上毛高原駅を核としたまちづくり構想

2022 年 2 月

上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会

はじめに

上越新幹線が開通して今年で 40 年となります。当時の月夜野町に新幹線の駅が作られることが決まった後に、どのような駅名とするかについて関係者で議論を重ねましたが、様々な意見が出て折り合いがつかず、仮称として「上毛高原駅」とすることとなりました。その後も、上毛高原という実在しない地名が駅名として使い続けられてきました。

2005 年に月夜野町、水上町、新治村が合併してみなかみ町が誕生してからも、このような仮称の駅名では、みなかみ町に新幹線駅があるということが首都圏の人から分かりづらく、町の中心産業の一つである観光業にとってもマイナスの影響は少なくありませんでした。

このような状況を打開するために駅名変更の請願がみなかみ町商工会及び同町観光協会からみなかみ町議会に提出され、2020 年 12 月 10 日、全会一致で採択されました。その後 2021 年 4 月からみなかみ町商工会とみなかみ町観光協会が駅名変更の署名運動を開始し、署名数は 10,702 に達しました。

また、「上毛高原駅」は、首都圏から 1 時間余りという利便性に恵まれているにも関わらず、これまで駅周辺については、まちづくりの取組みがほとんど行われていませんでした。

しかし、みなかみ町が「水と森林と人を育む利根川源流のまち」として 2017 年には「ユネスコ生物圏保存地域（ユネスコエコパーク）」に登録され、2019 年には「SDG s 未来都市」に選定されていることを踏まえると、これらの理念に即した持続可能なまちづくりを進めることは、町の将来にとって大変重要なものであり、また、国の内外にこれからのまちづくりのリーディングケースとして発信できるものになり得ると考えます。

昨年 10 月より発足した「上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会」では、町内の関係者が様々な角度から新幹線駅名と駅周辺のまちづくりのあり方について議論を重ねてまいりました。

今般、「みなかみ町新幹線駅名確定プロジェクト」と「新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト（仮称）」の２つのプロジェクトを立ち上げることを軸とする本構想がまとまりましたので、ここにお示しします。

本構想の推進は、みなかみ町の将来を持続可能なものとし、さらには周辺市町村や群馬県、そして我が国にとっても大変有益なものとなることと確信しております。関係の皆様のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会

委員長　入　内　島　　一　崇

1　構想の背景

本構想の背景として最初に触れるべきは、みなかみ町商工会と同町観光協会による活発な署名運動の展開であります。2021 年 4 月より開始され、活発な署名運動によって、人口の半数を超える、1 万以上の署名が集まりました。また、この署名運動の前年、駅名変更の請願がみなかみ町議会に提出され、2020 年 12 月 10 日、全会一致で採択されました。

なお、2012 年にも駅名改称の要望がみなかみ町に提出されました。この時は町長と議長の連名により、JR 東日本高崎支社長はじめ JR 東日本代表取締役社長などに要望活動を行いましたが、その後の進展はありませんでした。

今年で開業 40 年を迎える「上毛高原駅」は、実際には存在しない地名であるにもかかわらず仮称のまま使い続けられてきました。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と言えます。

「上毛高原駅」から東京駅までは、北陸新幹線の延伸が行われた 2015 年春までは、概ね最短でも 75 分程度と越後湯沢駅よりも時間距離は長くなっていました。しかしながら、2015 年春のダイヤ改正によって、東京駅まで最短 66 分となり利便性が向上し、さらには 2021 年春のダイヤ改正によって 65 分にまで短縮されましたが、駅周辺では目立った開発も行われず、東京駅から 1 時間余りというアクセスの良さを十分活かしきれていませんでした。

2017 年 6 月には、自然と共生するみなかみの姿そのものが世界のモデルであるとユネスコから評価され、「みなかみユネスコエコパーク」が登録されました。さらには 2019 年 7 月には、群馬県内でははじめて「SDG s 未来都市」に選定されました。

新幹線駅は、「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と考えられます。また、新幹線駅の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周辺市町村や群馬県などとともに広域的に取り組む必要があります。

2　基本的な考え方

新幹線駅はみなかみ町の宝であります。しかしながら、その宝のポテンシャルをこの 40 年の間、十分に生かしきれなかったのもまた事実です。一方、東京駅からの所要時間が 1 時間前後の新幹線駅の多くは、駅周辺のまちづくりを進め、移住などに関して一定程度の成果を収めてきています。

