



北陸新幹線がつなぐ  
『北陸』の未来

2023年  
春

北陸新幹線  
敦賀開業



## 2023年春 北陸新幹線金沢～敦賀駅間開業に向けて、 JR西日本が皆様と一緒に創り上げる『北陸』の未来

“2015年3月14日”

『北陸』は新しい時代を迎えました。

多くの人々が『北陸』を訪れるようになり、街は活気にあふれています。

そして、“2023年春”

大阪へのステップとして敦賀まで北陸新幹線がつながります。

北陸新幹線を通じて新たな人々の出会いを生み出し、

出会った人が笑顔になる、安全で豊かな社会を創り上げることが、

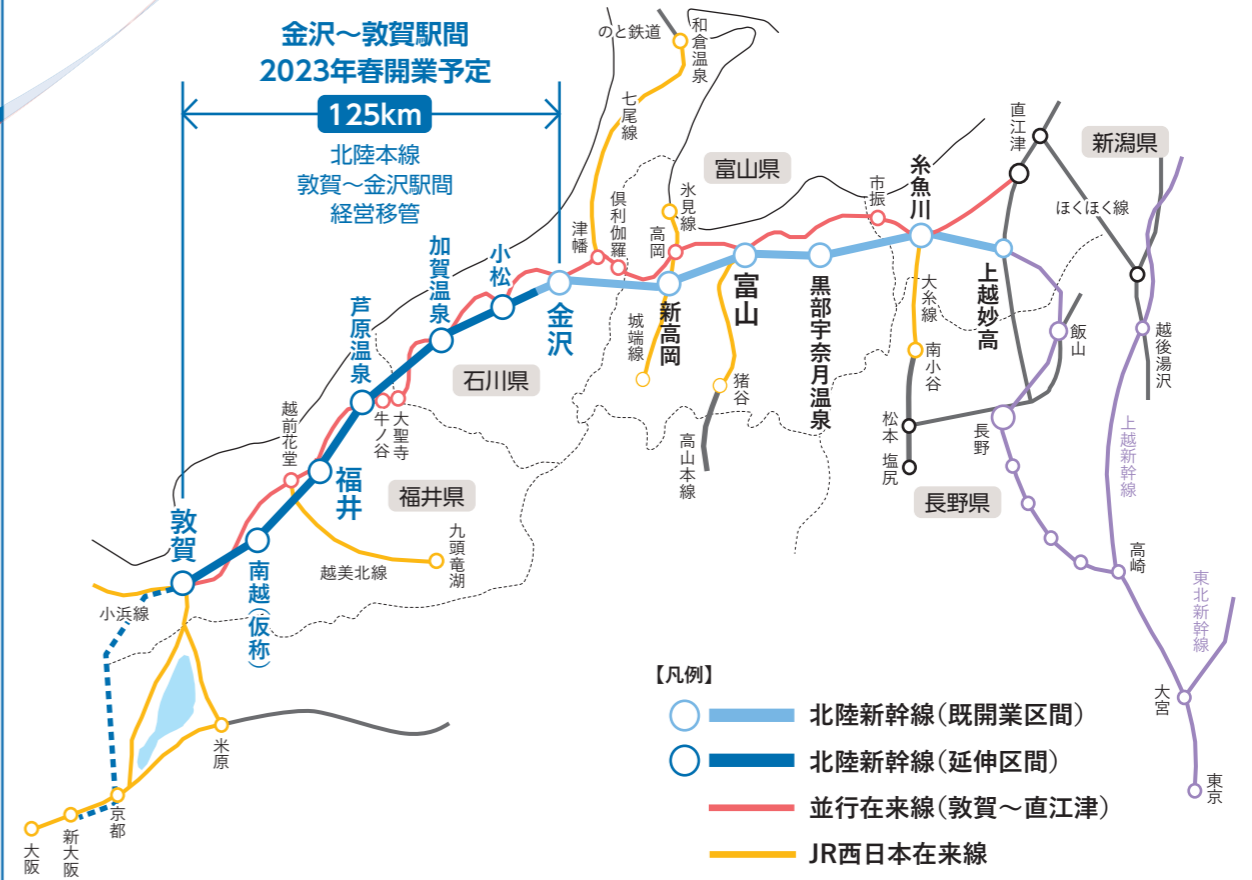
私たちJR西日本のめざす『北陸』の未来です。

さあ、北陸新幹線がつなぐ『北陸』の未来を共に創りあげましょう！

## 敦賀延伸計画+並行在来線 概要

北陸新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、東京～大阪までの整備計画が定められている整備新幹線です。

金沢～敦賀駅間は、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)が建設主体となり、2023年春の開業をめざして工事を進めています。また、開業後はJR西日本が北陸新幹線を運営し、現在の北陸本線敦賀～金沢駅間は、並行在来線会社へ経営を移管します。



