

【研究ノート】

北陸新幹線延伸に対する敦賀市民の意識

2023 年秋・アンケート結果の分析

Attitudes of Tsuruga Citizens toward the Hokuriku Shinkansen Extension;
Analysis of survey results for fall 2023

櫛引 素夫

青森大学社会学部

Abstract

The Hokuriku Shinkansen will open in March 2024 on a section between Kanazawa City, Ishikawa Prefecture and Tsuruga City, Fukui Prefecture. A mail survey of 1,200 Tsuruga residents was conducted six months prior to the opening of the Shinkansen. Although the response rate was only 20%, the survey revealed that nearly 80% of the citizens welcome the opening of the Shinkansen, and that they have high expectations for the promotion of tourism, development of the area around the station, and improved access to and from Tokyo, Ishikawa, and Toyama prefectures. On the other hand, many respondents view the local tourist attractions and the attractiveness of the central city area as limited, making it an issue to be addressed in the future. There is also a strong concern that the opening of the Shinkansen will weaken ties between Fukui Prefecture and the Kansai and Chukyo regions, as the limited express train service linking Fukui Prefecture with both regions will be shortened to Tsuruga and southward.

Keywords; Hokuriku Shinkansen, Tsuruga Extension, Tsuruga City, mail survey, new Shinkansen lines

1. はじめに

整備新幹線¹⁾の1路線である北陸新幹線が2024年3月16日、敦賀延伸を迎える。同新幹線にとって1997年10月の長野開業、2015年3月の金沢開業に続く、3度目の開業となり、沿線には多大な変化が生じると予想される。

筆者は青森学術文化振興財団の助成を得て、2023年度に「北海道新幹線・札幌延伸への準備および北陸との協働—青函エリア発『新幹線学』構築の試みと提言」事業に着手した²⁾。タイトル通り、福井県を中心とする北陸と青函圏との歴史的・文

化的なつながりを再確認しつつ、新幹線開業が地域にもたらす変化を明らかにし、その成果を北海道新幹線・札幌延伸に生かすことが目的である。

研究活動の一環として、筆者は2023年秋、敦賀市役所の全面的な協力を得て、市民1,200人を対象に郵送アンケートを実施した。開業前年・開業年・開業翌年にも同様の調査を実施予定であり、今回のアンケートはその起点となる。

本稿においては、まず、北陸新幹線・敦賀延伸の概要を紹介し、ダイヤ、運賃ならびに沿線に及ぶ変化を検討する。さらに、その内容を踏まえて、敦

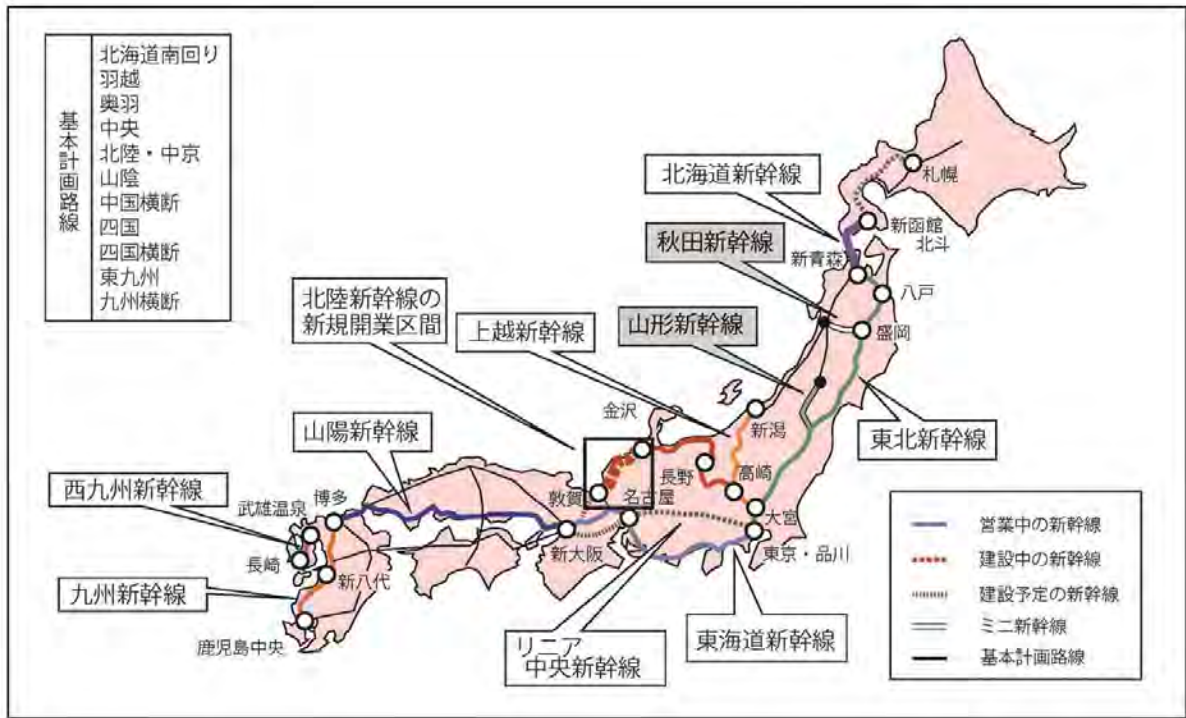


図1 全国新幹線ネットワーク（国土交通省資料から筆者作成）

賀市民アンケートの結果を報告、分析する。なお、分析は主に敦賀市と東京など各大都市圏との長距離移動、福井、金沢、富山といった県庁所在地との中距離移動、および市民の意識の変化である。

2. 敦賀延伸の概要

2-1. 北陸新幹線の延伸区間

北陸新幹線は、東京から高崎－長野－富山－金沢－福井－敦賀を經由して新大阪へ至る（図1）。1997年10月に高崎－長野間226.0kmが「長野新幹線」として開業した³⁾。18年後の2015年3月には長野－金沢間228.1kmが開業した。

今回の延伸では、金沢－敦賀間125.1kmの区間に小松（石川県小松市）、加賀温泉（同加賀市）、芦原温泉（福井県あわら市）、福井（福井県福井市）、越前たけふ（同越前市）、そして敦賀（同敦賀市）という6つの新幹線駅が開業する（図2）。

2-2. 列車運行の変化

金沢－敦賀間には2024年1月現在、大阪と北陸を結ぶ特急「サンダーバード」が平日で1日25往復、名古屋・米原と北陸を結ぶ特急「しらさぎ」が同じく15往復走っている⁴⁾。



図2 2024年3月の北陸新幹線延伸区間（地理院地図から筆者作成）

また、「しらさぎ」は8往復が名古屋－金沢間を、7往復が米原－金沢間を運行している。

上記の特急のうち、敦賀駅には「サンダーバード」21往復と「しらさぎ」全15往復、計36往復が停車する。

2024年3月16日の北陸新幹線開業以降は、並行在来線の経営分離ルールにより、JR北陸本線の敦賀－金沢間は福井県部分の「ハピラインふくい」、石川県部分の「IRいしかわ鉄道」にそれぞれ第三セクター化され、「サンダーバード」、「しらさぎ」とも敦賀－金沢間の運行が取りやめになる。

北陸新幹線の開業時点で、新規開業区間を走る新幹線の列車は以下のように設定される⁵⁾。

▽東京－敦賀間：

快速タイプ「かがやき」9往復

各駅停車タイプ「はくたか」5往復

▽富山－敦賀間：

各駅停車タイプ「つるぎ」16往復

(2往復は金沢－敦賀間)

速達タイプ「つるぎ」9往復

(4往復は金沢－敦賀間)

上記を整理すると、金沢－敦賀間を走る40往復の特急が40往復の新幹線に置き換えられる。また、敦賀駅に停車する列車は4往復増える計算になる。「サンダーバード」の代表的な9両編成の定

員は546人⁶⁾、「しらさぎ」も9両編成の場合は同程度であるのに対し、北陸新幹線のE7系/W7系列車の定員は924人である。仮にすべての「サンダーバード」「しらさぎ」が9両編成で走っていたとしても、提供座席数は約1.7倍になる。実際には6両編成の運用もあることから、提供座席数の増加はそれを上回ることになる。

2-3. 所要時間および運賃の変化

新規開業区間について、東京および大阪からの最短所要時間および運賃（通常期、すべて指定席を利用）の変化を比較したのが表1および表2である⁷⁾。

東京駅から開業区間の各駅への所要時間および運賃をみると、北陸新幹線と在来線特急の乗り換えがなくなるため、所要時間は18～50分短縮され、運賃は530～1,390円安くなる。

ただし、各駅とも、東海道新幹線で米原まで出向き、北陸本線に乗り換えるルートも選択肢となり得る。表1に示したように、最短所要時間で比較すると、敦賀駅については北陸新幹線開業後も18分、東海道新幹線経由の方が早く、運賃も1,890円安い。福井は東海道新幹線利用が33分遅い半面、運賃は20円安い。ただし米原、敦賀と2回の乗り換えがある。芦原温泉は東海道新幹線利用が45分遅く、運賃は1,080円高い。同様に2回の乗り換えがある。

