

# 都市計画決定された駅前広場の鉄道廃止後の活用実態に関する研究

谷崎 将吾<sup>1</sup>・大沢 昌玄<sup>2</sup>・中村 英夫<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 学生会員 日本大学大学院 理工学研究科土木工学専攻 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8)  
E-mail:cssh16011@g.nihon-u.ac.jp

<sup>2</sup> 正会員 日本大学教授 理工学部土木工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8)  
E-mail:moosawa@civil.cst.nihon-u.ac.jp

<sup>3</sup> 正会員 日本大学教授 理工学部土木工学科 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8)  
E-mail:h.nakamura@civil.cst.nihon-u.ac.jp

我が国では、都市間を結ぶ鉄道駅が街の中心となり駅前広場も都市の発展とともに整備されていった。しかし、モータリゼーションの進展や少子高齢化、過疎化の進行に伴い、全国各地で鉄道路線が廃止され駅前広場もその役割を終えた。母体となる駅が廃止されたことで、それまで街の中心として人や自動車が集まっていた駅前広場は取り残された状況にある。

そこで本研究では、都市計画決定された駅前広場を対象にその跡地の活用実態を把握し、その前段として必要となる都市計画決定の扱いについて実態を分析した。その結果、鉄道駅が廃止された都市計画駅前広場は全国で54駅56箇所存在し、そのうち25箇所で駅前広場が完成していなかった。

**Key Words :** station plaza, urban facility, disused railway, city planning decision

## 1. はじめに

### (1) 研究背景と目的

鉄道の駅は、その都市の顔であり駅を中心に市街地が形成された。鉄道駅が都市の中心地となっている一方で、その駅が有する駅前広場は交通結節機能や都市の広場機能<sup>1)</sup>として役割を果たしてきた。しかし、モータリゼーションの進展や少子高齢化、過疎化の進行に伴い、鉄道路線の廃止が全国各地で発生している。そのため、それまで交通結節点の母体となっていた駅が廃止されたことによって駅前広場は機能の変容に迫られ、さらに中心市街地への人の移動が減少し駅前広場を含む中心市街地の疲弊により、駅前広場の利用転換に対しても大きな課題があるが、鉄道廃止により駅前広場がどのようにに活用されているのか実態は明らかとなっていない。

そこで本研究では、鉄道路線の廃止に伴いその役割を終えた駅前広場がどう活用されているのか活用実態を把握し、今後の駅前広場の跡地を活用するための前段として、鉄道路線の廃止に伴って都市計画決定された駅前広場の実態を把握することとする。また、鉄道廃止に伴って駅前広場の都市計画決定の扱いをどのようにしたか(都市計画決定の廃止、変更、存続)についてを研究の

軸に据えることとする。

本研究において対象とする駅前広場は、都市計画決定された駅前広場であるが、鉄道が廃止となった後、そもそもその都市計画決定の扱いについての対応が必要となってくる。整備されていない都市計画決定済みの駅前広場は、鉄道廃止により駅前広場を整備する理由づけがなく、都市計画の廃止検討も必要となる。しかしながら、都市計画決定された駅前広場については、親となる鉄道廃止に伴い都市計画の変更が生じたか等の実態は明らかになっていない。

なお個別事例として、鉄道廃線後の駅前広場跡地を有効活用し街の活性化に繋げている事例も確認できる。ふるさと銀河線日本別駅では駅舎の改修工事を行い、道の駅ステラ★ほんべつが開業し、能登線旧宇出津駅でも駅舎跡地に公民館、図書館を含む交流施設コンセールのとを開所し、そのアクセスには駅前広場を再活用することで地域の拠点施設として機能している。このように、街の中心に位置していた駅前広場を再活用することで、街の中心地の再形成を図る動きが見られる。

### (2) 既存研究について

野尻ら<sup>2)</sup>は、全国を対象に鉄道路線跡地の再活用の実

態を明らかにしている。また、宮崎<sup>2)</sup>は廃線が地域住民の生活に及ぼす影響について考察している。さらに、久保ら<sup>3)</sup>は北海道の廃線自治体を対象に駅周辺の都市構造を踏まえた駅舎跡地の活用実態を明らかにしている。このように、線路や駅舎跡地自体の再活用やその周辺地域の生活環境を対象に、実態を明らかにした研究は、既にくいつか研究されている。しかし、全国の都市計画決定された駅前広場を対象に廃線後にどのように活用されているかを分析している研究は確認できなかった。

