

郊外部立地型整備新幹線駅の整備に伴う駅周辺の計画と都市活動分布の変化

—中心市街地との関係性に着目して—

Planning Around Stations and Changes in Urban Activity Distribution Resulting from the Development of Seibi Shinkansen Stations Located Outside the City Centers

—Focusing on the Relationship with the City Center—

古林陸*・伊藤香織**
Furubayashi Riku*, Ito Kaori**

Japan has a Seibi Shinkansen network built on the principle of balanced national development. While stations are intended to be located within city center, they are often placed outside of the city center due to alignment and land acquisition constraints. This can potentially induce movements counter to policies aiming for functional concentration in city center. This study focuses on municipalities with Shinkansen stations located outside of the city center. It aims to clarify the changes in urban structure from the central city area to the Shinkansen station, specifically examining the relationship between city center and the Shinkansen station.

Keywords: Shinkansen Station, the City Center, Outside the City Center, Urban Development,
Urban activity Distribution
新幹線駅, 中心市街地, 郊外部, 市街地整備, 都市活動の空間分布

1. はじめに

1-1. 背景・目的

整備新幹線は国土の均衡ある発展を理念として整備がされてきた¹⁾。整備新幹線の開業及び駅の設置に際しては、沿線の地元自治体や周辺地域が期成同盟会を結成するなど、誘致活動がみられる²⁾。一方で、整備新幹線の計画や敷設を担う主体は、路線や駅の位置等の選定を進めるが、線形や用地の関係から、必ずしも新幹線駅は沿線自治体の要望に沿った位置に立地するとは限らない。よって、駅の位置に着目すると、都市の中心市街地に立地する在来線の駅に併設された駅と、都市の中心市街地に立地する在来線の駅から離れた場所（以下、郊外部）に設置された駅に大別され、郊外部に設置された整備新幹線の駅は2026年1月時点で整備新幹線駅全体のおよそ半数を占めている³⁾。人口減少が進むわが国では、公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりが20年以上にわたって都市政策に位置付けられており、特に社会資本整備審議会の資料⁴⁾では、拡散型都市構造から、経済社会の成熟と人口減少・超高齢化に

対応した集約・修復保存型都市構造への転換が必要である旨や、公共交通機関で行ける範囲に都市機能を配置することが必要である旨が述べられている。しかし、整備新幹線の場合は、在来線と比較して、ルートと線形が重視されるため、公共交通を中心とするコンパクトな市街地から離れた場所に開業することがある。そのため、新幹線駅自体が必ずしも地域の生活と密接に結びついているわけではないものの、自家用車への依存度が高い地方都市では、新幹線駅を核として市街地の拡散が発生する恐れがある。このような問題意識の下、本研究では、中心市街地に立地しない郊外部に設置された整備新幹線駅（以下、郊外型整備新幹線駅）を有する自治体を対象とする。そして、郊外型整備新幹線駅と中心市街地との立地関係に着目し、新幹線駅周辺における計画・開発の状況と、中心市街地と新幹線駅の両駅間の都市空間の中における居住や業務といった都市活動の分布の変化が、新幹線駅の立地によってどのような特徴をもつのかを明らかにすることを目的とする。

表1. 対象地の基本情報

対象自治体	新幹線名	新幹線駅名	開業年月	乗入路線	2019年	2020年	可住地面積 (ha)	新幹線駅からの距離		中心駅 ^{注3)}	新幹線駅設置時の備考
					乗降客数(人/日)	人口(人)		役所まで(km)	中心駅まで(km)		
青森県八戸市	東北新幹線	八戸	2002.12.1	IGRいわて銀河鉄道	12,296	223,415	20,345	4.9	5.0	本八戸	2011年まで終着駅
青森県七戸町		七戸十和田		JR八戸線	1,550	14,556	11,631	2.8	2.8	七戸（廃止済）	新設
青森県青森市	北海道新幹線	新青森	2011.3.5	JR奥羽本線	7,866	275,192	25,927	4.6	3.4	青森	2016年まで終着駅
群馬県安中市	上越新幹線	安中榛名	1997.10.1	新幹線単独駅	600	54,907	11,089	5.3	6.7	安中	新設
長野県佐久市		佐久平		JR小海線	6,226	98,199	43,005	3.4	0.8	岩村田	新設
新潟県上越市		上越妙高	2015.3.14	妙高はねうまライン	6,182	188,047	14,251	7.5	3.8	高田	旧脇野田駅を 300m西側へ移設
富山県高岡市		新高岡		JR城端線	4,082	166,393	15,804	3.3	1.6	高岡	新設
佐賀県鳥栖市	九州新幹線	新鳥栖	2011.3.12	JR長崎本線	3,282	74,196	4,835	1.6	2.7	鳥栖	新設
福岡県筑後市		筑後船小屋		JR鹿児島本線	2,306	48,827	4,171	3.9	3.6	羽犬塚	旧船小屋駅を 500m南側へ移設
福岡県大牟田市		新大牟田		新幹線単独駅	1,216	111,281	6,394	6.1	6.2	大牟田	新設
熊本県玉名市		新玉名		新幹線単独駅	1,204	123,067	12,595	1.3	2.9	玉名	新設
熊本県八代市		新八代	2004.3.13	JR鹿児島本線	4,140	64,292	18,226	3.3	2.0	八代	新設 2011年まで終着駅

*正会員：東日本旅客鉄道株式会社（研究当時:東京理科大学大学院創域理工学研究科建築学専攻）（East Japan Railway Company）

**正会員：東京理科大学創域理工学部建築学科（Tokyo University of Science）

1-2. 本研究の位置づけ

鉄道の整備が沿線地域に与える影響に着目した研究は多く積み重ねられてきた。特に新幹線駅を対象とした研究は、大きく鉄道整備による沿線自治体の人口変動や地域経済への影響に着目した研究^{5) 6)}と駅周辺の土地利用変化や都市計画、市街地形成に着目した研究^{7) 8) 9)}に分けられる。前者として室ら⁵⁾は、町の中心部から離れた新幹線駅や他の交通機関と連絡が無い新幹線駅が一定数あることを指摘し、新幹線駅の利便性と人口をはじめとした指標の経年変化について分析をした。ハンら⁶⁾は、新幹線駅の整備が一般的に周辺地域の人口や経済に正の影響を及ぼすと考えられている一方で、実際には新幹線沿線の市町村でさえ人口が減少する様子がみられていることを指摘し、新幹線駅の整備はどのように地方人口を左右するか分析した。後者として松本ら⁷⁾は、新幹線駅は在来線駅と比較して一般に駅勢圏が広く、都市計画的影響が大きいと想定し、その周辺土地利用や都市構造に特に大きな影響を与えると想定し、従来の中心駅以外に設置されている地方都市に立地した新幹線駅周辺の土地利用を比較・分析し、駅周辺の土地利用の変遷過程とその課題を明らかにした。文ら⁸⁾は、新幹線の整備は様々な分野に影響を及ぼし、特に駅が立地した自治体においては、駅周辺整備が様々なパターンにより進められていることを指摘し、新幹線駅の開業により、駅周辺の空間の整備がいかに展開されているのかについて、計画・実施プロセスを分析した。陳ら⁹⁾は、新幹線駅周辺では人口集積や商業発展を促されてきた一方で、駅周辺の土地が未開発のまま残されている都市も存在することを指摘し、既存の新幹線駅周辺地域における現在の開発状況を分析した。

