

青森学術文化振興財団・令和 7 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（3）

## 成果報告書

あおもり新幹線研究連絡会

2026 年 2 月



## 【この報告書について】

本書は、青森学術文化振興財団の令和 7 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（3）」の成果報告書です。共同研究組織「あおもり新幹線研究連絡会」による 2025 年度の調査研究事業について記述しています。

研究連絡会は 2018 年度、青森大学・櫛引研究室と一般財団法人青森地域社会研究所（現・あおもり創生パートナーズ株式会社）、青森商工会議所が中心となり発足しました。その後、組織の変更を経て、2025 年度は青森中央学院大学と福井県立大学、そして青森大学の研究者らをコアに、青森商工会議所がアドバイザーを務めています。発足以降、東北新幹線を中心に、北海道、北陸、九州の各整備新幹線の調査研究を進めてきました。さらに、新幹線と移住定住施策や青森県内の在来線との関わりについても調査を実施し、報告書を刊行して参りました。

表題のプロジェクトは、ほとんど関連づけて論じられることのなかった北海道・東北・北陸新幹線沿線と同じ視野に入れつつ、人口減少・高齢化に耐えうる社会を模索しようと、2023 年度に 3 カ年計画でスタートしました。

2025 年度は事業の最終年度です。2024 年 3 月 16 日の北陸新幹線・敦賀延伸から 2 年目に入り、「開業というドラマ」が「日常」へ遷移した時期です。一方で、北海道新幹線は「2030 年度末」の開業目標が「2038 年度」となり、その目標も見直しがあり得る一という、予想外の展開に見舞われました。

本事業は初年度と同様、予想以上に進展した部分、期待に届かない結果に終わった部分がありますが、本報告書には、福井県を中心にした調査の結果を掲載しています。ヒアリングやフィールドワークのほか、2023 年に始まった敦賀駅前でのワークショップ、敦賀市における市民の歴史探求活動、そして開業 1 年半後の敦賀市民アンケートの結果報告などをまとめました。

敦賀延伸の「次の延伸・開業」の時期は、現時点では見通せず、少なくとも十数年は新たな動きがありません。未開業の区間はいずれも大きな技術的、地域政策的課題を抱えています。他方、着工が決まっていない「基本計画路線」では、建設促進の動きが加速しています。

このような状況下、本報告書に掲載した知見や情報を、後々にでも、何らかの形で活用していただければ幸いです。

なお、文中、特記のない項目は櫛引が執筆しています。また、筆者によって細かな表記が異なりますが、原文を尊重しました。

本報告書は、2023 年度・2024 年度の報告書と同様、研究会事務局を務める櫛引の研究者 Researchmap (<https://researchmap.jp/motookushibiki> =2 次元コード参照) に PDF 版を掲載しています。特にモノクロで読み取りづらい図版などは、PDF 版でご確認ください。

(文責・櫛引素夫)

2026 年 2 月

あおもり新幹線研究連絡会

青森中央学院大学・竹内研究室

福井県立大学・前田研究室

青森大学・櫛引研究室



# 目次

1. 本年度事業について.....	1
1-1. あおもり新幹線研究連絡会について.....	1
1-2. 本プロジェクトについて.....	1
(1) 本事業の目的.....	1
(2) 本事業の背景と意義.....	1
(3) 本研究の趣旨と展開.....	2
(4) 事業によって見込まれる効果.....	3
(5) 研究体制.....	3
1-3. 2025年度の主な調査・活動について.....	3
2. 整備新幹線・基本計画路線の状況.....	5
2-1. 北陸新幹線の状況.....	5
2-2. 敦賀－新大阪間のルート問題.....	6
2-3. 北海道新幹線の延伸延期.....	7
2-4. 西九州新幹線の着工問題.....	7
2-5. 基本計画路線の状況.....	8
3. 調査の詳細.....	9
3-1. 青森県産りんご輸出の歴史と輸出港の推移.....	9
(1) りんごの輸出と流通の特徴.....	9
(2) 明治・大正期における敦賀港を経由したりんご輸出.....	10
(3) 昭和期におけるりんご輸出.....	12
(4) 現在の青果物輸出ルート.....	13
参考資料.....	14
3-2. 日本を周遊するクルーズ船の傾向と寄港による経済効果.....	14
(1) 日本各地のクルーズ船寄港増加による地域への影響.....	14
(2) クルーズ船寄港地の特徴.....	17
(3) 国際クルーズ船航路の具体例.....	18
(4) クルーズ船寄港で経済効果を生むための方策.....	19
3-3. 市民がまちの歴史に触れる機会をどのように作るのか？ － 敦賀市民の活動・福井県文書館の取り組みから考える.....	20
はじめに.....	20
(1) 周年記念行事と歴史普及活動.....	20
(2) まちの歴史と市民の距離を縮める.....	21
(3) 公文書館と新幹線学.....	23
おわりに.....	24
3-4. 北海道新幹線10周年～変化と進化・その先の未来へ～.....	25
3-5. 各地の調査について.....	27
(1) 北陸調査.....	27
(2) 札幌調査（8月27日～29日）.....	28
(3) 国土交通省調査（2025年10月11日）.....	29
(4) 長万部高校・青森西高校交流会（2025年10月31日）.....	29
4. 敦賀市民アンケート.....	30
5. 新幹線フォーラム.....	34
6. 総括と展望.....	36
6-1. 一連の事業をめぐって.....	36
6-2. 「新幹線学」をめぐって.....	40
☆敦賀市民アンケート・グラフ.....	43
☆敦賀市民アンケート・記述項目.....	49
☆アンケート回答用紙.....	67
☆新聞報道（北海道新聞・中日新聞）.....	69
☆新幹線フォーラム配布資料.....	71

# 1. 本年度事業について

## 1-1. あおもり新幹線研究連絡会について

あおもり新幹線研究連絡会は2018年度に発足した。新幹線をテーマに2014年度から「青森大学・榎引研究室」として助成事業に応募していた榎引が、一般財団法人青森地域社会研究所（当時・現あおもり創生パートナーズ株式会社）、青森商工会議所に呼び掛けて協力を得た。同年度、青森学術文化振興財団の助成制度に、共同研究体制による「チャレンジ枠」が創設されたことが、一連の動きの契機となった。

その後、メンバーの転職や所属組織の改組に伴い、2025年度は青森中央学院大学・竹内紀人教授、福井県立大学・前田陽次郎教授、青森大学・榎引研究室をコアに、青森大学SDGs研究センターの竹内健悟客員教授、青森大学附属総合研究所の永澤大樹・村上亜弥客員研究員が研究組織を構成した。さらに、青森商工会議所がアドバイザーを務めている。

## 1-2. 本プロジェクトについて

本事業は3カ年計画で構想し、2025年度が最終年度となった。以下、青森学術文化振興財団に提出した2025年度の企画書の内容を引用する。

### (1) 本事業の目的

北海道新幹線・札幌延伸への対応を一つの目標として、人口減少と高齢化が加速する青森県および青函圏の暮らしや社会をどう再デザインしていくか、手がかりを探るための調査と実践を試みる。2024年春の北

陸新幹線・敦賀延伸を舞台に、高速・高規格鉄道である新幹線が地域にもたらす変化を調査・確認するとともに、「県人口100万人切れ」を視野に、地域における対話ネットワーク構築が「持続可能な地域づくり」にどう貢献するかを検証し、さらには青函圏と北陸の文化的・経済的交流の可能性を探る。

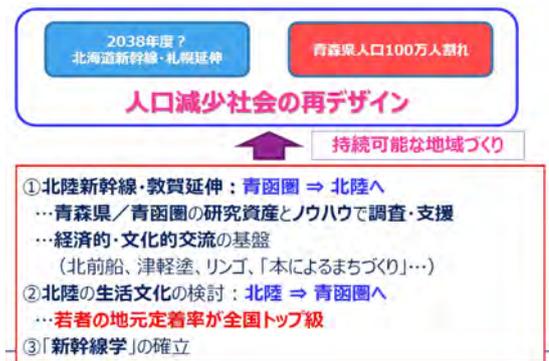


図 1-1 事業の概念図

### (2) 本事業の背景と意義

#### 1) 「福井県開業」と青森県のつながり

北陸新幹線は2024年春、福井県開業・敦賀延伸を迎えた。青森県と福井県は古くから結びつきがあり、また、今回の延伸には青森県が深く関わっている。

- ①北陸は安東水軍や北前船で青森県と直結されてきた。県内には北陸の血を引く住民も多く（応募者もその1人である）、県内各地には北陸にちなんだ伝承が残る。
- ②津軽塗のルーツの一つは、福井県若狭地方の「若狭塗」である。
- ③新たなターミナルとなる敦賀市は「人道の港・敦賀」を掲げ、そのシンボルは「リンゴ」である。第二次大戦中、迫害を逃れてヨーロッパから敦賀を経由し、アメリカへ渡ったユダヤ人たちがいた。彼らが敦賀港へ上陸した際、地元の人々がねぎらいの印としてリンゴを手渡した。このリンゴの産地は明らかではないが、弘前産だったという証言もある<sup>1)</sup>。

<sup>1)</sup> 明治期の敦賀地区は青森県からのリンゴ移出先の5.9%を占めていた。三国英実（1968）「青果物市場の展開と産地商人資本：りんご移出商の発展過程」、北海道大学農経論叢、24、pp.85-116 参照

- ④敦賀港発着・青森港行きのクルーズ船ツアーが運行されてきた。
- ⑤敦賀市が駅前再開発の核とした「本を中心とした公共施設」は、八戸市が進めてきた施策を参考にしている。
- ⑥応募者は2018年以降、福井県域で調査活動や研究ネットワークの構築、講演活動などを展開し、現地の新幹線開業対策を支援してきた。

## 2) 北陸－青函圏を結ぶ意義

東京や大阪を軸とする新幹線ネットワークの進展と裏腹に、日本海沿岸のつながりは希薄化してきた。函館・青森と大阪を結んでいた特急「白鳥」や寝台特急「日本海」が姿を消して久しく、今日、北陸地域と青森県のつながりが意識されることは希である。

しかし、人口減少と高齢化が加速する中、青森県は北陸に学ぶべき点が多々ある。例えば、福井県は2019年度の高等学校卒業者の県外就職率が9.9%・全国40位（青森県は1位・45.6%）、2018年度の合計特殊出生率1.67で7位（青森県は35位・1.43）などである。他方、積雪寒冷地域であること、原子力産業への依存度が高いことなど、共通の特徴も少なくない。

将来に目を向けると、新青森駅を起点とする北海道新幹線は、2016年3月に新函館北斗開業を迎えた後、札幌延伸に向けて工事が進んでいる。現在の人口推移が続けば、札幌延伸時には「県人口100万人切れ」が視野に入る。そのような状況において、230万の人口を抱える札幌都市圏と青森県が直結することは、新たな社会的・経済的変革の好機をもたらすと考えられる。

青森県はこれまで、全国に例がない「3度の新幹線開業」を経てきた。2002年12月の東北新幹線・八戸開業、2010年12月の同・新青森開業、そして2016年3月の北海道新幹線・新函館北斗開業である。一連の開業は青森県に多くの変化と利益をもたらし、これらの検討を通じて、青森県では応募者らによる継続的な新幹線研究が進んできた。全国的にみても、地域で大学等による研究組織がつけられ、継続的な研究を行っている事例は希である。

一連の研究の多くは青森学術文化振興財団の助成事業として行われ、既に多くの成果が青森県のみならず青函圏や北陸新幹線沿線、特に福井県にも還元されている。

ただ、青森県内では既に新幹線対応を「過去のこと」とみなす空気が強い。このため、札幌延伸に備えて、新幹線とまちづくりを再び連動させ、所与の条件を最大限に活用する態勢づくりが急がれる。

本研究を通じて、新幹線が地域に及ぼす効果や影響をあらためて確認し、札幌延伸に備えるとともに、応募者らが進めてきた「新幹線学」の検討の水準を高めて、より普遍的な価値を構築することは、青森県や青函圏、そして全国各地の新幹線沿線に多くの利益をもたらし得る。さらに、「人口減少社会の再デザイン」の観点から、本県において「地域自らが地域のことを考え抜き、人口減少・高齢社会を生き抜く知恵と力を生み出す」営みを構築する試みについても、多くの知見を得られると期待される。

## (3) 本研究の趣旨と展開

前掲の目的を達成するため、本応募研究では、以下のような事業を展開する。

- ①福井県域の新幹線開業対策を支援しつつ、市民アンケートやヒアリング、観察などを通じて地域に起きる変化を調査し、課題と可能性を確認する。さらに、地元や青函エリアでオンライン・オフラインの報告会やワークショップ、対話を試みる。

- ②一連の営みを通じて、福井県域をはじめとする北陸エリアと青函エリアの行政・経済関係者など実務者および研究者のネットワーク構築を図り、情報交換や地域づくりの知恵の交流、さらには経済的な交流の可能性を探る。
- ③これらの活動を体系化し、応募者らが検討を進めてきた「新幹線学」の構築を試みる。また、青森県や青函エリアのブランディングや地域研究の体制強化を図り、持続可能な地域づくりに貢献する。

#### (4) 事業によって見込まれる効果

- ①青森県や青函圏域において、人口減少社会に適合した、既存の東北・北海道新幹線の新たな活用法に関する知見が得られる。
- ②同じく青森県や青函圏域において、北海道新幹線の札幌延伸に向け、経済面のみならず、医療・暮らしなどの面で、どのような準備が必要または有効かに関する知見が得られる。
- ③北陸と青森県や青函圏域の歴史的、文化的つながりを再確認することで、経済的・文化的交流の足がかりが生まれる。
- ④北陸地域における持続的な地域づくりをめぐり、青森県や青函圏域にも有益な知見が得られる。
- ⑤青森県で培われた新幹線研究や本によるまちづくりを北陸新幹線沿線でアピールすることが、地域ブランド向上や移住促進を意識した情報発信につながる。

#### (5) 研究体制

前述の通り、本研究は「あおり新幹線研究連絡会」として実施する。研究協力者・機関およびアドバイザーを含めた研究体制は下記の通りである（2026年2月現在、敬称略）。

▽あおり新幹線研究連絡会＝現地調査・アンケート結果分析・先行研究検討・報告会開催

- ・青森中央学院大学・竹内研究室
- ・福井県立大学・前田陽次郎教授
- ・青森大学・櫛引研究室（事務局）
- ※客員教授：竹内健悟 客員研究員：永澤大樹、村上亜弥

★アドバイザー

- ・青森商工会議所

▽研究協力者・機関＝ヒアリング・現地調査・アンケート結果分析・報告会開催協力

- ・八戸市役所（八戸ブックセンター）、敦賀市役所、敦賀信用金庫、丸善雄松堂株式会社、福井新聞社、富山国際大学・大谷研究室、北海道新幹線研究連絡会（代表幹事＝永澤大樹・青森大学客員研究員）、北陸新幹線沿線連絡会議（共同代表＝平原匡・北信越地域資源研究所代表取締役、大谷友男・富山国際大学准教授）、青森県立青森西高校、長万部町新幹線推進課、越美北線を考える会（福井市）

### 1-3. 2025年度の主な調査・活動について

本年度、実施した主な調査・活動、学会報告、投稿等は以下の通りである。

▽調査・事業（◎は助成対象外。敬称略）

- 1) 第1次北陸調査（櫛引：2025年7月3日～5日）・敦賀市ワークショップ「ottaトーク：クルーズ船

- のビジネス」(前田・櫛引：2025年7月4日)
- ・前田が敦賀市役所職員らにクルーズ船ビジネスについて解説
  - ・福井市東郷地区「越美北線を考える会」ヒアリング
- 2) 札幌市調査(櫛引：2025年8月27日～29日)
- ・JR北海道、佐藤聲一北大名誉教授、北海道新聞などにヒアリング
- 3) 敦賀市民アンケート(2025年9月)
- ・敦賀市の協力を得て1,200通を郵送、368件回収(10月に入力・11～12月に集計)。
- 4) 国土交通省幹線鉄道課調査(櫛引：2025年10月4日～5日)
- ・整備新幹線および基本計画路線をめぐる意見交換
- 5) 第2次北陸調査(村上：2025年10月17日～19日)
- ・敦賀市の歴史普及活動について調査を実施。
- 6) 長万部高校と青森西高校の交流会実施(櫛引：2025年10月31日)
- ・駅弁づくりを通じた地域貢献について報告・意見交換、北海道新幹線の建設現場を見学
- 7) 第3次北陸調査・敦賀市ワークショップ「ottaトーク：敦賀市民アンケート速報+2026年の新幹線のゆくえ」(櫛引：2025年11月21日)
- ・アンケート速報をめぐる意見交換
- 8) 福井県調査・福井県大野市講演「3乗でつなぐ 越美北線の未来！」(櫛引：2025年11月22日～23日・福井市美山)◎
- 9) 勉強会・青森KEN民塾1月例会「クルーズ船の傾向と寄港による経済効果」(前田・櫛引：青森市民ホール・2025年1月30日)
- 10) 新幹線フォーラムの実施(あおもりスタートアップセンター+Zoom・2026年1月31日)
- ・本年度の調査結果について前田、永澤、村上、櫛引が報告。竹内(青森中央学院大)がコメント。
- 12) 第4次北陸調査・敦賀市役所勉強会「北陸新幹線の現在地とこれからのを考える」(櫛引：2026年2月10日～11日)
- ・2025年度および3年間の活動を総括、報告、意見交換
- 13) 事業成果報告書の制作・発送(2026年2月末)
- ・本報告書の制作ならびに発送

#### ▽執筆・投稿・講演など(予定を含む・助成対象外・すべて櫛引)

- 1) 福井県庁「北陸は1つ、政策研究チーム」第1回会議講演「北陸3県の若者流出にどう向き合うか：人口減少社会の再デザイン・新幹線をキーワードにー」(2025年4月25日・福井市)
- 2) 青森大学オープンカレッジ第2講「北海道新幹線の行方と青森県」(2025年5月9日・青森市男女共同参画プラザ・カダール)
- 3) 佐賀市議会・九州新幹線整備に関する調査特別委員会・参考人招致「新幹線を契機としたまちづくりー『人口減少社会の再デザイン』の視点から」(2025年5月30日・佐賀市議会)
- 4) 宮崎県鉄道整備促進期成同盟会講演「東九州新幹線ースタートラインの論点整理」(2025年7月18日・ニューウェルシティ宮崎)
- 5) 北陸新幹線整備促進シンポジウム in 関西講演「北陸新幹線の『これから』を考えるー『人口減少社

- 会の再デザイン』の視点から」(2025年8月26日＝中止、代わりに関西経済連合会で意見交換)
- 6) 青森商工会議所青年部・未来創造スキルアップラボ講演「第2青函トンネルをめぐる論点整理」(2025年9月19日・アートホテル青森)
  - 7) 話題提供「新幹線ネットワーク：2025年の現状・2026年の行方」(第30回「都市地理学・政策研究会」11月例会＝戸所隆氏主催、2025年11月28日・Zoom)
  - 8) 富山国際大学・富山県寄附講座・講演「新幹線から見える風景－人口減少社会の再デザイン」(2026年1月8日・富山国際大学)
  - 9) 秋田県奥羽・羽越新幹線ウインターセミナー講演「整備新幹線・基本計画路線の行方－人口減少社会の再デザイン」(2026年2月12日・オンライン)
  - 10) 日本地理学会・春季学術大会発表(2026年3月26日～27日・法政大学)
    - ・本年度の活動の一部を報告(予定)。
  - 11) 弘前大学大学院地域社会研究科・年報に投稿(2026年3月末刊行)
    - ・「整備新幹線・基本計画路線の行方：2025年の動向から」、第22号、pp.67-83。
  - 12) 青森大学附属総合研究所紀要・第27巻第2号に研究報告の一部を投稿(3月末刊行・掲載決定)
    - ・「北陸新幹線延伸が敦賀市にもたらした変化－2025年市民アンケートの速報的分析と考察」

☆本報告書全体の参考文献 ※以下、脚注も含め、特記のない文献は2026年2月23日最終閲覧。

- ・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
- ・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
- ・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(2024)「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」、青森大学附属総合研究所紀要、25(2)、pp.18-35
- ・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
- ・櫛引素夫(2026a)「整備新幹線・基本計画路線の行方：2025年の動向から」、弘前大学大学院地域社会研究科年報、22、pp.67-83
- ・櫛引素夫(2026b)「北陸新幹線延伸が敦賀市にもたらした変化：2025年市民アンケートの速報的分析と考察」、青森大学附属総合研究所紀要、27(2) ※掲載決定、ページ数未定

## 2. 整備新幹線・基本計画路線の状況

本章では、2025年から2026年にかけての、整備新幹線および、建設構想がありながら着工に至っていない基本計画路線の概況を記述する。やや詳しい記述は、弘前大学大学院地域社会研究科の年報第22号(2026年3月末刊行)に投稿した「整備新幹線・基本計画路線の行方：2025年の動向から」にまとめられているので、参照されたい。

### 2-1. 北陸新幹線の状況

北陸新幹線は2024年3月16日の金沢－敦賀間延伸から2年が経過し、2015年3月の金沢開業から、この3月で10周年を迎える。利用の指標である上越妙高－糸魚川(ともに新潟県)の乗車人員を図2-1に示した。棒グラフは各月の利用者の実数を示し、折れ線グラフは延伸の直前、2014年度の在来線利

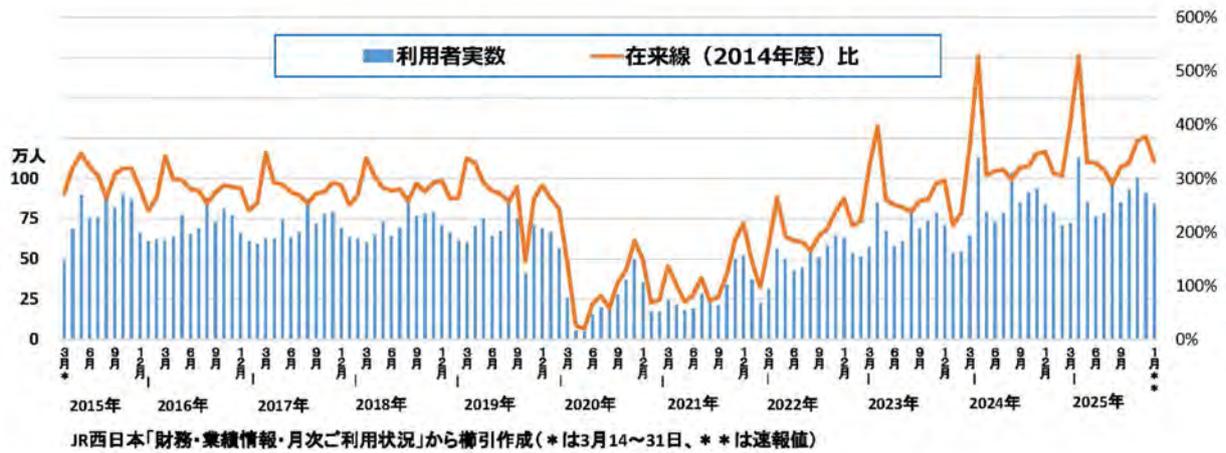


図 2-1 北陸新幹線の利用状況（上越妙高～糸魚川間）の推移  
 (JR 西日本の IR 情報データから筆者作成)

利用者数に対する、利用者の比率を示している。

この区間の敦賀延伸後 1 年間の利用は、延伸前を 24% 上回った。また、延伸区間の金沢～福井間については、在来線当時から 26% 増えた。並行在来線ハピラインふくいは、運賃を JR 西日本時代から値上げしたにもかかわらず、利用者と運賃収入も目標を上回った（榎引、2026a）。

グラフから読み取れるように、開業 1 周年の利用ピークは開業時と同等であり、2019 年までの新型コロナウイルス感染症の拡大以前を上回っている。好調な外国人観光客の入り込みにも支えられて、新たな流動が定着した様子をうかがわせる。

## 2-2. 敦賀～新大阪間のルート問題

北陸新幹線の未開業区間である敦賀～新大阪間については、決定済みだった「小浜・京都ルート」（図 2-2）が棚上げされ、決定への道筋自体が混沌としてきた（榎引、2026a）。

京都市内を地下で経由する同ルートには、地下水への影響の懸念などのため、宗教団体などから猛反発が起きた。それを反映して、主に石川県内や京都府内から、米原で東海道新幹線に接続する「米原ルート」への変更を求める動きが強まり、2025 年度の着工が見送られた。

2025 年 7 月の参院選において、日本維新の会は京都府選挙区の公約として米原ルート実現を掲げ、新人候補がトップ当選を果たした。一方、与党整備新幹線委員長として小浜・京都ルートを先導してきた自民党現職が次点となった。さらに、石破茂首相の退陣と高市早苗首相の就任に伴って連立政権から公明党が離脱、日本維新の会が与党となった。これらの動きを経て、



図 2-2 北陸新幹線の小浜・京都ルート  
 (地理院地図から榎引作成)

自民党と日本維新の会は 2025 年 12 月 15 日、敦賀―新大阪間の延伸をめぐる整備委員会を開催し、小浜・京都、亀岡、米原（乗り入れ）、米原（乗り換え）、湖西（在来線活用）、湖西（新設）、舞鶴（京都経由）、舞鶴（亀岡経由）の 8 ルートについて、再検討を行うことを決めた。

さらにその後、衆議院の解散に伴い、2026 年 2 月 8 日に衆院選が行われ、465 議席中、自民党が 316 議席を、日本維新の会が 36 議席を獲得して連立与党が 4 分の 3 を占める結果となった。ルート検討にどのような影響をもたらすかが注目される。

### 2-3. 北海道新幹線の延伸延期

北海道新幹線・新函館北斗―札幌間 212km（図 2-3）は 2030 年度末の札幌延伸を目指して工事が進んでいたが、2024 年 5 月に開業時期が「未定」となり、翌 2025 年 3 月 14 日には「2038 年度末」と公表された（櫛引、2026a）。

トンネル発生土受入地確保の難航、トンネル掘削現場での巨大な岩塊の出現、想定を上回る地質不良、「働き方改革」に伴う長時間労働の是正・週休 2 日の確保などが要因とされた。ほかにもリスクがあり、さらに数年単位で遅れる可能性もあるとされた。

この遅れについては、単純に現場での工事技術の問題にとどまらず、政治的要因や財源ベースで工事の進め方と開業時期が決まったことが要因だとの指摘が存在する（櫛引、2026a）。今回の調査での検討結果は後述する。

なお、2023 年度に提起された北海道新幹線の函館駅乗り入れについては、大きな動きはなかった。また、北海道新幹線の札幌延伸に伴い並行在来線・函館本線の新函館北斗―札幌間が JR 北海道から経営分離される問題については、国の「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」が、函館本線を走る貨物列車の将来像に関する検討を進めてきた。2025 年 9 月に中間取りまとめが公表されたが、延伸延期に対応し、実質的に検討を先送りする形になった（櫛引、2026a）。

### 2-4. 西九州新幹線の着工問題

西九州新幹線は 2022 年 9 月、武雄温泉（佐賀県武雄市）―長崎間が開業し、2025 年で 3 周年を迎えた（図 2-4）。JR 九州の発表によると利用は漸増し、新幹線定期券の利用者も増えている。新幹線の単独駅が新設された嬉野温泉（佐賀県嬉野市）に観光面の恩恵



図 2-3 北海道新幹線の略図  
（地理院地図から櫛引作成）



図 2-4 西九州新幹線の略図  
（地理院地図に筆者加筆）

が及び、新大村駅が新設された長崎県大村市は駅周辺にマンションや商業施設が建設された。しかし、恩恵に浴していない地域もあるという（櫛引、2026a）。

残る新鳥栖（佐賀県鳥栖市）一武雄温泉間は、フル規格化での着工に佐賀県が強く反対しているが、佐賀県知事と長崎県知事、JR九州社長が三者会談を行い、国に具体的な解決策を求めていくことで一致した。また、佐賀県知事は国土交通省の事務次官と佐賀市内で会うなど、具体的な打開の兆候はないものの、動きが活発化している。

なお、筆者は2025年5月末、佐賀市議会「九州新幹線整備に関する調査特別委員会」に参考人として招致され、論点整理を行うとともに議員らと意見交換した。その場で、整備新幹線問題は検討や交渉が基本的に道県単位で行われるため、市は関与の仕方自体が検討課題になることを確認できた。

### 2-5. 基本計画路線の状況

基本計画路線とは、建設の候補リストと言える「基本計画」に1973年、名が記載された路線である（図2-5）。50年以上の期間を経て、路線が複合化したり、組み合わせが変わったりした例も含め、大半の路線で建設促進運動が今も続いている。2026年2月現在では、筆者が確認できる範囲では大きく北海道、奥羽、羽越、山陰、中国横断、四国、東九州の枠組みで運動が進んでいる。北海道（札幌－旭川）は旭川市が、奥羽（福島－秋田）と羽越（富山－青森）は山形県がそれぞれ中心となり、四国は四国各県と経済

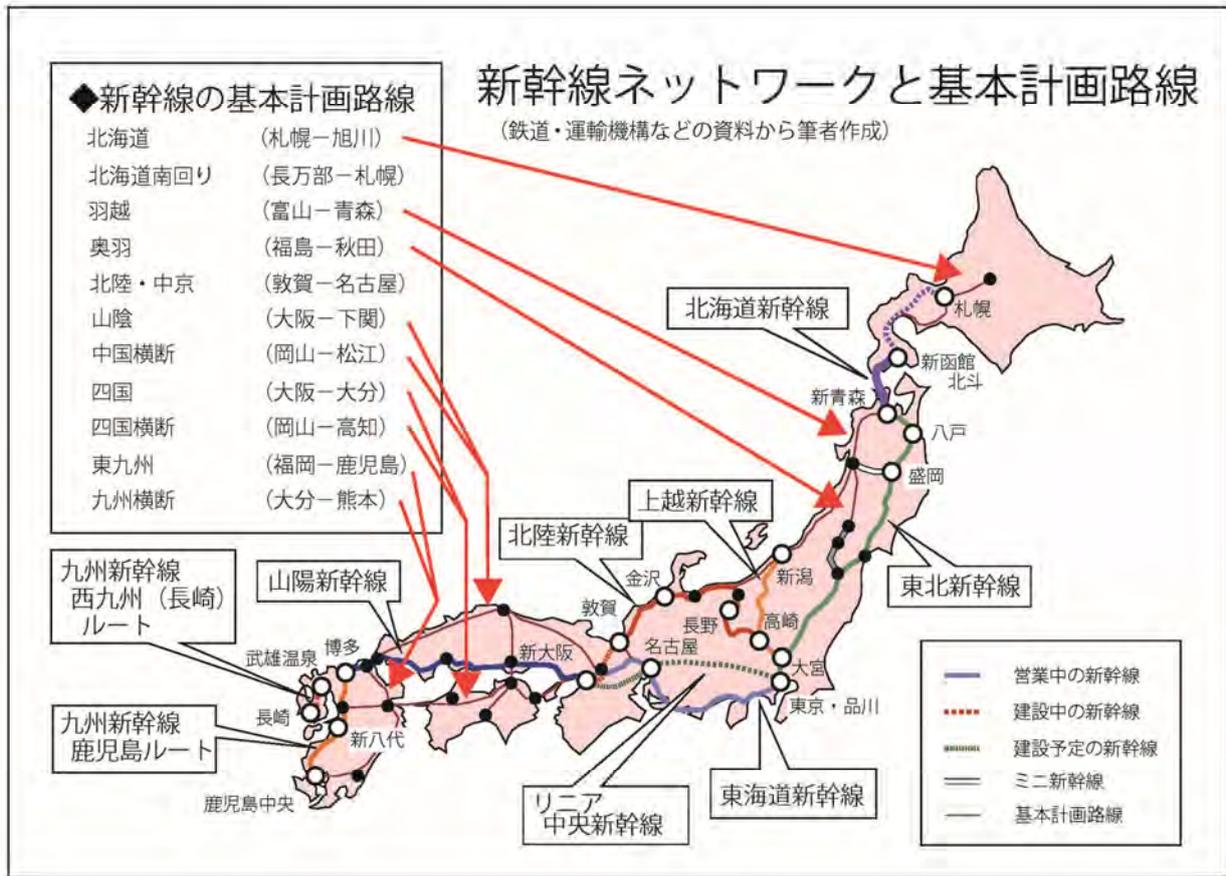


図2-5 全国の新幹線ネットワーク図（鉄道・運輸機構などの資料から櫛引作成）

団体などが一体となって「四国」「四国横断」を組み合わせた形の、東九州は大分県と宮崎県がそれぞれ「東九州」「九州横断」を組み合わせた形のルート案を公表して、建設を求めている。

2026年1月22日には、大分県知事の提唱により、上記のうち北海道を除く各路線の関係団体の共同主催で、第1回新幹線基本計画路線全国総決起大会が東京都で開催された<sup>2)</sup>。

なお、筆者は2025年7月、宮崎県鉄道整備促進期成同盟会の総会において、東九州新幹線の建設をめぐる論点整理を行った。

### 3. 調査の詳細

本章では本年度の調査結果について記述する。櫛引分については主に現地調査の様子を、他の研究者については、2026年1月31日の新幹線フォーラムで報告した内容に関するテキストを掲載した（タイトルに網掛け）。なお、永澤分については、新幹線フォーラムでの報告の文字おこしを収録した（71頁以降の新幹線フォーラム資料を参照）。

#### 3-1. 青森県産りんご輸出の歴史と輸出港の推移

福井県立大学 前田陽次郎

##### (1) りんごの輸出と流通の特徴

##### 1) 農産物輸出の現況

農林水産物・食品の輸出は近年の円安基調もあり順調に伸びている（図3-1）。2012年に発足した第2次安倍政権では農林水産物輸出拡大が政策目標に取り入れられ、2020年までに輸出額を1兆円にする

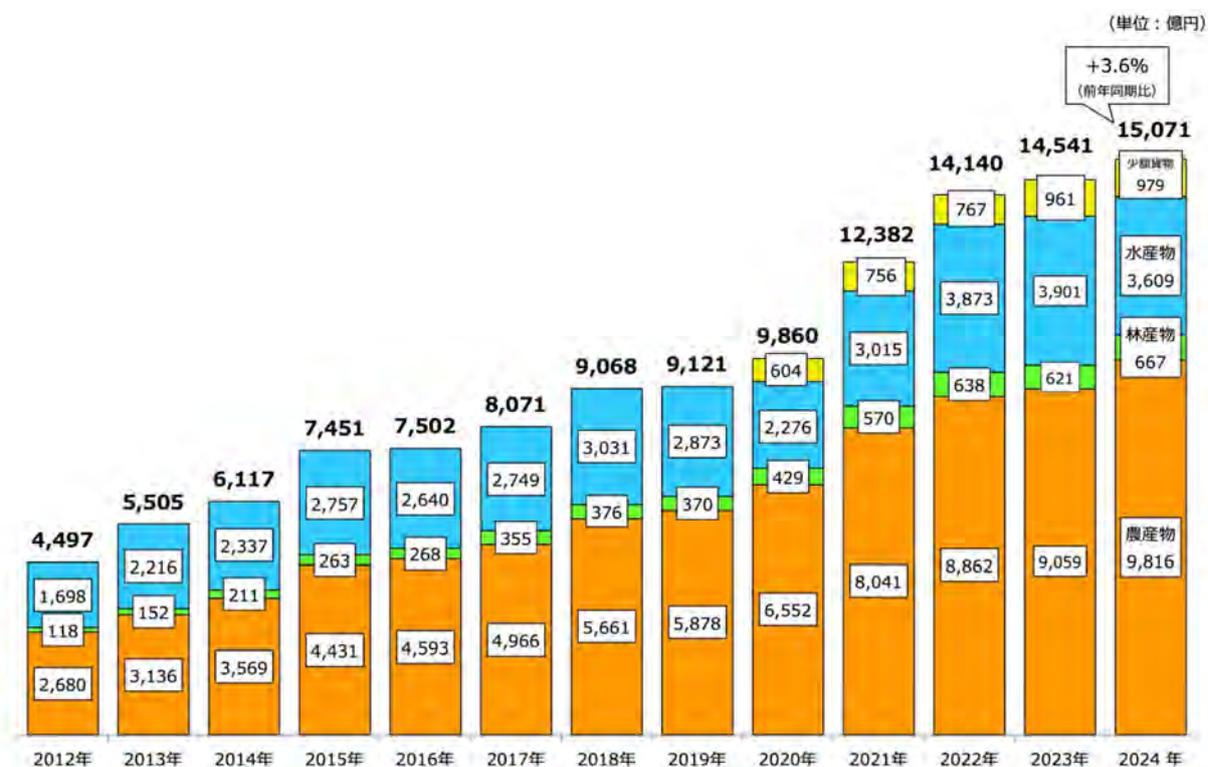


図3-1 農林水産物・食品の輸出額推移 出典：農林水産省輸出・国際局（2025a）

<sup>2)</sup> 大分県ホームページ参照 (<https://www.pref.oita.jp/soshiki/10530/kouikikoutsu10.html>)

という数値目標が立てられた。当初は大きく輸出額が伸びていたため 1 兆円の達成目標年次を 2019 年に前倒ししたが、実際に 1 兆円を超えたのは 2021 年であった(前田 2022,p101)。

2024 年の総輸出額 1 兆 5071 億円のうち農産物は約 65%の 9816 億円である。青果物は農産物のうち約 5%の 488 億円であるが、りんごは青果物のなかで 27.5%を占め品目別で 1 位である(表 3-1)。また輸出先でみると台湾が 156 億円で輸出額の 77.5%を占める(2024 年)。

表 3-1 野菜・果実等の内訳

品目名	2023 年	2024 年	前年比	構成比
<b>青果物</b>	<b>444 億円</b>	<b>488 億円</b>	<b>+9.9%</b>	<b>66.7%</b>
りんご	167 億円	201 億円	+20.5%	27.5%
ぶどう	52 億円	59 億円	+14.7%	8.1%
いちご	62 億円	54 億円	-12.3%	7.4%
もも	26 億円	30 億円	+13.2%	4.0%
かんしょ	29 億円	36 億円	+24.3%	4.9%
ながいも	34 億円	34 億円	-0.5%	4.6%
なし	12 億円	10 億円	-14.2%	1.4%
メロン	11 億円	13 億円	+11.2%	1.7%
かんきつ	13 億円	15 億円	+11.9%	2.0%
かき	11 億円	11 億円	+2.3%	1.5%
その他青果物	28 億円	25 億円	-7.9%	3.5%
<b>果汁</b>	<b>57 億円</b>	<b>62 億円</b>	<b>+10.1%</b>	<b>8.5%</b>
<b>その他</b>	<b>170 億円</b>	<b>181 億円</b>	<b>+6.7%</b>	<b>24.8%</b>
<b>野菜・果実等 計</b>	<b>671 億円</b>	<b>732 億円</b>	<b>+9.1%</b>	<b>100.0%</b>

出典：農林水産省輸出・国際局 (2025b)

## 2) 青森県のりんご輸出

県別のりんご輸出量を統計上正確に把握することはできないが、輸りんごの 9 割以上が青森県産だと言われている(青森県農林水産部りんご果樹課 2025,p25)。また青森県のりんご生産量のうち 1 割程度が輸出されていて、りんご販売のなかで輸出の影響は少なくない状況にある。

青森県においてりんご輸出の歴史は古い。日本政府が輸出促進に力を入れたのは 2010 年代半ばで、安倍総理を本部長とする「農林水産業・地域の活力創造本部」内に「農林水産業の輸出力強化ワーキンググループ」が設置されたのが 2016 年である。近年輸出量が増え東・東南アジアで人気が高まっているいちごの場合、早期から「あまおう」を中心にいちご輸出に力をいれた福岡県で「福岡県地域食品輸出振興協議会」が設立されたのは、政府が力を入れた時期より約 10 年前の 2005 年であった。

青森県でりんご輸出に取り組み始めたのは明治時代で、福岡県より約 100 年前の 1906 (明治 39) 年に「津軽林檎輸出業組合」が設立されている。西洋りんごの栽培が始まった初期の段階から、青森県内の商人が外国への販路を開拓していた。

青森県はりんごの流通に関し、民間の商人が果たす役割が大きい。第 2 次世界大戦後、日本全体では農協組織を中心とした広域流通が主流になったが、青森県のりんごに関しては民間の流通も強く、民設民営の卸売市場である弘前中央青果が全国の流通量の約 20%を占め、日本一のリんご取扱量を誇っている。

### (2) 明治・大正期における敦賀港を經由したりんご輸出

明治で開国とともに西洋のものが入ってきて、青森県でも西洋りんごの栽培が始まった。りんご生産を基幹産業とすべく、商人たちは販路の拡大に奔走した。東京、大阪、京都の大都市に始まり、函館、横浜、神戸、広島、長崎などの貿易港へと流れていき、そこで果実商が海外取引をしている状況を知った。青森県の商人は直接海外販売の有利性を信じ、海外直輸出を始めることになった(青森県経済部 1952)。

