

# 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

富山国際大学 准教授 大谷 友男



これまでの連載「再起動 北陸新幹線」では、交通体系の変化や観光への影響、金沢開業以前になされた経済効果予測を振り返ってきたが、本稿では、北陸新幹線の金沢開業と敦賀開業を沿線の住民はどのように捉え、評価しているのかについて、2023年2月に実施したアンケートをもとに分析した。

### はじめに

新幹線開業が地域にもたらすさまざまなインパクトについては、所要時間の変化や旅客流動、観光入込客数や消費額、事業所立地の状況といった各種統計データをベースにした分析により、その評価がなされることが一般的である。こうした分析と同等に重要なのは、新幹線開業に伴うさまざまなインパクトに直面した沿線住民が、新幹線に対してどのような期待や評価、意識を持っているかを明らかにすることである。そのためには独自にアンケート調査を実施しなければならないが、実施には相応の費用を要するため、開業前後の「熱狂」下において調査がなされることはあっても、開業から時間が経過してからは調査がなされにくく、中長期的な視点からの実態把握が難しいことが多い。

こうした問題を踏まえ、筆者は令和4年度富山第一銀行奨学財団研究助成を得て、東京から大阪までの北陸新幹線沿線10都府県の住民を対象とし、金沢開業から8年が経過した現在の住民の意識や評価、来春に迫った敦賀開業への評価、さらにはその先の新大阪までの全線開業に対する期待についてアンケート調査を行った。

本稿では、そのうち北陸3県の住民を対象としたアンケート結果を中心に、沿線住民の北陸新幹線に対する評価や期待について述べたい。

### アンケート調査の概要

対象：北陸新幹線沿線（東京、埼玉、群馬、長野、新潟、富山、石川、福井、京都、大阪の10都府県）在住の20歳以上の男女。年代、男女の割合が均等になるよう設定。

回答数：下表のとおり

	想定	回収
東京都	400	423
埼玉県	400	440
群馬県	200	210
長野県	400	425
新潟県	400	427
富山県	500	539
石川県	500	520
福井県	500	519
京都府	400	439
大阪府	400	424
合計	4,100	4,366

調査期間：2023年2月8日～2月16日  
(9日間)

調査方法：インターネットリサーチ

調査委託先：Fastask

## 1 ヘビーユーザーが増える北陸新幹線

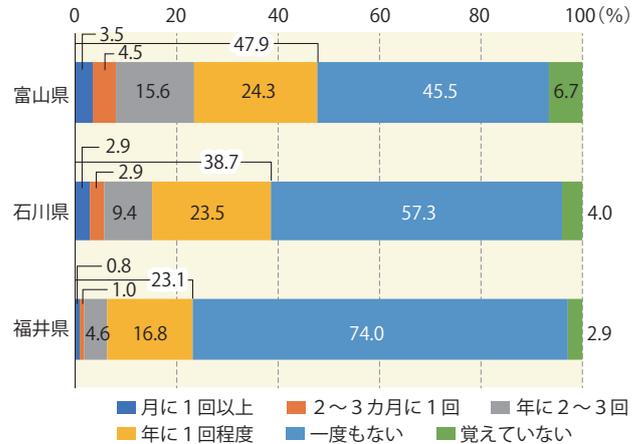
連載の第1回「北陸新幹線の金沢延伸後を旅客流動から考える」でも示したように、北陸新幹線の利用者数は、開業初年度は開業前の約3倍の925.8万人、2年目以降も860万人前後が利用し、コロナ禍に突入するまでは好調に推移していた。こうした利用実態を住民目線で明らかにするため、今回のアンケートでは、まず、北陸新幹線（長野～金沢）の利用頻度を開業1年目（2015年3月14日～2016年3月13日）と7年後の2022年について尋ねた。

開業1年目は、富山県では47.9%、石川県では38.7%、福井県では23.1%の人が一度は北陸新幹線を利用していた(図1)。一方、2022年では、一度は北陸新幹線を利用した人の割合は、富山県で40.6%、石川県で30.6%、福井県では16.2%と、開業1年目よりも低下した(図2)。

北陸3県で利用頻度に差があるのは、金沢以西が未開業であることのほか、石川県の場合は、能登から東京に行く場合に、金沢まで出してから新幹線に乗るよりも能登空港を利用する方が速いため、北陸新幹線の利用機会が限られることが考えられる。また、利用頻度低下の要因は、1つはコロナ禍による外出機会の抑制が考えられるほか、開業初年度は物珍しさから一度は乗車してみようという人が一定数いたためと考えられる。

一方で、割合こそ低いものの、「月に1回以上」の利用頻度と回答した人の割合は、富山県で3.5%→3.7%、石川県で2.9%→3.8%、福井県で0.8%→1.2%と上昇している。この傾向は首都圏でも同様で、東京都で3.5%→7.1%、埼玉県で1.8%→4.1%、群馬県で1.9%→3.3%となっており、ヘビーユーザーの割合が高まっていることがわかる。

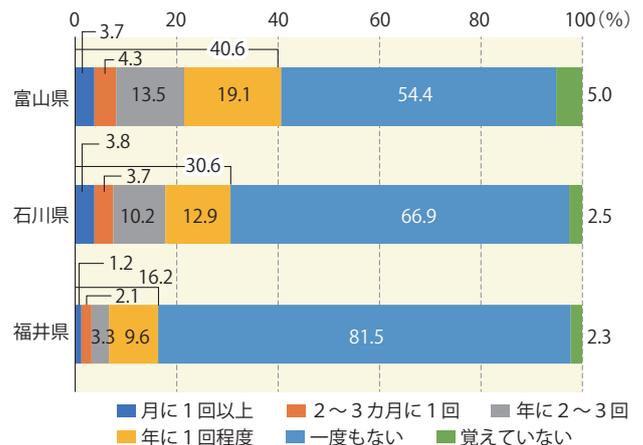
図1 北陸新幹線の利用頻度（開業1年目）



資料：沿線住民へのアンケート調査

(注) 1. 「月に1回以上」は、実際の設問における「月に1回程度」「月に数回」「週に1回程度」「週に3～4回」「ほぼ毎日」の合算  
2. 往復利用でも片道利用でも1回とカウント

