



秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期成同盟会
ウィンターセミナー

北陸新幹線がもたらした経済・社会効果について

～ 福井・敦賀延伸を控えた北陸の現状 ～

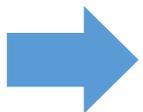
2022年1月

日本政策投資銀行 北陸支店

企画調査課 鈴木 英介

日本政策投資銀行のご紹介

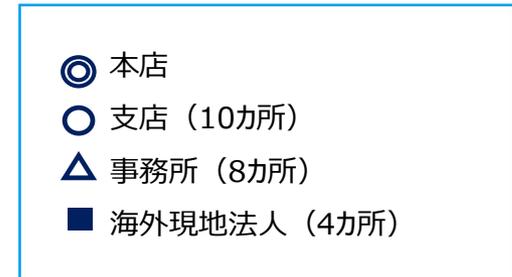
- 企業理念：「金融力で未来をデザインします」
- **政府100%出資**の金融機関
 - 本店（東京） + 10支店・8事務所、海外拠点4カ所
 - **北陸支店（金沢市）**は、富山、石川、福井の3県が担当エリア
 - **秋田県**は、東北支店（仙台市）が担当
- 地域の強みや潜在力を活かした成長を情報面・資金面から後押しし、地域に応じた活性化に貢献することが業務の重要な柱の一つ
- **地域の動向**についての**情報発信**も、各支店の重要な業務として位置づけられている
- 地域の経済に大きなインパクトをもたらす**新幹線の開業**については、これまで、何度かにわたってレポーティングしてきた経緯あり



本日の説明が、奥羽・羽越新幹線のご参考になれば幸いです！

日本政策投資銀行のプロフィール②

本支店・事務所・海外事務所等



<説明者 自己紹介>

- 日本政策投資銀行 北陸支店 企画調査課 課長 鈴木 英介

- 現在の勤務地は、石川県金沢市

- 北陸との関係

【子供の頃】 祖父母が金沢在住のため、夏休みなどには、よく金沢と行き来

【社会人になって】 金沢で2回に亘り勤務

1回目の勤務 2010～2012年

2回目の勤務 2020年～

- 北陸新幹線に対する「個人的な」感覚

① 子供の頃 → 新幹線が金沢を通るなんて、「夢のまた夢」

② 2010年～ → 在来線の特急は**時間がかかるし**、冬期は**遅延**多く、**乗り心地もイマイチ**。。。東京に乗り換えなしで行ける**秋田が羨ましい**。。。新幹線工事が進捗し、金沢までの開業時期も決定

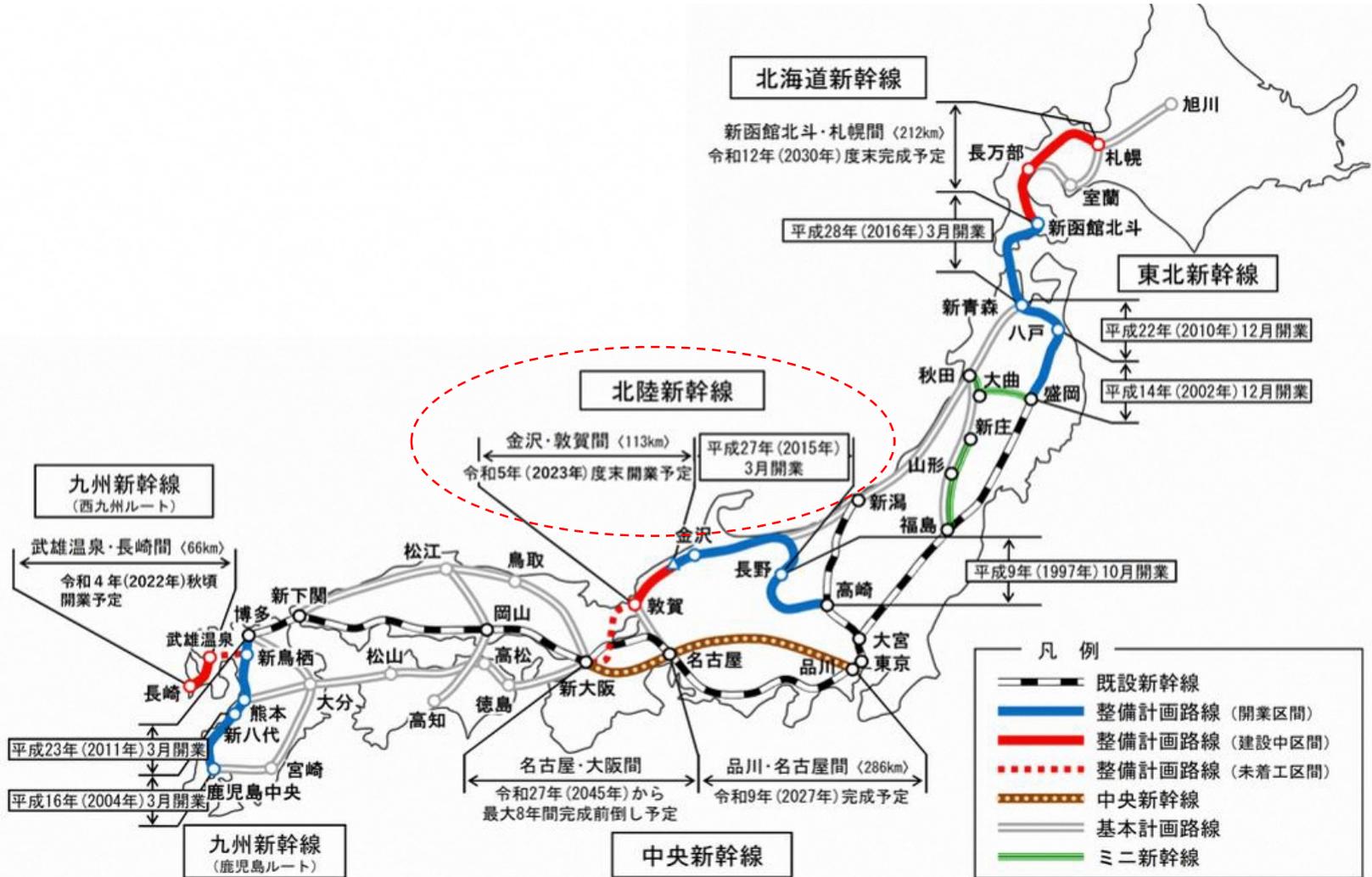
③ 2020年～ → 新幹線の有り難さを実感（**速さ** + 冬期の**安定運行**や乗り心地）

本日は話させて頂きたい内容

- ◆ 北陸新幹線の概要
- ◆ 新幹線開業は、どのような効果をもたらすのか
- ◆ 新幹線開業の経済効果の試算
- ◆ 北陸新幹線が地域にもたらしたもの ～北陸3県の県都の街づくり～
- ◆ 地域の象徴としての新幹線
- ◆ 人の移動はどう変わったか？ ～北陸3県の旅客流動～

