

新幹線沿線のまちづくり

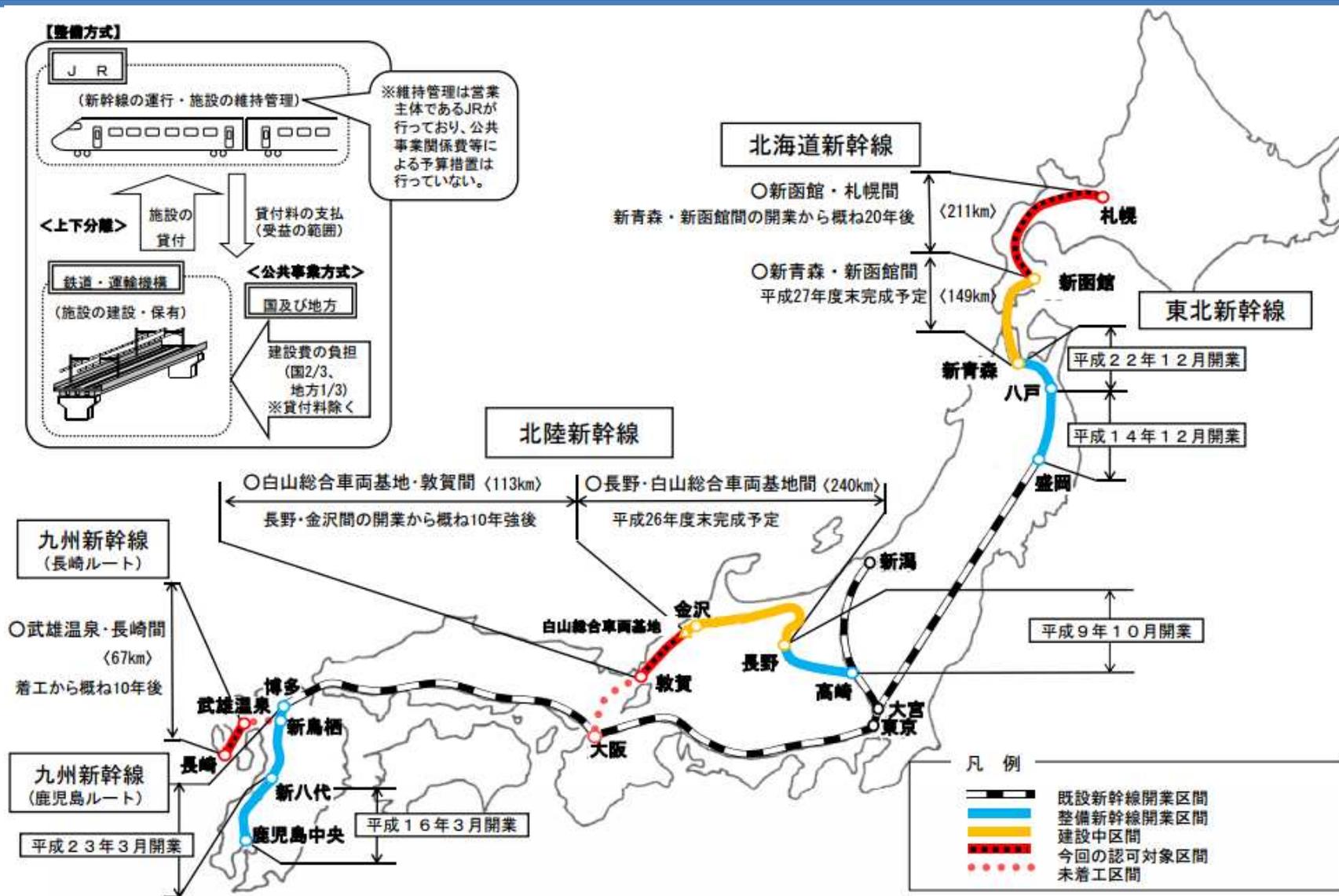
—鯖江市の新幹線開業を見据えたまちづくり懇話会資料—

2013年2月28日

福井県立大学 地域経済研究所

講師 江川誠一

■北陸新幹線の概要



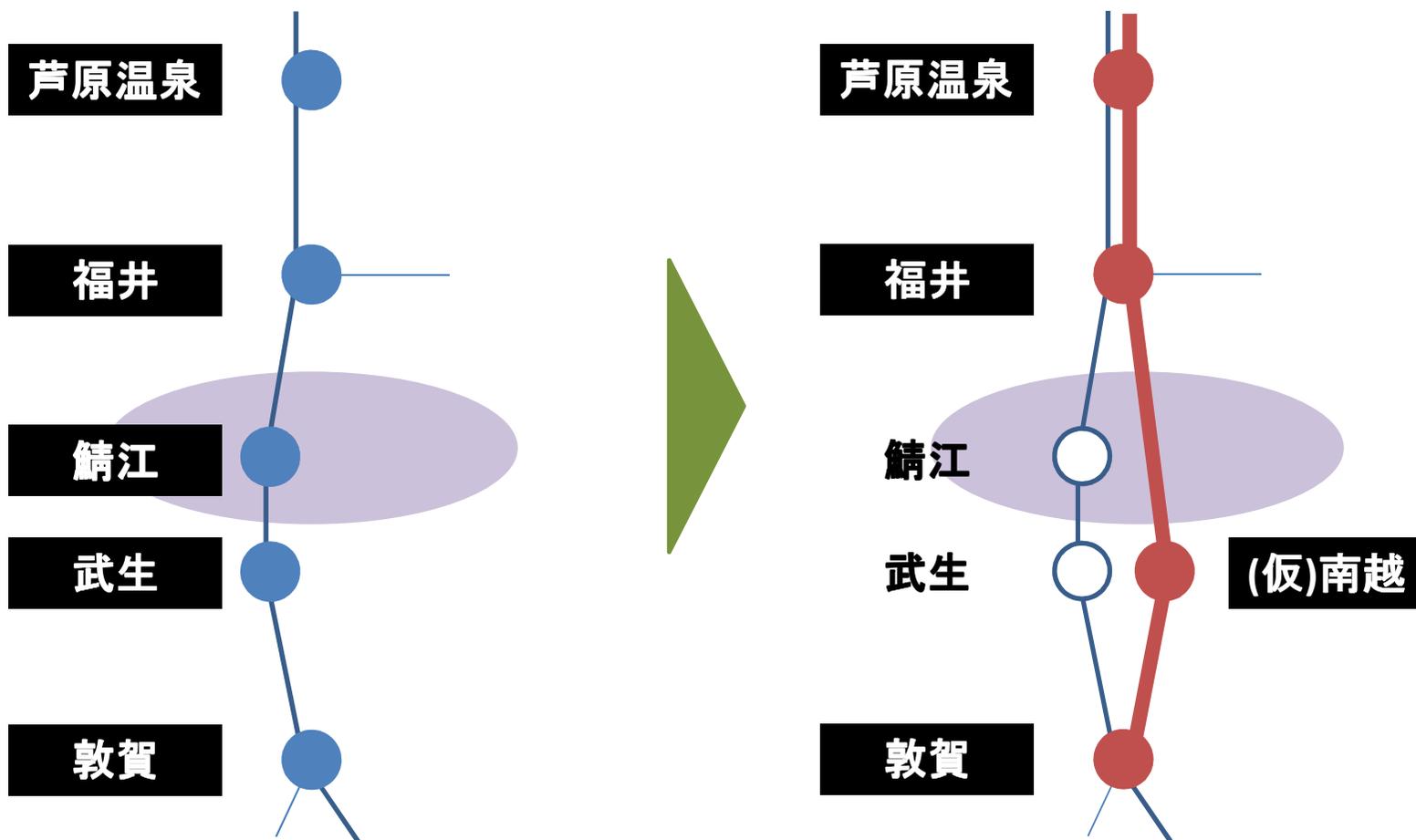
■北陸新幹線の概要

- ・東京～大阪間:約700km
 - ・高崎～長野間:約117km
 - ・長野～金沢(白山総合車両基地)間:約240km、平成26年度末完成予定
 - ・金沢～敦賀間:約114km、平成37年度末完成予定
 - ・敦賀～大阪間:約130km、未着工区間

