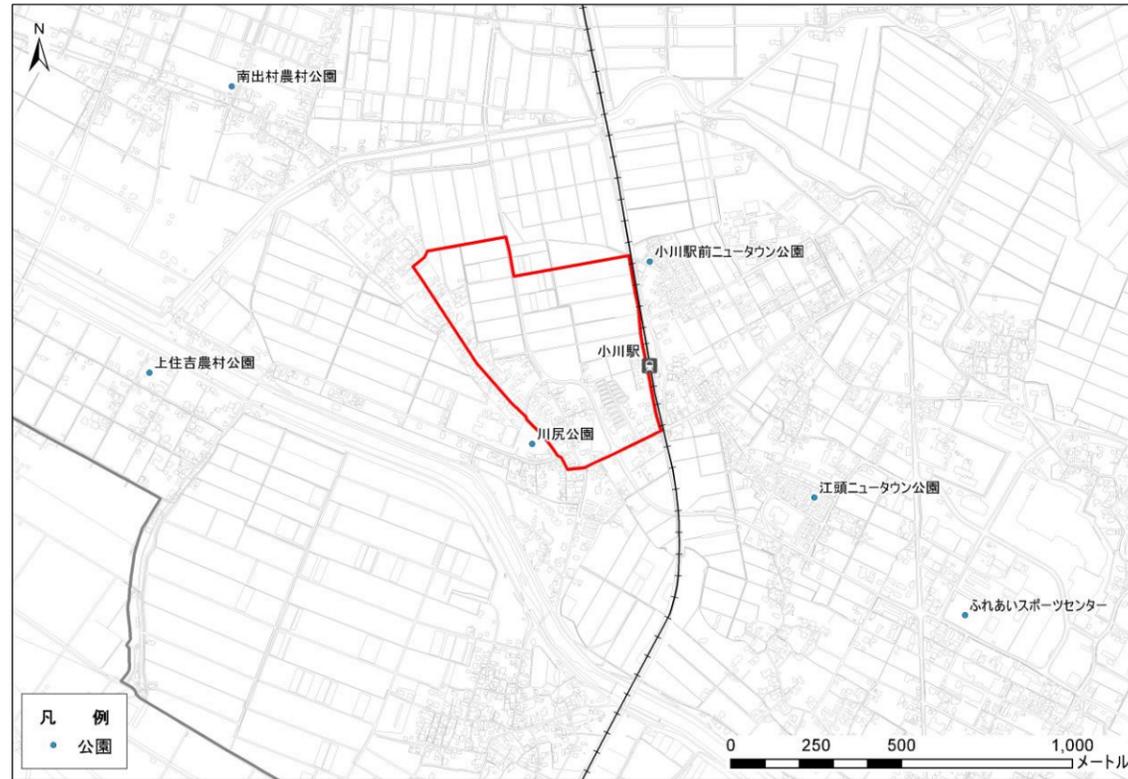


(5) 公園

●調査対象地区の西側に近接して川尻公園が整備されている。

調査対象地区内に公園は整備されていない。調査対象地区の西側に近接して川尻公園が整備されている。その他、地区から少し離れているが、南出村農村公園、江頭ニュータウン公園が整備されている。

■公園の分布図



資料：庁内資料（HPより）

6. 交通状況

(1) 道路

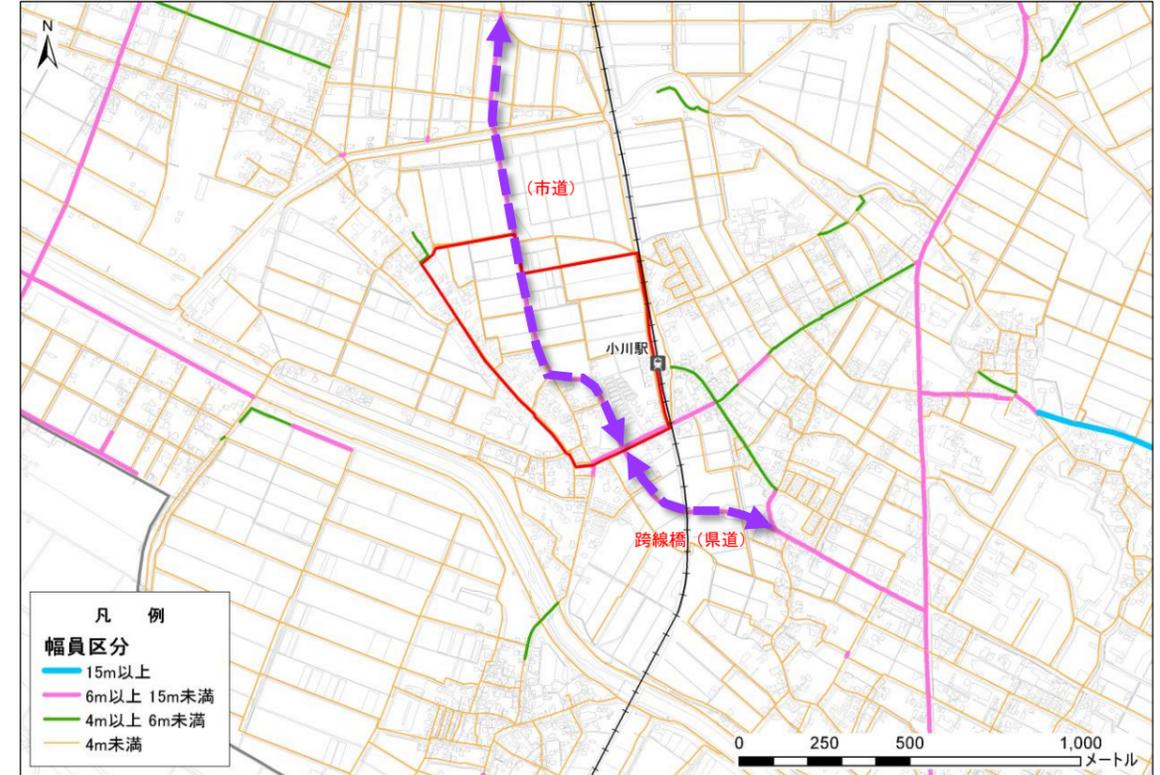
●地区内を南北に縦断する市道が6m以上に整備済のほかは、4m未満の未整備道路が広がっている。

調査対象地区内の道路は、跨線橋に接続し地区を南北に縦断する6m以上15m未満の市道が整備されている。（跨線橋（県道）及び市道とも平成29年都市計画基礎調査時点では未整備で整理）

その他の道路は4m未満と全体的に未整備の状況である。

調査対象地区周辺においても国道3号線や駅までのアクセス道路、県道14号といった骨格となる道路を除くと4m未満の未整備道路が多い状況である。

■道路現況図



資料：都市計画基礎調査（平成29年）

(2) 鉄道

- JR 熊本駅、JR 八代駅へのアクセスに優れ、利用者数も比較的多い。

JR 小川駅は熊本市と八代市のほぼ中間にあり JR 熊本駅まで 23 分、JR 八代駅まで 14 分と熊本県の主要都市までのアクセス性に優れている。JR 小川駅から熊本方面への電車は 45 本/日、八代方面への電車は 46 本/日運行されている。

JR 小川駅の一日の利用者は平成 29 年度で 1,207 人であり、熊本県内でも比較的用户数が多い状況にある。(県内 15 位、(参考) 松橋駅：県内 13 位)

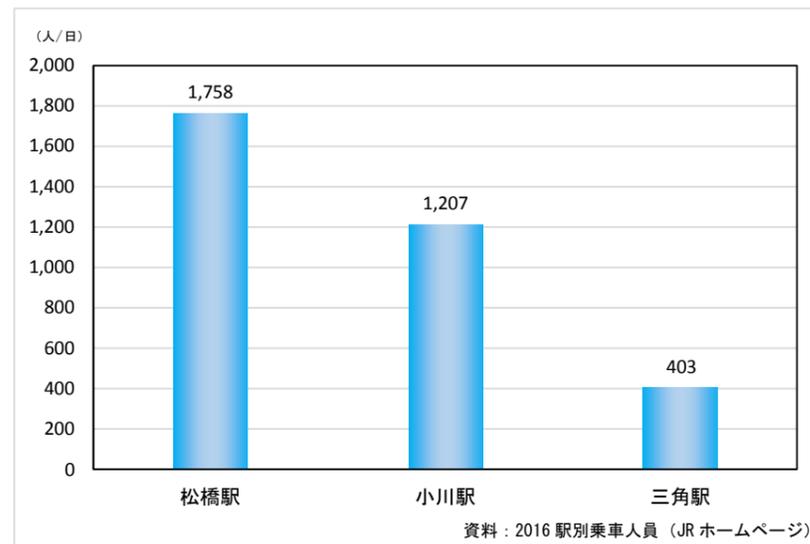
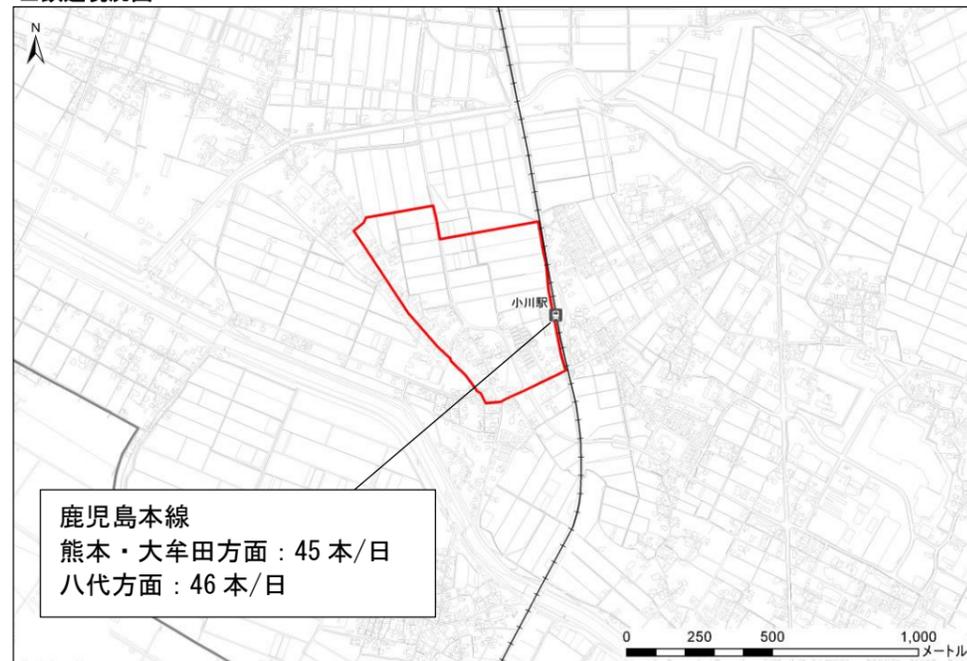


図 宇城市駅別乗車人員 (平成 29 年度)

■鉄道現況図



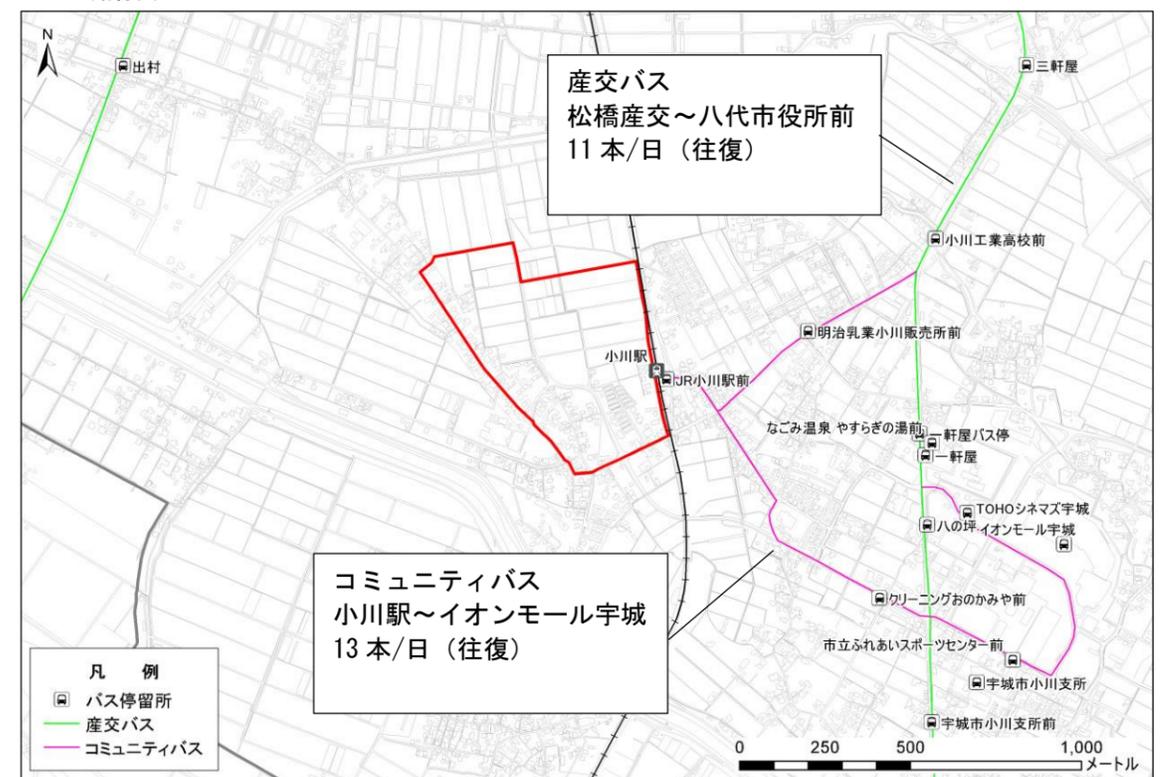
(3) バス

- 調査対象地区周辺のバスは大型商業施設が運行するコミュニティバスと国道 3 号を南北に通行する路線バスがある。
- 駅から直接乗車できるバスは大型商業施設が運行するコミュニティバスのみである。

調査対象地区周辺は、大型商業施設が運行する無料コミュニティバス及び松橋産交～八代市役所前間の産交バスが運行している。

駅から直接乗車できるバスは大型商業施設が運行する無料コミュニティバスのみで、路線バスは国道 3 号を南北に通過するのみである。

■バス路線図



(4) 交通量

- 国道3号の交通量は、平成22年調査に比べて平成27年調査では大幅に増えている。
- 跨線橋の整備により交通量等にも影響があると考えられる。

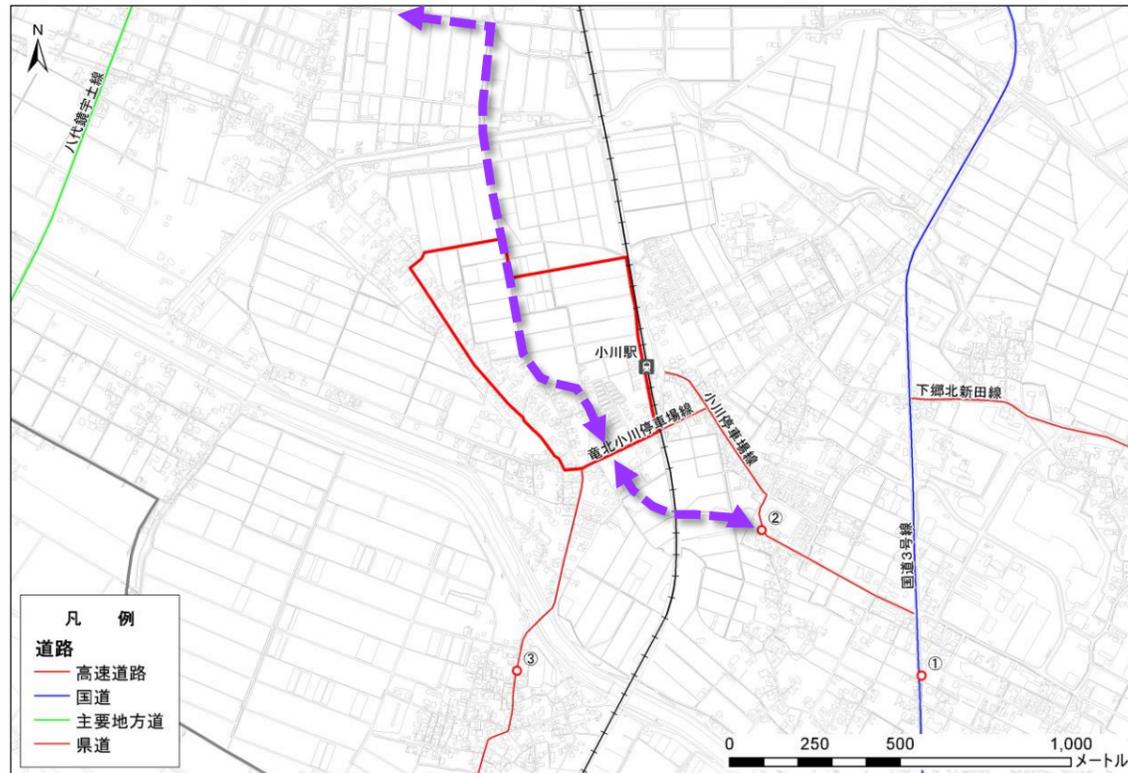
地区周辺の自動車交通量は、国道3号が平成22年14,634台(12時間交通量)から平成27年20,508台(12時間交通量)と交通量が約1.4倍増加している。小川停車場線、竜北小川停車場線は平成22年1,215台(12時間交通量)から平成27年1,175台(12時間交通量)と大きな変動はない。  
 国道3号の混雑度は1.5で「ピーク時のみの混雑度から日中の連続的混雑への過渡の状態」にある。  
 なお、平成27年交通センサス時点では跨線橋が未整備であったが、跨線橋の完成により交通の流れも変化していると考えられる。

