

JR 杵築駅周辺整備基本構想

令和 8 年 9 月

杵築市

序章 基本構想策定の背景と目的	1
1. 基本構想策定の背景と目的	1
2. 基本構想の位置づけ.....	1
3. 対象区域.....	2
第1章 JR 杵築駅周辺の現状	3
1. 土地利用・都市機能の現状.....	3
2. 交通・移動環境の現状.....	5
3. 景観・緑空間・環境の現状	7
4. 用途地域等の指定状況	7
5. ハザードエリアの現状	8
6. 上位・関連計画における JR 杵築駅周辺の位置づけ	9
第2章 市民及び来訪者のニーズなど	10
1. 市民及び来訪者のニーズ	10
2. 庁内関係課の意向.....	16
第3章 JR 杵築駅周辺の課題	17
1. 交通結節機能に関する課題.....	17
2. 土地利用に関する課題.....	17
3. 都市機能に関する課題.....	17
4. 緑空間・環境に関する課題.....	17
5. 景観形成に関する課題.....	18
6. にぎわい・交流に関する課題.....	18
7. 健幸まちづくりに関する課題	18
8. 維持管理・運営に関する課題.....	18
第4章 基本理念・基本方針	19
1. 基本理念	19
2. 基本方針.....	20
第5章 ゾーン別の整備構想	21
1. ゾーニング計画	21
2. 各ゾーンの整備コンセプト	21
3. 各ゾーンの整備方針・整備イメージ	22
4. ゾーンを支える基盤整備の方針	28
第6章 実現化に向けた方策	29
1. 実現化の基本的な考え方	29
2. 維持管理・運営の考え方.....	29
3. 推進体制.....	29
4. 今後の進め方	29

序章 基本構想策定の背景と目的

1. 基本構想策定の背景と目的

少子高齢化・人口減少が進む地方都市において、持続可能なまちづくりを実現するためには、公共交通の拠点を核とした都市機能の集積と交通結節機能の強化が重要な課題となっています。国が推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、鉄道駅を中心とした拠点形成はまちづくりの基本的な方向性として全国的に位置づけられています。この全国的な動向を踏まえ、杵築市においても、「杵築市都市計画マスタープラン」および「杵築市立地適正化計画」にて、中心市街地である杵築地区を市の中心拠点、八坂地区（JR 杵築駅周辺）をサブ拠点として位置付けています。

こうした位置づけのもと、JR 杵築駅は、市民の日常的な移動を支える最重要の交通拠点であり、同時に杵築城下町をはじめ、海岸部、るるパーク、風の郷、横岳等と周辺の観光地、別府・湯布院・ハーモニーランド・大分空港・国東半島などへの玄関口として、多様な来訪者を受け入れる役割も担っています。しかしながら、現状の駅周辺は交通結節機能や都市機能の面で十分な整備が図られておらず、また城下町・中心市街地との機能的な連携も不十分な状況にあり、それらの機能の向上が強く求められています。

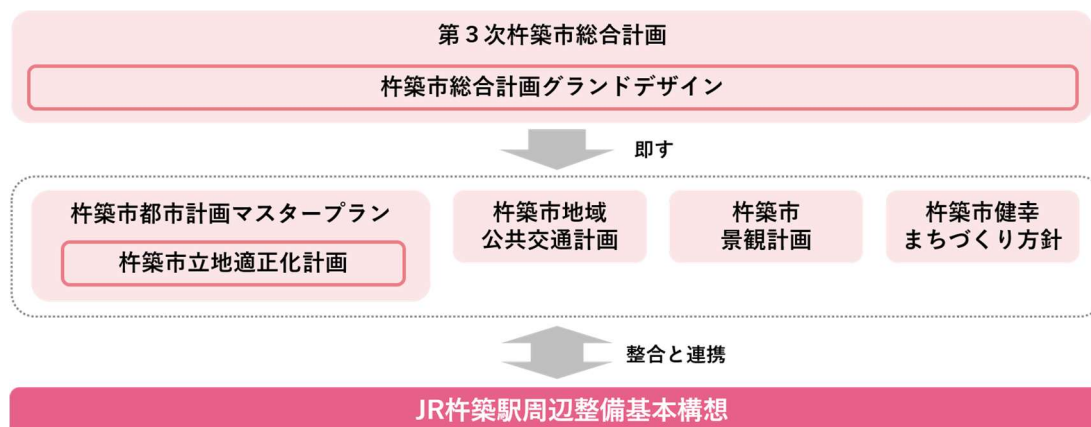
今後、人口減少が進む中であっても、来訪者の増加と地域との多様な交流を通じて、まちの活力を維持・向上させていくためには、JR 杵築駅とその周辺を、単に市民の生活に不可欠な「交通拠点」として強化するだけでなく、国内外からの観光客やビジネス客など、多様な人々を迎え入れ、大分県内の様々な観光地や、杵築市内の様々な目的地へと円滑に誘導・連携させる「広域周遊観光の玄関口・来訪者を受け入れる結節拠点」としての役割も強化していく必要があります。

さらに、駅が単なる通過点ではなく、市民の交流や活動の場となり、来訪者と地域住民が触れ合うことで地域全体の活性化に寄与する「コミュニティハブ」としても機能させることで、新たな賑わいを創出していくことが重要です。

本基本構想は、こうした背景を踏まえ、JR 杵築駅周辺の将来像と整備の基本的な方向性を示すことを目的として策定するものです。なお、各事業の具体的な内容・財源・スケジュール等は、今後策定する基本計画において詳細化するものとします。

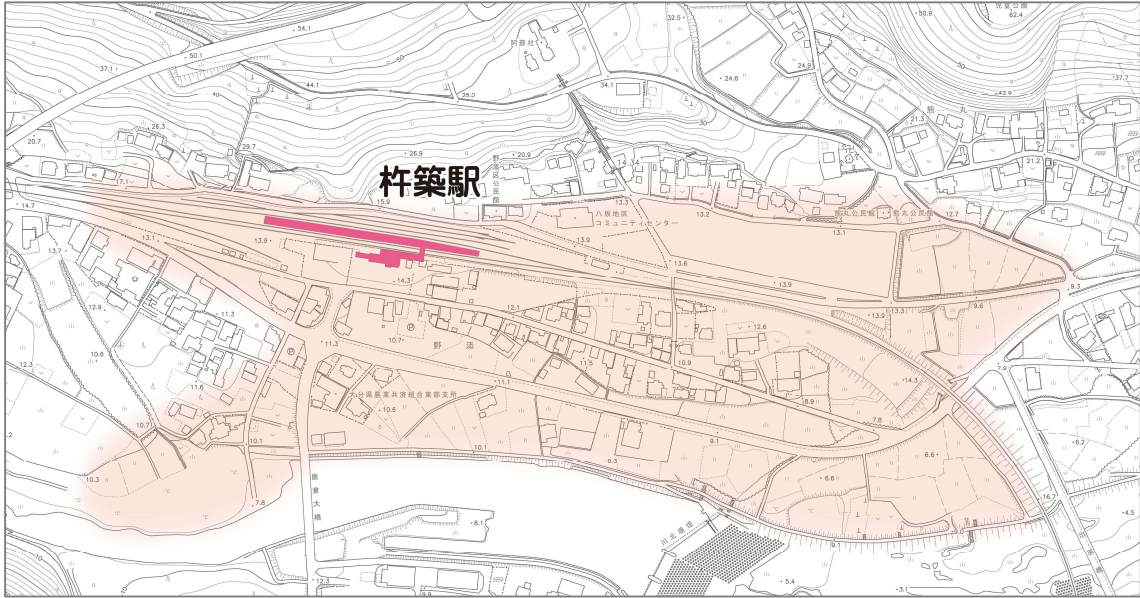
2. 基本構想の位置づけ

本基本構想は、杵築市の上位・関連計画と整合を図りつつ、JR 杵築駅周辺の整備に特化した方針として位置づけます。



3. 対象区域

本基本構想の対象区域は、JR 杵築駅を中心とした周辺一帯とします。

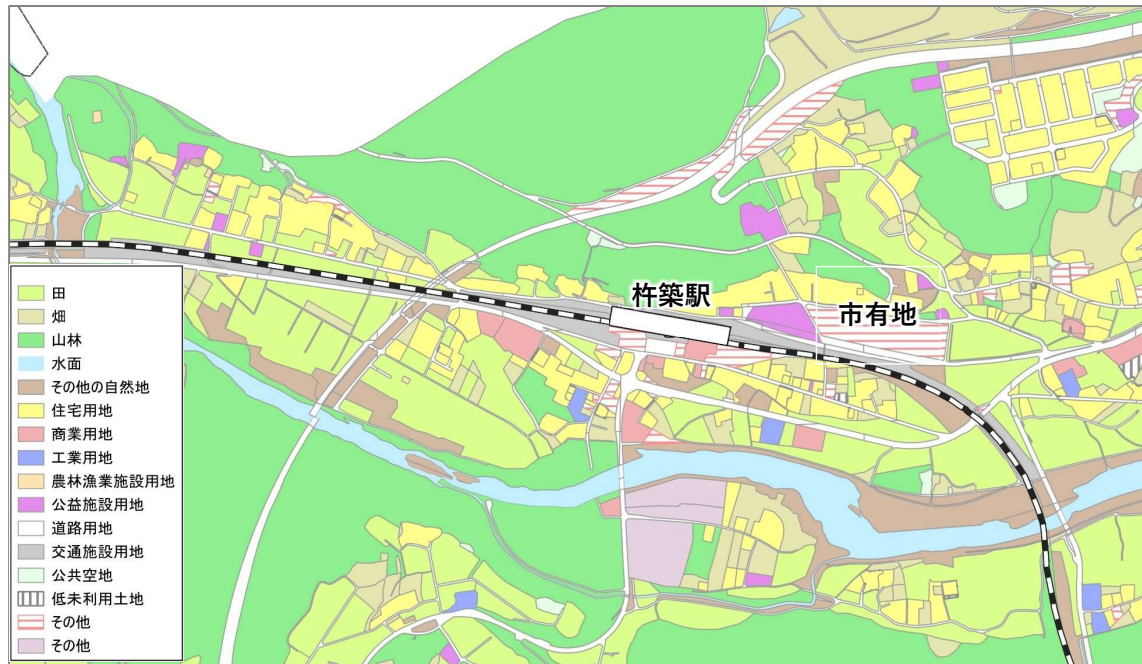


第1章 JR 杵築駅周辺の現状

1. 土地利用・都市機能の現状

(1)土地利用現況

JR 杵築駅周辺の土地利用は、駅前を中心に住宅用地・商業用地が点在するものの、まとまった低未利用地・空地が多く残存しています。特に駅北側（駅裏）には約 13,400 m²の大規模な市有地が存在しており、現時点では有効な活用用途が定まっていない状況にあります。



