

上毛高原駅を核としたまちづくり構想（案）

1 構想の背景

- ・活発な署名活動の展開

商工会、観光協会が中心となって駅名変更の活発な署名活動が行われ、1 万以上の署名が集まった。

- ・上毛高原駅を巡るこれまでの動き

今年（2022 年）で開業 40 年を迎える上毛高原駅は、いわゆる仮称で実際には存在しない名称にもかかわらず使い続けられてきた。このことは、観光振興などでもマイナスの影響は少なくなかった。

- ・広域的なまちづくりに取り組む必要性

東京駅から 1 時間余りというアクセスの良さを十分生かし切れていないが、みなかみユネスコエコパークの玄関口であり、持続可能なまちづくりを進めるうえで全国的に見ても最適の地域。また、利用者はみなかみ町だけに限定されず、利根沼田地域や吾妻地域にも及ぶことから広域的に取り組む必要がある。等

2 基本的な考え方

- ・新幹線駅はみなかみ町の宝である。

- ・しかしながら、その宝のポテンシャルをこの 40 年十分に生かしきれなかった。

- ・一方、東京駅からの所要時間が 1 時間前後の駅の多くは、新幹線駅を核としたまちづくりを進め、移住に関して一定程度の成果を収めてきている（新幹線の定期利用客数など）。

- ・コロナ禍で人々のライフスタイルの変化がみられる中で、上毛高原駅周辺地域は、東京圏の人びとにとって、東京駅から 65 分、大宮駅から 40 分でアクセスできる大変魅力的な場所である。

- ・みなかみユネスコエコパークの玄関口（ゲートウェイ）であり、谷川連峰の絶景を仰ぐことができるこの場所は、持続可能なまちづくりを進めるうえで、全国的にみても最適の地である。

- ・また、ユネスコエコパークの移行地域におけ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もなり得るものであり、また、そうでなければならない。
- ・その際、環境、景観、観光、健康、快適性、持続可能性、豊富な水資源、再生エネルギーなどのキーワードを重視したまちづくりを進める必要がある。
- ・このようなまちづくりを進めることは、移住者のみならず、地域にこれまで住み続けてきた住民にとっても豊かで快適な生活を約束するものとなることは間違いない。
- ・世界に開かれたゲートウェイに相応しいまちづくりのためには、それに相応しい駅名であるべきである。
- ・駅名改称は、当町の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手法の一つである。

3 課題の整理

① 駅名変更を巡る課題

- ・新幹線では新山口駅 1 例のみ。
- ・システム変更で多額の費用が発生することが見込まれる。
- ・在来線における駅名変更のケースでも、大幅なダイヤ改正などに併せて実施されていることが多い。
- ・みなかみ町だけでなく周辺地域のコンセンサスを得ること。等

② 新幹線駅周辺地域の課題

- ・開業後は目立った開発は行われなかった。一方、他地域の新幹線駅周辺はそれなりに整備されている。
- ・1 日の乗車人数は低水準で推移。通勤利用も少ない。

- ・コロナ禍でインバウンドなど大きな影響を受けている。
- ・二次交通が不十分で利便性の低さが指摘されている。
- ・商業施設なども乏しく、駅周辺で滞留することが困難な状況となっている。等

4 具現化するための提案 2 本柱

① 駅名変更プロジェクト (仮称)

- ・新幹線駅周辺のまちづくりを進めるうえで、このエリアに相応しい名称に駅名を変更することが不可欠であることを関係者に働きかける取組みを開始する。
- ・みなかみ町内でのコンセンサスを得るとともに、周辺市町村、群馬県、国、JR 東日本、そして県議会、国会（議員）などにも名称変更の必要性とともに、まちづくりプロジェクトがみなかみ町だけでなく、周辺市町村や群馬県、さらには国にとってもメリットがあり、かつ先導的な取り組みであるとの理解を得るように働きかける。
- ・陳情や要望という形ではなく、リーディングプロジェクトの提案であるというスタンスで説明を行う。
- ・駅名の候補については、まずは例示という形で示す（案ではなく）。
- ・新幹線（JR 東日本に関係する）の次の新規路線開設は 2024 年春の北陸新幹線の敦賀延伸。その次は 2030 年度の北海道新幹線の札幌延伸。等

