

新幹線開業に伴う地域の変化

～上越妙高駅周辺の変化～

調査研究部 主任研究員 木村 政希

はじめに

前号の機関誌では北海道新幹線開業に伴う奥津軽いまべつ駅周辺の変化について報告を行った。本稿では今年3月に開業2周年を迎えた北陸新幹線沿線における変化について、上越妙高駅周辺に焦点を当てて報告することとしたい。

北陸新幹線について

北陸新幹線は、北海道新幹線と同じ整備新幹線¹のひとつであり、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井などを経由して大阪に至る延長約700kmの路線である。高崎～長野間については、1997年10月1日に開業している。



図1：北陸新幹線路線図

その後、長野～上越妙高間が1998年3月に着工され、その他の区間についても順次工事が開始、2015年3月14日に長野～金沢間が開業することとなった。

この開業に伴って、東北圏でも上越市に「上越妙高駅」が、糸魚川市に「糸魚川駅」が新たに新幹線停車駅として加わり、新潟県南西部にも新幹線時代が到来することとなった。

JR西日本によると開業後2年の輸送人員²は1,755万人となり、好調な成績を維持している。

上越妙高駅の状況

上越妙高駅は市南部の脇野田地区に位置する。開業前は地名と同じく「脇野田駅」と称す



上越妙高駅

- 1 全国新幹線鉄道整備法に基づき昭和48年に整備計画が決定された新幹線のことで、具体的には北海道新幹線（青森市・札幌市間）、北陸新幹線（東京都・大阪市間）、九州新幹線（西九州ルート）（福岡市・長崎市間）の3路線
- 2 開業から2017年2月28日までの利用者の累計値

る信越本線の駅であった。開業に際し、新幹線の駅を併設させるため駅舎を西方に120m移設した。

上越市は以前から高田・直江津・春日山という3つの核が存在していた。さらに、これらの地域とは異なる地域に新幹線の駅が設置されることとなったが、市では新幹線駅を町の核とすることはせず、「北信越地域の広域の玄関口」として整備することとした。具体的には駅前に大型商業施設等を設置するのではなく、駅をベースに北信越の各地域へと向かうための拠点基地となるオフィス等を誘致するというものである。

新幹線開業に併せて駅周辺地域では土地区画整理事業が行われ、96,000㎡の商業・業務系用地が駅の東西に整備された。まだ、竣工している建物は多くないものの、用途についてはほぼ見通しが立っており、今後続々と竣工することが期待されている。

開業前に県や周辺自治体が強く要望していた速達タイプの「かがやき」の停車は実現しなかったものの、各駅停車タイプの「はくたか」の全列車が停車し、一日15往復に加え平日限定で当駅始発の長野行も2本利用可能となっている。

上越市の調査によれば、一日当たりの利用者は約4,000人。長野・首都圏方面と北陸・関西方面への利用者割合は概ね6:4の比率となっている。

利用動向調査によると市が目指している県南西部地域における広域の玄関口としての機能が浸透しつつある。調査結果によれば関西からのツアー客が上越妙高駅で新幹線を下車し、貸切

バスへと乗り換えるという新たな動きが生まれているという。2015年6月から12月にかけて実施した聞き取り調査では、ツアーの行き先は佐渡が17%とトップを占めているほか、佐渡を除く新潟県が13%、上信越が11%、東北地方が10%の順となっている。

規模も40人以上の団体が6割を占めており、大型観光バスのゲートウエーとして機能し始めている。この背景には上越市の取組みに加え、上越妙高駅がJR西日本とJR東日本の運賃計算の境界となっていることも要因となっている。

