

新幹線開業でさらに高まった。ポテンシャル 28の自治区が織りなす多様性あふれるまち

地区ごとのポテンシャルの多様性

ご承知のように、近代以降に国を挙げて行われた、元号を通称に冠する集中的な市町村合併事業には、「明治の大合併」「昭和の大合併」「平成の大合併」がある。明治の大合併(明治21年～22年)では7万1314(明治21年度時点)もの市町村が約1万6000に集約された。昭和の大合併(昭和31～36年)では9868(昭和31年度時点)あった市町村が、3472(同36年度時点)へと激減した。さらに平成の大合併(平成11～18年)では、3232(平成11年度時点)あった市町村が1821(平成18年度時点)へと大きく減った。

大合併が繰り返されるたびに、都市規模は全般的に大きくなっていき、平成の大合併ではついに、市域が1000km²を超える事例が続出するようになった。今回取材させていただいた上越市も平成17年1月の合

併で、1000km²に限りなく近い974km²もの市域を持つに至った(合併前の上越市域の約4倍)。

上越市の合併にはさらに、ほかのどの都市の合併事例にもない際立った特徴がある。合併した市町村の数が14市町村(1市6町7村)にも及んだことだ。これは平成の大合併の中でも、最も参加市町村数の多い合併事例となった。

「上越市は広いなあ、本当に大きな合併だったんだなあ、今さらながらにそう思います」

明るい微笑を浮かべながらそう語る村山秀幸・上越市長は、合併から2年後の平成19年に副市長に就任(前職は新潟県職員)、合併から4年後の平成21年に市長に就任した(現在2期目)。

「東京都の約半分、23区の1.5倍という面積もさることながら、より広さを感じるのは、各地域の多様性についてなのです」

むらやまひでゆき
村山秀幸
上越市長



村山市長の言

業通り、昭和46年に

港町(直江津市)と城下町

(高田市)という、まったく個性

の異なる隣接市同士が合併してでき

た旧上越市に、平成の大合併で新たに加わった旧13町村は合併後の市域の7割の面積を占めるが、おしなべて中山間地域といつていい自然環境を備えている。合併直後に地域自治区制を敷いたため、旧13町村は現在



13区を形成(旧上越市部分も15区に移行)している。そのうちの9区は、合併前から過疎地域指定を受けていた。同時に旧上越市部分も含めて、地域の多くが特別豪雪地帯に指定されている土地柄だ。

その「多様性」を物語る数値として、例えば800を超えると思われる町内会の数が挙げられるだろう。中山間地域にはそれだけ、地理的環境で区分される小集



北陸新幹線開業式典と初日の乗客たち

落が多いことの証しともいえるが、村山市長は「この多様性を何とかそれぞれの地域の個性として磨き上げ、例えば北陸新幹線開業後の観光振興、今後のまちづくりや地域活性化に向けたポテンシャルとして活用していきたい」と抱負を語る。

北陸新幹線といえば、昨年11月号の本欄で金沢市を取材させていただき、その凄まじい新幹線開業効果をご紹介した。そしてテレビをはじめとするマスコミ報道でも開業初年度・次年度には「金沢市の一人勝ち」といった論調が目立っていた。しかし、開業3年目を迎えた現在、ほかの沿線都市にも少らず、それぞれの置かれた環境や努力に応じた効果が現れ始めていることは意外に報じられない。

「特に上越市に立地する新設の上越妙高駅は、上越市をはじめ隣接する新潟県妙高市、同柏崎市、同十日町市、同佐渡市とで広域PRプロジェクト《越五の国》を形成し、上越妙高駅を起点と

するさまざまな旅のコンテンツを提案してきました。最近、その効果が少しずつ形になり始めていると感じています」(村山市長)

新幹線開業でより高まった 交通の利便性

例えば今年12月には、妙高市に大規模リゾートホテル《ロッテアライリゾート》がグランドオープンする。これは韓国の大手ホテル「ホテルロッテ」が進める旧新井リゾート(平成17年から営業休止)のリニューアル事業で、韓国をはじめとするアジア市場を最大のター



直江津港と小木港を結ぶ高速カーフェリー「あかね」



大阪城・高知城と共に「日本三大夜城」にも選ばれた高田城三重櫓

ゲットにしていることが注目される。コンセプトは「アジア最高のスキー場」というものだが、高原リゾートとしての夏季の交流人口増大も、国際的なレベルで期待される。

「特に富裕層の外国人観光客は、2泊3泊ではなく、1週間2週間のスパンで滞在することも予測されます。となればリゾートホテルを足場に、周辺の観光ツアーにもぎわうでしょう。本場の鰯や魚介を食べようと、直江津方面に出て来られる方もあるでしょう。いずれにしても車なら妙高から30分圏内で、い

