



全国の無人駅の立地傾向と利活用用途の関係

大分大学 工学研究科 博士前期課程 工学専攻 福祉環境工学建築学コース
都市計画・地域デザイン研究室
24E5013 松島大真

1.研究の背景と目的

鉄道駅の無人化により、**利用者の安全性や利便性が低下**する問題が指摘されている

鉄道駅は立地適正化計画にて地域の拠点施設として位置付けられ
鉄道駅を中心としたまちづくりが求められている¹⁾

「**駅の安全・円滑な駅利用に関するガイドライン**」を策定
鉄道事業者が鉄道駅を無人化するにあたって考慮すべき事項や先進事例を提示²⁾

鉄道事業者

切符販売業務等を自治体等に委託する簡易委託化や、地元企業と連携し
駅舎を有効活用（駅舎の利活用）することで、**安全性や利便性を維持**³⁾⁴⁾するだけでなく
地域の賑わいづくり（駅の拠点性の向上）にも貢献している



郵便局での切符販売



駅舎を活用したイベント

1) 2022年 国土交通省「立地適正化計画の手引き」 https://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/content/001745585.pdf

2) 2022年 国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr2_000017.html

3) JR九州 ekinico <https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/ekinico/introduction/>

4) 日本郵便, JR東日本「内房線江見駅における郵便局窓口業務と駅窓口業務の一体運営の開始」 https://www.jreast.co.jp/press/2020/20200709_ho01.pdf

5) 山下香織 山崎寿一（2010）「無人駅活用によるまちづくりの展開と地域コミュニティ」日本建築学会近畿支部研究発表会

6) 永井鷹一郎 中島直人「駅員無配置化によって生じた地方駅本屋遊休スペースの活用実態」2023年東京大学大学院都市工学専攻修士論文梗概集

1.研究の背景と目的

鉄道駅の無人化により、**利用者の安全性や利便性が低下**する問題が指摘されている

鉄道駅は立地適正化計画にて地域の拠点施設として位置付けられ
鉄道駅を中心としたまちづくりが求められている¹⁾

「**駅の安全・円滑な駅利用に関するガイドライン**」を策定
鉄道事業者が鉄道駅を無人化するにあたって考慮すべき事項や先進事例を提示²⁾

鉄道事業者
切符販売業務等を自治体等に委託する簡易委託化や、地元企業と連携し
駅舎を有効活用（駅舎の利活用）することで、**安全性や利便性を維持**³⁾⁴⁾するだけでなく
地域の賑わいづくり（駅の拠点性の向上）にも貢献している

駅舎利活用に関する研究⁵⁾⁶⁾

駅舎利活用の**実態と地域への影響**や、その**課題**を明らかにしている

- ・ 調査地域が限定的
- ・ 周辺施設の状況を勘案した駅舎利活用の傾向把握は不十分

2.目的

全国の無人駅**2352**駅を対象に、①「**法定計画**」と駅舎利活用の関係性を明らかにする
次に②「**周辺施設**」及び、「**鉄道利用**」の状況から無人駅を類型化することで
無人駅が立地する地域の状況に即した**駅舎利活用用途の傾向**を明らかにする

3. 研究の方法

表2 研究の調査項目

都市計画法	<ul style="list-style-type: none">・市街化区域・市街化調整区域
都市再生 特別措置法	<ul style="list-style-type: none">・都市機能誘導区域・居住誘導区域
周辺施設	<ul style="list-style-type: none">・生活施設：公的施設 郵便局 医療機関・観光施設：観光資源 飲食店 宿泊施設
鉄道利用	<ul style="list-style-type: none">・鉄道運行本数・バス停数