このように、人口や経済指標、駅周辺の都市計画や市街地整備などにおいて、地方に立地する新幹線が必ずしもその自治体に正の効果をもたらすわけではないほか、新幹線駅が整備されることによる自治体への効果が一律ではないことが示されてきた。本研究では、新幹線駅の新設が既存市街地とは異なる新たな市街地の形成、すなわち市街地拡

散につながる可能性に着目し、中心市街地との関係で郊外部に立地する新幹線駅を特徴付け、新幹線駅周辺と中心市街地周辺の双方における変化を分析する点に特徴がある。

1-3. 研究内容

2章で郊外型整備新幹線駅の基礎的特徴を整理する。3章で新幹線駅の設置位置の決定要因を整理するとともに、後述する独自の指標をもとに新幹線駅の立地を中心市街地との関係から整理する。4章で都市計画マスタープラン（以下、都市マス）にみる新幹線駅周辺の位置づけと新幹線駅周辺で施行された区画整理および立地する施設に着目し、市街地整備の特徴を分析する。5章で都市活動として居住および事業の立地動向に着目し、両駅を結ぶ直線を駅間軸^{注1)}として定義し、駅間軸周辺の都市活動の量的変化を分析する。6章を本研究の総括とする。

2. 郊外型整備新幹線駅の基礎的特徴

2-1. 本研究で扱う対象地

本研究は、郊外型整備新幹線駅を有する自治体を対象とする。駅の抽出には、渡邊の資料³⁾を参考にした^{注2)}。ただし、2020年以降に開業した駅は、現時点で開業してから期間が短く、新幹線駅の設置による影響が十分に顕在化していないと考え、対象地から除外した。また、本研究では指標設定および分析に都市マスを用いることから、新幹線駅開業後に都市マスを策定または改定した自治体に対象を限定した。以上の条件を満たす対象地は12都市であった。本研究の対象地の詳細を表1に示す。

表2. 本研究で使用するデータ

データ	データ元	データ年
人口	e-Stat 社会・人口統計体系	2020
可住地面積	市区町村データ 基礎データ	
乗降客数	国土数値情報 駅別乗降客数データ	2019
土地区画整理事業	インターネット調査 電話調査・自治体からの資料提供	
統計地理情報システム	事業所・企業統計調査	2001
500mメッシュデータ	経済センサス-活動調査	2021
	国勢調査	2000・2020
大型小売店舗	業態 店舗面積 開店年	2020
都市計画マスタープラン	各自治体のHP記載の現行の都市マス	

表3. 駅位置選定要因

新幹線駅名	設置分類	駅位置選定要因
八戸	併設	東北本線及び八戸線との接続の便益を考慮し、また都市計画との調整を図って新幹線駅を東北本線八戸駅西側に併設させた。
七戸十和田	新設	沿線地域は農業・畜産業が盛んであり、牧場等も多く存在している。路線選定にあたっては、これらへの支障ができるだけ少なくなるように縦断線形にも配慮するとともに、散在する集落の通過が最小となるように配慮した。（中略）周辺地域の利用便益に優れ、観光上の拠点として今後の発展が期待され国道4号との交差箇所となる七戸町荒熊内付近に駅を設置することとした。
新青森	併設	市街地住宅密集地域及び三内丸山遺跡を避けるため、山寄りに平野部を外回する形で計画した。（中略）石江付近では、奥羽本線新青森駅と連絡する関係上、一部住宅地帯を通過するが、主に学校等に配慮した線形とした。
安中榛名	新設	工期、工事費等を左右するトンネルの地質会議が行われ、北回り案が全体的に凝灰角礫岩等の比較的安定した地質であるのに比べて、（中略）北回り案を最終案として（中略）駅・ルートの公表を行った。その後、（中略）群馬県からの駅設置の強い要請によりルートの一部を手直しし、安中市東上秋間地区に新駅を設置することを成案として（中略）ほぼ最終的なルートとした。
佐久平	新設	既成市街地の岩村田と一体となって発展できる位置にある長土呂地区に新駅を設置することとした。
上越妙高	移設	信越本線との交点脇野田附近（中略）に駅を設け、在来線との接続をはかることとする。
新高岡	新設	新幹線工事誌では不明
新島橋	新設	JR島橋駅が（中略）旅客利便上は同駅への併設が有利であるが、既に周辺開発が進み多くの支障家屋があることから、将来の駅周辺開発が容易な原古賀地区のJR長崎本線との交差部付近に新駅を設置することとした。
筑後船小屋	移設	将来の駅周辺開発が容易な津島地区のJR鹿児島本線船小屋駅付近に新駅を設置することとした。
新大牟田	新設	駅位置は、JR大牟田駅裏併設が旅客利便上有利であるが、在来駅周辺の開発が進みホテルを含み多くの支障家屋があり、また前後のルートで相当の迂回を余儀なくされる事もあり且つ、三池津道が在来線と交差しており新幹線効果が必然的に高くなることと環境的条件と、三池炭田の採鉱地域の回避を考慮し、都心との道路アプローチの良い郊外に駅を設けることとした。
新玉名	新設	駅位置は、JR玉名駅併設が旅客利便上有利となるが、同駅は既に周辺開発が進み多くの支障家屋があり、また前後のルートで相当の迂回を余儀なくされることなどから将来の駅周辺開発が容易な市内玉名地区付近に新駅を設置することとした。
新八代	新設	駅位置は、在来線八代駅に併設するためには、市街地の分断が多くなること、大規模工場が支障し移転が避けられないこと、球磨川の渡河延長が長くなること等の不利な条件が多くなる。そのため将来の駅周辺開発が容易で、且つ九州自動車道の八代インターチェンジにも近く、鹿児島本線と交差する八代市島田地区に新駅を設置することとした。
設置分類の凡例 新設：新幹線開業時に駅を新設 併設：旧来から存在する在来線駅に併設 移設：旧来から存在する在来線駅を移設して併設		

2-2. 本研究に用いるデータ

本研究に用いるデータを表 2 に示す。データの年次は 2020 年を基準年とし、5 章では都市活動の変化を把握するために、比較の基準年として 2000 年のデータを用いた。ただし、基準年のデータが整備されていない場合は、基準年に最も近い年のデータを収集した。なお、新幹線駅の乗降客数は Covid-19 の影響がない 2019 年のデータを収集した。

2-3. 郊外型整備新幹線駅の開業時期の特徴

本節と次節では、表 1 に基づいて郊外型整備新幹線駅の基礎的特徴を整理する。整備新幹線の最初の開業年は、北陸新幹線（旧：長野新幹線）高崎・長野間の 1997 年 10 月である。一方で、同時期に中心市街地への機能集約を志向する施策の 1 つとして、1998 年に「中心市街地の活性化に関する法律」が施行された¹¹⁾。ここから、中心市街地活性化の施策と整備新幹線駅の設置が同時に進行しており、中心市街地への機能集約を志向する施策の下で、郊外部への新幹線駅立地を契機として都市機能の分散・郊外化が生じうるといった状況を捉えるために、特に整備新幹線駅を扱うことは対象として妥当であると考えられる。

