

# 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果（概要）

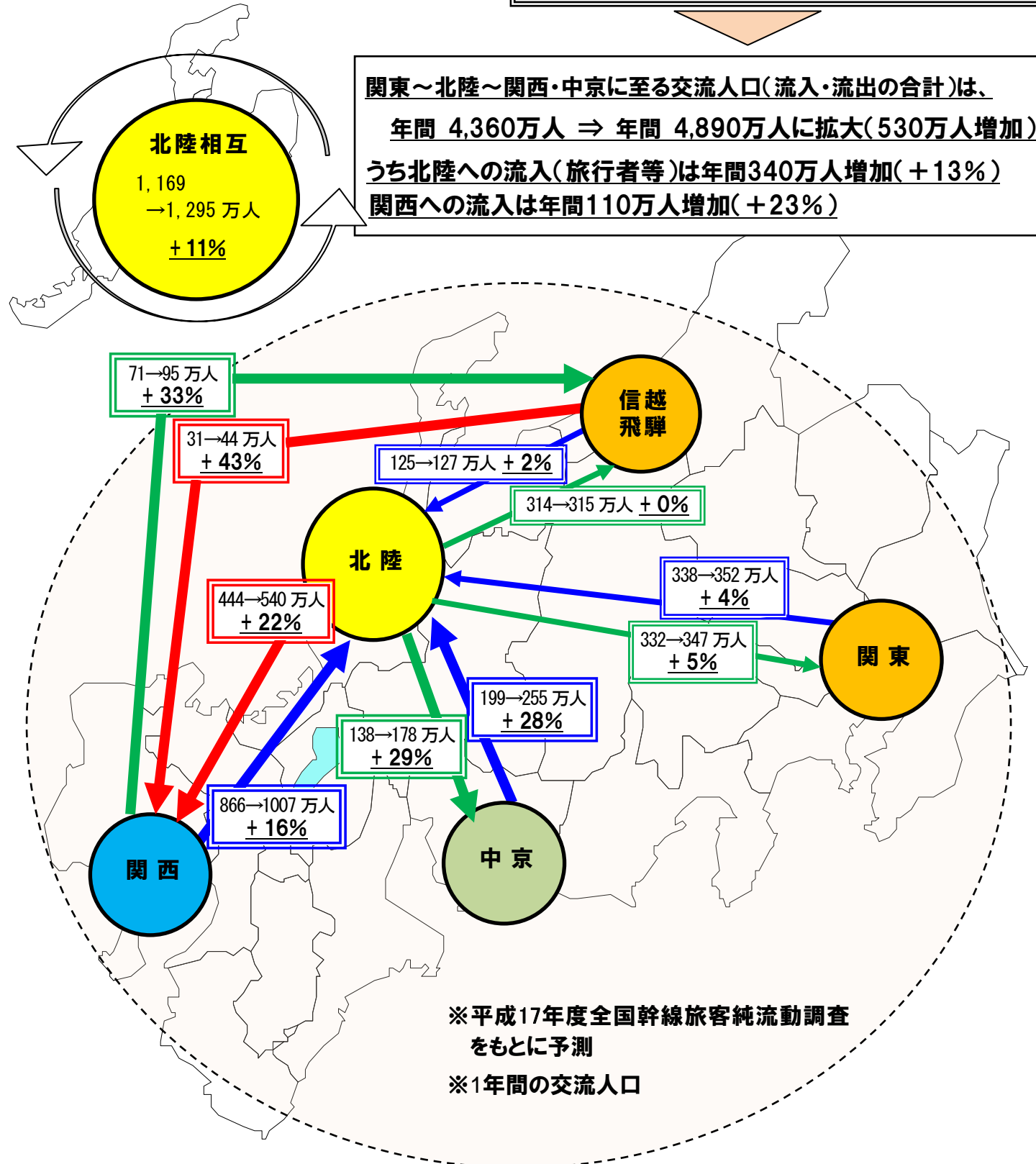
【前提条件】 2014年度に金沢延伸、2020年に敦賀延伸

- ①交流人口の変化 ⇒ 将来人口と所要時間（新幹線の時間短縮）の変化により、敦賀延伸後の旅客流動量を予測（長野～敦賀間の表定速度＝240km/h）
- ②経済波及効果 ⇒ 敦賀延伸後の交流人口増加による北陸および関西への経済波及効果（域内生産活動の増加額）を予測

