

鉄道無人駅の周辺域における住民自治の実態 - 長野電鉄無人駅 15 駅を対象として -

RESEARCH ON RESIDENTS AUTONOMY AROUND UNINHABITED STATION -A case of 15 uninhabited stations of the Nagano Electric Railway-

佐倉研究室 19T5026F 須田峻哉
Sakura Lab. 19T5026F Takaya SUDA

キーワード：
無人駅、住民自治、地域交流、地域活性化、公共性

Keywords:
Uninhabited station, Residents autonomy, Regional activation, Interact with the locals, Public nature

1. はじめに

1-1. 研究の背景

近年、鉄道駅について駅員を終日配置しない「無人駅」が増加傾向にある⁽¹⁾。特に、人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの影響が深刻である地域鉄道では、沿線利用者の減少から経営が厳しくなり、駅の無人化へとつながっている⁽²⁾。鉄道駅には、地域に関連する多くの人たちが集散する場所として都市のなかで得意な位置を占めるため、都市の魅力と鉄道駅とは密接に結びついている。対外的にも地域に対しても鉄道駅は地域の独自性を持つ魅力あるシンボル空間であることが望まれる⁽³⁾。しかし、利用者が減少し無人化された駅の周辺域においては、人々の交流も減少し、駅構内の更新も望めなため、管理不足による利便性・安全性の喪失だけでなく、地域の独自性を持つ空間になる一面も失われつつある。その一方で、JR 姫新線の太子駅が地元の自治会や企業、自治体、鉄道会社が連携し地域活性化の拠点へと再生された⁽⁴⁾ように、無人駅が住民自治を起点に再び有人化する事例も報告されている。それは別の見方をすれば、住民自治による無人駅への地域の介入により、地域の住民間の交流が形成され、無人駅の周辺域の魅力の創出へとつながる。

1-2. 研究の位置づけ

無人駅と周辺域との関係性についての研究では、伊藤らによる無人駅を新たに活用している運営者に着目し、無人駅が新たな社会結節点・地域の拠点を形成していることを明らかにした研究⁽⁵⁾や仲川による都市側施設と合築といった施策以外のあり方として地域住民が地域の拠点として駅舎を改修、活用することで日々の管理や防犯性に対する有効性を明らかにした研究⁽⁶⁾がある。既往研究では無人駅の駅舎の改修後の事例に着目している研究はあるが、周辺域との関係性の観点から駅舎の改修による新たな活用がされていない無人駅を対象にした研究はない。

1-3. 研究の目的

本研究では、対象とした無人駅における周辺域の住民自治の実態を明らかにすることで今後増加する無人駅の周辺域のあり方について役立つ知見を得ることを目的とする。

1-4. 研究の方法と構成

本研究では調査対象者に対して、無人駅と周辺域の住民の関係性や

要約

近年、鉄道駅において沿線利用者の減少から駅員を配置しない無人駅が増加している。無人駅の周辺域における住民自治は地域住民の交流が形成され、無人駅周辺域の魅力の創出へとつながる。本研究では、無人駅への地域住民の関係性や意識に対するヒアリング調査や現地調査から無人駅の周辺域の住民自治の実態を明らかにする。

地域住民の無人駅に対する意識についてのヒアリング調査と無人駅構内の空間構成に現れる地域性についての現地調査を行う。

2 章では調査概要を示す。3 章ではヒアリング調査の結果を比較分析することで、無人駅の住民自治の実態と将来期待される無人駅の役割を明らかにし、無人駅への住民自治の必要性を考察する。4 章ではヒアリング調査と現地調査から地域住民の無人駅の印象評価と住民自治の関係、無人駅の空間特性と住民自治の関係をそれぞれ明らかにし、住民自治が無人駅の印象評価を高める可能性を考察する。

2. 調査概要

2-1. 調査対象について

本研究の研究対象の鉄道を長野県長野市から須坂市、小布施町、中野市、山之内町を運行する長野電鉄とする。長野電鉄の路線図を図 1 に示す。長野電鉄は利用客の減少などを原因に、河東線の一部区間(信州中野駅～木島駅)と屋代線(屋代駅～須坂駅)をそれぞれ平成 14 年と平成 24 年に廃止しており、現在では長野線(長野駅～湯田中駅)の 24 駅が運行されている⁽⁶⁾。

