

新駅設置の効果とは？
～高崎市のケースから考える～

小熊 仁

目 次

はじめに	1
高崎問屋町駅の概要	2
アンケート調査の内容	6
回答者の属性	11
分析結果	21
総便益の評価	28
高崎問屋町駅利活用の方向性 高崎問屋町駅利活用の方向性	30
豊岡だるま駅にもたらず示唆 豊岡だるま駅にもたらず示唆	31

はじめに

まちの魅力度向上や中心市街地の活性化をはかる上で、交通インフラはその基盤を作るための施設として欠かせないものです。とくに、鉄道駅は人々の交流拠点を形成し、都市における商業・業務、公共サービス施設の立地ポテンシャルを高めることから、都市機能を強化するにあたり必要不可欠であると言えるでしょう。

ところで、鉄道駅は一般的に、鉄道事業者によって設置されます。しかし、鉄道事業者は駅整備の効果を正確には把握しきれないため、こうした効果が高い地域であっても駅の設置がすすまないケースが数多く存在します。このような場合、地方自治体はしばしば「請願駅」として駅設置の費用の一部、または全てを負担し、周辺地域への企業誘致や宅地整備をすすめながら、駅を拠点とした地域開発に取り組んできました。このブックレットで紹介する「高崎問屋町駅」や「豊岡だるま駅」もその一例です。

それでは、鉄道駅設置後には設置前より期待されていた効果はしっかりあらわれているのでしょうか。国土交通省の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」によれば、鉄道駅の開設・改良によって生じる便益は①利用者便益、②供給者便益、③環境等改善便益、④存在効果の4つに区別されます。このうち、①は移動時間の短縮や交通費用の低下など駅の設置によって直接、われわれ鉄道利用者にも生じる便益を指します。②は鉄道会社に発生する便益を意味し、鉄道駅設置による鉄道利用者の増加に伴う増収等の便益をあらわします。③は地域社会にも生じる便益を示し、鉄道駅の設置により鉄道利用者が増加することにより、例えば自動車から鉄道へのモーダルシフトがすすみ、環境改善や交通事故の減少などの便益がもたらされることを指します。④は鉄道利用者や駅の周辺に住む人に発生する便益で、駅の設置により安心感や満足感が生み出されることを指します。

これまで鉄道駅開設による便益評価では①と②が重視され、既に数多くの調査研究によりその成果が発表されています。その一方で、③と④についてはあまり重視されることなく、評価手法も十分に確立されていなかったことから、その多くが定性的な評価に止まってきました。そこで、このブックレットではとりわけ④に着目し、鉄道駅の設置によりどの程度の存在効果が生み出されているのかについて把握していくことにします。具体的には高崎問屋町駅の利用者と地区住民を対象とした2つのアンケートから、駅の設置によりもたらされている存在効果やその価値構成を計測していきたいと思います。そして、今後の駅の利活用をめぐる方向性や、来年度に開業が予定されている豊岡だるま駅の周辺開発に与える示唆について検討することが目的です。

高崎問屋町駅の概要

(1) 駅整備までの経過

多くの市民の皆様がご存じのように、高崎問屋町地区は高崎市中心部から北に約3 km離れた、日本で最初の卸商業団地として誕生した地区です（図2参照）。この地区では高度経済成長期以降、高崎市内の卸商社による団地造成がすすめられ、1963年には「高崎卸商社街協同組合」が発足し、以後高崎市の経済活動の中核を担ってきました。卸商社街は地区の西側に集中しており、繊維業や卸売業関連の業者が現在も数多く集積しています。他方、地区の東側には住宅街が並び、東西地区の境界線上にはJR上越線・両毛線・吾妻線が並行して走っています。

写真1 1960年代の高崎問屋町地区



(出所) 高崎卸商社街協同組合ウェブサイト
(<https://www.takasaki-oroshi.jp/history/>) より抜粋

従来、高崎問屋町地区には駅がなく、この地区に住む人や勤めに来る人が鉄道を利用する場合、南に約4 km離れた高崎駅を利用するか、あるいは約3 km北上した井野駅を利用するしかありませんでした。しかし、1993年に群馬県が設置した「県央地域鉄道網活性化検討委員会」において両毛線の利活用と沿線地域の活性化が議論され、そのステップとして高崎、前橋、伊勢崎の3地区に各々1箇所新駅を整備する旨が決定されました。その一方で、1998年には高崎卸商社街協同組合主導のもと「問屋町まちづくり研究会」が発足し、約4年の歳月を費やし高崎問屋町地区におけるまちづくりの方向性について検討を重ねてきました。こうしたなか、高崎地区では高崎問屋町地区が新駅設置の候補地として浮上し、これを受けて、高崎市は高崎問屋町地区における鉄道駅の設置に向けた調査を行うため、「高崎市（問屋町周辺地区）新駅周辺整備構想策定調査」を開始しました。その結果、卸商社街をはじめ駅前業務核が既に形成されていた高崎駅～井野駅のほぼ中間地点（現在の駅所在地）に新駅を設置することが決まりました。

写真 2 高崎問屋町駅開業の様子



(出所) 高崎卸商社街協同組合ウェブサイト
(<https://www.takasaki-oroshi.jp/history/>) より抜粋

なお、新駅の設置にあたっては、JR 東日本側から請願駅として開業後は一定数の利用者を確保すること、駅の建設費は全額地元負担とすることという条件が提示されました。このことから、高崎市は高崎問屋町地区を「副次的都心地域」として位置づけ、駅の設置と併せ問屋町地区を経済活動や人的交流活動の拠点とすべく、区画整備事業や流通・業務機能の集積をすすめていきました。1999 年には JR 東日本と新駅設置に向けた協議に入り、2002 年には高崎問屋町地区の一層のまちづくりを促進することを条件に、高崎市・群馬県・JR 東日本との間で「高崎問屋町駅詳細設計に関する三者協定」が締結されました。2003 年には「高崎・井野問屋町新設工事施工協定」に基づき駅舎の建設工事が始まり、2004 年 10 月 16 日に高崎問屋町駅が正式に開業しました。駅舎の整備と駅前広場の用地買収にかかる費用は全て群馬県と高崎市が負担し、前者は群馬県が 5 億 4,500 万円、高崎市が 10 億 3,900 万円、後者は群馬県が 194 万円、高崎市が 1,314 万円の資金を負担し建設されました。

(2) 駅設置後の概況

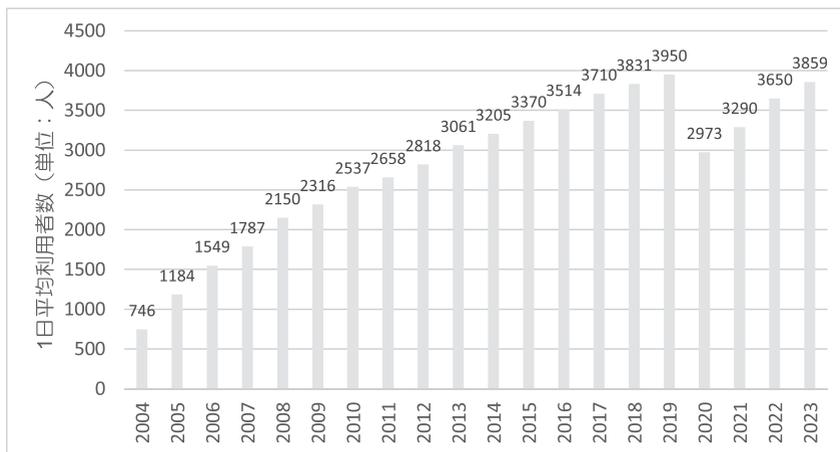
高崎問屋町駅は相対式ホームを持つ 2 面 2 線の橋上駅舎で、駅構内には西側の卸商社街と東側の住宅街を結ぶ全長 640 m²の自由通路が整備されています。また、東西の入口には駅前広場が設置され、シェルター付のバス・タクシー乗降場と一般車乗降場が設けられています。東西の駅前広場から改札へはそれぞれ 2 基のエスカレーター・エレベーターと階段によってアクセスでき、改札やホームを除き敷地内は全て高崎市が管理しています。一方、JR 東日本が管理する改札および改札内にはみどりの窓口（一部時間帯は閉鎖）や自動券売機が設置されており、ホームには自動案内放送も設置されています。

高崎問屋町駅には上越線、両毛線、吾妻線の 3 路線のほか高崎線からの直通列車も乗り入れており、上り 80 本、下り 78 本の合計 158 本の列車が停車していま

す。1時間あたりの停車間隔は、朝夕ラッシュ時6～7本、日中は2～4本です。

図1は高崎問屋町駅の1日あたり平均利用者数について開業年度の2004年度からのデータを示したものです。2004年10月の開業から、利用者数は順調に増加し、開業からわずか10年で1日あたり平均利用者数は3000人を突破しました。その後も利用者数は伸び続け、2019年度には過去最高の1日平均3831人まで増大しています。2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により3000人を割りますが、翌年度から再び戻り、2023年度は1日平均3859人にまで回復しています。

図1 高崎問屋町駅の1日あたり平均利用者数

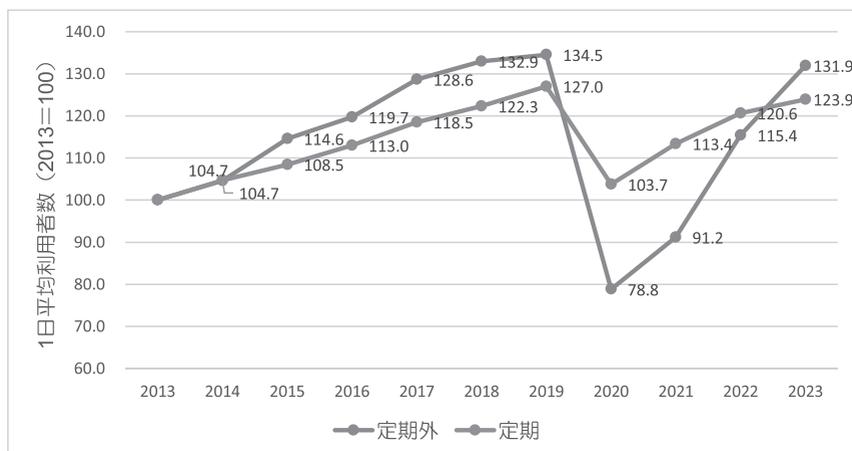


(出所) JR東日本「各駅の乗車人員 (<https://www.jreast.co.jp/passenger/>)」各年度版より作成

なぜここまで利用者が増えたのでしょうか。一般的に、鉄道をはじめ交通機関全般の需要は派生需要としての特徴を持ち、通勤・通学、通院、買い物、旅行など本来満たすべきニーズ(=本源的需要と呼びます)が生じなければ、原則需要が発生することはありません。そのため、利用者を増やすためにはそこで(あるいはそこから)通勤・通学、通院、買い物などを行う機会を作らなければ利用者は増えません。高崎問屋町地区では2000年から高崎卸商社街協同組合をはじめとする地元有志により「問屋町まちづくり研究会(現:まちづくり委員会)」が発足し、これからのまちづくりにふさわしい景観や土地利用のあり方を探るためのルール作りに取り組んできました。