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、新幹線駅周辺地域は、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ということが言えます。

新幹線駅は、「みなかみユネスコエコパーク」の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

の地であると考えます。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と考えます。

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ります。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ありません。

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、仮称のままではいけません。駅名改称、すなわち「新たな駅名を確定する」ことは、みなかみ町の活性化のための事業をより効果的に伝えるための大きな手段であり、町のブランド力の向上にもつながります。

駅名を考えるにあたって、首都圏とみなかみ町のつながりというものを強く意識することが重要となります。みなかみ町の最北端にある大水上山からはじまる日本一の大河川、利根川は東京都市圏に住む約 3,000 万人の生命とくらしを支えています。また、首都圏のテレビニュースなどの天気予報では、群馬県北部を代表してみなかみが観測地として用いられ親しまれています。みなかみ町の町名は歌人若山牧水の「みなかみ紀行」にちなみつけられました。これらのことを踏まえて議論を進めるべきです。

3　課題の整理

①　駅名変更を巡る課題

これまで新幹線駅で名称が変更されたのは新山口駅 1 例のみとなっています。これは 2003 年に行われたもので、改称にかかった費用の半額を県と関係市町村で折半したとされています。地元では駅名変更の動きとそれに反対する動きの双方がありましたが、山口市と小郡町などとの市町村合併が 2005 年に予定されていたという事情の中で、のぞみ号が停車することとなった際に JR 西日本から駅名変更が必要とされ、変更に至ったとされています。

また、駅名を変更することで鉄道関係の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ことなどから、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くなっています。

JR 東日本管内では、平駅→いわき駅、楯岡駅→村山駅などのように JR 民営化後、市町村合併後の自治体名に駅名を変更する事例がいくつかあり、また、直近の駅名変更例としては 2020 年 3 月のダイヤ改正に合わせた佐貫駅→龍ヶ崎市駅があります。

JR 東日本に関係する新幹線の次の新規路線開設は、2024 年春の北陸新幹線の敦賀延伸が予定されていて、その次は 2030 年度の北海道新幹線の札幌延伸となります。

② 新幹線駅周辺地域の課題

上越新幹線の開業後、新幹線駅周辺は目立った開発は行われませんでした。一方、他地域の新幹線駅周辺は佐久平駅や安中榛名駅、那須塩原駅などで土地区画整理事業が行われ、また、新幹線で通勤・通学を行う住民も一定数みられます。

しかしながら、「上毛高原駅」に関しては、1 日の乗車人数は低水準で推移し、通勤・通学利用も他の新幹線駅に比べると少なくなっています。

また、みなかみ町のインバウンドは年々増加傾向にあったものの、コロナの影響によって大きなダメージを受けています。観光振興の観点からも新幹線駅周辺地域の開発は重要な課題となっています。

このほか、二次交通が不十分で利便性の低さが指摘されているとともに、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ます。

4 構想を具現化するための 2 つのプロジェクト

① みなかみ町新幹線駅名確定プロジェクト

開業後 40 年もの間、仮称だった新幹線の駅名を、「ユネスコエコパーク」に登録されたみなかみ町に相応しいものに確定するためのプロジェクトを 2022 年 4 月から立ち上げます。

「上毛高原駅」の駅名変更署名運動や今後展開される「新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト（仮称)」の動きも踏まえ、仮称のまま使い続けた上毛高原という駅の名称をこの地域のイメージに合ったものとするために、「みなかみ町新幹線駅名確定プロジェクト」をスタートさせ、開業 40 周年となる 2022 年秋を目途に早期の駅名確定に向けての取り組みを行います。正式な駅名確定については、北陸新幹線が敦賀駅まで延伸し、大幅なダイヤ改正が想定される 2024 年春を目指すこととします。

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の駅名とすることは不可欠です。このことを関係者に働きかける取組みを直ちに開始することとします。みなかみ町内でのコンセンサスを得ることは当然ですが、周辺市町村、群馬県、国、JR 東日本、そして県議会、国会などに対しても、名称変更の必要性とともに、まちづくりプロジェクトが単に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必要があります。

つまり、これらのプロジェクトは陳情や要望という形ではなく、SDGs の時代におけるまちづくりのリーディングプロジェクトを提案するというものとすべきです。

みなかみ町新幹線駅名確定プロジェクトを具体的に進めるため、「駅名確定委員会」を設置するとともに庁内にも駅名確定プロジェクトに関する組織を設けることとします。委員会の構成員は、町内の関係者のほか、みなかみ町外の関係者も加えることとし、駅名確定の必要性に対する関係機関等の理解を深めるための取り組みを行うとともに、具体的な駅名についてのコンセンサスを得るための取り組みを行います。

