

ローカル駅の活用に関する調査研究



仲川 ゆり*

ローカル駅の活用について、主に無人駅を対象に調査を行った。調査は、自治体や住民などの無人駅舎を活用する立場からの要望に重心をおき、活性化に関する文献調査や観察調査、無人駅舎の有効活用に関して、鉄道事業者に期待される事柄の調査を行った。調査結果から、旧事務室を持つ比較的大きな無人駅については、駅舎を利用した活動を希望している住民など（自治体・NPOを含む）が多いことがわかった。また活用者へのヒアリングから、駅舎を保有する鉄道事業者に対するハード・ソフト両面からの要望が把握できた。

●キーワード：無人駅、地域連携、事例調査、駅舎活用

1. はじめに

近年、地方を中心に人口減少や少子高齢化が進むとともに地域経済も厳しい状況に直面している。当社においてもローカル駅を中心に無人駅の数約36%（614駅）を占めており、実情に即した改善を進めることでサービス水準の維持・向上をめざしているところである。

今までの無人駅などの整備については、駅舎のコンパクト化、都市側施設との合築などを通じて実施してきているが、事業の維持・成長のためには、さらに一歩踏み出した施策を進めることが必要不可欠である。

そこで、無人駅のさらなるあり方を検討するため、地域との連携などにより駅舎の活用を行っている事例調査を実施した。以下に概要を紹介する。

2. 無人駅活性化に関する文献検討

まず基礎調査として、無人駅の活用に関わる既存文献を調査し、今後の無人駅概念構築に必要な知見を整理した。表1に示す文献を参考にした。文献から、次にあげる知見を得た。

(1) マイレイル意識の醸成の重要性

「自分たちの駅」という意識が強い地域ほど、駅の環境整備活動も積極的である。自治体や地域住民の熱意を踏まえ、効果的な連携を図ることが鍵である。

(2) 無人駅に誰かいることの重要性

駅社員がいなくても、人の存在によって駅の清潔性や安全性に大きな差が生じている。駅での商業活動の他、エコマネーの活用やボランティア・教育活動との連携も重要である。

(3) 自治体の意欲向上策の重要性

まちの活性化の計画において無人駅が外されて、道の駅などに重点的に注力される傾向が見受けられる。自治体のさまざまな政策と無人駅スペースを融合させた次世代無人駅舎の検討も必要である。

(4) 無人駅の活用要望発掘の重要性

ビジネス活動・文化交流活動・福祉活動などの場として無人駅活用を望む声は多い。無人駅もまちの拠点にあるため、無人状態の間接的回避をめざすことも考えられる。

(5) 十分な列車遅延時対策の重要性(東北地区での調査より)

検討した文献の内、東北地区での調査の事例（有効回答者1204人）では、「列車の遅れで迷惑した経験あり」と答えた349人中45.0%の157人は、「列車遅延の原因などに関連する案内放送の頻度が低い」点を指摘している。「無人駅に整備してほしい施設・設備や充実してほしいサービス」として「列車ダイヤの混乱時の連絡・通報に関連する事項」と答えた延べ1362人の内、「遅延時などの案内放送の実施」は401人（29.4%）、「電光掲示板の設置・整備」は379人（27.8%）から要望があった。

(6) 十分な緊急時情報基盤の重要性(東北地区での調査より)

(5)と同様に検討した文献の内、東北地区での調査事例において、「無人駅に整備してほしい施設・設備やサービス」として「緊急時の対策に関する事項」と答えた延べ937人の中で、
「非常用電話の設置」：397人（=42.4%）
「緊急時の駅名および電話番号などの連絡先掲出」：363人（=38.7%）

の要望があった。携帯電話の普及で、問い合わせ先の電話番号などの掲出が重要であるにも関わらず、その表示方法が十分でない例も無人駅では多い点があり、十分

な対応が必要であると思われる。

(7) 十分な冬季の安全対策の重要性(東北地区での調査より)

