

エンゲージメント対談企画

北陸新幹線（長野・金沢間） 開業 10 周年記念対談



鉄道・運輸機構



上越市
JOETSU CITY

|| 対談日

2025 年 7 月 31 日

|| 参加者

独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
経理資金部長 蹴揚秀男 氏

上越市

会計管理者 笠原浩史 氏

総合政策部長 石井正則 氏

環境部長 白石聡 氏

東海東京証券株式会社

DCM 部 付部長 鈴木正則

2025 年 8 月 22 日

東海東京証券株式会社

DCM 部

|| はじめに



※写真左から、笠原会計管理者、蹴揚経理資金部長、石井総合政策部長、白石環境部長

この度、北陸新幹線（長野・金沢間）が、2025 年 3 月 14 日に開業 10 周年を迎えました。

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」の路線の一つであり、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）が建設を担っています。1989 年に高崎・軽井沢間で着工された後、1997 年 10 月に高崎・長野間が整備新幹線として初めて開業しました。

2015 年 3 月には長野・金沢間が開業し、これと同時に、新潟県上越市に位置する上越妙高駅も誕生しました。また、直近 2024 年 3 月 16 日には金沢・敦賀間が開業し、北陸新幹線の東京からの総延長は約 580km となっています。

このように、長野・金沢間が開業 10 周年、金沢・敦賀間が開業 1 周年と、北陸新幹線への注目が集まる中、建設主体である鉄道・運輸機構と、新幹線駅舎である上越妙高駅を有する上越市の意見交換の場として、上越市役所にて対談が行われました。

北陸新幹線に関連する取組み・開業効果について

東海東京
証券／
鈴木

それでは只今より、鉄道・運輸機構様と、新潟県上越市様の対談を始めさせていただきます。

改めまして、本日はお忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日の司会進行を務めます、東海東京証券株式会社 DCM 部の鈴木と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今回の対談では、上越市より総合政策部長の石井様、環境部長の白石様、会計管理者の笠原様、鉄道・運輸機構より経理資金部長の蹴揚様をお招きし、本年 2025 年に、北陸新幹線（長野・金沢間）が開業 10 周年を迎えた事、そして金沢・敦賀間が開業 1 周年を迎えた事を機に、北陸新幹線の事業の概要や開業効果、そして地域社会への波及効果等をお話いただく事を予定しております。

また、上越市様に今後 JRTT 債へ投資のご検討をいただく機会ともいたしまして、鉄道・運輸機構様からはサステナビリティボンドについてもご説明いただければと存じます。

それでは、鉄道・運輸機構様より、まずは御機構全体の事業に係るご紹介をいただけますでしょうか。

鉄道・運
輸機構／
蹴揚氏

はじめに、本日このような貴重な対談の機会を頂戴したことに對し、御礼を申し上げます。鉄道・運輸機構の蹴揚でございます。まずは当機構のご紹介をさせていただきますと存じます。

鉄道・運輸機構は、前身の日本鉄道建設公団と、運輸施設整備事業団が統合し、2003 年 10 月に設立された全額政府出資の独立行政法人です。「明日を担う交通ネットワークづくりに貢献します」を基本理念に掲げ、我が国の交通ネットワーク整備への貢献、経済社会の発展に寄与すべく事業を行っ



独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
経理資金部長 蹴揚秀男 氏

ています。

主要な業務といたしましては、整備新幹線の建設をはじめとする鉄道建設事業、船舶共有建造を通じた内航船舶の整備事業となります。また、近年では、地域公共交通の活性化のための出融資業務、鉄道災害復旧支援などにも活動の場を広げています。

特に、鉄道建設事業につきましては、地域間を高速で結ぶ「整備新幹線」、都市圏の移動を支える「都市鉄道」などの鉄道路線の建設を担ってきました。本州と北海道をつなぐ唯一の陸路である青函トンネル（津軽海峡線）をはじめ、これまで整備した全国の路線は 120 路線以上にのぼり、総延長は 3,600 km以上に及びます。

