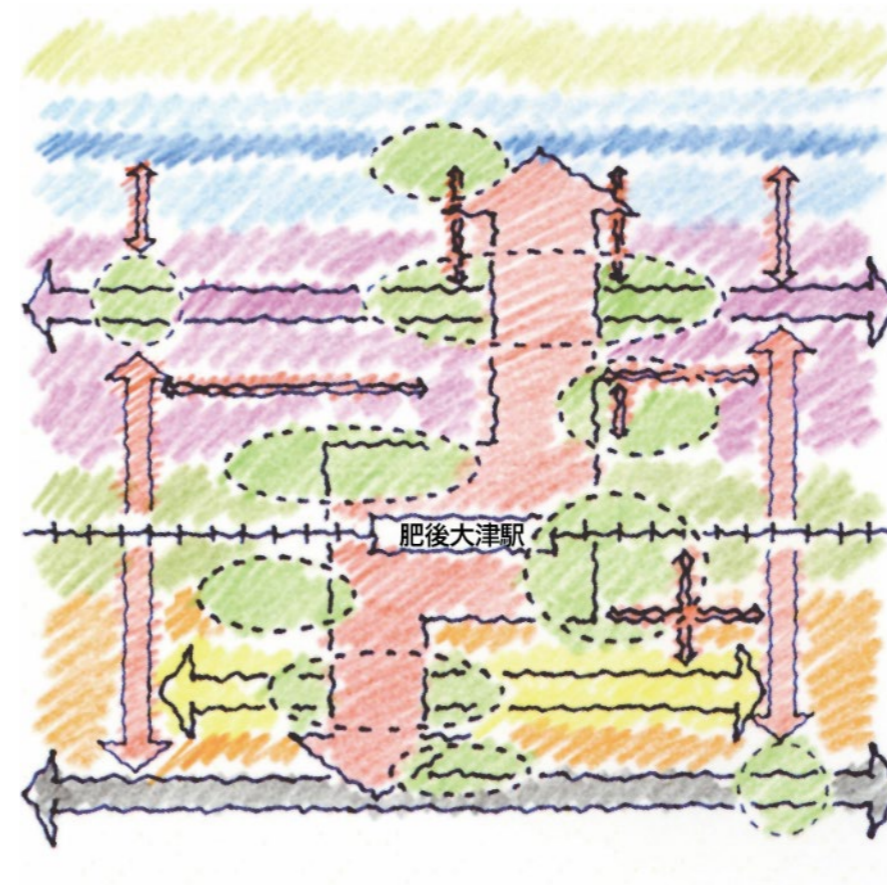


# 肥後大津駅周辺まちづくり基本構想

令和6年(2024年)3月  
熊本県 大津町





# 目次

1 「肥後大津駅周辺まちづくり基本構想」について	
1-1. 肥後大津駅周辺まちづくり基本構想の策定の目的と意義	1
1-2. 「基本構想」の位置づけ	1
1-3. 策定体制	2
2 肥後大津駅周辺の現況と課題	
2-1. 肥後大津駅周辺の現況及び動向	3
2-2. 駅周辺まちづくりに向けた課題	7
3 肥後大津駅周辺まちづくり基本構想の“将来像”	
3-1. 基本構想の方向性(検討の視点)	8
3-2. 将来像	9
3-3. 将来像を実現するまちづくりの要点	11
4 まちづくりの方針	
4-1. まちづくりの方針	13
5 肥後大津駅周辺まちづくりの実現に向けて	
5-1. 官民連携による推進体制	15
5-2. 今後の取組み(基本計画の策定)	15

## 参考

参考-1. 策定経緯	16
参考-2. 町民アンケート結果	18





# 1. 「肥後大津駅周辺まちづくり基本構想」について

## 1-1. 肥後大津駅周辺まちづくり基本構想の策定の目的と意義

### (1) 基本構想策定の目的

肥後大津駅周辺まちづくり基本構想（以下、「基本構想」という。）は、TSMCの進出や空港アクセス鉄道の肥後大津ルート決定等の機会を最大限に生かし、これまで肥後大津駅が抱えてきた課題を解決するとともに、町の“活気とにぎわいの中心であり、中心市街地でもある肥後大津駅周辺エリアを活性化し、その効果を町内全域へ波及させることで、地域経済の活性化や企業進出、移住定住の促進等を図っていくための将来ビジョンを描くことを目的とします。

### (2) 基本構想策定の意義と役割

基本構想で掲げた将来ビジョンを実現していくためには、行政のみならず、民間事業者や各種団体といった町の様々な関係者が参画し、連携して取組みを推進する必要があります。

そのため、基本構想においては、関係者で共有する将来ビジョンを描くとともに、将来ビジョンの実現に向けたまちづくりの要点や方針も整理します。



【肥後大津駅南口】



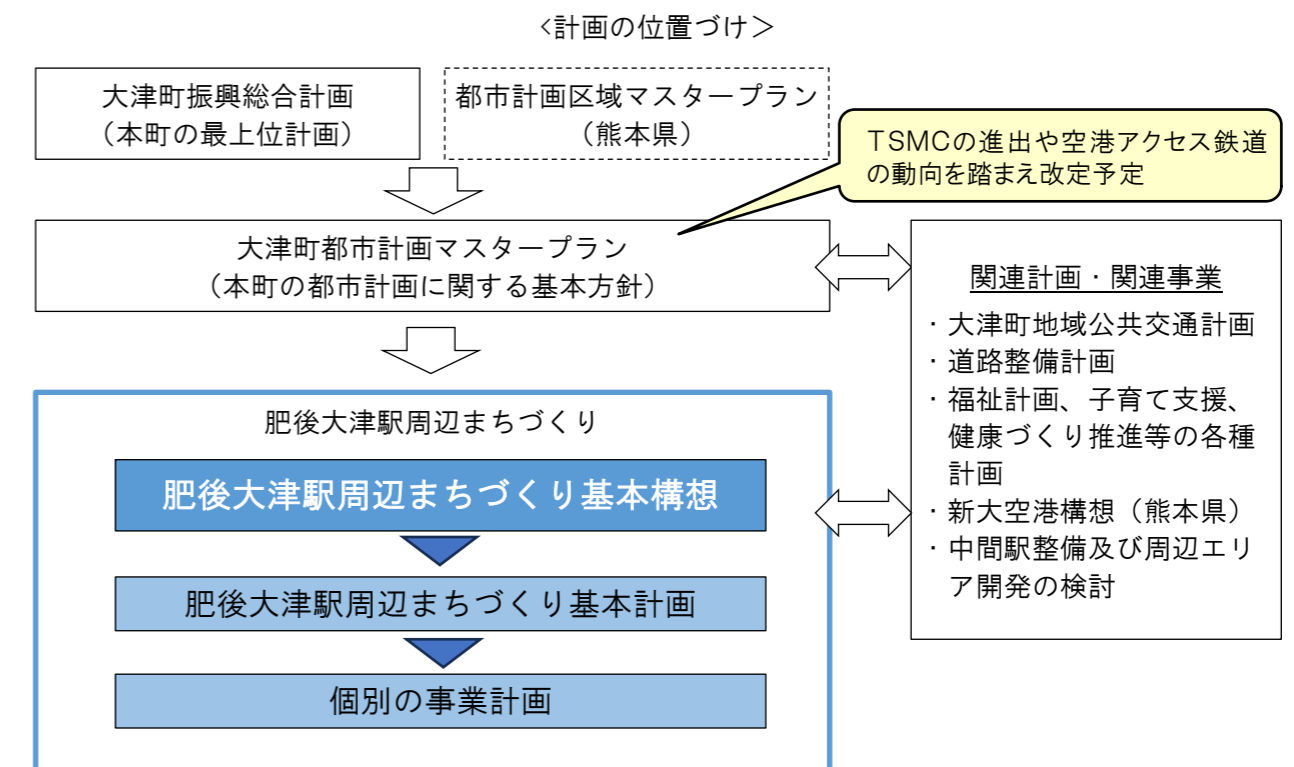
【肥後大津駅北口】

## 1-2. 「基本構想」の位置づけ

### (1) 計画の位置づけ

基本構想は、大津町の「振興総合計画」「都市計画マスタープラン」等を上位計画とするとともに、他の関連計画との連携も図ります。

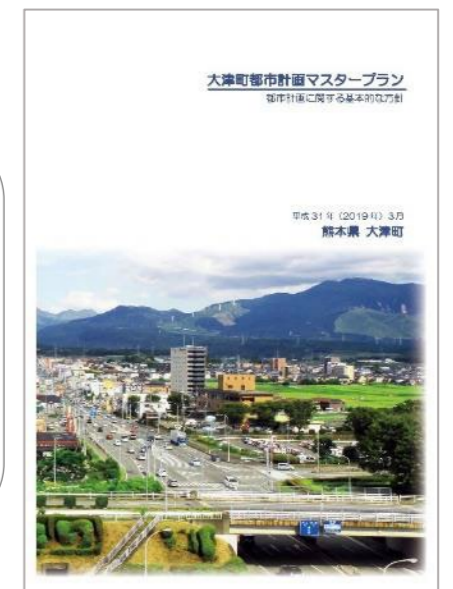
基本構想は駅周辺のビジョン（方向性）を示すものであることから、基本構想を踏まえた事業を位置付ける「基本計画」や、計画の具体的な実行に向けた「個別の事業計画」についても、今後検討を進めていきます。



＜参考：大津町都市計画マスタープラン等の見直しについて＞



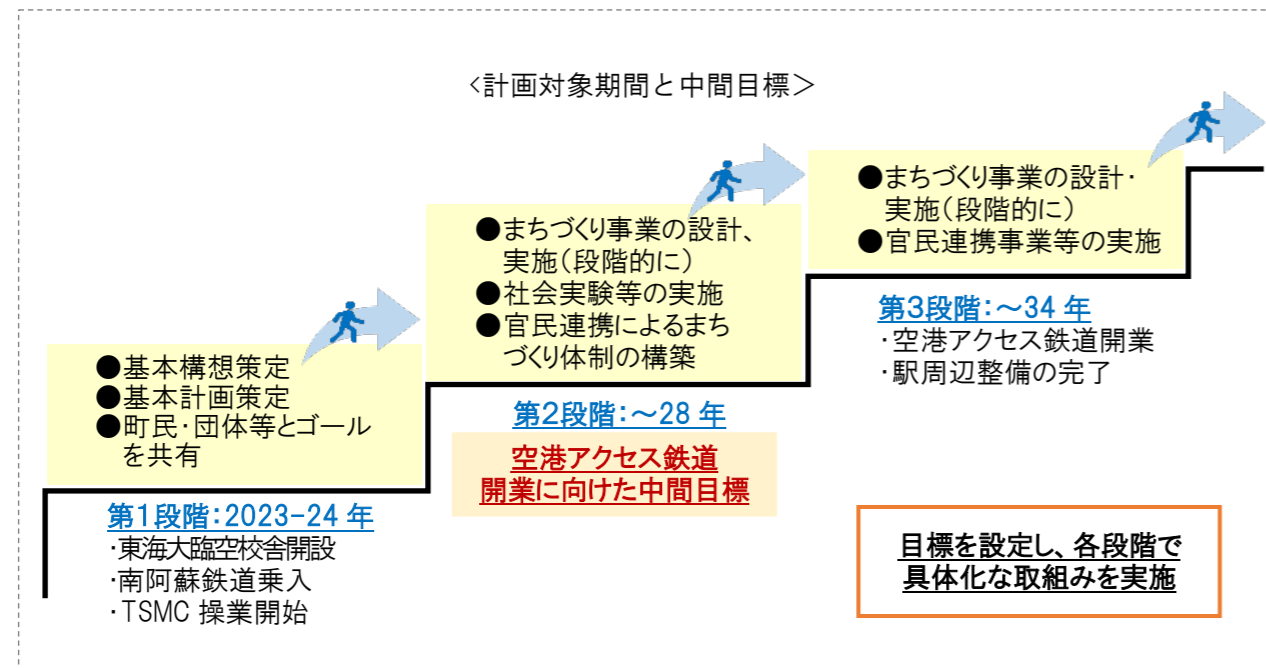
大津町都市計画マスタープランは、平成31年3月に改定しましたが、その後、TSMCの進出や空港アクセス鉄道の肥後大津ルートが決定するなど、本町を取り巻く環境は大きく変化しています。このため、これら新たな動向を踏まえた計画の見直しを進めます。さらに、振興総合計画の見直し等も含め、各種計画との連携・調整を図りながら、基本構想や基本計画の策定を進めます。



## (2)目標年次

基本構想の目標年次は、空港アクセス鉄道の開業が予定される 2034 年の概ね 10 年後を目安とします。

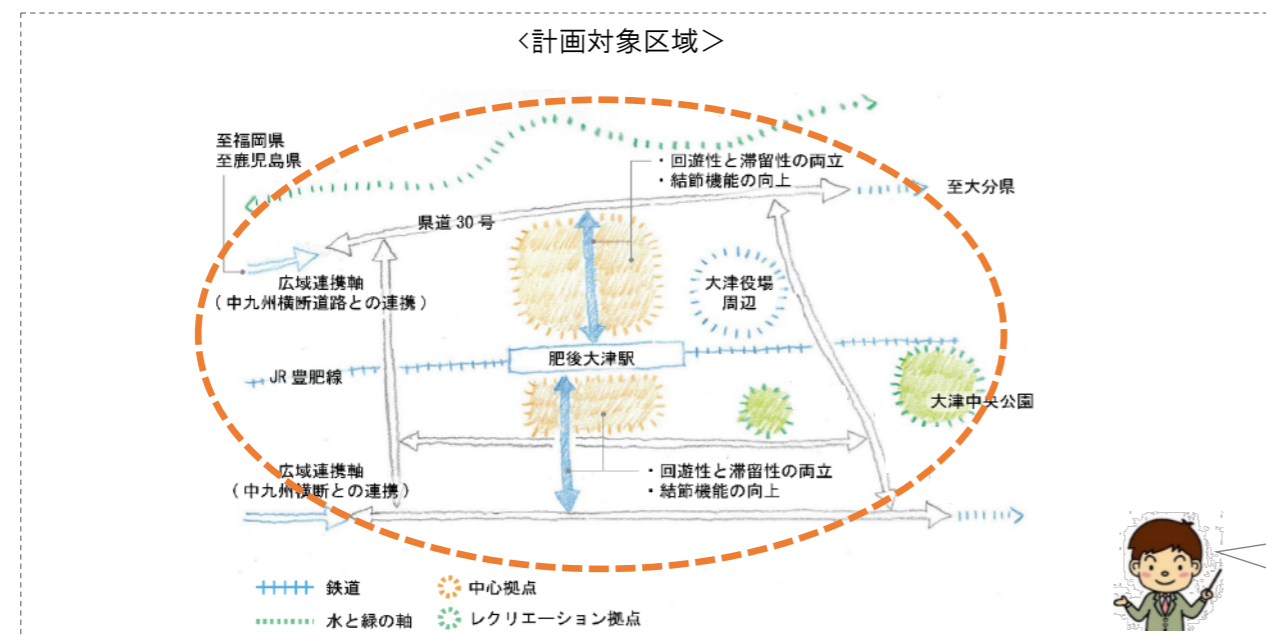
まちづくりにおける駅前広場や道路整備等のハード整備には長期間を要しますが、TSMCの進出をはじめ本町を取り巻く環境は短期間で大きく変化しています。このため、将来像の実現に向けた段階的な目標を設定し、ハード整備を予定する空間の暫定利用や社会実験等を順次実施します。これらの取組みの検証を重ねながら、状況に応じて基本構想や基本計画を柔軟に深化させていきます。