## 2. 研究方法

研究対象は全国とし、都市計画駅前広場を有する駅について網羅的に把握するため、都市計画年報<sup>4)5)</sup>のデータを収集した。なお、対象年度は全国において駅名や都市名、駅前広場面積等の内訳が明記された昭和52～平成27年度までとする。

鉄道廃止路線については鉄道統計年報<sup>7)8)9)10)</sup>と都市計画年報の備考、摘要欄<sup>2)</sup>及び現在営業していることが確認できる時刻表<sup>1)</sup>を補足資料として用い把握した。その上で、路線が廃止された駅の中から都市計画年報のデータと照らし合わせ、駅前広場が都市計画決定されている駅を抽出した。なお、廃止路線については路線が廃止されたものを対象とし、路線は営業のまま駅のみが廃止された所謂廃駅と、旅客営業が廃止され貨物のみ営業しているものは対象外とした。さらに、路線は貨物支線、未成線、鉱山鉄道を除く旅客鉄道路線とし、軌道路線は除くこととした。

次に、前述の方法で選定した駅の駅前広場の都市計画決定状況を、都市計画年報及びその駅前広場を有する自治体の都市計画図を用いて把握することとする。併せて、研究対象の駅前広場の現在の活用状況について、google mapを用いて把握することとする。