図2 北陸新幹線の利用頻度（2022年）



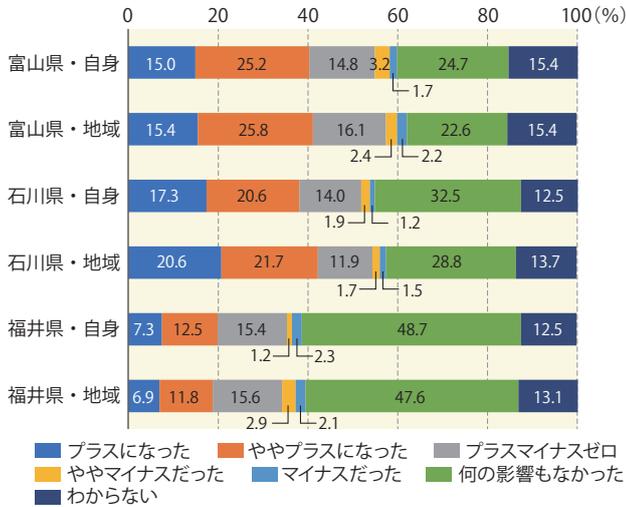
資料：沿線住民へのアンケート調査

(注) 1. 「月に1回以上」は、実際の設問における「月に1回程度」「月に数回」「週に1回程度」「週に3～4回」「ほぼ毎日」の合算  
2. 往復利用でも片道利用でも1回とカウント

## 2 金沢開業に対する沿線住民の評価

北陸新幹線の開業に対して沿線の住民がどのような評価をしているかについて、「2015年の北陸新幹線長野～金沢の開業が、①自身の生活にとって、②住んでいる市町村にとって、プラスマイナスどちらの影響があったか」について質問した。2つに分けて尋ねたのは、自身の生活にとっては

図3 北陸新幹線金沢開業の評価



資料：沿線住民へのアンケート調査

プラスだったが、地域にとってはマイナスだったという評価（逆のパターンも含む）が考えられたためである。

「自身」も「地域」も、県内で開業した富山県、石川県はもちろん、未開業の福井県においても、「プラスになった」「ややプラスになった」という回答が「ややマイナスだった」「マイナスだった」を上回ったが、「何の影響もなかった」とする回答も富山県、石川県で2～3割、福井県では半数弱を占めた（図3）。

この評価をD.I.と同じ要領で、「プラスになった」を1、「ややプラスになった」を0.75、「プラスマイナスゼロ」「何の影響もなかった」「わからない」を0.5、「ややマイナスだった」を0.25、「マイナスだった」を0として、それぞれの割合からD.I.に相当する値を算出すると、富山県の「自身」は62.2、「地域」は62.4、石川県の「自身」は62.7、「地域」は64.5、福井県の「自身」は55.3、「地域」は54.6であった。開業のあった富山県・石川県と未開業の福井県で差が出たものの、各県とも「自身」と「地域」での評価では大きな差は見られなかった。

こうした評価に関しては、同じ県内でも新幹線駅ができたか否か、駅へのアクセスの良し悪しなどによって差が出ることが考えられるため、各県

表1 地域別北陸新幹線金沢開業の評価

		自身	地域
富山県	富山市	63.6	64.5
	高岡市	55.4	56.4
	黒部市	66.1	64.7
	新川地域*	64.6	60.3
	富山地域*	63.3	61.7
	高岡地域*	59.3	59.3
石川県	砺波地域*	64.9	64.9
	金沢市	63.9	68.8
	小松市	59.0	57.0
	加賀市	58.4	56.9
	能登北部地域*	66.3	63.8
	能登中部地域*	60.4	63.3
福井県	加賀地域*	64.0	62.1
	福井市	55.7	54.1
	敦賀市	55.2	53.7
	あわら市	58.9	63.2
	越前市	50.5	51.2
	福井坂井地域*	54.9	52.1
	丹南地域*	53.8	56.3
	嶺南地域*	54.0	56.0
奥越地域*	59.0	56.0	

資料：沿線住民へのアンケート調査

(注) 1. 新川地域は、黒部市を除いた魚津市、入善町、朝日町。富山地域は、富山市を除いた滑川市、舟橋村、上市町、立山町。高岡地域は、高岡市を除いた氷見市、射水市。砺波地域は、砺波市、小矢部市、南砺市。能登北部地域は、輪島市、珠洲市、穴水町、能登町。能登中部地域は、七尾市、羽咋市、志賀町、宝達志水町、中能登町。加賀地域は、金沢市・小松市・加賀市を除いたかほく市、白山市、能美市、野々市市、川北町、津幡町、内灘町。福井坂井地域は、福井市・あわら市を除いた坂井市、永平寺町。丹南地域は、越前市を除いた鱒江市、池田町、南越前町、越前町。嶺南地域は、敦賀市を除いた小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町。奥越地域は、大野市、勝山市。  
2. 上記の値はD.I.の算出方法の要領で、「プラスになった」を1、「ややプラスになった」を0.75、「プラスマイナスゼロ」「何の影響もなかった」「わからない」を0.5、「ややマイナスだった」を0.25、「マイナスだった」を0として、それぞれの割合から算出した。

