

# 北陸新幹線の敦賀延伸 に伴う整備効果

平成22年6月  
北陸経済連合会  
(社)関西経済連合会  
福井商工会議所

## ○調査目的

北陸新幹線整備に伴う交流人口(流動)の変化、経済波及効果について調査分析し、北陸地域・関西地域の整備効果を明らかにする。

## ○調査の前提等

- ・金沢(白山総合車両基地)～敦賀までの整備(敦賀延伸)
- ・平成32年の敦賀延伸を想定した。

### ①交流人口(流動)の変化

- ・沿線地域・三大都市圏で、人口と所要時間の変化により、延伸後の旅客流動量を予測
- ・将来人口＝減少⇒流動量減少要因、所要時間＝短縮⇒流動量増加要因
- ・延伸後の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に基づく
- ・高速道路及び航空機は現在のネットワークを基準とした。

\* 現在の流動量：平成17年度全国幹線旅客純流動調査(5年毎の調査)

\* 人口：国立社会保障人口問題研究所 H19「日本の都道府県別将来推計人口」  
H20「日本の市区町村別将来推計人口」  
⇒全国の人口は自然減少となる予測

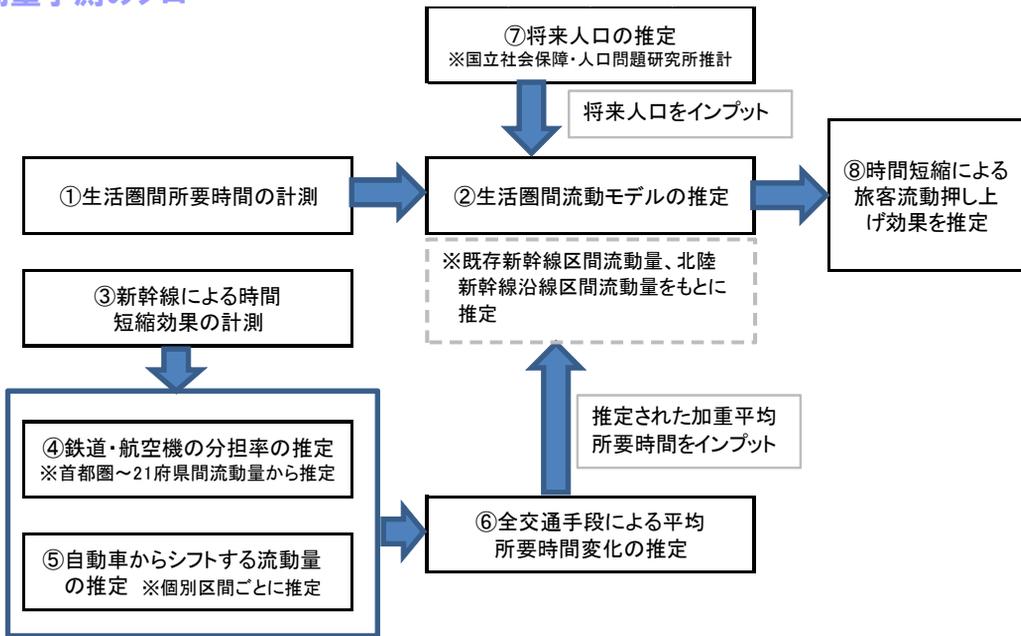
### ②経済波及効果

- ・新幹線の敦賀延伸によってもたらされる交流人口増加の経済的インパクトについて、産業連関表により推計
- ・北陸地域(流入増加による経済効果)、関西地域(流入増加による経済効果)、および全国(交流人口増加による経済効果)に及ぼす経済的なインパクトを計測
- ・北陸地域については、大都市圏への流出増加に伴う消費額の流出についても併せて計測