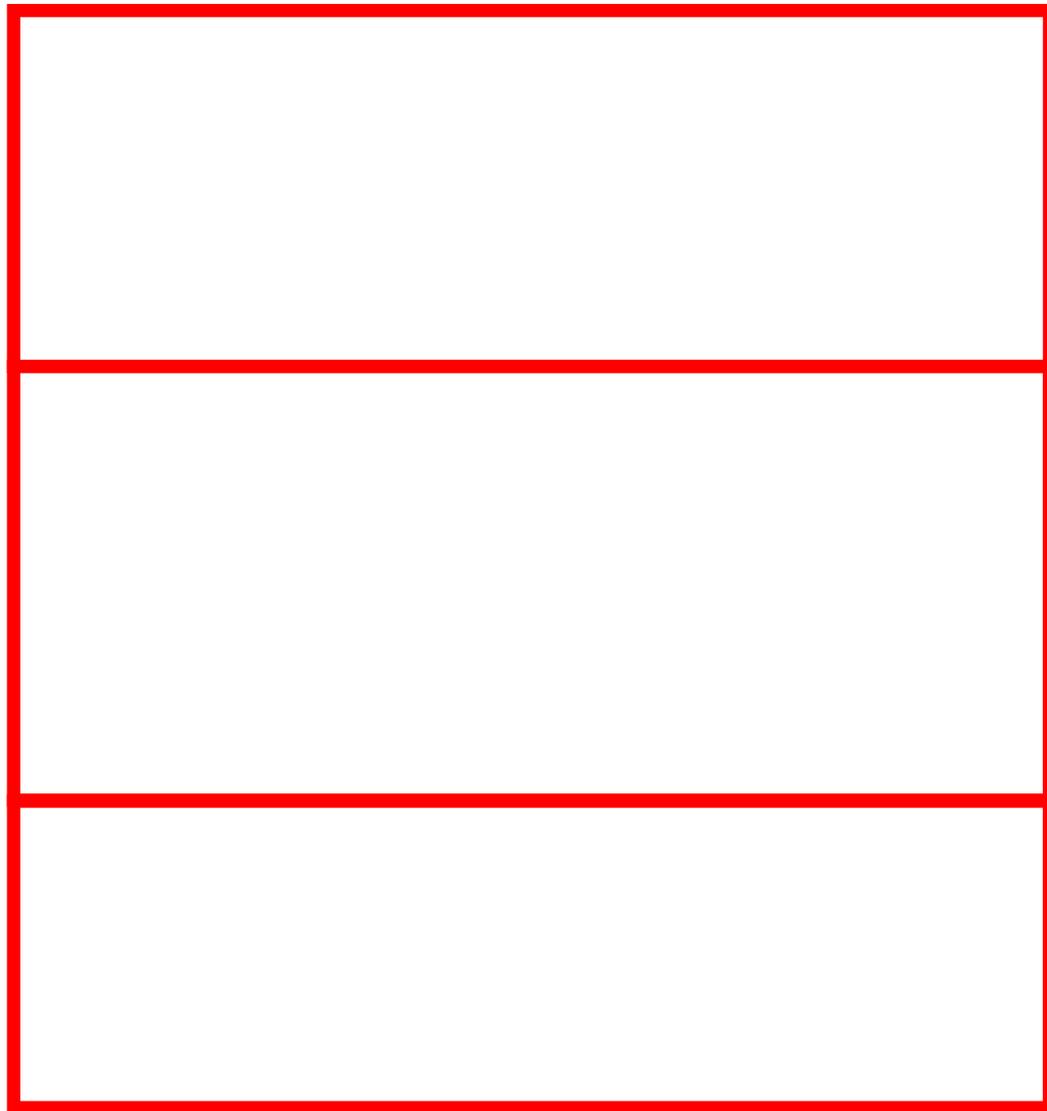


図2 研究の流れ

4.法定計画と駅舎の利活用傾向

無人駅の駅舎利活用実態を調査し,その用途を5つに分類した

利活用用途

- 「物販・飲食」
- 「観光・情報提供」
- 「文化・交流」
- 「公的施設」
- 「その他サービス」



筑後吉井駅 カフェ



杵築駅 観光案内所



