

福井県大学等学術振興基金

鉄道事業と公共施設等との連携のあり方 に関する研究報告書

平成16年3月

福井県立大学経済学部

浅沼 美忠

はじめに

マイカー偏重主義の行政施策の展開の中で、福井県内の商業施設、医療施設、文化施設などは地理的に散在し、全国的にも有数の分散化した地域形成が進んだ。こうした分散化は、結果として県内公共交通の衰退を招き、車がなければ不便と言わざるを得ない地域を作ってしまった。ここで注意すべきは、県内の公共施設、文化施設等が必ずしも量的に少ない訳ではなく、地理的配置に問題があり、車への依存度がきわめて高い施設配置になってしまったことである。車に依存した配置となっているために、広い駐車場整備が必要であり、施設整備には広大な土地の確保が求められる。広大な土地確保のために各施設が散在することになり、結果として様々な機能がさらに分散することになった。分散化により一方では空洞化した地域・エリアが生まれながら、他方では社会資本整備の必要な地域・エリアが拡大することにより、公共支出を増加させる一因となった。また、地理的な集積のメリットが失われ、生活や産業活動の面で非効率生まれ、需要密度の低下によって市場化が困難な分野を多数生み出すことになったと考えられる。

いま、欧米諸国をはじめわが国でもコンパクト・シティへの関心が高まっている。その背景には、自治体財政の悪化のため地域形成の分散化に伴って発生する社会的費用を負担しきれなくなったこと、高齢社会の到来により移動利便性の高い地域形成が求められること、環境問題への対応から公共交通を活かした地域形成が必要であることなどを挙げる事ができる。こうした時代背景は今後、さらに厳しくなると考えると、まちづくりのあり方に関して真剣に検討される必要があるだろう。

コンパクト・シティという表現は使わないが、わが国でも以前から同じような発想、理念を持ったまちづくりの取り組みがあった。それは、「駅と一体となったまちづくり」である。駅は貴重な地域資源であり、駅に付加的機能を導入することで駅の付加価値を高めて、鉄道利用者の増加を図り、同時に乗降者数が増えることで周辺地域の活性化が図られるという考え方である。本研究を進めるために、各地に現地調査に行った。そこで感じたことは、過疎化が進行する地域でも駅を「まちづくりの拠点」として位置づけた取り組みが意外と多いということである。当然のことながら、現実には問題点も多数見られるが、地方鉄道再生の方策としてだけでなく、まちづくりの有効な手段として、鉄道駅の持つポテンシャルの再評価が進めばと思う。

なお、本調査研究を進めるために、多数の鉄道事業者、自治体担当者などの方々からヒアリング調査にご協力をいただいた、厚くお礼を申し上げます次第である。

最後に、本研究は福井県大学等学術振興基金の研究助成を受けていることを付記しておくと同時に、このような研究の機会を与えていただいたことに感謝の意を表したい。

平成16年3月

福井県立大学経済学部
浅 沼 美 忠

目 次

1 . 研究目的と研究方法	1
(1) 研究目的.....	1
(2) 研究方法.....	1
2 . 駅舎と公共施設等の合築事例	2
(1) 調査事例からみた合築タイプの分類	2
(2) 生活基盤型合築	3
(3) 地域住民交流促進型合築	6
(4) 交流人口拡大型合築	11
3 . 鉄道駅の性格と役割	15
(1) 先行調査にみる駅の分類と必要施設.....	15
(2) 駅性格と機能	20

1. 研究目的と研究方法

(1) 研究目的

政府の将来人口推計によれば、福井県の将来人口は今後25年間で約10%減少する。その内訳を見ると、「65歳未満」人口が約20%減少する一方で、「65歳以上」人口は約25%増加し、少子・高齢化の急速な進展を示している。こうした人口構造の変化、さらにはライフスタイルの変化は、商業施設、公共施設等の利用量や利用形態にも大きな影響を及ぼすことが予想され、人・物・情報の効率的な移動や商業施設・公共施設等の効率的な配置、すなわち地域づくりのあり方と深く関わってくる。一方で、福井県内の公共交通体系は衰退の危機にあり、そのあり方が見直されているところである。本研究は、上記のような県内の状況を鑑み、公共交通体系、特に鉄道事業と公共施設等との機能的連携のあり方を調査・研究することによって、鉄道事業の再生と効率的な地域づくりのあり方の研究に資する基礎資料を作成することを目的として実施したものである。

(2) 研究方法

1) 現地調査

駅舎と公共施設等を併設させた東日本旅客鉄道株式会社の活性化駅及び平成筑豊鉄道(株)の無人駅における駅の活性化策を中心にして現地調査を実施した。現地調査の実施先は下記の通りである。

鉄道事業者

- ・ 東日本旅客鉄道株式会社山形支店
- ・ 平成筑豊鉄道株式会社

公共施設等

< JR 駅施設 >

- ・ JR 新庄駅ひめゆり館（観光案内、映画館等）
- ・ JR さくらんぼ東根駅図書館
- ・ JR 高畠駅太陽館（温泉施設）
- ・ JR 福生駅プチギャラリー
- ・ JR 飯岡駅ふれあい館（イベントホール）
- ・ JR 飯倉駅市民多目的ホール
- ・ JR 鳴子温泉駅円形劇場
- ・ JR 有備館ユービック（市民協働館）
- ・ JR 磐城塙駅塙町コミュニティプラザ・図書館

< 平成筑豊鉄道駅施設 >

- ・ 行橋駅（住民票・印鑑証明自動交付機設置）
- ・ 糸田駅（ブティック、うどん屋）

2) 資料文献調査

鉄道駅の機能等に関わる資料、文献等を収集し、分析した。

2. 駅舎と公共施設等の合築事例

(1) 調査事例からみた合築タイプの分類

駅は本来、人や物を運ぶ輸送手段の1つである鉄道の施設であり、そこで人や物の乗り降りができる交通ターミナル機能あるいは交通結節点機能を有する。しかしながら、多くの人や物の流動がある駅においては、交通機能にとどまらず、交流機能(交流の広場など)、商業機能(デパート、飲食店など)、文化教養機能(映画館、図書館など)、公共サービス機能(行政窓口サービスなど)、窓口機能(観光案内センターなど)など多機能化が進んでいる。また、多機能化することによって鉄道利用者の利便性が向上することが期待される。交通機能以外の付加的な機能は、必要な施設整備を図ることによって実現される場合がある。あるいは駅の既存施設の工夫した使い方によって実現できるかもしれない。