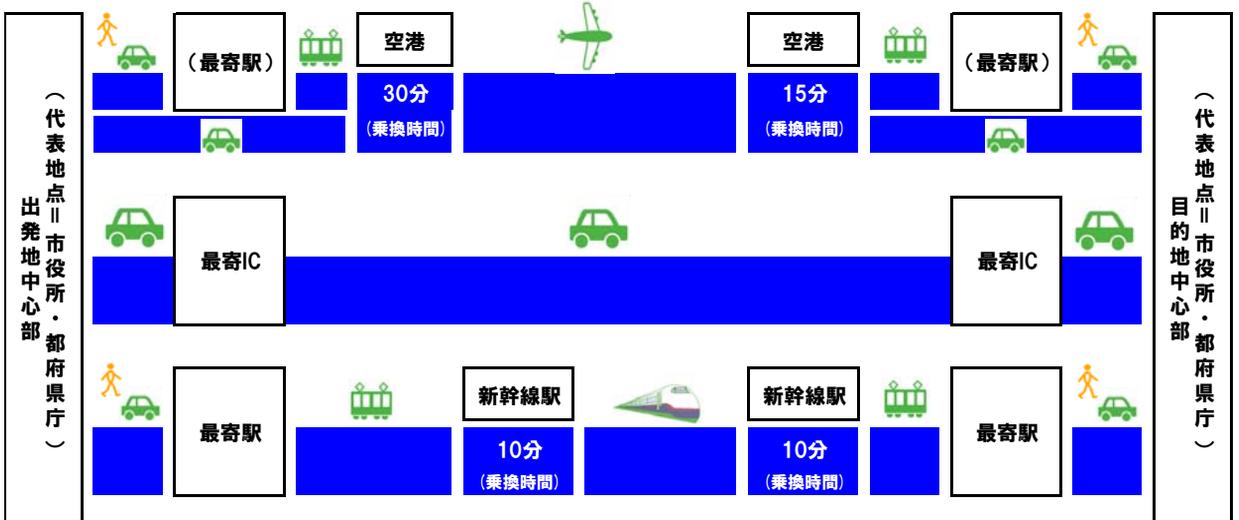
概数で示しており、合計が一致しない場合あり。

# 【調査の流れ】

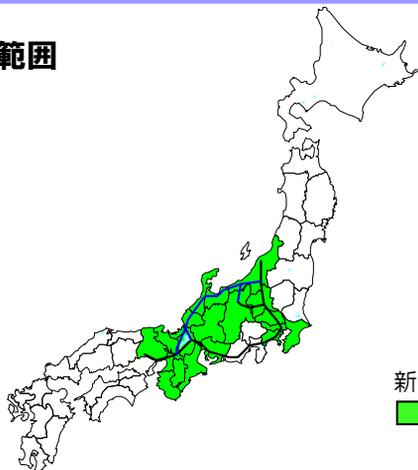
## ◇流動量予測のフロー



## ◇総所要時間測定の実例



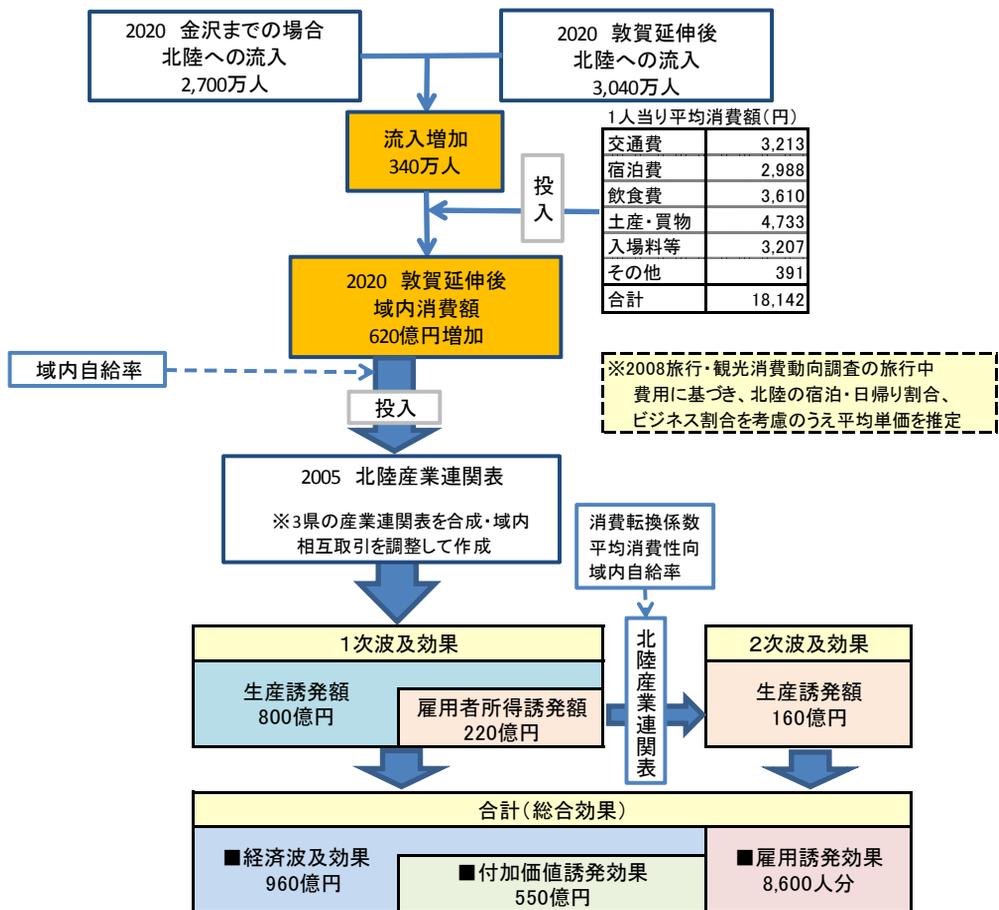
## ◇流動量予測区間の範囲



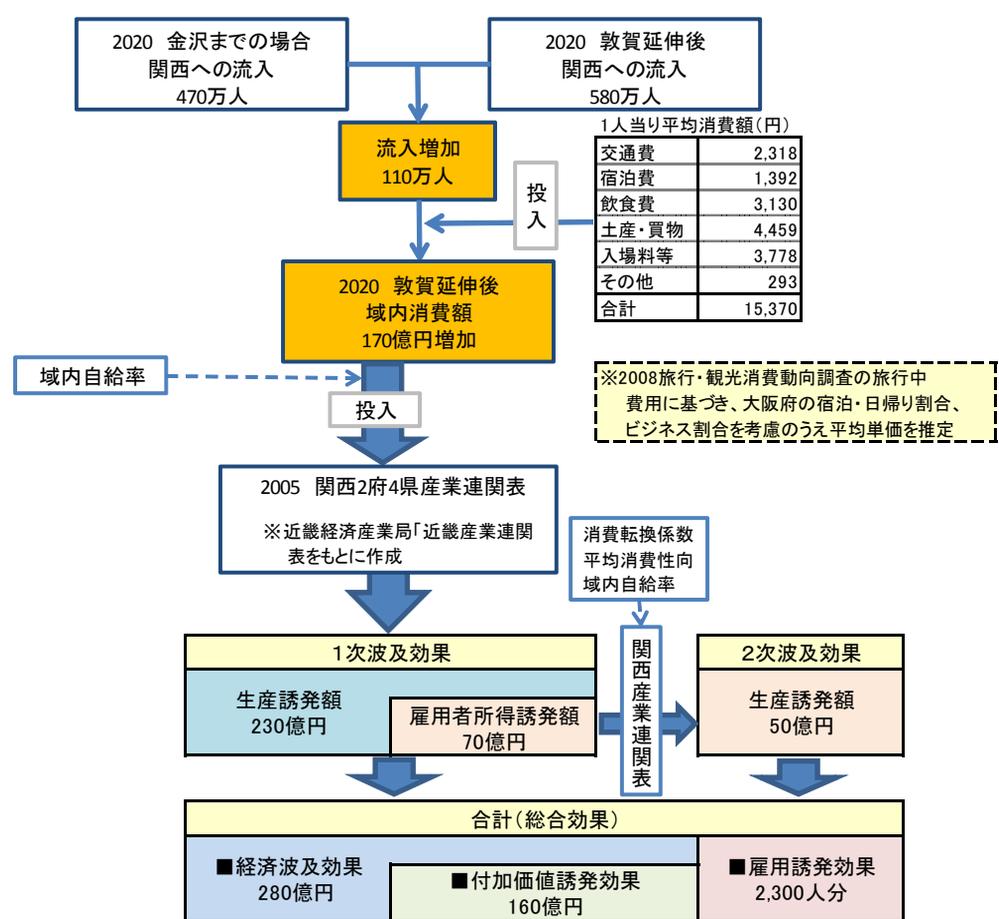
新幹線延伸後の  
 間相互の流動量を予測

# ◇経済波及効果計測のフロー

## 【北陸地域】



## 【関西地域】



# 1 交流人口（流動）変化の予測

## ○関東～北陸～関西・中京間の交流人口変化

・金沢開業後に敦賀まで延伸した場合、新幹線の時間短縮(移動利便性の向上)によって、北陸を結節点とした地域間交流が拡大。

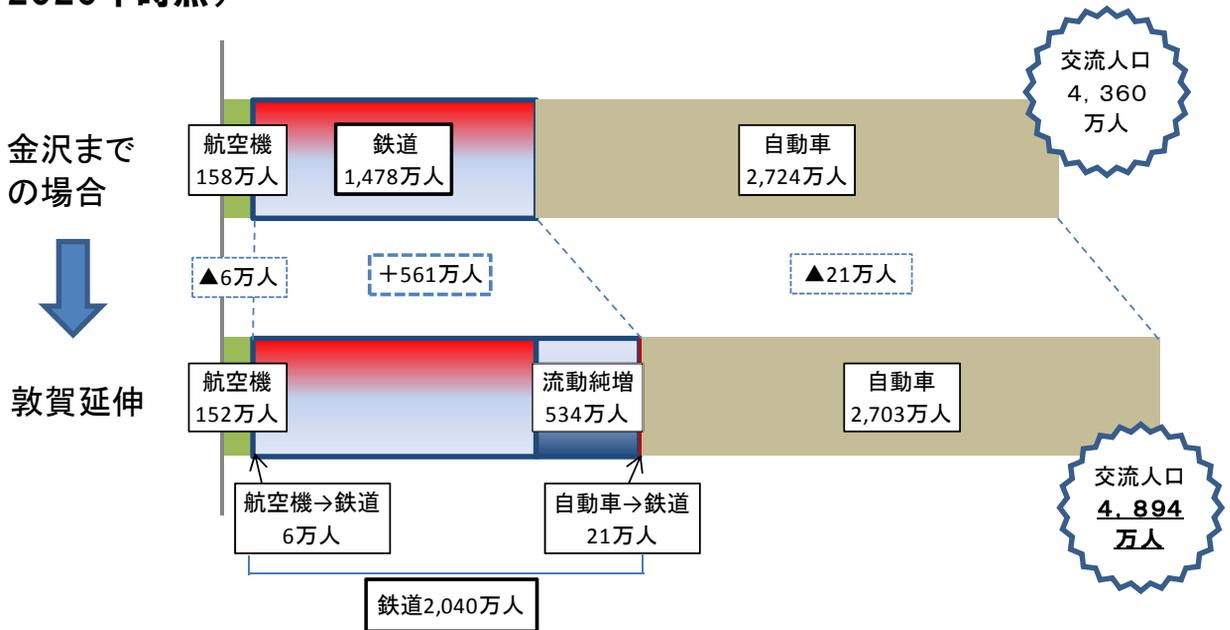
金沢開業後の沿線交流人口 年間 4,360万人

⇒ 敦賀延伸後 年間 4,890万人(530万人増加、1.1倍)

・交流人口の拡大、自動車等からの利用交通手段のシフトにより、鉄道利用者の流動が年間で約560万人増加する(1.4倍)。

## ○利用交通手段別の交流人口変化

(2020年時点)



※端数処理のため合計が一致しない

【参考】 先行開業事例における開業前後の交流人口の増加状況

- ・北陸新幹線(東京～長野) H7 →12: 1.1倍(長野県への流入)
- ・東北新幹線(盛岡～八戸) H12→17: 1.2倍(青森県への流入)
- ・九州新幹線(新八代～鹿児島) H12→17: 1.1倍(鹿児島県への流入)

(注) 各県着の流入人口増加分(各比較年の「全国幹線旅客純流動調査」による)

