

北陸の

新地方の時代

創刊準備号 1997. 5

視座

今、新たな時代に向けて北陸が動きはじめる

テーマ

1

中核市・新潟

新潟市は環日本海の中核たりえるか

中核市・新潟

新潟市は環日本海の中核たりえるか

【中核市とは】

中核市とは、政令市に次ぐ自治権を有する市のこと。平成7年の地方自治法改正により新設された制度で、新潟市を含めた全国12市が平成8年4月1日から中核市となった。その後、平成9年4月より新たに5市が加わり、現在全国で17市が指定を受けている。そのうち日本海側の都市は、富山・金沢・秋田を含めた4市である。

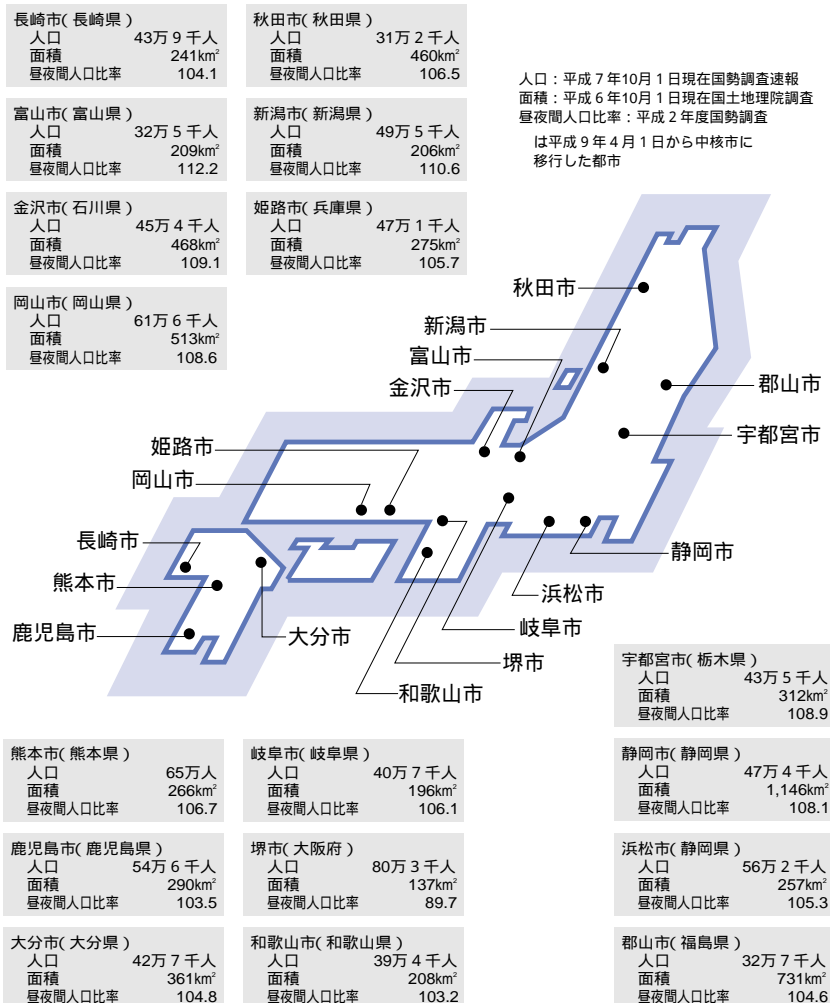
中核市の指定を受けるには、人口30

万人以上（人口50万人未満の都市は昼夜間人口比率100%をこえること）面積100平方キロメートル以上 - などの条件が必要。新潟市は人口50万人未満ながらも、昼夜間人口比率110.6%（平成2年国勢調査）で条件をクリアしている。昼夜間人口比率とは夜間人口に対する昼間人口の割合で、その比率が高いほど通勤や通学での人口流入が多いことになる。新潟市の昼間人口は、近年、全国的にも高い増加率をみせており、新潟市への中核機能

の集積を数値的にも明らかにしている。

中核市制度は地方分権の推進を目的として生まれたもので、これに指定された都市は、地方の時代の核としての役割を期待されているといえる。本州日本海側地方には政令市がなく、平成8年の指定ではじめて、新潟市および富山市・金沢市が国内の拠点都市であると認められたことになる。特に、最大の人口と高いインフラ整備率を持つ新潟市に牽引役の期待が集まっている。

