

豊後竹田駅周辺整備基本計画
(基本構想該当)

令和 7 年 3 月
竹 田 市

< 目 次 >

序章 はじめに

1. 業務概要	1
2. 上位関連計画.....	2
3. 駅前広場の特性および課題.....	6

第1章 駅前広場の規模・機能の見直し

1. 過年度の検討内容の整理.....	8
2. 駅前広場計画指針に基づく駅前広場の規模の算定.....	15
3. 地域の実情に基づく駅前広場規模、機能の見直し	22

第2章 基本計画案の作成

1. 駅前空間の基本方針	35
2. 広域的な連携の考え方	36
3. 豊後竹田駅前広場の導入施設	38
4. 駅前広場整備のポイントの整理	40
5. 現状の配置を活かした配置計画、動線計画の検討.....	41
6. 周辺との関係性に配慮した配置計画、動線計画の検討	47
7. 計画案の比較評価	59
8. 車両軌跡の検討.....	60
9. 概算事業費の算出	65

序章 はじめに

1. 業務概要

(1) 業務の目的

豊後竹田駅周辺エリアを含む中心市街地は、本市の商業・業務機能が集積しているだけでなく、城下町時代からのまちなみや町屋、武家屋敷等が残り、城下町の風情が残るエリアです。

本市の立地適正化計画において、商業施設や医療施設などのサービス機能が充実し、歩いて暮らすことができるまちなかの居住環境を実現するため、中心市街地に都市機能の誘導を進めるとともに、市内各所から無理なく来訪できるよう、公共交通ネットワークの維持・充実を図ることとしています。

このようなまちづくりの方針を実現するために、豊後竹田駅を本市及び本市中心市街地の玄関口として、駅前広場周辺の整備を推進し、交通結節点としての拠点性向上を図ることとし、令和5年度には、事業推進のために必要な財源を獲得するとともに、地域の課題を把握し、目標達成のための対策を明確化するために基本構想を備えた都市再生整備計画を策定したところです。

本業務は、この基本構想及び都市再生整備計画に基づき、豊後竹田駅周辺地区を街のエントランスであるとともに、交通結節機能を備えた拠点として整備するための具体的な計画を示す「豊後竹田駅周辺整備基本計画」（以下、「基本計画」と言う。）を策定することを目的とします。

(2) 業務場所

竹田市

(3) 契約期間

令和6年8月1日から令和7年3月14日まで

(4) 成果品

成果品は、次のとおりとします。

- ・業務報告書（A4版ドッチファイル） 2部
- ・電子データ（CDもしくはDVD） 1式
- ・その他、発注者が必要と認めるもの 1式

2. 上位関連計画

上位・関連計画として、「第2次竹田市総合計画」、「竹田市都市計画マスタープラン」、「竹田市立地適正化計画」、「竹田市地域公共交通計画」があり、これらの計画との整合を図る必要があります。

(1) 第2次竹田市総合計画

「第2次竹田市総合計画前期基本計画」においては、持続可能な移動サービスモデルの実現を1つの柱に掲げ、中心市街地への都市機能誘導に向けて、コンパクトな市街地づくりの推進とあわせて、公共交通の利用者、本市への来訪者にとって安全、安心に利用できる交通結節点としての機能の集約を図ることとしています。

▼前期基本計画の施策体系

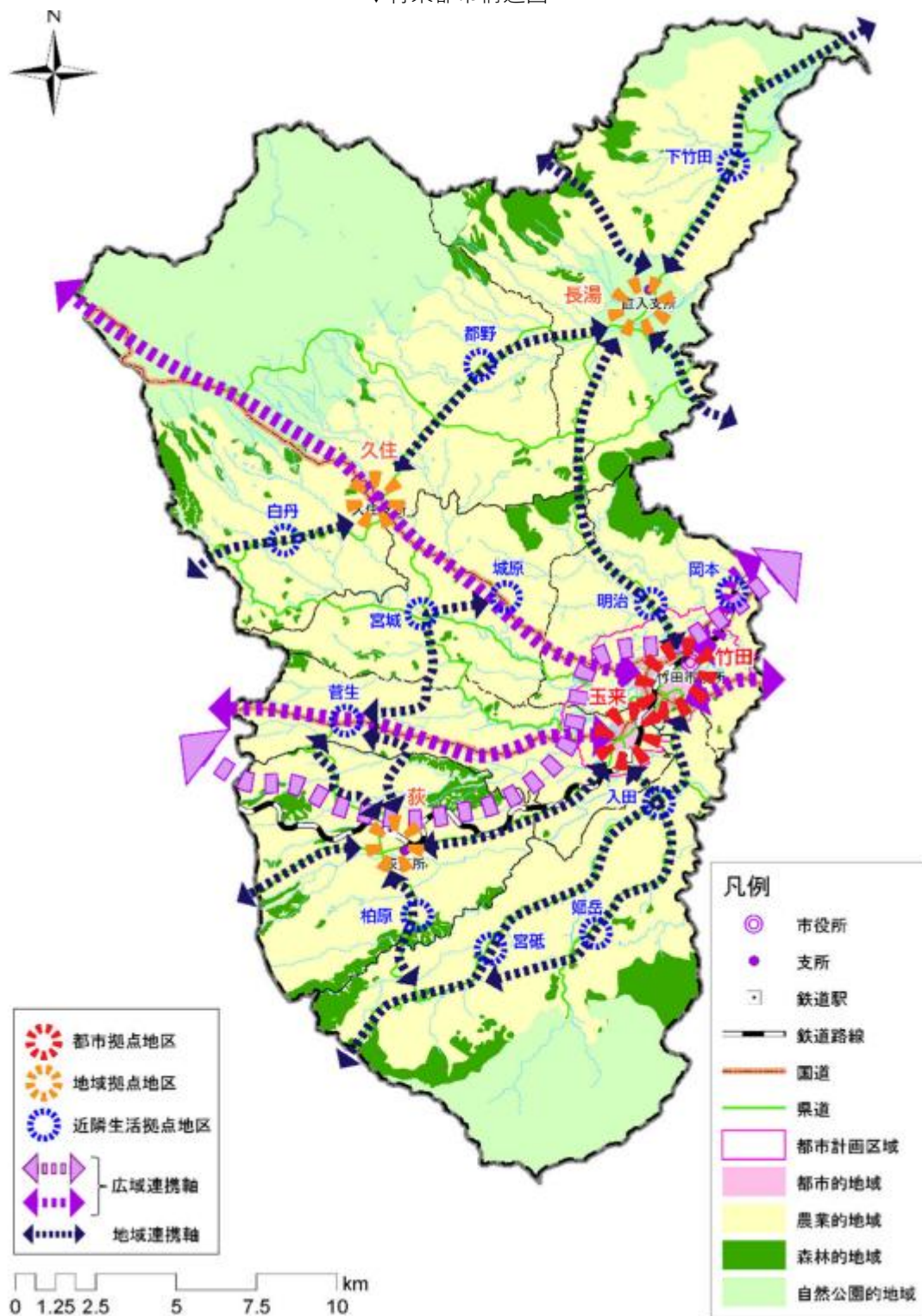


(2) 竹田市都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）

「竹田市都市計画マスタープラン」では、JR 豊後竹田駅を含む竹田・豊岡地区を高次の都市機能が集積し、多様な都市的サービスを提供できる“都市拠点地区”と位置づけています。拠点地区整備の方針として、本市の玄関口である豊後竹田駅は、駅前広場の整備を推進し、交通結節点としての拠点性向上を図ることとしています。

また、公共交通の方針では、駅前広場を整備し、鉄道とバスの交通結節向上、パークアンドライド機能の充実を図り、本市の玄関口としての拠点性向上を図ることとしています。

▼将来都市構造図



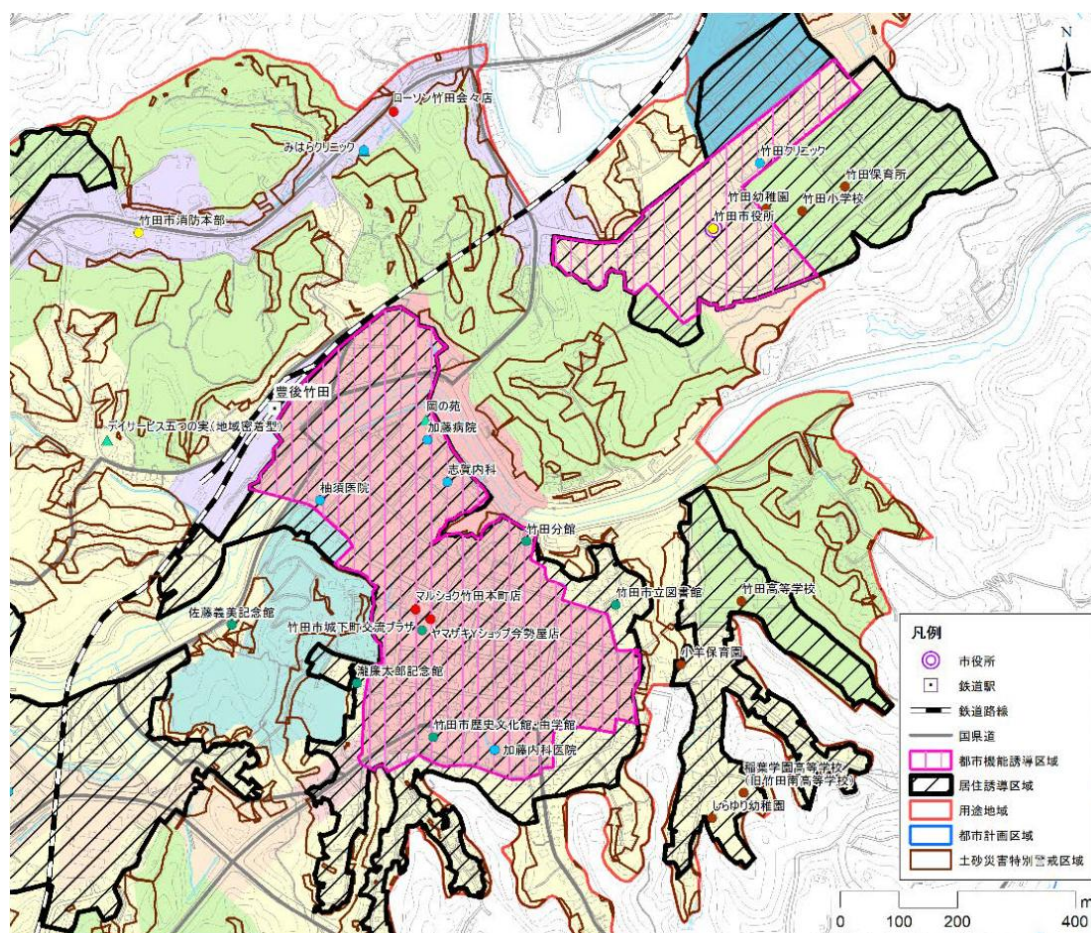
(3) 竹田市立地適正化計画（令和4年3月策定）

「竹田市立地適正化計画」では、誘導方針として中心市街地にある商業施設や医療施設などのサービス機能の立地を維持するとともに、施設の立地誘導を図ることとしています。また、JR 豊後竹田駅については、駅前広場を整備し、公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の利用者、竹田市の来訪者にとって使いやすく、一大交通結節点としての機能の集約を図ることとしています。

そのため、JR 豊後竹田駅のうち、準工業地域が指定された範囲を除いて都市機能誘導区域及び居住誘導区域が指定され、誘導施策として、鉄道との交通結節機能向上、パークアンドライド機能の充実、及び本市の玄関口としての拠点性・利便性の向上を図ることとしています。

また、駅周辺は、竹田市景観計画で定める眺望景観エリアに属しており、その利点を最大限に発揮するため、駅を拠点に駅前の空間から城下町エリアへ歩いて散策のできる人の流れを誘導し、市民・来街者の滞留・交流を通じて賑わいを創出することとしています。

▼都市機能誘導区域及び居住誘導区域



▼JR 豊後竹田駅に関する誘導施策

(7) JR 豊後竹田駅 駅前広場及び駅周辺整備の推進

JR 豊後竹田駅の駅前広場及び駅周辺の整備を推進し、鉄道との交通結節機能向上、パークアンドライド機能の充実、及び本市の玄関口としての拠点性・利便性の向上を図ります。

また、駅周辺は、竹田市景観計画で定める眺望景観エリアに属しており、その利点を最大限に発揮するため、駅を拠点に駅前の空間から城下町エリアへ歩いて散策のできる人の流れを誘導し、市民・来街者の滞留・交流を通じて賑わいを創出します。

○関連事業

（仮称）豊後竹田駅前広場及び駅周辺整備事業

(4) 竹田市地域公共交通計画（令和5年8月一部改訂）

「竹田市地域公共交通計画」では、JR 豊後竹田駅を含む中心市街地に関連する事業として、都市内交通の導入、観光利用・周遊を想定した公共交通の導入、地域公共交通の最適な組み合わせの推進を事業として位置づけています。

▼実施事業

第5章 実施事業

竹田市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示します。

各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとしますが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

※利便増進実施事業欄に「●」印を付する事業については、来年度策定予定の竹田市地域公共交通利便増進実施計画で具体的な事業立案を検討するものになります。

計画目標		利便増進
実施事業	実施主体	実施事業
自家用車に過度に依存しないまちの実現		
都市内交通の導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
高齢者の自動車運転免許証 自主返納の促進	竹田市	
観光来訪や定住の促進		
観光利用・周遊を想定した 公共交通の導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者、 竹田市観光ツーリズム協会	●
AI・ICTを活用したデマンド 運行システムの導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
移動サービスの持続性向上		
地域コミュニティ組織や 医療・福祉部門等と連携した 利用促進策の実施	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、地域コミュニティ、竹田市社会福祉協 議会、医療機関	
商業・観光施設と連携した 利用促進策の実施	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、竹田市観光ツーリズム協会、竹田商工 会議所、九州アルプス商工会、商業・観光施設	
新たな交通サービスへの 支援制度の創設	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、地域コミュニティ	
地域公共交通サービスの最適化		
地域公共交通の最適な 組み合わせの推進	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
地域間交通の維持・改善	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
市域全体を対象とした新たな 運賃体系の設定	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
竹田市コミュニティバスの オープンデータ化	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	

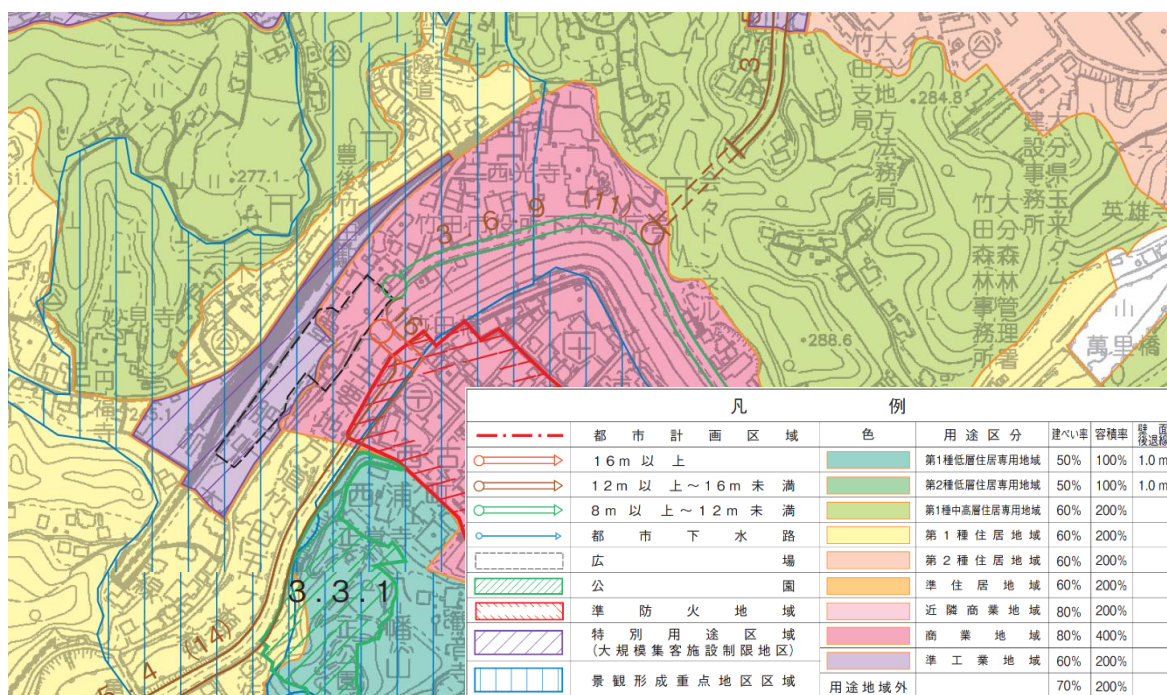
3. 駅前広場の特性および課題

(1) 都市計画決定状況

豊後竹田駅周辺について、鉄道から南東部は商業地域または準工業地域が指定され、鉄道から北側は第一種住居地域が指定されています。

豊後竹田駅前広場は現在のロータリー、駅前駐車場を含む範囲を豊後竹田駅前広場として、昭和 62 年に都市計画が決定されましたが、その後、今日に至るまで未着手となっています。しかし、平成 25 年度における都市計画道路登城線の廃止、竹田駅前山手線の変更、本町屏風ヶ淵線の廃止、竹田駅前平線の廃止に伴い、駅前広場検討に着手することが竹田都市計画審議会で審議され、今日に至っています。

▼都市計画図



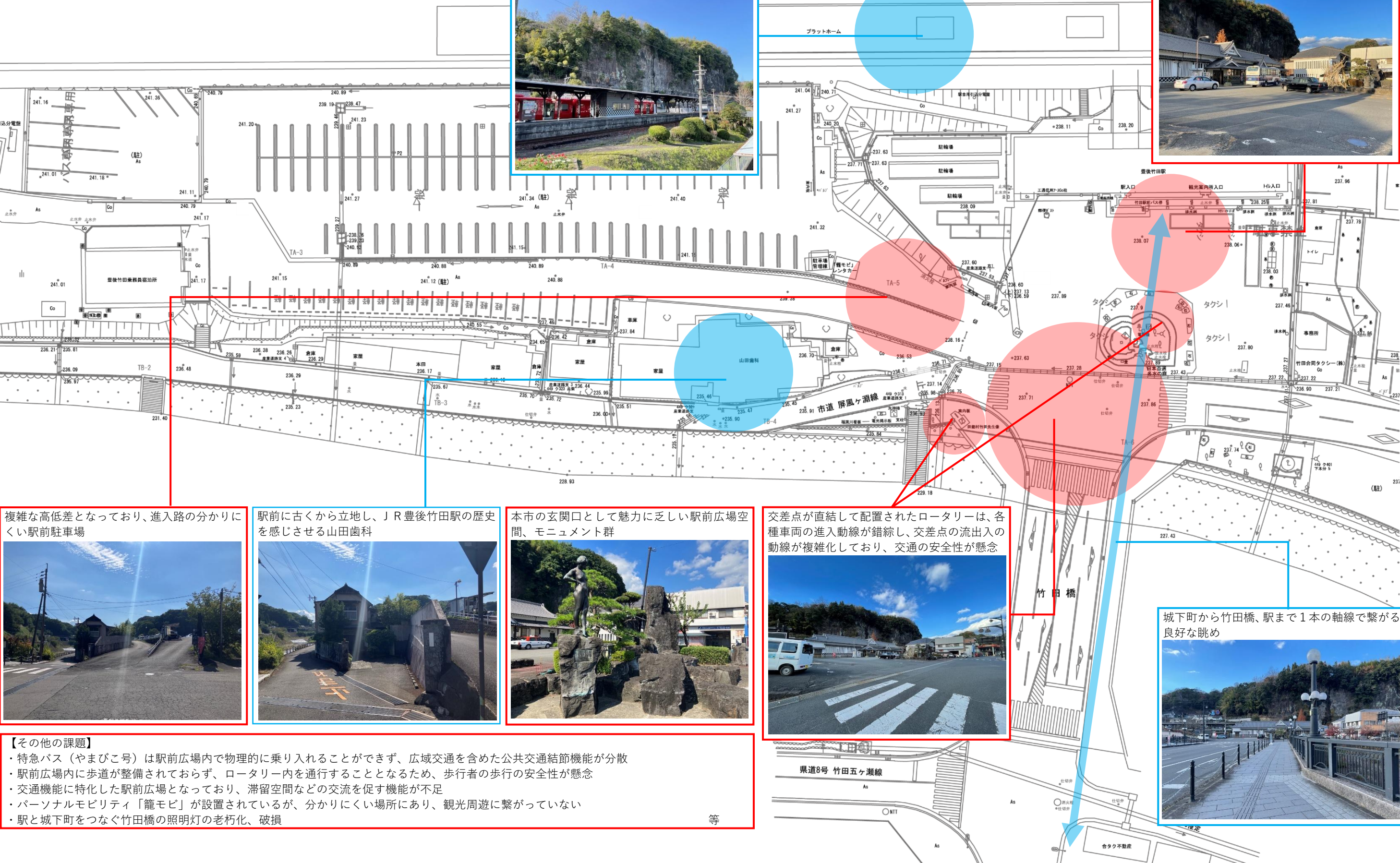
(2) 駅前広場の特性・課題

本業務では現地踏査を行っており、以下に駅前広場の特性や課題を示します。

駅の固有の魅力となっているプロットホーム裏側に位置する落門の滝



白線等により明確な駐車場所が示されておらず、バスやタクシー、送迎車両等が交錯



複雑な高低差となっており、進入路の分かりにくい駅前駐車場



駅前に古くから立地し、ＪＲ豊後竹田駅の歴史を感じさせる山田歯科



本市の玄関口として魅力に乏しい駅前広場空間、モニュメント群



交差点が直結して配置されたロータリーは、各種車両の進入動線が錯綜し、交差点の流入の動線が複雑化しており、交通の安全性が懸念



城下町から竹田橋、駅まで1本の軸線で繋がる良好な眺め



- 【その他の課題】
- ・ 特急バス（やまびこ号）は駅前広場で物理的に乗り入れることができず、広域交通を含めた公共交通結節機能が分散
 - ・ 駅前広場内に歩道が整備されておらず、ロータリー内を通行することとなるため、歩行者の歩行の安全性が懸念
 - ・ 交通機能に特化した駅前広場となっており、滞留空間などの交流を促す機能が不足
 - ・ パーソナルモビリティ「籠モビ」が設置されているが、分かりにくい場所にあり、観光周遊に繋がっていない
 - ・ 駅と城下町をつなぐ竹田橋の照明灯の老朽化、破損

等

第1章 駅前広場の規模・機能の見直し

1. 過年度の検討内容の整理

(1) R4 竹田駅周辺整備調査・検討業務委託における検討内容

令和4年度に「R4 竹田駅周辺整備調査・検討業務委託」において検討された駅前空間のあり方として、以下の4つの基本方針が示されています。

▼基本方針（R4 竹田駅周辺整備調査・検討業務委託）

方針①：竹田市中心市街地の玄関口としてふさわしい魅力的な空間の確保

中心市街地（城下町）へのつながりを重視し、歩いて楽しむ魅力をさらに増進するため、駅前広場に安全かつ魅力的な歩行者空間を整備し、まちの玄関口としての魅力向上を図る。

＜整備への反映の方向性＞

- ・ 駅舎から城下町に連続的な歩行者空間の確保
- ・ 駅舎周辺の歩行者向けの広場整備

方針②：歩行者・自動車双方にやさしい安全・安心な駅前広場の整備

歩行者と自動車の動線を区分し、安全かつ利便性の高い駅前広場空間とする。加え、公共交通を含む自動車からの乗り換え客の歩行者動線についてはバリアフリーで豊後竹田駅にアクセスできる環境を整備し、高齢者などの移動弱者にとっても使いやすい駅前広場を目指す。

＜整備への反映の方向性＞

- ・ 歩行者動線と自動車動線の分離
- ・ 前面道路と一体的な整備による自動車動線の安全性向上

方針③：様々なモビリティが集約された公共交通結節点の整備

現在乗入れている鉄道、路線バス、タクシーだけでなく、地域間交通としての特急バスや、地域内交通としてのグリーン スローモビリティ・パーソナルモビリティ等の様々なモビリティが集約された交通拠点としての整備を図る。

＜整備への反映の方向性＞

- ・ 大型バスが乗入れ可能なバス動線の整備
- ・ 様々なモビリティが発着可能な結節機能の整備

方針④：持続的かつ効率的な整備

過度な整備ではなく、現状の土地形状を活かしながら効率的な整備を行うことで、事業費と整備効果の適切なバランスを図る。

また、民間開発意欲との連携を図り、効率的かつ持続的な運営が可能な施設整備を目指す。

＜整備への反映の方向性＞

- ・ 現状の土地形状を基本とした整備
- ・ 民間ノウハウを活かした施設整備・運営

また、導入機能については、周辺施設の立地状況や現在の活用状況、市の関連計画等を踏まえ、次の通りの導入機能が提示されています。

▼導入施設案

分類	導入施設	既設/新設	活用イメージ
交通施設	路線バス バス停	既設	バス停区画を明示
	特急バス バス停	新設(移設)	竹田温泉花水月バス停を移設
	タクシー停車場	既設	タクシー停車区画を明示
	タクシープール	既設	タクシープールを明示
	一般車停車場	既設(明確化)	停車区画を明示
	一般車駐車場	既設	市営駐車場の改築
	自転車等駐輪場	既設	利用状況に応じて規模縮小
	グリーンスローモビリティ等駐車場・発着場	新設	市内循環路線等の新設と連携し、モビリティ関連施設を設置
	パーソナルモビリティ等駐車場・発着場	新設	市内の周遊利便性を向上するため、小型モビリティが収容可能なモビリティ関連施設を設置
観光施設 集客施設	観光案内所	新設(移設)	竹田温泉花水月の観光案内機能を駅前に集約
	宿泊施設	新設(移設)	既存の職員宿泊所等と連携して、民間収益施設として整備※
	店舗等	新設	官民連携での整備を行う場合、民間収益施設として整備※
	イベントスペース	新設	駅前広場の敷地を活用し、市内イベント時にキッチンカー等が出店できるスペースを整備
修景施設	緑陰空間	新設	駅前広場の修景のため、空地を活用して緑陰空間を設置
	モニュメント等	新設/既設	既設のモニュメントの移設や竹田駅前を印象づけるモニュメント等を設置

（２）令和５年度における民間事業者及び住民等に対する意見収集状況

①まちづくりワークショップにおける意見

令和５年度は、令和４年度成果をもとに、市民等が参加する「まちづくりワークショップ」を開催し、令和４年度の駅前広場整備案をもとに、「①現在の JR 竹田駅の課題を出し合おう（魅力・良い点、課題・悪い点）」「②こうなると良い JR 竹田駅のアイディアを出し合おう」の２点について、議論を深めています。以下に開催結果を示します。

