

# 利用者実感を踏まえた幹線鉄道駅と都市との連携に関する考察

羽深 裕希<sup>1</sup>・服部 浩幸<sup>2</sup>・渡辺 健治<sup>2</sup>・大中 英次<sup>3</sup>・浅見 均<sup>4</sup>

<sup>1</sup> 非会員 鉄道・運輸機構 東京支社 計画部 (〒105-0011 東京都港区芝公園 2-4-1)

E-mail: habuka.yuk-a78p@jrtt.go.jp

<sup>2</sup> 非会員 鉄道・運輸機構 東京支社 計画部 (〒105-0011 東京都港区芝公園 2-4-1)

<sup>3</sup> 非会員 鉄道・運輸機構 技術企画部 (〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町 6-50-1)

<sup>4</sup> 正会員 鉄道・運輸機構 技術企画部 (〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町 6-50-1)

新幹線を基幹とした幹線鉄道網がその高い機能を十分に発揮するためには、ネットワーク機能の強化とあわせ、駅の利用環境の向上が求められている。

本調査では従前の調査を踏まえ、駅利用環境の評価モデルの利用者実感との整合性の検証を実施したのち、ヒアリングや文献調査を通じて幹線鉄道駅と都市側との連携に関して考察した。その結果、幹線鉄道駅においては駅施設だけではなく、駅の周辺の利便性向上、二次交通等の充実が図られることで、駅利用者の利便性がより向上することが改めて検証できた。今回得られた知見を今後の駅の建設・改良に反映させるとともに、鉄道駅と自治体、二次交通の事業者等の連携がより図られることで、幹線鉄道網のさらなる波及効果の拡大への寄与が期待される。

**Key Words:** *Shinkansen as an Inter-regional railway, relationship between cities and railway stations, passengers responses based on questionnaire survey*

## 1. 本研究の目的

新幹線を基幹とした幹線鉄道網は、国土の骨格を形成する重要な高速大量輸送機関であり、その機能を十分発揮するためには、ネットワーク機能の強化が重要である。交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日施行）において、各交通機関相互の有機的・効率的な連携が求められた。

連携の代表的な手法としては乗換改善が考えられる。幾つか例を挙げれば、新函館北斗駅（北海道新幹線）では、新幹線と在来線とが同一ホーム乗換が可能な施設整備が行われた。新潟駅では、在来線の連続立体交差事業と連動し、新幹線と接続する在来線特急列車等とが同一ホーム乗換が可能となるよう改修された。岡山駅では東西連絡通路が整備され、新幹線と在来線との乗換が従前と比べ大きく改善された。上記のような成功モデルとみなしうる事例が存在する一方、現在の幹線鉄道駅では、新幹線と在来線間ないしは鉄道以外の他モード（バス・タクシー等）間との結節が必ずしも十分に図られていない事例も散見される。

鉄道・運輸機構においては、幹線鉄道駅の質的改善・向上を図るべく、これら幹線鉄道駅の結節・乗換に関す

る定量的評価を行う手法を開発するとともに、実際の鉄道整備において実地でのフィードバックを行ってきた。ここで前者の定量的評価に関しては、内田ら<sup>1)</sup>が AHP(階層分析法)を利用し、新幹線と幹線鉄道間の乗換え環境の評価を実施した。さらに羽生田<sup>2)</sup>らは内田らの研究を元に、新幹線と幹線鉄道の他、端末交通や都市間公共交通等との乗換えに関する評価手法へ拡張した。また、評価の過程において、幹線鉄道駅 89 駅にて実態調査を行い、幹線鉄道駅の乗換え環境に関するデータを収集した。齋藤ら<sup>3)</sup>は羽生田らの研究以降に開業した新幹線駅に関する実態調査および定量的評価を実施し、評価手法を時点更新した。さらにケーススタディーを実施して利便性向上施策の分析を実施した。

さらに、小滝ら<sup>4)</sup>のように幹線鉄道駅を含む都市中心駅の駅前広場の計画に着目した研究はあるが、幹線鉄道駅と都市との連携に関して、包括的な視点から見た計画について具体的に考察した研究は多くはない。