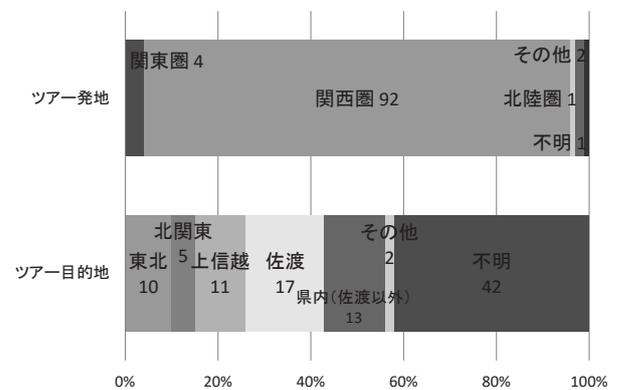


図2：上越妙高駅からのツアー発着地³

新幹線開業に伴い、生活圏の広域化も進んでいる。前述のとおり平日には上越妙高駅発長野行きの「はくたか」が2本設定されている（上越妙高駅6:36発・7:38発）。2015年7月13日から17日にかけて上越市が実施した聞き取り調査によれば、ほぼ半数の回答者が上越妙高駅始発の列車を利用する目的は「長野へ行くため」としている。また、用途としても通勤が30%、通学が11%とされており、日常的な利用に新幹線を活用する兆しが見え始めている。

こうした動きを踏まえ、上越市では昨年度「上

3 図2・3は上越市資料を基に東北活性研作成

越市定住促進奨学金貸付条例」を制定し、広域的な通学に対する補助を開始した。

この制度は上越市内に在住し市外の大学等に通学する人を対象に通学費用を奨学金という形で貸付け、卒業後の返還期間中に市内に居住し、かつ就業している場合は、返還額の3分の2に相当する額を免除するというものである。

新幹線によって広がった生活圏を活用した試みとして今後の広がりが期待される。

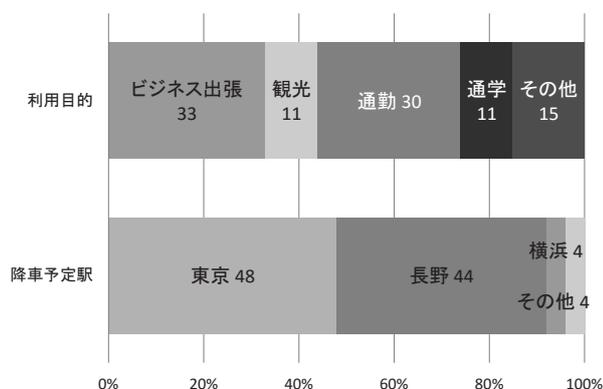


図3：上越妙高駅始発列車利用者の目的ならびに行先⁴

市民意識の変化

上越市では新幹線開業に伴う市民意識の変化を把握するため、新幹線開業から半年が経過した2016年9月に市民約8,000人を対象にアンケート調査を実施した。(回収率：45.7%)

調査では、上越妙高駅の利用状況や新幹線開業にかかる市民の意識・旅行状況の変化、新幹線駅までのアクセスに対する要望などについて、質問している。本稿では調査結果から市民意識の変化を概観することにしたい⁵。

利用状況については、駅の訪問経験では市民の約76%が訪問経験ありと回答し、目的については複数回答ながら新幹線の乗車が約53%、駅の見学が約47%という割合となっている。(図4)

新幹線の開業に伴う市民意識の変化については、約46%の市民が新幹線開業により上越市を紹介しやすくなったと回答したほか、約30%が「上越市に対する愛着や誇りを感じられた」と回答している。(図5)この結果について、上越市では「新幹線開業というひとつの事象だけ

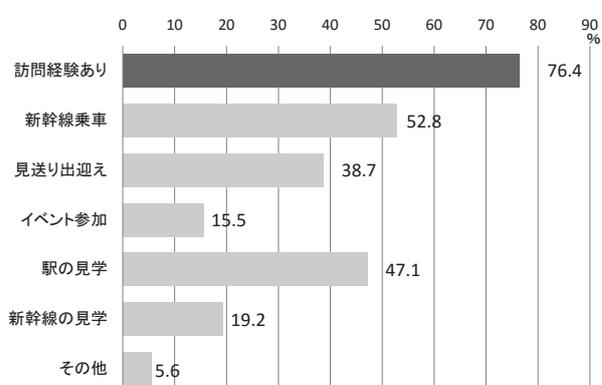


図4：上越妙高駅への訪問経験とその目的⁶(複数回答)