表1 北陸新幹線開業前後の所要時間および運賃比較（東京駅から）⁷⁾

	敦賀	越前たけふ	福井	芦原温泉	加賀温泉	小松
開業後の所要時間	3:08	3:06	2:51	2:51	2:43	2:40
開業前の所要時間	3:58	—	3:27	3:19	3:07	2:58
短縮時間	0:50	—	0:36	0:28	0:24	0:18
米原経由の所要時間	2:50	—	3:24	3:36	3:46	3:55
北陸新幹線と米原 経由の所要時間差	0:18	—	0:33	0:45	1:03	1:15
開業後の運賃（円）	16,360	16,140	15,810	15,590	14,930	14,600
開業前の運賃 （金沢経由）	17,750	—	16,340	16,120	15,570	15,240
差額	-1,390	—	-530	-530	-640	-640
米原経由の運賃	14,470	—	15,790	16,670	17,000	17,000
北陸新幹線と米原 経由の運賃差	+1,890	—	+20	-1,080	-2,070	-2,400

表 2 北陸新幹線開業前後の所要時間および運賃比較（大阪駅から）⁷⁾

	福井	芦原温泉	加賀温泉	小松	金沢	富山
開業後の所要時間	1:44	1:58	2:06	2:14	2:09	2:35
開業前の所要時間	1:47	2:03	2:14	2:17	2:31	3:04
短縮時間	0:03	0:05	0:08	0:03	0:22	0:29
開業後の運賃	7,290	7,620	7,950	7,950	9,410	10,290
開業前の運賃	6,140	6,690	7,020	7,020	7,790	9,590
差額	+1,150	+930	+930	+930	+1,620	+700

このようにみると、小松、加賀温泉、芦原温泉の福井の4駅は北陸新幹線が東海道新幹線に対して優位に立つ可能性がある。ただし、福井について同じ利用者でも、時間帯とダイヤに応じて、選択肢が異なってくることも考えられる。また、敦賀については、東京へ出向く手段としては、北陸新幹線の役割は限定的になる可能性がある。

東京駅からのアクセスが、総じてポジティブな効果が多いのに対して、大阪駅からのアクセスはネガティブな影響が多い。そして、これが地元の祝賀ムードに影を投げかけ続けてきた。

表2に示したように、敦賀での乗り換え発生に伴い、所要時間の短縮幅は3~29分にとどまる。加えて、運賃が700~1,620円上昇する。特に短縮幅が10分に満たない福井、芦原温泉、加賀温泉、小松の各駅は、乗り換えの発生と運賃上昇の影響が大きくなる可能性がある。

金沢は1,620円の値上げ幅と22分の短縮効果、そして敦賀乗り換えの体力的、精神的負荷のバランスが評価の焦点となるだろう。短縮効果はあくまでも「最速列車」の例であり、多くの所要時間は実質的により長くなる可能性が高い。

加えて、敦賀で新たに乗り換えが発生する。地上ホームの在来線特急と、地表から21mの新幹線ホームとの乗り換えとなり、負荷が大きい。

また、富山は29分の時間短縮に対し、運賃の上昇額は700円、乗り換えが金沢から敦賀にシフトする形で、回数は1回と変わらない。このため、恩恵が比較的大きくなる印象がある。ただし、金沢における現在の乗り換えは、2階ホーム同士を中2階ホーム経由で結んでおり、敦賀乗り換えは負荷が大きくなる。それだけに、新たな乗り換えの利便性が評価を大きく左右する可能性がある。

なお、福井県内の移動をみると、福井-敦賀間

は現在、特急で30~35分、運賃2,720円（指定席、通常期）、普通列車で50分、990円に対し、北陸新幹線は17~18分、3,260円となる。また、並行在来線「ハピラインふくい」では1,190円と200円の値上げになる。

2-4. 敦賀市の概要と「otta」開設

敦賀市は人口約6万3,000人、福井県の南西半分を占める嶺南地方の中心的都市である。古くから国内外と畿内を結ぶ玄関口として機能し、日本海航路を通じて東北や蝦夷地ともつながっていた。1884（明治17）年には日本海側でいち早く、敦賀-長浜（滋賀県長浜市）間に鉄道が開通した。このような歴史から、市は「鉄道と港のまち」をうたう⁸⁾。

大阪からの特急が走る湖西線と名古屋・米原からの特急が走る北陸本線は、実質的に敦賀で合流する。また、大阪以西から乗り入れるJR西日本の新快速は敦賀が起終点となっている。さらに、敦賀から東舞鶴（京都府舞鶴市）まで在来線の小浜線が走っており、現時点でも敦賀は交通の要衝と位置付けられる。

ただ、北陸新幹線乗り入れに際しては、運行方式の曲折があり、今後の運用に影を投げかけている。北陸新幹線には当初、線路幅の異なる新幹線と在来線を行き来できるフリーゲージトレイン（FGT）の投入が想定されていた。しかし、開発が頓挫したため、先述の通り敦賀での乗り換えが発生した。また、地形的な制約から、新幹線ホームと在来線ホームは高さが異なるだけでなく、水平方向にも200m離れている。

そこで、在来線のうち新幹線に接続する特急列車は、新幹線ホームの下に専用ホームを造って進入させることになった。また、年間980万人と試算される乗換客のため、エスカレーター26基とエ

レベーター6基、19列の乗り換え改札機を整えた。

新幹線駅舎は在来線の敦賀駅舎からみて中心市街地の反対側に位置し、新幹線利用者が在来線の駅舎や駅前の商店街に出向くには、東京駅の丸の内ロー八重洲口の間とほぼ同じ距離を移動する必要がある。また、特に高齢者・障がいを持つ人や大きな荷物を持つ人などが、どの程度スムーズに乗り換えできるかが一つのポイントとなっている。

また、これまで開業した整備新幹線のターミナルのうち、駅勢圏人口は敦賀が最も少なく、駅周辺の商業集積も小さい。氣比神宮や氣比の松原、敦賀港沿いの「敦賀赤レンガ倉庫」といった市内の観光スポットは、全国的な集客力を持つかどうかを試される段階にある。

加えて、「対東京」に関する限りは、上記のように、北陸新幹線は時間短縮効果をもたらさない。

以上の事情により、新幹線開業に懐疑的な見方も存在する。

ただし、敦賀市が進めている斬新な開業対策として、「公設民営書店によるまちづくり」が全国的に注目を浴びている。

市は在来線側の駅西地区に飲食施設、ホテルなどを整備し、交流エリア「TSURUGA POLT SQUARE『otta』」(otta=「いた」を意味する地元の方言「おった」にちなむ)と命名した。その中核をなす知育・啓発施設「ちえなみき」は、3万冊余りの本を備えたりアル書店である。八戸市の市営書店「八戸ブックセンター」を参考に、子育て層を中心とする市民のニーズに応えるべく開設した。本を「知的情報のインフラ」ととらえ、『本』の持つ集客力と市民の居場所づくりを狙う。

開設に際しては、「駅前の市有地を民間事業者に有償で貸し出し、その土地の借地料等を原資に、民間が整備した施設の一画を市がテナントとして借り受ける」方式を編み出した。指定管理者として丸善雄松堂・編集工学研究所が運営している。

2022年9月のオープン以来、1年で30万人が訪れ、3万冊の半ばが売れたという。

3. 先行研究事例

新幹線開業をめぐる住民を対象とした調査は、公表されている範囲でもいくつかの事例がある。

これらの中で、大橋は、2016年3月の北海道新幹線開業をめぐる、2年前の2014年春から2年後の2018年夏にかけて、来街者と住民双方を対象

にした調査を実施、結果を報告している(大橋、2014・2015・2016・2017・2018)。

このうち、開業10カ月前(2015年10月)時点に実施した調査の結果(大橋、2015)をみると、駅勢圏で最大の都市、函館市⁹⁾の回答者は1,224人中、北海道新幹線を「利用する予定がある」が10.8%、「ぜひ利用したい」が27.3%、「機会があれば利用したい」が52.5%、「利用したいと思わない」が9.5%と、積極的な利用を考えている市民は40%弱だった。一方、新函館北斗駅が立地する北斗市の市民は回答138人中、「利用する予定がある」が10.9%、「ぜひ利用したい」が32.6%、「機会があれば利用したい」が48.6%と、積極的な利用意向は4割強だった。

また、地元の経済・社会全体への影響に対する評価は、函館市民は「プラスの影響がある」が63.1%、「影響なし」が31.3%、「マイナスの影響がある」が5.5%だった。これに対し、北斗市民は「プラスの影響がある」が75.0%、「影響なし」が24.3%、「マイナスの影響がある」が0.7%だった。

このほかの事例は、いずれも新幹線開業後に調査を実施しており、本稿では特筆事項を記すにとどめる。

(1) 上越市創造行政研究所による調査

北陸新幹線の上越妙高駅が立地する上越市役所のシンクタンク、上越創造行政研究所は2016年9月、金沢開業のおよそ半年後(2015年8月末~9月中旬)、住民約8,000人を対象に実施した調査(回収率45.7%)の結果を公表した。

筆者が確認した範囲では、同市の調査は、新規開業駅の所在市町村が大規模な住民調査を実施した唯一の事例である。

調査によると、新幹線開業は以下のような変化をもたらしたという。

- ・市民の上越市に対する愛着・誇りや将来への期待感がある程度高まった
- ・首都圏、北陸地方、長野県などとの心理的な距離が縮まり、旅行回数や知人等の来訪頻度の増加につながった
- ・新幹線を利用する際は、車で上越妙高駅にアクセスする市民が多い
- ・開業前と同様に越後湯沢駅や長岡駅で新幹線に乗り継ぐ市民もおり、利用交通経路は引き続き

多様である

- ・上越妙高駅に近い地区ほど新幹線に対して肯定的な意識や積極的な動きがみられる一方、アクセス性があまり向上していない地区においても同様の状況が一定程度みられる
- ・総体的にみて市民が新幹線開業を好意的に捉えている