2004年には「問屋町まちづくり計画(地区計画)」が施行され、地区内に不要な乱開発施設の進出を食い止めつつ、効率的な資産の活用を推進する取り組みがすすめられてきました。ここでは、大手企業の誘致や大学の移転を目指す一方で、住宅地の建設やマンション等の建設にあたっては、店舗・事業所・診療所などを併せて誘致するという方針のもと、複合型マンションや複合型商業施設を相次いで建設しました。2010年には群馬パース大学高崎キャンパスが開業し、高崎市

図2 1日あたり平均利用者数の増減比（2013年比）



（出所）JR 東日本「各駅の乗車人員（<https://www.jreast.co.jp/passenger>）」各年度版より作成

の新たな教育拠点としての環境も整備されました。

高崎市「高崎市の商業」によると、2021年の高崎問屋町地区（問屋町1～3丁目・貝沢町）の事業所数・従業員数は130事業所・1742名に上り、およそ10年前の2014年と比べて9事業所・173名増加しています。また、2024年末の人口および世帯数も4155世帯・8155人であり、この10年で607世帯・308人も増えています。このような本源的需要を増やすための施策が功を奏し、高崎問屋町駅を利用し地区外から通勤・通学を行う「定期外利用者数（1日平均）」は2013年度比31.9%、高崎問屋町駅を利用し地区内から通勤・通学を行う「定期利用者数（1日平均）」は同年度比23.9%増加し（図2参照）、高崎市のもう一つの産業・教育の拠点としての役割を存分に発揮しているところです。

アンケート調査の内容

(1) アンケートの概要

高崎経済大学小熊研究室では高崎問屋町駅設置による存在効果を把握するため、2019年の10月末から翌年の2月末にかけて高崎問屋町駅の利用者と高崎問屋町地区にお住いの市民の皆様を対象にアンケートを行いました。表1はアンケートの概要を示したものです。

表1 アンケート調査の概要

調査の種類	高崎問屋町駅利用者アンケート	地区住民アンケート
調査対象	高崎問屋町駅を利用する15歳以上の利用者	高崎問屋町駅周辺(問屋町1～3丁目、および貝沢町全域)に住む20歳以上の市民(3,892名)
調査期間	2019年10月31日(木)、 11月3日(日)、 11月7日(木)の3日間	2020年2月8日(金) ～2月25日(月)の17日間
調査内容	個人属性、高崎問屋町駅の利用頻度、高崎問屋町駅の利用目的、高崎問屋町駅の存在効果と価値構成に関する質問、自由意見	
調査方法	高崎問屋町駅改札前で学生スタッフ4名が利用者に直接配布し、後日郵送回収	高崎市住民基本台帳から無作為抽出後、被験者宛にDM便で配布し、後日郵送回収
配布部数	1,200部	1,400部
回収枚数	258部(回収率21.5%)	355部(回収率25.4%)

はじめに、高崎問屋町駅利用者に対するアンケートでは学生スタッフ4名が2019年10月31日(木)、11月3日(日)、11月7日(木)の3日間にわたり改札前で調査票と返信用封筒が入った封筒を手渡し、後日郵送で調査票を回収しました。配布枚数は2018年度の1日あたり平均利用者数を参考に設定し3日間合計で1,200部配布しました。一方、地区住民に対するアンケートでは、高崎市の住民基本台帳から高崎問屋町地区(高崎市問屋町1丁目～3丁目・貝沢町)に居住する18歳以上3,892名のうち1,400名を無作為に抽出し、ヤマト運輸(株)のDM便で調査票と返信用封筒が入った封筒を送付しました。調査期間は、2020年2月8日(金)～2月25日(月)の17日間でした。

アンケートの調査項目は、高崎問屋町駅利用者と地区住民の皆様に対し高崎問屋町駅がどれだけの存在効果をもたらしているのかをそれぞれ比較するため、両アンケートとも同一としました。利用者の皆様、市民の皆様のご協力の結果、回収部数は高崎問屋町駅利用者アンケート258部(回収率21.5%)、地域住民アン

ケート 355 部（回収率 25.4%）に上り、このうち存在効果の推計に有効なサンプル数は高崎問屋町駅利用者アンケート 254 部、地区住民アンケート 347 部でした。

(2) 調査方法

存在効果の計測にあたっては様々な方法がありますが、本調査では仮想評価法（Contingent Value Method：CVM と呼ぶ）という方法を利用しました。これはもともと市場が存在しない財やサービスに対して仮想的に市場を作って考えようとするものです。具体的には高崎問屋町駅という「財」の現状を説明し、仮に現状の駅を取り巻く環境が変化した場合に対し、これを実現（あるいは回避）するために最大支払っても構わない金額（＝支払い意思額：Willingness to pay；WTP と呼ぶ）や受け入れ可能な最大金額（＝受入補償額：Willingness to accept；WTA と呼ぶ）を尋ね、回答された金額をもとに存在効果を金銭的に評価するというものです。

本調査では、まず高崎問屋町駅が開業していない状態と現在の状態を写真や図表を用いて図 3 の通り回答者に説明しました。

図 3 アンケートの質問（現状説明）

高崎問屋町駅に対する意識に関わる質問です。

高崎問屋町駅は、高崎駅から水上駅、越後湯沢駅を經由し宮内駅までを結ぶ JR 上越線の駅の 1 つです。2004 年 10 月 16 日の開業以来、高崎市民をはじめ、多くの方々に利用されています。

ところで、駅にはいろいろな効果があり、駅利用者の利便性向上だけでなく、町（地区）全体にも賑わいの形成や安全性向上等の面で多くの効果をもたらします。駅の整備は、こうした効果を一層高め、住みやすい街づくりのために貢献することになると考えられます。

では、仮に高崎問屋町駅が現在のように整備されておらず、これから開業に向けた準備が始まるという状況を想像してください。

駅がない状態	駅が整備された状態（現在の状態）
 <p>鉄道は利用できず、駅前広場やまちの整備も実施されていません</p>	 <p>鉄道が利用でき、駅前広場やまちの整備も実施されています。</p>

続いて、金額を尋ねる質問です。本調査は高崎問屋町駅の設置が利用者や地区住民の皆様にとどの程度の存在効果をもたらしているのかを計測することが目的ですから、駅が開業していない状況から現状（駅が整備されている状況）に変化さ

せるために、どの程度最大支払っても構わないか（= WTP を持っているか）について質問しました。

なお、金額の回答にあたっては、自由回答ですと意図的に高い金額が記入されたり、逆に少ない金額が記入される可能性があり、真の金額が歪められてしまうおそれがあります（これを「戦略バイアス」と呼びます）。その一方で、お金を支払うにあたっては、これをどこにどのような手段で支払うのかという想定も重要ですが、例えば、市に税金として払うとした場合、増税ということになり回答者には心理的抵抗をかかえる人も少なくありません。そうすると回答者は正確な金額を回答しない、あるいは無効回答が生じる可能性があります。このほか、普段利用する区間の鉄道運賃に上乗せするという形で金額を尋ねる「追加負担方式」もありますが、アンケートに回答する人が全て日常的に鉄道を利用しているわけではないので、結果として無効回答が多く発生してしまうことが考えられます（これらを総称して「支払い手段バイアス」と呼びます）。さらには、今回は普段接している駅が存在しないという非日常的な状態を想定し回答を行うため、説明方法によってはそうした状況を正確に想像できず、誤った金額が表明される「部分全体バイアス」が発生することも推測されます。

表 2 提示金額

パターン	初回提示額	2 日目提示額	2 回目提示額	配布枚数
パターン A	500 円	1000 円	250 円	467 部
パターン B	1000 円	1500 円	500 円	466 部
パターン C	1500 円	2000 円	1000 円	467 部

そこで、本調査ではこのようなバイアスに対応するため、図 3 で示したように現在の駅舎の姿の写真と駅整備前の姿の写真を並列して提示し、回答者が可能な限り過去の姿をイメージしながら回答して頂けるように工夫を加えました。このほか、支払い手段バイアスに対しては、「高崎間屋町駅の建設を支援する会」という仮称の任意団体を想定し、駅の設置についてこれに対しいくら支援金として最大支払っても構わないかを質問しました。これに加え、金額の回答にあたっては、既存研究で戦略バイアスが生じにくいと言われる二段階二項選択方式を採用し、駅の整備に対する 1 ヶ月あたり支払金額として 500 円 - 1000 円 - 1500 円の 3 つの金額 を提示し、それに対し「支払う」と回答した場合にはもう一段階大きい金額 を、「支払わない」と回答した場合にはもう一段階低い金額 を示しました。提示する金額は表 2 の通り 3 パターンとなり、これらをランダムに均等配布しました。実際の質問内容は図 4 に示されています。

表 3 鉄道駅整備による存在効果

名 称	内 容	例
オプション効果	いつでも利用できるという事実から生じる効果	普段利用しないが、必要なときに利用できること
代位効果	周囲の人が利用できるという安心感から生じる効果	家族や知人を含め地域住民が買物や通学等で利用できること
遺贈効果	後世に良い移動環境を残せる安心感から生じる効果	下の世代に良い生活環境・移動環境を残せること
イメージアップ効果	地域のイメージ向上等の満足感から生じる効果	居住する、あるいは通勤・通学する地域のイメージ向上に喜びや満足を得ること
間接利用効果	間接的な利用によって得る満足感から生じる効果	駅の完成像や列車の走行風景を想像し喜びや満足を得ること

(出所) 国土交通省鉄道局『鉄道プロジェクトの評価マニュアル(2012年度改訂版)』，
2012年7月を一部加筆修正

図 3 アンケートの質問 (存在効果)

あなたが「高崎問屋町駅の建設を支援する会」に支援金を支払う意識として、下記の駅整備による効果のうち、どの項目の比重が高いでしょうか？ それぞれについて合計が100%となるようお答えください。

高崎問屋町駅の整備による効果	割合 (回答欄)
自分が日常的に駅を利用し、色々な場所に行くことができるようになる	_____ %
日常的には駅を利用しないだろうが、旅行や宴会の時など必要な場合に駅を使うことができるようになる	_____ %
自分以外の周りの人が買い物や通院等で駅を利用できるようになる	_____ %
自分より下の世代に対しより良い生活環境や移動環境を残してあげられる	_____ %
駅の建設によって地域のイメージや知名度がアップし、地域の活性化に貢献できる	_____ %
駅舎や駅前広場が完成した状況を想像する満足が得られる	_____ %
その他支援金を支払う意識として念頭に置いているもの ()	_____ %
合 計	100%

