

活性化の礎 急げインフラ整備

魅力創出への努力大切



県関係国会議員と各界代表が高速交通網整備の重要性を指摘し、幅広い視点で議論した21世紀山形県民会議
＝東京・日本プレスセンタービル

国井 (庄交ホールディングスは) バス会社からスタートした総合観光業の企業グループだ。急激な人口減少を迎えた今、交流人口の拡大をいかに図るかが大切であり、その先に定住がある。従来、庄内から他地域に出掛けるアウトバウンド事業を主にしていたが、庄内に人を呼び込むインバウンド事業への転換を進めている。そこで障壁になるのが高速交通網の未整備問題。今後さらに人口減少が進み、持てる者と持てない者の格差は一層広がる。先進国に比べ、国内の移動コストが高いという問題もある。JRに対し、価格面で優位にあるのが高速バスと言える。バス事業を拡大することで、利用者の移動に伴う価格の選択肢を広げたいと考えている。

―アドバイザーから「ごまでの感想、助言をお願いしたい。」

森 北陸、北海道向新幹線の開業やリニア整備で、今、新幹線議論が全国的な話題となっている。人との移動をどう分けて考えるかを整理するのが必要で、人の移動を支えるのは飛行機や新幹線。高速道路を移動する人数は意外に少なく、(多くは)50キロ以内の移動範囲でしか使わない。物の移動は圧倒的にトラックと船。それぞれがどう分担し、効果を発揮できるかを議論しなければ(方向性を)見誤る。もう一つは新幹線の駅、高速道路のインターチェンジ(IC)を「果実」とし、周辺地域にいかを広げるかを描くことが大事だ。駅、ICから時間がかることが、地域

藤沢 田舎に新幹線を作った何になるのかという首都圏の人がいるが、レールの正確な大量輸送は捨て難い。特に雪の降る地域にとっては必要だ。日本海側が「裏日本」とされたのは明治以降で、その前は「表日本」だった。世間を見れば中国、ロシアなど東側に市場がある。工場だけでなく、本社ごと日本海側に進出する企業もある。交流人口の拡大、企業進出、リダンダンシー(代替機能)を考えれば山形に鉄道と道路、港、空港を整備することが重要になる。堂々と前を向いて要求すべきだ。地域のためだけではない。国の何を担えるかという戦略も考えなければなら

遠藤 高速道路の整備は総意を挙げて取り組んでいくことが大切だ。国道などの地域高規格道路など横軸も重要で、縦、横のネットワークをつくらなければならない。新幹線に関しては、米沢市の大沢駅近くで、JR東日本がボーンリング調査をしているが、時間短縮にはフル規格のトンネルが必要。JRには東京山形間を1時間台で結ぶため研究をしてほしいと言っている。33キロほどの単線区間もあり、併せて整備していか

鈴木 山形新幹線が開通した時は夢と期待を持ち、わくわくしたことを覚えている。地元も盛り上がった。そこから今に至るまで、どういった努力があり、結果としてどんな効果があったか、まずは検証した方がいい。インフラ整備は長期的な話。将来、人口が減る現象とリニア新幹線ができてくることははっきりしている。品川―名古屋間が40分で移動できる時代が来る。どう生き残るか、30年後を見据えて取り組まなければならない。高速交通網が遅れないように、優先順位を決める議論も大切だ。

近藤 都市と地域の分断はまだ解消されていない。格差拡大を防ぐためにも新幹線のフル規格化はぜひ進めていくべきだ。そこで生じるのが財源の問題。国の予算枠は小さく、地域負担には限界がある。実現に向けてスピードアップを図るには、国会議員が党を超えて力を合わせて議員立法に取り組みないと難しい。ステイジにきているのではない。もう一つの課題は、インフラ整備の先にある企業を地方に移すための施策。税制上などの仕掛けをつくっていく必要がある。さらに住みやすい地域としていくために、人づくりの環境をつくる必要がある。山形を良くし、職場を良くすることはいい観光につながる。魅力あるもう一

大沼 多くの人に山形に足を運んでもらうためインフラ整備は絶対に必要だ。山形の産業、観光はまだまだ知られていない。県を挙げた発信、盛り上げが大切。インドネシアのバリ島、米国のラスベガスといった都市は誰もが知っている。世界の中の山形を意識し、目指すことが大事。かつて大平(正芳)首相は田園都市構想を掲げた。田園にながら都市を感じられるような県づくりを進めるためにもインフラ整備の充実が求められる。山形、秋田などが「表日本」となり、ロシアとの経済活動のパイプを強めることも重要だ。インバウンド、貨物の輸送についても二つの空港がある利点を生かし、山形からネットワーク化を進めたい。



藤沢 和弘氏

堂々と前を向いて要求すべきだ。フル規格化でミニ新幹線とは違う世界が待っている。

―新幹線はフル規格化し、駅やICの周辺アクセスを含め、議論してほしい。

鈴木 山形新幹線が開通した時は夢と期待を持ち、わくわくしたことを覚えている。地元も盛り上がった。そこから今に至るまで、どういった努力があり、結果としてどんな効果があったか、まずは検証した方がいい。インフラ整備は長期的な話。将来、人口が減る現象とリニア新幹線ができてくることははっきりしている。品川―名古屋間が40分で移動できる時代が来る。どう生き残るか、30年後を見据えて取り組まなければならない。高速交通網が遅れないように、優先順位を決める議論も大切だ。



鈴木 憲和氏

インフラ整備は長期的な話。どう生き残るか、30年後を見据えて取り組まなければならない。

加藤 日本海側は酒田港が活況を呈し、着実に前に進んでいる。2隻同時接岸に向けて予算が付き、外航クルーズ船も今後、入港する。酒田港は物流、人の動きで起爆剤になると認識しており、日本海東北自動車道と地域高規格道路の縦横軸を整備すべきだ。観光誘客や、農産物を県外、海外に輸送する上でもインフラが必要になる。インフラ整備は庄内だけでなく、県全体の魅力発信にもなる。人の流れをつくるという考え方に對し、羽越新幹線と東北新幹線の支流(奥羽新幹線)という二つの話を同時にしている。県としてどちらを優先するかは議論の途上だ。戦略を定め、リサーチし、シミュレーションに基づいて優先順位を決める議論も大切だ。

舟山 途切れ途切れとなっている高速道路をどうつなぐか。スピードアップして対応していかなくてはならない。本県は港で栄えた歴史があり、酒田港の表玄関としての役割を見直したい。そしてフル規格新幹線。整備の先にあるものを考える必要がある。山形県は「山の向こうのもう一つの日本」。この素晴らしい地域で認識し、磨くことが大切だ。特に農林水産分野の魅力が大きい。外国人観光客の嗜好(しこう)は体験型に変わってきており、おいしい物を食べてもらうなど、アイデア次第で人を呼べる状況。農業、工業、商業、産業を結び付けて魅力発信したい。そうすれば、いざインフラが整ったとき、観光客の増加につながる。

森 昌文氏



駅、高速道路のインターチェンジを「果実」とし、周辺地域にいかを広げるかを描くことが大事だ。