(2) 北國総合研究所による調査

金沢市のシンクタンク、北國総合研究所は2017年12月、金沢開業から2年半後(2017年9月下旬～10月中旬)の時点で石川県民1,000人に実施した「暮らしとお金に関するアンケート」(回収率40.3%)の結果を取りまとめ、冊子「石川の暮らしとお金2017」において公表した¹⁰⁾。

「成功事例」という評価が定着している金沢市においても、調査時点で、実際に乗車した経験のない回答者が半数近くいた。また、自由記述項目では、「新幹線の利用目的は旅行と仕事」「東京へ行きやすくなった」「新幹線があるから引っ越してきた」といった内容がある。半面、観光公害を指摘する声が目立ち、「富山へ行きにくくなった」という指摘もあった。

(3) 日本政策投資銀行北陸支店による調査

日本政策投資銀行北陸支店は2022年10月、北陸新幹線・金沢開業の検証および敦賀開業への予察を目的に、北陸・首都圏・関西の10都府県の在住者を対象としたインターネット調査を実施した(日本政策投資銀行北陸支店, 2022)。その結果は次のように要約されている。

- ・開業による自身の生活への影響について、福井在住者の半数が「(あまり)ないと思う」と回答し、開業による変化を具体的にイメージするに至っていない。
- ・福井と首都圏、富山と関西、富山と福井で、相互に「観光に行きやすくなる」との答えが多かった。特に富山在住者は「開業後、福井への訪問回数が増える」という回答が他エリアに比べて多く、福井への新たな誘客が期待できる
- ・石川、富山在住者に金沢開業前後の意識の変化について尋ねた結果、半数以上が、自分の地域のイメージが「(少し)良い方変わった」と回

答し、新幹線を契機にまちづくりが進み、域外から評価されることで、地域への愛着(シビック・プライド)が高まった面もある

4. 敦賀市民アンケートについて

4-1. 実施概要

市民アンケートは、筆者から2022年度の時点で敦賀市役所に打診し、快諾を得た。駅周辺整備、開業対策、観光、市民生活など多岐にわたる関連部課と検討を重ね、質問項目をまとめ、青森大学社会学部倫理委員会の審査を経て実施した。

- ・対象：2023年7月末時点で敦賀市在住の18歳以上の市民から無作為抽出
- ・実施時期：2023年9月～10月
- ・配付方法：郵送
- ・件数：1,200件
- ・回答方法：オンライン+郵送
- ・回収数：オンライン64件、郵送176件
- ・回収率：20.0%
- ・質問項目：末尾に記載

敦賀市は定期的に、市政に関する市民アンケートを実施していたため、本調査でも対象者の範囲や抽出方法はこれを踏襲した。サンプル数は1,200件と設定し、同市のアンケートで標準的な回答数という400件程度の回収を想定した。サンプルの抽出も市に依頼し、市の封筒に宛名シールを張った状態で封筒ごと提供していただき、青森大学側でアンケート用紙等を封入、発送した。返送先は青森大学とした。

回答は、(1)調査依頼文に印刷したQRコード経由で、Google Formsでオンライン回答、(2)手書きの回答用紙に記入し、同封した封筒で返送、という2方式を採った。9月1日に発送、9月末を回収期限としたが、実際には10月末まで返送があった。

回収率は全体で20%にとどまった。要因はこれから検討するが、(1)返送先が多く市民にとって未知の大学および研究者名だったため、警戒または忌避された、(2)新幹線開業に他の政策課題ほど関心がない、(3)設問が多く忌避された、(4)その他、といった理由が考えられる。

4-2. 調査結果および考察

本項ではアンケート結果について紹介、考察する。なお、紙幅の都合で、対象を主要な部分に絞った。全体にわたる集計結果は、2024年3月に公表した青森学術文化振興財団・令和5年度助成事業「北海道新幹線・札幌延伸への準備および北陸との協働ー青函エリア発『新幹線学』構築の試みと提言(1)」の成果報告書(あおもり新幹線研究連絡会, 2024)を参照されたい。

① 回答者のプロフィール

図3~5に回答者の年齢、性別、職業を示した。

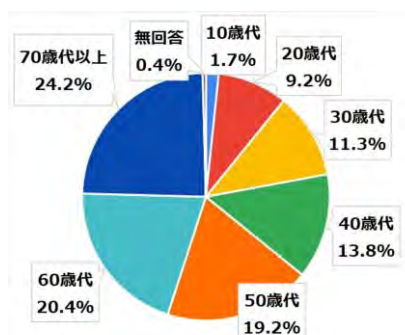


図3 回答者の年代

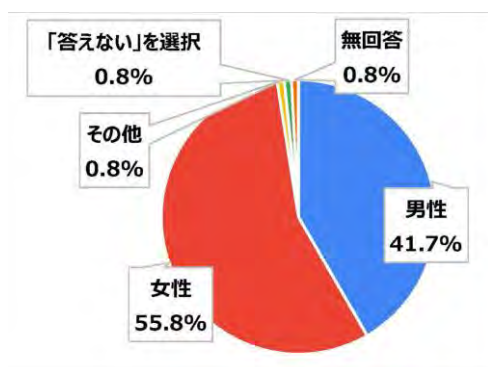


図4 回答者の性別

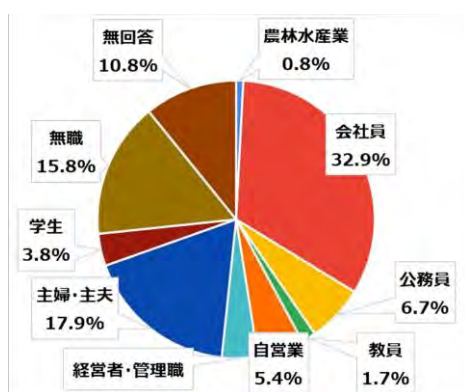


図5 回答者の職業

年齢は60代以上が半数弱を占める。性別は女性がやや多い。職業は給与所得者が4割を占める。いずれも、同様の方法で実施した同市の直近の調査に比べると大きな傾向の違いはない¹¹⁾。

② 敦賀駅の利用状況

敦賀駅の利用頻度、敦賀駅経由で向かう目的地¹²⁾および移動の目的(ともに複数回答)についての回答を図6~8に示した。「半年に1回以上使っている人」はほぼ半数で、3人に1人は「年に1回以下」である。「ほぼ毎日」は2.5%にとどまり、通勤・通学利用は少数である¹³⁾。

敦賀駅経由で向かう目的地(複数回答)については「大阪方面」が突出し、次いで東京、嶺北(福井

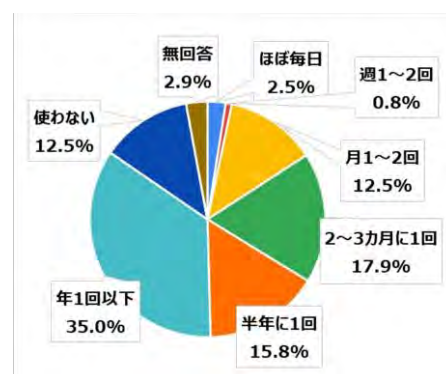


図6 敦賀駅の利用頻度

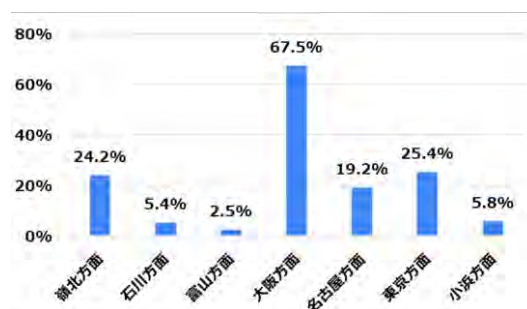


図7 敦賀駅利用の目的地(複数回答)

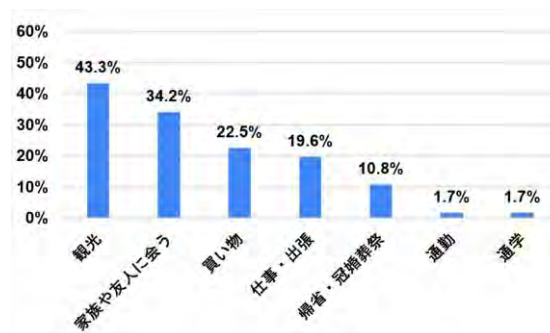


図8 敦賀駅経由の移動の目的(複数回答)

市など県北), 名古屋方面の順となっている。つまり, 市民にとって敦賀駅の利用目的はまず「大阪方面との行き来」であるといえる。

また, 鉄道利用の目的(複数回答)は観光, 次いで, 「家族や友人に会う」「買い物」「仕事/出張」と続く。

③北陸新幹線開業への関心度と歓迎度

図9に回答者の関心度を示した。「関心がある」「多少, 関心がある」を合わせて3分の2を占める。他方, 図10をみると歓迎度は関心度を上回り, 「歓迎している」「多少は歓迎している」がそれぞれ4割ある。つまり, 乗り物としての新幹線には必ずしも関心が向いていないが, 新幹線開業という, まちや暮らしに変化をもたらす出来事は, 8割の人に歓迎されている, とみることができる。

