



北陸新幹線の県内整備効果

平成21年3月
福井県 新幹線建設推進課

○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、県民や地元関係機関がこれを受け入れるメリットなどを明らかにして、県内の受入体制整備を促進する。

○調査の前提等

- ・金沢(白山総合車両基地)～福井までの整備(福井開業)
【参考 敦賀開業】

①交流人口(流動)の変化

- ・福井県と沿線地域・三大都市圏で、人口と所要時間の変化により、開業後の旅客流動量を予測
- ・開業後の流動量＝人口／所要時間
(現在の流動量から、人口が減れば減少、所要時間が短くなれば増加)
- ・開業後の人口は、平成30年の推計値
(新幹線の整備は概ね10年とされているため設定)
- ・今後の高速道路の整備等は、考慮していない。

* 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：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

- ・「新幹線建設投資による効果(建設段階)」と「新幹線開業による県内への流入数増加による効果(開業後)」
- ・建設投資や県内への流入数増加による県内産業への波及について、福井県産業連関表により推計

概数で示しており、合計が一致しない場合あり。

1 福井県の交流人口（流動）の変化の予測

○鉄道利用者の流動の変化

- ・新幹線の大幅な時間短縮(移動利便性の向上)で、地域間交流の拡大や自動車等からの交通手段の変更により、鉄道利用者の流動が100万人増加する。

現在 230万人 ⇒ 開業後 330万人 (約100万人増加、1.4倍)

【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) 1.4倍
- ・東北新幹線(盛岡～八戸) 1.6倍
- ・九州新幹線(新八代～鹿児島) 2.6倍 (12ページ参照)

○全交通機関の流動の変化

- ・全交通機関の流動は、人口減少および自動車・バス利用者の減少により、結果として約90万人増加する。(1.1倍)

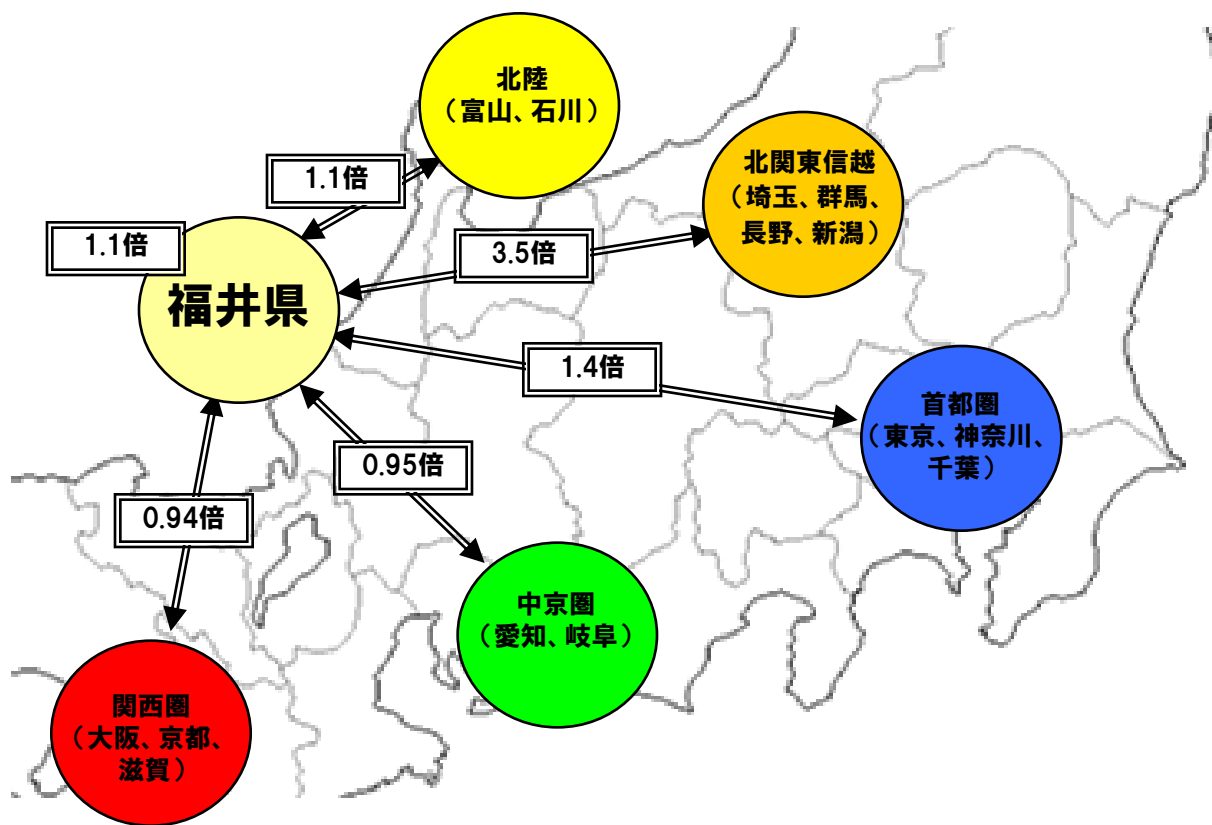
- ・県外→県内(時間短縮による県外からの観光客など)50万人増加
- ・県内→県外(利便性が高まり県外へ出かける人など)40万人増加

