

特集

いよいよ福井開業! 北陸新幹線

～開業までの足取りともたらず効果～



令和6年3月16日に福井県民の悲願である北陸新幹線の敦賀延伸、福井開業を迎える。そこで、北陸新幹線の開業に至るまでの経緯や、地域にもたらされる効果とともに、100年に1度とも呼ばれる好機を迎える地元の期待などについて、新年号・2月号の2号連続企画で紹介する。

北陸新幹線の概要

北陸新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき整備計画が定められている「整備新幹線」の路線の一つで、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井などの主要都市を経由し、大阪に至る延長約700kmの路線である。

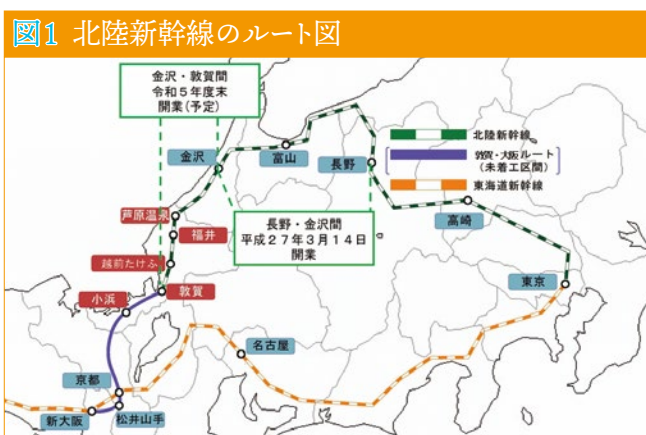
平成9年に高崎～長野間の117kmが開業（東京～高崎間は上越新幹線と共用）し、平成27年3月には長野～金沢間の240kmが開業した。

金沢～敦賀間の線路延長は約125kmであり、平成24年6月に工事実施計画の認可を受け、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設主体として工事に着手。令和6年3月16日の開業に向けて整備が進められている。（左ページ図1）

金沢～敦賀間の完成により、新幹線の特徴である高速性、大量輸送性による広域的な交流の促進がもたらされ、沿線地域の豊富で多彩な観光資源の魅力が高まり、人々の余暇活動の充実とともに、経済活動の活性化に寄与するものと期待されている。

また、敦賀～大阪間が開通すれば、

首都圏と関西圏を結ぶ新たな幹線機能が高まり、東海道新幹線の過密ダイヤによる負担が軽減されるとともに、将来、発生確率が高いとされる東海地震および東南海地震といった大災害が発生した場合においても、東海道新幹線の代替補完（バイパス）機能を發揮し、東西間の幹線交通寸断に伴う影響を最小限にとどめる重要な役割を果たすことも期待されている。想定される大規模災害のリスク分散の必要性からも、大阪までの北陸新幹線全線開通に向けた早期整備は国家的な課題ともなっている。



(出所) 福井県新幹線建設推進課 HP

昭和45年に定められた「全国新幹線鉄道整備法」に基づく北陸新幹線の基本計画の決定から現在までの整備の経緯は表1のとおりである。

昭和45年に定められた「全国新幹線鉄道整備法」に基づく北陸新幹線の基本計画の決定から現在までの整備の経緯は表1のとおりである。

昭和45年に定められた「全国新幹線鉄道整備法」に基づく北陸新幹線の基本計画の決定から現在までの整備の経緯は表1のとおりである。

昭和45年に北陸新幹線構想が具体化して以来、福井商工会議所では新幹線網の整備を基盤整備促進事業の大きな柱として議論を重ねるとともに、県内ルートの設定や福井駅の現駅併設など様々な観点、テーマから福井開業に向けた調査研究に加え、関係機関への提言、要望活動を行ってきた。

平成15年5月には福井県経済界単独として初となる北陸新幹線建設促進懇談会を東京で主催。これを皮切りに、連続して福井と東京で懇談会などを開催し促進運動を牽引。特に政府要人に対しては、当時の江守幹男会頭が平成17年4月までの2年間で51回にわたる要請活動を実施し、一日も早い北陸新幹線の認可を直接働きかけた結果、平成17年4月には「福井駅部の認可」が正式決定し、6月の着工に結びつけた。