全国中核市データ

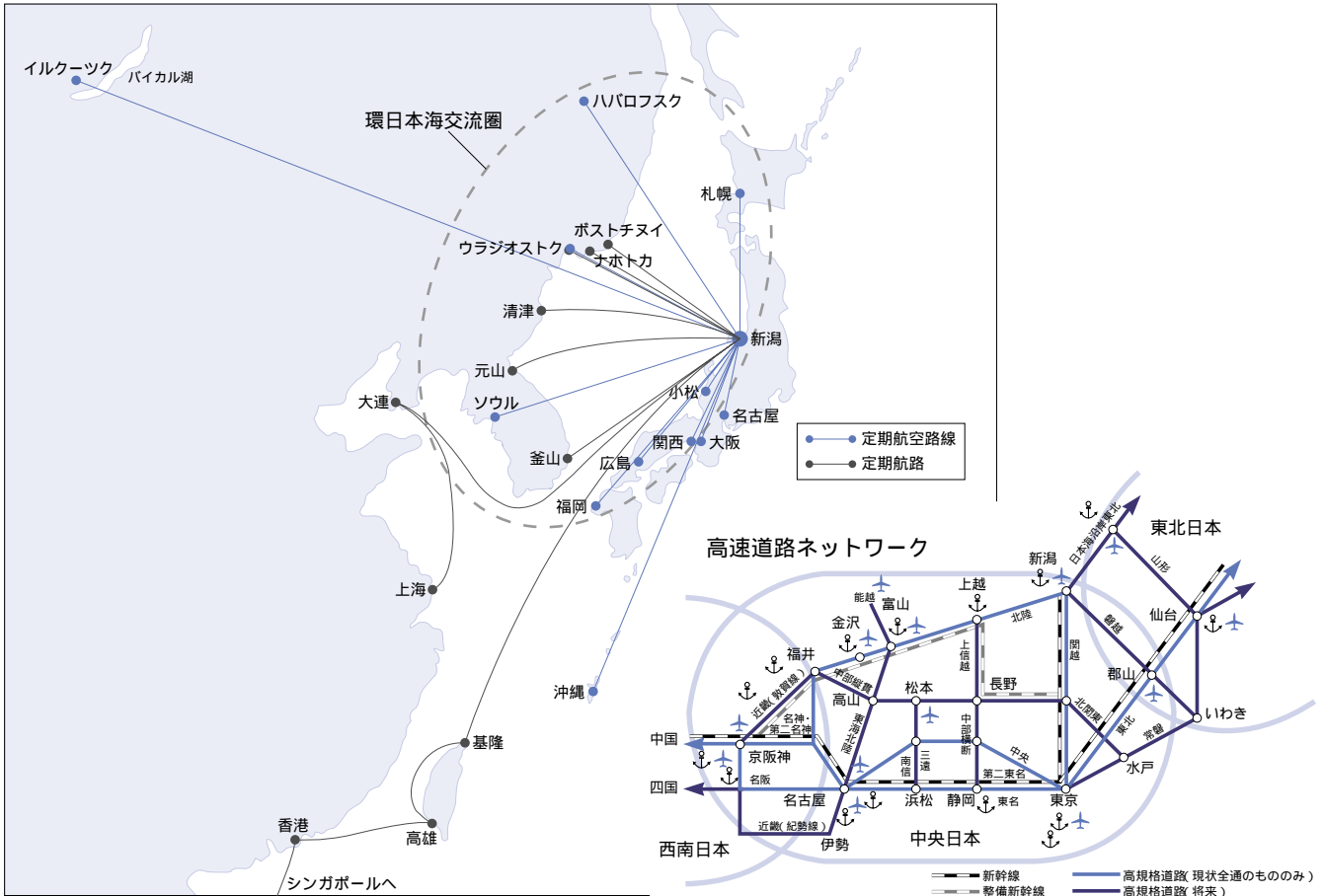


【新潟市のポテンシャル】

新潟市は人口約49万を持つ日本海側最大の都市。日本列島のほぼ中央に位置し、3大都市圏にいずれも近く、しかも対岸諸国とも至近距離にあるという、地理上の特性を持っている。人口・経済の集積がみられ、高速交通体系で各都市圏と結ばれていることから、これからの環日本海圏交流を担う拠点都市として、また日本海国土軸の中核都市として注目を集めている。

新潟市の持つ大きなポテンシャルのひとつとして新潟港がある。新潟港は、古くは北回り航路の寄港地として、また北洋漁業の中心港として、新潟の歴史形成に多大な影響を与えてきた。現在は西港と東港の2港をもち、外貿コンテナ基地として急成長している。就航数、貨物取扱量とも現在、日本海側最大港である。特に釜山・東南アジア両航路が開設された昭和63年以降の伸びが著しく、全国と比較しても高い指数を示している。輸送コストにおいても従来の太平洋側港湾利用に比べ割安で、しかも高速交通網が発達していることから国内他都市圏への便も良い。そのため、沖待ちなどの不便の

環日本海交流圏および新潟市からの航路・航空路



多い太平洋側港湾を避けて新潟港を利用しようとする動きが、県内のみでなく隣接県にも及んでいるのが新潟港成長の背景にある。

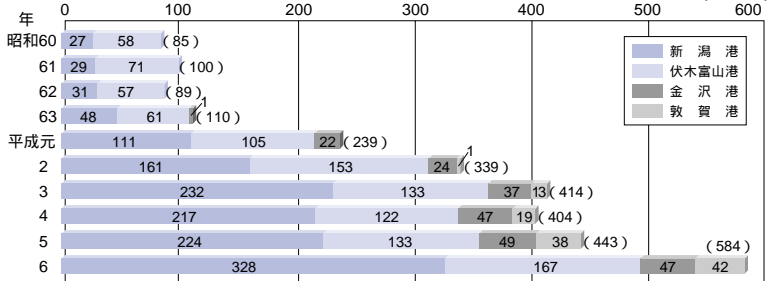
次に空港についてだが、こちらも路線数・旅客数とも日本海側最大規模である。定期国際線はソウル、ハバロフスク、イ

ルクーツク、ウラジオストクの4路線。特にハバロフスク便などロシア極東への国内唯一の定期路線を持っていることから、対ロシア交流のゲートとしての拠点性は全国的なものになっている。今後、ヨーロッパや北米航空路の開設も見込まれており、ますます国際交流拠点として

のポテンシャルが高まっていくものと予想される。

そしてこれらの空港・港湾を生かし、国内の他地域と連携をとっていくのが道路である。現在、新潟市は高速道により関東圏や北陸および関西圏と直結しており、さらに平成9年度の磐越道全線開通

北陸地域の港湾別外貨コンテナ貨物総取扱量の推移(昭和60～平成6年)(千トン)



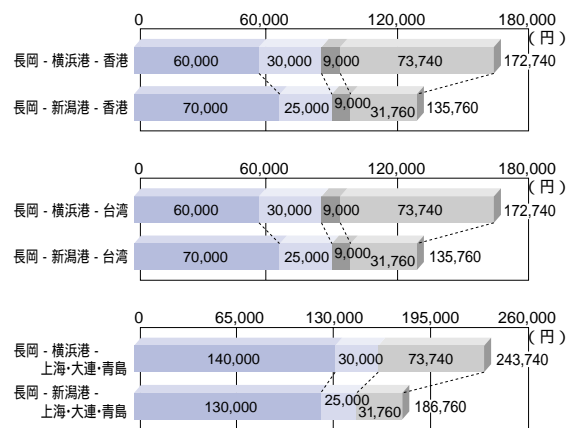
(資料) 運輸省第一港湾建設局

北陸地域の国際定期航空路線利用客数の推移(平成元～6年度)(単位:人)

空港	路線	平成元	2	3	4	5	6
新潟空港	ソウル便	48,645	47,917	52,426	46,795	47,136	50,062
	ハバロフスク便	18,831	23,557	32,689	39,098	25,740	17,003
	イルクーツク便	-	-	1,353	4,099	3,615	3,945
	ウラジオストク便	-	-	-	-	14,935	20,255
富山空港	ソウル便	-	-	-	-	33,554	46,941
	ウラジオストク便	-	-	-	-	-	604
小松空港	ソウル便	24,954	24,178	25,936	22,812	26,758	21,199

(注) 新潟空港は暦年
(資料) 各県

地元港湾利用による物流コスト削減の事例



(注) 1.20フィートコンテナ1本あたりの費用(1ドル=100円換算)
2.付帯料金は、荷役、通関等に関する諸費用。
3.C.H.Cは、ヤード内でのコンテナ荷役に関する諸費用。
4.陸送運賃は、路線トラック運賃表による。
5.(株)地域開発研究所調べ。
(資料) *大交流時代の港湾(運輸省港湾局)

によって福島県の太平洋沿岸地域とも結ばれることになる。これにより福島圏域をも新潟港、空港の背後地として捉えることが可能になる。

2本の横断道路と1本の縦断道路、そして国際的な空港、港湾、すなわち新潟市は陸・海・空を結ぶ交通ネットワークの結節点に位置している。多局分散型の国土形成が目指されるなかで、新潟市のこうしたポテンシャルの高さは、環日本海交流圏の主導的役割を担っていく都市としての可能性を指し示しているといえるのではないだろうか。