	現在 (万人)	開業後 (万人)	増減 (万人)	開業後 ／現在
全交通機関	670	760	90	1.1
・首都圏(東京、神奈川、千葉)	110	150	40	1.4
・北関東信越(埼玉・群馬・長野・新潟)	11	39	28	3.5
・北陸(富山・石川)	300	340	40	1.1
・関西圏(大阪、京都、滋賀)	160	150	▲10	0.94
・中京圏(愛知、岐阜)	88	84	▲4	0.95

- ・福井県と関西圏・中京圏間の交流人口については、時間短縮効果はほとんどないため、人口減により減少する。
- ・福井県内発着のみの交流人口の変化であり、富山県・石川県等と関西圏・中京圏間の流動に伴う付随的効果は考慮していない。

○福井県と各圏域との交流人口の変化

福井開業の場合、福井県と関西圏・中京圏間の交流人口については、時間短縮効果はほとんどないため、人口減により減少する。



○県内駅を中心とした圏域の交流人口の「流入数」

県内全体で、流入数が増加

- ・あわら坂井圏域・・・首都圏等東京方面への効果が大きく影響
- ・福井圏域・・・・・・・・時間短縮に加え、人口規模、事業所の本社・出先等から、県外との交流の機会が大きく、効果に影響
- ・南越圏域・・・・・・・・北陸、北関東信越等方面への効果が大きく影響
- ・嶺南圏域・・・・・・・・北陸、北関東信越等方面への効果が影響（整備区間がない関西圏・中京圏との流動は変化なし）

○県内駅を中心とした圏域の「流入数」

	現在 (万人)	開業後 (万人)	増加数 (万人)	開業後 ／現在
県全体計	400	450	50	1.13
・あわら坂井圏域	104	125	21	1.20
・福井圏域	185	210	25	1.14
・南越圏域	93	96	3	1.04
・嶺南圏域	16	18	2	1.12

あわら坂井圏域（芦原温泉駅）・あわら市、坂井市
 福井圏域（福井駅）・・・福井市、大野市、勝山市、永平寺町
 南越圏域（南越駅）・・・鯖江市、越前市、南越前町、越前町、池田町
 嶺南圏域（敦賀駅）・・・敦賀市、小浜市、美浜町、若狭町、高浜町、おおい町

2 福井県の経済波及効果の予測

- ・建設投資による経済波及効果 → 約2,500億円
- ・開業後の年間の経済波及効果 → 約100億円
(開業後の消費流出効果約20億円を差し引いても約80億円の効果)

○建設段階の効果(着工から概ね10年間) (億円)

石川県境～福井間

建設費は、国土交通省試算の平成15年4月価格

建設費	1次波及効果	2次波及効果	経済波及効果 (県内生産誘発額)
1,500億円投資	2,090	380	2,470

⇒建設費総額は約2,000億円で、うち用地費500億円

・1次波及効果

新幹線建設により、県内の各産業部門(コンクリート需要、部品調達等)に波及して、新たに誘発された県内生産額

・2次波及効果

1次波及効果の県内生産額で誘発された雇用者所得により、県内で買物、レジャー等の消費が増加し、県内の産業部門に波及して、新たに誘発された県内生産額

○開業後の経済波及効果(年間) (億円)

県外⇒福井県 流入数	1次波及効果	2次波及効果	経済波及効果 (県内生産誘発額)
50万人増加	85	15	100

・1次波及効果

増加した交流人口の消費などにより、県内の各産業部門(ホテル宿泊、飲食、土産品購入など)に波及して、新たに誘発された県内生産額

・2次波及効果

1次波及効果の県内生産額で誘発された雇用者所得により、県内で買物、レジャー等の消費が増加し、県内の産業部門に波及して、新たに誘発された県内生産額

○県内駅を中心とした圏域ごとの開業後の経済波及効果(億円)