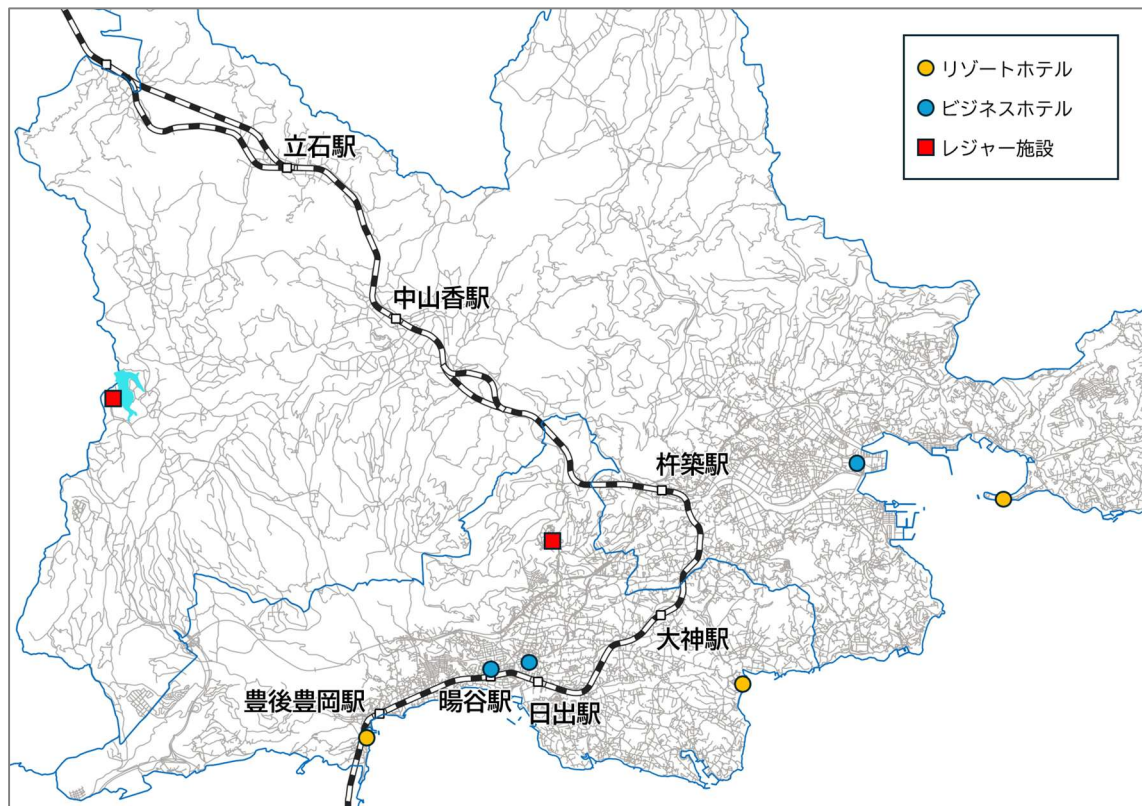
(2)建物利用現況

駅周辺の建物は住宅が中心であり、商業施設・業務施設はごく限られた状況にあります。また、空き家の存在も見られ、土地・建物の有効活用が課題となっています。



(3) 宿泊施設の分布

杵築市内及び近隣の宿泊施設は、ビジネスホテルが陽谷駅・日出駅周辺に分布しており、杵築駅周辺には宿泊施設が立地していません。



2. 交通・移動環境の現状

(1) 駅の本数・利用者数

JR 杵築駅の運行本数は、令和 8 年 5 月時点で、上り（行橋・小倉・門司港方面）が普通・特急合わせて平日・休日ともに 40 本、下り（別府・大分・佐伯方面）が平日・休日ともに 47 本となっており、上下合計で 1 日あたり 87 本が停車しています。平日・休日で本数の差はなく、安定した運行ダイヤが確保されています。

利用者数については、1 日あたりの乗車人数が 2024 年には 826 人と、年々増加傾向にあります。

	上り(行橋・小倉・門司港方面)		下り(別府・大分・佐伯方面)	
	平日	休日	平日	休日
普通	19	19	23	23
特急	21	21	24	24

出典：JR 九州 HP（令和 8 年 5 月時点）

	2022 年	2023 年	2024 年
乗車人数(人/日)	747	798	826

出典：JR 九州 HP

(2) 杵築駅を通過するバスの本数

杵築駅には国杵線・ハーモニーランド線・市内循環バスが発着しており、令和 8 年 5 月時点で、平日は 76 本が運行しています。一方、休日は 57 本（市内循環バスを除く）にとどまり、利便性が低下します。

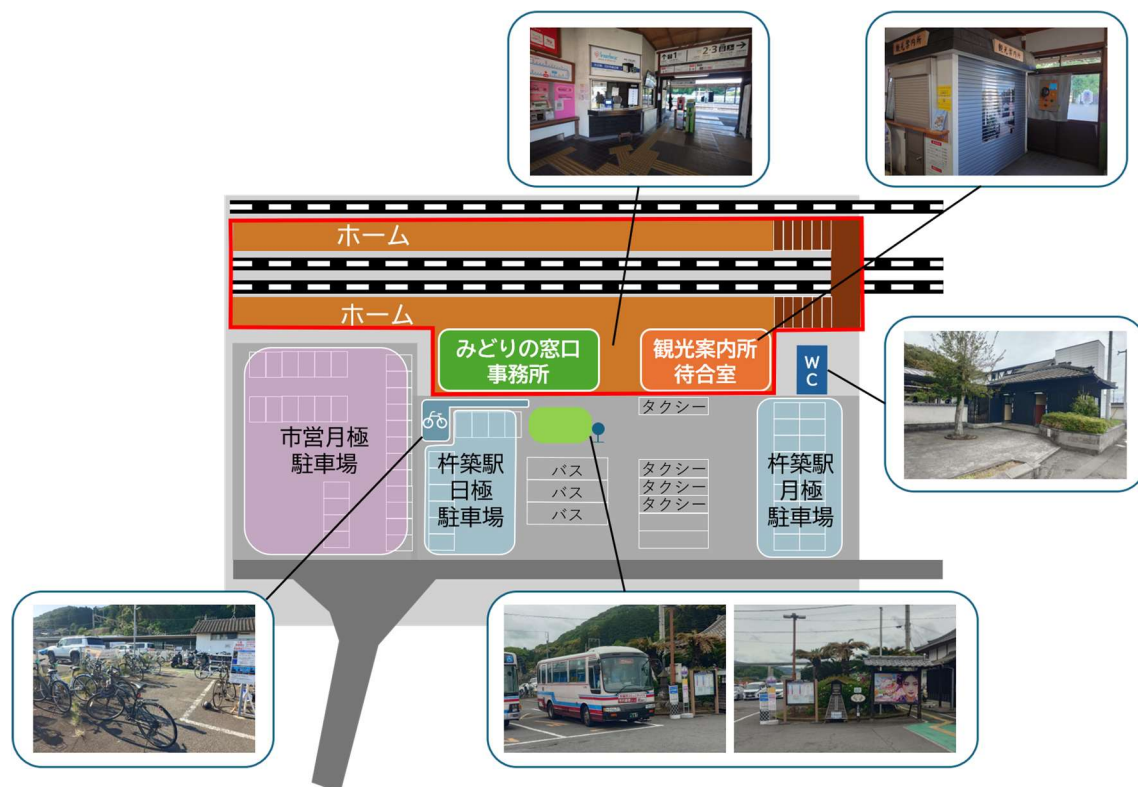
系統	行き先	経由	往復本数	
			平日	休日
国杵線	国東	中平・市民病院・大分空港	20	16
	杵築バス ターミナル	中平	25	11
		新道・市役所	18	13
ハーモニー ランド線	ハーモニー ランド	—	2	3
	陽谷駅前	ハーモニーランド	11	14
市内循環バス			8	-

