

# 令和3年度リニア推進特別委員会 所管事務調査（管外視察） 報告

## 第1 調査実施期日

令和3年11月15日（月）

## 第2 調査事項（視察先及び視察項目）

### （1）佐久市（長野県）

「北陸新幹線佐久平駅周辺整備事業について」

## 第3 参加者

リニア推進特別委員長 新井 信一郎、リニア推進特別委員副委員長 小林 真一  
リニア推進特別委員 小平 彰、同 市瀬 芳明、同 筒井 誠逸、同 清水 優一郎、  
同 岡田 倫英、同 山崎 昌伸（オブザーバー）

## 第4 調査概要（視察報告）

### 1 「北陸新幹線佐久平駅周辺整備事業について」 佐久市（長野県）

#### （1）調査概要

ア 日 時 11月15日（月） 9：30～11：30  
13：00～14：00

イ 場 所 佐久市役所 議会事務局 全員協議会室  
北陸新幹線 佐久平駅

ウ 説明者 佐久市 建設部 都市開発中澤室長 奈良澤街並整備係長

#### エ 視察内容

- ・リニア駅周辺整備実施設計に向けて、市民の声を受けた政策提案を行う必要があるため、長野県内で先行して新幹線駅を整備した事例を視察し、駅の実態を議員間で共有する。
- ・飯田市が示すリニア駅周辺整備計画のみならず、他市の先進事例である駅を見比べることによって、リニア駅周辺整備計画の推進又は見直しの判断基準とし、行政評価、所管事務調査などの委員会活動をより充実したものにする。
- ・伊那谷自治体会議で見直しを進めている「リニアバレー構想」について、当委員会として飯田市のリニア推進の方向性を見出していく。

### 2 調査報告（委員長総括）

佐久市は現在の飯田市と同じように陸の孤島と言われていたようであるが、佐久平駅の設置にあたっては、区画整備事業を導入し、後継者のいない広大な農地を開発したことで、新幹線を活用した暮らしや民間企業の進出、新たな雇用創出や固定資産税増加などにつながり、市域全体に駅設置の効果が波及していることが伺えた。駅周辺は特に人口が増加しているが、郊外においては減少している地域も確認できた。

飯田市と置かれている条件は同じではないため、一言では評価し難いが、当地域におけるリニア駅設置については、人口減少時代とウィズコロナ・アフターコロナを踏まえ、地域のためにその効果を最大限に発揮し活用していくことが、如何に重要であるかということを経験を通じて改めて感じた。

### 3 各委員の所管

#### ■ 視察ポイント1

##### 当初描いた計画と現在の状況を照らして考える、長野県駅の在り方について

新井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 昭和 47 年から来る高速交通時代に対応した都市づくりを市長が変わろうとも一貫しており、新幹線を単なる迷惑施設と捉えないで、市民や近隣エリアの自治体と発展的前向きな取り組みとして事業化を迎えた。</li> <li>● 飯田市の果たさなければならない長野県唯一の駅としての機能（a. 長野県リニア活用基本構想にてらしても b. 南の玄関口として広域機能の展開）等求められる。そこで、佐久平駅の機能展開は軽井沢駅との共存効果を重ね、県の東信の玄関口として機能しており、乗降客数で長野駅をしのぐ場面もあり、県の玄関口機能も兼ね備え有機的であり、市としても県としても成功事例といえる。</li> </ul>
小林	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当時、陸の孤島と言われていた点は現在の飯田市に共通する部分であると感じた、新幹線効果により人口の増加、特に子育て世代の増加が見られた。</li> <li>● また、観光の通過点としての役割を持ち、佐久平駅を起点にした観光客の利用が見られた。</li> </ul>
小平	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR の地平駅計画から地元要望の橋上化に変更、また在来線とのアクセスや区画整理も行い駅周辺 60 ㌥を「新・高原都市」として構築し人口も駅周辺に居住しつつある。利便性が向上した上、現在更に土地区画 21.4 ㌥を行い発展している。住みよいまちに作っている。</li> </ul>
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 約 60ha の広大な農地に約 8 年かけておこなわれた土地区画整備事業だったが、見事に整備されて人口の増加、小学校の増設、駅利用者の増加など理想を実現した形ではないかと思えるような成功例ではないかと感じました。</li> </ul>
筒井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当初 JR 及び国の佐久平駅は 1 階平地駅を提案された。しかし当初設計では南北が分断され駅裏の利用が不便な地域が出来てしまう為、地上駅の今の駅に設計変更した。現在の駅周辺はホテルが 3 つ、イオンモール等商業施設も多数移転して来ている。在来線の JR 小海線とも立体交差で乗り換えが便利になっている。</li> </ul>
清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当初計画、佐久市のビジョンを駅周辺に実現している。</li> </ul>
岡田	—
山崎	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅の設置にあたっては、県からの「企業誘致、雇用拡大のために、既存駅でなく新駅建設を」との求めを受けて進めた結果として、駅周辺に現在の一極集中のような状況が生まれた、とのこと。駅南側を商業区域、北側を居住区域とし、橋上駅で結んだことにより、駅周辺の活性化につながっている。しかし、広い農地(田んぼ)への新駅建設で、飯田市とは状況がかなり異なる。</li> </ul>

