

北陸新幹線 金沢・敦賀間開業！そして早期全線開業に向けて

北陸新幹線は、整備新幹線5路線の一つとして、関東から上信越・北陸地方、そして関西を結ぶ計画で整備が進められている。2024年3月16日には石川県の金沢と福井県の敦賀を結ぶ区間が延伸開業した。1973年の整備計画決定から半世紀を経て、東京から長野・金沢・敦賀までがつながり、計画全体の8割が完成した。今号では金沢・敦賀間開業当日の盛り上がりや、敦賀駅の紹介、また距離的には残り2割となる敦賀・新大阪間の一日も早い開業をめざす当会の取り組みを紹介する。

北陸新幹線の意義

「全国新幹線鉄道整備法」に基づき1973年に策定された「整備計画」により整備が決定された路線を「整備新幹線」といい、北陸新幹線もこれに含まれる。北陸新幹線は、1997年に高崎・長野間が開業、2015年に長野から金沢までの延伸が実現した。これにより金沢駅周辺や沿線地域の観光客が増加し、新たなビジネス交流が生まれるなど、周辺地域に大きな経済効果をもたらした。今回の金沢・敦賀間に続き、残る敦賀・新大阪間が開業すれば、東海道新幹線に加えて東京と大阪を結ぶ新幹線がもう一つ誕生することになり、大規模災害時には東海道新幹線の代替補完機能を果たすことができるようになる。このような点からも北陸新幹線の全線開業は東京一極集中の是正や分散型の国づくりに寄与すると期待される。

■ 金沢・敦賀間延伸開業

金沢駅と敦賀駅を結ぶ約125km区間の延伸に伴い、敦賀駅を含む6駅が新たに開業した。開業当日は、各駅で出発式をはじめ、開業式・祝賀会や歓迎イベント等が開催された。どのイベントも、出席する経済団体や関係自治体、政府関係者等に加え、開業の瞬間に立ち会おうとする多くの人でにぎわった。

■ 延伸開業により期待される効果

北陸圏では、今回の延伸により、関西圏や首都圏、

中京圏とのアクセスが向上する。また、新たな停車駅の周辺をはじめ沿線地域を中心に観光やビジネスにおける需要の高まりも期待される。日本政策投資銀行の試算では、年間で福井県に約309億円、石川県に約279億円、計約588億円の経済波及効果があると見込まれている。

令和6年能登半島地震により観光需要の落ち込みが見られる北陸地域4県では、旅行商品または宿泊料金の割引を支援する「北陸応援割」もスタートしており、北陸新幹線が被災地の復旧・復興の原動力になるとの期待も高まっている。

■ 所要時間の短縮

延伸に伴い、関西から北陸方面へ移動する際には敦賀駅で特急「サンダーバード」と北陸新幹線を乗り継ぐことになる。乗り換え時間を含め、移動にかかる所要時間は、大阪・金沢間が最速で2時間9分と従来のサンダーバードでの移動より22分短縮、また、大阪・富山間は同2時間35分と29分短縮されることとなった。

■ 基点となる敦賀駅 乗り換え等への配慮

敦賀駅の駅舎は高さ37mの3階建てで、整備新幹線の駅の中では最も高い。3階が新幹線ホームで2階が乗り換えコンコース、1階は特急ホームとなっている。乗り換えの利便性を考慮し、昇降設備としてエスカレーター26基、エレベーター6基が設置さ



左 敦賀駅出発式の様子 提供：西日本旅客鉄道
右 開業祝賀会の様子(福井県) 提供：福井県

れている。2階の乗り換え改札口には自動改札機が19基設置されているが、これも整備新幹線の駅では最多となっており、スムーズな乗り換えや混雑緩和のための配慮がなされている。

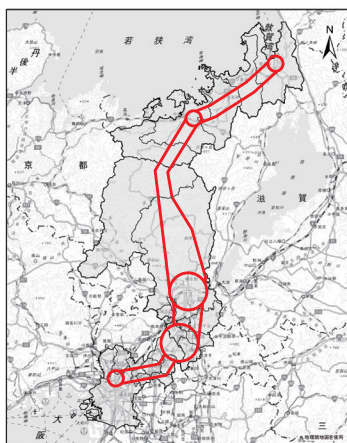
敦賀以西の全線開業に向けて

東京・敦賀間が直通でつながり、残る敦賀・新大阪間の整備による全線開業が期待されるが、この区間については、小浜・京都ルート(京都・新大阪間については松井山手附近を經由)において、駅位置・詳細ルートの確定に向け鉄道・運輸機構による環境アセスメントの手続きが進められている(図1)。

