

佐久市・佐久平駅地域研究序説

～新幹線駅と地域づくり・まちづくり～

新幹線駅並びに駅地域として、数ある新幹線駅地域の中で佐久市・佐久平駅は興味惹かれる駅・駅地域となっている。同駅地域を訪れたいとの思いを予てより抱いていたが、新型コロナウイルス感染症の蔓延でこの2年余りを出かけられずに居る。せめてコロナがある程度収束する日を待望しながら、同市・駅地域のアウトラインを整理してみたい。

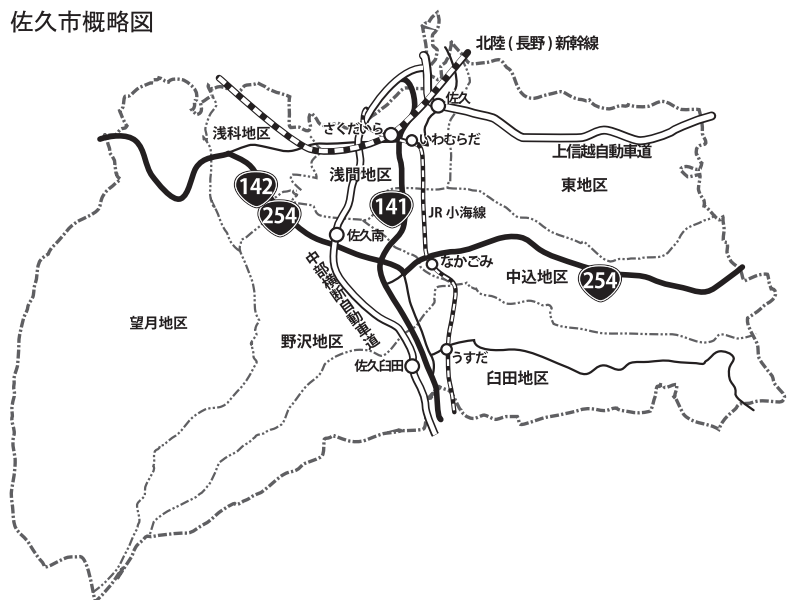


北陸（長野）新幹線佐久平駅

1. 若いまち

佐久市の資料では市政施行平成17年となっているが、これは（旧）佐久市と北佐久郡望月町・浅科村及び南佐久郡臼田町の新設合併により発足したもので、（旧）佐久市は1961年（昭和36年）北佐久郡浅間町・東村及び南佐久郡野沢町・中込町が合併し発足した（右概略図）。飯田市で言えば1956年（昭和31年）飯田市と座光寺、松尾、竜丘、三穂、伊賀良、山本、下久堅の各村合併、佐久市と同年の1961年には川路村編入がある（飯田市の市制施行は1937年（昭和12年））が、これを踏まえると佐久市は歴史の新しい市となる。

佐久市概略図



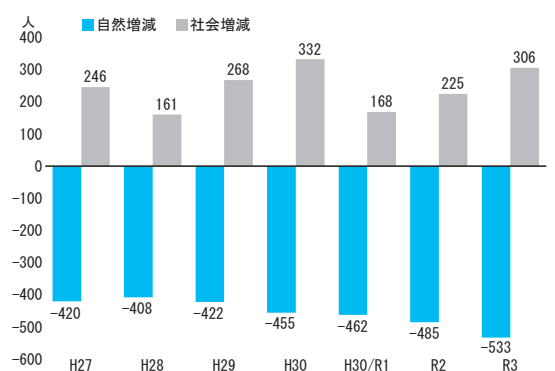
合併の経緯から佐久市には岩村田、中込、野沢、臼田などの旧村からの中心街（商店街なども）が多極的に形成されているとされたが、新幹線佐久平駅営業開始と同駅周辺整備により、その様相は大きく変化しつつあるようである。

2. 人口流入が著しいまち

佐久市で特筆されるのは人口の社会増が続いていることである。平成27年からの佐久市人口の自然増減と社会増減の推移は右グラフ1の通り。社会増は令和元年度にやや少なくなっているがその後増加に転じている。これにはコロナによる大都市圏からの移住も取り沙汰されているところである。

同市の社会増減の特徴は（グラフ2、2020年）、10代と20代は社会減となっているが、他の年齢区分においては50代を除き年間100人近い社会増が生じている。

グラフ1 佐久市 自然増減と社会増減



（長野県企画振興部プレスリリース各年版から作成）

同市は以前から新幹線通勤を中心として移住促進策をパッケージ化して推進しており、この政策効果についての検証がポイントになると思われる。

他方で、同市の自然減は逓増傾向を示しており（グラフ1）、結果総人口減が続いて平成27年国勢調査時点で10万都市を割り込んでいる。自然減については、昭和36年および平成17年の合併の旧村別の人口推移がカギとなるものと考えられる。

