研究助成実施報告書

助成実施年度	2021 年度
研究課題（タイトル）	地域拠点に資する簡易委託駅の管理運営に関する研究
研究者名※	石原 凌河
所属組織※	龍谷大学 政策学部政策学科 准教授
研究種別	研究助成
研究分野	都市計画、都市景観
助成金額	111 万円
発表論文等	

※研究者名、所属組織は申請当時の名称となります。

() は、報告書提出時所属先。

大林財団 2021 年度研究助成実施報告書

所属機関名 龍谷大学
申請者氏名 石原凌河

研究課題	地域拠点に資する簡易委託駅の管理運営に関する研究
<p>(概要)</p> <p>本研究では、西日本にある簡易委託駅計 28 駅を事例として、簡易委託契約の詳細と簡易委託駅の管理運営の特徴について明らかにした。その結果、以下の知見を得ることができた。</p> <ul style="list-style-type: none">・簡易委託駅では多様な外部団体が鉄道駅の業務を担っていることが明らかとなった。・簡易委託駅の多くは、個人商店や事務所など鉄道とは異なる機能が駅舎内に併設されていることが明らかとなった。・切符の販売業務を委託している外部団体を業種から分類し、その分類ごとに簡易委託駅の管理・委託の詳細と特徴を明らかにすることができた。・簡易委託駅の土地・建物は基礎自治体が所有したり、基礎自治体が駅舎の管理や切符の販売業務を外部団体への委託を働きかけたりするなど鉄道駅の簡易委託化に関しては基礎自治体の関わりが大きいことが示唆された。	

1. 研究の目的
<p>人口減少・少子高齢化やモータリゼーションの進展が相まって地方の鉄道利用者は減少の一途を辿っている。鉄道事業者は、経営合理化の一環として、利用者が少ない鉄道駅の無人化を進めているが、鉄道駅が無人化されることで、治安の悪化や障がい者への安全確保など様々な課題があることが指摘されている。ところで、駅員を配さない完全な無人化ではなく、簡易委託駅と称される切符の販売業務や鉄道駅の管理業務などを地方自治体や地元団体等に委託している鉄道駅が全国各地で散見される。鉄道駅の無人化を選択せずに、鉄道駅と委託先とで契約を行っている要因や、簡易委託駅の実態を解明することで、今後の鉄道駅のあり方を考える上での重要な示唆を与えると考ええる。そもそも鉄道駅は、鉄道の乗降機能だけでなく地域コミュニティの拠点となり得る場所であることから、駅員が存在することで鉄道駅の交流機能の維持・向上や駅周辺の活性化が期待されている。2013 年に交通政策基本法が制定され、2014 年 5 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が成立し、地域の交通は地方自治体が先導になって政策を作る方向が打ち出され、地域住民や地方自治体が交通まちづくりに関与する重要性が高まっていることから、鉄道駅の簡易委託化を推進することで、地域住民や地方自治体が交通まちづくりに関与する機会を創出できると考える。</p> <p>本研究は、西日本の簡易委託駅計 28 駅を事例として、簡易委託契約の詳細と管理運営の特徴について明らかにすることを目的とする。</p>

2. 研究の経過

調査対象駅を選定するにあたって、西日本旅客鉄道株式会社(以下、JR 西日本)管内の地方交通線 25 路線計 438 駅と、西日本にある旧国鉄の地方路線で、現在は第三セクターの路線として指定されている、8 社 9 路線計 108 駅の中から、鉄道要覧を用いて簡易委託駅の有無について判別した。その結果、2021 年 10 月 1 日時点で、546 駅中 71 駅が簡易委託駅であることが明らかとなった。その中で、簡易委託駅数が相対的に多い鉄道路線である、若桜鉄道、JR 木次線、JR 芸備線、JR 小浜線、JR 日豊本線の計 5 路線における簡易委託駅 28 駅を調査対象駅に選定した。

2022 年 5 月 14 日に若桜鉄道、5 月 15 日に JR 木次線、5 月 16 日に JR 芸備線、6 月 14 日に JR 小浜線、2023 年 3 月 2 日に日豊本線の簡易委託駅計 28 駅を対象に現地調査をそれぞれ実施した。各調査では、簡易委託駅の管理運営と委託の実態を明らかにするため、駅舎管理者と切符を販売している団体にそれぞれヒアリング調査を行った。

現地調査の結果を踏まえて、簡易委託駅の切符の販売業務を委託している外部団体を業種から分類するとともに、分類ごとの鉄道駅の管理・委託の詳細と特徴について明らかにした。

