

研究ノート

リニア中央新幹線とまちづくり -中間駅における取り組みを中心に-

小林 敏樹

1. リニア中央新幹線の概要(図-1)

リニア中央新幹線(以下、中央新幹線)は、全国新幹線鉄道整備法に基づいて計画された、東京都を起点、大阪市を終点とする新幹線鉄道であり、その整備については、2011年5月に全国新幹線鉄道整備法にもとづく整備計画が決定された。走行方式は超電導磁気浮上方式(超電導リニア)とし、最高速度は時速505kmとすることが定められている¹。2011年5月には営業主体および建設主体として東海旅客鉄道(以後、JR東海)が指名され、2014年10月の工事実施計画の認可を受けて、同年12月に着工している。2027年に品川―名古屋間の開業、また、名古屋―新大阪間は2045年の開業が予定されている。東京―名古屋間を最速で40分で、東京―大阪間を最速67分で結ぶと試算されている。



図-1 中央新幹線のルート概要

¹中央新幹線は、1973年11月に全国新幹線鉄道整備法の基本計画に位置付けられ、その後、同法に基づき必要な調査が行われ、2007年12月にJR東海が自己負担で中央新幹線を建設することを表明した。そして、2010年、国土交通大臣が交通政策審議会に対して諮問し、同審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会による検討を経て、2011年5月にJR東海に対する建設の指示を行っている。

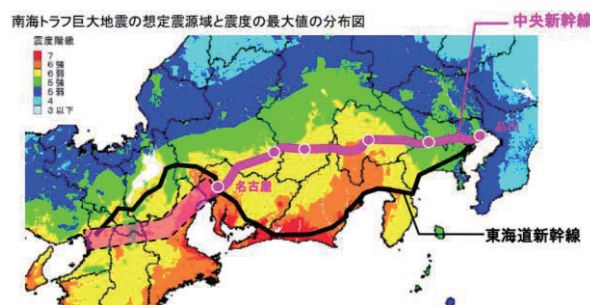


図-2 南海トラフ巨大地震の想定震源域と震度の最大分布
(出典:JR東海中央新幹線品川・名古屋間事業説明会資料)

東海道新幹線は、2014年で開業50年を迎え、その経年劣化と東海地震などの大災害に対する備えが必要であり、中央新幹線により東京、名古屋、の大阪間路線の二重化を図る必要性から整備が進められている(図-2)。

新聞報道等では、中央新幹線整備による経済効果などについての期待と、路線の86%がトンネルであることから、採掘で発生する土砂の処分問題や水源など環境への影響、トンネル火災など安全面の懸念、莫大な工事費の問題などの課題が取り上げられているが、都市計画的視点からの議論は少ない。本稿では都市計画的視点に立ち、とりわけ、中間駅が整備される神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県における中央新幹線とまちづくりの関係、中間駅周辺のまちづくり、既存の市街地との連携の仕方などに着目し、2015年2月時点の現状を把握するとともに、今後の課題について若干の考察を試みる。

なお、本稿は、一般に広く公開されている資料等をもとにしているため、すべてを網羅していな

い可能性があることをご容赦いただきたい。

2. 中間駅について(図-3)

中央新幹線の中間駅については、JR 東海が建設費を負担して整備するが、その設備内容としては、「将来の旅客輸送のあり方を踏まえて、従来の形にとらわれず、営業専任要員は配置しない等、運用面も含めて、大胆に効率性と機能性を徹底して追求したコンパクトな駅」を目指し、「建設費ばかりでなく、開業後の運営費についても圧縮する」こととされている。

中間駅のプロトタイプともいえるイメージは示しているが、各駅の具体的な計画内容については現時点では示されていない。



図-3 中間駅のイメージ 出典:JR 東海資料

3. 各中間駅の取り組み

(1) 神奈川県駅(図-4、5)

(仮称)神奈川県駅(以下、神奈川県駅)は、相模原市橋本駅付近に整備されることになっており、駅は、地下約30mに幅最大約50m、長さ約1km、面積約3.5haの規模で、主な旅客施設は地下3階構造となる見込みである。地下3階には2面4線の島式ホームが設置されるほか、地下2階に入出場口や旅客トイレなどが設置される予定となっている。

1) 構想・計画

① 広域交流拠点都市推進戦略/広域交流拠点計画

相模原市では、中央新幹線だけでなく、圏央道、相模総合補給廠の一部返還など、大規模プロジェクトが進行していることから、こうした大きなボ

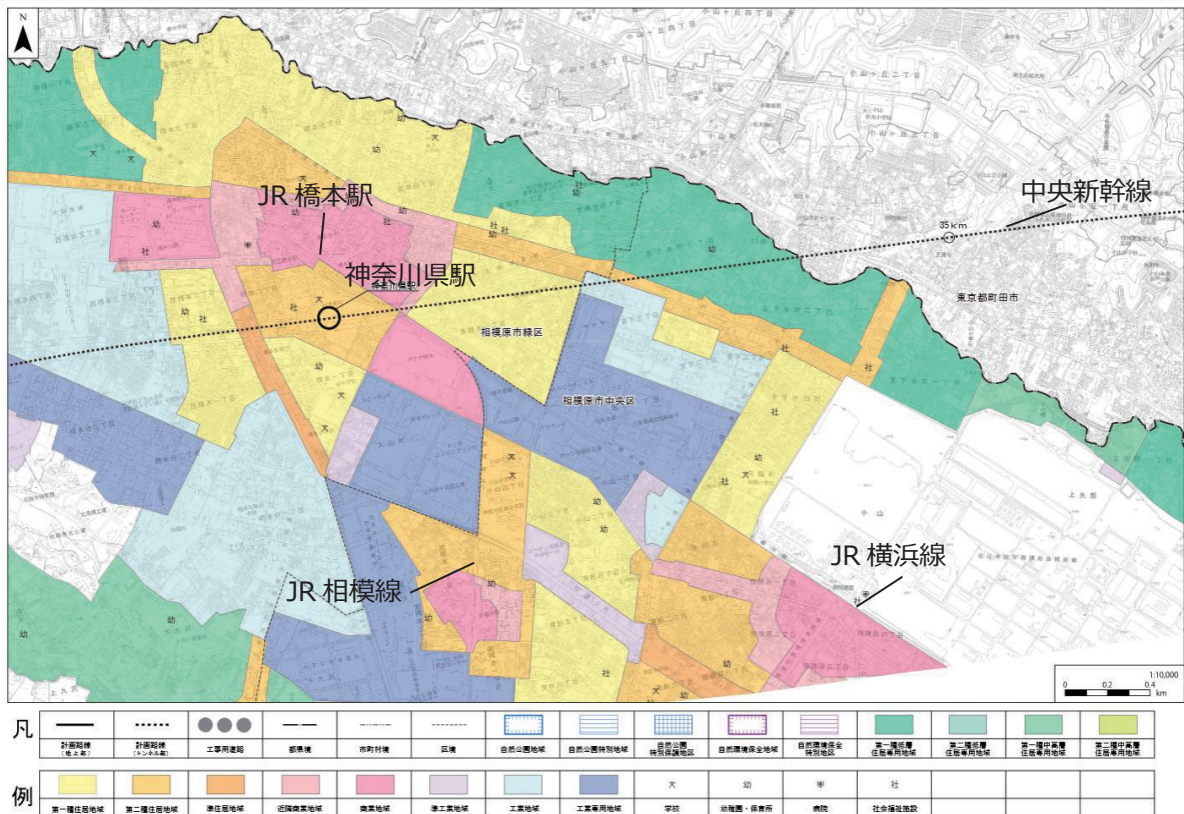


図-4 神奈川県駅の位置(出典: JR 東海 中央新幹線環境影響評価書(2014年8月)をもとに筆者作成)

