

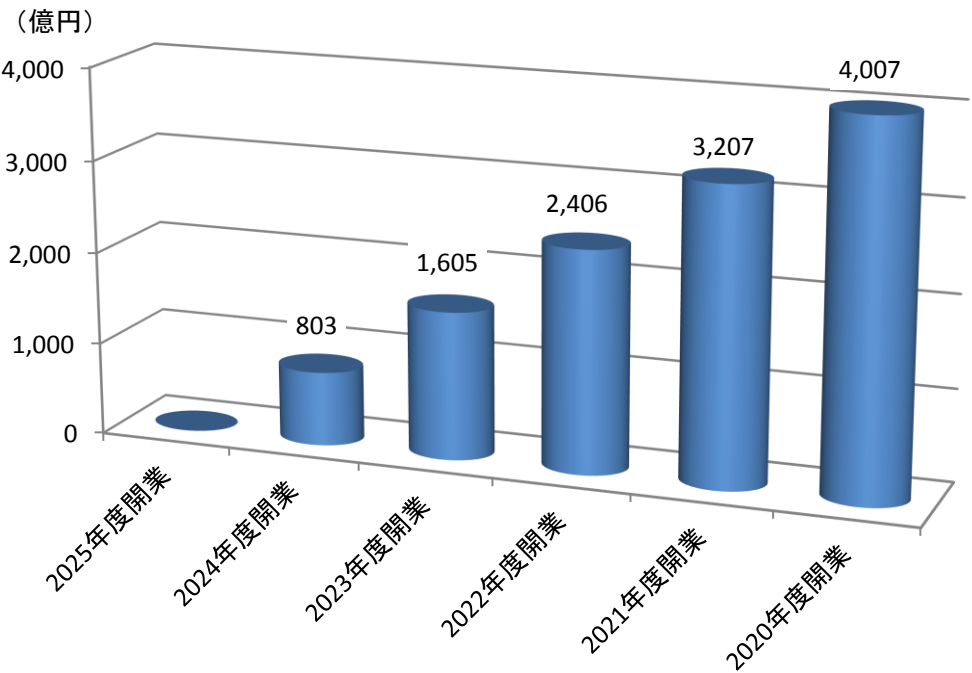
北陸新幹線 金沢－敦賀間の早期開業による経済効果

- (1) 北陸新幹線金沢－敦賀間の開業が早まることにより、地域間の交流が早期に促され、経済効果(年間約 800 億円)がより大きくなる。
- ・金沢－敦賀間の早期開業による経済波及効果(累積額)は、3年早く開業した場合：約 2,400 億円
- (2) 早期開業により、利用者が受けるメリットおよび費用対効果(B/C)が向上する。
- ・費用対効果(B/C)は、3年早く開業した場合：1.12→1.16 に改善
- ◎ 金沢－敦賀間の早期開業によって経済波及効果が早く得られ、費用対効果(B/C)も向上。北陸新幹線の金沢－敦賀間を早期に整備する必要がある。

