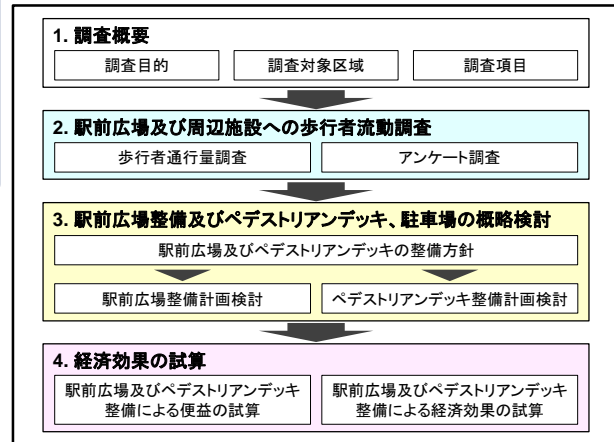


# 駅周辺の回遊性向上による地域活性化に向けた基盤整備検討調査

(調査の手順)



○(調査の背景・目的) 桜井駅周辺地区では、平成26年7月に産学民官による「桜井駅南口エリア(周辺)のまちづくり検討会」が立ち上がり、平成27年9月には地区の方向性と各関係者の役割及び実施スケジュールを想定した「2020桜井駅南口エリア将来ビジョン」が策定されるなど、桜井駅周辺を利用する市民や来訪者、事業者等が交流を通して健康で創造性に富む生活を営むための拠点としての検討を進めている。これらの状況を踏まえ、本調査では桜井駅周辺地区の更なる賑わいを創出することを目的として、駅前広場及びペDESTリアンデッキについて概略検討を行い、整備後の経済効果の試算を行った。

## 調査成果

### ①駅前広場及び周辺施設への歩行者流動調査

・現在の駅前広場の利用実態や課題、改善要望、今後の利用意向等、駅前広場及びペDESTリアンデッキ、駐車場の概略検討を行う際の基礎資料を収集することを目的に、歩行者通行量調査及びアンケート調査を実施した。



図. 駅前広場利用者の交通流動

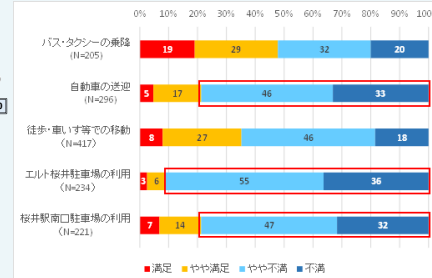


図. 既存施設に対する満足度

### ②駅前広場及びペDESTリアンデッキ、駐車場の概略(動線、配置等)検討

#### ○概略検討方針

##### ■駅前広場の概略検討方針

・現状の駅前広場使用状況をもとに、施設量の見直しや車両動線の再検討を行い、利用者の安全かつ効率的な動線を確保した上で、イベント広場機能を付加する。

##### ■ペDESTリアンデッキの概略検討方針

・駅前広場に面する施設の接続や、より安全でバリアフリーに対応した動線の確保により、駅前広場の回遊性を向上させる。

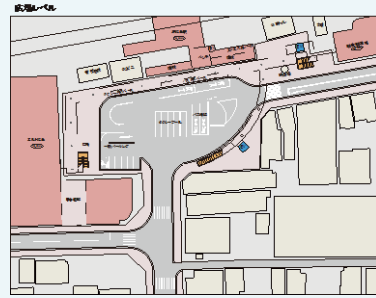
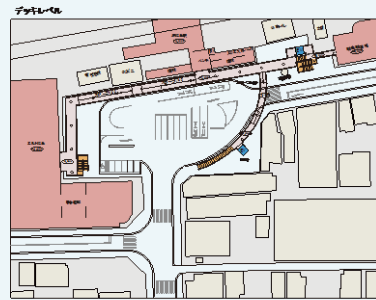


図. 駅前広場・ペDESTリアンデッキ整備案

#### ○駅前広場概略検討案

・現状の駅前広場にイベント広場を付加した駅前広場案を作成した。

#### ○ペDESTリアンデッキ概略検討案

・形状を数パターン比較検討し、地上部のイベント広場を最も活かした形状を概略検討案とした。

### ③整備後の経済効果の試算

#### ○便益の試算

・前述の基盤整備案により見込まれる便益を算定し、費用便益比(B/C)を試算した。  
・その結果、費用便益比は基準値である1.0を上回る結果となり、投資に対して十分な効果が得られることが分かった。

#### ○経済効果の試算

・基盤整備に伴う経済効果として、「建設工事に伴う効果」、「駅前広場の賑わい創出に伴う経済効果」、「駅周辺の再整備を誘発することによる経済効果」を試算した。

表. 費用便益比(B/C)の算定結果

	項目	単純価値 (億円)	現在価値 (億円)
便益	歩行時間短縮便益	2.64	1.25
	余暇等の時間提供便益	8.88	4.19
	歩行者移動サービス向上便益	8.69	4.10
	上下移動快適性向上便益	0.03	0.01
	<b>総便益(B)</b>	<b>20.24</b>	<b>9.55</b>
費用	事業費	7.00	6.60
	維持管理費	4.34	1.98
	<b>総費用(C)</b>	<b>11.34</b>	<b>8.59</b>
	<b>費用便益比(B/C)</b>		<b>1.11</b>