(5) と同様に、東北地区での調査事例において、有効回答者全1204人中、1週間に4日以上無人駅を利用する257人のうち、

無人駅で「自分が滑って転倒したことがある」
「他人が滑って転倒したのを見たことがある」

を合計すると、98人(=38.1%)になり、転倒事例が少なくない。257人のうち107人(=41.6%)は、冬季の除雪・凍結対策が「不十分」あるいは「どちらかといえば不十分」と認識されており、無人駅の冬季安全対策にはさらなる取組みが必要であると思われる。

(8) 通信手段確保の重要性(インターホンの安定性)

A・通話時の音質劣化

従来のインターホン専用メタルケーブルでは、線路に沿って敷設されている関係でノイズの影響を受けやすい問題がある。端末と管理駅や管理センターの間に距離があると音質も劣化している。

B・センター位置制限

アナログ方式のインターホンでは、通話距離限界が20kmである。無人駅との距離の関係から、センターの位置にも制限がある。

C・複数通話対応不可

アナログ方式のインターホンでは、1通話が1通信回線を占有してしまうため、同一回線上では複数通話が不可能である。ゆえに、同一線区のトラブルで同時に問い合わせがあった場合に、利用者を長時間待たせてしまう問題がある。

表1 主要参考文献リスト

①	青森県庁並行在来戦役者など活性化プロジェクトチーム『並行在来線駅舎等活性化プロジェクトチーム提言報告』(2002)
②	福島県『福島県地域づくりサポート事業成果調書』(2002)
③	かわべまゆみ「無人駅が観光・定住・ITのサービス拠点に一借り受け駅舎から「元氣と勇氣と感動」を発信」(財団法人地域活性化センター『月刊・地域づくり』所収)(2004)
④	総務省秋田行政評価事務所『無人駅における緊急時対応に関する調査』(2005)
⑤	成田聡、立花茂生、緑川卓「鉄道事業における無人化・省力化構想に対する情報通信融合の応用」(沖電気株式会社『沖テクニカルレビュー第201号』に所収)(2005)
⑥	津田雅彦、成田聡、堤太一、北村隆、緑川卓「IPインターホン+映像監視連携導入による名古屋鉄道殿における無人駅でのお客様対応向上事例」(沖電気株式会社『沖テクニカルレビュー第206号』に所収)(2006)
⑦	財団法人建設業振興基金『新分野進出事例集』(2006)

3. 無人駅の活性化先進事例と類型化整理

3.1 無人駅の活用事例

無人駅の活用事例の視察とヒアリングを実施し、次世代無人駅の概念構築に必要な知見を整理した。

対象とした駅は表2に示すとおりである。これらの駅は、駅舎を地域住民が有効に活用している事例であり、調査結果から、今後の無人駅の活用についてビジョンが得られるのではないかと考えた。

表2 視察・ヒアリングを実施した駅=活用事例

市民中心型	自治体中心型	企業中心型
大和駅 JR東日本 水戸線(茨城県)	狩留家駅 JR西日本 芸備線(広島県)	川戸駅 JR西日本 三江線(島根県)

ヒアリングは、それぞれ駅を活用している委員会、自治体に対して行った。

調査の結果をまとめると以下ようになる。

- ・活用者は鉄道事業者に対し、活性化のプロセスの全体において一定の協力を望んでいる。
- ・住民と自治体のコラボレーションで成功する事例も増えてきており、そのノウハウも蓄積されている。
- ・事例が増えるにつれて、鉄道事業者には社会貢献的な姿勢が住民側から求められるようになっている。