出典：大分交通グループ HP（令和 8 年 5 月時点）

(3) 乗り場環境

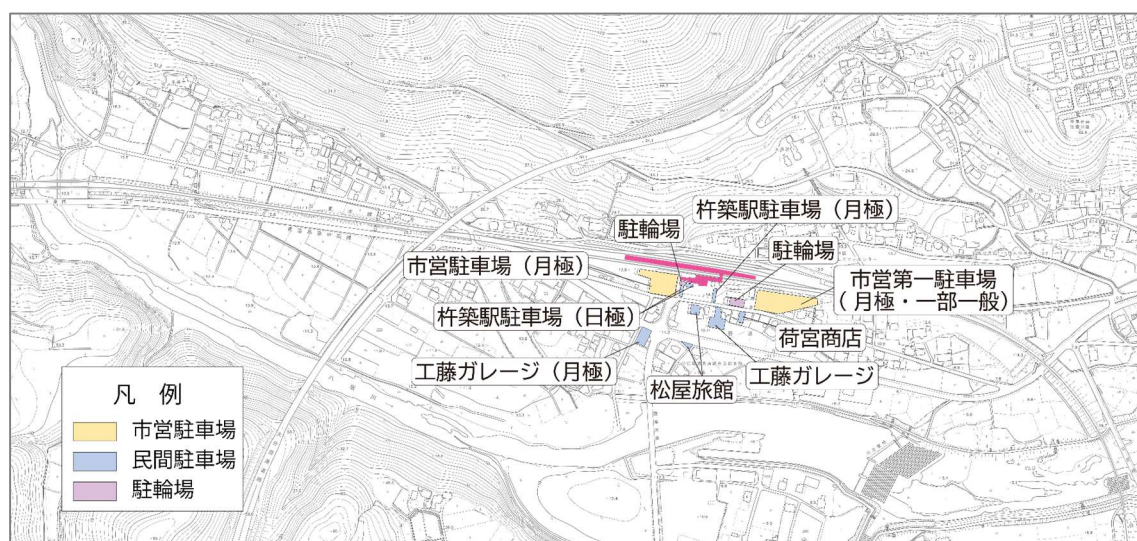
現在の駅前は、バス・タクシー・一般車の乗降スペースが混在しており、歩行者動線との分離が十分ではありません。

また、観光案内所に小規模な売店が併設されているほかは、駅利用者が立ち寄ることのできる商業機能がほとんど存在しません。



(4) 駐車場・駐輪場の分布

駅周辺には市営駐車場（第一・第二・第三）が整備されているほか、民間駐車場・駐輪場が点在しています。



3. 景観・緑空間・環境の現状

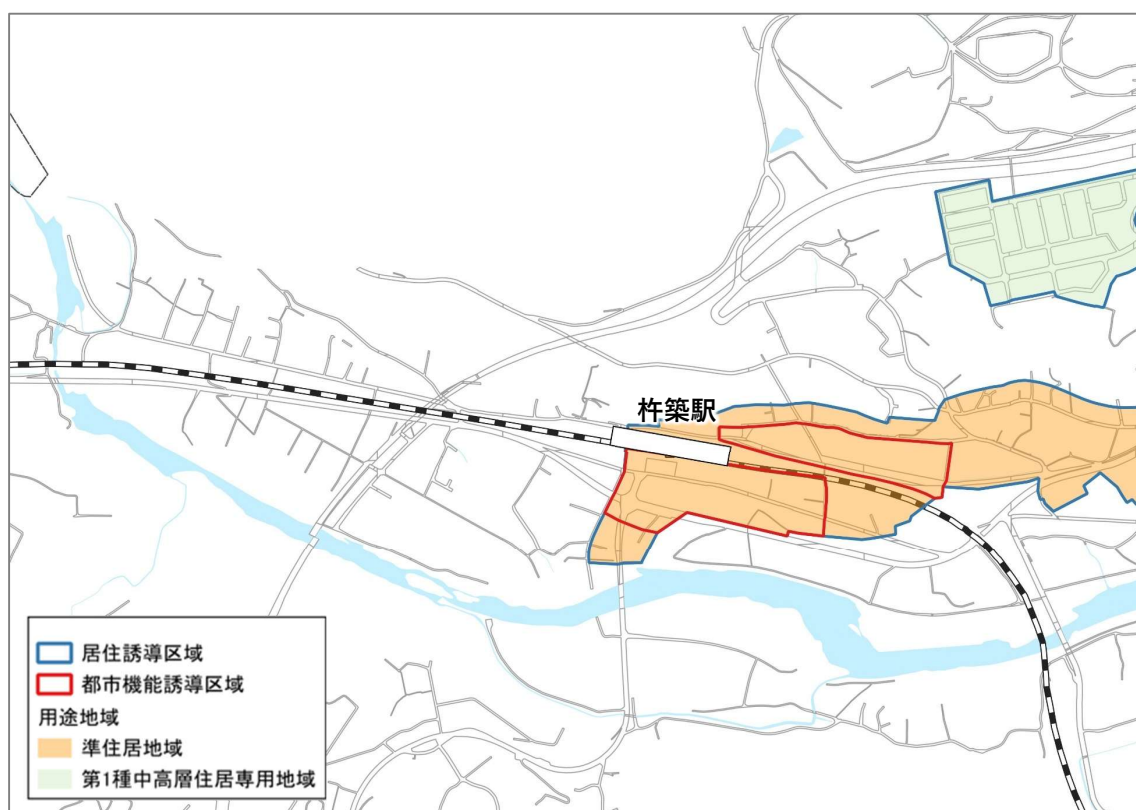
駅北側の丘陵部には阿蘇社があり、丘上からは駅周辺を見渡すことができます。この阿蘇社を含む八坂地区は、鉄道風景を撮影する愛好家（いわゆる「撮り鉄」）の撮影スポットとしても広く知られています。

また、周辺には生桑寺・稲荷社などの社寺、生桑公民館・野添区公民館・熊丸公民館・八坂地区コミュニティセンターといった地域の生活施設も点在しています。



4. 用途地域等の指定状況

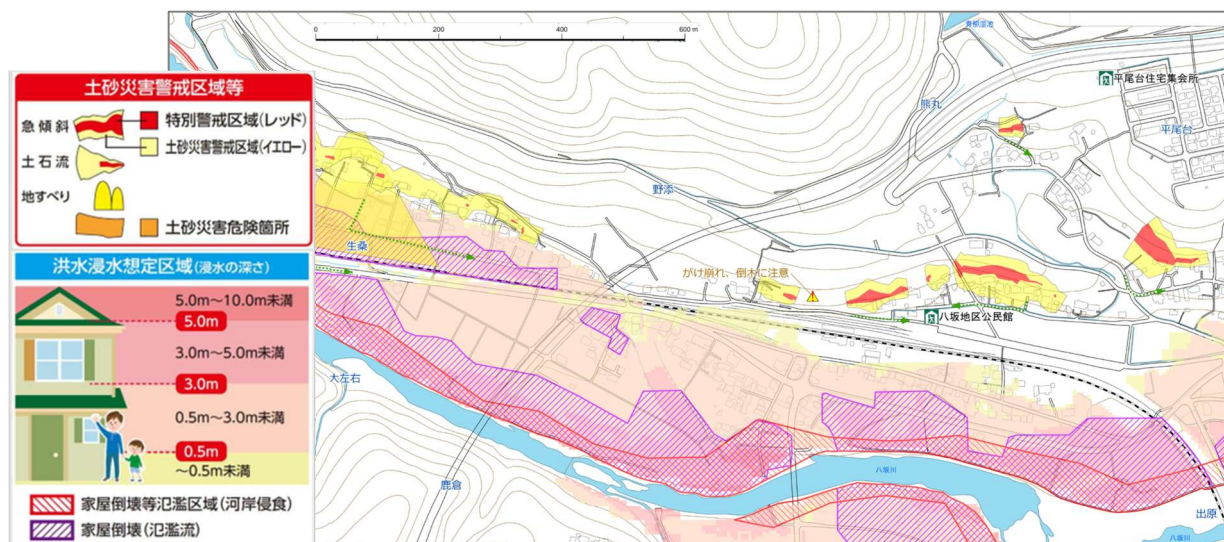
駅周辺は居住誘導区域および都市機能誘導区域に位置しており、用途地域は準住居地域に指定されています。



5. ハザードエリアの現状

(1)警戒区域等の指定状況

八坂川沿いの低地部については洪水浸水想定区域が広がっており、家屋倒壊等氾濫区域も設定されています。また、周辺丘陵部には土砂災害警戒区域が指定されており、施設配置にあたっては自然災害リスクに十分配慮する必要があります。



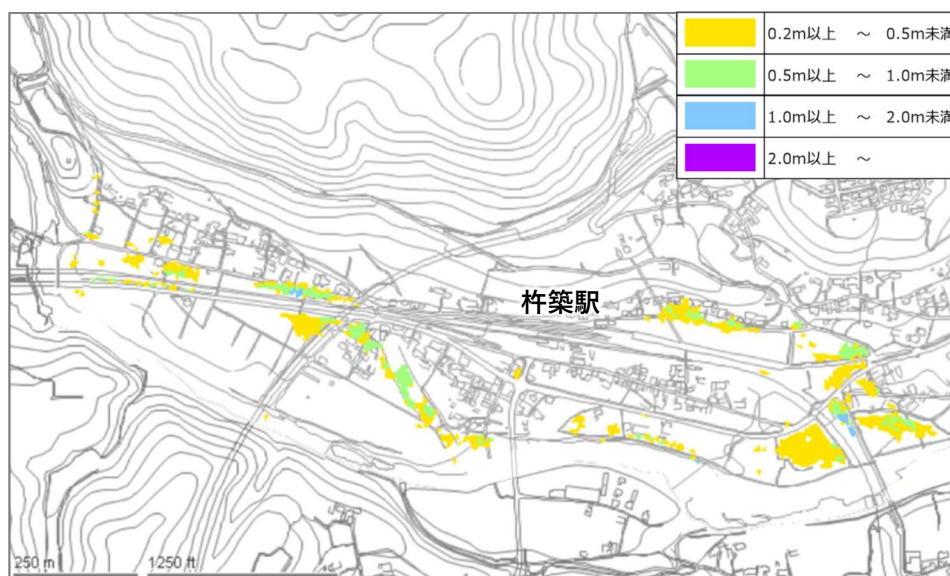
出典：杵築市ハザードマップ

(2)浸水シミュレーションによる浸水影響

当該地区周辺は平成9年に水害被害を受けており、その後、浸水被害の軽減に向けた河川改修事業が実施されました。本計画においては、その事業効果が十分に発揮されているかを確認するため、浸水シミュレーションを実施しました。

