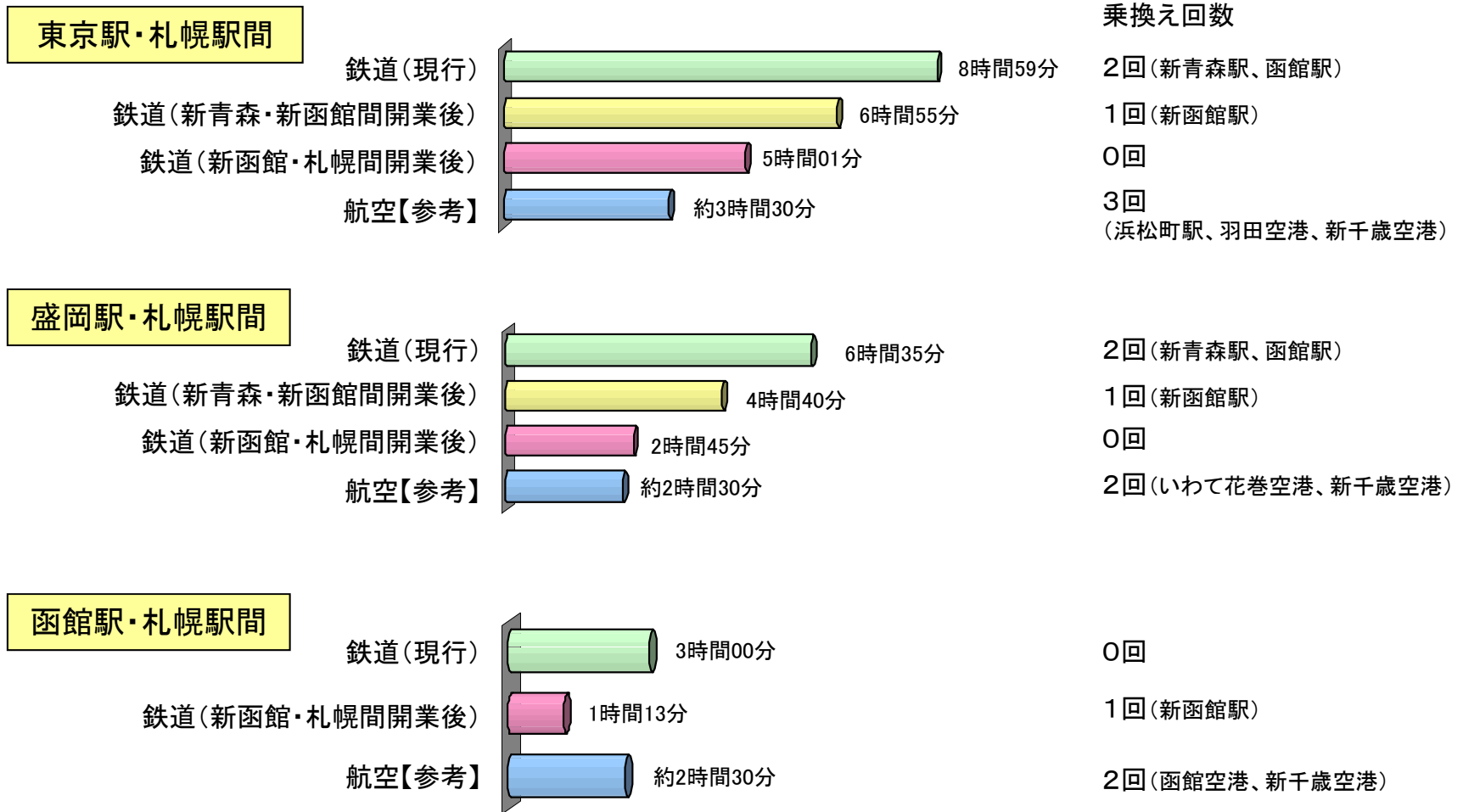


整備新幹線の整備効果等に関する参考資料

国土交通省鉄道局

時間短縮効果（北海道新幹線）



※新函館開業時、札幌開業時の青函共用走行区間の最高速度は140km/hとしている。

※新函館開業時及び札幌開業時にはJR東日本が2012年度末に予定している

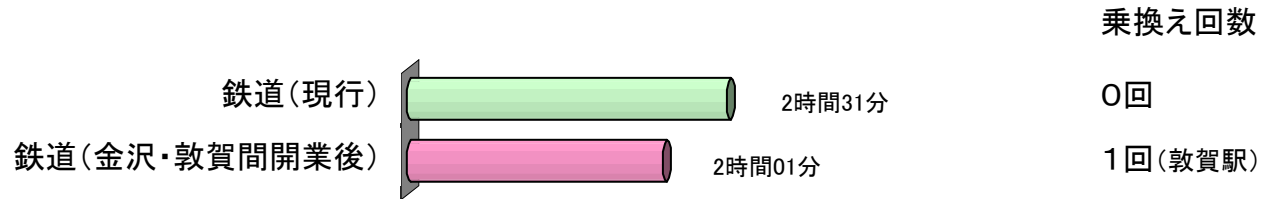
東北新幹線(宇都宮駅・盛岡駅間)の速度向上を考慮している。

※所要時間(最速達)については鉄道局の想定値であり、実際に営業主体(JR旅客会社)が決定するものと異なる場合がある。

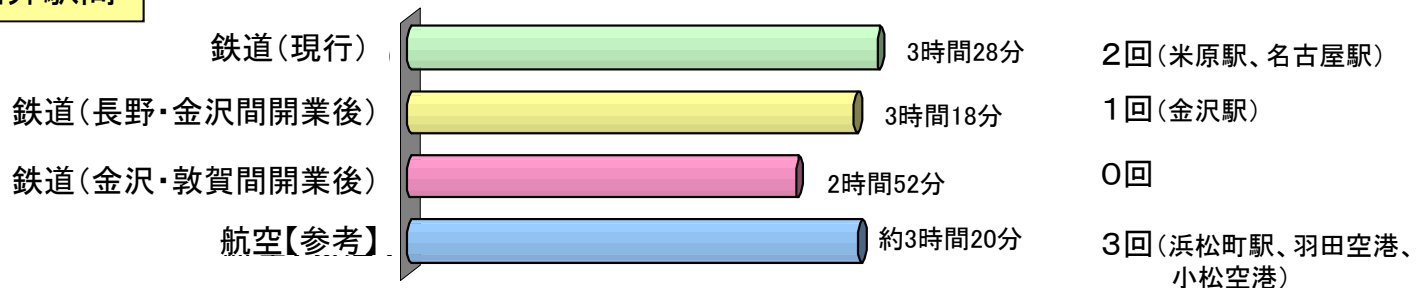
※航空の所要時間は主要駅から空港への移動、空港から主要駅への移動を含む。