表 3-2 青森県地元企業のりんご輸出年表

年別	地元企業の輸出活動	産地関連
明治 27 年	函館港から清国へ 110 斤 (代価 6 円)	
明治 28 年	函館港から清国へ 7,448 斤 (箱換算 187 箱)	
明治 32 年	堀内喜代治が 18 歳でウラジオに渡りりんご販売を始める 皆川藤吉が上海港における需要状況を調査	
明治 36 年	岩川藤吉はウラジオ港の需要状況を調査	
明治 39 年	岩川藤吉が 500 箱のりんごを携行して上海で販売	青森港が特例輸出港に指定、 津軽林檎輸出業組合設立
明治 42 年	交通丸が 4 回の定期船便でりんご 3,042 箱を輸出 合資会社青商輸出商会設立	青森とウラジオの定期航路に交通丸が 就航
明治 43 年	皆川洋行が上海で開店 小野長四郎が約 1,500 箱を朝鮮に輸出	
明治 44 年	小野長四郎が約 1,000 箱を朝鮮京城に輸出 中畑巽が香港輸出	農産物販路拡張会設立 県販売拡張費補助規程公布
明治 45 年	堀内民次郎が台湾の基隆港に 100 箱を輸出	
大正 5 年	株式会社青浦商会設立	青森県林檎聯合会設立
大正 11 年		交通丸運航停止
大正 15 年		日本苹果株式会社設立 青森県りんご組合組合設立
昭和 5 年	斎藤兵太郎、木村得次郎が上海・蘭領印度へ開拓を図る	
昭和 8 年		県営検査規則が実施
昭和 13 年		りんご海外輸出協会設立、三井物産を 輸出代行者に指定
昭和 14 年		上海と県の出張所を開設、青森港をりん ご輸出検査地に指定
昭和 15 年	日本林檎輸出株式会社、青森県林檎輸出株式会社、青森県苹果貿易株式会社設立	

出典：黄孝春（2024）「戦前期青森県産りんご輸出のパラドックス」p. 105

表 3-2 に青森県地元企業のりんご輸出年表を示す。輸出先は上海やウラジオストックなどであった。ウラジオストックはシベリア鉄道の開業もあり、さらに西への販路を広げられるため重視された。青森港からの直接輸出もあり、それを担う会社として 1916（大正 5）年に青浦商会が設立された。青浦商会はウラジオストックに支店を開設するとともに、敦賀にも出張所を設けた。敦賀とのつながりに関しては令和 5 年度の報告書を参照されたい（村上 2024）。

敦賀港は鉄道が開通したことによりウラジオストック行きの定期航路が開設されたことで、日本とウラジオストック・ヨーロッパを結ぶ拠点として発達した。

貨物の国内輸送は明治時代に船から鉄道へとシフトし、りんごの国内輸送も鉄道が中心になっていた。りんごの国内生産は当初北海道が中心であったが、青森まで鉄道が開通したことにより、青森県産りんごが消費地への輸送という点で有利に立つことができ、北海道のりんご生産は衰退し、青森県が中心産地として成長することになった。

表 3-3 にウラジオ港における日本りんごの輸入量を示す。明治 43、44 年には青森県産、北海道産、香川県産が輸入されていた。青森県産と北海道産が同水準で、香川県産はわずかである。輸出港は北海道産は小樽で、青森県産は青森と敦賀、香川県産は敦賀である。敦賀港から輸出されていたりんごは、ほぼ

青森県産だったといえる。

表 3-3 ウラジオ港における日本りんごの輸入量（単位：箱）

	明治 43 年	明治 44 年（2 月～10 月）	輸出港
青森県産	67,000	45,500	青森及敦賀
北海道産	57,000	53,900	小樽
香川県産	2,000	2,100	敦賀
合計	126,000	101,500	

出典：青森県経済部（1952）「明治時代における青森りんご海外販売史」 pp. 39-40

### (3) 昭和期におけるりんご輸出

#### 1) 戦前の輸出拡大期

ウラジオストック向けの輸出はほぼ青浦商会に集約され順調に伸びていたが、ロシア革命によるソ連成立により 1922（大正 11）年に輸出が停止された。

その後、りんごの輸出は中国が中心になる。日中戦争が始まった 1937（昭和 12）年以後は満州への輸出が増えた。1938（昭和 13）年にりんご海外輸出協会が設立され、実際の業務は三井物産が行っていたが、直接輸出を行う民間業者も並行して存在した。1940（昭和 15）年はりんご生産量 1000 万箱のうち輸出量は 126 万箱（青森県りんご輸出協会 2013,p3）と、生産量の 1 割以上が輸出されていた。この時期、未曾有の輸出増進が実現したが、1941 年太平洋戦争の勃発により生産も抑圧され、輸出繁栄期が終了することになった（東奥日報 2016）。

#### 2) 戦後の輸出増加

戦後の復興に合わせて、りんごの輸出も再開された。1952 年に県内のりんご出荷団体で構成される「青森県りんご輸出協会」が設立され、県庁内に事務局が置かれた。

1955 年、通商産業省が東南アジアなどへのりんご輸出に関して割当制度を導入した。過去 3 年間の実績に基づき各輸出商社に輸出枠を割り当てられたため、生産流通を担っていた青森県の業者は該当期の輸出実績が少なかったため輸出割り当てを得られず、神戸の輸出業者に輸出を委ねざるを得ない状況になった。輸出割り当てを得るためには輸出組織の取扱数量を大きくしないといけないので、県内の業者がまとまる必要が生じた。

1963 年に青森港からの輸出が可能になり輸出経費が削減され、1965 年に県知事以下関係者が一体となり働きかけたことで台湾向け輸出枠を 3 万箱獲得した。そして 1966 年に設立された「青森県りんご輸出共販組合」が窓口になり加盟業者に割り振ることで、一本化した輸出体制が構築された。

こうして輸出量は増加したが、この時期の青森県内での生産量に占める輸出の割合は 4-5%であった（黄ほか 2010）。

#### 3) 国交断絶による台湾への輸出減少とその後の輸出増加

1972 年に日本と中国の国交正常化に伴い、輸出先の主力であった台湾と国交が断絶した影響で、台湾側による輸入枠が大幅に縮小した。1973 年に通商産業省の輸出枠が撤廃され、各事業者が自由に輸出できるようになったが、輸出量が大きく増えることはなかった。

この時期までに輸出されるりんごは、国内での需給調整として使われることが多かった。生産量が多く価格が下がった時に安いりんごの輸出量が増え、国内価格の下支えとして機能した。

安いりんごは外国産りんごと競合し、現地市場での競争力を失っていた。そのため、輸出する品種を高級なものにし、外国産とは質で勝負する方向へと転化し、日本産りんごは高級品というイメージが現地でも浸透していった。

その後 1990 年代後半に台湾の日本産りんご輸入枠は拡大され、WTO 加盟を契機に 2001 年に輸入が自由化され、日本からのりんご輸出が一気に拡大した。

(4) 現在の青果物輸出ルート

筆者は青果物の輸出がどの港湾・空港から行われているかについての分析を行ったが（前田 2026）、以下ではその中からりんごの輸出を中心に紹介する。

りんごの輸出は関東の港湾からが多い。表 3-4 に 2013 年と 2023 年の税関支署ごとの輸出額を示した。いずれも東京・横浜といった関東の港湾からの割合が高く、次いで関西の神戸・堺・大阪である。2013 年は宮古、2023 年には釜石と岩手県の港湾からの輸出が割合は低いながらも上位に入っている。これは岩手県からの輸出をまとめて岩手県の港湾から行っているためである。青森県も明治・大正期や昭和 40 年代には青森港から出荷ルートを一元化して輸出していたこともあるが、現在は各輸出業者がそれぞれ独自のルートで大都市圏の港湾から輸出しており、青森県内の港湾から輸出されるりんごはほとんど無い。

表 3-5 にぶどう、もも、ながいも、かんしょの税関支署別輸出額を示す。ぶどう、ももは日もちがしないため航空便での輸出が多い。航空便を利用した輸出は関東より関西の割合が高い傾向にあり、両品目とも関西空港からの出荷額が最大である。輸出地は関東、関西、福岡でほぼ全量を扱っている。

一方ながいも、かんしょは船便での輸出が大多数である。輸出港はながいもは苫小牧が最大で、かんしょも鹿島や志布志が上位に入っている。苫小牧からは北海道産、鹿島は茨城産、志布志は鹿児島・宮崎産と、航空便を中心とするぶどう・ももと違い大生産地を背景にした港湾からの輸出も多い。

表 3-4 税関支署別りんご輸出額

2013 年	輸出額 (千円)	割合	2023 年	輸出額 (千円)	割合
横浜	2,554,555	35.7%	東京	6,739,025	40.3%
東京	2,428,488	33.9%	横浜	5,584,892	33.4%
神戸	1,089,950	15.2%	神戸	1,470,080	8.8%
川崎	330,844	4.6%	大阪	1,008,429	6.0%
堺	308,085	4.3%	川崎	894,615	5.4%
名古屋	169,869	2.4%	釜石	473,719	2.8%
尼崎	129,067	1.8%	博多	279,680	1.7%
宮古	73,057	1.0%	名古屋	149,658	0.9%
全国	7,083,915		全国	16,708,788	

出典：貿易統計をもとに筆者作成

表 3-5 税関支署別ぶどう、もも、ながいも、かんしょ輸出額（2023 年）

輸出額の単位：千円

ぶどう			もも			ながいも			かんしょ		
税関支署	輸出額	割合									
関西空港	2,344,749	45.4%	関西空港	1,060,077	40.6%	苫小牧	1,704,205	50.6%	神戸	630,318	23.5%
成田	976,842	18.9%	成田	548,895	21.0%	東京	600,277	17.8%	博多	605,460	22.6%
東京	569,510	11.0%	羽田	388,966	14.9%	神戸	486,696	14.4%	東京	392,154	14.6%
羽田	381,309	7.4%	東京	219,593	8.4%	大阪	230,321	6.8%	鹿島	358,856	13.4%
神戸	352,829	6.8%	神戸	139,191	5.3%	横浜	215,580	6.4%	大阪	213,816	8.0%
大阪	220,989	4.3%	大阪	98,932	3.8%	川崎	68,673	2.0%	志布志	207,535	7.7%
福岡空港	162,755	3.1%	福岡空港	36,799	1.4%	博多	31,845	0.9%	横浜	45,403	1.7%
全国	5,169,494		全国	2,608,753		全国	3,371,011		全国	2,682,784	

出典：貿易統計をもとに筆者作成

青森県産りんごの出荷先は台湾が 7-8 割を占めるので、青森港から台湾へ輸出するロットを大きくすることは、さほど困難ではない。各業者の出荷ルートをもとめることにより、再度青森港を利用した輸出を検討する余地は十分にあると筆者は考える。

## 参考資料

- ・青森県経済部（1952）『明治時代における青森りんご海外販売史』（青森県りんご史資料 第5集）。
- ・青森県農林水産部りんご果樹課（2025）『令和7年3月版青森りんご』<https://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/nourin/ringo/files/aomoringoR7.3.pdf>。
- ・青森県りんご輸出協会（2013）「青森県産リンゴの輸出について」[http://ca-ringo.jp/material/aomoriApplehis\\_j.pdf](http://ca-ringo.jp/material/aomoriApplehis_j.pdf)。
- ・黄孝春（2024）「戦前期青森県産りんご輸出のパラドックス」人文社会科学論叢（弘前大学）17、pp.103-124。
- ・黄孝春・成田拓木・Carpenter Victor Lee（2010）「戦後青森県産りんごにおける輸出構造の形成とその要因について」弘前大学大学院地域社会研究科年報7、pp95-111。
- ・東奥日報（2016）「戦前の繁栄期」『5万トン時代へ 青森りんご輸出 7』2016年5月17日付。[http://ca-ringo.jp/?page\\_id=930&paged=9](http://ca-ringo.jp/?page_id=930&paged=9)。
- ・農林水産省輸出・国際局（2025a）「令和6年（2024年）農林水産物・食品の輸出額」[https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e\\_info/attach/pdf/zisseki-255.pdf](https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e_info/attach/pdf/zisseki-255.pdf)。
- ・農林水産省輸出・国際局（2025b）「令和6年（2024年）農林水産物・食品の輸出実績（品目別）」[https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e\\_info/attach/pdf/zisseki-271.pdf](https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e_info/attach/pdf/zisseki-271.pdf)。
- ・前田陽次郎（2022）「九州から東・東南アジア地域向け農産物輸出の状況—アベノミクス期における輸出戦略を中心に—」東アジア評論14、pp101-113。
- ・前田陽次郎（2026）「税関支署別にみた青果物輸出地点の特徴と変化に関する分析—2013年から2023年までの貿易統計をもとにして—」（プレプリント）<https://jxiv.jst.go.jp/index.php/jxiv/preprint/view/2598>。
- ・村上亜弥（2024）「地域史研究と歴史普及活動に関する調査—青森市と敦賀市の歴史的つながりを中心に」あおもり新幹線研究連絡会『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』pp.14-18。

## 3-2. 日本を周遊するクルーズ船の傾向と寄港による経済効果

福井県立大学 前田陽次郎

### (1) 日本各地のクルーズ船寄港増加による地域への影響

#### 1) クルーズ船寄港に対する地元の期待

敦賀港には2025年に過去最多の9隻のクルーズ船が寄港する。2024年7月に寄港したダイヤモンド・プリンセス号の経済効果は約7700万円で、敦賀の商店街の期待も膨らんでいた<sup>3)</sup>。

筆者は以前長崎港でクルーズ船の乗客向けに果物を販売していた。長崎港ではクルーズターミナル内で物販をする業者を公募しており、その時の経験をもとに、クルーズ船乗客に対して何を売ればいいのか、どれ位の売上が見込めるのか、について報告する。

クルーズ船は高価格帯から順にラグジュアリー、プレミアム、カジュアルの3種類に分けられる。乗客相手に商売をするには、この客層を把握することが最も重要である。

<sup>3)</sup> 福井テレビ「便利！商店街で“まとめて免税” 大型クルーズ船が続々と寄港の敦賀 観光消費額アップへ！一括カウンター設置【福井】」2025年4月21日 <https://www.fnn.jp/articles/-/860969>

## 2) 2010年代における長崎港のクルーズ船寄港状況

表3-6に2014年10-12月に長崎港に寄港したクルーズ船の一覧を示す。この年に寄港したのは延べ75隻であった。筆者はこの時期に果物を販売していた。

この頃、長崎港に寄港するクルーズ船の特徴は大きく2種類あった。1つは上海から博多・長崎に来て上海へ戻る中国人対象のカジュアル船による「買い物クルーズ」(Hennaなど)、もう1つは香港などから来て上海・長崎・釜山を周遊する欧米人客中心のプレミアム船による「東アジアクルーズ」(SapphirePrincessなど)である。筆者は前者をターゲットに出店し、それなりの売上を得ることができた。一度SapphirePrincessの寄港時にも出店したことがある。そもそも出店しているお店が中国人ターゲットの時とは全く違って、船内で果物も食べ放題なこともあってか、全く売れなかった。

表3-7に翌年2015年の同時期の寄港船一覧を示す。この年は年間の寄港数が131回まで増え、寄港する船の特徴も大きく変化した。

欧米資本の巨大カジュアル船が中国と日本間の「買い物クルーズ」に参入した(コスタ・セレーナ、クァンタム・オブ・ザ・シーズ等)。中国系のプレミアム船「スカイシー・ゴールドン・エラ」も中国と日本間に参入し、前年最多の寄港回数だったHennaはこの年限りで撤退した。このように、1年で状況が大きく変わることがクルーズ船寄港の特徴である。

表3-6 2014年10-12月の長崎港寄港クルーズ船一覧

	入港年月日	船名	トン数(t)	着岸時間	離岸時間	前港	次港	接岸壁
60	10月4日(土)	SapphirePrincess	115,875	6:00	18:00	上海	釜山	松が枝
	<del>10月6日(水)</del>	<del>Henna</del>	<del>47,262</del>	<del>8:30</del>	<del>15:00</del>	<del>博多</del>	<del>天津</del>	<del>松が枝</del>
61	10月7日(木)	ばしふいつくびいなす	26,594	10:00	22:00	下関	佐世保	松が枝
62	10月8日(水)	Amsterdam	62,735	8:00	18:00	博多	濟州島	松が枝
	<del>10月11日(土)</del>	<del>SapphirePrincess</del>	<del>115,875</del>	<del>6:00</del>	<del>18:00</del>	<del>釜山</del>	<del>上海</del>	<del>松が枝</del>
	<del>10月13日(月)</del>	<del>DiamondPrincess</del>	<del>115,875</del>	<del>7:00</del>	<del>17:00</del>	<del>濟州島</del>	<del>横浜</del>	<del>松が枝</del>
63	10月22日(水)	L'Austral	10,944	7:30	19:00	鹿児島	上海	松が枝
64	10月23日(木)	Henna	47,262	8:30	24日0:30	天津	佐世保	松が枝
65	10月25日(土)	MarineroftheSeas	138,279	7:00	16:00	博多	濟州島	松が枝
	<del>10月30日(木)</del>	<del>Henna</del>	<del>47,262</del>	<del>7:00</del>	<del>16:00</del>	<del>博多</del>	<del>上海</del>	<del>松が枝</del>
66	10月31日(金)	CelebrityMillennium	90,963	10:00	20:00	神戸	上海	松が枝
	<del>11月6日(木)</del>	<del>SuperstarAquarius</del>	<del>51,039</del>	<del>8:00</del>	<del>18:00</del>	<del>濟州島</del>	<del>上海</del>	<del>松が枝</del>
67	11月7日(金)	SapphirePrincess	115,875	6:00	18:00	上海	釜山	松が枝
68	11月7日(金)	OceanDream	35,265	7:00	21:00	那覇	博多	出島
69	11月13日(木)	SapphirePrincess	115,875	6:00	18:00	釜山	上海	松が枝
70	11月15日(土)	Henna	47,262	10:00	20:00	博多	上海	松が枝
71	11月25日(火)	Henna	47,262	10:00	20:00	博多	上海	松が枝
72	12月8日(月)	Henna	47,262	10:00	19:00	博多	上海	松が枝
73	12月13日(土)	CostaAtlantica	85,619	9:00	19:00	濟州島	上海	松が枝
74	12月13日(土)	Henna	47,262	10:00	20:00	博多	上海	出島
-	<del>12月18日(木)</del>	<del>Henna</del>	<del>47,262</del>	<del>10:00</del>	<del>20:00</del>	<del>博多</del>	<del>上海</del>	<del>松が枝</del>
75	12月23日(火)	Henna	47,262	9:00	19:00	博多	上海	松が枝

出典：長崎港 HP

表 3-7 2015 年 10-12 月の長崎港寄港クルーズ船一覧

	入港月日	船名	トン数(t)	全長(m)	入港	出港	前港	次港	接岸壁	備考
103	10月5日	セブリティ・ミレニアム	91,000	294.00	7:00	13:00	鹿児島	上海	松が枝	
104	10月6日	ヘナ	47,678	223.36	9:00	20:00	天津	博多	松が枝	
105	10月6日	ばしふいっくびいなす*	26,594	183.40	19:00	停泊	対馬	停泊	出島	
	10月7日	ばしふいっくびいなす*	26,595	183.41	停泊	22:00	停泊	佐世保	出島	
106	10月7日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666	348.00	7:00	18:00	博多	上海	松が枝	
107	10月11日	マリナー・オブ・ザ・シーズ	138,279	311.12	8:00	21:00	釜山	那覇	松が枝	
108	10月14日	ヘナ	47,678	223.36	11:00	21:00	博多	青島	松が枝	
109	10月16日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666	348.00	8:00	18:00	博多	上海	松が枝	
110	10月17日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
111	10月19日	サファイア・プリンセス	115,875	290.00	8:00	17:00	釜山	天津	松が枝	
112	10月20日	ル・ソリアル	10,944	142.10	8:00	14:00	鹿児島	上海	松が枝	初入港
113	10月21日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
114	10月24日	サファイア・プリンセス	115,875	290.00	7:00	18:00	博多	済州島	松が枝	
115	10月28日	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	248.52	8:00	17:00	済州島	上海	松が枝	
116	10月29日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666	348.00	12:30	20:30	天津	釜山	松が枝	
117	10月30日	セブリティ・ミレニアム	91,000	294.00	10:00	20:00	神戸	上海	松が枝	
118	11月3日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	167,800	348.00	11:00	20:00	天津	博多	松が枝	
119	11月6日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
120	11月12日	サファイア・プリンセス	115,875	290.00	7:00	18:00	釜山	上海	松が枝	
121	11月14日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
122	11月15日	ヘナ	47,678	223.36	8:00	20:00	博多	上海	松が枝	
123	11月18日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
124	11月23日	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	167,800	348.00	8:00	18:00	釜山	上海	松が枝	
125	11月24日	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	248.52	8:00	17:00	博多	上海	松が枝	
126	11月26日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
127	12月3日	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	248.52	8:00	17:00	上海	鹿児島	松が枝	
128	12月4日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	
129	12月13日	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	248.52	8:00	17:00	上海	鹿児島	松が枝	
130	12月16日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	上海	済州島	松が枝	
131	12月28日	コスタ・セレーナ	114,147	290.20	9:00	19:00	済州島	上海	松が枝	

出典：長崎港 HP

## 3) 乗客の嗜好と人気寄港地の変化

2010 年前後に中国から九州へのクルーズ船が急増した。来日客の目的は主にドラッグストアなどでの買物で、博多や鹿児島への寄港数が増えた。鹿児島は港の近くに巨大なショッピングモールがあるため

人気があり、2010年は鹿児島県の寄港数が長崎を上回った<sup>4)</sup>。

その後、中国人も買物だけでなく観光を求めるようになり、長崎の寄港数は再度鹿児島を上回るようになった。乗客の嗜好の変化が寄港地選定にも影響する例である。

## (2) クルーズ船寄港地の特徴

### 1) クルーズ船寄港数上位港湾

表3-8に2015年から2024年までのクルーズ船寄港数上位の港湾一覧を示す。

2015年と2024年で上位4港（博多、長崎、横浜、那覇）に変化はない。また、それぞれの港で寄港する船の特徴は違っている。

博多港は中国からの船が中心である。上海や天津などから九州の港を1～2ヶ所巡って戻るといふ、中国人を中心としたショートクルーズ中心である。

那覇港は台湾人の乗客が中心になる。台北の外港である基隆を発着点に、石垣や平良（宮古島）を経由して那覇に来て台湾に戻るといふショートクルーズを中心としている。

横浜港は横浜を発着点とするクルーズ船がほとんどである。横浜から日本一周して横浜に戻る、というルートで、日本人客だけでなく飛行機で日本に来る欧米人の乗客も多い。

長崎港は中国からの船と日本一周航路の両方が寄港するという特徴を持つ。

表3-8 外国船社及び国内船社が運行するクルーズ船の我が国港湾への寄港回数

順位	2015年		2016年		2017年		2018年		2019年		2020年		2021年		2022年		2023年		2024年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	博多	259	博多	328	博多	326	博多	279	那覇	260	ベラビスタマリーナ	53	ベラビスタマリーナ	82	ベラビスタマリーナ	93	横浜	171	博多	204
2	長崎	131	長崎	197	長崎	267	那覇	243	博多	229	横浜	47	横浜	72	横浜	82	長崎	96	那覇	175
3	横浜	125	那覇	193	那覇	224	長崎	220	横浜	188	神戸	29	神戸	24	神戸	57	ベラビスタマリーナ 神戸	91	長崎	160
4	那覇	115	横浜	127	横浜	178	横浜	168	長崎	183	宮島 那覇	19	宮島	18	小豆島	33	—	—	横浜	146
5	神戸	97	神戸	104	石垣	132	平良	143	石垣	148	—	—	笠島漁港	15	宮島	32	鹿児島	82	石垣	120
6	石垣	84	石垣	95	平良	130	神戸	136	平良	147	笠島漁港	16	名古屋	14	名古屋	22	那覇	79	鹿児島	105
7	鹿児島	53	平良	86	神戸	116	ベラビスタマリーナ	122	神戸	131	博多	14	大三島(愛媛県)	13	宮之浦	18	博多	75	神戸	95
8	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108	佐世保	108	鹿児島	106	大三島(愛媛県)	13	仁尾	12	大阪 竹原	14	広島	59	ベラビスタマリーナ	91
9	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84	石垣	107	ベラビスタマリーナ	100	犬島	12	大島	11	—	—	清水	58	清水	87
10	広島	32	広島	47	八代	66	鹿児島	100	佐世保	79	石垣 長崎	10	小大下島	10	清水	13	高知	53	佐世保 東京	72
	その他	488	その他	693	その他	1,133	その他	1,304	その他	1,295	その他	110	その他	149	その他	344	その他	1,033	その他	1,145
	合計	1,454	合計	2,017	合計	2,764	合計	2,930	合計	2,866	合計	352	合計	420	合計	722	合計	1,888	合計	2,472

出典：国土交通省 HP <https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001977857.pdf>

## 2) 寄港地の変化

もともとクルーズ船の寄港地は横浜・神戸・長崎が中心だった。世界一周航路の欧米系船社が日本の港湾に数ヶ所寄港する、というパターンであった。

ところが2014年以降、那覇・石垣・福岡が寄港数を増やした。これは中国や台湾からのショートクルーズが増えたためだ。安く日本旅行ができる、ということで大人気になり、アジア資本だけでなく欧米系

4) 「クルーズ船寄港地としての長崎の魅力」2014年8月21日 <https://maedayojiro.blogspot.com/2014/08/blog-post.html>

の船会社もこの路線に参入した。

近年の傾向として、関東発着の日本一周クルーズが増えていることが挙げられる。欧米系の船社も日本一周航路に参入し、飛行機で東京に来た欧米人が東京・横浜から船で日本一周を楽しむ、というケース（フライ&クルーズ）が増えている。こうした航路が増えたことにより、東日本の港湾への寄港が近年増えてきた。

外国船籍の場合、日本一周航路であっても必ず行程中に2ヶ国以上を含まなければいけない国際協定がある（カボタージュ規制）。そのため、日本以外に一ヶ所釜山や基隆に立ち寄る経路が多い。また関東発着で太平洋と日本海をまわって日本一周する行程だけでなく、太平洋側から釜山や基隆を往復するものも多い。そのため、全体としては西日本の港湾の寄港数が東日本より多い傾向にある。

### (3) 国際クルーズ船航路の具体例

#### 1) 敦賀港の寄港実績

表3-9に2025年に敦賀港に寄港したクルーズ船の一覧を示す。全てが日本一周クルーズである。

各船の概要を表3-10に示した。ラグジュアリー船は行程が長く金額も高い。またダイヤモンド・プリンセスは日本人と外国人が半々程度だが、他は欧米系の外国人が中心である。

#### 2) カジュアル船の実例

表3-11にカジュアル船の行程例を示す。2泊や3泊で1人3万円台から利用できる。この日程・金額であれば家族連れでのクルーズ船旅行も可能な人は多い。

筆者は金沢発着のコスタ・セレーナと東京発那覇着のMSC ベリッシマに乗船した経験がある。コスタ・セレーナの4泊5日は仕事の関係上難しかったので、3日目の博多港で下船した。土曜乗船月曜下船

表3-9 2025年敦賀港寄港クルーズ船一覧

入港日時	出港日時	船名	総トン数(t)	乗客定員数(人)	係留岸壁	前港	次港	クルーズ名
4/6(日) 8:00	4/6(日) 18:00	シーボーン・クエスト	32,477	458	鞠山南	境港	富山	日本列島周遊クルーズ工芸品と桜 15日間
4/21(月) 8:00	4/21(月) 18:00	ノールダム	82,897	1,924	鞠山南	境港	富山	春の日本列島周遊クルーズ 15日間
6/11(水) 13:00	6/11(水) 19:00	ハンセアティック・インスピレーション	15,650	230	鞠山南	小樽	隠岐の島	6/9小樽-6/25横浜
7/5(土) 8:00	7/5(土) 18:00	ダイヤモンド・プリンセス	115,875	2,706	鞠山南	富山	境港	ぐるり本州一周クルーズ 10日間
9/24(水) 9:00	9/24(水) 18:00	ダイヤモンド・プリンセス	115,875	2,706	鞠山南(予定)	富山	境港	ぐるり本州一周クルーズ 10日間
10/18(土) 8:00	10/18(土) 18:00	シーボーン・クエスト	32,477	458	金ヶ崎(予定)	新潟	境港	日本の紅葉を巡る 12日間
10/29(水) 9:00	10/29(水) 18:00	ダイヤモンド・プリンセス	115,875	2,706	鞠山北(予定)	富山	境港	ぐるり本州一周クルーズ 10日間
10/30(木) 8:00	10/30(木) 18:00	シーボーン・クエスト	32,477	458	鞠山北(予定)	境港	新潟	10/24神戸~11/5横浜
11/7(金) 9:00	11/7(金) 18:00	ダイヤモンド・プリンセス	115,875	2,706	鞠山南(予定)	富山	境港	ぐるり本州一周クルーズ 10日間

出典：敦賀みなと振興会 HP

表 3-10 敦賀港に寄港したクルーズ船の概要

船名	クラス	期間	1人あたり料金
シーボークエスト	ラグジュアリー	12泊13日	1,375,632円から
ハンセアティック・インスピレーション	ラグジュアリー	16泊17日	1,855,771円から
ノールダム	プレミアム	14泊15日	344,000円から
ダイヤモンド・プリンセス	プレミアム	9泊10日	135,000円から

出典：旅行会社 HP をもとに筆者作成

表 3-11 カジュアル船のコース例

船名	クラス	期間	行程	1人あたり料金
コスタ・セレーナ	カジュアル	2泊3日	那覇発那覇着	38,000円から
MSC ベリッシマ	カジュアル	3泊4日	東京発上海着	38,800円から
コスタ・セレーナ	カジュアル	4泊5日	金沢発金沢着	91,000円から
MSC ベリッシマ	カジュアル	5泊6日	東京発那覇着	139,800円から

出典：旅行会社 HP をもとに筆者作成

で、子ども連れで博多港で下船している人も多かった。MSC ベリッシマはゴールデンウィークだったので6日間の行程でも参加できた。

コスタ・セレーナ乗船の時の途中寄港地は釜山だけ。地下鉄で繁華街に行き屋台で韓国料理を立ち食いした程度なので、現地で使った金額は1人1000円以下だった。

MSC ベリッシマでは基隆と宮古島に立ち寄った。基隆では九份への現地ツアーに申し込もうとしたが、満員だったので自分で公共交通機関を使って行ってきた。ツアーだと1人2万円以上かかったが、公共交通機関を使ったことで、現地で使ったのは交通費と喫茶店代、屋台での買い食いの合計1人2000円程度で済んだ。宮古島では格安レンタカーを借りたが、昼食の沖縄そば代と合わせて1人あたり3000円程度だった。カジュアル船の客が寄港地で使う金額は、この程度なのが現実である。

#### (4) クルーズ船寄港で経済効果を生むための方策

クルーズ船といっても、船によって客の所得水準や国籍は大きく違い、寄港地での消費行動にも大きな差がある。どういう客層なのかを事前に把握した上で、その人たちに売れる商品を提供できないと、寄港地としての経済効果を上げることはできない。「商店街が準備をするために、いつ、どの国・地域の人が何人くらい降り立つのか、情報を流す仕組みが必要」<sup>5)</sup>との指摘もあるように、なにを準備すればいいのかについて適切な判断が求められる。

国家間の紛争により、例えば中国からのクルーズ船が激減する状況が何度か生まれてきた。また東日本の寄港数が増えているのも、日本周遊を行うラグジュアリー・プレミアム船が増えていることが最大の要因であり、寄港地の誘致努力は二次的なものである、という事実も認識しておかなければならない。クルーズ船の寄港は、外的要因が非常に大きい性質を持つ。

<sup>5)</sup> 日本経済新聞（会員限定記事）「青森寄港のクルーズ船が最多見通し 効果最大化に工夫」2025年4月23日。  
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCC28CHO0Y5A320C2000000/>

寄港数が年間 200 回ほどの場所であれば、クルーズ船向けの商売が成立する。しかしそういう場所は少ないので、各地の寄港数に合わせた経済・社会構造を考えることが重要になってくる。

### 3-3. 市民がまちの歴史に触れる機会をどのように作るのか？

#### ー 敦賀市民の活動・福井県文書館の取り組みから考える

青森大学付属総合研究所客員研究員 村上 亜弥

はじめに

青森市は令和 7 (2025) 年に「青森開港 400 年」という歴史的な節目を迎え、さまざまな記念事業が実施された。しかしながら、市民が「開港 400 年」の歴史を学ぶことのできる機会は限定的であり、その言葉の意味は市民に十分浸透していない可能性がある。

令和 8 年は「青森まちづくり 400 年」という歴史的な節目と位置づけられており、引き続き記念事業が実施される。市民がまちの歴史に触れる絶好の機会である。そこで、市民がまちの歴史を学ぶ機会を設けるためのヒントを「鉄道と港」という共通点を持つ敦賀市で探したいという考えのもと現地調査を実施した。調査対象としたのは、過去に行われた開港 100 周年記念事業、現在進められている敦賀市文化財センター整備等の取り組み、そして市民の手で運営されている歴史講座である。

また、本研究は「新幹線学」の構築を大きな柱としていることから、新幹線をテーマとして資料展示を実施した経験を持つ福井県文書館を訪問し、公文書の保存・活用という観点から「新幹線学」の可能性を検討した。

調査の日程は表 3-12 の通りである。

表 3-12 敦賀市内の調査日程

月 日	主な訪問先
10 月 17 日 (金)	敦賀市立図書館 (開港 100 周年記念事業に関する文献調査)
10 月 18 日 (土)	●敦賀市文化財センター建設予定地、敦賀港線跡地等 (気比史学会事務局長・山本武志氏の案内による) ●ちえなみき (「敦賀の歴史をこねる会」に参加)
10 月 19 日 (日)	福井県文書館及び福井県立図書館・福井県ふるさと文学館 (施設見学、資料閲覧)



図 3-2 敦賀市内を案内してくださった気比史学会の山本事務局長 (向出山古墳にて)

#### (1) 周年記念行事と歴史普及活動

青森市では令和 7 年の「青森開港 400 年」、令和 8 年の「青森まちづくり 400 年」という歴史的な節目にあたり、官民一体の「みなとまち・あおもり誕生 400 年実行委員会」が組織され、令和 6 年のプレ・イヤーから 3 年間にわたり記念事業を実施することとなった。市民にまちの歴史を紹介する事業としては、令和 6 年の『みなとまち・あおもり誕生 400 年記念冊子』の発行や歴史セミナーの開催などを挙げることができる。青森市も『広報あおもり』に特集記事を掲載して周知に努めた。また、令和 7 年 9 月には一般社団法人進め青函連絡船が企画した「世代交流あおもり市民劇 2025 青森みなと 400 年ものが

たり」が上演されたが、この演劇には青森市民図書館歴史資料室室長の工藤大輔が監修者として関わっており、近年の歴史研究が反映された内容となった。読み物やセミナーとは異なる形態で市民が歴史に触れる機会を設けた点は注目される。

では、敦賀市では過去にどのような「開港」記念事業を実施したのだろうか。最も大きな記念事業と考えられるのが平成 11 年（1999）に開催された「開港 100 周年」の事業である。主な事業として「つるがきらめきみなと博」の開催、松本零士モニュメントの整備、市立博物館における企画展「みなとつるがの歴史展」の開催、『敦賀港開港 100 周年記念誌』の刊行などをあげることができる。「つるがきらめきみなと博」の会場で「福井県観光 PR センター」や「県産品推進展示コーナー」として使用された敦賀港駅舎（再現）は現在、敦賀鉄道資料館として使われている。「開港 100 周年」の代表的なレガシーである。

さて、「みなとまち・あおもり誕生 400 年実行委員会」はそのアクションプランに課題として「歴史的資産の少なさ等に起因し、市民・県民からの認知度が高くない」ことを挙げている。では、残りの一年間でその課題をどう乗り越えればよいのだろうか。さまざまな「歴史的資産」を有し、それを守ってきた敦賀市における取り組みから学び、検討していきたい。



図 3-3 開港 100 周年を記念して設置された  
銀河鉄道 999 モニュメント

## (2) まちの歴史と市民の距離を縮める

### 1) 敦賀市文化財センターの整備

敦賀市は令和 6 年（2024）12 月に『敦賀市文化財センター基本構想・基本計画』をまとめた。それは市立咸新小学校の跡地に埋蔵文化財、歴史・民俗文化財調査の拠点となる「敦賀市文化財センター」を整備するというものである。

10 月 18 日（土）、気比史学会事務局長・山本武志氏の案内で整備予定地を視察した。既に校舎は解体され、整地作業が進んでいた。学校の正門が設置されていた側の道路は狭く、大型車両の出入りは難しい環境であったが、新たなルートでのアクセスも可能になっていた。これは敷地内に給食センターも併せ



図 3-4 埋蔵文化財調査の拠点だった  
文化振興課分室（2023 年撮影）



図 3-5 文化財センター建設予定地

て建設するためである。

新設される文化財センターの機能の中で注目されるのは、市民の調査・研究・学習に対する支援が盛り込まれている点である。「自律的な研究者・発信者」と位置づけられる「市民学芸員制度」導入も検討されており、市民の利用を意識していることがわかる。敦賀市では市民歴史団体「気比史学会」の手により歴史講座が開講されており、市民と歴史探究活動の距離は近いものと推測される。文化財センターはその距離を縮め、より活発な活動を支えることを目指すものといえよう。

## 2) 敦賀港線跡地の整備

敦賀駅－敦賀港駅間の「敦賀港線」は平成 31 年に廃止された。その後は操車場跡地に JR 貨物の敦賀港新営業所が置かれ、コンテナ貨物の輸送拠点として利用されていたが、令和 7 年 3 月に営業を終了している。その後、敦賀市が敦賀港線の跡地を取得した。令和 7 年 11 月には今後の利活用を検討する第一歩として「ちょっと昔につかっていた線路であそばう！」を開催している。また、金ヶ崎エリアでは鉄道公園及び駐車場整備の基本計画を策定したところである。

金ヶ崎エリアにはすでに旧敦賀港駅ランプ小屋などの関連施設があり、「鉄道と港のまち」の歴史に触れるエリアとして発展することが期待される。



図 3-6 コンテナ輸送の拠点として使用されていた頃の様子（2023 年撮影）



図 3-7 コンテナがなくなった敦賀港線跡地

## 3) 「敦賀の歴史をこねる会」の活動

10 月 18 日（土曜日）午後 2 時から、ちえなみき 2 階セミナー&スタディを会場として「敦賀の歴史をこねる会」（以下、こねる会）のイベントが開催された。私はこのイベントに参加するとともに、運営の中心を担っている星出絵美氏・笹本早夕里氏・高城庄佑氏からお話を伺った。

「こねる会」という名称はみんなで集まり、ああでもない、こうでもない話し合うイメージから名付けられた。その名称から実際に粘土をこねることも活動に組み込んでいる。これは子どもでも参加しやすい場を目指して行っていることだという。

活動は月に 1 回程度、ゆっくりとしたペースで進めており、学ぶ回、こねる回、振り返る回を 1 セットとして構成している。学ぶ回では気比史学会が発行したテキスト『敦賀の歴史探訪』を読み、その次の回では粘土をこね、最終回は座談会形式で学習内容を振り返るといふ。今回は「中世の敦賀」をテーマにこねる回であった。なお、内容によっては講師を招くこともあり、今回は敦賀市役所の中野拓郎氏を講師

として招いた。敦賀市に依頼して講師派遣を受けたという。

さて、こねる会の活動はちえなみきで開催されているが、そのメリットの一つはさまざまな理由でちえなみきを訪れた人が偶然活動を知り、参加できるということである。参加者は敦賀市民だけでなく、新幹線を利用して敦賀市を訪れた観光客も想定される。今回も参加者の半数ほどが県外からの参加者であった。

なお、ちえなみきでは気比史学会による「ミニ歴史講座」も開催されている。気比史学会の活動の柱である「敦賀市民歴史講座」も継続して実施しているが、二つの講座には違いがある。「敦賀市民歴史講座」は外部の講師を招くものであるが、「ミニ歴史講座」は気比史学会の会員が講師となって話題を提供しているのである。話題提供のためには会員自身が地域の歴史を深く学ぶ必要があり、会員たちにとって新しい学習活動の形態といえる。その挑戦を後押しするのがちえなみきという場であり、これは広い意味での新幹線効果といえるかもしれない。



図 3-8 「敦賀の歴史をこねる会」のようす



図 3-9 ちえなみき 2 階での作品展示

### (3) 公文書館と新幹線学

10月19日(日)午前、福井県文書館を見学し、新幹線関連資料を閲覧するとともに、谷口文弘氏から公文書管理や企画展における資料活用に関するお話を伺った。

福井県文書館は平成15年に開館した。福井県立図書館・福井県ふるさと文学館を併設した複合施設であり、福井駅からは無料の「フレンドリーバス」でアクセスが可能となっている。なお、施設名が「公文書館」ではなく「文書館」であるのは、公文書だけでなく収蔵資料に県史編さん資料や古文書を含むためである。

福井県では昭和60年代に公文書館設置へ向けた検討がスタートし、一時検討を休止したものの、図書館の移転新築問題を機に議論が進められ、平成7年度に基本計画の策定に至った。公文書館設置の検討が始まった昭和60年代から資料集めに着手したため、昭和60年代以降の資料はよく残っているが、それ以前の資料については飛び飛びにしか残っていないという。公文書館設置の検討段階で残された昭和60年代以前の資料は、特に重要と判断され残されたものといえるだろう。

さて、福井県文書館は新幹線整備に関する資料を多数所蔵している。ホームページで公開されているデータベースで「新幹線」と検索すると769件の資料がヒットした。今後の地域史研究や「新幹線学」の基盤となっていく重要な資料群である。

谷口氏によれば新幹線関係資料で多いのは、要望活動等の運動に関わるものだという。それはこの地域

でスムーズに新幹線整備が進まなかったことを反映している。なお、新幹線整備に関するパンフレット等の資料は会議の関係資料や説明資料の中に含まれていたそうである。

こうした所蔵資料を活用して企画・実施されたのが文書館のミニ展示「北陸新幹線福井・敦賀開業記念」（令和6年1月26日～4月7日開催）である。展示資料のうち簿冊については一冊丸ごとを閲覧できる状態にはなかったため、展示の際には活用できるところだけをピックアップしたという。他の公文書館でも新幹線をテーマにした企画展は実施されているが、福井県文書館の展示は開業に合わせて展開した点が大きな特徴である。日々の資料整理、継続した資料研究があったからこそ、開業に合わせて展示ができたのであろう。

