

## 上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会（第2回）会議録

■ 日 時：令和3年11月19日（金）午前9時35分～午前11時25分

■ 場 所：みなかみ町観光センター2階会議室

### ■ 出席者

①上毛高原駅を核としたまちづくりビジョン策定委員会（13／14名）

入内島 一崇、熊倉 浩靖、森 健治、牧田 直己、茂木 法志、田村 秀、  
杉木 寿一、阿部 等、諸田 弘、小野 与志雄、持谷 明宏、岡村 建  
宮崎 育雄

②事務局（7／7名）

みなかみ町商工会事務局長 田村 廣樹、みなかみ町観光協会専務理事 山賀 晃男、  
観光商工課長 高野 明夫、主任 須田 啓介、  
総合戦略課長 林 市治、室長 竹内 理恵、主幹 原澤 育男

### ■ 配付資料

①会議資料

資料 上毛高原駅周辺の課題とまちづくり構想の方向性

### ■ 会議内容

#### 1 開会

#### 2 委員長あいさつ

入内島 上毛高原駅を核としたまちづくり構想の具体的な検討が本日からスタートする。年末が押し迫っている中で、審議いただくことは、皆さんの負担になるが町の20年、30年先を見越した大変大切な委員会なので、経験と知恵を結集していただき、後世の人に喜ばれるような構想ができればと思う。

#### 3 議事

(1) 上毛高原駅周辺の課題とまちづくり構想の方向性について

田村（資料P1～3により、駅周辺地域及び駅名変更を巡る課題、構想の考え方、提案等について説明）

事務局（資料P4～7により、他駅の状況、都市計画資料の説明）

- ・上毛高原駅は、みなかみ町の玄関口だけでなく、群馬全体の玄関口であるにも関わらず、交通の拠点としての魅力が十分活かされていない。
- ・システム変更に伴う経費負担が大きいことから簡単に駅名変更を実現できない実情がある。
- ・みなかみユネスコエコパークの玄関口（ゲートウェイ）となっている。谷川連峰の絶景を仰ぐことできるこの場所は、山好きならずとも非常に魅力的な場所である。
- ・持続可能なまちづくりを進めることは、世界のユネスコエコパークの範となり得るものであり、またそこを目指さなくてはならない。
- ・環境、景観、観光などの視点を重視した21世紀型のまちづくりを進める必要がある。
- ・駅名変更プロジェクト（仮称）を進めていくことが、大前提である。
- ・ハード事業は町だけでできる話ではない。民間の力、県・国など様々な機関と連携しながら進めていく必要がある。
- ・今のまちづくりは、既存の施設を活用するリノベーションという発想が非常に重要である。

#### ●持谷委員よりまちづくり構想に関する意見書の説明

持谷 上毛新聞のツイッター「#上毛つぶやき」で10月23日、「上毛高原駅の改名要望の署名が提出された、あなたはどのような駅名がよいと思いますか」というアンケートが実施された。結果、みなかみ尾瀬駅14.8%、みなかみ沼田駅5.8%、利根みなかみ駅20.2%、改名しなくてよい59.2%と6割程度の方が改名しなくてよいという結果だった。

（意見書の説明）

CO2削減が叫ばれている中で自動車社会が永遠に続く訳ではない。鉄道、路線バス、高速バスなど公共交通機関がますます重要視されている。

今まで車社会を前提に町内においても各地域が発展するための施策が分散して行われていた。例えばたくみの里は4つの地区をまたぐため、自動車や自転車で移動して全体を楽しんでいただく構想があったが、現在は宿場通りや豊楽館に人の流れが集中している。

分散した施設を巡ってもらうことが必ずしも成功していない。田園プラザ（川場村）など集約した施設が高齢者社会というのがあるかもしれないが、成功している事例として増えている。分散から集約という視点が必要となっていることから、駅周辺に注力したインフラ整備が必要である。

例えば、役場機能の順次移転や鬼怒川温泉駅のようなイベント広場の整備、道の駅矢瀬親水公園を観光インバウンドに対応できるような商業施設として拡

張、本庄早稲田駅を参考とした広大な駐車場の整備、利根沼田・吾妻方面に接続するバスターミナルの新設や首都圏と接続する高速バスの拠点整備、また、防災の拠点（ヘリポート等）としての視点も必要である。