本調査研究では、駅と公共施設等の合築事例に関して11駅(飯岡駅、飯倉駅、磐城塙駅、さくらんぼ東根駅、新庄駅、高畠駅、糸田駅、鳴子温泉駅、福生駅、有備館駅、行橋駅)の現地調査を実施した。合築に至った経緯、背景、目的等は様々であるが、ここでは大きく次の3つのタイプに分類した。すなわち、併設する施設の目的から、生活基盤型合築、地域住民交流促進型合築、交流人口拡大型合築の3つである。合築タイプと事例との関係を整理すると、以下の通りである。図表2-1にみられるように、1つの駅舎に複数の施設を併設させ、複合的機能を持たせる場合もある。

図表2-1 合築タイプと事例

合築タイプ	駅名	路線名	合築施設
生活基盤型	新庄駅 さくらんぼ東根駅 磐城塙駅 行橋駅 糸田駅	JR 奥羽本線 JR 奥羽本線 JR 水郡線 平成筑豊鉄道 平成筑豊鉄道	映画館、レストラン、ファーストフード 図書館 図書館 住民票・印鑑証明自動交付機設置 ブティック、うどん屋
地域住民交流促進型	新庄駅 福生駅 飯岡駅 飯倉駅 有備館駅 磐城塙駅	JR 奥羽本線 JR 中央線 JR 総武本線 JR 総武本線 JR 陸羽東線 JR 水郡線	交流広場 プチギャラリー イベントホール「ふれあい館」 多目的ホール 市民協働館 コミュニティプラザ
交流人口拡大型	新庄駅 高畠駅 鳴子温泉駅	JR 奥羽本線 JR 奥羽本線 JR 陸羽東線	交流拠点施設「ゆめりあ」 温泉施設 円形劇場

(2) 生活基盤型合築

合築の目的

駅は、その周辺地域の住民が通勤・通学として鉄道を利用するために経由しなければならない通過施設である。地域住民の日常空間の一部を形成するものであり、そこに商業施

設、公共サービスなどの生活関連機能が備わることは地域住民の福祉の向上につながるものである。

生活基盤型合築が提供する機能としては、

- ・商業機能（デパート、コンビニ、飲食店など）
- ・営利型文化教養機能（映画館、劇場など）
- ・非営利型文化教養機能（図書館、博物館、生涯学習センターなど）
- ・公共サービス機能（行政窓口サービスなど）
- ・福祉サービス機能（保育所、託老所など）

などが挙げられる。

合築の事例と現状

本調査研究におけるこのタイプの合築事例は以下の通りである。

- ・新庄駅の映画館、レストラン、ファーストフード
- ・さくらんぼ東根駅の図書館
- ・磐城塙駅の図書館
- ・行橋駅の住民票・印鑑証明自動交付機設置
- ・糸田駅のブティック、うどん屋

新庄駅

平成 11 年 12 月の山形新幹線の延伸に伴い改築された新庄駅に併設された広域交流拠点施設「ゆめりあ」(写真 9。同施設の詳細については後述する)内に映画館が建設された。拠点施設「ゆめりあ」内にどのような施設があると望ましいかというアンケート調査を実施した結果、映画館、洒落たレストラン、ファーストフードの順に多く、これらの施設が建設されることになった。映画館(1スクリーン、103席)としては全国でも珍しい行政直営の映画館である。映画館名「シネマアベジュー」は、地元の言葉で「行きましょう」を意味し、上映映画は「アベジュー部会」という委員会で選考する。以前は市内に4館あったが、すべて閉館してしまい、11年間映画館がなかったが、シネマアベジューができたことで、地域文化に貢献していると考えている。

さくらんぼ東根駅

さくらんぼ東根駅は、山形新幹線とJR奥羽本線の停車駅であり、東根市役所の最寄り駅である。また近くには東根工高がある。駅内に併設された東根市さくらんぼ図書館(写真1)は、山形新幹線新庄延伸開業に伴う新駅との合築施設として建設され、平成 11 年 12 月に開館した。東根市にはそれまで市立図書館がなかったこともあって多くの来館者で賑わっている。図表 2-2 に示したように、来館者数は毎年増加しており、貸出冊数も比較的

好調である¹。図書館に入ると、学生の利用が目立つが、学生が途中下車して利用するという流動も現れているようである。

図表 2- 2 東根市さくらんぼ図書館の利用状況

	来館者数	貸出冊数	貸出人数	登録者数
平成 11 年 12 月～12 年 3 月	89,108	45,180	15,519	8,818
平成 12 年度	182,556	110,098	36,180	2,496
平成 13 年度	185,260	134,171	43,562	2,104
平成 14 年度	186,208	128,868	42,250	1,715

注：開館前登録者を含む。

資料：東根市さくらんぼ図書館資料より作成。



写真1 さくらんぼ東根駅内の市立図書館

図書館正面の階段を上ると、さくらんぼ東根駅の改札口があり、階段を下りると物産展示コーナーがある。

行橋駅

行橋駅は、平成筑豊鉄道田川線のターミナル駅であると同時に、JR 日豊本線の途中駅であり、平成 11 年に高架駅に改築された。このため高架のホーム下には広い空間ができ、ゆったりとした待合室ができた。住民票・印鑑証明自動交付機（写真 2）は JR 改札口付近側に設置され、市民の利便性の向上に寄与している。隣には、行橋市観光物産情報コーナーがあり、来訪者へ観光情報を提供しており、交流人口拡大のための機能も担っている。



写真2 行橋駅の住民票・印鑑証明自動交付機設置

JR 改札口付近に設置された住民票・印鑑証明自動交付機。隣は、行橋市観光物産情報コーナーとなっている。平成筑豊鉄道の改札は反対側にある。

¹ 人口、面積がともに東根市とほぼ同規模である富山県魚津市の市立図書館の貸出冊数は、平成 12 年度で約 13 万冊数であり、ほぼ同程度である。

磐城塙駅

過疎化が進行する塙町では、工場誘致等による若者定住施策では成果が得られず、人口を増やすだけでなく、町民の心おこしこそ重大な課題であると政策的に位置づけ、「住み良い、豊かな、誇れるはなわ」を基本理念に施策の転換を図り、平成2年度策定の第3次長期総合計画の中で定住環境にふさわしい都市基盤整備を図ることにした。重点施策の1つとして掲げたのが駅を周辺整備である。町の中心でありながら、建物が衰え、また利用人数も減少しつつある駅再建は重要な課題の1つであった。その中で登場してきたのが、駅舎と合築するコミュニティプラザの建築である。数回に渡る内部協議の結果、町立図書館に加えてコミュニティプラザを公共交通の終結点である駅舎と合築することにより、観光と物産のPRをはじめ、町の情報発信基地として活用でき、町のシンボルづくりとすることになった。建物は、「木の町はなわ」のイメージづくりと基幹産業の林業振興のため、森林をモチーフとしたデザインとした。町のイメージにふさわしい建物を設計・建築できる業者を選定したいという町長の熱意から、設計・建築の業者選定は入札ではなく、自治体ではめずらしい随意契約で行った。その結果、合築された町立図書館・駅・コミュニティプラザ（写真3）は、東北建築賞・福島県建築賞正賞・通産省のグッドデザイン賞・ヨーロッパの小さい駅部門「ブルネル賞」²（1996年）など、数々の賞を受賞するユニークな町のシンボルができあがった。

