

飯田市議会リニア推進特別委員会研修会講演

『リニア新幹線とまちづくり（下）』

～ 郊外駅の行方・コロナ時代の新幹線 ～

前号に引き続き、飯田市議会リニア推進特別委員会研修会 Zoom 講演の続きをお送りする。

【講演】 櫛引素夫 青森大学教授



櫛引素夫 青森大学教授
(Zoom 画面上)
(飯田市議会事務局提供)

2. 事例から見てくるもの

郊外駅の抱える最大の課題は、そのまちの歴史・文化・市民意識（が顕在化すること）。自分たちの街に対する意識、新幹線開業に際し優れた面と適合しない面、それらが浮き彫りになる。残念ながら、それなりに何とかなっている郊外駅は極めて少ない。やはり20世紀的な感覚が邪魔している。「新幹線が繁栄や賑わいを持って来る、華やかさ、きらびやかさを持って来る」、この感覚は人口減少に転じて久しい日本では筋が違ってくる。そうでなくても情報化社会＝ITが全てを決める時代であり、中心駅・中心市街地で衰退が進み、郊外型店が圧倒的優位な現在、駅の立地はどこに、駅整備は何に焦点を当てていくのか、そういった議論もかみ合わなくなっている。方策としては、20世紀ならそこらのコンサルタントに任せれば「成功の方程式」はあった。21世紀の今は、自分達のあり様は自分達でカスタマイズしていくしかない。そういう知恵が必要になる。いずれにしても20世紀型の感覚をリセットできるかが重要。しかしこれがいちばん難しい。

12月4日に東北新幹線が開業10周年を迎え、研究者4名でオンラインフォーラムを実施した。そこで判ったのは、10年経っても新幹線効果とは何だったのかという変化を見る物差しが見つからない、ということだった。それくらいややこしいもの。ただ、個別に見ると明らかにQOL（生活の質）が上がり、経済的利益がもたらされている面もある。一方でそれに伴って失われたものがある人が居る。新幹線という「巨大な条件変更」で社会的弱者の犠牲や損失をどれだけ減らせるか、なかなか答えが見えないが、ゲームチェンジやルール変更を活かす人、組織は必ず出て来る。それに見合った能力やチームワークが地元にあるかが大事になる。

3. コロナ時代における新幹線対応のポイント

コロナ禍のもとで、JR各社のビジネスモデルはどこまで続くか。JR東海のダメージはどの程度で、リニア建設が続けられるか、コロナ禍で不可逆的な変化がどこまで起きているのかが気がかりだ。人口減少と高齢化の中で、コロナ禍による日本経済の地盤沈下に加わっている。

駅前整備は懐胎期間が長い。つまり、出来上がってから効果が効果として回ってくるまでに時間がかかる。その効果であるが、世の中の多くは開業効果と新幹線効果を勘違いしている。新幹線で観光客が来てがやがや賑わうことが新幹線効果と勘違いしている。開業して来訪者・観光客が訪れるが、やがて減少する。瞬間最大風速は当てにできない。そうではなくて、新幹線を活用して、地域の将来を考え、自分達の暮らしをデザインできる人が地域に育つ。私は「新幹線効果とは地域のバージョンアップが成ること」と考えているが、それが発現するにはやはり10年スパンで見なければならぬ。そうなると完成までにパラダイムシフトが起こることはままある。今回のコロナがまさにそれである。

新幹線開業（地域のそれに対する対応）は卒業のない入学。多くの地域・自治体で新幹線〇〇課を創設して対応するが、開業すると解散してしまう。使い方は考えない、造ることが目的、となりかねない。また、開業後に振り返りを行い、逸失利益をチェックしている自治体は殆どない。開業をイベント事業として消化している。

新幹線建設は万民を救う地域振興策ではない。欠点も錯誤も多い。更に厄介なことに感情が絡む。「街の格」といったものに左右され、理屈が通用しない。駅名を巡る紛争などその最たるもの。しかし、新幹線は大きなポテンシャルを持つ。地域の感度や反射神経が試される。やらない理由を探す、文句を言いたい人はずっと言ってい