めました。そして、得られた WTP の平均値に直接利用効果、オプション効果、代位効果、遺贈効果、イメージアップ効果、間接利用効果、その他の効果それぞれの平均値を乗じ存在効果を評価しました。

ところで、存在効果を計測するにあたり注意しなければならないのは、抵抗回答と温情効果 (Warmgloweffect) の処理です。前者は回答者が支援金という支払い手段に対し反対 (例えば支援金ではなく、税金によるべきなど)、シナリオの内容が不明、示されたシナリオに納得できない等の理由により、回答者が自身の WTP をゼロと表明した回答を指します。後者は支援という行為そのものに意義を見出したり、周囲につられて何となく WTP を表明してしまう回答を意味します。これらは存在効果の過大 (過小) 評価をまねく可能性があるため、支払い意思の有無に関わらず回答者全員に対し「支払う」と回答した理由、ならびに「支払わない」と回答した理由を問う質問を作成しました。

このうち、「支払う」と回答した回答者がその理由を問う質問で「支援金を支払うことに意義があるから」「周りの人が払うだろうから (つられて / 仕方なく)」と回答した場合は温情効果に伴う回答であり、表明された WTP は駅の整備に対する純粋な WTP ではなく、支援金を支払うという行為に対する満足感や義務感から生じる WTP であることから、これに該当するサンプルは分析対象から除外しました。他方、「支払わない」と回答したサンプルのうち「資金の負担は市や JR がすべきだと思うから」「質問の意味がわからないから」と回答したサンプルは抵抗回答とみなせることから、こちらについても分析対象から外しました。その結果、分析対象サンプルは高崎問屋町駅利用者アンケート 149 サンプル、地区住民アンケートは 224 サンプルの 373 サンプルとなりました。

回答者の属性

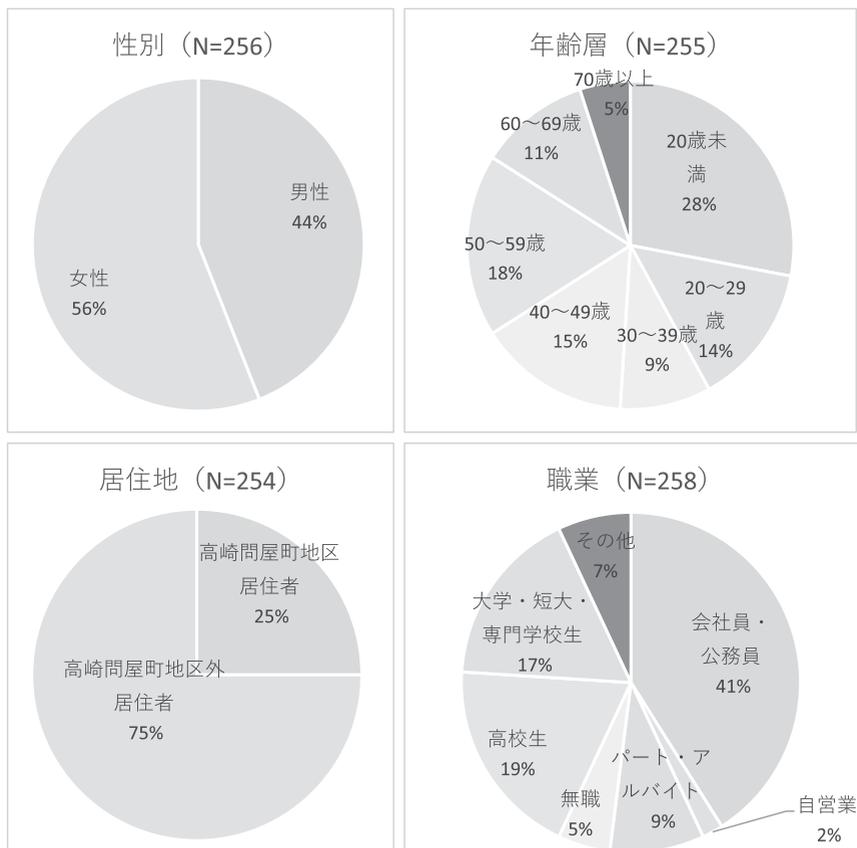
(1) 回答者の基本属性

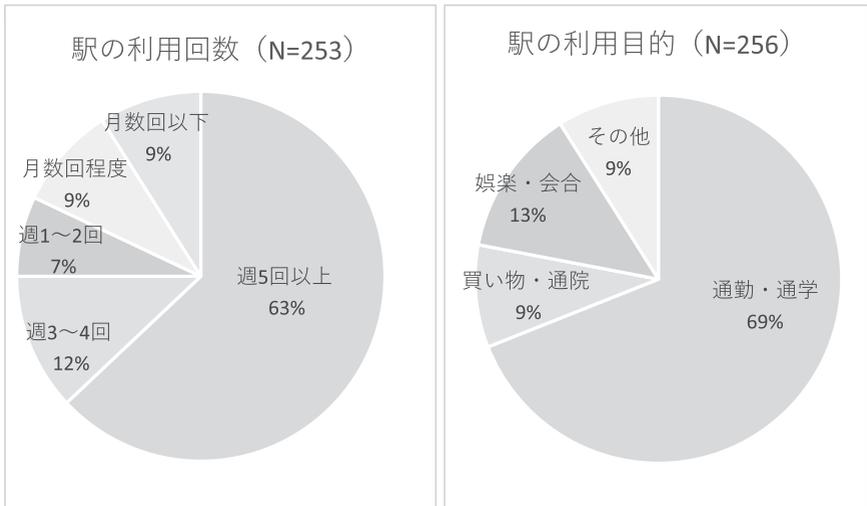
存在効果の計測結果を示す前に、今回、高崎問屋町駅利用者アンケートと地区住民アンケートに回答して頂いた皆様の基本属性について図 4 と図 5 をもとに説明しておきましょう。はじめに、高崎問屋町駅利用者アンケートでは、不完全回答や抵抗回答などを含め 258 件の回答がありました。このうち、回答者の性別は男性 44 %、女性 56 %でした。回答者の年齢層については 20 歳未満が最も多く全体の 28 %を占め、続いて 50 歳代の 18%、40 歳代の 15 %、20 歳代の 14 %となりました。20 歳未満および 20 歳代の回答が多く含まれた理由は、JR高崎問屋町駅を最寄り駅とする群馬パース大学、高崎経済大学附属高校、高崎女子高校、高崎工業高校等の学生も配布対象としたため、職業も全体の 41 %は会社員・公務員ですが、19 %が高校生、17 %が大学・短大・専門学校生によって占められています。

回答者の居住地は全体の 75 %が高崎問屋町地区以外の回答者で、高崎問屋町地区に居住 14 する回答者はわずか 25 %に止まりました。これは後述する地区住

民アンケートの結果からも明らかなように、地区住民の日常的な移動手段は自家用車であり、通勤目的で利用する一部の地区住民を除き、鉄道は娯楽・会合目的で月数回程度に利用が限定されるためであると考えられます。駅の利用目的は69%が通勤・通学によっており、駅の利用回数は週5日以上63%、週3～4日12%、週1～2日7%、月1～2回程度9%、ほとんど利用しない9%でした。このことから、高崎問屋町駅の利用者は主に高崎問屋町地区の高校に通学する高校生や大学・短大・専門学校生が中心であり、地区住民による利用は娯楽・会合など不定期利用が多いということがわかります。

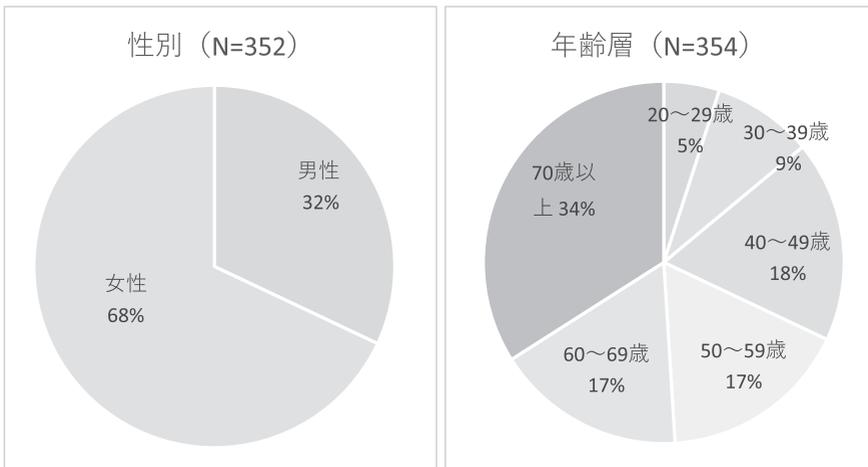
図4 高崎問屋町駅利用者アンケートの回答者属性

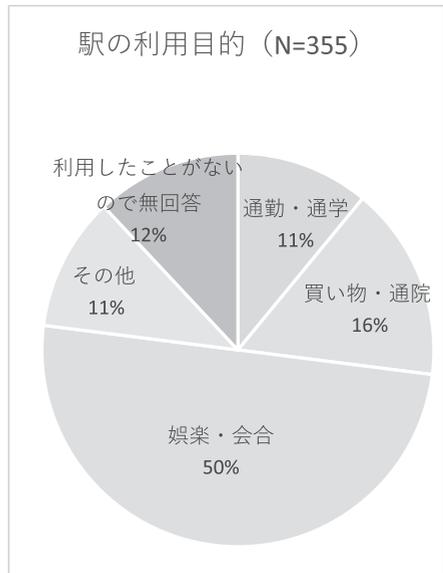
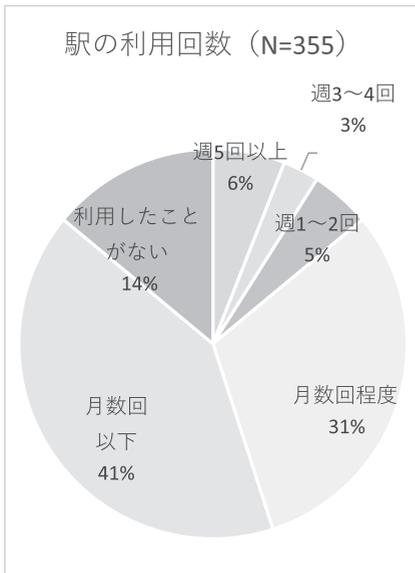
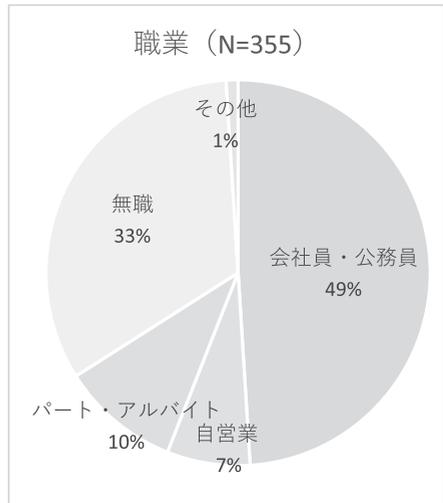
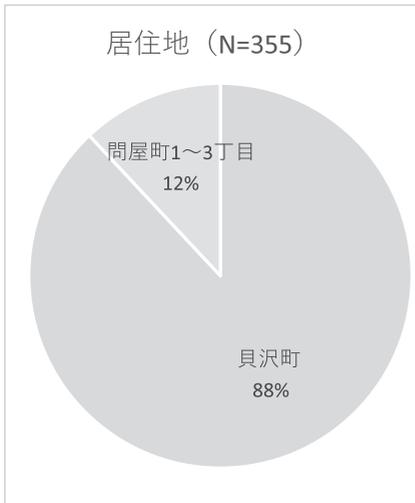




