

都心から新幹線で45分の街（2）

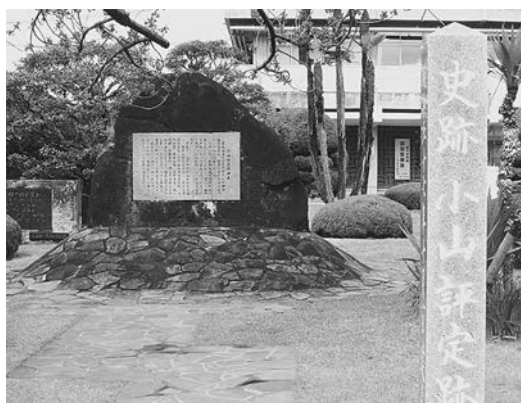
おやま
小山駅（東北新幹線）
小山市（栃木県）

リニア新幹線が開通すると、飯田は東京から45分の街になる…。
都心から45分の街とはどんなものだろうか。今回は第2弾として、栃木県の小山市を訪れた。

栃木県の小山（市）と聞いてピンと来る方、またはそこへ行ったことのある方はたいへん少ないのではないかと。小山の名が全国に知られることになったものに「おやまひょうじょう小山評定」がある。

慶長5年（1600年）、徳川家康は従わない上杉景勝を討つため兵を率い会津を目指す途中、この地で石田光成挙兵の報を受ける。諸将は妻子を大阪に置き人質となっている。家康は軍議を開き、対応を諮ったところ、福島正則（清洲城主）、山内一豊（掛川城主）の秀吉恩顧の将は家康に従うと発言、残りの将も両名に続いて支持を表明し、一同家康支持でまとまる。こうして家康は東海道を関が原へと向う。後日関が原の合戦に勝利したことはいうまでもない（小山市HPの紹介を要約）。

小山評定が家康の天下人となる転機となったことから、市は小山を「開運のまち小山」として売り出しており、「小山評定」の名は市内のあちらこちらで目にすることができる。



小山評定跡地は小山市役所敷地内にある

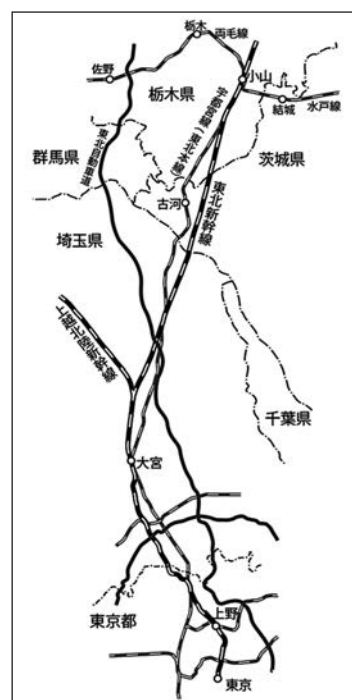


「小山評定」を冠した市役所前の通りと清酒

1. 鉄道により発展した小山市

小山入りは東京駅19時48分発「なすの269号」（那須高原行き17両編成）となった。前回訪問（本庄早稲田駅）時の18時台と比べると東京駅21番ホームの人数は少なかった。新幹線通勤する丸の内辺りのサラリーマンは大半が定時退社しているのか、という感じだった。また酩酊している人は見られなかった。新幹線車両内は5割程度の乗車率だったが、発車から43分で小山駅へ到着した際は、新幹線車両から150名から200名が降車し改札を通った。

今回、小山市を訪問するに当たり、飯伊地域とは条件が違い過ぎて参考にならないのでは、という懸念があった。①小山市だけでも人口165千人（平成27年5月1日現在）という大規模都市、②在来線駅と新幹線駅が併設、③その在来線も、高崎線（東北本線）に両毛線（小山駅～高崎駅）、水戸線（小山駅～水戸駅）が乗り入れ、鉄道の十字路となっている、などである。



①については、小山市は昭和29年（1954年）に小山町と大谷村が合併して誕生し、その後周辺町村を合併して拡大し現在に至っている。昨年、市制施行60周年を迎えた県内では若い市である。

鉄道交通の要で労働力確保が容易なため、早くから企業立地が進み、市の工業団地造成等の誘致策と相俟って企業の進出が続いた。その結果、小山市は平成15年に足利市を抜いて県下第2位の人口となったほか、製造品出荷額、年間商品販売額いずれも県下で宇都宮市に次ぐ第2位の都市となっている。県下市町村で現在も人口増を維持しているのは、宇都宮市と小山市の2市のみということである。