ところで、文書館では何万冊もある公文書を選別し、数パーセントを残している。谷口氏によると、例えば国民体育大会のようなイベントに関するものは残りやすいといい、新幹線も残りやすいテーマの一つであるという。他の公文書館の所蔵状況は未調査であるが、新幹線整備に関する公文書が豊富に残されているとすれば、新幹線学の発展を大きく後押しすることになるだろう。



図 3-10 福井県立図書館・福井県文書館・福井県ふるさと文学館



図 3-11 文書館の展示スペース

### おわりに

市民がいつでも気軽にまちの歴史を学び始めることのできる環境をどのように作っていけばよいか、という問いに対し、本調査では大きく三つのヒントを得た。一つ目は市民が気軽に手に取ることのできる教材（テキスト）があること、二つ目は歴史探究活動の初心者にとって受け皿となるような学習機会が提供されていること、三つ目は市民が専門家や歴史資料にアクセスする経路が整っていることである。

現在の青森市が抱える大きな課題は手に取りやすいテキストがないことである。気比史学会が刊行した『敦賀の歴史探訪』のように原始・古代から近現代までを一冊にまとめた本があれば、市民が自主的に読書会・勉強会を企画することも可能になるだろう。

なお、歴史資料へのアクセスにも課題はあるが、今後の青森県立郷土館整備により市民の歴史探究活動を支援する体制が整えば、さまざまな形態の歴史資料を所蔵する機関が結ばれ、利用のハードルが下がる可能性もある。



図 3-12 ミニ展示「北陸新幹線福井・敦賀開業記念」で展示された資料の一つ

最後に考えたい問いは青森の「歴史的資産」は本当に少ないのか、ということである。青森市の歴史や民俗を取り上げるメールマガジン「あおもり歴史トリビア」は近く 700 号に達する。「歴史的資産」は決して少ないわけではなく、それらの認知度が低いままになっていることが課題といえよう。

敦賀市は『敦賀市文化財センター基本構想・基本計画』において市民とともに調査・研究を進め「新たな敦賀像」や「敦賀遺産」の発見・確立を目指すとしている。青森市においても、市民との協働から「新たな青森像」や「青森遺産」が見出されることを期待したい。



図 3-13 「欧亚国際連絡列車」が運行されていた時代を連想させる景観（敦賀ムゼウムとクルーズ船）

### 3-4. 北海道新幹線 10 周年～変化と進化・その先の未来へ～

青森大学付属総合研究所客員研究員 永澤 大樹

▽新幹線フォーラム報告要約 ※詳細は 71 頁以降の新幹線フォーラム資料を参照。

皆さんこんにちは。青森大学客員研究員の永澤と申します。本業は函館市で経済団体の職員をしています。

北海道新幹線は今年 3 月 26 日で開業 10 周年を迎えます。先般記念事業のキービジュアルを JR 北海道が発表しましたけれども、鉄道マニアでお馴染みのお笑い芸人、中川家礼二さんをイメージキャラクターに抜擢して、記念イベントが 3 月 21・22 の土・日曜に新函館北斗駅前の特設会場で開催予定になっておりますので、興味ある方は足を運んでいただいで一緒に盛り上げていただけるとありがたいと思っております。

さて北海道新幹線、全国の新幹線の中では 1 番利用者が少なく、その点では整備効果どうなんだというご批判も全国の視点からはあるのですが、青函連絡船の最後の 1987 年度から推移を見ていくと、直近 2024 年度、令和 6 年度で 173 万人の利用があり、2000 年代前半の東北新幹線八戸開業後の頃の約 160 万人という水準を上回るくらいに回復しています。青函連絡船の旅客数ピークが 1973 年で私の生まれた年ですが、499 万人の利用があった。北海道本州間の移動は飛行機より鉄道のシェアが多い時代でした。青函トンネル開業の 1988 年度は開通記念博覧会が青森市と函館市で開催されましたけれども、利用は 300 万人をオーバーして、以降は減少傾向が続きました。新幹線開業年度は 229 万人の利用がありまして、これを念頭においてお話をしていきたいと思えます。

新幹線開業後、明らかに変わったのが鉄道利用シェアです。新幹線開業前 2015 年度は道南と首都圏の鉄道利用は 10%から 13%程度、その前の時代も 10%くらいのレベルしかなかったですけれども、開業後は JR 東日本のデータによれば 1/3 が鉄道利用になっているということと、もう 1 つの変化は全体の流動のパイが増えたということ。新幹線開業前は鉄道と航空合わせて約 120 万人だったものが、直近の 2024 年は 160 万人を超える利用になっています。首都圏との流動のパイが増えたのは、新幹線開業によって往来しやすくなったこと、観光地としての注目度が高まり各交通機関がプロモーションを行った結果として増加に結びついてるということが言えますし、増加した中でさらに鉄道の選択をされる方が増えた、

これらがデータとして出ています。新幹線の時間短縮効果の高い栃木、福島、宮城 3 県と道南の流動という点でも、2014～2015 年度と直近の 2023 年度を国交省の流動調査で見ると 7 割増加しています。

首都圏からも北関東・南東北からも往来する人が増えた中で、惜しいのが対青森です。青森と道南の流動を見た時に、開業前の 2014～15 年度にはフェリーと鉄道を合わせて約 60 万人の流動があり、開業後も順調に伸びてきましたけれども、コロナを挟んで 2023 年度は戻りきれいでなくて、かつ在来線のスーパー白鳥の時代までも届いていないです。このグラフは色が逆になってしまっていますが、新幹線が開業して時間短縮効果があるにも関わらず、フェリーの利用者の割合が 3 割くらいあって、地元の方々に聞くと新幹線料金の高さに嫌気しているということですね。先ほど申し上げた通り青函連絡船ピーク時の 499 万人の利用があった頃の往復運賃が 1000 円で、当時の大卒初任給と比べて 1.27% くらい水準で青函は往来できていて、担ぎ屋さんのようなおばちゃん方が荷物を運んで商売をするのが十分成立したということでした。青函トンネルが開業して割引切符で営業の工夫をしていた頃は 5500 円で往復できた時代があったんですが、直近、令和 7 年度 JR 北海道の値上げによって現在は当日買える切符ベースで言うと 1 万 5920 円です（青森駅・函館駅間）。大卒初任給に対して 7% ぐらいということで非常に高い。2 週間前のネット予約の最安パターンでも 1 万 720 円です。

今年 3 月には JR 東日本も値上げ予定ということで、地域の経済水準・給与水準はいかがでしょうか、それに対して気軽に青函間が行き来できるような料金設定になっているのかどうか、首都圏の方々は所得水準が高いですし、交通費に対してもある程度の負担ができるわけですがけれども、我々のような地域では、所得水準と価格設定が釣り合っていないんじゃないか。利用増進のためのサービスっていうのはまだまだ可能性としては考えられるのではないかと。年に 1～2 回、ネット限定で 3000 円台の片道切符が出るんですが、使えるのが数週間だけで、3 週間前まで予約必要というような商品ですから、使いにくさが否めません。

新幹線開業後に函館で起きた経済的な変化をわかりやすくご紹介できるのはホテルの客室数の増加です。厚生労働省のデータを拾いますと、客室数ベースで新幹線開業前の 2015 年度を 100 とした時に、直近 2024 年度は 135 ということで、政令指定都市と中核市を全て合わせた中で函館の客室の伸びが上位 9 番目です。2024 年度の函館の観光入込客数は過去最高の 602 万人、のべ宿泊客数 473 万人で 365 日で割ると平均 1.3 万人ということで、夜間人口を押し上げる効果が出ています。現在も大型ホテルが 2 件工事中で、来年にはまた客室が増えることがはっきりしています。既存ホテルの改装や買収の動きなど、変化が明らかに出ております。

もうひとつ、国税庁の統計で税務署別の法人税課税対象所得合計額というのを拾ってみました。企業は毎年経常利益から税金を算出して払うわけですがけれども、函館は人口 24 万人ということで、全国の地方都市で人口 23～25 万人ぐらいの税務署データを比べた時に、函館は新幹線開業を経験して、着々と課税対象所得額を増やしてきました。今日は福井から前田先生も見えてますが、福井は製造業で付加価値の高い地域で、同じ人口規模ながら課税所得額がダントツで、同じく製造業中心の富士市や松本市も高く出ていて、グラフでは下関市から上側と函館から下側みたいな形で、製造業主体かサービス業主体かで位置づけがされています。新幹線開業を経て、函館の企業は経常利益を着実に獲得できているのではないかと見ています。

最後に、私も本業で北海道新幹線開業に向けた街づくりに長く携わってきた人間として、北海道新幹線開業を機に叶ったことがいろいろありました。それをここに列挙してみました。これらを叶えるため

に活動する過程で「無理だ」「できるわけない」ということに直面しながら仕事をしてきました。2007年前後のこと、公立はこだて未来大学と北海道大学水産学部の先生の共同研究で、新幹線による水産物輸送・付加価値向上の研究について我々主催したフォーラムで報告会をさせてもらったことがあります。先生方がおっしゃっていたのは、JRや行政を訪ねて研究結果を報告した時に、鼻で笑われて帰ってきたと。それが今年、ついに荷物専用車両が東北新幹線に登場して、新幹線が本格的に荷物を運び始めるということになった。付加価値向上や流通に新幹線をどう生かすかっていう営みが細々と続いた結果、事業者が営業開始することになったわけなので、その時報告提言した研究者の成果だけではもちろんないですけれども、そうやって次の世代にバトンリレーされて実現にこぎつけた。以下ここに列挙していますが、例えば地元として要望活動を実施してきたJR在来線へのICカードシステム導入は、札幌で開催された新幹線フォーラムでJRの当時の副社長さんが「お金がかかりすぎるので絶対に無理です」と私を含む聴衆300人の前で否定をされたという経験をしました。結果それが実現したのは、もちろんJRさん自身が「絶対にできない」と仰ったことを営業施策の一環として取り組まれたことなので、実現できたのはありがたいことでした。

函館地域では、2024年に市長の提唱によって新幹線の函館駅乗り入れについて市役所が調査主体となった報告書がリリースされ、市民向けフォーラムも開催されたところです。タイトル部にありますけれども、できるわけないと言われても未来にどう挑むか、そういう地域であり続けるかっていうことが、今もまたあらためて問われているのではないかと感じています。ちょっと時間オーバーしましたがけれども、以上でございます。ありがとうございます。

### 3-5. 各地の調査について

本節は櫛引が実施した一連の調査について結果の概要を記述する。内容は一部、櫛引(2026a)と重複する。

#### (1) 北陸調査

前述の通り、3度にわたり北陸調査を実施した。

##### 1) 第1回(2025年7月3日~5日)

本年度の第1回ottaトークを敦賀駅交流施設オルパークで実施した。前田教授が3-2で紹介した内容を敦賀市向けにアレンジして紹介した。敦賀市役所、敦賀市議会、港都つるが観光協会、福井財務事務所などから参加者があった。

また、福井経済同友会、福井市東郷地区の住民団体・越美北線を考える会のメンバーにヒアリングを行った。開業1年余りを経ての新幹線に対する見方が主な話題となり、北陸新幹線が「日常の乗り物」にシフトしている様子を確認できた。特に、越美北線を考える会へのヒアリングでは、新幹線開業に際して、新幹線や新幹線駅の近傍だけでなく、在来線およびその沿線同士が連携した、かつ、住民主体の活動が重要であること、そのような活動こそが、「開業ブーム」に左右されない、実効性ある地域づくりにつながり得ることを確認できた。

なお、青森側では、同様の内容を、櫛引が主宰する勉強会・青森KEN民塾の2025年1月例会で前田教授が紹介した。クルーズ船対応に従事する青森市国際交流協会や青森商工会議所の担当者ら15人がオンライン・対面で参加した。

## 2) 第2回 (2025年11月21日)

本年度の第2回 otta トークを公設民営書店ちえなみきで実施した。内容は敦賀市民アンケートの速報である。

11月22日になお、助成対象外事業として、福井県大野市の依頼により、越美北線の未来を考える講演会・座談会「3乗でつなぐ 越美北線の未来」の講演を実施し、新幹線で接続する在来線地域の在り方について意見交換した。

## 3) 第3回 (2026年2月10日～11日)

敦賀市のセッティングにより、2025年市民アンケートの結果ならびに3年間の総括を報告する勉強会を、敦賀市役所で開催した。当日の様子は2月11日の中日新聞(印刷版のみ70頁に記事を掲載)、翌12日の日刊県民福井に掲載された。

この勉強会の内容は、そのまま事業全体の「まとめ」であり、第6章「総括と展望」の第1節「一連の事業をめぐって」に、GoogleのNotebookLMによる要約を記述する。

### (2) 札幌調査 (8月27日～29日)

札幌調査は、北海道新幹線延伸が正式に「2038年度(以降)」に延びたことに対するJR北海道や北海道商工会議所連合会、北海道新聞の認識を確認するために実施した。併せて、延伸延期の原因について、朝日新聞2025年5月8日記事「新幹線延伸時期、変更続くわけは」にインタビューが掲載されていた北海道大学名誉教授・佐藤馨一氏にヒアリングを行った。内容の詳細は、櫛引(2026a)に記述した。

北海道新幹線はもともと、新函館北斗開業から「概ね20年後」、つまり2035年度末の札幌延伸を目指していた。しかし、2015年1月の政府・与党申し合わせにより、「2030年度末」へ前倒しされた<sup>6)</sup>。この動きは2030年の札幌五輪誘致を強く意識していたとされるが、2022年末の段階で工事の遅れが健在化した(櫛引、2024)。さらには2023年10月の誘致断念が引き金となる形で、延伸延期が公の事実となり、2024年5月に延伸時期が「未定」と公表された(櫛引、2025)。そして2025年3月に「2038年度末」へ正式に延期された。ただし、数年単位で、さらなる遅れがあり得る、との補足付きの状況である(櫛引、2026a)。

現地でのヒアリングによると、「6年後」から「早くても14年後」への延期は、大きな失望と混乱を呼んでいた。また、JR北海道や経済界に共通している重大な課題の一つが「ノウハウの継承」であるという。2025年度時点では、2016年3月の北海道新幹線開業に携わった「新幹線のプロ」が現役で活動しているが、延伸延期に伴い、今回のヒアリング対象を含む多くの人々が定年でリタイアする。新幹線開業に関わる領域は多岐にわたり、緊密な連携が必要となるだけに、ノウハウやネットワークをどう維持していくかが大きなポイントとなる。

また、JR北海道はビジネスモデルの転換に向けたスケジュールの軌道修正が必要になる。

さらに、工事の遅れをめぐっては、純粋に技術的な要因に加えて、技術以外の要因による開業時期の前倒しが、結果的に工法の選択やスケジュールに悪影響をもたらし、最終的な延伸延期の一因となった可能性があることを確認できた。

---

<sup>6)</sup> JR北海道ホームページ、<https://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/shinkansen/index.html>。

### (3) 国土交通省調査（2025年10月11日）

本年度の一連の調査を俯瞰した上で、整備新幹線・基本計画路線の現状と将来像について検討するため、国土交通省幹線鉄道課にヒアリングを実施した。それまでのメディア報道や公表資料を超える新たな事実を聞き出すというより、本報告書や櫛引（2026a）で記述した内容について、世界観や事実関係の認識の妥当性についての意見交換を目的とした。

特に、北海道に代表される、公共交通のデザインの在り方について、各ステークホルダーがどう関わるべきかがポイントとなった。

明快な結論や新事実の発見には至らなかったが、国としての整備新幹線・基本計画路線に対する基本的な立場と認識を確認できた。また、筆者（櫛引）の講演資料等について、事実関係や基本的な認識に関する大きな錯誤はないとの感想をいただいた。

### (4) 長万部高校・青森西高校交流会（2025年10月31日）

本事業の最終的な目的の一つは、北海道新幹線の札幌延伸に向けて、開業準備の参考となるさまざまな知見を得ることである。この点に留意すると、本事業の実施前から、筆者（櫛引）が仲介してスタートしていた青森県立青森西高校と北海道長万部高校の交流は、青森県と道南の連携の礎を築き、さらには若者同士の将来的な協働の可能性を開く意味で、非常に貴重な取り組みといえる。筆者が知る限り、長万部町と青森県内の間では唯一の定期的交流の事例である。

2025年度は前年に続き、櫛引が2025年10月31日、青森県立青森西高等学校の「青西おもてなし隊」の生徒5人、教員2人とともに北海道長万部高校を訪問して、両校生徒の交流会を実施した。なお、青森西高校は前年に続き、独自予算で生徒と教員を派遣した。

以下、青森大学と青森西高校の「高大連携事業」の一環として刊行されている、新青森駅ニュースレター「はっしん！新青森」第68号（2025年11月20日刊行）から記事を引用する。

青森県立青森西高校の「青西おもてなし隊」生徒たちが10月31日、北海道新幹線を通じて交流のある北海道長万部高校（長万部町）を訪れ、弁当の開発・販売や学校生活の在り方をめぐって意見交換しました。

◇ ◇ ◇

長万部町には北海道新幹線の長万部駅が開設されます。また、青森西高校は北海道新幹線の起点である新青森駅の近くに立地しています。

長万部高校生は新しい長万部駅舎のデザインコンセプトの策定作業に携わり、その活動の一環として2021年、規模や役割が似た新青森駅を視察しました。その際、青森西高校とつながりが生まれ、2022年・2023年にも新青森駅を訪れて交流しました。2024年には青西おもてなし隊が長万部高校を初めて訪問しました。

この日は顧問の成田由希、長嶺海教諭と5人の生徒が長万部町役場の岸上尚生・新幹線推進課長らの



図3-14 長万部高校での交流会  
(2025年10月31日、櫛引撮影)

案内で長万部高校を訪れた後、鉄道・運輸機構北海道新幹線建設局の岡本晋平・長万部建設事務所工事長らに、2038年度の札幌延伸を目指す工事の説明を受けました。

長万部高校では、同校の生徒会役員 6 人と自己紹介し合った後、「校則の在り方」をめぐって対話し、登下校時や衣替え時期の服装をもっと自由にしてほしいという意見が双方から出ました。

給食をともに味わった後、午後は長万部高校の 3 年生が、地域の人々と協力してオリジナル弁当「しゃ弁」を開発、JR 北海道の特急ニセコ号などで販売した経験を紹介しました。青西おもてなし隊の生徒たちは、青森県の特産品であるリンゴやカシスとのコラボなどをめぐり、盛んに質問していました。終了後には、青森西高校生が作成した津軽塗のスプーンを、おもてなし隊の新谷好花隊長（2 年）が長万部高校の土屋靖雅校長に手渡しました。

長万部高校生徒会の 日下部樹里副会長（2 年）は「初めは緊張していたけど、青森西高の方々がフレンドリーに接してくれて、だんだんとほぐれ、楽しく交流会を行うことができよかった。今後も交流することがあったら楽しく仲良くできたら」と手応えを語りました。また、書記の佐藤漣太さん（1 年）は「青森西高校と交流でき、意見交換が楽しかった」、会計の宮下保心さん（同）は「青森の人の意見を聞けてよかった」と話していました。

2 年続けて訪問に参加した、青西おもてなし隊隊長の新谷さんは「去年と違った学びがあった。新幹線工事が進み、1 年でこんなに変わるのか、と驚いた」、同じく 2 回目の宮本悠嗣さん（2 年）は「今後の自分の成長につながれば」と感想を口にしました。いずれも初参加の向後春慶さん（1 年）は「楽しかった。ぜひまた来たい」、本間紘さん（同）は「とても緊張していたが、優しい人ばかりだった」、小原彩瑛さん（2 年）は「この経験を今後に生かせれば」と振り返っていました。

#### 4. 敦賀市民アンケート

2025 年度は 2023 年度、2024 年度に続き、敦賀市民に対する郵送アンケートを実施した。本章ではこのアンケートを分析する。記述が櫛引（2026b）と重複することに留意されたい。なお、新幹線の開業都市で、3 年間継続して、市民のみを対象とした調査項目を設定、郵送調査を実施した事例は、ほとんど例がないとみられる。

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を抽出、2025 年 9 月初めに調査票を郵送した。質問項目は 2023 年 9 月に実施した「開業半年前」、2024 年 9 月に実施した「開業半年後」時点の調査とほぼ同様で、時期に応じた文言の調整（「開業半年後」を「開業 1 年半後」に改めるなど）のみ行っている。

敦賀市役所が無作為抽出した対象者 1,163 人に、2024 年調査で「次年度も継続して回答する」と答えた 37 人を加え、計 1,200 人に郵送で調査票を送付した。回答期限は 9 月末に設定し、回答方法は郵送と QR コード・Google フォームによるオンラインを併用した。回答数は前者が 259 件、後者が 109 件で計 368 件、回収率は 30.7% だった。回答数と回収率は 2023 年が 240 件（20.0%）、2024 年は 313 件（26.1%）で、回収率は回を追うごとに向上した。なお、2023 年調査時に「翌年の調査に協力する」と意思表示した人は 35 人、2023 年・2024 年と続けて「翌年の調査に協力する」と意思表示した人は 18 人だった。

記述の順番は、一部は回答用紙と入れ替えた。図表は 43 頁以降にまとめて掲載してある。なお、Google フォームを使って収集したデータの一部に不具合があり、「敦賀地域に起きた、または起こりそうな好ましい変化」のうち「まちづくりの担い手が増加」の項目は、郵送による回答 259 件のみの集計となっている。

全体の傾向は 2024 年調査とほぼ似通い、この 1 年は市民の意識に大きな変化がなかったといえる。

## ※注

本報告書の執筆に際し、データを精査したところ、後述する新幹線フォーラムで配布した資料に誤りがあったことが判明した。具体的には、回答が 1 件、ダブルカウントされており、回答総数が 369 件ではなく 368 件だったことが分かった。加えて、特急から新幹線への以降に伴う利用状況の変化および在来線の利用状況の変化（図 4-10、図 4-11）について「多少増加した」がカウントされていなかった。本報告書には正しいデータと図を収録してあるが、フォーラム資料については遑って修正せず、アンケートのグラフ全体を割愛した。

### 【回答者のプロフィール】

図 4-1～図 4-3 に回答者の年齢、性別、職業を示した。全体の傾向は過去 2 年に近い。年齢は 60 代以上が半数弱を占めるが、20 歳代以下を除くと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 割を占める。

### 【敦賀駅と北陸新幹線の利用状況】

まず、移動のために敦賀駅を利用する頻度は、「半年に 1 回」以下が半数を占め、2024 年とほとんど変わらない（図 4-4）。

鉄道で向かう行き先を図 4-5 に、目的を図 4-6 に示した。目的地は大阪、東京、次いで嶺北（福井県北部）が上位を占め、こちらも全体的な傾向は 2024 年と大きくは変わっていない。

特急から新幹線への移行に伴って、鉄道で出掛ける頻度が増えた行き先、あるいは減った行き先にそれぞれについて、増減の理由を尋ねた結果（複数回答）が図 4-7 および図 4-8 である。いずれも全体の傾向は 2024 年調査とほとんど変わっていない。ただ、東京や石川、富山はわずかながら数字が伸び、開業 2 年目に入って流動が加速している可能性もある。また、料金が高くなったことを理由に「東京へ出向く機会が減った」と答えた人は 2024 年より少ない。

敦賀と大阪・名古屋の間は、北陸新幹線開業後も特急「サンダーバード」「しらさぎ」で結ばれている。しかし、全席指定席化に伴い事前予約と値上げが発生した上、特急専用ホームが、中心市街地に近い西側改札口の直上から東側へ約 150m 移転し、利便性が低下した。後述する記述項目を見ると、この変化に関する利用者の意識を具体的に確認できる。

図 4-9 に北陸新幹線の利用頻度を示した。開業から 1 年半を経ても、「半年に 1 回」以上使っている人は 4 人に 1 人、「使わない」と答えた人が半数近くに上り、2024 年調査と同水準である。つまり、「利用する意思や目的のある人は、開業半年までにはほぼ利用しており、その後は利用者の幅が広がっていない」と推測される。年代別にみると 20 歳代、40 歳代、60 歳代が他の世代よりやや多く 10 歳代が少ないが、10 歳代は回答者が 8 人ととどまる点には留意が必要である。男女別では男性の利用が、職業別では経営者・管理職や公務員の利用がやや目立つ。

図 4-10 に、在来線特急時代と北陸新幹線延伸後で、福井方面への鉄道利用がどう変わったかを示した。「変わらない」「もともと使わない」が 8 割あり、また、「大いに増えた」と「多少増えた」が 1 割弱と「大いに減った」と「多少減った」をやや上回っている。新幹線の開業は速達列車の利用増に多少とも

貢献しているが、劇的な増加には結びついていない。

一方、在来線利用も「変わらない」「もともと使わない」が8割を占めるが、「大いに減った」と「多少減った」が「大いに増えた」と「多少増えた」を上回っている。つまり、新幹線開業によってわずかではあるが鉄道離れが起きている可能性がある（図4-11）。

これらの背景についても、後述の記述項目で、詳細な状況を確認できる。

### 【高速バスとマイカーの利用状況】

新幹線開業後、高速バスの利用がどう変化したかについて図4-12に、マイカーの利用がどう変化したかについて図4-13に示した。

敦賀市の高速バス路線は東京・東京ディズニーランドと名古屋の2方面があるが、いずれも停留所は北陸自動車道・敦賀インターにある。このため、開業以前から、高速バス利用への影響は限定的だろうという見方が敦賀市内に存在した。図4-12、表4-1をみると、高速バス利用者はもともと多くはなかった上に、新幹線開業の影響はやはり限定的である。

一方、マイカー利用の変化については、高速バスとは対象的に非利用者が少ないものの、影響は同じく限定的である。表4-2をみると、マイカー移動が増えた行き先としては嶺北、石川、大阪方面が挙げられた。特に嶺北は回答者の1割が「マイカー移動が増えた」と答えた計算になり、図4-12の結果とは矛盾しているが、新幹線料金の高さを敬遠してマイカーにシフトした人が一定の割合で生まれたと見てよいだろう。

表4-2・表4-3について、大阪へのマイカー移動が増えた理由や、嶺北・石川などへのマイカー移動が減った理由については、記述項目を参照しても、原因がよく分からない。ただ、現地の人々に聞くと、日常から名古屋にはマイカーで出向く半面、大阪にはサンダーバードで出向くことが多く、背景には、大阪の都市規模が大きく道路が複雑で、駐車場も選びにくい事情があるという。このため、大阪へサンダーバードを利用していた人の一部が、マイカーに切り替えた可能性もある。なお、Googleマップによると、敦賀駅－大阪駅は北陸自動車道・名神高速道路経由で178km、2時間18分である。一方、敦賀駅－名古屋駅間は同じく115km、1時間36分である。また、「その他」として、増えた行き先は京都、滋賀、減った行き先は新潟の名が挙げられている。

### 【敦賀駅前の利用状況】

敦賀駅前に出向く頻度を図4-14に、利用する施設（複数回答）を図4-15に、出向く目的（複数回答）を図4-16に示した。これも2024年調査と傾向は変わらず、積極的に駅前へ出かける人は回答者の半分程度である。利用施設は駐車場が最多、公設民営書店「ちえなみき」や駅前商店街がそれに続く。駅前に出かける目的は飲食と買い物が上位を占め、散策目的の人もある。なお、「スターバックス」や「勉強」はもともと選択肢がなく、「その他」に記された記述を集計した。

### 【北陸新幹線開業への関心度と歓迎度】

図4-17に北陸新幹線開業への関心度を示した。「関心がある」「多少、関心がある」を合わせて7割を占めている。詳細は示していないが、年代別では40歳代～60歳代がやや高い。性別では、「関心がある」は男性が、「多少、関心がある」は女性がやや多い。また、図4-18に3回の調査の推移を示した。

関心度は開業の前後で大きく変化していないことが分かる。

一方、歓迎度（図 4-19）は関心度を上回り、「歓迎している」だけで過半数、「多少は歓迎している」を加えると 8 割を超える。年代別では 20 歳代と 60 歳代以上が比較的高く、40 歳代が比較的低い。男女別では、女性がやや高い。

「歓迎していない」「あまり歓迎していない」と答えた人について理由を確認すると、自らが利用しない、あるいは観光客の増加に伴う駅周辺の混雑などが挙げられている（詳しくは記述項目を参照）。

また、2023 年以降の推移（図 4-20）をみると、もともと「関心度は高かったが、歓迎度はそれを上回り、かつ、開業を挟んで歓迎度がさらに向上して、維持されている」という経緯がみられる。

表 4-4 に、3 年分の調査結果について関心度と歓迎度のクロス集計結果を示した。「あまり関心がない」「関心がない」という層でも、歓迎度が低くない。また、開業後は「多少関心がある」「あまり関心がない」「関心がない」という層の歓迎度が向上している。

### 【開業に伴う変化に対する評価】

地元で起きた、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を図 4-21 に示す。同じく、「好ましくない変化」について尋ねた結果を図 4-22 に示す。ともに、設問の項目は「既に起きている」の割合が多い順に並べ替えた。

「好ましい変化」は、「駅周辺が立派になった」「観光客が増加」といった、「誰もが自分で確認できる」変化が際立って多い。また、2024 年と同様、「市民活動が活発になった」「人や産業界に活気が出た」「行政の動きが活発になった」「中心市街地に活気が出た」といった項目が上位になった。一方、「これから起きる変化」としては「まちづくりの担い手が増加」「市内の観光地の整備促進」「北陸他県との交流や連携が進展」「北陸他県との行き来が活発に」などへの期待が高い。

「好ましくない変化」は、「嶺北地域との交流や連携が低迷」「関西圏との交流や連携が低迷」「駅周辺がみずぼらしいまま」「嶺南地域との行き来が低迷」といった項目が上位になった。なお、前述のように「まちづくりの担い手が増加」に対する期待が高い半面、これから起きると予想されるネガティブな変化でも「まちづくりの担い手が減少」が最も多い。また、「既に起きている変化」では最下位だった「市内の観光客が減少」は、「これから起きる変化」では 2 番目に数字が多い。

「起きそうもない」と半数以上の人回答した項目は、多い順に「市民としての誇り（シビック・プライド）が低下」「市内の人や産業界に活気が失われる」「市内の市民活動が衰える」「市内の各団体や市民の連携力が低下」「行政の動きが停滞」「中心商店街の活気が失われる」の 6 項目だった。

このように、市民の現状認識と将来への見通しは、不安と期待が混在しつつ、2024 年調査とは大きく変わらない。

ただ、前年に比べて全体的に期待感は一段落した。設問 22 項目のうち、「好ましい変化」の「既に起きている」「これから起きる」の合計値（パーセンテージ）が前年を上回ったのは「駅周辺が立派に」（+7.0 ㊦）、「首都圏との行き来が活発に」（+6.4 ㊦）など 8 項目にとどまった。

同じく、「好ましくない変化」の「既に起きている」「これから起きる」の合計値は、19 項目が前年を上回った。最も増加が大きかったのは「首都圏との行き来が低迷」（+16.4 ㊦）、次いで「嶺南地域内の行き来が低迷」（+9.1 ㊦）、「首都圏との交流や連携が低迷」「行政の動きが停滞」（ともに+8.3 ㊦）の順だった。全体としては、これらの項目について「それなりに好調な現在の水準を維持できなくなる」こと

への不安の反映を示唆しているのかもしれない。

### 【開業が暮らし・敦賀市・福井県にもたらした変化に対する評価】

北陸新幹線開業が、回答者自身の「暮らし」と「敦賀市」、「福井県」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と、2023年調査以降のデータを比較した結果を、図4-23～図4-28に示した。

今回を含め、3回の調査結果はほぼ同じ傾向を示している。「敦賀市」「福井県」については「良い効果が及んでいる」という評価が半数を超えたが、「暮らし」については「どちらとも言えない」が最も多く、開業の評価は「福井県>敦賀市>暮らし」の順に高い。つまり、開業半年の時点で、その後の時間経過でも変化しない水準まで、市民の評価は固まっていたと考えられる。

回答者の半数近くは2025年時点でも新幹線を利用していない。そして、自らの暮らしの中では開業もたらした変化を必ずしも肯定的に評価していない。これらの事実は、回答者の関心度が必ずしも高まりせず推移している状況と矛盾しない。しかし、「敦賀市」「福井県」については、評価が高止まりしている。これらは歓迎度の高さと整合している。

以上に関連して、地域のプロジェクトにどう関わっているかを尋ねた結果が図4-29である。これも数値は2024年調査と大きく変わっておらず、「市民活動」や「まちづくりの担い手」に関する評価や期待が大きい割に、劇的な変化は起きていない様子である。

### ▽自由記述項目について

一連のアンケートで設けた、敦賀駅周辺に関する意見、新幹線が暮らしにもたらした変化の評価理由、同じく敦賀市、福井県にもたらした変化の評価理由、さらに、新幹線全体やアンケートそのものに関する自由記述欄には合計約1,200件の記述があった。これらを49頁以下に転載した。

敦賀駅前については飲食店の少なさや回遊性の乏しさ、駐車場不足、混雑、観光案内機能の不足など、改善への期待を交えて多くの注文が寄せられている。暮らし上の変化をめぐる評価理由は、やはり自らが新幹線を利用していないことを記す回答者が多い。敦賀市の変化をめぐる評価理由は、好意的なメディア報道などによる知名度やイメージの向上、観光客やビジネス客の増加などが目立つ半面、内容がやや抽象的になる。福井県全体の変化をめぐる評価理由は、さらに内容が抽象的になる一方、北陸3県で唯一、未開業だった福井県が他県に追い付いたという趣旨の回答が散見される。

新幹線そのものに関する自由記述をみると、駅前の現状や観光対応、市街地活性化に加え、敦賀以西の延伸、在来線特急の復活などに言及する内容が目立つ。駅前の景観や機能、使い勝手に関する記述が最も多く、次いで情報発信の改善や観光客向けの導線の改善、多様な観光資源の発掘と活用を望んでいる。

## 5. 新幹線フォーラム

一連の活動・研究成果については、2025年1月31日に新幹線フォーラム「新幹線の現在地とこれからを考えるー北海道・北陸・西九州・基本計画路線」を開催して報告した。以下、青森大学ホームページに掲載した記事を転載する。また、70頁に、2月3日の北海道新聞に掲載された記事を掲載した（印刷版のみ）。

青森県内の研究者らで組織する「あおもり新幹線研究連絡会」(事務局＝青森大学社会学部・榎引素夫研究室)は1月31日、フォーラム「新幹線の現在地とこれからを考えるー北海道・北陸・西九州・基本計画路線」を青森市のあおもりスタートアップセンターで開催した。北海道や東京からの来場者を含む約20人が対面で参加したほか、福井、富山、鹿児島、長崎、秋田、さらにカナダなどからオンラインで約30人が参加し、新幹線ネットワークの現状と建設への課題などについて意見交換しました。



図5-1 新幹線フォーラムの様子  
(2026年1月31日、榎引撮影)

フォーラムは今回が12年目・13回目(複数開催年あり)で、あおもり新幹線研究連絡会と榎引研究室が主催し、青森大学附属総合研究所と青森大学社会連携センターが共催しました。

同連絡会メンバーの竹内紀人・青森中央学院大学教授のあいさつ、青森大学の澁谷泰秀学長、沼田郷・附属総合研究所長のメッセージに続き、榎引教授が整備新幹線や基本計画路線の2025年の概況を解説。全線開業に至っていない北海道・北陸・西九州の3路線が抱える課題を整理するとともに、基本計画路線の関係自治体で、着工を求める動きが広まっていると報告しました。

続いて榎引教授は、福井県敦賀市の協力を得て3年連続で実施した市民アンケートの結果を報告し、ほとんど利用していない人が半数ほどいるにもかかわらず、敦賀市や福井県に及ぼした効果が高く評価されていること、これらの傾向が開業半年後の2024年以降、あまり変わらず続いていることなどを紹介しました。

福井県立大学の前田陽次郎教授は、明治・大正期に青森のリンゴが敦賀を経由してロシア・ウラジオストクへ輸出されていた歴史に触れながら、リンゴが果物では最大の輸出品であること、輸出増大へ新たな取り組みの余地があること、新幹線でつながった地域の連携によって新たな産業的・歴史的視点を生み出す可能性を指摘しました。

青森大学附属総合研究所の村上亜弥客員研究員(青森市)は、同じ「鉄道と港のまち」である敦賀市と青森市を、現地調査に基づいて対比させながら、市民団体「敦賀の歴史をこねる会」による歴史を学びながら粘土をこねる活動、独自の企画展も開催している福井県文書館の存在を紹介し、青森市・青森県として学ぶべきところが多いと述べました。さらに、「青森市においても新幹線は“歴史の一部”となりつつある」と強調し、新幹線の整備記録などを再検証して、「歴史資料」として次世代に継承することの意義を説きました。

同じく青森大学附属総合研究所・客員研究員の永澤大樹氏(函館市)は、3月に開業10周年を迎える北海道新幹線について、経済的な恩恵と課題を総括しました。利用者数がコロナ禍の影響を脱し、首都圏と道南の流動の3割を占めていること、ホテル客室数が開業前から35%増加していること、法人税の課税対象所得額も他の同規模都市と比較して堅調に推移していることなどを紹介しました。しかし、青森一函館間の流動は減少傾向にあり、価格設定に見直しの余地があると述べました。

クロストークでは、新幹線の沿線同士が直接つながる意味、「巨大な条件変更」としての新幹線に地域がどう向き合うか、などがテーマとなりました。さらに、新幹線がもたらす影響を単一の学問領域で捉えることは困難という視点から、分野を横断し、利害から距離を置いた全体像を描く「新幹線学」という視

座が有効では—といった提起がなされました。

フォーラムの様子は2月4日の北海道新聞に掲載されました。

## 6. 総括と展望

### 6-1. 一連の事業をめぐって

前述のように、本事業は次の目的を掲げていた。

- ①北海道新幹線・札幌延伸への対応を一つの目標に、暮らしや社会を再デザインする手がかりを探る
- ②北陸新幹線・敦賀延伸を舞台に、新幹線が地域にもたらす変化を調査・確認する
- ③地域における対話ネットワーク構築が「持続可能な地域づくり」にどう貢献するかを検証する。
- ④青函圏と北陸の文化的・経済的交流の可能性を探る。

①および④をめぐっては、本報告書を含む3カ年の報告書をベースに、学会報告や学術誌への投稿、各地での講演、メディアへの取材対応などを通じて、さまざまな知見を社会に還元できた。主に、以下のような収穫があった。

- ・北陸地域と青森県エリアの歴史的・文化的なつながりを検証することで、青森県のアイデンティティや今後の連携のシーズとニーズを確認できた<sup>7)</sup>。特に、北前船をめぐっては、青森県内に比べると北陸地域で得られる情報や世界観は段違いの差があり、まだまだ発掘と交流の余地がある。
- ・青森市の「開港400年」、続く「まちづくり400年」の取り組みに、敦賀市民の歴史探究活動が大いに参考となることを確認できた。
- ・敦賀市のシンボルとなっている「リンゴ」<sup>8)</sup>は、青森県産だった可能性が極めて高いことを確認できた。
- ・経済的な交流をめぐって、敦賀港・青森港双方に関わるクルーズ船の研究が前田教授によって立ち上がり、両市で一般市民も対象としたワークショップを実現できた。
- ・新幹線を軸とした今後の交通体系をめぐり、新幹線による旅客輸送、在来線による旅客輸送、さらには貨物列車による物流の在り方について、多くの空白と検討の余地があることを確認できた<sup>9)</sup>
- ・以上の営みは、北海道長万部町の訪問・調査、さらには青森西高校と長万部高校の交流を通じて、8年以上、先送りされたとはいえ「札幌延伸に向けて、地域の組織や人々が何をなし得るか」という問題意識の核心づくりにつながり得る。

②をめぐっては、第4章で取り上げた通り、敦賀市民アンケートを3年にわたり実施し、貴重なデー

<sup>7)</sup> 偶然ながら、本事業の成果の一部を投稿してきた弘前大学大学院地域社会研究科の年報に、弘前大学の関根達人教授らのグループが、津軽塗の源流とされる若狭塗に関する論文を投稿している。若狭塗と津軽塗については、今後のさらなる比較研究が必要という。関根達人ほか(2025)「近世若狭塗の基礎的研究—塗見本(手板)と見本帖に基づいて—」、弘前大学大学院地域社会研究科年報、第21号、pp.21-47

<sup>8)</sup> ナチスドイツの迫害を逃れ、敦賀港に上陸したユダヤ人たちに、ある少年がリンゴを振る舞って喜ばれた事実による。人道の港 敦賀ミュージウム HP 参照 (<https://tsuruga-museum.jp/>)

<sup>9)</sup> 櫛引は関根氏らの論文が掲載された年報に、「津軽線の部分廃線をめぐる経緯の検証と展望」と題した論文を投稿した(pp.48-63)。この研究は、2019年度に青森学術文化振興財団の助成を得て実施した新幹線研究から派生している。

タを得られた。櫛引（2026b）で記述した通り、北海道新幹線の開業時にも大規模アンケートは実施されているが、上述の通り、新幹線の開業都市で、「市民のみを対象とした調査項目」を設定して、3年継続して郵送調査を実施した事例はほかに確認できていない。

3カ年の報告書に収録したデータは、主に時間的な制約からほとんどが単純集計だが、記述項目はほとんどを紹介しており、AIを活用したさらなる検討の余地がある。これらのデータは、今後の新幹線開業にとどまらず、既存の新幹線の活用法を再検討する際にも、さまざまな用途が想定される。例えば敦賀―新大阪間のルート選定作業の一助にもなり得る。多くの活用を期待したい。

