

政策提言書

令和6年2月5日
都城市議会

地域公共交通利用者増加に向けた都城駅待合室等の整備に関する提言

1 はじめに

少子高齢・人口減少社会が本格化する中、本市において公共交通機関は重要な交通手段であるが、マイカーの普及等によって、その利用は減少傾向にある。

その現状の中で、持続可能な地域公共交通の在り方は、本市が抱える大きな課題の一つであると捉え、総務委員会の所管事務調査項目として取り上げ、調査研究を重ねてきた。

この政策提言が、本市の地域公共交通利用者の増加への一助となり、持続可能な地域公共交通の形成につながることを期待するものである。

2 本市における現状について

本市は、南九州圏域の中心都市として交通や交流の要衝機能が求められている。

誰もが利用できる公共交通機関は、今後の少子高齢・人口減少社会の中で重要な交通手段であるが、マイカー普及や少子化等により、利用は年々減少傾向となっている。

第2次都城市総合計画（第2期総合戦略）においても、誰もが利用しやすい幹線・支線を明確化したネットワークの構築、モビリティマネジメント等によっていかに持続可能な地域公共交通を形成できるか、また、市民の利便性をいかに確保するかは、重要な課題として示されている。

しかし、JR線や路線バス、コミュニティバスの接続を工夫し利便性向上を図るなど公共交通全般を網羅した包括的な改革が求められる一方、現実的には利用者増の見込みは薄い。

加えて、本市は、圏域の中心都市として、まちの賑わいの創出が求められており、市のPRを戦略的に進めていく必要がある。アフターコロナを見据えた観光誘客の推進が求められる中、都城駅は本市の玄関口として市内外をつなぎ、市内外からの公共交通利用者呼び込むための要となる場所である。

その都城駅において、駅を利用する高校生からは、駅の待合スペースの椅子不足や、駅で長時間待つことが馴染まず近隣の商業施設を利用し待ち時間を過ごしている状況などが指摘されている。

都城市地域公共交通網形成計画（平成29年3月策定）中の「公共交通に期待すること」という調査項目では、第1位の「運行本数を増やしてほしい」に引き続き、第2位が「待ちやすい乗り場の改善」となっている。このことは、公共交通利用者の継続した利用を図る上で、特に着目すべき点であると考えられる。

加えて、都城市地域公共交通網形成計画の調査では、住民意向として公共交通の維持を求める意向が示されるものの、市民の公共交通利用に対する意識が低く、自家用車利用に依存した生活が浸透していることが指摘されている。

同計画の調査では、JRの利用状況において「利用しない」が全体の89%を占めている。利用しない理由は「自動車・バイクで移動でき、利用しようと考えない」が53.7%と半数以上を占めており、JRを利用することに考えが及ばない、また、駅に行く機会もない現状が読み取れる。

同計画では、地域公共交通の見直しを図ることと併せ、「地域が一体となって公共交通を守り育てていく」気運の向上を目指すことを方針として定めている。

その方針を達成するためには、駅を利用することがない市民についても、駅に足を運んでもらう機会をつくり、駅に触れ、身近に感じてもらうことで、今後、将来にわたり地域公共交通を守り育てる機運醸成を図る必要があるかと考える。

それらの状況から、都城駅を交通の発着点として列車やバスの乗降を行う目的以外にも、駅自体を市民が利用しやすい環境に整え、「人が集う場」「地域交流の場」とすることによる市民の公共交通の利用機会の拡大の可能性について模索するため、調査を行うこととした。