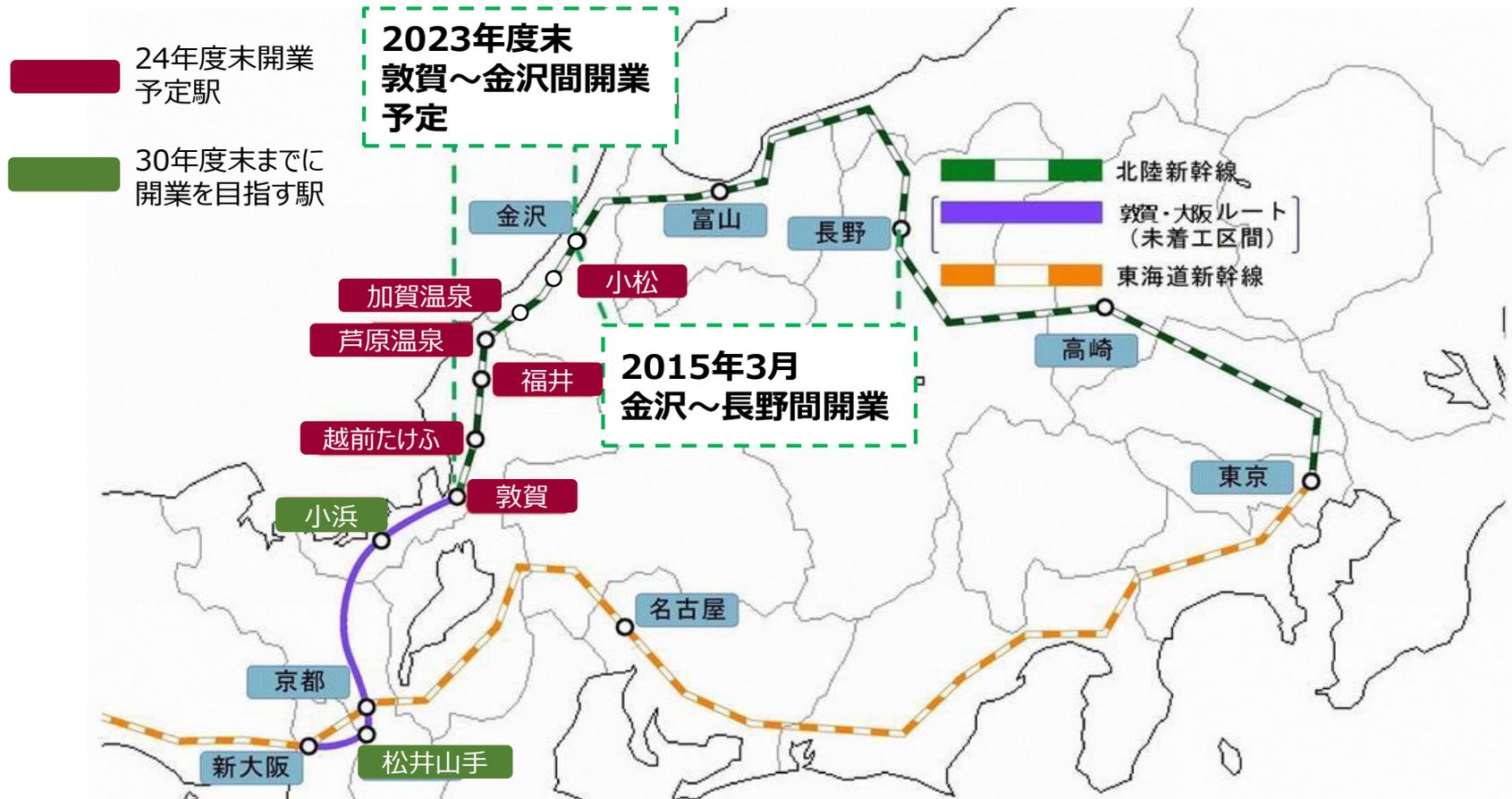
整備新幹線の着工・開業に一定の目処

- 整備新幹線は、5路線の着工・開業に一定の目処がつき、新幹線建設の焦点は基本計画路線。



2023年度末に福井・敦賀まで延伸、関係者は新大阪まで早期着工を要望

- 北陸新幹線は、1997年に高崎～長野間が開業し、**2015年に金沢まで延伸**。23年度末（24年春頃）に、敦賀までの区間が開業予定（計7駅）。
- 新大阪までの区間**についても、2030年度末頃までの開業を目指し、北陸3県や関西などから早期着工を要望。



新幹線開業はどのような効果をもたらすのか

新幹線の利用者

- **移動の利便性**が向上

地域社会

- 地域への**来訪者が増加**し、域内消費の増加などで、**地域経済が活性化**
- **街づくり、再開発**のきっかけとなる
- **存在効果**（＝新幹線による地域の知名度向上、**地域の象徴**としての効果）
（＝速達性・定時制に優れた移動手段で、「いつでも」「確実に」移動できる安心感）
- **ネットワーク効果**（＝新幹線で繋がる地域との交流を促進）
- 高規格路線建設による鉄道事故の減少（＝踏切がなくなれば、踏切事故は解消）

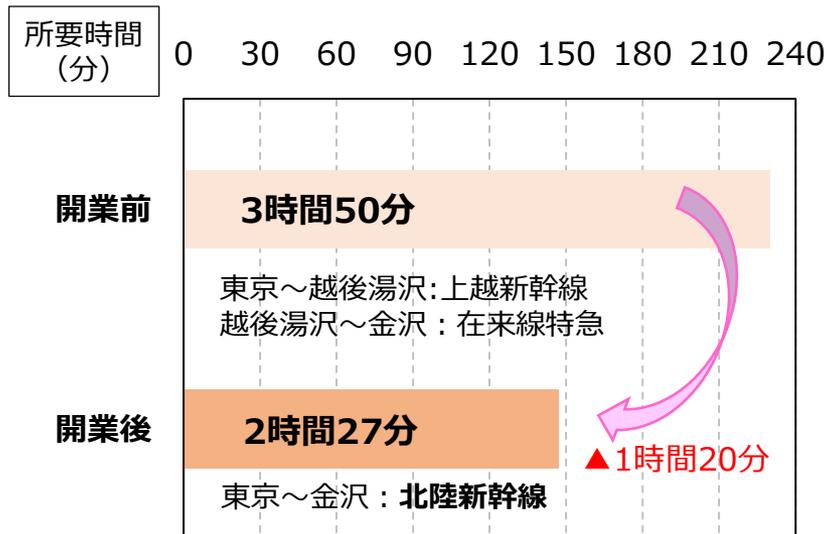
日本全体

- 国土交通網の多様化、国土強靱化への貢献
（＝災害で他のルートが長期運休した場合の**代替機能**）
- 航空機やバスによる移動の減少によるCO₂排出量の削減

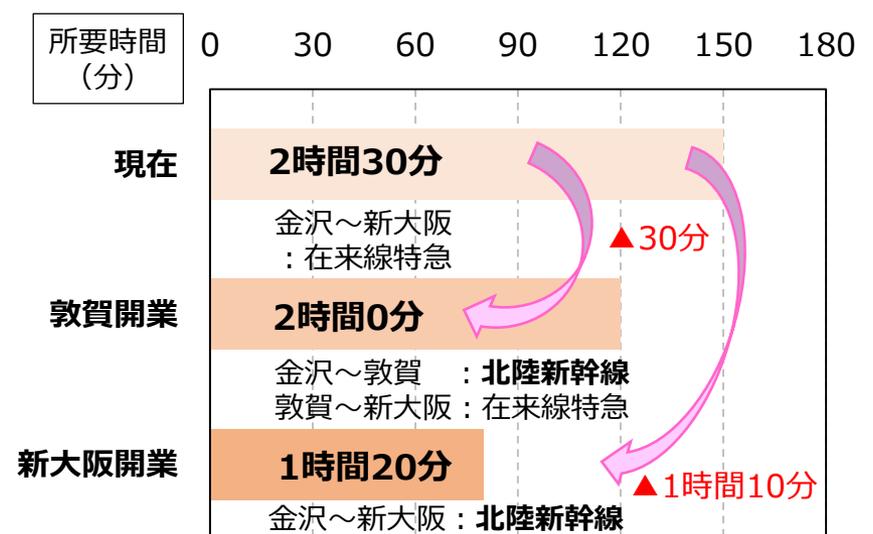
新幹線による利用者の利便性向上

- 新幹線で結ばれた地域同士の移動が**早くなる**
- 移動の**定時・安定性**が向上する（雪などの悪天候に強く、遅れや運休が減少）
- 一度に**たくさん**の人が移動できるようになる（潜在的な需要があれば、往来は増える）