#### ■ 視察ポイント2

## 高速鉄道の先進地から見る、飯田市が描いているデザインノート（基本設計）について

新井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅周辺整備エリアは約 60ha。新・高原都市として佐久平の拠点として都市基盤整備を進めた。事業費 84 億 7 千万円</li> <li>● 佐久平駅は、全市的（広域的）発想で協同にて汗をかき、駅前区画整理事業を進め駅前に商業施設を誘致でき、日常的に鉄道を利用する方だけではなく、駅整備に移転をされなくともご迷惑をかけてしまった近隣住民の生活利便向上に寄与している。一部のエリアの為の開発ではなく、市全体が活性化する事業であり、その証拠に新設小学校が生まれるほどであり成長が今なお止まらない。</li> <li>● 佐久市は区画整理事業により、より開かれた開発が平等に行われており、利益が市全体に波及している。 佐久平駅と対照的な飯田市の示すデザインノートからは、ワクワク感は読み取ることができないし、リニア効果は限定的で、新たな民間企業の進出を拒んでいるとしか思えない。</li> </ul>
小林	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅、また周辺についてはもともと広大な農地であり、後継者がいなという課題に対しての解決策として、開発が進み発展をした好事例と認識した、立地の条件として飯田市とイコールではないが、時代も変わり様々な考え方や住民がいる中で、飯田市として、リニア長野県駅としてデザインノートを基に、これからの進み方についてしっかりと議論、意見交換をしていく場を設ける必要があると感じた。</li> </ul>
小平	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 非常にスケールの違いを感じてしまいました。</li> <li>● 駅周辺を人が利用し生活して行く環境が必要。</li> </ul>
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 話を聞く中で、外観（オブジェ）はシンプルでもいい。機能性（中の魅力や中の構造）が大事かなど。</li> </ul>
筒井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅はすべて農地だった所を駅中心とした新しい市街地を 1 から創りあげた成功事例である。特に注視すべきは市民の新幹線駅への熱望は 90%以上の住民が署名したという陳情書に表われた熱意を感じた。飯田市の基本設計はリニア効果を活用するためだけに特定している、駅周辺も含めた「まちづくり」を視野に入れたダイナミックな基本設計が必要。</li> </ul>
清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 24 年前開業の新幹線駅と約 6 年後開業予定のリニア駅とは時代背景や求められるもの、市の考え方が違うので単純比較はできないが、市のビジョンとの整合性は重要と感じた。</li> </ul>
岡田	—
山崎	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅の周辺整備の面積が 60ヘクタールで、更に次の区画整理事業を進めていることを考えると、リニア駅の周辺整備 6.5ヘクタールの規模でどうなのか、という懸念がでてくる。 とは言え、広大な農地(田んぼ)を利用した佐久平と、住居や農地、商業施設が入り組んでいる当市の状況とは大きく異なるので、致し方ない面もある。</li> </ul>