また、当機構が担う鉄道建設や船舶共有建造などの事業は、国民生活や経済活動に必要不可欠な交通インフラの整備に貢献するとともに、環境負荷低減に資する CO2 排出量の少ない交通ネットワークづくりにつながっています。鉄道や船舶は一度に多くの人や物を運べることから、輸送量あたりの CO2 排出量が少なく、旅客では鉄道が自家用車の 1/7、貨物では船舶が貨物用自動車の 1/5 と、他の輸送手段に比べてエネルギー効率が高く環境負荷が低くなっています。

当機構が整備を手掛ける鉄道や船舶は、地域貢献という社会性と脱炭素化に向けた環境性の両面で優れた輸送手段となっております。

【整備新幹線 全国路線図】



提供：鉄道・運輸機構

【輸送量当たりの CO2 排出量（2023 年度）】



提供：国土交通省総合政策局環境政策課 HP より、鉄道・運輸機構作成

鈴木

ありがとうございます。

それでは、今回の対談の主題ともなります北陸新幹線につきまして、鉄道・運輸機構様での取組みを教えてくださいませんか。

蹴揚氏

上越市様とも関係性が深い北陸新幹線については、当機構の前身である日本鉄道建設公団の時代より建設に携わっており、1997 年 10 月に高崎・長野間が整備新幹線として初めて開業しました。高崎・長野間の開業により首都圏と信州を結ぶ所要時間が短縮され、長野オリンピックの際には選手を始め大会関係者や競技観戦のために現地に赴かれる方々の移動手段として利用いただきました。その後、2015 年 3 月には、本年開業 10 周年を迎えた長野・金沢間が開業し、首都圏にお住まいの方にとって、北陸地域は非常に身近な地域になりました。

また、足許では昨年 3 月に金沢・敦賀間が開業し、首都圏に加え関西圏との交流の活性化も期待されております。

整備新幹線は現在、北海道新幹線の新函館北斗・札幌間を建設中です。北陸新幹線については、敦賀から先の敦賀・新大阪間に関して、施工上の課題を解決するための先行調査を行っています。

北陸新幹線の全線開業によって関西圏と北陸地域の結びつきがさらに深まり、ビジネス・観光交流の拡大が関西圏にも活力を与えるなど大きな効果が期待できると考えています。また、昨年夏に台風の影響で東海道新幹線の運行が一時取りやめになった際、北陸新幹線が東海道新幹線の迂回ルートとして利用されました。自然災害等により東京・名古屋間において交通網が寸断された際の迂回ルートとして代替補完機能を果たすことは、国土強靱化に資するものであるとご理解いただけるかと思います。

鈴木

ありがとうございます。それでは、上越市様からも、北陸新幹線に係る事業についてお話いただけますでしょうか。

上越市／
石井氏

改めまして、本日このような貴重な対談の機会を頂戴したことに対し、御礼を申し上げます。

当市南部に位置する上越妙高駅は、北陸新幹線の長野・金沢間の延伸開業に合わせて、2015 年に新幹線駅舎として運用が開始されました。

駅の東口側に面する駅舎のデザイン「さくらと雪の平原」は、2010 年に当市から鉄道・運輸機構様へデザインを依頼させていただいたものを基に設計されています。また、新幹線・在来線両駅舎と自由通路の内装は「和モダン」をテーマにデザインされており、天井や壁面などの内装部材には越後杉などの県内産木材が使用されています。

