

# 整備新幹線の開業効果

－西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）－

本社  
新幹線部新幹線企画課 白石 悠祐

## 1. はじめに

鉄道・運輸機構（以下「機構」という。）は、前身の日本鉄道建設公団時代を含め、1973年の全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）の施行以来、整備新幹線の建設を進めてきており、今日までに北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）、東北新幹線（盛岡・新青森間）、北陸新幹線（高崎・敦賀間）、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）及び西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の5線区が開業している（図－1）。



図－1 新幹線の路線網

全幹法において「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする」とあるように、整備新幹線の開業に伴い期待される効果としては、高速輸送のみならず、幹線鉄道ネットワークの強化や地域振興の発現などがある。

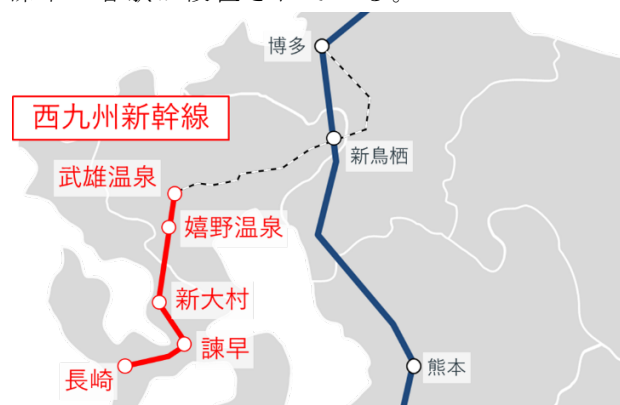
機構においては、国土交通省が策定する「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」等に基づき、当該路線の事業完了後5年経過時に事後評価を実施し、開業後に確認された事業の効果や影響を分析し公表している。

本発表では、直近で開業した西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）及び北陸新幹線（金沢・敦賀間）を対象に、各路線において開業後に確認された効果・影響と、開業効果に関連する沿線自治体等の取り組みについて紹介する。

## 2. 西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業効果

### 2－1 路線の概要

西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）は、佐賀県の武雄温泉駅と長崎県の長崎駅を結ぶ全長約66kmの路線（図－2）であり、令和4年9月に開業した。中間駅として嬉野温泉、新大村、諫早の各駅が設置されている。



図－2 西九州新幹線の路線図

### 2－2 主な開業効果

#### （1）所要時間の短縮とアクセス性の向上

西九州新幹線の開業に伴い、長崎市と他の主要都市との所要時間は30分程度の短縮となった（表－1）。これに伴い、特に九州島内における所要時間短縮効果が大きく発現しており、開業前後で長崎駅からの90分交流圏人口は約247万人の増加となるなど、沿線の交流圏（等時間到達圏）は大幅に拡大した（図－3）。

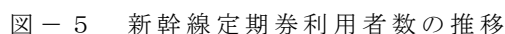
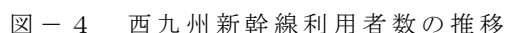
表－1 所要時間の変化

	開業前	開業後
博多・長崎間	1時間 50分	1時間 20分
博多・新大阪間	4時間 29分	3時間 59分



図－3 長崎駅からの90分交流圏人口の変化

また、西九州新幹線の開業に伴い新たに設定された新幹線定期券の利用者数に着目すると、開業直後から増加を続けており、開業後3年時点で、開業時から約213%の増加となっている（図－5）。



西九州新幹線が位置する長崎県・佐賀県と、その他の新幹線がない九州内の２県について、開業前後における観光入込客数の推移を比較すると、長崎県は開業後の増加率が大きく、全国平均も上回っていることが確認できる（図－６）。一方、佐賀県は開業前後で横ばいになっているが、佐賀県内の市町村別の観光入込客数データにおいては、西九州新幹線沿線の都市に高い伸びが示されているなど、佐賀県においても新幹線の開業効果は発現しているということが示唆されている。



北陸新幹線（金沢・敦賀間）は、石川県の金沢駅と福井県の敦賀駅を結ぶ全長約 125km の路線であり、令和 6 年 3 月に開業した。中間駅として小松、加賀温泉、芦原温泉、福井、越前たけふの各駅が設置されている（図－8）。