2-4. 郊外型整備新幹線駅の開業形態の特徴

新幹線駅の設置にあたり、開業形態には複数の種類がある。開業に伴い新設された駅（七戸十和田など）や、在来線駅を移設したうえで新設された新幹線駅と一体的に整備された駅（上越妙高など）がみられる。これらの駅では、新幹線駅の開業時点において駅周辺に市街地が形成されていなかった可能性が高いと推察される。さらに、整備新幹線の段階的な延伸により、一定期間にわたり終着駅となった駅（八戸など）が存在する。これらの駅が旅客の経路地である場合、乗換えが発生するため、駅で滞在行動が生じる状況が一定期間にわたり発生していたと考えられる。

3. 中心市街地との関係性からみた新幹線駅の立地

本章では、新幹線駅が郊外部に設置

された状況を踏まえ、中心市街地^{注3)}と新幹線駅の立地関係を整理する。

3-1. 新幹線駅の設置位置の選定要因に関する整理

本節では、整備新幹線の郊外部立地の要因を整理するため、新幹線工事誌^{12)~18)}を用いて新幹線駅の設置位置の選定要因を把握する。資料から、各駅の設置位置の選定要因を抽出^{注4)}し、表 3 に整理した。表 3 から読み取れることとして、整備新幹線の計画主体は可能な限り市街地に立地する駅に併設させようとするが、線形の都合（安中榛名、新大牟田、新玉名）や家屋等集積の都合（七戸十和田、新青森、新鳥栖、新大牟田、新玉名、新八代）により、新幹線駅の郊外部への設置を余儀なくされたとみられる。一方で、郊外部に設置する場合、市街地とのアクセス性を確保するために、在来線との交差点に新幹線駅を設置し、在来線駅に併設する駅（八戸、新青森）や在来線駅を移設して併設する駅（上越妙高、筑後船小屋）、在来線駅とともに新設する駅（佐久平、新高岡、新八代）がみられる。また、在来線と交差できない場合は、道路との交差点に新幹線駅を設置する駅（七戸十和田）もみられる。他にも、新幹線駅周辺の開発進展を見込んだ設置位置とする駅（新鳥栖、筑後船小屋、新玉名、新八代）もみられ、特に、中心市街地との一体的な発展を見込んだ設置位置とする駅（佐久平）もみられる。

3-2. 中心市街地と新幹線駅の立地関係

前節で示した整備新幹線の計画主体による新幹線駅の設置位置の選定要因を踏まえ、中心市街地と新幹線駅の立地関係を整理するために、複数の指標を設定する。本研究において、中心市街地の代表点を中心駅とした^{注3)}。中心駅は必ずしも中心市街地内に立地しているわけではないが、本研究では、特に公共交通を中心とするコンパクトな既成市街地の形成に対して郊外型新幹線駅の整備が影響を与えるのではないか、という問題意識を背景にもつため、特に在来線の中心駅との関係に着目した。また、問題意識で指摘した、地方部では自動車依存が進む一方、公共交通を軸と

したまちづくりが進められている背景を踏まえ、新幹線駅と中心駅との間の交通接続性に着目した。そこで両駅間の関係性を、距離的指標として両駅間の距離と、交通的指標として鉄道接続と道路接続の 3 指標で捉える。

3-2-1. 新幹線駅と中心駅間の距離

中心市街地と新幹線駅の距離は都市によって異なるため、特に新幹線駅が郊外部の中でも中心市街地の近傍に立地する場合は、新幹線駅と中心市街地の関係性が強いと考え、距離的指標を設定する。また、中心駅と新幹線駅の両駅の駅勢圏^{注5)}を考慮し、新幹線駅と中心駅の距離が 2.0km 未満である場合を「近傍」と定義する（図 1）。

3-2-2. 新幹線駅と中心駅間の鉄道接続

中心駅と新幹線駅が在来線によって接続

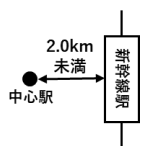


図 1. 近傍の定義

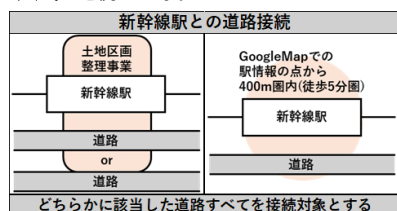


図 2. 新幹線駅との道路接続

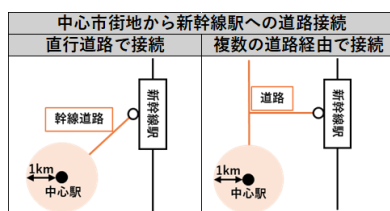


図 3. 中心市街地との道路接続

表 4. 中心市街地と新幹線駅の立地関係

	新幹線駅からの距離(km)		鉄道接続	道路接続	
	役所まで	中心駅まで		中心市街地との接続	接続道路
八戸	4.9	5.0	○	複数の道路経路で接続	
七戸	2.8	2.8	×	直行道路で接続	国道4号
青森	4.6	3.4	○	直行道路で接続	国道7号
安中	5.3	6.7	×	複数の道路経路で接続	
佐久	3.4	0.8 (近傍)	○	直行道路で接続	長野県道143号
上越	7.5	3.8	○	直行道路で接続	新潟県道579号
高岡	3.3	1.6 (近傍)	○	直行道路で接続	4車線道路
鳥栖	1.6	2.7	○	直行道路で接続	佐賀県道31, 220号
筑後	3.9	3.6	○	複数の道路経路で接続	
大牟田	6.1	6.2	×	複数の道路経路で接続	
玉名	1.3	2.9	×	複数の道路経路で接続	
八代	3.3	2.0	○	複数の道路経路で接続	

されている場合は、両駅間の旅客流動が比較的多いと考えられる。そこで、在来線による接続の有無を「鉄道接続」と定義し、指標として設定した。

3-2-3. 新幹線駅と中心駅間の道路接続

中心駅の半径 1.0km 未満から新幹線駅への道路接続（図 2）が幹線道路^{注6)}で、かつ右左折を伴わずに接続可能である場合は、中心市街地と新幹線駅周辺の道路ネットワークの連続性が高く、移動利便性が高いかつ交通量が多いと考えられる。そこで、このような道路接続を「直行道路で接続」（図 3）と定義し、道路接続の指標として設定した。

3-3. 中心市街地と新幹線駅の立地関係の分類

中心市街地と新幹線駅の立地関係について、前節で示した 3 指標を用いて整理する（表 4）。さらに、これらの指標に基づき、新幹線駅の立地関係を分類した（表 5）。新幹線駅が中心市街地近傍に立地する場合は「A. 近傍型」とした。また、該当する 2 都市は新幹線駅と中心駅の間に鉄道および直行道路による接続を有している。新幹線駅が中心市街地近傍には立地しないものの、新幹線駅と中心駅の間に鉄道および直行道路による接続がある場合は「B. 都市軸上型」とした。さらに、新幹線駅と中心駅の間に鉄道接続のみの場合は「C1. 鉄道接続型」、直行道路による接続のみの場合は「C2. 道路接続型」とした。また、新幹線駅が中心市街地と鉄道でも直行道路でも接続されていない場合は「D. 独立型」とした。表 5 から、新幹線駅は概ね鉄道接続または道路接続により、中心市街地とのアクセス性が高い場所に立地することが多いことがわかる。

