



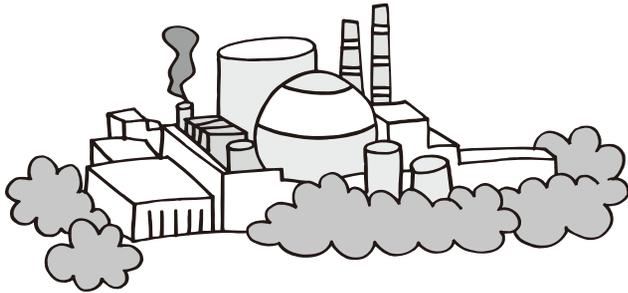
## 課題1 もんじゅ後の明確な将来ビジョンを示すべき

### 地元無視の廃炉決定

敦賀市にとって、もんじゅの存在意義、存在価値は大きく、雇用、景気さらには市民生活まで影響すると同時に、国のエネルギー政策まで影響する。

これまで敦賀市は敦賀1・2号、新型転換炉ふげん、そしてもんじゅと50年近く原子力と共存共栄してきた。その中で培われた原子力発電に対して、全国のどの自治体よりも理解は深く、トラブルが重なる中でも、もっと言えば、福島の大事故があっても理解してきた自治体である。

国は西川知事、渕上市長の「容認できない」との姿勢を真摯に受けとめるべきであり、国の原子力政策はもちろん、敦賀市へ国ができる計画的な将来ビジョンを示すべきだ。地元無視を国が続けるならば、日本の原子力政策そのものが漂流するといっても過言ではない。

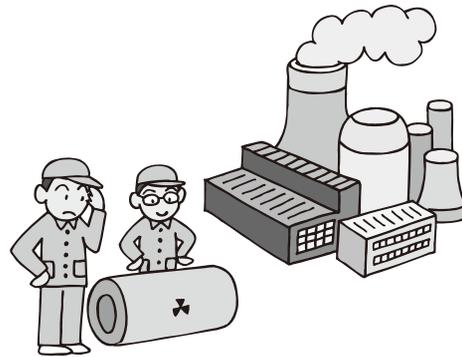


### もんじゅ後の将来ビジョンを明確に

政府は将来的にも敦賀市を高速炉開発や原子力人材育成の中核的拠点と位置付け、試験研究炉をもんじゅ敷地内に設置し、もんじゅを研究に生かす方針を示した。

しかし、具体的な内容はいまだ不透明のまま。もんじゅ建設所を「高速炉開発センター」と名称を変更して、もんじゅを運転しなくても研究を続けながらナトリウム工学研究施設に加え、高速炉開発に必要な施設と試験研究炉と言った明確な将来ビジョンを示すべきだ。

さらに、国のエネルギー政策の中で、原子力の位置付けを明確にし、安全性を高めた敦賀3・4号への本格着工、そして高速炉の実証炉への道筋を明確にすること。それを受け入れる理解は敦賀市にあると考える。



## 課題2 ハーモニアスポリス構想と水素社会形成(産業の複軸化)

### 調和型水素社会の難しさと将来

12月議会の市長提案理由で「調和型水素社会の形成」を掲げた。「広域的経済圏等の形成を目指すハーモニアス構想では本市を含めた圏内6市町において新たな産業間連携モデル形成に向けた調査、検討を進めている」と述べた。

この事業は、敦賀港、原子力発電所との調和、広域圏の新たな産業として夢が多い。参考として、現在、水素エネルギー活用の先駆けの地とする「福島新エネ社会構想」が現実化している。

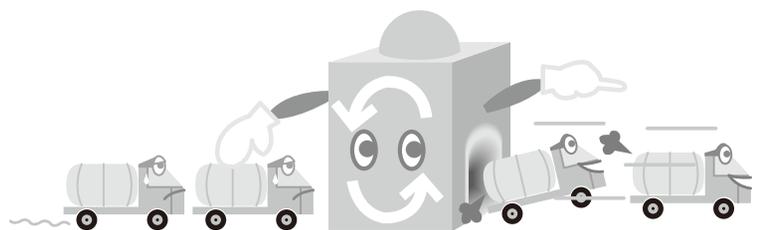
東芝と東北電力、液化石油ガス(LPG)大手の岩谷産業が、福島県内に世界最大級の水素工場を計画している。来年9月までに場所や規模などについて具体化させ、2020年東京五輪・パラリンピックまでの稼働を目指すというもの。

一方、敦賀市の検討に加え、県の若狭湾エネルギー研究センターは本年度から、次世代エネルギーの主役と期待される水素の技術研究に本格的に乗り出すとの報道。これも同センターが持つ技術や知見を生かし、水素生産能力を向上させた微生物の作製や、マグネシウムを使った水素製造のリサイクル技術の開発などをテーマに実用化の可能性を研究することにある。

