

はやく、
つよく、
すすめ!

北陸新幹線を大阪へ。

北陸新幹線建設促進同盟会

大阪府・京都府・福井県・石川県・富山県・新潟県・長野県・群馬県・埼玉県・東京都

北陸新幹線が 京都・大阪までつながり全線開業すると…

1

北陸・信越が近く、便利になります！

北陸・信越各地への移動時間が、大きく短縮（約40分～2時間※）し、利便性が向上します。※金沢・敦賀間開業後との比較

2

交流が拡大し、関西が発展します！

交流が活発になり、大きな経済効果が生まれます。また、関西と北陸のつながりを取り戻します。

3

災害時のリダンダンシーを確保します！

東海道新幹線の代替補完機能を果たし、巨大地震による影響を半分以上に抑制します。

4

安全かつ安定した輸送を実現します！

新幹線は、死亡事故が起きていない安全な乗り物です。また、災害にも強い安定した輸送手段です。

5

カーボンニュートラルの実現に貢献します！

鉄道のCO₂排出量は自動車の約7分の1、航空の約6分の1です。関西における脱炭素社会の実現に貢献します。

コラム

～雪害につよい北陸新幹線～

新幹線開業は“速達性”や“経済効果”が広く注目される。確かに新幹線は速くて快適であるし、その結果多くの観光客が訪れる。その一方で、雪害などにめっぽう強い乗り物である。

北陸新幹線を例にすると、沿線に定めた観測点で20年に1度の大雪のデータを算出し、それに耐え得る雪対策を行っている。トンネル間の吹き溜まりはシェードで覆ってみたり、雪が多いところでは消雪スプリンクラーを設置したりしている。その他の区間では、高架橋に十分なスペースをつくり雪を貯めておき、深夜にモーターカーで除雪している。

その成果もあり、平成30年2月や令和3年1月の北陸地方の大雪では、ほかの交通網が麻痺する中、新幹線はほぼ正常通り走り、北陸地方が孤立することを防いだ。この強靱さこそが、新幹線の持つ強みなのである。



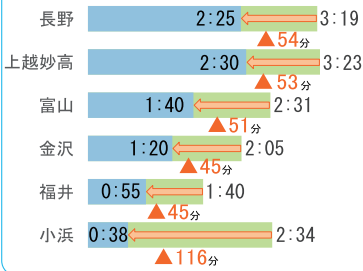
▲深夜の新幹線で活躍する除雪車
(画像提供：イカロス出版株式会社)

移動時間が大幅に短縮されます

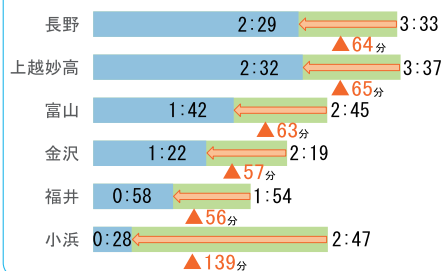
北陸・信越への移動時間が、大きく短縮（約40分～2時間※）されます。日本海のカニや魚など美味しい食、海水浴やスキーなどのレジャー、数多くの温泉や観光地が、気軽に楽しめるようになります。※金沢・敦賀間開業後との比較