そこで本研究は、幹線鉄道駅と都市との連携に関する包括的な知見を得るべく、アンケート調査による利用者実感を踏まえつつ、乗換えの利便性、快適性、確実性（これらを総称して、以下「利用環境という」）に関する

表-1 配布アンケート実施状況

新幹線	駅名	実施日 (2019年)	乗降人員 (人/日)	実配布数 (票)	回収数 (票)	回収率 (%)
北陸	金沢	11/22(金)	48,800	1,500	248	16.5
	長野	10/4(金)	42,800	1,500	346	23.1
	上越妙高	10/4(金)	4,540	601	114	19.0
	安中榛名	10/4(金)	600	292	91	31.2
九州	新八代	10/4(金)	4,200	464	77	16.6
	新水俣	10/4(金)	1,180	469	86	18.3
合計(6駅)				4,826	962	20.0

※乗降人員は2018年の平均値であり、金沢、長野、新八代の乗降人員は在来線を含む。

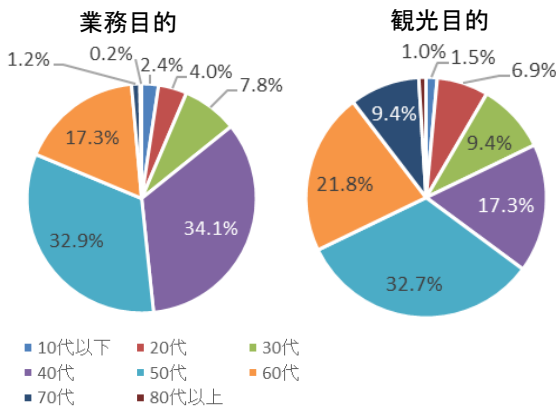


図-1 利用者へのアンケート集計結果(年齢)

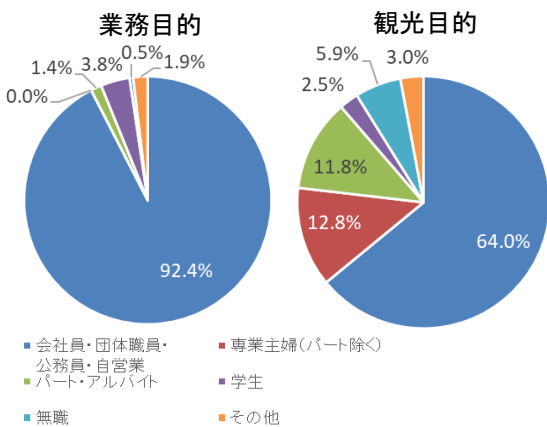


図-2 利用者へのアンケート集計結果(職業)

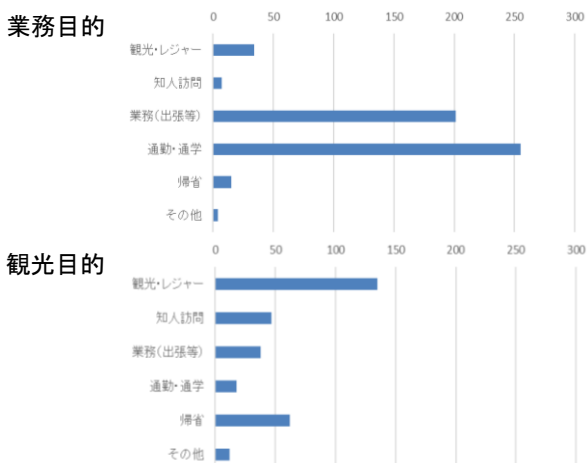


図-3 利用者へのアンケート集計結果(利用目的)※複数回答可

評価を行うことを目的とする。併せて、文献調査、関連する自治体等へのヒアリング調査等を行い、幹線鉄道駅と都市側との連携方策に関する考察を行う。

## 2. 調査概要

羽生田らの研究で構築した駅利用環境の評価モデルにおいて課題とされていた利用者実感との検証のため、新幹線駅においてアンケート調査を実施した。更に、新幹線駅と都市側との連携方策について、自治体ヒアリングなどを実施し、幹線鉄道駅のあり方に資する知見の整理を行った。

