

管外調査報告

舞鶴市議会

議長 桐野正明様

平成28年11月11日

創政クラブ議員団

幹事長 山本 治兵衛

このたび、管外調査を行いましたので、下記のとおり報告します。

記

- 1 参加者氏名 山本治兵衛、高橋秀策、谷川眞司、林三弘、尾関善之、伊藤清美、肝付隆治
- 2 管外調査場所 新潟県糸魚川市、新潟県上越市、長野県佐久市
- 3 期 間 平成28年11月8日（火）～10日（木）
- 4 経 費 337,890円

5 調査結果の概要

(1)目的

北陸新幹線京都府北部ルート誘致実現のため、さらに京都府北部5市2町が一丸となって連携し、取り組んでいくことから、3市の取り組みにおいて、沿線開発効果や課題等を調査し、今後の活動の参考とする。

(2)概要

・糸魚川市

(対応) 糸魚川市産業部建設課

(内容) 北陸新幹線開業に向けた糸魚川市の取り組みについて

①北陸新幹線ルート（長野—金沢間）

・27年3月14日開業

・東京から糸魚川（乗換えなし）間については、最速1時間59分

②糸魚川駅の停車本数（28年度）

・上り（東京方面）と下り（金沢方面）「はくたか」各15本

③北陸新幹線建設負担金

・総事業費（長野・金沢間）

約1兆7,800億円

・負担総額（新潟県）

約1千640億円

・糸魚川市負担総額（予定）24億1,700万円

（平成27年度末の負担済み額21億6,500万円）

- ④ 交通結節機能の強化と沿線開発
新幹線糸魚川駅整備に伴い、交通結節機能を強化するため、南口を新設、さらに施設等の新設・整備と沿線開発を行う。
- ⑤ 新幹線開業による利用者数の状況
北陸新幹線（上越妙高・糸魚川間）の乗車人員は、開業後約3倍となった。
- ⑥ 開業効果
知名度アップ、観光客・交流人口の増加、営業エリア・生活エリアの拡大など
- ⑦ 課題
ストロー効果、滞在時間の増加に伴う来訪者の日帰り化、騒音問題等の環境対策など
その他、並行在来線（えちごトキめき鉄道）についてなど

（主な質疑応答）

質問：並行在来線の駅については、こういった地域を選定しているのか。

回答：押上地区については県立高校があり、駅の要望があった。JRの経営体制上では実現が困難であった。今村新田駅については、市街地が郊外へ移っている状況がある。ここもニーズが高い。

質問：駅舎や関係する建築構造物の固定資産税はどうなっているか。

回答：駅は鉄道運輸機構の資産なので、市に納税される。

質問：新幹線の駅ができたことによって、人の流れや動きの変化はどうか。

回答：人口については、減少傾向が変わらない。企業誘致に期待している。

質問：新幹線のPR効果について、観光客の誘客はどのようになっているか。

回答：新幹線の開業前からPRを行ってきた。糸魚川の知名度が落ちてきた事を実感する事もあるので、苦勞している。開業して実感するのは、やはり新幹線があるまちのブランド効果は比べ物にならない。前年度比で126%の観光客があった。宿泊施設は微増の2%であるが、右肩下がりが増加傾向へと移行した。

質問：新幹線の駅ができることによって、都市計画の見直しがあったと思うがどうか。駅前商店街の変化はあったか。

回答：駅の北側を基本構想地区と想定している。糸魚川市としては駅の南側にある中央通り線へ商業施設は移りつつあるが、北側を商業的な位置付けをしているために南側への都市計画を変更していない。

質問：商店街の整備計画と財政的な部分について、商店街側の負担についてはどうか。

回答：アーケードの改修を行ったが、商店街側は15~6%の持ち出し。総額で3カ年、2億2,500万円である。総延長は200mくらいである。

・上越市

（対応）上越市新幹線・交通政策課

（内容）北陸新幹線上越妙高駅 開業後のまちの変化について

- ① 上越妙高駅は新たな広域の玄関口
- ② 1日の利用動向（上越妙高駅）

長野・首都圏方面は、2,400人、金沢・関西方面は、1,600人が利用
開業前と比較して、長野県、首都圏、北陸方面は、5割以上の人がち
かくなつたと実感している。