図書館も町民に親しまれ、親子、中・高校生などを中心に利用されており、福島県内でも第2位の購読率となっている。



写真3 磐城塙駅の図書館

木を模した駅舎の右側が町立図書館、左側がコミュニティプラザである。さらにその左手には富永一朗のギャラリー、その2階には喫茶店がある。

² ブルネル賞とは、鉄道デザインを対象とした唯一の国際コンペである。ヨーロッパの鉄道建築家及びデザイナーの集まりであるワトフォード会議（1963年設立）によって、イギリス鉄道150周年を記念して創設されたものである。小さい駅部門では、わが国では他に新千歳空港駅が受賞している。

糸田駅

糸田駅にグリーンドーム（写真 4）という糸田町の施設（ふるさと創生事業を活用した施設）が併設している。グリーンドームの管理は、糸田町商工会に委託し、現在店舗としてブティックとうどん屋が入っている。グリーンドームの設立当初は、町内で「どういう店舗が欲しいか」というアンケート調査を実施し、周辺に商業施設がないことからコンビニエンスストアの要望が高く、平成 7 年 4 月のオープン当時はコンビニが入っていた。しかしながら、期待したほど利用者はなく、コンビニは徹底し、テナントは計 3 回入れ替わっている。



写真 4 糸田駅のブティックとうどん屋

グリーンドームという糸田町施設内にあるうどん屋とブティック。ブティックの右側には駅改札口である。

課題

住民のニーズが高い生活関連施設を駅に併設することで、日常的な人の流れができ、これが鉄道利用に結びつくことが期待される。しかしながら現実には、例えば糸田駅の事例に見られるように、鉄道利用者の減少に伴い生活関連施設の利用者も減少しており、施設利用から鉄道利用への流動を生み出すことは難しいといえる。

乗降者数の限られている駅では、商業施設など収益性が求められる生活関連施設を維持することは困難な場合が多いと考えられる。しかしながら、磐城塙駅やさくらんぼ東根駅の図書館などのような公共的施設に関しては、その配置のあり方として一定の成果が得られているといえる。

どのような生活関連機能を併設することが望ましいかは、駅利用者の属性や駅周辺の立地条件により異なる。したがって、アンケート調査等によって駅利用者のニーズを把握した上で、生活関連機能の整備を図ることが求められる。

(3) 地域住民交流促進型合築

合築の目的

駅は町の中心にあり、人が集う場所である。地方の多くの駅は空洞化が生じているといえるが、地域住民に長く親しまれてきた施設であり、地域住民の交流の場として非常に適したロケーションにある施設である。ここに、地域住民の交流拠点ができることは、地域

活性化につながることを期待される。

地域住民交流促進型合築が提供する機能として、

- ・住民交流機能（交流の広場、市民ギャラリーなど）
- ・住民活動支援機能（集会所、ホールなど）

などが挙げられる。

合築の事例と現状

本調査研究におけるこのタイプの合築事例は以下の通りである。

- ・新庄駅の駅前広場「花と緑の交流広場」
- ・福生駅のプチギャラリー
- ・飯岡駅の海上町「ふれあい館」
- ・飯倉駅の多目的ホール
- ・有備館駅の市民協働館「ユービック」
- ・磐城塙駅のコミュニティプラザ

新庄駅の交流広場

交流拠点施設「ゆめりあ」(写真9)の詳細については後述するが、同施設は交流人口の拡大を図ることを目的に建築された。しかし、交流はすぐには生まれないので、駅に賑やかさを作ることが必要であり、そのため駅前広場（花と緑の交流広場）を活用して様々なイベントを行っている。地域住民にも無料で開放しているが、学校、各種団体が様々なイベントを行っている。自由に企画して使える環境にしていれば、地域住民も使いやすく幅広く活用されている。交流広場では平成14年で168回のイベントが行われている。

福生駅のプチギャラリー

福生駅は、駅周辺に商業施設が集積しており、青梅線の中でも比較的乗降者が多い。プチギャラリー（写真5）は、福生駅の改札口を出て左側にある。平成10年度時点ではプチギャラリーの建築延床面積は326.73㎡であったが、増築により平成12年4月には建築延床面積は679.45㎡となる。第一展示室から第三展示室まであり、絵画、写真、手芸、書道、フラワーアレンジ、陶芸、盆栽等の展示に利用されている。入館は無料であるが、展示室の使用料は各展示室とも1日5,000円である。

プチギャラリーは、「駅の中の小さなギャラリー」として市民に親しまれ、図表2-3に示したように年間2.5万人を越える入場者がある。

図表 2- 3 プチギャラリーの利用状況

区分 年度	第一展示室		第二展示室		第三展示室		合 計			使用料
	利用 件数	利用 日数	利用 件数	利用 日数	利用 件数	利用 日数	延利用 件数	延利用 日数	入 場 者 数	
10	49	207	25	105	6	157	80	469	16,993	1,120,000
11	13	58	3	19	0	0	16	77	4,130	340,000
12	62	236	34	89	3	6	99	331	25,540	1,835,000
13	70	287	59	108	13	159	141	533	26,630	1,900,000

注：平成 11 年度は改築のため、4 月～6 月の合計。

資料：福生市社会教育課資料より作成。



写真 5 福生駅のプチギャラリー

駅改札口を出て左手にプチギャラリーがある。市民による絵画、写真、手芸、書道などの展示に利用されている。入場は無料である。

飯岡駅の海上町ふれあい館

木造駅舎で老朽化した飯岡駅を平成 9 年の開業 100 周年に併せて改築することにした。JR 東日本千葉支社では東京通勤圏外の老朽駅の改築は、地元自治体施設と一体の合築駅舎として行う方針をとっており、総武本線の合築駅舎の第 1 号となった。合築駅舎の海上町施設部分は飯岡駅周辺を文化地区として整備する方針からコミュニティ施設・ギャラリーとなった。新駅舎の改築費用は 126 百万円であるが、町負担 2/3、JR 負担 1/3 とした。新駅舎（写真 6）の名称は地元中学生からの公募により、名称に「ふれあい館」、愛称にレインボーハウスUが採用された。ギャラリーは、絵画、写真、手芸等、年間通じてほぼ何らかの展示会が行われており、町民から親しまれている。