(1) 金沢－敦賀間の早期開業による経済波及効果

敦賀延伸により地域間交流が促進され、年間約 800 億円の経済波及効果が生み出される。
その効果は、開業時期が早まるほど早く得られる。

早期開業による経済波及効果の累積額

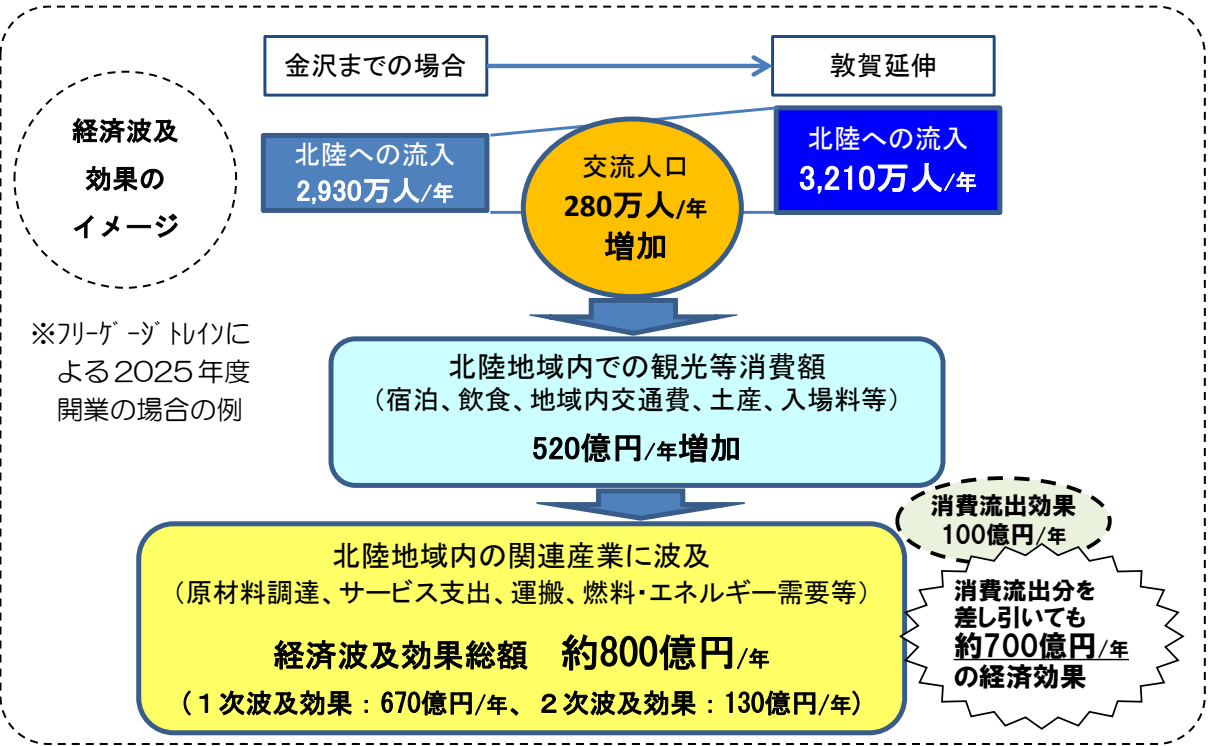


【経済波及効果とは】

ある産業の需要増加が関連する産業の新たな活動を誘発し、それらが次々と連鎖していくことによって地域内で生み出される産業活動の総額(総産出額)。

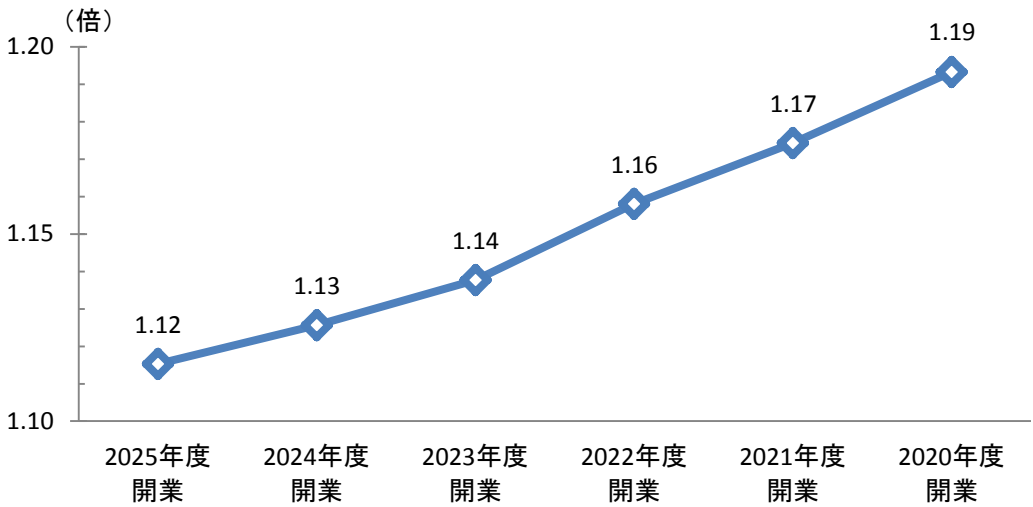
- 新幹線開業で北陸への旅行者が増加することによって北陸地域で観光消費が増え、宿泊や飲食等のサービス産業、土産品等の生産が増加する。同時に、そのための食材や製品・原材料の生産が誘発され、さらには製品・原材料等を配送するための需要が発生するなど、幅広い産業に新たな需要が次々と生み出される(1次波及効果)。また、1次波及効果の過程で雇用者所得が増加し、それがさらに北陸地域内での新たな個人消費となって経済全体が活発化していくことになる(2次波及効果)。

