

October 2011

# 創造行政

上越市創造行政研究所ニュースレター

上越市創造行政研究所は、平成12年に設置された上越市役所の組織内シンクタンクです。市政における重要課題の解決や理想像の構築に寄与し、地方自治体としての政策形成能力を高めるため、総合的・中長期的・広域的な視点による調査研究などを行っています。このニュースレターは、それらの活動を一部ご紹介するほか、上越市のまちづくりを考える上で多くの方々と共有したい課題等をお伝えするものであり、市の公式見解ではありません。

Joetsu city Policy Research Unit

## No.23

- ▶ **巻頭記事** 北陸新幹線とまちづくり …… 1
- ▶ **まちづくりコラム** 公共交通の役割を考える …… 6
- ▶ **活動紹介・アンケート結果** …… 8



## 北陸新幹線とまちづくり

—上越市を見つめ直す好機に—



### 1 北陸新幹線をとりにくく様々な意見

平成27年春予定の北陸新幹線開業まで4年を切りました。上越市内では橋脚が姿を現し、駅名論議などで盛り上がる昨今、市は「新幹線まちづくり行動計画」を策定し、官民挙げての推進体制を整えたところ です。

新幹線をいかしたまちづくりと言えば、様々な角度からの積極論から消極論まで数多くの意見があつて、議論の交通整理だけでも大変というのが実感です。そこで、そもそも論にはなりますが、新幹線とまちづくりの関係をどのように考えたら良いのか、再整理してみたいと思います。

#### ▶ 北陸新幹線を使う市民は少ないのではないかと？

新幹線開業の影響としてまず連想するのは、自分の生活がどう変わるかということかもしれません。「東京や金沢を夜遅くまで楽しめる」、「子どもや孫が帰省しやすくなる」という方もおられるでしょう。

一方、「日常生活で新幹線を使うことはほとんどない」という方や、新幹線の新駅が市の南部にできるので「市の北部は逆に不便になるわ」と思う方もいるでしょう。さらに県内に目をやると、「新幹線と引き換えに特急が走らなくなってしまう」、「上越新幹線が不便になるかも」などと心配する声もあります。北陸新幹線を好意的に考えているのは、残念ながら限られた地域の限られた人のようにも思います。

しかし、新幹線は自らが使うことで暮らしを豊かにするだけのものではありません。詳しくは後で述べますが、**上越市外の方々が新幹線を使って訪れることで市民との出会いが生まれ、双方の暮らしを豊かにし、その舞台となる住みよい上越市を将来につないでいく視点も重要**です。そこを突き詰めると、市内・県内全体をプラスにする考え方も生まれ、むしろそれが上越市の生きる道になると思います。

#### ▶ 新幹線開業によって上越市はどう良くなるのか？

新幹線が開業すれば、関東、長野、北陸、関西方面、さらには富山空港経由で北海道などへの時間距離が縮まり、移動の快適性が高まり、タイヤの乱れがほとんどなくなるほか、マスコミによる情報発信が増えることなどによって、**全国から上越市が注目される“チャンス”が広がります。**

と、ここまでは言えますが、それによって上越市が住みよくなるかは、全国の先行事例を見てもわかるようにこれからの取組次第としか言えません。発展を期待する人、盛り上がりは一過性とする人、ストローク現象を心配する人など様々ですが、**その結果は私たちが「どうするか」次第**と言えます。

#### ▶ そもそも新幹線開業に向けたまちづくりは必要か？

ただし、本質を突いた意見として「魅力のあるまちには新幹線がなくても人が集まるし、用事がなければ新幹線があつても人は来ない。ただ、上越市はすでに住みよいまちなので、何も気にする必要はない」というものもあります。

かつて日本全体の人口・経済が右肩上がりに成長してきた間、上越市ではほぼ横ばい状態でした。上越市は「もっと発展できる地の利があるのに」と言われる一方、「今でも住みよいのでこれで十分」とする見方も確かに多かったと思います。

しかし、これからの人口減少時代は、人やお金が集まり魅力が高まるまちと、人やお金が流出して魅力が低下するまちとの二極化が予想されています。すでに人口減少が続く上越市は微妙な立ち位置にあると言わざるをえません。

今後も「大丈夫」と思いながら「何かおかしい」と気付いた時にはもう手遅れかもしれません。この住みよい上越市を守るためにも、都市の求心力としての格を高めるべく頑張る必要があります。新幹線開業をその好機と捉えることは、このまちのミッションと言えましょう。

▶ **もっと積極的に取り組むべきではないか？**

その逆に、「全市一丸となったイベントをどんどん打ち出すべき」といった積極的意見も聞かれます。その一部からは、「都市間競争に勝つためにも何かしないと」という危機感や、「イベント特需」への期待感などがうかがえます。