時間短縮効果（北陸新幹線）

大阪駅・金沢駅間



東京駅・福井駅間

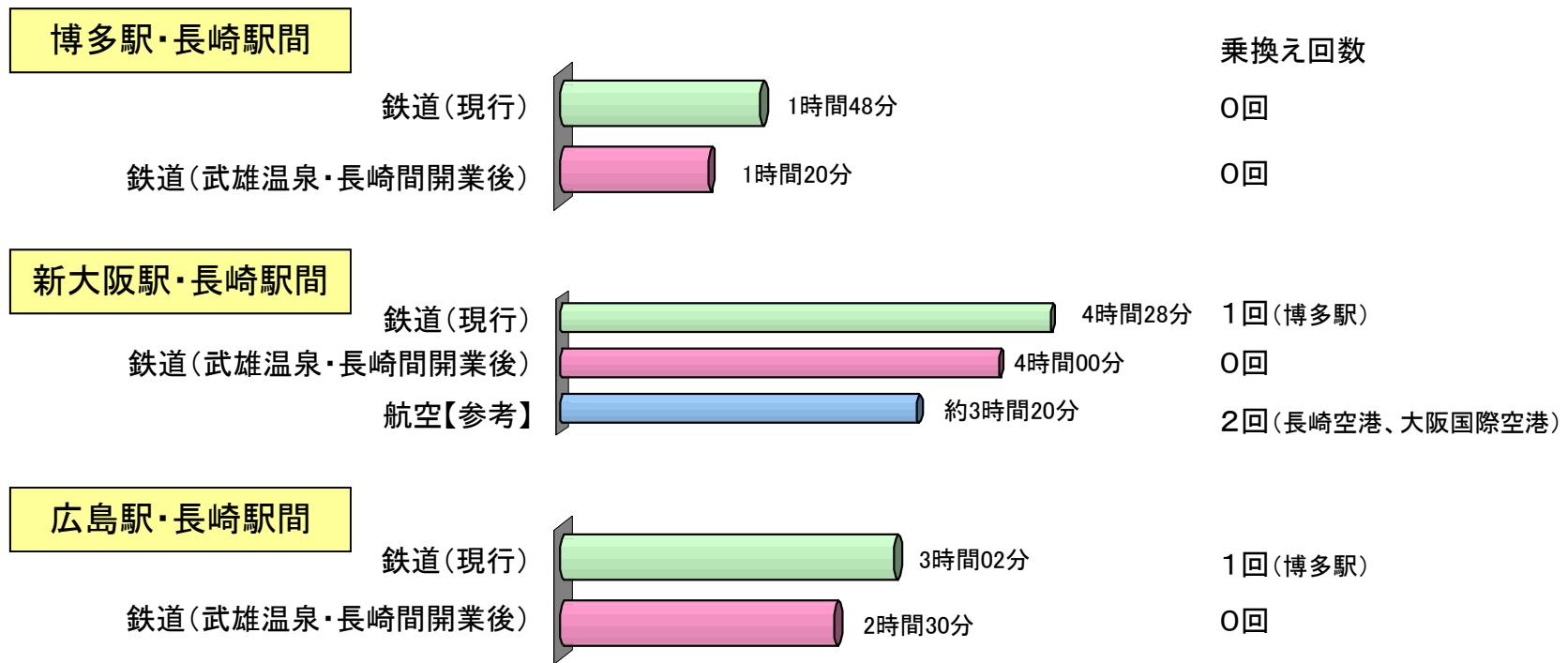


※鉄道(現行)は東海道新幹線経由である。

※所要時間(最速達)については鉄道局の想定値であり、実際に営業主体(JR旅客会社)が決定するものと異なる場合がある。

※航空の所要時間は主要駅から空港への移動、空港から主要駅への移動を含む。

時間短縮効果（九州新幹線）



※所要時間(最速達)については鉄道局の想定値であり、実際に営業主体(JR旅客会社)が決定するものと異なる場合がある。

※FGTの最高速度は下記のとおり設定した。

- ・山陽新幹線区間は270km/h
- ・九州新幹線区間(博多・新鳥栖間)、(武雄温泉・長崎間)は260km/h
- ・在来線区間(新鳥栖・武雄温泉間)は130km/h