シミュレーション結果では、管路改修が必要な箇所が一部あるものの、駅周辺の既存住宅地への浸水影響は限定的です。

■解析結果（想定最大規模降雨）



6. 上位・関連計画における JR 杵築駅周辺の位置づけ

上位・関連計画 10 計画を対象に、「土地利用」「道路・交通」「都市機能」「緑空間・環境」「景観形成」「にぎわい」「健幸まちづくり」の 7 分野に整理しました。

	位置づけ	検討が必要な施設・機能等
①土地利用	用途地域の指定・見直しや未利用地の有効活用等を通じて、安全かつコンパクトな市街地形成を計画的に誘導する場	・立地適正化計画の見直し（居住誘導区域・都市機能誘導区域の範囲の一体的再設定） ・用途地域の見直し ・地区計画等の活用による良好な市街地形成 ・駅に隣接する大規模未利用地の有効活用 ・空き家・空き店舗の多様な活用（用途転用等）
②道路・交通	駅前広場・パークアンドライド・新交通システムを備え、鉄道・バス・タクシー・自動車・徒歩を結節する広域交通の玄関口	・駅前広場（市民が利用しやすい交通結節点） ・バス・タクシー乗降場及び乗継機能、自動運転バス等の新交通システム発着場 ・パークアンドライド用駐車場 ・歩車分離、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間
③都市機能	駅前空間整備と併せて都市機能と居住の集積を図るコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の中心拠点	・行政機能（出先機能、窓口機能等） ・商業機能：駅前商業地、大規模小売店舗・スーパー・ドラッグストア、物産館等（地域のにぎわい創出・農林水産業振興拠点） ・医療・福祉機能：病院、入所系福祉施設 ・子育て機能：こども園、保育園、幼稚園、児童館、子育て支援センター等 ・交流機能：観光交流センター等 ・居住機能：良好な居住環境
④緑空間・環境	八坂川等の水辺・緑と調和し、親水性ある空間と緑のネットワークを活かした、潤いある拠点	・八坂川の治水・親水機能を兼ね備えた河川環境 ・公園緑地の適正配置（Park-PFI 等の活用） ・市民の健康・福祉に資する広場等のオープンスペース
⑤景観形成	旧城下町の歴史的景観と八坂川の豊かな自然景観に調和し、来訪者が駅に降り立った瞬間に地域固有の個性を体感できる、国東半島の玄関口にふさわしい景観の形成軸	・国東半島の玄関口にふさわしい駅前空間 ・商業業務地のにぎわいを感じるまちなみ景観 ・屋外広告物や高さ等の規制・誘導 ・敷地内の庭木・花壇等による緑化 ・眺めを楽しめる視点場の確保・整備
⑥にぎわい	「居心地がよく歩きたくなるまち」のモデル地区として、市民の日常的なにぎわいと、滞在型観光・広域周遊を支えるにぎわいを生み出す交流拠点	・滞在を促す商業・業務機能 ・市内外の観光客および市民双方を対象とした、にぎわい・コミュニティ機能
⑦健幸まちづくり	ウォーカブルで誰もが歩きたくなる、健幸を実感できる空間整備を先導するモデル地区	・バリアフリー・ユニバーサルデザインに対応した歩行空間 ・ベンチ等の休憩施設

第2章 市民及び来訪者のニーズなど

1. 市民及び来訪者のニーズ

基本構想の検討にあたっては、交通事業者、観光関係者、行政等の関係者による検討と、駅利用者や市民等の意向把握の両面から、JR 杵築駅周辺に求められる機能や整備の方向性を整理しました。

■事業者・関係者

(1) JR 杵築駅周辺の活性化への勉強会

令和7年7月から令和7年12月にかけて、交通事業者、観光関係者、行政等で構成する「JR 杵築駅周辺の活性化への勉強会」を計6回開催し、JR 杵築駅周辺の現状や課題を整理するとともに、活性化に向けたアイデアを幅広く検討しました。

勉強会では、JR 杵築駅が城下町やハーモニーランド、大分空港等をつなぐ玄関口である一方、駅前のにぎわいや交通結節機能が十分でないこと、駅舎・トイレの老朽化、歩行者と車両の動線未分離、観光客の受入環境不足などが課題として共有されました。

①主なハード面の提案

● 交通結節機能の再編

駅前広場・ロータリーの再編、バス・タクシー・一般車・歩行者の動線分離、城下町等へのアクセス向上に向けた道路・交通基盤の検討、空飛ぶ車・ドローンの発着所（バーティポート）の整備 など

● 駅舎・利便施設の充実

駅舎・トイレの改修、コインロッカーの設置、多言語案内看板やタッチパネル等の観光案内機能の導入 など

● 滞在・交流・宿泊機能の整備

コンビニ・飲食店・カフェ等の滞在機能の導入、ホテル・道の駅・空き家活用による宿泊機能の検討、公園・イベント広場・河川空間等の交流空間の整備 など

②主なソフト面の提案

● 移動の利便性向上

電車・バス・タクシー・観光施設を連携させた交通ネットワークの構築、タクシー予約や Web チケット等のデジタル活用 など

● にぎわいの創出

住民と観光客の双方が利用して楽しめる駅・駅周辺空間の形成、駅から城下町や周辺観光地へ人を呼び込む仕組みづくり など

● 広域連携と体制づくり

ハーモニーランド等との連携による広域的な駅周辺活性化、行政・交通事業者・観光関係者・民間事業者が連携する推進体制の構築 など

(2)JR 杵築駅周辺活性化検討専門部会

令和 8 年 6 月 12 日には、「JR 杵築駅周辺活性化検討専門部会」を開催し、これまでの勉強会での議論や基本構想（素案）を踏まえ、構想内容の精査と具体化に向けた専門的な意見聴取を行いました。本専門部会では、基本構想の明確化から、交通・観光機能の充実、空間整備の具体化まで、多岐にわたる意見が示されました。

■駅利用者・市民等

(1)杵築駅周辺整備アンケート

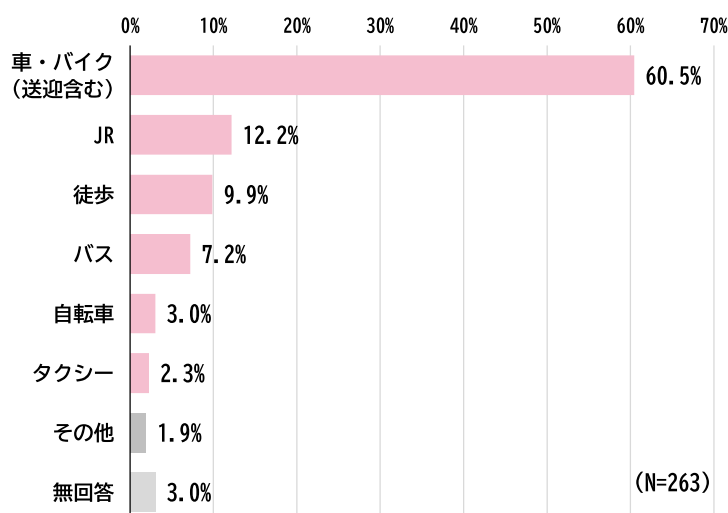
令和 8 年 2 月から 5 月にかけて、「JR 杵築駅周辺の活性化に向けて」をテーマにアンケートを実施し、JR 杵築駅とその周辺の将来像や、望ましい施設・機能等について広く意見を募りました。

なお、今後も各計画段階において参考とするため、継続して調査を実施します。

調査方法	各施設等での調査票の配布（調査票への記入または web 回答）
	■配布施設 令和 8 年 2 月 11 日シンポジウム「JR 杵築駅周辺の活性化に向けて」会場、 杵築庁舎、山香庁舎、大田庁舎、市内コミュニティセンター10 箇所、 JR 杵築駅
調査期間	令和 8 年 2 月 11 日（水）～令和 8 年 5 月 31 日（日）
回収数	263 票

① 杵築駅周辺への来訪手段(Q5)

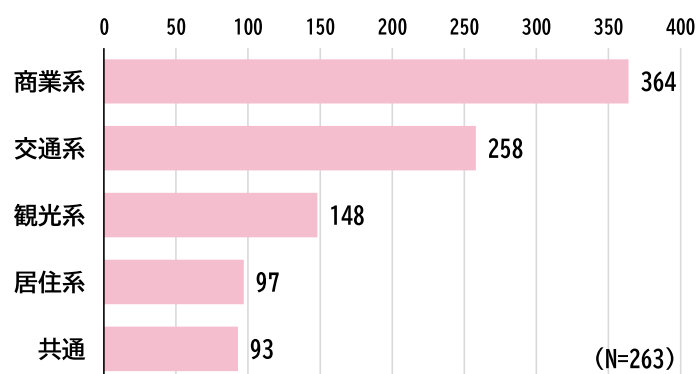
JR 杵築駅周辺への来訪手段は、「車・バイク(送迎含む)」が約 6 割で突出して最も多く、「JR」、「徒歩」は 1 割程度しかなく、車への依存が非常に高い状況にあります。



② 欲しい施設・設備(Q9、複数回答)

JR 杵築駅周辺に欲しい施設・設備は、「商業系（コンビニ、カフェ、ワークスペース等）」が最も多く挙げられており、次いで「交通系（駐車場、駅前広場、バリアフリーに配慮した設備等）」が多くなっています。