テーマ		A グループ	B グループ	C グループ	D グループ
現在の JR 竹田駅の課題を出し合おう	魅力・良い点	・田能村竹田や瀧廉太郎、朝倉文夫、広瀬淡窓などの偉人を活かした来訪者等の受け入れ機能実 ・落門の滝の景観面やフォトジェニックな空間 ・稲葉川を活かした駅前広場と連携した親水空間の確保 ・古町におけるキリシタン文化の活用など	・落門の滝（ライトアップ、写真撮影の多さ） ・古町の無電柱化 ・駅前のきれいさ（ゴミが少ない、地域の方が掃除をしている） ・商店街の頑張り（楽市楽座の開催など）	・風情があり城下町の竹田らしさを感じることができる駅舎の外観 ・駅から望むことができる落門の滝の借景 ・駅前からまちなかへのアクセスのしやすさなど	・駅舎の外観や稲葉川の景観 ・落門の滝の景観のよさ
	課題・悪い点	・玄関口としてのワクワク感の不足 ・大型バスの停留所の分かりにくさ ・観光案内の不足 ・駅と古町とのつながりの弱さ ・国道 57 号からの案内の分かりにくさなど	・落門の滝（近づきにくい、三日月が小さい） ・駅舎（飲食・売店なし、ゆっくりできない） ・駅前広場（人が集まる手段がない、駅周辺に人が集まらない、駅前が暗い、雰囲気が悪い、案内の不足、名水の庭の水がない等） ・駅前交差点の安全面 ・稲葉川（水が汚い）、 ・古町（衛生状態の低下、古い飲食店の多さ、浄化槽の整備が必要、土日休みの店が多い等）、 ・その他（若者と年配の協力関係の弱さ、観光地としての住んでいる人の意識）	・駅前広場の面積が狭い ・タクシーと送迎車の混在 ・池が未活用 ・駅に来た観光客に対する案内の不足 ・バス時刻表のわかりづらさ ・待ち時間を潰すための機能・施設の不足 ・駐車場の位置の分かりにくさ	・駅舎の景観をタクシー乗り場が阻害 ・案内板等の不足、わかりにくさ ・ロータリー出入口や駐車場のわかりにくさ ・交差点との錯綜 ・トイレの分かりにくさ ・活かせておらず管理が大変な池
こうなると良い JR 竹田駅のアイディアを出し合おう	改善案やより魅力を高めるための工夫案	・ワクワク感のある駅前空間とすべき（観光ルート案内、観光物産の設置、竹田市の偉人のレクチャー・PR、偉人クイズの関所の設置など） ・交通空間機能として、送迎等の一部機能を駅前駐車場側に移動させてゆとりを持つべき ・高校生向けのたまり場空間の確保（勉強ができるなど） ・駅前駐車場と駅前広場の高低差をなくす ・駅南北を繋ぐ動線の確保が必要 ・駅前だけでは確保できない機能は古町で確保 ・稲葉川は、釣りやホタル、親水空間の確保が必要 ・自家用車で中心市街地に来る方への対応が必要（竹田 IC や国道 57 号からの案内など） ・駅と中心市街地を繋ぐため、駅前だけで確保できない機能を古町において補完することが必要（飲食店やビールを買える場所、キリシタン文化を活かした通りづくりなど）	（駅周辺エリア） ・駅裏とつなぐ動線が必要 ・駅前駐車場の立体化と飲食スペースの確保 ・駅前広場と駅前駐車場をつなぐ動線の確保 ・駅舎への Wi-Fi の設置 ・モビリティの具体的なコース設定 ・駅前広場でのイベントの開催（野菜販売など） ・市民が集まれる飲食や買物ができる場所の確保 ・市民の憩いの場となる滞留空間の確保 ・子どもが遊べる場所の確保 ・落門の滝から駅までの水の流れの創出（その他） ・川越のような街になると良い ・城下町の水路や側溝の水の管理	・今後、駅が現在の位置づけで存続するかどうかかわらないが、大分県と熊本県の間地点でもあるため、新たな交通手段の拠点として存続 ・駐車場の場所を分かりやすく示す工夫が必要 ・来街者の目を惹くような仕掛けが必要 ・駅からまちなかにかけての各所に、地面に古地図を埋める等の工夫をすることで誘導 ・池を残すのであれば、竹田らしさを表現したシンボルのようなもの ・誰でも利用できるフリースペース（イベント利用、会議利用など）を設置することで、駅の利活用促進 ・駅の裏手に落門の滝、目の前に稲葉川がある立地を活かした親水空間の確保が必要 ・誰でも竹田市の井戸水を飲めるような工夫 ・駅舎、落門の滝、鉄道車両などを活かしたフォトスポットの設置等により、来街者増に繋げる	・立派な駅舎を活かした写真映えする駅（タクシー乗り場の位置調整、フォトスポットの整備） ・案内板や看板等のデザインを景観に調和するものに統一（雰囲気づくり） ・来訪者が利用しやすい交通モードの整備、情報発信が必要（タクシー乗り場に屋根設置、わかりやすい案内板の設置、タクシー料金表） ・来訪者がまちなかに行きたくするような案内が必要（岡城までのルート案内、岡城ライブカメラの設置、デジタルサイネージの有効活用） ・駅周辺自体も目的地となるような場所になるといい（進撃の巨人などの銅像、インパクトのあるトイレ） ・歩行者に配慮した駅前・まちなかの整備が必要（歩道の整備、信号の設置等） ・水を活かした何かができると良い ・人が集まり、滞留できる駅前広場 ・コンビニ等の店舗が必要（難しければ、パン等の自動販売機の設置）
ファシリテーター感想		・すべての参加者から意見を挙げていただくことができ、円滑に意見交換を行うことができた ・特に、竹田市の歴史（偉人）を活かした玄関口としての受け入れ態勢の検討はどの参加者からも重要であるとの声が聞かれた	・意見を言えなかったなどはなく、皆しっかり意見を発言できており、ワークショップへの納得感が伺えた	・様々な立場の参加者から多くの意見を挙げていただき、参加してよかったとの感想もいただいた ・何十年先の竹田市をどうするのかという広い観点でまちづくりを検討していくべきとのご意見もいただいた	・参加者全員から、駅舎整備の状況を踏まえながら多様な視点から意見をいただいた（駅舎整備内容に詳しい参加者がいたため）

結果まとめ	●駅舎の外観や落門の滝、稲葉川などの 自然資源に囲まれた駅である立地条件 、また本市の歴史を活かすことで、「竹田らしさ」を感じることができる、観光客向けの仕掛けや工夫が求められている。 ●交通機能や情報発信機能に加え、市民や観光客が自由に利用でき一つの目的地となるよう、 憩いの場としての滞留機能、イベント利用等を想定した交流機能、軽食等が入手できる購買機能 が求められている。 ●駅周辺の限られた面積で必要機能が確保できない場合は、中心市街地で確保する等の役割分担を行うとともに、観光客が駅から中心市街地へ移動したくなる・簡単に移動できる工夫等による、連携強化策が求められている。 ●駅前駐車場については、 場所を分かりやすく表示 するとともに、 駅前広場との動線を確保 することが求められている。 ●駅前広場については、 バス、タクシーや送迎車等の車両の動線を整理 するとともに、 景観面にも配慮した乗り場や停車場所の検討 が求められている。
-------	---

②交通事業者へのヒアリングにおける意見

豊後竹田駅周辺整備への意向を確認するため、①竹田市観光ツーリズム協会、②大野竹田バス竹田営業所、③竹田市タクシー協会、④ＪＲ豊後竹田駅の４社に対して、ヒアリングを実施しています。

以下に、ヒアリング結果を示します。

○竹田市観光ツーリズム協会

項目	内容
駅舎内の再整備	・駅舎内において、インバウンドに対する利便性向上、国内観光客への情報発信・活性化・利便性向上に向けた整備を実施中 ⇒待合室の再整備（カウンターを設置、椅子は可動式：イベント時は撤収可、ライトの設置、Wi-fi の設置を予定） ⇒荷物の預かり所兼シェアサイクル倉庫の確保 ⇒観光ツーリズム協会が花水月から豊後竹田駅舎内に移転予定（跡地活用の検討は今後実施予定） ⇒英語対応の観光情報に関するデジタルサイネージを整備予定
駅舎整備で残された課題	・駅舎整備において、観光ツーリズム協会の<u>会議室の確保が困難</u>、<u>トイレ改修（老朽化対応）</u>、<u>授乳施設整備</u>、<u>サイクルステーション機能の確保ができない</u>ことが課題 ・観光ツーリズム協会の倉庫も確保できないが、TSG の倉庫を活用予定
駅前駐車場	・<u>駅舎から駅前駐車場を繋ぐ歩行者のためのシェルターを確保</u>することが望ましい
その他	・駅の活性化に向けて、<u>物販や飲食機能を確保</u>することが望ましい

○大野竹田バス竹田営業所

項目	内容
駅前広場	・<u>バスが転回できることが必要</u>。送迎車がロータリー内に停車すると転回が困難 ・駅前広場入口は問題ないが<u>出口は右左折が必要であるため、幅を広く確保</u>すること ・タクシーと動線を共有する場合は、駐車場を明確に分けること ・<u>バスの停車スペースは、転回を考慮して花水月側に確保</u>することを期待 ・駅前広場に<u>同時に進入する車両台数は、最大２台</u> ・貸し切りバスが駅前駐車場からロータリーに進入する場合は、転回を考慮すること
歩行者動線	・歩行者動線の現状は、玉来側の歩道が多く利用されているが、竹田橋南交差点での朝夕の混雑解消のため、<u>花水月側の歩道を利用するような歩行者の動線計画を期待</u> ・現状はバス停の位置にきっちりバスを停車することが困難な場合があるため、<u>明確なバス停である設備（ベンチ、屋根、バスの停車場所の明記等）に期待</u>
その他	・豊後竹田駅でバスの回数券を購入できるようになることを期待 ・高速バスの乗り入れは、ＪＲとの競合になるため、調整が必要

○竹田市タクシー協会

項目	内容
駅前広場	・ 駅舎からタクシー乗り場が離れる場合は、<u>駅舎からタクシー乗り場までのシェルターを整備</u>してほしい ・ 計画案のタクシー待機場は、歩行者が通過するため危険。また、突き出し型でないため、順序が分らなくなることが課題 ・ タクシーの台数は<u>現状通り 6 台を想定。減らす場合は、現状の 3 社 × 2 台から 3 社 × 1 台の計 3 台</u>としてほしい
その他	・ タクシーのピーク時間は、7～8 時、15～16 時 ・ 学校と連携して生徒の送迎を市の支援を受けて実施中 ・ 観光客の利用はほとんどなし

○ＪＲ豊後竹田駅

項目	内容
駅前広場	・ やまびこ号は利用者を考慮し、<u>現在の花水月から駅前への停車に変更した方が良い</u> ・ ロータリーに進入するタクシーは、現在の 6 台は不要で各社 1 台の計 3 台で良い ・ やまびこ号が停車できるようになる場合、ななつ星のバスの停車も期待できる
２次交通	・ 小型電気自動車（籠モビ）の利用者はおらず、認知度が低いことが原因。いかに情報発信して、竹田市に人を呼び込むかが重要
その他	・ ＪＲの<u>公用車を停車する駐車スペースが 4 台程度必要</u>（場所は問わない）

③令和4年度成果の検証

まちづくりワークショップにおける意見や交通事業者へのヒアリングのほか、「駅前広場計画指針/建設省都市交通調査室監修/1998」をもとに、一般的な駅前広場に求められる機能との比較を行い、駅前広場整備案への課題を整理しています。

<一般的な駅前広場に求められる機能との比較>

①環境空間比

一般的な駅前広場は交通空間と環境空間に分かれ、標準的な環境空間比は 0.5（基準面積 4,000 m²～10,000 m²）とされている。

【現駅前周辺整備プラン】

- ・交通空間：約 1,730m²
- ・環境空間：約 770m²
- ・環境空間比：0.31（全体面積 約 2,500m²）

一方で現駅前周辺整備のプランは環境空間比 0.31 となっており、環境空間比 0.5 を大きく下回っている。また環境空間が島状になっているため、駅から環境空間にアクセスが容易ではなく安全性にも懸念がある。

②必要な機能

環境空間の機能として、1)市街地拠点機能、2)交流機能、3)景観機能、4)サービス機能、5)防災機能がある。しかし、現案では環境空間が小さいため、特に交流機能、景観機能が不足している。

<ヒアリング、WS、アンケートから抽出される課題>

【ヒアリング】

- ・現状でも一般車がロータリー内にいるとバスが転回できない、正着できない（現案も正着できていない）
- ・交差点の玉来側歩道を歩く利用者が多い（車との交錯）
- ・タクシー待機場から乗降場の間を歩行者が通るため危険（進入するタクシーは各社1台でも良い）

【WS】

- ・竹田の玄関口としてのワクワク感が不足している
- ・駅前の安全性を確保する必要がある（交差点との交錯含む）
- ・駐車場がわかりづらい
- ・バス、タクシー、一般車の動線を整理するとともに景観にも配慮する必要がある

【アンケート】

- ・送迎時に待機する場所がない
- ・駅舎の景観に愛着を感じている
- ・駅前広場に歩道がなく、歩きにくい
- ・駅周辺に過ごせる空間が少ない
- ・電車の待ち時間に利用できる滞在空間の整備が望ましい

まとめ

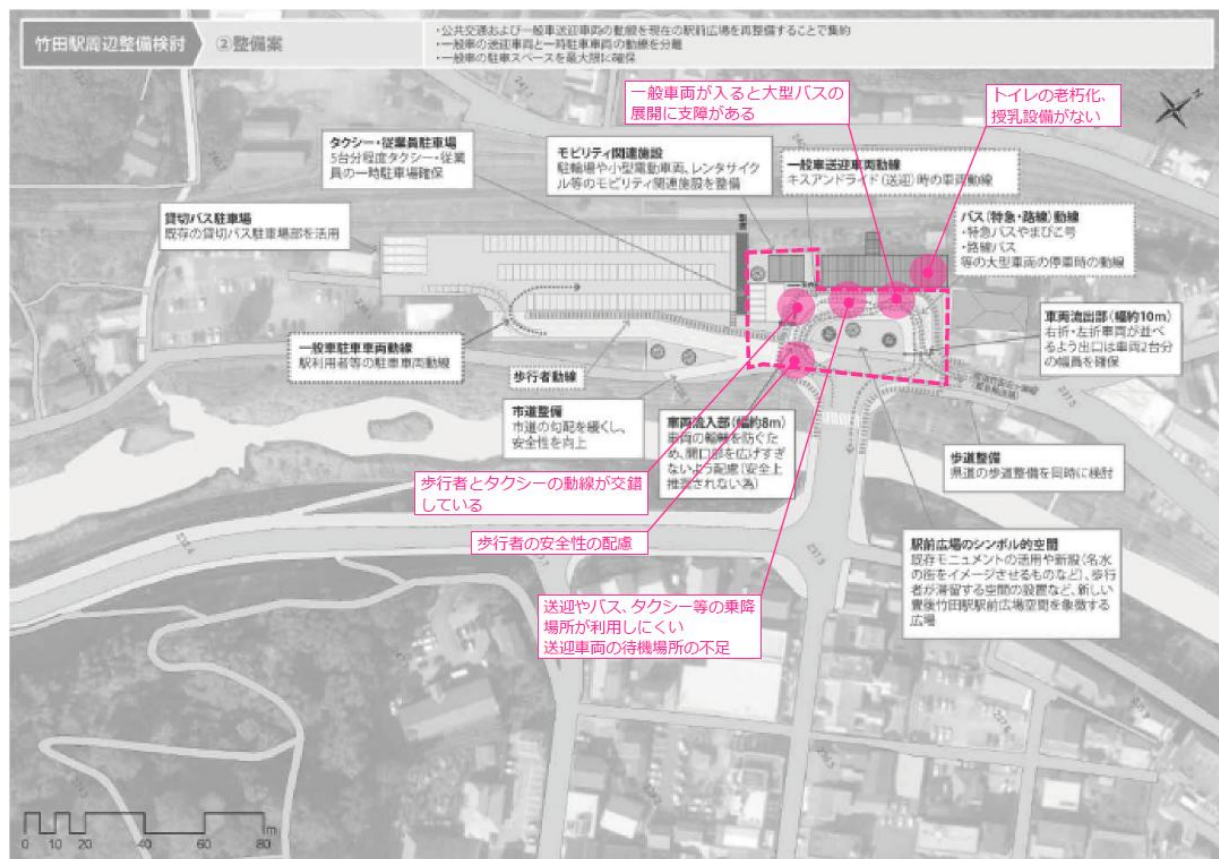
上記3つの結果より以下が望まれる

- ・利便性と安全性に配慮した交通空間、歩行空間の整備
- ・バス、タクシー、一般車の混在の解消
- ・わかりやすい駐車場の整備
- ・電車の待ち時間や待ち合わせなどに利用できる滞在空間の整備
- ・竹田の玄関口としての魅力形成

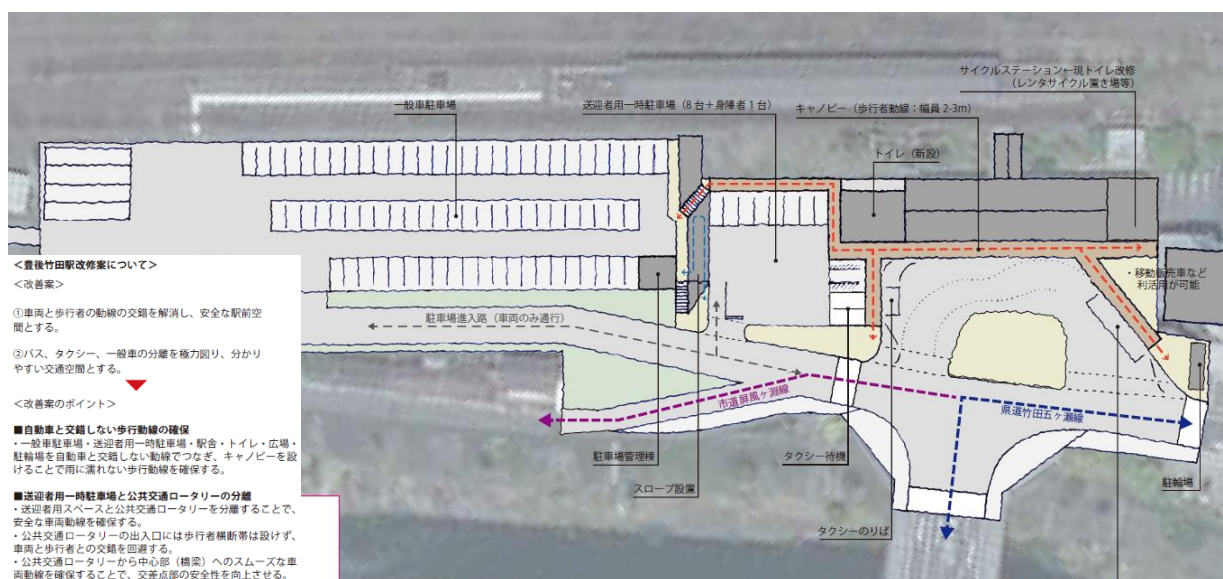
現駅前周辺整備プランに対して以下を検討を行う必要があると考えられる

- ①環境空間の面積を増やし、良好な景観と滞留空間を有する駅前広場整備とすることで竹田の玄関口として魅力を創出する。
- ②車両と歩行者の動線の交錯を解消し、安全な駅前空間とする。
- ③バス、タクシー、一般車の分離を極力図り、分かりやすい交通空間とする。

■ 課題 ⑧



■見直し案



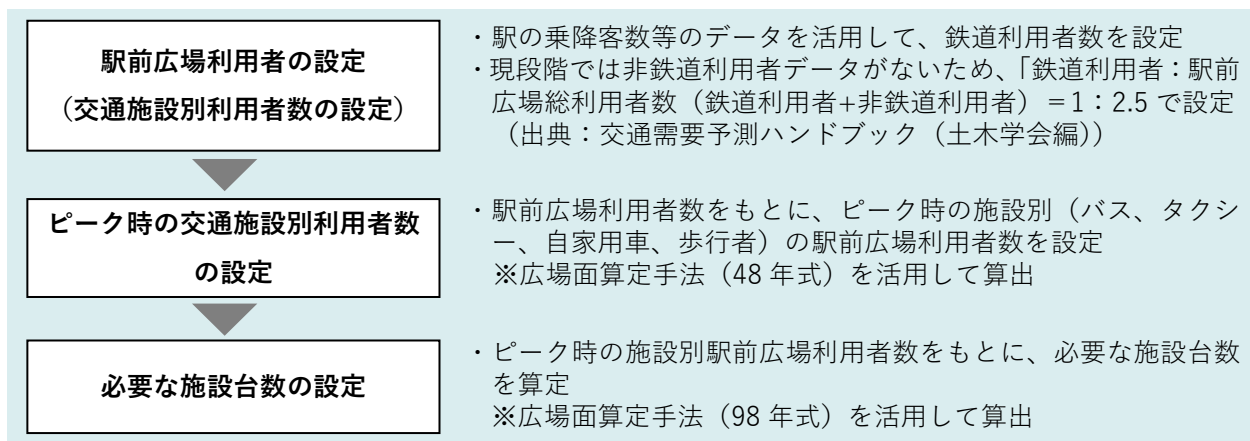
2. 駅前広場計画指針に基づく駅前広場の規模の算定

(1) 算定の考え方

「駅前広場計画指針（国土交通省監修）」を参考として、交通空間における各交通施設の施設台数を次の流れで算定します。

- ①指針に示された広場面積算定手法（98 年式）に基づき、JR 豊後竹田駅の駅利用者数を基に必要な施設数を算出します。
- ②施設規模算定においては、鉄道利用者、非鉄道利用者の推計が求められますが、近年のコロナ禍の影響により趨勢を把握することが困難なことや本市の将来人口の減少が予測される一方、観光客数は回復傾向にあることから、算定の基準を現時点とします。
- ③広場面算定手法（98 年式）に基づき必要な施設数を把握後、市民 WS 結果や交通事業者へのヒアリング結果などを踏まえ、必要な施設を積み上げて算出します。

▼算定フロー



(2) 算定に当たっての設定条件の整理

① 駅前広場利用者の設定

駅前広場利用者数は、鉄道利用者と非鉄道利用者の合計からなります。鉄道利用者は、「2023 年度駅別乗車人員（九州旅客鉄道株式会社）」の公表値をもとに算定します。

令和 5（2023）年度の 1 日あたりの駅乗車人員は 327 人であるため、乗降客数は駅乗車人員の 2 倍と仮定して、**654 人/日**と設定します。

■2023 年度駅別乗車人員

(人/日)

順位	駅名	線名	乗車人員
280	大 野 下	鹿児島本線	335
281	二 月 田	指宿枕崎線	332
282	豊 後 竹 田	豊 肥 本 線	327
283	肥 前 古 賀	長 崎 本 線	320
284	三 間 坂	佐 世 保 線	319

非鉄道利用者は、現段階において駅前広場利用実態調査等を実施していないことから、「交通需要予測ハンドブック（土木学会編）」に示された「鉄道利用者：駅前広場総利用者数（鉄道利用者+非鉄道利用者）=1：2.5 に基づき、**981 人/日**と設定します。

鉄道利用者数	非鉄道利用者数	駅前広場利用者数
654 人/日	981 人/日	1,635 人/日

② ピーク時の交通施設別利用者数の設定

ピーク時の交通施設別利用者数は、広場面算定手法（48 年式）を活用して算出します。

算定にあたっての設定条件は、次の通りです。

■モード別分担率

- ・モード別分担率の設定にあたっては、JR 豊後竹田駅が高校生による利用が多いことを踏まえ、「竹田市地域公共交通計画」に示された高校生アンケート結果に基づき設定します。

変数名	記号	単位	設定値	備考
モード分担率 バス	R M 1		0.190	晴天時の「バス利用者」の割合 19.0%を使用
モード分担率 タクシー	R M 2		0.010	設定値
モード分担率 自家用車	R M 3		0.214	晴天時の「車（送迎）」割合 21.4%を使用
モード分担率 徒歩	R M 4		0.357	晴天時の「徒歩のみ」の割合 11.9%+「JR」の割合 23.8%=35.7%を使用

■モード別ピーク率

- ・駅分類（郊外中心）における設定値を採用します。

変数名	記号	単位	設定値	備考
モード別乗客ピーク率 バス	P K O N 1		0.20	設定値
モード別乗客ピーク率 タクシー	P K O N 2		0.13	設定値
モード別降車ピーク率 バス	P K O F 1		0.20	設定値
モード別降車ピーク率 タクシー	P K O F 2		0.22	設定値
モード別ピーク率 自家用車	P K 3		0.17	設定値
モード別ピーク率 徒歩	P K 4		0.17	

■ピーク時の交通施設別利用者数の算定

・設定した条件により算定したピーク時の交通施設別利用者数は以下の通りです。

乗降	バス	タクシー	自家用車	徒歩等	合計
乗車	24	2	56	93	212
降車	35	2	(迎車)		
合計	59	4	56	93	212

(3) 必要な施設台数の設定

①計画交通量設定に際しての設定値

計画交通量の設定に当たっての設定値は以下の通りです。

	単位	値	備考
ピーク時バス乗車客数	人/時	24	48 年式算定値
バス 1 台当たり平均乗車客数	人/台	40	設定値
バスサービス時間	分	5	駅前広場計画指針
ピーク時バス降車客数	人/時	35	48 年式算定値
1 人当たり降車所要時間	分/人	2/60	駅前広場計画指針
ピーク時タクシー乗車客数	人/時	2	48 年式算定値
1 人当たりタクシー乗車所要時間	分/人	10/60	駅前広場計画指針
ピーク時タクシー降車客数	人/時	2	48 年式算定値
1 人当たりタクシー降車所要時間	分/人	30/60	駅前広場計画指針
タクシーサービス時間	分	5	駅前広場計画指針
タクシー 1 台当たり平均乗車人員	人/台	1.4	駅前広場計画指針
ピーク時自家用車利用者数	人/時	56	48 年式算定値 (迎車ピーク)
自家用車平均乗車人数	人/台	1.3	駅前広場計画指針
自家用車平均停車時間	分	5	迎車 (設定値) ※駅前広場計画指針では 1 分
バスの乗車換算係数		1.7	駅前広場計画指針
ピーク時歩行者数	人/時	93	48 年式算定値