## (3)対象区域

基本構想やその実現に向けた事業を実施する対象区域は、「肥後大津駅周辺」とします。

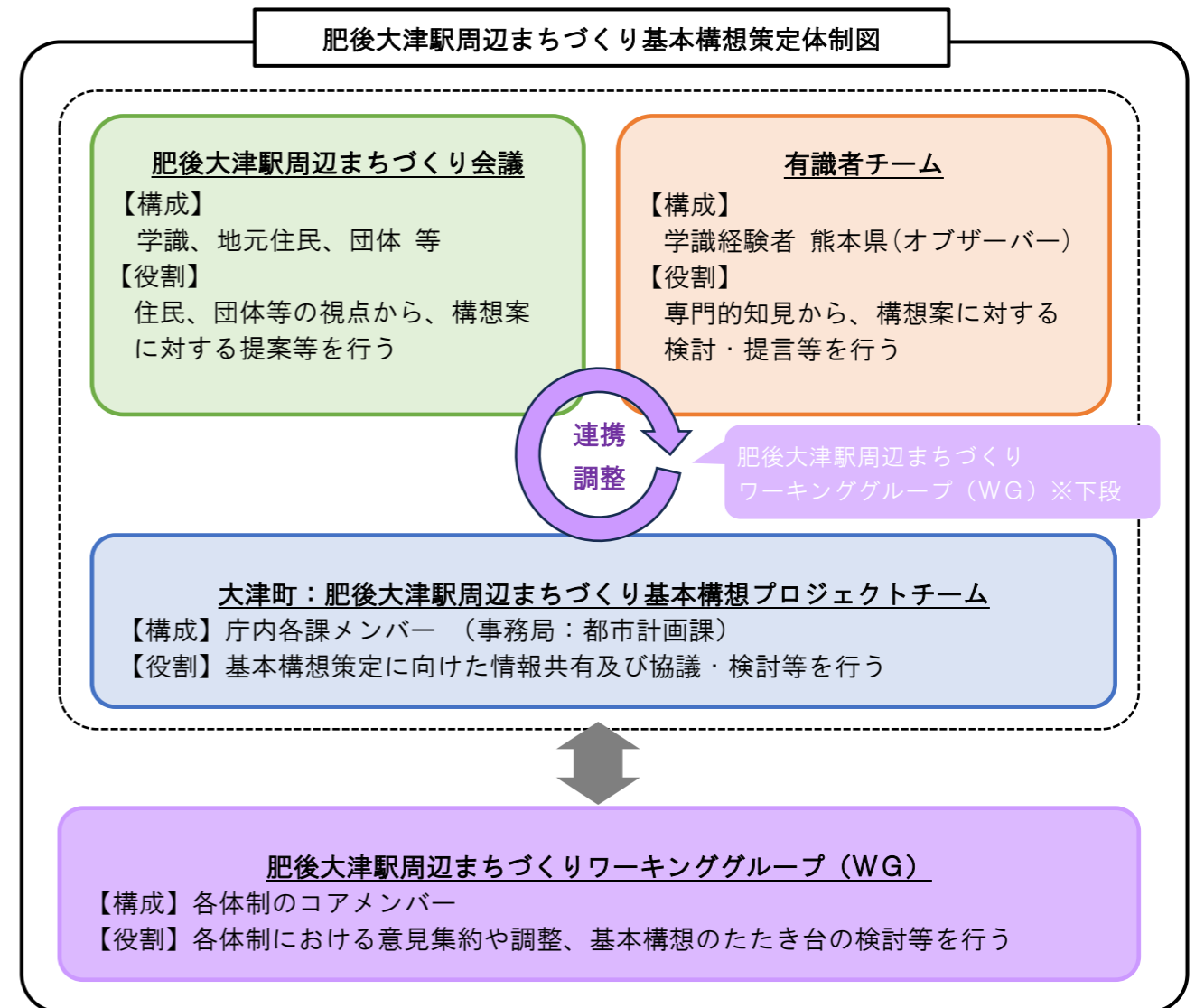
ただし、駅周辺は県の東の玄関口としての役割や、町の中心市街地としての役割もあることから、基本構想の検討に当たっては、広域・町域の視点からの役割についても検討します。



## 1-3. 策定体制

基本構想の策定体制は、以下の図の通りです。

まず、各組織の代表メンバーによるWGにおいて、現況、課題、構想案等について協議を行いました。そして、その内容をもとに肥後大津駅周辺まちづくり会議、有識者チーム、大津町プロジェクトチームで意見交換を行い、各組織からの意見・提案等を基本構想へ反映しました。



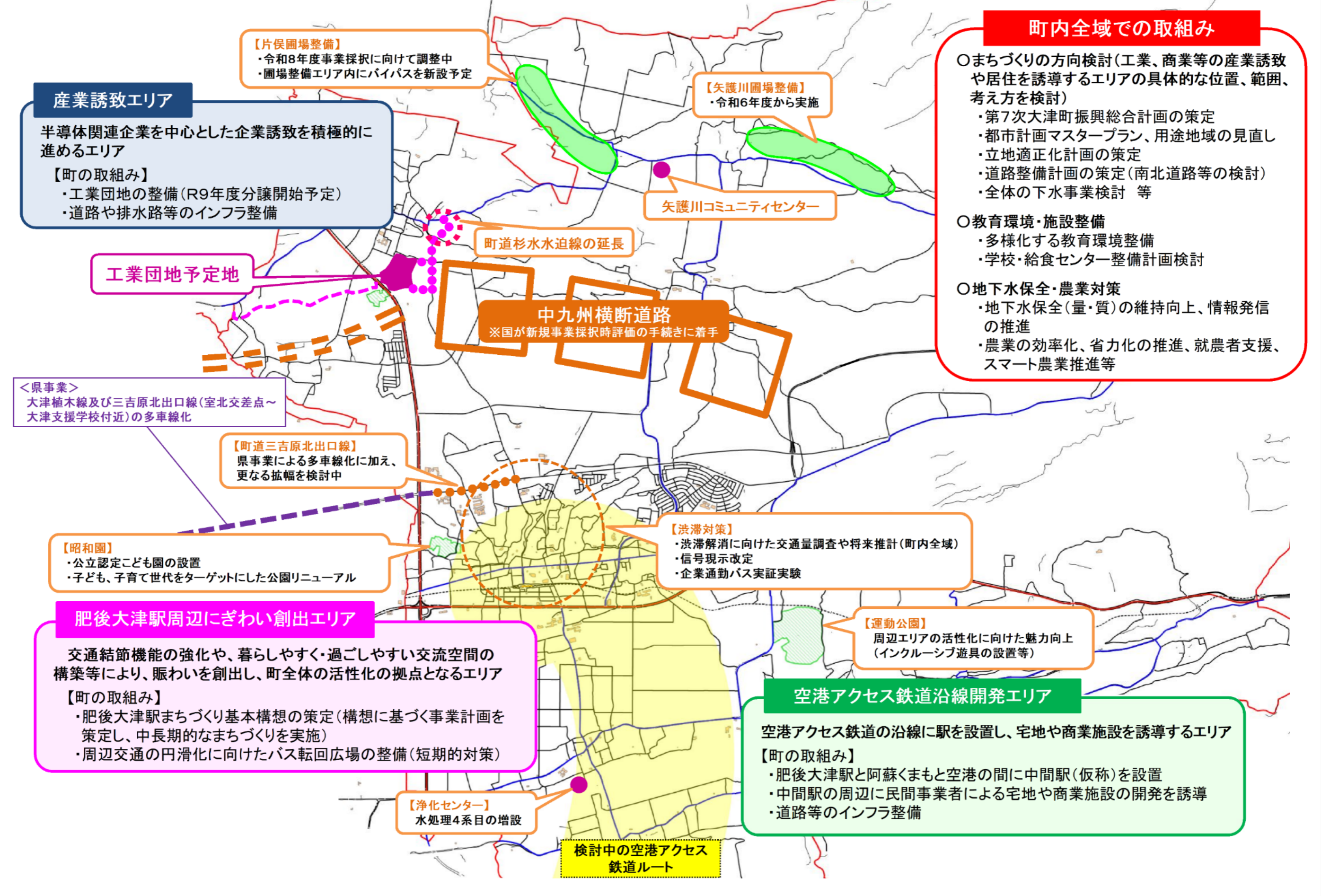
それぞれの意見等を踏まえ、町において基本構想を決定

対象区域は、基本的には駅からの徒歩圏内を想定しています。ただし、基本構想・計画の実現に向けては、道路等の骨格となる都市施設の整備や、役場、商店街、周辺施設といった都市機能やまちづくり活動等との連携を図りながら、適宜対象区域を具体化していきます。









**町内全域での取り組み**

- まちづくりの方向検討(工業、商業等の産業誘致や居住を誘導するエリアの具体的な位置、範囲、考え方を検討)
  - ・第7次大津町振興総合計画の策定
  - ・都市計画マスタープラン、用途地域の見直し
  - ・立地適正化計画の策定
  - ・道路整備計画の策定(南北道路等の検討)
  - ・全体の下水事業検討 等
- 教育環境・施設整備
  - ・多様化する教育環境整備
  - ・学校・給食センター整備計画検討
- 地下水保全・農業対策
  - ・地下水保全(量・質)の維持向上、情報発信の推進
  - ・農業の効率化、省力化の推進、就農者支援、スマート農業推進等

**産業誘致エリア**  
 半導体関連企業を中心とした企業誘致を積極的に進めるエリア  
 【町の取組み】  
 ・工業団地の整備(R9年度分譲開始予定)  
 ・道路や排水路等のインフラ整備

**工業団地予定地**

**中九州横断道路**  
 ※国が新規事業採択時評価の手続きに着手

<県事業>  
 大津植木線及び三吉原北出口線(室北交差点~大津支援学校付近)の多車線化

【町道三吉原北出口線】  
 県事業による多車線化に加え、更なる拡幅を検討中

【昭和園】  
 ・公立認定こども園の設置  
 ・子ども、子育て世代をターゲットにした公園リニューアル

**肥後大津駅周辺にぎわい創出エリア**  
 交通結節機能の強化や、暮らしやすく・過ごしやすい交流空間の構築等により、賑わいを創出し、町全体の活性化の拠点となるエリア  
 【町の取組み】  
 ・肥後大津駅まちづくり基本構想の策定(構想に基づく事業計画を策定し、中長期的なまちづくりを実施)  
 ・周辺交通の円滑化に向けたバス転回広場の整備(短期的対策)

【浄化センター】  
 水処理4系目の増設

検討中の空港アクセス  
 鉄道ルート

【渋滞対策】  
 ・渋滞解消に向けた交通量調査や将来推計(町内全域)  
 ・信号現示改定  
 ・企業通勤バス実証実験

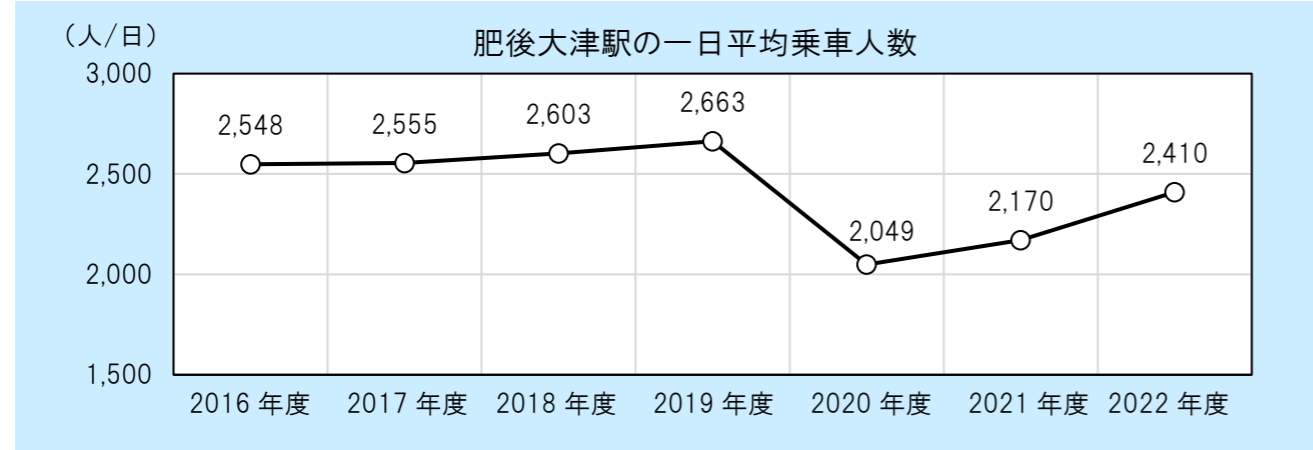
【運動公園】  
 周辺エリアの活性化に向けた魅力向上(インクルーシブ遊具の設置等)

**空港アクセス鉄道沿線開発エリア**  
 空港アクセス鉄道の沿線に駅を設置し、宅地や商業施設を誘導するエリア  
 【町の取組み】  
 ・肥後大津駅と阿蘇くまもと空港の間に中間駅(仮称)を設置  
 ・中間駅の周辺に民間事業者による宅地や商業施設の開発を誘導  
 ・道路等のインフラ整備



