新潟駅高架化

見通し甘く完成遅れる

拠点化の実相

検証 篠田市政16年 〔上〕

新潟 2018 市長選

新潟市長選（10月14日告示、同28日投開票）への不出馬を表明した篠田昭市長による市政運営がもうじき終わる。02年に初当選し、07年に誕生した政令市の初代リーダーとして「日本海側の拠点都市」を目指してきた篠田氏。市長選では篠田市政の評価や「継承か転換か」が争点の一つになる。JR新潟駅周辺の再開発や交通網整備などの「拠点化」はどこまで進み、どんな課題を残したのか。拠点性向上に向けた政策から、篠田市政4期16年の実相を検証する。

JR新潟駅南口（新潟市中央区）にイラストが描かれた巨大な壁がある。駅連続立体交差（在来線高架化）事業の工事の「穴」を目隠ししている。

「この壁を見るたびに、がっかりする。今の新潟市の閉塞（へいそく）感と『失われた年月』の象徴だ」。長年篠田氏を支持してきた80代の会社役員は無念そうに語った。

この穴はバスが通り抜ける「高架下交通広場」予定地だ。市はここなどに専用走行路を整備し、「新公共交通システム」で鳥屋野潟南部から駅、万代、古町をつなぐ構想を描いてきた。次世代型路面電車（LRT）などを理想としつつ、費用などの面から当面はBRT（バス高速輸送システム）を導入するとした。

高架化は当初、2013年度に一部供用を始め、15年度に完成予定だった。市は工程見通しの甘さなどから12年になって「6年遅れる」と発表。交通広場の完成は22年度にずれ込んだ。

壁の前はバスロータリーになっている。万代口から駅の通路を回って南口のバス停を利用する鳥屋野潟近くの高校の女子生徒（16）は「卒業までに完成しないんでしょ。関心も期待もない」とつぶやいた。

■ ■

そもそも高架化の供用開始を13年度としたのは「2014年問題」があったためだ。

14年度末の北陸新幹線開業により、相対的に上越新幹線や新潟市などの存在感が低下することが懸念された。篠田氏は初当選時からこの問題に思い入れがあった。官民からなる上越新幹線活性化同盟会の設立に動き、05年には初代会長に就いた。

ハード面の打開策として打ち出されてきたのは①同一ホーム化を含む駅高架化②山形県庄内地方を「後背地」に取り込むための羽越線高速化③新潟空港へのアクセス整備―の「3点セット」だった。

だが、どの計画も遅れに遅れ、北陸新幹線開業に間に合うどころではなくなった。篠田氏が危機感を口にする機会も減っていった。

12年には篠田氏は「過度に（不安を）あおることなく進めたい」とトーンダウン。当時の泉田裕彦知事も「言われるほどのリスクはない」などと強調した。

当時のツートップによる〝楽観論〟について「観光PRに明るく取り組むためだった」（市幹部）と擁護する声もある。しかし、経済人の一人は指摘する。「近年は同盟会でも熱い議論は減っていた。工事の遅れは市長だけの責任ではないが、結果として新潟は〝ゆでガエル〟になった」

