

事業

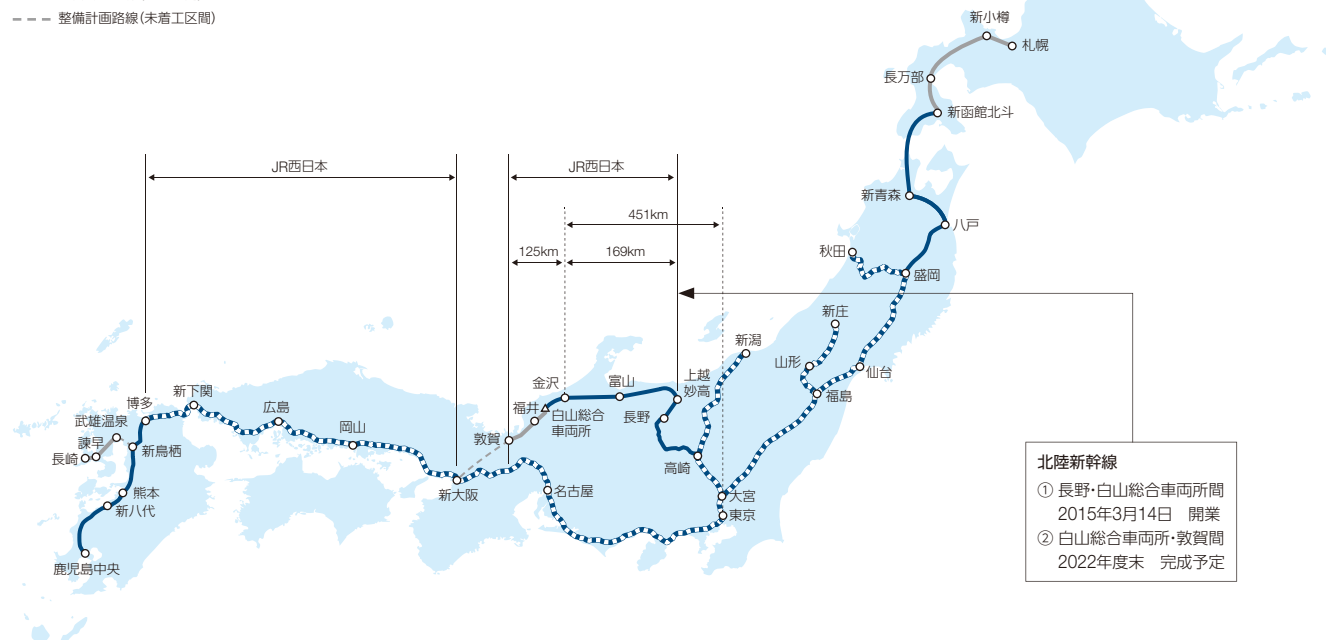
# 整備新幹線(北陸新幹線)

全国新幹線鉄道整備法に基づき、1973年に5路線の整備計画が決定

路線名	既営路線	工事实施計画認可区間	費用負担
東北(盛岡～青森)	盛岡～新青森(2010年12月、178km)		<ul style="list-style-type: none"> <li>国(既設新幹線譲渡収入、公共事業関係費)</li> <li>地方(国の1/2)</li> <li>JR(受益の範囲を限度とした貸付料等)</li> </ul>
北陸(東京～大阪)	高崎～長野(1997年10月、117km) 長野～金沢(2015年3月、228km)	金沢～敦賀(125km)	
北海道(青森～札幌)	新青森～新函館北斗(2016年3月、149km)	新函館北斗～札幌(211km)	
九州(福岡～鹿児島)	博多～鹿児島中央(2011年3月、289km)		
九州(福岡～長崎)		武雄温泉～長崎(66km)	

## 整備新幹線の現状 2016年3月31日現在

- 営業路線
- 整備計画路線(着工区間)
- - - 整備計画路線(未着工区間)



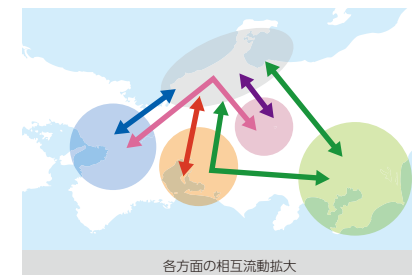
(注)白山総合車両所：金沢駅より西へ約12kmに位置

JR西日本グループ中期経営計画2017(アップデート)

### 北陸新幹線と北陸エリアの活性化

目標	2015年度実績
<ul style="list-style-type: none"> <li>① 北陸新幹線増収効果 130億円(2017年度)</li> <li>② 関西～北陸～信越における相互流動の拡大</li> </ul>	289億円 (初年度効果)

- 北陸～東京の相互流動拡大**
  - 航空機との競争力強化(ビジネスユーザー等)
  - 地域と連携した観光需要拡大(シニア、インバウンド等)
  - 新製車両W7系導入(2014年度10編成、2015年度1編成)
- 関西～北陸～信越の相互流動拡大**
  - サンダーバードの輸送品質向上
  - 地域の更なる魅力発掘・商品化・発信
  - 関西から新たな市場となる新潟・長野方面の観光の魅力発信
- 北陸エリアでの事業創造と地域共生の推進**
  - オープン、リニューアルした商業施設の開業効果最大化
  - 地域の名産品等を掘り起こし、地域の魅力発信



### 所要時間とシェア

	JR		航空機*3	開業前 鉄道シェア*4
	開業前*1	開業後*2		
石川～関東圏	約3時間50分	2時間28分	約2時間50分	38.3%
富山～関東圏	約3時間10分	2時間08分	約2時間30分	61.5%

\*1 「開業前」は、上越新幹線+特急「はくたか」利用

\*2 「開業後」は最速「かがやき」の所要時間

\*3 アクセス、イグレスの所要時間も含む

\*4 シェアは、国土交通省「旅客地域流動調査」および「航空輸送統計」によります。(2014年3月期、当社推定による速報値)