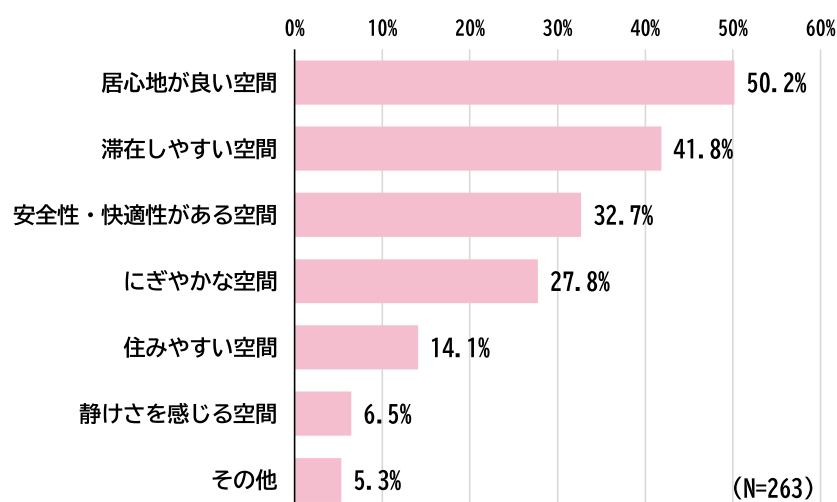
選択肢以外では、ホテル・宿泊施設（観光系）、商業施設・スーパー・飲食（商業系）、病院・医療関係施設（居住系）などが複数挙げられています。



用途	選択肢	主なその他意見
商業系	コンビニ、カフェ、電源付きワークスペース	商業施設・スーパー・飲食、道の駅・特産品売り場 スタートアップ用オフィス・店舗、EV車給電機器
交通系	駐車場、駅前広場、バリアフリーに配慮した設備	駅ビル、バスターミナル、ロータリー・送迎スペース 無料駐車場、レンタカー
観光系	地域情報・観光案内掲示板、イベント・展示スペース	ホテル・宿泊施設、展望所、コインロッカー、歴史探訪
居住系	住宅、公園	病院・医療関係施設、図書館
共通	Wi-Fi環境	フリースペース、トイレ、娯楽施設・温泉、食事処

③ 求める空間的イメージ(Q10、複数回答)

JR 杵築駅周辺に求める空間的イメージは、「居心地が良い空間」が最も多く、次いで「滞在しやすい空間」、「安全性・快適性がある空間」が多くなっており、『そこに居たくなる』ような静的な空間が求める傾向が見られます。



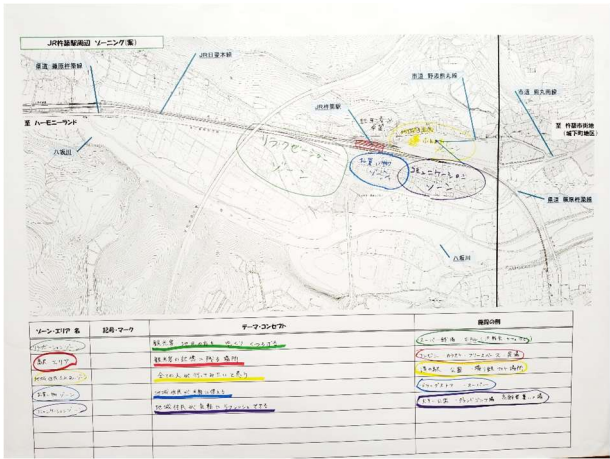
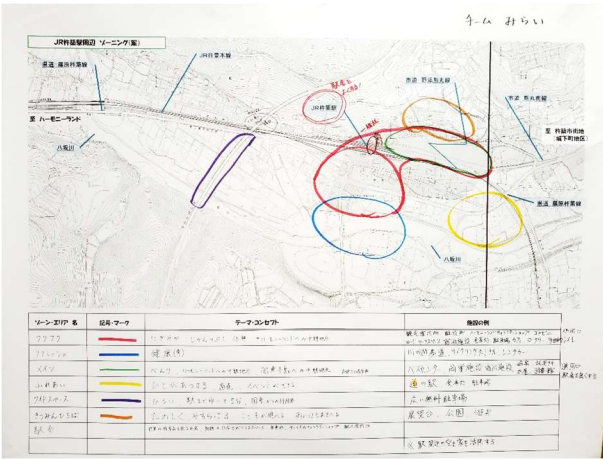
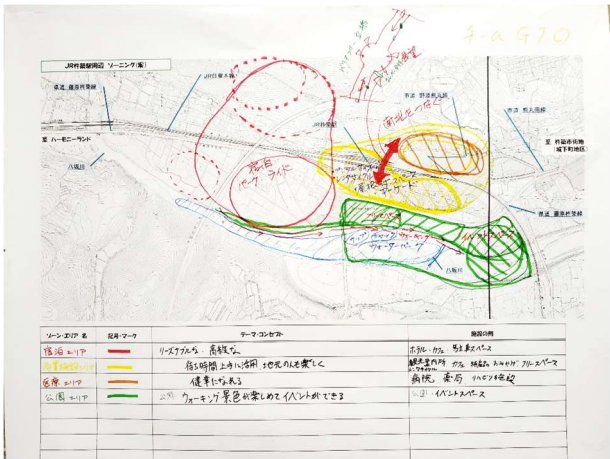
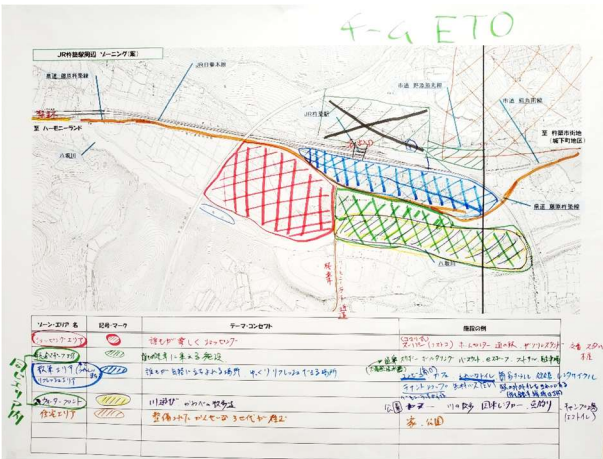
(2)市民ワークショップ

令和 8 年 4 月から 5 月にかけて、JR 杵築駅周辺整備基本構想の策定に向けた市民ワークショップを全 4 回にわたり開催し、参加者が 4 グループに分かれて駅周辺の将来像を検討しました。

回	日時	テーマ	主な内容
①	4 月 24 日 (金) 19:00~21:00	”こんな施設があったらいい”を考えましょう！	駅周辺への導入施設の提案(発想の拡散と収束)、全体発表
②	5 月 8 日 (金) 19:00~21:00	目的・用途別のゾーン分けをしてみましょう！	施設目的ごとの分類、ゾーニング(案)の作成、ゾーンごとのイメージ検討、全体発表
③	5 月 22 日 (金) 19:00~21:00	各ゾーン(エリア)のテーマを決めましょう！	ゾーニングごとのコンセプト・方針の検討、ゾーンのテーマ・名称の設定、全体発表
④	5 月 29 日 (金) 19:00~21:00	駅周辺全体の提案をまとめましょう！	ワークショップ全体のとりまとめ、駅周辺全体のテーマ・名称(案)の決定



①ワークショップの取りまとめ結果



②全班共通の意見・ニーズ

■ 商業・生活利便機能の充実

スーパー・コンビニ・ドラッグストア・道の駅等の商業施設の導入を全班が提案されました。日常的な買い物需要への対応が共通の優先課題となっています。また、駅舎南北を結ぶ連絡機能の整備についても全班から共通して意見が挙がっており、南北市街地の一体的な利便性向上に向けた重要な要素として位置づけられます。

■ 公園・緑地・水辺の整備

公園やウォーキングスペースの整備は全班が提案した。特に八坂川沿いのウォーターフロント活用（遊歩道・川遊び・サイクリング等）が複数班から挙がっており、本構想における重要な整備軸の一つとして位置づけられます。

■ 観光客・来訪者への対応

観光案内所、レンタサイクル・レンタカー、カフェ、宿泊施設など、ハーモニーランドや城下町地区への来訪者を意識した施設整備が複数班で提案されました。

■ 駐車場の確保

商業・観光・公園いずれの機能においても、十分な駐車スペースの確保が全ての班で提案されました。

③各班個別意見

■ 人が集まる・楽しく安らげる場所

- | | |
|--------------------|-------------|
| ・ イベントスペース、フリースペース | ・ スーパー銭湯、足湯 |
| ・ フォトスペース、展望台 | ・ 図書館、本屋 |
| ・ ホームセンター | ・ 託児所 |
| ・ バスセンター | |

■ 安全・安心な空間

- | | |
|-----------------|-------|
| ・ 歩車道分離による安全な空間 | ・ 駐在所 |
| ・ 駅前周辺の街灯増設 | |

■ 健幸・ふれあえる場所

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| ・ 地域住民ふれあいゾーン | ・ ゆっくりリフレッシュできる場所 |
| ・ 整備された閑静な三世代が住む住宅エリア | ・ スポーツ施設（バスケット・フットサル等） |
| ・ 誰もが健幸に集える施設 | ・ 診療所、薬局、リハビリ施設 |

(3) 高校生による杵築駅周辺の研究発表

杵築高校の1年生が、総合的な探究の時間において「地域探究」に取り組みました。

杵築市役所から地域の現状と課題についての問題提起を出発点として探究活動を進め、生徒たちは「人口」「都市計画」「防災」「健康」「観光」の5分野に分かれ、班ごとにテーマを設定した上で、調査・分析を行いながら課題の解決策を検討し、提言としてまとめました。