### CONTENTS

#### 北陸新幹線が『北陸』を変える

01 北陸新幹線の開業効果 …… P 3

#### 地域の皆様と創る『北陸』の未来

02 地域と一体となった観光誘客 …… P 4

03 新駅デザインと各市の取り組み …… P 5

#### 北陸新幹線が『北陸』を走る

04 W7系車両 …… P 9

05 車両基地 …… P10

06 北陸新幹線の設備 …… P11

07 敦賀駅の上下乗り換え …… P12

#### 北陸新幹線を『北陸』へつなげるために

08 整備新幹線 …… P13

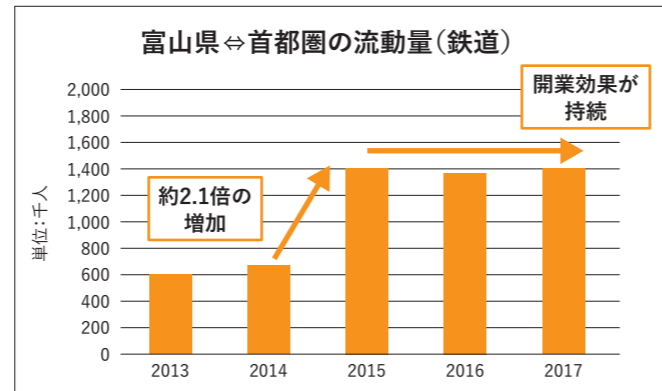
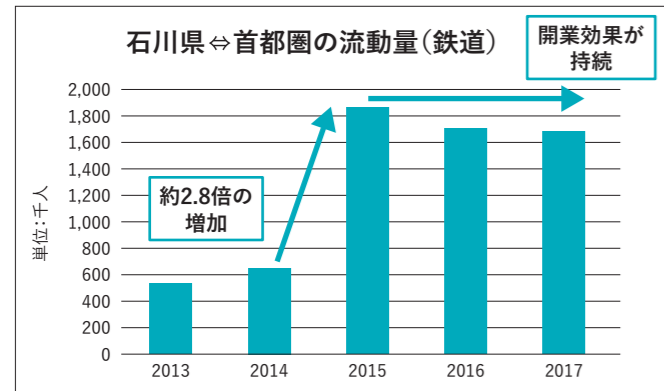
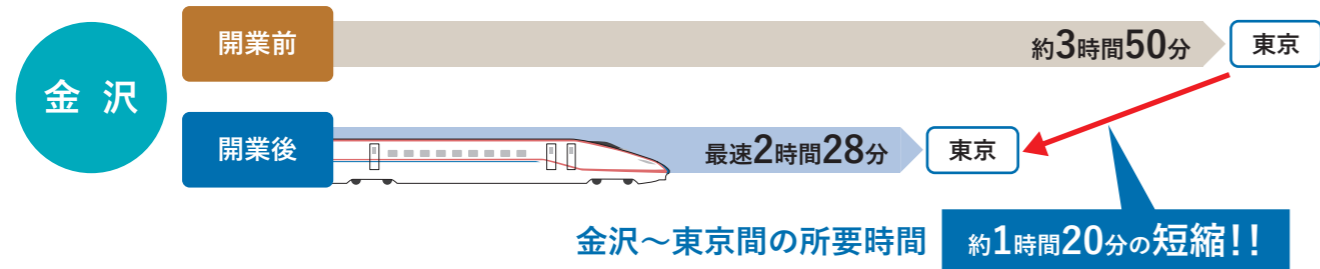
09 並行在来線 …… P14



# 北陸新幹線の開業効果

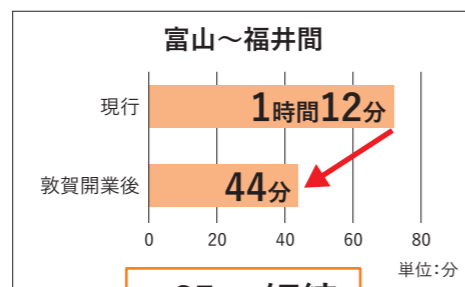
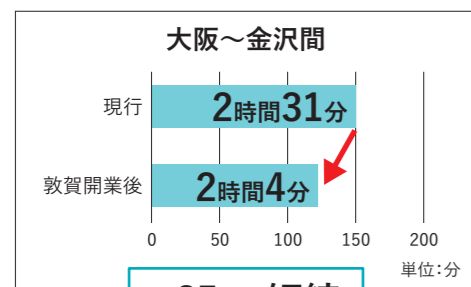
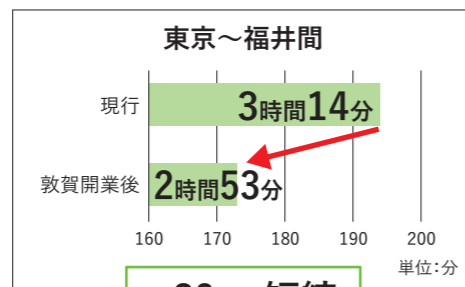
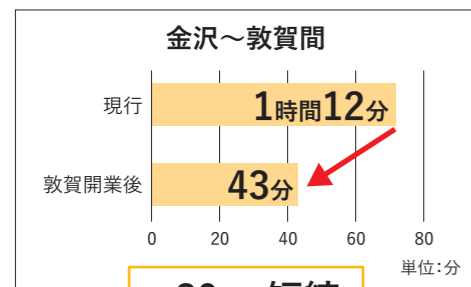
北陸新幹線の金沢開業により、他県から『北陸』へのアクセス時間が大幅に短縮され、国内外から多くの人々が『北陸』の地を訪れるようになりました。敦賀開業においても、時間短縮が実現します。

