

交通ネットワーク委員会  
**中間報告**

平成12年5月

富山経済同友会  
交通ネットワーク委員会

## — 目 次 —

1. はじめに .....	1
2. 北陸新幹線に対して正しい認識を .....	1
(1) 北陸新幹線の整備は国家プロジェクトである .....	1
(2) 環境やエネルギーに対する効果 .....	2
(3) 需要と採算性 .....	3
(4) 財源問題について .....	6
(5) 新幹線と地域交通 .....	8
3. おわりに .....	9

## 1. はじめに

交通ネットワーク委員会は、平成11年4月に設置され、「長期的・広域的視点に立って富山の交通ネットワークを考える」をテーマに、例えば以下の項目を具体的な課題としている。

(1) 21世紀の富山県の発展に不可欠な高速交通ネットワークの整備促進

(2) 豊かで住みよい街づくりを目指した身近な地域交通のあり方の検討

当委員会は、これまで北陸新幹線、高速道路網、航空路線・空港、地域公共交通など富山県内の交通ネットワークの諸問題について理解を深めるとともに、今後の方向性を検討してきた。特に北陸新幹線に関して検討を重ねてきた結果、北陸新幹線に対する認識、需要や採算性、財源問題などについて、一般的に先入観や固定観念に捉われ、誤解を受けているということがわかった。そこで、北陸新幹線に対して、正しい認識で世論の公平な評価を得るために、この度当委員会では、来春に予定されている提言にさきがけ、中間報告を行い、北陸新幹線の早期実現を求めるものである。

これまでの委員会における北陸新幹線に関する講師一覧
・富山県新幹線交通政策課長 金森 忠夫 氏
・京都大学大学院工学研究科助教授 中川 大 氏
・日本鉄道建設公団北陸新幹線第二建設局長 田代 美樹男 氏

## 2. 北陸新幹線に対して正しい認識を

(1) 北陸新幹線の整備は国家プロジェクトである

北陸新幹線は、単に沿線地元の要望だけで整備するのではなく、日本海国土軸を形成し、国土の均衡ある発展に貢献する国家プロジェクトとして、早期に実現が求められる。
--

人口をはじめ政治、経済、文化などが東京に一極集中している現状は、限りある国土资源の有効活用や地方都市の発展を阻害している。新幹線は高速性、安全性、大量輸送性に非常に優れた交通インフラであり、人・物・情報などの面で地域間の交流を活発化し、地域の自立的発展を可能にする。

北陸新幹線の整備は、日本海国土軸の形成に大きな役割を果たし、現在の東京一極依存

型となっている国土構造を転換する国家プロジェクトであり、将来に向けた社会資本の整備として課題となっているものである。また、東海道新幹線の負担を軽減するなどの代替補完機能を持つものとしてもその早期実現が求められている。つまり、北陸新幹線の整備は、単に沿線地元の要望だけで整備するものではなく、国家プロジェクトであるということを認識する必要がある。

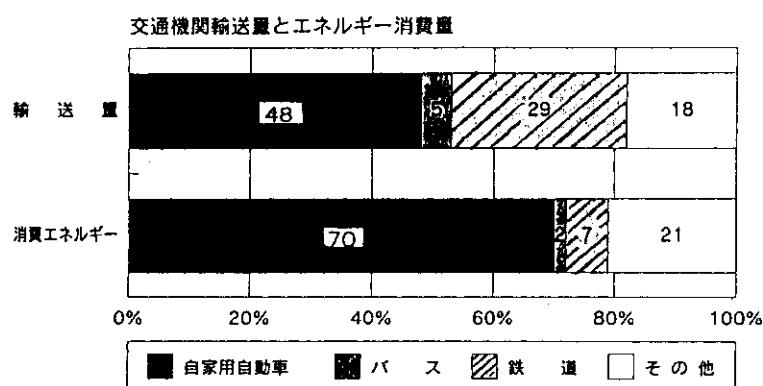
また、新幹線は航空機のように点と点を結ぶのではなく、全国を面的に気楽に短時間で移動できるため、日本の国土を広く、有効に活用できるものである。さらに、高速道路に比べて、運転する必要がなく快適に移動できるなど高齢化時代に対応した社会資本である。