自由に無人駅舎を活用していきたい住民が多いのが現状であるため、住民と自治体の協働で成功に導く戦略が社会的に望まれる方向と考えられる。

3.2 類型化整理

調査の結果を踏まえ、無人駅を活性化プロセスの観点から整理すると、図1に示すように類型化できた。

それぞれのタイプは以下にあげる要因が背景となっている。

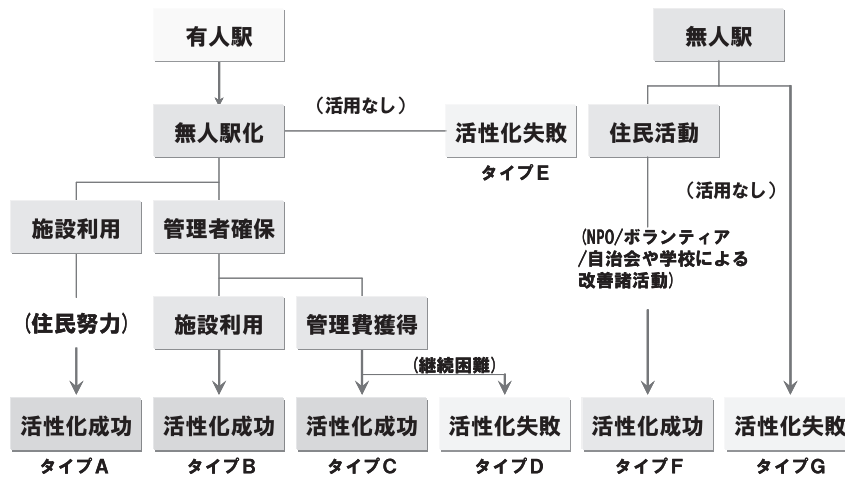


図1 活性化プロセスから見た無人駅の類型化

- タイプA：住民や地元組織からのボトムアップ
- タイプB：鉄道事業者や地元組織のトップダウン
- タイプC：地元組織などが運営費確保→成功
- タイプD：地元組織などが運営費確保→失敗
- タイプE：元有人駅で無人駅になった状態
- タイプF：元無人駅で住民が成功させた例
- タイプG：元々無人でそのままの状態

表4 調査対象とした無人駅活用成功事例

駅名	活用主体者
比羅夫駅 (北海道)	宿泊施設
北長岡駅 (新潟)	陶芸スクール
信濃追分駅 (長野)	雑誌編集社
温田駅 (長野)	農業協同組合
狩留家駅 (広島)	福祉サロン
川戸駅 (島根)	地域活性化組織 (NPO)
荘原駅 (島根)	高齢者人材センター
西岩国駅 (山口)	地域交流施設

なお、3.1で調査した駅は、それぞれ表3に示すタイプに分類される。

表3 活用事例駅のタイプ

大和駅	狩留家駅	川戸駅
市民中心型	自治体中心型	企業中心型
タイプA	タイプF	タイプB

4. 鉄道事業者に期待される施策の調査

無人駅を有効活用するためには、鉄道事業者と活用者が、ハードウェア（物理的側面）とソフトウェア（制度的側面）の事前合意をしてから、活用者が自由に使用するのが現実的であり、その結果、活用者の満足度を高められることが考えられる。

そこで、事前合意に関して、取り決めておくべき最低限のルールを策定するにあたり、活用者側がルールに含めてほしい事項を明らかにするために、活用成功事例に対して、調査を行った。

4.1 調査概要

調査対象駅は表4にあげる8駅（うち7駅で回収）である。3章までの調査をもとに、旧事務室を持つ比較的大き

な無人駅舎を活用している事例を対象とした。

調査は表4に示す活用例を展開している主体者に対して行った。質問紙を郵送配布・回収することで行い、更に議論が必要な部分については、回収後に電話調査を実施した。質問内容は、自由回答方式とし、回答のしやすさを考慮して以下の5点とした。

- (1) 長期（25年）の使用契約を前提にした際に鉄道事業者との契約で盛り込んでほしい内容
- (2) 無人駅舎を使用する上で事前に市民が鉄道事業者に対して期待する最低限の改善工事の内容
- (3) 無人駅舎を使用するにあたり一ヶ月間にかかる総コスト（従前の平均費用）とその内訳
- (4) 活用している無人駅舎での汚損事故の頻度ならびに実際に対処した汚損事故の内容
- (5) 上記にあげた設問以外で無人駅舎の活用際に鉄道事業者に対して希望することの自由意見

4.2 調査結果

4.2.1 長期契約に盛り込んでほしい事項

使用内容を問わず、長期契約に盛り込んでほしい要望は、次の各点が共通であった。

- ①地元事業者やボランティアの働きで十分な改修が可能な場合が多い。駅舎改修時には建設会社の指定を外し、自由に選定できるようにしてほしい。
- ②鉄道事業者側との定期的な対話を望んでおりその定期性を担保してほしい。
- ③駅舎を交流施設として使用しておりビジネスのアイデアもある。鉄道事業者が、途中からビジネス展開する場合は、相談をしてほしい。