③をめぐっては、主に敦賀駅前のちえなみきで実施したワークショップ・otta トークが実績である。試行を含め3カ年で10回、概算で延べ約170人が参加した。厳密な地元側による検証と評価は、地元の方々に委ねるとして、主催側としては、▼市役所、信用金庫、商工会議所、観光協会など、地元の各団体に加え、高校生も交えた「新たな回路の対話の場」をつくることができた▼さらに、その「対話の場」を福井財務事務所、あおもり新幹線研究連絡会など、市外の組織・人々とつなぐことができた▼一連の取り組みを通じて、ありがちな「東京短絡≒東京依存」とは別の「ローカル・トゥ・ローカル」の回路をつくることができた▼その回路を通じて、沿線同士が「互いに学び合う」意識と経験をつくることができた、と総括している。

これらの取り組みや問題意識は、さらに、青森西高校と長万部高校の交流にも接続しており、「新幹線つながり」を通じて、世代間や生きる時代の差、そして地域差を逆に「対話と模索のエネルギー」とし得ることを確認できたと考えている。

一連の事業を総括し、意義を確認する場となったのが、3-5（1）で記述した敦賀市の勉強会であり、GoogleのNotebookLMによる要約は、その成果を端的に記述している（表記の一部を手直した）。

---

## 北陸新幹線敦賀開業に伴う地域変容と将来展望：敦賀市勉強会報告書（2026年2月10日）

本報告は、北陸新幹線敦賀開業から2年弱が経過した時点で開催された、青森大学の櫛引素夫教授を中心とする関係機関合同勉強会の内容をまとめたものである。

調査結果から、市民の8割以上が新幹線開業を歓迎しており、その肯定的な評価は開業から1年半を経ても高止まりしていることが明らかになった。一方で、市民の約半数が新幹線を日常的に利用しておらず、「暮らしへの直接的な効果」よりも「街全体の活性化」を高く評価するという、冷静かつ客観的な視点が示されている。

経済面では、飲食・宿泊業を中心に約半数の事業所で売上が増加しており、特にリノベーションファンド等を活用して事前の設備投資を行った店舗で顕著な成果が出ている。しかし、原材料高騰や人手不足といった構造的課題が利益を圧迫している現状も浮き彫りとなった。

最大の成果は、市役所、商工会議所、信用金庫、財務事務所といった組織の枠を超えた「スクラム（連携）」が生まれたことにある。新幹線を単なるインフラではなく、地域を再デザインするための「巨大な条件変更」と捉え、今後10年、20年単位で「新幹線効果」を定義し、持続的なまちづくりを推進していくことが求められている。

---

## 1. 市民意識の動向：期待と現実の共存

青森大学による3年間の継続的な市民アンケート（開業前、半年後、一年半後）から、市民の意識変容が可視化された。

### 1.1 歓迎度と関心度の乖離

- **高い歓迎度：**回答者の8割以上が新幹線開業を歓迎（「歓迎する」「多少歓迎する」の合計）しており、開業半年後から一年半後にかけてもその傾向は維持されている。
- **冷静な関心：**歓迎度が高い一方で、3人に1人は「あまり関心がない」と回答している。
- **客観的評価：**自分の暮らしへの好影響（2割強）よりも、市全体への好影響（約6割）を高く評価しており、市民が街の変化を冷静に観察していることが伺える。

### 1.2 利用実態と移動パターンの変化

- **利用頻度：**市民の約半分は新幹線をほとんど利用していない。これは車社会の定着や、特定の用事がない限り鉄道を利用しない地方都市の特性を反映している。
- **目的地：**依然として大阪方面への移動が多いが、新幹線延伸により東京方面への移動回数が増えた層も存在する。
- **駅前の居場所化：**以前は少なかった「散策」目的の駅前利用が見られるほか、スターバックスやちえなみきでの「勉強（学生）」といった、新たな居場所としての機能が生まれている。

---

## 2. 地域経済への影響と事業者の対応

敦賀商工会議所および敦賀信用金庫による景況調査に基づき、経済的インパクトを分析する。

### 2.1 業種別の明暗

- **飲食・宿泊業の躍進：**開業直後は6割、一年半後でも約48.5%の事業所が売上増加を報告している。
- **建設業等の反動：**新幹線建設関連の特需が終了したことにより、売上が減少している業種も見られる。

### 2.2 投資効果の可視化

- **ファンド活用の有効性：**売上が増加した事業所の約25%が、県や市による「まちづくり店舗改装ファンド」を活用していた。事前の設備投資やアクションを起こした事業所が、確実に開業効果を享受している。
- **波及効果の広がり：**駅前エリアの活性化に刺激を受け、郊外の店舗がリニューアルを行ってお客を取り戻そうとするなど、地域内での「前向きな競争」が発生している。

### 2.3 構造的課題

- 売上が増加しても、仕入れ価格の高騰や光熱費、人手不足がボトルネックとなり、利益が残りにくい心理的・経済的圧迫が続いている。

---

## 3. 「新幹線効果」の再定義：組織連携というイノベーション

榎引教授は、新幹線がもたらす最大のイノベーションは「街をつくっている人たちがスクラムを組み直すこと」とであると指摘している。

連携の形態	具体的な内容
関係機関の合同勉強会	市役所、商工会議所、信用金庫、財務事務所、市議会、メディアが一堂に会して情報を共有。これは全国的にも極めて稀な事例
情報の可視化と共有	各機関が個別に持っていた調査データを統合し、多角的に街の現状を分析
若手職員の交流	財務事務所の若手職員と地元の組織が連携し、人的ネットワークを構築

#### 4. 歴史・文化を通じた地域価値の再発見

敦賀と青森の歴史的なつながりや、市民による独自の文化活動が、新幹線開業を機に改めて注目されている。

- **リンゴの縁:** 明治・大正期、青森県産のリンゴは敦賀港からウラジオストク等へ輸出されていた。敦賀のシンボルであるリンゴのルーツが津軽にある可能性が示唆されている。
- **市民による歴史探究:** 敦賀市民の歴史探究活動（歴史をこねる会等）は人口規模に対して非常に活発であり、他地域（青森等）から見ても学ぶべき点が多い。
- **歴史の厚み:** 新幹線開業という出来事自体を「歴史学」の文脈で捉え直し、記録として残していくことが、将来的な地域の財産となる。

#### 5. 将来に向けた課題と展望

新幹線開業は「目的」ではなく、地域が生き残るための「手段」である。

##### 5.1 「開業効果」から「新幹線効果」へ

- **開業効果（短期）:** 開業前後1年程度の祝祭的な賑わい。
- **新幹線効果（長期）:** 10年、20年単位で地域に定着する変化。人材育成や新たな社会システムの構築を含む。

##### 5.2 直面する下り坂の社会

- 人口減少、若者の流出、日本の基礎体力の低下という厳しい現実に対し、新幹線という「武器」をどう活用するかが問われている。
- 「新幹線学」の提唱：推進・反対の二項対立を超え、技術、制度、政治、経済、人口動態の交差点として新幹線を捉え直す試み。

##### 5.3 敦賀の「正念場」

- ターミナル駅としての地位が数十年単位で固定されるという優位性を活かし、「どこの誰と、どのような関係性を築くか」を戦略的に選択する必要がある。
- 若者に対し、都会か地元かという二者択一ではない、新幹線を活用した新しいライフスタイルを提示することが不可欠である。

#### 6. 主要な引用・発言録

「新幹線開業がもたらす一番大事なイノベーションは、まちをつくっている人たちがスクラムを組み直すこと。新しい回路が生まれること」（櫛引）

「新幹線は目的じゃなくて手段。みんな、造っちゃったところで安心しちゃうが、あくまでもより暮らしやすい地域を作るための手段」

「敦賀のお米が県外に出なくなった。地元の飲食店が敦賀のものを消費している。消費は良くなってい

る」(市議会議員)

「開業効果の最たる時(お祭り騒ぎの時期)の状態を、77%以上の事業所が維持している」(商工会議所)

「新幹線は魔法ではない。巨大な条件変更として引き受け、それを社会が扱えるかどうかを問うのが『新幹線学』である」(榎引)

## 6-2. 「新幹線学」をめぐって

### (1) 「新幹線学」に関する模索

冒頭に記した通り、本事業は企画段階(2022年11月)で「新幹線学の確立」を目標の一つに掲げていた。当時は北陸新幹線の敦賀延伸をどう多面的に、かつ、後々の検証や議論に耐えるように調査するかが最も重要なテーマだった。加えて、北海道新幹線・札幌延伸は概ね「8年後」に控えており、東北新幹線の八戸開業(2002年12月)から全線開通・新青森開業(2010年12月)の間隔を振り返れば「準備を急がない理由はない」という状況だった。

ただ、肝心の「新幹線学」の定義については、確たる水準に至っていない。深く反省しつつ、その経緯と要因を検討してみる。

もともと、筆者(榎引)が「新幹線学」という概念を着想したのは2010年代初めのことである(榎引、2020)。その後、北陸新幹線の金沢開業、北海道新幹線の新函館北斗開業を経て、2017年頃に「新幹線学」をうたった具体的な活動を始めた。2018年3月に「新幹線学」の語を初めて著作に用い<sup>10)</sup>、経済地理学会・第65回東北大会(東北大学)で2018年5月、「これから着工・開業する新幹線地域に地理学は何ができるかー『新幹線学』検討の可能性」と題した報告を、愛知大学の越境地域政策研究フォーラムでは同年12月に「青函越境連携を起点とした『新幹線学』検討の試み：信越との連携を視野に」と題した報告を行っている。これらの時期は、構想が現在以上に生煮えであり、「多領域にわたる地域学的な視点から、新幹線を検討し、論じる」といった程度の輪郭しか設定できなかった。

2020年には「新幹線学」の名を書名に盛り込んだ単著も刊行したが、出版とほぼ同時に新型コロナウイルス感染症が拡大、高速鉄道をめぐっても多大な混乱が起きたことから、検討作業が頓挫した。本事業に際しては、このような一連の作業の再起動を強く意識していた。

敦賀市民アンケートを核とするヒアリングやワークショップの試みは、その都度、日本地理学会や東北地理学会で経過を報告してきた。このような経緯もあり、地理学や地域学の営みとしても、本事業における「新幹線開業に伴う地域の変容を確認する」実践は、最低限の「置き場所」は得られるだろう。あるいは、「これらの実践が新幹線学への端緒の実践である」と主張することも不可能ではないだろう。しかし、いずれにせよ、問題は「これから」である。

榎引(2020)に記した通り、筆者の活動は、「研究者の世界と実務者の世界をつなぐこと」を最重視してきた。このため、「新幹線学」についても、その「置き場所」、つまり、「いつ、どこで、誰のため、どんな意味を持つのか、役に立つのか」を強く意識してきた。

しかし、本報告書で記述してきたように、北海道新幹線は延伸が「早くとも12年後」に延びる一方、北陸新幹線と西九州新幹線は、「いつ、どのようなプロセスを経て着工を決定できるのか」が最大の課題となっている。しかも、前者は完成まで20~30年、後者は、開業済みの各区間を参考にすると少なくと

<sup>10)</sup> 榎引素夫・西山弘泰(2018)『『新幹線学』の構築は可能かー『ポスト整備新幹線』時代に向けての論点整理と評価法検討ー』、地域社会研究、弘前大学地域社会研究会／弘前大学大学院地域社会研究科監修、(11)、pp.11-23

も 10 年程度の期間が見込まれる。

このような俯瞰に基づき、櫛引（2026a）では、上記の 3 路線の工事または着工可否の判断をめぐり、次のような課題が存在すると整理した。

- ①地質的条件とそれを克服する広義の技術力・マンパワー
- ②上記①の要因の軽視を含む政治的要因
- ③建設に関する財源スキームへの不安
- ④開通後の新幹線および並行在来線の経営・列車運行スキームへの不安
- ⑤上記③④を要因とする地域間対立

さらに、これも記述してきた通り、基本計画路線でも着工を求める動きが加速している。整備新幹線 3 路線と基本計画路線に関する今後の最も切実な課題は、例えば次のように整理できよう。

#### ▽北海道新幹線

- ・完成までの期間をどう有効に活用し、「開業時」と「それ以降の期間」それぞれについて、「必要な準備」を着実に進めるか
- ・その「必要な準備」をどう定義するか。具体的には、この間、進んでいく地域の変容、特に人口減少と高齢化、産業構造の変化を、どう調査・分析し、新幹線開業をめぐる地域政策の立案と実行に反映させるか
- ・上記に必要な地域の機能や財源、ひいては人材をどう確保するか

#### ▽北陸新幹線・西九州新幹線

- ・上記に加えて、「いつ、どのように、誰が、何を基準に、着工の是非や工事方式を決定するか」をどう決めるか。そして、その妥当性を、国民や地元の人々にどう説明し、合意を得るか

#### ▽基本計画路線

- ・「中速新幹線<sup>11)</sup>」構想などが提唱される中で、そもそも、現行方式の新幹線の建設が妥当かどうかを「いつ、どのように、誰が、何を基準に判断するか」
  - ・その上で「いつ、どのように、誰が、何を基準に、着工の是非や工事方式を決定するか」をどう決めるか。そして、その妥当性を、国民や地元の人々にどう説明し、合意を得るか
  - ・整備新幹線が経てきた「整備計画の決定－工事実施計画の認可」のプロセスをどう踏襲または再定義するのか<sup>12)</sup>
  - ・そもそも、なぜ、基本計画路線は、これほど長きにわたって新幹線建設を求め続けるのか。一部ながら、建設を求めている地域と、求め続けている地域は、どこが判断の分かれ目になっているのか
- 「新幹線学」をどう定義するか、とは別に、仮に「新幹線学」をつくっていくなら、上記のようなニーズに何らかの形で貢献できることが期待されよう。

11) 日経ビジネス 2025 年 9 月 8 日記事「新幹線の全国整備、200 年後も夢物語か 在来線使う「中速」の現実味」  
(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC262R20W5A820C2000000/>)

12) 本年度の調査で確認した範囲では、基本計画路線を整備計画路線に格上げするための手順は、明確に存在していない。つまり、どのような条件が満たされれば格上げが実現できるのか、基準・目標がない状態にある。なお、東北・上越新幹線は、基本計画決定と整備計画決定、工事実施計画認可が、ほぼ切れ目なく実現した。対症的に、基本計画と整備計画が順調に決定したにもかかわらず、工事実施計画が認可されなかったのが、整備新幹線 5 路線である。

もちろん、これらについては、「新幹線学」以外の複合的な学術的枠組みでもアプローチ可能だろう。しかし、問題は、そのようなアプローチが実現可能かどうか、である。

## (2) AI を活用した検討

「新幹線学」をめぐる検討は、筆者の独り相撲的な検討で袋小路に入っていたが、筆者が 2025 年末、AI (ChatGPT5.2) を本格的に使用し始めてから、作業の様相が変わってきた。新幹線に関する筆者のテキストはほとんどネットで公開されているため、ChatGPT に全テキストを読み込ませ、「新幹線学の定義」などに関する意見を求めた。その結果の一部を、新幹線フォーラムや敦賀市勉強会に反映させ、意見を求めた。

一例を上げれば、ChatGPT は次のように論点を整理している。

「これは“鉄道政策”ではなく、“日本社会そのものの縮図”ではないか」「扱える前提を失っている」  
→ 決断できない政治  
→ 設計はするが、運用を引き受けられない行政  
→ 前提条件が崩れた経済  
「制度と現実のスケールが乖離している」「誰も全体責任を負っていない」「成功も失敗も、引き受ける主体が消えている」

☆新幹線をめぐる議論において不足しているのは、知見ではない。

☆分野を横断し、利害から距離を取り、長期的・俯瞰的に全体像を描こうとする立場そのものが、制度的にも社会的にも欠落している

さらに、「新幹線学に関するミニマムの整理」として、次のような案を提示してきた。

☆新幹線学とは、新幹線という高速交通インフラを手がかりに、人口減少社会における地域の持続可能性と空間再編を横断的に考察する研究領域である>

☆新幹線学とは、新幹線を「解決策」ではなく「巨大な条件変更」として引き受け、その条件変更を社会が扱えるかどうかを問う学である。

☆「新幹線学」という名前は、新幹線をめぐる制御不能な議論に、正解ではなく“居場所”を与えることで、それ以上壊れないための最低限の秩序をもたらす。

本報告書の作成時点では、「新幹線学」の検討は今後の宿題とせざるを得なかった。しかし、貴重な手掛かりを得られたと考えている。あおもり新幹線研究連絡会としては、2026 年度以降も引き続き、青森学術文化振興財団の助成を得て、新幹線と地域政策を結ぶプロジェクトを展開予定である。この取り組みなどを通じて、さらに「新幹線学」をめぐる議論と検討を続けていく。 (文責・櫛引)

## 【資料】

1) 敦賀市民アンケート

○グラフ・表

○記述項目

○回答用紙

2) 新聞報道（北海道新幹線・中日新聞）

3) 新幹線フォーラム配布資料

※敦賀市民アンケートの速報値に誤りがあったため関係部分を割愛  
正しいデータは本文と資料1)に収録した



図 4-1 回答者の年代

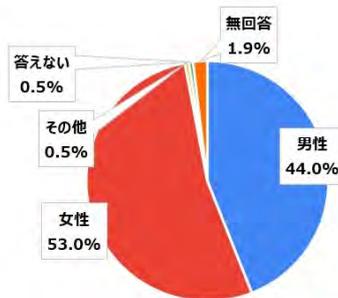


図 4-2 回答者の性別

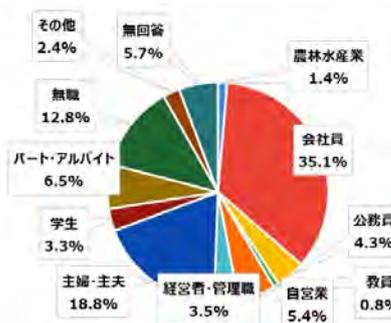


図 4-3 回答者の職業

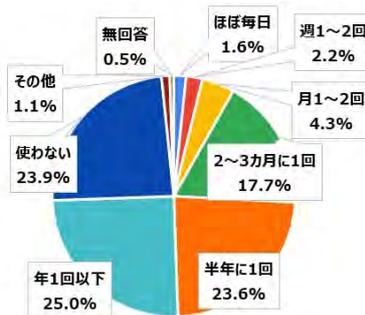


図 4-4 移動のための敦賀駅利用頻度

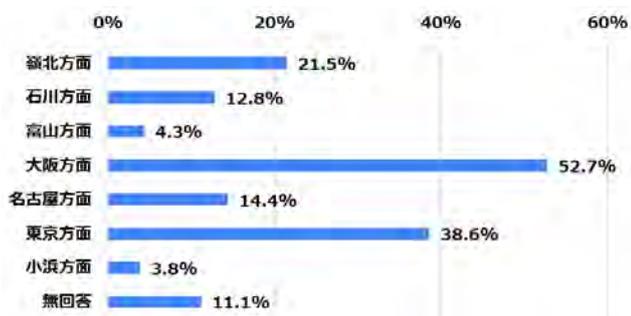


図 4-5 敦賀駅経由で向かう目的地（複数回答）

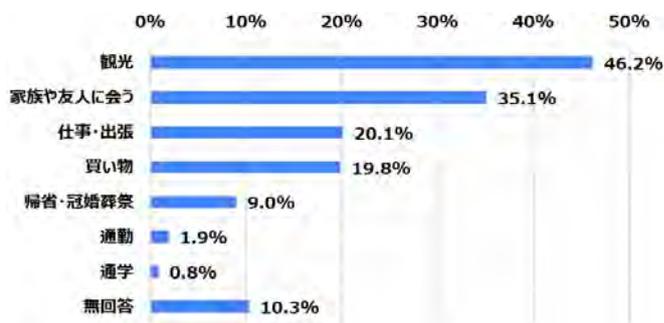


図 4-6 敦賀駅経由の移動の目的（複数回答）

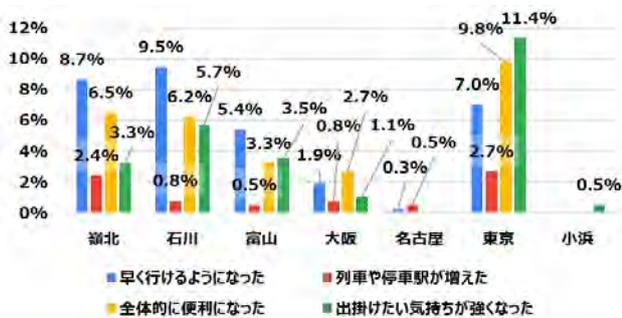


図 4-7 特急から新幹線への移行に伴い出掛ける頻度が増えた行き先とその理由

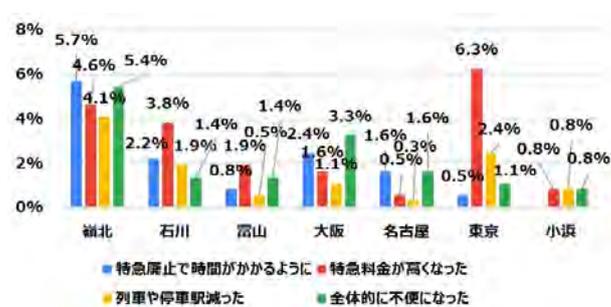


図 4-8 特急から新幹線への移行に伴い出掛ける頻度が減った行き先とその理由

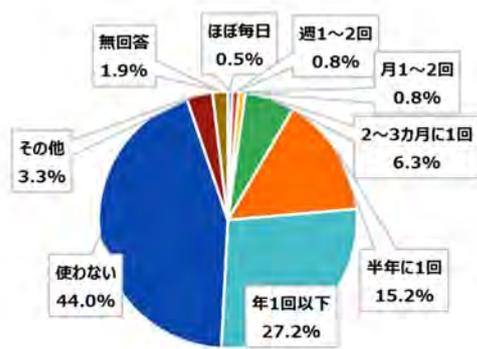


図 4-9 北陸新幹線の利用頻度

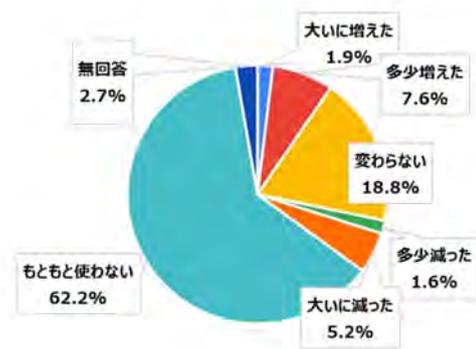


図 4-10 特急 ⇒ 北陸新幹線の利用頻

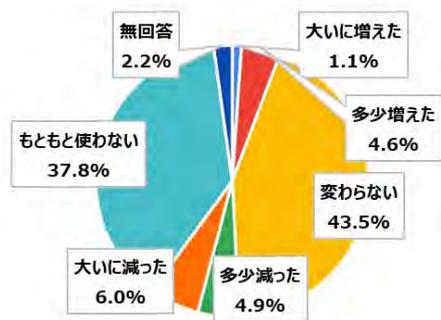


図 4-11 在来線の利用頻度の変化

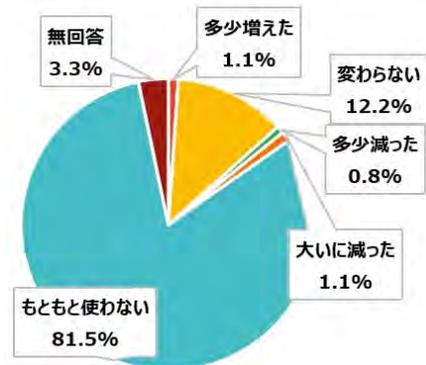


図 4-12 高速バスの利用頻度の変化

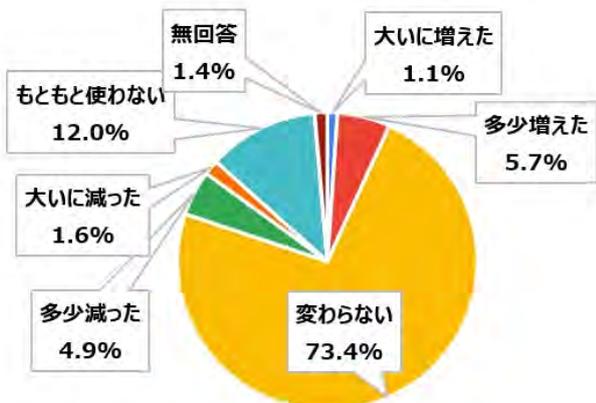


図 4-13 マイカーの利用頻度の変化



図 4-14 敦賀駅前に出向く頻度

表 4-1 高速バス利用の行き先別増減 (件数)

行き先	増えた	減った
東京	7	11
東京ディズニーリゾート	3	3
名古屋	3	2

表 4-2 マイカー移動が増えた行き先 (件数)

嶺北	36
石川	12
富山	6
大阪	11
名古屋	6
東京	4
小浜	11
その他	10

表 4-3 マイカー移動が減った行き先 (件数)

嶺北	10
石川	8
富山	2
大阪	7
名古屋	6
東京	9
小浜	5
その他	10

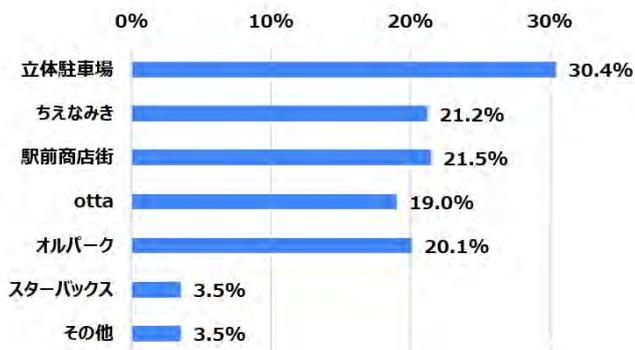


図 4-15 駅前でよく使う施設（複数回答）

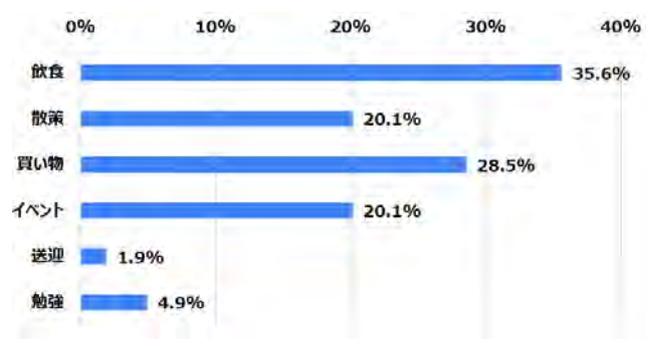


図 4-16 駅前へ出向く目的（複数回答）

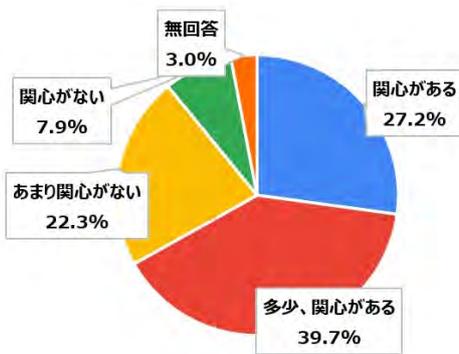


図 4-17 新幹線開業への関心度

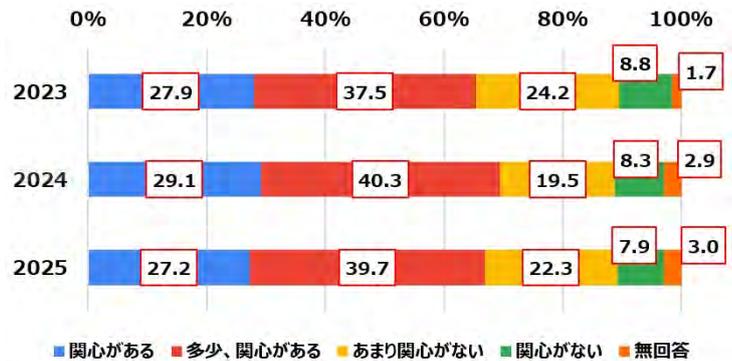


図 4-18 新幹線開業への関心度の推移

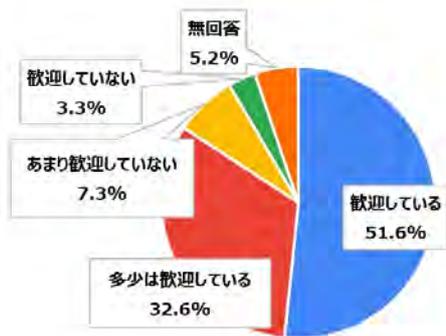


図 4-19 新幹線開業の歓迎度

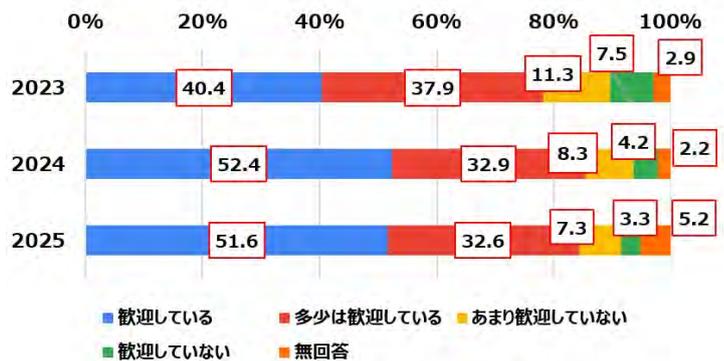


図 4-20 新幹線開業の歓迎度の推移

表 4-4 関心度と歓迎度のクロス集計結果

【2023年】				
関心度\歓迎度	歓迎している	多少は歓迎	あまり歓迎していない	歓迎していない
関心がある	23.3%	4.2%	0.0%	0.0%
多少、関心がある	13.3%	20.4%	2.9%	0.0%
あまり関心がない	2.9%	12.5%	6.7%	1.7%
関心がない	0.4%	0.8%	1.7%	5.8%
【2024年】				
関心度\歓迎度	歓迎している	多少は歓迎	あまり歓迎していない	歓迎していない
関心がある	25.2%	3.5%	0.3%	0.0%
多少、関心がある	20.8%	17.9%	1.3%	0.0%
あまり関心がない	5.1%	8.9%	3.5%	1.9%
関心がない	1.0%	2.2%	2.9%	1.9%
【2025年】				
関心度\歓迎度	歓迎している	多少は歓迎	あまり歓迎していない	歓迎していない
関心がある	21.7%	4.1%	0.5%	0.3%
多少、関心がある	22.0%	15.8%	1.1%	0.0%
あまり関心がない	6.8%	10.6%	2.7%	0.3%
関心がない	0.8%	1.6%	2.7%	2.7%

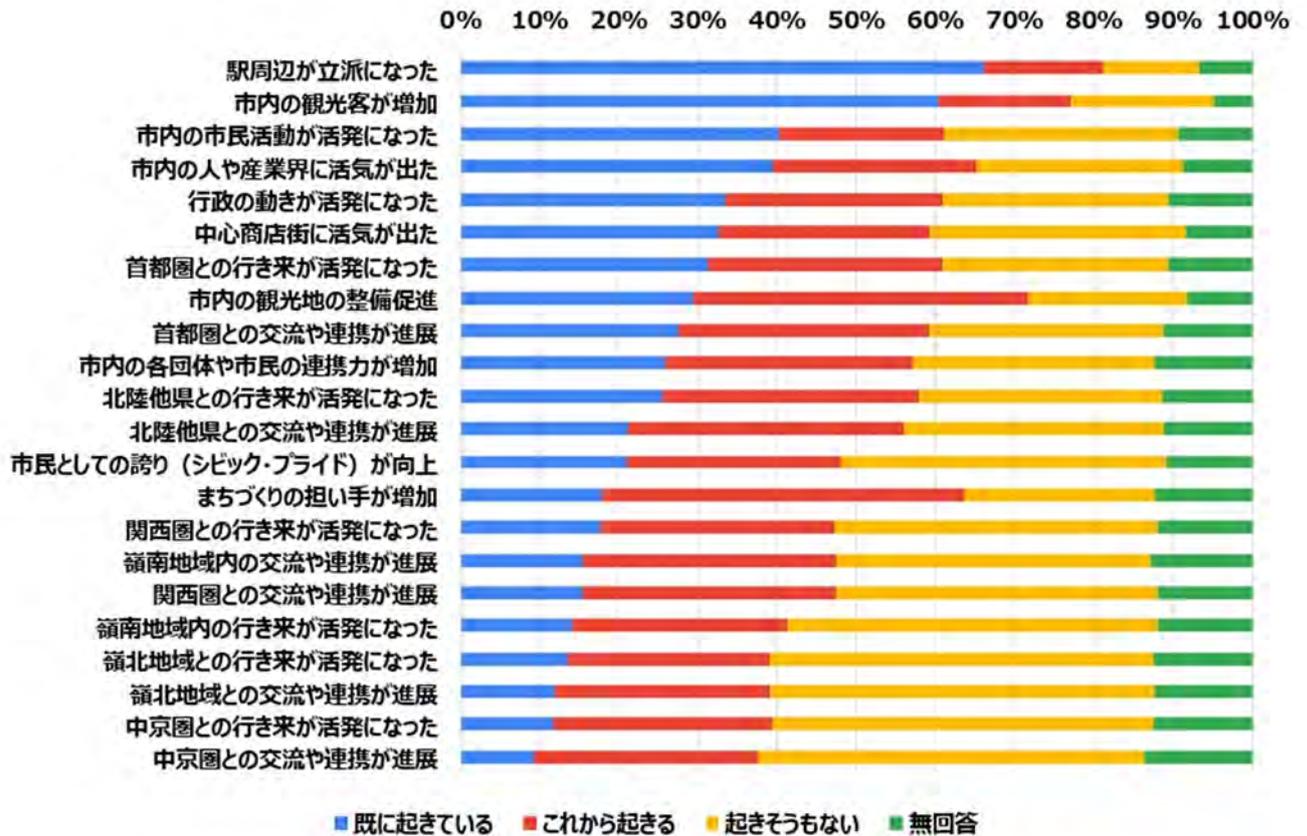


図 4-21 北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましい変化」に関する評価

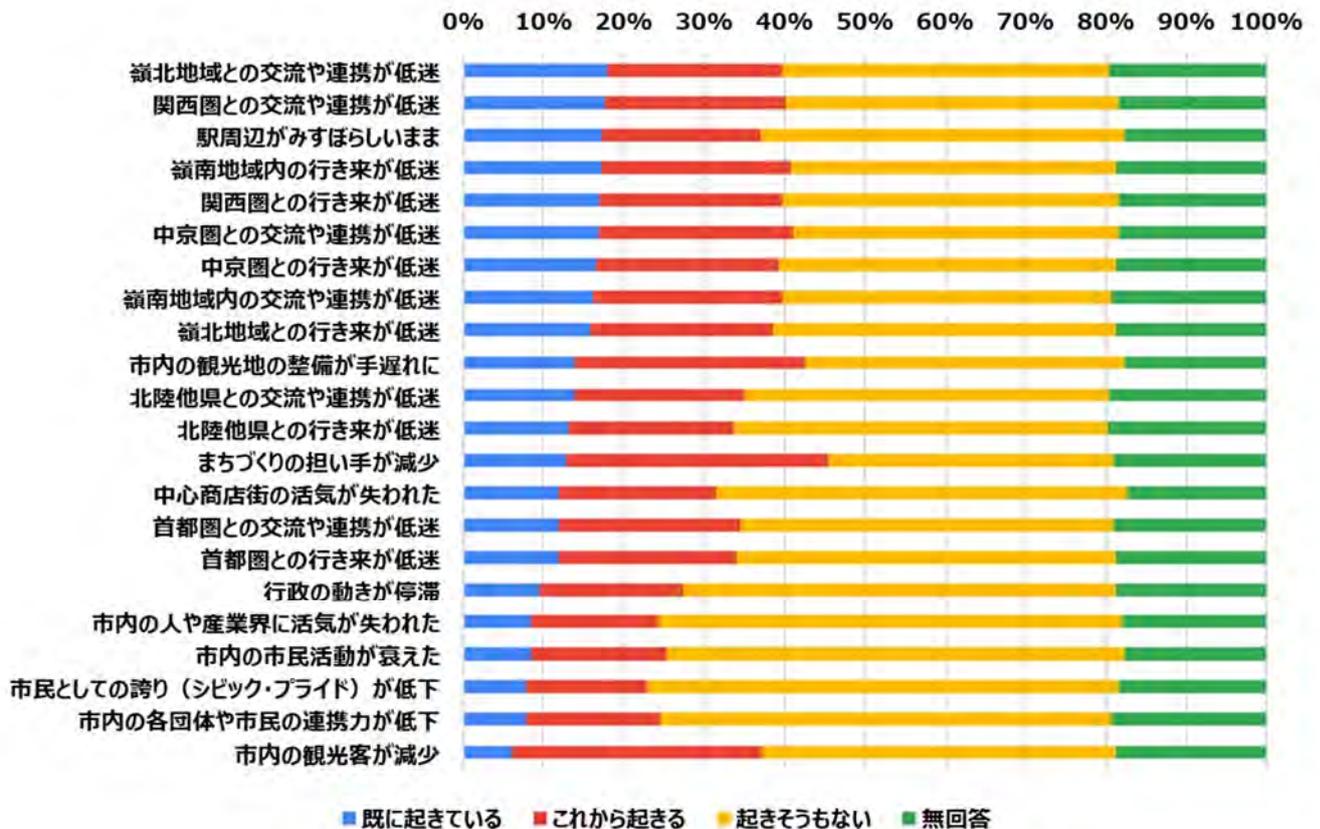


図 4-22 北陸新幹線開業に際して起きた／起こりそうな「好ましくない変化」に関する評価

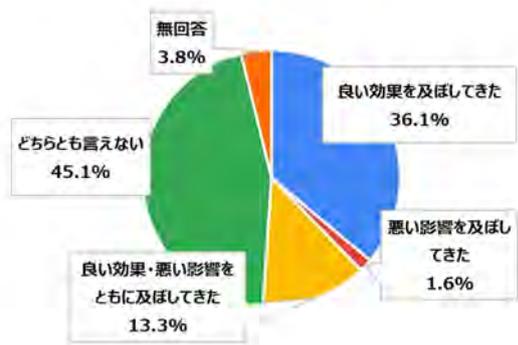


図 4-23 新幹線が暮らしにもたらした変化



図 4-24 新幹線が暮らしにもたらした変化の推移

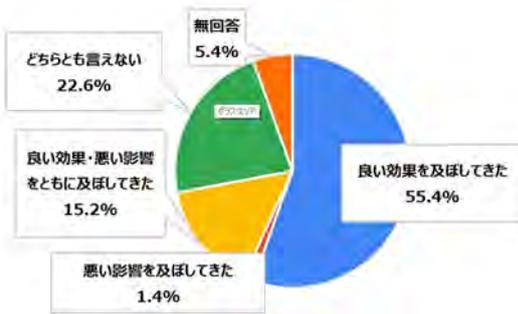


図 4-25 新幹線が敦賀市にもたらした変化

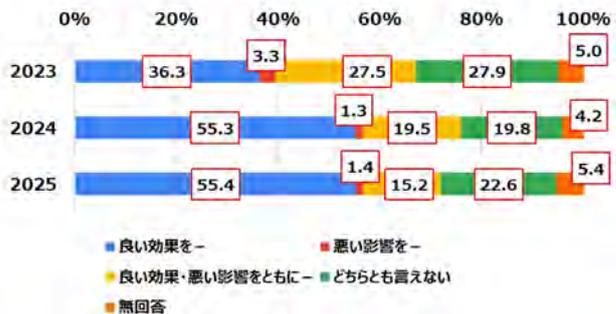


図 4-26 新幹線が敦賀市にもたらした変化の推移



図 4-27 新幹線が福井県にもたらした変化

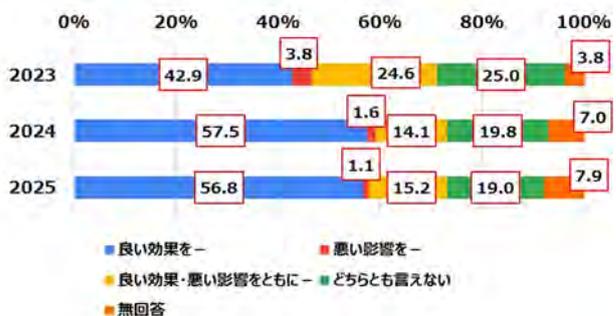


図 4-28 新幹線が福井県にもたらした変化の推移

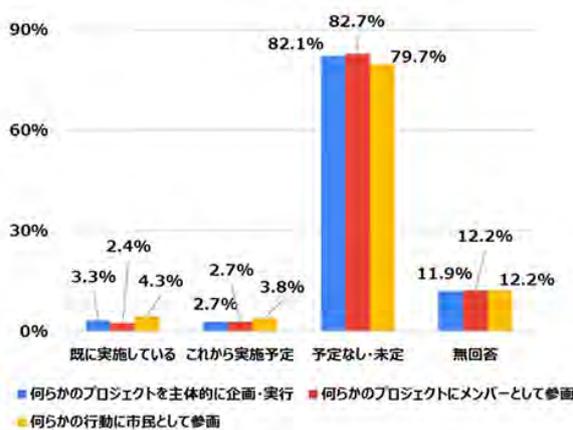


図 4-29 地域活動への参画度

**【主な記述項目】 ※明らかでない語字を除き原文のまま。判読不能の文字は「〇〇」とした。( ) の空白項目は無回答**

**【問 13】敦賀地域に起きた、またはこれから起こりそうな好ましい変化（「その他」として記述）**

- （「駅周辺が立派になった」から下全て）が起きる事に期待する（70 歳代以上、女性、無職）
- 駅周辺や観光地の整備や発展（20 歳代、男性、学生）
- 開業前は敦賀市もイベントをたくさん行ったり、盛り上げるための活動が活発で頑張ってくれてよと思うが、開業してからは盛り上げに欠けるように思う。（30 歳代、女性、会社員）
- 観光客のレポート（50 歳代、男性、会社員）
- 観光客は駅での電車乗り換えだけで降りてはこない（70 歳代以上、女性、無職）
- 仕事、求人の基準が増え失業者が増えた。おいしいカフェやグルメ・みやげがふえた（50 歳代、答えなし、自営業）
- 市内の観光地の低迷（70 歳代以上、女性、主婦・主夫）

