青森大学付属総合研究所紀要 Vol.26, No.2,24-42, March, 2025

【研究報告】

北陸新幹線・延伸半年後の概観

ー敦賀市民アンケートと沿線ヒアリングからー

Overview of the Hokuriku Shinkansen Six Months after Extension;
From the survey of Tsuruga citizens and hearings along the line

櫛引　素夫

青森大学社会学部

Abstract

In March 2024, the Hokuriku Shinkansen opened for service between Kanazawa City, Ishikawa Prefecture and Tsuruga City, Fukui Prefecture. Six months later, in September 2024, We conducted a mail survey among 1,200 Tsuruga residents. As with the previous survey in September 2023, the collection rate was only in the 20% range, but more than 80% of the citizens welcomed the Shinkansen extension to Tsuruga. The reasons for this were an increase in the number of tourists visiting the city, the town's vitality, and the fact that the local area was widely introduced in the media. While many respondents appreciated the positive effects on Tsuruga City and Fukui Prefecture, only a limited number of respondents appreciated the positive effects on their own lives. The main reason for this was that the number of people who had ridden the Shinkansen was still small. The Hokuriku Shinkansen was most highly rated for its ability to get to Tokyo quickly. On the other hand, there is strong criticism and concern about the inconvenience of changing between the Shinkansen and conventional limited express trains at Tsuruga, making travel to and from Kansai and Chukyo inconvenient. In addition to the effects on tourism, other notable changes are occurring along the rail line, such as the progress of digitalization and the construction of corporate R&D centers.

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

１．はじめに

2024 年 3 月，北陸新幹線が敦賀延伸・福井県開業を迎え，金沢―敦賀間 125km が開通した．

筆者は「あおもり新幹線研究連絡会」の一員として，2023 年度から青森学術文化振興財団による助成事業「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」に従事し，2023 年に続いて敦賀市民アンケートを実施するとともに，延伸前後の地域の変化を調査してきた．2024 年度の事業成果報告書（PDF 版）は 2025 年 2 月末にネットで公開した[1)]．

本稿においては，紙幅や締切の都合で「地域社会研究」誌への投稿に収録できなかった敦賀市民アンケートの詳報，および石川県，福井県の各新幹線駅所在地のヒアリングについて，補足的な報告を行う．併せて，同じく収録できなかった延伸 1

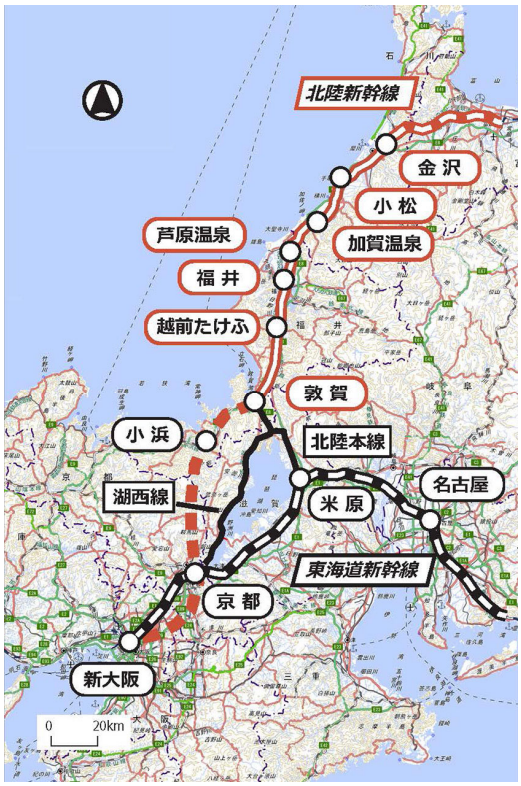

図１　2024 年 3 月の北陸新幹線延伸区間
（地理院地図から櫛引作成）

周年並びに金沢開業 10 周年の総括，さらには今後の展望について記述する[2)]．

２．北陸新幹線の状況

北陸新幹線は 2024 年 3 月 16 日，金沢－敦賀が延伸され，小松，加賀温泉（以上石川県），芦原温泉，　福井，越前たけふ，敦賀（以上福井県）の 6 駅が開業した（図１）．東京－敦賀間は最速で 3 時間 58 分から 3 時間 8 分，東京－福井間は同じく 3 時間 27 分から 2 時間 51 分となり，金沢乗り換えが解消された．ただし，敦賀については，東京からの最短到達時間は依然，東海道新幹線経由・米原乗り換えの方が短い．大阪－福井間は 1 時間 34 分で 3 分短縮，大阪－金沢間は 2 時間 31 分で 22 分短縮となったが，いずれも敦賀での乗り換えが発生した．大阪－富山間は 2 時間 35 分で 29 分短縮され，乗換駅が金沢から敦賀へシフトした．

並行在来線の経営分離に伴い，大阪と北陸を結ぶ特急「サンダーバード」，名古屋と北陸を結ぶ特急「しらさぎ」はともにほとんどが，「金沢止まり」から「敦賀止まり」となったが，「サンダーバード」は大阪－敦賀間 25 往復，「しらさぎ」は名古屋－敦賀間が 8 往復，米原－敦賀間が 7 往復と，本数自体は維持された．また，後述するように，並行在来線「ハピラインふくい」は予想を上回る利用が続いている．

３．敦賀市民アンケート

筆者は 2024 年 9 月 1 日から 30 日の間，敦賀市民に対する郵送アンケートを実施した．本章では，その概要を記述する．

本調査においては，青森大学社会学部倫理委員会の審査を経て，敦賀市役所の協力により対象者 1,200 件を抽出，調査票を郵送した．調査は前年の同時期に続き 2 回目で，質問項目はほぼ共通とした[3)]．また，対象者のうち 35 人は，2023 年の調査で継続して回答する意向を示していた人である．

回答は郵送が 251 件，QR コード・Google フォーム経由が 62 件で計 313 件，回収率は 26.1%だった．このうち郵送分については，2024 年 11 月 3 日の東北地理学会・秋季学術大会（山形大学）で速報的な報告を行った．

分析と記述に際して，項目の順番を回答用紙とは入れ替えてある．また，Google フォームを使って収集したデータの一部に不具合が生じ，質問 13「敦賀地域に起きた，または起こりそうな好ましい変化」に関する回答項目のみ，45 件分の回答が欠落したため，この項目のみ回答数が 268 件となっている．

▽回答者のプロフィール

図 2～図 4 に回答者の年齢，性別，職業を示した．年齢は 60 歳代以上が半数弱を占める一方，10 歳代・20 歳代は少ない．ただ，30 歳代以上については極端なばらつきはない．性別は女性がやや多い．職業は給与所得者が 4 割を占め，農林水産業や学生は少ない．回答者のプロフィールは全体的に，前年と大きな差異はない．

▽北陸新幹線開業への関心度と歓迎度

図 5 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 7 割を占める．母集団が異なるので単純に比較はできないが，前年の結果（図 6）と比べると，市民の関心度がやや上昇している可能性がある．図には示さなかった

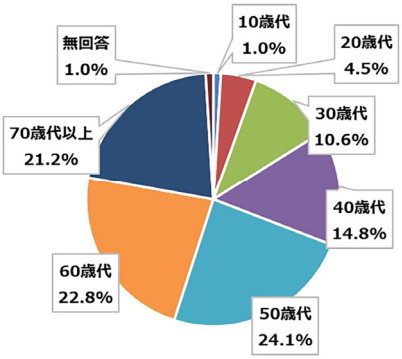

図 2 回答者の年代

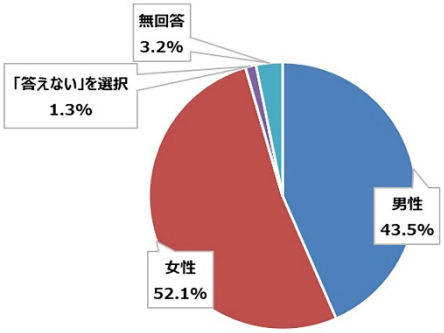

図 3 回答者の性別

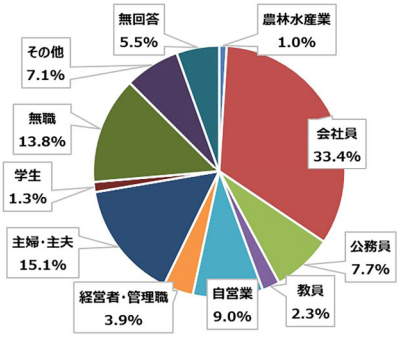

図 4 回答者の職業

が，年齢別にクロス集計してみると，70 歳代は関心のない人の割合が，関心のある人に比べてやや多い．ただ，他の年代も含めて，大きなばらつきはない．

一方，図 7 に示したように歓迎度は関心度を上回っている．「歓迎している」だけで過半数を占め，「多少は歓迎している」を加えると 85.3%に達する．前年（図 8）に比べると「歓迎している」が 10 ﾎﾟｲﾝﾄ以上高く，「歓迎している」「多少は歓迎している」の合計は 7 ﾎﾟｲﾝﾄ高い．もともと歓迎度が高かった上に，実際に開業を迎え，歓迎度が高まった様子がうかがえる．

年齢別のクロス集計をみると，「歓迎している」「多少は歓迎している」はほぼ全世代でばらつきがない．「歓迎していない」「あまり歓迎していない」は 50 歳代以上が目立つが，少ないながら 20～30 歳代も存在している．

個別には示さないが，回答の記述をみると，「歓迎する／多少歓迎する」理由としては圧倒的に「観光客が増えてまちが活気づいたこと」が挙げられている．また，「利便性向上」，「地元の知名度向上」，「駅一帯の整備」も多い．半面，「歓迎し