3 調査研究の経過

政策提言に向けて、次のような調査研究活動に取り組んできた。

日程	活動	内容
令和4年 3月15日	総務委員会 (委員間討議)	閉会中の所管事務調査申出について ※「人口減少社会における地域公共交通の 在り方について」調査・研究を進めること を確認
令和4年 6月20日	総務委員会 (委員間討議)	調査の基本的サイクル(スケジュール 感)を確認し、今後の調査の流れを確認
令和4年 8月5日	総務委員会 (執行部聴取)	「都城市地域公共交通網形成計画(平成 29年3月策定)」の内容と進捗状況を踏 まえた本市の地域公共交通網の現状と課 題について聴取(総合政策課)
令和4年 9月16日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査の方向性を協議
令和4年 9月27日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査の方向性を協議
令和4年 10月24日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※近隣自治体(小林市・えびの市・志布 志市)での地域公共交通に関する取組に ついて視察を実施することを確認
令和4年 12月5日	総務委員会 (委員間討議)	視察に向けた視察項目及び質問事項等の 確認を実施
令和4年 12月13日	総務委員会 (委員間討議)	視察に向けた質問事項等の確認を実施
令和4年 12月20日	行政視察 (小林市・えびの 市)	小林市及びえびの市の地域公共交通の現 状と課題について視察を実施
令和5年 1月27日	行政視察 (志布志市)	「チョイソコしぶし」をはじめとした志 布志市の地域公共交通の取組について視 察を実施
令和5年 3月6日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査のスケジュール感等を確認
令和5年 3月15日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について

令和5年 5月18日	総務委員会 (委員間討議)	収集した資料や各委員の報告書等をもとにこれまでの調査結果等を整理。今後の調査の方向性を協議。都城駅の視察を行うことを確認。
令和5年 6月6日	総務委員会 (委員間討議)	次回の都城駅視察について確認。
令和5年 6月9日	管内視察 (都城駅)	都城駅舎施設等を視察。九州旅客鉄道株式会社宮崎支社様から現状等について聴取。
令和5年 6月26日	総務委員会 (委員間討議)	2回目の都城駅視察について確認。
令和5年 7月10日	管内視察 (都城駅)	都城駅舎施設等を視察。九州旅客鉄道株式会社宮崎支社様から現状等について聴取。
令和5年 8月23日	総務委員会 (委員間討議)	都城駅の利活用について、政策提言を見据えた協議を進めることを確認。
令和5年 9月1日	アンケート調査	駅利用者の多い市内高校3校に対し、アンケート調査を依頼。
令和5年 9月7日	総務委員会 (委員間討議)	日南駅の整備について、動画資料をもとに状況を確認。
令和5年 9月25日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言書(案)の作成等について協議
令和5年 10月13日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 10月25日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 11月2日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 11月8日	資料請求	小林市・日南市に対し、駅コミュニティスペースの利用状況等について資料請求を実施。
令和5年 11月9日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 11月24日	総務委員会 (執行部聴取)	本市の総合計画・総合戦略及び地域公共交通網形成計画等の各種計画の内容について聞取りし、提言内容との課題・方向性の比較、検討を実施。
令和5年 11月27日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。

4 調査研究の内容

(1) 小林市の取組について

小林市の地域公共交通の現状と課題について、小林市へ視察を実施した。

その中で、小林駅周辺整備事業について説明を受け、市による駅舎及び駅周辺の積極的な環境整備や、駅を中心とした交流人口の増加をJR吉都線の利用者増につなげる取組について調査を行った。

ア 小林駅周辺整備事業、小林市地域観光・交流センター「KITTO小林」

JR小林駅利便性向上や、市民や観光客の交流の場の提供、市の魅力を市内外にPRする情報発信の拠点として、平成26年度より小林駅周辺整備事業が5年計画で実施された。JRから土地や駅舎1,301㎡を買収し市有地とした。総事業費は8億875万円。

中でも、平成29年オープンの小林市地域観光・交流センター「KITTO小林」は、2階コミュニティスペースにおいて、集会、会議、展示会、音楽ライブ、スポーツ教室等1年を通して幅広く活用されており、地域の交流の場、賑わい創出の場となっている。貸切時間以外は、フリースペースとして開放され、交通機関の待合いスペース・勉強スペース等に使われている。

また、併設された駐車場は無料で駐車できるスペースとなっており、周辺の地域住民にとっても気軽にセンターに立ち寄れる環境となっているため、地域交流をさらに活発化し、賑わい創出を促進する一因となっている。

