

「北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果」に関する調査結果

北陸経済連合会
(社)関西経済連合会
福井商工会議所

北陸経済連合会、(社)関西経済連合会、福井商工会議所は、北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果(交流人口の変化、経済波及効果)について北陸三県(富山県、石川県、福井県)の協力も得ながら共同調査を実施し、この度結果をとりまとめました。

<調査の概要>

1. 調査目的: 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う交流人口(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
2. 調査期間: 平成 22 年 3 月～6 月
3. 調査結果: - 資料 1, 資料 2 参照

①交流人口(関東・北陸・関西・中京)の変化 (2020 年度)

■時間短縮効果により、地域間交流が拡大

- ・交流人口: 4,360 万人から 4,890 万人に拡大(530 万人増加)
〔北陸への流入: 340 万人増加 (+13%)〕
〔関西への流入: 110 万人増加 (+23%)〕

②経済波及効果 (2020 年度)

■交流活発化による消費増が関連産業に波及し、生産、雇用が増加

- ・北陸への経済波及効果: 960 億円 (雇用創出効果 8,600 人分)
- ・関西への経済波及効果: 280 億円 (雇用創出効果 2,300 人分)
- ・全国への経済波及効果: 1,940 億円 (雇用創出効果 14,000 人分)

- ・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。

北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果（概要）

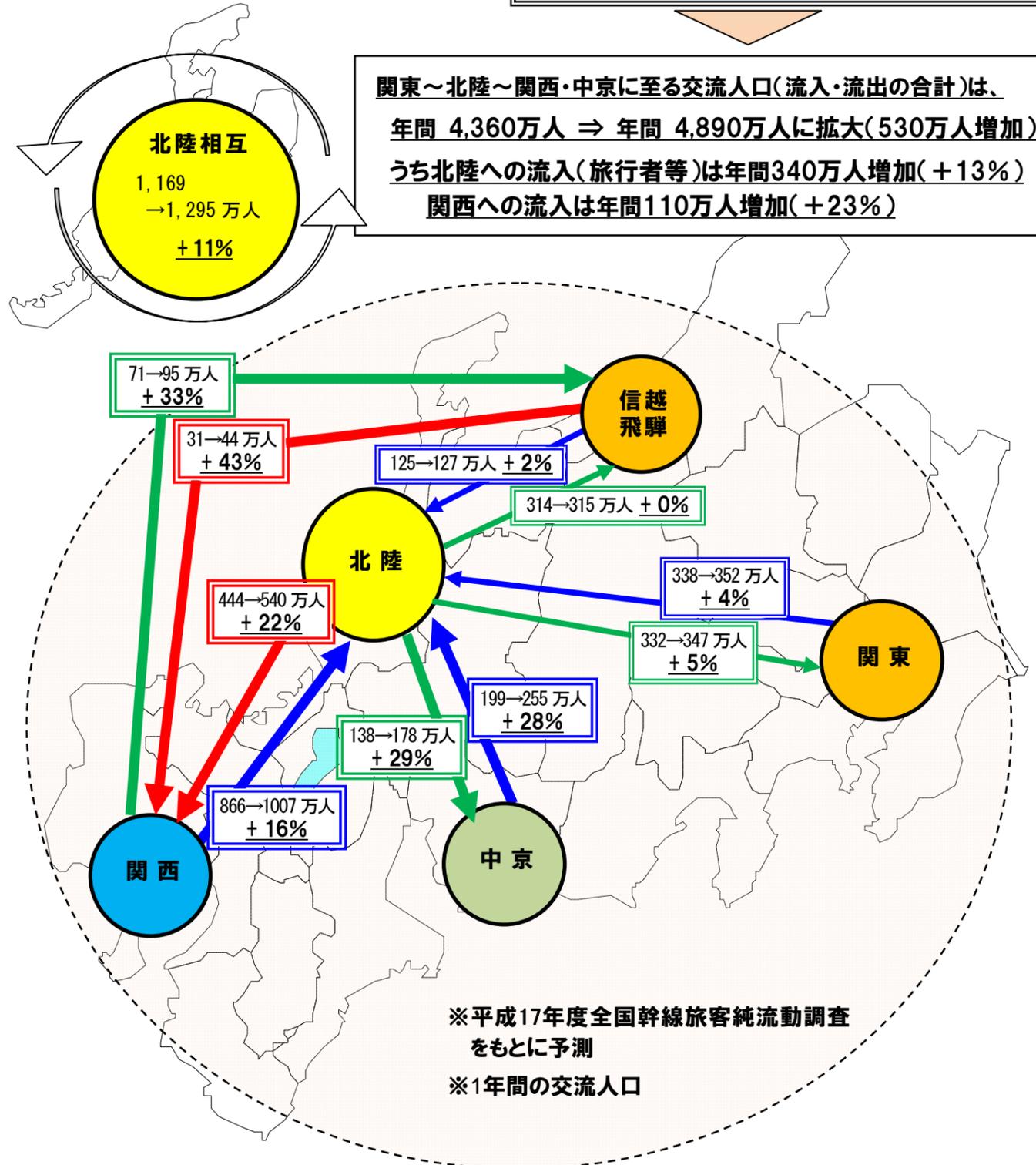
【前提条件】 2014年度に金沢延伸、2020年に敦賀延伸

- 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

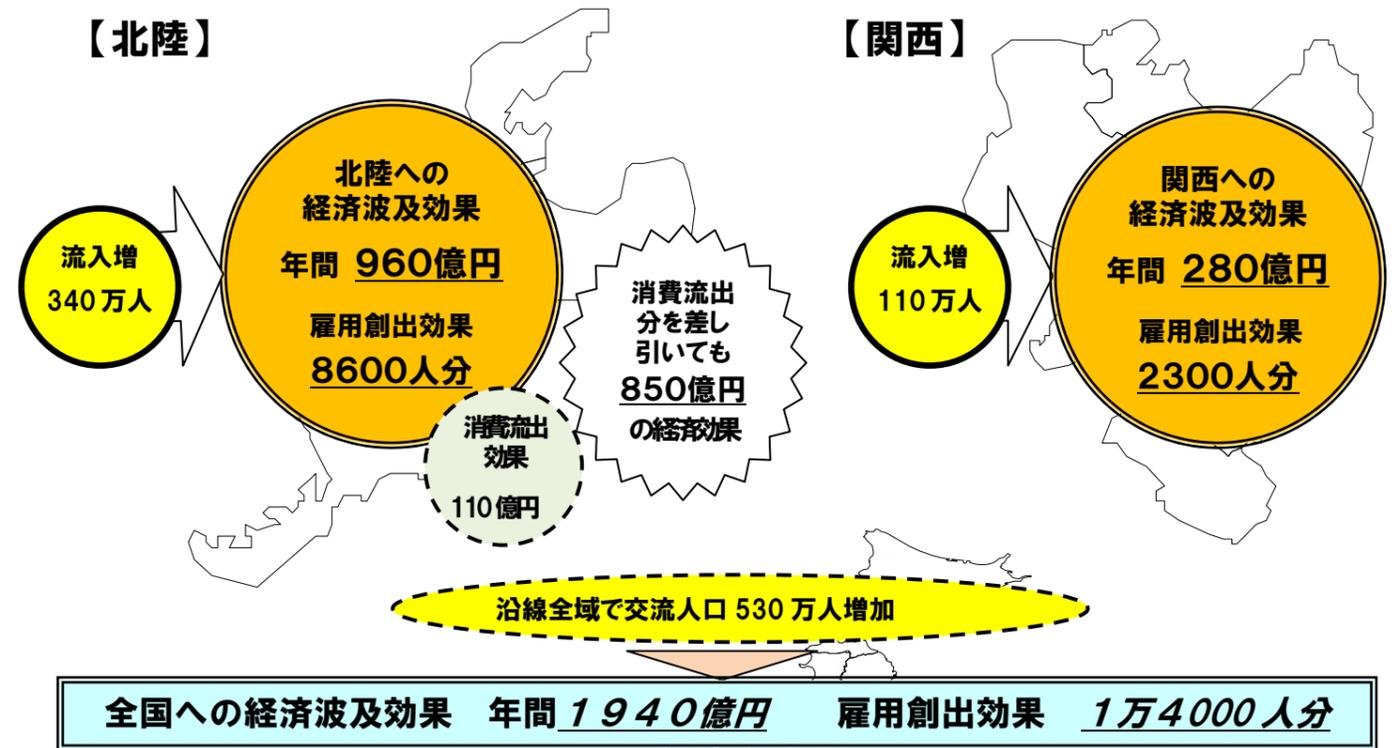
金沢⇒敦賀延伸の効果 2020年時点

■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**。

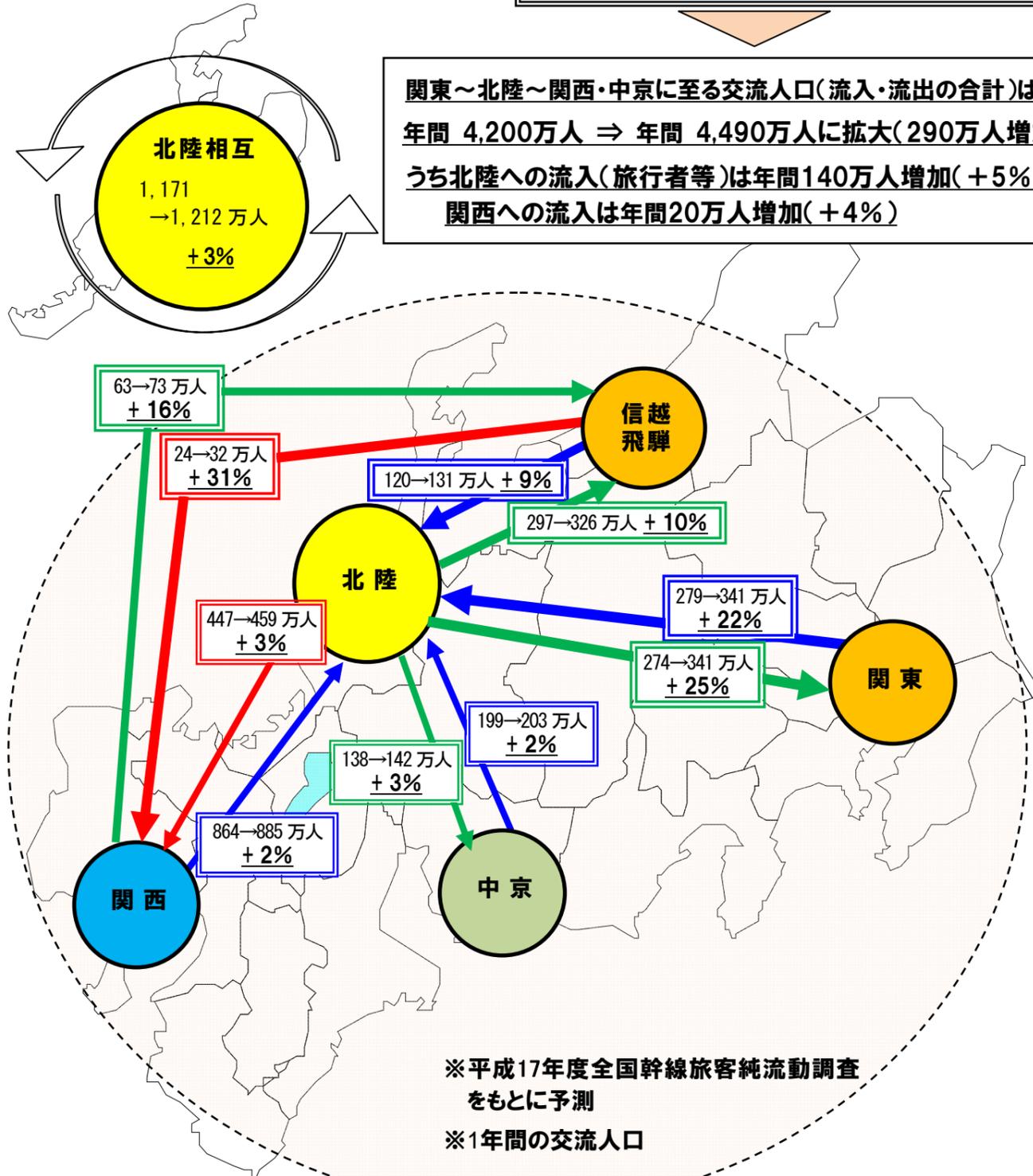
《参考》 2014 年度の金沢延伸による交流人口の変化

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 (▲0:10) | 3:05 (▲0:10) | 2:55 (▲0:55) | 2:00 (▲0:55) |
| 金沢 | 2:35 (同) | 2:35 (▲0:35) | 2:00 (同) | 2:30 (同) | 2:30 (▲0:45) | 1:45 (▲0:45) |
| 福井 | 1:50 (同) | 1:50 (▲0:05) | 1:45 (同) | 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。

