

**新時代の交通インフラ整備を目指して  
～新幹線開業を契機に新たな飛躍へ～**

提 言

平成 26 年 4 月

富 山 経 済 同 友 会

新交通問題委員会

# 目 次

1. はじめに .....	1～2
2. 交通インフラに関する考え方の整理 .....	3～9
(1) 交通インフラの特性 (図①参照)	
(2) 交通インフラの経済性 (図②参照)	
(3) 交通インフラの調和を評価する尺度 (図③参照)	
(4) 交通インフラが産み出す二次的な付加価値 (図④参照)	
(5) 当県の既存の強み (図⑤参照)	
3. 富山県経済を巡る環境変化と交通インフラ整備の必要性.....	10～20
(1) 当県経済を取り囲む環境の変化	
① 少子高齢化・人口減少 (図⑥、⑦、⑧、⑨参照)	
② 広域化・グローバル化 (表①、図⑩参照)	
③ 経済のサービス産業化 (図⑪参照)	
④ 防災意識の向上	
(2) 北陸新幹線開業により期待される効果 (図⑫、表②参照)	
(3) 当県経済の目指す方向 (表②、図⑬参照)	
① 新たな製造業の育成	
② 観光業および関連産業の振興	
③ 都市の魅力を向上させるためのサービス業の強化	
④ 高齢化に対応した医療・福祉関連産業の強化	
⑤ 高齢化に伴う生活環境の整備	
⑥ 企業のグローバル展開・交流人口の国際化	
⑦ B C P を意識した県外企業の誘致	
(4) 提言に向けた考察 (図⑭参照)	

4. 具体的提言	21～34
(1) 「具体的提言の位置づけ」	
(2) 高速鉄道インフラの整備・活用	
①北陸新幹線の関西以西延伸の早期実現	
②新幹線駅から在来線駅・国道へのアクセス道路の整備	
③新幹線駅から在来線駅への移動交通手段の整備	
④新高岡、黒部宇奈月温泉駅への北陸新幹線の停車本数確保	
(3) 二次交通の整備	
①並行在来線の利便性確保	
②相互乗り入れによる県内鉄道網の利便性向上	
③鉄道・バス観光ルートの整備	
④タクシー、レンタカーの利便性向上	
(4) 広域連携への体制整備	
①富山きときと空港の今後の在り方	
②広域観光ルートに見合う交通インフラ整備	
(5) コンパクトシティへの志向と市町村内交通網の整備	
①富山市の事例と評価	
②富山市以外の市町村での取り組み事例	
(6) コスト負担の在り方	
(7) 富山経済同友会の今後の取り組み	
5. おわりに	35～36
(別添1)	37～38
(別添2)	39

## 1. はじめに

平成27年3月に北陸新幹線が開業される予定である。北陸新幹線の開業は当県が誘致活動を本格化させてから約半世紀。当県の悲願ともいうべきものである。

北陸新幹線の開業によって富山と東京が2時間余で結ばれることとなる。これは当県経済にとって画期的なことであり、プラスの経済効果が期待される。ただ、当県経済を巡る環境は、誘致活動を開始した昭和40年代はもとより、北陸新幹線が「長野新幹線」として暫定開業した平成9年頃と比べても、少子高齢化、広域化・グローバル化、サービス産業化の進展などにより、大きく変わっている。

特に人口減少社会の到来<sup>1</sup>は、中長期的にみて、北陸新幹線に利用客減のプレッシャーを掛け続けるだけでなく、地域経済全体の活力低下要因となる可能性がある。こうした流れを防止するためにも、地域交通インフラを再整備し、地域経済の活力を高めるための幅広い取組みが一段と重要になっている。

法制面をみても、平成25年12月に「交通政策基本法」が成立し、平成26年2月には「地域公共交通活性化・再生法」が改正された。交通インフラの整備に向け、国を挙げた取り組みが強化されている。

富山経済同友会では、これまでも北陸新幹線開業を巡って数次に亘って提言を行ってきた<sup>2</sup>。平成24年5月に発足した当委員会は、これまでの提言を踏まえ、またその後の環境変化も考慮し、「北陸新幹線開業に伴う経済効果をより確実にするために当県の交通インフラはどうあるべきか」といった視点に加えて、「そもそも交通インフラが地域経済の発展に果たすべき役割は何か」といったより大きな視点からも検討を進めてきた。

具体的に当委員会が検討課題としたのは以下の3点である。

- a. 並行在来線、既存航空路線、高速道路等の調和ある地域交通網のあり方の研究と提言
- b. 新幹線開業に伴う逆ストロー効果のより具体的な方策検討
- c. コンパクトシティ環境での新幹線・LRTを含めた新交通のあり方の研究

当委員会では、こうした検討課題への回答を出すために、行政担当者、交通事業者、交通学者、公的機関職員といった各層からお話をお聞きするとともに、新幹線先行県への実地調査や当委員会メンバー間での意見交換などを累次に亘って行った（詳しくは別添1、別添2参照）。

---

<sup>1</sup> 日本の総人口は平成23年から本格的に減少に転じてきた。

<sup>2</sup> 「交通ネットワーク委員会中間報告」（平成12年5月）、「21世紀、北陸新幹線と地域交通ネットワークの展望」（平成13年3）、「高速交通網による逆ストロー現象を起こすために」（平成19年5月）。

本提言書は、当委員会の検討結果を、「2. 交通インフラに関する考え方の整理」、「3. 富山県経済を巡る環境変化と交通インフラ整備の必要性」、「4. 具体的提言」という流れで記述し、「5. おわりに」で締めくくったものである。

富山と東京を結んでいた北陸本線は平成26年4月に全線開業から101年となる。この記念すべき年に本提言書を上梓できたことは、偶然とはいえ、感慨を禁じえない。本提言書に盛り込んだ点が一つでも多く実現することを願って止まない。

## 2. 交通インフラに関する考え方の整理

この章では、「交通インフラの整備」に関する改善点を検討していく際の基本的な視点について、整理して述べておきたい。

### (1) 交通インフラの特性

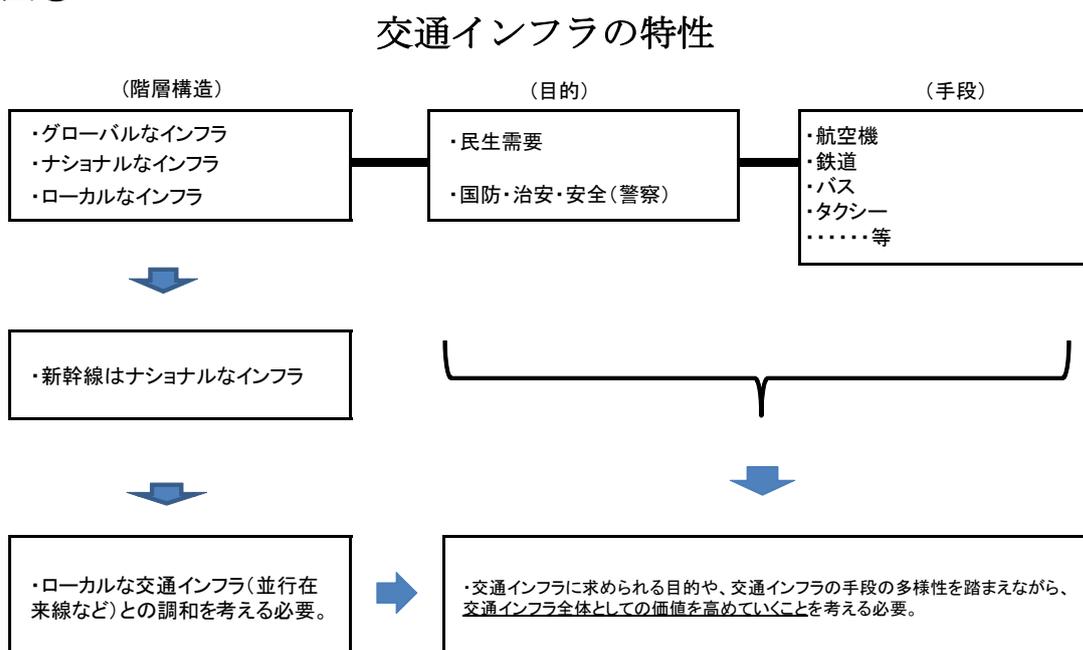
まず、「交通インフラ」といっても様々な交通手段があり、それぞれの目的（民生需要、国防、治安・安全、消防など）や特性が異なる点を踏まえておくべきである。

切り口はいろいろとあり得ようが、それぞれの交通インフラの地域的な広がりに着目して整理すれば、「交通インフラ」は、グローバル、ナショナル、ローカルの階層構造を持つと言える。割り切って言えば、航空機や船舶などはグローバルな交通インフラ、新幹線や貨物輸送網などはナショナルな交通インフラ、地域内軌道やバス、タクシーなどはローカルな交通インフラとして整理できる。

このように整理すると、新幹線はナショナルなインフラである。その目的や特性を十分に発揮させるためには、全国的な新幹線ネットワークが形成されることが望ましい。本提言書で北陸新幹線の関西延伸の早期実現を求めているのはこうした思いからである（詳しくは「4. (2) ①高速鉄道インフラの整備・活用」で後述する）。

本提言書のメインテーマである「北陸新幹線開業を契機とした当県の交通インフラの整備」については、北陸新幹線と他の交通手段（とりわけ並行在来線などのローカルな交通インフラ）の目的や特性の違い——グローバル、ナショナル、ローカル——を意識しながら、北陸新幹線開業というインパクトが他の交通インフラの整備・発展を呼び起こし、もって地域経済の経済的価値の向上に寄与するものとなって欲しいという思いを込めている。要は、交通インフラ全体としての調和のとれた発展こそが重要である。

### 図①



## (2) 交通インフラの経済性

「(1) 交通インフラの特性」で述べたように、交通インフラは、民生需要（通勤、通学、観光、出張）、国防、治安・安全（警察）、消防などの多岐に亘る目的で利用される。そして、こうした目的に叶うことだけが目標であれば、交通インフラは手厚ければ手厚いほど良いということになる。しかし、交通インフラの整備には所要のコストが掛かることを考えなければならないし、交通インフラへの投資は長期間に亘り、子供の世代にも負担が及ぶことも忘れてはならない。従って、交通インフラの整備に当っては、「経済性」（コストと便益とのバランス）を十分に考えていく必要がある。

別の言い方をすれば、交通インフラの整備には莫大なコストがかかるケースが少なくないことに加えて、交通インフラの公共財的な特質——交通インフラの機能を十分に発揮させることが出来れば利用者以外の県民の便益の増加も期待できるという特質——も踏まえれば、「経済性」を意識していくことが重要ということである。

この点、利用者負担のみでコストを賄うとすれば、交通インフラが提供する質や量が限定されてしまうため、交通インフラの機能を十分に発揮させるためには、一定の公的関与は必要と考えられる<sup>3</sup>。ただ、公的関与の原資が税金などで賄われていることを考えれば、交通インフラの整備に当っては、交通インフラが産み出す経済的価値（特に、交通インフラが全体として整備されることによる地域経済活性化などの二次的な付加価値）をなるべく大きくするように工夫する必要がある。

政府は平成25年12月に「交通政策基本法」を成立させ、「少子高齢化などによる地域公共交通をとりまく社会経済情勢の変化を踏まえ、政府、自治体、交通事業者、住民などの関係者が適切に役割分担しながら、最適な交通ネットワークを実現していくための枠組みづくりをしていく」としている。また政府は、地域経済を巡る環境変化を踏まえて、平成26年2月に「地域公共交通活性化・再生法」（平成19年2月成立）の改正を行い、地域交通インフラの整備を一段と進めようとしている。本提言書の問題意識は、こうした政府の交通政策の基本方針と一致している。

これに関連して、一点、指摘しておきたい。公的関与における政府（国）と自治体（地方）の負担の問題である。例えば、平成8年12月の政府・与党申合せにより整備新幹線事業費に占める地方負担の割合が引き上げられたが、「(1) 交通インフラの特性」で述べたように新幹線はナショナルなインフラであり、その整備費用を自治体が負担する（＝地方の県民負担となる）のが合理的なものなのかどうか、そもそも論として疑問がある。詳しくは「4.

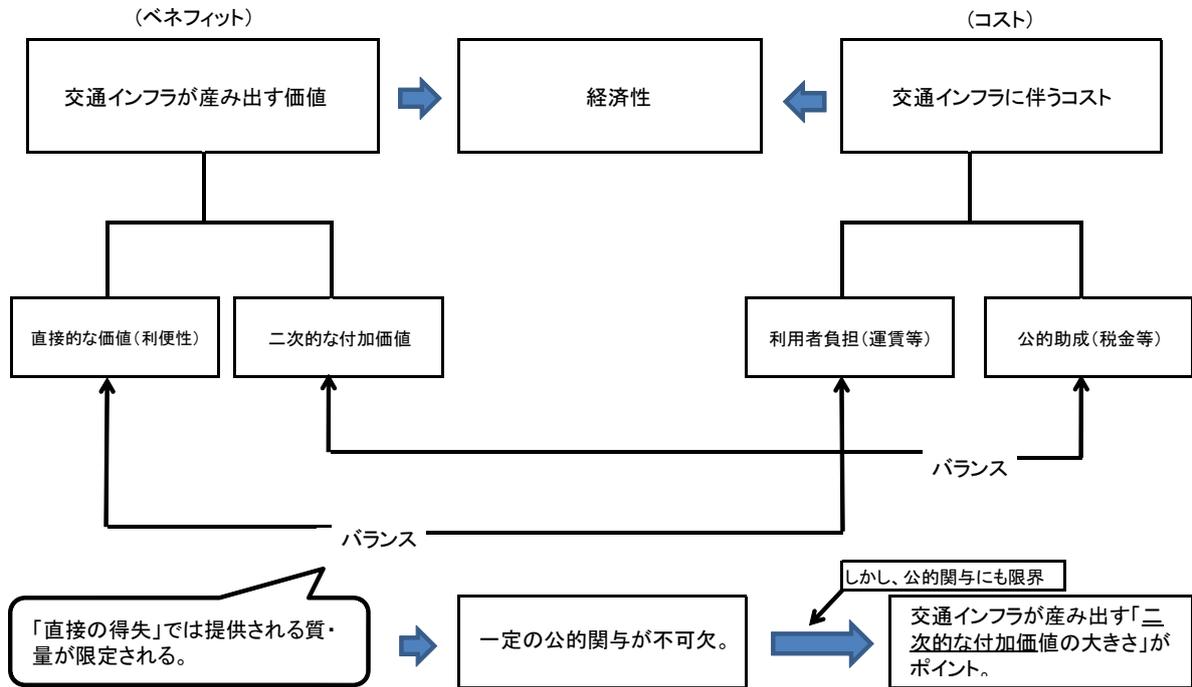
(6) コスト負担の在り方」で述べるが、「交通政策基本法」の成立や「地域公共交通活性化・再生法」の改正を契機として、公的関与のあり方について議論が深まることを期待したい。