ただ、昭和57年（1982年）の東北新幹線開通・小山駅開業以降では企業の新規立地は少なく、小山市産業の発展は在来線、そして道路によるものといえる。

2. 都内への通勤者多い小山市

前項②および③については、小山駅は乗車人数22,247人/日（2013年度、在来線・新幹線合計、国交省発表）。宇都宮線筋では大宮駅254,479人は別格として、宇都宮駅36,176人、久喜駅36,603人、古河駅13,798人（同調査）となっている。

朝の新幹線通勤の様子をみると、小山駅発6時49分上り「なすの256号」（17両編成）、同7時01分発「なすの258号」（同）ともに270名～280名の乗車人数があった。前回の本庄早稲田駅の同時刻の乗車人数を1列車当たり150名ほど上回っている。

国勢調査（平成22年）結果でみる小山市常住の就業者の状況は、県外への就業は茨城県が最も多く、結城市など茨城県西部方面とのつながりが強いことを示している。群馬県へは国道や両毛線で行き来は容易なはずだが意外に少ない。これに比べ東京都への就業者は多く、「栃木都民」の存在が窺われる。

3. 中心市街地の地盤沈下は他市と同様

このように乗降客数の多い小山駅であるが、当市も中心市街地の人口減少が進んでいる。また商業界では、小山駅再開発ビルROBLE（ロブレ）からスーパーのイズミヤ（エイチ・ツー・オーリテイリング）が撤退する。イズミヤは予ねてより1階・地階の食品売り場を不採算のため撤退し、ディスカウントストアのドン・キホーテが入居していたが、本年8月を以って全面撤退することが決定した。小山市や小山商工会議所は、協議会を立ち上げ善後策を協議していくが、替わって入る商業者を確保するのは困難が伴うと見ている。小山市では他の都

小山市内の主要事業所 (五十音順)

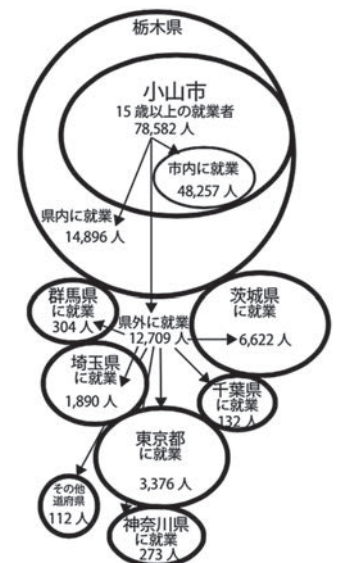
社名	備考
小平産業(株)	特装車
(株)小松製作所	建設機械
コマツユーティリティ(株)	フォークリフト
三和シャッター工業(株)	シャッター
昭和電工(株)	アルミ
(株)東光高岳	変圧器・開閉器
東京製鋼(株)	特殊鋼
(株)巴コーポレーション	立体構造物、橋梁
日成ビルド工業(株)	プレハブハウス、立体駐車場
(株)日本起重機製作所	クレーン
日本たばこ産業(株)葉たばこ研究所	たばこ
富士通(株)	ネットワーク機器
古河産機システムズ(株)	ポンプ、橋梁・構築物
古河スカイ(株)	アルミ圧延
古河電工エコテック(株)	リサイクル
文化シャッター(株)	シャッター
森永製菓(株)	菓子
(株)リクシル(LIXCIL)	建材

教育機関

白鷗大学	本部、法・経営・教育学部、法・経営大学院、法科大学院
小山工業高等専門学校	高等専門学校

(NTT電話帳より拾い出し)

小山市に常住する就業者の動向
平成22年 国勢調査



国勢調査市域集計報告書(小山市 平成22年)



スーパーの撤退が決まった駅前再開発ビル

市と同様、中心市街地は国道4号線バイパスや、国道50号線沿いのロードサイド店に押されている。行政が力を入れ、駅周辺再開発の中心施設として21年続いた駅ビルの運営も新たな対応を迫られている。

4. 新幹線通勤への対応を進める行政

前回の新幹線駅（本庄早稲田）訪問の際、一つの想定として「新幹線通勤」をテーマにしたが、今回の訪問で「新幹線通勤」は新幹線を考える上で有望な鉱脈と一層強く実感した。

「増田レポート」などで行政は人口減対策に取り組んでいるが、古河市（茨城県）は東北新幹線を市内に停めて新幹線通勤による定住人口増を目指している。宇都宮線古河駅と東北新幹線が離れているため、古河市郊外の両線が最も接近している地点に宇都宮線新駅と東北新幹線新駅（請願駅）を設け、ここに「新都市拠点」を形成する計画である（古河市「新市建設計画」平成26年3月）。ただ、最短といっても両線は1km余離れており、どのように駅を設置して結節するか課題は多い、とのことである。