金沢・東京間の移動時間



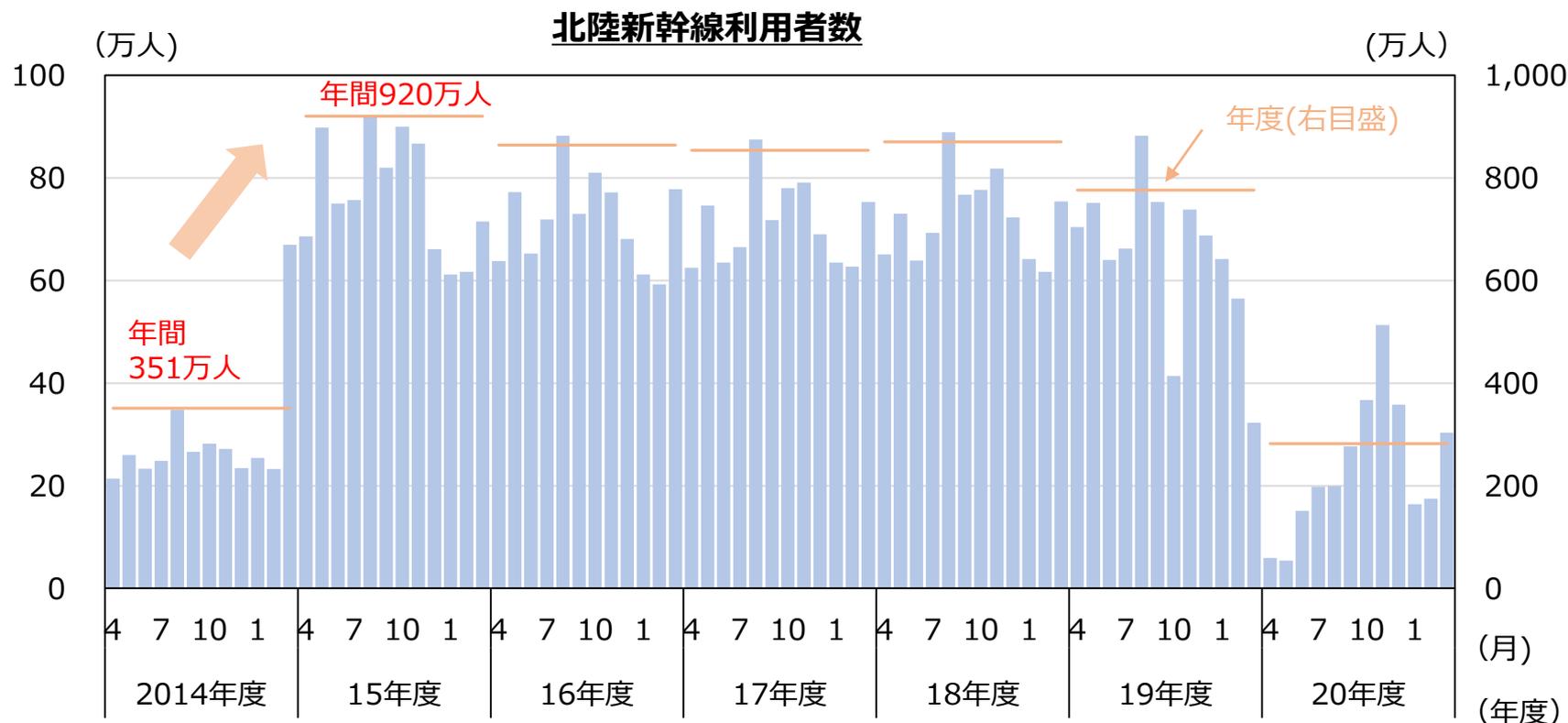
金沢・新大阪間の移動時間



(備考) 石川県資料を元に作成

コロナ禍前までの北陸新幹線利用客数は堅調に推移

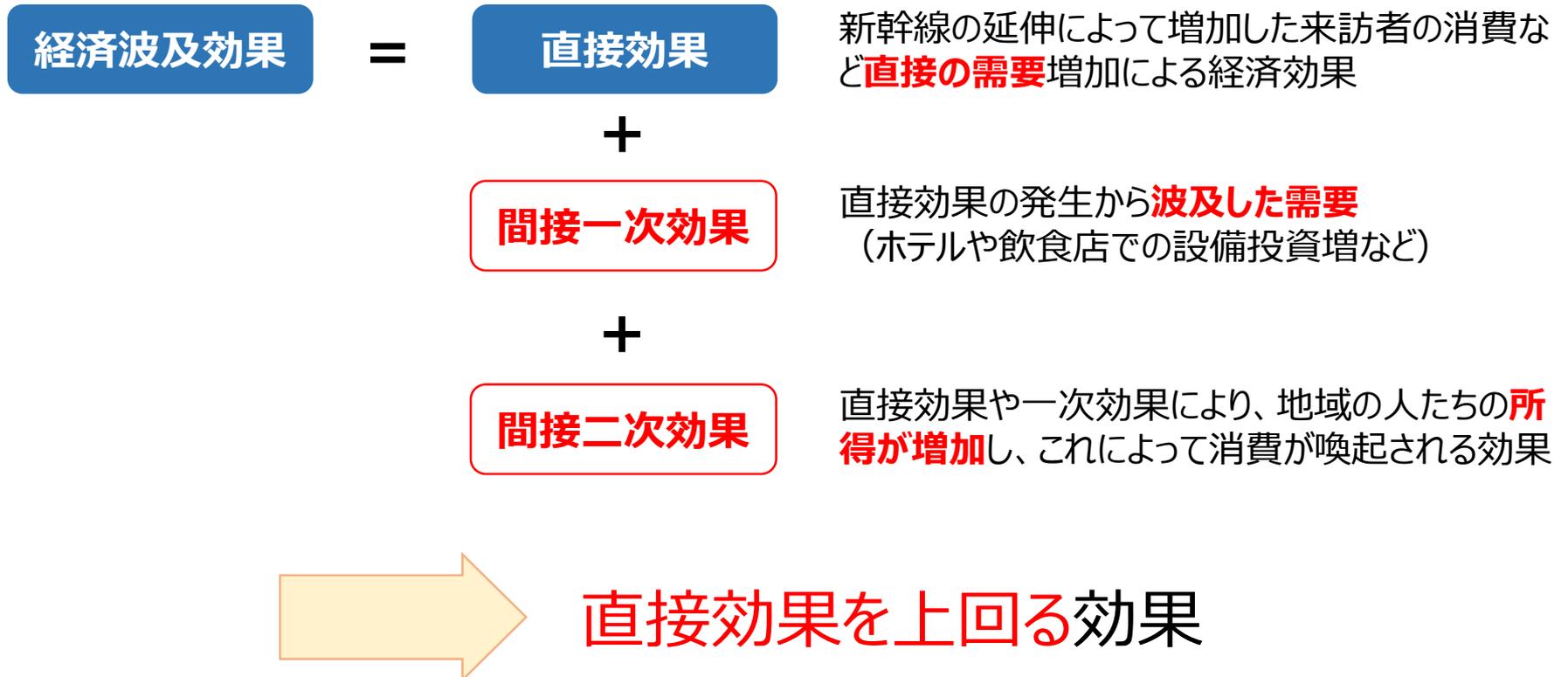
- 北陸新幹線の利用客数(上越妙高－糸魚川間の断面輸送量)は、開業初年度に900万人を超え、コロナ禍の20年度を例外とすれば、新幹線開業前を大きく上回る水準で推移。



(出典・備考) 1. JR西日本公表資料、2. 上越妙高－糸魚川間の断面輸送量

新幹線開業の経済波及効果の試算

- 利用者の利便性の向上、地域への**来訪者の増加**に着目し、その効果を**金額換算**
- 試算は特定の年（開業初年など）**1年間の効果**を切り取ったもの。新幹線が運行され続ける限り、効果は毎年生じる。



日本政策投資銀行による福井県内への経済効果の試算

1年当たりの効果
(国内の観光、ビジネスによる来訪客増)

		増加率	増加入込数① (千人回)	消費単価② (円/人)	経済効果①×② (億円)		
直接効果	191億円						
	間接 一次効果	71億円	ビジネス	+110.8%	359	23,230	83(a)
			観光	+92.3%	355	25,411	90(b)
		計	-	713	-	173 (a+b...③)	
間接 二次効果	48億円	関西圏 (鉄道)	ビジネス	+4.2%	32	23,230	7 (c)
			観光	+0.6%	39	25,411	10(d)
			計	-	72	-	17 (c+d...④)
経済波及 効果	309億円	首都圏 + 関西圏	ビジネス	-	391	-	91 (a+c)
			観光	-	394	-	100 (b+d)
			計	-	785	-	191 (③+④)

首都圏からの来訪増が貢献すると試算！
直接効果の1.6倍の恩恵が地域に及ぶ

(備考)当試算は、コロナ禍が顕在化する前の2020年2月時点

新幹線開業の経済効果（DBJ試算）

	試算時期	試算対象	直接効果 (億円)	経済波及効果 (億円)	
福井県	2020年2月	開業1年目	191	309	※金沢～敦賀 開業後の見込
石川県	2016年12月	開業1年目	454	678	} ※金沢までの 既開業分
富山県	2019年11月	開業5年目	200	304	
北海道	2018年2月	開業1年目	204	350	※新函館北斗までの 既開業分

- 福井県以外（石川県、富山県、北海道）は、開業後の実際の入込状況を踏まえた事後的な試算
- コロナ禍前のインバウンド客も含めた観光需要が前提
- 福井県の試算は、石川、富山両県の動向も踏まえた事前の推計
 ただし、オンライン会議の普及などにより、**コロナ禍後**も、ビジネス需要などを中心に、従来の想定ほどは利用客が戻らない可能性がある

経済効果は、満足できる金額か？

	経済波及効果 (億円)	県内総生産 (2018年度、億円)	対県内総生産比 (%)
福井県	309	34,595	0.89
石川県	678	47,687	1.42
富山県	304	48,247	0.63
北海道	350	196,528	0.18

- 対県内総生産比で見ると、一番大きい石川県でも1.42%にとどまる
- 効果は単年ではなく、毎年発生するため、累積すれば必ずしも小さいとは言えないが、経済波及効果だけで議論していると、新幹線の開業の**効果を過小評価**してしまう可能性がある

➡ 新幹線をよく利用する人や観光・飲食業に携わる人以外に対しても
メリットがある！

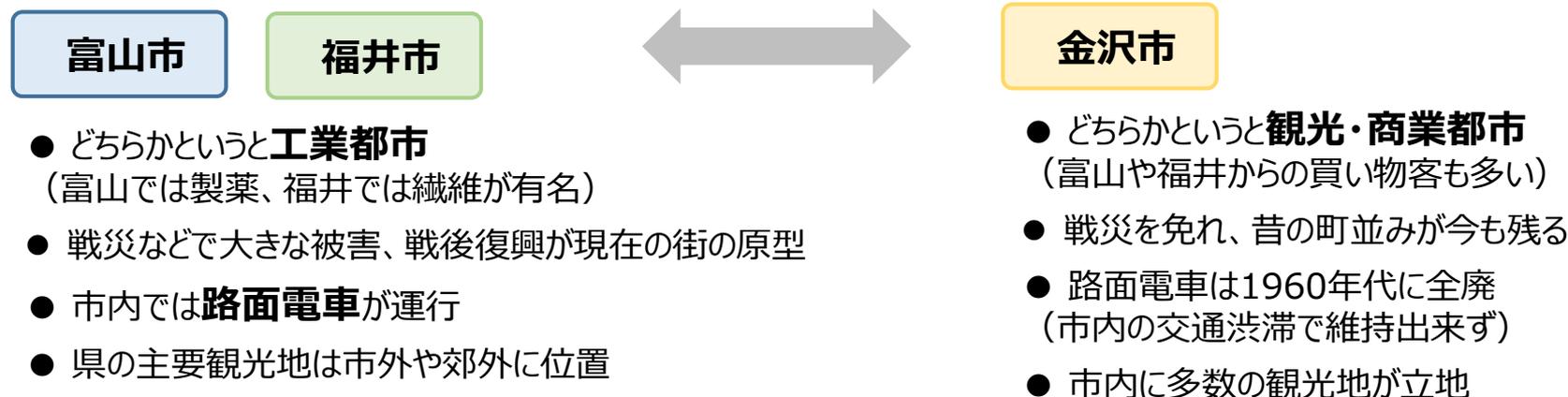
➡ 北陸3県の各県都では、新幹線が**街づくりの起爆剤**に！

富山、金沢、福井はどんな街？

- いずれも江戸時代の**城下町**から発展。繁華街は城趾近くで発展しており、鉄道駅は若干離れて位置。
- 3市を比較すると、富山と福井に似た点が多く、金沢は少し異なるが、各市それぞれにおいて、**北陸新幹線の開業が新たな街づくりの起爆剤**となった。