駅を使用する方にも、地域住民にも親しまれる駅になっていると考えています。

ここで、駅にまつわるエピソードを一つご紹介いたします。

上越妙高駅には、来訪者をお出迎えするキャラクターがおります。北陸新幹線開業当日である 2015 年 3 月 14 日に誕生し、愛称を「ウエルモ」と言います。

同キャラクターは、上越市出身であるキャラクターデザイナーの大塚いちお氏が製作したものであり、非常に可愛いデザインとして来訪者からの人気も高くなっています。

北陸新幹線開業から 10 周年となりますが、その間駅で様々な方をお出迎えしてきたというエピソードがありますので、紹介させていただきました。



上越市 総合政策部長 石井正則 氏

【上越妙高駅開業 10 周年
記念ロゴマーク】



※中央のキャラクターがウエルモ

蹴揚氏

ありがとうございます。

当機構の駅デザイン作成では、地域に愛される駅を目指して、地域と協同した取り組みを行っています。具体的には、地元自治体を通じて地域の方々が要望するデザインコンセプトを受け、それに基づいたデザイン素案を提示し、デザインを決定しています。自らの意見がデザインの決定に反映されることから、地域の方々には自分たちの駅としての思いをより強く持っていただけることとなり、このことが地域から愛される駅になることに繋がっていると思っています。

当機構としても、駅は地域のシンボルであるべきと考え、地域を象徴するデザイン・地域素材の活用・ユニバーサルデザインへの配慮により、地域と響き合う魅力ある駅にしたいと思っています。ご紹介いただいた「ウエルモ」のような取り組みは、地域との相乗効果を益々高めるものであるとも感じています。

鈴木

それでは次に、北陸新幹線開業による地域への波及効果等をお話いただけますでしょうか。

石井氏

北陸新幹線が開業したことで、上越妙高駅から東京駅まで約 1 時間 50 分、金沢駅まで約 1 時間で乗換えせずに行けるようになりました。また、2024 年 3 月に敦賀駅まで延伸開業したことで、大阪駅まで約 3 時間 30 分で結ばれるようになり、移動時間が短縮しました。

具体的に申し上げますと、上越妙高駅を早朝（午前 6 時 30 分頃）に出発すると、東京駅には午前 8 時 30 分頃（平日のみ）、大阪駅には、午前 10 時頃に到着することが可能です。これにより、観光やビジネスなどに有効に時間を活用できるようになり、利便性が向上しました。

首都圏や関西圏へのアクセスが良好になった事で、北陸地域の魅力が益々高まったと考えています。

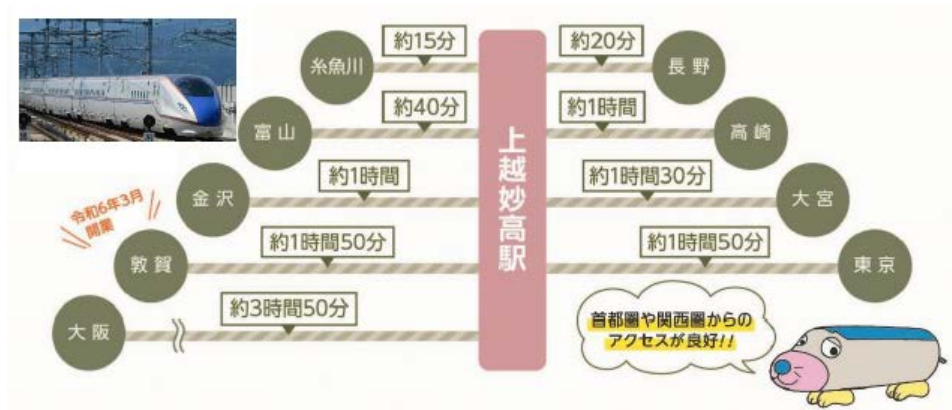
現在、上越妙高駅の 1 日当たりの乗降者数は、当市の独自調査によると 2024 年度には約 4,400 人に達しています。これは、開業前の見込みを大きく上回る状況であり、地域経済にも良い影響を与えていると考えております。

また、先ほど鉄道・運輸機構様からのお話にもありましたが、北陸新幹線は最終的に新大阪駅まで延伸する計画になっております。

この全線開通により、上越妙高駅から新大阪間の所要時間は約 2 時間 20 分になると試算されており、現状から約 90 分の大幅な短縮が見込まれます。

当市としては、是非早期の整備を推進していただきたく考えており、北陸新幹線の全線開業で関西圏がより近くなり、観光やビジネス、通学等様々な面での交流・連携が一層深まることを期待しています。