ただし、新幹線の活用はあくまでも手段です。「新幹線がやって来る。さて何をすればよいか」ではなく、**まず「上越市のまちをこうしたい」というビジョンがあって、そのために「新幹線をどう使うのか」という手順が重要**です。

ですので、日頃からしっかりしたまちづくりが行われていれば特別な取組は必要ないでしょうし、何か苦手なところがあればこれを機に克服しよう、ということだと思います。

**2 新幹線開業の機会を捉えたまちづくりの考え方**

まず、各分野や地域がまちづくりのビジョンを共有し、各々の役割の中でその実現に貢献できる取組を継続し、交流・連携する中から上越市の求心力が生まれます。本来、これらの取組は新幹線開業に関わらず必要ですが、そのような上越市と新幹線をつなぐ情報発信や交通手段の確保が行われた時に、効果的なまちづくりとなるでしょう。

**(1) まちづくりのビジョン（目標・理念）の共有**



**① 都市としての普遍的なビジョンの共有**

都市が都市であり続けるためには、**多様な人やものの接近性、結節性、創造性の高い環境づくり**が条件となります。上越市の周辺にある金沢・富山・長野・新潟などが発展して、交流・連携が盛んになることで上越市も発展し、その逆もまた同様であるという考え方(ビジョン)が必要です。

上越市は、新幹線開業によって接近しやすくなるはありますが、何かと結節するためには何らかの**「求心力」**が必要です。言い換えれば、「**上越市には〇〇がある。周辺都市の発展にも貢献できる。**」というものを持つことです。そこで何も持たなければ、相手にされなかったり、逆に人やお金などが吸引されて上越市が弱体化してしまう可能性もあります。



**② 上越市のビジョン（総合計画）の共有**

上越市には、まちづくりのビジョンである「第5次総合計画」があります。詳しい内容は省略しますが、一言で言えば「**上越市は学びと出会いの宝庫であり、健康的なひとときを過ごせる**」、「**上越市に住めば、心身共に健康で、誰かに見守られている安心感と誰かの役に立っている充実感を共に持ち、地域への愛着・誇り、将来への希望を持った『すこやかな暮らし』**ができる」ことを目指し、そのための方向や取組例を示しています。

この目標や理念、戦略を踏まえた地道なまちづくりに一人でも多くの理解・協力を得ることがまちの力につながります。

**(2) ビジョンに沿った取組の徹底**



**① 地域の課題解決に向けた継続的な取組**

教育、福祉、環境、防災、産業、文化など、すべての分野に当てはまることですが、地域の課題解決に向けた取組をビジョンに沿って継続することが基本です。志の高い取組ほど簡単に成果は出ませんが、そこで諦めるのではなく、周囲からの冷めた目や批判、あせりや不安などにも耐え、小さくとも前向きに取り組む続ける姿は、いずれきらりと光る**「求心力」**となり、上越市の個性の一つになると思います。



**② 市内での身近な交流・連携**

きらりと光る取組を持って、海に山に大地に広がる上越市を見渡してみると、類似のもの・異質のものがあるでしょう。類似のもの同士の切磋琢磨や異質なもの同士の組合せは大きな力になるはずですが、例えば、ある地域自治区が自慢の一品や取組を持ちながら、他の区や上越市全体のために何ができるかという視点を持ち、互いをたたえ合うことで、市内の交流・連携は進むと思います。

一例として、高田に住む人々がレジャーの一環で中山間地域の農業を手伝ったり、そこで取れた食材を料理して高田の町家を訪れた人にふるまう等の交流・連携が考えられます。



**③ 周辺都市との広域的な交流・連携**

②と同様の考え方によって、求心力のある取組をもとに周辺都市と連携することも重要です。市内ほどの気軽さはないかもしれませんが、“他流試合”を重ね、個性強化や相互補完によって地域全体を底上げしていきます。

例えば、まちづくり活動や企業同士の研究交流会、スポーツ・文化芸術の腕を競う競技会、そこに関わる職員や選手の“交換留学”などを行いながら、最終的に「**上越市を中心とするこの地域は、〇〇なものが集まっていておもしろい!**」と思えるような求心力が生まれてくることを目指します。

同質か異質かに関わらず、懸命に取り組む人々の間には共感や仲間意識が生まれるものです。そのことが地域間のつながりに発展する可能性もあります。上越市内の様々な地区や分野で懸命な取組が行われ、あるものは市内で交流・連携し、あるものは広域連携しているという状態が、**上越市やその周辺地域に求心力を生み出すことにつながります。**

**(3) 上越市と新幹線をつなぐ取組**

一方、新幹線開業と連動した取組も必要です。上越市の魅力が認知されるべく情報発信し、市内をスムーズに移動できる公共交通を確保することによって、上越市と新幹線を効果的に結び付けることができます。



