

2023年度福井県立大学地域経済研究所
調査研究プロジェクト

北陸新幹線の福井延伸に伴う 地域経済・都市構造の変化と 政策的対応に関する調査研究報告書（1）



2024年3月

福井県立大学地域経済研究所

はしがき

当初の予定より1年遅れ、いよいよ2024年3月16日に、北陸新幹線の金沢・敦賀間が開業する。初めて新幹線が乗り入れることになる福井県内では、開業日と運行ダイヤ、新幹線車両「W7系」を使った走行試験、駅舎の内覧会、駅前再開発など、新幹線関連のニュースが、連日流されるなど、大きな話題になっている。

この間、「地元で広がるお祭り騒ぎ」（『週刊東洋経済』特集「無敵の新幹線」2023年12月9日）といわれるように、福井県内各地で、開業に向けた多くのイベントが開催されてきているが、統計データやアンケート調査結果などを集めて、冷静に分析する必要があるのではないか、しかも、新幹線の開業前と開業直後、しばらく経過した後の3時点で、北陸新幹線の地域経済への影響をみていくことが求められるのではないか、こうした考えから、福井県立大学地域経済研究所では、2023年度から3年間かけて、北陸新幹線に関する研究プロジェクトを立ち上げることにした。

1年目の今年度は、北陸新幹線だけではなく、東北新幹線や九州新幹線などの全国の他の新幹線と地域に関する既存文献の整理を行い、また北陸新幹線の福井延伸による経済効果の推計や新幹線への期待や懸念などについての各種のアンケート調査結果や政策文書を整理する。その上で、既存開業駅および2024年3月に開業する区間を対象に、地域経済、都市間関係、都市機能、都市内部構造などについて、統計データの収集と分析、地図作業といった基礎調査を実施することにした。

こうした北陸新幹線の福井延伸前の地域経済および都市構造の現状分析とあわせて2023年11月24日には、「北陸新幹線は福井をどう変えるか？—地域経済・都市構造の変化予測—」をテーマに、地域経済研究フォーラムを福井駅前のハピリンホールにて開催した。当日は、日本を代表する新幹線研究者の一人である青森大学の櫛引教授をお招きし、新幹線と地域との関係について、日本各地の事例を踏まえてご講演いただいた。また、日本政策投資銀行の飯田一之様と宮原史英子様より、北陸新幹線による地域経済への波及効果について、ご講演いただいた。後半のパネルディスカッションでは、武部 衛福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局長、堤宗和敦賀市副市長にご登壇いただき、福井県、敦賀市のこれまでの取り組みをご紹介いただくとともに、前半の講演者を交えて、新幹線延伸に対する福井の課題について、意見交換を行った。当日は、130名の方に熱心に聞いていただくとともに、ご質問・ご意見も多数いただいた。アンケートの回答のなかで、福井延伸の検討課題としては、「観光ルートの整備と2次交通」と「関係人口の増大と移住・定住施策」を挙げた方が多くを占めた。

なお、本報告書の執筆は、私と地域経済研究所の原田大暉が担当した。東京大学大学院総合文化研究科大学院生の河崎駿也君には、文献研究の成果を提供いただくなど、助けてもらった。地域経済研究フォーラムにご参加いただいた方々をはじめ、本報告書作成にあたり、お世話になった方々にあつくお礼申し上げます

2024年3月

福井県立大学地域経済研究所長 松原 宏

目 次

I	はじめに	4
II	新幹線と地域に関する既存研究の整理	5
III	北陸新幹線に関する経済効果予測・アンケート調査・政策的対応	9
1	経済効果予測・アンケート調査結果の整理	9
2	北陸新幹線の福井延伸に向けた政策的対応	11
3	福井新聞の記事分析	12
IV	北陸新幹線による地域経済・都市間関係の変化予測	16
1	変化予測にあたっての仮説	16
2	統計データの分析による福井延伸の変化予測	17
V	福井県内各圏域の内部構造と新幹線駅の役割	25
1	本章の概要と分析視角	25
2	各圏域の特徴と課題	25
3	各圏域の内部構造	37
VI	おわりに	86
	北陸新幹線に関する文献一覧	87

I はじめに

福井県立大学地域経済研究所では、2023年度から3年間かけて、北陸新幹線に関する研究プロジェクトを立ち上げることにした。1年目は、基礎調査、2年目は、2024年3月16日の敦賀までの延伸ともなう地域経済への影響について、企業へのアンケートやヒアリング調査を実施する予定である。3年目は、開業後の影響について、各種のデータを整理し、今後の政策的課題を明らかにする予定である。

1年目の今年度は、北陸新幹線だけではなく、東北新幹線や九州新幹線などの全国の他の新幹線と地域に関する既存文献の整理を行い、また北陸新幹線の福井延伸による経済効果の推計や新幹線への期待や懸念などについての各種のアンケート調査結果や政策文書を整理する。その上で、既存開業駅および2024年3月に開業する区間を対象に、地域経済、都市間関係、都市機能、都市内部構造などについて、統計データの収集と分析、地図作業といった基礎調査を実施することにした。このように、北陸新幹線の金沢・敦賀間開業前の地域経済および都市構造の現状分析を行うことが、本報告書の主たる目的となる。

本報告書では、次の第II章で、新幹線に関する既存研究のサーヴェイを行った。この部分は、東京大学大学院生の河崎駿也君の文献整理を基礎資料にして、松原が再構成をした。

続く第III章では、北陸新幹線に関する各種のアンケート調査結果や福井県や福井市などの諸機関の計画文書をもとに情報を整理した。

これらを踏まえて、第IV章では、北陸新幹線の福井延伸に伴う地域経済の変化について、まず仮説を立てて、変化予測を行った。その上で、地域経済や都市間関係の変化についてこれまでの変化と現状についての分析を行った。ここまでの執筆は松原が担当した。

また第V章では、福井県内をいくつかの圏域に分け、それぞれの特徴を概観するとともに、特に新幹線駅が設置される4つの圏域について、都市内部構造の特徴把握を行った。この章については、原田が担当した。

最後の第VI章では、以上の分析結果をまとめ、今年度の分析で残された課題を挙げるとともに、来年度に向けた調査研究の課題についてもふれることにした。この章は、松原が担当した。

II 新幹線と地域に関する既存研究の整理

農業社会を基軸とした前近代の基礎的地域構造から、産業革命による工業化により近代的な地域構造に移行し、その後情報化の進展により現代的な地域構造へ、先進工業国においては、こうした地域構造の変遷をたどってきた。ヒト・モノ・カネ・情報の移動は、交通手段や情報通信技術の発達により、時間の経過とともに空間的抵抗を小さくし、「時空間の圧縮」が進んできたといわれる。鉄道交通が各国の近代化を支え、モータリゼーションが進んだ現代では、高速道路網の整備が広域経済圏の形成に寄与してきた。また、航空機による都市ネットワーク網は、国内の中心都市と地方都市との関係やグローバルな都市間関係における世界都市間の競争に影響を与えてきた。そして、ヒトを高速かつ大量に運ぶ高速鉄道の開発が、日本の新幹線を端緒として進み、フランスやドイツ、韓国、中国、台湾などで大都市間輸送において重要な役割を果たしてきている。

そうした中で、日本では新幹線を地域開発に結びつける傾向が強い。1960年代末から70年代前半にかけての「新全総」の時代、田中角栄の『日本列島改造論』に代表されるように、新幹線と高速道路の建設と国土改造が推し進められた。その後も、多極分散型や多軸型の国土をめざす動きのなかで、高速交通体系の整備は着々と進められてきた。

21世紀に入り、全総から国土形成計画の時代に移行しても、2015年に閣議決定された第二次国土形成計画では「コンパクト＋ネットワーク」が標榜され、リニア中央新幹線による三大都市圏の一体化と、それと連携した高速交通ネットワークの構築によるヒト・モノの広域的な移動と広域圏の自律的發展・東京一極集中の是正が期待されている。また、北陸・九州・北海道新幹線といった整備新幹線は、大都市間のみならず地方部の需要創出も行っており、既存の東海道新幹線等とは異なる特徴を持つ。今後数十年にわたり、リニアに加え北海道や北陸等新たな路線開業を控える日本社会において、三大都市圏と地方との関係がどのように再構築されるのか、人口減少が進む地方圏において、新幹線が地方都市間の関係や地方都市内部の都市構造にいかなる影響を与えるか、注視していくことが重要といえる。

新幹線が地域に与える影響については、経済学や土木・建築・都市計画分野などを中心に、さまざまな手法による豊富な研究蓄積がある。とりわけ、新幹線の地域への経済効果に代表される「正の影響」については、定量的かつ広い空間スケールを対象として行われた研究成果が多くみられる。経済学では、空間経済学や交通経済学などの分野において、大量のデータをもとに数理モデルを用いた分析を行う研究が多い（石井、2013、Inoue et al., 2017; Yoo et al., 2022 など）。新幹線と関係づけられるテーマとしては、人口移動、地価変動、企業間取引、特許数などのイノベーションなど多様である。それらの多くは、全国や一地方など比較的スケールが大きな空間を取り上げ、客観的な指標を用いて分析しており、結論は明解であるが、扱っている対象は限定的になりがちである。

土木・建築・都市計画系においても、計量分析を主とした研究が多いが、特定の都市や駅など、比較的狭い空間スケールを取り扱う傾向が強い（小野・浅野、2005、飯島ほか、2019、片岡ほか、2019など）。この他、社会学の観点からは船橋ほか（1985）による住民の建設反対運動や国鉄の債務問題等をテーマにした一連の研究蓄積がある。これらの学術的な研究とは別に、公益財団

法人九州経済調査協会による九州新幹線についての分析をはじめ、各地域のシンクタンク等による調査報告は相当数にのぼる。

ところで、新幹線による影響について、まずは鯉江（2011）をもとに整理を行っておくことにする。新幹線の整備に伴う効果は、大きく事業効果と施設効果に分けられる（図2-1）。事業効果は整備前の調査や建設段階で発生する効果であり、建設に直接関わるような雇用・所得増加などが挙げられる。施設効果は新幹線サービスの利用により生じる効果であり、所要時間の短縮、事業者の利益増加、都市のシンボル性の向上・存在効果、土地利用の変化や経済効果などが挙げられる。また、よりマクロなスケールの国民経済に及ぼす影響としては、商圈の変化や産業立地の促進、観光の発展等も見込めるとしている。

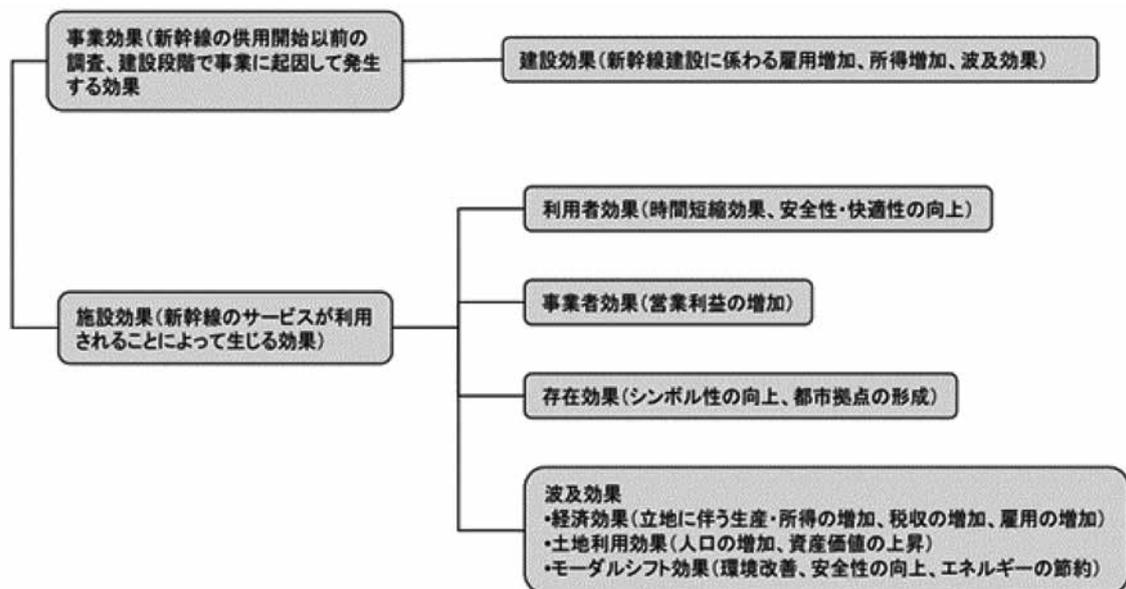


図2-1 新幹線整備に伴う効果体系

出典：土木学会編「土木工学ハンドブック」（技報堂出版）を参考に鯉江（2011）作成。

新幹線による効果は、正の影響ばかりではなく、「負の影響」との二面性があることをおさえておくことが必要だといえる（図2-2）。多くの場合、新幹線の開業により地域間競争は激化し、東京などの大都市や「ミニ東京」の地方中枢都市が成長する一方で、地方中小都市の多くは衰退傾向を示す。具体的な問題としては、日帰り圏の拡大による宿泊客の減少や消費者の流出（ストロー現象）、並行在来線問題による地域住民のアクセシビリティの低下などの問題が生じている。このように、新幹線整備に伴う影響には大きいものがあるが、地元自治体やシンクタンク等は、新幹線による地域の発展を強調し、特に開業前には「正の影響」を前面に押し出す傾向がみられる。

新幹線による地域への影響については、地理学や観光学からの研究成果も増えている。手法は定性的なものが中心で、統計データの分析、アンケートやヒアリングなどを用いて、都市の変化過程、地域における住民の意識や行動の変化など、数理モデルでは表せない部分を明らか

にし、地域政策や地域活性化に活かすことも意図している。対象地域としては、近年開業が相次いでいる整備新幹線の沿線地域が取り上げられることが多い。たとえば、有村（2019）は、九州新幹線開業による鹿児島市の都心機能の移転と分化に焦点を当て、従来の商業中心地である天文館地区から鹿児島中央駅地区への商業機能や業務管理機能等の一部の移動を明らかにした。また、北海道新幹線による函館市民の意識調査を行った大橋（2015）や北陸新幹線による富山宇奈月エリアの観光客の実態把握をアンケート調査で試みた谷脇（2020）など、開業による地域住民の意識の変化に着目した研究、佐久平（武者、2016）、岐阜羽島（武者、2014）、小諸・岩村田（井野、2012）、魚津（板原、2022）などを対象地域として取り上げ、ヒアリングや史料分析をもとに、都市の形成過程や変化を時系列的に論じた研究もみられる。

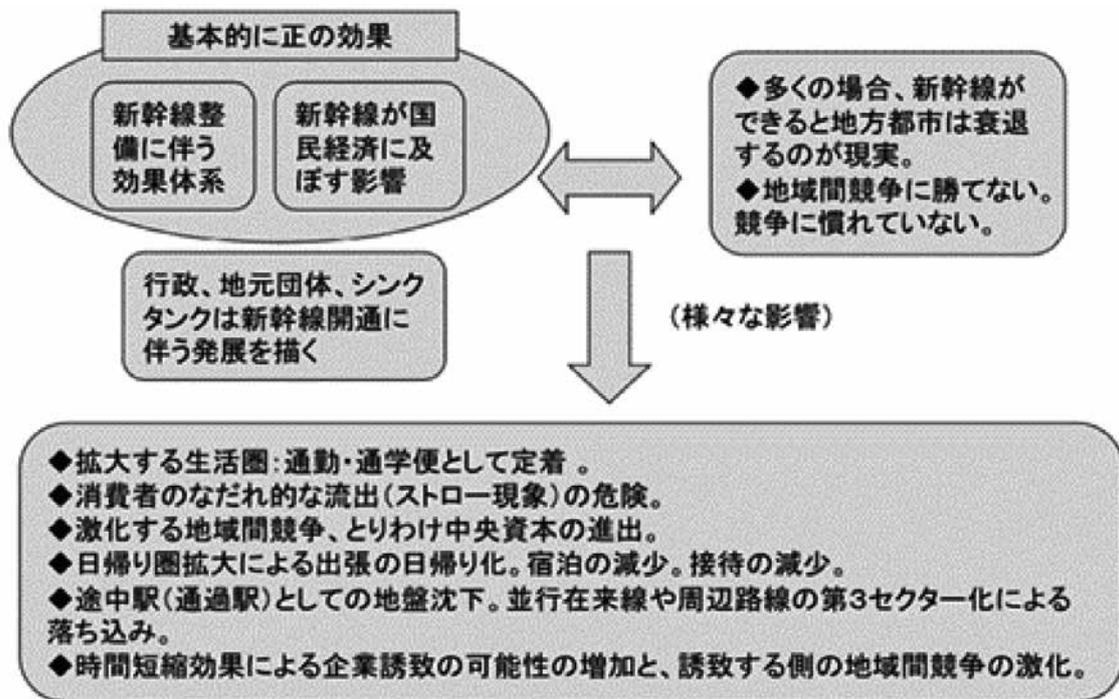


図 2-2 新幹線効果の二面性

出典：南日本新聞社のホームページ（<http://www.minaminippon.co.jp/2000kikaku/train/index.htm>）より 鯉江（2011）作成。

これに対し、櫛引（2014、2020、2022）や櫛引ほか（2022）は、主に東北新幹線沿線をフィールドとし、新幹線が地域に及ぼす変化のうち良い変化を「効果」、悪い変化を「影響」として時系列的にまとめている。近年は東日本大震災における新幹線を含めた高速交通の補完関係や世界遺産登録や地域医療における新幹線の役割など、幅広いトピックを独自の視点から研究している。

最近では整備新幹線効果の評価手法の体系化（櫛引、2017）や新幹線と関連するあらゆる学問の体系的な整理を行い、それらをつなぐ議論の場としての「新幹線学」構築に向けた構想も発表している（櫛引・西山、2018）。

第Ⅱ章 文献一覧

- 有村友秀 2019. 鹿児島市中心部における都心機能の分布とその変容. 地理空間 12 (1): 21-35.
- 飯島 翼・阿保谷崇・末木祐多・武藤慎一・佐々木邦明 2019. 都市内交通整備がリニア中央新幹線の整備効果に与える影響 - 山梨県国中地域の事例 -. 土木学会論文集 D3 75 (5): 957-966.
- 石井晴夫 2013. 整備新幹線による新たな交通体系の構築とネットワーク効果の進展. 日本不動産学会誌 26 (4): 57-65.
- 板原虎ノ介 2022. 整備新幹線が沿線地域にもたらす変化と「地域の振興」に向けた考察. 空間・社会・地理思想 25 45-56.
- 井野俊介 2012. 空間統合の高速化がもたらす不均等発展 - 北陸新幹線建設と小諸・岩村田の都市間競争を例として -. 空間・社会・地理思想 15: 15-41.
- 大橋美幸 2015. 北海道新幹線開業前の現況. 函館市民及び来街者の意識調査 第 2 報. 函大商学研究 48 (1): 111-184.
- 小野政一・浅野光行 2005. 高速交通機関がもたらすスロー効果に関する研究 ~長野新幹線沿線を対象とした統計データによる検証~. 土木計画学研究・講演集.
- 片岡 将・柳川篤志・田中浩介・川端祐一郎・藤井 聡 2019. 全国新幹線整備が国土構造と国民経済にもたらす影響の計量分析. 土木学会論文集 D3 75 (5): 375-386.
- 櫛引素夫 2014. 「新幹線効果」を考える - 八戸・弘前・青森. 弘前大学大学院地域社会研究科年報 7: 135-145.
- 櫛引素夫 2017. 整備新幹線をめぐる沿線の「自己評価」について - 新しい独自の指標作りは可能か -. 弘前大学大学院地域社会研究科年報 10: 69-76.
- 櫛引素夫 2020. 『新幹線は地域をどう変えるのか』古今書院.
- 櫛引素夫 2022. 世界遺産登録と新幹線は地域をどう変えるのか - 北海道・北東北エリアの観光に注目して -. 弘前大学大学院 地域社会研究科年報 18: 87-105.
- 櫛引素夫・西山弘泰 2018. 「新幹線学」の構築は可能か - 「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 -. 地域社会研究 11: 11-24.
- 櫛引素夫・三原昌巳・大谷友男 2022. 北海道新幹線開業が青森市の地域医療にもたらした変化 - 青森新都市病院の事例と今後の展望 -. 地域社会研究 15: 1-14.
- 九州経済調査協会 2021. 特集「九州新幹線全線開業 10 年の効果と影響」九州経済調査月報 75.
- 鯉江康正 2011. 新幹線整備が地域経済に与えた影響事例. 地域研究: 長岡大学地域研究センター年報 11(21): 51-83.
- 谷脇茂樹 2020. 富山県宇奈月温泉における観光の現状と課題. 玉川大学観光学部紀要 8: 31-46.
- 船橋晴俊ほか 1985. 『新幹線公害: 高速文明の社会問題』有斐閣.
- 武者忠彦 2014. 近代都市計画と新幹線の都市デザイン: 近代都市「岐阜羽島」の形成 (特集 東海道新幹線 50 年の地域変化). 地理 59 (10): 56-65.
- 武者忠彦 2016. 新幹線建設と近代都市「佐久平」の形成 - 都市計画をめぐり 3 つの分析軸 -. 地学雑誌 125(4): 545-566.
- Inoue, H., Nakajima, K. and Saito, Y. 2017. The Impact of the Opening of High-Speed Rail on Innovation, *RIETI Discussion Paper Series* 17-E-034, 1-17.
- Yoo, S., Kumagai, J., Kawasaki, K., Hong, S., Zhang, B, Shimamura, T. and Managi, S. 2022. Double-Edged Trains: Economic Outcomes and Regional Disparity of High-Speed Railways, *RIETI Discussion Paper Series* 22-E-060, 1-42.

Ⅲ 北陸新幹線に関する経済効果予測・アンケート調査・政策的対応

1 経済効果予測・アンケート調査結果の整理

全国各地の新幹線に関連したアンケート調査は、膨大な数にのぼる。以下では、北陸新幹線に的をしぼり、沿線の自治体や商工会議所などの各種の機関によるアンケート調査結果を整理する。なお、アンケート調査の一覧については、実施機関、タイトル、時期、URLなどの情報を巻末に示した。

まず、北陸全域を対象地域にした効果分析やアンケート調査を取り上げよう。2012年11月8日に、北陸経済連合会では、「北陸新幹線 金沢―敦賀間の早期開業による経済効果」を公表している。そこでは、「(1) 北陸新幹線金沢―敦賀間の開業が早まることにより、地域間の交流が早期に促され、経済効果(年間約800億円)がより大きくなる。(2) 早期開業により、利用者が受けるメリットおよび費用対効果(B/C)が向上する」とされ、「北陸新幹線の金沢―敦賀間を早期に整備する必要がある」と主張したのである。なお、ここで金沢までの流入が年間2,930万人であるのに対し、敦賀延伸により年間3,210万人が見込まれ、交流人口は年間280万人の増加となり、北陸地域内での観光等消費額が520億円増加し、1次波及効果が670億円、2次波及効果が130億円と見込まれていた。

また、株式会社日本政策投資銀行北陸支店では、「北陸新幹線と北陸の経済・社会シリーズ」と題して、北陸新幹線開業が地域にもたらす影響や変化について、複数回にわたりレポートをまとめている。2021年11月には、「新幹線の経済・社会効果―2010年以降の3県経済のふり返りから―」と題したレポートを公表し、敦賀開業による時間短縮効果に伴う福井県内への入込客増加分を推計するモデルを構築し、①首都圏からビジネスで年間約35万9千人、観光で約35万5千人、②関西圏からビジネスで約3万2千人、観光で約3万9千人、それぞれ増加が期待されるとし、観光庁による増加入込客の消費単価をもとに、経済効果(直接効果)を約191億円とした。これをもとに、原材料等への投下額、間接一次効果を約71億円、雇用者所得を通じた消費にまわる間接二次効果を約48億円とし、福井県内への経済波及効果として、309億円という数字をはじき出している。

日本政策投資銀行ではまた、2022年10月に「北陸新幹線開業に関する意識調査」を、北陸3県と首都圏、関西圏在住の18歳以上の男女合計1,700名に対してインターネットによる調査を実施した。

北陸新幹線の金沢開業前後での生活の変化としては、富山、石川両県とも、「観光で首都圏に行く機会が増えた」が最も多く、これに「自分たちの県や近隣の県に行く機会が増えた」が続き、「買い物先の行動範囲が広がった」という回答も多かった。

地域のイメージの変化については、他地域から注目され、人が集まる地域になったことが最も多く、次いで人や情報の流入があげられ、スポーツやコンサートなどのイベントが増えたり、大都市圏との心理的距離が近くなった、さらに、地域公共交通の魅力が向上した、駅前の開発やまちづくりが進んだと答えた方も多かった。

また、敦賀開業に向けた期待としては、富山から福井、福井から富山といった往訪の可能性が高くなるとの指摘がなされていた。乗り換えについては、往訪回数自体はそれによって変わ

るものではないという結果が出ていた。こうしたアンケート結果を踏まえて、北陸新幹線がもたらす経済社会効果を最大限にするために、北陸一体で取り組む、地域の価値をわかりやすく発信する、開業日を「新しいまちづくりのスタート」にする、新幹線開業をきっかけに、地域住民の満足度、理解向上を図る、こうしたことが重要だとした。

最近のアンケート調査としては、富山国際大学の 大谷友男准教授による調査結果が注目される。北陸新幹線沿線10都府県在住の20歳以上の男女を対象に、2023年2月にインターネットでアンケート調査を実施し、4,366名からの回答を得たもので、年に一度は北陸新幹線を利用している人の割合は、富山、石川で約半数、関東で約3割、関西で約2割であった。関東・関西における北陸の観光地・特産品の認知度上位において、黒部ダム、兼六園、ホタルイカが両地域で上位3位になっているものの、関東と関西で認知度の差が10%以上の観光資源が9つあり、そのうちの7つが芦原温泉、三方五湖など、福井県の観光資源であった。この結果をもとに、大谷は「福井県の観光資源の認知度も今春の敦賀開業以降は向上することが期待される」と述べている（『北陸経済研究』2024年2月No.520, p.17）。大谷はまた、観光資源の認知度と訪問・購買意向の関係を、関東と関西を比較しつつ北陸3県についてグラフ化しているが、福井県では、関東、関西ともに、越前おろしそばや一乗谷朝倉氏遺跡、越前大野城などは認知度が低いものの、訪問・購買意欲が高くなっており、開業後の効果が期待される。

次に、福井を対象にした新幹線関連のアンケート調査をみてみよう。筆者が機構長を務めていた東京大学地域未来社会連携研究機構では、福井市からの受託研究で2021年度に「福井における繊維産業魅力発信のための施策に関する調査研究報告書」をまとめている。そこでは北陸新幹線の延伸を踏まえて東京圏在住者へのアンケート、福井の企業への聞き取り調査を実施し、産業観光ツアー等について提案した。

約2,000人へのアンケートで、福井に行ったことがないとの回答が57%を占めていた。繊維事業の工場見学や体験型観光への関心が20代、30代の若い人で高い点には励まされるが、企業への聞き取り調査で、福井の繊維が最終消費者向けよりも対企業向けが中心なので、北陸新幹線への延伸についてはビジネスの側面ではあまり期待していないという声が多く聞かれた。ただし、取引先企業や就職に関係する学生へのPRのために工場見学を受け入れるとの声や、新幹線を契機に製品や企業イメージをいかにPRしていくかという戦略は重要だとする企業もあった。

福井県民に対するアンケート調査としては、「県民アンケート」がまずあげられるが、昨年秋に行われたアンケート結果によると、2024年春に県内延伸する北陸新幹線について、「とても期待している」(23.3%)と「どちらかと言えば期待している」(49.6%)を合わせた割合は7割を超えた。「どちらかといえば期待していない」は17.3%、「全く期待していない」は5.1%だった。

アンケートは昨年10月から11月にかけて、18歳以上の県民3千人を対象に行い、1,686人から回答を得た。回答率は56.2%であった。

新幹線開業に期待すること（複数回答）は「県外へ旅行に行きやすくなる」が68.9%でトップ、「観光地やまちなかのにぎわいが増える」65.7%、「ビジネス交流が活発化する」34.4%、「買い物・飲食施設が増える」32.2%が続いた。

2021年6月には越前市商工会が「新型コロナウイルスの影響及び北陸新幹線開業に向けた要

望に関する調査結果」を公表している。これは同年5月にアンケート調査を実施し、商工会の会員108事業者より回答を得たもので、北陸新幹線に関しては、「越前たけふ駅」周辺整備について、優先して取り組んでほしい施策を複数回答可で聞いたところ、「駅と市内の各産地、観光スポットを結ぶ道路・接続環境の整備」が回答数45で最も多く、次いで「新たな観光資源の発掘と既存の観光資源の磨き上げ」（回答数38）、「商業施設の誘致」（回答数37）が挙げられた。「越前たけふ駅開業を自社の事業拡大の契機とするために取り組んでいるかどうか聞いたところ、予定を含め取り組んでいるとの回答が62（45%）で、その内訳は、「新事業の展開」、「新商品・新サービスの開発」、「新規顧客の開拓」が回答数11以上で、上位にきていた。ただし、新幹線開業といっても「まだ実感がわいていない」、「何から取り組んでいいのかわからない」との声が多く、当時としては、「機運が十分に高まっていない」との評価であった。

さらに、2021年7月には福井商工会議所とまちづくり福井株式会社が、「北陸新幹線福井開業に向けた中心市街地における経営の現状と課題に関するアンケート調査結果」を公表している。これは2021年4月22日～5月7日に、福井市中央1丁目の209事業所に郵送でのアンケートを実施、105件（回収率50.2%）から回答があったものである。

新幹線開業後の駅前経営状況については、「良くなると思う」が7.8%と「少し良くなると思う」が43.1%で両者で半数を超えるが、「変わらないと思う」も43.1%となっており、意見が分かれている。「新幹線開業後の商売の動向」については、全体では「現状のまま、自店の商売を継続したい」との回答が62.9%を占め、その割合は飲食業で70.4%と高く、小売業で55.3%と違いがあり、小売業では、「駅前での商売は縮小・撤退したい」、「未定である」の割合が他の業種と比べ高くなっていた。業歴では、「3年未満」と比較的経営年数が短い事業所が、「自店の営業内容を拡大したい」との回答が多く（42.9%）、また自社物件所有者よりも他社物件使用者の方が「自店の営業内容を拡大したい」とする回答が多く、これらの事業所が新幹線開業を好機と捉えていることがうかがえる。

中心市街地の再開発については、約6割が期待していると回答し、約7割が駅前地区の将来に前向きな回答をしている一方で、「北陸新幹線開業後の福井駅前地区は魅力的なエリアになるか？」という問いに関しては、「そう思わない」が52.5%を占め、その理由として、「にぎわいは一時的で将来が不安」が61.7%、「郊外やSCより優位性がない」が31.9%を占めた。

2 北陸新幹線の福井延伸に向けた政策的対応

以下では、各種の報告書から北陸新幹線の福井延伸に向けた政策的対応に関する情報をピックアップしていくことにする。

福井商工会議所では、2016年3月に北陸新幹線福井開業対策検討専門委員会報告書『福井の強みを活かす新幹線開業対策を！—4つの戦略と111個の取り組み・アイデア—』をまとめている。そこでは①福井駅周辺への官、民の集中投資、②300万入館者を目指した恐竜のキラークンテンツ化と本物志向の「おとな」が満足できる観光の確立、③新産業育成による地域力向上、④世界につながる交通体系の実現と利便性向上、といった4つの戦略が打ち出されていた。

2020年3月に福井県では、『F I R S T291～北陸新幹線開業プラン～』（計画期間令和2年度

～令和6年度)を策定し、公共交通に関する事項において、以下の諸点が挙げられていた。①新幹線駅から人気の観光地への直行バスや周遊バスを拡大、路線バスやコミュニティバスの活用、観光タクシーや地域の鉄道ダイヤの充実を図る。②公共交通のダイヤやルート等をオープンデータ化し、スマートフォン等によりスムーズな検索を可能にする。③ICカードやQRコード等によるキャッシュレス化を進める。④鉄道やバス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル等の交通サービスを一括検索・予約・決済が可能とし、観光施設や宿泊施設など地域と連携したサービスを一体的に提供する仕組みを作り、観光地間のシームレス化を進める。⑤インバウンド客に対するインフラの充実(駅や車両内等におけるキャッシュレス化やWi-Fi、多言語案内放送、デジタルサイネージによる多言語表記)を図るとした。

同じく2020年3月に策定された「ふくい観光ビジョン」(計画期間令和2年度～令和6年度)では、(全県で)6年に観光客入込数2,000万人を目指すとし、嶺南地域について、豊かな自然を活かしたサイクリング、SUP、トレイル、遊覧船、グランピングなどアクティビティコンテンツを充実させ、・・・(中略)・・・嶺南地域ならではのコンテンツを最大限活用し更なる魅力向上に取り組むとした。

「福井県嶺南地域公共交通活性化協議会」(福井県と嶺南の2市、4町)では、2020年3月に「嶺南地域公共交通網形成計画」をまとめている。そこでは、2024年春の北陸新幹線敦賀開業に伴う敦賀駅の年間乗降客数を、2017年度の261万9千人から2024年度には330万人に増加すると見込まれるとし(敦賀市「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」)、「地域の軸となる小浜線の各駅を二次交通の拠点として、その開業効果を地域全体に波及させることが重要」としている(p.1)。また、「敦賀駅から遠くないエリアの周遊観光にとどまってしまうまいよう、北近畿地域などとの連携が必要である」(p.88)との指摘もある。さらに、公共交通の利便性向上の取組概要として、1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定、2 敦賀～京都北部(舞鶴市)間の時間短縮、19観光スポットを周遊する広域バスの運行などが挙げられている。

2021年10月には、福井県並行在来線地域公共交通計画協議会(福井県と福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町)が、「福井県並行在来線地域公共交通計画」をまとめている。そこでは、「新幹線開業により期待される来県者の利用を確実に取り込むほか、利便性の向上等により人口減少のなかでも通勤・通学や買い物、通院などの県民等の日常的な利用の増加を図り、開業から11年間、開業時の利用者数を維持し、並行在来線の持続可能性を高める」としている。

3 福井新聞の記事分析

2022年4月～23年12月までの期間を取り上げ、「福井新聞」に掲載された北陸新幹線に関する記事の毎月の件数をみてみよう(図3-1)。2022年4月～10月までは100件前後であったが、2022年11月以降は150件を超える月が多くなり、2023年8月から10月にかけては200件から300件近くに増加し、今日にいたっている。

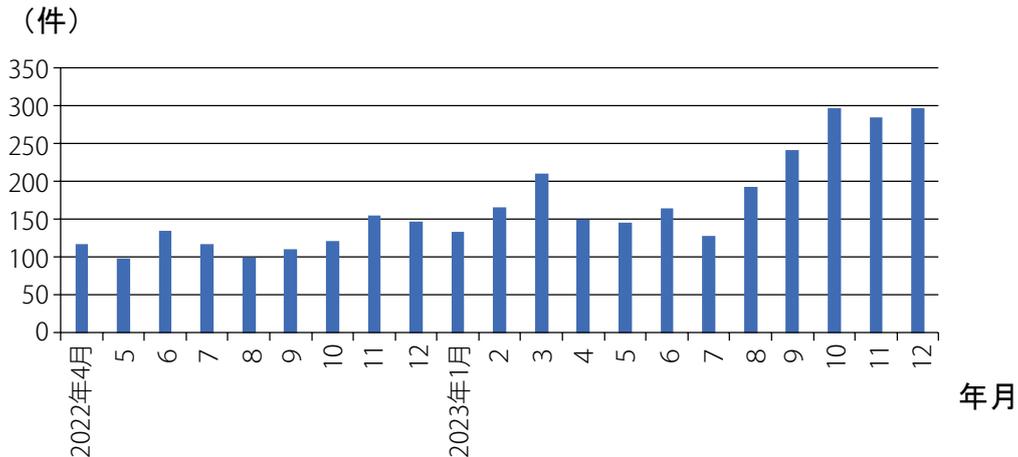


図3-1 「福井新聞」における北陸新幹線に関する記事数の推移

出典：『福井新聞縮刷版DVD』2022年4月～2023年12月より松原作成

次に、「共起ネットワーク分析」の手法を用いて、新聞記事の内容を用語間の関係でみていくと、2022年1月～3月では、「開業」や「観光」といった用語が大きく描かれ、「イベント」や「食」、「体験」、「恐竜」などの用語が目についた（図3-2）。

同様の図を2023年7月～9月までの期間で作成してみると、同じく「開業」や「観光」が大きく描かれ、地名では、「敦賀」が最も大きく、「福井駅」「芦原温泉」「越前」「たけふ」がみられ、新たに「車両」や「走行」といった用語も登場している（図3-3）。

また、新聞記事を検索して、2022年1月から3月までを右側、今年の7月から9月までを左側に置いて、3カ月間でどういう用語がよく出てきているのかを上位から並べてみた（表3-1）。観光関係、恐竜関係、イベント、ホテル、観光関係のお土産・飲食などが多く出てきているとともに、バス、特急、タクシー、二次交通、レンタカー等々、やはり交通関係の記事が多く出てきている。地名では、敦賀、福井市、金沢、東京、大阪、越前市が上位にきているのに対し、勝山、三国、大野は相対的に少なかった。施設名については、県内の新幹線の各駅とともに、恐竜博物館、朝倉氏遺跡、永平寺、養浩館が、丸岡城や東尋坊よりも上位にきていた。