③ 交流人口の拡大

「越五の国」で連携する5市のイベントの入込客数が増加している。

④ 新幹線開業後のまちの変化

- ・首都圏、関西圏、沿線都市との時間的距離の短縮
- ・大型イベントの入込客数は軒並み前年比増
- ・上越妙高駅が関西方面からの玄関口に
- ・市民生活に新たな動き(新幹線を利用した通勤、通学)
- ・市民の心理的な変化
- ・企業活動のしやすさ向上

⑤ 北陸新幹線を活かしたまちづくり(主な取り組み)

- ・交通の要衝・広域の玄関口にふさわしい駅周辺のまちづくり
- ・上越妙高駅に降り立つ人を市内へ呼び込む仕組み
- ・新幹線を使って若者から住み続けてもらう取り組み

⑥ 新幹線建設負担金

新潟県の場合、新幹線駅がある市町村に対しては、県負担額を市町村
内における延長に応じて按分した金額の1割を負担として求めている。

その他、並行在来線(えちごトキめき鉄道)についてなど

(主な質疑応答)

質問：新幹線について、通学の補助金はどのくらいか。

回答：通学の費用は貸与となる。5万円までを貸与。貸与実績は5人。

質問：企業誘致について、開業前後で変化はあるのか。

回答：誘致のアプローチはしやすくなったが、企業の立地には繋がらない。新
幹線は物を運ぶ事はないので、工場等々の企業には関心がない。

・佐久市

(対応) 佐久市都市計画課

(内容) 北陸新幹線佐久平駅 佐久駅周辺土地区画整理について

① 佐久平駅から東京まで

鉄道で東京に行くには、小海線から信越線に乗り換え、特急列車を使
っても「約3時間30分」を要していたが、北陸新幹線開業により、東京
まで「1時間20分」に短縮された。

② 新幹線誘致には、26年の歴史がある

③ 開業に向けた準備

平成4年1月に国、県、鉄建公団、JRの幹部を委員に含めた「北陸
新幹線佐久駅周辺整備検討委員会」を立ち上げ、新駅周辺の位置づけ、
都市基盤整備、まちづくりの方向や課題について、検討された。

④ 課題解決に向けた計画策定

平成5年3月に「北陸新幹線佐久駅(仮称)周辺整備構想策定調査報
告書」をまとめ、戦略コンセプト設定するとともに、その実現方策を
「北陸新幹線佐久駅(仮称)駅舎等検討懇話会」や「駅周辺街づくり

委員会」を設立し、検討された。

⑤ 手造り駅舎へのこだわり

平成 5 年 1 月に「北陸新幹線佐久駅（仮称）駅舎等検討懇話会」を有識者 4 5 名で組織し、課題を踏まえる中、総括的な駅舎デザイン、機能環境等について協議が重ねられ、平成 5 年 10 月に駅舎の基本構想が決定された。

⑥ 佐久駅周辺土地区画整理事業

北陸新幹線の開業に合わせ、その波及効果を最大限に享受できる拠点都市として、その先導的役割を果たすための「まちづくり」が佐久平駅を中心とした土地区画整理においてされている。

その他、新幹線整備事業に関わるアクセス道路等の整備など

(主な質疑応答)

質問：新駅の一極集中に反対する声はあるのか。

回答：開通してから 20 年ほどになるが、今も一極集中化を危惧する声がある。

しかしながら、旧商店街も活性化しようと努力している。

質問：市を挙げて誘致に取り組んできた強い意志を感じるがどうだったのか。

回答：誘致は熱意に尽きると思う。市長自身も先頭に立ち、市民への啓発を行い、誘致に至ったと考える。市役所内全体が緊張感を保って取り組んだ。

(2)所見

今回は、北陸新幹線誘致関係に絞った視察をし、実際に誘致できた箇所の効果や課題等現状の把握ができたことは大変有意義であった。京都府北部ルートの誘致実現による地元成長への期待も膨らんだところである。今後、舞鶴市は市を挙げて、また、近隣市町も一丸となって、北陸新幹線の京都府北部ルートの誘致実現に向けて努力をしてまいりたい。