



新幹線開業効果

3月14日、北陸新幹線の金沢までの区間が開業した。従来と比べ富山―東京間が最速2時間8分と約1時間短縮され、首都圏とのアクセスは大きく向上した。

新幹線開業は全国ニュースでも

大きく取り上げられ、沿線では歓迎イベントなどお祭りムードに沸いた。期待されていた新幹線開業効果は、富山県内の観光地やイベントにも表れ、開業後のゴールデンウィークの客数は前年を上回る結果となった。
※4月24日(金)～5月6日)
JRは6月、北陸新幹線開業後3カ月間の乗車人数(上越妙高―糸魚川間)が約24.6万人に達し、前年同時期の在来線特急と比べて約3.3倍となったと発表した。真鍋精志社長は「当初2・2倍ほどとみていたので想定以上」と語り、好調の理由について「観光に加えて平日のビジネス利用が増えている」と指摘した。

企業の移転

ビジネス面では、企業の移転も注目を集めている。YKKグループは、東京の本社機能の一部を黒部市へ移転し、2016年までに合計約230人が転入することになっている。また、横浜市の製薬会社も、生産機能のすべてを、2016年に富山市の八尾中核工

観光地・イベント	2014年	2015年	増減	前年比
立山・黒部アルペンルート	94,000	99,800	5,800	106.2%
ひみ番屋街	95,000	110,000	15,000	115.8%
八尾曳山	20,000	28,000	8,000	140.0%
いきいき太閤山フェスティバル	34,950	43,100	8,150	123.3%
海王丸フェスティバル	98,000	110,000	12,000	112.2%
高岡御車山祭	110,000	132,000	22,000	120.0%
となみチューリップフェア	285,000	321,000	36,000	112.6%
福野夜高祭り	68,000	82,000	14,000	120.6%
石動曳山祭	10,000	19,000	9,000	190.0%
宇奈月温泉街				115.0%

ゴールデンウィーク期間(※)の集客比較

直下地震や南海トラフ巨大地震および津波の危険性が指摘されており、企業活動を維持するための移転先として、大地震発生リスクが低い富山県(過去30年間の震度3以上の回数は全国最少)が注目されたというわけである。県も、都市部で企業立地セミナーを開催し、「安心・安全・リスク分散に最適な富山」を最大のセールスポイントとして、企業誘致に力を入れている。

重い財政負担

業団地に移すとして約3・4ヘクタールを確保して新工場の建設を進めている。
こうした動きは、アクセス面だけでなく災害リスクの回避が決め手となっているケースが多い。首都圏や東海などの地域では、首都

と地元自治体が3分の1ずつ負担するが、富山県は新幹線が東西を横断する形で新幹線が走行するため他県より距離が長く、さらに山岳地帯のトンネル工事、河川の橋梁工事なども多いことから、費用負担も多い。

明るい話題が多い北陸新幹線だが、財政負担となると話は別である。新幹線の建設費は、JRと国

北陸新幹線 開業と現状

寄稿 富山県地方自治研究センター



富山県の石井隆一知事は開業の前年、全国ネットの民放番組で「北陸新幹線の開通が決まり、県は2300億円負担するはめになった」とこぼしたが、この地元負担額は、富山県の約2年分の県税収入に相当し、県民1人あたりでは20万円を超える。県は「教育や福祉も聖域ではない」と支出を見直すとともに、県職員の賃金カットを当初より延長するなど、県民や職員は犠牲を迫られた。当然それだけでは足りず、多くは借金によって賄われ、この「新幹線ローン」の償還は、開業の15年後まで続く予定だ。

並行在来線

さらに並行在来線の問題がある。新幹線開業と同時に、旧北陸本線の富山県内約98・7kmの区間がJRから経営分離され、第三セクターのあいの風とやま鉄道に移管された。同区間の北陸本線当時の輸送密度は、1日1kmあたり約7800人であったが、これは新潟県内区間や長野県内区間、あるいは過去の先行事例と比べて好条件と言える。それでも多くが新幹線に流れることで、苦しい経営が予想された。県は当初、運賃について「開業時1・25倍程度、10年後さらに1・25倍程度、10年後さらに1・25倍程度の値上げが必要」と試算したが、この試算への反発は大きく、県は市町村や県内企業とともに65億円を出資して経営安定化基金を創設し、JRから車両の無償譲渡を受けるなど初期投資を節減して、運賃を抑えることとした。結果、平均して通学定期で約1・03倍、通勤定期で約1・12倍の値上げとなった。

乗客の減少分は、従来最大4両編成だった同区間の車両を2・3両編成にしてコストを抑えたが、

このために開業直後は、通勤時間帯に利用客が車両に乗り切れない事態が相次ぎ、対応に迫られた。今後は沿線人口、とりわけ少子化による通学利用の減少が予想され、さらなる財政負担が懸念されている。

空港利用客の減少

もう一つの課題は、富山空港の利用客の減少である。従来、富山空港の利用客の86%が、1日6往復ある東京（羽田）便の乗客であった。これが新幹線開業により空港利用者は約4割減となった。東京便を運航する全日空は当面、航空機の小型化でコストを抑えて対応することとし、減便は回避した。だが、これにより空港着陸料は大幅に減少し、これまで1億円台に抑えられてきた空港収支の赤字の拡大は避けられない。羽田乗継の利用促進や、長野・新潟両県からの集客、ICCによる他の国内線誘致など、利用客を増やす対策が期待されるが、どれも決め手を欠いているのが実情だ。

