

無人駅舎の利活用による地域活性化の効果と課題

～天竜浜名湖鉄道を対象として～

1715056 袴田 瞬

指導教員：長尾 亜子

駅舎 天竜浜名湖鉄道 保存
活用

1. 背景及び目的

現在、日本における第三セクター鉄道は少子高齢化やモータリゼーションの普及により、経営状況が悪く、存続が危ぶまれている状況である。そうした中で第三セクター鉄道は駅に常駐する駅員の人件費を抑えるための駅の無人化を採用している。しかし、駅員がいないことで駅の老朽化や駅の治安悪化などの欠点がある。この課題を解決するために、駅舎に対し、公民館や図書館などの機能を複合させたり、地域の活動の場として活用したりして駅舎を保存する試みが行われている。このような試みは、無人駅の問題解決だけでなく、地域の新たな交流の基点に寄与すると推測できる。そこで本研究では、路線全体として文化財登録されている、天竜浜名湖鉄道天竜浜名湖線（以下天浜線）を対象に無人駅の利活用の現状を把握し、駅舎利活用による地域活性化の効果・課題を考察していくことを目的とする。

2. 既往論文

駅舎の活用に関する研究は、大内田の「路線全体における駅舎の保存・活用に関する研究」¹⁾や、寺本の「自治体主導型ローカル複合駅の特徴—ローカル複合駅による地域活性化に関する研究」²⁾、山下香の「無人駅活用による街づくりの展開と地域コミュニティ」³⁾などいくつかなされている。しかし、駅舎を大幅に改築しない利活用事例や、1つの路線について調査した研究、天浜線について調査した研究は見当たらない。

3. 研究方法

駅の形態、駅舎の利活用を可視化させるために、実際に現地へ訪れ、分類を行った。また、「無人駅」かつ駅舎の元事務空間を改修し、複合化をした事例を対象として、オーナーへインタビュー調査、駅でのコミュニティ活動の有無について調査した。調査項目は、(1)店舗を開業させた年(2)物件を選んだ理由(3)物件を利用するの利点、課題についてである。ヒアリング調査を行った9つの無人駅舎の所在地を、図1に示す。



図1：9駅の所在地

4. 調査結果

4.1 駅舎分類

利活用されている駅舎を見ていくと、駅舎と判断した22駅のうち16駅が利活用されていることが分かった。利活用の用途を見ていくと、飲食店が最も多く10件である。既往研究ではコミュニティ施設が最も多いとされているが、ここでは少ない。

さらに、これらの活用されている駅舎に着目すると駅舎自体の活用方法が2つに分類できることが判明した。

① 駅舎の一部の用途変更

駅舎の事務空間であった部分を改築し、機能を付加させている。駅舎は開業当初の姿で保存されている。

② 駅舎全体の改築

駅舎そのものが改築され、機能を付加させている。駅舎は開業当初のまま保存されていない。

この結果を当てはめると、表1のように表される。①が多い理由としては、天浜線が駅舎のかつて事務室であった空間を貸店舗としてテナント募集していることが関係しているからである。



写真1：駅舎一部用途変更例



写真2：駅舎の改築例

	①駅舎の一部用途変更		②駅舎全体の改築	
	駅名	用途	駅名	用途
民間・個人の運営	新所原駅	飲食店	知波田駅	歯医者
	三ヶ日駅	飲食店	金指駅	飲食店
	都築駅	飲食店		
	浜名湖佐久米駅	飲食店		
	西気賀駅	飲食店		
	気賀駅	飲食店		
	都田駅	飲食店		
	二俣本町駅	宿泊施設		
	天竜二俣駅	飲食店		
遠江一宮駅	飲食店			
有志団体の運営	原谷駅	集会所		
	桜木駅	集会所		
公的機関の運営			豊田駅	商工会議所
			敷地駅	簡易郵便局

表 1: 天浜線駅舎利活用の分類

4.2 テナントオーナーへのインタビュー調査

駅舎を物件とした理由をオーナーへ調査したところ、駅という立地の良さを求めて店舗を開業させているという声が多かった。また、駅は町のランドマークであるため、地元住民からの認知度が高まったという利点がある一方で、開業当初の駅舎がほとんどのため雨漏りなどの老朽化といった課題が多く上がっていた。(表 2)
また、遠州鉄道との乗換駅である西鹿島駅を起点に東西に分けると、西側に比べ、東側に店舗を開業させているオーナーの方が、「天浜線の役に立てたら」という理由で駅舎を物件として選んでいることが確認できる。(表 2)

4.3 駅での地域コミュニティ活動の調査

清掃、植栽、展示、地域住民イベント、観光案内取り組みの項目で判断した結果、4.2 同様に路線を半分に分け東西で見ると、東側の方が地域住民を巻き込んだコミュニティ活動が盛んであり、東西で駅への利活用の傾向

