

鉄道駅の地域拠点機能の 形成プロセスと評価に関する研究

齋藤 眞秀¹・岸 邦宏²

¹学生会員 北海道大学大学院 工学院 (〒060-8628 北海道札幌市北区北13条西8丁目)

E-mail:vma_saito@eng.hokudai.ac.jp

¹正会員 北海道大学准教授 大学院工学研究院 (〒060-8628 北海道札幌市北区北13条西8丁目)

E-mail:kishi@eng.hokudai.ac.jp

多くの地方都市において駅は交流・商業・観光の拠点となってきた。しかし、地方部では鉄道の存在意義が問われており、沿線自治体は鉄道がなくなると街が衰退することを危惧している。本研究は、北海道内の駅を対象として駅の持つ拠点性と拠点機能を評価し、駅が地域に与えた影響について明らかにした。さらに、鉄道駅の地域拠点性と存在意義について意識調査を行った。これらに基づいて北海道新幹線の並行在来線区間である余市駅、不通が続く日高線静内駅、富川駅について考察した。その結果、拠点機能の高い駅は近隣の大規模小売店舗や観光用施設の立地が大きな要因であることがわかった。また、駅を中心としたまちづくりを進めてきた地域は、鉄道が廃線になっても地域の拠点として維持していることを示した。

Keywords : station, railway abolishment, spatial function, hub function, civil engineering history

1. はじめに

我が国における人口減少、高齢化は公共交通の維持にも大きな影響を与えている。特に鉄道においては 1970 年代から現在にかけて多くの路線が廃線になっている。北海道においても、2006 年にちほく高原線が、2014 年には江差線の一部区間が廃止された。また、北海道新幹線札幌～新函館北斗間の並行在来線の JR 北海道からの経営分離後の鉄道の在り方が問われている。

鉄道駅は、交通結節点として交通機能と空間機能を有している。多くの地方都市において、駅前広場、駅前通に沿って商業や業務施設が集中し、交流・商業や観光における拠点になってきた¹⁾。

鉄道の沿線自治体は鉄道がなくなると街が衰退することを危惧している。駅がなくなると、交通結節点としての交通機能と空間機能が失われ、街の拠点が失われると考えられてしまっている。一方で、鉄道駅近隣が、時代の変遷や郊外化などの都市構造の変化により、地域の拠点として機能しなくなっている駅や、廃線後の駅舎を再使用、あるいは駅跡の土地を再利用することで拠点性を保っている場所など、近年の駅、駅跡の利用法は多岐にわたっている。

そこで本研究は、駅や駅跡の持つ拠点機能を評価し、駅が地域に与えた影響について明らかにすることを目的とする。すなわち、駅の地域拠点機能についてその形成プロセスをまとめ、分類し、駅が地域に与えた影響について分析する。そして、鉄道の存在意義が問われている地域として、北海道新幹線の並行在来線区間である余市駅、高波の影響で長期間にわたり運転を見合わせている日高線富川駅、静内駅に着目し、駅や駅近隣がどうあるべきかについて考察する。

2. 北海道における鉄道廃線

北海道の国鉄、JR おいては、1970 年 11 月に廃線になった胆振線の京極～脇方を皮切りに、現在まで 37 線区約 2300 km が廃線となった²⁾。最近では 2014 年 5 月の江差線江差～木古内間 42.1 km である。モータリゼーションの進展、沿線の過疎化、高校の閉校や道立病院の移転等の沿線を取り巻く環境の変化によって利用者が大きく減少した。

一方で、北海道新幹線が札幌まで延伸されると、JR 函館線函館～小樽間は並行在来線として経営が分

離される予定である。北海道の試算した長万部～小樽間の輸送密度³⁾を表-1に示す。この区間は貨物輸送にも使われておらず、都市間の旅客輸送も並行して走る新幹線が担うことを考えると、新幹線開業後にこの区間を鉄道で残すことは非常に厳しい。地域の拠点として駅が果たす役割について、廃線になった地域の事例をもとに考察する必要がある。

