

日本を変ええる。

北陸新幹線が、



W7系

(C) (公財)大阪観光局

一日も早く大阪へ

全線開業で富山から新大阪まで約1時間40分*。
北陸、関西圏、首都圏を結ぶ
新しい新幹線ネットワークの誕生で、
観光やビジネスで更なる交流が生まれ、
日本が変わります。



*所要時間は国土交通省調査結果(平成29年3月)に基づく試算

北陸新幹線に関連する新たな取り組み

○北陸新幹線の車内でパソコン等を使いWEB会議等を行うことができる「新幹線オフィス車両」*が設置されています。
※「かがやき」「はくたか」の全列車・全区間8号車

○富山県では、富山湾の今朝獲れ鮮魚等を北陸新幹線で輸送し、首都圏(東京都23区内)での新たな販路開拓や「富山のさかな」の高付加価値化につなげる事業を実施しています。



鮮魚の新幹線輸送

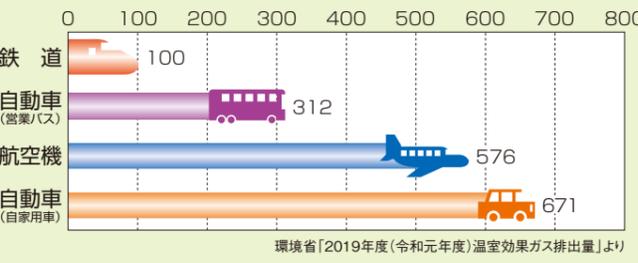


「うまさ一番 富山のさかなキャンペーン」事務局ホームページ

環境にやさしい新幹線

新幹線は他の交通機関と比較して、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)の排出量が少ない乗り物です。地球環境にやさしく、投資効果の高い、安全、確実な大量高速交通機関として新幹線へのシフトが求められています。

■1人を1km運ぶ時に排出する二酸化炭素の比較 (鉄道を100とした場合)

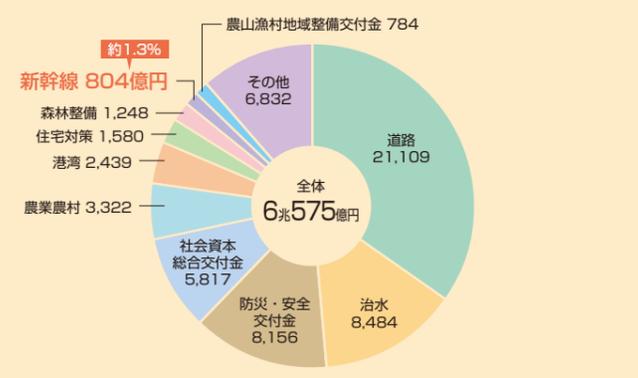


投資効果の高い、優れた公共事業

整備新幹線は、時間短縮効果のほかに、経済効果による税収増とJRからの貸付料収入を生み出し、投資効果が高い優れた公共事業です。

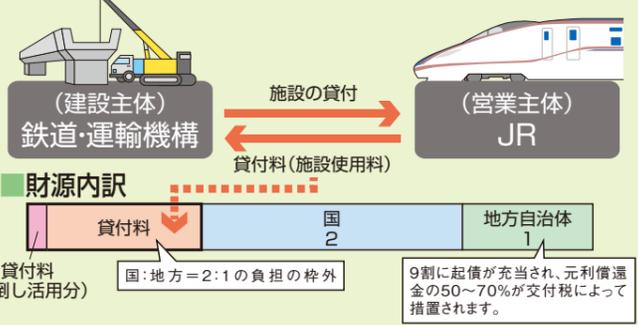
整備新幹線の令和4年度予算は国の公共事業関係費の約1.3%に過ぎず、重点配分による早期整備が望まれます。

■令和4年度 公共事業関係費(一般会計予算) (単位:億円)



整備方式

鉄道建設・運輸施設整備支援機構が新幹線施設を建設、保有し、営業主体であるJRが貸付料(施設使用料)を払って運営します(上下分離方式)。整備財源は貸付料収入を充てた残りを国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担します。なお、平成23年度から貸付料の建設費への充当、平成25年度から貸付料の前倒し活用により、地方負担の軽減が図られています。



北陸新幹線の一日も早い大阪までの全線整備を!

