

## 〈要 旨〉

### 【新潟県中越地震の概要】

今回の直接被害額（3兆円、県が平成16年11月17日公表）は、新潟県の歳出額（平成14年度：1.3兆円）の2.4倍に当たり、厳しい財政状況のもと（新潟県財政力指数（14年度）：0.36）、復旧・復興に向けて難しい舵取りを求められている。

例えば兵庫県の場合は、震災後しばらくは復旧・復興関連の歳出増のため県財政は悪化傾向にあった。（兵庫県財政力指数：0.68（平成5年度）→0.59（8年度））。

### 【産業活動への影響】

今回の震災は、中越地域内の様々な産業に影響を与えている。

農業の場合、農業を基幹産業としている地域が多い（1次産業の就業者数が10%以上の自治体（平成12年）：15市町村）うえ、地場の食品産業に原料を供給していることから、波及的被害も大きい。

新潟県産業連関表（平成7年、13部門）を使い、中越地域に所在する製造業の稼働率が10%低下した場合の影響を試算すると、同地域の産出額は▲3.6%（減少額2千億円／年）となり、13千人の雇用機会が失われる結果となる。震災前の操業水準に早期に回復しないと、他産業（農業、3次産業ほか）や雇用への波及が進み、地域経済は大きなダメージを受ける懸念がある。

観光産業等は、風評や交通インフラ寸断により、被害が震災地域に限らず新潟県全域に広がっている。

### 【交通インフラ寸断による影響】

新潟県では、従来、充実した交通インフラが、生活の利便性や地域競争力を確保するうえで大きな役割を果たし、首都圏（埼玉、千葉、東京、神奈川）との緊密な関係の構築・維持を可能にしてきた。

実際、国土交通省「全国幹線旅客純流動データ（平成12年）」で他県との往来状況（業務目的）をみると、そのうち首都圏が約5割を占める等、栃木県や静岡県並みに首都圏との関係が強いことが分かる。

震災による、上越新幹線の一部区間不通（長岡～越後湯沢）、関越自動車道の一部区間通行止め（長岡IC～小出IC）（注）11月5日16時より交通制限へ移行）がおよぼす経済的影響、すなわち首都圏等（埼玉、千葉、東京、神奈川、群馬）との①交通量の減少、②移動時間の増加について、国土交通省や日本道路公団の資料等を使い試算を行った。

上越新幹線の場合は、輸送力（輸送能力）の低下等により、①交通量（鉄道・航空）が7割の大幅減（首都圏等発 新潟着：12→4千人／日）となる。この結果は、新潟県と首都圏等を結ぶ「足」としての上越新幹線の必要性を示唆している。

また、関越自動車道の場合は、磐越または上信越自動車道経由への迂回により、②移動時間増による経済損失が年間865億円となる。これは、例えば神奈川（厚木IC）から新潟（新潟西IC）に行く際、移動距離が迂回により大幅増（349→456km）となるためである。この結果は、移動時間の増加を抑え、ジャスト・イン・タイム等に対応するうえでの同道路の重要性を示唆している。

### 【今後の課題】

今後、新潟では、産業活動等の面から、例えば下記事項に配慮し対応することも重要である。

- ①上越新幹線の早期復旧（首都圏への「足」として）
- ②関越自動車道の早期復旧（物流等での影響回避のため）
- ③県市町村道等の早期復旧（生活道路、関越自動車道の「支流」として）
- ④中小・零細等の被災企業への支援
- ⑤雇用確保等の視点からの企業（中堅企業等）・産業・地域への支援
- ⑥観光や交通等では 中越地域に限らず広域的に対応
- ⑦国や県の財政状況が厳しい中での 多様な金融スキームの検討・活用