※肥前山口・武雄温泉間は、複線化することを前提としている。

※航空の所要時間は主要駅から空港への移動、空港から主要駅への移動を含む。

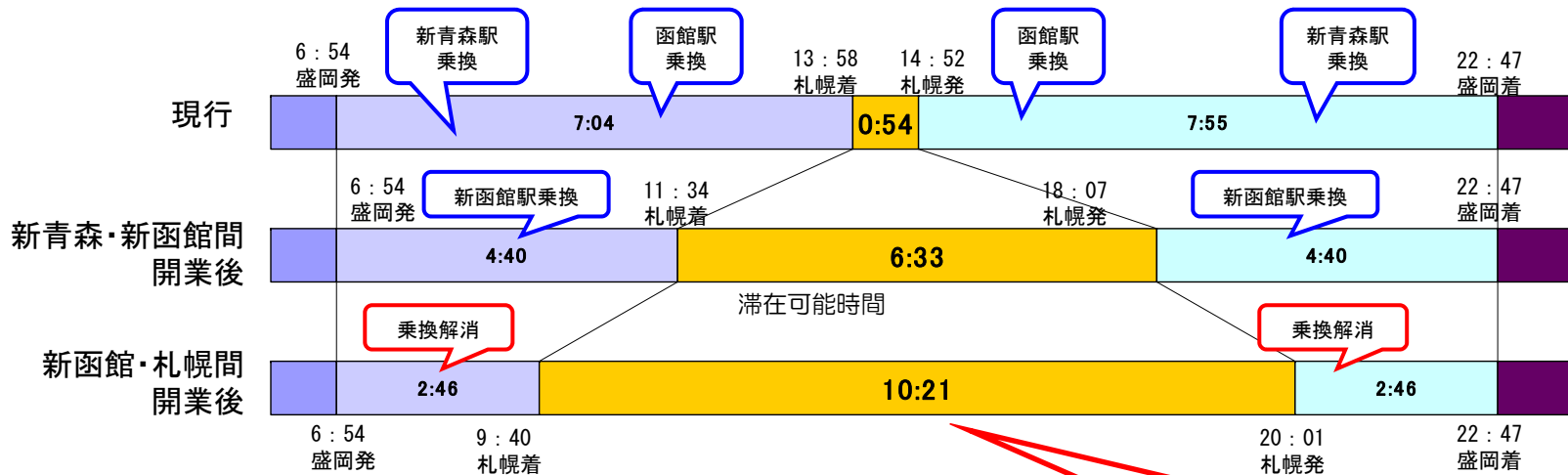
滞在時間の変化（北海道新幹線）

函館駅発・札幌駅での滞在時間



滞在時間が約4時間延長

盛岡駅発・札幌駅での滞在時間

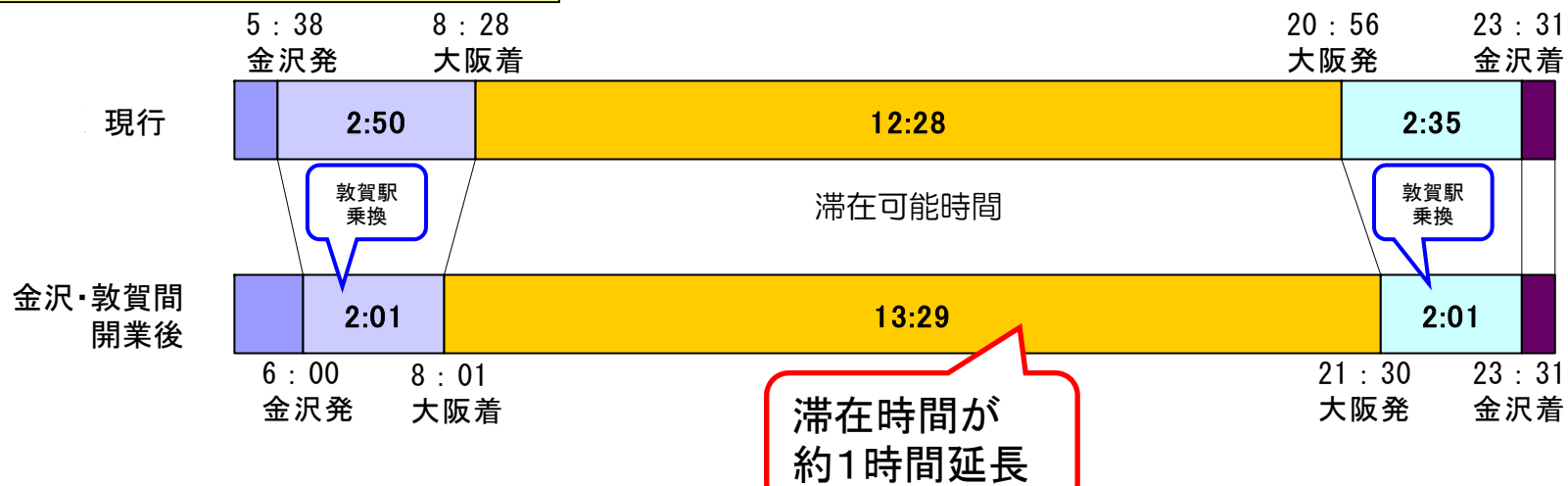


盛岡⇄札幌間も鉄道での日帰り圏内に

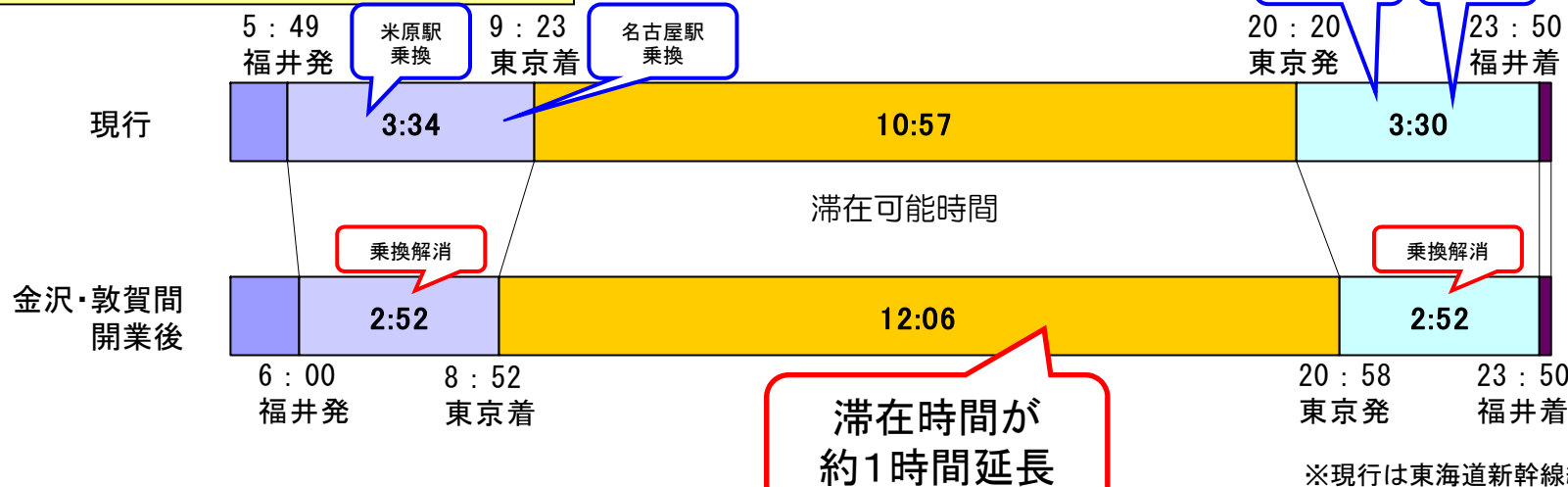
※整備後の始発・終発を現行と同時刻とした場合の試算であり、実際に営業主体(JR旅客会社)が決定するものと異なる場合がある。