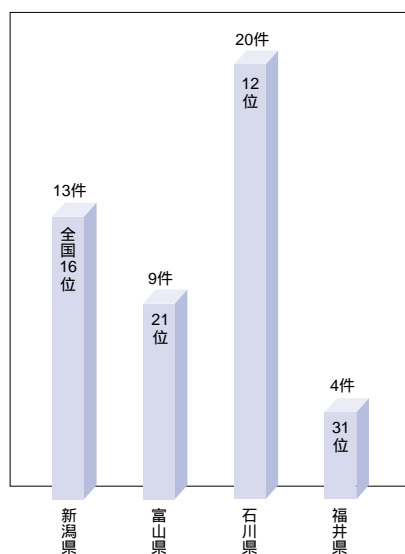
【新潟市の課題】

さまざまな外的条件に恵まれている一方で、新潟市は都市としての成熟度が低いという問題がある。

都市機能の集積度という点から、政令市である仙台市と比較してみると、諸々の点で新潟市のほうが低い状態にあることがわかる。仙台市では中央省庁の出先機関（局レベル）のほとんどが設置されているが、新潟市においては4省のみ。上場企業の支店・営業所数および都市銀行の出店数をみても、仙台市の半分以下である。仙台市が東北地域の核として、行政、経済、情報すべての機能を掌握しているのに対し、新潟市は北陸ブロックを代表する一都市であるにとどまっている。

次に、国際会議の開催件数を北陸4県

国際会議開催件数比較（平成7年）



ソウル空港経由と新東京国際（成田）空港、関西国際空港利用の運賃、所要時間比較

発地	方面	ソウル空港経由 (新潟空港利用)		新東京国際 成田 空港利用		関西国際空港利用	
		運賃 (円)	所要時間	運賃 (円)	所要時間	運賃 (円)	所要時間
新	ホノルル	144,900 (144,600)	10時間35分 (10時間10分)	157,570 (144,600)	9時間42分	186,240 (158,800) 144,900	12時間8分 *9時間10分
	ニューヨーク	239,100 (238,800)	16時間5分 (15時間40分)	251,770 (238,800)	15時間13分	266,240 (238,800) *239,100	22時間8分 *14時間40分
潟	ロンドン	301,300 (301,000)	15時間35分 (15時間10分)	313,970 (301,000)	15時間22分	328,440 (301,000) *301,300	17時間48分 *14時間10分

(注) 〇は最も運賃が安い、または、所要時間が短いことを示す。()内は空港連絡バスを除いた運賃、所要時間。運賃、所要時間は各鉄道駅を起点に計算（なお、関西国際空港利用のニューヨーク便の所要時間が長いのは、直行便ではないため）。所要時間には乗り換え時間は含まない。運賃は片道（航空運賃はエコノミークラス）。ソウル空港経由欄における()は空港連絡バスを除いた運賃、所要時間。その他の欄における()は、アクセス交通を除いた純粋な航空運賃。新東京国際空港利用の場合のルートは、福井が北陸本線 - 東海道新幹線 - 成田エクスプレス、新潟が上越新幹線 - 成田エクスプレス、その他は北陸本線 - 上越新幹線 - 成田エクスプレス、関西国際空港利用の場合のルートは新潟が上越新幹線 - 東海道新幹線 - はるか（*印は開空連絡の航空便利用）、他は北越本線 - 湖西線 - 東海道本線 - はるか。

(資料)『JTB時刻表1995.8』、大韓航空資料より作成

で比較してみると、コンベンションシティ金沢をもつ石川県、次いで新潟県という結果になっている。この結果からも新潟市は、コンベンション機能など都市活動の活性化を担う高次都市機能の集積が、北陸地域内においてもやや立ち遅れているということが出来る。

この立ち遅れを回復するため、現在、新潟県と新潟市、新潟商工会議所、および民間企業の参加により万代島再開発のプロジェクトが進められている。これは万代島の倉庫群を撤去し、その跡地を国際交流活動の一大集積ゾーンにしようとするもので、日本海側最大規模・1000席の国際会議場を備えた国際交流センターや見本市展示場の建設が計画されている。

一方で、都市機能集積のための基盤となる社会資本整備も、十分な状況にあるとはいえない。

新潟空港をみても、国際空港としては規模が小さく、長距離飛行のできる大型機の離着陸が不可能な状態にある。このため東はハワイ、西はモスクワどまりになっているが、今後の国際化を見据えて、さらに遠距離の空路開設が望まれている。

また、積雪地の空港ゆえ、冬季間の安全性も指摘されており、こうしたさまざまな課題解決のために、現在、滑走路の3000メートル化が第7次空港整備5箇年計画に盛り込まれ、推進されている。

一方、市内交通を考えてみても、車移動や貨物車の増加などにより、市内の道路は飽和状態にある。一般国道で全国3位の交通量を持つ新潟バイパスは慢性的な渋滞となっており、同程度の規模を持つ環状道路の建設が急がれているほか、空港・港湾へのアクセス道整備、都市圏の広がりに対応した周辺地域への道路整備など数多くの課題をかかえている。さらに市内交通の円滑化のため、電車、バス等の公共交通機関を含めた総合的な交通計画と施策が求められている。

このように都市の機能性・成熟度という面からみると、決して新潟市が主導的なポジションにあるとはいえない。今後、新潟市が真の中核都市として成長していくためには、ポテンシャルを生かすための社会資本整備とそれによる都市機能の集積が重要になってくるだろう。

新潟市内の交通混雑度（平成6年10月6日(木)調査）

路線名	1 交通量(台/日)	2 交通量(台/日)	3 混雑度
桜木IC～紫竹山IC	123,999	66,000	1.87
女池IC	51,510	28,800	1.79
八千代橋	19,596	10,000	1.96

- 交通量は12時間(7:00～19:00)交通量に昼夜率(12時間交通量の24時間交通量に対する比)を乗じて算出した推定日交通量である。
- ほぼ連続的な交通量が確保可能な道路の交通流であり、道路構造令等に基づき設定したものである。交通量の設定は、設計基準交通量に道路種別、地域、車線等の補正を行ったものである。
- 道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標であり、日交通量の交通容量に対する比で表す。(1/2)

「新潟都市圏総合都市交通計画協議会」では、昭和63年度から3か年をかけて、21世紀を展望した新潟都市圏の総合都市交通体系のあり方について、調査(パーソントリップ調査)検討を行い、新潟都市圏が将来めざすべき都市交通体系のマスタープランの概要をとりまとめている。以下は、その折に示された「新潟都市圏」のマスタープランとその概要である。

(1) 幹線道路網の基本体系

新潟都市圏においては、自動車交通の占める割合が他都市圏と比較しても高く、今後とも自動車交通への依存が増大することが予想される。このため、道路空間の確保は最も基本的な施策となる。

都市圏全体の道路網の整備にあたっては、多核一体型の都市圏構造を形成するため、都市圏中心部と地域中心核を連携する「放射状道路」と地域拠点間および地域中心核を連絡する「環状道路」から構成される「放射環状型の道路網」を基本に整備することが大切である。

都市圏中心部の道路網整備にあたっては、さらに増加が予想される東西方向および南北方向の交通を円滑に処理するために「格子型の道路網」を基本に整備することが大切である。

(2) 鉄道網の考え方

鉄道網は、都市圏の広域的な公共輸送機関網の基幹的な交通軸として整備することが大切である。このため、各路線の運行本数を増強し、運行スピードをアップして、既存の鉄道網を有効活用することにより、サービス水準の向上を図ることが大切である。