【参考】 先行開業事例における開業前後の鉄道利用者の増加状況

- ・北陸新幹線(東京～長野) H9 →20: 1.4倍
- ・東北新幹線(盛岡～八戸) H14 →19: 1.6倍
- ・九州新幹線(新八代～鹿児島) H15 →19: 2.6倍

(10ページ参照)

○金沢開業後、敦賀まで延伸した場合の地域別交流人口変化

【北陸地域】

- ・時間短縮効果により、北陸発着の交流人口は年間約490万人増加する。(1.1倍)
- ・他地域 → 北陸(大都市圏からの観光客など)・・・年間 210万人増加
- ・北陸 → 他地域(大都市圏へ出かける人など)・・・年間 150万人増加
- ・北陸地域内相互の流動(北陸他県へ出かける人)・・・年間 130万人増加

		金沢までの場合 (万人)	敦賀延伸 (万人)	増減 (万人)	増減率	
		《A》	《B》	《B-A》	《B/A》	
<交流人口の変化>	※2020年時点	計	3,925	4,417	492	13%
・北陸⇄関東(東京・神奈川・千葉・埼玉・群馬)			670	699	29	4%
・北陸⇄信越・飛驒(長野・新潟・岐阜北部)			439	442	3	1%
・北陸地域内(福井・石川・富山)			1,169	1,295	126	11%
・北陸⇄関西圏(大阪・京都・滋賀・兵庫・奈良・和歌山)			1,310	1,548	238	18%
・北陸⇄中京圏(愛知・岐阜南部・三重)			337	433	96	28%
<北陸地域への流入>	※2020年時点	計	2,697	3,036	339	13%
・関東⇒北陸			338	352	14	4%
・信越・飛驒⇒北陸			125	127	2	2%
・北陸地域内			1,169	1,295	126	11%
・関西圏⇒北陸			866	1,007	141	16%
・中京圏⇒北陸			199	255	56	28%