## 基盤整備の見込み・方向性

駅前広場の基盤整備実施においては、「2020桜井駅南口エリア将来ビジョン」等の上位計画との関わりを整理し、駅前広場の回遊性向上における周辺地域と一体的な活性化を図る

整備計画	2017年	2018年	2019年	2020年~
桜井駅南口整備計画	概略検討	事業化	実施設計	工事期間
エルト桜井整備計画	事業検討	施設整備	供用開始	
主な駅周辺まちづくり事業		空家等利活用事業		観光系事業

## 今後の課題

- 実施設計における課題
  - パーキング機能
  - ペDESTリアンデッキ支柱位置
- 関係者間協議に基づく事業スケジュールの作成
- 交通計画上の配慮
- 民間事業者との関わり

<b>駅周辺の回遊性向上による地域活性化に向けた 基盤整備検討調査</b>			
調査主体	奈良県桜井市		
対象地域	奈良県桜井市	対象となる 基盤整備分野	駅前広場

1. 調査の背景と目的

桜井駅周辺地区では、人口減少や少子高齢化、幹線道路沿道への商業機能の移転などによって市街地の空洞化が進行してきた。一方で、平成 22 年度から住民の有志によるまちづくり活動が展開され、平成 23 年に「桜井本町通・周辺まちづくり協議会」が設置され、空き家、空き店舗の利活用や商店街のアーケード撤去などを主導してきた。

こうした動きを受けて、平成 26 年 7 月に産学民官による「桜井駅南口エリア（周辺）のまちづくり検討会」が立ち上がり、平成 27 年 9 月には地区の方向性と各関係者の役割及び実施スケジュールを想定した「2020 桜井駅南口エリア将来ビジョン」が策定されるなど、桜井駅周辺を利用する市民や来訪者、事業者等が交流を通して健康で創造性に富む生活を営むための拠点としての検討を進めている。

これらの状況を踏まえ、本調査では、桜井駅周辺地区の更なる賑わいを創出することを目的として、駅前広場及びペDESTリアンデッキについて概略検討を行い、整備後の経済効果の試算を行った。