### ■ 視察ポイント 3

新幹線の駅を利用する方々の目的、機能は満たされているか

新井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 二次交通も佐久平駅を発着する路線バスや、常駐するタクシー会社 12 社、レンタカー会社も充実。JR 小海線との接続も完璧である。駅はそもそも目的地ではない。飯田市、伊那谷、長野県らしさは今回整備しようとしている 6.5ha 内で疑似的な畑や田んぼを作り、フェイクでお茶を濁すことは避けたい。そのエリアから一步踏み出せば、いくらかでもホンモノがお出迎えしてくれる。その本物へ誘導できるかが鍵となる。</li> <li>● 手作りの駅 橋上駅舎を市民と共同で描き、浅間山、蓼科山、八ヶ岳連峰を連想させている。ただ、駅から見える景観にはマンションがあり眺望は若干さえぎられるものの、周辺の高さ制限は 32M と一般的常識の範囲で平地としては許容範囲と言える。故、民間事業者の進出は気持ちよく進められ経済的利潤を生み出している。</li> </ul>
小林	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通勤・通学、観光・レジャー、買い物など、機能は十分であると感じた。</li> <li>● また、在来線との接続も駅構内で移動できる構造になっている、飯田市においてはこれからの部分でもあるため、どのようなカタチがより良いのか重要な部分と考える。</li> </ul>
小平	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺には、住居、アパートが増え人口が寄ってきている。ビジネス・観光にも使えるホテルが数件あり宿泊をして滞在型のまちになっている。</li> <li>● 駅から通勤通学が出来るようにして、人口流出を防ぐ。</li> <li>● 地方は交通アクセスが悪いため駅周辺に駐車場を整備し利用しやすい。</li> </ul>
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日中の利用者数・年代層を見る限り住民の足としても利用されているし、観光地から一つ離れた駅ということでの観光客の受け入れも見込めることは目的、機能は満たされていると考えられる。(視察時の見ためのには)</li> </ul>
筒井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 充分満たされている様に見られた。 特に停車本数は当初 33 本が 51 本に 1.5 倍に増加した事を見ると利用者も増加している。(約 2 倍 1,500→3,000 人/日)</li> </ul>
清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅としての機能は、必要最低限の整備で十分である。接続新駅の設置とそのアクセスは利便性を高めている。</li> </ul>
岡田	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平日午後 1 時半という時間帯にもかかわらず北陸方面行きの便から多くの降客が見られた。普段着の方が多く、このことは「東京方面へ出かけ、帰ってきた地元住民」の利用だったのではと推察される。わずか 1 便の状況をもって全体像をとらえるのは適切ではないだろうが、1 時間 1 便以上の停車 (しかも 20 年前より増加) が果たしている説得力は感じた。</li> </ul>
山崎	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用客は、開業時から増加して 2 倍以上になっているとのこと。どのような人が利用して増加。 したかについて、明確な答えは聞けなかったが、子育て世代を中心に旧佐久市の人口は増加し、駅周辺も賑わいをみせていることを思えば、目的、機能はおおよそ満たされているのではないかと。</li> </ul>

#### ■ 視察ポイント 4

##### 当初描いた財政見通しと、現在の状況、将来の見通しについて

新井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全国的潮流は少子高齢化であるが、人口増、特に佐久平駅周辺の児童数の増加は 3 桁</li> </ul>
----	--

