

三重町駅周辺における地域活性化のための基本計画等検討調査

- （調査の背景・目的）三重町駅周辺は人口減少が進み空洞化しているが、地域の拠点生を高めるために住民自らが活性化を検討する『まちづくり市民会議』が行われている。この会議や市民の意見を踏まえ、豊後大野市の玄関口にふさわしい三重町駅周辺にするため、官民連携を検討しながら交通結節点としての都市機能や観光・情報発信の拠点などを盛り込んだ基本計画を策定するための調査である。

調査成果

① 駅周辺の土地利用状況等の現況調査

以下の調査を実施し、現況について詳細な把握を行った。

- ・既往計画の整理
- ・建物用途の現況
- ・人口、事業所の現況
- ・土地権利状況
- ・三重町駅周辺の歴史
- ・駅利用状況
- ・都市計画指定状況
- ・駅前広場の現況

② 駅周辺整備に係る交通量実態調査

交通量等の主な調査結果は以下のとおりであった。

- ・自動車交通量調査
駅前通り5.8千台/12h、ピーク時間17:00～18:00
- ・歩行者、自転車交通量調査
駅前通り829人/12h、ピーク時間7:00～8:00
- ・三重町駅利用者の実態
駅北側の利用者数、駅へのアクセス手段調査、送迎の待機車両数等の実態を把握した。

④ PPP/PFIの導入可能性事業手法の検討

4つの事業手法で実施した場合の事業費を検討した結果、DBO方式（民間に施設の設計・建設・運営を一括発注、資金は公共）が望ましいとなった。

《対象施設》 駅横広場、南北ツインビル、南北自由通路、駅北側広場
《総事業費》

区分	(千円)			
	①公設公営(PSC)	②公設+指定管理	③DBO	④PFI(BTO方式)
施設整備費	786,315	786,315	700,447	671,698
人件費	218,743	178,640	178,640	178,640
運営管理費	291,612	262,450	262,450	262,450
金利	8,891	8,891	7,926	85,079
民間利益(所得税含む)	0	34,010	34,010	85,890
トナガノカヨコト等	0	0	33,229	33,229
発注者負担額(現在価値)	1,305,561	1,270,306	1,216,702	1,316,986
収入(現在価値)	-136,041	-136,041	-136,041	-136,041
総事業費(現在価値)=LCC	1,169,520	1,134,266	1,080,662	1,180,945

③ 自由通路・駅前広場や道路等、駅周辺整備の基本計画の検討及び整備効果の検討

駅周辺の土地利用状況や交通量実態調査の結果、及び『まちづくり市民会議』の意見を踏まえ基本計画を検討した。

○多世代が集まる住みやすいまちづくり

- ・子供から老人まで多くの人々が集まる、親しみやすい憩いの場を提供する（広場の整備）
- ・多目的施設、子育て支援、高齢者支援施設などの充実を図る（南北ツインビル等の整備）
- ・駅前通り、広場などでは、様々なイベントを行う（駅前通り歩車共存道路化）
- ・玉田川沿いは、自然を活かした親水空間やウォーキング等レクリエーションの場とする
- ・既存の空地を活かした住宅、福祉施設等を誘導し、人口の増加を図る

○交通利便性が高く、歩行者にやさしい、にぎわいのあるまちづくり

- ・駅周辺で空店舗の活用を図るなど、人々が集まる施設の集積を図る
- ・三重町駅、駅前通り、玉田川等、歩行者の回遊性を確保する（南北自由通路等の整備）
- ・子供からお年寄りまで使いやすい、乗換が便利な三重町駅にする（駅前広場、駅舎の整備）
- ・駐車場の分散配置によって自動車による来訪利便性を高める

○地域資源を活かしたおもてなし観光まちづくり

- ・地域資源、特産品、交通、店舗等の情報提供や地域の案内を行う“おもてなしセンター”を配置する
- ・豊後大野市の特産品の販売と地域の人々の利便性の向上を図る“店舗”を配置する
- ・市内、市内外の人々の交流、産業支援、地域イベント等の企画運営を行う“地域交流センター”の配置

