

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（2）



2025年3月

福井県立大学地域経済研究所

はしがき

2024年3月16日に、北陸新幹線の金沢・敦賀間が開業した。初めて新幹線が乗り入れることになった福井県内では、開業日には県内4駅ともに大変なにぎわいで、まさに県史に残る一大イベントであった。

それから一年が経とうとしている中、多種多様な評価が聞こえてくる。もっとも、北陸新幹線による地域経済への影響については、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と、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と、こうした考えから、福井県立大学地域経済研究所では、2023年度から北陸新幹線に関する研究プロジェクトを進めてきた。

2年目の今年度は、開業後の1年間で、北陸新幹線が福井県内にどのような変化をもたらしたのか、主に2つの観点から検討することにした。1つは、県内外の人々の移動に関する「人流データ」を収集し、それらを地図化・グラフ化することで、北陸新幹線の地域的波及効果の分析を行った。もう1つは、地域経済研究所の独自アンケートを実施し、北陸新幹線が企業活動にどのような変化をもたらしているかを分析した。

また2024年12月19日には、公益財団法人中部圏社会経済研究所と共催で、「高速交通による大交流時代と福井・中部の課題」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。今回は、サブタイトルを「北陸新幹線と中部縦貫道の影響をさぐる」としたように、新幹線だけではなく高速道路も取り上げ、中部圏との交流に焦点をあてた。当日は、中部圏社会経済研究所の宮本文武代表理事から「中部地域が考える＜大交流時代＞とその課題」、富山国際大学の谷友男准教授から「北陸新幹線敦賀開業のインパクト―開業効果から新幹線効果に向けて―」と題したご講演をいただいた。当研究所からは、人流データの分析とアンケート調査結果について報告した。後半のパネルディスカッションでは、山田賢一越前市長、寺澤大介中央日本総合観光機構常務理事、牧野正広北陸経済連合会常務理事にご登壇いただき、越前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、新幹線と高速道路による地域間関係の変化と福井の課題について、意見交換を行った。当日は、オンラインを含め140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。

本報告書では、第Ⅰ章で北陸新幹線敦賀開業が地域経済に与える経済効果について整理し、第Ⅱ章で福井県観光連盟のオープンデータ（FTAS）を用いて、観光客の移動パターンを分析した。続く第Ⅲ章では、事業所向けアンケート調査結果をもとに、敦賀延伸の県内事業所への影響と企業の行動変化を検討した。後半の第Ⅳ章では、衛星データからみた北陸新幹線の延伸開業と地域経済との関係について、第Ⅴ章では、北陸新幹線開業後の産業観光施設の活用施策について論じている。各章は、地域経済研究所のメンバーが分担したが、Ⅰは松原宏が、ⅡとⅢは原田大暉が、Ⅳは當麻雅章が、Ⅴは森嶋俊行が執筆した。

本報告書作成にあたり、観光地域づくりマネージャーの佐竹正範氏をはじめ福井県観光連盟の皆様、福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局新幹線政策連携室の皆様、福井県内の商工会議所の皆様に大変お世話になりました。あつくお礼申し上げます。

2025年3月

福井県立大学地域経済研究所長 松原 宏

目 次

I	北陸新幹線敦賀開業が地域経済に与える経済効果	4
1	はじめに	4
2	北陸新幹線に関する経済効果予測とアンケート調査結果	5
3	北陸新幹線による地域経済・都市間関係への影響	6
4	おわりに	10
II	北陸新幹線延伸後の福井県内における観光客の移動パターン —福井県観光連盟オープンデータFTASを用いた予備的分析—	14
1	はじめに	14
2	新幹線延伸前後における来県者の移動手段と訪問先	14
3	新幹線延伸後における観光客の県内移動パターン	20
4	おわりに	23
III	北陸新幹線敦賀延伸の福井県内事業所への影響とそれにとまう行動変化 —事業所向けアンケート調査の分析—	25
1	はじめに	25
2	回答事業所の属性	25
3	北陸新幹線敦賀延伸の事業所への影響	32
4	新幹線延伸を受けた企業行動の変化	40
5	今後の見通しや取組	46
6	本章のまとめ	54
IV	衛星データでみる北陸新幹線延伸開業と地域経済との関係	58
1	はじめに	58
2	福井県のGDPの推移	58
3	新幹線延伸開業と周辺地域の経済活動	59
4	まとめ	64
V	北陸新幹線敦賀延伸による福井県における 産業遺産保存活用施策・産業観光施策の可能性	65
1	はじめに	65
2	福井県近代化遺産総合調査における調査対象の分析	65
3	経済産業省認定「近代化産業遺産群」の分析	67
4	福井県による見学可能工場リストの分析	68
5	経済産業省による見学可能な産業施設一覧表の分析	69
6	福井県観光客入込	69
7	福井県観光データ分析システムより読み取れる産業観光の位置づけ	72
8	小括	73

I 北陸新幹線敦賀開業が地域経済に与える経済効果

1 はじめに

当初の予定より1年遅れ、2024年3月16日に、北陸新幹線の金沢・敦賀間が開業した。初めて新幹線が乗り入れることになる福井県内では、新幹線関連のニュースが、開業の半年前から急に増え、開業後も連日流されるなど、大きな話題になっている。「新幹線客に加え、地元住民らでにぎわう福井県内4駅周辺の商業施設や観光施設は、想定以上の人出や売り上げを記録」とされる一方で、「新幹線開業効果、エリアで濃淡 駅から離れた観光地や繁華街は実感乏しく」とも報じられている¹。福井市中心部では、今後も再開発が進み、新たな空間が次々と登場する予定である。にぎわいを持続できるか、点から面に拡げていけるかが課題であり、郊外に分散してきた都市構造を転換するのかが問われている。(写真1)



写真1 開業当日の福井駅

福井県立大学地域経済研究所では、2023年度から3年間の予定で、北陸新幹線に関する研究プロジェクトを立ち上げた。1年目の2023年度は、既存文献や過去のアンケート調査の整理と統計データの分析、地図作業を実施し、北陸新幹線の開業前の地域経済および都市構造の現状分析を行った²。そうした作業の結果を踏まえ、ここでは、北陸新幹線福井延伸の地域経済への経済効果について、考えてみることにする。

2 北陸新幹線に関する経済効果予測とアンケート調査結果

まず最初に、これまでに実施された主な経済効果分析やアンケート調査結果をみてみよう。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³。そこでは、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130億円と見込まれるとした。

また、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。2020年2月には、「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」と題したレポート⁴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た。

アンケート調査としては、富山国際大学の太谷友男准教授による調査結果が注目される⁵。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、ホテ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、太谷は「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」（p.17）と述べている。

太谷はまた、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。

福井県民に対するアンケート調査としては、福井県による「福井県長期ビジョンの実現に向けた県民アンケート」がまずあげられる⁶。2023年7月～8月にかけて、18歳以上の県民約3千人を対象に行われ、1,583人から回答を得た（回収率49.2%）。2024年春に福井県内に新幹線が開業することについて、「とても期待している」（23.6%）と「どちらかと言えば期待している」（50.3%）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16.7%、「全く期待していない」は5.0%だった。新幹線開業に期待すること（複数回答）は、「観光地やまちなかのにぎわいが増える」が67.2%、「県外へ旅行に行きやすくなる」が66.7%で高く、「買い物・飲食施設が増える」（32.6%）、「インフラ整備が進展する」（29.5%）、「ビジネス交流が活発化する」（28.7%）が続いた。なお、福井県によるアンケート調査は、2024年7月にも行われ、1,710人から回答を得た（回収率53.7%）。「あなたが新幹線開業の効果を実感しているのはどのような部分でしょうか」という問いに対して、「観光地やまちなかのにぎわいが増えた」が60.9%で最も多く、「買い物・

飲食施設が増えた」(42.5%)、「県外へ旅行に行きやすくなった」(41.0%)、「インフラ整備が進化した」(18.6%)、「ビジネス交流が活発化した」(8.2%)の順になっていた。

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⁷。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件から回答があったものである(回収率50.2%)。新幹線開業後の駅前の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、意見が分かれた。「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たといえる。

3 北陸新幹線による地域経済・都市間関係への影響

3-1 統計データの分析

統計データによって地域経済の変化を把握するには、時期尚早だが、観光庁の「宿泊旅行統計調査」をもとに、北陸3県における延べ宿泊者数の推移をみると、新型コロナウイルスの感染拡大の「波」に連動して、増減を繰り返してきたが、2023年1月以降は、おおむね増加傾向を示してきた(図1-1)。

北陸3県の中で石川県での宿泊者数が最も多く、2022年1月の40万人泊から2024年11月の120万人泊へと3倍に伸びている。富山県と福井県は2022年はほぼ同じで推移、2023年は富山県が上回る月が多かったが、2024年3月の北陸新幹線の福井延伸以降は、福井県が富山県を上回る月も出てきた。

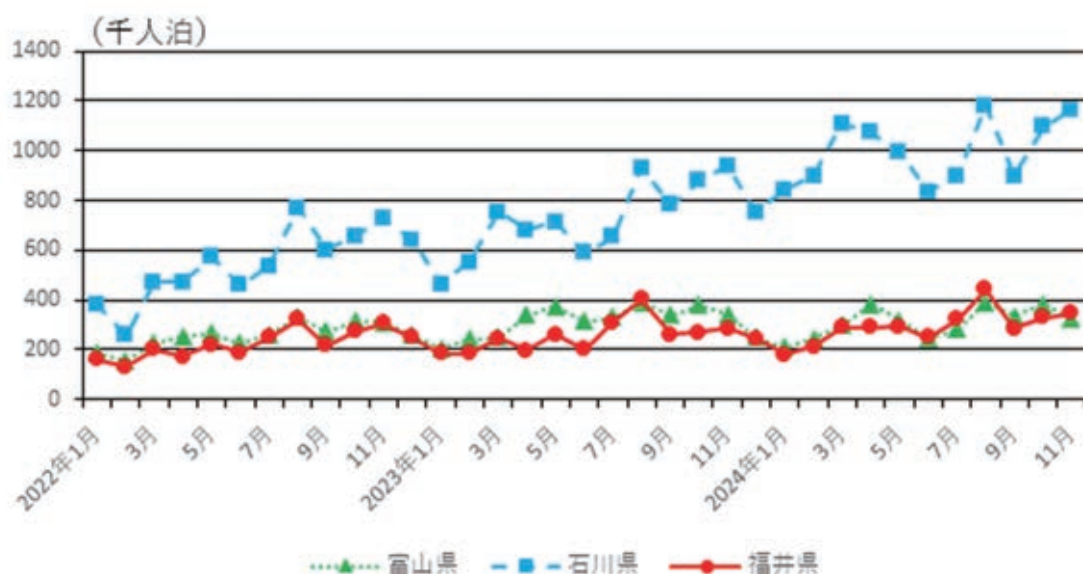


図1-1 北陸3県における延べ宿泊者数の推移

出所：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

次に、コロナ収束後の外国人宿泊者数の推移をみると、北陸3県の中で石川県での宿泊者数が突出している（図1-2）。春と秋に多くなる傾向がみられるが、能登半島地震があったにもかかわらず、2024年10月には30万人泊を超え、2023年から倍増する伸びになっている。これに対し、富山・福井両県は低い伸びに留まっている。両県を比べると、富山県では春と秋に増える傾向がみられる一方で、福井県では北陸新幹線の福井延伸後も顕著な伸びがみられず、インバウンド対策が重要な課題になっている。

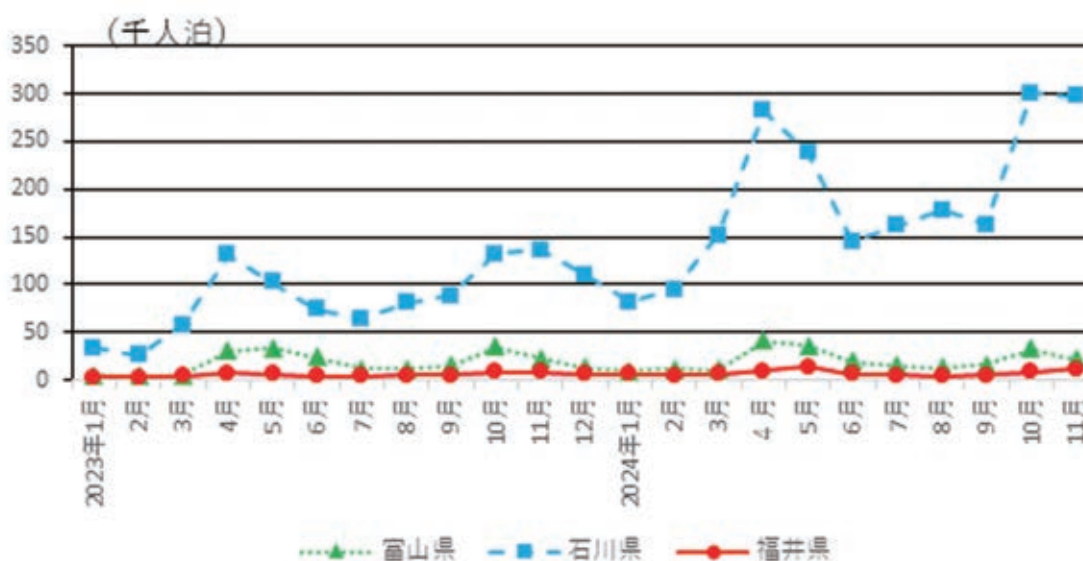


図1-2 北陸3県における延べ宿泊者数（外国人）の推移

出所：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

3-2 敦賀開業後の人流データ

J R 西日本は、北陸新幹線敦賀開業後一定期間ごとに、金沢―福井間の利用状況を発表している⁸。開業後2日間については、上下線合わせ約6万人が利用し、同区間の前年同期（2023年3月18日、19日）の特急利用者と比べて2割増と好調だったという。新たに開業した沿線6駅の乗車実績（在来線との乗り継ぎを含む）は、敦賀駅が1日当たり約9,000人と最多で、次いで福井駅の約4,400人と続いた。芦原温泉、越前たけふ両駅はともに約600人であった。なお、2015年3月の長野―金沢間開業時の「かがやき」「はくたか」の利用実績（上越妙高一糸魚川間）は、開業日の14日からの3日間で計約8万4千人が利用し、新規開業駅の1日当たりの乗車実績は、金沢駅の9,800人が最も多く、富山駅は4,700人であった。その後、開業後1ヶ月間では、26%増の72万3千人、ゴールデンウィーク期間（4月26日～5月6日）は、18%増の27万人で、1日平均2万5千人だったという。

コロナ禍以降、携帯電話の位置情報をもとにした人流データの分析をみる機会が増えてきた。福井県は、2024年4月11日に、北陸新幹線延伸開業後2週間の県内駅周辺の来訪者数が、推計で前年同時期比30.5%増の38万2千人であったと発表した⁹。このうち、関東圏からの来訪が67.8%増の約7万人、中京圏からは30.8%増の4万7千人、関西圏からが18.4%増の13万2千人だったとしている。

主要観光地への入り込み客数については、県立一乗谷朝倉遺跡博物館が26.7%増、敦賀赤レンガ倉庫が37.8%増、県立恐竜博物館が19年比で36.9%増になったという。新幹線開業は2次交通にも効果を発揮し、並行在来線のハピラインふくいの利用者数は目標の1日平均2万人を上回る2.3万人を記録、他の地域鉄道や路線バスの利用者数も増え、タクシーやレンタカーも順調に運行したという。

また、NHKの2024年5月7日の放送によると、ゴールデンウィーク期間中の北陸新幹線駅周辺の人出を昨年と比べてみると、福井駅が23.2%、富山駅が7.4%、敦賀駅が4.4%のプラスであったのに対し、金沢駅は4.9%、上越妙高駅が11.9%、長野駅が2.9%、軽井沢駅が7.2%のマイナスであったという¹⁰。福井県を訪れた人がどこから来ていたかをみると、中部からが8.9%の増加、関東からが2.4%の増加であったのに対し、北海道・東北からは6.5%、中国・四国5.0%、近畿からは2.0%、九州・沖縄からは0.7%の減少であった。

さらに、福井新聞の2024年9月14日記事では、福井県観光連盟によるau（KDDI）スマートフォンの位置情報ビッグデータを基にした居住地別の来訪者数を比較した結果を示している（図1-3）。それによると、福井駅は前年比32%増、越前たけふ駅と敦賀駅はともに40%増、芦原温泉駅は18%増、来県者の居住地では、関東圏からの来訪者は福井駅で74%、敦賀駅は67%増、芦原温泉駅が64%増だったという。なお、福井、越前たけふ、敦賀の3駅周辺は、関西、中京圏の来訪者も増加したとのことである。

なお、福井県の調査によると、福井駅高架下の商業施設「くるふ」では開業日の3月16日～7月末の利用者が延べ489万人、敦賀駅西口エリア「オッタ」の公設民営書店「ちえなみき」では5か月間で前年比68%増の延べ19万1千人、芦原温泉駅西口の「アフレア」では7月の利用者が前年比70%増の9万4千人を数えたとのことである。

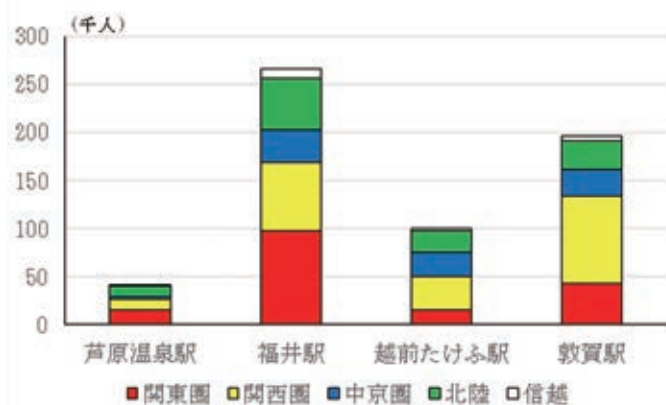


図1-3 北陸新幹線開業後（2024年3月16日～8月18日）の福井県内4駅周辺への居住地別来訪者数

注：福井県観光連盟がau（KDDI）スマートフォンの位置情報を基に推計した数値

出所：「変わった？福井 北陸新幹線開業半年 ①人流データ分析」（福井新聞、2024年9月14日、p.1）より松原作成

新幹線開業後、鉄道利用者の移動がどのように変わったかについては、十分な情報がないが、図1-4は、ハピラインふくい1日あたり乗車人員の推移をみてみたものである。

福井駅や敦賀駅、芦原温泉駅では、定期外の利用者が2024年の3月以降減少傾向にあり、開業効果が薄れてきていることを示している。これに対し、武生駅や鯖江駅では、定期外の利用者はあまり減っておらず、新幹線の敦賀駅からハピラインふくいに乗り換えて、武生駅や鯖江駅に向かう人の移動が一定程度あることを示唆している。こうした定期外の客の変動に対して、福井駅をはじめとして各駅では、通勤定期や通学定期客が安定的に推移しており、県内客がハピラインふくいを支えていることがわかる。

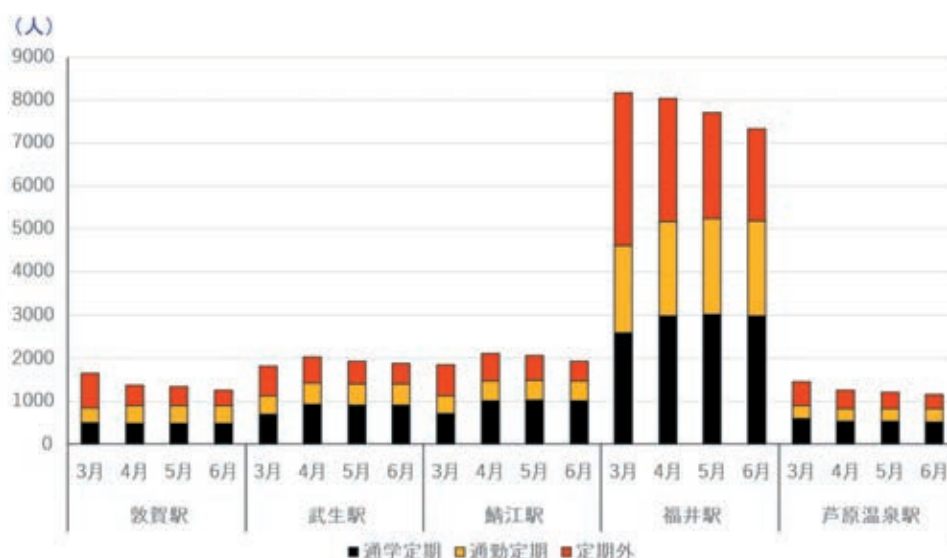


図1-4 ハピラインふくい1日あたり乗車人員の推移

出所：（株）ハピラインふくい提供資料より松原作成

4 おわりに

以上、これまでに公表された経済効果予測を紹介するとともに、経済効果に関わるアンケート調査結果、統計データや直近の人流データの分析結果をみてきた。ただし、改めて経済効果を数字で示すには、未だデータが不足している。冒頭で断るべきであったが、最後に、今後の経済効果把握における留意点を指摘することでご容赦いただきたい。

1つは、経済効果の測定方法に関する点である。これまでは、域外からの観光やビジネス客の増加をベースに、域内での所得循環や産業連関を考慮して経済効果が算出されてきた。しかしながら、福井のケースでは、地域住民が大挙して、新幹線の開業を契機に駅前に新たに創出された商業、飲食などの施設を訪れ、潜在需要を喚起し、所得循環を生み出すというループにも注目する必要がある。

また、経済効果の地理的側面にも留意することが重要である。北陸新幹線の福井県内4駅の場合、温泉観光地、地方中核都市、地場産業都市、交通物流拠点など、産業構造や都市構造がそれぞれ異なっており、相互に相乗効果を発揮することも考えられる。しかも福井県の場合は、「嶺北」と「嶺南」との地域経済構造が大きく異なり、自然環境も含めた地理的な差異を考慮すると、新幹線の波及効果が嶺南にどの程度及ぶか、新幹線が嶺北と嶺南の一体的発展をいかに促すか、こうした点は重要な政策課題となりうる。

この点に関連して、本章の最後に、福井新聞の記事をもとに、新幹線開業後福井県内各地でどのような変化が起きたかをまとめてみた。

2点目は、観光を中心とした経済効果にとどまらず、企業活動への影響を考慮する必要があるという点である。企業や大学などの研究開発人材や文化や芸術に携わるクリエイティブな人々の移動や交流の活発化によって、県内産業の高度化が図られたり、移動時間の短縮や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。越前たけふ駅前に進出が決まった村田製作所の研究開発拠点のように、企業誘致が進み、「新幹線が企業を連れてくる」という効果も重要である。

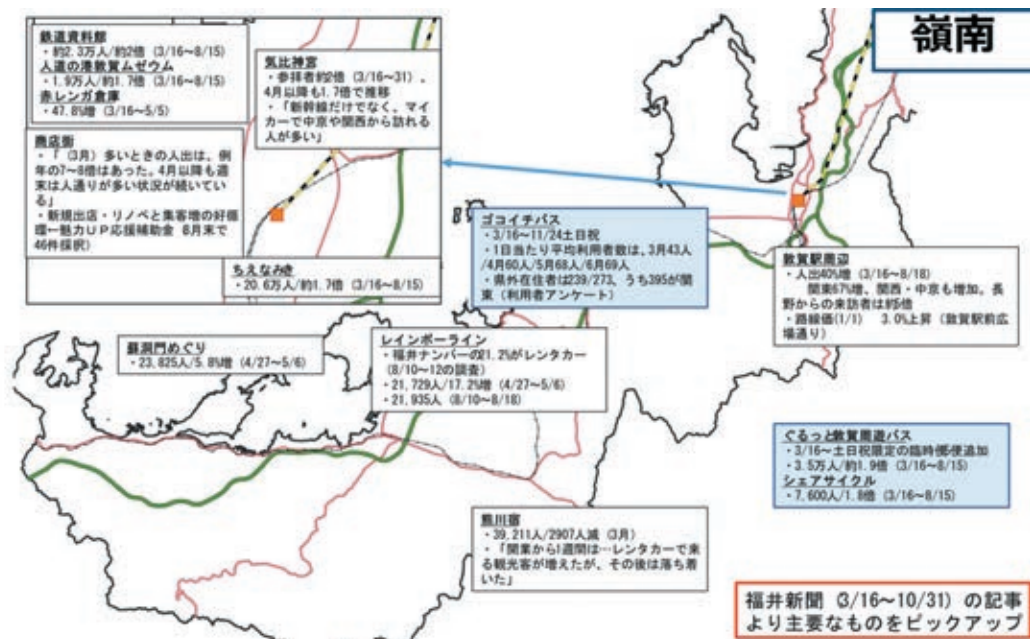
一方で、負の側面にも留意する必要がある。今まで距離によって守られてきた産業などが競争にさらされたり、支店立地論などの研究成果によると、より大きな人口規模の都市に向けて支店の統合が起きるといったことが言われている。「ストロー現象」と呼ばれるように、労働力、特に若年層や女性がより大きな都市に吸い取られる。あるいはまた、品ぞろえや品質などが重要となる商品の消費がより大きな都市に向かう。福井の産業や企業が、東京との競争にさらされることは確かで、東京とどのように向き合っていくか、働きやすさや暮らしやすさなど、福井の優位性をいかにアピールできるかが問われることになる。北陸新幹線が福井と東京を直結させたことを活かし、福井へのUターン、Iターンを増やすことができるか、中・長期的な経済効果を見据えた戦略の真価が問われているのである。