3. 新幹線と産業構造

佐久市の産業別就業人口の推移を飯田市との比較でみると、北陸（長野）新幹線開通（平成9年）以降第3次産業の就業人口が急速に増加しているように見える。佐久市によると、第1次産業から第3次産業へと比重が移り、第3次産業の中でも卸・小売業、金融・保険業から不動産業、運輸通信業、サービス業へとウェイトが移っていることを示唆している。

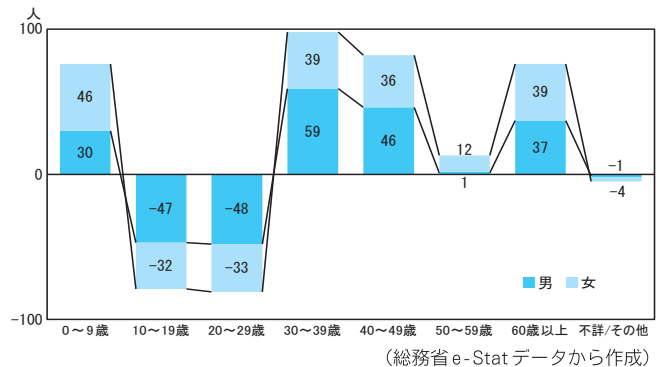
新幹線開通が「経済のサービス化」にどのような影響を及ぼすか、それを検証する中で当地域の今後の産業動向を見通すことができるのでは、と思われる。

4. 新幹線とまちづくり

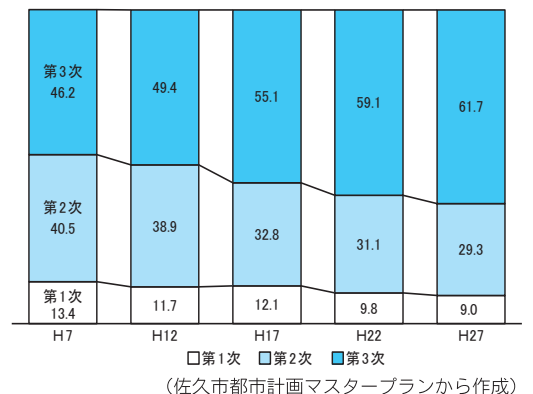
佐久平駅周辺では、「佐久平駅周辺区画整理事業」に続いて隣接する南側区域約21.4haを「佐久平駅南土地区画整理事業」平成30年1月に都市計画決定告示、令和2年1月には仮換地指定がなされ、令和4年の公共施設工事・造成工事完了を目途に進められている模様である。

新幹線開通後に進む地域の変貌とそれに対応するまちづくりに関して、佐久市・佐久平駅地域の取り組みを通じて当地域を考えていくこととしたい。

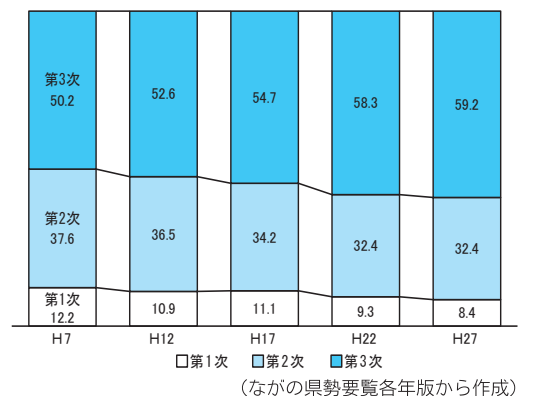
グラフ2 性別・年齢区分別転入超過数 佐久市2020年



グラフ3 産業別就業人口推移 佐久市



グラフ4 産業別就業人口推移 飯田市



佐久平駅南土地区画整理組合資料より

(飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平)