4. 新幹線駅周辺における市街地整備

本章では、郊外部に設置された新幹線駅周辺に対する市街地整備の特徴を明らかにする。

4-1. 新幹線駅周辺で施行される土地区画整理事業の特徴

郊外部に新幹線駅が設置される場合、駅の設置計画時点

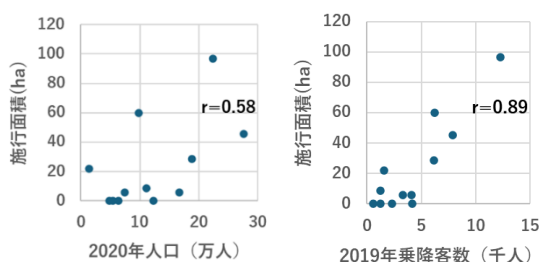


図 4、5. 新幹線駅周辺の区画整理の施行面積と自治体人口(左)、新幹線駅の乗降客数(右)の関係

では駅周辺に市街地が形成されていない場合が多い。このため、自治体は駅周辺の市街地整備に一定の目的の下で関与する手段として、土地区画整理事業（以下、区画整理）を施行することがある。本章で扱う区画整理は、新幹線駅設置に係る事業を対象とするため、事業施行期間が新幹線駅開業の前後 10 年間のうちのいずれかに含まれ、かつ新幹線駅が施行区域に含まれる区画整理とした。対象とした区画整理の事業詳細を表 6 に示す。

表 6 から、新幹線駅周辺で施行される区画整理は、新幹線駅が立地する自治体が施行者であることがわかる。よって、駅周辺の整備に関する方針や関与の程度は、各自治体の意向により差異が生じると考えられる。

また、新幹線駅周辺に対する区画整理の規模が、自治体の人口規模および新幹線駅の利用者数とどのように関係しているのかについて、分析を行った。図 4 から、区画整理の施行面積と自治体の人口には正の相関があり人口が多い自治体ほど区画整理の施行面積が大きい傾向がみられる。同様に、図 5 から、区画整理の施行面積と駅の乗降客数には強い正の相関があり、利用者数が多い駅ほど事業規模が大きい傾向がみられることから、新幹線駅やその周辺の利用見込に沿った区画整理の施行がされたと考えられる。

4-2. 新幹線駅周辺に立地する施設の抽出

区画整理の施行区域内に立地する施設、または新幹線駅から徒歩 5 分圏に相当する 400m 圏内に含まれる施設を新幹線駅周辺に立地する施設とした（表 6）。抽出対象の施設は駐車場、住民向けの機能として商業機能の代表である大型店、および来訪者に対応する機能としてレンタカー店、宿泊施設とした。なお、大型店の中でも商業規模の差を考慮し、第 1 種と第 2 種に区分した^{注7)}。

4-3. 新幹線駅周辺に対する自治体の整備意向

本節では表 6 について、新幹線駅周辺の市街地整備を自治体による新幹線駅周辺に対する整備意向と解釈して考察を行う。新幹線駅周辺の区画整理の施行に着目すると、A

型の中心市街地近傍に立地する駅、または B 型や C1 型といった中心市街地と道路接続が強い場所に設置された新幹線駅の周

表 5. 立地関係の分類

		鉄道接続	
		有	無
道路接続	直行	A. 近傍型	C2. 道路接続型
		佐久, 高岡	
		B. 都市軸上型	七戸
		青森, 上越, 鳥栖	
	複 数	C1. 鉄道接続型	D. 独立型
	八戸, 筑後, 八代	安中, 大牟田, 玉名	

表 6. 新幹線駅周辺の区画整理と立地施設

立地分類	新幹線駅名	事業内容					立地施設				備考
		施行地区名	施行者	施行期間	施行面積(ha)	駐	レ	宿	第1種大型店	第2種大型店	
A 近傍型	佐久平	佐久駅周辺	佐久市	1994~2002	60.0	○	○	○	○	○	第1種大型店の立地は2002年
	新高岡	新駅周辺	高岡市	2010~2016	5.5	○	○	○	●	○	
	新青森	石江地区	青森市	2002~2023	45.4	○	○	○	○	○	
B 都市軸上型	上越妙高	上越市新幹線新駅	上越市	2005~2019	28.5	○	○	○	○	○	
	新鳥栖	新鳥栖駅西	鳥栖市	2008~2018	6.8	○	○	○	○	○	
C1 鉄道接続型	八戸	八戸駅西	八戸市	1997~2033	96.7	○	○	●	○	○	施行区域内に複合スポーツ施設立地 駅周辺に野球場、広域公園立地
	筑後船小屋	施行無し				●	○	○	○	○	
C2 道路接続型	新八代	施行無し				●	○	○	○	○	駅周辺で民間会社による大規模宅地開発
	七戸十和田	七戸町新駅周辺	七戸町	2006~2014	21.9	○	○	○	○	○	
D 独立型	安中榛名	施行無し				●	○	○	○	○	
	新大牟田	新大牟田駅	大牟田市	2007~2013	8.7	○	○	○	○	○	
	新玉名	施行無し				●	○	○	○	○	
凡例		駐：駐車場 レ：レンタカー店 宿：宿泊施設 ○：施行区域内に立地 ●：施行区域内に立地せず駅周辺に立地									

辺では、自治体による区画整理の施行がみられる傾向があった。また、このような駅周辺では、施行区域内に大型店や宿泊施設が立地する傾向がある。よって、自治体は新幹線駅周辺への機能誘導を意図し、基盤整備を進めたと解釈できる。特に中心市街地近傍に設置された佐久平駅や新高岡駅の周辺では、第1種大型店の立地がみられ、駅周辺を新たな商業拠点として整備を行う自治体の意図がうかがえる。なお、新高岡駅の周辺では区画整理の施行前に第1種大型店が開業しており、民間整備の後に自治体が区画整理を施行することもある。

一方で、C1型やD型立地の中心市街地との道路接続が弱い駅では、自治体が駅周辺で土地区画整理事業が施行しない、あるいは施行しても、施行区域内に商業施設や宿泊施設の施設立地がみられない傾向があった。これは、このような立地の新幹線駅では自治体が高幹線駅周辺の市街地整備を積極的に進めにくく、その結果として施設立地も限定的になりやすいことを示唆する。とりわけ、C1型のような中心市街地との接続が鉄道に限られる場合、駅構内で乗換えが完結して滞在時間が短くなりやすく、駅周辺での回遊や消費が生じにくいと考えられる。また、D型のような新幹線駅と中心市街地の接続性が低い場合には、中心市街地に立地する中心駅の利用が依然として高く、新幹線駅周辺への需要が形成されにくいと考えられる。以上が、周辺での整備が進みにくい要因の一つとして考えられる。ただし、八戸駅周辺のように、自治体が施行面積の大きい区画整理を施行し、商業施設や宿泊施設の整備ではなく、宅地整備やスポーツ施設の整備を進めた事例がある。4-1で示したように、自治体の人口や乗降客数の多さと整備が関係している可能性があり、中心市街地とは異なる機能を持つ拠点として整備された事例と考えられる。また、安中榛名駅周辺における広域アクセスを活かした宅地開発や、筑後船小屋駅周辺における野球場・公園整備のように、中心市街地との機能分化を明確化しつつ新幹線駅の郊外部への設置を活かす事例もみられた。