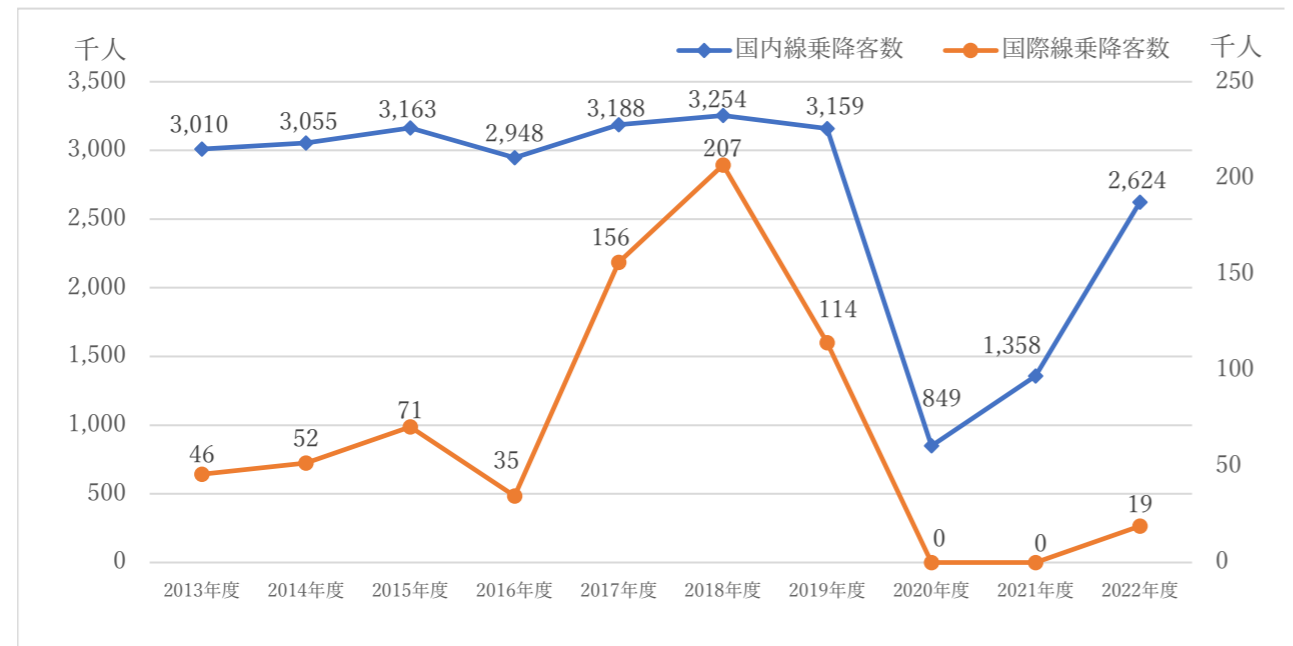
(2)肥後大津駅周辺

●駅利用者



- 肥後大津駅の乗車人員は、2022年度時点で1日あたり約2,410人  
→ **駅利用者数(乗降人数)は4,800人程度**(乗降人数=乗車人数2,410人×2)と見込まれる
- TSMCの進出や南阿蘇鉄道の乗入開始等により、**2023年度以降はさらなる増加が見込まれる**
- 将来的に、**空港アクセス鉄道が開通すれば、さらに増加することが想定される**

(阿蘇くまもと空港利用者数の推移)



- 空港の利用者数は、2020年度以降新型コロナウイルス感染症の影響で減少したものの、**2023年度は約320万人(国内線300万人、国際線20万人)となる見込み**(※熊本newswebより)
- 国際線の増便や、外国人観光客等の回復に伴い、**さらなる増加が見込まれる**

(阿蘇熊本空港のバスの運行状況)

- 空港リムジンバス(定員45名想定 桜町ターミナル、熊本駅方面)へは1日約90便
- 空港ライナーは1日54便が運行し、2023年度は1日に約350人が利用**
- その他、阿蘇、天草、大分他、都市間を結ぶバスが運行

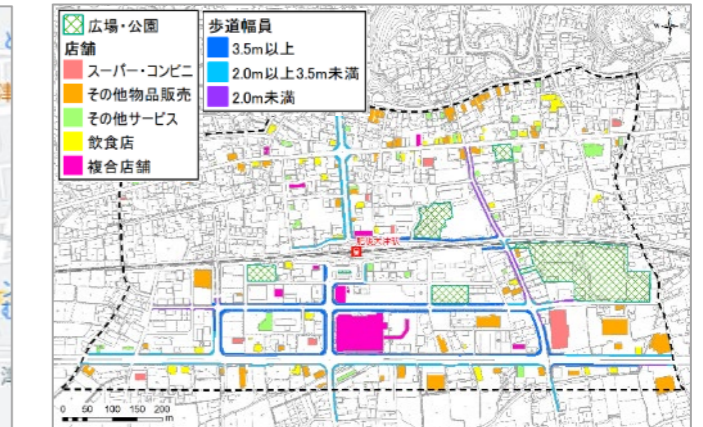
●肥後大津駅周辺のウォーカブルな空間の現状

<人流データ(KDDI Location Analyzer)>



- ・役場や駅南側、子育て支援センター等への徒歩移動が多い
- ・県道30号など駅北側の歩行者交通量は少ない

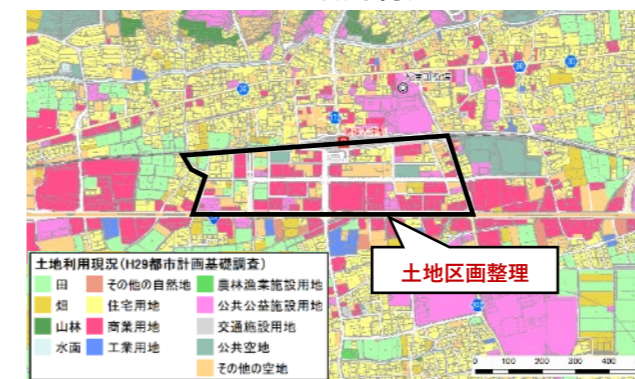
<歩道の幅員、広場・公園の位置、店舗の分布状況>



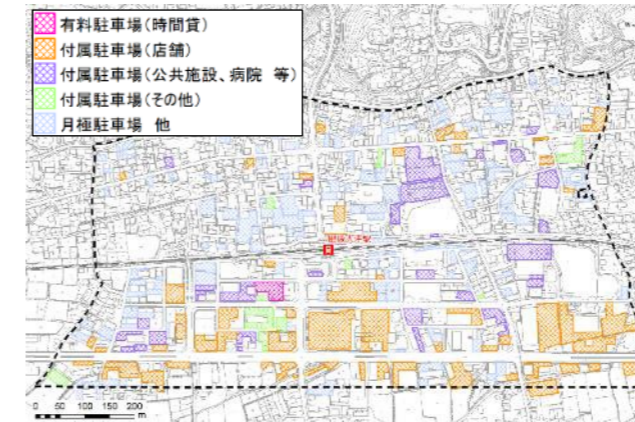
- ・県道30号など駅北側は歩道が狭い
- ・店舗の連続性が低く、集積している地点が少ない
- ・公園、歩道、店舗等の一体性が乏しい

●肥後大津駅周辺の土地利用・交通の現状

<土地利用現況>



<駐車場の分布状況>



<公共交通の運行状況>



駐車場(屋上駐車場含む)が広く分布し、低未利用な土地利用が広がる



(3)住民意向等

①町民アンケート

◆2023 年度まちづくりアンケート(大津町民対象)

(問)今後、肥後大津駅周辺はどのようなエリアを目指すかと思えますか。[1つ選択]

件数	比率	利用頻度	グラフ
568	41.3%	町民が生活の中で利用しやすいエリア（買い物や食事ができる、休憩できる、子どもを遊ばせることができる等）	41.3%
183	13.3%	2. 通勤・通学者が利用しやすいエリア（通勤等の合間に買い物や休憩ができる等）	13.3%
40	2.9%	3. 働く場（オフィスなど）が充実している雇用の受け皿となるエリア	2.9%
64	4.7%	4. ビジネスホテルや飲食店が充実しているビジネスマンが滞在しやすいエリア	4.7%
107	7.8%	5. 観光案内所やお土産店等が充実している観光客が利用しやすいエリア	7.8%
287	20.9%	6. バスターミナルや駐車場等が充実している交通の要所となるエリア	20.9%
20	1.5%	7. その他	1.5%
107	7.8%	無回答	7.8%
1376	100.0%	計	

(問)肥後大津駅周辺をより良いエリアとするためには、どのような機能(施設や設備など)を充実させる必要があると思えますか[上位3つに優先順位を付けて選択]

1. 休憩スペース（ベンチのある広場など）	81	80	103	264	1位
2. 駐車場	274	150	131	555	
3. 駐輪場	14	43	21	78	
4. バスターミナル	57	78	76	211	
5. 送迎時の駐車スペース	127	126	113	366	
6. タクシー乗車スペース	5	20	11	36	
7. 円滑にアクセスできる南北道路	166	119	97	382	
8. 大型商店（大型スーパーやホームセンター等）	182	135	103	420	3位
9. 小型商店（コンビニなど）	9	41	46	96	
10. カフェやファーストフード店など日中の営業が主体の飲食店	118	176	167	461	2位
11. 居酒屋など夜間の営業が主体の飲食店	19	51	55	125	
12. イベントスペース	5	21	31	57	
13. 宿泊施設	15	19	47	81	
14. 観光案内施設	14	19	54	87	
15. 子育て支援スペース（授乳室など）	15	22	34	71	
16. その他	11	7	11	29	

□ 1位      □ 2位      □ 3位

②肥後大津駅周辺まちづくり会議等の主な意見

区分	意見概要
駅まち空間全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の中心拠点として、町民や町外から訪れる方の交流の場となることが重要。</li> <li>訪れた人が歩きたくするような空間づくり、機能の誘致が重要。</li> <li>子どもにとっても安全・安心・快適に過ごせる空間となることが重要。</li> <li>ふれあい散歩道商店街は、子どもや子育て世代にやさしい商店街を目指している。歩きながら、買い物や公園利用、散歩等を楽しんでもらえるような通りになりたい。</li> <li>海外の方のほとんどは、大津町を通過するだけになっていることから、どうすれば滞在してもらえるのか検討する必要がある。</li> <li>肥後大津駅のシンボルとなるような施設や場所があるとよい。</li> </ul>
道路・交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>送迎時の混雑や駐車スペース不足といった、現状の課題の解決も重要。一方通行化など、すぐにできる事から取り組む必要がある。</li> <li>朝夕は送迎が多く、県道 30 号や駅周辺が混雑し、店舗前の無断停車などトラブルも発生している。送迎場所の確保が必要。</li> <li>シェアサイクル等の新しい移動手段についても検討する必要がある。</li> </ul>
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の整備に併せて、施設統合の視点も重要。図書館、子育て支援施設、福祉施設等の統合により、多機能施設を整備すれば、住民サービスの向上につながる。</li> <li>海外のビジネス関係者や観光客をターゲットとした機能の誘致が必要（台湾料理店、屋台、宿泊機能など）。</li> <li>ハード整備だけでは人が訪れない場所になってしまう可能性がある。空き店舗の活用といったソフト対策との連携も重要。</li> </ul>
まちづくりの進め方	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の状況が刻一刻と変化していることから、まずはソフト対策に取り組むなど、スピード感のある対応が必要。</li> <li>民間事業者や住民による主体的な取り組みが必要。民間しかできないこともある。</li> <li>社会実験や整備空間の暫定利用等により、まちの変化をPRすることで、まちづくりの機運を高めることが重要。</li> <li>構想をゴール（最終形）として、それに到達するまでに、どういったフェーズで進めていくのかを具体的に検討する必要がある。</li> </ul>



## 2-2. 駅周辺まちづくりに向けた課題

### ① 広域レベルの課題

#### < 交通結節 >

- ・ 鉄道（豊肥本線・南阿蘇鉄道・空港アクセス鉄道）、高速道路（中九州横断道路）、空港がつながる広域交通結節拠点として、観光やビジネスの入口や出口としての役割を担うことが必要（定時性強化やポテンシャルの向上による発展の可能性が大きい）
- ・ TSMC 進出等に伴う駅利用者（外国人を含む）の増加を想定した対応が必要

#### < 市街地拠点 >

- ・ 交通結節機能が高まる一方で、通過駅となるリスクがあり、交通結節点としての特性と都市機能の整合を図ることが必要
- ・ 従前からの県の東の産業拠点としての特性や、TSMC の進出に伴う産業集積の効果等を活かし、人（定住促進）や企業（雇用創出）が「集まる場」としてのポテンシャルを更に高めることが必要

#### < 周辺交通 >

- ・ 様々な交通、新たな産業（就業の場）の受け皿としての機能が高まる一方で、人口増加、物流等の増加による交通渋滞が発生

### ② 町域レベルの課題

#### < 交通結節 >

- ・ 肥後大津駅周辺を中心拠点として、生活利便性の向上を図るとともに、地域公共交通により周辺地域とのアクセス機能を強化することで、町域全体の生活利便性と都市の持続可能性の確保に向けた取り組みが必要

#### < 市街地拠点 >

- ・ 大津の顔を“新たに”生み出すことが重要であり、本町の特色を際立たせるような施設や機能が必要
- ・ 本町の中心市街地として、周辺地域からのアクセス性を強化することが必要

#### < 周辺交通 >

- ・ 現状でも渋滞が発生している中で、空港アクセス鉄道の開通も見越した円滑な交通体系（道路網等）の検討が必要
- ・ 鉄道により市街地の分断が発生しており、現状の道路網体系も東西連携と比べ、南北連携が脆弱であることから、南北道路を含めた交通体系の検討が必要
- ・ 駅周辺（拠点）と周辺地域（市街地、集落ほか）を結ぶ公共交通体系の強化に向けた検討が必要

### ③-1 地区レベルの課題：交通結節点

#### < 交通結節 >

- ・ 駐車場・駐輪場の不足などにより、現状でも送迎車等による混雑が発生していることから、将来的な利用者の増加等も想定した対策の検討が必要
- ・ 各種交通機能の分断、中心拠点としての位置づけ等を踏まえながら、様々な利用者の目的や特性等を踏まえた検討が必要
- ・ 子どもを含む利用者の安全性を確保することが必要

#### < 市街地拠点 >

- ・ 休憩・滞留スペースが不足しており、町民アンケートにおいてもその意見が多数。交通結節点の強みを活かし、駅周辺の施設等が連携した滞留空間の創出が必要
- ・ 駅舎の再整備を含めた一体的な駅機能の強化が必要