**① 上越市を認知いただくための情報発信**

新幹線開業に向けて様々な取組のタイミング等を調整するとともに、来訪者目線でそれらの情報を整理し、

広く発信することが必要です。



## ② 市内の公共交通との接続強化

マイカーで移動される方はあまり気にならないと思いますが、新幹線を降り立った後の来訪者の“足”の確保は不可欠です。「特急はくたかから直江津駅に降り立つ」動きが「新幹線から現在の脇野田駅に降り立つ」動きに変わるこの意味を考えなければなりません。例えば、新幹線を降り立った人が高田・直江津にストレスなく移動できるような動線、ダイヤ、運賃体系、切符の買い方、案内、おもてなしに至るまで、来訪者目線での徹底した対応が重要です。

(3)の取組については、ここで強調しなくとも大なり小なり行われるはずですが、(1)(2)の取組の実感を持つことによって、そのこだわりやきめ細かさの点で違いが表れ、結果的に大きな成果を生むものと思われま。

そして、(1)~(3)の取組によって上越市を訪れた方々には、居心地のよさ、住みよさをじんわりと感じていただければと思います。市民が当たり前のように食している米・魚・酒などはもっとアピールしてもよいでしょう。逆に、教育や健康管理のしやすさ、にぎわい、日頃の移動手段などの面で優れたまちかどうか、その点は外の目線で再点検が必要でしょう。そして、人の良さやまちのたたずまいなどは自ら発信するものではなく感じてもらうものかもしれません。

## 3 新幹線が後押しするまちづくりの事例

最後に、これまで述べてきたまちづくりによって生まれる可能性のある事例をフィクションとしてご紹介します。

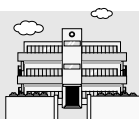
### 例1 地域医療と健康づくり

上越市には先端医療を行う〇〇病院があり、腕のいい医師を探していました。誘いを受けた東京の医師は、先端医療だけでなく地域医療の研究にも関心があり、看護大学の存在にも興味を持っていました。**新幹線**と在来線で計2時間、ダイヤの乱れも少ないので週1回通うことを決めました。実はおいしいお米や魚、お酒も決め手の一つでした。

腕の良い医師が来てくれたことに市民は大歓迎、市外から**新幹線**に乗って通院する人も出てきました。医師は通勤を続けるうちに、上越市が「すこやかなまちづくり」を掲げ、健康づくり活動も盛んであることを知ります。地域の活動にもだんだんとのめりこむようになり、一緒に活動をする人々にも新たな刺激を与え、活動の活性化につながっています。

### 例2 市民自治と教育

地域の子どもたちを地域で育てる活動を行っている〇〇区の事例が専門誌で紹介されました。有識者が視察に来たところ、相当一生懸命やっていることを実感するとともに、コミュニティスクールや地域自治区などの制度の下、各区が切磋琢磨していることを知り、繰り返し訪れるようになります。そこへ有識者の来訪を聞きつけた別の区から、アドバイザーをお願いしたいとの依頼があ



ります。「**新幹線**で来れるなら時間も計算できるし、やってみるかな」と、一肌脱ぐことに決めました。

そんな交流を続けているうちに、上越市の地域づくりはさらにグレードアップし、全国からひっきりなしに視察客が訪れています。視察の後に市内の古民家風旅館や居酒屋で味わう食事やお酒、城下町・港町のたたずまいも密かな人気です。実はこの食事、すべて市内の中山間地域でとれた食材を利用し、地元の高齢者が料理をしており、来訪者の喜びが高齢者の生きがいにもつながっています。

### 例3 企業誘致



某大手企業の社長は、中国にある生産拠点を国内に戻すことを考え、候補地を検討していました。そこで**新幹線**が延伸する上越市に目がとまります。そういえば大学時代の友人がいたなと思い出し、連絡を取って一度訪問することにしました。彼によれば、優れた部品を作る中小企業があるとのこと。また産官学連携を推進するコーディネーター機関や、優秀な機械科を持つ高校もあり、技術や人材の面で今後に期待が持てました。直江津港はやや使い勝手が悪いようですが、熱心な行政職員が、利用するなら利便性改善の努力をすると断言しています。

残る課題は、社員とその家族の住みよさですが、食事、医療、教育環境は一定レベルにありそうですし、在来線も以前より便利になり、雪道で苦手な運転をしなくても生活できそうです。総合的な判断の結果、工場の設置を決めました。

### 例4 雪国文化と観光振興



上越・中越地方は、雪国文化が凝縮された非常に魅力的な地域です。雪の恵みがもたらしたおいしいお米やお酒、雪を巧みに利用した織物や食材、雁木のまちなみ、アート、それらを学習できる施設もあり、豊富な雪があるからこそ存在する個性的な面々にふれることができます。