注

- 1 前者は「県内4駅周辺人手、売り上げ想定以上」（福井新聞、2024年3月23日、p.1）、後者は「1カ月、駅周辺にぎわいも開業効果に濃淡」（福井新聞、2024年4月17日、p.2）。
- 2 福井県立大学地域経済研究所（2024）『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）』。
- 3 北陸経済連合会（2012）「北陸新幹線金沢―敦賀間の早期開業による経済効果」（北陸経済連合会2012年11月8日プレスリリース概要資料）。
- 4 日本政策投資銀行北陸支店（2020）「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」（2019年度日本政策投資銀行北陸支店レポート）。
- 5 大谷友男（2024）「再起動北陸新幹線第5回北陸新幹線沿線の観光資源に対する認知度と訪問意向」『北陸経済研究』No.520、pp.14-25。
- 6 福井県（2024）「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」。
- 7 福井商工会議所・まちづくり福井株式会社（2021）「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」。
- 8 開業後2日間については、「金沢―福井利用6万人」（福井新聞、2024年3月19日、p.32）、開業後1カ月については、「開業1カ月福井―金沢72万人利用」（福井新聞、2024年4月17日、p.1）、ゴールデンウィーク期間については、「GW北陸新幹線利用福井―金沢18%増27万人」（福井新聞、2024年5月8日、p.1）。
- 9 「関東から来県6割増3月16日～31日、駅周辺県推計」（福井新聞、2024年4月12日、p.1）。
- 10 ドコモ・インサイトマーケティングの「モバイル空間統計」（15歳から89歳で、訪日外国人旅行者は含まず、期間は4月27日～5月6日）による。

参考資料 北陸新幹線福井延伸による県内各地の変化





出所：福井新聞（2024年3月16日～10月31日）の記事より主要なものをピックアップして原田作成

Ⅱ 北陸新幹線延伸後の福井県内における観光客の移動パターン —福井県観光連盟オープンデータFTASを用いた予備的分析—

1 はじめに

北陸新幹線延伸後、福井駅や敦賀駅周辺を中心に、福井県内各地で人流が活発化してきている。例えば、福井県観光連盟は、民間業者が提供する携帯電話の位置情報データを用いて、新幹線駅周辺等の人流の対前年度比較を行っているが、北陸新幹線開業後5ヵ月間（3月16日～8月18日）の来訪者数は、福井駅周辺32%増加、敦賀駅周辺40%増加、越前たけふ駅周辺40%増加、芦原温泉駅周辺18%増加というかたちで、顕著な増加が報告されている（福井新聞 2024年9月14日の記事による）。また、観光地によっては、自治体や観光協会によって入込客数が集計されている場合もある。こうした部分像に関しては、一定のデータが蓄積されている一方で、全体像については、必ずしも明瞭でないという現状がある。

そこで、本章では、公益社団法人福井県観光連盟がウェブ上で公開している福井県観光データ分析システム「FTAS」(<https://www.fuku-e.com/ftas>) 収録データ一式の中の、「HAPPINESS キャンペーンアンケートデータ」を用いて、北陸新幹線延伸後の福井県内の人流の全貌にアプローチする。これは、同連盟が県内観光客の属性や消費行動、満足度を把握することで、より戦略的な観光商品の開発やプロモーションにつなげるために2022年4月28日から実施しているアンケートの生データを、個人が特定されない形で公開しているものである。県内90エリアに設置されたQRコードを読み取るかたちでのアンケートであるため、

- ・当該エリアを訪問しない観光客はそもそも把握されない
- ・エリアごとにQRコードの視認性などに違いがある¹
- ・QRコードを視認したところで、アンケートに回答するとは限らない

といった難点はあるが、2022年4月28日から始まったこの取組は、2025年2月15日現在では66,312件と、かなりの数のアンケートデータを蓄積するに至っている。本稿では、GitHub上でダウンロードが可能な全アンケートデータのうち、2023年3月16日～2024年2月14日まで（以下「開業前」とする）の回答19,313件と、2024年3月16日～2025年2月14日まで（以下「開業後」とする）の回答26,541件を用い、適宜開業前後の比較を行う。

なお、本アンケートでは、回答者の中から抽選でプレゼントが当選するという動機付けが働いているため、一人が複数回回答しているケースも散見され、中には同一IDで100回以上回答している者も数名みられた。同一个人の複数回回答が集計結果に歪みを与えないように、本稿では、同一IDの者が複数回回答している場合、累計回答数の逆数を一回答当たりの集計単位としており、以下の有効回答数 n は各集計項目ごとのこの値の合計値を表すものとする。

2 新幹線延伸前後における来県者の移動手段と訪問先

まず、北陸新幹線の延伸前後で、福井県への来県者の交通手段にどのような変化がみられたのかについて分析する。図2-1は、新幹線開業前と開業後のそれぞれについて、福井県に来るまでの交通手段²の構成を来県者の居住地地域別に示したものである。これをみると、北海道・東

北や北関東、南関東および甲信越では、確かに「新幹線」の割合が上昇しており、特に南関東（38.8%→55.9%）、甲信越（7.4%→33.3%）で顕著である。一方、その他の地域については、回答の傾向はほとんど変わっていない。また、それぞれの地域の回答数に着目すると、大都市圏を含む南関東（1,315増）、東海（891増）、近畿（1,145増）で増加数が多く、中部縦貫自動車道大野油坂道路や冠山峠道路の開業効果があった東海は別としても、アクセス面での変化がなかった関西からも、来県者の増加がみられ、その多くは自動車での来県者である。これは新幹線延伸を機とした各種キャンペーンや、福井県のメディア等での露出増、話題性上昇によるものであると考えられる。北陸新幹線延伸に伴い、確かに南関東をはじめとする沿線地域から、新幹線を使った来県が増加しており、全体の構成比としては、8.5%から17.9%へと大きく割合を伸ばしているが、それは、一定の大きさのパイの中で他の交通手段の持ち分を奪取したというよりは、全体の来県者数自体が増加する中でさらに割合も拡大させているような状況であり、全体の構成比自体は減少している自家用車などの他の交通手段についても、利用者数そのものは伸びている場合もある。以上から、新幹線は、他の交通手段にとってかわったというよりは、福井を訪問する交通手段として新たに付け加わったと表現するのが適切であること、全体の中での割合としては、依然自家用車が来県の主要な交通手段であることが指摘できる。

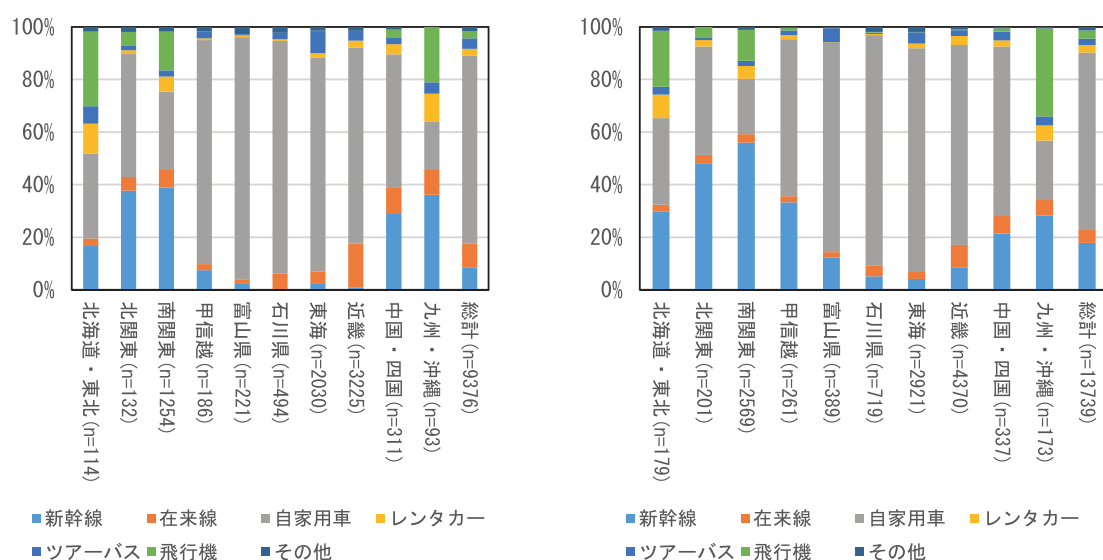


図2-1 居住地域別の福井県までの交通手段（左：開業前、右：開業後）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：交通手段を「県外から訪れていない（福井県在住）」と回答した者を除く。福井県からの来訪者は省略

次に、こうした福井県までの交通手段と、福井県内での交通手段³の関係について概観する。これを開業前と開業後で比較した図2-2をみると、二つの交通手段の間関係は、開業前と開業後でほとんど変化がみられないことがわかる。すなわち、新幹線延伸を機に、福井県内の各二次交通の需要量は増加傾向にあるが、その増加分は、特定の交通手段に偏っているというよりは、既存の構成比に概ね対応するかたちで配分されているといえる。福井県までの各交通手段別に、

福井県内での各交通手段の構成をみると、自明のことではあるが、自家用車やレンタカー、ツアーバスで来県した場合、目的地に直結で、乗り換えの必要がないことから、福井県内での交通手段もほぼ必然的に同じものとなる。福井県内での交通手段に選択の余地が生まれるのは、飛行機、新幹線、在来線といった公共交通で来県した場合である。新幹線で来県した場合、福井県内での交通手段としては、公共交通が33.9%（開業後）と最も多くなっているが、レンタカーが28.3%と、それに次いで多いことは注目に値する。後から見るように、公共交通とレンタカーとでは異なる移動のパターンがみられ、公共交通の弱点をレンタカーが補っているものと考えられる。レンタカーは公共交通と比べ、プライベートな性格が強くなり、把捉されにくい傾向があるが、新幹線での来県者にとっての重要な二次交通として改めて位置づけ直し、その実態を十分に把握する必要がある。

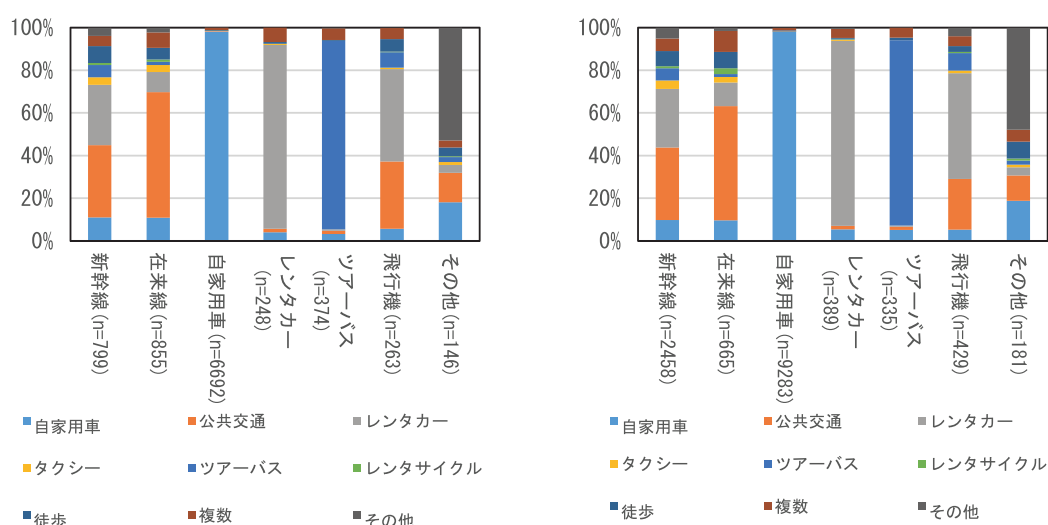


図2-2 福井までの交通手段と福井県内の交通手段の関係（左：開業前、右：開業後）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：交通手段を「県外から訪れていない（福井県在住）」と回答した者は省略

図2-3に、開業後における来県者の居住地域別の福井県内での宿泊日数を示す。これをみると、新幹線や飛行機での来県が中心となる遠隔県からの訪問者は、福井県内で1泊以上する者の割合が大きくなり、南関東を例にとると、福井県内での宿泊なしは12.5%と少なく、1泊が40.4%、2泊が32.7%となる。対して、これまで県外からの観光客の多くを占めた東海や近畿では、日帰り客が約4割となっている。ここから、新幹線延伸を機により遠隔県からの来県者が増加することで、宿泊需要も増大しているものと推察される。

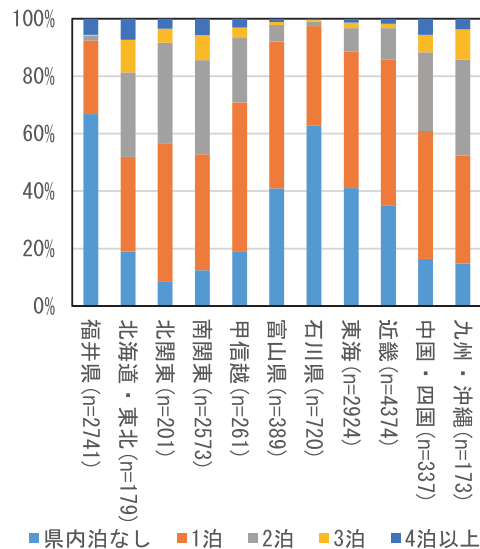


図2-3 居住地域別の福井県内での宿泊日数（開業後）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

続いて、県内主要エリアについて、アンケートの回答が多かった順に22エリアを抽出し、エリア別の訪問者の属性や利用される交通手段を分析する。まず、開業後における主要22エリアの訪問者の居住地別の構成を図2-4に示す。南関東の割合が大きいのは、東尋坊エリア（35.8%）、大本山永平寺エリア（32.3%）、福井駅前エリア（31.5%）、スーベニアショップふらぶとるエリア（31.4%）と、福井駅や芦原温泉駅といった新幹線駅からの二次交通が比較的整備されている、県内観光のいわば定番エリアとなっている。一方、東海の割合が大きいのは、かずら橋エリア（41.6%）、道の駅「越前」エリア（31.0%）、紫式部公園エリア（28.6%）、越前大野城・城下町エリア（28.3%）、越前そばの里エリア（25.1%）と、丹南・奥越に集中しており、中部縦貫自動車道大野油坂道路と冠山峠道路の開通を反映したものとなっている。近畿ではうみんぴあ大飯エリア（57.8%）、小浜市阿納エリア（54.6%）、道の駅「南えちぜん山海里」エリア（45.4%）、金ヶ崎エリア（42.4%）、道の駅「三方五湖」エリア（40.6%）と、主に嶺南に集中する結果となった。近畿と東海に関してはアプローチの方面が、南関東に関しては来県の際の交通手段と、それに半ば依存する福井県内の交通手段が、訪問地の選択を大きく左右しているものと思われる。越前そばの里エリアや、かずら橋エリアでは、福井県内からの訪問も多くなっている。

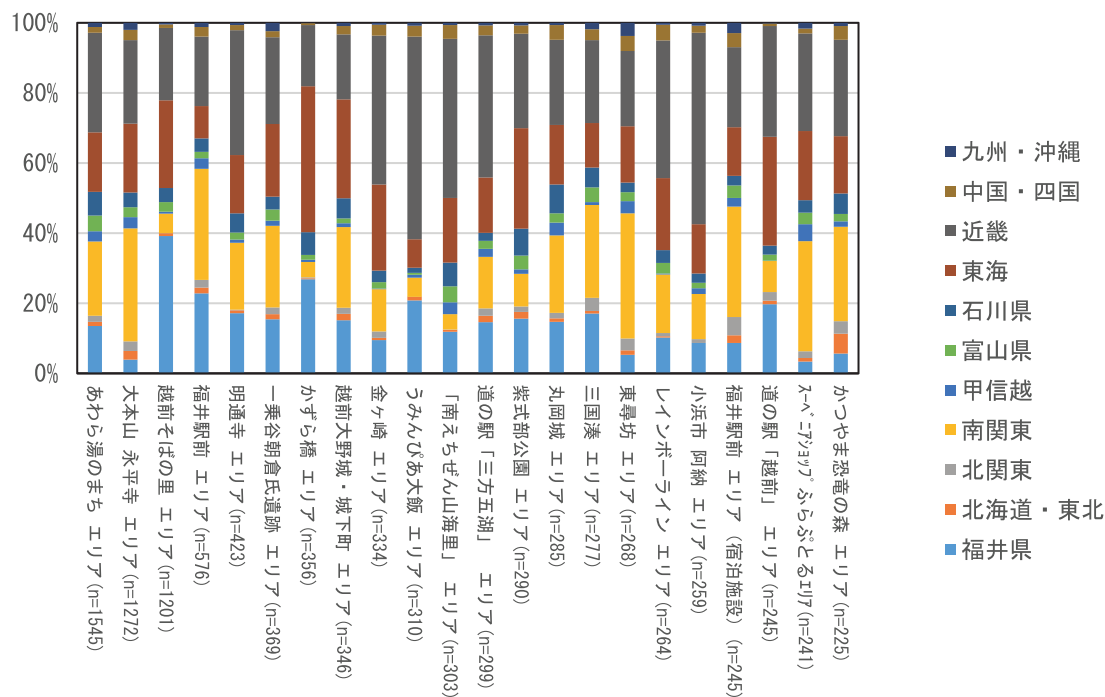


図2-4 主要エリアにおける訪問者の居住地域（開業後）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：訪問者が多い順に22エリアを選定

同じエリアにおける福井県までの交通手段の構成と、福井県内での交通手段の構成を、それぞれ図2-5と図2-6として示す。これをみると、新幹線での来県者の割合が大きいエリアが、県内の移動で公共交通を主に用いる者の割合が大きいエリアと大きく重なっており、かつこれらは南関東からの訪問者の割合が大きいエリアとも重複する。ここから、新幹線での来県者の訪問先は、公共交通の整備状況に制約される度合いが大きいといえる。

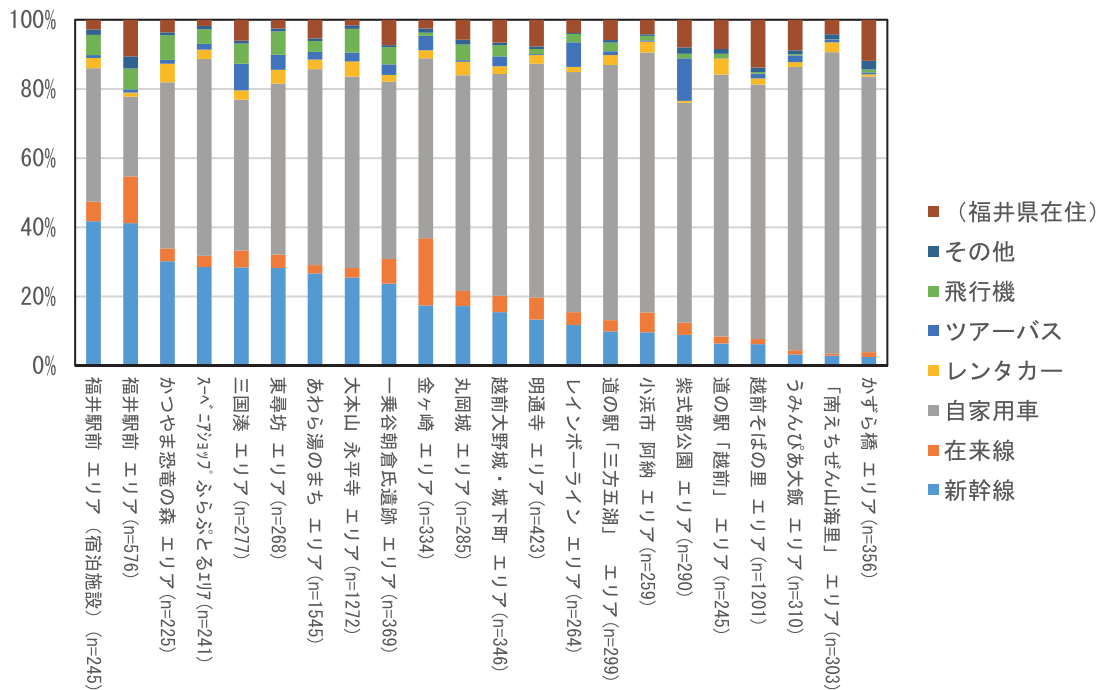


図2-5 主要エリアにおける訪問者の福井県までの交通手段（開業後）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：訪問者が多い順に22エリアを選定し、「新幹線」の割合が大きい順にソート

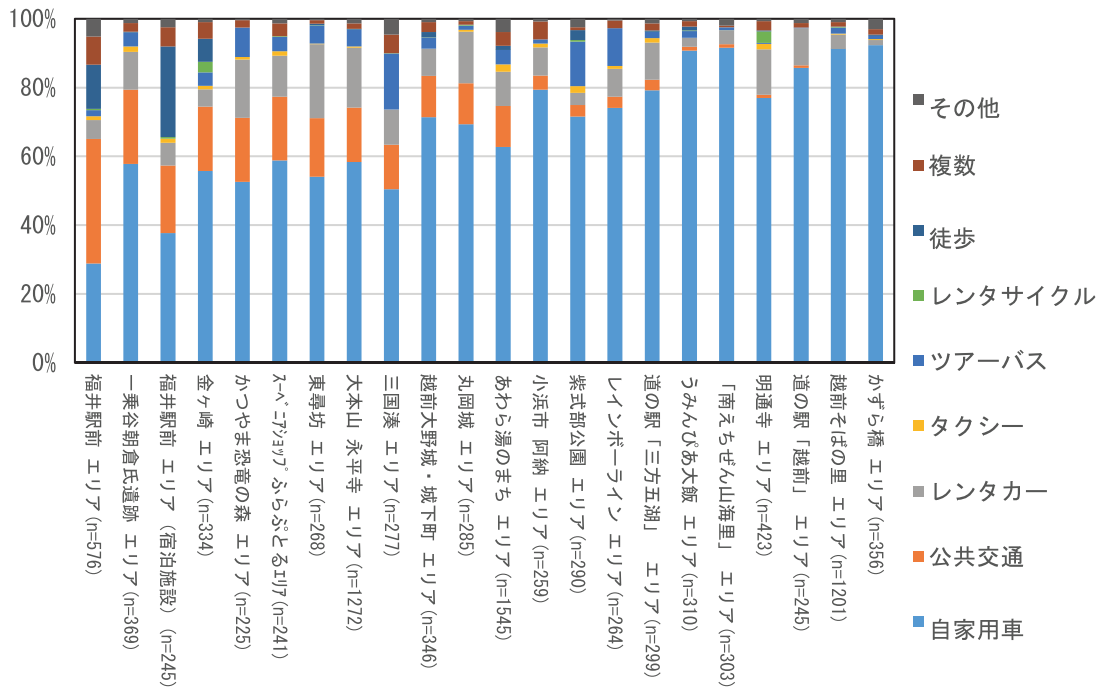


図2-6 主要エリアにおける訪問者の福井県内の交通手段（開業後）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：訪問者が多い順に22エリアを選定し、「公共交通」の割合が大きい順にソート

3 新幹線延伸後における観光客の県内移動パターン

2ではグラフを用いて、新幹線延伸前後の福井県における観光客の交通手段や訪問先に一定のパターン性を見出してきたが、ここでは実際の移動を地図上に落とし込むことで、こうしたパターンをより具体的に描き出すとともに、そうしたパターンに収まりきらないような移動についても言及する。先の分析でも用いたFTASの「HAPPINESSキャンペーンアンケートデータ」では、「アンケート回答前に訪問した主な場所」「アンケート回答後に訪問する予定の主な場所」という設問を設けており、回答エリアとこれらの訪問地を線で結ぶことにより、観光客の疑似的な移動パターンを地図化することが可能である。もちろん、回答エリアを発地・着地とする移動しか分析対象にならないという限界はあるが、今後本格的な分析につなげるうえで、傾向性を把握するという点では、こうした分析にも一定の意義があると考えられる。2024年3月16日から2025年2月14日のアンケート回答総数が26,541件であり、うち回答前の訪問地の有効回答が12,114件、回答後の訪問地の有効回答が9,083件、位置の特定が可能な自由回答⁴が1,619件あり、これら計22,816件の移動データを、主要な交通手段別に地図化する。なお、ここでは、同一個人の回答回数の多寡による重みづけを行っておらず、かつ回答前／後を区別しないかたち⁵で集計を行っている。

まず、図2-7に公共交通の移動データを示した。公共交通では、福井駅や敦賀駅といった、新幹線駅を中心性が比較的大きいことがみてとれる⁶。とりわけ、福井駅と、恐竜博物館、永平寺、一乗谷といった東側の観光地との結びつきが強くなっているさまがみてとれる。また、あわら温泉街も含めたこれら観光地間では、直通バス等の交通も比較的良好に整備されていることから、相互の流動も多くなっており、特に永平寺⇄恐竜博物館、永平寺⇄一乗谷の移動が多い。丸岡城は、主要観光地間の直通交通では、通過となる場合が多いため、ルートに比較的近いところに位置するにも関わらず、結節性は高くない。一方、こうした嶺北北部の主要観光地を除くと、訪問地点がかなり限定されるのが、公共交通の特徴である。敦賀は、福井および金ヶ崎エリアとの流動は多くみられるが、嶺南地域の主要観光地への流動は限定的で、嶺南観光のハブとしての役割を果たせていない状況が垣間見られる。越前たけふ駅となると、交通の結節点としての性格はさらに限定されたものとなる。

続いて、レンタカーによる移動パターンをみてみよう（図2-8）。レンタカーにおいても、やはり嶺北の主要観光地間の移動が多く、一乗谷、永平寺、恐竜博物館、あわら温泉街、東尋坊が流動の結節点となっており、これらに丸岡城と越前大野城が続くかたちとなる。一方、こうした嶺北北部の主要観光地と、嶺南や越前海岸の観光地との間にも一定の結びつきがみられる点がレンタカーの特徴であり、恐竜博物館、永平寺、一乗谷と越前海岸の間の流動、あわら温泉街と敦賀の間の流動、恐竜博物館と敦賀の間の流動なども、一定数みられる。また、公共交通に比べると、敦賀が嶺南観光の結節点的な役割を強めており、敦賀から嶺南各地に線が伸びていく様子が認められる。ほか、嶺南の観光地では、明通寺、熊川宿、レインボーラインなどが一定の拠点性を帯びている。