2-2. 対象駅について

長野電鉄の駅の情報を表 1 に示す。長野電鉄では、沿線の利用者の減少などを原因に人件費削減として駅の無人化が増加している。現在では 24 ある駅の中で 17 が無人化している。長野電鉄の無人化した 17 駅のうち、15 駅は終日駅員不在であり、2 駅(小布施駅、湯田中駅)は一部時間帯のみ駅員不在となる。本研究ではこの 2 駅を観光駅としての側面が大きく、駅舎の改修による活用が見られる¹⁾ため対象外

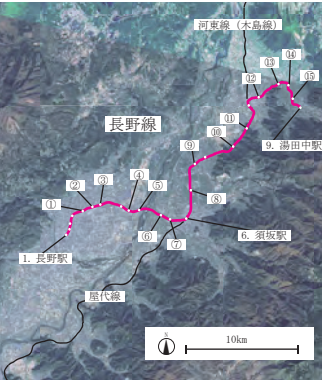


図 1：長野電鉄路線図

表 1：無人化された駅

番号	駅名	駅員	無人化	開業日	所在地
1	長野	○	-	1928. 6. 24	長野市
2	市役所前				
3	篠田				
4	善光寺下				
(1)	本郷	●	2021. 7. 1	1928. 6. 28	長野市
(2)	堀原	○	2021. 7. 1		
5	信濃吉田				
(3)	信濃吉田				
(4)	付蔵中学校前	●	2019. 10. 1	1985. 3. 14	須坂市
(5)	堀原	●	2019. 10. 1		
(6)	村山	●	2009. 10. 1	1926. 6. 28	
(7)	日野	●			
6	須坂	○		1922. 6. 10	小布施町
(8)	北野原	●	2007. 3. 1		
7	小布施	△	2021. 7. 1	1923. 3. 26	
(9)	都住	●	修繕中	1928. 10. 11	
(10)	佐久	●	1995. 12. 20	1949. 3. 28	中野市
(11)	佐久	●	1970. 12. 30		
8	信州中野	○		1923. 3. 26	
(12)	中野松川	●	2000. 10. 1		
(13)	信濃竹原	●	1995. 12. 20		山ノ内町
(14)	夜間瀬	●	1972. 5. 15	1927. 4. 28	
(15)	上里	●	1970. 12. 30		
9	湯田中	△	2021. 7. 1		

○：有人駅 ●：無人駅 △：一部時間無人駅

とし、より利用者の減少が深刻であり、駅舎の改修など駅構内の活用が困難である終日駅員不在の15駅を調査対象の無人駅とする。

2-3. 調査対象者

無人駅の周辺域について、対象駅の駅舎から歩行距離の範囲内であり周辺地域の特性に関わらず住宅地を含む半径200mとし、周辺域に現在住んでいる方を地域住民とする。本研究のヒアリング対象者はこの地域住民とし、各駅でそれぞれ10名の地域住民の方に対して調査を行った。

2-4. 調査内容

ヒアリング調査では調査対象者の属性と対象無人駅の利用状況、周辺域との関係、地域住民の無人駅に対する意識について把握するためにヒアリング調査¹⁾を行った。現地調査では調査対象とした各無人駅の構内²⁾の空間構成と住民自治により現れる要素³⁾を把握するために行った。

3. 無人駅の住民自治の必要性

3-1. 無人駅の住民自治と役割の調査

無人駅の住民自治の実態と将来期待される無人駅の役割を明らかにするために、長野電鉄と各無人駅の周辺域の住民に対してヒアリング調査をした。長野電鉄への調査⁵⁾では、無人駅の管理は基本的には職員が行わず、各駅で近隣の住民、地区団体、シルバー人材センターや障害者施設等に委託していることが確認できたが、各駅での委託先の情報は開示していなかった。そのため、住民自治の実態については地域住民への駅構内の地管理や活動に関する調査結果から表2にまとめ、管理・活動者（団体）、管理者数、活動内容、認知度⁶⁾から対象駅を分類し表3にまとめた。また無人駅の利用状況に関する調査結果を表4に、駅の利用と住民自治の関係を表5にまとめた。将来期待される無人駅の役割については地域住民への無人駅に今後求めることに関する調査結果から表6にまとめた。