**【問 14】敦賀地域に起きた、またはこれから起こりそうな好ましくない変化（「その他」として記述）**

- コストUP（50 歳代、男性、会社員と経営者・管理職の二つに記入）
- すべてこれから 行政、若い市民に期待（70 歳代以上、女性、無職）
- 駅の裏が不便（60 歳代、女性、会社員）
- 駅までの移動が困難。観光に不便（50 歳代、答えなし、主婦・主夫）
- 観光業や物づくり、物売りの衰退（20 歳代、男性、学生）
- 原発の再開発、ふびんの再開発、核廃棄処分場の最終処埋場の建設（50 歳代、答えなし、自営業）
- 商店街活気低下（70 歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 冬期の低迷は？（70 歳代以上、男性、無職）
- 便乗物価上昇（60 歳代、男性、会社員）

**【問 15】敦賀駅周辺に関する意見**

- 東口出口にせめて自動販売機を設置して欲しい。敦賀駅構内に喫煙所を設置して欲しい（40 歳代、男性、会社員）
- otta の芝生広場に滑り台やブランコなどの遊具があればいいなと思います。東口周辺に何も無いのが、県外から来た人は「えっ？」ってなると思います。（30 歳代、女性、会社員）
- Otta の乗客が悪い 立体駐車場が常にいっぱい使いつらい 立体駐車場の料金が上がることで気軽に使いつらい（30 歳代、男性、公務員）
- otta への駐車場に困る。東口付近の開発をしたらいいかと。（大型スーパーとか遊び施設を）東口⇄西口間をもっとたやすく行ける流れに（70 歳代以上、女性、主婦・主夫）
- イベントの時だけ人が集まる（60 歳代、女性、会社員）
- オルパークの箱のような建物はワンハンドで出来る飲食店にすべき（50 歳代、女性、主婦・主夫）
- がんばって下さい。（50 歳代、男性、無職）
- キップの購入がめんどう（70 歳代以上、男性、無職）
- きれいになった（70 歳代以上、男性、無職）
- きれいになり、景観がよくなった。過ごしやすくなった（30 歳代、男性、経営者・管理職）
- きれいにばなったらいいが、わざわざ出掛けようとは思わない。（60 歳代、男性、会社員）
- くら〜いイメージ（70 歳代以上、男性、無職）
- シャッターが下りている店舗が多すぎたり（60 歳代、女性、会社員）
- シャッターが開まったままの店が多い（目障り）観光客よりは、まずは地元民だと思う 駐車場が足りない、駅前の一時駐車場が少くない モニタメントはいらないし、アーケード（歩道）を広くする工事ははやくてよかったと思う アーケード前の駐車場が少ない（60 歳代、男性、会社員）
- ショッピングセンター（小規模タイプ）があると良い（50 歳代、女性、主婦・主夫）

- スタバ以外ほとんど何も無い。みんな口を揃えて言ってます。なんとかしてほしい。（30 歳代、男性、会社員）
- そもそも人口減少している（40 歳代、男性、会社員）
- たいしたものがない、行く理由がない（50 歳代、男性、会社員）
- でかいだけで、駅内にぎわっていない（東京や大阪の地下鉄のような感じ）。駅近だけは少し発展したが、ちよと外に出れば、みずばらしい商店街になっている。（20 歳代、男性、学生）
- まだまだ閉店中の商店が多い（50 歳代、男性、公務員）
- もっとイベントしてほしい（40 歳代、女性、会社員）
- もっと活気があるようなまちづくりが必要。途中下車した場合でも、利用しやすいコンビニ等の増設、宿泊場所の増設（競争率↑、核施設の様様化を図る。）敦賀市民の中で有名な店舗の駅前出店（50 歳代、答えなし、主婦・主夫）
- もっと発展させるべき。すぐにすたれていく。（40 歳代、男性、会社員）
- ローラー駐車場が使いやすい（50 歳代、女性、会社員）
- 暗い 21:00 頃まで大きなライト欲しい（60 歳代、女性、）
- よくて駅前とはほしい感じ。駅周辺が不便。（少ない）アーケード沿いのお店がみつづけて、無かったり、新幹線でにぎわっているように駅前とはほしい感じ。（50 歳代、女性、主婦・主夫）
- 飲食店が長続きしない傾向あり（60 歳代、女性、主婦・主夫）
- 駅そばに大きな病院がある方がいいと思います。（50 歳代、女性、会社員）
- 駅と周辺は色々な物が揃っていいと思います。（30 歳代、男性、会社員）
- 駅に近い地域に住んでいるので毎日朝犬の散歩に行きます。ドッグランがあるといいなと思います。ウンチを入れるコンポストの便、分解できるウンチ処理箱があると周辺に住んでいる人はうれしいです。パン屋さんまでできたので外につないで買い物したり便利です。（50 歳代、女性、主婦・主夫）
- 駅の駐車場をふやしてほしい。（50 歳代、女性、主婦・主夫）
- 駅近の場所のみ賑わっていて商店街に魅力なく寂しい感じがする。何度も訪れたい魅力ある街づくりが必要。活気がない（60 歳代、女性、無職）
- 駅周辺に、駐車できなく、買い物に行きづらくなった。立体駐車場があまり空いてなく使いつらい。（70 歳代以上、女性、主婦・主夫）

- 駅周辺の駐車場（特に西口側）が満車状況が頻繁にある（60 歳代、男性、会社員）
- 駅周辺駐車場不便になった（70 歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 駅前だけでなくぎやかさを保ってほしい（50 歳代、男性、会社員）
- 駅前に高層でオシャレな商業施設を建設してほしいです。敦賀にはランドマーク的な建物が思い当たらないので、外観のインパクトがある存在が必要だと思います。テナントは、洋服やコスメ、グルメ、サブカルチャー、書店、ドラッグストアなどを希望します。コスメに関しては、いろんなメーカーを充実させると必要があると思います。最近は、スキンケアに気を遣う男性が増えたので、いろんな肌質に合わせた男性用の基礎化粧品（化粧水や乳液など）も販売してはどうでしょうか。ちなみには、キッズスペースやスタディスペース等があり好評だと聞いていますが、全般的に本との出会いを楽しむ場所だと思います。そのため、新刊や雑誌、参考書等を求めている人の需要は少ないです。ちなみには別に、本が好きな人のためのいろんなジャンルが充実している書店の開業を希望します。（駅の近く）（50 歳代、女性、主婦・主夫）
- 駅前に大きな商業施設が出来るとよい（70 歳代以上、女性、無職）
- 駅前広場内の空きテナントについて、もっと大々的に広告していった方が駅を出て第一目に入る点として、観光客等にも影響があると感じる。（20 歳代、男性、会社員）
- 駅前商店街（アーケード）の店が少なすぎた感じがする。（50 歳代、女性、主婦・主夫）
- 駅前商店街の駐車場が減り、新しい商店が出来ても利用し辛くなった。（60 歳代、女性、会社員）
- 駅前駐車場を増やしてほしい（10 歳代、男性、会社員）
- 駅前通りの商店街の駐車場がなくなり、不便になった。（60 歳代、女性、教員）



- 飲食店が増えた (20 歳代, 男性, 会社員)
- 駅から気比神宮までの通りの人の往来が増えていると感じた (60 歳代, 男性, 会社員)
- 駅及び駅周辺の活性化。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 駅周辺が活気づいた (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 駅周辺のお店が少し増えたから (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 駅周辺の施設が、充実してきたから。 (60 歳代, 男性, 公務員)
- 駅前が活気づいたように感じた。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 駅前が発展し、人が増えた (10 歳代, 女性, 学生)
- 駅前に活気が出た。人が歩いている 以前はほほいかなかった (60 歳代, 女性, 会社員)
- 駅前に出掛けたいという気持ちが強くなりました。楽しい気分が沸いてきます。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 駅前の大通りが増えた。通年型になると思う (50 歳代, 男性, 会社員)
- 家族が旅行に行く時は、車で行くので関係ないといえは関係ないんですけど、子供の中学の修学旅行は、東京でその時に新幹線に乗って行ったので子供にとっで楽しみ1つだったと思います。 (40 歳代, 女性, 会社員)
- 家族の移動手段として広がり、時間短縮になった (50 歳代, 女性, パート)
- 外出しなくなった感じがします。便利になったし、なにより綺麗になった。 (60 歳代, 女性, パート)
- 街に活気がでた。道が整備されたから。 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 街全体に活気がでた (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 街全体に活気が出て来た (70 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増え、活気が出ました。 (40 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えた。 (40 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えた。商店街を旅行バッグを引いて歩く人を見かける。シャッターがおりている店も多いので、バラエティーに富んだお店ができるよ。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えて、にぎやかになってきているから (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えることによって商店街や観光スポットとして来ることで地域の活性化がよくある傾向である。 (10 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増加し、人々の町中往来が増えた。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 観光地の整備が進んだ。イベントが増加した。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 関東に住んでいる娘に会いに行く頻度が増えた (50 歳代, 女性, 会社員)
- 関東や石川県に行くのに近くなった (40 歳代,,)
- 関東方面への訪問が1本で行ける (50 歳代, 男性, 会社員)
- 岐阜羽島のような静寂した駅でも活動的になってきている。もう少し機関の連携を整えて利用しやすくしてほしい。現在は東京方面のみのようですが関西方面にも延伸して活気づけるとも良くおもうと思います。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 気軽に遠方の友人家族に会える機会が増えた。教習をより知ってもらえるきっかけになった (30 歳代, その他, 主婦・主夫)
- 気持ち的にうれしい (50 歳代, 男性, 会社員)
- 高を要した時に他県に住む家族が行き来しやすから。 (30 歳代, 女性, 会社員)
- 金額が高いが、乗り換えなしで教習から東京に移動できる (20 歳代, 女性, 学生)
- 交通手段の選択肢が増えた。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 今まで甲信越地方はアクセスが悪く、旅行先としてもなかなか選択肢にあらなかったが、行ってみたいと思うようになった。また、東京に乗り換えなしでいけるのはありがたい。 (20 歳代, 女性, 会社員)
- 最近体調が悪く思わしくないので、外出に意欲がな少々自分でも困っている (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 仕事で東京に行くのに便利である。 (60 歳代, 男性, 会社員)
- 子どもの選択肢が増えた。 (30 歳代, 男性, 公務員)

- 東口ももう少しにぎやかにならばいいなと思う (30 歳代, その他, 主婦・主夫)
  - 東口の開発！ 東西のコンコース設置！ (20 歳代, 女性, 会社員)
  - 東口の再開発 (70 歳代以上, 女性, 年金生活)
  - 東口をなんとかしないと！企業さんと協議してほしい！ (30 歳代, 男性, 公務員)
  - 東口を開発しなければならぬ (70 歳代以上, 女性, 無職)
  - 東口周辺を開発しない限り、近隣の人以外全く利用する理由がない。広大な土地があるので大型ショッピングセンターなど誘致しては？高齡化いえず、活発に移動するのは若者である。若者向けの施設を誘致すべき。 (40 歳代, 男性, 公務員)
  - 東西自由通路整備してほしい。車をどちらに停めても観光できるように！ (50 歳代, 男性, 会社員)
  - 同じ新幹線の駅として福井駅と比べて駅の近辺を歩こうという気がならない駅前商店街に魅力がない (40 歳代, 女性, 公務員)
  - 道路脇にゴミが増えた otta の芝生広場で家族連れが遊んだり、学生が楽しおしゃべりしている。微笑ましい風景。ちなみきでは、イベントをしている。なんとなく集える場所ができて良かった。 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習ショッピングセンター増加してほしい (50 歳代,,)
  - 教習の歴史、歴史的建造物、観光案内を充実させる必要有り。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
  - 教習は食事関係でお値段が高めと言われており、集客に損をしているのでは。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習駅がシンボルになっていない！！ (70 歳代以上, 男性, 無職)
  - 教習周辺には歴史的なものが多いいーアールが必要！！ 定期的なイベント (若い方・子どもが喜ぶ様な) 時としてみんおが知っている有名人 (芸能人を呼ぶ) イベントがある場合、RCN、広報などで告知してイベントを盛り上げる。県外の方々の方が教習が楽しいと思えるようなことをしてほしい。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 農産物や海産物をメインに道の駅のような活気ある場所は観光客も喜ばれるのでははないでしょうか。 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 白銀交差点から本町通りが夜間 (20 時以降) は大変暗くなるので少し明るくしてほしい (30 歳代, 男性, 会社員)
  - 福井市に比べて開発スピードが遅く活気がない。 (60 歳代, 男性, 教員)
  - 別にこれといったspや、物販販売所もなく、駐車場がない。 (70 歳代以上, 男性, 会社員)
  - 夜のタクシーがない。東と西の通りの抜け。 (70 歳代以上, 男性, 農林水産業)
  - 洋服などのショッピングができる場所が欲しい (20 歳代, 女性, 無職)
  - 立体ではない駐車場が必要です。 (60 歳代, 女性, アルバイト)
  - 立体駐車場の数が足りない (60 歳代, パート)
  - 良いなっとは思えない。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 【問 20】北陸新幹線・教習開業が暮らしに及ぼしてきた変化の評価とその理由**
- ☆ 良い効果をおぼしてきてきた \_\_\_\_\_
- ちえなみきが出来たため、駅前の商店街が多少賑わったため (30 歳代, 女性, 会社員)
  - 80 代の母が東京に行きやすくなった。 (50 歳代, 男性, 自営業)
  - あかぬけがいいと思います。新しい風がふくと思います。 (50 歳代, 女性, 会社員)
  - イベントなどが増えた (40 歳代, 男性, 会社員)
  - これから利用し出かけるのが楽しみにしている。乗り換えなしで東京へ、東京経由で函館へ (60 歳代, 女性, 自営業)
  - スタイルがきた。駅が綺麗になった。 (30 歳代, 男性, 会社員)
  - テレビで教習が出るようになった。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
  - なんとなく (60 歳代, 女性,)
  - やまなみぐちが自宅から近くなった、駅の西側に行けるとより良いのですが今の状況だと入場券を買わないと行けない、どこにかならないのでしょうか (40 歳代, 女性, 公務員)
  - 以前より都会らしくなってきた。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
  - 一時的ではあろうが観光客が増えた (50 歳代, 女性,)

- 子供の頃の教習は人も多く街も賑やかだったが、2、3年前まで教習市全体が寂れていました。北陸新幹線・教習開業により活気が出てきた。新しいお店ができたことを知るたびに嬉しくなり出かけると思う気持ちが高まります。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 市内の全体が活性化して感じている。(60歳代,男性,パート)
- 時間さえあれば遠出したいと思われ。駅周辺の店に行くことが多くなった。(60歳代,女性,教員)
- 時間に余裕をもって移動できるようになった(50歳代,女性,会社員)
- きれいになり、景観がよくなった。過ごしやすいようになった。活気が出てにぎやかになった。雰囲気明るくなった。(30歳代,男性,経営者・管理職)
- 実家が富山のため、金沢駅で乗り換えの必要がなくなった。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 実家の両親が新幹線に乗ってきてくれたから(30歳代,男性,会社員)
- 車の生活が無理になったら、利用回数は増えると思う(70歳代以上,女性,経営者・管理職)
- 若い時と違いこれからは車でなく電車利用が増えいくと思うから 旅行などに(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 首都圏が近くなった(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 首都圏が近くなり非常に良い効果がある(70歳代以上,男性,無職)
- 首都圏の利便性(60歳代,男性,無職)
- 首都圏へ行くのが便利になった(60歳代,女性,無職)
- 周りの人たちが上向きな情報にワクワクしている。(70歳代以上,女性,無職)
- 商店街に新しい店が増えてきた。増えたときは目新しいものに触れられて楽しい。もう少し飲食以外の店(若者向け)があった方が楽しい便利。(30歳代,男性,会社員)
- 少しづつであるが、商店街関係に活気が出て来たように思う(60歳代,男性,公務員)
- 乗り換えなしで、長野県や東京方面へ行くようになり気楽に出かけられるようになった。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 新しいお店が増えて利用したことがあるお店がリニューアルしたり、道路が整備されるなどたくさんの変化があった。街並みがきれいになったのでも外出が楽しくなった。(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 新幹線を利用して関東や北陸他県へ行って見たい気持ちになった。(70歳代以上,女性,経営者・管理職)
- 千葉に住む義兄夫婦がいつも利用している。主人は福島転勤で2年間、新幹線を利用したがいつも東海道線を利用していった。北陸新幹線は高くても時間がかかると言っていた。(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 街がにぎやかになってきた(60歳代,男性,会社員)
- 短時間で移動が出来て、観光客や教習民にとっても駅や周辺が活気付いたと感じており、イベントや地元食材や名産品を取り扱うお店が栄えることにより地域住民としての誇りや観光客増加に伴う地域の活性化に良い効果を感じていると感ずる。又、他県や他市の方から、「教習が今活気がある」と直接的に感想を言われた経験が増えた。(20歳代,男性,会社員)
- 町がきれいになった。(60歳代,男性,無職)
- 通勤時間が短縮された(50歳代,男性,会社員)
- 店の活気が一段とアップした(以前より)。(70歳代以上,男性,無職)
- 電車が30分に一本通るようになって、学校に行きやすくなった。でも運賃が値上がりしたので残念。(20歳代,女性,学生)
- 土日東口の駐車場がいっぱいで駐車できない。土日の利用の時はタクシーを利用する(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 東京、長野県、群馬県等の今まで閑心な薄いや地域に興味を湧かした。(50歳代,男性,会社員)
- 東京、東京から東北への移動が便利になった。(50歳代,女性,パート)
- 東京からの知り合いの仕事で来てくれるようになったから。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 東京にいる親戚と気軽に会えるようになったから。(30歳代,女性,主婦・主夫)
- 東京に住んでいる家族が来やすくなった(60歳代,女性,パート)

- 東京に旅行に行く際、便利になった(20歳代,男性,会社員)
- 東京への移動が楽になった。(70歳代以上,女性,無職)
- 東京への交通の便が良くなったため。(20歳代,女性,学生)
- 東京への交通手段が増えた(40歳代,男性,公務員)
- 東京へ乗り換えなしで行ける(50歳代,女性,会社員)
- 東京まで乗り換えなしで行ける。(50歳代,女性,会社員)
- 東京駅で「教習」行き案内が出力され、知名度が上がった。(50歳代,男性,経営者・管理職)
- 東京圏が近くなったと感じる(60歳代,男性,教員)
- 東京方面へ便利になった(70歳代以上,男性,無職)
- 教習が東京までワンストップでいける。大阪行きの始発。福井教習間を冬の期間、万が一の時は新幹線の選択もできる(50歳代,男性,公務員)
- 教習が活気づいてきたから(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 教習が明るくなった(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 教習という街を知ってもらえる(40歳代,女性,会社員)
- 教習に広い駅(立派で広い)が出来、自慢できる。(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 教習に少し活気が出た気がする(20歳代,女性,無職)
- 教習の印象が大変良くなっている(70歳代以上,男性)
- 教習の活性化につながっている(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 教習駅を利用して北陸 東京へ出かけるようになった(70歳代以上,男性,無職)
- 教習始発の特急が便利 福井が近くなった(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 教習市の交通網は素晴らしい！(20歳代,女性,会社員)
- 教習市民は、乗り換えるの影響を受けない(20歳代,男性,会社員)
- 福井の教習の通勤が楽になった(50歳代,男性,公務員)
- 便利になった。(70歳代以上,男性,無職)

☆ **良い効果・悪い影響をともに及ぼしてきた** \_\_\_\_\_

- (悪)サンダーパートが全席指定になった(良)駅が立派になって気持ちよ利用できると、シャッター街だった駅前に色々な店が増えて整備もされた事(40歳代,女性,パート)
- (建設関連の)仕事で新幹線が教習までということが増えたので良かった。昔は大阪、京都へよく行っていたが、あまり行かなくなったため。(雷鳥,サンダーパート)(40歳代,女性)
- いい影響としては、観光客が増えて街が活気ついた。悪い影響としては、特高が福井から教習まで廃止になり、普通列車の乗車率が常に高い状態になったこと。(20歳代,女性,学生)
- くらい問題がぬくえない(70歳代以上,男性,無職)
- しろさざ、サンダーパートが福井方面がなくなり不便。新幹線は高いので、福井までは使いたくない(60歳代,女性,会社員)
- なんとなく(30歳代,男性,会社員)
- 一時的でも街が活気が出た。その後の計画が不明(60歳代,男性,僧侶)
- 駅前の景観や青空を台無しにする高層ホテル、駅舎、青空が一面に見えていた田舎のホッとする感じが損なわれてしまった。どこに行っても人だらけ、みやげが売れた。(50歳代,答えない,自営業)
- 駅前駐車場の混雑、路肩の駐車帯が廃止された、東洋紡前の道路が更に混雑するようになった。駅前が活性化された。(20歳代,男性,公務員)

- 商店街、飲食店が高くなっている。(60 歳代,男性,会社員)
  - 西口にみどりの窓口がなくなつた(50 歳代,男性,会社員)
  - 特急が福井までなくなつたから。(50 歳代,女性,主婦・主夫)
  - 料金が上がった。切符の取りにくさ。出かけにくさ。(50 歳代,男性,)
- ☆**どちらとも言えない**
- JR の利用がもともと少ないから。(50 歳代,男性,会社員)
  - あまり駅を利用しないので(50 歳代,女性,主婦・主夫)
  - あまり変化を感じないから(40 歳代,女性,会社員)
  - あまり変化を感じないため(50 歳代,女性,会社員)
  - あんまり新幹線が開通したからといって生活に変化がなかったから(10 歳代,男性,学生)
  - イベントが増え多少の活気は出たと思うが、自分には興味の無いイベントが多い。(40 歳代,男性,公務員)
  - こちらに移住してまだ間もない為。分からない(60 歳代,女性,主婦・主夫)
  - ちょっと難しかった(50 歳代,女性,)
  - とくに変わっていないから(20 歳代,女性,会社員)
  - なんの影響もない(30 歳代,男性,公務員)
  - なんの影響も感じられない(50 歳代,女性,配達)
  - なんの変化もない(20 歳代,男性,会社員)
  - まだわからない 悪い事は表に出ない(60 歳代,女性,パート)
  - 移動する回数が少ないのと、車での移動が多い。たいてい 2~3 時間なら車で移動する時が多い。(70 歳代以上,男性,会社員)
  - 移動はいつも車(70 歳代以上,男性,無職)
  - 一部の人がただで、やっている様に思える。新幹線だけに頼りすぎている気がする。(60 歳代,女性,会社員)
  - 影響はない(60 歳代,女性,自営業)
  - 駅、電車を使用する理由(通学、通勤等)がなくなつたので、駅に行くこともほぼなく、生活に何の変化も感じられないため(30 歳代,女性,会社員)
  - 駅から離れた所に生活拠点が有る。(70 歳代以上,女性,無職)
  - 駅から離れているため特に変化はなし(70 歳代以上,男性,自営業)
  - 駅を利用することがなく、観光業にたずさわってもないため(50 歳代,女性,会社員)
  - 何もかわらない(50 歳代,女性,パート)
  - 外出する機会も年と共に減ってきた今、北陸新幹線を利用することがない(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 街に活気が出て良いとは思いますが、自分の生活に影響がないため。(30 歳代,男性,会社員)
  - 学生の生活に直截影響がない為、(つまり家族にも)感じる仕事の事もない(,)
  - 感じない(60 歳代,女性,パート)
  - 観光客に、教員の名所を見てもらえるのはうれしいが、商店街がもう一つ盛り上がり欠けてるし、土産物を購入できる「これ！」という場所がない。よその観光地を見て、いいところを真似てほしい。一部のお店は流行っているが、路駐が多く、市民としては迷惑。駐車場はしっかり整備してほしい。(50 歳代,女性,医療職)
  - 増省したくても、一人での移動困難(バスの本数が少ない)地域全体の賃金が低いいため、資金が貯められない。働きたくても、移動困難な上働きの口が限定される。(50 歳代,答えなし,主婦・主夫)
  - 興味なし(50 歳代,男性,会社員と経営者・管理職の二つに記入)
  - 結局乗り換え駅、市がいかにかに教員駅の改札を出て何の魅力を感じられるか真剣に考へるべき。たまたま教員止まりになっているだけ、、、残念。(50 歳代,男性,会社員)
  - 個人の暮らしには変化を感じないから。(60 歳代,男性,無職)

- 海外の若者をよる見かけようになつた(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 観光客が増えて、全体的に活性化してきたが、犯罪などの増加の不安がある。(60 歳代,女性,看護職 パート)
  - 関西・中京圏が不便に、教員駅乗り換え福井・金沢方面へ(30 歳代,男性,会社員)
  - 建設(仕事)(60 歳代,男性,会社員)
  - 祭りのイベント事、その時はみんな一生懸命で活気にあふれているようにみえるが何も無い時の駅前、本町、神楽、相生の商店街 ー それでいいのー。と思いますね。(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 自分の生活にあまり関係ない 尚、工事関係では会社都合でもありがたい(60 歳代,男性,会社員)
  - 週末の駐車場がいっぱいで停めにくくなった(40 歳代,女性,会社員)
  - 商店街の活気なしと感ずる為。(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 乗り換え(関東方面)に行けるようになった(60 歳代,女性,)
  - 乗り換えで教員駅に来るだけで魅力がない。(40 歳代,男性,会社員)
  - 乗り換えで東京に行けるが、時間も運賃も高くなった。在来線特急のホームが西口から遠く離れた。駅前商店街の利用がし辛くなった。(60 歳代,女性,会社員)
  - 新幹線もほとんど利用せず、駅周辺も行くことが少ないため。(30 歳代,女性,公務員)
  - 新幹線を利用する機会がないため恩恵を受けられていない(30 歳代,男性,公務員)
  - 石川や富山、長野などにば行きやすくなったのは良い効果だと思う。ただ、開通前より駅利用者が増えたため空き駐車場の探すのに苦労するようになった。(20 歳代,男性,会社員)
  - 石川方面への鉄道利用は便利になったが、大阪方面への利用は不便になった。(60 歳代,男性,自営業)
  - 多少人が多くなって活気が出た。駅が大きすぎるので景色が悪い。(50 歳代,男性,会社員)
  - 直接的な影響がない(20 歳代,女性,無職)
  - 電車賃の上昇(70 歳代以上,男性,無職)
  - 東京から直通になった一方で、関西・中部圏からは乗り換えが必要になった。(40 歳代,男性,会社員)
  - 東京駅までの移動は東海道新幹線の方が、料金が安い。(30 歳代,女性,会社員)
  - 東京方面に行きやすくなったのは事実だが、高い。大阪方面とのつながりが減ってしまい、関東の方とつながりがそれはそれでいいかと思うところもある。(40 歳代,女性,)
  - 東京方面に行(際、東海道新幹線がラブル起きても、北陸新幹線という代替手段としての選択肢が増えた事 関西/中京方面に関しては、ほぼ従来通りに特急/在来線を選択できるので良い効果が多いが特急に関しては、全席指定による料金増が悪い影響(50 歳代,男性,経営者・管理職)
  - 東京方面は行きやすくなったが、福井方面はサンダーバードがなくなり、在来線または新幹線での移動になった。そのため、在来線が混雑するようになり、不便に感じている。(20 歳代,女性,会社員)
  - 特に何も感じないから(40 歳代,男性,自営業)
  - 教員から金沢、富山方面に行きたくても特急が降りなくなり、新幹線が在来線に乗り継いで行かなければいけなくなり、行かなくなった。新幹線ではお金がかかり、在来線では時間がかりすぎる。(30 歳代,女性,パート)
  - 教員が全国に知られてきている。イベントでは車が邪魔になることがある。(60 歳代,男性,団体職員)
  - 教員以西特急の自由席廃止、長野方面へは時間短縮。(50 歳代,女性,)
  - 富山に行くには新幹線が良いが金沢、福井方面に行くには特急でも良いし、東京方面でも米原から乗れるし時間もかからず乗車賃も安い。(70 歳代以上,女性,無職)
  - 福井市に鉄道で行く料金が高くなった。(50 歳代,男性,教員)
  - 本町通り、神楽通りがシャッター通りだったのが新しく店を開く人が多くなった。(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 名古屋へのアクセスが不便に感じるため(50 歳代,女性,会社員)
- ☆**悪い影響を及ぼしてきた**
- 在来線特急が無くなったことによる不便さ(60 歳代,男性,自営業)

- 今までは西口教習駅は人を迎えに行っても大変だったけど、東口に行くところなのに混雑していないので、年寄りには助かります(70歳代以上,女性,無職)
- 私の生活に変化は起きていない(70歳代以上,女性,無職)
- 私の暮らしに関しては、何の影響も受けていないと感じているから。(20歳代,男性,学生)
- 時として観光で新潟、長野方面に北陸新幹線で、一本で行けるのが良い。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 時間短縮時代になり、便利になりましたが自然破壊はどうか?！疑問だと日々思っています!!(60歳代,女性,パート)
- 自身に直接かわりがあるように感じられないから。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 自身の暮らしに変化を感じられない、変化が無い。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 自宅が駅に離れている(60歳代,パート)
- 自動車がおおくて、新幹線は使いません!(60歳代,男性,会社員)
- 自分たちの生活には直接関係はないため(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 自分の生活スタイルなどに変化はない(40歳代,男性,会社員)
- 自分の暮らしには変化はない。(60歳代,女性,自営業)
- 自分的には便利と思う面も増えたが、不便という声もきこえてくるから。(10歳代,女性,学生)
- 実際に利用しないと、実感が無い。(60歳代,男性,自営業)
- 車移動メインなので生活買い物でも使わないので、よくわからない。(50歳代,男性,会社員)
- 主に車なので・・・(50歳代,男性,無職)
- 首都圏へ行く場合以外ほとんどマイカー利用のため、北陸新幹線教習開業はあまり自分に影響はない(70歳代以上,男性,無職)
- 首都圏へ北陸新幹線で行きたいと思いますが、まだ行けていません。(60歳代,女性,アルバイト)
- 乗らないから関心はない(60歳代,男性,自営業)
- 職種が観光業ではない(40歳代,女性,経営者・管理職)
- 新幹線が出かけることが未だにない、サンダーバードのみ。土地の提供でもあれば暮らしの変化はあり(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 新幹線を使わない(40歳代,女性,自営業)
- 新幹線を使用することもないので、特に暮らしはかわらない(60歳代,男性,会社員)
- 新幹線を利用しないから。(10歳代,女性,学生)
- 新幹線を利用することはないから(20歳代,男性,(空白))
- 新幹線を利用する事がなく、地方に行くことがない(大阪へ行くこと(サンダーバード)はつっても東京へ行くことはない。福井へはマイカーで行く、新幹線はつかわない。(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 新幹線を利用もしないため。また、新幹線開業に関係する職種などでない為。(30歳代,女性,会社員)
- 生活上の変化が無い為(60歳代,女性,無職)
- 昔と変わらない(50歳代,男性,会社員)
- 接客業ではないため(50歳代,男性,会社員)
- 全く生活に関係ない(60歳代,女性,アルバイト)
- 他県との交流で多少人口の流れが良くなったが、今までの在来線(特急)などがない、近に行くには不便。遠くに行くには便利かなあと思う(70歳代以上,男性,パート)
- 他県に行かない(60歳代,女性,パート)
- 鉄道をほとんど使わない生活をしているため(50歳代,男性,会社員)
- 店舗が増えた要因が開業効果だけかわからないから。(教習駅周辺)(40歳代,男性,会社員)
- 電車の利用が少ない。駅周辺施設はたまたま利用する程度。(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 東京に行くのが米原も北陸新幹線もあまり変わらないが魅力。(70歳代以上,男性,農林水産業)

- 特に生活が変わらないから(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 特に変わったことは感じていない(40歳代,女性,会社員)
- 特に変化が感じられない。(60歳代,男性,会社員)
- 特に変化が無い為。(30歳代,男性,会社員)
- 特に変化はない(50歳代,男性,会社員)
- 特に変化なし(60歳代,女性,会計年度任用職員)
- 特に暮らしには変化が無い(60歳代,男性,経営者・管理職)
- 教習の場合、米原経由東京でも、それほど不便を感じなかった。料金も安いはず。(70歳代以上,男性,経営者・管理職)
- 教習開業により不便になった点も多と思うから。西口に合ったみどりの窓口が東口になり、窓口も二つ一つに減った。待ち時間が増えた。サンダーバードの自由席がなくなった。(30歳代,女性,会社員)
- 教習市民はマイカーを利用するので、鉄道には関係ない(30歳代,女性,会社員)
- 年をとるに従い、出かけることがほとんどできなくなっている(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 年令を重ねて外出などが減ったため(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 普段の生活に影響がない。(60歳代,男性,会社員)
- 福井県はほぼ車社会なので鉄道は利用する機会がない。個人的には損も得もしていない。(60歳代,男性,会社員)
- 米原乗り換えの方が安くて早いで利用していない(50歳代,男性,農林水産業)
- 別に影響ナシ(50歳代,男性,会社員)
- 変わらない(60歳代,男性,無職)
- 変化を感じない(60歳代,男性,医師)
- 暮らしは変わらない(60歳代,男性,医師)
- 北陸～関西の行き来に、必ず乗り換えが必要は現在は若干人の往来が増えたと思うが、利用者にとっては面倒だと思う。いづれ駅から出る人は減ると思う。(60歳代,男性,会社員)
- 北陸新幹線の停車駅のうち、敦賀程度(～富山)なら車で行くため。(30歳代,男性,会社員)
- 北陸新幹線の利用がそこまでないから(20歳代,女性,アルバイト)
- 北陸新幹線は大阪まで直通でつながらないと効果が薄い(60歳代,男性,無職)
- 北陸新幹線を利用することがないため。(40歳代,男性,会社員)
- 毎日の生活に影響がないから(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 利用したことがない。特急が不便になり、ますます駅を利用することは減っている。(40歳代,女性,主婦・主夫)
- 良くも悪くも何も起きていないから(10歳代,女性,学生)

【問22】北陸新幹線・教習開業が敦賀市に及ぼしてきた変化の評価とその理由  
☆良い効果を及ぼしてきた

- 「教習」の認知度が上がった。でも、まだまだこれからだ(50歳代,男性,会社員)
- 観光客が増えたため(30歳代,女性,会社員)
- 東京駅で「教習」行き案内が出され、知名度が上がった。(50歳代,男性,経営者・管理職)
- 市内の全体が活性化したと感じている。(60歳代,男性,パート)
- イベントが楽しみでよく町へ出かける。(70歳代以上,男性,無職)
- イベントが行われることが増えたように思う(40歳代,女性,会社員)
- イベントが増えた(60歳代,男性,会社員)
- イベント増えた(60歳代,女性,パート)
- イメージと環境(60歳代,男性,会社員)
- インフラの整備は大切だから。田舎には刺激が必要。(50歳代,男性,会社員)
- カラカラだった商店街に少しは人が増えたから。(60歳代,男性,会社員)

- これからの期待を持つことができる (50 歳代, 男性, 会社員)
- これまで新幹線は遠い存在でしたが、教習に開業したことによって新幹線と関東地方のことが身近な存在になったと思う。教習市民にとって誇りに感じるものが一つ増えた感覚もあります。(50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- すくなくとも、観光客が増えたと思う。(50 歳代, 女性)
- たくさんの人が教習に来て喜んで頂けるように観光もできる所がもっと増えると思います。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- テレビや新聞などから、観光客が増加したという事を見聞きました。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- ないよりはあった方がいいからです。確かに活気は感じられます。(60 歳代, 女性, アルバイト)
- なんとなく (50 歳代, 女性, 配達)
- にぎわい (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- みんながイベント参加や教習人も寄りやすい (60 歳代, 女性, パート)
- メディアにも取り上げられ活気がみられる。(40 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- やっと、日本になった (50 歳代, 男性, 無職)
- より現代的になった (30 歳代, 女性, 会社員)
- 以前より、街に活気が増えてきた。(70 歳代以上, 男性, 無職)
- 移動時間の短縮。大雪等の災害に強く、埼玉との交通断が少なくなった (60 歳代, 男性, 会社員)
- 駅、駅周辺の整備を行って、明るい駅前になった。(50 歳代, 女性, パート)
- 駅、道などせびされた (50 歳代, 男性, 会社員)
- 駅がきれいになった。教習の名前が知られるようになった。(70 歳代以上, 男性, 農林水産業)
- 駅が整備された、駅周辺にホテルが建設された (60 歳代, 女性, 自営業)
- 駅周辺、気比神宮など観光客は明らかに増えた実感できる。(30 歳代, 男性, 会社員)
- 駅周辺が県外の人でにぎわっているため (50 歳代, 女性, 会社員)
- 駅周辺の活気、ピックアップが増えたこと (50 歳代, 女性, 会社員)
- 駅周辺の商店街にはブラスの経済効果 (70 歳代以上, 男性, 自営業)
- 駅周辺の整備、観光客が増加 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 駅周辺の町が活性化したように感じるから。(10 歳代, 女性, 学生)
- 駅前エリアでの催しが多くなり、駅前に出かけることが多くなった。(70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 駅前から気比神宮までの商店街の空き店舗が少なくなっている (60 歳代, 男性, 会社員)
- 駅前に関してにはにぎわっている。外国からの観光客もたくさん見かける いままでにない活気がある (60 歳代, 女性, 自営業)
- 駅前に人が増え、レンタカーなども走っているのを見ると利用客が多いため (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 駅前の人通りが増えた (60 歳代, 男性, 医師)
- 駅前の人通りが増えた (60 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 駅前周辺が整備され、活気があるように感じる。(20 歳代, 女性, 会社員)
- 駅前周辺の飲食店がにぎわっている。気比神宮までの通りのお店も新店舗などができている。(70 歳代以上, 男性, 無職)
- 改修により教習駅周辺の景観や雰囲気も良くなったし、家族連れが遊べる場所(駅前広場)が増えたのは良い効果だと思う (20 歳代, 男性, 会社員)
- 海外、県外の人たちに「教習」という地名を知ってもらえた (50 歳代, 女性, 会社員)
- 街おこしの一つの起爆剤にはなっている (60 歳代, 男性, 無職)
- 街の雰囲気も明るくなった (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 街全体が生き生きしている (70 歳代以上, 男性)
- 街中に人が歩いて (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 活気がある。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 活気が溢れている (40 歳代, 男性, 公務員)
- 活気づいてきた (20 歳代, 男性, 会社員)
- 活気にあふれ、することが大胆になってきた。(70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客がふえた (20 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客がふえた気がするので経済効果はあったと思う。(60 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が以前よりは増えたため (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が少し増えた (50 歳代, 男性, 公務員)
- 観光客が増え、観光客が少し盛んになった (70 歳代以上, 女性, 無職)
- 観光客が増え、観光客が少し盛んになった印象。(20 歳代, 男性, 学生)
- 観光客が増えた (30 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客が増えた (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えた (50 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増えた (60 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増えた (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 観光客が増えた。首都圏との往来が安易になった (40 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客が増えたから。(60 歳代, 男性, 公務員)
- 観光客が増えたことで、駅周辺や商店街に新しいお店ができた。(20 歳代, 女性, 学生)
- 観光客が増えたと思う (70 歳代以上, 女性, 無職)
- 観光客が増えたと思う。(60 歳代, 女性, 自営業)
- 観光客が増えたように思う (60 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客が増えたように思う (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えた気がするので経済効果はあったと思う。(60 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増えている (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えてきている (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えて市内に活気が出てきている (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増加した。(70 歳代以上, 女性, 無職)
- 観光客が多くなった (60 歳代, 男性, 無職)
- 観光客が多くなって、賑やかになり、教習に来る人が増してきたのかと思うと、人出を見ているだけでも嬉しくあります。(70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が目につく様になった (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 観光客が来る (30 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客の増加 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客の増加により、活気づいた。(60 歳代, 男性, 無職)
- 観光客の増加による経済効果 (40 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客は増えたと感じているから。(40 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客は増えていると思う。(60 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客や人が増えた。(50 歳代, 女性, パート)
- 観光客らしき人を以前より多く見る様になった。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客増加 (50 歳代, 女性, 会社員)
- 観光業は活気が出たような気がします (40 歳代, 女性, 経営者・管理職)
- 観光地として行きやすくなった (60 歳代, 女性, 会社員)
- 関西、関東へのアクセスが良くなり、少しの活気のみられる様だ。(70 歳代以上, 女性, 無職)
- 関西圏としての意識から東日本よりの見方になった。(50 歳代, 男性, 会社員)