## 北陸新幹線 金沢開業の効果



※資料:国土交通省総合政策局情報政策課「旅客地域流動調査」  
 ※JR定期外の輸送人員を掲載  
 ※首都圏は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

## 北陸新幹線 敦賀開業の時間短縮効果



※現行:2019年3月改正JR時刻表の最速所要時間  
 ※金沢～敦賀間の敦賀開業後:国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会整備新幹線小委員会整備新幹線未着工区間の「収支採算性及び投資効果に関する確認」に関するとりまとめについて(『収支採算性及び投資効果に関する資料』)  
 ※その他の敦賀開業後:鉄道・運輸機構『北陸新幹線(金沢～敦賀間)事業に関する再評価報告』

# 地域と一体となった観光誘客

国内はもちろん訪日外国人のお客様を含めて多くの方々に訪れていただけるよう、地域の皆様と協力して観光誘客の取り組みを行っています。

## 広域周遊ルートと魅力あるコンテンツの整備



北陸新幹線の速達性を活かして広域に周遊いただけるよう、北陸エリア、周辺エリアを含めて周遊ルートの整備を進めるとともに、その地域ならではの魅力ある観光コンテンツの発掘、磨き上げを行っています。

初めて新幹線が開業する福井エリアにおいて、知事のリーダーシップによるALL福井の取り組みを応援させていただきます。例えば、機運の盛り上げの取り組みや地域で頑張る方を見つけ支援する取り組み、インバウンド誘客の取り組み等を進めます。(写真は中国の有名プロガーの招へいツアーの様です)