富山県北陸新幹線対策連絡協議会
〒930-8501 富山市新総曲輪1-7
富山県広域交通・新幹線政策課内
TEL 076-444-8902 (直通) FAX 076-444-9656

北陸新幹線建設促進富山県民協議会
〒930-0083 富山市総曲輪2-1-3
富山県商工会議所連合会内
TEL 076-423-1111 (代表) FAX 076-423-1114

北陸新幹線の

一日も早い大阪までの全線整備を！

顕著な経済効果と東海道新幹線の代替補完機能を有する北陸新幹線の大阪までの早期全線整備が求められています。

北陸新幹線の建設の経緯

昭和48年11月 整備計画決定
 平成9年10月 高崎・長野間開業
 平成10年3月 長野・上越間着工
 平成13年5月 上越・富山間着工
 平成17年6月 富山・金沢間着工
 平成24年8月 金沢・敦賀間着工
 平成27年3月 長野・金沢間開業
 平成28年12月 敦賀・大阪間のルートが小浜京都ルートに決定
 平成29年3月 京都-新大阪間のルートが南回りルート(京田辺市・松井山手附近経由)に決定

利便性、安全性の高い新幹線

新幹線は、運行本数が多く、一度に多くの人々を運びます。また、北陸新幹線は、令和3年や平成30年の大雪でも、ほぼ通常どおりの安定運行が図られるなど、信頼度の高い社会インフラです。

大幅な時間短縮と格段に広がる行動圏

大阪まで北陸新幹線がフル規格で整備されると、時間的にも心理的にも距離感が大幅に縮まり、関西圏がグンと身近になります。滞在可能時間の増加でレジャーやビジネスに十分時間をかけることができます。

■富山から新大阪までの所要時間

◆富山・新大阪間の所要時間等の比較

区分	所要時間	乗り換え
現行	3時間15分(平均)	1回(金沢駅)
敦賀開業後(令和5年度末)	約2時間30分 約50分の短縮!	1回(敦賀駅)
新大阪開業後	約1時間40分 約100分の短縮!	なし

※国土交通省調査結果(H29.3)に基づく富山県試算

東海道新幹線の代替補完機能と大ゴールデン回廊の形成

北陸新幹線は、ビジネスや観光などにおいて他の整備新幹線と比較しても顕著な開業効果をもたらすなど投資効果が高いほか、南海トラフ地震など大規模災害時には、東海道新幹線の代替補完機能(バイパス機能)の役割を担うなど、国土強靱化を進めるうえでも重要です。

さらに、東海道新幹線との連携により、北陸・信越、関西圏、中京圏、首都圏をネットワーク化した世界的な経済・文化圏となる「大ゴールデン回廊」が創出されることとなります。自然、文化、産業、食などの多彩な魅力を有する富山県は、その大回廊の一角として、また、環日本海の拠点県として大きな役割を担うとともに、北陸新幹線の全線整備により、新たな企業誘致や移住・UIターン、海外観光客の誘客促進などが大きく進むことは、本県のみならず北陸・関西、さらには日本全体の飛躍・発展に繋がります。

北陸新幹線の開通等によって生じる経済波及効果

1. 富山県にもたらした経済波及効果

日本政策投資銀行富山事務所の報告書*によると、北陸新幹線開業5年目(2019年)の交流人口変化がもたらした富山県への経済波及効果は年間304億円と試算されています。

※株式会社日本政策投資銀行富山事務所「北陸新幹線開業5年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果」(2019年11月)

前提	入込客増減数(万人回)	消費増加額(億円)	経済波及効果(億円/年)
首都圏に限らず、県外入込客数を対象	143	200	304

上表は、株式会社日本政策投資銀行富山事務所「北陸新幹線開業5年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果」(2019年11月)に基づき、富山県広域交通・新幹線政策課が作成

2. 大阪までの全線開業で生じる経済波及効果

(1) 関西・北陸の交流人口が増加

関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所の調査結果*1によると、2030年に全線開業を実現した場合、関西・北陸間の交流人口は約1.5倍*2に増加すると試算されています。

北陸新幹線の沿線地域の人口は東海道新幹線に匹敵*3し、首都圏と関西圏を起点・終点にもち、10都府県の主要都市を沿線につなぐことから、全区間において効率的な旅客需要が見込めます。

※1: 関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所「北陸新幹線全線開業前倒しによる経済波及効果」に関する調査結果について(2019年)

※2: 金沢開業時(2015年)交流人口18.5万人⇒全線開業時(2030年)交流人口29.3万人

※3: 北陸新幹線沿線地域の人口4,193万人、東海道新幹線沿線地域の人口4,669万人(令和2年国勢調査を基に富山県広域交通・新幹線政策課が集計)

(2) 全国への経済波及効果

上述(1)の交流人口の増加等によって生じる全国への経済波及効果は年平均2,700億円として試算されています。

※関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所「北陸新幹線全線開業前倒しによる経済波及効果」に関する調査結果について(2019年)に基づく試算結果



(注) 関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所「北陸新幹線全線開業前倒しによる経済波及効果」に関する調査結果より抜粋

北陸新幹線ルート計画図