また、公的関与を行う以上、コスト抑制に向けた取り組みが行われることも重要である。

<sup>3</sup> 例えば、鉄道網の整備には巨額の資金が必要となるため、利用客からの運賃だけで賄うことが出来るのは人口が集中する都市部に限定され、人口の少ない地方では十分な整備が出来ないこととなる。他方、公的資金を投入することで鉄道網が整備されれば、他県との人・モノの物流活発化などによって地域経済が発展し、収入増などの形で鉄道を利用しない人にも便益が行きわたることになる。

図②

### 交通インフラの経済性



(3) 交通インフラの調和を評価する尺度

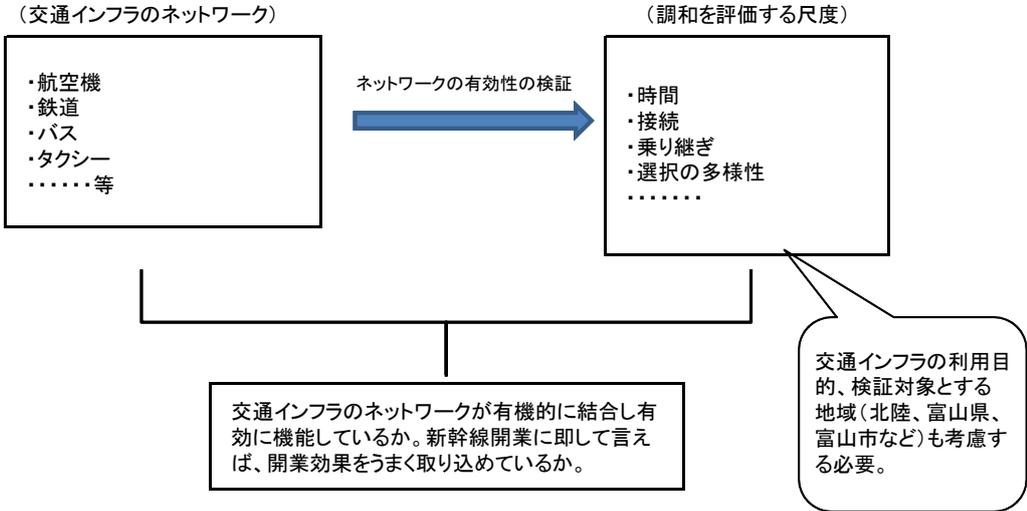
「(1) 交通インフラの特性」で、「交通インフラの整備に当っては、それぞれの交通機関の目的や特性の違いを意識しながら、全体として調和させていくことが重要である」と述べたが、上手く調和しているか否かは、「交通インフラのネットワークが全体として有効に機能しているか否か」という観点から評価するのが適当である。

より具体的には、乗換えなどを含めた所要時間が合理的か、交通インフラ間の接続は整備されているか（乗換えのための交通インフラはあるか、乗換えのための移動距離は少なく済むか、など）、乗り継ぎの手間は掛からないか（共通キップやカードは整備されているか、など）、乗客のニーズに応じた選択の多様性は確保されているか（北陸新幹線下車後の移動手段として、鉄道、バス、タクシー、レンタカーなどの多様な交通インフラが準備されているか、など）、といった観点から評価するのが適当と考える。

また、交通インフラは、乗客の目的や乗客が動く地域範囲に応じて肌理細かく整備していく必要があり、上手く調和しているかどうかを評価する際にもこうした点を考慮していくべきである。

図③

交通インフラの調和を評価する尺度



(4) 交通インフラが産み出す二次的な付加価値

「(2) 交通インフラの経済性」で、「交通インフラの整備に当っては、交通インフラが産み出す経済的価値（特に、交通インフラが全体として整備されることによる地域経済活性化などの二次的な付加価値）をなるべく大きくするように工夫する必要がある」と述べた。

この点、「二次的な付加価値」について、北陸新幹線開業に即してもう少し具体的に説明すると以下のとおりである。

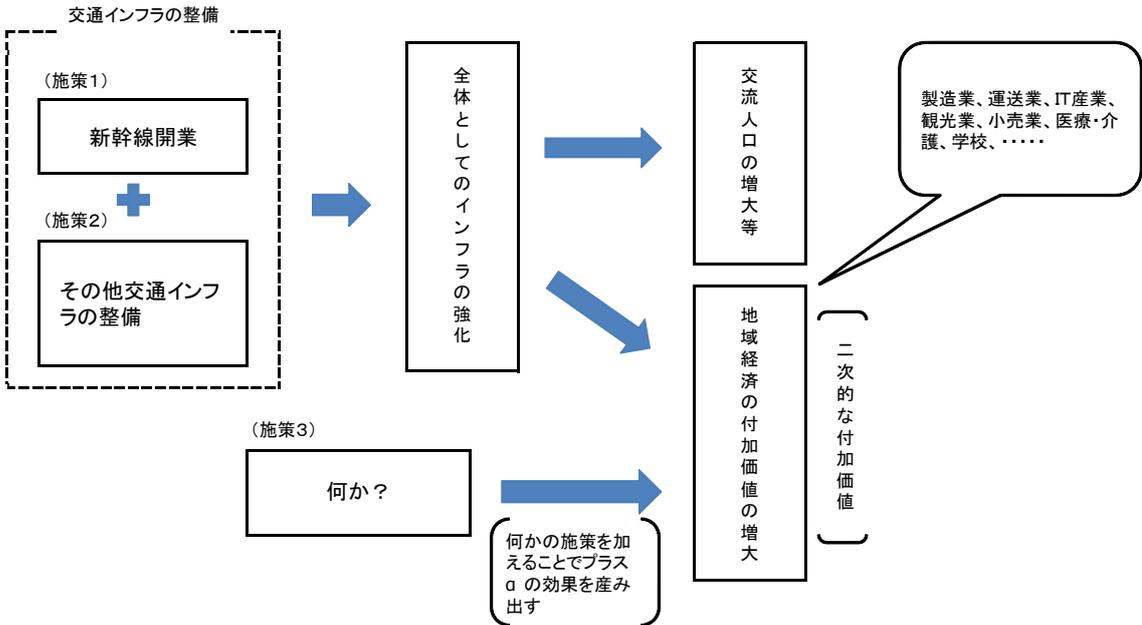
「北陸新幹線開業」（施策1）と「その他の交通インフラの整備」（施策2）が行われ、それが適切に調和することで、当県の交通インフラ全体が強化されるが、交通インフラ全体の強化は、「交流人口の増大」という形で当県経済に直接的な便益をもたらす。

ただ、こうした直接的な便益（価値）のみでは、巨額な資金を必要とする公的資金の関与に見合う便益（価値）としては十分なものとは言い難い。交流人口の増大が、より幅広く当県経済にプラスの便益をもたらすこと——観光客増による小売業や観光業の発展、出張などの利便性向上による製造業・運送業・IT産業の発展、当県への移住人口増大による医療・介護・学校の発展、といったものに繋がること——が必要である。本提言書でいう「二次的な価値」とは、こうした広がりを持った便益のことである。

そして、交通インフラの整備以外の公的な施策（施策3）が加わることで、「二次的な付加価値」が一段と高まることが想定できる。観光施設の整備、観光ルートの首都圏などへのPR、広域なビジネス・マッチング、県外からの移住促進に向けた居住環境の整備などはその代表例であろう。この点、交通インフラの整備に比べて宿泊インフラなどの都市機能の整備や労働力の確保が遅れると、経済の活性化が円滑に進まないことにもなる。

図④

交通インフラが産み出す二次的な付加価値



## (5) 当県の強み

これまでの整理は、どの地域にもあてはまる一般的な整理である。ただ、現実にもそうした取組みを行えるポテンシャルを備えているかどうかにより地域経済の活性度が分かれることになる。この点、当県には他県に比べて恵まれた要素が多く存在し、人口減少社会に突入してもなお発展を遂げていくポテンシャルを有した地域社会であることを認識しておく必要がある。

地政学的にみれば、当県は、日本列島のほぼ中央、関東と関西の間に位置するというメリットを有している。例えば、現在でも、東京、名古屋、大阪からほぼ同時間（3時間程度）で往来できるし<sup>4</sup>、当県への旅行者流動数をみても、東京都、大阪府、愛知県からの旅行者がほぼ同数となっている。北陸の他県（石川県、福井県）と比べても際立った特徴と言える<sup>5</sup>。3大都市圏から等距離であるということは、新幹線網などの高速インフラの整備による便益を享受し易いということに繋がる。コンパクトでまとまった地形であることも当県の強みであり、地域交通インフラの整備とバランスの良い産業発展が相互にプラスに作用し易い環境にあると言える。

自然環境的にみても、海、山、川、平野などがバランス良くあり、豊富で清廉な水、食料、森林資源、水力発電による豊富な電力などに恵まれている。エネルギーについては、最近では地熱発電の可能性も模索されている。天災が少ないのも当県の特徴であり、長年に亘る砂防工事により洪水の危険性も小さくなっている。社会システムをみても、治安の良さ、良質な人材、交通インフラ、行政インフラなどが整っている。これらは、新幹線網などの高速インフラの整備やそれに見合う地域交通インフラの整備が、当県経済の活性化や移住人口増に繋がるポテンシャルの高さを示している。

当県の交通インフラに即してもう少し詳しく言えば、県内の鉄道（鉄道＋軌道線）の総延長は290キロメートルに及び<sup>6</sup>、しかも鉄軌道の幅は同一である。全国で20社しかない軌道線事業者のうち3事業者があるのも当県の特徴である。

道路網についても、道路改良率、道路整備率はいずれも全国第1位であり<sup>7</sup>（平成23年）、コミュニティバスも含めて386系統のバスが走っている（平成24年度）。高速道路網も、北陸自動車道、東海北陸自動車道・能越自動車道が東西・南北に走っている。航空関係でも、JR富山駅からクルマで15分の距離に国際空港（富山きときと空港）が存在する。港湾関係では、平成23年11月に「総合的拠点港」に指定された伏木富山港が存在する。

交通機関のバリエーションが豊富なのも当県の強みである。富山きときと空港の飛行機、船

<sup>4</sup> 最短時間で富山・東京は3時間11分、富山・大阪は3時間8分、富山・名古屋は3時間32分。

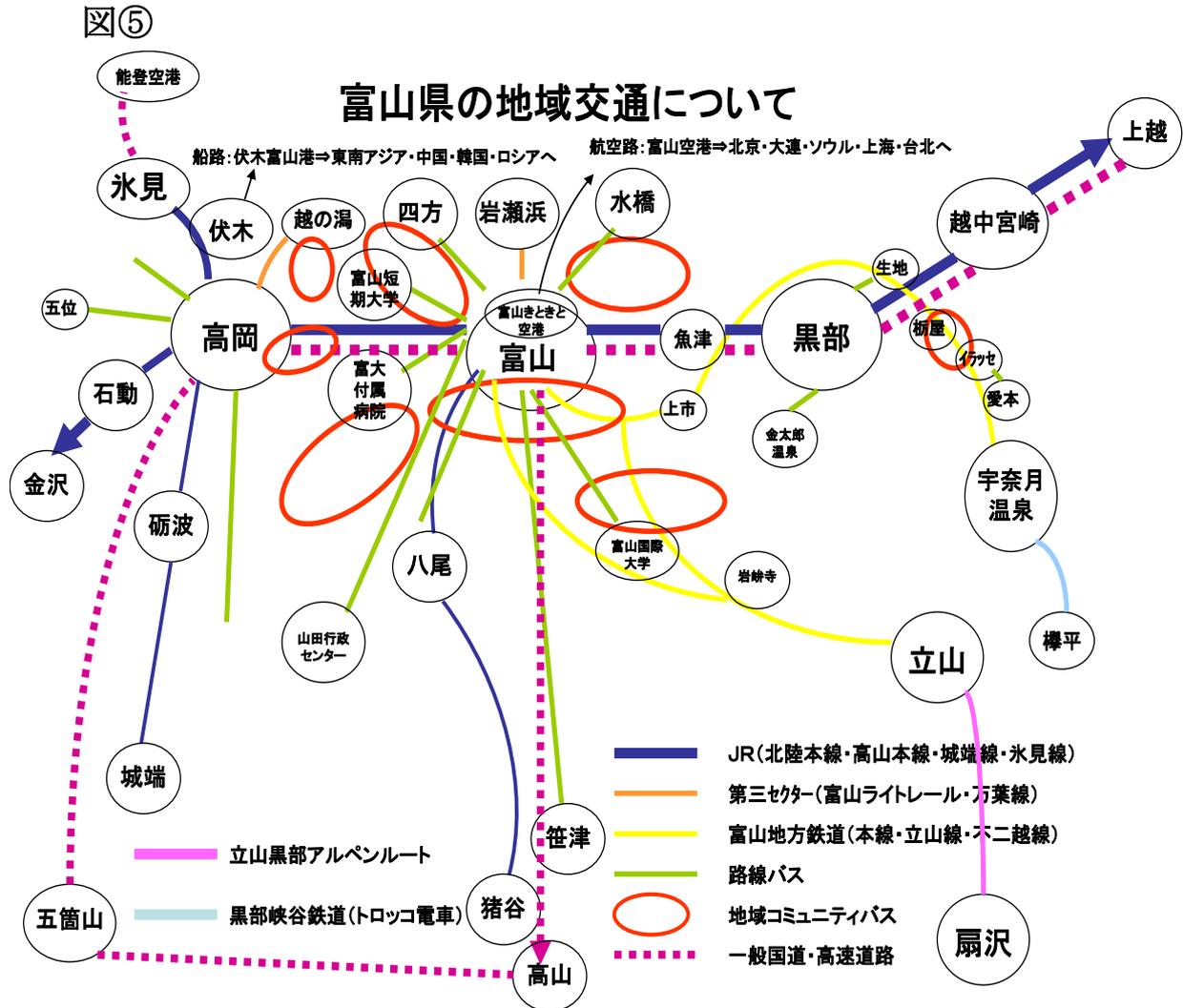
<sup>5</sup> 「第5回全国幹線旅客純流動データ」（国土交通省、平成22年度）によると、他県からの旅行者流動数（年間）は、富山県の東京565千人、大阪555千人、愛知545千人に対して、石川県は大阪1,048千人、愛知850千人、東京633千人、福井県は愛知1,660千人、大阪1,209千人、東京174千人となっている。（株）ジェイティービー作成資料より引用。