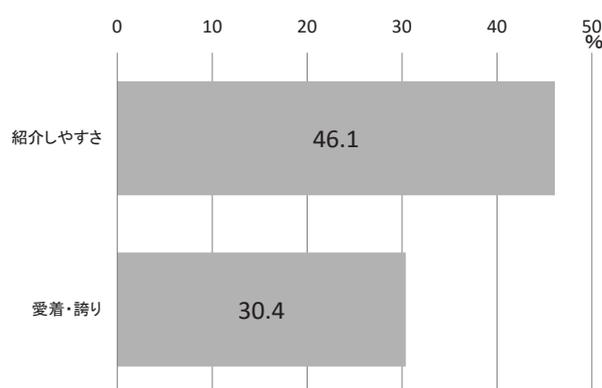


図5：新幹線開業に伴う上越市の紹介のしやすさと愛着・誇りの変化⁷

4 上越妙高駅7時51分発(当時)の利用者の調査結果

5 調査は市内を5地区に分けて集計が行われているが、本稿では上越市全体の集計内容を紹介する。なお、回答結果の詳細については参考資料を直接参照いただきたい。図4～図7は調査結果を基に東北活性研が作成した

6 訪問目的については訪問経験ありと回答した人の複数回答結果

7 「紹介しやすさ」については「紹介しやすくなった」、「少し紹介しやすくなった」という回答の合計値、「愛着・誇り」については「とても感じるようになった」、「少し感じるようになった」という回答の合計値

でこれだけの増加がみられるのは、大きな効果といえる」と分析している。

また、上越市全体の変化については、アンケート実施時期が新幹線開業後半年だったこともあり、目立った変化を感じている市民は多くなかったものの、将来的な変化として、観光客等来訪者の増加や企業・商業施設の立地、イベントの量的・質的な増加に期待を寄せている市民が多かった。

東京までの交通手段・経路の変化では、これまで上越市と首都圏を結ぶ最短ルートであった越後湯沢までほくほく線等を利用して上越新幹線に乗り継いで向かう人が約8割、乗用車での移動が2割、長野から新幹線を利用する人が2割となっていたが、新幹線開業後は図6のような割合に変化している。

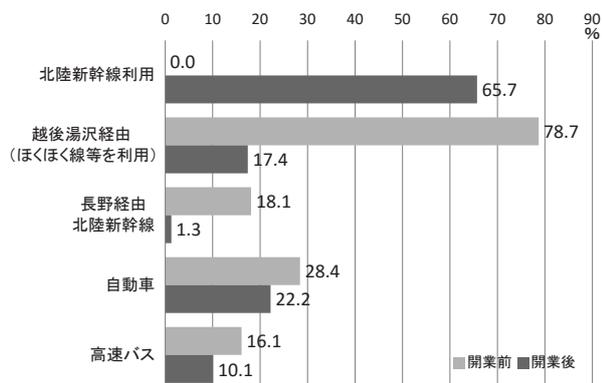


図6：新幹線開業前後における東京への交通手段・経路の変化⁸ (複数回答)

東京までの交通利便性については約半数の市民が便利になったと回答する一方、上越妙高駅からの距離に伴って市内の地域間で意見が分かれる結果となっている。

新幹線駅へのアクセスに関する要望では、上越妙高駅での接続時間の短縮を求める声が多

かったほか、駐車料金の値下げや駐車台数の増加を求める声が多かった。

このように北陸新幹線の開業を評価する意見が大半を占める中で、変化が強く現れているのが県内外の心理的な距離の長さである。

新幹線で時間的な距離が短縮された県外とは反対に、同一県内の中越・下越地方への心理的な距離が遠ざかったという意見が集まっている。調査では新潟市・長岡市・湯沢町との心理的な距離について質問がなされているが、新幹線開業前の交通の要衝であった直江津駅近辺および市西部の住民で遠くなったと回答する人が新潟市・長岡市で24%、湯沢町で27%となっている。

背景として、湯沢町については、新幹線開業前に運転されていたほくほく線を走る「はくたか」が廃止されたことが挙げられるとともに、新潟市・長岡市については新幹線開業に伴って行われた割引切符の廃止や快速列車の車両変更(従来は特急型車両を使用)の影響が心理的な距離感の遠さに結びついているのではないかと市では分析している。