	<p>であり、駅利用者は開業時から約二倍、人口規模で上の上田駅を超える実績もある。また、首都圏を中心に学生の新幹線通学（定期購入）が1000人を超える。固定資産税だが、区画整理事業エリア内でプラス4億5千万円と100数十倍増加。</p> <p>もちろん証券吸引力係数は右肩上がり（200%を超えるのは佐久市のみ）。県下第一位。新幹線の停車本数は当然増え1.5倍と51/日本。駐車場は現在でもほぼ満車状態で増築を予定されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 飯田市は、限定的な地域の声だけで都市計画（建造物の高さ制限等）を進めたが故（もちろん法的手順はクリアしたもの）、民間企業がリニア駅との連結性や駅周辺および隣接する重点協議区域にすら出店できない状況。結果、本来駅周辺は商業地として有効活用のもと、税収入を得られるエリアであるはずが、市税を毎年6500万円もの巨額が持ち出しとなるうえ、リニア効果で生み出すはずの財政的効果を市全域に波及となりがたい。故、福祉の向上に貢献できない。</li> <li>● 税金だから、JRのものだからいくらかかろうと関係ないでは済まないし、千載一遇のチャンスを活かさない、活かそうとしないのであれば、そもそも駅誘致をしなければ良かった。ただ駅設置が決まったのだからきちんと切り替え、先進地域から学び、移転を余儀なくされる皆さんが一番好立地で最先端な安心と豊かさを得られる整備事業にすることが必要。特に大屋根構想は、市民負担が大きすぎる。</li> </ul>
小林	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久市においては良い方向に進んでいると感じる。</li> <li>● 佐久市と同等の事が飯田市において可能かどうかは疑問を感じる部分もあるが、人口減少・少子高齢化が進む中で、いかにリニア効果を最大限に活用していくかは重要でありこれから実施設計の向けて様々な方々との意見交換ができる場を設ける必要を改めて感じた。</li> </ul>
小平	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口増、駅利用客増を招いている。</li> <li>● 農地より区画整備を行い固定資産税が103倍に増え更に区画整理を行いスパークシティ化していく</li> </ul>
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 農地を区画整備し人口の増により固定資産税などの増収があったということ。更なる区画整備が行われているため更なる増収があるのではないかと。</li> </ul>
筒井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口も当初より約6,000人増加した（旧佐久市）</li> </ul> <p>佐久平駅周辺の固定資産税も435万円から4億54万円と約100倍以上の増収となり将来の見通しも大変明るい。</p>
清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅設置、駅周辺整備の目的からみると理にかなったやり方となっている。</li> </ul>
岡田	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前にある噴水施設が事業仕分けによって休眠状態にしているとの説明があった。小規模な意匠であっても中長期的な維持管理を見込んで計画化しなければならない事例だと受け止めた。</li> </ul>
山崎	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 開業時と比較して、約60ヘクタールの区画整理区域内の固定資産税額が、約435万円から昨年度は103倍の約4億5千万円へ増加した、とのこと。税収からみると、相当な好影響が感じられる。</li> </ul>

## ■ 視察ポイント5

### リニア長野県駅（長野県唯一の駅としての駅機能）の整備に関して参考になった点

新井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市外の民間活力を積極的に取り入れ、既存企業との連携を図り、これまで市に無かつ</li> </ul>
----	--

	<p>た新たな魅力を取り入れ都市開発が進められ、常に前向きな姿勢が好感を得た。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅を拠点に新たな生活を生み出せるソーニングができていて、長野県から他県との行き来が日常的に交わされ、経済効果や暮らす人々に安心感、満足感等を提供できている。それが、「快適健康都市」を標榜する佐久市の都市像が現実となっている。</li> <li>● 市民（群市民）が求める都市機能、駅機能を再度調査し、重点協議エリアを含め再度見直しが必要である。このままでは、長野県唯一のリニア駅として駅周辺の賑わいは得られない。</li> </ul>
小林	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 佐久平駅については地域の分断を避けるため地平駅から橋上駅へと変更した点は住民の意見が取り入れられた結果と感じた、飯田市においても地域の住民、また利用者が長野県、また飯田市を感じられ、かつ駅としての機能も十分に果たせられる整備が望まれる。</li> </ul>
小平	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺の進捗が全く見えない状況で、後手にならないようにしなければならない。</li> <li>● 駅を基点に、生活が便利になり市民の満足度が向上しなければならない。当市の進捗に不安を感じた。</li> <li>● JRと一緒に駅舎から考えないといけない。</li> </ul>
市瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場や駅周辺 (とは思うが、規模があまりに違うので・・・)</li> </ul>
筒井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 直径 10m 位の人工の池があったが現在は蓋で覆っていた。 水の管理等、メンテナンス負担が大きかったとの事、長野県駅も要検討。 駅舎も、駅周辺も無駄を省いた合理的な所は参考になった。</li> </ul>
清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅機能を果たすには必要最低限の整備で良いと考える。</li> <li>● 駅周辺整備については 60ha を区画整理し、現在さらに 20ha を区画整理中で佐久市は佐久平駅周辺に新たな街をつくった。と印象。これは市のビジョンに照らし、合意形成され進められてきたものであり、この進め方については飯田市も参考としたい。</li> <li>● 請願駅である小海線接続新駅の費用負担について県が 1/2、市が 1/2 を負担。</li> </ul>
岡田	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 視察ポイント 3 で触れたように、一定の乗降客数があると感じられた。一方で、喫茶コーナーなど駅構内で滞留している人の数はそれほど多くないように感じた。乗車時間との兼ね合いに関し、ぴったりのタイミングで到着するため待ち時間を必要としないのか、近くの大型商業施設で一服しているのか詳しい部分は不明だが、駅施設そのものが「にぎわいと交流の場所」というわけではなさそうだと感じた。</li> </ul>
山崎	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「北陸新幹線佐久駅周辺街づくり委員会」を組織して、まちづくりの検討を行ったこと。現状の飯田市では、駅周辺整備には取り組んでいるが、その周辺のまちづくりをどうするか、という視点での議論が少ないのではないかと。</li> <li>● 意外だったのは、駅周辺整備事業について、若者の意見を聞いていない、とのこと。行政の強いリーダーシップが発揮されて現在に至っている、ということか。</li> </ul>