この背景について考察を試みると, 先述のように, 敦賀市民にとって鉄道は主に大阪や東京へ出向く交通手段であり, いずれも「敦賀から南へ向かう」列車が対象となる。このため, 「敦賀から北東(金沢方向)へ向かう北陸新幹線」は市民にとって必ずしも親しみのわく列車ではない。

加えて, 図6に示したように, 回答者のほぼ半

数は鉄道利用が「年に1回以下」, もしくは「使わない」と回答している。

また, 記述項目をみると, 「歓迎する」または「多少歓迎する」理由として, 都市基盤整備やまちづくりの機運の高まり, 観光客の来訪などによって, まちが活気づくこと, が挙げられている。他方, 歓迎できない理由としては, 敦賀以東で在来線の特急がなくなること, 並行在来線が値上げされること, そもそも鉄道を使う機会がないことが挙げられている。

以上のデータを総合すると, 「北陸新幹線への関心や接点は乏しいが, まちのポジティブな変化を歓迎する人」が一定の割合で存在するとみられる。

このほか, 記述項目では, 開業を歓迎しつつもごみの増加, 飲食費の値上がりといった観光公害を懸念する声もみられる。

④北陸新幹線の利用見込み

図11に北陸新幹線の利用見通しを示した。「半年に1回以上」という見通しを示した人は4人に1人で, 敦賀駅を現在, 「半年に1回以上」使っている人の半数にあたり, 現時点で利用意向は必ず

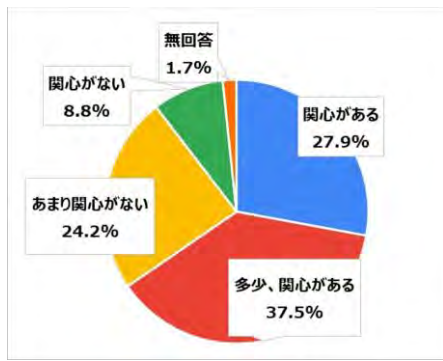


図9 北陸新幹線開業への関心度

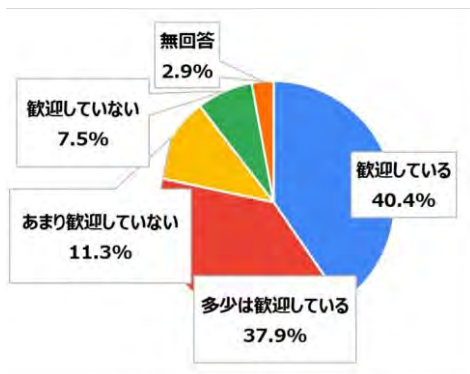


図10 北陸新幹線開業を歓迎しているか

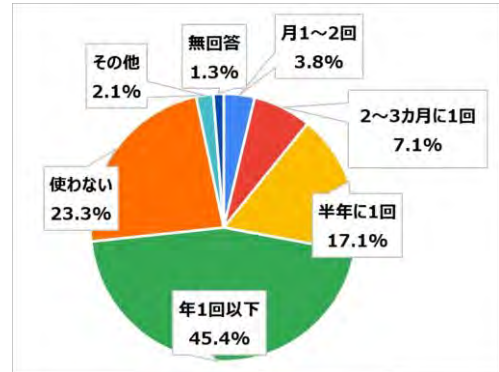


図11 北陸新幹線の利用意向

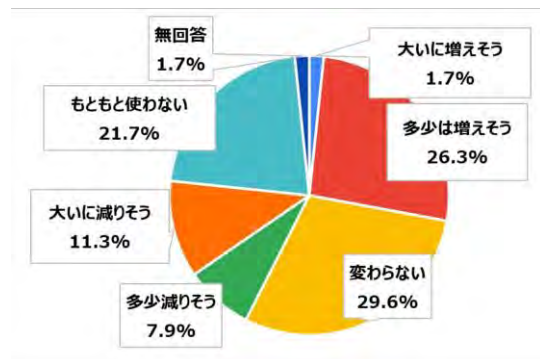


図12 在来線特急に比較した北陸新幹線の利用増減見通し

しも高いとは言えない。また、図 12 には在来線特急に比較した北陸新幹線の利用見通しを示した。

「大いに増えそう」「多少は増えそう」が 3 割弱、「多少、減りそう」「大いに減りそう」が 2 割弱、「変わらない」が 3 割ある。

より詳細に利用意向を確認するため、目的地別に、鉄道の利用環境がどう変化すると予想するかを尋ねた結果が図 13 および図 14 である。図 13 がポジティブな利用環境の変化、理由による利用増加の予想、図 14 がネガティブな理由による利用減少の予想を示している。

図 13 をみると、「早く行けるようになる」、「列車や停車駅が増える」、「全体的に便利になる」、「出掛けたい気持ちが強くなる」という各項目とも、最も回答数が多いのが東京方面であり、やはり「東京直結」への期待が大きい様子うかがえる。また、各項目とも石川、富山方面との移動について

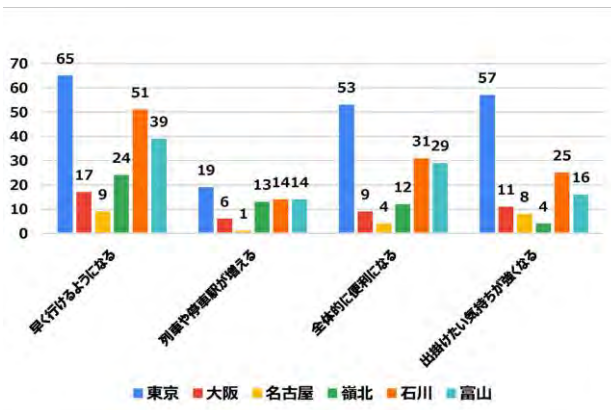


図 13 北陸新幹線開業に伴う行き先別のポジティブな利用環境変化予想

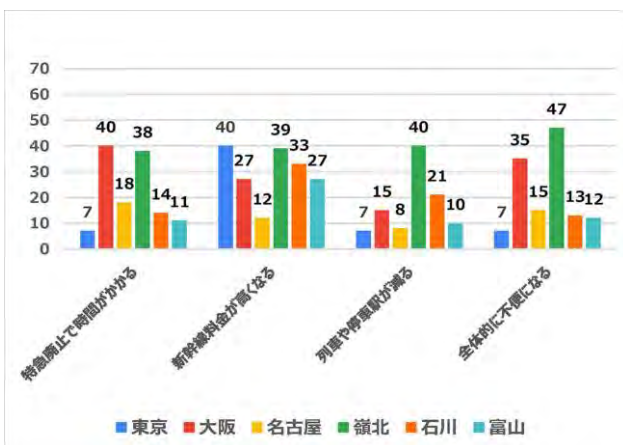


図 14 北陸新幹線開業に伴う行き先別のネガティブな利用環境化予想

期待が高い様子うかがえる。

半面、嶺北地域との間のアクセス改善を期待する回答は限定的である。図 14 をみると、ネガティブな変化予想はポジティブな変化予想に比べて回答者が少ないものの、特に嶺北地域については比較的、回答者合が多い。

なお、敦賀市民にとっては、今回の延伸は大阪、名古屋方面との行き来には大きな影響がない。にもかかわらず、図 13 および図 14 をみると「早く行けるようになる」、「特急廃止で時間がかかる」といった変化が生じると考えている人が一定数、存在している。

これの要因として、単純な回答ミスに加えて、市民に正確な情報が必ずしも伝わっていないことが原因と考えられる。

⑤敦賀駅前の利用状況

前述のように、敦賀市は北陸新幹線開業に合わせて 2022 年 9 月、交流エリア「otta」を開設した。また、それに先駆けて立体駐車場も整備した。そこで、駅周辺の施設・スポットの利用状況を尋ねたところ、図 15～17 の結果が得られた。

駅前をある程度、定期的に訪問・利用している人は半数ほどで、主な目的（複数回答）としては飲食、買い物、散歩、イベントが上位を占めた。また、「その他」として「勉強」を挙げた人も 9 人いた。

個別の施設で最も利用が多かったのは立体駐車場だった。自由記述の回答をみると、慢性的に満車になることが多いとみられ、市民の不満が高い。

次いで、駅舎と一体化して建てられている交流施設「オルパーク」、「ちえなみき」、駅前商店街、「otta」が利用されている。

記述項目をみると、「otta」をはじめ、駅一帯の整備が進んだことを好意的に受け止めている市民が多い。半面、主に駐車場不足を理由に、整備がま

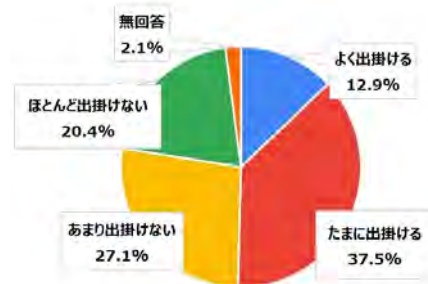


図 15 敦賀駅前へ出かける頻度

だ不十分だと見る声も少なくない。また、駅前商店街の現状に不安や不満を抱く人が目立つ。

⑥暮らしや地域への効果・影響予測

北陸新幹線開業が自身の暮らしや地域にどのような良い効果または悪い影響を及ぼすか、予測を尋ねた結果が図 18～21 である。総じてポジティブな予測がネガティブな予測を上回っており、特に福井県全体については半数弱が「良い効果をもたらす」と回答している。ただし、自らの「暮らし」について「良い効果をもたらす」と回答しているのは4人に1人強にとどまり、半数近くが「どちらとも言えない」と答えている。また、敦賀市に関する予想は、福井県全体と「暮らし」の中間的な様相を呈している。