■北陸新幹線開業による鯖江市へのインパクト

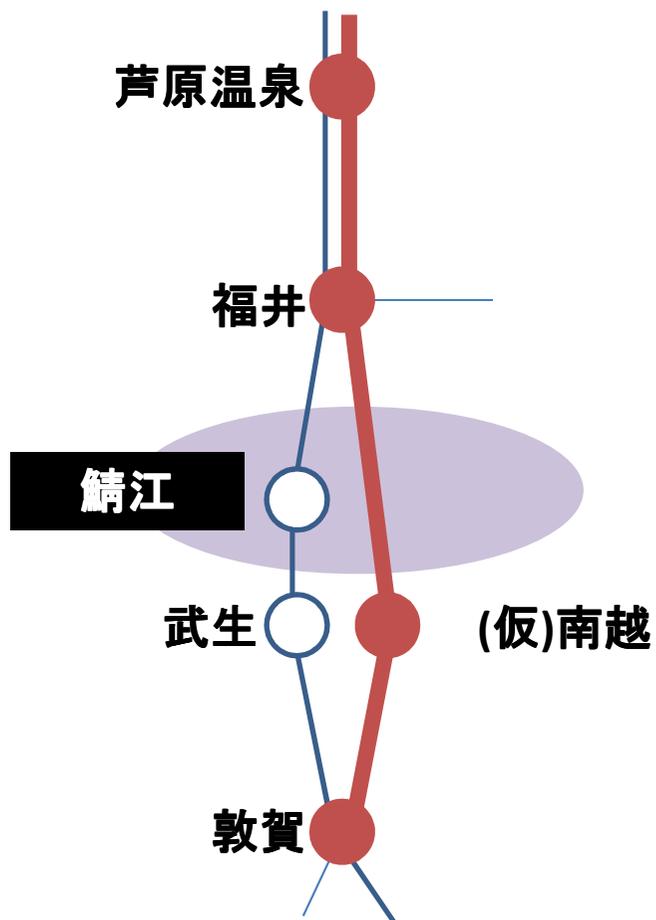
- ・石川県境から敦賀までの区間、北陸新幹線は6市(+1町)を通るが、そのうち鯖江市と坂井市には駅ができない。
- ・福井県全体で見ると、新幹線延伸は交流人口の増加等が期待されるとともに、駅のできる市では、現状とは異なる特性を持つ高速鉄道が導入されることによるメリットを最大限に活かしたまちづくりがカギとなる。
- ・一方で鯖江市は、新幹線駅ができないため、県内・県外の双方から見た福井県における鯖江市の位置づけが変化する可能性がある。また、特急停車駅・JR鯖江駅が三セク駅となるため、鯖江市における鯖江駅周辺の位置づけが変化する可能性がある。そこで鯖江市では、新幹線の駅ができないことによるデメリットを最小限に抑えるための方策と、新幹線県内延伸のインパクトを市内にも導くための方策がカギとなる。