① 杵築駅周辺の現状

項目	内容
周辺環境	◆ 駅周辺に店舗がほぼ存在しない ◆ 観光案内所内に小さな売店があるが商品数が少ない ◆ 「寂しい」「何もない」という印象を持たれることが多い ◆ 駐車場が少ない
利用者層・利用目的	◆ 学生・観光客・大分空港利用者が主な利用者 ◆ 駅利用（電車・バス乗降）が主目的で、それ以外の目的での来訪がほとんどない
交通利便性	◆ バス・電車の本数が少なく、待ち時間が長い ◆ 市街地や大分空港へのアクセスにバスが必要だが、本数が不足している

② 杵築駅周辺のニーズ

項目	内容
商業機能	◆ 駅周辺で気軽に買い物できる場所の確保 ◆ 杵築の名産品（和菓子等）を手軽に購入・体験できる場の提供 ◆ 地元の自営業者・生産者が販売・発信できる場の提供
交流機能・にぎわい創出	◆ 待ち時間を有意義・楽しく過ごせる場所の整備 ◆ 若者・高齢者・家族連れなど全世代が来たいと思える場所づくり ◆ 定期的なイベント開催など、継続的に人を呼び込む仕掛けの実施 ◆ 地域産品や観光情報を来訪者に知ってもらう機会の創出
交通拠点機能	◆ 車利用者に対応した駐車場の整備

2. 庁内関係課の意向

JR 杵築駅周辺整備に関する庁内の意向を把握するため、関係課に対してヒアリングシートによる意見聴取を実施しました。

担当課	主な意見・留意事項
財政課 管財係	- 市営駐車場は継続活用の予定。 - 市有地の有効活用については検討が必要。
協働のまちづくり課 地域交通係	- コミュニティバスの JR 杵築駅乗降客数は年間 1,030 人（1 日平均 4.22 人）。路線バスは平日 76 便・土日祝 57 便が発着しており、駅を起点とした公共交通の役割は大きい。 - 今後、利便増進実施計画の策定予定であり、コミュニティバス循環路線の幹線・地域路線への分割およびデマンド型乗合タクシーへの再編を進める方針。関係する交通事業者（鉄道・民間路線バス・タクシー等）との連携を重視する。 - 交通結節機能の強化に向け、以下 2 点が特に必要 ①路線バス・コミュニティバス・タクシー等の運行情報を一元的に提供できる情報案内システム（デジタルサイネージ等、多言語対応）の整備 ②バス・タクシー・送迎車がスムーズに乗り換えできる環境の整備（特に通勤・通学時間帯の混雑解消）
建設課 管理係	- 一部市道において雨水排水の課題があり、対応を継続中。 - 野添杵築駅線は通勤・通学時の交通量が多く、狭あい区間の改善が必要。
商工観光課 観光係・商工労政係	- JR 杵築駅利用の来訪者と杵築城下町との回遊連携については、来訪者層の実態把握が不十分であり、現状の把握・分析が先決課題。 - 周辺観光地が連携できる回遊促進事業を検討する。 - 観光振興の観点から、駅周辺に期待する機能・役割 ①二次交通の利便性向上 ②観光客が降り立った際に「わくわく」できる体験・にぎわいの場の創出 ③玄関口として地域活性化につながるにぎわいづくりが必要 ④観光客が快適に過ごせる施設の整備（トイレ・待合スペースなど）
危機管理課 防災係	整備計画にあたっては、防災拠点機能との整合・調整が必要。

第3章 JR 杵築駅周辺の課題

1. 交通結節機能に関する課題

- バス・タクシー・一般車の乗降スペースが混在しており、歩行者動線との分離が不十分で、交通結節点としての機能が十分に発揮できていません。
- 来訪手段の約6割を車・バイクが占める中、通勤・通学等の駅利用者向けの駐車場だけでなく、今後導入が期待される商業・観光・公園等の各施設を利用するための十分な駐車スペースの確保が課題となっています。
- 野添杵築駅線は通勤・通学時の交通量が多く、狭あい区間の改善が必要です。
- 鉄道により南北が分断されており、駅裏（北側）へのアクセス改善が求められています。
- 杵築城下町・ハーモニーランド・国東半島等の広域観光拠点と駅を結ぶ二次交通が脆弱であり、「杵築市及び国東半島等の広域観光地をつなぐ広域交通の玄関口」としてのモビリティハブ機能が確立されていません。
- 路線バス・コミュニティバス・タクシー等の運行情報を一元的に提供できる総合案内機能の整備が求められています。

2. 土地利用に関する課題

- 駅北側（駅裏）には大規模な市有地が存在しますが、有効な活用用途が定まっておらず、活用方針の検討が必要です。
- 駅周辺には低未利用地・空地・空き家が点在しており、土地利用が分散しています。
- 駅周辺への公共施設集積や遊休地の活用を求める意見が寄せられており、土地の有効活用と市街地の整序が求められています。

3. 都市機能に関する課題

- 駅周辺には市民・来訪者が立ち寄ることのできる商業機能・滞在機能がほとんど存在しません。
- 駅利用目的の半数近くが「市外に出かける（買い物等）」であり、市内の商業・都市機能の不足が要因と推測されます。
- コンビニ、カフェをはじめ、ホテル・宿泊施設、病院・医療関係施設など多様な都市機能の充実を求める声が多く、杵築市の玄関口にふさわしい機能集積が求められています。

4. 緑空間・環境に関する課題

- 駅周辺には都市公園が現存せず、丘陵部の自然緑地はあるものの、市民が駅前で気軽に立ち寄り憩える管理されたオープンスペースが不足しています。
- 「居心地が良い空間」「滞在しやすい空間」を求める市民ニーズが高く、滞在・交流・健康づくりに資するオープンスペースの形成が課題となっています。
- 八坂川沿いの低地部には洪水浸水想定区域や家屋倒壊等氾濫区域が指定されており、水辺・緑地空間の整備にあたっては自然災害リスクへの十分な配慮が必要です。

5. 景観形成に関する課題

- 現状の駅前には「整備されていない」「寂れている」という印象が市民の間で広く共有されています。
- 城下町景観と調和した駅舎デザインや、八坂川・鉄橋の景観資源を活かした整備を求める意見が寄せられています。
- 駅前広場や周辺空間の整備だけでなく、駅舎・改札空間・案内機能等も含めた一体的な魅力向上が、来訪者の降車意欲と駅周辺への回遊につながるという観点から、JR 九州等の鉄道事業者と連携した駅舎整備の検討が必要です。

6. にぎわい・交流に関する課題

- 駅周辺には立ち寄る目的となる施設がほとんどなく、商業・カフェ・子育て支援等の生活利便機能を集積した「コミュニティハブ」として、市民が日常的に集える拠点を形成することが強く求められています。
- 駅周辺には空き店舗や低・未利用地が点在していますが、イベント・マルシェ・カフェ等のにぎわい創出に向けた有効活用が進んでいません。
- 杵築市は周辺の有名観光地や大分空港との結節点に位置するものの、現状は二次交通の脆弱さ等から「通過型」の観光地となっており、「杵築市観光戦略」が掲げる「通過型から立寄型観光への転換」が急務となっています。こうした中、ハーモニーランドをはじめ、るるパーク・風の郷・横岳等の市内観光地や大分空港・別府・湯布院との広域周遊観光との連携、さらにインバウンドを見据えた「体験し、滞在する」観光への対応が求められており、市民と来訪者の双方が楽しめる交流拠点の形成が課題となっています。

7. 健幸まちづくりに関する課題

- 歩車分離が不十分であり、歩行者にとって安全・快適な環境が確保されていません。
- バリアフリーや安全性・快適性に対するニーズが高く、誰もが利用しやすい空間整備が求められています。
- 夜間の暗さや老朽化したトイレへの不満も指摘されており、安全・安心な環境づくりが必要です。

8. 維持管理・運営に関する課題

- 求められる機能・施設は多岐にわたり、公共単独での整備・維持管理には財政面・用地面での限界があることから、施設の整備段階のみならず、維持管理・運営段階においても PPP/PFI や指定管理者制度等を活用した民間活力の導入を検討する必要があります。
- JR や交通事業者等の関係機関との連携が不可欠であり、「関係機関に主体的に関与してほしい」との市民意見も寄せられています。
- 整備のターゲットを明確にしたうえで、市民・地元住民（八坂地区）・高校生等の幅広い参画のもと、スピード感を持って合意形成を図ることが求められています。

1. 基本理念

『わくわく』が始まる——すべての人をあたたかく迎える、国東半島の玄関口

JR 杵築駅は、鉄道と広域バス・タクシー網が交わる交通結節点として、杵築市のみならず国東半島全体の玄関口となる拠点です。この玄関口に降り立つすべての人が、その瞬間から「わくわく」を感じられる場所であることを目指します。年齢・障がいの有無・国籍にかかわらず、誰もがありのままで来訪し、楽しみ、快適に過ごせる——ノーマライゼーションの精神に基づく「すべての人へのおもてなし」を、本構想が目指すまちづくりの根幹に位置づけます。

本基本構想では、杵築駅を単なる通過点ではなく、広域周遊の中で「立ち寄り・乗り継ぎ・滞在」を促す拠点として、また、駅周辺は、地域住民にとって日々の暮らしを支える日常空間であると同時に、来訪者にとって杵築との出会いが生まれる非日常空間として位置づけます。その上で、多様な交通手段の乗り継ぎを円滑化し広域拠点と結ぶ「モビリティハブ機能」と、市民・来訪者が日常的に集い、体験し、滞在できる「コミュニティハブ機能」を備えるとともに、特急停車駅としての高い交通利便性を活かした職住近接の居住環境の整備により移住・定住を促進し、二拠点居住の受け皿ともなる、来訪・交流・居住が重なり合う駅前空間を目指します。