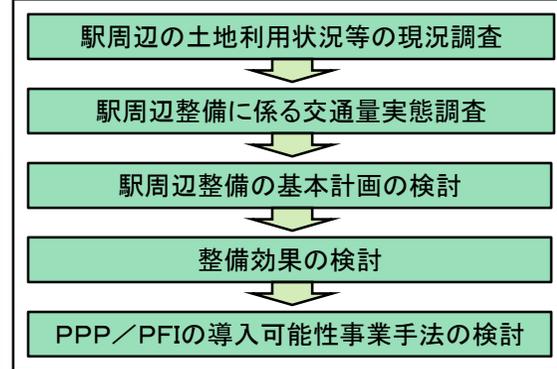
○人と人がつながり、みんなでつくるまちづくり

- ・市内外の人々が参加、企画運営して、まちづくりを行う
- ・公共と民間（地域、企業）が、まちづくりの担い手になる
- ・道路の修景や建物デザインの誘導により、親しみやすい景観づくりを行う

基本計画の推進により期待される効果の検討を行った。

項目	評価項目	効果
乗換利便性	自由通路に伴い利便性が向上する駅北側住民(6,107人)の時間短縮効果	5,090時間/年
地域コミュニティの活性化	駅前周辺整備による地域の活性化（社会実験の地元住民参加率より）	居住人口の24.5%
周辺施設への波及効果	駅前周辺整備に伴う来訪者増加の見込み（社会実験の来訪者数より）	2,040人/年
	拠点全体へ整備の波及の可能性（社会実験の来訪者意向調査より）	755人/年
運営の担い手づくり	エリア運営の潜在的な担い手数（社会実験における意向調査より）	132人
経済効果	プログラムによる経済効果（社会実験の結果にて月1回実施した場合）	528万円/年
	来訪者の移動による経済効果（社会実験の結果より算出）	118万円/年

(調査の手順)



基盤整備の見込み・方向性

	項目	方向性	実施年度
1	駅横広場	着工予定	H30～
2	駅前広場	着工予定	H30～
3	アクセス道路	着工予定	H31～
4	南北自由通路	協議を進める	未定
5	南北ツインビル	協議を進める	未定

今後の課題

- ・三重町駅周辺の整備は、三重町駅周辺の住民、民間企業、その他関係機関、NPO団体、ボランティアが協力して合意形成を図り実施していく必要がある。
- ・南北ツインビルの規模は、今後公共施設の配置のあり方、民間のまちづくり動向に配慮して、一部の施設の駅前以外への配置も含めて検討を行う必要がある。
- ・地域住民がまちをつくり育てていくためには、地域既存団体、NPO、地域ボランティアによるまちづくり組織を立ち上げることが臨まれる。

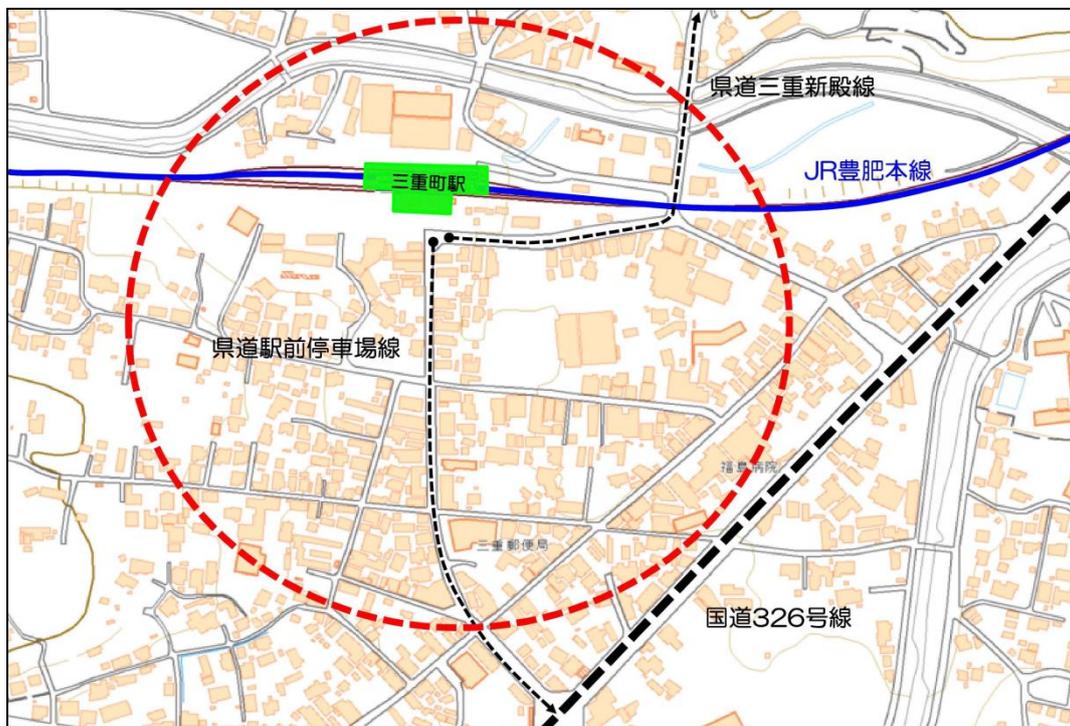
三重町駅周辺における地域活性化のための基本計画 等検討調査			
調査 主体	大分県豊後大野市		
対象 地域	大分県豊後大野市	対象となる 基盤整備分野	自由通路、駅前広場、 アクセス道路