## 自治体等と連携した観光プロモーション



自治体や観光事業者の皆様と連携して観光キャンペーンを実施しています。



## 新駅デザインと各市の取り組み

建設主体である鉄道・運輸機構からの提案をもとに、各自治体が駅のデザインを選定しました。

## 小松駅のデザインと小松市の取り組み

## ■デザインイメージ

雪をまとった霊峰白山の山並みを表現し、立体的・多面的に構成したデザインで、小松の歴史と未来を融合するイメージ

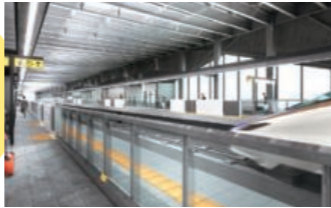


## コンコース

小松の伝統工芸品や、県産木材・日華石といった地場産材を取り入れ「小松らしさ」を感じられる空間としています。

## ホーム

白山の山並みから切り取ったガラス面は、東側に見える白山の眺望を最大限引き出しています。



提供：鉄道・運輸機構



提供：小松市

## コンセプト

●小松駅周辺は「学びのエリア」

## 駅東エリア

●科学とひとづくりが際立つ、全国から注目されるエリア

## 駅西エリア

●受け継がれた小松文化で彩られるエリア

◀ 駅前に完成した複合施設「こまつアズスクエア」

## 加賀温泉駅のデザインと加賀市の取り組み

## ■デザインイメージ

温泉郷や城下町に見られる伝統的な和の様式をモチーフとし、風情と歴史を感じさせるデザイン



## コンコース

加賀特有の赤瓦を待合室に採用し、柱には県産木材を使用することで、加賀温泉らしさを演出します。また、山中漆器の挽きのイメージを壁上部に施したデザインとしています。

## ホーム

外観の格子のイメージを取り入れること、待合室などの庇を木調とすることで、加賀温泉郷の落ち着きとくつろぎを感じられる空間としています。



提供：鉄道・運輸機構



提供：加賀市

## 永く愛される加賀市のシンボル

●駅からはじまるまちづくり  
●時間に耐える建築デザイン

## 世界にアピールできる駅前風景

●緑豊かな駅前広場  
●他都市と異なる駅前のランドスケープ  
●赤瓦の屋根の風情ある佇まい

「加賀温泉駅都市施設建設事業設計業務のプロポーザルにより選定された技術提案書の一部内容を転載」

## 芦原温泉駅のデザインとあわら市の取り組み

## ■デザインイメージ

全体を落ち着いた色と木調で仕上げ、趣のある和を強調したイメージとし、あわら温泉の癒しと旅情を表現



## コンコース

温泉街らしい和の趣のある空間とし、中央部には柔らかな間接照明を施した折り上げ天井をデザインすることにより暖かみのある室内空間を演出しています。

## ホーム

外壁側に木調の落ち着いたイメージの日除けを設け、待合室は温泉街らしさをイメージしたデザインとしています。



提供：鉄道・運輸機構



提供：あわら市

## デザインイメージ

樹木のような大屋根を支える柱に囲まれ、柔らかな光の差し込む森の中のような、あわらならではの木のぬくもりを感じる和心あふれる駅前広場。

## 福井県の北の玄関にふさわしい「和心あふれる賑わい空間」

西口駅前広場に、駅利用者や地域住民が集うくつろぎや賑わいの空間を整備します。



# 新駅デザインと各市の取り組み

建設主体である鉄道・運輸機構からの提案をもとに、各自治体が駅のデザインを選定しました。

## 福井駅のデザインと福井市の取り組み

### ■デザインイメージ

唐門をモチーフとした木調のルーバーと、明るく開放的なガラス面を組み合わせることにより、福井の歴史を感じさせるデザイン



### コンコース

県産木材や和紙を使用することで、福井らしい悠久の歴史を印象付け、格調高い重厚な和の空間をイメージしています。

### ホーム

屋根のトップライトからの木漏れ日のような光とともに、天井のルーバーと床の木調タイルにより、ゆっくりとくつろげる空間となるよう配慮しています。



提供：鉄道・運輸機構



### 拡張施設



### 屋上広場



### 階段広場



### 屋内広場

提供：福井市

### ◀ 駅東口の拡張施設

#### コンセプト

新幹線福井駅を県都にふさわしいゆとりある駅とするための、「人・モノ・情報を誘い、誰もが憩えるおもてなしの空間」。

#### 主な施設

- 1階 観光案内所、待合・休憩スペース  
階段広場、レンタサイクル
- 2階 カフェ・展示・交流スペース
- 屋上 広場

## 南越駅(仮称)のデザインと越前市の取り組み

### ■デザインイメージ

越前市に飛来するコウノトリをモチーフとし、越前市の美しい自然環境を未来へつないでいくシンボルとなる駅をイメージ



### コンコース

中央部の天井には越前和紙の技法である「流し渡ぎ」の動きをダイナミックに表現した和紙照明を設置し、全体を落ち着いた色調でデザインしています。

### ホーム

ホーム空間は外観デザインと合わせたモノトーン調とし、待合室は地域の伝統・文化が感じられるような格子戸、白壁をあしらったデザインとしています。



提供：鉄道・運輸機構



提供：越前市

#### コンセプト

「伝統・文化を未来につなぐ癒しと交流の空間」を駅周辺整備コンセプトとし、シンボルとしての駅舎を中心に「広域交通の拠点」や「広域交流の起点」にふさわしい駅周辺の空間を形成していきます。

#### 主な施設

- 駅前広場、道の駅、多目的広場など

## 敦賀駅のデザインと敦賀市の取り組み

### ■デザインイメージ

敦賀湾の波の煌めきを表現し、豊かな自然を感じられる駅をイメージ



### コンコース

天井全体を北前船の帆をイメージした浮遊感のあるデザインとし、広いコンコース空間に相応しいスケール感の大きなデザインとなるよう工夫しています。

### ホーム

床は船の甲板をイメージした木調タイルで仕上げ、待合室は船をモチーフとしたデザインとしています。



提供：鉄道・運輸機構



提供：敦賀市

#### 駅西地区土地活用事業 コンセプト

来訪者にとっては、金ヶ崎エリア等にいぎなう「玄関口」、市民にとっては「普段使いの拠点」となり、交流と賑わいを生み出します。

#### 主な施設

- ビジネスだけでなく、訪日外国人等にも対応可能な広い客室のホテル
- 建物を有機的につなぎ、回遊性を持たせる公園や遊歩道
- 地元の特産品等を取り扱う飲食・物販店舗
- 子ども、若者、ビジネスマンが気軽に訪れ、書籍を中心に新たな「学び」や「価値」を創造する空間である知育・啓発施設



# 04

北陸新幹線が『北陸』を走る

## W7系車両

### 車両デザインコンセプト



### デザインコンセプト 『和』の未来

編成両数:12両編成  
1両当り平均重量:約45t/両  
定員:924名  
営業運転最高速度:260km/h

北陸を駆ける、「和の未来」。  
日本に受け継がれてきた和の価値や美意識に光を当て、  
さらに未来へとつないでいきたいという願いが  
込められています。



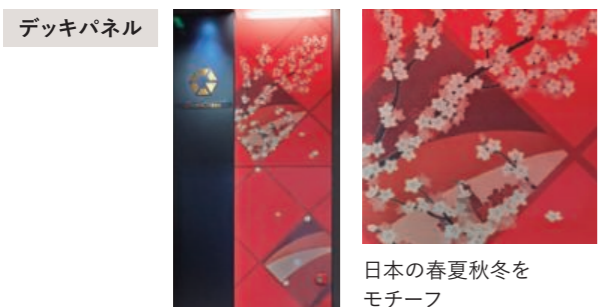
GranClass  
グランクラス  
車両内観

日本建築の美しさ、漆塗りの深い色彩



Green Car  
グリーン車  
車両内観

伝統的な意匠とモダン感覚



デッキパネル

日本の春夏秋冬をモチーフ



Ordinary Car  
普通車  
車両内観

格子柄のシート、色彩豊かで明るく楽しい

# 05

北陸新幹線が『北陸』を走る

## 車両基地

### 白山総合車両所

#### 概要



1年に1回、  
一般公開を  
行っています



長さ	約2.4km
最大幅	約250m
建築面積	約6.1万㎡
敷地面積	約26万㎡
	[兼六園:約2.2個分 東京ドーム:約6.5個分]

