

## 北陸新幹線による東海道新幹線の代替補完機能評価の概要

東海地震の災害の発生により、東京—名古屋間の幹線交通網が寸断された場合、鉄道による移動は1日あたり約20万人（寸断箇所をまたぐ東西間の移動）に支障が発生し、出張や旅行などが全て取りやめになった場合の経済損失額は、1日あたり約50億円と推定される。

●北陸新幹線経由代替ルートによる東西間の流動回復量

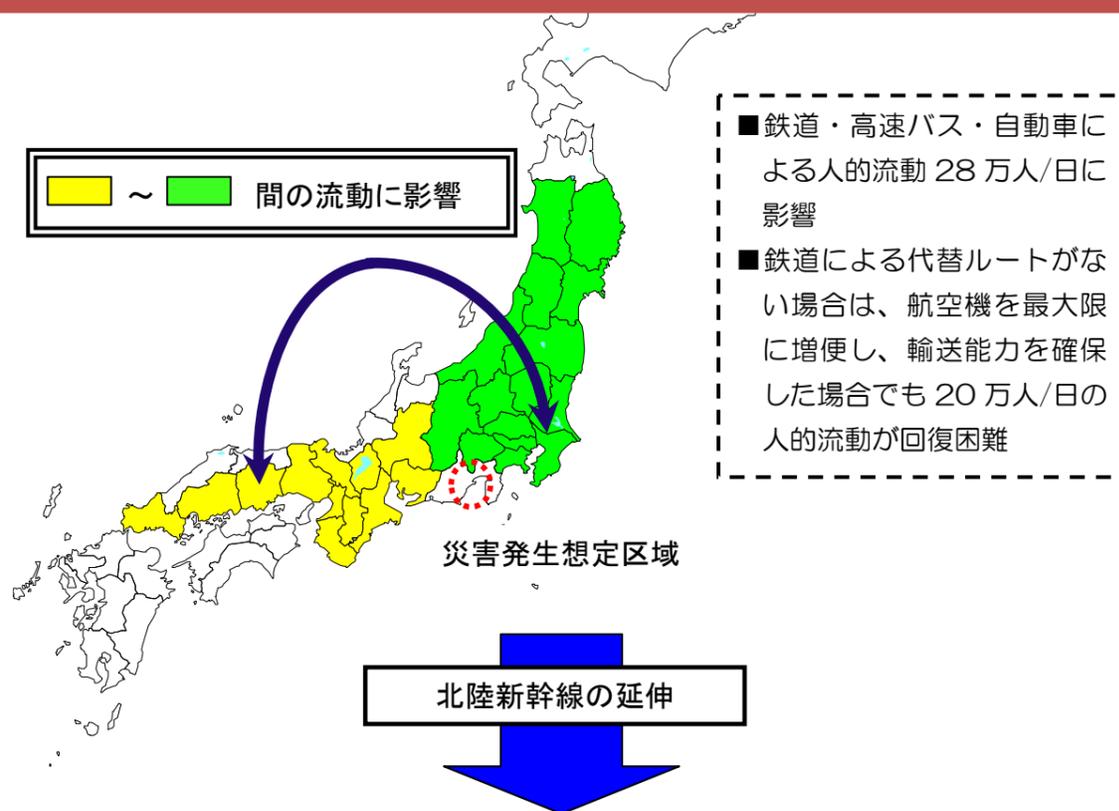
①金沢まで延伸している場合：約5万人/日 ②敦賀まで延伸している場合：約7万人/日 ③大阪までの全線が開通している場合：約10万人/日