■北陸新幹線開業による鯖江市へのインパクト



→ 鯖江市と坂井市は新幹線駅ができないが、
特急停車駅があった鯖江市により大きな影響が生じる。

■新幹線延伸後の鯖江市のまちづくりのポイント



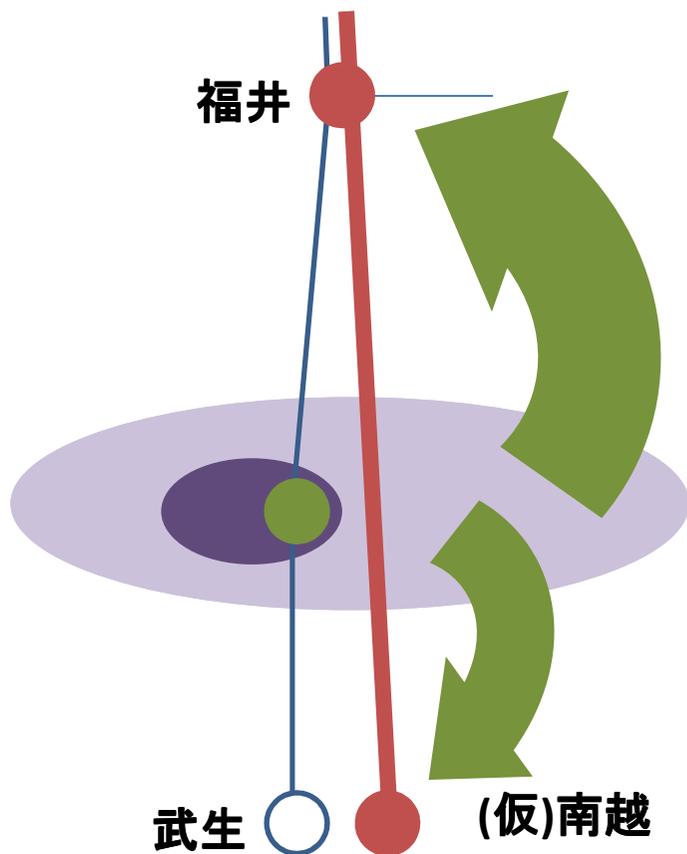
- 市内から高速列車が消える。
- 在来線の位置づけが変化する

●三セク、福井鉄道、バス等を活用した利便性の高い交通ネットワークの構築。

・市内と新幹線停車駅である福井駅、南越(仮)駅とのアクセス強化

・三セクにおける地域密着型のダイヤ編成と快速列車の導入

■新幹線延伸後の鯖江市のまちづくりのポイント



●鯖江駅周辺の求心力が弱まる恐れがある。

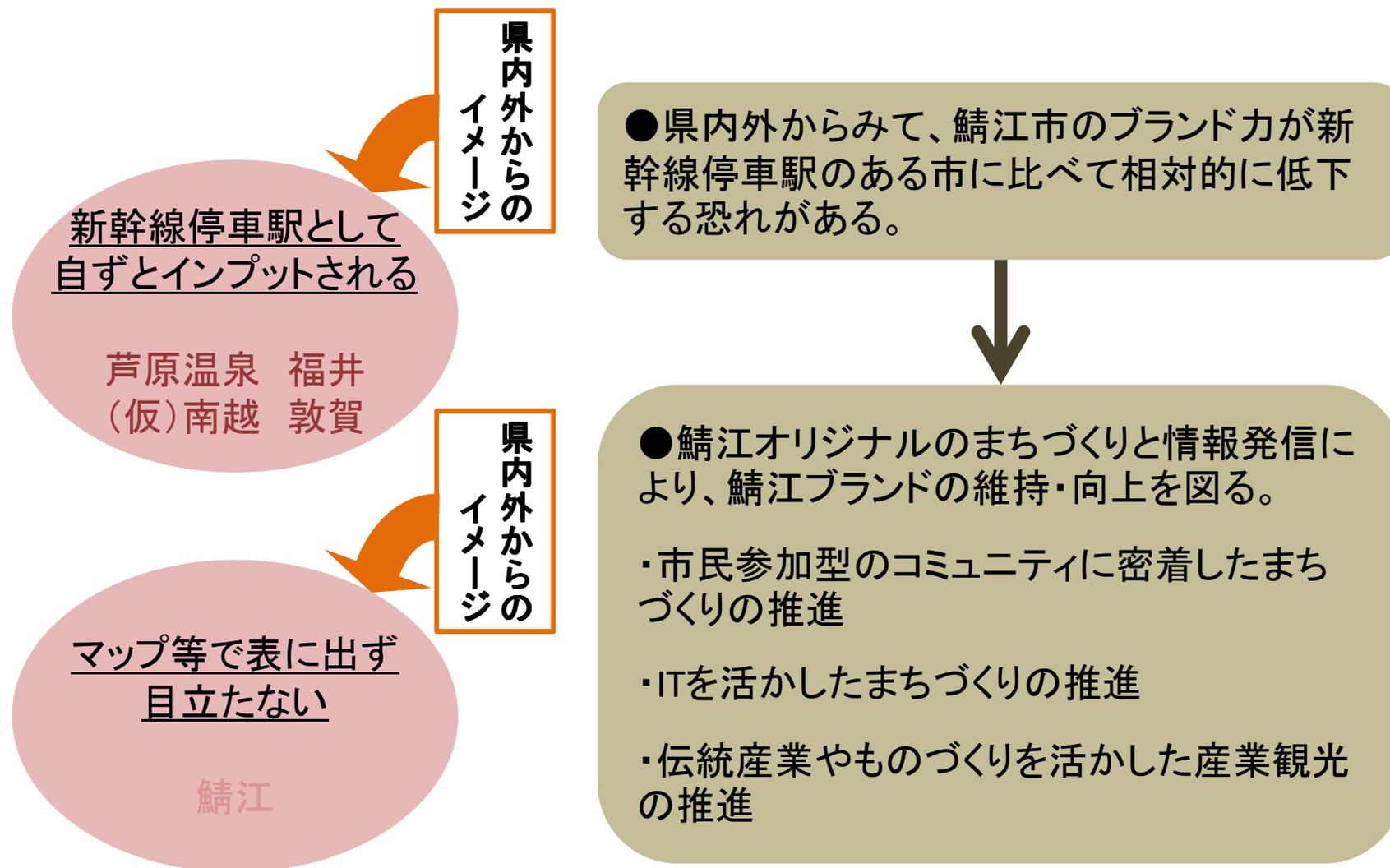
・市内各地域から、鯖江駅を経由せずに福井駅や(仮)南越駅へとアクセスするケースが増加する。

