令和２年度

北近畿地域連携機構研究助成「地域研究プロジェクト」

採択課題　研究成果報告書

研究課題名：**新駅・新愛称による福知山線活性化に関する研究**（略称：**福知山線活性化プロジェクト**）
研究代表者（申請者）：岡本悦司
共同研究者：神谷達夫
研究経費：186,994円

研究成果の概要：

福知山駅と阪神を結ぶ福知山線を活性化させる策として，福知山駅より約1.8kmの堀踏切付近に新駅を設置することを提言した。候補地を調査し，プラットフォームを設置できる空地(JR所有地)と，駅前広場の候補地となる空地を想定し，完成予想の状態をジオラマで再現し公開した。また設置にはどれだけの費用がかかるか，を類似規模の新駅の建設費から推計し，今後の誘致活動の基礎資料を作成した。

１．研究開始当初の背景

JR福知山線は1986年に篠山口駅以南が複線電化されJR宝塚線の愛称で大阪の通勤圏となったが，篠山口駅以北は愛称もなく，また電化はされたものの単線のままで輸送密度は低い。また2005年の事故によるイメージダウンから回復しておらず，その悪影響は事故の発生地のみならず沿線地域全体に及んでいる。よって，新駅設置と新愛称という二つの具体案→路線のイメージ回復→沿線地域全体の活性化が必要と考えた。さらに，福知山公立大学と周辺では学生数や人口の増加が見込まれた。

２．研究の目的

新駅と新愛称の具体案を提示し，図面だけでなく新駅構想をジオラマという「展示物」を作成し，一般市民も訪問するKita-re内に展示することにより，学内のみならず周辺住民の関心と機運を高める。

３．研究の方法

地図の精査，実地の目視調査，不動産登記簿の閲覧等によって新駅候補地を定める。学生らの協力も得て，実現可能な新駅のデザインを検討する。そして新駅のデザインと周辺地域を合わせたジオラマを作成する。完成品は，メディアセンターにて展示し市民にアピールする。新駅設置費用の地元負担を想定して，設置にかかる費用を鉄道会社からのヒアリングによって推計する(実際にはヒアリングができなかったためネット検索等によって可能な限り推計した)。

４．研究成果と今後の課題

3頁以降に記載

５．主な発表論文等（雑誌論文、学会発表、図書、知的財産権、テレビ出演、新聞掲載、HP公開など）

2021年1月23日両丹日日新聞

2021年3月3日京都新聞

６．参考文献

末尾に記載

研究成果と今後の課題

福知山線の概要

福知山線は福知山駅と尼崎駅の間106.5kmを結ぶJRの幹線であり，篠山口駅より南半分は複線化されており専ら「JR宝塚線」という愛称で呼ばれている。尼崎駅で，東海道線や東西線と接続しており，ほとんど全ての電車は直通運転している。乗客の多くは専ら大阪への通勤に利用している。

篠山口駅以北の48.1kmは単線区間で，輸送密度も南半分より格段に下がる。2016年の兵庫県統計書によると，最も利用者が多いのは宝塚駅で3万2318人となっているが，篠山口駅以北は最も多い柏原駅(丹波市の中心地)でも816人にすぎない。また，福知山線は大阪から北近畿地方への交通路でもあり「こうのとり」等の特急が走っている。篠山口以北は，特急料金によって採算を維持しているのが現状である。

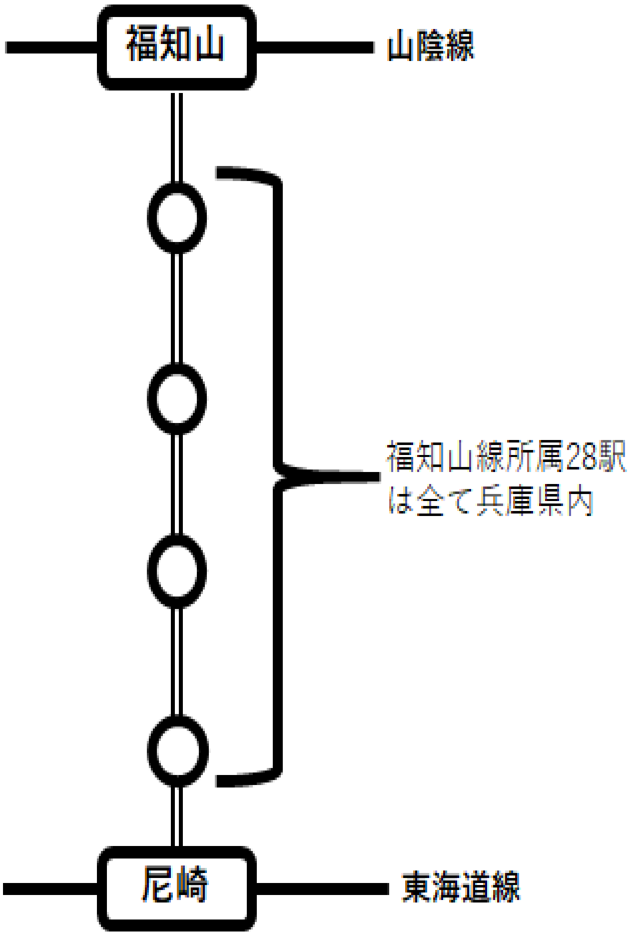
福知山線をめぐっては2005年に発生した大事故の負のイメージが全国的にもひろまっており，発生したのは尼崎市内にもかかわらず，福知山市で発生した事故という誤ったイメージが払拭しきれていない。