●北陸新幹線経由代替ルートによる経済損失回復額

①金沢まで延伸している場合：約12億円/日 ②敦賀まで延伸している場合：約17億円/日 ③大阪までの全線が開通している場合：約24億円/日

北陸新幹線を敦賀さらには大阪まで延伸することにより代替補完機能の有効性が高まることから、国家プロジェクトとして早急に整備する必要がある。

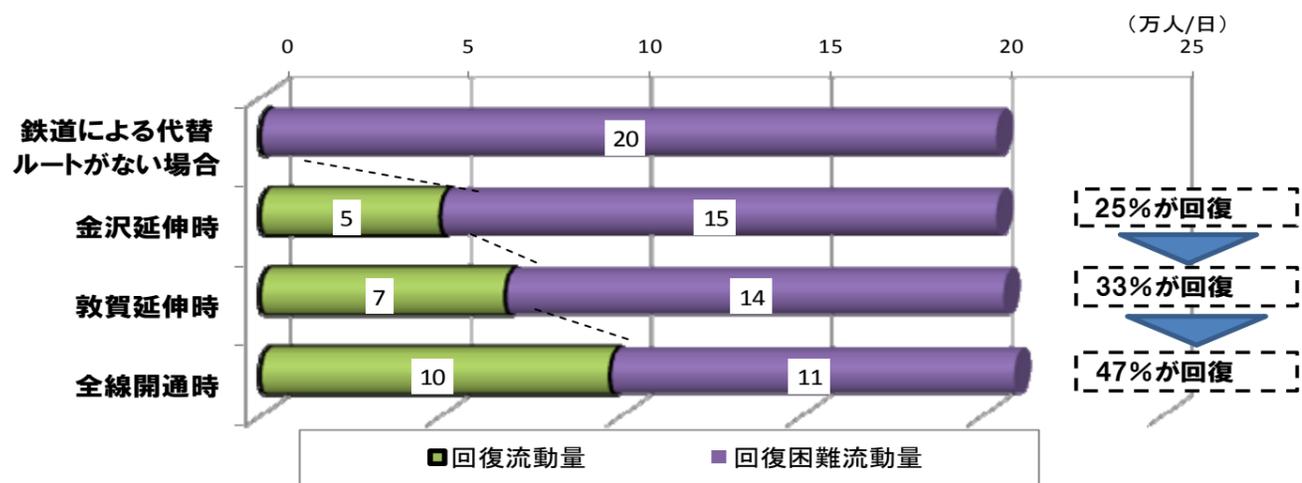
### 東海地震の発生による東西間の人的流動への影響



### (1)北陸新幹線迂回ルート経由による東西間の人的流動の回復

北陸新幹線が延伸し、新幹線および接続線による輸送能力が最大限に発揮された場合、迂回ルート選択による東西間の人的流動の回復は

- ①金沢まで延伸している場合…約 5 万人/日(回復困難流動量の約 25%)
- ②敦賀まで延伸している場合…約 7 万人/日(回復困難流動量の約 33%)
- ③全線が開通している場合 …約 10 万人/日(回復困難流動量の約 47%)



(注) 延伸するにつれて航空機等→北陸新幹線による迂回流動が増加するため、合計が一致しない

北陸新幹線による迂回ルート選択時の所要時間が短縮され、回復流動量が増加

【前提条件】

- ・ H15.5 中央防災会議東海地震対策専門調査会報告における想定内容（①東海地震発生により、東海道新幹線は当初 1 週間全線不通、1 カ月間は部分折り返し運転、②東名高速道路・中央自動車道は当初 1 週間全線不通、1 カ月間は緊急走行車両のみ通行が可能）をもとに設定
- ・ 国土交通省「平成17年度全国幹線旅客純流動調査」による算定
- ・ 東京～大阪間の所要時間  
東海道新幹線 約2時間30分  
北陸新幹線 金沢延伸：約5時間 敦賀延伸：約4時間15分 全線開通：約3時間30分

### (2)北陸新幹線迂回ルート経由による経済損失回復額

北陸新幹線が代替補完機能を最大限に発揮することにより、移動に伴う消費やビジネス機会（消費減少による経済損失額とビジネス機会の損失額）が回復し、

- ①金沢まで延伸している場合…約 12 億円/日
- ②敦賀まで延伸している場合…約 17 億円/日
- ③全線が開通している場合 …約 24 億円/日の経済的損失が回避される。