表-1 函館線長万部～小樽間の輸送密度

函館線長万部～小樽間	平成23年度	平成47年予想	平成57年予想
乗車人員(人)	2337	1395	1166
輸送密度(人/日)	467	286	244

3. 鉄道駅の地域拠点機能の評価

(1) 拠点機能の評価項目

本研究は、表-2に示す項目により、北海道の鉄道駅 98 駅、廃線駅 39 駅の地域拠点機能の評価した。

駅は交通結節点として、交通機能と空間機能を持つ。交通機能に関しては有人窓口、係員の有無で拠点機能の評価した。空間機能については観光客向けと地域住民向けの2つの観点がある。観光客向けには駅、駅近隣への観光用施設の立地について調べた。地元民向けの商業施設については、近年立地が進んでいる大規模小売店舗の立地に着目する。これは、駅が都市の生活空間の1つの場として買い物やその途中の寄り道の場として重要な役割を果たしているからである。

また、駅は人の吸引力により交流の拠点となる交流機能を持つ。近年では駅が地域の公民館のように使われる事例もある。交流機能を持つ施設としては、コミュニティプラザなどの交流施設が挙げられる。さらに、国道の付け替えに伴う中心市街地の交通量の減少は駅を中心とした市街地への集客を妨げる原因と考えられるため、本研究ではバイパスの建設、それに伴う郊外化の指標を項目に入れる。本研究では駅近隣を駅前広場と鉄道用地の隣の区画までと定義し、施設の有無を調査した。

表-2 拠点機能の評価項目

着眼点	調査項目
交通機能	有人駅(係員の有無)
空間機能	観光用施設
	大規模小売店舗の立地
	交流施設
	バイパス道路建設による郊外化

(2) 鉄道駅の拠点機能のカテゴリ分類

表-2の評価項目により、駅の拠点性についてカテゴリ分類を行った。分類の方法を図-1に示す。最初に有人窓口、係員の有無で交通機能の評価し、有人窓口、駅員のいない駅に関しては利用者が少なく、もはや駅は拠点ではないと評価した。次に、駅近隣への大規模小売店舗の立地、駅の観光用施設の有無を調べた。これがない駅に関しては、駅は交流機能しか持たず、拠点機能は低いと判断した。さらに、駅の立地する中心市街地を通らないバイパス道路が建設され、郊外化しているかどうかに関して調査した。バイパス建設による郊外化が見られた地域は、駅の持つ拠点機能は高いが郊外化しているというパターンに分類した。以上の4パターンに分類された結果を、表-3にパターンAに属する駅を、表-4にパターンBに属する駅を、表-5にパターンCに属する駅を、表-6にパターンDに属する駅を、それぞれ示す。

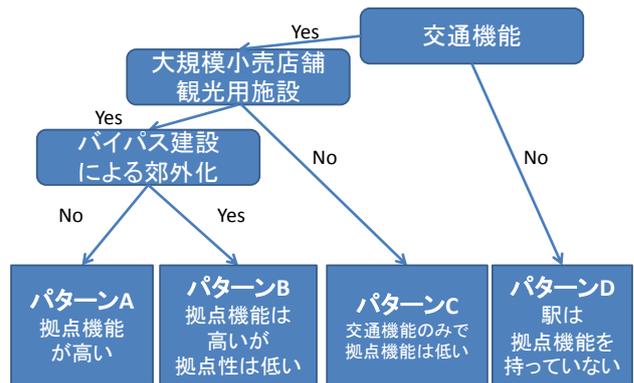


図-1 カテゴリ分類方法

表-3 パターン A に属する駅

パターンA: 拠点機能が高い					
現存駅				廃線駅	
駅名	自治体名	駅名	自治体名	駅名	自治体名
稚内	稚内市	十勝清水	清水町	浜頓別	浜頓別町
幌延	幌延町	新得	新得町	別海	別海町
音威子府	音威子府村	富良野	富良野市	本別	本別町
美深	美深町	幾寅	南富良野町	足寄	足寄町
網走	網走市	占冠	占冠村	陸別	陸別町
美幌	美幌町	新夕張	夕張市	置戸	置戸町
遠軽	遠軽町	栗山	栗山町	下川	下川町
知床斜里	斜里町	母恋	室蘭市	興部	興部町
摩周	弟子屈町	室蘭	室蘭市	中湧別	湧別町
美瑛	美瑛町	函館	函館市	今金	今金町
石狩当別	当別町	五稜郭	函館市	岩内	岩内町
様似	様似町	大沼公園	七飯町	雄武	雄武町
静内	新ひだか町	倶知安	倶知安町	北見枝幸	枝幸町
根室	根室市	美唄	美唄市	大樹	大樹町
白糠	白糠町	深川	深川市		
幕別	幕別町	余市	余市町		
芽室	芽室町				