②施設原単位

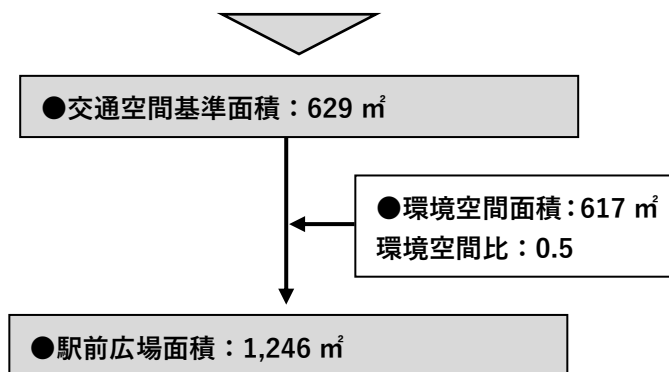
施設原単位は、駅前広場計画指針に示された値を活用します。

	単位	値	備考
バス乗降場	m ² /台	70	
バス乗車客の滞留空間	m ² /人	1	
タクシー乗降場	m ² /台	20	
タクシー乗車客の滞留空間	m ² /人	1	
自家用車乗降場	m ² /台	20	
自家用駐車場、タクシー駐車場	m ² /台	30	
歩行者密度	人/分・m	27	
計画車線延長	m	55.3	0.4×車道に関わる計画交通量+36.1
平均歩行距離	m	88	0.009×歩道面積を除く広場面積+82.4
計画車線幅員	m	5.5	3m+余裕幅員 2.5m

③交通空間の施設台数及び駅前広場面積

98 年式により算定した各交通施設の台数は以下となります。これを踏まえ、駅前広場面積を算定すると、1,246 m²となります。

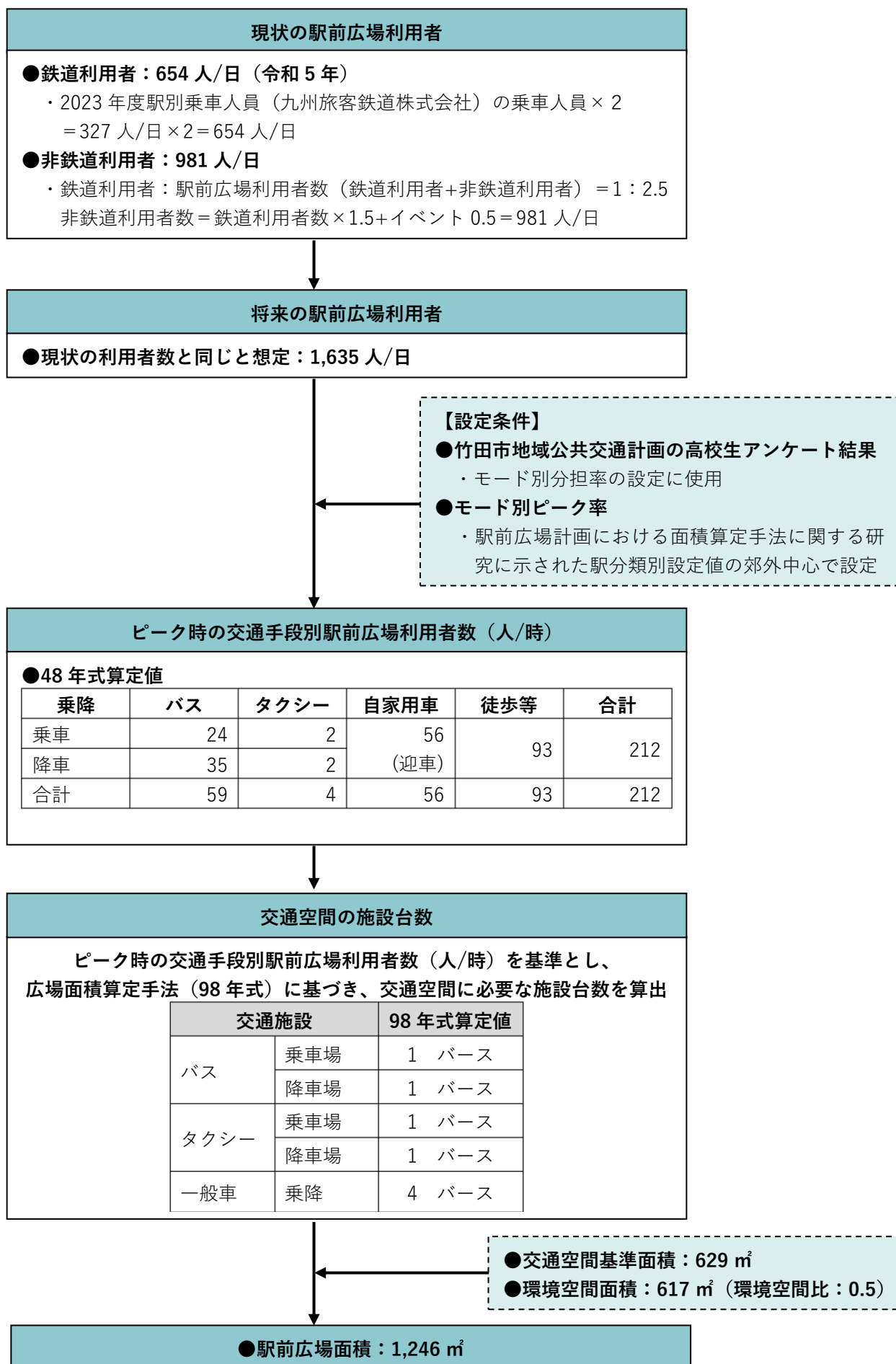
バス		タクシー		一般車	
乗車場	1 バース	乗車場	1 バース	乗降	4 バース
降車場	1 バース	降車場	1 バース		



④留意事項

駅前広場計画指針に示された算定手法は、乗降客が比較的少ない小さな駅においては交通処理場不十分な場合があることが指摘されています。そのため、この交通空間面積算定手順に関わらず、交通空間機能が確保できる最低限の面積の確保が求められます。

■駅前広場面積の算定結果



①外生変数

変数名	記号	単位	駅分類
1日鉄道乗降人員	PR	人/日	郊外中心
1日鉄道乗降人員	PR	人/日	765
駅広総利用者数/鉄道乗降人員	α		765 2.0
モード分担率 バス	RM1		0.190
モード分担率 タクシー	RM2		0.010
モード分担率 自家用車	RM3		0.214
モード分担率 徒歩	RM4		0.357
モード別乗車比率 バス	RON1		0.412
モード別乗車比率 タクシー	RON2		0.495
モード別乗客ピーク率 バス	PKON1		0.20
モード別乗客ピーク率 タクシー	PKON2		0.13
モード別降車ピーク率 バス	PKOF1		0.20
モード別降車ピーク率 タクシー	PKOF2		0.22
モード別ピーク率 自家用車	PK3		0.17
モード別ピーク率 徒歩	PK4		0.17
列車本数×サービス時間(TM≤60)	TM	分	60
サービス時間	STM	分	7
モード別平均乗車人数 バス	PBAR1	人	40
モード別平均乗車人数 タクシー	PBAR2	人	1.4
モード別平均乗車人数 自家用車	PBAR3	人	1.3
モード別平均乗車所要時分 バス	TMON1	分/人	0.167
モード別平均乗車所要時分 タクシー	TMON2	分/人	0.167
モード別平均降車所要時分 バス	TMOF1		0.033
モード別平均降車所要時分 タクシー	TMOF2		0.500
滞留場1人当り面積	USC	m ² /人	1.0
自家用車の駐車率	RPKG		0.250
自家用車の平均駐車時分	TPKG	分	20
自家用車の平均停車時分	TSTP	分	1
歩道幅員パラメーター 歩道容量	C1	人/時・m	1,600
歩道幅員パラメーター 歩道余裕幅員	C2	m	2
1車線当り1時間可能交通量	GMAX	台/時	800
車線幅員	E1	m	3
余裕幅員	E2	m	2
モード別乗降バス原単位 バス	USB1	m ² /台	70
モード別乗降バス原単位 タクシー	USB2	m ² /台	20
モード別乗降バス原単位 自家用車	USB3	m ² /台	20
モード別駐車場原単位 タクシー	USPK2	m ² /台	30
モード別駐車場原単位 自家用車	USPK3	m ² /台	30
歩道延長/対角線延長	EWV		2.4
車道延長/対角線延長	EWV		0.8
広場の横延長/広場の縦延長	A		5.2
広場面積に対するその他の面積の比率	β		0.2

※乗車方式、車掌の有無によって異なる。10/60～30/60分/人程度より10/60を採用

②内生変数

変数名	記号	算定値	算式
駅広総利用者数	P	1,530	$\alpha \cdot PR$
モード別駅広利用者数 バス	PM1	291	P・RM1
モード別駅広利用者数 タクシー	PM2	16	P・RM2
モード別駅広利用者数 自家用車	PM3	328	P・RM3
モード別駅広利用者数 徒歩	PM4	547	P・RM4
モード別ピーク時乗客数 バス	PMHON1	24	PM1・RON1・PKON1
モード別ピーク時乗客数 タクシー	PMHON2	2	PM2・RON2・PKON2
モード別ピーク時降客数 バス	PMHOF1	35	PM1・(1－RON1)・PKOF1
モード別ピーク時降客数 タクシー	PMHOF2	2	PM2・(1－RON2)・PKOF2
モード別ピーク時乗客、降客のうち大きい方の値 バス	PMX1	35	
モード別ピーク時乗客、降客のうち大きい方の値 タクシー	PMX2	2	
モード別ピーク時利用者数 自家用車	PMH3	56	PM3・PK3
モード別ピーク時利用者数 徒歩	PMH4	93	PM4・PK4
歩道幅員算定のための対象歩行者数	PDS	186	(PMX1+PMX2+PMH3+PMH4) × (60/TM)
モード別サービス時間乗客数 バス	PMSON1	3	PMHON1・STM/TM
モード別サービス時間乗客数 タクシー	GON1	1	PMHON2・STM/TM
モード別ピーク時乗客用車台数 バス	GON2	2	PMHON2/PBAR2
モード別ピーク時降客用車台数 バス	GOF1	1	PMHOF1/PBAR1
モード別ピーク時降客用車台数 タクシー	GOF2	2	PMHOF2/PBAR2
モード別ピーク時乗客、降客用車台数のうち大きい方の値 バス	GIMX1	1	
モード別ピーク時乗客、降客用車台数のうち大きい方の値 タクシー	GIMX2	2	
ピーク時自家用車台数	G3	44	PMH3/PBAR3
車道幅員算定のための対象車台数	VH	48	(2・QMX1+QMX2+Q3) × (60/TM)

③バス用面積

	記号	単位	算定値	算式
バス乗車バス数	BAON1	バス	1	PMSON1/PBAR1
バス降車バス数	BAOF1	バス	1	TMOF1・PMHOF1/60
バス乗降バス面積	ASB1	m ²	140	USB1・(BAON1+BAOF1)
バス乗場滞留面積	SPC1	m ²	3	USC・PMSON1

④タクシー用面積

	記号	単位	算定値	算式
タクシー乗車バス数	BAON2	バス	1	TMON2・PMSON2/TM
タクシー降車バス数	BAOF2	バス	1	TMOF2・PMHOF2/60
タクシー乗降バス面積	ASB2	m ²	40	USB2・(BAON2+BAOF2)
タクシー乗場滞留面積	SPC2	m ²	1	USC・PMSON2
タクシー駐車場容量	NPKG2	台	1	PMSON2/PBAR2
タクシー駐車場面積	ASPK2	m ²	30	USPK2・NPKG2

⑤自家用車用面積

	記号	単位	算定値	算式
自家用車停車バス数	BA	バス	1	Q3・TSTP/60
自家用車乗降バス面積	ASB3	m ²	20	USB3・BA
自家用車駐車場数	QP	台	11	Q3・RPKG
自家用車駐車場容量	NPKG3	台	4	QP・TPKG/60
自家用車用駐車場面積	ASPK3	m ²	120	USPK3・NPKG3

⑥幅員

	記号	単位	算定値	算式
歩道幅員	WP	m	2	PDS/C1+C2
車線数	NV	車線	1	VH/GMAX
車道幅員	WV	m	5	NV・E1+E2

⑦面積

	記号	単位	算定値	算式
総面積	AS	m ²	1,482	(ZBB+√D)/ (2・ZAA)
	ATB		200	ASB1+ASB2+ASB3
	ATPK		150	ASPK2+ASPK3
	ATC		4	SPC1+SPC2
	ZAA		1	(1－B) (1－B)
	ZBB		1.033	2・CB (1－B) +CA・CA
	ZCC		125.316	CB・CB
	CA		22	(WP・EWP+WV・EWV) √ (A+1/A)
	CB		354	ATB+ATPK+ATC
	D		746,281	ZBB・ZBB－4・ZAA・ZCC

(参考) 48 年式による広場面積算定

	地方中心	都心中心	郊外中心	郊外一般
	765	765	765	765
	2.5	2.0	2.5	1.5
	0.253	0.067	0.117	0.123
	0.023	0.015	0.010	0.023
	0.018	0.003	0.012	0.033
	0.706	0.915	0.861	0.821
	0.53	0.53	0.53	0.53
	0.70	0.70	0.70	0.70
	0.20	0.20	0.20	0.20
	0.13	0.13	0.13	0.13
	0.20	0.20	0.20	0.20
	0.22	0.22	0.22	0.22
	0.17	0.17	0.17	0.17
	0.17	0.17	0.17	0.17
	60	60	60	60
	5	5	5	5
	40	40	40	40
	1.2	1.2	1.2	1.2
	1.2	1.2	1.2	1.2
	0.167	0.167	0.167	0.167
	0.167	0.167	0.167	0.167
	0.033	0.033	0.033	0.033
	0.500	0.500	0.500	0.500
	0.5	0.5	0.5	0.5
	0.250	0.100	0.050	0.025
	20	20	20	20
	1	1	1	1
	1,600	1,600	1,600	2,000
	2	2	2	2
	800	800	800	800
	3	3	3	3
	2	2	2	2
	70	70	70	70
	20	20	20	20
	20	20	20	20
	30	30	30	30
	30	30	30	30
	1.0	1.0	1.0	1.0
	1.5	1.5	1.5	1.5
	1.5	1.5	1.5	1.5
	0.2	0.2	0.2	0.2

①計画交通量設定に際しての数値

	単位	値	備考
ピーク時バス乗車客数	人/時	24	48年式算定値
バス1台当たり平均乗車客数	人/台	40	設定値
バスサーブス時間	分	5	駅前広場計画指針
ピーク時バス降車客数	人/時	35	48年式算定値
1人当たり降車所要時間	分/人	2/60	駅前広場計画指針
ピーク時タクシー乗車客数	人/時	2	48年式算定値
1人当たりタクシー乗車所要時間	分/人	10/60	駅前広場計画指針
ピーク時タクシー降車客数	人/時	2	48年式算定値
1人当たりタクシー降車所要時間	分/人	30/60	駅前広場計画指針
タクシーサーブス時間	分	5	駅前広場計画指針
タクシー1台当たり平均乗車人員	人/台	1.4	駅前広場計画指針
ピーク時自家用車利用者数	人/時	56	48年式算定値(迎車ピーク)
自家用車平均乗車人数	人/台	1.3	駅前広場計画指針
自家用車平均停車時間	分	5	迎車(設定値) ※駅前広場計画指針では1分
バスの乗車換算係数		1.7	駅前広場計画指針
ピーク時歩行者数	人/時	93	48年式算定値

②施設原単位(駅前広場計画指針)

	単位	値	備考
バス乗降場	㎡/台	70	
バス乗車客の滞留空間	㎡/人	1	
タクシー乗降場	㎡/台	20	
タクシー乗車客の滞留空間	㎡/人	1	
自家用車乗降場	㎡/台	20	
自家用駐車場、タクシー駐車場	㎡/台	30	
歩行者密度	人/分・m	27	
計画車線延長	m	55.3	0.4×車道に關わる計画交通量+36.1
平均歩行距離	m	88	0.009×歩道面積を除く広場面積+82.4
計画車線幅員	m	5.5	3m+余裕幅員2.5m

③施設別計画交通量

	算定値	設定値	算式
バス乗車バス数		1	((ピーク時バス乗車客数÷バス1台当たり平均乗車客数)×バスサーブス時間)×1/60
バス降車バス数	0.05	1	((ピーク時バス降車客数)×(1人当たり降車所要時間)/60
バス待ち滞留客の計画交通量	0.01944	2	((ピーク時バス乗車客数)×(バスサーブス時間)/60
タクシー乗車バス数	0.00556	1	((ピーク時タクシー乗車客数)×(1人当たりタクシー乗車所要時間)/60
タクシー降車バス数	0.01667	1	((ピーク時タクシー降車客数)×(1人当たりタクシー降車所要時間)/60
タクシー待ち滞留客の計画交通量	0.16667	1	((ピーク時タクシー乗車客数)×(タクシーサーブス時間)/60
自家用車乗降バス数	3.58974	4	((ピーク時自家用車利用者数÷自家用車平均乗車人数)×自家用車平均停車時間)/60
福祉のための乗降スペース		1	上記自家用車と兼用とする
タクシー駐車台数の計画交通量	0.11905	1	(タクシー待ち滞留客の計画交通量)÷(タクシー1台当たり平均乗車人員)
歩道に關わる計画交通量	212	212	ピーク時利用者数(バス、タクシー、自家用車、徒歩)
軍道に關わる計画交通量	48.44157	48	((ピーク時バス乗降車客数)÷(バス1台当たり平均乗車客数)×バスの乗車換算係数+(ピーク時タクシー乗降車客数)÷(タクシー1人当たり平均乗車人員)+(ピーク時自家用車利用者数)÷(自家用車平均乗車人員))

④駅前広場面積

	単位	算定値	算式
バス乗降場関連面積	㎡	142	乗降バス数×バス乗降場施設原単位+滞留客の計画交通量×バス乗車客1人当たりの滞留空間
タクシー乗降場関連面積	㎡	41	乗降バス数×タクシー乗降場施設原単位+滞留客の計画交通量×タクシー乗車客1人当たりの滞留空間
自家用車乗降場関連面積	㎡	100	乗車バス数×自家用車施設原単位
駐車場関連面積(タクシー)	㎡	30	タクシー駐車台数の計画交通量×タクシー駐車施設原単位
歩道面積	㎡	12	(歩道に關わる計画交通量÷歩行者密度)×平均歩行延長
交通処理のための車道面積	㎡	304	計画車道延長×計画車線幅員
付加的施設の面積	㎡	0	
A. 交通空間基準面積	㎡	629	上記計
B. 環境機能確保のために別途追加すべき面積	㎡	617	環境空間比0.5とすると、交通空間基準面積－歩道面積(最低値600)
■駅前広場面積	㎡	1,246	A+B

3. 地域の実情に基づく駅前広場規模、機能の見直し

(1) 駅前広場機能の見直し（交通施設）

過年度の検討における市民意見や交通事業者の意見を踏まえ、改めて豊後竹田駅前広場に必要な機能を整理します。

①交通施設（路線バス）

1) 市民、交通事業者意見

市民、交通事業者等の駅前広場に対する意見

【路線バス】

- ・ バスが転回できることが必要。送迎車がロータリー内に停車すると転回が困難
- ・ 駅前広場入口は問題ないが 出口は右左折が必要であるため、幅を広く確保すること
- ・ タクシーと 動線を共有する場合は、駐車場を明確に分けること
- ・ バスの停車スペースは、転回を考慮して 花水月側に確保することを期待
- ・ 駅前広場に同時に進入する車両台数は 最大2台
- ・ 貸し切りバスが駅前駐車場からロータリーに進入する場合は、 転回を考慮すること

【大型バス（やまびこ号）】

- ・ やまびこ号は利用者を考慮し、 現在の花水月から駅前への停車に変更した方が良い
- ・ やまびこ号が停車できるようになる場合、ななつ星のバスの停車も期待できる

2) 現状整理

路線バスの時刻表をみると、休日に比べて平日の便数が多く、ピーク時間帯は11時台で合計11本の路線バスが駅前ロータリーを出入りしています。また、時間間隔は最短で2分おきとなるため、路線バスの駐車区画が1台のみとなる場合、駐車待ちとなる時間が生じることが懸念されますが、路線バスの時刻調整により解消が可能と見込まれます。

特急バス（やまびこ号）については、ピーク時となる13時台に1本の停車を予定していますが、他の時間帯については混雑する時間帯はあまりなく、路線バスと特急バスの駐車区画を併用すること考えられます。

3) 対応方針

以上を踏まえ、路線バス及び特急バス（やまびこ号）については、次の通り機能・規模の見直しを行います。

導入施設	整備方針	必要規模
路線バス バス停	・ バス停区画を明示 ・ <u>ピーク時の台数に備えて駐車区画を2台確保</u> ・ <u>駅前広場の出入口はバスの軌跡を考慮して展開可能な動線を確保</u>	1台（乗降車）
特急バス バス停	・ 竹田温泉花水月バス停を移設 ・ <u>やまびこ号の車両サイズを考慮し、転回が可能な交通空間を確保</u>	1台（路線バスと共用）

※赤字は新規の整備方針

■路線バスの運行状況

時刻	平日																								土日祝					
	田中線 (平日のみ)		長湯線		梅の木線 (平日のみ)		甘檮線		岡城・原尻の道線 (平日のみ)		高伏～直入線		岩本線 (平日のみ)		馬背野線 (平日のみ)		久保線 月・水・金 刈小野線 火・木		渡瀬線 (火・木)		雄が平線 (月・金)									
	竹田・ 玉来 方面	朝地・ 大野 方面	竹田・ 久住・ 直入 方面	竹田・ 玉来 方面	竹田・ 久住 方面	菅生・甘 檮 方面	竹田 方面	竹田 方面	竹田 方面	竹田・ 玉来 方面	萩 方面	竹田・ 玉来 方面	萩 方面	竹田 方面	宮城 方面	竹田 方面	松本 方面	竹田 方面	明治 方面											
5：00台																														
6：00台																														
7：00台	7:30		7:34	7:27		7:45				7:04														7:43						
8：00台	8:40		8:21			8:26				8:15	8:21			8:16																
9：00台			9:18			9:23				9:41	9:18		9:05				9:31			9:27										
10：00台				10:33			10:26		10:05	10:49							10:15		10:03											
11：00台			11:51	11:45		11:45	11:23		11:01	11:45	11:40	11:16												11:13						
12：00台		12:13		12:33				12:21	12:41				12:51			12:07														
13：00台	13:12		13:03		13:05		13:33			13:30	13:07		13:36	13:53		13:05				13:37										
14：00台		14:10	14:18	14:33						14:37									14:13											
15：00台				15:33			15:03					15:11	15:51											15:15						
16：00台		16:22	16:33			16:05				16:30					16:46		16:02													
17：00台		17:22	17:18				17:26 17:56			17:37												17:37								
18：00台			18:58	18:37																				18:05						
19：00台																														
20：00台																														
21：00台																														
22：00台																														
23：00台																														

平日祝				土日祝			
長湯線		甘檮線		高伏～直入線			
竹田・ 玉来 方面	久住・ 直入 方面	竹田・ 玉来 方面	菅生・ 甘檮 方面	竹田・ 玉来 方面	竹田・ 玉来 方面	竹田・ 玉来 方面	直入 方面
8:21	8:27		8:48				
9:39		9:45	9:43				
	10:33						10:10
11:51			11:15				
	12:33		12:21				
		13:33	13:30				13:10
14:18	14:33						
15:51	15:33		15:30				
16:51			16:30				
	17:22						17:37

平日祝	平日祝														平日祝			
	長湯線		甘檮線		高伏～直入線		甘檮線		高伏～直入線		甘檮線		高伏～直入線		甘檮線		高伏～直入線	
	竹田・ 玉来 方面	久住・ 直入 方面	竹田 方面	菅生・ 甘檮 方面	竹田・ 玉来 方面	直入 方面	竹田・ 玉来 方面	菅生・ 甘檮 方面	竹田・ 玉来 方面	直入 方面	竹田・ 玉来 方面	菅生・ 甘檮 方面	竹田・ 玉来 方面	直入 方面	竹田・ 玉来 方面	菅生・ 甘檮 方面	竹田・ 玉来 方面	直入 方面
	8:21	8:27														8:48		
	9:39		9:45		9:43													
		10:33															10:10	
	11:51															11:15		11:13
		12:33			12:21													
			13:33														13:10	
	14:18	14:33																
	15:51	15:33														15:30		15:15
	16:51				16:21	16:30											16:19	
		17:22																
																		18:05
																	19:49	

②交通施設（タクシー）

1）市民、交通事業者意見

■市民、交通事業者等の駅前広場に対する意見

【タクシー】

- ・ 駅舎からタクシー乗り場が離れる場合は、駅舎からタクシー乗り場までのシェルターを整備してほしい
- ・ 計画案のタクシー待機場は、歩行者が通過するため危険。また、突き出し型でないため、順序が分からなくなることが課題
- ・ タクシーの台数は現状通り6台を想定。減らす場合は、現状の3社×2台から3社×1台の計3台としてほしい
- ・ ロータリーに進入するタクシーは、現在の6台は不要で各社1台の計3台で良い

2）対応方針

以上を踏まえ、タクシーについては、次の通り機能・規模の見直しを行います。

導入施設	整備方針	必要規模
タクシー停車場	・ タクシー停車区画を明示 ・ <u>現状の3社を考慮した台数の確保</u> ・ <u>歩行者がロータリー内を通過しないよう、歩行者動線に配慮</u>	1～2台
タクシープール	・ タクシープールを明示 ・ <u>現状の3社を考慮した台数の確保</u> ・ <u>突き出し型等のタクシー待機の順序が分かる停車区画を確保</u>	2台又は5台

③交通施設（一般車停車場、一般車駐車場、自転車等駐車場）

1）市民、交通事業者意見

■市民、交通事業者等の駅前広場に対する意見

【一般車停車場、一般車駐車場、自転車等駐車場】

- ・ロータリー出入口や駐車場のわかりにくさ
- ・交差点との錯綜
- ・交通空間機能として、送迎等の一部機能を駅前駐車場側に移動させてゆとりを持つべき

2）現状整理

（一般車停車場）

一般車の送迎については、朝夕の時間帯がピーク時間となり、最大で8台程度の渋滞がロータリー内で生じています。その結果、朝夕の時間帯における竹田橋交差点付近での渋滞を引き起こしています。一般車の現状の交通量は市担当職員所感であるため、必要に応じてピーク時間帯の交通量調査が求められますが、現段階ではピーク台数を8台と設定します。

（一般車駐車場（一般車駐車場（時間貸）、月極駐車場））

●一般駐車場（時間貸）、月極駐車場の必要合計台数の算出

一般車駐車場については、62台（うち車いす専用は1台）確保されています。令和5年度における「駅前駐車場」の利用状況をみると、1日あたりの最大利用台数は64台となっています。