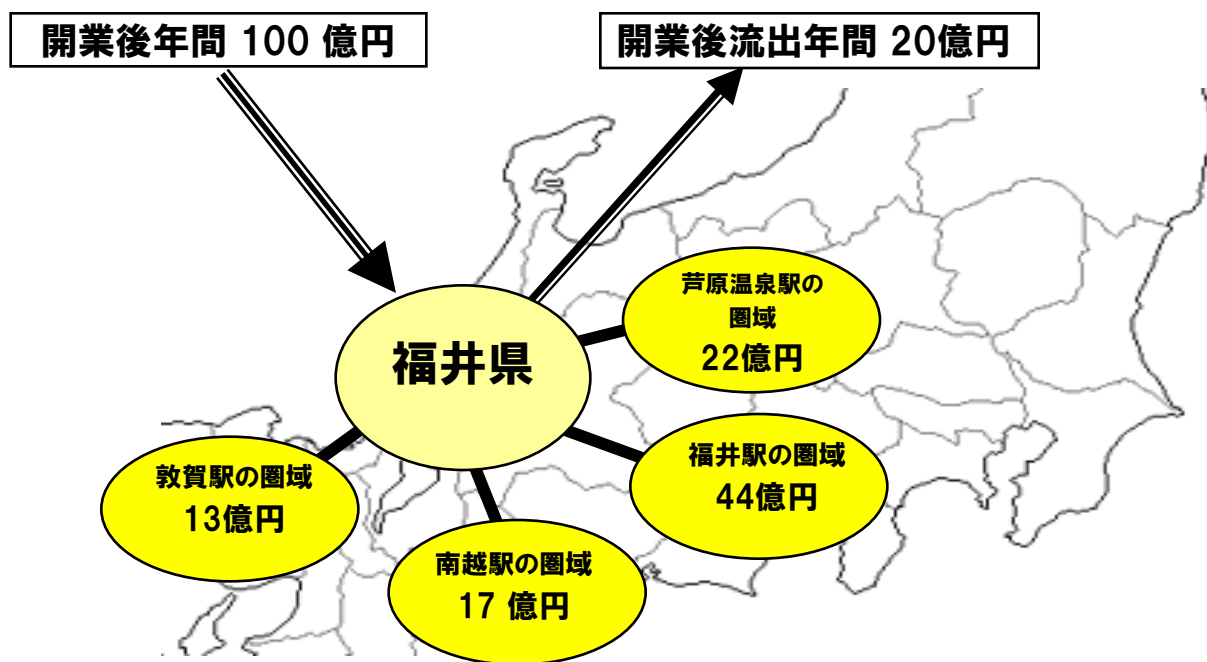
県全体計	あわら坂井 圏域	福井圏域	南越圏域	嶺南圏域
100	22	44	17	13

○開業後の福井県からの消費流出効果(年間)

福井県 ⇒ 県外 交流人口(流出数)	消費流出効果
40万人増加	20億円

- ・増加した県外への交流人口(流出数)が消費する買物等について、産業連関表より、生産額の増加分を試算

☆開業後で差引き、約80億円の効果



【参考】敦賀開業の場合の試算

1 福井県の交流人口(流動)の変化の予測

○鉄道利用者

現在 230万人 ⇒ 開業後 400万人(約170万人増加、1.7倍)

○交流人口

	現在 (万人)	開業後 (万人)	増減 (万人)	開業後 ／現在
全交通機関	670	830	160	1.2
・首都圏(東京、神奈川、千葉)	110	160	50	1.5
・北関東信越(埼玉・群馬・長野・新潟)	11	43	32	3.9
・北陸(富山・石川)	300	370	70	1.2
・関西圏(大阪、京都、滋賀)	160	170	10	1.1
・中京圏(愛知、岐阜)	88	93	5	1.1

交流人口は、160万人増加(県外→県内90万人、県内→県外70万人増加)

○県内駅を中心とした圏域の「流入数」

	現在 (万人)	開業後 (万人)	増加数 (万人)	開業後 ／現在
県全体計	400	490	90	1.2
・あわら坂井圏域	104	130	26	1.3
・福井圏域	185	220	35	1.2
・南越圏域	93	110	17	1.2
・嶺南圏域	16	28	12	1.8