## ①交流人口の変化

金沢⇒敦賀延伸の効果 2020年時点

■時間短縮効果により、地域間交流が拡大



## ②経済波及効果

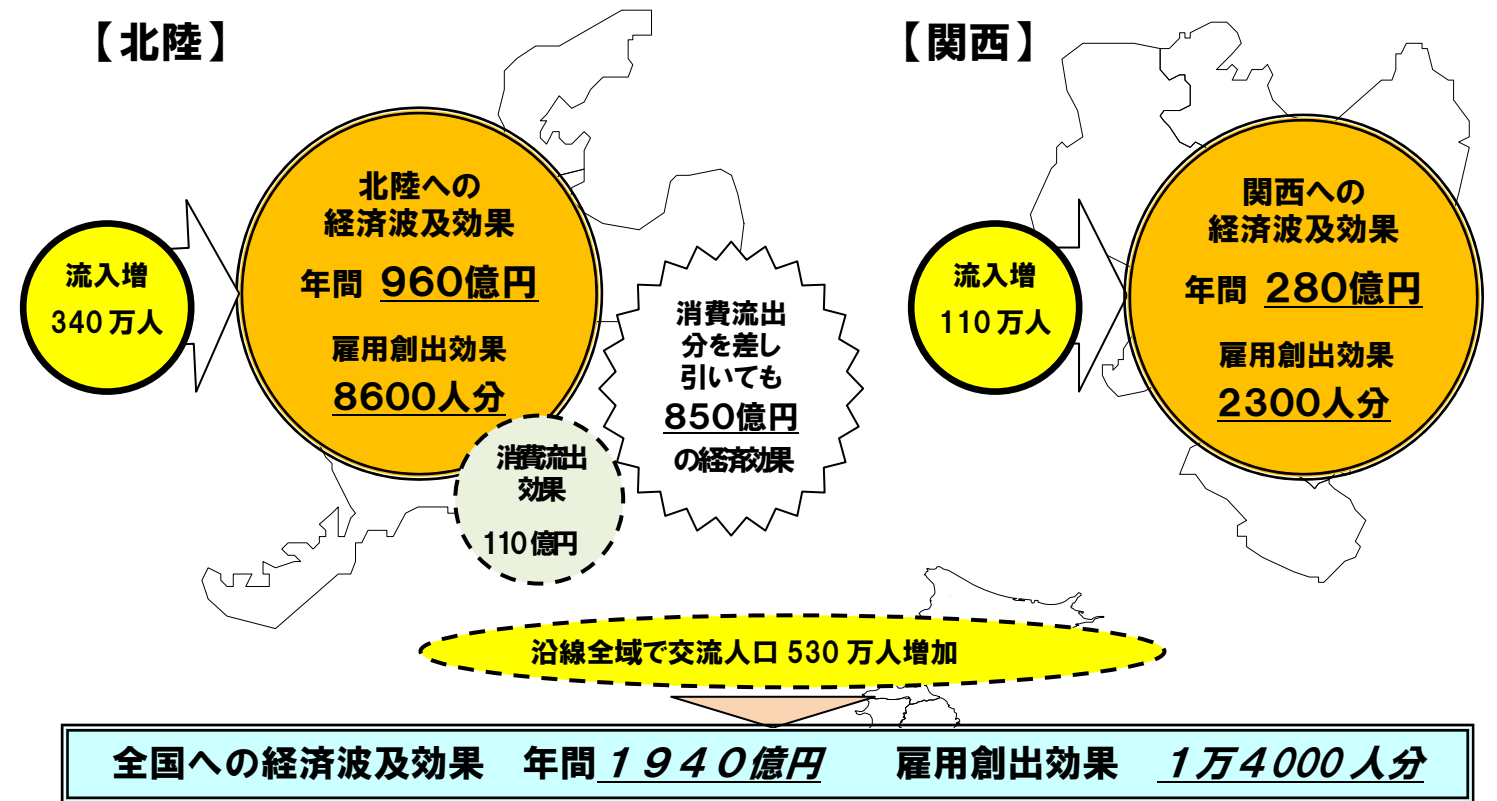
金沢⇒敦賀延伸の効果 2020年時点

■他地域からの流入増加  
■北陸内での交流活発化 消費増

関連産業に波及して、域内(北陸、関西)の産業の生産、地域での雇用が増加

【北陸】

【関西】



※北陸各県産業連関表(H17)、近畿地方産業連関表(H17)を一部加工し、北陸、関西として計測

- ・金沢延伸による関東圏との交流増加に加え、**敦賀延伸により関西、中京圏を中心とした地域間交流が拡大**することで、北陸での「**日本海側における交流の中核拠点**」形成が進展します。
- ・**経済波及効果**は、北陸地方だけでなく関西を含め**全国に広がります**。
- ・北陸新幹線が東海道新幹線の「**バイパス機能**」を發揮し、**経済波及効果をより高めるためには、敦賀までの延伸を早期に実現するとともに、大阪までの全線整備を進め、ネットワークを完成させる必要があります**。