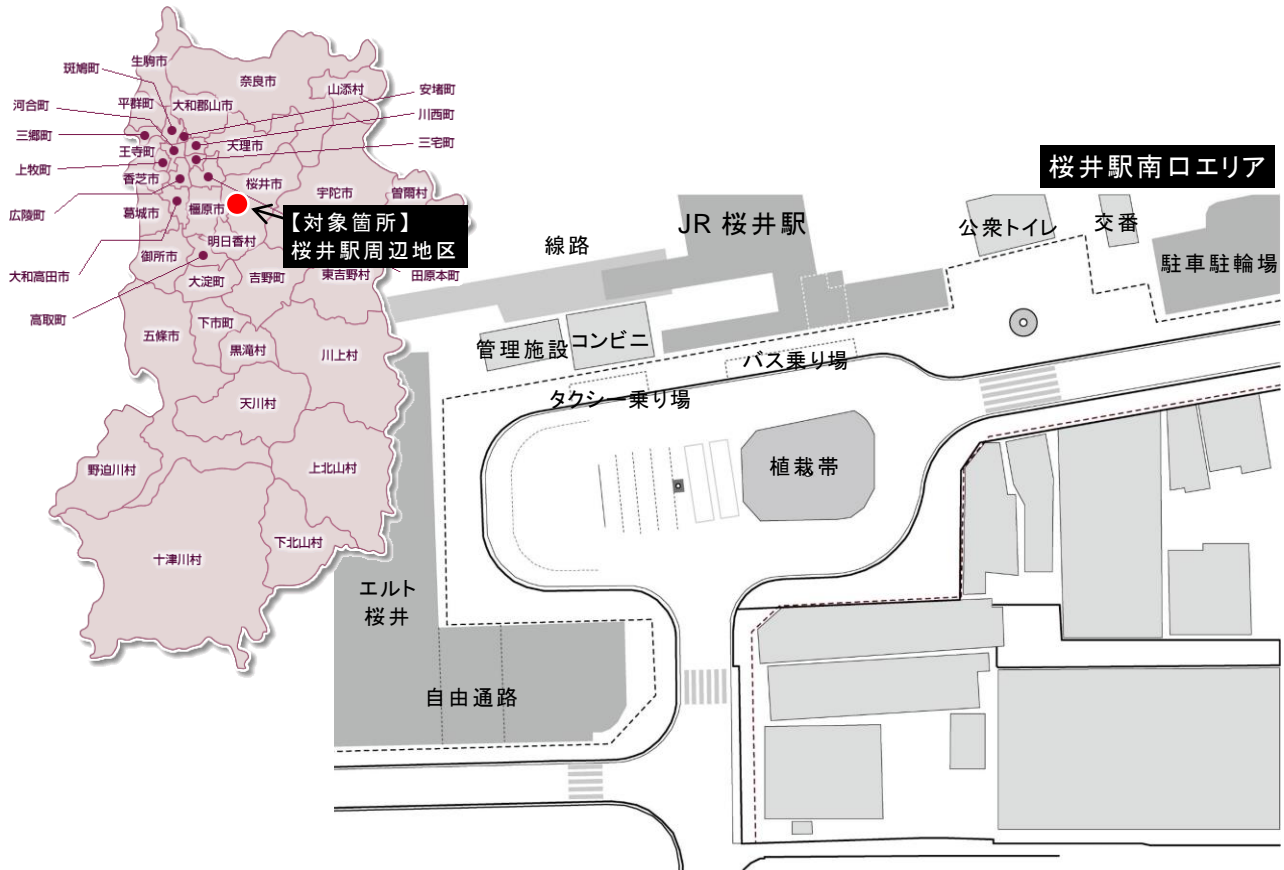


図 1 対象箇所

## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

本調査では、まず、駅前広場及び周辺施設への歩行者流動調査を実施し、流動状況を把握するとともに、あわせて実施した駅前利用者へのアンケート調査から現在の駅前広場が抱える課題と駅前広場整備に対するニーズを把握した。次に、これら結果を踏まえながら、現状の歩行者動線や賑わい創出のための形状見直しが必要な課題等を考慮し、駅前広場及びペDESTリアンデッキ、駐車場の配置やゾーニング計画を含めた概略検討を行った。そして、概略検討から導き出された最適案を対象として、駅前広場等の基盤整備を実施することによる効果として、発現が見込まれる便益及び経済効果について試算した。

調査フローを以下に示す。

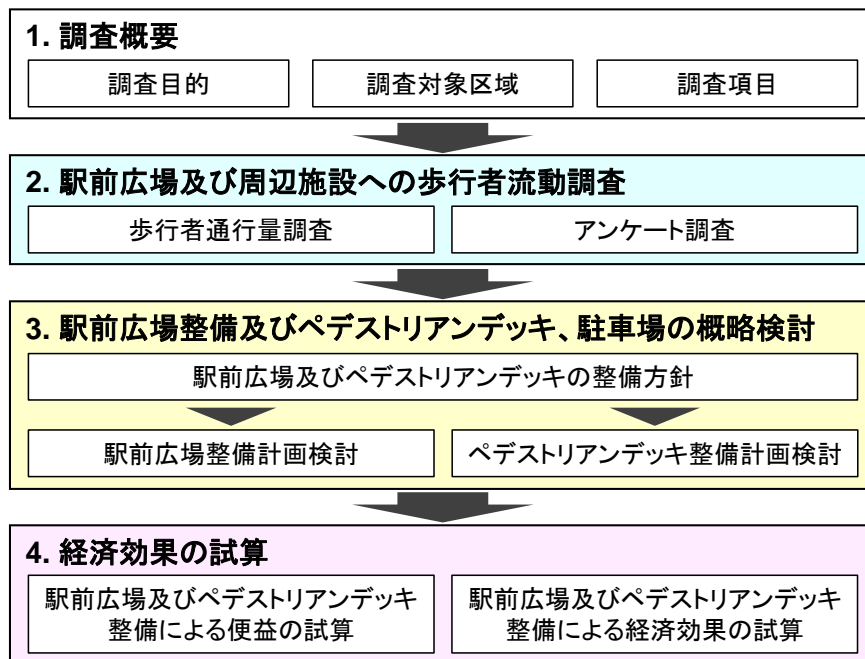


図 2 調査フロー

## (2) 調査結果

### 1) 駅前広場及び周辺施設への歩行者流動調査

現在の駅前広場の利用実態や課題、改善要望、今後の利用意向等、駅前広場及びペDESTリアンデッキ、駐車場の概略検討を行う際の基礎資料を収集することを目的に、歩行者通行量調査及びアンケート調査を実施した。

#### ① 歩行者通行量調査

##### a) 実施概要

本調査の概要は以下のとおりである。

表 1 歩行者通行量調査の概要

項目	内容
調査箇所	桜井駅南口駅前広場
調査日時	平成 29 年 1 月 18 日 (水) 6 時～21 時【計 15 時間】
調査項目	右図の 6 地点を通行する歩行者、自転車数