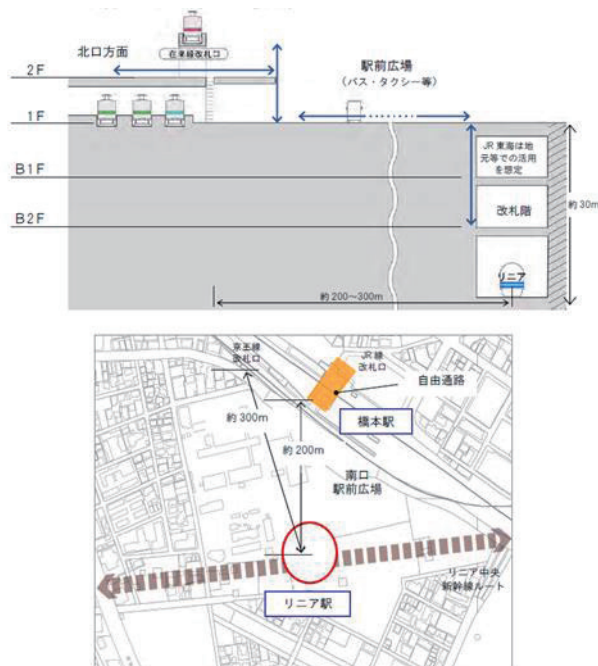


図-5 JR橋本駅と中央新幹線神奈川県駅の断面図および位置関係(資料：相模原市資料)

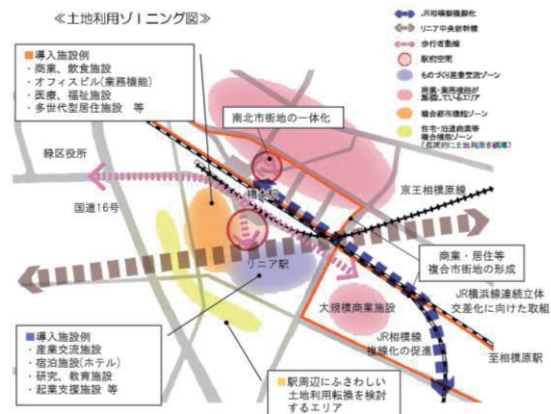
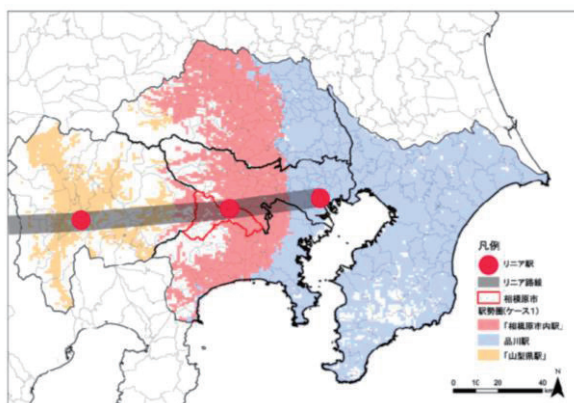


図-6 JR橋本駅周辺土地利用ゾーニング図
(出典：相模原市広域交流拠点基本計画)



出典 相模原市「平成22年度 広域交流拠点検討事業報告書」(平成23年3月)

図-9 品川駅、神奈川県駅、山梨県駅の駅勢圏

テンシタルを生かした広域交流拠点の形成に取り組んでおり、2014年6月に、本戦略を策定した。それに基づき、同時期に橋本・相模原両駅を核とした一体的な拠点の将来像と体系的な整備方針について「広域交流拠点基本計画」を策定している。その中で、橋本駅周辺のまちづくりの方針を示している(詳細は後述)。

2) 土地利用規制

神奈川県駅整備に伴う新たな土地利用規制の動きは今のところみられない。神奈川県駅予定地は、現状では、第二種住居地域に指定されている。

3) 駅および駅周辺整備の動き

広域交流拠点基本計画において、橋本駅周辺のまちづくり方針を示しており、まちづくりのコンセプトは「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」とされ、広域的な交流・連携のゲート、イノベーション、情報発信、環境共生を主な柱に掲げている。

土地利用方針として具体的な土地利用ゾーニング図も示されている。そのほか駅前空間整備方針や交通ネットワーク整備方針等も示されている(図-6)。

4) 交通アクセス

神奈川県駅は神奈川県の中継駅ではあるもの、駅勢圏を見ると神奈川県中部および西部、東京都多摩地域、埼玉県西部、山梨県の一部と広範なエリアが神奈川県駅の駅勢圏であることから相当数の利用者が予想されるため(図-9)、前述の広域交流拠点基本計画では、圏央道相模原ICから神奈川県駅へアクセスする道路整備、国道16号線の渋滞解消等が挙げられている。

(2) 山梨県駅

(仮称)山梨県駅(以下、山梨県駅)は、甲府市南部大津町の市街化調整区域への整備が予定されている(図-10)。

1) 計画・構想

①山梨県リニア活用基本構想(図-11、12)

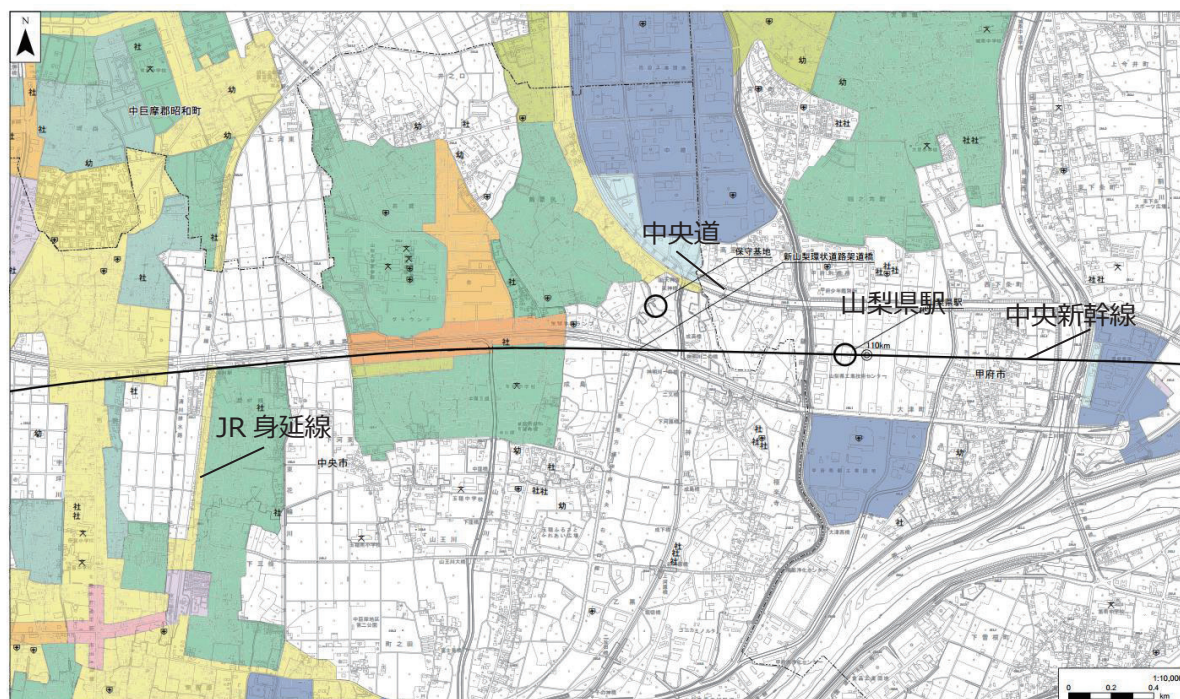


図-10 山梨県駅の位置関係(地図上部が甲府市街地 凡例・出典は図-4 と同一)