ろいろな楽しみ方ができるのが上越妙高駅周辺のまちの特徴であり、強みでもあります。クルーズ船で海から来ていただいてもいいし、新幹線で東京方面から来ていただいてもいい。さらに直江津港からは、高速カーフェリーが出ていますから、佐渡との行き来も簡単です」(村山市長)

奇しくも「上越市人口ビジョン」「創生総合戦略」の策定と同年の平成27年3月に開業した北陸新幹線・上越妙高駅の利用状況を見ると、同年のお盆(8月15日)の約9500人が最高となっている。通常期の乗降客数は1日平均約4000人で、これは開業1年目も2年目も変わらない。各種のイベント時やお盆・年末年始の帰省シーズンは通常期よりも1日当たり1千数百人から2千数百人ずつ増えるが、1年目よりも2年目の方が若干落ちている。そんなことから「新幹線開業バブルはだいぶ落ち着いた」(村山市長)と見られるが、前述した圏内での大規模リゾートホテル開業などの動きを見ても分かるように、新幹線開業による「バブル後の本当の波及効果」は、これからじっくり出てくる、と見た方がいいだろう。

上越市では北陸新幹線でさらに高まった交通アクセスの利便性を生かした交流拡大への取り組みの事例として、もともとの土壌としてあった食や歴史、文化などの強みをアピールしながら、公益社団法人上越観光コンベンション協会との連携による、さまざまなコン



今年で92回目を迎えた「高田城百万人観桜会」

ベンション(大会・学会など)の誘致活動なども成功させてきた。

上越市は近代以前から信州(長野県)方面、上州(群馬県)方面、北陸全域(富山県・石川県・福井県)の3地域に向かう結節点として大小の街道が四通八達していた。近代に入ってから、明治22年に東海道線(新橋―神戸)が全通する以前に、直江津線(後の信越本線)直江津―軽井沢間が開業。明治26年には軽井沢―横川間が開通したことにより、直江津―東京間が早くも鉄道で直結した。

「鉄道で新潟の米や石油を東京に運び込むことが全国的にも早いという点が、直江津から東京への鉄道乗り入れの理由だったとされています。そのころは鉄道といえども、東京に着くまでに一日がかりだったと思います。



岩の原葡萄園は日本最初のワイン用葡萄園



それでも昔に比べれば夢のような速さだったでしょう。しかし、新幹線だと何と最速1時間46分で東京に着いてしまうのですから、まさに隔世の感ですよ(村山市長)

道路網も北陸自動車道や上信越自動車道を

介して、上越市は四方八方とつながっている。直江津港からの航路を加えれば、空路以外すべての高速交通網が備わっているともいえる。さらに平成30年度中には上信越自動車道「信濃町IC」上越JCT間の4車線化」が完成する。上信越自動車道は群馬県藤岡JCTから長野県経由、上越JCTに至る200km超の高速自動車道だが、平成11年の全通後、北陸自動車道と結ばれ、広域をネットする文字通りの大動脈となった。その4車線化も、かねてより待望されていた事業だ。

「4車線化が実現すれば、行楽シーズンや休日などの渋滞がかなり緩和されるはずだ。日常的な事故防止の効果もあるでしょうし、厳冬の降雪の際も、除雪が容易になります。2車線だけ先に除雪すれば通行が可能になるなど、さまざまな効果が生まれるはずで、沿線のすべての自治体が本当に完成を心待ちにしていた事業です」(村山市長)

移住・定住化人口を呼び込む 多様な魅力

上越市と各地を結ぶ鉄道・道路・航路の交通網が着々と整備されていく状況から期待される効果は、もちろん交流人口の拡大だけではない。交流人口の拡大に付随して、移住・定住化人口の拡大、あるいは人口減少の抑制効果も大いに期待されるところだ。しかし、事はそう簡単にはいかないのも事実だろう。

人口減少は言うまでもなく、首都圏や大都市圏を除いた、全国各地の自治体に共通の最重要課題だ。首都圏や大都市圏においても時間差でいずれは訪れる課題である。ご承知のように、その対策はそれぞれの状況に応じた形で、さまざまに取り組まれているわけだが、「上越市の人口減少化は、実は今に始まったことではない」と村山市長は言う。

「現在のの上越市の市域に当たる地



雪国ならではの雪を活用した貯蔵庫(雪室)(上) 雪室で貯蔵した雪室商品や雪下野菜のブランド化を目指す(右)





国内外を結ぶ物流拠点港「直江津港」

域では、昭和22年の人口約24万人がピークで、その後少しずつ減ってきていま

す。新潟県全体で見ても昭和27～28年辺りから人口は減少に転じています。ただ昭和40年代、50年代ぐらいまでの人口減少は、出生数もほ

どどににあったのに、それ以上に社会減が多かったということからきています。ところが現在は、自然減が大きくなっ

ていることに主因がある。社会減や社会増は客観的な努力である程度調整も利きますが、出生数の減少と亡くなる人の増加が重なっている状況は、努力のしようがない。止めようのない社会現象なのです。人口減少が止まない全国各地の自治体の悩みは、まさにそこにこそあるわけです」(村山市長)