鉄道のサービスエリア拡大のため、新しい駅を設置したり、駅前広場の整備を図り、鉄道と他の交通手段を有機的に結び、効率的な交通処理を行うことが必要である。

(3) バス網の考え方

バスは、都市圏中心部における面的なサービスおよび鉄道の末端交通を受け持つフィーダーサービスを中心とした運行システムを確立することが大切である。

高速自動車道の整備に合わせ、鉄道網を補完する公共輸送機関として高速バス網を整備することが大切である。

(4) ターミナルの整備方針

公共輸送機関網が効率的に機能するためには、交通結接点における円滑な交通の処理が大切である。また、交通結接点は、市街地発震の原動力にもなるため、有効に活用することが大切である。

魅力ある都心をつくっていくために、新潟駅周辺地域の一体的な整備を進めるとともに、新潟駅のターミナル機能を強化することが大切である。

越後線の関屋駅地区に、新たにターミナルを設置し、JR線と新潟交通線との相互乗り換えの利便性の向上を図ることが大切である。



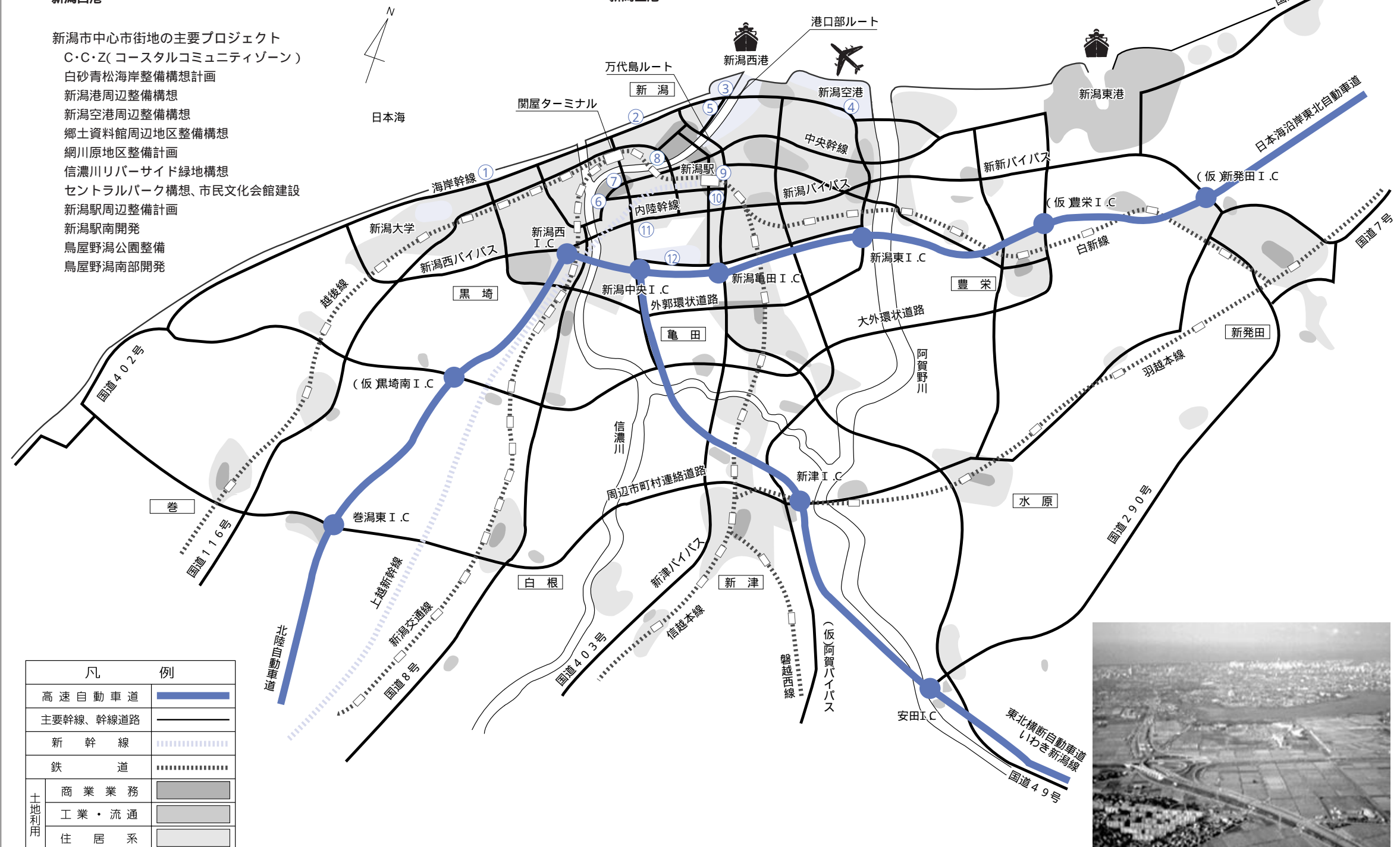
新潟西港



新潟空港



新潟東港



- 新潟市中心市街地の主要プロジェクト
C・C・Z(コースタルコミュニティゾーン)
白砂青松海岸整備構想計画
新潟港周辺整備構想
新潟空港周辺整備構想
郷土資料館周辺地区整備構想
網川原地区整備計画
信濃川リバーサイド緑地構想
セントラルパーク構想、市民文化会館建設
新潟駅周辺整備計画
新潟駅南開発
鳥屋野潟公園整備
鳥屋野潟南部開発

凡	例
高速自動車道	
主要幹線、幹線道路	
新幹線	
鉄道	
土地利用	商業業務
	工業・流通
	住居系

第2回パーソントリップ調査資料(平成3年3月)に新潟市中心市街地の主要プロジェクトを加えたものである。



新潟中央I.C.付近

新潟市の持つ「四つの顔」 この強みを活かして 発展していくまちに



目黒 剛

(財)新潟経済社会リサーチセンター理事長。新潟経済同友会専務理事。官立(旧制)新潟高等学校文科一年修了。第四銀行取締役営業副本部長兼営業推進部長、常務取締役、監査役などを経て現職。

「港町」という位置づけで、これからどうあるべきかを考える

どうも新潟の顔がはっきりわからないという声がときどき聞かれる。これは経済界もそうだし、行政の方からもよく聞かれる話である。しかし私はむしろ、新潟は多様な顔を持っているところが強みであると考えている。

新潟市は「四つの顔」を持っているといえると思う。ひとつめは関東、首都圏の顔である。もちろん北陸の顔も持っているし、さらに東北の顔も持っている。そしてもう一つは、環日本海の中核という国際的な顔である。この四つの顔を持っているということは新潟の大きな強みである。その強みを具現するためのインフラ整備が、これからの中核市構築の大きな課題であるといえるだろう。インフラ整備の一つは、空港や港湾であり、もう一つは道路である。四つの顔を発揮するには、これらが極めて高いインフラとなるだろう。