なお、駅名確定に必要となる経費の一部をねん出するために、ふるさと納税におけるクラウドファンディングの枠組みを活用することも検討すべきです。

② 新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト（仮称）

「みなかみユネスコエコパーク」の玄関口としてふさわしいまちづくりを新幹線駅周辺で進めるため、「新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト（仮称）」を 2022 年の早い時期に立ち上げます。

新幹線駅周辺地域は、みなかみ町にとって新たなまちづくりを進めるための適地です。その一方で、以前からこの地には多くの人が住み、また、農業などに従事していることもあり、関係する住民の方々に対して丁寧に説明し、また、理解を得ることがこのプロジェクトを進める大前提となります。

このプロジェクトでは、みなかみ町が「ユネスコエコパーク」に登録され、「SDG s 未来都市」に選定されていることを踏まえ、これらの理念に即した、持続可能なまちづくりを進めることが基本となります。すなわち、環境、景観、持続可能性、豊富な水資源、再生エネルギー、健康、快適性、観光といったキーワードを重視した取組みをできるところからまずは始めるべきです。

具体的には、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とともに、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、このエリアの拡大を含め真に必要な施設の整備計画を策定することが必要となります。

プロジェクトとして検討すべき事項としては、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・公用施設や観光関連施設の整備などが考えられますが、関係者との調整をしっかりと行うことがまずは重要であり、可能なものから順次取り組む姿勢が求められます。

また、「新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト（仮称）」の推進にあたっては、みなかみ町単独ではできることが限られているので、国や群馬県などの支援・参画を得るとともに、JR 東日本やみなかみ町と産官学金連携を進めている民間企業等と連携して取り組むことが望ましいと考えます。

「新幹線駅周辺まちづくりプロジェクト（仮称）」を推進するにあたっては、まずは庁内にプロジェクトチームを立ち上げ、まちづくりの基本構想を策定することが求められます。

5　構想の進め方に関する留意事項

駅名変更に関しては、みなかみ町のブランド力を向上させる観点から駅がどこの自治体に置かれているかを明確にするうえでも、また、天気予報でその名前が多くの首都圏住民に知

れ渡っていることなどからも「みなかみ」を入れることは大前提となります。そのうえで、周辺市町村の様々な意見にも耳を傾け、最終的には新幹線駅があるみなかみ町が主体的に決めるべきものと考えます。その際、呼び方の重複が生じることもあり、上越線水上駅の駅名についても併せて検討が必要になると考えます。

また、まちづくりプロジェクトは長期間にわたって展開されることが考えられます。他地域の土地区画整理事業の例をみれば、プロジェクトが完了するのが十数年から二十年程度となっているものも少なくありません。人口減少が続くみなかみ町によって本構想は 21 世紀最大にして最後のプロジェクトとなるかもしれません。20 年先、さらには 30 年先を担う若い世代に本構想の考え方やその背景にあるもの、そしてこれらのプロジェクトを通じてみなかみ町がどのように変わろうとしているのかについて、情報を提供し、また、意見交換を行うなどの取組みも欠かすことができません。

もっとも重要な点は、本構想に関係する組織や個人に対して丁寧な説明を心がけるということです。名称の変更やまちづくりに関しては、様々な意見があるのが通例です。拙速に結論ありきといったことにならないよう、なぜ駅名変更が必要なのか、そしてなぜ駅周辺のまちづくりが必要なのか、関係者が役割分担をしながら丁寧に説明し、また、情報提供を適切に行う姿勢が求められます。特に、まちづくりプロジェクトについては、今後様々な事業が展開されると予想されることから、駅周辺住民に対しては特に丁寧な説明を心がけることが重要です。

6　参考資料

① 関連年表
② 「上毛高原駅」と他の新幹線駅の比較
③ 観光の強みと弱み
④ 駅周辺の用途指定（都市計画関係）
⑤ JR 常磐線佐貫駅駅名改称の取組み（茨城県龍ヶ崎市）
⑥ 上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会設置要綱及び委員名簿
⑦ 委員会開催日程等