※端数処理のため合計が一致しない

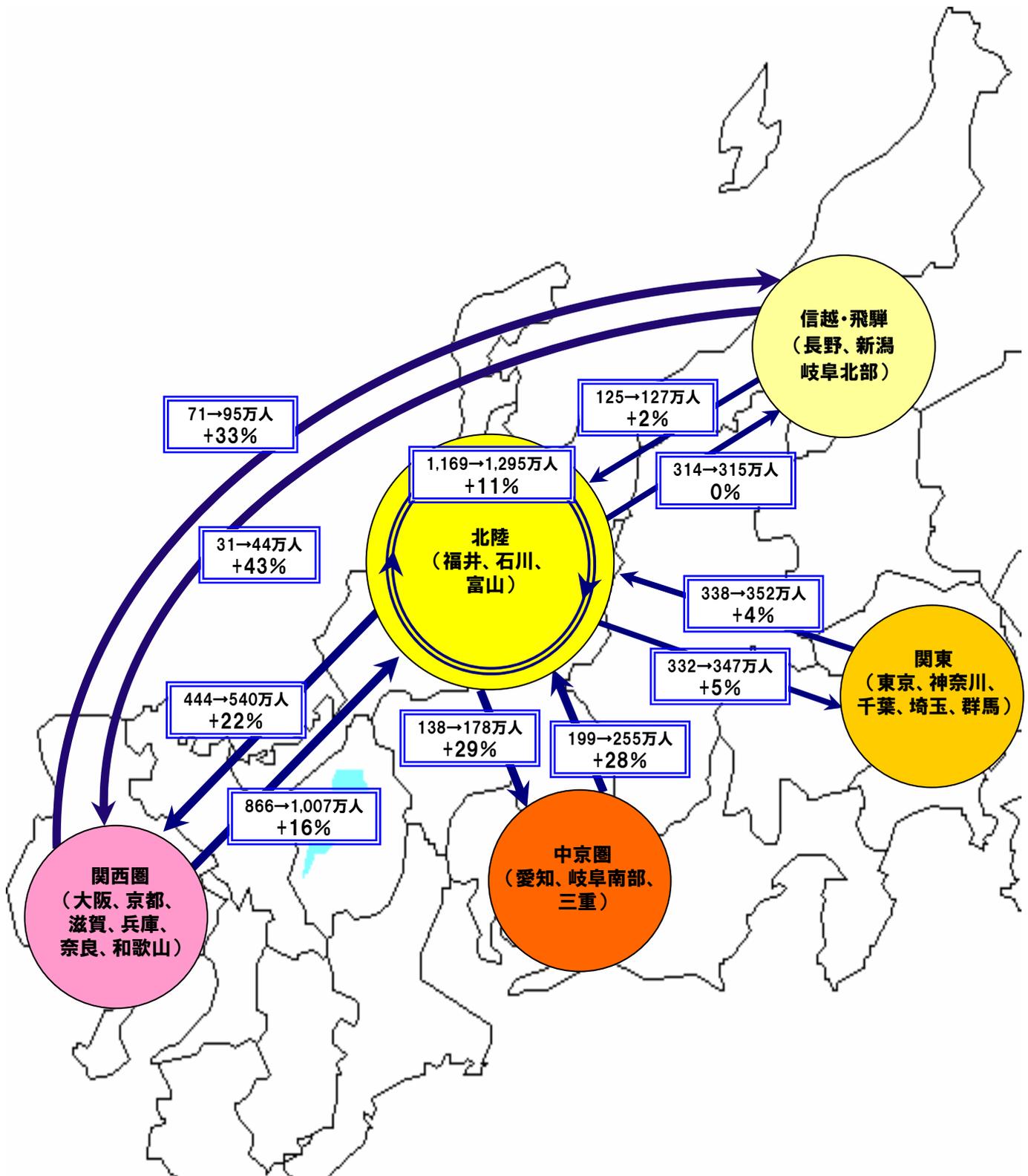
【関西地域】

- ・時間短縮効果により、関西発着の交流人口は年間約275万人増加する。(1.2倍)
- ・関西 → 北陸・信越・飛驒(関西圏からの観光客など)・・・年間 165万人増加
- ・北陸・信越・飛驒 → 関西(関西圏へ出かける人など)・・・年間 110万人増加

		金沢までの場合 (万人)	敦賀延伸 (万人)	増減 (万人)	増減率	
		《A》	《B》	《B-A》	《B/A》	
<交流人口の変化>	※2020年時点	計	1,412	1,687	275	19%
・関西⇄北陸(福井・石川・富山)			1,310	1,548	238	18%
・関西⇄信越・飛驒(長野・新潟・岐阜北部)			102	139	37	36%
<関西地域への流入>	※2020年時点	計	475	584	109	23%
・北陸⇒関西			444	540	96	22%
・信越・飛驒⇒関西			31	44	13	43%

○金沢開業後、敦賀まで延伸した場合の各圏域間の交流人口変化

※1年間の交流人口

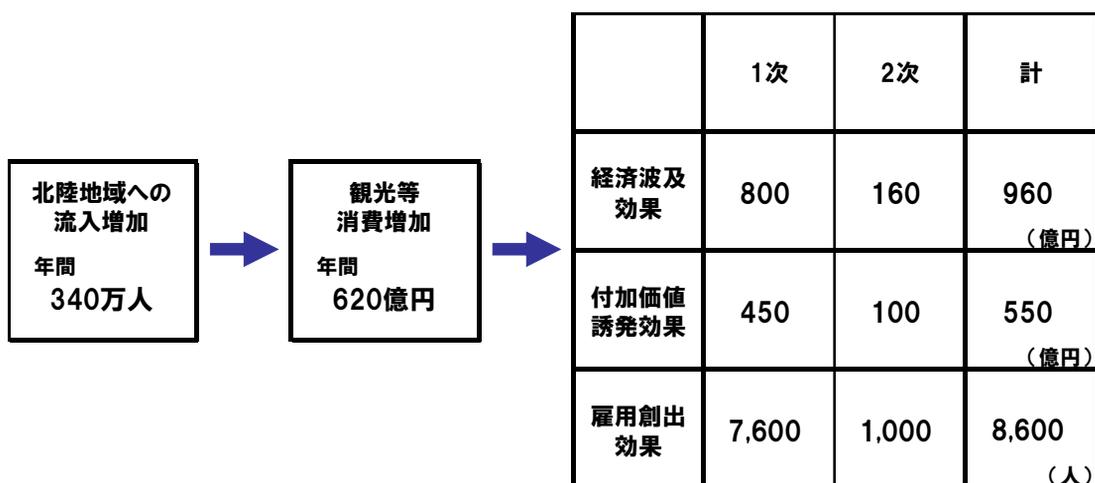


## 2 経済波及効果の予測

### 【北陸地域】

- ・金沢開業後、敦賀まで延伸することによって、北陸への旅行者(出張等を含む)が増加し、それらの人たちが北陸で消費を行うことによって発生する経済波及効果 → 年間 約960億円  
(延伸後の消費流出効果約110億円を差し引いても約850億円の効果)
- ・これによる北陸地域内の付加価値発生額は約550億円。  
(消費流出効果を差し引いても約490億円)
- ・敦賀延伸による雇用創出効果は8,600人分。  
(8,600人分の雇用機会に相当する労働力需要が発生)