日南駅 コミュニティスペース



湯平駅 郵便局

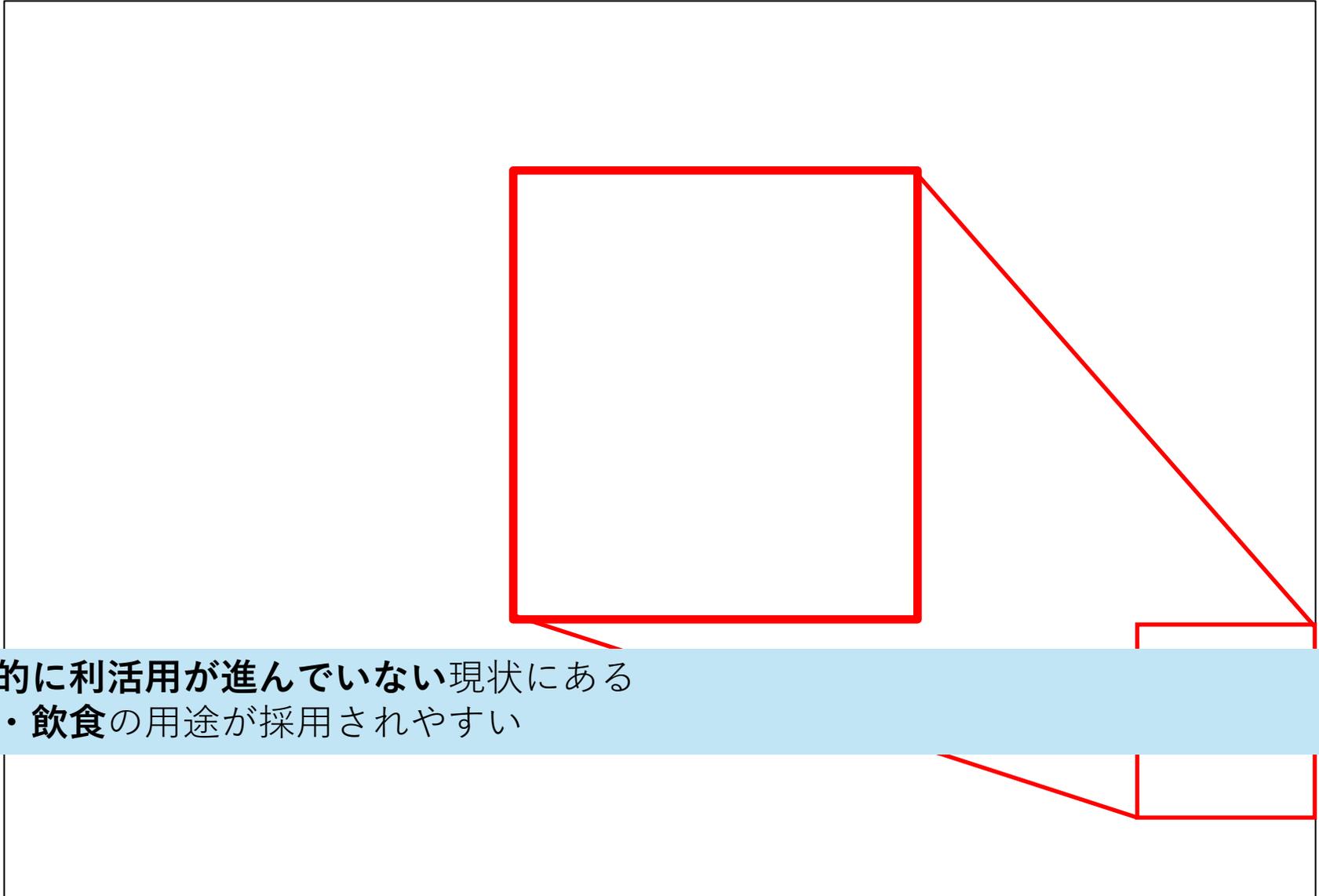


今津駅 福祉施設
温泉津駅 JR支店入居

4.法定計画と駅舎の利活用傾向

無人駅が持つ拠点性と駅舎利活用の関係性を明らかにするため
都市計画と立地適正化計画の区域ごとに無人駅数や駅舎利活用数,用途を整理した (表3)