【表1】北陸新幹線の経緯

- 昭和45年 5月 全国新幹線鉄道整備法公布
- 昭和47年 6月 基本計画決定
- 昭和48年 11月 整備計画決定及び建設の指示
- 昭和57年 3月 高崎～南越間の駅・ルート概要公表
- 昭和60年 12月 高崎～小松間の工事实施計画認可申請
- 昭和63年 8月 北陸新幹線の最優先着工が決定
- 平成元年 8月 高崎～軽井沢間の着工
- 平成3年 9月 軽井沢～長野間の着工
- 平成4年 8月 石動～金沢間の着工
- 平成5年 4月 北陸新幹線早期実現福井大会開催
- 平成5年 10月 糸魚川～魚津間着工
- 平成8年 3月 南越(仮称)～敦賀間のルート公表
小松～南越間の工事实施計画認可申請
- **平成9年10月 高崎～長野間が開業**
- 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、福井駅部着工
- 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**
- **令和6年 3月 金沢～敦賀開業予定**



自民党本部で森喜朗幹事長(右)に北陸新幹線早期着工の要望を行う市橋保会頭(平成11年6月)



北陸新幹線建設促進懇談会(東京)で発言する江守幹男会頭(平成15年5月)

新幹線は次のような優れた特性を持つ。

1 高速性

北陸新幹線の最高時速は260km/hで、北陸線特急（最高時速130km/h）の2倍のスピードを誇り、時間的にも心理的にも距離感が大幅に縮まる。

2 大量輸送能力

北陸新幹線で運行されるE7系/W7系新幹線電車は12両編成で座席数は934席。北陸線特急のサンダーバードは通常9両編成で546席であるため、約17倍の人員輸送が可能となる。

3 安全性

昭和39年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はなく、安全運行は世界でもトップレベルを誇る。自動列車制御装置が全線に配備されているな

ど、安全性の取り組みが行われている。北陸新幹線も最高時速260kmにも達する高速鉄道でありながら、卓越した安全性で人々の移動を支えている。

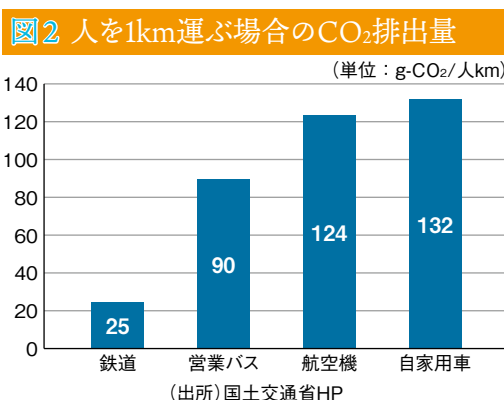
4 定時性

新幹線は、天候に左右されにくく、冬期間の降雪時においても安定運行を確保しており、高速道路における通行止め等の問題が少ない。定時性の確保においては、平成27年の北陸新幹線長野〜金沢間の開業以来、天候による運休はわずか2日間となっている。

5 環境性

鉄道は自動車や航空機など他の交通機関と比較して、CO₂の排出量が少なく（航空機の1/5）、環境に優しい乗り物である。また、最新の新幹線にはブレーキの際に発電するなど、

様々な省エネの工夫がなされている。



6 快適性

新幹線の車両には、高速走行に伴う振動・衝撃に対する緩和技術などの装備が採用され、車内は居住性に優れている。また、北陸新幹線には通常の普通車、グリーン車のほか、よりグレードの高い座席・サービスを誇るグランクラスも連結されている。

新幹線開業がもたらす効果

01

首都圏からの所要時間の短縮

平成27年3月に北陸新幹線が金沢まで延伸・開業し、東京から富山までのJRでの所要時間は約3時間が約2時間に、東京から金沢までの所要時間は約4時間が約2時間半に短縮された。(表2)

敦賀まで延伸・開業した場合、東京から福井までの所要時間は、現在の金沢乗り換えのダイヤから36分、米原乗り換えからは31分短縮され2時間51分となる。

【表2】北陸新幹線の開業に伴う所要時間

区間	開業前 所要時間	開業後 所要時間	短縮時間
東京～富山	3:11	2:05	1:06
東京～金沢	3:51	2:25	1:26
富山～金沢	0:35	0:18	0:17
東京～福井	3:27	2:51	0:36

※東京～福井間の開業前の所要時間は金沢乗り換えによる所要時間

金沢開業時には、所要時間の短縮により、目的地での滞在可能時間が増加することでレジャーやビジネスに十分な時間をかけることができるようになった。開業キャンペーンの成果等も有り、石川・富山には多くの観光客・ビジネス客が訪れた。JR西日本の発表によると、北