出典:鉄道・運輸機構

#### 車両検査の種別

120万kmもしくは36ヵ月以内	全般検査
60万kmもしくは18ヵ月以内	台車検査
90日以内	ATC特性検査
6万km以内	交番検査
2日以内	仕業検査

### NEW 新設する敦賀車両基地(仮称)

#### 概要



敦賀車両基地(仮称)は、新幹線車両の検査・修繕・清掃等を行います。主な検査内容は、パンタグラフやブレーキ装置、ドアなどの動作確認等です。

提供:鉄道・運輸機構

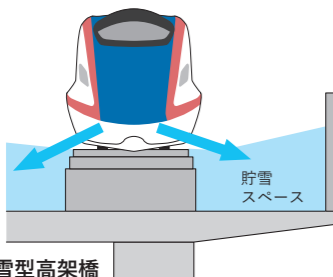


## 北陸新幹線の設備

### 北陸新幹線の雪対策

#### 線路設備への対策

新幹線が掻き分けた雪を貯めるスペースを確保します。また、一部の区間では、新幹線で掻き分けることのできない雪を除雪車が高架下へ排雪します。



貯雪型高架橋

#### スノーブラウ



線路上の雪を掻き分け、自力で排雪走行します。

#### 散水設備



提供: 鉄道・運輸機構

温水を撒いて、レール上の雪を消雪します。

#### 除雪車



積雪が多い場合、夜間に除雪を行います。

#### 駅の対策

##### 融雪マット



マット部の電熱により、雪を融かします。

### 環境への配慮

#### 騒音対策



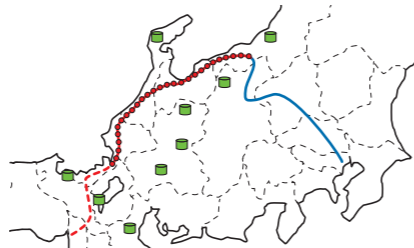
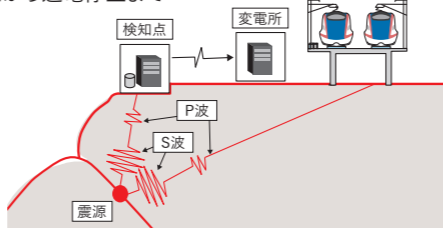
線路の両側に防音壁を設置します。また、騒音の一因である“レールの継ぎ目”を少なくするため、長いレールを使用します。

提供: 鉄道・運輸機構

### 地震への備え

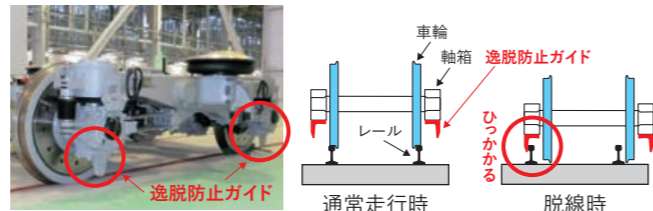
地震の初期微動(P波)を検知し、列車を自動的に緊急停止させるシステムを導入します。車両には「逸脱防止ガイド」を取り付け、万が一地震などで脱輪しても、車体がレールから大きく外れることを防止します。

地震発生から送電停止まで



- : 新幹線沿線地震計 (27箇所)
- : 海岸地震計 (9箇所)