<sup>6</sup> 北陸本線、氷見線、城端線、富山地铁、富山ライトレール、万葉線の合計。

<sup>7</sup> 当県の道路改良率は77.7%（全国平均60.0%）、道路整備率は74.7%（全国平均57.7%）である。「100の指標 統計からみた富山」（平成24年度版、富山県）から引用。

(帆船である海王丸、庄川峡の「渡し」、富岩運河のソーラー付き遊覧船、ほたるいか観光船など)、北陸本線の電車、氷見線・城端線のディーゼル車、富山ライトレール・万葉線のLRT(新型路面電車)、黒部峡谷鉄道の特ロッコ電車、立山黒部アルペンルートのような交通機関(ケーブルカー、高原バス、トロリーバス、ロープウェイ)、ハイブリッドバス、宇奈月温泉の電気自動車など、乗り物自体が観光資源になり得るようなほど充実している。

当県の交通インフラの整備を考えるに当たっては、こうした既存の恵まれた交通インフラを活かしていく、言い換えれば、ポテンシャルの高さを再認識したうえで実効あるものとしていくという視点が重要である。本提言書では、「4. 具体的提言」で様々な改善点を指摘するが、いずれもこうした認識に立っている。



### 3. 富山県経済を巡る環境変化と交通インフラ整備の必要性

交通インフラは利用者にエンターテイメントとしての価値をもたらすケースがあるが、その基本的特性は人・モノを運ぶ手段である。その手段を用いて達成すべき主要な目的の一つに経済の発展があることについては衆目の一致するところであろう。

この章では、当県経済が、今後、一層の発展を実現していくために目指すべき方向性について、我が国の経済・社会環境の変化と北陸新幹線の開業による効果を勘案した上で提起することとしたい。

#### (1) 当県経済を取り巻く環境の変化

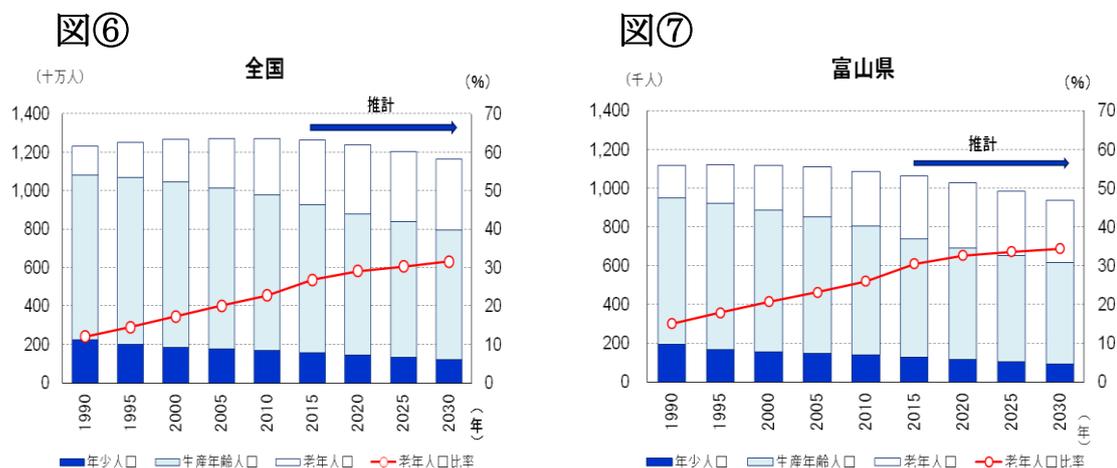
##### ① 少子高齢化・人口減少

少子高齢化の進展にともない、産業の担い手である生産年齢人口の減少が見込まれる。全国では今後20年間で16%の減少が見込まれるが、当県においても今後20年に21%と全国に比しても早いスピードで減少していくことが見込まれている。

また、当県の場合、過去における労働人口の減少割合も全国に比して大きかったことから、平成22年(2010年)を挟んだ前後40年間(1990～2030年)で3割程度もの労働人口の減少が進むことが見込まれている(全国の同減少率は2割程度)<sup>8</sup>。

加えて、首都圏(1都3県)において今後20年間で270万人程度の高齢者人口増が見込まれる<sup>9</sup>など、急速な高齢者人口の増加が見込まれ、特に大都市圏において介護施設の逼迫などの発生が見込まれている<sup>10</sup>。

以上のような人口減少、とりわけ「働き盛り」の人口減少にともない、生産活動や生活インフラ維持の担い手をどうするかといった問題が生じてくることが懸念されている。



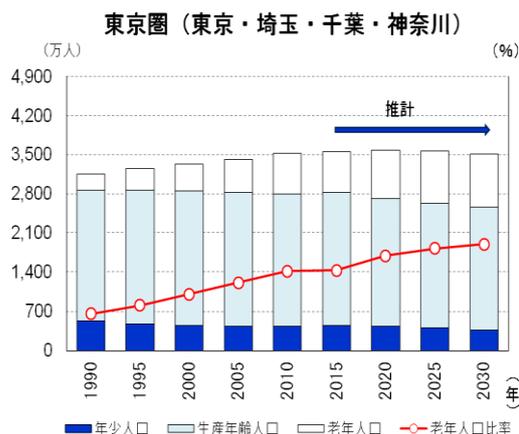
(資料) 総務省「国勢調査」国立社会保障・人口問題研究所国立社会保障「日本の地域別将来推計(平成25年3月推計)」

<sup>8</sup> 総務省：「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所：「日本の地域別将来推計(平成25年3月推計)」による。

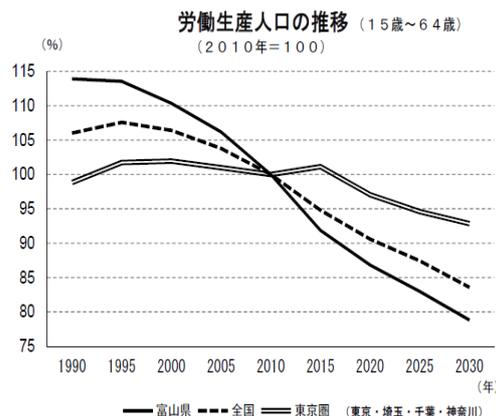
<sup>9</sup> 総務省：「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所：「日本の地域別将来推計(平成25年3月推計)」による。

<sup>10</sup> 現在、東京都杉並区と静岡県南伊豆町において、都市部から送り出した高齢者を地方で受け入れるという枠組みで、先行した取組みが進められている。

図⑧



図⑨



（資料）総務省「国勢調査」国立社会保障・人口問題研究所国立社会保障  
「日本の地域別将来推計（平成25年3月推計）」

## ② 広域化・グローバル化

国内について言えば、インターネットなどの通信手段の発展や高速交通インフラの整備などを通じて、人的・物的交流範囲は従来以上に拡大すると考えられる。これは、当県企業の他県企業との競争激化をもたらすとともに、当県企業の販路拡大、他県企業とのタイアップの可能性の広がり、来県観光客の増大、当県への移住人口増大といった様々なルートでプラスに寄与する。

海外との関係についても、我が国企業活動の海外進出は製造拠点にはじまり、現在では、急速に発展を遂げつつあるアジア諸国を中心に市場を求める形での進出も盛んになっている。今や日本企業の投資の3割程度は海外に向けられている。特に製造業についてはその4割程度が海外とする調査結果もでていいる。また、近時では非製造業においても市場や天然資源を求め海外投資の拡大が続いている（非製造業の平成25年度<2013年度>前年増減率は60%の増加）<sup>11</sup>。

当県にあっても製造業を中心に生産拠点として進出が進んでおり、生産体制の維持を図るため、加えて、今後は市場として開拓していくためにも、交通インフラを中心とした海外とのアクセスの維持・向上が、一層、不可欠な状況になってきている。

グローバル化の一側面として外国人観光客の増加も大きな環境変化である。平成15年（2003年）4月のビジット・ジャパン事業開始、平成18年（2006年）12月の観光立国推進基本法の成立、平成20年（2008年）10月の観光庁の設置、といった政府の体制整備もあって、日本を訪れる外国人観光客は平成12年（2000年）の512万人から平成24年（2012年）には836万人に増加、平成25年（2013年）には1,000万人を超えた。こうした観光客を当県に取り込むためにも、交通インフラを中心とした海外とのアクセスの維持・向上が、不可欠となっている。

<sup>11</sup> 日本政策投資銀行：資本金10億円以上の民間法人企業（農業、林業、金融保険業除く）を対象とした「2012・2013・2014年度設備投資計画調査」「企業行動に関する意識調査」（特別アンケート）による。

表①

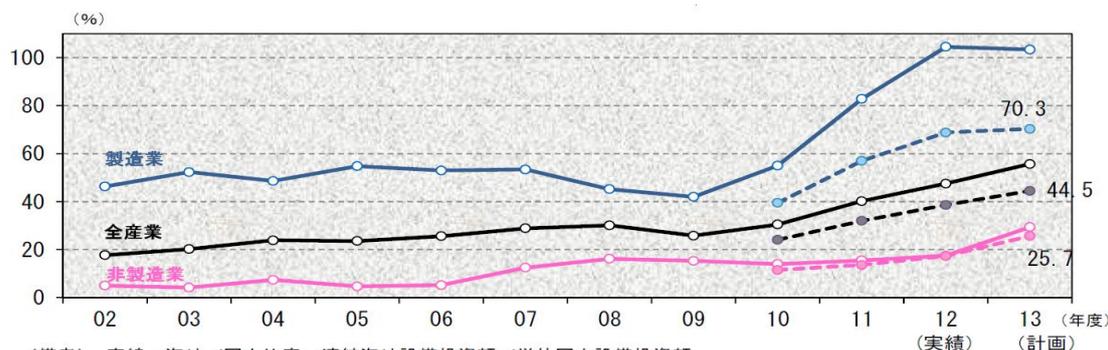
海外における設備投資動向（連結ベース）

	2012年度（実績）	2013年度（計画）	2013年度の 構成比
	前年比増減率 （11-12共通939社）	前年比増減率 （12-13共通1,244社）	
全産業	27.0	25.9	100.0
製造業	28.2	13.7	66.6
化学	▲1.9	14.9	8.6
石油	425.7	31.0	4.3
非鉄金属	47.6	▲28.7	4.8
一般機械	16.7	0.9	5.6
電気機械	▲1.0	▲0.9	5.3
自動車	33.9	25.3	27.8
非製造業	23.2	60.3	33.4
不動産	25.1	147.1	3.8
鉱業	54.8	140.8	18.8
地域別			
北米	30.5	31.8	18.3
欧州	12.3	52.5	11.2
アジア	21.5	21.6	42.1
（うち中国）	（15.9）	（13.0）	（8.3）
その他/不明	40.8	20.4	28.4

（資料）日本政策投資銀行「2012・2013・2014年度「設備投資計画調査」

図⑩

日本企業による設備投資の海外／国内比率の推移



（備考） 実線：海外／国内比率＝連結海外設備投資額／単体国内設備投資額  
点線：海外／国内比率＝連結海外設備投資額／連結国内設備投資額（2010年度より調査開始）

（資料）日本政策投資銀行「2012・2013・2014年度設備投資計画調査」

③ 経済のサービス産業化

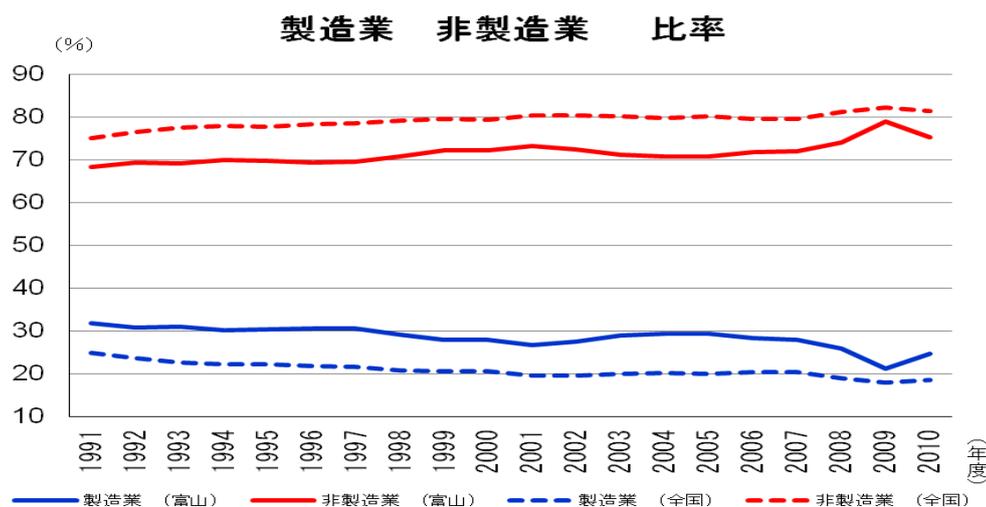
我が国経済は長期的に非製造業（サービス業）化の傾向を示している。当県は全国に比して製造業のウェイトが高い県である<sup>12</sup>が、当県にあっても製造業のウェイトは年々低下傾向にあり、全国の傾向と同様に非製造業（サービス業）化が進展している。

非製造業のウェイト推移を全国と当県で比較してみると、全国的には平成13年度（2001年度）に非製造業の比率が80%を超えており、当県に先行してサービス産業化が進展していることがうかがえる。一方、当県においては、長年、全国よりも10%ポイント弱程度低いウェイトで推移してきたが、全体的な傾向として非製造業のウェイトが高まってきている点については全国と軌を一にしている。

この動きを鑑みれば、今後、中長期的には当県においても非製造業のウェイトが8割を占め、所謂、経済のサービス産業化が進んでいくものと見込まれる。

<sup>12</sup> 内閣府：「県民経済計算」経済活動別県内総生産（名目）による。  
直近の2010年度の製造業のウェイトは全国：18%、富山県：25%となっている

図⑪



(資料) 内閣府「県民経済計算」経済活動別県内総生産(名目)

#### ④ 防災意識の向上

平成23年(2011年)に発生した東日本大震災の教訓から、企業や地域社会において防災意識が高まりを見せている。特に、サプライチェーンを有する製造業においては、当該企業のみならずサプライチェーン全体で災害時を想定した生産体制の維持・早期回復の体制整備に取りかかっているところが多い。

北陸地域においては、平成24年(2012年)1月の時点で15%の企業がBCP<sup>13</sup>を策定済みであり、直近においてはより多くの企業が取組みを行っていると思われる。