エリア内を移動する際には、著名な工業デザイナーが手がけた個性的な電車を楽しめるほか、電車・バス・貸自転車はすべてフリーパス1枚で利用できます。時折、名探偵〇〇〇「雪国に消えた犯人を探せ！」というイベントもあり、ゲーム感覚で雪国の文化を学べるなど、家族連れでも楽しめます。

このエリア、2つの**新幹線**に囲まれている珍しい場所であり、行きは北陸新幹線、帰りは上越新幹線といった周遊を楽しむ観光客が増えています。

これらの事例は、いずれも上越市に住む人と上越市を訪れる人の出会いを後押しし、双方に何かを生み出すものです。

新幹線開業は上越市の認知度を高め、これまで縁の薄かった地域や人々との心理的・物理的距離を縮めてくれます。そこで上越市に「気になる」何かがあれば、新たな出会いが生まれる可能性があります。その何かとは、決して奇をてらうものではなく、様々な課題に対して真摯に取り組む姿であり、上越市に愛着と誇りを持って暮らす市民であると思います。

その準備ができているか、新幹線開業はまちづくりの総点検をする好機であり、上越市の総合力が問われます。残り4年を切った開業はもう間もなくです。(主任研究員 内海 巖)

# 北陸新幹線沿線都市の概況

平成27年春の北陸新幹線開業により、上越市を含む7つの都市に新幹線の駅ができます。それぞれの都市の特徴とまちづくりについて、特に個性に磨きをかける取組や広域連携の取組をまとめてみました。


## 富山市 (富山県)

人口: 42.2万人\*1  
都市圏人口: 50.8万人

古くは売薬などの独自産業や北前船による物資交流で栄え、現在は北陸最大の工業都市。コンパクトなまちづくりの一環として、地域密着型の新公共交通「富山ライトレール」の開業や市内電車の環状線化などによる機能的な都市基盤整備を推進。富山駅周辺整備や中心市街地の再開発も進む。

**個性強化や広域連携の取組例**

- 「中心市街地活性化基本計画」認定第1号
- ジャパンアルプス広域観光都市連携会議 (高山市など7市)、ぶり街道推進協議会 (高山市など4市) による広域連携



ライトレール (提供: 富山市)


## 黒部市 (富山県)

人口: 4.2万人  
都市圏人口: 12.8万人

市域の大半が黒部川扇状地であり、黒部峡谷や宇奈月温泉など豊かな自然環境を有する都市。「大自然のシンフォニー 文化・交流のまち黒部」を将来都市像に掲げ、国際観光都市として「大自然と水」を軸にした施策が特徴的。

**個性強化や広域連携の取組例**

- 「観光圏\*3」に認定: 富山湾・黒部峡谷・越中にかわ観光圏 (魚津市、滑川市、黒部市、入善町、朝日町)



黒部峡谷とトロッコ電車 (提供: 黒部市)


## 糸魚川市 (新潟県)

人口: 4.8万人  
都市圏人口: 4.8万人

東日本と西日本を分ける糸魚川-静岡構造線の北端。「翠の交流都市」を掲げ、ヒスイなど優れた地質遺産を活用したまちづくりを進める。日本初の世界認定となった「糸魚川ジオパーク」を教育・観光・産業・地域おこし等に積極的に活用する。

**個性強化や広域連携の取組例**

- 「世界ジオパーク」に認定
- 黒部市や長野県小谷村との観光面での連携あり



小滝川ヒスイ峡 (提供: 糸魚川市)


## 飯山市 (長野県)

人口: 2.4万人  
都市圏人口: -

古くは千曲川を利用した舟運と越後への街道を使った物流拠点。近代以降は農業を中心に飯山仏壇、内川紙などの地場産業により発展した自然豊かな田園都市。グリーンツーリズムや移住・定住策を積極的に推進。北陸新幹線の延伸に向け、上信越高原の玄関口となるべく、いち早くアクションプランを策定。

**個性強化や広域連携の取組例**

- 上信越高原の自治体 (中野市、野沢温泉村など) と広域観光に向けた連携の動きあり



信越トレイル (仏ヶ峰付近)