さらに、今後の展開として、東側に残るかつての鉄軌道敷を活かして城下町方面へ自動運転バスを運行させる構想も見据え、新たな交通軸の形成と連動しながら居住ゾーンを段階的に延伸していくまちづくりを進めます。

また、ユニバーサルデザインに配慮した空間づくりと官民連携による持続可能な管理・運営体制のもと、国東半島等の広域観光地をつなぐ広域交通の玄関口にふさわしい活気と利便性を兼ね備えた拠点の形成を図ります。

2. 基本方針

本基本構想が目指す JR 杵築駅周辺の将来像を実現するため、以下の 7 つの基本方針を定めます。

なお、観光やにぎわい創出の機能整備にあたっては、現在策定中の「杵築市観光戦略」と今後、整合を図る必要があります。

方針1 広域をつなぐモビリティハブ機能の確立

鉄道・バス・タクシー・自家用車など多様な交通手段が円滑に乗り継げる交通結節点（モビリティハブ）を形成するとともに、サイクリストの休憩場所や周遊の起点などの機能を持たせます。さらに、将来的な自動運転等の導入も見据えながら、杵築城下町・海岸部・るるパーク・風の郷・横岳・ハーモニーランド・国東半島等の広域観光拠点と駅をつなぐ二次交通ネットワークを強化し、歩行者が安全に移動できる環境を整えます。

方針2 駅周辺の土地の有効活用と市街地の整序

駅周辺の大規模市有地をはじめ、低未利用地・空き家等を有効に活用し、官民連携のもとコンパクトで機能的な市街地形成を誘導します。

また、自然災害リスクに配慮した災害に強い市街地の形成に努めます。

方針3 広域交通の玄関口にふさわしいコミュニティハブ機能の集積

市民の日常生活を支える機能と来訪者を呼び込むコミュニティハブ機能を駅周辺に集積し、駅自体が目的地となるような魅力的な空間を創出します。これにより、モビリティハブ機能との相乗効果を発揮させ、国東半島等の広域観光地をつなぐ広域交通の玄関口にふさわしい都市拠点を形成します。

方針4 水辺・緑地を活かした憩いのオープンスペースの形成

八坂川の豊かな自然環境と調和しながら、市民と来訪者が気軽に立ち寄り憩えるオープンスペースを形成します。なお、整備にあたっては自然災害リスクに十分配慮し、杵築市地域防災計画との整合を図ります。

方針5 杵築の歴史・自然と調和した景観の形成

城下町の歴史や八坂川の自然と調和し、来訪者が駅に降り立った瞬間に地域固有の個性を体感できる、国東半島の玄関口にふさわしい景観を形成します。その際、駅前広場や周辺空間の整備にとどまらず、駅舎・改札空間・案内機能等も含めた一体的な魅力向上を図るため、JR 九州等の鉄道事業者との連携のもと、駅舎整備の可能性について協議・検討を進めます。

方針6 市民と来訪者が交わるにぎわい・交流の創出

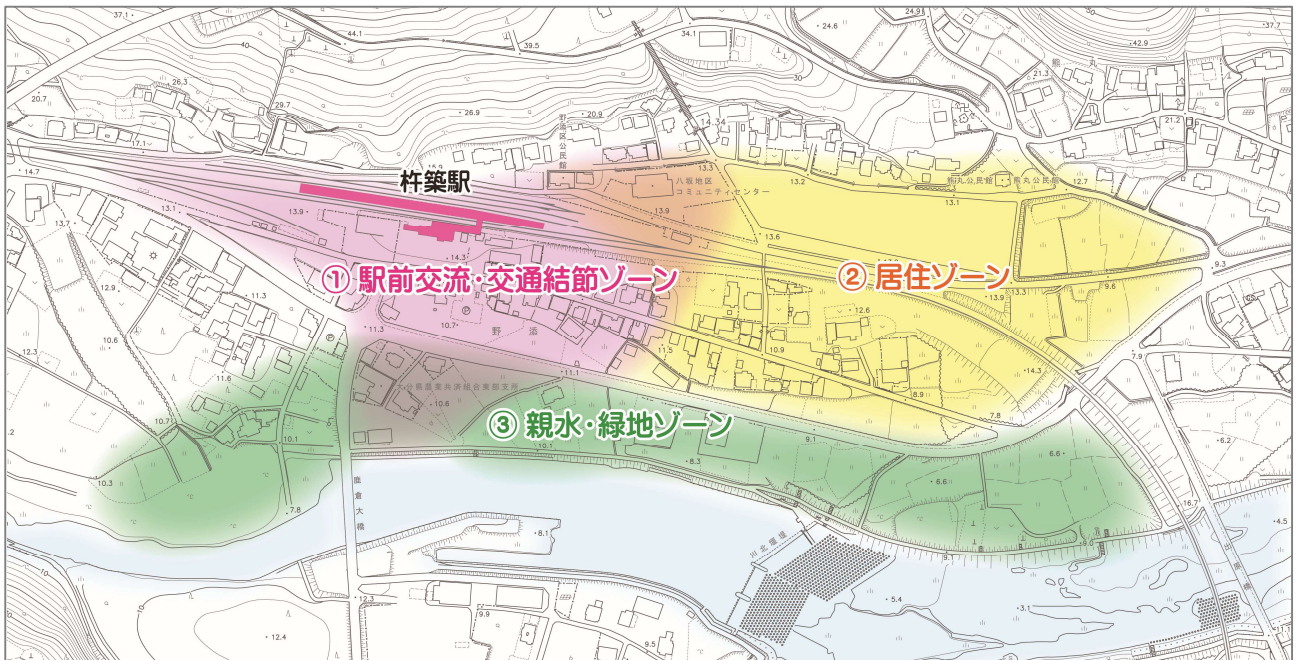
城下町を中心にインバウンド需要が高まる中、博多・小倉方面等からの観光客を当駅で途中下車させるなど、本市の課題である通過型観光から回遊・滞在型観光への転換を図るため、「杵築市観光戦略」と連携しながら、市民が日常的に集い、来訪者が体験・回遊・滞在を楽しめる交流拠点を形成することで、持続的ににぎわいと交流を生み出します。

方針7 誰もが歩きたくなる健幸まちづくりの推進

バリアフリー及びユニバーサルデザイン、歩車分離などにより歩行環境を整備し、誰もが歩いて健幸（健やかで幸せ）を実感できるウォークアブルな空間づくりを進めます。あわせて、夜間照明の充実やトイレ等の利便施設の改善により、駅周辺の利用環境の向上に取り組みます。

第5章 ゾーン別の整備構想

1. ゾーニング計画



2. 各ゾーンの整備コンセプト

JR 杵築駅周辺において、現状・課題および基本理念・基本方針を踏まえ、エリアごとに担うべき役割を明確化し、以下の3つのゾーンを設定します。

各ゾーンは、それぞれが異なる役割を担いながら相互に連携することで、駅周辺全体としての魅力と機能の向上を目指します。

ゾーン名	コンセプト
①駅前交流・交通結節ゾーン	鉄道・バス・タクシー・自動車等の多様な交通手段が結節するモビリティハブかつ、商業・観光等サービスが集積するコミュニティハブとして、広域交通の玄関口にふさわしい交流拠点
②居住ゾーン	特急停車駅の交通利便性を活かし、移住・定住・二拠点居住を促進し、中心市街地へと広がる高齢者から子育て世代まで世代を超えて住み続けられる、持続可能な居住・健幸まちづくりの先導エリア
③親水・緑地ゾーン	防災機能を有し、八坂川の水と緑に親しみ、市民と来訪者がゆったりと過ごせる憩いと滞在の空間

3. 各ゾーンの整備方針・整備イメージ

(1) 駅前交流・交通結節ゾーン

■ゾーンの基本的な考え方

国東半島の玄関口として、来訪者を迎えるとともに、市民にも日常的に利用される交流拠点としての役割を担います。商業・観光・交通結節の各機能を一体的に集積し、観光回遊型モビリティや二次交通との連携によって市内及び周辺観光地への送客を図ることで、駅を降りた人が杵築の魅力を最初に体感できる空間を目指します。

■整備方針

- ◆ 広域周遊観光の起点として、来訪者の旅行プラン構築や市内周遊を促す仕組みを提供するため、ツーリストインフォメーションセンター等の観光案内機能を設けるとともに、来訪者・市民の利便性向上に資する商業・観光機能の導入を図ります。
- ◆ 鉄道と二次交通（バス・タクシー・自家用車・自転車等）の連携と乗り継ぎ利便性を高める交通結節機能（モビリティハブ）の再編を進めます。
- ◆ 自家用車から公共交通へのスムーズな乗り継ぎを促進するため、パーク・アンド・ライドが可能な駐車場やバスやタクシー乗場には雨に濡れないシェルターを設置するなど、誰もが快適に移動できる優しい乗り継ぎ環境を整備します。なお、駐車場については現時点の需要に対応した規模を確保しつつも、将来の需要変化に応じて柔軟に再編・転換ができるものとします。
- ◆ 駅から市街地・水辺・観光スポットをゆっくりと回遊し、杵築の自然や歴史を家族連れ等の複数人でも楽しめる観光回遊型モビリティの導入を検討します。あわせて、MaaS（統合型モビリティサービス）やAI、自動運転バス、空飛ぶクルマ（エアタクシー）など、様々なテクノロジーを掛け合わせた次世代交通サービスへの対応を見据えた環境づくりを進めます。
- ◆ 限られた用地の中で必要機能を確保するため、立体的・複合的な土地利用を検討します。
- ◆ 民間活力の活用を視野に、官民連携による施設整備・運営の可能性を検討します。