また、移住・定住や二地域居住、テレワーク、ワーケーションなど、新しい暮らし方や働き方の実現にも寄与します。

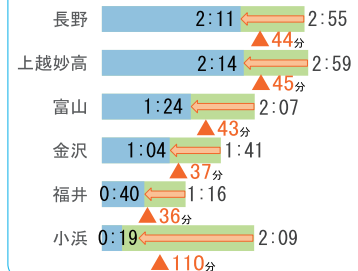
新大阪駅からの所要時間



京田辺市附近（松井山手）からの所要時間



京都駅からの所要時間



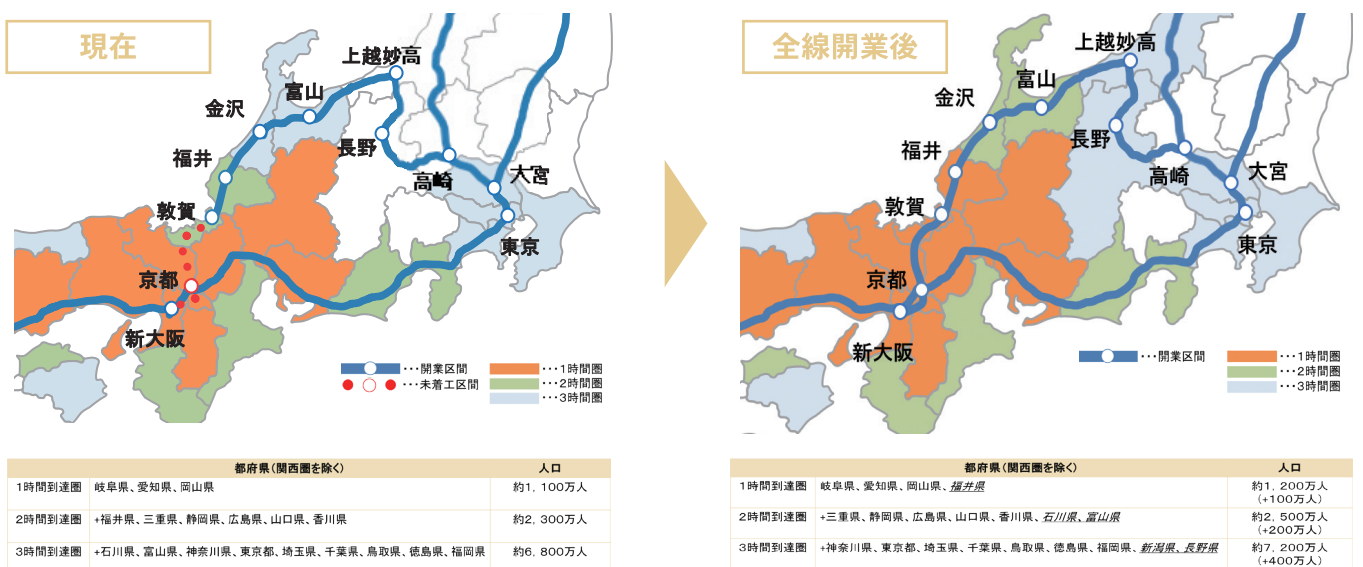
■ 全線開業後
■ 現行(金沢・敦賀間開業後)

※現行の所要時間は令和6年3月16日ダイヤ改正後の定期列車の最速値を利用
※京田辺市附近（松井山手）からの現行の所要時間は、京都駅・各都市間の現行の所要時間（ダイレクトエクスプレス直Q京都（京阪バス）の所要時間（京都駅・松井山手駅間）を合算し算出
※新大阪方面への新大阪全線開業後の所要時間は国土交通省のルート調査結果（平成29年3月）に基づく同盟会試算

交流圏が大きく広がります

大きな時間短縮効果により、通勤・通学圏や日帰り圏など関西発着の交流圏が広がります。便利になり、観光やビジネスにおける交流が活発になります。

新大阪駅からの到達圏とその人口



※令和6年3月16日ダイヤ改正後の定期列車の最速値および国土交通省調査（H29.3）に基づき作成
※「○時間到達圏」については、当該時間内に新大阪駅から各都府県の主要都市に到達できれば、その都府県を対象としている
※人口は令和2年国勢調査（総務省統計局）の数値

大きな経済効果をもたらします

大阪まで開業した際の交流人口の増加※は、全国で約1,910万人/年と見込まれており、このうち関西に関連するものは、全体の9割の約1,650万人/年と見込まれています。

また、これに伴う経済波及効果※は、全国に約2,700億円/年発生すると試算されており、特に関西に大きな効果をもたらされます。

※全線開業が令和28年（国の想定）から令和12年に前倒しされた場合の試算（令和元年10月 関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所による調査）