また、東海地震での被害が懸念されている東海地方(愛知県・岐阜県・三重県・静岡県)ではより一層取組みが進んでおり、平成24年(2012年)4月の時点で27%の企業がBCPを策定済みとしている。加えて、今後の見直しの中で「生産・供給体制の見直し(国内への移転・分散)」が必要としている企業も3%程度と一定の割合で存在している(既に見直した割合は10%程度)<sup>14</sup>。これらの傾向は、首都圏をはじめとした全国他地域でも同様な傾向にあると見込まれる。

<sup>13</sup> 「事業継続計画(BCP: Business Continuity Plan)」とは: 大規模災害や巨大大事故の際、重要業務の中断を防ぎ、あるいは、目標期間内に復旧するため、情報システムのバックアップ、生産設備や調達先の代替策を事前に整備しておくもの。

<sup>14</sup> 日本政策投資銀行: 「北陸企業のBCP(事業継続計画)に関する意識調査」、「事業継続計画に関する東海企業の意識調査」による。

## (2) 北陸新幹線開業により期待される効果

北陸新幹線の開業により最も期待される効果は、時間短縮効果による人的移動の拡大である。先行事例として平成23年（2011年）3月に全線開業した九州新幹線の事例をみると、九州新幹線の開通により大阪―鹿児島間は1時間20分、博多―鹿児島間は5分短縮されたことにより、大阪→鹿児島間は4.7%増、博多→鹿児島間は26.2%増と人的な移動が拡大している<sup>15</sup>。以上を勘案すると、当県においても北陸新幹線の開業により、東京をはじめとした首都圏などとの相互の人的移動が拡大することが見込まれる。

それでは、北陸新幹線開業によりどの程度の人的移動の拡大が見込まれるであろうか。日本政策投資銀行の推計<sup>16</sup>によると、首都圏（1都3県）から当県への入込数は、新幹線開業に伴う時間短縮効果<sup>17</sup>など（観光資源や人口、経済規模を加味）により、観光で開業前比23.3%の増加（約106千人/年増）、ビジネスで開業前比21.6%の増加（約106千人/年増）となり、合計で開業前比22.7%の増加（212千人/年増）が見込まれるとされている。

以上の数字は、現在、自治体や民間で行われている宣伝活動の要素は加味せず、北陸新幹線による時間短縮効果のみによる推計である。このため、かかる宣伝活動の効果などや、さらには、1都3県以外からの利用者増加（例：北関東地方、東北地方）も加味すれば、北陸新幹線による人的移動の増加効果は、この推計より一層大きなものになる可能性があると考えられる。

これに加えて、新幹線システムの高い信頼性から、遅延や運休が低下することが見込まれる。これらは移動手段として非常に重要な要素である。

以上、北陸新幹線の開通は当県に首都圏等への移動時間の短縮、人的移動の拡大、現実性の向上をもたらすことになろう。

<sup>15</sup> 国土交通省：「旅客地域流動調査」による。

このうち、輸送手段別ではJRが、大阪→鹿児島：前年度比271.3%増、福岡→鹿児島：前年度比56.9%増といずれも大きな伸びを示し、九州新幹線開業効果がみてとれる結果となっている。

<sup>16</sup> 日本政策投資銀行：「北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果」による。

### 【首都圏からの入込数（観光）推計モデル】

$\ln(2005\text{年度首都圏からの観光入込数}(1\text{日平均})) = 1.087 + 0.502 \times \ln(\text{「JTB美しき日本」観光資源数}) + 0.783 \times \ln(2005\text{年度人口}) - 0.978 \times \ln(\text{東京からの時間距離(鉄道)})$   
<補正 R2=0.750>

### 【首都圏からの入込数（ビジネス）推計モデル】

$\ln(2005\text{年度首都圏からのビジネス入込数}(1\text{日平均})) = -4.917 + 1.119 \times \ln(2005\text{年度実質県内総生産}) - 0.911 \times \ln(\text{東京からの時間距離(鉄道)})$  <補正 R2=0.913>

<sup>17</sup> 富山県北陸新幹線対策連絡協HP：北陸新幹線開業による時間短縮効果（富山東京間） 現行3時間11分→開業後：2時間7分（約1時間短縮）。

表② 首都圏から富山県の入込数推計値（新幹線開業前後比較）

(人/年、%)

	新幹線 開業前① (理論値)	新幹線 開業後② (理論値)	2005年 実績値③	推計増加率 ④(②/①)	開業後入込 推計値⑤ (③×④)	推計増加 入込数 ⑥(⑤-③)	乖離率 (③/①)
全入込数	1,185,877	1,454,742	945,000	22.7	1,156,900	211,900	79.7
うち観光	737,967	910,161	453,600	23.3	559,441	105,841	61.5
うちビジネス	447,909	544,581	491,400	21.6	597,459	106,059	109.7

(備考)国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

注:四捨五入の関係で「全入込数」と「うち観光」、「うちビジネス」の合算が必ずしも一致しない

図⑫



(資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」

### (3) 当県経済の目指す方向

次に、北陸新幹線開業が招来する、移動時間の短縮、それに伴う人的移動の拡大、移動手段の確実性の向上といった効果を、「(1) 当県経済を取り巻く環境の変化」で俯瞰した環境変化の中で活かすために、当県経済はどのような取組みをなすべきか、その方向性について考えていきたい。

#### ① 新たな製造業の育成

当県は「ものづくり県」である。医薬品、化学、アルミ、電子部品、工作機械、輸送用機械、鉄鋼など多様な製造業が発展している。「オンリーワン企業」も数多いなど技術レベルの高い企業も多く、産・官・学の連携も図られるなど、製造業が発展するポテンシャルは高い。

こうした中で、北陸新幹線開業による交流人口の増大や首都圏との移動時間の短縮は新たなビジネスチャンスを生み出すものと思われる。既に新幹線開業を睨んだ他県企業とのビジネス・マッチングの試みが数多く行われているが、今後、他県企業との連携・協力などを通じて新たな分野に進出していくべきである。

そのひとつの方向は更なる海外展開であろう。かつて海外展開は国内空洞化をもたらすとされてきたが、グローバル化が進み国内人口の減少も進む今日においては、国内事業をより先端的、革新的な分野にシフトさせることにより、両者を車の両輪のごとく発展させる途が開けている。

現在、富山県では、医薬・バイオなどの健康関連産業の育成、環境・エネルギー関連産業の育成、先端ものづくり産業の育成（航空機産業、ロボット産業など）を新たな成長産業の育成候補としている<sup>18</sup>。北陸新幹線開業を契機に、産・官・学・金の連携の下、こうした動きを加速させるべきであろう。

#### ② 観光業および関連産業の振興

北陸新幹線開業の効果により最も恩恵を受ける産業の一つが観光業であると見込まれる。当県は製造業を中心に経済を発展させてきたが、観光業及びその関連産業には一層の成長を可能にするポテンシャルがあると指摘する分析<sup>19</sup>もある<sup>20</sup>。これらの潜在的なポテンシャルをうまく生かす契機として北陸新幹線の開業は極めて有効な機会であり、今後、産業のサービス化の進展も踏まえれば、観光業とその関連産業の振興を図ることは有意義であると思われる。かかる観光業の振興を実現するうえで、二次交通の充実や広

<sup>18</sup> 富山県総合計画「新・元気とやま創造計画」（平成24年4月）による。

<sup>19</sup> 日本政策投資銀行：「北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果」による。

モデル式を活用すると、「観光魅力度」や「東京からの時間距離」等の指標から導き出される富山県の潜在的な「集客力」も「理論値」として推計することが可能である（表②参照）。

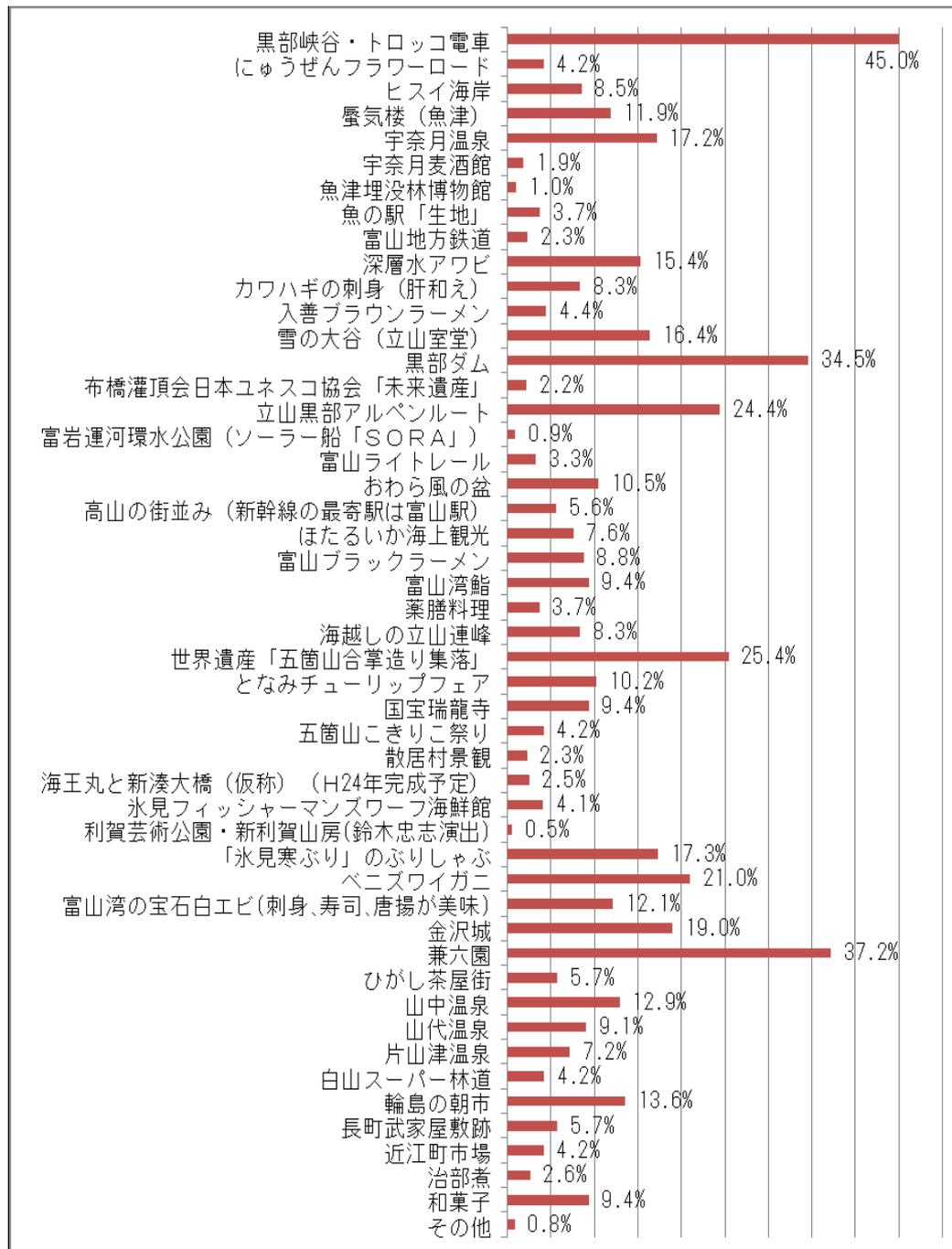
<sup>20</sup> 富山県HP「新幹線開業に関する首都圏住民に対する意識調査結果について」（一部、当方加工）による。

富山県の観光資源は名所・旧跡・食ともに高い人気がある（富山県の行ったアンケート結果（図⑬）参照）。

域観光ルートを整備などへの取組みが一段と重要性を増すことは論をまたない。

なお、こうした交通インフラの整備は、直接的には個々の交通機関の整備であっても、同時に既存の多様な交通機関<sup>21</sup>を円滑に結びつける形となれば、当県の交通機関全体の機能度を高め、これがまた観光の目玉となる基盤ともなる。交通インフラの整備をこうした観点からも観光業の活性化に活かしていくような施策が望まれる。

**図⑬ 首都圏住民はどのような観光資源に魅力を感じているのか**  
～富山県が行った首都圏住民へのアンケート調査結果より～



(資料) 富山県HP「新幹線開業に関する首都圏住民に対する意識調査結果について」

<sup>21</sup> 「2.(5) 当県の強み」参照。

### ③ 都市の魅力を向上させるためのサービス業の強化

生産年齢人口の減少が見込まれる中、産業活動を維持するための労働力を確保するためには、若者を中心とした勤労世代の定住を促していく必要がある。そのためには、産業を振興し雇用機会を創造するとともに、「そこに住んでみたい」と若者たちに選んでもらえる魅力ある地域作りが必要となってくる。

このような地域の魅力を高めるには、商業や文化・芸術・スポーツといった魅力的なサービス業の存在が不可欠となる。また、サービスの提供と合わせ、街中の魅力を高める中核施設（芸術文化施設、スタジアム等）や地域公共交通の利便性の向上といったインフラ整備も必要となってくる。

### ④ 高齢化に対応した医療・福祉関連産業の強化

産業のサービス化を進める一環において、所謂、シルバー関連産業の育成も産業振興で重要な視点となろう。特に、首都圏等人口密集地においては、今後の高齢人口の増大から深刻な医療・介護施設の不足が懸念されており、これらの巨大市場と北陸新幹線で直結されるインパクトは大きいと思われる。

最近、海外向けにメディカルツーリズムの売り込みがいられているが、それ以前に、国内大都市圏の富裕な高齢者に対して、当県の自然・文化とあわせた医療・福祉サービスを売り込んでいくことができれば、大きな経済的効果を得ることができるかもしれない。これに、当県における高齢人口の増加を加えて鑑みれば、シルバー関連のサービス産業にはビジネスチャンスがあるものと指摘できる。

大都市圏との交通アクセスの改善に加え、街中の公共交通の充実など、高齢者に配慮した地域づくりが需要獲得の競争力を一層高める方策となるものと思われる。

### ⑤ 高齢化に伴う生活環境の整備

高齢化により自動車の運転が困難となる高齢者が増えていく中で、これまでの「車中心」の都市のあり方を見直す必要が生じてきている。富山市はこれまでも公共交通整備を核としたコンパクトシティを推進しており、その成果が顕在化してきているところであるが、これを一層推し進め、自動車が運転できない人でも生活がしやすいまちを整備していく必要がある。

また、これらのまちづくりへの取り組みは、高齢者の交通アクセス改善の問題に留まらない。すなわち、勤労所得者の減少による自治体の財政力低下局面において、公共交通機関を高齢者が利用して外出する（すなわち、歩く等の運動の機会が増える）ことによる健康維持・増進効果からの福祉・医療コストの抑制・低減、コンパクトシティ実現によるインフラ維持コストの低減など、サステイナブルな都市運営を可能にする方策であることも合わせて指摘できよう。