滞在時間の変化(北陸新幹線)

金沢駅発・大阪駅での滞在時間



福井駅発・東京駅での滞在時間



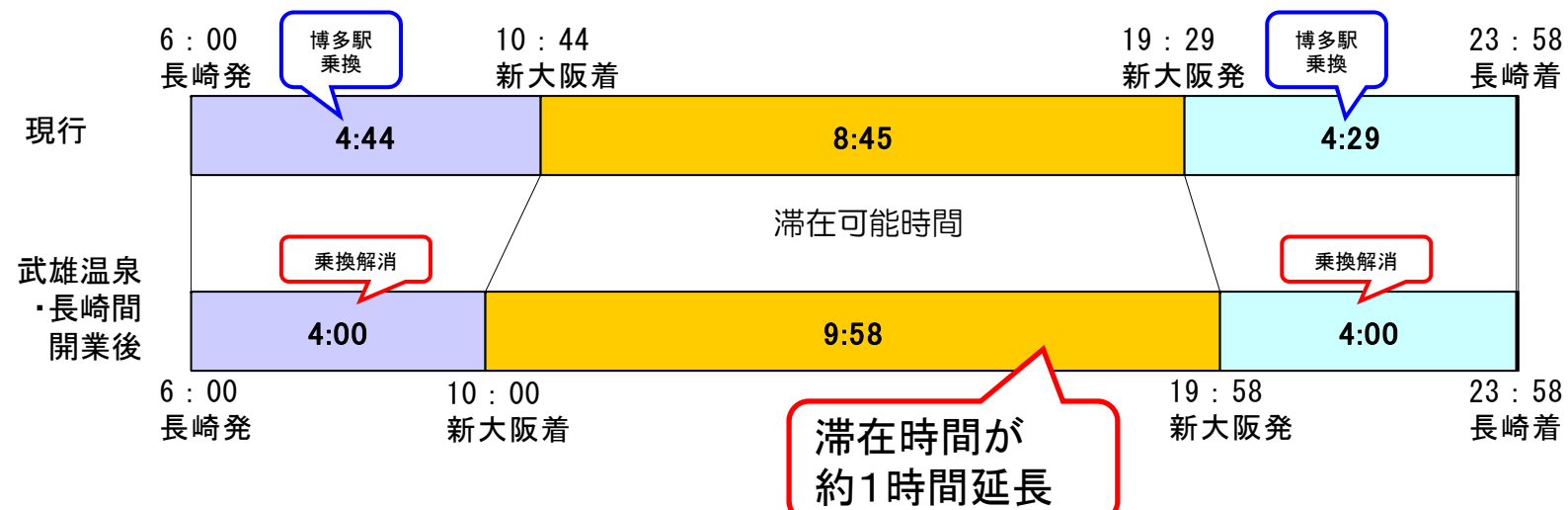
※整備後の始発・終発を現行と同時刻とした場合の試算であり、実際に営業主体(JR旅客会社)が決定するものと異なる場合がある。
 ※新幹線の始発は6時と想定した。

滞在時間の変化（九州新幹線）

長崎駅発・博多駅での滞在時間



長崎駅発・新大阪駅での滞在時間



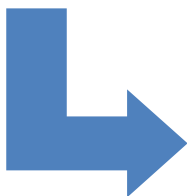
※整備後の始発・終発を現行と同時刻とした場合の試算であり、実際に営業主体（JR旅客会社）が決定するものと異なる場合がある。