表：主要道路断面交通量

図面番号	路線名	観測地点名	12時間交通量(H27)	12時間混雑度(H27)	12時間交通量(H22)	12時間交通量(H17)
①	一般国道3号	宇城市小川町江頭	20,508	1.52	14,634	15,139
②	小川停車場線	-	1,175	0.18	1,215	1,289
③	竜北小川停車場線	-	1,175	0.22	1,215	1,289

資料：道路交通センサス(平成17年、平成22年、平成27年)

■断面交通量観測地点位置図



資料：道路交通センサス(平成22年)

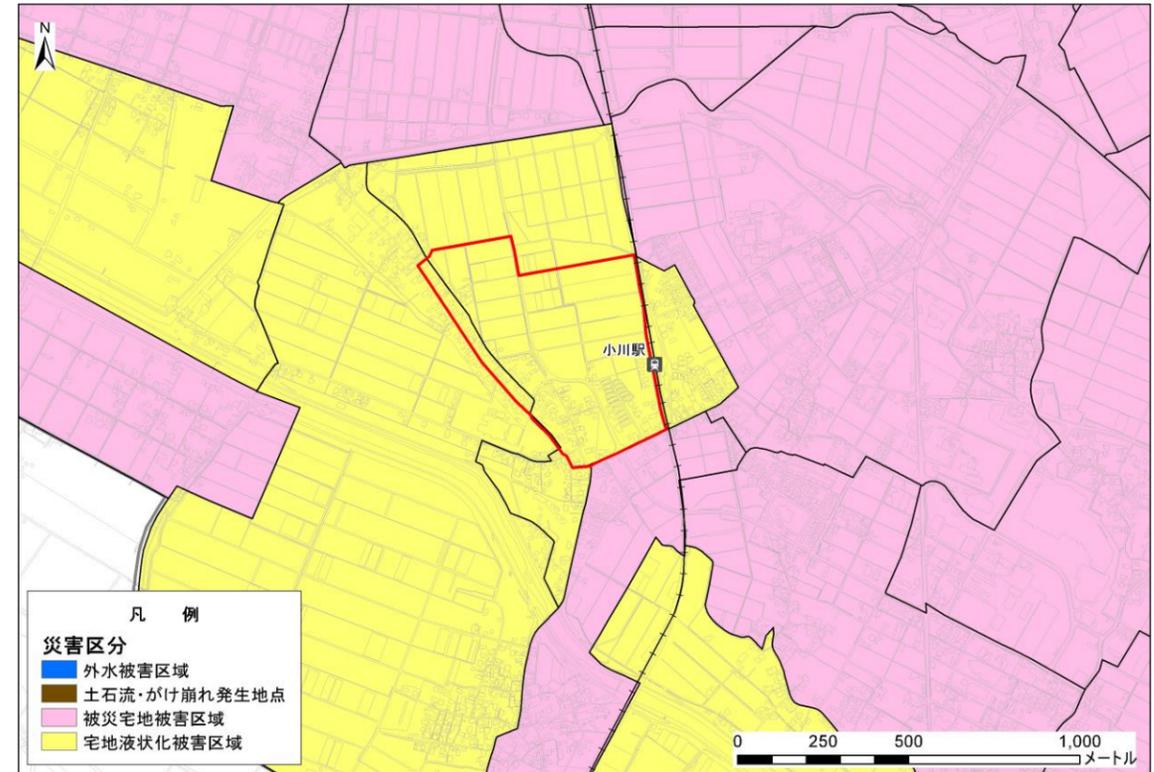
7. 災害

(1) 災害履歴

- 調査対象地区全域が宅地液状化被害区域となっている。

平成28年の熊本地震により宇城市も全域において多くの被害を受けた。小川駅周辺においても建物の損壊や宅地液状化等の被害が発生した。  
 調査対象地区は全域が宅地液状化被害区域となっている。

■災害の発生状況図



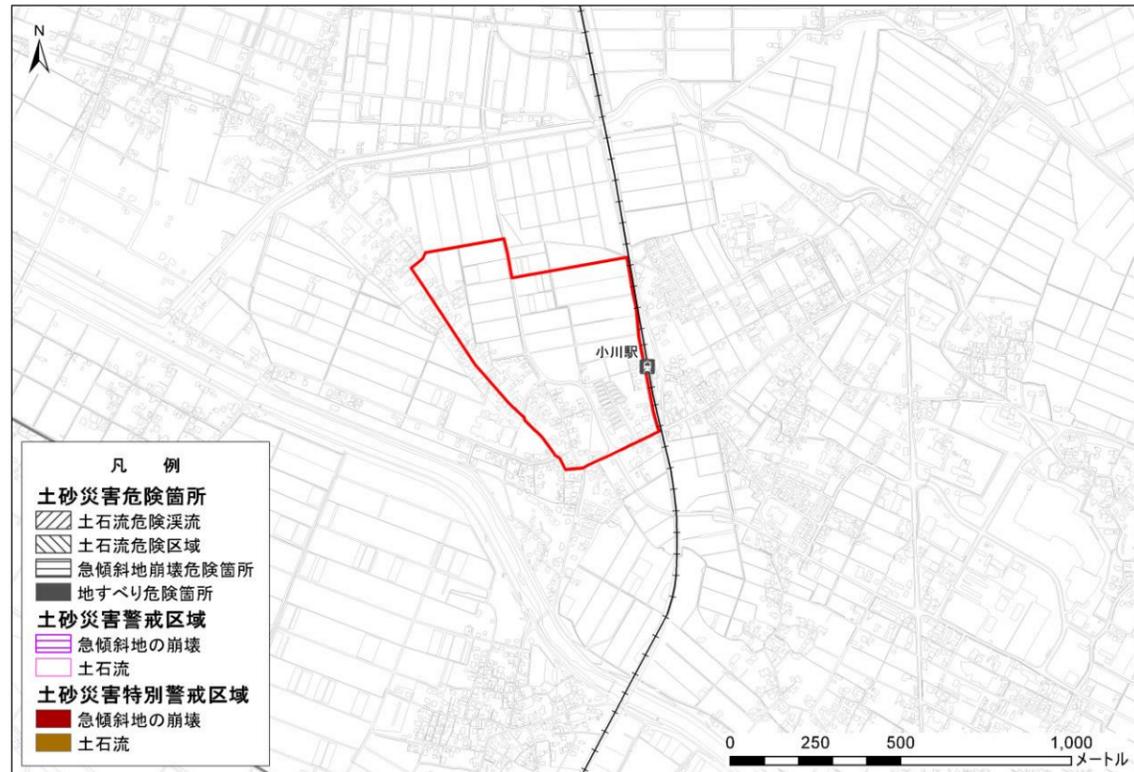
資料：都市計画基礎調査(平成29年)