② 新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト (仮称)

- ・駅周辺住民の理解を得ることを前提に、みなかみ町の新たな核となる地域整備を進める。
- ・SDG s 未来都市やユネスコエコパークの考え方に即した、持続可能なまちづくりを進める。
- ・用途地域が指定されているエリアについては、土地利用の実態や今後の望ましい姿を検討したうえでその見直しにとりかかる。

- ・既存施設の有効活用（リノベーション）などをまずは検討することを基調として、このエリアに真に必要な施設の整備計画を策定する。
- ・農地に関しては、関係者との協議を重ね、同意が得られたところから所定の手続きを開始する。
- ・まちづくりプロジェクトの推進にあたっては、JR 東日本の関連会社や民間の開発者などの参画を求め、土地区画整理事業の実施も検討する。
- ・具体的には移住者等向けの住宅地開発、駐車場の整備、（高速）バスターミナルの整備、テレワーク・ワーケーション関連施設の整備、商業施設の誘致、公共・公用施設（イベント施設や文化施設、将来的には庁舎？）や観光関連施設の整備、スマートインターチェンジの整備などが考えられるが、すべてを一気に整備するのではなく、可能なものから順次取り掛かる。等

5 構想の進め方に関する留意事項

- ・関係する組織や個人に対しては丁寧な説明を心がける。
- ・まちづくりプロジェクトについては、駅周辺住民に対しては特に丁寧な説明を心がける。
- ・みなかみ町単独ではできることが限られているので、可能な限り、国や群馬県などの支援・参画も得ながら取り組む。等

6 参考資料

- ① 上毛高原駅と他の新幹線駅の比較
- ② 観光の強みと弱み
- ③ 駅周辺の用途指定（都市計画関係）
- ④ JR 常磐線佐貫駅駅名改称の取り組み（龍ヶ崎市） 等

《参考資料》

④ JR 常磐線佐貫駅駅名改称の取組について（龍ヶ崎市）

【駅名改称の目的】

龍ヶ崎市の玄関口である JR 常磐線佐貫駅周辺地域を活性化させ、その効果を市内全体に波及させていくことが有効であると考えた。

そのため、佐貫駅周辺地域基本構想の策定や、牛久沼を生かした道の駅の整備、駅前子どもステーションの設置、JR 佐貫駅の改称、駅前ロータリーの改修、駅周辺道路の整備など政策パッケージとして地方創生に照応した取り組みを始めた。

しかしながら、課題として「龍ヶ崎市」の認知度が低いという問題があり、魅力的な施策を展開しても市外在住者から関心を示してもらうことが困難であることから、市の存在や位置を知ってもらい、関心を持ってもらう取り組みが必要であった。その重要な手段の一つが「JR 佐貫駅」の改称。駅名改称は、市の活性化のための事業をより効果的に伝えるための手段の一つであるとともに、定住促進や交流人口の増加に向けた基盤整備の一躍を担う重要な事業であった。

【経過】

- ・ 2007 年 (H19) 10 月 「佐貫駅」駅名（変更等）に関する市民意識調査の実施
- ・ 2015 年 (H27) 5 月 (JR) 駅名改称事業に係る覚書
- ・ " 5 月 駅名改称に関する市民との意見交換会
- ・ " 6 月 同上
- ・ " 6 月 市議会に予算案上程、可決
- ・ " 6 月 (JR) 駅名改称に係る駅名候補の要望
- ・ " 9 月 (JR) 駅名改称に係る協定書の締結
- ・ " 10 月 (臨時議会)「駅名改称及び市費支出賛否を問う住民投票条例案」
否決
- ・ 2016 年 (H28) 10 月 (JR) 駅名改称の延期に係る覚書
- ・ " 11 月 佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定
- ・ " 12 月 (JR) 駅名改称の延期に伴う変更協定書の締結
- ・ 2018 年 (H30) 5 月 市民懇談会開催（4ヶ所）
- ・ " 7 月 (JR) 駅名改称事業に係る協定書の締結
- ・ 2020 年 (R2) 3 月 「龍ヶ崎市駅」誕生
- ・ 2021 年 (R3) 9 月 駅名改称事業に関する「違法公金支出損害賠償住民訴訟事件に係る訴状の受理」