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

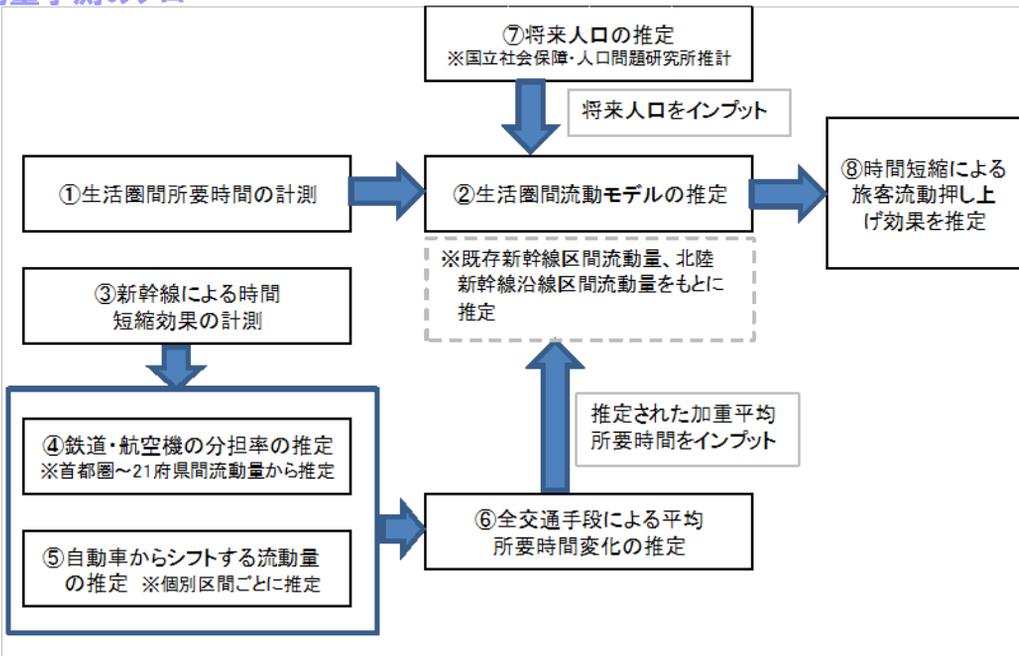
②経済波及効果

- ・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

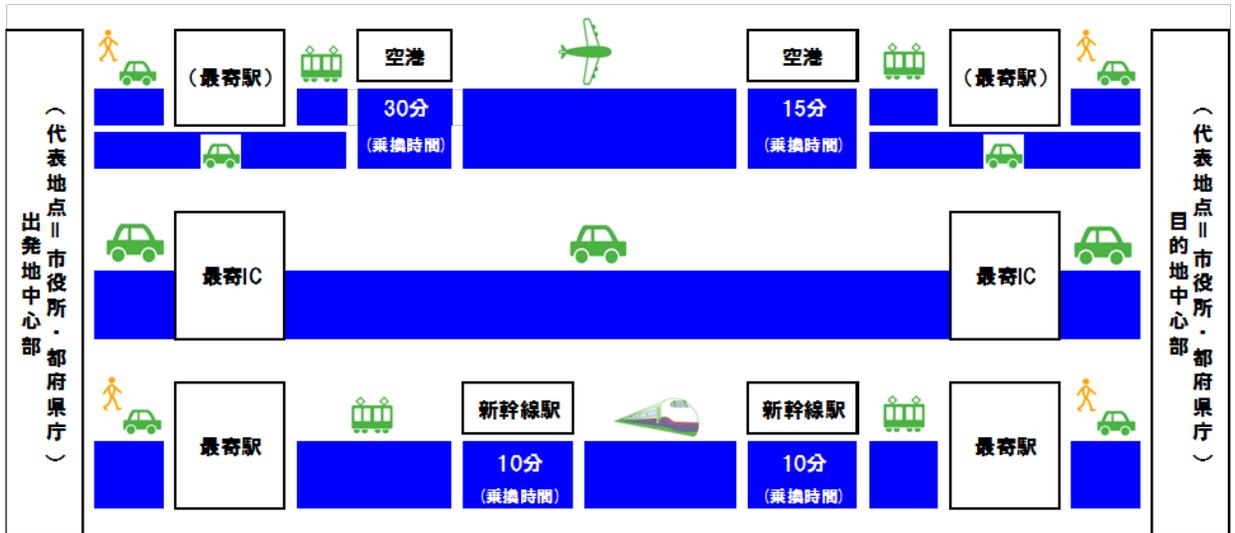
概数で示しており、合計が一致しない場合あり。

【調査の流れ】

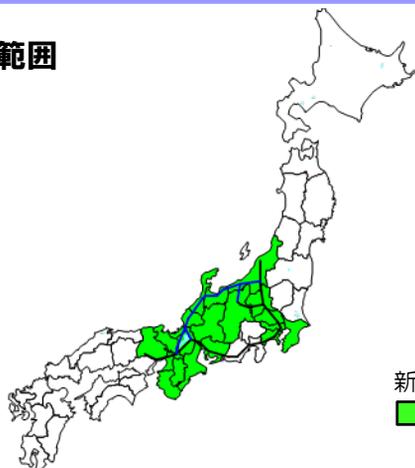
◇流動量予測のフロー



◇総所要時間測定の実例



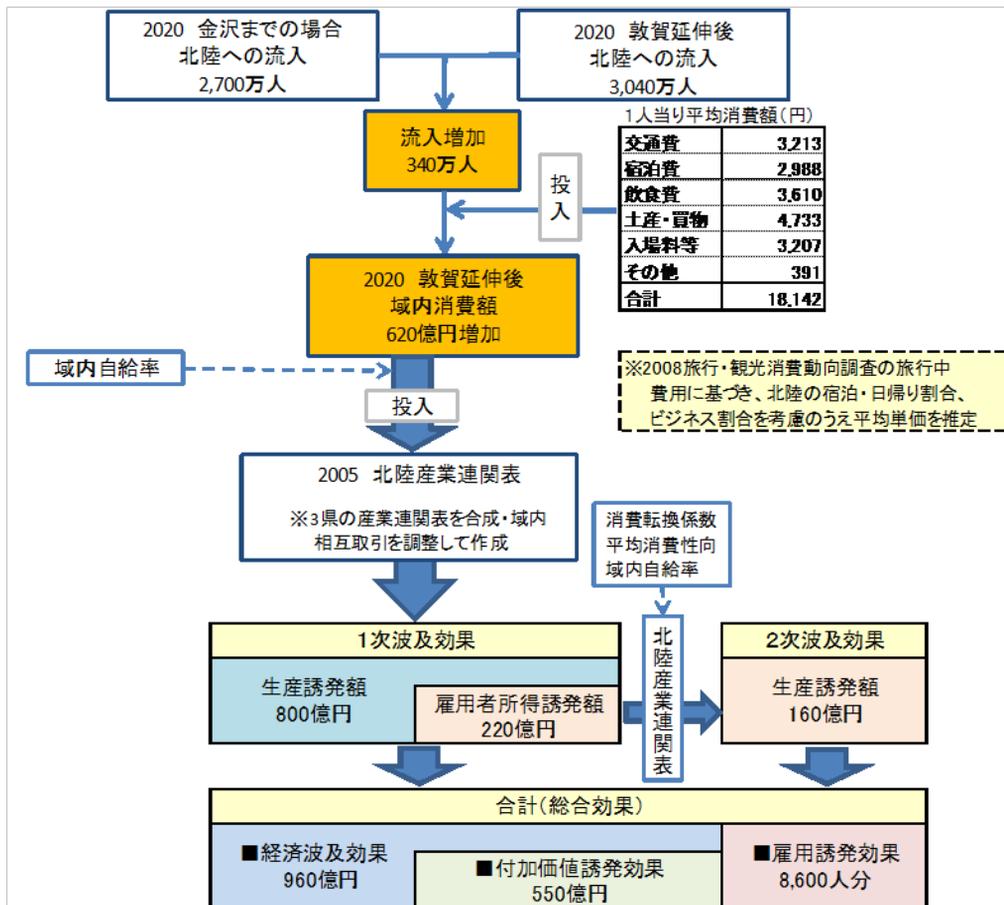