3-2. 住民自治される無人駅の特徴

管理者については、近隣住民による管理が半数以上の8駅で確認することができ、活動内容は除雪や植栽管理が行われている。他に学生利用者が多く駐輪場が整備されていない桐原駅では駐輪場の管理が行われている。近隣住民による管理では、駅舎と住宅が近く雪や植栽といった要素が生活において利便性や安全性に問題が生じ、受動的に管理が発生している場合が多い。一方、植栽活動では夜間瀬駅、都住駅において利便性や安全性のためだけでなく、花壇の設置等、近隣住民が自宅の敷地を越えて自分の庭のように能動的に管理が発生している場合がある。自治会や周辺施設による管理では除雪や植栽管理の他に挨拶運動や駅構内の管理が行われる。除雪では近隣住民と同様で受動的に発生しているが他の活動では能動的であり、特に駅構内に地域の花を植える活動や写真や折り紙、ポスターによる飾り付け等の活動が見られた。無人駅の管理者数は周辺域の学校や介護センターなど

の施設の存在が影響している。

表3：管理・活動より無人駅の分類

分類		計	駅名
管理者	近隣住民	8	桐原駅、朝陽駅、日野駅、北須坂駅、都住駅、延徳駅、信濃竹原駅、夜間瀬駅
	自治会	5	桐原駅、附属中学前駅、柳原駅、桜沢駅、中野松川駅
	周辺施設	4	附属中学前駅、桐原駅、桜沢駅、中野松川駅
管理者数	0	2	本郷駅、村山駅
	1以上	7	桐原駅、北須坂駅、桜沢駅、信濃竹原駅、夜間瀬駅、上条駅
	2以上	7	朝陽駅(2)、附属中学前駅(2)、柳原駅(2)、日野駅(2)、都住駅(2)、延徳駅(2)、中野松川駅(3)
認知度	低(0-3)	6	本郷駅(0)、村山駅(0)、日野駅(1)、北須坂駅(1)、桜沢駅(3)、信濃竹原駅(3)
	中(4-5)	5	桐原駅(4)、朝陽駅(4)、柳原駅(5)、延徳駅(5)、上条駅(4)
	高(6-10)	4	附属中学前駅(6)、都住駅(6)、中野松川駅(9)、夜間瀬駅(6)
活動内容	植栽管理 (地域の花、花・樹木、芝草)	4	桐原駅、都住駅、中野松川駅、夜間瀬駅
	挨拶運動	2	朝陽駅、附属中学前駅
	駅構内管理	7	附属中学前駅、桐原駅、日野駅、都住駅、桜沢駅、中野松川駅、夜間瀬駅
	植栽管理	3	朝陽駅、北須坂駅、延徳駅
	除雪	9	朝陽駅、朝陽駅、附属中学前駅、柳原駅、日野駅、北須坂駅、都住駅、延徳駅、信濃竹原駅

表4：無人駅の利用状況

調査項目	ヒアリング回答内容	該当駅
交通機関としての利用目的	車が使えないとき、買い物や遊び	桜沢駅を除く14駅
	こども無料乗車デー利用	村山駅、北須坂駅、中野松川駅、上条駅
	イベント時利用者増加	桐原駅(わらわ祭り)、中野松川駅(バラ祭り)
交通以外の利用	駅構内施設・設備利用 (自動販売機、ATM、トイレ)	附属中学前駅、日野駅、北須坂駅、都住駅、延徳駅、中野松川駅、夜間瀬駅(計7駅)
	散歩の通り道・休憩利用	朝陽駅、附属中学前駅、日野駅、都住駅、延徳駅、中野松川駅(計6駅)
	駐輪場利用	桐原駅、村山駅、日野駅、北須坂駅、桜沢駅、延徳駅(計6駅)
	乗客が駅舎や電車の写真撮影	朝陽駅、中野松川駅、信濃竹原駅、夜間瀬駅、上条駅(計5駅)

