

都心から新幹線で45分の街（1）

本庄早稲田駅（上越新幹線）
本庄市（埼玉県）

リニア新幹線が開通すると、飯田は東京から45分の街になる…。
都心から45分の街とはどんなものだろうか。新幹線開通後の可能性と課題について考えたいと思い、その街を訪れてみた。

1. 本庄早稲田駅へ

東京駅20番線ホーム。大きい旅行鞆や土産物を持った老若男女の長い列が17時32分発「とき339号」新潟行きの車両に吸い込まれ、列車が発車するとホームの雰囲気は一変した。次の18時16分発「Max たにがわ423号」を待つ行列が徐々に出来始める。

今回本庄早稲田駅を訪れるにあたって立てた仮説は「都心から45分なら、新幹線通勤の利用がそれなりにあるのではないか」というものだった。「Max たにがわ」は東京駅と越後湯沢駅（一部ガーラ湯沢駅）を結ぶオール2階建て8両または16両編成、グリーン車を除き全車自由席の各駅停車タイプ。正に新幹線通勤向きの列車と考え、乗車することとした。

行列の人達は、①きちんとした身なり、スーツ姿。しかし羽織っているコートなどが黒、グレーなので行列全体がいわゆるドブ鼠色、②荷物は書類鞆程度、③OL風通勤スタイルの女性も1割程度見られる、と正に通勤列車を待つ人が並ぶホームと化した。9割以上が通勤者。8両編成車両が入線し乗り込む。東京駅ホームは長く全体を見通せないため、私の乗った2号車両で数えると74名乗車。74名×8両=592名で、2号車両はホームの端で中央部車両の方が乗車する人が多いので、総勢で700名から800名と見積もった。定刻で東京駅を発車。18時22分上野駅着、2号車両には19名乗車。18時42分大宮駅着、同じく12名乗車。車内は中央通路を挟み3人掛シートが2列。各座席は、大体3人掛けに中央を空けて2人が座る程度の混み様でゆったりしており、たいへん快適である。

18時58分熊谷駅に到着、始発駅から42分経過。ここで予想を裏切る事態が起きた。車内の殆どの人が立ち上がり降車準備を始めたのだ。高崎などもう少し先まで乗車という想定であったが、2号車両に残ったのは19名。8割が降車したことになる。各車両から大勢の人が熊谷駅の改札口に向かう。熊谷駅では新幹線と在来線（高崎線）が接続しており、この駅から県内各地へ散っていくのだと理解した。在来線との結節は重要ポイントと感じた。



「通勤列車」を待つ行列



19時04分本庄早稲田駅に到着（48分経過）。2号車両から7名が降車。全体として100名近い人が改札口を目指していく。改札口を出るとそれぞれの方向に散り、あっという間にいなくなった。ここで、中心市街地へ向かうバスを探す。ところがこの時間帯には何もない。実は新幹線駅と中心市街地（高崎線本庄駅）とを結ぶバス路線は民間バス会社により運行されていたが、利用が少なく各社は撤退してしまった。現在は、市が25年10月からワゴン車を使用したシャトルバス（はにぼんシャトル）を運行している。シャトルの運行は9時台から18時台であり、到着した時間帯にはタクシーを利用するしかない。通勤者は徒歩または自転車、大半はパーク・アンド・ライド（以下P&R）利用とのことである。



コミュニティバス「はにぼんシャトル」

2. 新幹線通勤への対応は

翌朝、再度駅に向かった。

まず定期券乗車の状況を調べた。6時15分から6時27分「Max たにがわ470号」が発車するまでの改札状況をみると、定期券による改札通過85人、乗車券による改札通過16名。定期券乗車率は84%となる。学生の定期券利用者も数名みられた。



本庄早稲田駅 朝の通勤風景

次にホームに入り、乗車人数を数えた。6時46分発「Max たにがわ400号」で約130人、次の7時03分発「Max たにがわ472号」でも同じく130人程度と数えられた。先ほどの調査の通り、9割方が新幹線通勤者であった。

続いて駅構内の施設を確認した。通り抜け通路に面してコンビニ、喫茶軽食コーナー、待合室、本庄地方拠点都市地域整備推進協議会が設置する「彩北未来空間」という地域の紹介兼待合コーナー。駅舎外の施設は、高架下にレンタカー会社の事務所兼レンタカー駐車場と無料の自転車・バイク（125ccまで）駐車場。P&R駐車場は、コインパーキングは3箇所合計189台。料金は「24時間上限600円」で共通。月極駐車場は529台分のスペースがあった。