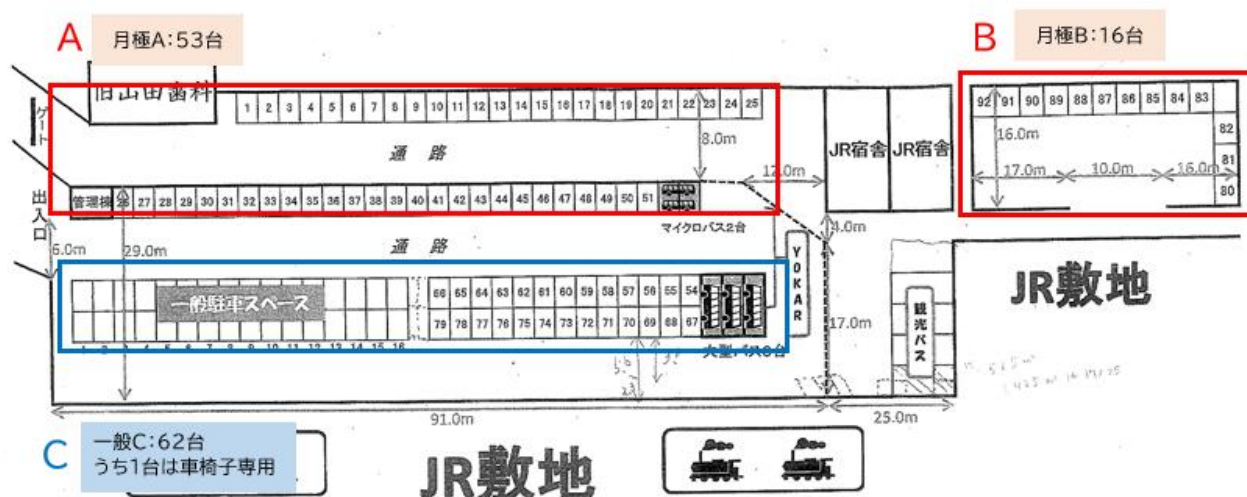
月極駐車場については53台あり、そのほぼすべてが利用されています。

本市では、平成27年度に「竹田市中心市街地駐車場・公園整備検討調査業務委託」を実施し、中心市街地内の駐車場需要を算定しています。当該業務において駅前駐車場については実態調査が行われており、休日の修正回転率が1.2であることから、利用実態のピーク時64台と月極駐車場の最大利用時53台を考慮すると、一般駐車場と月極駐車場をあわせて約98台が必要となります。

$$\{(ピーク時駐車台数：64台) + (月極駐車場：53台)\} \div \text{修正回転率 } 1.2 \div 98 \text{ 台}$$

※観光需要の増加を想定して休日の修正回転率を使用

■現状の駅前駐車場の区画状況



※本業務における検討対象地は A 及び C

■駅前駐車場利用実績（令和5年度）

R5	日	月	火	水	木	金	土	R5	日	月	火	水	木	金	土
4							21	10							
	64	13	17	7	7	11	22		23	17	12	11	13	12	16
	13	11	13	7	7	13	8		15	15	14	15	9	18	22
	21	13	18	7	16	18	25		20	13	17	11	15	13	17
	15	13	9	10	12	12	9		13	13	12	25	13	9	38
5	22							11	12	13	12				
		16	22	32	48	34	11					11	6	12	25
	5	9	16	14	15	13	10		12	13	15	13	16	8	57
	9	17	12	9	6	8	13		19	16	11	22	11	8	22
	16	13	11	11	8	20	18		18	15	13	28	26	13	26
6	16	8	27	11				12	18	22	11	11	10		
					9	7	15							8	17
	21	14	6	13	8	12	28		16	7	9	6	17	18	12
	14	13	12	15	8	20	15		17	11	10	12	10	16	13
	6	17	12	11	8	16	12		13	13	11	12	5	13	11
7	8	14	13	4	3	7		1	7	15	11	11	10	13	10
							5			10	7	7	6	8	12
	11	2	11	8	9	6	15		15	8	11	15	8	7	28
	16	9	10	7	9	8	21		10	11	6	10	10	6	7
	14	16	17	6	6	10	19		11	5	8	5	7	7	23
8	22	9	10	6	4	22	13	2	3	6	6	12			
	5	7											8	5	9
			16	6	10	13	11		10	3	12	9	7	10	20
	11	12	7	6	6	15	34		35	21	16	8	8	11	22
	15	16	18	12	15	11	21		16	11	21	18	17	17	22
9	10	11	11	11	10	19	22	3	21	19	8	10	9		
	14	13	3	9	1									12	40
						20	11		19	15	7	14	13	14	29
	11	11	10	5	6	8	20		20	20	7	10	24	18	15
	10	10	13	9	11	21	21		6	11	10	12	14	14	22
	22	22	10	15	5	8	15		16	12	13	14	12	18	19
	13	9	12	18	11	12	14		16						

■豊後竹田駅前駐車場の状況

調査日	駐車可能台数	実駐車台数	駐車台数（台）		占有率		平均駐車台数	回転率			平均駐車時間（時間）
			延べ	最大	平均	最大		単純	修正（回）	修正（時間）	
11/6(金)	32	20	107	13	27.9	40.6	8.9	0.6	1.5	2.6	4.1
11/14(土)	32	39	229	33	59.6	103.1	19.1	1.2	1.2	4.7	3.9

注1）実駐車台数は、入庫台数を示す

注2）単純回転率：駐車1区画あたりの平均出入り回数を示す数値（単純回転率＝実駐車台数÷駐車可能台数）

注3）修正回転率（回）：駐車1区画あたりに何台を収容することが可能かを示す数値（修正回転率＝入庫台数÷（収容可能台数×ピーク時占有率））

注4）修正回転率（時間）：駐車場の容量がどれほどの時間専有されているかを示す数値（修正回転率（時間）＝単純回転率×平均駐車時間）

これに加えて、本市で都市構造再編集集中支援事業において、地区観光入込客数を 181,910 人/年（令和 5 年度）から 190,000 人/年まで約 8,100 人/年の増加を目指しています。これを一日あたりの観光客数として算定すると約 22 人となります。これに本市の中心市街地への来街手段のうち自家用車を選択した方の割合 64.4%※を乗じると、**約 14 台**の一般駐車場の駐車場需要の増加が見込まれます。

※竹田市中心市街地来街者アンケート結果（平成 27 年実施）

利用実績ピークからの必要台数	観光入込客数の増加による必要台数	合計台数
約 98 台	約 14 台	約 112 台

●月極駐車場の必要台数の算出

月極駐車場については 53 台が確保され、ほぼすべての駐車場が利用されていることから、53 台の確保が必要です。ただし、豊後竹田駅ではパークアンドライド需要を考慮して月極駐車場の台数を設定することが重要です。

パークアンドライド需要量を算定すると**約 10 台**であり、現在の月極駐車場の台数でカバーできていることが伺えます。そのため、整備後も引き続き**53 台を維持**することとします。

【パークアンドライド需要量の算出】

●乗用車等利用人数の算出（ＪＲ豊後竹田駅）

- ・ＪＲ豊後竹田駅を利用する人のうち、自動車を利用する人数を以下の手順で算出する。
- （Ａ）：令和 4 年度のＪＲ豊後竹田駅の 1 日あたり乗降客数を算出（資料：ＪＲ豊後竹田駅提供資料）
- （Ｂ）：令和 4 年国勢調査 常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者数における利用交通手段において、「鉄道・電車及び自家用車」「その他利用交通手段が 2 種類」「利用交通手段が 3 種類以上」の合計割合 1.70％）に（Ａ）を乗じ、ＪＲ豊後竹田駅に自家用車を利用してＪＲ豊後竹田駅に来る人と想定して算出

●算出結果

- ・令和 4 年度 1 日当たり利用者（Ａ）・・・・・・・・・・ 606 人/日
- ・「鉄道・電車及び自家用車」「その他利用交通手段が 2 種類」「利用交通手段が 3 種類以上」の合計割合（Ｂ）・・・・・・・・・・ 1.70％
- ・ＪＲ豊後竹田駅利用自動車台数（Ｃ）・・・・・・・・・・ 10 台/日 ※（Ａ）×（Ｂ）

■利用交通手段の種類数・利用交通手段、常住地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数（15 歳以上）

利用交通手段の種類数・利用交通手段	総数	割合
0_総数	7,853	100.00%
1_徒歩のみ	674	8.58%
2_利用交通手段が 1 種類	6,890	87.74%
3_利用交通手段が 2 種類	134	1.71%
31_鉄道・電車及び乗合バス	-	0.00%
32_鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	-	0.00%
33_鉄道・電車及び自家用車	47	0.60%
34_鉄道・電車及びオートバイ	8	0.10%
35_鉄道・電車及び自転車	7	0.09%
36_その他利用交通手段が 2 種類	72	0.92%
4_利用交通手段が 3 種類以上	14	0.18%
5_利用交通手段「不詳」	141	1.80%

資料：国勢調査

●一般駐車場、月極駐車場の台数の設定

以上より、一般駐車場と月極駐車場の台数は、次の通り設定します。

一般駐車場	月極駐車場	合計
59 台	53 台（現状維持）	112 台以上

（自転車等駐車場）

駐輪場の最大駐輪台数は、50 台です。現状では半数程度が使用されており、現状に合わせて最大駐輪台数の半数となる 25 台と設定します。

3）対応方針

以上を踏まえ、一般車停車場、一般車駐車場、自転車等駐輪場については、次の通り機能・規模の見直しを行います。

導入施設	整備方針	必要規模
一般車停車場	・ 停車区画を明示 ・ バス、タクシー等との交錯の解消	8 台程度
一般車駐車場	・ 市営駐車場の改築	112 台以上
自転車等駐輪場	・ 利用状況に応じて規模縮小	25 台程度

④その他必要機能

その他必要な機能として、令和4年度成果では、「グリーンスローモビリティ等駐車場・発着場」「パーソナルモビリティ等駐車場・発着場」が掲げられています。これらについては、引き続き必要な機能として確保します。

導入施設	整備方針	必要規模
グリーンスローモビリティ等駐車場・発着場	・市内循環路線等の新設と連携し、モビリティ関連施設を設置	必要台数
パーソナルモビリティ等駐車場・発着場	・市内の周遊利便性を向上するため、小型モビリティが収容可能なモビリティ関連施設を設置	必要台数

(2) 駅前広場機能の見直し（観光施設、集客施設）

①観光案内所

1) 市民意見

■市民の駅前広場に対する意見

【一般車停車場、一般車駐車場、自転車等駐車場】

- ・ワクワク感のある駅前空間とすべき（観光ルート案内、観光物産の設置、竹田市の偉人のレクチャー・PR、偉人クイズの関所の設置など）
- ・駅にきた観光客に対する案内の不足
- ・案内板等の不足、わかりにくさ
- ・案内板や看板等のデザインを景観に調和するものに統一（雰囲気づくり）
- ・来訪者がまちなかに行きたくなるような案内が必要（岡城までのルート案内、岡城ライブカメラの設置、デジタルサイネージの有効活用）

2) 現況整理

JR 豊後竹田駅では、令和 6 年度に国際観光案内所としての整備を実施しており、駅舎内に新たに観光案内所を確保しています。そのため、新たな観光案内所の確保は不要と判断しますが、駅舎を出た後の観光案内については既存の観光案内版の移設を含め、配置を検討する必要があります。

3) 対応方針

以上を踏まえ、観光案内所については、次の通り機能の見直しを行います。

導入施設	活用イメージ
観光案内所	・ 竹田温泉花水月の観光案内機能を駅前に集約 ・ <u>新たに整備した国際観光案内所の活用</u> ・ <u>駅前広場等に対する観光案内版の設置検討</u>

②宿泊施設

宿泊施設については市民等による意見はありませんが、今後、民間活力導入の可能性調査等を行いながら導入を検討することとします。

導入施設	活用イメージ
宿泊施設	・既存の職員宿泊所等と連携して、民間収益施設として整備※

③店舗等

1) 市民意見

■市民の駅前広場に対する意見

- ・駅前だけでは確保できない機能は古町で確保
- ・駅と中心市街地を繋ぐため、駅前だけで確保できない機能を古町において補完することが必要（飲食店やビールを買える場所、キリシタン文化を活かした通りづくりなど）
- ・駅前駐車場の立体化と飲食スペースの確保
- ・市民が集まれる飲食や買物ができる場所の確保
- ・コンビニ等の店舗が必要（難しければ、パン等の自動販売機の設置）

2) 現況整理

現在の JR 豊後竹田駅では、北側に 1 件パンを不定期に販売する店舗がありますが、それ以外に店舗等はありません。店舗等を確保する場合は、敷地の制約と店舗等を営業する担い手の確保が必要となります。市民ワークショップでは、すべての機能を敷地の制約がある中で確保することが困難なため、周辺の施設との機能連携を求める意見も挙がっています。

3) 対応方針

店舗等の民間収益施設は、今後、民間活力導入の可能性調査等を行いながら導入を検討することとしますが、竹田橋以南の古町商店街では近年、コーヒーショップ等の新たな店舗の進出も見られ、不足する店舗等の機能については、周辺との連携も視野に入れて確保を図ります。

導入施設	活用イメージ
店舗等	・官民連携での整備を行う場合、民間収益施設として整備 ・民間収益施設としての確保が困難な場合は、周辺施設と連携した機能確保

④ イベントスペース

1) 市民意見

■市民の駅前広場に対する意見

- ・高校生向けのたまり場空間の確保（勉強ができるなど）
- ・玄関口としてのワクワク感の不足
- ・駅前広場（人が集まる手段がない、駅周辺に人が集まらない、駅前が暗い、雰囲気が悪い、案内の不足、名水の庭の水がない等）
- ・駅前広場でのイベントの開催（野菜販売など）
- ・市民が集まれる飲食や買物ができる場所の確保
- ・市民の憩いの場となる滞留空間の確保
- ・子どもが遊べる場所の確保
- ・人が集まり、滞留できる駅前広場

2) 現況整理

現状では交通空間に特化した駅前広場となっており、イベント等を開催するスペースが確保されていません。また、市民意見が特に多く出されている機能であり、イベント時の活用に留まらず、平時からの滞留空間の確保が求められています。

3) 対応方針

以上を踏まえ、イベントスペースについては、次の通り機能の見直しを行います。

導入施設	活用イメージ
イベントスペース	・駅前広場の敷地を活用し、市内イベント時にキッチンカー等が出店できるスペースを整備 ・平時における市民の憩いの場や子どもが遊べる場など、人が集まり滞留できるスペースを整備

(3) 駅前広場機能の見直し（修景施設）

1) 市民意見

■市民の駅前広場に対する意見

- ・ワクワク感のある駅前空間とすべき（観光ルート案内、観光物産の設置、竹田市の偉人のレクチャー・PR、偉人クイズの関所の設置など）
- ・落門の滝から駅までの水の流れの創出
- ・来街者の目を惹くような仕掛けが必要
- ・駅からまちなかにかけての各所に、地面に古地図を埋める等の工夫をすることで誘導
- ・池を残すのであれば、竹田らしさを表現したシンボルのようなもの
- ・駅舎、落門の滝、鉄道車両などを活かしたフォトスポットの設置等により、来街者増に繋げる
- ・立派な駅舎を活かした写真映えする駅（タクシー乗り場の位置調整、フォトスポットの整備）
- ・水を活かした何かができると良い

2) 現状整理

現状の駅前広場には、既設のモニュメントや水利施設等が配置されています。これに加え、市民いう県では、竹田市が輩出した偉人や歴史の魅力を伝える修景施設の確保、楽門の滝等から想起される水の活用、フォトスポットの確保などが望まれています。

3) 対応方針

以上を踏まえ、修景施設については、次の通り機能の見直しを行います。

導入施設	活用イメージ
緑陰空間	・駅前広場の修景のため、空地を活用して緑陰空間を設置
フォトスポット空間	・鉄道や鉄道車両、落門の滝などを活かしたフォトスポットの設置
モニュメント等	・既設のモニュメントの移設や竹田駅前を印象づけるモニュメント等を設置

(4) 駅前広場機能・規模の見直し結果

以上を踏まえ、駅前広場機能・規模の見直し結果を以下に示します。

導入施設	整備方針	必要規模
路線バス バス停	・バス停区画を明示 ・ピーク時の台数に備えて駐車区画を2台確保 ・駅前広場の出入口はバスの軌跡を考慮して展開可能な動線を確保	1台（乗車） 1台（降車）
特急バス バス停	・竹田温泉花水月バス停を移設 ・やまびこ号の車両サイズを考慮し、転回が可能な交通空間を確保	1台
タクシー停車場	・タクシー停車区画を明示 ・現状の3社を考慮した台数の確保 ・歩行者がロータリー内を通過しないよう、歩行者動線に配慮	1～2台
タクシープール	・タクシープールを明示 ・現状の3社を考慮した台数の確保 ・突き出し型等のタクシー待機の順序が分かる停車区画を確保	2台又は5台
一般車停車場	・停車区画を明示 ・バス、タクシー等との交錯の解消	8台程度
一般車駐車場	・市営駐車場の改築	112台以上
自転車等駐輪場	・利用状況に応じて規模縮小	25台程度
グリーンスローモビリティ等駐車場・発着場	・市内循環路線等の新設と連携し、モビリティ関連施設を設置	必要台数
パーソナルモビリティ等駐車場・発着場	・市内の周遊利便性を向上するため、小型モビリティが収容可能なモビリティ関連施設を設置	必要台数
観光案内所	・竹田温泉花水月の観光案内機能を駅前に集約 ・新たに整備した国際観光案内所の活用 ・駅前広場等に対する観光案内版の設置検討	
宿泊施設	・既存の職員宿泊所等と連携して、民間収益施設として整備※	
店舗等	・官民連携での整備を行う場合、民間収益施設として整備 ・民間収益施設としての確保が困難な場合は、周辺施設と連携した機能確保	
交流広場（イベントスペース）	・駅前広場の敷地を活用し、市内イベント時にキッチンカー等が出店できるスペースを整備 ・平時における市民の憩いの場や子どもが遊べる場など、人が集まり滞留できるスペースを整備	
緑陰空間	・駅前広場の修景のため、空地を活用して緑陰空間を設置	
フォトスポット空間	・鉄道や鉄道車両、落門の滝などを活かしたフォトスポットの設置	
モニュメント等	・既設のモニュメントの移設や竹田駅前を印象づけるモニュメント等を設置	

第3章 基本計画案の作成

1. 駅前空間の基本方針

過年度の成果を踏まえ、駅前空間の基本方針を次の通り設定します。

方針① 竹田市中心市街地の玄関口としてふさわしい魅力的な空間の確保

中心市街地（城下町）へのつながりを重視し、歩いて楽しむ魅力をさらに増進するため、駅前広場に安全かつ魅力的な歩行者空間を整備し、まちの玄関口としての魅力向上を図ります。

方針② 歩行者・自動車双方にやさしい安全・安心な駅前広場の整備

歩行者と自動車の動線を区分し、安全かつ利便性の高い駅前広場空間とする。加え、公共交通を含む自動車からの乗り換え客の歩行者動線についてはバリアフリーで豊後竹田駅にアクセスできる環境を整備し、高齢者などの移動弱者にとっても使いやすい駅前広場を目指します。

方針③ 様々なモビリティが集約された公共交通結節点の整備

現在乗入れている鉄道、路線バス、タクシーだけでなく、地域間交通としての特急バスや、地域内交通としてのグリーンスローモビリティ・パーソナルモビリティ等の様々なモビリティが集約された交通拠点としての整備を図ります。

方針④ 持続的かつ効率的な整備

過度な整備ではなく、現状の土地形状を活かしながら効率的な整備を行うことで、事業費と整備効果の適切なバランスを図ります。

また、民間開発意欲との連携を図り、効率的かつ持続的な運営が可能な施設整備を目指します。

方針⑤ 市民や来街者に愛され、憩いの場となる駅周辺整備【新規追加】

本市の玄関口として城下町としての歴史を伝え、市民や高校生、来街者の憩いの場となる広場の整備を図ります。また、整備検討に当たっては市民等との綿密な意見交換を行い、整備のプロセスを通じて駅前空間への愛着の醸成やまちづくりに対する意識の醸成を図ります。

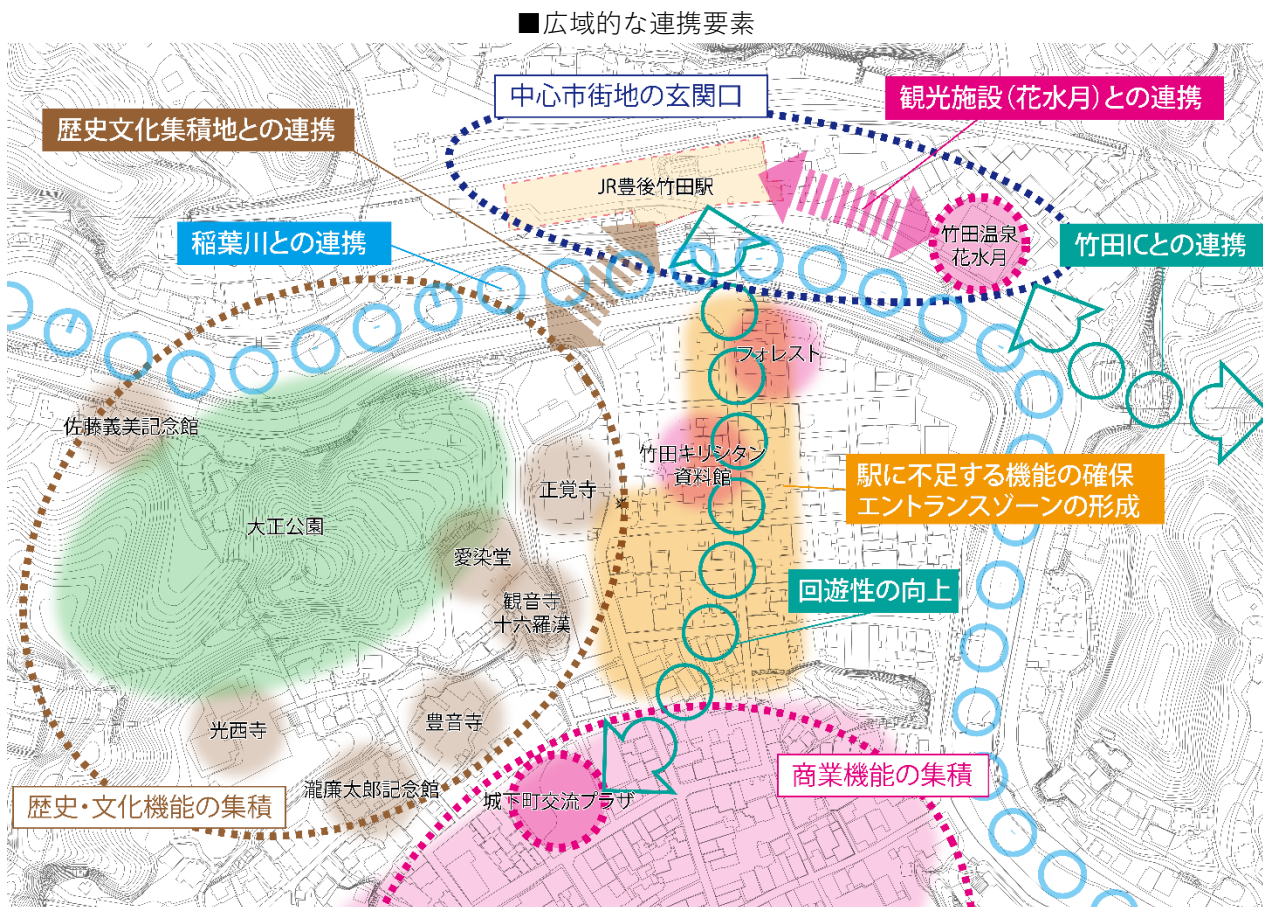
2. 広域的な連携の考え方

(1) 広域的な連携要素

JR 豊後竹田駅は、中心市街地の西側に位置します。これまで本市では、中心市街地の交流の拠点となる城下町交流プラザの整備をはじめ、道路の美装化や商店街沿道の修景整備、無電柱化整備などに取組んできました。しかしながら、城下町の中心部と JR 豊後竹田駅をつなぐ古町通りにおいては、空き店舗化が目立ち、賑わいが十分に発揮できておらず、回遊性の向上につなげられていないことが課題となっています。また、竹田温泉花水月が近傍に位置するものの、周辺整備にこれまで取り組めておらず、稲葉川西側市街地の再生が求められます。

JR 豊後竹田駅周辺整備を契機として、城下町の中心部と連携したにぎわいの回復や稲葉川西側における本市の玄関口の形成に向けた様々な連携が考えられ、以下を踏まえながら、駅前広場を計画していく必要があります。

- 中心市街地の玄関口の形成に向けた「花水月との連携」
- 中心商業地との回遊性の向上、にぎわい回復に向けた「商業集積地との連携」
- 歴史・文化資源集積地への観光案内、散策路の整備などの「観光資源による回遊促進」
- JR 豊後竹田駅前を流れる稲葉川との親水空間の確保や散策路の活用整備などの「稲葉川との連携」
- 竹田 IC から中心市街地への人の誘導を促す「竹田 IC との連携」



(2) 広域的な連携方針

● 中心市街地の玄関口の形成に向けた「花水月との連携」

- ・ JR 豊後竹田駅前広場の整備に合わせて、駅と竹田温泉花水月を繋ぐ県道竹田五ヶ瀬線の歩道未整備区間における歩道整備を促進します。
- ・ 竹田温泉花水月の観光案内機能を JR 豊後竹田駅舎内に移転し、観光の拠点機能の向上を図ります。
- ・ JR 豊後竹田駅から竹田温泉花水月までの一体的な空間を形成するため、将来的な歩道の拡幅や沿道土地利用の転換など、一体性を高める空間形成を検討します。

● 中心商業地との回遊性の向上、にぎわい回復に向けた「商業集積地との連携」

- ・ 敷地規模の制約のある JR 豊後竹田駅のみでは市民等から意見が挙がっている店舗等の機能すべてを確保することが困難であることから、古町通りの店舗等と連携して必要な機能の確保を図ります。
- ・ 城下町中心部と JR 豊後竹田駅を繋ぐ古町通りにおいては、更なる回遊性の向上に向けて、空き店舗対策や本市の名水の魅力を観光に活かす水路改修を実施し、中心市街地へのエントランスゾーンの形成を図ります。

● 歴史・文化資源集積地への観光案内、散策路の整備などの「観光資源による回遊促進」

- ・ 城下町に点在する歴史的・文化的資源を活用した観光の魅力向上に向けて、駅舎内に整備された観光案内所と合わせて、城下町内や市内の観光資源、観光ルート等を案内する観光案内版の整備を検討します。
- ・ JR 豊後竹田駅の背景に位置する落門の滝は固有の魅力となっており、引き続きこの景観を保全するため、落門の滝の改修を推進します。
- ・ 将来的にはパーソナルモビリティやグリーンスローモビリティ等を活用した観光ルートの開発を行い、JR 豊後竹田駅を起点とした観光の魅力向上を図ります。
- ・ 歴史的・文化的資源が点在する歴史文化集積地の中心に位置する大正公園については、中心市街地や九重連山を一望できるポテンシャルを有している一方で、散策路や休憩施設等の老朽化の進行が著しいことから、将来的に展望スポットとして大正公園の再整備を検討します。