(2) 土砂災害危険区域

●調査対象地区に土砂災害危険区域は含まれない。

調査対象地区に土砂災害危険区域は含まれないため、土砂災害による危険性は少ないと考えられる。

■災害危険区域図



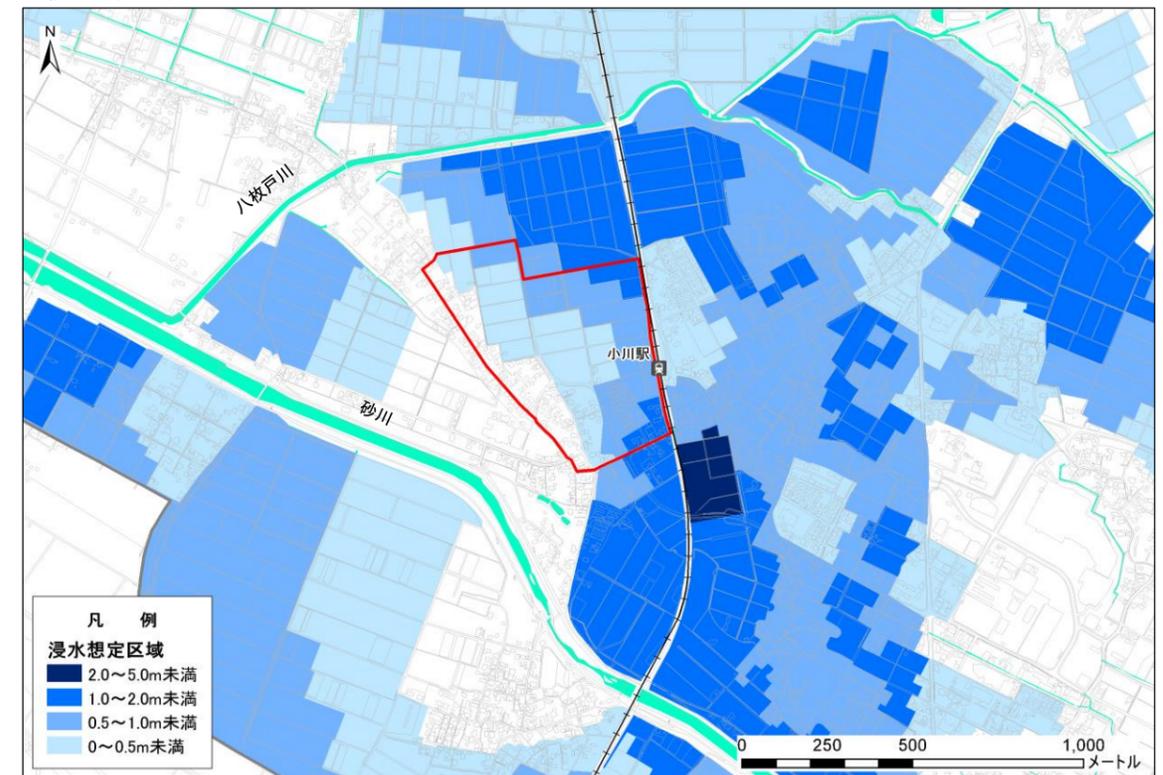
(3) 浸水想定区域

●調査対象地区内は河川の氾濫が起こった場合、最大で2.0m未満の浸水が想定されている。

調査対象地区内は砂川及び八枚戸川の氾濫が起こった場合2.0m未満の浸水が想定されている。なお、調査対象地区内の浸水想定区域は現況土地利用が田の部分が多い。

また、調査対象地区の東側の既存の市街地の一帯も最大で2.0m未満の浸水が想定されている。

■浸水想定区域図

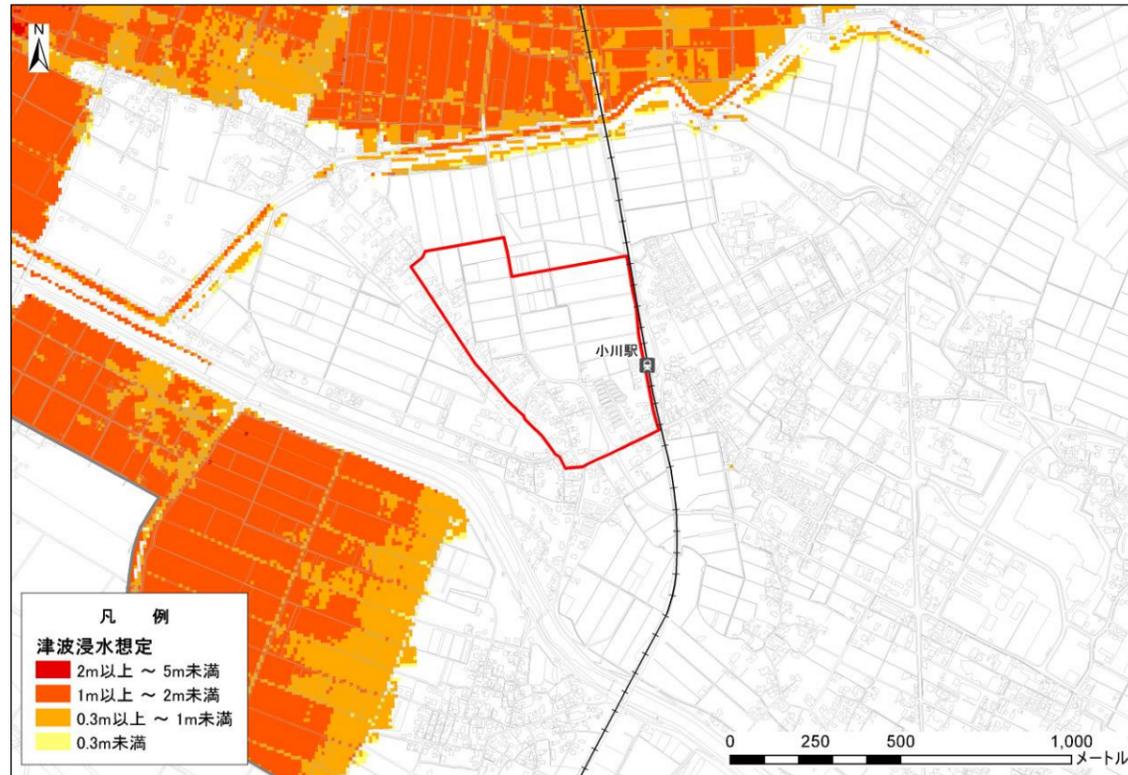


(4) 津波浸水想定区域

●調査対象地区内は津波浸水想定区域に含まれない。

対象地区内は津波浸水想定区域に含まれないため、津波による浸水の危険性は少ないと考えられる。

■津波浸水想定図



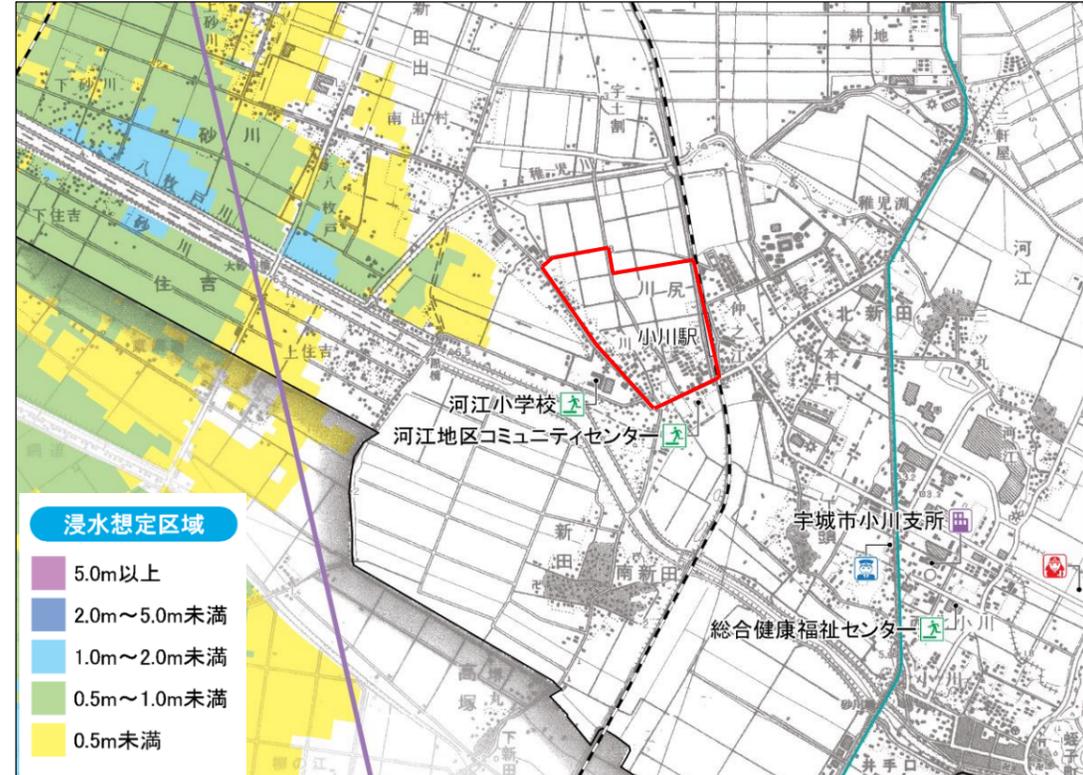
資料：国土数値情報

(5) 高潮浸水想定区域

●調査対象地区内は高潮浸水想定区域に含まれない。

調査対象地区内は高潮浸水想定区域に含まれないため高潮による浸水の危険性は少ないと考えられる。

■高潮浸水想定図



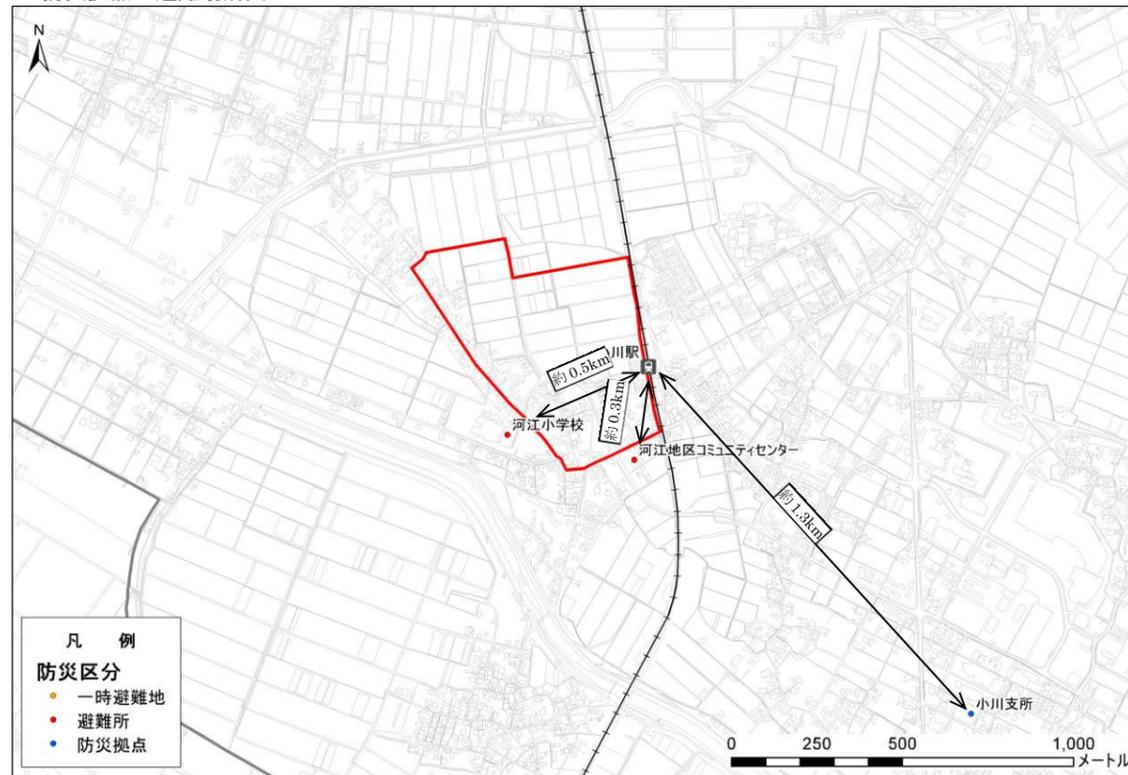
資料：ハザードマップ

(6) 避難施設

- 調査対象地区周辺の避難施設は河江地区コミュニティーセンター、河江小学校がある。
- 防災拠点である宇城市役所小川支所は、JR小川駅から直線距離で約1.3kmの距離にある。

調査対象地区周辺の避難施設は、地区の南側すぐに隣接して河江地区コミュニティーセンター（収容可能人数：330人）、西側すぐに隣接して河江小学校（収容可能人数：840人）がある。  
また、防災拠点である宇城市役所小川支所はJR小川駅から直線距離で約1.3kmの位置にある。

■防災拠点・避難場所図



資料：都市計画基礎調査（平成29年）

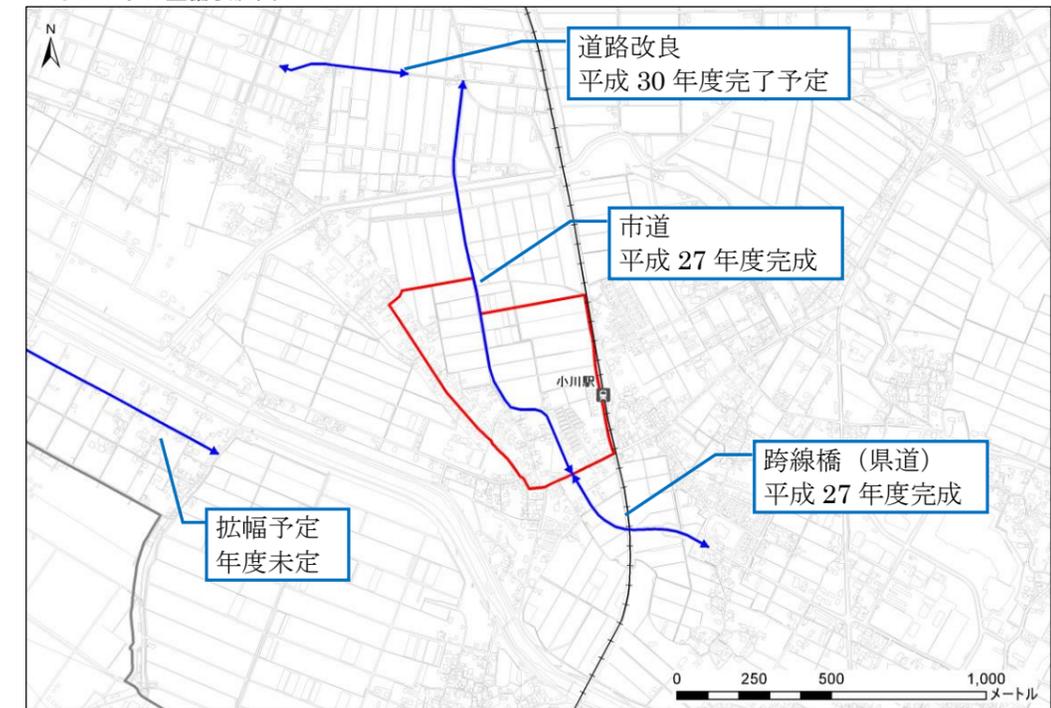
8. インフラの整備状況と今後の整備予定

- 調査対象地区内で過去5年以内に整備されたインフラはない。
- 調査対象地区の北側市道が整備されると国道3号と県道14号をつなぐ東西軸となる。

調査対象地区内において過去5年以内に整備されたインフラはない。調査対象地区周辺においては、県道竜北小川停車場線の跨線橋が平成27年に供用開始された。

今後の整備予定として調査地区北側及び西側の市道改良が予定されている。調査地区北側の市道は跨線橋につながる市道であり県道14号までつながるため、国道3号と県道14号といった宇城市の南北軸をつなぐ東西軸となる。

■インフラの整備状況図



資料：庁内資料

## 9. 社会動向とまちづくりの潮流

### (1) 現在の社会動向

平成 23 年の東日本大震災以降も我が国では大規模な自然災害が発生しており、平成 28 年度には熊本地震が発生、平成 29 年には九州北部豪雨が発生するなど、九州地方でも自然災害が立て続けに発生し、甚大な被害が発生している。そのような状況下において、我が国では日々の生活に対する安全・安心の確保に関する重要性が高まっている。

また、安全・安心の確保については社会資本の老朽化という点からも対策が求められている。高度経済成長期以降整備したインフラが今後一斉に老朽化し、今後 20 年で建設後 50 年以上経過する施設の割合が加速度的に増加することが見込まれており、適切な維持管理が求められている。

一方、少子高齢化により我が国全体の人口減少が想定される中、まちづくりにおいては人口減少を前提とした計画づくりを進めていくことが求められている。

また、地方公共交通については、人口減少に伴う輸送人員減少により結果ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念されており、コンパクトなまちづくりと連携して地域公共交通の活性化・再生を図ることが求められている。

### (2) まちづくりの潮流

上述した社会動向のなかで国土交通省では下記項目を重点施策とし、まちづくりに取り組んでいる。

- 国民の安全・安心の確保
  - ・ハード・ソフト一体となった防災・減災対策
    - 例)「防災意識社会」への転換
      - TEC - FORCE の充実・強化等による災害時の迅速な復旧に向けた対応
      - 地震、火山噴火、台風・集中豪雨等に対する監視体制の強化
  - ・社会資本の老朽化対策
    - 例)道路、港湾、空港、鉄道施設、官庁施設、河川管理施設、下水道等の長寿命化、耐震化
- 地域の活性化等を通じた持続可能な社会経済の実現
  - ・コンパクト・プラス・ネットワークの推進
    - 例)立地適正化計画・地域公共交通網形成計画等に基づく取り組みに対する支援
      - 鉄道を軸とする都市機能の集約や拠点性向上の推進
  - ・地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成
    - 例)空き店舗のリノベーション等の民間まちづくり活動の支援
      - 交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化
      - 観光案内所その他観光拠点情報・交流施設の整備・改良
  - ・人口減少・超高齢社会に対応した豊かな生活環境の創出
    - 例)空き家や民間賃貸住宅を活用した新たな住宅セーフティネットの構築
      - 公的賃貸住宅団地等を活用した地域拠点の形成
      - 既存住宅・リフォーム市場の活性化
      - 民間活力を活かした都市と緑・農が共生するまちづくりの推進

国土交通省重点政策 2016 概要版より本地区に関連深い項目を抜粋

## 2-2 基本的事項からの整備課題の整理

これまでの基本的事項の整理から地区の問題点を抽出し、基本構想検討にあたっての課題を整理する。

基本的事項		問題点	課題	
項目	状況			
基本的事項の整理	位置、地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>県のほぼ中央に位置し、熊本市及び八代市へのアクセス性が良い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県下主要都市への良好なアクセス性を有する立地特性を活かせていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者への定住に関する PR</li> <li>新規住宅地の整備</li> </ul>
	人口、世帯数	<ul style="list-style-type: none"> <li>宇城市全体及び JR 小川駅西側で人口が減少しているが、駅東側は人口が増加傾向にあり、小川駅周辺の地区ポテンシャルは高い。</li> <li>人口密度は減少傾向で、立地特性を活かされていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 小川駅西側の人口が減少傾向にある。</li> <li>駅前のポテンシャルを活かせていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規住宅地の整備（再掲）</li> </ul>
	通勤、通学動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市との関わりが特に高い市町は熊本市、宇土市、八代市である。</li> <li>流出超過は熊本市のみで、その他周辺都市からは流入超過である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昼間に流入する人口を定住に結び付けられていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>流入人口（通勤者）への定住に関する PR</li> <li>新規住宅地の整備（再掲）</li> </ul>
	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然的土地利用が 57.9% で地区の北西部に広がっている。</li> <li>地区北西部には農用地区域が指定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前の立地特性を活かした土地利用となっていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>田園風景を中心とした豊かな自然環境の保全</li> <li>農振農用地からの一部除外と用途地域の指定</li> <li>駅前の利便性を活かすため都市的土地利用への転換</li> </ul>
	主要施設の立地状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 小川駅西側周辺にコミュニティセンターが立地している。</li> <li>JR 小川駅西側周辺に近接して河江小学校、小川工業高校が立地する。</li> <li>JR 小川駅西側周辺には児童福祉施設の河江保育所が立地する。</li> <li>JR 小川駅西側周辺にクリニック 1 件（内科、呼吸器科）が立地している。</li> <li>主要商業施設は国道 3 号沿いに立地している。</li> <li>JR 小川駅西側周辺に近接する公園は 2 箇所整備されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共・公益施設、日常利便施設が少ない、立地していない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定住を促進するための日常利便施設の誘致及び公共・公益施設整備の検討</li> </ul>
	交通状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 小川駅西側を南北に縦断する市道が幅員 6m 以上その他は 4m 未満。</li> <li>熊本駅、八代駅へのアクセスに優れ、駅利用者数も比較的多い。</li> <li>小川駅発着のバスは大型商業施設が運行するコミュニティバスのみである。</li> <li>国道 3 号の交通量が大幅に増えているが、H27 年の跨線橋の整備により交通量等も影響があると考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路幅員が狭い。（都市的土地利用を前提とした場合）</li> <li>大型商業施設の運行するコミュニティバスに依存しており、公共交通の連携が十分に図れていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅へのアクセス性の向上</li> <li>都市的土地利用を計画するエリアでの道路等の整備</li> <li>公共交通の連携強化</li> </ul>
	災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR 小川駅西側は広く熊本地震による宅地液状化被害区域となっている。</li> <li>JR 小川駅西側周辺は河川の氾濫が起こった場合、最大で 2.0m 未満の浸水が想定されている。</li> <li>JR 小川駅西側周辺は土砂災害危険区域、津波浸水想定区域、高潮浸水想定区域には含まれない。</li> <li>JR 小川駅西側周辺の避難施設は河江地区コミュニティセンター、河江小学校がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本地震により液状化被害が発生している。</li> <li>最大で 2.0m 未満の浸水想定区域に指定されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市的土地利用を計画するエリアでの液状化対策の検討及び浸水想定区域の改善の検討</li> </ul>
	インフラの整備状況等	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 3 号と県道 14 号をつなぎ宇城市の東西軸の一端を担う市道が平成 27 年に JR 小川駅周辺を東西に横断するかたちで整備された。</li> <li>上記市道と接続し、宇城市の東西軸の一端を担う跨線橋（県道 255 号）が平成 27 年に整備された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>跨線橋及び国道 3 号と県道をつなぐ市道の有効な活用ができていない。（当該道路から駅までのアクセス）</li> <li>都市的土地利用を前提とした場合インフラの整備状況が低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>跨線橋及び市道を利用した駅へのアクセス性向上</li> <li>都市的土地利用を計画するエリアでの道路等の整備</li> </ul>
社会動向とまちづくりの潮流	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハード・ソフト一体となった防災・減災対策</li> <li>社会資本の老朽化対策</li> <li>コンパクト・プラス・ネットワークの推進</li> <li>地域ビジネス・雇用創出による活力ある地域の形成</li> <li>人口減少・超高齢社会に対応した豊かな生活環境の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前の有効な土地利用がされていない。（コンパクト・プラス・ネットワーク）</li> <li>公共交通の連携が十分でない。（コンパクト・プラス・ネットワーク）</li> <li>高齢社会に対応した日常利便施設等の集約ができていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規住宅地の整備（再掲）</li> <li>公共交通の連携強化（再掲）</li> <li>定住を促進するための日常利便施設の誘致及び公共・公益施設整備の検討（再掲）</li> </ul>	