国指定矢瀨遺跡などの町内の遺跡を見てもらうことにより、みなかみユネスコエコパークのイメージを持ってもらうことも大切である。

下牧パーキングエリアをスマートインターチェンジとして、上毛高原駅方面へのアクセスをより便利にするなど。

熊倉 周辺のまちをどう整備していくか、イメージをどう共有できるか、駅のまわりの位置づけが非常に重要である。

自分たちがターゲットとして考えるのは、佐久平駅、本庄早稲田駅、安中榛名駅のようなイメージをもつのか、軽井沢駅、越後湯沢駅のイメージをもつのかははっきりした方がよい。

個人的意見としては、軽井沢駅であると思う。上毛高原駅の利用の中身を見たとき、圧倒的に観光客である。軽井沢駅も越後湯沢駅も同じであるが、軽井沢周辺が今大きく変わりつつある。観光だけでなく、新しい仕事の場としての軽井沢をかなり大きく見せはじめている。その辺を意識した方がよいのではないか。少なくとも2050年を目標値にしてどう描かくのか次のステップの議論になると思う。

おそらく2050年上越線はないと思った方がよい。あり得るとすれば、高崎、新前橋からのBRTだろうと思う。持谷委員の言われた下牧パーキングとつなぐという意見は、極めて現実的な話になるのではないか。

2050年になると日本は、新幹線とBRT、BRTは水素エネルギーかEVの自動運転にかわっていく。それに対応できるよう上毛高原駅を核としてどうまちづくりのイメージを用いるか議論した方がよい。

その上で土地利用をどうするか、上毛高原駅はターミナルになっているところに商業地域がかかっているだけで、あとは住居地域である。

その他のところを新たに開発するよりも現在の住居地が住居地でいいのか、商業地域に転化することも話としてあり得る。

そこにどのような施設が今後整備されていくのか。世界的、国家的な意味をもったものの移転を考えてもいいのかもしれない。国連大学のサテライトなど、それに伴ってくるような企業の集積、企業人が軽井沢の周辺で働き始めているような働き方ができる、そういう地域として位置づけられるのかどうか、委員の皆さんが挑戦的なイメージを持った方がよい。

小野 インバウンドはあと3年無理だと思う。日本人がマスクをはずしてもいいかなという雰囲気がない限り、日本人と混在する宿はなかなか厳しいのが現実。

30年後の話があったが、否定的な話をしてしまうと30年後の日本の人口や移民の受け入れ状況を見ると極端な話、みなかみ町は無くなってしまふのではと思ってしまう。みなかみ町が生き残っていくためには、若い人の流出を食い止め、新しい人を入れることに頑張らなくてはいけない。

地方の中山間地域がどうやって生き残っていくのか、若い人の意見を踏まえ、みんなで真剣に考えていく必要がある。

上越線廃止の話があったが、上越線は国法上必要だと言われているので、廃止にはならないと思う。ただ貨物専用になり、何年後か分からないが取りあえず渋川までになると思う。(渋川以北は)橋が落ちそうな箇所など問題があることから、廃止はすぐにではないが、20年後には、確実に訪れるのでは。

(上毛高原駅周辺は)住宅専用地域が多すぎるため、駅前の開発がなかなか難しい。駅前に高崎までとは言わないが、ある程度の駐車場を整備しておかないと利用してもらえないのでは。

今のところJRは我々が駅名変更などまちづくり構想の策定を行っていることに対して、目立った反発など無いが、具体的な話になれば、JRを交えて話をする必要はある。

新山口駅は、JR西日本が駅名を変えてほしいという意向があつて、県と市で経費負担し行った。JR東日本にしても上毛高原駅が重要で駅名を変えないとマズいという雰囲気がでてこないダメだと思うが、コロナの影響でJRも経営が厳しい状況なので、(JRに)頼るのは難しい。

駅名を変更するしないは別として、上毛高原駅という東京からのアクセスのよいツールを持っているので、何年後かに再開されるインバウンドなどに対応できるここからのアクセス、二次交通などをもっとよくしていかないと生き残れない。

岡村 一昨日、栃木県那須町に、広大な敷地を利用して自動運転やドローンなど新しい技術を使った住民向けのサービスを展開するため様々な実証実験を行う一般社団法人ナスコンバレー協議会が立ち上がったと聞いた。20年、30年後を考えると、ハードルは高いが、そういうものを見据えたまちづくりが重要では。

二次交通は、もう少し先になると、自動運転の車が段々と普及してくると思われる、そういったインフラ整備を含めたまちづくりが必要となってくる。

みなかみ町はユネスコエコパークということで、星や月がきれに見え、田園風景も素晴らしいことからこういったことを意識しつつ、先を見据えたまちづくりが大切である。

21世紀は、水は極めて重要なものである。首都圏3,000万人の水瓶であることをもっとしっかりPRして、水源地ということをしかりと売っていきける地域であることが大事。

