

#### IV. 調査対象駅所在都市の事例調査（ヒアリング：定性調査）

##### 1. 岐阜羽島駅

###### （1）羽島市役所

日 時	2017年12月14日（木）13:30~14:30
場 所	羽島市役所 3階会議室
聴 取 先	羽島市 企画部 総合政策課 同 建設部 都市企画課 都市計画課

##### ①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

###### 総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・第6次総合計画 : 岐阜羽島駅周辺及び岐阜羽島IC周辺を「にぎわい創出エリア」に位置付け。
- ・区域マスタープラン : 中心商業地区として「利便性を生かした複合産業空間の創出」を目指す。
- ・市マスタープラン : 「まちづくりの基本理念と目標」では『活力に満ちた元気のあるまちづくり』、「将来都市構造の設定」では『新都心核』として中核的機能を集積する地区に位置付け。

###### 工業、商業、観光等における位置付け

- ・商 業 : 駅周辺の大部分が市街化区域・商業地域に指定、市内でも比較的高層のホテルなどが立地。
- ・観 光 : 2014年度より駅前公園から駅北の県道400mを歩行者天国にし、大規模イベント「なまずまつり」を開催（これまでは市街地で開催）。
- ・駅周辺は「にぎわい創出エリア」という位置付けで、公共交通機関の結節点としての強化、情報発信機能の強化を行い、駅構内に観光情報のブースを設置している。

### 市民生活の中での位置付け

- ・ 駅周辺及び岐阜羽島 I C 周辺は都市計画マスタープランで「新都心核」に位置付けられ、土地区画整理事業や地区計画等により基本的な都市基盤整備が行われている。
- ・ 「岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想」、「岐阜羽島駅新都心地区土地利用調整計画」などの計画により総合的なまちづくりを推進している。
- ・ 新幹線利用で名古屋まで 10 数分で移動でき、さらに駅周辺の駐車場が安価であることから、それほど多くはないが通勤、通学の手段としての利用もみられる。
- ・ 市内公共交通機関の結節点であり、名鉄羽島線、市内コミュニティバス、海津市コミュニティバス、輪之内町コミュニティバス、名阪近鉄バスへの乗り換えが可能である。

### ②岐阜羽島駅は大都市駅（名古屋駅）の隣駅であることや岐阜県の玄関口としてのポジションとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・ 県内唯一の新幹線駅は羽島市民の誇り、自慢である。
- ・ 名古屋まで 10 数分、東京まで 2 時間弱であり、日帰りで東京出張が可能。ビジネスや観光の面で近隣住民の行動範囲が大きく広がった。

### ③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

#### 市街地の機能など

- ・ 駅周辺について、当該地区の利便性を生かし、業務・デザイン・研究開発・サービス機能などによる複合的産業空間の形成を目指す。

#### 市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・ それほど多くはないが、新幹線を利用して名古屋方面へ向かう通勤、通学のスタイルが出てきている。家賃と比べて安くつくため、関西（京都、大阪）の大学への通学に利用しているという話も聞く。

### 交通状況（鉄道、バス、タクシー等）

- ・鉄道：市内には名鉄竹鼻線、羽島線が運行。新羽島駅の乗降者数は毎年増加傾向にある。市の南部へ通じていた区間（江吉良駅から大須駅）は2001年に廃線。
- ・バス：市内循環コミュニティバス、名阪近鉄バス、海津市コミュニティバス、輪之内町コミュニティバスが岐阜羽島駅に乗り入れており、バスにおいても岐阜羽島駅が1つの拠点になっている。

### 人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・昼夜間人口比率 85.68%（夜間人口より昼間人口が約1万人少ない）と100%を割り込んでいる。昼間の人口吸引力が弱く、岐阜市、大垣市、岐南町への流出比率が高い。
- ・ただし、岐阜羽島駅のある福寿町は区画整理などから人口が増加傾向にある。

### 工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・早期に土地区画整理が行われた駅南には繊維問屋街が整備された。もともと繊維産業の衰退により現在は空きビルが多く発生している状況である。その他、新幹線駅があることで、工場、事務所、オフィスビルが多く立地したとは言えない。
- ・最近注目を集める要因として、コストコの立地が大きい。IC周辺への企業誘致により6社が立地した。商業施設についても、駅北本郷土地区画整理地（大垣一宮線沿道）内に民間ディベロッパーが飲食店街を開発した。ディベロッパーからはコストコの立地がアナウンスされてから出店希望が増えたと聞いている。
- ・開業当初の岐阜羽島駅周辺は田んぼばかりで、商店街などはなかった。
- ・既存の商店街はシャッター街になり住居化しているため、駅から商店街へ人を往来させるということは考えていない。
- ・商業用地は県道岐阜羽島線、大垣一宮線沿線に集中しており、ロードサイド型の店舗が立ち並んでいる。岐阜羽島駅周辺はビジネスホテルなどの宿泊施設、駐車場が多い。

#### 観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・駅前にビジネスホテルが集積（東横イン、ルートインなど8店舗）。2007年に東横インが建設されてから、それ以降全く立地がなかったが、昨年度末にニチニチ製菓の事務所跡がホテルに改装された。今年度は既存のホテルを利用してアパホテルが進出したほか、新規でホテルが1つ建つ予定である。
- ・ホテル利用者は大半がビジネス客。レンタカーを借りて、羽島市よりも近隣の企業へ向かう。
- ・名古屋で泊まれない人が岐阜羽島駅に流れてきている。関西からの観光客も大阪、京都、滋賀に泊まらず、羽島市に流れてきているという話もある。
- ・羽島市単独での観光振興は難しい。広域という視点で、岐阜羽島駅を出発点とする県内観光が展開できると良い。
- ・岐阜羽島駅の年間総乗客数は2002年度にピーク（137万人）となって以降、近年100万人台まで減少。東海道新幹線で乗客数がワースト1、2の駅と言われているが、公表値は団体客の数字が入っていない。観光バスからの乗り換え客や修学旅行生の利用を考えるともっと多いはず。

#### 住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・駅前の福寿町では、駅北本郷土地区画整理事業を行い、人口が増加している。
- ・マンション開発はあまりないが、学校の近い駅北エリアに建売や注文住宅が建っている。岐阜市や名古屋へ通勤する動きがみられる。

#### ④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・岐阜羽島駅周辺土地区画整理事業は1963年に都市計画決定されたが、インター北地区、駅北本郷地区は現在も完了していない。
- ・地価の上昇により当初の想定ほど企業や店舗の進出が進まず、近隣の未線引き地域に流出してしまった。
- ・新幹線駅が1番の要因となって、人の流入が増えたとは断定できない。
- ・当時は新幹線に対する期待が大きく人口100万人都市を夢見たが、田んぼの中にできた駅で、旧市街地の整備に加え新幹線駅周辺の開発もしなければならぬ状況になった。人口6万人の市で財政的にも苦しい面もあり、一気に開発ということもできない。50年かけてようやく区画整理が終わりかけてきた。新幹線駅が出来たことで苦しむ面も、ありがたい面も、生かさなければならぬプレッシャーもある。

## ⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

### 交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・アクセス道路は都市計画道路として、岐阜羽島線、岐阜羽島駅南線、本郷三ツ柳線を整備している。
- ・駐車料金の安い岐阜羽島駅に駐車し、新幹線で名古屋や大阪に移動する人が多い。逆に岐阜羽島駅を降りてレンタカーを利用することも可能。ただし、岐阜市の人は岐阜羽島駅ではなく電車で名古屋駅まで行き、新幹線を利用する。
- ・岐阜羽島駅の駐車場には長野ナンバーの車が止まっていることもあった。今後は長野新幹線、リニアの飯田駅や中津川駅があるので状況は変化するだろう。
- ・岐阜羽島駅を降りてバスに乗り換え、岐阜羽島 I C から県内各地（特に飛騨方面）へ向かう観光ツアーのニーズがある。このことから、「岐阜羽島駅周辺観光・交流拠点形成計画」を2006年度に策定し、バスターミナルの整備構想を取りまとめた。岐阜羽島駅は広域拠点であるため、岐阜圏域県議団や地方自治連絡協議会を通じて県に要望している。
- ・公共交通機関の結節点である岐阜羽島駅周辺において、スムーズな乗り換えができるよう機能の強化を目指す。
- ・リニアが開通した場合には、新幹線の本数増加、料金の低下にも期待している。