記述項目からその背景を探ると、福井県全体については、大阪方面や名古屋方面との往来に将来的な不安を感じつつ、観光地の整備や知名度の向上を通じて、地域の将来に期待を寄せるマインドが醸成されていると考えられる。

ただし、敦賀市に限ってみれば、第2章第4項で述べたように、市内の観光スポットは全国的な集客力を試される段階にあり、観光地としてのポテンシャルに懐疑的な意見が根強い。さらに、「対東京」では北陸新幹線が新たな時間的・経済的メ

リットを生まないこと、嶺北地域との鉄道移動の環境が変化すること自体が、期待値を下げていると考えられる。

「暮らし」についても、観光客の来訪や受け入れ態勢の整備を通じてまちが活気づくこと、首都

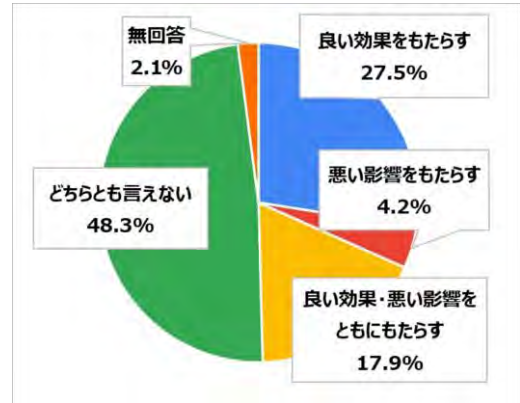


図 18 北陸新幹線開業が暮らしにもたらす変化の予想

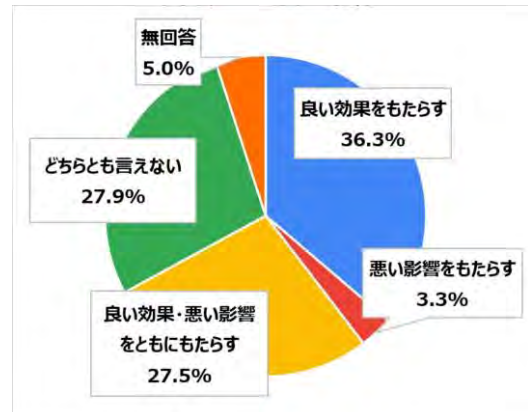


図 19 北陸新幹線開業が敦賀市にもたらす変化の予想

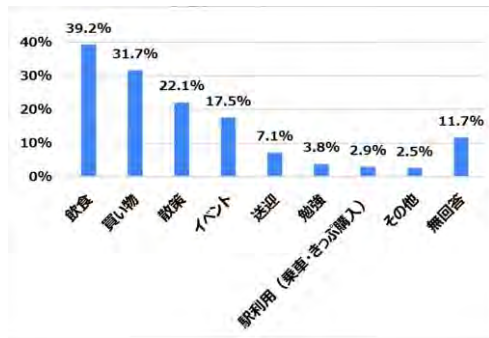


図 17 敦賀駅前を利用する施設 (複数回答)

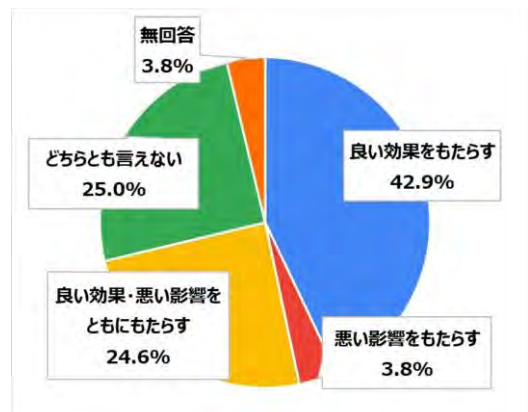
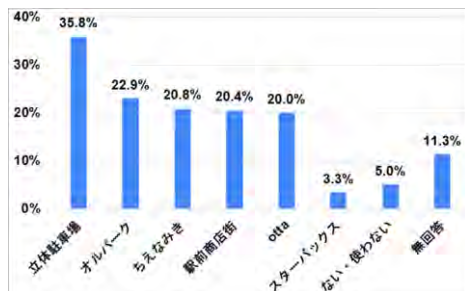


図 20 北陸新幹線開業が福井県にもたらす変化の予想

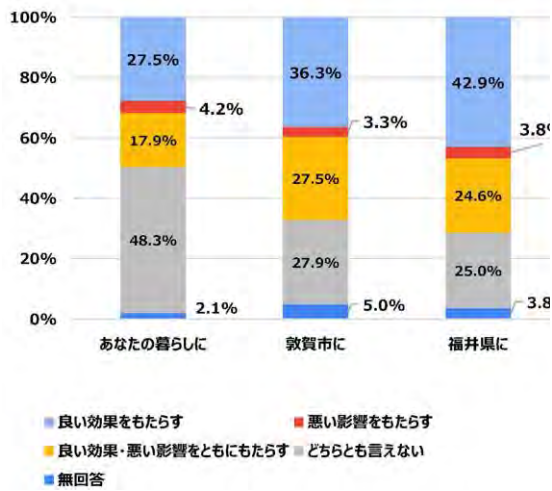


図 21 北陸新幹線開業がもたらす変化予想の対比

圏や石川県、富山県との往来の活発化に期待を寄せる声が目立つ。その一方で、多くの住民にとっては大阪方面、名古屋方面、東京方面とも在来線特急の利用がそのまま続くこと、そもそも鉄道を利用する機会が少ないため自らが新幹線に乗車す

る場面を想定しづらいこと、やはり敦賀市の観光面のポテンシャルや駅前商店街の現状への不安が根強いことが、期待感を下げ、開業後の将来像に不透明感を漂わせていると推測される。

⑦「好ましい変化」と「好ましくない変化」の予想
新幹線開業対策や施設整備、まちづくりなど広範なテーマについて、予想される「好ましい変化」と「好ましくない変化」について尋ねた結果を、図 22 および図 23 に示した。

総じて、「好ましい変化」予想が「好ましくない変化」予想を上回っている状況は、他の回答と整合する。「既に起きている」と「これから起きる」の合計回答数を平均すると、「好ましい変化」が 122.8 件 (全回答の 51.2%)、「好ましくない変化」が 43.2 件 (同 18.0%) で、アンケート全体の回収率が低かったことを考慮しても「好ましい変化」を予想する、もしくは期待する回答が多いことが分かる。