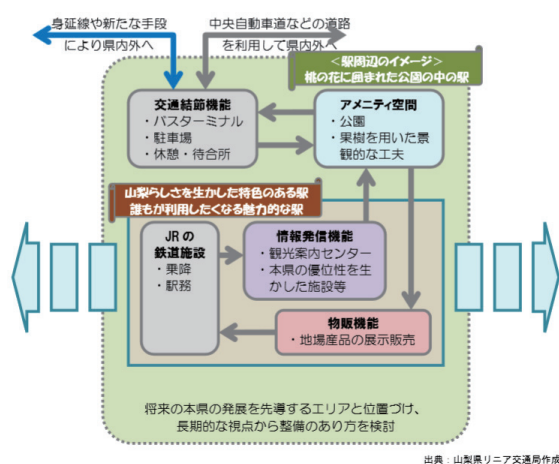


図-11 山梨県駅と周辺のイメージ
(出典：山梨県リニア活用基本構想)

山梨県では、中央新幹線開業後の目指すべき将来像、その実現に向けた山梨県駅及び駅周辺の整備や、県内各地とのアクセス強化などの基盤整備のあり方、中央新幹線を活かした活性化施策の方向性などを明らかにした、山梨県リニア活用基本構想を2013年3月に策定している。

本構想では、中央新幹線整備による山梨県への影響、効果を分野ごとに分析している。都市計画との関連では、都市計画マスタープラン等で進め

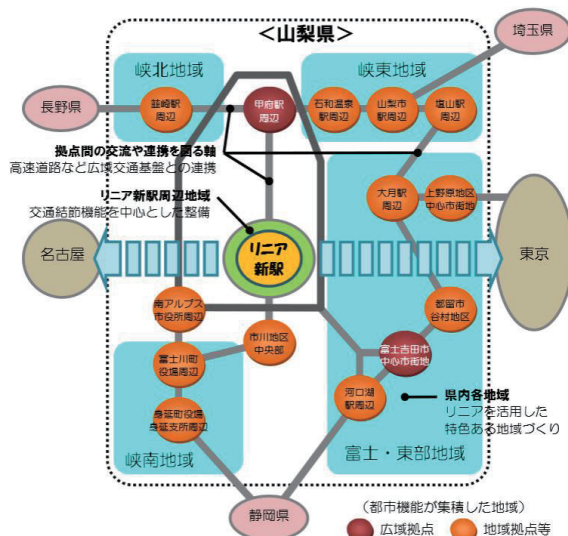


図-12 山梨県の県土づくりのイメージ
(出典：山梨県リニア活用基本構想)

られている集約型の都市構造づくりへの山梨県駅周辺の位置づけのあり方や、市街化調整区域に予定されている山梨県駅周辺の乱開発防止や周辺の土地利用の見直し等の必要性を指摘している(詳細は後述)。

②リニア駅周辺整備基本方針

山梨県リニア活用基本構想の策定を受け、2013年7月に、山梨県駅及びその周辺地区(図-13)の土

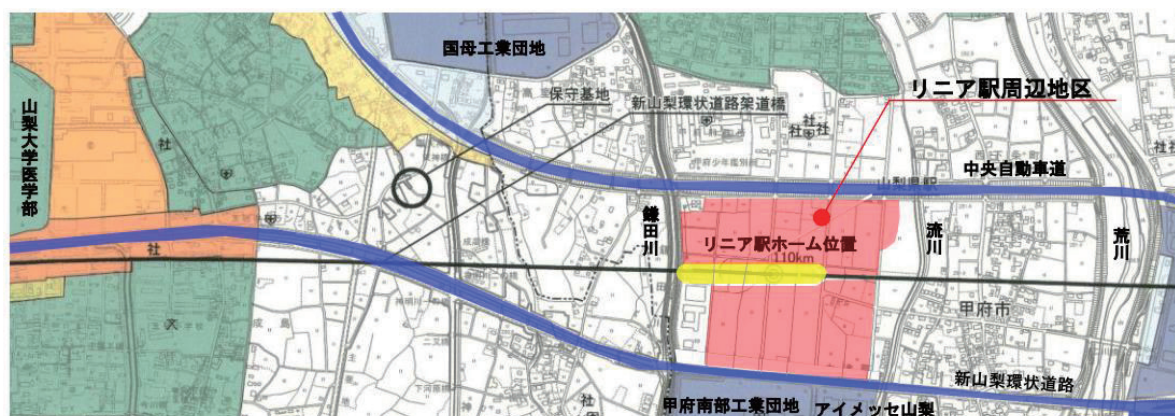
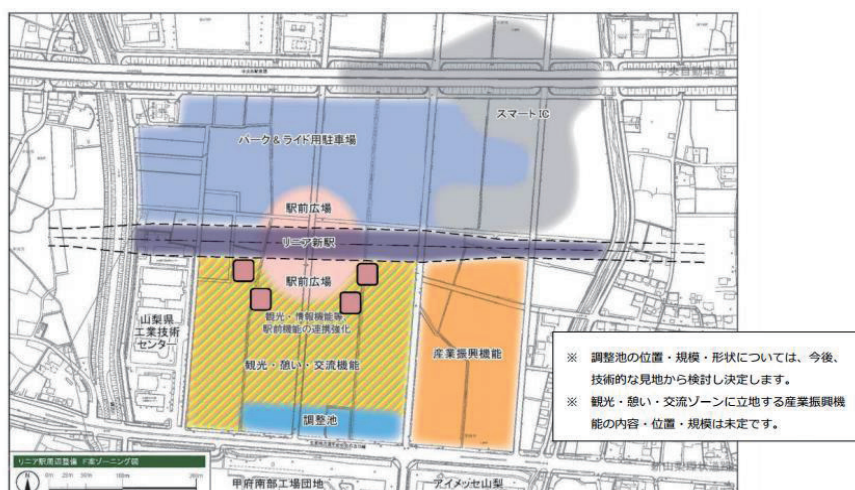


図-13 リニア駅周辺整備基本方針の対象エリア(出典: リニア駅周辺整備基本方針)



出典: 第6回リニア駅周辺整備検討委員会資料

図-14 山梨県周辺地区への導入機能の配置方針(ゾーニング)

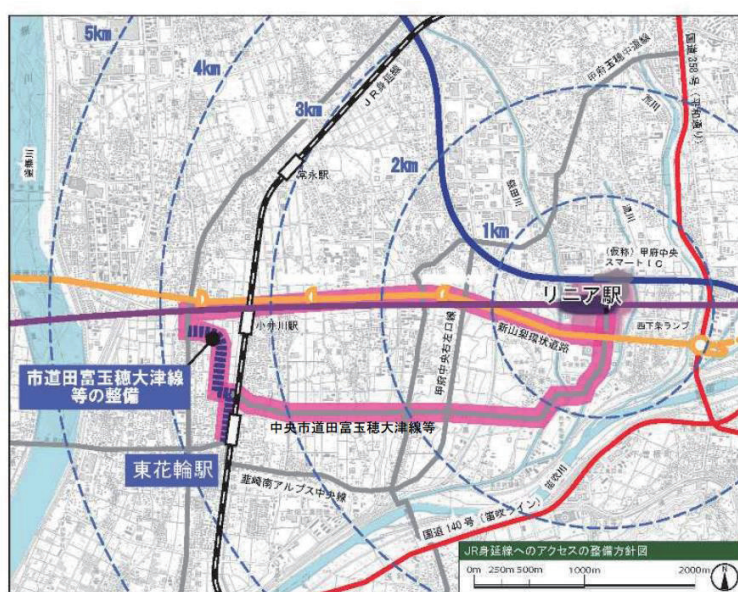


図-15 JR身延線へのアクセスの整備方針図
(出典: リニア駅周辺整備基本方針)