### ○金沢開業後、敦賀まで延伸することによってもたらされる経済波及効果

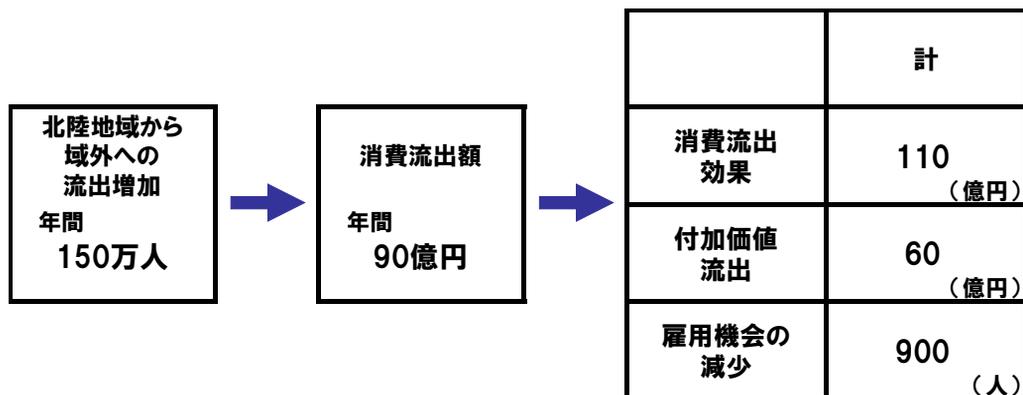


- ・1次波及効果  
増加した交流人口の消費などにより、北陸地域の各産業部門（ホテル宿泊、飲食、土産品購入など）に波及して、新たに誘発された生産額
- ・2次波及効果  
1次波及効果の生産額で誘発された雇用者所得により、北陸地域で買物、レジャー等の消費が増加し、産業部門に波及して、新たに誘発された生産額

#### 【付加価値誘発額とは】

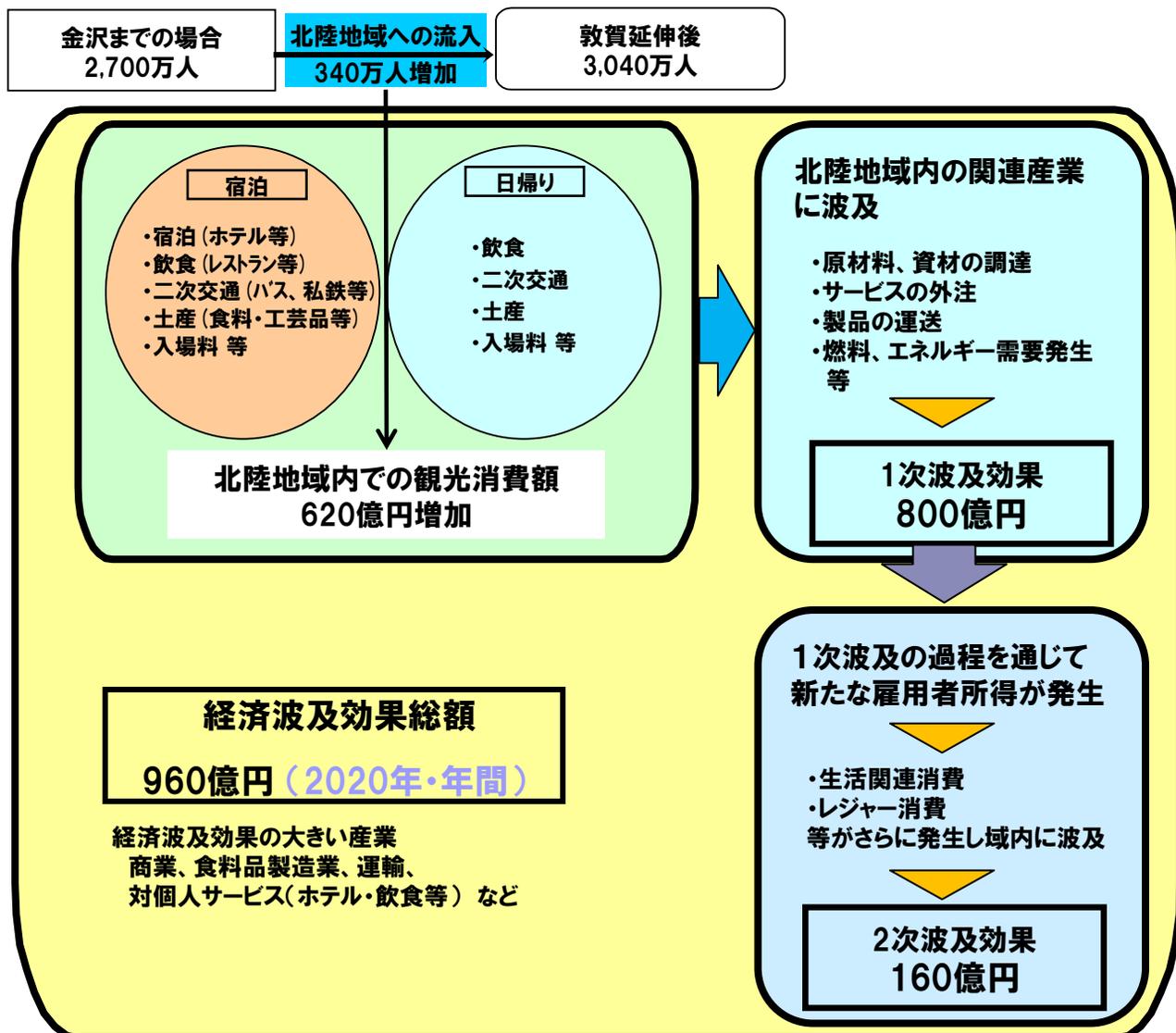
- もたらされる経済波及効果のうち、原材料や外注費などの中間投入部分を除いた金額。
- 生み出された付加価値は、最終的に『人（人件費）』『物（設備投資・賃借料）』『金（利益・税金）』の3つに分配され、誰かの所得になる。したがって、「地域内でどれだけ付加価値が誘発されたか」ということは「地域内でどれだけ所得が増加したか」とほぼ同じということになる。