【表3】北陸新幹線金沢開業前後の年間利用者数の比較

	開業前 利用者数	開業後 利用者数	増加数	増加割合
当初予想	314万人	690万人	376万人	220%
実 際	314万人	926万人	612万人	295%

(出所) 日本政策投資銀行北陸支店
「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」

「統計からみた石川県の観光」によれば、石川県における観光入込客数は、北陸新幹線開業前の2,161万人(26年度)から、2,501万人(27年度)と340万人(15.7%)増加した。出発地域別に見ると、首都圏からの入込客数が241万人から454万人と213万人(88.3%)の増加となり、所要時間の短縮や乗り継ぎ不要の利便性向上の効果が顕著に表れた。石川・富山両県の主要な観光地でも、客足が伸びており、金沢市の金城公園では前年比で8割超の増加、兼六園でも5割近い増加となった。富山県でも6月に砺波市で開催された「となみチューリップフェア」の入込客数が1割以上増えた。(表4)

03

観光入込客・宿泊客・インバウンド客数

陸新幹線の年間利用者数(長野以降)は、在来線特急時代と比べ、314万人から約3倍の926万人となり、開業前の同社の予想(2.2倍)を大きく上回った。(表3)開業2年目以降もコロナ禍前までは800万人台を維持した。

【表4】石川・富山の主要観光地の利用者数/イベントの入込数(千人)

	平成26年	平成27年	前年比
兼 六 園	1,970	2,888	146.5%
金 沢 城 公 園	1,241	2,262	182.2%
金 沢 百 万 石 ま つ り	62.3	63.2	101.4%
氷見漁港場外市場ひみ番屋街	1,147	1,239	108.0%
道 の 駅 福 光	995	1,103	110.8%
となみチューリップフェア	285	321	112.6%

(出所) 石川県「統計からみた石川県の観光」、富山県「富山県観光客入込数」

また、石川県内の主要温泉地の宿泊者数も開業前の277万人(26年)から、315万人(27年)と38万人(13.8%)の増加。このうちインバウンド客(訪日外国人客)の宿泊は29万人から36万人へと7万人(24.1%)の増加となった。(表5)



新幹線開業で来場者が増えたとなみチューリップフェア
(©(公社)とやま観光推進機構)



お土産を求める観光客で賑わう近江町市場

【表5】 石川県内の観光入込客数・宿泊客数・外国人宿泊客数の推移

	平成26年	平成27年	対前年比	平成30年	令和4年
観光入り込み客数	2,161万人	2,501万人	115.7%	2,491万人	1,825万人
首都圏からの客数	241万人	454万人	188.3%	418万人	293万人
主要温泉地宿泊者数	277万人	315万人	113.7%	288万人	176万人
外国人宿泊者数	29万人	36万人	124.1%	68万人	7万人



(出所) 石川県「統計からみた石川県の観光」

04 石川・富山への企業進出

北陸新幹線金沢開業を機に石川・富山へ移転・進出した企業も多い。

ファスナー製造大手のYKK(株)とアルミ建材大手のYKKAP(株)は、東京の本社管理部門などの一部を創業の地である富山県黒部市に移したほか、建設機械大手のコマツ(東京)も本社機能の一部を石川県小松市に移転した。

また、医療機器・航空機部品を手掛ける日機装(株)は、石川県金沢市に新工場(金沢製作所)を建設し、静岡県にあった生産機能の大半を金沢製作所に移転。ユースキン製薬(川崎市)は富山市内の工業団地に新工場を建設し、横浜市の生産機能を全て移すなど、多くの企業が北陸の拠点を拡充した。金沢商工会議所の調査によると、開業後の2年間に約70社が石川県内に出先機関を新設したという。

こうした生産拠点の新・増設の流れを受けて、石川県内の鉱工業生産指数は、全国平均と比べても大きな伸びを示している。(表6)

一方、消費拡大効果を狙って、大

型ショッピングセンターやアウトレットモールの開業など、域外資本の企業が北陸に置く支店・支社の機能を高める動きも活発化している。

【表6】 石川県・富山県・全国の鉱工業生産指数の推移

	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
石川県	125.8	127.8	130.5	141.7
富山県	103.0	100.8	103.6	107.5
全国	99.0	97.8	97.7	102.0