### 駅周辺再開発等の状況

- ・駅開業当初より区画整理を進め、2023年ごろにすべて完了する予定。
- ・2001年度より、インター北土地区画整理事業を施行中。
- ・2005年度より、駅北本郷土地区画整理事業を施行中。
- ・羽島市平方第二地区土地区画整理事業を組合施行で立ち上げ（2015年～2014年）。
- ・インター南部東地区計画（市街化調整区域）。
- ・「岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想」に基づき、駅前道路のバリアフリー化、2011年度に東海道新幹線岐阜羽島駅生活交通改善事業を活用して、駅エレベーターを設置。
- ・繊維問屋街では再開発はやっておらず、区画整理をやっているのみ。

## ⑥今後期待する機能集積やまちづくりの方向性

### どういう視点で街づくりに取り組んでいるか

- ・2023年頃に駅周辺の土地区画整理事業がすべて完了する予定であり、企業や店舗が進出しやすい状況になる。
- ・岐阜羽島駅と岐阜羽島ICという2つの広域交通拠点を有しており、岐阜県の玄関口となっている。この恵まれた立地特性を生かして、商工業などの広域的な機能集積を図り、利便性の高い良好な住環境や、南部や北部の農業地域などの地域の特徴を生かした、市の全体で調和のとれたまちづくりを目指す。
- ・人・もの・情報の交流の場づくりを進めるとともに、商店街の活性化を図り、地域密着型の商業空間を形成していく。

## ⑦その他

### 岐阜県との関係性

- ・岐阜県政の中で、岐阜羽島駅が大きく位置付けられてはいない。岐阜県の観光パンフレットをみても、岐阜へのアクセスは名古屋が始点になっている。県内単独駅だが、県内の他地域へのアクセスが弱く、そういう位置付けになるのは仕方がない面もある。
- ・岐阜羽島駅停車促進協議会を、岐阜県、羽島市、周辺市町と広域で設立した。今も啓蒙活動やJRへの要望活動を行っている。リニアも新幹線も広域公共交通機関なので、駅所在市の単独では立ちいかないところがある。

## (2) 羽島商工会議所

日 時	2017年12月14日(木) 11:00~12:00
場 所	羽島商工会議所 打合せスペース
聴 取 先	羽島商工会議所 中小企業相談所 同 総務振興課

### ①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

#### 総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・総合計画、自治体の自主計画を作るという考え方ができたのが1970年代くらい。その頃は人口動態という基本的な考えが自治体になかった。人口が1万人増えれば、住宅、学校、下水、ごみ処理といったインフラ関係が整備されないといけませんが、自治体にそういった考えがなかった。

### ②岐阜羽島駅は大都市駅(名古屋駅)の隣駅であることや岐阜県の玄関口としてのポジヨニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・岐阜県の表玄関と言っているが、岐阜市人は名古屋駅から新幹線を利用する。岐阜羽島駅は羽島市から西部や祖父江町(稲沢市)、愛西市の人が利用する。

### ③新幹線駅の設置が与えた影響(変化)について

#### 市街地の機能など

- ・開業当時、駅周辺は道路が整備されただけで、農地ばかりの何もない土地だった。
- ・開業当初はまちづくり、都市計画、総合計画、自主計画という言葉がなかった。これらの言葉が現れたのは、国が自治体に計画を作るように言い始めた1970年以降。
- ・羽島市は川に挟まれたV字型の地形で、小さい町が合併して出来た市であるため行政区画が複雑。看護大学やコストコなど、新幹線線路の南側あたりは開発が進んでいるが、それ以外は昔と変わらず農地のままだ。
- ・駅周辺の区画整理をたくさん行ったが、本来、区画整理は商業地域にするためだとか、住宅政策に基づいてやるべきものだ。それにも関わらず、地権者は区画整理された土地でそのまま農業をやっている。区画整理された土地は宅地並み課税をして、3世代したらゼロになるというぐらいの税制改正をやらなければならないが、羽島市はそこまでやっていない。坪100万円の土地が田んぼのままである。

### 市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・岐阜羽島駅に停車する新幹線は、ひかりが1時間に1本、こだまが1時間に1本の計2本であり、東京へ行くのにも便利になった。
- ・岐阜羽島駅の周辺には安い有料駐車場がたくさんある。岐阜市の人は電車で名古屋から新幹線に乗るが、羽島市から西側の人は車で岐阜羽島駅に来て、新幹線を利用する。
- ・名古屋から岐阜羽島駅までの運賃は新幹線で1,440円、名鉄で約700円。一方で時間は新幹線が10分で、名鉄が1時間弱となっており、時間をお金で買うイメージ
- ・新幹線運賃を1,000円にすると、もっと利用者は増えるだろうが、JRに要望してもなかなかやってもらえない。岐阜羽島駅には競合路線がないため、安くなりづらいところもある

### 交通状況（鉄道、バス、タクシー等）

- ・岐阜羽島駅乗客数は2003年度の120万人から2011年度には100万人を切るまで減ったが、足もとは少しずつ増えている。また、名鉄の乗降者数は定期利用を中心に大きく増えている。背景に若者の市内への流入が挙げられる。
- ・岐阜羽島ICの利用についても、モータリゼーションを背景に650万台から750万台に増えている。

### 人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・若者が市内に流入している背景には地価が安いことと、交通の便が良く名古屋まで1時間で着くことがある。
- ・彼らの中には名古屋や岐阜市に働き行く人も多く、通勤は車を利用している。

### 工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・古くは竹鼻城の城下町、伊勢街道が通る宿場町、河川の港町等を使った商業の町として栄えており、竹鼻の商店街には賑わいがあった。交通機関が発達していないため、海津や輪之内など周辺の自治体からみれば、岐阜市や名古屋のような存在だった。
- ・製造業では繊維産業が盛んであったが、小規模な家内工業が中心で工場や企業は少なかった。近年は後継者不足、消費流通経済の変革、地形的な問題等から廃業等が進んでいる。このほか、機械工業、電気、電子等の近代産業への転換等も遅れている。製造業で伸びているものは、鉄鋼、トヨタ関連の自動車、工作機械などである。
- ・ICまでの土地は調整区域で開発ができるのだが、そこから先は農地で簡単に開発ができない。岐阜羽島IC近くの土地は都市計画設定して区域決定されているため、コストコを始め、いくつかの企業が進出した。
- ・看護大学には県内5つの候補地があったが、新幹線駅の存在が要因の1つとなり羽島市に決定した。大学の教授は全国を移動するため、移動手段として新幹線が一番便利である。

### 観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・羽島市は「円空生誕の地」「薩摩義士」等の歴史的な観光資源、「レンコン」「銀杏」「酪農」等の農産物資源を有効に生かせていない。
- ・4年前から駅前で「なまずまつり」を開催しており、規模もどんどん大きくなっている。JRとしても岐阜羽島駅への集客に頭を悩ませており、このようなイベントの開催を喜んでくれた。駅前に高さ8mの円空仏を建てて円空の町をPRした際も、本来新幹線の駅前ですういうことをやるのは難しいのだが、駅側は歓迎してくれた。
- ・ビジネスホテルの利用者が、宿泊料金の高い名古屋から流れてくる。
- ・新幹線の利用者は基本的にビジネス客が多いが、あるシーズンでは新幹線と観光バスを併用する観光客もみられる。特に関西地方の人は岐阜羽島駅を降りた後、観光バスに乗って、岐阜羽島ICから高山方面へ行く。このため通過交通の拠点とも言える。
- ・新幹線を利用するツアー客は乗り遅れを防ぐため、駅で約40分の滞留時間がある。「円空などの観光資源があるから、羽島市に1時間～1時間半滞留してくれ」と旅行会社に頼んだことがあるが、旅行会社は売り込みに行けば必ず来てくれる。羽島市には1週間で150台の観光バスが来た。

### 住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・駅の周辺、特に平方地区に住宅が増えている

## ④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・岐阜羽島駅の開通と同じくして名神高速道路岐阜羽島ICが1984年に供用開始となり岐阜県の表玄関となったが、周辺開発は大きく遅れ、水田・空地・住宅・事務所・工場が混在している。
- ・1969年頃に駅の南側に繊維問屋街が出来たが、今では耐震基準に適合せず大半が空き家・倉庫となり問題となっている。問屋街が出来た当初、市が準備したものでは規模が小さく、繊維問屋から「この3倍の広さが欲しい」、「これでは商売できない」とはっきり言われた。市は自然発生的に進出企業が増えるだろうと考えていたが、地価が高騰して進出するにはリスクを伴う土地となった。残った企業は商売ができず、倉庫になり、建て替えもできない状況にある。市が駅周辺の都市計画化について、早めに区画整理、公有地化に取りかからないといけない。羽島市の場合、地価が上がってから取りかかったために地権者が賢くなって何もできなくなっていた。

## ⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

### 交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・新幹線駅とICが近いことのメリットはあると思うのだが、羽島市はそれを活用してこなかった。新幹線は旅客、高速道路は物流であり、2つが重なったにも関わらずうまく活用できなかったことは失敗だと思う。

### 駅周辺再開発等の状況

- ・繊維問屋街も再利用して活性化したいと考えたが、耐震性がなく危険なため手付かずの状態である。

## ⑥今後期待する機能集積やまちづくりの方向性

### どういう視点で街づくりに取り組んでいるか

- ・岐阜羽島駅と岐阜羽島ICに囲まれた地域の区画整理も終えたことにより、事務系の企業、製造工場、流通企業と引き合いがあり、一層の発展が進むと考えられる。
- ・商店街については、消費流通経済をもとにするばかりでなく、人が恒常的に集まる形態として福祉・教育等への考察が必要となっている。
- ・イベントは点の集合体であり、そこから線や面の展開へ広げる方策が重要である。

## ⑦その他

### 岐阜羽島駅開業の経緯

- ・岐阜羽島駅は政治駅と言われたり、名古屋からわずか20kmの距離に駅は不要と言われたりすることが多いが、基本的にはそうではないと考える
- ・東海道新幹線は名古屋から京都へ向けて、養老山脈を通す計画だったが、技術的に山をくり抜くことは難しく、関ヶ原の峠を抜けることとなった。さらに、岐阜市へ向けて蛇行するよりも、直線的に羽島市を通過するほうが良いという判断になった。
- ・また、関ヶ原は雪が多く、岐阜県内に雪下ろしなどのための中継地点を作ったほうが良いという考えがあった。さらに、単なる中継地点ではなく駅としたほうが良いという話が、大野伴睦氏と国鉄の間であり、岐阜羽島駅となった。関ヶ原までの直線状には大垣市もあるが、羽島市以上に地盤が緩く駅を作るのが困難だった。
- ・羽島市通過により、名古屋からの線路と既存道路と斜めに交わることになり、多くの三角地ができてしまった。岐阜市へ走らせればこの問題は生じなかったかもしれないが、逆に高い営業補償などの問題が発生する。駅候補地として岐阜市、羽島市、大垣市の3つがあったが、羽島市が1番適切だった。

## 新幹線駅が所在する自治体の役目

- 新幹線駅が設置されたからまちが発展するというものではない。リニア駅を誘致するのであれば、自治体が駅設置に合わせて都市計画などの計画をしっかりと持って網をかけないといけない。自治体が計画を持たないとお金もついていかない。
- リニア乗降客の購買力、消費能力に期待しすぎないことだ。それ以上に、リニアを活用して周辺をどうしていくかを自治体が考えるべき。良い例になるのは三河安城駅で、駅周辺はトヨタ関連の会社が多いが、区画整理も自治体がセットバックしてきちんと建物を建てており、路上駐車は一切ない。
- 亀山市のリニア駅で1日何人の人が降りるのか。降りた人がどこへ行くのか。どういう利用形態なのか。これらをきちんと予測することが重要だ。500人ずつ降りてくれば観光も見えてくるがそんなことはあり得ない。観光としての利用なのか、通過交通としての利用なのかをしっかりと見極める。亀山であれば産業関係が名阪国道や国道1号沿いなどにあり、ビジネスは多く、観光は少ないということが考えられる。
- 現在は幸いにも羽島市の政策も進んでいるが、これは行政が動き回ったからだ。例えばコストコの誘致は1つの例で、スーパーや家電量販店の売上げが相乗効果で伸びた。コストコが立地したら自然発生的に商業機能が良くなるだろうと考えるのではなく、コストコからどのように派生して、それを活用するかということを自治体が考えた成果である。
- 区画整理がほぼ終わり、今は民間主導で飲食店街を整備している。今後はそれをどうやって発展していくかということになるが、民間だけではある一定のところで限度を迎える。民間の力は大きいですが、行政が入るともっと違った形になったと思う。今後は行政と民間のタイアップをどうしていくかが1番の問題。民間の力は後押しとして必要だが、こういう大きなものは自治体がある程度のスキームを作り、民間が協力するという形が良い。企業誘致でも市が用地を全部買い取るのであれば、これは難しいことではない。私有地のままというのは、企業側で地権者一人ひとりと交渉しろと言っているようなものだ。市が投資すれば土地の資産価値は何倍にもなる。

## 2. 高崎駅

### (1) 高崎市役所

日 時	2018年2月1日(木) 11:00~12:15
場 所	高崎市役所 11階会議室
聴 取 先	高崎市 都市整備部 都市計画課

#### ①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

##### 総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・高崎駅のまちづくりは高速道路（関越自動車道、上信越自動車道、北関東自動車道）と上越新幹線、北陸新幹線（以前の長野新幹線を含む）という高速交通網の整備に合わせて行われてきた。
- ・高崎市のまちづくりにおいて、新幹線駅のある高崎駅は都市機能の中核的拠点となっている。
- ・各種の都市機能は高崎駅を中心に集約されており、駅を中心としたまちづくりが進められている。
- ・当初、高崎駅は西口と東口にまちの機能が分断されてきたが、2005年に東西の改札口を統合することによって東西の行き来がスムーズとなった。また、東西の出口にはペDESTリアンデッキが設けられ、駅と周辺の都市施設との連携が進んだ。

##### 工業、商業、観光等における位置付け

- ・商業機能は高崎駅周辺に集中しており、高崎市の中核的存在である以上に群馬県内でも中心となっている。
- ・工業は新幹線駅の影響はあまりないが、高速道路のIC新設で高崎駅とICを結ぶところに工場団地を造成したことで近年進出がみられる。
- ・観光については、高崎にはあまり著名な観光地がなく、高崎よりもう少し北の地域が中心となっている。

##### 市民生活の中での位置付け

- ・高崎駅周辺の都市機能を集約するようなまちづくりの計画があり、それに沿って集約を進めている。
- ・駅の西口と東口を結ぶコンコースやペDESTリアンデッキによって高崎駅を中心に様々な都市施設を結びつける、いわゆるコンパクトシティのようなまちづくりを進めている。

②高崎駅は大都市駅（東京駅、大宮駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・もともと高崎市は北関東の一地方都市に過ぎないポジションにあったが、新幹線が開通し、高崎駅ができたことにより大きな範囲で捉えた首都圏の一角を占めるポジションに格上げされた。
- ・北関東でも東京から100km圏内の都市は、高崎の他にも前橋市（群馬県）、宇都宮市（栃木県）、水戸市（茨城県）、甲府市（山梨県）などがあるが、これらの間でも新幹線駅のある高崎、宇都宮と新幹線駅のない前橋、水戸、甲府などでは都市・商業機能の集積・発展で格差が出ており、地価やマンション価格などで新幹線駅のある都市の方が優勢である。

③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

**市街地の機能など**

- ・高崎駅が都市の1番の中核となり、商業施設、公共施設が集積していることから人の集まる拠点となっている。
- ・駅から離れた地域から駅周辺へ施設や人が集約されている。
- ・新幹線開業時から一貫して都市機能を駅周辺にまとめていく計画を実行しており、新幹線駅が街の中核となり、街のにぎわいを創出している。
- ・駅の2階にある新幹線駅の改札を中心にペDESTリアンデッキが伸びるような形に整備を進めており、駅と駅周辺の都市機能の連携を図っている。

**市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）**

- ・高崎駅は市民の通勤・通学の拠点となっている。また、周辺市町村にとっても高崎駅で乗り換えて首都圏に向かうハブ的な拠点となっている。
- ・新幹線による首都圏への通勤・通学が増えており、新幹線定期の割合が増加している。
- ・同じ群馬県の前橋市と比べても首都圏への通勤・通学の数が多い。新幹線停車駅とそうではない駅との差が出ている。

**交通状況（鉄道（並行在来線の状況）、バス、タクシー等）**

- ・鉄 道：長野新幹線（現在の北陸新幹線）の開業によって、高崎駅と長野駅の間で一部の在来線が無くなった。一方、高崎と東京間においては引き続き在来線の高崎駅が残り、乗車状況も比較的良い。新幹線と在来線の利用客層や目的が違うので併存している。
- ・バ ス：循環バスなどは高崎駅を拠点として比較的多く運行している。高崎駅を目的地として周辺の商業施設や公共施設に用のある人と高崎駅で乗り換えるために利用している人のそれぞれに多くに利用者がいる。