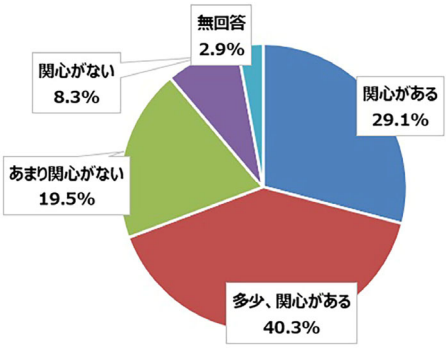

図 5 新幹線開業への関心度

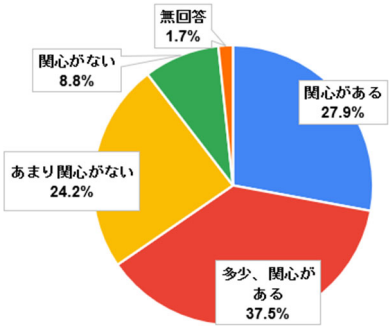

図 6 新幹線開業への関心度（2023 年）

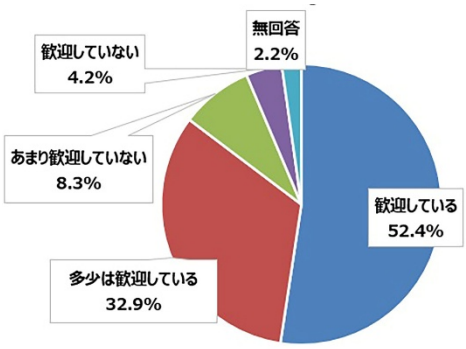

図 7 新幹線開業の歓迎度

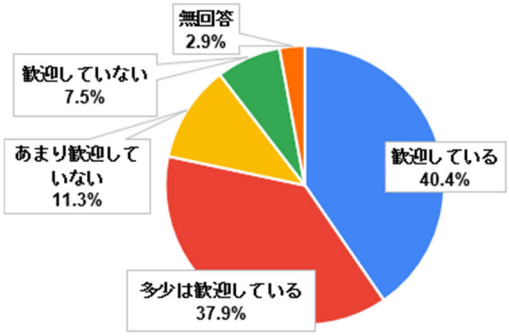

図 8 新幹線開業の歓迎度（2023 年）

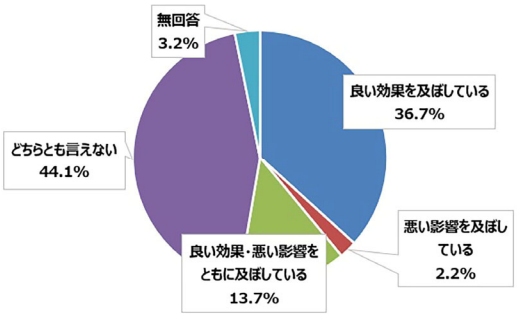

図 9 新幹線開業が自分の暮らしに及ぼした効果・影響

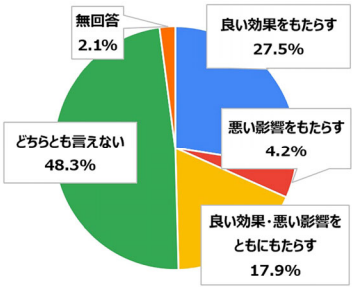

図 10 新幹線開業が自分の暮らしに及ぼした効果・影響（2023 年）

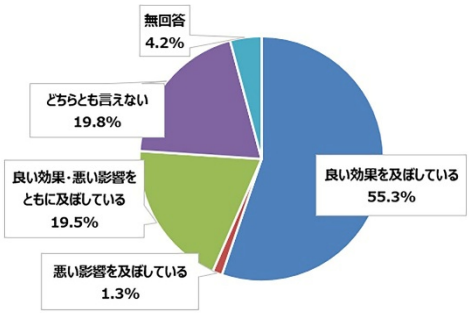

図 11 新幹線開業が敦賀市に及ぼした効果・影響

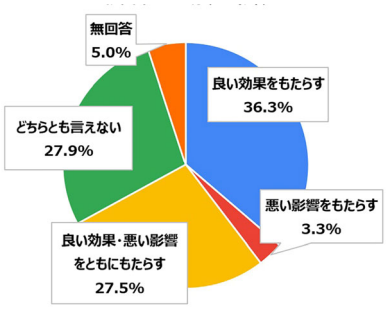

図 12 新幹線開業が敦賀市に及ぼした効果・影響（2023 年）

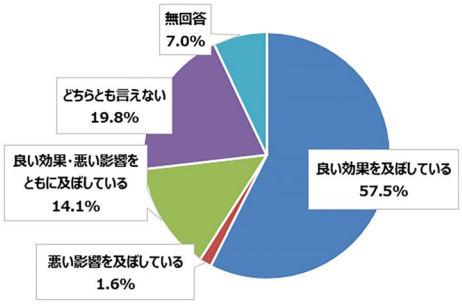

図 13 新幹線開業が福井県に及ぼした効果・影響

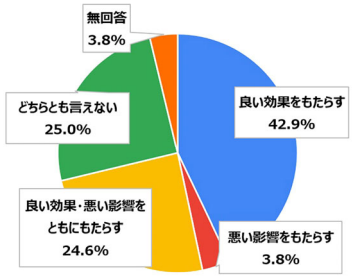

図 14 新幹線開業が福井県に及ぼした効果・影響（2023 年）

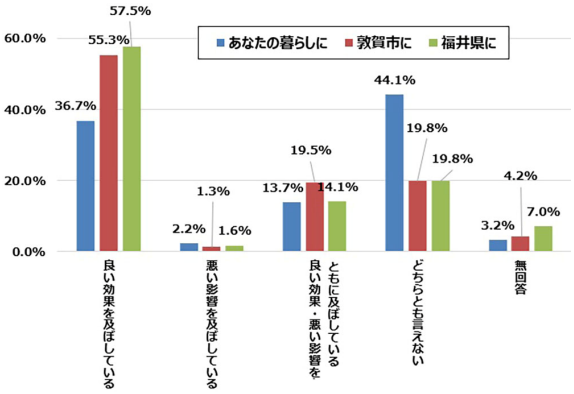

図 15 新幹線開業が暮らし／敦賀市／福井県に及ぼした効果・影響

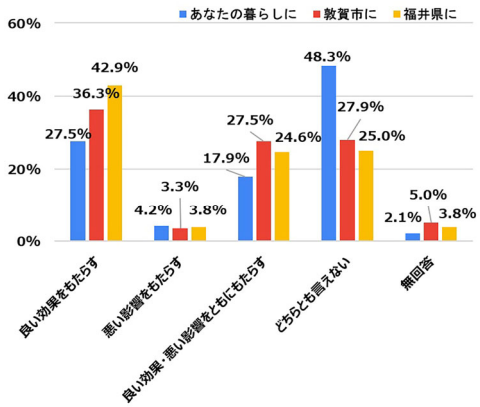

図 16 新幹線開業が暮らし／敦賀市／福井県に及ぼした効果・影響（2023 年）

ない／あまり歓迎しない」理由は，関西や中京とのアクセスの低下，交通費が割高になったこと，などが挙げられている．

歓迎度に比べて関心度の数字が低い背景として，回答者の中に，新幹線自体や新幹線開業をめぐるイベント・現象との接点がなく，関心を抱くに至っていないものの，周囲のポジティブな評価に引っ張られる形で歓迎ムードに浸っている人々が存在していることが推測される．

▽暮らしや地域への効果・影響の評価

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したかを尋ねた結果が図 9・11・13 である．また，同じ質問の 2023 年調査の結果を図 10・12・14 に示した．さらに，「暮らし」「敦賀市」「福井県」それぞれの結果を対比させたのが図 15 および図 16 である．

全体的にみて，「良い効果が及んでいる」という評価が，2023 年時点の予測を大きく上回り，特に「敦賀市」「福井県」については半数を超えている．同じく「敦賀市」「福井県」については，「良い効果・悪い影響がともに及んでいる」と「どちらとも言えない」は，2023 年時点の予測を下回っている．

これらに比べると，「自分の暮らし」をめぐる評価は大きく傾向が変わらず，「どちらとも言えない」が 2023 年時点の予測を下回りつつも半数近くを占めている．

このように，「自分の暮らし」に及んだ効果・影響の評価があまりはっきりしない背景には，後述する通り，多くの人がまだ新幹線を利用していない，あるいは直接，恩恵を感じる場面が少ない事情があると考えられる．直接的な体験がない以上，評価があいまいにならざるを得ない一方で，メディア等では新幹線の恩恵が報じられ，さらには実際に多くの観光客が身近な商店街を歩いていれば，ポジティブな評価に至るのは当然と言える．また，見方を変えれば，「新幹線の評価は抽象的なほど共有されやすい」と言えるかもしれない．

記述項目をみると，ポジティブな評価の理由は，前述の「歓迎度」に記された内容に加え，東京との往来が便利になったことを挙げる人が目立った．一方，ネガティブな評価の理由としては，関西とのアクセスの悪化，鉄道料金が上がったこと，並行在来線の利便性低下，一部の人気店の混雑，敦賀駅の西口・東口の使い勝手などが挙がっている．また，「どちらとも言えない」理由を見ると，乗車機会そのものがないとの記述が多い．つまり「新幹線の延伸年」という機会であっても，そもそも市民の多くは鉄道・新幹線との接点が乏しい状況が浮き彫りにされている．

▽北陸新幹線・鉄道・敦賀駅の利用状況

北陸新幹線をどの程度利用しているかを尋ねた結果が図 17, 前年時点の利用予測が図 18 である．母集団が違うとはいえ，開業半年時点では「使わない」と回答した人が半数近くおり，まだ利用が浸透してないことが分かる．ただし，これは東北新幹線，北海道新幹線など他地域の新幹線開業事例でも同様である．

鉄道利用の増減（図 19, 前年は図 20）をみると，「増えそう」「減りそう」と答えた人，さらには「変わらない」と答えた人が，2023 年時点の数字を下回り，一方で「もともと使わない」が 3 分の 2 を占めた．つまり，いざ開業してみると，市民自らが思っていたほど利用機会がなかった可能性があり，さらに詳しく調べる必要性があろう．

移動のため敦賀駅を利用する頻度（図 21，前年は図 22）をみると，傾向は前年と大きくは変わらないが，「年 1 回以下」の割合が前年より少ない半面，「使わない」の割合が多い．また，敦賀駅前に出掛ける頻度は「よく出掛ける」「たまに出掛ける」を合わせて半数程度だが（図 23），敦賀延伸を経たにもかかわらず「ほとんど出掛けない」という回答が前年の調査よりも多い（図 24）．今年の回答者は総じて，新幹線や鉄道を使わない人が，前年より多く含まれている可能性がある．

敦賀駅から鉄道で向かう目的地（図 25，複数回答）は，大阪方面が最も多く，東京，嶺北，名古屋と続く．前年（図 26）に比べると，大阪，嶺北，名古屋が少なく，東京が多い．上記のように，今回の対象者の鉄道利用そのものが全体的に少ない可能性もあるが，東京方面の数字が大きいことは，延伸によって移動が後押しされた可能性も想像される．また，乗り換えが新たに発生した訳ではない大阪方面が減った理由として，記述項目にも記されているように，サンダーバードの発着ホームが市中心部側の西口（まちなか口）から遠いこと，サンダーバードが全席予約になり，人によっては