### ③-2 地区レベルの課題：駅まち空間（駅直近）

#### < 市街地拠点 >

- ・ 駅直近で休憩、滞留できる空間や機能が不足しており、駅舎、駅前広場における滞留空間の検討が必要  
※町民アンケートにおいて、駅周辺への整備を求める意見が多い施設：広場、コンビニ、カフェ、本屋、コ・ワーキングスペース、宿泊施設等
- ・ 新たなターゲット（台湾の労働者や観光客）に対応した機能が必要
- ・ 未利用地、空きビル、空き家が分布しており、駅周辺を含めた市街地再編の検討が必要

#### < 周辺交通 >

- ・ 鉄道により市街地が分断されており、歩行者の動線を確保することが必要

### ③-3 地区レベルの課題：駅まち空間（中心拠点）

#### < 交通結節 >

- ・ 各種交通の分断や駐車場不足といった課題について、市街地の特性を踏まえた対策の検討が必要

#### < 市街地拠点 >

- ・ 機能（宿泊、飲食、生活サービス等）が分散しており、都市機能、道路・歩道・滞留スペースの配置の検討が必要（ゾーニングや機能配置等）
- ・ 特徴ある各種都市機能が分布（駅北：県道 30 号沿いの商店街、公共・交易機能、上井手（文化、水と緑）／駅南：大規模商業施設等）しており、県道 30 号や周辺店舗等と連携した一体的な取り組みが必要
- ・ 県道 30 号は歩道が無く、店舗を利用する歩行者等の移動が困難であることから、ハード・ソフト両方から歩行者と車が共存し、安全な歩行空間を創出することが必要

#### < 周辺交通 >

- ・ 歩行者の安全性が確保できておらず、歩行者動線の検討が必要
- ・ 交通円滑化に向けた道路整備等の検討が必要



# 3. 肥後大津駅周辺まちづくり基本構想の“将来像”

## 3-1. 基本構想の方向性(検討の視点)

肥後大津駅周辺まちづくりの将来像を検討するにあたって、「広域」「町域」「地区」レベルの観点から、ターゲット・空間イメージ、方向性(戦略)を整理します。

	<広域レベル>	<町域レベル>	<地区レベル>
	<p><b>広域交流結節拠点としての機能強化</b></p> <p>歴史的視点 現状分析と将来 効果</p> <p>中九州横断道路、空港アクセス鉄道による広域結節機能の強化や、TSMC 進出等による産業拠点性の向上により、新たな交流が創出</p>	<p><b>まちなぎわいを創出する“顔(中心拠点)”の強化</b></p> <p>宿場町のにぎわいを核とした大津町の中心市街地の役割</p> <p>南北軸の強化 民間企業との連携 町外との連携 町内との連携</p> <p>中心市街地としての機能や南北地域との連携、移動円滑化に向けた交通体系等の強化により、町の一体性を創出</p>	<p><b>人・もの・こと・交通を“つなぐ”新たな駅周辺の創出</b></p> <p>豊後街道、豊肥本線、国道 57 号などまちの形成過程を元に、個性ある東西軸(街道)や拠点を形成</p> <p>新たな開発や人の流れ等を機に、東西軸の連携強化や面的な広がりを目指し、回遊性やにぎわい空間を創出</p>
ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> <li>○台湾(海外)・国内の広域圏をターゲットとした<u>ビジネス関係者</u></li> <li>○熊本や阿蘇方面へ、九州圏域への周遊・滞在を目的とした<u>観光客</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地としての駅周辺を利用する<u>町内全域の町民</u></li> <li>○町内及び周辺市町村で<u>学ぶ学生や働く従業員</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日常的な駅及び駅まち利用者(通勤・通学利用者、町民、買物客)</li> <li>○広域、町域のターゲットに掲げる駅まち空間を<u>訪れる人(新たな関係・交流人口)</u></li> </ul>
空間イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○各種交通体系の整備による定時性の強化や、TSMC 及び関連企業の進出に伴い、広域交流拠点としての役割が更に高まることから、ビジネス・観光などを目的とした県内外への人の<u>周遊や滞在等の“入口と出口”</u>として役割を担う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○町の中心拠点として、<u>まちの“顔”となる役割</u>を担う(各種都市機能の集積及び宿場町、中心市街地としての歴史・文化等を継承する空間)</li> <li>○生活サービスや交通機能等の集約や強化を図ることで、<u>駅周辺の町民だけでなく、町内全域の町民や従業員等の生活利便性を高める役割</u>を担う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な利用者が駅まち空間を訪れるだけでなく、そこで<u>憩い、楽しむ(飲食、広場など)人が滞留する空間の役割</u>を担う</li> <li>○宿場町(豊後街道)や各道路沿い、上井手等の東西軸の個性を際立たせるとともに、宿場町としての歴史・文化等の資源や、特色のある商店、公共施設等が連携し、<u>住む人、訪れる人が楽しめる多様な媒体が集積し、繋がる空間の役割</u>を担う</li> </ul>
方向性(戦略)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通が結節する県東の玄関口として、<u>定時性を活かした広域交流結節点としての機能を強化</u></li> <li>○TSMC の進出等を契機として、更なる産業振興が見込まれることから、<u>県東部の産業振興に寄与する産業拠点や定住拠点の創出</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○町内全域の生活利便性を高める各種都市機能の集約</li> <li>○町の“顔”(中心市街地)として、<u>住む人、訪れる人が楽しめる多様な機能</u>が集積するにぎわいを創出</li> <li>○産業が集積するエリアや、検討を進める中間駅(仮称)周辺エリア、スポーツの森(運動公園)など、<u>町内全域とのつながりを強化</u></li> <li>○南北地域を含む<u>町内全域へのアクセス性の向上に向けた道路整備や公共交通等の強化</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅とまちを結ぶ仕組みや、<u>まちの回遊性・滞留性を高めるためのウォークラブルな都市空間の創出</u></li> <li>○交通結節点として、駅周辺全体の機能強化に配慮した、<u>安全な歩行空間、駐車場・駐輪場等の必要な機能の確保</u></li> <li>○駅とまちの空間的な一体性、連続性を創出するとともに、交通の円滑化を図るため、<u>駅や線路、道路の高架化、自由通路の配置など多様な手法を検討</u></li> </ul>



### 3-2. 将来像

「3-1.基本構想の方向性」における広域、町域、地区レベルの歴史的視点や将来動向を踏まえ、町民の交流拠点としての機能強化や利便性向上、新たな利用者もターゲットとしたにぎわいの創出等に向け、駅周辺まちづくりの将来像を示します。

#### 肥後大津駅周辺まちづくりの将来像(ゴール！)

### “ひと”と“まち”がつながる『おおづ街道駅』

#### ～”ひと”と”まち”がつながる～

これまで肥後大津駅周辺は、豊後街道の宿場町としての結節機能やにぎわいにより、町の顔（中心拠点）として発展してきました。また、図1のように阿蘇くまもと空港や豊肥本線、九州新幹線、高速道路等により各地とつながることで、九州の中心拠点ともいえる役割を担ってきました。

#### <広域の視点 ～新たなターゲットをまちへ着実に誘導する～>

将来的には中九州横断道路や空港アクセス鉄道の開通が予定されており、広域を結ぶ拠点としての役割が更に高まります。加えて、熊本県内への世界最大手の半導体製造企業（TSMC）の進出や関連企業の集積に伴い、国内外のビジネス関係者や観光客を含む様々な利用者の一層の増加が見込まれます。そのため、今後は「定時性」の高いまちの構造を最大限に生かし、新たな利用者もターゲットに含めながら、これまで以上に広域の視点で”ひと”と”まち”をつないでいくことになります。

#### <町域の視点 ～駅周辺と周辺市街地のつながりを高める～>

町民の交流を促進し、生活利便性の向上を図る中心拠点としての役割を高めるためには、駅周辺の機能強化とともに、産業の集積が進むエリアや、空港アクセス鉄道の整備と併せて開発の検討を進める中間駅（仮称）周辺エリア、スポーツの森（運動公園）など、町内全域とのつながりを強化することが重要です。これにより、町民や駅利用者がより一層駅周辺のまちとつながり、そこで生れたにぎわいが周辺地域へも波及することで、まちの一体性を高める中心市街地としての役割が、さらに高まっていくことになります。

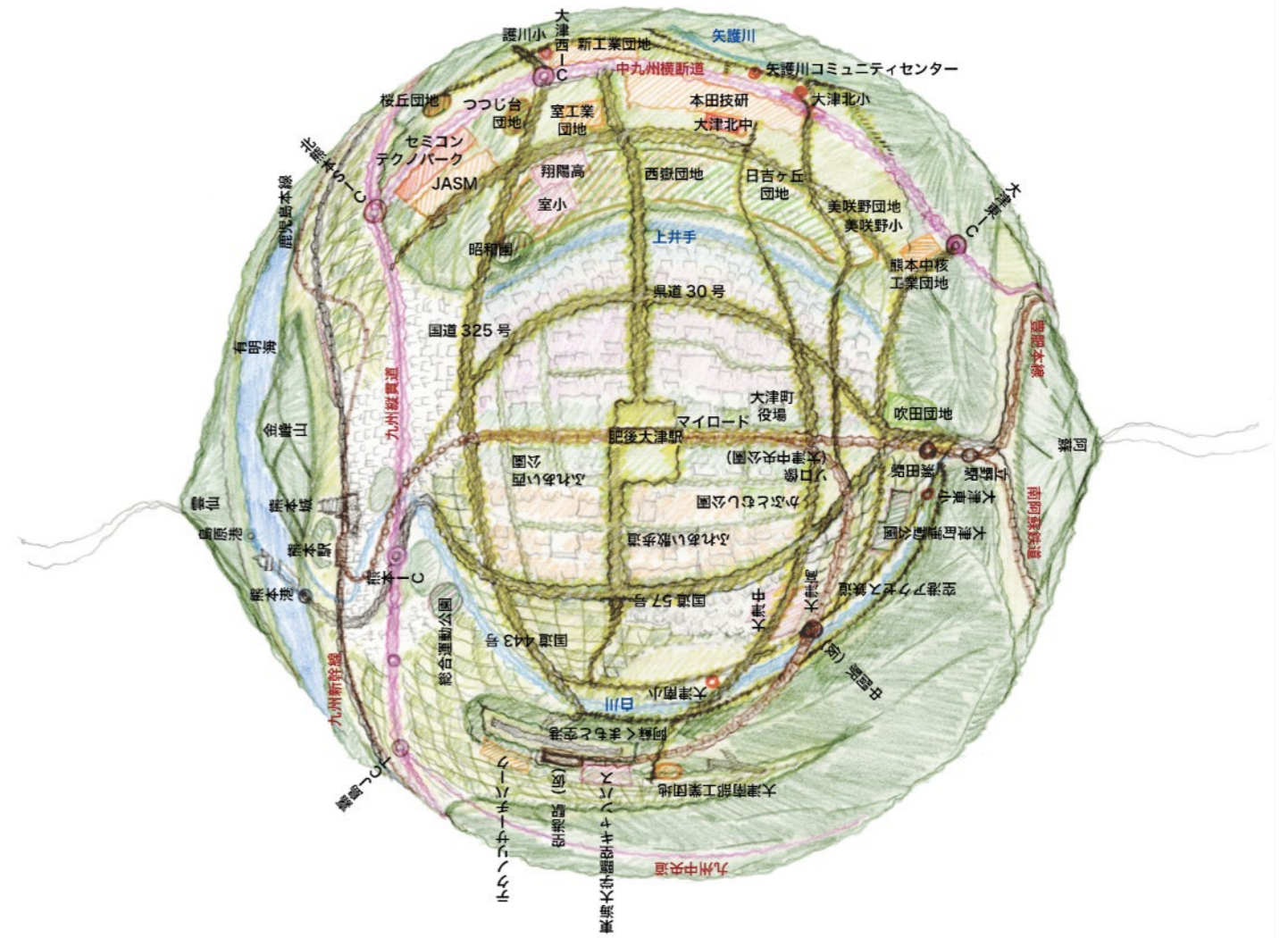
これらの“つながり”の中で、駅周辺を往来する町民や学生、ビジネスマン、観光客などの様々な人々が、駅周辺を回遊し、滞留する空間や仕掛けを創出することで、”ひと”と”まち”をつなげ、駅周辺の活性化を図りながら、町全体の発展につなげていきます。

#### ～おおづ街道駅～

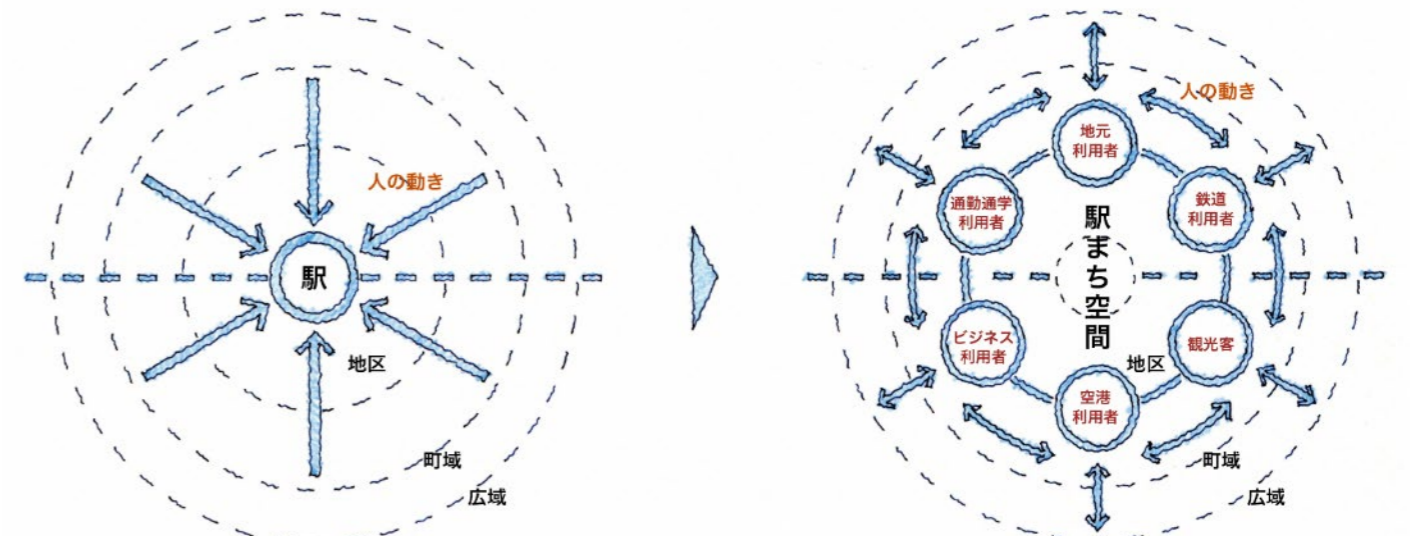
「”ひと”と”まち”をつなぐ」を実現するにあたっては、点的な「駅」でつなぐのではなく、周辺を含めた面的な「駅まち空間」としてつなぎ、にぎわいを創出していくことが重要だと考えます。