車両への対策



### ユニバーサルデザイン

#### 多目的室



提供: 鉄道・運輸機構

授乳やおむつ替え利用、緊急時の利用に備えた多目的室を各駅に設置します。

#### ホーム柵



提供: 鉄道・運輸機構

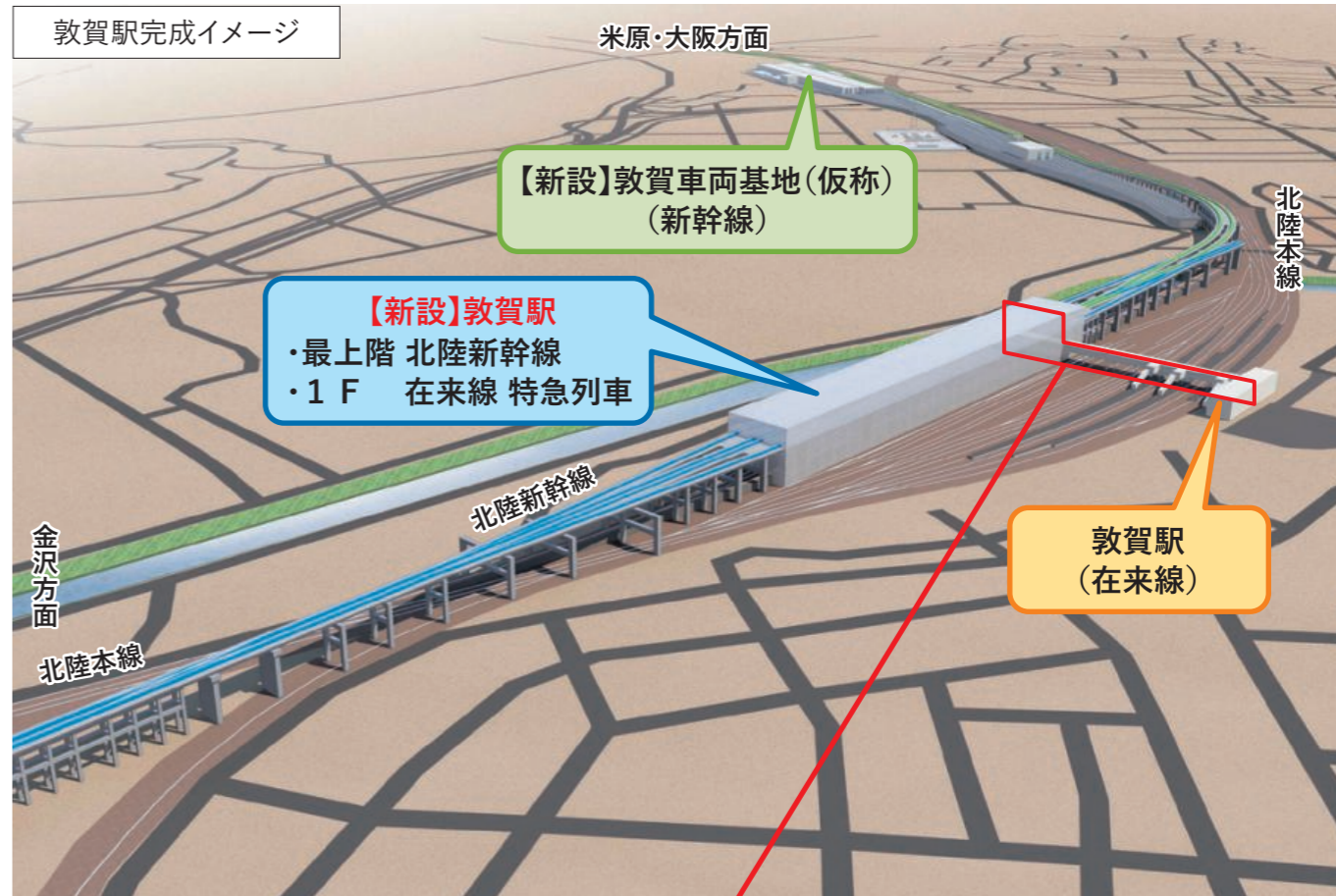
プラットホーム上の安全性を高める安全柵を設置します。

## 敦賀駅の上下乗り換え

### 敦賀駅の計画

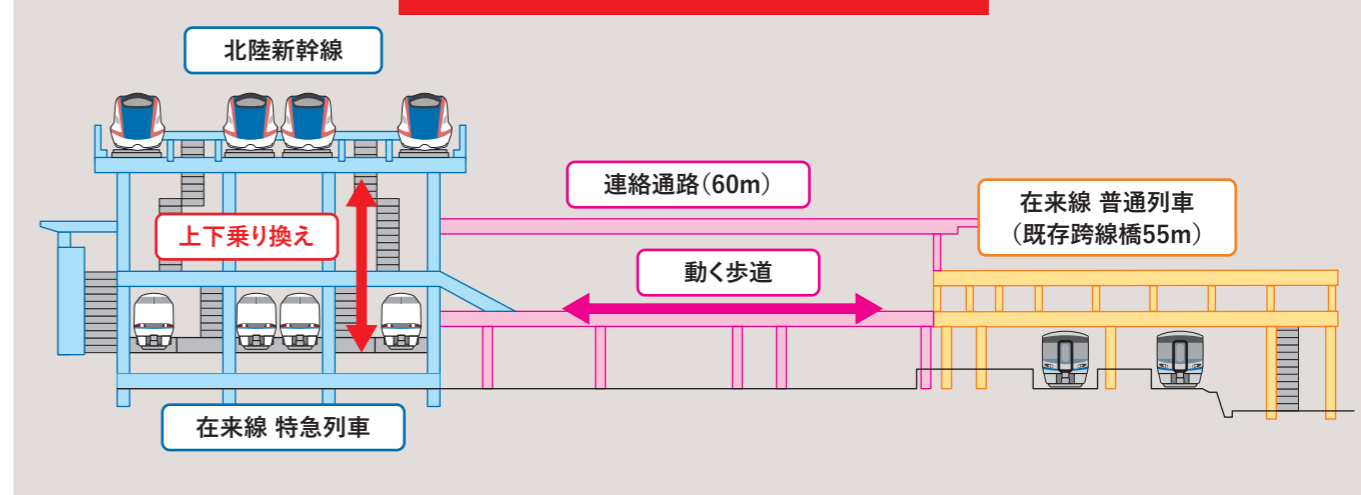
新設する敦賀駅では、北陸新幹線の下に在来線特急列車が乗り入れることで上下移動の乗り換えを実現し、利便性を確保します。  
【平均乗り換え時分(鉄道・運輸機構の試算)】※「乗り換え標準時分」とは異なる場合があります。  
・上下乗り換え: 約5分 ・在来線駅から連絡通路を通る乗り換え: 約11分