の地域別にD.I.に相当する値を算出した（表1）。

それによると、富山県では、自身の評価では黒部市が66.1で最も高かった。在来線時代の新川地域の中心駅は魚津であり、黒部駅には特急「はくたか」はほとんど停車しなかったが、新幹線開業によって黒部宇奈月温泉駅が設置され、利便性が向上したためと考えられる。黒部市では地

域にとっての評価も県内で2番目に高い64.7であった。

一方、新幹線駅のある高岡市は、自身55.4、地域56.4とともに最も評価が低く、氷見市・射水市の高岡地域でもポイントが60を下回った。高岡市は、高岡駅から南に約2kmの新高岡駅に街の玄関口が変わったこと、在来線時代には高岡駅に全列車が停車していたのが、新幹線ができてからは速達タイプの「かがやき」が、ほぼ全て通過するダイヤになったといった環境の変化が評価の低さに影響していると考えられる。砺波地域においては、域内には新幹線駅が設置されていないにもかかわらず、自身・地域ともに64.9と富山市よりも高い評価がなされており、同じ新高岡駅を最寄り駅としながらも、新幹線開業をポジティブに受け止めている様子が見える。

石川県では、新幹線の終着駅となった金沢市で自身の評価では63.9、地域の評価では68.8と高い評価となった。とくに地域にとっての評価では、富山県や福井県を含めて最も高い値を示しており、北陸新幹線開業が金沢市にとってよかったと考える市民が多かったことがうかがえる。また、金沢駅から遠く離れた能登北部地域でも高い評価が目立った。新幹線駅から離れた地域でも市民が開業の恩恵を感じられていることは特筆すべきことといえよう。一方、未開業の小松市や加賀市では自身・地域ともにポイントは60を下回った。

福井県は未開業ということもあり、どの地域においてもポイントは低かったが、あわら市においては地域にとっての評価が63.2と県内で唯一60ポイントを上回った。これは連載の第2回「開業効果に沸いた北陸新幹線沿線の観光とその後」でも示したように、2015年以降芦原温泉や東尋坊といった石川県に近い地域への観光客が大きく伸びたという実績が、住民の意識の面でも実感としてあったためと考えられる。特にあわら市は地域を舞台にした漫画『ちはやふる』を題材にしたイベントを2014年から行うなど、にぎわい創出が成功していた地域であった。

### 3 敦賀開業に対する沿線住民の期待

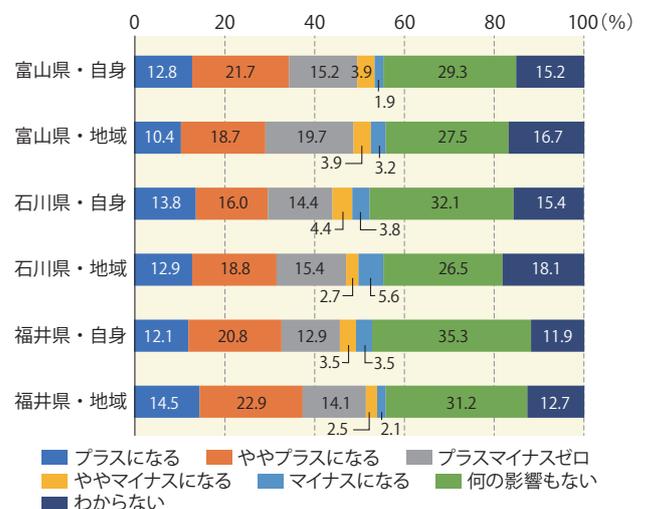
#### (1) 金沢開業に比べて低い期待値

金沢開業に対する評価と同様に、来春の金沢～敦賀の開業に対する期待についても尋ねてみた。それによると、いずれの県においても、「プラスになる」「ややプラスになる」という回答が「ややマイナスになる」「マイナスになる」を上回ったが、その割合は金沢開業の評価に比べて大きいとはいえない。

この評価をD.I.の方式で算出すると、富山県の「自身」は59.9、「地域」は57.4、石川県の「自身」は57.9、「地域」は57.7、福井県の「自身」は58.6、「地域」は61.3であり、富山県と石川県では、金沢開業の評価に比べて低い値となっていることがわかる。また、新たに開業する福井県においても「地域」は60を上回るものの、「自身」では金沢開業での評価より若干高い程度となっている(図4)。

敦賀開業への期待が、金沢開業への評価よりも低い値となった要因は、新規開業区間においては東京への時間短縮効果が金沢開業の時ほど劇的ではないこと、石川県や福井県から京都や大阪、名

図4 北陸新幹線敦賀開業への期待(北陸3県)



資料：沿線住民へのアンケート調査

表2 北陸新幹線敦賀開業の時間短縮効果

<北陸-東京間>

出発地	現在	敦賀開業	時短効果
福井(北陸新幹線)	3時間21分	2時間53分	▲28分
福井(米原経由)	3時間25分	3時間19分	▲6分
敦賀(北陸新幹線)	3時間58分	3時間17分	▲41分
敦賀(米原経由)	2時間50分	—	—

<北陸-新大阪間>

出発地	現在	敦賀開業	時短効果
富山	3時間	2時間26分	▲34分
金沢	2時間27分	2時間6分	▲21分
福井	1時間43分	1時間42分	▲1分
敦賀	1時間13分	—	—
長野	3時間48分	3時間7分	▲41分

資料：福井県ホームページ（北陸新幹線 整備効果）、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報告書」、時刻表より作成