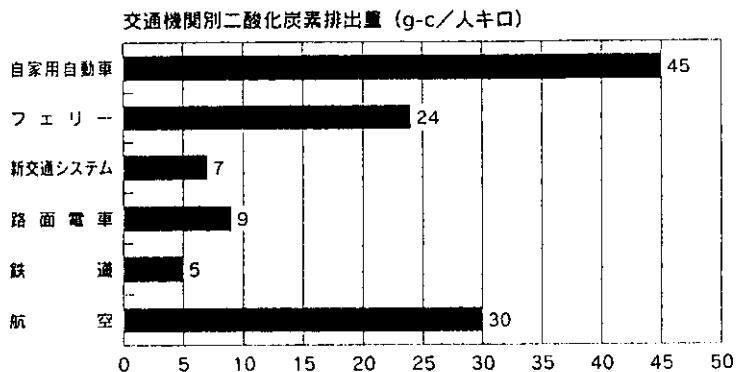
## (2) 環境やエネルギーに対する効果

21世紀に向けて、環境問題やエネルギー問題がさらに重視されるようになっていく中で、新幹線は環境に優しく、エネルギー消費量も少ない優れた高速交通手段であるということを認識する必要がある。

今日、地球規模で進む環境破壊への対応やエネルギー資源の効率的利用は、全人類的な問題となっており、環境対策やエネルギー対策はこれから特に重視すべき課題となっていく。

わが国における交通機関別輸送量では、自家用自動車が48%に対し、鉄道は29%であるが、消費エネルギーでは、自家用自動車が70%であるのに対し、鉄道はわずか7%に過ぎない。また、人キロあたりの鉄道の二酸化炭素排出量は自家用自動車の9分の1となっており、鉄道の利用を推進することは、地球環境にとって大きな効果があることを認識しなければならない。

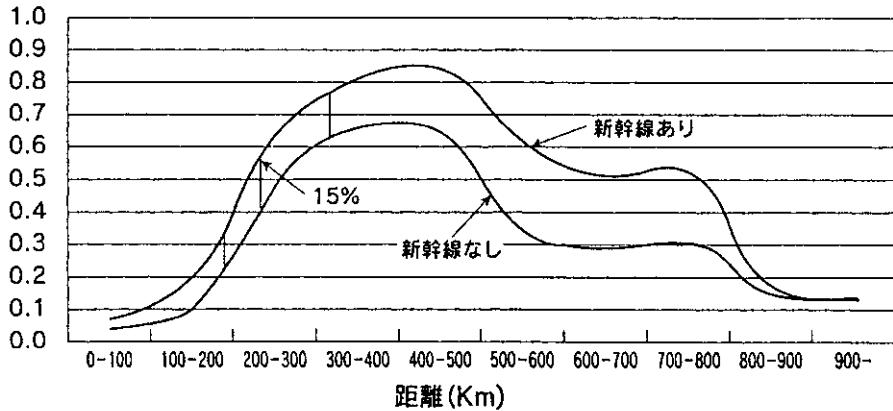




一方、わが国では、輸送距離 200km～700km の距離帯で鉄道の分担率が最も高くなっている。新幹線を持っている県と持っていない県との鉄道分担率を比較すると、200km～300km の距離帯では、約 15% 前後の違いがある。つまり、新幹線は自動車交通量を抑制するのに非常に大きな効果を持つということができる。

北陸新幹線によって自動車の輸送量を抑制するように転換していくことが可能となり、二酸化炭素排出量、エネルギー消費量を減らすことによって、地球環境の保全に貢献することができる。