肥後大津駅周辺は、駅周辺の交通結節機能に加え、豊後街道の形成を契機とした商店や歴史的な景観など、東西の街道沿いに多くの機能が集積しています。人々が駅周辺を回遊し、滞留する空間や仕掛けを創出するに当たっては、これらの東西軸の街道の特色や強みを伸ばすとともに、それぞれの軸を南北でつなぐことが効果的です。

そのため、図2のように交通や観光、飲食等の機能が駅舎直近に集約され、人の動きが駅の直近で完結する従来型の駅ではなく、大津町の街道の特性を生かし、伸ばしながら、面的な広がりやを創出することで、まち全体が駅（＝『街道駅』）となるようなまちづくりを進めていきます。



<図1 肥後大津駅を取り巻く周辺要素との関係性を示した概念図>



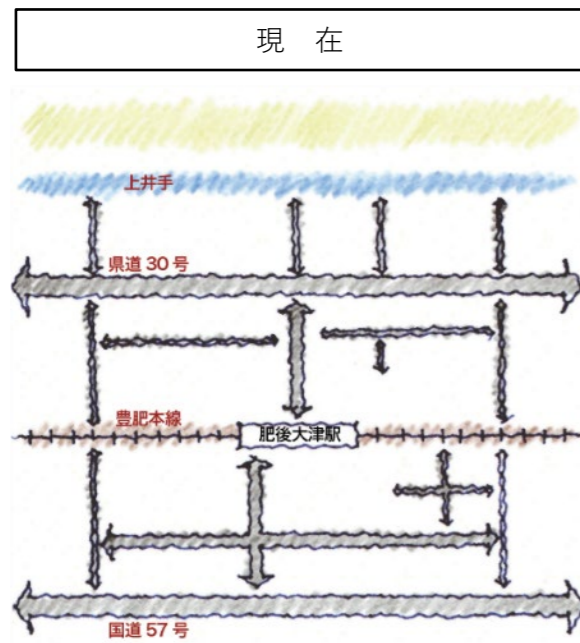
これまでの駅のあり方

肥後大津駅が目指すあり方

<図2 これからの肥後大津駅周辺まちづくりが目指す考え方>



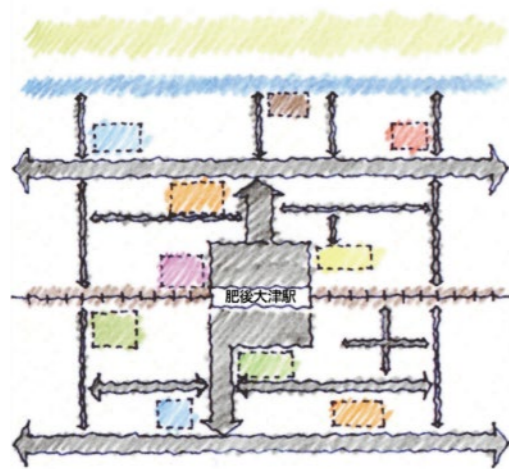
<将来像を実現するための進め方(まち全体を駅とするための進め方)>



【現状】

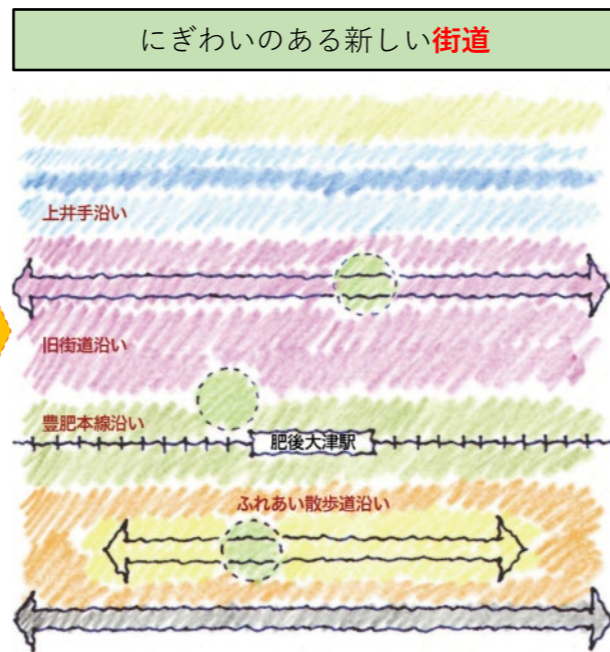
豊後街道沿いの宿場であった大津町は、昔から東西の軸性が強かったが、近代以降に整備された鉄道や道路の東西動線によって南北が分節されたまちとなっている。

このまま進むと…



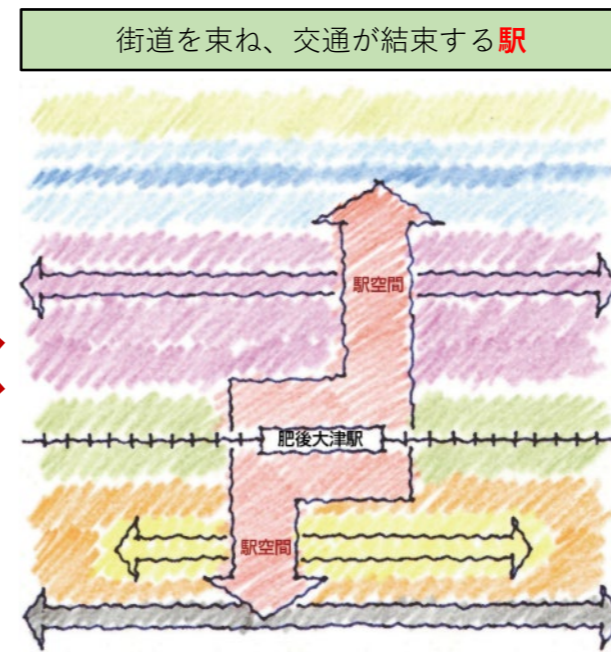
まちづくりの考え方を官民で共有せず、駅周辺の開発が進んでいくと、ホテルやマンション等が乱立し、大津らしさや個性のない無秩序な駅前空間となってしまう。

将来像の実現に向けたまちづくり



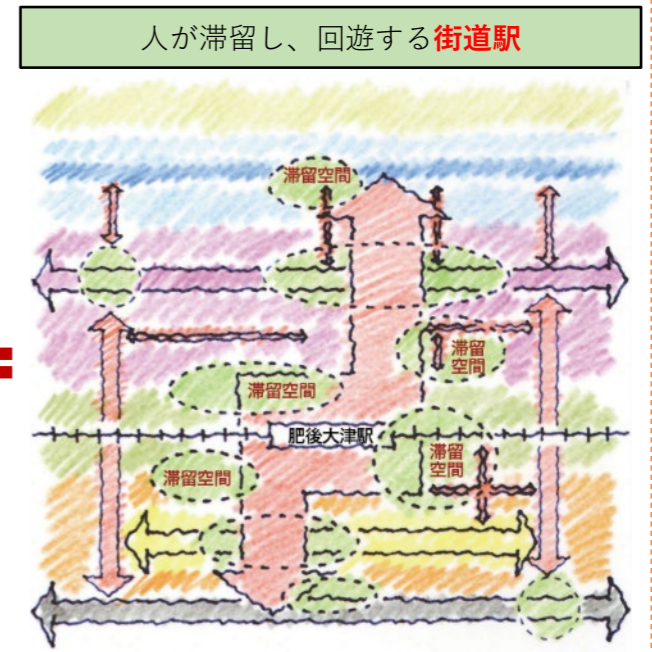
【街道駅の考え方①】

それぞれの東西動線とその沿線や周辺エリアの魅力や個性を際立たせることで、かつての街道沿いのような、“にぎわいのある新しい街道(東西軸)”を創出



【街道駅の考え方②】

新しい街道(東西軸)を束ね、南北がつながる駅空間を形成することで、点的な交通結節の駅ではなく、線的・面的な“交通結束の駅”を創出



【街道駅の考え方③】

東西の新しい街道と南北の駅空間が重なり、駅周辺全体が歩行者中心で歩きやすいまちになることで、“滞留と回遊が生まれる空間”を創出

【参考：滞留と回遊を生むまちづくり】

まちなかに滞留と回遊を生むためには、特定の広場に機能を詰め込むのではなく、人々が集い、憩い、多様な活動を実現できる空間を適度に配置することで、駅周辺を利用する方々に「選択できる楽しさ」を準備することが重要です。そのためには、歩きやすい通りの整備、既存の公園や広場の積極的な利活用に加えて、民間企業の協力など、ハード事業とソフト事業の連携が鍵となります。

▼滞留と回遊を両立する事例：熊本市上通りと、びぶれす広場などのオープンスペース





### 3-3. 将来像を実現するまちづくりの要点

#### (1) まちづくりの要点

「ひと」と「まち」がつながる『おおづ街道駅』を実現していくための「まちづくりの要点」を整理します。

これは、肥後大津駅周辺が抱えている現状の課題を解消し、将来に向けた発展を実現するための要点であり、今後、具体的なまちづくりの検討を進める上での共通の視点となります。

将来像

まちづくりの要点

「ひと」と「まち」が  
つながる『おおづ街道駅』

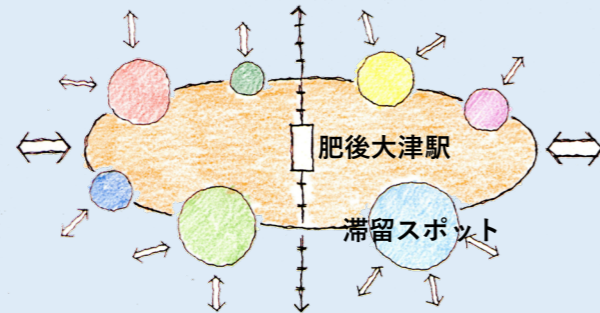
『街道駅』の要点

まちのつながりの要点

大津らしさの要点

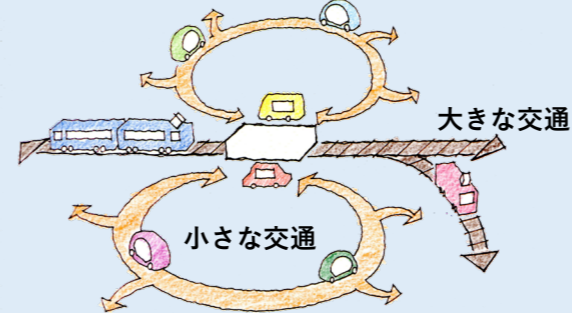
#### 要点① 肥後大津駅と滞留スポット

大津のまちの顔となる「肥後大津駅」と、まちなかの溜まりを促す「滞留スポット」が連携することで、まち全体が駅となる「おおづ街道駅」を創出します。



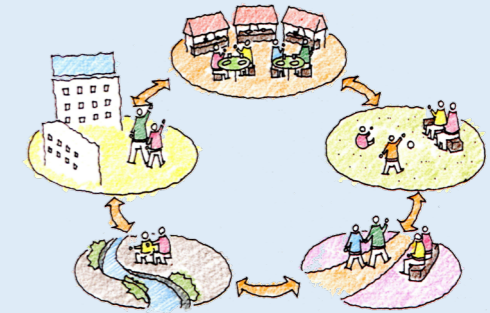
#### 要点② 大きな交通と小さな交通

ビジネス関係者や観光客、周辺地域住民のアクセス性を高める「大きな交通」と駅まち空間の移動の利便性を高める「小さな交通」を連携させます。



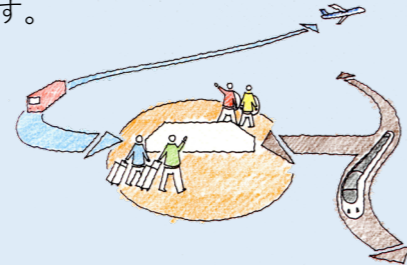
#### 要点③ 人中心の歩くまち

駅まち空間の回遊を促すために、安心・安全・快適で、人中心の歩いて楽しめる空間づくりを目指します。



#### 要点④ 国内外に開かれたまち

阿蘇くまもと空港や九州新幹線とつながり、国内のみならず、海外からのビジネス関係者や観光客も訪れる駅まち空間では、海外の方も利用しやすく、魅力を感じられるような、国際的な視点も持ったまちづくりを目指します。



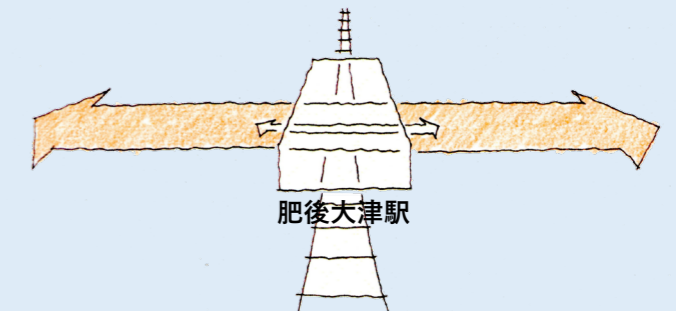
#### 要点⑤ 人や資源をつむぐまち

まちの既存の活動、経緯を活かした、駅まち空間づくりを目指します。ハード面だけではなく、民間の力も活かした賑わい創出や大人も子どもも楽しめるコミュニティ形成といったソフト面も充実させていきます。