現状、新幹線通勤者の利用者はかなりなものになることが判った。リニア新幹線が開通して東京からの新幹線通勤となると、神奈川県駅は別として、山梨県駅と長野県駅どちらの駅が選ばれるであろうか。ポイントは①新幹線駅へのアクセス性、②地価および建築コストと思われる。



駅前駐車場 後方はベイシアなどのSC

①については、駅到着までの時間が短くても、駅から自宅までの時間がかかっては意味がない、ということ。長野県駅は飯沼北条地区という住宅地のど真ん中に駅が設置されることになり、当駅は中間駅の中でいちばん条件の厳しい立地と考えてきた。しかしながら駅から徒歩1分で自宅に着くとすれば…、当駅の悪条件はたいへん有利な条件に転化するのではないかと、という考えも浮かんできた。

駅設置までに解決すべき問題は多いし、北条地区の皆さまのご労苦はたいへんなものである。しかしながら、駅設置を機に、この際北条地区を徹底して住みよいところにするよう考えていくことが必要ではないか。車とのすれ違いを苦にせず歩ける道、迷わずに歩ける道など歩行者に優しい地域づくりをする。また、リニア駅周辺整備基本構想検討会議の際、地元から「県道市場桜町線より上の段への配慮」が要望されたが、駅から徒歩で上の段へスムーズに移動できるようになれば、住宅街として良いところになり、長野県駅周辺は新幹線通勤などの環境としては優良なものになると考える。

②については甲府方面の地価の動向など、機会を改めて考察したい。

3. 本庄市の取り組み

本庄市は埼玉県の西北端に位置し、江戸時代は中山道で最初の板橋宿から数えて10番目の「中仙道最大の宿場町」(市パンフレット)であった。本庄早稲田駅の後背人口としては、本庄市の80千人(26年4月1日現在)をはじめ地方拠点法指定の「本庄地方拠点都市地域」1市3町合わせて137千人が基礎となる。

本庄市役所を訪問し、都市整備部拠点整備推進課でお話をお聞きしました。

① 請願駅設置

上越新幹線(昭和57年大宮・新潟間開業)

に平成16年3月請願駅として本庄早稲田駅が開業した。建設費総額114億円、県と市の負担の他、企業、団体、住民から14億円の寄付が行われた。

本庄市はこれといった観光資源がないとの認識のもとに、駅利用を図るため様々に取り組んだ。一つはP&Rで、JRの要請で1,000台分の無料駐車場を用意し、広域での新幹線利用を図った。これにより、当駅の新幹線利用が伸びて「JRの要求水準には達した」(同)。その後、土地区画整理事業の進展とともに民営の有料駐車場に移行したが、深刻なトラブルや利用減は起きなかった。月極駐車場の料金は5千円から1万円の設定である。

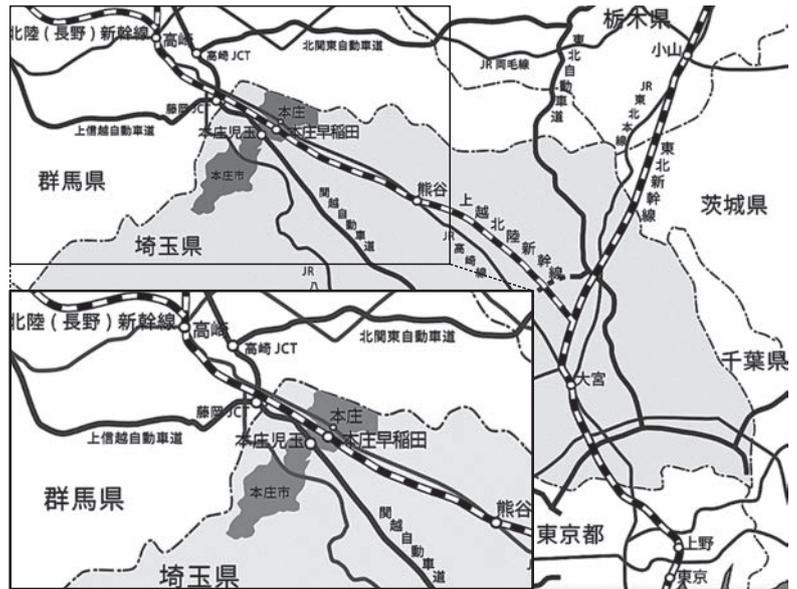
新幹線通勤は、「確かに利用はあるが、大半は在来線での通勤が振り替わったもの。新幹線通勤が出来るからと当市に移り住んだ例は100戸程度。新幹線の定期券代を負担できる社員や企業は限られており、どんどん利用が広がるものでもない。当駅は、群馬県方面から来る人の利用がたいへん多い」(同)とのこと。駅前の月極駐車場に訪問当日駐車していた277台のうち、県内ナンバー(熊谷)が138台(49.8%)であるのに対し、群馬ナンバー(群馬、高崎、前橋)は120台(43.3%)と両者拮抗していた。