3. 研究の成果

(1) 簡易委託駅の委託先の分類

調査対象である簡易委託駅のうち、切符の販売業務を委託している団体の業種を分類した⁽²⁾。その結果、「基礎自治体直接雇用型」(4 駅)、「観光協会型」(5 駅)、「個人商店型」(6 駅)、「市民団体型」(8 駅)、「第三セクター型」(3 駅)、「交通事業者型」(2 駅)の 6 種類に分類できた。基礎自治体だけでなく、観光協会、個人商店、交通事業者など多様な外部団体が簡易委託駅の業務に関わっていることが確認できた。

調査を実施した簡易委託駅の概要として、分類、委託先、窓口営業時間、駅舎併設施設を表 2 にまとめた。調査対象の簡易委託駅全 28 駅中 21 駅で、個人商店、事務所など鉄道業務とは異なる施設が駅舎内に併設されていることが明らかとなった。

(2) 分類別の簡易委託駅の管理・委託の特徴

(a) 基礎自治体直接雇用型

JR 芸備線備後庄原駅は国鉄・JR の OB を切符販売員として直接雇用している。2002 年 4 月 1 日に簡易委託化を開始し、JR 西日本が庄原市に駅舎を無償で譲渡した。駅舎は庄原市が所有しているものの、駅舎の管理業務は庄原市と備北交通とで委託契約を結んでおり、駅舎の管理業務に対しては庄原市から備後交通へ委託料が支払われている。

JR 小浜線三方駅・上中駅・東小浜駅は、駅舎を基礎自治体(若狭町・小浜市)が所有しており、基礎自治体が国鉄・JR の OB を切符販売員として直接雇用している。

JR 三方駅は、国鉄・JR の OB を切符の販売員として若狭町が直接雇用しているものの、駅舎の管理は若狭町社会福祉協議会が行っている。JR 西日本は若狭町へ駅舎を譲渡し、両者間で簡易委託契約を結んでいる。駅舎は若狭町が所有している。若狭町と若狭町社会福祉協議会とで駅舎の管理業務に関する委託契約を結んでいる。

このように、基礎自治体直接雇用型は、駅舎を自治体が所有しており、基礎自治体が国鉄 JR の OB を切符販売員として直接雇用しているなど、基礎自治体が鉄道駅の管理業務の大半を担っ

ている点が特徴的である。

(b) 観光協会型

JR 日豊本線門川駅は門川町観光協会によって駅舎の管理と切符の販売が行われている。1984年11月の無人化の際に、門川町と国鉄とで簡易委託契約を開始した。門川町観光協会は当初は門川町の下部組織であったものの、現在は門川町からは独立した組織となっているため、門川町観光協会とJR九州とで新たに簡易委託契約を結んでいる。駅舎は門川町と門川町商工会が建設し、門川商工会が駅舎を所有している。門川町観光協会は駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。

JR・若桜鉄道郡家駅は八頭町観光協会によって駅舎の管理と切符の販売業務が行われている。JR西日本が駅舎を八頭町へ譲渡した。八頭町は指定管理者制度を用いて、駅舎の管理と切符の販売業務を八頭町観光協会へ委託している。八頭町は豪雪地帯であるため、冬季の積雪時には、八頭町観光協会は八頭町から除雪機を借り受けて駅構内の消雪作業を行っている。

JR芸備線備後西城駅は庄原市が駅舎を所有し、庄原市との委託契約により、西条町観光協会が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。

JR小浜線若狭高浜駅は高浜町が駅舎を所有し、高浜町は指定管理者制度を用いて、駅舎の管理と切符の販売業務を若狭高浜観光協会へ委託している。

このように、観光協会型は、駅舎は基礎自治体が所有しているものの、基礎自治体が委託契約や指定管理者制度などを用いて、駅舎の管理や切符の販売業務を観光協会へ委託している点の特徴的である。

(c) 個人商店型

若桜鉄道安部駅は美容室「ふおーゆー」が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。駅舎は八頭町が所有しているものの、1996年の簡易委託契約の開始当初から駅舎の管理と切符の販売業務は外部団体へ委託している。これまで安部駅を管理していた事業者が撤退し、美容室「ふおーゆー」のオーナーが駅舎の使用許可に関して八頭町へ申し出を行い、八頭町が美容室「ふおーゆー」に対して鉄道施設の使用許可を出したことで、駅舎内で美容室を営むことができた。若桜鉄道からは切符の販売委託がなされている。八頭町からは駅舎管理に関わる委託料は支払われていないものの、駅舎内での美容室の営業に係る賃借料は免除されている。

若桜鉄道丹比駅は美容室「F美容室」が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。当初は別の場所で経営していた「F美容室」のオーナーに対して駅舎内での店舗の開業を八頭町が働きかけ、駅舎内で美容室を開業することとなった。安部駅と同様に、八頭町が「F美容室」に対して鉄道施設の使用許可を出しており、若桜鉄道からは切符の販売業務の委託がなされている。八頭町から駅舎管理に係る委託料は支払われていないものの、駅舎内での美容室の営業に係る賃借料は免除されている。