### ⑥ 企業のグローバル展開・交流人口の国際化

人口減少が見込まれる我が国においては、経済成長の機会を海外、特に、今後の成長が見込まれる「若い」国々が多いアジアに求める必要がある。これらの国は、近年、生産拠点としての役割に加え、市場としてその役割を高めており、その位置づけはますます

す重要になってきている。当県の企業にあってもグローバル展開や海外取引が必要になってくる。

このため、現地の人々のニーズを的確に捉える必要がより一層高まっており、海外とのアクセスの利便性を維持し、人的交流も含めた交流手段を確保することが、地域経済の維持・発展のために必要な状況になっている。

また、平成25年（2013年）6月に「観光立国実現のためのアクション・プログラム」が政府によって決定されるなど、外国人観光客の一段の誘致に向けた動きが国を挙げて行われる中で、観光の広域化に的確に対応し、海外とのアクセスの利便性を維持するとともに、当県に不慣れな外国人観光客でも県内をスムーズに動き回れるような交通インフラの整備が求められる。例えば、県が主宰する「新幹線とやま県民会議」の議論でも来県者への交通情報の充実が図られることとなっているが<sup>22</sup>、外国語表記の道案内・観光案内・無線LANの整備・充実といった施策を進めるべきである。

若者の交流の拡大も重要である。県も「新・元気とやま創造計画」（平成24年4月）で「他国との学生や教員・研究者の相互交流を推進していく」としているが、こうした若者の交流の拡大は、企業のグローバル展開に有益であり、交流人口の拡大に繋がるものである。

#### ⑦ BCPを意識した県外企業の誘致

拠点の分散による事業継続をはかる企業が今後増えるものと見込まれる。このため、当県の天災の少なさ、電力・水資源供給の安定等はこれまで以上に強い訴求ポイントになってくる。

そもそも北陸新幹線は東海道新幹線のバックアップルートとして整備されたことを考えれば、これに北陸新幹線の開業によるアクセスの向上を合わせ、事業所誘致を推進する好機になると思われる。

港湾施設についても、伏木富山港を含めた日本海側の港が太平洋側の港へのバックアップとして重要である点は、東日本大震災時に実証された。東海・東南海・南海地震への備えが国家的なプロジェクトとして推進されている中で、伏木富山港のバックアップ施設としての機能をアピールし、事業所誘致に結び付けることも重要である。



<sup>22</sup> 富山駅周辺などにおける公共交通を主とした情報提供システムの構築、「富山らくらく交通ナビ」による交通情報提供の充実、交通案内標識の改善などが行われることとなっている。

(4) 提言に向けた考察

この章の最後に、新幹線開業後の留意点を示したい。

新幹線開業2年目の宿泊数はある程度反動減となることを覚悟する必要がある<sup>23</sup>。さらには、北陸新幹線開業の翌年には東京－函館間も新幹線で結ばれることで、東日本の人々の関心が東北・北海道方面へ振り替わることも予想される。

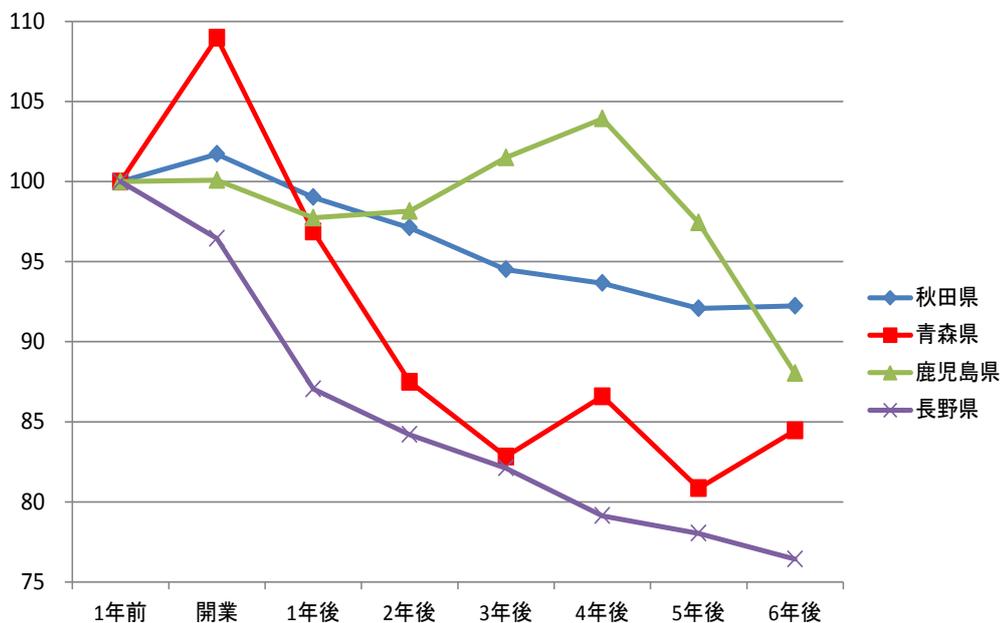
したがって足下では首都圏向けの人的移動の拡大努力を行いつつも、開業2年目以降のことを考えれば、現在でも一定のシェア<sup>24</sup>を持つ関西圏や中京圏からの人的移動の維持に向けた魅力向上、情報発信の維持、交通アクセスの維持・向上が必要であろう。

また、もう少し長い目でみれば、人口減少社会への対応を念頭に置く必要がある。

人口減少が本格化する中で、中長期的にみて、北陸新幹線には利用者減のプレッシャーが掛かり続ける。従って、「(3) 当県経済の目指す方向」で述べた方向感に沿って、交流人口の増大を持続性あるものにしていくことが重要となるし、県外からの移住促進に向けた取組みも一段と重要になってこよう。

交通インフラの整備に即して言えば、北陸新幹線開業を契機として形成される当県の交通インフラがこうした当県経済の目指すべき方向の基盤を形成していくことが望まれ、北陸新幹線を利用して来県する観光客・ビジネス客の利便性向上、海外からの観光客増を図るための富山きときと空港の整備、県民の日常生活での利便性向上のための市町村内交通網の整備などが必要であろう。詳しくは、「4. 具体的提言」で述べる。

図⑭ 新幹線開業の先行事例 宿泊者数の推移



<sup>23</sup> 先行新幹線開通地域の直近の事例（青森県、秋田県、長野県、鹿児島県）を参考とした。

<sup>24</sup> 富山県観光課「富山県観光戦略基礎データ調査の概要」（平成19年12月）による。  
来県者の居住地域別内訳（県外、海外）：関東29.7%、関西19.1%、中京11.3%。

## 4. 具体的提言

### (1) 「具体的提言の位置づけ」

「2. 交通インフラに関する考え方の整理」では、交通インフラは「グローバルなインフラ」と「ナショナルなインフラ」、「ローカルなインフラ」という階層構造を持っているが、それぞれが有機的に結合するかどうか地域経済の発展への寄与に大きく影響するという点を述べた。また、交通インフラは、単に人やモノを輸送する手段に止まらず、地域経済の基盤を形成するものであることから、費用負担については、利用者の負担のみならず、国・地方公共団体といった公的関与も当然にして必要とされると述べたうえで、財政制約がある中、国と地方とのバランスやコスト抑制といった観点が重要である点を述べた。

「3. 当県経済を巡る環境変化と交通インフラの整備の必要性」では、当県経済の目指すべき方向として、①新しい製造業の育成、②観光業および関連産業の振興、③都市の魅力を向上させるためのサービス業の強化、④高齢化に対応した医療・福祉関連産業の強化、⑤高齢化に伴う生活環境の整備、⑥企業のグローバル展開、交流人口の国際化、⑦BCPを意識した県外企業の誘致、を挙げ、北陸新幹線開業を契機として形成される当県の交通インフラがこうした当県経済の目指すべき方向の基盤を形成していくことが望ましいと述べた。

この章では、これまでの議論を踏まえ、これからの当県経済を支える交通インフラはどうあるべきか（改善点は何か）、コスト負担面で考えるべき点は何か、について述べる。



## (2) 高速鉄道インフラの整備・活用

### ① 北陸新幹線の関西延伸の早期実現

「2. (5) 当県の強み」で述べたように、当県は日本列島のほぼ中央、関東と関西の間に位置するという地政学的なメリットがある。しかしながら、今回の北陸新幹線開業は東京・金沢間の開業のみに止まることから、当県と関東圏の時間的距離は大幅に短縮されるが、関西圏、中京圏との時間的距離は殆ど変化がない<sup>25</sup>。

そもそも、北陸新幹線には東海道新幹線被災時のバックアップ幹線としての機能が求められており、国土強靱化の必要性が政府部内で叫ばれている中であって、北陸新幹線全面開通の早期実現は今日的な課題として強く認識される必要がある。

また、観光客の移動が多いことから東京と関西圏（大阪、京都）を結ぶ東海道新幹線は「ゴールデンルート」と呼ばれることがあるが、こうした観光客の大移動を北陸地域に呼び込むためにも北陸新幹線の全面開通が求められる。北陸新幹線を「第2のゴールデンルート」として国内・海外の観光客に発信できる日が早く来ることが望まれる。

企業活動の面からみても、当県では、富山県に本部機能を有し、首都圏・関西圏・中京圏に支店や営業所を展開している企業が数多い。企業活動の活力を維持・発展させるためにも、関西圏との時間距離を短くする施策を早急に講じていくべきである。

この点、現在の国の検討状況を見ると、平成37年度中の敦賀までの延伸は決定しているが、その先のルートについては、小浜ルート、湖西ルート、米原ルートの3案が検討されているが、いまだ決着をみていない。関西広域連合は、平成25年4月、費用対効果や開業までの期間などを総合的に判断して「米原ルート案」が最も優位との提案をしている。当会としては、いずれのルートを採用にせよ、国が関係自治体との調整を精力的に進め、フル規格での関西延伸を早期に実現するよう求めたい。

### ② 新幹線駅から在来線駅・国道へのアクセス道路の整備

新幹線効果を確実に定着させていくためには、新幹線駅から在来線駅・国道へのアクセス道路の整備がまずもって必要である（この点は、新幹線新駅が在来線既存駅と離れて開設される新高岡駅と黒部宇奈月温泉駅においてより切実である）。

この点、県では、富山八尾線、高岡環状線、黒部宇奈月線などの県道整備に前向きに取り組んでおり、今後ともアクセス道路の整備を着実に進めるよう望みたい。

### ③ 新幹線駅から在来線駅への移動交通手段の整備

新幹線駅と在来線駅の間を結ぶ移動交通手段の整備も重要である。北陸新幹線3駅のうち、富山駅は既存駅と同じ場所に設置されるが、新高岡駅、黒部宇奈月温泉駅では新幹線駅と在来線駅を結ぶための新駅が設置される見込みである<sup>26</sup>。ただ、新駅が設置されても接続便が十

<sup>25</sup> 北陸新幹線の金沢・東京間の開業により、富山・東京間の所要時間は現行の3時間11分から2時間7分に短縮されるが、富山・新大阪間の所要時間は現行の3時間8分が約2時間50分となるだけであり、時間の短縮効果は小さい。富山県作成資料より引用。

<sup>26</sup> JR西日本はJR城端線の高岡駅と二塚駅の間に新駅を設置する見込みであるほか、富山地铁は富山地铁本線の長屋駅と舌山駅の間に新駅を設置する見込み。

分確保されないと実効は伴わない。まずは新駅と在来線駅（JR高岡駅、富山地铁新魚津駅）との接続がスムーズになるよう、利便性の高いダイヤ編成をJR西日本、並行在来線運営会社（「あいの風とやま鉄道」、富山地铁に望みたい。

バス便の活用も有効である。当委員会が高岡市と黒部市にヒアリングを行ったところでは、高岡市では新高岡駅とJR高岡駅との間で、黒部市では黒部宇奈月温泉駅とJR黒部駅との間で、それぞれバス便の運行を検討していた。両市には、上記の鉄道ダイヤの編成状況をみながらも、小回りの利くバス便の導入を前向きに検討するよう望みたい。

特に、新高岡駅に関しては、万葉線の新高岡駅延伸と城端線・氷見線の直通化が有効である。現在、高岡市は万葉線の新高岡駅延伸の課題を検討することとしているほか、高岡市、氷見市、砺波市、南砺市が共同して策定した「城端線・氷見線地域公共交通総合連携計画」（平成24年3月）では城端線・氷見線の直通化の課題整理を行うこととされている<sup>27</sup>。工法の困難さ、コスト負担の問題、新型車両の導入<sup>28</sup>など解決すべき課題も多いが、前向きな検討が進められるよう望みたい。

#### ④ 新高岡、黒部宇奈月温泉駅への北陸新幹線の停車本数確保

北陸新幹線3駅（富山駅、新高岡駅、黒部宇奈月温泉駅）は、県の中心と東西にバランスよく配置され、県内各地の新幹線駅から自動車概ね1時間以内にあるなど、アクセス面でも大きな問題はない。

ただ、こうした利便性への配慮も、北陸新幹線3駅への停車本数が十分確保されなければ実効を伴わない。特に、新高岡駅、黒部宇奈月温泉駅両駅に関する地元の危機意識は強い。当会としては、先行事例を実地検証した結果を踏まえ<sup>29</sup>、両駅には「長野新幹線」における佐久平駅と同程度の停車本数（平日ベースで1日上下各24本。ターミナル駅対比の停車率89%<sup>30</sup>）は確保されることが必要と考えている。

また、JR西日本は、北陸新幹線の運行形態として、①シャトルタイプ（金沢・富山間「つるぎ」）、②速達タイプ（金沢・東京間「かがやき」）、③停車タイプ（金沢・東京間「はくたか」）、④「長野新幹線」タイプ（長野・東京間「あさま」）の4タイプとすることを発表した。「あさま」を残すとしても、金沢・東京間の運行本数（「かがやき」と「はくたか」の合計本数）が現行「あさま」の運行本数（平日で上下27本）を下回ることのないようにすべきである<sup>31</sup>。

JR西日本に検討を求めたい。

<sup>27</sup> 城端線・氷見線活性化推進協議会では、JR城端線と氷見線の直通化の費用対効果などについて検討を進めている。

<sup>28</sup> 城端線・氷見線は非電化路線であるが、万葉線は電化路線である。

<sup>29</sup> 当委員会は、平成25年3月13日に環日本海・交流委員会との合同委員会として、しなの鉄道、上田電鉄を視察するとともに、小諸・佐久商工会議所を訪問。意見交換を実施。