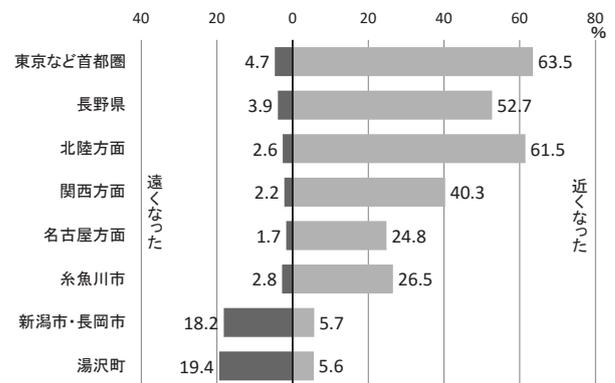


図7：新幹線開業前後の心理的な距離感への影響⁹

8 「越後湯沢経由」はほくほく線利用者と越後湯沢まで他の交通機関を利用する人の合計値

9 「近くなった」は「とても近くなった」、「少し近くなった」という回答の合計値。「遠くなった」は「とても遠くなった」、「少し遠くなった」という回答の合計値

開業を契機とした地域の動き①

北陸新幹線開業を契機に地域をPRしようとする取組みが地元の小学校により行われている。上越妙高駅に最も近い上越市立大和^{やまと}小学校では、新幹線開業2周年を迎えた今年3月12日、駅構内で児童の企画による駅弁「北国街道お弁当」を販売し、わずか15分という短時間で完売した。

企画したのは大和小の6年生¹⁰38名。総合学習の時間で「大和で生きる」という大テーマを設定して学習することとした。1学期には校区内にある神社や遺跡を訪問し、ふるさとである大和地区のよさを実感していった。そのような活動の中から、この地域で生きる上で何とか地域を活性化していきたいという気持ちが高まり、この地区を全国にPRするため駅弁を作成したいという思いがクラスの中で高まっていった。

以前から上越妙高駅では上越商工会議所青年

部のコンテスト¹¹により作られた「釜ぶた弁当」があったものの、どうしても駅弁を制作して地域をPRしたいという熱意により、駅弁の学習が開始されることとなった。

地域にはどのような食材があるか、売れる駅弁とはどういうものかなどについて地域の人に聞いたり、インターネットを利用して調べるなど学習を深めていった。様々な学習を積み重ねた結果、学年全体で11種類もの「大和PR弁当」の原案が生まれた。

クラス内で話し合いを重ねるとともに3回にも亘る投票などを経て、2つにまで絞られた。

そうして厳選された「クラス代表」の駅弁を商品化すべく、市内の上越妙高駅・直江津駅で駅弁の販売を行っている老舗の「ホテルハイマート」(山崎邦夫社長)に依頼した。

ホテル側では地域のPRに貢献できるのであればということで即商品化を決断。社長をはじめとする駅弁スタッフの前でクラスの代表者によるプレゼンテーションが行われた。



公募によって選ばれた釜ぶた弁当
(ホテルハイマート提供)



山崎社長(左中央)を前にプレゼンテーションを行う児童(ホテルハイマート提供)

10 学年・役職は当時

11 上越妙高駅前で発見された弥生時代の終わりから古墳時代はじめの大規模な環濠集落跡である「釜蓋遺跡」^{かまふた}をテーマに、釜蓋の「蓋」にちなんで新潟県産の「豚」と上越産の「米」を使用することを条件にメニューを公募。約80点の中から上越市内の小学生のアイデアが商品化された

児童が1年近くかけて話し合いを重ねてきたプランであったため、子どもたちの想いをいかに形にしていくかということを中心に話し合いが行われた。

2回目には生徒のアイデアを基にホテル側が試作を行って内容についての話し合いが行われ、3回目には売れ行きに大きな影響を及ぼす「掛け紙」と呼ばれる包装の打ち合わせを行った。その結果約2ヶ月という短期間で一気に商品化が行われた。こうした短期間で商品化することが出来たのも事前の学習が徹底され、どのような価格でどうやって売ればよいのかなどといった点が児童の間で共有されていたことが大きいとホテルの担当者は語っていた。