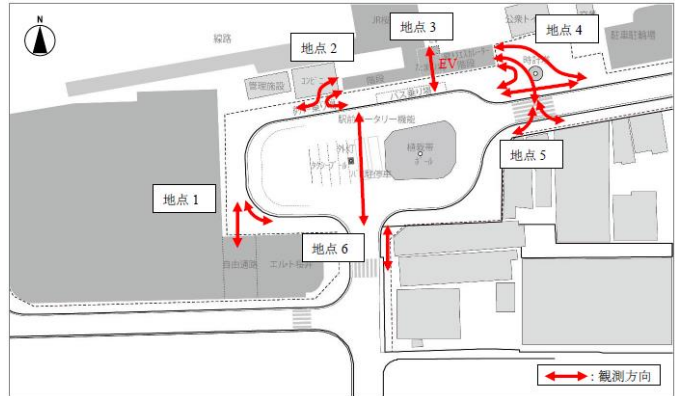


図 3 調査地点位置図

##### b) 調査結果

#### ■ 駅前広場の歩行者流動

1 日 (15 時間) を通して最も通行量が多いのは、駅⇄東方面、駅⇄南方面の流動である。

駅舎への流出入の割合は、東側 71%、西側 25%、エレベーター4%であり、エスカレーターのある東側が最も多い。

なお、ピーク時間帯に着目すると、朝ピークは駅から東方面、南方面へ向かう流動が多く、夕ピークは東方面、南方面から駅へ向かう流動（朝ピークの逆）が多い。



図 4 駅前広場利用者の交通流動

## ②駅前広場利用者アンケート調査

### a) 実施概要

本調査の概要は以下のとおりである。

表 2 駅前広場利用者アンケート調査の概要

項目	内容
調査対象	桜井駅南口駅前広場利用者
調査期間	平成 29 年 1 月 24 日（配布）～2 月 28 日（回収期限）
調査方法	調査員による手渡し配布、郵送回収
配布数及び回収数	配布：1,816 票、回収：483 票（回収率 26.6%）

### b) 調査結果

#### ■既存施設に対する満足度

駅前広場を利用している人の半数以上が不満を感じている。

「エルト桜井の駐車場の利用」に対する満足度が最も低く、次いで「桜井南駅口駐車場の利用」、「自動車の送迎」の満足度が低い。

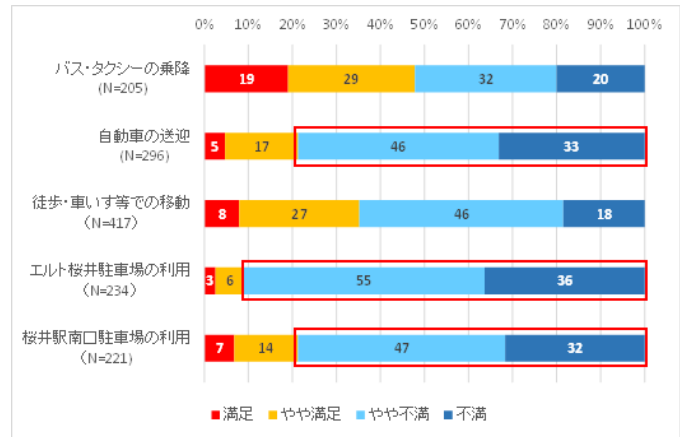


図 5 既存施設に対する満足度

#### ■既存施設に対する不満の理由

駅前広場の利用者を感じている主な不満の理由は以下のとおりである。

表 3 既存施設に対する不満の理由

項目	主な不満の理由
バス・タクシーの乗降	雨天時に濡れる、待ちスペースが少ない 等
自動車の送迎	待機・停車スペースが限られている、歩行者との事故の危険ある 等
徒歩・車いす等での移動	遠回りしなければならない、雨天時濡れる 等
エルト桜井駐車場の利用	駅改札とつながっていない、利用しづらい 等
桜井駅南口駐車場の利用	雨天時に濡れる、駅改札とつながっていない 等

#### ■改善の必要性和改善後の利用意向

「改善の必要性」と「利用回数の増加」の回答は相関が高く、“改善すべき”と回答される割合が高い項目ほど、“利用回数が増加する”と回答した人の割合が高い。

改善すべき項目としては、“小売店や飲食店などの充実”、“行政サービスや子育て支援施設の充実”、“イベント、待ち合わせ、休憩で利用できるスペース”、“雨天時における歩行移動のしやすさ”を挙げる回答が多かった。