続いて、地区住民アンケートでは、不完全回答や抵抗回答などを含め 355 件の回答がありました。回答者の性別は男性 68%、女性 32%で女性よりも男性の方が高い割合を占めていました。年齢は 70 歳以上が最も多く全体の 34%に上りましたが、概ね問屋町地区の人口構成に従ったサンプルを得ることができました。回答者の居住地は、住宅街が集積している貝沢町が 88%であり、問屋町 1~3 丁目は 12%でした。

図 5 高崎問屋町地区住民アンケートの回答者属性





回答者の職業はおよそ半数(49%)が会社員・公務員で、駅の利用回数は月数回程度が31%、年に数回以下しか駅を利用しない回答者が41%となり、駅を全く利用したことがない回答者も14%に上りました。これは地区住民の日常的な移動手段が自動車であることが大きく影響しています。駅の利用目的は娯楽・会合目的での外出が半数に上り、それ以外は通勤・通学が11%、買い物・通院が16%でした。

(2) 駅に対する意見

なお、今回のアンケートでは、高崎問屋町駅利用者アンケート、地区住民アンケートともに高崎問屋町駅に対し様々な意見を頂きました。以下にその内容を示しますので、今後の駅利活用のための一助となれば幸いです。

<高崎問屋町駅利用者アンケートから出された意見>

- ・高崎～前橋間の群馬中央バスや群馬バス（イオン高崎～高崎駅）も、乗り入れてほしい、雪の日は困る（ぐるりんだけでなく）
- ・治安がよいので安心して利用できます。（深夜はどうかわかりませんが）
- ・コンビニが欲しい
- ・きれいで使いやすい駅です
- ・自分以外にも同じ考えの人が一定数いて、支払っただけで損するとは考えにくいため、実現性は高い
- ・自宅からもそれなりに近く便利で利用している。大学のキャンパス建設か街の賑わいにも貢献していると思う
- ・災害時の交通手段が増える
- ・もう少し周辺がにぎわってほしい（飲食店、商業施設）
- ・高崎問屋町駅が今の位置ではなく、もう少し高崎駅よりの位置であれば月1000円くらい払ってもよいと思います
- ・毎日通学で利用しています。トイレとコンビニ（NewDays）はもっとあるといいなと思いました
- ・会の設立や活動が、駅建設につながるには限らない
- ・コンビニ・キオスクどっちもないから残念
- ・自動券売機で新幹線のキップが買えるとよい
- ・西口にもっと賑わいが欲しい。飲食店が増えるとよいと思う
- ・現在の高崎問屋町駅の状態がちょうどよいと思う。便利且つ静かな環境を両立していると思うので
- ・キオスクのような売店があればより便利になると思います
- ・比較的綺麗な駅だと思う
- ・学生が多いため、コンビニなどがあればいいなと思いました
- ・電車が遅れていても放送しない時があるので、そこは改善してほしい
- ・新前橋駅のように特急も停車してほしい
- ・アイスのラインナップが変わらない
- ・駅前にコンビニなどがあると助かります
- ・駅前がちょっと寂しすぎる、店がない、コンビニがあれば
- ・高崎問屋町駅で考えると、自分の地元ではないので払いたいと思いませんが、自分の最寄り駅だったら考えが違ふと思います
- ・コンビニや駐車場が欲しい
- ・駅ナカに買物できる場所があったら良い
- ・商業施設や病院等車を使わないで利用したい

- ・当初はコンビニ等がなく不便だと思ったが、逆でないことで駅周辺の環境が保たれているということがわかった
- ・電車遅延時のアナウンスが遅い、朝はSUICAを持っていないと困る
- ・電光掲示板で次の電車がいつ来るかわかるようにしてほしい
- ・1時間当たりの電車の本数がもう少し増えれば良い
- ・夏、冬に外気が入ってこない、ちょうど良い温度である場所が欲しい
- ・駅内にコンビニ等があれば便利なのになあと思います
- ・コンビニ、ファーストフード等開業してほしい
- ・駅が開業してから近隣の高校や大学に通う生徒や学生が増加しています。一方、県道を走る定期バスやぐるりんなどは、時間も不正確であり利用できません。近年、問屋町駅を利用する方がかなり多いと思います。そのため、これからの駅としての役割は大きいと思いますので、今後も利用しやすい駅になればと思います
- ・車で迎えに来る人が車の止め場所が分からない。学生さんが駅を使う時間の夕方明るくしてほしい。駅回りが暗いです
- ・駅周辺が栄え、利便性が向上し、生活が豊かになっていると感じる
- ・エレベーターやエスカレーターがあるので助かります。老人に親切な駅
- ・旧道の渋滞が目立つ
- ・免許を返納する高齢者が増えたら、駅前という場所はチャンスなのではないか
- ・無くても困らない駅だけだとあると便利な駅だと思います
- ・駅前にコンビニがあるといいですね
- ・駅周辺に商店が欲しい
- ・早くトイレ改装終わってほしい
- ・井野駅（東口）は午後8時で閉まってしまうが、高崎問屋町駅はそのようなことはないので、その点は便利。
- ・中のトイレが早く直してほしい
- ・駅にコンビニがあれば便利だなと思います
- ・エスカレーターは人感センサーで動くタイプにしたほうがよいのでは
- ・ロータリーがあり、駐車場もあり、利用しやすい。学生が多く活気があり、雰囲気良好
- ・群馬が地元ではないですが、駅があることが今住む場所を決めた理由でした
- ・駅利用者が増加していることもあり、雨天時の問屋口駅前ロータリーは、送迎する車で大混雑・大渋滞しているときがあります。コインパーキングの整備については大変ありがたかったですが、駅前ロータリーの整備拡張について、お考えいただけると幸いです
- ・貝沢口・問屋口ともにあまり、活性化していないと感じます。周辺にお店が増えればよりよくなるのではないかと思います
- ・駅前にコンビニがないので、買物の便利さがない
- ・駅員の質向上を望む
- ・駅の近くにコンビニが欲しい

- ・スーパーやコンビニを併設して欲しい
- ・駐車場を整備して欲しい
- ・エレベーターが狭い。トイレを整備して欲しい
- ・駅を起点とした、地域に密着した施設を含む駅以外の価値あるスポットなると思っています。学生の利用が特に多いので、学生にとって安心して魅力ある場所であると尚、良いと思います
- ・毎日快適に利用させて頂いています。いつもきれいな問屋町の駅が学校の最寄り駅でよかったです。残り数か月ですが、大切に利用したいと思います
- ・家から近いので便利ですが、利用回数は少しです
- ・下りエスカレーターを設置してほしい（エレベーターが使えないとき足の悪い人は困っている）
- ・エレベーターを24時間稼働させてほしい
- ・高崎駅は非常に活性化していますが、問屋町駅は淋しい駅になってます。市が力を入れて対策を考えたらと思います
- ・売店が欲しい
- ・コンビニを一軒立ててほしい
- ・かなりよい駅で改善してほしいところなどは思いつかないです
- ・駅にコンビニ・売店等が欲しい。コンビニはどこも少し遠く、自販機は飲み物とアイスしかないのが不便。乗り遅れたときの暇つぶしができない
- ・駅内部または付近にコンビニが欲しい
- ・改札近くのお手洗いがもっと広く、使いやすくなると嬉しいです（早く使えるようになってほしい）
- ・自転車を利用する方で、東口・西口間を通り抜ける際、一階エレベーターに自転車に乗って移動するのが大変そうだった
- ・駅前なのに暗すぎる。安心・安全を
- ・初めて利用しましたが、地域に愛されていることはよくわかりました
- ・駅にコンビニ等、何か店が欲しい
- ・高崎駅の隣駅として開業し、駅前をもっと店舗が出来、にぎやかになると予想していたが、大きな変化はなかった。通勤通学で多くの人が利用している地域に必要な駅となっているが、それ以外の目的ではあまり利用されていないような駅だと思う
- ・ほぼ毎日使用しています。電光掲示板（電車の発車時間や行先を示したもの）がホームにあればいいなと思っています
- ・電車の本数も多く、車を運転しないものにとっては、大変助かっています。これからも、駅を積極的に利用したいと思います
- ・トイレの整備を早くしてほしい
- ・駅内または駅近くにコンビニがあるとよい
- ・駅近くにSHOPPINGできるところが欲しいです
- ・駅があるから住んでいます
- ・駅の中のトイレの工事が長すぎです。外のトイレは暗くてとても怖くて使う気

になれません

- ・駅前にコンビニが欲しい
- ・夜は少し暗いので気をつかいます。もう少し明るい雰囲気になってほしい
- ・車の免許を持っていない人に対してはすごく良い駅だと思います
- ・駅周辺に商店・飲食店もなくさびしく不便だ
- ・コンビニがあると良い