【北陸新幹線の利便性】



出典：上越市作成

蹴揚氏

ありがとうございます。

当機構は北陸新幹線の開業イベントにも参加しましたが、北陸地域の皆様からも早く関西圏と繋がってほしいとの声を沢山いただきました。引き続き、一日も早い全線開業に向けて丁寧かつ着実に取組みを進めていきたいと思っています。

|| 地域交通インフラの維持・発展に向けて

鈴木

それでは次のトピックとして、鉄道建設事業の他に取り組んでいらっしゃる交通インフラへのご支援等について鉄道・運輸機構様よりお話いただければと思います。

蹴揚氏

それでは、当機構のもう一つの主要業務である船舶共有建造事業についてお話いたします。

この事業では、内航貨物船や、国内旅客船の建造を支援し「地域交通や物流の維持・発展」に貢献しています。

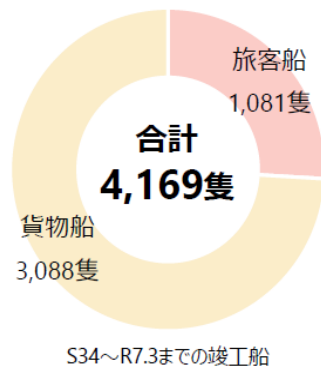
内航貨物船は国内貨物輸送の約4割を占める重要な輸送手段であり、国内旅客船は地域経済を支える重要な役割を担っております。

当機構では、これまで4,000隻以上の船舶を建造してきました。

中でも本土と離島をつなぐ「離島航路船」は、住民の移動手段や生活物資の輸送手段として必要不可欠な交通インフラですが、維持・改善への課題も多く、当機構の専門的な技術支援を通して離島アクセスの確保に貢献しています。

新潟県下での主な共有建造実績としましては、新潟の岩船港から粟島までを繋ぐ「フェリーニューあわしま」があります。こちらは、27年間運航した「フェリーあわしま」の老朽化により代替建造されたフェリーで、2019年から就航しています。

【船舶建造実績】



【フェリーニューあわしま】



提供：鉄道・運輸機構

鈴木

ありがとうございます。

それでは、上越市様より、地域交通インフラに関する見解や取組みをお話いただければと存じます。

石井氏

当市では、2020年3月に「第2次上越市総合公共交通計画」を策定し、市民が利用しやすく、かつ、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、地域の実情を踏まえたバス路線の再編や公共交通の利用促進に向けた取組を進めてきました。

当市では、人口減少・少子化の進行、自家用車中心の生活様式などの要因から、地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、維持確保が困難な状態が続いています。しかしながら、高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加に適切に対応するため、地域公共交通はこれまで以上にきめ細やかで利便性の高い移動手段としての役割が求められています。

このため、現在計画に基づき、住民団体による互助に基づく輸送サービスへの支援や予約型コミュニティバスの導入といった多様な移動サービスを展開するなど、地域の実情を踏まえた地域公共交通の効率化と利便性の向上に資

する運行形態の見直しを進めております。

また、鉄道においても利用者数の減少から、在来線のえちごトキめき鉄道と北越急行は両社ともに厳しい経営状況が続いています。一方で、鉄道は他の都市との広域ネットワークや拠点間の大量輸送を担う公共交通であり、観光やビジネス、通勤・通学等での移動において利用しやすいツールであるべきと考えます。