KITTO小林の2階交流スペースの利用者数は年々増加傾向であり、令和4年度は2万人を超える利用となっている。

KITTO小林の施設利用アンケートの結果によると、利用者の年代は、無回答を除くと80代が最も多い結果となっているが、実際には、高校生が列車の待ち時間に勉強している姿がよく見かけられている。利用回数においても、年間20回以上利用すると回答した割合が、回答者全体の16.4%と、比較的高い割合にのぼっている。

「KITTO小林」の建設費は、4億5,757万円。



KITTO小林のコミュニティスペースの利用者数



(2) JR日南駅について

JR日南駅は、日南市街地近くに位置し、日南線を所属線とする。

近隣に日南学園中学校・高等学校があるため、通学利用の他、清掃ボランティア活動に勤しむ生徒の姿が見かけられる。

平成27年4月から、日南市が駅業務を受託する簡易委託駅となっている。

JR九州における「九州 DREAM STATION」を通じた駅有効活用に向けた取組を行っている事例として、JR日南駅の整備事業について調査した。

ア. 駅舎について

令和3年4月に整備され、新駅舎には自由に使用できる学習スペースや、小上がりの和室等が設置されている。

オープン直後から、期待どおりに広い年代の人に利用されている。高校生が毎日の電車の待ち時間に勉強したり、駅近くにある市役所や県の職員が仕事をしていたり、列車を待つビジネスマンや観光客がパソコンを開いて仕事をしていたり、読書をしていたりしている。寄贈による図書が設置されている。(図書は持出禁止)

コミュニティスペースの利用時間は午前5時30分から午後10時までで、午前6時30分から午後6時30分の間は、市の会計年度任用職員が駐在している。利用時間については、利用者へのアンケート調査を実施し、検討を重ねているようである。

コミュニティスペースの利用者数は、令和3年度6,252人、令和4年度7,492人で増加傾向となっている。

イ. 整備事業について

駅舎の改修にあたっては、高校生を中心とした市民ワークショップの開催やアンケート調査などを実施し、集約した意見を参考にした。「日南にしかないものを売る店を出す」「スマホを利用しやすい環境を作る」「コンサートなどができるイベントを行うスペースとして利用する」など、それぞれに活発な意見が出された。

外装や窓枠の一部に地元の特産である飫肥杉を使用している。

令和3年3月開催のリニューアルイベントでは、飫肥杉を使ったワークショップや、JR及びバスの乗り方教室、シンポジウムが開催され、大勢の家族連れで賑わった。地域の人が集える場としての駅舎の利活用を行うことで、公共交通を身近に感じてもらい利用促進につながることを目的に開催されたものである。

整備に要した事業費(修繕費・委託料・手数料)は約1,135万円。県補助金(持続可能な地域づくり応援事業補助金)約438万円を財源として活用している。



(3) JR都城駅について

JR都城駅は、日豊本線を所属線とし、吉都線の終点として、全列車が停車する本市の代表駅である。また、市内を運行する路線バス（宮崎交通、鹿児島交通、高崎観光、宮崎空港連絡バス）も経由する本市内の公共交通の要となる接続拠点となっている。

ア 利用者の状況

一日の乗車人員は令和4年度は903人となっており、コロナ禍以降は特に1,000人を下回る状況が続いており、JR発足時と比べ利用者数は大幅に減少している。

都城市地域公共交通網形成計画（平成29年3月策定）によると、都城市内の駅利用者の特徴として、67%が定期利用であり、そのうち、都城駅では約7割が通学に利用している。県立高校の学区制度撤廃や、市外私立中学高校への進学者の増により、通学に利用する生徒は、より広範囲に潜在するとみられている。

イ 駅舎について

JR都城駅は、日豊本線と吉都線との結節駅であり、駅長1名、社員3名が常駐している。今の駅舎は昭和49年10月に完成し、築約50年が経過しているが、耐震構造については問題ない。また、平成26年にはバリアフリー化が完了している。

駅舎1階の旧観光協会跡のスペースは、約12坪の広さがあり、いつでも賃貸契約が可能である。

また、駅舎2階の会議室は約22坪の広さである。JRの社内利用のスペースであり、現在は関係者以外立ち入り禁止となっている。災害時等の対応策についての会議等のために使用されることもあるようだが、使用頻度が低いため、利用するには入念な手入れが必要である。