多くの駅が無人駅活用のアイデアを持ち合わせて、活動の自信も深めていることが、追加ヒアリングも含めてわかった。これらの事項を長期的な契約内容に含める要望が高いことが把握できた。

4.2.2 事前に求められる最低限の工事要望

また駅舎使用開始前に、鉄道事業者側が実施する工事に際して、各駅の活用主体者側の要望をまとめた。

- ①市民が活性化のアイデアを持ち合わせている場合が多く、その実現のためにも多くの空間が必要。待合室などを含めた、空間の再構成を希望。
- ②正確な列車運行情報を案内するため何らかの情報提供機器を設置。
- ③いろいろな人が集うため、トイレのユニバーサルデザイン化を希望。
- ④地域の交差点であるため、地域情報の掲示などでもできるような事前の工事。

ビジネスで駅舎を活用する事例では次の点も事前改造の要望が高い。

- ⑤インターネットインフラを整備し、ビジネスに使えるようにする。

4.2.3 無人駅の使用にかかるコスト

駅舎の活用者が実際に運営する際にかかるコストについて、調査した。コストが小額の駅を除き（年間30,000円以下）、駅の使用頻度が高く日々の使用時間が長い、川戸駅・信濃追分駅・荘原駅・西岩国駅の4駅の平均を取ると、1ヶ月の維持管理にかかる費用は、平均で64,672円、1年で平均776,058円であった。

追加でヒアリングをしたところ、上記のすべての駅で「財政的な支援があればバターではあるが、現状で何とか事業支出内で賄える範囲である」との回答が得られた。

したがって、維持管理における支援などの必要性は低いと思われる。そのかわり、設問(1)や(2)の長期契約内容やハードの事前改修要件に対する要望が高く、そ

れらを優先させることが重要であることが把握できた。

4.2.4 汚損事故の現状

西岩国駅のみ、1ヶ月に平均して3回汚損事故があった。駅の窓ガラス破損、トイレの電球の盗難や破損、大型ゴミの不法投棄なども見られるが、ほとんどが軽微なものであり、活用者側で対処可能であると思われる。その他の6駅では、使用開始後に汚損事例がほとんど見られなかった。

何らかの活用者が無人駅舎を使用すると、人の目が入ることで治安の向上が図られることが、今回の調査からわかった（※西岩国駅の汚損事例も比較的軽微なものである）。

こうして無人駅舎が市民などに活用されることが、地域内の犯罪の抑止力になることが、改めて本調査から把握できた。

4.2.5 活用に関するその他の自由意見

活用成功事例の管理者（駅舎の活用側）の自由意見を分析すると、鉄道事業者側に対して「地域に一任する姿勢」ではなく「地域と連携する姿勢」を望む共通の傾向があるのがわかった。

駅舎を活用するプロセスにおいて、鉄道事業者とのコミュニケーションとコンセンサス、コラボレーションを希望しているのがうかがえる。

無人駅舎の活用者は、地域活性化という枠組みの中で無人駅活用をその機会としてとらえている。したがって、鉄道事業者に対しては、その地域の活性化に参画することを望んでいる。市民などの地域活性化アイデアの実現支援において、対話を重視し、共同で無人駅の活用を推進していくことが、鉄道事業者に期待されていることが把握できた。

5. 今後に向けて

今回の調査を通じて、駅舎のコンパクト化や都市側施設との合築といった施策以外のあり方について、その可能性が見出せた。地域の住民など（自治体・NPOを含む）が地域の拠点として無人駅が活用されることを望んでいることが把握でき、同時に従来の無人駅の課題でもある、日々の維持管理、防犯性についても有効性が確認できた。

今後は地域に根ざした駅舎活用を通じて、鉄道利用者、それ以外の両方においてご利用が増加し、地域の顔にふさわしい駅をつくることにつながる研究を進めたい。