●福知山線の特徴と利用状況

福知山線の特色は「逆キセル線」であることである。キセルとは両端があって中間が空洞という意味であるが，福知山線の起終点である尼崎駅は東海道線，福知山駅は山陰線の駅であり，中間28駅は全て兵庫県内にある。尼崎駅は福知山線所属ではないとはいえ，尼崎市内には，塚口，猪名寺駅の2駅があり，市内を南北につらぬく交通の役割も果たしている。

ところが福知山市内(=京都府内)には福知山線の駅は皆無であり，市内交通の機能を果た

していないことから福知山市民の福知山線に対する関心もあまり高くない(山陰線は福知山駅の東西に，石原駅，上夜久野駅，下夜久野駅があり，市内の東西交通の役割をになっている)。また，福知山駅と丹波竹田駅間の距離8.3kmは福知山線で最長であり，その間に新駅を設置する必要性は高い。市内に新駅を設置し，福知山線に市内交通としての役割をになわせることが，沿線全体の活性化につながる。



	乗車人員（一日平均）		
	計	普通	定期
塚口	9,986	2,598	7,388
猪名寺	9,008	2,223	6,785
伊丹	24,285	8,033	16,252
北伊丹	5,370	1,393	3,976
川西池田	19,771	5,646	14,125
中山寺	9,318	2,728	6,590
宝塚	32,318	9,258	23,061
生瀬	1,867	412	1,455
西宮名塩	9,188	1,848	7,341
武田尾	567	274	294
道場	998	405	593
三田	18,434	4,834	13,600
新三田	14,694	2,941	11,753
広野	1,159	292	866
相野	3,548	546	3,002
藍本	203	45	158
草野	239	60	179
古市	197	49	148
南矢代	148	37	110
篠山口	3,532	1,287	2,245
丹波大山	105	29	76
下滝	67	20	48
谷川	453	136	317
柏原	816	302	515
石生	355	87	268
黒井	486	108	378
市島	239	74	165
丹波竹田	156	48	108

●自治体の利用促進努力

多くの自治体は地元の鉄道を守るため，様々な利用促進事業を実施している。福知山線が市内を縦貫する兵庫県丹波市は長年にわたって福知山線利用増進事業を実施してきたが，2020年度をもって終了した。宮津市は市内に本社を持つ京都丹後鉄道(KTR)の利用促進のための補助事業を実施している。

・宮津市・・・京都丹後鉄道利用促進事業(沿線住民、団体向け貸切車両利用助成)

内容：府県６市２町内（舞鶴市・綾部市・福知山市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町・豊岡市）の住民の方、企業又は団体に対して、京都丹後鉄道の団体貸切車両を利用した場合に利用した団体に対して団体貸切基本料金の一部を助成。