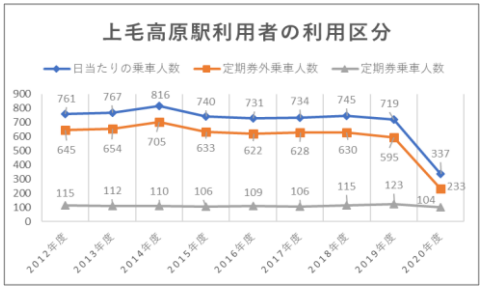
関連年表

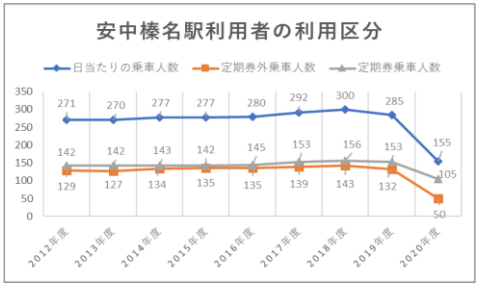
		上毛高原駅		安中榛名駅		佐久平駅		那須塩原駅		軽井沢駅		越後湯沢駅	
1888	明治21									12月	軽井沢駅開設		
1898	明治31							11月	日本鉄道の東那須野駅として開業				
1909	明治42									10月	軽井沢駅を含む高崎駅－新潟駅間が信越線と命名される		
1914	大正3									6月	軽井沢駅を含む高崎駅－新潟駅間が信越本線に改称		
1925	大正14											11月	開業
1931	昭和6											9月	上越線が水上駅まで開通
1982	昭和57	11月	上越新幹線開業と同時に開業 利根沼田広域観光センターオープン					6月	東北新幹線が開業、那須塩原駅に改称			11月	上越新幹線開通
1986	昭和61												バブル期にはマンション、商業施設など数多く立地
1987	昭和62	4月	国鉄分割民営化に伴い、JR東日本の駅となる					4月	国鉄分割民営化に伴い、JR東日本の駅となる	4月	国鉄分割民営化に伴い、JR東日本の駅となる	4月	国鉄分割民営化に伴い、JR東日本の駅となる
1989	平成元								那須塩原駅西土地区画整理事業開始				
1995	平成7					3月	佐久駅周辺土地区画整理事業開始			7月	軽井沢ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞﾌﾟﾗｻﾞ開業		
1996	平成8								那須塩原駅北土地区画整理事業開始				
1997	平成9			10月	北陸新幹線高崎－長野開業に伴い開業	10月	北陸新幹線高崎－長野開業に伴い開業			10月	北陸新幹線高崎－長野開業に伴い、信越本線の横川駅－軽井沢駅間の碓氷峠区間廃止、しなの鉄道がしなの鉄道線に改称、軽井沢駅は全面改装した。 また、多くの別荘やマンションが新たに建設された。		
1999	平成11			11月	群馬県と安中市が推進する安中榛名駅前の周辺整備に基づいて、JR東日本が駅前に広がる約48.7haの土地を購入し、新幹線直結型の定住型リゾートシティ「びゅうヴェルジェ安中榛名」の造成工事を開始								
2002	平成15					2月	佐久駅周辺土地区画整理事業終了（施行面積60.0ha）						
2005	平成17	10月	月夜野町・水上町・新治村３町村の合併によりみなかみ町の誕生					1月 6月	黒磯市、西那須野町・塩原町３市町の合併により那須塩原市の誕生 那須塩原駅西土地区画整理事業終了（施行面積57.5ha）				
2012	平成24	12月	駅名改称が地元からみなかみ町議会に要望される										
2013	平成25							10月	那須塩原駅北土地区画整理事業終了（施行面積44.1ha）				
2014	平成26	12月	駅前広場駐車場整備										
2015	平成27			3月	北陸新幹線長野-金沢延伸							3月	北陸新幹線長野-金沢延伸に伴い、当駅を通る定期運転の在来線特急がすべて消滅した
2016	平成28			6月	「びゅうヴェルジェ安中榛名」総区画数は601区画で、およそ13年で完売								
2017	平成29	6月	みなかみユネスコエコパーク登録							10月	旧軽井沢駅舎記念館をしなの鉄道の駅舎として復元、使用を開始		
2018	平成30					1月	佐久平駅南土地区画整理事業開始(終了予定2025年、施行面積21.4ha)			３月	しなの鉄道駅舎に駅ナカ商業スペース「しなの屋KARUIZAWA」がオープン		
2019	令和元	7月	ＳＤＧｓ未来都市選定										

