全国の無人駅の立地傾向と利活用用途の関係
ーJR九州久大本線豊後森駅をケーススタディとしてー

○芦刈翼 *　姫野由香 **　林成峻 ***　松島大真 ****
* 大分大学大学院理工学研究科博士前期課程
** 九州大学大学院芸術工学研究院・准教授　博士（工学）
*** 大分大学大学院工学研究科博士後期課程
**** 九州旅客鉄道株式会社

1. 研究の背景と目的

全国

少子高齢化
モータリゼーションの進展 ▶ 利用者の減少 ▶ 経営合理化による駅の無人化 ▶ **安全性・利便性**の低下

国土交通省は,**「駅の安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」**を策定し,
鉄道事業者が鉄道駅を無人化するにあたって考慮すべき事項や先進事例を提示している[1)]

鉄道事業者は,切符販売業務等を自治体等に委託する簡易委託化や,地元企業と連携し,駅舎を利活用することで,**安全性や利便性を維持**[2)3)]するだけでなく**地域の賑わいづくり**にも貢献している

既往研究

鉄道事業者を限定し,駅舎利活用の実態と地域への影響や,その課題を明らかにしている[4)5)]

全国の無人駅2352駅を対象に,① **「法定計画」**と駅舎利活用の関係性を明らかにする
次に② **「周辺施設」**及び,**「鉄道利用」**の状況から無人駅を類型化することで
無人駅が立地する地域の状況に即した**駅舎利活用用途の傾向**を明らかにする

1)国土交通省（2022.7）「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr2_000017.html（2026/03/13最終閲覧）
2)九州旅客鉄道株式会社「JR駅無人駅化巡る裁判」https://tosonline.jp/news/20230803/00000004.html（2026/03/13最終閲覧）
3)日本郵便株式会社,東日本旅客鉄道株式会社（2020.7）「内房線江見駅における郵便局窓口業務と駅窓口業務の一体運営の開始」https://www.jreast.co.jp/press/2020/20200709_ho01.pdf（2026/03/13最終閲覧）
4)山下香織,山崎寿一(2010)「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」日本建築学会近畿支部研究発表会
5)永井鷹一郎,中島直人（2023）「駅員無配置化によって生じた地方駅本屋遊休スペースの活用実態」東京大学大学院都市工学専攻修士論文梗概集

2. 研究の方法

表1　駅機能に関する調査項目

位置付け	番号	項目	出典	使用データ年度
都市計画法	1	都市計画策定の有無	国土数値情報	2020 (1)
	2	市街化区域		2020
	3	市街化調整区域		2020
	4	非線引き地区		2020
都市再生特別措置法	5	立地適正化計画策定の有無	国土数値情報	2024
	6	都市機能誘導区域		2024
	7	居住誘導区域のみ		2024
	8	誘導範囲外		2024
周辺施設 生活施設	9	学校	国土数値情報	2023 (2)
	10	公的施設		2013
	11	郵便局		2013
	12	福祉施設		2023
	13	医療機関		2020
	14	都市公園		2022
	15	鉱業・採石業・砂利採取業	経済センサス活動調査	2021
	16	建設業		2021
	17	製造業		2021
	18	電気・ガス・熱供給・水道業		2021
	19	情報通信業		2021
	20	卸売業・小売業		2021
	21	金融業・保険業		2021
	22	不動産業・物品賃貸業		2021
	23	学術研究・専門・技術サービス業		2021
	24	生活関連サービス業・娯楽業		2021
	25	サービス業（他に分類されないもの）		2021
周辺施設 観光施設	26	宿泊業・飲食サービス業		2021
	27	文化施設	国土数値情報	2013
	28	観光資源数		2014
鉄道利用	29	鉄道運行本数	鉄道事業者HP	2024
	30	バス路線数	国土数値情報	2022
	31	バス停数		2023
	32	人口	国勢調査	2020
	33	高齢化率		2020
	34	従業者数	経済センサス活動調査	2021

「無人駅」「駅舎利活用」の定義

無人駅：国土交通省の資料（表2）による無人駅のうち**駅舎があるもの**
駅舎利活用：駅舎に残存する駅事務室等の遊休スペースに飲食店や図書館等を併設すること

表2　国土交通省による無人駅の定義

有人・無人の判別	営業形態	判断基準
無人駅	終日無人駅	駅員が終日不在,券売機や精算機等の駅業務機器はほとんど設置されていない
		運賃の収受,精算は集札箱または車内で行う
	簡易委託駅	切符の販売等を自治体,民間事業者に委託している
有人駅	業務委託駅	業務委託会社（多くの場合が子会社）の社員で運営している
	直営駅	寺社の駅員で運営している