表-4 パターン B に属する駅

パターンB: 拠点機能は高いが拠点性は低い					
現存駅			廃線駅		
駅名	自治体名	駅名	自治体名	駅名	自治体名
北見	北見市	苫小牧	苫小牧市	紋別	紋別市
留萌	留萌市	八雲	八雲町	常呂	北見市
釧路	釧路市	滝川	滝川市		
帯広	帯広市	旭川	旭川市		
岩見沢	岩見沢市				

表-5 パターン C に属する駅

パターンC: 交通機能のみであり拠点機能が低い					
現存駅			廃線駅		
駅名	自治体名	駅名	自治体名	駅名	自治体名
名寄	名寄市	早来	安平町	鬼土別	猿払村
士別	士別市	白老	白老町	中頓別	中頓別町
留辺蘂	北見市	登別	登別市	羽幌	羽幌町
上川	上川町	東室蘭	室蘭市	中標津	中標津町
標茶	標茶町	伊達紋別	伊達市	佐呂間	佐呂間町
上富良野	上富良野町	洞爺	洞爺湖町	北檜山	せたな町
石狩月形	月形町	豊浦	豊浦町	幌加内	幌加内町
浦河	浦河町	七飯	七飯町	更別	更別村
厚岸	厚岸町	森	森町	忠類	幕別町
浦幌	浦幌町	長万部	長万部町	広尾	広尾町
池田	池田町	砂川	砂川市	渡島知内	知内町
芦別	芦別市	木古内	木古内町		
赤平	赤平市	上磯	北斗市		
追分	安平町	ニセコ	ニセコ町		
由仁	由仁町	蘭越	蘭越町		

表-6 パターン D に属する駅

パターンD: 駅は拠点機能を持っていない					
現存駅			廃線駅		
駅名	自治体名	駅名	自治体名	駅名	自治体名
豊富	豊富町	新十津川	新十津川町	天塩	天塩町
天塩中川	中川町	浦臼	浦臼町	遠別	遠別町
和寒	和寒町	日高幌別	浦河町	初山別	初山別村
比布	比布町	日高三石	新ひだか町	苫前	苫前町
女満別	大空町	新冠	新冠町	訓子府	訓子府町
端野	北見市	富川	日高町	上士幌	上士幌町
生田原	遠軽町	鶴川	むかわ町	士幌	士幌町
丸瀬布	遠軽町	厚床	根室市	中札内	中札内村
当麻	当麻町	茶内	浜中町	松前	松前町
浜小清水	小清水町	豊頃	豊頃町	京極	京極町
別保	釧路町	渡島当別	北斗市	喜茂別	喜茂別町
中富良野	中富良野町	黒松内	黒松内町	新大滝	伊達市
増毛	増毛町	仁木	仁木町		

(3) カテゴリ分類別、駅拠点性の分析

a) パターン A : 拠点機能が高い

パターン A には拠点機能が高い駅として、大型店と観光用施設が駅や駅近隣にある駅を選別した。鉄道駅の例として、2012 年に改築された稚内駅が挙げられる。稚内駅は、道の駅にも認定され、観光用施設が備わっている。映画館・福祉施設・バス窓口が整備された上、駅近隣にはスーパーマーケットも立地している。地域住民・観光客の両者において拠点機能が高い駅といえる。それ以外の例として、駅に隣接する大型店のフクハラを含む商業施設を、駅前再開発事業として 1998 年に建てた⁴⁾芽室町の芽室駅などが挙げられる。