## 高岡市 (富山県)

人口: 17.6万人  
都市圏人口: 42.6万人

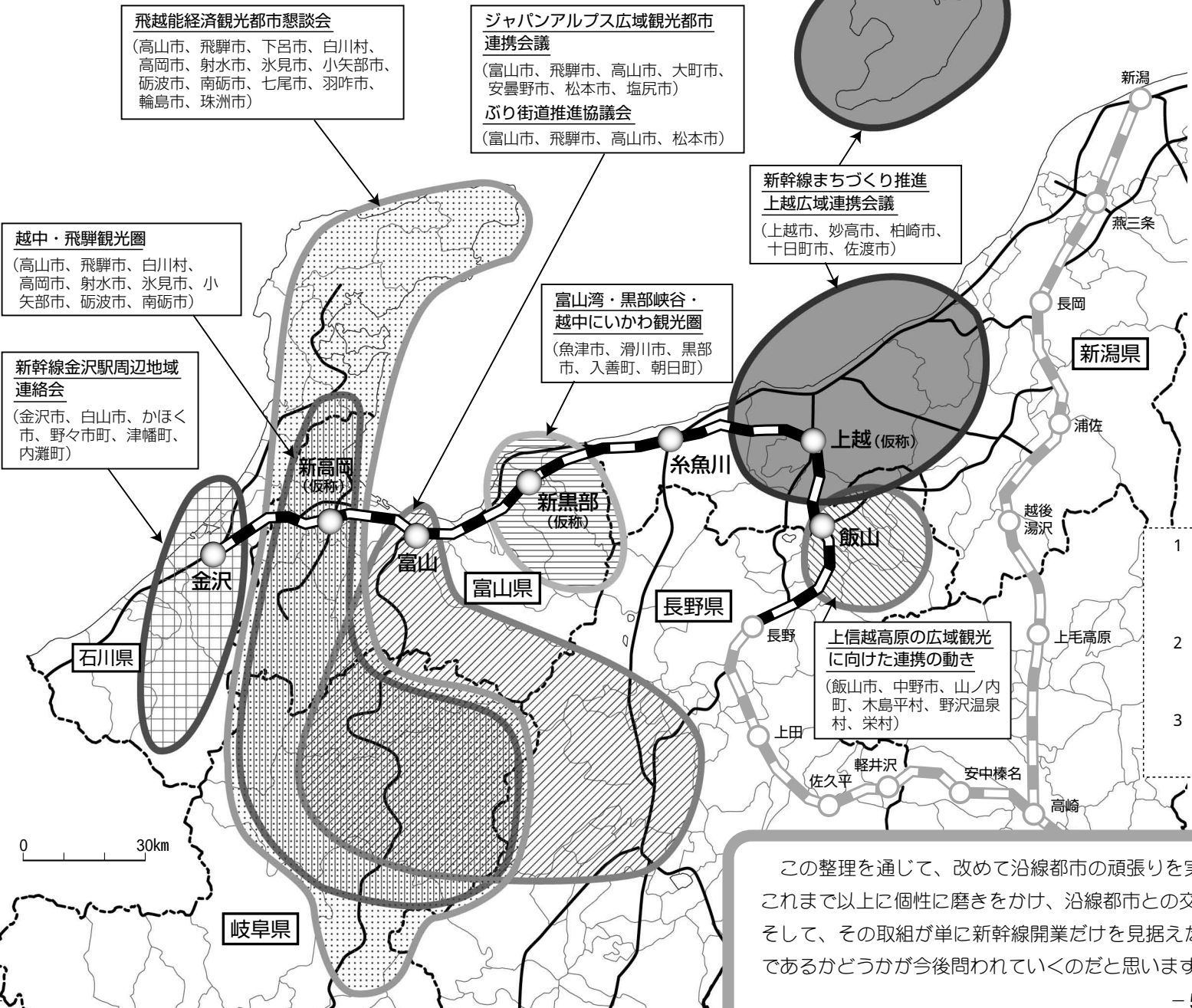
江戸時代から商工業で栄える富山県第2の都市。銅器・漆器の伝統産業とアルミ・化学工業などが基幹産業。加賀藩の文化遺産、国宝・瑞龍寺、土蔵造りや格子造りの街並みなど、歴史資源をいかしたまちづくりを進める。また、飛越能地域 (飛騨・富山県西部・能登) の玄関口として広域交通の拠点強化を図る。

**個性強化や広域連携の取組例**

- 「歴史都市\*2」に認定
- 飛越能経済観光都市懇談会 (七尾市など13市1村) による広域連携
- 「観光圏\*3」に認定: 越中・飛騨観光圏 (高山市など8市1村)



高岡御車山祭 (提供: 高岡市)



## では上越市は?

人口: 20.4万人  
都市圏人口: 23.9万人

**主な個性**

- 全国有数の豪雪地帯
- 上杉謙信公と春日山城跡をはじめ歴史資源が豊富
- 高速道路、主要鉄道、フェリー航路が結節する交通の要衝であり、化学工業等が発達
- 市政運営方針「すこやかなまち」づくり
- 全国最多の14市町村による合併を実現
- 市全域に地域自治区を設置

**主な広域連携の取組**

- 新幹線まちづくり推進上越広域連携会議 (上越市、妙高市、柏崎市、十日町市、佐渡市)

