

[掲載紙] 読売新聞「先読み深読み」

[掲載日] 2013年6月6日

[テーマ] 北陸新幹線開業の経済効果

当地・群馬の友人とともに、交通の難所とされた碓氷峠の周辺を散策した。碓氷峠は関東と信濃・北陸を結ぶ要衝の地であり、峠道には交通網の変遷を物語る史跡が数多く残る。

碓氷関所は江戸時代に中山道の枢要な関所として設置され、坂本宿などの宿場が栄えた。明治に入ると碓氷関所は廃止され、坂本宿も1893年（明治26年）、横川―軽井沢間の官営鉄道（後の信越本線）開通を機に衰退した。信越本線は、明治から昭和にかけて首都圏と長野・新潟両県を結ぶ幹線の役割を果たしたが、1997年の長野新幹線開通に伴って横川―軽井沢間が廃線となり、ローカル輸送中心の路線となった。遊歩道アプトの道やめがね橋には、信越本線の往時をしのぶように廃線の跡が残っている。

現在の県内最大の交通拠点、上毛かるたで「関東と信越つなぐ」と詠まれる高崎市だろう。関越・北関東自動車道や上越・長野新幹線の分岐点であり、北関東をまたぐ旅客・貨物などが集中する。県内のJR乗客数も、高崎駅が圧倒的に多い。

◆ 県内JR主要駅の乗車人員

高崎駅	27,710人	146位
前橋駅	9,294人	282位
新前橋駅	5,789人	330位
伊勢崎駅	5,193人	341位
桐生駅	3,717人	381位

JR東日本調べ。2011年度、1日平均。順位は同社管内の駅のみ

高崎市を巡る当面の重要な交通網プロジェクトは、北陸新幹線の開業だ。2年後の2015年春には長野―金沢間が開通し、東京―金沢間が片道約2時間30分で行き来できる。これまで開業した東北新幹線や九州新幹線は、観光関連業界をはじめ沿線地域の活性化に貢献している。ただ、新幹線など交通網が整備されると、ヒト・モノ・カネが求心力のある都市に吸い取られるストロー現象が起こる、との懸念も根強い。

日本政策投資銀行の最近の試算では、北陸新幹線の開業後、観光やビジネスを目的に首都圏から北陸方面への旅行客が増え、石川県で約124億円、富山県で約88億円の経済効果が生まれるそうだ。一方、中間地点となる群馬県への影響は、今のところ未知数である。

民間機関の調査結果では、県内は北陸新幹線沿線の他県と比べて魅力度が低い。これを見て、「群馬のよさがわかっていない」と嘆く気持ちはわかるが、それだけでは旅行客を呼び込めない。同新幹線開業が県内に与える影響を多角的に分析し、観光分野を中心に経済効果を生み出す戦略を具体的に作る必要がある。高崎など新幹線駅をもつ都市だけの課題ではなく、観光ネットワークや魅力ある街づくりと関連付けて、県全体で取り組むべきテーマだろう。

◆ 北陸新幹線沿線県の魅力度ランキング

長野県	7位
石川県	13位
新潟県	26位
富山県	31位
埼玉県	40位
群馬県	47位

ブランド総合研究所「地域ブランド調査 2012」より

日本銀行前橋支店長
相良 雅幸