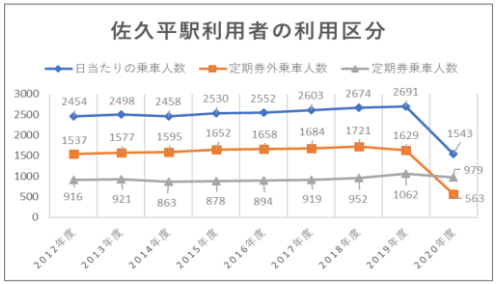
上毛高原駅と他の新幹線駅の比較

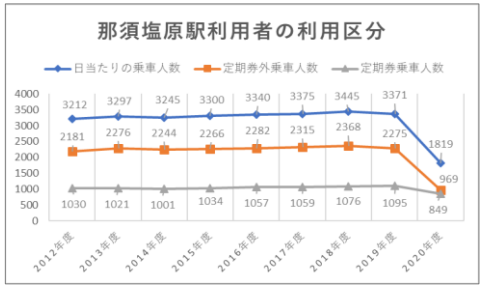
		上毛高原駅	安中榛名駅	佐久平駅	那須塩原駅	軽井沢駅	越後湯沢駅
所属路線		上越新幹線	北陸新幹線	北陸新幹線と在来線の小海線	東北新幹線と在来線の東北本線	北陸新幹線と在来線のしなの鉄道線	上越新幹線と在来線の上越線
所在地		群馬県みなかみ町	群馬県安中市	長野県佐久市	栃木県那須塩原市	長野県北佐久郡軽井沢町	新潟県南魚沼郡湯沢町
東京駅までの所要時間（最速）		65分	58分	70分	66分	61分	69分
東京駅までの距離		151.6km	123.5km	164.4km	157.8km	146.8km	199.2km
ダイヤ数		上り:20本　下り:20本	上り:12本　下り:12本	上り:25本　下り:26本	上り:26本　下り:17本	上り：27本　下り：28本	上り：33本　下り：21本
所在地市町村人口	2010年国勢調査	21,345人	61,077人	100,552人	117,812人	19,018人	8,396人
	2020　〃	17,233人	54,962人	98,300人	115,282人	19,197人	7,770人
	増減率	▲19.3%	▲10.0%	▲2.2%	▲2.1%	0.94%	▲7.5%
駅名の由来		1971年（昭和46年）に上越新幹線の開通計画が発表され、利根沼田の1市8町村は「奥利根駅」で一本化した。 翌1972年（昭和47年）に「月夜野駅」として水上町を除く同意が得られたが、水上町のみ「奥利根駅」を主張し一本化にならなかった。 同時期に県議会では「奥利根駅」を採択するなど紆余曲折があった。 1982年（昭和56年）に国会議員の中曽根康弘氏の案で「上毛高原駅（仮称）」が報道され、利根沼田以外の自治体が賛成するなどした。 昭和57年に「上毛高原駅」が正式に決定された。	「安中榛名」の「安中」は安中市にあることが由来だが、「榛名」は榛名山からである。	佐久盆地の通称、佐久平に由来。 当駅設置にあたっては、佐久市と小諸市の間で、駅名について佐久市側が「佐久駅」を、小諸市側が「小諸佐久駅」または「佐久小諸駅」をそれぞれ主張し譲らなかった。 最終的に当時の長野県知事に調停を依頼し、「佐久平」という名称とすることで1996年（平成8年）11月決着した。	東北新幹線の建設計画の仮称では新那須駅とされていたが、開業近くになり「塩原」という文字を入れてほしいという動きが出て騒動に発展した。 当時の県知事が収拾案として県の統一案「那須塩原」を国鉄に提出し、最終的に当時の東京北鉄道管理局長が1982年（昭和57年）1月に「那須」と「塩原」を合わせた那須塩原駅に決めた。	地名に由来	地名に由来