IV 北陸新幹線による地域経済・都市間関係の変化予測

1 変化予測にあたっての仮説

具体的なデータの検討に入る前に「新幹線の変化予測にあたっての仮説」を述べることにする。1つ目は地域経済の活性化・高度化に関わる点で、図4-1は地域経済成長の基礎理論である経済基盤説を示したものとなる。左上に示した基盤産業というのは域外から所得を得てくる産業のことで、赤い矢印で示したように、ここでは観光業がいかに域外所得流入を太くしていくことができるかが問われてくる。

さらにこの図では青い四角で示した地域経済の空間的範囲、例えば嶺北、あるいは嶺南となるが、そうした中で基盤産業から、商業、サービス業などの非基盤産業に向かって下向きの赤い矢印が描かれている。この域内所得循環についてもさまざまな産業・企業が比較的広い空間的範囲で関わるようにするなど、波及効果をいかに大きくするかが重要になってくる。

また、この図では外向きに黒い矢印で示したように、せっかく入ってきた所得を外に漏らしてしまう、他の地域で消費を行うなど域外への消費の漏れといったようなものも示している。この図から言えることは、いかに赤い線を太くしていくか、下向きの域内所得循環をいかに波及効果を持たせるように工夫していくか、そして地域外にできるだけ所得を漏らさないようにするか、といったことが基本的な戦略になってくる。

さらに製造業への影響としては、2番目に挙げたように、研究開発などの高度人材の異動といったもの、あるいは交流の活発化によって県内産業の高度化が図られたり、移動時間の短縮、さらにはリスクの低下によって、県内での時間の有効活用あるいは生産性の上昇といった点も考えられる。富山県のYKK、石川県の小松製作所などの事例にみられるように、本社機能の一部移転、あるいは富山の日本カーバイド、越前たけふ駅前に進出が決まっている村田製作所の研究開発拠点などの事例にあるように、研究開発、R&Dの集約がもたらされ、「新幹線が企業を連れてくる」という効果も重要である。

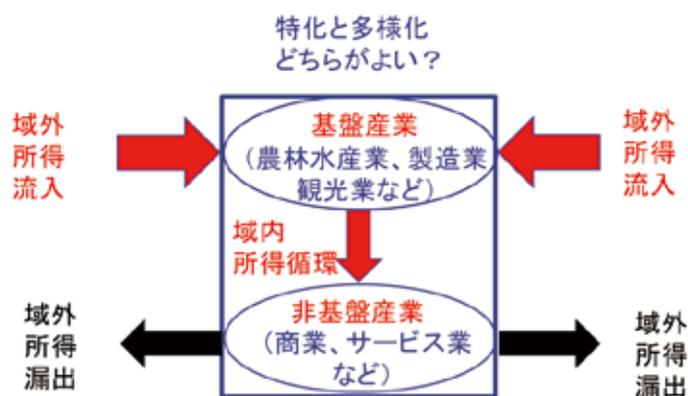


図4-1 地域経済の経済基盤説

出典：松原宏編（2022）『地域経済入門』古今書院,p18

仮説の2つ目は、新幹線によって都市間競争の激化が起きるという点である。すなわち今まで距離によって守られてきた産業などが競争にさらされたり、支店立地論などの研究成果によると、より大きな人口規模の都市に向けて、すなわち北陸3県でいうと、金沢市が最大の都市になるが（数字は2022年の人口）、そうしたより大きな人口規模の都市に向けて支店の統合が起きるといったことが理論的には言われている。

仮説の3つ目、もう1つの懸念としてはストロー現象が挙げられる。1つは労働力、特に若年層や女性がより大きな都市に吸い取られる。あるいはまた、品ぞろえや品質などが重要となる商品の消費がより大きな都市に向かうというものである。図4-2でいえばやはり最大の人口を擁する首都圏が有利になり、北陸新幹線により東京一極集中がますます進むことが懸念されるのである。

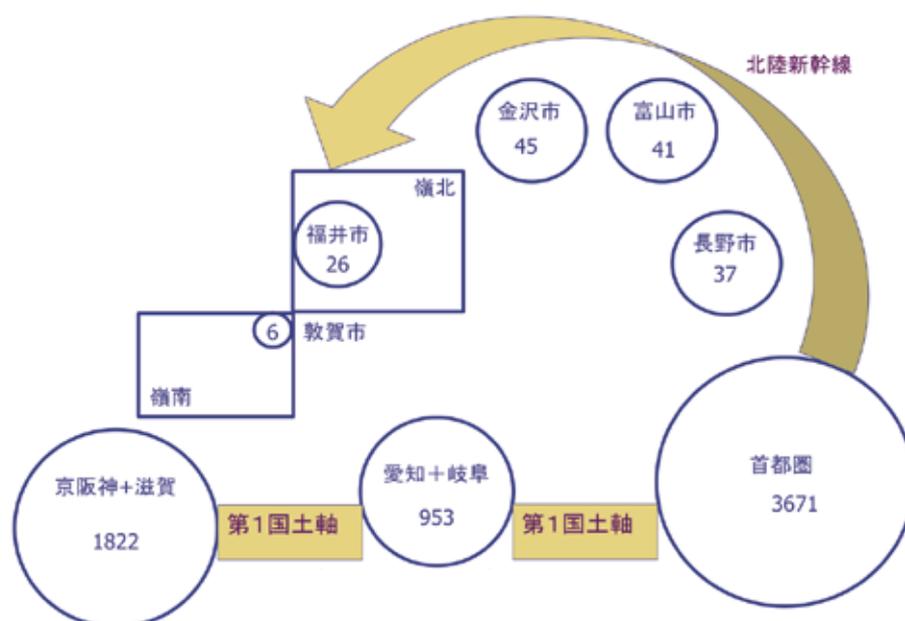


図4-2 都市間関係の概要
注：数字は2022年の人口（万人）

2 統計データの分析による福井延伸の変化予測

図4-3は北陸3県における延べ宿泊者数の推移を示したものである。2014年から2015年にかけて、青い線で示した石川県の大きな伸びが見られる。これは北陸新幹線の金沢開業の効果と考えられる。これに対し、富山県では明確な効果が見られず、一方で金沢のホテルがぐんぐんと福井が恩恵を受けたと言われていたが、確かに福井にも波及してきたことをみることができ。これが2020年の新型コロナウイルスの感染拡大で大幅に落ち込み、それが2021年まで続き、2022年には回復しつつあるが、この回復のカーブも石川と富山、福井で伸び率に差があり、福井の開業効果がどの程度になるのかはなかなか見通せないところである。

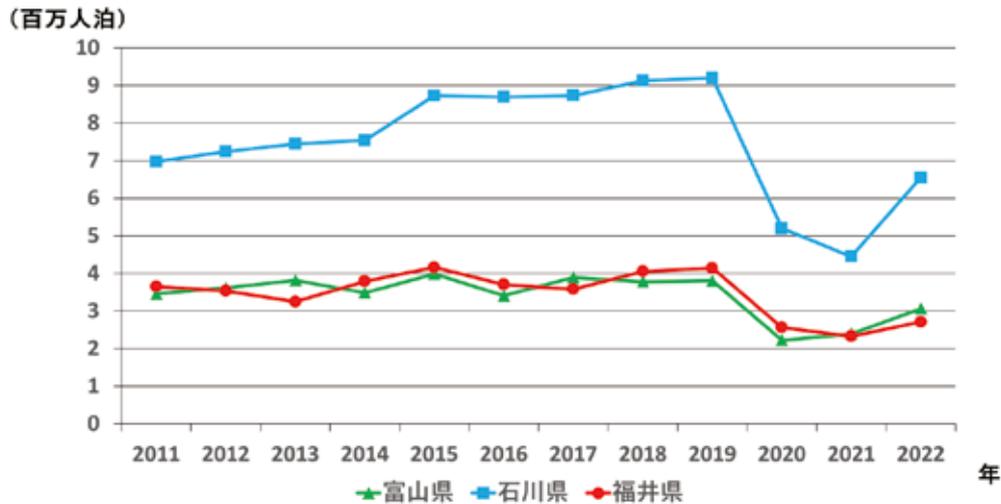


図4-3 北陸3県における延べ宿泊者数の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

図4-4は外国人の延べ宿泊者数の推移を示したものである。石川、富山と比べて福井はとりわけ低位となっている。これは循環的なものというよりも、構造的なものと考えられ、簡単に変えられるものではないと考えられる。従ってこのままの推移でいけば、コロナ後急速に回復してきているインバウンドによる開業効果は、福井においては限定的と言わざるを得ないと判断される。

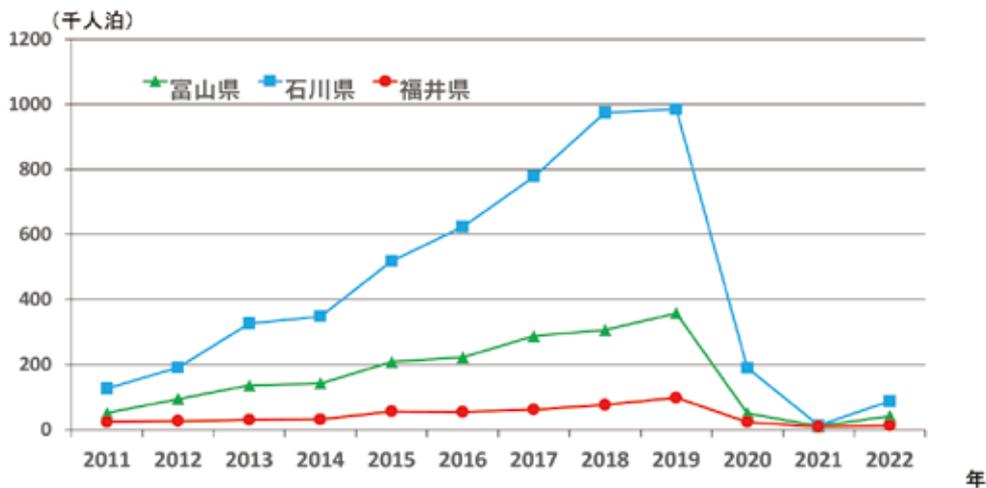


図4-4 北陸3県における外国人延べ宿泊者数の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

では、北陸新幹線が福井に延びてきても人はそれほど来ないのかというと、そうではないだろうと思われる。図4-5は北陸の主要温泉地における宿泊者数の推移を示したものの、水色で示した石川県の和倉温泉とはほぼ同様の動きを、赤で示したあわら温泉は示している。

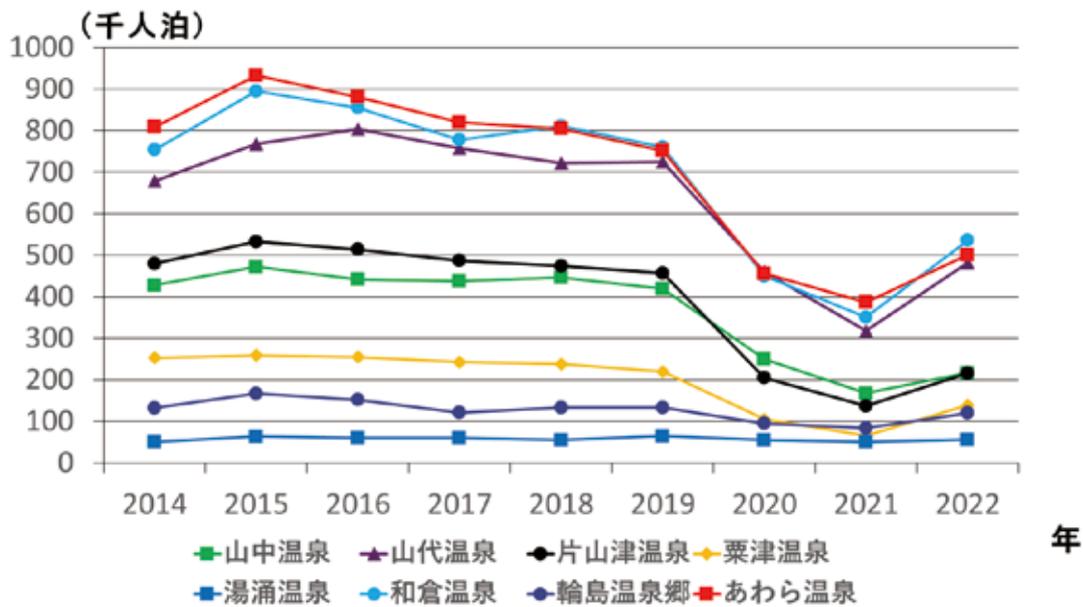


図 4-5 北陸の主要温泉地における宿泊者数の推移

出典：『統計からみた石川県の観光』各年版および『あわら市観光白書』各年版より松原作成

また図 4-6 は、JRの定期外の旅客輸送人員の推移を示したものである。横棒グラフの右側に数字を載せているが、石川県で2014年から2015年にかけて757万人から919万人に増えており、金沢開業の効果がここでもみてとれる。それとともに、この図では横棒グラフのところ2015年以降、石川、富山両県に共通して、青で示した首都圏からの旅客の割合が大幅に増えている。これに対し、福井については、京阪神の割合が高く、首都圏はいまだ少ない構成が続いているが、北陸新幹線の福井延伸により首都圏からの旅客が大幅に増え、そうした旅客を県内の観光地が上手に呼び込めば開業効果は大いに期待できると考えられる。

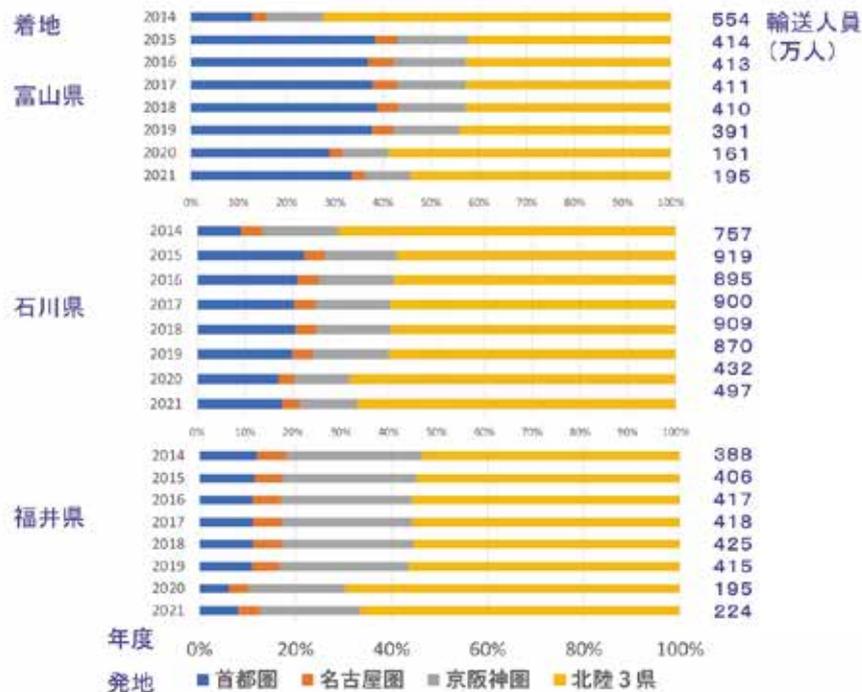


図4-6 旅客輸送人員（JR定期外）の推移

注：首都圏は東京、神奈川、埼玉、千葉の1都3県、名古屋圏は愛知県と岐阜県、京阪神圏は、大阪府、京都府、兵庫県の合計。

出典：国土交通省「旅客地域流動調査」各年版より松原作成

次に、分析を観光から都市間競争に移していく。図4-7は経済センサスの数字を基にして、従業員1人当たりの売り上げ、あるいは収入金額の都市間比較を示したものである。生産性の都市間格差と言ってもよいと思われるが、仮説で述べたように今までは東京から遠いということで距離により守られていた福井の産業・企業が、市場やあるいは人材獲得などの面でどの程度の脅威にさらされるかを示したものとも言える。例えば情報サービス業では倍近くの違いがあること、または北陸の3都市でも差があることがみてとれる。

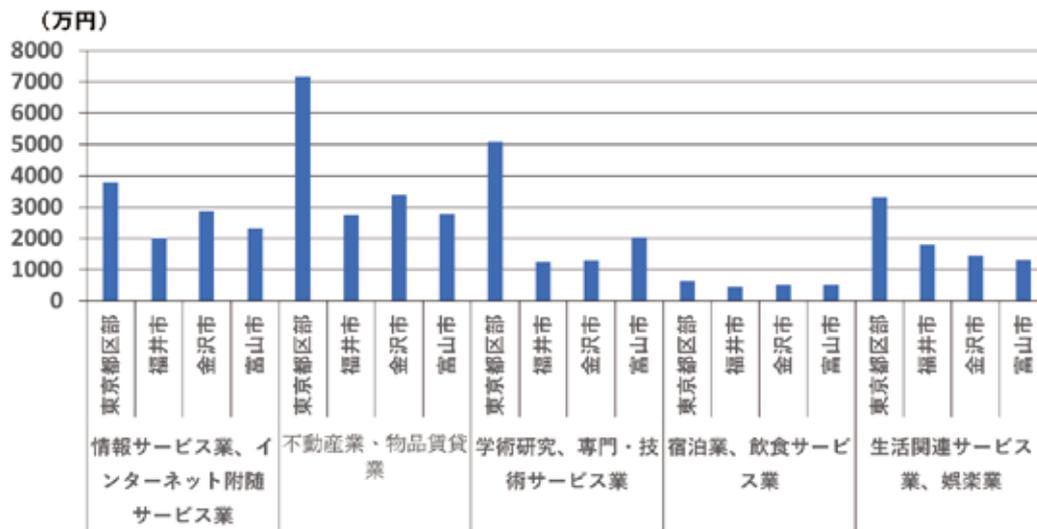


図 4-7 従業者 1 人当たり売上（取入）金額の都市間比較（2021年）

出典：『令和 3 年経済センサス-活動調査』より松原作成

都市の機能では本社や支店などの中枢管理機能が重要で、これを示す指標として、筆者は「オフィス人口」といったものを算出している（詳しくは注を参照）。これをみてみると、2015年の金沢開業のはるか前の1995年から金沢市では中枢管理機能の低下がみとれる。観光で非常ににぎわっている金沢ではあるが、都市の基礎体力である中枢管理機能といった面ではかなり弱ってきているということが都市経済の分析結果としては出てくる。

そういう面では、北陸新幹線が1997年に長野まで延び、2000年以降、長野市ではオフィス人口の減少が現在に至るまで続いている。こうした変化の要因については、支店の統廃合などについての詳しい分析が必要となるが、長野では東京とのアクセスがよくなり支店の閉鎖が話題となった。2015年の金沢開業後の変化、2020年でまだ短期間の分析しかできていないが、それでも金沢、富山ともにオフィス人口の減少が見られる。

一方で、この図で興味深いのは、福井が2015年から2020年にかけてプラス5.4と中枢管理機能を示すオフィス人口が増えている点である。ある生命保険会社の雇用拡大が要因ではないかという話もあり、まちなかで働きたいというニーズをうまく受け止めることができれば、北陸新幹線によるストロー現象ではなく、むしろ逆に都市機能の強化につなげていけるのではないかと思われる。

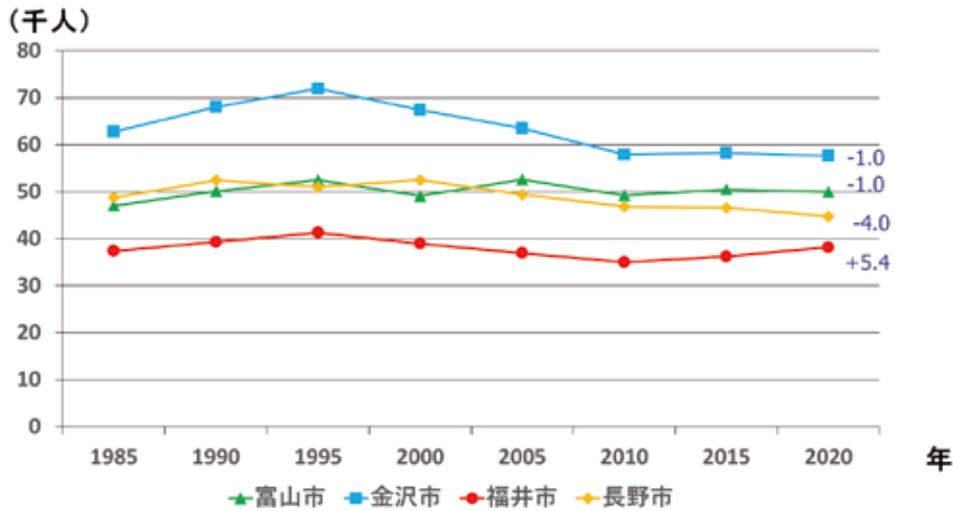


図4-8 オフィス人口の変化

注：右端の数字は、2015年～2020年の増減率(%)。ここでのオフィス人口は、管理職職業従事者と事務従事者を足し合わせた数字。

出典：「国勢調査」の従行地別・職業別データより、松原作成

さて、「北陸新幹線は人口減少をとどめることができるか」という問いについて考えてみたい。図4-9の人口増減率の推移をみると、確かに2016年まで人口減少率が小さくなったが、それ以降は北陸3県ともに減少率が大きくなってきている。やはり少子高齢化による自然減少が大きくなっていることが要因と考えられるが、北陸新幹線のPRを通じて交流人口、関係人口を増やし、移住定住につなげていくことの意義は大きいように思われる。

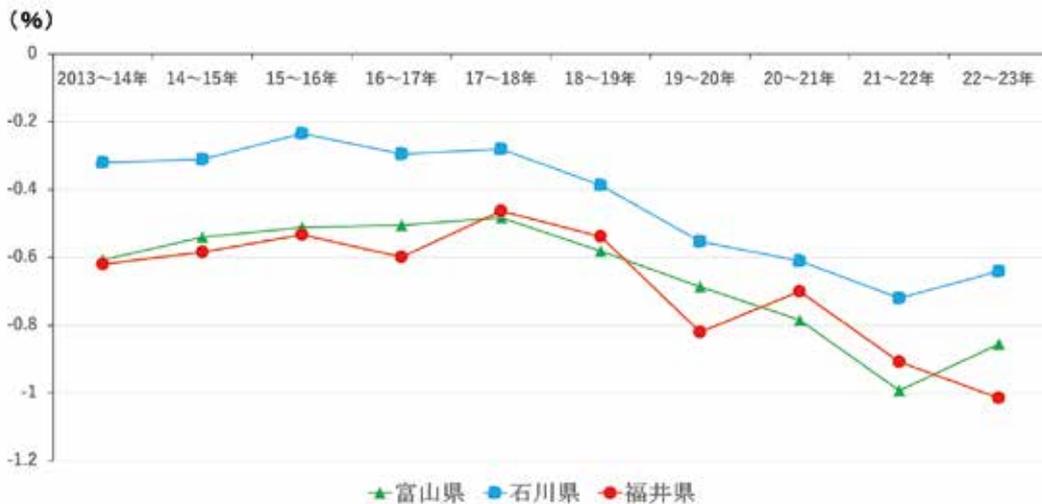


図4-9 北陸3県における住民基本台帳人口増減率の推移

出典：総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」各年版より松原作成

以上、新幹線の効果を直接的に示すデータは限られているが、今後の政策の在り方を示唆する図を最後に2枚とりあげたい。

図4-10は、2000年代に経済産業省や文部科学省が進めていたクラスター政策に関わった産、学、そして公設試験研究機関、これら産学公の関係性を社会ネットワーク分析という専門的な手法を使って可視化したものである。左側が福井県、中央が石川県、右側が富山県のネットワークを示したもので、石川県と富山県は重なり合っているが、左側の福井のはかなりまとまりがよく、北陸3県の中では独特の位置を示している。北陸新幹線は観光客だけではなく、研究開発人材などの移動を活発にして、特許の共同出願など地域イノベーションの成果をもたらすことが今後期待される。

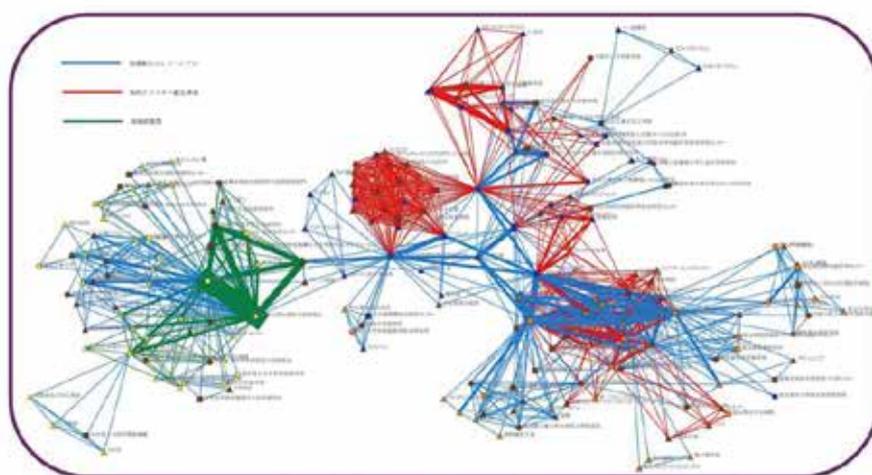


図4-10 北陸地域における3つの地域イノベーションプロジェクトの産学官ネットワーク俯瞰図
出典：2000年代の各プロジェクト資料より與倉豊作成

筆者のように文系の研究者でも、金沢や富山の研究者との学会活動が活発になることがこれから大いに期待されるが、理系の研究者間、あるいは産官学の交流を政策的にも促していくことが重要だと考える。

図4-11の北陸3県における工場立地動向をみると、石川県で2015年に小さな青い山が見られるが、その後は低迷している。むしろ最近では赤い線で示した福井県が伸びている。敦賀周辺の立地が活発に進んでいると言われているが、高速道路とともに新幹線によるアクセスのよさが考慮されているとも考えられる。これに関しても北陸新幹線の福井延伸を首都圏や北関東、長野などで大いに宣伝することにより、製造業企業の県内誘致につなげていくことが重要だと思われる。

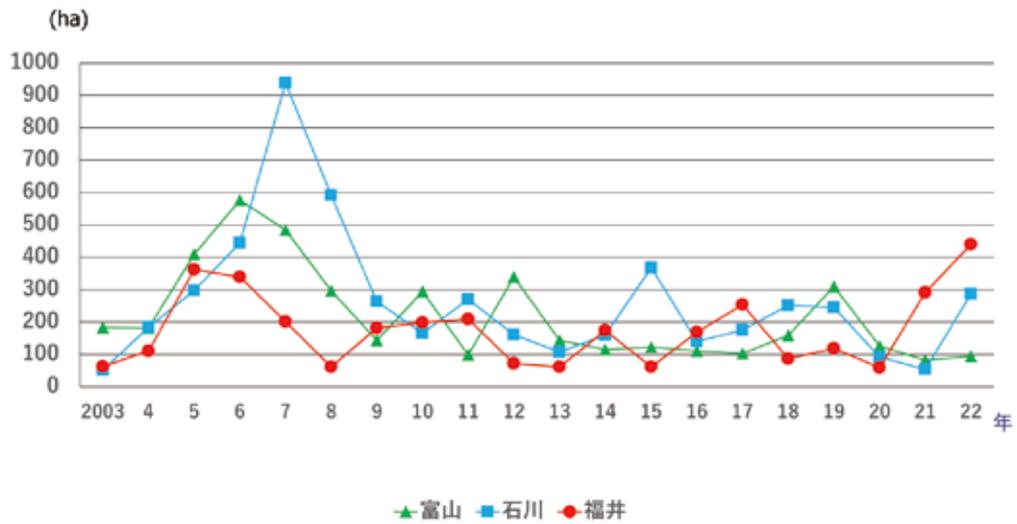


図 4-11 北陸 3 県における工場立地面積の推移

出典：経済産業省「工場立地動向調査」より松原作成

以上、北陸新幹線による都市間関係、地域経済、都市構造について、これまでの変化と現状の特徴を中心に図表や地図を使いながら説明してきた。

V 福井県内各圏域の内部構造と新幹線駅の役割

1 本章の概要と分析視角

章を改めるにあたり、まず本章の概要と分析視角について述べる。前章では、福井県を全国あるいは北陸地域の中に位置づけ、他地域と比較した際の本地域の特徴や、強み・弱みについて分析してきた。本章においては、福井県の内部に視点を置きなおし、産業や自然環境の具体的な様相に基づきながら、それぞれの地域の現状や課題を整理し、北陸新幹線敦賀延伸に際して期待あるいは懸念される点について考察する。この際、本章では次の2つの分析視角を重視する。

第一の視角は、圏域である。地域的な視点から新幹線が問題となる際、駅周辺のごく狭い空間や、駅が立地する自治体といったスケールに照準が当てられる場合が多いように思われる。これらは確かに、新幹線の影響が建築景観などの変化として最も直接的に表れやすいスケールであるが、本報告書では、新幹線の影響を受けない、あるいは受けにくい地区や産業も含めて、地域を広く俯瞰したいという意図から、複数の市町からなり、経済的・社会的な同質性が大きい「圏域」を分析の単位として重要視する。とりわけ、福井県においては、それぞれの圏域に概ね対応するかたちで新幹線駅が設置されることになるので、圏域のレベルで分析を進める意義は大きいものと思われる。

第二の分析視角は、窓口である。上で述べた圏域は、経済的な一体性が大きく、内部で人やモノの流動が相対的に完結した地域であるとみなせるが、こうした圏域が成長を遂げるには、内部での盛んな経済活動に加え、圏域の外部との関係も重要となる。こうした、外部との間の人やモノ、カネ、知識や情報の流通や交換の結節点、媒介項となるのが、ここでいうところの窓口である。駅、とりわけ高速鉄道の駅は、圏域内から人を集めて域外へと送り出し、あるいは域外からやってきた人を圏域内の各地へ送り出す役割を果たすという点で、窓口としての特性を顕著に示す空間であり、こうした理由から、本報告書では、外部との窓口という性格を前面に押し出すようなかたちで、駅あるいはその周辺の空間を考察していく。もっとも、駅や駅周辺の空間が果たす役割は、圏域の規模や経済活動の特徴、他の圏域の窓口との間の関係などによりさまざまであると想定され、圏域と窓口の相互性に着目して分析を進めていくことが重要になってくるだろう。

本章の構成も、以上の分析視角に基づいている。2では、福井県内をいくつかの圏域に分け、それぞれの圏域の特徴や課題を比較する。続く3では、圏域の内部に焦点を当て、産業や観光資源の分布を地図で示しながら、分布の特徴を分析する。さらに、駅および駅周辺に焦点を当て、空間利用の特徴や変化にも言及する。最後に、これらを総合的に考慮して、各圏域あるいは駅ごとに、北陸新幹線の開業に向けて検討を要するいくつかの論点を提示する。

2 各圏域の特徴と課題

まず、福井県内をいくつかの圏域に分け、各圏域の特徴を定量的に評価する。ここでは県域でも市域でもなく、その中間的な広がりをもった圏域を分析の単位とする。こうした圏域は、

内部で人やモノの流動が相対的に完結し、生活の場や市場として実質性を持つ地域の単位である。もっとも、経済活動の種類によって、形成する圏域の広がりには違いがあり、また、圏域としての完結性の度合いにもばらつきがある。以下では一定の圏域に着目するが、いかなるスケールで経済活動を評価するかは、とりわけ新幹線の開業のような地域構造の変革期においては、分析者が常に直面を余儀なくされる課題であることを強調しておく。

その設定方法については記載を省略するが、本報告書では表5-1に示した6の圏域を設定する。北から順にみていくと、第一に、坂井市とあわら市からなる坂井圏域がある。この圏域は便宜上一つの圏域としているが、実際には福井市との結びつきが相当に強い。第二に、福井市と永平寺町からなる福井圏域がある。福井市は永平寺町のみと組になっているものの、実質的には坂井、奥越、丹南の3圏域にも強い影響力を持ち、さらに経済活動の種類によっては、県庁所在都市として、県全域を傘下に収める。第三に、勝山市と大野市からなる奥越圏域、第四に、越前市、鯖江市、池田町、南越前町、越前町からなる丹南圏域があり、両者は坂井と同様、福井市との間に一定の結びつきを持っている。第五に敦賀市と美浜町からなる敦賀圏域、第六に小浜市、おおい町、高浜町、若狭町からなる小浜圏域があり、これら嶺南の二圏域についても、場合によっては、敦賀市が敦賀と小浜の両圏域を統轄するような構造がみられる。

表5-1 本章の分析単位となる圏域

圏域名	市町名	人口 (2020年)	圏域名	市町名	人口 (2020年)
坂井	あわら市	27,524	敦賀	敦賀市	64,264
	坂井市	88,481		美浜町	9,179
福井	福井市	262,328	小浜	小浜市	28,991
	永平寺町	18,965		高浜町	10,326
奥越	大野市	31,286		おおい町	7,910
	勝山市	22,150	若狭町	14,003	
丹南	鯖江市	68,302			
	越前市	80,611			
	池田町	2,423			
	南越前町	10,002			
	越前町	20,118			

出典：国勢調査

次に、以上で設定した圏域ごとに各種の統計データを集計し、各圏域の経済活動の規模と特徴を概観する。まず、表5-2に各圏域の人口および高速交通・高次サービス機関の立地状況を示した。注目すべきは、小浜への延伸計画も含めると、奥越を除くすべての圏域に一つずつ新幹線の駅が設置されるという点である。現状、高速鉄道の軌道から外れた奥越と小浜についても、それぞれ中部縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道が整備されており、これらの地域に新幹線

の影響を広くもたらすには、高速道路と高速鉄道の円滑な接続が要となると思われる。人口については、県都福井市を含む福井圏域でも30万人に満たず、これは他県の県庁所在都市と比べても、かなり控えめな規模である。一方、嶺北の4圏域を一体的な圏域とみなすと、その人口は632,190人に達し、政令市である静岡市（69万人）に大きく劣らぬ規模となる。高次の教育機関や金融機関の立地状況については、福井とその他の圏域の間に歴然たる差がみられる。

表5-2 各圏域の人口関連指標および高速交通・高次サービス機関の立地状況の比較

圏域名	高速交通		人口				教育機関	金融機関	
	新幹線 駅数	IC・ SIC数	人口	15歳 未満	15-64 歳	65歳 以上	大学*・短大・ 高専数	地銀本店 数	信金本店 数
出典	地理院地図等		国勢調査				各大学HP等	金融庁HP	
統計年次	2024		2020				2024	2022	
坂井	1	2	116,005	12.6%	57.1%	30.3%	1	0	0
福井	1	6	281,293	12.7%	57.8%	29.5%	5.5	2	1
奥越	0	6	53,436	10.9%	51.5%	37.5%	0	0	1
丹南	1	4	181,456	13.0%	56.7%	30.3%	2	0	0
敦賀	1	3	73,443	12.7%	57.1%	30.3%	1	0	1
小浜	0	6	61,230	12.5%	53.8%	33.7%	1	0	1

※メインキャンパスは1、サブキャンパスは0.5で集計

人口については、推移を図5-1に示した。奥越と小浜では1950年を、それ以外の圏域では2000年前後をピークとして、以降減少局面を迎えている。とりわけ、人口が少ない3圏域の順位の変動には注目され、1970年頃までは奥越、小浜、敦賀の順であったのが、1980年代以降敦賀、小浜、奥越のかたちで順位が逆転し、その差は徐々に拡大している。人口減少はこの度の敦賀延伸からは漏れ落ちた圏域で深刻であり、新幹線の開業後に格差が一層拡大しないか懸念される。

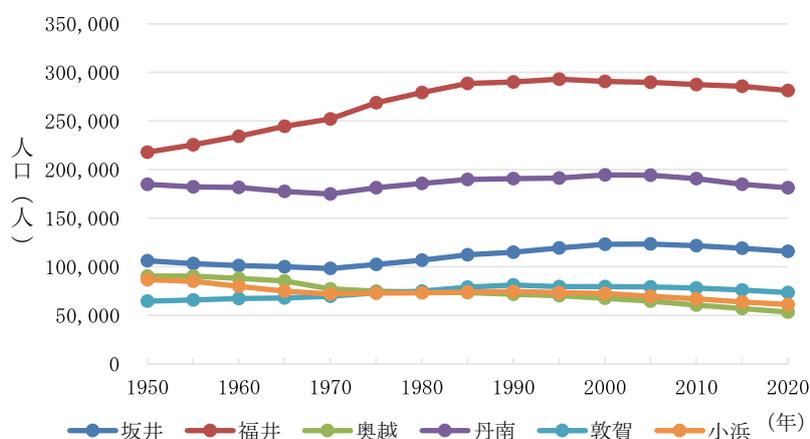


図5-1 各圏域の人口の推移

出典：国勢調査

続いて、事業所に関する指標を表5-3に示す。事業所や従業者の規模は人口規模と概ね対応している。民営事業所の新設・廃業に着目すると、いずれについても福井が最も大きく、事業所の新陳代謝が活発であることがうかがえる。逆に、奥越では新設・廃業の割合ともに最も小さいが、廃業の割合から新設の割合を引いた値は、最も大きくなっている。

表5-3 各圏域の事業所関係指標の比較（2021年）

圏域名	事業所数	従業者数	1事業所当たり 従業者数	新設事業所割合 (民営)	廃業事業所割合 (民営)
坂井	5,282	52,872	10.0	18.2%	22.9%
福井	17,513	171,160	9.8	23.7%	27.8%
奥越	3,083	23,280	7.6	12.6%	20.6%
丹南	9,738	88,521	9.1	16.6%	22.0%
敦賀	4,129	39,799	9.6	19.2%	26.0%
小浜	3,812	31,918	8.4	18.3%	22.1%

