

平成 29 年 3 月に敦賀・新大阪間のルートが決定され、北陸新幹線の敦賀以西の整備促進に向けた取組は新たなステージに入りました。関西としては、1 日も早い全線開業の実現に向けて、自治体と経済団体が一致団結し、北陸と連携を図りながら新たな取組を強力に推進していく必要があると考え、関西広域連合と沿線の京都府、大阪府、そして関西経済連合会が連携して、整備促進に向けた活動を行うこととなりました。

●平成 29(2017)年 12 月 5 日

第 1 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進決起大会開催・中央要請

関西初の取組として関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進決起大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁に対して要請活動を実施。

●平成 30(2018)年 11 月 30 日

第 2 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会開催・中央要請

平成 29 年の決起大会に引き続き、関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁への要請活動を実施。

●令和元(2019)年 11 月 26 日

第 3 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会開催・中央要請

関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁への要請活動を実施。

●令和 2(2020)年 11 月 24 日

第 4 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会・中央要請

関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会による建設促進大会及び中央要請が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い延期となったことから、要望書を与党・関係省庁及び国会議員へ送付し、建設促進を訴えた。

●令和 3(2021)年 11 月 26 日

第 5 回北陸新幹線（敦賀・大阪間）建設促進大会・中央要請

関西広域連合、京都府、大阪府、関西経済連合会により、建設促進大会を開催し、決議に賛同いただいた福井県とともに与党・関係省庁への要請活動を実施。



令和 3 年度 北陸新幹線(敦賀・大阪間)建設促進大会・中央要請の様子

北陸新幹線

～1 日も早い大阪までの

全線開業を～



関西広域連合、京都府、大阪府、(公社) 関西経済連合会

北陸新幹線とは

北陸新幹線は、東京都を起点として、長野、上越、富山、金沢、福井等の都市を経由し、京都、大阪へ至る延長約700kmの路線です。このうち、高崎～長野間は平成9年10月に、長野～金沢間は平成27年3月に開業し、現在、金沢～敦賀間の令和5年度末の完成・開業に向けて建設工事が進められています。また、敦賀～新大阪間については、平成29年3月にルートが決定され、現在、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構において環境アセスメントの手続きが進められています。

北陸新幹線整備計画の概要

- 区間 東京都～大阪市間（東京都～高崎市間は上越新幹線と共用）
- 主な経過地 長野市附近、富山市附近、小浜市附近
- 線路延長 約700km
- 最高設計速度 260km/h

敦賀～新大阪間の概要

- 事業実施区域 敦賀駅～新大阪駅間に係る区域
- 事業規模 延長約140km
 起点：敦賀駅 終点：新大阪駅
 駅：小浜市（東小浜）附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近

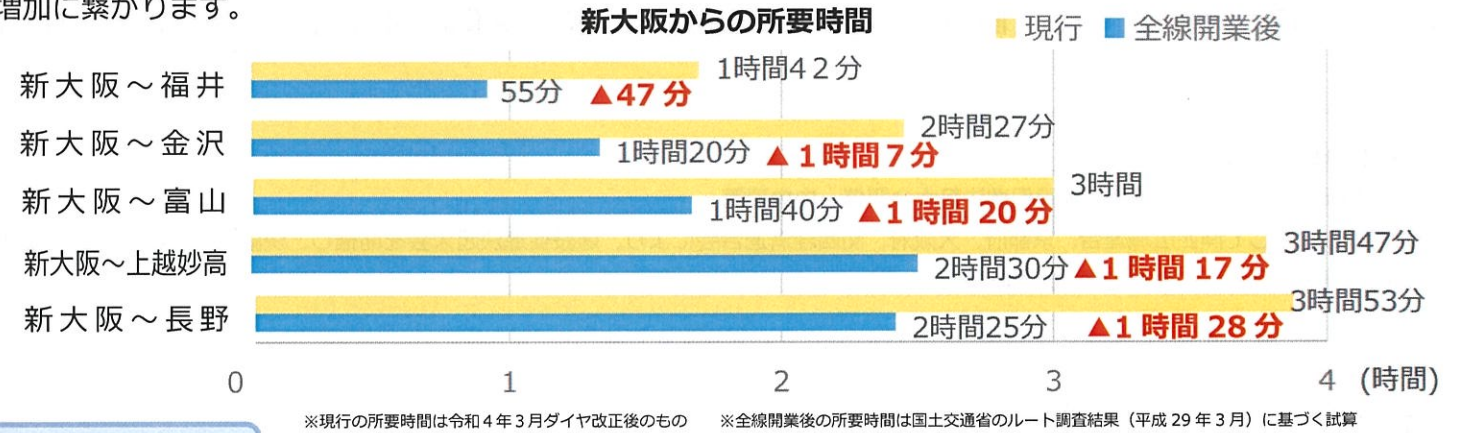
ルート図



期待される開業効果

時間短縮効果

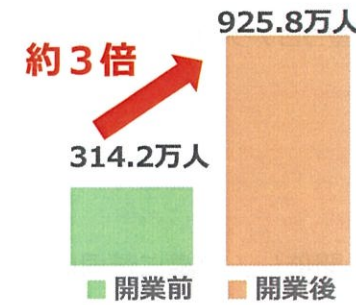
新大阪までの全線開業により、関西圏～北陸・信越圏間の移動時間が大幅に短縮され、各地域での滞在可能時間増加に繋がります。



交流人口の増加

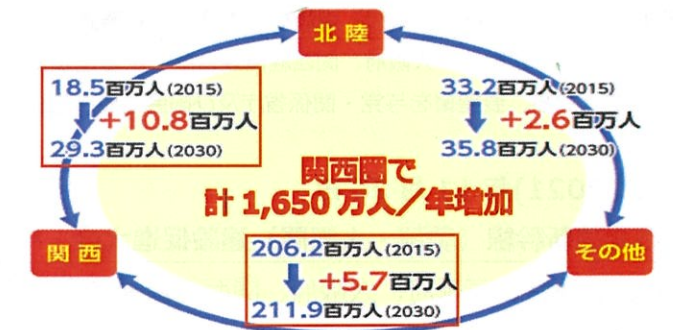
金沢～長野間の開業により、関東と北陸の交流人口は開業前と比べて大幅に増加しており、その効果は沿線の地域のみならず関東全体に及んでいます。このことから、新大阪まで全線開業することにより、北陸との交流人口が関西全体で拡大し、関西全体の活性化への寄与が期待されており、試算によると、関西の交流人口が約1,650万人/年増加するとされています。

金沢～長野間開業後1年間の上越妙高～糸魚川間の乗車人員



※開業前は、北陸新幹線の開業前1年間の特急「はくたか・北越」（直江津～糸魚川間）の乗車人員（西日本旅客鉄道（株）発表資料に基づく北陸新幹線建設促進同盟会推計）
 ※開業後は、北陸新幹線の開業後1年間の上越妙高～糸魚川間の乗車人員（西日本旅客鉄道（株）発表資料）

関西の交流人口の増加数



※出典：関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所調査（令和元年10月）

リダンダンシーの確保

東海道新幹線の代替補完機能(リダンダンシー)を有する北陸新幹線が全線開業することで、日本経済の大動脈である大阪～東京の多重化が図られ、大規模災害発生等による東西の断絶リスクを大幅に軽減することができます。

東海道新幹線の代替補完機能

