

# 小島たかし

後援会ニュース  
2019 Vol.1



どうなる？  
新幹線の空港乗り入れ  
〔30年以上続いた議論、  
更に何年続くのか〕

## にいがたを変える！

皆様方の温かいご支援を賜り、県議会議員として活動をスタートしてから早や11年が経ちました。心より感謝申し上げますとともに、今後ともご指導ご鞭撻賜りますようお願い致します。私を生んで育ててくれた新潟のために、これからの人生をかけて頑張っていく覚悟です。



2017年に県は、新幹線空港乗り入れについて、空港利用客が135万人に達した時に結論を出す、と発表して、この長年の案件の結論を先延ばしにしました。さて、2017年には102万人だった利用客を135万人に増やすことが出来るでしょうか。そして30年続く議論に終止符を打つことが出来るでしょうか。この問題のポイントは、乗り入れが実現したとして、上越新幹線沿線（例えば群馬、埼玉、新潟県長岡から湯沢にかけての利用客）の人たちが本当に利用してくれるか、誰もその確信が持てないことです。何となれば、新潟空港での内外への定期便が少なく、当然ながら、羽田、成田に比べ圧倒的に新潟空港の利便性が悪いことに所及します。

しかし、一方で、空港乗り入れが拠点化の最大の武器だと言われています。ある人は、太平洋側の災害に備えて、あるいは冬季オリンピック誘致に有利になる、と主張していますが、これらの主張は正しいでしょうか。それよりも、新潟市民のメリットとなるような、また、それでいて新潟市の活性化に繋がるシステムとして、新潟駅―万代ステイ―朱鷺メッセ―佐渡汽船―新日本海フェリー―（河渡ショッピングセンター）―空港を結ぶ軌道系交通機関、例えばモノレールなどの導入がより実用的と考えます。

更に将来は、阿賀野川を越えて、競馬場―新潟東港と延伸すれば、空港利用客のみならず、一般市民の通勤、通学、また競馬場への県外客、東港でのクルーズ客にも利用範囲が広がります。

もう一度空港への軌道系アクセスとは何か考えてみませんか。



## どうする？ 新潟空港の活性化

前項で市中心（新潟駅）から空港への軌道系アクセスについて、新幹線の乗り入れよりはモノレールなどの「市民アクセス」、つまり市民にとってメリットがあるようなシステムが良いと提案しました。しかし、根本の問題は、新潟空港の活性化、すなわち空港利用客が増え、空港が賑わうような施策を講じなければならぬ、ということであると思っています。

さて、先ず考えられることは、新潟空港での定期便、チャーター便に拘わらず便数を増やすことです。しかし、これはそう簡単なことではありません。そこで、単に発着便を増やすだけではなく、空港へ来ることを目的にする人を増やすことなどが必要ではないでしょうか。

モノレールで街中と繋ぐことも一つの解決策です。つまり、空港へ行くだけでなく、モノレールに乗ること自体を楽しむ、という人を増やすことです。そして、更に、空港での滞在を楽しむという空港に変えることです。空港がテーマパークになる、あるいはショッピングモールであるといったような変化です。



（裏面に続く）



具体的には、空港A滑走路と脇の用地を利用して、アウトレットモールを誘致する。A-RBUS社の拠点と見字施設、民間パイロット養成施設、空港関係業務従事者の訓練施設などを設置する、というようなアイデアがあります。しかも、これらの話は遠い夢ではありません。現実これら関係者と既に話し合いが始まっています。

これらの実現には県と市のコンセンサスと強力なリーダーシップが必要です。また国からの支援もなければなりません。こうして、空港が変容すれば、飛行機を利用するだけでなく空港そのものへ訪れる人が増え、結果して新潟空港離発着便が増えることになるでしょう。

今、まさに実現に向けてあらゆる行動を進めていくことが肝要です。

## どこへ行く？ BRT

市長選でも争点になったBRT。廃止、見直しと訴えられました。これからのうなるのでしょうか。あるいはどうすればいいのでしょうか。

BRT導入時にBRT以外の案としてLRT(次世代型路面電車)とモノレールが対抗馬として検討されました。

その結果、BRT(もどき)が導入されたのですが、どのシステムを導入するにしろ、新しい公共交通を導入する目的はなんだったのでしょうか。原点に返って、その目的をもう一度確認しなければなりません。