## 3. 幹線鉄道駅における利用者実感の把握

### (1) 駅利用環境評価モデルの概要

駅利用環境評価モデルでは、新幹線から目的地までの移動(以下、駅アクセス評価モデル)などに基づき新幹線の利用目的別(業務・観光)に複数の評価モデルを設定しており、駅利用環境の定量的な評価が可能である。この評価モデルでは、各駅の利用環境を得点化(100点満点)して評価するものであり、駅の実態調査結果により統計的に処理して設定した評価基準に基づく各評価項目の「評価点」に、AHPによって求めた各評価項目の「重み」を乗じて得た値を集計して算出している。

これらの重み付けの客観性を確保するためには、新幹線駅の利用者に直接、AHPによる調査を実施することが望ましい。しかし、この手法は質問量が多く、手法に対する理解も必要で、利用者への実施は難しいとされている。そこで羽生田らの調査では、可能な限り利用者の意識を的確に把握している限られた人(学識経験者・実務者など)を対象にAHPによる調査を実施した。そのため、設定した「重み」が利用者実感を的確に反映しているのか、検証することが課題となっていた。

### (2) 利用者実感の把握

利用者の利便性に対する実感を直接確認するため、新幹線駅の利用者を対象として北陸新幹線、九州新幹線沿線の6駅において配布アンケート(約4800枚を配布、回収率約20%)を実施した(表-1)。なお、配布アンケート回答者の属性としては40~60代の会社員が多数を占めた他、業務目的の利用においては、通勤・通学での利用が多いことがわかり、新幹線が地元の日常的な利用にも貢献していることが伺えた(図-1~3)。

配布アンケートでは、年齢、職業、移動の目的、同行者の有無等その他、各評価項目(表-2)の重要度を3段階(0, 1, 2点)で回答してもらい、結果から各評価項目の重要度を点数化した。これにより、利用者が駅利用環境にお

表-2 評価項目および配布アンケート結果による利用者の重要度（駅アクセス評価モデル）

大項目	中項目	小項目	利用者の重要度		
			業務	観光	
乗換えの 利便性	乗換え移動	上下移動	1.33	1.44	
		水平移動・屋根の有無	1.44	1.53	
		乗換改札・連絡切符	1.32	1.45	
	乗換えを待つ場所	ベンチの有無	0.96	1.11	
		乗換えに関する 安心感	乗換え情報の充実	1.52	1.58
			運行本数	1.62	1.56
新幹線駅 周辺の状況	駅周辺の快適性	自由通路	0.92	1.11	
		駅舎等の文化的価値	0.60	0.77	
	駅周辺の 商業施設の利便性	店舗の種類の充実	1.13	1.31	
		店舗の営業時間	1.05	1.19	
端末交通 サービス水準	端末交通の多様性（種類の多さ）	1.52	1.52		
	端末交通の運行時間帯（早朝・深夜の運行）	1.53	1.55		

表-3 利用者の重視する駅利用環境評価項目

項目	順位	
	業務	観光
端末交通の運行本数	1	2
端末交通の運行時間帯	2	3
端末交通の種類の多さ	3	5
乗換え案内	4	1
移動距離、屋根等の有無	5	4

いて重視している項目が明らかとなった(表-3).