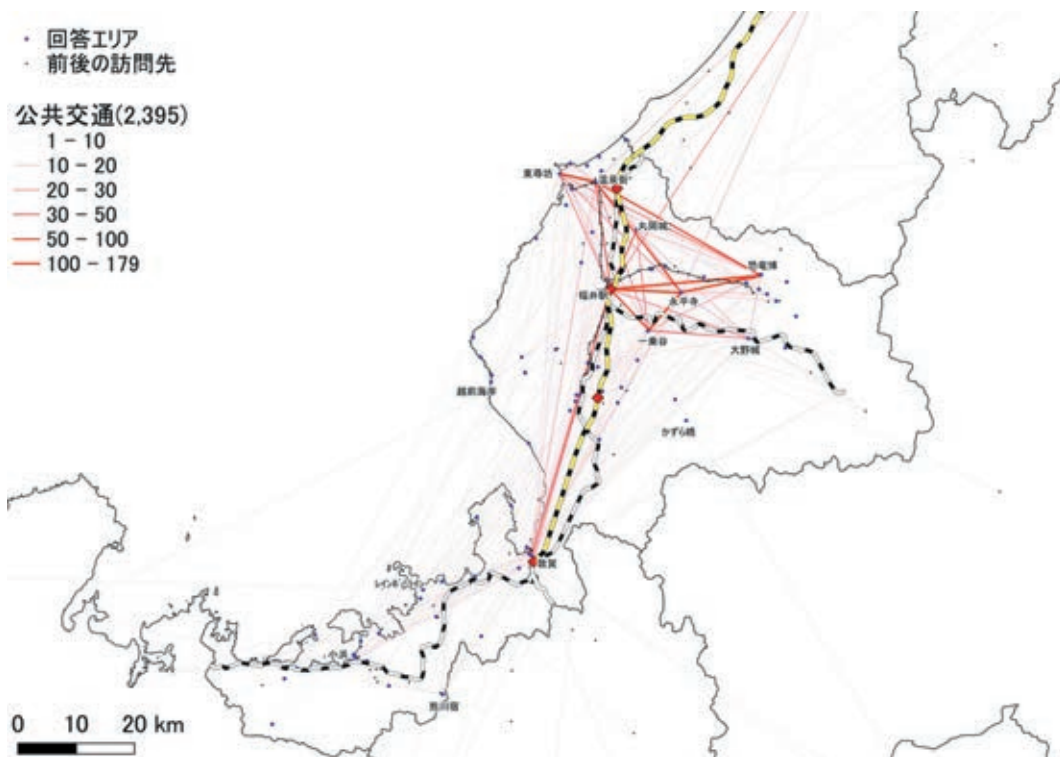


図 2-7 回答エリアとその前後の訪問地（公共交通）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：2024年3月16日～2025年2月14日の公共交通による移動を抽出

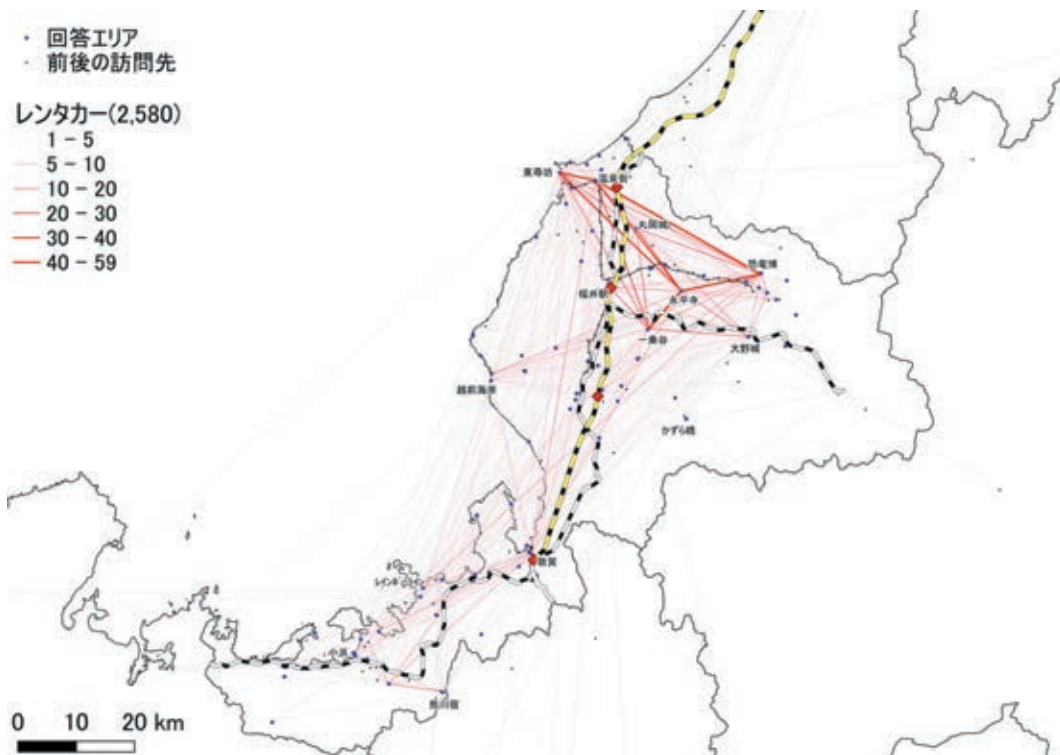


図 2-8 回答エリアとその前後の訪問地（レンタカー）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：2024年3月16日～2025年2月14日のレンタカーによる移動を抽出

ここで、南関東からの訪問者に限定して、移動パターンを見てみよう（図2-9）。先に、南関東からの訪問者は、新幹線での来県が多く、新幹線で来県した場合は、二次交通では公共交通とレンタカーが同程度に使用されることに言及した。実際の流動パターンをみても、上でとりあげた公共交通とレンタカーという二つの交通手段を足し合わせたようなかたちとなっており、特に嶺南においては、レンタカーが公共交通の弱みを一定程度補完しているものと思われる。

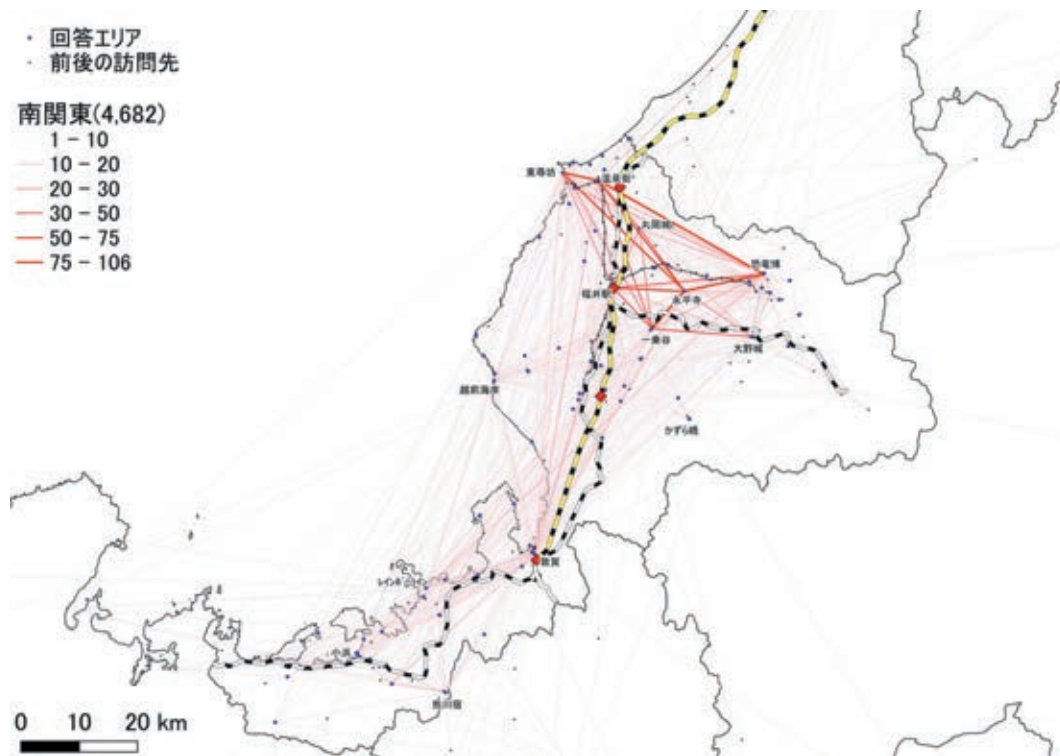


図2-9 回答エリアとその前後の訪問地（南関東）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：2024年3月16日～2025年2月14日の南関東居住者の移動を抽出

最後に、自家用車を用いた移動パターンを概観する(図2-10)。なお、公共交通の流動数が2,395、レンタカーの流動数が2,580であったのに対し、自家用車の流動数は15,431となっており、けた違いに多くなっている点に注意を要する。自家用車の移動においても、やはり嶺北北部の主要観光地間の流動が多いが、その中に、かずら橋、越前そばの里、紫式部公園、嶺南では気比神宮や日本海さかな街などが加わってくる。また、道の駅も重要な位置を占めており、越前おおの荒島の郷、みくにふれあいパーク三里浜、越前、南えちぜん山海里、三方五湖、若狭おばま、恐竜溪谷かつやまなどが拠点性を帯びている。一方、自家用車での移動を特徴づけるのは、集中性よりもむしろ分散性であり、公共交通やレンタカーに比べて訪問地の数が圧倒的に多く、かつ分散している様子が確認できる。また、同じ自動車という乗り物でも、駅や空港を起終点とするレンタカーでの旅は、中心から周辺に出て行って、また中心に戻ってくるというタイプの移動となりやすく、それゆえ九頭竜や池田、嶺南西部などの県内周辺部に移動が及びにくいのに対し、自家用車では、隣接県から県内周辺部を経由して福井県内に入り、また周辺から県外へ抜けていく、というタイ

ブの移動も多くみられるため、県境付近の名田庄、おおい・高浜、熊川宿、かずら橋、九頭竜、道の駅蓮如の里あわらといった地域が、レンタカーや公共交通と比べた場合に結節性を帯びやすい。それゆえ、こうした周辺地域の振興という観点からは、自家用車による県境をまたいだ移動が重要な役割を果たすといえる。自由回答ベースであるが、前後の訪問先として、岐阜県揖斐川町や郡上市の道の駅や、京都府の美山や舞鶴、滋賀県北部、石川県の金沢・加賀なども挙げられていた点も興味深い。城址やダムなど、特定のテーマでの周遊観光を想像させる自由回答も散見された。

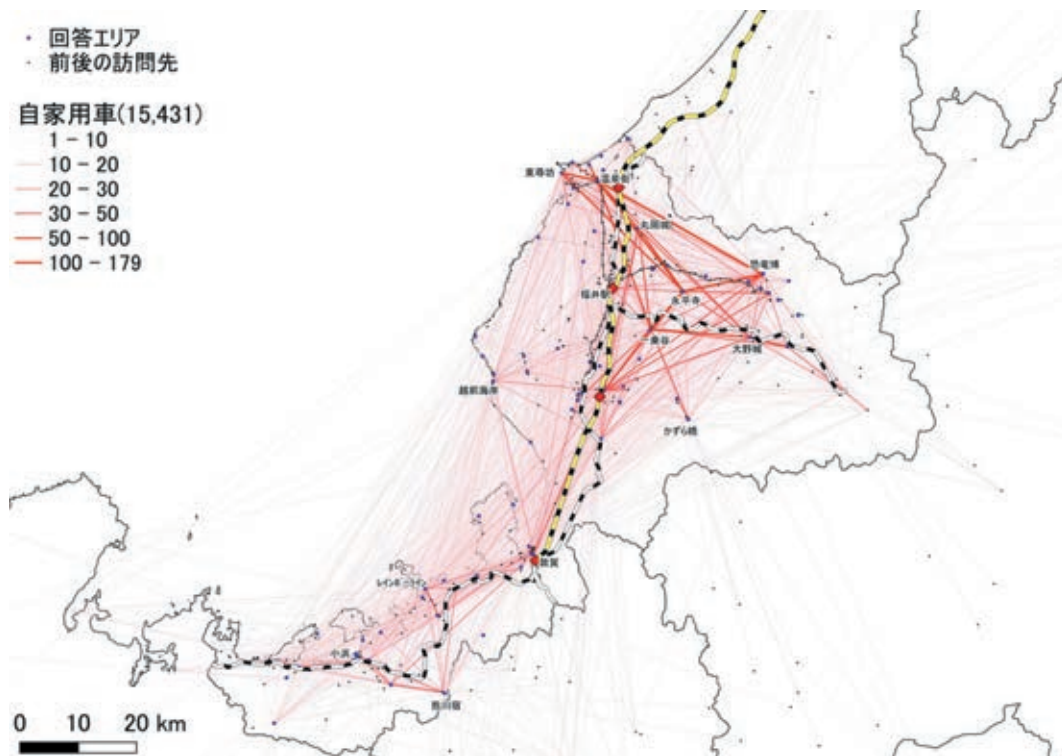


図2-10 回答エリアとその前後の訪問地（自家用車）

出所：福井県観光連盟 福井県観光データ分析システム「FTAS」

注：2024年3月16日～2025年2月14日の自家用車による移動を抽出

4 おわりに

本稿では北陸新幹線延伸後の福井県内における観光客の移動パターンについて、福井県観光連盟が公開するFTAS中のアンケートデータをもとに、全体像の把握を試みた。絶対数が分からない点、特定エリアの訪問者しか把握できない点など、様々な限定はあるものの、居住地と交通手段の関係、交通手段と訪問地の間の関係、交通手段ごとの県内移動パターンの違いなどに関して、大まかな傾向性をつかむことができた。今後は、別のデータを用いて、こうした限定を補い、移動の現実により接近していくことが望まれる。

本稿から得られるインプリケーションを改めて提示すると、第一に、恐竜博物館、東尋坊、永平寺、一乗谷、あわら温泉街等の主要観光地が集まる嶺北北部は、相互の間の観光客の流動も多

くなっている。このエリアについて、さらなる観光資源の発掘・PRを進め、再訪したくなるような、より魅力ある地域に高めていくことが期待される。第二に、対して、本アンケート調査の分析の限りでは、丹南や嶺南では、こうした活発な流動は十分に形成されていない点が、今後の課題としてあげられる。第三に、新幹線での来県者は、福井県内での交通手段として、公共交通を用いる傾向が強いが、公共交通では、訪問候補地がかなり限定されることになる。レンタカーは、こうした公共交通の弱点を一定程度補っていると思われ、今後新幹線での来県者に県内を広く訪問してもらうためには、レンタサイクルあるいはそれに類する交通手段も含めた、小回りの利く移動手段の整備・促進が重要になる。第四に、同じく新幹線駅から離れた県内周辺地域の訪問可能性を増進するには、隣接県も含めた、広域観光の視点も必要になってくると思われる。

新幹線延伸後一年目は、福井駅周辺や敦賀駅周辺、恐竜博物館などの特定地点が注目の的となるような状況がみられたが、そうした広告塔的な場所をつくり、それをアピールすることは、対外的な見せ方として、ある意味妥当な戦略であったといえる。今後は、新幹線延伸を機に高まった関心が持続するとともに、県内各地に広がっていくことを期待したい。

注

- 1 例えば、福井県観光連盟観光地域づくりマネージャーの佐竹氏の話によると、レジでアンケートのチラシを手配りしている越前そばの里では、他の施設に比べて回答率が高くなるであろうとのことである。また、施設内でQRコードの位置を移動させたようなケースもあるとのこと、時系列比較には注意を要する。
- 2 複数の交通手段を回答した場合は、移動距離が長いと思われる順に飛行機＞新幹線＞在来線＞ツアーバス＞レンタカー＞自家用車＞その他と想定し、不等号の左側に来る交通手段で代表させた。
- 3 「在来線」と「路線バス」は、「公共交通」として一つにまとめた。複数の交通手段が選択されている場合、徒歩は従たる交通手段であるとみなし、主たる交通手段の方に代表させたが、それ以外のケースについては、必ずしも各交通手段の主従が判別できないため、「複数」として一括した。
- 4 前後の訪問地としては、184の選択肢が用意されているが、そうした選択肢が用意されていない訪問先については、自由回答欄に記入されることになる。
- 5 本分析では、回答エリアと前後の訪問地を区別し、同様の名称であっても、別の座標を与えている。例えば、「大本山永平寺エリア」と「大本山永平寺」には同じ座標を与えていない。そのため、例えば回答エリアが大本山永平寺エリア、直前の訪問地が福井駅の移動と、回答エリアが福井駅前エリア、直前の訪問地が大本山永平寺の移動は、それぞれ別に集計される。
- 6 駅周辺では、他の情報がかなり多く、QRコードが目立ちにくい状況におそらくあることから、実際の利用者に占めるアンケート回答者数の割合は、他の施設に比べてなおさら低くなるのではないかと予想される。

Ⅲ 北陸新幹線敦賀延伸の福井県内事業所への影響とそれにもなう行動変化 —事業所向けアンケート調査の分析—

1 はじめに

Ⅱで言及したように、2024年3月16日の北陸新幹線敦賀延伸にともない、福井県内では人の流れが活発化しており、新幹線駅を中心に新たなにぎわいが生まれている。インバウンドの誘致や二次交通の整備など、課題は多く残されているが、観光面での集客は、ひとまず順調な滑り出しといえよう。一方、北陸新幹線の敦賀延伸について、企業がどのような影響を受け、新幹線をどのように活用しているのか。あるいは、新幹線延伸をどのように評価しているのか。こうしたことについては、管見の限り、十分な調査がなされていないように思われる。一般的には、高速交通の整備に伴う大市場へのアクセス向上は、企業に新たなビジネスチャンスをもたらすものと考えられる。ただ、現場のレベルでは、そうした機会を実現しない、あるいは実現できない、様々な事情もありえよう。

こうした実態を調査するため、福井県立大学地域経済研究所では、福井県内の事業所を対象に、「北陸新幹線による企業活動の変化に関するアンケート調査」を実施した。一口に事業所といっても、最終消費者に向けた事業を行うものと、事業所に向けた事業を行うものとは性格が異なり、別様のアプローチを必要とする。このうち、本調査では、後者、具体的には、日本標準産業分類のうち、「建設業」、「製造業」、「電気・ガス・熱供給・水道業」、「情報通信業」、「運輸業、郵便業」、「金融業、保険業」、「不動産業、物品賃貸業」、「学術研究、専門・技術サービス業」、「サービス業（他に分類されないもの）」、および卸売業、小売業のうち、「卸売業」と「無店舗小売業」に属する事業所を調査対象として選定した¹。また、一定以上の規模の事業所でないと、新規事業に十分なリソースを割くことが困難であろうと考え、従業者数20人以上という規模要件も設けた。以上の条件を満たす事業所の一覧情報を、福井²・敦賀・武生・小浜・大野・勝山・鯖江の各商工会議所から提供を受ける³とともに、商工会議所非加入の事業所や、あわら市、坂井市、郡部の事業所については、独自にリストを作成した。こうして把握された1,650の事業所に対し、2024年9月末～10月18日までを回答期間として、本報告書付録として収録した調査票を郵送にて配布し、郵送あるいはオンライン（Google Form）にて442件の回答を得た（回答率：26.8%）。以下では、本アンケートの集計・分析結果について報告する。

2 回答事業所の属性⁴

2-1 所在地

アンケートの送付数、回答数、回答率を事業所が立地する市町別に集計した結果を表3-1に示す。送付数が少ない一部の郡部の町では、回答率にばらつきがみられる一方で、市部については概ね20～35%の範囲に収まっており、極端な値の高低はみられない。

表 3-1 アンケート送付・回答事業所の地域構成

市町名	送付数	回答数	回収率
福井市	688	168	24.4%
敦賀市	115	40	34.8%
小浜市	73	16	21.9%
大野市	61	13	21.3%
勝山市	66	18	27.3%
鯖江市	144	29	20.1%
あわら市	51	18	35.3%
越前市	172	48	27.9%
坂井市	168	46	27.4%
永平寺町	24	8	33.3%
池田町	3	1	33.3%
南越前町	9	1	11.1%
越前町	22	3	13.6%
美浜町	10	2	20.0%
高浜町	14	7	50.0%
おおい町	10	5	50.0%
若狭町	20	7	35.0%
無回答	-	12	-
総計	1,650	442	26.8%

2-2 業種

回答数を業種別に集計した結果を表 3-2 に示す。業種については、日本標準産業分類を参考に、製造業では中分類、非製造業では大分類のレベルで分類するとともに、性格が似たいくつかの項目を束ね、より大きな分類項目を設定している。これをみると、福井県のような地方圏では事業所向けのサービス業が十分に発達していないこともあり、製造業が174件（39.4%）、建設業が89件（20.1%）と、これら 2 業種で59.5%を占める。

回答事業所の業種構成は、地域によって違いがみられる（図 3-1）。福井では卸売業が、敦賀・小浜では建設業やサービス業がそれぞれ多く、製造業の割合は比較的小さい一方で、その他市部では製造業が大多数を占める構成となっている。郡部は建設業と製造業の第二次産業が大部分を占め、第三次産業の割合は小さい。

表 3-2 アンケート送付・回答事業所の業種構成

業種区分（詳細）	回答数	業種区分（概括）	回答数
建設業	87	建設業	89
電気・ガス・水道	2		
食料・飲料工業	18	製造業	174
繊維工業	31		
木材・紙・家具工業	20		
化学・プラスチック工業	27		
金属工業	19		
機械工業	32		
その他製造業	27		
運輸業	32	運輸業	32
情報通信業	13	情報・専門・技術サービス (略称：専門S)	30
専門・技術サービス業	17		
卸売業	57	卸売業	57
金融・保険	17	金融・保険・不動産 (略称：金融等S)	23
不動産業・物品賃貸	6		
小売業	2	その他サービス業 (略称：その他S)	35
飲食サービス業	1		
医療・福祉	2		
その他サービス業	24		
その他	6		
無回答	2	無回答	2
総計	442	総計	442

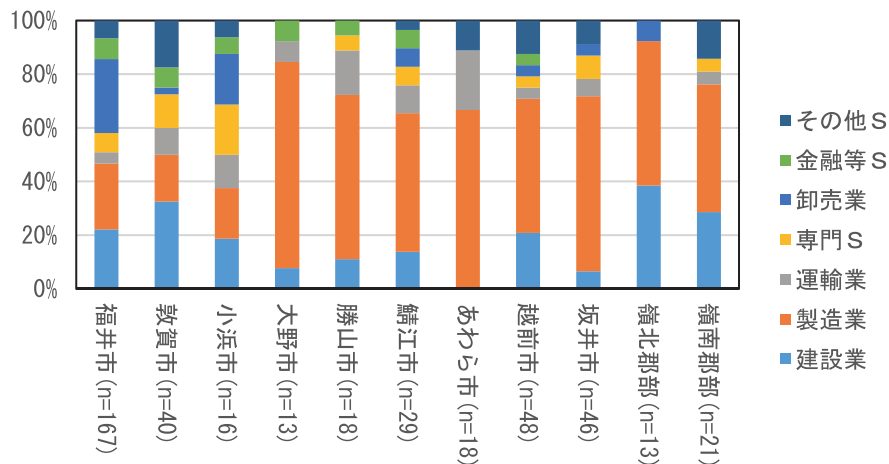


図 3-1 地域別の業種構成

2-3 機能

事業所の機能（図 3-2）については、全体では74.6%が単独事業所・本社であるが、支社・支所・支店・営業所は14.3%、工場（単独事業所や本社でない製造事業所）も9.7%みられる。地域別では、東京資本や金沢資本などの営業所が多い福井市や、嶺北企業などの営業所が多い敦賀市、小浜市では支社・支所・支店・営業所がやや多く、坂井市や大野市では工場の割合が比較的大きい。

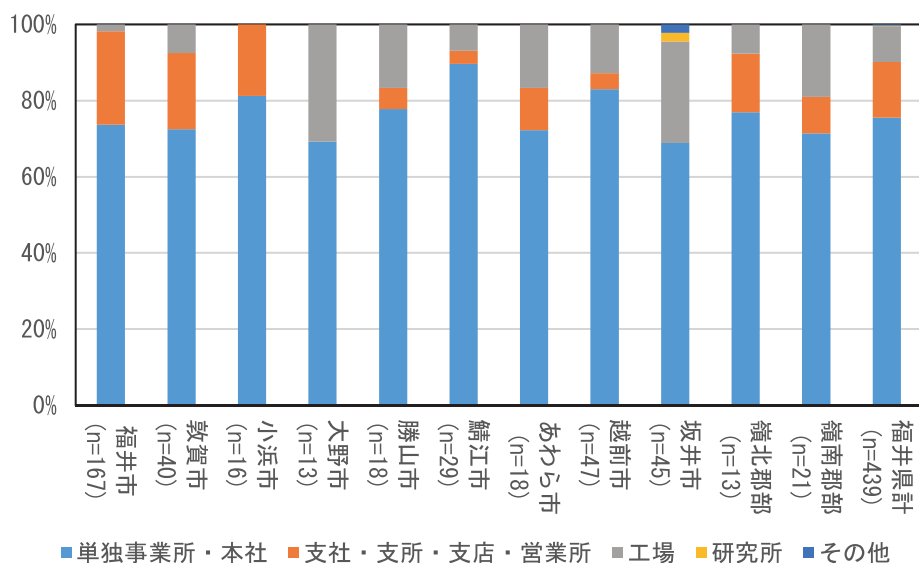


図 3-2 地域別の事業所機能の構成

2-4 資本金と従業者数

回答事業所の資本金および従業者数を図 3-3 および図 3-4 に示す。小規模あるいは大規模事業所に回答が偏らず、幅広い規模の事業所から回答が得られていることを確認されたい。