1. 調査の背景と目的

豊後大野市の中心部となる旧三重町は、大分市から南へ約 35 km の場所にある。JR 豊肥本線が東西に通る市内には、JR 駅が 6 駅存在し九州横断特急の停車駅も 2 駅存在する。その中で中心となる三重町駅は、南西側に商業・業務地、市役所など行政の中心的機能などが集積し、周辺には住宅市街地が形成されている。また駅北側の高台にスポーツ施設群が整備され都心部からのスポーツ合宿も盛んであり、さらには県道三重新殿線など幹線道路に近接することから車の通行量や大分市内方面への通勤通学者、飲食・買い物など歩行者も多く見られる。人口減少が進み空洞化する中で、三重町駅周辺の拠点性を高めていくためには、商業・業務施設の導入だけでなく、住民自らが地区の魅力を高めていくことが必要と思われる。

このような状況を踏まえ、交通結節点としての都市機能や観光・情報発信の拠点など基盤整備等による官民連携の可能性を検討することにより、豊後大野市の玄関口に相応しいまちづくりを進めることを目的とする。

図－1 基本計画の対象範囲



2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

平成 26 年度から行われているまちづくり市民会議「ぶんごおおの未来カフェ」は、三重町駅周辺を対象に市民が行政と協働してまちの課題を洗い出し、解決策を検討・提案・実践することを試みるとともに、まちづくり活動を推進するネットワーク形成を目的として開催している。本年度は、まちの未来「駅周辺まちづくり基本計画」の検討について取り組んだ。その結果や住民の意見を踏まえ、以下の項目について調査・検討し地域活性化のための基本計画を検討する。

① 駅周辺の土地利用状況等の現況調査

都市計画指定状況、土地利用現況、建物用途現況、土地権利状況、駅利用状況、駅前広場状況などの情報について現地調査を行い各項目別に分類し調査する。

② 駅周辺整備に係る交通量実態調査

計画対象範囲を含む周辺地域における、人や車、自転車の流れ等交通量調査、及び三重町駅利用者実態の調査し、その特性を把握する。

③ 自由通路、広場や道路等駅周辺整備の基本計画の検討及び整備効果の検討調査

1) コンセプト案の作成・修正検討

まちづくり市民会議『ぶんごおおの未来カフェ』が提案している「まちづくり構想」を与件として、三重町駅を中心とした活性化のための施設について整理・検討を行う。

・機能・施設配置の検討

アクセス道、駅前広場、自由通路等について、機面から施設の仕様や配置を検討する。

・景観デザインの検討

周辺環境に調和した機能・デザイン案を検討する。

・施設の概算事業費の算出

・整備効果の検討

整備に伴い周辺環境へ及ぼす影響や、まちづくり活動に対する効果、またその経済波及効果を検討する。

・魅力と課題の抽出

コンセプト案実現における魅力と課題を抽出・整理する。

・地形特性の把握

2) 修正案の検討

まちづくり市民会議『ぶんごおおの未来カフェ』からの意見を踏まえ、対策・修正案を検討するとともに、実現可能性と課題について整理する。

3) 社会実験による情報収集

市民の意向を調査し、その経済波及効果の分析を行う。

④ 自由通路等の PPP/PFI の導入可能性検討

類似の事例や先進事例等について情報収集、検討・整理し PPP/PFI の導入可能性事業手法を検討する。

(2) 調査結果

(参考写真) 三重町駅の様

① 駅周辺の土地利用状況等の現況調査

以下の項目について現況調査を実施した。

- ・ 既往計画の整理
- ・ 建物用途の現況
- ・ 人口、事業所の状況
- ・ 土地権利状況
- ・ 三重町駅周辺の歴史
- ・ 駅利用状況
- ・ 都市計画指定状況
- ・ 駅前広場の現況



② 駅周辺整備に係る交通量実態調査

1) 自動車通行の実態

駅前通りは5千台/12h前後の交通量があり、通過交通以外にも、送迎等による駅利用交通、商店等への買物交通などが混走する三重郵便局付近（中央通り以北）で最大（約5.8千台/12h）であった。また、いずれの区間も夕方17時台の交通量が最大であった。