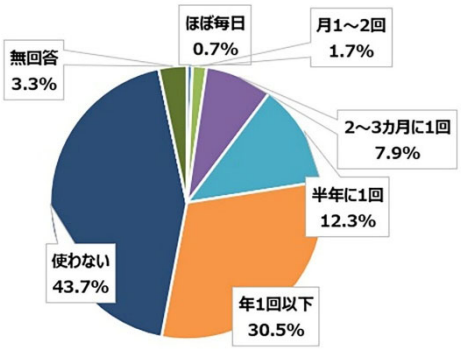

図 17 北陸新幹線の利用状況

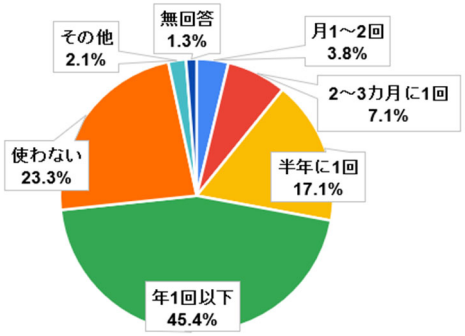

図 18 北陸新幹線の利用状況（2023 年）

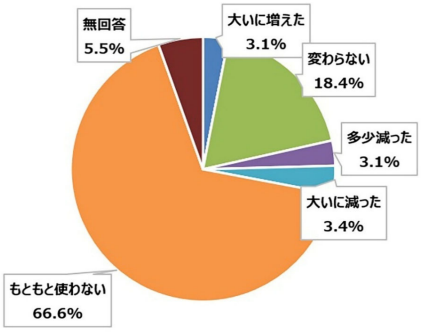

図 19 鉄道利用の増減

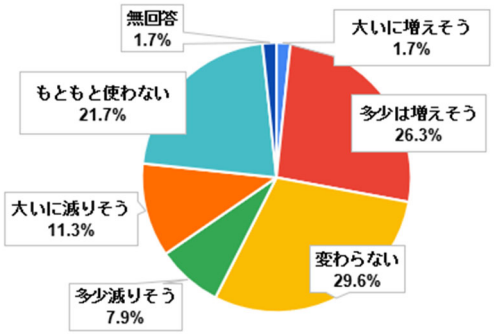

図 20 鉄道利用の増減予想（2023 年）

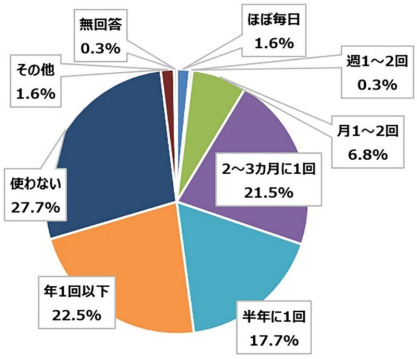

図 21 敦賀駅を移動のため利用する頻度

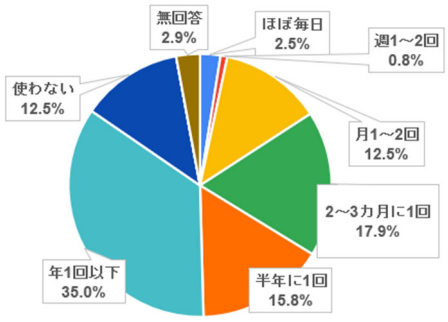

図 22 敦賀駅を移動のため利用する頻度（2023 年）

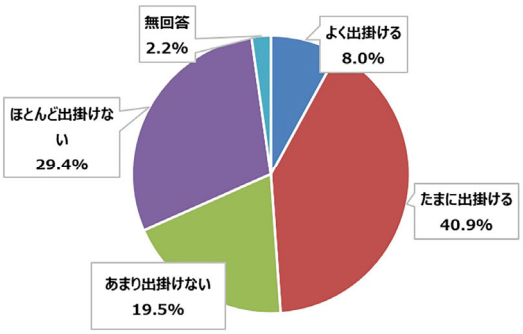

図 23 敦賀駅前に出掛ける頻度

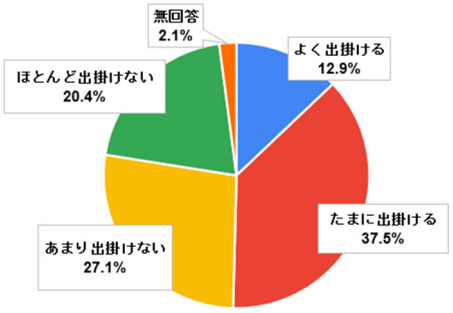

図 24 敦賀駅前に出掛ける頻度（2023 年）

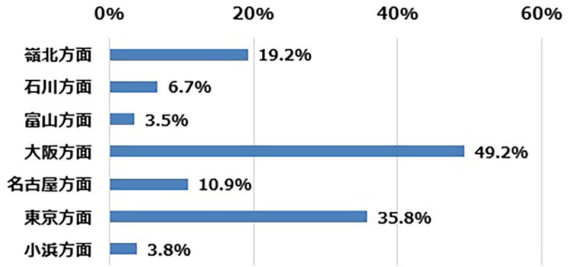

図 25 敦賀駅から鉄道で向かう目的地
（複数回答）

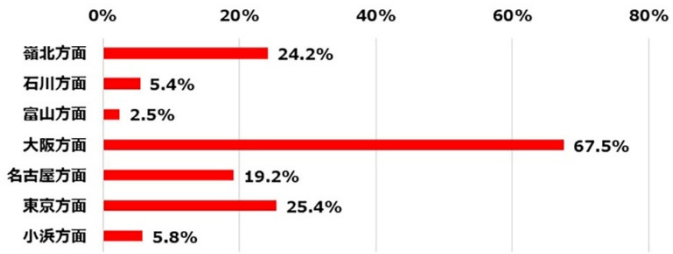

図 26 敦賀駅から鉄道で向かう目的地
（2023 年・複数回答）

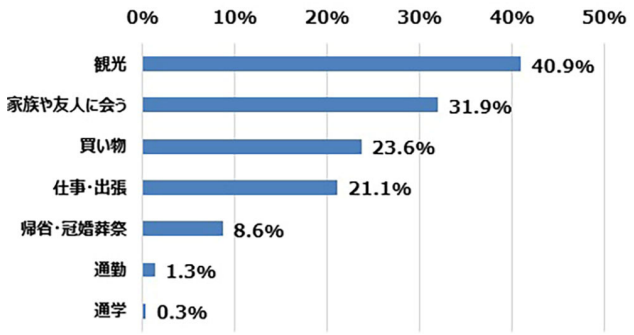

図 27 敦賀駅から鉄道を利用する目的
（複数回答）

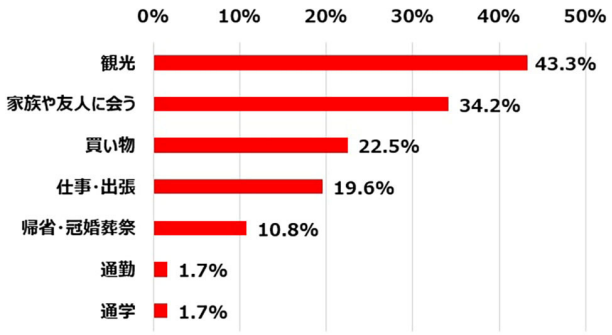

図 28 敦賀駅から鉄道を利用する目的
（2023 年・複数回答）

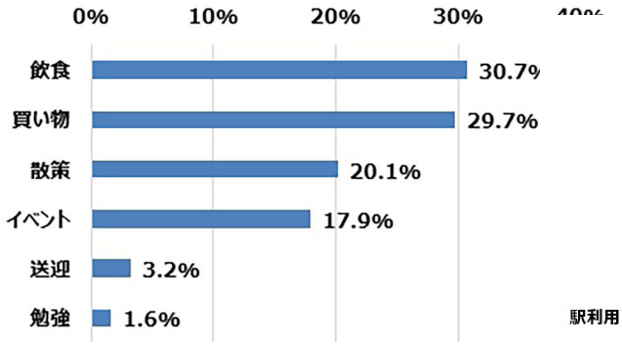

図 29 敦賀駅前に出掛ける目的
（複数回答）

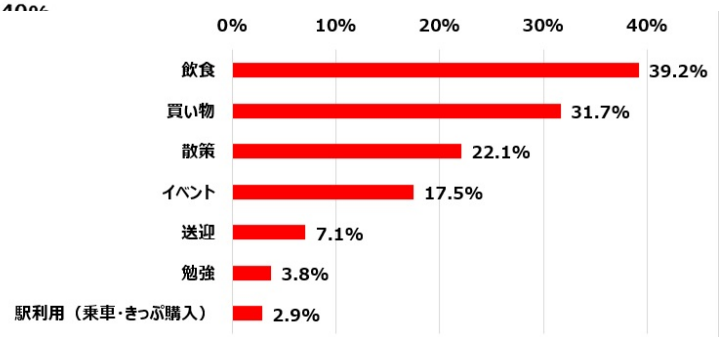

図 30 敦賀駅前に出掛ける目的
（2023 年・複数回答）

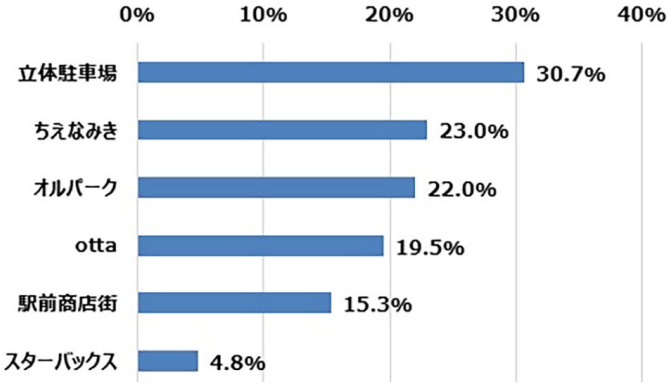

図 31 敦賀駅前で利用する施設
（複数回答）

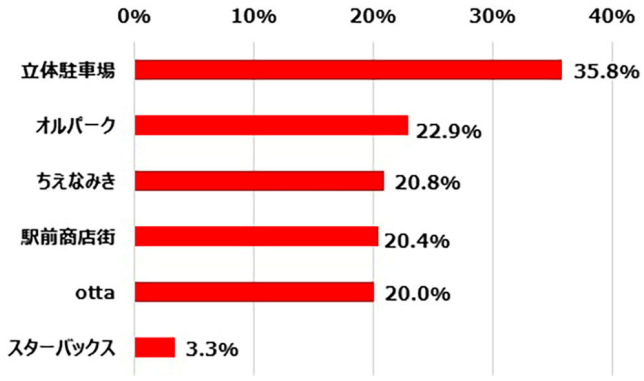

図 32 敦賀駅前で利用する施設
（2023 年・複数回答）

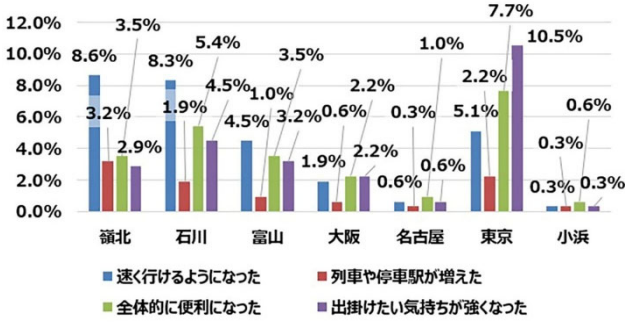

図 33 特急から新幹線への移行に伴い出掛ける頻度が増えた行き先と理由

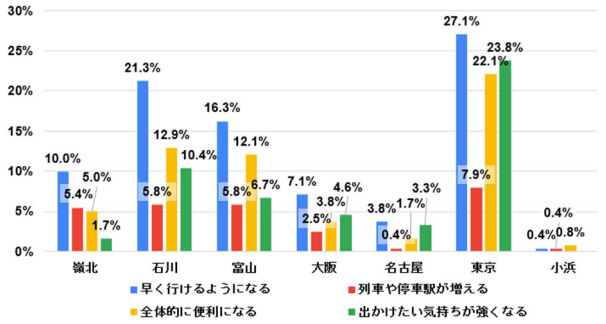

図 34 特急から新幹線への移行に伴い出掛ける頻度が増えると予想する行き先と理由（2023 年）

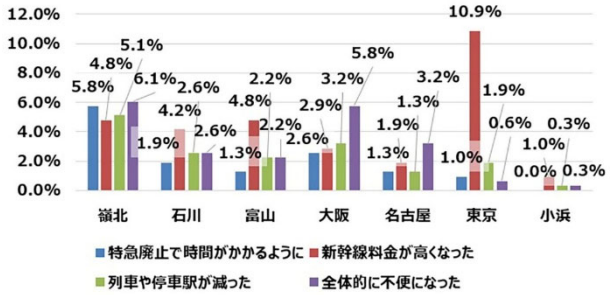

図 35 特急から新幹線への移行に伴い出掛ける頻度が減った行き先と理由

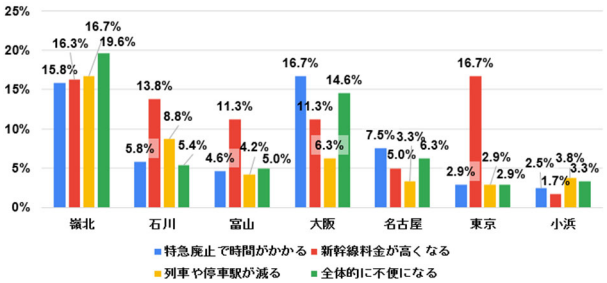

図 36 特急から新幹線への移行に伴い出掛ける頻度が減ると予想する行き先と理由（2023 年）

指定席料金の上昇や使い勝手の低下が発生したことなどが考えられる．

敦賀駅から鉄道を利用する目的（図 27，複数回答）は，前年（図 28，同）と比べて順位，数字とも大きく変わらず，「観光」「家族や友人に会う」「買い物」「仕事・出張」「帰省・冠婚葬祭」の順になっている．

敦賀駅前に出掛ける目的（図 29，複数回答・鉄道利用を除く）も前年（図 30，同・同）とほぼ変わらず，「飲食」「買い物」「散策」「イベント」の順に多かった．駅前で利用する施設（図 31，複数回答）の結果も，前年（図 32，同）と大きく変わらないが，中核的な存在である公設民営書店「ちえなみき」の順位が上がる一方，駅前商店街は前年の 4 分の 3 の値になっている．その背景について，さらに詳細な調査が必要だろう．