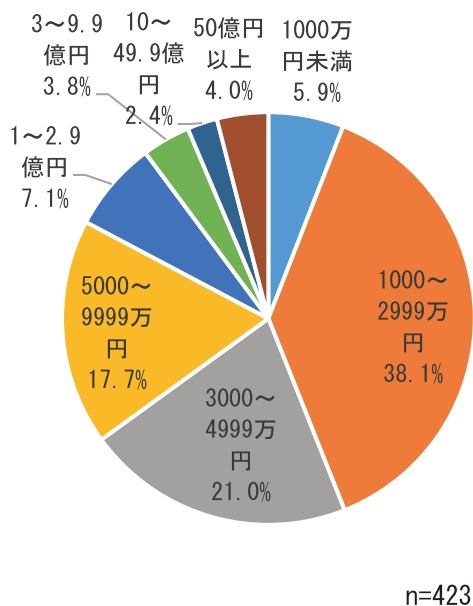


図 3-3 資本金の構成

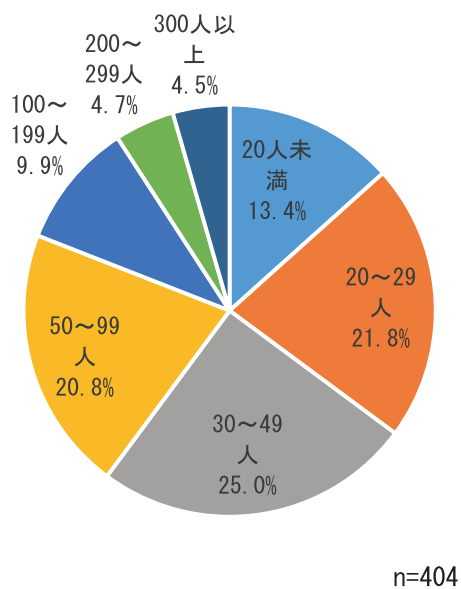


図 3-4 事業所の従業者数の構成

2-5 最もよく使う新幹線駅と所要時間

回答事業所の所在地を地図上に落とし、最もよく使う新幹線駅ごとに色分けしたのが図 3-5 である。新幹線駅における駅勢圏を示していると考えられることができよう。これによると、当然の

ことながら、大部分の事業所は自社から最も近い新幹線駅を利用する傾向がみられる。興味深いのは、駅勢圏の境界である。すなわち、芦原温泉駅と福井駅の駅勢圏は、坂井市の中心部付近で分かれており、一部例外は見られるものの、旧三国町、坂井町および丸岡町北部に立地する事業所は芦原温泉駅、旧春江町、丸岡町南部に立地する事業所は福井駅を利用する傾向がみられる。テクノポートに立地する事業所が、坂井市側では総じて芦原温泉駅を、福井市側では総じて福井駅を利用している点も興味深い。丹南では、大部分の事業所が越前たけふ駅を利用しているが、鯖江市北西部の立待地区などに立地する事業所では、一部福井駅や米原駅の利用もみられる。嶺南東部では、ほとんどが敦賀駅を利用している。一方、小浜市以西では、敦賀駅に加え、米原駅や京都駅まで自動車で行き、そこから新幹線に乗るという回答も一部みられた。東京に出張する場合、敦賀から北陸新幹線を経由するよりも、米原から東海道新幹線を経由する方が1時間ほど早いので、米原駅の利用は必ずしも合理性を欠くものではない。

続いて、当該駅への所要時間を示したのが図3-6である。芦原温泉から敦賀にかけては、ハピライン、北陸自動車道、国道といった主要幹線軸沿いに事業所が集中するかたちとなっており、その軸にほど近いところに新幹線駅が配置されているため、駅までの所要時間が20分以内に収まる事業所が多い。一方、幹線軸から離れた奥越や嶺南西部では、新幹線駅まで45分以上、場合によっては1時間以上を要する事業所も分布しており、新幹線の身近さという点で、一定の格差が生じている。

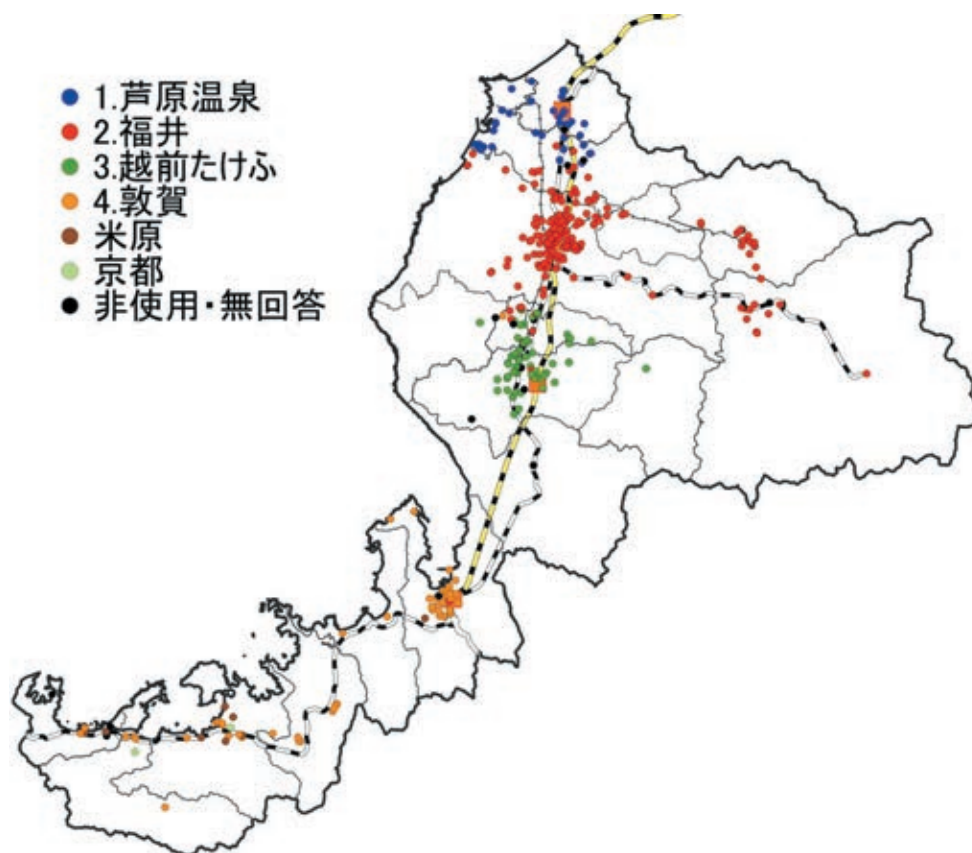


図3-5 最もよく使う新幹線駅

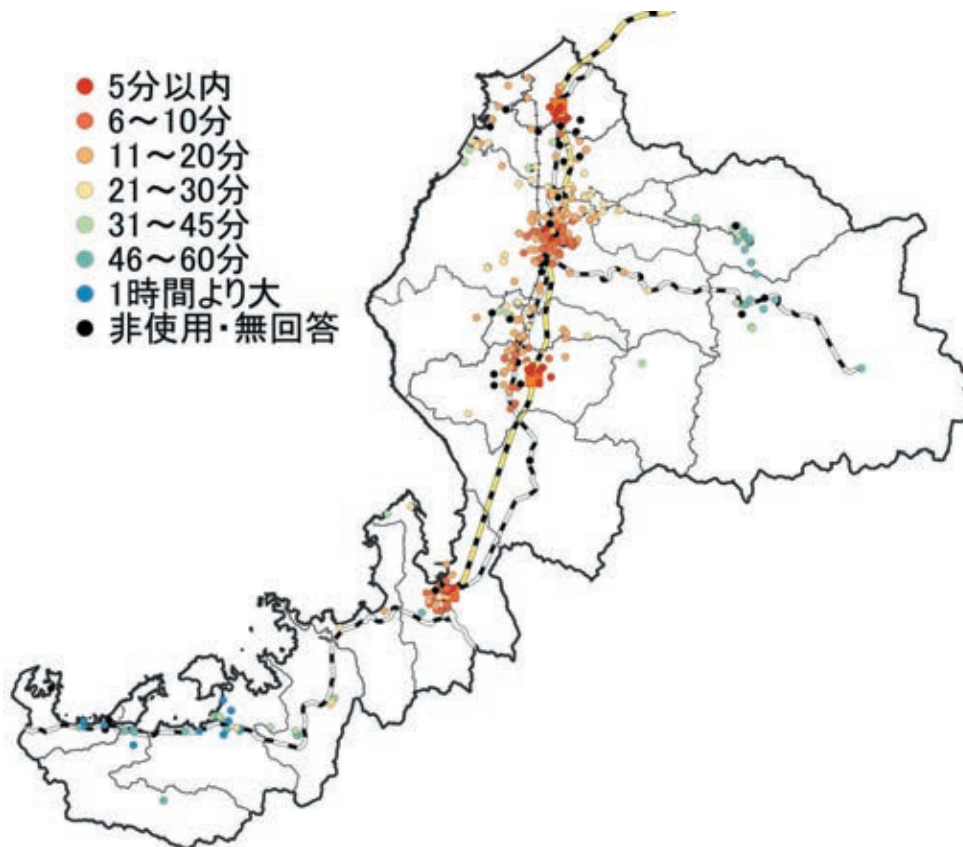


図3-6 よく使う新幹線駅への所要時間

2-6 主な取引先

本アンケートでは、主たる仕入先と販売先についても尋ねている。この設問では取引規模が大きい3地域に順位をつけてもらうかたちをとっており、それを1位=3点、2位=2点、1位=1点として、各地域の合計点を業種別に算出したものが図3-7である。これをみると、取引先地域の構成に応じて、各業種をいくつかのタイプに分けることが可能である。第一に、建設業のように、仕入先・販売先のいずれにおいても立地市町内やその他の福井県内の割合が非常に大きく、大部分の取引が福井県内あるいは北陸三県内で完結している業種である。同様の傾向を示す業種としては、金融・保険・不動産やその他サービスがあり、運輸業では関西の割合が、情報・専門・技術サービスでは関東および関西の割合がやや高くなるものの、これら2業種もこれに近い性格を示す。第二に、販売先においては第一の類型と同様の傾向を示すが、仕入先においては、関東・関西を中心とする県外の割合が大きく、福井県内の割合は極めて小さい業種であり、卸売業が該当する。第三に、仕入先・販売先のいずれにおいても、福井県内の割合は比較的小さく、県外との取引が多い業種であり、製造業がこれに該当する。なお、製造業では、仕入先では北陸三県内および関西の割合が多いが、販売先については、関東、関西、東海といった大都市圏を含む地域の割合が大きくなる。なお、製造業の中でも、業種ごとに取引構造が異なることを付言しておく。

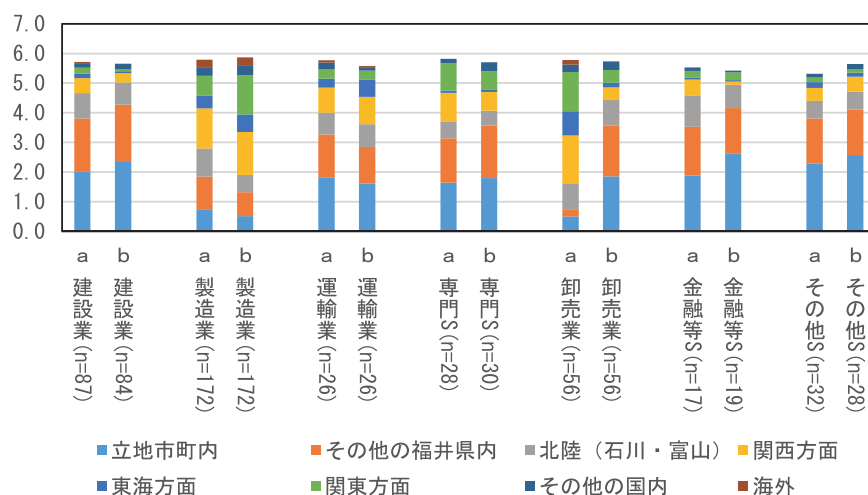


図 3-7 業種別の仕入先地域と販売先地域

注：aが仕入先、bが販売先を示す。本設問では、取引規模が大きい順に上位3地域への順位の記載を求めている。
上図では、1位=3点、2位=2点、3位=1点として、各取引先地域の合計点を業種別に算出し、それをn（設問の有効回答数）で除した値を示している。

以上をより単純化するために、仕入先と販売先のそれぞれにおいて、もっとも高い順位をつけられた地域に着目し、それが福井県内の場合は「域内型」、福井県外の場合は「域外型」と分類した。これによって、回答事業所を仕入先/販売先と域内/域外の別に応じて（仕入・販売先の順に）「域内-域内型」「域外-域内型」「域内-域外型」「域外-域外型」の4類型に分類した。この類型と業種との関係を改めて示しておく（図 3-8）、建設業、運輸業、情報・専門・技術サービス、金融・保険・不動産、その他サービスでは、多くが域内-域内型の取引である。一方、卸売業では大部分が域外-域内型であり、製造業は域外-域外型が最も多く、域内-域外型がそれに次ぐ。

事業所の機能によっても取引パターンは異なる（図 3-9）。具体的には、単独事業所・本社では域内-域内型が最多であるのに対し、支社・支所・支店・営業所では域外-域内型が最多となっている。一方、工場（単独事業所や本社でない製造事業所）は、大部分が域外-域外型となっている。これらの多くは県外に本社を置く事業所であるが、こうした事業所において県内での取引の優先度が低い点は、注目に値する事柄である。

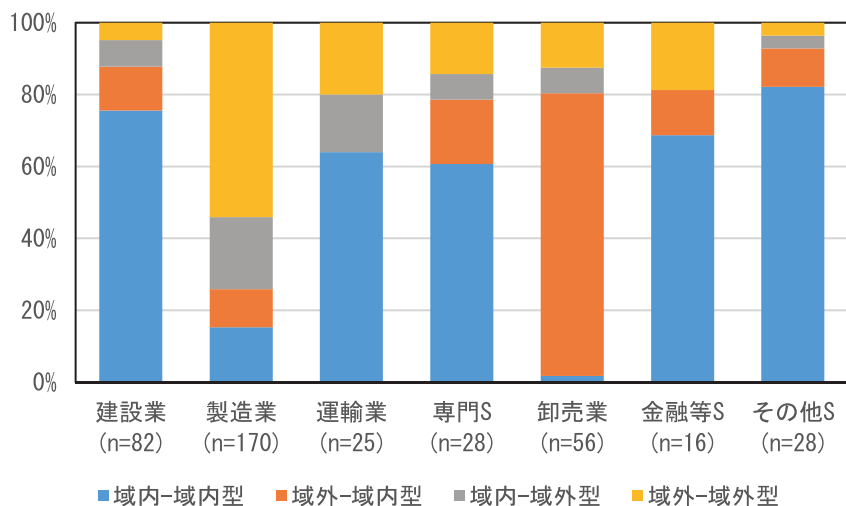


図 3-8 業種別の取引先類型

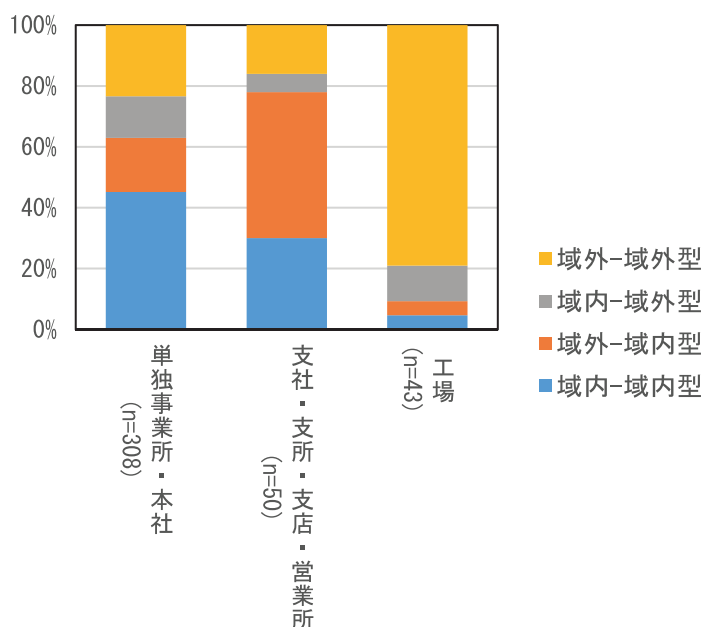


図 3-9 機能別の取引先類型

3 北陸新幹線敦賀延伸の事業所への影響

前置き部分が長くなったが、ここからはアンケートの本題に話を進める。アンケートは、まず影響、すなわち北陸新幹線延伸にともない事業所が受動的な形で被ったポジティブ/ネガティブな効果について尋ねている。次に、行動の変化、すなわち影響を受け/見越して、事業所が主体的に起こした変化について尋ねている。続いて、今後の見通しや取組について尋ね、最後に期待する施策を問うている。

3-1 総合評価

北陸新幹線敦賀延伸の影響について、全体としての評価を尋ねたところ、「影響はない」が66.7%となり、約3分の2の事業所が、新幹線延伸の影響を特段感じていないことが明らかになった（図3-10）。一方、「大いにプラス」「多少プラス」（以下「プラス」）を足し合わせた値が29.4%であるのに対して、「大いにマイナス」「多少マイナス」（以下「マイナス」）を足し合わせた値は3.8%となり、前者が後者を大きく上回る結果となった。ただ、「多少プラス」が25.1%であるのに対して、「大いにプラス」は4.3%と低く、事業所活動に大きな追い風となるような変化は、本格化していないと考えられる。

ただ、これらの結果には、地域や業種による違いもみられる。地域別の評価を示した図3-11によると、あわら市と越前市では、「大いにプラス」の割合が比較的大きい。ただ、回答数自体はそれぞれ2件・4件であり、事業所自体の性格に依存する側面が大きく一般化は難しい。「プラス」と答えた事業所の割合は敦賀市と小浜市で4割弱と比較的大きく、両市では「マイナス」の回答がみられない点も注目される。嶺南では、嶺北でみられる関西方面への特急廃止・乗り換え回数増加・運賃高騰といった問題が直接関係してこないためと思われる。小浜で評価が高いのは意外であるが、「プラス」と答えた事業所の半数が建設関連の業種であり、延伸工事に関わった、あるいは今後の関与を期待している、という側面もあるのかもしれない。新幹線駅がない大野市や坂井市においても比較的评价は高かった。両市でプラスと答えたのは主に製造業の事業所であるが、大野市では食品や看板製作など新幹線開業前後に需要の増加がみられた業種が、坂井市ではテクノポートに立地する事業所などが、比較的多くみられる傾向にあった。一方、両市では「マイナス」の評価も一定数みられる。「プラス」と答えた事業所が少なく、「マイナス」と答えた事業所が相対的に多いのは、勝山市と鯖江市、および嶺北郡部の事業所である。特に鯖江市は、特急廃止による鯖江駅の利便性低下がしばしば報道されているが、本アンケートでもそうした不満がうかがえる結果となった。

総合評価が最も高かった敦賀市でさえも、「影響はない」が約6割であるということは、新幹線開業の影響は、地域に幅広く波及するものというよりは、特定の種類の事業所に限って及ぶようなものではないかとも推察される。そこで、業種別の総合評価を図3-12に示す。運輸業（主に旅客）やその他サービス（警備やビルメンテナンスなど）といった、人流増加による直接的な影響が見込める業種、金融・保険・不動産（主に金融）のように、地域の事業所と幅広く取引関係を持つ業種、製造業のうち、活発なイベントやPRによる露出機会に恵まれた食料・飲料では、特に評価が高くなっていることがみてとれる。一方、食料・飲料以外の製造業や、情報・専門・技術サービスでは、「プラス」の回答が少なく、「マイナス」の回答が相対的に多くみられた。

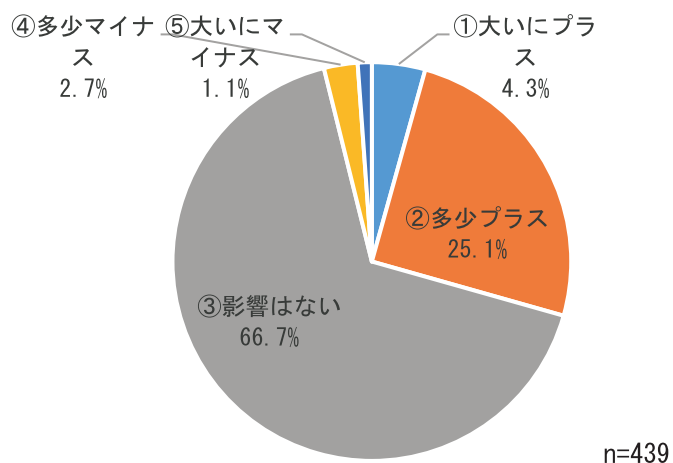


図 3-10 北陸新幹線延伸の影響の総合評価

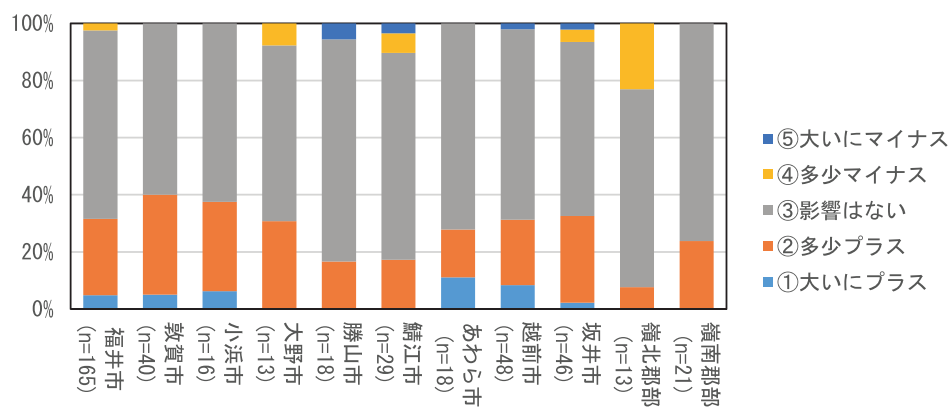


図 3-11 北陸新幹線延伸の影響の総合評価（地域別）

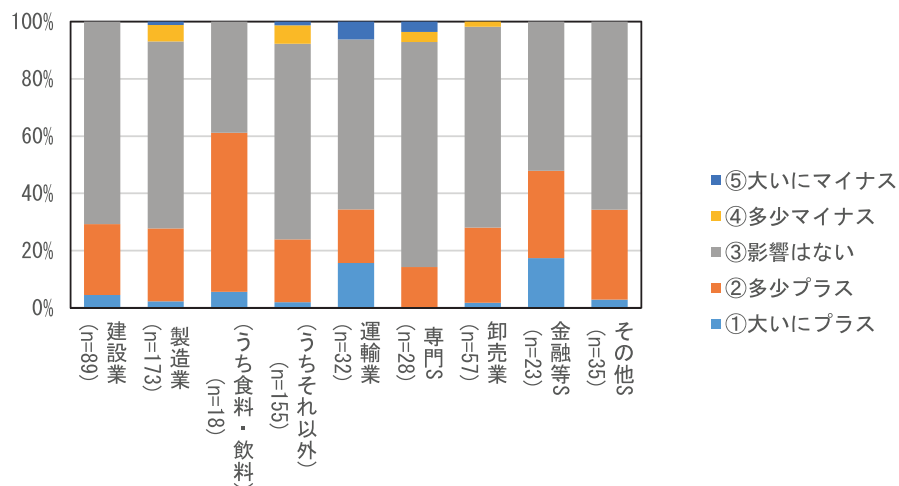


図 3-12 北陸新幹線延伸の影響の総合評価（業種別）

3-2 売上変化とその要因

次に、影響の多寡の最も直接的な指標である売上について尋ねた結果を示す。本設問では、売上の変化を、「開業後」（2024年3月～8月を前年同期と比較）と「今後1年間」に分けて問うている。図は省略するが、開業後については、総合的な評価と類似の傾向がみられ、評価が高かった業種や地域で、売上も増加している傾向がみられた。一方、開業後と今後の売上変化を比べると、若干異なる傾向がみえてくる。図3-13では、両期間の売上変化を、類似の項目を似た色で塗りつぶすかたちで比較しているが、これによると、開業後は「横ばい」が76.3%を占めているのに対し、後は横ばい（変化なし）の割合は51.6%にまで縮小し、代わって「やや増加」「やや減少」が増えるというかたちで、二極化が進むものと思われる。また、開業後の「50%以上増加」「20～50%増加」に比して、今後の「大幅増加」の割合が縮小している点も注目される。

図3-14をみると、開業後の売上と今後の売上の間には、一定の相関性が認められる。すなわち、開業後に売上が「増加」と答えた事業所では今後の売上も増加する見通しが多くなり、開業後に売上が「減少」と答えた事業所では今後の売上も減少する見通しが多くなる。開業後に横ばいと答えた事業所では、今後も変化なしが最多の回答となっている。

とはいえ、先述のように、開業後に比べ、後は「増加」⁵の事業所が増えてくる。そこで、開業後と今後のそれぞれについて、「増加」と回答した事業所の割合の変化を業種別にみてみよう（図3-15）。直接的な開業効果が大きかったと思われる食料・飲料の製造業や運輸業では、開業後に売上「増加」と回答した事業所の割合が高くなっているが、今後にかけては微増あるいは微減傾向となっている。一方、食料・飲料以外の製造業や卸売業、金融・保険・不動産、その他サービスでは、今後にかけての伸びしろが大きいことがみてとれる。

これを取引先類型別にみると（図3-16）、域内・域内型では、開業後から今後にかけての売上「増加」と回答した事業所の割合の変化が乏しいのに対し、開業後は4類型の中で「増加」の割合が最も小さい域外・域外型では、今後では最も割合が高い様子がみてとれる。ただ、この変化が、新幹線とどれだけ関係するかについては今後十分な検討が必要である。

こうした変化をより掘り下げるべく、売上変化の要因を、開業後と今後についてそれぞれ比較したものを図3-17に示す。「なし・無回答」を除くと、開業後に多くの回答がみられる要因としては、「観光客の増減」「公共投資の増減」「民間投資の増減」が挙げられる。これらのうち、「観光客の増減」は、今後頭打ちになるのに対し、ほかの2要因、特に民間投資の増減については、一層の増加がみられる。このほか、「競合の増減」「商圏の拡大・縮小」「商品・サービスの拡大・縮小」といった要因も、今後の増加が予想される。