2) 歩行者、自転車交通の実態

駅前通りは、800人/12h以上の歩行者・自転車が通行し、特に朝7時台と夕16時台に集中している。現地確認より通行者の多くは、鉄道を利用して通学する高校生であり、また当駅に立ち寄らない歩行者の多くは、駅前通りを通学路とする小学生の通行によるものであった。

3) 三重町駅利用者の実態

- ・ 駅北側居住者の降車客が最も多い時間帯は19:00～19:30であり、当時間帯降車客の2割（21.7%）を占める。
- ・ 車両系交通手段による駅アクセス台数は、朝・夕、乗車・降車計で341台（乗降車客は370人）であり、自家用車が大半（95.3%）を占める。
- ・ 降車客の迎え自家用車による待機場所別にみた車両台数は、19:00～19:30が最大（39台）であり、このうち駅前での混雑を避けて、路上待機する車両、近隣の商業施設の駐車場で待機する車両が4割以上あった。

図-2 交通量調査実施箇所図



③自由通路・駅前広場や道路等、駅周辺整備の基本計画の検討及び整備効果の検討

1)基本方針及び施設整備計画

三重町駅周辺は、交通・商業・サービス・医療・住居機能等の都市機能が集積した利便性の高いまちであり、これから豊後大野市の「都市拠点」として地域の様々な資源を活かし、観光振興を図りながら、心豊かに暮らせるまちづくりを行う。三重町駅周辺の魅力が高まり、多くの人々が訪れ、にぎわいを取り戻すことによって、多世代の人々が住むまちづくりをする。

○多世代が集まる住みやすいまちづくり

- ・子供から老人まで多くの人々が集まる、親しみやすい憩いの場を提供する

A-1駅横広場の整備。A-2駅北水辺ふれあい広場の整備。A-3まちなか広場の整備、

- ・多目的施設、子育て支援、高齢者支援施設など、施設の充実を図る

A-4南北ツインビル(北館、南館)の整備と農協倉庫の活用

- ・駅前通り、広場などでは、様々なイベントを行う

A-5駅前通りの歩車共存道路化
A-1駅横広場の整備。

- ・玉田川沿いは、自然を活かした親水空間やウォーキングコース等レクリエーションの場とする

A-6玉田川に沿ったウォーキング、サイクリングルートの整備

- ・既存の空地を活かした住宅、福祉施設等を誘導し、人口の増加を図る

A-7各種施設整備に伴う三重町駅周辺への居住者の誘導

○交通利便性が高く、歩行者にやさしい、にぎわいのあるまちづくり

- ・駅周辺で空店舗の活用を図るなど、人々が集まる施設の集積を図る

B-1空店舗の活用、空き地への商業施設等の誘導

- ・三重町駅、駅前通り、玉田川等、歩行者の回遊性を確保する

B-2三重町駅周辺における歩行者の回遊性の誘導と背戸の活用
B-3南北自由連絡通路の整備

- ・子供からお年寄りまで使いやすい、乗換が便利な三重町駅にする

B-4駅前広場の整備
B-5三重町駅舎の整備

- ・駐車場の分散配置によって自動車による来訪利便性を高める

B-6駐車場の分散配置

○地域資源を活かしたおもてなしと観光まちづくり

- ・地域資源、特産品、交通、店舗等の情報提供や地域の案内を行う“おもてなしセンター”を配置する

C-1おもてなしセンター(南北ツインビル(南館))、レンタサイクル

- ・豊後大野市の特産品の販売と地域の人々の利便性の向上を図る“店舗”を配置する

C-2駅前物産店舗(南北ツインビル(南館))