## ○金沢開業後、敦賀まで延伸することによる北陸からの消費流出効果



- ・ 増加した域外への交流人口（流出数）が消費する買物等について、それらが流出することによって域内の産業活動が波及的に減少する額を、産業連関表により試算

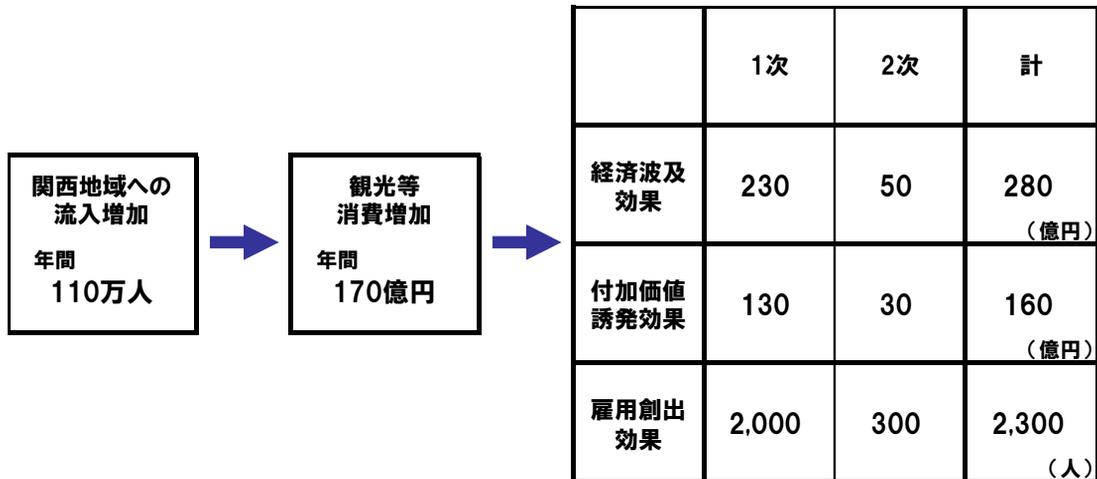
## 《経済波及効果のイメージ》



○金沢開業後、敦賀まで延伸することによってもたらされる経済波及効果

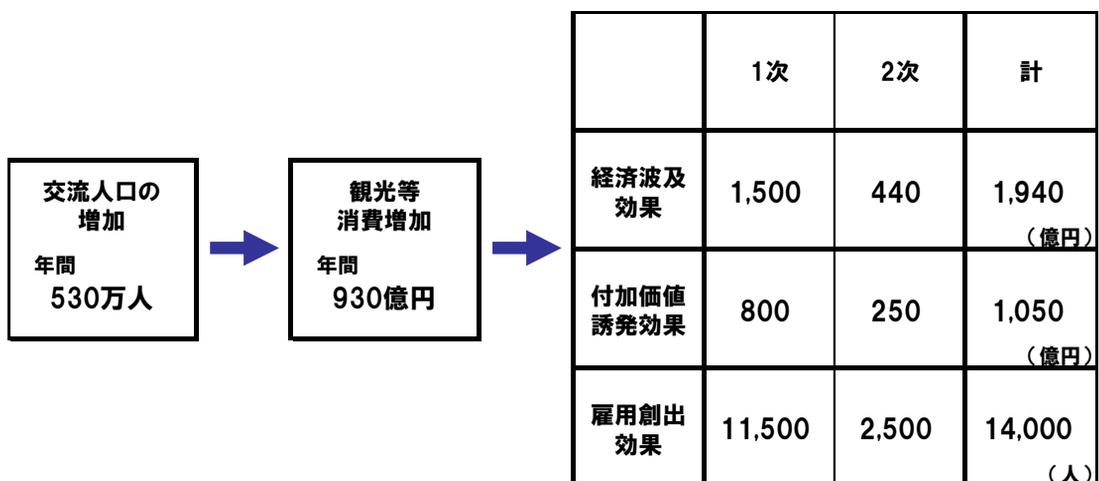
【関西地域】

- ・金沢開業後、敦賀まで延伸することによって関西への旅行者が増加し、それらの人たちが関西で消費することによってもたらされる経済波及効果
- 年間 約280億円
- ・これによる関西地域内の付加価値増加は約160億円。
- ・雇用創出効果は約2,300人分。



【全国】

- ・金沢開業後、敦賀まで延伸することによって北陸新幹線沿線区間を通る交流人口が増加し、それらの人たちが旅行先で消費することによって全国にもたらされる経済波及効果
- 年間 約1,940億円
- ・これによる付加価値増加は約1,050億円。
- ・雇用創出効果は約14,000人分。



## 【参考】時間短縮効果

### ○金沢開業後、敦賀まで延伸した場合の時間短縮効果

- ・福井～東京間は乗り換え無しとなり、駅間所要時間が2時間40分（金沢までの場合と比較して▲35分）となる。
- ・富山～大阪（同▲45分）、富山～名古屋（同▲55分）、金沢～大阪（同▲35分）、金沢～名古屋（同▲45分）と、富山・石川～関西・中京間で所要時間が大きく短縮される。
- ・敦賀～富山（同▲1時間）、敦賀～金沢（同▲50分）、福井～富山（同▲35分）など、北陸都市間の時間短縮効果も大きい。

5分単位

	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	2:10	2:10	2:45	0:40	0:40
	(▲1:05)		(同)	(▲2:05)		(同)
金沢	3:50	2:25	2:25	3:25	0:55	0:55
	(▲1:25)		(同)	(▲2:30)		(同)
福井	3:30	3:15	2:40	4:20	1:50	1:15
	(▲0:15)		(▲0:35)	(▲2:30)		(▲0:35)