全線開業による交流人口の増加

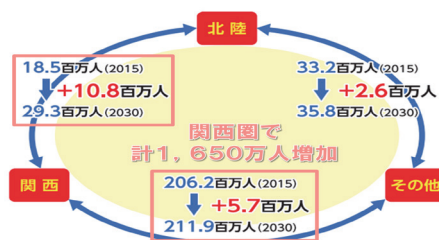
	全国	関西関連
交流人口	約1,910万人/年	約1,650万人/年

各地域における交流人口の増加

関西：約1,650万人

北陸：約1,340万人

その他：約830万人 ※各地域間の交流人口は重複している

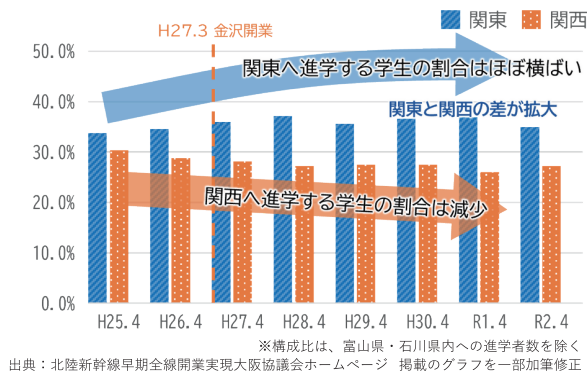


※関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所による調査（令和元年10月）より作成

関西と北陸のつながりを取り戻します

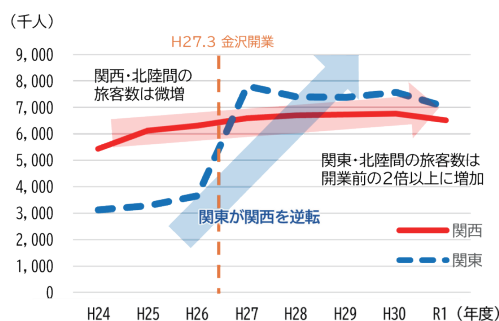
平成27年の金沢開業により沿線地域に大きな効果がもたらされた一方、学生の進学先や人の流れなど北陸が東京圏へシフトしていることが伺えます。

富山県・石川県からの大学進学先の推移



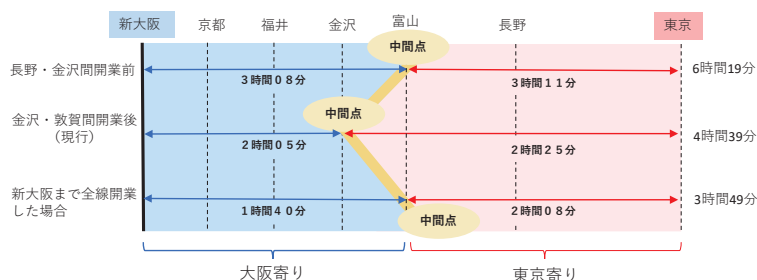
※構成比は、富山県・石川県内への進学者数を除く
出典：北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会ホームページ 掲載のグラフを一部加筆修正

関東・関西と北陸との旅客流動の推移



出典：北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会ホームページ

大阪まで全線開業すれば、北陸から関西が近くなり、両者のつながりが再び強くなります。これにより、関西の発展と東京一極集中の是正に貢献します。



※長野・金沢間開業前は大阪・富山間の最速値と富山・東京間（上越新幹線経由）の最速値の合算値

※現行の所要時間は令和6年3月16日ダイヤ改正後の定期列車の最速値を利用

※新大阪まで全線開業時の所要時間は国土交通省のルート調査結果（平成29年3月）に基づく同盟会試算

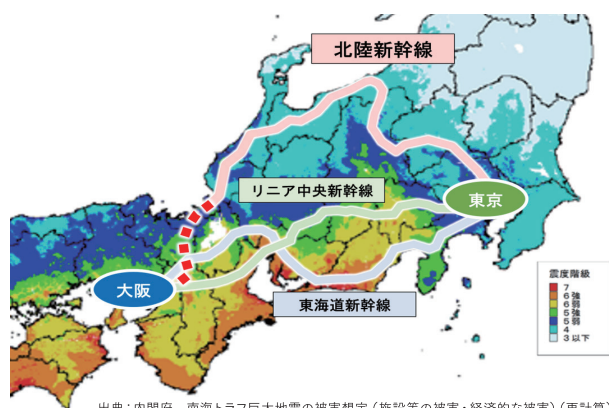
北陸新幹線は、大規模災害時に東海道新幹線の代替補完機能を果たし、国土強靱化を実現します。