新幹線の有無による鉄道分担率の違い

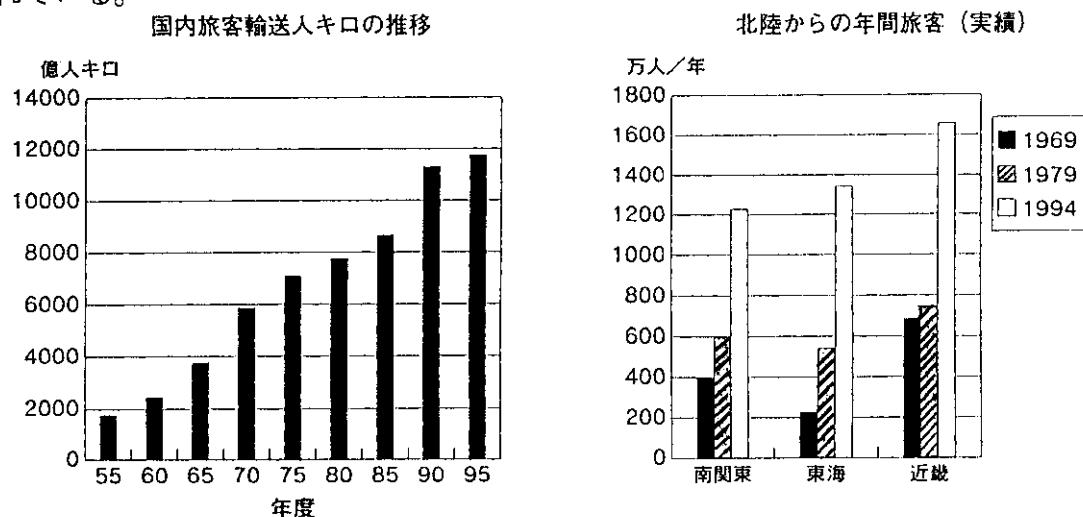


### (3) 需要と採算性

北陸新幹線は需要や採算性を無視した無謀な計画ではない。実は北陸新幹線の需要や採算性は世間で一般に考えられているほど悪くない。

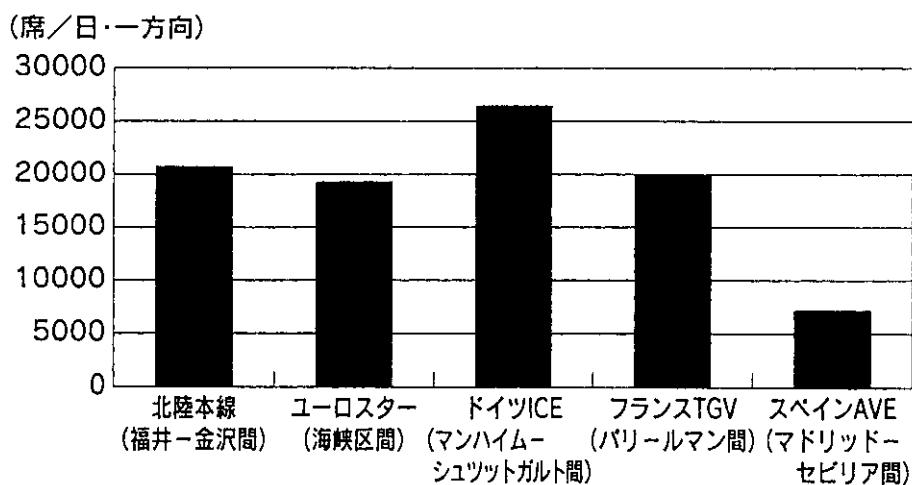
国内旅客輸送人キロの推移は、1960 年度の約 2,000 億人キロから 1995 年度には約 1 兆 2,000 億人キロに増加しており、北陸新幹線の構想が出てきた 1960 年代と比べると、約 6 倍の人が都市間を動くようになっている。今や、都市間の移動はより日常的となっており、状況が

大きく変わっている。北陸から南関東や近畿地方への年間旅客実績も、1969年（全国新幹線鉄道整備法が公布された前年）と比べると約3倍に増加している。北陸新幹線は30年前には背伸びをした需要計画だったかもしれないが、現在では、実際の需要として表れている。



現在、北陸本線の福井・金沢間では1日一方向当たり20,000席以上の座席が提供されており、北陸在来線はヨーロッパの新線区間の新幹線と比べても遜色ない需要レベルを既に持っているということが言える。また、北陸新幹線の沿線主要都市もドイツ新幹線ICEの沿線主要都市に比べ、遜色ない人口を有している。しかも、東京と大阪の大都市圏を結ぶ北陸新幹線は、「人口の希薄な地域に作る新幹線」という表現は全く当らない。