2 福井県の経済波及効果の予測

- 建設段階の効果（着工から概ね10年間） （億円）
石川県境～敦賀間

建設費	1次波及効果	2次波及効果	経済波及効果 （県内生産誘発額）
4,600億円投資	6,250	1,120	7,370

⇒建設費総額は約5,300億円で、うち用地費700億円

- 開業後の経済波及効果（年間） （億円）

県外⇒福井県 流入数	1次波及効果	2次波及効果	経済波及効果 （県内生産誘発額）
90万人増加	150	25	175

- 県内駅を中心とした圏域ごとの開業後の経済波及効果（億円）

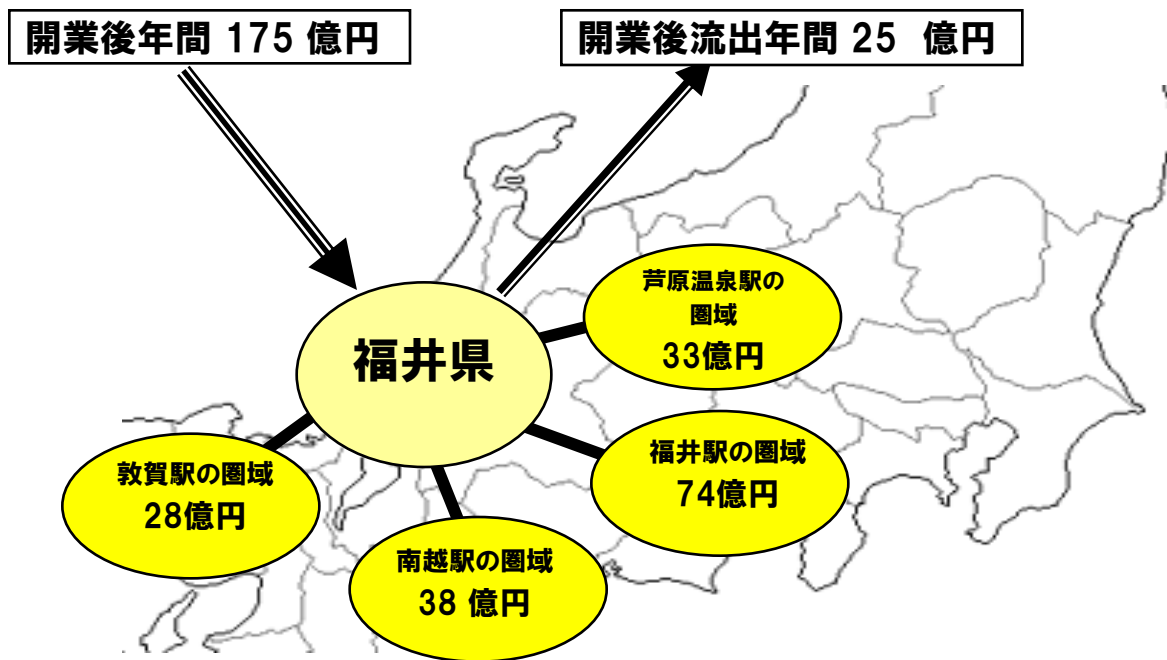
県全体計	あわら坂井 圏域	福井圏域	南越圏域	嶺南圏域
175	33	74	38	28

○開業後の福井県からの消費流出効果(年間)