イベントの企画、スケジュールの調整などの施設の管理運営は、ボランティアグループである「ふれあい館管理協会」が行っている。



写真6 飯岡駅の海上町ふれあい館

愛称はレインボーハウスU。Uは、UNAKAMI という町名からとったものである。駅待合室を兼ねたサロンが中央にあり、西側にはギャラリー、公衆トイレ、警察官立寄所がある。

飯倉駅の多目的ホール

飯岡駅で同様、老朽化した駅舎の改築のため、地元自治体施設との合築による駅舎の改築が平成12年に行われた。八日市場市の施設部分は市民相互の交流の場として多目的ホール（写真7）が建設された。市民相互の交流の目的として建設されたが、実際には駅待合室としての利用しかされていない。



写真7 飯倉駅の多目的ホール

市民相互の交流を目的とする多目的ホールであるが、駅待合室としての利用しかされていない。老朽化した駅改築のために、合築施設とし地元自治体が改築費用の一部を負担できるようにしたものである。

有備館駅の市民協働館「ユービック」

有備館は平成8年3月に開業した新しい駅である。駅前には駅名となった現存する日本最古の学問所「有備館」がある。同駅の開業のきっかけは、同年4月の統合中学校開校に伴う生徒の交通手段の確保である。新駅の設置に併せて、学生の交通手段の確保に加えて、観光拠点である「旧有備館」への集客効果、住宅整備事業に関連した交通基盤の整備による地域振興を目指して駅前広場の整備が計画されることとなった。同計画は、地域公募型プロポーザル方式により設計者の選定が行われた。

採用された提案の内容は、住民参加のワークショップによる施設内容の再検討であった。計6回の「まちづくり研究会」が実施され、中・高校生からお年寄りまで幅広い住民によって夢や期待が語られ、まちづくり情報室、図書室、集会室など、当初の設定（当初町が設定したプログラムは観光施設としての色合いが強かった）を越えた用途を採り入れることになった。

住民協働館「ユービック」(写真8)の施設内容は、図表2-4のように4つのコーナーから成っている。

交流ホール(待合室): 駅待合室。

集会室・まちづくりコーナー(集会室): 各種団体の会議、各種カルチャースクールの開催・成果発表・展示等に利用。であいサポートセンター(町内男女の出会いをサポートする)の活動拠点。

観光情報・図書コーナー(サービスセンター): 町内・県内の観光情報・イベント情報・町内各施設の情報等の提供。また、岩出山及び有備館に関連した図書と、インターネットの設置により情報環境の提供。

休憩コーナー(レストルーム・売店): 物産販売、観光客・通学生の休憩スペース。

現在、施設はまちづくり・青少年健全化の拠点として位置づけ、施設の管理運営はボランティア団体「青少年のための岩出山町民会議」に委託している。ただし、休憩スペースの半分は商工会が管理している。

であいサポートセンターの活動など、一定の成果を得ているが、今後、より一層まちづくり活動や子育て活動の拠点としての役割を果たしていくことが期待される。

図表2-4 ユービックの内容

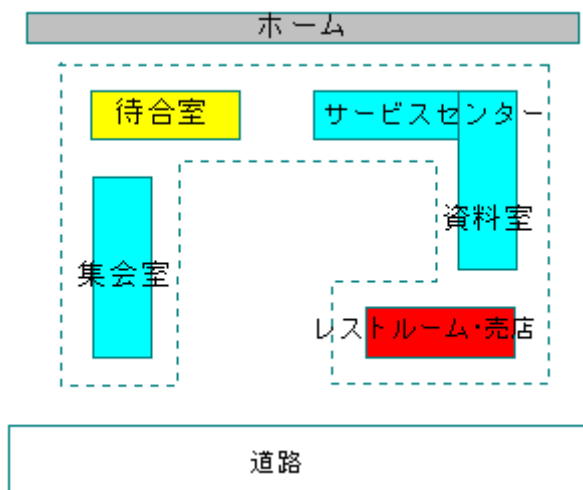


写真8 有備館駅の市民協働館「ユービック」

駅改札口を出て正面に江戸時代の学問所「有備館」がある。建物は、有備館庭園からの景観を損なわないように配慮したデザインとなっている。。

磐城塙駅のコミュニティプラザ

磐城塙駅の図書館・コミュニティプラザ建設の経緯等については、前述の通りである。図書館同様森のイメージの屋根が連なり、内部はコミュニティホールと展示室さらに喫茶室に分かれる。コミュニティホールには町民の絵画等の作品が飾られ、展示室には漫画家富永一朗の漫画 38 点が季節に合わせて常時展示されている。

塙町民に「あなたは、町に誇れるものがありますか」と質問すると、必ず「塙町コミュニティプラザ」と返ってくる。駅が町のシンボルであると同時に、町民の誇りとなっている。これがまちづくりの自信へとつながることが期待される。

課題

地域住民交流促進型合築の例では、ギャラリーのような地域住民の絵画、写真、陶芸、手芸等の作品を展示する場として活用が図られている。展示室が地域にあまりないことに加えて、駅という「人が集まる場所」という立地の特性から地域住民のニーズが高いと考えられる。また、新庄駅の駅前広場のように、住民が使いやすいイベント会場を提供することができれば、住民に交流の場として積極的に利用してもらうことが期待される。

老朽化した駅を改築するのが鉄道事業者だけでは困難である場合に、地元自治体と協力して公共施設を合築することで鉄道事業者と自治体で駅改築の費用を分担することができる。こうした建設された多目的ホール等の公共施設には十分に利用されないままである場合がある。地域住民の交流促進の拠点施設としての可能性を再度検討し、活用の方策を見出すことが求められる。

(4) 交流人口拡大型合築

合築の目的

駅は、その地を訪れて来る観光客を迎える玄関口である。駅は、観光客にとっては「非日常的な空間」である。地域外からの来訪者に対して、玄関口である駅において必要な地域情報、観光情報を分かりやすく親切に提供することは、来訪者に地域の好印象を与えるものであり、地域活性化にもつながると考えられる。また、地域資源を活用して魅力ある観光施設を駅舎に併設することも期待される。