また、概ねすべての駅周辺で駐車場とレンタカー店の立

地が多くみられた。これは郊外部に設置された新幹線駅の拠点整備が積極的に行わない場合でも、郊外部の交通結節点として駅周辺に最低限の機能を付与したと考えられる。

4-4. 都市マスにみる新幹線駅周辺に対する位置づけ

本節では、新幹線駅が設置され、駅周辺の整備がある程度進展した現在における、新幹線駅周辺の都市計画的な位置づけの特徴を現行の都市マスから分析する。都市マスにおける拠点の位置づけから、拠点エリア名、拠点名、および拠点の位置づけに関する記述を抽出する。また、拠点の位置づけのうち、最も高次に位置づけられた拠点を最高次拠点として設定し、該当する場合はその内容を記載する^{注8)}。整理した結果を表7に示す。すべての自治体において新幹線駅周辺に対する拠点設定がみられ、新幹線駅周辺に何らかの役割を付与しようとする自治体の意向が確認できる。全体的な傾向として、新幹線駅周辺は当該自治体および周辺地域の玄関口として位置づけられることが多く、他地域からの集客や他地域との交流を志向する記述がみられる。

また、最高次拠점에着目すると、新幹線駅周辺が最高次拠点到位置づけられる事例が複数確認された。特に、A型の中心市街地近傍に立地する新幹線駅では、その周辺の位置づけとして、当該自治体内にとどまらず、広域的にみた高次都市機能の集積を志向する記述もみられ、新幹線駅周辺を新たな広域的市街地として形成しようとする意向が示されている。また、青森市および七戸町においても、新幹線駅周辺は最高次拠点として位置づけられており、新たな市街地として機能集積を志向する記述が確認された。これらの都市における位置づけをみると、前節で示した新幹線駅周辺の市街地整備の計画が一貫していることがわかる。

一方で、多くの新幹線駅周辺の位置づけは最高次拠点というよりも、広域拠点、交流拠点、観光・産業連携といった役割付与が中心である。特に筑後市では、芸術・文化・スポーツ・観光、八代市では流通系・業務系・工業系といったように、新幹線駅の郊外部への立地を活かしつつ、中心市街地との機能分化を明確化した上で独自の位置づけを与える記述が確認された。このような記述は新幹線駅周辺

表7. 都市計画マスタープランにおける新幹線駅周辺エリアの位置づけ

分類	対象地	拠点エリア名	拠点名	拠点位置づけ文書
A	佐久	佐久平駅周辺地区	広域交流拠点	本市の発展を牽引する地域であり、多様な高次都市機能の集積が見られることから、様々な魅力を発信し人の流れを呼び込む広域交流拠点と位置付けます。（中略）また、広域交通網の結節点である強みを生かし、市域を越えた広域的なサービスを提供する拠点として、岩村田地区や佐久インターチェンジ周辺地区と一体となった拠点形成を図ります。
		①新高岡駅～高岡駅～中心市街地 ②新高岡駅	①都心拠点 ②広域交通結節点	①都心エリアにおいて、県西部の中核都市にふさわしい高次都市機能の集積を図る「広域都市拠点」を設定します。 ②高速道路のインターチェンジや新高岡駅など、本市と大都市圏等との連携を図るための結節点に「広域交通結節点」を設定します。
	青森	新青森駅周辺地区	都市機能誘導区域	県内他都市、道南地域を結ぶ広域交流の玄関口として、駅利用者のさまざまなニーズに対応した交通結節機能やホスピタリティ機能を充実させるため、観光・交流施設などの集積を図ります。日常生活に必要な、商業施設や医療施設などの集積を図ります。
B	上越	上越妙高駅周辺	ゲートウェイ	広域交通の結節点として交通の利便性を生かした都市機能が集積し、市内外を行き来する人や物の玄関口である上越妙高駅周辺、直江津港周辺、上越インターチェンジ周辺を『ゲートウェイ』として位置づけます。
	鳥栖	新鳥栖駅周辺	広域交流拠点	観光やビジネスなどの広域的な交流を促進する拠点
C1	八戸	八戸駅周辺地区	広域機能拠点	新幹線・在来線が乗り入れるターミナル駅があり、公共交通の利便性が高い地区の特性を活かし、観光・文化機能や交流・集客機能などの集積を図ることで、中心拠点を補完するとともに、八戸市や広域の「玄関口」としての役割を担う拠点を形成します。
	筑後	筑後船小屋駅周辺	広域交流拠点	県南地域の玄関口として、矢部川流域の豊かな自然環境との調和を図り、自然災害リスクの低減にも配慮しながら、芸術・文化・スポーツ・観光等の施設集積を活かした観光交流の促進を目指します。
	八代	八代インターチェンジと新八代駅	流通業務拠点	八代インターチェンジと新八代駅を囲むエリアは、流通系、業務系、内陸工業系など広域交通の利便性を生かした都市機能の立地を図る流通業務拠点と位置づけ、南九州をサービスエリアとする物流拠点機能、本市市街地の入り口として本市への物資流通の拠点機能の集積を図ります。
C2	七戸	七戸十和田駅周辺地区	①都市拠点 ②観光交流拠点	①行政・商業・医療・福祉などの各種都市機能の集積を推進し、都市拠点の形成を図ります。 ②町内の自然・史跡・伝統文化などの観光資源をはじめ、上十三地域や下北地域等への玄関口として、下北半島や十和田湖など広域的な観光資源の活用を促進するため、広域観光に係わる情報発信、交流機能を集積・強化し、観光交流拠点の形成を図ります。
D	安中	安中榛名駅周辺	生活拠点	主に生活サービス機能が集積した、地域の生活を支えるための拠点
	大牟田	新大牟田駅周辺地区	広域交流拠点	主要な交通結節点や集客施設の集積する場所で、多くの人が交流する拠点を形成します。
	五名	新玉名駅周辺	交通拠点	新玉名駅周辺については、新玉名駅周辺等整備基本計画に基づき、周辺の土地利用との調和を図るとともに、適正な機能の誘導に努めます。

※最高次拠点の場合、拠点名を太字で表記

を新たな中心市街地として形成するというより、既存の中心市街地との役割分担を前提として、機能を選択的に誘導する意向を示していると解釈できる。

4-5. 新幹線駅の立地類型と周辺の市街地整備の関係性

A 型の新幹線駅周辺では、中心市街地と一体となって新たな市街地を形成することを志向した、積極的な市街地整備が行われ、現在も都市の中心地として位置づけられている。また、新幹線駅周辺における自治体による市街地整備の積極性には、中心市街地との関係性が作用していると考えられ、なかでも鉄道接続より道路接続の方が、その影響が大きい可能性が示唆される。これは現代の中心市街地の活性化のための機能拡充や道路空間を通した郊外化の一端を示していると考えられる。なお、市街地整備が積極的に行われなかった自治体の中でも、新幹線駅の郊外部への立地を活かした整備が進む事例もみられた。