在来線特急から北陸新幹線になったことで，出掛ける頻度が増えた目的地とその理由（複数回答）を尋ねた結果が図 33 である．数値が最も大きいのは東京の「出掛けたい気持ちが強くなった」で 10.5%，次いで嶺北の「早く行けるようになった」8.6%，石川の「早く行けるようになった」8.3%，東京の「全体敵的に便利になった」7.7%と続いた．

前回 2023 年調査時の予想（図 34）と比較すると，まず全体的に回答数が少なく，上記のように，今回の回答者には新幹線乗車がまだ浸透していないとみられる状況と整合する．より詳細にみると，東京は「早く行ける」よりも「出掛けたい気持ちが強くなった」という理由が選択されており，所要時間の短縮よりも心理的距離の短縮の方が，影響が大きい可能性がある．

また，石川や富山に関しては，「速く行けるようになった」ことを実感する機会がまだ少ない半面，嶺北に関しては比較的，2023 年時点の予測に近い数字となっており，「敦賀―福井間に取りあえず乗ってみた」利用者が存在している可能性がある．

一方，在来線特急から北陸新幹線になったことで，出掛ける頻度が減った目的地とその理由（複数回答）を尋ねた結果が図 35 である．こちらも全体に「既に起きている」「これから起きる」の数字が小さく，事前の予測（図 36）ほどには鉄道利用が減っていない可能性がある．個別の項目で最も数字が大きいのは東京の「新幹線料金が高くなった」で 10.9%だったが，それでも 2023 年時点の予測の 16.7%よりも小さい．また，2023 年時点では嶺北方面への移動が減少する，との予測が目立っ

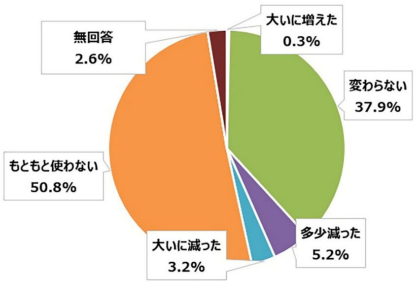

図 37 在来線の利用頻度の変化

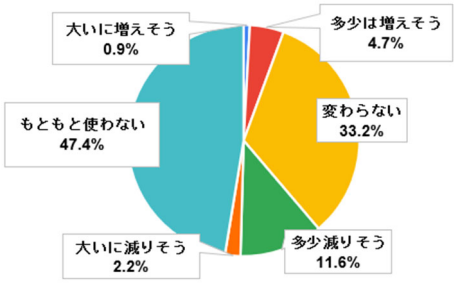

図 38 在来線の利用頻度の変化予想（2023 年）

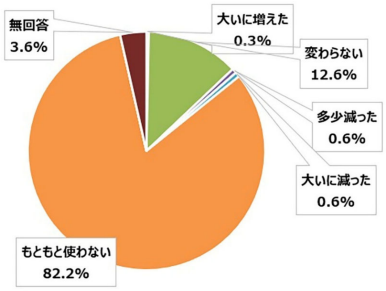

図 39 高速バスの利用頻度の変化

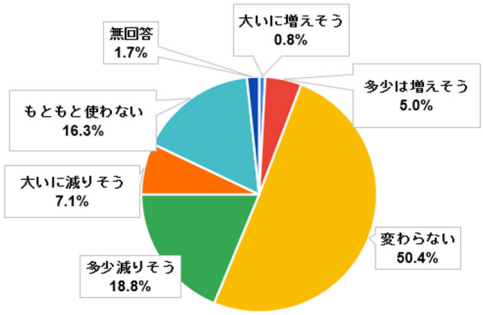

図 40 高速バスの利用頻度の変化予想（2023 年）

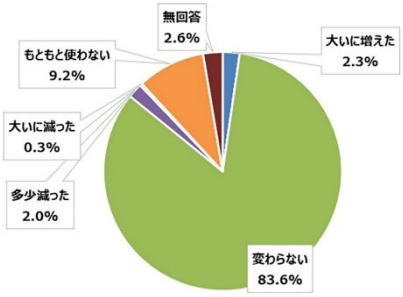

図 41 マイカーの利用頻度の変化

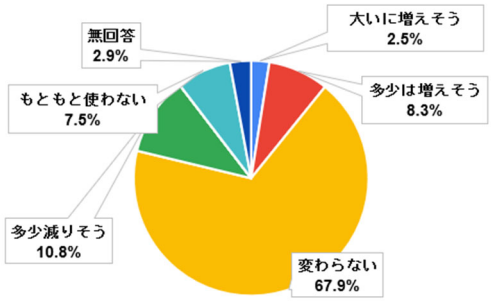

図 42 マイカーの利用頻度の変化予想（2023 年）

たが，今回調査ではそれほど大きな減少は示唆されていない．

他の交通機関の利用状況変化をみると，在来線の利用頻度（図 37）は 2023 年時点の予測（図 38）と大きく違わない．一方，高速バス（図 39）については「もともと使わない」が大半を占め，前年（図 40）とは大きく様相が異なるが，今回の調査では，要因までは確認できなかった．また，マイカー（図 41）についても，全体の傾向は前年（図 42）と似通っているが，「変わらない」の割合が前年より大きく，あまり大きな変化が起きていない可能性がある．

▽「好ましい変化」と「好ましくない変化」の評価

地元に起きた，あるいはこれから起きると考える「好ましい変化」について尋ねた結果が図 43，前年の結果が図 44 である．

全体的に「既に起きている」という回答が前回より多く，特に「観光客が増加」「市内の人や産業界に活気が出た」「市民活動が活発になった」「行政の動きが活発になった」「中心市街地に活気が出た」といった項目が前回より多いことが注目される．また，首都圏や北陸他県との交流を評価している人が，前回よりも目立って多い．