◇流動量予測区間の範囲



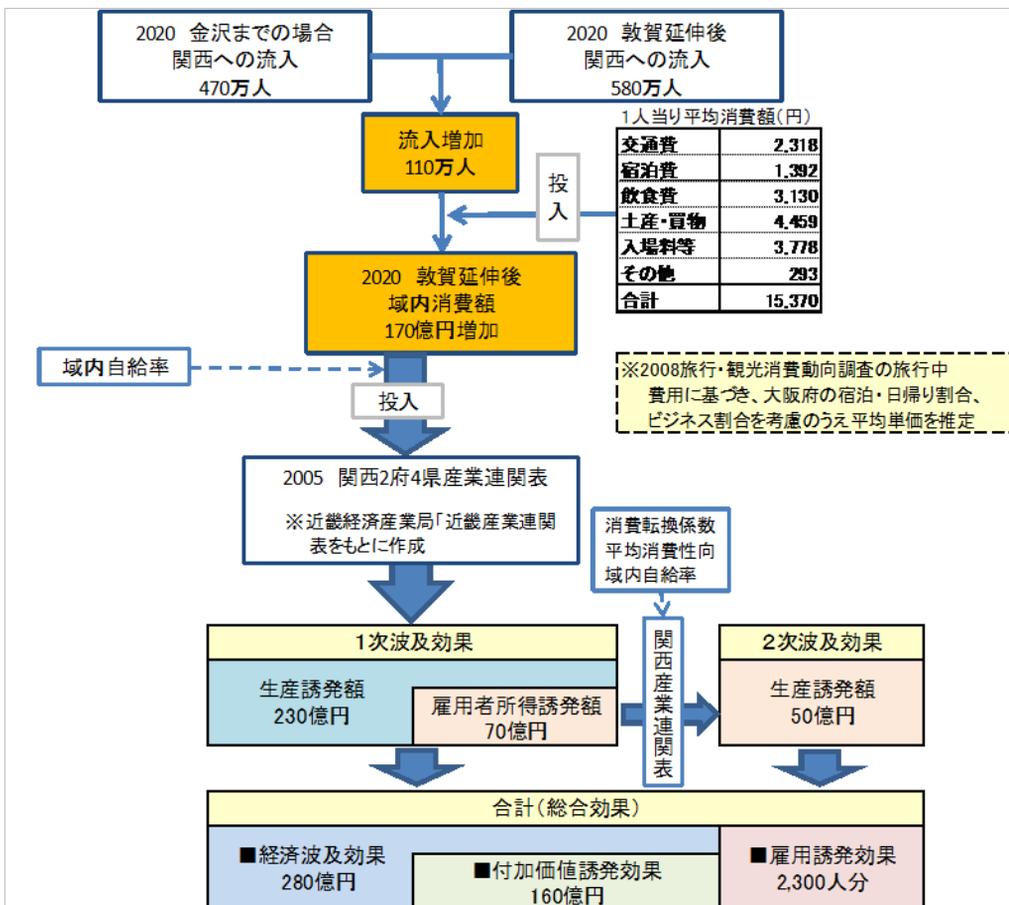
新幹線延伸後の
 間相互の流動量を予測

◇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。

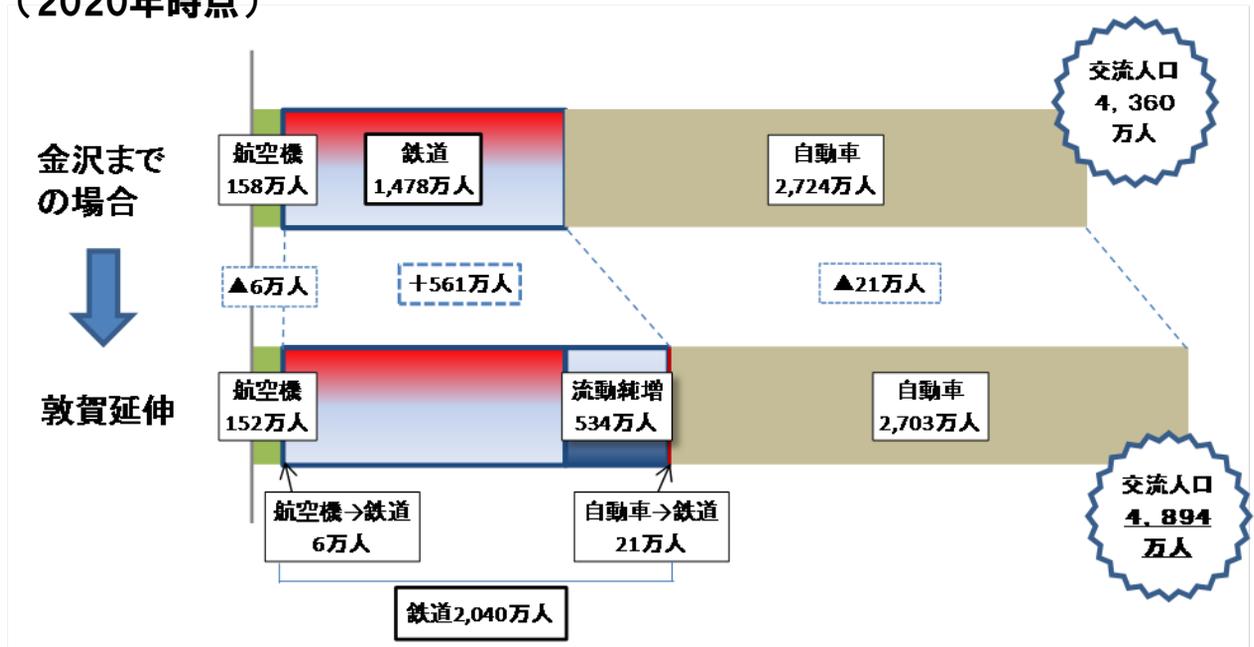
金沢開業後の沿線交流人口 年間 4,360万人

⇒ 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

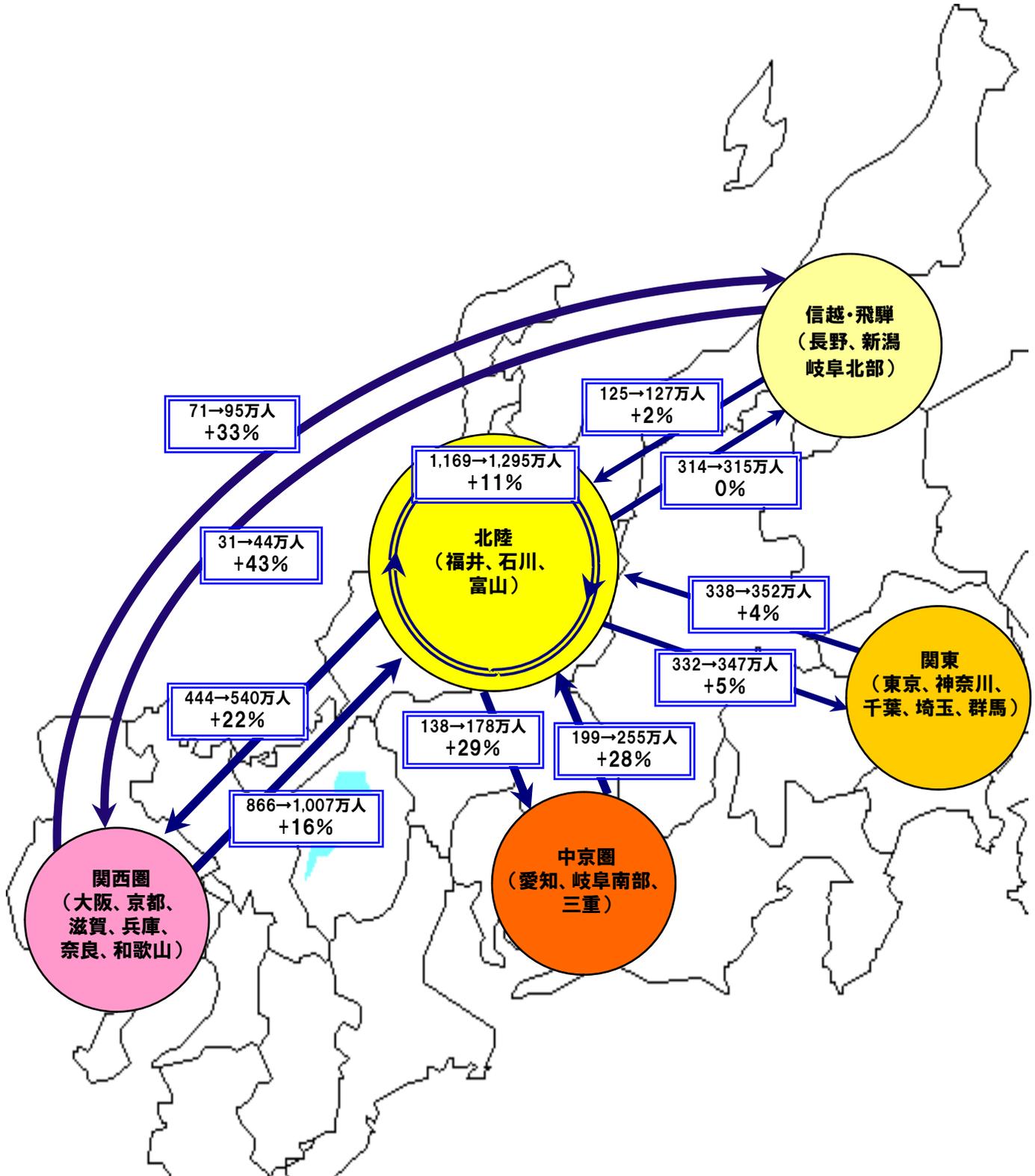
【関西地域】

- ・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

| | | | | | | | |
|-------------------------------|---|----------------------------|---|--------------|-------|-------|--------------|
| 北陸地域への 流入増加 年間 340万人 | → | 観光等 消費増加 年間 620億円 | → | | 1次 | 2次 | 計 |
| | | | | 経済波及 効果 | 800 | 160 | 960 (億円) |
| | | | | 付加価値 誘発効果 | 450 | 100 | 550 (億円) |
| | | | | 雇用創出 効果 | 7,600 | 1,000 | 8,600 (人) |