先ほど傾向に顕著な違いがみられた取引先類型別に、売上変化の要因を示す（図3-18）。域内・域内型は、開業後では、「観光客の増減」(①)、「ビジネス客の増減」(②)、「公共投資の増減」(⑩)、「民間投資の増減」(⑪)といった福井県内での人流増加や経済活動の活発化を主たる売上変化の要因として挙げている。これらのうち、「観光客の増減」(①)については今後微増にとどまる（ただ、それでも最大の要因であり続けることには変わらない）が、その他の要因については顕著な増加が予想される。卸売業などが含まれる域外・域内型も、域内での需要が中心であるという点では、域内・域内型と似た性格を持っており、「観光客の増減」(①)、「県内客の増減」(③)、「商品・サービスの拡充・縮小」(⑧)、「公共投資の増減」(⑩)、「民間投資の増減」(⑪)が開業後の主たる

要因となっている。今後は、「ビジネス客の増減」(②)「商圈の拡大・縮小」(⑦)といった、取引先の拡大に関わる要因で伸び幅が大きい。域内-域外型や域外-域外型は域外を主たる需要先とする事業所であり、「県内客の増減」(③)よりも「県外客の増減」(④)や「海外客の増減」(⑤)が大きいことがそれをよく示している。いずれも「観光客の増減」(①)が、開業後には主要な要因として挙げられているが、その割合は今後にかけて低下傾向にある。代わって効いてくるのは、「競合の増減」(⑥)や「商品・サービスの拡充・縮小」(⑧)といった要因である。域外を需要先に持つ事業所は、競争相手が多い分、商品やサービスの品質が、自社の売上を大きく左右するものと思われる。

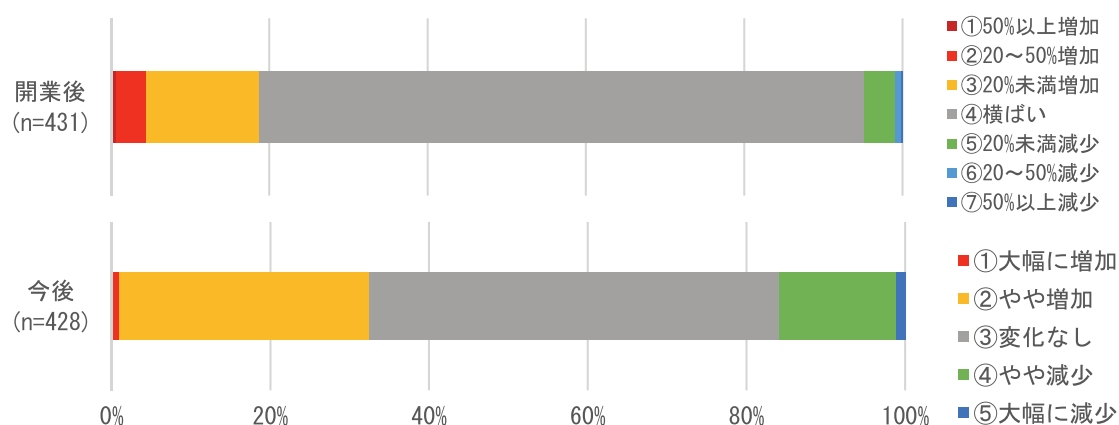


図 3-13 開業後と今後の売上変化およびその見通し

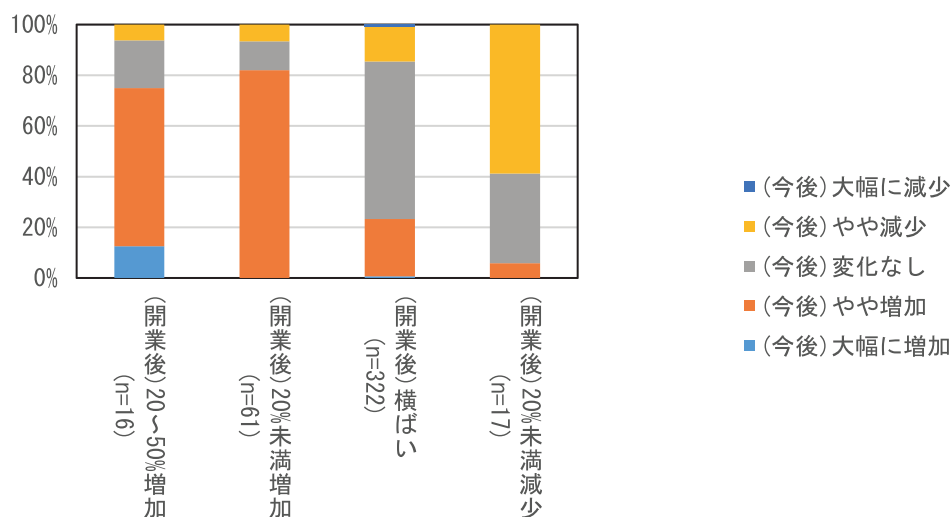


図 3-14 開業後の売上変化と今後の売上見通しの関係

注：「50%以上増加」「20~50%未満減少」「50%以上減少」は回答数が少ないため省略

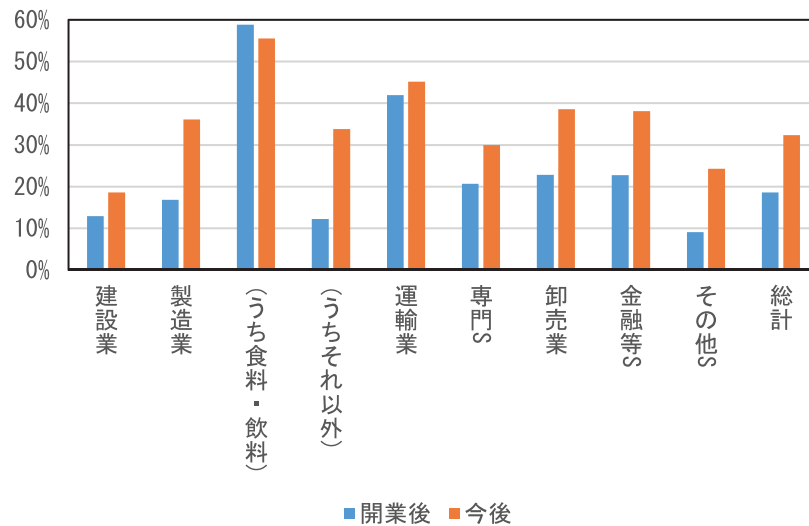


図 3-15 業種別の売上「増加」と回答した事業所の割合

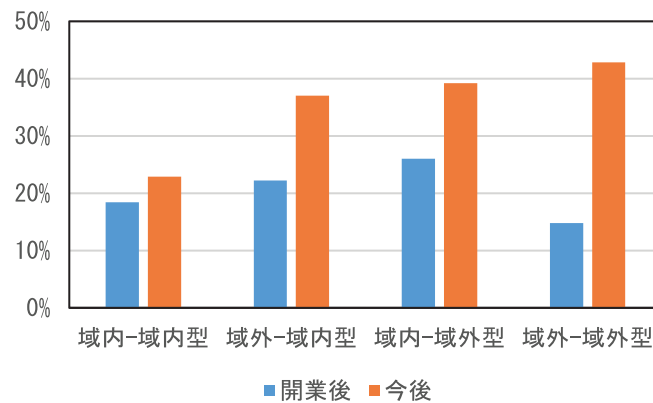


図 3-16 取引類型先別の売上「増加」と回答した事業所の割合

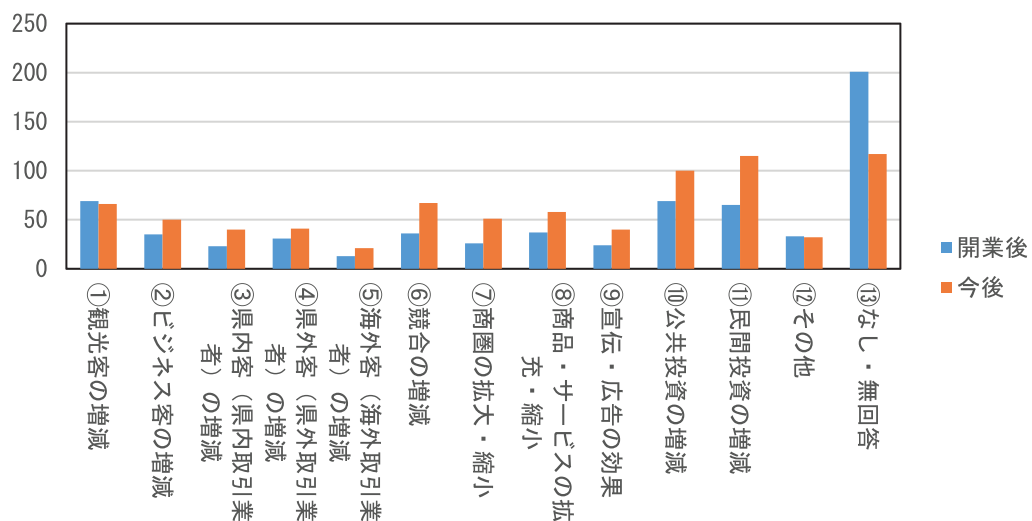


図 3-17 売上変化の要因

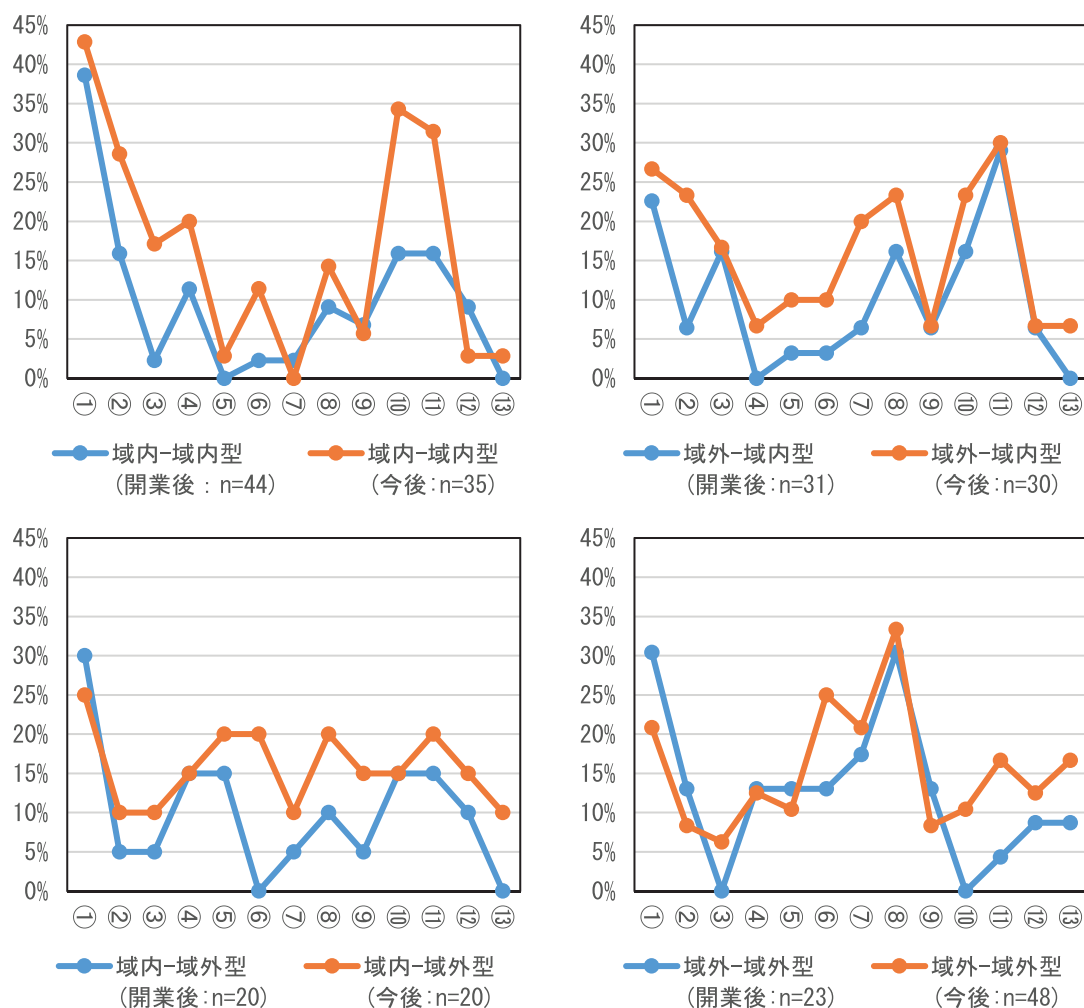


図 3-18 取引先類型別の売上増加の要因

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。本図の母集団は、開業後と今後のそれぞれについて、売上が「増加」と回答した事業所である。記号の内容は図3-17に準ずる。

3-3 間接的影響

本アンケートでは、売上への直接的な影響以外にも、各種の間接的影響についても問うている。それを示した図 3-19によると、「一部の地域や企業だけが恩恵を受け、自社への影響はほとんどない」（55.5%）、「県内企業間の人材獲得競争が激化し、人手不足が深刻化している」（33.1%）という、ネガティブあるいは無関係のニュアンスを含む回答が多く、その他の項目については、回答割合は高くない。

ただ、取引先類型別にみると、別の様相もみえてくる（図 3-20）。域外を主たる販売先とする事業所（域内-域外型、域外-域外型）では、大部分が「県内企業間の人材獲得競争が激化し、人手不足が深刻化している」（オ）「一部の地域や企業だけが恩恵を受け、自社への影響はほとんどない」（ケ）と回答しており、その他の項目への回答は少ない。ただし、「福井県の知名度が上昇することで、会社の知名度も上がっている」（ア）については一定数の回答がみられた。この種の事業所にとっては、域外での知名度向上が重要であるから、こうした影響を引き続き生み出し

ていくことが肝要である。対して、域内を主たる販売先とする事業所は、域内での経済活動やイベントの活発化に伴う恩恵を受けている事業所も一定数あり、「県内取引先の好況により、仕事の受注が増えている」(ウ)、「新幹線開業を機に県内で開催されている様々なイベントにより恩恵を受けている」(カ)といった回答が相対的に多くみられた。ウに関しては、卸売業、印刷・看板・広告などの業種、建設業などで多くみられ、観光業や自治体などの旺盛な需要が、一定の波及効果を生み出しているさまがうかがえる。カに関しては、食関係や運輸業、警備業などで回答がみられた。こうした良い影響の一方で、同じく域内を主たる需要先とする事業所において、「県外企業が県内市場に参入し、競争が激化している」との回答も相対的に多くみられ、このような影響についても、今後注視していく必要がある。

地域別では、敦賀市でポジティブな回答の割合が最も大きく、小浜市では影響がないと回答した事業所が多くなっていた(図は省略)。

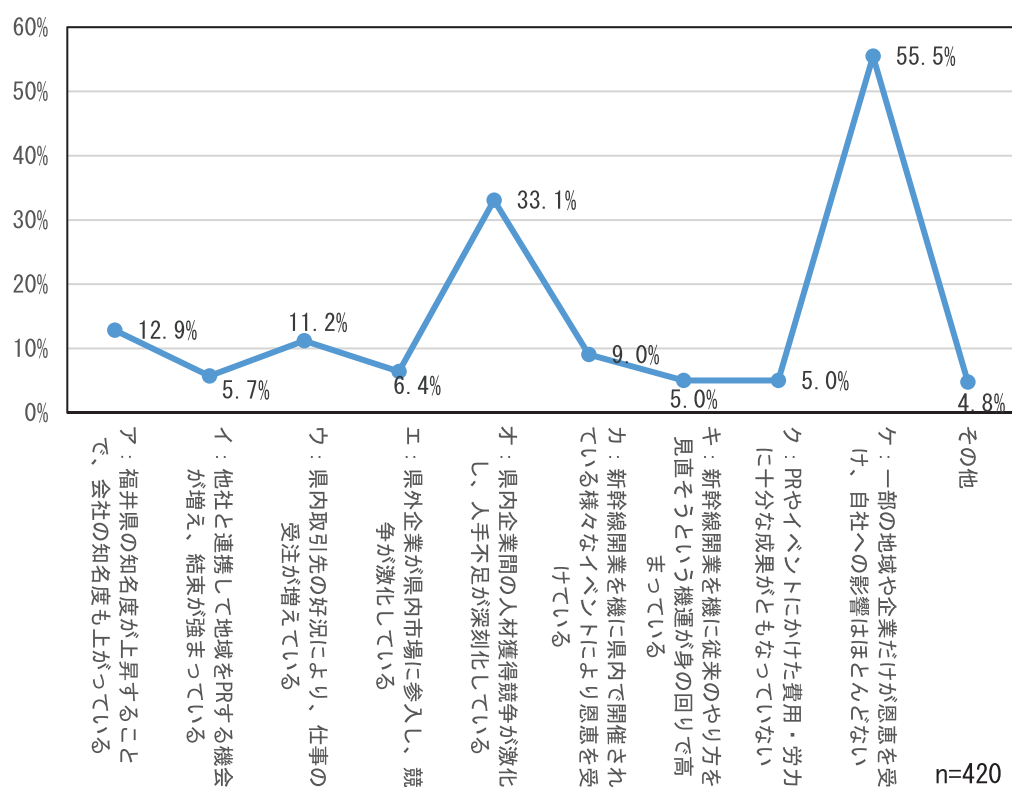


図3-19 新幹線延伸による間接的影響

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合

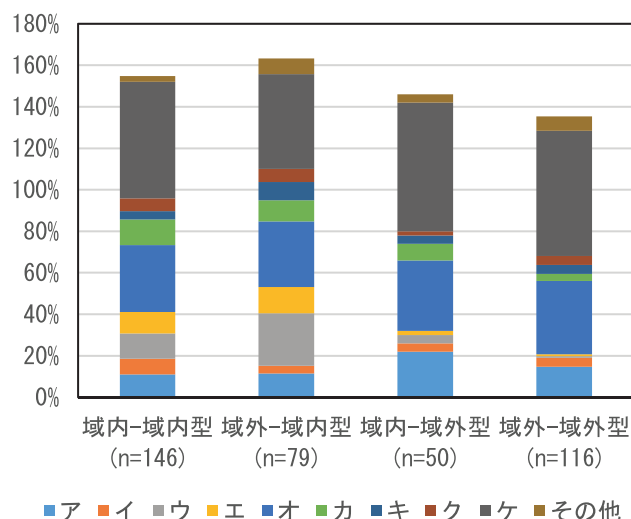


図 3-20 新幹線延伸による間接的影響（取引先類型別）

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。記号の内容は図3-19に準ずる。

4 新幹線延伸を受けた企業行動の変化

ここまでは、事業所がどちらかという受け身のかたちで被った影響について問うてきたが、本節では、そうした影響を受けて、あるいは影響を見越して、事業所が主体的に起こした行動に着目して、その変化（あるいは不変性）について分析する。

4-1 開業を意識した対応の検討

まず、北陸新幹線延伸を意識した対応の検討状況について問うた結果を図 3-21 に示す。これをみると、「検討チームを組織したり、会議を開くなど、すでに対応を検討している」事業所が7.1%、「今後対応を検討する予定である」と回答した事業所をあわせても12.4%にとどまる。87.6%の事業所は、「あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない」と回答しており、新幹線をめぐる県内事業所の意識の低さが浮き彫りとなる結果となった。

3の冒頭でみた延伸の影響に対する総合評価と、対応検討の有無の関係をみると（図 3-22）、影響への評価と対応への積極性は概ね相関する傾向がみられた。ただし、「多少プラス」と答えた事業所の約7割、「大いにプラス」と回答した事業所でさえ約4割が、「あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない」と答えており、好影響を行動につなげられていない事業所も少なくない。業種別にみると、食料・飲料の製造業、運輸業、金融・保険・不動産といった、総合評価が高かった業種で対策も進んでいることがわかる（図 3-23）。情報・専門・技術サービスについては、すでに対応を検討した事業所は少ないが、今後検討予定とする事業所は一定数みられる。地域別にみると、同じく総合評価が高い敦賀市で対応検討への積極性も高い（図 3-24）。小浜市や嶺南郡部では、すでに対応を検討した事業所は皆無であるが、今後検討予定とする事業所の割合は比較的大きくなっていた。

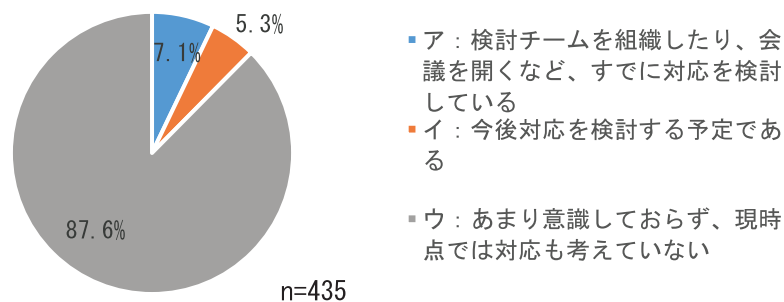


図3-21 新幹線開業を意識した対応の検討

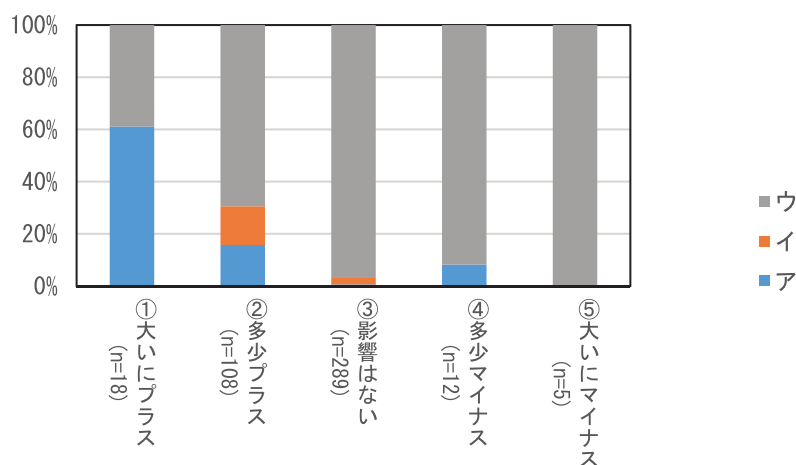


図3-22 影響への総合評価と対応検討有無との関係

注：記号の内容は図3-21に準ずる。

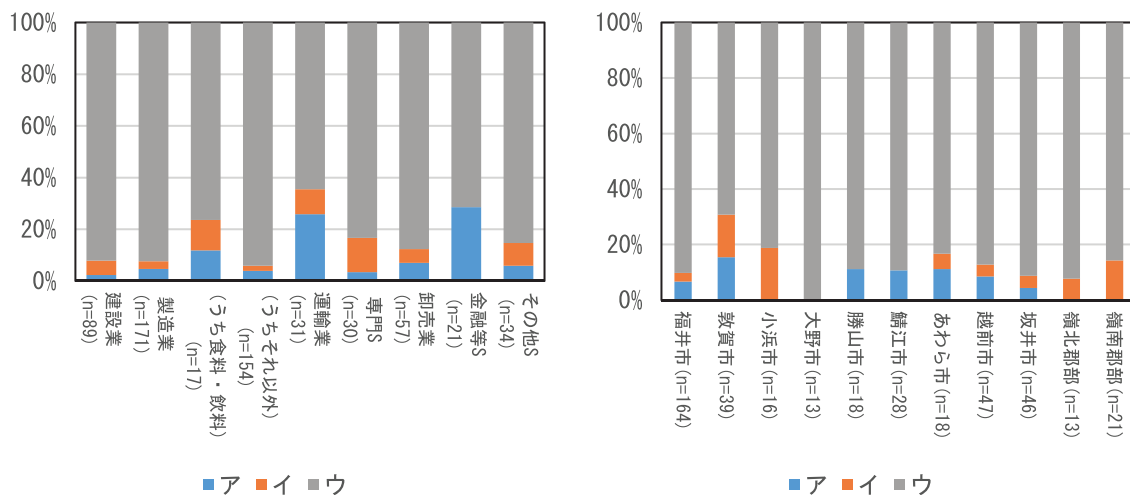


図3-23（左）新幹線開業を意識した対応の検討（業種別）

図3-24（右）新幹線開業を意識した対応の検討（地域別）

注：記号の内容は図3-21に準ずる。

4-2 新幹線延伸後の具体的な行動変化

具体的な行動変化の内容をみると、「特に変化はない」が77.8%で、他の選択肢はすべて7%以下と、具体的な行動は本格化していない様子がうかがえる（図3-25）。ここでは主に、県外での活動を想定した選択肢を多く設定しているが、取引先類型別にみると（図3-26）、域内・域内型は、そうした県外での活動に関わる選択肢への回答は少なく、「広報活動を強化した」（イ）が相対的に多い。一方、卸売業などが含まれる域外・域内型は、「展示会・商談会への参加が増えた」（オ）の回答が多い。また、域内・域外型は、「県外の既存顧客との関係を強化した」（ウ）「県外での情報収集・営業を強化した」（エ）の回答が相対的に多い。域外・域外型は、相対的には「営業の地理的範囲が拡大した」（ア）「展示会・商談会への参加が増えた」（オ）の回答が多い。その他、自由記述では、「新幹線から自社の看板が見えるように設置」「SNSマーケを強化」「併設店舗を開設」「道の駅での商品販売を依頼」「中部、関西地方への出張で車使用が増えた」といった回答があった。

なお、本設問で「営業の地理的範囲が拡大した」と回答した事業所に対して、具体的な営業先地域を尋ねたところ（図3-27）、東京都が一番多くなっているものの、石川県、富山県、福井県がそれに次ぐかたちとなった。