社用スペースではあるが、賃貸契約および市民開放について、JR宮崎支社は前向きな態度であり、具体的な提案によって協議に入る余地がある。



1階 旧観光協会跡



2階 会議室

ウ アンケート調査の実施

都城市地域公共交通網形成計画の「公共交通に期待すること」の調査項目において、1位「運行本数を増やしてほしい」に引き続き、2位であった「待ちやすい乗り場の改善」に着目し、駅の利用実態の把握のため、調査を行うこととした。

都城駅利用者の中でも、通学のため利用する生徒の割合が多い状況に鑑み、都城駅利用者の多い市内高校3校に対し、紙によるアンケート調査を実施した。

全9問（選択式8問、自由回答1問）

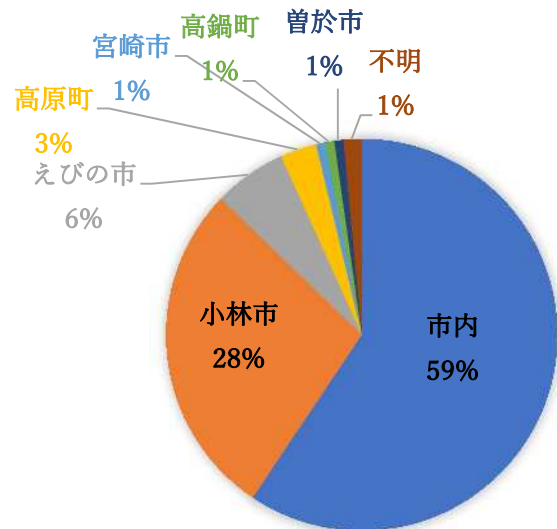
(ア) 調査対象

県立都城泉ヶ丘高等学校（附属中学校を含む）、県立都城商業高校、県立都城農業高校の都城駅利用者を対象。回答者133名

(イ) 回答結果

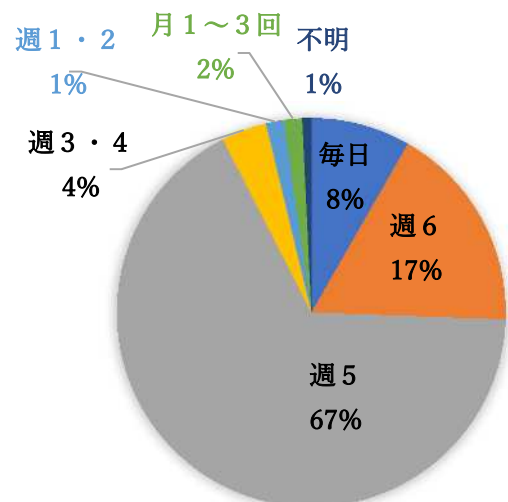
a. 住まい

市内 79名 / 市外 54名



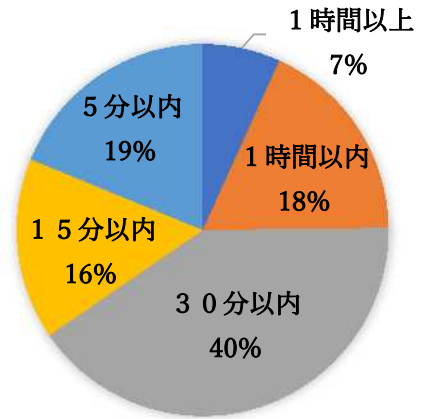
b. 利用頻度

1. 週5回 89名 (67%)
2. 週6回 23名 (17%)
3. 毎日 11名 (8%)
4. 週3~4回 5名 (4%)
5. 週1, 2回/月1~3回 各2名