福井県 ⇒ 県外 交流人口 (流出数)	消費流出効果
70万人増加	25億円

- ・ 増加した県外への交流人口(流出数)が消費する買物等について、産業連関表より、生産額の増加分を試算

☆開業後で差引き、約150 億円の効果



【参考】時間短縮効果

- ・福井～東京間は、米原での乗換えなしとなり、所要時間が50分短縮されて約2時間40分となる。
- ・県内各圏域から多様な時間短縮効果

○福井開業

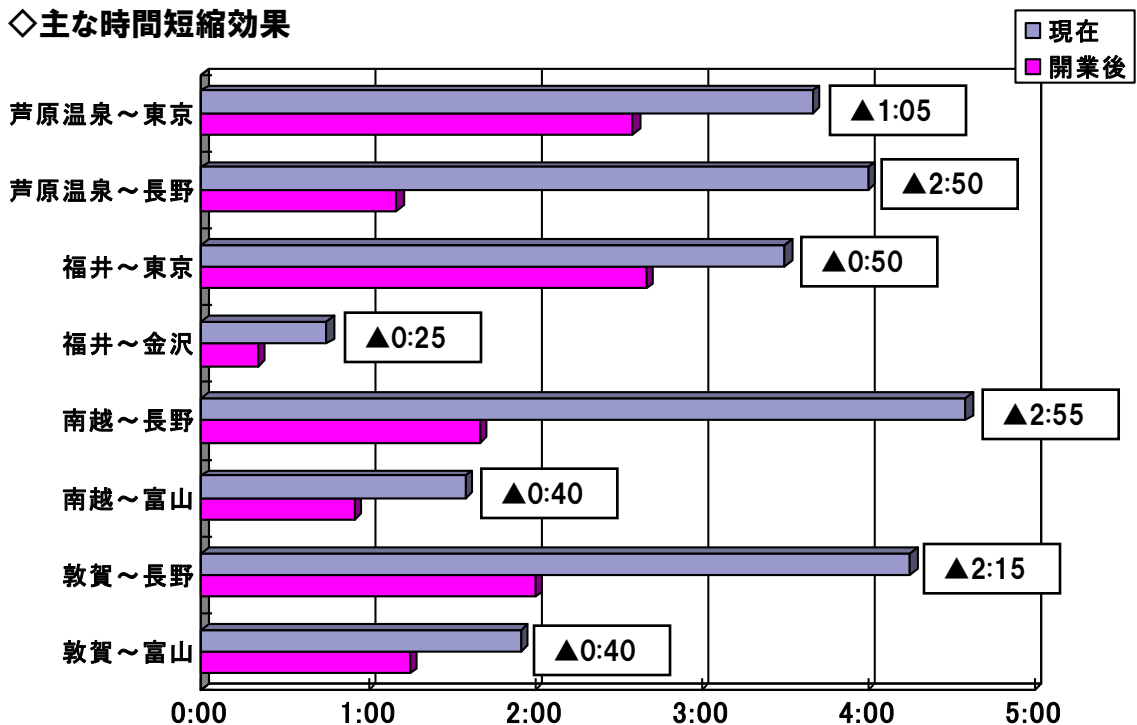
5分単位

	東京		長野		富山		金沢	
	現在	開業後	現在	開業後	現在	開業後	現在	開業後
芦原温泉駅	3:40	2:35	4:00	1:10	1:10	0:30	0:35	0:15
	(▲1:05)		(▲2:50)		(▲0:40)		(▲0:20)	
福井駅	3:30	2:40	4:10	1:15	1:20	0:35	0:45	0:20
	(▲0:50)		(▲2:55)		(▲0:45)		(▲0:25)	
南越駅	3:20	3:05	4:35	1:40	1:35	0:55	0:55	0:40
	(▲0:15)		(▲2:55)		(▲0:40)		(▲0:15)	
敦賀駅	3:00	—	4:15	2:00	1:55	1:15	1:15	1:00
	同		(▲2:15)		(▲0:40)		(▲0:15)	

- ・現在は、在来線ダイヤの所要時間の平均。現在の東京間は米原経由
- ・開業後の乗換えは10分と想定。開業後の新幹線の表定(ダイヤ上)速度は240km/hと想定
- ・敦賀～長野間の現在は、名古屋経由
- ・敦賀～東京間は、福井開業後も現在どおり米原経由
- ・福井～東京間の距離は、現在の米原経由546kmが開業後は526kmとなる