1 人口は、平成22年国勢調査 (速報値) 「都市圏」とは、通勤・通学・買物など生活・経済面でつながりの強い市町村で構成される地域区分。都市圏人口は、都市の規模を表す指標の一つ。(ここでは東京大学金本教授らによる地域区分を参照。)

2 「歴史都市」とは、歴史的建造物と伝統的な人々の活動が一体となり良好な市街地を形成している都市。平成23年6月現在、全国で26市町を国が認定。

3 「観光圏」とは、自然・歴史・文化等が密接に関係する観光地同士が一体となり、滞在型観光の促進に向け連携する区域。平成23年4月現在、全国で48地域を国が認定。

この整理を通じて、改めて沿線都市の頑張りを実感しました。上越市は、これらの頑張り念頭に置きながら、これまで以上に個性に磨きをかけ、沿線都市との交流・連携を深めていくことが必要ではないでしょうか。そして、その取組が単に新幹線開業だけを見据えた付け焼刃的なものではなく、しっかりと地に足をつけたものであるかどうか今後問われていくのだと思います。(主任 加藤 義浩)



No.4

## 公共交通の役割を考える

### 〔人物紹介〕



公共交通についてはこれまで関心が薄く、マイカーが大好きなO研究員



公共交通について、熱心に研究しているY研究員（O研究員の後輩）

上越市内のバスや鉄道（公共交通）は今、非常に厳しい状況に直面しています。

路線バスの利用者は大幅な減少傾向にあり、国や県、市からの3億円を超える補助金で何とか維持しています。

また北陸新幹線の開業後は、市内を走る鉄道の大半を第三セクター会社が経営することになりますが、こちらも赤字経営が予想されています。

そのような現状を踏まえながら、公共交通の持つ役割を研究員2人の会話から考えてみたいと思います。



**誰も乗っていないバスを時々見かけるけど、走らせる必要があるのかな？**



確かに路線バスの利用者は、年々減少しています。でも、マイカーを運転できない高齢者や子どもなど、

公共交通を日常の足にしている人もいます。その人達にとって、鉄道やバスがなくなるのは死活問題ですよ。



**困る人がいるのはわかるけど、もっと効率よく走らせれば補助金を減らせるんじゃないのかな？**



確かに公共交通は人が乗り合ってこそ成立するものですし、効率化の余地はあると思います。

例えば家が点在している中山間地域のようなところでは、大型バスから小型バスにしたり、予約方式に変えるなどの工夫は必要ですね。

一方、市街地は路線やダイヤを改善して利用促進を図れば、お客さんが増える可能性もあると思います。



**そうかなあ、利用者は増えないと思うけど。上越市は、住む場所と働く場所、買い物する場所、みんな散らばっているから、マイカーなしじゃ生活できない。いちいち電車やバスに乗ってられないよ。**



確かに公共交通が成立しにくいまちだとは思いますが、郊外に商業施設や公共施設ができ、住宅地の開発が

進められてきましたから。人の動きの多くは鉄道沿線から離れ、分散しています。

でもこのままだと、このまちのかたち自体が問題になる可能性があるんです。例えば、広がった市街地を維持するには多額の費用がかかるとか、あちこちに空き家が増えると防犯やコミュニティの維持にも問題が出るとか、様々なことが心配されています。



だから、まちの広がりにあわせて公共交通を何とかしようとするんじゃなく、鉄道などに沿って住宅や働く場所、集客施設などに立地してもらって、まちの形を変えていこうって考え方もあります。そうなれば、公共交通が使いやすいまちになりますよ。

〔コンパクトなまちづくりなどと言われます。詳しくはニュースレターNo.13などをご覧ください。〕



**うーん。公共交通って、そこまでして乗ってもらものなの？ 無理にニーズをつくらなくても…**



公共交通は、地域の様々な課題解決に貢献できると言われています。例えば、中心市街地の活性化や観光振興、高齢者福祉、渋滞の緩和、環境負荷の低減、交通事故の削減などです。



みんなのためになるなら、ある程度税金を使っても公共交通を使いやすくすることには十分意味があると思いますよ。



**でも、公共交通はあくまで移動手段でしょ。便利にするだけでまちが良くなるとは思えないけど…**



確かに、公共交通を使いやすくするだけで、まちが良くなるとは思いません。

でも、まちを良くしようと思えば、公共交通は欠かせない魅力的な「道具」になりえます。次のように何か目標があって、目標に向けた取組を一生懸命やろうとするなら、公共交通は“縁の下の力持ち”としてすごく役に立つはずですよ。

例えば…

●中心市街地に大都市のような賑わいをつくりたい!

⇒多くの人をひきつける本気の取組があるなら、  
便利で大量の人を運べる公共交通が必要

●新幹線に乗ってたくさんの観光客に来てほしい!