県議や国会議員の方にもアドバイスいただきながら進めていくべき。

持谷 インバウンドの現状は、2019年までみなかみ町の重点地域は、台湾とタイ。タイについては、現地のTV番組への出演や旅行博に参加するなど個人が動いて宣伝し、個人の方に来ていただいている。

台湾は台南市のお客さんが多い。台南からするとみなかみ町はゴールデンルートではないが、役場の職員が台南市の職員も兼ねているので、それで来ていただいている。台南市200万人のうち数%の人は、何度も来ているのが現状である。

欧米人は、アウトドアなどで来ているが、その辺の人数は微々たるものである。

国内については、東武鉄道や小田急に比べるとJRは東京まで往復1万円と高すぎる。友達に薦められないといった声もある。草津は、新宿から高速バスが運行しており、安く行ける。今後高速バスの誘致も考える必要がある。

杉木 観光の立場からの実情はだいぶ大変だなあと聞かせてもらったが、駅名変更に関して観光関係の方の考えが聞こえてこなかった。

(以前の)駅名変更の話の際には、お金や時間の問題があつてかなり厳しい状況の中で進んできた。まちづくり構想の中では、スマートインターチェンジも必要だということはよく分かるが、駅名変更と同様に町が勝手にできるものではないし、お金がどのくらいかかるのかということも当然でてくる。

商工会の立場からすると観光の方々も含め、駅名の変更がよい影響になればと考え署名を集め、この委員会がはじまる前から議会、町とも協議をして進めてきたが、駅名変更の状況、雰囲気にはなっていないと強く今日感じた。

観光協会の皆さんも実情があり、こうしたいという気持ちもあると思うが、そのなかの一つに駅名変更もあるということで、どういう感じ方をしているのか意見をだしてほしい。商工会とすると以前も言わせてもらったが、駅名変更を中心に進めてもらいたい。

また、先々の理想の話だけでなく、もう少し現実の話をしてもらわないと中々伝わりにくい。

田村 1点ご理解いただきたいのは、これを一斉にやるべきだと言っている訳ではない。例えばスマートインターチェンジも優先度として今すぐということではな

い。何十年か先には、こういうことも必要だろうといったものがなければ、駅名を変更するためにも、だれにも響いてこない。

杉木 駅名変更に関しては、当初からお金や時間がかかるという話がでていて、そこをどうするか、我々はこの委員会はその優先だと聞いている。そこから進めてもらわないという話が進むのか心配である。

田村 駅名変更を実現するためには、まちづくりもセットでやっていく必要があり、そのために議会の理解のもと、この委員会が立ち上がったと町当局から聞いている。

杉木 駅名変更は、まちづくり構想の一環としてやると聞いているが、20年、30年後のまちづくりの話をしていると、焦点が駅名変更に行かないのではないのか。

田村 まちづくりとしては、2050年としているが、駅名変更に関しては、個人的な意見だが、北陸新幹線の延伸をターゲットすることが現実的。そこを逃してしまうと札幌延伸までは厳しい。

お金がどのくらいかかるのか、どういう形で集めるのかという問題はあるが、上毛高原駅周辺のまちづくりがみなかみ町の核となるため2040年、2050年にかけていろいろ進めていくことになる。

単なる駅名変更だけでは、実現できないかもしれない。JRも納得できる構想作りが必要である。

杉木 駅名が変わったからお客さんが増えるか分からないが、目標に向かってみんなで頑張ろうという意識が高まり、署名を集めることにつながった。みんなの気持ちがあるので、そこだけはすぐに進めてもらいたい。

田村 駅名変更とまちづくりを車の両輪のように進めていきたい。

小野 商工会の方は一生懸命署名を集めていただいて、相当な努力をされているので、杉木委員の言われることはよく分かる。

少し前になるが、JR本社の営業部と話をした時、お金さえ出してもらえればいくらでもやると言われた。ただ、いくらかかるのか10億なのか分からないが駅の名前を変えるだけにお金を使うのはおかしいと思われるので、町の方から駅周辺も含め開発の中の一環として駅名を変更する話がでてきたと思う。

こういう開発をするから上毛高原駅の駅名を変えてほしいという構想ができれば

ば、国なり県から何らかの支援を受けることができるかもしれない。そうすれば負担が少ない状態でJRに提案できることができ、賛同も得られるのではないか。

第1にお金がない中で、駅名変更を使うことは、町民も反対してしまうかもしれない。これを避けるため、総合計画のようなものを考えた上で、駅名を変える、これが現実的にやれる戦術ではないかと思う。