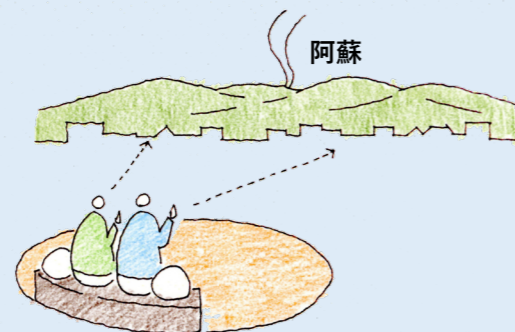
#### 要点⑥ 南北がつながるまち

東西の街道を束ね、南北がつながる駅まち空間の形成に向けて、鉄道により分断されている南北市街地の連携を高めていきます。



#### 要点⑦ 阿蘇への眺望

阿蘇の麓町としての特性を活かし、阿蘇への見通しや眺望に配慮した空間づくりを目指します。



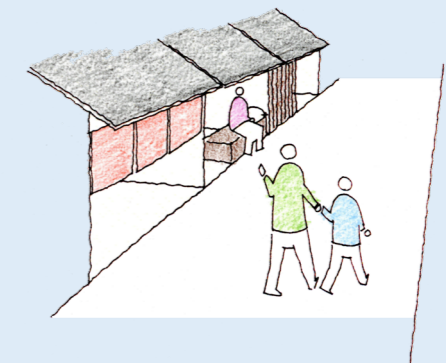
#### 要点⑧ 大津の水や緑

水と緑が豊かな空間を創出し、都市の魅力を高めるため、駅まち空間の緑と水のネットワークづくりを目指します。



#### 要点⑨ 大津の歴史や文化

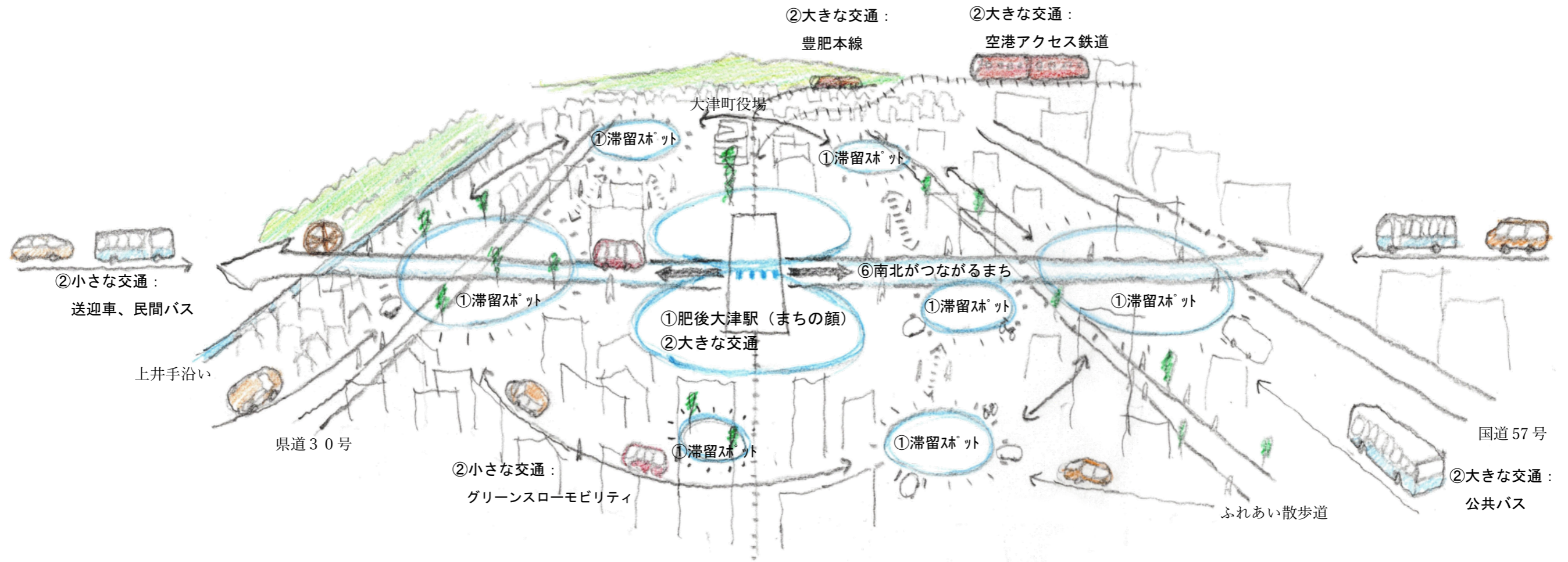
歴史（宿場町など）や文化（スポーツなど）の特徴を活かした空間づくりを目指します。



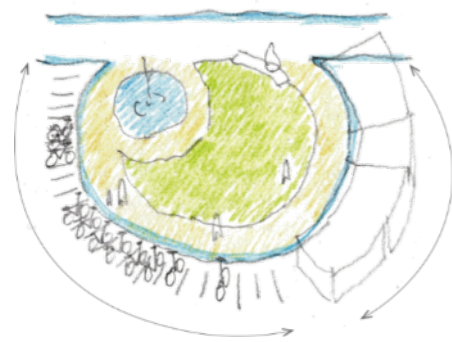


(2)肥後大津駅周辺の姿(イメージ像)

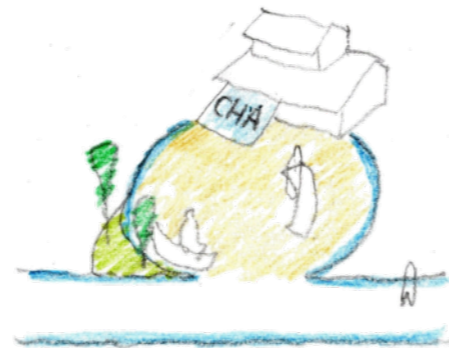
「まちづくりの要点」を踏まえ、将来像を実現していくための取組イメージを示します。



「滞留スポット」のイメージ (各要点を踏まえた空間を創出)



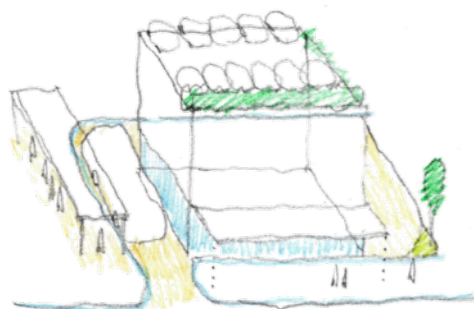
まちなかに憩いの場を配置し、人中心の歩くまちを実現。小さな交通（シェアサイクル）や民間店舗、公共サービス等と連携することで、まち全体への回遊を促す。



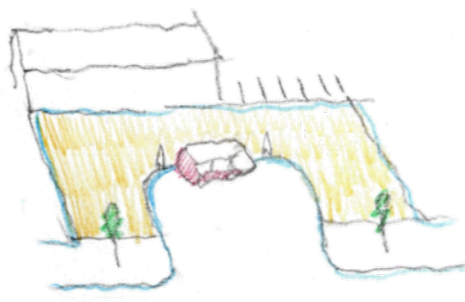
まちの資源である飲食店や商店といった沿道施設に重ねて溜まり空間を配置。休憩もできる空間として、街道駅の歩きやすさをサポートすることで、人中心の歩くまちを実現。



空き家や空き店舗を活用して、簡易宿泊施設を配置。併せて、海外の方もターゲットとなるような飲食店（屋台など）を配置し、にぎわいや交流を創出。



官民連携により、公共バスやコミュニティタクシーの乗降スペース、一般車などの駐車場を配置。交通結節機能により、大きな交通への円滑な乗換えも実現。



小さな交通（送迎車の一時駐車スペースやシェアサイクル等）の発着地点として溜まり空間を創出。小さな交通により、南北連携を高めるまちづくりを実現。



大津の歴史や文化（スポーツや宿場）を感じさせる機能を溜まりと併せて創出。大津町の特徴を街道駅内に表現し、まちなかを回遊するきっかけをつくる。

# 4. まちづくりの方針

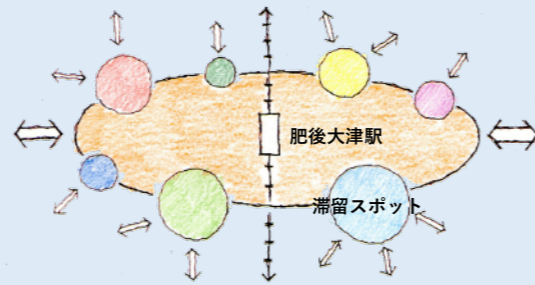
## 4-1. まちづくりの方針

まちづくりの要点を踏まえた、まちづくりの方針を示します。

### まちづくりの要点

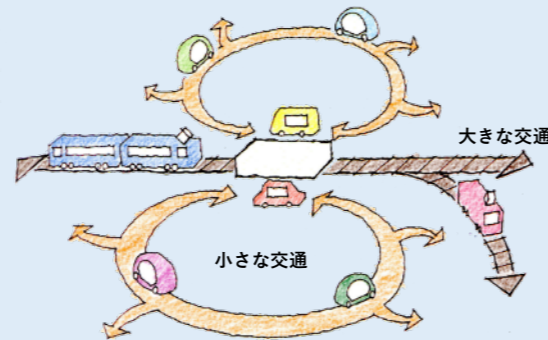
#### 要点① 肥後大津駅と滞留スポット

大津のまちの顔となる「肥後大津駅」と、まちなかの溜まりを促す「滞留スポット」が連携することで、まち全体が駅となる「おおづ街道駅」を創出します。



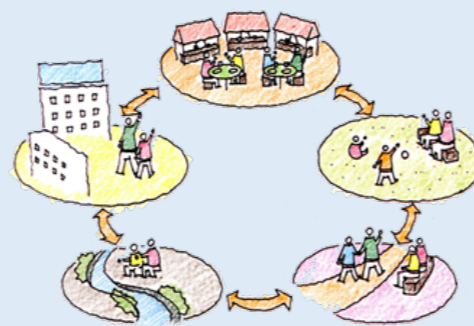
#### 要点② 大きな交通と小さな交通

ビジネス関係者や観光客、周辺地域住民のアクセス性を高める「大きな交通」と駅まち空間の移動の利便性を高める「小さな交通」を連携させます。



#### 要点③ 人中心の歩くまち

駅まち空間の回遊を促すために、**安心・安全・快適で、人中心の歩いて楽しめる空間づくり**を目指します。



### まちづくりの方針

- おおづ街道駅や町の“顔”となる「肥後大津駅」（駅舎や駅前広場等）を創出します。
- くつろぎや交流等により、訪れた人々の“溜まり”が生まれる空間となる「滞留スポット」を創出します。
- 「肥後大津駅」と「滞留スポット」は、各街道の特性や様々なターゲット（子ども・子育て世代、学生、ビジネス関係者、観光客、外国人）等を踏まえながら、民間施設の誘致や公共施設の再編等により創出します。
- 「肥後大津駅」と「滞留スポット」の機能が連携し、空間としても繋がることで、まち全体が駅となる「おおづ街道駅」を創出します。

<具体策のイメージ>

- ・ 駅舎リニューアル、駅前広場整備
- ・ 公共施設の再編、集約化
- ・ 飲食店、商店、宿泊施設等の誘致 等

- 県や国が整備する空港アクセス鉄道や中九州横断道路といった「大きな交通」の整備計画や事業進捗と連携しながら、肥後大津駅周辺の道路や交通体系の整備を進めます。
- 学生やビジネス関係者等の送迎、飲食や買い物等を目的とした移動の利便性を高めるため「小さな交通」の充実を図ります。
- 「大きな交通」と「小さな交通」の連続性を確保することで、円滑に駅周辺を回遊できる環境を創出します

<具体策のイメージ>

- ・ バス転回広場整備
- ・ 送迎用一時駐車スペースの整備
- ・ グリーンスローモビリティ、マイクロモビリティ、シェアサイクル等の導入 等

- 人中心のウォカブルな駅まち空間とするため、一般車両による交通は可能な限り街道駅の縁辺部で処理し、駅まち空間は安心・安全・快適に歩いて楽しい空間づくりを進めます。
- 歩いて楽しい空間とするため、滞留スポットの創出と連携し、それぞれの街道の特性を生かした機能の誘致や整備を進めます。
- 歩きやすい空間とするため、駅前広場、交差点（辻）、公園及び拠点施設等の公共空間を有効活用します。

<具体策のイメージ>

- ・ 周辺部への駐車場の配置、周辺道路の整備
- ・ 歩道の整備
- ・ 公共空間の有効活用 等

『街道駅の要点』

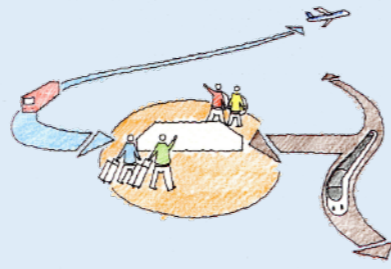


## まちづくりの要点

### まちのつながりの要点

#### 要点④ 国内外に開かれたまち

阿蘇くまもと空港や九州新幹線とつながり、国内のみならず、海外からのビジネス関係者や観光客も訪れる駅まち空間では、**海外の方も利用しやすく、魅力を感じられるような、国際的な視点も持ったまちづくり**を目指します。



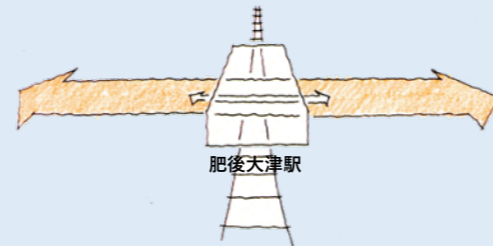
#### 要点⑤ 人や資源をつむぐまち

まちの既存の活動、経緯を活かした、駅まち空間づくりを目指します。ハード面だけではなく、**民間の力も活かした賑わい創出や大人も子どもも楽しめるコミュニティ形成**といったソフト面も充実させていきます。



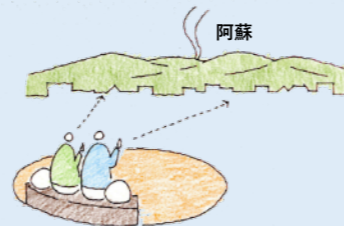
#### 要点⑥ 南北がつながるまち

東西の街道を束ね、**南北がつながる駅まち空間の形成**に向けて、鉄道により分断されている南北市街地の連携を高めていきます。



#### 要点⑦ 阿蘇への眺望

阿蘇の麓町としての特性を活かし、**阿蘇への見通しや眺望に配慮した空間づくり**を目指します。



#### 要点⑧ 大津町の水や緑

水と緑が豊かな空間を創出し、都市の魅力を高めるため、**駅まち空間の緑と水のネットワークづくり**を目指します。



#### 要点⑨ 大津の歴史・文化

**歴史**（宿場町など）や**文化**（スポーツなど）の**特徴を活かした空間づくり**を目指します。



### 大津らしさの要点

## まちづくりの方針

- 国内外からのビジネス関係者や観光客をターゲットとした新たな機能（宿泊施設、飲食施設、会議室、コワーキングなど）の誘致を目指します。
- 肥後大津駅、役場、各軸のクロスポイント等において、海外からのビジネス関係者や観光客の回遊を促す情報発信機能の整備を進めます。