鉄道が廃止になった自治体では、別海町が駅跡とその周りの土地に 2010 年に大型店を 3 軒立地させ、大樹町では駅跡の敷地に道の駅と大型店を含む商業

施設を整備し、廃止後も高い拠点性を維持している。

b) パターン B : 郊外化しているが拠点機能が高い

高い拠点機能を持っているが都市の広がりによる郊外化が見受けられるカテゴリである。北海道の地方中核都市に多く見られ、既存駅では北見駅や苫小牧駅が挙げられる。

廃線駅では、紋別市のように駅跡に「オホーツク氷紋の駅」という観光用施設を 2003 年に整備した例が挙げられる。紋別市はバイパスの建設により、その分岐部に大型店が立地し郊外化している⁵⁾。

c) パターン C : 交通機能のみであり拠点機能が低い

交通機能のみの駅であり、公共交通の利用者が減る中、駅のみで集客を図るのは難しい状況にある。既存駅では名寄や上川、廃線駅では中標津や羽幌などが挙げられる。中標津駅では、1991 年に中標津交通センターを駅跡に整備したが、それ以外の商業施設や観光施設が整備されていないため、集客力が低い。さらに、1993 年に完成した国道 272 号バイパス沿いに大型店が多く立地して、郊外化が進んでいる⁶⁾ため、拠点機能が低くなっている。

d) パターン D : 交通機能もなく拠点機能が低い

地域の中心の駅だが係員がおらず、駅に交通機能のない例として富川駅や黒松内駅が挙げられる。街の中心に立地するが駅員がいない。さらに、近隣に大型店や観光用施設も立地していないため、交通の拠点でも商業や観光の拠点でもなく、拠点機能が低い。廃線駅では、初山別駅や、苫前駅が挙げられる。

(4) 拠点機能と人口減少率の関係

拠点機能の高い駅(A,B パターン)と拠点性の低い駅(C,D パターン)の 2 つに分類し人口集中地区における人口減少率の差を算出した。人口集中地区の人口データのある 43 市町において 1985 年を基準にして 2010 年まで 5 年ごとの人口減少率をまとめた。その結果、拠点機能の高い鉄道駅のある地域の方が人口集中地区の人口減少が少ないことが明らかになった(図-2)。

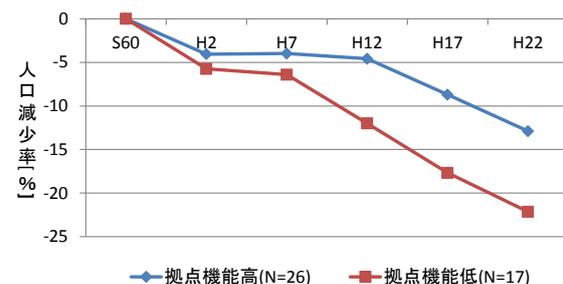


図-2 拠点機能の違いによる人口減少率

(5) 地域拠点機能形成プロセスの都市計画的考察

鉄道駅が地域拠点機能を有するか否かは、大規模小売店舗や観光用施設といった商業施設の有無が最も大きな要因となっている。郊外に商業施設の立地を認めるのではなく、芽室駅や大樹駅のように駅近隣に立地させる都市計画上の決定が、その後の駅の拠点性を方向づけている。特に廃線した地域での都市計画決定が、重要なポイントとなっていると考えられる。

4. 鉄道駅の地域拠点性と存在意義に関する意識調査

(1) 意識調査の概要

本研究では鉄道駅の地域拠点性と存在意義に関する住民の評価を明らかにするために、意識調査を行った。対象地域は、すでに鉄道が廃止され、時間が経過している地域として、北海道中標津町と足寄町、鉄道の運行が長期間見合わせになっており、鉄道のあり方が問われている地域として、新ひだか町(静内駅)、日高町(富川駅)とした。意識調査の概要を表-7 に示す。なお、各駅の種類は中標津駅がパターン C、足寄駅がパターン A、静内駅がパターン A、富川駅がパターン D となっている。

表-7 意識調査の概要

調査日	中標津	足寄	新ひだか	日高
	2015年6月11日・12日		2015年6月19日	
調査方法	投函配布・郵送回収			
配布票数	500世帯1000票	300世帯600票	500世帯1000票	400世帯800票
回収票数	107世帯159票	65世帯93票	150世帯227票	109世帯169票
世帯回収率(%)	21.40	21.67	30.00	27.25
駅のパターン	C	A	A	D