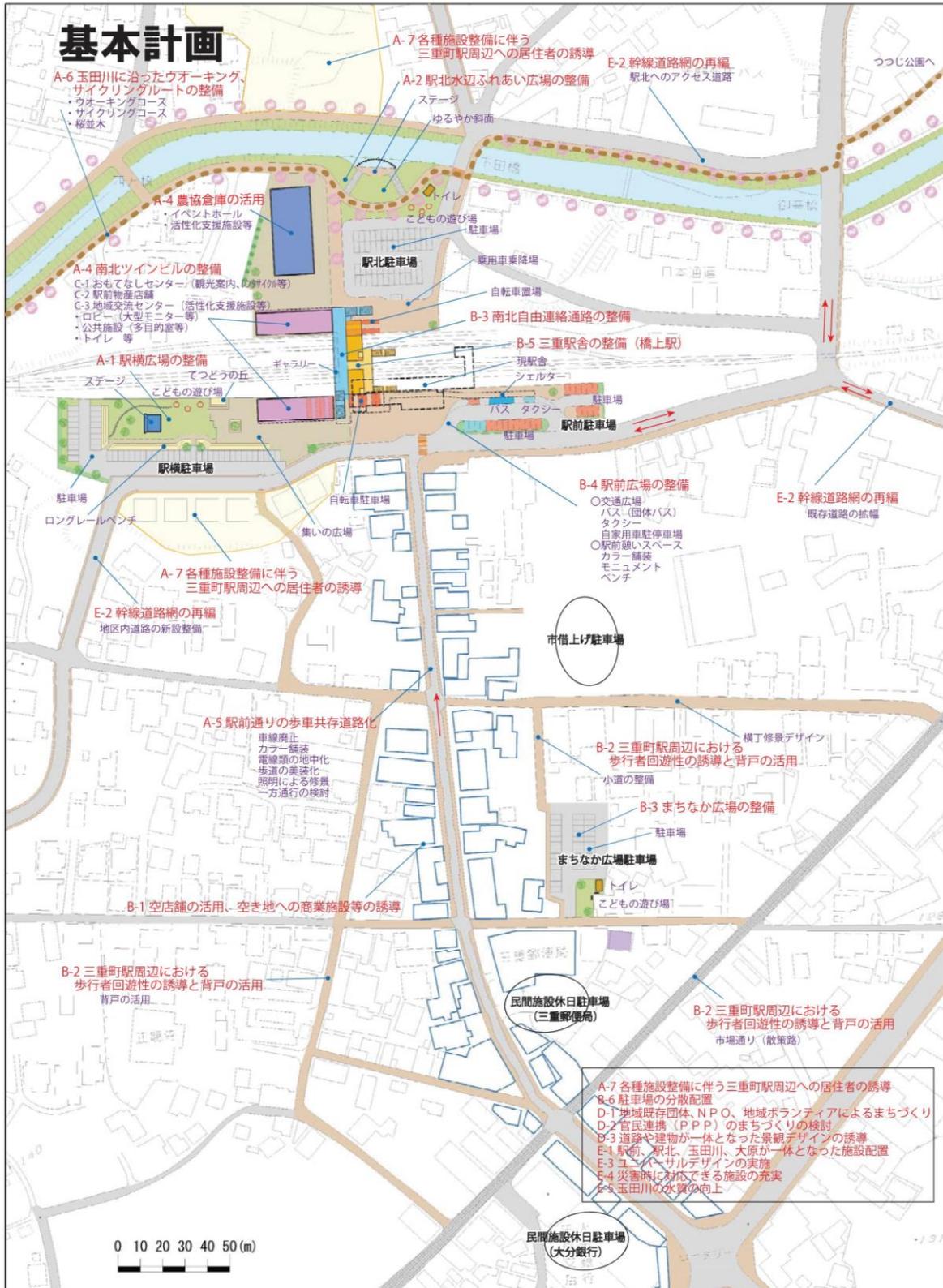
- ・市内、市内外の人々の交流、産業支援、地域イベント等の企画運営を行う“地域交流センター”を配置する

C-3地域交流センター(南北ツインビル(南館))

〇人と人がつながり、みんなで作るまちづくり

- ・市内外の人々が参加、企画運営して、まちづくりを行う
D-1地域既存団体、NPO、地域ボランティアによるまちづくり
- ・公共と民間（地域、企業）が、まちづくりの担い手になる
D-2官民連携(PPP)によるまちづくりの検討
- ・道路の修景や建物デザインの誘導により、親しみやすい景観づくりを行う
D-3道路や建物が一体となった景観デザインの誘導

図 - 3 基本計画図



2) 整備効果の検討

基本計画の推進により、発現が期待される効果について検討を行った。整備効果の主な視点として、「乗換利便性」、「周辺環境（地域コミュニティ活性化、周辺施設への波及効果）」、「まちづくり活動」、「経済波及効果」が挙げられ効果は以下のとおりとなった。