利用者が最も重視しているのは、端末交通の種類の多さや運行時間帯など端末交通サービス水準であり、改めて交通結節点における連携の重要性が確認された。また、乗換え案内や運行本数といった乗換えに関する安心感や、乗換え移動距離など乗換えの利便性について重視していることが確認された。

### (3) 評価モデルの重みと利用者実感の検証

前項の結果と AHP により設定した各評価項目の重みの順位を散布図により比較・検証を行った。駅アクセス評価モデルの順位比較について、業務目的を図-4に、観光目的を図-5に示す。その結果、店舗の営業時間や乗換改札・連絡切符の有無、ベンチの有無等の項目で乖離が見られるものの、評価モデルの重みと利用者実感は概ね一致していることが確認できた。

## 4. 駅と都市側との連携方策

### (1) 連携方策の実態の把握

羽生田らは駅利用環境評価モデルと駅の実態調査結果を利用して新幹線駅の利便性向上施策のケーススタディーを実施し、利便性向上施策により駅利用環境の評価点が上昇することを確認している。点数が高くない駅においては、利用者が重視する項目について利便性向上施策が実現できていない要因があると示唆される。

そこで、新幹線の開業にあたり、駅が立地する自治体や沿線関係者が、主に駅の利便性向上のためにどのよう

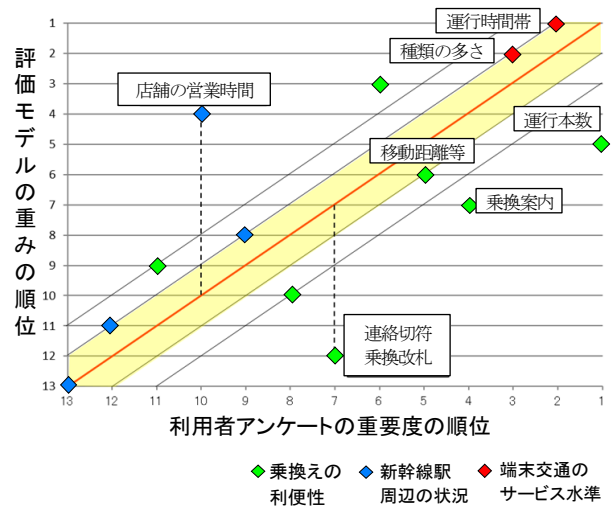


図-4 評価モデルの重みの順位とアンケートの重要度の順位（駅アクセス評価モデル・業務目的）

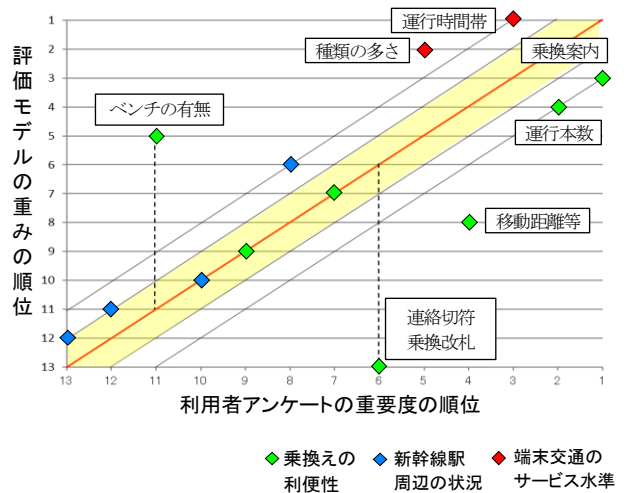


図-5 評価モデルの重みの順位とアンケートの重要度の順位（駅アクセス評価モデル・観光目的）

表-4 ヒアリング対象市町

新幹線	駅名	ヒアリング実施日 (2019年)	自治体
北海道	木古内	11/25(月)	木古内町
	新青森	11/25(月)	青森市
九州	久留米	(mail)	久留米市
	新八代	12/13(金)	八代市
	新水俣	(mail)	水俣市
	川内	12/12(木)	薩摩川内市
	鹿児島中央	12/12(木)	鹿児島市

な取り組みを行ったのかについて、利用者が重視している項目(乗換えの利便性、端末交通サービス水準)を踏まえつつ、自治体ヒアリング調査および文献調査を実施した。ヒアリング調査においては、駅利用環境の評価結果によって比較的高得点であった駅と、配布アンケートを実施した駅を踏まえて総合的に検討し、表-4に示す自治