表3 法定計画における無人駅の立地と駅舎利活用傾向



全国的に利活用が進んでいない現状にある
物販・飲食の用途が採用されやすい

5. 無人駅の「周辺施設」による類型化

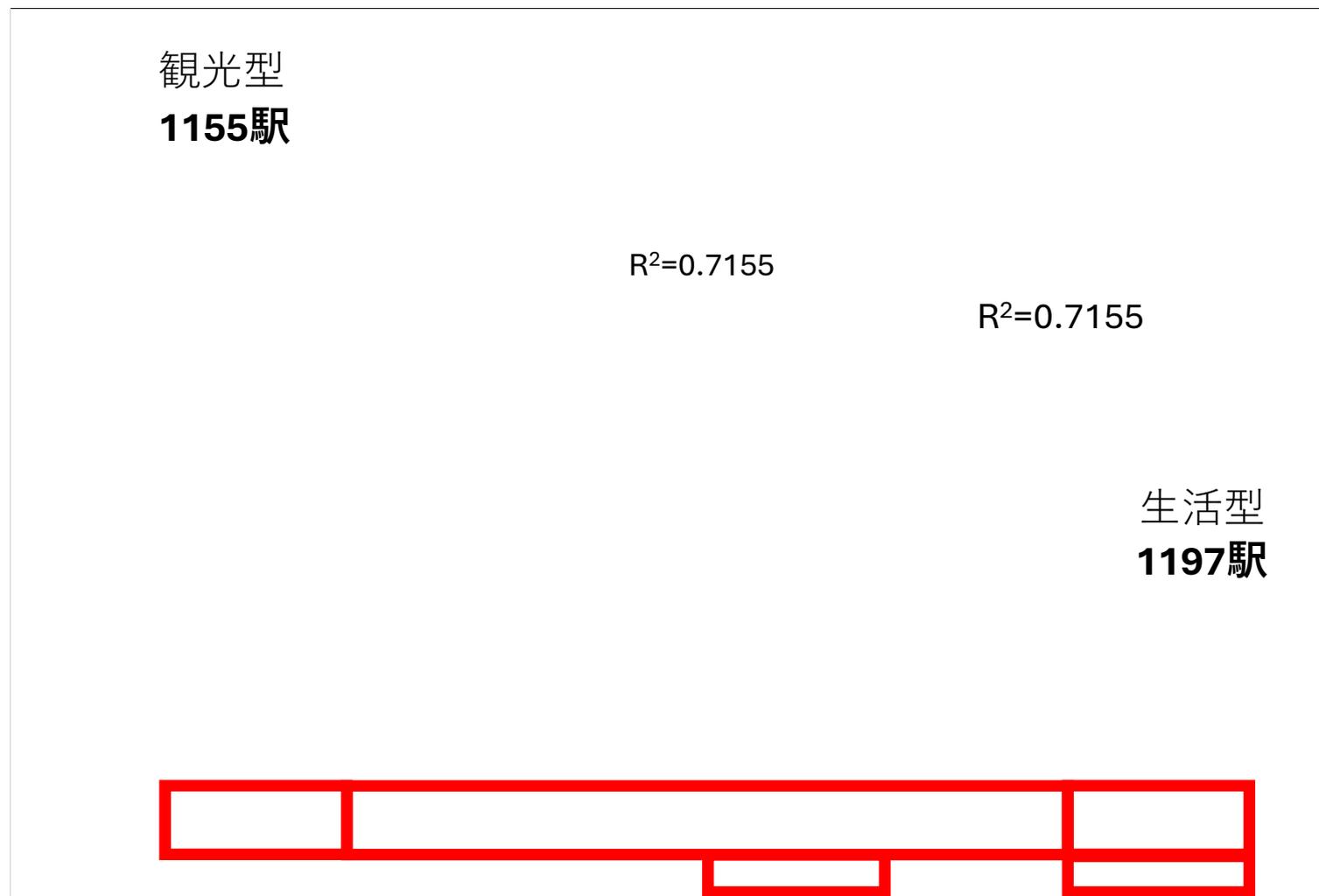


図2 生活施設数と観光施設数による無人駅の散布図

JR九州は、周辺施設が多く鉄道需要の高い駅の無人化にも着手
鉄道需要の高い駅は、安全性や利便性を維持するべき **駅舎利活用の必要性**が高い
連携可能な周辺施設も多いことから、**駅舎の利活用可能性**も高い

6.無人駅の「鉄道利用」による類型化

「鉄道利用」の特性を説明する共通因子を抽出するため主成分分析を行う
主成分得点を用いてクラスター分析を行い,無人駅2352駅を類型化する(表4)

表4 主成分分析とクラスター分析の結果

第1主成分

「人口」「鉄道運行本数」「事業所数」
正の値を示している

「鉄道利用の活発性」

第2主成分

「交通結節点機能の充実性」

【クラスター1】(n=635)

「第1主成分：鉄道利用の活発性」
「第2主成分：交通結節点機能の充実性」
ともに正の値を示し
「第2主成分：交通結節点機能の充実性」
が他に比べ最も大きな正の値である

「都市沿線の通勤・通学駅」

【クラスター2】(n=1391)

「鉄道利用が少ない郊外立地駅」

【クラスター3】(n=326)