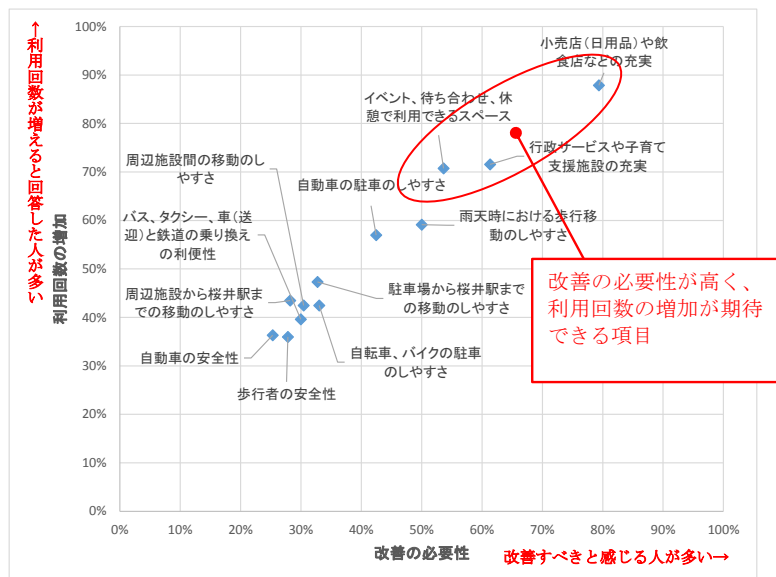


図 6 クロス分析（改善の必要性×利用回数の増加）

## 2) 駅前広場及びペDESTリアンデッキ、駐車場の概略（動線、配置等）検討

### ①整備の目的・必要性

桜井駅南口ロータリーは、路線バスやタクシーのロータリー利用に加え、一般車両の通り抜けや駅等への一般送迎車両など多くの車両が通行する空間になっている。さらに、交通量調査結果からはロータリー内における歩行者の乱横断がみられ、安全性の確保が必要な駅前広場であると考えられる。また、駅利用者アンケート結果からは、安全な動線の確保や駅前の活性化が望まれている。これらの現状を踏まえ、桜井駅南口周辺エリアの回遊性向上による駅周辺地域活性化に向けた概略検討を行う。

### ②概略検討方針

交通量調査、駅利用者アンケート調査から、「イベント等の開催可能な規模の広場機能の設置」「各施設同士の円滑で安全な歩行者動線確保」について、駅前広場、ペDESTリアンデッキの整備検討を行う。

#### ■駅前広場の概略検討方針

現状の駅前広場使用状況をもとに、施設量の見直しや車両動線の再検討を行い、利用者の安全かつ効率的な動線を確保した上で、イベント広場機能を付加する。

#### ■ペDESTリアンデッキの概略検討方針

駅前広場に面する施設の接続や、より安全でバリアフリーに対応した動線の確保により、駅前広場での回遊性を向上させる。

### ③駅前広場概略検討

現状の駅前広場に対して、駅前広場基準面積を算定しイベント広場の付加が可能か検討する。駅前広場基準面積とは「駅前広場計画指針」で示される交通空間面積と環境空間面積から算定される面積を示す。各空間面積の算定にあたっては、駅前広場利用の特性や目的、必要となる施設規模に合わせ、将来的に必要な施設量を確保する必要がある。と示されている。本概略検討では「駅前広場計画指針」を参考に進める。

#### a) 施設量算定結果

交通空間面積を算定するために必要な施設量の算定結果を以下に示す。

表 4 施設量算定結果結果一覧

施設項目	内容	施設量算定値	単位	備考
バス乗降場に関する計画交通量と施設数	バス乗車バース数	2	箇所	現状と同様
	バス降車バース数	2	箇所	現状と同様
	ピーク時のバス利用者数	103	人	交通量調査より
	乗客比率(乗車客数/乗降客数)	0.49	-	
	バス待ち滞留客の計画交通量	0.83	-	
タクシー乗降場に関する計画交通量と施設数	タクシー乗車バース数	2	箇所	現状と同様
	タクシー降車バース数	2	箇所	現状と同様
	ピーク時のタクシー利用者数	8	人	交通量調査より
	乗客比率(乗車客数/乗降客数)	1.00	-	
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	0.13	-	
駐車場に関する計画交通量と施設数	自家用車乗車バース数	4	箇所	現状と同様
	タクシー駐車台数の計画交通量	8	台	現状と同様
車道に関する計画交通量	車道に関する計画交通量	13.67	人	交通量調査より
歩道に関する計画交通量	ピーク時の駅前広場利用者数(鉄道利用者+非鉄道利用者)	2,553	人	交通量調査より

## b) 交通空間面積の算定

施設量算定値をもとに「駅前広場計画指針」で示される計算式を使用し、交通空間面積の算定を行う。

表 5 交通空間面積算定結果一覧

施設項目	計画緒元	面積 (㎡)
バス乗降場関連面積	バスバース数：2	280 ㎡
タクシー乗降場関連面積	乗車バース：2 降車バース：2	80 ㎡
自家用車乗降場関連面積	乗車バース：4	80 ㎡
駐車場関連面積	タクシー駐車台数：8台	240 ㎡
歩道面積	歩道に関する計画交通量：2,553人 (交通量調査ピーク時2時間値)	157 ㎡
交通処理のための車道面積	計画車道幅員：5.5m	229 ㎡
合計		<b>1,067 ㎡</b>

## c) 環境空間面積の算定

環境空間面積は交通空間面積内の車道部面積と同等になる。「駅前広場計画指針」より  
 車道部面積 = 交通空間面積 - 歩道部面積 = **910 ㎡**

## d) 駅前広場基準面積の算定

駅前広場基準面積 = 交通空間面積 (1,067 ㎡) + 環境空間面積 (910 ㎡) = **1,977 ㎡**

「駅前広場計画指針」において、小さな駅でも最低限確保すべき駅前広場面積はバスが回転でき、かつ1台は停車可能なスペースを確保できる面積として、2,275 ㎡と示される。

本検討における駅前広場基準面積の算定結果は最低限確保すべき広場面積を下回っているため、本検討での駅前広場基準面積は **2,275 ㎡**とする。

## e) 広場概略検討案

現状の駅前広場面積は、3,955 ㎡であり上記までに算定した駅前広場基準面積と比較し1,680 ㎡の余裕が存在する。その余裕を活用し、イベント広場を付加した駅前広場概略検討案を図7に示す。