新幹線駅の利用者調査

整備新幹線駅が設置された自治体などで、開業後に新幹線駅利用者の属性や利用方法などを調査し、地域づくりに活かしていることがある。

今回はいくつかの駅の利用者調査により、地域における新幹線利用の一端を考えてみたい。

1. 生活の足として使われる九州新幹線。久留米駅では通学にも利用される実態が明らかに。

2011年（平成23年）3月、博多駅－鹿児島中央駅間の全線が開業するとともに、山陽新幹線との直通運転を開始した九州新幹線（鹿児島ルート）。

㈱九州経済研究所が2019年に行った調査では、ビジネス（出張）を目的とする利用者の割合が最も大きくなっている。

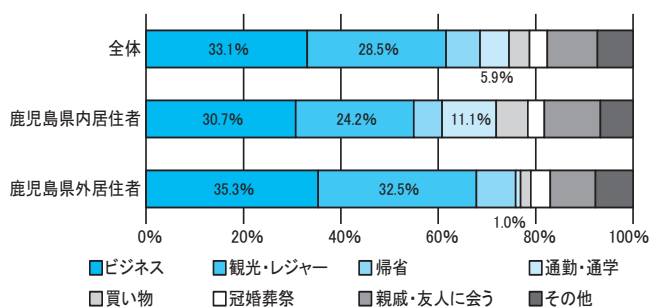
また、ここにいる「その他」の中には、就職活動、就職説明会、採用試験などのほか、通院、習い事など多岐にわたる利用目的が含まれているとみられ、九州新幹線は沿線住民の生活の足として利用されている様子がうかがえる。後述するが、北海道新幹線では観光目的の利用割合が高いことを考えると、新幹線の利用目的は地域によってかなり異なっていることが予想される。

この調査では、通勤、通学目的で新幹線を利用する鹿児島県内居住者が11.1%ある。JR九州は新幹線の定期利用割合がJR各社の中で最も大きい、これには従来から在来線特急で通勤していた利用者が、新幹線開業に伴う在来線特急の廃止によって新幹線を利用するようになった側面もあり、料金の高さや停車駅が少ないといった不便もあるという。

一般道を利用して博多駅から約40キロ南に位置する人口約30万人の福岡県久留米市にも新幹線駅がある。人口10万人当たりの医師数（平成27年国勢調査人口による）が全国1位など、医師の町と知られる久留米市には、昭和3年に創立された九州医学専門学校を前身とし、現在では6学部、12学科、5大学院を擁する私立久留米大学がある。

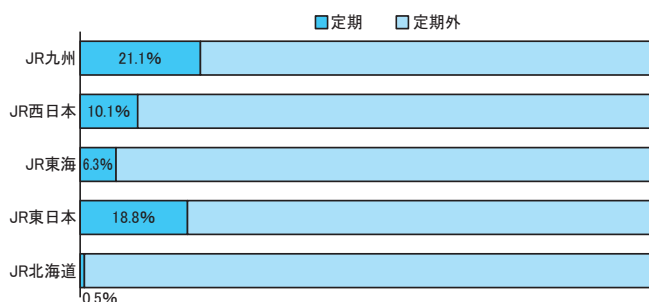
先に九州新幹線では通勤、通学目的の利用者が一定数あることを述べたが、久留米市を始め2市3町からなる久留米定住自立圏が九州新幹線全線開業直後の平成23年9月に行った調査では、在来線が乗り入れる久留米駅から乗り継いで久留米大学、久留米高校に通学する利用者が、平日、休日を問わず一定数あった。通学利用者では女性の割合が高く、一人暮らしをせずに済む学生や、その親の新幹線利用の満足度は、通勤と異なり、高いとする見解もある。