<地区住民アンケートから出された意見>

- ・間屋町駅があり助かるが、今はほとんど出かけることがない
- ・豊岡に駅は必要ない
- ・駅ができて便利。若いときなら利用する
- ・学生が多い印象なので、学校に駅名を貸したらよい。ぐるりんで高崎駅に行く方が多い
- ・駅周辺にもっとお店があれば、行く機会は増えると思います
- ・今となっては必要な駅であり決して無駄なものではないと思う。ほかにも無駄なものがあるのでは。無駄をなくすことで必要なものが生きてくると思います
- ・多くの学生が利用しています。もう少し魅力的なまちづくりをすると良いと思います
- ・駅近辺にコンビニや飲食店がもっとあれば良い
- ・下りのエスカレーターも設置されると良いと思う
- ・正直駅の必要性を感じない。間屋町が文字通りの間屋町だった昔ならともかく今は要らないと思います
- ・明るくきれいな駅でよい問い思います。利用回数は少ないですが
- ・10年前にこの問題を質問して欲しかったです。ありがとうございます
- ・自転車で東西を行き来できるのは便利だと思います
- ・電車の本数が多く便利です
- ・駅の利便性を知っている現在であれば1500円×24ヶ月＝36000円を払ってもよいと思う。しかし整備がなされていない段階で不確実なものに対しそこまで払おうとは思わないです
- ・利用回数は少ないが公共交通として必要です
- ・大変便利に利用している。無いと困る
- ・駅がなければバスの利用もできていたので。支援金を払うと要望ばかりが高くなると思います。もっと人口が減少している地区で廃止されそうなところに支援金を出した方が良いと今は思っています
- ・東西が通り抜けできて便利です
- ・費用対効果が判別しづらく、目標金額が不明。仮に実現した後の駅の存続が約束されていない。JR側の意見が不明（ビジネスとして成立するか？）
- ・新前橋駅での乗り換えは不便
- ・あるから利用する。なければ他の手段を考えるだけです。
- ・駅の中、または近くにコンビニがあると良い

- ・あるから利用するという程度ですが、それでも駅に肯定的なのは直接の出費を強いられていないからだと思います
- ・エレベーターが24時間使えるようにして欲しい。自転車で使用したいので
- ・高崎駅が近いので、なくても不便は感じないと思う
- ・住民が多少の負担をすることには賛同します。群馬は高校など電車を利用することがもともと考えられていないという感じがします。なので、学校の選択とかも通うことを考えると難しいように思います。車社会と呼ばれるのがよく分かる気がします。
- ・駅存在は街の活性化に大いに役立つと思う。豊岡地区も建設が検討されているので、注目していきたい
- ・周辺含め整備されている駅だと考える
- ・高崎駅もそれなりに近いので必要性は低い
- ・間屋町駅は線路上にできていて夏は暑く、冬は寒いです
- ・周りに飲食店が増えればもうちょっと活性化されるのではないかと思います
- ・駅周辺に賑わいが欲しい
- ・高校が全県一学区制となり、通学や高層マンションの立地等に貢献できたと思う（通勤・通学圏の拡大）
- ・毎月ごとの支払い設定はいかがかな？
- ・学生や若い世代、通勤者等多くの人が利用できるようになってよかったと思う
- ・きれいな駅で見通しもよく、素敵な駅だと思います。シンプルに作られていて待ち合わせにも困りません
- ・駅前に店がなさすぎる
- ・生活面からすると高崎前橋線（旧道の拡張整備）が先決
- ・駅開業前に同様のアンケートがあり駅は不要と回答した。今も年に1～2回くらいしか利用しない。旧道はバスの運行も多く車に乗らなくなってもバスを利用すると思う。昔の間屋街が縮小し学校や介護施設ができるのも次代の流れだと思っています
- ・西側・東側ともに学生の利用が多く、駅周辺にコンビニ等があると良いと思う
- ・市は高齢者への免許返納をすすめるが、バスは間引きされるばかり。高崎市は車社会で歩く人は少なく医療費は全国一だと思っていますが
- ・あまり必要性は感じていませんが、あれば使うといった感じです
- ・駅ができたので、旧17号のバスが混雑して困っています
- ・今は全く利用していません。病気になる前は間屋町方面に行くときに通り抜けて利用しました。今はタクシーが駅前に待機しているので利用しています。助かっています
- ・地方で鉄道駅整備は費用対効果が得られないと思う
- ・駅周辺のラーメン屋やパン屋は利用します。魅力的な店が増えればよい。車に乗れなくなったら利用するかもしれません
- ・高齢になり利用しやすい設備だと思う。ただ利用度の上昇は？
- ・転勤族ですが、この駅があるからこのエリアに住んでいると思います。駅は大

切です

- ・若い頃は駅周辺を利用したが今は利用していない
- ・ホームに列車発着案内がなくなって不便です
- ・喫煙所がないため、路上喫煙者が目立つ
- ・駅の周辺がもう少し活性化したら
- ・駅開業後にまもなく転居してきました。当時は駅以外ありませんでしたが現在は大学やお店が増えて便利になりました
- ・簡素で構わないので駅の数が多いほうが良いと思う
- ・運賃を安くしてください
- ・駅まで距離があり歩くのが大変です
- ・乗車券のみ購入の際に必要なので、短時間利用者のために駐輪場を設置して欲しい
- ・妻は駅ができて助かっている
- ・学生は便利になったが、車は踏切で時間がかかる
- ・車を日常的に使用しているため駅の利用は少ないですが、交通手段が多くあることは生活における多様性、応用性に効果的だと思います
- ・かつては通勤で使っていました。売店がないので不便でした
- ・駅ができて便利になりましたが、駅前後の踏切の遮断機が下りている時間が長くなりました。朝夕のラッシュは不便を感じています
- ・高崎駅のほうが利便性が高い
- ・ただ駅があるだけの状態なので、コンビニか何かあれば良いと思う
- ・駐車場がなさそうなので、いつも鉄道を利用するときは高崎駅か徒歩で井野駅を利用します。駅より踏切までの道を広げて欲しい（道が狭くてあまり利用されていない踏切があるため）
- ・駅ができてから踏切渋滞がひどい。高架化・地下道化の必要あり。東口側、信号を感应式にすべき（車両台数少ない）
- ・毎月250円とは言え、2年間で12000円になるので、年金生活者には負担が重い
- ・売店がほしい。街の活気は学生の利用が大きい
- ・パーク&ライド用の駐車場を増やすべきかと思います
- ・バスとの接続が悪い。多様なニーズにこたえられるようバス会社と協力して地域活性化に貢献して欲しい
- ・徒歩2～3分で駅があって大変ありがたいです
- ・きれいな駅で利用しやすいです。貝沢口がもっとにぎやかだと良いのですが
- ・現状に大変満足しています
- ・バスよりも電車の方が時間もかからず、到着時刻も正確でよい
- ・駅ありきで賃貸を選んだので、昔だったら井野駅周辺を探したと思います
- ・駅が近いことを条件に今の場所に住んでいます。そうでなければ選んでいないため、駅は地域活性化のため有用だと思います。
- ・時刻表はもっと大きな電光掲示板で

- ・ 駅が近くに来たので利便性は良くなったが、利用者が近所を横切ったりするので良いことばかりではないです
- ・ 駅前が殺風景

分析結果

(1) 高崎問屋町駅利用者の存在効果

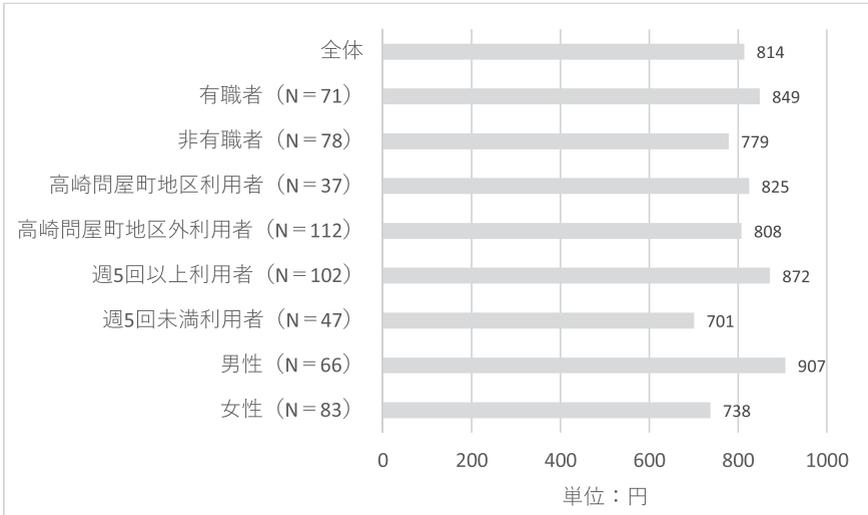
高崎問屋町駅の設置が利用者を与える存在効果について、抵抗回答および温情効果に該当するサンプルを除く 149 サンプルを対象に対数線形ロジットモデル〈注記〉を用いて WTP を導出しました。その結果、図 6 にあらず通り、高崎問屋町駅利用者の WTP は 1 ヶ月あたり平均 814 円となりました。回答者のなかに高校生や大学生・専門学校生が多く含まれていることをふまえると、この数字はやや高いと言えるかもしれません。しかし、このことは駅を日常的に利用する学生ほど毎日利用するに従って、駅に対する様々な価値が次第に醸成され、結果として高い WTP が表明されたとも読み取れるでしょう。ただ、学生は基本的に高崎問屋町地区外から通学しているため、将来も日常的に駅を利用するとは限りません。したがって、同程度の WTP が継続的に得られるか否かは不明です。

次に、個人属性別の平均 WTP の違いについて確認していくと、男女別では男性 907 円 / 月、女性 738 円 / 月で、前者が後者を 169 円 / 月上回る結果となりました。また、職業の有無でみると、有職者 (= 会社員・公務員、自営業) は 849 円 / 月、非有職者 (= 会社員・公務員、自営業以外) は 779 円 / 月であり、定期的に所得を得る有職者の方が高い WTP を示していることがわかりました。このほか、駅の利用回数別では週 5 回以上利用者が 872 円 / 月、週 5 回未満利用者は 701 円 / 月、高崎問屋町地区居住者は 825 円 / 月、高崎問屋町地区外居住者は 808 円 / 月であり、駅を日常的に利用する回答者、ならびに高崎問屋町地区に居住する回答者ほど高い WTP を表明していることが判明しました。

最後に、分析対象 149 サンプルの WTP の平均値に直接利用効果、存在効果 (オプション効果、代位効果、遺贈効果、イメージアップ効果、間接利用効果)、その他の効果それぞれの平均値を乗じ、存在効果とそれらを構成する価値について評価を行ったところ、直接的利用効果は 334 円 / 月、存在効果は 448 円 / 月であり、WTP の 55 % は存在効果、41 % は利用者便益によって構成されていることが示されました (図 7 参照)。最も存在効果が高かったのは高崎問屋町地区居住者で (520 円 / 月)、高崎問屋町地区外居住者 (419 円 / 月) と比べ 101 円 / 月の開きがありました。

一方、存在効果の価値構成別では、いずれの属性も遺贈効果の割合が最も大きく、高崎問屋町地区居住者については 140 円 / 月の効果が確認されました。これ以外にも、週 5 回以上利用者 (140 円 / 月)、非有職者 (132 円 / 月) への効果も高いことがわかります。続いて割合が高いのは代位効果であり、男性 (145 円 / 月)、週 5 回以上利用者 (122 円 / 月)、非有職者 (117 円 / 月) では全体の