3-3. 地域住民の無人駅の利用と住民自治の関係

地域住民の交通機関として無人駅の利用では利用頻度の減少は窺えたが、積雪の影響など車が使えないときの交通手段として利用されている。またこども無料乗車デー⁷⁾の利用や中野松川駅のイベント時に臨時で特急列車が停車するなど地域に合わせた長野電鉄側の施策も見られた。交通以外の利用では、駅構内施設や設備や駐車場の利用のように目的を持った利用だけでなく、散歩の通り道や休憩利用のように生活に身近な利用がされている駅がある。駅構内施設の利用や散歩の通り道や休憩利用がされる駅と管理・活動の分類による駅の一致率から交通以外の利用と管理者や管理内容の種類には関係は見られない。一方で管理者数や活動内容数が多く、認知度が高いほどこれらの利用がされていることから、無人駅における住民自治が多様化し地域住民への認知されるほど、駅をより生活に身近な存在とし交通以外の役割が生まれている。

表5：無人駅の利用と住民自治の関係

一致した駅が、半数：□ 過半数：□ 全て一致：□

交通以外での駅利用	管理者				管理内容				活動数				認知度					
	近隣住民	自治会	周辺施設		植栽管理 1	駅構内管理 挨拶運動 2	駅構内管理 2	除雪					低	中	高			
駅構内施設・設備利用	5/8	3/5	2/4	0/2	2/6	5/7	3/4	1/2	5/7	2/3	5/9	0/2	0/3	2/3	5/7	2/6	1/5	4/4
散歩の通り道・休憩利用	4/8	4/5	2/4	0/2	0/6	6/7	2/4	2/2	4/7	1/3	5/9	0/2	0/3	2/3	4/7	1/6	2/5	3/4

3-4. 将来期待される無人駅の役割

調査結果から得られた駅に求めることを訪れやすさ、利便性、地域活性化の3つに分類した。訪れやすさでは、駅舎が残ることや駅構内の改修が多く求められている。利便性では、安全性の改善や交通基の維持が求められ、終点の湯田中駅に近い駅で多く求められている。地域活性化では、新規入居者の増加や学生利用の維持など、地域の拠点となることが求められ、学生利用が多い駅や長野駅に近い駅で特に求められている。

3-5. 考察

管理者や活動の種類やそれらの多様性に着目し、明らかになった住民自治の実態と将来期待される無人駅の役割から住民自治の必要性を考察する。調査対象とした多くの駅で訪れやすさが求められている

表2：無人駅の管理・活動

調査項目\駅名	本郷駅	桐原駅	朝陽駅	附属中学前駅	柳原駅	村山駅	日野駅	北須坂駅	都住駅	桜沢駅	延徳駅	中野松川駅	信濃竹原駅	夜間瀬駅	上条駅
管理・活動者（団体）	-	・近隣住民	・近隣住民、 ・朝陽地区住民自治協議会（北郷地区）	・朝陽地区住民自治協議会（南郷地区）、 ・学校関係者	・柳原地区住民自治協議会（アヤマの会） ・介護施設	-	・近隣住民 ・須高少年友の会、須坂園芸高等学校の生徒	・近隣住民	・近隣住民、 ・都住地区コミュニティ推進協議会	・小学校（延徳小学校）	・近隣住民 ・市	・一本木公園 バラの会 ・老人会 ・市	・近隣住民	・近隣住民	・シルバー人材センター
活動内容	-	・除雪、 駐輪場整備 植栽管理	・除雪 ・挨拶運動（6月、9月）	・挨拶運動、 駅構内管理（置き傘）、 ・除雪	・植栽管理（地域の花） 駅構内管理（飾り） ・除雪	-	・除雪 ・駅構内管理（待合ベンキ塗り）	・除雪、 植栽管理	・植栽管理（花、植木） ・除雪、 駅構内管理（滑り止め）	・駅構内管理（ポスター）	・除雪、 植栽管理 ・広場管理	・植栽管理（地域の花） ・駅構内管理（清掃） ・広場管理	・除雪	・植栽管理（花壇）、 駅構内管理（飾り、清掃）、 除雪	・除雪
地域住民の住民自治の認知度	0	4	4	6	5	0	1	1	6	2	5	9	2	6	4