<具体策のイメージ>

- ・海外の方もターゲットに含まれる飲食店や宿泊施設等の誘致、情報発信スペース（交通案内や観光案内所等）の整備 等

- これまでのまちづくりの経緯や活動を踏まえたまちづくりに取り組みます。
- 交流、滞留の拠点となる各空間において、官民連携によるにぎわいの創出を目指します。

<具体策のイメージ>

- ・社会実験（公共空間利用、イベント等）による事業効果等の検証
- ・まちづくり組織（エリアマネジメント組織）の検討

- 現在鉄道により分断されている南北市街地の連携を高めるための駅周辺整備を進めます（自由通路、駅舎の橋上化、鉄道高架化等について継続して検討します。）
- 南北軸の整備や交差点（辻）の整備を進めます。

<具体策のイメージ>

- ・駅舎、自由通路、鉄道高架化、道路高架化等の事業効果や整備費用、期間等の検証

- 阿蘇の麓町としての特性を活かし、阿蘇への見通しや眺望を確保するため、滞留スポット等の整備において阿蘇の景観に配慮した空間づくりを進めます。

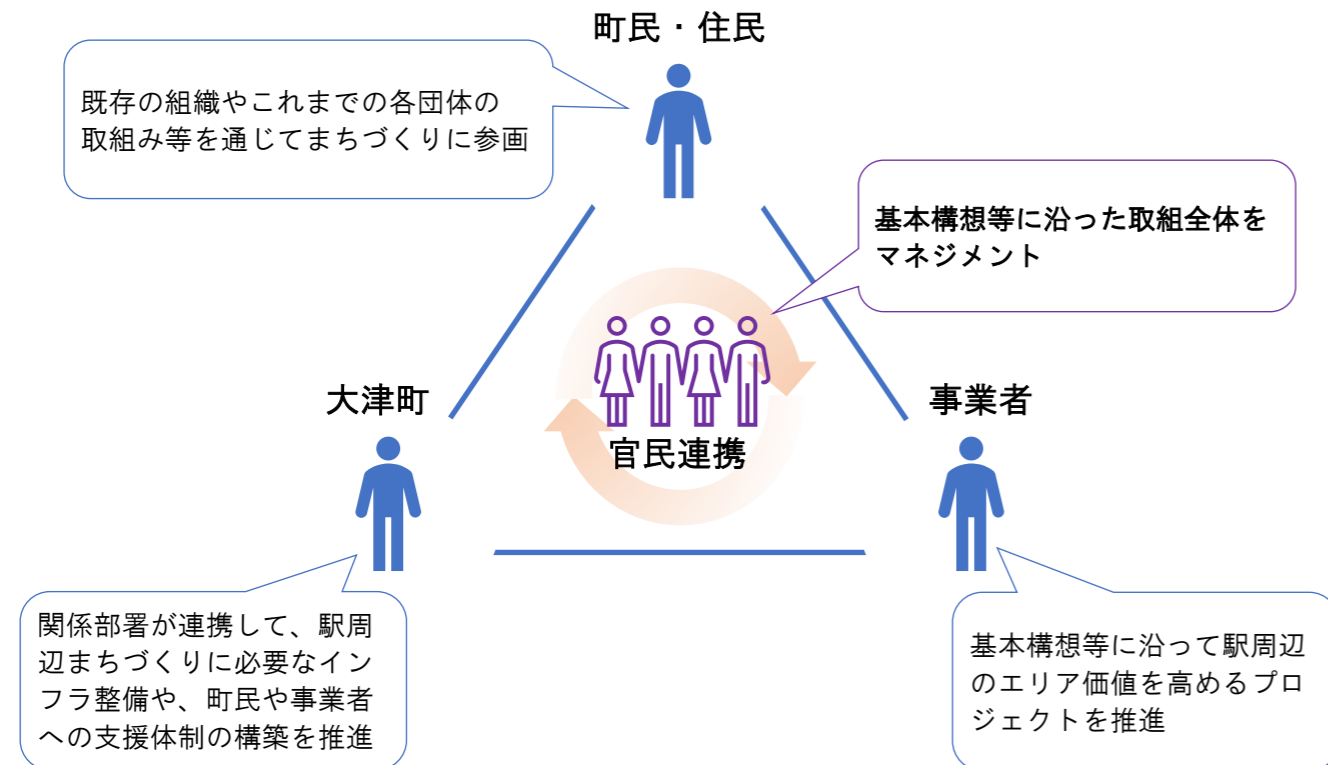
- 水と緑豊かな空間創出を創出し、都市の魅力を高めるため、公園や上井手沿いの自然・歴史空間、公共・民間空間の緑化を進め、駅まち空間における緑と水のネットワークづくりを目指します。

- 宿場町やスポーツのまちとしての歴史・文化の特徴を踏まえながら、駅周辺における「大津らしさ」を高めていくために、歴史・文化を活かした空間づくりを進めます。

## 5. 肥後大津駅周辺まちづくりの実現に向けて

### 5-1. 官民連携による推進体制

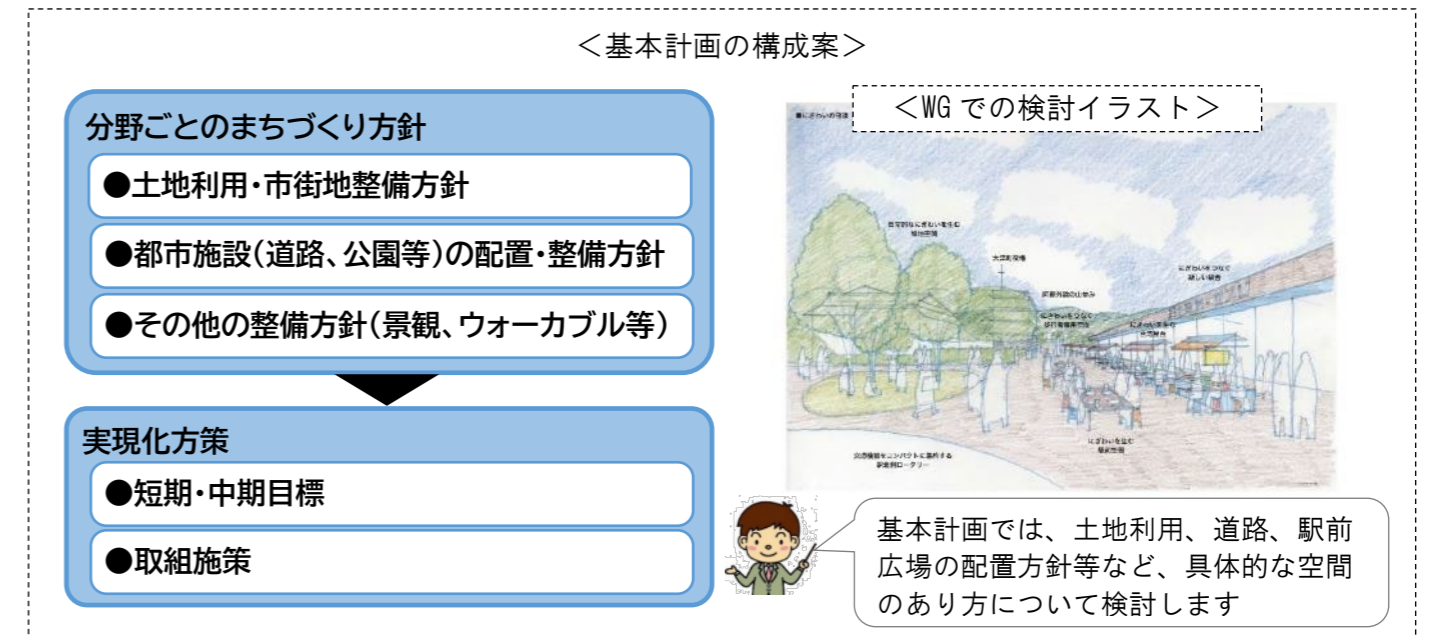
基本構想を共有し、具体化に向けた取組みをマネジメントしていくため、町民や事業者、行政による推進体制を構築します。それぞれの役割を明確にし、連携して取り組んでいくことで<“ひと”と“まち”がつながる『おおづ街道駅』>に向けた継続的な取組みを推進します。



### 5-2. 今後の取組み

#### (1) 基本計画の策定について

基本構想を踏まえ、令和6年度より「基本計画」の検討を進めます。「基本計画」は、基本構想で定めた駅周辺まちづくりの将来像を実現していくため、「個別の分野毎のまちづくりの方針」、「主要な施設の整備方針」等を検討します。また、計画においては「短期」「中期」「長期」の段階的な目標や事業の実施スケジュール等についても検討します。

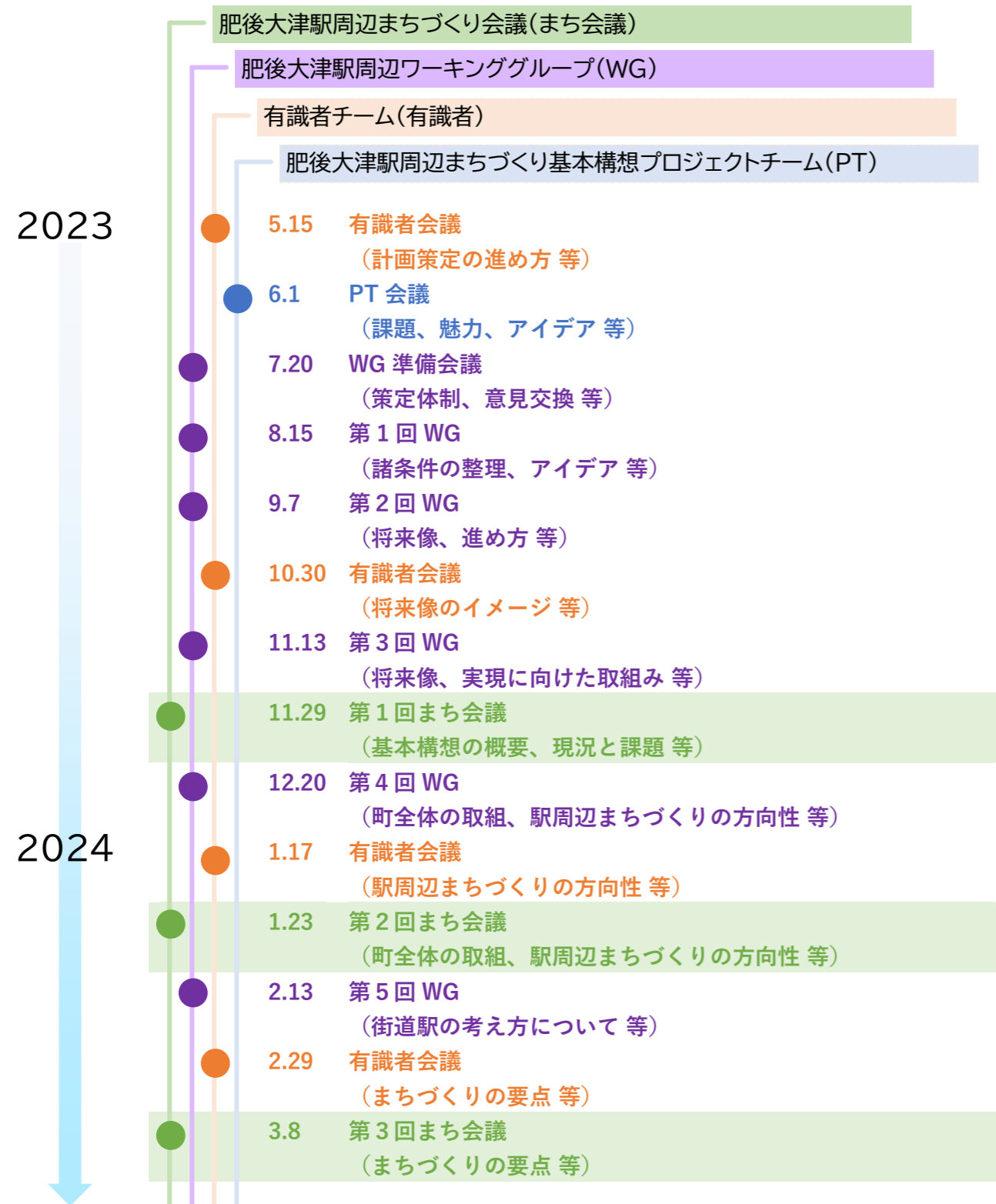


#### (2) 駅周辺まちづくりの推進

基本構想及び基本計画の検討段階においても駅周辺に関連する様々な事業が進んでいることから、各種施策と連携し、整合を図りながら検討を進めます。

また、5-1に掲げる官民連携による組織づくりや、社会実験等によるまちづくり活動にも平行して取組み、それらの成果や検証結果を適宜反映していくことで、計画の深化を図っていきます。

参考-1. 策定経緯



①肥後大津駅周辺まちづくり会議

日時	議題
第1回 2023年11月29日	●肥後大津駅まちづくり基本構想に関する説明 ・策定の背景と目的 ・現況と課題
第2回 2024年1月23日	●大津町の現状とまちづくりの方向性について (町全体の方向性) ●肥後大津駅周辺まちづくり基本構想について ・駅周辺まちづくりの将来像と基本方針
第3回 2024年3月8日	●肥後大津駅周辺まちづくり基本構想 (まちづくりの要点) について

<委員名簿>敬称略

所属	役職	氏名	備考
NPO 法人クラブおおづ	理事長	江原 梅夫	
大津町企業連絡協議会	会長	松島 嘉浩	
大津町教育委員会	委員	寺下 早☒	
大津町区長会	会長	甲斐 徹也	
大津警察署	地域課長	田口 達也	
大津町社会福祉協議会	事務局長	松木 雄一郎	
大津町身体障害者福祉会	会長	杉水 清	
大津町商工会	会長	松永 幸久	
大津町女性の会	会長	坂本 晶江	
大津町認可保育園園長会	会長	備海 伸隆	
学識経験者	熊本大学教授 (建築学)	田中 智之	◎会長
空港ライナー事業者	株式会社 大阿蘇大津 タクシー 代表取締役	大久保 孝介	
肥後おおづ観光協会	理事長	山下 和貴	
肥後大津にっこり会	会長	糸木 志保美	
ふれあい散歩道商店街繁栄会	会長	岩永 洋典	