駅弁の内容は、駅前にある釜蓋遺跡にちなんだ豚肉の生姜焼きをはじめ、地域の特産品である切干大根やきんぴらごぼう、豆などを取り入れたほか、北陸新幹線と似たルートを通っていたかつての北国街道沿線のかに・海老・くるみ・野沢菜なども豊富に盛り付けられ、彩りも鮮やかな出来となっている。



「北国街道お弁当」の内容

この豪華な内容を包む「掛け紙」についても児童が積極的に作成にかかわり、表面には校長先生による弁当の名称が書かれ、児童全員の写真が掲載されているほか、通常片面印刷のとこ

ろを両面に印刷を施し、裏面には食材に関する由緒などが詳細に記載され、購入者が楽しみながら味わえるような工夫もなされている。



「北国街道お弁当」の掛け紙(表面)
(ホテルハイマート提供)

販売当日、児童たちは拡声器や自作の幟を用意し、ホテル側から法被や立ち売り箱を借りるなど積極的に販売すべく臨んだ結果、事前予約の分も含め飛ぶように売れて行き、用意した200食が瞬く間に完売した。





販売当日の様子 (ホテルハイマート提供)

当初学校側では1日限りでの販売を想定していたが、ホテル側では「素晴らしい企画なので1日で終わらせるのは勿体無い」ということで、通年で販売されることとなった。現在でも上越妙高駅において「駅弁味の陣」で初代第1位に輝いた「鱈めし」や、「釜ぶた弁当」などと並んで販売され、売れ行きも好調であるという。

新幹線の開業を契機として、児童の間にも郷土に対する愛着が改めて生まれてきており、新しい意味での「新幹線効果」が生じているといえるのではないだろうか。

開業を契機とした地域の動き②

開発が進む上越妙高駅前にいち早く設置された真白いプレハブの建物群がある。これが駅前のコンテナ商店街「フルサット」である。

フルサットは40フィート（長さ約12m・幅約2.4m・広さ約9坪）・20フィート（長さ約6m・幅約2.4m・広さ約4.5坪）の12個¹²のコンテナを用いて8棟の施設において、オフィスを含めた7つのテナントが営業している。



フルサットの建物と配置図

創業者である平原匡氏は地元の上越市で育ち、都内の大学・大学院で建築史を学んだ後、恩師の紹介で2003年に佐渡に渡った。佐渡では古民家の研究をはじめNPO 法人佐渡文化財研究所の設立に携わったほか、佐渡観光協会に所属し、観光まちづくりにも取り組んできた。

その後北陸新幹線の開業が近づいているものの駅前開発がなかなか進まない状況を憂慮し、「なかなか動きがないなら、とにかく動いてみよう」と2012年に郷里である上越市に戻ることを決意。フルサットの経営母体である株式会社北信越地域資源研究所を設立、地域活性コンサルタントとしてまずはこの上越妙高駅を軸に活動を開始することとした。

12 取材当時。現在は拡張されて合計16個のコンテナ・8テナントから構成されている



平原匡氏

事業開始に際し、描いたイメージは全国各地にある「屋台村」のようなものだった。しかし、従来からある飲食・商店街を再現するのではなく、さまざまな地域でも応用可能な「コンテナを活用したまちづくりパッケージの確立とその提供」を目指した。つまり、上越という地域に根ざしながらも、この地に限らずどの地域でも応用可能なまちづくりのパッケージとして活用することを目標に事業を開始させた。

事業開始当初は新しいコンセプトが地域になかなか浸透せずテナント誘致に苦戦、また事業資金獲得も厳しかったことからオープンが遅れ、北陸新幹線の開業には間に合わなかったものの、2016年6月17日にオープンを迎えた。

フルサットには2つのショールーム機能を持つことを意図している。一つは全国に対し上越妙高駅という地域の玄関で、地のものを認知してもらうという「地域のショールーム」として。もう一つはフルサットというビジネスモデルそのものを全国に広めるためのショールーム機能

である。そのため、「フルサット」という名称にはあえて地名を冠していない。

コンテナ商店街と言っても、荷物輸送用のコンテナを直接使用しているのではなく、建築確認申請を行った特注のコンテナを使用している。そのため、窓はもちろんのこと空調なども整備されており、快適性は十分に確保されているほか、従来のコンクリート製店舗などとは異なる佇まいを醸し出している。このように、コンテナという規格が決められた空間ではあるものの、店舗ごとに自由に創造可能な仕組みとなっている。