■ ■

駅高架化はことし4月、第1期開業として、上越新幹線と羽越線特急の同一ホーム乗り換えが可能となった。開業式典で篠田氏は「新潟の拠点化が大きく進む」と胸を張った。

庄内地方の鶴岡、酒田両市の担当者は「同一ホーム化は歓迎」とし、本県など羽越線沿線都市との観光連携に意欲を示してはいる。

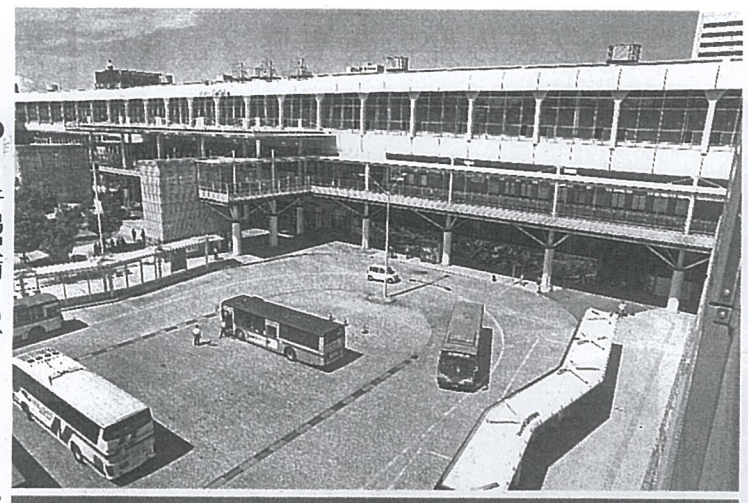
ただ長い年月の間に社会情勢は変わり、庄内と首都圏を結ぶ主役の座は鉄道から飛行機へ移っている。

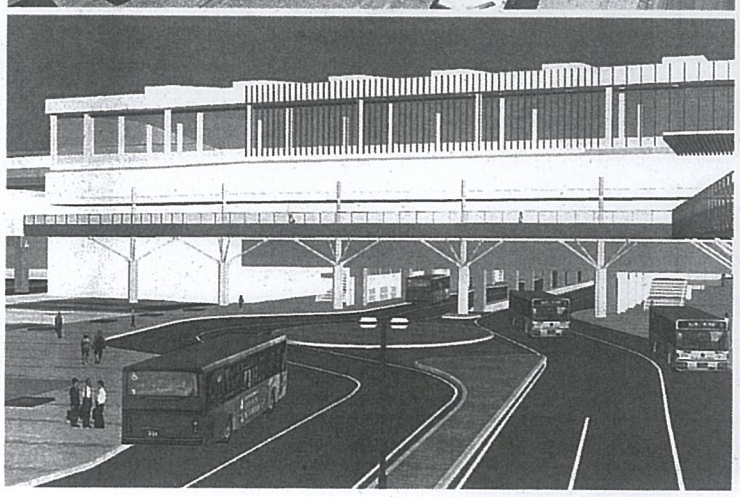
酒田市の担当者によると、約30年前の上京手段はほとんどが鉄道だったが、15年の国の調査では飛行機が約45％、バスなどが約15％、鉄道は約40％だった。

新幹線から羽越線特急へ同一ホームで乗り換えた大東文化大（東京）の阿部英之助准教授（42）＝地域社会学＝は「階段昇降が不要で便利になった」としながらも、「今回は列車だが、普段は飛行機に乗る。庄内に合宿で学生を連れて行く際は、安いバスも利用する」と語った。

1千億円を超える巨額の公費が投入されている事業だが、4月以降に同一ホームで乗り換えた人数について、JR東日本は大型連休期間以外は「非公表」とする。拠点化への効果がどれだけあるのか、市民に分かりにくいものとなっている。

社会情勢変化、効果不透明





上JR新潟駅南口のバスロータリー。「高架下交通広場」となる「穴」が壁でふさがれている下2022年度に供用開始予定の高架下交通広場のイメージ図。当初は15年度ごろには完成予定だった（新潟市提供）

Q 業 JR新潟駅連続立体交差事駅周辺の在来線約2・5キロを高架化し、南北に分かれた市街地の一体化を図るのが狙い。2006年度に事業着手し、当初は13年度に高架ホームなど一部の供用を開始し、15年度に完成予定だった。だが工事が遅れ、全面高架化は21年度、将来の軌道系導入も視野に入れた高架下交通広場の供用は22年度となった。市は未着手の周辺道路や駅前広場の一部の整備を凍結。総事業費は約1356億円で9割以上を国と新潟市が負担する。17年度までの進ちょく率は事業費ベースで60・9％。