#### 人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・昼夜間人口比率は 100%を超えている。新幹線で首都圏へ向かう通勤・通学客は多いが、それ以上に周辺の市町村から高崎へ流入している。首都圏のベッドタウン的な存在になりつつある一方で、周辺市町村からは核都市として人が入ってくる。

#### 工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・駅周辺には商業施設が多く、現在も増えている。
- ・オフィスビルのニーズもあるが、用地不足でなかなか建設が進まない。

#### 観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・駅周辺でビジネスホテルの建設が進んでいる。
- ・駅周辺には 2016 年に高崎アリーナが開業し、2019 年には高崎文化芸術センター、2020 年には群馬県コンベンション施設（Gメッセ群馬）などの集客施設が開業する予定であり、ホテルなどの数もまだまだ足りない状況。

#### 住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・マンションは駅周辺に集まっており、まだまだニーズは根強い。
- ・アンケート結果によれば、高崎でマンションを買った人の中には、その前は東京や神奈川に住んでいたという人も比較的多くみられる。また、新幹線で通勤しやすいという理由で高崎を選んだ人も散見される。

### ④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・基本的に大きなギャップはない。
- ・上越新幹線の開業と高崎駅の設置を控えて、高崎市としては 1973 年に「高崎駅周辺整備構想」という計画を策定した。
- ・その後もこの計画をグランドデザインとして、市街地再開発計画が進められており、バブル崩壊やリーマンショックなどの経済的な外部環境の変化に伴う計画の遅れ等があったが、概ね当初の計画に沿ってまちづくりが進められている。

### ⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

#### 交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・高崎駅周辺には駐車場がかなり多い（1.5 万台程度）。駅まで車で来て、新幹線に乗る人が多い。また、駐車料金は比較的リーズナブルであったが、最近の駐車場不足から料金が値上がり傾向にある。
- ・市当局としては車でのアクセス性が高いことは利便性にもつながるとみており、駐車場を排除する方向にはない。

### 駅周辺再開発等の状況

- ・計画に基づいて着々と公共施設の整備は行われており、それらをつなぐペDESTリアンデッキもますます延伸している。
- ・民間開発も活況であるが、用地不足がボトルネックとなりつつある。

## ⑥今後期待する機能集積やまちづくりの方向性

### どういう視点で街づくりに取り組んでいるか

- ・新幹線開業時に策定した計画通りに都市機能の駅周辺への集積を進めている。
- ・高崎駅とその周辺の都市機能が向上することで、さらに高崎市の北関東における存在感が高まり、高崎への人とモノの流れが進むことを目指している。
- ・駅周辺への都市機能集積によりコンパクトシティとしての行政効率化にもつながる。

## (2) 高崎商工会議所

日 時	2018年2月1日(木) 14:00~15:10
場 所	高崎商工会議所 2階会議室
聴 取 先	高崎商工会議所 中小企業相談所 同 地域振興課

### ①新幹線駅及び周辺市街地の位置付け

#### 総合計画や都市計画等の中での位置付け

- ・総合計画や都市計画のことについては正確に分からないが、高崎のまちづくりにおいて新幹線駅の果たす役割は大きいのではないかと。
- ・従来から高崎線は在来線が複数乗り入れる鉄道のハブ機能を持っており、「鉄道都市」とも言える存在であったが、上越新幹線と北陸新幹線（従前の長野新幹線を含む）とう2つの新幹線に加え、3つの高速道路の結節点となり、「交通拠点都市」ともいえる存在になった。

#### 工業、商業、観光等における位置付け

- ・高崎は基本的に商業の都市であり、新幹線駅の開通によってさらにその傾向に拍車がかかった。
- ・もともと、2014年に高崎駅の東側に関越自動車道の高崎玉村スマートICが出来たことに伴い周辺に工場団地、物流団地が整備され、製造業の進出も増加している。
- ・観光については、市内に有名な観光地がなく、苦戦している。

#### 市民生活の中での位置付け

- ・高崎駅は市民の交通の拠点であり、通勤・通学の中心駅となっている。
- ・駅周辺に商業施設が多く、通勤・通学以外の市民の交流拠点としての機能もある。
- ・2017年には駅西口にイオンの都市型店舗「高崎オーパ」が完成し、若者を中心にますます集客機能を高めている。

## ②高崎駅は大都市駅（東京駅、大宮駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・新幹線駅が出来て高崎が群馬の玄関口の役割を果たすようになり、県庁所在地である前橋市から様々な都市機能が高崎へとシフトしている。
- ・東京から 100 k m 圏内の大東京圏を考えた場合に高崎がその北西の玄関口としての役割を担っている。
- ・国策として国の行政機関の関東の出先機関が大宮へ移っており、その大宮に近い北関東の都市として高崎のパフォーマンスも上がってきている。
- ・一方で、上越新幹線の開業により東京まで 1 時間弱という時間的近接性が向上したため、高崎にあった企業の支社・支店が撤退してしまう時期もあった。しかし、上越新幹線の他に長野新幹線（後の北陸新幹線）という 2 軸目ができたことで、高崎の重要性が見直され、支社・支店が再び戻りつつある。

## ③新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

### 市街地の機能など

- ・新幹線駅により高崎駅の拠点性がさらに重要なものとなり、官民ともに各種の都市機能が高崎駅周辺に集積する状況が進んでいる（これについても、行政が計画として誘導している）。

### 市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・新幹線通勤・通学で東京方面に向かう人が増えている。
- ・また、周辺の都市からも高崎駅で新幹線に乗り換えて東京方面に通勤・通学する人も増えており、高崎駅が東京に向かう人々のハブの役割を担っている。

### 交通状況（鉄道（在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・高崎駅は新幹線以外の在来線も、JRの高崎線、両毛線、上越線、信越本線、八高線の 5 線と私鉄の上信電鉄が乗り入れており、地域交通のハブとなっている。
- ・在来線を通じて、高崎周辺の都市から高崎へ人が来ている。
- ・新幹線と在来線はもともと客層が異なるため、新幹線開通による在来線への影響はほとんどないのではないかと。
- ・最近では、高崎線が東京で東海道線などともつながるほか、信越線での新駅設置が計画されており、さらに利便性を増している。
- ・バスは市営バス（コミュニティバス）が市内循環や高崎駅をハブに放射線状に走っており、鉄道網とバス路線の連携も取れている。

### 人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・首都圏への通勤・通学によって多くの人が昼間には流出している一方で、高崎周辺の都市から高崎へ通勤・通学する人も多く、昼夜間人口をみると昼間人口がわずかに超過している状況が続いている。

### 工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・市内中心部にはあまり工場などがなかったが、高崎玉村スマート I C の開通に合わせて工場団地と物流団地を整備。引き合いはかなり強い状況である。
- ・オフィスビルについては、もともとあまり多くなかったが、近年の高崎周辺への都市機能の集積によりオフィスビルが足りない状況が続いている。
- ・商業施設については、高島屋のほかにヤマダ電機の本店が 2008 年に駅西口直結のところに移転してきた。2017 年にはイオンの都市型商業施設「高崎オーパ」が開業するなど駅周辺への集積が進んでいる。

### 観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・駅周辺に A P A ホテル、ホテルメトロポリタン、ワシントンプラザ、東横イン、ドーミーインなどが立地している。
- ・ホテル客のほとんどビジネス客で観光客は少ない。
- ・ホテル需要は根強く近年はホテルの建設ラッシュともなっている。

### 住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・駅周辺は多くのマンションが建っている。
- ・マンションを建てれば直ぐに売れる状況であるが、最近はマンション用地が不足し、ネックとなっている。
- ・東京まで新幹線で 1 時間圏内にあり、時間距離では都内や埼玉の駅と競争できるうえに、都内や埼玉に比べると群馬という立地上、かなり安くマンションを購入できることが人気の理由。
- ・高崎市でも郊外の一戸建てではなく、高崎駅周辺のマンションの人気の高い。

#### ④新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・行政が上越新幹線の高崎駅開業に合わせて長期的なまちづくりの計画を立てた。
- ・計画上の時期と実際に実行できた時期に多少の時間的な遅れはあったかもしれないが、概ね計画通りに進められている。
- ・そのため、期待と現実の間に大きなギャップはないと考えている。

#### ⑤新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

##### 交通結節機能（アクセス道路、パーク＆ライドの取組など）

- ・高崎駅と関越自動車の高崎 I C を結ぶ道路がかなり渋滞してきたので、高崎 I C の南側に高崎玉村 I C が設置された。これにより高崎駅と高速道路のアクセス性がかなり向上し、また合わせて工場団地、物流団地を設置したことで経済的な付加価値が上がった。
- ・高崎駅まで車で来て、高崎駅から新幹線に乗り換える動きも多く、近年では駅周辺の月極め駐車場が不足しつつある。