・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

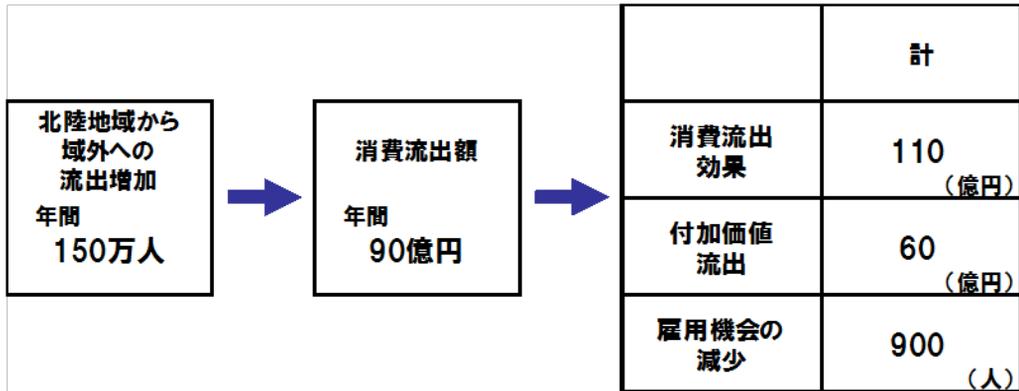
・2次波及効果

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】

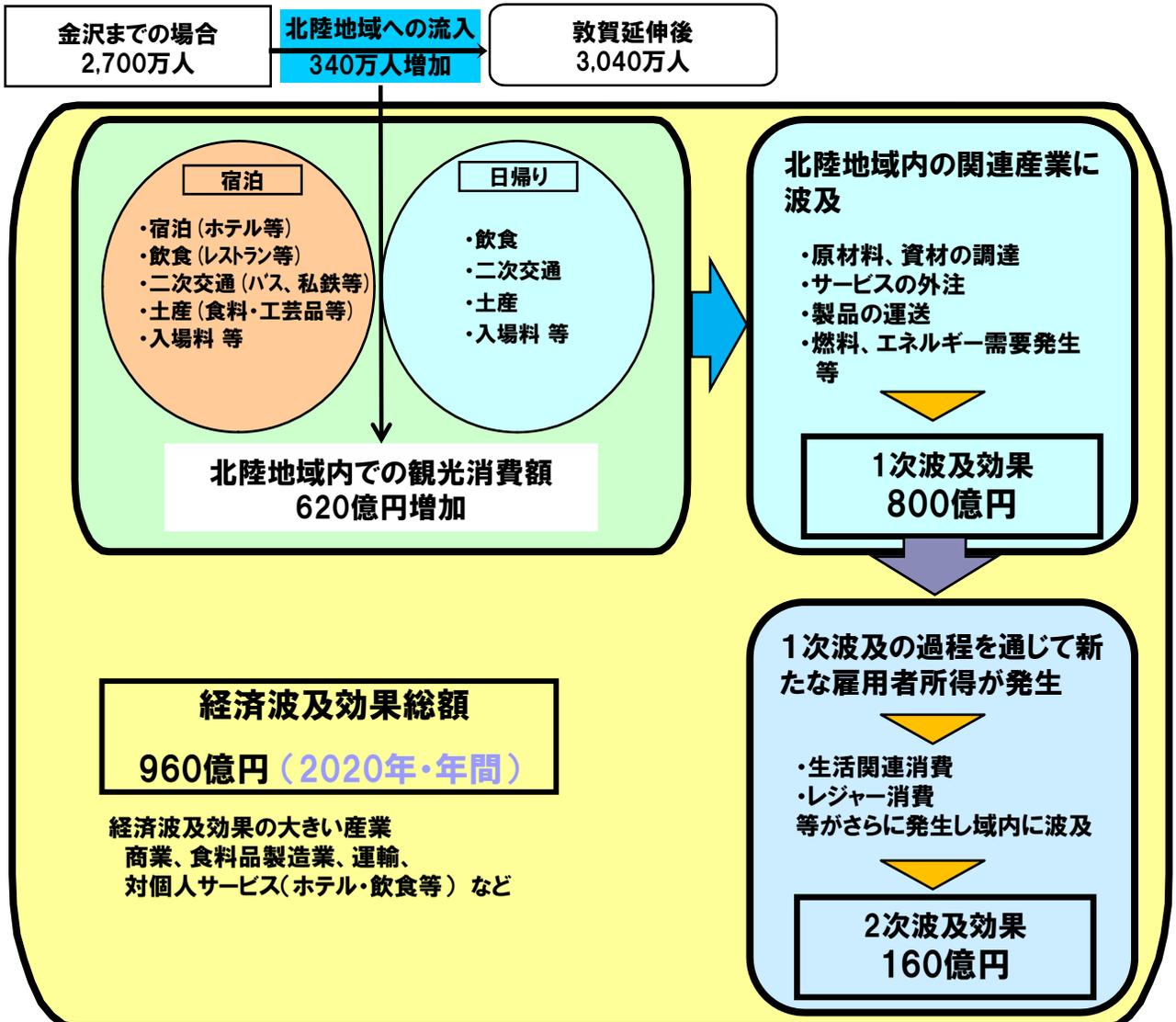
- もたらされる経済波及効果のうち、原材料や外注費などの中間投入部分を除いた金額。
- 生み出された付加価値は、最終的に『人(人件費)』『物(設備投資・賃借料)』『金(利益・税金)』の3つに分配され、誰かの所得になる。したがって、「地域内でどれだけ付加価値が誘発されたか」ということは「地域内でどれだけ所得が増加したか」とほぼ同じということになる。

