

北陸新幹線新高岡駅・高岡駅地域の現況 ～新高岡駅と高岡駅両地区のバランスが課題か～

コロナ禍を経て、久しぶりに富山県高岡市・高岡駅および北陸新幹線新高岡駅を訪問する機会を得たので、現況をお伝えしたい。

1. 新高岡駅区域に店舗増、同駅周辺部の今後は

北陸新幹線新高岡駅への訪問は4回目となる。最初は新幹線駅建設中の平成26年11月、駅躯体および内装の工事はほぼ仕上がっていたものの外構工事の真っ最中だった。2回目は北陸新幹線新幹線金沢延伸が成った(同27年3月)後の同年8月。駅横の立体駐車場がほぼ満杯など活発な人の動きを感じた。3回目は同29年11月で、駅前に高層階のビジネスホテル(東横INN)が建っていたのが目を引いた。

今回、新高岡駅周辺部での発見は、駅南口広場の平面駐車場の隣りに2棟の建物ができていたこと。見ると美容院とエステ店(頁下図★印)だった。「新幹線駅域内になんで美容院、エステ店?」と思った。当初の駅周辺整備計画では、平面駐車場に続くこの場所は、当初ホテル等来訪者向け施設と期待されていたのではと考えられたが…。しかし、よくよく考えると駅南口前県道(新高岡庄川線)の反対側区域には富山県最大のイオンモール高岡が増床(西館)して令和元年に営業開始しており、生活関連サービスの店舗として、同モールを訪れた顧客をターゲットとしたものと考えたと納得がいく。

ただ、新高岡駅とイオンモール高岡を囲む周辺地は「市街化調整区域」に指定されている。市は「コンパクト・アンド・ネットワーク」を掲げ、「中心部」と想定するのは高岡駅を中心に新高岡駅まで、新高岡駅より南側は都市化を規制しており、単純に「新幹線駅周辺として今後更なる発展」とはならないようだが、同駅周辺の今後の自然発生的な開発がどうなるか、その対応はどうか、など注目される。

2. 新高岡駅と中心市街地のアクセスは城端線と路線バス

次に新高岡駅と高岡駅を往復した。「往」は城端線の普通列車で、城端線は非電化路線のためディーゼル車両、高岡・新高岡間の1駅区間で所要時間は約4分。城端線はJR西日本管内になるが、Suica(JR東日本)が使えた。これは2013年から始まっている交通系ICカード(以下ICカード)の相互利用サービスによるもの。ただ、駅の表示を見ると城端線でICカードが利用できるのは高岡駅と新高岡駅のみと判った。因みに、JR飯田線でICカード(JR東海はToica)が利用できる区間は豊橋・豊川間のみとなっている(同社HP)。

リニア開通後、首都圏からの来訪者にJR飯田線に乗って県内を移動してもらうには、ICカード利用は不可欠となると思われる。現状、県内の移動には、中央東線は新宿から松本までICカード(Suica)が利用可能だが、松本～長野間は利用できず、またしなの鉄道も対応していない。県内を広く、特に南北に移動できるようにするにはICカードの利用環境を整える必要がある。



高岡駅(あいの風とやま鉄道=旧北陸本線)駅前



北陸新幹線新高岡駅前の美容院とエステ店。奥がビジネスホテル

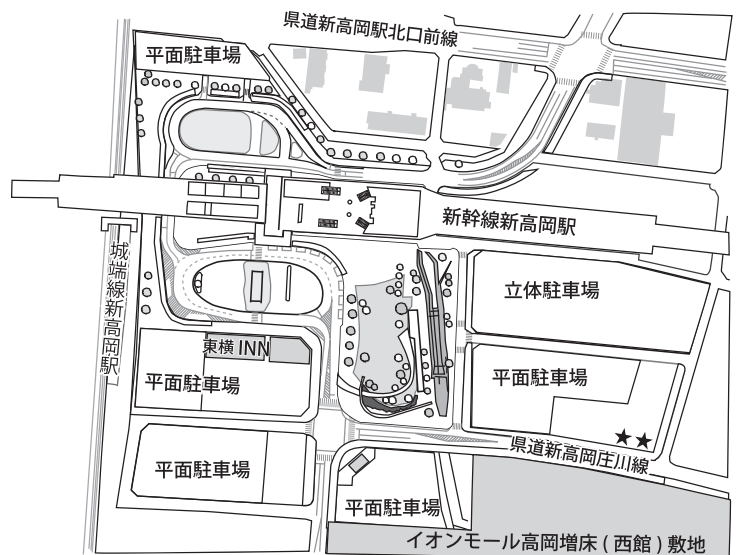


北陸新幹線新高岡駅前のイオンモール
道路左が既存店舗、空中回廊で繋がった右側が増床部分



城端線の列車

北陸新幹線新高岡駅周辺の状況



高岡市 新高岡駅周辺整備事業パンフレットを基に作成 開業後新設の施設を追加。

3. 高岡駅・新高岡駅間を歩いて探訪

「復」行程は、高岡・新高岡間を徒歩で、となった。これは、午前9時28分の次の列車が10時55分になってしまうことが判り、それではとバス乗り場へ移って時刻表を見たが、やはり30分以上の待ちとなっていたためだった。