地利用、基盤整備、交通アクセスの整備方針等を検討する組織としてリニア駅周辺整備検討委員会が設置され、これまでに7回の会議が開催された。検討結果をリニア駅周辺整備基本方針としてまとめる予定であるが、現在は、その骨子案が示されている段階である。

本方針は、山梨県駅周辺整備の基本的な方針を示すものである。整備方針として、①山梨県の新たな玄関口となる広域交通結節点の形成、②リニア乗降客に加え県民や観光客でにぎわう観光・交流拠点の形成、③産業振興に優位な立地特性の活用を示している(図-14)。

2) 土地利用規制

山梨県駅及び駅周辺は市街化調整区域であり、現状それに加えての規制措置は取られていない。また、構想段階ではあるが、山梨県リニア活用基本構想では、大型商業施設の立地を抑制することが記

載されている。

3) 駅および駅周辺整備の動き

山梨県駅および周辺の整備については、山梨県リニア活用基本構想に記載があり、交通結節機能を中心とした整備を行うことを基本とし、既存都市機能に影響を及ぼすような大型商業施設の立地は抑制するとしている。

4) 交通アクセス

交通アクセスについても山梨県リニア活用基本構想に記載があり、まず、山梨県駅と JR 甲府駅周辺のアクセスの強化を図るとある。両駅間を BRT で結ぶことを検討、LRT の導入の可能性についても検討するとある。また、既存の JR 線の最寄り駅である、JR 身延線の駅前広場やバス乗降場の整備、山梨県駅とを結ぶバス交通の運行の促進についても記載がある。JR 身延線との接続については、リニア駅周辺整備基本方針において最寄り駅である小井川駅、特急停車駅である東花輪駅との接続についてさらに詳細な検討が進められている(図-15)。

さらに山梨県駅と県内各地との円滑な移動を確保し、山梨県駅と県内各地を概ね 30 分で連絡可能な圏域の拡大をめざし、そのために、山梨県駅に近接する中央自動車道にスマート IC を整備することが計画され、2014 年 8 月に整備が決定してい

る。そして、その道路ネットワークを活用した、県内のバスネットワークの再編も視野に入れている(図-16)。

(3) 長野県駅

(仮称)長野県駅(以下、長野県駅)は、飯田市座光寺・上郷飯沼地区に整備される予定となっている(図-17、18)。

1) 計画・構想

①長野県リニア活用基本構想

2013 年 3 月に中央新幹線開業を長野県の発展につなげるため、長野県は、中央新幹線整備の効果を地域振興に生かすための取り組みなどを内容とする中央新幹線を見据えた地域づくりの指針として「長野県リニア活用基本構想」を策定している。

本構想では、長野県駅の駅勢圏である「伊那谷交流圏」、長野県駅、山梨県駅、岐阜県駅の駅勢圏である「リニア 3 駅活用交流圏」、そして長野県全域を対象とする「本州中央広域交流圏」という 3 つの重層的な交流圏を構築することによって、交流人口の拡大など中央新幹線整備効果を最大限に発揮させることを狙いとしている。

「伊那谷交流圏」は、研究機関、教育機関の設置や誘致、6 次産業化をはじめとするアグリビジネスの推進、木質バイオマスや移住者等への木造住宅の建設促進などの森林資源の活用、農林業・商業・工業の各分野が連携した地域資源のブランド化、首都圏と中京圏へのアクセスが良好という利便性の高さを活かした企業等のバックアップ施設の誘致等が検討されている。さらに、移住、二地域居住の促進、ヘルスツーリズムなどの体験型観光メニューの充実、MICE の誘致、最寄りの鉄道路線である JR 飯田線の観光資源としての活用等の取り組みも検討されている。

アクセスの確保では、三遠南進自動車道の整備や、中央自動車道へのスマートインターチェンジの整備、JR 飯田線との円滑な乗換の実現、JR 飯田線の利便性向上、高速化、利用促進なども検討されている。

中央新幹線の整備を広域的な地域振興につなげ、

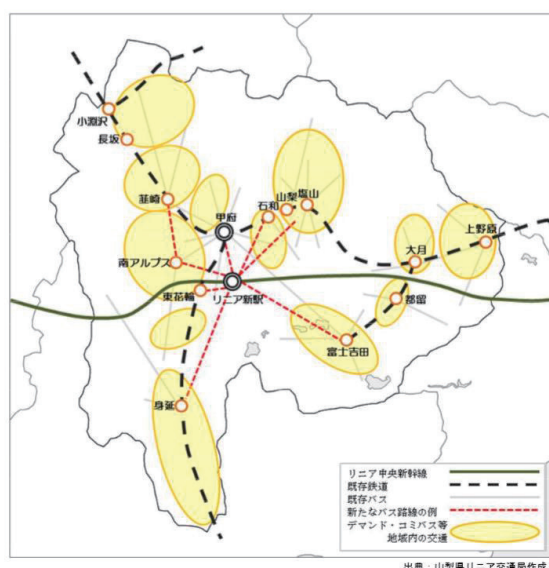


図-16 バスネットワーク再編のイメージ
(出典：山梨県リニア活用基本構想)

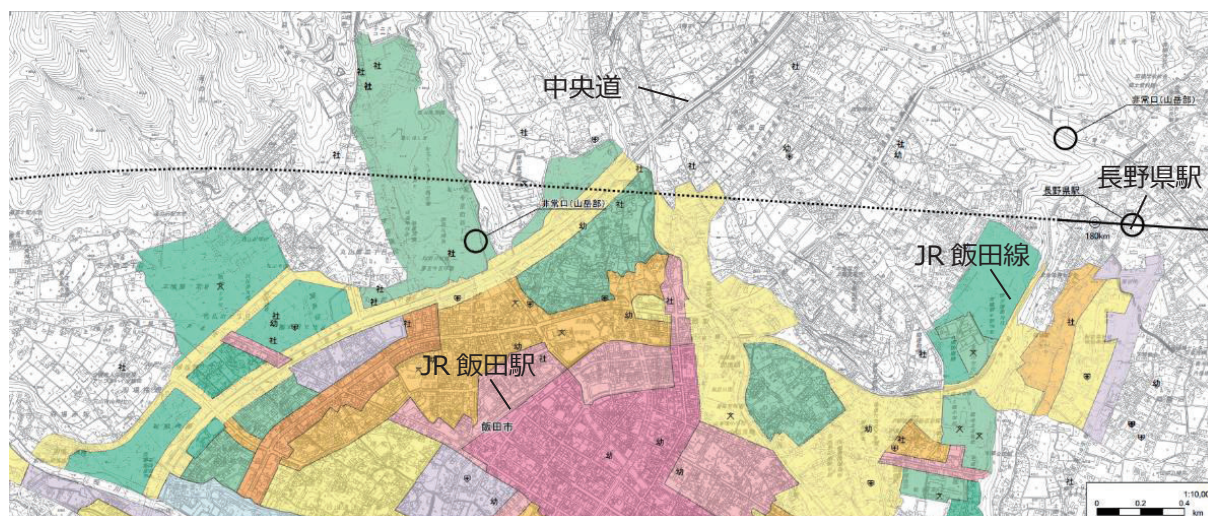


図-17 長野県駅と飯田市街地との位置関係(凡例・出典は図-4 と同一)

