

# 海上交易と陸上の要所敦賀市

交責 嵯峨 十郎

## 積極的な財政出動を図れ

平成26年度地方債残高をみると福井市1468億、越前市416億、坂井市374億、鯖江市265億。敦賀市は僅か196億円であり200億円程度の借金余力がある。

昭和34年には東京から敦賀まで北陸新幹線が開通する。民営化される北陸本線は敦賀駅で終点となり、JR線で富山、金沢へ向かう多くの旅行者が乗る関西・中京方面からの乗客は敦賀で終点、以後は民営化した北陸本線への乗換駅となる。

北陸新幹線が敦賀からの若狭廻りで京都、大阪へ繋がる路線は12月には決まる予定。



昨年4月洲上敦賀市長誕生

東京・名古屋間のリニア新幹線が開通後には北陸新幹線は敦賀で分岐され名古屋まで直接延伸し乗り入れる可能性も現実味はある。

また敦賀市は北陸自動車道と舞鶴若狭自動車道の分岐点でもあり、敦賀港は日本海で最も物流拠点立地に恵まれて

立地に恵まれた敦賀市も放っておけば高齢化が進み、若者のさらなる流出で経済は疲弊する。どうすれば若者が転入しやすく、市民所得の底上げができるかを行政と経済界は深く考察し、若者からお年寄りまで夢と希望が持てる魅力あるまちづくりが求められる。

おり海外航路を持つ最重要港に適し、製造業など産業が集積する滋賀、名古屋、京都、大阪とアジア各国への輸入の海上物流受け入れの玄関口になる条件が備わっている。

敦賀市は長年雇用と税収を原発に依存してきた。敦賀1号機はすでに廃炉が決まり、2号機の再稼働の見込みは立たず、高速増殖炉もんじゅも30年を経過するも将来見通しは立たず暗雲立ち込める。

原発立地による税収頼みを払拭し、陸と海の物流拠点化計画などによる大企業立地を行い、経済の更なる活発化を目指すべく7年計画程度で5

00億円レベルのアジア諸国と中京・関西の財閥一流会社の個人と企業の民間投資を呼び込み、10年先を見据え250億円程度の財政出動を惜しまず経済回復と活気を取り戻すために物流拠点化の一環としてJR貨物利用拡大も目指し、敦賀駅から敦賀港岸壁までのJR貨物引き込み線の建設も望まれる。

将来の人口増と税収アップの指針を明確にし、スケールの大きい計画を立てないと歴史は生まれない。財政難に逼迫している国と県のひも付き補助に頼り過ぎず独自の戦略こそ都市間競争を勝ち抜く。