研究対象とする無人駅

全国の無人駅率：48.2%[7)] JR6社の無人駅率：71.0%[8)]
多様な地域で無人駅利活用に取り組んでいるJR6社が管轄する**無人駅2352駅**を研究対象とする

(1)　「都市計画法」「都市再生特別措置法」

ArcGISの空間結合機能を利用し,鉄道駅（ポイント）がどの計画区域（ポリゴン）に重なっているかを集計した

(2)　「周辺施設」「鉄道利用状況（鉄道運行本数以外）」

鉄道駅から半径500mを調査範囲とした[注1)]
ArcGISを用いて範囲内の人口等（メッシュ）を面積按分し,施設（ポイント）や路線（ライン）をエリア内集計した

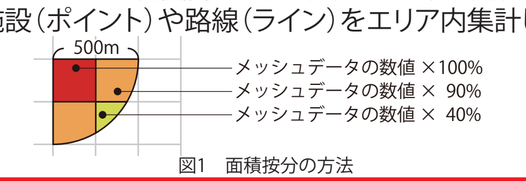


図1　面積按分の方法

注1)調査範囲は,駅周辺の土地利用により無人駅を類型化している三寺ら9)の既往研究,立地適正化計画における徒歩圏10),隣駅と調査範囲が重複すると本来の立地特性が反映されないことを考慮して無人駅から半径500mに設定
6)国土交通省（2022.6）「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン策定の経緯」https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001491832.pdf（2026/03/13最終閲覧）
7)国土交通省（2022.11）「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関する章が当事者団体・鉄道事業者・国土交通省の意見交換会」https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001371424.pdf（2026/03/13最終閲覧）
8)国土交通省(2022)「移動円滑化取組報告書」https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000320.html（2026/03/13最終閲覧）
9)三寺潤,本多義明(2004)「地方鉄道再生のための駅周辺地区の評価と整備方策に関する研究」日本都市計画学会 都市計画論文集 No.39-3
10)国土交通省（2026.1）「都市構造の評価に関するハンドブック（改定版）」https://www.mlit.go.jp/common/001104012.pdf（2026/03/13最終閲覧）

3. 法定計画と駅舎の利活用傾向

無人駅が持つ**拠点性と駅舎利活用の関係性**を明らかにするため,**都市計画と立地適正化計画**の区域ごとに無人駅数や駅舎利活用数,用途を整理し,表3に示す

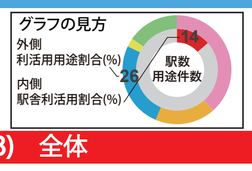
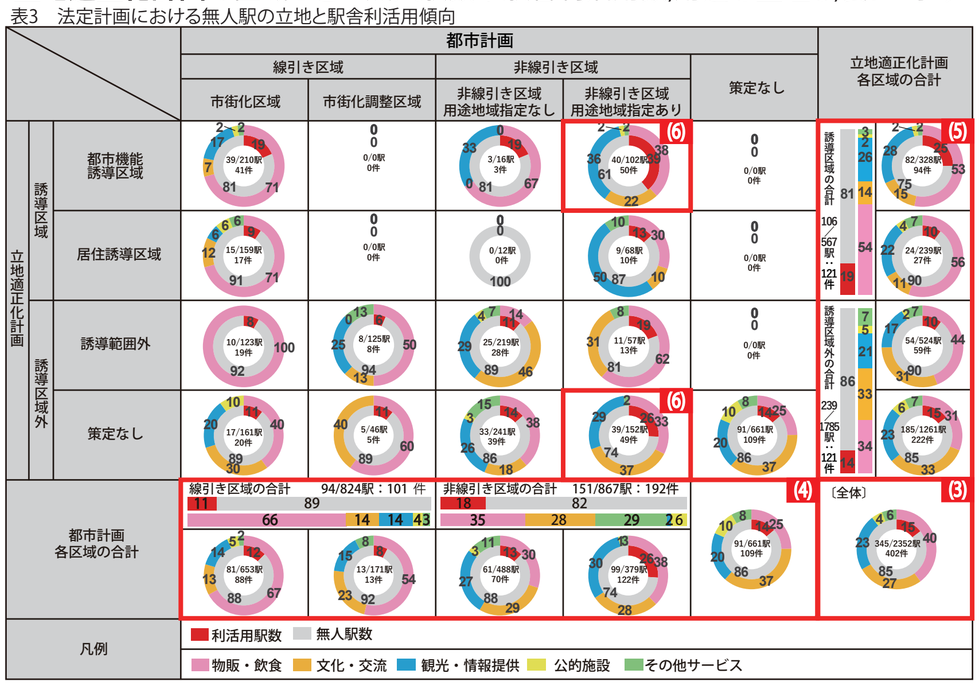