本市としては、市民生活や地域経済を支える重要なインフラである在来線の、安全で安定した運行の維持を目指したいと考えています。

蹴場氏

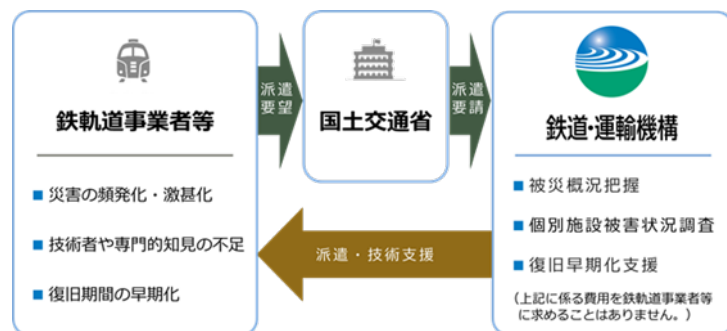
交通ネットワーク整備を担う当機構としても、地方における交通インフラの維持・整備は重要な課題であると認識しています。

各種政府方針において地域公共交通の活性化・継続に向けた支援や物流の効率化等の取組みが掲げられている中、当機構におきましても、鉄道建設事業とは別途、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等に基づいて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する事業への出融資を行っています。

また、2023年に、地域交通インフラを支える取組みとして、自然災害により被災した鉄道施設の早期復旧を支援することを目的とした鉄道災害調査隊、RAIL-FORCEを発足しました。

これまで当機構が有している技術を活かした災害の復興支援を行ってきましたが、激甚化・頻発化している自然災害に対応するため、新たに鉄道災害調査隊という枠組みを作り、鉄軌道事業者様からの派遣要望を踏まえた国土交通省からの派遣要請に基づき、いち早く現地に出向き、支援を実施しています。

【鉄軌道事業者等を通じた国土交通省の派遣要請を受けて支援を提供】



提供：鉄道・運輸機構

北陸地域におきましては、昨年1月の能登半島地震で被災されました「のと

鉄道」へ職員を派遣して調査を行いました。この調査においては、全線踏査により被災状況の全体像をいち早く確認するとともに、JR西日本とも合同で調査を行い、相互に、軽微な補修で済むものであるか、抜本的に構造物を構築しなおす必要があるかなどの確認を行いながら、早期に復旧するための施工方法などについて意見交換を実施しました。また、調査結果について国土交通省へ情報共有を行ったことにより、その後の復旧工事においては、国土交通省が主体となって、並行する国道と一体的に施工を行うなど早期の復旧に寄与しました。

被災した鉄道施設については、速やかに調査を行うとともに、それぞれにおいて最適な復旧方法を検討する必要があります。また、再び同じような自然災害が発生した場合への対策を立てる必要もあり、難易度が高い業務だといえますが、当機構が鉄道建設で培った技術力を幅広く活用して貢献する、鉄道災害調査隊のような取組みについても日本中の色々な方に幅広く知っていただければと思っています。

|| SDGs 推進に向けた取組み

鈴木

それでは最後のトピックとして、SDGs 推進に向けた取組みのご紹介をお願いいたします。

蹴場氏

冒頭申し上げたように、当機構が整備を手掛ける鉄道や船舶は、一度に多くの人や物を運ぶことが出来る大量輸送機関としての側面を持つことから、他の輸送機関に比べエネルギー効率に優れており、環境にやさしい交通機関であります。

鉄道建設プロジェクトの過程においても環境に配慮した取組みを行っており、その具体的な内容を、北陸地域での事例にてご紹介させていただきます。北陸新幹線の金沢・敦賀間の建設においては、敦賀駅近くでラムサール条約に登録された中池見湿地付近を通過することから、工事実施による中池見湿地の環境への影響が懸念されました。そこで、当機構では中池見湿地に及ぼす環境影響の一層の回避・低減を目的に、予防的措置・緊急対策・環境保全措置の実施を盛り込んだ「環境管理計画」を日本で初めて策定し、水文環境や動植物相に対するモニタリング、生物多様性の確保のための必要な環境保全措置を講ずるなどの対策を実施いたしました。なお、これら環境保全の取組みが評価され、土木学会環境賞を受賞するに至っています。