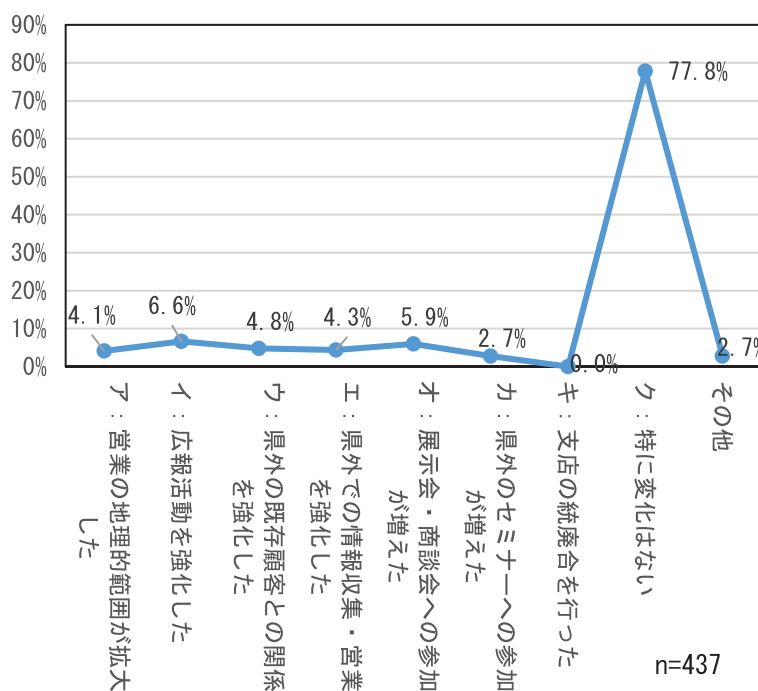


図3-25 新幹線延伸後の行動変化

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

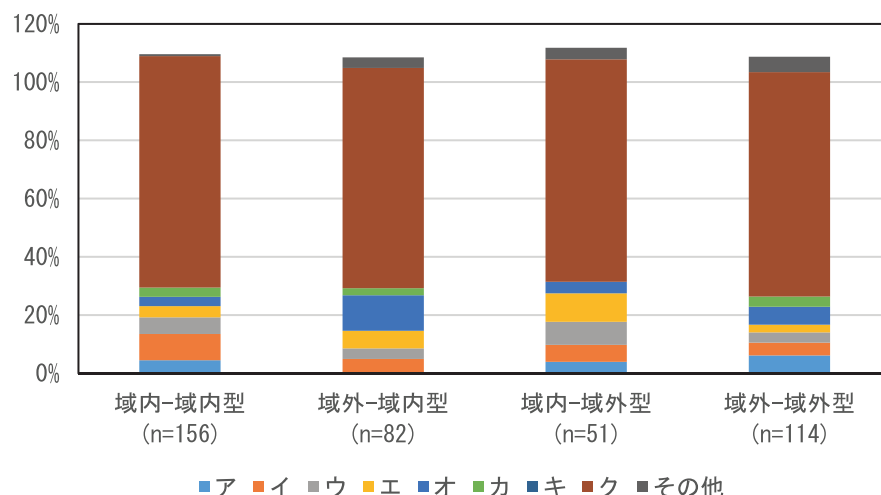


図 3-26 取引先類型別の新幹線延伸後の行動変化

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。記号の内容は図3-25に準ずる。

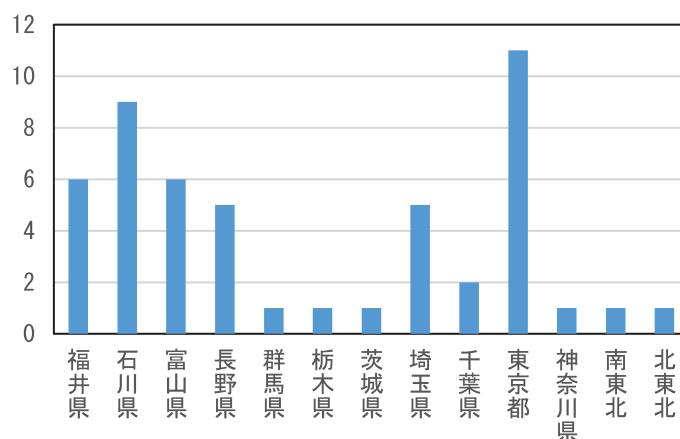


図 3-27 「営業の地理的範囲が拡大した」事業所の営業先地域

注：複数回答

4-3 出張回数の変化とその理由

図 3-28に方面別の出張回数の変化を示す。北陸新幹線延伸によって、北陸経由で東京方面へ向かうルート of 速達性・利便性向上が実現された一方で、従来福井との結びつきが強かった大阪、名古屋方面へは、並行在来線の第3セクター化にともない、嶺北を起終点とする場合、特急の廃止、乗り換え回数増加、運賃上昇などのかたちで利便性低下が生じている。出張回数はこれを反映するかたちで、東京方面へは20.6%、石川・富山方面は10.2%の事業所が出張回数が増加したと答えている一方で、大阪方面へは12.5%、名古屋方面へは、8.8%の事業所が出張回数が減少したと回答している。ただ、いずれの方面でも、8割～9割の事業所は「変わらない」と答えており、また、「大幅に増えた」「大幅に減った」の回答は限られることから、交通アクセスの変化により、確かに出張行動は変わったといえるが、その変化の度合いは、必ずしも大きなものとはいえない。

方面別に出張回数変化の理由をみたのが図 3-29である。東京方面および石川・富山方面では、出張回数増加の最大の理由は「交通の便が良くなった」である一方、大阪・名古屋方面では、出

出張回数減少の最大の理由が「交通の便が悪くなった」であることから、交通アクセスの改善が、出張回数に一定の変化をもたらしていることがわかる。一方、「顧客が増えた・関係を強化した」「顧客が減った・関係が弱まった」は、限定的な回答となっており、新幹線延伸から約半年後の調査時点では、顧客の増減はまだ本格化していないものと推察される。これらとは別に「新幹線延伸との関係はない」理由による出張回数の増減も一定数みられた。

方面別の出張回数の変化を地域別に示すと（図3-30）。東京方面については、あわら市と坂井市で増加傾向が相対的に多く、二市で「増加」と答えた事業所のうち、84%が製造業であった。一方、総合評価が低かった勝山市と鯖江市では、「増加」の割合が小さく、鯖江市では「減少」の回答も一定数みられる（4社中3社が眼鏡関係）。大阪方面・名古屋方面については、特急廃止等による利便性低下の影響が大きい嶺北、特に鯖江市、あわら市（ただし名古屋方面の減少は小さい）、越前市、および大野市で減少傾向が大きい。一方、交通条件面の変化がみられなかった嶺南の敦賀市・小浜市では、減少分が小さくなっている。新幹線延伸による石川・富山方面へのアクセス改善効果は、嶺北より嶺南で大きかったこともあり、同方面への出張は、小浜市、福井市、敦賀市で増加傾向が相対的に大きくなっている。

東京方面および石川・富山方面への出張回数が増加したと回答した事業所の割合を、取引先類型別にみると（図3-31）、域内・域内型や域内・域外型では、いずれの方面についても相対的に低くとどまるのに対し、域外・域内型では東京方面と石川・富山方面が同程度、域外・域外型では東京に偏るかたちで、出張回数が増加している点が認められる。域外・域外型で東京方面への出張が増加したと回答した36事業所に着目すると、主たる販売先として「関東」を回答している事業所が19件と、すでに関東の企業と結びつきのある事業所が過半を占める一方で、関西が主たる販売先である事業所も5件（うち3件が嶺南の製造事業所）あり、こうした事業所では、取引先の拡大を企図して出張行動を変化させているといえるかもしれない。

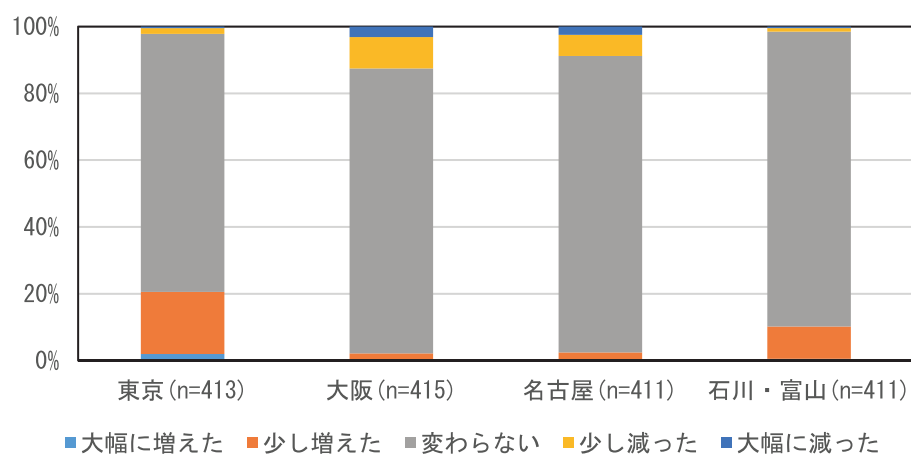


図3-28 出張回数の変化

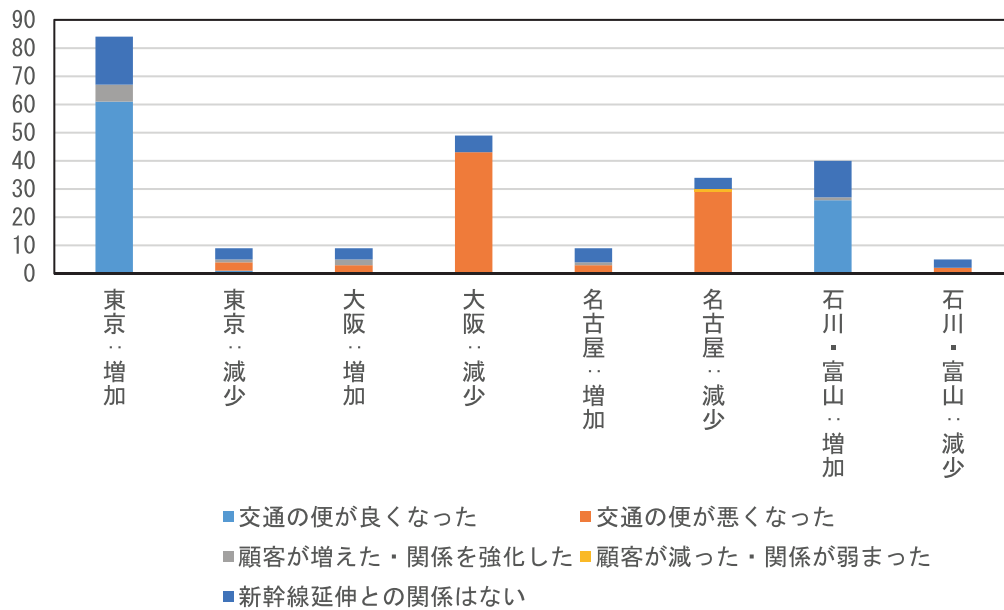


図 3-29 出張回数変化の理由

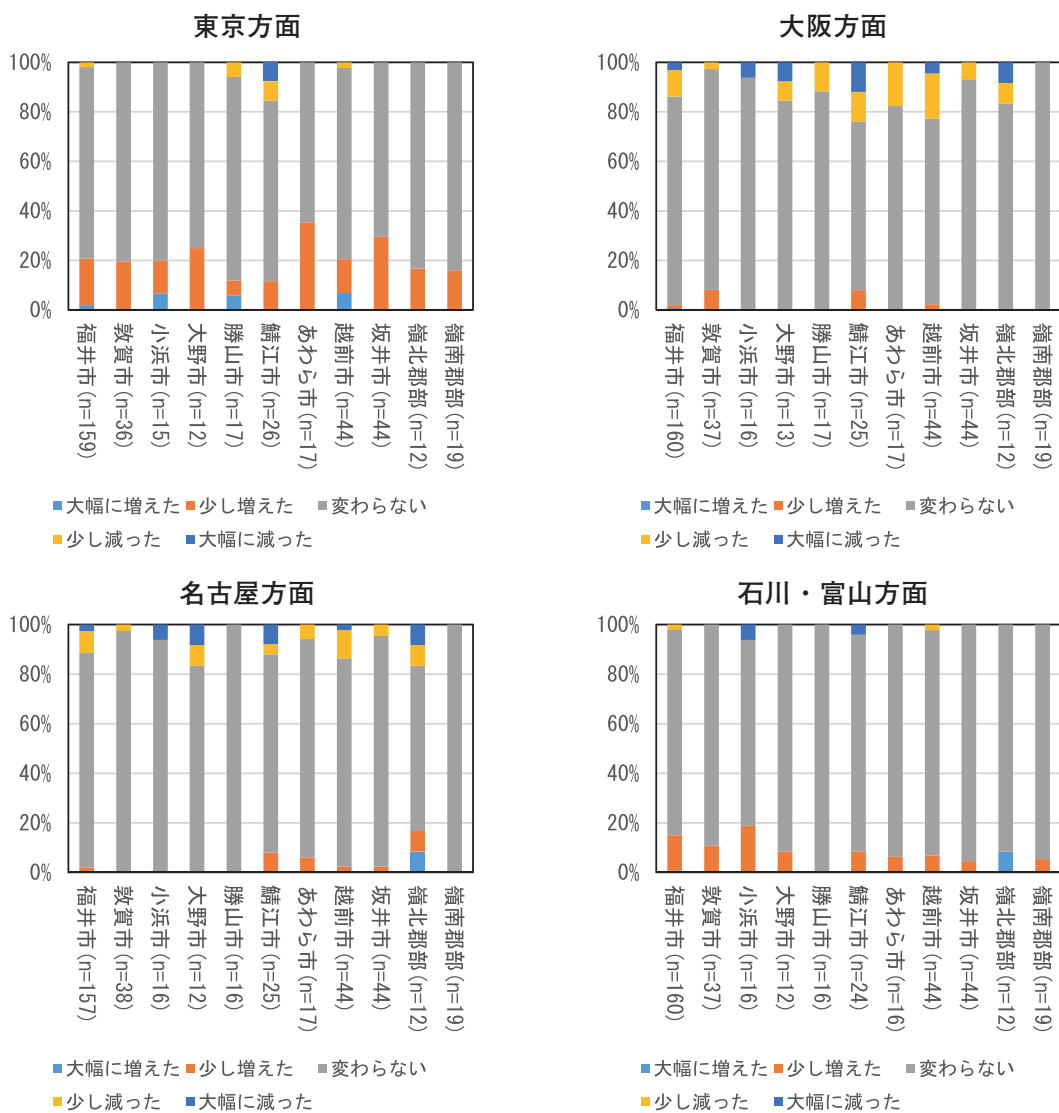


図 3-30 地域別に出張回数の変化

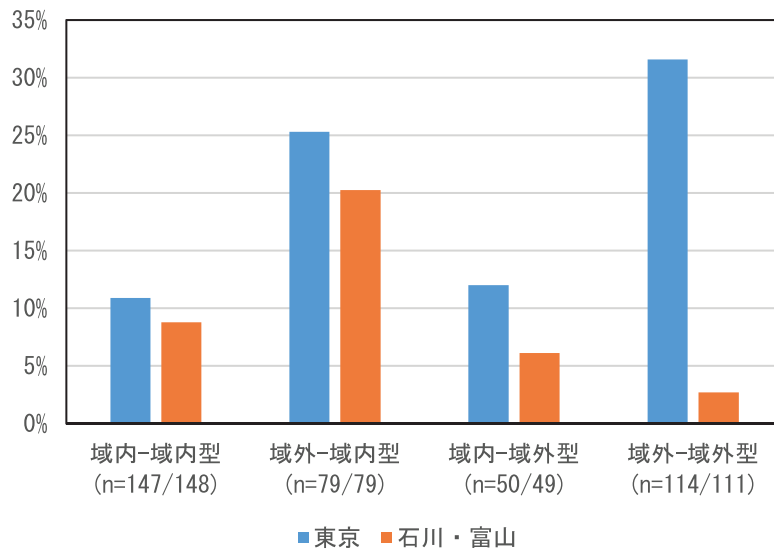


図 3-31 取引先類型別の出張回数「増加」と回答した事業所の割合

5 今後の見通しや取組

ここまで、現在生じている影響や行動の変化を中心に尋ねてきたが、ここでは、事業所が今後の見通しや取組として考えていることについて問うた結果を示す。

5-1 新幹線延伸を受けた今後の取組予定事項

新幹線延伸を機に、今後取り組むことを尋ねた結果を図 3-32に示す。他の設問と同様、本問についても「特になし」が61.8%を占め、消極性がうかがえる結果となっているが、4-2の開業後の行動変化で「特になし」と回答した事業所が77.8%であったことを踏まえると、今後は多少なりとも積極性が上昇するものと思われる。

今後の売上見通しと取組予定の関係をみると（図 3-33）、売上増加が見込まれる事業所ほど、「特になし」の割合が低く、かつ累計回答割合が高い（複数回答で多くの選択肢を選択）様子がみとれる。

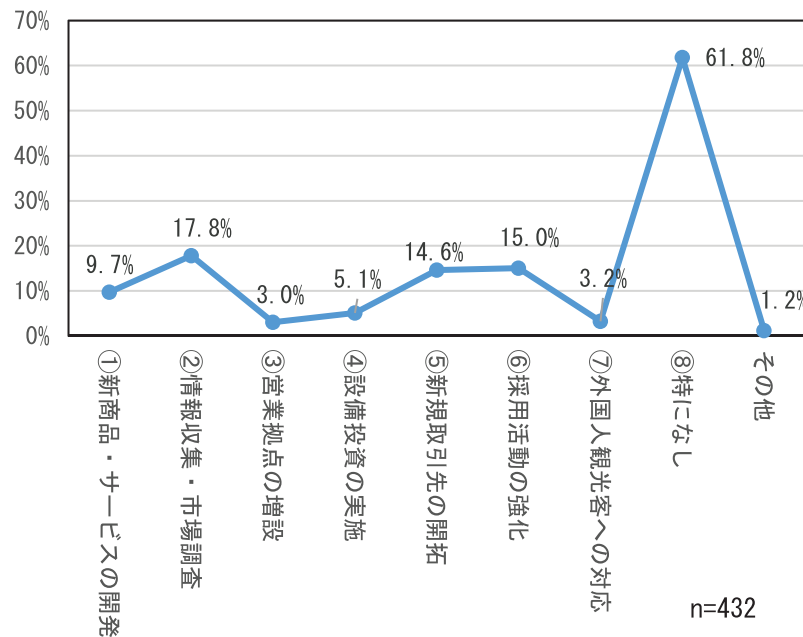


図 3-32 新幹線延伸を受けた今後の取組予定事項

注：複数回答（3つまで）。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

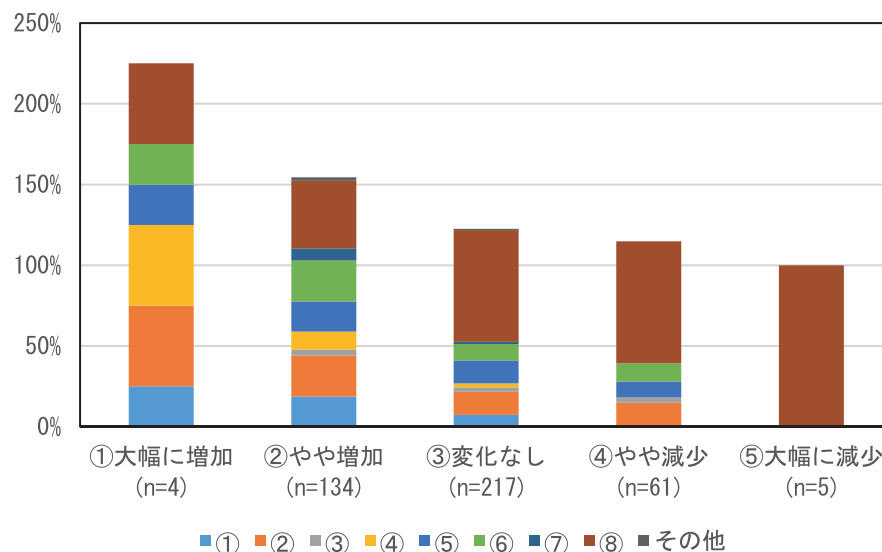


図 3-33 今後の売上見通し別の取組予定事項

注：複数回答（3つまで）。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。記号の内容は図3-32に準ずる。

5-2 県外企業や研究機関等と共同での活動への関心

高速交通の整備は、時間距離の短縮を介して、これまで交流が少なかった県外企業や大学の研究機関等との交流を密にすることで、イノベーションをもたらすことも期待される。そこで、こうした県外の企業や研究機関との共同での研究活動や新商品・新サービスの開発に対する関心の有無を尋ねた結果を図 3-34 に示す。これについても、「関心がない」が 57.9% を占めているが、「今後取り組みを検討する」事業所も 13.7% みられる。また、ウ～オの、取り組みたいが、何かしら

の問題を抱えている事業所も含めると、39.4%の事業所が取組に関心があると回答している。ただし、自由記述では、「すでに新幹線延伸とは関係なく取組を行っている」「取組を進めるにあたり新幹線延伸は関係ない」といった声もいくつかみられたことから、こうした共同での活動については、必ずしも新幹線利用に限定しないかたちで、把握、促進していくべきであろう。

これを業種別にみると（図3-35）、これまで各種取組に消極的な傾向が強かった製造業で、本問に関しては比較的積極性がうかがえる。また、本問は主に製造業を想定していたが、情報・専門・技術サービスや卸売業、金融・保険・不動産、その他サービスなど、その他の業種でもこうした活動への関心は一定程度みられることがみてとれる。

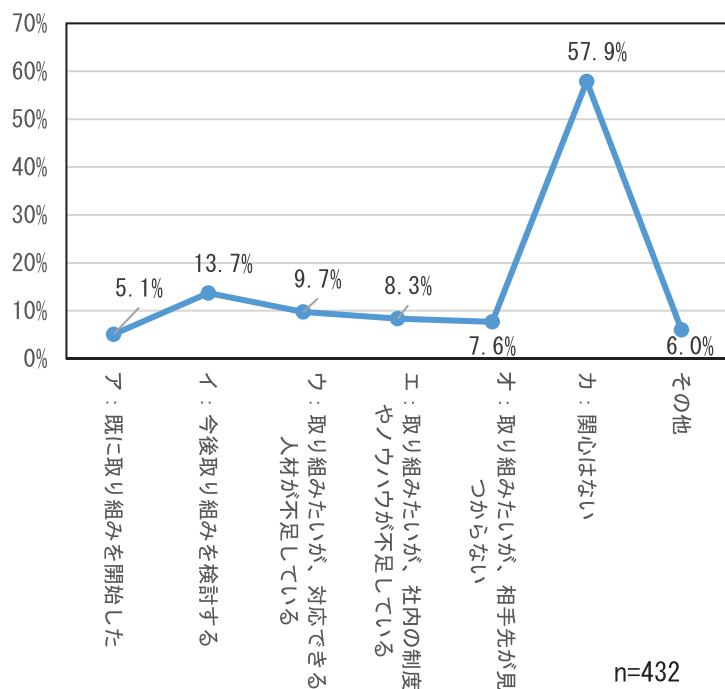


図3-34 県外企業や研究機関等と共同での活動への関心

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

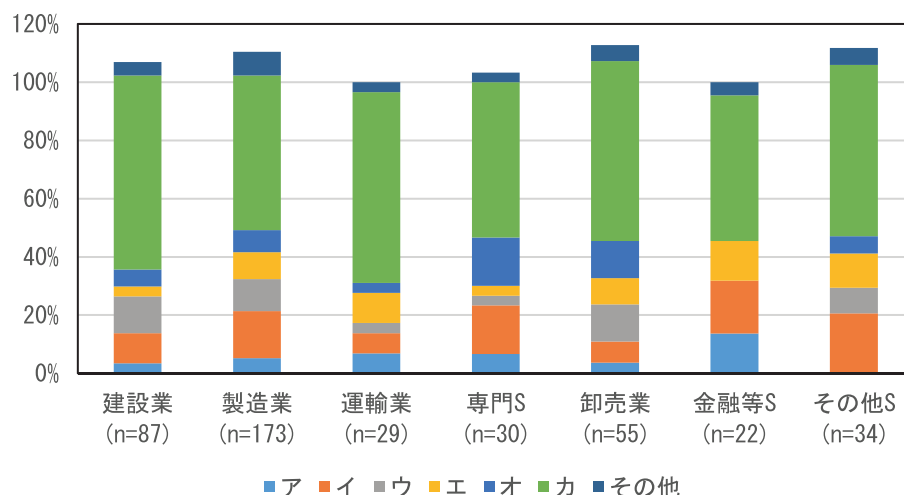


図 3-35 県外企業や研究機関等と共同での活動への関心（業種別）

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。記号の内容は図 3-34 に準ずる。

具体的に想定する相手先について尋ねたところ（図 3-36）、業種によって差がみられ、建設業や運輸業では「同業他社」が比較的多くなっているのに対し、卸売業では「異業種の他社」、情報・専門・技術サービスや金融・保険・不動産では「産業支援機関」や「経済団体」の回答が多くなっている。建設業や製造業、情報・専門・技術サービスは、これらに加えて「大学」の回答も多い。