もう一つは企業誘致。同市は㈱カインズ本社全機能の誘致に成功した。「高崎市にあったのを、より首都圏に近い所に、と当市を選定していただいた。社員が600人。大半は車通勤だが、同社への納入業者が毎日百人単位で商談に来るので新幹線利用に寄与している。」(同)

② 本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業

本庄市は新幹線駅の設置を機に周辺を土地区画整理事業により整備することとし、平成15年に都市計画決定、同年事業実施計画の国土交通大臣認可を受けた。平成16年新幹線駅開業。平成18年に工事着手。平成25年度までを事業年度としており、既に事業清算が完了している。保留地処分は、(独)都市再生機構(UR)が担当し、住居部分、商業・業務地部分とも完売したとのことだが、駅前には更地が広がっており、所有者が様子見をしている。また、とりあえず駐車場を運営しながら経過を見る、というところもある。

地価の動向は、平成27年地価公示では、市内各地点が前年比で0.1%から3%の下落となっている中、区画整理地区である本庄市早稲田の杜3丁目と同4丁目の2地点は前年比同額となっている。



③ 早稲田リサーチパーク

早稲田大学が当地に1982年（昭和57年）早稲田大学本庄高等学院を開校。早稲田大学のセミナーハウス、同大学院国際情報通信学科などが併せて置かれている。

早稲田リサーチパークの86万㎡という広大な丘陵は駅前土地区画整理事業の対象地と一体的に整備されて

おり、リサーチパークと本庄早稲田駅周辺の街区、在来線駅、市役所等が一直線上に並び整然とした市街地が形成され、他の新幹線が停まる街とは違った雰囲気を出している。

当駅は「在来線駅と離れて設置されている新幹線駅の中で最も健闘している駅の一つ」（鉄道ジャーナリスト梅原 淳氏）といわれているが、その要因のひとつとして、この早稲田キャンパスの存在があることは間違いなしと思われる。



本庄市中心部より本庄早稲田駅を望む

4. 終わりに

今回は、特に新幹線通勤という切り口で、リニア新幹線開通によりこの地域へ人が移り住んでもらう（新住民を迎える）可能性を考えてみた。現状、飯伊から東京方面へ毎日通勤している人は殆どいないであろうから、当地域では新たにそのような人を迎え入れることになる。そのための生活基盤整備等、ハード面、ソフト面での対応を地域で知恵を出し合っていく。当地の場合、週末にカントリーライフを楽しみながら新幹線通勤をしてもらうことを強く押し出していくことになろう。また東京、名古屋両方向を視野に入れられるということも当地の強みになる。

地域交通のあり方では、飯伊は今回の訪問地以上に車依存度が高い。P & R利用が中心で路線バスが維持できなくなり公費投入によるコミュニティバスの代替へ、というのは考えられるシナリオである。そもそも当初から路線バスが成り立たないかもしれない。JR飯田線との結節を確実なものにしておくことが地域交通を維持する上で必要である。

また飯伊にとって、本庄早稲田駅の「群馬ナンバー」に当たるものは何かと考えると、やはり上伊那ではないか。飯田市、長野県は長野県駅を中南信の広域交通拠点としているが、中でも特に上伊那の皆さんにどれだけ利用いただけるか、お題目でなく本気になって飯伊地区で取り組むことが重要と痛感した。現在、座光寺パーキングのスマートインターチェンジ設置と長野県駅からのアクセス道路の計画が進行している。しかし、高速道路だけでなくやはり一般道も、例えば現在整備が進んでいる伊南バイパスの先線を座光寺まで整備してもらうことを地域として求めていくことも考えるべきではないか。

ポイント

- 新幹線利用で地域に人が来てもらうための総合的な取り組み。
- 在来線との結節を確保。
- パーク・アンド・ライドの機能を充実させるほど、中心市街地や周辺地区とを結ぶ公共交通の維持が難しくなる恐れがある。
- 企業、大学等の誘致。

（飯田信用金庫 総合企画部 リニア対策室 加藤 修平）