

# 新潟市都市政策研究所 本県産業の実力検証

新潟市都市政策研究所(同市中央区)は10日までに、統計や主要企業への聞き取りをもとに本県産業の位置や特徴を探った調査報告「検証・新潟産業の実力」をまとめた。本県には売上

高1兆円を越す大企業はないが、中堅中小企業の層が厚く、世界的なシェアをもつ企業も少なくない。工業と食・農の基盤を併せ持つ本県産業の背景を分析している。

## 高い技術集積評価を

### 中堅中小企業 厚い層 業界内連携で底上げ

本県は、県内総生産が全国十四位で、農業産出額は同八位、製造品出荷額は同二十三位。経済規模でみて、首都圏などの三大経済圏、これに続く静岡、広島、福岡などの第二グループに次ぐ「第三グループの工業都市」と位置付けた。製造品出荷額が全国三位以内を占める産業は、米菓製造や計量・測定器製造、化学工業製品など。その一方で、有力製造業は中間素材・部品の加工メーカーや装置メーカーが多く、一般の知名度は低い。

本県産業の基盤として

本県は、県内総生産が全国十四位で、農業産出額は同八位、製造品出荷額は同二十三位。経済規模でみて、首都圏などの三大経済圏、これに続く静岡、広島、福岡などの第二グループに次ぐ「第三グループの工業都市」と位置付けた。製造品出荷額が全国三位以内を占める産業は、米菓製造や計量・測定器製造、化学工業製品など。その一方で、有力製造業は中間素材・部品の加工メーカーや装置メーカーが多く、一般の知名度は低い。

天然資源、コメ、加工技術を挙げ、天然ガス・石油、石灰石といった天然

資源から化学工業や機械工業が、コメから食品加工業などの産業が発展した経緯をまとめた。燕・三条地域の金属加工業や食品産業をはじめ、産地や有力企業の成功モデルを分析。「変化に対応し、製品転換や技

術の高度化を図り躍進してきた」変遷をたどっている。同研究所は「新潟で育った土着の中堅企業が、技術ノウハウを共有し合うなど助け合い、業界全体を底上げしてきた」と新潟の特徴を挙げ、「高い技術集積をもつ本県産業の実力をもっと自己評価してもいいのではないか」と話している。

# 事業費、効果を提示

## 市が新年度調査に着手

新潟市は二〇〇九年全国の都道府県庁所在地一面からマイカーに過度に度、LRT（低床式車両）を活用した次世代型路面電車）など新たな交通システム導入に関する調査を始める。選択肢となるシステムの整備効果などを分析して市民に示し、議論を喚起する狙い。市民の意見を集約し、一〇年度には導入の方向性を決める方針だ。

国や県、新潟市などが行った新潟都市圏パシントントリップ調査によると、同市を中心とする圏域の代表交通手段は約七割が自動車。さらに同市の市民一人当たりの二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量は

市が、小型モノレール。市都市交通政策課は「走行空間や輸送費、整備事業費などを具体的に調査し、市民の皆さんに発信したい」とする。

市構造の面から分析し、新たな交通システム導入の試案を示す方針。「どういった都市交通で、どのような都市の中心軸(拠点)がとれるかに重点を置く」(同研究所)という。

市政策研究所」でも、市役所や県庁、病院などの公共施設や商業地が分散している同市の現状を都

市都市政策部の斎藤隆部長は「専用レーンを設けるにしても市民の理解がなければ進められない。いろいろな所で議論してもらい、意見を集約した上で、何にするかも含めて導入の方向性を示したい」としている。

21.3.-3 (X)

新潟日報

17面

# 市の都市政策研究所3年目

# 田園都市構想提示へ

発足から3年目を迎えた新潟市のシンクタンク「都市政策研究所」は本年度、「田園都市構想(案)」を取りまとめる。同市が掲げる田園環境都市のあるべき姿を提言するが、ハード整備を前提とした従来の構想ではなく、住民サービスの在り方など市民生活に立脚した構想を目指す。夏までに骨子が出される見込み。所長を務める上山信一(慶応大総合政策学部教授)は今後の方向性などを聞いた。

## 市民の目線に立脚 夏までに骨子

研究所はこれまで、新関係資本(人と人のつながり、きずな)、都市交



主な研究テーマ

- ・新潟市のコメ農業 米作の将来展望と優位性や弱点を分析
- ・社会関係資本評価 住民に安心・幸せをもたらすメカニズムや取り組みとは
- ・都市交通 市街地が薄く低密度な市の都市交通の持続可能性を分析・検証
- ・環境資産 水、土、大気などのデータ収集、分析と政令市比較