るが、やることをやっている地域もある。

新幹線による条件変更に対応できる自治体はあまり多くない。新幹線対応は特別なものでなく日常の施策がそのまま反映する。新幹線開業対応だけうまく行って、日常の施策がぐだぐだの自治体というのはイメージできない。普段の営みを新幹線対策にどう振り向けるか、だと思う。

新幹線開業対策は多岐にわたる長期戦。いちばん似ているのが人口減少対策。新幹線そのものが人口減少対策という側面がある。実現には、マンパワーが非常に要る。ここで言うマンパワーとはその土地のことを知り尽くしてその土地でちゃんと戦いきるといふ、例えて言えば徳川軍を撃退した真田一族のようなイメージ。とにかく、賢くてスペックの高い人を連れてくれば何とかなる、というものではない。

開業対応には、基本自治体はもとより圏域としての対応が必要。それと県との役割分担も重要になる。

4. 当地域への期待と課題

市民の意向を反映した地域政策を立案し、それをどう修正していくか。飯田市のデザインノートをどうバージョンアップもしくは軌道修正できるのか。市民や各団体あるいは市職員の中で未来を一緒につくれるのか。更には次世代にどうバトンを渡すか。そういう目線で進めるためには世代交代も必要。逆にシニアの役割は何か。若い人達のバックアップを担うことが必要ではないか。

リニア開業が遅れても持ちこたえられる仕組みをつくれるか。福井県は新幹線開業が1年伸びることになり、たいへんなことになっている。

このような中で、議会の役割は重要。ファシリテーター（グループや組織で、中立的な立場からよい結論へ導いていく役割を果たす人）としていかに活動できるか。ある市の市議員は市の理事者に「ちゃんとやれ」とひたすら言うだけだった。「一緒に考えようよ」という姿勢が重要だ。

リニア長野県駅に過大評価も過小評価も禁物。新幹線は無から有を産むことはない。潜在的な地理的ポテンシャルをどう活用し、地域のマンパワーを活用するか。当地域のポテンシャルをどう駅周辺に当てはめるか。今新幹線駅前で注目しているのは病院。新青森駅前に総合病院ができて、それを機に駅前開発の土地が1区画を残して売れた。本当に何が必要なのかは、地元を知り尽くした人でないと。どこかのコンサルタントに頼んだ時点で負け。「駅前に何も無い」と言われる飯山駅だが、100人単位の市民が委員会をつくり10年かけて検討した。そのプロセスにより市民が集い語らう施設となり、等身大の賑わいができる。「私たちの駅」、「市民の居場所」といえるものがつくれるか。

5. 終わりに

コロナ収束にはまだ時間がかかる。日本はワクチンの投入が遅れて、先進国中で回復は最後になるとの見方もある。そのような中、急がない工夫、というのも必要ではないか。勿論やることはやらなければならないが、急いでやることとゆっくりやることを、丁度時計の短針と長針のように組み合わせ、状況を見極め対応していく。拙速は危険。新しいものを造るしかない、と腹をくくりながら、そうは言ってもあと最低でも8年くらいありそうなのでじっくり取り組めばよいのでは。

飯田の皆さんは無から有を造ってきたポテンシャルがある。攻め（観光・ビジネス面）と守り（市民生活）の両方の視線、それとフレキシブルさ。施策のスクラップ&ビルドを行いながら取り組んでいく。

開業対策の8割は「アライブづくり」と言われている。それと決別しながら、是非とも飯田モデルというべきものを追及していただきたい。（文責：しんきん南信州地域研究所）



研修会風景（飯田市議会事務局提供）

■井坪 隆 委員長コメント 「駅」という「ところ」を考えるのではなく、駅をまちの一部としてまち全体から考える視点、発想が大切だということを学ばせていただきました。その視点も含めて、議会（特別委員会）として駅周辺整備の実施計画策定に向けた提言をまとめる所存です。南信州をよく知る櫛引先生の当地域へのエールに感謝申し上げます。

■櫛引素夫 教授コメント 師走の金曜日の夜、全委員の出席で研修会を開催されたことに、深甚の敬意を表します。こんな取り組みの市議会・委員会はこれまで聞いたことがありません。このような飯田市ですので、必ずや飯田モデル＝飯田版 Society 5.0 が出来上がるものと期待しています。

（飯田信用金庫 リニア・三遠南信対策室 加藤 修平）