体を対象とした。ヒアリング調査の内容としては開業前に実施した施策と効果として、都市計画・まちづくり、交通、観光・商業・産業などに関することや、開業後に新たに実施した施策、新たな組織や協議会等の設置及び取組み内容、施策の目的や検討経緯に関する資料についてのヒアリングを試みた。具体的な実施方法として、ヒアリング内容を記載したアンケート調査票を事前送付したのち、返送された調査票に基づき、個別の事例に関する詳細な内容についてヒアリング調査を実施した。文献調査にあたっては、文献による資料が比較的豊富に得られる北陸新幹線のうち金沢駅、上越妙高駅を対象とした。また、以下にヒアリング調査および文献調査により得られた代表的な例を示す。

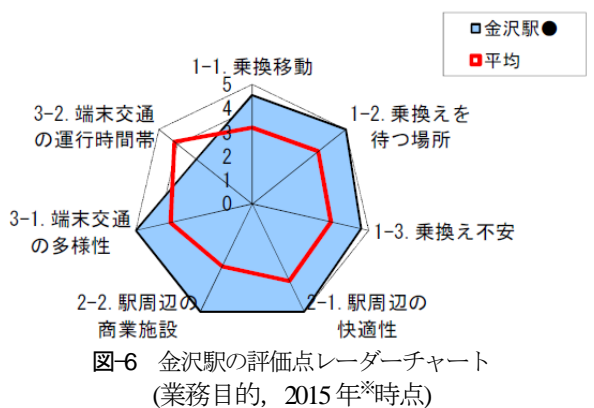
(2) 乗換えの利便性に関する事例

主に乗換えの利便性に関する事例として、下記の3つの事例を挙げる。

a) 金沢市(金沢駅)

新幹線開業の40年近く前に新幹線開業を見越して在来線の高架化を実施し、新幹線建設用地の捻出を行った。また、開業20年以上前には駅前広場の基本計画を策定し、歩行者優先とバリアフリーを徹底した設計とした。これにより、バス、タクシー、自家用車の乗り場が駅前広場に隣接しており、屋根の連続性が確保されている他、横断歩道を渡らずに乗り換えが可能となった<sup>5)</sup>。

駅利用環境の評価点においては、乗換え移動の評価点に寄与しており、満点となっている(図-6)。なお、新幹線開業前年には交通事業者と協力して観光客向けの路線バスの本格的な運行も開始し、端末交通の利便性も向上させている<sup>2)</sup>。



b) 上越市(上越妙高駅)

当初は新幹線駅は在来線駅と離れた位置に設置される予定だったが、在来線駅を移設し、新幹線駅に併設する決定が新幹線開業10年以上前に市によりなされた。機構においても、新幹線について駅中心の位置の変更、縦

断線形の変更等の協力を実施した<sup>9)</sup>。上越市の負担により在来線駅の移設事業が行われ、新幹線から在来線への乗換え動線は可能な限り短く、単純となった。

c) 鹿児島市(鹿児島中央駅)

鹿児島市では鹿児島中央駅の東口駅前広場の整備の際に、駅から距離があり、横断歩道を渡ってアクセスする必要のあった路面電車の停留所の位置を100m程度移設して、駅前広場に隣接させ、乗り換え移動距離の短縮を図るとともに、横断歩道の横断の解消や、屋根の連続性を確保した<sup>7)</sup>。この整備自体は新幹線開業3年前からの着手ではあったが、新幹線開業8年前には新幹線鉄道駅緊急整備事業として「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」が完了しており、既に駅周辺の施設整備が完了していたことが、新幹線開業時に合わせて路面電車の停留所の移設ができた要因の一つと考えられる。

(3) 端末交通サービス水準に関する事例

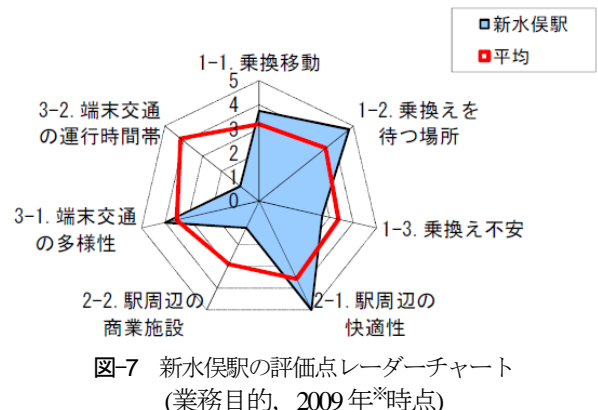
主に端末交通サービス水準に関する事例として、下記の3つの事例を挙げる。

d) 水俣市(水俣駅)