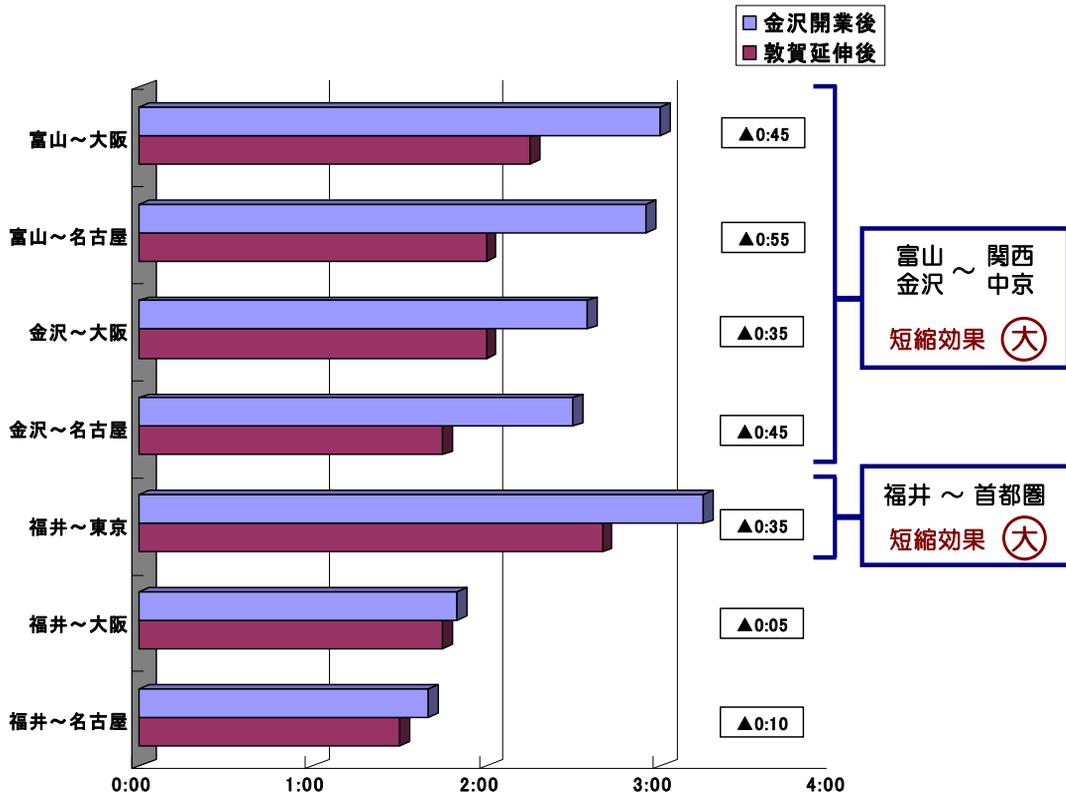
	大阪			名古屋		
	現在	金沢延伸	敦賀延伸	現在	金沢延伸	敦賀延伸
富山	3:15	3:00	2:15	3:05	2:55	2:00
	(▲0:15)		(▲0:45)	(▲0:10)		(▲0:55)
金沢	2:35	2:35	2:00	2:30	2:30	1:45
	(同)		(▲0:35)	(同)		(▲0:45)
福井	1:50	1:50	1:45	1:40	1:40	1:30
	(同)		(▲0:05)	(同)		(▲0:10)

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

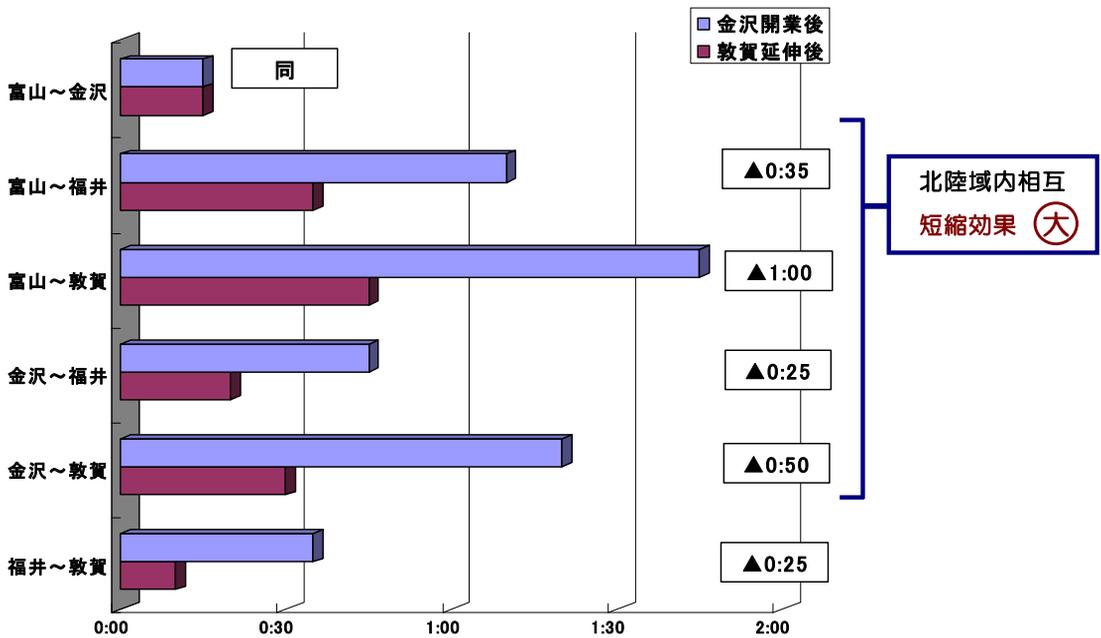
- ・現在は、最速ダイヤの上り・下り平均。現在の福井・敦賀～東京間は米原、金沢・富山～東京間は越後湯沢を經由。
- ・延伸後の乗換えは10分と想定。延伸後の新幹線の表定（ダイヤ上）速度は240km/hと想定。
- ・敦賀～長野間の現在は、名古屋を經由。
- ・福井～東京間の距離は、現在の米原経由546kmが延伸後は526kmとなる。