交流人口拡大型合築が提供する機能としては、

- ・観光窓口機能（観光案内センターなど）
- ・観光交流機能（農産物直売所、交流の広場など）
- ・観光サービス機能（温泉施設など）

などが挙げられる。

合築の事例と現状

本調査研究におけるこのタイプの合築事例は以下の通りである。

- ・新庄駅の交流拠点施設「ゆめりあ」
- ・高畠駅の温泉施設・太陽館
- ・鳴子温泉駅の円形劇場

新庄駅の交流拠点施設「ゆめりあ」

最上広域交流センター「ゆめりあ」(写真9)は、1市4町3村(新庄市、金山町、舟形町、真室川町、最上町、大蔵村、鮭川村、戸沢村)で作られた広域事務組合(最上広域市町村圏事務組合)が共同事務処理を行っている。平成5年に最上広域市町村圏事務組合と山形県は、「最上エコポリス構想」を策定し、交流拠点施設の整備を計画した。同構想は、「自然と共生するまちづくり(エコポリス=エコロジー+ポリス)」を目指すものであり、自然を活用して交流人口を増やす地域の活性化を図ろうとするものである。同構想とは別に、タイミング良く山形新幹線の延伸に伴う新庄駅の改築問題があり、合築が決まった。

「ゆめりあ」は、地元住民と来訪者との交流を図ることと情報発信の基地とすることを大きな目的としている。施設の内容は、物産館、体験館、交流広場、情報案内センター、映画館「シネマ・アベージュ」、レストラン・ファーストフード、会議室となっている。施設全体の利用状況の推移をみると、平成12年度250万人、平成13年度200万人、平成14年度(予)220万人である。2年目以降大きな落ち込みがないのは、合築効果にあると思われる。年間営業費用(償還費用は含めない)は約1億3千万円であり、映画館、会議室、テナント等の年間収入が約3000万円であるので、年間約1億円の赤字であり、補助金で補填している。もともと採算が取れるような施設であるとは考えていないこと、また年間200万人の利用で補助金が1億円であるから、一人当たり52円であり、他の公共施設と比べて決して高いものではないと考えているようである。



写真9 新庄駅の交流拠点施設「ゆめりあ」

交流センター「ゆめりあ」は、自然採光を採り入れた明るい雰囲気のある建物である。また、床を木質にし、豊富な自然のイメージを出している。

高畠駅の温泉施設・太陽館

町の活性化のためには交流人口の拡大を図ることが必要との認識から、山形新幹線を高畠駅に停車させるために官民が協力して積極的な働きかけを行った。そして新幹線停車実現のためには米沢駅や赤湯駅に引けをとらないインパクトのある施設整備が必要と判断し、

集客力のある温泉付き施設を整備する計画となった。新幹線駅の誘致を実現するために、地元が駅活性化につながる取り組みを一生懸命行ったことにより、新幹線の停車駅と温泉施設・太陽館（写真 10）の合築が決まった。太陽館の建物は緑のトンがり屋根が特徴で、童話作家「広田公介」の童話をイメージして設計されている。

太陽館の管理運営は、高畠町観光協会に委託されている。温泉の入湯者数は以下のように推移している。

平成 4 年度	105,629 人	平成 8 年度	161,956 人
平成 5 年度	182,036 人	平成 9 年度	158,042 人
平成 6 年度	166,132 人	100 万人達成（平成 10 年 6 月 28 日）	
平成 7 年度	169,538 人		

なお、平成 13 年度の太陽館の支出は約 82 百万円で、事業収入等は約 5 百万円であり、約 77 百万円は町からの委託料に依存しており、厳しい経営状況にある。

さらに当初、新幹線効果も期待して町外からの利用者を見込んでいたが、現実には観光での利用者はおよそ 1 割程度に過ぎず、9 割くらいは地元利用者であった。温泉施設は周辺にも多数存在するため、それらとの地域間競争に十分耐えられる個性や魅力を出しきれなかったと考えられる。



写真 10 高畠駅の温泉施設・太陽館

改札を出て、すぐ左手が温泉の入り口である。施設の中には、駅務室、温泉施設、食堂、売店、観光協会事務局がある。

鳴子温泉駅の円形劇場

平成 3 年 12 月に円形劇場（写真 11）と一体となった現駅舎に改築された。また、駅名も鳴子から平成 9 年 3 月に現在の鳴子温泉へ改称された。円形劇場の正面には大画面モニターが据えられ、様々なイベントが開催できるようになっている。しかしながら、「こけし祭」など、年に数回のイベントでしか使われていない。駅の待合室として使われているのが現状である。

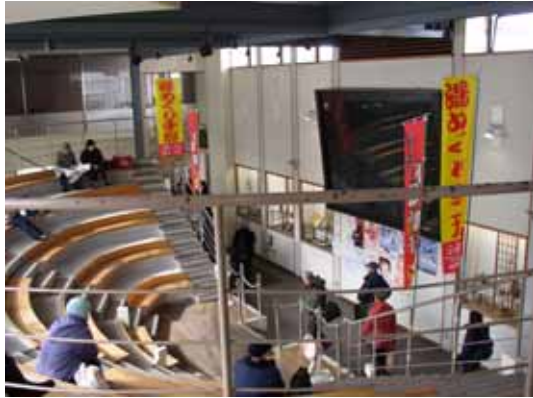


写真 11 鳴子温泉駅の円形劇場

中央の大画面モニターを使ったイベントを開催することもできるが、ほとんど活用されていない。駅待合室として使われている現状である。

課題

地域資源をうまく活用した観光施設の併設が必要であると同時に、観光客に受け入れられるようその提供の仕方も工夫することが求められる。新庄駅の「ゆめりあ」では体験館は最上地域の自然や行事を単に展示・陳列するだけでなく、雰囲気や印象を実感できるような工夫が施されている。こうした工夫によって来訪者は非日常的空間を楽しみ満足することができるものと考えられる。

また、観光施設の併設は周辺の競合施設との競争に関しても意識しておく必要がある。高畠町の温泉施設の場合、交流人口の拡大を図ることを目的としていたが、実際には町外よりも町内からの利用の方が圧倒的に多く、周辺住民の生活に活かされたものとなっている。当初の想定とは違って、地域住民が集まる所となっており、それに相応しい駅舎機能のあり方を再検討することが必要であると考えられる。