※名簿の並びは所属名の五十音順

※本まちづくり会議には、ワーキンググループメンバー名簿も出席

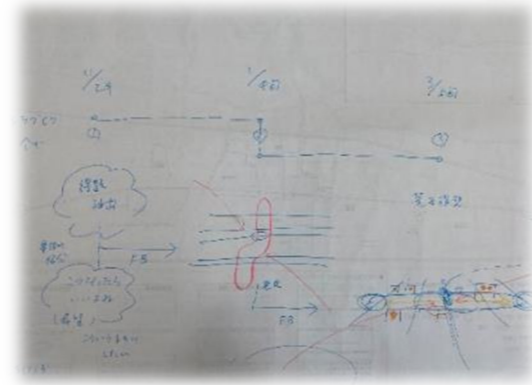


②肥後大津駅周辺ワーキンググループ

日時	議題
準備会 2023年7月20日	●肥後大津駅周辺まちづくり基本構想の概要について (概要、策定体制、策定スケジュール等) ●駅周辺まちづくりについて意見交換
第1回 2023年8月15日	●駅周辺まちづくり諸条件の整理 ●駅周辺まちづくり妄想会議
第2回 2023年9月7日	●肥後大津駅周辺まちづくりの目指す姿(将来像)について ●将来像実現に向けた駅周辺まちづくりの進め方について
第3回 2023年11月13日	●将来像の共有と実現に向けた取組みを妄想する (現況と課題、将来像と基本方針、取組み(進め方))
第4回 2023年12月20日	●第1回まちづくり会議意見の対応について ●大津町の現状とまちづくりの方向性について ●課題とビジョン
第5回 2024年2月13日	●第2回まちづくり会議意見の対応について ●「街道駅」の理解・考え方を深める(レイヤー別方針)

<ワーキンググループメンバー名簿>敬称略

所属	役職	氏名	備考
大津町商工会	青年部長	藤原 芳彦	
ふれあい散歩道商店街繁栄会	理事	家入 義典	
肥後大津にっこり会	副会長	今村 健二	
肥後おおづ観光協会	事務局長代行	山田 桂士	
熊本大学(建築学)	教授	田中 智之	
株式会社風景工房	共同代表	増山 晃太	
ズトチデザイン	代表	吉海 雄大	
熊本県都市計画課	-	-	オブザーバー



③有識者チーム

日時	議題
2023年5月15日	●肥後大津駅まちづくり基本構想について ・策定の目的とポイント ・策定体制や今後の進め方
2023年10月30日	●まちづくり基本構想について ・将来像(街道駅)のイメージについて ・将来像実現に向けた進め方について
2024年1月17日	●大津町の現状とまちづくりの方向性について(町全体の方向性) ●肥後大津駅周辺まちづくり基本構想について ・課題とビジョンについて(駅周辺まちづくりの考え方)
2024年2月29日	●まちづくりの要点について

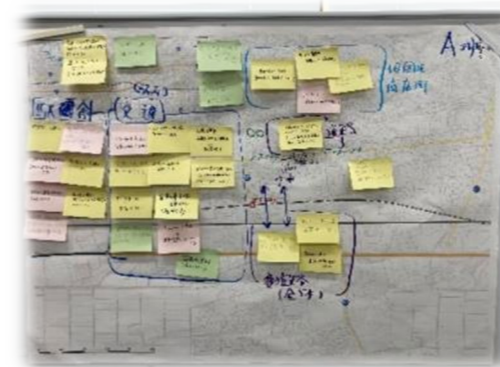
<有識者チーム名簿>敬称略

所属	役職	氏名	備考
熊本大学(建築学)	教授	田中 智之	
株式会社風景工房	共同代表	増山 晃太	
ズトチデザイン	代表	吉海 雄大	
熊本県都市計画課	-	-	

④肥後大津駅周辺まちづくり基本構想プロジェクトチーム

日時	議題
2023年6月1日	●肥後大津駅周辺まちづくり基本構想について ●駅周辺まちづくりの概況について ●ワークショップ(駅周辺まちづくりの「解決すべき課題(問題)」、「伸ばすべき魅力」、「将来のアイデア」等の共有)

※プロジェクトチーム(庁内各課)は計画策定において各課調整を適宜開催



参考-2. 町民アンケート調査結果

①令和5年度大津町まちづくりアンケート調査

<調査票>

肥後大津駅周辺のまちづくりに関して

◎肥後大津駅周辺まちづくりについて

<現在の肥後大津駅周辺について>

肥後大津駅周辺を訪れるそれぞれの目的と回数について教えてください。

問 37 [ア～エそれぞれ、あてはまる番号を選択]

目的	回数	回数
ア. 通勤・通学		1. 週5日以上
イ. 買い物		2. 週1日～4日
ウ. 食事		3. 月数回
エ. まち歩き（散歩や公園利用など）		4. 年数回
		5. 訪問しない

該当する目的で利用しない場合は「5」を選択

<今後の肥後大津駅周辺について>

・空港アクセス鉄道のルートが肥後大津ルート（肥後大津駅～阿蘇くまもと空港のルート）に決定し、2034年の開業を目指しています。また、今年7月には、南阿蘇鉄道がJR肥後大津駅へ乗り入れを開始します。このような環境の変化も踏まえながら、以下に御回答ください。

今後、肥後大津駅周辺はどのようなエリアを目指すか良いと思いますか。

問 38 [最もあてはまると思うもの、ひとつに○印]

選択肢

1. 町民が生活の中で利用しやすいエリア（買い物や食事ができる、休憩できる、子どもを遊ばせることができる等）
2. 通勤・通学者が利用しやすいエリア（通勤等の合間に買い物や休憩ができる等）
3. 働く場（オフィスなど）が充実している雇用の受け皿となるエリア
4. ビジネスホテルや飲食店が充実しているビジネスマンが滞在しやすいエリア
5. 観光案内所やお土産店等が充実している観光客が利用しやすいエリア
6. バスターミナルや駐車場等が充実している交通の要所となるエリア
7. その他（ ）

問 39 肥後大津駅周辺をより良いエリアとするためには、どのような機能（施設や設備など）を充実させる必要があると思いますか

[上位3位の優先順位を付けて3つ選択]

選択肢

- ①休憩スペース（ベンチのある広場など）
- ②駐車場
- ③駐輪場
- ④バスターミナル
- ⑤送迎時の駐車スペース
- ⑥タクシー乗車スペース
- ⑦円滑にアクセスできる南北道路
- ⑧大型商店（大型スーパーやホームセンター等）
- ⑨小型商店（コンビニなど）
- ⑩カフェやファーストフード店など日中の営業が主体の飲食店
- ⑪居酒屋など夜間の営業が主体の飲食店
- ⑫イベントスペース
- ⑬宿泊施設
- ⑭観光案内施設
- ⑮子育て支援スペース（授乳室など）
- ⑯その他（ ）

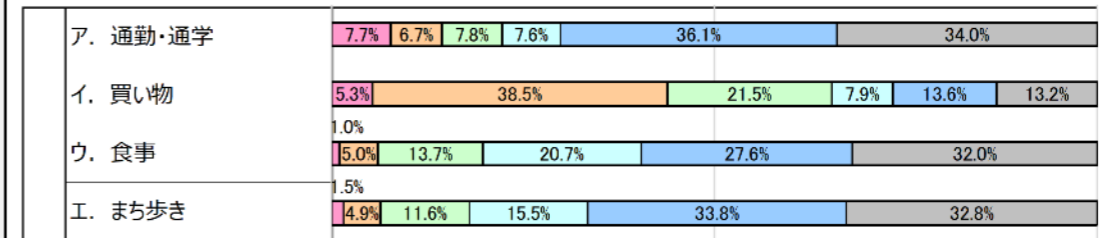
※「⑯その他」を選択する場合は、（ ）内に内容を記載したうえで、該当する順位に⑩と記載してください

1位	2位	3位

問 37

- ・「通勤・通学」の目的で「訪問しない」が約36.1%と最も多く、次いで「月数回」が約7.8%、「週5日以上」が約7.7%、「年数回」が7.6%
- ・「買い物」の目的で「週1日～4日」の利用頻度が約38.5%と最も多く、次いで「月数回」が約21.5%、「訪問しない」が約13.6%
- ・「食事」の目的で「訪問しない」が約27.6%と最も多く、次いで「年数回」が約20.7%、「月数回」が約13.7%
- ・「まち歩き」の目的で「訪問しない」が約33.8%と最も多く、次いで「年数回」が約15.5%、「月数回」が約11.6%

	週5日以上	週1日～4日	月数回	年数回	訪問しない	無回答・複数回答
ア. 通勤・通学	7.7%	6.7%	7.8%	7.6%	36.1%	34.0%
イ. 買い物	5.3%	38.5%	21.5%	7.9%	13.6%	13.2%
ウ. 食事	1.0%	5.0%	13.7%	20.7%	27.6%	32.0%
エ. まち歩き	1.5%	4.9%	11.6%	15.5%	33.8%	32.8%



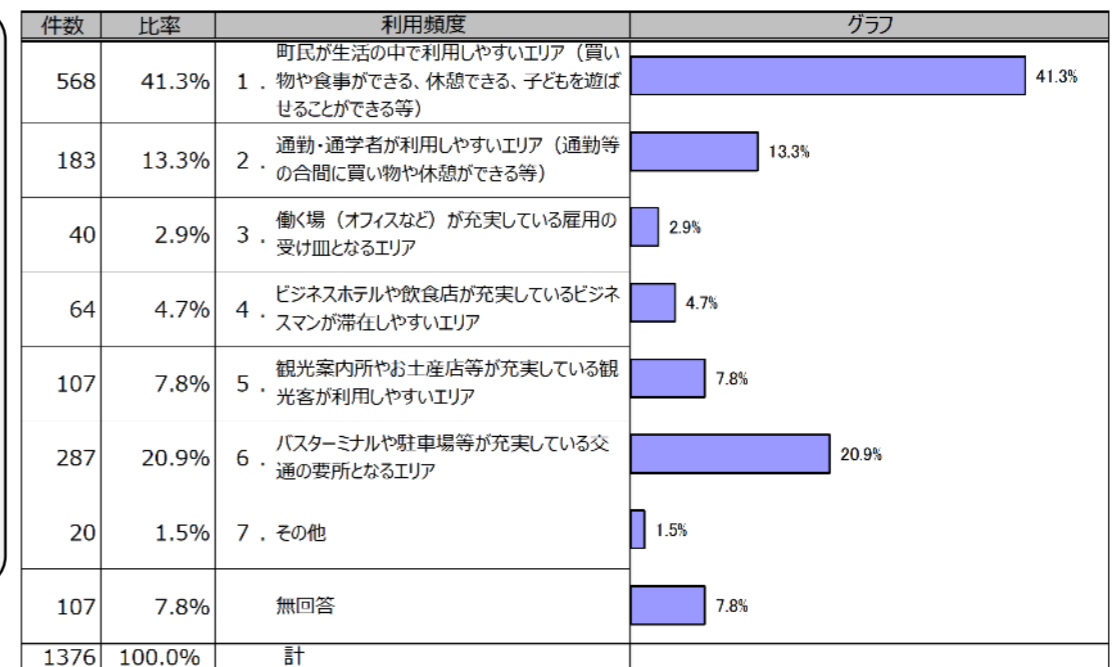
■週5日以上 ■週1日～4日 ■月数回 ■年数回 ■訪問しない ■無回答・複数回答

問 38

- ・「町民が生活の中で利用しやすいエリア（買い物や食事ができる、休憩できる、子どもを遊ばせることができる等）」が約41.3%と最も多く、次いで「バスターミナルや駐車場等が充実している交通の要所となるエリア」が約20.9%、「通勤・通学者が利用しやすいエリア（通勤等の合間に買い物や休憩ができる等）」が約13.3%

(自由意見)

- ・大分・阿蘇・南阿蘇・空港の交差点となるため買物、ビジネス、観光に対する機能をバランス良く配置
- ・駅ビルの建設
- ・いずみやビルの対策

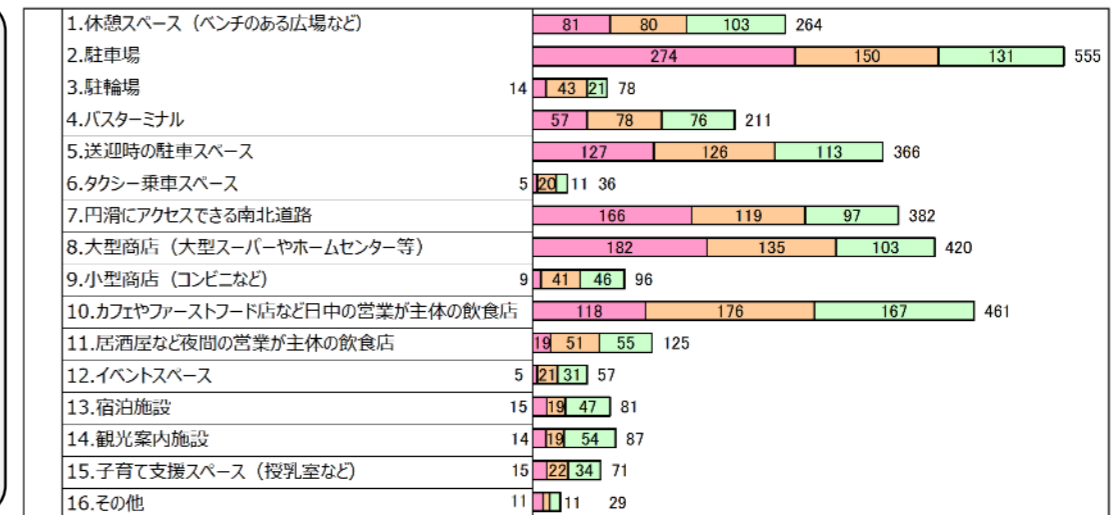


問 39

- ・1位に挙げられたのは「駐車場」で、次いで「大型商店（大型スーパーやホームセンター等）」、「円滑にアクセスできる南北道路」
- ・1位～3位の合計では「駐車場」が最も多く、次いで「カフェやファーストフード店など日中の営業が主体の飲食店」、「大型商店（大型スーパーやホームセンター等）」

(自由意見)

- ・大型複合商業施設
- ・子どもが遊べる公園
- ・駅までの公共施設の充実



■1位 ■2位 ■3位