新幹線利用者の利用目的



鹿児島中央駅で調査
（資料：株式会社九州経済研究所「九州新幹線全通8年後の利用状況調査」）

新幹線 旅客輸送量（2020年度）



原単位：千人キロ （国土交通省 鉄道輸送統計調査）

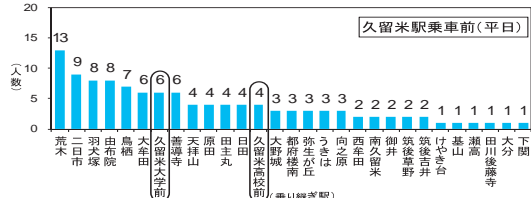
久留米駅からの交通機関別所要時間

	車	在来線	新幹線
博多駅	約50分	約35分	約20分
熊本駅	約1時間30分	約1時間25分	約30分
鹿児島中央駅	約3時間10分		約1時間30分

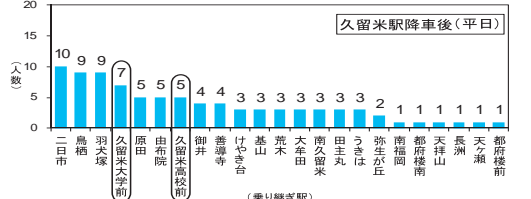
<久留米駅 平日>

・在来線の乗継では、乗車前、降車後ともに多様な駅の利用がある。

▼新幹線乗車前に在来線を乗り継いで来られる方の在来線乗車駅



▼新幹線降車後に在来線に乗り継ぐ方の在来線降車駅



（資料：久留米定住自立圏新幹線利用者アンケート調査（平成23年））

2. 観光客の利用が多い北海道新幹線。地域間交流の起爆剤にも。

2016（平成28）年3月26日に新函館北斗～新青森間が開業した北海道新幹線。新青森～東京間を東北新幹線と接続して東京駅まで、現在は4時間を切って結んでおり、2030（令和12）年度末には札幌への延伸が予定されている。

開業直後にNHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学が行った「新函館北斗駅新幹線乗降客調査」では、観光目的で利用する利用者が約6割を占めている。

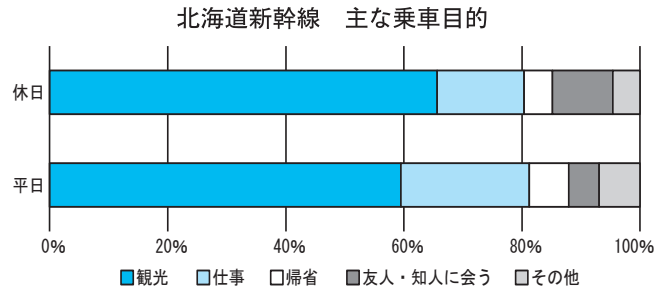
利用者の居住地も道外が87%、この中では青森県在住者が最も多く13%を占める。次いで東京都12%、宮城県10%、岩手県8%などとなっていた。ちなみに東京都からの来道者は航空機の利用が多く、開通翌年に北海道総合政策部交通政策局交通企画課が携帯電話の位置情報や情報サービス・アプリの利用実績等のビッグデータを活用して行った「北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査」（以下「流動調査」という）では、東京都在住者の新幹線利用は、全来道者の5%を占めるに過ぎない。

流動量調査では、北海道新幹線開業前後で函館周辺の主な観光エリアにおける来道者の延べ滞在時間（時/日）の変化も調査しているが、開通翌年に関する限り、函館山は4割以上、大沼公園は2割増加し、このほか、湯の川、函館ベイエリア、元町、五稜郭では1割以上の増加が見られるという。

また、来道時の新幹線利用者は、函館市を含む北海道渡島振興局管内を起点に、札幌市を含む石狩振興局管内や、江刺市、奥尻島などを管轄する北海道檜山振興局などへの移動が多いが、道北への移動も一定数見られ、道内を広く移動しているという。

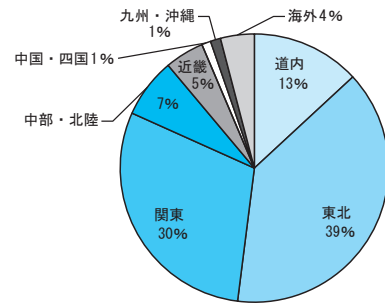
先に青森県在住者が新幹線を利用して来道することが多いと述べたが、北海道在住者が新幹線を利用する場合にも、行き先が青森県であることが多い。青森県と函館など道南は、古くは縄文時代から人の行き来があったが、昭和63年3月の青函トンネル開通を一つの契機として、この圏域を更に活性化していこうとする取り組みが進められている。行政においては「青函圏交流・連携推進会議」や「青森・函館ツインシティ」宣言に基づく交流事業のほか、大学、金融機関をはじめとする民間企業など、様々な主体が交流に参加している。

中でも、青森、南北海道の女性によるまちおこしグループ「津軽海峡マグロ女子会」（愛称「マグ女」）はご存じの方も多いのではないか。「津軽海峡を、もっともっと個性輝くエリアにしたい」とするこのグループは、2014年、北海道新幹線開業をきっかけに結成された。「津軽海峡エリアのすみずみに、お客様の通る毛細血管を張り巡らしたい」という思いで、2016年から「マグ女のセイカン♡博覧会」を実施している。これ