さらに、施設を作っても活用されなければ、本来持っている機能を効果的にすることはできない。鳴子温泉の円形劇場は、様々な団体等に利用してもらおうよう積極的な働きかけが求められる。駅舎施設は地域資源として認識し、行政、企業、住民、NPO 等が積極的に活用する必要がある。

3. 鉄道駅の性格と役割

(1) 先行調査にみる駅の分類と必要施設

駅が地域においてどういう役割を果たしているかは、駅の性格によって様々である。むしろ駅の性格は、駅利用者の属性及び駅周辺の立地条件によって規定されるために、多様であると考えられる。ここでは、既存資料（調査報告書及び文献）から駅の分類と駅に必要な施設を整理する。

< 付加的施設の導入状況 >

駅の分類と必要施設をみる前に、駅には実際にどのような付加的施設が導入されているのかをみると、図表 3- 1 の通りである。これは、国土交通省が自治体を対象に行ったアンケート調査の結果であるが、観光関連施設（案内所、物産展示販売所）、行政窓口サービス、トイレ、交流関連施設（集会所、ホール、市民ギャラリー等）などが目立つ。どのような施設が導入されるかは、駅利用者の特性、駅の規模や立地条件などの駅の性格によって異なると考えられる。以下では、駅の分類と必要施設に関して先行調査の結果をみることにする。

図表 3- 1 駅舎への導入施設に関する自治体アンケート調査結果

施設分類	立地条件、規模等	導入自治対数
観光案内所	ほとんど地方都市（例外：新宿駅）	75
行政窓口サービス	役所と駅が遠い：420m から 4,700m、平均 1.1km 住民票等証明書発行が大半。パスポートも少々。	54
トイレ	駅構内への設置が多い。身障者用トイレが多い。 例：中津川駅：公衆トイレ（「童心庵」54 m ² ） 伊丹駅、JR 津駅：多目的トイレ 沼津駅、新一宮駅、佐世保駅、JR 稲沢駅、東大和市駅、JR 御殿場駅、常磐線泉駅、JR 今治駅、一ノ関駅、JR 柳原駅、和賀仙人駅、JR 佐倉駅、坂出駅：ラッチ外トイレ JR 阿佐ヶ谷駅：だれでもトイレ（モデル事業） JR 浜松駅：ファミリートイレ化	50
物産展示販売場	大半は数 m ² ~ 10 m ² で、観光案内所等との併設が多い。 交流センター等の別建物に入る大型（100 m ² 以上）の例は僅か。	40
交番、民間パトロール	駅構内への設置が多い。 派出所は 70 m ² ~ 140 m ² 。立寄所型もある。 NPO パトロール：柏市（柏ガ-デ アイソジ-ェル、駅前+商店街で）	36
ホール、集会所、プラザ	ギャラリー等との兼用、広場や展示との兼用が目立つ。 内容は、会議室型、コミュニティセンター、市民集会所、学習館、自治会集会所。 多目的ホール、イベントホール型は大規模（800 m ² ~ 4000 m ² ）。	22
まち、行政情報等表示板	内容、規模は様々。 名称例：掲示板。防災表示板。河川情報表示板。市内案内。交通案内。総合案内。町総合案内窓口。交通信号+市内案内板+バス時刻表。タッチパネル。バス路線案内所。情報プラザ。求人情報閲覧。市情報電光掲示板。 例：新庄駅（170 m ² ） 両津駅：行政情報や地域生活情報等の端末「なんでも情報館」 真岡駅：情報センター（地元自治会・商店街のイベント、パソコン講座開催等）	19
市民ギャラリー	概して 10 m ² ほどの小規模タイプが多い。 例：船橋日大前ギャラリー 多目的スペース。学生、市内在住各種サークル等によるパネル展示等 烏丸御池駅ギャラリー：駅構内通路	16

	本厚木駅：地下道ロードギャラリー JR 水戸線結城駅：ガラス掲示板 8 ヶ所（写真愛好会展示） JR 北陸本線鯖江駅：貸ギャラリー 近鉄寺田駅：地下通路内 藤枝駅：自由通路	
図書館、美術館	図書館が大半。50 m ² ～300 m ² 。本返却ポストのみもある。 例：京都駅：美術館「えき」kyoto、シアター1200 釧路駅：ステーション画廊（入場料 100 円） りんくうタウン駅：美術館	16
広場、休憩所、待合所	観光センターや交流館等との併設が多い。 例：新潟駅：多機能待合室（メディアステーション banana） 下館駅：SL 展望台、ラッチ外広場も。 JR 横川目駅：ふれあいセンターに併設 上田駅：市民コーナー	16
ベンチ	例：近鉄鳥羽駅：障害者・高齢者対応型ベンチ、テーブル 営団銀座駅：通路に設置 北鯖江駅：駅広に屋根付ベンチ JR 今治駅：ラッチ外ベンチ 下館駅：ベンチ（ラッチ内外） 大牟田駅、秋田駅	9
郵便局	例：新一宮駅：駅ビルから駅舎（建替）に移設	7
子育て支援サービス	いずれも都市部： 例：JR 大森駅（大田区）、JR・西鉄黒崎駅、JR 籠原駅、愛知環状鉄道瀬戸市駅、金沢	7
レンタサイクル	例：JR 水俣駅。JR・東武線柏駅	2
公民館	例：藤枝駅（検討中）	3
不在者投票所	例：牛久駅	1

資料：国土交通省「街と一体となっただれもが利用しやすい利便性・快適性の高い駅等の交通ターミナルの整備方策報告書」（平成 14 年 3 月）、p20-21

< 国土交通省の調査結果 >

国土交通省調査¹では、地域の規模と駅周辺土地利用を基準にして、駅を以下のように 6 つのタイプに分類している。また、駅の性格と地域規模及び駅周辺土地利用との関係を図示したのが、図表 3- 2 である。