「好ましい変化」のうち、「既に起きている」という評価が多かったのは「駅周辺が立派に」90 件、「まちづくりの担い手が増加」58 件、「行政の動き

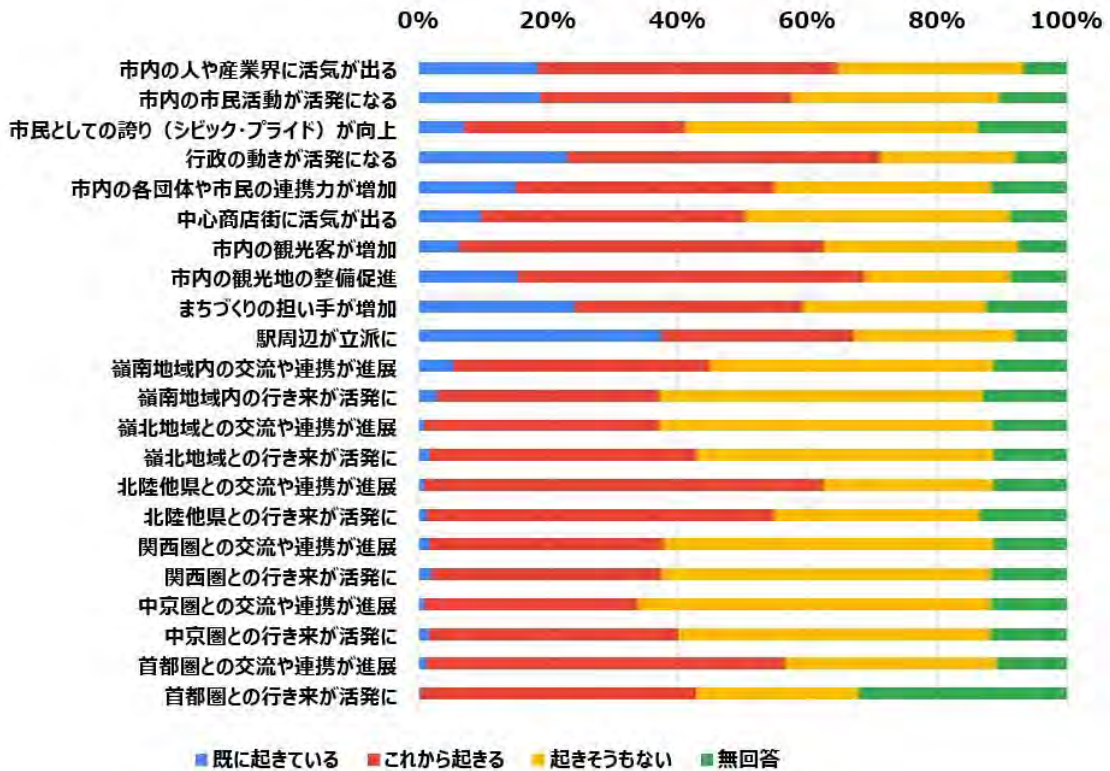


図 22 北陸新幹線開業に際して起こりそうな「好ましい変化」に関する予想

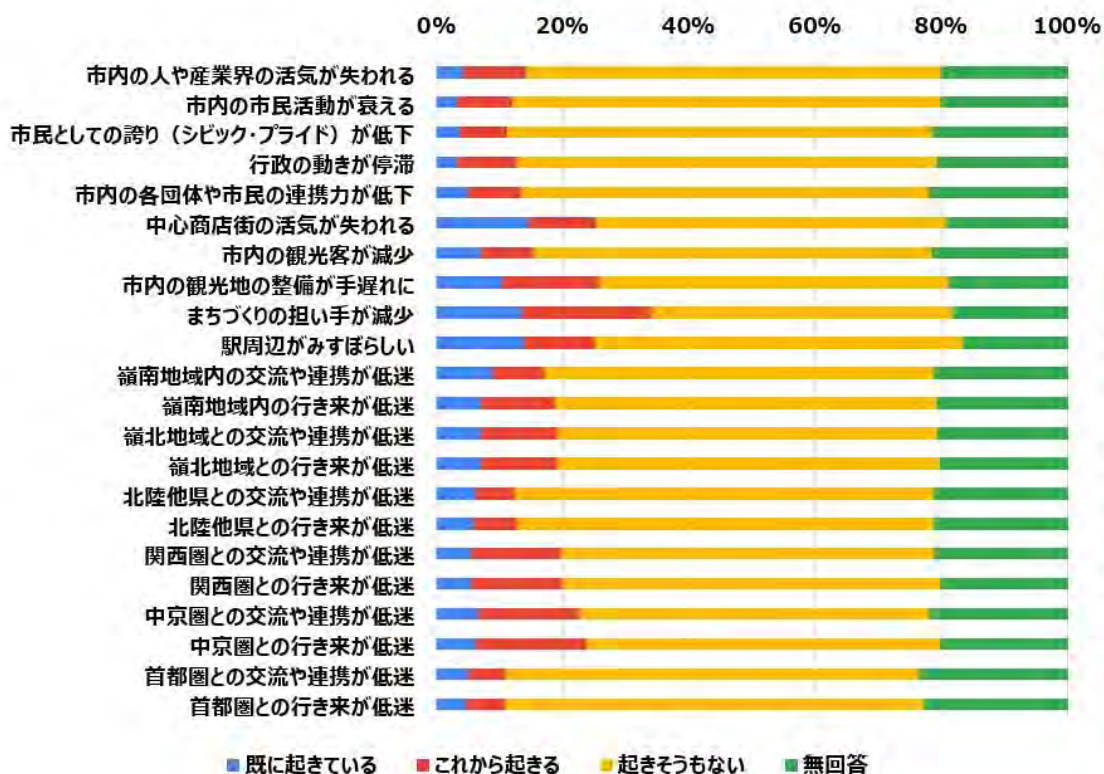


図 23 北陸新幹線開業に際して起こりそうな「好ましくない変化」に関する予測

が活発に」55 件などだった。また、「これから起きる」という評価が多かったのは「市内の観光客が増加」135 件、「首都圏との交流や連携が進展」133 件、「市内の観光地の整備促進」128 件などだった。

「既に起きている」「これから起きる」を合わせた回答件数の上位は表 3 の通りである。観光地の整備やインフラにとどまらず、市民がまちづくりの幅広い領域で、ポジティブな変化を予想し、あるいは期待している様子が分かる。

表 3 予想される「好ましい変化」の回答率上位項目（50%以上）

項目	回答率
行政の動きが活発になる	71.3%
市内の観光地の整備促進	68.8%
駅周辺が立派に	67.1%
市内の人や産業界に活気が出る	64.6%
市内の観光客が増加	62.5%
北陸他県との交流や連携が進展	62.5%
まちづくりの担い手が増加	59.2%
市内の市民活動が活発になる	57.5%
首都圏との交流や連携が進展	56.7%
市内の各団体や市民の連携力が増加	55.0%
北陸他県との行き来が活発に	55.0%
中心商店街に活気が出る	50.4%

半面、嶺北地域との交流や連携、嶺南地域内の交流や連携、そしてシビック・プライドの向上については、相対的に期待が低い状態にある。また、開業の性格上、関西圏や中京圏との関係性についても期待が低い。

一方、「好ましくない変化」のうち、「既に起きている」という評価が多かったのは、「中心市街地の活気が失われる」35 件、「駅周辺がみすぼらしい」33 件、「まちづくりの担い手が減少」32 件だった。

表 4 予想される「好ましくない変化」の回答率上位項目（全項目）

項目	回答率
まちづくりの担い手が減少	34.2%
市内の観光地の整備が手遅れに	25.8%
中心商店街の活気が失われる	25.4%
駅周辺がみすぼらしい	25.0%
中京圏との行き来が低迷	23.8%
中京圏との交流や連携が低迷	22.5%
関西圏との行き来が低迷	20.0%
関西圏との交流や連携が低迷	19.6%
嶺北地域との交流や連携が低迷	19.2%
嶺北地域との行き来が低迷	19.2%
嶺南地域内の行き来が低迷	18.8%
嶺南地域内の交流や連携が低迷	17.1%

また、「これから起きる」という評価が多かったのは「まちづくりの担い手が減少」50件、「中京圏との行き来が低迷」42件だった。

「既に起きている」と「これから起きる」を合わせた件数をみると、「まちづくりの担い手が減少」82件、「市内の観光地の整備が手遅れに」62件、「中心商店街の活気が失われる」61件、「駅周辺がみずぼらしい」60件、「中京圏との行き来が低迷」57件、「中京圏との交流や連携が低迷」54件、「関西圏との行き来が低迷」48件、「関西圏との交流や連携が低迷」47件といった項目が上位だった。

「既に起きている」「これから起きる」を合わせた回答件数の上位は表4の通りである。

「まちづくりの担い手」については、増加を見込む人と減少を懸念する人がともに目立つ結果になった。人口減少を見越しての懸念なのか、あるいは両者の間に活動領域や世界観の違いがあるのか、さらに詳細に調査を進める必要を感じさせる。

観光地や駅周辺の評価についても、年代による差異や市外・県外へ出向く頻度などとの関係性をさらに調べる必要があると感じる。

なお、少なくとも表面的な調査結果からは、市民が列車で出向く機会が多い関西方面よりも、中京圏とのつながりについて、不安が大きいことが分かった。この背景についても、さらなる調査が必要である。

自由記述項目の記述も含め、市民の意識を検討すると、以下のような項目に整理できる。

▽期待するポジティブな効果

- ・敦賀市の認知度が上がる
- ・市を訪問する観光客が増える
- ・まちづくりやインフラの整備が進む
- ・行政や市民の活動が活発化する
- ・首都圏や石川県、富山県へのアクセス向上

▽懸念するネガティブな影響

- ・(県全体として)中京圏や関西圏とのつながりが薄れる
- ・嶺北地方への鉄道移動コストが上がる
- ・観光公害の発生

▽現状に対するネガティブな意識・視点

- ・新幹線開業を生かせる観光資源が乏しい
- ・中心市街地や駅前商店街に魅力がない
- ・そもそも新幹線は建設する必要がなかった

このように整理すると、市民の想像するデメリットやネガティブな意識は、鉄道利用のコスト上昇と、「新幹線開業という機会を活用できない現状へのフラストレーション」が大きな要因となっていると言える。加えて、そもそもの不要論を含めて「特に不自由なく暮らしていた現状が変更されること」への違和感や異論が要因となっている。

今回のアンケートは「起きつつある、もしくはこれから起きると予想される現象への印象」を質問しており、あくまでも「開業後の変化を確認するための基礎資料」と位置付けられる。とはいえ、事前の市民の世界観や新幹線、そして開業への関心度や歓迎度は、開業後の各種対応に直結し、「予言の自己成就」というべき状況をつくり出す可能性もあるため、貴重なデータである。

ただ、開業時のダイヤや運賃の情報は、アンケート開始直前から回収期間にかけて断片的に公表された状態だったため、特に北陸新幹線開業後の利用意向については、精度が限定的と言わざるを得ない点には留意が必要である。

以下、何点かの結果の分析について、視点や論点を補足する。

まず、駅前商店街の現状と将来像については、開業後の観光客、市民双方のニーズや利用動向に合わせて、どうマネジメント態勢を固めて、どんな施策を展開していくかが一つの鍵になるだろう。

同種の他の調査結果でも感じられるが、例えば新幹線開業に関連する観光施設や駅前の整備については、年代による「理想像」に一定のギャップが存在し得る(楡引, 2020)。市が打ち出した「ちえなみき」整備は県内外から多くの反響を呼ぶ半面、従来型の開発を志向する年代の人々には支持されにくい可能性がある。

次に、列車の利用動向の変化をみると、最大のポイントは嶺北や石川県との往来に鉄道を利用して人々の動向である。今回の調査では、これらの方面への移動に占める特急と普通列車の内訳までは明らかではないが、北陸新幹線開業後に、これらの移動がどの程度、北陸新幹線と並行在来線、そしてマイカーにシフトするかが注目される。また、回答をみると、石川県や富山県に「早く行けるようになる」という期待が高い。北陸新幹線が北陸3県をどう結び直すかが注目される。

他方、東京との往来がどの程度、米原乗り換え・東海道新幹線経由から北陸新幹線にシフトするか

が注目される。

ここで留意しておきたいのは、現時点で公表されている運賃はあくまで「正規運賃」だという点である。

例えば北海道新幹線は開業時点で特急料金が割高に設定されたことに加え、在来線特急に採用していた割引切符を廃止した。その結果、在来線特急の利用者がフェリーへシフトした（榎引, 2020）。その後、利用者減少に直面して割引運賃が適用され、定着した。別の見方をすれば、当初の強気の料金設定によって利用者を逃した。