# 3. 実態調査

## 3-1 地域住民ニーズの把握（JR 小川駅周辺地域 まちづくりに関するアンケート調査）

### 3-1-1 アンケート調査概要

#### 【調査目的】

調査対象地区が抱えている問題とそれに対応する地域づくりのビジョンを具体的に把握して、構想・計画の策定や今後のまちづくりに反映させることを目的に、実際に駅を利用している地域住民に対してアンケート調査を実施した。

#### 【調査概要】

調査対象：①JR 小川駅利用者  
②JR 小川駅周辺住民

調査スケジュール：①駅利用者への配布 平成 30 年 4 月 26 日（木）  
回収 平成 30 年 5 月 13 日（日）まで郵送  
②周辺住民への配布 平成 30 年 6 月 28 日（木）～29 日（金）  
回収 平成 30 年 7 月 8 日（日）まで郵送

調査票の配布回収方法：①JR 小川駅にて配布（1,000 部を始発利用者から配布）  
②個別配布（300 部）

配布先及び回収率：下表の通り

#### ①小川駅利用者アンケート

配布場所	配布数	回収数	回収率
JR 小川駅前	1,000 部	152 部	15.2%

#### ②JR 小川駅周辺住民アンケート

配布場所	配布数	回収数	回収率
周辺住宅地	300 部	95	31.6%

#### 【調査のようす】①JR 小川駅利用者アンケート



午前 5 時半頃



午前 8 時半頃

#### 【アンケート調査の設問】

1. 回答者の属性（年齢、性別、職業等）
2. 現状の JR 小川駅西側区域（河江小学校側）について各項目の「重要度」、「満足度」  
**質問項目**
  - ・生活道路の整備状況
  - ・自動車によるアクセスの利便性
  - ・歩行者・自転車に対する道路の安全性
  - ・歩行者・自転車によるアクセスの利便性
  - ・鉄道・公共交通等の利便性
  - ・日用品の買物の便利さ
  - ・非日用品の買物の便利さ（家具、電化製品等）
  - ・病院や診療所等の医療環境
  - ・公園や子供の遊び場の整備
  - ・公民館・集会所等の整備状況
  - ・まちなみの景観
  - ・高齢者等に配慮した施設整備（バリアフリー）
  - ・ご近所の人と人とのつながり
  - ・まちの活気・活力
3. JR 小川駅の利用頻度、駅への交通手段・目的地、駅からの交通手段・目的地
4. JR 小川駅を利用しやすくするために必要な取り組み（小川駅全体のこと）
5. JR 小川駅西側（河江小学校側）において、今後どのような土地利用イメージでまちづくりを進めるべきか。
6. JR 小川駅西側（河江小学校側）の交通環境を改善するための方策
7. その他（自由記入欄）

### 3-1-2 アンケート結果（計画に関連する事項を抜粋）

問2. 現状の JR 小川駅西側区域（河江小学校側）について、どのように感じていますか。各項目の満足度及び重要度について、該当する番号に○印を付けて下さい。

#### ① 駅利用者アンケート

##### ■ 解析結果

- ・ 駅利用者は「歩行者・自転車に対する道路の安全性」、「歩行者・自転車によるアクセスの利便性」、「鉄道、公共交通の利便性」の順に重要だと考えているが、満足度については、全 14 項目中「歩行者・自転車に対する道路の安全性」が 14 位と最下位、「歩行者・自転車によるアクセスの利便性」も 12 位と低い。また、「高齢者に配慮した施設整備（バリアフリー）」も同様の傾向にあり、**重要度が高いと考える項目の満足度が低い結果となっている。**
- ・ 現状で**満足度が高い項目は「ご近所とのつながり」、「公民館・集会所等の整備状況」、「病院や診療所等の医療環境」**であった。

##### ■ 表—各項目における満足度・重要度の平均値及びランク

※平均値については、「1. 満足」～「5. 不満」や「1. 重要」～「5. 不要」と評価された回答を回答数で平均したもの。値が 1 に近いほど満足度・重要度が高い。

選択肢	満足度		重要度	
	平均値	ランク	平均値	ランク
1. 生活道路の整備状況	3.5	7	2.2	6
2. 自動車によるアクセスの利便性	3.5	8	2.1	4
3. 歩行者・自転車に対する道路の安全性	3.8	14	1.9	1
4. 歩行者・自転車によるアクセスの利便性	3.6	12	2.0	2
5. 鉄道・公共交通等の利便性	3.2	4	2.1	3
6. 日用品の買い物の便利さ	3.5	11	2.3	7
7. 非日用品の買い物の便利さ(家具、電化製品等)	3.5	9	2.7	14
8. 病院や診療所等の医療環境	3.2	3	2.4	10
9. 公園や子供の遊び場の整備	3.5	10	2.3	9
10. 公民館・集会所等の整備状況	2.9	2	2.6	13
11. まちなみの景観	3.3	5	2.6	12
12. 高齢者等に配慮した施設整備(バリアフリー)	3.7	13	2.2	5
13. ご近所の人と人とのつながり	2.9	1	2.4	11
14. まちの活気・活力	3.4	6	2.3	8

#### ② 周辺住民アンケート

##### ■ 解析結果

- ・ 周辺住民は「歩行者・自転車に対する道路の安全性」、「鉄道、公共交通の利便性」、「生活道路の整備状況」の順に重要だと考えている。駅利用者へのアンケートと異なり、**調査対象地区近傍の生活者として「生活道路の整備状況」が不十分だと考えている回答者が多い点**が特徴的である。
- ・ 満足度については、全 14 項目中「歩行者・自転車に対する道路の安全性」が 14 位と最下位、「歩行者・自転車によるアクセスの利便性」も 13 位と低い。また、「高齢者に配慮した施設整備（バリアフリー）」は 12 位で満足度が低い項目の傾向は駅利用者と同様である。
- ・ 現状で**満足度が高い項目は「ご近所とのつながり」、「公民館・集会所等の整備状況」、「病院や診療所等の医療環境」**であった。

##### ■ 表—各項目における満足度・重要度の平均値及びランク

※平均値については、「1. 満足」～「5. 不満」や「1. 重要」～「5. 不要」と評価された回答を回答数で平均したもの。値が 1 に近いほど満足度・重要度が高い。

選択肢	満足度		重要度	
	平均値	ランク	平均値	ランク
1. 生活道路の整備状況	3.4	7	2.1	3
2. 自動車によるアクセスの利便性	3.3	6	2.1	4
3. 歩行者・自転車に対する道路の安全性	4.0	14	2.0	1
4. 歩行者・自転車によるアクセスの利便性	3.8	13	2.2	5
5. 鉄道・公共交通等の利便性	3.1	3	2.1	2
6. 日用品の買い物の便利さ	3.3	5	2.2	7
7. 非日用品の買い物の便利さ(家具、電化製品等)	3.4	9	2.5	13
8. 病院や診療所等の医療環境	3.2	4	2.2	8
9. 公園や子供の遊び場の整備	3.6	11	2.2	6
10. 公民館・集会所等の整備状況	3.0	1	2.6	14
11. まちなみの景観	3.4	8	2.5	12
12. 高齢者等に配慮した施設整備(バリアフリー)	3.7	12	2.3	9
13. ご近所の人と人とのつながり	3.0	2	2.4	11
14. まちの活気・活力	3.5	10	2.3	10

### 3-1-2 アンケート結果（続き）

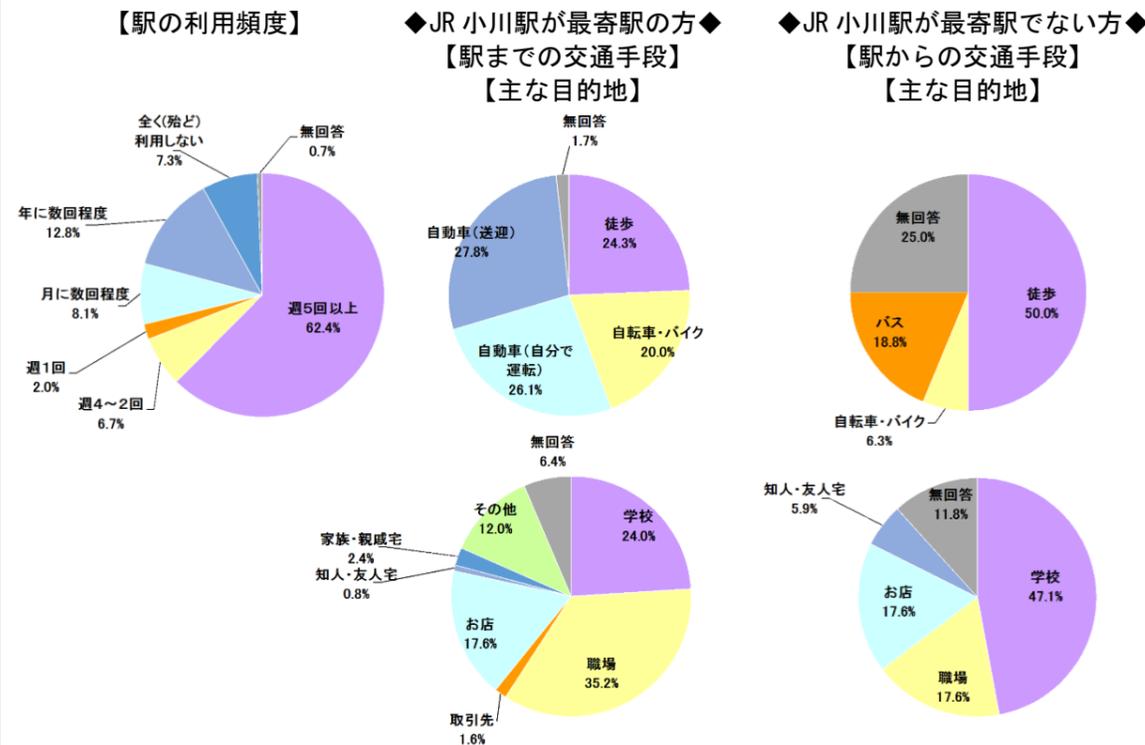
問3. JR 小川駅の利用状況についてお聞きします。該当する番号に○印を付けて下さい。

#### ① 駅利用者アンケート

##### ■ 解析結果

- ・「週5回以上」と日常的に使っている方が大半であったが、「年に数回程度」や「月に数回程度」、「全く（ほとんど）利用しない」回答者も一定の割合で見られた。
- ・小川駅が最寄り駅の回答者の駅までの交通手段は様々で、「徒歩」、「自転車・バイク」、「自動車（自分で運転）」、「自動車（送迎）」が同程度の割合であり、「バスや乗合タクシーを利用する回答者は見られなかった。」
- ・小川駅が最寄り駅の回答者の主な目的地は学校、職場で半分以上を占め、「お店」、「その他」が続く。
- ・小川駅が最寄り駅でない回答者の駅からの交通手段は徒歩が半数で、次にバスが続く。
- ・小川駅が最寄り駅でない回答者の主な目的地は学校が半数近く、職場、お店が同じ割合で続く。

##### ■ グラフ

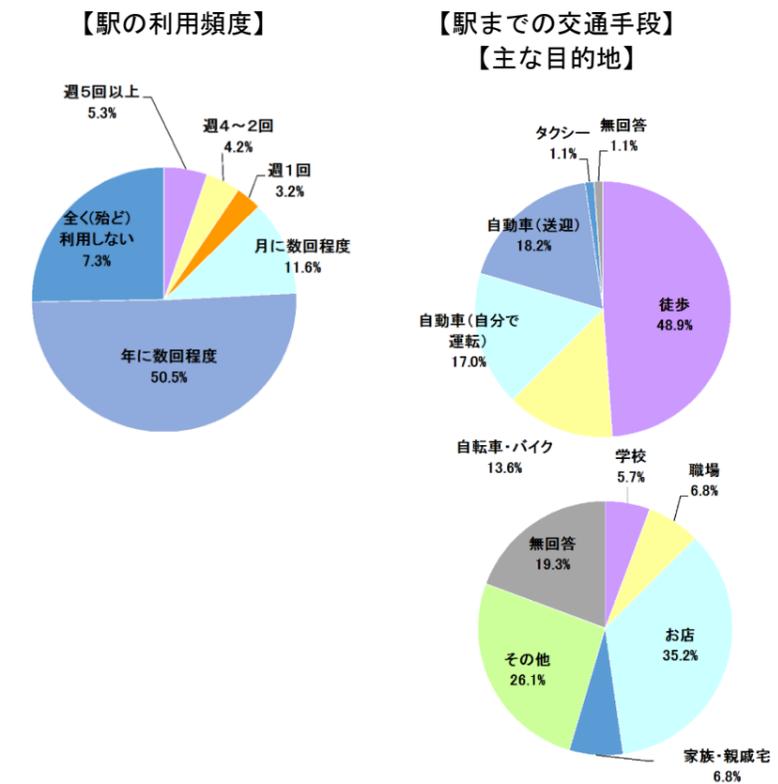


#### ② 周辺住民アンケート

##### ■ 解析結果

- ・駅の利用頻度について駅利用者の回答とは大きく異なり、「年に数回程度」が約半数、次に「月に数回程度」が11.6%、「全く（ほとんど）利用しない」が7.3%と続き、**利用頻度が低い状況にある。**
- ・小川駅までの交通手段は「徒歩」が約半数で、「自動車（送迎）」、「自動車（自分で運転）」、「自転車・バイク」が続く。
- ・駅を利用した先の目的地は、「お店」が最も多く35.2%、次に「その他」の26.1%と続く。

##### ■ グラフ



### 3-1-2 アンケート結果（続き）

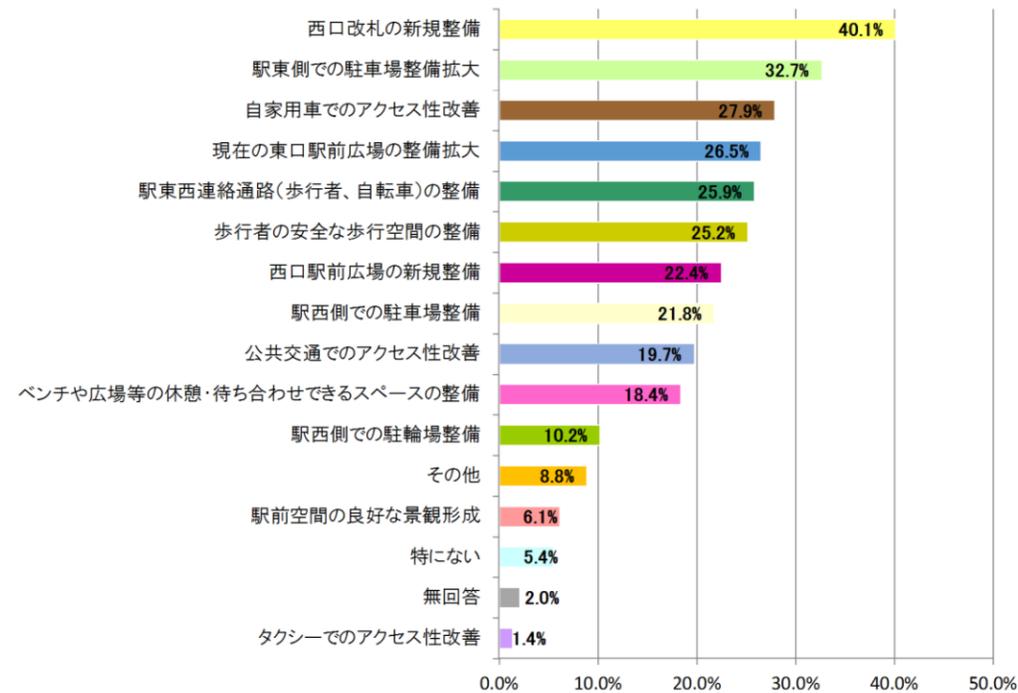
問4. JR 小川駅を利用しやすくするために必要な取り組みについて、該当する番号に○印を付けて下さい。（JR 小川駅全体のこと。3つまで）