##### 駅周辺再開発等の状況

- ・新幹線駅開業以来、着々と開発が進んでおり、引き続き駅周辺への都市機能集積に向けた開発が行われている。
- ・近年では2016年に「高崎アリーナ」、2017年に商業施設「高崎オーパ」が駅周辺に開業し、今後も2019年には「高崎文化芸術センター」、2020年には群馬県のコンベンション施設である「Gメッセ群馬」が開業予定である。

### 3. 新鳥栖駅

#### (1) 鳥栖商工会議所

日 時	2018年2月28日(水) 11:00~11:50
場 所	鳥栖商工会議所 1階会議室
聴 取 先	鳥栖商工会議所 事務局 中小企業相談所

#### ①鳥栖市の状況

- ・鳥栖市は昔から九州の中でも交通の要衝にあり、1950年代頃から工場団地も形成され、多くの製造業が立地してきた。工業出荷額は九州の都市の中でも上位にあり、その結果として企業の従業員や家族などの人が集まってきた。
- ・一方で、小売りなど商業面では大都市の博多や30万都市の久留米などに集積しているため、鳥栖市からは人が流出している面もある。
- ・高速道路のクロスジャンクションがあり、九州全域への交通アクセスが優れていることからスーパーなど小売業の倉庫などが鳥栖に多く立地している。

#### ②新鳥栖駅、鳥栖駅の状況

- ・鳥栖市内にはJRの駅が6か所あり、小さい都市にしては多い。そのためJR利用者も鹿児島線、長崎線の双方において多い。
- ・長崎から本州に向かう場合、九州新幹線が開業する前は博多駅で新幹線に乗り換えるのが一般的であったが、九州新幹線の開業により新鳥栖駅で乗り換えてそのまま新幹線で本州の方へ行く人が増えた。そのため、新鳥栖駅の利用客は比較的多く、人口30万都市である隣の久留米駅にも劣らない利用客数となっている。
- ・鳥栖市内には大型のアウトレットモールがあり、550万人くらいの客数のうち1割程度がインバウンド観光客だと聞いている。感覚的には将来的にもっと増えてくると思う。

### ③新鳥栖駅は大都市駅（博多駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジショニングとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・現在、九州では福岡に人や機能が集まっている。鳥栖は福岡に収まらないものの受け皿となっていくことで、より成長していくための良い核ができています。鳥栖で働く人材も本来であれば福岡で働くレベルの人材が来ているところもある。
- ・博多という大都市に近接しているため、以前から慢性的に博多の方に人が流れており、新幹線が整備されたから人が流出したわけではない。
- ・もともと鉄道や高速道路で九州内の縦の軸は便利であったが、九州新幹線ができたこと一層便利になった。今後は横の軸を活発化させる必要があるが、その意味でも九州新幹線の長崎ルートへの期待は大きい。

### ④新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

#### 市街地の機能など

- ・新鳥栖駅が整備されたことにより新鳥栖駅周辺の地価が上がった。
- ・新鳥栖駅前にはドラッグストアとレンタカー営業所、アパートなどが立地している。
- ・新鳥栖駅前にはまだまだ寂しい感じで賑わいが足りない。

#### 市民の生活スタイル（通勤・通学圏、商圈など）

- ・九州新幹線の開業時に鳥栖から熊本へ通勤・通学する人は新幹線を使う人が増えると予想しており、実際にその通りになっているように感じる。もともと、九州新幹線は久留米より南の方の駅では苦戦しているようだ。
- ・鳥栖は在来線の鹿児島本線と長崎本線が入ってくるので、1時間に6本くらいの特急が入って来ていた。新幹線が整備されたことにより鹿児島本線の特急は廃止されたが、それでも1時間あたり3本の特急が運行している状況にある。在来線と新幹線で複線化されたことによって災害時等の代替路線が確保できたことは新幹線開業により鳥栖市民にとっては大きなメリットとなるのではないかと。西日本鉄道と合わせると博多と鳥栖間で3ルートの鉄道を確保できるので、利便性も増している。
- ・新幹線という交通手段が増えたことで市民が足軽に何処へでも行けるようになった。

### 交通状況（鉄道（在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・新鳥栖駅と鳥栖駅は鉄道で結ばれているので、バス路線等はない。
- ・最近では大分県西部の人が新鳥栖駅まで自動車に来て、そこから博多方面へ向かうという流れが増えてきている。
- ・バスの動きをみると、路線バスは鳥栖駅を拠点として路線網ができており、新鳥栖駅は観光バスの拠点となりつつある。

### 人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・新鳥栖駅の開業により新鳥栖駅周辺の人口が増加している。
- ・他都市との距離感で言えば、特に鹿児島に1時間半で行けるようになった。
- ・新鳥栖駅ができたことで鳥栖駅から新鳥栖駅へと乗降客が流れているなどの動きはあるが、鳥栖市内全体としてのJRの乗降客は増えている。

### 工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・新鳥栖駅前に九州国際重粒子がん治療センター（サガハイマツト）が整備されたことにより地域のイメージやブランドが上がっているのではないかと。サガハイマツトは九州全域で大学の先生などが候補地を探して鳥栖に決定したようだが、新幹線停車駅になるというのも立地決定にあたって大きく影響したのではないかと。

### 観光・集客（ホテル投資、稼働率など）

- ・鳥栖市は佐賀県の東の玄関口の役割を果たしており、鳥栖駅周辺にはビジネスマンの宿泊需要が根強い。鳥栖市内には宿泊施設の部屋数が1,200室程度あり、30万都市の久留米とあまり変わらない。福岡で大きなイベントが開催されるような時には、福岡で吸収しきれない人が鳥栖や久留米に流れてくることも多い。ヤフオクドームなどでイベントがある場合は鳥栖の宿泊施設も満室になる。
- ・サッカーチームであるサガン鳥栖の試合があるときには鳥栖に福岡など他の県から人が流れ込むので、飲食店も潤っているという話を聞く。

### 住宅開発（宅地分譲、マンション開発など）

- ・鳥栖市内での新鳥栖駅の位置付けとしては今後、優先的に開発を進めて人口を増やしていくという地域になっている。
- ・住宅政策などでは非常にうまくいっているのではないかと。
- ・鳥栖市内のマンションは博多へ通勤する人のニーズが多く、最近の調査では鳥栖市内へ流入してくる人の半分以上は福岡からという結果も出ている。博多に勤務する人が以前は福岡県の西部に住居を求めていた動きが、鳥栖で住居を探す人が増えてきている。近年は子育て世代の流入が多く、人口構成的にも若い人が多い。

## ⑤新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・新鳥栖駅ができたことにより地域への良い影響はあっても、特にデメリットをもたらすようなことは思い当たらない。
- ・商工会議所においても会頭を中心にいくつかの委員会を作って新幹線開業を睨んだビジョンづくりのようなことを進めてきており、現在のところはそこで挙げられたことが徐々に具体化しているという印象を持っている。
- ・新鳥栖駅開業前に期待していた姿と現実の状況についてはそれほど大きなギャップはないのではないか。少なくともマイナスに作用しているような面はない。新鳥栖駅の乗降客の動きも当初の想定と変わらないのではないか。

## ⑥新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

### 交通結節機能（アクセス道路、パーク&ライドの取組など）

- ・新鳥栖駅前の駐車場は1日で100円とかなり安く、常時満車に近い状態であったため、料金を引き上げたが、それでも駐車台数は減っていない。
- ・久留米駅周辺は駐車場が不足していることから、新幹線駅まで車でアクセスする人は駐車場が豊富で料金も安い新鳥栖駅を使う人も多い。
- ・商工会議所でも「よこたび」という冊子を作って新鳥栖駅を拠点として、九州の東西への移動のしやすさをアピールする動きを進めている。
- ・長崎の方からは人を呼び込むために新鳥栖駅で新幹線を下りて、バスで長崎へ来てもらいたいという希望がある。現在の鳥栖ジャンクションまでは新鳥栖駅から20分くらいかかるので、新鳥栖駅から2kmくらいのところにある山浦PAにスマートICを設置して欲しいという要望があるが、なかなか実現していない。
- ・今後の新幹線効果を出していくためには、自動車とのリンケージを進めて縦（南北）ではなく横（東西）への移動を促進していく必要がある。新幹線という乗り物は修学旅行や団体旅行との親和性が高いので、同じく親和性の高い観光バスと連携して取り組みをもっと進められれば良いのではないか。一般に本州方面から九州に来る団体客は博多駅で下車して、観光バスに乗り換える例が多いが、博多駅もバスの駐車スペースなども限界に来ている。博多を通り越して新鳥栖駅まで新幹線に来て、駐車スペースに余裕のある新鳥栖駅でバスに乗り換え、鳥栖から高速道路に入ってもらおう動きがもっと進められれば良い。