発足から3年目に入った新潟市都市政策研究所 同市中央区上大川前通8

都市政策研究所 新潟市 非常勤の所長のほか、常勤の主任が政令市に移行した200 研究員や市職員8人で構成。庁内7年4月、政策形成能力の向上をの若手職員が特任研究員として調任設置した。市長直属の機関。査業務に参加している。

通、環境資産などを評価・分析。「新潟という地域を評価する」「研究所」作業が進められてきた。

都市交通では、自家用車への依存度が高まり高輪化が進む中、これからの在り方について市民目線に軸足を置いた材料を提供する。環境資産では田園や水辺の実像を分析し、人や社会にもたらす恩恵や脅威を把握する。

段階に入るが、単にこれまでのレポートを並べることはいらないという。上山所長は「研究成果を再編するのには六割ぐらい。切り口は新しくつくる。夏にたたき台を示し、庁内や外部の人と意見交換を進める」と話している。

# 上山信一所長(慶応大)に聞く

新潟の外とのネットワークを再設計する作業があるんじゃないか。人モノ、

―構想策定に向けた進捗がどうか

田園都市って一体何

を造ろうとか、人口何万人を目指すとか、従来型の

金呼び込む方法を豊田本海などに限定する必要はない。埼玉をはじめ北

農業、社会の状況を一通り点検、チェックできた。

「田園都市って一体何人を目指すとか、従来型の

の勇ましい構想ではない

関東の人口は非常に多い。北関東の経済活動と

今のところ順調だ。合併いざれつくるビジョンの

「人々の暮らしがどう変わるか、それをどう支

えるかという視点で考え

字的に大きいインパクトがある。そういう発想、

というキーワードの意味を、もう少し前向きに今

きの議論のベースになる

る。交通問題を例にすれば、この地域にモノレー

を切り口で外とのつながりを考えましようというこ

後のビジョンという形で

ような問題提起をするつ

ば、この地域にモノレー

を切り口で外とのつながりを考えましようというこ

出すための

材料が集ま

ってきた。

市の将来像

## 将来を考えるベース

―スケジュールは、

については合併のときも

もりだ。もちろん抽象論

ルとか、ここからが高速

道というのが従来型の構

考えたが、田園環境都市

だけにはしない

想だった。今回は、交通

経済界、有識者と議論

という言葉の中身を考え

―とついでに中身になる

弱者も気軽に商業集積地

して軌道修正していく。

「キーワードは三つ考

えており、「ビューマン

きるにはどんなサービス

その過程で、切り口が変

スケール(受益者の発

が必要か、運転免許はな

な人の意見を取り入れる

「雪だるま方式」という

想)、「外との関係(ネ

いけと楽しく暮らせるに

は、な受益者の視点で

「雪だるま方式」という

ツネットワーク)、「地域

は、な受益者の視点で

は、な受益者の視点で

「雪だるま方式」という

自立経営」。今回の都市

構想は、この地域に工場

「外との関係では、新

業のやり方はしない」



「外との関係では、新

# 夢から一歩踏み出したい



新潟市の街なかを踏面電

車やモノレールが走る日が来るのだろうか。その実現に向けた調査結果が本年度から始まる。調査のための調査が終わっては困る。

次代の都市像を考えるに

は、新たな公共交通システム導入が欠かせないという視点で取り組んでもら

いたい。

いま、地方都市は、高齢化の進行、中心市街地衰退、都市間競争への対応などさまざまな課題を抱えている。より高度な公共交通導入が、それらの課題を解決する一つの手段であることは間違いない。

将来の都市インフラとしていのか、な交通手段を選択する場合は、その都市

の性格を規定することにもつながる。

新潟市都市政策研究所が昨年度よりまとめた「都市交通現況評価」によると、市民の交通移動に占める自家用車の割合は88・6%に達し、十七政令市で最も高い。逆に公共交通は5・4%で浜松市に次いで下から二番目だ。

繁華街や官公庁が分散した都市構造と、いち早く進められた高規格な道路整備が、極端な車優先都市をつくり上げた。石油依存社会からの脱却が求められる時代だ。そのような都市の在り方は許されまい。

車を運転できない高齢者への対応も喫緊課題だ。同時に、マイカー利用者を中心とした中心市街地の衰退も深刻である。市中心商店街連合会は昨年、新たな公共交通システム導入に向けての勉強会を開いたのも、こうした声援から抜け出そうと考えてのことだろう。