出典：経済センサス活動調査

商業販売額の推移を卸売業と小売業に分けて、それぞれ図5-2と図5-4に示す。卸売業は、福井圏域の販売額が突出して大きく、他の圏域との間に大きな格差がみられる。他圏域の販売額は、敦賀が坂井より多いことを除けば、概ね人口規模に対応する。推移をみると、福井圏域の販売額は、1994年から2021年にかけて半分程度に減少しているのに対し、坂井では増加がみられる。福井圏域の販売額の減少は、図5-3に示したように繊維・衣服等卸売業の減少によるところが大きい。この業種は、かつては福井を特徴づける産業の一つであり、1994年には全業種の中で最大の販売額を誇ったが、川上側の製造業の不振や、流通構造のリストラクチャリングを受けるかたちで、1990年代に大きく減少している。これに飲食料品卸売業の減少が加わるかたちで、福井圏域の卸売業販売額は2012年頃まで顕著な減少を示したが、これらを除く業種については、概ね横ばいで推移している。

小売業については、人口減少に対応するかたちで、販売額も低迷している。販売額の規模は概ね人口に比例するが、坂井については一部福井の小売商圈に組み込まれており、人口の割に販売額は小さい。

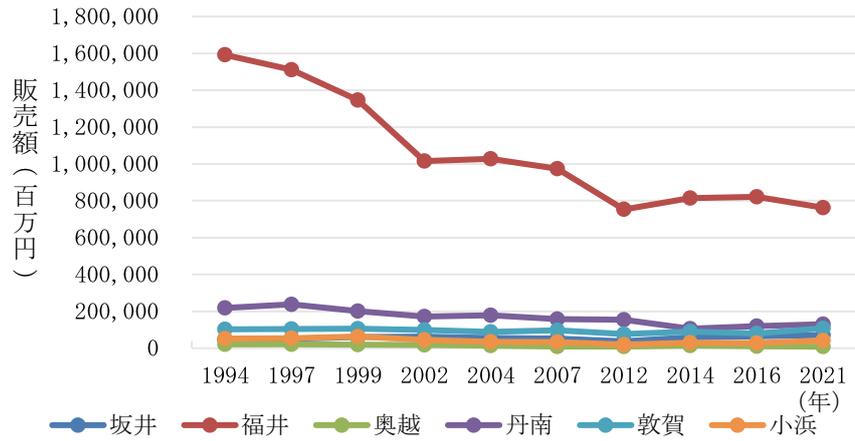


図 5 - 2 各圏域の卸売販売額の推移

出典：商業統計

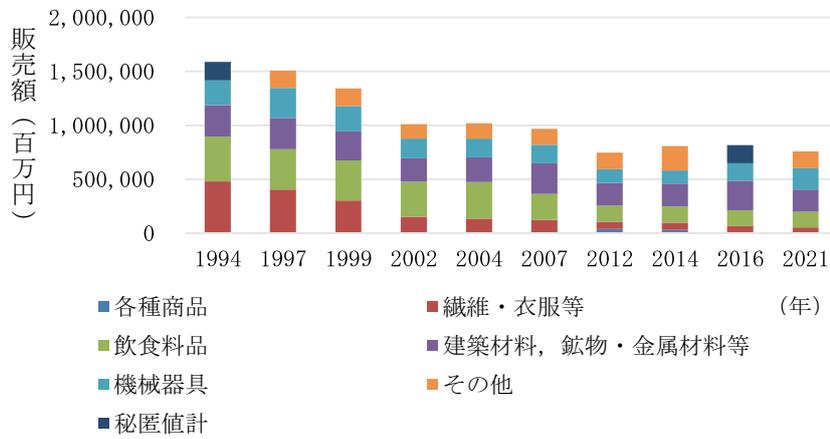


図 5 - 3 福井市における業種別の卸売販売額の推移

注：2004年以前は合併前、2007年以後は合併後の市域

出典：商業統計

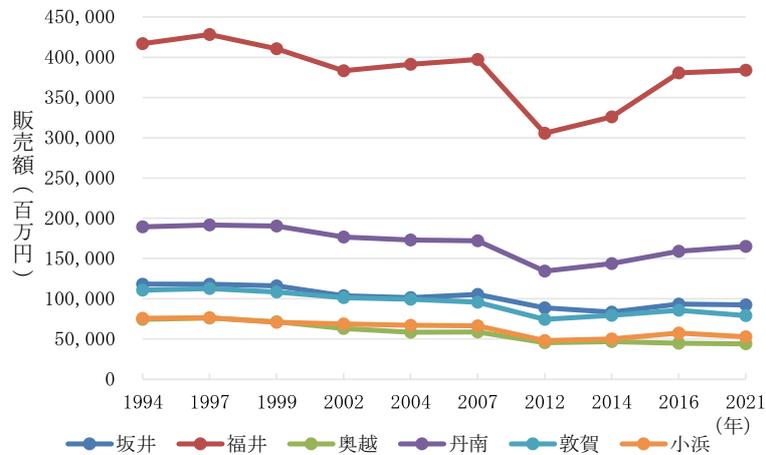


図 5 - 4 各圏域の小売販売額の推移

出典：商業統計

観光についても、関連指標を表5-4および図5-5～図5-7に示す。観光入込客数は、丹南が頭一つ抜けており、その他の圏域間では大きな格差は認められない。これは、武生中央公園と西山公園という公園系の施設の利用者が入込客数に含まれているためである。2022年は未だ新型コロナウイルスの渦中を脱していない時期であり、近隣向きの観光施設が多い圏域で入込客数が多くなっている可能性も否定できない。観光入込客数と県外割合から想定される宿泊需要と、宿泊施設の収容人員数は必ずしも対応しておらず、これにより宿泊客の圏域間移動が発生するものと思われる。具体的には、奥越と丹南では相対的に宿泊施設が不足し、坂井や小浜では相対的に余っている。

表5-4 各圏域の観光関連指標の比較（2022年）

圏域名	観光入込客数 (千人)	宿泊施設数	宿泊施設収容 人員	県内*	県外*	春	夏	秋	冬
坂井	4,925	83	9,630	54.4%	45.6%	25.5%	32.0%	28.0%	14.4%
福井	3,957	129	7,949	46.9%	53.1%	33.6%	24.2%	30.8%	11.3%
奥越	4,123	45	5,279	31.0%	69.0%	24.5%	30.2%	32.9%	12.5%
丹南	7,602	111	4,997	63.4%	36.6%	29.3%	23.9%	30.3%	16.5%
敦賀	3,243	96	5,251	37.7%	62.3%	21.6%	29.0%	27.9%	21.6%
小浜	4,489	286	11,773	35.9%	64.1%	24.0%	32.7%	31.2%	12.2%

※圏域内の主要施設の入込数の合計により集計
出典：福井県観光客入込数（推計）

宿泊施設のタイプ別の内訳も、圏域による違いが認められる（図5-5）。奥越では冬季休業のキャンプ場が施設収容人員の大半を占めていることを考慮すると、当該圏域の宿泊施設の不足感はより顕著なものとなる。また、福井や丹南では民宿・ペンション等の民営宿泊施設の割合が高くなっているが、この大部分は新幹線駅から離れた越前海岸に位置している。県内観光については、新幹線駅から観光地への二次交通の整備がしばしば議論の俎上にあがるが、あわせて観光地から宿泊地への誘導も、課題となってくるだろう。

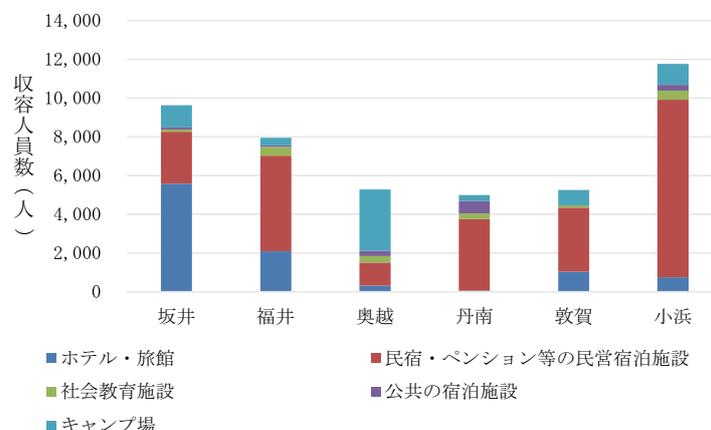


図5-5 各圏域の宿泊施設別の収容人員数（2022年）

出典：福井県観光客入込数（推計）

観光入込客数と宿泊施設収容人員数の推移をみると、両者ともに、2000年代はほぼ横ばいで推移していた（図5-6、図5-7）。2010年代には、インバウンド観光の活発化や北陸新幹線金沢延伸の影響などもあり、各圏域で観光入込客数は増加する傾向にあったが、宿泊施設収容人員数は、2018年から回復している福井を除けば、むしろ減少傾向で推移している。

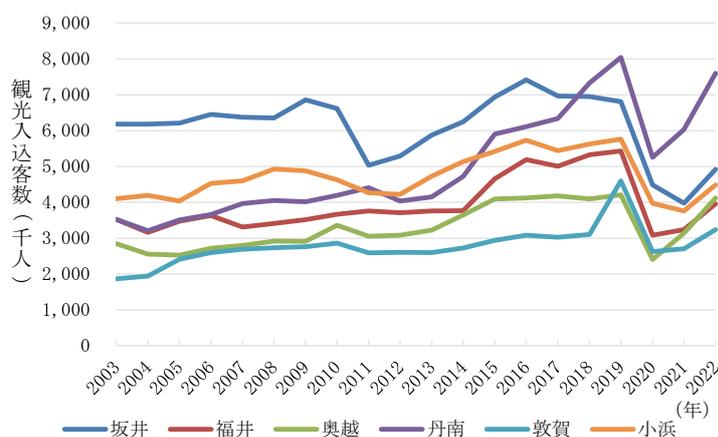


図5-6 各圏域の観光入込客数の推移

出典：福井県観光客入込数（推計）

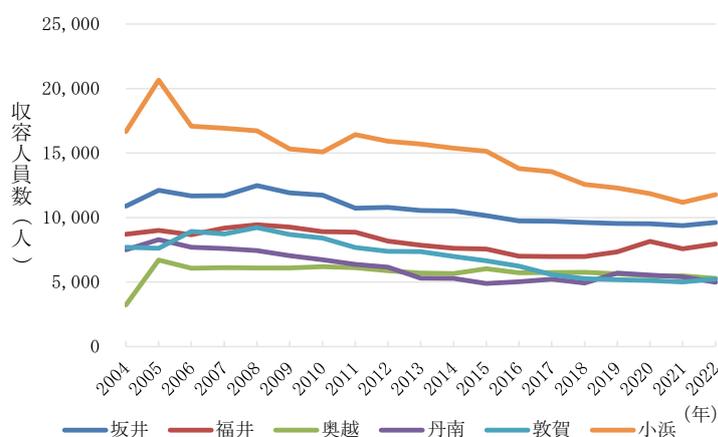


図5-7 各圏域の宿泊施設収容人員数の推移

出典：福井県観光客入込数（推計）

以上、各圏域の経済活動の規模を示す指標をいくつか概観してきたが、最後に、新幹線駅が設置される4圏域について、産業構造の特徴をみておきたい。図5-8～図5-11に、各圏域の産業中分類別の従業者ベースの特化係数のバブルチャートを示した。産業Xの特化係数は各圏域の産業Xの構成比を、比較対象（全国あるいは福井県）の産業Xの構成比で除算することで求められ、値が大きいほど当該産業が比較対象に比べて優位であることを意味する。下図で右下に位置する産業は、全国的には優位性が高いが、福井県内ではさほどの優位性を示さない産業であり、こうした産業では県内の圏域が連帯して全国市場に訴求することが重要である。一方、左上に

位置する産業は、全国市場では競争力を持たないが、福井県内では当該圏域に集中して分布するような業種である。右上に位置する産業は、全国と福井県のいずれにおいても優位性を持つ業種であり、当該地域固有の強みを持った産業とみなせる。

以上を踏まえて、坂井圏域のチャートを見てみよう。この圏域は、バラエティ豊かな製造業の発達により特徴づけられ、繊維やパルプ・紙といった日用品系、非鉄金属や金属製品、化学といった素材系、はん用機械や電子部品等の加工組立系のいずれの業種も優位性を持っている。これら製造業の拠点の中には、生産にとどまらず、研究開発機能を担うものも散見される。また、この圏域は、北部丘陵地域の果樹や坂井平野の米など、農業生産に強みを持つ地域でもあり、畜産研究所や総合グリーンセンターなど、第一次産業系の公設試験機関も立地している。こうした背景から学術・開発研究機関の特化係数が高くなっており、九頭竜川沿いにある「ソフトパークふくい」に集積している情報通信業の特化係数も、対福井県では高くなっている。これらモノの生産やそれに関わるサービス業に加え、芦原温泉があることから、宿泊業の特化係数も高い。

各種産業が総合的に発達している福井圏域においては、特化係数が突出して高い産業は相対的に少ないが、対福井県では、金融やメディア関連、政治・経済・文化団体など、県都を特徴づける産業の発達がみられる。繊維については、製造部門では対全国で高い特化係数を示すが、対福井県では1を下回るのに対し、卸売部門では対福井県の特化係数も比較的大きい。

丹南圏域では、特化係数が高い業種のほとんどが製造業に属しており、繊維やその他の製造業（漆器や眼鏡が含まれる）、パルプ・紙・紙加工品製造業（和紙を含む）など地場産業の系譜を持つ業種に加え、輸送機械や電子部品など、機械系の業種も発達している。これら製造業に加え、農業、林業、漁業という第一次産業の特化係数が高いことにも注目される。一方、第三次産業に属する業種の存在感は、この圏域では大きくない。

嶺南の敦賀圏域は、以上嶺北の3圏域とは産業構造を異にする。伝統的に陸上・海上交通の結節点である敦賀においては、鉄道業と水運業、運輸に附帯するサービス業という、運輸系の業種が対福井県で高い特化係数を示す。港湾の存在によって、パルプ・紙や木材、窯業・土石製品（主にセメント）といった自然資源に由来する製造業が発達しているが、繊維や機械工業については十分に発達していない。これらにも増して圏域の産業構造を特徴づけるのは、原子力発電所の存在である。それにより、電気業が特化係数・従業者数ともに大きくなるのはもちろんとして、設備工事業や機械等修理業、技術サービス業、学術・開発研究機関、その他の事業サービス業（警備や清掃が含まれる）といった、原発を支える諸産業も発達している。

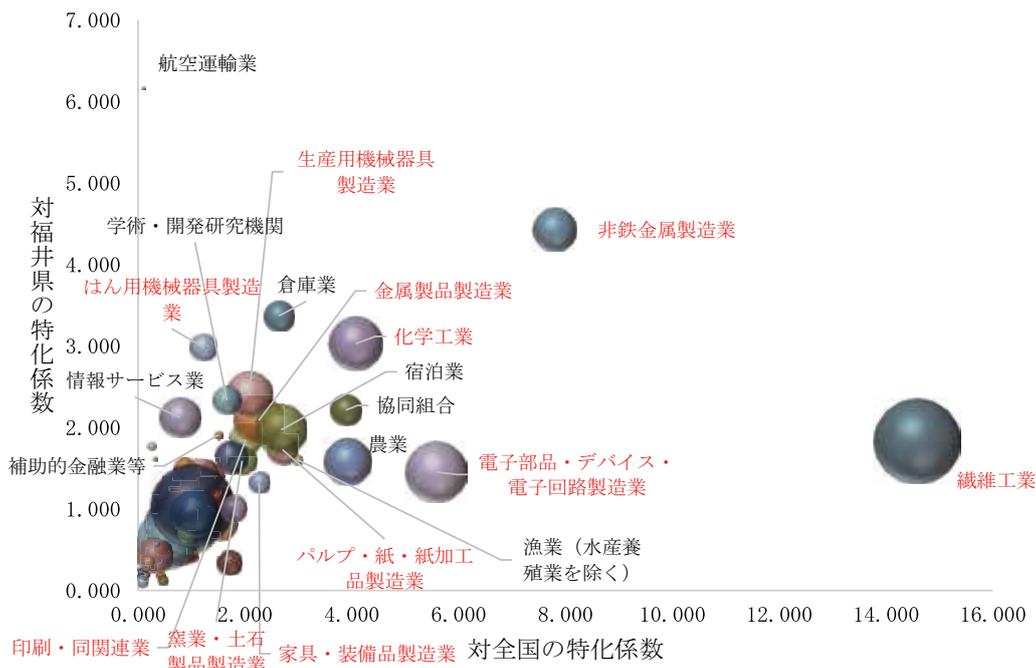


図 5-8 産業中分類別特化係数のバブルチャート（坂井）

注：円の大きさは従業者数を示し、両者の間の対応関係は圏域間で異なる（以下同様）。
 出典：経済センサス活動調査（2021）（以下同様）

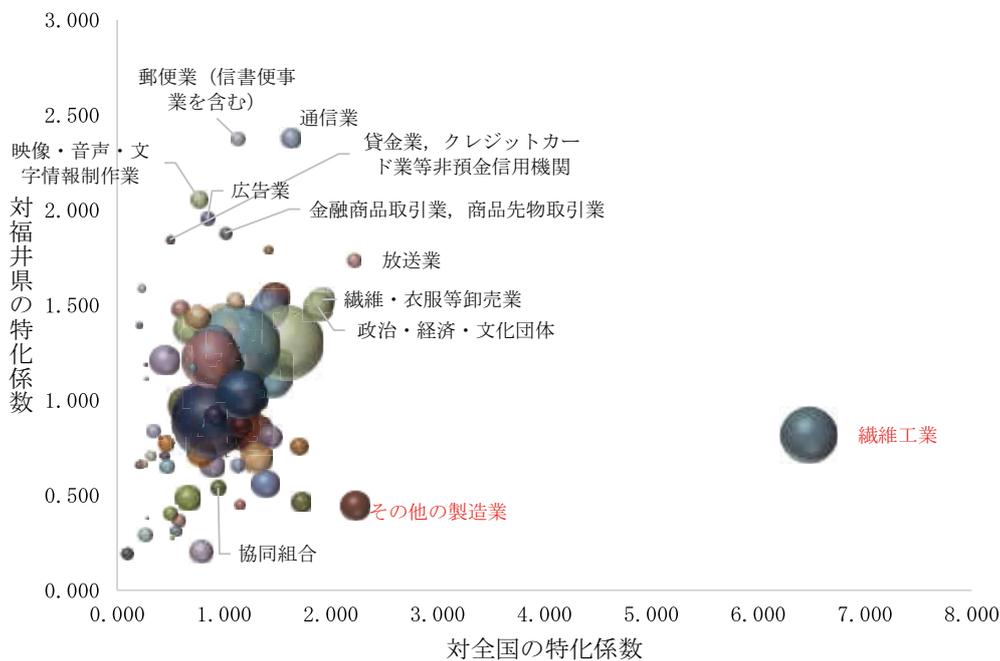


図 5-9 産業中分類別特化係数のバブルチャート（福井）

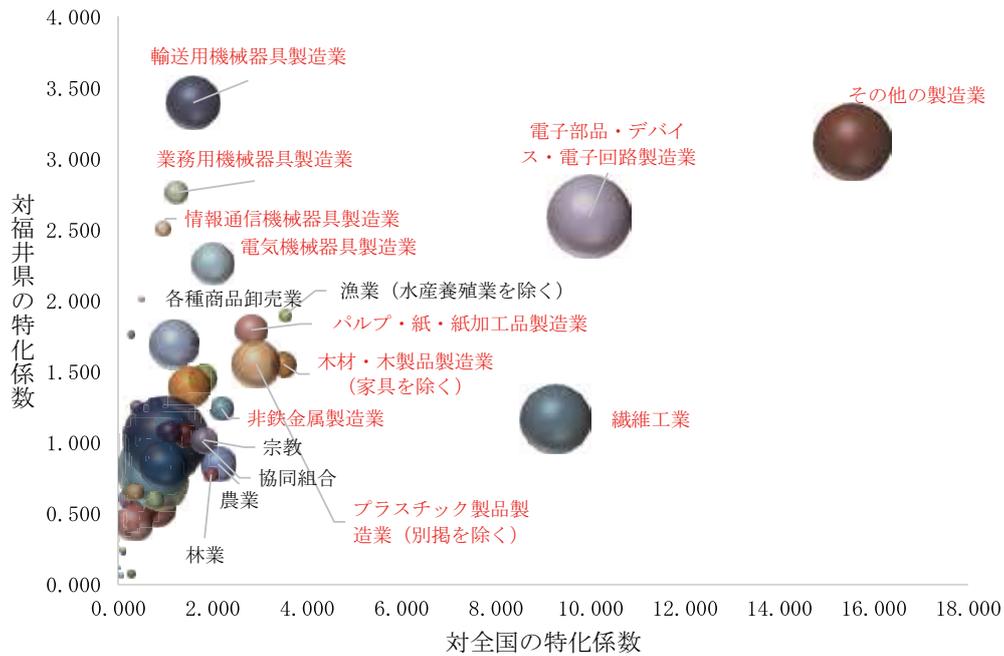


図 5-10 産業中分類別特化係数のバブルチャート（丹南）

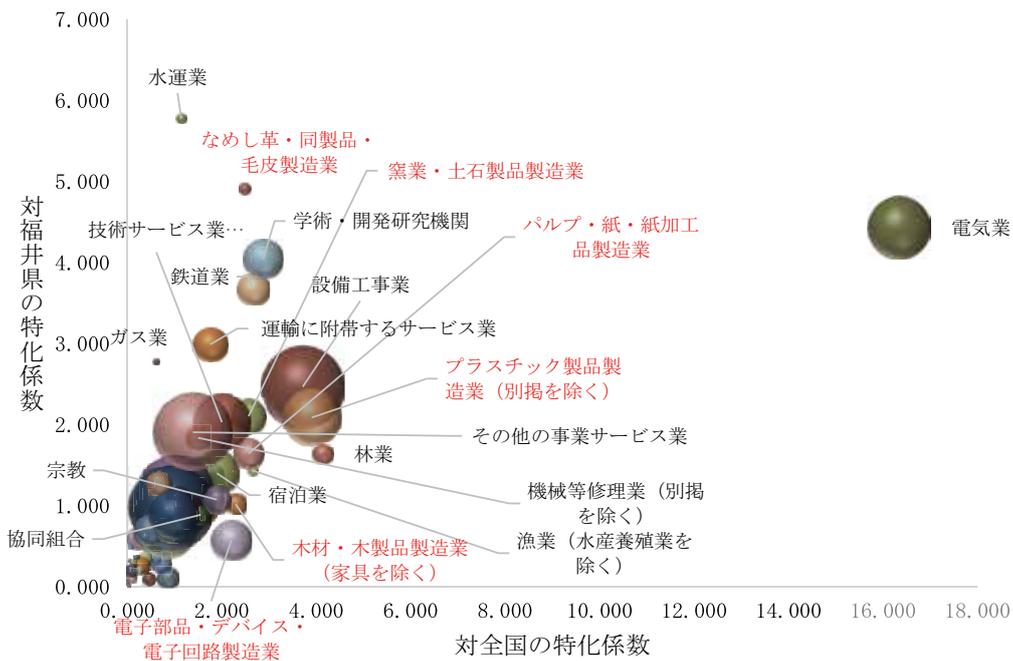


図 5-11 産業中分類別特化係数のバブルチャート（敦賀）

以上、各種の統計データをもとに、各圏域の特徴を概観してきた。これらを前提条件として共有したうえで、新幹線の開業にあたり検討を要する事項として、次の2点を指摘したい。

第一に、以上では、モノや人の流動が「相対的に完結した」地域として、圏域に注目してきた。しかし、圏域の人口減少が避けられないのであれば、そこには人口減少と経済活動の縮小

の負の連鎖が待ち受けるのみである。こうした連鎖から脱却するには、外部に対して窓口を開き、圏域の経済をより広い空間的枠組みの中に位置づけ直すことが重要となる。それは具体的には、域外の事業者と取引を行うための窓口機能の強化、域外からの観光客向けの新たな事業や商品の開発といった取り組みが考えられる。また、圏域全体としては、すでに行われていることではあるが、観光窓口の強化や、新幹線沿線自治体への販路拡大支援などがこれに相当する。

しかし第二に、圏域人口の減少は、新幹線開業に際する以上のような経済活動の拡大の障害となる懸念がある。図5-12には各圏域の直近の有効求人倍率の推移を示している。これをみる限りでは、新幹線開業を3か月後に控えた2023年の12月でも、目立った求人の増加はみられない。一方、武生以外の圏域では、求職者が減少しており、それにより有効求人倍率が上昇している。求職者の減少は、必ずしも人口減少のみによるものではないであろうが、仮に新幹線開業がさらに近づき、求人の増加と求職者の減少が同時に起これば、これまで以上に人手不足は深刻化する。こうした状況にあっては、人口流出を防ぐ、高齢者の就労を促進するといった、働き手の確保につながる施策に取り組むことも重要であるが、それ以上に、人海戦術を前提として事業を組み立てるのではなく、人しか担えない業務に優先的に人員を配置し、その他の部分は省人化や自動化を図るなど、人手不足を前提とするかたちで、事業を再構築する必要も生じてくる。加えて、新型コロナウイルスにおいて記憶に新しいように、経済を域外に依存する度合いが強くなれば、一般的に不安定性の度合いも大きくなる。こうした経済の不安定性にいかにバッファーをもたせ、雇用の安定性を維持してゆくか。こうした点についても、検討の余地が残されている。

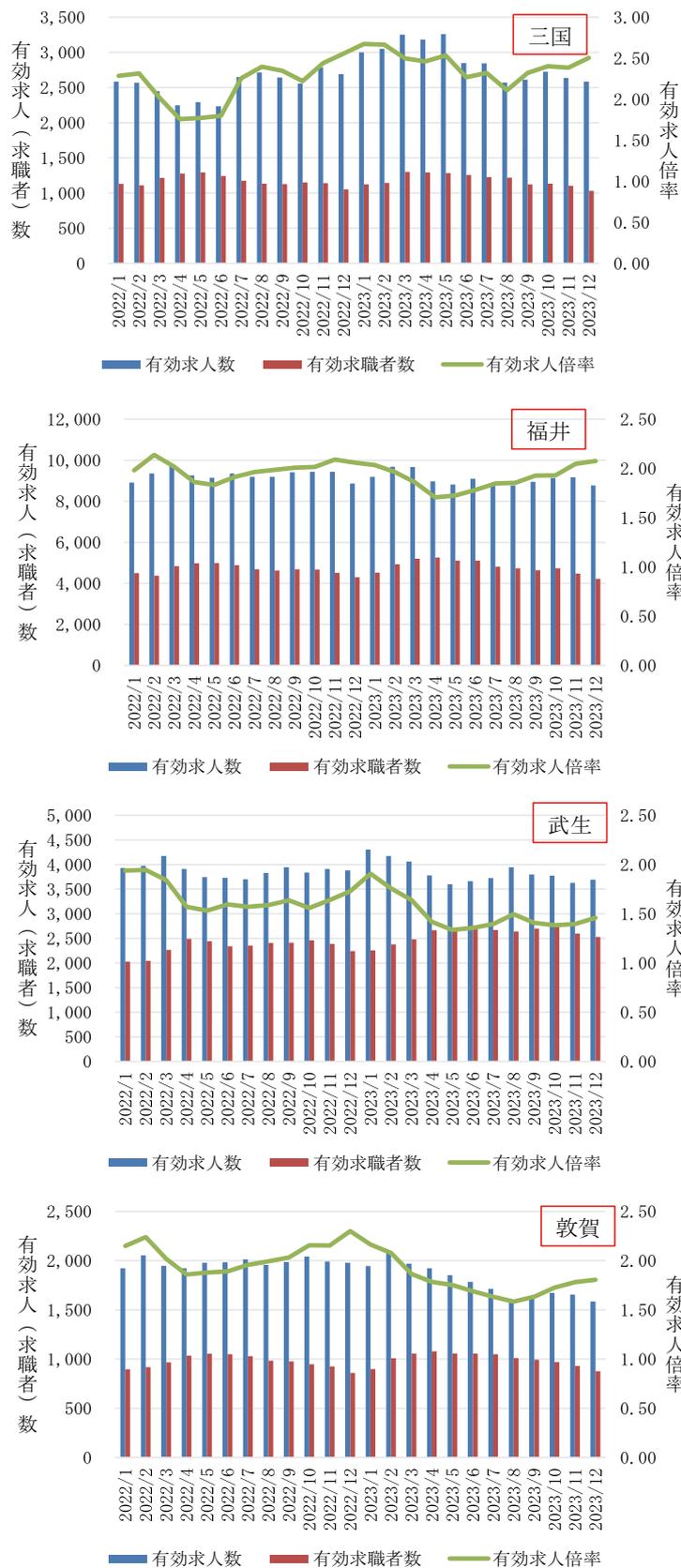


図 5-12 各圏域の有効求人人数と有効求職者数の推移（受理地別）

注：三国は本報告書の「坂井」から旧春江町を除いた範囲で、福井はそれを含む範囲。武生は本報告書の「丹南」に該当し、敦賀は本報告書の「敦賀」に旧三方町を加えた範囲。

出典：福井県職業安定行政業務統計

ところで、こうした外部との窓口機能を担うのが、新幹線の駅に他ならない。そこで、次節では、圏域の内部に着目し、その空間的な構造や、新幹線の駅が果たす役割について考察する。

3 各圏域の内部構造

ここでは、新幹線駅が新たに設置される「坂井(芦原温泉駅)」、「丹南(越前たけふ駅)」、「敦賀(敦賀駅)」、「福井(福井駅)」の4つの圏域について、産業や観光資源の分布や、駅周辺の建物利用を概観し、それらをもとに、新幹線の開業にともない検討を要するいくつかの論点を提示する。

3-1 坂井・芦原温泉

坂井とあわらの二市から構成される坂井圏域は、九頭竜川と竹田川が形成した広大な平野により特徴づけられる。嶺北地域は、海に面するにも関わらず、主たる居住地である平野部と海とが山塊によって隔てられ、降った雨の大部分は、県の北端に位置するこの圏域において、ようやく海への出口を見出す。こうした地形的な特徴から、河口に位置する三国湊は、嶺北地域全体を日本海の舟運ネットワークに位置づける窓口としての役割を果たしてきた。しかし、近代になると、海上交通の比重は低下し、当圏域は福井市を中心とする陸上交通体系の中へと組み込まれるようになった。福井市の強い影響下で、三国、金津、丸岡といった近世以前に系譜を持つ町は近代都市へと昇格せず、人口は、都市的な集中形をとることなく、平野に散らばる各集落や住宅街に、分散的に居住している。

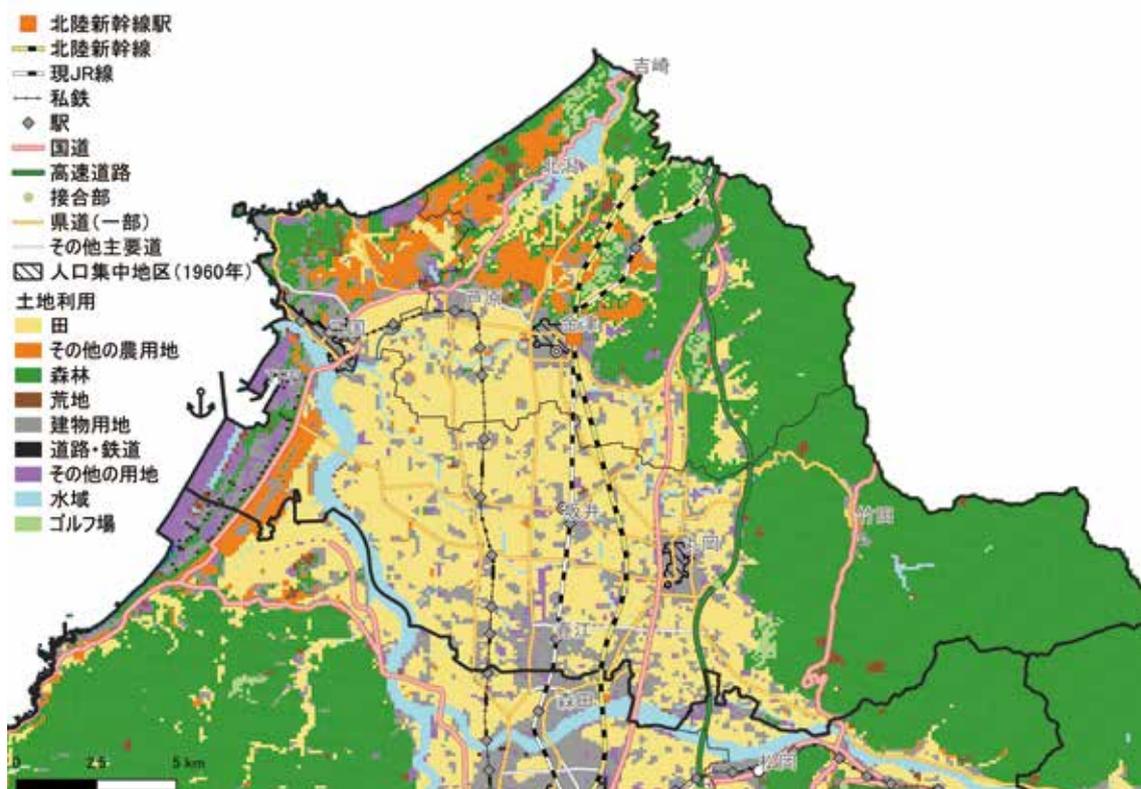


図 5-13 坂井圏域の土地利用と主要交通網

出典：国土数値情報

以上は産業についても指摘できる。図5-14をみると、旧町の中心部付近に従業者数100～500人のメッシュが連坦している地区がみられるが、そのうちのいずれかで突出して従業者が多いというわけではない。製造業が基幹産業である当圏域では、道路網が事業所配置において重要な意味を持ち、春江から金津へ至る県道29号線と国道8号線に沿って、従業者数が多いメッシュが南北軸上に展開している。一方、2009年～2021年にかけての従業者数の増減をみると（図5-15）、旧町の中心部付近では、軒並み従業者が減少しており、代わってこれまで従業者の密度が必ずしも高くなかった地域で増加している。特に、芦原温泉駅南東部の工業団地の整備が進んだ地区では、顕著な増加が確認できる。

町字別の産業構成をみると（図5-16）、旧町の中心部付近には小売業や宿泊業、飲食サービス業、医療・福祉といった商業・対人サービス業がみられるのに対し、その外縁には製造業が分散的に分布している。あわら温泉街は、宿泊業、飲食サービス業が集中しており、圏域の中では異色な街となっている。