表 6：無人駅に求めること

分類	調査項目\駅名	本郷駅	桐原駅	朝陽駅	柳原駅	村山駅	日野駅	北須坂駅	都住駅	桜沢駅	延徳駅	中野松川駅	信濃竹原駅	夜間瀬駅	上条駅	計
訪れやすさ	駅構内の改善、寄りやすく、広く	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
	駅舎が残って欲しい		1	1	1	1						1	1			6
	周辺に大きな建物が建たないで欲しい					1	1		1		1	1			1	6
	動線の改善						1	1	1	1						4
	小計	1	2	2	1	1	3	3	2	3	2	2	3	0	2	-
利便性	安全性の改善	1	1	1			1	1	1	1	1	1		1	1	12
	交通機能のために、生活のため		1		1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
	待合室の改善、綺麗さ	1			1	1	1		1	1	1	1	1		1	7
	近隣による管理が続いて欲しい			1	1				1			1	1	1		6
	トイレ、駐輪場、駐車場の改善								1							1
	小計	2	2	2	2	2	2	2	4	3	2	3	2	3	3	-
地域活性化	新規入居者増加のための拠点性		1	1	1	1		1	1		1		1	1	1	11
	学生の利用の維持	1	1	1	1		1	1		1		1		1		9
	商業の維持、活性化のための拠点性	1	1	1	1	1								1		6
	駅舎の改善や活用	1	1	1		1							1			5
	地域のイベントの集客の維持		1									1				2
	小計	3	5	4	2	2	2	2	1	1	1	2	2	3	1	-
合計		6	9	8	5	5	7	7	6	8	6	5	7	7	6	-

ことから駅の周辺域の住民は交通以外でも駅を利用したいという意識があることが窺えた。そのため、駅の利用と住民自治の関係の調査結果から訪れやすさを求める無人駅では住民自治の多様化が必要であると考えられる。長野電鉄の駅の中でも少子高齢化の影響が大きい中野市や山ノ内町の無人駅では、利便性を駅に求める特徴が見られた。そのため利便性を求める沿線利用者の高齢化が進む地域では、より快適な駅にするために受動的な管理に留まらず、能動的な住民自治が必要であると考えられる。交通利用者が継続している駅では地域活性化の役割を無人駅求めている。無人駅が拠点となって新規入居者の増加や商業の発展する必要がある。そのために住民自治が多様化し能動的に管理・活動することで訪れたさや利便性を向上させることが無人駅に魅力の創出へとつながると考えられる。

4. 無人駅の空間特性が印象評価に与える影響

4-1. 無人駅の空間特性と印象評価の調査

地域住民の無人駅の印象評価と住民自治との関係、無人駅の空間特性と住民自治との関係を明らかにするために、ヒアリング調査と各無人駅構内の現地調査をした。地域住民の無人駅の印象についてのヒアリング調査結果を分析⁽⁷⁾するため、住民自治の要因から得られた評価を抽出し、その評価理由から公共性、利便性、地域性の理由カテゴリへと分類したものを表7にまとめた。また、各無人駅の印象評価と住民自治から空間構成に現れる要素を図2に記した。

4-2. 無人駅への印象評価と住民自治の関係

住民自治が要因である地元住民の無人駅の印象は、公共性、利便性、地域性の有無から評価される。要因となった住民自治は植栽管理と駅構内の管理、周辺域における住民自治に関わる案内の設置の3つであった。植栽管理は綺麗に整備されていることが駅を訪れたときの気持ちよさなど印象に影響し、散歩や休憩利用など駅構内に対し訪れやすさを感じさせることで公共性を生じさせる。また、地域の花⁽⁸⁾

が植えることで駅に地域性を生じさせている。駅構内の管理では駅舎の前のスペースや待合室の綺麗さの維持やすだれなどの設置は居心地の良さを感じさせることで利便性を向上させ、また散歩や休憩の利用を促すことで公共性を生じさせる。また地域の景色の写真や折り紙やポスターの展示など駅構内に地域特有のものが存在することで地域性を高める。地域のイベントや観光、商業施設や学校の広告・案内は訪者や利用者の維持や増加に影響するため、駅構内に周辺域の賑わいを創出する