(注) 敦賀開業後の所要時間は福井県、鉄道・運輸機構の情報をもとに作成。金沢駅・福井駅での停車時間1分、敦賀での乗り換え時間は10分と想定。

古屋に向かう際には、時間短縮効果が限定的なことに加え、これまで直通で利用できていたものが、新たに乗り換えの負担が生じるためと考えられる。

金沢開業への評価と同じように、各県の地域別にD.I.に相当する値を算出したものが表3である。富山県では、金沢開業に対する評価ほどの地域差は認められず、全体的に控えめな期待となっていることがわかる。

石川県は、「自身」では駅が開業する小松市で唯一60ポイントを上回った。「地域」では加賀市が69.0で最も高く、小松市でも61.5と高めの値となった。加賀市の場合は「自身」にとっての効果にはあまり大きな期待がないものの、北陸有数の温泉地を抱える都市ということもあり、「地域」にとっての効果を期待する向きが多いことがわかる。一方、能登北部地域では「地域」への期待が46.3と、ややマイナスに考える意見が優勢となったほか、能登中部地域でも比較的低い値となった。これまで能登においては、関西方面から特急サンダーバードが和倉温泉駅まで直通運転していることでアクセスの良さが確保されていたものが、敦

賀開業以降は関西方面から能登へ向かう場合には敦賀と金沢で2回の乗り換えが必要となり、利便性が低下することへの懸念が大きいと考えられる。

福井県では、「自身」「地域」とともに、あわら市での期待値が最も高く、次いで終着駅となる敦賀市の順となっている。一方、福井市では「自身」で59.5、「地域」では61.9とそれほど高い値とはなっていない。越前市に至っては、新幹線駅が設置されるにもかかわらず、「自身」で55.0、「地域」で56.7と、新幹線がやってこない奥越地域と比べても低い値となっている。こうした傾向は越前市の近隣の丹南地域でも同様である。このような

表3 地域別北陸新幹線敦賀開業への期待

		自身	地域
富山県	富山市	60.6	58.8
	高岡市	57.1	54.8
	黒部市	61.8	60.3
	新川地域*	60.3	59.4
	富山地域*	62.5	56.7
	高岡地域*	59.8	55.7
	砺波地域*	57.5	54.4
石川県	金沢市	57.0	57.8
	小松市	63.5	61.5
	加賀市	59.1	69.0
	能登北部地域*	52.5	46.3
	能登中部地域*	55.6	53.5
	加賀地域*	59.9	56.6
福井県	福井市	59.5	61.9
	敦賀市	60.8	65.6
	あわら市	69.1	67.6
	越前市	55.0	56.7
	福井坂井地域*	58.2	61.1
	丹南地域*	53.8	57.5
	嶺南地域*	59.4	58.1
	奥越地域*	56.0	62.0

資料：沿線住民へのアンケート調査  
(注) 地域区分や計算方法は表1と同じ。

傾向になるのは、福井県においては敦賀開業による対東京の時間短縮効果が南に行くほどわずかであることがあげられる。また、対東京と並んで多くの人の流れがある大阪や京都、名古屋に対しては、これまで直通で行けたものが敦賀での乗り換えを必要とするようになり、わずかな時間短縮効果よりも乗り換えの負担、料金値上がりへの懸念が上回ったからと考えられる。

## (2) 敦賀開業で近づく長野と関西

それでは北陸3県以外での期待値はどのようになっているだろうか。ここでは長野県と京都府・大阪府の結果を見てみる。

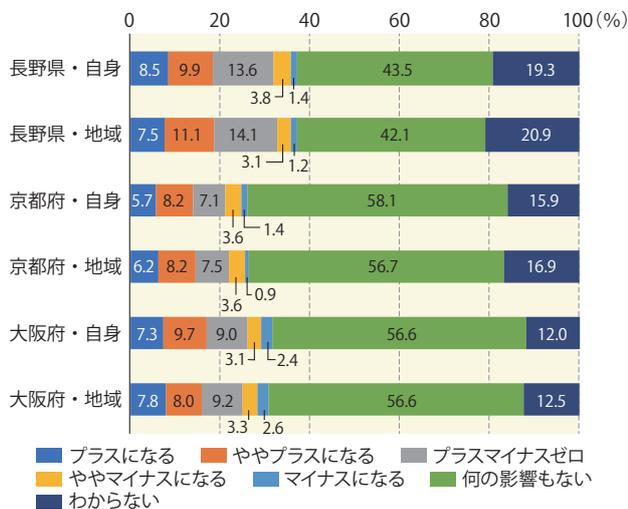
それによると、いずれの府県においても、「何の影響もない」が最も多いが、「プラスになる」「ややプラスになる」という回答が「ややマイナスになる」「マイナスになる」との比較では、プラス評価の方が若干多い。この評価をD.I.の方式で算出すると、長野県の「自身」は55.1、「地域」は55.2、京都府の「自身」は53.3、「地域」は53.8、大阪府の「自身」は54.2、「地域」は53.8で、北陸3県に比べれば低い値ではあるものの、プラスが優勢であることを示す50を上回った(図5)。