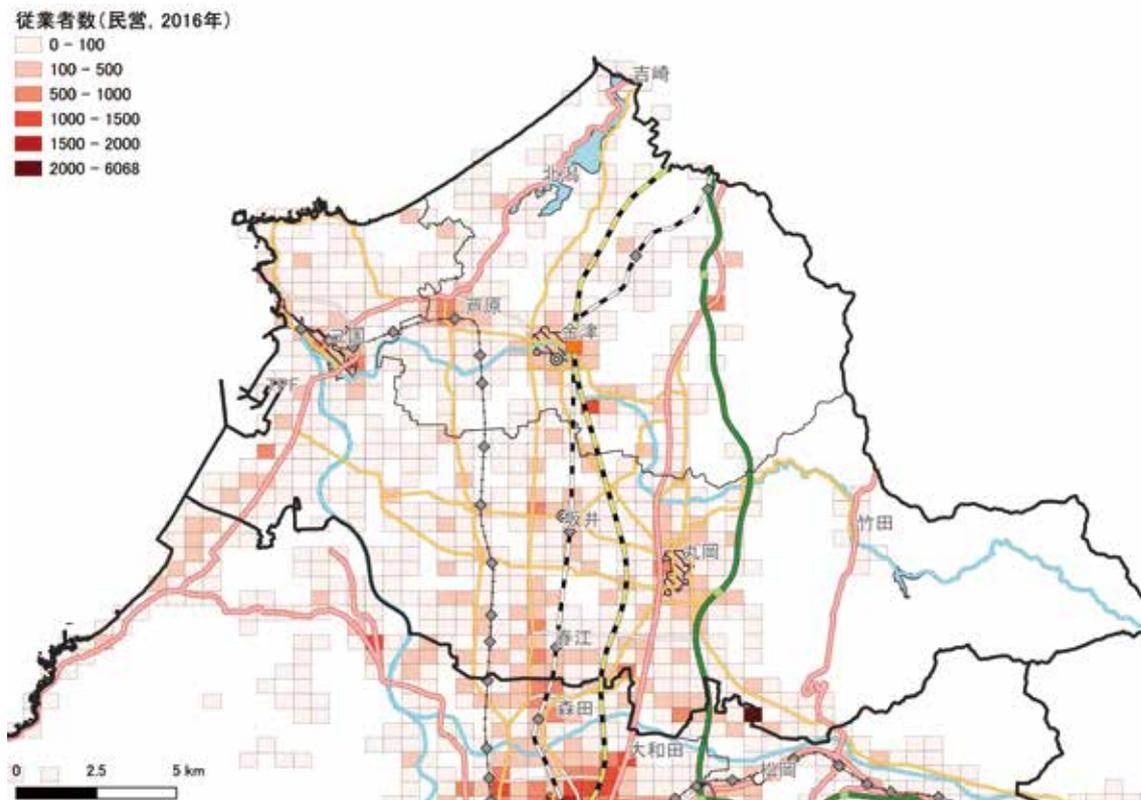


図5-14 坂井圏域における4次メッシュ別の民営事業所の従業者数（2016年）

出典：経済センサス活動調査

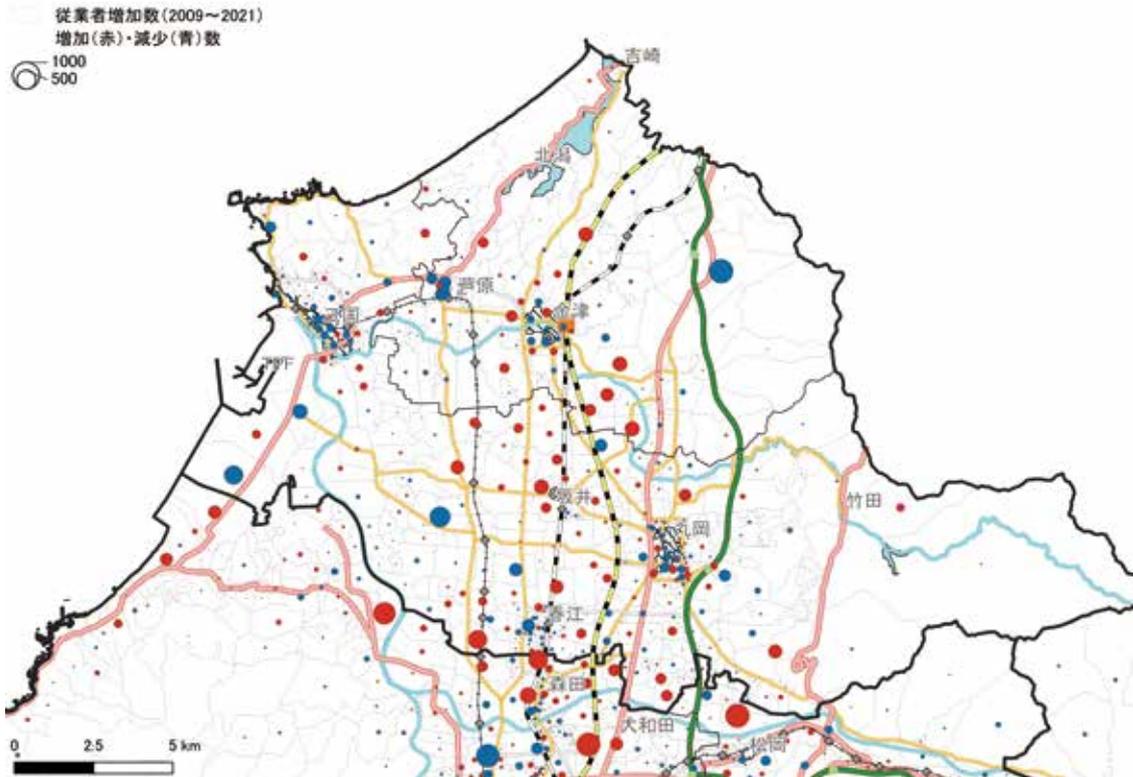


図 5-15 坂井圏域における町丁字別の従業者数推移（2009～2021年）

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

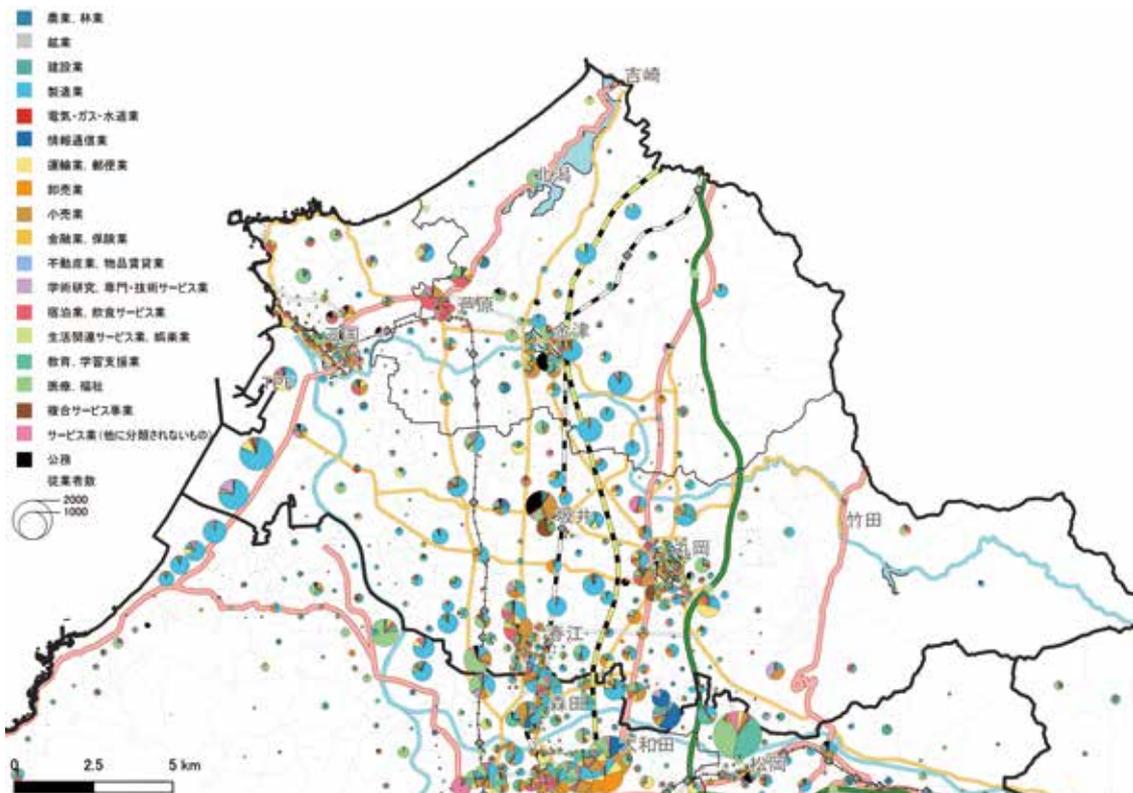


図 5-16 坂井圏域における町丁別、産業大分類別の従業者数（2021年）

出典：経済センサス活動調査

以上を改めて、3つの旧町の中心部に着目して整理すると、従来、商業やサービスの拠点であったこれらの町は、近年それら機能の衰退が顕著である（図5-17）。医療、福祉など、目下の高齢化に対応した産業で従業者が増加している町もあるものの、全体として従業者が減少する中、かつての町は、一方では過去の繁栄の遺構と化し、他方では閑静な住宅地として生まれ変わっている。全体として、坂井圏域は福井圏域との関係が強い地域であり、高次の中心機能については、福井市への依存が大きい。一方で福井圏域の住宅機能や製造機能の受け皿でもあり、これら機能に特化するかたちで、内部構造の再編が進んでいるということができよう。

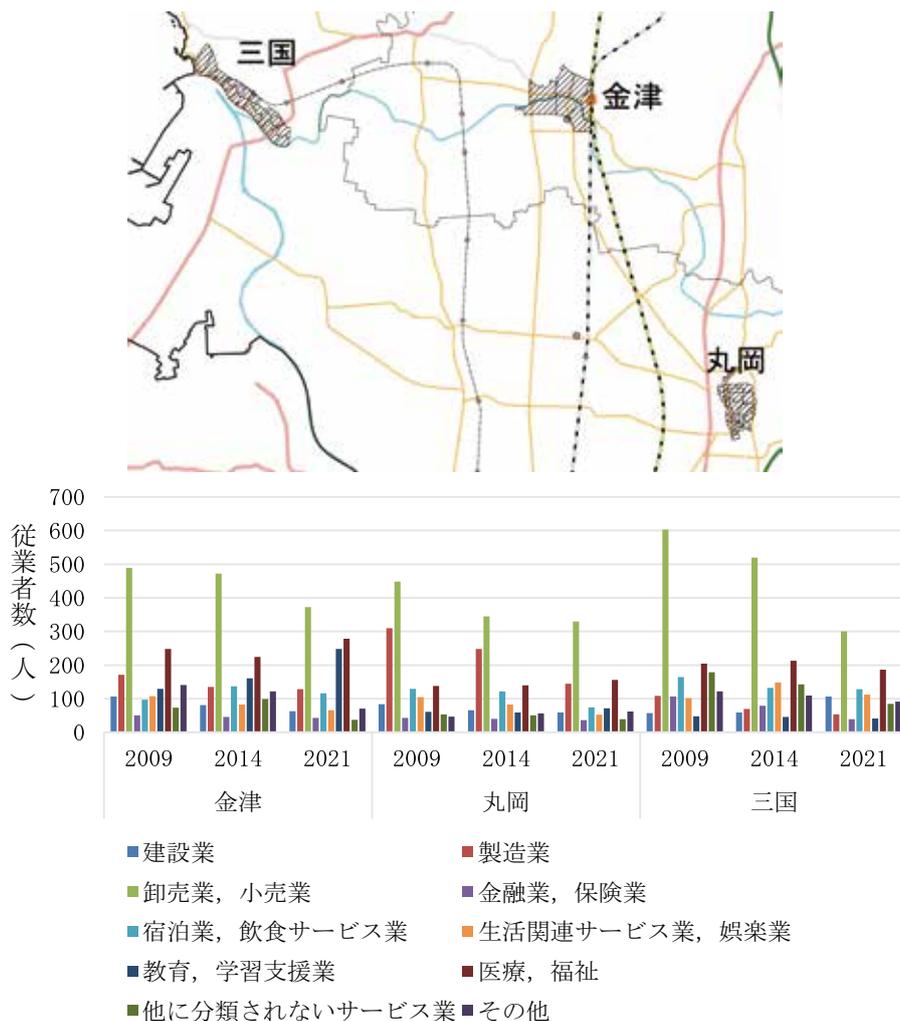


図5-17 旧町の中心部（地図参照）における産業別従業者数の推移

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

一方、この圏域は、観光面に関しては県をリードする地域である。この点について、主要な観光資源と宿泊施設の分布を確認しておこう。図5-18をみると、観光資源と宿泊施設がいずれも圏域の北側に集中していることがみてとれ、宿泊施設については、温泉街で約1,200室、三国・東尋坊付近で約400室の収容規模を誇る。あわら温泉街から三国・東尋坊にかけては、昼間の観

光と夜間の宿泊の両方を比較的狭い地域の中でまかなうことができる県内観光の定番ルートであり、今後も集客の目玉となることが期待される。さらに、県内屈指の農業地帯や三国の漁港も近いので、観光客への直売や、宿泊施設での提供により地産地消も期待できる。一方、平野が広がる圏域の中央部から南部では、観光資源・宿泊施設ともに少ない。この地域は、製造業に優位を持つ地域であるため、必ずしも観光振興を図る必要もないのであるが、唯一問題となるのが、丸岡城である。丸岡城は、道路でのアクセスは良好であるため、自家用車やバスツアーでの観光には適しているが、公共交通で行くのはやや不便であり、周辺に城以外の観光資源が乏しいこともあり、観光客の受け入れに課題を抱える。



図 5-18 坂井圏域における観光資源と主要宿泊施設の分布

出典：観光資源は福井県観光公式観光情報サイト「ふくいドットコム」からアクセス数上位500位までのスポットを、アクセス数の多寡に図形の大きさを対応させて地図化。主要宿泊施設は、同サイトの掲載情報をもとにインターネット検索等で客室数を補足して表示。

以上のような圏域全体の空間構造を踏まえたうえで、以下ではその中の芦原温泉駅の位置づけへと視点を変える。まず、駅や駅周辺について、概要や歴史を簡単に整理しておく。芦原温泉駅西口に広がる金津の町は、駅よりもはるかに長い歴史を刻む町であり、近世には北陸道の宿場町として、また竹田川舟運の荷上場として大きなにぎわいを見せた。近代になると河川舟運は衰退するが、1897年に町の東縁に国鉄北陸線の金津駅が開業すると、運輸の主役は鉄道へと交替した。さらに、1911年には三国支線が建設され、金津駅はその分岐点となるが、1972年に同線は廃線となった。これにより、当駅はあわら温泉郷への玄関口の駅となり、駅名も同年に「芦原温泉駅」

に改称された。こうした事情から、1970年前半には利用者数が増加したが、以降はモータリゼーションの進展や温泉地観光の低迷によって駅の利用者数は減少を続け、2019年の一日平均乗車人員数は、最盛期の1974年の3分の1程度にまで落ち込んでいる（図5-19）。

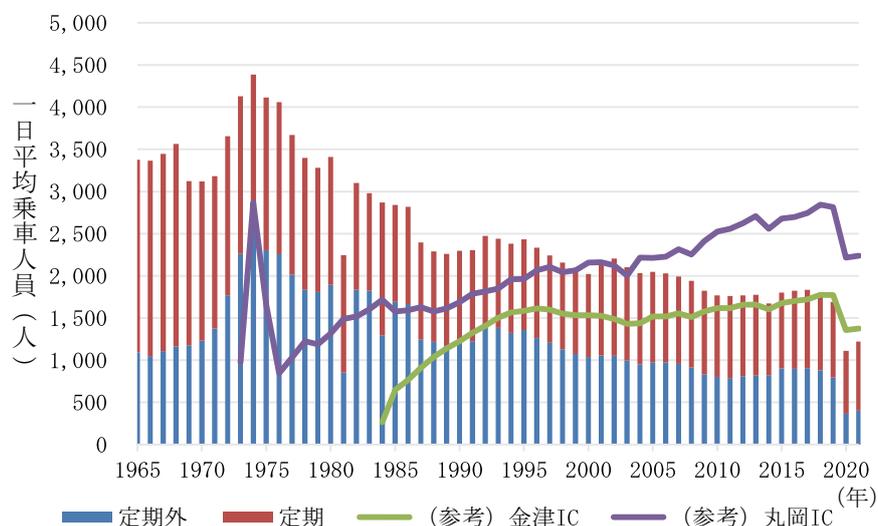


図5-19 芦原温泉駅（金津駅）の一日平均乗車人員の推移

注：ICの利用数は年間出入数計を365×2で除して算出

出典：福井県統計年鑑

次に、北陸新幹線開業前後の芦原温泉駅から主要駅へのアクセスの変化を確認する（図5-20）。芦原温泉駅は、新幹線開業前でも関西、中京と金沢を結ぶ特急電車が一定頻度で停車し、金沢方面へは1時間当たり平均2本、京都・大阪、米原方面へはそれぞれ1時間当たり平均1本の便数が確保されていた。これらのうち、京都・大阪および米原方面については、新幹線開業後も所要時間に大きな変化はみられないが、敦賀駅で乗り換えの必要が新たに生じる。金沢方面に関して、もともと近い金沢については、所要時間の短縮効果も小さく、本数も減少するが、富山については、30分弱の時間短縮が見込まれ、本数も1時間に1～2本程度が確保されることから、大幅にアクセスが改善する。さらに東京へと視野を広げると、福井県内では最北に位置する当駅は、もとより南回りよりも北回りの方が東京へのアクセスに優れていたが、新幹線の延伸により北回りルート of 所要時間はさらに短縮され、東京まで最速3時間弱で到達する。ただし、最速型の「かがやき」の停車本数は上りが8時台と15時台に各一本、下りが12時台と13時台に各一本と少なく、それ以外の時間帯は、停車駅数が多い「はくたか」や金沢・富山どまりの「つるぎ」の運行が中心である。そのため、当圏域への訪問者の中には、福井駅や金沢駅で新幹線を降りた後、ハピラインふくいで移動したり、福井駅からえちぜん鉄道経由で温泉街や三国へ向かう者も少なからず現れると予想される。

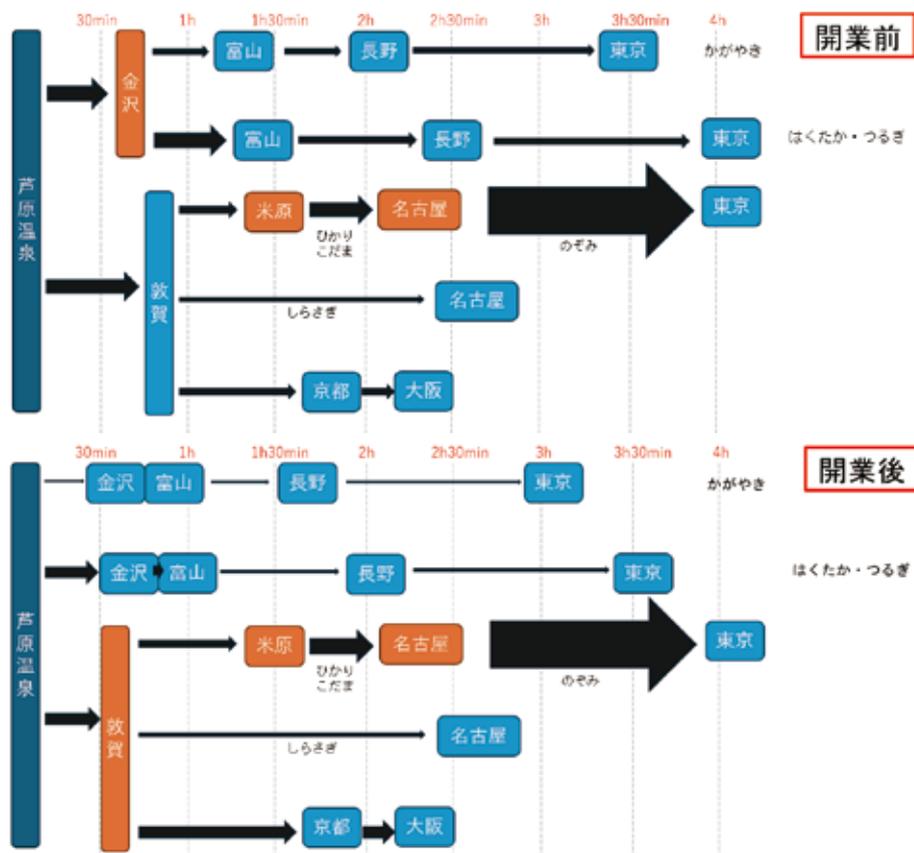


図 5-20 北陸新幹線開業前後の芦原温泉駅から主要駅へのアクセスの変化

注：橙色に着色された駅は乗換駅。線の太さは本数（平日ダイヤを想定し、特別運行は含まない。乗換駅をさむ場合は乗換駅から、そうでない場合は芦原温泉駅からの本数）を示す。乗り換え時間は15分を想定。所要時間は概算であり、多少前後する可能性がある。

出典：JR西日本ウェブサイト内の「新幹線時刻表（電子パンフレット版）」による。

新幹線の開業は、アクセスの改善に寄与するのみにとどまらず、新幹線の停車駅に見合うような駅舎のリニューアルをとまなう。新幹線の開業に先立ち、当駅では駅舎に接続するかたちで、賑わい施設「アフレア」が整備され、2023年春に開業した。この施設は、あわら市内を中心とする福井県内の情報発信・物販の拠点であるとともに、駅前広場へ吹き抜けとなったホール状の開放感ある休憩所は、イベントにも使用可能で、これまで当駅周辺にはみられなかったような強い集客性やにぎわいの創出に貢献している。

アフレアを出ると、北側にはロータリーが整備されており、路線バスのほか、タクシーや旅館の送迎バスが出入りする。当駅から発着する主要な二次交通についてみると（図5-21）、温泉街から東尋坊、三国に至る方面へは、一定頻度で路線バスが発着している。ただし、三国へは、東尋坊経由の遠回りのルートをとるため、福井駅からえちぜん鉄道を利用するのと所要時間は変わらない。一方、これ以外の方面への公共交通機関でのアクセスは、決して便利とはいえない。あわら市内では予約制の「あわらぐるっとタクシー」が指定観光スポット間で運行されているが、丸岡方面へ至るバス路線は、時間距離的には近いものの、運行頻度は高くない。

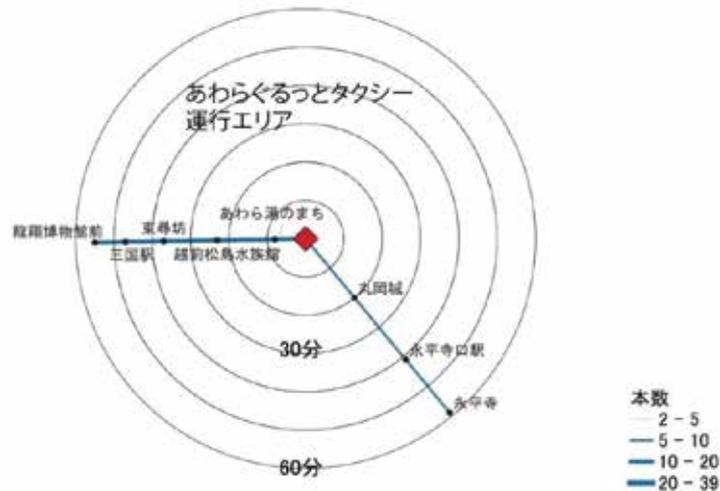


図 5-21 芦原温泉駅から主要観光地へ向かう二次交通

注：経由地が概ね重なる路線については、一つの路線とみなし、所要時間は最も少ない路線のものを採用している。
出典：京福バス（株）のウェブサイト ※2024年2月現在

さらに、図 5-22を補助資料として、駅周辺の現況も概観しよう。訪問する日時や時間帯にもよるものの、新幹線の開業前でも、駅や駅中には一定の人流がみられるが、ロータリーを出て駅前から続く道へと足を伸ばした途端に、歩行者はほとんど見られなくなる。この道は金津のメインストリートであり、道路沿いの短冊形の地割はかつての商店街の面影を残しているが、現在、商店は散在する程度で、多くは閉店するか、住宅へと建て替えられている。開いている商店にしても、医院や銀行など住民向けのものが主であり、観光客を意識したものはほとんどみられない。商店街の裏手には、竹田川が流れており、川沿いには歩行者や自転車が通行可能な道が伸び、水辺まで下りられる箇所もある（写真 5-1）。一方、駅の東口は、いわば町の裏側であり、玄関口らしいしつらえは見られない。平地が広がる西口に対し、こちらは丘陵となっており、緩やかな勾配の上に、(株) エイチアンドエフや (株) レンゴーの巨大な工場、あるいは新興住宅地が広がっている。



写真 5-1 竹田川と川沿いの公園

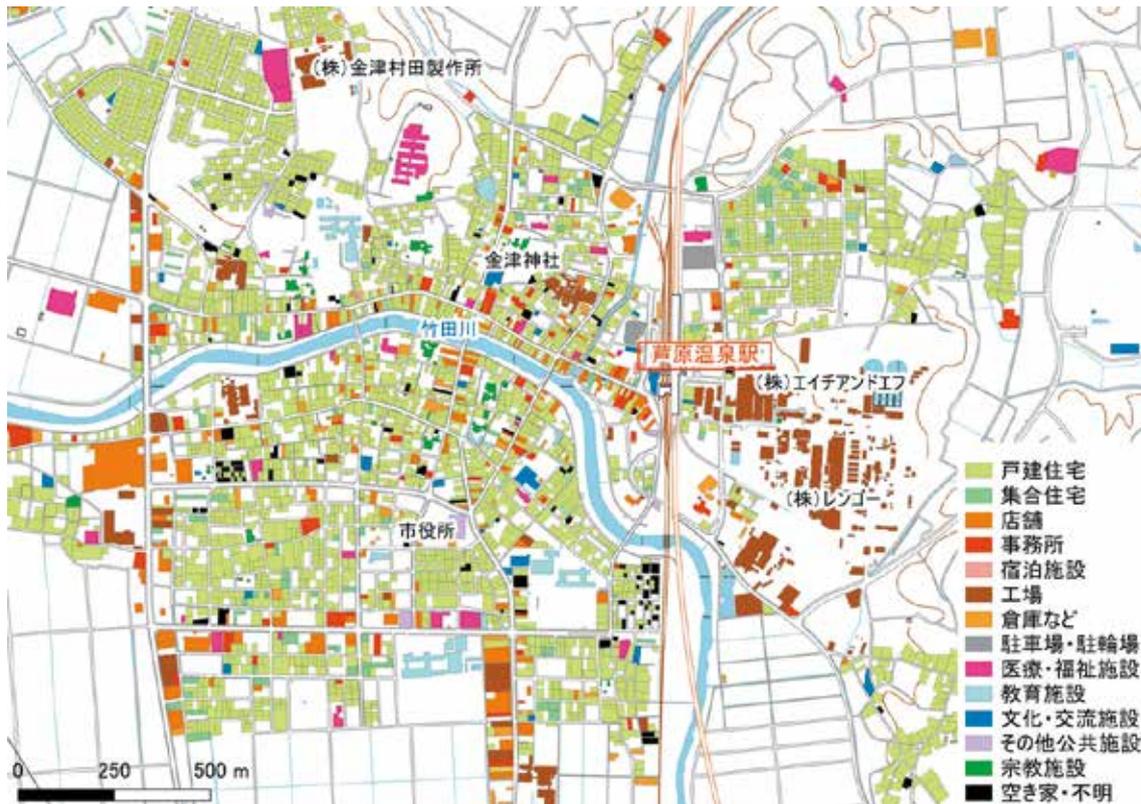


図 5-22 芦原温泉駅周辺の建物利用現況

出典：(株)刊広社作成の住宅地図データを、Google Mapのストリートビュー機能や現地調査などにより用途分類して作成。

以上、坂井圏域の特徴を総括すると、①製造業を基幹産業とする地域である、②あわら温泉街から東尋坊にかけての、観光ポテンシャルが大きい地区が存在する、③窓口機能を一手に担えるような都市が存在しない、④芦原温泉駅の再整備が進む一方、金津の町では商業機能が低下し、住宅地化が進む、といった点を指摘できる。

本稿では、「内部で人やモノの流動が相対的に完結し、生活の場や市場として実質性を持つ地域の単位」として圏域を定義し、人口縮小時代に地域経済の活性化を図るには、圏域を外部に開くことが重要とした。そして、その窓口として、新幹線駅に期待を寄せてきた。この趣旨から改めて以上の諸特徴に光を当てると、①については、そもそも製造業は従来から全国的なネットワークの中に組み込まれており、かつ製品の輸送は道路交通が中心であるので、新幹線との関わりは小さいと考えられる。ただし、こうしたモノの移動とは別に、新幹線を通じて域外の拠点や大学との人的ネットワークを構築することで、既存事業所の研究開発機能を強化したり、あるいは立地の良さを武器に、域外から誘致してくるといった選択肢も新たに生まれる。

②については、芦原温泉駅の集客の目玉であり、新幹線の開業によって更なる活性化が期待される。特筆すべきは、この地域では、それぞれの旅館や商店が温泉街の魅力をかたちづくり、あるいは一軒一軒の町屋が三国湊の雰囲気醸成するというように、個の集合体が全体として観光客を惹きつけているという点である。それゆえ、個々の施設の取り組みとともに、関係主

体が丸となって地域をマネジメントしていくようなしくみづくりが重要となる。これらとは逆に、丸岡では、もっぱら丸岡城が誘客を牽引しており、町全体としては、外部を十分に志向していない状況であり、今後新幹線開業を機に町の魅力の発掘・増進に取り組むのか、あるいは生活空間としての静寂を保つのかは、観光客の入り込み状況もうかがいながら、検討していく必要がある。

さらに、観光においては、個々の目的地だけでなく、それらの間の移動手段に関する議論も欠かさない。自動車が多様な交通手段である福井県では、北陸新幹線敦賀延伸にともなう二次交通整備という文脈でも、バスやタクシー、レンタカーといった自動車交通がもっぱら議論の俎上にあがっているが、外（大都市圏や外国）から来る観光客は、必ずしも自動車を日常的に利用しているとは限らず、福井県内においても、自転車や徒歩での移動を期待する可能性もある。この地域の文脈にあてはめてみると、三国と金津の町は、竹田川でつながっており、一部区間を除けば、堤防上を自転車で走っていきけるし、丸岡方面に関しても、長畝までは竹田川がつながっている。現状、福井県では、道路交通の主役は自動車であり、自転車や歩行者への配慮は十分に行き届いているとはいえないが、今後はこれらへの配慮が十分かどうか、観光客が地域を評価するうえでの一つの観点となる可能性もある。

③については、必ずしも圏域の経済の窓口となるのが、都市である必要はない。すでに述べたように、本圏域は、県内屈指の農業地域や漁港を抱える地域でもある。農園や漁港からとれる農水産物を、個々の宿泊施設や飲食店、道の駅あるいはアフレアが窓口となって、域外から来た観光客に提供することによって、地域経済の連関を強化すると同時に、それを外部につなぐことも可能となる。

④については、確かに従来の中心部は衰退しているが、駅から半径2 km圏内のスケールでは生活機能が維持されているし、人口の減少もそれほど深刻ではないため、中心商店街の振興に街の命運が委ねられているような地域ではない。それゆえ、街中のにぎわいが失われることを問題視するかどうかは、地元住民の意向次第ということになるだろう。ただ、町が持つポテンシャルが現状十分に生かされていないことは確かである。例えば、商店街から竹田川にかけての1帯の歩行空間を整備し、回遊性を高めるなどの取り組みにより、にぎわいの創出につながる可能性もある。

芦原温泉駅の駅勢圏がどの範囲にまで及ぶのかは、未知数な部分が多い。本稿では便宜的にあわら市と坂井市を合わせて一つの圏域とみなしたが、坂井市の南部については、ほぼ間違いなく福井駅を利用するであろうし、当駅から10km程度の三国や丸岡でさえも、新幹線の停車本数が多く、二次交通も充実した福井側からアクセスされる可能性もある。一方、本報告書では十分に言及できなかったが、同じ温泉地である加賀市と、北潟湖や吉崎を経由するかたちでの観光の可能性も考えられる。

3-2 丹南・越前たけふ

越前市、鯖江市、池田町、越前町、南越前町の2市3町からなる丹南圏域は、複雑な山地とそれに囲まれた大小の盆地群によって特徴づけられる地域であり、こうした幾層もの山並みが、開放感と閉塞感を同時に秘めた独特の奥行きを盆地にもたらしている。古くからの集落は、山

麓に張り付くようにして分布するものが多いが、市街地は盆地の中央部に発達し、福井鉄道-JR-国道の南北軸に沿って、武生と鯖江の市街地が、ほぼ連坦するような形で展開している。とりわけ武生は、越前国府の推定地でもあり、商業的・宗教的な中心性の名残を至るところに残している。また、圏域内の町や集落の中には、伝統的に培ってきた固有の技術を地場産業として現在にまで伝えるものもあり、こうした町や集落が、東西方向の交通により、南北方向の主軸と結びつけられることにより、一体的な経済地域を構成するに至っている。

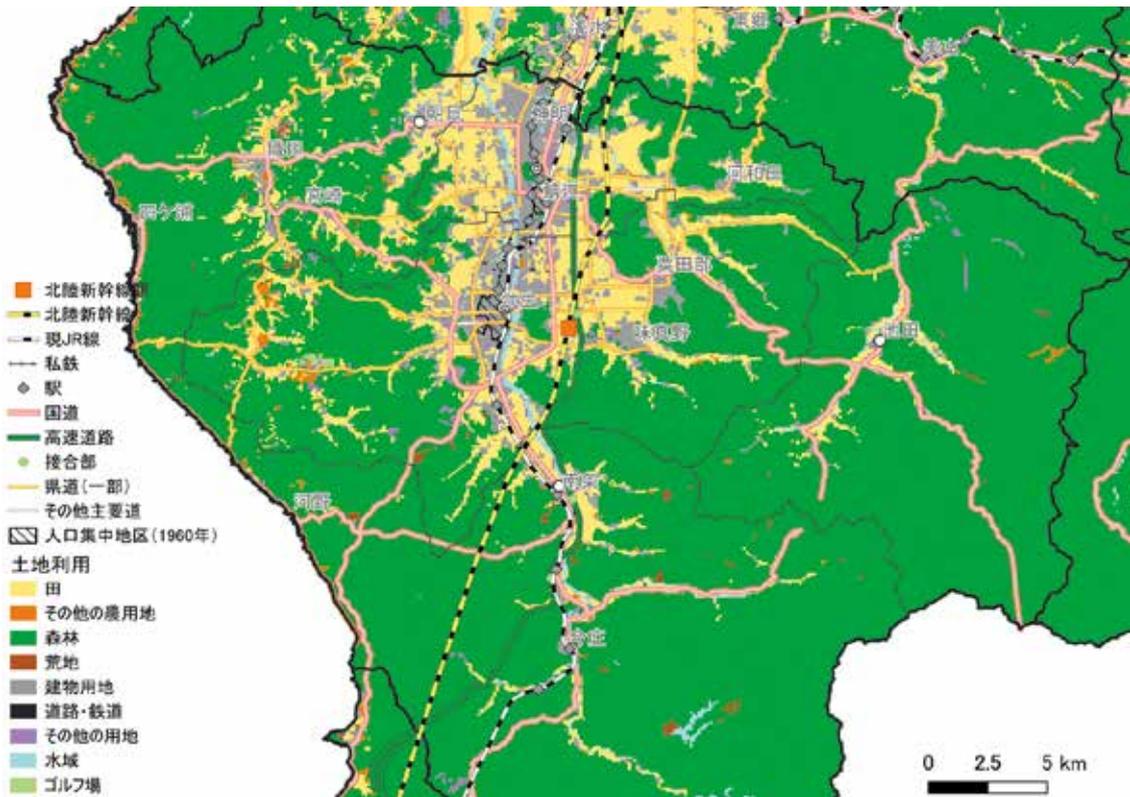


図 5-23 丹南圏域の土地利用と主要交通網

出典：国土数値情報



写真 5-2 丹南圏域を特徴づける景観

坂井圏域同様、地図を用いてこの圏域の具体的な地域性を把握していこう。産業の分布をみると（図5-24）、従業者数が多いメッシュは北陸本線や国道8号線といった南北幹線に概ね沿って分布している。また、粟田部から味真野にかけての一带や、河和田の周辺のように主要市街地から外れた地域でも、従業者数100人以上のメッシュの連坦がみられるのは注目に値する。

従業者数の増減をみると（図5-25）、幹線沿いで、かつ既成市街地の外縁に当たるような地域で増加数が多くなっている一方で、先に言及した越前市東部の地域や、越前町の多くの町字では減少の方が目立っている。越前たけふ駅周辺は、小規模ながらも増加している町字が多い。

従業者数の産業構成を町字別にみると（図5-26）、製造業の凡例が極めて目立ち、従業者の多寡は概ね製造業従業者の多寡を反映している様子がみてとれる。武生や鯖江の中心市街地付近などでは小売業などの構成比が大きいものの、実数としてはむしろ郊外の国道8号線沿いで多い。民宿が多く分布する越前海岸では、実数としては少ないが、宿泊業、飲食サービス業の従業者の構成比が大きい。

当圏域で大きな存在感を示す製造業については、産業中分類別の内訳も図5-27に示す。従業者数が多い地域は、大規模な工場や工業団地がある地域と対応しており、(株)福井村田製作所（電気機械・半導体）や(株)アイシン福井（輸送用機械）がある武生市街地の西部、信越化学工業（株）（電気機械・化学）が立地する武生市街地北部、北鯖江駅前付近の工業団地などがそうである。一方、当地域を特徴づけるのは、こうした大手メーカーの工場に加え、地場の中小企業の集積である。なかでも繊維、和紙、眼鏡、漆器については一定の傾向が見いだせるようなかたちで分布しており、繊維は武生や鯖江、粟田部の旧市街地の周辺部、和紙は粟田部と味真野の間の山麓地域、眼鏡と漆器は、いずれも「その他」に分類されているが、前者は鯖江全体に、後者は鯖江市東部の河和田などの地区に多く分布する。

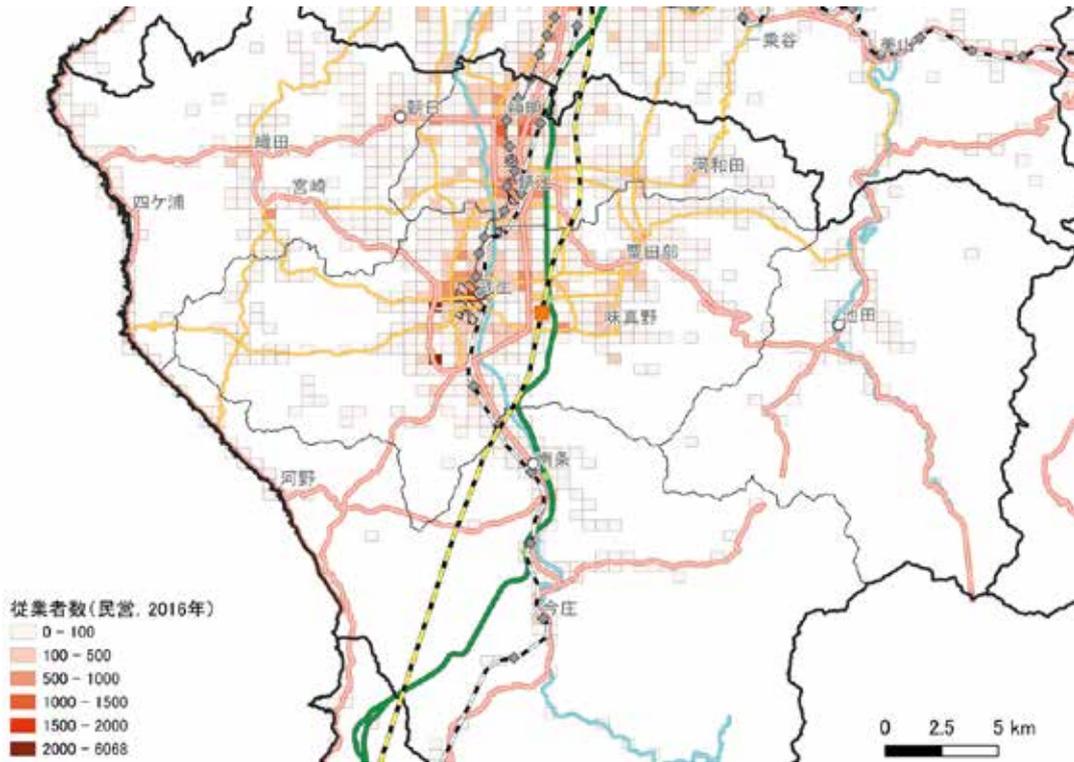


図 5-24 丹南地域における 4 次メッシュ別の民営事業所の従業員数 (2016年)