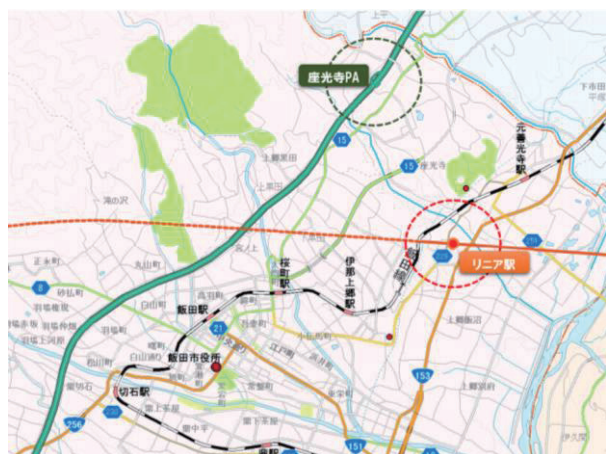


図-18 長野県駅と鉄道、道路等との位置関係
伊那谷全体の発展に資することを目的に、飯田市、伊那市、駒ケ根市、南信州広域連合、上伊那広域連合および長野県により組織された「リニア中央新幹線を地域振興に活かす伊那谷自治体会議」を活用して広域的な地域の合意形成を目指すとしている。

「リニア 3 駅活用交流圏」は、長野県は、長野県駅だけでなく、諏訪・松本方面では、自動車や鉄道で山梨県駅まで移動して中央新幹線に乗車する、岐阜県駅も同様の利用が考えられるため、山梨県駅、岐阜県駅の活用を長野県としては検討している。そのために、JR 中央線の利便性の向上、高速化、山梨県駅とを結ぶ高速バスの開設等の方針がある。観光という面では、山梨県駅、岐阜県駅との連携による隣県横断の旅など、広域観光の実現

も指摘されている。

「本州中央広域交流圏」は、本州の中央に位置し、2つの新幹線(北陸新幹線、中央新幹線)によって、東日本と西日本、太平洋と日本海を結ぶ交流圏の構築が可能となる。

②リニア将来ビジョン

2010 年 5 月から半年にわたって、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村の 1 市、3 町、10 村からなる南信州広域連合において中央新幹線長野県駅設置を見据えたまちづくり、地域づくりを「リニア将来構想検討会議」で検討してきた。その検討結果が「リニア将来ビジョン」にまとめられており、そこでは、飯田下伊那地域のグローバル化、地域ブランドの確立、長野県駅への交通結節性(アクセス性)の向上と駅を中心としたまちづくりの必要性等が記載されている。

③リニア駅周辺整備基本構想

飯田市では、2014 年 5 月にリニア駅周辺整備基本構想検討会議を設置し、長野県の南の玄関口及び三遠南信地域の北の玄関口としてふさわしい長野県駅とするための構想の策定を進めている。本構想では、駅および駅周辺整備、また駅への交通アクセスについても触れられている(詳細は後述)。今年度検討を行い、次年度、基本計画を策定し、その後、具体的駅周辺整備に取り掛かる予定とな

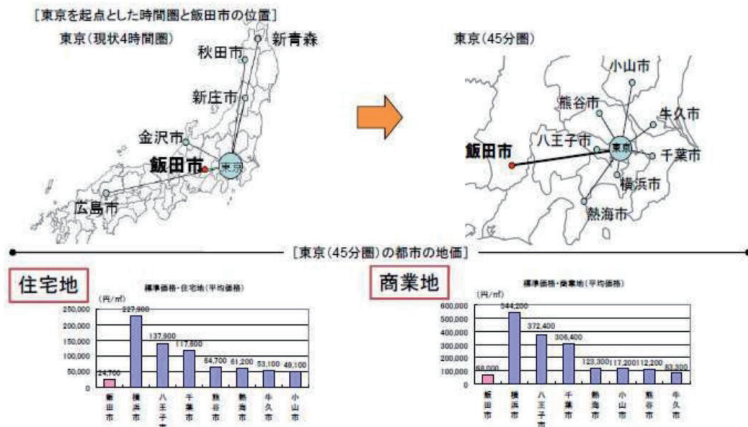


図-19 中央新幹線開業による飯田市への影響(出典:飯田市資料)

そのため、中央新幹線および長野県駅の整備に伴い、今後、土地の取引の活発化に伴う土地の買い占めや地価の上昇、また開発行為等の活発化によって、無秩序な市街地の進行などが懸念される(図-19)。長野県駅周辺の都市施設等の計画や、それに基づく用途地域などの具体的な土地利用の誘導策を図るための法手続きには長い期間を要するため、これが完了する

までの間、現状の土地利用を維持するため、現行の土地利用制度を活用しつつ暫定的に土地利用の抑制を図り、計画に基づく土地利用や地域づくりを推進する必要がある。

飯田市ではこのような状況を踏まえ、「リニア中央新幹線開通を見据えた土地利用及び地域づくりの推進に資するための届出等に関する条例」が2012年11月に施行されている。この条例は、長野県駅の設置が予定されている座光寺地区、上郷地区の土地利用の動向を把握し、地域との情報共有等について期間と地域を限定した仕組みを定めて適正な土地利用の誘導を図る目的で制定された条例である。「飯田市土地利用調整条例」と「飯田市景観条例」、その他関係法令の規定によるほか、期間は法的な手法等による処置が完了するまでの間とし、区域は座光寺地区及び上郷地区として土地の形質変更に係る届出面積対象を1,000㎡超えを500㎡超えにし、建築物の用途変更、大規模修繕、模様替え、解体が届出の対象となっている。

条例に基づく届出を行うことにより、地域に著しく影響を与える大規模な案件について、できるだけ早い段階で土地利用の動向の把握や情報を市民と共有することで、適正な土地利用の誘導を図っていかうとするものである。

長野県駅周辺のまちづくりについては、リニア駅周辺整備基本構想(案)では、国道153号線、座光寺スマートICへの新設アクセス道路などの沿道への地区計画、景観計画などの検討、長野県駅

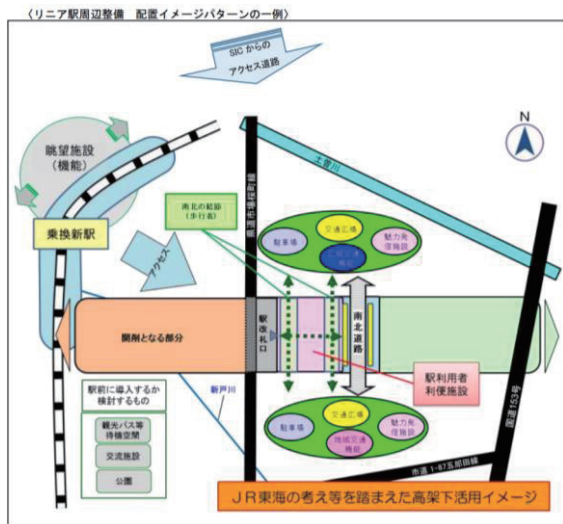


図-20 長野県周辺整備による施設配置イメージの一例(出典:リニア駅周辺整備基本構想(案))



図-21 長野県駅アクセス道路整備計画案(出典:飯田市資料)

っている。

2) 土地利用規制

長野県駅は、飯田市中心市街地の北東部の白地地域に位置する。市街地のフリンジに位置する。

周辺の住宅地では、地域の歴史文化を大切にしたい伊那谷らしい風景づくりの手法や基準の検討、水路の開渠化、自家用車から公共交通などの低負荷型交通への転換の促進、自然エネルギーの活用、県産材の積極的利用等が記載されているが、構想段階のものであり、具体的な動きまでには至っていない。

3) 駅および駅周辺整備の動き

長野県駅の利便性の向上を図るため、周辺を通る国道153号線の改良および、中央自動車道の座光寺SAへのスマートICの整備が2015年2月から始まっている(図-21)。

駅舎については、リニア駅周辺整備基本構想検討会議において検討が進められている(図-20)。2015年2月現在の段階では、ロータリー、駐車場

等の交通施設の規模、駅の機能、配置計画等が議論されている。駅周辺の整備についても検討されている段階であり、2015年度中には具体的な計画が決まる予定となっている。