基本的には新潟全体が極めて重要な港町であるという位置づけで、いろいろなインフラ整備、行政展開、経済界の展開がなされるべきだろう。そのように考えると今の港、空港、道路で21世紀をはたしてもちこたえられるのだろうか。21世紀を目前にして全体的な見直しをしていくべきではないだろうか。既にさまざまなプロジェクトも始まっているが、多方面で議論をして21世紀の構築を今から行っていく必要がある。

拠点機能をいかにして新潟市に集中させるか

新潟市は現在、他が羨むほどインフラが整備されているにも関わらずそのメリットを十分に使い切っていないという指摘がある。これは、新潟の中で物事を結節する力がまだ足りないことに起因するのではないかと。例えば、貿易で随分と経済活動がなされているが、まだまだ商社まかせであるという部分が非常に大きい。人の流れでも、どうもまだ新潟の中で束ねられていない。そういうものを新潟市にいかに集中させるかということが新潟地域そのものの課題であると思う。たとえばこれから開発されようとしている万代島のなかで、国際交流拠点形成の一つの手がかりとして、貿易であれば国際貿易センターというようなものを作ってそこに物事を束ねる力を構築し、それをまた経済界に進展させる発信基地にしたらいいいのではないだろうか。万代島再開発にあたっては、是非ともそういった機能が設けられることを期待している。

それから、新潟を含め、近隣の群馬や長野、福島でも東京ばかりに目を向けていたきらいがある。物流、人流も全部横浜港、東京港あるいは成田、羽田しか通っていない。これもポスト四全総の課題だが、そういう一極集中を排除することが、コストあるいは時間コストということ全体として考えた場合、これからの国民経済的なメリットになるのだろうと思う。そういう視点からソフ

* 1 国際交流拠点形成

「日本海大交流時代」において新潟県が目指している整備目標のひとつ。

* 2 全国総合開発計画(全総)

国土開発の指針となる政府策定の長期計画。現在の第四次全総計画は1987年に閣議決定された2000年度までの計画で、交流ネットワーク構想を提唱し、多極分散型国土形成をめざした。しかし社会情勢に大幅な変化が生じてきたため、国土審議会は計画完了を待たずに次期全総計画を策定、97年度の答申を予定している。次期全総計画では、地域間の連携を生かした多軸連携型国土の形成をはかるべく、新国土軸や地域連携軸などが提案されている。

トの面でも見直しをしていくことが必要になってくるだろう。

新潟には「四つの顔」を持つにふさわしい風格のある都市になってほしいと考える。例えば都市公園一つ見ても金沢や仙台、札幌では都市公園が非常に多く規模も大きい。緑が豊かだということは都市の顔の品格を一番正直に表す形であるともいえる。新潟が国際的な顔を持つには、そういった豊かな気品のある顔つきをしている必要があるだろう。新潟市が購入した新潟駅南口の土地も、是非緑豊かな空間を伴った拠点性のある開発をしてほしいと期待している。

また、都市公園ばかりでなくて「町角の美学」というようなものが都市の風格を表す大変有力な手段だと思っている。町の植栽をキメ細かに展開していくとか、空き店舗にも緑の植栽を置いてちょっと憩いの場所を作るといったようなことが豊かな市民生活にもつながるのである。そういう町角の美学というものを新潟はもっと心がけていいのではないだろうか。例えば他にも、最近の空港は花を植えたりきれいな植栽をしたり、どんどん公園化してきている。新潟空港はまだやっと滑走路の2500メートル化にあわせた新しいターミナルビルが

* 3 新潟空港新ターミナルビル

新潟空港では滑走路の2500メートル化とあわせ、新旅客ターミナルビルが1996年7月に完成した。新ビルは「環日本海フロントゲートに相応しい環境の創造」をテーマに、空港施設の利便性・快適性に配慮して設計されている。

キメ細かい道路整備と、風格ある街に向けての開発が必要

新潟は城下町でないから風格のある町が形成できないということがよく言われるが、逆をいうとこれから我々が新しい城下町をつくるんだという意気込みで取り組むべきだということになるのだろう。これから県庁の脇に国の施設が移転してくる。その跡地が空いてくるはずなので、活用について今から考えておく必要があると思う。それが単にスーパーだとかマンションだとかの開発にとどまっていると風格ある町並みにならない。いかにも経済原則だけが生きている町になってしまいかねないのである。

文化の面でいえば、例えば新潟は漫画家を大変輩出していることから西大畑あたりに漫画の殿堂のようなものを作ったらどうだろうか。会津八一などいろいろと伝統的な文化もあるわけだが、そろそろ新潟の新しい、回遊性を持った文化、殿堂というものを形成していく時期ではないかと思う。

それから中核都市としての大動脈を考えると、経済界からみるとどうも新潟の経済は北が弱い。特に日本海国土軸を実現していくためには、まさに日沿道というものの建設を急いで行ってほしい。北に伸びる日本海側の道路、それからもう一つは山形へ伸びる内陸側の高規格道路というものも非常に弱いので、整備を進めてほしいと経済界では声があがっている。そうすることによって、後背地が広がり新潟の国際交流拠点である港湾も空港もさらに相乗効果で生きてくる。

また、新幹線の空港乗り入れというテーマもある。空港、港湾へのキメ細かなアクセスというのも考えていく必要があると思う。

最後にもう一つ、新潟には農業の文化があるが、そういった農業文化の発信を鳥屋野潟の周辺整備の中で行えないだろうか。鳥屋野潟整備にはいろいろなプランもあるようだが、たとえば道の駅というようなしきりの中で、鳥屋野潟周辺を農業の歴史、それから米文化、アジアの米文化を展示するようなそういうものを勉強したり楽しんだりする施設が鳥屋野潟にあると、まさに鳥屋野の発展史といっしょにアピールできるのではないだろうか。

* 4 日本海国土軸

新しい全総計画策定のなかで提案された3つの国土軸のひとつ。北海道 - 西東北 - 北陸 - 北近畿 - 北中国 - 北九州 - 西九州を結ぶ日本海に沿った国土軸で、日本海沿岸地域の振興と北東アジアに開かれた国際的交流・連携の促進を担うものとして期待されている。

* 5 日本海沿岸東北自動車道（日沿道）

東北地域日本海側に整備が計画されている高速道路。整備概要は新潟市と青森市を結ぶ延長約322キロメートルの区間で、完成すれば北陸道とあわせて、本州北端と京阪神地域をつなぐ日本海側的高速ネットワークが確立することになる。

* 6 新幹線の空港乗り入れ

新潟空港への連絡性の向上をめざし、高速からのアクセス道整備と同時に、新幹線の乗り入れも構想中である。

* 7 鳥屋野潟整備

都心に残された貴重な自然空間として、その保全と自然を活かした公園・スポーツゾーンなどのさまざまな整備が計画されている。

魅力ある豊かな都市創造に向けて、整備の手法をワンランクアップ



長谷川義明

新潟市長。京都大学工学部建築学科卒。建設省住宅局市街地建築課長、福岡県建築部長などから、新潟市助役を経て現職。

★1 ワールドカップ

日韓共催で行われる2002年のワールドカップ。1996年12月の日本サッカー協会理事会において、国内開催地のひとつとして新潟が決定した。これにあわせ、会場となる新潟県総合スタジアム（仮称）の建設が予定されている。