小山市は駅前東口の再開発事業で所有する土地に28階建て149戸のマンションを建設する。建物には店舗、認可保育所を併設することである。開発・分譲は東急不動産が当り、市がリスクを負わないよう進める。駅周辺は新幹線通勤者向けなどの高層マンションの建設・販売が旺盛で、まだまだ需要はあるとみている。

有力企業が多く立地している小山市であるが、昨今の日本経済の状況を反映して、工業団地等での企業誘致は簡単ではない。都心への通勤者を当市に呼び込むことは手っ取り早い定住人口増対策であり、中心市街地活性化策であるといえそうである。



小山駅前再開発地区の高層マンション建設予定地

5. 当地域での定住者獲得の対応は

新幹線は、モノは運ばずヒトを運ぶ。ビジネスや観光で飯伊地区を訪れることが期待されているが、リニア新幹線により東京、名古屋へ通勤する人を定住者として呼び込めればこの地域への波及効果は計り知れないものとなる。ただ、前回も述べたように、飯伊地区から毎日東京へ通勤している人は殆どいないだろうから、高速バス・在来線通勤から新幹線通勤への振替は望めず、全く新たに新幹線通勤者をこの地域に迎えなければならない。

また、都心から同じ45分といっても、小山駅は都心から80km程度の距離である。リニア長野県駅は品川駅から約180km。実距離180kmというと東北新幹線の新白河駅、上越新幹線の越後湯沢駅、北陸長野新幹線の上田駅となるが、都心の人にはこれらの駅に対する印象に近い（「かなり遠い」）のではと考えられる。飯伊地域にどのようにして移り住んでもらうかが当地域の知恵の出どころと考える。

（本稿は、小山商工会議所、小山市企画政策課で聴きとりし、まとめました）

ポイント

1. 新幹線通勤対策は地域活性化の重要な取り組み課題。
2. 新幹線駅施設で商業的な賑わいをつくっていくのは難しさがある。
3. 鉄道の結節とパーク・アンド・ライドとの釣り合いを考える必要あり。

リニア岐阜県駅と東濃地域の状況

当対策室では、リニア中央新幹線中間駅地域の信用金庫との情報交流を進めるべく取り組んできましたが、このほど東濃信用金庫（本店：岐阜県多治見市）と第1回目の情報交換を行いましたので概略を紹介します。

1. 地元行政の動向

中津川市は、車両基地による雇用、観光面での経済波及効果に期待しています。本年3月、「『リニアの見える丘公園』整備促進協議会」を発足させ、関係団体により整備に向け検討しています。

駅周辺整備は、岐阜県駅でも中津川市の事業として行われます。同市の「リニアのまちづくりビジョン策定委員会」において検討されていますが、駅前広場等の具体的な形が示されるのはもう少し先になるとのことです。



東濃信金本店（多治見市）

2. 岐阜県他地域の動向

岐阜県知事は県庁からリニア駅へ1時間以内となるよう道路整備をするなど、県内各地域からのアクセスを確保・向上させる、と表明していますが、

①県庁所在地の岐阜市、関市などの中濃地域、大垣市、米原市を含む西濃地域では、リニア中央新幹線の利用は名古屋駅になる。

②飛騨地域では、北陸新幹線が開通して富山経由で高山方面を訪れるという流れ（東京から約4時間）ができ、リニア岐阜県駅への期待感は低い。またリニア中央新幹線経由の高山本線利用の起点は名古屋駅になる。この方面でリニア駅への期待感が高いのは下呂市（下呂温泉）くらいである。

県内各地域のリニア岐阜県駅利用は期待できないため、東濃地域としては長野県とのつながりを強めたいとしています。従来から国道19号線、中央本線による木曽地方との交流があり、木曽方面の岐阜県駅利用や木曽観光との連携に期待しています。

東濃信金からは、飯伊地域との連携強化を進める必要があるとの意向が示されました。今後観光、ビジネスマッチングなどを積極的に取り組みたいとのこと。私たちも今後同信金との交流を進める中で模索していきます。

3. 岐阜県駅予定地の状況

リニア岐阜県駅予定地を訪問しました。中央本線美乃坂本駅付近で同駅に隣接して設置されます。両駅の接続は容易な位置関係です。

リニア駅予定地は、半分は田畑のみ、残り約半分には建物が建て込んでおり、上郷飯沼北条地区と同様、移転対応を迫られる家屋が相当数ある、という状況でした。



（飯田信用金庫 総合企画部 リニア対策室 加藤 修平）