●鯖江駅リニューアルと都市構造の見直し

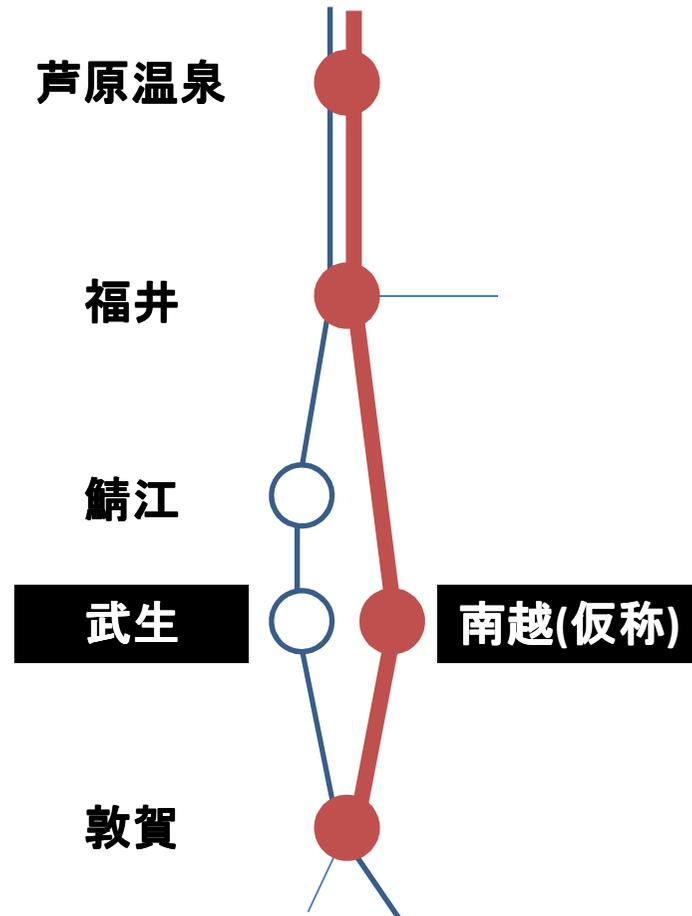
・鯖江駅(駅舎、駅前広場等)の新たな使い方による求心力の再構築。

・鯖江駅周辺と西鯖江駅周辺との連携強化。

■新幹線延伸後の鯖江市のまちづくりのポイント



■越前市の場合...