新幹線開業前に協議会を設立し、バス会社と協議により、バス路線を再編し新幹線駅へ乗り入れた。この施策により、端末交通の多様性の利便性向上に寄与しており、比較的点数が高くなっている。一方、水俣市では新幹線の始発と終発に端末交通の接続を検討したことが無く、その結果、始発の新幹線や最終の新幹線からの端末交通の接続が無い状態である。

検討を行わなかった理由としては、新水俣駅の利用客数からすると、十分な需要が見込めないと判断されたためと思われる。新水俣駅では市街地中心部と新幹線との連携に課題がある状態であり、端末交通の運行時間帯に改善の余地があると言える(図-7)。

ただし、新幹線開業後の事例として、水俣市においては2016年には新幹線駅と観光地を結ぶバスを追加で設



※実態調査実施年

定した。このバスのダイヤにおいては、朝夕の新幹線通勤・通学の他、日中の新幹線利用に合わせたダイヤとしている。さらには定時性確保のため、他のバス路線とは異なるルートを走行する工夫もしている<sup>8)</sup>。

新幹線の始発と最終に接続してこそいないものの、可能な限り利便性の高い二次交通の取組みを新幹線開業後も継続して実施していると言える。

#### e) 八代市(新八代駅) ※新幹線開業後の事例

八代市では、新幹線開業後に、利用の低迷していたバス路線を乗り合いタクシーとした際に、沿線住民に移動先をヒアリングし、新八代駅への移動があったため、新幹線駅に接続するように路線を変更した。なお、始発や最終の新幹線に接続するダイヤの要望が無かったことも要因となり、朝から夕方方の運行となっている。元々利用者数が低迷していたバス路線であったこともあり、1日4往復という限られた運行本数ではあるものの、利用者の利便性を最大限考慮した二次交通が設定されているケースと考えられる<sup>9)</sup>。

このように、運行本数や運行時間帯について限られた条件でも、可能な限り利用者の利便性を高めた事例と言え、端末交通の利用者の意向を踏まえて継続的に路線の検討や輸送方法の検討を行うことが重要と考えられる。

#### f) 木古内町(木古内駅)

新幹線開業5年前に約300台分の駐車場の整備を開始し、マイカーでのアクセスの利便性を確保した。また、町長のトップセールスにより、北海道新幹線開業4年前にレンタカーを誘致している。これらの施策の実施にあたっては、2006年に現在の道の駅みそぎの郷木古内の建設を決定し、道内の道の駅や、二戸市、岩手町、七戸町を視察した結果を踏まえて、駅の駐車場を無料とすることを決定している。またレンタカーについては、町長が3年間かけてトップセールスを行い、レンタカーの誘致を実施した。道の駅内の同一のカウンターで2社のレンタカーを取り扱っており、一定数の利用がある。このように、町長という有力者による行動の成果が表れた形となっている。

これらの施策により、端末交通の多様性の利便性向上に寄与している。また、前述の通り駐車場が無料であったり、レンタカーが道の駅内で2社利用可能といったように、実際に利用者が使うにあたっての利便性も考慮されている。

また、端末交通を利用してもらおうための取組みも木古内町は実施している。具体的には、周辺自治体や交通事業者などで構成される新幹線木古内駅活用推進協議会を2010年に結成し<sup>10)</sup>、滞在型、体験型の観光メニューを設