また、政府・与党への要望活動の結果、従来は認可・着工後に行われるような調査も含めて、2023年度から事業推進調査(地質や地下水の調査、発生土の受入地の事前協議等)が開始された。2024年度も調査の継続が計画されている。

このように必要な調査を先行的・集中的に行うことで施工上の課題を早期に解決し、開業までの期間の短縮を最大限はかるべく取り組みが進められている。

図1 事業実施想定区域



出所：鉄道・運輸機構「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)計画段階環境配慮書」より抜粋

■ 全線開業により期待される効果

新大阪までの全線開業により期待される効果としては、以下の4つがあげられる。

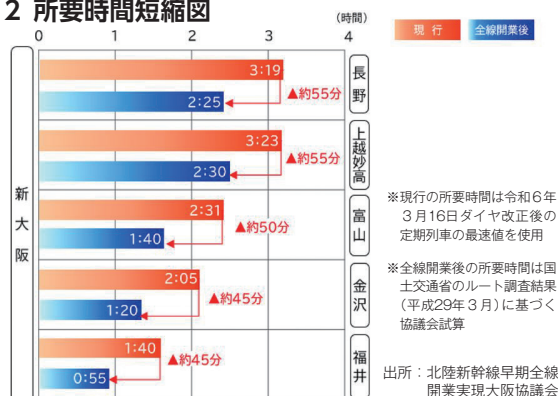
① **移動時間の短縮**：図2のとおり、全線開業が実現すれば新大阪・金沢間が約80分で結ばれ、移動時間が短縮されることで関西圏や北陸圏の各地域での滞在時間の増加につながることが期待される。

② **交流人口の拡大**：移動時間が短くなることで、関西・北陸間の人の往来が増加する。新大阪まで開業した際に増加する交流人口は全国で約1,910万人/年、このうち関西に関連するものは、全体の約9割の1,650

万人/年と見込まれる。また、これに伴う経済波及効果は全国で約2,700億円/年と試算されており、関西圏の観光やビジネスのさらなる活性化が期待される*1。

*1 全線開業が、令和28年(国の想定)から令和12年に前倒しされた場合の試算：令和元年10月 関経連・北陸経済連合会・大商による調査

図2 所要時間短縮図



③ **東西二極のリダンダンシー確保**：大阪・東京間の日本の大動脈輸送が多重化され、南海トラフなどの巨大地震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る。巨大地震発生により、東京・名古屋間の幹線交通網が寸断された場合、関西圏では約10万人/日の鉄道移動に影響が及ぶことが想定されているが、北陸新幹線が全線開業するとそのうち約6万人/日の移動が回復すると見込まれている*2。

*2 平成17年度鉄道流動量に基づく、寸断箇所をまたぐ東西間の移動「北陸新幹線による東海道新幹線の代替補完機能評価」(平成23年8月関経連・北陸経済連合会)

④ **新大阪駅の一ハブ拠点化**：新大阪駅は東海道・山陽・九州新幹線に加え、新たに北陸新幹線が結節することになる。今後、リニア中央新幹線の乗り入れも想定されており、新大阪駅は全国各地をつなぐ新幹線ネットワークのハブ機能を担うことが期待される。

■ 早期全線開業に向けた関経連の取り組み

当会では、北陸新幹線の一日も早い全線開業をめざし、さまざまな活動を展開してきた。

東京都から福井県、京都府、大阪府をはじめとした沿線10都府県で構成される「北陸新幹線建設促進同盟会」での活動に加え、地元関西においては、大阪府・市、大商、関西経済同友会と共に「北陸新幹線早期全線開業実現大阪協議会」に属し、関係自治体や団体と連携・協力して、政府・与党への要望活動や、機運醸成のためのシンポジウムの開催などを行ってきた。今後も早期全線開業に向け、取り組みを継続していく。

(地域連携部 富岡幹也)