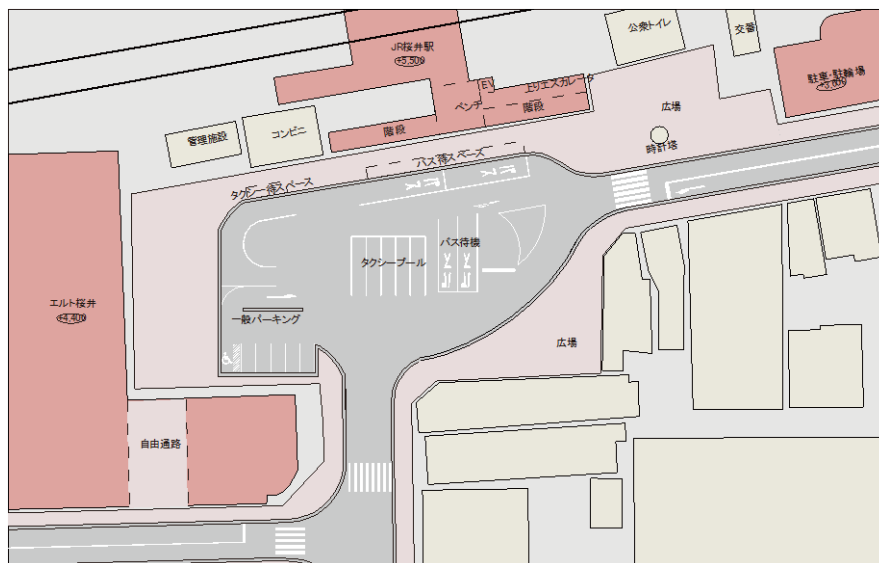


図 7 駅前広場概略検討案

#### ④ペDESTロリアンデッキ概略検討

ペDESTロリアンデッキの接続施設は、駅を中心とした回遊性向上を踏まえ、エルト桜井、JR桜井駅、駐車駐輪場とする。さらに駅からロータリー対岸へのデッキを設置することで、ロータリー内の乱横断の防止、安全な歩行者動線の確保が可能である。

表 6 ペDESTロリアンデッキ比較検討表

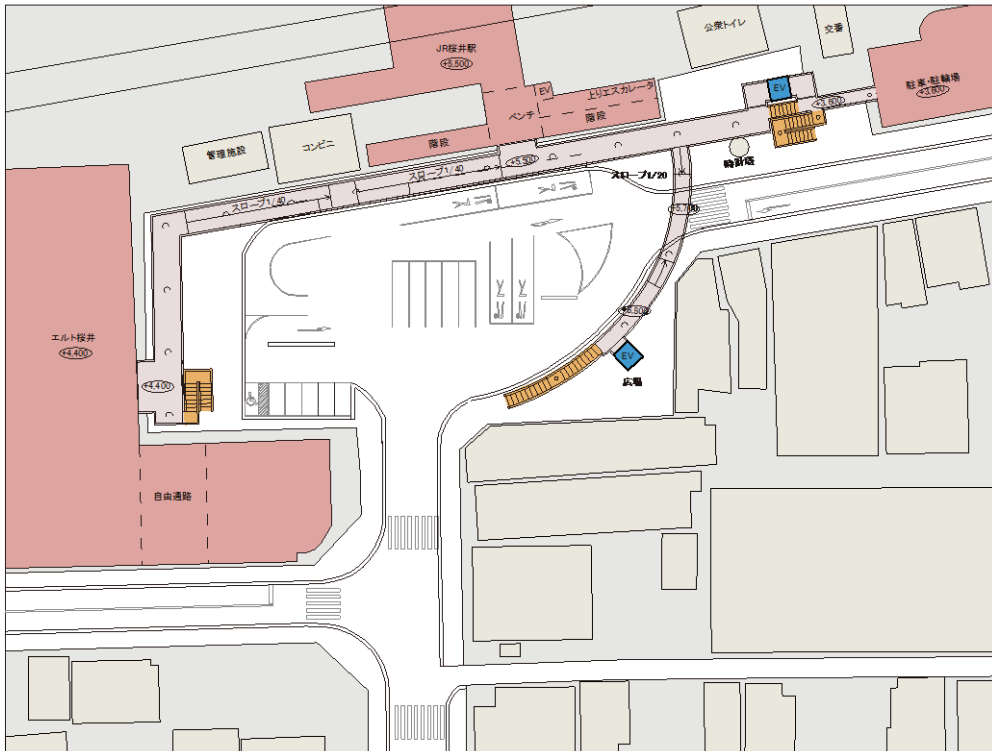
配置検討比較項目	A 案	B 案	C 案		
ペDESTロリアンデッキ形状	歩道部のみ	駐車駐輪場前に広場設置	エルト桜井側に広場設置		
配置図					
凡例	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f08080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 接続建物</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f5deb3; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> ペDESTロリアンデッキ</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffdab9; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 階段</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> エレベータ</li> </ul>				
周辺建物への影響	最低限の影響	○	△	エルト桜井1階が常に日影になる	×
歩行者の移動円滑性	駅対岸から横断歩道を使用せず、駅等へ移動が可能	◎	○	駅対岸から横断歩道を使用せず、駅等へ移動が可能	◎
天候への対応	歩道部のデッキは屋根代りとして活用可能	○	○	地上のエルト桜井前イベント広場が雨天でも使用可能	◎
安全性・バリアフリー	駅対岸へ安全に通行可	◎	◎	駅対岸へ安全に通行可	◎
地上イベント広場の利用	デッキの支柱が最も少なく、最もイベント広場面積の活用が可能	◎	○	エルト桜井前のイベント広場に支柱が多く、デッキ上のイベント広場によりほぼ日影となる	×
イベント広場の箇所数	1箇所：地上のイベント広場のみ	△	○	2箇所：地上とデッキ上	○
概算工事費	7.0億円	◎	○	8.5億円	×
比較検討結果	デメリットがなく、駅前広場の特徴を最も活かせる形状		○	デッキ面に大きなイベント広場が設置可能だが、地上部に与える影響が大きい	