### 国のバックアップなしに出来ない大事業

敦賀市が県内や滋賀県の近隣市町を含めた6市町の圏域で、水素を使った燃料電池車や水素貯蔵装置などの製造工場誘致やサプライチェーン(供給網)を目指す計画は、まだまだ緒についたばかり、福島県の現実化と比べ国がどこまで本腰を入れてくれるか、机上論的には中京、阪神に近い、南海トラフの地震に備えた敦賀港の実現性はあると思うだけに計画倒れにならないようにしたい。

また、水素には、コスト・経済性、安全・安心に関する社会受容性、インフラ整備状況など、解決すべき課題も多く存在する。それだけに国のバックアップは欠かせない。敦賀市はもんじゅのプロジェクトを中心とする研究機関や大学、県の若狭エネ研と整備されており、福井県と敦賀市の連携、周辺市町の連携、企業の後押し等検討課題も多いが、ひとつひとつ、実現にむけて取り組むべきだ。



## 課題3 総合的見地での土地利活用 — 税務署跡地と和久野団地の利活用 —

敦賀市が所有する土地は将来的な行政目的利用等のため、遊休化していても放置しているケースも見られる。これには、地方自治体には不動産関連の税金が発生しないため、土地を遊休化させていてもコストがかからないという背景もある。

しかしながら、今後、厳しくなる財政状況で行革の一環として敦賀市においても土地利用や資産処分を進めていく必要があると考える。さらに、角鹿中学校を中心とする小中一貫など整理統合に際しても、土地の有効活用が進めていく必要があると考える。

資産を総合的に一括管理し、また、その資産の有効利用を総合的に考えるマネジメントを行う体制が必要だと考える。

具体的な利活用と言う観点から税務署跡地や和久野の団地跡地について、国名勝「おくのほ道の景勝地」に追加指定された気比神宮の保存活用計画を2年かけて策定する。策定する議論の中で気比神宮の東にある税務署跡地の利活用を検討する方針を示した。

また、市は市営住宅和久野団地を民間に売却することを明らかにした。今後、他の有休地を総合的見地で土地のあり方を考えるべきだ。



## 課題4 北陸新幹線「小浜—京都」までの30年間の敦賀市の総合戦略

### 敦賀は30年後は北陸新幹線通過駅となる

北陸新幹線の6年後の敦賀開業はいまの明るい材料だ。敦賀港と北陸本線、湖西線関西、小浜線の鉄道の要衝、そして北陸自動車道と舞鶴若狭自動車道とまさに交通の結節点だ。その上、新幹線の開業効果は敦賀市を新たな活力でもある。

一方、「小浜—京都」ルートでの2031年着工、工期15年との想定通りならば、全線開業は30年後になる。その後は敦賀は通過駅となり、終着駅効果はなくなる。

### 在来線問題とリニアの開通

並行在来線問題もある。JRから経営分離されれば第3セクターなどが引き継ぐため、自治体の負担が重荷となる。小浜線の維持は当然としても、湖西線の第3セクターの問題もある。さらに、27年のリニア中央新幹線名古屋開業を見据えた中京圏との連携など機能強化が広域連携の生命線になってくる。

### 30年後を視野に入れた広域経済圏の確立

いずれにしても、福島事故を受けた原子力発電所の停止の長期化、その上に、もんじゅが廃炉ともなった場合、関連会社も含めた1千人の雇用が懸念されている。人口の社会減(転出超過)も深刻だ。2012年から3年連続で350人を超えている。

どう人口減少を抑制するかが大きな課題だ。金ヶ崎、気比神宮を中心とする観光のまちづくりを着実に進める。さらに、全国の多くの近代港湾都市は臨海工業地帯とセットで発展してきただけに、ハーモニアスポリス構想の根幹とも言える敦賀市の山と湖北マキノとのトンネルの実現など敦賀港を生かした広域経済圏の確立や敦賀3・4号へ本格着工から運転など、長期的かつ総合的な戦略を画き、実行することが必要だ。



## 396 悩みと支え合い

釈迦は80歳、法然も同じ、親鸞は90歳で天寿を全うした。医療が進んで超高齢社会となった今ならそうでもないが、当時である。生命力に驚くほかない。

高僧になればなるほど、厳しい修行で煩惱を払い落としているからか。そうでなければ、弟子たちの信頼は得られなかったはずだ。

メタボ近い腹を抱え、長寿は望むべくもないが、その生き方には憧れる。介護の日々を送る人も敦賀は増えてきた。誰もが向き合い、やがて介護される方も多い。人との関わりの中で生かされている。煩惱だらけの凡人は、せめて支え合い中で生きる。



<http://hojo1717.blog117.fc2.com/>



みなさまの  
ご意見、ご要望を  
お寄せ下さい

発行責任者 市民クラブ 編集責任者 北條 正

敦賀市中央町2丁目15-33-102

TEL. 090-1465-8406

E-mail. hojo714@gmail.com



ホームページ⇒ <http://hojotadashi.com>