北陸の視点では見落とされがちであるが、敦賀開業は長野と関西を近づける効果をもたらす。現

状、長野から京都や新大阪への移動は、名古屋までは在来線で、新幹線に乗り継いで京都まで3時間45分、新大阪まで約4時間かかるルートが一般的である。金沢経由の場合は、かがやき利用で乗り換え時間が短ければ、京都まで最速3時間23分、新大阪まで3時間48分となるが、金沢での接続時間や途中停車駅の数の問題もあり、平均すると京都で3時間53分、新大阪まで4時間18分を要し、最速ルートとはなり得ていない。しかし、敦賀開業以降は、かがやき利用で敦賀での乗り換え時間が短ければ、金沢～敦賀で約30分の時間短縮が見込まれていることから、京都へは3時間を切り、新大阪へは3時間半を切ることが期待される。長野から関西へは、現行でも名古屋での在来線と新幹線の乗り換えが必要であるため、敦賀開業以降は時間短縮効果のみが発揮され、長野と関西への最短経路が北陸経由へと変化することになる。

長野県は県土が広く、松本や諏訪、飯田といった中信・南信地域においては、こうした恩恵を受けることは少ないが、長野や上田、軽井沢といった北信・東信地域においては効果が期待できる。そのため上述のD.I.に相当する値も北信・東信に限定すれば、「自身」で58.4、「地域」で58.3と北陸3県とほぼ同じ水準となる。

図5 北陸新幹線敦賀開業への期待(長野・関西)

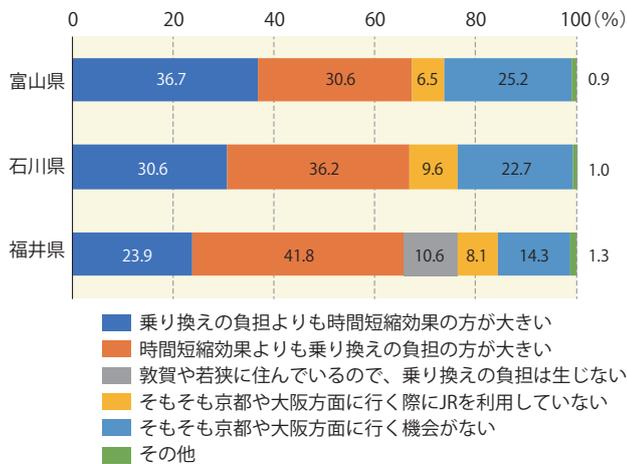


資料：沿線住民へのアンケート調査

## (3) 北陸と関西で異なる乗り換え負担への評価

来春の敦賀開業以降は、敦賀駅で新幹線と在来線の乗り換えが必要となる。この敦賀での乗り換えに対して、沿線の住民がどう評価しているかについても質問をした。それによると、富山県では「乗り換えの負担よりも時間短縮効果の方が大きい」が36.7%に対し、「時間短縮効果よりも乗り換えの負担の方が大きい」は30.6%で、時間短縮効果に対する評価が高いが、石川県では時間短縮効果が30.6%に対して、乗り換えの負担は36.2%、福井県では時間短縮効果が23.9%、乗り換えの負担が41.8%と、乗り換えの負担を嫌う意見が優勢となった(図6)。

図6 敦賀乗り換えに対する評価（北陸3県）

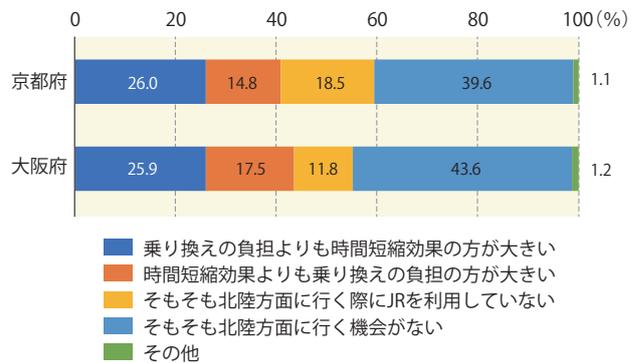


資料：沿線住民へのアンケート調査

こうした差が生じる背景には、富山県は金沢開業の段階で在来線特急が富山まで来なくなり、金沢駅で新幹線と在来線乗り換える負担がすでに生じていることがあげられる。対京都・大阪、名古屋への移動では、いずれにしても乗り換えが必要であり、新幹線が敦賀まで延びることによる時間短縮効果の恩恵の方が大きいと考えられる。一方の石川県と福井県では、これまで直通だったものが乗り換えを要するようになるため、ネガティブな評価が優勢となっている。乗り換えが不要になることは、30分の時間短縮効果に相当するとの考え方もあり、それに沿って考えると金沢～敦賀の時間短縮効果が約30分であるため、時間短縮効果は乗り換える負担によって相殺されてしまう。福井県内においては、時間短縮効果がさらに限定的となる。いわば、金沢開業の時に富山県の人たちが経験した京都・大阪方面への移動の負担を石川県や福井県の人を経験することになる。

一方の関西圏では、北陸方面に向かう際に敦賀乗り換えが生じることに對してどのような評価をしているのだろうか。それによると、「そもそも北陸方面に行く機会がない」が両府とも4割程度で最も多かったが、「乗り換える負担よりも時間短縮効果のほうが大きい」は京都府で26.0%、大阪府で25.9%に対し、「時間短縮効果よりも乗