新高岡・高岡間は平坦な地形で徒歩約20分。両駅を結ぶ駅南大通りは、道路沿いには事業所や飲食店が立ち並ぶが、その背後は個人住宅や集合住宅が多い。都市計画の用途区域でみると、駅南大通り沿いの両側は、細長く第1種住居地域、その奥が第1種中高層住居専用地域となっている。そして、大通りの中間付近に同市随一の観光スポットである瑞龍寺の参道が直交していて、参道を辿ると加賀前田家により建立の国宝瑞龍寺の伽藍が位置(風致地区)している。このように高岡駅と新高岡駅の間は、全体に瑞龍寺を中心として静かな住環境が維持されることが期待されており、またそのような様相を呈している。

4. 高岡駅周辺の「地盤沈下」は新幹線開通効果に非ず

これまで、高岡駅・新高岡駅というと、北陸新幹線開通で賑わいが生まれた新高岡駅周辺と、新幹線開通を見据えた駅前再開発にも拘わらず賑わいを失った高岡駅周辺、という捉え方をしていたが、今回訪問してみても違うのではないかと考え始めた。

朝の通勤時間帯に出くわすと、高岡駅周辺には多くの通勤者や通学生が入り込んでいる。特に、城端線列車が高岡駅に到着するとホームに大勢の乗客が吐き出される。高岡駅周辺市中心部には行政や大手企業の支社・営業所が多く、新幹線開通後も依然として経済活動の拠点であることは変わらない。ところで、高岡駅の土産物売り場は、新高岡駅より充実していると感じた。新高岡駅の売り場は、基本やや面積の広いコンビニで土産物も置いてあるという扱い。高岡駅のそれは昔ながらの名店街という雰囲気、高岡の特産品である銅器などもかなり取り揃えられている。かつて北陸本線の全ての特急が停車した頃の名残りと言えるが。

しかしながら、指摘されている通り、高岡駅周辺の人口減少、高岡駅前からの百貨店撤退や駅地下街の閑散状況、公示地価において新高岡駅周辺が高岡駅同を逆転したことなど、高岡駅周辺の「地盤沈下」が言われる所以となっている。長距離旅客の高岡駅利用が無くなったことによる賑わいの喪失は否定できないが、新幹線開通によるものというより、ロードサイド店やイオンモールなど郊外と中心市街地との競合、居住の郊外拡散など、全国どの都市にも見られる構造的な変化ということができるとは思わないか。高岡入りの際、最寄りの高岡ICから中心部へ向かう途中の煌々とした明かりが灯るロードサイドと明かりが消えた中心部街路とを比べての感想。イオンモールが新高岡駅前にあるため、新幹線開通効果と混同されている面も否めない。

5. 魅力ある路面電車、地域交通のあり方は

高岡駅に降りて目に付くのは高岡駅と富山新港を結ぶ路面電車(トラム)万葉線。地元出身の漫画家藤子不二雄(藤子・F・不二雄(藤本 弘)氏が高岡市出身、藤子不二雄A(安孫子素雄)氏が氷見市出身)を記念したドラえもんトラムが何回かに1回走ってくる。トラムは新高岡駅まで行ってないが、かつて城端線をLRT化し万葉線との接続も検討されていたという。

都市内公共交通機関として極めて魅力的と感じたが、全国的にどれ程の路面電車(トラム)が運行されているのか。ちょうど「旅行読売」本年9月号で路面電車特集が組まれており、それによると現在全国に20路線(本年8月開業の宇都宮LRTを含む)が運行されているという。

リニア長野県駅から飯伊地域・上伊那地域を結ぶのはJR飯田線とされ、新高岡駅と城端線の関係に似ると思われるが、リニア駅と市中心部とを結ぶ何か魅力的な交通機関を、と妄想してしまった。

(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)



高岡駅と富山新港を結ぶ万葉線

高岡市周辺の交通体系の概要