出典：経済センサス活動調査

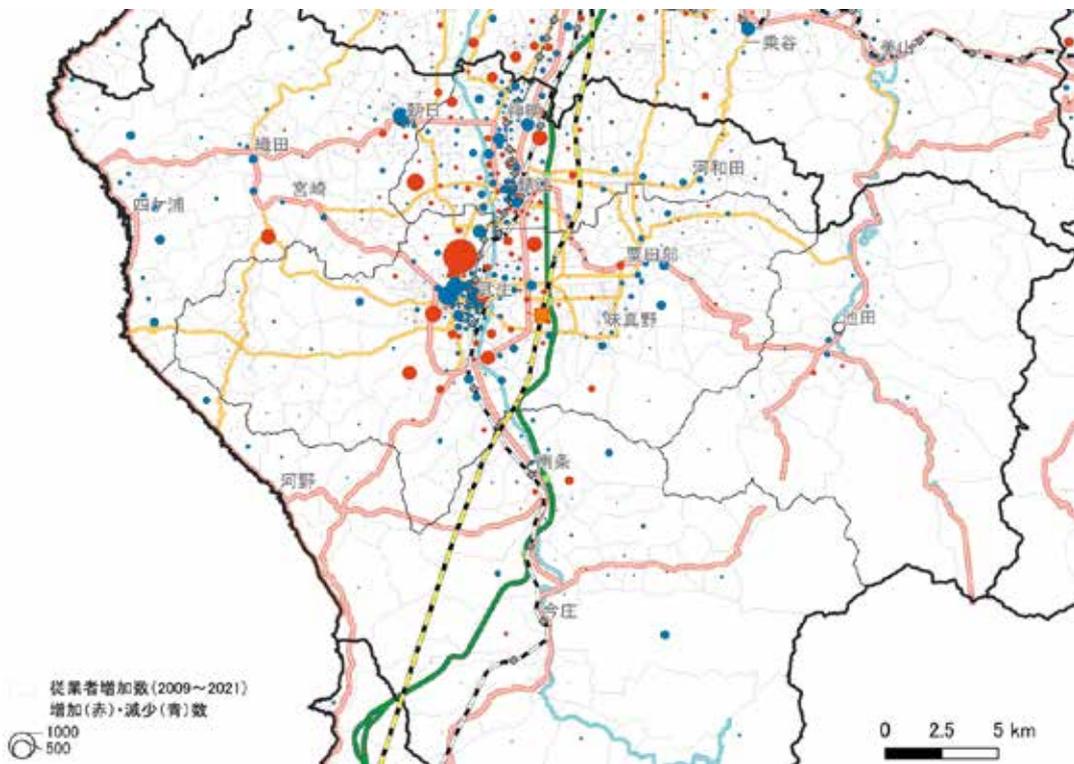


図 5-25 丹南圏域における町丁字別の従業員数推移 (2009~2021年)

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

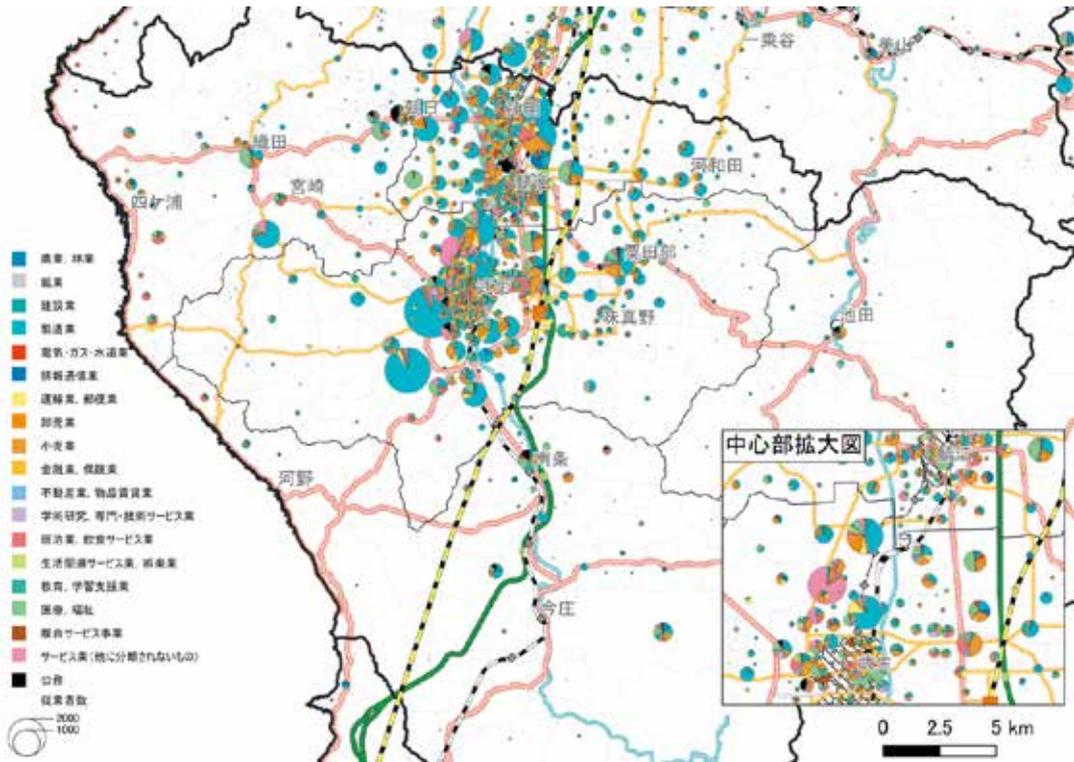


図 5-26 丹南圏域における町丁別、産業大分類別の従業者数（2021年）

出典：経済センサス活動調査

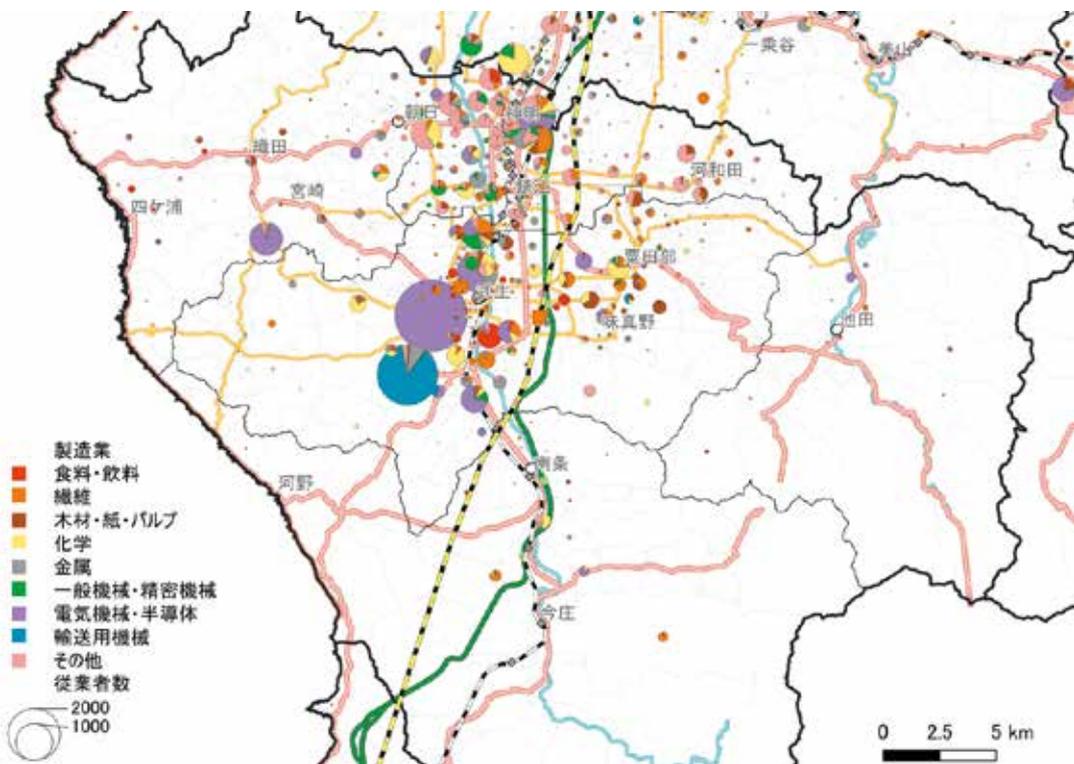


図 5-27 丹南圏域における町丁別の従業者数（製造業、2021年）

出典：経済センサス活動調査

続いて、観光資源と宿泊施設の分布についても概観する（図5-28）。当圏域では、それぞれの地域が基層として暗黙のうちに共有する豊かさが、露頭のごとく外に向けてあらわになったような観光資源が多くみられる。こうした観光資源は、万人の目を引くものというより、少数の人の精神に強く訴えかけるようなものであり、各所に分散するかたちで分布している。一方、宿泊施設については、武生・鯖江の市街地付近と越前海岸に集中する傾向があり、前者に約1,100室、後者（福井市部分も含む）に約600室の宿泊容量がある。ただ、前者のような都市型の宿泊施設が、伝統的な文化や技術を求めて当圏域に足を運ぶ観光客とマッチするのには疑問の余地があり、この圏域の宿泊施設を考える際には、量的な需要供給の関係だけでなく、質的なそれも加味する必要があるだろう。

これら全体としての観光資源の分布に加え、当圏域で重要性を帯びるであろう産業観光については、図5-29に種類別に施設の分布を示した。先に言及したものに加え、当地域には越前刃物、越前箆筒、越前焼などの地場産業も発達しており、それぞれが比較的狭い範囲に集中的に分布している。また、いわゆるものづくりではないが、嶺北地域の名物である越前そばについても、そば打ちを体験できるような施設が複数ある。

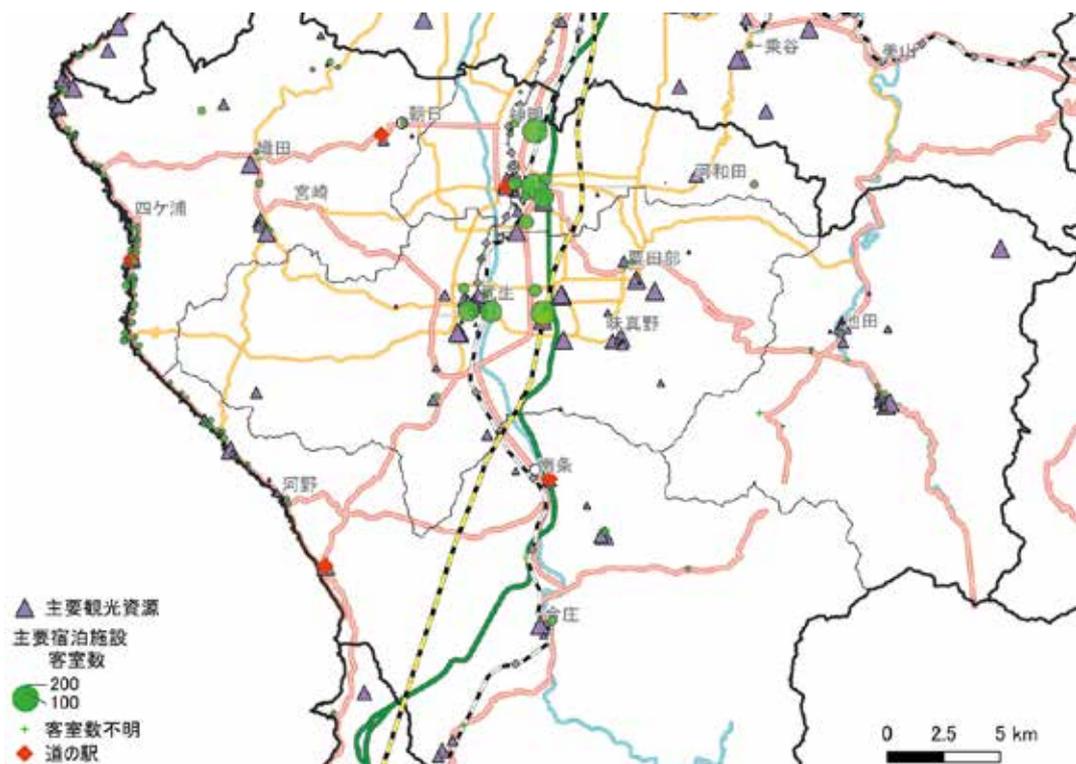


図5-28 丹南圏域における観光資源と主要宿泊施設の分布

出典：観光資源は福井県観光公式観光情報サイト「ふくいドットコム」からアクセス数上位500位までのスポットを、アクセス数の多寡に図形の大きさを対応させて地図化。主要宿泊施設は、同サイトの掲載情報をもとにインターネット検索等で客室数を補足して表示。

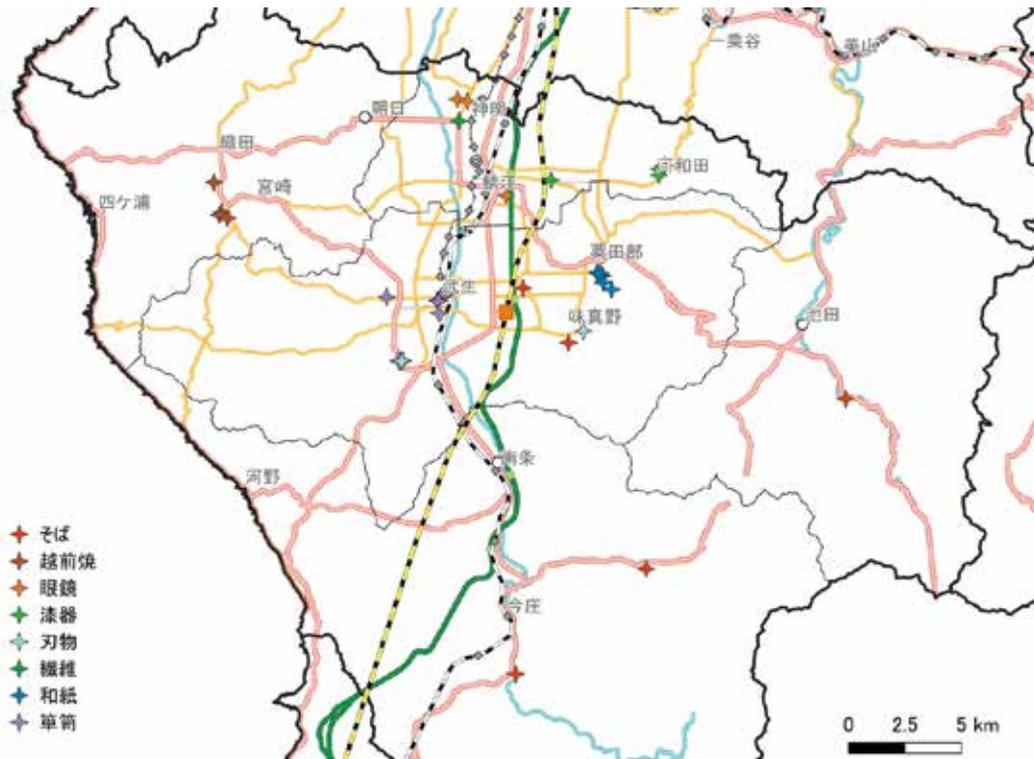


図 5-29 産業観光関連施設の分布

出典：経済産業省近畿経済産業局ウェブサイト「福井県の見学可能な産業施設一覧」、福井県公式観光サイト「ふくいドットコム」など

以上のような圏域全体の空間構造を踏まえたうえで、以下ではその中での越前たけふ駅の位置づけを考察する。まず、駅や駅周辺について、概要や歴史を簡単に整理しておく。越前たけふ駅は北陸新幹線の開業にあたって新設される新駅であり、在来線との接続を持たない。当地域の従来の公共交通の中心は、JR北陸本線（新幹線開業後はハピラインふくいへと移行）の武生駅および鯖江駅であり、参考までに武生駅の乗降客数を示しておくこと、図 5-30 に示されるように、1990年代後半から一日当たり乗車人員数は2,000人強で低迷している。

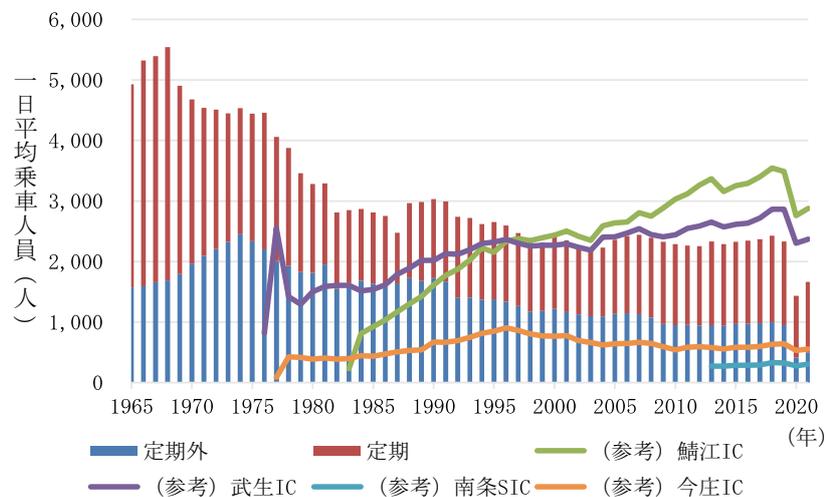


図 5-30 武生駅の一日平均乗車人員の推移

注：ICの利用数は年間出入数計を365×2で除して算出

出典：福井県統計年鑑

次に、北陸新幹線開業前後の当圏域から主要駅へのアクセスの変化を確認する（図5-31）。最も大きな変化としては、当圏域と県外を結ぶ窓口としての役割を担うのが、従来の武生・鯖江の両駅から越前たけふ駅へと移行するという点であり、武生・鯖江の両駅は、以後福井県内での日常的な移動での利用が中心となると思われる。嶺北の中でも南の方に位置する当圏域は、関西や中京との結びつきも強く、東京についても、南回りの方が所要時間は短かったが、新幹線の開業後は、関西や中京に行くには敦賀駅での乗り換えを要し、東京へは北回りの方が若干所要時間が短くなる。越前たけふ駅の停車本数は、芦原温泉駅と同じであるが、停車する便は部分的に異なり、最速型の「かがやき」は、上りは6時台と20時台、下りは9時台と23時台のそれぞれ2本が停車する。これは、東京から越前たけふ駅に「かがやき」に乗って日帰りで往復するとなると、6時16分に東京発、9時23分に当駅着、20時23分に当駅発、23時32分に東京着というかたちで、福井県内での滞在時間を最大限に長くとれる時間設定である。逆に、こうした時間設定により、当地域では日帰り訪問が多くなり、宿泊需要がそれほど多く発生しない可能性もある。逆に当駅から東京に「かがやき」に乗って往復するとなると、6時23分に当駅発、9時32分に東京着、19時56分に東京発、23時2分に当駅着というかたちで、同じく長い滞在が可能な時間設定となっている。

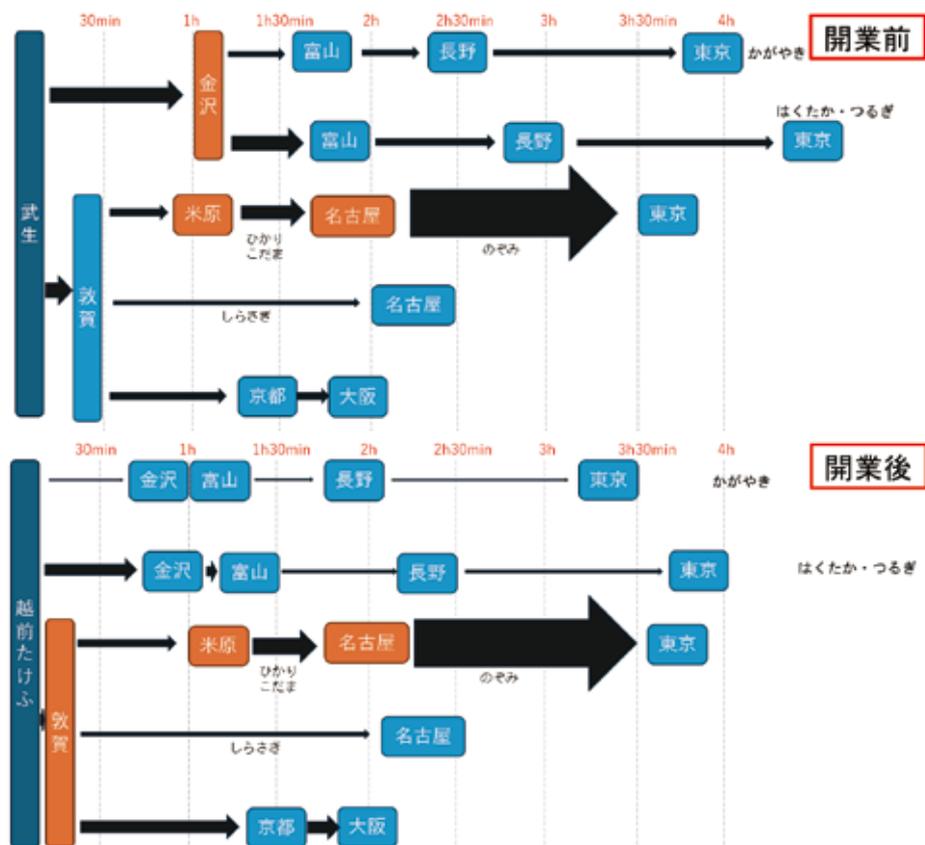


図5-31 北陸新幹線開業前後の武生（越前たけふ）駅から主要駅へのアクセスの変化

注：橙色に着色された駅は乗換駅。線の太さは本数（平日ダイヤを想定し、特別運行は含まない。乗換駅をはさむ場合は乗換駅から、そうでない場合は武生・越前たけふ駅からの本数）を示す。乗り換え時間は15分を想定。所要時間は概算であり、多少前後する可能性がある。

出典：JR西日本ウェブサイト内の「新幹線時刻表（電子パンフレット版）」による。

また、既存の公共交通の中心である武生駅や鯖江駅からの主要観光施設への二次交通を図5-32に示す。特定の方面に観光客が集中するような地域ではないことから、既存の公共交通体系は、観光を意識したつくりとなつてはならず、各方面に路線は確保されているものの、本数は限定的である。なお、越前たけふ駅については、新幹線開業前の2024年2月現在では、地域の公共交通の体系の中に位置づけられておらず、アクセスはもっぱら自動車に依存する状況であるが、新幹線開業後には、国道8号線沿いの宿泊施設を經由して武生駅との間を往復するシャトルバスが、1時間に1本程度の頻度で運行することになっている。

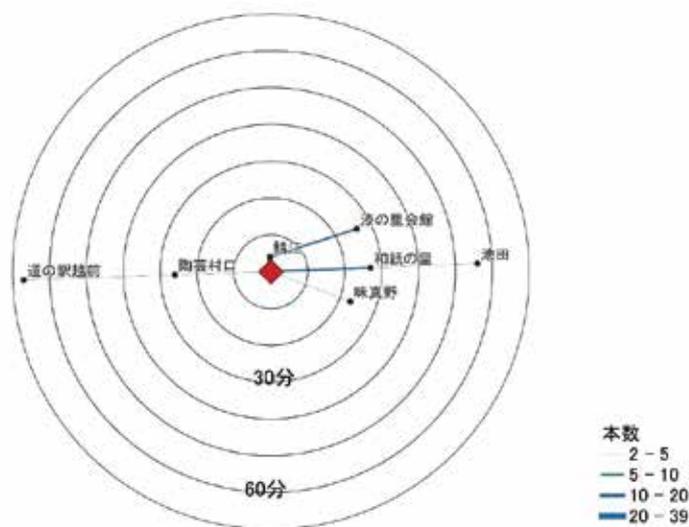


図5-32 武生・鯖江駅から主要観光地へ向かう二次交通

注：経由地が概ね重なる路線については、一つの路線とみなし、所要時間は最も少ない路線のものを採用している。
 出典：福井鉄道（株）などのウェブサイト ※2024年2月現在

図5-32を補助資料として、駅周辺の現況も概観しよう。駅前の正面には、2023年春に道の駅越前たけふが開業している。この施設は新幹線利用者のみならず、自動車での利用も想定されており、越前市にとどまらず、越前海岸や池田町も含む丹南地域の観光情報や特産品を、広く発信・販売する拠点となっている。ただ、この道の駅を除けば、新幹線開業を目前に控えた2024年2月現在においても、駅前には都市的な施設は皆無であり、むしろ自然豊かな景観が目目を引くような状況である。このように、狭い範囲でみると、新幹線駅としてのポテンシャルを十分に感じられない当駅であるが、位置づける範囲を広くとるにつれて、次第にその優位性があらわになる。まず驚かされるのは、武生ICへの近さであり、駅から車で1分程度運転すると、まもなく高速道路の入り口である。また、駅から数百mの位置で、地域の幹線道路である国道8号線に接続できる。幹線道路へのアクセスの良さに加え、西側には武生の中心市街地が、東側には味真野や和紙の里が、自転車でもアクセス可能な距離感で存在している。それゆえ、当駅は現状の公共交通体系からすれば不便な場所であるが、交通上のポテンシャルは非常に大きい地域であるといえるだろう。

越前市の計画では、当駅周辺の将来像は「フォレストシティ&越前市版スマートシティ」と

して構想され、「広域交通の拠点」かつ「企業や人材が集積する拠点」として位置づけられている。こうした構想のうち、すでに実現に向けた最初の一步を踏み出したものとしては、駅の北側の区画ですでに工事が始まっている（株）福井村田製作所のセラミックコンデンサ研究開発センターの建設計画があり、2026年4月に竣工予定のこの施設では、約800人の従業員が、最先端の研究開発に従事する予定となっている。

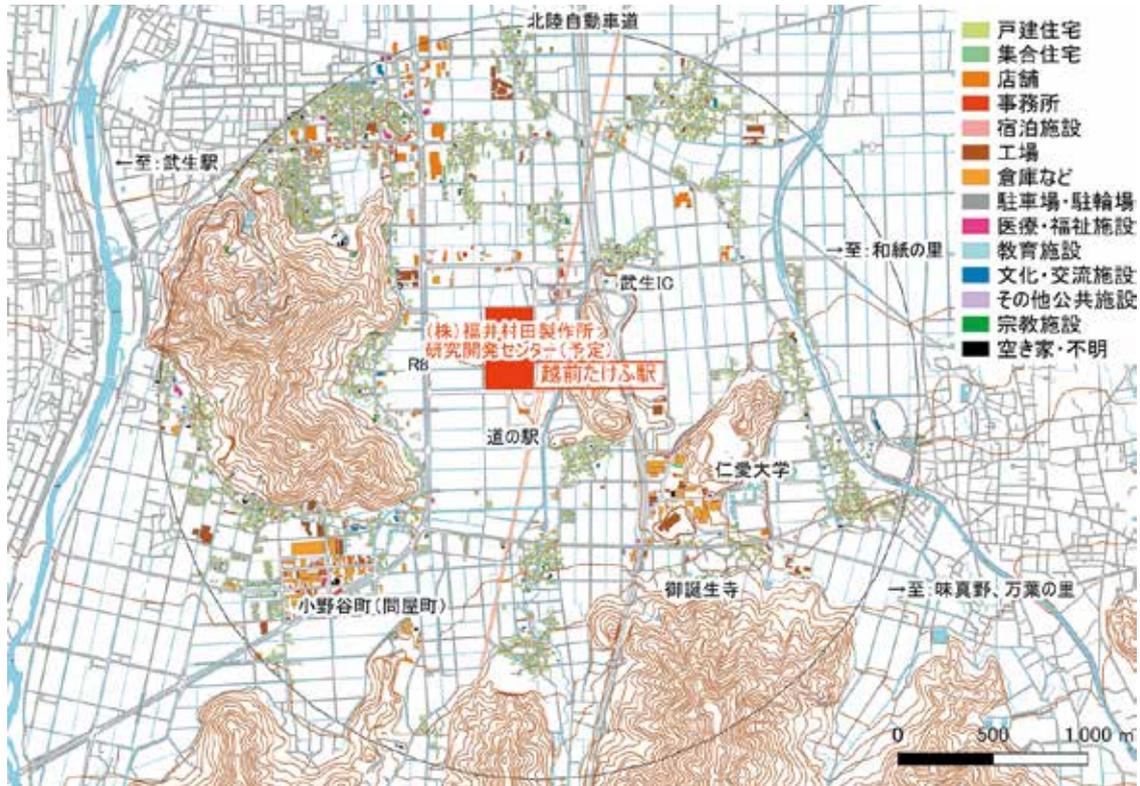


図 5-33 越前たけふ駅 2 km圏の建物利用現況

出典：国土地理院「基盤地図情報」のデータを、(株)刊広社の住宅地図 (R5 越前市・南越前町・池田町) や Google Mapのストリートビュー機能により用途分類して作成。

以上、丹南圏域の特徴を総括すると、①既存の圏域の中心とは外れたところに新駅が設置される、②製造業を基幹産業とする地域であり、先端産業とともに、地場産業にも強みをもつ、③小規模な観光施設が分散的に存在している、④越前たけふ駅は既存の交通体系の中に位置づけられていない、⑤しかし越前たけふ駅の交通上のポテンシャルは大きい、といった点が指摘できる。

本稿では、「内部で人やモノの流動が相対的に完結し、生活の場や市場として実質性を持つ地域の単位」として圏域を定義し、人口縮小時代に地域経済の活性化を図るには、圏域を外部に開くことが重要とした。そして、その窓口として、新幹線駅に期待を寄せてきた。この趣旨から改めて以上の諸特徴に光を当てると、①に関しては、武生や鯖江の中心市街地と越前たけふ駅の関係は、競合ではなく補完であると考えるのがよいだろう。武生や鯖江の中心市街地は、既存の公共交通の中心であり、人口密度も高い地区である。近年郊外化により衰退が進んでいるものの、住民の生活の拠点として、一定の機能を維持してゆくことが求められる。一方、当

圏域は、自動車交通が主体であることもはたらいて、これまで外部への明瞭な窓口を欠いていた。このような、圏域の外部との窓口としての機能を担うのが、越前たけふ駅であると考えられる。それゆえ、当駅周辺は、研究開発施設、交流施設、宿泊施設など、外部との交流に寄与する場、新しい取り組みを試すための実験の場として、位置づけられるのがよいであろう。また、⑤とも関わるが、高速道路へのアクセスの良さから、2023年には福井鉄道（株）の福井-名古屋間の高速バス乗り場が、武生駅から越前たけふ駅へと移設されており、当駅は新幹線だけでなく、高速交通・広域交通全般の拠点として位置づけられつつある。

②については、当圏域では新幹線開業を前にして、すでに外部を意識した動きが現れてきている。それは第一に、坂井の項でも述べたような、研究開発機能の強化であり、前述の（株）福井村田製作所の研究開発施設の計画などがこれに該当する。第二に、行政や産業観光の企画を手掛ける（一社）SOEのはたらきかけもあって、工房の見学や、ものづくり体験に積極的に取り組む事業所が増えてきている点にも注目される。こうした産業観光をより有意義なものとするには、個々の事業者だけでなく、地域全体としての取り組みが重要である。というのも、地場産業は、一定の地域的な文脈を共有する複数の事業者が、一定の技術やノウハウを共有しつつも、他者と差別化しながら現在に至るまで操業している点に魅力があり、複数の事業者を巡ったり、資料館の見学を行程に組み入れながら、産地全体の魅力が伝わるようなプログラムが企画されるのが望ましい。一般的に製造業では、技術漏洩のおそれから、工場の公開に慎重で、工場内で何が行われているのか、外からは想像しがたい状況にある。その一方で、近年ではオープンイノベーションや産業観光のように、工場が持つ知識や技術を、あるいは工場という建物を、外部に開く機運もみられる。当圏域はおそらく、こうした取り組みの先駆となる地域であり、町や個々の工場の空間設計も含めた新たな時代の製造業の在り方を、先導していくことが期待される。

③～⑤についてまとめて指摘すると、当駅を中心とする交通体系の整備を、従来と同じ発想で行うことの是非については、検討の余地があるだろう。当圏域の観光資源は大きな集客力を有する施設が集中的に分布するのではなく、小規模ながらも魅力的な施設が分散的に分布することを特徴としており、当駅を発地とする観光行動は分散することが予想される。こうした中では、少数の固定的な路線に資源を集中投下するよりも、需要に応じてルートや便数に流動性をもたせられる移動手段が多数用意されているのが望ましい。越前市では2024年2月現在、デマンド交通の実証実験がなされており、交通のDX化をとまなうかたちで、こうした取り組みが前進していくことが期待される。また、坂井圏域でも述べた自転車は、この圏域でも活用可能に思われる。当駅から武生駅や鯖江駅、和紙の里には約5km、うるしの里へは約10kmであり、越前市や鯖江市内の主要な観光地は自転車でも十分アクセス可能な距離にある。

3-3 敦賀

大きな河川が広域から降水を集めてきて、上流から運んできた大量の土砂をもって広大な平野を形成する嶺北とは異なり、嶺南の地形は、山と海が互いに接する複雑に入り組んだりアス式海岸により特徴づけられる。しかし、その中でも、谷沿いを流れる小河川は、小規模な平野を海へと前進させ、人間活動に好適な舞台をはぐくんできた。太平洋との分水嶺までわずか10kmとい

うところまで海が内陸まで入り込んだ穏やかな湾と、この地域では類をみない広大な平野が接するところ。そうしたこの上ない場所に位置を占める敦賀では、京畿内の経済と日本海側の水運ネットワークを媒介する窓口として、古くから港町が発達してきた。一方、運輸の主役が陸路へと変わると、より内陸側に、駅という陸の窓口が開かれることになり、こうした二つの窓口にはさまれた敦賀の町は、「鉄道の町」と「港町」という、二つの顔を併せ持つ。とはいえ、近年、全国ネットワークの中での敦賀の拠点性は低下し、北陸地域の周辺部という位置づけを強めている。それでも、依然、敦賀市は、敦賀圏域、さらには嶺南地域の中心であることに変わりはなく、嶺南地域を統轄する官公庁や民間企業の支所、支店等も多く設置されている。

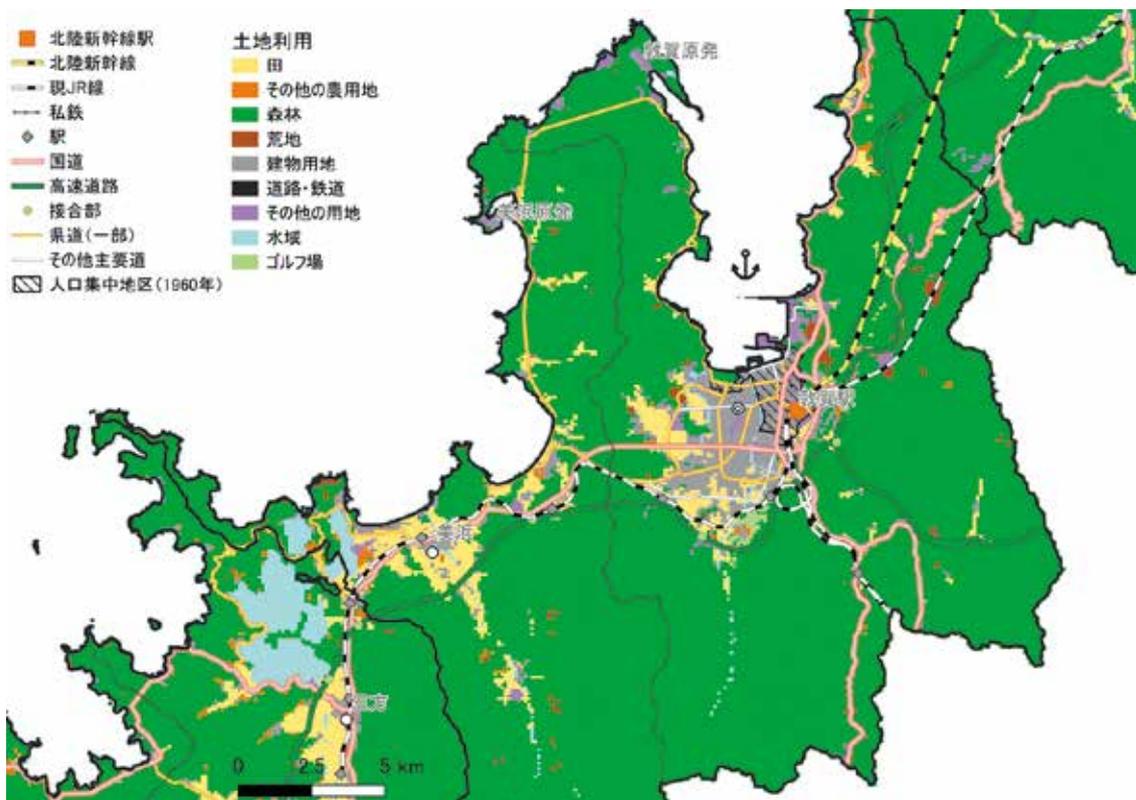


図 5-34 敦賀圏域の土地利用と主要交通網

出典：国土数値情報

このように、敦賀市が嶺南の中心を担うことは確かであるが、産業や諸々の都市機能は、敦賀市の内部で分散している。民営事業所の従業者数の分布を示した図 5-35 をみると、従業者数 100-500 人のメッシュが平野内の広範囲に分布することがみてとれる。さらに、旧市街地と市役所付近には、従業者数 500-1000 人のメッシュが連坦しており、これに加えて、大規模工場や原発関連施設が立地するメッシュで、局所的に従業者が多い。