先進的な取り組みで、世界に向かって発信していくまちに

昨年4月、新潟は中核市に指定された。これは新幹線や高速道路、港湾、空港などの都市基盤整備や都市機能の充実により、地方の中核拠点都市としての役割を果たしていると認められた結果だと考えている。今後は中枢機能をさらに充実させ、他の都市の模範となるような先進的な施策に取り組んでいかなければならない。また同時に、さまざまな面で風格のある町づくりを行っていかねばならないと考えている。

新潟は他の都市と比べてみても、国際空港や港湾などの施設を持ち、世界に開かれた都市だという点でも大変特色のあるまちだと思う。新潟は明治の始めに開港五港に指定されて以来、外国との玄関口として日本海沿岸の中で最大の都市に発展してきた。そしてここ数十年で、さらに世界に向かって開かれていく条件がずいぶんと揃ってきた。高速道路や新幹線などにより首都圏との冬季間の高速交通体系が確保できるようになったことは、新潟にとっての大きな構造変換の時代の到来だと思っている。新潟は、世界に向かって発信する可能性を秘めた都市になってきている。2002年のワールドカップの新潟招致も決定しており、新潟の魅力の世界に向かって発信する千載一遇のチャンスとして、魅力あるまちづくりをしていきたいと思っている。

魅力あるまちづくり

「魅力ある都市」とは何だろうか。私は他の都市にない新しい魅力を作り出し、それを発揮できる都市をいうと思う。新潟は魅力がないと言われることがあるが、その理由のひとつとして都市の歴史の違いも考えてみなくてはならない。明治の始め新潟は全国一の人口だったが、当時はほとんどが農民であった。考えてみれば、こんなに雪の深い中で、田を耕して一生懸命働き、そして苛斂誅求にあったのである。そうやって生まれた富により、江戸の町や京都の町が作られた。江戸や京都の人たちは雅の世界に住んでいたため、人間として魅力のあるもの豊かなものを作ろうとする力が働いていた。そういった力が働いた都市と働くだけの都市との何百年という歴史の違いはあると思う。今新潟は県のなかでも中枢都市としての機能が備わってきた。ここ100年の新潟の成長力はものすごいものがあると思う。まさにこれから作っていく町、それが新潟だ。豊かさを追求する時代を迎え、新潟には創造力を生かした豊かさへの都市資産、あるいはハートの部分を含めたソフト分野の展開が必要だと思う。

都市機能を集中させ、発展の好循環を生み出す

次の全総計画の中で新潟県は中核拠点都市圏として位置づけられようとして

おり、日本海国土軸という概念のなかで重要な都市になる。それは、新潟の持っているさまざまな機能が広域的に役立つものとして成長していくことが期待されていることでもある。今、新しく作ろうとしている卸売りセンターは、これからの時代の流通の形態、あるいは産業の形態に合った機能を持つものにしていかなければならない。

国際関係においても、日本海国土軸のどこにもできない、たとえば税関など国際的な窓口として、さまざまな機能を充実させていかなければならない。新潟は韓国やロシアの総領事館など、国際的な機関も揃っている。これは日本海沿岸の他の都市にはない特徴で、世界の交流の窓口として新潟が中心だと外国の人から認めていただいていると理解している。そういったことが、だんだん新潟の発展の要素に好影響を与えるようにもっていかなければならない。

それから今度、東アジアの酸性雨のモニタリングセンターが新潟にやってくる。これも国際機関になるわけだが、そういった高次の都市機能が新潟に集中してきた時に、好循環や上昇循環に結びつくような努力をしていくことが、非常に大事なことになってくるといえるだろう。

また、これから交流の時代を迎え、よそから来た人が新潟の魅力を感じる場所を増やさなくてはならないと切実に考えている。例えば現在整備の進んでいるセントラルパークの中にできる文化会館は演劇や能も行える世界的水準のものだ。斎藤邸もまもなく完成する。水屋が四つあり、日本舞踊や伝統芸能がいつも行われているとなれば、蓮池の風情とあわせて新潟の魅力のひとつになると思う。それから、郷土資料館のあたりから信濃川べりまでにかけての土地に、昔の港町風景を復元した新しい郷土歴史博物館を作る予定にしている。信濃川と新潟の古い町並み、また一方で万代島の国際的なコンベンション、あるいは白山地区の兼六園より広い大きな都心の緑など、魅力ある新しい景観を持った新潟がもうじき誕生する。

誰もが安心して歩けるまちに

市民生活にとって安全という問題は欠かせない条件でもある。新潟は阿賀野川の大洪水や信濃川の河道変遷によって町が移転をしたり、海岸からの砂嵐によって町が埋まってしまったというような経験がある。また、30年代には地盤沈下のため都市部が0メートル地帯になった。公共事業の見直しという議論があるが、地方都市はまだ危険が多く、安全のための公共事業はこれからも是非必要だと思っている。

道路に関して、新新バイパスはもう満杯である。新潟は新新バイパス級の道路が、もう何本か必要な都市の規模になってきているのだろう。港トンネルと併せて環状線の形態で新しいバイパスを作っていく必要がある。また万代島の再開発と歩調を合わせて万代島ルートに架ける橋建設のプランを進めていけたら、すばらしいものになるのではないと思う。新潟には町の中に歩車道の区分がない道路がまだまだ多い。散策路（ウォーキングトレール）もこれからの高齢化社会には必要だし、それぞれの道路の性格をはっきりさせて、人優先の道路体系にしていかなければならないだろう。電線の地下埋設など課題は山積みだ。今生きている人のためだけでなく、これから迎える高齢化社会に備え、豊かでうるおいのある都市空間になるよう、社会資本の整備にお金をかけ、本当に安心して歩ける町にしていかなければならない。

* 2 高次の都市機能

高次の都市サービスや就業機会を提供する都市機能。具体的には、多様で選択の幅の広い商業機能、官公庁・銀行・企業等の管理部門をはじめとする業務機能、大学・美術館等の教育文化機能、研究開発機能、情報発信機能、盛り場等の娯楽・レクリエーション機能、高次な医療機能などがある。

* 3 セントラルパーク

白山公園、県民会館周辺、信濃川のやすらぎ堤を一体化し、市内中心部の親水アメニティ空間として再整備しようとするもの。

* 4 地盤沈下

天然ガスのくみ上げにより新潟市周辺では、昭和30年代頃から地盤沈下が始まった。現在も市街地の地盤高は信濃川の水位よりも低い状態で、ひとたび破堤すると市内のほとんどが浸水する危険性がある。

* 5 新新バイパス

新潟市海老ヶ瀬と新潟市奥山新保を結び延長17.2キロメートルのバイパス。新潟市街部の主要幹線である新潟バイパスと連結し、新潟～新潟田間の円滑な交通を支えている。

* 6 新潟みなとトンネル

新潟港臨港道路入舟臨港線（通称港口ルート）において、入舟地区と山の下地区を結び水底トンネルの呼称。往復分離4車線、自転車および歩行車道を備えたトンネルが、信濃川水底部に現在建設中である。