駅周辺の発展

九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)【平成16年3月13日開業】

開業前

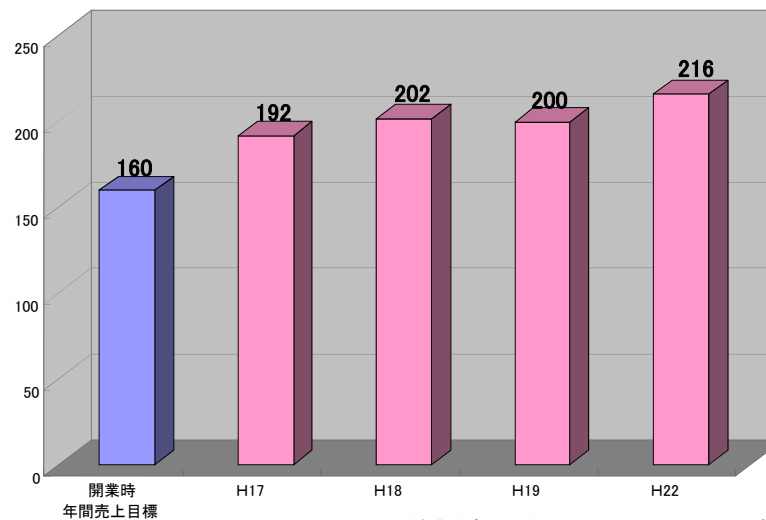
鹿児島中央駅前の変化



開業4年経過後



アミュプラザ鹿児島売上高の変化



〈資料〉売上目標、H17～19 フォーラム福岡より
H22 朝日新聞より作成

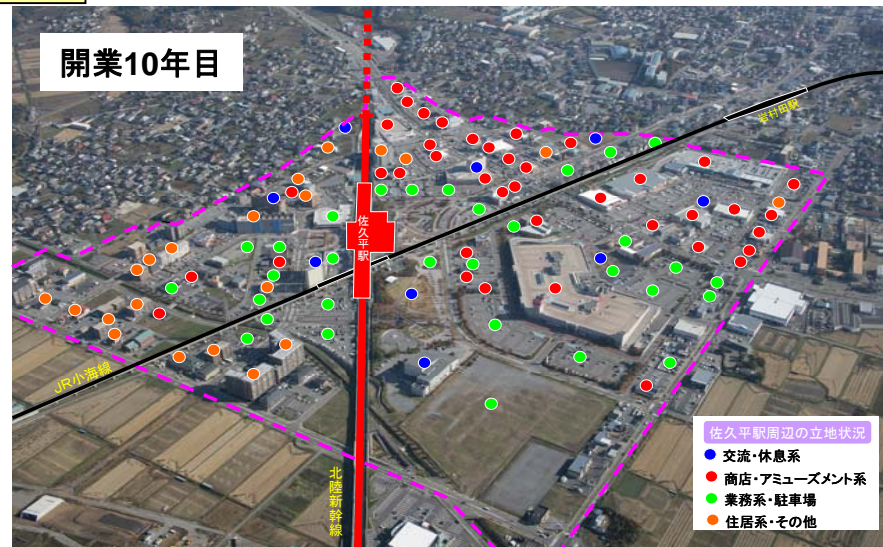
北陸新幹線(高崎・長野間)【平成9年10月1日開業】

佐久平駅周辺の変化

開業前



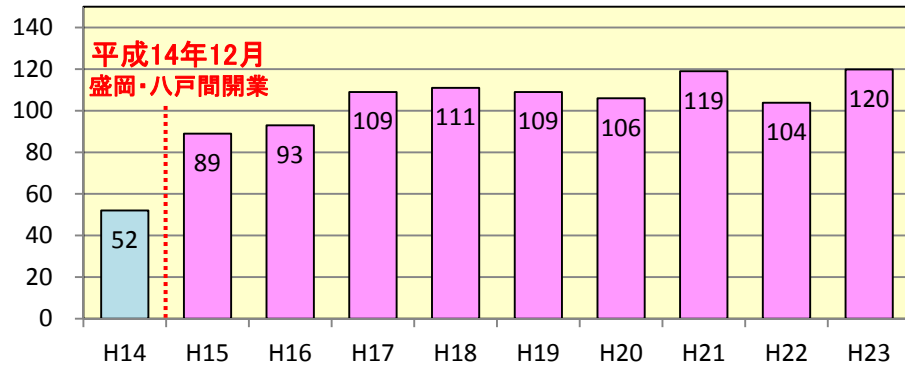
開業10年目



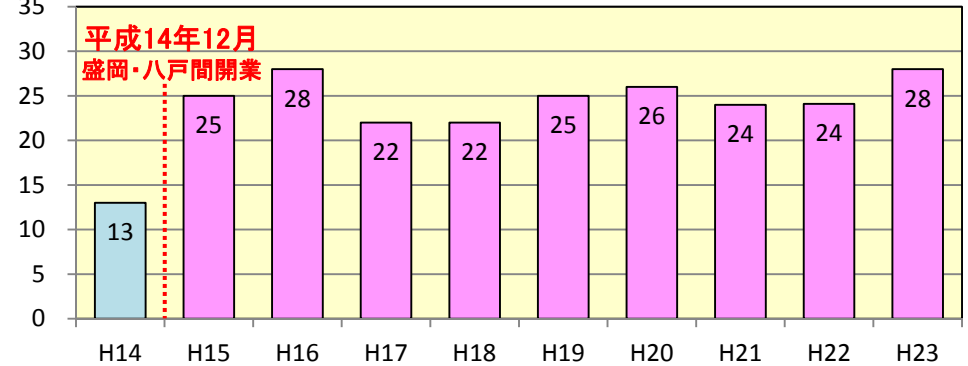
観光入込客数の変化

東北新幹線(盛岡・八戸間)【平成14年12月1日開業】

(万人) 八戸三社大祭(7月31日～8月4日開催)の入込客数の推移



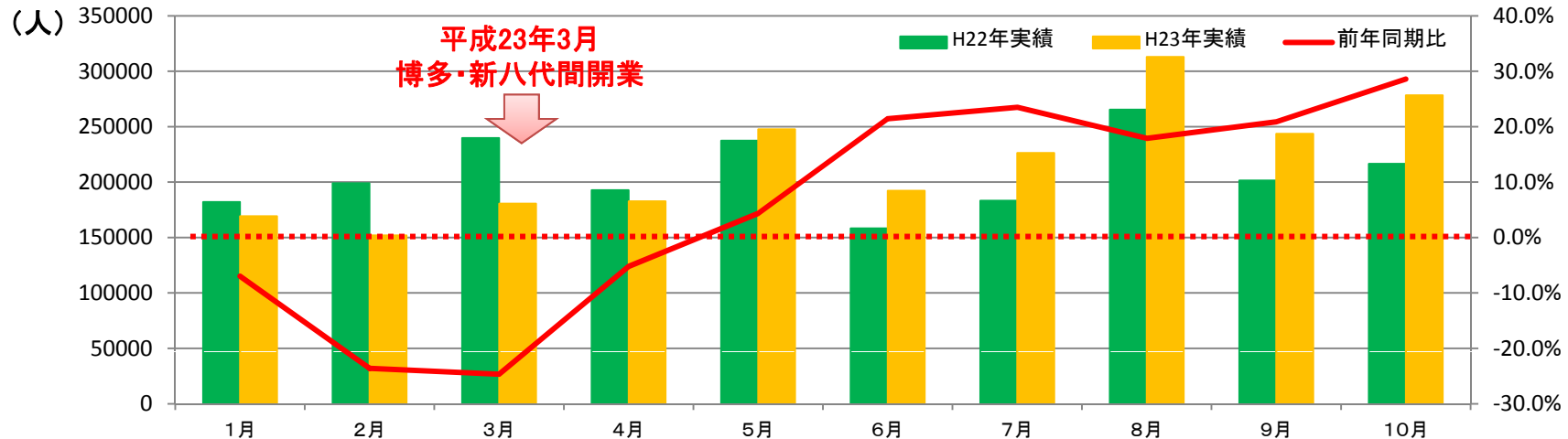
(万人) 十和田湖冬物語(2月開催)の入込客数の推移



〈資料〉青森県観光統計

九州新幹線(博多・新八代間)【平成23年3月12日開業】

鹿児島県主要宿泊施設宿泊者数



(注)H23年1月～3月は霧島新燃岳噴火や口蹄疫、東日本大震災等が発生

〈資料〉鹿児島県資料より作成

観光入込客数の変化

2011年の鹿児島経済は、九州新幹線全線開業効果に弾いた。東日本大震災による全国的な自粛ムードの影響も見られたが、多くの観光客でにぎわい、景況も上向いた。一方、流通はコンビニエンスストア大手の県内初進出で競争が激化した。種子・屋久航路の高速船は燃料高騰などを背景に統合へかじを切った。大手県内誘致企業の事業縮小問題も浮上し、雇用や関連企業に不安を醸したままの年の瀬となった。(政経部・園田尚志、小田洋太郎、濱田朋美、山下智弘)

鹿児島経済 この1年



観光特設「箱」の活用... 箱の中は、箱の中の「箱」を活用する観光客の姿。