開業効果の検証

過重な負担の反面、新幹線開業効果はまだ限定的である。県は、



県内訪問者の目的や訪問先、費用、2次交通の利用状況などについて調査を行い、検証・分析し、秋頃に結果をまとめるとしている。その分析結果が、開業効果の維持や県全体への波及に活かされるか、注目されるところだ。

また、これまで新幹線建設の犠牲となった生活部面での県単独事業も多く、今後はその回復や拡充も求められる。先の話になるが、新幹線開業が県民のくらしにとってどうだったのか、その総合的な検証も必要であろう。

富山県地方自治研究センター

事務局長 又市秀治

「ち」を結ぶ 鯖江駅ミニライブラリー

本が読めるカフェがオープン 学生が考え、市民が作る施設を、行政が応援

階段空きスペースに「えきライブラリー te to te (てとて)」がオープンしました。

すると、カフェのカウンターが目につきます。しかし中に入ると壁一面に本棚があり、約900冊の本は貸し出しも可能なほか、店内奥のスペースは一段高くなっており、ライブなどができるステージ

、そして図書館機能が合体したあまり例のない施設は、どのような経緯でできたのでしょうか

学生提案をまちづくりに

鯖江市には大学がありませんが、各種の学生連携事業に積極的に取り組んでおり、毎年400人以上の学生さんが鯖江を訪問、若い自由な感性で様々なまちづくりプランを提案してくれています。

その代表的な事業のひとつに、全国からの大学生が2泊3日の合宿で地域活性化プランを競う「鯖江市地域活性化プランコンテスト」があります。一昨年の夏、そのコンテストで出されたひとつの案が、30年近く長きにわたって空きスペースとなっていた駅2階に、図書館の分館「鯖江セレクト図書館」を置くというものでした。

駅で本を貸し借りできれば、JRを利用する一日・約4千人の乗降客にとって非常に便利です。また市民が自分でセレクトした本を提案

できるなど、楽しいアイデアが盛り込まれていて、学生グループの発表を聞いた市民の方にも大変好評を得ました。



となると、運営に掛かる経費や開館時間の問題など多くの課題があり、すぐに実現できるわけではありませんでした。

すぐに反応した市民

そのプラン発表を聞いた中に、市内で障がい者等が関わるコミュニケーション・カフェを運営するNPO法人「小さな種・こころ」、そして市の文化センターを指定管理業務として受託しているNPO法人「Comfortさばえ」の関係者がいました。元々、現在活動中の施設のほかにサテライトとして使える拠点の設置を模索していた関係で、学生提案に注目しました。両団体が話し合い、カフェ、ラ

市民協働事業として

イブハウスとして営業を行いながら、合わせて市の図書館の分館機能を代行するという協働事業案「えきライブラリー」を練り上げました。

鯖江市には、市民自らが作った協働条例「市民活動によるまちづくり推進条例」があり、その条例に市民等が新しい公共サービスを提案できる「協働パイロット事業」という制度があります。この場合、NPOや行政から提案を受けた新たな事業案を、協働事業としてふさわしいかどうか審査をするのが、全員市民で構成される市民協働推進会議という組織です。

両NPOから「えきライブラリー」の事業提案を受けた市民協働推進会議の10人のメンバーは、2013年の年末から早速検討に入り、提案団体からヒアリングを行ったり、駅を利用する高校生たち100人にアンケート調査を実施したりしました。また2月にはより幅広い市民の意見を聞くために、さばえNPOサポート企画・福井県主催の「NPOと行政との意見交換会」との共同開催で「市民ワークショップ」を開催。約60人の市民が参加し、活発な意見交換が行われました。

「駅・ひと・ま

駅の2階に

2015年初春、JR鯖江駅の2階のコンコースから階段を上がりが出迎えてくれます。これらの本機能も持っています。
このカフェ、ライブ・スペース



そうして集約した市民意見を踏まえ、2014年3月には「①市民の期待の高さ、②官民協働による効果の高さ、③実現性の高さ」という観点から協働事業としてふさわしいとして、第4号の市民協働パイロット事業「えきライブラリー」が指定されることとなりました。

鯖江市の支援策

協働事業としての「お墨付き」を得て、鯖江市では積極的な支援策を打ち出します。公共交通担当が中心となってJR西日本に駅2階スペースの賃貸を依頼。さらに国の交付金を活用し備品以外の建

築費を負担することで、市民のがんばりを応援することにしました。市立図書館側も積極的に関わり、インターネットでの予約システムなどITを活用することで、課題をクリアしていきました。本来、飲食しながらの読書は図書館では厳禁。でも「てとて」では例外的にそれが認められることになりました。

そうした応援もあって、2014年9月末に改修工事がスタート。同年年末には、無事プレオープンを迎えることができました。

鯖江方式で

上記市民協働推進会議の高田健一郎委員長は、「JR鯖江駅舎の



2階が、空きスペースになって20年。多くの人が気になけながら、あきらめかけていた空間に、えきライブラリー事業が提案されました。元々は学生提案であった事業が、実績のある市民団体と市との協働事業で取り組まれることは、協働のまちづくりの点でも理想的かもしれません。この事業が駅前の活性化だけに留まることなく、周辺施設、地域、多様な市民を巻き込んで、〈協働のまちづくり〉として幅広く継続的に展開されることを期待いたします。」とコメントされています。

オープン以来、約半年が過ぎ、カフェ利用者や図書館利用者それぞれに好評を得ています。学生が提案したプランを、市民自らが実現化を図り、それを行政が支援する・・・市民主役のまち、市民協働のまち・さばえならではの施設の今後の展開に、期待が集まっています。

鯖江市市民協働課 橋本和久