点の整備から面の整備へ 人の行動を考慮した連続性のある整備が必要



三谷 浩

首都高速道路公団理事長、WRA-PIARC（世界道路協会）会長。東京大学土木工学科卒。建設省道路局長、事務次官などを経て現職。

自立し、かつ連携していくために

新潟はさまざまな条件に恵まれている。日本でもこれだけ恵まれているところはあまりないのではないかと思う。確か新潟はかつて日本で一番人口が多かった所だし、五大港の一つでもあった。地理的条件からいっても、首都圏、中京圏、関西圏からの距離が200キロから500キロぐらいに収まっている。加えてナホトカまででさえ750キロで行ける。まさに国際交流拠点、いわゆる日本海国土軸を支える大拠点というような意味で、整備の熟度が高いという条件は間違いないだろう。それから先の課題とすれば、そういう利点を必ずしも生かしてきっていないのではないかと、ということである。それには、やはり他の町と同じでなく、自立をし、かつ連携をするということが必要になってくるだろう。庶民の町であり、港町であり、海、自然、豊かな人情、文化、全部が揃っているわけだから、これから21世紀に向けて、どうやってこれらを燃焼させていくかというところが一つの課題だろうと思っている。例えば一つの方法として、ロンドンでは都心部にはほとんど19世紀末にできたままの道路を残しておいてあとは使い方次第で文化を残す、という道路についての考え方がある。ハードの上にとったソフトとして新潟の特徴を生かしながら何ができるかだと思っている。

それから交通というのは別に道路だけでなく、港や空港も含まれる。それらを全部有機的にアクセスさせることが重要で、全体としての総合交通関係の施設や施策が大切になってくるだろう。それは整備だけではなくて、使い方をどうするか、つまりどうやって今ある施設を十分活用していくかということにまだひと工夫があるのではないだろうか。

1時間の行動範囲の中に「何か」をつくる

江戸の話をする、18世紀に人口が100万あったわけだが、だいたい25%のところには50万の町民が住んで、残りの75%のところには武士が50万住んでいた。当時、参勤交代で働いている人は、大変暇があったので、ほとんどの休みを利用して今日はどこそこのお寺さんへ行くとか、どこのお宮にお参りに行くとか、どこの公園へ行くとかというようなことでだいたい1時間、2時間という行動範囲で町の大きさが決まっていた。その後だんだん交通機関が発達してきても、やはり1時間程度の人間の行動範囲で町の大きさが決まっている。例えば全国約3000の市町村から30分^{*1}1時間でいける範囲で高速道路の計画を作る。同じように、例えば新潟県の上越パワーセンターが大変活発で、今一つの新しい方法としてインターの近くなどに大スーパーマーケット、大商業市場をつくると大変利用者が多いということがいわれている。それもやはりどうも計画では、行動範囲を1時間圏域ということをやっているようだ。

*1 上越ウィングマーケットセンター
1994年夏、上越市富岡にオープンしたショッピングセンター。街道沿いの広大な敷地を利用した、それぞれ独立したオープンモールの店舗の集積からなる「パワーセンター」とよばれる小売形態で、上越ウィングはその成功例として全国的に注目を集めている。

だいたい、人間何かやろうとする時は1時間ぐらいで行けるようなところを
考えるものらしい。新潟でもやはり1時間位歩き回ったときに「あっ」という
ようなものをつくっていかなければならないだろう。新潟の場合は例えば新潟
の町を2、3時間かけてちょっと歩いてみようというときに何をみるか、とい
うとうまく返事ができないのではないか。まあ、金沢は特別だと思うが、同じ
質問をしたときに「金沢は2時間あっても兼六園、半日あっても兼六園、一日
あっても兼六園」と言うのだという。新潟には兼六園はないわけだが、何かそ
れに相当するようなキラリと光るものが必要ではないか。

総合交通計画の中で多機能性を持たせた道路整備を

やはりこれだけインフラが恵まれているという条件があって初めて、ソフト
が考えられるということになってくる。そういう意味では新潟は大変これから
やりがいのある時期だと思う。特に新潟は、日本で非常に遅れている周辺部の
環状道路 新新バイパスは環状というよりバイパスといった方がいいのかもしれないが、
そういう道路であるとか、高速道路が非常に整備されており、
もう全体の格好が見通せるというのが、これからソフトを考えていくという意
味ではいいのではないかと思っている。また、都市間の高速道路に接続する都
心部へのアクセスということで、万代島ルートや港口部の沈埋トンネル整備な
どといったパイプがしっかり築き上げられていけば、これから大きな財産にな
らうかと思っている。

道路というものは昔あった機能をだんだん復元しているのではないだろうか。
昔は単なる移動だけではなくて情報の交換とか、お互いの交流の場だったわけ
である。それがいつのまにか経済活動重視で使われてきたわけだが、またぞろ
本来の機能を見直そうということできると利用者の要請も変わってきた。
例えば道というのは動くものではなくて止まって休むものだというのが裏にあ
るわけで、それが「たまり機能」ということで、道の駅の評判が大変よくなっ
た。そういうものができるポテンシャルが新潟にあるというのは大変期待もし
ているし、羨ましいし、是非がんばって欲しいと思っている。

最近、ウォーキングトレールといって1時間ぐらい散策をする道を作るとい
うことが行われている。ロンドンで出された交通政策によると、やはりでき
るだけ人間を歩かせようということで、歩行者だけが通る道路の計画を作っ
てすぐしっかりやっている。自転車道もしかりである。チームズ川を使っ
ての交通計画や物流の自動車交通計画など、まさに総合交通計画を立ててい
る。我々としても、道路が多様な機能をもっている、それは単に移動するだけ
ではなく、情報交換の場でもあり、文化の交流の場であった、あるいは、散
策の場であったり、休息をとる空間でもあることも意識してきたが、改めて、
そういう視点に立ち戻ると、果たして、これまでちゃんと整備してきたかとい
う反省もある。イギリスの事例ではないが、多様な交通機関も含めて総合交
通計画をどんどん議論してみるべきだろう。

私が新潟市に住んでいた5、6年前でも、信濃川に沿って歩こうとすると確
かに部分的には非常にいい親水護岸があるのだが、やはりずっとぶらぶら歩い
てというわけにはいかない。連続性がないために結局またタクシーに乗ってど
こかに行くということになってしまうので、少し寂しい感じがしていた。そ
ういった連続性を持った整備ということをこれから考えていった方がいいの
ではないかと思う。

* 2 外郭環状道路

市街地を囲むように走る環状の道路で、ヨーロッパの都市などでよくみられる道路形態。
周辺地域間の交通を円滑にし、市街地に流入する通過交通を分散・削減する役割を持つ。

* 3 万代島ルート

新潟バイパス紫竹山インターチェンジから乗の木線、東港線、広小路通線を経由して寄居町日本銀行前交差点に接続する、延長約5.6キロメートルのルート。西港周辺地域と高速道路や広域幹線道路との連絡性向上をめざすもの。