図7 敦賀乗り換えに対する評価（京都・大阪）



資料：沿線住民へのアンケート調査

り換える負担の方が大きい」は京都府で14.8%、大阪府で17.5%と、時間短縮効果を評価する意見のほうが優勢であった（図7）。

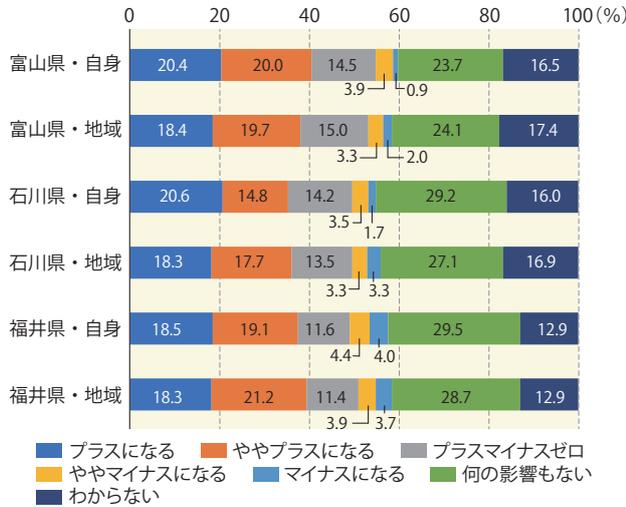
同じ敦賀乗り換えに対して、北陸と関西で対照的な評価となったのはなぜだろうか。考えられる要因としては、関西圏では来春の敦賀開業による時間短縮効果がどの程度かを十分理解されていない可能性もあるが、もともと京都や大阪といった大都市圏の利用者の多くは、公共交通利用が中心であり、大阪駅や京都駅に向かうのに乗り換えすることが当たり前ととらえており、乗り換えへの抵抗が小さいことが考えられる。一方の北陸は、マイカー中心のDoor to Doorの移動に慣れたライフスタイルであることから、乗り換えに対する抵抗が強いといったことが考えられる。

## 4 全線開業に対する沿線住民の期待

北陸新幹線は敦賀と大阪の間は着工が決まっておらず、現時点で全線開業の見通しは立っていない。交通ネットワークはつながってこそ効果を発揮するものであり、いち早く大阪まで全線開業することが望まれるが、沿線住民の全線開業に対する期待はどのようになっているだろうか。

図8を見ると、いずれの県においても「プラスになる」「ややプラスになる」という回答が「や

図8 北陸新幹線全線開業への期待（北陸3県）

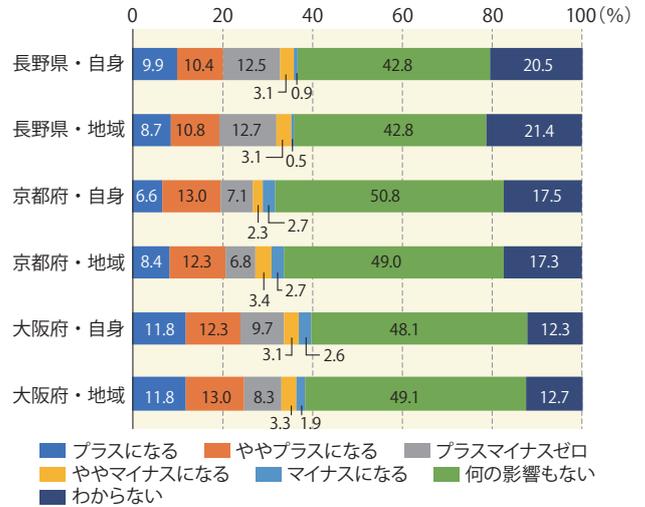


資料：沿線住民へのアンケート調査

やマイナスになる」「マイナスになる」を上回った。この評価をD.I.の方式で算出すると、富山県の「自身」は63.7、「地域」は62.3、石川県の「自身」は62.3、「地域」は61.2、福井県の「自身」は60.9、「地域」は61.7であり、敦賀開業への期待よりも大きく、金沢開業への評価に匹敵するかそれ以上の期待が持たれていることがわかる。

全線開業への期待についても、敦賀開業と同様に長野県と京都府・大阪府の結果について見てみる。いずれの府県も「何の影響もない」が最も多いが、「プラスになる」「ややプラスになる」と「ややマイナスになる」「マイナスになる」との比較では、プラス評価の方が多。また、プラス評価の割合は敦賀開業よりも高い割合になっている。とくに終着駅となる大阪府では「プラスになる」が「自身」「地域」ともに11.8%と、10%を上回った。この評価をD.I.の方式で算出すると、長野県の「自身」は56.4、「地域」は56.0、京都府の「自身」は54.6、「地域」は55.0、大阪府の「自身」は56.9、「地域」は57.4であった。長野県に関しては、北信・東信地域に限定すれば、「自身」「地域」ともに59.2と比較的高い値を示した（図9）。

図9 北陸新幹線全線開業への期待（長野・関西）



資料：沿線住民へのアンケート調査

表4 北陸新幹線開業の時間短縮効果

&lt;北陸-新大阪間&gt;

出発地	現在	全線開業	時短効果
富山	3時間	1時間40分	▲1時間20分
金沢	2時間27分	1時間19分	▲1時間8分
福井	1時間43分	55分	▲48分
敦賀	1時間13分	44分	▲29分
長野	3時間48分	2時間26分	▲1時間22分

資料：福井県ホームページ（北陸新幹線 整備効果）、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報告書」、時刻表より作成