■導入機能

区分	機能の候補
商業・観光機能	商業店舗（物産館、カフェなど）、観光案内所、宿泊・滞在支援機能等
交通結節機能	駅前広場、ロータリー、バス・タクシー乗降場、駐車場（パーク・アンド・ライド用含む）、駐輪場、 二次交通（まちなかへのアクセス）機能：シェアサイクル、シェアキックボード等のパーソナルモビリティ 観光回遊モビリティ：トゥクトゥク、グリーンスローモビリティなど、 杵築の自然・歴史をゆっくり満喫できる観光型モビリティ 次世代モビリティ機能：自動運転バス 等
情報・案内機能	デジタルサイネージによる情報案内、多言語対応の案内表示、 待合・休憩空間 等



▲ 駅前交流・交通結節ゾーンの整備イメージ

(2)居住ゾーン

■ゾーンの基本的な考え方

立地適正化計画における居住誘導区域と連動し、駅周辺における居住の集積を担うゾーンとします。特急停車駅である杵築駅から小倉まで約1時間と通勤・通学圏内に位置するこの立地特性を最大限に活かし、職住近接の居住環境の整備による移住・定住の促進を図るとともに、二拠点居住のサテライト拠点としての活用も視野に入れます。

また、単なる住宅用地の供給にとどまらず、高齢者の住み替え等によって生じた空き家に若い世帯・子育て世代が入居することで、世代の自然な更新サイクルが繰り返される「世代間ミックス型」の住宅エリアを形成します。これにより、新たな空き家を生み出さないようにするとともに、住宅地のスポンジ化を生み出さず、長期にわたって活力を維持できる持続可能な居住環境を目指します。

本ゾーンをはじめ、八坂地区全域さらには中心市街地に向け、広がりを生み出すことを目的に整備を進めます。

■整備方針

- ◆ 特急停車駅の交通利便性を積極的に発信し、職住近接の居住環境づくりによる移住・定住の促進に向けた環境整備を進めるとともに、二拠点居住のサテライト拠点としての受け皿整備も併せて検討します。
- ◆ 「世代間ミックス型」の住宅エリアの形成を目指し、民間住宅の供給誘導と公営住宅の再編等を一体的に検討します。
- ◆ 子育て世帯が安心して暮らせるための生活支援機能を導入します。
- ◆ 公営住宅の移転・再編や換地等の手法を含め、土地の有効活用を進めます。
- ◆ 歩車分離を推進し、歩行者が安全で快適に移動できるウォークアブルな住宅地環境の形成を図ります。

■導入機能

区分	機能の候補
居住機能	分譲住宅、賃貸住宅、公営住宅、二拠点居住に対応した居住機能 等
子育て・生活支援機能	子育て支援機能、医療機能（診療所など）、福祉機能 等



▲ 居住ゾーンの整備イメージ

(3)親水・緑地ゾーン

■ゾーンの基本的な考え方

八坂川の豊かな自然環境を活かし、駅周辺における憩い・交流・滞在の場としての役割を担います。また、市民が日常的に水辺や緑に親しみ、歩いて健康づくりや交流を楽しめる空間とするとともに、来訪者の滞在・回遊を促す観光資源としての機能を両立させ、杵築ならではの個性的な水辺・緑地空間を目指します。

■整備方針

- ◆ 治水・親水機能を兼ね備えた水辺環境の形成を図るとともに、浸水シミュレーション結果等の自然条件を踏まえた施設配置を検討します。
- ◆ 市民の憩い・健幸・交流に資するオープンスペースの確保を図ります。
- ◆ 水辺・緑地を活かしたウォークアブルな歩行・滞在空間を整備し、健康増進・日常的な交流を促進します。
- ◆ 駅周辺における宿泊機能の不足を補うため、都市公園と一体的なビジネスホテル等の宿泊施設の誘致を検討します。なお、整備にあたっては、特定の需要に過度に依存することなく、周辺既存宿泊施設の役割や宿泊需要の動向、対象利用者層等を踏まえた上で、施設の立地や規模等を慎重に精査するものとします。
- ◆ 上記整備・維持管理・運営においては、Park-PFI等の官民連携手法の活用可能性を検討します。

■導入機能

区分	機能の候補
公園・緑地機能	都市公園、河川公園、桜等の景観形成、親水空間 等
滞在・観光機能	民間活力を活かした宿泊機能、特色ある滞在拠点 等
交流・イベント機能	市民・来訪者が利用できるオープンスペース、イベント空間 等
健幸・歩行空間機能	遊歩道、散策路、健康増進に資する広場・空間 等
防災機能	一時避難場所、防災広場、防災倉庫、備蓄機能、耐震性貯水槽、マンホールトイレ等



▲ 親水・緑地ゾーンの整備イメージ

4. ゾーンを支える基盤整備の方針

(1) 駅舎・駅前空間の一体的整備

■整備方針

駅前広場や周辺空間の整備にとどまらず、駅舎・改札空間・案内機能等も含めた一体的な整備を進めます。また、JR 杵築駅により分断されている南北市街地を一体的に利用できるよう、駅舎南北を結ぶ連絡機能の強化を図ります。

整備にあたっては、JR 九州等の鉄道事業者等や関係機関との協議の場を設け、連携して検討を進めます。

■主な整備内容

- ◆ 駅舎・改札空間・案内機能等の機能向上（JR 九州等との連携による検討）
- ◆ 駅舎南北を結ぶ連絡通路
- ◆ 昇降設備（エレベーター、エスカレーター等）
- ◆ 利用者の安全・安心を高める照明・サイン計画

(2) 駅周辺道路網の再編

■整備方針

駅周辺の交通の円滑化と安全性向上を図るため、駅周辺道路網の整備・再編を進めます。

鉄道事業者・道路管理者等の関係機関との協議を踏まえ、各ゾーンの整備と整合を図りながら段階的に整備を進めます。

■主な整備内容

- ◆ 駅周辺の交通基盤（道路網・駅前広場）の整備・改良
- ◆ 道路の付け替え
- ◆ アクセス性向上に資する道路機能の確保

(3) 健康まちづくりを支える歩行者ネットワークの形成

■整備方針

駅周辺において誰もが歩いて健康を実感できるまちを実現するためには、各ゾーンを安全・快適につなぐ歩行者ネットワークの形成が不可欠です。ゾーン間の歩行動線を連続させ、市民と来訪者が歩いて回遊できる環境を整えることで、ウォーカブルで歩きたくなる空間づくりを推進し、健康まちづくりとにぎわい創出の両立を図ります。

■主な整備内容

- ◆ 各ゾーンを結ぶ回遊動線の形成
- ◆ 歩車分離による安全な歩行空間
- ◆ 歩道整備
- ◆ ベンチ・緑陰等の休憩・滞留空間
- ◆ 案内サイン、景観に配慮した舗装・修景

第6章 実現化に向けた方策

1. 実現化の基本的な考え方

本基本構想に示す整備内容は多岐にわたるため、財政面・用地面の制約を踏まえ、段階的な事業推進を基本とします。

また、商業・宿泊・居住機能等、民間が担うことが適切な機能については、民間事業者の参入を促す誘導施策を講じ、公共整備と民間活力を適切に組み合わせながら整備を進めます。

あわせて、ハード整備と並行して、地域活動・イベント・マルシェ・担い手づくりなど、駅前空間を日常的に活用するソフト面の取組を継続的に推進します。特に、子どもから高齢者まで幅広い世代の地域住民が、それぞれの立場で生きがいを持って主体的に関われる場づくりを重視し、住民・地元事業者・行政が一体となって駅前のにぎわいと交流を育んでいく仕組みを段階的に構築していきます。

2. 維持管理・運営の考え方

整備後の施設が長期にわたって機能を発揮し続けるよう、公共施設への指定管理者制度・包括管理委託の活用や、設計段階からの維持管理コストの最適化を図り、持続可能な運営体制の構築を目指します。

あわせて、民間事業者の経営ノウハウや企画力を積極的に取り込むことで、訪れたいくなる体験価値を継続的に創出し、付加価値の高い都市サービスの提供を目指します。

3. 推進体制

本基本構想の実現に向けては、行政内部の横断的な連携を基盤としつつ、市民・地域住民・民間事業者・関係機関等の多様な主体が連携・協力する推進体制を構築することが重要です。

JR 杵築駅周辺の整備は、交通・土地利用・都市機能・景観・にぎわい・健幸まちづくりなど、複数の行政分野にまたがる複合的な取り組みであることから、庁内の関係部署が情報を共有しながら、総合的かつ一体的に施策を推進していく必要があります。

そのため、地域住民を含む市民や、交通・観光・商工などの関連事業者、行政などの各機関を重要なパートナーと位置づけ、推進体制を構築します。

4. 今後の進め方

本基本構想は、JR 杵築駅周辺の将来像と整備の基本的な方向性を示すものであり、今後は本基本構想をもとに基本計画を策定し、各ゾーンの整備内容や事業手法を具体化していきます。

その際、施設規模・交通処理・機能配置が将来の観光需要・交通需要の変化に十分に対応できるものとなっているかについても、あわせて精査・検証を行います。さらに、基本計画に基づき、事業ごとの優先度・財源・スケジュールを精査した上で、段階的に事業化の検討を進めます。

各段階においては、パブリックコメントによる意見募集にとどまらず、地元企業・商工関係者・観光関係者・地域住民等と率直に意見を交わすことができる対話型の意見交換や協議の場を継続的に設け、顔の見える関係づくりを通じて、多様な主体の意向や知見を計画に反映していきます。

なお、社会情勢や需要の変化、関係機関との協議の進捗を踏まえ、各段階の内容を柔軟に見直しながら取り組みを推進していきます。