- ・福井県内を通過する流動(関西圏・中京圏と石川県・富山県間においても時間短縮効果が発現)
⇒大阪～富山間▲0:35、大阪～金沢間▲0:15

◇主な時間短縮効果

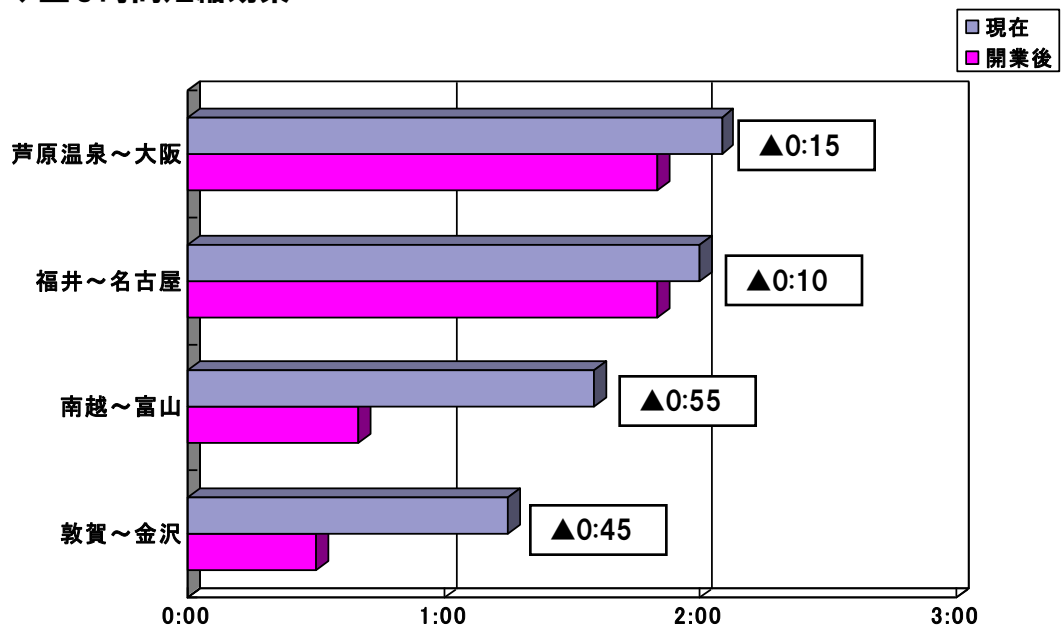


○敦賀開業

	東京		長野		富山		金沢	
	現在	開業後	現在	開業後	現在	開業後	現在	開業後
芦原温泉駅	3:40	2:35	4:00	1:10	1:10	0:30	0:35	0:15
	(▲1:05)		(▲2:50)		(▲0:40)		(▲0:20)	
福井駅	3:30	2:40	4:10	1:15	1:20	0:35	0:45	0:20
	(▲0:50)		(▲2:55)		(▲0:45)		(▲0:25)	
南越駅	3:20	2:45	4:35	1:20	1:35	0:40	0:55	0:25
	(▲0:35)		(▲3:15)		(▲0:55)		(▲0:30)	
敦賀駅	3:00	2:55	4:15	1:25	1:55	0:45	1:15	0:30
	(▲0:05)		(▲2:50)		(▲1:10)		(▲0:45)	

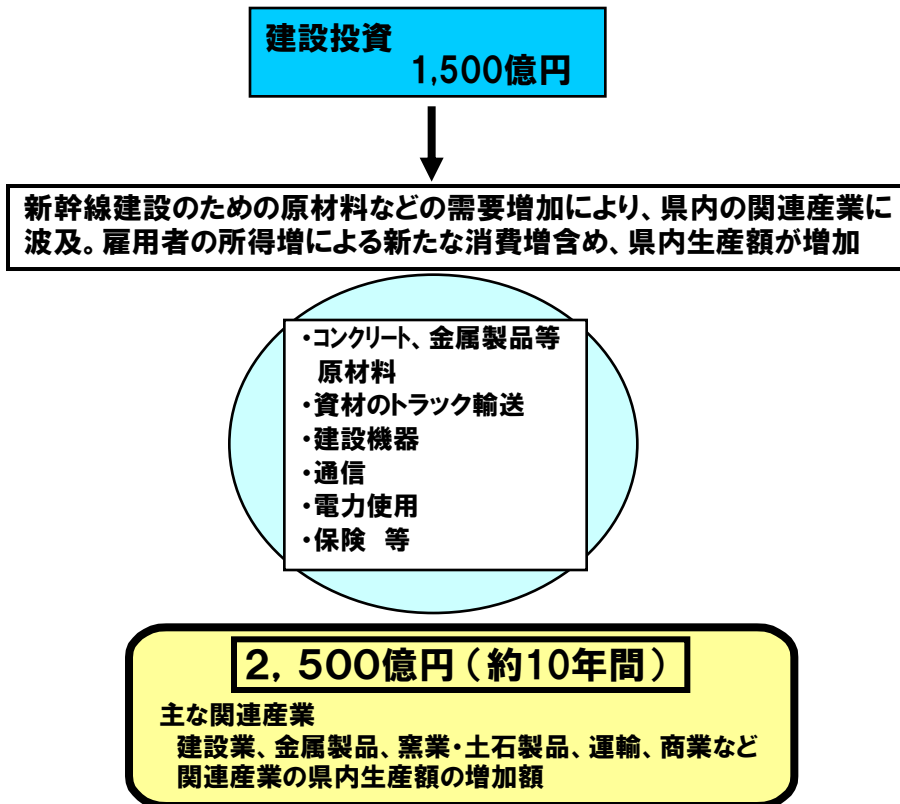
	大阪		名古屋	
	現在	開業後	現在	開業後
芦原温泉駅	2:05	1:50	2:15	1:55
	(▲0:15)		(▲0:20)	
福井駅	1:55	1:45	2:00	1:50
	(▲0:10)		(▲0:10)	
南越駅	1:45	1:40	1:50	1:45
	(▲0:05)		(▲0:05)	