※()内は人口密度と県面積に占める割合



富山、金沢、福井の特徴と二次交通

富山	<p>街の構造：駅南側に県庁・市役所が立地し、富山城公園を挟んだ総曲輪地区が繁華街</p> <p>道路状況等：第二次大戦時に大空襲を受けたことから、復興で区画整理が進展（広い道が多い）</p> <p>公共交通：市内には路面電車が比較的高頻度で運行されており、市民の足として利用されている。富山市は、高齢化と人口減少に対応するため、コンパクトシティ戦略を掲げ、路面電車などの公共交通の整備、公共交通沿線地区への居住促進、中心市街地活性化を推進</p> <p>観光：県の人気観光地としては立山黒部アルペンルートなどがあるが、市中心部からは距離がある</p>
金沢	<p>街の構造：駅東側2～3kmに観光地や繁華街が集積。一方、県庁や地元地銀の本店などは、駅西側などに移転</p> <p>道路状況等：空襲や大災害を免れたことで、昔の町並みが残る反面、細い道や入り組んだ道が多い</p> <p>公共交通：交通渋滞の深刻化などで軌道電車は1967年までに全廃。私鉄路線も一部を残して廃線。市内の公共交通はバスが主体。バスは、駅を起点に、生活路線、観光客向け路線が高頻度で運行</p> <p>観光：兼六園、21世紀美術館、近江町市場などの人気観光地が市内に集積</p>
福井	<p>街の構造：駅西側の福井城趾内に県庁が立地し、市役所も近接。繁華街は駅から1km程度に位置。</p> <p>道路状況等：戦時の大空襲、福井地震などで、街は壊滅的な被害を受け、復興で区画整理が進展（広い道が多い）。復興から70年以上が経過し、市街地の建物老朽化などが課題となっており、新幹線開業を起爆剤に市街地再開発を推進中</p> <p>公共交通：路面電車や私鉄の路線が近隣市町に向けて運行されており、市民の足だけではなく、観光地へのアクセス手段となっている</p> <p>観光：県の人気観光地としては、東尋坊や永平寺などがあるが、これらの観光地は福井市外に立地</p>

富山市で進むコンパクトシティ戦略と路面電車網の整備

富山市では、路面電車が市民の足として、親しまれている。また富山市周辺の鉄道路線としては、あいの風富山鉄道（並行在来線）、JR高山線、富山地方鉄道線（立山や宇奈月温泉方面など複数路線）などが運行されている。

富山軌道線

- 富山地方鉄道が運行
- 富山駅**南側**、県庁や市役所などが所在する市中心部、全長7.6km
（全て併用軌道を走行）
- 09年12月に丸の内～西町間が開業し、**環状運転**を開始



富山駅を挟んで街が南北に分断されていた

富山港線

- 富山駅の**北側**、全長7.7km（併用軌道部分と専用軌道部分がある）
- 北陸新幹線建設と在来線を含めた**富山駅の高架化**が決まり、富山軌道線との相互接続が具体化
- 06年3月までは、JR西日本が運行しており、06年3月以降、第三セクターの富山ライトレール(株)に移管し、LRT化
- 20年3月：**軌道線との相互乗り入れ**開始。富山軌道線と**一体的に運行**。
- 富山ライトレールは軌道線を運行する富山地方鉄道が吸収合併。軌道施設は富山市が保有し、富山地方鉄道が運行する**上下分離方式**
- 終点の岩瀬浜は、かつて北前船の寄港地として栄えた地域で、現在も当時の面影を偲ばせる古い町並みが残っており、富山市は、観光地としての売り込みにも力を入れている

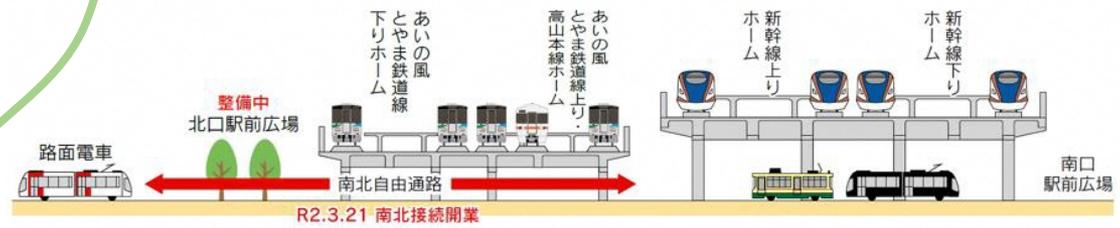
富山市で進むコンパクトシティ戦略と路面電車網の整備



富山軌道線と富山港線は、直通運転を行い、**一体運行**
運賃は、大人210円、小人110円の**均一運賃**
平日日中で約20分間隔、休日日中は約15分間隔で運行



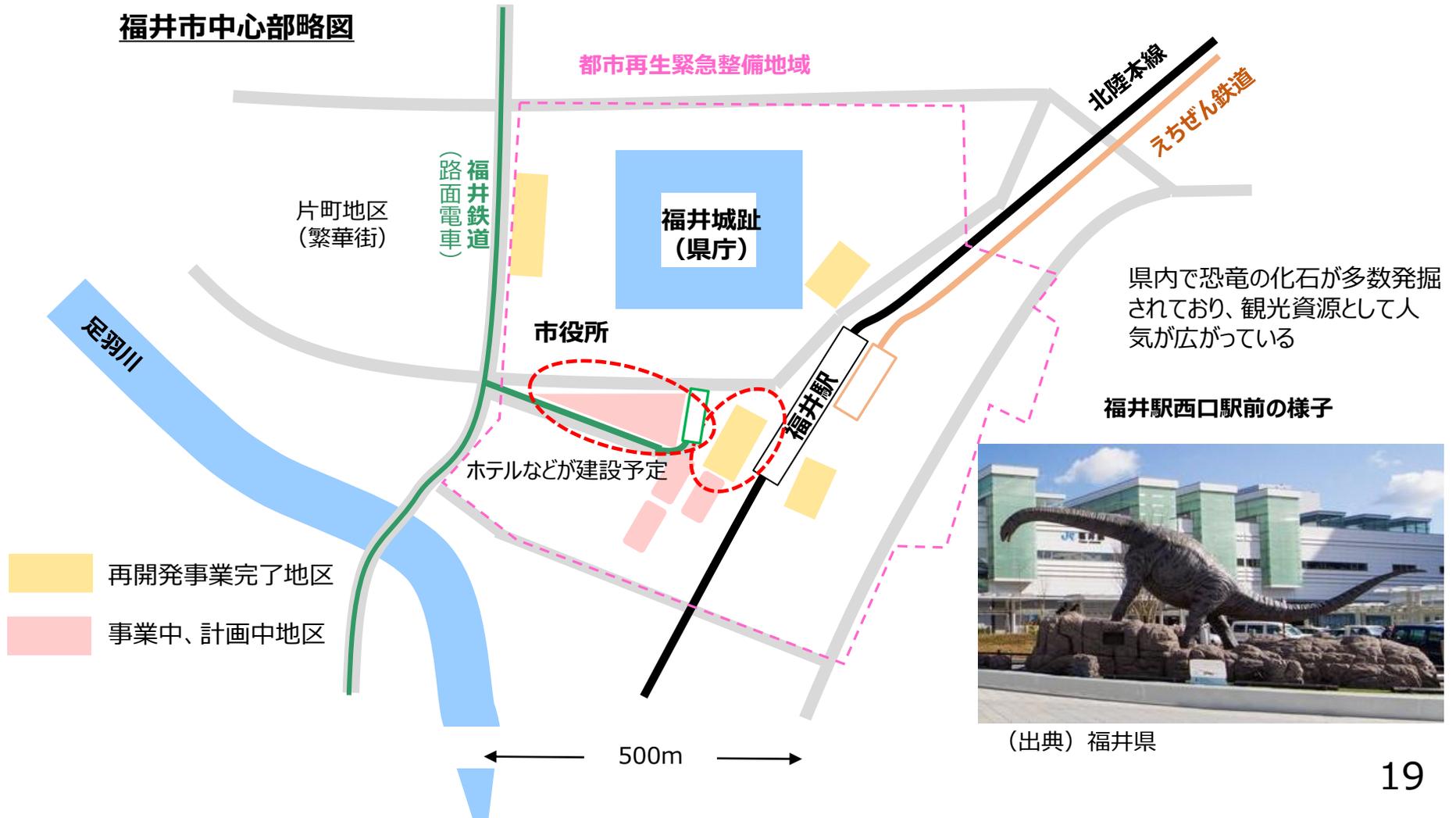
南北接続立体図



福井市は、駅周辺の再開発を推進

- 福井市では、駅西側を中心とした約1km四方の地域を都市再生緊急整備地域に指定し、市街地再開発を推進。
- 県庁を移転し、福井城趾を文化・観光拠点として整備する構想もあるが、具体化には至っていない。