視点	項目	評価項目	効果
利便性	乗換利便性	○自由通路に伴い利便性が向上する駅北側住民の時間短縮効果	5,090 時間/年
周辺環境	地域コミュニティの活性化	○駅前周辺整備による地域コミュニティの活性化（社会実験における地元住民の参加率より）	居住人口の 24.5%
	周辺施設への波及効果	○駅前周辺整備に伴う来訪者増加の見込み（社会実験における来訪者数より）	2,040 人/年
		○拠点全体への施設整備の波及の可能性（社会実験における来訪者の意向調査より）	755 人/年
まちづくり活動	運営の担い手づくり	○エリア運営の潜在的な担い手数（社会実験における意向調査より）	132 人
経済波及	経済効果	○プログラムによる経済効果（社会実験の結果にて年 12 回実施した場合）	528 万円/年
		○来訪者の移動による経済効果（社会実験の結果より算出）	118 万円/年

④自由通路等の PPP/PFI の導入可能性事業手法の検討

1) 対象施設

可能性検討の対象施設は次のとおりである。

対象施設	①南北ツインビル南館（延床面積：約 584 m ² ） ②南北ツインビル北館（延床面積：約 578 m ² ） ③農協倉庫（延床面積：約 720 m ² ） ※改修事業 ④南北自由通路（通路幅員：約 6m、通路延長：約 37m、階段延長：約 24m） ⑤駅横広場・駐車場（広場：約 2,100 m ² 、ステージ：約 50 m ² 、駐車場 48 台） ⑥駅北水辺ふれあい広場（約 2,700 m ² ）
検討方法	PPP/PFI 事業手法の特徴を整理するとともに、自由通路や駅舎等の整備に PPP/PFI を活用した先進事例について情報収集・整理を行い、本事業に適合性を有する PPP/PFI 事業手法および導入可能性を検討する。

2) 比較する事業手法

本事業で想定される事業手法として、下記①～④を選定した。従来型の公共事業手法として、発注者（行政）が直接、資金調達、設計・建設、維持管理・運営を実施する①公設公営を PSC として設定する。

また、4-4 の考察を踏まえて、PPP/PFI 事業手法として、②公設+指定管理、③DBO 方式、④PFI（サービス購入型 BTO 方式）を比較対象として設定する。

事業手法	財産保有		資金 調達	設計 建設	管理 運営	備考
	土地	建物				
①公設公営（PSC）	公共	公共	公共	公共	公共	PSCとして設定。
②公設＋指定管理	公共	公共	公共	公共	民間	維持管理・運營業務を、指定管理者（民間）に委託する。
③DBO方式	公共	公共	公共	公共 （民間）	民間	公共財源で整備資金を調達。 建設工事自体は公共発注となる。
④PFI （サービス購入型 BTO 方式）	公共	公共	民間	民間	民間	資金調達は、民間が金融機関から借り入れるほか、公共の補助金/交付金も活用。

3) VFMの試算

PPP/PFI 事業手法の導入可能性の検討にあたり、VFM (Value For Money: バリュー・フォー・マネー) という概念に基づいて、発注者（行政）が本事業の整備・維持管理・運営を従来手法(公設公営)で実施した場合のライフサイクルコスト(LCC)をPSC(Public Sector Comparator)として、DBOやPFI等のPPP/PFI事業手法で実施した場合の発注者の財政負担額のLCCと比較し、PPP/PFIの導入により、発注者（行政）の財政支出の抑制に資するかどうかを検証する。

PPP/PFI事業手法のLCCがPSCを下回れば、PPP/PFI事業手法にVFMがあると評価でき、PPP/PFI事業手法で実施した方が、低廉で良質なサービスを提供可能であると判断される。

上記LCCの比較は、初期投資だけでなく、事業期間全体のLCCを比較するものであり、事業期間中の各年度の負担額を「割引率」により評価した「現在価値」で行う。

(千円)

区分	事業手法			
	①公設公営 (PSC)	②公設 ＋指定管理	③DBO	④PFI (BTO方式)
施設整備費	786,315	786,315	700,447	671,698
人件費	218,743	178,640	178,640	178,640
運営管理費	291,612	262,450	262,450	262,450
金利	8,891	8,891	7,926	85,079
民間利益(所得税含む)	0	34,010	34,010	85,890
トランザクションコスト等	0	0	33,229	33,229
発注者負担額(現在価値)	1,305,561	1,270,306	1,216,702	1,316,986
収入(現在価値)	-136,041	-136,041	-136,041	-136,041
総事業費(現在価値)=LCC	1,169,520	1,134,266	1,080,662	1,180,945
PSCに対する増減額				
施設整備費		0	-85,868	-114,617
人件費		-40,103	-40,103	-40,103
運営管理費		-29,161	-29,161	-29,161
金利		0	-965	76,188
民間利益(所得税含む)		34,010	34,010	85,890
トランザクションコスト等		0	33,229	33,229
総事業費=LCC		-35,254	-88,859	11,425