- 関東からのお客さんが来てくれるようになった (50 歳代, 女性, 会社員)
- 関東の方が来訪しやすくなったと思う。 (60 歳代, 男性, 会社員)
- 関東方面からの来訪者が増えて、まだまだではある。東京、関西方面の人が新幹線開業告知で教習を観光地として認知した。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 空き店舗が減った (30 歳代, 男性, 公務員)
- 景観、若い世代の起業。 (30 歳代, 男性, 公務員)
- 経済が刺激されている (60 歳代, 男性, 教員)
- 経済は観光客 (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 経済効果、人のやる気 (20 歳代, 女性, 学生)
- 具外の客が増えた (50 歳代, 男性, 公務員)
- 祭りなど花火大会に人が増えた (40 歳代, 女性, 会社員)
- 市が、活気づいている。 (50 歳代, 女性, 会社員)
- 市は新幹線好きそう (30 歳代, 男性, 公務員)
- 市内に人がふえた。 (50 歳代, 男性, 自営業)
- 私は乗らないけれど、新幹線の走るすがたは、早くてこいと思うので。 (40 歳代, 女性, 会社員)
- きれいになり、景観がよくなった。過ごしやすくなった。活気が出てにぎやかになった。雰囲気明るくなった。 (30 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 実際、教習駅を中心に活気が出てきてと目に見えてわかったから (10 歳代, 男性, 学生)
- 若い観光客が増えた。駅前施設の整備が進んだ。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 首都圏に近くなり若い方の行き来も増えてきたように思う。ただこれからというところと市内の整備が必要で連携、ネットワークが重要です。「教習」という場所を作っていました。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 周りの町村も頑張っているのでも教習も多少刺激を受けていると思います (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 終着駅ということで、メディアにも取り上げられやすいため。 (30 歳代, 女性, 会社員)
- 終着駅なのもあり、降りる人が多く経済的には豊かになったように感じる (20 歳代, 女性, 学生)
- 少し明るい街になった気がします (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 障がいがある人にもやさしい街づくりをしてほしいですね。観光客が増え駅前にぎやかなり店が増えていい。犬と旅行したい人もいるので商店街につないで街づくりをお願いします。観光客が増え駅前にぎやかなり店が増えていい。犬と旅行したい人もいるので商店街につないで街づくりをお願いします。 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 色々な人が訪れるようになったから。 (20 歳代, 女性, 学生)
- 新しい店ができた (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 新幹線が通るだけの駅の多い中で終着駅であり、乗り換えなどのバリエーションとして少しずつ発展すると思う。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 新幹線開業で悪いことは無いと思う (60 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 人が増えた (30 歳代, 男性, 会社員)
- 人が増えた (40 歳代, 女性, 自営業)
- 人が増えた気がする (20 歳代, 女性, アルバイト)
- 人の行き来が多くなってきていると思う (50 歳代, 女性, パート)
- 人口減少は進んだかもしれないが、観光客は増えている気がする。 (30 歳代, 男性, 会社員)
- 石川や東京へのコンサートや音楽美術鑑賞に行きやすくなった (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 教習市の交通網は素晴らしい! (20 歳代, 女性, 会社員)
- 全体的に観光客は増加したと思われる (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 他県の客が増えた。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 多少であるが、全国に教習市が認知されたと思う (60 歳代, 男性, 公務員)

- 知名度や経済的効果 (60 歳代, 女性, 看護職、パート)
  - 町の再開発が進んできた (60 歳代, 男性, 自営業)
  - 町中に活気が出てきた。 (60 歳代, 男性, 会社員)
  - 東京の方に教習市を知るきっかけになりました。 (40 歳代, 男性, 会社員)
  - 東京方面への移動が楽替えもなく便利になったのは… (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 同時に道路も整備され、更にきれいになった (70 歳代以上, 女性, 経営者・管理職)
  - 特に駅周辺で個人的に商売をしている人達は、良い影響があったでしょう。 (60 歳代, 男性, 会社員)
  - 教習という街をテレビでもよく取り上げられるようになった。芸能人も観光で訪れているようで、地元で誇りをもてるようになった。 (20 歳代, 女性, 会社員)
  - 教習という街を知っている人が増えたこと。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習に活気が少しでた気がする (20 歳代, 女性, 無職)
  - 教習のまちが活性化し、市民の意識も変わってきていると思う。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習の知名度があがったから。 (30 歳代, 女性, 会社員)
  - 教習を知り、来てくれる人が増えた (10 歳代, 女性, 学生)
  - 教習駅から気比神宮、神楽通りまでのぎわいが見られること (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習駅は日本一の高さ、テレビやスマホ、雑誌等に取上げられそれに伴い、地域の観光地、めずらしい食べ物、おいしい物の紹介→活性化につながっている (70 歳代以上, 女性, 経営者・管理職)
  - 教習市が全国的に認知されるようになった (60 歳代, 男性, 無職)
  - 教習市の知名度が上がって、興味を持ってもらっている。 (60 歳代, 男性, 無職)
  - 教習市の知名度が高くなった (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習市へ他県の方からの興味が高くなってきているから (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 教習市を多少なりとも全国に知られた事がよかった。 (50 歳代, 男性, 会社員)
  - 教習市の活気が出た (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 質全体の活気が出た (40 歳代, 男性, 会社員)
  - 福井県内の伝統産業がより多くの人たちに知ってもらえるようになった。 (70 歳代以上, 女性, 無職)
  - 明るい話題が多い (40 歳代, 女性, 会社員)
  - 来客が増え、空き店舗も少なくなっている (70 歳代以上, 男性, 無職)
  - 福井全体では観光客が増加した (60 歳代, 男性, 自営業)
- ☆ **良い効果・悪い影響をともに及ぼしてきた** \_\_\_\_\_
- 福井市に鉄道で行く料金が高くなった。 (50 歳代, 男性, 教員)
  - (良) 観光客が増えた。 (悪) 教習からの利用者が少ない (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - なんとなく (30 歳代, 男性, 会社員)
  - まだ分からないこともあるが、観光客 (赤いレンタル自転車使用) が多くなってきている (40 歳代, )
  - 駅周辺は盛り上がりつつあるが、車で移動しなれないといかないような距離にある店舗に好影響はないから。 (30 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 駅前の景観や青空を台無しにする高層ホテル、駅舎、駅をおりて青空が一面に見えていた田舎の雰囲気になる感じが嫌なわれてしまった。駅舎が以前は白かったが黒になりよい印象がしない。(評判の悪い名古屋駅と同じ設計士になせ頼んだのか)市長と市役所の一部の職員で決めてしまい、市民に問いかけなかった (50 歳代, 答えない, 自営業)
  - 駅前通りに人の影が多くなり (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 開業当初は来客増であったが、最近は少なくて感じる。教習から石川方面への特急が無くなり不便 (50 歳代, 男性, 会社員)
  - 活気が出た反面、旅行者マナーが悪い。 (50 歳代, 女性, 会社員)
  - 観光客は、以前より増加していると思われるが、一時的なものになる可能性がある。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)

- 観光客は増えてきているようだが、街自体の活気が乏しい。(30 歳代,女性,会社員)
  - 県外の人が多少、多く見られるようになってきたが、街自体の活気が乏しい。(20 歳代,男性,会社員)
  - 在来線(ヒビライン)通勤・通学、近距離に不便。(30 歳代,男性,会社員)
  - 在来線が使いにくいと聞いている。一方で観光客が増えているので環境整備が必要と思われる。地元民と観光客の両方が使いやすい町づくりが必要と思われる。(60 歳代,女性,教員)
  - 若干観光客が増えたのかも知れないが、県、市の税金の無駄使いもあるように思う。(60 歳代,男性,会社員)
  - 所用時間の短縮 金沢開業よりは、効果が薄い。(20 歳代,男性,会社員)
  - 新幹線など駅を使わないでわからない。(50 歳代,男性,会社員)
  - 神楽商店街の大変そうなのを見聞きするので、でも相生エリアは何にも力を入れてる感じがしない。(,)
  - 人が多くなった。(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 人の流れが増えたが、乗り継ぎも多く、改札口を出て教習市内へ行く人は以前より少ない気がする。商店街の活性化は、人の流れ、コスト面をみて難しいと思うが、気比神宮→港あたりの人が流れていく方面の整備を望みます。(60 歳代,女性,無職)
  - 他県との交流で多少人口の流れが良くなったが、今までの在来線(特急)などがなくなり、近に行くには不便。遠くに行くには便利かなあと思う(70 歳代以上,男性,パート)
  - 他県の方々に来てねと言いやすくなった(60 歳代,女性,)
  - 知名度アップは間違いないが、それに伴い投資した事業の費用対効果が持続していくかが疑問(50 歳代,男性,経営者・管理職)
  - 中心市街地に予算を使いすぎ(50 歳代,男性,農林水産業)
  - 通過駅となりつつある(60 歳代,男性,団体職員)
  - 特に何も感じないから(40 歳代,男性,自営業)
  - 教習→長野、北関東には乗り換えなしで便利になった。教習→東京は乗り換えなしで行けるが、米原まわりより 6000 円以上割高なので、そのようなとき北陸新幹線は遅れずによかった。(,)
  - 教習の知名度は多少あがったという意味では良い効果 駅前設備には良い効果 駅設備により駐車スペースが減少したこと住民としては不便を感じる所もある(40 歳代,女性,会社員)
  - 教習市が、開業に向けての準備に遅れたことが要因と思う。商店街もまだまだシャッター街であり、観光客が来ても、ワグワグがない街。観光客よりビジネスマンをよく見かける気がする。(50 歳代,男性,公務員)
  - 福井に特急で行けない(50 歳代,女性,主婦・主夫)
  - 並行在来線が第 3 セクターになり、特急サンダーバード、しらすさが全車指定になった。(70 歳代以上,男性,)
  - 良くも悪くも発着終着点であるため。(50 歳代,女性,)
- ☆悪い影響を及ぼしてきた \_\_\_\_\_
- マナーがわるい人が増えた(20 歳代,男性,会社員)
  - 駅前の駐車場が、常に混雑する。駅前でのタクシーが、ひろえない。(60 歳代,男性,無職)
  - 関西、中京へのバリエーションが、人がおられない(60 歳代,男性,借居)
  - 電車の本数が少なく、使用するのに不便。(70 歳代以上,女性,主婦・主夫)
  - 東京から新幹線 1 本で来られるようになって福井県での詐欺が増えたと聞いたら。(20 歳代,女性,パート)
- ☆どちらとも言えない \_\_\_\_\_
- (8) で答えたように店が少なすぎる(60 歳代,女性,主婦・主夫)
  - 時間短縮時代になり、便利になりましたが自然破壊はどうか?! 疑問だと日々思っています!!(60 歳代,女性,パート)
  - いつまで教習までの利用があるかわからない、魅力のない街(原子力頼み)(60 歳代,女性,主婦・主夫)
  - サンダーバードしらすさが自由席がなくなり、乗客が不便と言っている(70 歳代以上,男性,農林水産業)

- そう感じたら(60 歳代,男性,自営業)
- そもそも人口減少している(40 歳代,男性,会社員)
- なにも関係したことが起きていない(40 歳代,男性,会社員)
- まだよくわからない(60 歳代,男性,会社員)
- まだ何ともわからない(60 歳代,女性,会計年度任用職員)
- もし教習~大阪に新幹線が通ったらサンダーバードがなくなったり本数がへったりしたら大変こまります。(福井へ帰る人もここまわっている人がいます。)(50 歳代,女性,主婦・主夫)
- わからない(50 歳代,男性,会社員)
- 移動は手段であって、興味がない。過度に期待すぎ、税金のムダ。(50 歳代,男性,会社員)経営者・管理職の二つに記入)
- 一般人は新幹線は米原利用の方がやすく東京にけるから。(50 歳代,女性,主婦・主夫)
- 影響は普通に生活している人達にはピンと来ない(70 歳代以上,女性,無職)
- 駅周辺でかお金は落ちていないため(50 歳代,男性,会社員)
- 駅前の整備はされてきたが、アーケードの空き店舗もあり、活気が乏しい。地元民が、自家用車を使わず駅へ向かうバス等の移動手段が手軽ではない(本数が少ない)。立ち寄った人間が、不足分を補うためのコンビニが少ない。(50 歳代,女性,主婦・主夫)
- 開業直後ということもあり、新しいお店や新しいイベントが出来、活気が湧いたように感じるが、数年も経てば寂れるかと思えない。その間時に倒産や失業者の増加、無駄な施設の維持費などに悩まされる気がする。(40 歳代,男性,公務員)
- 観光の方が、1 度来られて、がっかりしていた。(60 歳代,女性,会社員)
- 観光客は増えたが、福北に行くのに不便になったから(30 歳代,女性,会社員)
- 関西、中京からの連結が不便なこと。(70 歳代以上,男性,経営者・管理職)
- 金沢、福井あたりでは観光客が増えはまっているが、教習には無い。(70 歳代以上,女性,無職)
- 効果が出ていないように見受けられる。(70 歳代以上,男性,無職)
- 行政として教習をアピールしてきたと思います感謝!!しかしながら、知名度が引くように思える。教習には歴史、松原、気比神宮、金崎など観光でもいいところはあります。観光客が一過性にならない様と思います(60 歳代,女性,主婦・主夫)
- 自分の仕事や収入には無関係だ。(50 歳代,女性,医療職)
- 実感が無い(60 歳代,女性,)
- 首都圏へのアクセスはよくなったが、その多方面へのアクセスは不便になったため(50 歳代,男性,会社員)
- 商店街について、新しくお店を出すところもあれば、古いままシャッターがおりていると、よみずけらしいのが目立つ(40 歳代,女性,会社員)
- 乗り換えの不便さ、駅前(特に東口)の発展不足で観光客の比率は悪そう。(30 歳代,女性,会社員)
- 乗り換え駅に尽きる(50 歳代,男性,会社員)
- 多少の観光客の増加は感じるが、それだけにとまわっている。街の魅力は特に上がっていないので、もっと地元のものも楽しめるまちづくりしてほしい。(40 歳代,女性,主婦・主夫)
- 大きなイベントもなく、宣伝自体も少ない様な気がする(70 歳代以上,男性,会社員)
- 大人の使用が多いのかわからないから。(10 歳代,女性,学生)
- 東京へ行くのは良くなったが、北陸・中京へは足が遠のく(70 歳代以上,女性,年金生活)
- 特になにも変化がないから(10 歳代,女性,学生)
- 教習が変わらなければ今までと一緒。(40 歳代,男性,会社員)
- 教習には何も目玉になるものがない、関西にながれれば教習での下車は少なくなると思う(70 歳代以上,男性,無職)
- 教習に魅力がないため。(40 歳代,男性,会社員)

- 教員の観光地としての変化があまりないと思う。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 教員を知って頂き、発展できれば良い。(60 歳代, 女性, 会社員)
- 分からない。(20 歳代, 男性, (空白))
- 分からない。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 変わらない。(60 歳代, 男性, 無職)
- 変化が分からない。(60 歳代, 女性, アルバイト)
- 様々な意見があるが教員を少しでも多くの人に知ってもらえるようになったと思う。(30 歳代, その他, 主婦・主夫)
- 来て 1 年では分からない。(70 歳代以上, 男性, 無職)
- 良い影響も悪い影響も実感がないから。(30 歳代, 女性, 公務員)

☆評価は無回答

- 在来線の運賃が必要以上に高くなった。(50 歳代, )

**【問 24】北陸新幹線・敦賀開業が福井県に及ぼしてきた変化の評価とその理由**

☆良い効果を及ぼしてきた

- 人口減少は進んだかもしれないが、観光客は増えている気がする。(30 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増えた気がするので経済効果はあったと思う。(60 歳代, 男性, 会社員)
- 人が増えた。(30 歳代, 男性, 会社員)
- 知名度や経済的効果。(60 歳代, 女性, 看護職 パート)
- 「福井県」の認知度は上がった。でも、まだまだ。もっと嶺南に県も振興を。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 東京駅で「敦賀」行き案内が出され、知名度が上がった。(50 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 観光客が以前よりは増えたため。(50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- あちこちの場所を見て欲しい。(70 歳代以上, 男性)
- テレビなどで取りあげられる事がふえた。(50 歳代, 男性, 自営業)
- テレビなどでも恐竜博物館など紹介される機会増えたように思います。(30 歳代, 男性, 会社員)
- テレビやメディアによく出る。(60 歳代, 女性, パート)
- テレビ等でイベントのコマーシャル等流れる。(70 歳代以上, 男性, 無職)
- などとなく。(50 歳代, 女性, 配達)
- ニュースなどを見ていると経済効果が上がっていると感じるため。(50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- まだまだと思えるが、関東(東京)への移動が楽に。(70 歳代以上, 女性, 無職)
- 以前より福井に来所しやすくなった。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 移動時間の短縮。(70 歳代以上, 男性, 農林水産業)
- 一部のお店には良かったのでは？。(50 歳代, 女性, 医療職)
- 駅での混雑。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 駅周辺に企業を誘致しようと県内企業ががんばっている。(60 歳代, 女性, 自営業)
- 駅前が栄えてきているから。(10 歳代, 女性, 学生)
- 遠方でも福井県、市、町に行けることで活性化になる。(10 歳代, 男性, 会社員)
- 温泉街に人が増えた。(40 歳代, 女性, 会社員)
- 外国人観光客が増えた。(60 歳代, 男性, 教員)
- 活気。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 活気がある。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 活気がでた。きれいなになった。(50 歳代, 女性, パート)
- 活気が出た。(60 歳代, 男性, 会社員)
- 活気が出たと思います。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)

- 活気づいてきた。(20 歳代, 男性, 会社員)
- 観光による経済効果は新幹線開業が大きいな理由だと思つたから (福井の北の方)。(40 歳代, 男性, 会社員)
- 観光に来やすくなった。(40 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客 特に外国人が増えているように思う。(70 歳代以上, 男性, 無職)
- 観光客がふえた。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客がやや増えたが、宿泊する程魅力ある所でなく、大した経済効果とは思えない。(60 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増えた。(40 歳代, 男性, 公務員)
- 観光客が増えた。(60 歳代, 女性, 自営業)
- 観光客が増えた。TV で取り上げられるようになった。(30 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 観光客が増えたから。(60 歳代, 男性, 公務員)
- 観光客が増えたこと。(70 歳代以上, 女性, 無職)
- 観光客が増えたため。メディアでも取り上げてもらっている。(50 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客が増えたと思う。(20 歳代, 女性, 無職)
- 観光客が増えたと思う。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客が増えている。(60 歳代, 女性, 自営業)
- 観光客が増えてきている。(60 歳代, 男性, 団体職員)
- 観光客が増えてきている。(70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増え敦賀市への経済効果があるのは良いと思う。(50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が多くなった。(60 歳代, 男性, 無職)
- 観光客の増加。(50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客の増加、認知度の上昇。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 観光客の増加による地域の活性化。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客増や駅前の整備、福井県を知ってもらうきっかけになつてくると思うから。(60 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客増加していると思う。(20 歳代, 女性, 会社員)
- 関西や関東からの観光客は増えているように感じる。(20 歳代, 男性, 会社員)
- 関西圏に近い敦賀を PR し、福井と近づけたと思う。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 関東からのお客さんが北陸へ来てくれるようになった。(50 歳代, 女性, 会社員)
- 関東圏での知名度が上がった。(60 歳代, 男性, 会社員)
- 経済効果という面で進歩しているように感じられる。(60 歳代, 女性, 教員)
- 県としてはどうか分からない。(40 歳代, )
- 県も新幹線好きそう。(30 歳代, 男性, 公務員)
- 県全体への知名度の向上。(60 歳代, 男性, 無職)
- 県庁所在地である福井市の駅前が姿容を遂げている。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 県内の観光地等たくさんさんの観光客が訪れている。(70 歳代以上, 男性, 無職)
- 県内の大半が活性化したと思う。(60 歳代, 男性, パート)
- 交通手段が増え他県との交流がしやすくなった。(60 歳代, 女性, 会社員)
- 交通網の幹線の接続実現！。(20 歳代, 女性, 会社員)
- 今まで来た事なかった人も行ってみたいと思うきっかけになつたと思う。(50 歳代, 女性, パート)
- 催し物への外からの参加を期待。(20 歳代, 男性, 会社員)
- 少しでも観光客が増えたと思うから。(10 歳代, 女性, 学生)
- 少しは経済効果があるのでは。(70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 少なくとも関東以東の方が福井へ来る機会が増えたと思う。多少の知名度の向上は感じます。(50 歳代, 女性, パート)

- 観光客が増えた。首都圏との往来が安易になった（40歳代、女性、会社員）
- すくなくとも、観光客が増えたと思う。（50歳代、女性、）
- 乗り換えが不便になったが、教習があるという認識は強くなったのでは（40歳代、女性、会社員）
- タイイベントが増えたと思う。（50歳代、女性、主婦・主夫）
- 新しいお店が増えた（50歳代、女性、主婦・主夫）
- 幹線線開通による行政の行動により各駅が発展してきたの目に見えてわかるから（10歳代、男性、学生）
- 幹線線降りてすぐ遊べる場所が増えた。（30歳代、男性、公務員）
- 観光客が増え、観光客が少しく盛んになった印象。（20歳代、男性、学生）
- 全国的な認知度が上がった気がするため（50歳代、女性、会社員）
- 他県からの観光客が増えた。（60歳代、男性、会社員）
- 他県からの興味が上がっていること（60歳代、女性、主婦・主夫）
- 他県から教習・福井方面へ足を運ぶ人が増えたのでは？（70歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 他県により福井県の良さを伝えられていると感じる。（20歳代、女性、学生）
- 他県の人が福井県を意識づけられた。知ってもらえたのが、観光客を増やす為の一步前進に繋がると感じたから（60歳代、女性、主婦・主夫）
- 他県の方が来やすくなったと思う。（60歳代、男性、会社員）
- 他県へ出かけたとき、知り合った人に教習へ行ってきたよ！と言われた（70歳代以上、女性、経営者・管理職）
- 多少であるが福井県が全国に認知されたと思う（60歳代、男性、公務員）
- 多少活性化していると感じる。（60歳代、男性、無職）
- 大きな力（経済とか）でエイヤーと大きく事柄が動いているのはよくわかるので4（,,）
- 大阪へのアクセス（60歳代、男性、会社員）
- 知名度アップ（50歳代、男性、農林水産業）
- 知名度が上がって、今まで知らなかった福井の良い所を紹介され活性化につながっている（70歳代以上、女性、経営者・管理職）
- 地元民の移動ルートが拡大した（50歳代、答えなし、主婦・主夫）
- 町全体に活気（70歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 町中を歩く、サイクル（レンタル）を乗りまわす人が目につくようになった。増えた。（70歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 東京へ行っても教習への延伸で福井県への誘致ポスターを見かけることが多くなった。一度来福してもらって、何度も行ってみたという気持ちになってもええともっといい。（60歳代、女性、無職）
- 東京まで乗り換えなしで行き来できる（60歳代、女性、主婦・主夫）
- 東京首都圏、北陸との行き来が速くなった（60歳代、男性、無職）
- 観光客が来る（30歳代、男性、会社員）
- メディアにも取り上げられ活気がみられる。（40歳代、女性、主婦・主夫）
- 他県の客が増えた。（60歳代、男性、無職）
- 若い観光客が増えた。駅前施設の整備が進んだ。（70歳代以上、男性、無職）
- 道路が広がったり、建物が増えたから嬉しい。（40歳代、女性、会社員）
- 特に 福井県地方の観光客の増加（70歳代以上、女性、無職）
- 特に関東からの観光客は増加したと思われる（70歳代以上、男性、無職）
- 教習開業での人の行き来が増えビジネス客、観光客の来訪が増え経済状況もよくなっていると感じた。（70歳代以上、男性、無職）
- 敦賀市を知る人が増えたと感じる（70歳代以上、女性、無職）
- 福井に来る人が増えてよかった（50歳代、女性、主婦・主夫）

- 福井に旅行するきっかけになったと思うから。（30歳代、女性、会社員）
- 福井の良さを再認識した（50歳代、女性、主婦・主夫）
- 福井を知ってくれた人が増えたと思うから（10歳代、女性、学生）
- 福井を知らない人が知るキッカケとなったから（70歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 福井駅、エリア共に、活性化して人通りが多く、にぎやかになった。（70歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 福井駅はとても楽しめる所が増えて、イベントも多く、恐竜をイメージした駅が素晴らしい（40歳代、女性、会社員）
- 福井県が、ようやく県外に知れるようになった。（50歳代、男性、公務員）
- 福井県が今まで以上に知られる様になった（70歳代以上、男性、無職）
- 福井県が首都圏の人にだいぶ認知された。（70歳代以上、男性、無職）
- 福井県が知られるようになったと思われる。（50歳代、女性、会社員）
- 福井県としては西にも東にも出かけやすくなったと思う。（60歳代、女性、主婦・主夫）
- 福井県のつるがの土地をPRはできてると思う（50歳代、女性、主婦・主夫）
- 福井県の活性化（50歳代、女性、会社員）
- 福井県の観光地の魅力がより一層発信出来るようになった。観光客が増加した。（60歳代、男性、無職）
- 福井県の知名度が上がったと思う（60歳代、女性、主婦・主夫）
- 福井県の知名度を上げることができた。（60歳代、男性、無職）
- 福井県は、47都道府県の中で存在が薄いと思われるようですが、福井県をPRするには、北陸新幹線がこれからはもって付かせないものになっていくと思います。（50歳代、女性、主婦・主夫）
- 福井県は福井が中心であり福井に着目されていないが敦賀から京都へ今後つながることでもっと活性化されていくと思われる（70歳代以上、女性、主婦・主夫）
- 福井県は福井ばかり優遇されてきたと思います（ブルーインパルスが来たとき、敦賀で U ターンして、福井市でパフォーマンスがあったのでがっかりでした。）今回敦賀までやっと新幹線が来たことで少しは福井にもこれくらい良い変化が現れることを望みます。（60歳代、女性、アルバイト）
- 福井県各駅周辺の整備など、促進したように感じるため（50歳代、女性、会社員）
- 福井県全体での観光客の増加、それに伴う経済効果（70歳代以上、男性、自営業）
- 福井県全体では観光客が増加した（60歳代、男性、自営業）
- 福井市が東京と直通になった（70歳代以上、男性、経営者・管理職）
- 福井市の観光客が増えてきていると思う。（30歳代、女性、会社員）
- 福井全体としての観光力の向上につながっている（40歳代、男性、会社員）
- 便利になった。（70歳代以上、男性、無職）
- 北陸の他県と同等となったことは事実。（50歳代、男性、会社員）
- 北陸新幹線開業による観光振興へ力を入れていること（20歳代、女性、学生）
- 有名になった。（50歳代、男性、無職）
- 利便性が上がりマイナス点が見当たらない。（50歳代、男性、会社員）
- 福井の活気（50歳代、女性、会社員）
- 福井でのイベントが増えた気がする（10歳代、女性、学生）
- 福井と福井との交流が以前よりも増えている様に感じる。又、それが相乗効果となり県内全体として活気が出ていると思う。（20歳代、男性、会社員）
- 福井の人にとっては東京が近くなった。（60歳代、男性、自営業）

☆良い効果・悪い影響をともに及ぼしてきた

- 福井市に鉄道で行く料金が高くなった。（50歳代、男性、教員）
- 開業直後ということもあり、新しいお店や新しいイベントが出来、活気が湧いたように感じるが、数年も経てば減るとしか思えない

- ない。そうなった時に倒産や失業者の増加、無職な施設の維持費などに悩まされる気がする。(40歳代,男性,公務員)
- ・特急が敦賀止まりになり、不便になった層があるため(30歳代,女性,会社員)
- ・なんとなく(30歳代,男性,会社員)
- にぎやかになった(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- やはりそれぞれに影響があることは仕方ないことかと(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- ルートが決まらぬのに、いろんな施策に費用がかかりすぎたと思う(60歳代,男性,会社員)
- 各メディアで取り上げられる事が増えたため(40歳代,女性,主婦・主夫)
- 観光客、みやげ物の品の種類がふえた。しかし値段が高い店ばかりふえた。観光客がふさぎすぎで防犯(治安)の心配。関西へいくのに費用が高くなる(新快速から新幹線(特急)になると)(50歳代,答えない,自営業)
- 観光客増加による経済効果の一方で、関西・中部圏からの移動および県内の移動が不便になった。(40歳代,男性,会社員)
- 関東地方とは新幹線1本で往来出来るようになった一方で、関西地方・東京地方とは乗り継ぎが必要になり不便になったから。(30歳代,女性,パート)
- 氣比神宮を参拝する人たちが多くなった(市外の人たち)(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 恐竜関係で福井市周辺への観光は増えていくと思うが、越前(旧武生)や鯖江の特急停車駅の市民の不変さと不便さに伴う観光客離れ(50歳代,男性,経営者・管理職)
- 金沢に行くときなど、しらすなどがなくなり不便(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 経済が少しなりとも良くなった反面犯罪者の行き来が容易になった。(50歳代,男性,会社員)
- 県を跨いででの交流が増えようと感じるが、それも中心部だけと感じているから。(30歳代,女性,主婦・主夫)
- 市全体が活気づいたと思います(70歳代以上,女性,自営業)
- 市全体的には良いのでは？(70歳代以上,女性,無職)
- 市町村の発展の差が出るのでは。(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 福井に特急で行けない(50歳代,女性,主婦・主夫)
- 新幹線の敦賀開業によって福井方面への特急電車がなくなり不便になった。福井県に新幹線が来たことは喜ばしいけれど(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 全体的に人の移動は増えたが、関西方面からの移動は若干少なくなつたように感じる(60歳代,男性,会社員)
- 電車移動(在来線)が嶺北には不便になつたと聞く(40歳代,男性,会社員)
- 東京へ行く人には料金がうても1本で行けるメリット。関西・中京へ行くには乗り換えしなさいといけない(20歳代,男性,(空白))
- 東京方面に行きやすくなった一方大阪方面から福井市への移動が不便になった。(20歳代,女性,会社員)
- 特急がなくなった(60歳代,女性,会社員)
- 敦賀でとまっているため、関西とは行きにくくなった(40歳代,女性,自営業)
- 敦賀以北の特急がなくなり不便になった(70歳代以上,男性,無職)
- 敦賀ー福中間の特急がなくなり、不便な方も多い。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 福井ー敦賀間の特急廃止により、大阪名古屋方面へのアクセスが非常に悪くなった。一方で東京には行きやすくなった。(20歳代,女性,会社員)
- 物流も早くなった気がする(60歳代,女性,)
- 嶺北、及び、中京、関西との交流の分断がおきている気がする(50歳代,男性,会社員)
- 嶺北では、在来線の特急が停車しない駅が出来たから(60歳代,男性,経営者・管理職)
- 嶺北の人は、中京、関西にいくのに、のりかえが必要。観光客はふえていくが、地元の間がよつとかいものするには、車をかたんにとめないので、めんどろになった(60歳代,女性,会社員)

## ☆悪い影響を及ぼしてきた

- 東京から新幹線1本で来られるようになって福井県での詐欺が増えたと聞かす。(20歳代,女性,パート)
- 在来線を殺して関西へ行くにくくした(60歳代,男性,自営業)
- 上記の傾向がより強く、東京へ行くのは良くなったが、北陸・中京へは足が遠のく(大学進学や文化の面で)(23)の傾向(東京へ行くのは良くなったが、北陸・中京へは足が遠のく)が続く(70歳代以上,女性,年金生活)
- 人口流出(60歳代,男性,僧侶)

## ☆どちらとも言えない

- まだわからない。悪い事は表に出ない(60歳代,女性,パート)
- 店が少なすぎて入るところもなければ見ることも少ない(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 「特急」が無くなったのは大きな不便だと感じるため(50歳代,男性,会社員)
- こちらからの出張などが行きやすくなっただけで、行き来が増えたとは感じていない。(40歳代,女性,主婦・主夫)
- まだわからない(60歳代,女性,会社員)
- わからない(20歳代,女性,アルバイト)
- わからない(50歳代,男性,会社員)
- わからない(60歳代,女性,パート)
- 関西とのかわりが不便になっている。(50歳代,男性,会社員)
- 元々、敦賀の若い人に意欲を感じない。敦賀の人は、他地方に出掛けてしまう(60歳代,女性,アルバイト)
- 効果が出ない(70歳代以上,男性,無職)
- 地元民にしてみたら、建物全体は立派ですが、さて、駅内での移動距離が長すぎる。(70歳代以上,男性,会社員)
- 乗り換える不便さ、駅前(特に東口)の発展不足で観光客のリピート率は悪そう。(30歳代,女性,会社員)
- 移動は手段であって、興味がない。過度に期待すぎ、税金のムダ。(50歳代,男性,会社員と経営者・管理職の二つに入)
- 特に以前と変化を感じられない(30歳代,女性,会社員)
- 特急がなくなったこと、早く延伸してほしい。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 特急がなくなった不便(50歳代,男性,会社員)
- 敦賀市とびこえてレインポールラインに行く方が多い様に思える。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 福井の方は、東京まで便利になったが敦賀の方は変わらない。(米原からの乗車の為)(60歳代,女性,無職)
- 福井県から東京に行くのは楽になったが敦賀市は米原経由で東京に安く行けることもあり、大きな変化を感じないため(40歳代,女性,会社員)
- 福井県としての全体評価は不明の為。(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 福井県に魅力がないため。(40歳代,男性,会社員)
- 変わらない(60歳代,男性,無職)
- 変化を感じることが多くない(60歳代,男性,医師)
- 便利になったが、敦賀まで来られる人があまりいない。(60歳代,女性,会社員)

## 【問26】歓迎度とその理由

### ☆歓迎している

- 東京駅で「敦賀」行き案内が出され、知名度が上がった。(50歳代,男性,経営者・管理職)
- 市内の全体が活性化したと感じている。県内の大半が活性化したと思う。(60歳代,男性,パート)
- いろんなところで動きやすくなった(20歳代,女性,会社員)
- これからさらに延伸して関西とつながれば、新幹線の利用客がもっと便利になると思う(40歳代,男性,会社員)
- すぐ新幹線に乗り、乗り換えなしで行けるようになったから(10歳代,女性,学生)

- すてこいと思う (,,)
- たくさんの人に教習を知ってもらうきっかけになるため (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- なんとなく (60 歳代, 女性)
- にぎやかな町になって欲しい (70 歳代以上, 男性, 無職)
- ニュースなどで、取り上げられる事が多くなったから (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- メリットが多いので。 (30 歳代, 男性, 会社員)
- もっと活気がでてくると思っています。 (60 歳代, 男性, 無職)
- もっと教習を知ってもらいたいから。 (10 歳代, 女性, 学生)
- やり観光地が流行るということは、教習の街が活気に溢れるから (60 歳代, 女性, パート)
- 悪いことではないから (20 歳代, 女性, アルバイト)
- 移動時間が短縮になって長野県や埼玉方面が楽になった… (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 益々の利便性に期待する (50 歳代, 男性, 公務員)
- 駅がきれいになった (60 歳代, 女性, パート)
- 駅前に観光客が多くなり、賑やかになった所です。活気が出てきた所です。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 駅前の整備 (50 歳代, 女性, 会社員)
- 街が活気づく (60 歳代, 女性, 自営業)
- 街が活気づくから (20 歳代, 女性, 学生)
- 街が活性化して (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 活気が出ているからです。 (40 歳代, 男性, 会社員)
- 活気が出ています (60 歳代, 男性, 会社員)
- 活気が出る可能性がある。 (60 歳代, 男性, 教員)
- 活気づいてきたから (20 歳代, 男性, 会社員)
- 活気づくのは嬉しいため (50 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客が増えたため (50 歳代, 女性, 会社員)
- 観光客が増えている (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が増えて商店街が賑やかになった (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客が多くなった。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 観光客も増えた (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 観光客誘致により、地元の魅力のアピールや、地元民としては再確認することができ、又、発展をさらにしていきたいという望み  
もうかえる。 (20 歳代, 男性, 会社員)
- 関西、関東へ行くのに始発なので、どちらも便利になった (60 歳代, 女性, 会社員)
- 関東 (東京)、福井、石川、長野へのアクセスの良さ (70 歳代以上, 女性, 無職)
- 関東圏からは来訪客は増えている (30 歳代, 男性, 会社員)
- 気比、神宮には平日でもリョックを背負った観光客を見かける。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 近くで新幹線を利用することができる (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 経済が発展してこれらいいなと思った (30 歳代, 男性, 会社員)
- 交通の便がよくなったと思う (30 歳代, 男性, 会社員)
- 交通の利便性があがり、他県からも注目されているから。 (30 歳代, 女性, 会社員)
- 効果が多量なりともあったと思え、知名度が上がった (60 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 今まで取り残され感があったけれど、やっと少し都会の人たちと足並みを揃えられるという思いがある (70 歳代以上, 女性, 無職)
- 今後、新幹線が延びて、出来れば山陰に行き本州一周になるといいと思っています。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 今後の地域活性につながると思う (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 今後新幹線も利用することがあると思うから (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 市内の活性化につながる為 (10 歳代, 男性, 会社員)
- 市内一円が盛り上がりつつある。 (40 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 私が子どもの頃、新幹線の教習開業は数十年先と言われてきました。待ちに待った新幹線です。東京へ行った時は、乗り換えなしで行けたのでとても快適でした。 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 私としては東京が近くなり嬉しい。金沢の大学病院に通うのにも助かった (40 歳代,,)
- 私の家族は便利を感じて利用している為。 (50 歳代, 女性, パート)
- 私は乗らないけれど、子供が乗る事を考えると、子供が嬉しいと思って。 (40 歳代, 女性, 会社員)
- 自身の住む街に新幹線の駅がある利便性の高さ。 (50 歳代, 男性, 会社員)
- 自分自身がわくわくしている (60 歳代, 女性, 自営業)
- きれいになり、景観がよくなった。過ごしやすくなった。活気が出ていきやがなくなった。雰囲気明るくなった。観光客が増えた。TV で取り上げられるようになった。 (30 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 小浜市の立場だったらと思うことも (60 歳代, 女性, 自営業)
- 少しでも教習が来ると嬉しい。することが何も無い。 (30 歳代, 男性, 会社員)
- 東京首都圏、北陸との行き来が速くなった。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 乗り換えなしで、東京に行ける。 (50 歳代, 男性, 会社員)
- 乗り換えなしで東京まで始発終点で行ける 北陸、長野方面へ気軽に (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 新幹線が好きだから。 (60 歳代, 女性, 会社員)
- 新幹線が好きなので (40 歳代, 女性, 会社員)
- 新幹線が身近な存在になりました (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 新幹線だから。 (60 歳代, 男性, 会社員)
- 新幹線の行き先に教習の表示、今までどこにあるのが (教習) わからない人が多い 始発、終着駅で誰もが目にし、北陸、福井県にあるかど知名度が上がった (70 歳代以上, 女性, 経営者・管理職)
- 新幹線駅があること自体が良い事だと思ふ (50 歳代, 男性, 会社員)
- 新幹線開通は嬉しい。 (60 歳代, 女性, 会社員)
- 人の往来が多くなった。街が活性化するのはうれしいことなので、市政 (行政) としておもてなしを具体的に進めてほしい。 (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 人の流れが変わったように思えるため。 (50 歳代, 女性, 会社員)
- 全国に地名を知ってもらえる機会になったから (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 早期に大阪まで開業すべき (50 歳代, 男性, 会社員)
- 多数の人に教習を知ってもらえる (70 歳代以上, 男性)
- 太平洋側、日本海側と幹線が延長になった (70 歳代以上, 男性, 経営者・管理職)
- 短時間で東京まで行けるから。 (30 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 知ってもらえる機会になったため (30 歳代, その他, 主婦・主夫)
- 知名度アップ (50 歳代, 男性, 農林水産業)
- 知名度があがった。 (50 歳代, 女性, パート)
- 地域の活性化につながる。労働者の増加により人口減少の歯止めになる。 (60 歳代, 男性, 団体職員)
- 地元を知ってもらえる。様々な方との交流機会が増える (40 歳代, 女性, 会社員)
- 地元民としてうれしい (50 歳代, 男性, 会社員)
- 長野、関東方面への旅行がとても便利になった。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 通年で観光客が増加した。 多少なりとも街に活気がみられるようになった (60 歳代, 男性, 会社員)

- 電車が好き (40 歳代, 女性, 会社員)
- 都会との繋がりが。 (30 歳代, 男性, 公務員)
- 都会までスムーズに行けるなら、日帰りの旅行とかできそうでワクワク。 (20 歳代, 男性, 学生)
- 都市部への移動が楽になるから (10 歳代, 男性, 学生)
- 東海新幹線の代替機あり (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 東京から 1 本で敦賀へ行けるのは良い事。あとは、目的を作らな。 (50 歳代, 男性, 会社員)
- 東京から近く感じる 同北北陸の富山が近くなった。 (20 歳代, 男性, 空白)
- 東京まで一直線で行ける (40 歳代, 女性, 自営業)
- 東京まで一直線で行ける (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 他県の客が増えた (60 歳代, 男性, 無職)
- 便利になった (70 歳代以上, 男性, 無職)
- 敦賀⇄東京の移動手段が 2 つに増えたため。どちらかのルートが停止しても移動できるので、移動のリスクが低減された。 (40 歳代, 男性, 会社員)
- 敦賀が TV でも取り上げられるようになった (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 敦賀から関東方面 (長野県など) へ行きのが容易になった (50 歳代, 男性, 会社員)
- 敦賀から乗り換えなしで東京に行けること (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 敦賀に活気がでた気がする (50 歳代, 男性, 会社員)
- 敦賀に観光客が増え、街中がにぎわっているのを見とうれしく感じます。 (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 敦賀に変化が生まれている (20 歳代, 女性, 学生)
- 敦賀駅がきれいになってうれしいから。 (20 歳代, 女性, 学生)
- 敦賀駅が始発・終点になり便利になった (40 歳代, 男性, 公務員)
- 敦賀駅は乗り換え駅に過ぎない。新幹線のお客さんは 100%位、京都、大阪方面の特急電車に乗る (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫) "
- 敦賀市にはガラスの効果が多いように思います (70 歳代以上, 男性, 自営業)
- 敦賀市をもっと活性化しようと どり組みが多くなっているから (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 敦賀市在住だから (50 歳代, 男性, 公務員)
- 敦賀市全体が、買い物難民を出すことなく市外の観光スポット、グルメ等が増えれば市全体が活気づくと思われる。 (50 歳代, 答えなし, 主婦・主夫)
- 敦賀市民である自分の利便性のみ視点ですが、メリットの方が断然多い (50 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 敦賀全体の活性化につながるため (40 歳代, 男性, 会社員)
- 敦賀地域のさらなる活性化に繋がりたいから (20 歳代, 男性, 会社員)
- 不便になった部分もあるが、いいところが多いのでほないかと思う (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 普段はあまり利用しないが、いざ遠方へ移動する時は短時間で移動でき便利だと思う (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 福井は閉鎖的なので外の人々を迎えたいリピーターを増やすために今までなかったものをとり入れるきっかけになって県が充実すると思う (30 歳代, 男性, 会社員)
- 福井県、敦賀もつと賑わってほしい (20 歳代, 女性, 無職)
- 福井県の発展に繋がっているから。 (20 歳代, 女性, 会社員)
- 福井県全体が活気づいた。 (60 歳代, 男性, 無職)
- 別になし (50 歳代, 男性, 会社員)
- 便利になった (50 歳代, 男性, 会社員)
- 便利になった。米原経由の場合、冬などさらさ遅延する場合は新幹線が時間調整してくれる時間幅はほとんどなく、その場