定するとともに、二次交通のフリーパスを設定した。この協議会については、もともとは2010年以前に結成したいと木古内町は考えていたが、他の町や事業者との観光に対する温度差が存在し、2010年以前の設立は実現しなかった。そのため木古内町は北海道に職員の派遣を要請するなど、精力的な取組みにより、協議会の設立が実現した。協議会の設立後は、観光業界への売り込みも積極的に行うなどにより、観光需要の創出も実現した。

なお、令和元年11月18日に公開された『新「道の駅」のあり方検討会 提言』<sup>11)</sup>において、2025年に目指すべき道の駅の姿として、周遊交通の機能強化が盛り込まれている。具体的には、バス、自転車、レンタカーなどの交通拠点の役割の発揮が求められており、木古内駅では、駅前交通広場と結節しており、道の駅内でレンタカーの受付を行うなど、先進的な事例であったと言える。

提言内では、新幹線駅との連携は含まれていないものの、新幹線駅も同様な役割が求められると考えられるため、今後は交通機能の集約が求められる他の施設や、観光MaaSのような施策と新幹線駅とが連携していくことが求められると考えられる。

#### (4) 連携方策のまとめ

ヒアリング調査等では、対象駅の規模や立地条件等が異なり、多様な利便性向上施策に関する取組み事例の収集および知見の整理ができた。例えば、駅設備では端末交通乗り場を新幹線駅に隣接するために早期の取組みを実施した事例や、端末交通機関のダイヤ設定では民間事業者が主体的に決定するため、自治体の関与が難しいが、交通事業者を巻き込んだ協議会の結成や、利用者へのヒアリングを実施して、利便性向上施策を実施した事例等が見られた(表-2)。利害関係者が複数にわたることになるため、自治体が主体となった取組みが重要であり、駅設備および端末交通の整備を合わせて実施することにより、新幹線効果がより広範囲に波及すると考えられる。また、このような取り組みを実現するためには、早期の施設整備や協議の着手が重要になってくると考えられる。

## 6. 成果と課題

本調査では幹線鉄道駅の利用者が駅利用環境に重視する項目を明らかにするとともに、羽生田らにより構築した駅利用環境の評価モデルは利用者実感に概ね即していることを示した。また、利用者実感を踏まえた今後の幹線鉄道駅のあり方としては、利用者が「乗換えの利便性」や「端末交通のサービス水準」を重視していることから、「駅設備の利便性向上」と都市側との連携による交通結節点整備など、「二次交通との乗り継ぎ利便性向上」を目指した取組みが利用者目線に沿った幹線鉄道駅として、より重要になると考察される。また、新幹線開業前

表-2 幹線鉄道駅と都市側との連携方策および主要な実現要因

項目	市町名 (駅名)	内容(実施年)	新幹線 開業年	主要な 実現要因
乗換えの 利便性	金沢 (金沢)	在来線立体高架化の着手(新幹線建設用地の捻出). (1978年) 金沢駅東広場整備基本計画策定. (1992年) →歩行者空間とバリアフリーを徹底した設計.	2015	A,B
	上越 (上越妙高)	新幹線本線から離れている在来線の位置を新幹線駅に近接させる決定. (2003年) →乗換え移動距離の短縮.	2015	A
	鹿児島 (鹿児島 中央)	駅前広場整備に合わせて, 路面電車の停留所の位置を駅前広場に隣接するように移設. (2001~2003) →乗換え移動距離の短縮, 屋根の連続の確保, 横断歩道の横断の解消.	2004	A
端末 交通の サービス 水準	水俣 (新水俣)	新幹線開業前に協議会を設立. バス会社と協議の上, バス路線を再編し新幹線駅へ乗り入れを決定. 新幹線に接続するようにダイヤを設定(2004) →新幹線開業後も新幹線ダイヤを意識したバス路線を新設.	2004	B
	八代 (新八代)	利用の低迷した路線バスを乗り合いタクシーとし, 利用者へのヒアリングを踏まえて新幹線駅へ乗り入れを実施. (2017)	2004	B
	木古内 (木古内)	約 300 台分の駐車場整備. (2011~2015) 町長のトップセールスにより, レンタカーを誘致. (2012) →新幹線木古内駅活用推進協議会を結成し, 観光プランを作成. 協議会の結成にあたっては, 精力的な取組みにより, 関係者の取りまとめが実現.	2016	A,B,C