⇒魅力的な観光スポットを本気でつくるなら、  
わかりやすく快適で趣のある公共交通が必要

●高齢者が気軽に外出し、いきいきと暮らしてほしい!

⇒回遊しやすい施設の配置や、元気になるイベント  
を本気で行うなら、小回りの利く公共交通が必要



**目標次第ってことだね。ただ、今の電車やバスに  
正直言ってあまり魅力を感じない。本当に「道具」  
になれるの?**



確かに、まちの魅力を高める使い方をしようとする  
のなら、電車やバス自身の魅力を高める努力も必要  
でしょうね。

例えば、富山市にはLRT  
という新型の路面電車が走  
ってるんですけど、15分に1  
本、料金定額制といったわ



かりやすさ、使いやすい低床車両、華やかなデザイン  
など、魅力づくりにとことんこだわっています。

まちなかに出かけたくなる、住みたくなる魅力づく  
りにもセットで取り組んでいますし、まち全体の雰囲気  
が明るくなったと言う市民もいます。公共交通は「走  
るまちなみ」なんだなって実感しますよ。



**なるほど。じゃあ、あとは電車やバスに乗ろう  
という気持ちになれるかだね。**



そこなんです。今は日常生活で公共交通を使うとい  
う発想すらない人も多いですからね。その人達に  
「公共交通は大切です。みんなで乗って支えましょう」  
とお願いしても、心に響かないでしょう。

けれども、ちょっと公共交通のことを考えてみてほ  
しいなと。例えば、

- ・電車やバスの中で繰り広げられる会話や光景で豊かな  
気持ちになれる。
- ・車窓から景色を眺めることで、車の運転では見逃し  
ていたまちの良さ気付く。
- ・ドア ツー ドアのマイカーとは違い、おのずと歩く  
ことが増えるので、健康に良い。
- ・家族の送り迎えを気づかう必要がなくなる。

- ・バス代は一見高く感じるが、  
自動車の維持費も結構高い。  
車1台を所有すると1日当  
り数千円の経費。車の所有  
台数を減らせば、家計に優しい。



…なんてことで、乗ってみたら「意外に悪くない」っ  
て感じてくれる人もいるんじゃないでしょうか。



**公共交通にもいいところがあるってことだね。ただ、  
マイカー中心の社会はそう簡単には変わらないだろうね。**



そうですね、車には車の良さがありますし、マイ  
カー社会を変えるのは難しいでしょうね。

ただ、個人的には公共交通に乗る人が今の倍になら  
ないかかって夢があるんです。倍増なんてとんでもな  
いと思われるでしょうけど、そこは考え方次第。

例えば、市民100人のうち98人がマイカー、2人が  
公共交通に乗ってるとしましょう。そこでマイカー利  
用者のわずか2人が公共交通に乗り換える、もしくは  
全員が49回に1回公共交通に乗るだけで、利用者は倍  
増することになるんですよ。



公共交通を前向きな気持ちで使う人が増えて、今よ  
りも公共交通が便利になって、マイカーと共存でき  
る状態をつくれると僕は信じています。それが自分自  
身の豊かな暮らしだけでなく、住みよい上越市をつく  
ることに貢献できたら、最高じゃないですか。



そうなれば、「公共」のための交通になるね。

上越市は同規模の地方都市と比較すれば、鉄道や  
バスの量にまだ恵まれていると思いますが、経営状  
況を考えればこのままという訳にはいかないでしょう。  
しかし、公共交通だけをどうにかしようとしても本  
質的な解決になりません。

まず各地域で解決したい問題、目指したい将来像  
を前向きに考える必要があると思います。その上で、  
今ある公共交通を「地域の宝」と捉えるのか、「生  
活必需品」と見るのか、「無用の長物」とみなすのか、  
地域によって判断は異なるでしょう。この「目標」  
の設定と「道具」の選択次第によって、上越市の未  
来が大きく変わってくると思います。

(主任研究員 大友 康弘、  
研究員 吉村 卓)



## Report 1 都市・地域の将来像に関する報告・意見交換会参加 (主催：国土交通省国土技術政策総合研究所)

■日時 平成23年7月29日(金) 10:00~12:00  
■会場 中央合同庁舎2号館会議室 (東京都千代田区)

全国的な課題として、市街地が郊外へと広がった状態で人口や経済・財政が縮小していくと、市民生活の利便性や安全面に悪影響が出るのが心配されています。

国土交通省国土技術政策総合研究所では、これらの影響を総合的に考えた時、将来どのような都市構造を目指すべきか、その実現のためにはどんな施策が効果的なのかなど、様々な条件の下で試算・比較し、客観的なデータに基づいて市民との対話を可能にするシミュレーションツールの研究開発が行われています。