● JR 豊後竹田駅前を流れる稲葉川との親水空間の確保や散策路の活用整備などの「稲葉川との連携」

- ・ “名水と歴史のふるさとの川”である稲葉川は、来街者等を迎える空間として、「災害復興」と「地域活性化」の願いを込めて行われていた「竹ほたる」の復活に向けて働きかけるとともに、将来的には駅前空間と連続した親水空間の確保を検討します。
- ・ 稲葉川沿いの遊歩道は、稲葉川やすらぎ公園やおたやま公園、三日月岩を通り岡城跡に至るまで続いており、市民や来街者が散策を楽しめる回遊動線として、歩きやすい歩行者空間の確保や歩行援助施設の整備・充実を図ります。

● 竹田 IC から中心市街地への人の誘導を促す「竹田 IC との連携」

- ・ 中九州自動車道竹田 IC と中心市街地との連携を高めるため、来街者に対して分かりやすい駅前駐車場の整備を図ります。
- ・ 竹田 IC から中心市街地への誘導を促す案内看板等、分かりやすい回遊案内を検討します。

3. 豊後竹田駅前広場の導入施設

駅前広場計画指針に基づき算出された施設規模や、市民ワークショップ、交通事業者等の意見を踏まえ、以下の施設を導入します。

(1) 交通空間に導入する機能・規模

<交通結節機能>

①路線バス 乗降場：1台（乗車・降車）

- ・現在、路線バスはロータリー内に乗り入れされていますが、停車区画が明確でなく送迎車やタクシー等との交錯の危険性があるため、駐車区画を明確化します。

②特急バス 乗降場：1台（路線バスと共用）

- ・現在、特急バス（やまびこ号）は、駅前ロータリーの侵入が困難であるため、近傍に位置する花水月で乗降していますが、交通結節機能の集約を図るため、特急バス（やまびこ号）の駐車区画を1台確保します。ただし、路線バスと特急バスの駐車区画は共有することとします。

③タクシー停車場：1台、タクシープール：2台

- ・駅前広場計画指針及びタクシー事業者へのヒアリング結果を踏まえ、タクシー停車場1台、タクシープールを2台確保します。
- ・タクシープールは、タクシー停車場へ行く順序を明確化するため、突き出し型等の配置とします。
- ・現状は、駐車区画が明確でなく送迎車や路線バス等との交錯の危険性があるため、駐車区画を明確化します。

④一般車停車場：乗降場2台、一般車短時間駐車場：6台

- ・駅前広場計画指針に基づく算定結果は4台ですが、竹田橋交差点付近のピーク時の渋滞の改良を図るため、一般車乗降場は2台、一般車短時間駐車場は6台の合計8台を確保します。

⑤自転車等駐輪場：現状の約半数

- ・現状の利用状況を考慮して、現状の約半数となる25台を確保します。

⑥グリーンスローモビリティ等駐車場・発着場：1台

- ・市内循環路線等の新設と連携し、モビリティ関連施設を設置します。

⑦パーソナルモビリティ等駐車場・発着場：2台（現状維持）

- ・市内の周遊利便性を向上するため、小型モビリティが収容可能なモビリティ関連施設を設置します。

(2) 環境空間に導入する機能

<交流機能>

①観光案内所：既設の活用

- ・竹田温泉花水月の観光案内機能を駅前に集約するため、新たに整備した国際観光案内所を有効に活用します。
- ・本市の中心市街地の玄関口として、観光客等に対して観光周遊を促し、本市の歴史・文化を伝えるための観光案内版の設置を検討します。

②交流広場（イベントスペース）：新設

- ・平時には市民や高校生、観光客等が憩うことができるとともに子どもたちの遊び場となり、イベント時にはキッチンカー等を含めて催しができる滞留空間として広場を整備します。
- ・整備に当たっては、市民等と十分に意見交換を行い、意見交換を通じて広場に対する愛着の醸成を図るとともに、市民等から愛される広場整備に努めます。

③フォトスポット空間：新設

- ・豊後竹田駅を象徴する鉄道や鉄道車両、駅舎、落門の滝などを活かしたフォトスポット空間の確保を図ります。

<都市環境形成機能>

①店舗等

- ・官民連携での整備を行う場合、民間収益施設として整備します。
- ・民間収益施設としての確保が困難な場合は、周辺施設と連携した機能確保を図ります。

②宿泊施設

- ・既存の職員宿泊所等と連携して、民間収益施設として整備します。

③緑陰空間

- ・駅前広場の修景のため、空地を活用して緑陰空間を設置します。

④モニュメント

- ・既設のモニュメントの移設や竹田駅前を印象づけるモニュメント等を設置します。
- ・現在、JR 豊後竹田駅に隣接して立地する旧山田歯科の記憶を残し、駅前空間に活用する方策を検討します。

⑤景観・景観軸

- ・JR 豊後竹田駅から城下町への繋がりを強化するため、駅改札口から城下町への視覚的なつながりを重視した景観軸の形成や歩行者空間の確保を図ります。
- ・JR 豊後竹田駅舎の後背に位置する落門の滝は、本市の駅前の景観を形成する上で重要な景観・観光資源となることから、視点場の確保など、楽門の滝と調和した空間の形成を図ります。

4. 駅前広場整備のポイントの整理

駅前広場内の施設配置は、第2章で整理した導入機能を配置するとともに、次に示す「駅前広場の整備ポイント」を踏まえて、配置を行います。

▼駅前広場の整備ポイント

<R4 竹田駅周辺整備調査・検討業務委託>

■交通空間の整備ポイント

- ・ 駅舎から城下町に連続的な歩行者空間の確保
- ・ 駅舎周辺の歩行者向けの広場整備
- ・ 歩行者動線と自動車動線の分離
- ・ 前面道路と一体的な整備による自動車動線の安全性向上
- ・ 大型バスが乗入れ可能なバス動線の整備
- ・ 様々なモビリティが発着可能な結節機能の整備

■その他

- ・ 現状の土地形状を基本とした整備
- ・ 民間ノウハウを活かした施設整備・運営

<市民・交通事業者等の意見>

■交通空間の整備ポイント

- ・ 駅前広場の出入口バスの軌跡を考慮した展開可能な動線を確保
- ・ バス、タクシー等の様々なモビリティの交錯の解消
- ・ 突き出し型等のタクシー待機の順序が分かる停車区画の確保
- ・ 交通案内版、観光案内版などの動線の明確化に向けた施設の設置

■環境空間の整備ポイント

- ・ 歩行者向けの広場の憩い、滞留の場としての整備
- ・ 鉄道や鉄道車両、落門の滝などを活かしたフォトスポットの設置
- ・ 駅前を印象づけるモニュメントの設置

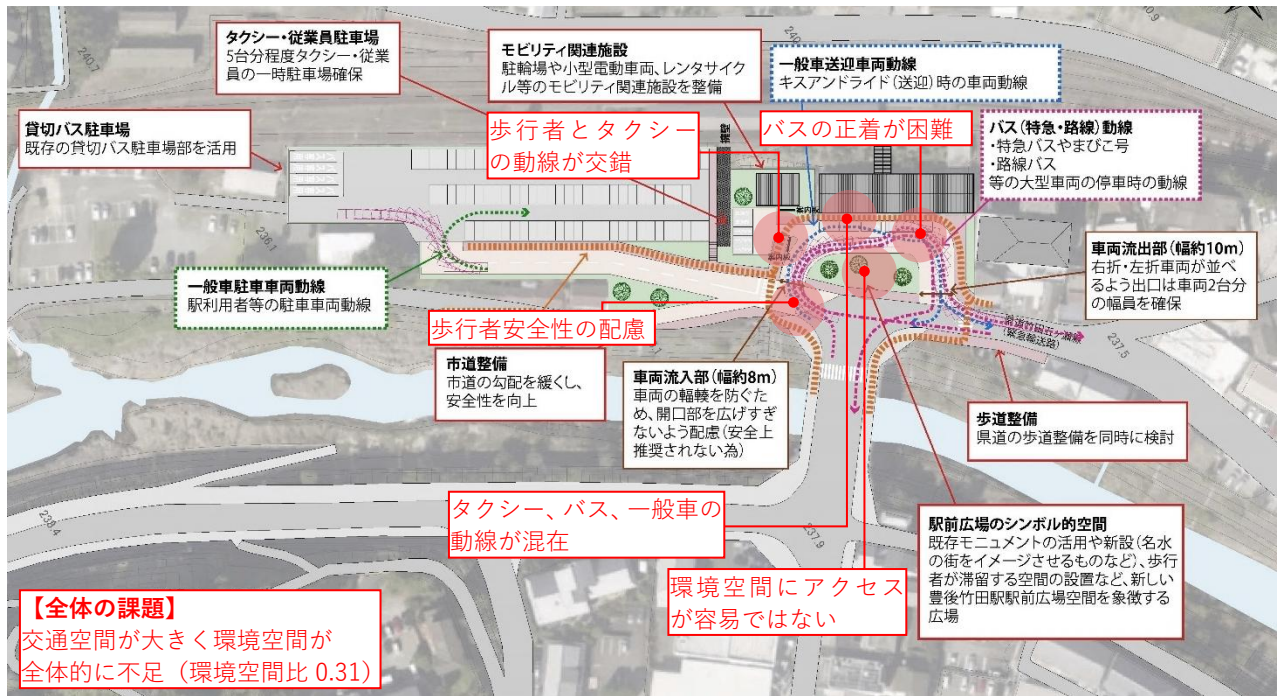
5. 現状の配置を活かした配置計画、動線計画の検討

(1) 過年度の計画案の課題

過年度の計画案では、現状のロータリー等の配置状況を踏まえた計画図の検討が行われています。

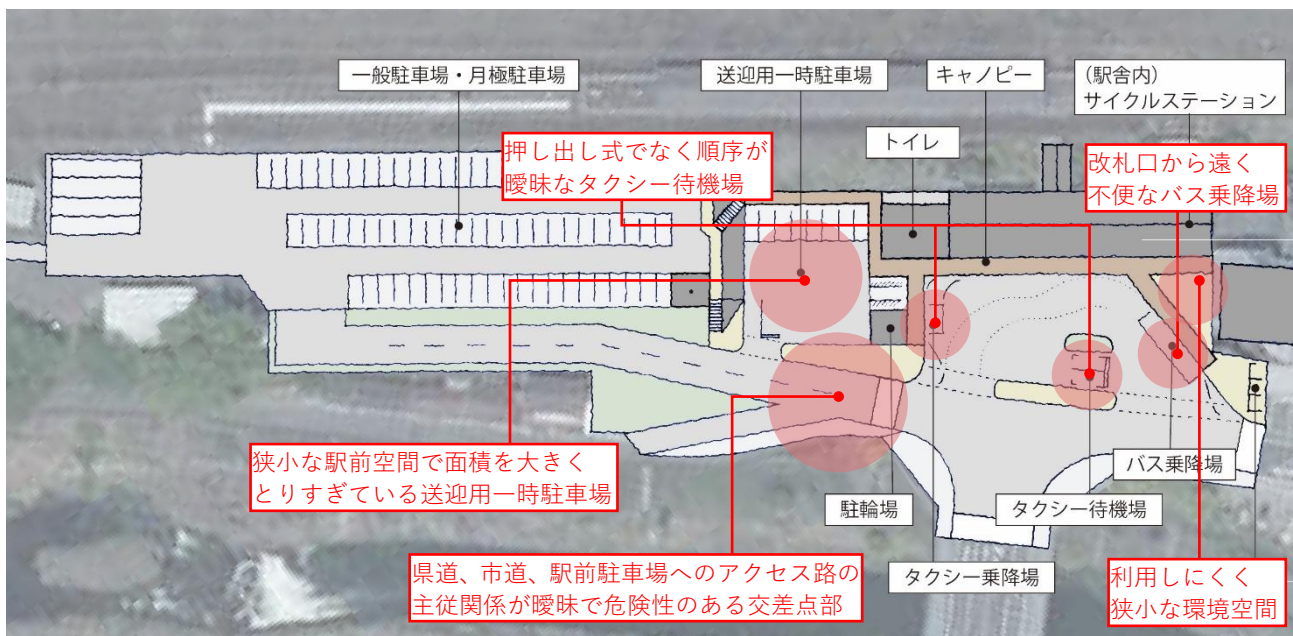
①令和4年度の計画案の課題

交通事業者等へのヒアリングや市民ワークショップでの意見を踏まえた令和4年度の計画案の課題は、次の点が挙げられています。



②令和5年度計画案の課題

令和4年度計画案の課題を踏まえ、令和5年度に計画案の見直しが行われています。本業務では、以下に令和5年度計画案の課題を示します。



(2) 配置計画の検討

現状の交通空間の配置を基本として交通空間の機能を駅舎前面のエリアに集約し、交通空間と駅前駐車場の間に新たに環境空間を確保できるように配置します。

【配置計画のポイント】

①交通空間

- ・ 既存の交通空間の配置を基本とし、高速バス（やまびこ号）が展開できる規模とするため、後述する軌跡の検討を踏まえた配置とします。

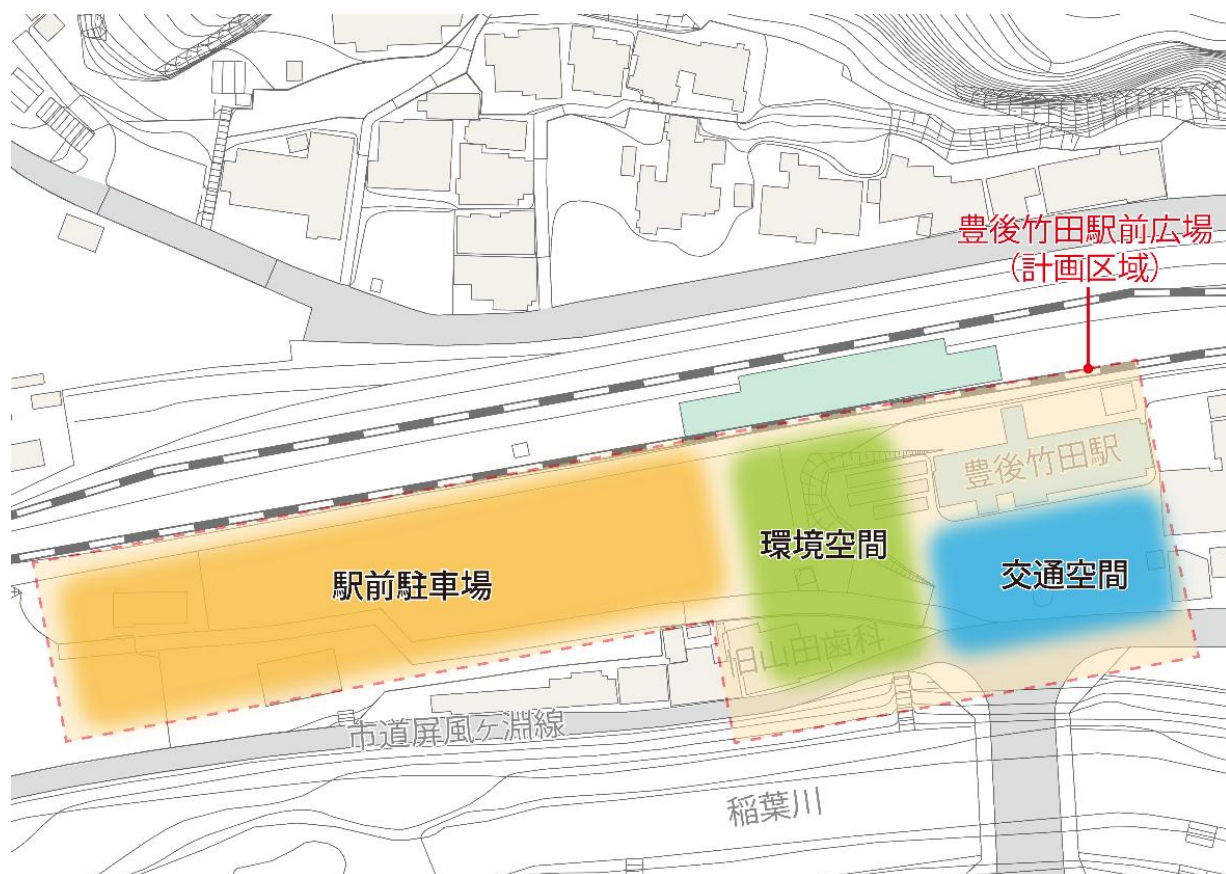
②環境空間

- ・ 既存の盛土部分を一部削ることにより、環境空間確保することとします。
- ・ 交通空間と隣接して配置することにより、公共交通利用者等の環境空間利用を促進します。

③駅前駐車場

- ・ 既存の高低差のある地形条件を活かすため、現状の配置を基本とします。
- ・ 必要な駐車台数の確保が困難な場合は、隣接する駐車場や低未利用地の取得を検討します。

▼現状の交通空間の配置を基本とした配置計画



(3) 動線計画の検討

車両動線は、現況のロータリーから変化しませんが、県道竹田五ヶ瀬線と市道屏風ヶ淵線、駅前駐車場への進入路が交錯するため、県道竹田五ヶ瀬線及び市道屏風ヶ淵線と駅前駐車場への進入路の主従関係を明確化します。

歩行者動線は、JR 豊後竹田駅と竹田橋南側を繋ぐ歩行者動線を主要な動線とし、県道竹田五ヶ瀬線、市道屏風ヶ淵線、駅前駐車場進入路の交差点部は、横断歩道の設置や見通しの確保など、歩行者の安全確保策を講じることを前提とした動線計画とします。

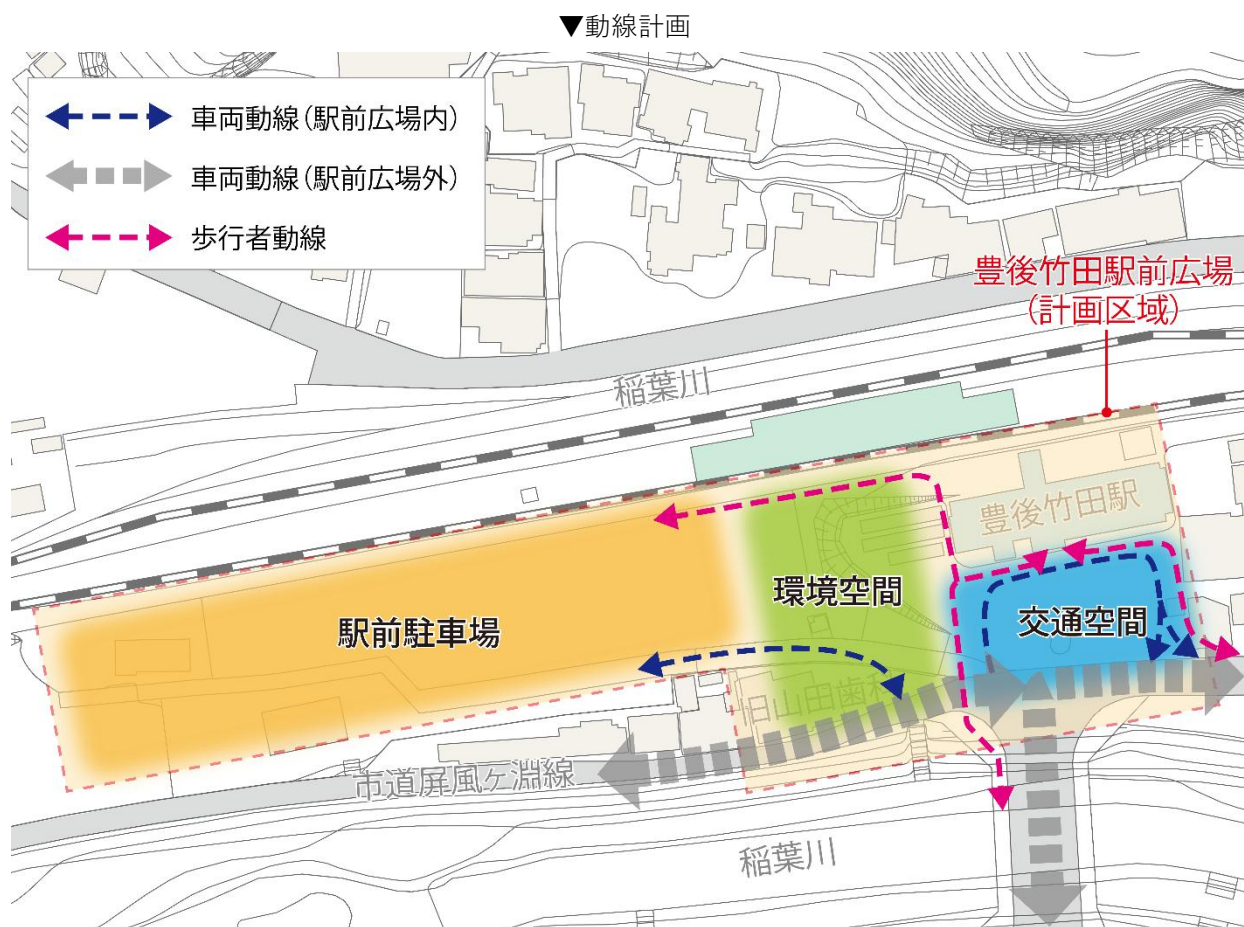
【動線計画のポイント】

①車両動線

- ・ 交通空間の車両の動線は、現状の駅前ロータリーと同様の動線とします。
- ・ 県道竹田五ヶ瀬線と市道屏風ヶ淵線を主要な車両動線とし、駅前駐車場へのアクセス路は市道屏風ヶ淵線にアクセスする通路として、線形を設定します。

②歩行者動線

- ・ 交通空間を取り囲むよう歩行者動線を配置します。
- ・ 環境空間と交通空間の間に歩行者動線を配置し、竹田橋へ横断する主要な歩行者動線とします。
- ・ 駅前駐車場へアクセスする歩行者動線は、環境空間内での歩行者と利用者の交錯を避けるため、環境空間の周囲に配置します。

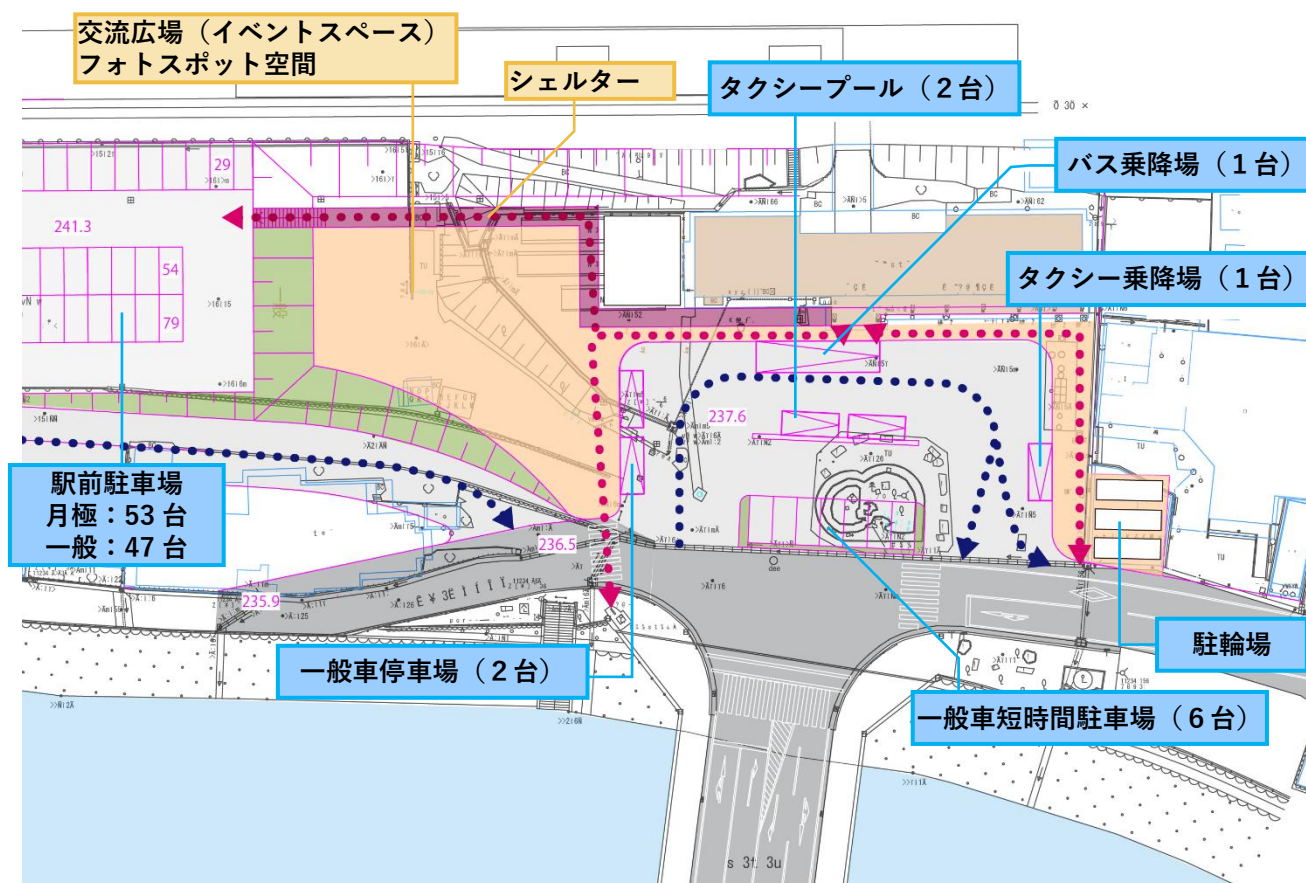


(4) 基本計画（案）の作成

これまで検討されてきた基本方針や導入機能・規模、配置計画、動線計画を踏まえ、以下に基本計画図を示します。①現状の配置を活かした空間配置、②城下町との連続性に配慮した空間配置ともに、警察協議が完了した計画図ではないため、今後、協議により安全性の確保等の観点から変更となる場合があります。