巨大地震の発生により、東京・名古屋間の幹線交通網が寸断された場合、約20万人/日の鉄道移動に支障が生じ、その経済損失は約50億円/日と推定されています。

北陸新幹線が大阪まで全線開業していれば、全国で約10万人/日、関西では約6万人/日の移動が回復されると試算※されており、関西への大きな効果が見込まれます。

※「北陸新幹線による東海道新幹線の代替補完機能評価」（平成23年8月 関西経済連合会・北陸経済連合会）における試算

南海トラフ地震の震度分布と新幹線ルート



出典：内閣府 南海トラフ巨大地震の被害想定（施設等の被害・経済的な被害）（再計算）
令和元年6月※一部加筆修正

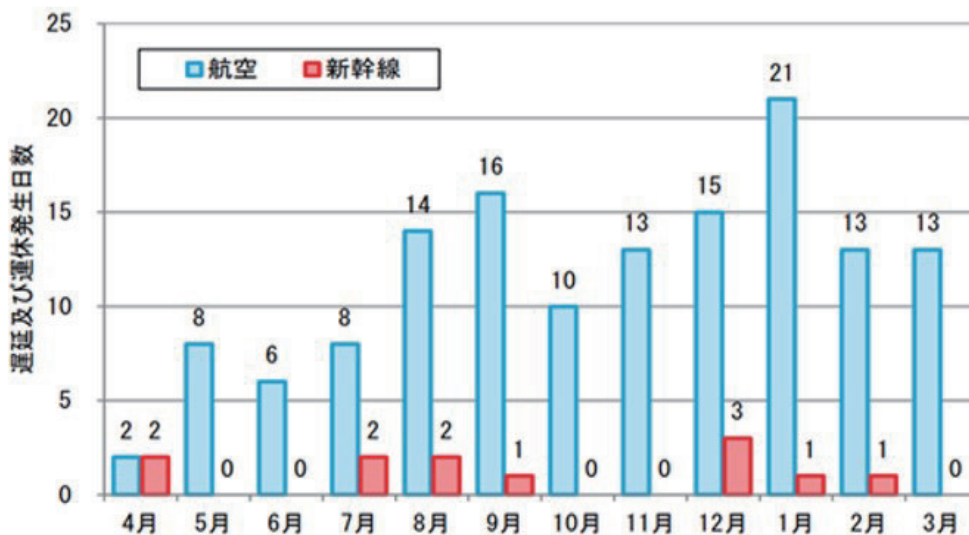
巨大地震発生時の北陸新幹線（全線開通時）の代替補完機能

	鉄道移動への影響 (注)	全線開業した場合の回復量
全国	約20万人/日	約10万人/日 (約5割)
関西	約10万人/日	約6万人/日 (約6割)

(注)平成17年度鉄道流動量に基づく、寸断箇所をまたぐ東西間の移動
※「北陸新幹線による東海道新幹線の代替補完機能評価」
(平成23年8月 関西経済連合会・北陸経済連合会)より作成

新幹線は、昭和39年の運行開始以来、乗客の死亡事故ゼロを続けており、安全な乗り物です。また、天候や災害の影響を受けにくく、定時性の高い、安定した輸送手段です。

東京・金沢間の月別遅延及び運休発生日数（平成28年度）



出典：「北陸新幹線（長野・金沢間）～事後評価の概要～」(令和2年3月 鉄道建設・運輸施設整備支援機構)

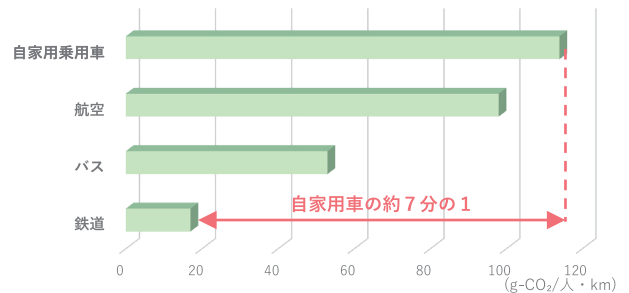
新幹線をはじめとする鉄道は、輸送量あたりのCO₂排出量が、自動車の約7分の1、航空の約6分の1であり、環境にやさしい輸送機関です。