（資料：NHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学「新函館北斗駅新幹線乗降客調査報告書」）

居住地別 北海道新幹線利用者



（資料：NHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学「新函館北斗駅新幹線乗降客調査報告書」）

エリア別の滞在時間変化状況

開業前順位	エリア名	延べ滞在時間（時/日）		変化率（B/A）
		開業前(A)	開業後(B)	
1	函館ベイエリア	1,294,100	1,491,700	115%
2	湯の川エリア	939,800	1,099,600	117%
3	五稜郭エリア	565,700	645,000	114%
4	大沼国定公園周辺	419,600	505,200	120%
5	恵山周辺	362,500	369,500	102%
6	南茅部周辺	299,100	305,800	102%
7	北斗市上機	149,100	151,200	101%
8	元町エリア	137,600	158,300	115%
9	函館空港	131,500	130,500	99%
10	函館山エリア	125,600	180,400	144%
11	松前城・道の駅「北前船松前」周辺	89,400	91,100	102%
12	函館フェリーターミナル	80,500	84,200	105%
13	北斗市大野	77,500	76,100	98%
14	開陽丸青少年センター・江差追分会館・いしえ会館周辺	66,000	75,900	115%
15	福島町青函トンネル記念館・道の駅「横網の里ふくしま」周辺	58,100	58,000	100%

（資料：北海道総合政策部交通政策局交通企画課「政北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査」）



15.江差百人の語り部〜マグ女カフェランチ&歴まちガイド 散策

日時
4月中旬～11月中旬まで毎日開催
12:30～14:00頃

集合場所
北海道江差町・早月（さつき）蔵
チャミセ（北海道江差町字地神町18-1）

詳細はこちら ▶

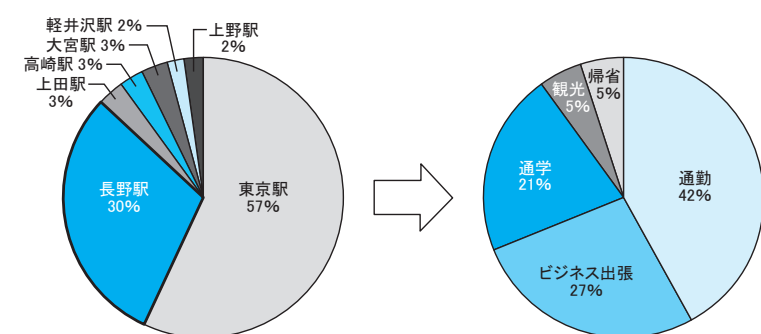
は「地元を知り尽くした、たくましく、しなやかな女性たちが考えた、とっておきの寄り道旅」で、様々な企画がある。

こうした取り組みは、長野県飯山市を含む北陸新幹線沿線市町村でも見られ、近時「北陸新幹線沿線連絡会議」が発足した。行政界を超える行政計画の策定などには困難も多いが、新幹線開通を見据え、各種の連携の動きは多い。

3. 北陸新幹線上越妙高駅は、当駅始発・長野駅到着の上り臨時「はくたか」が通年運転されている

北陸新幹線上越妙高駅でも、上越妙高駅の停車機会を拡大していくことを目的として、平日（月～金曜日）の利用を増やすべく利用実態調査が行われている。この調査は、上越市企画政策部 新幹線・交通政策課が行ったもので、平日（月～金曜日）の利用状況を、朝の当駅始発・長野駅到着の上り臨時列車、午前の定期列車、午後の定期列車の3つの時間帯にわけ、把握、分析している。

朝の臨時「はくたか」降車駅の利用割合と長野駅利用者の利用目的



(資料：上越市企画政策部 新幹線・交通政策課「交通政策調査対策特別委員会資料」(平成30年2月21日))

朝の臨時列車は、北陸新幹線上り定期列車の始発駅がすべて金沢駅で、当駅の上り始発列車が7時台となることから、利便性確保のために当駅と長野駅との間で運航されている（調査当時は2本、現在は1本）もので、この列車には長野駅で降車する利用者も多い。

注目されるのはこの列車を長野駅で降車する利用者の利用目的で、通勤・通学の利用者が全体の63%を占めている。同市は開業初年度にもこの調査を実施しているが、それに比べ22ポイント増加しており、「日常生活の中で新幹線を活用される方が徐々に増えてきている様子が確認できた」としている。

以上、いくつかの駅の新幹線利用者調査の結果をご紹介したが、地域間交流などは新幹線開業前から準備されていた場合が多い。また、国土交通省「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査令和元年度調査結果」では、「乗降客数を増加させ、整備効果を拡大するためには、定住振興や観光振興、二次交通の強化といった施策を講じることが効果的と考えられる」としている。整備新幹線とリニア新幹線を同日に論じることには無理があるのかもしれないが、リニア開通を見据え様々な準備が必要なのではないか。

(文責：飯田信用金庫 しんきん南信州地域研究所 中村 達)

飯伊地区全産業景況DIの推移