が異なることが確認できる。

5. 結論

路線全体として文化財登録されていることにより大幅に改築することなく創建当初の駅舎を利活用している駅舎が多い。歴史ある駅舎や、立地の良さが功を奏し、多くの駅舎が活用され、複合された店舗を目指して路線を利用する客もおり、天竜浜名湖鉄道の宣伝効果としても役立っている。しかし、複合化が大幅に路線の乗降客数を増加させる事とは結びついていない。また飲食店という性質から地域住民のコミュニティが生まれづらい活用方法となってしまう。

また、駅舎の利活用の傾向等から分かるように、東西でマイレール意識が異なることが判明した。マイレール意識とは、地域の鉄道の必要性を改めて考え直し、地域鉄道を育てていく考えである。このような傾向が見られる理由としては、東側は1日の乗降者数に表れているように、日常的に利用している人が多く、マイレール意識が高いと推測できる。今後、さらに天浜線を盛り上げていくには、東西で路線に対する意識を統一させていくことが課題となってくる。

参考文献

- (1) 大内田史郎：「路線全体における駅舎の保存活用に関する研究」日本建築学会角形論文集 第83巻 第748号、1155-1162、2018年6月
- (2) 寺本茂弘：「自治体主導型ローカル複合駅-ローカル複合駅による地域活性化に関する研究」日本建築学会大会学術講演梗概集(関東) pp.483-484、1997年9月
- (3) 山下香：「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」平成22年度日本建築学会近畿支部研究発表報告集(九州) pp.313-316、2007年8月

エリア	駅名	西側					東側			
		都築駅	浜名湖佐久米駅	西気賀駅	気賀駅	都田駅	二俣本町駅	遠江一宮駅	原谷駅	桜木駅
駅舎基礎情報	写真									
	建築年	1938年	1938年	1938年	1938年	1940年	1956年	1940年	1938年	1938年
	構造規模	木造/1F	木造/1F	木造/1F	木造/1F	木造/1F	木造/1F	木造/1F	木造/1F	木造/1F
	文化財駅舎	×	×	○	○	×	×	○	○	○
オーナーへのヒアリング調査	乗降者数	100人	39人	66人	143人	77人	85人	135人	182人	282人
	複合年	1992年	1988年	1989年	2005年	2015年	2019年	1997年	2010年	2012年
	用途	パン屋	喫茶店	洋食店	ラーメン屋	喫茶店	宿泊施設	蕎麦屋	公民館	公民館
	前用途	総菜屋	事務室	事務室	事務室	薬局	蕎麦屋	事務室	事務室	事務室
	駐車場有無	有	有	有	有	有	有	有	有	有
	年齢層	50代~70代	60~70代	特になし	特になし	20~30代	20~30代	特になし	70代	70代
	開業経緯	立地の良さ 駅舎の雰囲気	立地の良さ 知人の店舗の引継ぎ	駅舎への思い出 天浜線の役に立ちたいという思い	立地の良さ 知人の店舗の引継ぎ	地元住民からの駅舎複合化の依頼	乗れた天浜線と地域の役に立ちたいという思い	田舎で雰囲気のある物件を探していたから	駅の治安、美観を維持し、天浜線を守るため	駅の治安、美観を維持し、天浜線、地域を守るため
駅舎活用の利点	店舗の認知度が上昇	店舗の認知度が上昇	地元からの認知が上昇	店舗の知名度の上昇	県外からの認知上昇	県外からの認知上昇	店舗の認知度上昇	地域の交流ができる	地域の交流ができる	
駅舎活用の問題点	店舗の老朽化	店舗の老朽化による雨漏り	店舗の老朽化による雨漏り	店舗の老朽化による雨漏り	一部住民からの苦情	一部住民からの苦情	特になし	店舗の老朽化による雨漏り	店舗の老朽化による雨漏り	
地域コミュニティ活動	清掃	オーナー	オーナー	オーナー	オーナー	オーナー	オーナー、地元住民	オーナー、有志団体	有志団体、地元小学校	有志団体、地元小学校
	植栽				花のリレープロジェクト		花のリレープロジェクト	有志団体による植栽	有志団体による植栽	有志団体による植栽
	展示						デザインベンチの展示	ゆるキャラの人形の展示	有志団体作成の折り紙などの作品の展示	有志団体、地元小学校の書道作品などの展示
	地域住民イベント							朝市	コーラス会、折り紙教室	朝市
	観光案内取り組み		11月~3月のカモメが飛来する期間に写真撮影会							

表 2: ヒアリング調査結果