表-1 鉄道路線が廃止された都市計画決定駅前広場<sup>3)4)5)</sup>

都道府県名	市町村名	駅名	鉄道名	鉄道の種類	駅前広場面積		計画決定年月日	最終変更年月日	掲載年度	パターン
					計画m <sup>2</sup>	供用m <sup>2</sup>				
北海道	本別町	本別駅	ふるさと銀座線	第3セクター	3,460	3,460	H7.11.14	—	H27	1
	江差町	江差駅	江差線	JR	1,400	1,400	S51.12.21	—	H27	1
	岩内町	岩内駅	岩内線	JR	4,700	4,700	S31.5.5	—	S61	1
	せたな町	北桧山駅	瀬棚線	国鉄	2,200	1,000	S48.11.21	—	S55	2
	今金町	今金駅	瀬棚線	JR	2,354	2,354	S42.12.28	—	H2	1
	足寄町	足寄駅	池北線	JR	3,000	880	S48.7.6	H20.6.20	H8	2
	中標津町	中標津駅	標津線	JR	2,140	2,140	S49.7.13	—	H2	1
	岩手県	岩泉町	岩泉駅	岩泉線	JR	2,000	2,000	S41.12.27	—	H27
宮城県	栗原市	若柳駅	くりはら田園鉄道	私鉄	1,750	1,750	S58.8.23	—	H27	1
	栗原市	栗駒駅	くりはら田園鉄道	私鉄	900	900	S24.4.21	—	H27	1
茨城県	常陸太田市	常北太田駅	日立電鉄	私鉄	1,500	1,500	S29.5.11	—	H17	1
	日立市	久慈浜駅	日立電鉄	私鉄	2,400	0	S28.1.16	S61.1.16	H22	3
新潟県	長岡市	西長岡駅	越後交通	私鉄	1,470	1,470	S37.11.12	—	S55	1
	長岡市	与板駅	越後交通	私鉄	2,850	0	S25.3.31	—	H27	3
	小千谷市	西小千谷駅	魚沼線	私鉄	2,800	380	S31.8.6	—	S55	2
富山県	富山市	富山駅	富山地方鉄道	私鉄	1,000	1,000	S49.2.19	—	S56	1
	富山市	四方駅	富山地方鉄道	私鉄	1,000	1,000	S27.2.16	—	S56	1
	南砺市	井波駅	加越能鉄道	私鉄	2,750	850	S28.11.28	—	S57	2
石川県	白山市	中鶴来駅	北陸鉄道石川線	私鉄	800	0	S51.3.30	—	H2	3
	加賀市	山中駅	加南線	私鉄	3,500	2,000	S47.9.21	—	S52	2
	加賀市	山代駅	加南線	私鉄	1,500	1,500	S48.11.7	—	S52	1
	輪島市	輪島駅	のと鉄道能登線	第3セクター	3,900	3,900	S51.7.23	—	H13	1
	珠洲市	珠洲駅	のと鉄道能登線	第3セクター	5,300	5,300	S37.3.28	H21.1.6	H21	1
	能登町	宇出津駅	のと鉄道能登線	第3セクター	2,640	2,640	S34.3.24	H12.2.8	H27	1
	長野県	長野市	松代駅	長野電鉄河東線	私鉄	3,600	966	S41.12.27	—	H27
愛知県	西尾市	三河一色駅	名鉄三河線	私鉄	1,600	0	S30.3.24	—	H18	3
	西尾市	西一色駅	名鉄三河線	私鉄	3,240	0	S30.3.24	—	H18	3
兵庫県	三木市	三木駅	三木線	国鉄	1,800	1,417	S41.7.14	H13.10.23	S55	2
	西脇市	西脇駅(表)	鍛冶屋線	国鉄	3,350	3,316	S25.3.31	—	S55	2
	西脇市	西脇駅(裏)	鍛冶屋線	国鉄	3,800	0	S32.12.23	—	S55	3
鳥取県	倉吉市	打吹駅	倉吉線	国鉄	1,400	1,400	S31.4.9	—	S61	1
	倉吉市	西倉吉駅	倉吉線	国鉄	1,800	1,800	S31.4.9	—	S61	1
岡山県	備前市	私鉄片上駅	片上鉄道	私鉄	1,500	1,000	S32.5.23	—	H27	2
高知県	安芸市	安芸駅	土佐電気鉄道安芸線	私鉄	2,000	2,000	S47.3.30	—	H27	1
福岡県	宮若市	筑前宮田駅	宮田線	JR	2,200	2,200	S35.2.25	—	H20	1
	八女市	筑後福島駅	矢部線	国鉄	2,600	0	S44.5.20	—	S55	3
	大川市	筑後大川駅	佐賀線	国鉄	2,400	600	S30.4.12	—	S55	2
	大川市	筑後若津駅	佐賀線	国鉄	1,600	1,600	S30.4.12	—	S55	1
	柳川市	国鉄柳河駅	佐賀線	国鉄	3,500	0	S30.4.12	—	S55	3
	中津市	八幡前駅	耶馬溪線	私鉄	2,000	0	S36.4.3	—	S54	3
	豊後高田市	豊後高田駅	宇佐参宮線	私鉄	1,200	0	S28.10.12	—	S53	3
大分県	別府市	新別府駅(表)	日豊本線	JR	6,430	6,430	S35.5.17	H17.12.26	H27	1
	別府市	新別府駅(裏)	日豊本線	JR	4,000	4,000	S38.12.28	H17.12.26	H27	1
宮崎県	高千穂町	高千穂駅	高千穂鉄道線	私鉄	620	620	H1.12.5	—	H27	1
	宮崎市	西佐土原駅	妻線	国鉄	900	900	S43.9.18	—	S55	1
	伊佐市	薩摩大口駅	山野線	JR	2,000	2,000	S45.7.22	—	H元	1
鹿児島県	南さつま市	加世田駅	鹿児島交通線	私鉄	2,200	2,025	H1.11.7	H7.4.3	H27	2
	南さつま市	上加世田駅	鹿児島交通線	私鉄	3,000	0	S33.1.20	S48.6.21	H27	3
	日置市	吹上駅	鹿児島交通線	私鉄	860	0	S29.5.8	—	S55	3
	日置市	伊作駅	鹿児島交通線	私鉄	860	860	S57.12.2	H10.3.31	H27	1
	曾於市	岩川駅	志布志線	国鉄	2,100	2,100	S32.7.20	—	S55	1
	曾於市	末吉駅	志布志線	JR	2,052	2,052	S50.2.14	S60.7.8	H18	1
	垂水市	垂水駅	大隅線	JR	820	820	S48.3.30	—	H4	1
	さつま町	宮之城駅	宮之城線	JR	2,160	2,160	S28.1.23	S57.6.9	H19	1
	大崎町	大隅大崎駅	大隅線	JR	2,600	0	S50.2.26	—	S63	3
	肝付町	大隅高山駅	大隅線	JR	2,400	2,400	S45.4.2	S57.10.6	H19	1

### 3. 都市計画駅前広場を有する駅の廃止実態

#### (1) 鉄道が廃止された都市計画駅前広場

都市計画駅前広場で鉄道路線が廃止となった駅は54駅56箇所、全国17道県44市町に存在することがわかった(表-1)。例えば、新潟県長岡市の西長岡駅は、都市計画図より、駅前広場が廃止されている状況を読み取ることができる(図-1)。