## (2) 佐賀県庁

日 時	2018年2月28日(水) 14:00~14:55
場 所	佐賀県庁 7階会議室
聴 取 先	佐賀県 地域交流部 新幹線・地域交通課

### ①新鳥栖駅誘致の背景

- ・もともと九州新幹線は佐賀県内を通るかどうかがぎりぎりのところで線路計画がなされていたが、なんとか佐賀県内に新幹線を通じて人を呼び込みたいという思いから線路と駅の誘致活動を行っていた。
- ・鳥栖駅に新幹線を停車させずに新鳥栖駅を作ったのはルート上の問題である。
- ・九州の中心に位置する鳥栖に駅を設置して、そこから佐賀県内に人を呼び込む仕掛けとして新鳥栖駅が設置された。

### ②新鳥栖駅設置計画時の構想

- ・観光バスとの連携性を図ることにも重点が置かれた。これまでは博多駅が大型観光バスの拠点として新幹線乗降客を九州各地に送り出す役割を担っていたが、近年は博多駅前の駐車スペースの問題などで限界が来ており、あふれ出た部分を新鳥栖駅で拾い、九州各地へ送り出す。そのために、新鳥栖駅前に観光バスの駐車スペースを20台設置した。
- ・九州新幹線鹿児島ルートは鹿児島や熊本であり、新鳥栖は目的地とならない。しかし、熊本駅などからレンタカーを借りて阿蘇山や湯布院などを回る人も多いので、そうした人たちが最後に新鳥栖でレンタカーを乗り捨て、新鳥栖から新幹線で帰るといったお客さんの取り込みを図ろうという動きも考えていた。そして、鉄道旅行のお客さんは道中の荷物になるので、お土産物はたいてい最後に買う方が多いことも想定して、新鳥栖駅に九州中のお土産を集めるプランも考えたが、それは実現に至っていない。

③新鳥栖駅は大都市駅（博多駅）の近隣駅であることや群馬県の玄関口としてのポジションとなっているが、このことがどのような影響を与えているか。

- ・開業当初から新鳥栖駅には佐賀県の東の玄関口としての役割が期待されているが、実際のところ期待通りにはっていない部分がある。
- ・玄関口という意味では九州新幹線長崎ルートが新鳥栖駅から分岐して運行するようになれば、さらに期待は膨らむ。
- ・新鳥栖駅を玄関口として佐賀県内に人を呼び込む動きがどこまでできているかは分からない。
- ・佐賀県の玄関口という意味では今のところ佐賀空港の方が役割としては大きい。佐賀空港の羽田便は1日3便から5便に増えているし、成田便も就航している。国際線も上海、ソウル、台湾などアジア便が充実してきている。
- ・大きい都市の近くは不利だと感じる面がある。大阪から団体客を呼ぶ場合に博多ではなく、新鳥栖まで来てもらってバスで乗り換えてもらう方が便利だと思っているが、大阪―博多間は割引幅が大きく、新鳥栖に比べると割安になるので、この割引制度が新鳥栖駅に人を呼ぶのにネックになっている。
- ・大規模な都市に近い分、鳥栖から都市部へ出ていく人（転出や買い物など）も多いが、周辺の都市から鳥栖に入ってくる人も多い。
- ・経済規模の大きい福岡市や久留米市などに近く、大都市に比べて地価が安く住みやすいので鳥栖がベッドタウン化しているのは以前からの傾向。
- ・佐賀のプロサッカーチームのサガンツスが鳥栖をホーム拠点としている理由の1つに県庁所在地の佐賀市に比べて鳥栖市の方が福岡に近く選手（相手チーム含む）やお客さんにとって便利というのも大きな理由である。

④新幹線駅の設置が与えた影響（変化）について

市街地の機能など

- ・新鳥栖駅ができたことで鳥栖駅周辺が寂れたということはない。

交通状況（鉄道（在来線の状況）、バス、タクシー等）

- ・新幹線で通勤する人は車を使って駅まで来るので、新鳥栖駅周辺の駐車場はかなり利用されている。駐車料金が1日100円と安かったので月極駐車場のよう利用する人が多い。そのため、駐車料金を引き上げているが、それでも利用客は減っていないようだ。一般の新幹線利用客が駐車できないという事態も生じてきている。

#### 人口の流入・流出（昼夜間人口比率等）

- ・鳥栖は九州北部の各都市へのアクセス性が優れているので人が集まりやすい。博多、久留米、佐賀などに直ぐに行ける。新幹線が開業する以前から人口は増加基調にある。

#### 工場・事業所、オフィスビル、商業施設などの立地状況

- ・九州国際重粒子線がん治療センター（サガハイマツ）が新鳥栖駅前に誘致できたことは新鳥栖駅という新幹線駅に近いことが大きな要因となっている。サガハイマツを核として他の医療機関等の施設も集積することが理想。

#### 観光・集客（ホテル投資、稼働率など）・住宅など

- ・現状、新鳥栖駅周辺にはマンションやホテルは殆どなく、鳥栖駅の周辺の方が多い。

### ⑤新幹線駅周辺地域への当初期待と現実のギャップなど

- ・新鳥栖駅の利用客数は想定範囲内である。
- ・佐賀県の東の玄関口としての期待については、まだ機能を果たしていないかもしれないが、九州新幹線長崎ルートが開通した場合には玄関口としての機能は高まるのではないかと。

### ⑥新幹線駅周辺の機能強化に向けた取組

#### 交通結節機能（アクセス道路、パーク&ライドの取組など）

- ・現状、一番近い鳥栖ICへのアクセス道路は特に整備していない。山浦PAにスマートICを設置すると非常に高速道路とのアクセスが良くなるが、いろいろと事情があって実現はしていない。

## ⑦その他

- 九州新幹線も南八代より南の駅になると、駅前にビジネスホテルが1つあるくらいで閑散としている。これは、未利用農地に駅を作ったために、農地規制等の関係で他の施設を建設できないという事情がある。新鳥栖駅もその点は同じ。
- 新幹線駅の設置にあたって佐賀県と鳥栖市は当然協力して進めてきたが、鳥栖市は非常に恵まれた立地環境にあったことで、新幹線駅を核にして積極的にまちづくりを進めていかなければいけないというような危機感がそれほどないようにも感じた。
- インフラはあくまで手段であり、人を地域に呼び込むためには地域自体に魅力がないと上手くいかない。例えば、湯布院や黒川温泉には新幹線が通っていないが人は集まっている。

## 4. この章のまとめ

### (1) 調査対象駅別のまとめ

#### ①岐阜羽島駅

##### ○主な利用者

- ・新幹線通勤、通学の手段としての利用も多くはないが存在。関西（京都、大阪）の大学への通学にも利用。
- ・市内公共交通機関の結節点であり、バスでも1つの拠点。
- ・県内唯一の新幹線駅は羽島市民の誇り、自慢。
- ・日帰り東京出張が可能となり、ビジネスや観光の面で近隣住民の行動範囲が大きく拡大。
- ・岐阜市の人々は岐阜羽島駅ではなく電車で名古屋駅まで行き、新幹線を利用。
- ・岐阜羽島駅は羽島市から西部や祖父江町（稲沢市）、愛西市の人が利用。
- ・新幹線と観光バスを併用する観光客も。特に関西地方の人は岐阜羽島駅を降りた後、観光バスに乗って、岐阜羽島ICから高山方面へ。

##### ○人の流動状況

- ・昼間の人口吸引力が弱く、岐阜市、大垣市、岐南町への流出比率が高い。
- ・新幹線駅が要因となって、人の流入が増えたとは断定できない。
- ・地価が安く、交通の便が良いことが若者が市内に流入している背景。
- ・名古屋で泊まれない人が岐阜羽島駅に流れている。関西の観光客も大阪、京都、滋賀に泊まらず、羽島市に流入してきている状況。

##### ○駅周辺及び開発の状況

- ・人口6万人の市で財政的にも苦しく、一気に開発はできない。
- ・岐阜羽島駅周辺はホテルなどの宿泊施設が多く、大半がビジネス客。
- ・ホテル利用者はレンタカーを借りて近隣の企業へ。
- ・利便性を生かし、業務・デザイン・研究開発・サービス機能などによる複合的産業空間の形成を目指す。
- ・開発にあたって農地の規制がネックとなっている部分も。