EUでは高速鉄道の輸送量を増やす目標が掲げられるなど環境への影響が少ない鉄道へのモーダルシフトが図られており、海外でも鉄道が持続可能な輸送手段として注目されています。

関西においても「関西脱炭素社会実現宣言[※]」を発表するなど地域全体で取り組んでいるところであり、北陸新幹線はこの実現に大きく寄与します。

※関西広域連合は令和3年11月18日に発出

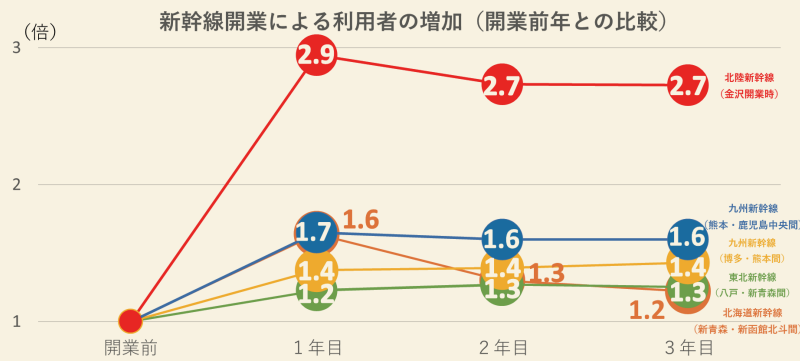
移動手段別のCO₂排出量（旅客）



※環境省「令和元年度温室効果ガス排出量（確定値）について（令和3年4月公表）」に基づき輸送量（人・km）当たりのCO₂排出量により算出したもの

参考

～北陸新幹線の特徴～



※北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）：開業前は在来線（中小国～木古内間）特急・急行列車実績
 ※東北新幹線（八戸・新青森間）：開業前および開業1年目は震災の影響のあった3月～6月を除く
 ※北陸新幹線（金沢開業時）：開業前は直江津～糸魚川間、開業後は上越妙高～糸魚川間の乗車人員で比較
 ※九州新幹線（博多・熊本間、熊本・鹿児島中央間）：九州新幹線全線開業前後の利用者数

高い整備効果

平成27年の金沢開業により、利用者数が約3倍に増加するなど、北陸新幹線は他の路線と比較しても、高い整備効果を示しています。

大阪まで開業すれば関西に対する大きな効果が期待されます。

雪に強い

平成27年の金沢開業から約9年間、大雪の影響による運休が生じたのは、3日間だけです。

平成30年2月の北陸地方を中心とした大雪の際には、多くの公共交通機関が運休し、国道8号では約1,500台の車両が長期間に渡り滞留しましたが、北陸新幹線はほぼ通常どおりの安定運行が図られました。