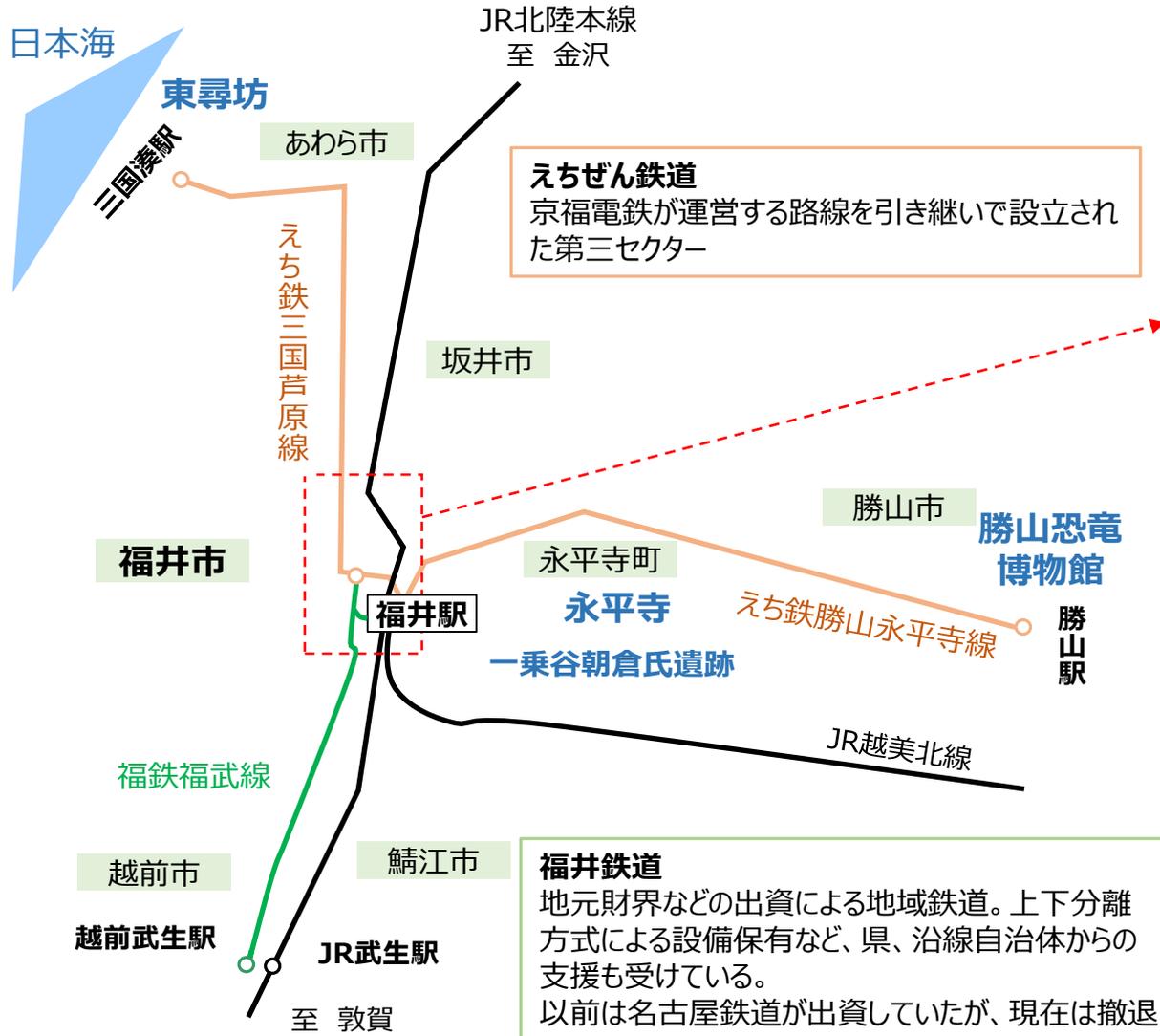
福井市中心部略図



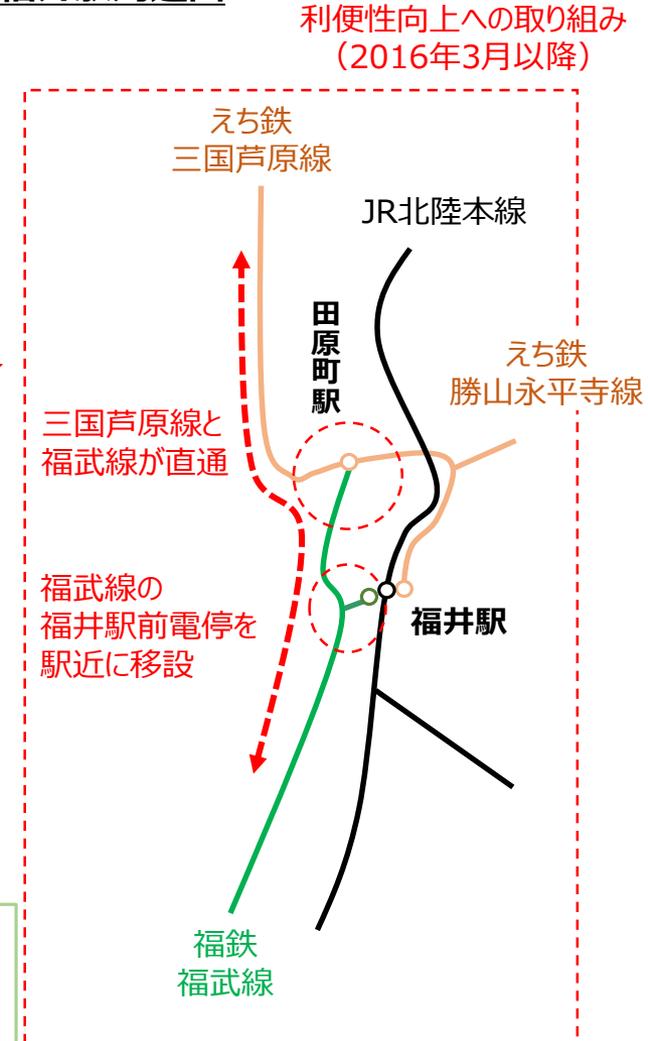
(出典) 福井県

福井でも、私鉄路線の整備が進展

福井市周辺鉄道路線概略図



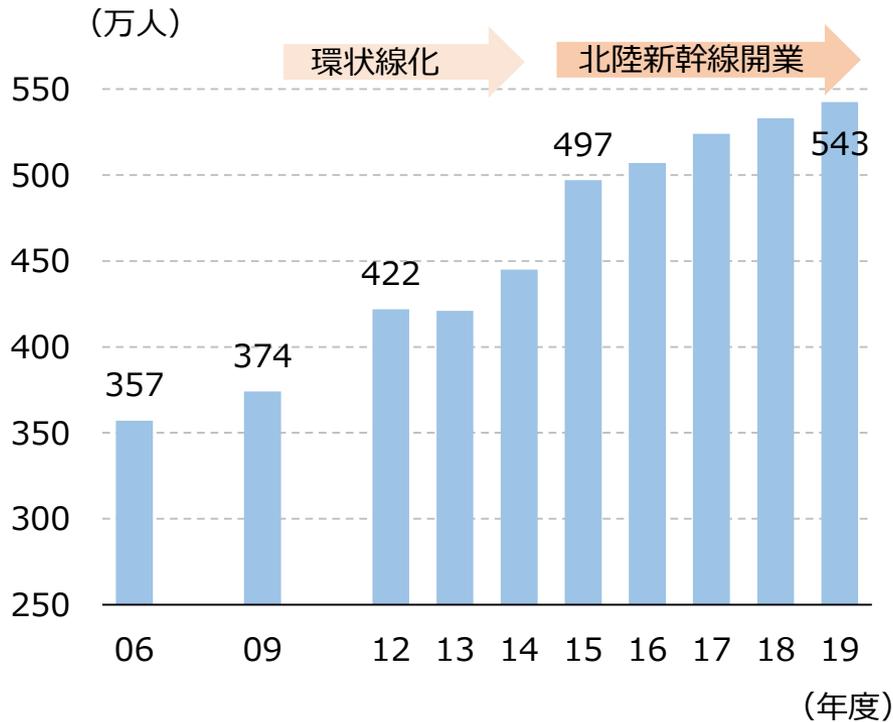
福井駅周辺図



富山、福井ともに路面電車の利用者数が増加

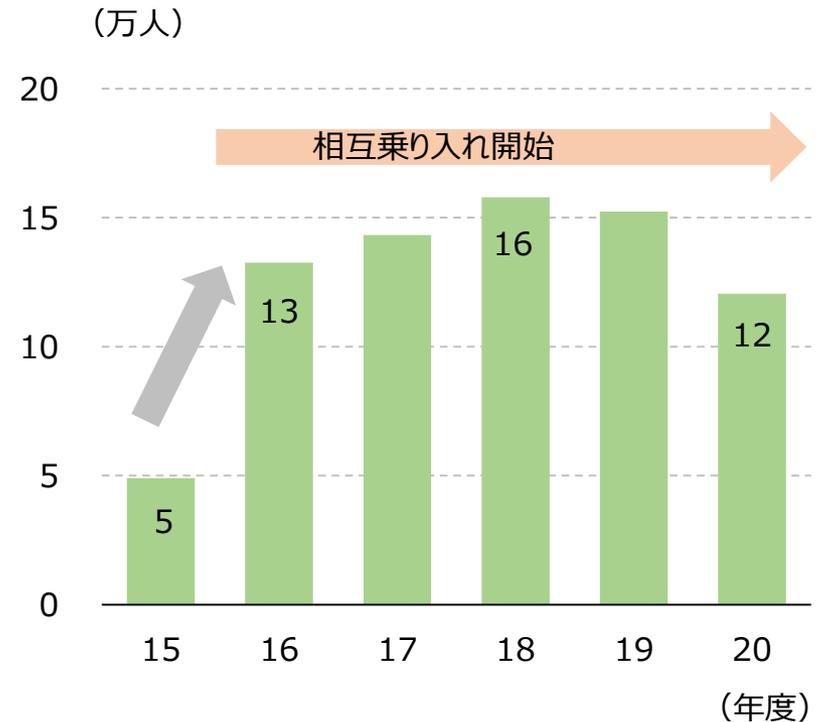
- 富山市では、環状線化や北陸新幹線開業による来訪者の増加により、路面電車の利用者数が大幅に増加。
- 福井市では、えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れで、利用者の利便性が向上し、相互乗り入れ区間では利用者が大幅に増加。