4) 交通アクセス

前述のように長野県駅は飯田市郊外の公共交通の空白エリアに整備されるため、長野県駅の交通アクセスが課題となっている。現状は、国道153号線の改良、中央道座光寺スマートICの整備および座光寺スマートICから駅までの道路整備が具体的に動いているが、在来線等の公共交通との連携については具体的な動きは見られない。

リニア駅周辺整備基本構想(案)では、飯田線の伊那上郷駅と元善光寺駅間への乗り換え新駅設置の検討(図-22)、高速バス、市内路線バス、タクシー等の交通結節点(トランジットハブ)としての長野県駅の整備の検討も盛り込まれている。さらにレンタサイクル、オープントップバス、次世代低炭素モビリティの導入の検討、パーク&ライドの推進なども検討課題となっている。

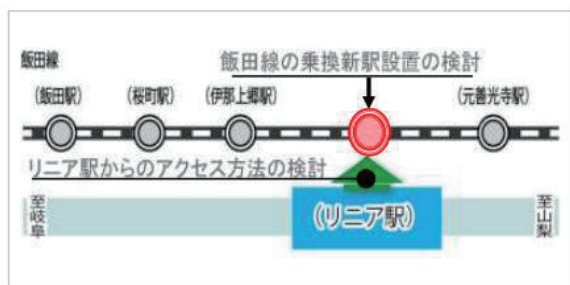


図-22 飯田線の新駅設置イメージ(出典：飯田市資料)

(4) 岐阜県駅

(仮称)岐阜県駅(以下、岐阜県駅)は、中津川市

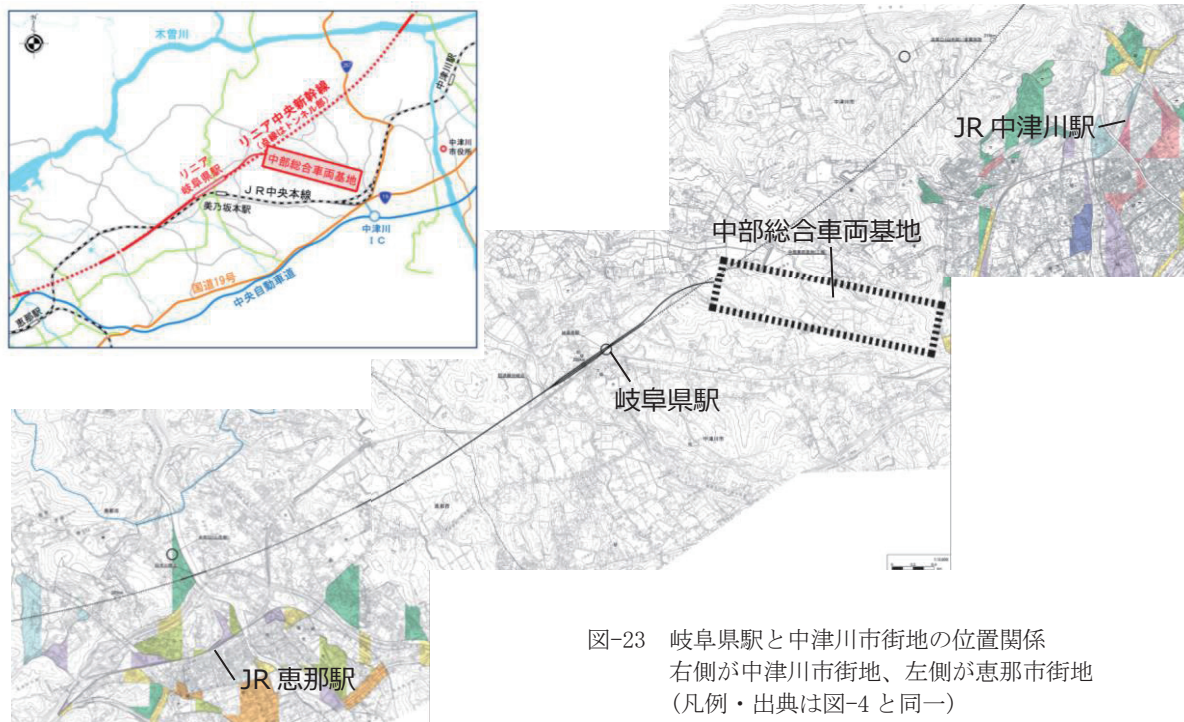


図-23 岐阜県駅と中津川市街地の位置関係
右側が中津川市街地、左側が恵那市街地
(凡例・出典は図-4と同一)

千旦林地区(中津川市街地と恵那市街地の中間地点付近)の JR 中央本線の美乃坂本駅に近接する位置に設置される予定である(図-23)。

1) 構想・計画

①岐阜県リニア中央新幹線活用戦略

岐阜県では、2009 年 7 月に中央新幹線を活用した地域づくりを考えるため、県、市町村、経済界、韓国関係者、有識者で構成する「リニア中央新幹線地域づくり研究会」を設置し、2011 年 5 月に「リニア基本戦略」をまとめている。

リニア基本戦略では、首都圏等からの観光誘客、岐阜県駅を拠点とする広域観光の展開、拠点空港からのアクセス利便性を活かした海外誘客など、リニアを活かした観光交流人口の拡大や、移住・定住、二地域居住の推進、若者の県外流出抑制など、リニアを活かした新たな住まい方の実現、また、企業誘致、地域産業の活性化、岐阜県駅近くに整備される総合車両所を活かした地域経済の活性化などのリニアを活かした産業活性化が掲げられ、それを支える基盤として、岐阜県駅へのアクセス整備、岐阜県駅を核としたまちづくりの検討を行うとある。ただし、具体のまちづくりについての言及はなく、観光・ビジネス拠点としての機能整備、訪日外国人受け入れのための機能整備、県民・地域住民の交流拠点としての機能整備がその方向性として示されているにとどまる。

リニア基本戦略を受けて、2011 年 9 月に「リニア中央新幹線活用戦略研究会」を新たに立ち上げ、研究会では、観光振興・まちづくり部会、産業振興部会、基盤整備部会を設置し、それぞれ具体的な施策の検討を進め、2014 年 3 月に「リニア中央新幹線活用戦略」をまとめている。その後、2014 年 11 月には、組織体制を強化し、座長を副知事から知事へ、委員も副市長村長から市町村長へ、オブザーバーとして JR 東海、国交省地方整備局、山梨県、長野県、愛知県も参加する体制をとっている。

本戦略では、観光振興・まちづくり戦略として中央新幹線の観光資源としての活用(リニア走行のビューポイントの整備など)、新たな東西南北観

光軸の整備、観光誘客と連携した移住・定住人口の拡大、空き家のオフィス活用があり、産業振興戦略として、本社機能・工場誘致、行政中枢機能のバックアップ施設の誘致、車両基地の地域経済への効果波及があり、基盤整備戦略として、岐阜県駅および駅周辺整備、アクセス道路整備、岐阜県駅からのバスネットワークの整備等がある。

②中津川市リニアのまちづくりビジョン

中津川市では、2014 年 8 月に目標年次を 2050 年とする本ビジョンを策定した。本ビジョンでは、中央新幹線の開業効果を全市域さらには周辺自治体も含めた広域に波及させるために、観光の振興、産業の振興、暮らしの充実と移住・定住の促進、基盤整備、土地利用の 4 つの視点から取り組み方をパッケージ化し、「市民みんなで取り組む重点プロジェクト」と位置づけ、市民一丸となって取り組むことを打ち出している。具体的には、体験・滞在型観光の推進、多様な機能の誘致、移住・定住、二地域所旧の促進、車両基地の活用、癒しの駅前づくりを挙げている。