- 一切符変更など不便。 (60 歳代, 女性, 無職)
  - 便利になったと思う (70 歳代以上, 女性, 無職)
  - 便利になり活気が出た (60 歳代, 男性, 会社員)
  - 便利にはなっと思えます。 (60 歳代, 女性, アルバイト)
  - 北陸方面、東京方面へと便利になっている (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 立派な駅ができた (60 歳代, 男性, 医師)
  - 旅行するのに、特に新幹線駅が歩いて行けるキヨリになったから (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - 旅行の選択肢の増加。 (50 歳代, 女性)
  - 北陸地方の観光客の増加、敦賀市観光客が増加 (70 歳代以上, 女性, 無職)
  - 老人でも遠出可能となった。 (70 歳代以上, 男性, 農林水産業)
  - 綺麗になるのは嬉しいので、開業した以上楽しみたいので (50 歳代, 女性, 会社員)
- ☆多少は歓迎している
- 石川県へのアクセスがよくなくなったため (30 歳代, 女性, 会社員)
  - いいと思う (50 歳代, 女性, 配達)
  - これからの敦賀市に期待して (70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
  - これからを期待しているから。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - なんどなく (30 歳代, 男性, 会社員)
  - ふつうでしょう。 (50 歳代, 男性, 無職)
  - 移動ルートが増えた (60 歳代, 男性, 無職)
  - 移動手段の増加、駅前、駅中の整備が進んだ。 (70 歳代以上, 男性, 無職)
  - 一時的かもしれないが人が増えたように思えた (50 歳代, 男性, 会社員)
  - 駅がにぎやかになった。ちなみなど施設ができた。 (50 歳代, 女性)
  - 駅は立派になり、駅前はにぎやかにはなっしたが、まだまだ便利ではない、駅前や他の商店街を歩いていかいものする気にはならない。 (60 歳代, 女性, 会社員)
  - 駅周辺が綺麗になったことは良いが、乗車するための距離が長くなった (70 歳代以上, 女性, 経営者・管理職)
  - 駅前ににぎやかになった。 (60 歳代, 女性, 無職)
  - 何かと賑やかになった (60 歳代, 女性, パート)
  - 夏は海 冬はかき (60 歳代, 女性)
  - 開業したのだから、歓迎できるようにしてほしい!! (60 歳代, 女性, パート)
  - 観光客が増えると思う (60 歳代, 男性, 会社員)
  - 観光客が増えたので (50 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 観光客が増えても、受け入れ側の市内の商店街が閉じているところが多い。 (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 関西へつながるならもっと良い (50 歳代, 女性, 会社員)
  - 関東地方から新幹線 1 本で敦賀まで来ることができ便利だから。しかし敦賀の場合、時間面・費用面では東海道新幹線利用と大差がないから。 (30 歳代, 女性, パート)
  - 逆に福井県から県外に出てしまいう人も増えると思ったので。 (30 歳代, 男性, 会社員)
  - 県内の市町と違い不便には、なっていないが、金沢、富山方面の在来特急がなくなり、料金が高くなった (60 歳代, 男性, 会社員)
  - 現在利用することがないので分らない (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
  - 個人的に良い効果も悪い効果もある (60 歳代, 男性, 自営業)
  - 古いだけが誇りの町。商店街をほしめ、町が死んでいた。 (60 歳代, 男性, 会社員)
  - 交通が便利になった (70 歳代以上, 男性, 無職)

- 観光客が増えるのはいいが、駅周辺が混み合い、駐車場も少なく、市民には不便に思う (40 歳代、女性、会社員)
  - 関西圏からの利便性の低下 ここまで作ったら大阪までつなげなければならぬ 止めるなら金沢だった (20 歳代、男性、会社員)
  - 在来線特急が無くなり、新幹線しか乗れず交通料が高くなった。(60 歳代、男性、会社員)
  - 使いやすくなっているから (10 歳代、女性、学生)
  - 上記使用頻度がほとんどないため、不明。(70 歳代以上、女性、主婦・主夫)
  - 新幹線があってもなくてもどちらでもいいと思っているが、以前と比べて在来線の乗り換えが増えたこと等については不便だから (20 歳代、女性、パート)
  - 政治の優先順位が違ふと思う。(60 歳代、男性、自営業)
  - 昔人間のため時代についていけない (70 歳代以上、女性、主婦・主夫)
  - 特に必要性を感じていないので。(40 歳代、女性、公務員)
  - 教習から関東方面へは、以前のように米原を経由して行けるため (70 歳代以上、男性、無職)
  - 教習の活性化を感じない (60 歳代、女性、アルバイト)
  - 必要だったのか？ (60 歳代、男性、僧侶)
  - 北陸新幹線を利用することがないため。(40 歳代、男性、会社員)
  - 利用する時が無い (50 歳代、女性、)
  - 旅行客のりかえがあり、大変そうだから。(50 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 東北に行き代金が高くなったから。(30 歳代、女性、会社員)
- ☆歓迎していない
- どうもよい (50 歳代、男性、会社員と経営者・管理職の二つに記入)
  - メリットを感じない (60 歳代、女性、パート)
  - 興味ない (30 歳代、男性、公務員)
  - 在来線が不便になった (60 歳代、男性、無職)
  - 自動車がおおくて、新幹線利用しません！ (60 歳代、男性、会社員)
- ☆評価の回答なし
- 各県外、外国人の方々が街を歩いているのを見ると、一時的に田舎じゃないなと思ってしまう (70 歳代以上、女性、主婦・主夫)
  - 使う機会が少ないが使うと、すぐ便利だから。(10 歳代、女性、学生)
- [29]アンケートへの意見、北陸新幹線・教習開業に関する感想など**
- 移動は手段であって、興味がない。過度に期待すぎ、税金のムダ。(50 歳代、男性、会社員と経営者・管理職の二つに記入)
  - 「教習開業に向けて」という設問は開業後のアンケートとして不適です (50 歳代、男性、会社員)
- ※注:オンラインの設問のミス。直ちに修正
- 駅前や、観光地も少し全体的に活性化すると良いと思います。それぞれで別々に動いている感じがあるので、統一的なコンセプトが何かを作ってから動く方が良いのではと思います。(30 歳代、男性、会社員)
  - 教習駅の東口から西口へ通る抜けるルートをつくらしてほしい。西口駐車場が狭くて困っている。→いつかの場合、東口駐車場へ行くのに時間がかかって大変！。西口から入って京都方面へ行くルートが狭くて困っている。お土産売場が狭くてすぐいっぱいになる (60 歳代、女性、主婦・主夫) "
  - 東京駅で「教習」行き案内が出され、知名度が上がった。教習の名前が知られることは良いことだと思います。(50 歳代、男性、経営者・管理職)
  - JR はほとんど利用しないので、アンケートに協力でまず申し訳ありません。(50 歳代、女性、会社員)
  - アンケートが同じような内容で答えてくれた (40 歳代、男性、会社員)

- 今のところは駅周辺辺りが出てくる。(70 歳代以上、男性、農林水産業)
  - 今はまだ、車の運転ができるため電車を使用することは少ないが、歳をとった時に助かると思う。(40 歳代、女性、会社員)
  - 今は予定がないけれど、東京に行く時乗車したい。(50 歳代、女性、医療職)
  - 今まで通りあまり観光客の来ない田舎の教習も好きです。(30 歳代、女性、会社員)
  - 市内がもっと街発展してくれることを願う。(40 歳代、男性、会社員)
  - 市内に多少の活気が芽生えるきっかけになっているため。(50 歳代、男性、会社員)
  - 思っていたほど活気が活性化しなかったかと思えるので (70 歳代以上、女性、主婦・主夫)
  - 受け入れができていない (60 歳代、男性、自営業)
  - 十の作用があればいいと思う (40 歳代、男性、会社員)
  - 新幹線が来たのであれば、多額のお金もかかっているので歓迎するべきだと思う。(30 歳代、女性、会社員)
  - 新幹線移動料金が高いと感じている (30 歳代、女性、会社員)
  - 人通りは確かに増えた (60 歳代、女性、会計年度任用職員)
  - 早く目的地にいけるから。(50 歳代、男性、会社員)
  - 多少活性化しようと感じる。(60 歳代、男性、無職)
  - 街に活気が出ることは良い事です。(60 歳代、男性、会社員)
  - 大阪方面への接続も考えて欲しい (20 歳代、女性、会社員)
  - 知名度は上がったと思うので、それを活かすチャンスが増えたから。(40 歳代、男性、公務員)
  - 町に活気ほしい (40 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 長野県などの他県の観光などに、乗りかえなく行くことができる。(60 歳代、女性、看護職 パート)
  - 東京から来るアーティストが増えた (50 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 教習からの延伸が問題として長引いている (40 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 教習から関西などのルートで行けるのか、今度の教習が盛り上がることを期待している。一方、便利になったことで若者の教習離れを促進させる可能性もあるため (40 歳代、女性、会社員)
  - 教習にとっては移動が楽になった (料金は高くなった) (70 歳代以上、女性、年金生活)
  - 教習のいいところを知ってほしい。(60 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 教習の繁栄は大いに期待できる (50 歳代、男性、会社員)
  - 教習より南行きはいいが、北行きが在来線の特急がなくなったから (60 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 教習市内の飲食店が少し増えた。(50 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 教習市内の整備が十分でないから中途半端。(60 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 教習市内全体がなんらかの影響をうけている。(70 歳代以上、男性、無職)
  - 必要不可欠ではなかったと思うが関東には行きやすくなったと思う (60 歳代、男性、会社員)
  - 福井県が活性化してきている。(70 歳代以上、女性、無職)
  - 福井県の発展に繋がる1要素なので。(60 歳代、女性、主婦・主夫)
  - 北陸新幹線の最終駅で全国に教習を知ってもらえたこと (70 歳代以上、女性、無職)
  - 利便性の向上 (70 歳代以上、男性、無職)
  - 良いものも入ってくるが、今までにない悪いものも入ってくる頻度が増える (60 歳代、男性、公務員)
- ☆あまり歓迎していない
- あまり、メリットがない。特急がなくなるといったデメリットが多い。(70 歳代以上、男性、会社員)
  - そう感じてるから (60 歳代、男性、自営業)
  - マナーの悪い人が多い (60 歳代、男性、パート)
  - わからない事多い (60 歳代、女性、パート)
  - 観光で聞つては、教習の中心企業が発展していかねければならぬ (50 歳代、男性、会社員)

- 関東甲信越地域と観光資源や産業での連携を深める。特産品、水産物、農作物の売り込みをお互いに行い地域の活性化を進める。(60歳代,男性,無職)
- 気北神宮までの通りを綺麗にして お店も増えたいと思います おかげ横丁みたいになると思います (40歳代,女性,経営者・管理職)
- 金ヶ崎周辺の観光として VISON の会社が入ると聞いたが、市政からの援助は難しいと聞いた。なんとか頑張ってください (60歳代,女性,自営業)
- 月に 1~2 回、京都に湖西線で出かけるのですがサンダーバードの自由席が無くかなり不便なんです。帰りの時間がまちまちなので、指定席決められません ジパンダ利用なので、帰路は割高になってしまいます 京都のみどりの窓口は混みすぎてめんどうなのです サンダーバードの自由席を復活させて下さい!! (70歳代以上,男性,無職)
- 現在の教習での乗継ぎで、教習市はそれなりに経済効果はあると思うと周辺との交流、交通は分断されていくと予想される。北陸新幹線は大阪への延伸はもとより中京圏や、畿北方面への円滑な交通の整備に期待する (50歳代,男性,会社員)
- 個人の希望ですが水族館で名所を作りたいです。(60歳代,女性)
- 好きな活動や浮き彫りにしてほしい。行政がもっとアイデアを実現に向け努力すべきである。また、県内外の連携のパイプを強化すべきである。(60歳代,男性,団体職員)
- 巷間言われる乗り換えの不便がない教習市民にとってデメリットはないと思う。むしろ教習以西は進んで欲しい (40歳代,男性,公務員)
- 高齢につき、出る機会がないのでわかりません (70歳代以上,女性,自営業)
- 今は開業でマスコミなどにあげられて、観光客はふえているが、これからは減るだろう。2回3回ときたくなる魅力にはまだほしい。地元の人間もいきたくなる魅力がないと、他県からは 1度でもおわると思う (60歳代,女性,会社員)
- 今後の中央省(教習市)のいっそうの努力を大いに期待する (70歳代以上,男性,無職)
- 今後ますますよくなるよう期待しています。(70歳代以上,男性,無職)
- 今後延伸していったときに、教習が単なる直通駅にならないように考えてほしい (50歳代,女性,主婦・主夫)
- 今後他県の方々にアピール出来る物を企画して欲しいと思う。(60歳代,男性,会社員)
- 在来線が不便になった (60歳代,男性,無職)
- 在来線と新幹線の改札入口が完全に分かれており、中から逆側に行けないことや、駐車場が少なくて改善すればもっと利用しやすいと思う。(30歳代,女性,公務員)
- 市外県外の人との交流が増えて教習市に良い変化があるように期待します (70歳代以上,男性,自営業)
- 市役所の封筒で届いたのには市役所からの文書は何も入ってなかったのが気がした (30歳代,女性,会社員)
- 私たちの周辺ではいずれは米原のように乗り継ぎだけの駅になりかけていくだろうなと言っています。駅の修復等全部私たちの税金にはね返ってくるのではと思っています。(70歳代以上,女性,無職)
- 私は以前とはあまり変わらないが、便利になった人と不便になった人がいるのかと思う。(70歳代以上,男性,農林水産業)
- 次のステップ。(60歳代,男性,会社員)
- 治安悪化が懸念される。ルール作り、パトロール強化をお願いしたい。(60歳代,男性,会社員)
- 自分の住んでいい街に新幹線が開業したことをうれしく思います。(60歳代,女性,主婦・主夫)
- 自分自身も市民として嬉しく思っているが、この教習としての一体感をもって観光活動について市民の意見を、聞いてほしいと思う。町全体を魅力あるものにしてほしい。(60歳代,女性,会社員)
- 質問がむずかかった。年代的に鉄道を利用するキカイが少なくなってきたから旅行には便利 (70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 車ではないといけないところもあるので交通面をより良くして欲しい。歩道、車道の整備も必要。(10歳代,男性,会社員)
- 集計等お疲れ様です。青森の方が教習の新幹線について調べてくれたとは思いませんでした。(20歳代,女性,パート)
- 住みたいと思えるような街にして、居住人口を増やしてほしい。せつかく開業しても、いずれ衰退するだけ。遊び場が少ない。(20歳代,男性,学生)
- 小さな街に新幹線の駅ができてとてうれしく思います。沢山の人の来ていただけることを期待します。(60歳代,女性,主婦・主夫)

- アンケートの設問に答えにくいところがあったため、困惑した (70歳代以上,女性,年金生活)
- アンケートを行うのは、良い事であり、方法や参加者をもっと増やしてください！期待しています。教習が観光地に遇しているかの正念場にある。(50歳代,男性,会社員)
- アンケート紙面 2 ページ目の(13)教習地域に起きた、またはこれから起こりそうな好ましい変化について該当するものという設問で「まちづくりの担い手が増加」という項目がありました。また、自分のアドバイスでは(13-1)が重複して表示されておりました。紙面側とフォーム側の設問を合わせていただけたら嬉しいです。(60歳代,女性,パート) ※注・オンラインの設問のミス
- いち早く京都ルートで大阪まで延長して欲しい。(60歳代,男性,会社員)
- お役に立てずごめんなさい (50歳代,女性,主婦・主夫)
- このアンケートで福井県がより良くなるように期待しています。(30歳代,男性,会社員)
- このアンケートは、福井県や教習市の今後に役立つのですか? (60歳代,男性,経営者・管理職)
- このアンケートは何を目的に何を期待して行っているのか もっと早く 少なくとも 5 年前くらいなら考えもまた違ってきているのではないかと個人的に思う (70歳代以上,男性,会社員)
- このアンケート結果を教習市(行政)に提供し、アンケート結果をもとにした見解や提案をしてほしい。(40歳代,男性,公務員)
- せつかの新幹線の教習開業だが、教習市に来る魅力を感じない 観光も開業時、知らずに来る人だけである 観光客のがっかりした言葉が多々聞かれた 観光客のリーダーが居ない (60歳代,女性,アルバイト)
- はびろい等アンケートに答えたことへの特典があれば尚嬉しかった。仕事や育児など多忙の中、調査に協力する人が増えるのではないかと。(30歳代,女性,会社員)
- はや、大阪にたのびます。(50歳代,男性,無職)
- プロジェクトメンバーとしては、年令的に心もとないもので、催し物にはできるだけ参加できるようにしている。(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- マイカーがおあがり、新幹線乗りません! (60歳代,男性,会社員)
- もう少しアンケートを簡単にしてほしい。よく分からない。(50歳代,男性,会社員)
- もっとたくさんの人に新幹線を利用してもらって、教習から嶺南や近辺の場所を観光してもらい、美味しいものや文化に触れてほしい (50歳代,女性,主婦・主夫)
- もっと子供の遊びが所やイベントをしてほしいです。(40歳代,女性,会社員)
- もっと若い方に聞かへき (60歳代,女性,パート)
- もっと早くに新幹線がきてれば行動を起こしていたかも知れませんが、身体の動きづらい 79 才になったので見守ってほしいと思います。(70歳代以上,女性,主婦・主夫)
- 以前のようにイベントを行ったり、市民みんなの士気が上がるようなことも良いと思う。(30歳代,女性,会社員)
- 一人でも多くの教習の人達ももっと教習の歴史を学び、その素晴らしさや価値に自信と誇りを持ち、教習以外の人達に誠心誠意伝えていくことが、教習の活性化に繋がっていくと思います。(70歳代以上,男性,経営者・管理職)
- 駅の周辺で何か飲食しようと思っても、気象に駅へ車をとめたいけどとめる所がなく利用出来ない。(60歳代,女性,パート)
- 駅～気北神宮～赤レンガ倉庫の動線整備が必要と考えます。まずは駅～気北神宮の整備。気北神宮～赤レンガ倉庫への動線は徒歩 or 自転車等何を計画しているのか明確にし計画を進めざるをえません。(60歳代,男性,無職)
- 駅周辺と郊外の温度差があると思います。どの質問も全(ピン)とできませんでした (50歳代,女性,配達)
- 駅前から駅裏に行くのに、入場料が必要、これはあり得ない。福井駅のようにすべき。(50歳代,男性,公務員)
- 駅裏口の活性化 (60歳代,男性,アルバイト)
- 何も変わらない。(40歳代,男性,会社員)
- 回答の選択にわからないを入れて欲しい。(13)(14) (60歳代,女性,会社員)
- 街が明るくなったのはいいのですが、駅前だけでなく神楽や本町の商店街ではシャッターが開かなかったままの店が多いです 商店街の活性化が進めばと思います (50歳代,女性,主婦・主夫)
- 観光客を受け入れる体制をきちんと行っておくこと。教習以西についての決着を早くすること。(60歳代,女性,主婦・主夫)



(40 歳代, 女性, 自営業)

- 教習を発展していくには、小中高生への教習への誇りを持ってもらうことから始める必要があるのでは？ 授業の一つとして教師はもちろん、一般の方で教習をよく知っている方々の協力でお話ししていただけたらいいかな？ 教習の発展をお願いします。13、14 のアンケート意味がない！！ (%を取る材料かな：) (60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 教習駅の西側が全く発展していない、道の駅などできたらいいのと思う、歩いても行けるしバイクから車でも入ることができ良い立地だと思うのですが、あと駅の西側東側行き来できるようにしてほしいと思う (40 歳代, 女性, 公務員)
- 教習開業前はあれこれと思い描いていましたが、いざ開業したら市の盛り上がりとは反対に、自分の気持ちは盛り上がりからなかつた。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 教習市は観光誘致に対して下手くそ、無関心。駅と道路、交通要所の利点を生かせていない。まずは教習市に大型道の駅を開拓すべき。(50 歳代, 男性, 会社員)
- 教習市も観光客が増えましたが 再度訪れたいと思うでしょうか？ (70 歳代以上, 女性, 無職)
- 内容が同じ様な質問の繰り返しと思われる、全て同じ様な回答になった (60 歳代, 男性, 公務員)
- 福井や教習の魅力が、より多くの人に知ってもらえる機会になればよいと思う。(30 歳代, 男性, 経営者・管理職)
- 福井駅をお手本に改善して頂きたい！ (20 歳代, 女性, 会社員)
- 福井市、他県へ向かう際、どちらにも山に挟まれているため、移動手段として利便性は向上したと思います。但し、新幹線が開通して地元民の移動が以前よりも改善したとしても、他県からくる人間に「教習駅におりにてみたい」と思われる移動手段の多様性を持つこと、教習独自のグルメリを外面に出したまちづくり、利便性は他県から来る人間だけでなく地元民にも活気を与えるのではないのでしょうか。(50 歳代, 答えない, 主婦・主夫)
- 北陸新幹線、ローカル線の増線が必要ではないか。(70 歳代以上, 女性, 主婦・主夫)
- 北陸新幹線に教習開業における駅周辺の開発や観光客誘致において経年につれ衰退していくのではなく、さらに発展を目指し行政、市民が一体となり取り組んでいって欲しい所存である。(20 歳代, 男性, 会社員)
- 北陸新幹線は教習駅が終着駅ではなく繋げてほしい。(60 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 北陸新幹線を使うとお金がかかります。東京に行き理由は、ライブやイベント参加の為です。(40 歳代,,)
- 北陸新幹線教習開業のおかげで東京の親戚と気軽に会えるようになり嬉しく思っています。しかし、駅の駐車場が満車であったり、駅周辺商店街も路駐ばかりで道幅が狭くなったりと困ることもあります。便利になるのはいいですが、県・市においては、周辺の整備を強化してほしいです。また、教習市すべての飲食店に好影響があったかと思いきや、駅から離れた店舗ではあまり活性化されていないような話も聞きました。新幹線を降りた後にも便利になると思いますが…。櫛引研究室の益々のご発展、先生のご活躍をお祈りしております。(30 歳代, 女性, 主婦・主夫)
- 嶺北と嶺南でなぜこうも違うのか不思議である。福井駅前の開発状況と教習駅周辺はまるで違う。(60 歳代, 男性, 教員)
- 路線のメリットがよくわからない。設計当初の駅使用者数達成したのか？ 維持費、赤字ではないのか？ (50 歳代, 男性, 会社員)





☆新聞報道（北海道新聞・中日新聞）

☆北海道新聞 2026 年 2 月 4 日掲載  
新幹線フォーラム（2026 年 1 月 31 日）

## 印刷版にのみ記事を掲載

☆中日新聞 2026 年 2 月 11 日掲載  
敦賀市勉強会（2026 年 2 月 10 日）

## 印刷版にのみ記事を掲載

☆新幹線フォーラム配布資料

# 北海道・北陸・西九州・基本計画路線 新幹線の現在地とこれからの考える

フォーラム



2026年1月31日 あおもりスタートアップセンター+Zoom

主催:あおもり新幹線研究連絡会/青森大学榊引研究室

共催:青森大学付属総合研究所/青森大学社会連携センター

青森学術文化振興財団・令和7年度助成事業

## 本日の流れ（予告から変更しました）

- 1) 趣旨説明と本年度の活動概要、新幹線の概況（榊引）
- 2) 北陸新幹線・敦賀市民アンケートの概要（榊引報告）
- 3) リングをめぐる青森・敦賀の歴史的つながり（前田報告）
- 4) 敦賀市における市民の歴史探究活動（村上報告）
- 5) クロストーク
  - ① 3年間の活動を振り返って
  - ② 整備新幹線の行方
  - ③ 基本計画線の行方
  - ④ 「新幹線学」をつくるなら

● 開会の言葉（榊引）

● 開会に寄せて

● 青森中央学院大学：竹内紀人教授

● メッセージ

● 青森大学：澁谷泰秀学長

● 青森大学付属総合研究所：沼田郷所長

● 趣旨説明と本年度の活動概要

## あおもり新幹線研究連絡会

- 青森学術文化振興財団の助成研究のため  
2018年春設立  
(地域単位の新幹線研究組織は全国でも希)
- 構成 (2025年度末時点)  
青森中央学院大学・竹内研究室  
福井県立大学・前田陽次郎教授  
青森大学・櫛引研究室 (事務局)  
客員教授: 竹内健悟 / 客員研究員: 永澤大樹・村上亜弥  
☆ オブザーバー  
青森商工会議所
- ★ 新幹線フォーラムを毎年開催

## 研究テーマ

- ◆ 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 (3)
- 北海道新幹線・札幌延伸 (2038年度?)  
・ 青森県人口「100万人切れ」が視野に  
… 北陸に何を学ぶか  
⇒ 県内就職率や合計特殊出生率の高さ  
・ 札幌都市圏と青森県が直結  
… どんな地域づくりを進めるか
- ★ 「新幹線学」をどう構築し、貢献できるか?

## 1) 研究の趣旨

2038年度?  
北海道新幹線・札幌延伸

青森県人口100万人切れ

人口減少社会の再デザイン

持続可能な地域づくり

- ① 北陸新幹線・敦賀延伸：青函圏 ⇒ 北陸へ  
… 青森県 / 青函圏の研究資産とノウハウで調査・支援  
… 経済的・文化的交流の基盤  
(北前船、津軽塗、リンゴ、「本によるまちづくり」…)
- ② 北陸の生活文化の検討：北陸 ⇒ 青函圏へ  
… 若者の地元定着率が全国トップ級
- ③ 「新幹線学」の確立

## 2) 2025年度の研究・活動テーマ

- リンゴをめぐる青森・敦賀の歴史的つながり
- 敦賀市の歴史探求活動調査
- 敦賀市民アンケート
- 現地ワークショップ  
・ ottaトーク  
⇒ **クルーズ船をめぐる勉強会**  
(敦賀市・青森市)
- 長万部高校と青森西高校の交流会
- ★ 日本地理学会・春季学術大会 (2026年3月下旬) で  
報告予定
- ☆ アンケート結果分析を年度末刊行の大学紀要へ投稿





# 西九州新幹線

- 2022年9月23日に開業
- ・ 武雄温泉 (佐賀県武雄市) - 長崎間66km
- ・ 博多 - 武雄温泉間は在来線特急
- ・ 全線開業の時期と方式は未定



# 整備新幹線の概況

- ★ 背景：技術的要因、政治的要因、財政的要因
  - ： 人口減少、労働力不足などなど
  - …複雑かつ構造的な要因が存在 (日本が抱え込んできた負の要素 / 構造を内包?)

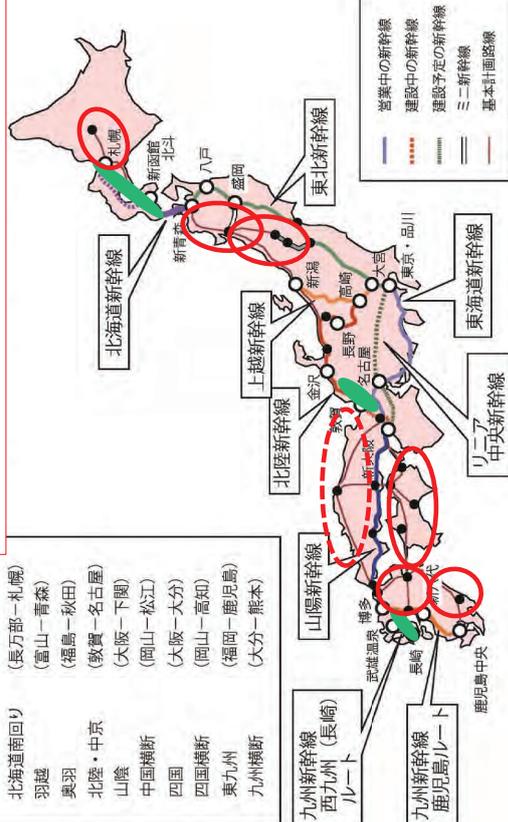
⇒ **日本社会全体が直面しているネガティブな歴史的・構造的環境を克服する努力が必要**

# 基本計画路線も機運高まる

## ◆ 新幹線の基本計画路線

- 北海道 (札幌 - 旭川)
- 北海道南回り (長万部 - 札幌)
- 羽越 (富山 - 青森)
- 奥羽 (福島 - 秋田)
- 北陸・中央 (敦賀 - 名古屋)
- 山陰 (大阪 - 下関)
- 中国横断 (岡山 - 松江)
- 四国 (大阪 - 大分)
- 四国横断 (岡山 - 高知)
- 東九州 (福岡 - 鹿児島)
- 九州横断 (大分 - 熊本)

## 1月22日に総決起大会



# 基本計画路線をめぐって

- ★ 「新幹線で実現すべき地域の将来像」と 「それを具体化するための政策」とのリンクは？
- ★ **政治的、経済的環境が激変** (多政党の時代、円安・国債不安)
- ★ 国としての**グランドデザイン**は…？
- ★ 新幹線は「**目的**」でなく「**手段**」
- 弘前大学大学院地域社会研究科「年報」第22号 「整備新幹線・基本計画路線の行方：2025年の動向から」 (pp.67 - 83) で詳述 (3月末に刊行予定)

## ● 敦賀市民アンケート（3年目）

数値に誤りがあり、割愛

## ● 前田報告



# 本発表の背景

あおもり新幹線研究連絡会 令和5年度成果報告書

- 村上亜弥・地域史研究と歴史普及活動に関する調査－青森市と教賀市の歴史的つながりを中心に

明治・大正期に青森・ウラジオストク間の貿易に取り組んだ青浦商会の事例

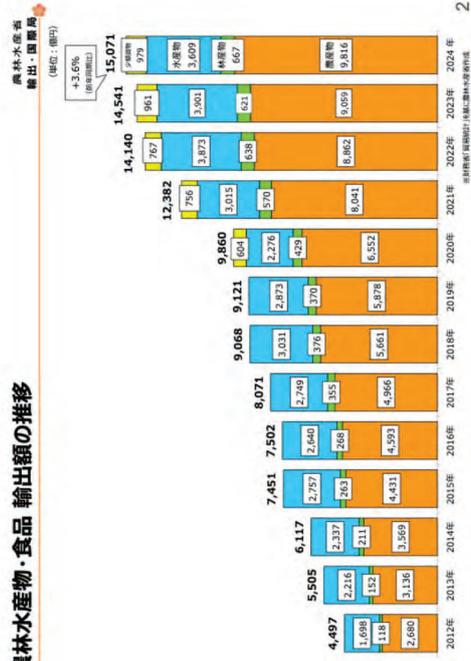
日本地理学会2025年秋季学術大会(2025年9月、弘前大学)

- 前田陽次郎・青果物輸出地点の特徴と変化に関する分析

イントロダクション

# 日本のりんご輸出の概況

## 農林水産物・食品 輸出額の推移

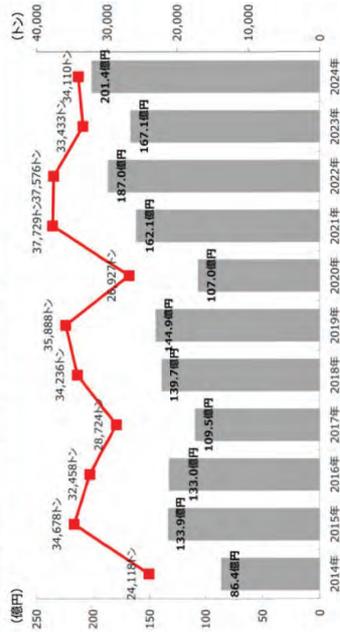


## 野菜・果実等の内訳

品目名	2023年	2024年	前年比	構成比
青果物	444億円	488億円	+ 9.9%	66.7%
りんご	167億円	201億円	+ 20.5%	27.5%
ぶどう	52億円	59億円	+ 14.7%	8.1%
いちご	62億円	54億円	▲ 12.3%	7.4%
もも	26億円	30億円	+ 13.2%	4.0%
かんしょ	29億円	36億円	+ 24.3%	4.9%
ななし	34億円	34億円	▲ 0.5%	4.6%
なし	12億円	10億円	▲ 14.2%	1.4%
XON	11億円	13億円	+ 11.2%	1.7%
かんきつ	13億円	15億円	+ 11.9%	2.0%
かき	11億円	11億円	+ 2.3%	1.5%
その他の青果物	28億円	25億円	▲ 7.9%	3.5%
果汁	57億円	62億円	+ 10.1%	8.5%
その他	170億円	181億円	+ 6.7%	24.8%
野菜・果実等 計	671億円	732億円	+ 9.1%	100.0%

注: 2024年のりんご輸出額は前年比+20.5%増加した。2024年のぶどう輸出額は前年比+14.7%増加した。2024年のいちご輸出額は前年比-12.3%減少した。2024年のもも輸出額は前年比+13.2%増加した。2024年のかんしょ輸出額は前年比+24.3%増加した。2024年のなし輸出額は前年比-0.5%減少した。2024年のなし輸出額は前年比-14.2%減少した。2024年のXON輸出額は前年比+11.2%増加した。2024年のかんきつ輸出額は前年比+11.9%増加した。2024年のかき輸出額は前年比+2.3%増加した。2024年のその他の青果物輸出額は前年比-7.9%減少した。2024年の果汁輸出額は前年比+10.1%増加した。2024年のその他輸出額は前年比+6.7%増加した。

りんごの輸出実績 (2014～2024年)



財務省「貿易統計」集計に農林水産省作成

りんごの国・地域別内訳2024年

国名	輸出額 (量)	輸出額 前年比	輸出額 構成比
1 台湾	156.0億円 (25,924ト>)	+ 41.0%	77.5%
2 香港	36.4億円 (6,774ト>)	▲ 22.4%	18.1%
3 タイ	3.8億円 (696ト>)	▲ 9.7%	1.9%
4 ベトナム	1.9億円 (219ト>)	+ 10.9%	0.9%
5 シンガポール	1.6億円 (262ト>)	▲ 18.4%	0.8%
- その他	1.6億円 (234ト>)	-	0.8%
- 世界	201.4億円 (34,110ト>)	+ 20.5%	100.0%

注：EUFTA加盟国を除く。EUFTA加盟国は「EUFTA加盟国」に集計される。

財務省「貿易統計」集計に農林水産省作成

## りんごの輸出に関して

- 輸出りんごの9割が青森県産だと言われている
- 青森県産りんごの1割弱が輸出されていると言われている

## 農産物輸出に関する組織

農林水産業の輸出強化ワーキンググループ

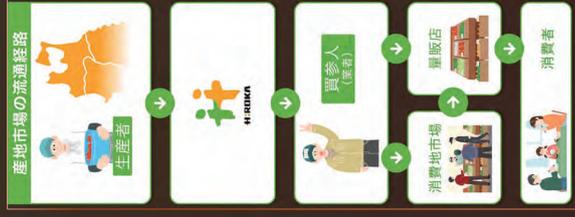
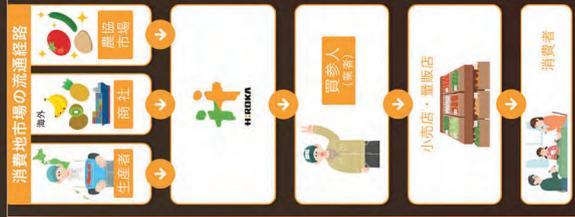
- 2016年、安倍総理本部長「農林水産業・地域の活力創造本部」内に設置 (TPPが契機)

福岡県地域食品輸出振興協議会

- 2005年設立。福岡県産いちご「あまおう」を中心に県主導で輸出促進を担う。

津軽林檎輸出業組合

- 明治39(1906)年設立。



弘果 弘前中央青果株式会社

- ・「民設民営」の卸売市場
- ・日本一の「りんご」取扱数量を誇る市場(全国の流通量の約20%)

「販売市場を求めて東京、大阪、京都の大都市をばじめ近くは函館、更に横浜、神戸、遠くは広島、関門、長崎等の貿易港へと流れていった」

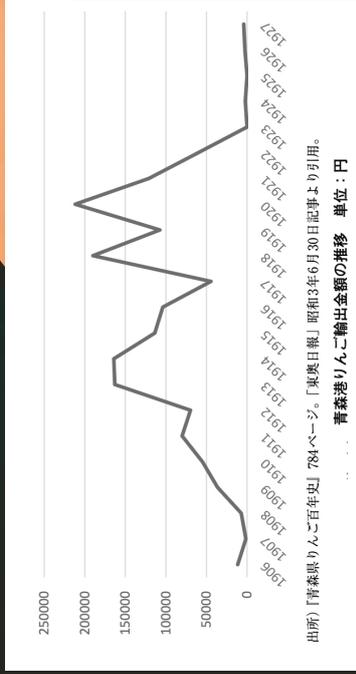
青森県経済部『明治時代における青森りんご海外販売誌』p1

# PART 1 明治・大正期に おけるりんご輸出

青森県地元企業のりんご輸出入年表

年別	地元企業の輸出入活動	産地関連
明治 27 年	函館港から清国へ 110 斤 (代価 6 円)	
明治 28 年	函館港から清国へ 7,448 斤 (箱換算 187 箱)	
明治 32 年	堀内喜代治が 18 歳でウラジオに渡りりんご販売を始める 皆川藤吉が上海港における需要状況を調査	
明治 36 年	皆川藤吉はウラジオ港の需要状況を調査	
明治 39 年	皆川藤吉が 500 箱のりんごを携行して上海で販売	青森県が特別輸出港に指定、津軽林業輸出業組合設立
明治 42 年	交通丸が 4 回の定期航路でりんご 3,042 箱を輸出 合資会社青浦商會設立	青森とウラジオの定期航路に交通丸が就航
明治 43 年	皆川洋行が上海で開店 小野長四郎が約 1,500 箱を朝鮮に輸出	
明治 44 年	小野長四郎が約 1,000 箱を朝鮮京城に輸出 中畑義が香港輸出	
明治 45 年	堀内民次郎が台湾の基隆港に 100 箱を輸出	農産物販路拡張委員会設立 県販売促進費補助規定公布
大正 5 年	株式会社青浦商會設立	青森県林業同業会設立
大正 11 年		交通丸運航停止
大正 15 年		日本平基株式会社設置 青森県りんご組合連合会設立
昭和 5 年	高藤兵太郎、木村伴次郎が上海、蘭領印度へ開拓を図る	
昭和 8 年		県管検査規則が実施
昭和 13 年		りんご海外輸出協会設立、三井物産を輸出代行者に指定
昭和 14 年		上海に母の出張所を設置、青森港をりんご輸出検査港に指定
昭和 15 年	日本林業輸出株式会社、青森県林業輸出株式会社、青森県茶葉貿易株式会社設立	

出典：青森県「戦前期青森県産りんご輸出のバリエーション」



ウラジオ港における日本りんごの輸入量 (単位：箱)

	明治43年	明治44年(2月～10月)	輸出港
青森県産	67,000	45,500	青森及敦賀
北海道産	57,000	53,900	小樽
香川県産	2,000	2,100	敦賀
合計	126,000	101,500	

注) 1箱は35斤  
 出所「明治時代における青森りんご海外販売史」39～40ページ。

## PART 2 昭和期における りんご輸出

### ロシア革命の影響

- ウラジオへの輸出は順調に伸びていたが、ロシア革命(大正11年)により輸出がストップ。

### 日中戦争後

- 満州へのりんご輸出が増える。
- 昭和13年、県主導で「りんご海外輸出協会」設立。実際の取引は三井物産が行う。
- 独自に直接輸出を行う民間業者も。

### 第二次世界大戦

- 戦争中は軍需物資輸送で輸出が伸びることも。
- 敗戦により食糧難で輸出は途絶える。

### 戦後の輸出増加

- 昭和30年代から輸出が増え始める。昭和40年代にピークになるが、輸出量は生産量の3-4%程度。
- 国内向けが生産のメインで、輸出は需給調整の意味合いが強い。

### 輸出協会の設立

- 昭和27年「青森県りんご輸出協会」設立。
- 昭和30年、通産省によりりんご輸出の割当制度が導入され、実績のある業者のみが輸出可能に。神戸の業者が割当の大半を占める。
- 昭和38年、青森港から出荷が可能に。
- 昭和40年、台湾向けりんご輸出枠3万箱獲得。
- 昭和41年「青森県りんご輸出共販組合」設立

### 輸出の停滞

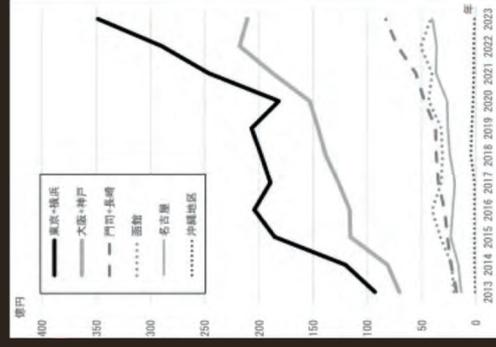
- 昭和48年 輸出枠の撤廃
- コンテナ輸送の急速な普及で、青森港でのバラ詰みの優位性がなくなる。
- 昭和48年、台湾との国交断絶。台湾が輸入枠を制限。

### 高級化と輸出増

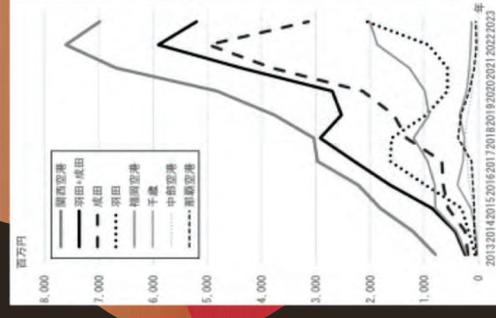
- 昭和50年代から輸出りんごを高級化する。
- 台湾、平成9年に年間2千トンまで自由化。
- 台湾のWTO加盟により平成14年から完全自由化。

### PART 3

## 現在の輸出ルート



税関別青果物輸出額の推移  
(『貿易統計』により作成)。



空港税関支店別青果物輸出額の推移  
(『貿易統計』により作成)。

税関支署別りんご輸出額

2013年 輸出額 (千円)	割合	2023年 輸出額 (千円)	割合		
横浜	2,554,555	35.7%	東京	6,739,025	40.3%
東京	2,428,488	33.9%	横浜	5,584,892	33.4%
神戸	1,089,950	15.2%	神戸	1,470,080	8.8%
川崎	330,844	4.6%	大阪	1,008,429	6.0%
堺	308,085	4.3%	川崎	894,615	5.4%
名古屋	169,869	2.4%	釜石	473,719	2.8%
尼崎	129,067	1.8%	博多	279,680	1.7%
宮古	73,057	1.0%	名古屋	149,658	0.9%
全国	7,083,915		全国	16,708,788	

(『貿易統計』により作成)。

税関支署別ぶどう、もも、ながいも、かんしよ輸出額(2023年)

ぶどう		もも		ながいも		かんしよ		
輸出額	割合	輸出額	割合	輸出額	割合	輸出額	割合	
税関支署		税関支署		税関支署		税関支署		
関西空港	2,344,749	45.4%	関西空港	1,060,077	40.6%	小牧	1,704,205	50.6%
成田	976,842	18.9%	成田	548,895	21.0%	東京	600,277	17.8%
東京	569,510	11.0%	羽田	388,966	14.9%	神戸	486,696	14.4%
羽田	381,309	7.4%	東京	219,593	8.4%	大阪	230,321	6.8%
神戸	352,829	6.8%	神戸	194,191	5.3%	横浜	215,580	6.4%
大阪	220,989	4.3%	大阪	96,932	3.8%	川崎	68,673	2.0%
福岡空港	162,755	3.1%	福岡空港	36,799	1.4%	博多	31,845	0.9%
全国	5,169,494		全国	2,608,753		全国	3,371,011	

輸出額の単位：千円

(『貿易統計』により作成)。

## 課題

- 「オールジャパン」体制の構築が言われる中で、輸出を民間業者の競争中心にしていいのか？

## ● 村上報告



## 市民がまちの歴史に 触れる機会をどう作るか？ —敦賀市民の活動・福井県文書館の取り組み

青森大学付属総合研究所 客員研究員  
村上 亜弥（青森市民図書館歴史資料室職員）

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（3） 成果報告

## 自己紹介

- 青森市出身、弘前大学大学院教育学研究科修了
- 勤務先：青森市民図書館歴史資料室（前身は青森市の市史編さん室）
- 担当業務：市史編さん事業で収集した資料の保存や事業の成果還元（歴史講座、館内展示、メールマガジン配信、問い合わせへの対応等）



自治体による歴史普及活動のあり方、  
自治体史編さんの成果継承の方法に関心

## 本調査の目的・位置づけ

- 新幹線開業が歴史普及活動に与えた影響を把握する

1. ちえなみきにおける歴史普及活動
2. 福井県文書館が実施した企画展
- 港・鉄道・歴史を活かした敦賀市のまちづくりから知見を得る
1. 港町・敦賀における「開港」の捉え方
2. 文化財センター整備、旧敦賀港線の活用

青森市における  
みなとまち・あおもり  
400年記念事業  
との比較

## 調査のスケジュール

- 調査期間：2025年10月17日（金曜日）～19日（日曜日）

月日	主な訪問先
10月17日	敦賀市立図書館（文献調査）
10月18日	敦賀市文化財センター建設予定地、敦賀港線跡地等 （気比史学会事務局長・山本武志氏の案内による）
10月19日	ちえなみき（「敦賀の歴史をこねる会」に参加） 福井県文書館（施設見学、資料閲覧）

## 主な報告内容

- 「開港」を祝う事業における歴史普及活動の方向性
- 市民が歴史に触れる場「文化財センター」の整備
- 市民が自ら企画する歴史講座の実施状況
- 歴史研究の基盤となる文書館の活動

⇒報告全体のテーマ「市民がまちの歴史に触れる機会を作る」



## 「開港」を祝う事業と歴史普及活動

まちの歴史を知るきっかけとしての周年行事

## 「開港400年」を迎えた青森市

- 寛永2年(1625)5月15日、弘前藩第2代藩主津軽信枚が津軽から江戸への廻船就航を許可する連署奉書を拝領したことが港町青森の出发点であり「開港の契機」といわれる  
→令和7年(2025)は「青森開港400年」
- 寛永3年(1626)4月6日、津軽信枚から森山弥七郎へ黒印状が与えられ、青森市のまちづくりがスタートした  
→令和8年(2026)は「青森まちづくり400年」

官民一体の「みなとまち・あおもり誕生400年実行委員会」を組織し、イベントを実施している

## 敦賀市の「開港」記念事業

明治32年(1899)に「開港場」指定  
⇒平成11年(1999)に「開港100周年」

- つるがきらめきみなと博の開催
- 松本零士メモリアルの整備
- 博物館の企画展「みなとつるがの歴史展」
- 『敦賀港開港100周年記念誌』の刊行



## そもそも「開港」とは何か？

- 「開港」には二つの意味がある

1. 新しく港を開く
2. **外国との貿易のために港を開く**

国語辞典と日本史用語のどちらでも通じる「開港」は2の意味で、青森港の場合は明治39年(1906)の特別輸出港指定を指す

## 参考 「開港五港」の取り組み

- 安政5年(1858)に江戸幕府が結んだ修好通商条約(安政5か国条約)により横浜・長崎・函館・新潟・神戸の5港が開かれた。
- 5港には「開港記念日」があり、それぞれ記念行事を実施(例)横浜市 6月2日・・・「横浜市開港記念日条例」による  
※長崎を除く4港は修好通商条約による「開港」に関連する日

青森の「開港」の捉え方は特殊である  
その意味が市民に伝わってほしいのだが...