都市近郊中心駅：都市圏のなかで乗降者数や乗り換え者数が比較的多く、通勤通学だけではなく、昼間の買い物等の来街者も多い駅

地方中核駅：地方都市の中で比較的乗降者数や乗り換え者数が多く、交通の拠点となっている駅

生活駅：主に通勤通学利用者が大半を占める駅

観光駅：観光シーズンに利用者が集中する傾向が強い駅

大規模ターミナル駅：複数の路線が集中するために、乗り換え者や乗降者が多く、また駅ビルや駅周辺の利用者も多い駅

観光等複合駅：通勤通学等の利用者だけではなく、観光客等も多い駅

なお、同調査では、上記分類のうち大規模ターミナル駅はすでにほとんどの収益型利便施設が集積していることと、観光複合型駅についても複合機能の導入が進んでいることを

¹ 国土交通省「街と一体となっただれもが利用しやすい利便性・快適性の高い駅等の交通ターミナルの整備方策報告書」（平成 14 年 3 月） p82

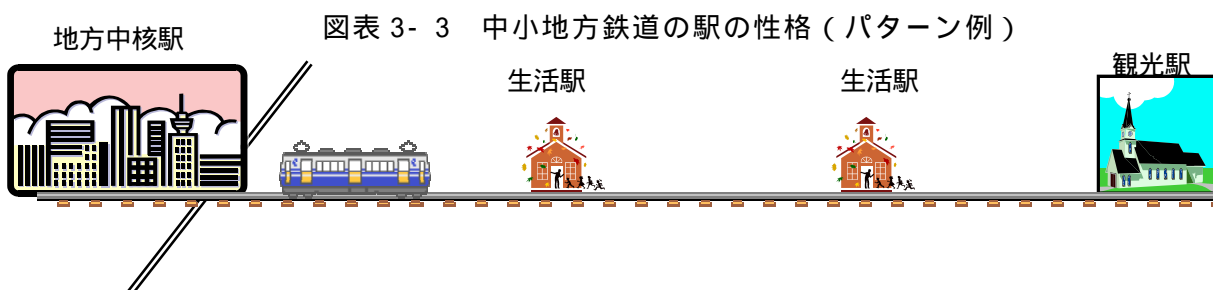
理由に調査対象外としている。

図表 3- 2 背後圏規模と駅周辺土地利用による駅分類

地域規模 駅周辺	小規模	地方の中心都市	大都市近郊の 拠点地域	大都市中心部の 拠点地区
住宅中心	生活駅			
商業系が 集積				
商業・業務 系が集積	観光駅	観光等複合駅		
観光地				

資料：国土交通省「街と一体となっただれもが利用しやすい利便性・快適性の高い駅等の交通ターミナルの整備方策報告書」(平成 14 年 3 月) p82

中小地方鉄道において該当する駅の性格の代表的例は、図表 3- 3 のようなパターンであろう。中小地方鉄道は地方中核駅と観光駅を結び路線であり、その間に生活駅があると考えられる。ただし、これは中小地方鉄道の駅性格のパターンの 1 つの例であり、実際には様々なパターンの地方中核駅、生活駅、観光駅のネットワークが形成されていると考えられる。



駅の多機能化によって駅の利便性が向上し、鉄道の活性化及び駅周辺地域の活性化につながると考えられる。しかしながら、適切な機能が導入されなければ、利用者の利便性を向上させるものとはならない。駅の立地条件、規模、利用者特性のニーズ等、駅の性格に

応じて適切な機能を導入することが求められる。国土交通省の調査では、駅のタイプ毎に
 利便施設の導入の必要性を図表 3- 4 のように提示している。

図表 3- 4 駅分類と利便施設

利便施設の例 (事例記号)	駅分類			
	都市近郊 中心駅	地方 中核駅	生活駅	観光駅
交番・避難所・防犯支援	○	○	○	○
行政窓口サービス、図書返却窓口	△	○	○	
郵便局	△	○	○	△
ハローワーク情報	○	○	△	
ATM	△	○	○	△
ビジネスコーナー	○	○		
住民交流・活動支援 (市民ギャラリー、生涯学習拠点、暮らしイノベーション等)		○	○	
生活支援 (子育て支援、取次代行、月極バイク等)			○	
イベントスペース (多目的スペース)	△	○	△	○
沿線まち情報案内	○	○		○
観光案内所・物産展示場				○

(○：導入する必要性が高いと考えられるもの △：導入の必要性がやや高いと考えられるもの)

資料：国土交通省「街と一体となっただれもが利用しやすい利便性・快適性の高い駅等の交通ターミナルの整備方策
 報告書」(平成 14 年 3 月) p84

< 東京市町村自治調査会の調査結果 >

駅舎との併設が必要な施設、すなわち駅舎の付加的機能に関する検討が行われた国土交通省の調査に対して、東京市町村自治調査会¹の調査では駅前広場の整備のあり方、そこに必要性がある施設の検討が行われている。

同調査では、駅前広場に導入すべき機能は、駅からの端末交通手段が何かによって規定されるとする。端末交通手段が徒歩かバス、あるいはその他の手段かなどによって、大雑把に次のように類型化している。

徒歩駅

バス駅

総合駅

なお、同調査ではこれらの類型化に関する厳密な基準の定義は示していない。ここでは、駅を上記の3つの分類で大雑把にイメージすることにする。

駅前広場に導入すべき施設として、一般的には次の3つに分類される。

- ・ 交通施設：歩道、車道、乗降場、駐停車場、各種標識、誘導島等、バス停留所上屋等
- ・ 修景施設：花壇・植栽樹、モニュメント、街灯等
- ・ 便益的施設：電話ボックス、ベンチ・ストウール、郵便ポスト、案内板等

徒歩駅、バス駅、総合駅という駅の性格毎に、導入すべき必要性のある施設を表にして整理したものが、図表 3-5 である。ただし、これは一般論としての分類であり、仮説的なものである。現実には、駅及び駅周辺環境等を個別にみれば様々な現状があり、それらを一概に共通の指標で判断することはできない。現実には個々の駅前広場毎に厳密に検討し設定する必要がある。

¹ 平成5年度から「多摩地域駅空間づくり研究会」を発足し、駅前整備のあり方に関する調査を進め、調査結果は、「駅空間整備読本」(大成出版社、平成8年)に取りまとめられている。

図表 3- 5 駅性格からみた各施設の必要性

施設		駅のパターン	総合駅	バス駅	徒歩駅				
交 通 施 設	歩	道							
	車	道							
	乗降場	バ	ス						
		タクシ							
		自家用車							
	駐停車場	バ	ス						
		タクシ							
		自家用車							
		自 転 車							
	各	種	標	識					
誘	導	島	等						
バ	ス	停	留	所	上	屋			
修 景 施 設	花	壇	・	植	栽	枿			
	モ	ニ	ュ	メ	ン	ト			
	街					灯			
便 益 的 施 設	電	話	ボ	ッ	ク	ス			
	ベン	チ	・	スト	ウ	ール			
	郵	便	ポ	ス	ト				
	案		内			板			