【主要な実現要因】 A : 早期から新幹線を意識した面的整備の実施

B : 交通関係事業者や住民等の関係者との協議, C : 有力者による行動

だけでなく, 新幹線開業後においても利用者実感を踏まえた施策が継続して実施されることが望ましいと言える。

本研究により得られた成果は, 今後整備される幹線鉄道駅や既存駅の改良計画, 自治体などの駅周辺施設計画などの検討への活用できる。今後, 利用者のさらなる利便性向上に資するためにも, 新線開業や駅の改良等に合わせて駅利用環境に関するデータ収集等, データの維持, 更新の継続的な実施を行いたい。

糸魚川間), pp.443

- 7) 鹿児島市 : かごしま市民のひろば 平成 15 年(2003 年) 第 430 号, pp.6-7
- 8) 水俣市 : 広報みなまた 2016 年(平成 28 年) 3 月 15 日号, pp.2-3
- 9) 八代市 : 地域公共交通再編実施計画(概要版), pp.6, 2017.6
- 10) 新幹線木古内駅活用推進協議会 : [http://1000nen-hokkaido.com/?page\\_id=3218](http://1000nen-hokkaido.com/?page_id=3218) (令和 2 年 9 月 25 日閲覧)
- 11) 国土交通省 : 新「道の駅」のあり方検討会 提言, 2019.11

## 参考文献

- 1) 内田雅洋, 大島義行, 本堂亮 : 「幹線鉄道の乗換駅における乗換環境の評価に関する研究」, 土木計画学研究・論文集 Vol.25 no.3, pp.741-746, 2008.9
- 2) 羽生田康雄, 大島義行, 朽木一彦, 亀山茂, 福田大輔 : 「新幹線利用環境の総合的評価」, 第 43 回土木計画学研究発表会, 2011.
- 3) 齋藤正一郎, 増田康男, 末原純, 落合弘明, 小森谷隆 : 「新幹線の駅利用環境の評価に関する研究」, 第 23 回鉄道技術連合シンポジウム, 2016
- 4) 小滝省市, 高山純一, 中山晶一朗, 埜正浩 : 「駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究-都市中心駅の駅前広場を対象として-」, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.71, No.5(土木計画学研究・論文集第 32 巻), I\_247-I\_259, 2015
- 5) 交通経済研究所 : 運輸と経済 第 75 巻 第 7 号, pp.100-103, 2015.7
- 6) 鉄道・運輸機構東京支社 : 北陸新幹線工事誌(長野・

(Received ??,?)

(Accepted ??,?)

A STUDY OF RELATIONSHIP BETWEEN CITIES AND INTER-REGIONAL  
RAILWAY STATIONS  
——CONSIDERATION OF PASSENGERS RESPONSES BASED ON THE  
RESULTS OF THE QUESTIONNAIRE SURVEY——

Yuki HABUKA, Hiroyuki HATTORI ,Kenji WATANABE,  
Eiji OHNAKA and Hitoshi ASAMI

In order for the inter-regional railway network, which is represented by the Shinkansen, to fully demonstrate its high functions, it is necessary to improve the usage environment of stations as well as strengthen the functions of the inter-regional railway network.

In this survey, based on the previous survey, we verified the consistency of the evaluation model for the stations based on passengers responses based on the results of the questionnaire survey, and then considered the relationship between cities and railway stations through hearings and literature surveys. As a result, it was verified again that the convenience of the passengers using railway-stations will be further improved by improving not only the station facilities but also the convenience around the station and the enhancement of the level of service for regional transportations at the inter-regional railway stations. It is expected that the knowledge obtained this survey will be reflected in the construction and improvement of the inter-regional railway stations in the future. In addition, it is expected that further relationship between railway stations and cities, municipals, regional transportations, etc. will contribute to the further expansion of the ripple effect of the inter-regional railway network.