富山 路面電車の利用者数（輸送人員）



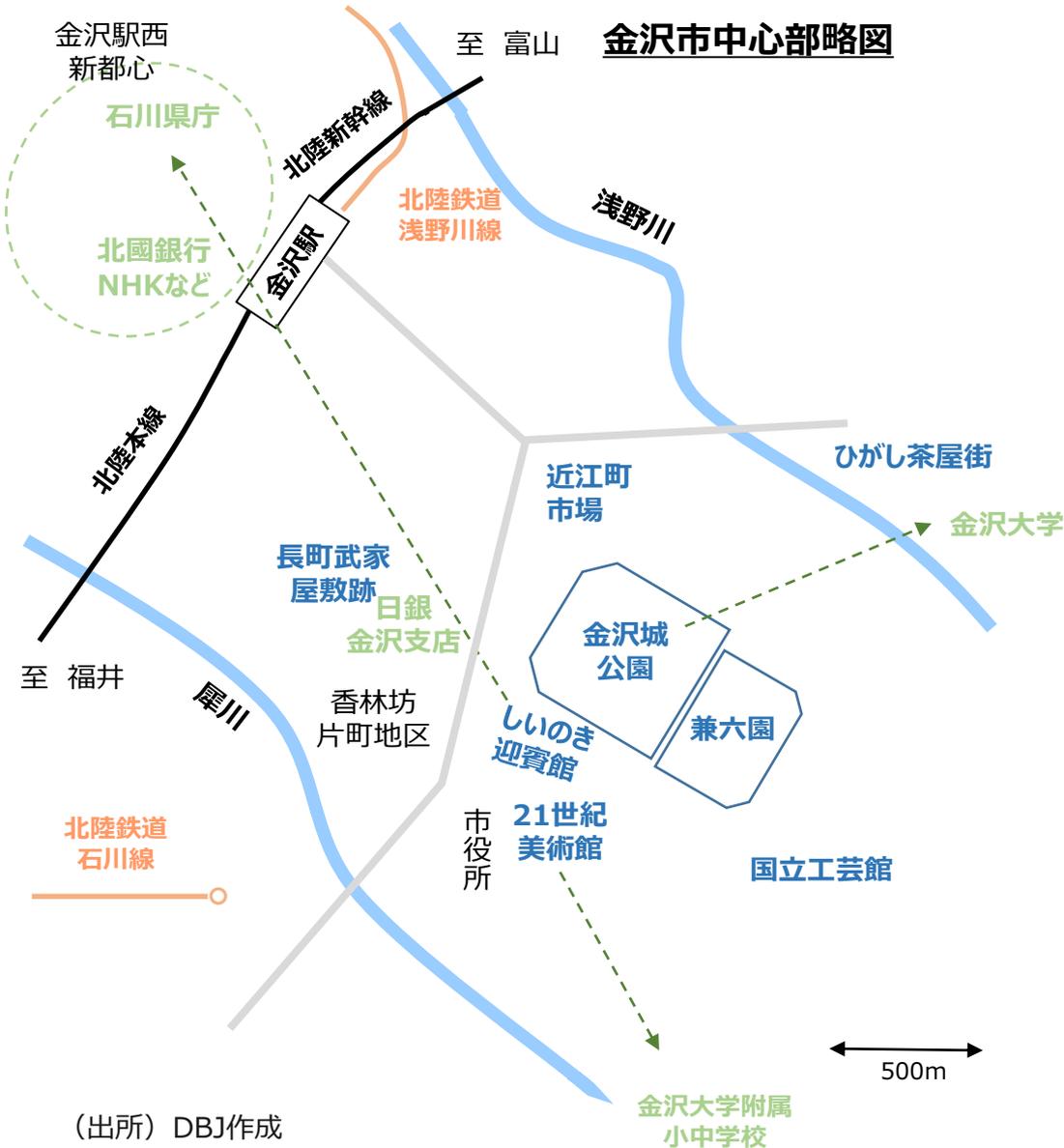
(出所) 富山県統計年鑑等より作成

えち鉄・福鉄相互乗り入れ区間 利用者数



(出所) 福井市地域交通課資料より作成

金沢市では、観光地の整備と経済拠点の再整備が進行



(出所) DBJ作成

- 企業や金融拠点の**金沢駅周辺**などへの移転・集積が進行中
- 新幹線の開業もあって、金沢駅周辺のビジネス拠点としての利便性が高まっており、**多くの機関が駅西部などに移転**
(石川県庁、北國銀行本店、NHK金沢支局など)
- 跡地は、**文化や観光の拠点**として整備
(金沢城公園、21世紀美術館、しいのき迎賓館など)
- 江戸期の史跡のほか、**明治・大正期の歴史建造物**も文化・観光施設としての整備が進む
(しいのき迎賓館、国立工芸館、四高記念館など)
- **中心市街地が空洞化**し、活性化が課題となる都市も少なくないが、金沢では新幹線開業による観光客増加で、**街の賑わいは失われず**

金沢市では、観光地の整備と経済拠点の再整備が進行

移転した主な機関と跡地利用の状況

施設	移転時期・経緯	跡地利用
金沢大学	旧校舎は兼六園に隣接する金沢城趾に立地 89年～93年にかけて、市郊外に移転	金沢城公園として整備 残存建築物の保存に加えて、庭園の再建などを進めており、 足元でも二の丸御殿の再建などの計画がある
金沢大学附属 小・中学校	旧校舎は、金沢城趾や兼六園などに隣接 95年に、市郊外に移転（大学とは別の場所）	金沢21世紀美術館として整備（04年9月に開館）
石川県庁	旧庁舎は、金沢城趾や兼六園などに隣接 03年に金沢駅西側2.5kmの地点に移転	大正期に竣工の趣ある建物をいかして多目的施設「石川 県政記念しいのき迎賓館」として、整備（10年4月開館）
北國銀行本店	人気の観光地である近江町市場に隣接 金沢駅西口駅前の新ビルに移転（14年11月）	温泉旅館型ホテルが新規に開業
NHK金沢支局	金沢城趾近くに立地 金沢駅西口近くの新ビルに移転（18年10月）	分譲マンションが建設中
日本銀行 金沢支店	市繁華街に立地し、金沢城趾などにも近隣 金沢駅西口近くに移転予定（23年秋頃）	金沢歌劇座の移転など（報道ベース）
金沢広坂 合同庁舎	金沢城公園、尾山神社などの観光施設に近接 施設老朽化で、地元政財界は移転を要望 (現時点では具体化はしていない)	未定 県や市は、何らかの形で、観光拠点に活かす意向



それぞれに違いはあれど、
各市で**新幹線開業が街づくりの推進**に大きく貢献

金沢市

観光客の来訪も意識した**歴史都市**としての街づくり、文化施設の整備が進行

富山市

コンパクトシティ戦略のもとで、**住民の生活利便性**を意識した二次交通の整備が進行

福井市

新幹線開業を「**100年に一度のチャンス**」と位置づけ、市街地再開発や二次交通の整備を推進



こうした取り組みは、新幹線にあまり乗らない人にも恩恵

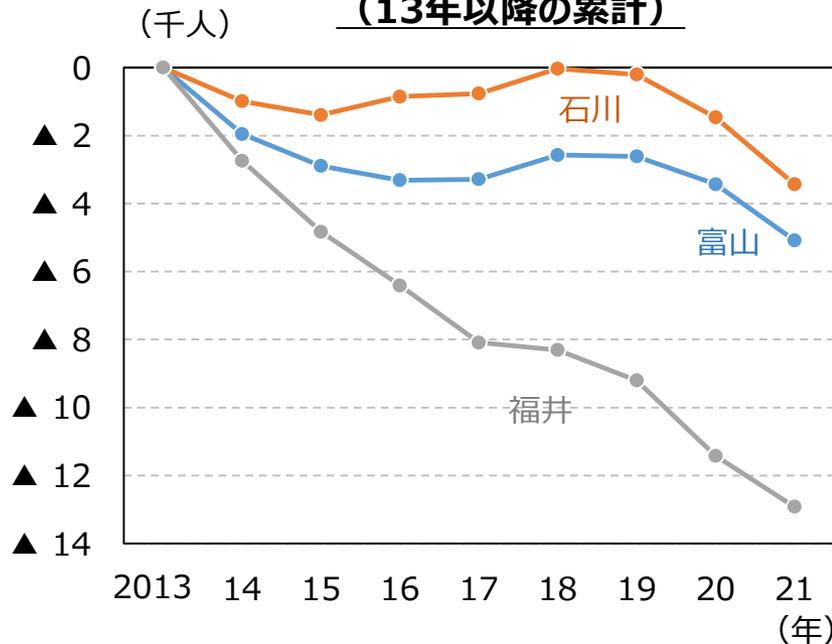


地域の多くの人々が「新幹線が通って良かったよね」と感じている

地域にとっての象徴としての新幹線

- 北陸3県の人口の社会増減の累計をみると、福井では減少が続く一方、富山、石川は、19年頃にかけて持ち直し。
- 企業にとっても「いつでも」「確実に」「早く」移動できる新幹線の存在は、拠点機能の移転・拡充の判断の要素となった可能性がある。