上越市／
白石氏

それでは、当市の脱炭素、カーボンニュートラルに係る取組みを紹介させていただきます。

当市では、2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、市民や事業者の皆さん、市が一体となって取組みを推進するために、2023 年にゼロカーボンシティの表明を行いました。

短期目標としては、2030 年度に温室効果ガス排出量を基準年である 2013 年度比で 50%削減を目指しており、現在様々な取組みを行っています。

まず、市民に対する脱炭素の取組みとして、2023 年度から新築住宅への太陽光発電設備を設置した方へ補助金を交付しています。こちらは、国及び新潟県の補助金へ上越市が上乗せする形で交付しており、2024 年度には 40 件の交付実績となっています。このように、環境負荷が少なく、快適な住まいづくりを進めています。

次に、事業者に対する脱炭素の取組みとして、上越商工会議所等の産業界、金融機関、大手エネルギー事業者、行政等で構成する「上越市脱炭素経済ネットワーク」を立ち上げ、定期的な勉強会の開催を通じた情報交換を行っています。

今月 22 日に開催した勉強会では、環境省、新潟県、民間事業者から講演・事例紹介をいただき、32 の企業・団体に参加をいただきました。

また、中小企業の脱炭素経営を進めるために、コンサルタント等の専門家への相談や、省エネルギー診断に要する経費の補助制度も 2023 年度に創設しています。

次に上越市役所の取組みを紹介します。

下水道センターにおいては汚泥処理の際に発生する消化ガスによる発電、ごみ処理施設のクリーンセンターにおいてはゴミの焼却時に発生する蒸気を利用した発電を行っています。

また、公共施設への太陽光発電等の再エネ設備の導入、公共施設照明の LED



化、エネルギー効率の高い空調機器への更新、温室効果ガス削減に資するカーボンオフセット都市ガスの導入を進めています。

その他、当市の豊富な森林資源を活かした森林クレジットの創出検討を進めています。

最後に、市内の民間事業者の取組みを紹介します。

当市は水田が非常に多い地域となっていますが、水稻栽培における中干し期間の延長によるクレジットの取組みが開始しています。また、新たに上越バイオマス発電所の整備も進んでいます。

以上のように、市民、事業者、行政がそれぞれの立場で地球温暖化を抑制していくという意識を持ちながら、身近な事から具体的な取組みへ繋がるよう、啓発・支援に努めてまいります。

鈴木

ありがとうございます。

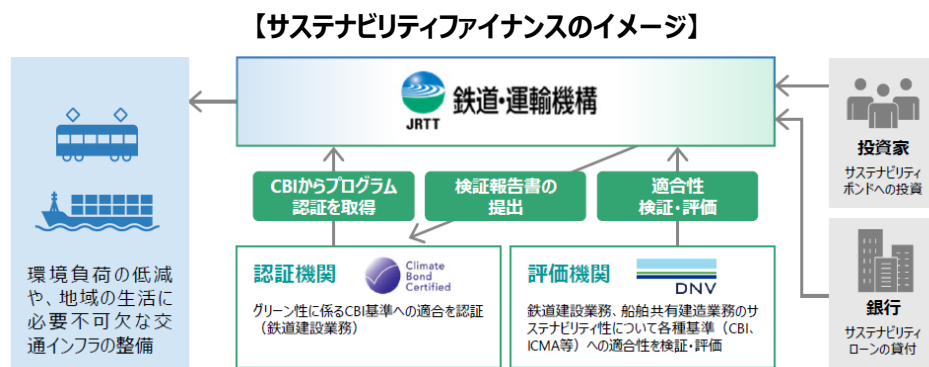
鉄道・運輸機構様におかれましては、SDGs 推進の取組みの一環として、サステナビリティボンドを発行されています。是非こちらのご紹介をお願いいたします。