従業者数の増減を町字別に示した図 5-36 からは、大局的には旧市街地での減少と郊外での増加という構図を指摘できる。より詳細には、郊外でも増加地区と減少地区が混在しているが、外縁部になるにつれて、増加町字が卓越する。ただし、福祉施設や鉄道関連施設が立地する敦

賀駅前前の鉄輪町一丁目では、例外的に従業者が増加している。加えて、美浜町の西部で従業者数が緩やかに増加している町字が多い点にも注目される。

従業者数の産業構成を町字別にみると、小売業や宿泊業、飲食サービス業といった対人サービス業は、商店街がある旧市街地に多いが、郊外にも従業者が多い町字が確認される（図5-37）。半島部の敦賀原発と美浜原発がある地区では、電気業の従業者が多いことに加えて、これらの地区や美浜町、敦賀平野の西部に、建設業や技術サービス業、サービス業（他に分類されないもの）など、原発関連産業が多く分布する。製造業については、従業者が多い地域は個々の事業所の立地に左右される傾向が大きく、地場産業はあまり発達していない。

このように、敦賀においても、他の圏域と同様、諸機能の分散と旧中心部の衰退を指摘することができる。ただし、この地域が抱える観光資源に着目すると、中心部は観光面での可能性を豊富に蔵しているともいうことができる。図5-38をみると、観光資源が、概ね中心部付近の海に沿う形で分布していることがみてとれる。この地域において観光資源として海が持つ意味は複数あり、第一に豊かな海産物をもたらす海、第二に透明な水と美しい砂浜により海水浴客を惹きつける海、第三に港町特有の文化や建築の発達をもたらした海である。なお、圏域最大の集客数を誇る日本海さかな街は内陸部に位置するが、これも海に関連した施設といえる。宿泊施設については、駅周辺のほか、市役所付近やバイパス沿いにもホテルが立地し、これらの宿泊容量は合計約1,500室（敦賀駅1 km圏内が約700室、1 km圏外の市街地に約800室）となる。また、半島部や美浜町には、小規模な民宿が群集しており、その日の朝に採れた水産物を夕食に振舞ったり、釣り船を出すなど、海を間近に控える立地を生かしたサービスを提供している。また、近年は、ワーケーションの誘致に取り組む事業者などもみられる。

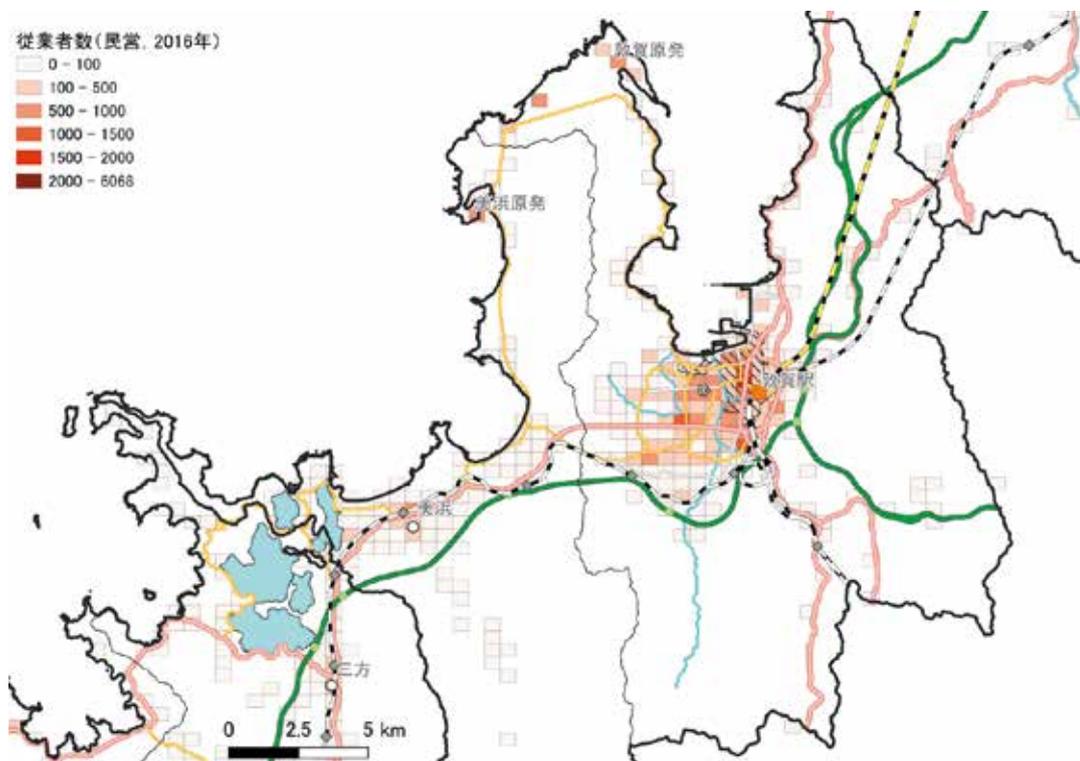


図5-35 敦賀圏域における4次メッシュ別の民営事業所の従業員数(2016年)

出典：経済センサス活動調査

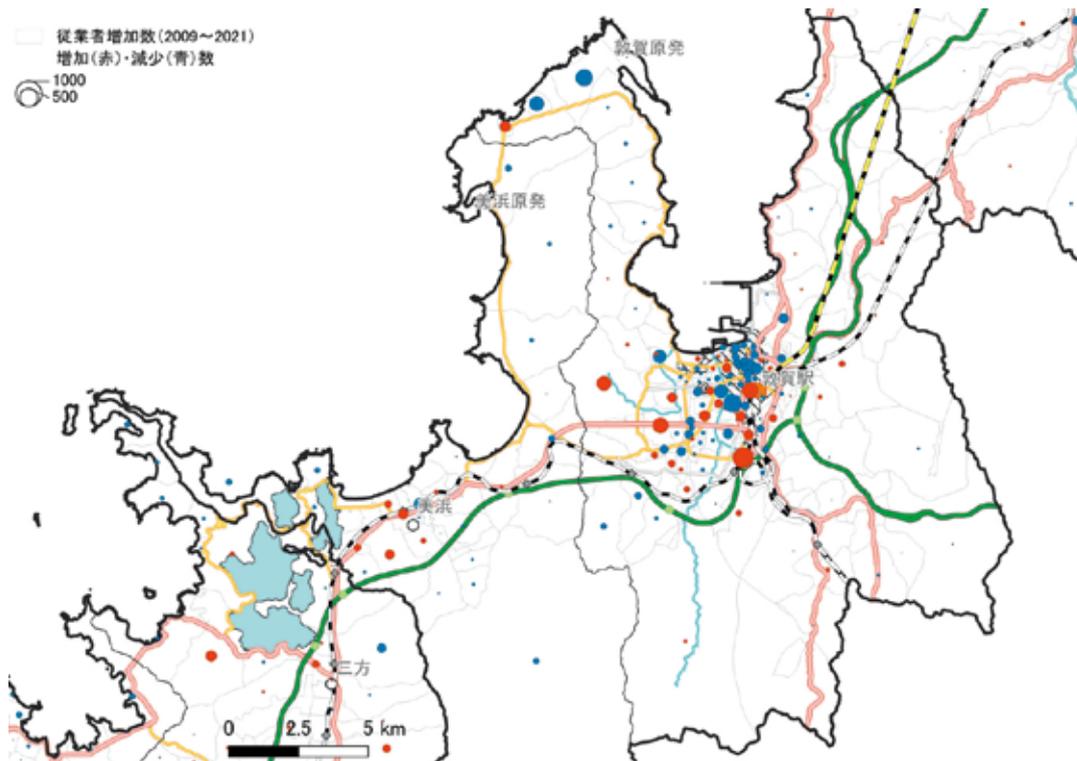


図 5-36 敦賀圏域における町丁字別の従業者数推移（2009～2021年）

出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

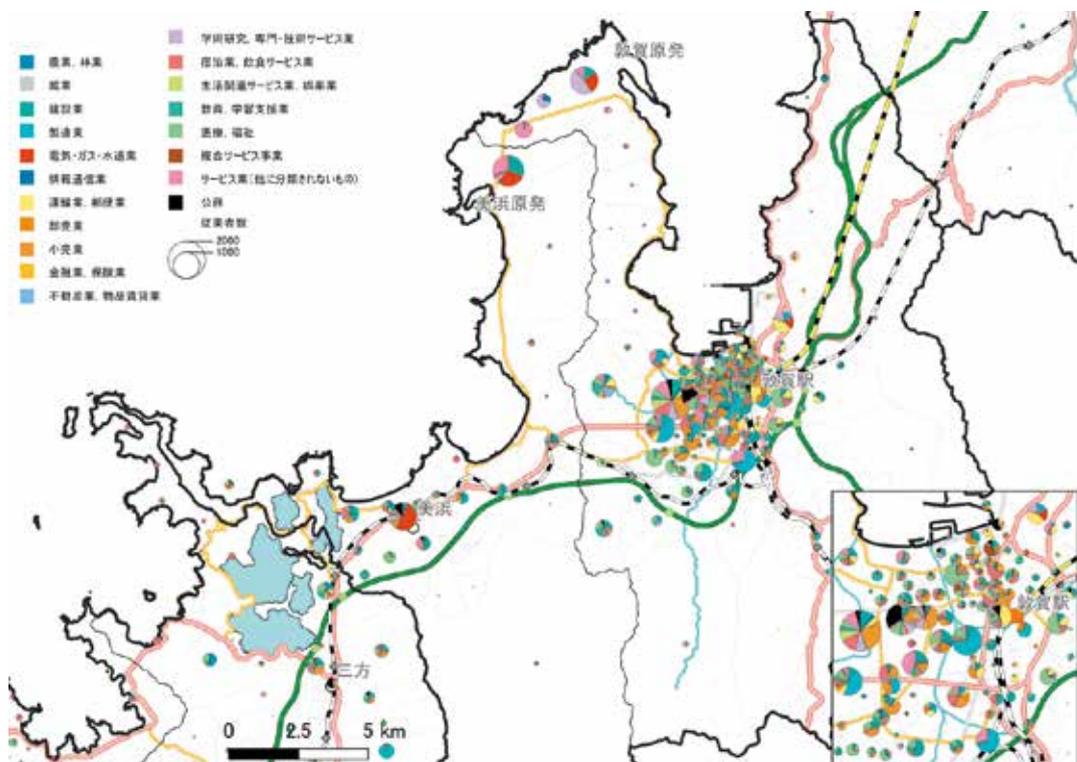


図 5-37 敦賀圏域における町丁別、産業大分類別の従業者数（2021年）

出典：経済センサス活動調査

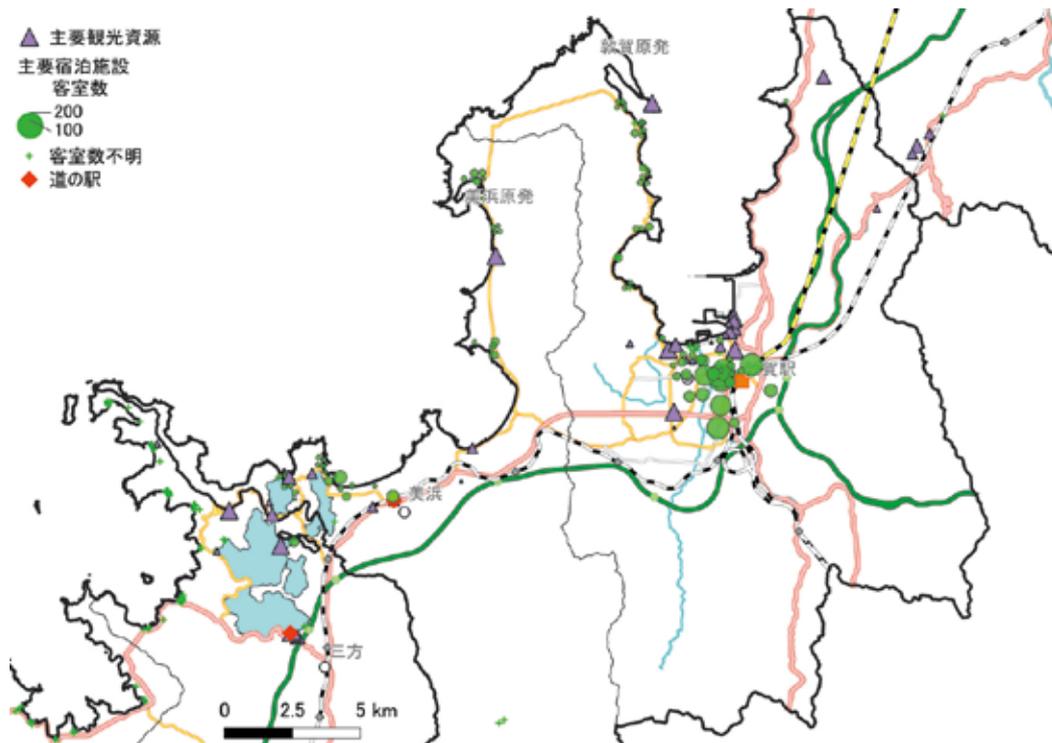


図 5-38 敦賀圏域における観光資源と主要宿泊施設の分布

出典：観光資源は福井県観光公式観光情報サイト「ふくいドットコム」からアクセス数上位500位までのスポットを、アクセス数の多寡に図形の大きさを対応させて地図化。主要宿泊施設は、同サイトの掲載情報をもとにインターネット検索等で客室数を補足して表示。

以上のような圏域全体の空間構造を踏まえたうえで、以下ではその中での敦賀駅の位置づけを考察する。まず、駅や駅周辺について、概要や歴史を簡単に整理しておく。敦賀駅に鉄道がやってきたのは、南方の長浜からであり、1884年に敦賀駅を経て金ヶ崎に至る区間が開業した。嶺北方面へは、遅れること12年、1896年に敦賀-福井間が開業し、その後順次金沢、富山方面へと延伸された。この時代の敦賀は、日本海の海上交通と鉄道交通の連絡地として重要な位置づけを与えられていた。物資や工業製品だけでなく、人もまた、この地を通過して大陸との間を往来しており、第二次世界大戦中にユダヤ人難民がシベリア鉄道経由で敦賀に上陸したことはよく知られている。戦後になると、国際関係の変化や日本海側港湾間での序列の変化から、港湾連絡機能は縮小の道を歩んでいったが、鉄道自体の拠点性は、未だ福井県内でも高い地位を維持しており、一日あたり乗車人員数は、現在でも福井駅に次いで多く、1975年をピークに減少してはいるものの、上でみた芦原温泉駅や武生駅と比べて、減少の度合いは緩慢である（図5-39）。その一因としては、2006年に京阪神大都市圏の基幹交通であるJR東海道線・湖西線の新快速電車が当駅への一部直通運転を開始したことがあげられ、2005年から2010年にかけて、定期外の乗客が大きく増加している。

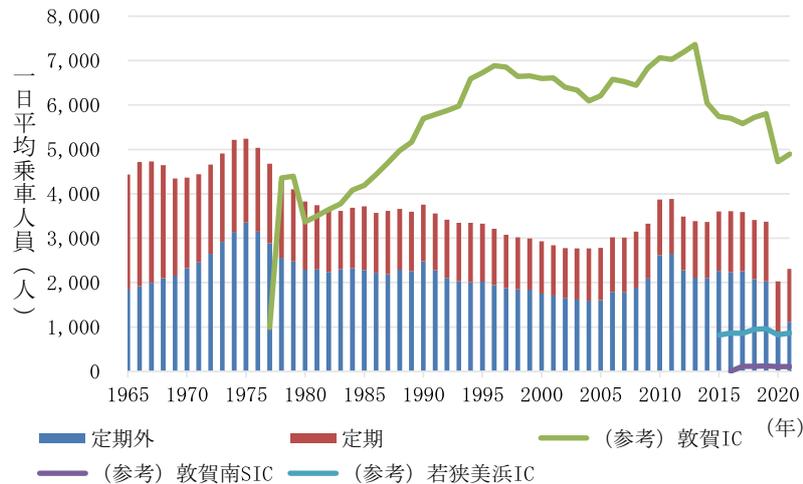


図 5-39 敦賀駅の一日平均乗車人員の推移

注：ICの利用数は年間出入数計を365×2で除して算出

出典：福井県統計年鑑

歴史的経緯はさておいて、この度、北陸新幹線が当駅まで延伸されるにあたり、当駅は大きな変化を経験しようとしている。この点について、図 5-40を用いて確認しよう。当駅は従来より京都・大阪や名古屋といった大都市へのアクセスに優れ、京都には1時間以内、名古屋・大阪には1時間30分以内、東京へは東海道新幹線を利用して3時間強で到達できた。一方、金沢へは約1時間30分、富山へは約2時間と、北陸方面へのアクセスは必ずしもよくなく、北陸地方の中では、周辺的な位置づけの都市であった。そのうえ、北陸と京都・大阪、名古屋を結ぶ特急は、当駅に停まりはするものの、多くの乗客は下車することなく各々の目的地へと向かっていた。一方、北陸新幹線の延伸により、当駅は当面の間、終着駅となる。福井県内の他の駅と異なり、この度の延伸によって、当駅は必ずしも大都市圏へのアクセスが改善するわけではない。京都・大阪、名古屋への所要時間は変わらないし、東京方面に関しても、始発駅とはなるものの、最速型の「かがやき」の本数はさほど多くなく、依然米原経由の方が所要時間面でも価格面でも優位である。むしろ、大きく変化するのは、第一に、金沢や富山への時間距離であり、これらの都市へは2～3時間に1本程度の頻度で便があり、金沢へは最速41分、富山へは62分と、京都と同程度の所要時間で行けるようになる。なお、いずれの都市についても、公共交通を用いる場合、小浜よりも所要時間が短く、運行頻度が多いという点は、注目し得る。第二の変化としては、京都・大阪、名古屋方面と北陸地方を鉄道を用いて往来する客は、必ず当駅での乗り換えが必要になるという点である。これまで通過駅に甘んじていた当駅は、これからは一大乗り換えターミナルとなるのであり、1日あたり約2万7000人が、新幹線の改札を通過するという試算もある（福井新聞 2024年2月5日朝刊）。これは翻って、当駅を旅の起点とする場合、京都・大阪や名古屋に北陸地域の他都市に比べて1回少ない乗り換え回数で行けることを意味しており、所要時間を考慮しないのならば、当駅から東京、名古屋、京都、大阪のすべての都市へ、乗り換えなしで行くことができる。さらに注目すべき第三の点として、当駅への停車本数は福井駅と全く同一であるということがあげられ、当駅は北陸地方の非県庁所在市の中では唯一、県庁所在都市並みの高速交通体系を獲得することになる。

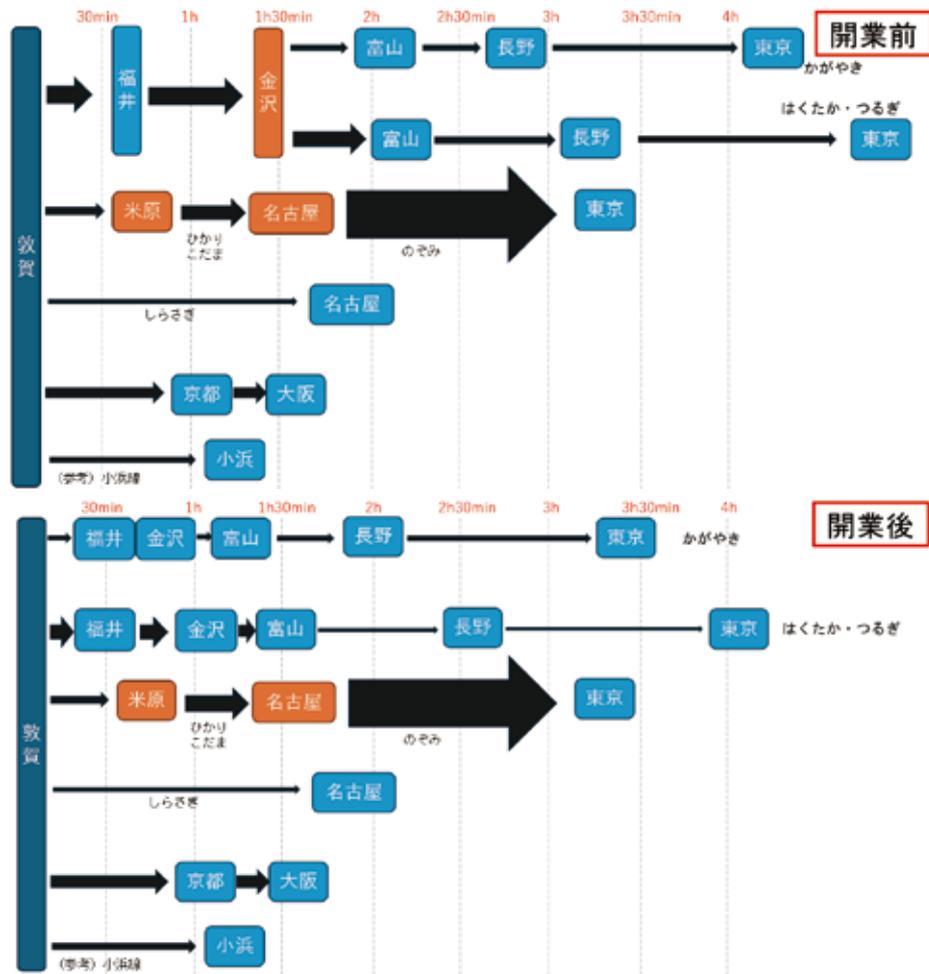


図 5-40 北陸新幹線開業前後の敦賀駅から主要駅へのアクセスの変化

注：橙色に着色された駅は乗換駅。線の太さは本数（平日ダイヤを想定し、特別運行は含まない。乗換駅をはさむ場合は乗換駅から、そうでない場合は敦賀駅からの本数）を示す。乗り換え時間は15分を想定。所要時間は概算であり、多少前後する可能性がある。

出典：JR西日本ウェブサイト内の「新幹線時刻表（電子パンフレット版）」による。

大きな変化を被るのは、都市間関係に限られない。新幹線の開業に向けて、駅およびその周辺でも変化がみられる。正面口に当たる駅の北西側では、かつては駐車場など低利用地であった場所が、芝生広場を中心として、周りに個性的な店舗や宿泊施設が配置された交流・観光拠点otlaとして生まれ変わった。全国的に注目が集まる新たなスタイルの書店「ちえなみき」をはじめ、これらは敦賀に今までない、他ではできない過ごし方を可能にするものであり、こうしたユニークな施設の整備によって、駅周辺は新たな来街者を獲得している。対して、南東側は街の裏側に当たり、これまでは駅の出口すら整備されていなかったが、新幹線の開業にともない、出口が開かれ、ロータリーが整備される。こちらの出口については、駅前周辺の開発は特段予定されていないものの、高速道路への接続道路が整備されることで、若狭地域への窓口となることが期待される。

当駅を発着する主要な二次交通については図 5-41に示した。武生などと比べて随分単調に見

えるが、これは地形の制約上、幹線交通が特定の方面に集中するためである。主要な観光地である港の方面や日本海さかな街については、バスが一定の頻度で運行している。ただ、観光資源が比較的狭い範囲に集中しており、街中の道路網が整っている当地域では、自転車や徒歩による観光も十分可能である。

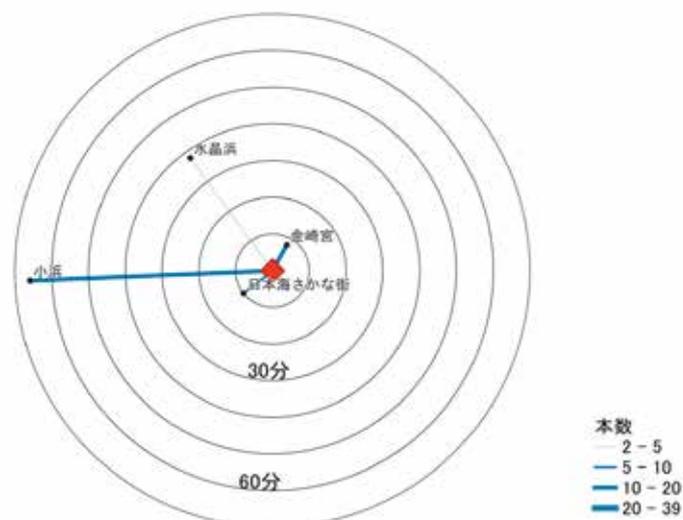


図 5-41 敦賀駅から主要観光地へ向かう二次交通

出典：敦賀市などのウェブサイト ※2024年 2月現在

図 5-42を補助資料として、駅周辺の現況も概観しよう。現在駅が立つのは、元々は市街地の外れに位置した地域であり、古くからの中心部とは距離があったが、両者を結ぶようなかたちで、約 2 kmにわたる商店街が形成された。この通りの歩道部分にはかねてよりアーケードが整備されていたが、近年車道を減らして歩道部分が拡幅され、ところどころにオブジェやベンチが整備されるなどして、歩きやすい空間づくりに取り組みられている（写真 5-3）。通りが他の通りと交差する箇所には、大規模商業施設（アルプラザ敦賀）、気比神社、商工会議所、キッズパークつるが、みなとつるが山車会館など、ランドマーク的な施設が立地しており、まさに都市の顔とでもいえるような、メインストリートとなっている。しかし、商業施設の郊外化に加え、市役所や企業のオフィス、病院、高校など、市民が日常的に利用する施設が、この幹線から外れて立地していること、商店街が盆地の東縁にあり、後背地の商圏人口が極めて少ないことなどの逆境が積み重なった結果、空き店舗や住宅が商店街を蚕食するに至っている。ただ、近年は、店舗を改装して新たに店を始める事業者も散見され、ワーケーション施設が整備されるなどの変化もみられる。また、イベント時には上記の広い歩道を生かした出店なども開かれており、商店街は、非日常的なお祭りの場として、新たな位置を獲得しつつある。商店街を突き当たりまで進んでいくと、湾を取り囲む山をバックに港湾施設が見えてくる（写真 5-4）。ここを東に折れると、鉄道資料館や公園、赤レンガ倉庫があり、さらに奥には金崎宮が山中に鎮座する。一方西側には、水産卸売市場があり、鮮度の高い海産物を提供する飲食店も散見される。



写真 5 - 3 商店街の様子



写真 5 - 4 港湾付近の様子

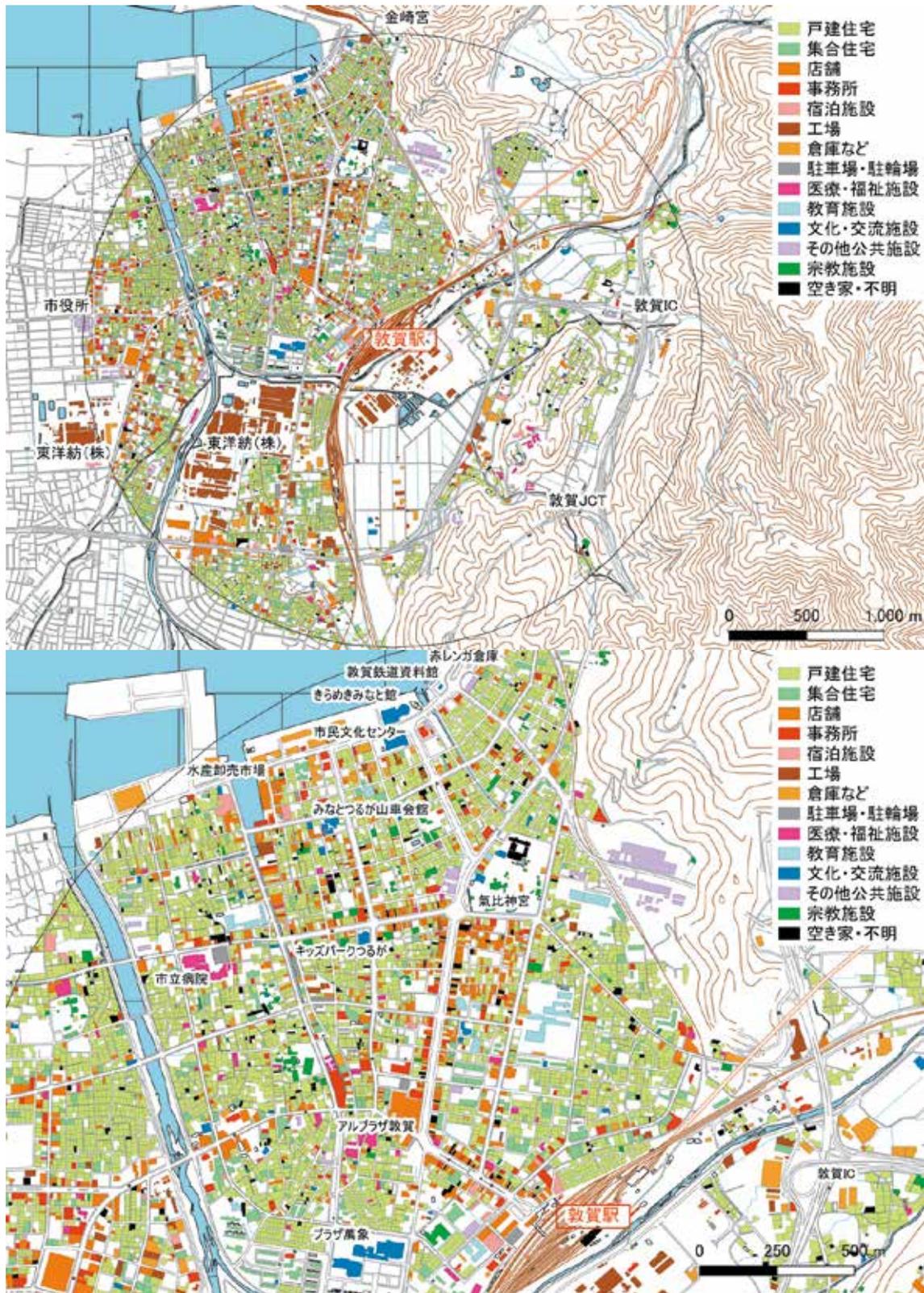


図 5-42 教賀駅 2 km圏の建物利用現況

出典：(株) 刊広社作成の住宅地図データを、Google Mapのストリートビュー機能や現地調査などにより用途分類して作成。

以上、敦賀圏域の特徴を総括すると、①経済活動が海と密接なかかわりを持つ地域である、②古くから海と陸の間の窓口の役割を担い、それに由来する観光資源が散在する、③市民の日常的な経済活動や雇用の場は圏域全体に分散し、中心市街地は衰退している、④北陸新幹線の開業によって大きな優位性を獲得する、といった点が指摘される。

この地域は地形の制約上、居住地の広がりには制約があり、人口は嶺南全体でも約13万人で、人口規模に依存した経済活動においては劣勢に立たされる地域である。一方、この地域は水陸交通の要衝に位置し、窓口的な役割を果たすことで、発展を遂げてきた地域である。交通の要衝としての性格は近年失われつつあったが、この度北陸新幹線の終着点ならびに北陸と関西・中部地方を結ぶ乗り換え拠点となることで、再び交通の要衝としての優位性を取り戻すことが期待され、それゆえ、圏域の経済を外部との関係で位置づけなおすには、またとない好機が訪れている。

圏域の外部に経済を開く方法としては、第一に観光があげられる。敦賀には港湾都市としての歴史や豊富な海産物から、潜在的な観光資源を豊富に抱え、こうした観光の振興によって、郊外化により地盤沈下が著しい中心市街地が幾分の活気を取り戻すことも期待される。ただし、観光客はおのずと街へやってくるわけではない。現在でも、嶺北-若狭-滋賀の三方面の乗り換え拠点として、駅構内には比較的多くの人がみられるが、ホームから駅へ、駅から駅前へ、駅前から街中へ行くにつれて、人影は少なくなってゆく。一部の個性的な店舗や、魅力的な観光資源があるにも関わらず、観光地としての敦賀の輪郭は未だ明瞭でない。こうした状況を打開するには、個々の店舗や施設の取り組みに加え、「敦賀らしさ」を発掘あるいは創出し、まちづくりにつなげることが重要になってくるだろう。

第二に、企業立地の振興も期待される。近畿と北陸の境界的な地域に位置する敦賀は、いずれの市場からみても周辺的な位置にあり、従来企業立地は必ずしも盛んではなかった。しかし、この度、両地方間の乗り換え拠点となり、かつ金沢・富山への時間距離が大幅に短縮されることで、周辺的な位置づけを、両地方の中心という位置づけに転化できる可能性がある。こうしたアクセス面での魅力により、企業のサテライトオフィスの進出なども期待できる。ただし、企業はもっぱら立地において、アクセス面だけを考慮に入れるわけではない。とりわけ近年では、従業員の創造性を高めるような自然環境や町の雰囲気も、重要な立地条件となってきており、こうした観点からも町の魅力づくりを進める必要が生じてくる。これと関連して、自然環境と大都市圏へのアクセスに恵まれた地域では、半ば都会で働き、半ば自然豊かな地方で働くといったような新しい働き方の実践において好適である。海沿いに群集する民宿などの滞在施設を生かすなどして、こうした人材を積極的に呼び込むような取り組みも検討の余地がある。

そして忘れてはならないのは、敦賀は嶺南地域全体の窓口でもあるということである。豊かな海やそこからとれる海産物、サイクリングなども含めた交通ルートと交通手段といった、嶺南地域全体の共有資源の発掘・増進に努めるとともに、その中からそれぞれの地域の個性が浮かび上がってくるような、両方向の取り組みが期待される。

3-4 福井

丹南と坂井の両圏域の間に位置する福井圏域は、地形的にも、両圏域の特徴が一から他に移行していく地域である。それはすなわち、丹南から福井平野の南部へと続く複雑に発達した山地・丘陵によって区切られた水系が一つに合流して水量を増すところであり、こうした河川は、東の谷口から出てきた九頭竜、足羽などの大河川と合流して、大規模な平野を発達させる。逆に、坂井平野の側からみると、海側に開けた平野の中に丹生山地が突出し、越前海岸と福井平野という二つの地域に分かれる地点となっている。圏域東部に入り組んだ谷を、上流側へと登っていくと、一乗谷朝倉氏遺跡や永平寺が、あるいは過去の繁栄を物語る遺跡として、あるいは現在も息づく修行の場として、鎮座しているのであるが、しかし、現代の経済活動の主たる舞台となるのは、居住に適した平野が広がり、内陸交通の結節点となる福井の市街地である。福井は、市街地が連坦する箇所だけをみると、半径5kmの円に概ね収まるような比較的小さな都市域であるが、そこから発達する交通路によって結び合わされた嶺北地域の人口は、60万人を超える。

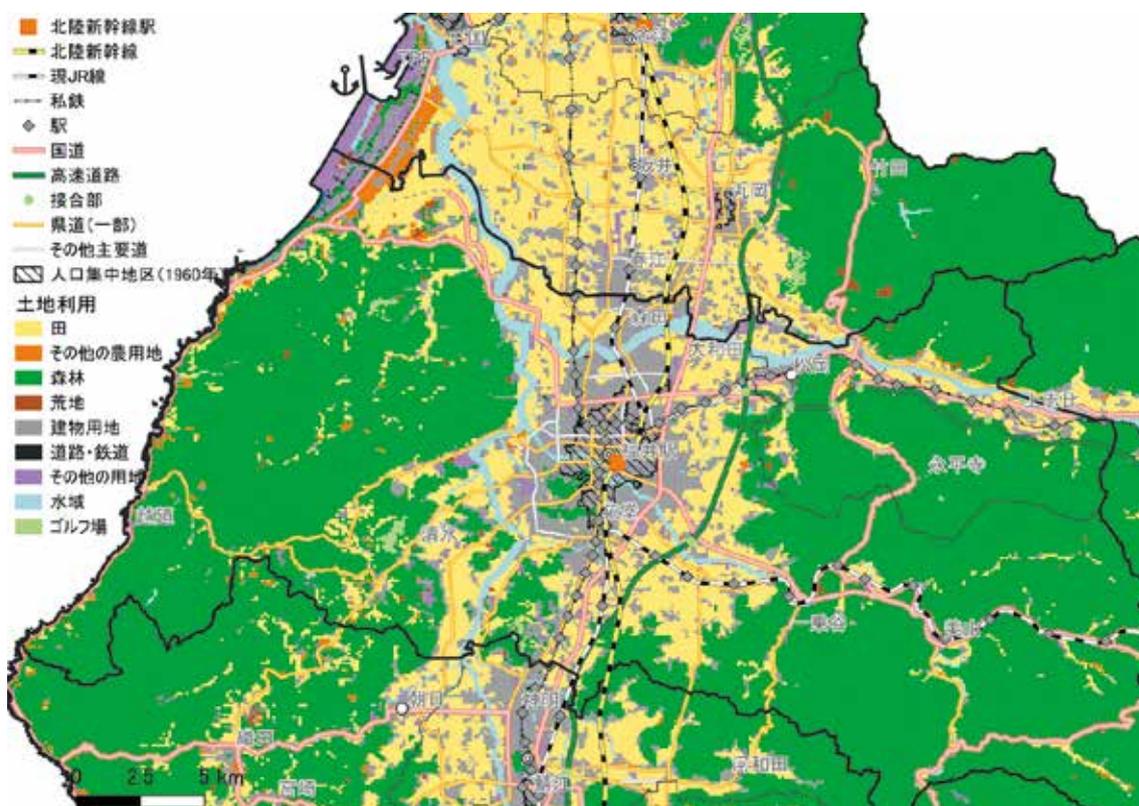


図 5-43 福井圏域の土地利用と主要交通網

出典：国土数値情報

こうした交通の結節性と経済規模の大きさ、そして県庁所在都市であることから、福井市の中心部付近には、高次の業務・商業機能が卓越しており、図 5-44 の従業者の分布をみると、福井駅の西口付近に従業者数が非常に多いメッシュがみられる。福井市の特徴としては、中心部の業務・商業機能はかなり狭い範囲に集中していることであり、その外側では住宅機能が卓越し、