JR木次線日登駅は駅舎の管理と切符の販売業務を地元の建設会社へ委託している。駅舎内には建設会社の事務所が入っている。駅構内の美化活動は市民団体「日登駅を偲ぶ会」が行っている。JR木次線下久野駅は切符の販売業務を地元の魚屋に委託し、駅舎の管理は市民団体「花ももステーション」が行っている。

JR木次線亀嵩駅は駅舎内に蕎麦屋が併設されている珍しい駅ということで話題性がある他、松本清張作の映画『砂の器』にも登場したことから、地元の利用者のみならず全国から観光客が多

く訪れる駅である。1971年までは直営駅であったが、以降は国鉄が駅舎の管理と切符の販売業務を旧仁多町（現、奥出雲町）へ委託し、旧仁多町が近隣住民へ再委託を行うこととなり、その再委託者として蕎麦屋が名乗りをあげた。1973年に駅事務室を改修して蕎麦屋「扇屋そば」の営業を開始した。駅構内の土地・建物はJR西日本が所有しているものの、JR西日本との協議により、駅構内での蕎麦屋の営業に係る賃借料は免除されている。

JR小浜線加斗駅は美容室「塚本理容」が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。JR西日本と小浜市との間で簡易委託契約が結ばれ、小浜市と塚本理容の間で駅舎管理に関する委託契約が結ばれている。他の個人商店型の駅と同様に、駅舎内での美容室の営業に係る賃借料は免除されている。

このように、個人商店型は、基礎自治体や鉄道事業者が駅舎を所有しており、基礎自治体・鉄道事業者と個人商店間とで簡易委託契約が結ばれている。駅舎の管理に関する委託料は自治体から支払われていないものの、駅舎内での商店の営業に関する賃借料は免除されている点が特徴的である。

(d) 市民団体型

JR木次線出雲大東駅は2005年に新しい駅舎が完成した。それに伴い、駅舎の土地や建物を雲南市が所有することとなり、雲南市が指定管理者制度を用いて、市民団体「つむぎ」に駅舎の管理と切符の販売業務を委託している。市民団体「つむぎ」は2016年4月1日から1期3年間で業務を担っており、同団体による運営は2021年4月時点で3期2年目である。出雲大東駅は交流待合コーナー、簡易郵便局、文化教室、特産品販売所が合築された駅舎である。そのため、切符の販売業務に加え、特産品販売、観光案内、利用促進及び交流拠点事業に関する業務の遂行が定められている。利用促進及び交流拠点事業として、出雲大東駅並びに木次線の利用促進等を図るためのイベントを年4回行うことも定められている。実際に、駅待合室や駅前広場での音楽イベントなどが開催されており、木次線のイベント参加者には特典が提供されている。受託事業以外にも、積極的に自主事業を提案・実施することが求められている。イベントの実施にあたっては、木次線を管轄する木次鉄道部と木次線利活用推進協議会と連携して進められている。出雲大東駅の駅舎の土地や建物は雲南市が所有しているため、指定管理者制度を用いることで、鉄道事業者からの制約を受けずに、駅舎内で比較的自由に事業を実施できる。このように、出雲大東駅の事例から、駅舎を基礎自治体が所有し、指定管理者制度などにより外部団体へ駅舎の管理を委託することで、鉄道駅の交流機能を高めるとともに、鉄道駅の委託者が主導した沿線活性化策を推進できることが示唆される。

JR木次線加茂中駅は雲南市が駅舎を所有し、駅舎の管理と切符の販売業務は市民団体「加茂中駅活性化協議会」に委託されている。

JR小浜線大鳥羽駅はNPO法人「若狭美&B ネット」が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。JR西日本は若狭町に駅舎を譲渡し、JR西日本と若狭町との間で2000年に簡易委託契約が結ばれている。若狭町とNPO法人「若狭美&B ネット」で駅舎の管理に関する委託契約を2006年に結んでいる。若狭町が「若狭美&B ネット」に委託料を支払い、「若狭美&B ネット」は若狭町へ賃借料を支払っている。簡易委託契約の締結当初は上中町が駅舎の管理を行っていたが、2006年から「若狭福井県農業協同組合」（現、JA福井県）が駅舎の管理を行い、2009年からNPO法人「若狭美&B ネット」が駅舎の管理を行っている。

JR 小浜線若狭和田駅・青郷駅は高浜町シルバー人材センターが駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。駅の土地・建物は高浜町が所有しており、指定管理者制度を用いて高浜町が駅舎の管理と切符の販売業務を高浜町シルバー人材センターへ委託している。

