

無人駅に再びにぎわいを取りもどす—JR 久大本線南久留米駅の挑戦

福田 健一・高木 圭一郎・松尾 由起子 九州旅客鉄道株式会社工務部設備課
 姫野 由香・松島 大真・芦刈 翼 大分大学大学院理工学研究科

1. 駅の「無人化」問題と JR 九州の挑戦

鉄道は公共性の高い交通機関であり、駅利用者が安全かつ円滑に利用できる環境を整えることは重要である。しかし、少子高齢化やモータリゼーションの進展により鉄道利用者は減少し、無人駅の増加を招いている。その結果、駅の安全性や利便性の低下が課題として指摘されている。一方で、立地適正化計画にみられるように、駅は地域の拠点施設としての役割も担っており、地域における利便で安全な移動を支えるだけでなく、多様な可能性を内包した施設として期待もされている。その意味でも、駅の地域的役割は大きい。

こうした状況のなかで、鉄道事業者は無人化への対応として、駅業務を地元企業に委託するなど、地域と連携しながら駅の利便性を確保する取り組みを進めている。特に九州旅客鉄道株式会社（JR 九州）では、多様な手法によって駅舎の拠点性向上を図っている¹⁾。同社は、駅や路線を活用して地域の賑わい創出を地域と協働で進める「にぎわいパートナー」を募集する事業「九州 DREAM STATION」や、無人化や利用減少に直面する駅舎を地域住民とともに活用方法を検討し、持続可能な「駅のにぎわいづくり」を目指す「ekinico」などの取り組みを展開している。

本誌では、数ある活用事例のなかでも、JR 久大本線南久留米駅の取り組みを紹介したい。

2. 無人駅となった木造駅舎を市民のアイデアで活用

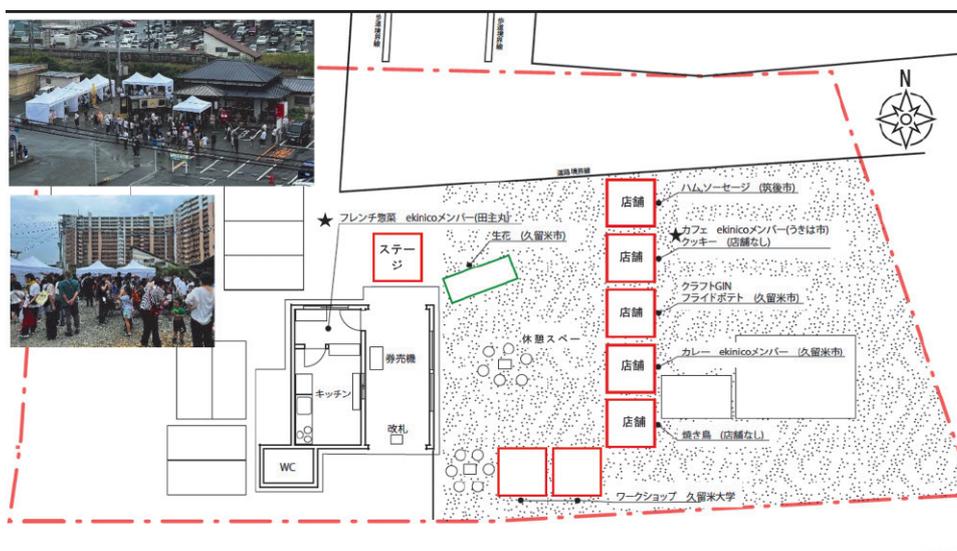
JR 久大本線南久留米駅は 1928 年開業した歴史ある木造の

駅舎であるが、2020 年 3 月に駅員の居ない無人駅となった。この駅舎で、JR 九州は地域の事業者や大学生と検討を重ね、地元と連携することで、そのアイデアを次々と実現している。

駅舎の開業から 96 年後の 2024 年 12 月には、小さな駅事務室が「Share Kitchen Minamikurume」として再生を果たしている（図左）。このシェアキッチンには現在、4 つの店舗が日替わりで出店をしている。また、近隣の久留米大学とも協働することで、学生のアイデア実現の場にもなっている。このコーディネート役を担ってきたのが JR 九州鉄道事業本部鉄道建築チームである。詳細な経緯は公式 URL²⁾ に譲るが、図には、地域の方々が目指してきた南久留米駅が賑わいを取り戻したイベント当日の様子を示している。ステージントでは地元保育園児などのパフォーマンスが披露され、検討会メンバーが声をかけた事業者のテントが軒を連ねた。6 店舗のうち半数は実店舗を持たない事業者であり、ekinico メンバーの広がりを感じさせるものであった。久留米大学の学生ボランティアが運営するワークショップも、子どもたちで大いに賑わっていた。無人駅であった南久留米駅は、地域の新たな交流の場として賑わいを取り戻しつつある。

<参考文献>

- 1) 九州旅客鉄道「JR 九州における駅有効活用に向けた取り組みについて」
<https://www.jrkyushu.co.jp/campaign/dreamstation/ex/>（2025/11/10 最終閲覧）
- 2) ekinico 南久留米駅 <https://www.jrkyushu.co.jp/company/esg/ekinico/minamikurume/>（2025/11/13 最終閲覧）



JR 久大本線 南久留米駅のイベント時の様子（2025 年 10 月 18 日）