#### 敦賀駅完成イメージ



提供: 鉄道・運輸機構

#### 北陸新幹線と在来線の乗り換えイメージ



北陸新幹線が『北陸』を走る

北陸新幹線が『北陸』を走る

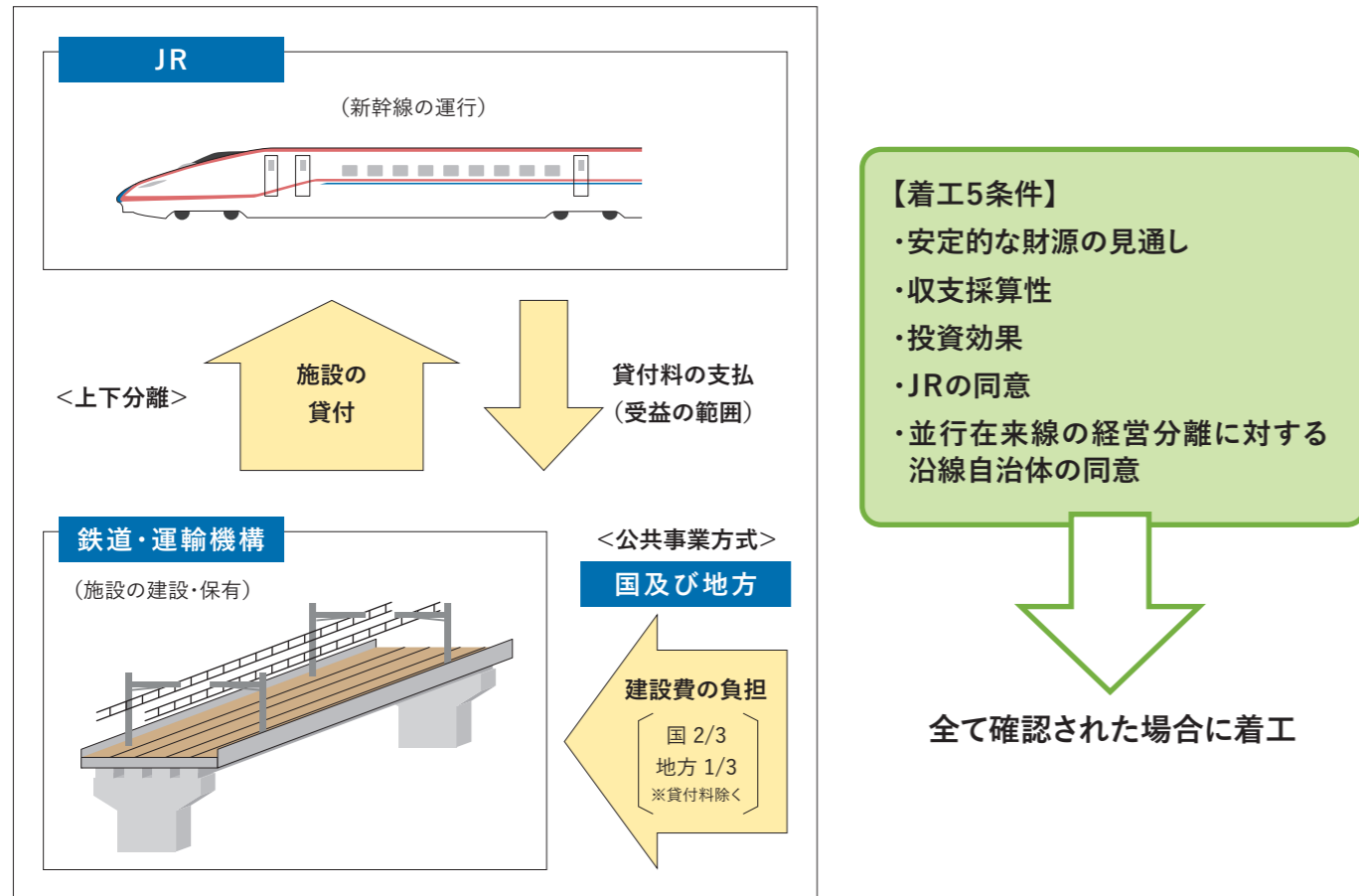


# 整備新幹線

## 整備新幹線の概要

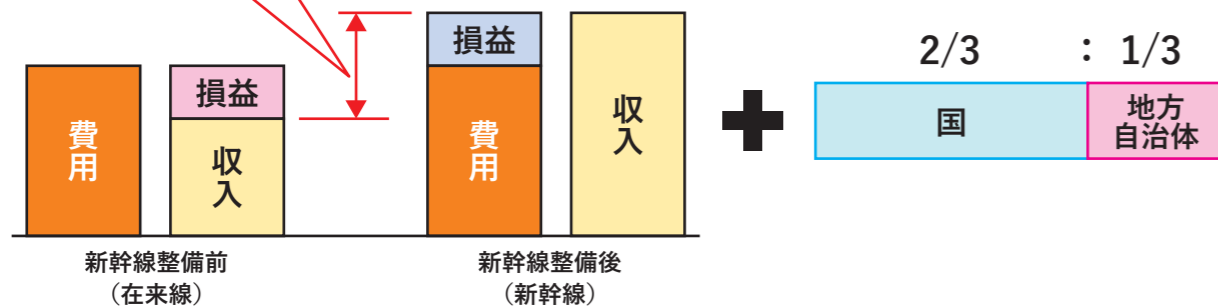
整備新幹線の整備方式は、鉄道・運輸機構が「建設主体」として鉄道施設を建設・保有し、JRは「営業主」として、鉄道施設を借受けて鉄道事業を運営する上下分離方式です。整備新幹線の整備にあたっては、着工5条件が整った後に着工します。