「郊外の地域拠点駅」

7.無人駅の特徴別にみる駅舎の利活用用途

【生活型・観光型の傾向】

「**生活型**」利活用割合：13%

利活用用途：物販・飲食（40%）,文化・交流（30%）

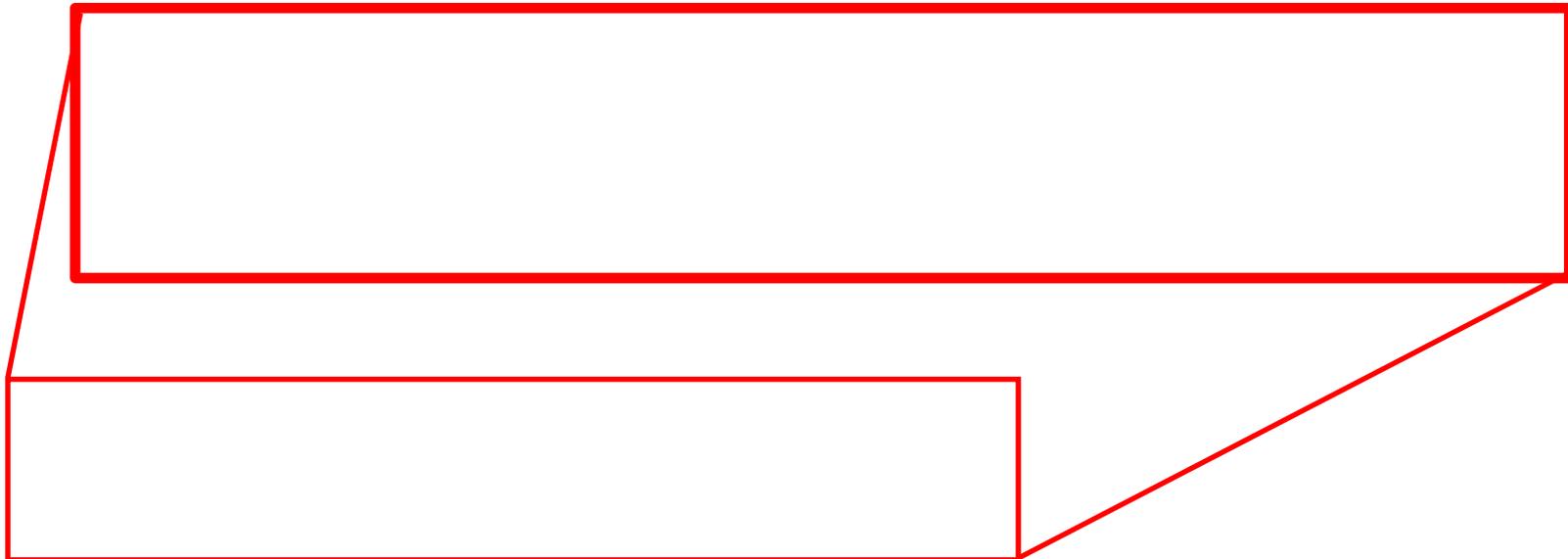
「**観光型**」利活用割合：16%

利活用用途：物販・飲食（40%）,観光・情報提供（25%）

生活型と観光型の類型では、