図-1 西長岡駅前広場の廃止<sup>13)</sup>

道県別に見ると、鹿児島県が11駅と最も多く存在し、次いで北海道7駅、石川県6駅、福岡県5駅であった。なお、九州が22駅と全体の41%を占めていた。

鉄道が廃止となった駅前広场面積は平均で2,320m<sup>2</sup>であり、最も大きいのは新別府駅(表)の6,430m<sup>2</sup>であった。

#### (2) 鉄道が廃止された都市計画駅前広場の供用別分類

駅前広場の完成ベース(供用面積ベース)で、分類を行うこととする。都市計画決定された駅前広场面積において「計画面積=供用面積」は、都市計画決定された駅前広場が完成していることを示しており、これをパターン1とする。「計画面積>供用面積」は駅前広場が部分的に整備されているが、都市計画決定された面積に対して整備されていない部分があることを示しており、これをパターン2とする。「供用面積=0」は、都市計画決定された駅前広場が完成していないことを示しており、これをパターン3とする。表-1にそのパターンを示す。その結果、対象54駅56箇所中、パターン1は32箇所(全体の57%)、パターン2は11箇所(全体の20%)、パターン3は13箇所(全体の23%)であった。

パターン1については、既に駅前広場ができており、駅が廃止されたことにより、駅前広場を別な機能に転換することが考えられる。例えば、本別駅や珠洲駅は駅跡地に開駅した道の駅の駐車場として、また、輪島駅では駅跡地に道の駅「ふらっと訪夢」が開駅し、その駅前広場はタクシーやバスが乗り入れる交通ターミナル<sup>14)</sup>として再活用されている。なお、パターン1の場合、都市計画決定を維持(本別駅や珠洲駅など)している例や、計

画廃止(岩川駅など)を行っている例が確認できる。

パターン2,3については、駅前広場が都市計画決定されているものの、親となる鉄道駅が廃止され、駅前広場の都市計画決定の取り扱いについて検討が必要となってくる。

ここで、都市計画決定について整理する。都市計画法第11条に都市計画施設が位置付けられており、駅前広場はその中の「道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設」に分類される。都市施設として都市計画決定されると、都市計画法第53条都市計画施設等の区域内における建築等の規制を受けることとなる。具体には、都市計画決定されるとその都市計画区域内において地権者等に建築制限が課せられ、「階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと」「主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること」であり、容易に移転し又は除却することができるもの等の許可基準となっている。そのため、駅前広場が都市計画決定されているものの、親となる鉄道が廃止され駅前広場が完成していないときには、駅前広場の都市計画について考える必要がある。都市計画決定を外さなければ、建築制限が課せられたままとなり、地権者等の土地活用に影響を与え続けることになる。そのため、都市計画決定駅前広場について、親となる鉄道が廃止された後の都市計画の状況について考える必要がある。駅がなくなり駅前広場の整備が必要とされなくなった状況において駅前広場の都市計画を外す必要も生じてくる。そのため、駅の廃止に伴い駅前広場の都市計画決定の扱いを検討する必要がある。

そこで、都市計画年報の摘要欄に「H20.6.20 駅前広場廃止」と明記されている足寄駅について調査した。その結果、足寄駅は都市計画年報から、駅前広場廃止後は交通広場「銀河ホール 21 交通広場」に変更されていた。駅前広場が廃止されたことが明記されている駅は足寄駅のみであったため、その他の駅前広場は各自自治体の都市計画図から確認した。



図-2 西脇駅付近の都市計画情報<sup>14)</sup>

例えば、パターン2においては、西脇駅(表)(図-2)は駅前広場の都市計画決定を確認することができず、駅前広場が廃止されたと考えられる。一方で、パターン3

の与板駅(図-3)では駅前広場の都市計画が外されていない状況であった。



図-3 与板駅付近の都市計画情報<sup>12)</sup>

#### 4. まとめと今後の課題

本研究において、得られた知見を下記にまとめる。

- ①都市計画決定された駅前広場について、親となる鉄道が廃止となった駅前広場が全国に54駅存在することがわかった。このような駅前広場は17道県で確認でき、一番多かったのが鹿児島県11駅、次いで北海道7駅、石川県6駅、福岡県5駅であった。なお、九州が22駅と全体の41%を占めていた。
- ②鉄道廃止時の都市計画駅前広場の完成状況を見ると、完成が31箇所(57%)、一部完成が11箇所(20%)、未完成が13箇所(23%)であり、完成が全体の半数以上であった。一部完成・未完成都市計画駅前広場は、区域内地権者等に対し都市計画決定による建築制限を課していることとなり、鉄道廃止の後の都市計画の扱いについて調査する必要がある。
- ③鉄道廃止時完成済みの都市計画決定駅前広場について、鉄道廃止の後の活用状況を見ると、北海道では鉄道廃止駅が道の駅に転換している例が多く、駅前広場はその道の駅の駐車場として活用(本別駅など)されるなど、有効利用されている事例が確認できた。石川県珠洲駅ではバスターミナルや駐車場として活用されており、鉄道廃止時完成済みの都市計画駅前広場は鉄道廃止後も有効活用されている事例の存在がわかった。