#### ① 駅利用者アンケート

##### ■ 解析結果

- ・「西口改札の新規整備」、「駅東側での駐車場整備拡大」、「自家用車でのアクセス性改善」の順に割合が高く、特に「西口改札の新規整備」の割合は40.1%と突出している。
- ・「駅東側での駐車場整備拡大」も32.7%と高い。パーク＆ライドでの利用が見られる駅前駐車場（市営及びJR）は利用度が非常に高い状況にあり、アンケートの回答からも駅利用者の駐車場ニーズが高いことが分かる。
- ・また「自家用車でのアクセス性改善」も比較的割合が高く現状で自家用車のアクセスに不便を感じている駅利用者が多いと考えられる。

##### ■ グラフ

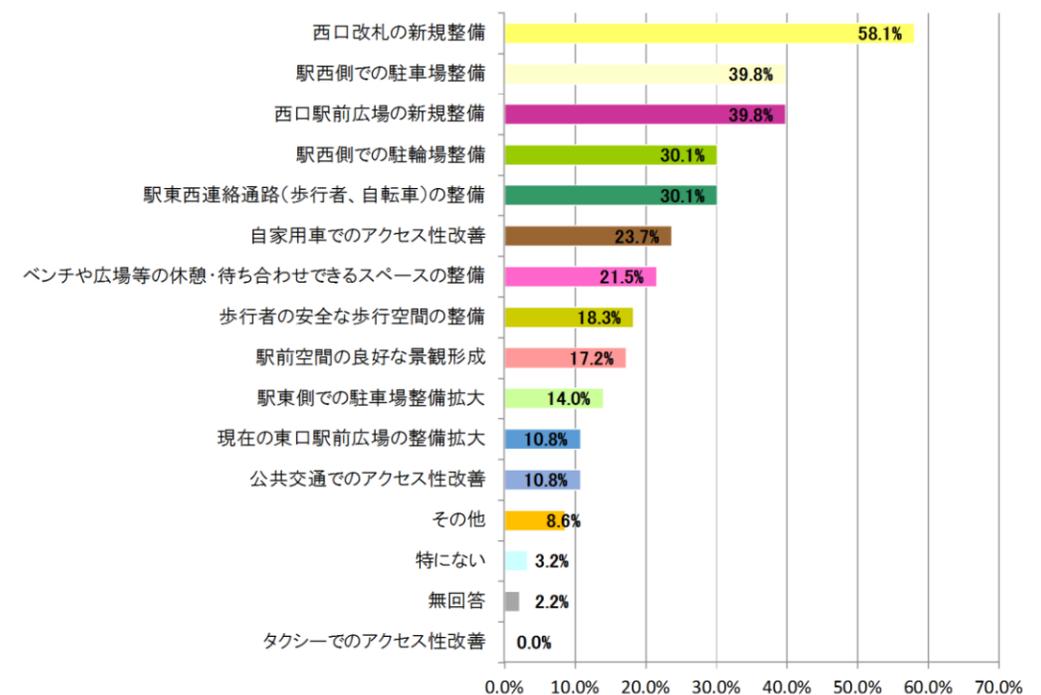


#### ② 周辺住民アンケート

##### ■ 解析結果

- ・周辺住民アンケートにおいても駅利用者アンケートと同様に「西口改札の新規整備」が突出して高く、割合は58.1%と駅利用者アンケートよりも高い。
- ・周辺住民アンケートの結果は、主に駅西側の整備に関する項目が上位にあがっており、駅周辺に暮らす住民の要望は駅西側からの利便性の向上にあることが分かる。

##### ■ グラフ



### 3-1-2 アンケート結果（続き）

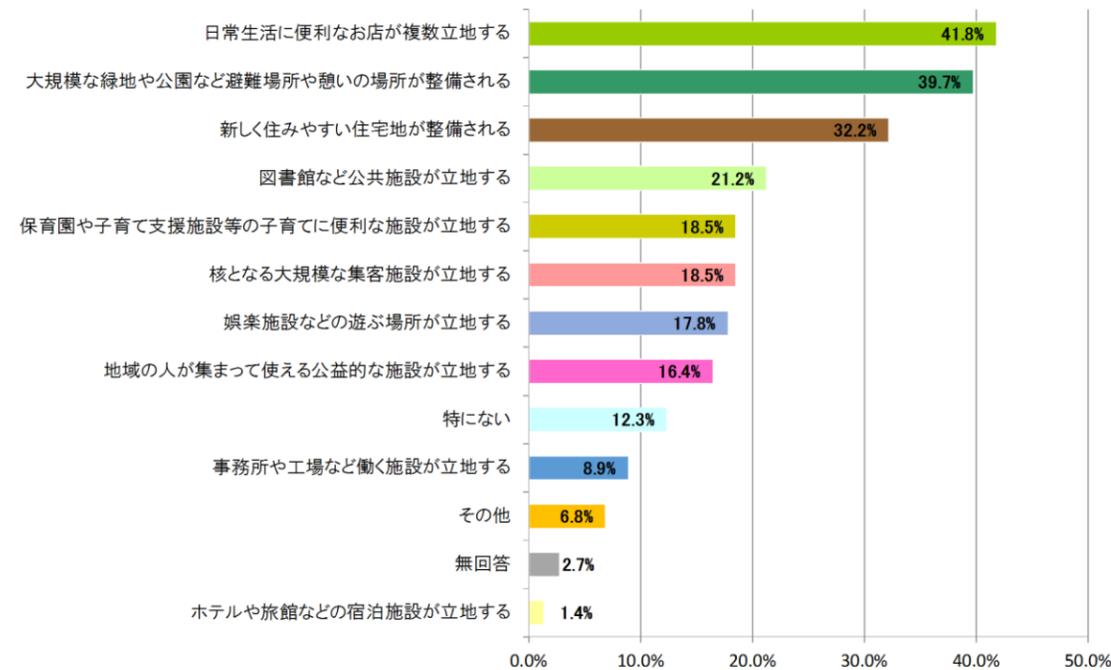
問5. JR 小川駅西側（河江小学校側）において、今後、どのような土地利用イメージを描いてまちづくりを進めるべきですか。該当する番号に○印を付けて下さい。（3つまで。）

#### ① 駅利用者アンケート

##### ■ 解析結果

- ・「日常生活に便利なお店が複数立地する」、「大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所が整備される」が40%以上と突出している。
- ・駅西側は農地が広がっている状況であるため、「新しく住みやすい住宅地が整備される」ことも32.9%と高い状況にあった。
- ・無回答やその他等を除くと、「ホテルや旅館などの宿泊施設が立地する」や「事務所や工場などの働く施設が立地する」といった選択肢の割合は低く、JR 小川駅周辺において、働く場の創出や宿泊場所としての活用は求められていないことが分かる。

##### ■ グラフ

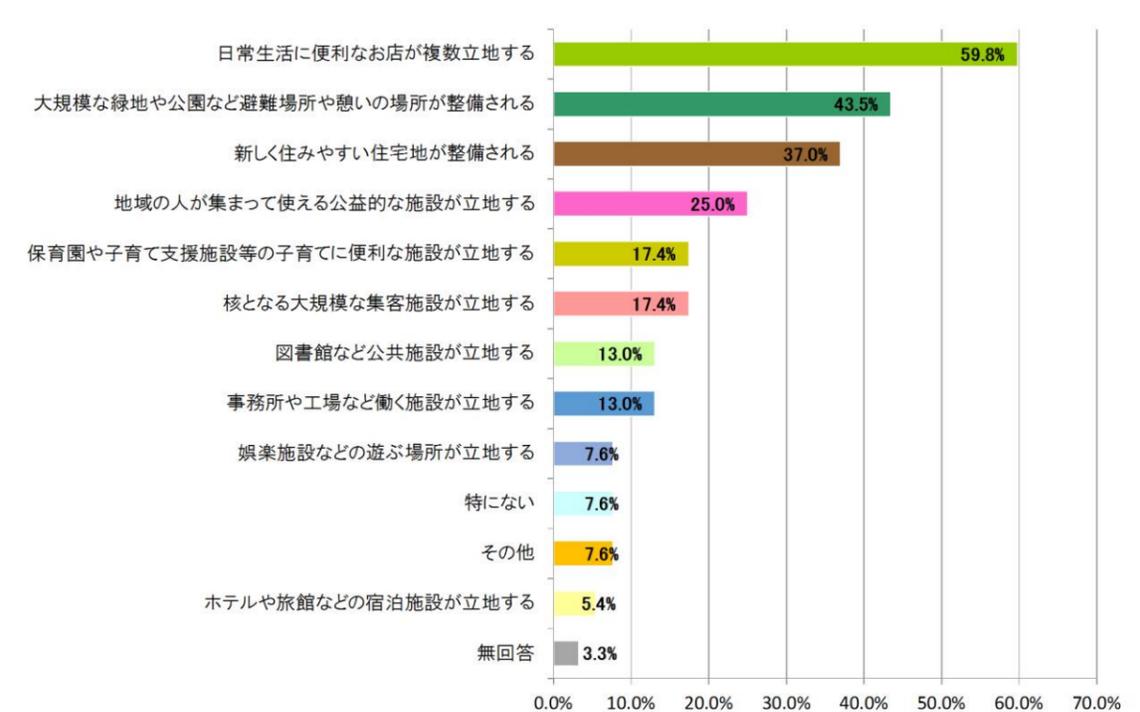


#### ② 周辺住民アンケート

##### ■ 解析結果

- ・駅利用者アンケートの結果と同様に、「日常生活に便利なお店が複数立地する」、「大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所が整備される」が40%以上と突出している。
- ・駅利用者アンケートと同様に「新しく住みやすい住宅地が整備される」ことも37.0%と高い状況にあった。
- ・また、無回答やその他等を除くと、「ホテルや旅館などの宿泊施設が立地する」や「事務所や工場などの働く施設が立地する」といった選択肢の割合は低く、JR 小川駅周辺において、働く場の創出や宿泊場所としての活用は求められていないことが分かる。
- ・駅利用者と比較して、「地域の人が集まって使える公益的な施設が立地する」が比較的上位にある。

##### ■ グラフ



### 3-1-2 アンケート結果（続き）

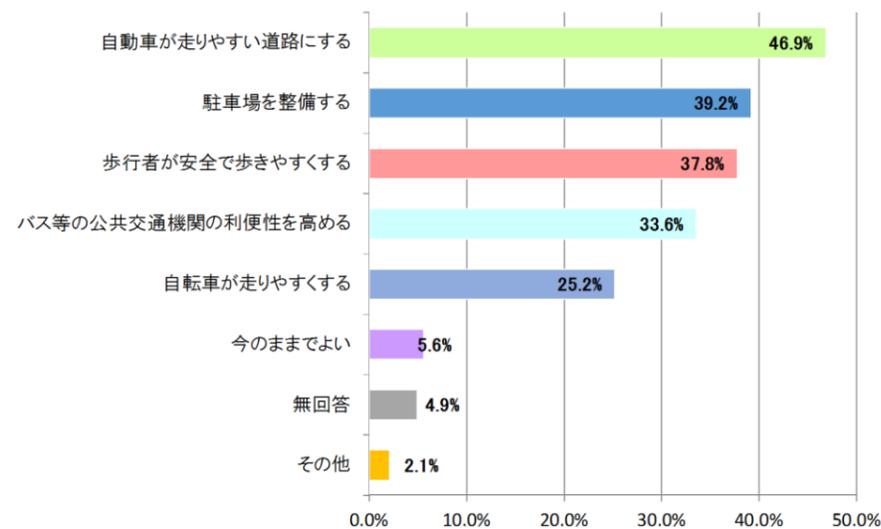
問6. JR 小川駅西側（河江小学校側）の交通環境を改善するとしたら、どのようにしたら良いと感じますか。該当する番号に○印を付けて下さい。

#### ① 駅利用者アンケート

##### ■ 解析結果

- ・ 駅利用者は、交通環境の改善において「自動車が走りやすい道路にする」ことが最も必要と回答している。また、自動車での駅へのアクセスを踏まえ「駐車場を整備する」ことが必要と考えている。
- ・ また、「歩行者が安全で歩きやすくする」、「バス等の公共交通機関の利便性を高める」も比較的回答割合が高い。

##### ■ グラフ

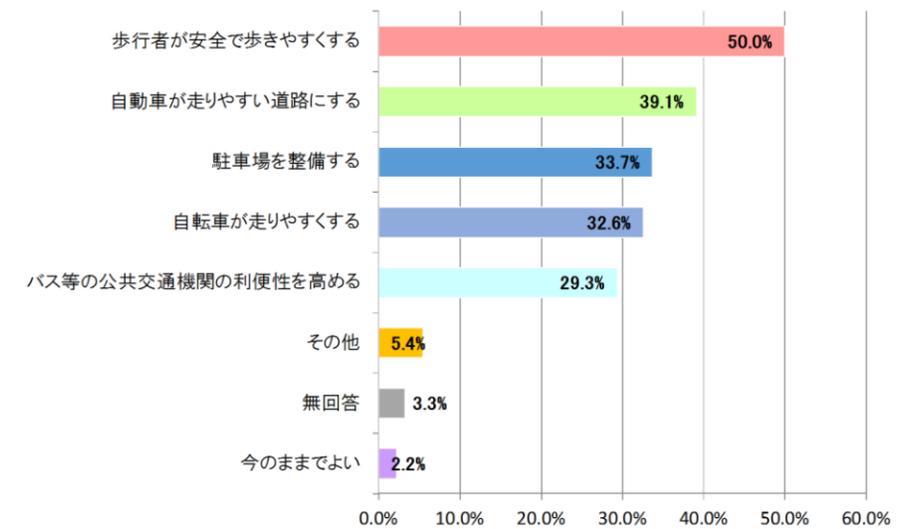


#### ② 周辺住民アンケート

##### ■ 解析結果

- ・ 周辺住民は、対象地域で居住しているため、「歩行者が安全で歩きやすくする」ことが最も必要と回答している。
- ・ 一方で、「自動車が走りやすい道路にする」ことも次いで回答割合が高く、**歩車分離された安全なアクセス方法の確立が望まれていることが分かる。**
- ・ また、「駐車場を整備する」、「自転車が走りやすくする」、「バス等の公共交通の利便性を高める」といった項目も比較的回答割合が高く、**総合的な交通施策が望まれている。**