・越前市は、現在の特急停車駅である武生ではなく、北陸自動車道武生IC近くに新幹線南越(仮称)駅が新設される。

・現駅併設の他の3駅とは異なり、新幹線駅が新設されることから、越前市の都市構造は非常に大きな影響を受ける。

・人口の集積する市街地から離れたところに駅ができるため、まずはそこへのアクセス手段の確保が課題となる。また、新駅周辺は一からのまちづくりとなり、さらには高速ICとも近接することから、従来の枠にとられない新しいチャレンジも可能である。

・越前市が武生駅や南越(仮称)駅をどのように位置づけてまちづくりを進めていくかに、鯖江市は影響を受ける可能性がある。要注目。

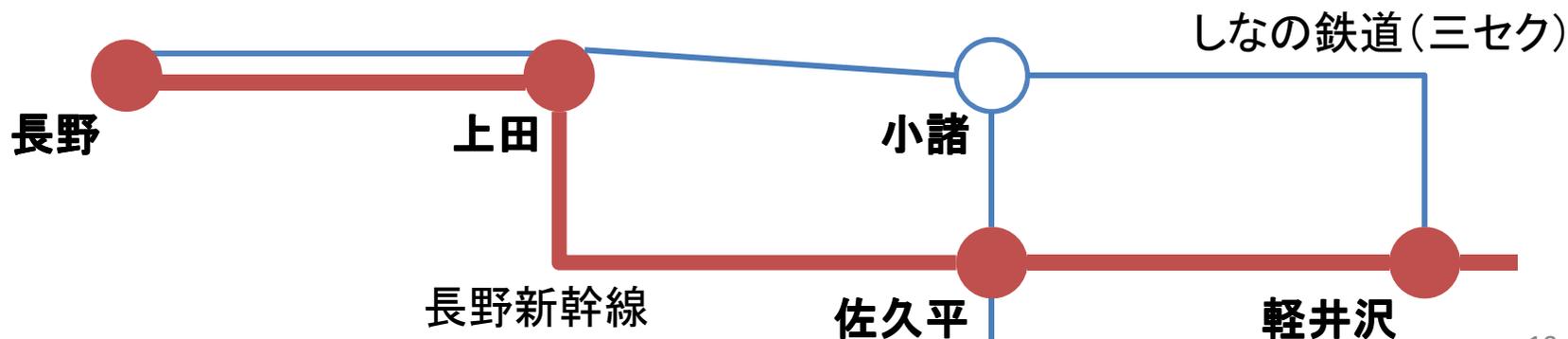
■ 県外事例のポイント

(1) 長野新幹線佐久市/小諸市

・新幹線駅の開業により、佐久平駅周辺には商業施設等約100件が新規立地。同地区の固定資産税収は3.6億円増加。開業前、周辺には商業機能や住機能がほとんどなかったが、開業後、ロードサイド大型店舗、駐車場、マンション等が密集するようになった。

・一方で長野新幹線のルートから外れた小諸駅周辺では、JR信越本線がしなの鉄道線となった。以前は特急あさまが停車する長野県東部の拠点駅であったが、東京から乗り換えなしで小諸に至ることも不可能となり、地元経済・観光ともども大きな影響を受けた。