新幹線開業で大幅増

観光客 3月の九州新幹線全線開業と新大阪からの直通運転開始を受け、鹿児島県内の観光は、大いに盛り上がった。「本は南へ」と鹿児島を目指す観光客は、九州地方から入り、関西、中国、北の上り、前年同月より約2割増の約10万人を数えた。東日本大震災による自粛ムードで、開業前は伸び悩んでいたものの、ゴールデンウィーク前から動きは活発になった。県の調査によると、前年同月より約2割増の約10万人を数えた。東日本大震災による自粛ムードで、開業前は伸び悩んでいたものの、ゴールデンウィーク前から動きは活発になった。県の調査によると、前年同月より約2割増の約10万人を数えた。

南日本新聞 (H23.12.29)

鹿児島中央駅近くに整備されるかごまつるさと屋台村のイメージ図(南国産産提供)

中央駅近く 屋台村構想
九州新幹線全線開業で益々賑わう鹿児島中央駅。新たな賑わいを呼ぶ場が加わると期待されている。鹿児島県は9月、鹿児島中央駅のホテル「ニューカウソマ」跡地に「かごまつるさと」として、屋台村を建設することを発表。12月には来年4月下旬のオープンに向け、公衆の浴場が入居し、地元食材を使った料理を提供し、鹿児島県産の産物などを取り扱う「かごまつるさと」も同時期にオープンする。新幹線全線開業を機に、一帯の再開発が進んでいる。

青森の「八甲田丸」

新幹線効果集客2倍

4〜8月 3万4000人入館

入館客数がじり増え続けた青森市の青函連絡船×全日エアシップ「八甲田丸」が記録的な集客を続けている。本年度4〜8月の有料入館客数は前年同期の2倍に達する。青森市は「八甲田丸」の運送関係者も、見込の集客を喜んでいる。

「摩周丸」関係者も喜び
八甲田丸は1990年、後継船の「摩周丸」に代替わりし、9月1日に青森港に開港。初年度は約7千人が訪れた。その後、2000年、2005年、2011年の3回、8月の火災に前年度の0.1割の入館客数を加えた。2011年度は4〜8月の火災に前年度の0.1割の入館客数を加えた。2011年度は4〜8月の火災に前年度の0.1割の入館客数を加えた。