平成22年度は上越市が研究対象都市の一つとなり、創造行政研究所はデータの提供などを通じて協力しました。そして、同研究の成果報告・意見交換会に参加してきました。

このツール自体は、今後も開発が続けられるものと思いますが、その研究過程で作成された資料や評価の視点、有識者からのご意見などは、上越市の今後のまちづくりを考える上で十分参考になるものでした。

外部の研究機関との研究交流を通じて様々な刺激をいただくことは、研究員自身の能力向上や研究内容を高めるきっかけとして貴重な機会です。今後、市役所内や市民の方々へ何らかの形でこの成果を還元できればと思います。(内海)



## Report 2 上越商工会議所青年部ビジネスセミナー講演 (主催：上越商工会議所青年部商業振興委員会)

■日時 平成23年9月8日(木) 18:30~20:00  
■会場 上越商工会議所大ホール

上越市の人口減少が地域経済に与える影響を問題提起してほしいとの依頼を受け、お話をしてきました。

上越市の今後20年間の人口推計を見れば、65歳以上はほぼ横ばいですが、15~64歳は2割減、15歳未満は25%減少します。また、中心市街地や中山間地域の人口は大きく減少する一方、郊外ではまだ増加傾向にある地区もあります。

このことから、「高齢者向けビジネスを頑張る」「郊外に出店する」という考えになるのは一つの流れですが、皆がそのように動くとならば上越市にとって好ましいことになりません。上越市の未来を変えるためには、若者向けの商売や雇用の創出にも貢献し、中心市街地や中山間地域の活性化にも貢献できるビジネスを頑張る方が必要です。ただし、1人で立ち向かうのは難しいので、「チーム上越」としてその目標を皆で

共有したい・・・と話すつもりでしたが、当日は時間配分を少し誤りました。(参加者の方々、申し訳ありません)

このように、当研究所では市内外からのご依頼に基づいて講演に伺うことがあります。私たちが取り組む調査研究は、上越市の重要課題の解決を目的としており、これまで取り扱ったテーマは合併、自治、経済、環境、交通、教育、文化など多岐にわたりますので、お話しする内容も様々です。

研究所は「実践部隊」を持たないため、「机上の論理だ」、「口だけなら簡単」とお感じの方もあると思います。しかし、その論理や口がなければ何も始まらないこともあります。もちろん、幅広い視点と客観性を保ちつつ、上越市のために言い続ける役割を果たすためには、日々の研鑽が必要です。

このような研究所と一緒に勉強や話をしてみたいと思われることなどありましたら気軽にお声掛けください。(内海)



### ◆ アンケート結果 (ニュースレターNo.22について)

皆様から多くのご意見・ご感想をお寄せいただきありがとうございました。今後の紙面作成や調査研究活動等の参考にさせていただきますとともに、その一部をご紹介します。

- 例えば、立派なホテルにお客さんがたくさん来てお金を使っても、そこで使用するものがほとんど輸入品で地域にお金が落ちないというのは、実際にもありがちな話。
- エンデの「モモ」にあるように、社会の発展につれて忙しくなるだけで何かおかしいと感じる人が多い。記事に書かれていた貨幣の問題にもつながる話で、処方箋の一つは地域通貨だと思う。

- (内需産業と外需産業についての) Basic・Non-basic理論を枠組みとした貴重な説明。ただ、具体的な数値も見なかった。
- 観光は、新幹線開業を控えての重要テーマ。テーマ設定をして市内の各地区を結ぶような提案も必要と思う。
- 提案・課題は、実現されるものもあるが、机上に忘れ去られる事項もある。推進体制や内容も含め、具体的な活動につながるコーディネートが大切。

このほか、紙面のレイアウト等についてもご意見いただきました。字の大きさについては、今回も微調整にとどまりましたが、継続して努力しますので、ご理解のほどお願いいたします。

### 編集後記

私は自動車が好きです。と書くと、まちづくりコラムと矛盾しているようですが、車を運転することを含め趣味として車が好きな類の人間です。しかし、私のような人間でも仲町や直江津にお酒を飲みに行くときは電車のお世話になりますから、公共交通は飲みコミュニケーションを成立させる手段としても重要だと思います。愛妻のお迎えもいいですが、たまには電車もいいですよ。【編集：大友】

### 上越市創造行政研究所ニュースレター 「創造行政」 No.23 Oct. 2011

発行:上越市創造行政研究所  
〒943-8601 新潟県上越市木田1-1-3 上越市役所第2庁舎  
TEL:025-526-5111 FAX:025-524-6105  
E-mail:souzou@city.joetsu.lg.jp  
URL:http://www.city.joetsu.niigata.jp/site/souzou-gyosei/

ニュースレターは木田庁舎1階市政情報コーナー、各総合事務所でも閲覧可能です。また、当研究所のホームページにも掲載しています。