* 4 道の駅

従来、道路は通行効率の観点から「ながれ」を良くすることを第一に作られていたが、これから「ながれ」とともに「たまり」の側面も評価して道路づくりを行っていかうという考えから設けられたのが「道の駅」。これはハイウェイのサービスエリアに相当するものだが、それだけにはとどまらず、インフォメーションコーナーや特産品コーナーも設置して、その地域にふさわしい内容を盛り込んだ情報発信基地にしようというもの。

* 5 ウォーキングトレール

建設省が提唱する歩行者専用道。歩行や徒歩旅行を楽しむ人のために、コース設定や歩道と車道の分離を行うもの。トレールとは小道の意。

ハード＆ハートの連携で、 人の知恵と力を活かした まちづくりを



田中カツイ

ライフコーディネーター。新潟大学教育学部卒。小中学校の教職を経て、フリーの教育コンサルタント、ライフコーディネーターに。講演、まちづくり、社会評論などを幅広く展開。

新潟の「芋粥」は何か

今昔物語をもとに芥川龍之介が「芋粥」という作品を書いている。京都からあの芋粥を食べたいと、下人が京都からはるばる若狭の国へ付き従って来るという話である。話のテーマは別なのだが、若狭の国へ行けば芋粥が食べられるというこの話に、私は大変興味を持っている。

すなわち、新潟でこの「芋粥」にあたるものはあるだろうかということである。私たちが住む新潟は、新潟へ行けば何かがある、という豊かさをこれから提案していかなければならないのではないだろうか。これからの21世紀に本当に求められるのは何なのだろう。19世紀の産業革命以来、右肩上がりはその立ち止まったという時代の流れの中で、生活の質が変わるという中で、私たち新潟だからこそできることを探していかなければならないのではないかと。そして、ハードに加えて、「ハートの社会資本整備」ということが提案できる新潟にならなければいけないと考えている。

既存のものを生かすための手法

新潟の抱える課題とは何か。まず新潟へ県内の他市町村の人がどれだけ魅力を持って来るか、ということから考えてみたい。

長岡から向こう東京へ向かう人たちに出会うと、新潟はほとんど魅力がないと言う。同じ県内であるにも関わらず、買い物に行くのには私は東京よ、と言うのである。では県南の人はどこへ行くかというと金沢へ行く。雪を楽しみ、食を楽しむのだったら県北の人は秋田へと。同じ新潟県にあって、他の市町村がこういう見方をしているのはなぜなのかというと、私たちはどうも日本海国土軸とかあるいは東京からのアクセスがいいとかいうことに安住しているのではないだろうか。

芋粥の話の中で都からはるばる若狭に来たように、逆にこっちは東京だけではない、ということの魅力として持たなければ新潟は存在する意義をどんどん失っていくのではないかと気がする。むしろ新潟はもっと関西へもっと北陸へもっと長野へもっと秋田へ、そしてなによりももっとアジアへもっと環日本海へという、その部分を魅力的に膨らませていかないと、まず県内の他の市町村から見捨てられるのではないかと。もっと地元がほんとうに喜ぶ中核市なのかどうかというところの連携が必要ではないかと気がしている。

よく新潟には顔がないと言われるが、実は顔にすべきポテンシャル、山のよりに財産がありながら生かされていないのではないかと。それは何かと言えば、もっと川、海である。陸と一緒に川、海という水、こうしたものに目を向けた新潟を生かす発想やハードの開発があまりされていないのではないかと。もっとも

っと大事に持っている財産、この部分にも目を向けていく必要があるだろう。

それから、例えばなぜ県内の市町村が新潟空港を利用しないのかというと、今のままでは滑走路が短いからだめだと言われているが、もっと簡単にできる部分があるように思う。例えば韓国からの便はあるがそれを利用しようとする、新潟から韓国へ行く便が限られていてうまく繋がらない、アクセスがうまくいっていない。一例をあげるとそんなふうには既存のものすら生かされていない。このように既存のものがうまく生かされていない中で、どうして次から次へと新しいプランが出てくるのか。もっと地に足をつけたプランの中から、確実な夢 今すでに時代は右肩上がりではない ハードの財源をどうするのかも含めて、使えるものから一つずつ駒を裏返しにして解決していくという手法、それが今新潟にいくら不足しているのではないだろうか。

社会資本整備の基本は「人活かし」

誇りを持つ町は生き続けると聞いている。そうすると私たち市民がどうやって誇りを築き上げていけばいいのかということを実際に考え、取り組んでいきたい。市では、新しいものを作り上げていく力を育てたいといっているが、それには、市民と行政とのジョイントをまずベースに置かなければ、社会資本整備というものはできないのだろうと改めて思う。

前述で私は、ハートの社会資本整備ということを提案したわけだが、それからめて少し述べたいと思う。先日私は市内のある公民館で講座を持った。そこでの参加者は新潟市民だけではなく白根、横越、吉田から来ていた。加えてその公民館にうかがうと、新津、北蒲、中条方面からもよく来るとのことである。すなわち、本当に人が求める価値を提供すれば、回りから人が来るということがいえるのではないかと。それが中核市が担うべき役割ではないだろうかと思ったのがまず第1点目である。

そして第2点。新潟の花、チューリップを活かした花絵というものがもう五年目を迎えているが、4月に花絵をこの信濃川に浮かべて、花いかだというものを作ろうと考えている。そのチューリップにひとつ目を向けてみると、お隣の富山もそして日本海側は島根もチューリップの産地だとか。そうすると新潟、富山、島根といういわば国土軸がソフトで形成される。国土軸は単に新幹線や高速道などのハード面だけではないわけで、ソフトの動きの国土軸というものを、もう少し考えていく必要があるのではないかと。また、鳥取へ行く機会が何度かあったのだが、同じ日本海側にもかかわらないうへん苦労した経験がある。まず新幹線に乗って羽田へ行って、羽田から飛行機で鳥取へと。同じ日本海側なのに日本海、太平洋、また日本海とぐるりと遠回り、こんな馬鹿なことがあるだろうか。ソフトの国土軸と同時に、本当の意味のハードとの二人三脚が必要なのではないか。

第3点目。新潟は本当に素敵な町だ。町を考える素敵な人が新潟にはたくさんいると思う。まちづくりを考えるシンポジウムに大勢の人が集まり、その背後にもっと大勢の新潟を考える人がいる。社会資本整備の基本は人を活かすこと。その視点から、是非こういう「人活かし」ということを社会資本整備の中で考えていっていただきたいと思う。

*1 チューリップ

新潟県はチューリップの栽培面積日本で、全国シェアの51%を占めている。またチューリップは県花にも選ばれている。

*2 チューリップの花絵イベント

球根採取のために摘み取られたチューリップの花を使って、巨大な花絵を作るイベント。5年前に市民有志の手によって始まったもので、同時期に行われる新潟市のチューリップフェスティバルに花を添えている。

視座1～4は、平成9年3月11日に行われたシンポジウム「21世紀の地方中核市の整備を考える」のパネルディスカッションにおける各パネリストの発言をまとめたものです。