(注) 全線開業後の所要時間は福井県、鉄道・運輸機構の情報をもとに作成。金沢駅・福井駅での停車時間1分、敦賀での乗り換え時間は10分と想定。

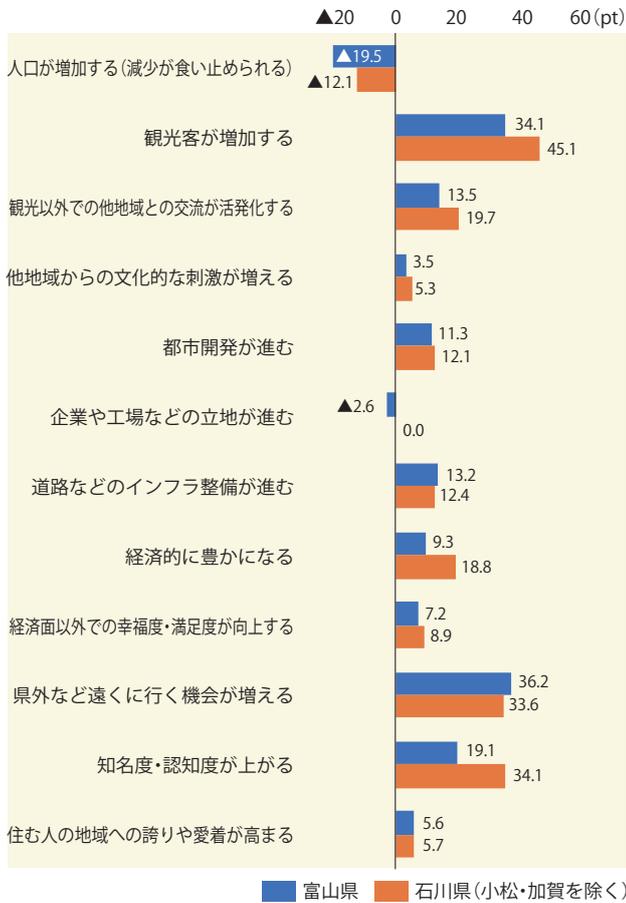
## 5 沿線住民の考える新幹線効果とは？

これまで沿線住民へのアンケート結果から各区間の開業に対する評価と期待について見てきたが、住民はどのような要素を新幹線開業の効果・影響として評価しているのだろうか。

富山県と石川県（小松市・加賀市を除く）の住民に、北陸新幹線の金沢開業によって「人口が増加する（減少が食い止められる）」「観光客が増加する」などの項目について期待したか否かについて尋ね、その結果を-100から100までの値で示したところ、図10のような結果となった。

それによると、ポイントの高かった項目は「観

図10 沿線住民の期待した開業効果（金沢開業）



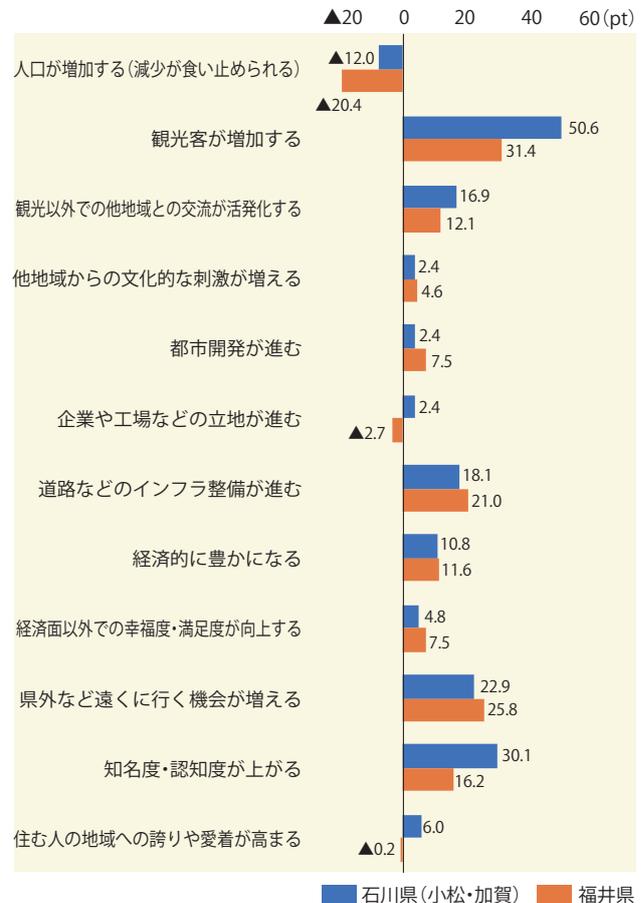
資料：沿線住民へのアンケート調査

- (注) 1. 数値はそれぞれの項目について「期待している」を100、「どちらともいえない」「覚えていない・わからない」を0、「期待していない」を-100とし、その値に回答者数を乗じてポイント化したもの。  
2. 石川県は小松市・加賀市を除く

「観光客が増える」が富山県で34.1ポイント、石川県で45.1ポイントであったほか、「県外など遠くに行く機会が増える」が富山県で36.2ポイント、石川県で33.6ポイント、「知名度・認知度が上がる」は富山県で19.1ポイントとそれほど高くなかったが、石川県では34.1ポイントであった。一方、「人口が増加する(減少が食い止められる)」は富山県でマイナス19.5ポイント、石川県でマイナス12.1ポイントであった。

それでは来春の敦賀開業に対して、沿線となる石川県西部(小松市・加賀市)と福井県の住民はどのように見ているだろうか。アンケート結果によると、金沢開業時の期待と似たような傾向となっている。「観光客が増える」に関しては、石

図11 沿線住民の期待する開業効果（敦賀開業）



資料：沿線住民へのアンケート調査

- (注) 1. 数値はそれぞれの項目について「期待している」を100、「どちらともいえない」「覚えていない・わからない」を0、「期待していない」を-100とし、その値に回答者数を乗じてポイント化したもの。  
2. 石川県は小松市・加賀市

川県(小松市・加賀市)で50.6ポイント、福井県で31.4ポイントとなっており、最も期待値が高い。加賀市は北陸有数の温泉地を抱えることもあり、観光客増への期待の大きさがうかがえる。その他の項目については、金沢開業時の期待値より低めの結果となっている(図11)。