<sup>30</sup> 東京長野間は平日上下各27本。うち佐久平に停車するのは各24本。本分析は平成26年2月の時刻表を基にしている。「(4) ②広域観光ルートに見合う交通インフラの整備」も同じ。

<sup>31</sup> 富山県の北陸新幹線開業後の年間輸送能力見込み（往復1,900万席）は、現行「あさま」と同等の本数が北陸まで運行されることを想定している。

### (3) 二次交通の整備<sup>32</sup>

#### ① 並行在来線の利便性確保

平成24年7月に「あいの風とやま鉄道」が発足し、並行在来線開業に向けた体制整備が進められている。平成25年3月に「富山県並行在来線対策協議会」の「富山県並行在来線経営計画概要最終案」で示された運行方針では、①利用の多い区間の朝、夕のダイヤを中心に利便性の確保を基本に運行本数を見直す、②運行本数は現行北陸本線より多くすることを基本とし、利用の多い区間の朝の通勤・通学時間帯に増便する方向で検討する、③利用者の利便性向上のためにパークアンドライドや交通ICカードの導入を進める、などとなっている。

今後、運行方針は、「あいの風とやま鉄道」が「富山県並行在来線利用促進協議会」での議論などを参考にしながら決定していくと思われるが、当会としては、以下の3点を指摘したい。

一つ目は沿線住民の要望への配慮である。当委員会の講師としてお呼びした魚津市宮野司憲市街地活性化室長の説明では、並行在来線の運行方針に関する新川地区自治体の要望は強いと思われた<sup>33</sup>。並行在来線の駅でも引続きJRの切符が購入できるようにして欲しいとの要望もある<sup>34</sup>。財政面などの制約は大きいと思われるが、地域住民の要望に丁寧に対応していくことが必要である。

二つ目はパターンダイヤ（パルスタイムテーブル）の導入である。当委員会が講師としてお呼びした京都大学大学院・中川大教授の説明では、パターンダイヤは、一定間隔で列車なりバスなりを運行させることでダイヤの単純化を図り、利用者の利便性を高めようとするもので、世界的にも導入が進んでいるとのことであった。「富山県並行在来線経営計画概要最終案」でも、朝夕の繁忙時間帯を除いた日中時間帯でパターンダイヤの採用を検討する旨が記されている。

北陸新幹線開業による当県の交通事情に疎い県外客の増加が見込まれる中で、パターンダイヤの採用は効果的である。パターンダイヤによる利便性をより高めるためには、「あいの風とやま鉄道」を含めた地域交通機関各社が同ダイヤを採用することが不可欠となる。県と関係交通事業者が連携して取組むことを望みたい。

三つ目は既存の特急の廃止である。JR西日本は、北陸新幹線開業後は既存の特急を廃止する方針を示している。これに対し、県内には利便性維持の観点から既存の特急（特にサンダーバード）の継続を求める声がある。当県の関西圏との関係の深さを考えれば、こうした声は重く受け止めていく必要がある。しかしながら、①JR西日本も金沢・富山間のシャト

<sup>32</sup> 平成19年3月の石川県の「新幹線開業影響予測調査」では、北陸新幹線開業後に首都圏からの入込客が二次交通として利用する割合の予測は、鉄道37%、路線バス23%、タクシー11%、レンタカー12%、その他17%であった。

<sup>33</sup> 既存の特急廃止後の金沢・糸魚川間の快速列車の運行、並行在来線から新幹線への乗換えの利便性向上に向けた魚津駅の改装、富山地铁と並行在来線の相互乗り入れの推進、沿線市町の財政負担の軽減などが要望されている。

<sup>34</sup> 並行在来線はJRとは別会社となるため、並行在来線の駅ではJRの切符を購入できなくなる可能性がある。

ルタイプの新幹線（「つるぎ」）を運行する方針を示していること、②既存の特急を継続するとJR貨物からの「貨物調整金」が減り「あいの風とやま鉄道」の収益が圧迫されること、③既存の特急を継続すれば各駅停車列車の特急通過待ちも続き「あいの風とやま鉄道」の弾力的なダイヤ編成の制約となること、の3点を勘案すれば、北陸新幹線開業を契機とした既存の特急の廃止は止むを得ないのではないかと思われる。

これに関連し、JR西日本には、「つるぎ」の新高岡駅停車や、金沢駅での北陸新幹線からサンダーバードへの乗換えの利便性確保<sup>35</sup>などを求めたい。

新潟方面との既存の特急（北越）の廃止についても不安視する声があり、「北越」廃止後も乗客の利便性を極力損なわないようにすべきである。具体的には、「北越」廃止後の新潟方面との新たな特急は並行在来線の終点である直江津駅とも結ばれるようにすべきである<sup>36</sup>。JR東日本に検討を求めたい。

## ② 相互乗り入れによる県内鉄道網の利便性向上

「2.（5）当県の強み」で述べたとおり、県内の鉄道（鉄道＋軌道線）の総延長は290キロメートルに及ぶ。クルマ社会の本格化による利用者減などにより路線の縮小を余儀なくされてきたが、このところは、軌道線（万葉線＜平成14年4月開業＞、富山ライトレール＜平成18年4月開業＞）による活性化や、各社の経営努力などにより利用者数に底打ち感が窺われている<sup>37</sup>。

鉄道には北陸新幹線開業による交流人口増大の受け皿としてその整備が望まれるが、小回りの利かない鉄道の短所を考えれば、鉄道間の相互乗り入れを進め、弾力性の高い運行形態を志向すべきである。当委員会が講師としてお呼びした富山地铁の稲田祐治専務も相互乗り入れの有効性を指摘しておられた。

この点、既に富山ライトレールと富山地铁軌道線の相互乗り入れ（富山駅での南北接続）に向けた所要の工事が始まっているほか、「あいの風とやま鉄道」と富山地铁本線との再接続工事も予定されており、富山地铁上滝線と富山軌道線の南富山駅での接続も具体的な検討課題となっている。これに加えて、万葉線の城端線乗り入れと氷見線・城端線の直通化が実現すれば<sup>38</sup>、当県の鉄道網は一つの輪として結合されることになる。「あいの風とやま鉄道」と富山地铁との並行区間での接続も行えば、鉄道運行のバリエーションは一段と増すことになる。

これにより、「氷見駅⇄立山駅」とか、「城端駅⇄立山駅」などの観光列車を走らせられ、「立山黒部アルペンルートで遊んだ観光客が、乗り替えなしの列車の旅を楽しみ、今度は雨晴海岸からの立山連峰の眺望を楽しむ」といったルートが実現できる。

<sup>35</sup> 新幹線先行県の事例では、九州新幹線部分開業時の新八代駅（新幹線への乗り換え駅）では、JR特急と新幹線が同じホームに停車し乗り換えをスムーズにさせていた。

<sup>36</sup> 富山から新潟方面の並行在来線（「あいの風とやま鉄道」→「えちごトキめき鉄道」）の終点は直江津駅となるが、北陸新幹線の新駅（上越妙高駅）は直江津駅での乗り換えが必要で4駅も先の脇野田駅に併設される。このため、北陸新幹線との接続のみを重視し、「北越」廃止後の新潟方面との新たな特急を直江津駅と接続（ないし経由）しないこととなれば、並行在来線の利用者は大きな不便をこうむることになる。

<sup>37</sup> 鉄道（鉄道＋軌道）の県内乗車人数（年間）は、平成3年度（48,829千人）→平成18年度（33,304千人）→平成23年度（32,936千人）となった。

<sup>38</sup> 「（2）③新幹線駅から在来線駅への移動交通手段の整備」参照。

相互乗り入れの利便性をより高めるために、各交通機関共通のＩＣカードの導入や共通乗車券の発行も重要である。特にＩＣカードは、関東圏、中京圏、関西圏で有効なカードとの相互使用を可能とすべきである。広域化に対応した体制整備を進め、当県への来客の増加・定着を図るべきである。

もとより、相互乗り入れの実現に当たっては、新型車両の導入<sup>39</sup>や「あいの風とやま鉄道」と富山地鉄の並行区間における運賃設定の問題などの検討課題がある。ただ、幸いにして当県の鉄道は全て同じ軌道幅であり、事業費面での制約はあるが、相互乗り入れは十分に実現可能であるように思える。

県民の資産ともいべき鉄道網を有機的に結合し機能性を高めていくことは、交通インフラの整備を考えるうえでプライオリティの高いテーマである。県・関係市町村・交通事業者などの関係者が前向きに検討するよう望みたい。

### ③ 鉄道・バス観光ルートの整備

新幹線駅と観光地などを結ぶ鉄道・バスルートの整備も必要である。この点は、平成２５年３月に当会経営・ＣＳＲ委員会拡大会議の講師として呼び出した熊本商工会議所田川憲生会頭も新幹線先行県としての経験を踏まえて指摘しておられた<sup>40</sup>。

当県でも、鉄道では、富山地鉄が新たな観光列車の導入を進めており、アルプスエクスプレス（平成２３年１２月導入）、ダブルデッカーエクスプレス（平成２５年８月導入）が走行を開始している。また、黒部峡谷鉄道に関しては、県、関西電力、黒部市、同鉄道が協力して、平成２６年春までに「樺平パノラマ新周遊ルート」を整備する予定である。

バスルートについても、「ぶりにバス」（富山駅～新湊～氷見。平成２５年１０月～平成２６年３月運行）、「にいバス」（魚津駅～黒部駅～宇奈月駅など。平成２５年９月～１１月運行）の実証運行が行われたほか、平成２５年１０月には富山市役所と「グラス・アート・ヒルズ」を結ぶシャトルバスも運行を開始した。立山黒部貫光も平成２６年中にホテル立山と弥陀ヶ原ホテルの間を結ぶシャトルバスの運行を予定している。「（４）②広域観光ルートに見合う交通インフラの整備」で述べる県外観光地と新幹線駅を結ぶバスルートの整備も含めると、バスルートは着実に整備されつつあると言える。

この点、バスルートの活用については、北陸新幹線開業により日帰り客の増加（＝宿泊客の減少）が懸念される中で、宿泊とセットで観光地巡りのツアーバスを運行していくことが重要である。また、季節的にも、冬になると観光客が減少してしまう現状に鑑み、冬の富山（北陸）をどのようにしてアピールして誘客に繋げるかを検討していくことが重要である。

県、各市町村、交通事業者、観光業者に前向きな検討を望みたい。

### ④ タクシー、レンタカーの利便性向上

#### ④—１ タクシー

タクシーは、短期滞在の観光客やビジネスマンに利用されることが想定され、北陸新幹線

<sup>39</sup> 電化路線であっても北陸本線は交流、富山地鉄は直流である。

<sup>40</sup> 熊本県では、九州新幹線全線開業（平成２３年３月）を契機に、特急「あそびーい!!」（熊本～宮地間。平成２３年６月運行開始）、「Ａ列車で行こう」（熊本～三角間。平成２３年１０月運行開始）の運行を開始。バスルートでは、市内定期観光バス（平成２２年１０月運行開始）、阿蘇山周遊バス（平成２３年３月運行開始）の運行も開始。

開業に伴う県外客増加に備えた利便性向上に取り組むべきである。

この点、既に高岡では平成25年4月からJR西日本と連携したタクシー利用商品（「駅から観タクン」）の取り扱いを開始したほか、新川地区では北陸新幹線開業に伴う利用者増に対応したタクシー台数確保のための営業区域統合が図られるなど、体制整備が進んでいる。

このうち、「駅から観タクン」は、高岡駅を出発点として周辺観光地を定額・割安料金で巡るもので、現在、当県では高岡のみであるが、北陸では既に和倉、七尾、羽咋、福井、芦原、武生、鯖江、敦賀で取り扱われるなど、導入の広がりがみられる商品である。同商品にはJR側が料金設定のイニシアティブを握るためにタクシー会社の採算が取りにくいといった事情があり、同商品を県内に広めるのは難しい面があるが、北陸各地で割安な定額商品が導入されている現実を考えると、乗合タクシーの活用も考えながら、周辺観光地を巡る割安な定額商品やホテルを起点としたパック商品などの開発をタクシー業界として進めていくことは、当県の競争力を維持するうえで、必要である<sup>41</sup>。

タクシー関連設備の充実も必要である。例えば当県のタクシーにはクレジットカード対応をしている自動車が少ないが、北陸新幹線開業に伴って長距離利用の観光客が増えることを想定すればクレジットカード対応車を増やすことが必要である。当県の交通事情に不慣れな利用客の増加への対応として、「タクシー無料呼出しボックス」の増設や繁華街などでのタクシーベイの整備なども必要である。タクシー業界での検討を望みたい。

#### ④—2 レンタカー

レンタカーは、比較的長期に滞在する観光客やビジネス客への利用が見込まれる。

こうした旅行客は比較的広域を移動すると考えられることから、県境を越えた場合の乗捨料金の減免や長距離ドライブをした場合の値引き制度の導入などが利便性向上策としてまず考えられる<sup>42</sup>。

観光業者と連携したパッケージ商品の開発や、主要観光地を登録したカーナビの貸与、コンビニとの提携による営業所以外でのレンタカー利用の可能化<sup>43</sup>なども検討課題である。

カーシェアリングなどの新しい業態への対応も必要である。当県でも平成25年3月からタイムズカーシェアリングが営業を開始しており、富山市ではカーシェアリングの積極的な利用に努めている。こうした新しい業態を来県客増に結び付けられないかなど、利用促進に向けた検討を深めていくことが望まれる<sup>44</sup>。レンタカー業界での検討を期待したい。

<sup>41</sup> 新幹線先行県での成功事例としては八戸市の宿泊者限定乗合タクシー「あさぐる」がある。同商品は、八戸駅前などのホテルに宿泊した客が、乗合タクシーに乗り込んで朝市と朝風呂を巡ってホテルに戻ってくるもので、宿泊者増の一因となっている。

<sup>42</sup> 割引制度の例としては、鹿児島県が実施している「大隅エリアレンタカー無料プラン」がある。平成23年3月から26年3月までの間、鹿児島県内でレンタカーを借入れて返戻する人が大隅半島エリアの指定宿泊施設に宿泊した場合などに、コンパクトカー24時間分のレンタカー料金をキャッシュバックするものである。類似の制度は、平成25年6月から11月の間、石川県白山エリアでも行われた。

<sup>43</sup> 神奈川県内の一部に利用が限られるが、日産レンタカーがローソンと連携して同店舗の駐車場でもレンタカーを利用可能とした。レンタカーを借りた店と同じ店に返す必要があるが、当県での応用について検討していく価値はある。