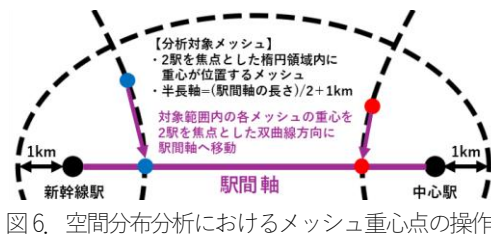


図6. 空間分布分析におけるメッシュ重心点の操作

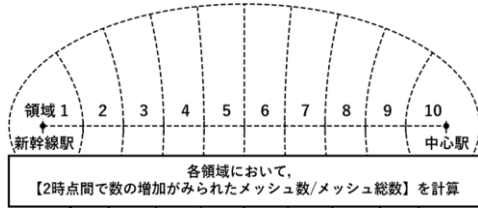


図7. 領域のイメージ

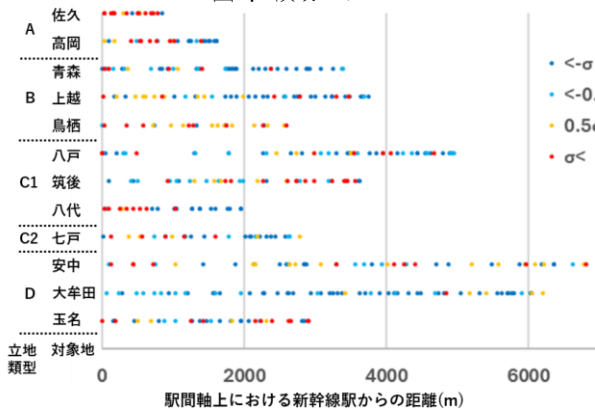


図8. 駅間軸周辺の人口の変化

表8. 各領域における人口の増加メッシュ割合

人口		領域										平均	
分類	対象地	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1-5	6-10
A	佐久	100%	100%	100%	100%	100%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	78%
	高岡	50%	100%	100%	67%	67%	100%	50%	0%	25%	0%	70%	24%
	青森	29%	100%	17%	25%	100%	0%	20%	0%	0%	0%	32%	5%
B	上越	50%	100%	67%	50%	0%	25%	25%	17%	25%	25%	53%	23%
	鳥栖	50%	100%	67%	100%	75%	100%	80%	-	75%	100%	73%	83%
C1	八戸	38%	-	0%	0%	33%	33%	20%	44%	14%	10%	27%	24%
	筑後	0%	0%	25%	50%	67%	0%	67%	83%	50%	67%	38%	62%
	八代	67%	100%	100%	33%	-	40%	0%	0%	0%	0%	73%	13%
C2	七戸	50%	100%	50%	67%	25%	50%	0%	17%	0%	25%	54%	19%
	安中	75%	67%	0%	43%	43%	20%	60%	50%	57%	43%	48%	46%
D	大牟田	0%	0%	0%	0%	0%	14%	0%	17%	40%	20%	0%	17%
	玉名	50%	50%	50%	0%	50%	0%	25%	60%	100%	67%	43%	47%
新幹線駅		色分けは25%区切り（白地は50%）										中心駅	
赤字は増加優勢側													

5. 中心市街地-新幹線駅間での都市活動の空間分布変化

本章では、都市活動を居住（人口）および業務（事業所数）として定義し、これらに着目して分析を行う。新幹線駅の郊外部への設置に伴い、都市活動の集積状況が変化したと考えられるため、その実態を分析する。さらに、新幹線駅周辺の整備は中心市街地から新幹線駅にかけての空間における都市活動の集積状況に影響を及ぼしていると考えられることから、当該空間を対象として、都市活動の空間分布変化の分析を行う。

5-1. 分析手法

中心市街地から新幹線駅にかけての都市活動の空間分布変化を捉えるにあたり、本来は両駅間を結ぶ軸上の変化に着目することが考えられる。しかし、その影響は軸周辺にも及ぶと想定されるため、本研究では中心駅と新幹線駅を焦点とし、両駅からの距離の和が一定値以下となる楕円領域を分析対象とする（図6）。はじめに、中心駅と新幹線駅を結んだ直線を駅間軸と定義する。分析には、表2記載の4次メッシュ（500m×500m 四方のメッシュ）データを用いる。まず、各対象自治体に含まれる全メッシュのうち、2時点の両方において、人口の分析では人口が存在しないメッシュを除外した上で、各メッシュの1kmあたりの人口および事業所数の変化量について、自治体ごとに標準偏差σを算出した^{注9}。さらに、変化量が0±0.5σ以内のメッシュは、2時点間で大きな変化がないものと判断して除外した。以上の処理を経て、分析対象のメッシュを視覚的に理解しやすくするために、図6に示す操作^{注10}によって、地理空間上に位置する各メッシュの重心の座標を駅間軸上に位置する座標に変換した。移動後はσを基準として各メッシュを階級区分し、色分けして示した（図8, 9）。また、図7に示す操

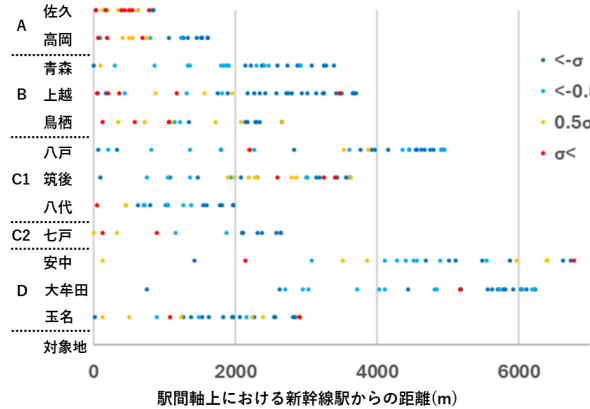


図9. 駅間軸周辺の事業所数の変化

表9. 各領域における事業所数の増加メッシュ割合

事業所数		領域										平均	
分類	対象地	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1~5	6~10
A	佐久	100%	67%	100%	-	100%	100%	100%	50%	-	33%	89%	67%
	高岡	50%	100%	100%	100%	67%	-	0%	0%	0%	0%	78%	0%
	青森	33%	-	0%	0%	-	0%	0%	0%	0%	0%	80%	0%
B	上越	60%	0%	100%	50%	25%	-	33%	0%	0%	17%	17%	0%
	鳥栖	100%	100%	100%	50%	25%	-	100%	100%	0%	33%	46%	10%
C1	八戸	0%	0%	0%	0%	67%	0%	-	40%	0%	0%	60%	30%
	筑後	0%	-	0%	0%	0%	50%	75%	100%	20%	33%	20%	10%
	八代	100%	-	100%	0%	-	0%	0%	0%	0%	0%	50%	30%
C2	七戸	100%	100%	-	100%	0%	-	0%	0%	0%	0%	0%	50%
	安中	100%	-	0%	100%	0%	100%	0%	0%	25%	60%	0%	5%
D	大牟田	-	0%	-	-	0%	0%	0%	0%	33%	0%	57%	50%
	玉名	50%	100%	-	33%	100%	0%	-	33%	100%	100%	43%	0%
新幹線駅		色分けは25%区切り（白地は50%）										中心駅	
		赤字は増加倍率											