表3　法定計画における無人駅の立地と駅舎利活用傾向



(3)　全体

【利活用駅数】
345/2352駅（15%）
⇒**全国的に利活用は進んでいない**
【利活用用途】
物販・飲食が40%
⇒**物販・飲食**の用途が採用されやすい

(4)　都市計画各区域の合計

【線引き区域】
飲食・物販が66%と突出
【非線引き地区】
用途ごとの割合が同程度
⇒**一定の人口が集積し,開発規制**が設けられた地域では飲食・物販の利活用が進んでいる

(5)　立地適正化計画各区域の合計

【都市機能誘導区域,居住誘導区域】
飲食・物販が66%と突出
【誘導範囲外,立地適正化計画策定なし】
文化・交流が35%,飲食・物販が28%と同程度
⇒中心市街地から離れるほど,**文化・交流が増加**

(6)　非線引き地区用途地域指定あり

【非線引き地区用途地域指定あり×都市機能誘導区域】
利活用割合が39%と**最も高く**,飲食・物販が38%と突出
【非線引き地区用途地域指定あり×立地適正化計画策定なし】
利活用割合が26%と高く,文化・交流が37%と最も高い
⇒利活用用途と**周辺施設との関係性**が示唆される

全国的に**駅舎利活用は進んでいない**現状にあり,利活用用途は**「物販・飲食」**が最も採用されやすい
中心市街地では**「飲食・物販」が多く**、中心市街地から離れるほど,**「文化・交流」が増加**
利活用が最も進む区域：（都市計画）**非線引き区域用途地域指定あり**×（立地適正化計画）**都市機能誘導区域**

用途分類

「物販・飲食」

図2　筑後吉井駅　カフェ

「観光・情報提供」

図3　杵築駅　観光案内所[11)]

「文化・交流」

図4　日南駅　交流空間[12)]

「公的施設」

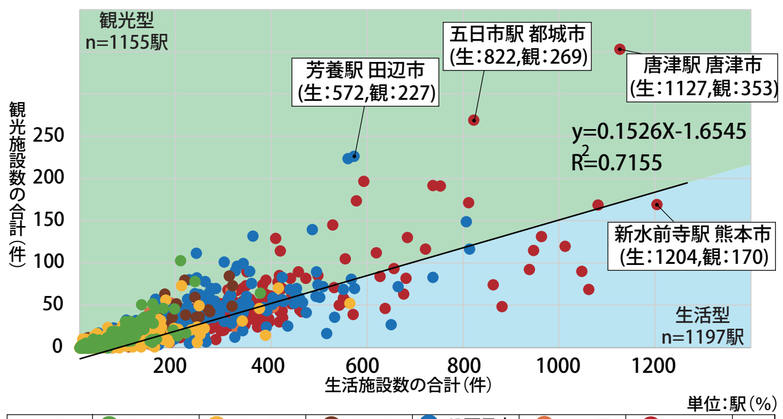
図5　湯平駅　郵便局[11)]

「その他サービス」

図6　今津駅　福祉施設[11)]

11)そらみち見聞録https://soramichi.sakura.ne.jp/index.shtml（2026/03/13最終閲覧）
12)国土交通省(2022)「令和６年度民間提案型官民連携モデリング事業 シーズ提案書（民間事業者）」https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001737034.pdf（2026/03/13最終閲覧）

4.「周辺施設」と「鉄道利用状況」に基づく無人駅の類型化



X 軸を生活施設数,Y 軸を観光施設数として無人駅2352 駅をプロットし, JR6 社を色分けした散布図を図7 に示す

(7)　「生活型」「観光型」の無人駅比率

JR東日本,JR東海,JR西日本,JR四国では,「生活型」「観光型」がほぼ同等の比率
JR北海道では「観光型」が６割を超え,
JR九州では「生活型」が６割を超える

単位：駅（%）

凡例	JR北海道	JR東日本	JR東海	JR西日本	JR四国	JR九州	合計
無人駅数	235	588	236	788	147	358 (7)	2352
生活型	84(36)	277(47)	111(47)	410(52)	82(56)	233(65)	1197
観光型	151(64)	311(53)	125(53)	378(48)	65(44)	125(35)	1155
平均施設数	48	44	72	103	80	241 (8)	