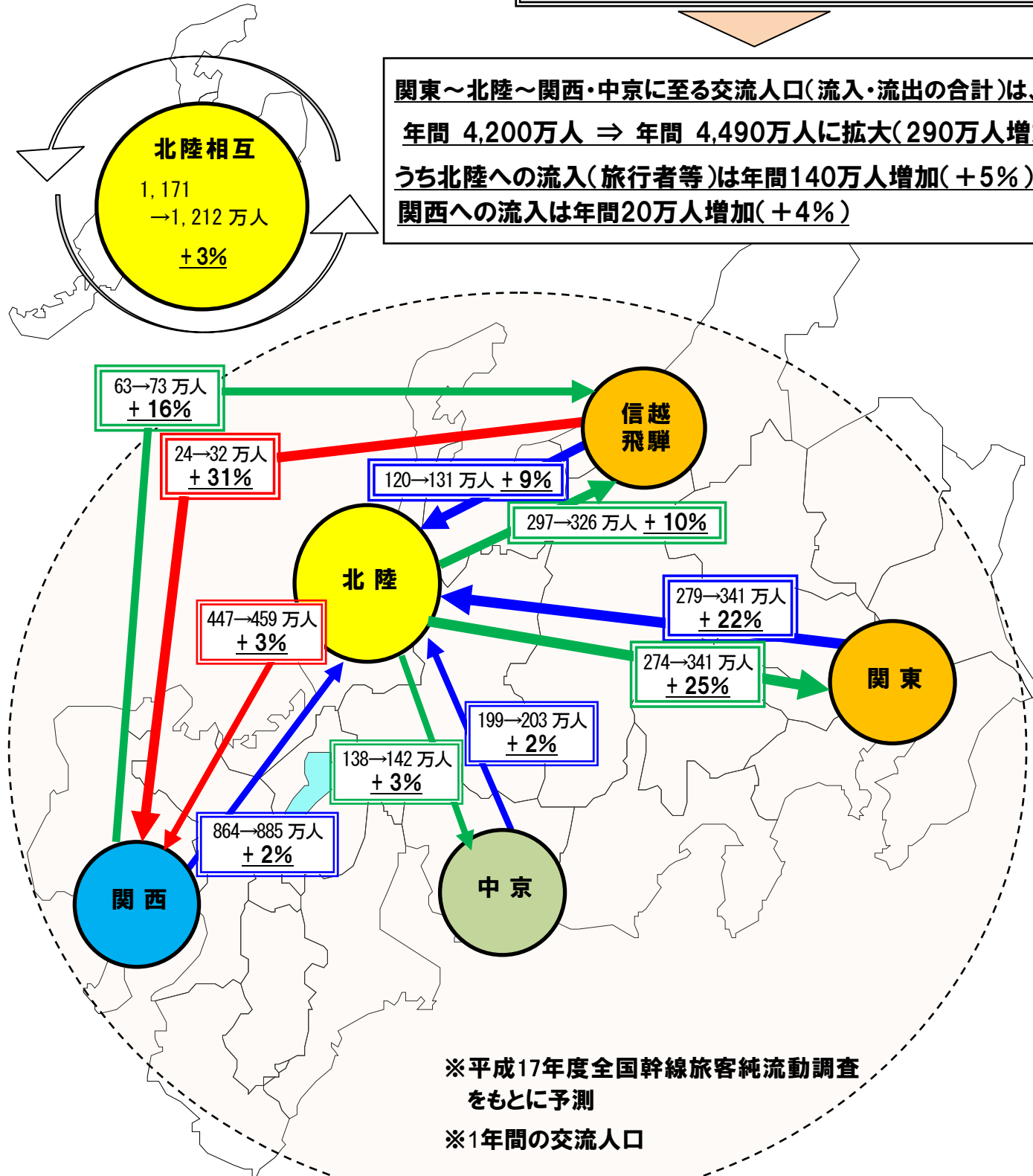
《参考》 2014年度の金沢延伸による交流人口の変化

交流人口の変化

長野⇒金沢延伸の効果 2015年時点

■時間短縮効果により、関東・信越との交流拡大

関東～北陸～関西・中京に至る交流人口(流入・流出の合計)は、  
年間 4,200万人 ⇒ 年間 4,490万人に拡大(290万人増加)  
うち北陸への流入(旅行者等)は年間140万人増加(+5%)  
関西への流入は年間20万人増加(+4%)



時間短縮効果 (現在 → 金沢延伸後 → 敦賀延伸後)

	東京			長野		
	現在	金沢延伸	敦賀延伸	現在	金沢延伸	敦賀延伸
富山	3:15 (▲1:05)	2:10 (同)	2:10 (同)	2:45 (▲2:05)	0:40 (同)	0:40 (同)
金沢	3:50 (▲1:25)	2:25 (同)	2:25 (同)	3:25 (▲2:30)	0:55 (同)	0:55 (同)
福井	3:30 (▲0:15)	3:15 (▲0:35)	2:40 (▲0:35)	4:20 (▲2:30)	1:50 (▲0:35)	1:15 (▲0:35)

	大阪			名古屋		
	現在	金沢延伸	敦賀延伸	現在	金沢延伸	敦賀延伸