##### ■ グラフ



## 3-2 アンケート調査からの整備課題の検討

アンケート調査結果を一覧に整理し、基本構想検討にあたっての課題を整理する。

設問項目	結果【駅利用者】	結果【周辺住民】	課題
現状のJR小川駅西側区域（河江小学校側）について各項目の「重要度」、「満足度」	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用者は「歩行者・自転車に対する道路の安全性」、「歩行者・自転車によるアクセスの利便性」、「鉄道、公共交通の利便性」の順に重要だと考えているが、満足度については、全14項目中「歩行者・自転車に対する道路の安全性」が14位と最下位、「歩行者・自転車によるアクセスの利便性」も12位と低い。また、「高齢者に配慮した施設整備（バリアフリー）」も同様の傾向にあり、重要度が高いと考える項目の満足度が低い結果となっている。</li> <li>現状で満足度が高い項目は「ご近所とのつながり」、「公民館・集会所等の整備状況」、「病院や診療所等の医療環境」であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺住民は「歩行者・自転車に対する道路の安全性」、「鉄道、公共交通の利便性」、「生活道路の整備状況」の順に重要だと考えている。駅利用者へのアンケートと異なり、調査対象地区近傍の生活者として「生活道路の整備状況」が不十分だと考えている回答者が多い点が特徴的である。</li> <li>満足度については、全14項目中「歩行者・自転車に対する道路の安全性」が14位と最下位、「歩行者・自転車によるアクセスの利便性」も13位と低い。また、「高齢者に配慮した施設整備（バリアフリー）」は12位で満足度が低い項目の傾向は駅利用者と同様である。</li> <li>現状で満足度が高い項目は「ご近所とのつながり」、「公民館・集会所等の整備状況」、「病院や診療所等の医療環境」であった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者・自転車に対する道路の安全性、歩行者自転車によるアクセスの利便性の確保</li> <li>生活道路の整備状況、鉄道、公共交通の利便性の向上</li> <li>高齢者に配慮した施設整備（バリアフリー）への取り組み</li> </ul>
JR小川駅の利用頻度、駅への交通手段・目的地、駅からの交通手段・目的地	<ul style="list-style-type: none"> <li>「週5回以上」と日常的に使っている方が大半であったが、「年に数回程度」や「月に数回程度」、「全く（ほとんど）利用しない」回答者も一定の割合で見られた。</li> <li>小川駅が最寄り駅の回答者の駅までの交通手段は様々で、「徒歩」、「自転車・バイク」、「自動車（自分で運転）」、「自動車（送迎）」が同程度の割合であり、バスや乗合タクシーを利用する回答者は見られなかった。</li> <li>小川駅が最寄り駅の回答者の主な目的地は「学校」、「職場」で半分以上を占め、「お店」、「その他」が続く。</li> <li>小川駅が最寄り駅でない回答者の駅からの交通手段は「徒歩」が半数で、次に「バス」が続く。</li> <li>小川駅が最寄り駅でない回答者の主な目的地は「学校」が半数近く、「職場」、「お店」が同じ割合で続く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の利用頻度について駅利用者の回答とは大きく異なり、「年に数回程度」が約半数、次に「月に数回程度」が11.6%、「全く（ほとんど）利用しない」が7.3%と続き、利用頻度が低い状況にある。</li> <li>小川駅までの交通手段は「徒歩」が約半数で、「自動車（送迎）」、「自動車（自分で運転）」、「自転車・バイク」が続く。</li> <li>駅を利用した先の目的地は、「お店」が最も多く35.2%、次に「その他」の26.1%と続く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺住民の駅利用率の向上</li> <li>公共交通（バス等）による駅へのアクセス性の向上</li> </ul>
JR小川駅を利用しやすくするために必要な取り組み（小川駅全体のこと）	<ul style="list-style-type: none"> <li>「西口改札の新規整備」、「駅東側での駐車場整備拡大」、「自家用車でのアクセス性改善」の順に割合が高く、特に「西口改札の新規整備」の割合は40.1%と突出している。</li> <li>駅東側での駐車場整備拡大も32.7%と高い。パーク＆ライドでの利用が見られる駅前駐車場（市営及びJR）は利用度が非常に高い状況にあり、アンケートの回答からも駅利用者の駐車場ニーズが高いことが分かる。</li> <li>また「自家用車でのアクセス性改善」も比較的割合が高く現状で自家用車のアクセスに不便を感じている駅利用者が多いと考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺住民アンケートにおいても駅利用者アンケートと同様に「西口改札の新規整備」が突出して高く、割合は58.1%と駅利用者アンケートよりも高い。</li> <li>周辺住民アンケートの結果は、主に駅西側の整備に関する項目が上位にあがっており、駅周辺に暮らす住民の要望は駅西側からの利便性の向上にあることが分かる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西口改札の新規整備を含む駅西側からのアクセス性向上</li> <li>自家用車でのアクセス性改善と駐車場の新規整備</li> </ul>
JR小川駅西側（河江小学校側）において、今後どのような土地利用イメージでまちづくりを進めるべきか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「日常生活に便利なお店が複数立地する」、「大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場が整備される」が40%以上と突出している。</li> <li>駅西側は農地が広がっている状況であるため、「新しく住みやすい住宅地が整備される」ことも32.9%と高い状況にあった。</li> <li>無回答やその他を除くと、「ホテルや旅館などの宿泊施設が立地する」や「事務所や工場などの働く施設が立地する」といった選択肢の割合は低く、JR小川駅周辺において、働く場の創出や宿泊場所としての活用は求められていないことが分かる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用者アンケートの結果と同様に、「日常生活に便利なお店が複数立地する」、「大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場が整備される」が40%以上と突出している。</li> <li>駅利用者アンケートと同様に「新しく住みやすい住宅地が整備される」ことも37.0%と高い状況にあった。</li> <li>また、無回答やその他を除くと、「ホテルや旅館などの宿泊施設が立地する」や「事務所や工場などの働く施設が立地する」といった選択肢の割合は低く、JR小川駅周辺において、働く場の創出や宿泊場所としての活用は求められていないことが分かる。</li> <li>駅利用者と比較して、「地域の人が集まって使える公益的な施設が立地する」が比較的上位にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に便利なお店の立地</li> <li>大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場の整備</li> <li>新しく住みやすい住宅地の整備</li> <li>図書館等の公共施設や地域の人が集まって使える公益施設の整備</li> </ul>
JR小川駅西側（河江小学校側）の交通環境を改善するための方策	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用者は、交通環境の改善において「自動車が走りやすい道路にする」ことが最も必要と回答している。また、自動車での駅へのアクセスを踏まえ「駐車場を整備する」ことが必要と考えている。</li> <li>また、「歩行者が安全で歩きやすくする」、「バス等の公共交通機関の利便性を高める」も比較的割合が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺住民は、対象地域で居住しているため、「歩行者が安全で歩きやすくする」ことが最も必要と回答している。</li> <li>一方で、「自動車が走りやすい道路にする」ことも次いで回答割合が高く、歩車分離された安全なアクセス方法の確立が望まれていることが分かる。</li> <li>また、「駐車場を整備する」、「自転車が走りやすくする」、「バス等の公共交通の利便性を高める」といった項目も比較的割合が高く、総合的な交通施策が望まれている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩車分離された安全なアクセス道路の整備</li> <li>パークアンドライドのための駐車場整備</li> <li>公共交通連携のための施策</li> </ul>

## 4. 整備に係る問題点と課題の整理

基本的事項の整理、実態調査から導かれた各課題を基本構想の検討項目ごとに整理する。

項目	基本的事項の整理からの課題	実態調査からの課題	総合的な地区の課題
都市構造 (道路、交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅へのアクセス性の向上</li> <li>跨線橋及び市道を利用した駅へのアクセス性向上</li> <li>都市的土地利用を計画するエリアでの道路等の整備</li> <li>公共交通の連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者・自転車に対する道路の安全性、歩行者自転車によるアクセスの利便性の確保</li> <li>生活道路の整備状況、鉄道、公共交通の利便性の向上</li> <li>高齢者に配慮した施設整備（バリアフリー）への取り組み</li> <li>周辺住民の駅利用率の向上</li> <li>公共交通（バス等）による駅へのアクセス性の向上</li> <li>西口改札の新規整備を含む駅西側からのアクセス性向上</li> <li>自家用車でのアクセス性改善と駐車場の新規整備</li> <li>歩車分離された安全なアクセス道路の整備</li> <li>パークアンドライドのための駐車場整備</li> <li>公共交通連携のための施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅へのアクセス性の向上（自動車、バス）</li> <li>都市的土地利用を推進するための生活道路の整備</li> <li>公共交通の連携</li> <li>西口改札の新規整備を含む駅西側の利便性向上</li> <li>パークアンドライドのための新規駐車場整備</li> <li>歩行者・自転車の安全性確保、バリアフリー</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>田園風景を中心とした豊かな自然環境の保全</li> <li>農振農用地からの一部除外と用途地域の指定</li> <li>駅前の利便性を活かすため都市的土地利用への転換</li> <li>新規住宅地の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に便利なお店の立地</li> <li>新しく住みやすい住宅地の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>田園風景を中心とした豊かな自然環境の保全</li> <li>農振農用地からの一部除外と用途地域の指定</li> <li>駅西側農地の都市的土地利用への転換</li> <li>新規住宅地の整備</li> <li>日常生活に便利なお店の立地</li> </ul>
公園、緑地		<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所の整備</li> </ul>
その他施設整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市的土地利用を計画するエリアでの液状化対策の検討及び浸水想定区域の改善の検討</li> <li>定住を促進するための日常利便施設の誘致及び公共・公益施設整備の検討</li> <li>鉄道利用者への定住に関する PR</li> <li>流入人口（通勤者）への定住に関する PR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>図書館等の公共施設や地域の人が集まって使える公益施設の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(施設計画)</li> <li>図書館等の公共施設や地域の人が集まって使える公益施設の整備</li> <li>(防災計画)</li> <li>都市的土地利用を想定するエリアでの液状化対策、浸水被害対策</li> <li>(ソフト施策)</li> <li>鉄道利用者への定住に関する PR</li> <li>昼間流入人口（通勤者）への定住に関する PR</li> </ul>

### 5-1 まちづくりのテーマ

まちづくりのテーマ

## 利便性の高い県央の新しい定住拠点

まちづくりの方針

- 田園風景の広がる豊かな自然空間の保全
- 駅前空間における安心・安全で活気のある都市的土地利用の展開
- 商業拠点や各種公共施設などへアクセスする南部地域のハブとしての機能構築
- だれもが利用しやすく安心・安全な駅周辺の交通環境構築
- 駅を中心とした交流人口の拡大とにぎわい創出

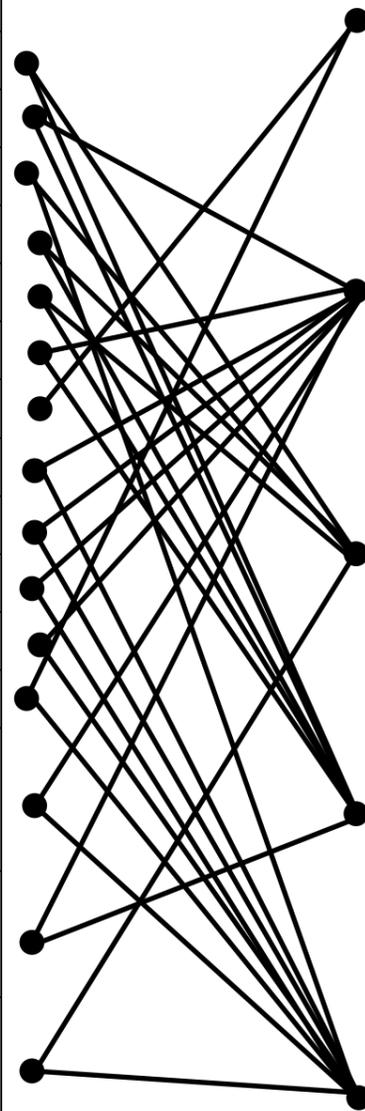


5-2 まちづくり基本方針

【地区の総合的な課題】

【まちづくりの方針】

項目	総合的な地区の課題
都市構造 (道路、交通)	● 駅へのアクセス性の向上 (自動車、バス)
	● 都市的土地利用を推進するための生活道路の整備
	● 公共交通の連携
	● 西口改札の新規整備を含む駅西側の利便性向上
	● パークアンドライドのための新規駐車場整備
	● 歩行者・自転車の安全性確保、バリアフリー
土地利用	● 田園風景を中心とした豊かな自然環境の保全
	● 農振農用地からの一部除外と用途地域の指定
	● 駅西側農地の都市的土地利用への転換
	● 新規住宅地の整備
	● 日常生活に便利なお店の立地
公園、緑地	● 大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所の整備
その他 施設整備	(施設計画) ● 図書館等の公共施設や地域の人が集まって使える公益施設の整備
	(防災計画) ● 都市的土地利用を想定するエリアでの液状化対策、浸水被害対策
	(ソフト施策) ● 鉄道利用者への定住に関する PR ● 昼間流入人口 (通勤者) への定住に関する PR



- 田園風景の広がる豊かな自然空間の保全
- 駅前空間における安心・安全で活気のある都市的土地利用の展開
- 商業拠点や各種公共施設などへアクセスする南部地域のハブとしての機能構築
- だれもが利用しやすく安心・安全な駅周辺の交通環境構築
- 駅を中心とした交流人口の拡大とにぎわい創出



## 5-4 都市構造の設定

基本構想策定に関連する地区内外の道路について、道路の段階構成を踏まえて位置づけを整理する。

【主要幹線道路】・・・主に都市間交通や通過交通を処理する路線

- 九州縦貫自動車道
 

福岡県北九州市を起点とし鹿児島県や宮崎県方面に至る九州を南北に貫く高速自動車国道である。地区と九州各県との広域的な連携を図る路線として位置付ける。
- 国道3号
 

北九州市を起点とし鹿児島市へ至る一般国道である。地区と九州各県との広域的な連携を図る路線であり、宇城市内の移動においても最も主要な交通路線として利用されている。また、宇城市の南北骨格軸のひとつである。



【幹線道路】・・・都市の骨格として、比較的高水準の規格を備えた道路

- 県道14号（八代鏡宇土線）
 

熊本県八代市から八代郡氷川町、宇城市を經由して宇土市に至る県道である。宇城市の南北骨格軸のひとつである。



【補助幹線道路】・・・近隣住区内の主要な動線としての機能を備えた路線

- 県道184号（小川停車場線）、県道255号（竜北小川停車場線（跨線橋部分））、市道川尻・宇土線
 

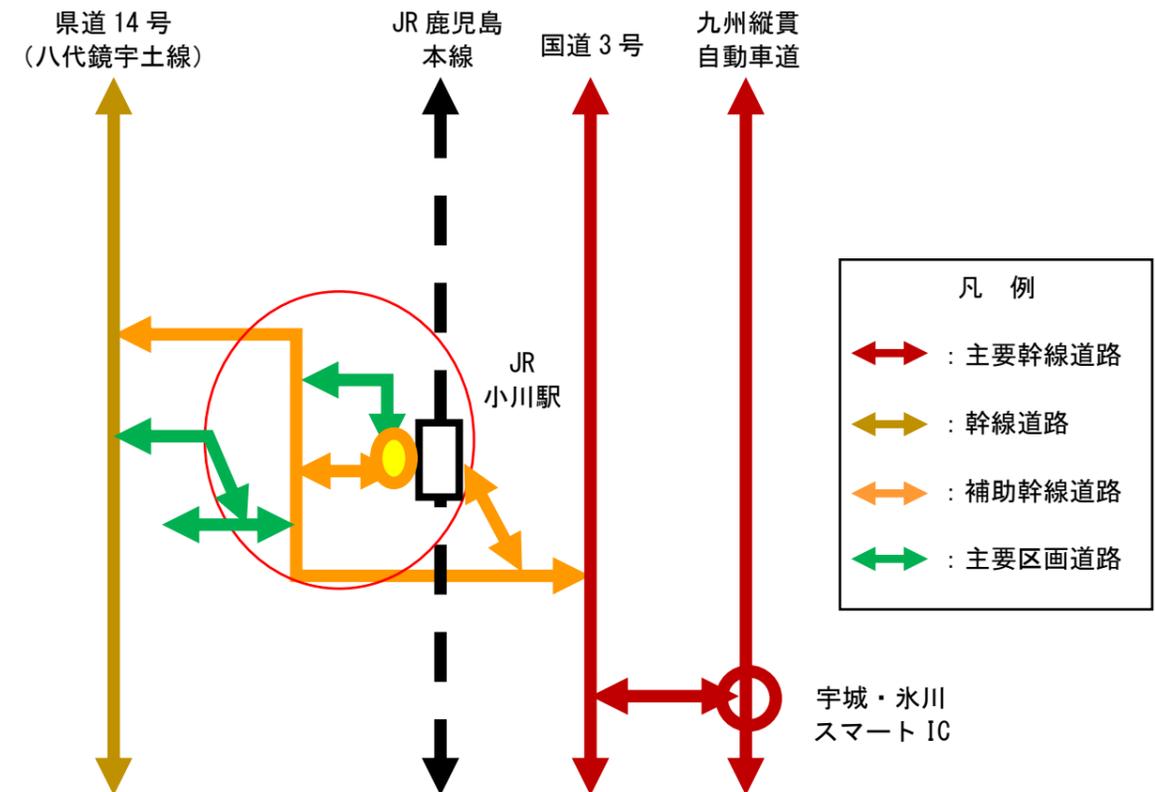
3つの道路が連続して主要幹線道路である国道3号と幹線道路である県道14号を東西に結ぶ補助幹線道路の機能を有する路線である。市道川尻・宇土線は県道255号の跨線橋が整備されたことを契機に東西方向軸として整備が進められている。なお、地区内においては地区を南北方向に縦断しており、拡幅整備は既に完了している。
- 市道川尻・宇土割線からJR小川駅にアクセスする路線
 