図7　生活施設数と観光施設数による無人駅の散布図

(8)　1 駅あたりの平均施設数

JR 九州が平均241施設と他の会社に比べて大きな値を示す
⇒JR 九州は,周辺施設が多く,**鉄道重要が高い駅の無人化**にも着手し,安全性や利便性を維持するべきであることから,**駅舎利活用の必要性**が高い

表4　主成分分析とクラスター分析の結果

MSA		0.756	
バートレット検定		approkx x2	10099.606
		自由度(df)	21
		有意確率	<.001
変数		主成分	
		第1主成分	第2主成分
		鉄道利用の活発性	交通結節点機能の充実性
人口		(9) 0.908	-0.014
鉄道運行本数		0.887	-0.140
事業所数		0.729	0.202
従業者数		0.712	0.061
高齢化率		-0.653	0.057
バス停数		-0.024	(10) 0.983
バス路線数		0.001	0.971
固有値		3.680	1.368
寄与率		52.60%	19.50%
累積寄与率		52.60%	72.10%
クラスター1	都市沿線の通勤・通学駅	(11) 0.238	1.138
クラスター2	利用が少ない郊外立地駅	(12) -0.524	-0.563
クラスター3	郊外の地域拠点駅	(13) 1.774	0.185

無人駅2352 駅の「鉄道利用」の特性を説明する共通因子を抽出するため,主成分分析を行い,得られた主成分得点を用いてクラスター分析を行う
これら分析の結果を表4に示す

(9)　第 1 主成分

「人口」「鉄道運行本数」「事業所数」が正の影響を示す
⇒**「鉄道利用の活発性」**と解釈

(10)　第 2 主成分

「バス停数」「バス路線数」が正の影響を示す
⇒**「交通結節機能の充実性」**と解釈

(11)　クラスター 1 (n=635)

【鉄道利用の活発性】
正の値を示す
【交通結節機能の充実性】
他に比べ大きな正の値を示す
⇒**「都市沿線の通勤・通学駅」**

(12)　クラスター 2 (n=1391)

【鉄道利用の活発性】
負の値を示す
【交通結節機能の充実性】
負の値を示す
⇒**「鉄道利用が少ない郊外立地駅」**

(13)　クラスター 3 (n=326)

【鉄道利用の活発性】
他に比べ大きな正の値を示す
【交通結節機能の充実性】
正の値を示す
⇒**「郊外の地域拠点駅」**

表5　「周辺施設」と「鉄道利用」のクロス集計と利活用傾向

周辺施設 / 鉄道利用	生活型 駅数	利活用件数	利活用用途	用途数	観光型 駅数	利活用件数	利活用用途	用途数	合計 駅数	利活用件数	利活用用途	用途数
都市沿線の通勤・通学利用駅	410	76 (19%)	物販・飲食	34(36)	(15) 225	62 (28%)	物販・飲食	28(38)	635	138 (22%)	物販・飲食	62(37)
			観光・情報提供	24(25)			観光・情報提供	25(34)			観光・情報提供	49(29)
			文化・交流	26(27)			文化・交流	17(23)			文化・交流	43(26)
			公的施設	8(8)			公的施設	2(3)			公的施設	10(6)
			その他サービス	3(3)			その他サービス	1(1)			その他サービス	4(2)
利用が少ない郊外立地駅	561	60 (11%)	物販・飲食	21(30)	830	100 (12%)	物販・飲食	35(31)	1391	160 (12%)	物販・飲食	56(31)
			観光・情報提供	14(20)			観光・情報提供	25(22)			観光・情報提供	39(21)
			文化・交流	29(41)			文化・交流	33(29)			文化・交流	62(34)
			公的施設	6(9)			公的施設	9(8)			公的施設	15(8)
			その他サービス	0(0)			その他サービス	10(9)			その他サービス	10(5)
郊外の地域拠点駅	226	24 (11%)	物販・飲食	21(88)	100	23 (23%)	物販・飲食	20(87)	326	47 (14%)	物販・飲食	41(87)
			観光・情報提供	0(0)			観光・情報提供	2(9)			観光・情報提供	2(4)
			文化・交流	1(4)			文化・交流	1(4)			文化・交流	2(4)
			公的施設	0(0)			公的施設	0(0)			公的施設	0(0)
			その他サービス	2(8)			その他サービス	0(0)			その他サービス	2(4)
合計	(14) 1197	160 (13%)	物販・飲食	76(40)	1155	185 (16%)	物販・飲食	83(40)	2352	345 (15%)	物販・飲食	159(40)
			観光・情報提供	38(20)			観光・情報提供	52(25)			観光・情報提供	90(23)
			文化・交流	56(30)			文化・交流	51(25)			文化・交流	107(27)
			公的施設	14(7)			公的施設	11(5)			公的施設	25(6)
			その他サービス	5(3)			その他サービス	11(5)			その他サービス	16(4)