○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。

| | | | | | |
|-------------------------------|----------------------------|--------------|-------|-----|--------------|
| 関西地域への 流入増加 年間 110万人 | 観光等 消費増加 年間 170億円 | | 1次 | 2次 | 計 |
| | | 経済波及 効果 | 230 | 50 | 280 (億円) |
| | | 付加価値 誘発効果 | 130 | 30 | 160 (億円) |
| | | 雇用創出 効果 | 2,000 | 300 | 2,300 (人) |

【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。

| | | | | | |
|----------------------------|----------------------------|--------------|--------|-------|---------------|
| 交流人口の 増加 年間 530万人 | 観光等 消費増加 年間 930億円 | | 1次 | 2次 | 計 |
| | | 経済波及 効果 | 1,500 | 440 | 1,940 (億円) |
| | | 付加価値 誘発効果 | 800 | 250 | 1,050 (億円) |
| | | 雇用創出 効果 | 11,500 | 2,500 | 14,000 (人) |

【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) |

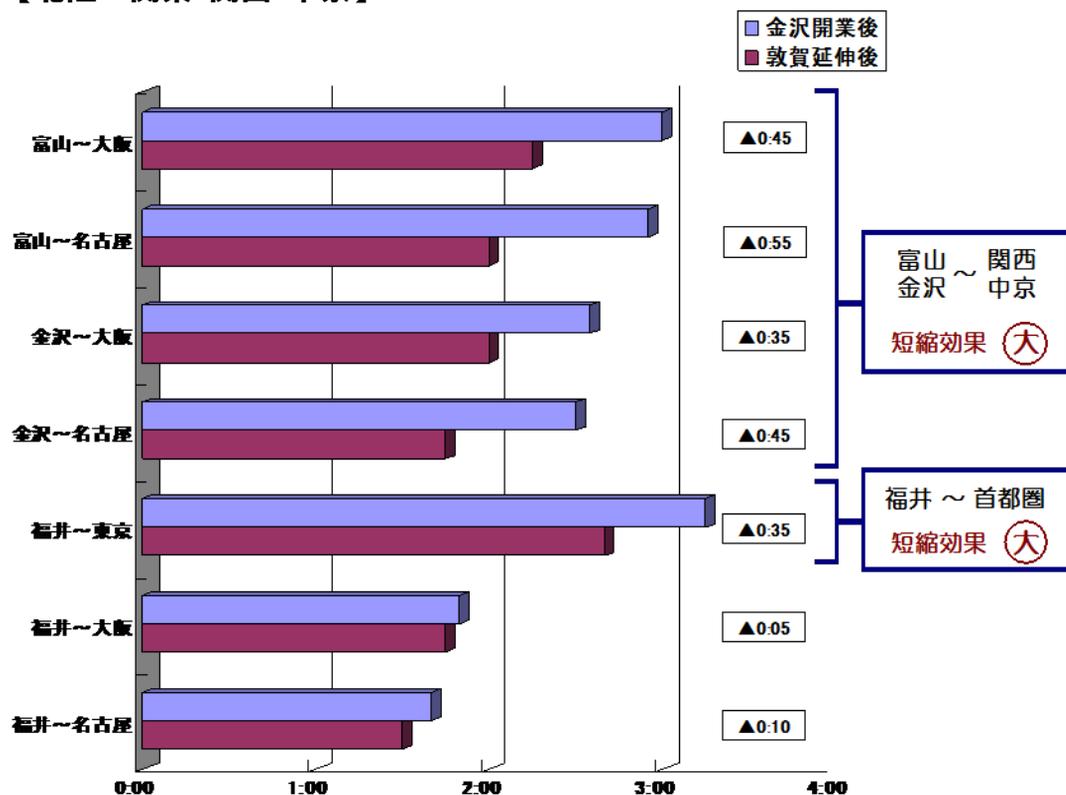
| | 大阪 | | | 名古屋 | | |
|----|---------|------|---------|---------|------|---------|
| | 現在 | 金沢延伸 | 敦賀延伸 | 現在 | 金沢延伸 | 敦賀延伸 |
| 富山 | 3:15 | 3:00 | 2:15 | 3:05 | 2:55 | 2:00 |
| | (▲0:15) | | (▲0:45) | (▲0:10) | | (▲0:55) |
| 金沢 | 2:35 | 2:35 | 2:00 | 2:30 | 2:30 | 1:45 |
| | (同) | | (▲0:35) | (同) | |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

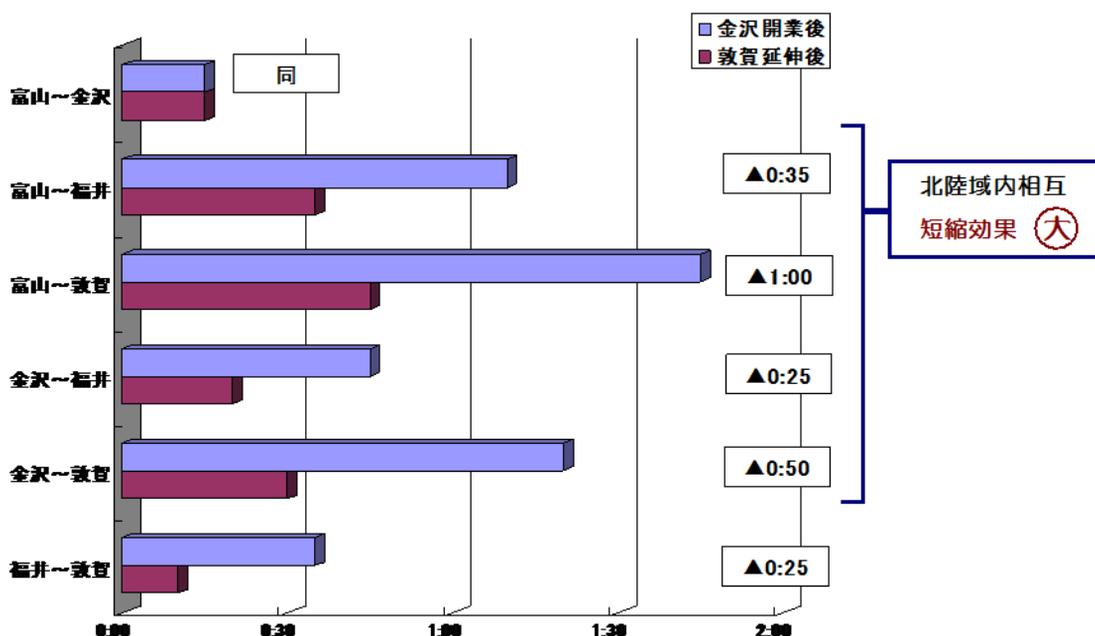
- ・現在は、最速ダイヤの上り・下り平均。現在の福井・敦賀～東京間は米原、金沢・富山～東京間は越後湯沢を經由。
- ・延伸後の乗換えは10分と想定。延伸後の新幹線の表定（ダイヤ上）速度は240km/hと想定。
- ・敦賀～長野間の現在は、名古屋を經由。
- ・福井～東京間の距離は、現在の米原経由546kmが延伸後は526kmとなる。