4) PPP/PFI 事業の導入の可能性

VFM の試算結果より、①公設公営を PSC とした場合は、②公設+指定管理が 3.0%、③DBO が 7.6%、④PFI (BTO 方式) が▲1.0%の VFM が得られると試算されたため、発注者(行政)の財政負担の削減効果を重視するのであれば、本事業を③DBO で実施することが望ましいと言える。

ただし、現時点では、DBO に対する民間事業者の参入意向が不明であるため、今後、民間事業者の参入意向を把握した上で事業手法を精査する必要がある。

仮に、民間事業者が DBO 方式で参入できない場合は、③DBO の次に高い VFM を得られる②公設+指定管理の導入を検討することが望ましい。DBO や PFI と比べて、民間事業者のノウハウや技術、資金等を活用できる範囲は狭いが、既に豊後大野市で指定管理者制度の導入事例があり地元企業・団体も参入しやすい点や、民間事業者が資金調達するよりも金利が低くなり施設整備費を抑制できる点、DBO や PFI よりも手続きが簡易な点などの利点があるため、現実的に導入しやすいと考えられる。

今後は、③DBO の導入を基本として検討を進めながら、市民や民間事業者に対して、本事業のプロモーションや情報交換、合意形成等を行いながら、三重町駅周辺地域の将来像の実現に向けて、市民、民間事業者、行政が一体となって取り組んでいくことが重要である。

とくに、PPP/PFI 事業の推進にあたり、民間事業者が参入を希望するかが重要であるため、県内外の民間事業者を対象としてアンケートやヒアリングを実施し、本事業の PR を図るとともに、参入希望の有無や条件、要望、アイデア等を把握して、適宜、事業内容に反映する必要がある。(対象：建設会社、ビルメンテナンス会社、広告代理店、飲食店、小売店、NPO 団体など)

3. 基盤整備の見込み・方向性

およそ 10 年後を目標に、様々な事業を実施して基本計画を実現していく。特に自由通路、駅前広場、アクセス道路については、社会資本整備総合交付金の都市再生整備計画事業で事業化を予定。

(1) 短期：1～4年目

- ・「駅横広場」、「南北ツインビル」、「駅前広場」、「南北自由連絡通路」について、関係機関協議を行い、整備を始める。
- ・駐車場は、「郵便局活用」、「市借上げ駐車場」、「駅横広場駐車場」の整備を進める。
- ・「玉田川のウォーキング、サイクリングルート」の整備を一部から開始する。
- ・幹線道路網について、都市計画道路の見直しを進め、幹線道路網の再編を図る。
- ・商業地の空き店舗、空き地への商業施設を誘導する。
- ・地域主体によるまちづくり組織について検討を進め、組織を立ち上げる。
- ・駅前通りなどで、景観デザインのルールについて協議を進める。

(2) 中期：5～7年目

- ・「駅横広場」、「南北ツインビル南館」、「駅前広場」、「南北自由連絡通路」の整備が着実に進む。「まちなか広場」の整備を進める。
- ・高市停車場線の整備を行い、駅前通りの交通量の減少を図る。
- ・歩行者の回遊性の誘導と背戸の活用を図るため、サイン整備を行う。
- ・商業地の空き店舗、空き地への商業施設の誘導を図る
- ・地域主体によるまちづくり組織の活動が定着する。

(3) 長期：8～10年目

- ・「駅前通りの歩車共存道路」により、歩行者が安心して歩ける通りとなる。
- ・「駅北水辺ふれあい広場」、「南北ツインビル北館」を整備する。あわせて「玉田川のウォーキング、サイクリングルート」は、河川部の整備を行う。
- ・「駅横玉田道路」、「駅北アクセス線」、「駅北下玉田道路」を整備し、幹線道路ネットワークが完成する。
- ・商業地の空き店舗、空き地への商業施設の誘導がすすみ、さらに活気ある三重町駅周辺となる。
- ・駅前通りなどで、景観デザインのととのった街並みの形成がすすむ。
- ・玉田川では水質の改善が進み、川で泳げる美しい水辺となる。