「周辺施設」による無人駅の類型と「鉄道利用」による無人駅の類型をクロス集計する

(14)　生活型・観光型の傾向

「生活型」は飲食・物販の次に**文化・交流**の用途が多い
「観光型」は飲食・物販の次に**観光・情報提供**の用途が多い

(15)　観光型 ×都市沿線の通勤・通学駅

利活用件数が他に比べて62件（28%）と**最も高く**,飲食・物販と観光・情報提供が同程度

JR九州では**鉄道需要が高い駅の無人化**にも着手し,**駅舎利活用の必要性が高い**
駅舎利活用が最も進む状況：（周辺施設）**観光型**×（鉄道利用状況）**都市沿線の通勤・通学駅**

5. JR 九州豊後森駅でのケーススタディ

JR九州は,周辺施設が多く,駅舎利活用による安全性,利便性維持の必要性や,利活用可能性が高いため,JR九州の無人駅に注目した

利活用可能生の高い駅の選定

・観光列車の有無
・非線引き区域用途地域指定有あり ×都市機能誘導区域
・観光型×都市沿線の通勤通学駅
以上の条件で選定
⇒**豊後森駅（久大本線）**のみ該当

豊後森駅の位置づけ

玖珠町は都市の求心性の弱さや,急峻な地形状況から,区域区分なし
【都市計画マスタープラン】
公共交通機関としての位置づけのみ
【立地適正化計画】
豊後森駅の明確な位置づけなし

本研究で明らかにした駅舎利活用傾向の実証可能性を検証するため,豊後森駅利活用ワークショップを行い,ワークショップの成果物を図8に示す

図8　ワークショップ成果物

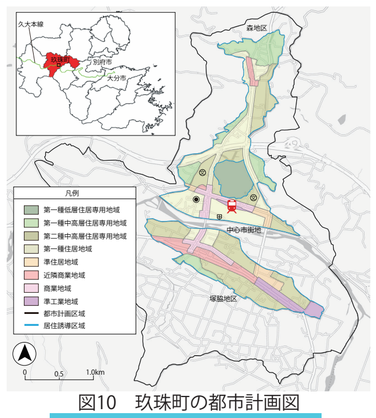


図10　玖珠町の都市計画図

ワークショップ参加者

・玖珠町観光協会事務局長
・玖珠町商工会会員
・玖珠町企画商工観光政策課課長
・玖珠郡医師会事務局長

ワークショップの内容

・豊後森駅と同じ状況下の駅舎利活用事例紹介
・これまでのイベント実績
・駅周辺の課題
・利活用担い手の提案
・利活用提案

図10　豊後森駅内でのワークショップの様子

利活用用途・体制

豊後森駅周辺には自店舗を持たずイベント時にスペースを借りて出店する事業者が確認できた
しかし,**賃料や改修費,店舗運営に対する見通しが立たない**ことが,利活用が進まない原因と考えられる
そこで,賃料などの懸念点を払拭し,店舗を持たない事業者が**チャレンジショップ形式で出店**できる
駅舎内に利用時間を設定して貸し出すシェアスペースの設置を提案する
また,駅舎利活用の段階を設けることで,自治体や鉄道事業者は,**駅舎改修や設備投資の見通し**が立てやすく,担い手は**駅周辺の商業機能の需要**も確認でき,日常的な駅舎利活用や,駅の拠点性創出につながると考える

既存スペースの活用
・既存のイベントと協働（JAZZ コンサート , マルシェ）
・駅舎や駅前広場を活用
・出店者の収集（低額の参加料徴収）

自治体による動き
・利活用の管理者の配置（観光協会 , 地域おこし協力隊）
・自治体による豊後森駅の位置付けを明確化
・利活用主体となる担い手の増加

駅舎改修・設備投資
・駅舎利活用に向けた体制構築（事業スキームの確立）
・観光案内所とシェアスペースの統合
・豊後森駅の拠点性向上
・日常的な拠点形成

6. 総括

【利活用が進む駅の状況】
（都市計画）**非線引き区域用途地域指定あり**×（立地適正化計画）**都市機能誘導区域**
（周辺施設）**観光型**×（鉄道利用）**都市沿線の通勤・通学駅**

【豊後森駅での利活用用途・体制】
ワークショップや今後の利活用の見通しを踏まえて,**駅舎内に利用時間を設定して貸し出すシェアスペースの設置**を提案
駅舎管理者や活用の担い手が駅舎改修の見通しや需要を把握できるように**駅舎利活用に段階的を設ける**ことを提案