(2) 住民の鉄道駅に対する評価

「駅を地域の拠点だと思うか」という質問に対する回答割合を図-3 に示す。静内(Aパターン)に比べて富川(Dパターン)、足寄(Aパターン)に比べて中標津(Cパターン)の方が「強くそう思う」・「そう思う」と回答した割合が低くなっていた。また、新ひだか町、日高町においての「鉄道が廃止になると町は衰退すると思うか」という質問に対する回答を図-4、中標津町、足寄町においての「鉄道がなくなったことで町は衰退したと思うか」という質問に対する回答を図-5 に示す。鉄道のある富川・静内では鉄道がなくなると町が衰退すると感じている人が 8 割弱いることがわかった。一方、鉄道が廃止された足寄では、鉄道がなくなって町が衰退したと答えた割合が 8 割弱いたが、中標津では 4 割にとどまり、逆に鉄道の廃止に関係なく発展したと答えた層が約

2 割いるという結果になった。

中標津町は鉄道が廃線になった 1989 年以降人口が増え続けている自治体でもある。鉄道の廃止になった後も、国道、あるいはそのバイパス沿いに大型小売店舗の立地が進んだ。そのため、鉄道によって町は衰退せず、むしろ鉄道の廃止と関係なく発展したと考える住民が多いことが考えられる。

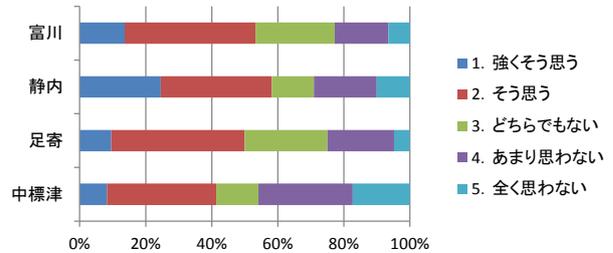


図-3 駅は地域の拠点だと思うか

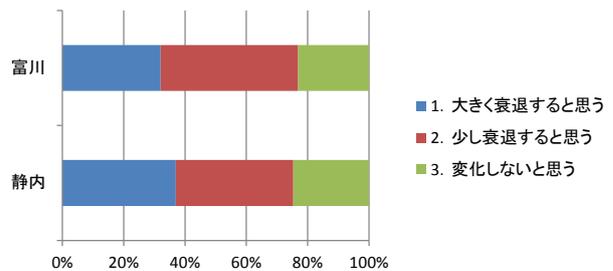


図-4 鉄道が廃止すると町は衰退すると思うか

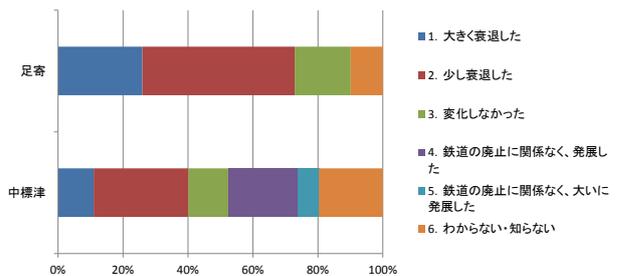


図-5 鉄道の廃止によって町は衰退したと思うか

5. 鉄道駅の地域拠点機能評価と鉄道存続の検討

(1) 余市駅の評価

余市町には函館線の余市駅があり、2030 年開業予定の北海道新幹線によって函館～小樽間が JR 北海道から経営を分離される。函館線の長万部～小樽間は、その輸送密度の低さから鉄道を残すことが厳し

いと考えられる路線である。余市町は余市駅がなくなることによる街の衰退を危惧し、鉄道存続を切望している。

現状の余市駅には駅員が配置され観光用施設も立地していることから高い拠点性を持ち、A パターンに分類される。廃止後の余市駅近隣について、土地利用を図-6 に示す。点線は駅敷地、実線は大規模小売店舗が立地している地域である。余市駅の東側は大規模小売店舗が高密度に立地するエリアと隣接している。観光客の集まる観光用商業施設と、大型店が直接接続すれば、高い集客力を持つエリアになり得る。さらに、余市駅前には国道 5 号と国道 229 号が交差する場所であり、2018 年度には北海道横断自動車道余市 IC が供用開始される予定である。IC に直接接続する道道 753 号は余市駅のすぐ南を通り、その踏切は駅構内を通る。