国土強靱化の実現のために一日も早い全線整備が求められます。



雪の日でも安定運行が図られている北陸新幹線

写真提供：西日本旅客鉄道株式会社

～新幹線ネットワークの整備による関西の発展～

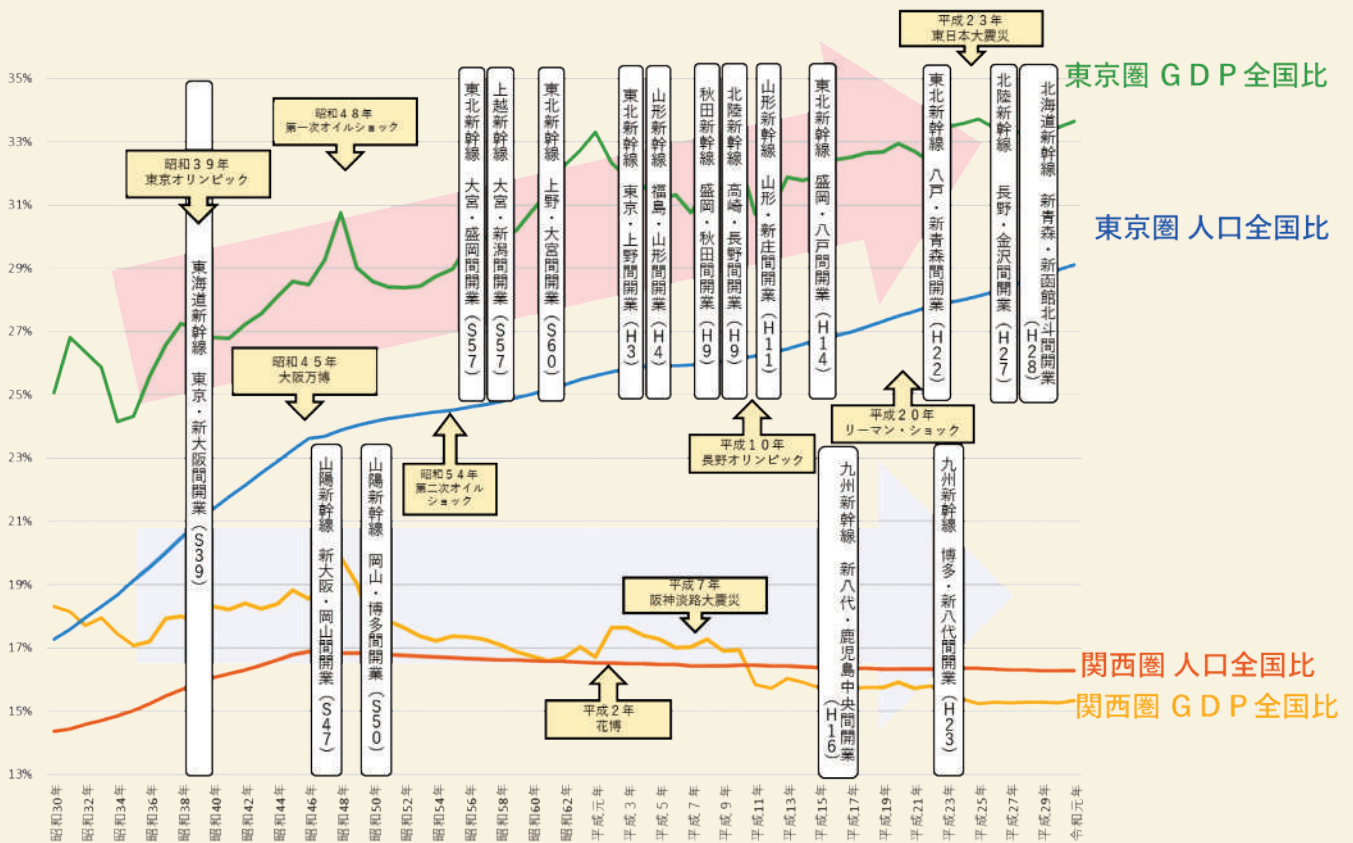
現在の日本の新幹線網は、東京から放射状（北海道・東北・秋田・山形・上越・北陸・東海道）に広がる一方、関西は、東海道～山陽・九州新幹線の東西直通のみとなっています。

関西圏と東京圏におけるGDPや人口の推移（全国比）を見ると、東京を起点とした新幹線ネットワークの整備の進展とともに、成長を続けてきたことがわかります。

今後の関西の発展のためには、大きな交流人口の増加や経済波及効果をもたらす北陸新幹線の日も早い全線開業が不可欠です。



関西圏と東京圏におけるGDP・人口の全国比



出典
 GDP全国比：関西圏GDP（京都府、滋賀県、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）の県民経済計算（名目）の合計を国民経済計算（名目）で除した数値
 東京圏GDP（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）の県民経済計算（名目）の合計を国民経済計算（名目）で除した数値
 人口全国比：国勢調査・人口推計

北陸新幹線建設促進同盟会

事務局

事務局 福井県 未来創造部
 新幹線・交通まちづくり局 新幹線建設推進課
 〒910-8580 福井市大手3丁目17番1号
 TEL 0776-21-1111(代表)

大阪府/京都府/福井県/石川県/富山県/新潟県/長野県/群馬県/埼玉県/東京都

(2024.11作成)