金沢開業・敦賀開業ともに、北陸新幹線の効果として住民が期待しているのは、観光・PR、移動といった項目に限定されているといえよう。一方、人口増に対しては、いずれにおいても「期待していない」が優勢となる評価である。かつては、新幹線をはじめとする交通インフラが整備されることで、地域の人口が増え、発展するといったバラ色の未来が期待される傾向にあったが、すでに

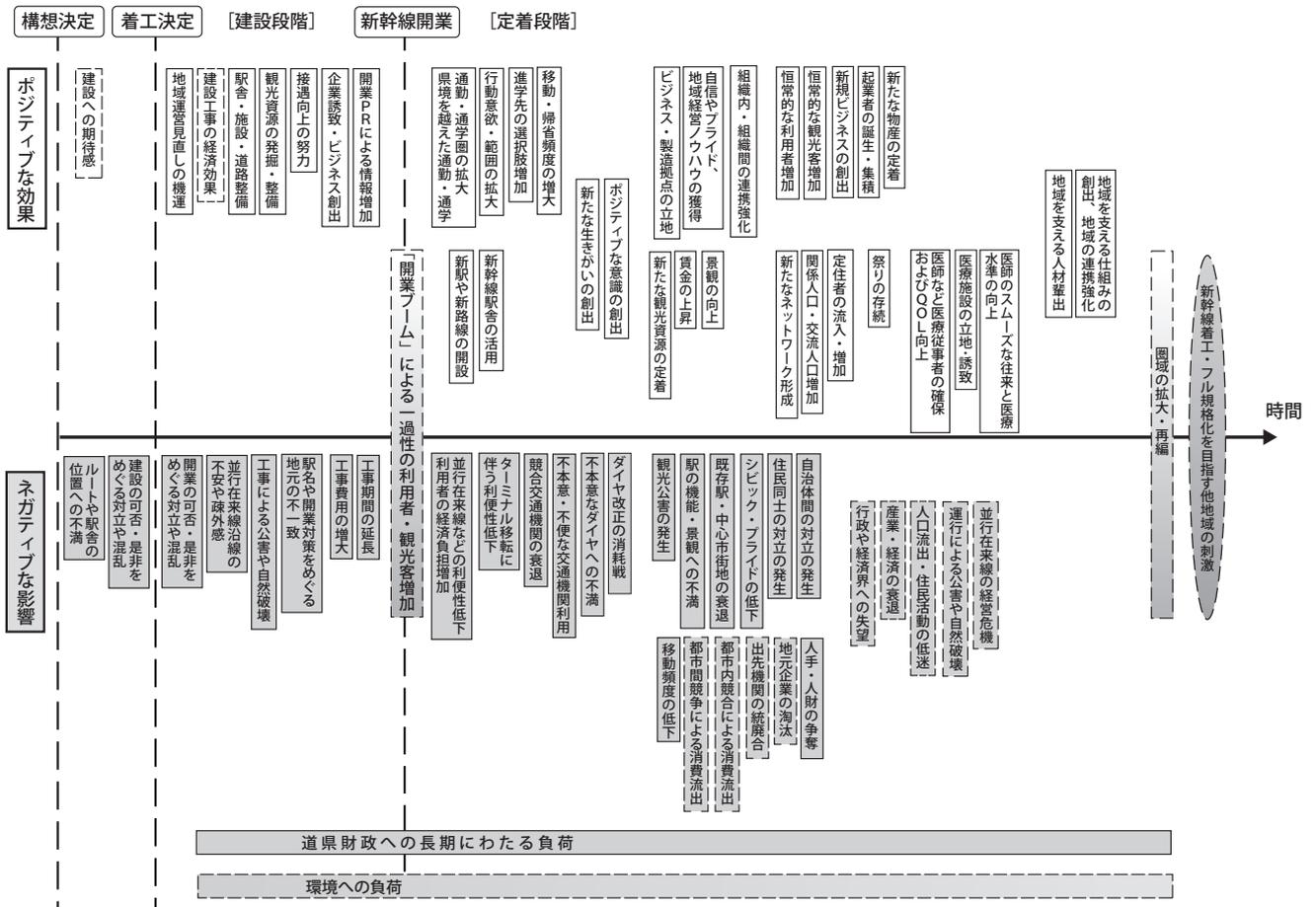
人口減少社会となる中で、新幹線ができたからといって人口が増える（減少が食い止められる）といった認識にはつながらず、これらがもたらす効用を慎重に評価しているものと考えられる。

一方で、新幹線が地域にもたらす効果・影響は、図12に示すように、本来であれば短期、中長期にわたってさまざまな分野に及ぶものである。ところが、その効果に対する評価が観光面だけにフォーカスされることは、市民の評価が一面的になっているともいえる。こうしたことが、新幹線が開業した地域でよく聞かれる「開業して最初の1年は盛り上がったが、その後は…」という声にもつながっているのではないだろうか。新幹線開業が地域にもたらすさまざまなインパクトについて

では、観光以外の側面についても検証していくことが重要と考える。

その上で、北陸新幹線の整備効果を発揮させるためには、想起されるさまざまな効果・影響のうち、ポジティブな効果はそれがより発揮されるように、ネガティブな影響はそれが最小限に食い止められるように地域が主体となって積極的に手を打っていくことが肝要である。そうした取り組みこそが、先人たちが強く望み、現在も大阪までの開業に向けた努力が続けられている北陸新幹線が、北陸地域はもとよりわが国全体にとって重要なインフラであることを示すためにも必要不可欠といえる。

図12 新幹線建設に伴う効果・影響



資料：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」弘前大学地域研究第15号,pp.1-14.  
 (注) 2021年12月現在、櫛引・三原作成