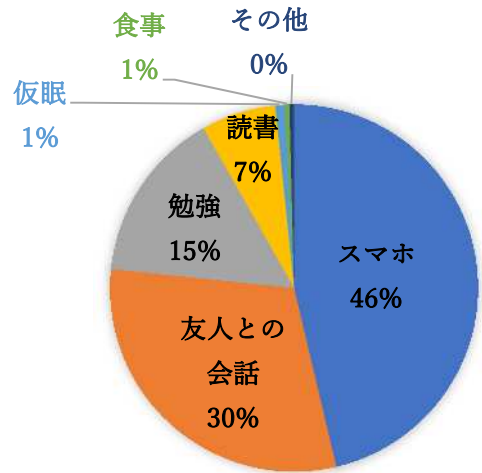
c. 駅での待ち時間

1. 30分以内 54名 (40%)
2. 5分以内 25名 (15%)
3. 1時間以内 24名 (18%)
4. 15分以内 21名 (16%)
5. 1時間以上 9名 (7%)



d. 駅での待ち時間の過ごし方

1. スマホを見る (46%)
2. 友人と会話する (30%)
3. 勉強 (15%)
4. 読書 (7%)
5. 食事、仮眠 (各1%)

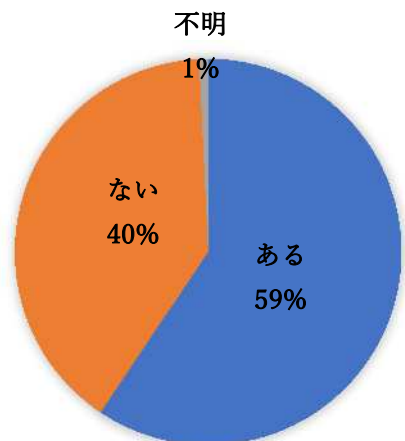


e. 駅での待ち時間が長くなりそうな時、駅以外の場所を利用するか

YES 59% / NO 40%

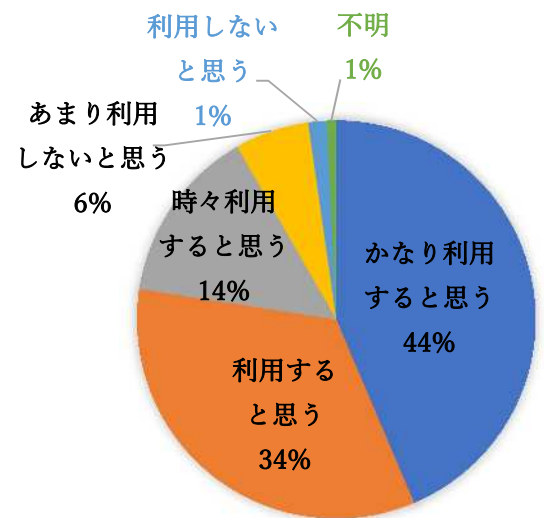
※利用する場所 (回答者79名)

1. イオンモール都城駅前 (65名)
2. 学校 (9名)
3. 図書館 (6名)
4. コンビニ (3名)
5. ブックオフ (2名)
6. 総合文化ホール、塾 (各1名)



f. 都城駅に机や椅子が置かれているスペースがあれば利用するか

1. かなり利用すると思う 58名 (44%)
2. 利用すると思う 45名 (34%)
3. 時々利用すると思う 19名 (14%)
4. あまり利用しないと思う 8名 (6%)
5. 利用しないと思う 2名 (1%)



g. 駅に求めるもの（自由回答）※待合室関係以外

- ・駐輪場の改善（27名）
- ・トイレをきれいにしてほしい（14名）
- ・駅をきれいにしてほしい（8名）
- ・コンビニ、売店、カフェが欲しい（計8名）
- ・ホームの椅子を増やしてほしい（1名）
- ・自販機の飲料代、価格設定を安価に（1名）
- ・20～21時まで過ごせる場所が欲しい（1名）

（４）市の取組について

執行部に対し、第2次都城市総合計画（第2期総合戦略）や都城市地域公共交通網形成計画等の各種計画に基づいた本市の公共交通利用者減少に対する取組を調査するため、聞き取り調査を実施した。

公共交通の結節点となる乗り場環境の充実のため取組を行っているところであるが、都城駅については、都城市の玄関口でありJRと各種路線バスを繋ぐ結節点であると認識しているものの、現時点で都城駅待合室等に関し整備等の計画・構想等はないということを確認した。

