

大宮の「地の利・人の和」

COLUMN
県内
大学発

経世済民

659

13の鉄道路線が乗り入れ、1日平均35万人が利用する大宮駅は、埼玉一かつ日本有数の「鉄道の要衝」である。埼玉で最も有名な映画の主題歌にも埼玉には「空港がない」と歌われたが、大宮駅から北海道、東北、信越、北陸までカバーする「新幹線網がある」。

さらに、来春には北陸新幹線が福井県敦賀まで延伸開業し、新幹線網が充実する。2030年代には北海道新幹線が札幌まで延び、東北新幹線では最高速度を時速360キロに引き上げ、大宮〜札幌が4時間程度で結ば

れる見通しである。そうならば、埼玉県では羽田空港アクセス時間が長いので、羽田空港に行くよりも大宮駅から新幹線に乗る方が速く札幌に着くところも出てくる。少なくとも、新幹線利用という選択肢を得られる。「鉄道のまち大宮」にとり、地の利がますます高まる。

この大宮の地の利をさらに確たるものにするには、大宮駅への県内各地からのアクセス利便性をより高くしなければならぬ。県内の鉄道路線は、対東京都心部への輸送を重視してきた。首都圏全体の旅客流動を考

埼玉学園大 藤井 大輔

経済経営学部 教授



えれば当然であるが、県西部、県南東部からのアクセスを改善する方策を考えねばならない。つまり、「バスタ大宮」整備を踏まえ、鉄道に限らず交通手段全体として最適な、市町村を越えたアクセス供給を考えねばならない。

一方、新幹線網が集まることで、新幹線沿線に本社機能がある企業にとり、支社機能を大宮に置く誘因になる。これは埼玉県経済にとって雇用創出などプラス効果となる。グローバル経済

ふじい・だいすけ 東洋大学経済学部卒、同大学院修了。博士(経済学)。東洋大学助教、運輸調査局(現交通経済研究所)研究員等を経て、2023年4月から現職。専門は交通経済学、地域公共交通政策、まちづくり。新潟県三条市まちなかのにぎわい創出円卓会議「委員を歴任。著作に『交通経済』(共訳)など。

済下で国際空港から距離があることはやや不利であるが、ビジネスでの大宮の地の利は決して侮れない。

しかし、新幹線網の魅力があつても、駅周辺にビジネス展開上の魅力がなければ、東京都内に支社機能を置くだろう。駅周辺で働く人、集まる人にとって、魅力がなければ、単なる新幹線相互の乗換駅でしかない。

JR東日本が駅改札内を「駅ナカ」に改装しようと計画したとき、「駅ソト」の周辺商店は懸念や憂慮を示した過去がある。ただ、駅ナカに負けない魅力ある駅周辺にすればおのずと人々が集まる。要するに、知恵

をさらに絞って競争を戦い抜き、駅ナカ、駅ソトとも、よ魅力あるものにしていけばよい。魅力なき街に人々は集まらない。

そして、新幹線物流本格化の動きから、大宮駅は「貨物新幹線」を含めた新幹線物流の一大拠点となり得る。新幹線の「線輸送と都心部への「面」輸送の結節点が大宮なのである。

いずれにしても、旅客鉄道会社、貨物鉄道会社、物流企業、民間企業、県・市の行政がバラバラに動いては、大宮の、埼玉の地の利を削いでしまう。競うべきは競い、協働すべきは協働して、ウィンウィンの関係をさらに強めていく必要がある。孟子は「天の時は地の利に如かず、地の利は人の和に如かず」と、人々の結束力の強さを説いた。地の利の成果を面的に広げ、埼玉県経済全体を底上げしていかなければならない。