岐阜県駅と駅周辺のあり方についても言及しており、駅は「癒しの非日常空間」、駅周辺はコンパクトな空間に必要な機能を凝縮した便利で利用しやすい駅周辺としている。具体的なイメージも示されている(詳細は後述)。

開発のあり方については、既存ストックや民間活力の活用、先行投資型ではない需要に応じた供給体制(オンデマンド型)により、秩序ある開発幹旋を行うとある。まちづくりのルールについては、具体的な記述はなく、「つくるものはつくる・守るものは守る」という明確な意思とルールに基づくまちづくり、さらに現行の規制を活用しながら足りない部分については新たなルールをつくることが記載されている。

さらに、このビジョンの特徴として、市域全体でのビジョン、岐阜県駅および駅周辺のビジョンとしての役割だけでなく、市内の全 15 地域が現在の地域づくりのビジョンや計画をベースに、地域が抱える問題点や課題を整理し、リニアの波及効果を踏まえた新たな視点での地域づくりのアイデ

アを検討している。この試みは、他の中間駅では見られなかったものであり、市内それぞれの地域が中央新幹線の開業と地域づくりの関係を考えるよいきっかけとなったと思われる。

③恵那市リニアまちづくり構想

恵那市は、岐阜県駅の設置予定自治体ではないものの、岐阜県駅が恵那市街地と中津川市街地の中間地点に整備されることから、恵那市への影響も大きいことが予測される。中央新幹線の開業効果を地域の発展に向けた千載一遇の機会と捉え、市民と事業者、行政が一体となって、中央新幹線開業を見据えたまちづくりを進めていく必要があり、このような背景や趣旨を踏まえ、中央新幹線開業を見据えたまちづくり、地域づくりの方向性と市民、事業者、行政による取り組みの進め方を示すものとして、2014年3月に本構想が策定された。

本構想では、中央新幹線を活かした観光振興・まちづくりのための取り組み(観光、食、まちづくり、移住・定住関連など)、中央新幹線を活かした産業振興・地域振興のための取り組み(企業誘致・工業、商業・サービス産業、農林業、資源・ブランドによる地域振興など)、地域づくりを支える基盤整備の取り組み(広域アクセス、市内アクセスなど)が挙げられている。その中で、最も具体的な内容が記載されていた取り組みは、基盤整備に関する取り組みであり、岐阜県駅へのアクセスルートの新設の検討、スマートICの設置検討などが示されている。

2) 土地利用規制(図-24)

岐阜県駅周辺は白地地域であり、現状、用途地



図-24 岐阜県駅整備に伴い今後必要となるまちづくりのルール
(出典: 中津川市リニアのまちづくりビジョン)

域の追加指定等も行われていない。後述のように、大規模商業施設の立地抑制、用途地域指定、地区計画の活用等の検討は行われているものの、現時点での具体的な動きは見られない。

3) 駅および駅周辺整備の動き

岐阜県駅は白地地域に整備が予定されている。中津川市リニアのまちづくりビジョンにおいて(図-25)、駅周辺は、パークアンドライド用の駐車場、商業施設、住宅用地、企業用地等の土地利用が検討されている。広域を商圈とするショッピングモールなどの大規模商業施設の誘致は行わず、あくまでも交通結節点として必要な機能確保のた

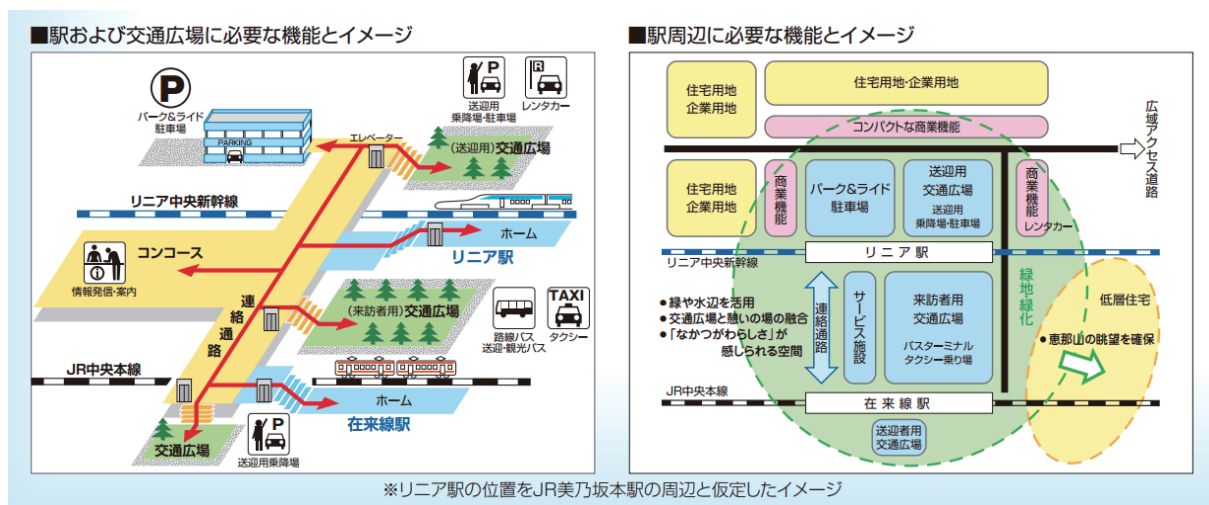
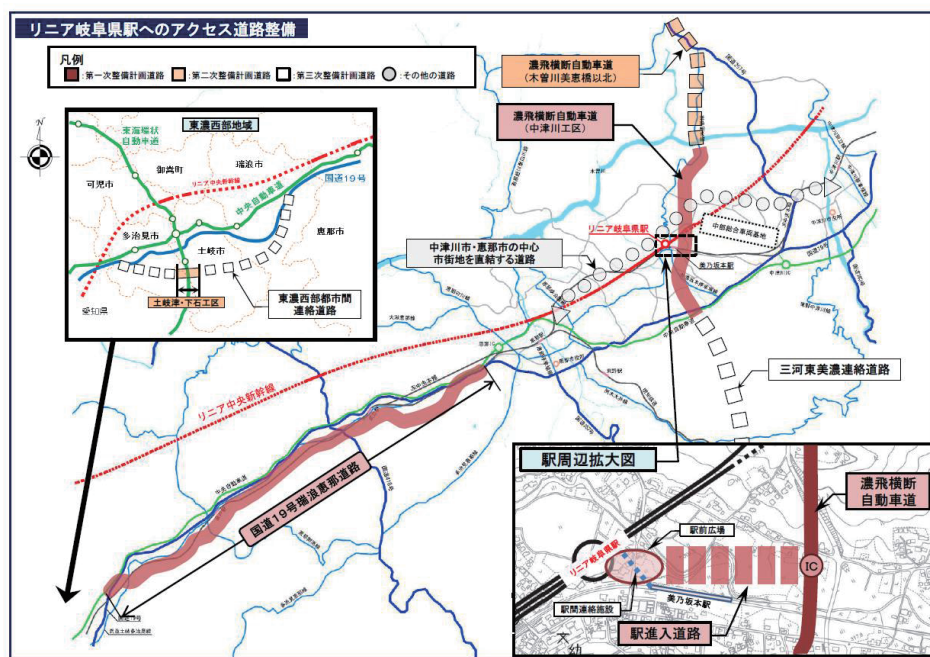


図-25 岐阜県駅および駅周辺整備のイメージ(出典：中津川市リニアのまちづくりビジョン)



めのコンパクトな商業機能を整備するとともに、民間活力を活用しながら、需要に応じた企業用地、住宅用地の整備が計画されている。大規模商業施設以外にも、遊戯施設、風俗施設等の立地制限も検討されている。