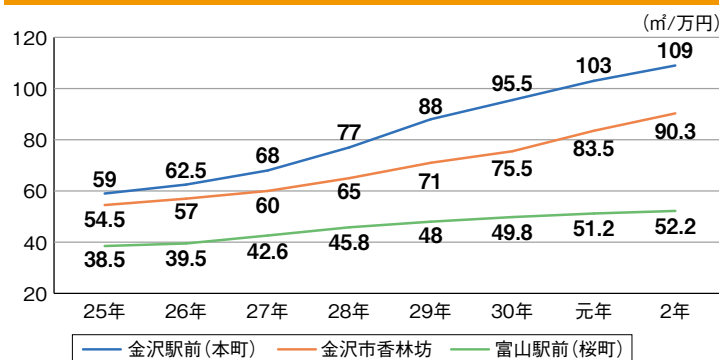
(出所) 石川県「いしかわ統計指標ランド」、富山県「とやま統計ワールド」(平成22年を100.0とする)

05 地価への影響

北陸新幹線の金沢開業は沿線の地価にも大きな影響を与えている。金沢市及び富山市の路線価は全国各地域と比べても大きく上昇しており、開

業前の平成25年と令和2年を比較すると、金沢駅前(金沢市本町)で1.84倍、金沢市香林坊地区では1.65倍、富山駅前でも1.35倍と顕著な伸びを示している。(図3)

図3 金沢・富山の路線価動向



(出所)「公示地価マップ」HPを参考に当所にて作成

06 石川・富山両県への経済効果

金沢開業から1年半後の平成28年12月に発表された日本政策投資銀行北陸支店の調査レポートによると、

【表5-1】石川県への経済波及効果（年間）（億円）

直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計
454	144	81	678

(注) うち日本人観光客(156億円)、ビジネス客(21億円)による直接効果は177億円
 (出所) 日本政策投資銀行北陸支店「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」

【表5-2】富山県への経済波及効果（年間）

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)
関東圏に限らず、 県外入込客数全体を対象	143	200	304

(出所) 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」

石川県内への経済波及効果は、観光客やビジネス客などの消費増加額の直接効果454億円に加え、直接効果にかかる需要により県内生産が誘発されることによる効果（間接一次効果）や、雇用者所得の増加が消費を經由して県内生産が誘発されることによる効果（間接二次効果）の間

これまで見てきたとおり、北陸新幹線金沢開業は石川・富山両県に大きな経済効果をもたらした。では次に福井開業で見込まれる効果について紹介する。

福井県では敦賀延伸に伴う所要時間の短縮、利便性向上効果により、首都圏や北信越を中心に他地域との交流人口が大きく増える見込まれている。観光やビジネスを目的とした交流人口が増加すれば、宿泊費や飲食費、土産代など、幅広い分野で県内での消費額が増えることが期待

07
**福井開業で見込まれる
 経済波及効果**

接効果が225億円となり、合計で年間678億円の経済波及効果が生まれたと推定している。（表5-1）

また、日本政策投資銀行富山事務所では、開業4年後の2019年11月に富山県内への経済波及効果の調査レポートを発表している。これによると、2019年の県外からの入込客数の想定に基づいた年間の県内消費の増加額は200億円、間接効果を含めた経済波及効果は年間304億円と推定している。（表5-2）

さらに、インバウンド客の入り込みによる経済効果は、直接・間接効果の合計で年間32億円と見込まれている。外国人の宿泊客が全国でも下位の福井県において、首都圏からの

【表6】福井県で見込まれる経済波及効果（年間）（億円）

	直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計
ビジネス・観光による効果	191	71	48	309
インバウンド客による効果	20	7	5	32

(出所) 日本政策投資銀行北陸支店「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」



敦賀延伸・福井開業に向けて再開発が進む福井駅西口周辺

新年号では北陸新幹線の概要やもたらす効果について紹介した。福井駅周辺では、様々な再開発事業が進められるとともに、ビジネス・観光客の受け入れに向けたおもてなしの準備も着々と整いつつある。当所でも沿線自治体や商工会議所との連携を強化している。次号（2月号）では地域の事業者や関係者の声を中心に、福井開業への期待や抱負を紹介する。

インバウンド客の取り込みは、経済波及効果を拡大できる伸びしろの一つになると期待される。