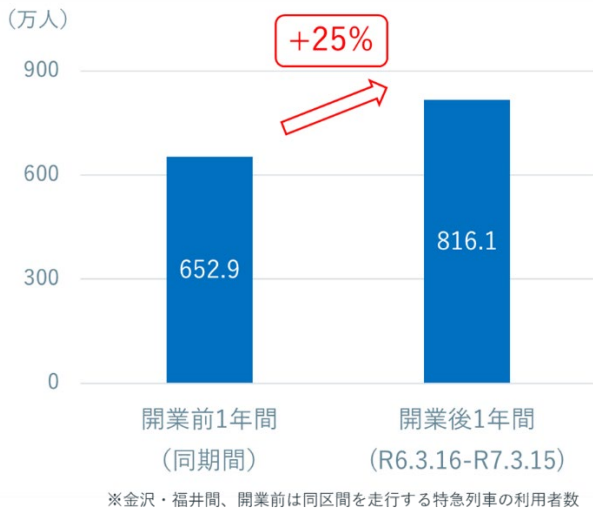
### 3-2 主な開業効果

金沢・敦賀間の開業に伴い、主要都市間の所要時間については、いずれも開業前と比較して30分程度の短縮となった(表-2)。今回の延伸開業により、東京・福井間は初めて鉄路で3時間以内での往来が可能となったほか、富山・金沢・福井の3県の県庁所在地間が相互に1時間圏内となり、対首都圏、及び北陸圏内相互の時間的距離がより短くなった。

表－２ 所要時間の変化

	開業前	開業後
東京・福井間	3 時間 27 分	2 時間 51 分
金沢・大阪間	2 時間 31 分	2 時間 9 分
富山・福井間	1 時間 11 分	44 分

開業後 1 年間の利用者数について、延伸開業区間の金沢・福井間において開業前後で比較すると、約 25% 増加の約 816 万人となっている（図－9）。



図－9 金沢・福井間の利用者数の推移

また、北陸新幹線は、高速鉄道ネットワークにおけるリダンダンシーの観点から、東海道新幹線が地震・台風といった自然災害等により長期間にわたり不通となった際の代替経路としての役割が期待されている（図－10）。開業後の一例として、令和 6 年 8 月 30 日から 9 月 1 日に発生した東海道新幹線の運休においては、3 日間で約 4 万人が北陸新幹線を代替経路として利用したとの推定もあり、今回の延伸開業による効果が発現したものと考えられる。

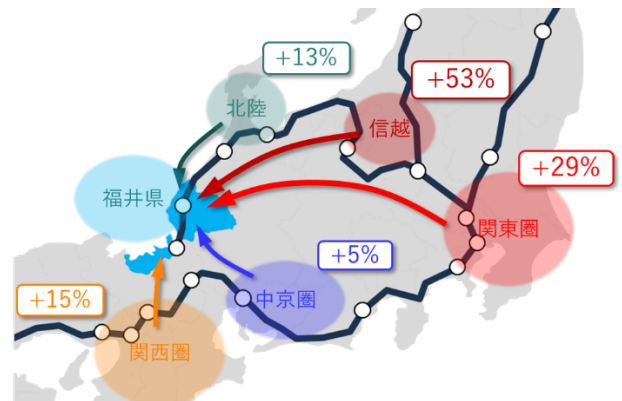


図－10 リダンダンシー効果の図

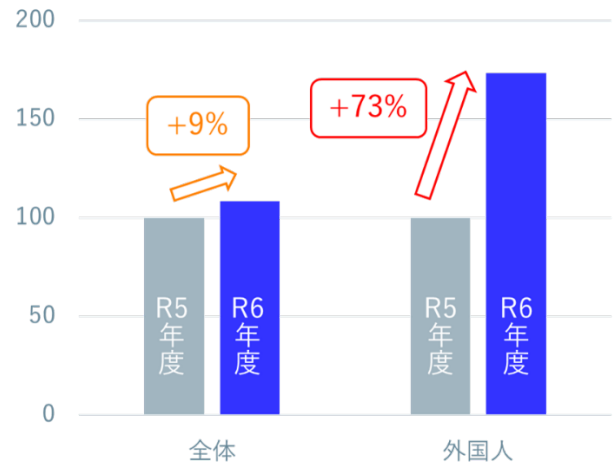
(2) 地域の活性化

北陸新幹線の開業に伴い、延伸区間である福井県への県外からの来訪者数は増加しており、関東・中京・関西といった三大都市圏のほか、同じ北陸圏内や信越地域からの来訪者数も増加となっている（図－11）。

また、開業前後の北陸圏における宿泊者数についても、前年比で増加しており、全国と比較しても高い水準となっている。特に、インバウンド向けの周遊ルートとして北陸新幹線が組み込まれた結果、外国人の伸びが顕著となっていることがわかる（図－12）。