従業者数は少なくなる。一方、近年では、事業活動が活発な地域が郊外にもみられるようになった。とりわけ、南東部の成和から問屋町にかけての一带や、北東部の高柳・高木・大和田付近の一带には、従業者数が1,000人を超えるメッシュが連坦しており、両地域は国道8号線を通じて、坂井や丹南と結ばれている。

従業者数の変化を示した図5-45によると、近年、就業地の郊外化が進行していることが読み取れる。もとの従業者数が多かった駅西側で減少数は特に大きく、代わって東部の国道8号線沿いの地域を中心に、従業者数が増加している。以上より、福井の市街地においては、経済活動の軸が福井駅から国道8号線・北陸自動車道の方面へと移行しているさまがうかがえる。

主要な市街地に焦点を当てる形で、業種構成をみてみよう(図5-46)。都市の機能分化が進むと、中心部には圏域内のモノやカネ、情報の流れをつくりだし、管理するような卸売業、金融業、マスコミや、それらに対して専門的なサービスを提供する法律、ITなどの事業所サービス業、あるいは百貨店などの高次の商業が発達し、郊外には住宅機能が卓越するというのが、都市の立地論の通則である。しかし福井市の産業立地は、必ずしもこうした法則にしたがわない。金融業、保険業については、確かに中心部の占める割合が圧倒的に高い。しかし、当地域では福井放送(株)と(株)福井新聞社が大和田に、福井テレビジョン放送(株)が問屋町に立地するというように、マスコミが郊外に拠点を構えており、またIT企業についても、九頭竜川沿いのソフトパークふくい(坂井市)への集積がみられる。卸売業については、創業時には中心部に立地していたものも多いが、現在では商品運送の際の道路交通の便や、用地確保の便から、食品については大和田の卸売市場付近、それ以外は成和・問屋町付近に、営業機能と物流機能を併設するような形で、拠点が集積している。また地元の有力企業についても、セーレン(株)のように中心部付近に本社を構える企業もあるが、多くは郊外に立地する。小売業や宿泊業、飲食サービス業については、依然中心部の従業者も多いものの、郊外の幹線道路沿いにも多く分布する。

図5-47にて青枠で囲った、古くからの市街地に相当する地域について、産業別の従業者数の変化を分析する。図5-49をみると、公務や金融業、保険業は、圏域全体に占める中心市街地の割合が大きく、かつ1990年代から大きな変化はみられないが、それ以外の産業では、元から大きくなかった割合が、一層低下していることがうかがわれる。図5-48をみると、実数面で減少に大きく寄与しているのは、卸売・小売業、飲食店であり、とりわけ卸売・小売業の減少が大きい。これに比べると減少幅はやや小さいが、建設業と製造業の減少も注目される。サービス業は、増減を繰り返しながら、全体としては横ばいの傾向にある。

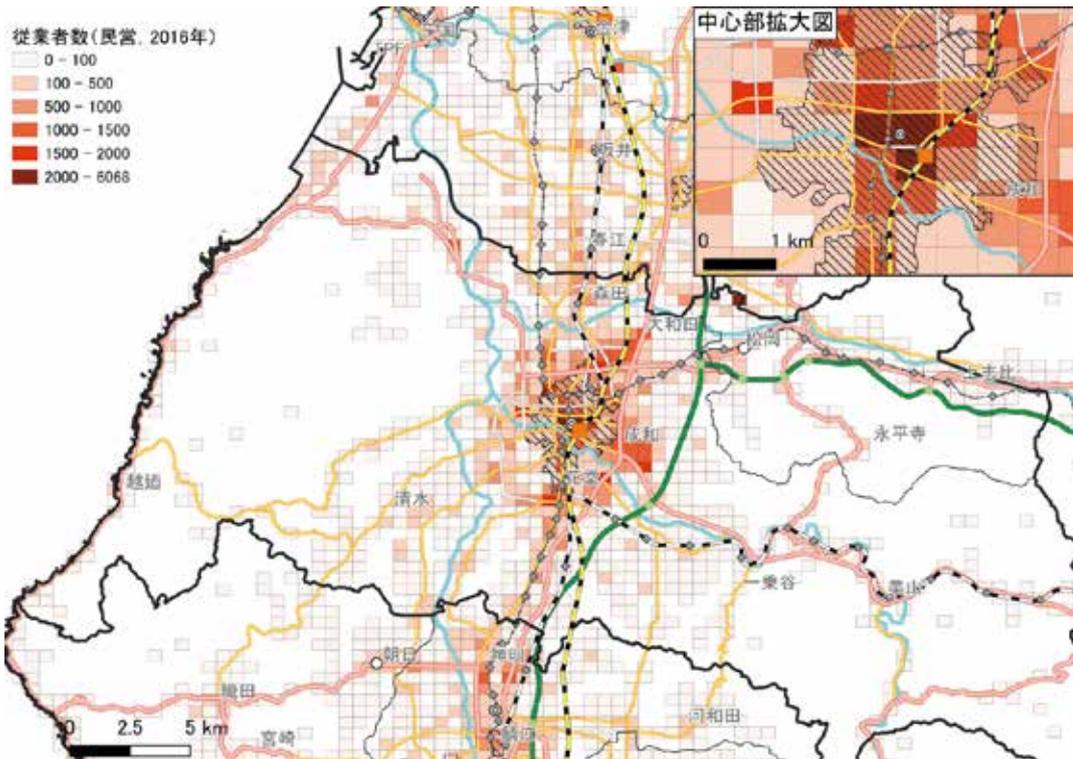


図 5-44 福井圏域における 4 次メッシュ別の民営事業所の従業者数（2016年）
 出典：経済センサス活動調査

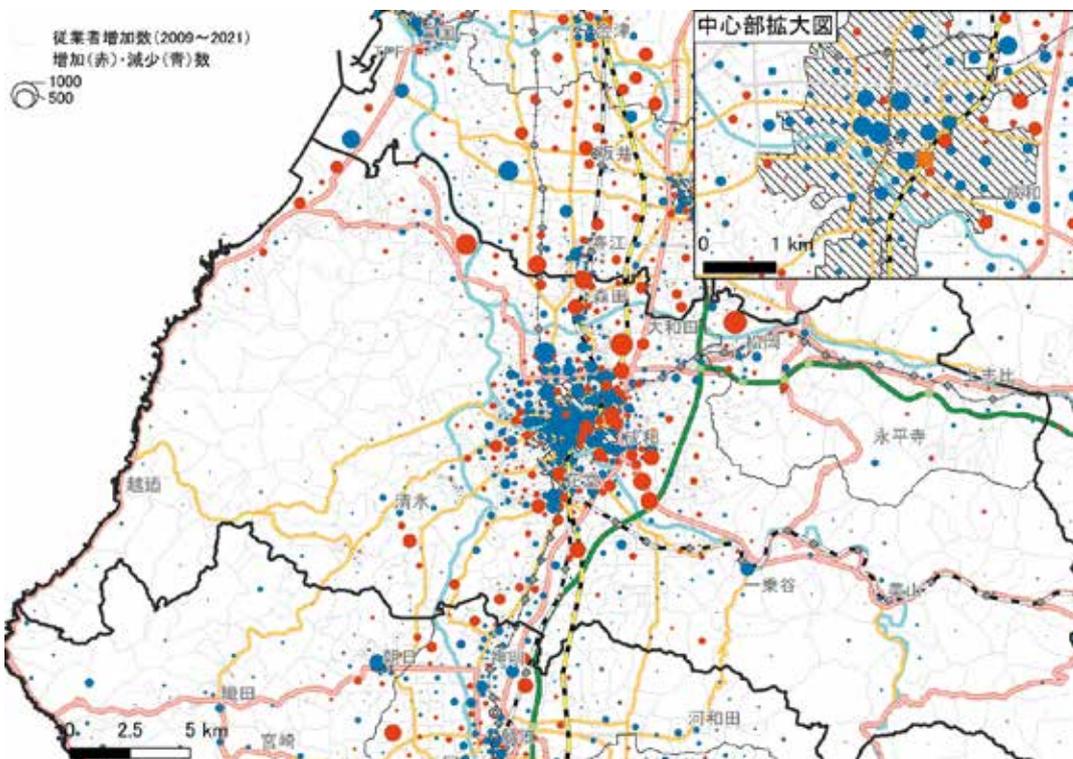


図 5-45 福井圏域における町丁字別の従業者数推移（2009～2021年）
 出典：経済センサス基礎調査、経済センサス活動調査

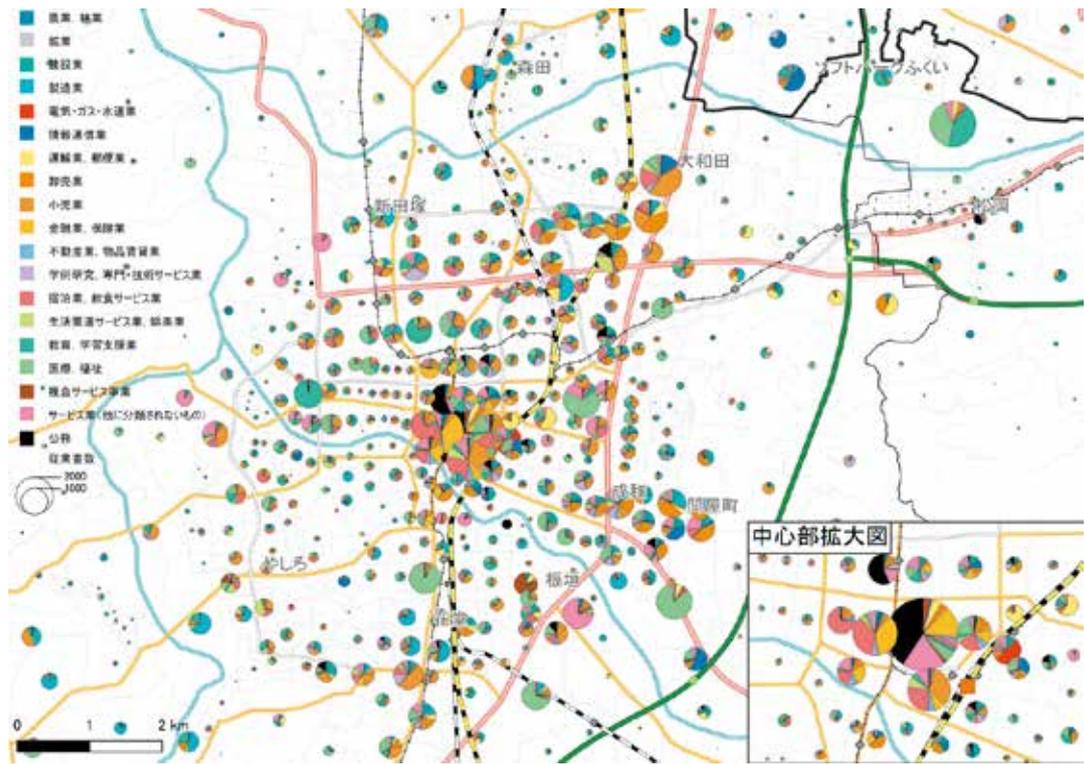


図 5-46 福井市街地における町丁別、産業大分類別の従業者数（2021年）

出典：経済センサス活動調査



図 5-47 中心市街地の範囲

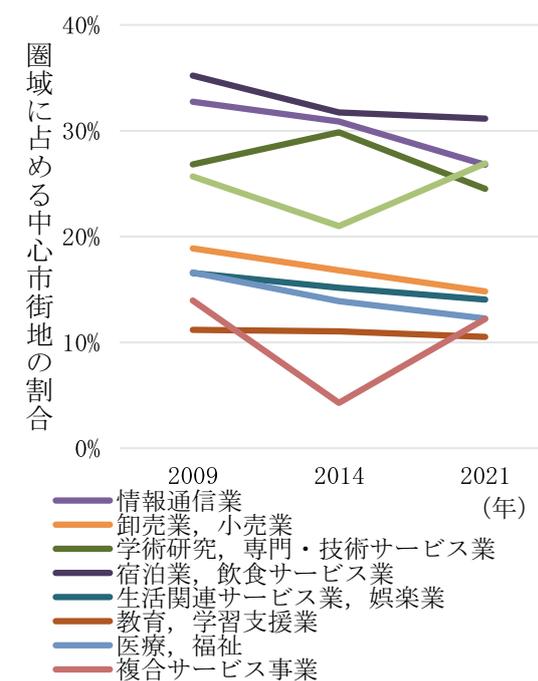
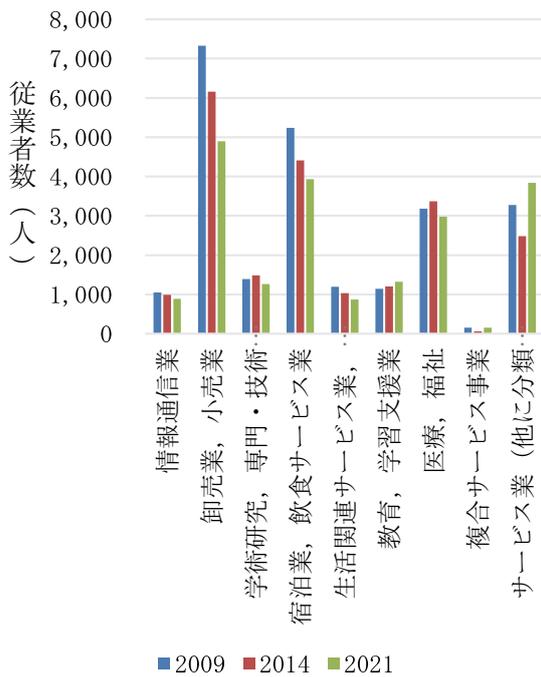
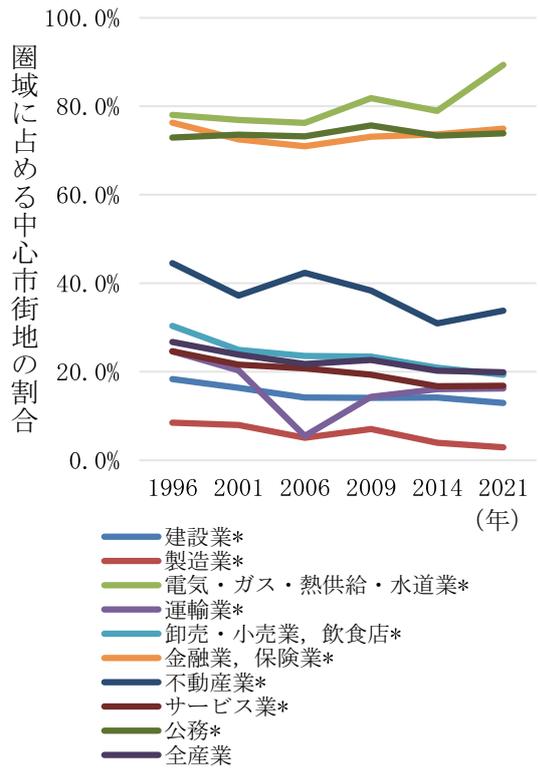
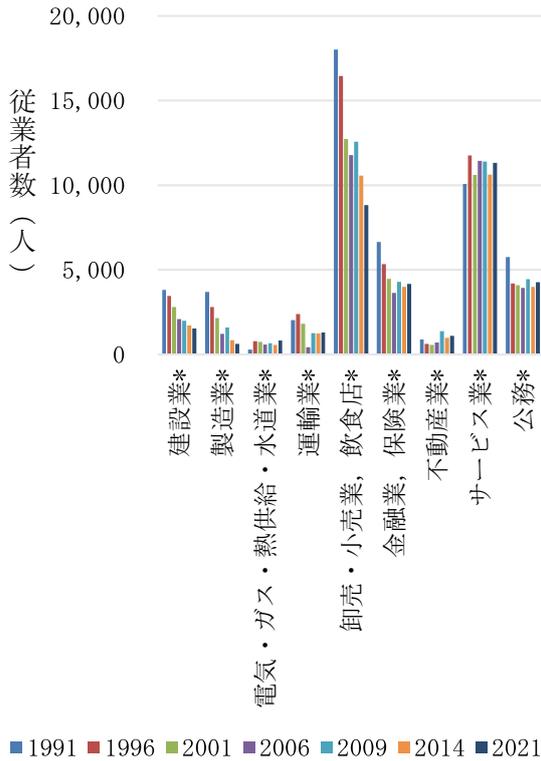


図 5-48 中心市街地における産業大分類別の従業者数の推移 (左)

図 5-49 福井圏域の産業大分類別従業者数に占める中心市街地の割合の推移 (右)

注：産業分類は年次比較が可能なかたちに組み替えているが、厳密には各分類に含まれる産業は年次ごとに異なる。
出典：福井市統計書（原典は事業所・企業統計調査）、事業所・企業統計調査、経済センサス

こうした事業所の立地選択は、地価から影響を受け、また地価に影響を及ぼすことが想定される。そこで、2010年から2023年にかけての地価上昇率を地図に落とすと（図5-50）、事業所や住宅用地の需要が活発な高柳や木田では地価が上昇しているのに対し、中心部の商業・業務地区を取り巻く花月や足羽といった地域で顕著な下落が生じている（図5-51）。中心部でも、駅の至近だけは、北陸新幹線の開業も見据えてか、上昇あるいは横ばいで推移している。しかし、駅から少し距離を空けると、下落傾向が大きくなり、例えば2010年に同程度である順化二丁目と日之出一丁目の商業地価を比較すると（図5-52）、前者が下落し、後者が2021年頃から上昇を始めた結果、2023年には両者の間に5万円/m²ほどの差が生じるに至った。

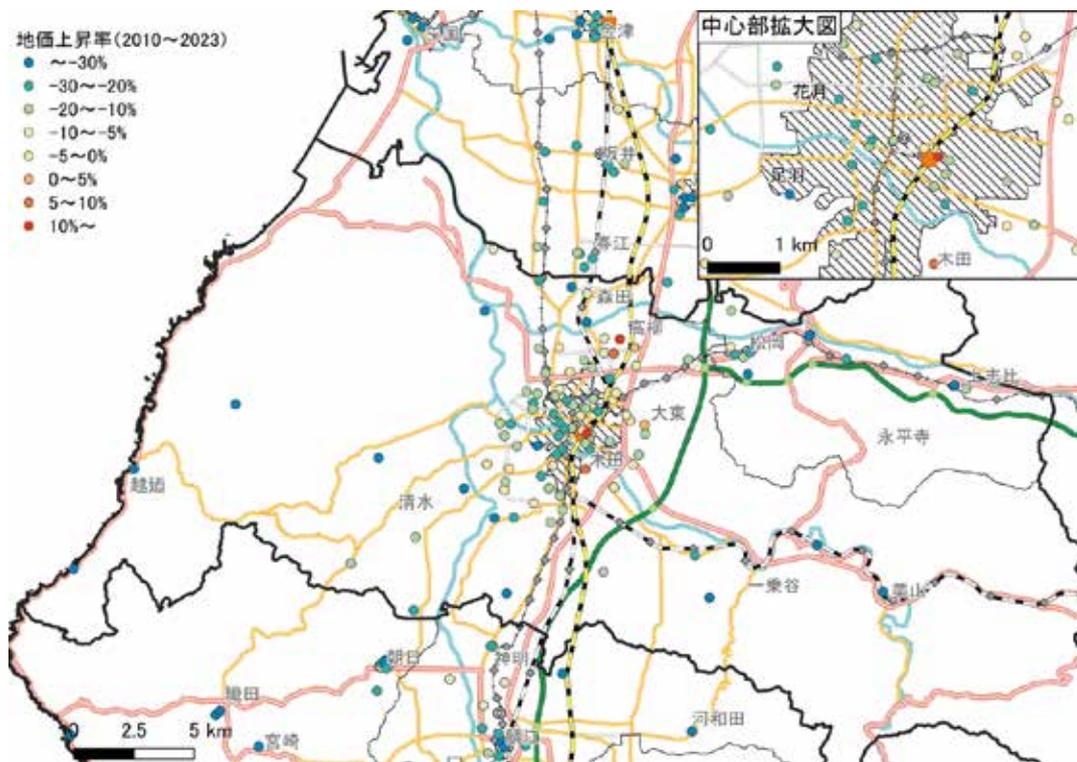


図5-50 福井圏域における地価上昇率の分布（2010～2023）

注：地価公示と都道府県地価調査の調査地点のうち、2010年から2023年にかけて存続している地点について、上昇率を算出。

出典：国土数値情報

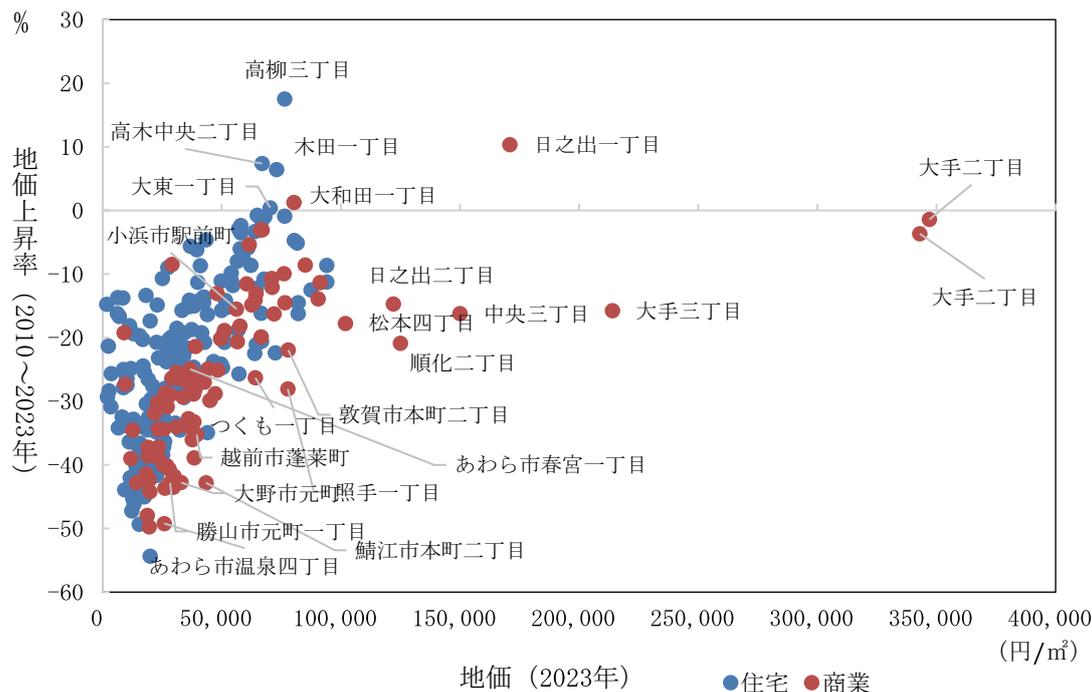


図 5-51 福井圏域における地価と地価上昇率の散布図

注：地価公示と都道府県地価調査の調査地点のうち、2010年から2023年にかけて存続している地点について、上昇率を算出

出典：国土数値情報

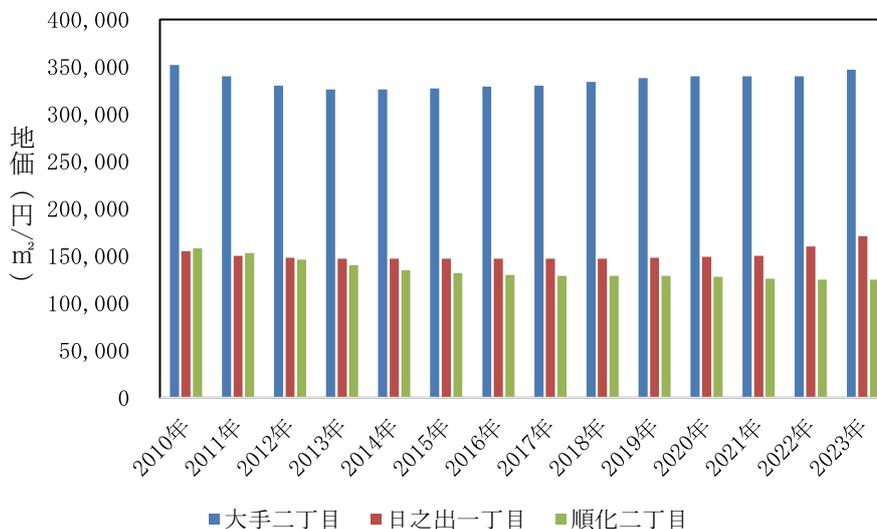


図 5-52 福井駅周辺の3地点における地価の推移

出典：国土数値情報

視点を改めて、観光資源と宿泊施設の分布についてもみておこう (図 5-53)。この圏域では、主要な観光資源は山や海に沿って分布しており、平野の中心に位置する福井市の中心部は、観光資源に乏しい。一方、宿泊施設は、市の中心部への集中が認められ、福井駅 1 km 圏内に、約 2,600 室の宿泊容量がある。加えて、越前海岸には、小規模な民宿が多数分布する。

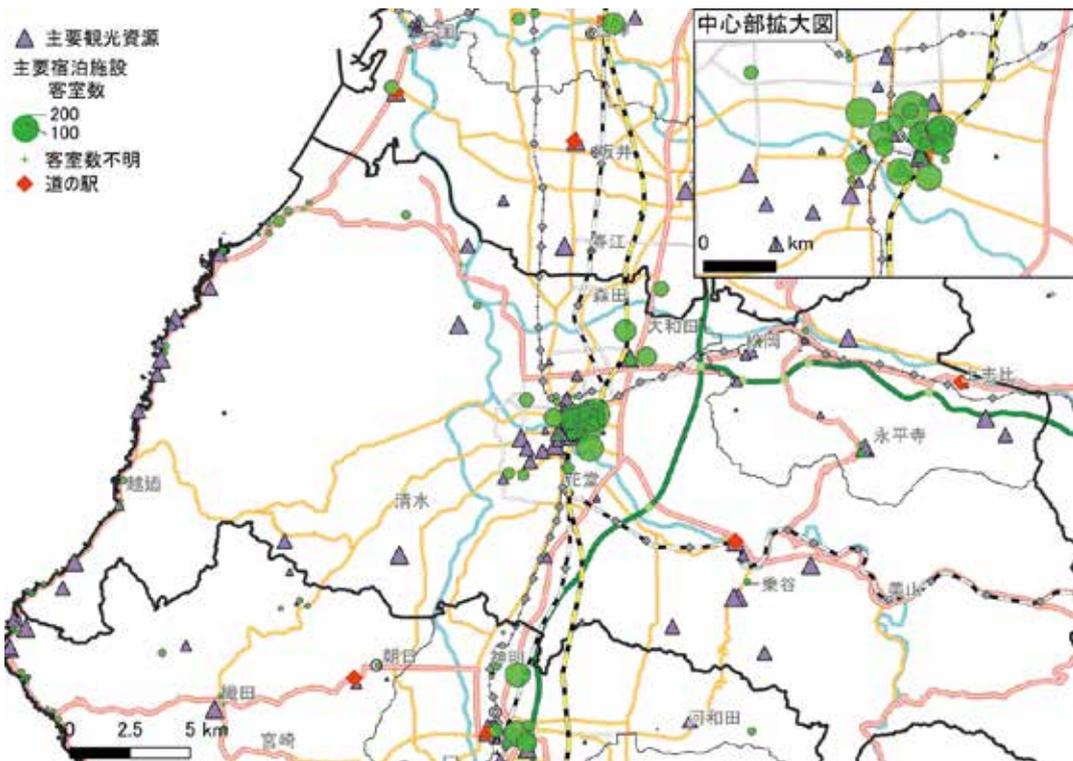


図 5-53 福井圏域における観光資源と主要宿泊施設の分布

注：報告書執筆時点（2024年2月）では未開業のコートヤード・バイ・マリオット福井を含む。

出典：観光資源は福井県観光公式観光情報サイト「ふくいドットコム」からアクセス数上位500位までのスポットを、アクセス数の多寡に図形の大きさを対応させて地図化。主要泊施設は、同サイトの掲載情報をもとにインターネット検索等で客室数を補足して表示。

以上のような圏域全体の空間構造を踏まえたうえで、以下ではその中での福井駅の位置づけを考察する。まず、駅や駅周辺について、概要や歴史を簡単に整理しておく。福井の中心部は、城下町時代から北陸道と勝山街道が交わる交通の結節点であり、加えて足羽川水運の河港でもあった。近代的な交通体系が整備される中でも、かつての街道交通に、国道や鉄道、高速道路がとってかわるかたちで、当市は交通の中心性を維持してきた。鉄道についてみると、1896年に国鉄北陸線の駅として開業して以降、芦原・三国や勝山、武生、大野といった嶺北地域の各方面へと向かう鉄道も当駅を起点に開業し、結節性を高めていった。一方、国鉄・JR福井駅の利用者数の推移をみると（図 5-54）、他の駅と同様、当駅においても1990年代以降、利用者数は伸び悩んでいる。北陸新幹線が金沢駅まで延伸した2015年以降は、一日当たり乗車人員が微増の傾向にあり、特に定期外では、2014年の4,648人が2018年には5,240人へと600人程度増加している。

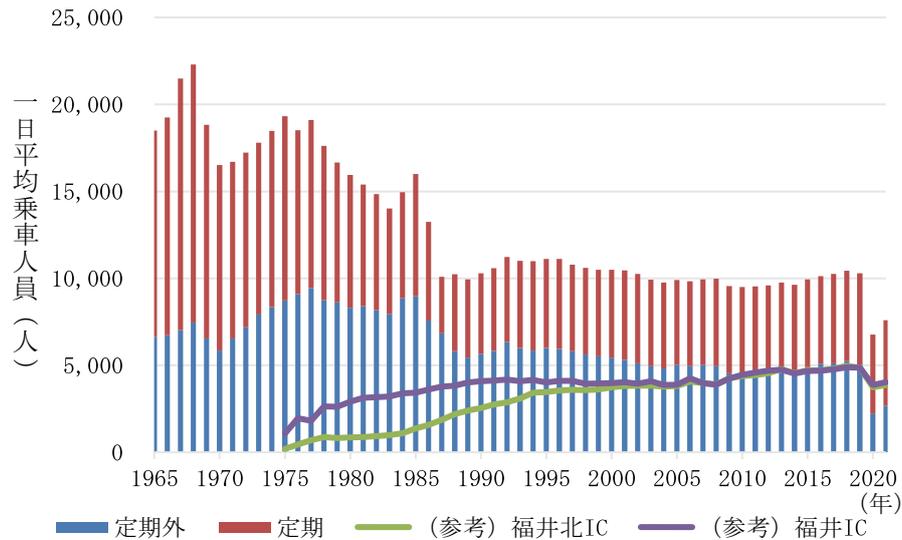


図 5-54 福井駅（国鉄・JR）の一日平均乗車人員の推移

注：ICの利用数は年間出入数計を365×2で除して算出

出典：福井県統計年鑑

次に、北陸新幹線開業前後の当圏域から主要駅へのアクセスの変化を確認する（図5-55）。所要時間面での変化は芦原温泉駅や越前たけふ駅と概ね同様であり、対長野や対東京では約30分の時間短縮効果がある。ただ、芦原温泉駅や越前たけふ駅と比べて本数は多く、これら2駅では「かがやき」が2本、「はくたか・つるぎ」が23本であるのに対し、福井駅ではそれぞれ9本、32本となっている。こうした利便性の高さから、福井駅の利用者は、福井圏域を越えて坂井や丹南の両圏域にも広がるものと推察される。また、金沢・富山へのアクセスにも着目したい。従来、金沢へは高頻度で特急列車が運行していたが、富山へは金沢駅で乗り換える必要があり、所要時間も90分弱を要していた。これが、新幹線開業後は、富山に対しても乗り換えなしで約1時間でアクセスでき、北陸三県の県庁所在都市が1時間以内で結ばれることになる。一方、南回りで京都・大阪や名古屋へ至るルートについては、所要時間や本数には大きな変化はみられないものの、敦賀駅での乗り換えの手間が発生する。これらのアクセス面での潜在的な変化が、企業や観光客、住民の行動としていかに顕在化するのかについては、未知数な部分も少なくないが、変化の方向性としては、新幹線沿線地域との関係が、相対的に重要になると予想される。

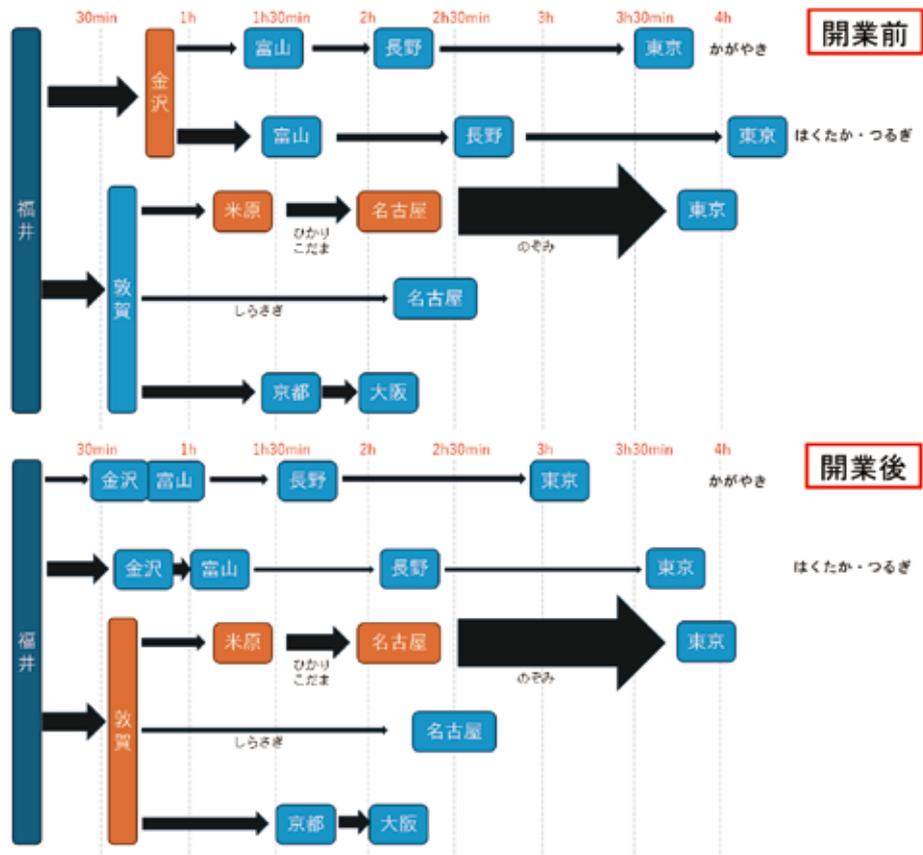


図 5-55 北陸新幹線開業前後の福井駅から主要駅へのアクセスの変化

注：橙色に着色された駅は乗換駅。線の太さは本数（平日ダイヤを想定し、特別運行は含まない。乗換駅を含まない場合は乗換駅から、そうでない場合は福井駅からの本数）を示す。乗り換え時間は15分を想定。所要時間は概算であり、多少前後する可能性がある。

出典：JR西日本ウェブサイト内の「新幹線時刻表（電子パンフレット版）」による。

福井駅から主要観光施設への二次交通を図5-56に示す。福井駅は公共交通のターミナルとなっており、圏域内の観光施設はもちろんのこと、芦原・三国方面や勝山・大野方面、鯖江・武生方面にも一定頻度で鉄道が運行する。永平寺、一乗谷朝倉氏遺跡、恐竜博物館といった特に集客力の大きい施設へは、直通バスが出ているほか、新幹線の開業後には、主要観光地間をツアー形式で走るはぴバスや、ARやVRの技術を用いて車内で福井の自然や文化を擬似的に体験することができるXRバスも、主に当駅を起点とするかたちで運行されることになる。