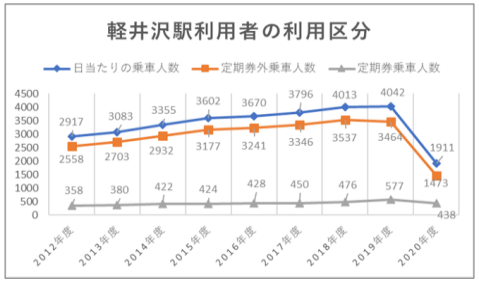
各駅利用者の利用区分

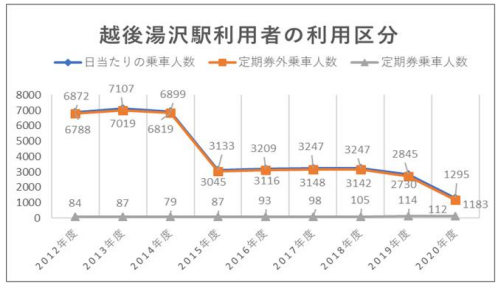










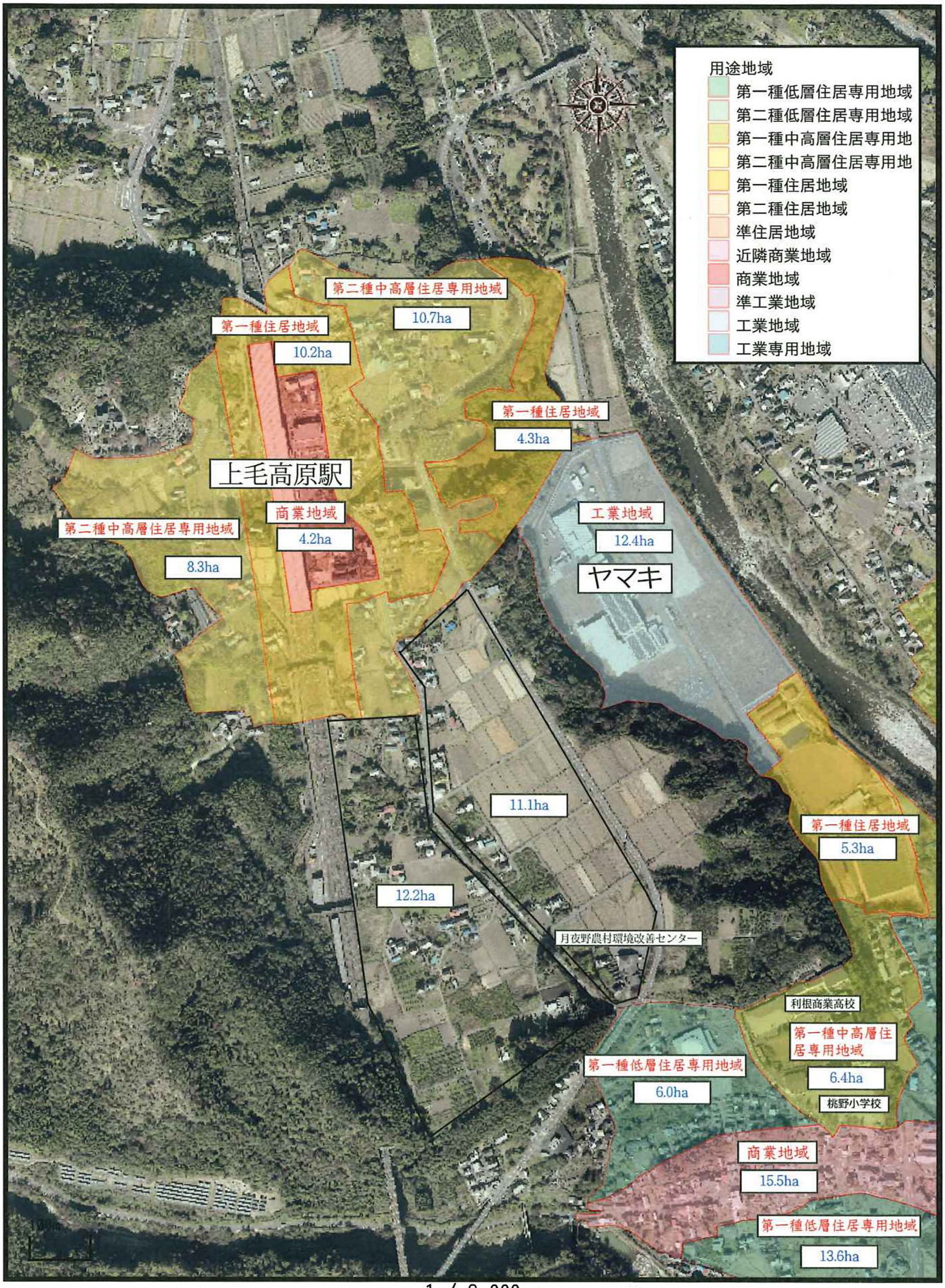


【観光の強みと弱み】

※みなかみ町観光振興計画より抜粋

強み	弱み
①東京圏からのアクセスの良さ 上越新幹線上毛高原駅、関越自動車道月夜野・水上 IC があり、東京圏から容易にアクセスすることができる。 **②谷川岳と山岳景観** 標高 2000m級の山々に囲まれ、雄大な山岳景観を楽しめる。谷川岳はロッククライミングの聖地で、知名度は高い。 **③一年中楽しめるアウトドアスポーツ** ラフティング、登山、スキーなど、体験できるアウトドアスポーツのメニューが豊富である。 **④生物多様性豊かな森林** 東京圏から容易に来訪できる位置にありながら、大型猛禽類が生息する豊かな森林が残されている。 **⑤リゾートに適した気候条件** 標高は 400～2000ｍで、夏の冷涼な気候と冬の積雪は、避暑とスキーの山岳高原リゾートの適地である。 **⑥趣が異なる多様な温泉群** 近代的な温泉街から山間に佇む一軒宿まであり、富裕層から大衆まで多様な客層を受け入れることができる。 **⑦高品質な農産物が生産されている農業** 月夜野、新治地区では中山間農業が展開されて、高品質な果物等の農産物が生産されている。	**①脆弱な二次交通** 町内を移動する公共交通機関が不十分で、主要観光施設や温泉地までの移動が不便である。 **②魅力が低下している市街地・町並み景観** 建物の老朽化が進み、空き店舗や旅館の廃屋もみられる。景観整備を進めている観光地に比べて、魅力が低下している。 **③貧弱な商業機能** 店舗が少なく、観光客が立寄る飲食店や小売店が限られている。住民にとっても暮らしにくい町になっている。 **④不十分な町内連携** 町村合併以降、３地区の連携や異業種間の連携が十分ではない。また、観光振興の取組みが町民に十分に伝わっていない。 **⑤不足している観光人材** 観光事業を担う人材が不足しており、観光客を受け入れる体制を整えるのが困難な状況にある。 **⑥弱い地域イメージ** 観光地としての「みなかみ」の知名度が低く、また観光資源も小粒で「みなかみ」全体をイメージしにくい。

駅周辺の用途指定（都市計画関係）



1 / 8,000

注釈：

・本図面を利用しても、必ずしも有用であることを保証しない。参考図として利用すること。