電車やバスが走る道路から自家用車を排除し、徒歩や自転車や回遊を楽しむ「トランジット・モール」が都市の

魅力づくりの有効なことは、西欧の多くの都市で実証されている。

新潟市は一九九二年度を皮切りに何度も、次世代型踏面電車（JRT）などの都市への導入検討調査を重ねてきた。だが、採算面などの壁からこれらの調査は事業化につながらなかった。

市の財政状況は当時と比べて、さらに厳しい。だが、それを理由に課題を先送りすることはできない。合併によって市域が拡大したことで、郊外と都心の核、「JR駅」などを貫く基幹交通軸の必要性は増している。

「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が二〇〇七年度に施行されるなど国の支援制度が充実してきた。技術革新が建設費を減らしていることも好材料だ。

マイカーの利便性に慣れた市民意識をどう変えていこうか。バスなど既存公共交通との調整も必要だ。要は方向性である。経済、財政的側面や技術論だけでなく、市民の意識に響く調査・研究が必要だ。

# 新公共交通 課題探る

征谷小路 LRT導入へ勉強会

中央区



新しい公共交通の在り方を探った征谷小路商店街振興組合の勉強会。20日、新潟市中央区のホテルオークラ新潟

沈滞する中心市街地の活性化につなげようと、新潟市中央区の征谷小路商店街振興組合（永井健司理事長）は二十日、同市で新しい公共交通の在り方について勉強会を開いた。同市都市政策研究所の職員を講師に招き、市の交通システムの現状や今後の課題を探った。

同市や同研究所では、マイカーに依存しないまちづくりを目指し、本年度からLRT（低床式車両）を活用した次世代型路面電車）など新交通システム導入に関する調査に着手。動きを受け、同組合も「活性化には、新たな公共交通の整備が不可欠」として、初めて勉強会を企画した。組合員ら約二十人が参加した。

同研究所の長崎忍主宰が「中心市街地（商店街）活性化と新たな交通システム」と題して講演。都市部の公共交通の在り方として「駅や空港など基礎施設のカバー、利用コストなどのほか、環境やバリアフリーへの対応も必須」と説明した。事業の担い手については「一企業だけに任せるのは無理。官と民の役割をどう分担するかが課題」と述べた。

同組合の本間彌副理事長は「商店街にとって公共交通の整備は急務。LRTなど新システムの早期導入に向け働き掛けていきたい」と話していた。

各区の主な駅とバスの連携状況 (鉄道のない南区と新潟駅は除く。都市政策研究所まとめ)

	北区 豊栄駅	東区 越後石山駅	中央区 白山駅	江南区 亀田駅	秋葉区 新津駅	西区 寺尾駅	西蒲区 巻駅
駅前バス停の有無	あり (区バスと路線バス)	なし	なし	路線バス停なし 区バス、住民バスあり	あり (区バスと路線バス)	なし	なし
路線バス停との距離	-	300m	100m	250m	-	240m	60m
駅前広場の有無	あり	タクシー乗り場のみ	タクシー乗り場のみ	あり	あり	タクシー乗り場のみ	タクシー乗り場のみ
乗り換えやすさの評価	○	×	×	△	○	×	○

## 都市政策研 市の交通課題分析

# 鉄道とバス連携不十分

## 過度の自動車依存に警鐘

新潟市のシンクタンク・都市政策研究所は、同市の都市交通の課題などを分析した報告書をまとめた。区によっては、主要駅前に路線バスの停留所がないなど、鉄道とバスの連携が不十分と指摘。公共交通の利用が低く、自動車に過度に依存する現状にも警鐘を鳴らしている。

報告書は「新潟市の分散ネットワーク型都市構造と都市交通の現状評価」と題し、2008年度着手した調査をまとめた。広域合併で市域が広がり、今後は高齢化の進展が見込まれるため「自動車依存では、

新潟市のシンクタンク・都市政策研究所は、同市の都市交通の課題などを分析した報告書をまとめた。区によっては、主要駅前に路線バスの停留所がないなど、鉄道とバスの連携が不十分と指摘。公共交通の利用が低く、自動車に過度に依存する現状にも警鐘を鳴らしている。

市の中でも「サービスは低いグループに属する」とした。新潟駅周辺など市の中心部では、公共交通のみで便利に移動、生活できると感じるサービスを提供する交通システムの必要性を強調。路線の分がりやすさ、シンボル性、環境負荷の低さといった点で優れているとして「LRT(次世代路面電車)とバスの組み合わせが有利で、検討の軸となる」として提示した。報告書で示した考え方は、研究所が年度内に策定する「田園都市構想」にも盛り込まれる見通し。

21.7.23(木)  
新潟日報  
19面