<sup>44</sup> カーシェアリングでも、東京都内の一部に利用地域が限られるが、オリックスカーシェアリングがファミリーマートと提携して同店舗の駐車場でもクルマを借りられるようにしている。借りた店舗に返さなければならないが、当県での応用について検討する価値はある。

#### (4) 広域連携への体制整備

##### ① 富山きときと空港の今後の在り方

北陸新幹線開業により当県と他県（特に北陸・関東圏）の時間的距離は大幅に短縮される。このため、観光やビジネスは県境や国境を越えた広域化が予想され、こうした広域化に対応していく中核となる拠点が富山きときと空港である。

この点、改めて空港の役割を整理すると、交通ネットワークの拠点としての役割が基本であるが、①地元経済の成長の核としての役割、②情報発信・地域の賑わいの核としての役割、③災害時の輸送拠点としての役割、といった役割も果たしている。こうした空港の様々な役割を再認識しつつ、北陸新幹線開業によって生まれる新たなビジネスチャンス（①長野・北関東方面からの利用客の増加、②広域観光化による外国人客の増加）に対応できるような施策を打っていくべきである。

航空業界を巡る環境は厳しく、不採算路線からの撤退も進んでいる。特に富山きときと空港については、北陸新幹線開業によって富山・羽田便の利用客が減少するとの懸念もある<sup>45</sup>。厳しい環境下ではあるが、①航空、空港を利用した観光振興、空港需要の開拓（乗継割引運賃制度の周知による利用促進策の展開、小松空港・能登空港との連携、国内路線の新設、海外空港との間の新規の定期便・チャーター便の増便など）、②空港利用者の利便性向上（空港へのアクセス改善、バリアフリー化の推進など）、③空港と地域との交流促進、④空港周辺の活性化（空港周辺施設の一層の活用）、⑤神通川河川敷道路の空港までの延伸（空港の防災機能に着目した河川敷道路の活用）、などの施策により富山きときと空港の価値を高めていくべきである。

これらの施策のうち、国内路線の新設については、北陸新幹線の関西延伸までに相応の時間がかかる点を考慮し、富山・伊丹線の新設を優先度の高い案件として検討すべきだと考える。当県と関西圏との人的交流は首都圏とほぼ同じであり<sup>46</sup>、多くのビジネス客・観光客（富山⇄大阪間のサンダーバード利用者は年間約175万人）が当県を訪れている。こうした人の流れが既存の特急（サンダーバード）の運転区間変更（大阪～富山・魚津→大阪～金沢）によって減少することがないよう、当県と関西方面とを結ぶもう一つのルートの新設が必要があると思われる。富山・伊丹線が新設されれば、伊丹乗り継ぎで全国（特に西日本）各地と当県との間を行き来する交流人口の増加も期待できよう<sup>47</sup>。

この点、当委員会が講師として呼び出した全日本空輸株式会社・西村健常務は、同社の羽田での国際便枠増枠による富山・羽田便の海外とのアクセス向上を一つのセールスポイントとして、利用客の維持・増加を図っていく方針であるとしていた。

交通インフラについて言えば、北陸新幹線開業に伴って増加する交流人口を空港と結びつ

<sup>45</sup> 平成24年5月に県が実施した調査（「新幹線開業に関する首都圏住民に対する意識調査」）によれば、富山県を訪問する際の交通手段について「主に航空機」と回答した方の割合は、「過去に富山県を訪れた人」では10.6%であったが、「新幹線開業後の予定」では6.5%に減少する。

<sup>46</sup> 「2.（5）当県の強み」参照。

<sup>47</sup> 最近の事例としては、スカイマークエアラインが平成25年12月に神戸・米子線（1日2便、毎日）、成田・米子線（同）、茨城・米子線（1日1便、毎日）を新設した例がある。

けていくための取組み、言い換えれば、富山駅と富山きときと空港との移動の利便性向上が極めて重要になる。軌道系公共交通の整備（市電の富山駅～富山きときと空港～総合運動公園までの延伸、神通川沿いのモノレールの整備）、バスサービスの充実（富山駅～富山きときと空港までのシャトルバスの運行、そのためのBRT<sup>48</sup>の整備＜バス専用交通レーンの確保など＞）、乗合タクシーの運行（富山駅～富山きときと空港間）などの施策を検討すべきである。

このほか、富山きときと空港とのアクセスに自動車を利用する客の利便性向上については、国道41号富山IC付近の渋滞解消に向けた道路整備が必要である。

国、県、富山市、交通事業者などが連携して検討を進めるよう望みたい。

## ② 広域観光ルートに見合う交通インフラの整備

当委員会が講師として呼び出した（株）ジェイティービー・久保田穰常務も指摘されていたとおり、北陸新幹線開業後は観光も広域化が想定される。行政レベルでも、富山県は、2つの新たな広域観光ルート（「北陸周遊」と「立山黒部を中心とした北アルプス周遊」）を構想し、平成27年秋には北陸他県やJR西日本と連携して北陸ディステーションキャンペーンを展開する方針にある。相互交流を深める観点から、石川県、長野県、岐阜県との連携を深める取組みも進めている<sup>49</sup>。

こうした中、交通インフラの面では以下の4点を指摘したい。

一つ目はバスルートの整備である。高岡市は高岡・白川郷間的高速バスの試験運行を行った（平成25年10月～平成26年3月）ほか、能登方面を結ぶ高速バスの導入も検討していく方針である。富山地鉄も平成25年10月から富山・長野間的高速バスの営業運行を開始した。今後、黒部宇奈月温泉駅～立山的高速バスルートの開設（黒部～立山黒部アルペンルート～信濃大町のルートの整備）や上高地の玄関口である平湯温泉へのバスルートの充実なども検討すべきである。特に黒部宇奈月温泉駅については、北陸自動車道の黒部ICから至近であるという地理的有利性を意識した体制作りが望まれる。

こうした取組みを進め、「黒部宇奈月温泉駅は新潟・信濃大町方面への移動拠点」、「富山駅は高山・上高地・松本方面への移動拠点」、「新高岡駅は飛越能方面への移動拠点」という棲み分けを明確にして、北陸新幹線利用客にPRしていくべきだと考える。

二つ目は基幹道路網の整備である。現在、能越自動車道の七尾延伸（平成26年度開通予定）、国道8号入善黒部バイパス（平成26年度開通予定）、国道8号魚津滑川バイパス（平成27年度4車線化予定）、国道41号猪谷楡原道路（一部供用開始）などの整備が行われており、北陸新幹線開業に向けた事業が着実に進んでいると言える。今後、国や県にあっては、東海北陸自動車道の全面4車線化や魚津以東の国道8号の4車線化の早期実現に取り組むとともに、黒部宇奈月縦貫道路の検討も進めるなど、基幹道路網の整備に引き続き取り組むよう望みたい。

<sup>48</sup> バス・ラピッド・トランジット（バス高速輸送システム）の頭文字。

<sup>49</sup> 市レベルでも富山市が平成24年10月に長野市と「集客プロモーションパートナー協定」を締結するなど連携の動きが広がっている。より広域には平成24年3月に「昇龍道プロジェクト推進協議会」が中部9県の関係団体により発足している。

また、県では、中日本高速道路（株）などに働き掛けて北陸自動車道・東海北陸自動車道のインターチェンジ網の拡充を図っているが、こうした取組みも継続していくよう望みたい<sup>50</sup>。

三つ目はＪＲ高山本線の増発である。現在、東京方面から高山へは、東海道新幹線～高山本線を利用して名古屋経由で高山入りするのが主であるが、北陸新幹線開業後は、北陸新幹線～高山本線を利用して富山経由で高山入りする方が３０分程度時間を短縮できる<sup>51</sup>。これに対し、現在、ＪＲ高山本線の特急（ワイドビューひだ）の運行本数は、名古屋→高山が平日１０本運行されているのに対し、富山→高山は平日４本に過ぎない。既に県では増発要望をＪＲ西日本に行っているが、今後とも実現に向けて努力して欲しい。

四つ目は大型駐車場の整備である。広域観光ルートの整備などを行っても、複数の大型バスがゆとりをもって駐車できるようなスペースが整備されなければ、観光客の誘致に支障を来すことになる。特に富山市などの市内中心部で大型駐車場が不足しているように思われる。

以上４つの点については、国、県、市町村、交通事業者などの関係者が連携して検討するよう望みたい。

---

<sup>50</sup> 現在、高岡砺波スマートＩＣ、南砺スマートＩＣの整備が進められている。

<sup>51</sup> 観光ガイドブックによれば東海道新幹線・高山本線経由の東京・高山間は４時間１７分と記載されているが、北陸新幹線開業後の東京・富山間は２時間１０分弱、富山・高山間の高山本線特急は１時間３０分程度である。

## (5) コンパクトシティへの志向と市町村内交通網の整備

### ① 富山市の事例と評価

富山市では、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を基本方針として、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住促進、③中心市街地の活性化、を図っている。このうち、当委員会の検討事項である交通インフラについては、①富山ライトレールの整備（平成18年4月開業）、②市内電車環状線化事業（平成21年12月運行開始）、③JR高山本線活性化事業<sup>52</sup>（平成18年度から事業開始）、④富山地铁不二越・上滝線活性化事業<sup>53</sup>（平成23年度、平成24年度実施）、⑤バス交通の活性化、⑥自主運行バスの導入支援、⑦交通系ICカードの導入・多機能化、などの施策を幅広く実施している。新幹線から市内への乗継ぎについても、富山ライトレールと富山地铁軌道線の富山駅での南北接続計画を進めるなど、利便性に配慮した施策を進めている。

こうした施策は、人口減少と高齢化が進む中で、市民の利便性を高めながら行政コストの抑制と環境に優しい都市作りを目指そうとするものであり、当委員会が講師としてお呼びした京都大学大学院・中川大教授も（株）ジェイティービー・久保田穰常務も前向きに評価されていた<sup>54</sup>。富山地铁も、富山市の政策に合わせて、市電や地铁本線での新駅設置や停留所のバリアフリー化などを行っている。

富山市の施策は、人口構造の変化などの環境変化に対応するとともに、観光客やビジネス客の利便性向上や県外からの移住者促進にも資するものとする。富山市には今後とも施策を着実に進めるよう望みたい。

### ② 富山市以外の市町村での取り組み事例

「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」への取り組みは富山市だけに止まらない。例えば、当委員会がヒアリングした高岡市も黒部市も市の中心部への移住者への住宅取得支援制度を設けている。

このほか、舟橋村を除く全ての県内各市町でコミュニティバスを走らせており、一部ではダイヤモンドタクシー（バス）も併用しながら市民の足の確保を図っている。鉄道の新駅設置についても、高岡市が並行在来線移行後に高岡駅・西高岡駅間に新駅を開設する方向で県・「あいの風とやま鉄道」との調整を進めており、富山地铁も平成25年12月に上市駅と相の木駅の間に新駅（新相の木駅）を設置するなどの動きがみられる<sup>55</sup>。

こうした中、新駅の設置については、鉄道経営からみた妥当性（新駅設置の費用と利用者増のバランス）を考慮する必要があるが、新駅を中心としたコンパクトなまちづくりは、

<sup>52</sup> 増発を行うとともに、パークアンドライドを取り入れた婦中鵜坂駅を新設（平成20年3月）。この結果、利用客は増加。婦中鵜坂駅は臨時駅の扱いであったが、利用客増を踏まえて平成26年春より常設駅となる。

<sup>53</sup> 増発を行い、利用客は増加。

<sup>54</sup> 富山市と同様の取り組みは、フライブルク（ドイツ）、ナント（フランス）、ボルドー（フランス）などでもみられており、世界のトレンドになっているものと思われる。

<sup>55</sup> このほか、県内の新駅としては、婦中鵜坂駅が設置されたほか、新幹線駅への接続駅と並行在来線移行後の富山駅・東富山駅間の新駅が設置される見込み。

高齢者などの交通弱者への対応を進めるうえで重要な施策となるものである。今後とも、富山市を含めた沿線自治体と交通事業者の間で新駅設置に向けた前向きな検討が行われるよう望みたい。

ただ、富山市ほどの財政力のない他の市町村では、同市ほどの大掛かりな公共交通の整備が困難なのも事実であろう。

この点、参考になるのは、「あさひまちバス」の取組みである。「あさひまちバス」は、平成24年12月から1年間、京都大学の社会実験として行われたもので、行政コストの抑制と市民の交通手段の拡充の両立を図っていた<sup>56</sup>。町民のマイカー離れがなかなか進まないこともあって「あさひまちバス」の利用客数は限られたが、ワンボックスカーを使用して小まめに地域内を走らせるコンセプトは、利用客がさほど多くない地域の公共交通の新しい形態として参考になると思われる。

また、ダイヤモンドタクシー（バス）については、「あさひまちバス」でも一部ルートはダイヤモンド型で運行しているほか、黒部市、小矢部市、南砺市でも一部にダイヤモンドタクシー（バス）を導入している。人口減少が進む中であって、今後当県でもダイヤモンドタクシー（バス）を活用する場面が増えるように思われる。富山市も含めた各市町において、効率的な行政運営を行う観点から、弾力的に運行形態を見直していくよう望みたい<sup>57</sup>。

---

<sup>56</sup> 行政コスト削減のために、使用車両にワンボックスカーを用い、運行はタクシー会社に委託した。JR泊駅を起点として町内各方面にバスを走らせた。車両が1台しかないために複数の方面にバスを同時に走らせることはできないが、それまで週68便だった同町内のバス便は週378便に増加した。

<sup>57</sup> 福井市では平成23年11月から3年間の予定で福井駅と郊外を結ぶバス路線の運行を見直す社会実験を実施している。地域交通の核となるショッピングセンターと福井駅の間は定期路線バスを走らせるが、それ以降の地域については朝夕の通勤通学時間帯を除いた昼間時間帯についてダイヤモンドタクシー（バス）運行としている。

## (6) コスト負担の在り方

「2. (2) 交通インフラの経済性」で述べたとおり、交通インフラの機能を十分に発揮させるためには、一定の公的関与は必要と考えられる。また、公的関与を行う以上、交通インフラが産み出す経済的価値をなるべく大きくするように工夫していく必要がある。この章の(2)～(5)までは、こうした意味で、当県の交通インフラが有機的に結びつくための改善点を述べてきた。

公的関与の在り方について新たな取り組みを行ったのは富山市の市内電車環状線化事業である。同事業は、「地域公共交通活性化・再生法」の閣議決定(平成26年2月)を機と捉えて、同法に定める「軌道運送高度化実施計画」の認定を受けたもので(富山市が第1号認定)、日本で初めて「公設民営」・「上下分離方式」を採用し、軌道線の整備事業者を地方公共団体(富山市)がなることによって公共交通の整備を促進する途を開いたものである。富山市の国の施策を機敏に捉えていく意欲的な取り組みを評価したい。