このように、仮に駅がなくなった後も余市駅近隣は交通の拠点として存続することが可能である。将来も A パターンに分類され、拠点機能の高い地域になることができる。



図-6 余市駅とその近隣の土地利用状況

(2) 静内駅の評価

静内駅は、新ひだか町の旧静内町の代表駅である。駅は町の中心に位置している。静内駅近隣について図-7 に示す。点線で囲んだ場所が静内駅であり、実線で囲われた場所に大規模小売店舗が立地している。駅の中には観光用施設が出店しており、駅員もいることから、分類では A パターンに属する。しかし、仮に鉄道が廃止になり、駅がなくなったとしたら、駅を拠点として維持するためには観光用施設として集客を見込むか、大規模小売店舗の立地を進める必要がある。現在駅に観光用施設があるが、駐車場は小さく、線路の裏は少数の家と噴火湾に面しているため土地の利用を見込むこともできない。鉄道がなくなった後に既存の施設を生かして拠点とすることは難しいと考える。日高線が廃線になり静内駅がなくなってしまうと、拠点性が失われてしまい、そして地域の衰退が懸念される。



図-7 静内駅とその近隣の土地利用状況

(3) 富川駅の評価

富川駅は日高線に属し、日高町の旧門別地区の代表駅である。富川駅近隣を図-8 に示す。点線で囲んだ場所が富川駅であり、実線で囲われた地域に大規模小売店舗が立地している。富川駅は駅員のいない無人駅である。そのためパターン D に属する。ホーム 1 面、線路 1 線だけの棒線駅であり、駅敷地は余市駅、静内駅と比べて極めて小さい。駅近隣は住宅地になっており大型店の立地もなく、観光用施設もないため、拠点ではないと考えられる。

一方で、意識調査結果では拠点だと考える人が半分を超えた。これは、富川地区に駅以外に拠点だと思える施設がないということが考えられる。仮に鉄道が廃線になり駅がなくなってしまうと、富川地区から拠点がなくなってしまうことを示唆していると言える。しかし、本研究で示した通り、実際には拠点機能がなく駅は拠点性を持たない。拠点機能がない駅が廃止になることで地域の拠点性に与える影響は少ないと考えられる。



図-8 富川駅とその近隣の土地利用状況

6. 結論

本研究は鉄道駅の地域拠点機能について、北海道の駅を対象として評価した。拠点機能の高い駅は大規模小売店舗や観光用施設の立地が特徴であることがわかった。

鉄道駅は地域の骨格を形成する上で重要な役割を果たしてきた。一貫して駅近隣を中心としたまちづくりを進めてきたところは、たとえ鉄道が廃線になっても駅跡が地域の拠点として機能し続けている。しかし、まちの規模にかかわらず、一度郊外化を進めてしまったところや、駅の規模を縮小されてしまったところは地域拠点性を失い、鉄道の廃線後は地域の拠点そのものがなくなってしまう。鉄道の存続と地域の衰退を議論する際は、短絡的に結び付けるのではなく、現状の駅の拠点性を見極めることが重要である。

参考文献

- 1) 依田和夫：交通工学実務双書 第 6 巻 駅前広場・駐車場とターミナル，pp.9-11，技術書院，1986
- 2) 道内時刻表 2015 年 2 月号，pp.144-145，交通新聞社，2015
- 3) 北海道：函館線（函館・小樽間）の旅客流動調査・将来需要予測調査の結果について，<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skt/chousa/od/tyousakekka.pdf> 最終閲覧 2015 年 3 月 31 日
- 4) 芽室町：めむろ 20 世紀 MEMURO GRAPHICS in 20 CENTURY 1900-2000 芽室町百年記念誌，2000
- 5) 紋別市史編さん委員会：新修紋別市史，2007
- 6) 中標津町五十年史編さん委員会：中標津町五十年史，1997
- 7) 余市町：余市町都市計画マスタープラン(概要版)，2014

(2015.?.?.?.受付)

FORMATION PROCESS AND EVALUATION OF REGIONAL HUB FUNCTION OF RAILWAY STATION

Masahide SAITO and Kunihiro KISHI

The station is the hub of community, commerce, and sightseeing. In rural area, there are many concern about abolishment of the railway and depression of the region. This study evaluated the hub function of station and clarified the effect given by hub function for region. Then this study considered the hub function of Yoichi, Shizunai, and Tomikawa station. In the result, the location of superstores and tourist facilities are features of station which has high hub function. It is necessary that setting station area at the center of region is important for land use. Then the station can sustain the hub function even if the railway is abolished.