#### 1日の提供座席数 ヨーロッパ新線区間の新幹線との比較



沿線の人口比較 (単位：万人)

[北陸新幹線]		[ドイツ新幹線 ICE]	
高崎・前橋	52	ハノーバー	54
長野	35	ゲッティンゲン	13
富山	32	カッセル	20
高岡	17	フルダ	6
金沢	45	ビュルツブルク	13
福井	25	ニュルンベルク	49
大阪	260	ミュンヘン	130

(高崎 - 大阪 約 590km) (ハノーバー - ミュンヘン 629km)

平成10年3月、北陸新幹線建設促進同盟会の「北陸新幹線の需要予測等に関する調査」が出されている。一般的に需要予測というのは過大であると思われることが多いが、この需要予測は妥当なものであると言える。なぜならこの調査では、地域間の交通量とそれぞれの地域における人口、県内総生産との相関関係を求め、人口、経済の伸びを考慮して予測しているが、その予測前提条件では、北陸地方の人口は将来減少するというデータを使っている(厚生省人口問題研究所 中位推計)。また、経済成長率も2010年まで1.8%、2011年以降0.8%と、決して大きな成長見通しではない(通産省産業構造審議会 長期見通し)。

この需要予測をもとにした北陸新幹線の收支見通しは、平成25年に福井まで開業のケースで、税引後当期純利益が開業5年目に約291億円、開業15年目で約524億円の黒字となっている。さらに、この需要予測は北陸から関東、北陸から関西の需要を計算しているが、関東から関西の需要は計算していない。

北陸新幹線の收支見通し

	ケー ス	開業5年目	開業15年目
平成25年	上越まで開業	11億円の赤字	4億円の黒字
	富山まで開業	90億円の黒字	175億円の黒字
	金沢まで開業	164億円の黒字	306億円の黒字
	福井まで開業	291億円の黒字	524億円の黒字
平成32年	大阪まで開業	730億円の黒字	1,284億円の黒字

注1) 法人所得税等の税引後の数字である。

注2) 並行在来線の経営分離による受益は含んでいない。これを加えるとさらに多くの收支改善効果が想定される。

そもそも、公共事業を評価する尺度として、採算性という考え方が出てくるのは、新幹線や空港のような交通整備だけと言ってよいくらいであり、その他の公共事業では、採算性は評価の尺度になっていない。どの事業が重要なのか、どの事業の投資効果が大きいのかということを公平に比較することによって、公共事業を適切、厳格に評価すべきである。新幹線など交通整備によって生じる交流人口の増加や産業構造の高度化、スピード化時代への対応、地域の活力創出といった金額に換算評価しにくい効果も多くある。

長野経済研究所の調査によると、北陸新幹線の高崎 - 長野間（平成9年10月開業）の効果として、利用者数が長野オリンピック終了後でも1日平均約24,000人であり、開業前より約25%増加している。また、長野市内、軽井沢、各温泉地への観光客や長野から東京方面への旅行客も増加している。さらに、商業や産業の面では、マーケットの拡大など中長期的に新幹線開業のプラス効果が顕在化していくと見られている。

このように、交通整備の目的は単に採算制をとることでなく、重要なことは費用に見合うだけの効果があるかどうかということも基本的に認識しなければならない。

#### （4）財源問題について

整備新幹線の当初予算は公共事業費のうちわずか0.34%であり、国の財政赤字の元凶であると言うことはできない。

整備新幹線の建設費は、国が約3分の2、地方公共団体が約3分の1を負担することになっている。国の負担の内訳は、公共事業関係費の他に既設新幹線譲渡収入とJRが受益の範囲内で支払う賃料等となっている。現在の新幹線の財源スキームでは、JRの負担は国鉄時代に計画されたものと全く異なっている。従って、子孫につけを残すとか、赤字垂れ流しということにはならない仕組みになっている。