作により 10 等分した各領域について、分析対象メッシュ総数に占める増加メッシュ (2 時点間の変化量が 0.5σ 以上) の割合を算出した (表 7, 8)。さらに、領域 1~5 (新幹線駅側) および領域 6~10 (中心駅側) についても、同様に割合を算出した。

5-2. 分析結果

分析結果を図 8, 9, 表 8, 9 から読み取る。まず、人口、事業所数とともに、新幹線駅側で増加しているメッシュが多くみられた。これは、郊外型整備新幹線駅の多くが新設駅であることを背景として、開業に伴い新たな駅勢圏が形成され、居住や業務の集積が生じやすいためと考えられる立地類型に着目すると、A 型、B 型、C2 型の自治体では、新幹線駅側で人口、事業所数がともに増加するメッシュが多い傾向がみられた。よって、4 章の分析でこのような立地の新幹線駅の周辺では整備や機能誘導が進められやすいと述べたが、本章の結果から自治体による新幹線駅周辺の整備や機能誘導が新幹線駅側への居住や業務の集積を誘発しやすいと推察される。また、上述した分類に該当する自治体のうち、新幹線駅側で都市活動が増加している自治体に着目すると、駅間軸周辺における都市活動の分布変化は、①中心駅側から新幹線駅側にかけて増加が連続するパターン (佐久、鳥栖) と、②新幹線駅側で増加する一方、中心駅側で減少が著しいパターン (七戸、上越、高岡) に大別される。前者は中心駅側からの増加が連続的にみられることから、都市活動の集積部が拡張しているパターンであり、後者は中心駅側の減少と新幹線駅側の増加が併存しており、新幹線駅の設置により都市活動の重心が新幹線駅側へシフトするパターンであると推察される。

一方で、C1 型や D 型については、4 章の分析において、新幹線駅周辺に対する自治体の整備が積極的に行われないことを示した。したがって、自治体による積極的な整備が行われない場合は、新幹線駅側への集積が生じたとしても、都市内の都市活動分布を大きく変化させるほどには至らないと考えられる。細かく状況を見ると、新幹線駅周辺で局所的な増加がみられた都市 (八代、安中、玉名) が存在した。安中市の状況に着目すると、駅周辺で宅地開発が行われているものの、それがさらなる居住や業務の集積を誘発するまでには至っていない可能性がある。その結果、居住や業務の増加は新幹線駅に近い範囲での局所的なものにとどまり、都市活動分布全体を大きく変化させるには至らないと解釈できる。

5-3. 小括

自治体为新幹線駅周辺に対して整備意向が高い場合は、同時に新幹線駅側への居住や業務の立地意向が誘発され、都市活動分布の変化が生じる傾向がある。変化の傾向として、都市活動の集積部が新幹線駅方向の外縁へ拡張するパターンと、都市活動の重心が新幹線駅側へシフトするパターンの 2 つに整理できる。一方で整備意向が低い場合は、新幹線駅周辺で居住や業務が局所的に集積するパターンもあるが、都市活動分布の大きな変化には至らないと推察さ

れる。

6. 総括

6-1. 本研究の成果

郊外型整備新幹線駅を有する自治体を対象に、3 章で新幹線駅の設置位置の選定要因、4 章で新幹線駅周辺に対する位置づけおよび市街地の整備、5 章で新幹線駅から中心市街地にかけての都市活動分布の変化について分析を行った。ここで、それぞれの分析結果をそれぞれ論理の異なる複数レベルの意思決定としてみる。3 章の分析を、整備新幹線の計画主体が中心市街地との関係性を考慮しつつ郊外部に新幹線駅を設置しようとした設置意向として、4 章の分析を、自治体による新幹線駅周辺の市街地整備に関する意向として、5 章の分析を、居住・業務を代表とする民間の立地意向として解釈する。以下、それぞれの意思決定の特徴をまとめる。

(1) 整備新幹線の計画主体による駅の設置位置の選定要因

中心市街地に新幹線駅を設置しようとする意向はあるものの、線形条件や家屋の集積状況の制約により、郊外部に設置せざるを得ない状況がみられる。郊外部設置が余儀なくされた場合、市街地近傍、在来線との交差点、幹線道路との交差点など、交通結節性の高い地点に新幹線駅を配置する傾向がある。

(2) 自治体による新幹線駅周辺の市街地整備に関する意向

郊外部に設置された新幹線駅周辺に対して、自治体は中心市街地との関係性を踏まえ、区画整理や機能誘導を行う傾向が確認された。特に、新幹線駅が中心市街地近傍に立地する場合や、道路接続がある立地の場合には、整備および機能誘導が進められやすく、中心市街地の機能拡充や、現代の郊外化の一端を示していると考えられる。一方で、中心市街地との関係性が低い立地でも、郊外部立地の特性を活かした中心市街地とは機能分化した整備を行う事例もみられた。

(3) 民間の立地意向

新幹線駅が中心市街地近傍に立地する場合や、道路接続がある立地の場合には、民間の立地意向が形成されやすいことが示された。この傾向は、自治体による市街地整備の

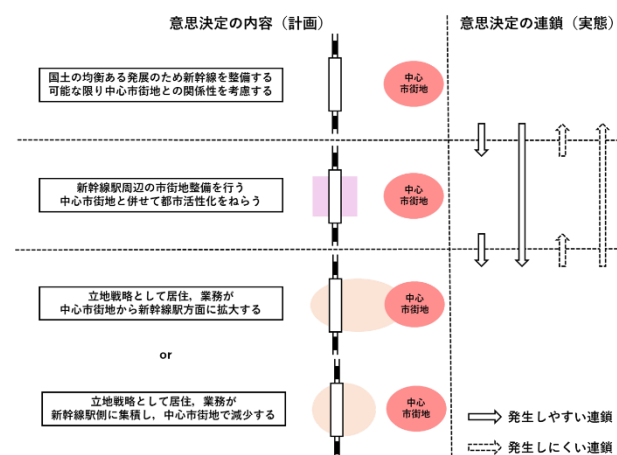


図 10. 新幹線駅設置に伴う主要意思決定の連鎖

意向と整合していることから、自治体の整備が民間の立地意向を誘発する可能性がある。誘発される場合は、中心市街地を起点とする都市活動の集積部が拡張するパターンと、都市活動の重心が移動するパターンが確認された。一方、自治体による整備が十分に行われない場合でも、局所的に都市活動が増加することはあるが、新幹線駅周辺に限定された変化にとどまり、大きな変化には至りにくい状況もみられた。