一方，地元に起きた，あるいはこれから起きると考える「好ましくない変化」について尋ねた結

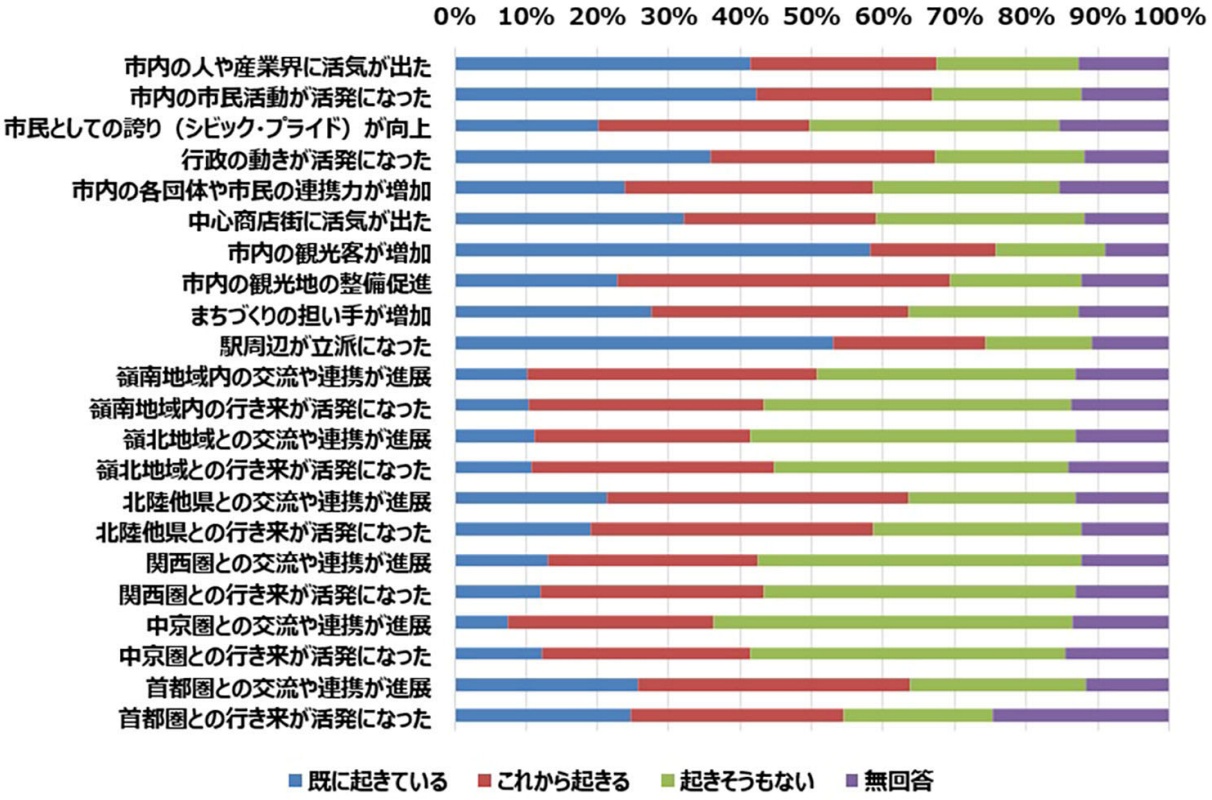

図 43　北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましい変化」に関する予想

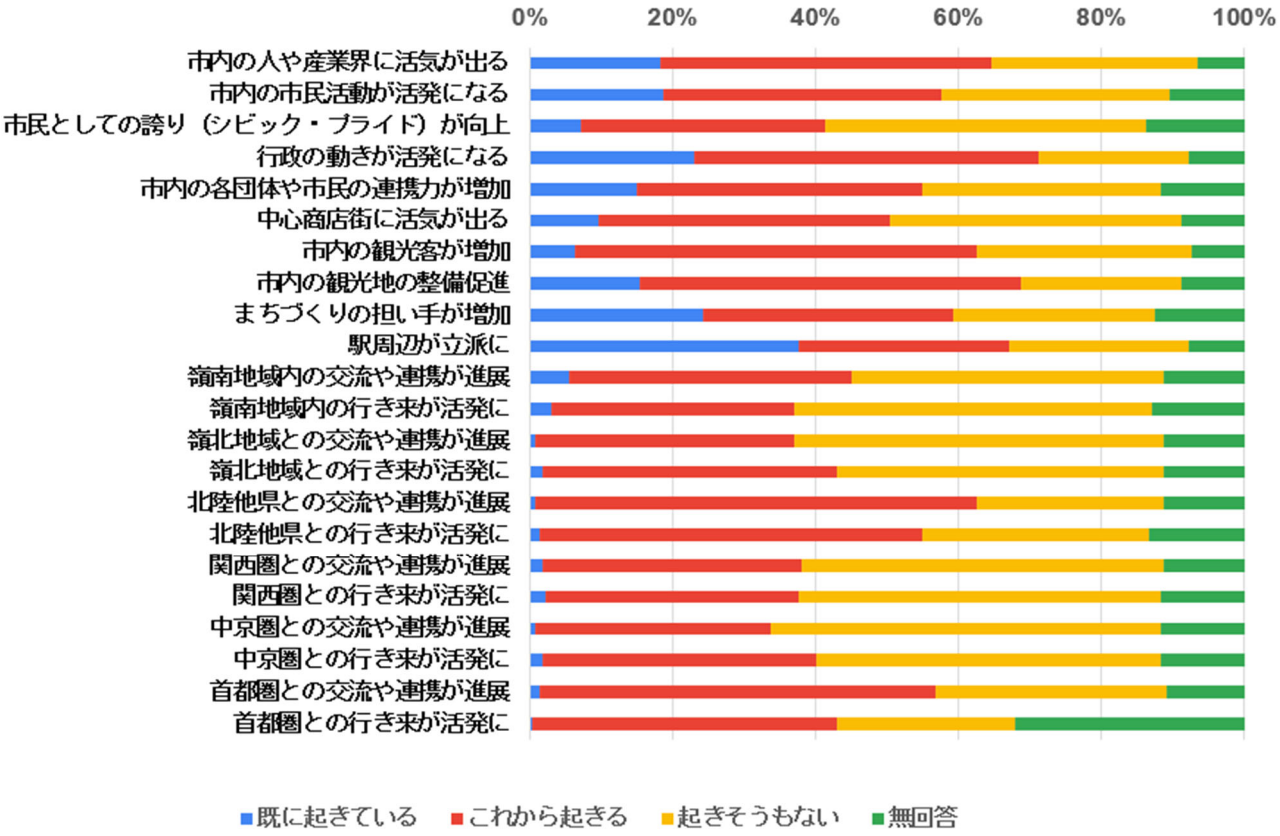

図 44　北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましい変化」に関する予想（2023 年）

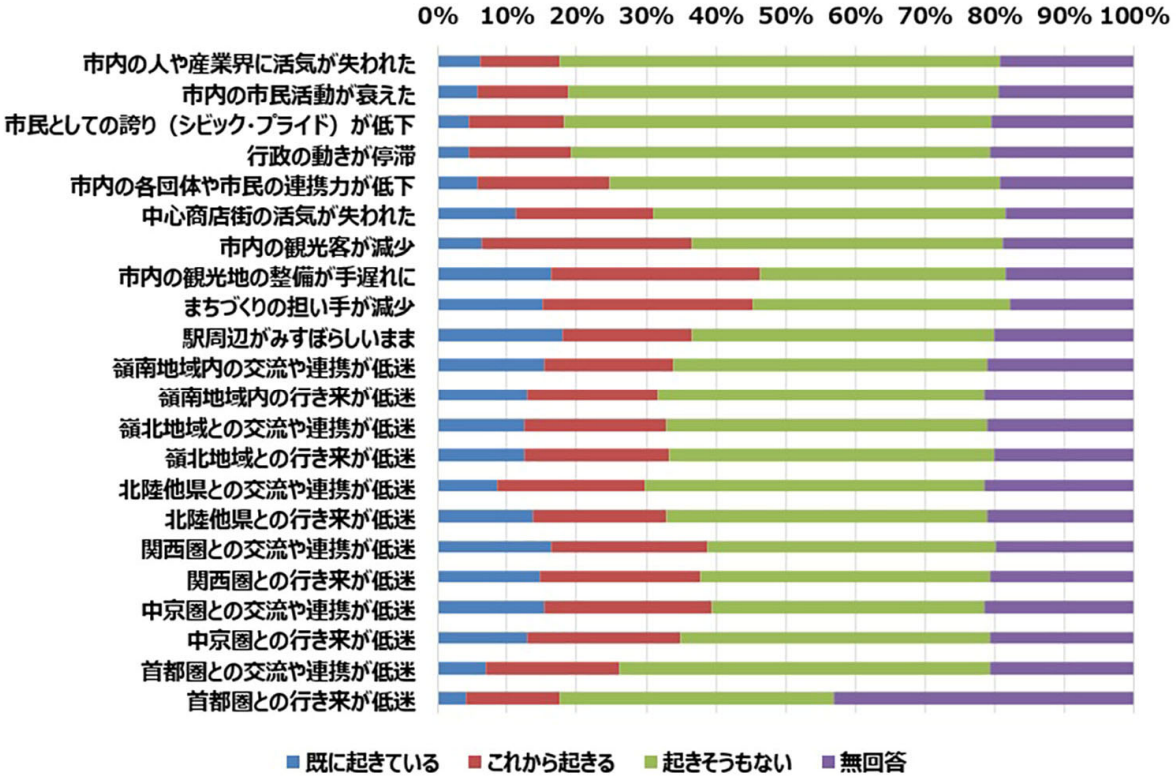

図 45　北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましくない変化」に関する予測

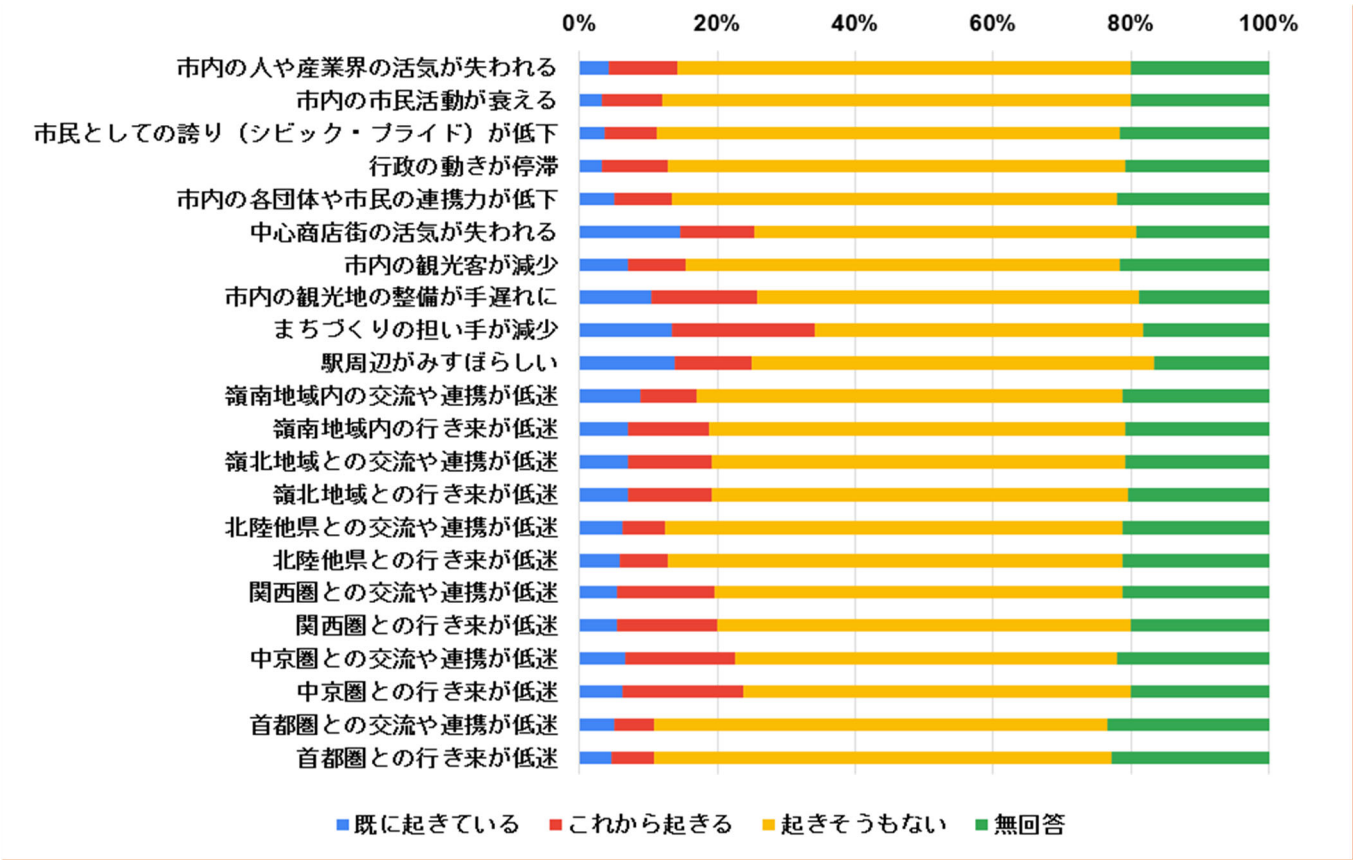

図 46　北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましくない変化」に関する予想（2023 年）