利用動向がどう推移するか、それに対してどのように柔軟な料金施策が展開されるのか、動向が注目される。

併せて、東京からの往來を考えた場合、敦賀方面は「一筆書き」乗車券の利用が選択肢となる。

「鉄道の乗車券は長距離ほど割安になる」という制度を生かし、「東京発・東京着」の切符を、往路は東海道新幹線、復路は北陸新幹線経由（あるいは、その逆方向）で購入する選択肢は、既に利用者の中で話題に上っている。

このような利用法が定着し、かつ、切符の購入が容易になれば、東海道新幹線と北陸新幹線の優位性を単純に比較する試みは意味を持たなくなる。

5. おわりに

本稿においては、北陸新幹線開業に伴う敦賀市の変化を検証する準備作業として、開業半年前のタイミングで実施したアンケートの結果を分析、考察した。なお、回答の大半は、先述のようにおもりに新幹線研究連絡会（2024）の報告書としてまとめている。また、筆者は小規模ながら整備新幹線沿線各地において小規模ながら同様の調査を実施しており、必要に応じて参照いただきたい（榎引, 2016・2017・2018a・2018b）。

分析を通じ、敦賀市で新幹線開業に向き合う人々は、他の多くの開業事例と同様、大きく四分されている印象を受ける。①積極的に開業を歓迎し、ポジティブに捉えようとする人々②開業のネガティブな面に注目し、デメリットを強く感じる人々③開業のポジティブな面とネガティブな面をともに見ながら、いわばバランスを注視している人々④もともと新幹線そのものとの接点が乏しい、あるいは関心がない人々、である。

この多様な人々の存在を前提に、新幹線開業にどう向き合っていくか。

福井県エリアを含む北陸本線は「特急銀座」と呼ばれ、在来線特急の利便性は国内最高水準にある。そして、北陸新幹線の開業は、強い批判が存在する「東京一極集中」を加速する一方、地域の公共交通網を弱体化する側面がある。

にもかかわらず、なぜ、現状を変更する必要があったのか。筆者は、このような根源的な問いを、2018年から本格化させた福井県内の調査でも今回のアンケートでも向けられてきた。特急「サンダーバード」の部分廃止から、国全体にわたる新幹線建設の是非まで、さまざまなレイヤーの問いが含まれていた。

特急廃止の理由である並行在来線問題は、整備新幹線構想が抱えている根源的な矛盾の一つであり、北陸新幹線の敦賀以西の着工をめぐっても、尾を引く気配である。この問題を含め、整備新幹線が地域にとってどんな正負の変化を起こすのか。少なくとも10年以上のスパンで、かつ、新幹線利用者や観光客の増減といった皮相的な数字にとどまらず、市民の意識や行動を軸にした視点から検証し、評価していく必要がある。

敦賀市以外でも、地元の積極的な関与による、さまざまな調査の進展が期待される。

付記

本調査に当たり、検討、実施に多大な協力をいただいた敦賀市役所の皆さま、そして調査にご協力いただいた敦賀市民の皆さまに心から感謝申し上げます。なお、本研究は青森学術文化振興財団・令和5年度助成事業「北海道新幹線・札幌延伸への準備および北陸との協働—青函エリア発『新幹線学』構築の試みと提言（1）」の成果の一部である。

注釈

- 1) 建設の前提となる「整備計画」が1973年に決定した北海道、東北（盛岡以北）、北陸、九州、西九州の5路線を指す。1997年10月の長野新幹線（現在は北陸新幹線の一部）開業を皮切りに、これまで東北（盛岡以北）と九州が全線開通、残る3路線が部分開通している。
- 2) 事業は3カ年でスタートしたが、助成自体は

単年度で申請・審査・採択される仕組みである。

- 3) 東京－高崎間 108.6km は、既に開業していた上越新幹線と共用である。
- 4) 「サンダーバード」は1往復が大阪－和倉温泉間を運行していたが、2024年1月1日の能登半島地震で金沢以北が運転をとりやめ、同22日に金沢－七尾間の運行が再開した。日本経済新聞2024年1月18日記事「能登地震で運休のJR七尾線、羽咋－七尾は22日再開予定」参照 (<https://www.nikkei.com/nkd/company/article/?DisplayType=1&ng=DGXZQOCC186SX0Y4A110C2000000&scode=9021>)=2024年1月21日最終閲覧)
- 5) JR西日本2023年12月15日リリース「2024年3月16日ダイヤ改正を実施します」(http://www.westjr.co.jp/press/article/items/231215_00_press_daiyakaisei_hokuriku.pdf)=2024年1月21日最終閲覧)。なお、これらのほか、特急に接続しない各駅停車タイプの「つるぎ」が富山－敦賀間に1往復、富山－金沢間に1往復、金沢－敦賀間1本設定される。これらは現在、運行している通勤通学用の特急「ダイナスター」などの代替列車と位置づけられる。
- 6) JR西日本会社概要・営業エリア・収益構造 (<https://www.westjr.co.jp/company/ir/library/fact/pdf/2013/fact01.pdf>)=2024年1月21日最終閲覧)
- 7) JR西日本2023年9月22日リリース「北陸新幹線の特急料金の認可申請について」(https://www.westjr.co.jp/press/article/items/230922_00_press_hokurikushinkansennotokkyuu_1.pdf)=2024年1月21日最終閲覧)、2023年12月15日リリース「2024年3月16日ダイヤ改正を実施します－北陸新幹線 金沢～敦賀間が開業します」(https://www.westjr.co.jp/press/article/items/231215_00_press_daiyakaisei_hokuriku.pdf)1月21日最終閲覧)およびGoogleマップ・乗り換え検索機能から作成。
- 8) 東洋経済オンライン2020年1月10日記事「新幹線開業まで3年、「境界駅」敦賀の試行錯誤」(<https://toyokeizai.net/articles/-/323175>)=2024年3月13日最終閲覧)
- 9) 北海道新幹線の新函館北斗駅は北斗市に所在し、函館駅とは約18km離れている
- 10) 「石川の暮らしとお金」は毎年刊行され、石川

県内で配付されている冊子だが、ネットでは公開されておらず、国会図書館データベース、CiNiiなどにも登録されていない。

- 11) 例えば敦賀市「原子力防災に関する住民意識調査報告」(https://www.city.tsuruga.lg.jp/relief-safety/sonota_bosaitaisaku/juminishiki_chosa/genshiryoku-ishiki.files/survey_R3.pdf)=2024年3月13日最終閲覧)、同じく「第6次敦賀市総合計画策定にかかる。市民アンケート調査」(https://www.city.tsuruga.lg.jp/about_city/plan/plan/dai6/6sogokeikakukatei.files/0000027110.pdf)=2024年3月13日最終閲覧)。
- 12) 一般的な敦賀市のアンケートに比べて回答数が少なかった事情もあり、この傾向に関する検討は今後の課題とする。
- 13) 行き先の表記は敦賀市役所と相談の上、初出の項目のみ「方面」という言葉を付記して選択肢とした。「嶺北方面」は武生、鯖江、福井、芦原温泉などをイメージしている。同じく「石川方面」は加賀温泉、小松、金沢など、「富山方面」は高岡、富山など、「大阪方面」は京都、大阪など、「名古屋方面」は名古屋、岐阜など、「東京方面」は首都圏、「小浜方面」は小浜、舞鶴などをイメージしている。

参考文献

- あおもり新幹線研究連絡会(2024)「北海道新幹線・札幌延伸への準備および北陸との協働－青函エリア発『新幹線学』構築の試みと提言(1)」令和5年度青森学術文化振興財団助成事業・成果報告書, 94p
- 大橋美幸(2015)「北海道新幹線開業前の現況, 函館市民及び来街者の意識調査 第2報－並行在来線問題を含めて」, 函大商学論究, 48(1), pp.110-183
- 大橋美幸(2014)「北海道新幹線開業前の現況, 函館市民及び来街者の意識調査」, 函大商学論究, 47(1), pp.1-53
- 大橋美幸(2016)「北海道新幹線開業後の現況, 函館市民及び来街者の意識調査」, 函大商学論究, 49(1), pp.119-193
- 大橋美幸(2017)「北海道新幹線開業2年目の現況, 函館市民及び来街者の意識調査」, 函館大学論究, 49(1), pp.129-161
- 大橋美幸(2018)「北海道新幹線開業3年目の現

- 況, 函館市民及び来街者の意識調査」, 函館大学論究 50 (1), pp.59-92,
櫛引素夫 (2016) 「北海道新幹線開業に伴う青森地域の変化の検証準備と提言」, 平成27年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書, 48p
櫛引素夫 (2017) 「北海道新幹線開業に伴う青森地域の住民の意識変化と提言」, 平成28年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書, 48p
櫛引素夫 (2018a) 「北海道新幹線開業に伴う青森・函館市民の意識と行動の変化ー郵送調査の試行からー」, 青森大学附属総合研究所紀要, 19 (1/2), pp.1-16
櫛引素夫 (2018b) 「北海道新幹線を活用した青森圏の社会的・経済的な連携強化に関する調査と提言」, 平成29年度青森学術文化財団助成事業・成果報告書, 46p
櫛引素夫 (2020) 『新幹線は地域をどう変えるのか』, 古今書院, p154
上越市創造行政研究所 (2016) 『北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書』, 76p
日本政策投資銀行 (2022) 「北陸新幹線敦賀開業に関する北陸・首都圏・関西在住者の意識調査ー福井が開業効果を最大限活かすためにー」, 「つながる北陸」新幹線レポート: vol. 2 福井駅 (https://www.dbj.jp/topics/investigate/2022/html/20221117_204079.html)=2024年1月15日最終確認)
北國総合研究所 (2017) 「石川の暮らしとお金」, 49p