※右上図参照



(2) 金沢－敦賀間の早期開業による費用対効果(B/C)

開業時期が早まるほど費用対効果(B/C)は向上する



※整備・維持・更新費用、利用者・供給者・環境便益を2012～開業後50年の各年について、2011年基準で現在価値化し、その累計を比較

【費用対効果(B/C)】
(利用者便益+供給者便益+環境便益)
(総費用)

で計算され、この数値が1を超える場合は、整備による効果が整備・運営に要するコストを上回ることになる

2012～開業後50年の各年における便益、費用の推定額を2011年時点の価値基準に引き直したうえで合計し、計算している

【利用者便益】

新幹線開業による「時間短縮メリット」、「乗換解消メリット」を貨幣価値により評価したもの

利用者の時間価値を金額換算したもので、生産や収入増加といった実際のお金の動きを伴うものではなく、経済波及効果とは概念が異なる

【供給者便益】

新幹線開業による「運賃収入の増加」、「営業費用の増加」を考慮し、予測される供給者(JR等)の収支改善の額

【環境便益】

新幹線開業による「道路交通事故削減効果」、「NOx低減効果」、「CO2削減効果」を貨幣価値により評価したもの

利用者便益と同様に、実際のお金の動きを伴わない観念的なもの

【総費用】

建設費、車両購入費、施設維持改良費等の合計

【現在価値】

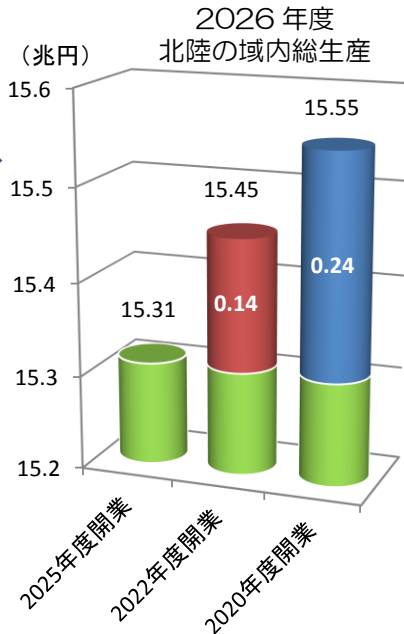
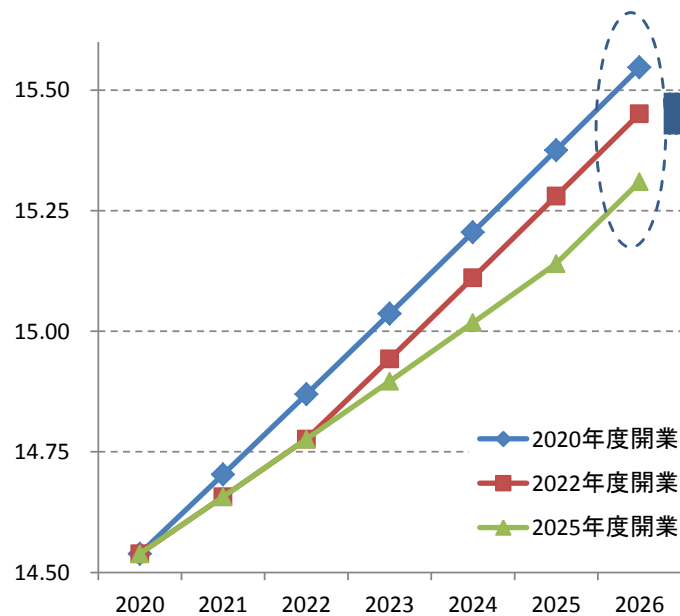
将来の金額を現時点における価値に引き直すこと。