整備内容		短期 (1～4年)	中期 (5～7年)	長期 (8～10年)
A-1 駅横広場の整備				
A-2 駅北水辺ふれあい広場の整備				
A-3 まちなか広場の整備				
A-4 南北ツインビル(北館、南館)の 整備と農協倉庫の活用	南館			
	北館、農協倉庫活用			
A-5 駅前通りの歩車共存道路化		調整	調整	
A-6 玉田川に沿ったウォーキング、サイクリングルートの整備				
A-7 各種施設整備に伴う三重町駅周辺への居住者の誘導				
B-1 空店舗の活用、空き地への商業施設等の誘導				
B-2 三重町駅周辺における歩行者の回遊性の誘導と背戸の活用				
B-3 南北自由連絡通路の整備				
B-4 駅前広場の整備				
B-5 三重町駅舎の整備				
B-6 駐車場の分散配置	駅前広場整備、郵便局活用、 市借上駐車場			
	駅横広場			
	まちなか広場			
	駅北水辺ふれあい広場			
C-1 おもてなしセンター(南北ツインビル(南館))、レンタサイクル				
C-2 駅前物産店舗(南北ツインビル(南館))				
C-3 地域交流センター(南北ツインビル(南館))				
D-1 地域既存団体、NPO、地域ボランティアによるまちづくり				
D-2 官民連携(PPP)によるまちづくりの検討				
D-3 道路や建物が一体となった景観デザインの誘導		検討	調整	実施
E-1 駅前、駅北、玉田川、大原が一体となった施設配置				
E-2 幹線道路網の再編	全体計画、設計	幹線道路網計画		
	駅横玉田道路(駅横広場脇)			
	高石停車場線			
	駅北アクセス線、駅横玉田道路(駅 横広場以南)、駅北下玉田道路			
E-3 ユニバーサルデザインの実施				
E-4 災害時に対応できる施設の充実				
E-5 玉田川の水質の向上				

4. 今後の課題

三重町駅周辺の整備は、豊後大野市をはじめ三重町駅周辺の住民・民間企業・その他関係機関・NPO団体・ボランティアが協力して合意形成を図りながら行うことや、南北ツインビルの建設・運営管理については、さらに検討を進めていくことが必要である。また、地域住民がまちをつくり、育てていくためには、地域既存団体・NPO・地域ボランティアによるまちづくり組織を立ち上げることが望まれる。

これから考えられる課題は以下に示すとおりである。

整備内容		今後の課題
A-1、B-6駅横広場の整備		○駅横広場南側道路整備に向けた調整が必要
A-2、B-6駅北水辺ふれあい広場の整備		○玉田川河川管理者との調整が必要
A-3、B-6まちなか広場の整備		○北側アクセス路確保に向けた地権者等との調整が必要
A-4南北ツインビル（北館、南館）の整備と農協倉庫の活用	C-1,2,3南館	○民間事業主体、運営管理のあり方検討。 ○民間意向を踏まえた整備内容の検討。
	北館	○民間事業主体、運営管理のあり方検討。 ○民間意向を踏まえた整備内容の検討。
	農協倉庫活用	○地権者の意向調整 ○農協倉庫の耐震性能の確認
A-5駅前通りの歩車共存道路化		○地域住民による整備内容の調整が必要
A-6玉田川に沿ったウォーキング、サイクリングルートの整備		○上下流を含めたルートの選定
A-7各種施設整備に伴う三重町駅周辺への居住者の誘導		○居住者誘導策の検討
B-1空店舗の活用、空き地への商業施設等の誘導		○商業施設誘導策、PR方策の検討と実施
B-2三重町駅周辺における歩行者の回遊性の誘導と背戸の活用		○背戸への店舗等の立地と歩行者の誘導が必要
B-3南北自由連絡通路の整備		○JR九州の協力
B-4、B-6駅前広場の整備		○将来駅舎整備位置に応じた計画の立案
B-5三重町駅舎の整備		○JR九州による駅舎整備の気運の醸成。 ○将来駅舎整備位置（地上、橋上）の検討
B-6駐車場の分散配置	郵便局活用	○郵便局との調整が必要
	市借上駐車場	○民間施設との調整が必要
D-1地域既存団体、NPO、地域ボランティアによるまちづくり		○地域やボランティア等から組織の立ち上げが必要
D-2官民連携（PPP）によるまちづくりの検討		○新たな参入企業の募集を行うことが必要
D-3道路や建物が一体となった景観デザインの誘導		○地域住民の合意形成が必要
E-1駅前、駅北、玉田川、大原が一体となった施設配置		—
E-2幹線道路網の再編	全体計画、設計	○都市計画道路網について県との調整が必要
	高石停車場線、駅北アクセス線、駅横玉田道路、駅北下玉	○拡幅設計、地権者協議が必要
E-3ユニバーサルデザインの実施		—
E-4災害時に対応できる施設の充実		○災害対応施設の配置検討が必要
E-5玉田川の水質の向上		○公共下水道への接続の推進。○合併処理浄化槽整備の推進