(注) : 是非必要なもの : 一般的に必要なもの
: 必要に応じて設けるもの

資料:「駅空間整備読本」(大成出版社) p86

(2) 駅性格と機能

駅の性格に応じて鉄道利用者あるいは駅利用者のニーズは異なるため、いかなる施設あるいは機能を駅に付加させることが望ましいかについては、駅の性格に応じて検討すべきである。ここでは、駅の性格を国土交通省の分類に従って定義することにする。また、調査研究の関心が主に中小地方鉄道にあるので、地方中核駅、生活駅、観光駅を対象とする。図表 3- 3 のような駅のパターンは、具体的な対象例の 1 つである。

2 . の事例調査で指摘した合築駅舎が提供する機能を一覧として再述すると次の通りである。

- ・商業機能(デパート、コンビニ、飲食店など)
- ・営利型文化教養機能(映画館、劇場など)

- ・非営利型文化教養機能（図書館、美術館、生涯学習センターなど）
- ・公共サービス機能（行政窓口サービスなど）
- ・福祉サービス機能（保育所、託老所など）
- ・住民交流機能（交流の広場、市民ギャラリーなど）
- ・住民活動支援機能（集会所、ホールなど）
- ・観光窓口機能（観光案内センターなど）
- ・観光交流機能（農産物直売所、交流の広場など）
- ・観光サービス機能（温泉施設など）

これらの機能が駅の性格別にどのように導入されるべきかについて以下で検討していきたい。

< 地方中核駅の役割 >

地方中核駅は、都市近郊中心駅ほどではないが、通勤通学や買い物等乗降者の多い駅である。したがって、駅と他機能との合築目的として生活基盤の提供が重要である。基本的には都市近郊中心駅の場合と同様の施設あるいは機能の併設が考えられるが、乗降者数は都市近郊中心駅ほど多くないため、周辺施設等も配慮しながら十分な需要予測を行い検討することが求められる。また、幹線鉄道等の乗り換えに結節点である場合には、来訪者への情報提供を図る機能も求められると考えられる。地方中核駅に導入の必要性が高いと考えられる施設・機能として以下のようなものがあるだろう。

- ・商業機能（デパート、コンビニ、飲食店など）
- ・営利型文化教養機能（映画館、劇場など）

これらの機能は営利を目的したものである。したがって、これらの機能の導入が可能であるのは、通勤通学や買い物等の乗降者数が多く、経営として成り立つことが求められる。これは、駅の規模や周辺における商業施設の集積状況などによっても影響されるものであり、上記の機能の導入が可能であるかどうかは個別の具体的事例毎に判断せざるを得ないといえる。

駅の状態によっては、非営利型文化教養機能、公共サービス機能、福祉サービス機能、観光窓口機能などの導入も十分考えられる。

< 生活駅の役割 >

生活駅は、地方鉄道が抱える代表的な駅であり、乗降者は通勤通学が大半であり、それほど多くもない。買い物目的での乗降はほとんどないため、商業施設を立地しても、採算性を確保するのはきわめて困難な場合が多い。営利目的というよりも公共目的の機能、施設の立地が望ましいと考えられる。具体的には、以下のような機能・施設の導入が考えられる。

- ・非営利型文化教養機能（図書館、美術館、生涯学習センターなど）
- ・公共サービス機能（行政窓口サービスなど）
- ・福祉サービス機能（保育所、託老所など）
- ・住民交流機能（交流の広場、市民ギャラリーなど）
- ・住民活動支援機能（集会所、ホールなど）

また、周辺の商業施設の集積状況によっては、商業機能の導入も必要性が高いと考えられる。

< 観光駅の役割 >

観光駅は、来訪者を迎えるための機能整備が求められる。特に、来訪者に地域情報を分かりやすく親切に提供することが必要である。また、駅は来訪者に対してその地域イメージを与えるものであり、駅舎がデザインとしても魅力的であることが求められる。さらに、場合によっては高畠駅の温泉施設の合築のように、駅舎に観光施設を導入するという発想もあるかもしれない。ただし、高畠駅の例では地域外からの客を呼び寄せるほどの状況ではないことに留意する必要がある。やはり観光駅の場合には、周辺の観光資源を十分に活用した駅のあり方を考えることが望ましいと考えられる。

観光駅で最も重要であるのは、来訪者を迎え入れる地元のホスピタリティであり、人と人との交流である。観光駅に導入が必要と思われる機能・施設には以下のようなものが考えられる。

- ・観光窓口機能（観光案内センターなど）
- ・観光交流機能（農産物直売所、交流の広場など）
- ・観光サービス機能（温泉施設など）

観光サービス機能は、地域資源を活用して観光施設を駅舎に併設するものであるため、導入できるところは限られている可能性があるが、地域住民等のアイデアなどによって潜在的な地域資源を活用した面白いアイデアが生まれてくることを期待したい。

観光駅と言えども、周辺には住民が生活している。その生活を支える機能を駅に導入することが必要な場合が個別事例によってはあるかもしれない。また、地域住民が交流する場が必要であるかもしれない。したがって、観光駅の周辺住民の生活環境によっては、公共サービス機能、福祉サービス機能、住民交流機能、住民活動支援機能などの導入を検討する必要がある。

上記の駅性格と導入すべき機能との関係を表にして整理したものが、図表 3- 6 である。ただし、これは一般論としての整理であり、駅はそれぞれに特殊事情などがあり、本来は個別駅毎に検討すべきことである。しかしながら、この表は 1 つの仮説として捉え、この表も基にして個別に検討していくことが可能となるであろう。

図表 3- 6 駅性格と役割

合築目的	機能	地方中核駅	生活駅	観光駅
生活基盤型合築	商業機能			
	営利型文化教養機能			
	非営利型文化教養機能			
	公共サービス機能			
	福祉サービス機能			
住民交流型合築	住民交流機能			
	住民活動支援機能			
交流人口拡大型合築	観光窓口機能			
	観光交流機能			
	観光サービス機能			

注： ◯：導入の必要性が高い △：導入の必要性がやや高い

参考文献

1. 多摩地域駅空間づくり研究会編著『駅空間整備読本』、大成出版社、平成 8 年
2. インターシティ研究会編著『駅とまちづくり』、学芸出版社、平成 9 年
3. 関西鉄道協会『駅の多用途展開』、平成 11 年
4. 鹿島出版会編『駅再生』、鹿島出版会、平成 12 年
5. 国土交通省『街と一体となっただれもが利用しやすい利便性・快適性の高い駅等の交通ターミナルの整備方策報告書』、平成 14 年
6. 並行在来線駅舎活性化プロジェクトチーム『並行在来線駅舎活性化プロジェクトチーム提言報告』、平成 14 年