また、環境空間の位置は設定していますが、交流機能や都市環境形成機能の具体的な配置については、今後、市民ワークショップ等により協議をしながら決定していきます。

①現状の配置を活かした空間配置



■概算面積

	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積（㎡）	1,000	660	3,240

■駅前駐車場 駐車台数

	現況	計画案
月極駐車場	53 台	53 台
時間貸駐車場	62 台	47 台
合計	115 台	100 台

▼イメージパース



▼概算事業費

▼計画図（案1）

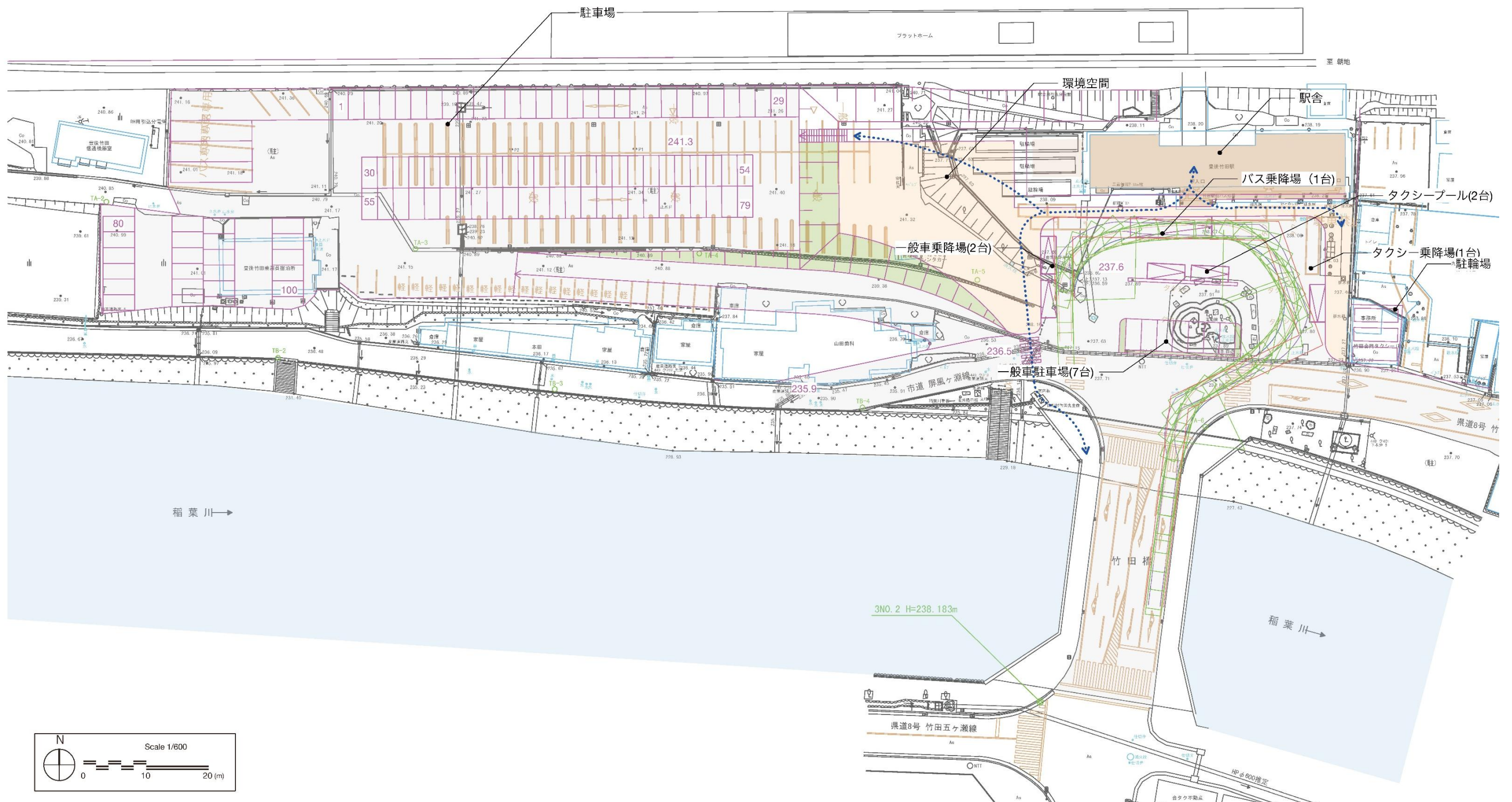
- ・ 交通ロータリーを現況の位置に設置し、駐車場とロータリーの間に環境空間を確保する
- ・ 駐車台数について

	現況	計画
月極	53	53
一般	62	47

- ・各面積について

	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積(m2)	1,000	660	3,240

環境空間比：0.39



6. 周辺との関係性に配慮した配置計画、動線計画の検討

過年度成果を基本とした配置計画、動線計画は、敷地内の関係性のみに着目した計画案となっていますが、JR 豊後竹田駅周辺には様々な連携要素が分布していることから、周辺との関係性に配慮した検討が求められます。

(1) 配置計画を検討する上で重要な要素

JR 豊後竹田駅周辺との関係性を踏まえ、配置計画を検討する上で重要な要素を抽出します。

① JR 豊後竹田駅改札口から城下町に至る軸線

- ・現状の JR 豊後竹田駅の改札口からは城下町に向けて一直線に視線が抜ける関係性が形成されていますが、駅前ロータリーに停車する車両やモニュメント等により視線が遮られており、駅前と城下町との関係性が希薄になっているため、JR 豊後竹田駅から竹田橋、城下町（古町通り）に至る一直線の軸線を重視した配置計画を検討する必要があります。

② 駅舎と背景に位置する落門の滝との関係性に配慮

- ・ロータリーや竹田橋から駅舎を見渡すと背景には落門の滝の滝が流れ、他にはない固有の景観が形成されています。しかし、駅前にはロータリーが配置されており、駅前から眺めるための視点場の確保が困難となっており、駅舎と落門の滝が形成する景観の有効な活用が求められます。

③ 駅プラットフォームや背景の落門の滝が一望できる高低差を考慮

- ・駅前駐車場から駅プラットフォームを眺めると、列車や背景の落門の滝が一体となった固有の景観が形成されており、周囲よりも高さのある地形条件がこの景観を可能としています。再整備にあたっては、この地形条件を活かした配置計画が求められます。

▼配置計画を検討する上で重要な要素



(2) 駅前広場の空間配置

城下町との連続性に配慮し、JR 豊後竹田駅改札口から城下町までの一連の軸線を意識して環境空間を配置するとともに、花水月利用者にとっても利用しやすい位置に環境空間を配置します。

また、長年課題となっていた道路と駅前広場（ロータリー）との交錯を解消する配置とします。

【配置計画のポイント】

①交通空間

- ・ 県道竹田五ヶ瀬線、市道屏風ヶ淵線、駅前ロータリー、駅前駐車場への進入路といった現状の動線の交錯を解消するため、市道屏風ヶ淵線のみ接続する交通空間の配置とします。
- ・ 既存の交通空間の配置を基本とし、高速バス（やまびこ号）が展開できる規模とするため、後述する軌跡の検討を踏まえた配置とします。
- ・ 交通空間内で駅前駐車場へのアクセスや各種車両の動線処理を実施します。

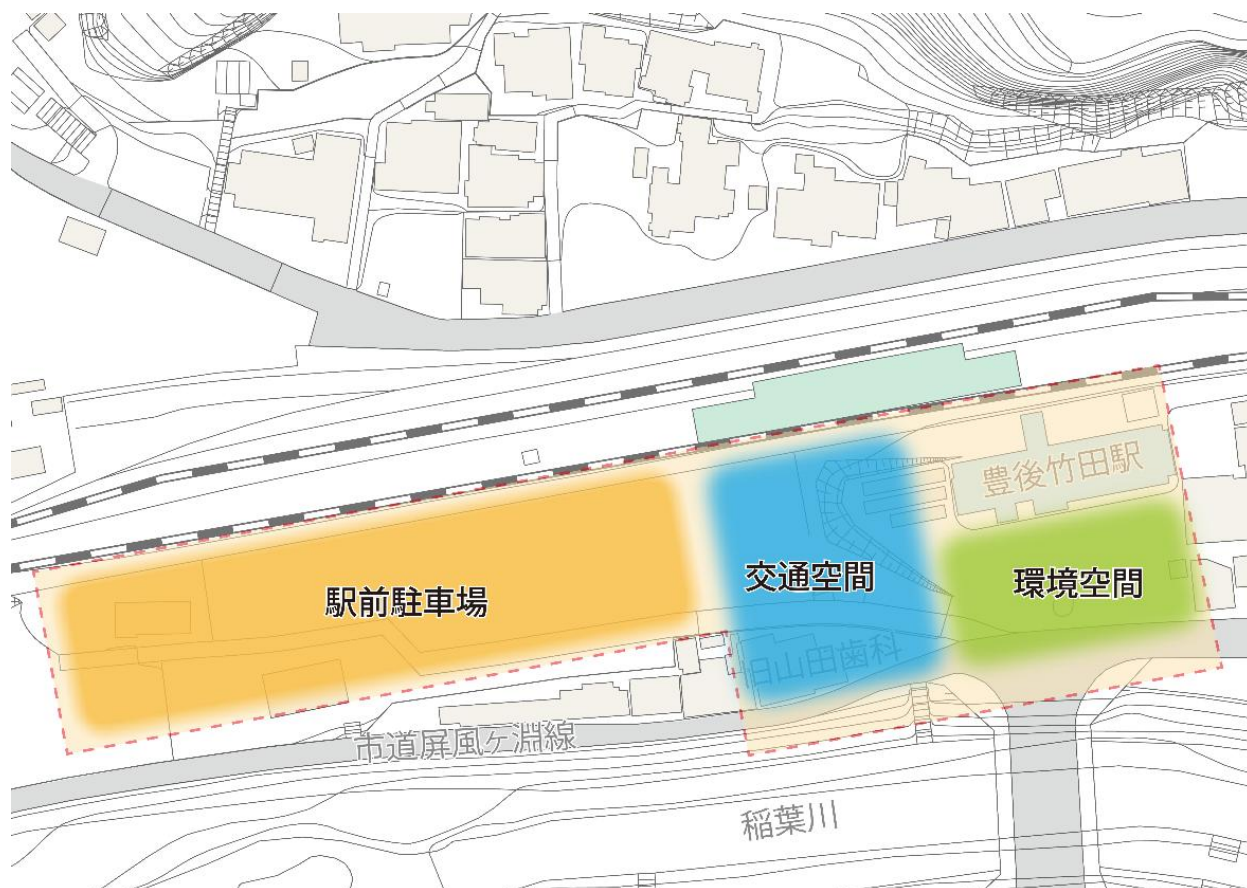
②環境空間

- ・ 駅改札口、竹田橋、城下町（古町通り）までの空間形成を図るため、一直線となる軸線に配慮して駅舎前面に環境空間を配置します。
- ・ 駅利用者と花水月利用者の両者にとって利用しやすい位置とするため、駅改札口と花水月から駅に向かう動線に接続可能な位置に環境空間を配置します。

③駅前駐車場

- ・ 既存の高低差のある地形条件を活かすため、現状の配置を基本とします。
- ・ 必要な駐車台数の確保が困難な場合は、隣接する駐車場や低未利用地の取得を検討します。

▼周辺との関係性に配慮した配置計画



(3) 車両の動線計画

②城下町との連続性に配慮した空間配置

車両動線は、現状の交差点部の交錯を解消する動線とします。

歩行者動線は、JR 豊後竹田駅と竹田橋北側を繋ぐ歩行者動線を主要な動線とし、駅から城下町への流れ、城下町から駅への流れの円滑化を図ります。

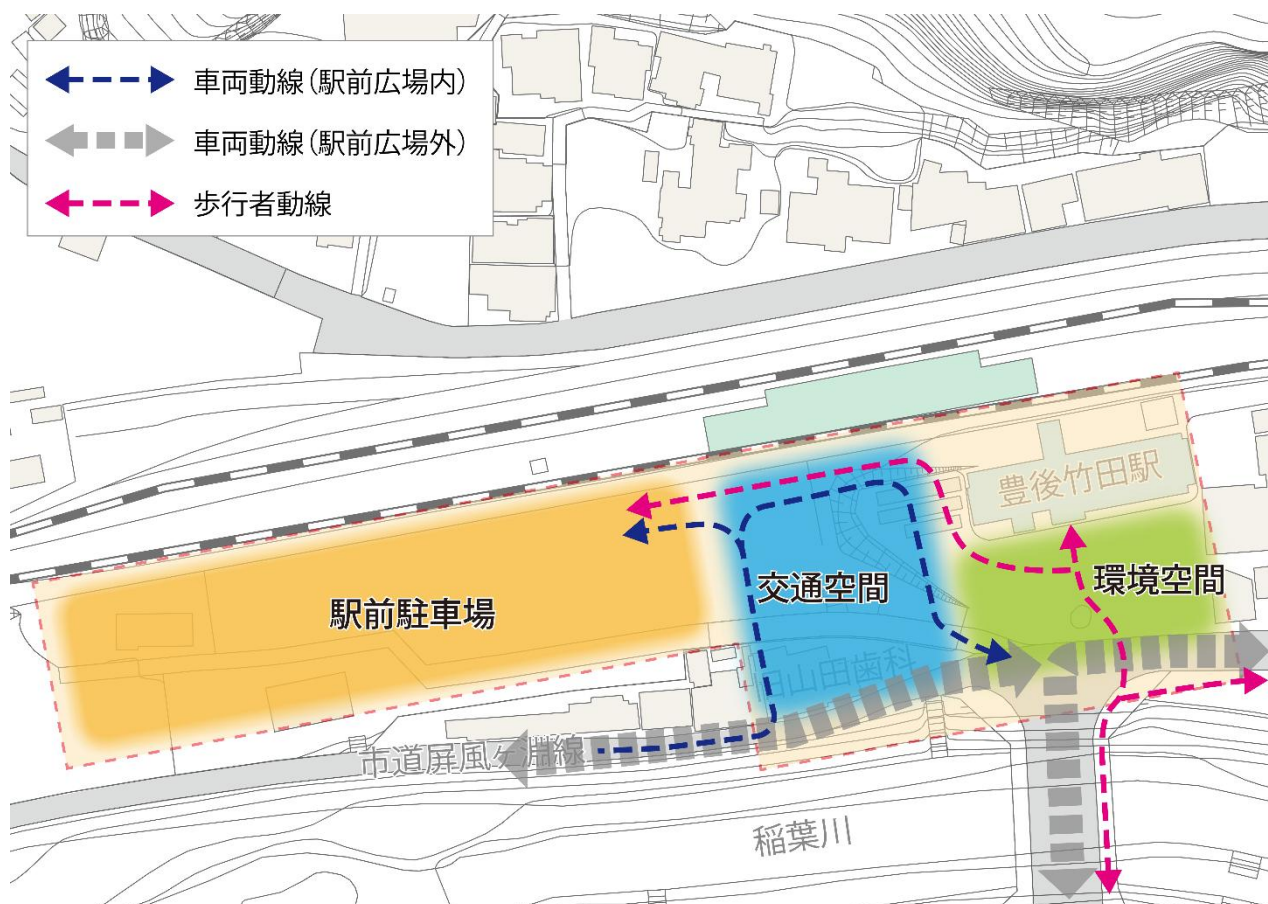
【動線計画のポイント】

①車両動線

- ・ 県道竹田五ヶ瀬線と市道屏風ヶ淵線を主要な車両動線とし、駅前広場内の車両動線は県道・市道に接続する動線とします。
- ・ 交通空間の車両の動線は、市道屏風ヶ淵線に接続させて現状の交差点部の交錯を解消します。
- ・ 駅前駐車場へのアクセス路は、安全性と分かりしやすさの両面を考慮し、交通空間内で処理することとします。
- ・ これまで市道屏風ヶ淵線南側から北側へ向かう車両は、交通空間に進入させて県道竹田五ヶ瀬線に接続するよう動線を変更し、朝夕のピーク時の市道屏風ヶ淵線の抜け道としての活用の抑制を図ります。

②歩行者動線

- ・ 城下町に向けて支障なく円滑に歩行できる歩行者動線とします。
- ・ 車両との交錯を可能な限り避けるため、交通空間から城下町に向かう動線は、歩道の確保等、安全な歩行空間の確保が可能な場合に限り、確保することとします。
- ・ 駅前駐車場へアクセスする歩行者動線は、歩行者の安全性を確保するため、交通空間の周囲に配置します。

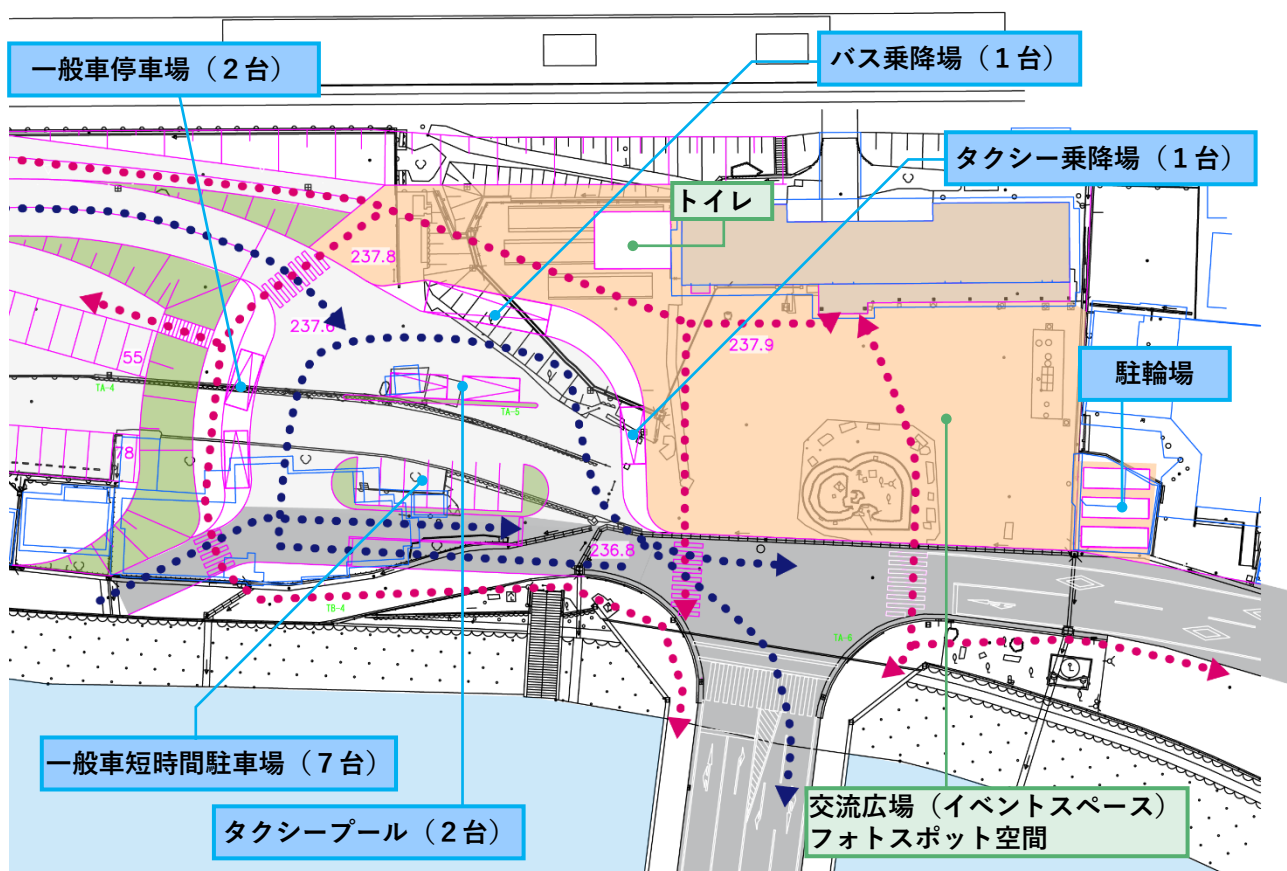


(4) 基本計画（案）の作成

配置計画及び動線計画を踏まえ、複数の計画案を検討しており、以下に各計画案を示します。

計画案 2-1：環境空間を広く確保し、竹田橋両側の歩道へのアクセスに配慮

- ・ 環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性や城下町とのつながりを確保
- ・ 交通空間の規模を最小限とし、最大限の環境空間の面積を確保
- ・ 環境空間を広く確保することで、竹田橋両側の歩道へのアクセスを確保
- ・ 駅前駐車場台数は、必要台数を下回る 99 台を確保
- ・ 市道屏風ヶ淵線は、対面通行が可能となるように一部拡幅



▼概算面積

	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積（㎡）	1,073	1,210	3,015

▼駅前駐車場 駐車台数

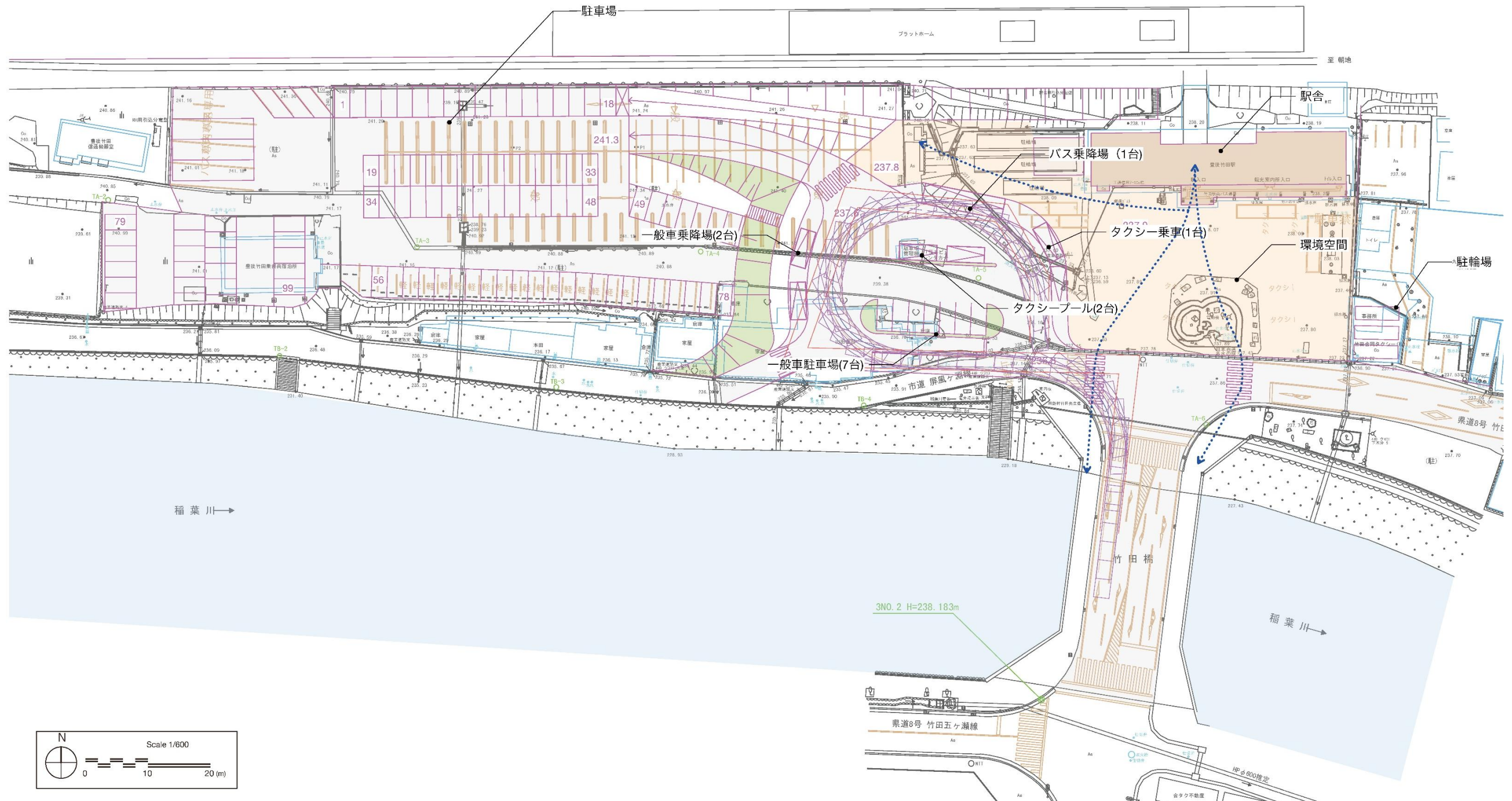
	現況	計画案
月極駐車場	53 台	53 台
時間貸駐車場	62 台	46 台
合計	115 台	99 台

▼計画案 2-1

- ・ 駐車台数について

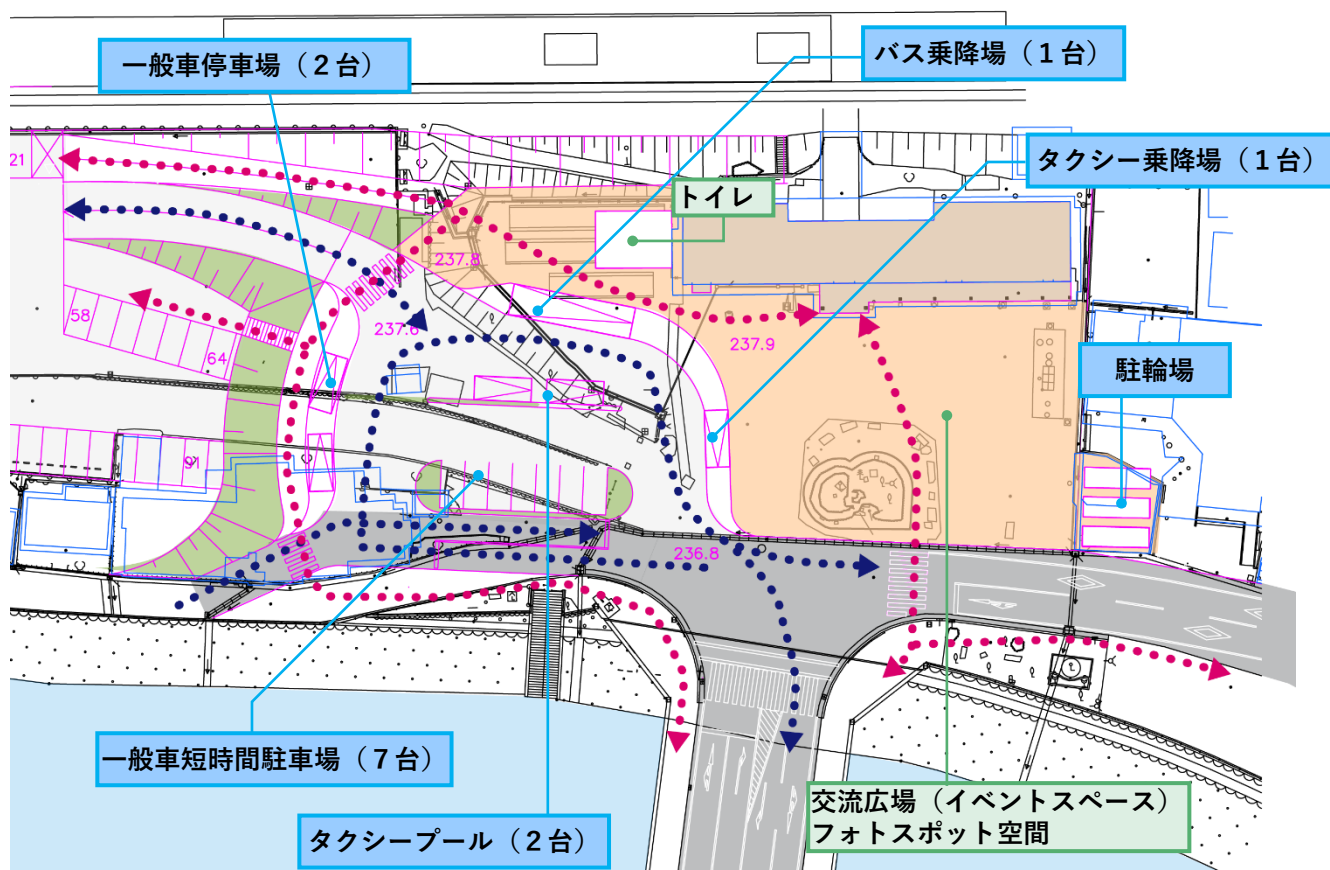
	現況	計画
月極	53	53
一般	62	46

- 環境空間比：0.53



計画案 2-2：環境空間を縮小し、駅前駐車場の台数を最大限確保

- ・ 環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性や城下町とのつながりを確保
- ・ 交通空間の規模を最小限とし、環境空間の面積を計画案 1 に比べて縮小することで、駅前駐車場に必要な規模を確保
- ・ 環境空間から竹田橋へのアクセスは、北東側及び車両動線が輻輳しない市道屏風ヶ淵線上に確保し、市道屏風ヶ淵線と稲葉川の間に歩道空間を確保
- ・ 市道屏風ヶ淵線は、対面通行が可能となるように一部拡幅