◇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】

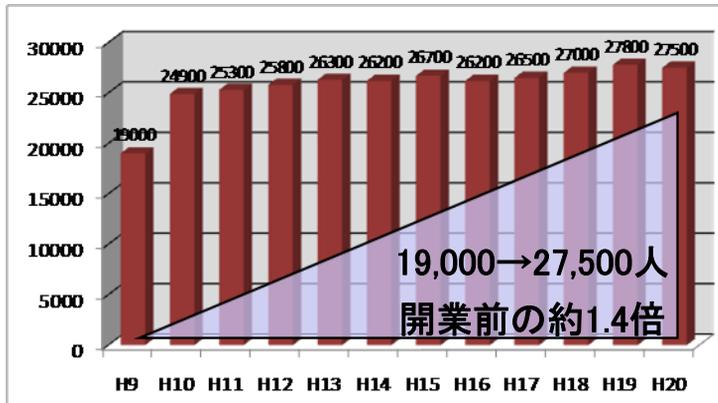


【参考】 先行開業地域の交流人口の変化、経済波及効果

・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

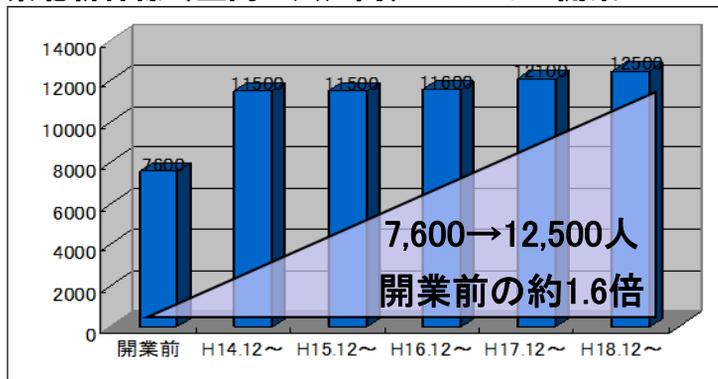
○1日当たり新幹線（特急）利用者数

◆北陸新幹線（東京～長野間） H9.10開業



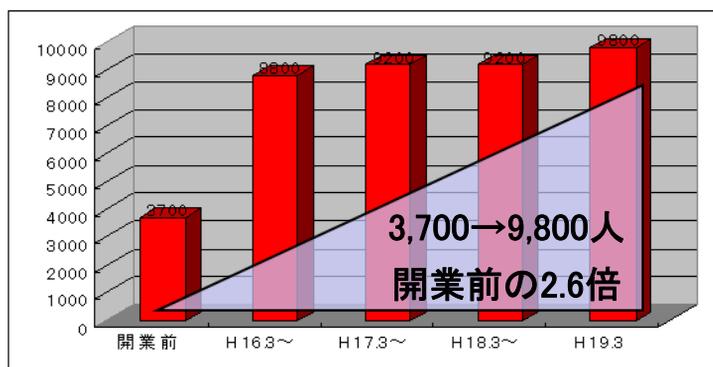
「H9」は、開業前半年間（H9.4～9）の在来線特急の利用者数

◆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

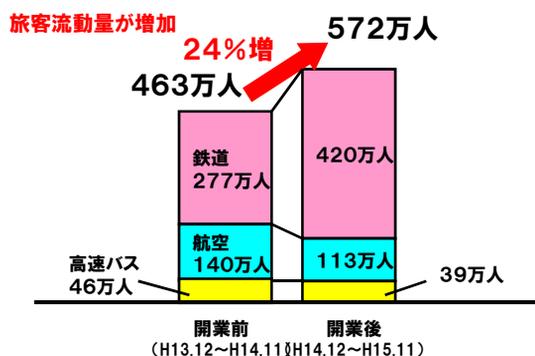
旅客地域流動調査

| | 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



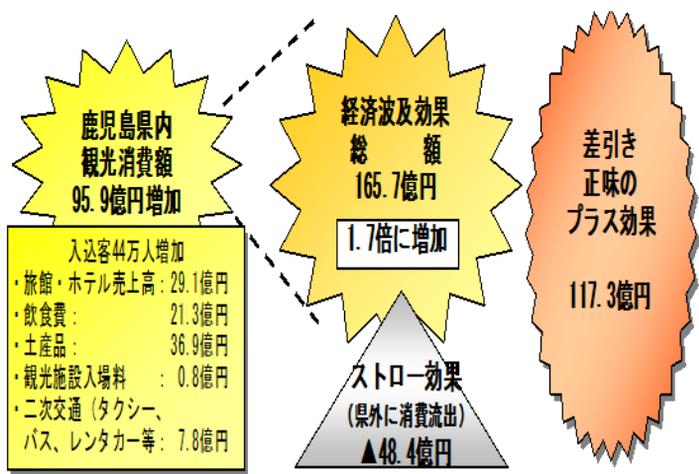
開業後目的別内訳



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 ㈱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」