

飯田市議会リニア推進特別委員会研修会講演

『リニア新幹線とまちづくり（上）』

～郊外駅の行方・コロナ時代の新幹線～』

新幹線研究の第一人者青森大学社会学部 榎引素夫 教授が12月11日飯田市議会リニア推進特別委員会（井坪 隆 委員長）主催の研修会講師として Zoom によるリモート講演を行った。榎引教授およびリニア推進特別委員会の許可を得て、榎引教授の講演を紹介する。



青森大学社会学部
榎引教授

【講演】 榎引素夫 青森大学教授

1. 主な郊外型新幹線駅の特徴と問題点・課題

まず、実際に見てきた郊外型の駅の実状を紹介することで話を進めたい。

■新青森駅（東北-北海道新幹線）コンパクトシティのコンセプト駅前に見られず

現在地に決まるまで、地元の現駅併設要望と郊外駅の国鉄案を巡って8年越しの対立となりしこりが残る。また、「現駅併設を主張していたため開業が遅れた」との言説が定着し都市伝説となった。このような都市伝説が各地に生まれるのが新幹線の恐いところ。青森駅からターミナル機能が移り特急の発着が無くなって、青森市民の港湾都市＝青函連絡船・交通の要衝というアイデンティティが失われ、浮き足立って今に至っている。



新青森駅

青森市はコンパクトシティで全国の先進事例となり、現在は「コンパクト&ネットワーク」として新青森駅がその極と位置付けられているが、今の新青森駅前にスローガンのどのような機能・役割が駅前に実現していて、それによりどんな街づくりがされているのか、私には見出せない。

■新高岡駅（北陸新幹線・富山県）速達型列車停止にエネルギーを消費

高岡市は人口17万人。金沢・富山の間であって両市には及ばないが、長らく旧北陸本線の特急が全部止まる街という市民の強いアイデンティティがあった。新幹線駅が郊外に設置されることになり、速達型「かがやき」停車を願ったが叶わず、1日1便の臨時列車を除いて通過と決まり、それも後に週末のみとなって市民のプライドは傷ついた。行政を始めとして新幹線乗車運動など速達型停車に傾注し過ぎた。目的と手段の取り違え。新幹線駅に加え、在来線駅の周辺整備も行い市財政が悪化。官民挙げての開発整備にもかかわらず、中心市街地から百貨店が撤退し「新幹線が来たから……」と、ここにも都市伝説が生じている。



新高岡駅

私は駅を見るときに待合室に注目する。その街の駅に対する考え方が如実に現れるから。金沢・富山駅になくて新高岡・博多駅にあるもの、それはパソコン用電源のコンセントと Wi-fi 環境。開業当時 Wi-fi 等の普及がまだの頃に、ビジネス利用を考えられてつくられた駅であった。

■新函館北斗駅（北海道新幹線・北海道）整備新幹線構想と地元の思いとのギャップが一番大きい駅

駅が置かれている北斗市は人口5万人。漁村、農村、ベッドタウン（函館へ通勤）の面を併せ持っている。駅名決定では函館市が「新函館駅」を主張、北斗市は「北斗」を入れることにこだわり、駅名を巡る対立に多くのエネルギーを費やした。ここが新幹線の恐ろしいところ。新幹線開業は未知の領域のため、判り易いところでそれぞれ主張し、落としどころを探る戦いが生まれる。



新函館北斗駅と函館への連絡列車「はこだてライナー」

駅前の13.5 ha は埋まっていない。北海道庁が駅前に10数階建ての集合住宅を建設したが買い物をするところもない。地元経済界が頑張って建てた駅ビルの商業施設は、テナントの半分がコロナ禍以前に撤退。駅前をどうするか明確でないため、地元の足並みが揃わない。函館・北斗両市は新幹線駅が市街地から離れていて連携しようにもどうしてよいか判らない。これには、J R北海道は J R 東日本のようなデベロッパー機能が充分でないという事情もある。