蹴場氏

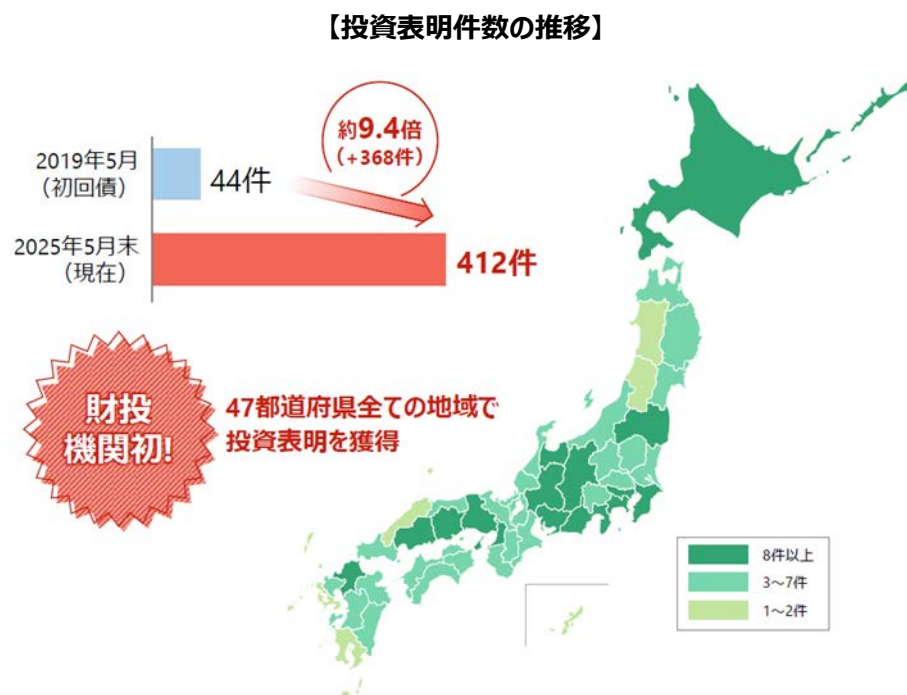
当機構は 2019 年以来、継続的にサステナビリティボンドを発行しています。調達した資金は整備新幹線や都市鉄道などの建設資金や借換え資金に充当し、債券発行を通じて持続可能な社会の実現に貢献していきます。

サステナビリティボンドを発行するうえで、投資家の皆様に安心して継続的に購入していただくには、フレームワークの透明性ととも、発行する債券の高い品質・信頼性の確保が非常に重要です。その為、当機構では国際的な第三者評価機関である DNV より「サステナビリティファイナンス」の検証を受けるとともに、環境改善効果について厳格な基準を設ける CBI からのプログラム認証をアジアで初めて取得しました。

当機構が整備を手掛ける鉄道建設や船舶共有建造といった事業は全国津々浦々で行われており、馴染みのあるイメージが湧きやすい事業なのではないかと思います。投資家の皆様からも「身近な分野なので購入の検討がしやすい、稟議を上げやすい」といった声が多く寄せられます。



投資表明においては、初回債発行時の 44 件から直近の 2025 年 5 月債時点では、約 9.4 倍となる 412 件まで広がっています。



提供：鉄道・運輸機構

投資表明の業態別では、実は上越市様のような自治体からの表明が最も多くなっています。また、当機構は 2022 年 2 月債において財投機関としては初となります、全国 47 都道府県すべての地域に所在する投資家の皆様から投資表明をいただくにいたしました。皆様からいただいた共感の声は、我々の業務推進の大きなモチベーションとなっています。

上越市様におきましても、先ほどお話ししました北陸新幹線や上越妙高駅等、事業面での関連性も非常に深いものと存じます。是非、当機構債券への御投資をご検討いただけますと幸いです。

石井氏

ありがとうございます。

お話を伺い、鉄道のように環境にやさしい輸送手段を手掛けている鉄道・運輸機構様への投資は、カーボンニュートラルの実現に寄与することに繋がることを認識しました。

今後、当市の SDGs への取組みにおける選択肢の一つとして検討していきたいと思います。

以上