・本図面を無断で複製・転用することを禁止する。

ＪＲ常磐線佐貫駅駅名改称の取組み（茨城県龍ケ崎市）

【駅名改称の目的】

龍ケ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「龍ケ崎市」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　「竜ヶ崎市駅」誕生
・2021 年(R3) 7 月　駅名変更を巡る住民監査請求の却下が決定
・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」

みなかみ町上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会設置要綱

（設置）

第１条　みなかみ町上毛高原駅を核としたまちづくり構想を策定するため、みなかみ町上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条　委員会は、みなかみ町上毛高原駅を核としたまちづくり構想の策定に関する事項について調査、検討及び審議し、その結果を町長に提案する。

（組織）

第３条　委員会は、15名以内で組織し、次の各号に掲げる者のうちから充てる。

(1)　町議会議員

(2)　識見を有する者

(3)　商業又は観光業関係者

(4)　行政関係者

(5)　その他特に町長が必要と認める者

（任期）

第４条　委員の任期は、上毛高原駅を核としたまちづくり構想の策定が終了するまでとする。ただし、任期中であってもその本来の職務を離れたときは、当該委員はその職を失うものとする。

（委員長及び副委員長）

第５条　委員会に委員長及び副委員長を置く。

２　委員長及び副委員長は、委員の互選によって定める。

３　委員長は会務を総理し、委員会を代表する。

４　副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

（会議）

第６条　委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となり議事を進行する。

２　委員会は、全委員の半数以上の出席により成立する。

３　委員会の議事は、委員の過半数で決し、可否同数の時は、議長の決するところによる。

４　委員会の会議において、委員長が必要と認めるときは、委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聞くことができる。