・　助成金：団体貸切料金の20%以内で上限3万円（１団体につき年１回まで。）

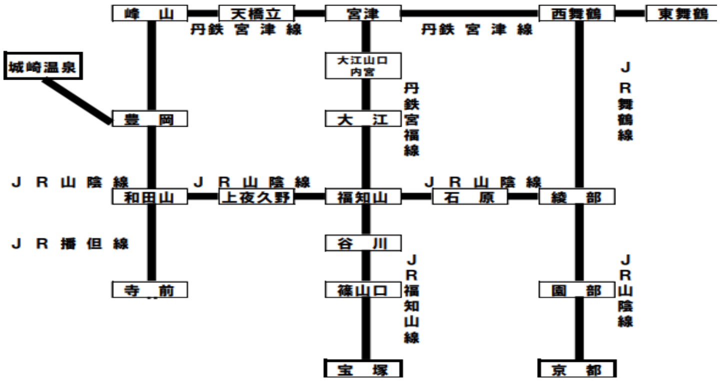
・丹波市・・・福知山線利用増進事業

市内を縦貫する福知山線の利用を増進するための補助事業であったが2020年度をもって終了した。

福知山市は北近畿全体の交通の要ということもあり，福知山線に限らず市周辺一円を対象とする促進事業を実施している。

・福知山市・・・鉄道利用促進協議会による教育機関利用団体補助金交付事業

対象線区は，JRだけでなくKTRも含む福知山駅を中心に北近畿一円となっている。



●駅名の効果と名称案

駅名は通常は地名がつけられるが，あえて縁起のいい名称をつけることによって観光客を呼び込み，収益につなげられる可能性がある。有名な例として，1974年に発生した愛国，幸福駅ブームがあげられる。

意図して魅力ある駅名をつけることもある。一例は松浦鉄道西九州線に1991年開業した「大学駅」である。長崎県立大の最寄り駅だが，あえて大学名を駅名にせず，縁起駅として売り出しており、駅には「祈合格　大学駅」の駅名表とともに神棚（ご神体は飯盛神社より分霊）が設置されている。大学入学にあやかって入場券を買い求める人が地元をはじめ県外からも来る。ただし、当駅は無人駅であるため入場券は松浦鉄道の有人駅で購入することになる。なお、2008年12月現在「今福から大学行き乗車券」及び「入場券5枚セット」が松浦鉄道の有人駅及び通販で販売されている(Wikipediaによる)。

新駅の名称として，福知山の「福」と北近畿地域連携推進機構の愛称(Kita-re)とを組み合わせた「福Kita-re」駅が相応しい。「福来れ」とを掛け合わせたものである。名称の効果は未知数なるも「福知山公立大学前」駅といったありふれた名称よりも考慮に値するといえるだろう。

愛国，幸福駅ブーム(1974年)Wikipediaより

この駅は一部の旅行者に注目されていたが、1973年3月、NHKの紀行番組『新日本紀行』において『幸福への旅 ～帯広～』として紹介されたことから知名度が上昇した。
周りの駅は相次いで幸福駅までの乗車券を増刷し、幸福駅付近の商店も入場券の販売をするようになった。特に幸福駅より2つ帯広駅寄りの愛国駅と併せて、「愛国から幸福ゆき」という切符が一大ブームとなる。1974年にはこれを元にした歌「愛の国から幸福へ」（歌：芹洋子）も登場した。前年には7枚しか売れなかった愛国 - 幸福間の切符が、この年は300万枚、4年間で1000万枚も売れた。観光客が多数訪れるようになり、待合室の内外に利用者が名刺や使用済みの定期券などを記念に残すようになったのもこのころからである。

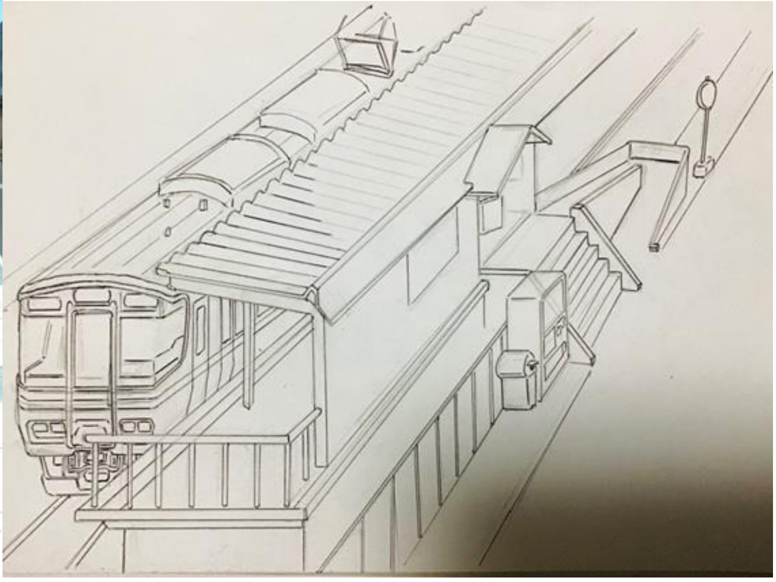
- 縁起のよい駅名の入場券・乗車券を求めるブームの嚆矢となった駅であり、全国のローカル線やローカル鉄道会社に記念入場券で収益を補うという新たなサイドビジネスを提案することとなった。幸福駅の事例により全国の縁起のよい名前を持つ駅、たとえば学駅・妻駅・真幸駅・学門駅・学文路駅などが入場券をアピールしようとするのである。そして松浦鉄道の大学駅やくま川鉄道のおかどめ幸福駅、南阿蘇鉄道の南阿蘇水の生まれる里白水高原駅など、特に第三セクター鉄道において、入場券の販売を目的とした新設駅の駅名選定あるいは駅名改称なども起こっている。