◇主な時間短縮効果

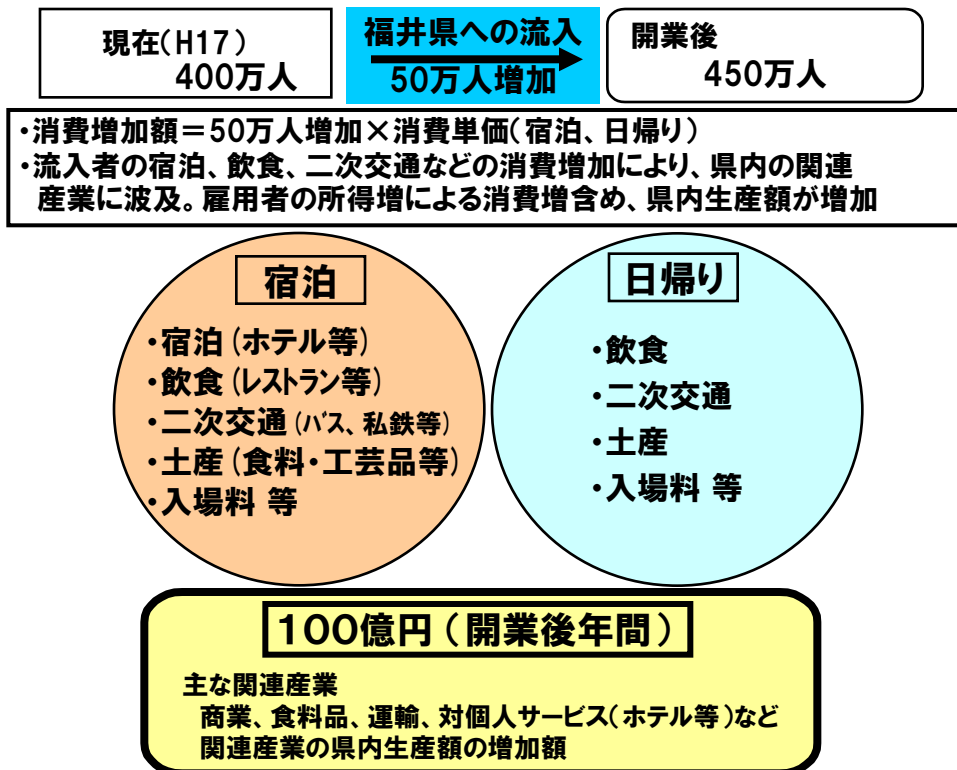


【参考】経済波及効果のイメージ（福井開業）

○建設段階



○開業後

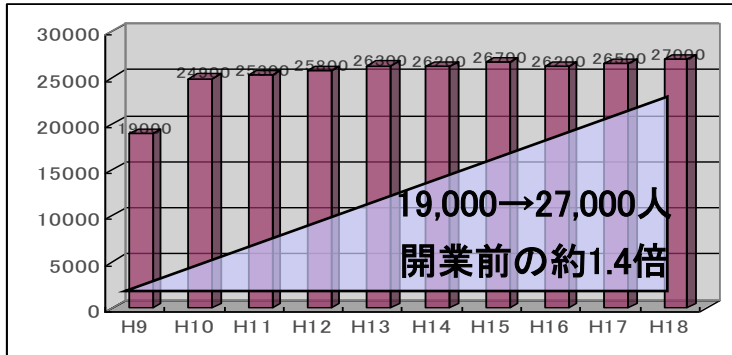


【参考】 先行開業地域の交流人口の変化、経済波及効果

・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

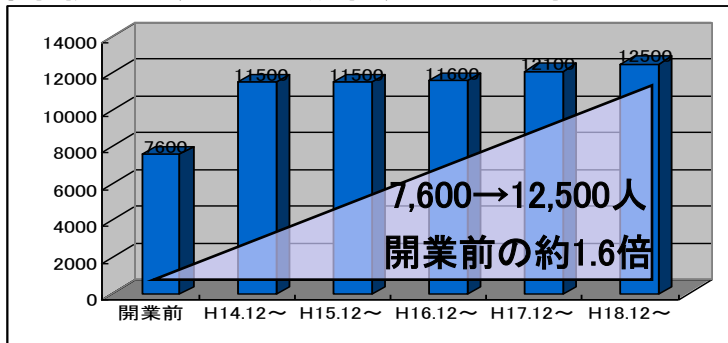
○1日当たり利用者数

◆北陸新幹線（東京～長野間） H9.10開業



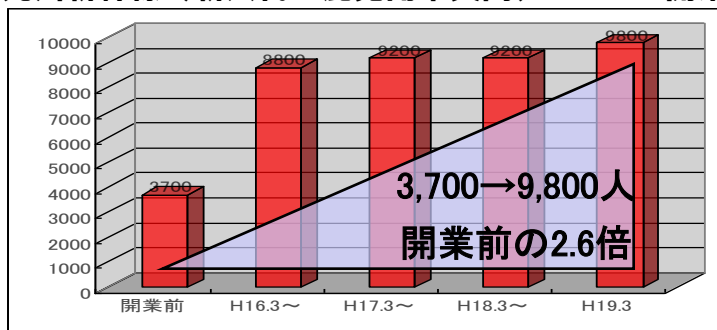
「H9」は、開業前半年間（H9.4～9）の在来線特急の利用者数

◆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

・数字でみる鉄道2007
・JR各社資料

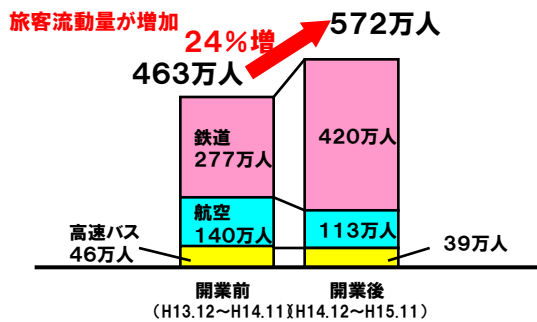