しかし上越市は社会資源や雇用場の比較的恵まれており、そのことが新たな社会増への期待の根拠(源泉)ともなっている。

例えば重要港湾・直江津港については、アジアの代表的なハブ港である釜山港と国際定

期コンテナ航路で結ばれている。高速交通網のさらなる拡充で物流拠点としての実力を一段と増している上越市にとって、この状況は強みだ。

平成23年には国のLNG部門・日本海側拠点港に選定されている。世界中からやってくるLNG船がもたらす液化天然ガスは火力発電所のエネルギー源として、また首都圏を中心とする関東甲信越地方へのエネルギー供給源としても機能している。

また上越沖の海底には、次世代の天然資源とされる良質なメタンハイドレートが埋蔵されている事実も分かっている。遠くない未来での実用化が大いに期待されるところだ。

さらに上越市では手厚い子育て支援や中心市街地の活性化、それに伴うコミュニティの再生など各種の事業・施策を展開し、より住みやすいまちづくり、より魅力的なまちづくりを精力的に進めている。前述した自然豊かな中山間地域のもたらす「厳しさの半面にある癒やし」や、港町・直江津地区および城下町・高田地区が、長い歴史のなかではぐくんできた「まちとしての礎・文化」などの織りなすポジティブな多様性は、その重要な魅力の根源といえるだろう。

雁木通り・新水族博物館・謙信公の愛刀

取材に訪れた日は、高田城跡である高田公



雁木型アーケードに覆われた高田駅(えちごトキめき鉄道・妙高はねうまライン)

園で100年近い歴史を持つ恒例の観桜会(第92回目)開催の直前だった。早春の空気はまだ冬の名残を感じさせたが、桜のつぼみが春間近を伝えていた。

総延長16kmもの長さを誇る雁木がまちなかに張り巡らされていることでも知られる高田地区は、徳川家康の六男松平忠輝の居城として高田城が築城(1614年)されるとともに、江戸時代初期にはほぼ現在の町割りが完成したとされる。

「雁木は豪雪地帯ならではの知恵で、日本海側にはかつて各地で見られたようですが、高田には江戸時代からありました。高田ほどの規模で残されているところも、ほかにはありません」(村山市長)

商店や町家の軒から庇を延ばし、片側アー



町家を使った交流施設・高田小町

ケードのような形で豪雪から歩道を守る雁木は、太陽の暑熱から通行者を守る役割をも果たす。酷暑の続く現代の夏にはまさにぴったりの、生きた文化財ともいえるだろう。また、雁木の下通路は、伝統的に商店や町家のオーナーが自らの土地を提供してきた歴史を持つ。江戸時代に始まった元祖「市民協働のまちづくり」の事例といえるかもしれない。

雁木の続く雁木通りに並ぶ商店や町家は、明治期から昭和期に建てられた味わい深い建物が多い。一部の町家は一般公開もされ、例えば「町家交流館・高田小町」などのように、交流・集会施設として利用されていたり、ま

ちの小さな美術館として機能しているものな



建設中の新水族博物館(イメージ)

ど、多彩に活用され、国内外の旅行者の人気を集めている。

高田から臨海部の直江津地区へ移動すると、一転、初夏を思わせる日差しが照りつけていた。高田地区と同様、人口減少とともににぎわいが失われつつあった直江津地区では、現在、人気集客施設「上越市立水族博物館」の建て直し工事が行われていた。

日本海を目前にする崖上に建つ水族博物館は、前回の建て直しから約35年間が経過し、老朽化が問題になっていたが、来年度中には「飼育数日本一のマゼランペンギン」のほか、多くの新機軸を打ち出した展示を目玉にした新水族博物館が誕生する。なお新水族博物館

の建設と並行して、直江津地区では現在、まちなかの回遊性の推進などを中心とする「新水族博物館を核とした地域活性化」の取り組みが、官民協働により進行中で、今後の推移が大いに注目される。

新水族博物館完成と前後して、来年度には高田公園内の市立総合博物館もリニューアルオープンする。その展示の大きな柱として現在調整中なのが、「上杉謙信公愛刀」の購入だ。個人所有(岡山県立博物館寄託展示)で国宝指定もされているこの名刀が上越市に来れば、「約420年ぶりの里帰り」(村山市長)となる。上越市には北陸新幹線で運ばれてくるのかもしれない。いずれにせよ420年ぶりにみる故郷の発展と北陸新幹線の速さには、謙信公の魂もさぞかし驚くことだろう。

(取材・文＝遠藤隆／取材日平成29年3月28日)



春日山に屹立する上杉謙信公像