整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果の確認」に関するとりまとめ(平成24年4月)では、1年後の同じ金額の価値は現時点に引きなおした場合に4%減少するものとして試算を行っている

- この場合、例えば50年後の1億円の現在価値は約1,400万円となる

[参考1] 早期開業による北陸の域内総生産の変化

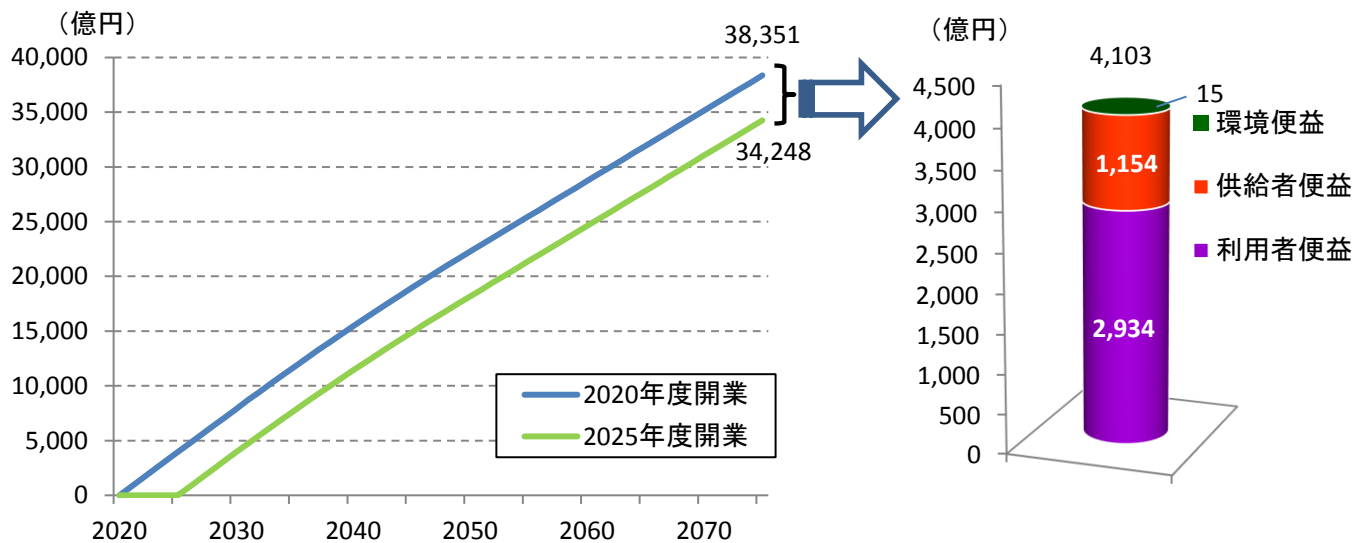
2020～2026 年度 北陸の域内総生産（予測値）



＜付加価値＞
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。域内総生産は、北陸地域内における付加価値の合計である。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)
に分配され、地域内の所得となる。

北陸地域内の産業活動活発化(経済波及効果)を通じて、北陸地域内で新たな付加価値(所得)が創出される。
付加価値の合計である北陸の域内総生産は、2026 年度において、金沢－敦賀間が3年早く開業した場合で約 1,400 億円増加し、開業時期が早まるほど地域経済全体の底上げ、経済成長に寄与することになる。