4-3 無人駅の空間特性と住民自治の関係

駅舎前のスペースでは、植栽管理のうち自治体や近隣住民による能動的な管理が4つ駅構内で現れ、その全ての駅で駅舎前のスペースでの地域住民同士の交流が確認された。そのため能動的な植栽管理は駅構内に交流をもたらしている。待合室では、住民自治の要素が集中している駅が多いが信濃竹原駅と上条駅では確認できず、それらの駅では共に駅構内全体で住民自治の要素は少なかった。また駅構内の至る所で周辺域の要素は確認できた。周辺域の要素の量で比較すると中野松川駅、桐原駅の順に多く、共通点として地域の祭りの存在で共に駅構内にその広告が設置されている。地域の魅力と駅構内の広告や案内の数に関係が見られた。

4-4. 考察

各駅での印象評価を比較し共通点に着目し、明らかになった地域住民の無人駅の印象評価と住民自治との関係、無人駅の空間特性と住民自治との関係より住民自治から駅の印象評価を高める可能性を考察する。15駅での比較から中野松川駅、柳原駅、夜間瀬駅は印象評価が高く、これらの共通点は駅舎前のスペースで能動的に植栽管理が行われ交流をもたらしていることである。一方で同様に能動的な植栽管理が行われている都住駅は植栽が荒れているという評価もされ駅の評価が高くない。これは能動的に行われている管理が一部であり、住民自治が駅構内全体に及んでいないためであると考えられる。そのため植栽管理を駅舎の前に能動的に行い、また全体の植栽も管理することで公共性がもたらされ駅の印象評価が高まると考察する。印象良いとする評価が0である駅は日野駅、信濃竹原駅、上条駅の3駅であり、これらの共通点は住民自治の要素が少ないことである。住民自治の要素は待合室に集中することを明らかにしたが、これらの3駅で要素が少ない要因として駅舎が大部分が閉鎖されていることや駅舎ではなく簡易的な待合室のみであるため住民自治の要素が集まりやすい待合室が小規模であることが挙げられる。そのため待合室への管理や活動の住民自治がすることで印象を良いとする評価を高められると考えられる。

表 7：無人駅の印象

要因	評価	評価理由	理由カテゴリ
植栽管理がある	○植栽が綺麗	前を通るとき気持ちが良い	○公共性
駅構内管理がある	○待合室の居心地が良い	綺麗にされていて休憩に利用できる	
駅構内管理がある	○駅前のスペースの居心地が良い	交流が生まれる	
駅構内管理がある	○待合室の居心地が良い	交流が生まれる	
駅構内管理がある	○広場の利用	周囲に遊び場や散歩できるところがない	○利便性
駅構内管理がある	○待合室の居心地が良い	電車を待つとき過ごしやすい	
駅構内管理がある	○除雪されている	ホームまでの道が通りやすい	
駅構内管理がある	○滑り止めが設置されている	安全性が上がるから	
駅構内管理がある	○駐車場が利用しやすい	除雪がされている	○地域性
植栽管理がある	○地域の花が植えられている	地域の特徴が分かりやすい	
駅構内管理がある	○待合室に地域の特徴がある	地域の特徴が分かりやすい	
案内の設置がある	○地域のイベント・観光情報がある	イベントの存続、来訪者の増加	
案内の設置がある	○周辺の案内がある	周辺の商業、学生利用の維持につながる	○公共性
植栽管理がない	×植栽が荒れている	気軽に寄りづらい	
駅構内管理がない	×駅前スペースの居心地が悪い	清掃されていない、整備されていない	
駅構内管理がない	×広場整備不足	植栽が荒れている、清掃されていない	
植栽管理がない	×植栽が荒れている	電車利用時、通りづらい	○利便性
駅構内管理がない	×待合室の居心地が悪い	掃除されていない	
駅構内管理がない	×駅前スペースの居心地が悪い	除雪されていない、自転車整理不備	○地域性
駅構内管理がない	×待合室の居心地が悪い	ベンチがあるだけで何もない	