また、意思決定の特徴を整理した結果を踏まえ、これらを計画の段階で起こる意思決定と実現した意思決定の2つで捉え、ダイアグラム(図10)に示す。各レベルの意思決定は次段階の与条件となり、次のレベルで意思決定が生じる。その際、意思決定には複数のバリエーションが存在する。郊外部に立地した場合であっても、中心市街地との関係性を考慮して市街地整備の計画が行われ、その計画が新幹線駅周辺における都市活動の集積形成に寄与しているパターンがみられた。また、市街地整備を伴わなくとも、新幹線駅周辺に都市活動の集積が生じるパターンもみられた。一方で、新幹線駅周辺を中心市街地と異なる機能を持たせるような計画、実態もみられた。中心市街地活性化を志向する現代で、新たな拠点が郊外部に設置されたとき、中心市街地と郊外拠点の両者の役割を踏まえた適切な位置づけが重要であると考ええる。

6-2. 今後の展望

本研究は、郊外型整備新幹線駅が立地する自治体を対象として、当該自治体における新幹線駅周辺における計画および都市活動の集積状況の変化の特徴を分析した。ただし、3章で示した新幹線駅の設置位置の選定理由や、4章で示した新幹線駅周辺の位置づけにも表れているように、新幹線駅の設置が与える影響は、駅が立地する自治体にとどまらず、周辺地域にまで及ぶ可能性がある。そのため、今後は分析対象範囲を周辺地域まで拡張することで、新幹線駅が地域に与える影響を、地域単位でより高い解像度で把握することを今後の展望としたい。

【注釈・参考文献】

- 注1) 長瀬ら¹⁰⁾は複数駅間の空間における分析で、2駅を結ぶ最短経路の周辺300m範囲の一部を分析対象としたことを参考に、本研究では2駅間の距離が長い場合最短経路を直線で近似し、2駅を結ぶ直線を駅間軸と設定した。
- 注2) 資料³⁾には新幹線駅の立地類型一覧が掲載されており、そのうち本研究の定義における郊外型新幹線駅と一致するB型およびC型の駅を本研究の分析対象として抽出した。
- 注3) 開業後かつ開業直近の都市計画マスタープランにおいて、拠点位置づけにより新幹線駅周辺エリアを除いて最も高次に位置づけられた拠点を中心市街地とする。また、当該拠点到含まれる駅、または当該拠点到最も近い駅を中心駅とする。なお、当該拠点が複数存在する場合、新幹線駅に最も近い拠点の駅とする。
- 注4) 線路・駅位置の選定要因に関する文書の抽出にあたっては、新幹線によっては、複数の大枠ルート案から線路選定がなされている場合もあるが、安中榛名駅の事例を除き、大枠ルート案の選定段階に関する記述は除外して文書を抽出した。
- 注5) 既往研究^{19) 20)}では、公共交通サービスの範囲として、鉄道駅の駅勢圏

を駅から半径1kmの範囲として設定している。また、同研究では、新幹線駅および在来線駅についても同一の半径1kmを駅勢圏として扱っており、本研究でも同様の値を採用した。

- 注6) 新幹線駅周辺への道路接続に徒歩5分圏(400m未満)を採用したのは、新幹線駅と中心駅との間を結ぶ道路が新幹線駅へのアクセス道路として機能しているかを判別するためである。なお、幹線道路を国道、県道、4車線以上の幅員の道路とする。
- 注7) 第1種大型店と第2種大型店について、2000年まで施行されていた大店法の定義をもとに、3,000㎡以上の大型店を第1種大型店、3,000㎡未満の大型店を第2種大型店とする。
- 注8) 最も高次に位置づけられた拠点は、位置づけで最上位に記述されている拠点とする。また、同じ拠点名で複数のエリアが指定されている場合は、複数のエリアの中で階層を設けないこととする。
- 注9) 市町村境界上に位置するメッシュについては、メッシュ面積に占める各市町村域内の面積割合に応じて、人口および事業所数を按分した。
- 注10) 駅間軸上における新幹線駅からの距離は以下の式で算出される。

$$t = (D + x_0 - y_0) / 2$$

t: 駅間軸上における新幹線駅からの距離 (m)

D: 新幹線駅と中心駅間の距離 (m)

x₀: 新幹線駅からの距離 (m) y₀: 中心駅からの距離 (m)

- 1) 国土交通省、新幹線鉄道の整備、2025年1月28日閲覧
- 2) 北陸新幹線建設促進同盟会 HP、2025年1月28日閲覧
- 3) 渡邊 裕、郊外部にある新幹線駅周辺のまちづくりに係る現状と課題、Urban Study Vol.75 January 2023
- 4) 社会資本整備審議会、『都市再生ビジョン』、2003年12月24日
- 5) 室 祥太郎、寺部 慎太郎、柳沼 秀樹、田中 皓介、康 楠、新幹線駅の利便性に着目した地方自治体における統計指標の経年変化、土木学会論文集 D3 (土木計画学)、2019、75 巻、3 号、p. 128-138
- 6) ハン ケイコウ、寺部 慎太郎、柳沼 秀樹、海野 遥香、鈴木 雄、新幹線駅の開業が駅周辺市町村の人口の社会増減に与える因果効果、土木学会論文集、2024、80 巻、20 号
- 7) 松本 英里、姥浦 道生、非中心型新幹線駅周辺の土地利用の変遷と課題に関する研究、都市計画論文集、2013、48 巻、3 号、p. 627-632
- 8) 文 釵、佐藤 滋、戸沼 幸市、新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の市街地整備特性に関する研究：整備推進上の特徴及びその展開プロセスを中心として、日本建築学会計画系論文、1997、62 巻、497 号、p. 137-145
- 9) 陳 思テイ、趙 世晨、鄭 載勲、新幹線駅周辺地区の土地開発の現状と動向に関する研究、日本建築学会計画系論文、2020、85 巻、774 号、p. 1715-1725
- 10) 長瀬 健介、中井 検裕、沼田 麻美子、異路線複数駅間における都市の発展に関する研究、都市計画論文集、2016、51 巻、3 号、p.1030-1037
- 11) 国土交通省都市局まちづくり推進課、2025(令和7年度)中心市街地活性化ハンドブック
- 12) 日本鉄道建設公団盛岡支社、東北新幹線工事誌：盛岡・八戸間
- 13) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部青森新幹線建設局、東北新幹線工事誌：八戸・新青森間
- 14) 日本鉄道建設公団北陸新幹線建設局 編、北陸新幹線工事誌：高崎・長野間
- 15) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部東京支社、北陸新幹線工事誌：長野・糸魚川間
- 16) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部富山工事事務所 編、北陸新幹線工事誌：糸魚川・小矢部間
- 17) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部九州新幹線建設局 編、九州新幹線工事誌：新八代・西鹿兒島間
- 18) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構鉄道建設本部九州新幹線建設局 編、九州新幹線工事誌：博多・新八代間
- 19) 太田 敦史、中出 文平、地方都市圏での新駅設置に着目した市街地と公共交通体系の適合性に関する研究、都市計画論文集、2004、39.1 巻、p.1-10
- 20) 武澤 潤、中出 文平、松川 寿也、樋口 秀、地方都市における公共交通の持続可能な市街地構造に関する研究、都市計画論文集、2010、45.3 巻、p. 661-666