北陸新幹線の必要性はわかるけど、財源がないという議論もある。財源がないだけでなく、財源が硬直化していることが問題である。新幹線の財源問題が毎年国家的問題であるかのように大騒ぎされるので、莫大なお金が使われていると思われているようだが、公共事業の分野別配分を見ると、実は公共事業の中でも新幹線のシェアは平成11年度公共事業関

係費の政府案で 0.34%に過ぎない。財源配分がこれまで全然変わってこなかったところに問題の本質がある。

平成11年度 公共事業関係費（政府案）

(単位：百万円、%)

区分	10年度予算額			11年度概算額		伸率	シェア
		伸率	シェア	伸率	シェア		
1. 治山・治水	1,399,169	△ 12.4	15.69	1,472,348	5.2	15.73	
治水	1,112,108	△ 13.2	12.47	1,182,843	6.4	12.63	
治山	184,021	△ 8.9	2.06	186,304	1.2	1.99	
海岸	103,040	△ 9.3	1.16	103,201	0.2	1.10	
2. 道路整備	2,684,337	△ 0.8	30.10	2,702,522	0.7	28.86	
3. 港湾・漁港・空港	679,864	△ 7.5	7.62	704,739	3.7	7.53	
港湾	337,537	△ 7.0	3.79	345,978	2.5	3.70	
漁港	198,390	△ 8.9	2.22	199,928	0.8	2.14	
空港	143,937	△ 6.4	1.61	158,833	10.3	1.70	
4. 住宅・市街地	1,068,312	△ 13.7	11.98	1,136,586	6.4	12.14	
住宅対策	1,016,130	△ 13.9	11.39	1,056,340	4.0	11.28	
市街地	52,182	△ 9.5	0.59	80,246	53.8	0.86	
5. 下水道・環境衛生等	1,628,422	△ 7.0	18.26	1,667,049	2.4	17.80	
下水道	1,412,109	△ 7.0	12.47	1,129,228	1.5	12.06	
環境衛生	345,923	△ 7.2	3.88	359,309	3.9	3.84	
都市公園	157,455	△ 7.5	1.77	162,026	2.9	1.73	
自然公園	12,935	1.0	0.15	16,486	27.5	0.18	
6. 農業農村整備	1,083,653	△ 11.8	12.15	1,090,925	0.7	11.65	
7. 森林保全・都市幹線鉄道等	339,948	△ 12.4	3.81	350,858	3.2	3.75	
森林保全	171,763	△ 13.5	1.93	173,984	1.3	1.86	
森林環境	27,004	△ 6.7	0.30	28,214	4.5	0.30	
工業用水	11,978	△ 14.6	0.13	12,051	0.6	0.13	
沿岸漁場整備	30,000	△ 7.7	0.34	30,367	1.2	0.32	
離島電気	19	△ 9.5	0.00	18	△ 5.3	0.00	
都市幹線鉄道	62,525	△ 13.0	0.70	67,267	7.6	0.72	
新幹線	29,438	△ 13.5	0.33	31,700	7.7	0.34	
航路標識	7,221	△ 7.0	0.08	7,257	0.5	0.08	
8. 調整費等	33,953	△ 2.8	0.38	238,001	601.0	2.54	
一般公共計	8,917,658	△ 7.8	100	9,363,028	5.0	100	
災害復旧等	67,674	0.0		67,674	0.0		
合計	8,985,332	△ 7.8		9,430,702	5.0		
N T T - A	94,433	△ 7.0		94,433	0.0		
総計	9,079,765	△ 7.8		9,525,135	4.9		

現在、わが国の財政は厳しい状況となっている。福祉や教育のためにも国の財源は必要である。しかし、我々の毎日の生活で交通が果たしている役割を考えたとき、この程度の予算で十分と言えるだろうか。将来において、どのような交通システムが有効であるかを議論することが重要であり、予算の配分を変えていくことが必要である。

北陸新幹線をフルで整備するのに必要な富山県内の建設費は約 5,800 億円と見込まれている（自民党・自由党整備新幹線協議会の公表資料から試算）。そのうち地方公共団体が負担する額は、3 分の 1 の約 1,930 億円となるが、この 90 %が起債で充当され、元利償還金の 2 分の 1 が地方交付税で措置されることになっている。実質的な負担額としては 3 分の 1 ではなく、約 1,060 億円、建設費の約 18 %というのが正しい認識である。