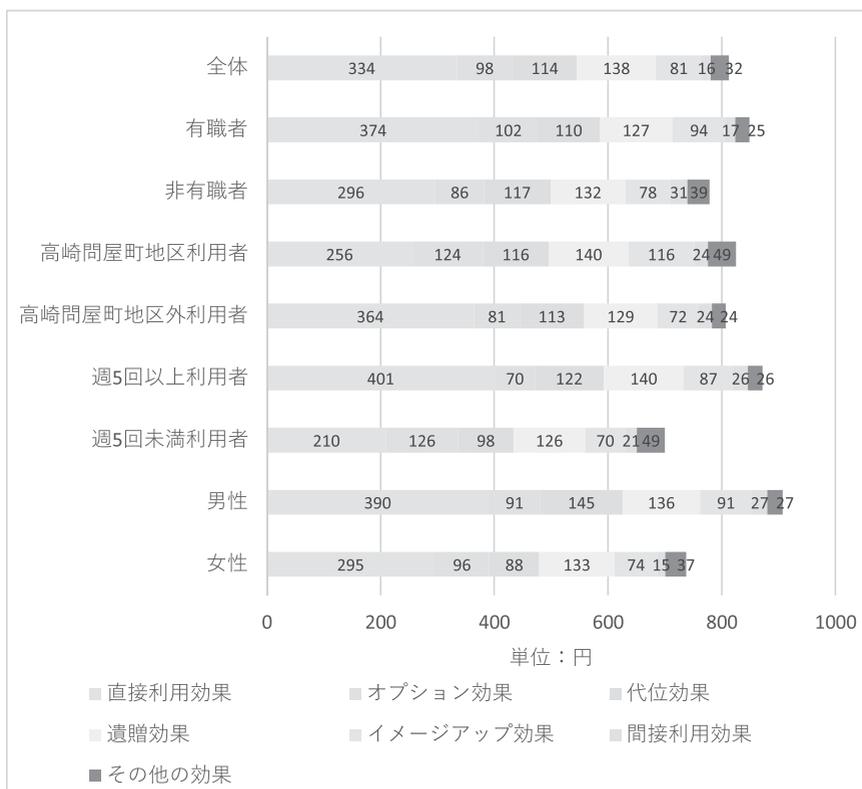
図 6 高崎問屋町駅利用者の平均WTP



114 円 / 月を上回る効果が計測されました。その一方で、オプション効果は全体で 98 円 / 月に止まり、このうち、高崎問屋町地区居住者 (124 円 / 月) と週 5 回未満利用者 (126 円 / 月)、有職者 (102 円 / 月) のみが全体 (98 円 / 月) を上回っていることが判明しました。イメージアップ効果は高崎問屋町地区居住者 (116 円 / 月) が大きく、高崎問屋町地区外居住者 (72 円 / 月) とは 44 円 / 月の差がありました。間接利用効果はどの属性も価値構成に占める割合が低く、属性どうしてもあまり差はみられませんでした。

以上を整理すると、高崎問屋町駅は利用者に対し地域のイメージアップや間接的な利用効果よりはむしろ、「鉄道が残せる (遺贈効果)」「他人が鉄道を利用できる (代位効果)」「いつでも鉄道を利用できる (オプション効果)」といった「利用」に関わる効果をもたらしていることがわかります。このことは鉄道の直接的な利用はもちろん、利用の過程のなかで自身および他者の利用可能性や鉄道利用の存続に結びつく価値が生み出されている可能性を示唆しています。

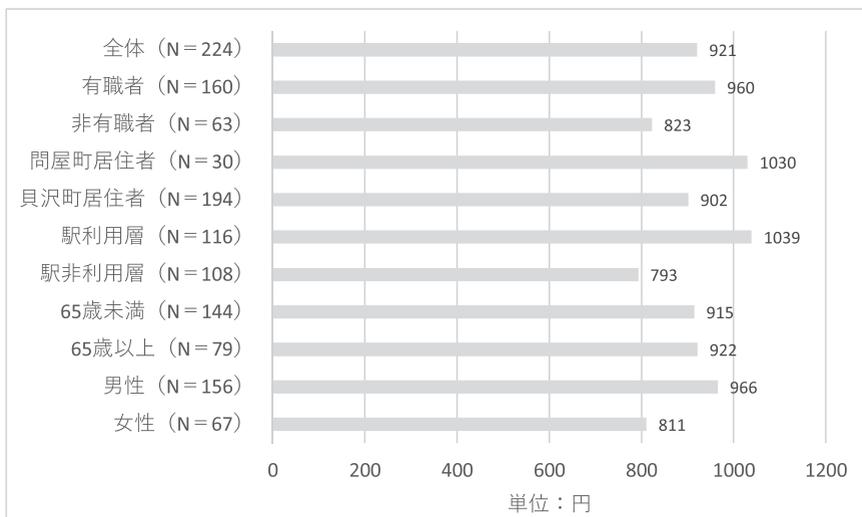
図7 存在効果と価値構成（高崎問屋町駅利用者）



<注記>

本分析において利用した対数線形ロジットモデルは複雑な説明を伴いますので、ここでは割愛しますが、関心のある読者は栗山浩一（1997）『公共事業と環境の価値：CVMガイドブック』築地書館や肥田野登（1999）『環境と行政の経済評価～CVM（仮想市場法マニュアル）～』勁草書房を参照してください。

図 8 高崎問屋町地区住民の平均 WTP

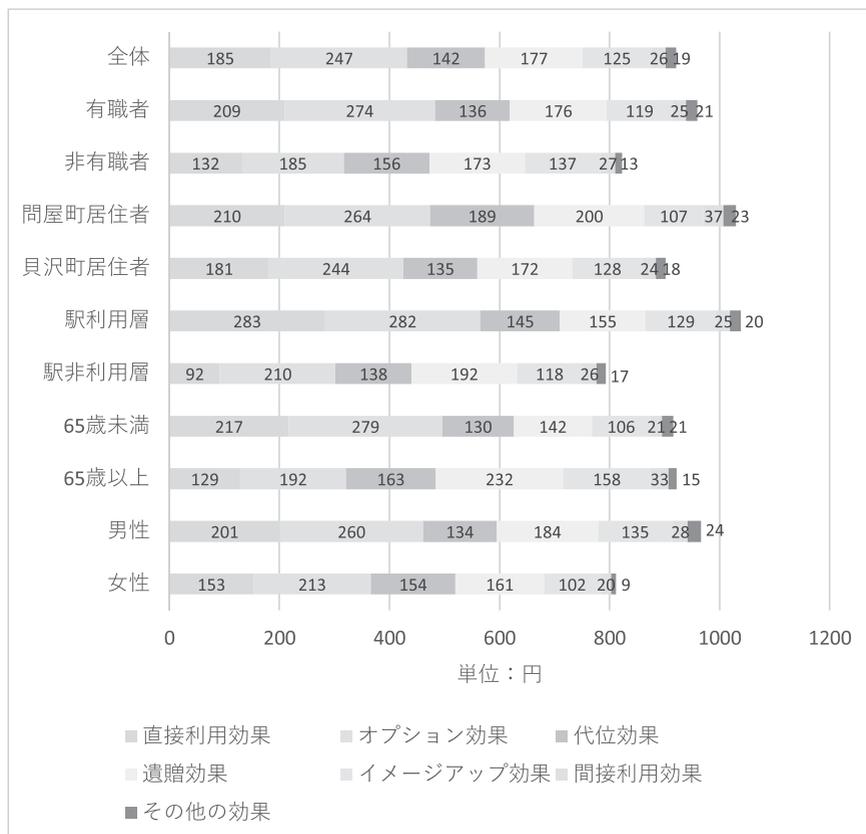


(2) 地区住民の存在効果

高崎問屋町駅利用者と同様に有効回答サンプル 347 サンプルに対しスクリーニング処理を行った 224 サンプルを対象に、回答者の WTP を導出しました。その結果、図 8 に示されておりますように、全体では 921 円 / 月の WTP が導出されました。属性別にみると、駅利用層（駅利用回数月 1 ～ 2 回以上）の WTP が最も高く、駅非利用層（駅利用回数年 10 回以下）よりも 246 円 / 月高い 1039 円 / 月の WTP が推計されました。居住地別にみると、貝沢町居住者（902 円 / 月）よりも問屋町居住者の WTP が高く、その評価額は 1,030 円 / 月に上ります。なぜ貝沢町居住者よりも問屋町居住者の WTP が上回ったのか、その理由は定かではありませんが、考えられる理由として問屋町居住者の最短の最寄り駅は高崎問屋町駅であり、駅設置の効果を常に享受しやすい環境にあります。その一方で、貝沢町居住者は居住地によって最寄り駅が異なり、例えば東貝沢町 1 丁目居住者は井野駅、東貝沢町 3 丁目居住者は高崎駅が最短の最寄り駅となる場合があります。このことから、これらの地区に居住する市民は駅整備の恩恵を受けにくく、結果としてそれが WTP に影響を与えたのかもしれない。このほか、男女別では女性（811 / 円）よりも男性（966 円 / 月）の WTP が高く計測されました。他方、65 歳以上（922 円 / 月）と 65 歳未満（915 円 / 月）との間で WTP に大きな差はみられませんでした。

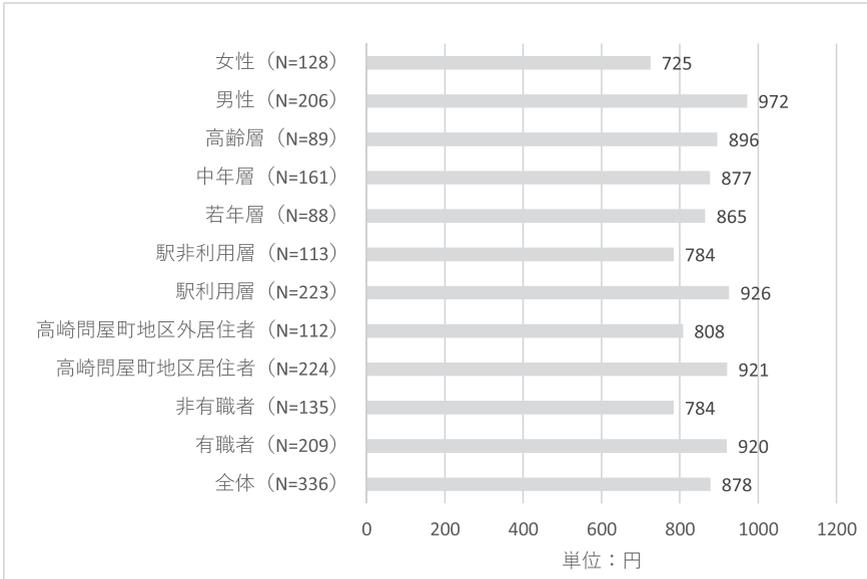
図 9 は直接的利用効果と存在効果、および存在効果の価値構成をあらわしたものです。これによると、直接的利用効果は 185 円 / 月、存在効果は 717 円 / 月であり、WTP の 77.8% は存在効果によって占められていることが明らかになりました。最も存在効果が大きかったのは問屋町居住者の 797 円 / 月であり、貝沢町