コンテナ店舗内部(フルサットカフェ)

また、フルサットはコンテナとコンテナの間のスペースを「雁木下スペース」として活用している。雁木とは主に冬季の通路を確保するために家屋の一部や庇などを延長したもので、私有地であるものの一般に開放された空間である。

この雁木下スペースにはテーブルが並べられ、人々のコミュニケーションの場となっているほか、地域の農家の方が持ち寄った取れたての農産物が並ぶなど、店内だけではなくこうしたスペースにおいても地域からの発信が行われている。



フルサットの雁木下スペースとそこで販売されている地元産農産物

現在、フルサットでは拡張工事が進められており、完成した暁には敷地面積が従来の1,650㎡から約2倍となる3,070㎡まで拡充されることとなる。既に6月に新店舗がオープンしたほか、秋までに新たに2店舗の出店が決定している。日々変化していく上越妙高駅周辺を舞台に「コンテナ商店街」という新しい街づくりを提案していくフルサット。今後の変化に注目していきたい。

まとめにかえて

これまで、開業2年目を迎えた北陸新幹線沿線の変化について、上越妙高駅周辺の動きを見て来た。

開業1年目は観光客が大挙して訪れるため、観光客の入込の多寡が開業効果の指標として見られることが多いが、ブームが落ち着く2年目以降は地域自らが新幹線をどう活かしていくかが問われることになる。

上越市では長野への通勤・通学需要の増加や、フルサットのような新しいコンセプトを生かしたまちづくりなどが始められており、新幹線を積極的に自分たちのものとして受容・活用しようとする動きが見られる。また、本稿では触れなかったものの広域での連携なども取り組まれている。

昨年度の東北圏社会経済白書の第Ⅱ部でも触れたように、人口減少社会において交通インフラはそれ単体で考えるのではなく、地域づくりと一体となって活用を考えていく必要がある。新幹線の開業を契機に沿線地域のみならず東北圏全体が貴重なインフラを活かした新たなまちづくりを行い、地域が一層活性化されることを期待したい。

謝辞

本稿の執筆に際しては、整備新幹線が地域に与える影響に詳しい青森大学社会学部の櫛引素夫教授より多方面からのアドバイスをいただいた他、株式会社ホテルハイマートの山崎知夫統括部長、株式会社北信越地域資源研究所平原匡代表取締役、上越市企画政策部新幹線・交通政策課交通政策係塚田光信係長、同新幹線まちづくり推進係山岸秀一係長、企画政策課上越市創造行政研究所平原謙一主任から貴重なお話を頂戴するとともに資料をご提供いただきました。この場を借りてお礼申し上げます。

[参考・引用文献]

株式会社北信越地域資源研究所ホームページ

(<http://furusatto.com/>)

(2017年6月28日更新、2017年6月28日アクセス)

櫛引素夫「新幹線は街をどう変えるのか」東洋経済オン

ライン (<http://toyokeizai.net/category/ChangeCityOfftheShinkansen>)

(2017年4月6日更新、2017年6月28日アクセス)

国土交通省「鉄道主要年表」

(<http://www.mlit.go.jp/common/000227427.pdf>)

(2012年11月1日更新、2017年6月22日アクセス)

上越市「北陸新幹線 上越妙高駅 ～開業後のまちの変化～」(2016年4月)

上越市創造行政研究所 「北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書」(2016年9月)

(<http://www.city.joetsu.niigata.jp/uploaded/attachment/121298.pdf>)

上越タウンジャーナルホームページ

(<http://www.j-times.jp/index.php>)

(2017年6月28日更新、2017年6月28日アクセス)

上越市立大和小学校 学校だより

(<http://www.yamato.jorne.ed.jp/>)

(2017年3月29日更新、2017年6月27日アクセス)

上越妙高タウン情報ホームページ

(<https://www.joetsu.ne.jp/>)

(2017年7月17日実施、2017年7月18日アクセス)

北國新聞「2年目は8%減 北陸新幹線 829万人が利用 冬場は堅調 JR 西日本まとめ」

(2017年3月7日朝刊・32面)