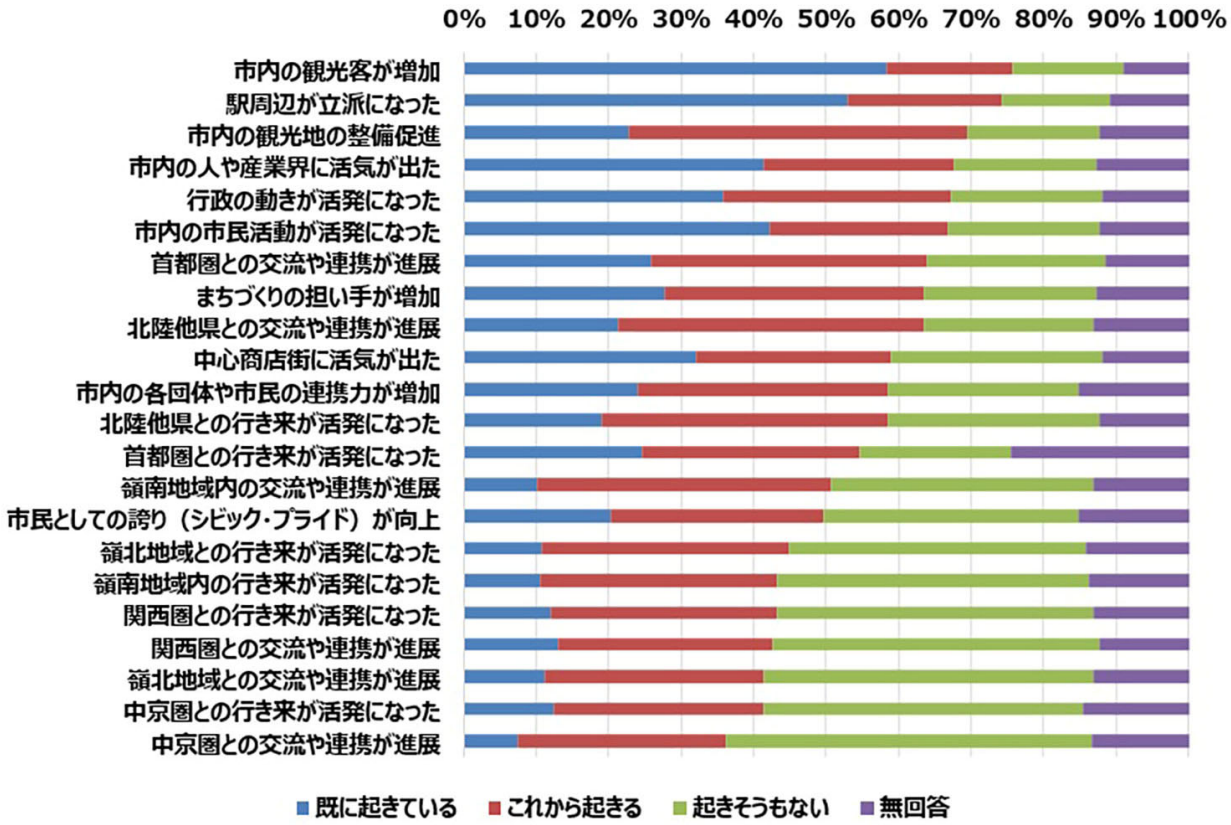

図 47　北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましい変化」に関する予想
（評価・期待の割合が高い順）

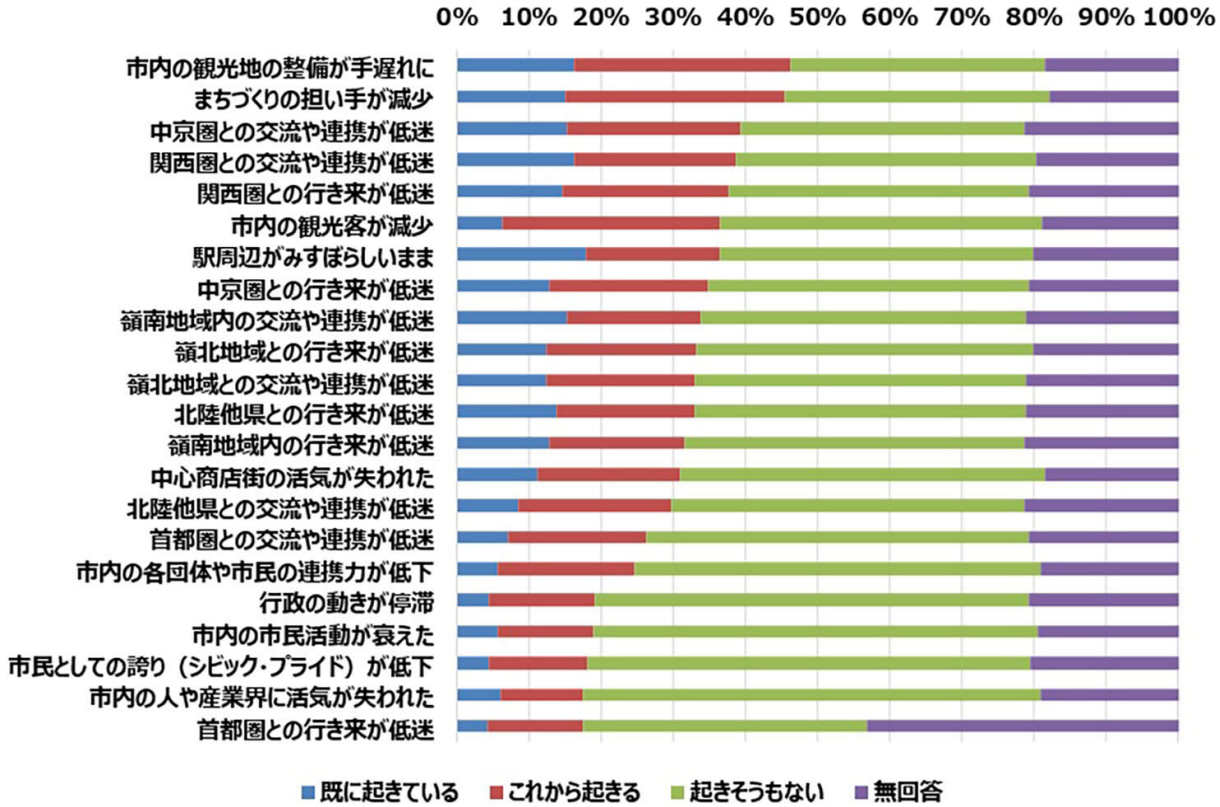

図 48　北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましくない変化」に関する予想
（懸念の割合が高い順）

果（図 45）と前年の結果（図 46）をみると，全体的に前回調査よりやや多いものの,「好ましい変化」に比べると数字は小さい．つまり，ネガティブな評価は事前の予測を下回っている可能性がある．前回より多い項目は，嶺南や関西，大阪との交流・連携に関する項目である．

図 43 と図 44 について，「既に起きている」と「これから起きる」の数字の合計順にグラフを並べ替えたのが図 47, 図 48 である.「好ましい変化」については，まだまだ伸びしろを感じている回答者が多いこと，ただし観光地の現状に関する評価は必ずしもポジティブではないこと，特に関西，中京との交流や連携に懸念を感じている様子が，よりはっきり見て取れる．

最後に，地域のプロジェクトへの関わり方を訪ねた結果が図 49，前回の結果が図 50 である．少なくともこの回答傾向からは，何らかのプロジェクトを主催したり，主体的に参画したり，一市民として参加したり，という活動をしている市民は多いとは言えず，この 1 年で増加したとも言えない．今後，10 年単位で延伸がもたらす変化を見ていくうえで，この数字がどう変わっていくかが大きなポイントとなるだろう．

▽記述項目について

各質問項目には多くの記述が付されており，全体で A4 用紙 33 枚分，約 4 万字に上る．これらは前述のあおもり新幹線研究連絡会の 2024 年度事業成果報告書に記載してあり，本稿では紙幅の都合上，割愛する（あおもり新幹線研究連絡会，2025）．

ポジティブな見方としては「観光客が増えた」「通りを歩いている人が増えた」「駅周辺が整備された」「まちに活気が出た」「メディアで紹介される機会が増えた」「敦賀市のイメージが向上した」「首都圏へのアクセスが向上した」「東京まで乗り換えなしで行けるようになった」「移動時間が短縮された」「移動の選択肢が増えた」といった声があり，全体的にみて，市民のポジティブな評価はまちを訪れる観光客の増加に直結している様子が見て取れる．

一方，ネガティブな見方としては「整備されたのは駅周辺だけ」「商店街は代わり映えせずシャッターが閉まっている店が多い」「駅の東西の行き来が不便」「立体駐車場が足りない」「新幹線側の東口（やまなみ口）がみすぼらしい」「商店街のある西口からサンダーバードのホームが遠くなった」「嶺北・金沢方面へ向かう在来線の移動が不便になった」「運賃・特急料金が高くなった」「経済効果に疑問」「敦賀は単なる通過点」といった声があった．

詳細な分析は次の機会に譲るが，全体として歓迎・祝賀ムードが強い中，同じ現象や光景に接していても，さまざまな印象や見解が存在することを確認できる．また，同じ個人がポジティブな見方，ネガティブな見方をともに抱いている例も少なくない．加えて，前述のように，記述対象が「自らの暮らし」「敦賀市」「福井県」と異なると，例えば「自分の暮らしにはポジティブな効果があったと評価しているのに，県全体ではネガティブな影響があったと評価している」という，見方が反転している例もある．新幹線沿線で多様な見解や主

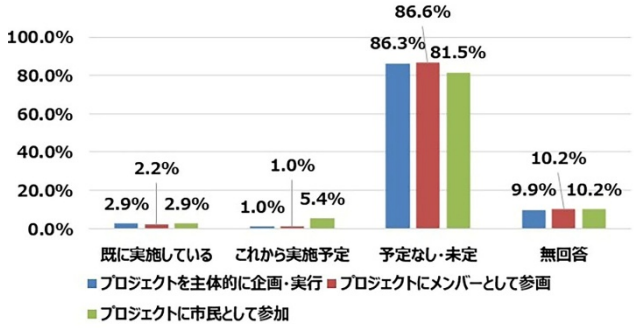

図 49 開業関連プロジェクトの企画・参画・参加

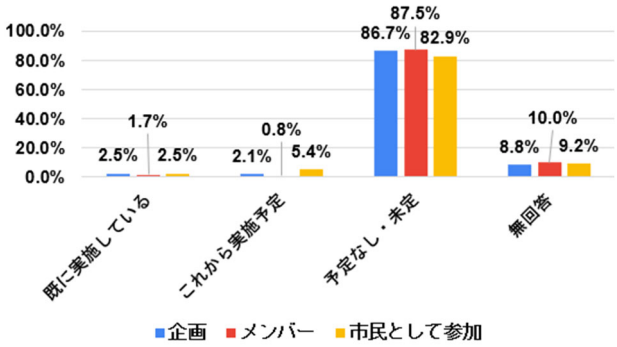

図 50 開業関連プロジェクトの企画・参画・参加（2023 年）

張に接する際，個人としても集団としても，立場や見方がくっきりと色分けされている訳ではないことに，強く留意する必要性を感じさせる．

4. 2025 年 1 月の沿線ヒアリング

2025 年 1 月 22 日から 24 日にかけて，越前市，福井市，福井商工会議所，加賀市，小松市でヒアリングを行った．また，これらの結果をめぐり，日本政策投資銀行北陸支店，日本銀行金沢支店，北國総合研究所の地域経済調査担当者らと意見交換した．さらに，北陸新幹線沿線連絡会議の共同代表である富山国際大学の大谷友男准教授（富山市），北信越地域資源研究所代表取締役の平畑匡氏（新潟県上越市）と意見交換した．