○先行開業地域の交流人口（JR）の変化

旅客地域流動調査

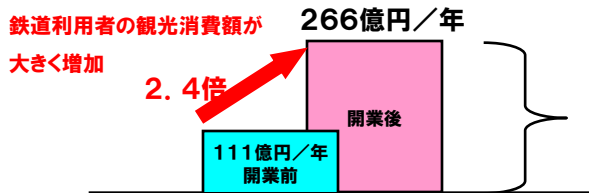
	開業前	開業後	開業後／前
青森県～東京都間 （H14八戸開業）	H13 82万人	H18 159万人	1.9
鹿児島県～福岡県間 （H16鹿児島開業）	H14 92万人	H18 143万人	1.6

- ・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

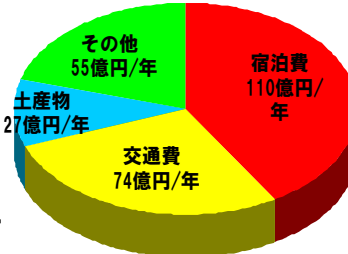
◆東北新幹線 盛岡～八戸間(H14.12開業)の効果



八戸駅

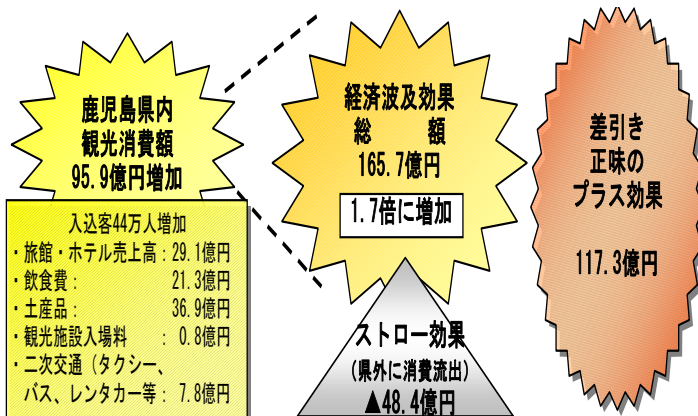


開業後目的別内訳



注)はつきり、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



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」