また、マイカーが普及している本市において公共交通を必要としない車保有者に公共交通への転換を進めていくことは非常に厳しい状況にあるが、その上で効果的なモビリティマネジメントを進めていくためには、マイカーと公共交通との併用を前提に「公共交通に乗り慣れてもらう」「公共交通に乗るきっかけを創出する」こと等が効果的であると考えていることを確認した。

5 調査研究より抽出された課題

アンケート結果より、都城駅を利用する中・高校生の多くが、学校終了後から乗車までに長い待ち時間があり、駅で過ごすスペースの設置を望んでいることが分かった。

「机や椅子が置かれているスペースがあれば利用するか」の設問には、「利用する、かなり利用する」と答えた割合が8割に及び、「時々利用する」を加えると92%が前向きな回答となっている。

吉都線においては、18:35 発の次の便は19:57 発であり、逃すと1時間強の待ち時間が発生するが、図書館で過ごす、駅とは反対方向となる学校も複数あり、「往復に費やす時間をもったいない」と回答している。

「駅での待ち時間」の項目においては、短時間の待ち時間を回答する生徒も多かったが、「駅での待ち時間が長くなりそうな時、駅以外の場所を利用するか」の項目において約6割の生徒が「YES」と回答しているため、その他の場所で過ごす時間も含めると、実態は、さらに長い待ち時間を過ごしていることが推察される。

また、駅近くの商業施設で過ごす生徒も多くあるが、商業施設から駅までの道のりは市内有数の歓楽街であり、夜20時台になると、高校生が徒歩で通過するには馴染まないと見る。高校生からも怖いとの声がある。

また、今回のアンケート調査において都城駅利用が最多であった県立都城泉ヶ丘高校は、県内屈指の進学校であり、近年特に、えびの市、小林市から1時間以上かけて通学する中高生が増加傾向にある。早朝登校し、帰宅は21時から22時になる場合もあり、待ち時間に勉強したいとの声が以前よりあがっている。机がないのでスマートフォンを見ているが、机があれば勉強したいという声もあり、待ち時間を学校で過ごす生徒が多いことの裏付けと見ている。

対して、小林市の地域観光・交流センター「KITTO小林」ではコミュニティスペースを整備したことにより、年間通して集会やイベントなど市民に幅広く活用され、「地域交流の場」となっている。また、待合スペース、勉強スペースとしても活用されており、高校生等の若い世代も含め、幅広い年代に利用される場所となっており、駅を中心とした交流人口の増加をJR吉都線の利用者増に繋げる取組を行っている。

また、日南駅においても、住民の意見を取り入れたコミュニティスペースを整備することにより、ただ待つだけの場所であった駅舎が、リニューアルにより地域の人が集える地域活性化の場、賑わいの空間として、幅広い年代に利用される場所となっている。加えて、公共交通を身近に感じてもらい、利用促進につながることを目的としたイベント等の実施により、公共交通利用増加に向けた積極的な取組を行っている。

このことから、本市の玄関口であり、公共交通の要となる接続拠点である都城駅を、既存の利用者にとって利用しやすい環境を整備することで、継続した利用を図ることは課題であると考ええる。

加えて、新たな利用者の増加のためには、今まで利用したことのない層に向けたアプローチも必要である。駅を新たな地域交流の場、賑わい創出の場とすることによる、地域公共交通利用者の増加に向けた取組の実施も課題であると考ええる。

6 課題に対する考察

(1) 課題解決に向けたアプローチについて

課題の解決には、大きく2つの対象者に向けたアプローチが必要であると考ええる。

ア 既存の利用者

既存の利用者については、待合室環境の充実による継続した駅利用に向けたアプローチが必要であると考ええる。

先に述べたところであるが、都城市地域公共交通網形成計画の「公共交通に期待すること」の調査項目において、1位「運行本数を増やしてほしい」に引き続き、2位が「待ちやすい乗り場の改善」であったこと、また、今回実施した駅利用生徒へのアンケートにおいて、机・椅子があるスペースを「利用する、かなり利用する」と答えた割合が8割、「時々利用する」を加えると約9割となることから、既存の駅利用者からの「待ちやすい待合室の整備」に対するニーズは非常に高いと見る。