[参考2] 早期開業による便益(利用者・供給者・環境)の増加



※敦賀延伸による利用者便益、供給者便益、環境便益の2075年までの合計

開業時期が早まるほど利用者および事業者が受けるメリットは増大し、5年早く開業した場合、その評価額は約 4,100 億円増加する。

[参考3] 敦賀延伸による時間短縮効果

主要駅間における鉄道所要時間（最速値）

		東京	大阪	名古屋	富山	金沢	福井
富山	金 沢 開 業 時	2:10	2:57	2:53	—	0:18	1:08
	敦 賀 延 伸 時	2:10	2:20	2:07	—	0:18	0:41
	時 間 短 縮 効 果	0:00	0:37	0:46	—	0:00	0:27
金 沢	金 沢 開 業 時	2:28	2:31	2:27	0:18	—	0:42
	敦 賀 延 伸 時	2:28	2:01	1:48	0:18	—	0:23
	時 間 短 縮 効 果	0:00	0:30	0:39	0:00	—	0:19
福 井	金 沢 開 業 時	3:18	1:47	1:40	1:08	0:42	—
	敦 賀 延 伸 時	2:52	1:38	1:25	0:41	0:23	—
	時 間 短 縮 効 果	0:26	0:09	0:15	0:27	0:19	—

※ 国土交通省の想定

【試算の前提】

- ◎ 「北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果※」をもとに、経済波及効果と費用対効果（B／C）の試算にあたっては、
 - ・交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会 整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果の確認」に関するとりまとめ及び参考資料（以下まとめて「とりまとめ参考資料」という）
 - ・国土交通省鉄道局「収支採算性及び投資効果に関する詳細資料」（以下「国交省詳細資料」という）で使用しているデータ等を使用。

1. 経済波及効果

- ・経済波及効果推計の前提となる地域間流動量の変化は、国土交通省「平成17（2005）年度全国幹線旅客純流動調査」の地域間流動量をもとに、
 - ①「とりまとめ参考資料」および「国交省詳細資料」における想定に基づく所要時間（北陸新幹線以外の鉄道、航空機、道路については試算時点における交通ネットワークに基づいて設定）
 - ②国立社会保障・人口問題研究所の平成19年5月推計における将来人口予測（2020～2030年の各年分は、上記推計をもとに補間）
 - ③「国交省詳細資料」における経済成長率の想定（2011～2013：1%/年、2014～2025：0.9%/年、2026～2030：0.8%/年）に従って、地域間流動モデルを構築のうえ推定・予測
- ・経済波及効果は北陸の各県産業連関表（2005年）を一部加工して「北陸」として統合の上、2次波及効果まで計測

2. 費用対効果（B/C）

- ・2025年度開業の場合における費用対効果（B/C）は、「国交省詳細資料」の推定値
- ・上記推定値に基づき、早期開業分の建設費を整備2年目（2013年度）～開業2年前の各年度に配分。早期開業によって発生する便益および維持管理費用については「国交省詳細資料」における開業初年度の便益の数値を使用（維持管理費等については早期開業の年数に応じて過年度に配分）、その他の部分については「国交省詳細資料」の数値を使用し、早期開業による効果の推定を行った。

3. 共通事項

- ・開業予定年度は、「とりまとめ参考資料」等に基づき、2025年度として設定
- ・経済波及効果、費用対効果（B/C）はフリーゲージトレインによる整備の場合の推定結果

※「北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果」（H22.6.25公表）の概要

- ①時間短縮効果により、地域間交流が拡大
 - ・北陸の交流人口：2,700万人→3,040万人に拡大（340万人増加）
- ②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）

		東京	大阪	名古屋	富山
富山	金 沢 開 業 時	2:09	2:59	2:52	1:09
	敦 賀 延 伸 時	2:09	2:17	2:01	0:35
	時 間 短 縮 効 果	0:00	0:42	0:51	0:34
金 沢	金 沢 開 業 時	2:23	2:34	2:27	0:44
	敦 賀 延 伸 時	2:23	2:02	1:47	0:20
	時 間 短 縮 効 果	0:00	0:32	0:40	0:24
福 井	金 沢 開 業 時	3:17	1:47	1:39	—
	敦 賀 延 伸 時	2:42	1:43	1:27	—
	時 間 短 縮 効 果	0:35	0:04	0:12	—