## 敦賀市における 開港100周年のレガシー

- 敦賀港駅舎(再現)  
敦賀商工会議所が博覧会開催に合わせて建設し、敦賀市へ寄贈。博覧会期間は「福井県観光PRセンター」「県産品推進展示コーナー」として使用。⇒現敦賀鉄道資料館
- シンボルロードモニュメント  
「銀河鉄道999」と「宇宙戦艦ヤマト」のキャラクター像28体を設置



## 港町としての歴史を伝える取り組み

- 『敦賀港開港100周年記念誌・世紀の波濤を越えて』を刊行  
(総合監修者：福井県立大学経済学部教授・本多健吉氏)
- 『市勢要覧』に特集を掲載
- 敦賀市立博物館の企画展「みなと敦賀の歴史展」  
⇒図録に**青浦商会ウラジオストク支店**の写真を掲載

「ヨーロッパへの玄関口」となった**国際港・敦賀**  
その象徴的存在の一つが青森に本社を置く**青浦商会**

## 「みなとまちあおもり誕生400年」から 未来に何を残すか

実行委員会がアクションプランに記した課題は「歴史的資産の少な  
さ等に起因し、市民・県民からの認知度が高くはない」こと。

- 記念冊子の刊行(2024年1月)
  - 「開港とは何か」の定義から近現代の港湾に関する事項までをコン  
パクトにまとめたもの。中高生や市民に配布。
  - 演劇「青森みなど400年ものがたり」(2025年9月)  
青森市民図書館歴史資料室室長・工藤大輔が監修。
- ⇒ 歴史普及活動が充実しているとは言いがたい。

## 認知度を上げるために

- 「歴史的資産」が少ないとされる青森市は「認知度が高くはない」とい  
う課題をどう乗り越えるのか？  
→ 「鉄道」と「港」という共通点の多い敦賀市から学びたい。
- ささまざまな「歴史的資産」を有し、それらを守ってきた敦賀市では、  
今後どのような取り組みを進めるのか？

「文化財センター」「敦賀港線」に関する取り組みが進む

## 敦賀市民が まちの歴史に 触れる機会を作る

気比史学会・敦賀の歴史をこねる会の活動と  
敦賀市役所の取り組み



## 向出山古墳にて

(敦賀市議会議員・気比史学会事務局 山本武志氏の案内)



## 文化財センターの整備計画

●敦賀市は令和6年(2024)12月に『敦賀市文化財センター基本構想・基本計画』をまとめた。

●市立咸新小学校の跡地に埋蔵文化財、歴史・民俗文化財調査の拠点となる「敦賀市文化財センター」を整備するとうもの。

埋蔵文化財調査の拠点だった  
文化振興課分室(2023年撮影)→



## 建設予定地のようす(2025年10月時点)

●既に校舎は解体され、整地作業が進んでいた。

●正門が設置されていた側の道路は狭く、大型車両の出入りは難しいが、すでに別ルートでのアクセスが可能になっていた。



## 新設される文化財センターの機能

1. 歴史・文化一文化財の調査と保存一資料の収集・整理・保存・調査・研究成果の発表
2. 教育・学習一敦賀への愛着と誇り一学校教育・生涯学習を支援
3. 広報・普及一敦賀の魅力を発信一速報展示や企画展示の実施、市民の研究成果発表を支援

⇒市民の調査・研究・学習に対する支援が盛り込まれている

## 「市民学芸員制度」導入の検討

- 計画書は「自律的な研究者・発信者」と位置づけている。
- 「市民学芸員」は自治体により定義が異なり、学識経験者を登録する、養成講座を修了した人を認定するといったケースがある。
- 博物館において資料整理や調査研究の補助を行う、地域の歴史に関する情報を発信するなど、さまざま取り組みがみられる。

## 参考 市民主役の博物館

- 今まで学芸員が主役だと思われていた調査・研究を、利用者が主役になることができるようにすることで、敷居が下ががり、子どもから大人まで、ハンディキャップを持っている方なども含めて全ての方に楽しんでもらえる博物館になると新しさを感じるし、分野を超えてストーリーを考え、それによって青森県を丸裸にする、丸裸にするのは主役のあなたです という方が新しさを感じる。
- 県民、利用者と調査・研究を進めていく、深めていく、共有知をつくっていくことを推進するのであれば、県立郷土館の中に、誰でも、いつでも、自分の研究を発表し交流できるフレキシブルな空間を設置してはどうか。  
(令和7年9月19日開催 第4回青森県立郷土館整備検討会議の議事録より)

行政の文化財保護事業と市民の「歴史探究活動」の結節点を求めている？

## 旧敦賀港線の利活用

敦賀港線(敦賀駅-敦賀港駅)

- 2019年廃止
- JR貨物の敦賀港新営業所が置かれていたが、2025年3月に営業終了
- 跡地を敦賀市が取得  
(写真は2023年撮影)



## 金ヶ崎エリアの現況

コンテナがなくなり、広い空間に



## レールが残る敦賀港線跡地

- 今後の利活用を検討する第一歩として、2025年11月には「ちよつと昔につかっていた線路であそぼう！」を開催。
- 金ヶ崎エリアでは鉄道公園及び駐車場整備の基本計画を策定。



## 金ヶ崎エリアには・・・

- 敦賀港駅関連の施設としては、すでに旧敦賀港駅ランプ小屋が公開されている。



## クルーズ船が寄港すると

欧亜国際連絡列車が運行されていた時代と似たような構図に



左の写真は『敦賀市勢要覧：附・観光案内』（1937年、国立国会図書館デジタルコレクション）

## ちえなみきでの歴史探究活動

- 「敦賀の歴史をこねる会」に参加



## 敦賀の歴史をこねる会

- 星出絵美氏（敦賀FMナビゲーター）が敦賀の歴史を知る場が欲しいと考えた。
- ちえなみきの笹本夕里氏に相談したところ、一緒に場を作ろうという話に発展。
- さらに、星出氏が敦賀市議会議員の高城庄佑氏に声をかけ、三人を中心にして会をスタートさせた。
- 固定メンバーは5～6人。そのほかに飛び入りに参加している。 (固定メンバーの中には県外から参加している人も)

## 「こねる」とは？

●「こねる会」という名称はみんなが集まり、ああでもない、こうでもないと話し合うイメージから名付けられた。

●その名前から実際に粘土を「こねる」ことに。  
→子どもでも参加しやすい場を  
目指している



## 会の進行

- 学ぶ→こねる→振り返るを1つのパートとして構成している。
- 活動は月に一回程度、ゆっくりとしたペースで進めている。



◆学ぶ：テキスト(『**敦賀の歴史探訪**』)を読む

◆こねる：粘土をこねる

◆振り返る：座談会

気比史学会  
が発行したもの

## 講座のようす

●この日は主催者の星出氏、中心メンバーの一人である高城氏のほかに、毎回参加するという「固定メンバー」の2名が参加。

●飛び入り参加は県外から訪れたという家族(4名)と市内から訪れた親子(2名)の6名。

●講師は敦賀市役所の中野拓郎氏。(市に依頼して講師派遣を受けた)



## こねる会が目指すもの

●「市民がいつでも歴史を知るきっかけとなる場」でありたい。  
⇒市民に対して広く扉を開けている印象を受けた。

●途中参加を歓迎。

(この日はちえなみき周辺で飛び入り参加を広く呼び掛けた)

●まちがってもよいという姿勢を大事にしている。  
→よりどころとなるテキスト、会の活動に協力する専門家の存在。

## 従来の歴史講座との違い

- 従来の歴史講座は図書館や博物館、公民館等で開催されることが多い。  
→講座に参加することを目的として施設を訪れる。
- ちえなみきで講座を開講するメリット  
→さまざまな理由でちえなみきを訪れた人が、**偶然講座の存在を知り、参加することもある。**  
(市民だけでなく、新幹線を利用して敦賀市を訪れた観光客も)

## 気比史学会のミニ歴史講座

- ちえなみきでは気比史学会も新たな活動を展開。
- 見学はできなかつたが、こねる会に参加していた気比史学会の方からお話を伺うことができた。  
→これまでの歴史講座は講師を招くものであったが、ミニ歴史講座は会員が講師となって話題を提供するという。
- ちえなみきという場が新しい学習スタイルを生み出しているという側面も……



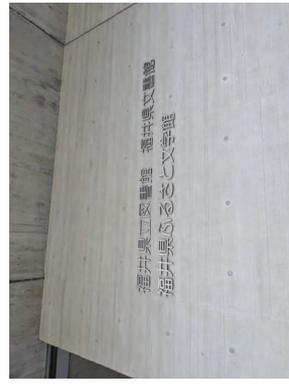
## 福井県文書館見学

写真は福井県立図書館入口/福井駅東口のフレンドリーバス乗り場



## 福井県文書館とは

- 2003年2月1日開館
- 福井県立図書館・福井県ふるさと文学館と併設
- 施設名が「公文書館」ではなく「文書館」であるのは、公文書だけでなく収蔵資料に県史編さん資料や古文書を含むため。



## 福井駅と県立図書館を結ぶ フレンドリーバス



- 福井駅と福井県立図書館、生活学習館等の施設を結ぶ無料の送迎バス。
- 生活学習館先回りルート・子ども歴史文化館先回りルートの2ルートで全8便を運行。福井駅発のバスが1時間に1本ある。
- 駅から図書館までバスで約15～16分。  
※青森駅から青森県立図書館までの所要時間と同程度。

## 福井県図書館の整備

- 昭和60年代に公文書館設置へ向けた検討がスタート。検討は一時休止したものの、図書館の移転新築問題を機に議論が進み、平成7年度に基本計画を策定した。  
→ 昭和60年代から資料集めに着手。そのため、昭和60年代以前の資料については飛び飛びにしか残っていないという。  
⇒ 残された資料は、大切だと判断され残されたものといえる。
- 福井県史編さん事業は昭和53年度から平成9年度に実施。

## 「新幹線学」を支える公文書

- 新幹線開業までの長い道のりを示す資料群がある。  
⇒ ホームページで公開されているデータベースで「新幹線」と検索すると769件の資料がヒット
- 閲覧には事前審査が必要なものもあるが、PDF形式で閲覧可能な資料も多い。  
⇒ 今後の地域史研究や「新幹線学」の基盤となっていく

## 文書館における展示

- 展示は文書館の活動をアピールできる場である。
- 普段の資料整理の中で気になったトピックから構成しており、日々の研究の成果である。



## 新幹線開業に合わせた企画展

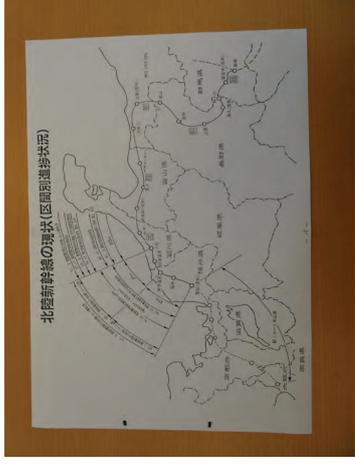
- **ミニ展示「北陸新幹線福井・敦賀開業記念」**  
(2024年1月26日～4月7日開催)

→ 北陸新幹線整備に関する歴史的公文書、行政刊行物のコレクションを展示

- 新幹線開業を受けてテーマを設定したという  
→ 他の公文書館でも新幹線をテーマにした企画展は実施されているが、**開業に合わせた**の展開である点が特徴的

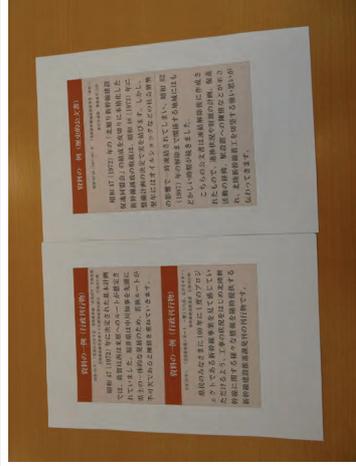
## 展示で使用した資料

北陸新幹線の現状



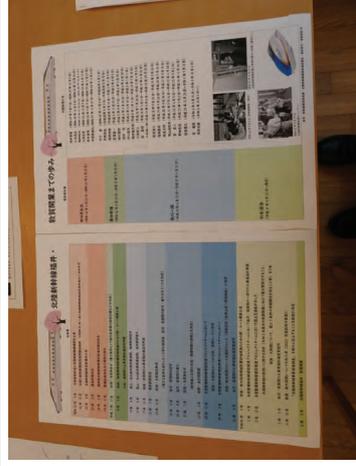
## 展示で使用したキャプション

展示資料の解説文



## 展示で使用した年表

開業までの歩みを  
紹介する年表



## 新幹線資料の特徴と現状

- 新幹線関係資料で多いのは、**要望活動等の運動に関わるもの**。  
⇒スムーズに新幹線整備が進まなかったことを反映
- 県そのものが主体のものもあれば、県が名を連ねる団体に関する資料もある。
- 会議の関係資料、説明資料の中にパンフレット等の資料が含まれていた。
- 簿冊は一冊丸ごと閲覧できる状態にはなく、展示の際には活用できるところだけをピックアップした。

## 公文書を残すこと

- 文書館では何万冊もある公文書を選別し、数パーセントを残す。  
⇒の中に、どうしてこのテーマを残した？ 残さなかった？ と思うことがあるかもしれない。
- 例えば、国体のようなイベントに関するものはわかりやすく残りやすい。**新幹線は残りやすいテーマ**といえる。
- 今後の課題は公文書の電子化への対応。

## 青森県における公文書公開

歴史公文書の閲覧に対応する「青森県公文書センター」がある。

- ホームページに公開しているデータでは新幹線関連資料の所蔵状況はわからない。(メールにて問い合わせたところ、公開しているデータ以上に詳細なデータベースはないとのこと)
- 文書の利用には「行政文書の開示請求の手続」が必要。

福井県文書館の活動状況と比較した場合、  
市民が新幹線整備のあゆみを振り返る際のハードルは高い

## 【参考】東北地方の公文書館における展示等の開催状況

- 青森県公文書センター…なし(過去の実施もなし)
- 秋田県公文書館…企画展、図書館との連携展を開催
- 岩手県公文書センター…なし
- 宮城県公文書館…常設展、企画展を開催
- 山形県公文書センター…企画展、図書館との連携展を開催
- 福島県歴史資料館…収蔵資料展を開催  
(青森県公文書センターにはメールで確認、他施設はHPより)

## 調査を振り返って



## 敦賀市調査

●ちえなみきを会場として、まちの歴史を知る入口になるような活動を市民の手で展開している事例をみる事ができた。  
⇒広い意味での新幹線開業効果と評価してよいのではないかと  
※より深く学びたいという歴史愛好家の思いに応える活動も並行して実施されている。

- 文化財センターを拠点とした歴史普及・探究活動への期待。
- 「港と鉄道のまち」の遺産を活かした取り組みも進められている。

## 気比神宮境内の 新幹線開業記念パネル展

まちの各所に歴史を学ぶことのできる場がある



## 福井市調査

●新幹線整備と公文書  
→陳情や建設促進運動を重ねてきた地域では、関連する公文書が残されている可能性が高く、それらの資料を読み込むことによってさらなる「新幹線学」の展開が期待できる。

北陸新幹線はまだ整備中であるが、多くの資料にアクセス可能。すでに「振り返り」ができる状態になっている。

## おわりに ～福井県・敦賀市で得たもの

- 市民がいつでも気軽にまちの歴史を学び始められる環境をどのように作ってあげればよいか？
- ✓とりあえず手に取ってみよう、と思えるテキストがある
- ✓初心者を受け皿となるような学習機会がある(自分たちの手で作ることができる)
- ✓市民が専門家や歴史資料にアクセスする経路がある

## 青森市の課題

- 専門家へのアクセス  
→青森市役所が行う「出前講座」がある。  
町会や自主学習グループなどから依頼を受けて、市職員を派遣。  
歴史講座を実施したいという依頼の場合は、市民図書館歴史資料室職員が対応している。(過去に実施された講座は単発のもの)
- 歴史資料へのアクセス  
→青森県公文書センターの利用は、現状ハードルが高い。

## 青森市の課題

- 手に取りやすいテキストがない。  
比較的読みやすいテキストとして、中学生向け社会科副読本があるが、一般向けに販売されているものではない。

※『新青森市史』はサイズ・価格の面から手に取りやすいとは言えない。  
(『新青森市史』編さん以前に刊行した『青森市の歴史』がちょうどよいサイズ・価格であった)

- 『敦賀の歴史探訪』のような本があれば・・・

## 1月26日に試案を公開 「敦賀市文化財保存活用地域計画」

- 文化財の保存と活用に関する総合的な法定計画であり、おおむね5年から10年の期間を設定する。  
→敦賀市は令和8年度から令和17年度までの10か間。  
※青森県内では文化庁の認定を受けた計画はない(令和7年12月19日現在)
- 指定・未指定を問わず、市内に残る様々な文化財を取り扱う。  
→歴史的・文化的資源を「敦賀遺産」と定義。  
「文化財保護法」で定義される文化財に該当しない地域の伝承や地名、方言、歌曲(校歌やご当地ソング)なども含む。

## 「青森遺産」あるいは「新あおもり80選」

- 青森の「歴史的資産」は本当に少ないのか？  
青森市のメールマガジン「あおもり歴史トリビア」はもうすぐ700号
- 昭和53年、市制80周年記念事業として選定した「あおもり80選」  
(市民からのはがきによる投票、編纂委員からの推薦により決定)  
→未指定文化財、「文化財保護法」で定義される文化財に該当しないものを含む。…「敦賀遺産」の定義と重なる

市民を巻き込み「青森遺産」を探してみては？

## ● 永澤報告



## 北海道新幹線10周年 ～変化と進化・その先の未来へ～

R8.1.31  
新幹線フォーラム

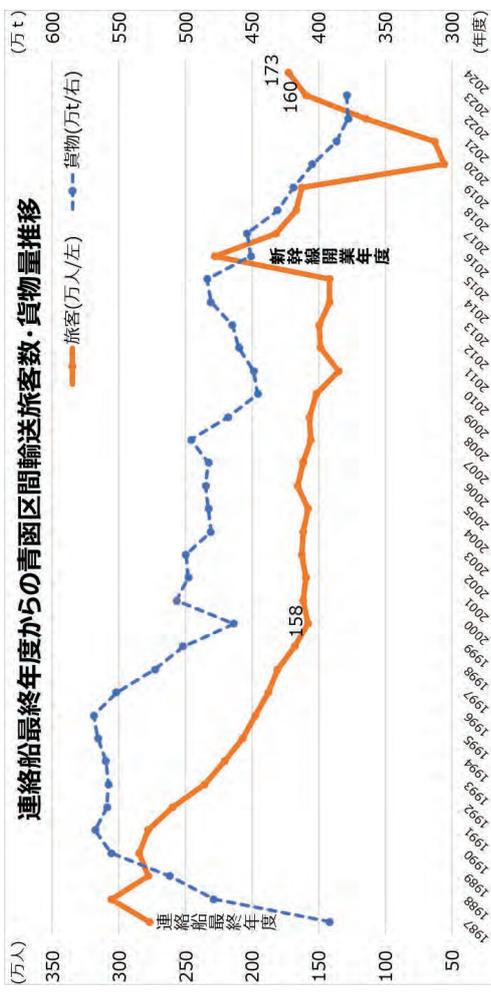


青森大学付属総合研究所 客員研究員 永澤 大樹  
北海道大学開発研修所 客員研究員  
公立はこだて未来大学 アソシエイト



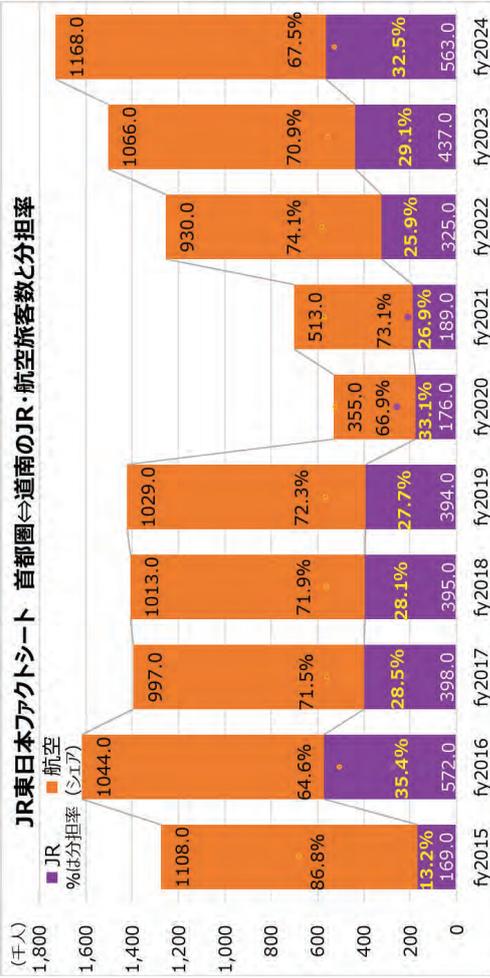
## 北海道新幹線の利用動向

青函連絡船最終年度から37年間の青函区間旅客数・貨物量  
旅客は2000年代初頭(八戸開業前後)の水準をやや上回る



## 北海道新幹線の利用動向

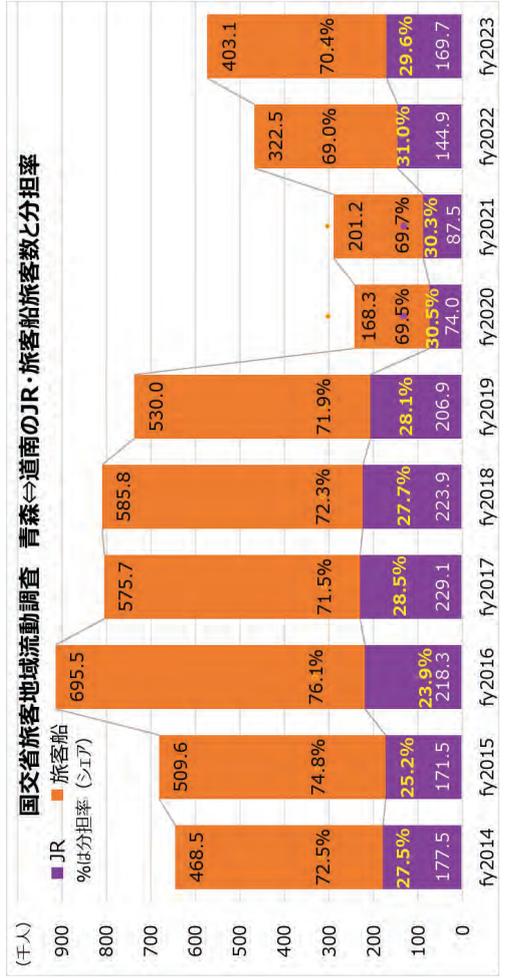
JR東日本ファクトシートに見る対首都圏の新幹線・航空旅客シェア  
鉄道が平均3割に上昇、旅客数合計も開業前と比べ増加



3

## 北海道新幹線の利用動向

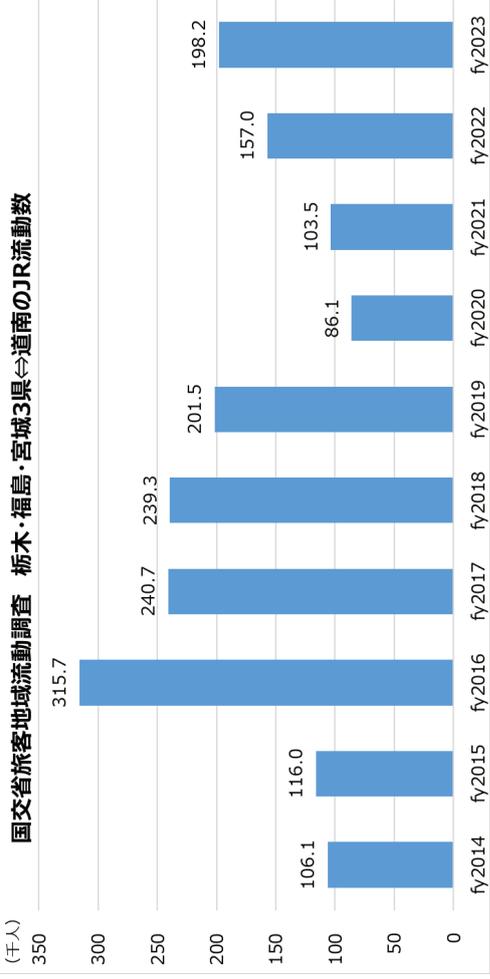
国土交通省旅客地域流動調査 青森⇄道南流動変化  
開業前と比較しJR・フェリー合計は2割減少(新幹線料金・人口減)



5

## 北海道新幹線の利用動向

国土交通省旅客地域流動調査 北関東・南東北⇄道南流動変化  
開業前と比較して7割増加



4

## 北海道新幹線の利用動向

青函区間の運賃推移(当日購入可能な最安ケース)  
14日前予約最安でも10,720円(令和8年3月JR東日本値上げ予定)

■ 青森・函館間の運賃料金推移と大卒初任給に対する比率

年	青森駅・函館駅間片道運賃	自由席往復切符料金	参考: 大卒初任給	初任給に対する往復料金の比率	備考
1974(昭和49)	500	1,000	78,700	1.27%	前年利用者499万人
1976(昭和51)	900	1,800	94,300	1.91%	
1978(昭和53)	1,100	2,200	105,500	2.09%	
1987(昭和62)	2,000	4,000	148,200	2.70%	国鉄分割民営化・連絡船最終年
1988(昭和63)	2,800	5,600	153,100	3.66%	トンネル開業・同年利用者306万人
1989(平成元)	消費税込	消費税込	1996(平成8)JR北海道値上	1997(平成9)消費税増税(5%)	
2003(平成15)	3,150	5,500	198,100	2.78%	
2013(平成25)	3,150	6,800	198,000	3.43%	往復割引切符弘前へ拡大
2014(平成26)	3,240	6,990	200,400	3.49%	消費税増税(8%)
2016(平成28)	3,240	14,340	203,400	7.05%	新幹線開業
2019(令和元)	3,630	15,260	210,200	7.26%	消費税増税(10%)・JR北海道値上
2025(令和7)	3,960	15,920	233,930	6.81%	JR北海道値上

運賃は各年時刻表等、大卒初任給は賃金構造基本統計調査(～2019)、職種別民間給与実態調査(人事院)による  
2026年1月更新。自由席往復切符料金は1987～2025は当日購入可能な割引企画の最安値・新幹線特定急料金で掲載

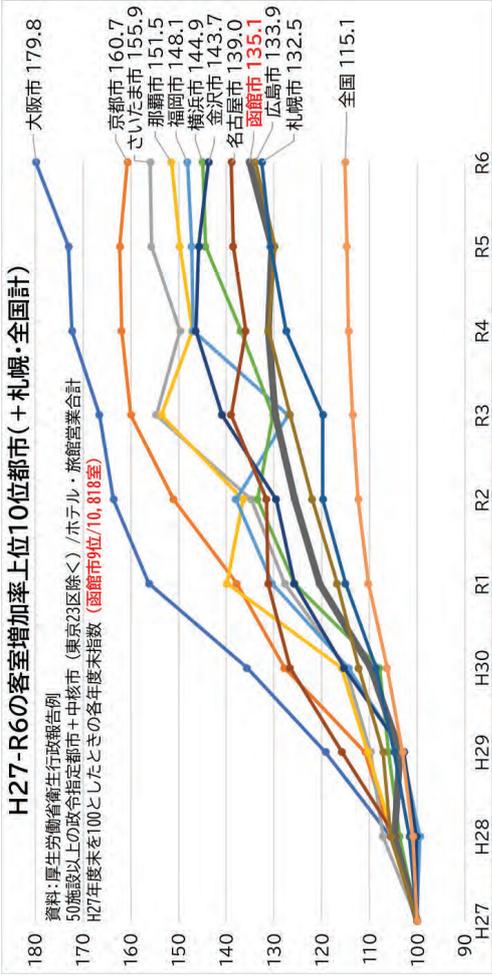
6

## はこだて

函館  
Hakodate  
活性化  
Activation  
新幹線開業  
Shinkansen

## 北海道新幹線開業後の経済動向

2025年度 函館市観光入込客数は過去最高602万人  
宿泊客数のべ473万人(平均1.3万人/日)



7

## はこだて

函館  
Hakodate  
活性化  
Activation  
新幹線開業  
Shinkansen

## 北海道新幹線で叶えてきたこと

たさんの「無理/できるわけではない」が関係者の尽力で実現  
「できるわけではない」と言われても未来に挑む地元であり続ける必要

- 2007新幹線による水産物(荷物)輸送の研究(はこだて未来大・北大)  
⇒2026 荷物専用車両が東北新幹線にて営業運転開始
- 2010新函館駅アクセス充実化(ホーム構造・高速化)要望(地元)  
⇒2016 同一平面乗り換えホーム整備・電化高速化・新型車両運行実現
- 2014青函共用走行区間高速化(対東京3時間台)要望(地元)  
…2024 共用走行区間260km/h(期間限定)運行開始
- 2015函館～新函館北斗間ICカードシステム導入要望(地元)  
…2024 サービス開始
- 2016青函トンネル内携帯電話サービス導入要望(地元)  
…2019 サービス開始
- 2023(1986～)新幹線函館駅乗り入れ構想(地元)  
…2024 調査報告書公表・市民フォーラム(函館市) …To Be Continued<sup>9</sup>

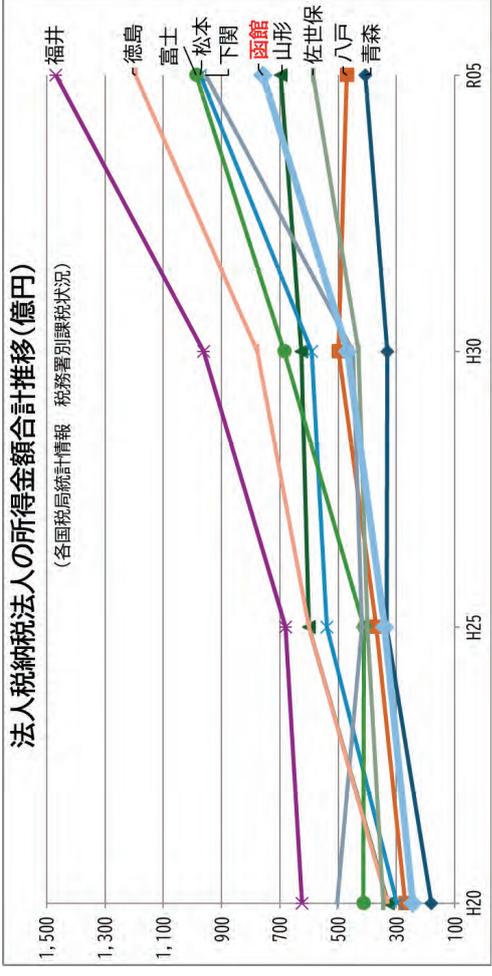
99

## はこだて

函館  
Hakodate  
活性化  
Activation  
新幹線開業  
Shinkansen

## 北海道新幹線開業後の経済動向

国税庁統計による税務署別法人税課税対象所得合計額の推移  
人口類似都市抽出比較



8

## ● クロストーク①

- ・3年間の活動を振り返って

## ● クロストーク②

- ・整備新幹線3路線の行方

☆北海道新幹線：2038年開業？

☆北陸新幹線：敦賀－新大阪間の  
ルート問題

☆西九州新幹線：着工で合意できるか？

## ● クロストーク③

- ・基本計画路線の行方

☆1月22日に初の「総決起大会」

・羽越／奥羽

・山陰／中国横断

・四国

・東九州

(旭川)

## 「青函・福井から始まる新幹線学」…？

★新幹線の全体像は個別の学問領域ではとらえがたい

★いくら緻密で「正しい」結論が得られても「後世」では悲しい

⇒ 現実に併走しながら、学術とリアル社会をつなげないか？

⇒ 新幹線を通じて「地域社会」そのものを見て、変えていく？

☆ネットワークをつくって、開業に伴う変化や活動をめぐり語り合う

⇒ その地域にわたる「新幹線」を定期的に総括

⇒ 必要な施策を考え、実現可能性を探る

⇒ 新幹線以外のテーマにも有効な仕組みを構築？

※「輪切り効果」を越えた息の長い取り組みを

## ● クロストーク④

- ・新幹線学をつくるなら…

**2025年新幹線フォーラム／2023年福井県講演での提起**

## ChatGPT分析：「巨大な条件変更」

☆新幹線は…

- 人口を増やす 政策 ではない
- 経済を成長させる 魔法 でもない
- 地域を救済する 装置 でもない

☆代わりにやっているのは、

- 時間距離を変える
- 市場の半径を変える
- 競争相手を変える
- 立地の意味を変える
- 選択肢の集合を変える

☆「何が可能で、何が不可能かの前提」そのものを書き換える。

## ChatGPTとの対話…新幹線をめぐって

「これは“鉄道政策”ではなく、“日本社会そのものの

縮図”ではないか」

「扱える前提を失っている」

- 決断できない政治
  - 設計はするが、運用を引き受けられない行政
  - 前提条件が崩れた経済
- 「制度と現実のスケールが乖離している」
- 「誰も全体責任を負っていない」
- 「成功も失敗も、引き受ける主体が消えている」

…皆さんの評価は？

## 承前…新幹線をめぐって

☆新幹線をめぐる議論において不足しているのは、  
知見ではない。

☆分野を横断し、利害から距離を取り、長期的・俯瞰的に  
全体像を描こうとする立場そのものが、  
制度的にも社会的にも欠落している。

## 承前…新幹線学とは

☆新幹線学とは、新幹線を「解決策」ではなく

「巨大な条件変更」

として引き受け、その条件変更を**社会が扱えるかどうか**を  
問う学である。

☆「新幹線学」という名前は、新幹線をめぐる**制御不能な  
議論に、正解ではなく“居場所”**を与えることで、  
**それ以上壊れないための最低限の秩序**をもたらす。

⇒ 本当につくれるか？ （2026年度にチャレンジジ）

## 中括…新幹線学とは (ChatGPT)

☆新幹線を「成功／失敗」「推進／反対」といった  
**二項対立**から切り離し、**技術・制度・政治・財政・人口動態・地域社会**の交差点として捉え、  
日本社会の意思決定の構造そのものを検証するための、  
横断的・実証的な知的実践である。

※「次の開業」は早くも12年後？

⇒ このような場・機能・仕組みが、どこかで役に立てないか？

## 3) 新幹線ネットワーク×地域政策

▽視点

- ・新幹線と地域政策を関連付けて研究・実践する余地大  
⇒ 若者に取り組みを伝えていく  
…「**都会に出る**」「**地元に残る**」という**二者択一**と別の視点
- ・例えば：  
新幹線沿線×豪雪 ⇒ 青森×長岡×上越×飯山  
「人口減少下の積雪寒冷地域の持続可能性、  
除排雪対策」

## 「新幹線×青森の若者の未来」 全国ネットワーク構築と地域への貢献 (1)



クリエイトまち塾  
「問いを立てる」

2025年10月13日  
期別：高夫 (青森大学)

青森学術文化振興財団・令和8年度助成事業 (チャレンジ枠)

2026年2月9日 Zoom

〈あおもり新幹線研究連絡会〉

申請者：青森大学・榊引素夫

共同研究者：青森中央学院大学・竹内紀人

福井県立大学・前田陽次郎

NPO法人あおもり若者プロジェクト クリエイト

★質疑・意見交換



青森学術文化振興財団・令和7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（3）

成果報告書

発行日 2026年2月28日

発行者 あおもり新幹線研究連絡会

事務局：青森大学社会学部 櫛引 研究室  
〒030-0943

青森市幸畑2丁目3-1

電話 017-738-2001（代表）

ファクス 738-0143

e-mail : kushibiki@aomori-u.ac.jp