新駅のデザインとジオラマ作成

●候補地の選定と視察

新駅候補地を１年生ゼミ(F班)18名と共に視察し，新駅の構想をレポートしてもらった。バス(堀循環線)が通る堀踏切の西側には，約100メートルにわたって直線区間があり，さら

にその区間の南側には下図のように空地(JR所有地)がある。これは片面のプラットフォーム設置には絶好の立地であり，追加的な土地買収は不要と思われた。



学生から新駅のアイデアを募ったところ，空地の上にプラットフォームと小規模な駅舎を作る，というアイデアが最適と思われたので，それをベースにジオラマを作成することとした。

●駅前広場候補地

駅前広場の候補とされる空地(登記簿上1533㎡。現況は家庭菜園として使われている)の所有者を登記簿で調べたところ近隣のＹ氏の個人所有地であることが判明した。隣接するNTTの所有地には4階建ての堀角社宅があるが，居住者はいないようであったので，もし合わせ

て開発すれば，バス発着も可能な駅前広場を構築可能と思われた。都市計画図を参照すると，建ぺい率60%，容積率200%と，最高５階建てのビルも建設可能と考えられた。

●ジオラマ作成と展示

以上の下調べをふまえ，学生らも参加して，ジオラマを作成した。Nゲージと呼ばれるレール間が9mmの鉄道模型の材料を使用し，中央にレールと，学生が発案した新駅のプラットフォームと駅舎を配置するデザインとした。直線区間の横の空地の上に片面のプラットフォームを設置し，その南側には個人所有地とNTT社宅跡地にまたがる駅前広場とした。広場には，学生らのアイデアにあった，コンビニ，バス停，祭りも開催できるスペースも設けた。人形や自動車の模型も配置してリアリティを高めた。

当初は，周辺の建物とそっくりに3Dプリンターを用いた制作を検討したが，3Dプリンターには詳細なデータが必要である上に，実物とは異なっても，建物模型を使った方が魅力的に見えると思われたため，建物模型を学生らと共に制作する方針に転換した。

さらにジオラマを囲むかたちで，北近畿環状線(福知山～綾部～舞鶴～宮津の北近畿4市を環状にむすぶJR山陰線，舞鶴線，KTR宮舞線，宮福線の愛称)をあしらった鉄道模型も設置し，福知山線で実際に運行されている車両を走行させるようにした。完成したジオラマには参加した学生全員が署名し，メディアセンターのショーケースに入れ，展示した。

ジオラマが完成し，両丹日日新聞や京都新聞で報道されると付近住民(自治会，NPO関係者，不動産関係者なども)のメディアセンター見学者が増加し，貴重な情報も入手できた。新駅誘致の要望は以前にもあり，署名運動が行なわれたこともあるとのことで期待は大きいといえた。

新駅設置の費用推定

コロナのためJR西の経営状況が逼迫しており，また新駅の多くは請願駅と呼ばれる，建設費を地元負担する形態が多いことを考えると，新駅建設費の大半は地元負担で賄う必要があり，その費用見積もりを行った。

請願駅

地元の要望によって開設された駅は「請願駅」と呼ばれ，JR，私鉄をとわず多数みられる。○○大学前という駅名も少なくない。具体例として

- 北海道医療大学駅・・・札沼線(1982年開業。1991年より学園都市線という愛称がつけられた。この駅より以北は2020年廃止されたが，札幌～本駅は十分な旅客が見込めるため存続される)
- 東北福祉大前駅・・・JR仙山線(2007年開業。東北福祉大学が建設費（約11億円：駅隣接のステーションキャンパスを含む）を全額負担することになり「東北福祉大前駅」の正式名称が決まった。2018年旅客3,645人)
- 自治医大前駅・・・東北本線(1983年開業)
- 同志社前駅・・・学研都市線(正式には片町線。1986年開業)
- 鍼灸大学前駅・・・山陰線(1996年開業。明治鍼灸大学は2006年より明治国際医療大に改名したが駅名はそのまま。乗車人員316人[2016年])
- 鳥取大学前駅・・・山陰線(1995年開業。鳥取空港にも近い)
- 大阪教育大前駅・・・近鉄大阪線(1991年開業)
- 関大前駅・・・阪急千里線