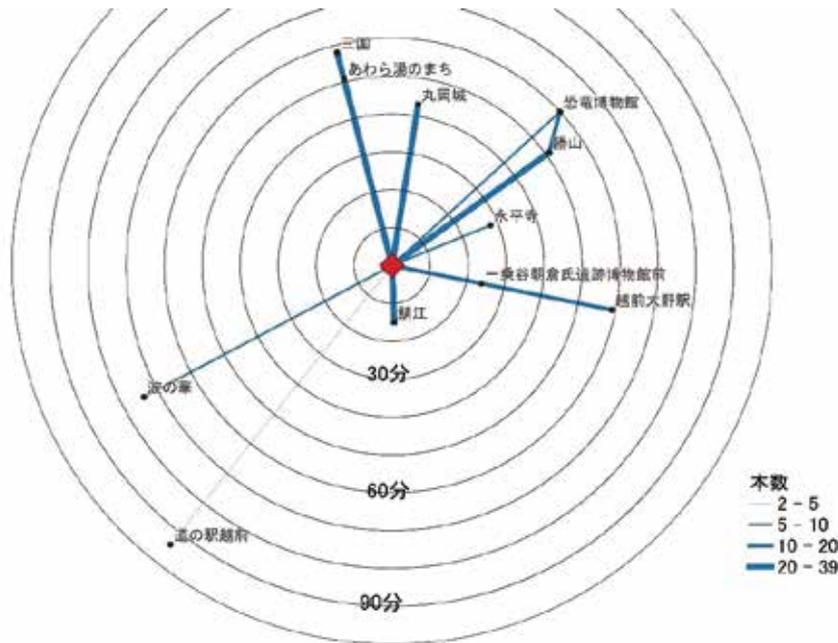


図 5-56 福井駅から主要観光地へ向かう二次交通

注：経路地が概ね重なる路線については、一つの路線とみなし、所要時間は最も少ない路線のものを採用している。
 出典：京福バス（株）などのウェブサイト ※2024年2月現在

図 5-57を補助資料として、駅周辺の現況も概観しよう。福井駅から大名町へ、そしてフェニックス通りを経て裁判所に至る通りは福井市のメインストリートであり、オフィスビルやホテルなど、高度利用が進んでいる。これらの通りに面する中央・大手・順化の3町は、メインストリートを外れた内部でも事務所や店舗が分布している。ただし、商業や業務といった都心部を特徴づける機能が面的に集積するのは概ねこの3町に限られており、周辺の春山、宝永、松本、田原、あるいは足羽川対岸の毛矢、西木田などになると、これらは通り沿いに部分的に分布するにとどまり、通りの内側の区画は主に住宅地域となる。西口に比べて開発が遅れた東口では、現在でも再開発ビルのアオッサヤホテル、北陸電力やNTTのオフィスを除けば、住宅や駐車場が主な土地利用であり、住宅にしてみても、低層の戸建住宅が中心である。駅から2kmほど離れれば、成和や問屋町、米松といった、商業・業務機能が高密度で分布する地区も出てくるのだが、これは中心市街地の求心力によって立地したものというよりは、国道8号線沿いのアクセスの良さから立地が進んだものであり、北陸本線の東側では、開発が遅れた分、駅からそう遠くないところにこうした郊外的な土地利用が卓越することになる。



図 5-57 福井駅 2 km圏の建物利用現況

出典：(株) 刊広社作成の住宅地図データを、Google Mapのストリートビュー機能や現地調査などにより用途分類して作成。

福井については、建物利用の変化についても図5-58に示す。この図は、2009年から2022年の間に建て替え・新築・取り壊しがあった建物の数を示している。例えば、①の図からは、2022年に比べて2009年で「戸建住宅」の数が多くなっていることを読み取ることができるが、これは、2009年から2022年にかけて戸建住宅であることをやめた建物（≒取り壊しとみなす）が、同期間に新たに戸建住宅になった建物（≒新築とみなす）よりも多いことを意味している。以上を踏まえたうえで、改めてグラフを概観すると、最も変化が大きいのは戸建住宅であり、①～③の北陸本線の西側では、取り壊しが多くなっているのに対し、④～⑤の東側の地域では、新築が取り壊しを上回る。こうした戸建住宅が、集合住宅や店舗など、より集約的に土地を利用する建物に建て替えられた場合には、人口や従業者は増加することになる。しかし、①～③の地域では、店舗や事務所は減少しており、集合住宅も横ばいあるいは微増にとどまる。これら取り壊された建物敷地の中には、空き地や駐車場といった、より低次の土地利用のまま放置されるものも多く、こうした土地・建物利用の変化の結果、中心部やその周辺では、人口や従業者が減少しているのである。数としては多くないが、倉庫や工場の取り壊しにも注目しておこう。これらの建物は大きな土地を占有していることが多く、その取り壊しは、都市構造に大きなインパクトを与えることがある。例えば、志比口では工場が閉鎖し、跡地に広い商業施設が建てられるという変化もみられた。ただ、福井においては全体的に、倉庫や工場跡地は数軒～数十軒の戸建住宅の分譲地に変化することが多い。福井駅近くの①のエリアでは、とりわけ店舗や事務所の取り壊しが顕著に起こっている。これは、当該地域の土地・建物利用が低次なものになっているというわけでは必ずしもなく、再開発で多くの低層建物が取り壊され、少数の中高層建物に建て替えられているという経緯がある。

①のエリアの建物の変化については、図5-59も参考にされたい。これをみると、この間駅前を占拠していた店舗や事務所を主とする多くの建物が、再開発によって大規模な建物に建て替わっている（あるいは現在建て替えられている）様子がうかがえる。しかし、取り壊されているのが主に店舗や事務所であるのに対して、新たに建てられるのは、集合住宅を主体とする複合建築物であり、機能上の変化が生じていることは見逃せない。また、再開発と同時に生じているのは、建物の高層化とともに、その周辺のオープンスペース化である。こうしたオープンスペースは、イベントや老若男女の集いの場として利用されており、駅前のにぎわい創出に貢献している。

こうして、駅前は、低層建物の密集空間から、高層建物とオープンスペースが同居する空間へと生まれ変わり、景観面・機能面で大きな変化を遂げたのに対し、フェニックス通りの西側の順化地区に目を向けると、店舗や住宅、事務所が取り壊されたまま、空き地や駐車場となっている。また、城址の東側の地区においても、取り壊しの量に比して新築建物は少なくなっている。

一方、福井駅の周辺では、新幹線開業を機に、数多くの建築プロジェクトが着手・予定されており、今後さらなる変化が予想される（表5-5）。とりわけ注目されるのは、中央大通りと駅前電車通りに挟まれた区画に位置するFUKUMACHI BLOCKであり、県内では過去に例を見ない規模の大規模再開発プロジェクトである。機能としては、住宅のほか、商業、業務、宿泊、カンファレンスなど、昼間人口や交流人口の創出への寄与が大きいものも含まれており、全体

開業後の昼間人口は、年100万人（福井新聞 2024年1月19日朝刊）に達するという見込みもある（一日換算約2,700人）。これら施設によって、従来中心部あるいは福井県にはなかったような機能、テナントが数多く生まれることになり、福井駅周辺の求心性は、仮に施設が実質的な入居者や利用者を伴うとすれば、相当上昇するものと思われる。

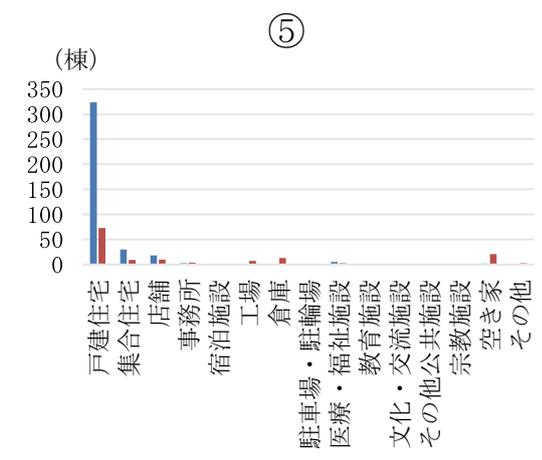
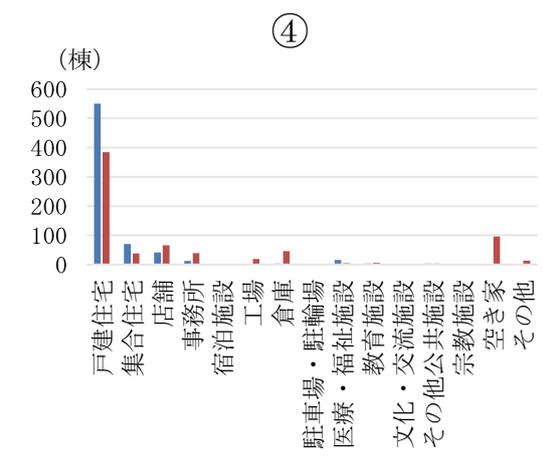
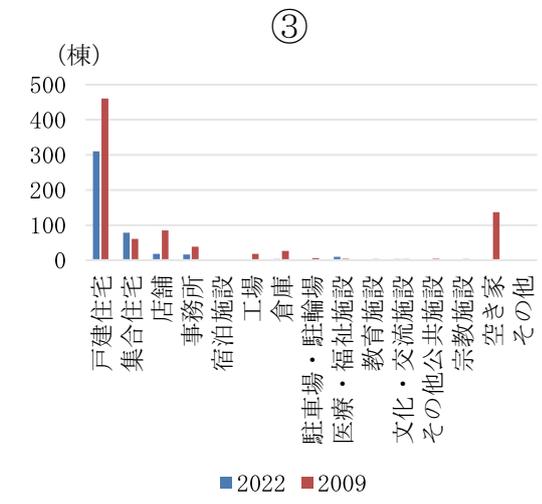
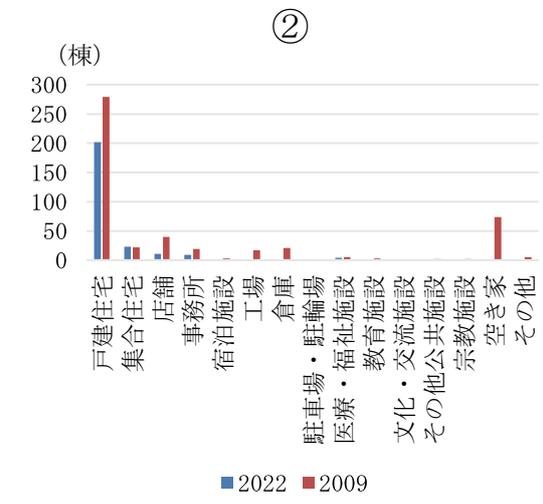
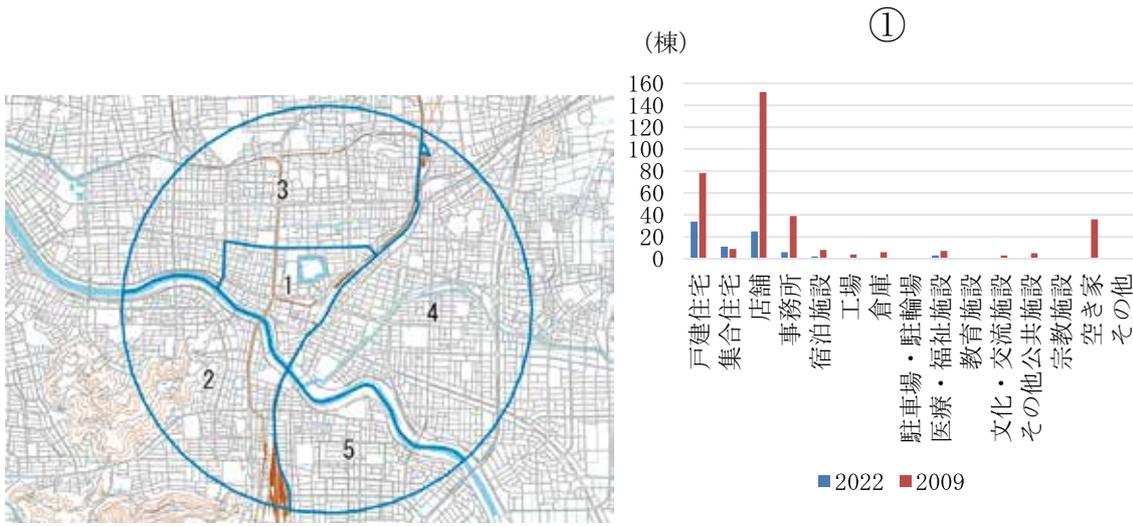


図 5-58 地図の範囲において変化がみられた建物の数とその用途

注：新築・取り壊しがあった建物および、用途が敷地の大きさの変化をとまうかたちで生じた建て替えのみが対象であり、同一敷地に同一用途の建物が建て替えられた場合は、対象に含めていない。

出典：(株)刊広社作成の住宅地図データを、Google Mapのストリートビュー機能や現地調査などにより用途分類して作成。



図 5 -59 福井市中心部における建物利用の変化

出典・注：図 5 -57に同じ

表 5-5 新幹線開業前後に福井駅周辺で予定されている建築プロジェクト



地図上の番号	名称	進捗状況	概要
①	ふくい屋台村	R6.2 開業	飲食
②	くるふ福井駅	R6.3 開業予定	物販、飲食
③	FUKUMACHI BLOCK	R6.3 (一部)	28F、B1F 飲食、物販、業務 (6-13F)、宿泊 (15-28F、252室)、カンファレンス、フィットネス
④		R7.11 竣工予定	10F、住宅 (一般118戸、シニア106戸)、医療福祉
⑤	ヨリバ	R6.3 開業予定	親水空間での飲食、アクティビティ
⑥	御宿野乃福井 (仮称)	R7.10 竣工予定	宿泊 (10F、156室)
⑦	福井駅前南通り地区第一種市街地再開発事業	R8 竣工予定	4F、業務・商業
⑧			13F、主に宿泊 (約170室)
⑨			18F、主に住宅 (92戸)
⑩	東公園アリーナ計画	R9 開業目標	集客施設

出典：背景図は（株）刊広社作成の住宅地図データ、計画情報は福井新聞や福井市のウェブサイトによる。

以上、福井圏域の特徴を改めて総括すると、①県都であり、県内他都市と比べてモノや人、カネ、情報の流動を統轄するような産業が発達している、②一方、郊外化が進んでおり、これらの機能は中心市街地への求心的な立地を必ずしもとらない、③中心部では人口や事業所の減少傾向が顕著であり、場所によっては、市街地のスポンジ化が進行している、④こうした状況を打開すべく、駅周辺では再開発が行われている、といった点が指摘できる。

福井市においては、中心市街地の活力低下が長らく問題視され、都市再開発やイベントの開催、商店街のリノベーション、住民の草の根的なまちづくり活動などが、多かれ少なかれ効果をあげ、駅周辺はにぎわいを取り戻しつつある。そして、北陸新幹線の開業とそれにとまなう市街地再開発を追い風として、活性化のスピードが一段階あるいは数段階加速することが期待される。こうして、福井市においては、課題を解決する取り組みが、何はともあれ進んでおり、それをどう評価するかということが論点の中心となるだろう。

評価の観点としては、大きく二つの方向性が考えられる。第一に、当初掲げた目的が、達成されるかという点である。北陸新幹線という輸送手段、あるいは建物という活動のハコができたとして、それが持続的に稼働するかという点は、当然、今後継続的な評価が必要になるだろう。

第二に、こうした様々な取り組みを、それ自体のものさしで評価するだけでなく、他の様々な事柄との関係の中に置き直して評価するという方向性も考えられる。ある取り組みは、その直接的な対象だけでなく、対象外の地域や事業者に対しても、間接的な影響を与える可能性が

ある。それは、二者の競合関係を通じた一方の衰退というかたちもとれば、補完関係を通じた両者への恩恵というかたちもとらう。あるいは、一方の影響が他方に及ばず、両者はよくも悪くも無関係を維持するかもしれない。福井の文脈で、今後問題になりうることを、いくつか例示してみよう。

第一に、新規のものと既存のものとの間の関係が問題となる。再開発によって生まれ変わるのは建物だけではない。建物を占有する事業者も、場合によっては、再開発を機に交代する。仮に入れ替わったとして、既存の事業者はどうなるのか。別の場所（具体的にはどこか？）で操業するのか、廃業するのか。それによって町の機能や利用者の感情は具体的にどう変化するのか。あるいは、新しく福井に進出した企業が、既存の企業とどのような関係（競合、補完、無関係）を結ぶのか。それによって、具体的にどのような影響が生まれるのか。新しく進出した店舗は、既存の店舗の売り上げを奪うのか、あるいは来街者が増えることで、双方に恩恵をもたらすのか。新しくできた建物への需要は、既存の建物への需要と競合するのか。限られたパイを奪い合い、どちらかが空き家となるのだろうか、あるいは新たな需要を創出するのか。こうした点について、データをもとに、議論していく必要が生じるだろう。

第二に、上の点と重なる部分も小さくないが、中心と郊外（あるいは中心以外）との関係も問題となる。福井圏域（あるいはほかの圏域も同様であるが）では、これまで、中心市街地の従業者が減少する代わりに、郊外で従業者が増加するという、競合関係が生じていることを示した。仮に、中心市街地の位置づけを大きく向上させる取り組みが成功したとして、それは従業員や事業所を、どこから呼び込むことになるのであろうか。郊外なのか、他の都市なのか。あるいは中心市街地内での移動なのか。そのことが、それぞれの地域の機能や位置づけをどのように変化させるのだろうか。あるいは、駅の周辺に新たに立地した事業所は、地理的にみて、どのようなネットワークを構築するのか。新幹線を使って、他都市の事業者と主に取引を行うのか、あるいは地元企業と広く取引を行うのだろうか。あるいはFUKUMACHI BLOCKのオフィスフロアにはインキュベーション施設が設けられる予定であるが、これが例えば、郊外のソフトパークふくい内にあるふくい産業支援センターとどのような関係を取り結ぶのか。両地区の機能上の関係は、競合なのか棲み分けなのか。

第三に、同様の問題として、「中心市街地」と一括りにされる範囲の複数の地区間の関係も問題になりうる。上では、近年、駅の周辺の街区では、古い建物が取り壊された後に、再開発により新たな建物が建てられるが、順化など、駅から少し離れた地区では、建物は取り壊される一方であり、取り壊された後の敷地が低利用状態で放置されている点、また、駅の至近では地価が微増の傾向にある一方で、これまた順化などの地区では、下落に歯止めがかかっていない点などを指摘した。改めて図5-45をみると、近年再開発などの活性化の取り組みが行われている地区は、従業者（あるいは人口でも同じことがいえる）が減少している地区と必ずしも一致しない。すなわち、たとえ衰退していても、活性化の対象から外れている地区があるということである。こうした状況を、どう評価すべきであろうか。厳しい都市間競争を勝ち抜くには、最も競争力の大きい地区に資源を集中させるべきだと考えることもできる。しかしその場合でも、駅周辺で生まれたにぎわいを、例えば足羽川・足羽山の一带に回遊性をもたせることで、そのさらに周辺の地区にまで広げるというように、競合でも無関係でもなく、補完の関係を構

築することは可能である。

現実的には、一定の競合は避けられない。特に、労働力や人口といった量の面では、地域間、あるいは事業所間で、今後一層激しい争奪戦が展開されることになる予想され、その結果、一方が勝利し、他方が辛酸をなめることになるだろう。しかし、価値については、0から1をつくりだすことが可能である。新幹線の駅を窓口として内外の交流が進んで新たな価値が生み出され、それが圏域あるいは県内に、広く循環することを期待したい。そして、より具体的なデータをもとに、以上の議論の材料を提供することを、今後の抱負に掲げたい。ひとまず本章を閉じることにする。

Ⅵ おわりに

本報告書では、新幹線プロジェクトの1年目として、基礎調査を中心に行ってきた。

第Ⅱ章では、新幹線と地域に関する既存文献の整理を行った。地理学や土木工学などの研究を中心に取上げたが、空間経済学による分析については、詳しく紹介することができなかった。また、九州経済調査協会による九州新幹線についての分析はふれたが、地方銀行の調査部などによる分析までは紹介できなかった。さらには、国内の文献が中心であったが、フランスや韓国などの高速鉄道を取り上げ、首都機能の移転や研究所の立地、地域イノベーションなど、テーマを絞り、海外の研究にも広げていくことも今後の課題である。

第Ⅲ章では、北陸新幹線の経済効果分析やアンケート調査の結果、政策的対応、福井新聞の記事について、整理を行った。アンケート調査については、主なものをふれたものの、取り上げることができなかったものも少なくない。自治体や商工団体などによる政策的対応についても、重要な項目は紹介したものの、具体的な中身については必ずしも十分に紹介できておらず、この点を補強していく必要がある。

第Ⅳ章では、北陸新幹線による地域経済と都市間関係について、仮説の提示と統計データの分析を通じて変化予測を行った。今回は地域・都市の集計データを中心に分析を行ったが、個別企業レベルでの分析や人流などのフローのデータの分析は十分ではなく、今後補っていく必要がある。

第Ⅴ章では、北陸新幹線の福井県内の4駅を中心とした圏域を取り上げ、産業構造、土地利用について、詳細な分析を行ったが、土地利用の変化や支店機能の変化などについては、今後の課題として残されている。市史などの記述や関係者への聞き取り調査等を行い、圏域の内部構造の変化について、内容を充実させていきたい。

以上、残された課題も少なくないが、それらを補いつつ、来年度は、新幹線開業直後の影響について、実態を把握するとともに、政策的課題を検討していくことにする。

北陸新幹線に関する文献一覧

著者	タイトル	年次	所収
<新幹線駅周辺のまちづくり>			
梅田佳孝	優秀賞 論文要旨 新幹線駅における観光イメージ戦略に関する研究：2023年開業予定の北陸新幹線・福井駅に向けた政策提言	2020	関交研 (140):60-62
小川明	北陸新幹線敦賀開業に向けた駅周辺のまちづくり	2022	都市計画全国大会報告書 74(17・18):129-137
熊野直彦	北陸新幹線の延伸に伴う福井駅周辺のまちづくり：みちからまちを変える取組み“ふくみちプロジェクト”	2023	交通工学 58(3):12-15
柴田智之	北陸新幹線敦賀駅開業に向けたまちづくりについて：とば口としての敦賀駅西地区土地区画整理事業	2022	区画整理 65(1):39-41
日本政策投資銀行	新幹線の経済・社会効果～新幹線で動き出した福井市の街づくり～	2021	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/37544677f4f6f814245f16772a5ed0a5.pdf
日本政策投資銀行	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.1 越前たけふ駅“the ECHIZEN”～越前たけふ駅が呼び覚ますゲニウス・ロキ～	2022	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/63bf6c315bb28205f28dbed0154617a5.pdf
日本政策投資銀行	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.2 福井駅 北陸新幹線敦賀開業に関する北陸・首都圏・関西在住者の意識調査～福井が開業効果を最大限活かすために～	2022	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/8aaff7645020a89d484e8acd3ec94cdc.pdf
日本政策投資銀行	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.4 小松駅・加賀温泉駅・芦原温泉駅 北陸新幹線敦賀開業を契機とした温泉地のリブランディングに向けて～“伝統と新しさ”による多様な顧客の獲得を～	2023	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/3238b2f042eed2da8d49636411fe72dc.pdf
日本政策投資銀行	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.5 敦賀駅 北陸新幹線敦賀開業を契機とした持続可能（サステナブル）な地域づくり～シン・新幹線効果に向けて～	2023	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/00e79e77a87fd7be0fdd05b548728f29.pdf
福井経済同友会	北陸新幹線の敦賀延伸に伴う JR 敦賀駅周辺整備への提言～鉄道と港のまちづくり～	2018	https://www.f-doyukai.jp/070_teigen/pdf_30_12.pdf
福井商工会議所	『福井駅周辺のまちづくりに関する提言～県都再生、ラストチャンス～』	2020	https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/sokou/fukuijoushikatsuyou_d/fil/sho-ko-kaigisho.pdf
福岡敏成	福井市中心市街地における都市再生の取り組み：北陸新幹線福井開業を契機として	2022	新都市 76(5):77-81

<u><産業・企業></u>			
石川拓武・奥村誠	北陸新幹線整備が代表的企業の業務構造にもたらす影響のモデル分析	2021	土木学会論文集D3 (土木計画学) 76(5):451-460
大矢和樹	北陸新幹線開業による経済的な影響について：「人」に着目した分析	2021	財政経済理論論文 集：29-57
東京大学地域未来社会連携研究機構	福井における繊維産業魅力発信のための施策に関する調査研究報告書	2021	https://www.city.fukui.lg.jp/sigoto/syokou/tsinkou/p022758_d/fil/report.pdf
橋爪孝介・中川紗智・金子紗恵・周安琪・劉斐・呂曉凱	飯山市本町商店街における商店経営の特徴と活性化の取り組み：北陸新幹線開通との関係に着目して	2017	地域研究年報 39:193-213
林健太郎	北陸新幹線開業2年 観光施設入り込み客数、引き続き高水準：企業の支店・営業所設置が増加：石川県	2017	地方行政 (10719):10-13
日本政策投資銀行	北陸地域における産業観光の可能性について	2015	https://www.dbj.jp/upload/docs/hokuriku_1503_02.pdf
山崎泉・北野友士	北陸新幹線の開業効果と中小企業経営：金沢信用金庫の取引先への調査から	2020	実践経営 (57):25-32
<u><交通></u>			
	地域レポート 北陸新幹線延伸に見る地域活性化の動き：二次交通整備の重要性	2017	経済月報 (402):24-27
青木卓志	北陸新幹線の羽田利用者への影響に関する一考察—北陸新幹線金沢開業による小松—羽田便の影響と敦賀延伸における影響の分析—	2021	日本地域政策研究 (27):42-51
岩谷恭弥	福井県若狭地方における北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた観光二次交通開発と課題	2022	地球環境研究 (24):107-120
<u><人口移動・都市間関係></u>			
木下祐輔・馬場孝志	北陸新幹線開業後、北陸と関西の結びつきはどう変わったか	2018	https://www.apir.or.jp/wp/wp-content/uploads/APIR_Trend_Watch_46_rev.pdf
丸山洋平・吉次翼	北陸3県をめぐる人口移動傾向の変化—北陸新幹線金沢延伸前後に着目して—	2021	人文地理学会大会研究発表要旨：68-69
<u><不動産市場></u>			
	変貌する不動産マーケット 続 新線効果(Vol.1)北陸新幹線	2015	月刊不動産流通 34(3):70-75
日本政策投資銀行	北陸新幹線開業を契機とした金沢市内におけるホテル投資動向	2017	https://www.dbj.jp/topics/region/area/files/0000029392_file2.pdf

＜観光＞			
青木卓志	地域経済に対する観光消費効果－富山県の事例－	2022	日本観光学会誌 (63):36-46
あおもり新幹線研究 連絡会	九州、北陸新幹線沿線の変化の検証に基づく、北海道新幹線の経済的、社会的活用法への提言：成果報告書	2019	https://www.aomori-u.ac.jp/wp/wp-content/uploads/2020/02/2019年報告書（PDF・流通版）.pdf
池田千恵子	観光産業の拡大による地域への影響	2019	日本地理学会発表要旨集
池田千恵子	COVID-19における観光需要の大幅な減少と宿泊施設への影響	2020	日本地理学会発表要旨集
池田千恵子	観光産業の拡大による宿泊施設の過剰供給	2020	日本地理学会発表要旨集
大谷友男	再起動 北陸新幹線(第2回)開業効果に沸いた北陸新幹線沿線の観光とその後	2022	北陸経済研究 (508):20-29
榎引素夫	上越・北陸新幹線と時代の狭間	2019	地理 64(6):27-35
佐藤信之	富山観光と北陸新幹線	2020	鉄道ジャーナル 54(5):82-86
佐無田光	北陸新幹線後の金沢経済の分岐点－観光化する地域の論点	2020	日本自治学会編『自治の現場と課題』:95-124
柴田弘捷	北陸新幹線の開通と沿線地域の変容：長野新幹線開通後の15年	2016	専修大学社会科学研究所月報 630・631:7-41
相馬大・兵藤哲朗	宿泊旅行統計を用いた観光の諸特性の分析	2022	土木学会論文集D3 (土木計画学) 77(5):279-290
高橋敦司	地域のあり方を変えた北陸新幹線：観光がまちの未来を変えていく	2019	余暇ツーリズム学会誌 (6):89-94
谷脇茂樹	富山県宇奈月温泉における観光の現状と課題	2021	玉川大学観光学部紀要 (8):31-46
土村誠二・木村宏・久保田譲・古屋秀樹・安島博幸	2016年度日本観光研究学会シンポジウム(要旨) テーマ：北陸新幹線開業による観光地への効果と課題：高速交通網の整備は、観光地をどのように変えるか	2016	観光研究 28(1):110-115
西岡洸紀・藤生慎・森崎裕磨・福岡知隆	北陸新幹線敦賀延伸開業を控える北陸地方における人流動向に関する基礎的分析	2023	AI・データサイエンス論文集 4(3):952-961
平松燈	北陸新幹線開通の人口と観光への影響	2022	総合政策研究(関西学院大学) (64):47-58
星野真	北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について	2016	中部圏研究 (197):9-23
増田榮美	観光シンポジウム「北陸新幹線延伸による信州観光ビジネスの可能性」まとめ	2016	総合文化研究所所報 学海 (2):41-68
山本真嗣	北陸新幹線開業の旅行者動態への影響の考察	2016	名古屋学院大学論集 社会科学篇 53(1):77-84
山本真嗣	携帯電話ユーザーの位置情報を活用した旅行者動態の把握：北陸新幹線開業効果の検討	2016	日本観光研究学会全国大会学術論文集 31:329-332
山本真嗣	温泉地における訪問者属性の比較論的考察	2017	名古屋学院大学論集 社会科学篇 53(4):163-170

＜金沢開業効果全般＞			
青木卓志	北陸新幹線金沢開業における地域への効果	2021	地域経済学研究 (41):85-99
江川誠一	北陸新幹線金沢開業効果と今後の課題	2018	地域公共政策研究 (27):79-82
円満隆平	北陸新幹線の金沢までの開業効果と課題	2016	計画行政 39(1):58-61
大谷友男・藤沢和弘	再起動 北陸新幹線(第1回)北陸新幹線の金沢延伸後を旅客流動から考える	2022	北陸経済研究 (505):16-25
金沢市企画調整課	北陸新幹線開業による影響検証会議報告書	2017	https://www4.city.kanazawa.lg.jp/material/files/group/2/20171124_Report_18137270.pdf
榎引素夫	北信越地域における北陸新幹線開業直後の変化と課題	2015	青森大学付属総合研究所紀要 17(1):32-44
榎引素夫	北陸新幹線開業後の地域変化	2016	日本地理学会発表要旨集
栗田善吉	北陸新幹線開業効果に関する一考察	2018	東京交通短期大学研究紀要 (23):21-27
鶴通孝	検証 北陸新幹線：空前の北陸ブームに沸いた2年間と想定外も起きた変化	2017	鉄道ジャーナル 51(4):34-43
手塚雅之	北陸地方における新幹線効果：北陸新幹線開業における影響と分析	2019	金沢学院大学紀要 (17):218-221
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する事後評価報告書	2020	https://www.jrtt.go.jp/construction/committee/asset/jkr1-05-02.pdf
日本政策投資銀行	北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果	2013	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/hokuriku_1303_01.pdf
日本政策投資銀行	北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果—交流がもたらす経済波及効果は678億円—	2016	https://www.dbj.jp/upload/docs/hokuriku_1612_02.pdf
日本政策投資銀行	新幹線の経済・社会効果～2010年以降の3県経済のふり返りから～	2021	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/debd9a8d34e222c1f3bdfacff647eb48_1.pdf
福井商工会議所	北陸新幹線 金沢駅開業による県内経済への影響調査専門委員会報告書～金沢駅開業を活かし、ピンチをチャンスに！～	2011	https://www.fcci.or.jp/shinkansen/tyousa-2011-11.pdf
福島純	北陸新幹線金沢延伸開業から1年を振り返って	2016	運輸と経済 76(5):91-96
藤貴伸	北陸新幹線開通前後での北陸に対するイメージの変化	2016	北陸経済研究 (446):10-23
藤沢和弘	北陸新幹線のインパクト：開業1年を振り返る	2016	JREA 59(7):40522-40525
藤沢和弘	再起動 北陸新幹線(第3回)北陸新幹線金沢延伸の経済効果について	2023	北陸経済研究 (511):20-27
藤沢和弘・藤貴伸	北陸新幹線開業後の北陸を振り返る	2015	北陸経済研究 (438):10-25
松林秀樹編	交通インパクトの社会的効果に関する調査 北陸新幹線・長野地域 報告書	2016	

＜敦賀延伸全般＞			
浅沼美忠	福井県高速交通体系と移動効果：北陸新幹線延伸による福井県への将来的影響について	2019	地域公共政策研究(29):25-33
飯田一之・宮原吏英子	北陸新幹線敦賀開業への期待：開業効果を最大限活かすために	2023	日経研月報(536):60-67
大谷友男	再起動 北陸新幹線(第4回)沿線住民の意識から見た金沢開業に対する評価と敦賀開業への期待	2023	北陸経済研究(514):6-15
金山洋一	北陸新幹線開業がもたらしたもの, もたらすもの	2019	運輸と経済79(11):45-52
黒田慶廣	2024年春・北陸新幹線福井開業に向けた福井市東京事務所の取り組み	2022	地域公共政策研究(31):45-48
佐藤信之	北陸新幹線金沢・敦賀延伸	2021	鉄道ジャーナル55(2):64-68
鶴通孝	2024年春を待望する北陸新幹線 金沢・福井・敦賀の現在とその先 一年遅れの波紋	2021	鉄道ジャーナル55(6):9-21
敦賀市・株式会社JTB 中部福井支店	北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり検討業務委託報告書	2017	https://www.city.tsuruga.lg.jp/about_city/news_from_division/kankou/s-machi/kekka.files/ukezarakentou.pdf
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	北陸新幹線（金沢・敦賀間）事業に関する再評価	2021	https://www.jrnt.go.jp/construction/committee/jkr2-06-02.pdf
日本政策投資銀行	北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果—観光・ビジネス両面からの交流人口増加がもたらす経済波及効果は推計 309 億円—	2019	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/a0b72bcf6e0c1e3efbd9b5be46c980fa_1.pdf
日本政策投資銀行	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.3 金沢駅 北陸新幹線敦賀開業による石川県内への経済波及効果—経済波及効果は推計 279 億円、金沢駅のハブ機能を高め全域への波及を—	2023	https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/41931881618fd732f07aa4377de4b9a2.pdf
福井商工会議所・まちづくり福井株式会社	北陸新幹線福井開業対策検討専門委員会報告書 福井の強みを活かす新幹線開業対策を！—4つの戦略と111個の取り組み・アイデア—	2016	https://www.fcci.or.jp/fsem/2016/shinkansen.pdf
北陸経済連合会	北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題報告書	2017	https://www.hokkeiren.gr.jp/news/data/665d884d0ea7a0137afc2327c4807896.pdf
米屋信弘・浅井修平	北陸新幹線は福井県にどれだけの経済効果をもたらすか	2009	北陸経済研究(371):17-29

＜アンケート調査類＞			
石川県	石川県民意識調査結果報告書	2015	https://www.pref.is-hikawa.lg.jp/kikaku/keikaku/documents/h26houkokusyo.pdf
石川県	新幹線開業後の状況把握調査の結果	2015	https://www.pref.is-hikawa.lg.jp/kikaku/keikaku/documents/06shinkansen.pdf
一般財団法人長野経済研究所	県内企業の北陸新幹線延伸に関するアンケート調査結果	2016	https://www.neri.or.jp/www/contents/1463359222488/simple/201603.pdf
越前市商工会	新型コロナウイルスの影響及び北陸新幹線開業に向けた要望に関する調査結果	2021	https://www.echizen-shokokai.jp/wp-content/uploads/2021/06/f0909125fd447ac86ae64ef921cc807a.pdf
大谷友男	北陸新幹線金沢開業8年・敦賀延伸前の沿線住民（東京～大阪）の意識調査報告	2023	https://www.tuins.ac.jp/wp-content/uploads/2023/03/965fbc1c487c2b3e4d14e4812a26e29e.pdf
上越商工会議所	会員なんでも調査隊「北陸新幹線★敦賀延伸編」アンケート調査結果	2023	https://file.jocci.jp/202307kaiinnandemo-shinkansen.pdf
上越市新幹線・交通政策課	市内企業を対象とした北陸新幹線に関するアンケート調査結果の概要	2018	https://www.city.joetsu.niigata.jp/uploaded/attachment/154746.pdf
上越市創造行政研究所	北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書	2016	https://www.city.joetsu.niigata.jp/uploaded/attachment/121298.pdf
森原崇・横島潤紀・松本泰尚	石川県と富山県における北陸新幹線鉄道沿線の居住環境調査：開通1年後の社会調査	2017	日本建築学会北陸支部研究委員会(60):176-179
富山県消費者協会・消費生活研究グループ連絡協議会	「北陸新幹線開業！私たちのくらしは変わった！？」調査報告書	2015	https://www.tomisyokyo.org/tomisyokyo_db/wp-content/uploads/2020/03/h27.pdf

福井商工会議所	北陸新幹線福井駅開業が経営に与える影響調査	2005	https://www.fcci.or.jp/chousa/0601-6869tyousa02.pdf
福井商工会議所・まちづくり福井株式会社	北陸新幹線福井開業に向けた中心市街地における経営の現状と課題に関するアンケート調査結果	2021	https://www.fcci.or.jp/chousa/2021/20210720centralcitysurvey.pdf
福井県	福井県長期ビジョンの実現に向けた県民アンケートの調査結果	2023	https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/seiki/vision2019/pre_questionnaire_d/fil/R5_ekka.pdf

2024年3月26日発行

北陸新幹線の福井延伸に伴う
地域経済・都市構造の変化と
政策的対応に関する調査研究報告書（1）

編集・発行 福井県立大学地域経済研究所
〒910-1195 福井県永平寺町松岡兼定島4-1-1

印刷 株式会社エクシート
〒919-0482 福井県坂井市春江町中庄61-32