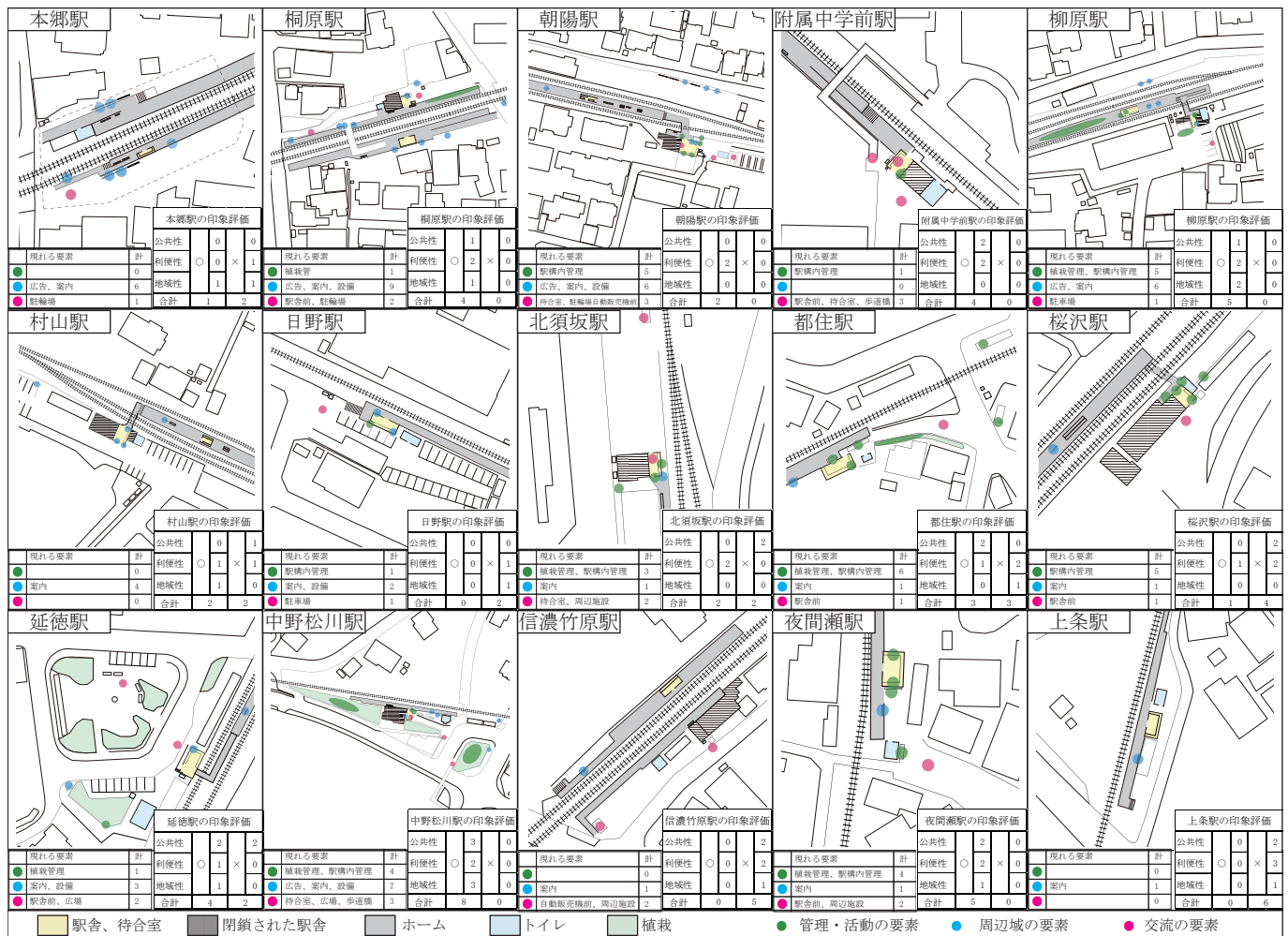


図2：無人駅の空間構成と印象評価

5. 結論

5-1. まとめ

3章では無人駅の住民実態を明らかにし管理者数や活動内容数が多く、認知度が高いほど無人駅における住民自治が多様化し地域住民への認知されるほど、駅をより生活に身近な存在とし交通以外の役割が生まれていることを明らかにした。また、将来期待される無人駅の役割が訪れやすさ、利便性の向上、地域活性化の拠点となることであり、これらの役割を無人駅にもたすためには住民自治が多様化し能動的に管理・活動することで訪れたさや利便性を向上させ、無人駅に魅力の創出することであると考察した。