JR小川駅へのアクセス性を高めるため、JR小川駅西側において補助幹線道路からJR小川駅前まで整備する計画道路である。道路の終点にはロータリー機能を持たせ、駅利用者のキス&ライドやタクシー及び乗合バスへの乗降が可能となるような整備を行う。



【区画道路】・・・日常生活に密着し、沿道宅地へのサービスを目的とした路線

地区内交通を離合集散させる機能を持つ主要区画道路と、主に沿道宅地へのサービス機能を持つ区画道路に分類できる。地区内においては、河江小学校南を東西に横切る路線、地区西部に南北に接する路線、JR小川駅西へのアクセス道路と補助幹線道路を結ぶ道路を主要区画道路に位置付ける。区画道路は、その他の生活道路を位置付ける。



## 5-5 土地利用の方針

土地利用の考え方（ゾーニング）の方針について下記に整理する。

### 【駅前・沿道サービスゾーン】

駅利用者や周辺地域住民が気軽に訪れることができる小規模な小売店や飲食店、診療所、ATM等の金融サービス施設等、日常生活に資する沿道サービス施設の立地を図る。また、ファミリー世代の定住を呼び込むため保育所、こども園の誘致や地域の人が集まれる公共・公益施設の誘致を検討する。

また、駅前サービスゾーンには自動車による駅利用者のためのパーク＆ライド駐車場の整備を検討する。



### 【住宅地ゾーン】

駅西側の新しい定住場所として新しい住宅地の立地を図る。新しい住宅地は骨格となる道路を行政主導で整備することで民間開発を呼び込む。スマートシティのような最新のテクノロジーが導入された住宅地や農業に興味のある若い人が家庭菜園等をしながら住むライフスタイルの住宅地など、地区のブランド形成、魅力形成に寄与する住宅地形成の誘導を行う。



(出典：国土交通省 HP)



(出典：UR都市機構 HP)

### 【農住集落ゾーン】

地区西部に南北方向に広がる既存集落地においては、現状の土地利用を尊重し、農地と住宅が共存した集落地ゾーンとして位置づける。



### 【農地保全ゾーン】

地区北部に広がる優良農地については、現状の土地利用を尊重し、農地保全ゾーンとして位置づける。



### ※（参考）民間活力導入エリア

住宅地ゾーン内の市営仲ノ江住宅においては、跡地の土地利用に民間活力を導入し、住宅用地を中心とした地域を活性化させる新しい土地利用への転換を検討する。



(出典：鹿屋市 HP)



(出典：大崎町 HP)

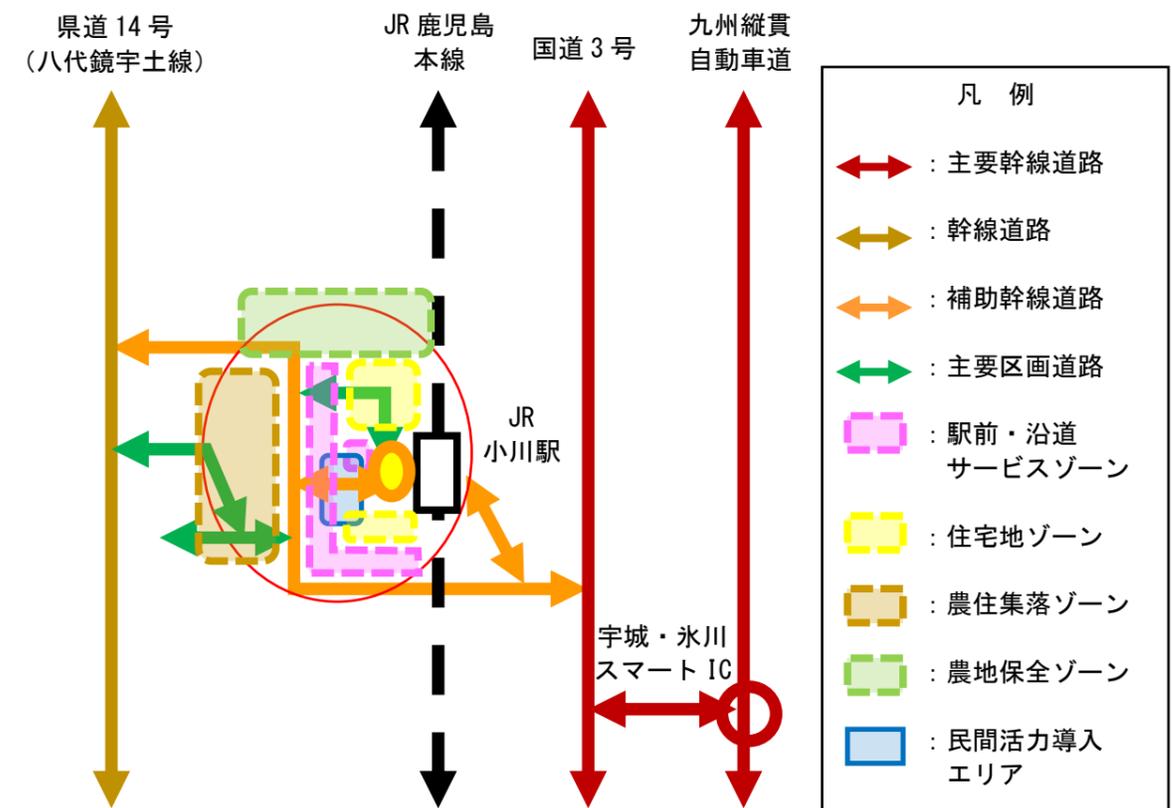


図 都市構造及び土地利用のイメージ図

5-6 基本構想図（計画期間 平成30年度～平成36年度）



# 6. 今後の課題

基本構想を実現するための今後の課題について整理する。

## ① 駅西口改札の整備

まちづくりに関するアンケート調査において、駅利用者、周辺住民ともに、JR小川駅を利用しやすくするために最も必要なことは「駅西口改札の新規整備」であると回答しており、基本構想においては駅の西口改札の整備を前提として構想を立案している。

駅西口改札の整備にあたっては、設置の可否や具体的な整備計画、事業費の負担等について、鉄道事業者との協議が必要であるため、早急に協議にとりかかり、実現化を図る必要がある。

## ② アクセス道路及びロータリーの整備に関する具体的な取り組み

基本構想では駅西口改札へのアクセスを便利にするために、地区の東西軸（跨線橋からつながる市道川尻・宇土線）から駅西口改札付近に伸びる東西方向のアクセス道路及び自動車ロータリーを整備する計画としている。

駅西口改札整備の実現化と並行して、アクセス道路及び自動車ロータリーの計画を進める必要がある。

計画期間は平成36年までの約5年半であるが、その期間で①基本計画、整備計画、基本設計、実施設計等の調査設計、②計画道路の底地となる土地の用地買収、③工事を行う必要があり、整備実現に向けた計画的な取り組みが必要である。

## ③ 農用地解除

基本構想において住宅地ゾーンとして計画しているゾーンの一部は農業振興地域の農用地区域に指定されているため、住宅地ゾーンに計画的に住宅開発を誘導するためには、当該地の農用地解除の取り組みが必要となってくる。

今回策定するJR小川駅周辺整備基本構想を根拠として、市の農業振興地域整備計画の見直しについて関係機関と調整し、農用地解除を行い、農地転用及び住宅地開発の誘導が円滑に進むように手続きを進めておくことが必要である。

## ④ 民間開発の計画的な誘導

住宅地ゾーンに民間の住宅地開発を誘導するため住宅地ゾーン内に主要区画道路を整備する構想となっている。基本構想の実現においては、第一にアクセス道路及びロータリー整備が必要だが、次の段階として主要区画道路の整備が必要となる。

先に述べたように、主要区画道路の整備についても①調査設計、②用地買収、③工事といった段階的な取り組みが必要となるので、計画期間内における実現を見据えた取り組みが必要となる。

## ⑤ 都市施設の誘致

まちづくりに関するアンケートでは、駅前の土地利用イメージとして、「大規模な公園など避難場所や憩いの場所の整備」、「公共施設や公益施設の整備」も上位にあがっている。

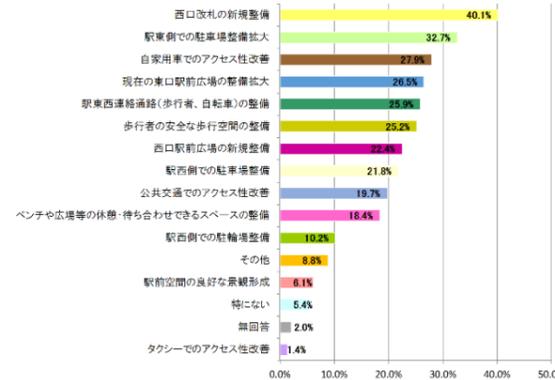
鉄道駅は、周辺に暮らす住民だけでなく、宇城市内外から多くの人々が利用する場であり、求められる役割も大きい。単に交通結節点としての役割だけでなく、利用者の利便性の高い施設を駅に近接して整備・誘致することで市民の生活の質を向上させることも大切である。

また、そういった施設を誘致することは、駅西口の魅力を高めることにつながり、これから整備されるあたらしいまちの全体の魅力が高まっていくこととなる。

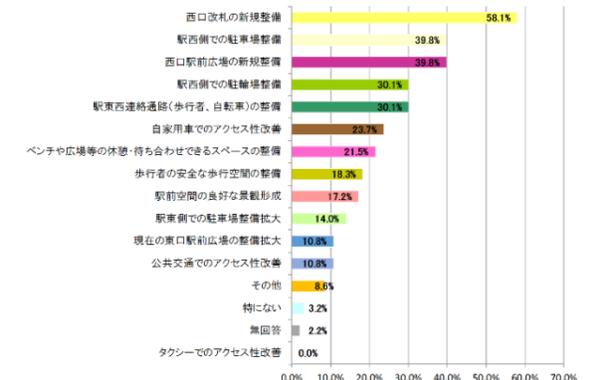
### 【参考】

・まちづくりに関するアンケート（JR小川駅を利用しやすくするために必要な取り組み）

#### ■ 駅利用者

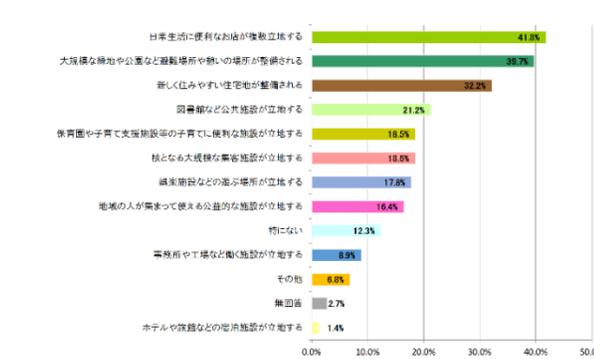


#### ■ 周辺住民

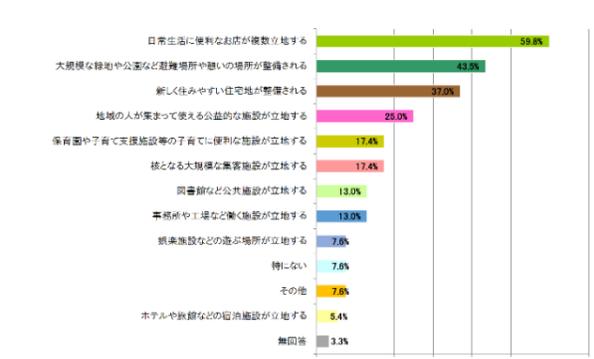


・まちづくりに関するアンケート（JR小川駅を利用しやすくするために必要な取り組み）

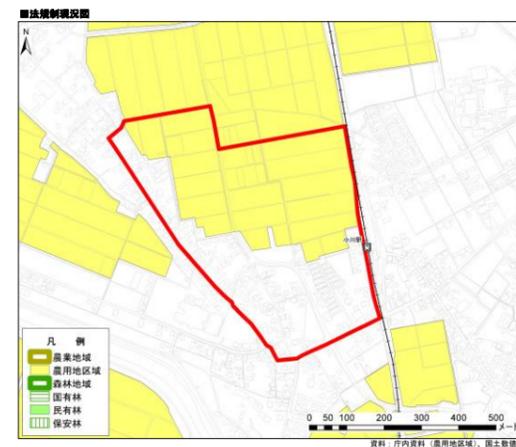
#### ■ 駅利用者



#### ■ 周辺住民



・法規制状況（黄色部分が農用地区域）



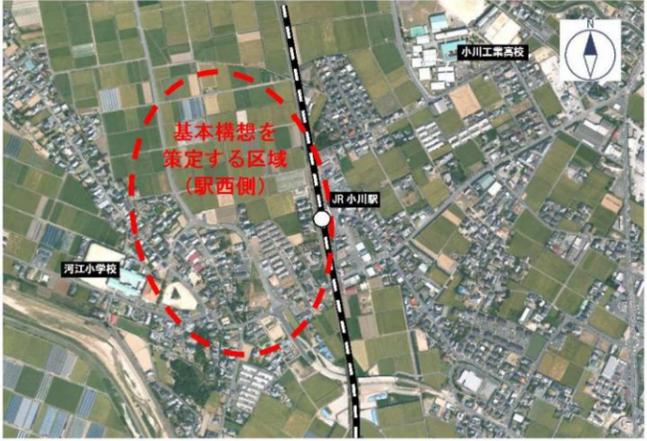
## 参考資料

参考—1 まちづくりに関するアンケート調査（駅利用者用）

**JR 小川駅周辺地域  
まちづくりに関するアンケート調査 ご協力をお願い**

日頃より宇城市政にご協力をいただきありがとうございます。  
宇城市では、JR 小川駅の東西をつなぐ県道の跨線橋が開通し、交通アクセスが向上している状況を踏まえ、JR 小川駅周辺の活性化を目的とした「JR 小川駅周辺整備基本構想」について検討をすすめているところです。  
検討にあたっては、県、地元経済界、交通事業者、宇城市関係機関における議論に加え、市民の意見を反映した計画づくりを行います。  
つきましては、JR 小川駅の現状の問題点の把握や将来像を明確にするためのアンケート調査へのご協力をお願いいたします。  
なお、**今回のアンケート調査は JR 小川駅の西側(河江小学校側)区域の基本構想策定を目的とした質問をしています。下図で基本構想を策定する区域をご確認のうえ、アンケートにご回答ください。**  
また、お答えいただいたアンケート調査票は大変お手数ですが、同封の返信用封筒にて返信をお願いします。(切手をはる必要はありません。)

平成 30 年 4 月  
宇城市企画部企画課企画振興係



【お問合せ先】  
宇城市企画部企画課企画振興係（担当）田川、中山  
〒869-0592 熊本県宇城市松橋町大野 85  
TEL : 0964-32-1902 FAX : 0964-32-2222

A

**1. 回答者ご自身について、該当する番号に○印を付けて下さい。**

1-1. 年齢 { 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 }  
6. 60代 7. 70代 8. 80代以上