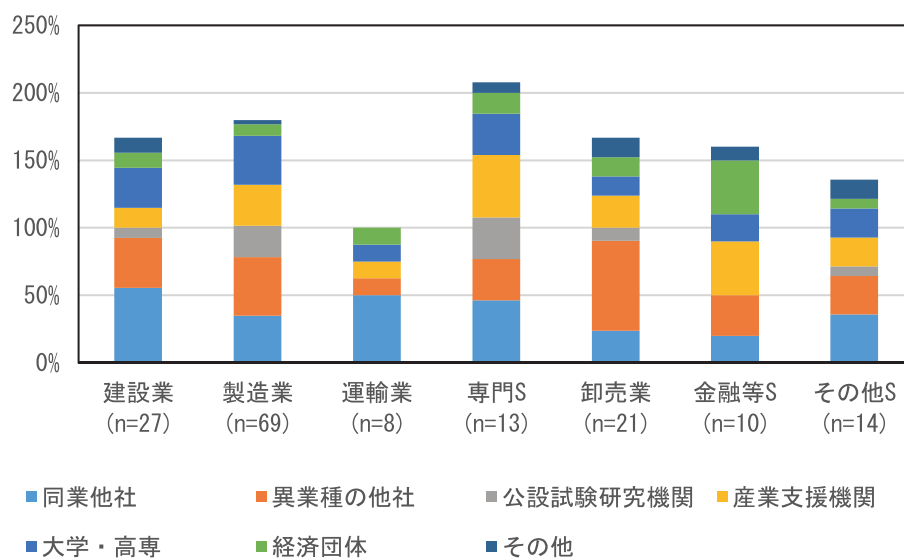


図 3-36 共同活動で求める相手先

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

5-3 首都圏との結びつき強化にともなう採用活動への影響

企業の数や種類が豊富な首都圏との結びつきが強化されることで、目下の人材不足が一層加速するのではないかという懸念がある。そこで、現時点で採用活動に及んでいる影響について尋ねた結果が図3-37である。これによると、「悪い影響が生じている」が「良い影響が生じている」を上回るかたちとなるが、90.3%の事業所は「現在のところ、特に影響はない」と回答しており、大部分の事業所においては、懸念は大きいものの、現時点では人材採用面での直接的な影響はまだ及んでいないことがうかがえる。自由記述では、良い影響として、「関東面からの学生との縁が広がった」「北陸で開催される就活フェアや合同企業説明会に参加しやすくなった」（敦賀の事業所）、「東京方面からの就職者が1名有」「敦賀の知名度UP、交通の便が良くなった」「新幹線通勤の可能性が広がった」との意見がある一方で、ネガティブな影響としては、「エントリーが少ない」「学生の首都圏流出」（多数回答あり）「知名度のある大手企業に流れている」といった声も聞かれた。

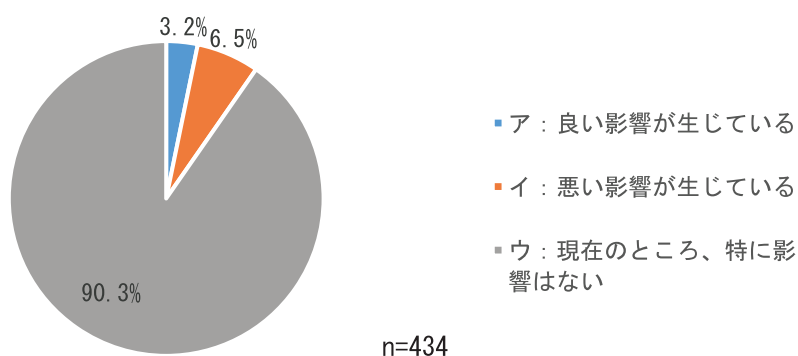


図3-37 首都圏との結びつき強化にともなう採用活動への影響

5-4 人材獲得のために進めていきたい取組

こうした人材不足の状況の中で人材を確保するために、進めていきたい取組を尋ねた結果を図3-38に示す。こちらの設問については、「特にない」は31.7%と、他の設問に比べると少なく、差し迫った課題であるだけに、一定の関心を抱いている事業所が多いものと思われる。具体的な取組として多かったのは、「給与や休暇の取りやすさなど、待遇面の向上に努める」（38.1%）、「広報を強化し、会社の知名度を高める」（32.1%）、「仕事の面白さや人間関係の良さなどを、口コミや対面で伝える」（25.0%）の順であった。コロナ禍以降は、副業やテレワークといった、多様な就労のあり方が徐々に社会に浸透しつつあるが、ここでの回答は8.7%と、少なかった。

人材確保の取組については、事業所規模により顕著な差がみられた（図3-39）。すなわち、大規模事業所ほど、「特になし」の割合が小さくなり、累計回答割合が大きい（複数回答で多くの選択肢を選択）という傾向が認められた。特に「広報を強化し、会社の知名度を高める」に関しては、大規模事業所と小規模事業所の回答割合の間に顕著な差がみられた。こうした積極性の違い、およびそれに割くことができるリソースの違いが、小規模事業所の求人難に拍車をかけるおそれもある。

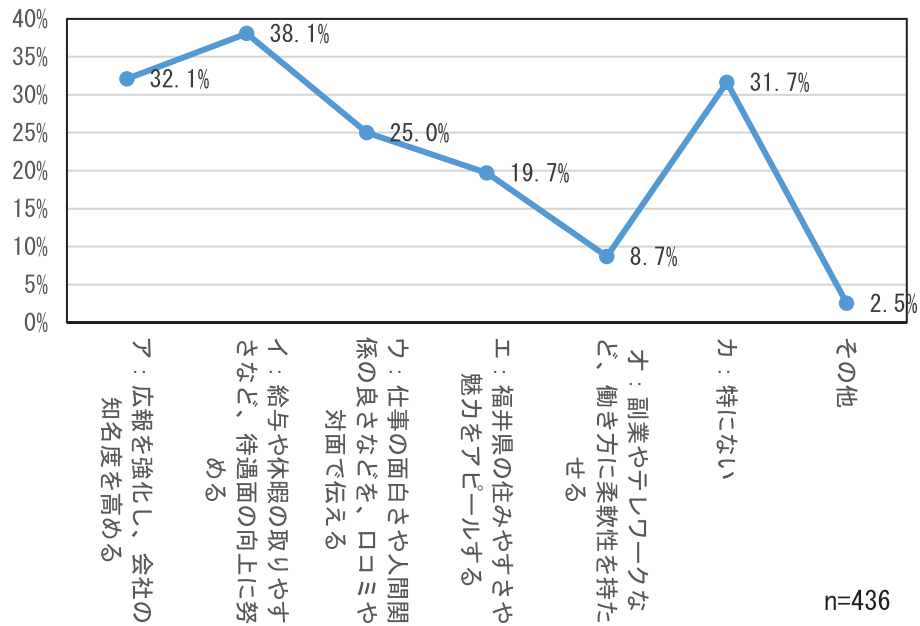


図3-38 人材獲得のために進めていきたい取組

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

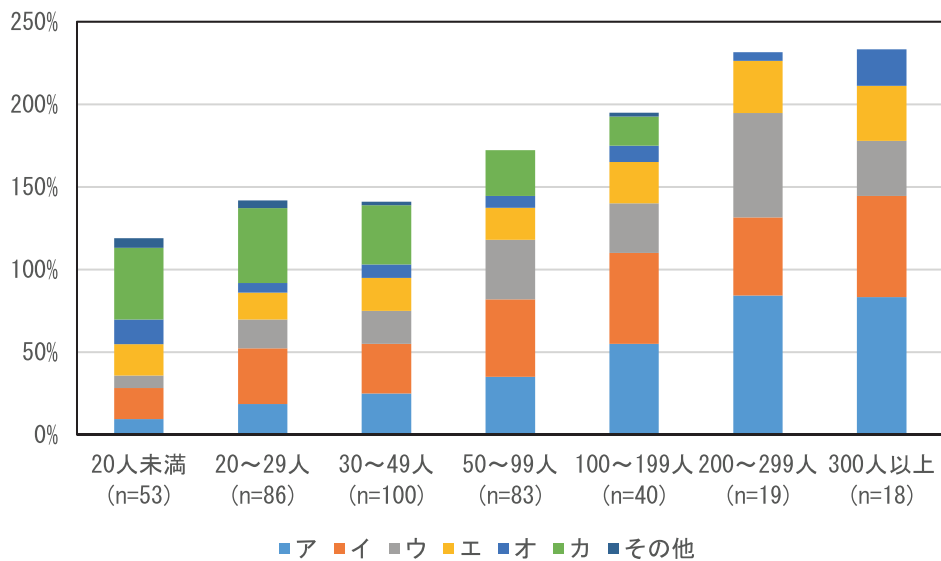


図3-39 従業者規模別の人材獲得のために進めていきたい取組

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。記号の内容は図3-38に準ずる。

5-5 拠点への影響

高速交通の整備は、時間距離の短縮を通して、日帰り出張のハードルを下げ、従来の拠点を不要にする可能性がある。一方で、他県企業等との交流が活発化した場合、新たな営業拠点を他県に設ける可能性もある。このような拠点への影響について尋ねた結果が図3-40である。これについては、93.1%の事業所が「拠点の移転・廃止は特に考えていない」と回答している。ただし、「福井県内の拠点が廃止される可能性がある」「県外に新たな拠点を設ける可能性がある」という事業所も少数ながらみられることから、こうした影響については、今後も注視していく必要がある。

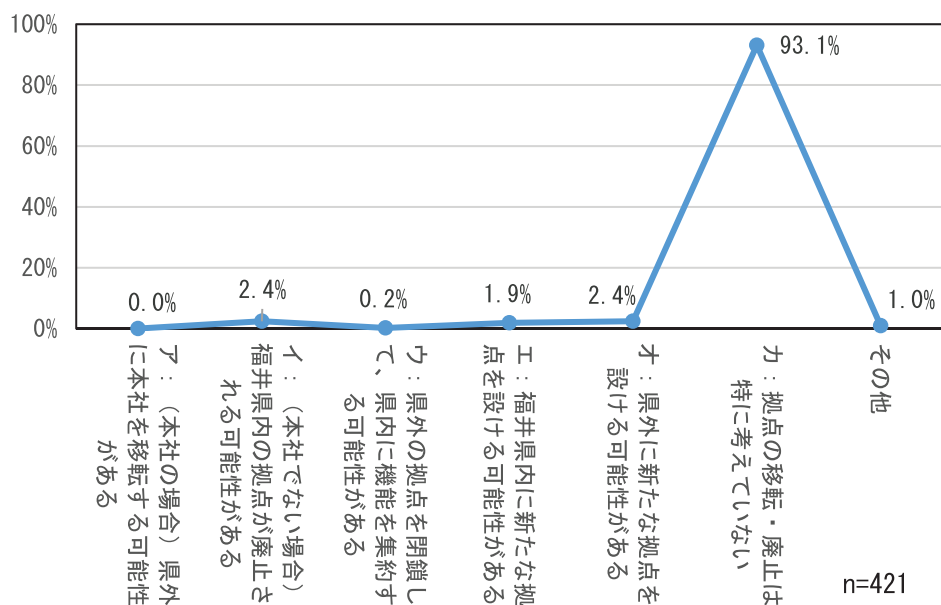


図3-40 新幹線延伸にともなう拠点への影響

注：複数回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

5-6 期待する施策

最後の設問として、北陸新幹線関連の施策で期待する事項を問うた結果を図3-41に示す。これを見ると、「大阪への早期全線開業」が突出して多くの回答を集めており、72.8%の事業所が回答している。「二次交通の充実」「人材確保・育成」がそれに次ぐかたちとなっている。全体として、ハード面での施策への回答が多く、「取引先とのマッチング支援」(3.6%)や「観光キャンペーンの強化」(9.7%)、「外国人観光客の受入支援」(4.6%)といったソフト的な施策への期待は比較的小さい傾向がみられる。

新幹線延伸の影響に対する総合評価と今後期待する施策の関係をみると（図3-42）、総合評価が高いほど、累計回答割合が高くなる（複数回答で多くの選択肢を選択）。また、全体で最も回答数が多かった「大阪への早期全線開業」や「幹線道路の整備」は、総合評価が高いほど、回答割合が低くなり、代わりに他の選択肢が多く選ばれる傾向がみられた。ここから、既に新幹線延伸の波にうまく乗れている事業所と、そうでない事業所では、施策に対するニーズが異なると考えられる。対象とする事業所を明確にしたうえで、効果的に施策を打ち出していく必要があるといえよう。

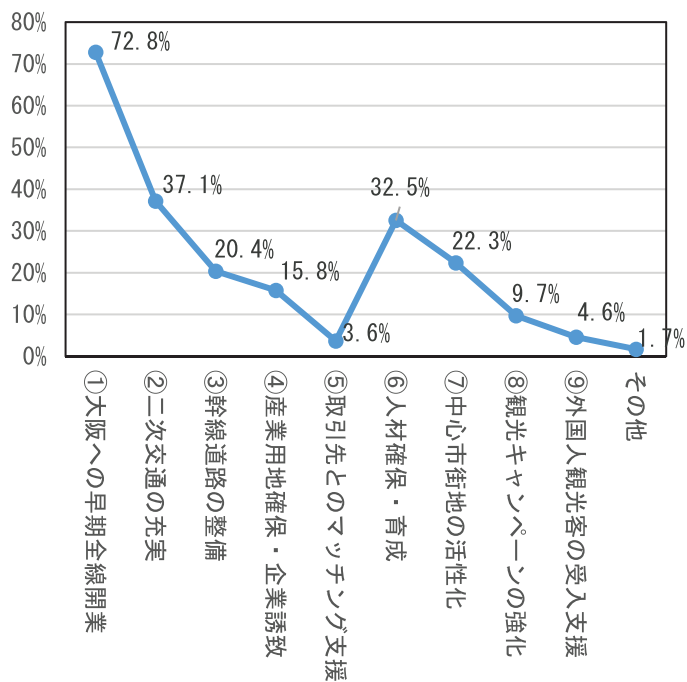


図3-41 北陸新幹線関連で期待する施策

注：3つまで回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

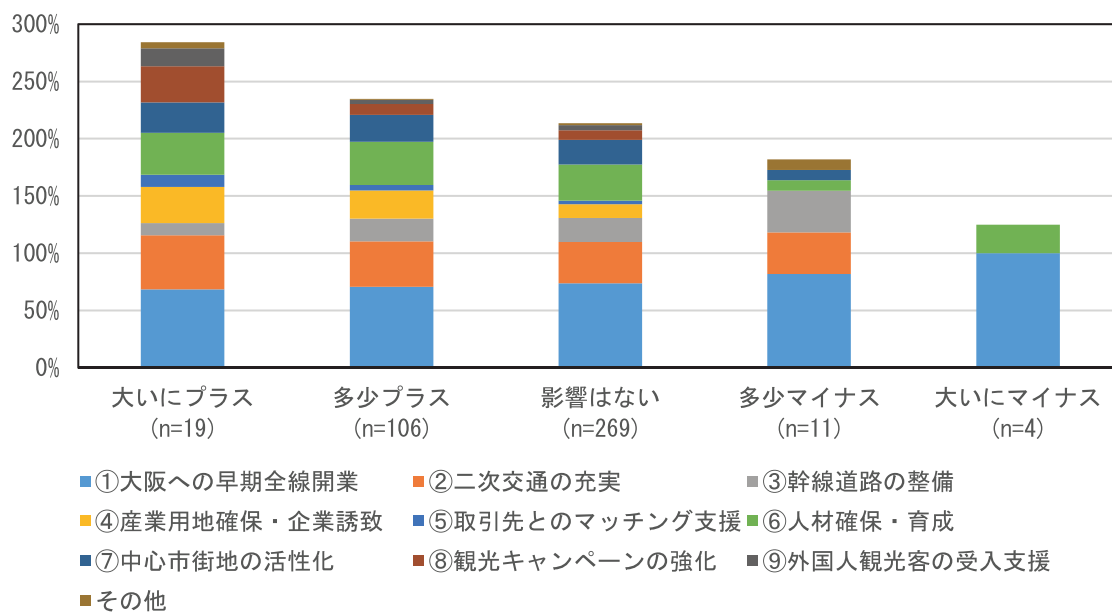


図3-42 北陸新幹線開業の影響に対する総合的評価と今後期待する施策の関係

注：3つまで回答。各項目の回答数を、n（設問の有効回答数）で除した割合。

6 本章のまとめ

6-1 自由回答

本アンケートの最後に、北陸新幹線の福井延伸にともなう期待や懸念、その他意見について、自由記述を求めたところ、多くの熱意ある意見をいただいた。いくつかの観点を設けるかたちで、その一部を紹介する。

●東京方面へのアクセスについて

東京方面へのアクセスについて、敦賀市の事業所から、「東京へのルートが東海、北陸と2種類になった事は大変良かった」という高評価がある一方で、「北陸新幹線で敦賀-東京間で東海道と同時程度に行ける本数が朝・夕方以降に限られておりメリットをあまり感じない」とのダイヤ面の問題を指摘する声もあった。また、最速列車であるかがやきの停車本数が少ない芦原温泉駅の利用事業所は、「始発・最終のかがやきを金沢以降各駅停車してほしい」と要求している。また、同駅利用の別の事業所で、「料金を値下げして、短い区間でも手軽に利用出来る電車として位置付けて欲しい」との声もあった。

●関西・中部方面へのアクセスについて

自由記述では、この点に関する意見が非常に多く、その多くは、関西・中京方面へのアクセス低下への不満と大阪への早期全線開業を求めるものであった。単に自社にとっての利便性の低下だけでなく、取引先の来福が不便になることを懸念している事業所も多く、「北陸新幹線の福井開業により特急が廃止となったことで、関西・東海方面の取引先との行き来が不便になってしまった。取引先から弊社への訪問も同じ理由で減少してしまった」「鉄道で来社される取引先は上り下り共に「不便になった」が100%」「鯖江という立地の為、客先（特に関西方面・名古屋方面）からは”もうJRでは来れない、車にします”との反応が多数あります」といった声が聞かれた。

●二次交通について

越前たけふ駅に関しては「越前武生駅前にはタクシーが少なく、また越前市自体にもタクシーが不足しているのか、タクシーを予約できないことが増えた。」「越前たけふ駅は在来線との接続がなく、かつ、タクシーは少なく、路線バスも通っていないなど到着後の移動に不便である。無料駐車場も不足気味の状態が続いている」、福井駅に関しては「金沢駅のような巨大な駐車場を駅の隣に作って欲しい。例えば、アオッサの場所にあったらベストです。せっかく開通したのに利便性が悪いことで、利用者が減り、本数が減らされないか心配です。だいたい近隣駐車場は空いているのですが、ここぞという日に空いていない可能性があり困っています。」「駅裏の駐車場が非常に混んでおり、到着した取引先のピックアップができず、また「空」になっているが実際には優先駐車スペースの空きで大道の方まで順番の列がはみ出しているため駅裏に入れない場合もある。」といったかたちで、自動車交通との接続に関する具体的な問題が指摘された。また、既存の特急が廃止された鯖江に関しては、「鯖江市は不便になっただけで、東京や大阪出張の度のため息が出ます。」と、地域全体の利便性低下に対する大きな不満がみられた。

●影響の小ささについて

「地理的にも、東海道新幹線の利用ばかりなので、北陸新幹線の福井延伸には関心はありません。」（高浜町）、「嶺南西部地域においては、現時点では良くも悪くも影響は感じられません。」（おおい町）といった、地域的な影響の小ささを指摘する声、「弊社は公共事業を中心に受注して施

工する地元の建設業者です。新幹線の福井・敦賀までの延伸で特に変わることはありません。東京大阪へ出張や営業活動も大手企業の様には無く、必要性も感じません。」(敦賀市、建設業)、「製造業において、新幹線の影響は特にありません。」(坂井市、製造業)といった、業種的な影響の小ささを指摘する声が散見された。

●人流活発化に対する期待と懸念

「食や県内観光地の魅力発信による交流・関係人口の増を期待する」「直接的な影響はないが、人の行き来が増えれば自社製品の需要も高まっていくと期待している」といった人流活発化に対する前向きな意見がある一方で、「東京からの観光客の増加は一過性のものとの懸念もあり」「学生の県外大学進学に伴う人材の流出と就職時に福井へ戻ってこない点」といった、人流活発化の一過性への懸念や、人口流出への懸念を表明する事業所もあった。

●その他

その他、「新しく出来た駅前の建物の地代は高すぎます。その内退店が出て来ます（今の現実との乖離が大きすぎ）。…もう少し福井の県民性に合った方策を立案しないと」「北陸新幹線福井延伸により関東エリアからの来福はしやすくなり、観光客の流入は増加しているが、観光がメインの場合は一過性（コアな名所や観光地少ない）と考えるのが妥当。一方で関西の来福は不便になったことで流入は従来以上に自家用車利用が増加することが見込まれる。福井県内への人口流入としては産業活性化以外には安定性はないと考えます。」「地域が豊かになる為の熱量を福井で高める活動を盛り上げたいですね。都市圏の繁栄とは違った「豊かさ」を、住んでいる人たちが享受することが先行すべきだと思います」といった、そもそもの施策の方向性に関する意見もあった。また、産業観光を営むある事業者からは、「福井の観光の仕方を提示」するような観光ルート確立、また「購買意欲が高まったときに買っていただける商品を準備できていないことに今課題があります」として、商品開発とキャッシュポイント作り支援の提案があった。

6-2 小括

以上、本アンケートの集計結果を改めて総括すると、次のようになる。

- ・約3分の2（66.7%）の事業所が、新幹線延伸の影響を特に感じていない。新幹線延伸をプラスとみる事業所（29.4%）と、マイナスとみる事業所（3.8%）とでは、前者が大きく上回るかたちとなったが、「大いにプラス」と回答した事業所は限定的（4.3%）であった。
- ・開業後の売上変化も、概ね同様の傾向であった。開業後の売上変化の主要因は、観光客の増減、公共・民間投資の増減であり、それらの要因が強く作用する事業所（観光客の直接需要や、観光業・自治体等からの需要増加がみられた事業所）で売上が増加する傾向にあった。今後はこれらに加え、競合の増減、商品・サービスの拡充・縮小、商圈の拡大・縮小といった要因が重要性を増すと予想され、そうした要因が強く作用する事業所（主に域外を販売先とする事業所）で売上の増加が見込まれている。
- ・新幹線開業の間接的な影響としては、55.5%が影響なしと回答した。一部事業所では知名度の上昇（12.9%）や県内取引先からの受注増（11.2%）といった好影響もみられた一方、県外企業の参入による競争激化（6.4%）や、県内企業間の人材獲得競争激化（33.1%）といった悪影響も懸念されている。

- ・ 87.6%の事業所が、新幹線を意識した対応検討を行っておらず、今後の予定も特にないと回答した。延伸の影響を評価する事業所ほど対応検討に積極的な様子が認められたが、延伸を「多少プラス」と評価する事業所で約7割、「大いにプラス」と評価する事業所でも約4割が、特別な対応検討を行っていない状況である。
- ・ 利便性向上がみられた東京方面へは約20%、石川・富山方面へは約10%の事業所が出張回数が増加したと回答した。一方、自由回答では、嶺北地域を中心に、特急廃止による大阪・名古屋方面へのアクセス悪化への不満が非常に多く聞かれており、10%前後の事業所が同方面への出張が減少したと回答した。以上より、高速交通の整備は出張行動に一定の変化をもたらすものの、約8割～9割の事業所はいずれの方面に関しても出張回数に変化はないと回答しており、また出張が「大幅に増えた」「大幅に減った」と回答した事業所はかなり限られることから、変化の度合いは限定的なものと考えられる。
- ・ 今後の取組予定事項としては、61.8%が「特になし」と回答している。売上増加が見込まれるほど、今後の取組に積極的な傾向がみられた。
- ・ 人材流出の懸念は非常に大きくなっているが、首都圏との結びつき強化により調査時点ですでに採用に悪影響が出ていると回答した事業所は6.5%であり、90.3%の事業所は現在のところ、特に影響はないと回答した。
- ・ 人材獲得の取組は、規模が大きい事業所ほど積極的であり、大規模事業所との間の積極性やリソースの差が、中小規模の事業所の人材不足に拍車をかけるおそれがある。
- ・ 拠点の移転・廃止に関しては、93.1%の事業所が特に考えていないと回答した。
- ・ 今後北陸新幹線関連で期待する施策としては、「大阪への早期全線開業」が72.8%と圧倒的に多く、「二次交通の充実」(37.1%)「人材確保・育成」(32.5%)がそれに続いた。一方、「取引先とのマッチング支援」(3.6%)、「外国人観光客の受入支援」(4.6%)、「観光キャンペーンの強化」(9.7%)といったソフト的な施策への期待は小さなものにとどまった。
- ・ 自由回答では本アンケートに直接関連する内容というよりは、交通やまちづくりに関する意見が目立つかたちとなった。

このように、北陸新幹線の延伸に対する県内事業所の姿勢は冷ややかなものであり、多くの事業所がそれを自分事としてとらえていない現状がある。ただ、こうした姿勢は、単に熱意の多寡の問題というよりは、県内事業所の取引構造に幾分根差したものである。すなわち、福井県内には、大部分の取引が県内で完結している事業所も多く、直接の顧客が観光客あるいは観光業の場合は、新幹線効果も感じられようが、観光業界と直接的な取引関係を持たない事業所にとっては、自社とは無縁に感じられるのも決しておかしい話ではない。また、県外との取引が中心の事業所も少なからずみられるが、福井県企業は、伝統的に、関東方面よりも関西方面とのつながりが強かったという事情がある。関西方面とのつながりが大きい事業所にとっては、新幹線が敦賀止まりの現状は、百害あって一利なしと受け止められるのも納得できることである。

県内事業所が歴史的に形成してきたこうした取引関係への理解と配慮が必要なことはいうまでもないが、未来を見据えるなら、今後の人口が避けられない中、新規事業の展開や新規取引先の開拓も事業所にとっての重要な課題であり、こうした観点からは、個々の事業所が新幹線の存在

を自分事としてとらえ、例えば県内の観光業界との取引をはじめ、観光客を意識した商品・サービスをつくる、北陸新幹線沿線の新規顧客を開拓するというように、自社の取引構造、長期ビジョンの中に新幹線をうまく位置付けることが望まれる。実際、本アンケートでも、新幹線を機に新たな取組を始めようとする事業所が、少数ではあるが発見できた。今後は、新幹線活用の優秀事例を広く示し、影響と行動の好循環の輪の中に、できるだけ多くの事業所を巻き込んでいくのが重要である。

ただ、こうした新規事業の展開や新規顧客の獲得には、人材を必要とする。福井県では、従来より有効求人倍率が非常に高く、人材確保に苦勞している中で、新幹線延伸にともなう県内事業所間での人材獲得競争がそれに拍車をかけている状況である。さらに、現時点では首都圏への学生等の流出はまだ限定的であるようだが、多くの事業所がそれを懸念しているのは間違いない。こうした人材不足を緩和するには、一方では、すでに行われているように、また、他の施策とも連動するかたちで、福井県の企業の魅力や住みやすさ、働きやすさをPRし、移住・定住を促進することが重要である。他方で、構造的な人口減少が避けられない中では、テレワークや副業の制度を設けて外部人材の協力を仰ぐこと、あるいは産学官の連携を進め、互いの弱みを補い、強みを増幅させるようなかたちで、外部の人材や機関をうまく活用していくことも大切である。