ヒアリングの概要は以下の通りである．

▽越前市

越前市については，越前たけふ駅前に整備中の株式会社福井村田製作所（本社・越前市）の研究開発拠点「セラミックコンデンサ研究開発センター」を中心に，市役所の説明を受けた．同駅は北陸新幹線の単独駅であり，旧北陸本線の特急サンダーバードの元停車駅・武生から約 2.6km 東に位置する．約 500m 北には北陸自動車道の武生インターチェンジがあり，駅前には 2023 年，道の駅越前たけふが開設された．

2024 年の大河ドラマ「光る君へ」は，現在の越前市に暮らしたことのある紫式部が主人公で，観光入込数，宿泊者数の伸びに貢献した．ただ，駅周辺に，道の駅も含めて約 600 台の無料駐車場を整備したが慢性的に満車になっており，対策が急務である．

駅周辺の整備構想は 2018 年から策定し，事業には 2021 年に着手した．整備エリア約 100ha，地権者は 175 人に及び，その核が「セラミックコンデンサ研究開発センター」である．福井村田製作所ホームページによると，敷地面積 55,075 ㎡，延床面積 42,071 ㎡，鉄骨造り 5 階建てで 2026 年 4 月の稼働を予定している．従業員約 800 人（市によると，うち 400 人は市内の既存の拠点から移転），総工費は約 350 億円を見込む．

駅西側には，温浴施設などを備えた交流拠点「越前たけふ未来創造基地」（仮称）が官民連携で開設を予定し，ホテル事業者が進出の意向を示している．

市が 2021 年に実施したアンケートによれば，地元の買い回り品の購入先は福井市や小松市まで広がっており，特に若者の 3 割は県外まで服を買いに出掛けている．地元では商業施設やアミューズメント施設を待望するムードが強い．このため，消費の流出を食い止める意味からも，市は駅前への商業施設誘致を目指してきたが，2025 年 1 月時点では実現していない．

▽福井市

福井市については，移住促進，観光，駅周辺整備・再開発，公共交通利用など多岐にわたり，福井市役所から包括的な説明を受けた．ヒアリングには 4 担当課が連携して対応し，市長公室総合政策課がセッティングした．これまでの業務の枠組みや進め方を変えた「地域経営のバージョンアップ」（櫛引・2020）が実現している様子がうかがえた．

県・市町の支援を受けた移住者「新ふくい人」は，2023 年度は県全体が 1,361 人，福井市は 432 人だった．コロナ禍前の 2019 年度は県全体で 820 人，福井市は 266 人であり，ともに 60%以上増えた後，横ばいとなっている．福井市については 20～30 歳代が過半数を占め，40 歳代まで含めると 70%以上に達して，子育て世代の移住が顕著である．1 世帯当たりの人数も 1.7～1.9 人から，2024 年は 2.2 人に伸びた．リモートワークの普及も一因とみられる．

ただ，I ターンは最近，減少傾向にあり，要因はつかめていない．また，U ターン実績や相談件数は変わっていない．移住の検討から実際に移住するまでには半年～1 年程度かかることが多いため，新幹線開業の効果が今後，徐々に現れる可能性がある．いったん県内の他市町に移住した後，利便性を考慮して福井市内に転居する人も目立つという．

観光面では，駅周辺は賑わいを見せているが，駅から距離がある一乗谷朝倉氏遺跡などへの波及効果が今後の課題である．関東からの来訪者が 30%増え，関西，中京も前年を上回っている．また，観光ポータルサイトのアクセス状況は東京が 3 倍，関西や中京地方も前年並みを維持している．10 年かけて実施してきた観光おもてなし市民運動が，市民の自信の向上にもつながったとみており，

2025 年の大阪万博を見据えた関西方面からの誘客や，中部縦貫自動車道開通を生かした中京方面からの集客に力を入れる．

駅周辺では大規模な区画整理と再開発が行われている．駅周辺のイベントが市民に定着し，一部では信越など県外客の参加率が高まっている．地元でも定常的に「特に用がなくても駅前に出向き，飲食を楽しむ」というライフスタイルが生まれている様子である．

公共交通機関は，観光，通勤などの要素が関わるので，縦割り的な感覚に陥らないよう努めている．ハピラインふくいは月間 60 万人を利用目標としてきたが，通勤通学だけでなく観光客にも利用され，目標を 10%以上上回っている．また，沿線に観光地が多いえちぜん鉄道は利用が前年を上回り，2024 年 3 月は 49%増，4 月は 31%増，10 月は 22%増だった．半面，沿線に観光地が乏しい福井鉄道は，3 月は 32%増だったが，その後はそれほど伸びておらず，京福バスの路線バスも同様である．一方，市が駅前で経営する 3 駐車場は利用がむしろ減っているが，理由はまだ分からない．

「北陸新幹線開業」という言葉のおかげで近年，IC カードや MaaS（Mobility as a Service，マース），EV の導入が円滑に進み，福井市と県，他の市町，福井商工会議所，福井県観光連盟など，オール福井体制で取り組みを進める土壌ができた．前例にとらわれず市が直接，県観光連盟とやり取りをするようになったり，MaaS のチケットをどこで販売するかを新たな枠組みで議論するようになったり，という変化が起きた．一連の取り組みは，観光客のためというより市民のための利便性向上につながっており，メディアや金融機関もコアとなって，地域の各業務のデジタル化を進める体制が整った．

▽福井商工会議所

福井商工会議所は，新幹線開業・都市再生推進課の担当課長らに話をうかがった．

県，市が 12 億円ずつ拠出し，商工会議所と連携して 2022～2026 年度，「県都まちなか再生ファンド」事業を展開している．店舗の改修や整備費用の 3 分の 2，最大 300 万円を支援する仕組みで，これまで 34 件の利用があった．

開業前年から，東京，埼玉をはじめ，北陸新幹線沿線の「近くて遠かった」商工会議所と交流を始めた．新たなビジネスを模索している．さらに，金沢，富山商工会議所と組んで観光の広域ルートをつくった．

コンベンションは増加したが，受け皿となる大規模な会場がなくホテルも足りない．ただ，福井市内にアリーナを建設する計画があり，大きな大会も受け入れ可能になる．

ただ，アパレルや商業で中心商店街を成り立たせるのは無理な時代が訪れているかもしれない．新幹線開業後，街中でさまざまなイベントが開催され，お昼から楽しくお酒が飲める雰囲気に変わってきた．「駅を中心にした街の作り直しを，まず胃袋から…」といった展開が考えられる．福井県立大学の新キャンパスが駅前にできるので，まちなかで学生が学び，暮らせるよう，行政の家賃補助などの施策が実現できないかと考えている．

▽加賀市役所

加賀市役所は福井市役所と同様，都市計画課新幹線対策室を窓口に，企画政策部，産業振興部，建設部と部局横断型のヒアリングを設定していただいた．国家戦略特区「デジタル田園健康特区」指定を受けて，行政デジタル課を中心に，デジタル技術を活用して健康や医療などの課題解決に取り組んでいる．

加賀温泉があり，2024 年度の市の観光客入り込みは 15%増だった．ただし，コロナ禍前の 2018～2019 年に比べると 75%の水準である．関東は 15%増ながら関西は前年並み，中京は最近，前年割れしている．また，外国人観光客はコロナ禍明けで戻りつつある．全体に回復傾向だが，インパクトは 2015 年の金沢開業が圧倒的に大きく，思ったほどではないという声がある．

関西の旅行会社への聞き取りによれば，敦賀の乗り換えには必ずしも「不便，面倒」という声はなく，「新幹線は早くて快適」という声もある．事実，もう少し伸びてはほしいが，関西のお客は減っていない．一方，中京は米原，敦賀という 2 度の乗り換えが不評である．

新幹線が使われるのは，カニのシーズンでもある秋から冬が主となる．中京からも東海北陸自動車道を経由のお客が来るが，やはり冬は，車はあまり使われない．能登半島地震の影響はあり，2～

3 月まで北陸への出控えがあった.

コロナ禍を契機に，旅館が部屋に露天風呂を付けるなどの改修で魅力を高め，宿泊単価が 2 割ほど上がった．宿泊施設の人々によると，関東のお客は関西のお客に比べて 1 人当たりの使う金が大きい. ただし, 同じく, 観光客は遠くに行くほどお金を使うとされている傾向を考えると，関西からの観光客が節約している訳ではなく，加賀温泉が比較的身近な温泉地である事情によるのではないか.

温泉全体としては，コロナ禍で廃業した旅館もあり，宿泊のキャパシティが 8 割ぐらいに落ち，かつて 400 万人だった宿泊者が 200 万人を切っている．しかし，人手不足の影響で部屋の稼働率を下げたり，休業日を設けたりしている例もある．個々の宿泊施設をみると，しっかりもうけを出してコロナ禍前を超えているところもある．単純に観光客数で比較する訳にはいかず，あくまでも持続可能かどうかがポイントになる.「観光でもうかるようにする」ことが大切であり，観光消費額をきちんと算出することは難しいが，デジタルで提供サービスのデータをきちんと分析していけるようにする必要がある.

市役所では企画政策，イノベーション関連，産業をテーマとして，担当する 3 つの部の連携会議を月 1～2 回開催している. 例えば交通は, 住民の二次交通と三次交通，観光客の足を一緒に考える必要がある．路線バスが減便・廃線となる中で，「キャン・バス」という観光周遊バスが市民の足も担う形になった．タクシーもバスも運転手不足で, 観光客だけの足, 市民の足だけ, という訳にはいかない．MaaS も手掛けたが，時期が早すぎて環境が整わず, 再構築が課題である．Uber は導入済みで，海外で登録した外国人観光客がそのまま使える利点が大きい.

外国人観光客は 2015 年の金沢開業から少しずつ増え，今は 7 割が三大都市圏から訪れている．新幹線開業の効果もあり，最近は前年比 40%増だが，2018～2019 年度は年間 8 万 5,000 人，金沢には及ばないが福井県一県より多かった．コロナ禍前にはまだ戻っていない．また，全体数は多くはないが欧米系が増えている．外国人観光客の 6 割は台湾で, 小松空港との間に週 9 便飛んでいる．団体や旅行会社経由から個人へシフトし，8 割は個人観光客だ. ただ, 到着便が早すぎると, お客が金沢や五箇山, 高山へ行ってしまう. また, かつての大きな宴会場が少なくなり，人手不足の影響もあって，料理を部屋出しするのではなく，宴会場やホールを区分けして食事してもらう形になっている.