「物販・飲食」の用途に続いて「**文化・交流**」や「**観光・情報提供**」の用途も採用

表5 「周辺施設」と「鉄道利用」のクロス集計と利活用傾向



7.無人駅の特徴別にみる駅舎の利活用用途

【生活型：利用が少ない郊外立地駅】

利活用割合：11%（561駅）

利活用用途：文化・交流（41%）

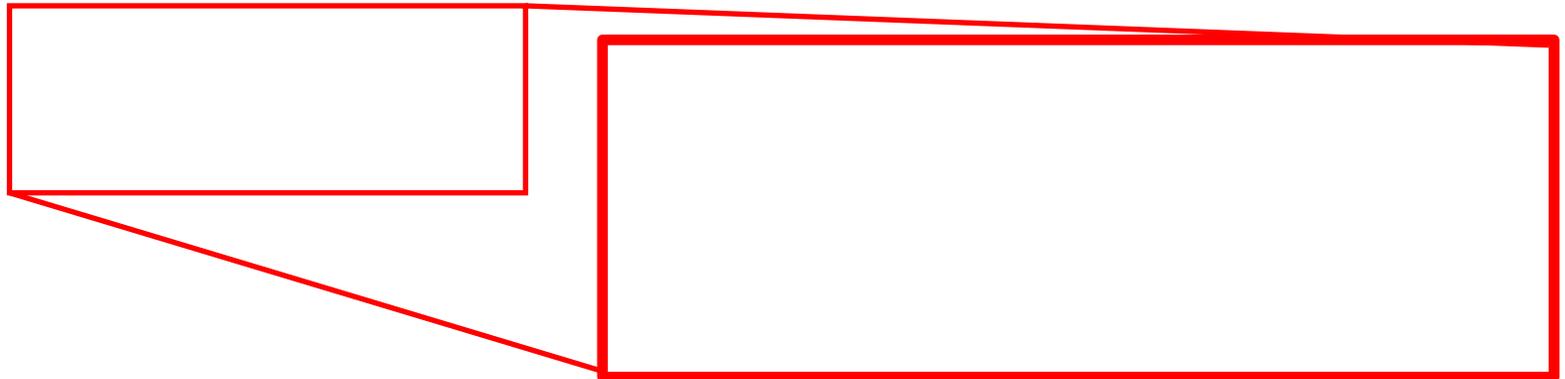
→駅周辺に拠点施設が少ないため注)

