

静岡

現在、静岡県内各地に「バル」という地域活性化イベントが広がっている。

「バル」とはスペイン語で「Bar」のこと。スペインではお酒と1品料理を楽しみながらバルをはしごすることが日常的に行われている。この仕組みを街に落とし込んだのが、「三島バル」をはじめとする一連のバルイベントである。マップを片手に、食べ歩き、飲み歩きなどを気軽に楽しみ、地域や街の魅力を再発見できるというもので、2004年に北海道の函館で発祥し、今や全国へ広がっている。

参加者は5枚つづりのバルチケット(グループや家族など何人でも使用できる)を購入、チケット1枚と引換にその店おすすめの1品と1ドリンク(スペインのバルにちなみ「ピンチョス」と呼ばれる)が楽しめ、飲食店以外では地元ならではの土産物がもらえるというもの。今までの1ヵ所集中型のイベント開催とは異なり、参加者は行きたいと思う店に行き、いくつかの店をはしごしながら、街を楽しむことができる。参加者は店の場所、料理や雰囲気などを実

際に知ることができ、店側では集客や再来店に結びつくなど、参加者・店舗の双方に好評なイベントとなっている。街を訪れる人の回遊性が高まることも期待される。

また、バルは他の要素をゆるく連携させ、多面的に地域の魅力を高めることができるといった側面も持っている。例えば、三島バルでは「芸はバルを助ける!」というイベントが開催された。バルの実施地域内のそこかしこで、地元パフォーマーを中心に音楽ライブ演奏やパフォーマンスが行われ、芸を楽しめる仕掛けが用意された。また、「はんなり着物」という参加者が着物を楽しみながら街を歩くというイベントも同時開催された。この他にも、三島駅構内タクシー組合による一定時間内運行の無料巡回タクシー「三島バル号」の運行や、宿泊施設とのタイアップで「泊まってバル」という三島バルチケット付きプラン等も登場した。三島市では、11年10月29日(土)に第1回を、12年5月12日(土)に第2回を開催。第1回は45店舗であった参加店も第2回では84店舗に増え、販売チケット数も約800冊から約1,600冊と倍増した。参加者数は第1回が約1,200人、第2回は約2,000人と、こちらも販売数に伴って増加した。三島バルは今後も5月と10月(本年は10月13日)の第2土曜日、年2回の開催を予定している。

また、本年5月には三島バルに加えて、富士市(吉原バル)、静岡市(静岡おまちバル)、沼津市(沼津港バル)でバルが開催されたことから、「静岡バル月間」として各実行委員会や行政が連携してのPRが行われた。さらにこの連携から、県内のはしご酒イベントを開催している団体同士の交流や意見交換などをする「静岡県はしご酒サミットネットワーク」が結成されるなどプラスの効果も出ている。これら地域以外にも、本年7月に藤枝市・島田市・焼津市の3市連携の「志太バル」も開催された。

今後は、参加者、参加店、主催団体などがそれぞれの立場でさらに地域の魅力を発掘し、バルイベントを介して地域内外で多くの連携が生まれ、街の活性化につながる仕組みとして定着、発展していくことが期待される。

神奈川

2027年にJR東海が東京一名古屋間の先行開業を目指すリニア中央新幹線について、

自治体や経済団体に構成する同新幹線建設促進神奈川県期成同盟会(会長・黒岩祐治知事)は今年4月、県内の中間駅を相模原市緑区の橋本駅周辺にするようJR東海に要望した。これに先立って神奈川県は、中間駅設置による県内への経済波及効果を大阪までの全線開通時(45年)で年間3,200億円と試算し、地元をはじめ県内の事業者は「リニア効果」に対する期待を膨らませている。

JR東海は昨年6月、神奈川県内の中間駅を「相模原市内」とし、概略位置を半径5キロの円で示した。同盟会の要望はこれを受けたもので、技術的な検討のほか、相模原市のまちづくりや広域ネットワーク拠点としての適否を総合的に勘案し、JR横浜線と相模線、京王相模原線が乗り入れている橋本駅周辺に絞り込んだ。黒岩知事と加山俊夫相模原市長から要望書を受け取ったJR東海の山田佳臣社長は「ルート、駅位置については地元の意見も踏まえつつ、絞り込んでいく」とのコメントを出した。

黒岩知事と加山市長は今年2月の共同記者会見で、中間駅の具体的な「有力候補地」として同駅南口正面にある県立相原高校の敷地を挙げた。県内の中間駅は地下につくられるが、工事スペースも必要になるためだ。知事は「関係者や県教育委員会に意見をうかがう作業が残っている」としながらも、自信がうかがえた。同高校の移転先は、既に廃止が決まっている厚生労働省所管の職業能力開発総合大学校相模原校(同市緑区)になるとの見方が強まっている。

橋本駅周辺で事業を営む人々は「東海道新幹線の新駅設置で飛躍的な発展を遂げた新横浜駅周辺の再来を」と意気込み、同盟会も「橋本駅周辺は首都圏の産業集積の中心になる可能性を有する」と期待を膨らませる。県が今年3月に発表した「中間駅設置による県内への経済波及効果」の試算では、全線開通時で従業者数が1万2,000人増加し、生産額は年間3,200億円押し上げられるとされた。このうち観光や出張など旅行者による消費



「有力候補地」とされる橋本駅南口正面にある県立相原高校

リニア中央新幹線 同盟会が橋本駅周辺への中間駅設置を要望

支出は120億円になるという。

リニア中央新幹線は、東京(品川)と大阪(新大阪)を最短67分で結ぶ日本の新たな大動脈。中間駅は「1県に1駅」設けられ、神奈川(相模原市内)と奈良で地下駅、山梨、長野、岐阜、三重の4県で地上駅が建設される。建設費の総額は9兆円強。JR東海は当初、名古屋を含む始発・終着駅は自己資金で建設し、中間駅の建設費は各県が負担するよう求めていたが、各県が財政難を理由に猛反対。このままでは着工時期が遅れる可能性もあるため、昨年11月に方針転換し、中間駅についても自己資金で建設することにした。

開業は、東京一名古屋間が2027年、名古屋一大阪間が45年の予定。整備新幹線と異なり、民間企業が財務の健全性を維持しながら進めるプロジェクトなので、同時開業が難しいジレンマを抱える。一方で、近い将来の発生が懸念される東海地震に備えて、東海道新幹線とは別ルートの新高速鉄道大動脈は社会的にも要請されている。JR東海と自治体・経済団体などが協調し、全線開業時期の前倒しを進めていくことが期待される。

「バル」で街を元気に!



第2回三島バル オープニングレセプション