今後は、56箇所の鉄道が廃止された都市計画駅前広場がある自治体に対して、アンケート調査を行い、鉄道廃止後の駅前広場活用プロセスについて把握すると共に、特に、都市計画決定の取り扱いをどのようにしたのか解明する。現在、都市施設の都市計画決定について、都市計画道路を中心に長期未着手等について議論されているところであるが、親となる鉄道が廃止され、駅前広場としての機能がなくなった施設の取り扱いを参考に、都市施設のあり方についても今後検討を加えることを予定している。

#### 補注

- (1) 都市の広場機能として市街地拠点機能、交流機能、景観機能、サービス機能、防災機能などがあげられる。「建設省都市局都市交通調査室：駅前広場計画指針、技術堂出版、1998」を参照。
- (2) 備考、摘要欄(昭和52-56年までは備考、昭和57年以降は摘要)において「~線廃止」あるいは「廃駅」など駅が廃止されたことが示されたものを参考に研究対象駅を抽出した。
- (3) 都市計画年報に記載の駅前広場データを参考とし、最終変更年月日については平成21年度のみ項目が追加されていたため平成21年度のデータを引用した。また、掲載年度については各駅前広場がいつの年度の都市計画年報に掲載されているのか示している。また、掲載年度を記載する際、可能な限りデータに不備がなく最新の年度を示している。
- (4) 大分県別府市の新別府駅は未成駅であり今回の対象駅としては特殊な駅であるが、駅の表と裏で合わせて10,430m<sup>2</sup>と比較的大きな面積で供用されているため、その転換の方針や再活用方法の実態を知る有効な駅として研究対象駅に含めることとした。
- (5) 昭和52年度都市計画年報のデータから、石川県珠洲市では廃線となった能登線の飯田(珠洲飯田)駅(以下、飯田駅とする)が記載されていたが、昭和53年度以降は飯田駅の記載が無くなり、同じ能登線の珠洲駅が新たに記載されていた。そこで、飯田駅と珠洲駅のデータを比較すると、駅前広場供用面積は同じであったことと、インターネット等で飯田駅の駅前広場の存在を確認できなかったことから、飯田駅は年報の記載ミスとして研究対象から除外した。

#### 参考文献

- 1) 野尻彰, 大沢昌玄, 岸井隆幸: 鉄道線路跡地の実態と再活用状況に関する研究, 土木計画学研究発表会・講演集, Vol.38, No.57, 2008年11月
- 2) 宮崎耕輔, 高山純一, 中山晶一郎: 地方鉄道の廃線が地域住民の生活に与えた影響分析に関する研究, 土木計画学研究・講演集, Vol.34, PageNo.5, 2006
- 3) 久保勝裕, 西森雅広, 加藤健介: 北海道の廃線自治体における旧駅前地区の実態に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, No.44-3, 2009
- 4) 建設省都市局: 都市計画年報, 昭和52~平成11年度
- 5) 国土交通省都市・地域整備局: 都市計画年報, 平成12~19年度
- 6) 国土交通省HP: 都市計画現況調査, 平成20~27年度 <http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/genkyou.html> (2017年4月参照)
- 7) 運輸省鉄道監督局: 私鉄統計年報, 昭和31~49年度, 民鉄統計年報, 昭和50~57年度
- 8) 運輸省地域交通局: 民鉄統計年報, 昭和58~61年度, 鉄道統計年報, 昭和62~平成元年度
- 9) 運輸省鉄道局: 鉄道統計年報, 平成2~10年度
- 10) 国土交通省鉄道局: 鉄道統計年報, 平成11~25年度
- 11) 秋田守, 大内学: JTB時刻表, JTBパブリッシング, 通巻第1096号, 2017
- 12) ながおか便利地図, 都市計画・立地適正化計画情報 <http://www2.wagmap.jp/nagaoka/Portal>, (2017年5月参照)
- 13) 野尻彰, 大沢昌玄, 岸井隆幸: 鉄道廃止路線における駅跡地の再活用状況, 土木計画学研究発表会・講演集, Vol.38, No.316, 2008年11月
- 14) 西脇市HP, 用途等地域図を一部編集して転用 <http://www.city.nishiwaki.lg.jp/jigyousyamuke/toshikeikaku/1357703759000.html> (2017年5月参照)

(2017. 7. 31 受付)