## (5) 新幹線と地域交通

新幹線でなく、日常交通を優先すべきであるという意見もあるが、新幹線計画を活かし、地域交通体系をより良い方向に導くという考え方方が重要である。

交通システムというのは、市民一人ひとりの家の前から新幹線のような都市間を結ぶ高速交通まで体系的にネットワーク化されることによって作り上げられるものである。現在、地域交通から都市間の幹線交通を担う鉄道まですべて在来線でまかなっていることが問題なのである。新幹線と在来線は相互に補完的に機能するものであり、共に交通システムを構成する重要な要素である。全体として交通ネットワークを構成することが、交通システムとしての方向性である。

北陸新幹線は、新黒部、富山、新高岡の 3 駅すべてで在来線と結接する交通ネットワークを形成することができる。例えば、東京、大阪から新幹線で新黒部駅へ来て富山地方鉄道に乗り換えて宇奈月に行くとか、チヨーリップフェアの時期に新高岡駅から城端線を利用して砺波へ行く、あるいは風の盆の時に富山駅から高山線で八尾へ行くというように、北陸新幹線と在来線の交通ネットワークを組んでいくことができる。

一方、並行在来線についても、通勤、通学など地域住民の足の確保と日本海側の物流の重要な手段となっている鉄道貨物輸送の観点から、経営分離後も支援策をきちんと立てな

## 交通ネットワーク委員会

(平成11・12年度)

(五十音順・敬称略)

### ◎委員長

松原吉隆	大同産業株	代表取締役社長
◎副委員長		
小谷昌男	伊藤忠商事株	富山支店長
白倉三喜	富山日産自動車株	取締役社長
高島敏夫	高島コンサルタント株	代表取締役社長
高橋 啓	日本政策投資銀行	富山事務所長
初田 隆	株インテック	専務取締役
◎委員		
一杉道夫	(財)北陸電気保安協会	理事長
稻積欣治	株岡部	代表取締役社長
内山俊彦	センチュリー監査法人	代表社員
遠藤忠正	富山交易株	取締役社長
小野正裕	助野靴下株	代表取締役社長
奥野博之	オーネス株	代表取締役社長
影近憲一	富山ターミナルビル株	代表取締役社長
笠間 孝治	東急観光株	富山支店長
金井源市	北銀リース株	代表取締役社長
金尾雅行	富山港湾運送株	取締役社長
亀谷義光	住吉工業株	取締役社長
川合昭至	日の出屋製菓産業株	取締役会長
川浪朋興	三菱重工業株	北陸支社長
黒川 勲	有森本鉄工所	取締役社長
小林紀男	富山日野自動車株	取締役社長
佐々良男	株富山フジカラー	代表取締役社長
佐藤元昭	日本安全産業株	代表取締役
澤井幸久	株日建設計	北陸支所長
島倉敏夫	YKK株	取締役
嶋倉幸夫	林建設工業株	取締役社長
須田恭弘	須田ビル株	取締役社長
関 利一	新菱冷熱工業株	北信越支社長
田中一郎	富士電機株	北陸支社長
田中彰二	北陸電機製造株	取締役社長
高田耕三	高田食糧株	代表取締役
高田順一	阪神化成工業株	代表取締役社長
中西恒治	株ホクタテ	取締役社長
花田修一	いなほ化工株	代表取締役社長
福島敏明	福島電工株	代表取締役社長
本間比呂詩	オリジン工業株	代表取締役社長
森 政雄	リードケミカル株	代表取締役社長
森 敬一	明治生命保険(相)	富山支社長
余川昭一	余川工業株	代表取締役会長
米原 蕃	米原商事株	取締役社長

(以上 40名)

富山経済同友会

〒930-0046 富山市堤町通り1丁目2番26号

電 話 (076) 423-3209

FAX (076) 422-0114

e-mail : [doyukai@po.hitwave.or.jp](mailto:doyukai@po.hitwave.or.jp)

この冊子はエコマーク認定の再生紙を使用しています