富山	3:15 (▲0:15)	3:00 (▲0:45)	2:15 (▲0:55)	3:05 (▲0:10)	2:55 (▲0:55)	2:00 (▲0:55)
金沢	2:35 (同)	2:35 (▲0:35)	2:00 (▲0:45)	2:30 (同)	2:30 (▲0:45)	1:45 (▲0:45)
福井	1:50 (同)	1:50 (▲0:05)	1:45 (▲0:10)	1:40 (同)	1:40 (▲0:10)	1:30 (▲0:10)

	現在	金沢延伸	敦賀延伸
富山 ⇄ 金沢	0:35 (▲0:20)	0:15 (同)	0:15 (同)
金沢 ⇄ 福井	0:45 (同)	0:45 (▲0:25)	0:20 (▲0:25)
福井 ⇄ 富山	1:25 (▲0:15)	1:10 (▲0:35)	0:35 (▲0:35)
富山 ⇄ 敦賀	2:00 (▲0:15)	1:45 (▲1:00)	0:45 (▲1:00)
金沢 ⇄ 敦賀	1:20 (同)	1:20 (▲0:50)	0:30 (▲0:50)

金沢延伸では、主に北陸～首都圏間の時間短縮効果が大

敦賀延伸により、福井～首都圏間に加え、北陸～関西・中京圏間、北陸都市間相互の時間短縮効果も大きくなる

※「現在」は上り・下りの最速列車の平均を5分単位で表示。  
※「金沢延伸」「敦賀延伸」後は長野～敦賀間を表定速度240km/hで計算。  
延伸後の金沢駅、敦賀駅での乗り換え時間は10分と想定。