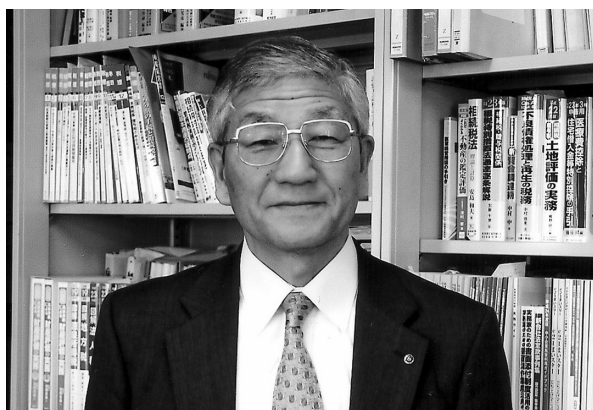


## 「今こそ課題解決を」

山形商工会議所 監事

川合 賢助



安倍政権がスタートして3カ月が経過、経済再生とデフレ脱却を目指して新年度予算案が示されました。東日本大震災からの復興対策を含めた予算規模は97兆6115億円と過去最大規模の大型予算で、そのなかで公共事業に重点が置かれました。中長期的な財政再建に道筋をつけることを怠ってはなりません。しかし、積極的な景気テコ入れは、日本経済の空白の20年とも10年とも言われ、私たち地方の疲弊が一段と深刻になっているだけに期待されます。

前年度比7119億円上積みされた公共事業ですが、老朽化した道路や橋などの改修はもちろん急がなければならないし、無駄な投資は論外ではありますが、この機会に私たちは大いに声を上げなければならない、と考えます。山形県の高速度交通整備が立ち遅れているという危機感からです。

「3・11東日本大震災」において、私たちは道路が果たす役割の重要性を知りました。しかし、同時に幹線道そのものの整備、ミッシングリンク(未接続区間)が未だ解消されていないといった状況

もまた、あらためて知りました。縦軸はもとより、日本海側と太平洋側を結ぶ横軸に至ってはまことに寒い現状。早急な建設整備を求めなければならないことを痛感しました。

もうひとつは、鉄道の整備です。山形商工会議所は県、山形市への要望事項のトップに、『山形新幹線の利便性向上のための山形以南の完全複線化と時間短縮』『在来線鉄道の整備と施設整備』を掲げています。ことに、新幹線の時間短縮は喫緊の課題です。1992(平成4)年の開業以来、首都圏とを結ぶ大動脈となっていますが、後発の青森・東京間が3時間を切ろうとしているのに、距離が半分の山形・東京間が最短で2時間29分。しかも単線の区間があり、冬期間は徐行、運休を余儀なくされています。吉村県知事は、「フル規格新幹線を強く要望する」と、このたびの再選に当たって強い意欲を示しましたが、県民挙げてこれまで以上に整備促進を働きかけていく必要があります。

なぜなら、私は「観光こそ山形の生きる道ではないか」と考えているからです。「県人口の減少化にあって、活性化には交流人口をいかに増やしていくかが主要命題」と思うからです。それには県外、ことに首都圏からのアクセス整備が基本的な条件です。山形駅を起点に蔵王、山寺、上山、天童、出羽三山といった観光資源が山形周辺には豊富にあります。サクランボをはじめとする果物、農産物は全国に誇れるものです。なるほど「景気が芳しくない」「風評被害が依然根強い」という環境にあることは確かです。しかし、アクセスが容易でないことが足を遠のかせている根本要因です。

昭和の初め、仙山線のルートをめぐる、北山形駅で奥羽線と接続する“北回り派”と、山形駅より市南部を迂回、東山形駅を新設し山寺に通じる“東回り派”とが激論を交わし、山形市会(現在の市議会)は双方の主張入り乱れての大混戦で警官出動の事態となった、と伝えられています。官憲出動はいただけませんが、それほど鉄道にかける思いは強かったということだったのでしょう。

私は、上山市の駅前で生まれ育ちました。当時の駅前の賑わいを懐かしく思い出します。鉄道への思いは、少年時代への郷愁かも知れません。2014年にはデスティネーションキャンペーンが展開されます。「自信を持って山形の魅力を発信しよう」という掛け声とともに、あらためて政権が打ち出した新年度予算を機に、高速度交通網の整備といった宿年の課題解決を強く国に求めていくこともまた大事なことだと思います。

(有)川合会計代表取締役