◇敦賀延伸による主な駅間時間の短縮効果

【北陸～関東・関西・中京】



【北陸都市間】

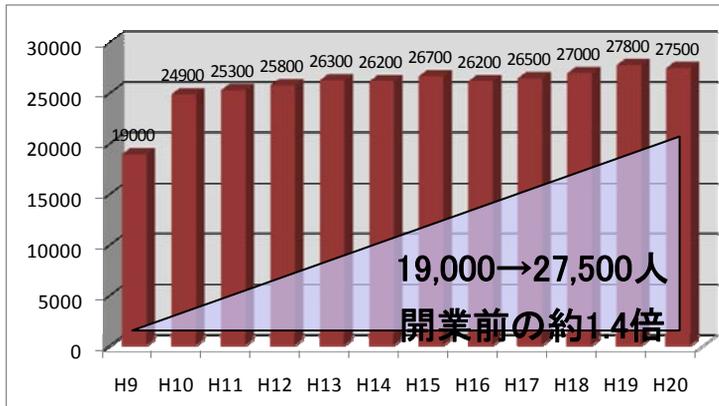


# 【参考】 先行開業地域の交流人口の変化、経済波及効果

・過去に開業した整備新幹線は、いずれも開業前の利用者数と比較して大きく増加し、開業2年目以降もその水準を維持しており、経済波及効果も持続

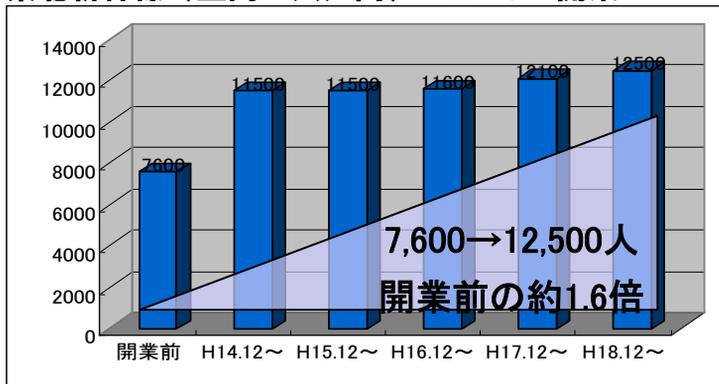
## ○1日当たり新幹線（特急）利用者数

### ◆北陸新幹線（東京～長野間） H9.10開業



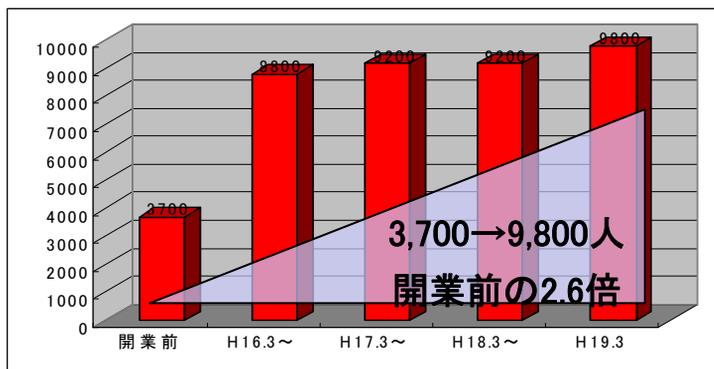
「H9」は、開業前半年間（H9.4～9）の在来線特急の利用者数

### ◆東北新幹線（盛岡～八戸間） H14.12開業



「開業前」は、開業前1年間（H13.12～H14.11）の在来線特急の利用者数

### ◆九州新幹線（新八代～鹿児島中央間） H16.3開業



「開業前」は、開業前3か月間（H15.3～6）の在来線特急の利用者数

・鉄道輸送統計調査年報  
・JR各社資料

## ○先行開業地域の交流人口（JR）の変化

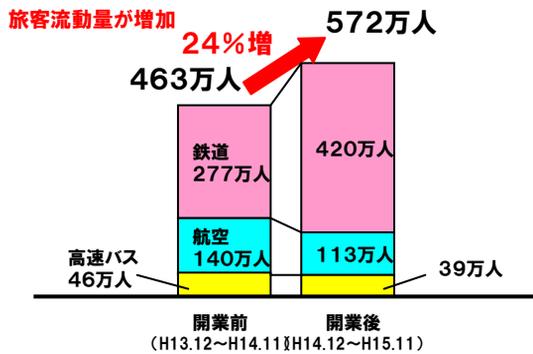
旅客地域流動調査

	開業前	開業後	開業後／前
青森県～東京都間 (H14八戸開業)	H13 82万人	H19 166万人	2.0
鹿児島県～福岡県間 (H16鹿児島開業)	H14 92万人	H19 149万人	1.6

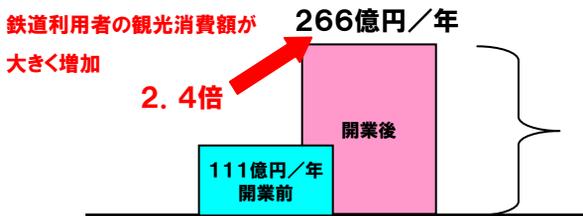
- ・東北新幹線盛岡～八戸(H14.12開業)では、旅客流動が24%増加、鉄道利用者の観光消費額が2.4倍
- ・九州新幹線新八代～鹿児島中央(H16.3開業)では、鹿児島県内の経済波及効果が年間165億円

### ◆東北新幹線 盛岡～八戸間(H14.12開業)の効果

(H16.9 整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループ(国交省)資料より)



八戸駅



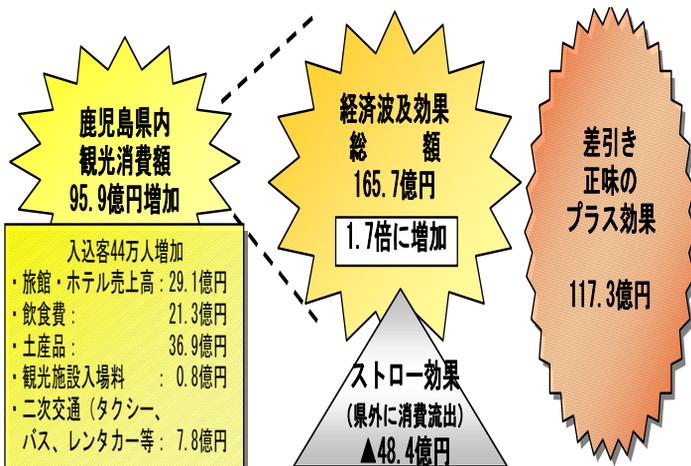
開業後目的別内訳



注)はつかり、はやて(盛岡～八戸間)の1日あたりの乗客数と、1人1旅行あたりの観光消費額とをもちいて、年間観光消費額を推計。

### ◆九州新幹線 新八代～鹿児島中央間(H16.3開業)の効果

(H17.3 (株)鹿児島地域経済研究所による試算結果)



鹿児島中央駅



日本銀行鹿児島支店「九州新幹線部分開業に伴う影響度調査について」