集会所や交流施設など、**無人駅が地域の交流施設**となる駅舎利活用の傾向

注) 無人駅周辺の学校,公的施設,文化施設,福祉施設を拠点施設とするとその平均施設数は

【都市沿線の通勤・通学駅】11件,【利用が少ない郊外立地駅】6件,【郊外の地域拠点駅】12件

表5 「周辺施設」と「鉄道利用」のクロス集計と利活用傾向



7.無人駅の特徴別にみる駅舎の利活用用途

【生活型：利用が少ない郊外立地駅】

利活用割合：11%（561駅）

利活用用途：文化・交流（41%）

→駅周辺に拠点施設が少ないため^{注)}

集会所や交流施設など、**無人駅が地域の交流施設**となる駅舎利活用の傾向

注) 無人駅周辺の学校,公的施設,文化施設,福祉施設を拠点施設とするとその平均施設数は

【都市沿線の通勤・通学駅】11件,【利用が少ない郊外立地駅】6件,【郊外の地域拠点駅】12件

表5 「周辺施設」と「鉄道利用」のクロス集計と利活用傾向

生活型の無人駅：「**文化・交流**」 観光型の無人駅：「**観光・情報提供**」の用途が
全体傾向の「物販・飲食」の次に採用されやすい

【生活型：利用が少ない郊外立地駅】

駅周辺に拠点施設が少ないため、**無人駅が地域の交流施設**となる「文化・交流」の用途

利活用用途は**周辺施設との関係性**があることが確認できた

9.総括

無人駅2352駅を対象に、無人駅の立地傾向と駅舎利活用用途の傾向を把握した

【駅舎利活用実態】

全国的に**利活用が進んでいない**

「物販・飲食」の用途が採用されやすい

【無人駅の立地傾向】

一定の人口や商業が集積し、開発規制が
設けられている地域に立地する無人駅

▶ **「物販・飲食」の用途による利活用が進む**

【無人駅の特徴に基づく類型と利活用傾向】

利活用用途と周辺施設との関係性が確認できた

類型ごとの利活用傾向を把握した

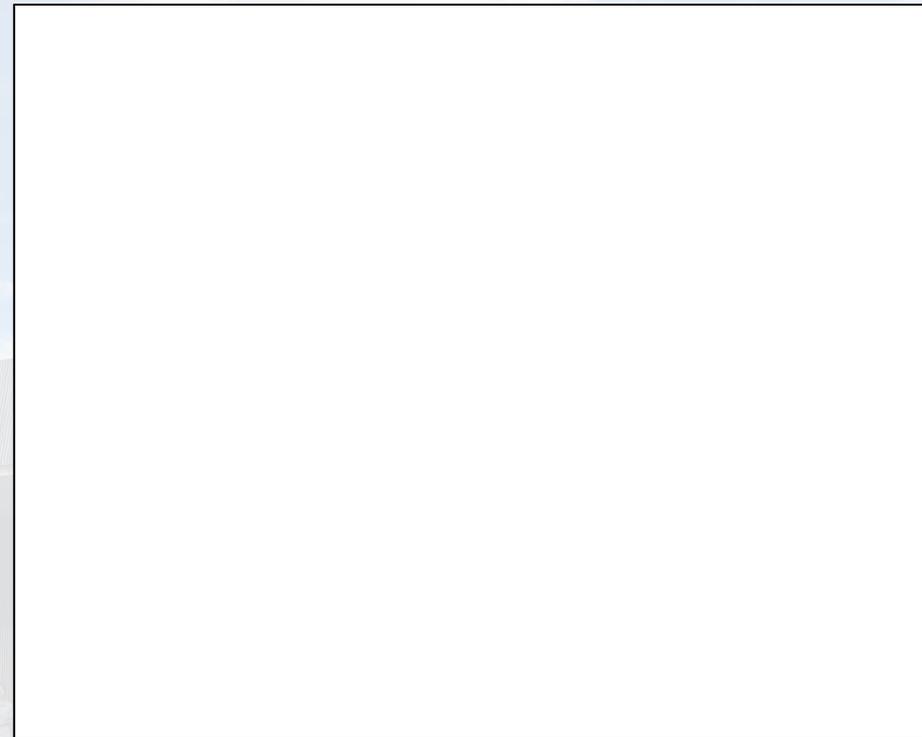


図2 研究の流れ