**北陸3県の社会人口増減累計
(13年以降の累計)**



(出典・備考)

- 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
- 各年1月1日時点、外国人を含む

**北陸3県に拠点機能の移転・拡充をした企業例
(2015年度の実績)**

富山	YKK AP、富山化学工業、日立国際電気、能作、ピーエーワークス 日本カーバイド工業、ダイト
石川	JOLED、日機装技研、アクトリー、白山製作所
福井	日本電産テクノモータ、日華化学、日本マイヤー

(出典・備考)

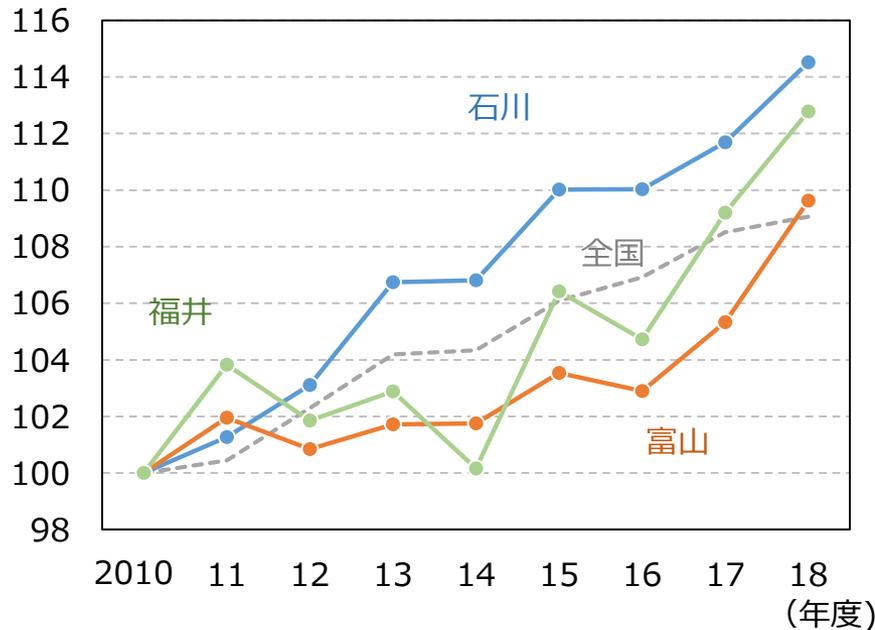
- 財務省北陸財務局資料を元に作成
- 2015年10月～2016年2月までに地方拠点強化税制に認定された企業
- 青字は、機能の移転を行った先

北陸3県の県内総生産は、18年にかけて順調に成長

- 北陸3県の県内総生産は、電力・ガス業を除くと2010年以降、全国平均を上回って成長。
- 3県いずれにおいても、製造業の生産額が大きく増加しており、全体を牽引した。

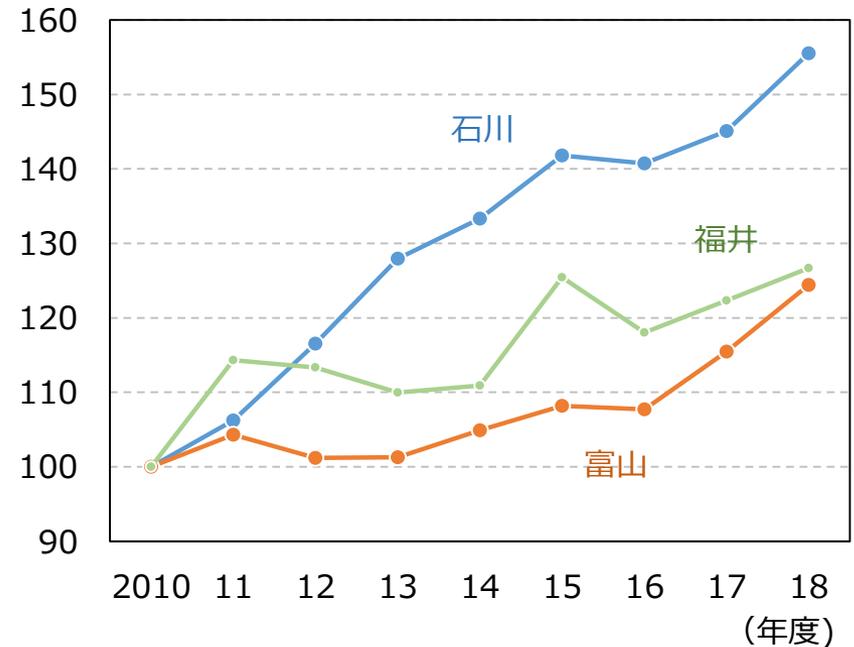
実質県内総生産（電力を除く全体）

(2010年度 = 100)



実質県内総生産（製造業）

(2010年度 = 100)

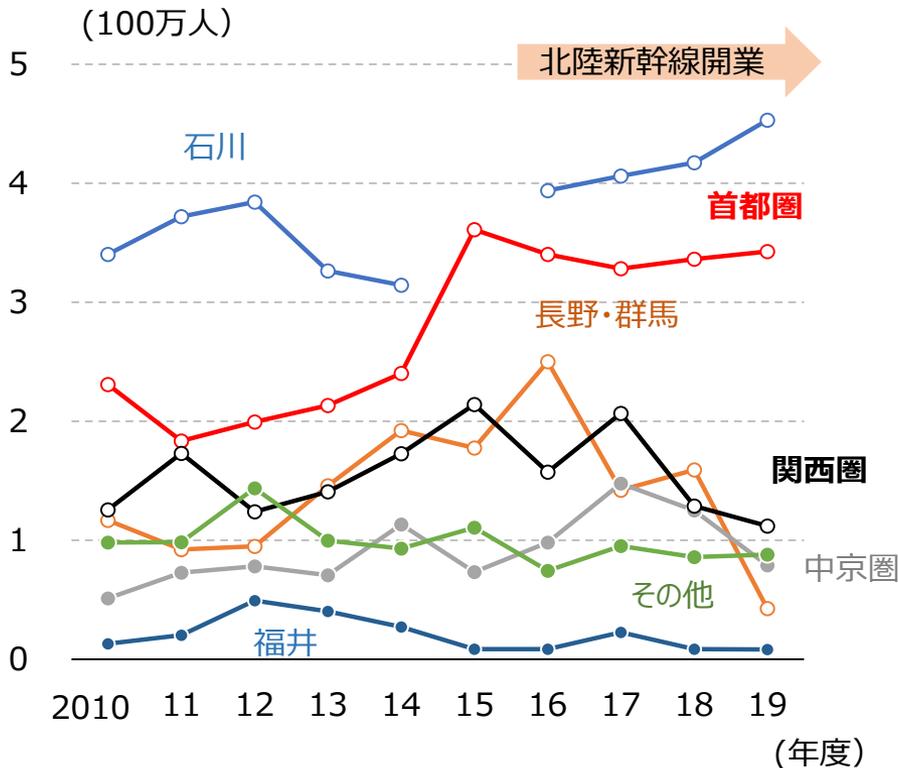


(出典) 1. 内閣府「国民経済計算年報」、「県民経済計算年報」
2. 原子力発電所の稼働停止・再稼働の影響を除くため電力・ガス業は除く

富山では、首都圏との往来が増加した一方、関西圏との往来は弱含み

- 富山では、首都圏との往来が増加し、その後も高水準。一方、直通特急の乗り入れがなくなった関西圏や中京圏との往来は弱含み。
- また、長野や群馬との往来は、開業直後は盛り上がったものの、その後は低調。

都道府県間旅客往来（富山県）



(出典・備考)

- 国交省「旅客地域流動調査」（鉄道のほか、航空便や高速バスによる移動も含む）
- 2015年は並行在来線会社のIR いしかわ、あいの風とやまのデータ未集計のため、グラフに欠損値がある。

