

平成27年8月28日

嬉野市議会議長 田口 好秋 様

産業建設常任委員会
委員長 辻 浩一

産業建設常任委員会報告書

平成27年6月議会において付託された下記事件の調査結果を、嬉野市議会会議規則107条の規定により報告する。

付託事件名 新幹線駅舎及び周辺整備について

「調査理由」

九州新幹線西九州ルート嬉野温泉駅開業を八年後に控え駅舎のデザイン並びに駅周辺の街づくりについて、開業直後・開業後年数が経過した場所の調査を行った。

調査カ所は次のとおり

長野県上田市上田駅

富山県黒部市宇奈月温泉駅

「現状」

長野県上田市

場所 上田駅前ビル「パレオ」 共同会議室

時間 午後1時から4時

対応者	上田市生活環境部	資源循環型施設建設推進室	参事	峰村万寿夫	氏
		資源循環型施設関連事業課	主査	村田大介	氏
	上田市都市建設部	管理課	課長	原澤尚穂	氏
			庶務係長	宮下義徳	氏
			庶務係	大井戸伸乃介	氏
	上田市議会事務局		議会担当係	星野陽一	氏

上田市は長野県北東部に位置し「北信」地方と呼ばれる、長野市、松本市に次ぐ県内第3位の都市である。平成18年丸子町・真田町・武石村と合併し新生上田市となり約16万人の人口規模である。

産業としては高冷地野菜のキャベツ、白菜やブドウ、リンゴ、クルミなどの果樹を中心とした農業と電気機器や自動車部品の製造業が中心である。

当初計画ではミニ新幹線の予定であったが、長野冬季オリンピックの決定により、軽井沢―長野間がフル規格に変更になった経緯がある。

オリンピック開催に合わせて工期も短縮となり、鉄道建設公団より提示があるまで駅舎のデザインについての議論がなされていなかったようである。

公団より提示されたものがコンクリート打ちっぱなし程度のシンプルなデザインであった為にデザイン変更の申し入れを行ったが、変更部分については地元負担との回答であった。

そこで、商工会議所に要請し「上田駅舎募金実行委員会」を設置し募金をおこなった。

結果として市内132の企業団体等より1億4,980万円が集まり、全額公団に寄付し現在の駅舎となった。

デザインとしては昔風の「蔵」をイメージし、真田家の旗印六文銭を連想させる外壁となっている。

駅前には大きなロータリーを配し、モニュメントとして古来より駅前を流れている用水を利用した直径8mの水車を設置してあり壮観であった。

また、駅前ビルへの導線を作るために大型の陸橋を設置してあった。

駅周辺整備については、再開発が長年の懸案であり昭和58年上田駅周辺整備構想が発表され20年の歳月を要し、平成15年に上田駅前ビル「パレオ」が完成した。

ここは戦前より地元私鉄の駅前商店街として発展していたため、用地交渉に苦労されたようである。しかし、現在は入居権利者の高齢化、後継者不足や大型郊外店の出店による消費者の流失により、テナントの撤退と入居者不足に苦心されていた。また、ビル内に公共施設として教育委員会と共同会議室としての利用がなされている。

開業に際してのPRは祭りなどのイベントや上田市産の花弁プレゼントを東京で開催された。

東京まで1時間30分と近距離の為にストロー現象は当然のごとく受け止められており、いかに交流人口を増加させるかが課題であるとの認識で、近隣市町との連携をはかり祭りなどイベントの共同開催を行なっている。また、信州上田空き家バンクを創設し定住人口の増加にも今後力を入れていくとの事である。

今後の動きとして、市長のトップセールスにより来年のNHK大河ドラマ真田丸が決定し、上田城を中心とした観光客増加に期待されていた。

富山県黒部市黒部宇奈月温泉駅

場所 黒部市役所

時間 午後1時から午後3時

対応者 黒部市総務企画部 企画政策課 公共交通政策 班長 高野晋 氏
黒部市議会事務局長 寺嶋和義 氏

黒部市は富山県東部に位置し、平成18年宇奈月町と合併した人口約5万人の日本海に面した都市である。

産業は宇奈月温泉を中心とした観光業と、ファスナーやアルミの製造業が主産業であり、黒部川の扇状地を利用した水田農業も盛んある。

駅舎の立地については当市同様中心市街地より離れており、町づくりのコンセプトは参考にすべき点多々ある。

まず、駅舎のデザインについては早期より審議会を設置し大まかなコンセプト（森の中の駅）に基づいて「見えない駅・魅せる駅」を鉄道運輸機構に申し入れをした。

その結果として、機構側より清冽な水の流れる黒部峡谷をイメージし、駅舎は透明感があり周囲の森と水の風景に溶け込み、駅内部から富山湾、立山連峰が一望できるような作りの、3点のデザインの提示がありその中から駅舎デザインを決定し、現在の駅舎となっている。

また、駅舎内の公共施設は負担金が高額であったために入居しないようにして併設の独立した施設とし、当初計画より大幅な経費削減につとめてあった。

駅前の整備については市内に二つの市街地は作らないとの考えから商業施設などの積極的な誘致は行っていなかった。また、駅利用増加のために近隣市町からの公共交通の確保に努力し、富山県は自動車保有率が高い為615台（84台は有料）の大型駐車場を確保してある。

PRについては、1千万円と予算が少なかったため大手広告代理店を避け、JR関連の代理店を利用し、JRを中心としたピンポイントでのPRに徹した。

今後の課題は宇奈月温泉を活用した誘客対策や定住対策であり、新幹線開業により大手企業の本社工場機能移転もあり、若干の人口増は見込めるものの、富山県は持ち家比率が高く賃貸住宅が不足しているため郊外へ住宅の建築が進んでいる。

その際不効率なインフラ整備が付随するため今後のまちづくりとしてはコンパクトシティを目指すとの事である。

委員会の意見

駅舎のデザインについて上田市、黒部市視察の結果、基本的に運輸機構側が主導であることを考えると、細かな要望は期待できないと言える。少しでも嬉野らしさを駅舎に反映させるためには、早期に基本的なコンセプトを機構側に申し入れる必要があると考える。

また、黒部市の説明のとおり、公共施設を駅舎内に設置すれば建設負担金や維持費が単独の場合と比較し高額になることや、イベントの開催など全てJRの許可が必要になるこ

とを考慮すれば、駅舎併設の独立した建物である方が良いのではないかと考える。

駅前の商業施設誘致において、上田市の状況からテナントビルなどが行政財産であると、管理運営が将来的に大きな行財政負担になることを考えると、用地の確保に止めて民間の自発的な出店を待つべきではないかと思う。

駅前広場のデザインについては、樹木など開業と同時の完成とすべきなのか、黒部宇奈月温泉駅のように幼木を植樹し十年後、百年後木々が駅舎を隠す時が完成なのかは議論が必要なところである。

PRについては様々なことが考えられるが、財政規模から考えると多額の費用はかけられないと思う。大手代理店に委託し大都市での散発的なPRを行うより、黒部市のようにJR関連の代理店を活用しJRを中心にピンポイントでPRするのが効果的ではないかと言える。

開業後、多くの方に嬉野温泉駅の利用をして頂くためには、嬉野の魅力発信に加え隣接市町と広域での観光などの連携をはかり、公共交通の確保に努め、最寄の駅だと認識してもらえるような嬉野温泉駅の利活用が大切ではないかと考える。