入内島 物事は戦略と戦術から成り立っている。今後の30年は戦略論である。戦略ができてから戦術を組み立てていくのでは、時間がかかってしまう。まずは、やれることをやって局面を突破することで戦略論をはやめる。これがこの委員会の趣旨である。

知恵を結集して、はやくまとめ、だれにも文句を言われぬ形でまずJRにテーブルについてもらう。今地域の現状を良くするためには、やはり駅名変更というものを訴えて民意を結集することが大切である。上毛新聞の一面のトップ記事やアンケート結果からみても、期待度・可能性は高い。

今回不調に終われば、二度とできない。英知を絞り、はやめにできるところからやるということで進めてもらえると有り難い。

諸田 駅名変更の署名を集めるため、数百軒まわったが、大半の方が「みなかみ」、わずかだが、「月夜野」、「上毛高原のまま」と言った意見もあった。地元の方は心から駅名を変えてもらいたいといった意見がほとんど。

宮崎 現状、戦略を持ちあわせていないため、作っていくと同時に駅名変更という戦術と一緒に進めてこうという趣旨でこの委員会を立ち上げた。

先ほどの観光協会の20年、30年後を見据えての話は、戦略の部分がかなり強かった。その辺の話が先行してしまったため、このまま進んでいいのかどうか杉木委員は疑問に感じて発言をされたと認識している。

町としては、駅名変更とまちづくりを両方一緒に進めていくつもりでいるので、皆さんにご理解いただきたい。

先日、JR高崎支社の方が来庁し駅名変更についても意見交換した。その際「JRとしては反対はしない、本社にも何かあればつながります」といった前向きな話をいただいているので、その時期になればしっかり動いて行きたい。

熊倉 なぜ駅名を変えるのか、それがどう国民的合意になるのかが戦略である。地域が変えてほしいでは戦略にはならない。国民的合意としてここがみなかみという名前をもった駅になるべきなんだという合意がとれれば、JRは「ハイわかりま

した」である。大義名分が叶っていて、余計な出費をしなくて変わるのであればJRはいくらでもやる。

JRにお願いをするという戦術は間違っている。JRが動かざるを得ない戦術をどう作るかである。そして町の負担ができるだけ少なくするにはどうしたらよいか、どういった戦術がいいか意見交換した方がいいかもしれない。今の状況をお互い話し合った上で、JRが出てこざるを得ない状況を作るという戦術も必要かと思う。

田村 今後の進め方として、都市計画の用途の話などは別途行うとして、どういう戦術を使うのかという意見交換を熊倉委員が言うように1回くらいしてまとめてしまった方がよい気がしている。どう動き出すかの考え方、戦術についての議論に今日なり次回なり終始して、それで結論をまとめるくらいの勢いなのかなと思った。それでは、町としてまずいか。

宮崎 戦略と戦術はセットであるが戦略が無い状況である。それについては、事務局と二人の先生の力を借りて早急にまとめ、まとめたものをこの場に出してもらえばいいと皆さんの合意が得られれば、なるべくはやくまとめ、案を提案していきたい。

杉木 議会も議長を含め協力すると言ってもらっている。お金の問題に関しては、町当局と議会で責任をもって進めてもらいたい。

熊倉 町がお金を用意しましょう、JRにお願いしましょうではなくて、お金についてもよそから出てくる方法を戦術として考えようと、もうちょっと大きな渦を戦術として作った方がいいと思う。

戦略については、田村委員と事務局とで、皆さんの意見を集約したたたき台を作るので、戦術についての議論を次回12月にやってみてはどうか。

田村 総括すると次回（第3回）12月に戦術に関して具体的にどう仕掛けるかなど自由に意見を出してもらおう。それを踏まえてふわっとした構想を1月中旬か下旬の第4回委員会に提案し、3月議会前に構想を出す。このようなスケジュール間で如何か。

⇒反対意見はなく、承認される。

宮崎 駅周辺には農地もあるので、農業関係者の方をこの委員会に加えて情報共有したい。農業委員会から適当な人を推薦してもらおうことでよろしいか。



⇒反対意見はなく、承認される。

(2) 次回委員会の開催について

- 次回の委員会について、次のとおり日時が決まる。

日時：12月17日（金）午前9時30分～

場所：みなかみ町観光センター

- その他

当委員会の会議録等を町ホームページに掲載することを説明