【敦賀開業に向けた期待】

- 北陸3県でも、必ずしも往来が多くない**福井県**との交流拡大
- 乗り換えはあるものの、**関西圏、中京圏**への所要時間の短縮

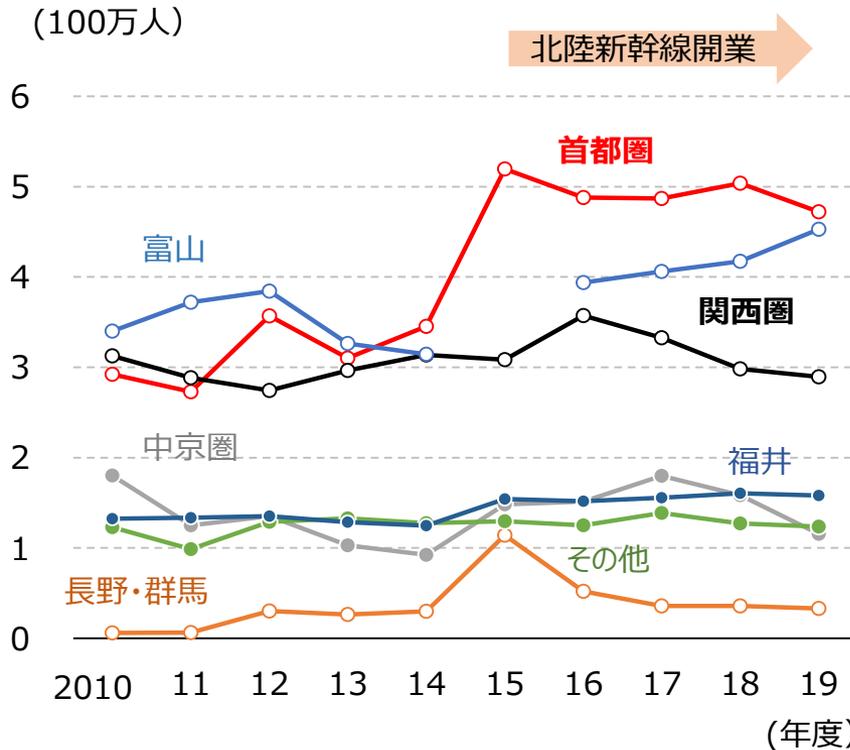
【課題】

- 関西圏**や**中京圏**との交流の再拡大
- 長野県**や**群馬県**など、大都市圏以外の地域との継続的な交流

石川でも、首都圏との往来が大幅増

- 石川県でも、首都圏との往来が増加し、その後も高水準。また富山県との往来も、観光客の周遊などが増えたとみられ、開業前を上回っている。
- 新幹線開業前は、関西圏とのビジネス、文化などの繋がりも深く、地域にとって新大阪までの早期開業が悲願。

都道府県間旅客往来（石川県）



(出典・備考)

- 国交省「旅客地域流動調査」（鉄道のほか、航空便や高速バスによる移動も含む）
- 2015年は並行在来線会社のIR いしかわ、あいの風とやまのデータ未集計のため、グラフに欠損値がある。

【敦賀開業に向けた期待】

- 新幹線で繋がる**福井県との交流拡大**
- **関西圏や中京圏への所要時間短縮**

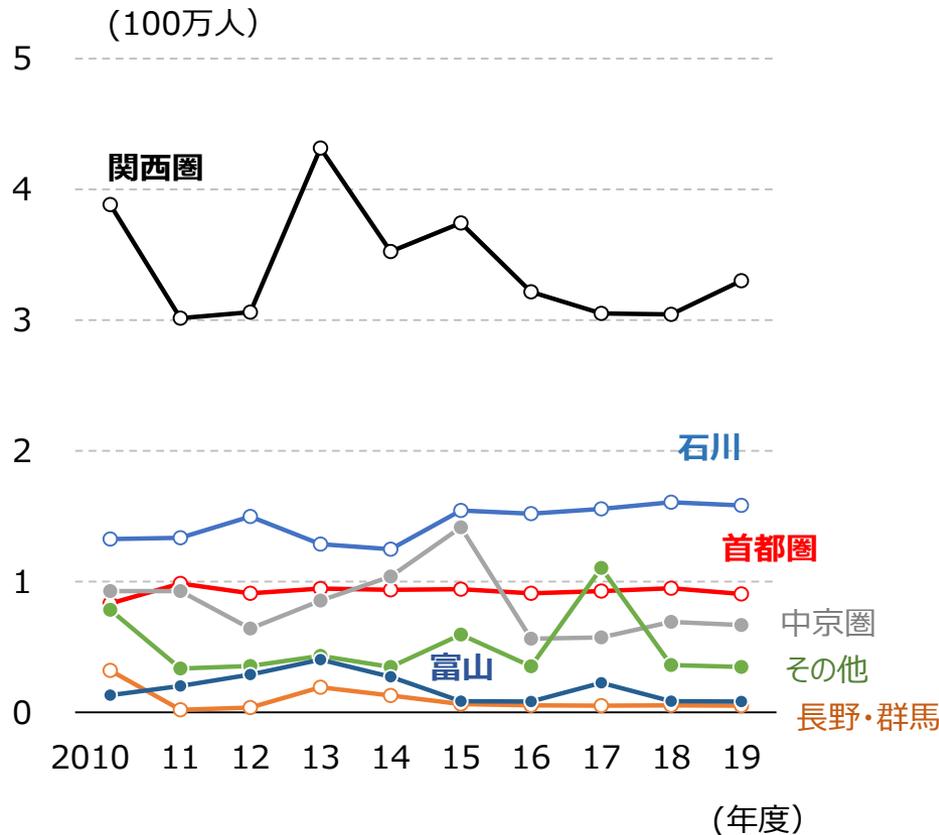
【課題】

- 関西圏や中京圏へは、**乗り換えの必要性**が発生（観光客にはマイナス材料）
- 金沢が**終着駅から途中駅**となり、存在感が低下する可能性
- **長野県や群馬県**など、大都市圏以外の地域との継続的な交流

関西圏との往来が多い福井県

- 福井県は、**関西圏と往来が非常に多い**ほか、中京圏との交流も無視できない。一方、首都圏との往来は、現状、米原乗り換えの東海道新幹線ルートなどがあり、時間短縮効果は、金沢や富山の場合よりも少ない。

都道府県間旅客往来（福井県）



(出典) 国交省「旅客地域流動調査」

【敦賀開業に向けた期待】

- **首都圏**との交流増加の持続とこれを活かした地域の活性化
- 石川や富山に加えて、長野や群馬など、新幹線によって往来が便利になる地域との交流拡大

【課題】

- **関西圏**や**中京圏**との交流維持

新大阪までの早期着工
開業が北陸3県の強い願い

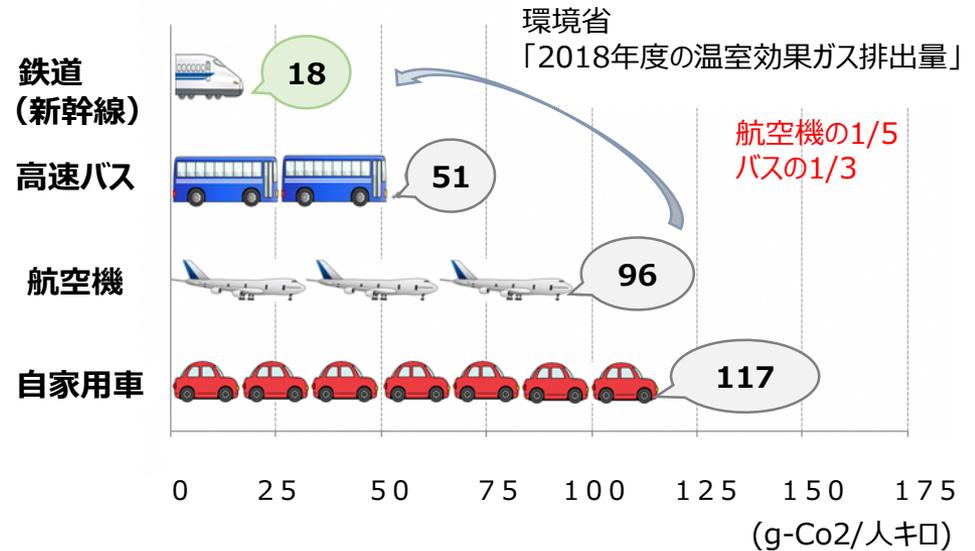
東海道新幹線の代替ルートやCO2排出削減にも貢献

- 北陸新幹線は、日本の大動脈である東海道新幹線が災害などで不通となった場合の代替ルートとしての役割も担う。代替ルートとしての役割を果たす上では、新大阪までの早期開業が重要。
- 金沢と首都圏との間の旅客流動は、北陸新幹線の開業で約1.5倍に増加したが、飛行機の利用者が減り、鉄道が増加したことで、金沢～首都圏間ではCO2排出量はむしろ減少。

東海道新幹線の代替補完機能



輸送手段別のCO2排出量



まとめ

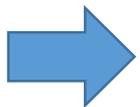
- 北陸新幹線により、富山や石川では、特に**首都圏との往来が大幅に増加した**
- コロナ禍前までは、観光客の来訪も高水準で推移しており、地域へも大きな経済的な波及
- 北陸3県では、特に県都において、新幹線を契機とした**街づくりの進展**などもみられ、新幹線を利用する機会が少ない市民や観光とは関連しない産業で働く人でも、**北陸新幹線開業を肯定的**にとらえる人が多い。
- 北陸新幹線に関しては、金額換算が難しい**様々な効果**も合わせて、新幹線建設の効果、ベネフィットの方がコストよりも大きかったと認識している人が多いと感じられる

新幹線開業による
様々な効果



建設費の地元負担
並行在来線の経営負担、運賃上昇
建設に伴う環境への影響など

課題は新大阪への開通



経済的にも文化的にも繋がりの深い
関西圏への開通は地元の悲願



ご静聴、ありがとうございました。

【お問い合わせ先】

(株)日本政策投資銀行 北陸支店 企画調査課

TEL : 076(221)3216

e-mail : hrinfo@dbj.jp

©Development Bank of Japan Inc.2022

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。