■新八代駅（九州新幹線・熊本県） 降りる用事のない駅

八代市は人口12万人で熊本市に次ぐ県下第2の都市。新幹線駅は鹿児島本線八代駅から1駅。2004年から2011年の間九州新幹線の始発・終着駅だった。今は在来線、高速バスで宮崎方面への乗り継ぎ程度。九州新幹線全線開通後も駅前は当時と殆ど変わっていない。当駅はいずれ途中駅になるとの意識があったせいか、駅前をどうにかするという積極的な意思は余り感じられない。地元にも強いこだわりはない。

■黒部宇奈月温泉駅（北陸新幹線・富山県） 駅前に何も無い

魚津駅に替わって富山県東部地域の交通拠点となり、富山地方鉄道と接続（新駅設置）。YKK-A P創業の地で、本社機能の一部が黒部市に戻ってきたことが大きい。駅前に敢えて余りお金をかけず駅前には何も無い。黒部市中心市街地は厳しいが、注目されるのは市内にYKK-A Pが中心となって「パッシブタウン」という省エネ住宅（家賃月18万円）がつけられ、住生活とエネルギーに関する実証実験が行われていること。開業後も地域に雇用の場が多く、人口減少等はみられない。



黒部宇奈月温泉駅

これまでの交通拠点だった魚津市では、市は開通後を「そんなに悪くない」とみている。魚津市から新幹線駅を結ぶ道路が整備され、このロードサイドに郊外型店の集積ができ、賑わいがみられる。在来線の魚津駅前が衰退したという声があるが、それほどネガティブに捉えられていない。

■上越妙高駅（北陸新幹線・新潟県） コンテナ商店街で駅前に変化

上越市は人口20万人で新潟県第3の都市。市街地は直江津、春日山、高田があり、これに旧信越本線脇野田駅横に新幹線駅という第4極ができ、しかも南北に線状に並んで引っ張り合うという状態。



上越妙高駅とコンテナ商店街「フルサット」（櫛引教授提供）

駅前は暫く更地が広がるのみだったが、コンテナ商店街「フルサット」という21世紀の未来の街といえるものができた。これを契機としたようにホテルが3棟進出し、最近では駅ピアノも置かれたという。しかし市民からは未だに「駅前の一等地に何で駅ビルでなくコンテナ施設…」という声が聞かれる。

コンテナ商店街設置者の関連会社「北信越ラボ」がIT関連のレンタルオフィスを手掛けて首都圏と行ったり来たりするビジネス需要を取り込んでおり、新潟県により起業拠点として最近指定された。また二次交通の取組みとして、電動車椅子の実証実験が行われている。このような実証実験と新幹線駅とは相性がよく、地方の駅でこそ取り組めるもの。駅地域のブランディングという観点でヒントとなる。

■佐久平駅（北陸（長野）新幹線・長野県） 新幹線が今の駅前を造ったのではない

佐久平を郊外型駅のモデルと捉える向きはあるが、今の駅周辺の賑わいは新幹線駅ができたからではない。考えるに、郊外店を出店しようとする商業者がこの地域で出店する場所を探していて、たまたま新幹線駅周辺の一帯がポテンシャルを持っているということで集積ができた。新幹線はきっかけだったかもしれないが、新幹線が佐久平駅前を造ったのではない。新幹線が「無から有を生む」ことはない。

■七戸十和田駅（東北新幹線・青森県） 新幹線駅前に賑わい

当駅は新青森駅の一つ手前で、十和田湖観光の十和田市が隣接する。奥入瀬溪流に向かう人の利用のほか、美術館ランキングでベスト10に入る十和田市現代美術館が青森県立美術館と並んで人気。七戸町役場を新幹線駅前に移転、商業施設もできて駅前に活気が出ているが、旧市街地は厳しい。

■八戸駅（東北新幹線・青森県） 新幹線開通により地域のバージョンアップ

2002年から2010年まで東北新幹線の終着駅。駅が立派になり知名度が上がったというのが市民の受け止め。漁港の街で、魚は食品加工業の原材料であったのが、駅前に活魚料理の店ができ食文化を提供できる街になった。公共施設併設を条件に駅ビル（中にJR系ホテルメッツ）ができ、スポーツアリーナが駅前に設置されている。二次交通では、路線バスの編成を行い、市営バスか私鉄バスが必ず10分置きに来て中心市街地へ向かう運行をするようになり利用者増となった。

（文責：しんきん南信州地域研究所）

（飯田信用金庫 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平）