業界の人たちによると，温泉地の旅館は働き先として人気がない．働き方改革を進めて楽しい職場，業界だと伝えていく必要があり，求人情報サイトも作った．宝塚医療大学観光学部の加賀キャンパス（仮称）が 2027 年 4 月に開設予定で，子どもたちが観光を学び，地元で働く流れをつくりたい.

福井の主要観光地には山中温泉からの方が近いところもあり,「越前加賀インバウンド推進機構」をつくっている. また, 黒部宇奈月温泉など, 名前に温泉がつく駅との提携企画もある.

▽小松市役所

小松市役所は総合政策，観光交流の両課長にヒアリングを行った.

携帯電話の位置情報データによると，来訪者は開業後，1 割ほど増え，特に駅周辺では 1 月から 12 月までで 15%増加している. 能登半島地震の反動も考えられ，新幹線の効果かどうか判然としないが，ビジネス客は増えている印象がある．ビジネスチャンスが膨らんだ，オンライン会議の反動で直接，会うようになった，といった理由が考えられる. 関東の人は増えたが, 関西・中京は増えていなくはない，という程度の増加で，中京からはやはり車の方が多いのかもしれない．冬場は車での移動のハードルが上がるので，一冬過ごしてみると傾向がどう変わるか注目している.

駅周辺の地価をみると, 駅西は 5 年前より 16.7%, 駅東は 22.2%上昇している．マンションやホテルの建設構想があり, 北陸電力は 10 階建ての複合ビルを建てている.

観光事業者には，観光客が伸びたという実感はあまりないようだ．小松－羽田便は現在も何とか 10 往復を維持している．空港がある利点を生かし, 金沢に代わる滞在先として選んでもらえればと考える.

新幹線の県外通勤・市外通学の補助をしており, 20 件余りの利用がある．通学は富山の大学に通っ

ている人が何人かいる．金沢乗り換えがあったころは，富山通学は現実的ではなかった．一方，通勤は福井方面が多い．

在来線は小松－金沢間の手取川周辺で強風のためよく止まり，飛行機も冬はよく欠航する．悪天候でも止まらない新幹線の安心感は大きい．

5. おわりに－総括と展望

青森学術文化振興財団の助成による調査事業は3年計画の2年目が終わった．

市民アンケートの対象地とした新たなターミナル・敦賀は，地元の人々にとっては「新たな乗り換えが発生しない」という点では北陸新幹線の沿線の特異点と言える．だが，表面的な数字をみれば，回答者の8割が新幹線を歓迎している敦賀市でも，先述のように，市民の評価は一様ではない．延伸1周年を経て祝賀ムードが一段落する一方，さまざまな懸案や課題が浮上してくると予想される．

特に，駅前商店街のさらなるてこ入れや駅の東西自由通路など，市民の要望が根強い項目もある．ただ，都市圏人口でみた場合，敦賀市は過去の整備新幹線開業地域では最少であり，突出した観光地が近隣に立地している訳でもない．財政的に背伸びせず，等身大の持続可能なまちづくりと新幹線対策をどう両立させていくかが大きな鍵になる．

沿線全体をみると，過去の開業事例と同様，観光地の「新幹線効果」はまだら模様のようだ．訪れてみると，入込数の多寡とは別に，著名な観光地でも再訪をためらわざるを得ないところ，逆に季節ごとの素顔を確かめたくなるところがある．今後，新幹線時代の観光をどう考えていくべきか．

幸い，福井県はオーバーツーリズムの波は免れている気配だ．まずは「自分たちが生きていける／生きやすい」地域づくりを最優先し，一人一人が自然や文化，日々の暮らしの価値を再評価することが，「人口減少時代」の観光のベースをつくるのではないか．

併せて思うことは，「観光振興策」を他の施策と切り離して考えることの限界だ．程度の差はあれ，日本の地方は，特に若者の流出に悩む．「観光客だけ」に視線を向けた対策は，逆に地元の若者の気持ちを離れさせる可能性がある．これも過去の調査事例からみて，観光振興策は，「地元から出ていった人」「遠くに住んで故郷を思う人」への対策と表裏一体をなし得る．言葉を換えれば，「持続可能な観光振興対策」は「Ｕターンしたい人」「地元から出ていきたい人」への対策と，どこまでも重なり得る．

このような視点から沿線を見渡すと，観光以外のさまざまな動きがあらためて注目される．まず，「新幹線駅前には大規模な商業施設が必要」という，古くからの願望が根強い中で，越前たけふ駅前の福井村田製作所の研究開発拠点が，地域の将来像をどう変えるか．技術者800人とその家族の暮らしは，地域経済にも大きな存在感を占める可能性がある．加えて，地元と企業のコラボは，例えば教育面でも多様なポテンシャルを持つと考えられる．

さらに，福井市や加賀市のデジタル化は，今回の延伸を最も特徴付ける取り組みかもしれない．さらに，福井県観光データ分析システム「ＦＴＡＳ」（エフタス）に代表されるデジタル技術の活用は，観光客の動向を把握し満足度を上げながら，地元の人々の幸福度アップも目指す仕組みづくりであり，2015年の金沢開業時と比べて最も進展が目覚ましい上，早くからオープンデータに取り組んできた「福井らしい」領域でもある．

加えて，デジタル化の副産物か，両市ともヒアリング対応自体が効率的に進化している状況が印象的だった．

敦賀延伸1周年は，長野－金沢間の開業10周年にも当たる．この開業は北陸への研究開発・製造拠点の移転，北陸と長野を結ぶ新たな人の流れなど，沿線に整備新幹線史上で最大級の変化をもたらした．ただ，金沢を挟んで北陸3県が二つに分かれていた観があった．敦賀延伸は北陸を再び結び直し，富山県と福井県は互いに通勤圏に入った．今後，地域がどう変容していくか，丹念な確認と分析が必要だろう．

ともあれ，医療・福祉，そして教育や人づくりなど地域づくり全体へ視界を広げれば，「１年」という節目は，新幹線の本来の効果や影響を論じるには早すぎる．加速する人口減少と高齢化が労働力を目減りさせる環境下，いかにして「持続可能な地域づくり」を進めていくかが最大のポイントとなる．

また，首都圏とのアクセスが向上する半面，関西や中京との往来が不便になり，特に中京とのつ

ながりが薄れる懸念をめぐっては，まず人の動きや経済活動をめぐるデータを適切に収集・分析した上で,「つながりとは何なのか，その変化が地域にどんな不利益をもたらすのか」を検討する必要があろう.

加えて，敦賀－新大阪間の行方をめぐっては，さまざまな情報の空白が不安を呼ぶ構図が生まれている．米原ルートは工期短縮や工費節減につながるのか. 他方, 小浜・京都ルートの工事は本当に環境にダメージをもたらさないのか．混迷の背景には，敦賀乗り換えへのフラストレーション，そして多くの人にとって想定外の, 少なくとも 20 年にわたる工期の長さが横たわる.

今後の道筋が不透明なまま，客観的事実を整理せずに主張だけがエスカレートすれば，その状況自体が着工や開業を遅らせかねない．とはいえ，整備新幹線構想は隣り合った府県単位の利害対立を想定していない．いったん感情が正面衝突してしまえば，出口がなくなる．このような状況を誰が，どんな手順で解消すべきか.

このほか，大規模な再開発・区画整理が行われた福井駅周辺が今後，どのような推移をたどるか. ヒアリングでは,「まちとは何か」という，中心商店街の成り立ちそのものに関する問い掛けもなされており，行方が注目される.

延伸前，不安と期待感が交錯していた福井県内は，疎外感から解放され，ある種の自信を獲得したように見える．その自信が開業 2 年目以降，どのような形で実を結ぶか．一連の調査の全容は 2026 年 3 月までにあらためて報告する予定である.

謝辞

アンケートにご回答いただいた敦賀市民の皆さま，アンケート実施にご協力いただいた敦賀市役所の皆さま，ヒアリングにご協力いただいた越前市役所，福井市役所，加賀市役所，小松市役所，日本政策投資銀行北陸支店，日本銀行金沢支店，北國総合研究所の皆さまに感謝します．なお，本稿は青森学術文化振興財団・令和 6 年度助成事業の成果の一部である.

注釈

1）櫛引素夫 researchmap 資料公開メニュー，青森学術文化振興財団・令和 6 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（２）」成果報告書」（https://x.gd/qmvJz）および青森大学リポジトリ（https://www.aomori-u.ac.jp/wp/wp-content/uploads/2025/02/92f47714b6ec824c9c3567ef94d631db.pdf）. また，成果の一部は 2024 年 11 月 3 日の東北地理学会秋季学術大会において「北陸新幹線・延伸半年後の概観－敦賀市民アンケートの速報を中心に－」として報告したほか，弘前大学大学院地域社会研究科の研究誌「地域社会研究」第 18 号にも「整備新幹線･2024 年の俯瞰―北陸･敦賀延伸を中心に」として報告した.

2）総括と展望は，地元メディアの取材対応メモを素材としている.

3）調査票は, あおもり新幹線研究連絡会 (2025) に収録してある．なお，新幹線開業に関する時制などの文言は調整した.

文献

あおもり新幹線研究連絡会（2024）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）」成果報告書，92p

あおもり新幹線研究連絡会（2025）青森学術文化振興財団・令和 6 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（２）」成果報告書，98p

櫛引素夫（2020）『新幹線は地域をどう変えるのか』，古今書院，144p

櫛引素夫 (2025)「整備新幹線･2024 年の俯瞰－北陸･敦賀延伸を中心に」，弘前大学地域社会研究会･地域社会研究，18，pp.1-17

青森大学付属総合研究所紀要 Vol.26, No.2,24-42, March, 2025

Overview of the Hokuriku Shinkansen Six Months after Extension;

From the survey of Tsuruga citizens and hearings along the line

KUSHIBIKI Motoo

Faculty of Sociology, Aomori University

要　旨

北陸新幹線は 2024 年 3 月，石川県金沢市－福井県敦賀市の区間が開業した．その半年後，2024 年 9 月に敦賀市民 1,200 人を対象とする郵送アンケートを実施した．前回 2023 年 9 月のアンケート同様，回収率は 20%台にとどまったが，市民の 8 割以上が敦賀への新幹線延伸を歓迎していた．その理由は，市を訪れる観光客が増加したこと，まちに活気が生まれたこと，メディア等で広く地元が紹介されたことなどだった．また，敦賀市や福井県に良い効果をもたらしたと評価する人が多い半面，自分の暮らしに良い効果が及んだと評価する人は限定的だった．その理由は主に，新幹線に乗車したことのある人がまだ少ないことだった．北陸新幹線は「東京に早く行ける」ことが最も高く評価されている．一方で，敦賀で新幹線と在来線特急の乗り換えが発生し，関西や中京との往来が不便になったことへの批判や懸念が強い．沿線では観光面の効果以外にも，デジタル化の進展，企業の研究開発拠点の建設といった注目すべき変化が起きている．

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