##### ○駐車場

- ・駅周辺に安い有料駐車場が多い。羽島市から西側の人が車で岐阜羽島駅に来て、新幹線を利用。

##### ○交通拠点

- ・岐阜羽島駅と岐阜羽島ICという2つの広域交通拠点を有しており、岐阜県の玄関口の役割も。

## ○アクセス

- ・アクセス道路は都市計画道路として、岐阜羽島線、岐阜羽島駅南線、本郷三ツ柳線を整備。

## ○県内における位置付け

- ・岐阜羽島駅が大きく位置付けられてはいない。岐阜県観光パンフレットをみても、岐阜へのアクセスは名古屋が始点。

## ○都市機能の集積

- ・看護大学には県内5つの候補地があったが、新幹線駅の存在が要因の1つとなり羽島市に決定した。大学の教授は全国を移動するため、移動手段として新幹線が最も便利。

## ○新幹線駅とまちづくり

- ・新幹線駅が設置されたからまちが発展するわけではない。
- ・自治体が駅設置に合わせてまちづくりのビジョンを持つことが必要。

## ○その他

- ・リニア乗降客の購買・消費力に期待しすぎてはいけない。
- ・リニアを活用して周辺をどうしていくかを自治体が考えるべき。
- ・観光としての利用なのか、通過交通としての利用なのかをしっかりと見極める。

## ②高崎駅

### ○主な利用者

- ・高崎駅は市民の通勤・通学の拠点。周辺市町村民にとっても高崎駅で乗り換えて首都圏に向かうハブ的な拠点に。
- ・新幹線による首都圏への通勤・通学が増えており、新幹線定期の割合が増加。

### ○人の流動状況

- ・昼夜間人口比率は100%を超えている。新幹線で首都圏へ向かう通勤・通学客以上に周辺の市町村から高崎へ流入。
- ・高崎市が首都圏のベッドタウン的な存在になりつつある一方で、周辺市町村からは核都市として人が流入。

### ○駅周辺及び開発の状況

- ・駅から離れた地域から駅周辺へ施設や人が集約。
- ・オフィスビルについては、もともとあまり多くなかったが、近年の高崎周辺への都市機能の集積によりオフィスビルが足りない状況が続いている。もっとも、用地不足でなかなか建設が進まずにいる。
- ・ホテル需要は根強く、近年はホテルの建設ラッシュに。利用客のほとんどビジネス客で観光客は少ない。
- ・マンションは駅周辺に集まっており、まだまだニーズは根強い。都内周辺に比べると群馬という立地上、かなり安くマンションを購入できることから、そうした地域から移り住む例も。マンションを建てれば直ぐに売れる状況であるが、最近では用地不足がネックに。
- ・各種の都市機能は高崎駅を中心に集約。駅を中心としたまちづくりが進められる。

### ○駐車場

- ・高崎駅まで車で来て、高崎駅から新幹線に乗り換える動きも多く、高崎駅周辺には駐車場がかなり多い(1.5万台程度)。駅まで車で来て、新幹線に乗る人が多い。近年では駅周辺の月極め駐車場が不足しつつある。

### ○交通拠点

- ・従来の在来線のハブ機能に加え、近年は2つの新幹線と3つの高速道路の結節点となり「交通拠点都市」ともいえる存在に。
- ・市営バス(コミュニティバス)が市内循環や高崎駅をハブに放射線状に運行しており、鉄道網とバス路線の連携も取れている状況。

### ○アクセス

- ・高崎駅と関越自動車の高崎ICを結ぶ道路の渋滞が慢性化してきたため、高崎ICの南側に高崎玉村ICを設置。これにより高崎駅と高速道路のアクセス性がか

なり向上。

### ○首都圏及び県内における位置付け

- ・もとは北関東の一地方都市に過ぎなかったが、新幹線の開通により首都圏の一角を占めるポジションに格上げ。
- ・北関東の東京から 100 k m 圏内の都市でも、新幹線駅のある都市とない都市では格差も。
- ・新幹線開通で高崎が群馬の玄関口の役割を果たしており、県庁所在地の前橋市から様々な都市機能がシフト。
- ・商業機能は高崎駅周辺に集中。高崎市の中核的存在だけでなく、群馬県内の中心に。

### ○都市機能の集積

- ・基本的に商業都市であったが、新幹線駅開通によりその傾向に拍車。
- ・駅周辺に商業施設が多く、通勤・通学以外の市民の交流拠点としての機能も。
- ・新幹線駅で高崎駅の拠点性がさらに高まり、官民ともに各種の都市機能が集積。

### ○新幹線駅とまちづくり

- ・新幹線開業時から一貫して都市機能を駅周辺にまとめていく計画を実行しており、新幹線駅が街の中核となり、まちのにぎわいを創出。
- ・上越新幹線の高崎駅開業に合わせて行政が長期的なまちづくり計画を立てて実行。
- ・いわゆるコンパクトシティのようなまちづくりを進める。

### ○工業機能

- ・工業に新幹線駅の影響はあまりないが、高崎駅にアクセスしやすい場所に新しい I C を設置し、その間に工場団地を造成したことで、近年、工場の進出がみられる。

### ③新鳥栖駅

#### ○主な利用者

- ・従来は博多駅で新幹線に乗り換えるのが一般的であったが、九州新幹線の開業により従来の博多ではなく、新鳥栖駅で乗り換えて本州に向かう人が増加。
- ・大分県西部の人が新鳥栖駅まで自動車に来て新幹線を利用する例が増加。

#### ○人の流動状況

- ・商業面では博多や久留米に由来から人が流出。
- ・福岡で大きなイベントがある場合に吸収しきれない人が流れてくることも。
- ・鳥栖から博多や久留米に出る人も多いが、周辺都市から鳥栖への流入も多い。
- ・大都市に比べて地価が安く住みやすい。
- ・新鳥栖駅の開業により新鳥栖駅周辺の人口が増加。

#### ○駅周辺及び開発の状況

- ・新鳥栖駅ができたことにより新鳥栖駅周辺の地価が上昇したが、駅前はまだまだ寂しい感じで賑わいが足りない。
- ・鳥栖市内のマンションは博多へ通勤する人のニーズが多く、最近の調査では鳥栖市内へ流入してくる人の半分くらいは福岡からという結果も。
- ・現状、新鳥栖駅周辺にはマンションやホテルは殆どなく、大半は鳥栖駅周辺に。

#### ○駐車場（パーク＆ライド）

- ・新幹線で通勤する人は車を使って駅まで来るので、新鳥栖駅の駐車場は多くの利用あり。
- ・久留米駅周辺は駐車場が不足しており、車で駅へ行く人は駐車場が豊富で料金も安い新鳥栖駅を使う人も多い。
- ・従来、博多駅が大型観光バスの拠点として新幹線乗降客を九州各地に送り出す役割を担っていたが、近年は博多駅前の駐車スペースの問題などで限界が来ており、あふれ出た部分を新鳥栖駅で拾い、九州各地へ送り出す。
- ・自動車とのリンケージを進めて現状では弱い横（東西）への移動を促進する必要あり。
- ・新幹線は修学旅行や団体旅行との親和性が高い。同じく親和性の高い観光バスと連携していく取り組みが効果的。
- ・新大阪―博多間は新幹線の割引幅が大きく、新大阪―新鳥栖間に比べると割安となる。この割引制度が新鳥栖駅に人を呼ぶのにネックに。

#### ○交通拠点

- ・路線バスは鳥栖駅を拠点に、観光バスは新鳥栖駅を拠点に。

#### ○アクセス

- ・現在の新鳥栖駅から鳥栖 J C T まで 20 分くらいかかる。新鳥栖駅から 2 k m くらいのところにある山浦 P A にスマート I C を設置して欲しいという要望も。

### ○九州及び県内における位置付け

- ・九州全域への交通アクセスが優れており、倉庫などが多く立地。
- ・鉄道や高速道路で九州内の縦の軸は便利であったが、九州新幹線により一段と良化。
- ・開業当初から新鳥栖駅には佐賀県の東の玄関口としての役割が期待されているが、実際のところ期待通りにはっていない部分も。
- ・佐賀県の玄関口という意味では、現在のところ佐賀空港の方が役割としては大きい。

### ○都市機能の集積

- ・九州国際重粒子線がん治療センター（サガハイマツト）が新鳥栖駅前に誘致できたことは新鳥栖駅が新幹線駅であることが大きな要因に。サガハイマツトを核として他の医療機関等の施設も集積することが理想。