JR 日豊本線日出駅・暘谷駅・豊後豊岡駅では、JR 九州の OB で結成されている「JR 友の会」が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。JR 九州と日出町とで簡易委託契約を結び、駅舎は JR 九州から日出町へ譲渡された。日出町と「JR 友の会」との間で駅舎の管理や切符販売に関する委託契約が結ばれている。JR 友の会は日出町から駅舎の管理に関する委託料を JR 友の会に支払っているとともに、JR 九州は「JR 友の会」に清掃費の一部を支援している。

このように、市民団体型は、基礎自治体が駅の土地・建物を所有しているものの、地元の市民団体や NPO 団体によって駅舎の管理や切符の販売業務を委託している点が特徴的である。

(e) 第三セクター型

JR 芸備線甲立駅は、安芸高田市が出資し、安芸高田市体育協会と安芸高田市スポーツ少年団の事務局業務を請負っている第三セクター会社「株式会社こうだ 21」が駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。駅舎は安芸高田市甲田町の観光情報を提供している「インフォメーションセンター甲迎館」との合築となっており、「株式会社こうだ 21」がその施設も含めて一体的に管理を行っている。

JR 木次線出雲三成駅・出雲横田駅も奥出雲町が出資している第三セクター会社「奥出雲振興」が鉄道駅の管理と切符の販売業務を行っている。JR 出雲三成駅の駅舎は、物産販売所「仁多特産市」と「奥出雲町観光案内所」との合築となっており、「奥出雲振興」がそれらの施設を含めて一体的に管理している。

このように、第三セクター型の 3 事例のうち 2 事例では、駅舎が他の用途と合築されており、第三セクター会社が一体的に管理運営を行っている点が特徴的である。

(f) 交通事業者型

JR 芸備線野馳駅の委託契約に関する主体間の関係について図 6 に示している。野馳駅は「妹尾タクシー」によって管理されている。1972 年に国鉄から哲西町（現、新見市）へ駅舎が譲渡され、何代かに渡って地域住民が駅舎の管理を行っていた。「妹尾タクシー」は 2002 年から駅舎の管理と切符の販売業務を行っている。JR 西日本と新見市とで簡易委託契約が結ばれており、駅舎は新見市が所有している。JR 西日本と「妹尾タクシー」は駅舎管理と切符の販売業務に関する委託契約が結ばれており、JR 西日本から「妹尾タクシー」へ委託料が支払われている。一方で、「妹尾タクシー」は新見市へ賃料を払っている。

JR 芸備線小奴可駅は「道後タクシー」が切符の販売業務を行っている。1983 年に国鉄から旧比婆郡東城町へ駅舎が無償譲渡された。同年に、旧東城町と「道後タクシー」とで駅舎の管理と切符の販売業務に関する委託契約が結ばれている。駅舎は「道後タクシー」の事務所が併設されているものの、駅舎内での事務所利用に対する賃借料は発生していない。2005 年の市町村合併を契機に、駅舎の管理と切符の販売業務の委託先が庄原市となり、現在は庄原市との契約により、切符の販売業務のみを庄原市から「道後タクシー」へ委託している。

このように、交通事業者型では、基礎自治体が駅舎を所有しており、切符の販売業務を鉄道とは異なる別の交通事業者が担っている点が特徴的である。

以上のように、簡易委託駅の委託先の分類ごとの簡易委託駅の管理・委託の詳細と特徴について明らかにすることができた。

簡易委託駅は多様な主体が委託先となっていることが明らかとなったものの、鉄道駅の土地・建物は基礎自治体が所有したり、基礎自治体が駅舎の管理や切符の販売業務を外部団体への委託を働きかけたりするなど鉄道駅の簡易委託化に関しては基礎自治体の関わりが大きいことが示唆された。鉄道運行の是非や利用促進について鉄道事業者と沿線自治体とで協議するテーブルが設けられている地域が増えつつあるが、鉄道事業者に鉄道駅の管理を一方的に任せるのではなく、鉄道駅の簡易委託化のように鉄道駅そのものの活性化方策についても鉄道事業者と沿線自治体とで議論の俎上にあげることが必要であると考えられる。

4. 今後の課題

本研究では、西日本における簡易委託駅 28 駅の調査を通じて、簡易委託駅の管理と契約の実態について明らかにすることができたものの、全 28 駅の調査に留まっていることから、簡易委託駅の全容を解明できたとは言い難い。そのため、全国の簡易委託駅の管理や契約の実態について引き続き調査していく必要がある。

また、鉄道駅の簡易委託化を実施・継続するために必要なコスト、鉄道駅の簡易委託化に関する定量的な効果、外部団体へ鉄道駅の管理を委託する上での課題、簡易委託駅での外部団体による鉄道利用者の移動の介助の実態についても詳細に明らかにしていく必要がある。