●企業，自治体ヒアリング

新駅の建設費の見積もりのためJRやKTR等の鉄道会社からのヒアリングを計画していたが，JRからは協力が得られず，またKTRも昭和時代に福知山市民病院前駅等の新設をしたので，そのデータについて打診したが，建設を担当したのは京都府であって，同社には新駅の建設費に関するデータが全くないことが明らかになったのでこちらも断念した。代わりに，想定された駅施設に近い新駅の建設費に関するデータを収集して推計することとした。

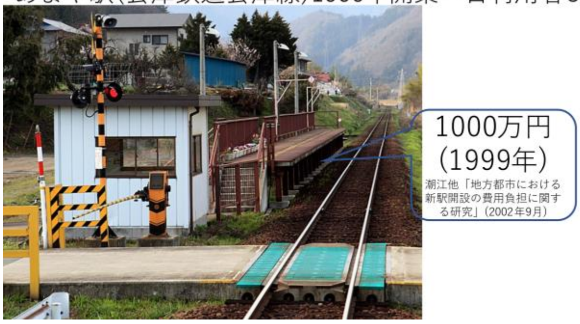
●類似の駅の建設費

具体的な見積もりが困難であったため，類似の規模や構造の新駅の建設費用をネット検索等により調査した。類似の規模と構造とは「１面１線のプラットフォームの無人駅で小規模の駅舎(待合室)あり。かつ直線区間でプラットフォーム長120メートル」とした。篠山口駅以北の福知山線は通常は2両編成，朝夕は4両編成が通常だが「丹波路快速」と呼ばれる大阪～福知山直通の列車があり，その中には６両編成もある。１両の長さが20mであることよりプラットフォーム長は120m必要とした。

潮江らの調査によると1999～2000年に開業した1面1線(非電化)の６駅の建設費は安いもので1000万円，高いものでも2000万円を超えていない(写真はいずれもWikipediaより)。

尾上高校前駅(弘南鉄道弘南線,青森県平川市)1999年開業一日利用者169人

あまや駅(会津鉄道会津線)1999年開業一日利用者3人



すえたちばな駅(松浦鉄道西九州線)1999年開業一日利用者数14人(2010年)

関市役所前駅(長良川鉄道越美南線)1999年

松森駅(長良川鉄道越美南線)1999年一日利用者42人

幸駅(島原鉄道, 長崎県諫早市)2000年開業

今世紀に入って開業した比較的新しい駅では，建設費も高くなっているようでおよそ2000～6000万円というところである(以下，建設費は富山市の新駅設置可能性調査報告書より)。

・弘南鉄道大鰐線石川プール前駅(2520万円)2002年開業一日利用客47人(2017年)

・肥薩おれんじ鉄道線たのうら御立岬公園駅(約3400万円)2005年３月開業一日利用客121人(2014年)

・樽見鉄道樽見線モレラ岐阜駅(6000万円)2006年開業。一日利用客121人(2017年)

大型商業施設「モレラ岐阜」の最寄駅として開業。本巣市と結んだ協定に基づきモレラ岐阜の管理会社が事業費約6,000万円を負担し本巣市が整備した(ホーム長 70 m 、幅 2.5 m)待合室あり。

・山形鉄道フラワー長井線四季の郷駅(1900万円)2007年開業一日利用者数32人(2017年)

・JR高山本線婦中鵜坂駅(約1.1億円富山市負担)2008年設置一日利用客222人(2018年)

JR高山本線活性化社会実験

最後の婦中鵜坂駅は，富山市による社会実験の一環として作られた点が注目される。「JR高山本線活性化社会実験」の一環として、富山市が信号やホーム等の鉄道施設施工費の全部をJR西に対して支出し、2008～10年度末までの3年間限定として設置された。2010年12月富山市は当駅利用者数が常設化の条件である一日140人程度の利用者数を満たしているとして駅の常設化の方針を示した。その後、2011年3月をもって高山本線活性化社会実験は終了したが、当駅は臨時駅として存続しており、JR西は2013年11月1日常設化に向けた認可申請を行い2014年3月15日に常設駅に昇格した。