図9 存在効果と価値構成（地区住民）



居住者（703円/月）と比べ94円/月の開きがありました。続いて、存在効果が大きかったのは65歳以上の778円/月で、WTPの84.4%が存在効果によって占められています。駅利用層と駅非利用層との比較では、前者の方が後者よりも51円/月ほど高く、利用回数の多寡により存在効果が変化することがわかります。最後に、価値構成別では、オプション効果が最も大きく（247円/月）、とりわけ有職者（274円/月）と65歳未満（279円/月）についてはWTP全体に占める比率が高くなっています。これはふだん通勤や所用においては自家用車を利用するものの、例えば宴会時や旅行の際に利用するための選択肢として駅の存在を評価していると解釈でき、将来の駅の利用可能性を示唆した評価であるとも言えます。一方、非有職者や65歳以上は有職者や65歳未満に比べオプション効果が低く、遺贈効果やイメージアップ効果を重視しています。駅利用層および男女別では価値構成に大きな変化はみられないものの、駅利用層は駅非利用層に比べ直接利用効果を評価する傾向にあること、男性は女性よりも高い直接利用効果を受けていることが確認されました。

図 10 全体の平均WFP



(3) 全体の存在効果

高崎問屋町駅利用者と地区住民を合わせた全体の存在効果とその価値の構成を計測するため、高崎問屋町駅利用者アンケートで問屋町1～3丁目・貝沢町を居住地として回答した37サンプルを除いた336サンプルを対象にWTPの推計を行いました。ここで、37サンプルを除いた理由は、これらの回答者は地区住民アンケートにも回答している可能性があり、これを含めて推計すると便益の重複計上が生じるおそれがあるからです。

分析の結果、図10の通り全体のWTPは878円/月となりました。属性別にみると、男性(972円/月)のWTPが最も高く、続いて、駅利用層(926円/月)、高崎問屋町地区居住者(921円/月)、有職者(920円/月)の順となっています。これに対し、女性、駅非利用層、非有職者のWTPは低く、WTPはそれぞれ725円/月、784円/月に止まっています。なお、ここでは年齢階層別の特徴を検証するため、年齢を「若年層(35歳未満)」、「中年層(35～64歳)」、「高齢層(65歳以上)」に区別してWTPを計測しましたが、若年層865円/月、中年層877円/月、高齢層896円/月と年齢階層が上がるに従いWTPが増加することがわかりました。

図 11 存在効果と価値構成（全体）

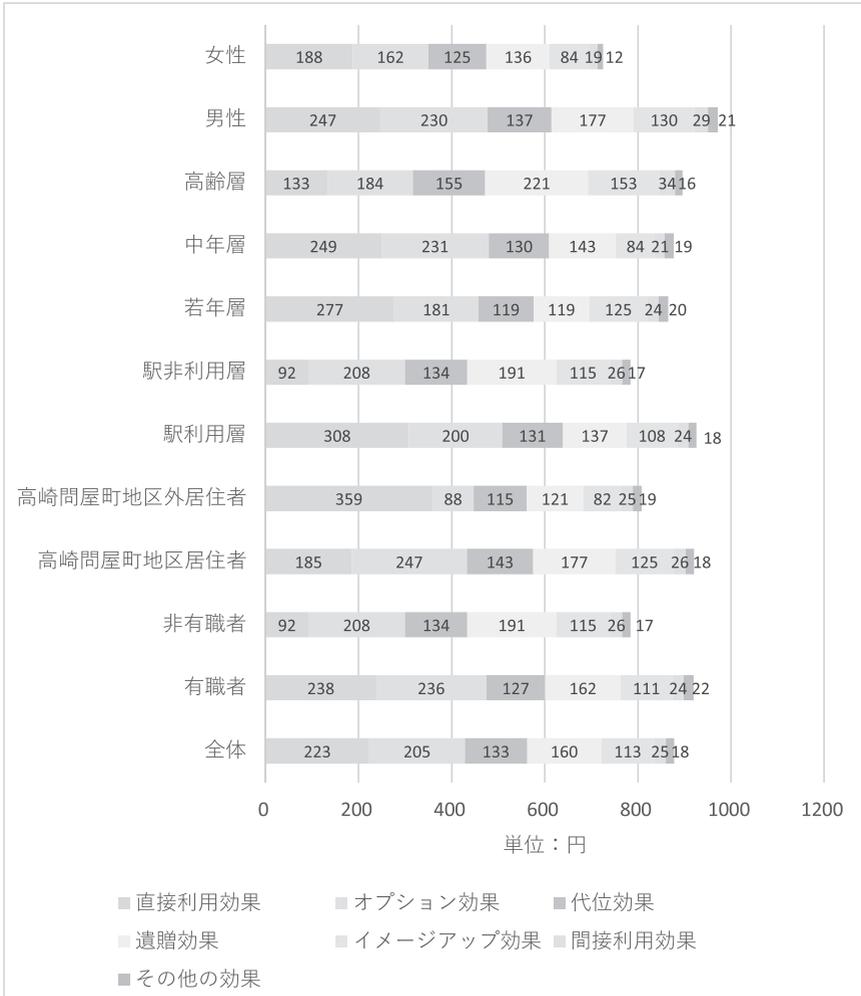


図 11 は直接的利用効果と存在効果をあらわしたものです。直接利用効果は WTP の 25.4% に相当する 223 円 / 月、存在効果は 76.7% に相当する 637 円 / 月となりました。存在効果の価値構成別にみると、オプション効果が最も WTP が高く 205 円 / 月、次いで、遺贈効果 161 円 / 月、代位効果 134 円 / 月、イメージアップ効果 113 円 / 月、間接利用効果 25 円 / 月となりました。このことは高崎問屋町駅の設置が利用者および地域住民に移動の選択肢を増やし、併せて、将来世代や他者に対する交通手段の提供・維持といった効果を生み出していることを意味しています。

一方、属性別の効果をみると、高齢層が 747 円 / 月と最も高く、若年層（568

円 / 月) とは 178 円 / 月の差があることが判明しました。また、高崎問屋町地区居住者と高崎問屋町地区外居住者の効果も大きく異なり、前者は 717 円 / 月、後者は 4301 円 / 月と 287 円 / 月もの違いが存在することが明らかになりました。この理由は高崎問屋町駅利用者アンケートの多くが学生や若年層による回答者であったからだと考えられます。学生は所得上の理由はもちろん、基本的には高崎問屋町地区外から通学しているため、将来にわたり駅を利用するとは限りません。そのため、駅の存在から得る効果は低く、結果として他の属性と比べ低い評価につながっているのではないのでしょうか。ただ、評価額は低くとも日常的な利用を通して、様々な効果を享受していることも事実で、例えば遺贈効果や代位効果は他の属性と比べ大きな格差はみられません。

このほか、駅利用層 (600 円 / 月) は駅非利用層 (674 円 / 月) と比べ、存在効果が 74 円 / 月低くなるという結果が示されました。これは、存在効果は必ずしも鉄道を利用しなくとも発生し、今回の調査では駅非利用層の方が駅利用層よりも高い効果を享受しているという結果となったからに他なりません。とりわけ駅非利用層はオプション効果を重視し (208 円 / 月)、遺贈効果 (191 円 / 月)、代位効果 (134 円 / 月)、イメージアップ効果 (116 円 / 月) を重視し、逆に直接利用効果は全属性のなかで最も低い 92 円 / 月に止まりました。これ以外にも男女別では両者間で 247 円 / 月 WTP に格差があり、存在効果も 178 円 / 月の相違がみられました。これは女性回答者の多くがパート・アルバイトを職業としており、有職者・非有職者の差と同様に所得の程度に WTP が左右されたことが要因であると考えられます。

総便益の評価

高崎問屋町駅の設置により発生する総便益は、高崎問屋町駅利用者と地区住民にかかる WTP (平均値) に受益者数を乗じた後、両者の計測結果を合算することで求められます。既に述べましたように、高崎問屋町駅利用者の WTP は 1 ヶ月あたり 808 円で、このうち存在効果は 431 円、直接利用効果は 360 円、その他の効果は 19 円です。一方、地区住民の WTP は 1 ヶ月あたり 921 円で存在効果は 717 円、直接利用効果は 185 円、その他の効果は 18 円です。本調査では受益者数の算出にあたり、駅利用者に対しては高崎問屋町駅の利用者数、地区住民に対しては高崎市の 20 歳以上人口を用いました。

はじめに、2018 年度における高崎問屋町駅の利用者数は年間 139 万 1745 人で、1 ヶ月あたり平均 11 万 5979 人でした。ただし、このなかには当然地区住民も含まれていますから、そのままこれを用いると便益の重複計上が生じる可能性があります。このことから、本調査では、1 ヶ月あたり利用者数に高崎問屋町駅利用者アンケートにおける高崎問屋町地区外住民の回答割合 (75.2%) を乗じた 87213 人を月あたりの受益者とみなし、これに高崎問屋町駅利用者の WTP を掛け合わせることで 1 ヶ月あたり便益と年間の便益を算出しました。他方、地区住

表 4 高崎問屋町駅の存在効果と総便益

項目	高崎問屋町駅利用者					項目		地区住民		合計
	平均(円)	存在効果	直接利用効果	その他の効果	合計	WTP/月	人口	存在効果	直接利用効果	
								平均(円)	その他の効果	
WTP/月	平均(円)	431	359	19	808	平均(円)		717	185	921
	内訳(%)	53.3	44.4	2.3	100.0	内訳(%)		77.9	20.1	2.0
乗降人員(2018年度)	年間(人/年)	1391745				人口	問屋町1~3丁目(人)	837		837
	一ヶ月平均(人/月)	115979					貝沢町(人)	3055		
	地域外住民割合*(%)	75.2					非受益者割合(%)	14.6		
便益/月	受益者数(人/月)	87,213				受益者数(人)	3324		2,384,305	
	存在効果(円)	37,562,447				存在効果(円)	2,384,305			
	直接利用効果(円)	31,291,865				直接利用効果(円)	615,605			
	その他の効果(円)	1,622,154				その他の効果(円)	61,162			
便益/年	合計	73,537,537								
	存在効果(円)	450,749,368				存在効果(円)	28,611,662		7,387,258	
	直接利用効果(円)	375,502,375				直接利用効果(円)	7,387,258			
	その他の効果(円)	19,465,842				その他の効果(円)	733,939			
合計(円)	882,450,444									
純便益(便益-費用)	単年度	-716,629,556								
	5年間	6,050,143,349								
	30年間	256,394,705,168								
	50年間	590,847,313,817								
	B/C(評価期間50年)	338.9								