4〜8月 3万4000人入館
本年度4〜8月の有料入館客数は前年同期の2倍に達する。青森市は「八甲田丸」の運送関係者も、見込の集客を喜んでいる。

新幹線効果集客2倍
本年度4〜8月の有料入館客数は前年同期の2倍に達する。青森市は「八甲田丸」の運送関係者も、見込の集客を喜んでいる。

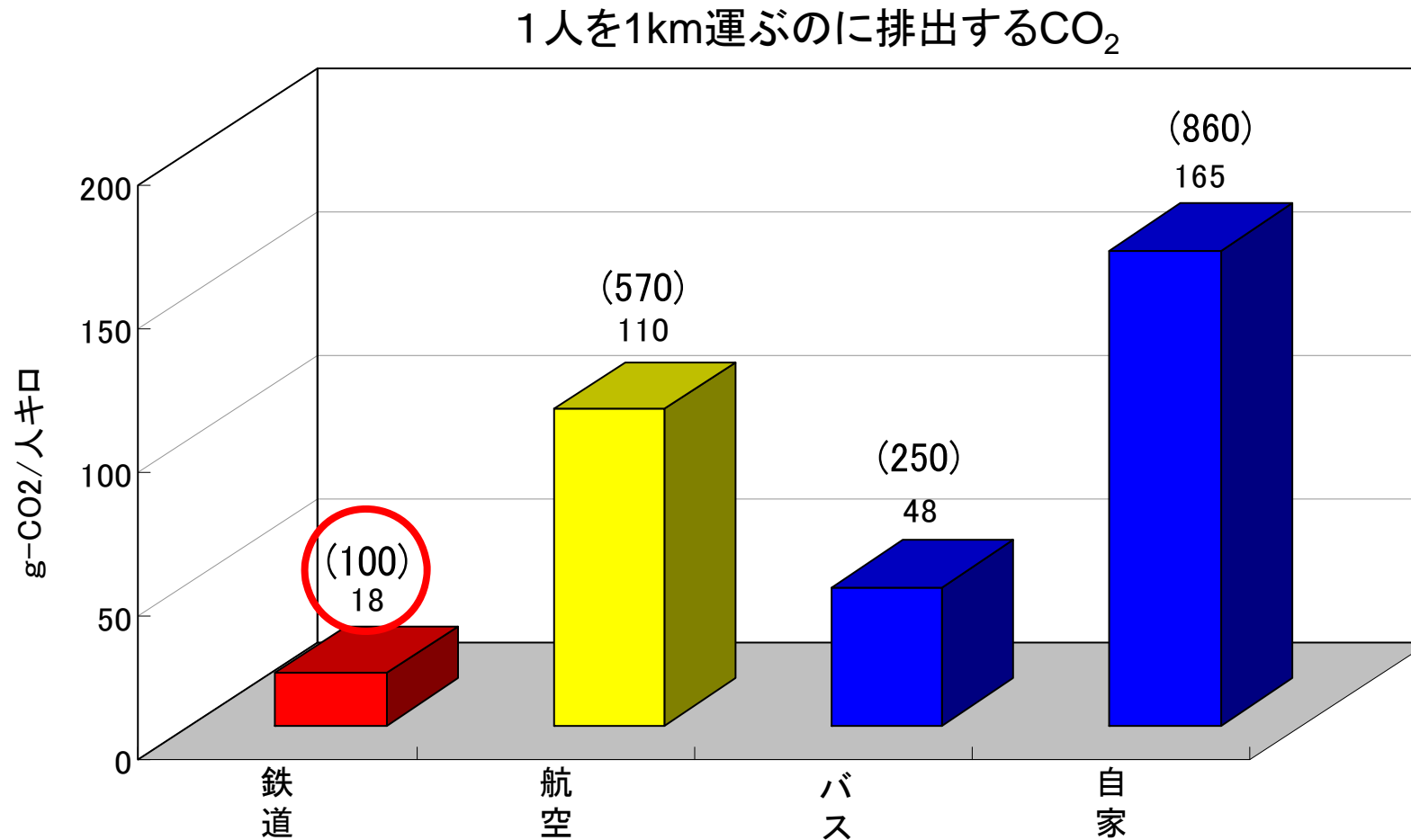
北海道新聞 (H23.9.8)

増は新幹線開業に伴い、8月1日日本橋駅発の「八甲田丸」が記録的な集客を続けている。本年度4〜8月の有料入館客数は前年同期の2倍に達する。青森市は「八甲田丸」の運送関係者も、見込の集客を喜んでいる。