ただ、公的関与については、負担額の軽減に向けた努力もすべきである<sup>58</sup>。この点については、北陸新幹線整備に関する富山県の取り組みを評価したい。北陸新幹線整備にかかる当県の負担は、当初の国との仕切りでは2,356億円の巨額に上っていた。これに対し県は、「整備新幹線」方式導入後の事業費に占める地方負担の増加の問題点を国に訴え、地方交付税の拡充、新交付金の配分、新幹線貸付料の充当、新幹線貸付料の前倒し活用により、600億円以上の整備費負担軽減を実現したほか、「あいの風とやま鉄道」の運行経費についても、貨物調整金制度の拡充(年間12億円)や並行在来線への自治体補助に対する地方交付税措置(平成25年度約47億円)による負担軽減を実現した。

県では、更なる負担軽減に向けて新幹線貸付料の「あいの風とやま鉄道」運行経費への充当を国に求めるなどしている。引き続き粘り強く交渉するよう望みたい。

適正な利用者負担も重要である。社会保障関係費の増加で国や地方の財政が悪化する中で、公共交通機関の運営を持続可能なものとするためにも受益者負担のウエイトは大きくせざるを得ない。この観点からすれば、コスト抑制に向けた経営努力を前提として、「あいの風とやま鉄道」移行後の並行在来線の運賃引上げは止むを得ないと考えられるし、コミュニティバスの運行形態についても、地元企業や地域住民が協賛金などの形で運営費の一部を負担する「地域自主運行バス」の形態を拡げていくべきであろう。利用者としての県民の理解を得たい。

<sup>58</sup> 例えば、平成24年度に富山県内を運行する386系統のバス(コミュニティバスを含む)のうち、黒字系統は59に止まっており、赤字系統のうち185系統は県または国の補助を受けていた。

## (7) 富山経済同友会の今後の取り組み

北陸新幹線開業に貢献すべく、当会としては、以下のような取り組みを行ってはどうかと考えている。

一つ目は県内外の動きのフォローアップである。今回の提言には、既に行政当局や交通事業者の努力によって具現化されているもの（具現化されつつあるもの）もあれば、これから検討を本格化させるものもある。今後とも、こうした動きを注視し、必要に応じて関係方面に働きかけていきたい。

二つ目は他地域同友会との交流の継続・深化を通じた新幹線効果のPRである。既に当会では、とやま交流委員会などが中心になって他県の同友会との交流を進めてきているが、今後ともこうした活動を継続し、当県のPRに努めていきたい。こうした取り組みがMICE<sup>59</sup>の招聘や県境を越えた企業間の連携にも繋がれば、交流人口の増加や新産業の育成にも寄与できることになる。また、産業面のPRを行うことで観光にも貢献していきたい。最近、工場見学などが新しい観光スポットとして注目されている。当県は「ものづくり県」であり魅力的な産業観光のポイントは数多く存在するように思われる。産業観光について前向きに取り組むことで交流人口の増加に貢献していきたい。

---

<sup>59</sup> 企業の会議 (meeting)、企業などの行う研修旅行 (incentive travel)、国際会議 (convention)、展示会・見本市・イベント (exhibition/event) の頭文字。

## 5. おわりに

最後に、本提言書で述べたかったことをまとめておきたい。

北陸新幹線開業は当県の長年の悲願であるが、新幹線開業を迎えた他県の先行事例をみると、成功事例もあれば所期の目的を十分果たせなかった事例もある。北陸新幹線開業のプラス効果が持続するよう、全県的な取組みが粘り強く行われることが何よりも重要である。

交通インフラについて言えば、既に当県には恵まれた交通インフラがある。地政学的にみても、当県はコンパクトにまとまった地形をしており、今回の提言に盛り込んだ施策を行うことで、全国的にみても利便性が高い交通インフラを実現していくことは十分可能だと考える。

そして、こうした利便性の高い交通インフラは、北陸新幹線開業によって増加する観光客やビジネス客の利便性を高めるだけでなく、コンパクトシティを志向したまち作りとも相まって、高齢化する県民の足の確保や当県への移住促進にも寄与するものである。

当県は、自然環境や社会システム面などでも強みを持ち、製造業の技術レベルの高さなど産業発展のポテンシャルも備えている。こうした中で、交通インフラの整備を産業政策と適切にリンクすることが出来れば、県産品の販路拡大や、新しい製造業の育成、企業誘致の促進などに繋がり、観光面も含めた当県経済の活性化が実現できる。

別の言い方をすれば、北陸新幹線開業によって大量輸送インフラが整備されるが、このメリットを享受するには二次交通網を含めた地域交通インフラの整備が必要となる。一方、このような供給力の増大に対応して経済を活性化させていくには、県内、県外（海外を含む）を含めた需要の喚起が必要となってくる。この点、人口減少社会の到来といった逆風が吹いているものの、当県についてみれば、既存の強みを活かしながら、全県的な取組みを精力的に行っていけば、供給と需要の拡大を通じた経済の更なる活性化は十分に可能である。こうした取組みは高齢化していく県民の利便性向上にもつながる。

当委員会に与えられたミッションの一つに「新幹線開業に伴う逆ストロー効果のより具体的な方策の検討」がある。現実論としてストロー効果への懸念はあるとしても、その対応策としては、逆ストロー効果を得るという視点をも包含する形で経済全体の活性化の方策は何かという視점에置き換えた。ゼロサムの議論ではなく、当県経済の活性化が他県を含めた日本全体の活性化に繋がっていくような道を志向すべきであり、それは可能である。

環境面への配慮も必要である。公共交通機関の利用促進の一つの背景は環境面への配慮でもある。この点、LRV<sup>60</sup>の導入はその流れに沿ったものと言えるし、今後のバスの更新に当たってはハイブリッド車を活用すべきである。

海路に目を転じれば、平成23年11月に伏木富山港が国の「総合的拠点港」に指定されている。太平洋側へのバックアップ港としての港湾施設の整備が期待されるが、同時に今後増えるであろう客船の立ち寄りに備えた受け入れ体制の整備も必要である。

<sup>60</sup> Light Rail Vehicle。軽量軌道用車両のこと。

また、当県では、冬の降雪が交通インフラの円滑な運行の妨げになってきた。北陸新幹線は日本海沿岸を走行する初の新幹線となる。降雪期においても運行に支障が生じないよう、万全の体制をJRに求めたい。

新幹線開業は悲願の成就であるが、新幹線を梃子とする地域経済の発展の新たな取組みのスタートでもある。新時代を創るうえで交通インフラの更なる整備を進める必要がある。

前田利長公が高岡の町を造り商工業発展の基礎を築いたように、また、前田正甫公が富山の売薬・製薬業発展の契機を作ったように、我々も北陸新幹線開業という当県にとって画期的な出来事を、子供達の世代に引継げる財産になるよう、進取の気概をもって迎えたいと思う。

以 上

## (別添 1)

### 新交通問題委員会活動実績

#### ・平成24年度

- 8月8日 第1回正副委員長・専門委員会議の実施済
  - ・検討テーマに関する意見交換
- 8月31日 第1回新交通問題委員会
  - ・委員会の活動方針、今年度の活動計画について
  - ・講演：「富山県の公共交通について」  
講師：大坪 昭一 氏 富山県知事政策局 総合交通政策室長
- 10月30日 第2回正副委員長・専門委員会議の実施
  - ・講演：「富山市の公共交通とコンパクトなまちづくり」  
講師：神田 昌幸 氏 富山市副市長
- 1月10日 第2回新交通問題委員会の実施
  - ・講演：「九州新幹線全線開業及び北海道新幹線開業準備状況からの示唆」  
講師：武田 浩 氏 日本政策投資銀行北海道支店次長
- 1月22日 第3回新交通問題委員会の実施
  - ・講演：「富山県西部の交通体系の現状と今後のあり方  
—新幹線開業後を展望して—」  
講師：岡本 勝規 氏 国立富山高等専門学校国際ビジネス学科准教授
- 2月19日 第3回正副委員長・専門委員会議の実施
  - ・これまでの議論の整理と今後の検討の方向性について意見交換
- 3月13日 第4回新交通問題委員会の実施（フィールドワーク）  
しなの鉄道、上田電鉄視察

#### ・平成25年度

- 4月8日 第4回正副委員長・専門委員会議の実施
  - ・活動方針・スケジュールについて意見交換
- 4月22日 定時総会
  - ・平成24年度の活動実績、平成25年度の活動方針について報告
- 4月25日 第5回委員会の実施
  - ・講演：「富山県並行在来線経営計画からみる新川地域の交通事情と課題など」  
講師：宮野 司憲 氏 魚津市産業建設部商工観光課主幹兼市街地活性化室長
- 7月9日 高岡市生活環境部 石黒参事よりヒアリング実施
- 7月12日 第5回正副委員長・専門委員会議の実施
  - ・白倉副委員長、池田専門委員によるレンタカー・タクシー業界のレクチャー
- 8月21日 第6回委員会（拡大委員会）の実施
  - ・講演：「北陸新幹線開業に向けて—魅力と賑わいのあるまちづくり—」  
講師：中川 大 氏 京都大学大学院教授
- 9月20日 黒部市都市建設部新幹線交通政策課 上坂理事よりヒアリング実施

- 10月21日 第7回委員会の実施
  - ・講演：「新幹線開業を機に今後の公共交通を考える」
  - 講師：稲田 祐治 氏 富山地方鉄道株式会社 専務取締役
- 11月25日 第8回委員会の実施
  - ・講演：「全日本空輸の中期戦略について」
  - 講師：西村 健 氏 全日本空輸株式会社常務取締役執行役員  
(サポート：富山支店長 西尾 敏氏)
  - ・講演：「新幹線開業を見据えた富山県の地域交通政策について」
  - 講師：今村 慶展 氏 富山県知事政策局総合交通政策室課長  
(サポート：総合交通政策室長 大坪 昭一氏)
- 1月21日 第9回委員会の実施
  - ・講演：「JR西日本の戦略」
  - 講師：山田 潤一 氏 JR西日本金沢支社 副支社長
- 2月14日 正副委員長確認後の提言の最終案を委員へ提示
- 3月11日 第6回正副委員長・専門委員会議
  - ・提言書最終（案）の内容精査、意見交換
- 3月11日 第10回委員会の実施
  - ・提言書最終（案）の内容ご説明、2年間の活動報告書ご説明
- 3月19日 常任幹事会でのご報告
- 4月2日 幹事会での承認
- 4月8日 提言を記者発表（商工会議所記者クラブ）  
印刷した提言を定期発送

(別添2)

## 新交通問題委員会委員名簿

	氏名	会社名	役職
委員長	横田 格	(株)富山第一銀行	取締役頭取
副委員長	笠井 千秋	(株)タカギセイコー	取締役社長
副委員長	白倉 三喜	富山日産自動車(株)	取締役社長
副委員長	千田 由美子	(株)アイザック・ユー	取締役社長
副委員長	松岡 幸雄	北陸電気工事(株)	取締役社長
副委員長	若林 忠嗣	日本海電業(株)	代表取締役
専門委員	池田 治郎	富山いすゞ自動車(株)	取締役社長
専門委員	佐伯 博	立山県部貴光(株)	取締役社長
専門委員	佐子 裕厚	日本銀行富山事務所	事務所長
専門委員	濱田 政利	(株)延楽	取締役社長
専門委員	藤井 眞次	富山空港ターミナルビル(株)	取締役専務
専門委員	山崎 健太郎	(株)日本政策投資銀行	富山事務所長
	石井 淳一	三菱電機(株)	北陸支社長
	石坂 兼人	石坂建設(株)	取締役社長
	伊勢 徹	(株)ライフサービス	代表取締役
	市森 友明	(株)新日本コンサルタント	取締役社長
	稲積 欣治	(株)岡部	取締役社長
常任幹事	稲葉 実	(株)三四五建築研究所	代表取締役
	井上 敏夫	井上機材(株)	代表取締役
	今堀 喜一	(株)スカイインテック	取締役社長
	梅田 ひろ美	(株)ユニゾーン	取締役会長
	大橋 聡司	大高建設(株)	取締役社長
	小川 哲哉	富山新聞社	代表
	小澤 敏夫	三菱重工業(株)	北陸支社長
	金山 宏明	カナヤママシナリー(株)	取締役社長
	河内 肇	(株)河内屋	取締役社長
	河上 弥一郎	河上金物(株)	取締役社長
	久郷 慎治	(株)久郷一樹園	代表取締役
	小池 悦子	(株)サンワールド	取締役営業部長
	近藤 駿明	近藤建設(株)	取締役社長
	三條 紀明	(株)損害保険ジャパン	富山支店長
	嶋 龍仁	(有)ジェイシーパール	取締役社長
	須藤 信夫	SMBC日興証券(株)	富山支店長
	瀬戸 徹	(株)瀬戸	代表取締役
	多賀 善治	(有)高芳	代表取締役
	高田 順一	阪神化成工業(株)	取締役社長
	高瀬 幸忠	(株)インテック	執行役員北陸地区本部長
	橘 敏枝	アール・タチバナ(株)	取締役副社長
	辻 正樹	(株)三井住友銀行	富山支店長兼富山法人営業部長
	寺島 雅峰	(株)寺島コンサルタント	取締役社長
	東澤 善樹	とうざわ印刷工芸(株)	取締役社長
	長崎 衛	富山糧穀(株)	代表取締役
	西野 克彦	北電情報システムサービス(株)	取締役社長
	羽根 由	(株)生活ネット研究所	取締役所長
	原野 省三	アルスホーム(株)	代表取締役
	平田 一彌	平田印刷(株)	取締役社長
	古邸 幸裕	(株)JTBC中部 富山支店	支店長
	本多 剛治	(株)ダスキン高岡	取締役会長
常任幹事	牧田 和樹	(株)牧田組	取締役社長
	松嶋 重信	大成建設(株)	北信越支店営業部部長
	三木 基	(株)神戸製鋼所	北陸支店長
	村尾 千尹	(株)村尾地研	取締役社長
	森田 忠雄	(株)富山県義肢製作所	取締役会長
	山岸 正司	(株)日本旅行Tis富山支店	支店長
担当役員	米原 蕃	米原商事(株)	会長

# 富 山 経 済 同 友 会

Toyama Association of Corporate Executives

---

〒930-0856 富山市牛島新町5番5号（インテックビル4階）

TEL (076)444 - 0660

FAX (076)444 - 0661

<http://www.doyukai.org/>

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