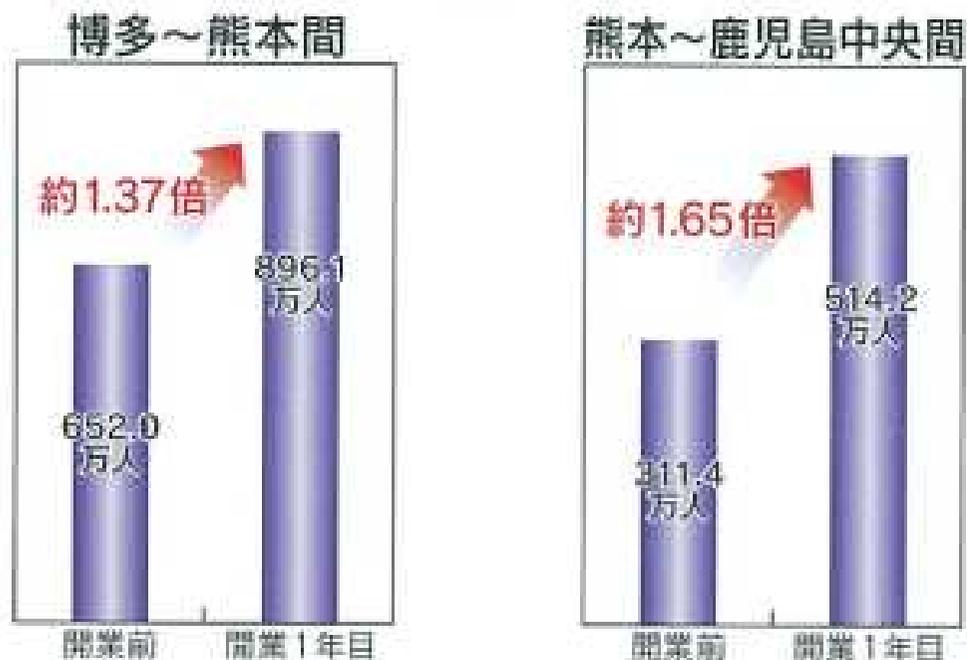
→ 小諸市の取り組みは必見！（3月の視察に期待）



■ 県外事例のポイント

(2) 九州新幹線 ① 全般

- ・九州新幹線全線開業後1年間の利用状況は、博多～熊本間で1.37倍、熊本～鹿児島中央間で1.65倍



※博多～熊本間の開業前は、博多～鳥栖間の特急「リレーつばめ」「有明」の開業前1年間の利用実績

※熊本～鹿児島中央間の開業前は、新八代～鹿児島中央間の新幹線「つばめ」の開業前1年間の利用実績

■ 県外事例のポイント

(2) 九州新幹線 ②熊本

- ・新幹線等のJR駅、市電、交通広場、ペDESTリアンデッキ等を一体的に整備



■ 県外事例のポイント

(2) 九州新幹線 ②熊本

- ・熊本城そのものの修復、桜の馬場城彩苑の整備等による観光拠点化



■ 県外事例のポイント

(2) 九州新幹線 ②熊本

- ・ゆるキャラ「くまモン」による熊本の認知度アップとグッズ展開。
- ・特に、開業前の関西でのくまモン等によるゲリラ的なPR(くまもとサプライズ)。



■ 県外事例のポイント

(2) 九州新幹線 ③ 在来線

- ・JR九州による「A列車で行こう」等の在来線におけるユニークな列車の運行



■ 県外事例のポイント

(3) 東北新幹線(青森のまちづくり)

- ・中心市街地が位置する「青森駅」と、東北新幹線の駅である「新青森駅」は、JRでひと駅、車で約5kmの距離にある。
- ・青森市は、コンパクトシティをまちづくりの基本的な方針としており、新幹線開業後も新青森駅周辺では開発を制限し、ゲートウェイ機能に特化した駅周辺の開発を行っている。一方で青森駅周辺には引き続き拠点施設の整備を行い、賑わい創出を図っている。

■ 県外事例のポイント

(3) 東北新幹線(青森のまちづくり)

・**青森駅周辺**: 2010年から2011年にかけて、青森市がねぶたの常設展示館である「ワ・ラッセ」を、JR東日本が飲食物販施設である「A-FACTORY」をそれぞれ整備。1980年代後半から1990年にかけて整備された「青森県観光物産館アスパム」、「青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸」とも徒歩圏にあり、魅力あふれるウォーターフロント空間が形成されている。



ワ・ラッセ

■ 県外事例のポイント

(3) 東北新幹線(青森のまちづくり)

・**青森駅周辺**: 2010年から2011年にかけて、青森市がねぶたの常設展示館である「ワ・ラッセ」を、JR東日本が飲食物販施設である「A-FACTORY」をそれぞれ整備。「A-FACTORY」は、開放的な空間において青森の物産の販売等を行っている。東北新幹線新青森駅開業後には、青森駅周辺の観光入込客は大幅に増加。



A-FACTORY

■ 県外事例のポイント

(3) 東北新幹線(青森のまちづくり)

・**新青森駅周辺**: 大規模な商業施設や業務機能の立地を地区計画により制限し、青森駅周辺との役割分担を図り、無秩序な市街地の拡大にブレーキをかけている。鉄道、バス、自家用車等の相互の乗り換え利便性を重視した総合交通ターミナル機能を中心に、県内外の観光客に対するおもてなし機能をもたせている。市の担当者は「空港のような新幹線の駅を目指している」



新青森駅周辺

御清聴、ありがとうございました。