新駅の設置費用は1900万円～1.1億円と幅があるが，最大でも***１億円を超えない***のではないか，と思われる。また富山市の社会実験の資料より，一日利用客数は140人以上が常設駅の基準となることもわかる。福知山線の利用客数をみると新駅に隣接する丹波竹田駅の利用数が156人(2016年)であり，福知山公立大学の教職員学生の総数が1000人近くになること，周辺には成美高校や京都工芸繊維大学もあり，周辺の人口が増加しつつあることを考慮すると少なくとも隣接の丹波竹田駅(一日利用者156人)を上回る利用数が期待されるので必要条件は満たされると考えられる。

●JR西の新駅設置の動向

コロナ禍のためJR西も厳しい経営状況が続いている。赤字ローカル線についてはコロナ禍のずっと以前より廃止を進めてきた。近年では2018年3月末をもって三江線(広島県三次市～島根県江津市,108.1km)が全廃された。福知山線を超える路線長の全廃は大きなニュースとなった。

不採算路線のリストラを進める一方，JR西は複線化や新駅設置を積極的に推進している。

JR奈良線は2023年春を目標に複線化が進められている。新駅としては，山陰線の梅小路京都西駅が2019年3月に開業したばかりであり，同時におおさか東線も開業した。

関西の幹線である東海道・山陽線はまさに新駅ラッシュである。JR京都線は2008年に桂川，島本駅が，2018年には総持寺駅が，JR神戸線では摩耶駅が2016年に開業している。JR山陽線では姫路駅の東西に2つの新駅が誕生する。2016年は東姫路駅が，2026年には姫路駅の西側に新駅設置が公表された。姫路駅からの距離は東姫路駅が1.9km,西側の新駅が1.8kmであり，福知山線の新駅と福知山駅との距離(1.8km)に近い。このように，東海道・山陽線では，10年くらいの間に６つもの新駅が誕生したことになる。新駅によって駅間距離を縮め，地域住民の利便性を高めて集客しようという会社の方針がうかがえる。

福知山線は，昭和末期の1986年の複線電化と線路のつけかえの完成に合わせて新三田駅,

西宮名塩駅の2つの新駅が開業したが，いずれも複線化された篠山口駅以南である。それ以降，新駅設置はなく，篠山口以北の活性化のためにも新駅設置は検討に値すると考えられる。

●資金調達の方法

最大でも1億円は超えない，と推計されたが，では，それだけの資金をどう調達すべきか？　請願駅の多くは，地元の市や企業が負担することが多いが，現在では「ふるさと納税」といった寄付制度もある。令和元年度には福知山市には1億7321万円の寄付が寄せられ，そのうち市長が自由に使える寄付は1億2593万円となっている。寄付額をまるまる費やすことができれば，新駅設置は可能な金額である。

またふるさと納税の目的メニューに「福知山線新駅設置」を追加することも可能であろう(市との協議では，メニューへの追加はJRも合意した具体的な設置計画が必要とのことであるが・・・)。単年度では困難でも基金として積み立てれば可能性はある。また企業版ふるさと納税もあり，その活用のためには自治体が地域再生計画を作成して内閣府の認定を受ける必要がある。そのためにはより具体的かつ詳細な設置計画が必要となるが本研究が少なくともその端緒となることを期待する。

■ ふるさと納税の受納状況（令和元年度）

○ 件数　**7,356** 件 （**平成30年度 5,802件**）

○ 金額　**173,215,000** 円 （**平成30年度 95,281,722円**）

○ 活用メニュー

目的別（使いみち）	件数	金額（円）
教育、スポーツ及び文化・芸術の振興に関する事業	752	15,616,000
自然環境の保全・自然災害の防止などに関する事業	820	13,870,000
健康や福祉などの充実に関する事業	648	10,389,000
地域産業や観光の振興に関する事業	311	4,519,000
福知山公立大学の教育研究環境の整備や地域課題の解決等に向けた研究活動、学生への奨学金事業への寄付	137	2,473,000
その他本市施策推進のため市長が認める事業	4,660	125,934,000
クラウドファンディング（鬼の棲家は大江山に！「鬼」伝説が紡いできた歴史や絆をこれから先も守り続けたい！）	28	414,000
合計	**7,356**	**173,215,000**

参考文献

潮江健吾．地方都市における新駅開設の費用負担に関する研究．
[http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00035/2002/57-4/57-4-0395.pdf]
富山市．新駅設置可能性調査
[http://www.pref.toyama.jp/cms_pfile/00003943/00881761.pdf]