▼概算面積

	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積（㎡）	1,073	920	3,015

▼駅前駐車場 駐車台数

	現況	計画案
月極駐車場	53 台	53 台
時間貸駐車場	62 台	59 台
合計	115 台	112 台

▼計画案 2 - 2

- ・環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性やまちとのつながりを確保する
- ・ロータリーは環境空間の横に配置する

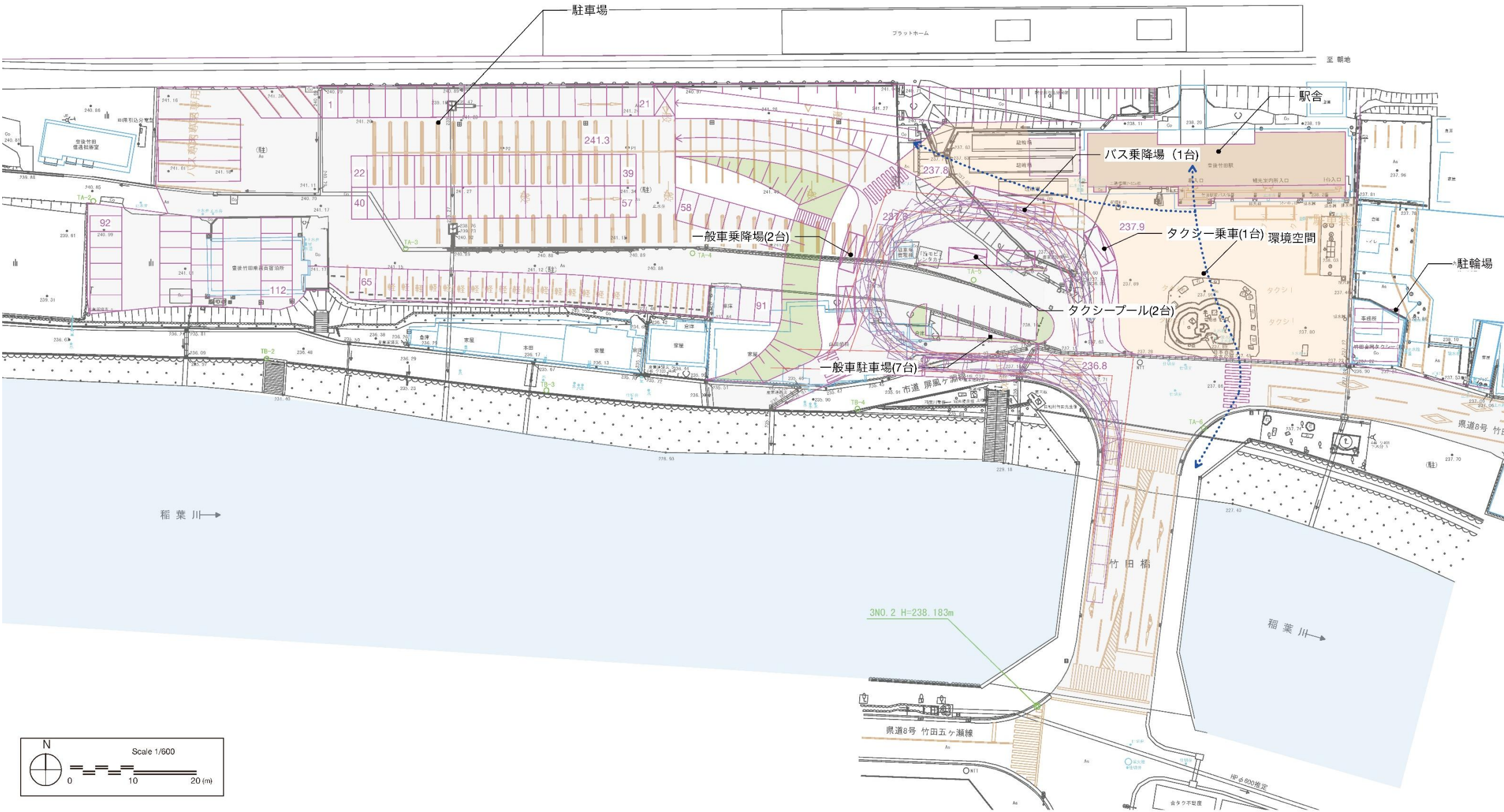
・駐車台数について

	現況	計画
月極	53	53
一般	62	59

・各面積について

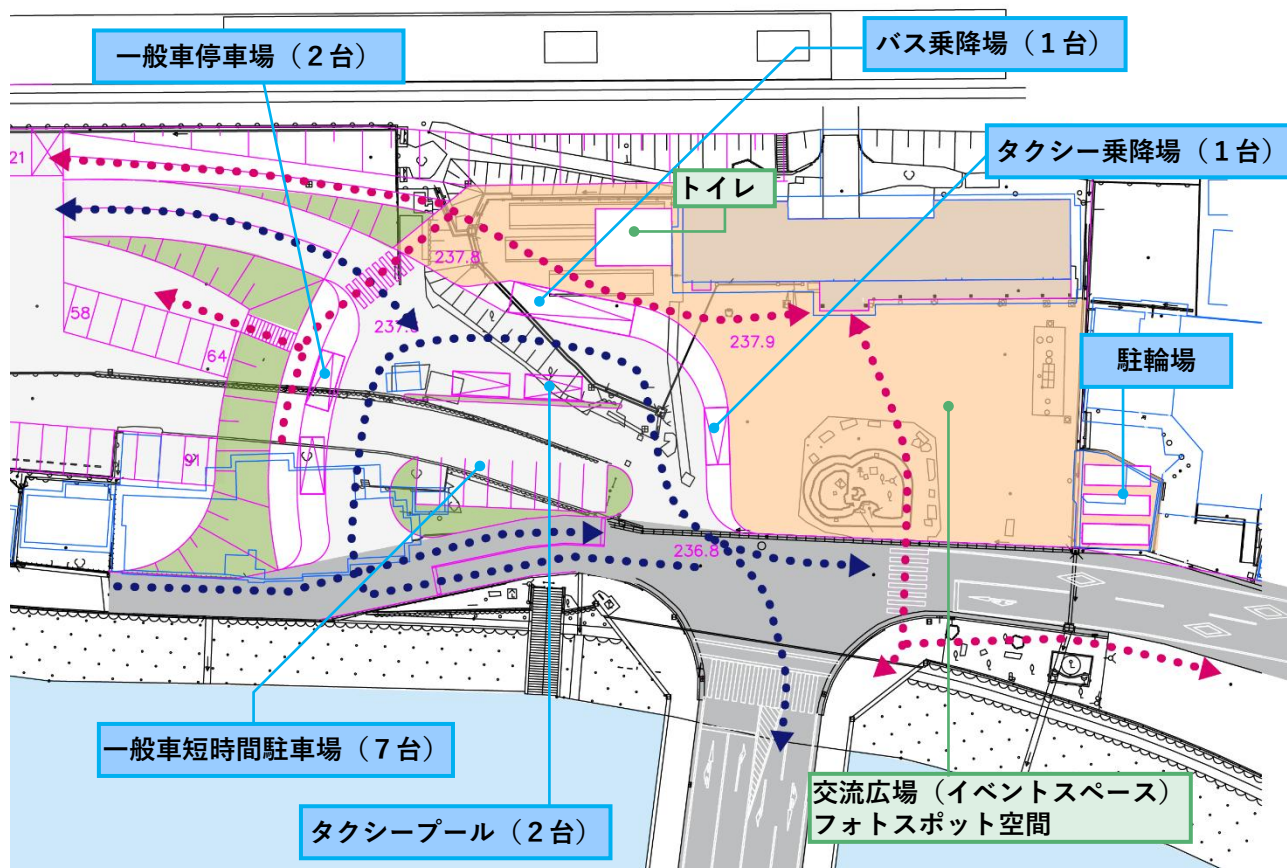
	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積(m2)	1,073	920	3,015

環境空間比：0.46



計画案 2-3：環境空間を縮小し、市道屏風ヶ淵線の線形を活かしたロータリー配置

- ・環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性や城下町とのつながりを確保
- ・交通空間の規模を最小限とし、環境空間の面積を計画案 1 に比べて縮小することで、駅前駐車場に必要な規模を確保
- ・環境空間から竹田橋へのアクセスは、北東側にのみ確保
- ・市道屏風ヶ淵線は、対面通行が可能となるように一部拡幅



▼概算面積

	ロータリー	広場 (環境空間)	駐車場
面積 (㎡)	1,073	920	3,015

▼駅前駐車場 駐車台数

	現況	計画案
月極駐車場	53 台	53 台
時間貸駐車場	62 台	59 台
合計	115 台	112 台

▼計画案 2 - 3

- ・環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性やまちとのつながりを確保する
- ・ロータリーは環境空間の横に配置する

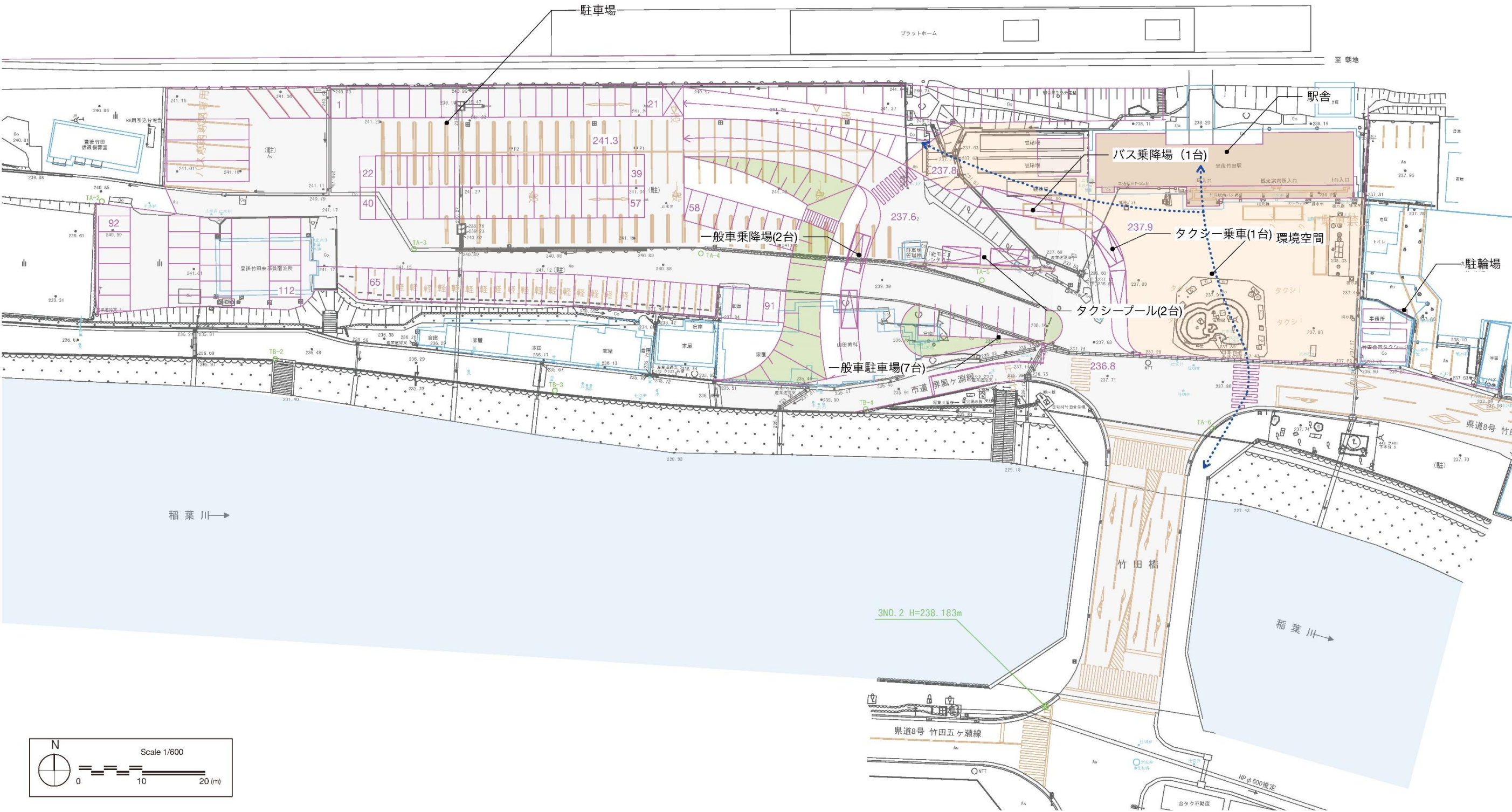
・駐車台数について

	現況	計画
月極	53	53
一般	62	59

・各面積について

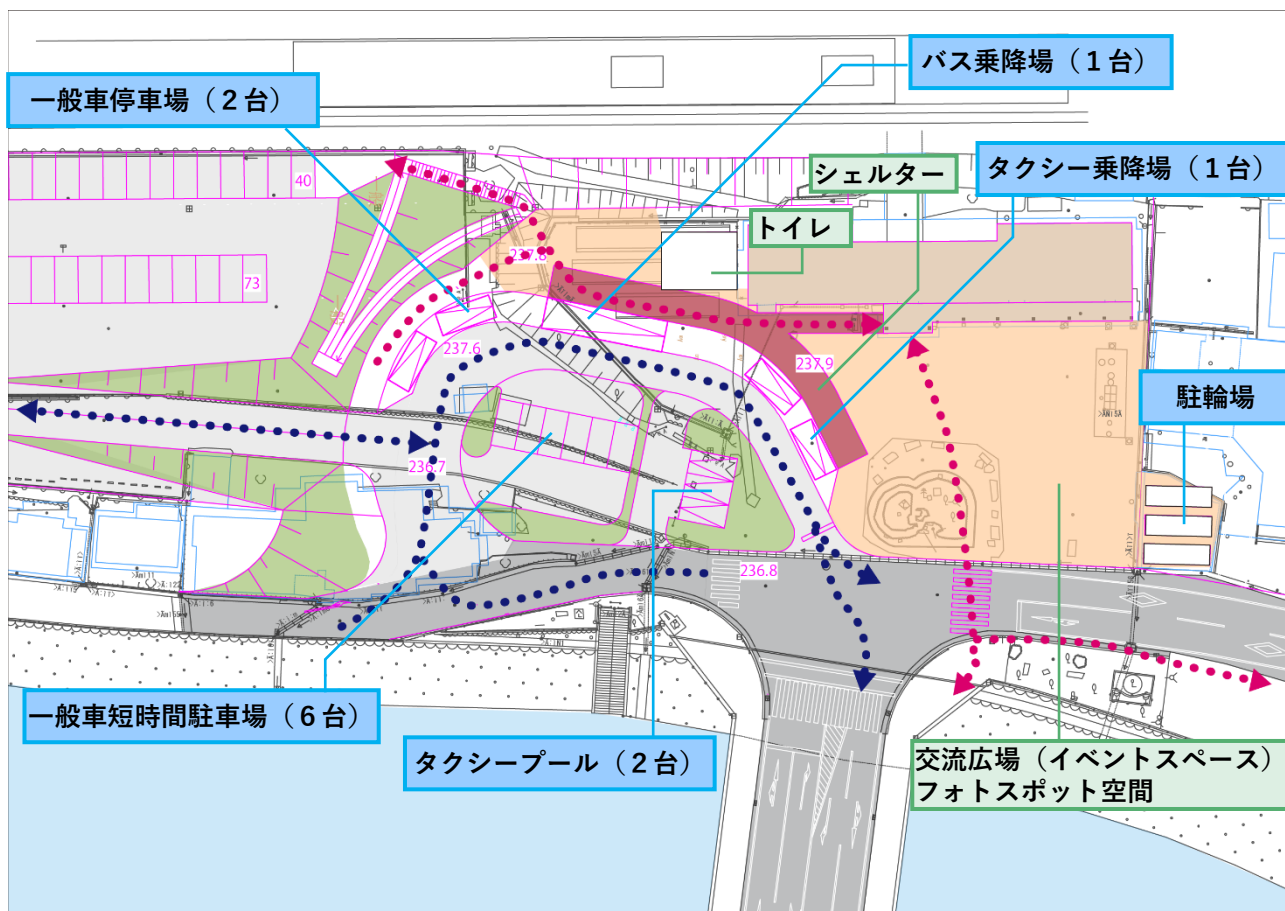
	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積(m2)	1,073	920	3,015

環境空間比：0.46



計画案2-4：市道屏風ヶ淵線からロータリーに動線を引き込み車両動線を整理

- ・環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性や城下町とのつながりを確保
- ・交通空間の規模を最小限とし、環境空間の面積を計画案1に比べて縮小することで、駅前駐車場に必要な規模を確保
- ・環境空間から竹田橋へのアクセスは、北東側にのみ確保
- ・市道屏風ヶ淵線の通過交通をロータリー内に引き込み、自動車動線を整理



▼概算面積

	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積（㎡）	1,173	920	3,015

▼駅前駐車場 駐車台数

	現況	計画案
月極駐車場	53 台	53 台
時間貸駐車場	62 台	61 台

■イメージパース



▼計画案2-4

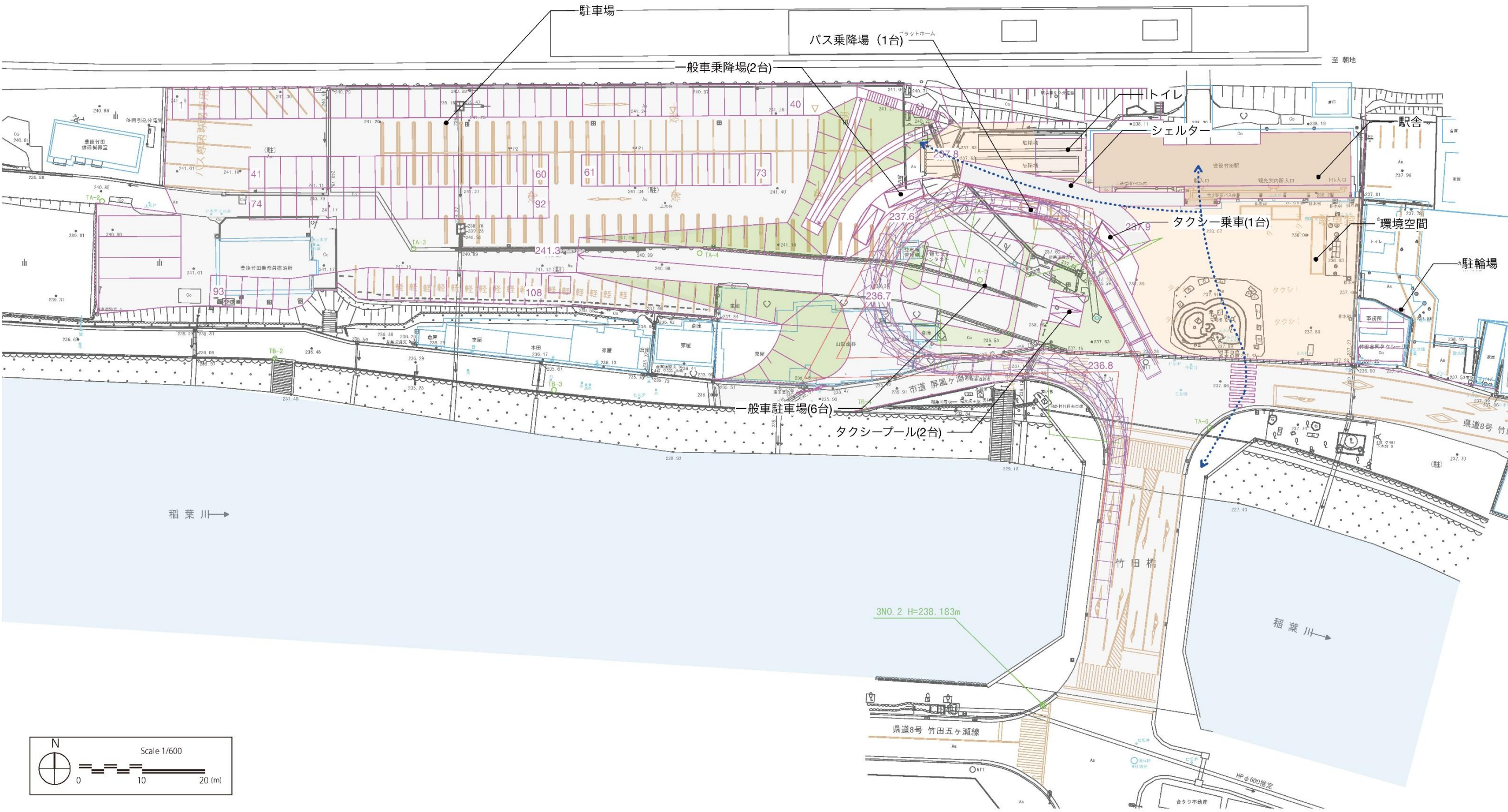
- ・環境空間を駅舎前に配置することで、駅の正面性やまちとのつながりを確保する
- ・ロータリーは環境空間の横に配置する
- ・駐車台数について

	現況	計画
月極	53	53
一般	62	55

・各面積について

	ロータリー	広場（環境空間）	駐車場
面積(m2)	1,173	820	3,015

環境空間比：0.41



7. 計画案の比較評価

各計画案について、空間の魅力、安全性（自動車、歩行者）、利便性（駅前駐車場）、周辺地域との連携から、総合評価を実施した結果、計画案2-4が最も整備に適しています。

			案 1	案 2 - 1	案 2 - 2	案 2 - 3	案 2 - 4
計画概要	交通施設	路線バス　バス停	1 台（特急バスと共有）	1 台（特急バスと共有）	1 台（特急バスと共有）	1 台（特急バスと共有）	1 台（特急バスと共有）
		特急バス　バス停	1 台（路線バスと共有）	1 台（路線バスと共有）	1 台（路線バスと共有）	1 台（路線バスと共有）	1 台（路線バスと共有）
		タクシー停車場	1 台	1 台	1 台	1 台	1 台
		タクシープール	2 台	2 台	2 台	2 台	2 台
		一般車乗降場	1 台	1 台	1 台	1 台	1 台
		一般車駐車場	7 台	7 台	7 台	8 台	6 台
		自転車等駐輪場	25 台	25 台	25 台	25 台	25 台
		グリーンスローモビリティ等駐車場・発着場	確保可能	確保可能	確保可能	確保可能	確保可能
		パーソナルモビリティ等駐車場・発着場	確保可能	確保可能	確保可能	確保可能	確保可能
	観光施設 集客施設	観光案内所	既存駅舎に移設	既存駅舎に移設	既存駅舎に移設	既存駅舎に移設	既存駅舎に移設
		宿泊施設	将来的に検討	将来的に検討	将来的に検討	将来的に検討	将来的に検討
		店舗等	周辺エリアと連携	周辺エリアと連携	周辺エリアと連携	周辺エリアと連携	周辺エリアと連携
		イベントスペース	環境空間（広場）で実施	環境空間（広場）で実施	環境空間（広場）で実施	環境空間（広場）で実施	環境空間（広場）で実施
	修景施設	緑陰空間	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画
フォトスポット空間		余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	
モニュメント等		余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	余剰空間に計画	
評価		空間の魅力	△	◎	○	○	○
			環境空間（広場）面積が小規模	環境空間（広場）面積を最も大きく確保が可能	環境空間（広場）面積を概ね確保が可能	環境空間（広場）面積を概ね確保が可能	環境空間（広場）面積を概ね確保が可能
		安全性（自動車動線）	○	△	△	△	◎
			ロータリー入口において自動車動線が輻輳	ロータリー出入口において自動車動線が輻輳	ロータリー出入口において自動車動線が輻輳	ロータリー出入口において自動車動線が輻輳	自動車動線の輻輳を解消
		安全性（歩行者動線）	○	△	○	◎	◎
			ロータリー入口において自動車動線、歩行者動線が輻輳	ロータリー出入口において自動車動線、歩行者動線が輻輳	ロータリー入口において自動車動線、歩行者動線が輻輳	自動車動線、歩行者動線が輻輳しない	自動車動線、歩行者動線が輻輳しない
		利便性（駅前駐車場）	△	△	○	○	○
			必要台数（112 台以上）の確保が困難	必要台数（112 台以上）の確保が困難	必要台数（112 台以上）の確保が可能	必要台数（112 台以上）の確保が可能	必要台数（112 台以上）の確保が可能
		周辺地域との連携	△	◎	◎	◎	◎
現状からの変化なし	城下町や花水月との連携が可能		城下町や花水月との連携が可能	城下町や花水月との連携が可能	城下町や花水月との連携が可能		
総合評価		△	△	○	○	◎	
		環境空間の確保や駐車台数の不足が課題	自動車や歩行者の安全性、駐車台数の不足が課題	自動車動線の輻輳が課題	自動車動線の輻輳が課題	特筆したデメリットなし	

8. 車両軌跡の検討

(1) 基本的な考え方

これまで特急バス（やまびこ号）は、現状のロータリーへの進入が困難であり、近傍の竹田温泉花水月で乗降されてきました。しかし、本計画においては、特急バス（やまびこ号）を JR 豊後竹田駅で乗降できることが求められており、ロータリーへの進入及び駅前駐車場への進入の可否を検討します。

検討に当たっては、実際の特急バス（やまびこ号）の規格ではなく、道路構造令に従った規格により車両軌跡を検討します。

■道路構造令による車両規格と実際の特急バス（やまびこ号）の規格の比較

区分	車両の全長(mm)	車両の全幅(mm)	最小回転半径(mm)
道路構造令	12,000	2,500	12,000
特急バス（やまびこ号）	11,990	2,490	8,700