今、BRTの是非を語る時、バス路線の維持とかバス運行全体の効率化ということが出てきますが、それらは、当初の「新しい公共交通システム」を導入する目的ではありませんでした。



新しい公共交通システムの真の目的は、次のようなことだったのです。

1. 車に過度に頼った市民の移動を出来る限り公共交通利用に代えていく。
2. そして交通弱者(お年寄りや観光客など)も日常の生活に必要な医療施設、行政施設、ショッピング、スポーツ・文化施設などに、その公共交通を利用して簡単にに行ける。(コンパクトシティの実現)
3. 環境に優しく(NO2の削減)、健康増進にも貢献する。

具体的には下の図のような、市内を循環する公共交通を導入し、その沿線にはこれらの施設が点在し、環状線を利用して簡単にに行けるようになります。近郊からは放射線状に、バスやタクシーあるいは乗用車で、環状線に向かい各駅で乗り換え目的地へ達することが出来ます。

さて、その環状線に何を走らせるかが、次の問題です。このままBRTで延伸するのか、ほかの交通システムに代えるかです。その時期は2021年度(2022年3月まで)に新潟駅の高架化が完成したタイミングになるはずですが、私は、LRT(次世代型路面電車)を推薦します。

流線型で低床型で窓が大きい、誰もが乗って楽しい、乗りたくなる、その走る姿が都市の景観を引き立てる、近代的な乗り物です。そして、観光の目玉にもなり、都の風格を醸し出します。写真をみてください。



このLRTは環状線の専用軌道を左回り、右回りに繁忙時には10分間隔、閑散時には15分間隔に走るでしょう。軌道は広い道路(弁天線など)では複線、榎谷小路などでは単線が考えられます。

さあ、皆さん、市内に近代的路面電車が走る姿を想像してみてください。わくわくしませんか。こんな光景を夢みます。

## だれがやる？ 古町活性化

三越の撤退が決まり、窮地に達した感のある古町。再活性化が喫緊の課題です。どう立て直すのが古町、かつての賑わいを取り戻せるのか。

まったなしの活性化策と決断が迫られています。もう中途半端ではすまされません。その先頭に立つべきは、一義的には新潟市の行政当局であるべきです。何とならば、道路、交通体系、地下街など、まちの構造を根本的に見直すことが必要だからです。それは民間だけでは出来ないことです。

① 西堀に堀を復活する  
具体的な提案の一部です。



② 榎谷小路にLRTを走らせ、一部を通年歩行者天国(トランジットモール)にする(注:トランジットモール:路面電車と歩行者だけの道路)

③ その際の自動車交通は、柳都大橋から日銀前までの都市計画道路及び東堀通から一番堀通り市役所前を利用する

④ 三越は、鹿児島島のマルヤガーデンスに学ぶべき  
(三越が撤退したあとコンセプトを変えて成功している)

⑤ 花街としてのまちづくり  
(三業会館跡に演舞場を建設、花街のメッカとする)

⑥ 全体のまちのコンセプトは、「人生を語るまち、大人の味わい」とする

⑦ 活性化の目的をまちの価値を上げるとする  
(まちの価値をあげるとは、まち全体の不動産価値をあげること)

様々な意見、異論はあるでしょう。でも、まったなし。大局的なビジョンをたて、具体的に計画案を示し、市民及び関係者のコンセンサスを獲得、実行する。その覚悟と決断が市にも市民側にも必要です。

新潟県議会議員 **小島たかし** 生まれ育った新潟のために。観光でまちづくりを。子孫に伝えよう新潟の誇り。

〒951-8063 新潟市中央区古町通 2 番町 531  
TEL: 025-224-2505 FAX: 025-224-2507  
E-mail: kojima.t@ray.ocn.ne.jp

1948年1月4日 新潟市水道町生まれ  
鏡淵小学校卒業  
白新中学校卒業  
慶応義塾高等学校卒業  
慶応義塾大学経済学部卒業  
日本交通公社(現JTB)新潟支店長等 歴任  
新潟県 産業労働観光部 観光企画監  
2007年4月 新潟県議会議員

皆様のご意見をお聞かせ下さい