### ○新幹線駅とまちづくり

- ・新鳥栖駅周辺は今後、優先的に開発を進めて人口を増やす位置付けの地域。

### ○その他

- ・在来線と新幹線で複線化されたことによって災害時等の代替路線が確保できたことは鳥栖市民にとっては大きなメリット。
- ・インフラはあくまで手段であり、人を地域に呼び込むためには地域自体に魅力がないと上手くいかない。

## (2) 類型別のまとめ

### ① 共通的特徴

- ・いずれの駅も大都市駅近接駅というポジショニングから、大都市であふれた人員の宿泊施設等の受け皿としての役割を果たすことが多い。
- ・高崎駅周辺では従来から人の集まる地域としての拠点性を持っており、新幹線開業後はさらに拍車がかかったことから、ビジネスホテル、マンション等の建設が進む。
- ・岐阜羽島駅周辺では名古屋から流れてきたビジネス客や近年ではインバウンド観光に増加に伴う観光客等の受け入れを行う例も。
- ・新鳥栖駅では周辺開発が進んでおらず、鳥栖駅周辺がその受け皿に。
- ・近年のモータリゼーションの普及により新幹線駅まで自動車使用のニーズが高く、いずれの駅周辺でも駐車場の利用者が多い。
- ・いずれの駅も地域のハブ拠点駅としての役割を担っており、駅を中心とした地域公共交通の充実に力を入れている状況。
- ・いずれの都市も複数の高速道路が近くを通っており、高速道路 I C とのアクセス確保と新幹線と高速道路の相互連携をスムーズに進める動き。
- ・いずれの駅も各県の玄関口としての役割を担っているが、その役割を果たしているかどうかについての実態はばらつきがある（高崎駅は機能を発揮、岐阜羽島駅、新鳥栖駅では十分に機能を発揮できているとは言えない）。
- ・いずれの駅でも新幹線駅という拠点性を発揮して大学や国際的な研究機関、県の中核施設などの誘致を実現。

### ② 時代区分による特徴

- ・岐阜羽島駅の設置は 1964 年と古く、当時はまだまちづくりのビジョンや計画が自治体に浸透していなかったこともあり、駅周辺の明確なまちづくりビジョンを持たないまま経過してきたことが駅周辺の都市機能の集積が進まなかったことの要因。
- ・高崎駅では新幹線駅設置に合わせて高崎市全体の中で駅を中心としたまちづくりのビジョンが構想されており、その着実な実行が駅周辺への都市機能の集積を生む結果に。
- ・新鳥栖駅は設置後まだ 7 年と経過年数は浅く、駅周辺への都市機能の集積は進んでおらず、今後の開発が期待。

### ③ 都市特性による特徴

- ・岐阜羽島駅の所在都市である羽島市の産業が製造業、商業ともに岐阜県内の主力拠点とはなっていなかった。こうした地域への企業、人の集積を生みにくい

状況であったため、新幹線駅を経済・産業の発展と結び付ける動きが欠けているところも。

- ・高崎駅の所在都市である高崎市は従来から一定の商業機能の集積がみられていた。地理的には東京 100km 圏という北関東の一角であったが新幹線開業により東京から 1 時間圏内という時間距離となったことから、膨張する首都圏から流入する需要の受け皿となった。また、新幹線が商業機能との親和性が高いことも作用して、新幹線駅を活用して首都圏の一角を占めるポジションの獲得に成功。
- ・新鳥栖駅の所在都市である鳥栖市は古くから高速道路等の交通の要衝として内陸型製造業の拠点として工場の集積やアクセス性を生かした物流倉庫の立地がみられた。製造業、物流業は主に道路等の陸路を交通手段とするため、新幹線駅の設置による製造業への影響はあまりみられていない。また、商業機能については博多や久留米などの大都市に流出している傾向があるため、周辺都市からの新幹線利用者の取り込みを図り都市機能の充実につなげていくことが求められている状況。

#### ④駅特性による示唆

- ・岐阜羽島駅はもともと新幹線駅として設置され、その後、名鉄が新羽島駅を設置して乗り入れを行っている。そのため、並行在来線や複数の路線が乗り入れる鉄道のハブ拠点としての機能はなく、乗降客も限定されている。もっとも、近年では自動車と新幹線によるパーク＆ライドの形が進んでいることから、こうした利用客を中心に宿泊施設などの集積も。
- ・高崎駅は従来から複数の JR 線が乗り入れており、また新幹線についても上越新幹線に加え、北陸新幹線も乗り入れているなど鉄道のハブ拠点としての機能が充実している。そのため、高崎駅を乗り換え拠点とする乗降客も多く、また市役所や各種公的施設などの都市機能が集積していることから、市内外から人の流入が多くみられる。こうした人の流入が商業施設やホテルなどの更なる集積につながるという循環的な構造。
- ・新鳥栖駅は九州新幹線の開業に合わせて新しく設置された駅であり、新幹線とクロスする形で通過していた JR 在来線の停車駅ともなった。鳥栖市の中心駅であり、従来より都市機能が集積していた鳥栖駅とは電車で 1 駅分離れたところに建設。
- ・そのため、駅周辺の開発についても土地区画整理事業など最初からスタートしてまちづくりが進められている。また、農地規制の関係もあり、土地の利用・開発が十分に進んでいない状況。

## 【参考】先進自治体ヒアリング（リニア岐阜駅）

日 時	2017年11月1日（水）13:00～14:45
場 所	中津川市役所 会議室
聴 取 先	中津川市 リニア都市政策部 リニア対策課 同 リニア駅周辺整備課

### 1. 中津川市のリニアのまちづくり

- ・リニア岐阜県駅の位置：美乃坂本駅から西へ約200mの位置にある
- ・中部総合車両基地：工場等の機能、面積約65ヘクタールとかなり広大である。

#### 【中津川市の取組】

- ・広域のまちづくりに関する調査研究業務（2010年、2011年）を経て、2012年から2013年にかけて「中津川市リニアのまちづくりビジョン」策定した。
- ・ビジョンの理念としては「訪ねてよし・住んでよし（車両基地立地の強み、都会へのアピール）」を掲げている。
- ・ビジョンの戦略としては、①地域での視点、②名古屋圏としての視点、③首都圏・大阪圏に向けた視点、の3点を挙げている。
- ・2015年3月に、①中津川市都市計画マスタープラン、②都市交通マスタープラン、を策定した。

#### 【岐阜県の取組】

- ・2009年に「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を設立
- ・2011年に「リニア基本戦略」を策定
- ・2011年に「リニア中央新幹線活用戦略研究会」に発展
- ・2014年に「岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」を策定し、リニア中央新幹線建設促進岐阜県期成同盟会（県内21市町村、県）によるJRへ要望
- ・2012年に在来線駅との隣接・近接を要望

#### 【経済界の取組】

- ・経済界においても、東濃東部リニア停車駅誘致期成同盟会（東濃東部、飛騨、木曽圏域の商議所・商工会）やリニア中央新幹線岐阜東濃駅設置促進協議会（東濃5市+可児市の商工会議所）などの団体を結成してリニア推進に取り組んできた。

#### 【リニアを盛り上げる取組】

- ・中津川商工会議所、中津川青年会議所において、自販機の売上をリニアの見える丘公園建設基金へ寄付している。
- ・中津川商工会議所、リニア中央新幹線まちづくり推進中津川市民の会では、看板の設置、グッズの作成、親子見学会、市内高校へのリニア活動助成事業、などを行っている。

#### 【リニア駅周辺整備】

- ・2015年3月にリニア岐阜県駅周辺整備基本計画を策定し、2016年3月にはリニア岐阜県駅周辺整備概略設計を策定した。

- ・リニア岐阜県駅と美乃坂本駅の間に中央駅前広場（バス・タクシーへの乗り換え）を設置したり、リニア岐阜県駅の北側に北口駅前広場（マイカーの長時間駐車場等）を設置する計画を立てている。
- ・周辺設備の3つの機能として、①にぎわい創出（観光地や特産品の紹介する施設）、②清流の国ぎふ創出（千旦林川沿い、公園の整備）、③駐車機能（長時間駐車場）、を想定している。
- ・2021年には、周辺土地区画整理事業の工事に着手している。

## 2. なかつがわりニアまちづくり計画

- ・リニア非常口は市内に3か所（山口、瀬戸、駒場）を設置する予定である。
- ・リニア軌道製作工場の立地を予定している。
- ・中津川市としては、①駅周辺の区画整理、②道路新設（東濃東部都市間連絡道路：恵那市と、市道坂本58号、264号）、③土地利用（残土による造成、中津川西部テクノパーク）、を行っていく予定である。