駅周辺整備手法については、土地区画整理事業、用途地域指定、地区計画あるいは景観計画重点区域の指定等の検討を挙げている。

4) 交通アクセス

駅へのアクセスについては、岐阜県リニア中央新幹線活用戦略に記載があり(図-26)、濃飛横断自

動車道を新たに建設するほか、一般国道19号瑞浪恵那道路の整備を進め、アクセス性の強化が計画されている。鉄道については、最寄り駅である、JR美乃坂本駅の停車本数の確保、JR岐阜駅などの中濃・岐阜地域相互間のアクセス性の向上が指摘されている。バスネットワークについては、岐阜県駅から県内の観光地へのバス路線の整備、

観光バスターミナルの整備についての記載もある。同様の記載は中津川市リニアのまちづくりビジョンにもある。

4. 最後に

(1) 考察

4つの中間駅の整備について構想・計画づくり、土地利用規制、駅および駅周辺整備の動き、交通アクセスについてみてきたが、最後に、いくつかの視点から簡単な考察を試みる。

1) 構想・計画の全体像

現状の取り組みを見ると、中央新幹線の中間駅および駅周辺の機能、整備のあり方の方向性や自治体全域で中央新幹線の整備をどう受け止めるか、どんな効果があって、どんなことに活用できそうかといった、全体像、大枠を模索する検討、議論が中心となっている。

2) 構想・計画の策定主体

山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅については、既成市街地の外側のいわゆる郊外部への中間駅の整備であり、市街地への影響、十分な新規開発の余地等からあるため、それぞれ県が中心となって、まず構想づくりを行っている。一方で、既成市街地内への整備で、なおかつ、主要駅に隣接して整備が予定されている神奈川県駅については、県による構想づくりは行われず、相模原市においても、中央新幹線に特化した構想・計画づくりは行われていない。また、山梨県、長野県、岐阜県と神奈川県の取り組みの温度差は、中間駅の立地場所による違いだけでなく、大都市圏と地方圏による違いも考えられ、山梨県、長野県、岐阜県は人口減少、少子高齢社会が顕著になってくる中で、中央新幹線を起爆剤になんとかそれぞれの地域を活性化させたいという意気込みも感じられる。

山梨県、長野県、岐阜県の3県の取り組みをみてもそれぞれ特徴があり、山梨県は県が構想・計画づくりを行っているが、山梨県駅が立地する甲府市は、独自の構想・計画づくりは行っていない。一方で、長野県、岐阜県は県が県全域への影響・効果について構想・計画づくりを行った上で、中間駅が立地する自治体がそれぞれ独自の構想・計画づくりを行っている。長野県においては、県と市の中間領域である広域連合による検討も行われている。また、山梨県は策定過程における市民参加は積極的に行われていないが、長野県、特に岐阜県においては、市民参加による構想・計画づくりが行われている。特に中津川市の構想づくりにおいては、市内の地域ごとに中央新幹線の影響・効果を考えたいと、各地域の地域づくりを検討しており、中間駅の整備を市民の身近な出来事と

して捉える機会の創出につながるだけでなく、中間駅の整備による効果を市内全域に広げるきっかけづくりとなっている。

3) 中間駅および駅周辺の整備の動き

中間駅の整備については、神奈川県駅以外は、ほぼ似た機能の導入を目指し、駅周辺の整備については、人口減少時代の到来、持続可能な都市づくり等を背景に、大規模商業施設の立地の抑制を検討するなど、積極的な開発ではない、身の丈の開発を指向する傾向にある。

4) 交通アクセス

交通アクセスについては、既に一定の公共交通網、道路整備が行われている神奈川県駅については、追加的な整備での対応を検討している。山梨県駅については、甲府盆地の中心、県庁所在都市への中間駅の整備であるため、近接する高速道路へのスマート IC の整備等、中間駅へのアクセスだけでなく、中間駅を起点に県内のバスネットワークの再編など、県全域の交通体系の再構築まで視野に入れている。

既存の駅との立地関係であるが、神奈川県駅は既存の駅とほぼ隣接し、岐阜県駅は近接しており、比較的既存の鉄道等、公共交通網との相性はよい。山梨県駅と長野県駅は、既存の駅と比較的距離があり、そのアクセスは課題である。

(2) 今後の課題

- ・高齢社会の到来、自動車に依存しないまちづくり等を考慮すると、中間駅への公共交通によるアクセスの充実が必要となる。その際、既存の駅とのアクセスが悪い山梨県駅、長野県駅はそのアクセスの方法を熟慮する必要がある。
- ・現状の各地の構想、計画等は、ビジョンや構想などの方向性を示したものが中心であるが、今後はそれをもとにどのように実際の計画に落とし込んでいくのか、法定の総合計画、都市計画区域マスタープラン、都市計画マスタープランにどのように反映させていくのか、具体化に向けた課題がある。
- ・中央新幹線の整備および中間駅の整備は、中間

駅が整備される自治体にとって、非常にインパクトの大きい事業である。それ故に、中間駅やその周辺整備のあり方だけでなく、都市全体、地域全体の都市構造にどのような影響を与え、どういった効果をもたらすのか、都市構造に中央新幹線をしっかりと組み込んでいく必要がある(都市計画マスタープランなどの改定作業など)。

- ・長野県駅周辺のまちづくりにおいては、駅周辺だけでなく、もう少し広い範囲での土地利用の規制誘導が行われている。山梨県、岐阜県については、現状、駅周辺に限って大型商業施設の立地規制等の検討がなされているが、駅から多少離れたエリアにおける(幹線道路沿道等)商業施設等の新規開発も考えられるため、もう少し広い範囲で駅周辺の土地利用のあり方を考える必要がある²。

- ・各構想等をみると、中間駅整備による人口増、産業の創出、観光客の増加などの効果は積極的に記載されているものの、負の影響についての分析はあまり行われていない。支店、営業所の撤退に伴う産業への影響や人口の流出、買い物客の県外流出、宿泊を伴う観光から日帰り観光への転換による宿泊客の減少など、負の影響についても適切な分析が求められる。

〔こばやし としき〕

〔(一財)土地総合研究所 研究員〕

² すでに山梨県駅においては、山梨県駅から北に約2kmの市街化調整区域において、山梨県駅の計画決定後、5万㎡(約170戸)の宅地開発が行われており、今後もこのような事例が出てくることが見込まれる。また、参考までに、松本・姥浦論文(松本・姥浦(2013)「非中心型新幹線駅周辺の土地利用の変遷と課題に関する研究」都市計画論文集)、従来の中心駅以外に設置された新幹線駅(非中心型新幹線駅)は、立地特性や周辺の土地利用状況から4つに分類できるとしている。「孤立停滞型」は、小規模自治体の既成市街地から離れた場所に孤立的に立地する、新花巻、くりこま高原、上毛高原などが当てはまり、開業後、駅周辺に大きな土地利用の変化はみられず、新駅を核としての新たな市街地形成は難しいと指摘している。「中心近接型」は、新駅と中心市街地の距離が近い、新白河、新富士、岐阜羽島、那須高原などが当てはまり、既成市街地の拡張に伴い新駅もその中に取り込まれていくと指摘している。「独立発展型」は、中規模都市において既成市街地から離れて孤立的に立地している、新下関、新倉敷、新尾道などが当てはまり、広域交通拠点性が高く、中心拠点へのアクセス性も高いため、ある程度の新規開発が見込まれると指摘している。そのほかに「大都市型」があるが、ここでは省略する。「中心近接型」と「独立発展型」は、都市の中での役割が漠然としていたり、目指している市街地像と一致しない場合があることが指摘されており、新駅周辺に形成される市街地と中心市街地のバランスを保つため、両市街地

間の機能分担を図る必要があることを指摘している。こういった新幹線駅周辺のまちづくりに関する既存研究も参考に必要がある。