■車両諸元設定

車 種 普通自動車(バス) ▼

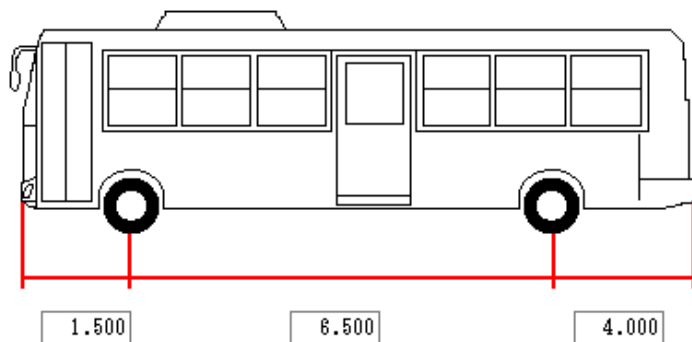
最小回転半径 12.000

車両の全長 12.000

車両の全幅 2.500

車両名(車種:B) 新規バス

表示単位: m



マスタに転送

マスタから取得

任意車両諸元入力

☐ 任意車両を使用

側面 正面/背面



■特急バス（やまびこ号）の規格

排出ガス記号	2PG-						
ボディ仕様	貸切・HD						
届出車型	RU1ASDJ						
車両呼称	AMT車	RU1ASDN-FNDDAB-KL	RU1ASDN-FNDDAC-KL	RU1ASDN-FNDDAE-KM	RU1ASDN-FNDDAG-KN	RU1ASDN-FNDDAM-KX	RU1ASDN-FNDDAK-KT
		[RU1ASDN-FNDDAB-KL]	[RU1ASDN-FNDDAC-KL]	[RU1ASDN-FNDDAE-KM]	[RU1ASDN-FNDDAG-KN]	[RU1ASDN-FNDDAM-KX]	[RU1ASDN-FNDDAK-KT]
	MT車	RU1ASDN-F3DDAB-KL	RU1ASDN-F3DDAC-KL	RU1ASDN-F3DDAE-KM	RU1ASDN-F3DDAG-KN	RU1ASDN-F3DDAM-KX	RU1ASDN-F3DDAK-KT
		[RU1ASDN-F3DDAB-KL]	[RU1ASDN-F3DDAC-KL]	[RU1ASDN-F3DDAE-KM]	[RU1ASDN-F3DDAG-KN]	[RU1ASDN-F3DDAM-KX]	[RU1ASDN-F3DDAK-KT]
仕様	前向席		後部1列サロン席	後部2列サロン席	後部スライド2列サロン席	リフト付(ホールベース間)	
客席列数	11列	12列	11列	11列	12列	11列	
扉仕様	スイング扉						
エンジン最高出力(ネット)	265kW(360PS)						
トランスミッション	7速AMT/7速MT						
乗車定員(人) [座席+補助席+乗務員]	57 [45+10+2]	62 [49+11+2]	56 [45+9+2]	55 [45+8+2]	59 [49+8+2]	55 [45+8+2]	
カタログ番号	[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	
寸法(mm)	全長	11,990					
	全幅	2,490					
	全高	3,500					
	ホイールベース	6,080					
	トレッド	フロント	2,030				
		リヤ	1,820				
	最低地上高*	200					
	標準室内寸法	長さ	10,940				
		幅	2,315				
		高さ	2,000~1,780				
重量(kg)	車両重量 ☆	12,250(12,240)	12,300(12,290)	12,300(12,290)	12,310(12,310)	12,440(12,430)	12,765(12,760)
	車両総重量 ☆	15,385(15,375)	15,710(15,700)	15,380(15,370)	15,335(15,335)	15,685(15,675)	15,790(15,785)
アプローチアングル/デバークアングル ☆		9°/9°					
性能	最小回転半径(m)	8.7					
	重量車モード燃費値(km/L)※2)	JH15	4.35(4.35)「3.90(3.90)」				
		JH25	4.49(4.61)「4.36(4.47)」				
電気装置	バッテリー及び数	190H52×2個					
	オルタネーター出力	90A+120A					
燃料タンク容量(L)		430					

①現状の配置を活かした計画案

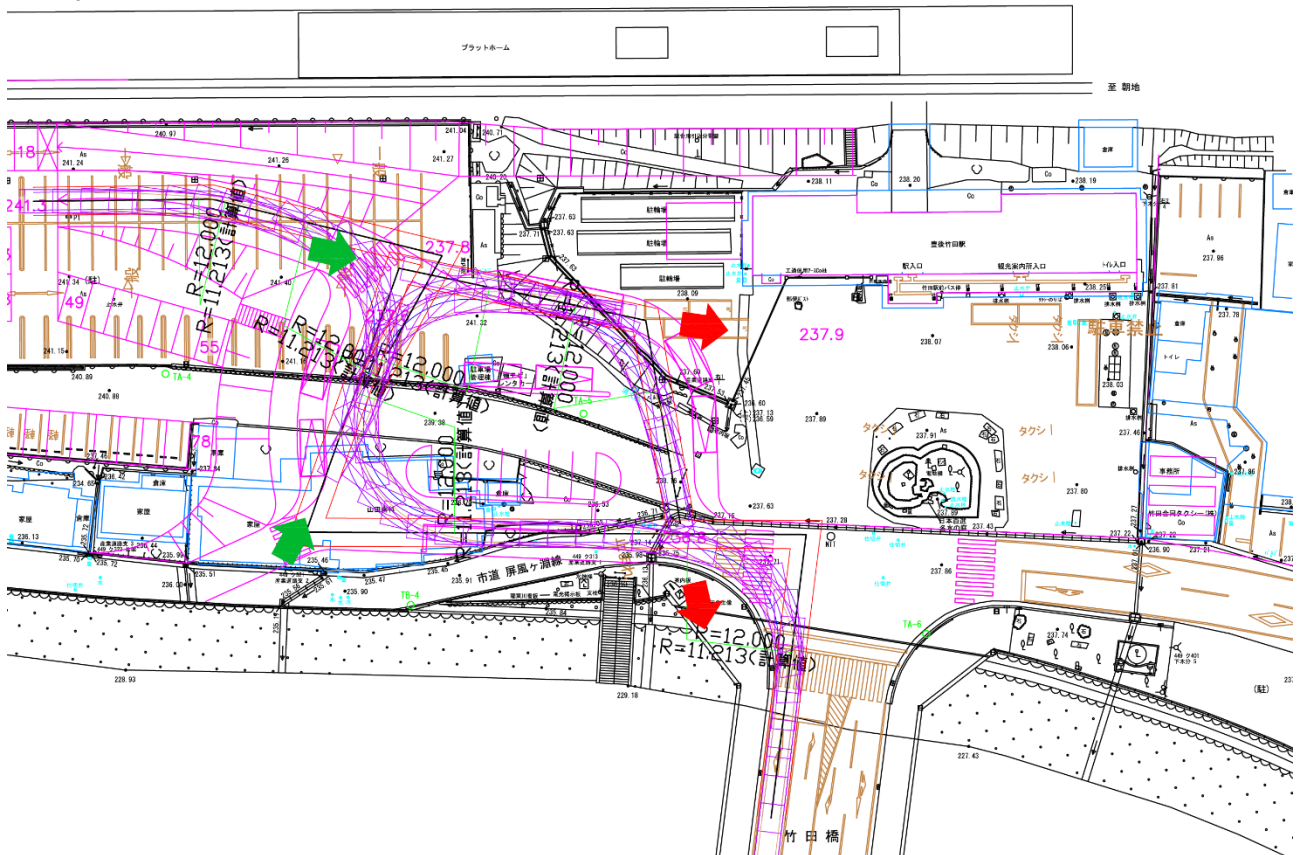
①現状の配置を活かした計画案



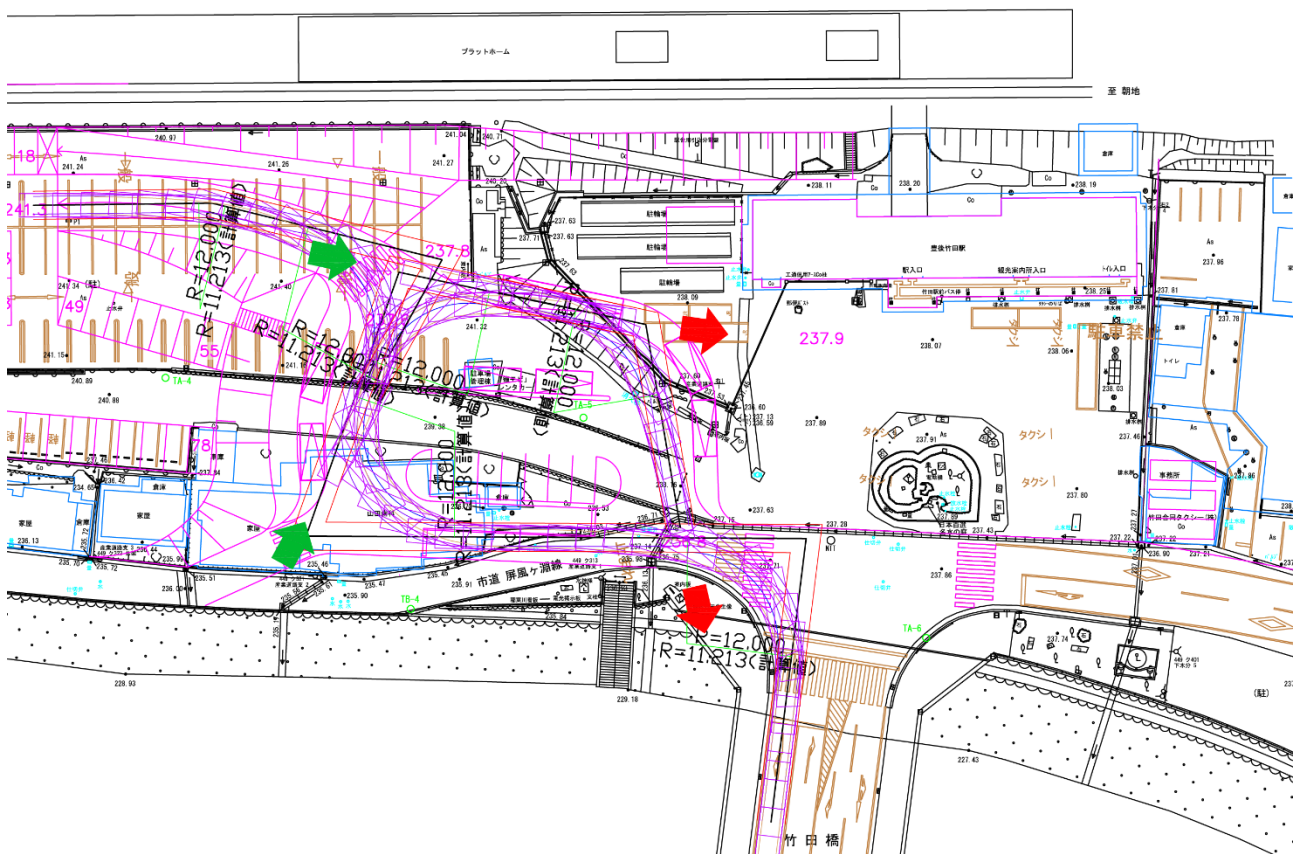
②周囲との関係性に配慮した計画案

「周囲との関係性に配慮した計画案」については、最終案（案2-4）に至るまでに複数の検討案を作成しているため、そのすべてを以下に示します。

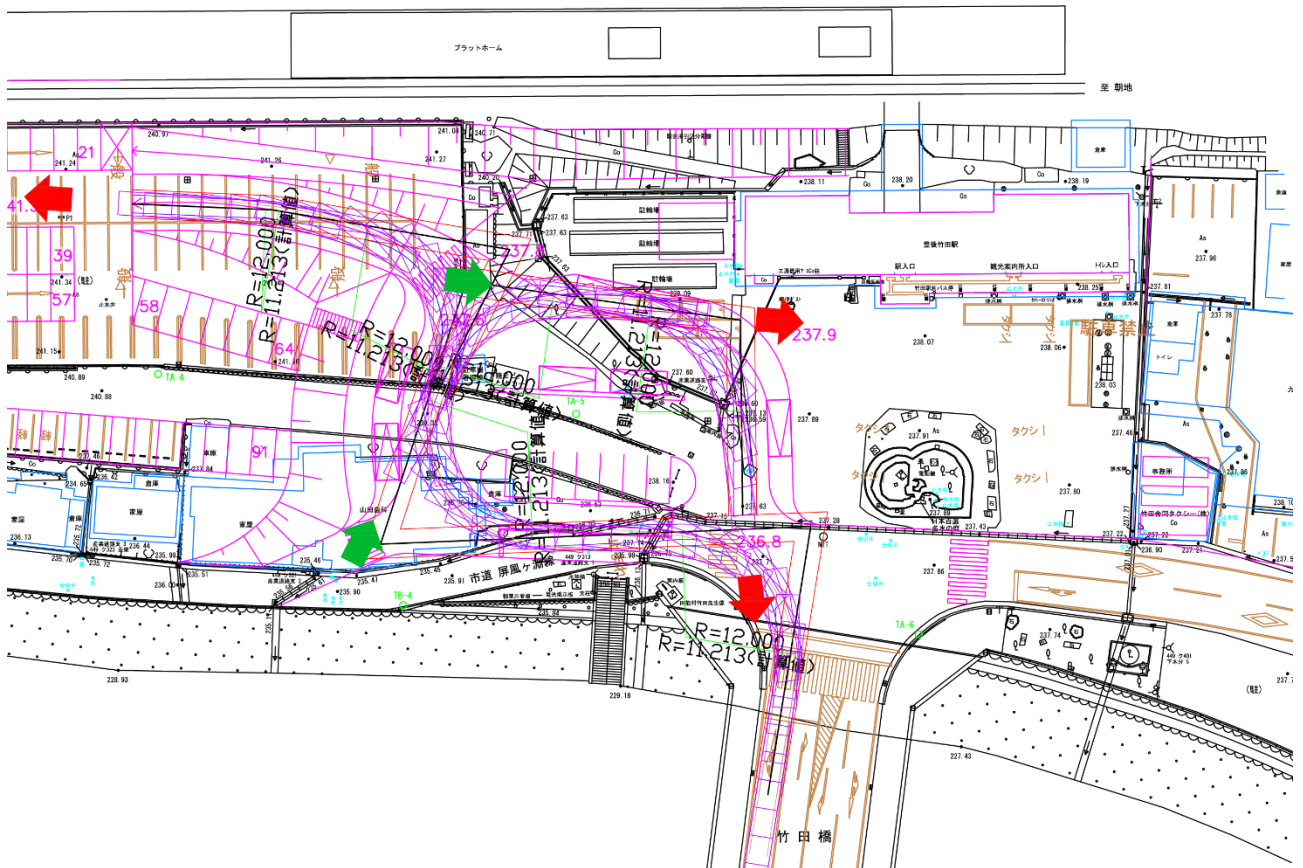
<案2-1>



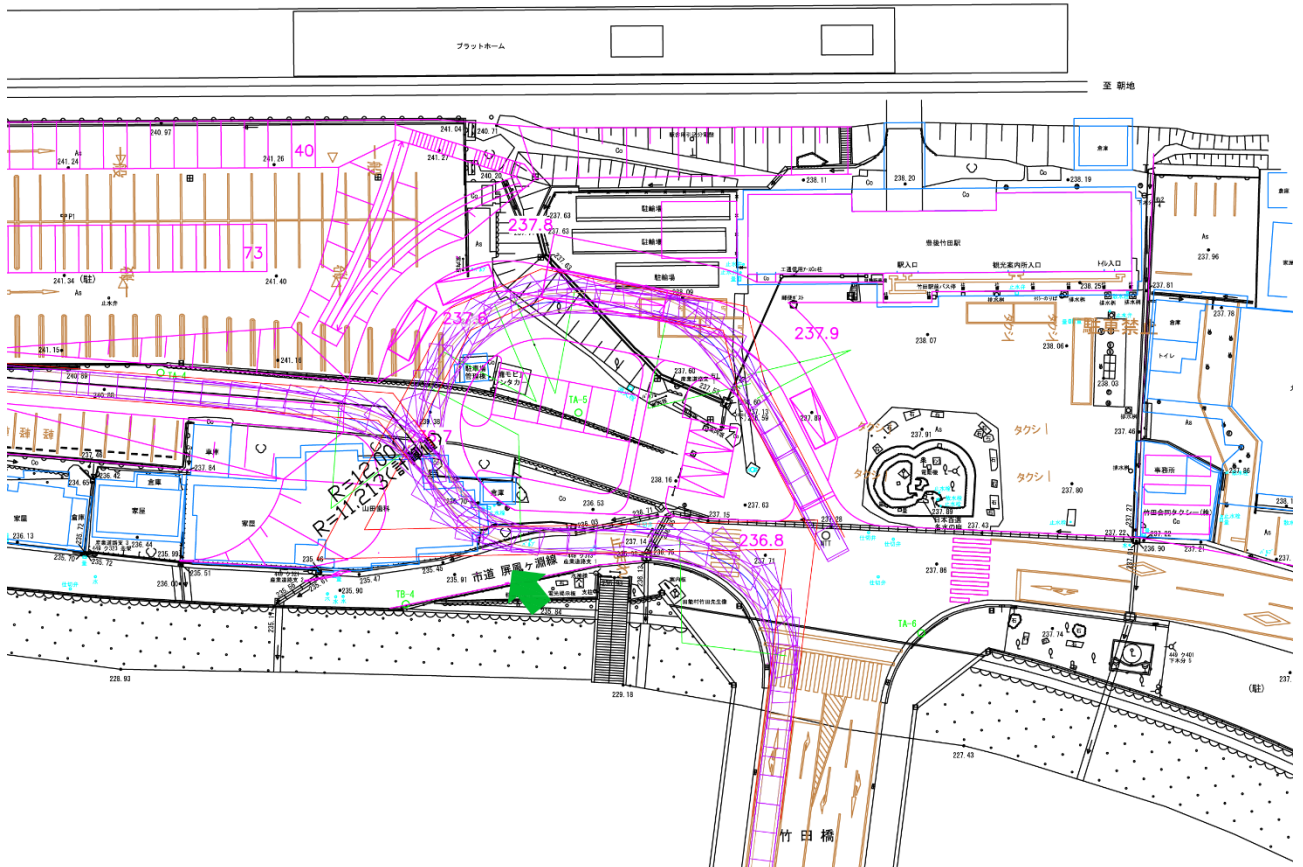
<案2-2>



<案2-3>



<案2-4>



9. 概算事業費の算出

(1) 基本的な考え方

計画案1及び計画案2-4に関する概算事業費を算出します。

都市構造再編集支援事業で交付を受けられる内容は、実施設計費、用地費、整備費であり、それぞれの内訳を国に示す必要があります。用地費については都市構造再編集支援事業の新規申請段階で算出しており、本業務では実施設計費、整備費、用地費の算出を行います。

(2) 実施設計費の算出

実施設計費の算出に当たっては、国土交通省が公表する「令和7年度設計業務委託等技術者単価」に従い算出します。また、一般社団法人ランドスケープコンサルタンツ協会が発行する「ランドスケープコンサルタント業務における標準業務・報酬積算ガイドライン」に基づき算出します。

算出する対象は、駅前広場実施設計のほか、隣接する駅前駐車場実施設計、今後必要となる交通量調査を対象とします。

なお、実施設計は令和8年度に予定していることから、技術者単価増加相当分を5%と仮定し、産出額に上乘せします。

▼実勢設計費用

工種	種別	細別	単位	数量	金額(円)	摘要		
Ⅰ.直接原価					17,055,571			
	直接人件費					16,408,200		
		駅前広場実施設計	式	1	12,019,830			
		駅前駐車場実施設計	式	1	2,398,420			
		交通量調査	式	1	739,700			
		鳥瞰図又は透視図の作成	式	1	230,200			
		打合せ協議	式	1	1,020,050			
	直接経費					647,371		
		旅費交通費	%	0.63	103,371			
電子成果品作成費		式	1	544,000				
Ⅱ.間接原価					8,835,815			
	その他原価	式	1	8,835,815	直接人件費×35%/(1-35%)			
Ⅲ.一般管理費等					式	1	13,942,511	業務原価×35%/(1-35%)
計					39,833,897			
改め					39,830,000	万円止め		
消費税相当額			式	1	3,983,000	10%		
合計					43,813,000			
R8年度実施設計を考慮した合計金額					46,003,650	5%上昇を想定		

（３）整備費の算出

①計画案 1

概算工事費は令和 9 年度に工事予定であることから、算出結果に物価上昇率を 10.25％（仮定値）を乗じることにより算出します。

概 算 工 事 費 （案1）

工事区分		細 別	規 格 形 状	単 位	数 量	単 価	金 額（円）	摘 要
工 種	種 別							
基盤整備								
	敷地造成工							
	造成工			式	1	3,000,000	3,000,000	切土約2000m3
植栽								
	植栽工							
	高木植栽工	高木		本	2	80,000	160,000	
	地被類植栽工	混植	植栽帯	m2	50.0	15,000	750,000	
	芝生工	芝生		m2	300.0	3,000	900,000	
	植栽基盤工							
	土性改良工	良質土		m3	150	3,000	450,000	
		土性改良		式	1	100,000	100,000	パーク堆肥、ピートモス
施設整備								
	給水設備工							
	水栓類取付工	量水器		基	1	100,000	100,000	
		止水栓		基	5	50,000	250,000	
	散水設備工	散水栓		基	5	50,000	250,000	
	配管工	給水管		式	1.0	500,000	500,000	
	雨水排水設備工							
	側溝工	スリット側溝		m	85.0	70,000	5,950,000	
	管渠工	雨水排水管		式	1.0	300,000	300,000	
	集水柵工	集水柵		基	10	40,000	400,000	
	電気設備工							
	受電設備工	ハンドホール		基	10	150,000	1,500,000	
		引込柱		基	1	160,000	160,000	
		分電盤		基	1	2,000,000	2,000,000	
	照明設備工	ポール照明	ポール照明	基	10	700,000	7,000,000	配管込み
		テーブルライト	ベンチ下	式	1.0	3,000,000	3,000,000	配管込み
		ケーブル		式	1.0	150,000	150,000	
		電線管		式	1.0	100,000	100,000	
		埋設シート		式	1.0	100,000	100,000	
	園路広場整備工							
	アスファルト舗装工	アスファルト舗装		m2	5,100.0	8,000	40,800,000	
	コンクリート系舗装工	平板ブロック舗装	広場 □300 t 80 基層 遮断層含む	m2	850.0	17,000	14,450,000	
サービス施設整備工								
	シェルター工			m2	190	500,000	95,000,000	
	駐輪場シェルター工			m2	45	100,000	4,500,000	
	水飲み場工	水飲み場	自動閉栓	基	1	540,000	540,000	
	ベンチ・テーブル工	ベンチ	H400 W400	基	8.0	500,000	4,000,000	
	サイン施設工	サイン・案内板工		式	1	1,000,000	1,000,000	
	階段工			式	1	1,000,000	1,000,000	
	路面標示工							
	路面標示工	路面標示		式	1	50,000	50,000	
撤去工								
	撤去工	施設撤去		式	1	15,000,000	15,000,000	
直接工事費 計							203,460,000	①

諸経費	162,768,000	②=①×0.8
工事費	366,228,000	③=①+②
消費税	36,622,800	④=③×10%

合 計	402,850,800	③+④
R9年度工事を想定した上乗せ金額（合計）	444,143,007	10.25%上乗せ

②計画案 2 - 4

概 算 工 事 費（案2-4）

工事区分		細 別	規 格 形 状	単位	数 量	単価	金額（円）	摘要
工 種	種 別							
基盤整備								
敷地造成工								
造成工				式	1	3,000,000	3,000,000	切土約2000m3
植栽								
植栽工								
高木植栽工		高木		本	4	80,000	320,000	
地被類植栽工		混植	植栽帯	m2	200.0	15,000	3,000,000	
芝生工		芝生		m2	500.0	3,000	1,500,000	
植栽基盤工								
土性改良工		良質土		m3	250	3,000	750,000	
		土性改良		式	1	100,000	100,000	パーク堆肥、ピートモス
施設整備								
給水設備工								
水栓類取付工		量水器		基	1	100,000	100,000	
		止水栓		基	5	50,000	250,000	
散水設備工		散水栓		基	5	50,000	250,000	
配管工		給水管		式	1.0	500,000	500,000	
雨水排水設備工								
側溝工		スリット側溝		m	90.0	70,000	6,300,000	
管渠工		雨水排水管		式	1.0	300,000	300,000	
集水桝工		集水桝		基	10	40,000	400,000	
電気設備工								
受電設備工		ハンドホール		基	10	150,000	1,500,000	
		引込柱		基	1	160,000	160,000	
		分電盤		基	1	2,000,000	2,000,000	
照明設備工		ポール照明	ポール照明	基	10	700,000	7,000,000	配管込み
		テーブルライト	ベンチ下	式	1.0	3,000,000	3,000,000	配管込み
		ケーブル		式	1.0	150,000	150,000	
		電線管		式	1.0	100,000	100,000	
		埋設シート		式	1.0	100,000	100,000	
園路広場整備工								
アスファルト舗装工		アスファルト舗装		m2	4,800.0	8,000	38,400,000	
コンクリート系舗装工		平板ブロック舗装	広場 □300 t 80 基層 遮断層含む	m2	1,145.0	17,000	19,465,000	
サービス施設整備工								
シェルター工				m2	140	500,000	70,000,000	
駐輪場シェルター工				m2	45	100,000	4,500,000	
水飲み場工		水飲み場	自動閉栓	基	1	540,000	540,000	
ベンチ・テーブル工		ベンチ	H400 W400	基	8.0	500,000	4,000,000	
サイン施設工		サイン・案内板工		式	1	1,000,000	1,000,000	
スロープ・階段工				式	1	2,000,000	2,000,000	
路面標示工								
路面標示工		路面標示		式	1	50,000	50,000	
撤去工								
撤去工		施設撤去		式	1	15,000,000	15,000,000	
直接工事費 計							185,735,000	①

諸経費	148,588,000	②=①×0.8
工事費	334,323,000	③=①+②
消費税	33,432,300	④=③×10%

合 計	367,755,300	③+④
R9年度工事を想定した上乗せ金額（合計）	405,450,218	10.25%上乗せ

③ハコモノ（トイレ）

ハコモノ（トイレ）については、計画案 1、計画案 2-4 で共通となり、以下に事業内容と概算事業費を示します。

▼事業内容・概算事業費

項目	内容
事業内容	公衆トイレ：男子（小 5，大 1）、女子（大 2）、多目的 1 面積 91 m ²
概算事業費	55.0 百万円（設計費：5.0 百万円、施設整備費：50.0 百万円）

④案内板

案内板については、計画案 1、計画案 2-4 で共通となり、以下に事業内容と概算事業費を示します。

▼事業内容・概算事業費

項目	内容
事業内容	中心市街地の案内地図等を掲示した情報案内板：1 基
概算事業費	1.0 百万円（施設整備費：1.0 百万円）

⑤レンタサイクル

レンタサイクルについては、計画案 1、計画案 2-4 で共通となり、以下に事業内容と概算事業費を示します。

▼事業内容・概算事業費

項目	内容
事業内容	駅前広場駐輪場：規模（台数 40 台：20 台×2 列、面積約 50 m ² ）
概算事業費	31.9 百万円（施設整備費：31.9 百万円）