### 【整備方式】



財源は、JRが受益を限度として支払う貸付料を充てた後、残りの部分について国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担しています。受益とは、新幹線を整備する前の損益と新幹線を整備した後の損益の差(収支改善効果)をいいます。

受益 = 貸付料(30年定額)



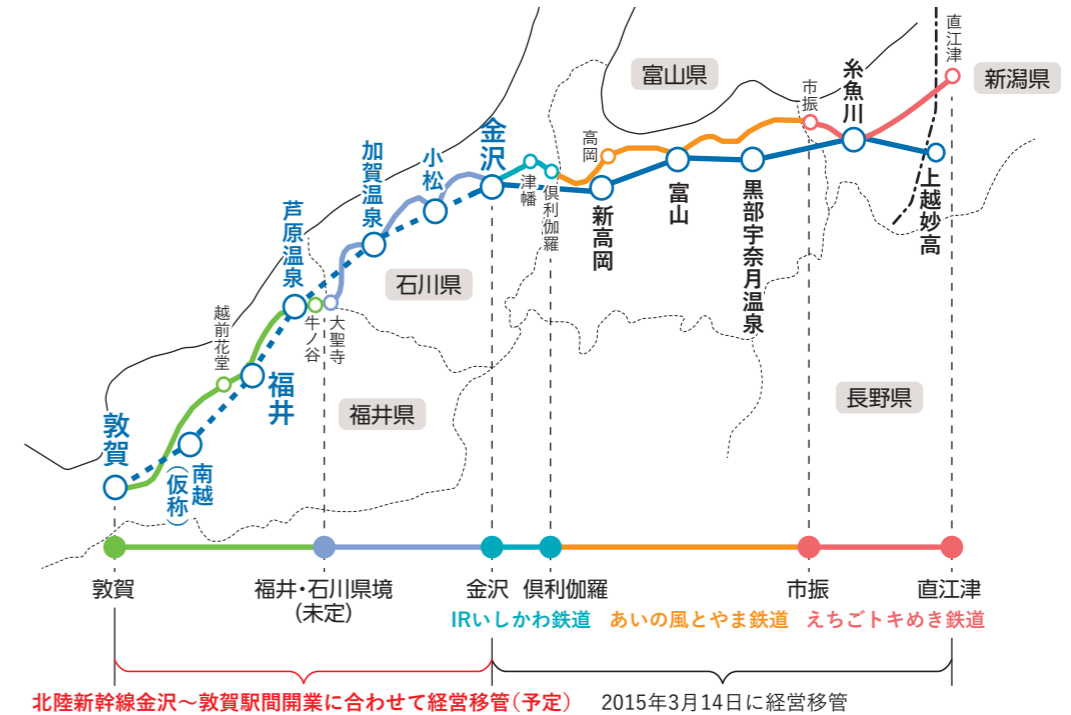
# 並行在来線

## 並行在来線の移管

2015年3月14日の北陸新幹線金沢開業の際は、金沢～直江津駅間においてIRいしかわ鉄道、あいの風とやま鉄道、えちごトキめき鉄道の3つの並行在来線会社がスタートしました。JR西日本としても、線路や車両などの鉄道資産を譲渡し、駅舎をはじめとする各設備の修繕や塗装を実施するなど、並行在来線会社の円滑な運営開始に向けて必要な取り組みを行いました。経営移管後も引き続き、企画きっぷやIC乗車券の導入など営業施策での連携や、JR西日本社員の派遣や並行在来線会社社員の受け入れ・養成など技能の習熟に時間を要する業務へのサポート等を行っております。



各並行在来線会社の出発式(左からIRいしかわ鉄道、あいの風とやま鉄道、えちごトキめき鉄道)  
写真提供:IRいしかわ鉄道、あいの風とやま鉄道、えちごトキめき鉄道



北陸新幹線敦賀開業時には、北陸本線の敦賀～金沢間はJR西日本から並行在来線会社に引き継がれる予定です。JR西日本としては、並行在来線会社による運営が円滑にスタートするとともに、その後も健全な運営を継続できるように、できる限りの取り組みを行います。

## 編集後記

本冊子では、2023年春の北陸新幹線金沢～敦賀駅間開業に向けて、当社や沿線自治体の取り組みをご紹介します。

巻頭にも記したとおり、北陸新幹線がつなぐ『北陸』の未来は、当社だけで創ることはできません。本冊子が、『北陸』の未来を考えるきっかけになれば幸いです。

西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社