民に対しては2018年度末の間屋町1～3丁目および貝沢町における20歳以上人口3972名のうち、地区住民アンケートで「駅は必要ない」または「鉄道を利用するつもりがない」と回答した14.9%を除く85.1% (= 3324人)を受益者とし、この人数に地区住民全体のWTPを乗じ便益を計測しました。

以上をふまえ、高崎問屋町駅の整備がもたらす1ヶ月あたりおよび年間の総便益を示すと表4の通り、1ヶ月あたりの総便益は7353万円(うち存在効果3994万円、直接利用効果3191万円、その他の効果168万円)、年間総便益は8億8245万円(うち存在効果4億7936万円、直接利用効果3億8289万円、その他の効果は2020万円)となり、高崎問屋町駅が利用者と地区住民に与える存在効果は1ヶ月あたり3994万円、年間4億7936万円に上がることがわかります。なお、高崎問屋町駅の整備にあたり群馬県と高崎市が負担した総費用は15億9908万円ですから、年間総便益はその55%に及び、そのうち29.9%が存在効果によって占められています。また、社会的割引率を4%とし、向こう50年間の総便益を評価すると、5908億4700万円となり、費用便益比(B/C)は338.9になることもわかりました。

高崎問屋町駅利活用の方向性

本調査の結果、高崎問屋町駅の整備がもたらす便益は群馬県と高崎市が投じた総費用の55%に相当する8億8245万円に上り、このうち、4億7936万円が存在効果によって占められていることがわかりました。高崎問屋町駅の利用者が問屋町周辺地区の高校に通学する高校生や大学・短大・専門学校生、もしくは通勤目的で利用する一部の地区住民に限られていることを考慮すれば、たとえ駅を日常的に利用しなくとも、駅の整備による便益は存在するわけで、必ずしも利用者数が多いか少ないかのみで便益の有無を決めるべきではないことがわかります。

従って、今後、鉄道駅の評価をめぐるには、利用者便益や供給者便益はもちろん、存在効果等市場を介さない効果についても考慮する必要があります。なお、このような効果は駅整備の前後で大きく変化するので、駅整備前の段階、そして駅整備後も継続的に評価していく必要があります。とくに、高崎問屋町駅のような請願駅の場合は、市民の税負担を伴っているため、こうした評価の実施は必要不可欠であると考えられます。

今後の駅の利活用の方向性としては、第1に、周辺地域における商業施設誘致の推進があげられます。高崎問屋町の駅整備は利用者および地区住民に対しオプション効果や遺贈効果をはじめ鉄道の「利用」に関わる効果を多く生み出していますが、イメージアップ効果はいずれにおいてもこれらの効果を下回っています。これは駅周辺地域に商業施設が存在しないこととも関係しており、アンケートの自由意見のなかでもコンビニやスーパー等の設置を望む声が数多く寄せられています。

第2に、駐車場や立体交差をはじめとする都市基盤整備の拡張です。これまで

駅周辺地区は流通系業務地区に位置づけられ、交通結節機能に対応するための施設が整備されてきました。ただし、利用者数の増加に伴い、拡張を要する施設がいくつかみられるようになってきました。利用面に関わる効果を引き続き生み出していくためには、駅への快適なアクセスやそのためのアクセス手段の確保が必要です。とくに、高崎問屋町駅利用者および地区住民の駅へのアクセス手段は自家用車によっているため、駐車場の拡張や周辺地域道路の混雑解消は重要であると言えます。

第3に、駅周辺企業に対するスマートムーブ・スマートアクセスの促進です。周知のように、高崎問屋町駅周辺地区は商業業務地区として開発がすすめられ、現在も様々な企業が集積しています。しかし、これらの企業に勤務する従業員の会社へのアクセス手段は自動車が中心であり、駅整備による効果を十分に得ているとは言えません。もっとも、駅の利用がなくとも存在効果はある程度生じ何らかの便益を得ている可能性はありますが、高崎問屋町駅全体の便益を向上させるには、例えば企業の協力のもと「公共交通通勤月間」の設置等、直接利用効果を発揮するための仕組みづくりなども必要となってくるでしょう。

豊岡だるま駅にもたらす示唆

既に多くの市民の皆様はご存じの通り、2023年3月の高崎市とJR東日本による「公共交通を軸とした都市の持続的発展に関する連携協定」に基づき、信越本線の高崎～群馬八幡間に新駅の設置が決まり、市民アンケートによりこの新駅の名称は「豊岡だるま駅」となることが決定しました（図12参照）。この豊岡だるま駅は北高崎駅から2.6km、群馬八幡駅から1.4kmの地点に位置し、2面2線の対向式ホームと簡易Suica改札機を備える無人駅となる予定です。駅前広場には、約120台が駐車できるパークアンドライドスペースが設置されるほか、新駅までのアクセス道路も併せて整備し、鉄道へのスムーズな乗り換えが可能にする予定です。また、駅前には「高崎だるま」の魅力や伝統を発信する観光施設「高崎だるまミュージアム」（仮称）が整備され、高崎だるまの歴史や伝統を「伝える」、「学ぶ」、「受け継ぐ」、「結ぶ」の4つを基本コンセプトに各種事業を展開することになっています。駅周辺には工業団地や住宅団地が広がり、烏川を挟んで約1kmには高崎経済大学もあり、通勤・通学が格段にやすくなることから、高崎市では1日1600人の利用を見込んでいるところです。なお、豊岡だるま駅の整備にあたっては高崎問屋町駅と同じく高崎市が整備費を負担し、2026年度内の開業を目指すことになっています。

では、このブックレットで検討した高崎問屋町駅の調査が豊岡だるま駅の利活用にもたらす示唆とは何でしょうか。その1つは通勤・通学需要の喚起です。繰り返しになりますが、鉄道需要は派生需要としての特徴を持っているため、通勤・通学、通院、買い物、旅行など本来満たすべきニーズ（＝本源的需要と呼びます）が生じなければ、原則需要は発生しません。2020年9月に高崎市が豊岡だるま

駅圏域の事業所および高崎経済大学学生に対し行ったアンケートによれば、高崎経済大学学生の60.2%が「豊岡だるま駅が開業すれば駅を利用する、あるいは機会があれば駅を利用する」と回答しています。JR東日本にとっても確実な収入が見込める通勤・通学需要を得ることは重要であり、駅と大学間の円滑なアクセス環境の整備が望まれます。その一方で、通勤需要については、高崎問屋町駅と同様に地区住民の多くは駅開設後も主な移動手段は自動車になるでしょうから、大幅な需要増加は見込めないでしょうが、娯楽・会合目的の際の利用はある程度生じるはずなので、逆に娯楽・会合の開催を促進するような施策ととも良いかもしれません。

地域における需要促進や利用環境の整備も必要です。高崎問屋町駅では高崎卸商社街協同組合をはじめとする地元有志が早くから「問屋町まちづくり研究会」を発足させ、駅を含めた空間整備のあり方や土地計画について議論してきました。これが現在の高崎問屋町地区の姿につながり、企業や大学誘致が実現するほどの魅力度の高い地域が整備されたことは言うまでもありません。地域の魅力度が高まれば、人も会社も集まり、それに伴い鉄道需要も増加します。駅の設置を待つだけでなく、設置後も含めた利活用のあり方を地区全体で考えていく必要があるのではないのでしょうか。最後に、駅の整備による便益は鉄道を利用しなくても発生します。しかし、その多寡はやはり鉄道利用やその利用環境に左右され、鉄道やその沿線地区が衰退してしまっただけでは、せっかく得られるはずの効果を得ることはできません。高崎問屋町駅も当初は1000人前後の利用に止まっていました。それでも問屋町まちづくり研究会や高崎市の懸命な努力により、現在ではその3倍の利用者があり、利用者および地区住民に様々な便益をもたらしています。豊岡だるま駅も駅設置前の環境に大きな違いがあるわけではありません。駅の設置が豊岡地区ならびに信越本線活性化の起爆剤になることを祈念して結びとしたいと思います。

執筆者紹介

小熊 仁（おぐま ひとし）

高崎経済大学地域政策学部教授。2002年中央大学商学部商業・貿易学科卒業、2009年中央大学大学院経済学研究科博士課程修了。博士（経済学）。財団法人運輸調査局（現：交通経済研究所）、金沢大学人間社会研究域助教、高崎経済大学地域政策学部准教授を経て、2023年から現職。専門は交通政策や観光交通、NPO。受賞は2023年度日本交通学会賞（論文の部）、2018年度日本海運経済学会賞（論文の部）、2009年度公益事業学会賞（論文奨励賞）など。現在の主な研究テーマは、ソーシャルキャピタルの経済価値推計、新線・新駅の経済便益計測、道の駅の効率性・採算性評価など。

高崎経済大学ブックレットの刊行について

高崎経済大学の付置研究機関であります地域科学研究所では、経済学、経営学、地域政策学に係わる基礎的研究を行う一方、高崎市民、群馬県民のみなさまの生涯学習に寄与するために、公開講演会、公開講座、高崎市中央公民館との連携公開講座、地域の歴史や地域問題を学ぶ地元学講座、地域めぐり、そして中心市街地に復活し、本学学生が運営しているcafeあすなろを会場とした市民ゼミなどの事業を展開しております。

今般、高崎経済大学では、高崎市民、群馬県民のみなさまに、高崎市の歴史や現状をよりよく知っていただく一助となるよう高崎経済大学ブックレットを刊行することいたしました。

今後、様々な角度から高崎市の過去・現在・未来を考えてまいります。一読いただき、感想をお寄せください。また、取り上げてもらいたいテーマなどがありましたら、地域科学研究所までお寄せください。お待ちしております。

本号は、地域科学研究所・小熊仁所員（地域政策学部教授）が執筆しました。本書では、高崎市における鉄道駅設置の効果を、「高崎問屋町駅」を事例に詳細に検討しています。鉄道駅は地域の利便性向上だけでなく、社会的・経済的な多様な影響をもたらします。本書では特に「存在効果」に焦点を当て、アンケート調査を基に駅設置がもたらす便益を定量的に評価しました。具体的には、「オプション効果」「代位効果」「遺贈効果」など、駅が生む多面的な価値を分析し、その経済的意義を明らかにしています。また、高崎問屋町駅の成功事例を踏まえ、2026年開業予定の「豊岡だるま駅」の可能性についても考察し、鉄道駅が地域社会にもたらす長期的な影響を展望しています。



発行 2025年3月31日
著者 小熊 仁
編者 高崎経済大学地域科学研究所
〒370-0801
群馬県高崎市上並榎町1300
電話(027)344-6267
E-mail: chiikikagaku@tcue.ac.jp
©高崎経済大学地域科学研究所2024
印刷 / (有)隆美堂印刷