## ■ その他

新井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● どうしたら税収入を無理なく上げることができるか、過去からきちんと佐久市は取り込んできている。民間企業が（もちろん農業も）時代に即した生業として共存（ゾーニング）でき、透明性が見える区画整理事業にて広く市民に理解され求められるエリアを作り出せている。そこには全国的企業や地元企業との連携があり、結果的に人口増、若者に支持されるまちづくりが証明され、持</li> </ul>
----	--

	<p>続可能な都市運営が可能となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 三市三駅、時期こそずれたが現地踏査ができた。イメージや思い込み、ましてやしらがらみがゼロとは言えない立場もあるだろうが、将来飯田市が本当に長野県の南の玄関口を担う気があるならば、現在示されているデザインノートでは残念ながらリニア効果は生まれない。全国を、世界を受け入れられる飯田市に生まれ変わる事ができれば、リニア事業は結果として成功となるだろう。それは民間企業がそのノウハウを持ち得るが、その民間企業すら寄せつけない政策こそが市民を守ることと勘違いしているようでは、これからも単に国の交付税頼みのつまらない町で終わるのだろう。</li> </ul>
小林	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現地視察をした中で、リニア駅のデザインノートから見れば、リニア駅のイメージとしては佐久平駅のミレニアムパーク付近がイメージ的に近いのではないかと感じた。</li> </ul>
小平	—
市瀬	—
筒井	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 用途に応じた区画整理が出来ていて商業・業務施設や大型店を核とする商業施設の誘致につながった。</li> <li>● 戦略的土地利用計画が「まちづくり」を元に考え、実施され成功していた。</li> <li>● 長野県駅も、駅周辺も含む「まちづくり」の考えで土地利用計画を市民も交え計画を始めるべきだ。</li> </ul>
清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅周辺に、交通の結節点による利便性向上や商業施設等の誘致を進めた結果、良くも悪くも人口が集中し続けている。</li> <li>● (求めるものではないが、同席した当市担当課の所感も聞いてみたい)</li> </ul>
岡田	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地形、元々の土地利用の違いからスケール感がまったく異なると率直に感じた。現在進んでいる組合施工の土地区画整理事業についても、農業後継者の課題から「なんとしても後継者確保を」ではなく「この際開発を」と大胆に舵を切った点は、土地利用（特に農地保全）の考え方が飯田と異なると感じた。</li> <li>● 都市開発として成功事例であるのは論を待たない。その上で清水優一郎議員が指摘した一極集中の有無について調べたところ、佐久市全体の総人口が2800人減少の中で中心部の浅間地区は5400人増加、他の旧村単位地区は臼田が2500人減、望月が2300人減、野沢1200人減などとすべて減少が見られた(2005年4月と2021年10月対比)。一極集中は実際に起きているようで、実情を受け入れながら駅周辺地区の開発を積極的に進めている様子が伺える。</li> <li>● 個人的にこれまで、他の視察も含めて「駅を降り立ったときの近景の見せ方」「この先の町並みに何があるのか感じさせる仕掛け」に注目してきた。佐久平駅の視察により、降り立った人の行動は最寄りの商業施設あるいはタクシー等を使っての移動が主であり、近景の見せ方も町並みへの誘導もそれほど意識する必要がないのが現実だろうとあらためて感じた。むしろ自動車との接続性が重視され、まちへの誘導は視覚的な印象づけよりも日頃からの情報発信によって仕掛けられているのだろうと推察する。</li> </ul>
山崎	—