既存の待合室には、椅子はあるものの机が無く、勉強や作業をしたいものにとっては有効に待ち時間を過ごすことが難しい。そのため、待ちやすい待合室の整備のためには、勉強や作業ができる机と椅子を配置したスペースが必要と考える。

また、待ち時間を長く過ごしたい利用者のニーズを満たすことで、待合室での待機者が増えることを考慮すると、待合室スペースの拡張が必要であると考ええる。

イ 駅を利用していない者

新たな利用者の増加を図るため、駅を利用していない層に向けたアプローチも必要である。今まで、都城駅を利用する者はJR利用者に限られており、利用機会が無いことにより、市内在住者であっても都城駅を訪れることのない者も多く潜在すると思われる。

そのアプローチのためには、小林駅や日南駅のように、駅を新たな地域交流の場、賑わい創出の場とすることで「行きたくなる駅」「集いたくなる駅」として駅に足を運んでもらう取組が必要であると考ええる。それがひいては、駅を身近に感じ、駅を利用しようと思うきっかけをつくり、市内外からのJR利用者の増加にもつながると考える。

また、都城駅は市内路線バスの経由地であることから、路線バスに乗ってアクセスする際も便利が良く、路線バス利用者にとっても利用しやすい。マイカーを乗用しない高齢者などの交通弱者からは、通院や買い物以外に公共交通を利用して出かける先がないという声や、通院等のために市街地まで出かけても目的もなく自由に過ごせる場所が少なく、気軽に集える場所を欲する声も聞かれている。そのため、都城駅が集いの場となることにより、路線バス利用者増加などの波及効果の期待も図れると考える。

先に述べたところであるが、都城市地域公共交通網形成計画の方針として「地域が一体となって公共交通を守り育てていく機運の向上を目指す」ことが方針として定められている。駅を身近な存在として認識してもらうことが、駅の存在価値を認識する基盤となり、ひいては、将来にわたり、地域が一体となって公共交通を守り育てる機運を高める一助となると考える。

(2) 具体的な駅舎等の整備について

上記アプローチを行う上で、駅舎の空きスペースが必要となる。

駅舎1階には約12坪の旧観光協会跡のスペースがあり、賃貸契約が可能である。

駅舎2階には約22坪の会議室があり、JRの社内利用のスペースであるため協議が必要であるが、JR宮崎支社は、賃貸契約および市民開放について前向きな態度であり、具体的な提案によって協議に入る余地がある。

また、気軽に地域住民が集える環境を整えるためには、駐車場や駐輪場などの駅付帯施設についても、ストレスなく利用できる環境整備が必要であるとする。

都城駅には無料の駐車場が無く、そのことが駅に気軽に立ち寄ることへのハードルとなっている。マイカーを乗用する住民が多い本市においては、ストレス無く、気軽に駐車できるスペースの確保は必須である。

また、駐輪場についても、アンケートの自由回答中において「駐輪場を増やしてほしい」「綺麗にしてほしい」など、改善を求める声が多く上がっていた。既存の利用者に継続的に駅を利用してもらったためにも、これらの駅付帯施設についても環境を整える必要があるとする。



駐車場



駐輪場

7 提言

以上の調査研究のまとめとして、以下の提言を行う。

本市の玄関口である都城駅が利用者にとって利用しやすい駅となり、また、地域交流の場・賑わい創出の場として「行きたくなる駅」「集いたくなる駅」となることで公共交通利用者の増加に繋がるよう、JR九州と連携し、下記の取組を行うこと。

- ① 通勤・通学で都城駅を利用する中・高校生等が、長時間過ごせるような利用しやすいスペースを創設すること。
- ② 高齢者層など多様な世代が集う場として、地域交流が促進されるスペースを創設すること。
- ③ 地域住民も駅に気軽に立ち寄れるよう、駅の付帯施設の整備を行うこと。
- ④ 上記を満たすことによって、駅の賑わいを創出し、駅を発着点とする公共交通の利用機会を促進すること。