Attitudes of Tsuruga Citizens toward the Hokuriku

Shinkansen Extension;

Analysis of survey results for fall 2023

Motoo KUSHIBIKI

Faculty of Sociology, Aomori University

要 旨

北陸新幹線は2024年3月, 石川県金沢市ー福井県敦賀市の区間が開業する. その半年前のタイミングで実施した敦賀市民1,200人を対象の郵送アンケート記述を目的とする. 回収率は20%にとどまったが, 市民の8割近くが新幹線開業を歓迎し, 観光振興や駅周辺の整備, 東京都や石川県, 富山県とのアクセス向上への期待が高いことが分かった. 半面, 地元の観光面や中心市街地の魅力が限定的だと見る回答が多く, 今後の対応が課題である. また, 新幹線開業に伴って福井県域と関西圏, 中京圏を結んでいる特急列車の運行が敦賀以南に短縮されることから, 福井県と両地域のつながりが弱まるという懸念が強い.

キーワード: 北陸新幹線, 敦賀延伸, 敦賀市, 郵送調査, 整備新幹線

質問票

北陸新幹線・教習開業に関する市民意識調査
 (9月30日・土までにて複数・で回答ください)
 青森大学社会学部・樋川菜夫
 kushiwak@acorn-u.ac.jp 090-7664-1211



☆当てはまる項目を○で囲み、あるいは適宜、言葉や文章をご記入ください。QRコードからご回答いただけます。

年齢をお答え下さい 10歳代 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代 60歳代 70歳代以上
 性別をお答え下さい 男性 女性 その他 答えなし
 職業をお答え下さい 農林水産業 会社員 公務員 教員 自営業 経営者・管理職 主婦・主夫
 学生 無職 その他 ()

(1) 教習駅の利用回数をお知らせ下さい (最も近いものをお選びください)

(回答毎日 週1~2回 月1~2回 2~3カ月に1回 半年に1回 年1回以下 使わない その他 ())

(2) 教習駅を利用する際の行き先をお知らせ下さい (いくつでも)

東北方面 石川方面 富山方面 大阪方面 名古屋方面 東京方面 小浜方面 その他 ()

(3) 教習駅を利用する際の目的をお知らせ下さい (いくつでも)

通勤 通学 仕事 出張 買い物 観光 帰省・冠婚葬祭 家族や友人に会う その他 ()

(4) 北陸新幹線が開業したら、どれくらい利用しそうですか?

(回答毎日 週1~2回 月1~2回 2~3カ月に1回 半年に1回 年1回以下 使わない その他 ())

(5) 北陸新幹線は在来線特急より利用が増えそうですか? 減りそうですか?

大いに増えそう 多少は増えそう 変わらない 多少減りそう 大いに減りそう ほとんど変わらない

(6) 上のように回答した理由と当てはまる行き先 (方面) を選んで下さい (いくつでも)

早く行けるようになる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 列車や停車駅が増える 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 全体的に便利になる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 出掛けたい気持ちは強くなる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 特急廃止で時間がかわかる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 新幹線料金が安くなくなる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 列車や停車駅が減る 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 全体的に不便になる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 その他 () 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()

(7) 在来線は全体として、これまでより利用が増えそうですか? 減りそうですか?

大いに増えそう 多少は増えそう 変わらない 多少減りそう 大いに減りそう ほとんど変わらない

(8) 上のように回答した理由と当てはまる行き先 (方面) を選んで下さい (いくつでも)

早く行けるようになる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 列車や停車駅が増える 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 全体的に便利になる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 出掛けたい気持ちは強くなる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 特急廃止で時間がかわかる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 列車や停車駅が減る 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 全体的に不便になる 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 その他 () 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()

(9) 北陸新幹線の開業後、高速バス利用はどうか変わりますか?

大いに増えそう 多少は増えそう 変わらない 多少減りそう 大いに減りそう ほとんど変わらない

(10) 高速バス利用が増えそう、または減りそうな行き先 (方面) があれば選んで下さい (いくつでも)

増えそうな行き先 名古屋 東京 東京ディズニーリゾート その他 ()
 減りそうな行き先 名古屋 東京 東京ディズニーリゾート その他 ()

(11) 北陸新幹線開業後、自動車 (マイカー) 利用はどうか変化しそうですか

大いに増えそう 多少は増えそう 変わらない 多少減りそう 大いに減りそう ほとんど変わらない

(12) 自動車 (マイカー) 利用が増えそう、または減りそうな行き先を選んで下さい (いくつでも)

増えそうな行き先 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()
 減りそうな行き先 東北 石川 富山 大阪 名古屋 東京 小浜 その他 ()

(13) 教習地域に冠りそうなお住まいの増加について、該当するものを丸で囲んで下さい

市内の人や産業界に活気が出る 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 市内の市民運動が活発になる 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 市民としての誇り (シビック・プライド) が向上 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 行政の動きが活発になる 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 市内の各団体に市民の連絡力が増加 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 市内商店街に活気が出る 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 市内の観光客が増加 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 市内の観光地の整備促進 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 まちづくりの担い手が増加 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 駅前周辺が立派に 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 教習地域内の交流や連携が進展 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 隣町地域内の行き来が活発に 既に起きています これから起きる 起きそうもない
 南北地域との行き来が活発に 既に起きています これから起きる 起きそうもない

北陸地域との交流や連携が進展
 北陸地域との行き来が活発に
 関西圏との交流や連携が進展
 関西圏との行き来が活発に
 中京圏との交流や連携が進展
 中京圏との行き来が活発に
 首都圏との交流や連携が進展
 首都圏との行き来が活発に
 その他 ()

(14) 教習地域に起こりそうだが好ましくない変化について、該当するものを丸で囲んで下さい

市内の人や業界の活気が失われる
 市内の市民活動が衰える
 市民としての誇り (矜び)・プライドが低下
 行旅の動きが停滞
 市内の各団体や市民の連絡がが低下
 中心商店街の活気が失われる
 市内の観光客が減少
 市内の観光地の整備が手遅れに
 まちづくりの進捗が遅い
 駅前街がみすみす壊れ
 嶺南地域内の交流や連携が低迷
 嶺北地域内の交流や連携が低迷
 嶺北地域との行き来が低迷
 北陸地域との交流や連携が低迷
 北陸地域との行き来が低迷
 関西圏との交流や連携が低迷
 関西圏との行き来が低迷
 中京圏との交流や連携が低迷
 中京圏との行き来が低迷
 首都圏との交流や連携が低迷
 首都圏との行き来が低迷
 その他 ()

(15) 教習駅周辺にどのぐらい出掛けますか
 よく出掛ける たまに出掛ける あまり出掛けない ほとんど出掛けない

(16) 教習駅周辺でよく利用する施設を選んで下さい (いくつでも)
 オルパーク 駅前広場 立体駐車場 駅前商店街 ちえなみき orita その他 ()

(17) 教習駅周辺に出掛ける目的を選んで下さい (いくつでも)
 飲食 散歩 買い物 イベント 勉強 その他 ()

(18) 教習駅周辺に関するご意見があればご記入ください

(19) 北陸新幹線・教習駅に関心がありますか
 関心がある 多少、関心がある あまり関心がない 関心がない

(20) 全体的にみて、北陸新幹線・教習駅はあなたの暮らしにどんな変化を及ぼすと予想しますか?
 良い効果をもたらす 悪い影響をもたらす 良い効果・悪い影響をどちらもたらす どちらともいえない

(21) 上の質問でそのように回答した理由をお知らせ下さい

(22) 全体的にみて、北陸新幹線・教習駅は教習市にどんな変化を及ぼすと予想しますか?
 良い効果をもたらす 悪い影響をもたらす 良い効果・悪い影響をどちらもたらす どちらともいえない

(23) 上の質問でそのように回答した理由をお知らせ下さい

(24) 全体的にみて、北陸新幹線・教習駅は福井県にどんな変化を及ぼすと予想しますか?
 良い効果をもたらす 悪い影響をもたらす 良い効果・悪い影響をどちらもたらす どちらともいえない

(25) 上の質問でそのように回答した理由をお知らせ下さい

(26) 北陸新幹線・教習駅を歓迎していますか?
 歓迎している 多少は歓迎している あまり歓迎していない 歓迎していない

(27) 上の質問でそのように回答した理由をお知らせ下さい

(28) 北陸新幹線・教習駅に向けて何らかの行動を起こしますか
 何らかのプロジェクトを具体的に企画・実行 既に実施している 予定なし・未定
 何らかのプロジェクトにメンバーとして参加 既に実施している 予定なし・未定
 何らかの行動に市民として参加 既に実施している 予定なし・未定
 その他 ()

(29) このアンケートへご意見、北陸新幹線・教習駅に向けてのご感想など、ご自由に記入下さい。

*このアンケートは2024年度、2025年度も実施する予定です。引き続きご協力いただける方には継続して調査票をお送りします。氏名・住所を以下にご記入ください。

ご協力ありがとうございました