新幹線効果集客2倍
本年度4〜8月の有料入館客数は前年同期の2倍に達する。青森市は「八甲田丸」の運送関係者も、見込の集客を喜んでいる。

環境への影響

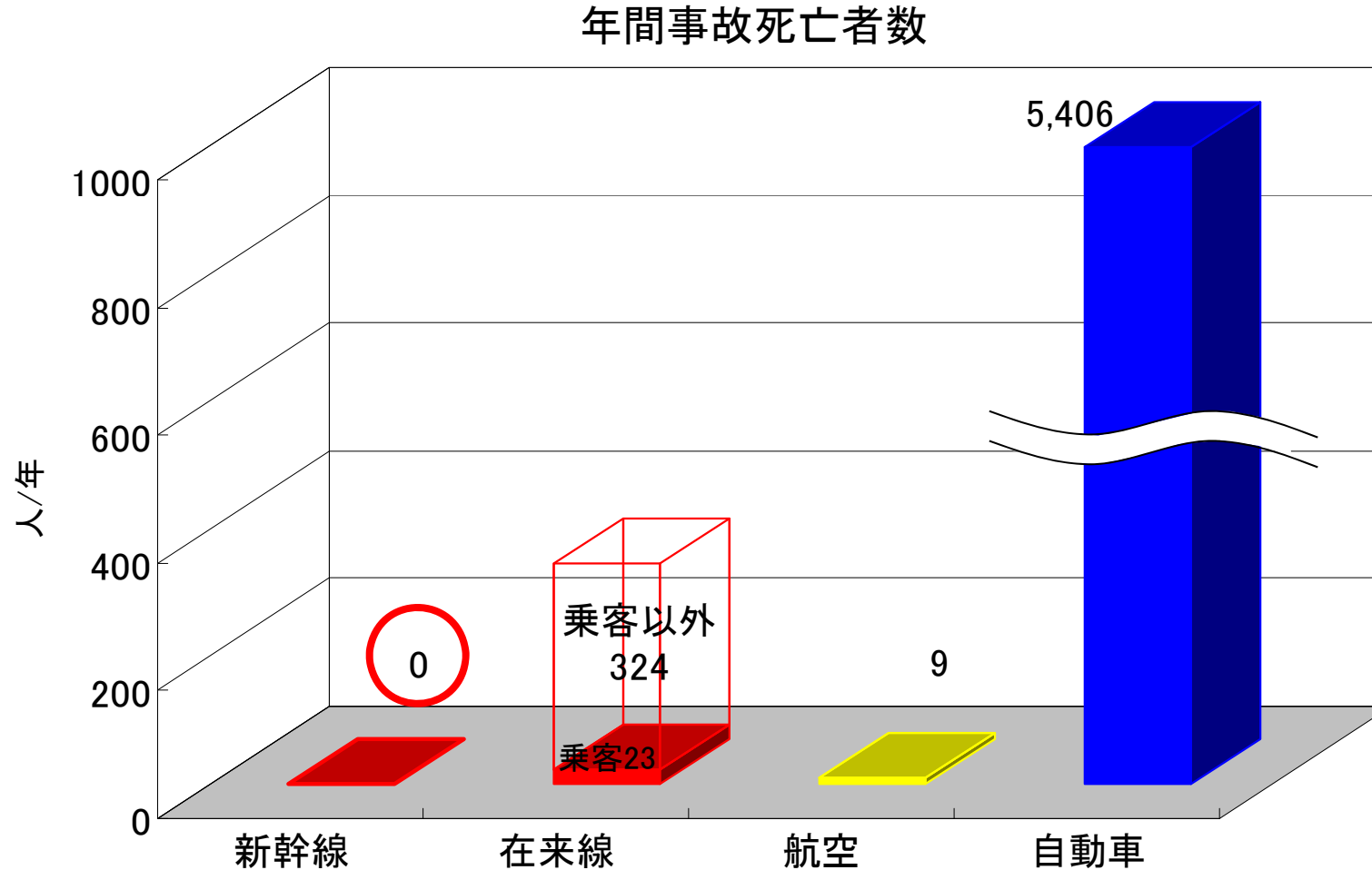
鉄道が旅客1人を1km運ぶのに排出するCO₂は、航空の1/6、自動車の1/9



※1 鉄道はJRと民鉄の合計
※2 ()内は、鉄道を100とした場合。
出典:運輸部門の地球温暖化対策HP(国道交通省)
数値は平成21年度のデータ

安全性

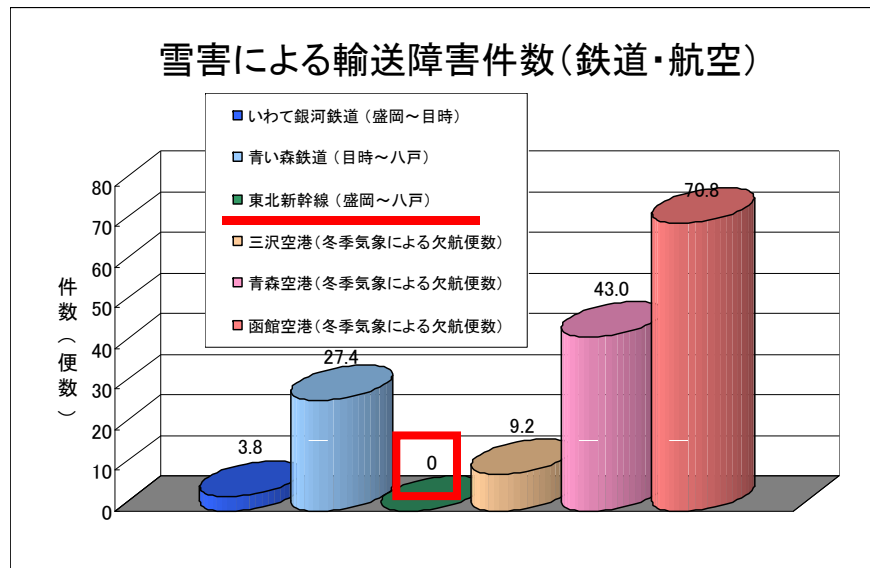
東海道新幹線開業以降、新幹線乗客の死亡事故はゼロ



- ※1 鉄道に関する値は、「平成20年度鉄道統計年報」より作成し、平成16～20年度の平均値である。
(なお、在来線については平成17年4月にJR福知山線で106人、平成17年12月にJR羽越線で5人の乗客死亡事故が発生している。)
- ※2 航空の値は、「平成23年版交通安全白書」より、平成18～22年度の平均値である。
- ※3 自動車の値は、「平成22年度国土交通白書」より作成し、平成18～22年の平均値である。

冬季の輸送の安定性（北海道・北陸新幹線）

新幹線は雪に強い高速交通機関であり、北海道・東北・北陸の豪雪地帯でも安定・大量輸送が期待できる。



- ※ 1 鉄道の輸送障害件数及び航空の欠航便数は過去5年間(2006～2010)の年度あたり平均値。ただし、青い森鉄道、東北新幹線は(2002～2006)の5年間
 - ※ 2 鉄道の輸送障害件数は、雪害により列車の休止又は旅客は30分以上、貨物は60分以上の遅延した件数
 - ※ 3 航空の欠航便数は、冬季天候不良(12月～3月)による各空港の欠航便数
- 出典: 鉄道はいわて銀河鉄道、青い森鉄道、JR東日本資料、空港は青森県、北海道資料より作成



東北新幹線の例

リダンダンシーとしての機能（北陸新幹線）

北陸新幹線は、近い将来に発生が予想される東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の影響を受けにくい位置にあり、太平洋側の基幹交通に対する代替補完ルートとしての機能(リダンダンシー)が期待できる。

新たな想定震源域に対応する地震の規模(暫定値)

	南海トラフの巨大地震(暫定値)	参考		
		2011年東北地方太平洋沖地震	2004年スマトラ島沖地震	2010年チリ中部地震
面積	約11万 km ² (暫定値)	約10万 km ² (約500km×約200km)	約18万 km ² (約1,200km×約150km)	約6万 km ² (約400km×約140km)
地震モーメント M ₀ (N・m)	4.5 × 10 ²² (暫定値)	4.22 × 10 ²² (気象庁)	6.5 × 10 ²² (Ammon et al., 2005)	1.48 × 10 ²² (Pulido et al., in press)
モーメントマグニチュード M _w	9.0 (暫定値)	9.0 (気象庁)	9.1 (Ammon et al., 2005) 9.0 (理科年表)	8.7 (Pulido et al., in press) 8.8 (理科年表)

出典：「南海トラフの巨大地震モデル検討会中間とりまとめ」より (H23.12.27)



国土地理院 日本全国図を加工し鉄道局が作成