（部会）

第７条　委員長が所掌事務の専門的な調査及び審議の必要を認めたときは、委員会に部会をおくことができる。

２　部会は、委員長の指名する委員をもって組織し、部会長は部会委員の互選によって定める。

３　部会長は、部務を掌理し、部会における調査及び審議の経過並びに結果を委員会の会議に報告しなければならない。

４　部会長に事故あるときは、部会に属する委員のうちから、あらかじめ部会長が指名した者が、その職務の代行をする。

５　前各項に定めるもののほか、部会の運営に関して必要な事項は、部会長が委員長の同意を得て定める。

（庶務）

第８条　委員会の庶務は、総合戦略課において処理する。

（委任）

第９条　この要綱に定めるもののほか、委員会の運営等に関し必要な事項は、町長が別に定める。

附　則（令和４年２月15日告示第28号）

この告示は、令和４年２月17日から施行する。

上毛高原駅を核としたまちづくり構想策定委員会（名簿）

1号委員（町議会議員）　（敬称略）

No.	役職名	氏　名	所属・公職名等	備　考
1	委　員	森　健治	副議長	
2	委　員	牧田　直己	総務文教常任委員会　副委員長	
3	委　員	茂木　法志	厚生常任委員会　副委員長	

2号委員（識見を有する者）

No.	役職名	氏　名	所属・公職名等	備　考
4	副委員長	熊倉　浩靖	高崎商科大学　特任教授	
5	委　員	田村　秀	長野県立大学　グローバルマネジメント学部　教授	併任

3号委員（商業・観光業関係者）

No.	役職名	氏　名	所属・公職名等	備　考
6	委員長	入内島　一崇	みなかみ町商工会・会長	
7	委　員	杉木　寿一	みなかみ町商工会・副会長	
8	委　員	阿部　等	みなかみ町商工会・副会長	
9	委　員	諸田　弘	みなかみ町商工会・理事(月夜野地区長)	
10	委　員	小野　与志雄	みなかみ町観光協会・代表理事	
11	委　員	髙橋　宏之	みなかみ町観光協会・副代表理事	
12	委　員	持谷　明宏	みなかみ町観光協会・副代表理事	
13	委　員	岡村　建	みなかみ町観光協会・副代表理事	

4号委員（行政関係者）

No.	役職名	氏　名	所属・公職名等	備　考
14	委　員	宮崎　育雄	副町長	

5号委員（その他特に町長が必要と認める者）

No.	役職名	氏　名	所属・公職名等	備　考
15	委　員	森下　一郎	みなかみ町農業委員会・会長	
16	委　員	内海美津江	みなかみ町農業委員会・職務代理	

まちづくり構想策定支援

役職名	氏　名	所属・公職名等	備　考
政策アドバイザー	田村　秀	長野県立大学　グローバルマネジメント学部　教授	

区　分	氏　名	所属・公職名等	備　考
事務局	田村　廣樹	みなかみ町商工会　事務局長	
	山賀　晃男	みなかみ町観光協会　専務理事	
	高野　明夫	みなかみ町観光商工課　課長	
	須田　啓介	みなかみ町観光商工課　主任	
	林　市治	みなかみ町総合戦略課　課長	
	竹内　理恵	みなかみ町総合戦略課地方創生室　室長	
	原澤　育男	みなかみ町総合戦略課企画政策係　主幹	

委員会開催日程等

年　月　日	駅名変更に関する取組・会議など	内容
2020 年（令和 2 年） 11 月 7 日（土）	上毛高原駅名に関する誓願を町議会へ提出 請願者 : みなかみ町商工会、同町観光協会	・上毛高原駅を町名あるいは地域を盛り込んだ駅名にしてもらう
12 月 10 日（木）	第６回みなかみ町議会定例会	・上記請願を採択
2021 年（令和 3 年） 4 月	みなかみ町商工会理事会	・署名活動決定、開始
7 月 7 日（水）	上毛高原駅改名対策会議	・要望書現状報告について
8 月 11 日（水）	上毛高原駅名変更に関する準備会	・これまでの取り組み経過、今後の取り組みについて
10 月 22 日（金）	「上毛高原駅」を「みなかみ」を入れた駅名に改名する要望書を町へ提出	・町民等１万６４８人分の署名を提出
	第１回策定委員会	・構想策定に係る体制について ・役員の互選について ・策定方針について ・上毛高原駅ほか新幹線駅周辺の現状把握について
11 月 19 日（金）	第２回策定委員会	・上毛高原駅周辺地域及び駅名変更に関する課題について ・構想の方向性について
12 月 17 日（金）	第３回策定委員会	・委員の追加について ・構想を具現化するためのプロジェクトについて
2022 年（令和 4 年） 2 月 4 日（金）	第４回策定委員会	・構想（案）について

上毛高原駅を核としたまちづくり構想

事務局代表　みなかみ町役場 総合戦略課　TEL0278(62)2111