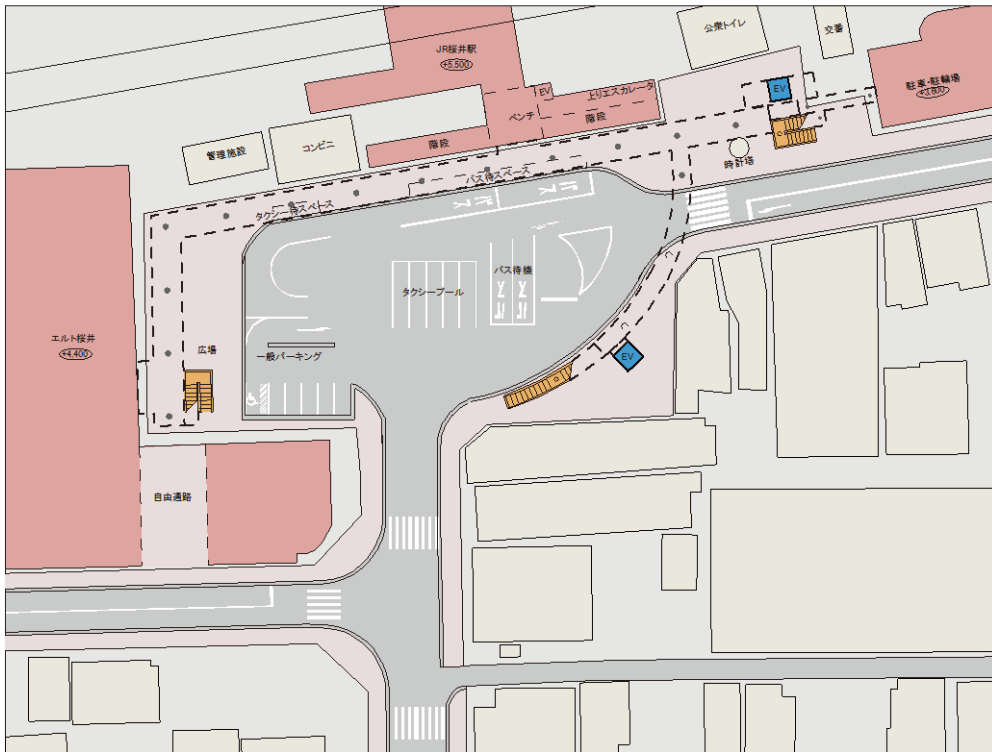
## ⑤概略整備検討結果

④における比較検討の結果、以下に示す A 案を概略検討における整備案として示す。

デッキレベル



広場レベル



### 3) 整備後の経済効果の試算

前掲の駅前広場及びペDESTリアンデッキの整備案に対して、これらの基盤整備を実施することで見込まれる社会的便益及び経済効果を試算した。

#### ①便益の試算

##### a) 対象とした便益項目および考え方

本検討で対象とした便益項目は以下のとおりである。

- ・歩行時間短縮便益（広場、デッキの整備に伴う歩行時間の短縮効果）
- ・余暇等の時間提供便益（多目的広場の整備による市民への憩い時間の提供に伴う効果）
- ・歩行者移動サービス向上便益（デッキの整備に伴い、歩車が完全に分離されることによる安心感の向上効果）
- ・上下移動快適性向上便益（バリアフリー対応のエレベーターが設置されることで上下移動が快適になる効果）

##### b) 便益の算定結果

上記の各便益（評価実施年度における単純価値）を試算した結果を右表に示す。

表 7 単年度便益（単純価値）の算定結果

便益項目	1日あたりの便益 (円/日)	単年度便益 (円/年)	単年度便益 (億円/年)
歩行時間短縮便益	20,806	7,594,290	0.08
余暇等の時間提供便益	69,964	25,536,864	0.26
歩行者移動サービス向上便益	68,480	24,995,200	0.25
上下移動快適性向上便益	204	74,378	0.001
<b>合計</b>	<b>159,454</b>	<b>58,200,732</b>	<b>0.58</b>