図－11 福井県への来訪者数の増加率



図－12 北陸圏の宿泊者数の推移

#### 4. 自治体等との連携事例

整備新幹線の開業効果のうち、所要時間の短縮などは新幹線の開業により自然と発生する効果であるが、観光入込客数の増加など社会全体への効果については、より開業効果を高めるための様々な取り組みが沿線の自治体や事業者などにより行われている。以降に、開業効果を高めるための自治体等の取り組みと、新幹線の整



備を連携して進めた事例として、長崎駅について紹介する。

長崎駅においては、昭和 61 年に駅部のルート案が公表されており、新幹線駅を含めた駅周辺の整備計画が長崎県と長崎市を中心として進められてきた。特に、同時期に駅周辺の土地区画整理事業及び在来線の連続立体交差事業の各調査が進行中であり、これらの事業を踏まえた新幹線駅整備の方向性を示す必要があった。

このような中、長崎県及び長崎市は平成 10 年の「九州新幹線長崎駅部構想調査委員会」をはじめとして、平成 23 年の「長崎駅周辺まちづくり基本計画」、平成 28 年の「長崎駅舎・駅前広場デザイン基本計画」など、さまざまな委員会・検討会等を開催し、駅及び駅周辺施設の配置計画、駅周辺のまちづくり方針、長崎駅のデザインなどを自治体主導で積極的に計画・推進してきた。



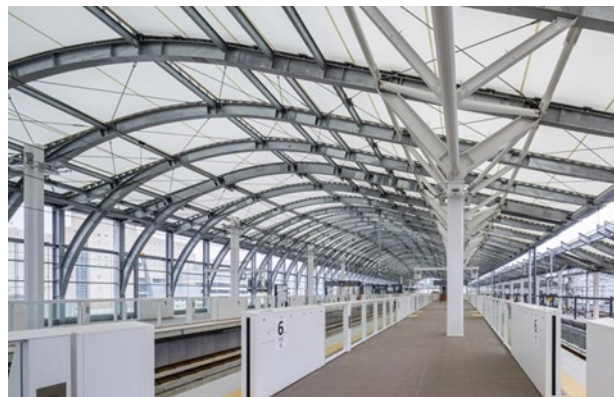
※長崎県 HP より引用

図－13 長崎駅周辺の完成イメージ

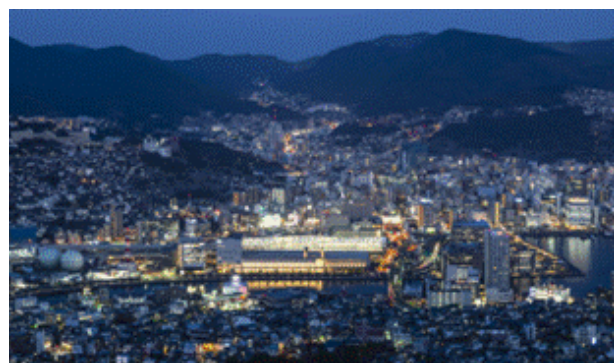
機構においては、平成 10 年の委員会に調査主体として参加しているほか、その後の各委員会においても学識経験者、JR 九州などとともに委員として参加を続け、長期的な取り組みに協力してきた。また、整備主体として、自治体より提示された新幹線・在来線一体となったデザインに基づいた長崎駅舎を実現すべく、構造検討を実施したうえで適切な構造・部材を選定して建設するという役割を担った。

このように、新幹線の整備を契機とした長崎県と長崎市及び整備主体や営業主、関連事業者等による長期的なまちづくりの取り組みにより、現在の長崎駅はまちとの調和がとれた、地域全体のイメージアップに資するような駅となっている。また、これらの取り組みにより、複

数の外資系ホテルの開業や、長崎を拠点とするプロスポーツチームのホームスタジアム建設など、多数の民間投資を呼び込むことにも成功し、新幹線の開業効果をより高めることにつながっている。



図－14 曲線的な膜屋根が特徴の長崎駅



図－15 まちと一体となった長崎駅

## 5. おわりに

西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）ともに、開業に伴い、都市間の所要時間短縮や、観光入込客数の増加など、さまざまな開業効果が確認されている。ただし、両路線ともコロナ禍の影響を受けている中で確認された開業効果であるため、その発現状況については今後も注視していく必要があると考えられる。

一方、整備新幹線の開業効果が最大限に発揮されるためには、沿線自治体や営業主である JR、民間事業者などによる開業に向けた、また開業後にわたっての取り組みも重要となる。

機構においては、これら整備新幹線の開業効果に係る事柄について引き続き適切に評価し、現在建設中の北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）をはじめ、その結果が今後の計画に生かされることを期待したい。