1-2. 性別 { 1. 男性 2. 女性 }

1-3. 職業 { 1. 会社員・会社役員 2. 自営業（商業、工業、サービス業）  
3. 農業 4. 林業 5. 水産業 6. 公務員・団体職員  
7. 家事専業 8. 学生（中学生、高校生、大学・専門学校生）  
9. パート・アルバイト 10. 無職 11. その他 }  
※2番、8番を選択された方は（ ）内の項目から該当する項目に○を付けて下さい。

1-4. 居住地 { 1. 宇城市内 ⇒住所（大字まで）を記入してください。（ ）  
2. 宇城市外 ⇒住所（市町村まで）を記入してください。（ ）  
※大字までの住所の記入例：小川町小川、小川町河江など }

1-5. 居住年数 { 1. 3年未満 2. 3年以上5年未満 3. 5年以上10年未満  
4. 10年以上20年未満 5. 20年以上30年未満 6. 30年以上 }

**2. 現状の JR 小川駅西側区域（河江小学校側）について、どのように感じていますか。**  
**各項目の「満足度」及び「重要度」について、該当する番号に○印を付けて下さい。**

項 目	満足度						重要度					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない	重要	まあ重要	普通	やや不要	不要	わからない
2- 1. 生活道路の整備状況	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 2. 自動車によるアクセスの利便性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 3. 歩行者・自転車に対する道路の安全性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 4. 歩行者・自転車によるアクセスの利便性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 5. 鉄道・公共交通等の利便性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 6. 日用品の買物の便利さ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 7. 非日用品の買物の便利さ（家具、電化製品等）	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 8. 病院や診療所等の医療環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 9. 公園や子供の遊び場の整備	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-10. 公民館・集会所等の整備状況	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-11. まちなみの景観	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-12. 高齢者等に配慮した施設整備（バリアフリー）	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-13. ご近所の人と人とのつながり	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-14. まちの活気・活力	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6

参考—1 まちづくりに関するアンケート調査（駅利用者用）つづき

A

3. JR小川駅の利用状況についてお聞きします。該当する番号に○印を付けて下さい。

3-1. JR小川駅の利用頻度を教えてください。

1. 週5回以上 2. 週4～2回 3. 週1回 4. 1ヶ月に数回程度  
5. 年に数回程度 6. 全く（ほとんど）利用しない⇒下記に理由をお書きください

(JR小川駅を全く（ほとんど）利用しない理由)

3-2. JR小川駅はご自宅の最寄り駅ですか。

1. 自宅の最寄り駅である ⇒3-3へお進みください。  
2. 自宅の最寄り駅ではない ⇒3-5へお進みください。

**3-2で「1. 自宅の最寄り駅である」と答えた方にお聞きします。**

3-3. ご自宅からJR小川駅までの主な交通手段を教えてください。

※主な交通手段とは移動距離が最も長い交通手段です。

1. 徒歩 2. 自転車・バイク 3. バス 4. 自動車（自分で運転）  
5. 自動車（家族等に送ってもらう） 6. タクシー 7. 乗合タクシー（海東・小野部田地区）

3-4. 小川駅から鉄道を利用して向かう主な目的地と降りる駅を教えてください。

※主な目的地とは目的地となることが最も多い場所です。

目的地 ①学校 ②職場 ③取引先 ④お店（買い物先） ⑤知人・友人宅  
⑥家族・親戚宅 ⑦その他（ ）

降りる駅（ ）駅  
⇒4へお進みください。

**3-2で「2. 自宅の最寄り駅ではない」と答えた方にお聞きします。**

3-5. JR小川駅へ来るときの出発駅を教えてください。

（ ）駅 ※JR以外の駅の場合はその旨記載ください。例）熊本電鉄

3-6. 小川駅からの主な目的地と目的地の住所を教えてください。

※主な目的地とは目的地となることが最も多い場所です。

目的地 ①学校 ②職場 ③取引先 ④お店（買い物先） ⑤知人・友人宅  
⑥家族・親戚宅 ⑦その他（ ）

目的地の住所（ ）※大字まで：例）小川町小川など  
※住所が分からない場合は施設名や近くの目印となる場所の名前等でも結構です。

3-7. JR小川駅から目的地までの主な交通手段を教えてください。

※主な交通手段とは移動距離が最も長い交通手段です。

1. 徒歩 2. 自転車・バイク 3. バス 4. 自動車（自分で運転）  
5. 自動車（知人等に送ってもらう） 6. タクシー 7. 乗合タクシー

⇒4へお進みください。

A

宇城市では、JR小川駅の東西をつなぐ県道の跨線橋が開通したことを契機として、現在東側からしか出入りができないJR小川駅を、西側（河江小学校側）からも出入りができるようにしたいと考えています。

以下の質問は、JR小川駅周辺地域の将来像についてお聞きしています。JR小川駅が東西から出入りできるようになった状態を想像してお答えください。

4. JR小川駅を利用しやすくするために必要な取り組みについて、該当する番号に○印を付けて下さい。（JR小川駅全体のこと。3つまで）

1. 現在の東口駅前広場の整備拡大  
2. 西口改札の新規整備  
3. 西口駅前広場の新規整備  
4. 駅東西連絡通路（歩行者、自転車）の整備  
5. 公共交通でのアクセス性改善  
6. タクシーでのアクセス性改善  
7. 自家用車でのアクセス性改善  
8. 駅東側での駐車場整備拡大  
9. 駅西側での駐車場整備  
10. 駅西側での駐輪場整備  
11. 歩行者の安全な歩行空間の整備  
12. 駅前空間の良好な景観形成  
13. ベンチや広場等の休憩・待ち合わせできるスペースの整備  
14. 特にな  
15. その他（ ）

5. JR小川駅西側（河江小学校側）において、今後、どのような土地利用イメージを描いてまちづくりを進めるべきですか。該当する番号に○印を付けて下さい。（3つまで）

1. 新しく住みやすい住宅地が整備される  
2. 日常生活に便利なお店が複数立地する  
3. 核となる大規模な集客施設が立地する  
4. 図書館など公共施設が立地する  
5. 地域の人が集まって使える公益的な施設が立地する  
6. 保育園や子育て支援施設等の子育てに便利な施設が立地する  
7. ホテルや旅館などの宿泊施設が立地する  
8. 事務所や工場など働く施設が立地する  
9. 娯楽施設などの遊ぶ場所が立地する  
10. 大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所が整備される  
11. 特にな  
12. その他（ ）

参考—1 まちづくりに関するアンケート調査（駅利用者用）つづき

A

6. JR小川駅西側（河江小学校側）の交通環境を改善するとしたら、どのようにしたら良いと感じますか。該当する番号に○を付けて下さい。

1. バス等の公共交通機関の利便性を高める
2. 歩行者が安全で歩きやすくする
3. 自動車が走りやすい道路にする
4. 自転車が走りやすくする
5. 駐車を整備する
6. 今のままでよい
7. その他（ _____ ）

7. その他、JR小川駅周辺地域におけるまちづくりに対して、何かご要望、ご意見等ございましたら、ご記入ください。


アンケートは以上です。ご協力いただき、ありがとうございました。  
大変お手数ですが、返信用封筒にて宇城市まで返信をお願いします。（切手をはる必要はありません。）

提出期限 5月13日（日）

参考—2 まちづくりに関するアンケート調査（周辺住民用）

**JR 小川駅周辺地域  
まちづくりに関するアンケート調査 ご協力をお願い**

日頃より宇城市政にご協力をいただきありがとうございます。  
 宇城市では、JR 小川駅の東西をつなぐ県道の跨線橋が開通し、交通アクセスが向上している状況を踏まえ、JR 小川駅周辺の活性化を目的とした「JR 小川駅周辺整備基本構想」について検討をすすめているところです。  
 検討にあたっては、県、地元経済界、交通事業者、宇城市関係機関における議論に加え、市民の意見を反映した計画づくりを行います。  
 つきましては、JR 小川駅の現状の問題点の把握や将来像を明確にするためのアンケート調査へのご協力をお願いいたします。  
 なお、今回のアンケート調査は JR 小川駅の西側(河江小学校側)区域の基本構想策定を目的とした質問をしています。下図で基本構想を策定する区域をご確認のうえ、アンケートにご回答ください。  
 また、お答えいただいたアンケート調査票は大変お手数ですが、同封の返信用封筒にて7月8日までに返信をお願いします。(切手をはる必要はありません。)

平成 30 年 6 月  
宇城市企画部企画課企画振興係



【お問合せ先】  
 宇城市企画部企画課企画振興係（担当）田川、中山  
 〒869-0592 熊本県宇城市松橋町大野 85  
 TEL：0964-32-1902 FAX：0964-32-2222

B

**1. 回答者ご自身について、該当する番号に○印を付けて下さい。**

1-1. 年齢 [ 1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 ]  
 [ 6. 60代 7. 70代 8. 80代以上 ]

1-2. 性別 [ 1. 男性 2. 女性 ]

1-3. 職業 [ 1. 会社員・会社役員 2. 自営業（商業、工業、サービス業）  
 3. 農業 4. 林業 5. 水産業 6. 公務員・団体職員  
 7. 家事専業 8. 学生（中学生、高校生、大学・専門学校生）  
 9. パート・アルバイト 10. 無職 11. その他 ]  
※2番、8番を選択された方は（ ）内の項目から該当する項目に○を付けて下さい。

1-4. 居住地 [ 1. 宇城市内 ⇒住所（大字まで）を記入してください。（ ）  
 2. 宇城市外 ⇒住所（市町村まで）を記入してください。（ ） ]  
※大字までの住所の記入例：小川町小川、小川町河江など

1-5. 居住年数 [ 1. 3年未満 2. 3年以上5年未満 3. 5年以上10年未満 ]  
 [ 4. 10年以上20年未満 5. 20年以上30年未満 6. 30年以上 ]

**2. 現状の JR 小川駅西側区域（河江小学校側）について、どのように感じていますか。**  
 各項目の「満足度」及び「重要度」について、該当する番号に○印を付けて下さい。

項 目	満足度						重要度					
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 1. 生活道路の整備状況	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 2. 自動車によるアクセスの利便性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 3. 歩行者・自転車に対する道路の安全性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 4. 歩行者・自転車によるアクセスの利便性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 5. 鉄道・公共交通等の利便性	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 6. 日用品の買物の利便さ	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 7. 非日用品の買物の利便さ（家具、電化製品等）	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 8. 病院や診療所等の医療環境	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2- 9. 公園や子供の遊び場の整備	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-10. 公民館・集会所等の整備状況	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-11. まちなみの景観	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-12. 高齢者等に配慮した施設整備（バリアフリー）	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-13. ご近所の人と人とのつながり	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
2-14. まちの活気・活力	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6

参考—2 まちづくりに関するアンケート調査（周辺住民用） つづき

B

3. JR 小川駅の利用状況についてお聞きます。該当する番号に○印を付けて下さい。

3-1. JR 小川駅の利用頻度を教えてください。

1. 週5回以上 2. 週4～2回 3. 週1回 4. 1ヶ月に数回程度  
5. 年に数回程度 6. 全く（ほとんど）利用しない⇒下記に理由をお書きください

(JR 小川駅を全く（ほとんど）利用しない理由)

3-2. JR 小川駅はご自宅の最寄り駅ですか。

1. 自宅の最寄り駅である ⇒3-3へお進みください。  
2. 自宅の最寄り駅ではない ⇒3-5へお進みください。

**3-2で「1. 自宅の最寄り駅である」と答えた方にお聞きます。**

3-3. ご自宅から JR 小川駅までの主な交通手段を教えてください。

※主な交通手段とは移動距離が最も長い交通手段です。

1. 徒歩 2. 自転車・バイク 3. バス 4. 自動車（自分で運転）  
5. 自動車（家族等に送ってもらう） 6. タクシー 7. 乗合タクシー（海東・小野部田地区）

3-4. 小川駅から鉄道を利用して向かう主な目的地と降りる駅を教えてください。

※主な目的地とは目的地となることが最も多い場所です。

目的地 ①学校 ②職場 ③取引先 ④お店（買い物先） ⑤知人・友人宅  
⑥家族・親戚宅 ⑦その他（ ）

降りる駅（ ）駅  
⇒4へお進みください。

**3-2で「2. 自宅の最寄り駅ではない」と答えた方にお聞きます。**

3-5. JR 小川駅へ来るときの出発駅を教えてください。

（ ）駅 ※JR以外の駅の場合はその旨記載ください。  
例）熊本電鉄 藤崎宮前駅

3-6. 小川駅からの主な目的地と目的地の住所を教えてください。

※主な目的地とは目的地となることが最も多い場所です。

目的地 ①学校 ②職場 ③取引先 ④お店（買い物先） ⑤知人・友人宅  
⑥家族・親戚宅 ⑦その他（ ）

目的地の住所（ ）※大字まで：例）小川町小川など  
※住所が分からない場合は施設名や近くの目印となる場所の名前等でも結構です。

3-7. JR 小川駅から目的地までの主な交通手段を教えてください。

※主な交通手段とは移動距離が最も長い交通手段です。

1. 徒歩 2. 自転車・バイク 3. バス 4. 自動車（自分で運転）  
5. 自動車（知人等に送ってもらう） 6. タクシー 7. 乗合タクシー

⇒4へお進みください。

B

宇城市では、JR 小川駅の東西をつなぐ県道の跨線橋が開通したことを契機として、現在東側からしか出入りができないJR小川駅を、西側（河江小学校側）からも出入りができるようにしたいと考えています。

以下の質問は、JR小川駅周辺地域の将来像についてお聞きしています。JR小川駅が東西から出入りできるようになった状態を想像してお答えください。

4. JR 小川駅を利用しやすくするために必要な取り組みについて、該当する番号に○印を付けて下さい。（JR小川駅全体のこと。3つまで）

1. 現在の東口駅前広場の整備拡大  
2. 西口改札の新規整備  
3. 西口駅前広場の新規整備  
4. 駅東西連絡通路（歩行者、自転車）の整備  
5. 公共交通でのアクセス性改善  
6. タクシーでのアクセス性改善  
7. 自家用車でのアクセス性改善  
8. 駅東側での駐車場整備拡大  
9. 駅西側での駐車場整備  
10. 駅西側での駐輪場整備  
11. 歩行者の安全な歩行空間の整備  
12. 駅前空間の良好な景観形成  
13. ベンチや広場等の休憩・待ち合わせできるスペースの整備  
14. 特にな  
15. その他（ ）

5. JR 小川駅西側（河江小学校側）において、今後、どのような土地利用イメージを描いてまちづくりを進めるべきですか。該当する番号に○印を付けて下さい。（3つまで）

1. 新しく住みやすい住宅地が整備される  
2. 日常生活に便利なお店が複数立地する  
3. 核となる大規模な集客施設が立地する  
4. 図書館など公共施設が立地する  
5. 地域の人が集まって使える公益的な施設が立地する  
6. 保育園や子育て支援施設等の子育てに便利な施設が立地する  
7. ホテルや旅館などの宿泊施設が立地する  
8. 事務所や工場など働く施設が立地する  
9. 娯楽施設などの遊ぶ場所が立地する  
10. 大規模な緑地や公園など避難場所や憩いの場所が整備される  
11. 特にな  
12. その他（ ）

参考—2 まちづくりに関するアンケート調査（周辺住民用）つづき

B

6. JR小川駅西側（河江小学校側）の交通環境を改善するとしたら、どのようにしたら良いと感じますか。該当する番号に○を付けて下さい。

1. バス等の公共交通機関の利便性を高める
2. 歩行者が安全で歩きやすくする
3. 自動車が走りやすい道路にする
4. 自転車が走りやすくする
5. 駐車を整備する
6. 今のままでよい
7. その他（ ）

7. その他、JR小川駅周辺地域におけるまちづくりに対して、何かご要望、ご意見等ございましたら、ご記入ください。


アンケートは以上です。ご協力いただき、ありがとうございました。  
大変お手数ですが、返信用封筒にて宇城市まで返信をお願いします。（切手をはる必要はありません。）  
提出期限 7月8日（日）

参考—3 JR小川駅周辺整備基本構想イメージパース