##### c) 費用の設定

前述の概略検討の結果に基づき、ペDESTリアンデッキ及び駅前広場に関する概算工事費については700,000千円、維持管理費については10,840千円/年とした。

##### d) 費用便益比（B/C）の算定結果

右表に示す条件の下で、評価対象期間全体における総便益（B）及び総費用（C）、費用便益比（B/C）を算定した（表 9 参照）。

これによると、費用便益比（B/C）は基準値である1.0を上回る結果となり、投資に対して十分な効果が得られることが分かった。

表 8 費用便益分析の前提条件

項目	内容
社会的割引率	4%
基準年	平成28年度
事業期間	平成29年度～平成30年度 (便益発現:平成31年度～)
評価対象期間	建設期間+供用後40年

表 9 費用便益比（B/C）の算定結果

項目		単純価値 (億円)	現在価値 (億円)
便益	歩行時間短縮便益	2.64	1.25
	余暇等の時間提供便益	8.88	4.19
	歩行者移動サービス向上便益	8.69	4.10
	上下移動快適性向上便益	0.03	0.01
	<b>総便益 (B)</b>	<b>20.24</b>	<b>9.55</b>
費用	事業費	7.00	6.60
	維持管理費	4.34	1.98
	<b>総費用 (C)</b>	<b>11.34</b>	<b>8.59</b>
<b>費用便益比 (B/C)</b>			<b>1.11</b>

## ②経済効果の試算

駅前広場整備及びペDESTリアンデッキによる経済効果として、「建設工事に伴う効果」、「駅前広場の賑わい創出に伴う経済効果」、「駅周辺の再整備を誘発することによる経済効果」について検討した。

### a) 建設工事に伴う効果

建設工事に伴うフロー効果の把握を目的として、産業連関表を用いて経済波及効果を試算した。結果を以下に示す。

- 需要増加額は、駅前広場整備については建設投資額である 84（百万円）、ペDESTリアンデッキ整備については 612 百万円となる（いずれも用地費・調査設計費を除く）。
- これらの基盤整備に関する建設投資が与える各産業への波及効果及び波及効果倍率は、駅前広場整備では 122 百万円で 1.46 倍、ペDESTリアンデッキ整備では 901 百万円で 1.47 倍である。
- 誘発される雇用者数は、駅前広場整備で 5 人、ペDESTリアンデッキ整備で 55 人である。

### b) 駅前広場の賑わい創出に伴う経済効果

駅前広場の賑わい創出に伴う経済効果として、駅前広場を利用したイベントによる駅周辺地域での売上げの増加に着目し、その金額を算出した。

その結果、駅前広場の賑わい創出に伴う経済効果として、駅前広場でのイベント実施に伴う駅周辺地域での売上げの増加は、2,542 千円/年と試算された。

### c) 駅周辺の再整備を誘発することによる経済効果

駅周辺の再整備を誘発することによる経済効果として、空き家の利活用の促進に着目し、経済効果を算出した。

その結果、改修時期未定の空き家の利活用促進に伴う売り上げの増加は、3,154 万円/年になるものと試算された。

### 3. 基盤整備の見込み・方向性

駅前広場の基盤整備実施においては、「2020 桜井駅南口エリア将来ビジョン」等の上位計画との関わりを整理し、駅前広場の回遊性向上における周辺地域と一体的な活性化を図ることが重要である。

現在想定される事業スケジュールは以下に示す通りである。

表 8 想定事業スケジュール

整備計画	2017年	2018年	2019年	2020年～
桜井駅南口整備計画				
エルト桜井整備計画				
主な駅周辺まちづくり事業				

### 4. 今後の課題

本調査結果により、桜井駅南口周辺の課題を明確にした。それら課題を踏まえ、駅前広場整備概略検討を行った結果は、駅前広場の回遊性の向上による地域活性化の手段として示すことができた。

今後は事業化に向けて以下の課題を考慮する。

#### a) 実施設計における課題

##### ■パーキング機能

現状の設置位置では、他の車両動線との交錯が想定される。広場面積を確保しながら、円滑な車両動線を確保する必要がある。

##### ■ペDESTリアンデッキ支柱位置

デッキ周辺の建物への出入りの確保や、地中埋設物を踏まえた支柱位置の計画が必要である。

#### b) 関係者間協議に基づく事業スケジュールの作成

駅前広場整備における主な関係者として、イベントを行う民間事業者や、バス運営会社ならびにタクシー運営会社等の交通事業者、及び駅前広場周辺施設管理者、所管警察署や行政庁などが挙げられる。

今後は、整備計画内容についての協議を重ね、具体的な基盤整備基本設計等を策定し、詳細な事業スケジュールに基づく事業の実施が必要になる。

#### c) 交通計画上の配慮

ロータリー内での新たな道路計画は不特定多数の利用者への影響を与える。広く周知し、整備後の交通問題解決に努める必要がある。

#### d) 民間事業者との関わり

駅周辺のまちづくり事業と連携し、官民連携による地域活性化を検討することで、駅前広場整備における効果がさらに拡大すると考えられる。