4章では無人駅の住民自治が訪れたときの気持ちよさや居心地の良さなど印象に影響することで利便性を向上や、散歩や休憩の利用を促すことで公共性を生じさせ、さらに駅構内に周辺域の賑わいを創出することを明らかにした。また住民自治の要素が駅構内へ現れることで駅の印象評価に影響することを明らかにし、能動的な住民自治が駅舎前や待合室に行われることで公共性がもたらされ駅の印象評価が高まると考察した。

5-2. 今後の展望

本研究では、長野電鉄の15の無人駅を対象に周辺域の住民や無人駅の空間特性に対しヒアリング調査や現地調査を行うことで住民自治の実態と無人駅に与える影響を明らかにした。しかし、来訪者の存在や周辺地域に対する影響については対象を広範囲に研究を進める

必要がある。また、その他の地方鉄道を対象にして研究進めることで今回の研究が地域性によるものでないを明らかにする必要がある。

【注】

- 1) 駅舎内に小布施駅では商業施設、湯田中駅では日帰り入浴施設に隣接し旧駅舎がギャラリーや休憩施設として活用されている
- 2) ヒアリング調査内容
 - ・属性調査 性別、年齢、職業（個人商店、通勤、住宅）、居住場所
 - ・利用状況について 対象駅の利用頻度と目的、交通以外の利用
 - ・周辺域との関係性について 対象駅構内の管理や活動、地域住民の交流、交流した場所
 - ・無人駅に今後求めることについて
 - ・無人駅の実態について 印象とその理由
- 3) 無人駅の駅構内に駅舎、待合室、ホーム、トイレに加え、周辺設備（自動販売機など）、駅前広場、駐車場、駐輪場が併設する場合はこれらを含むものとする。
- 4) 住民自治の管理・活動により存在するもの、周辺域の情報が分かるもの、地域住民の交流が生まれる場所を住民自治により現れる要素とし、現地調査により把握した。
- 5) 長野駅、須坂駅職員と長野電鉄お客様センターに対し、無人駅の管理について調査した。
- 6) ヒアリング調査対象とした10人の内、住民自治の存在を認知していた人数
- 7) 長野電鉄が月に2回ほど行う、こども（小学生）の乗車料金が無料となる日
- 8) 柳原駅でアヤメの花、中野松川駅でバラの植栽が見られた。

【参考文献】

- (1) 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障害当事者団体・国土交通省の意見交換会 (https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr2_000017.html)
- (2) 国土交通省：地域鉄道対策 (https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000002.html)
- (3) 北村隆一：鉄道でまちづくりー豊かな公共領域がつくる賑わいー，学芸出版社，pp131-153
- (4) 無人駅に人が戻ってきた… J R 姫新線で進む「全国初」の駅再生，神戸新聞 NEXT，2022-7-13，<https://www.kobe-np.co.jp/news/himeji/202207/0015464332.shtml>（アクセス日：2023/1/27）
- (5) 伊藤はるな，鈴木 毅，地方路線における無人駅を使った新たな地域の場の運営に関する研究，日本建築学会近畿支部研究報告集，計画系，2021，61，133-136
- (6) 仲川 ゆり，ローカル駅の活用に関する調査研究，東日本旅客鉄道総合企画本部技術企画部，2008，(24)，69-72
- (7) 今尾恵介：長野電鉄百年訪探 公文書・報道・記憶でたどる地方私鉄の歴史，信濃毎日新聞社
- (8) 日本建築学会：住まいと街をつくるための調査デザインーインタビュー／アンケート／心理実験の手引きー，オーム社，p38-40