今回、新幹線開業の一年目は、官民によるPR等が、人流等の活発化を結果して、それが事業所に「影響」として感じられた側面も大きかったように思われる。しかし、今後は、「ブーム」が一服する中で、積極的な変化を引き起こすには、事業所自身の「行動」が重要な役割を果たすようになることだろう。施策の介入点は、そうした事業所の「やりたいこと」と「できること」の間のギャップにある。「やりたいのにできないこと」を十分に調査し、そこに構造を同定すること。そして、その構造を解消するための方策を講じること。本新幹線プロジェクトが、その一助となれば幸いである。

注

- 1 ただし、嶺南の原子力発電所関係の事業所については、一部を除いて対象外とした。
- 2 福井商工会議所は、福井市内の会員のうち、本アンケート調査で対象としなかった業種・規模の事業所に対し、本アンケートと一部共通の設問を設けるかたちで、独自にアンケート調査を行っている。
- 3 商工会議所によっては、企業全体の従業者数を事業所の従業者数として登録しているところもあることから、結果として従業者数20人未満の事業所も一部対象に含まれることになった。
- 4 なお、本アンケートは事業所名の記載を任意としているが、結果としては、大部分の回答で事業所名の記載があった。一部の属性情報を空欄のまま返送してきた事業所で、事業所名をもとにホームページ等から補える情報については、随時補足している。また、業種分類や機能などの選択式の設問で、事業所名から判断して明らかに誤った選択肢が選択されている場合は、集計時に適宜修正を加えている。
- 5 開業後については「50%以上増加」「20～50%増加」「20%未満増加」の合計、今後については「大幅に増加」「やや増加」の合計。

IV 衛星データでみる北陸新幹線延伸開業と地域経済との関係

1 はじめに

北陸新幹線は2024年3月16日に延伸開業を迎えた。福井県内では現在までに芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅が新たに設置され、観光客増加や県外との交流の活発化など、県民にとってさまざまな点での好影響が期待される。

本章は、北陸新幹線延伸開業が地域経済にもたらす影響について、特に場所と関連付けて確認していくことが目標である。具体的には、人工衛星が収集した各地の発光の強さを地図と紐付け、経済活動の地理的な変化を見ていくことである。

本章の目的を達成する上で、衛星画像データを利用する利点は行政区域よりも細かい空間的単位でデータを取得することが可能な点である。すなわち、各自治体の中のどの場所で、どういった変化が起きたかなどを観測することが可能である。また、一般に統計調査は公表までに期間を要すが、人工衛星により観測されたデータには速報性があることも利点の一つである。一方で、人工衛星が観測するのはそれぞれの場所が発した光の強さであって、発光の強さの増減が経済活動の活発さの増減を表すとは必ずしも言えない。しかし、光の強さと経済活動の活発さの相関関係は指摘されているので、本章ではこの相関関係を前提に議論する。

新幹線開業の影響を見ていく際には、影響する場所に注目することが求められる。それは、駅が設置される周辺であっても、その影響の仕方が異なる可能性があるからである。つまり、その影響の仕方は均一ではない可能性があるからである。

そこで、本章では、北陸新幹線の延伸開業が地域経済に及ぼす影響を見るため、人工衛星が収集した画像データを用いて、各地への影響を見ていく。データから示唆されたのは、福井県のさまざまな場所で発光が前年より強まるが、新幹線の駅が開業した地域では発光が強まる場所が連なるようなエリアが出現する様子が見られた。さらに、新幹線が開業した駅の直近と周辺を見てみると、主要道路と繋がる場所で発光が強まる場所と弱まる場所の両方を見ることができ、これは道路の影響などより細やかに影響を見ていく必要があると言える結果となった。

2 福井県のGDPの推移

新幹線の延伸開業が及ぼす影響をみる前に、まず福井県の県内総生産の推移¹を確認する。図4-1は、2015年度から2021年度における、福井県の年度別実質総生産の推移を示している。図4-1より、福井県の実質総生産はこの期間、およそ3.5兆円前後を推移しているとわかる。近年の動きについて見てみると、2020年度の実質県内総生産は2019年度と比べ低下しているが、2021年度については2019年度の水準に回復する傾向が見られる。

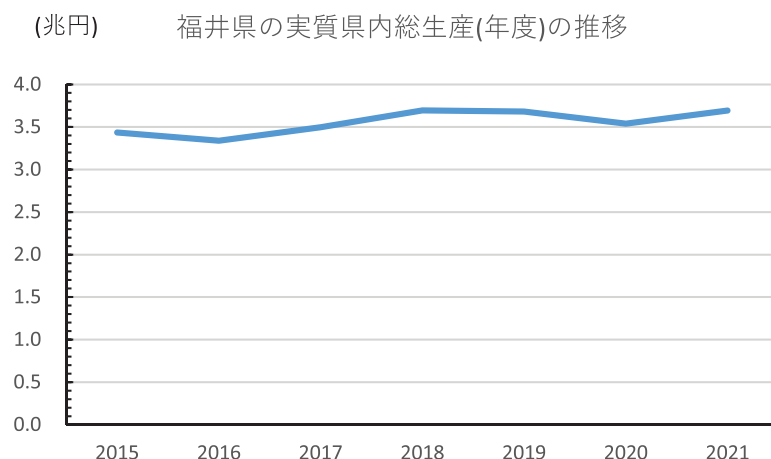


図 4-1 福井県の実質県内総生産（年度）の推移

より直近の県内における経済活動を見るために、有効求人倍率²を確認する。図 4-2 は、2015 年度から 2023 年度の各年度における有効求人倍率の平均を示している。2020 年度における福井県内の有効求人倍率が 1.65 となっており、2021 年度が 1.92、2022 年度が 2.02、2023 年度は 1.93 となっている。したがって、労働市場の動向から見ると、県内の直近の経済活動はより活発になっているものと考えられる。

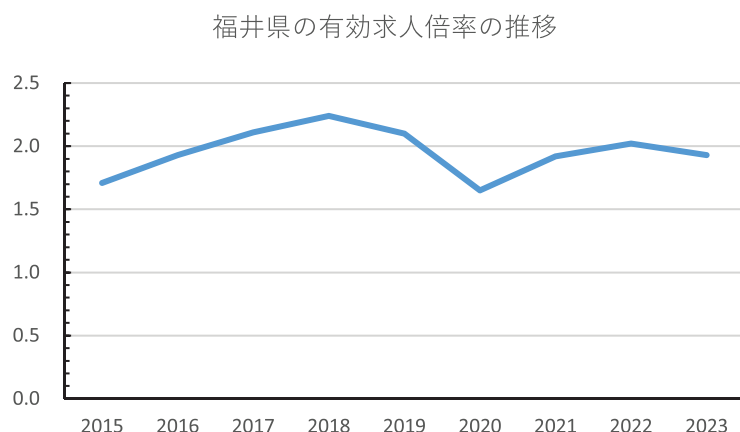


図 4-2 福井県の年度別有効求人倍率の推移

3 新幹線延伸開業と周辺地域の経済活動

ここからは衛星画像から見た、北陸新幹線延伸開業が地域の経済活動に及ぼした影響を見ていく³。はじめに、福井県内の経済活動の地理的な分布について視覚的に見てみる。図 4-3 は 2024 年の 4 月から 9 月までの期間について、各地点から発せられた光の平均的な強さを表している。白い箇所ほど平均的により強い光を発していることを意味しており、灰色の箇所はあまり光を発していないことを表している。ただし、上述のように、この画像が示しているのは発光の度合いである点には注意が必要である。

図4-3を見ていくと、比較的白く着色されている箇所が集中している場所は、福井市、越前市、鯖江市、敦賀市の辺りであることがわかる。この結果は予想される通りであろう。また、これらの地域も鉄道駅の周辺で白く着色されている傾向がある。したがって、同一の自治体であっても経済活動の地理的な分布は不均一であることを示している。このことから、何らかの出来事が経済活動へ及ぼす影響を見ていく上では、自治体単位よりも細かい単位で見ていくことも求められる。

次に、新幹線の延伸開業の前後で、各地の発光の度合いが変化した場所を見ていく。まず、福井県全体で見てみる。図4-4は2024年の4月から10月までの期間において、平均的な発光の度合いが前年と比べて強くなっている場所を示している。赤い箇所は前年と同じ期間と比べて強く発光している場所を、青い箇所は前年より弱く発光している場所を示している。なお、前年よりも強く発光しているかどうかで着色しており、発光の増減量を示していない点には注意が必要である。

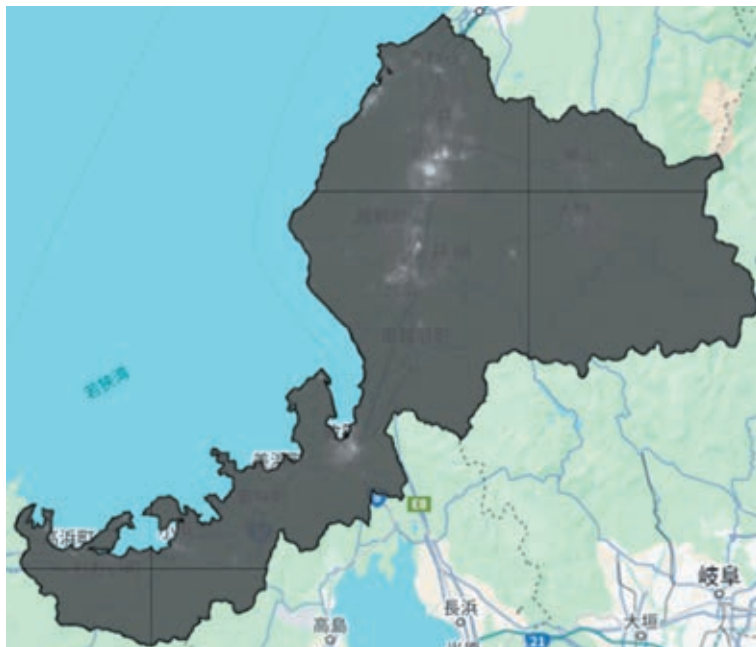


図4-3 衛星画像からみる県内の経済活動の地理的分布

図4-4を見ると、2023年と比べ、2024年に発光が強くなった場所が集中している場所とそうでない場所があることがわかる。前年より強く発光するようになった場所は県内全体に分布しているが、赤い場所が連なっている場所を探すと、福井市、越前市、鯖江市、敦賀市の辺りであることがわかる。また、興味深いことに、上記の地域は新幹線の駅が開業した場所であるが、小浜市など、新幹線の駅が開業していない場所でも赤い場所が連なっている場所がある。

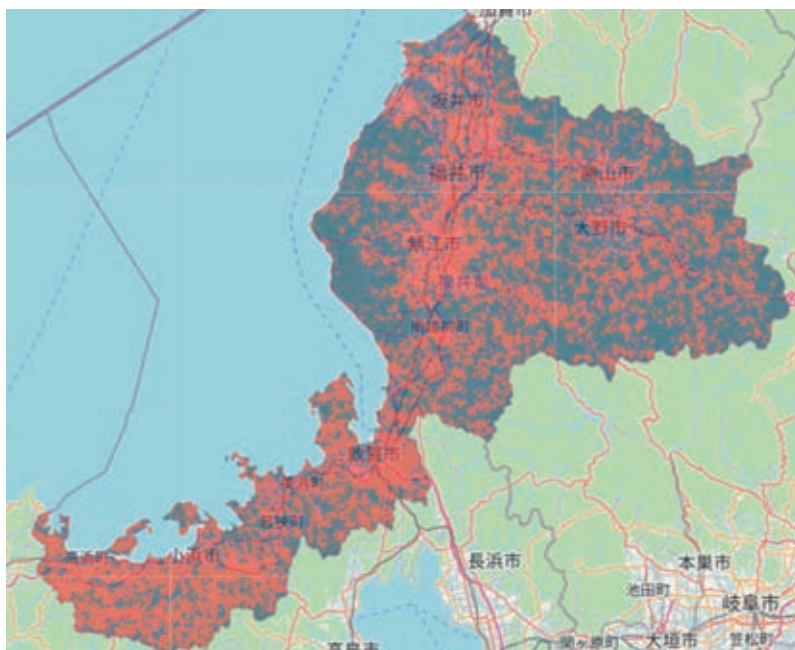


図 4-4 新幹線開業後に発光の強さの変化した場所

ここからは新幹線の駅が開業した場所の周辺の状態について確認する。図 4-5 では、芦原温泉駅の周辺について、開業前後で発光量が増減した場所を示している。図 4-4 と同様に平均的な発光の強さが前年よりも増加した場所は赤、発光の強さが低下した場所は青で表示している。なお、各場所の 1 辺の大きさはおよそ 500メートルである。また、画像中央に芦原温泉駅がある。図 4-5 より、駅近辺と駅の北西方面および南西方面で発光の強さが強くなっている場所が連なっており、この結果は開業後の経済活動の変化は道路との関連性が考えられるが、駅南東方面は発光の量が低下しており、単純な関係性ではない可能性が示唆される。

図 4-6 では、福井駅周辺の発光の強さの変化を示している。図 4-6 より、福井駅周辺の場合は駅の直近に限定的であるように見える。芦原温泉駅の結果と同様に、駅の西側では経済活動の変化について道路との関連性が考えられるが、一方で、駅の南側と東側は逆の結果になっている。

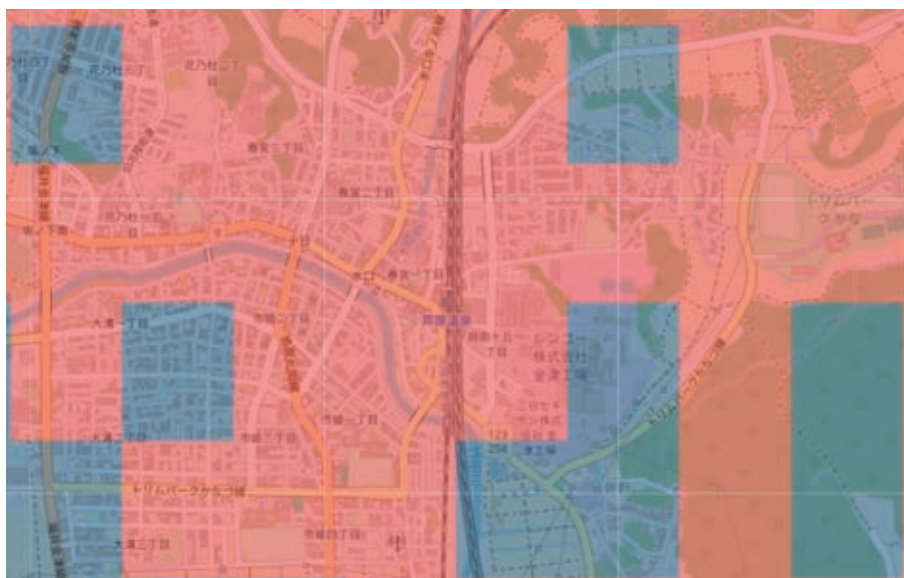


図 4-5 芦原温泉駅周辺の発光の強さの変化

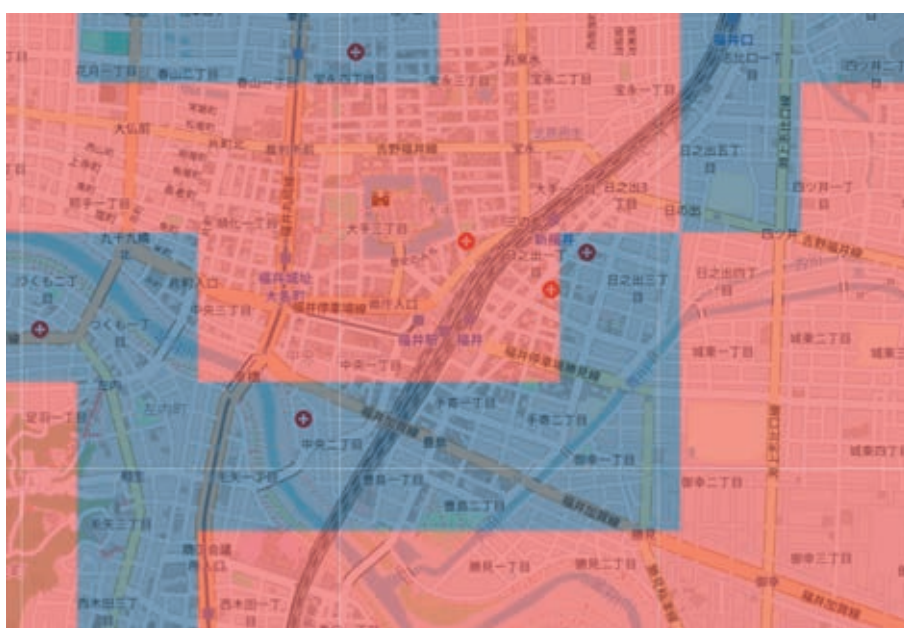


図 4-6 福井駅周辺の発光の強さの変化

図 4-7 では、越前たけふ駅周辺の発光の強さの変化を示している。図 4-7 より、越前たけふ駅周辺では、明確に駅の西側と東側でパターンが分かれている。駅の東側では、発光の強さが減少している一方で、駅の西側と直近の場所では発光の強さが強まっている。この結果は道の駅の開業のためであろうと推測される。

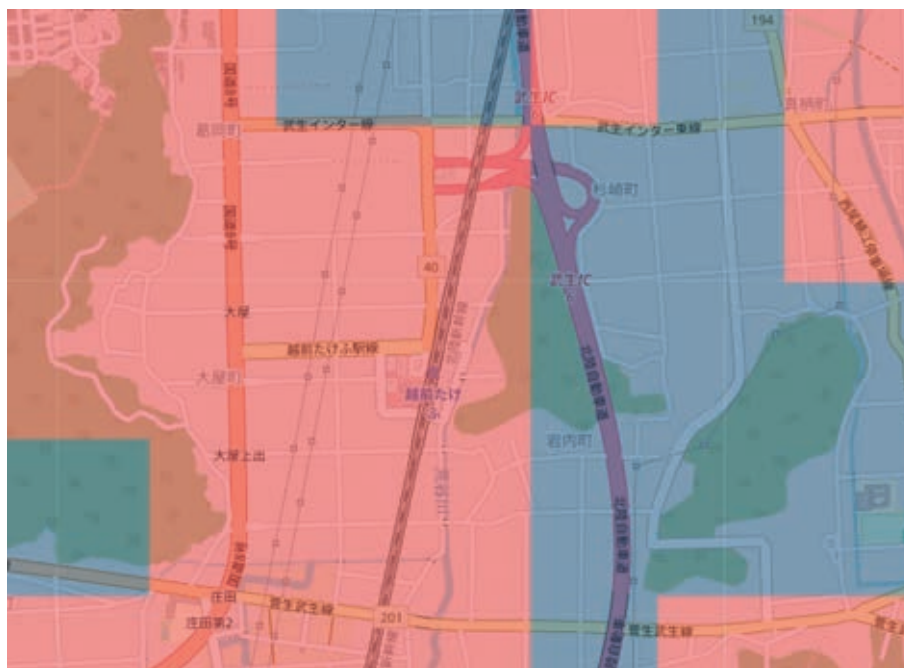


図 4-7 越前たけふ駅周辺の発光の強さの変化

図 4-8 では、敦賀駅周辺の発光の強さの変化を示している。図 4-8 より、敦賀駅の直近の場所では発光の強さが強まっていること、また、他の地域と同じく、発光の強さの変化は道路との関連性が考えられること、といったことが読み取れる。

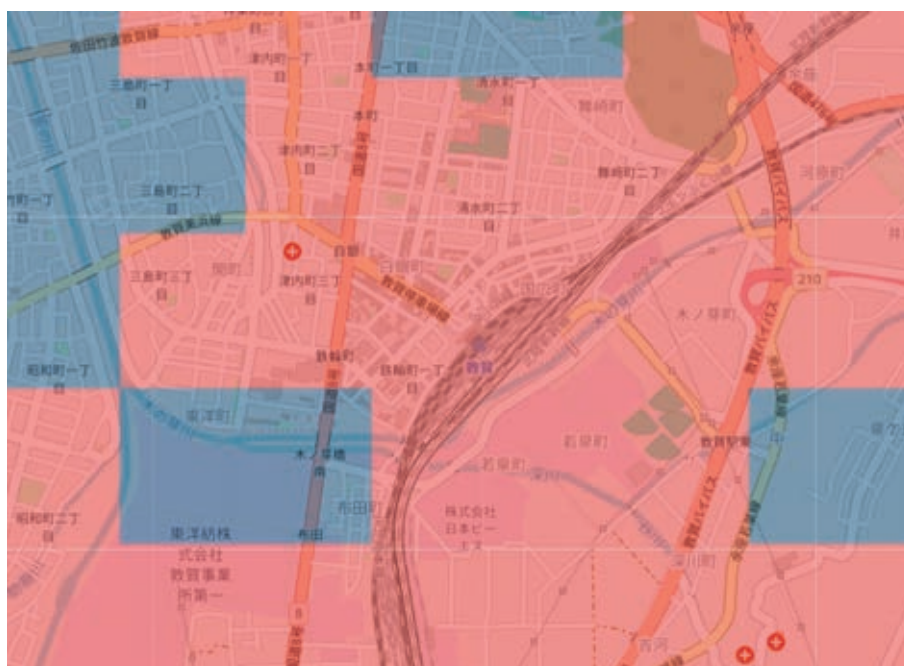


図 4-8 敦賀駅周辺の発光の強さの変化

4 まとめ

本章では北陸新幹線の延伸開業が地域経済に及ぼす影響について、各地の発光の強さに関する衛星画像データを用いて確認した。まず福井県全体では、さまざまな場所で発光の強さが増加しているが、新幹線の駅が開業した地域では発光が強まった場所が連なるエリアが出現する様子が見てとれた。しかし、興味深いことに、新幹線の駅が開業していない地域においても同様のエリアが出現することが確認できた。また、新幹線が開業した駅の直近と周辺を見てみると、主要道路と繋がる場所で発光が強まる場所と弱まる場所の両方を見ることができ、これは道路の影響などより細やかに影響を見ていく必要があると言える結果となった。

文献

国際協力機構（2022）「衛星データ（夜間光データ）の基礎的な扱い方の紹介」

https://www.jica.go.jp/Resource/activities/evaluation/gis/uurjcd0000004tey-att/part_00_02.pdf

厚生労働省福井労働局職業安定部（2025）「就業地別求人倍率（季節調整値）（新規学卒者を除きパートタイムを含む）」

<https://jsite.mhlw.go.jp/fukui-roudoukyoku/content/contents/002116767.pdf>

福井県（2024）「福井県民経済計算 主要系列表（生産）」

<https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/toukei-jouhou/kenmin08sna.html>

oz oz（2022）「夜間光データでコロナによる影響を調査してみた～②東京大阪編～」

https://qiita.com/oz_oz/items/42ce245ba16b75595a13

注

1 福井県庁（2024）より作成。

2 厚生労働省福井労働局職業安定部より作成。

3 本節で作成した画像は主に、国際協力機構（2022）とoz oz（2022）を参考に作成した。

V 北陸新幹線敦賀延伸による福井県における 産業遺産保存活用施策・産業観光施策の可能性

1 はじめに

福井県は古代より越前和紙や若狭の塩といった地域の産業が発展した。そうした産品を国内外へ流通させるために古代より開発が進められたのが、北陸道などの道路や、三国、敦賀、小浜といった港湾である。近世に入ると街道は参勤交代のため、西廻海運などの航路は物流促進のためさらに整備された。明治時代以降、港湾が近代化されるとともに新たな陸運の手段として鉄道が新設され、これらを活用し、羽二重を筆頭とする繊維産業を基盤産業とし、様々な近代的産業が発展した（隼田ほか 2000；南保 2015）。物流基盤はまた人々の交流の基盤ともなり、地域と地域を結ぶ人流は年々増大した。それらはビジネスや観光行動の活性化をもたらした。

現代の福井における諸産業や住民生活は、こうした古代より現代に至って開発されてきた社会基盤、産業基盤をもとに成り立っている。現代の福井においては、特に近代以降整備されてきた社会基盤が現在に至るまで有効に活用され続けていたり、本来の目的で活用されなくなったとしても何らかの形で保存されていたりする産業遺産も多い。さらに様々な伝統産業を後世に伝えていくべく、産業観光施設や体験施設が各地域において運営されているのも福井県の特徴である。福井県における産業観光の可能性については、東京大学地域未来社会連携研究機構（2021）で既に、東京圏在住者と県内企業を対象としたアンケート調査とインタビュー調査がなされ、その可能性についてまとめられている。

本稿においては福井県における産業遺産を活用した産業観光施設等の地域に与える影響を調査するための基礎資料として、まずそうした遺産や施設の分布と特徴を概観する。調査対象は1996年から3年間にわたり教育委員会により実施された近代化遺産総合調査の対象物件、2007年から翌年にかけて経済産業省により認定された近代化産業遺産群、同じく経済産業省の近畿経済産業局が取りまとめた「関西の見学可能な産業施設一覧」に掲載されているリストである。その上で、2024年の北陸新幹線金沢―敦賀間開業を中心とし、県内外を結ぶ交通が更に改善される中で、産業遺産と産業観光が果たす役割について検討したい。

2 福井県近代化遺産総合調査における調査対象の分析

近代化遺産総合調査は1990年より全国的に開始された。調査は、文化庁の補助により各都道府県の教育委員会が実施した。年2～3都道府県ペースで調査は進み、平成期のほぼ全体、約30年をかけて2018年完了した（森嶋 2014）。福井県においてはかなり初期の1996年度から3年間にかけて調査が実施され、調査最終年度に報告書が刊行された（福井県教育委員会 1999）。ここではすべての市町で合計340件の近代化遺産が調査対象とされた。その内訳を類型別に示したのが図5-1である。全国平均¹と比較し、福井県においては交通関連の件数が多く、第一次産業、鉱業、社会基盤、建築物、軍事施設の件数が比較的少なかったことが読み取れる。

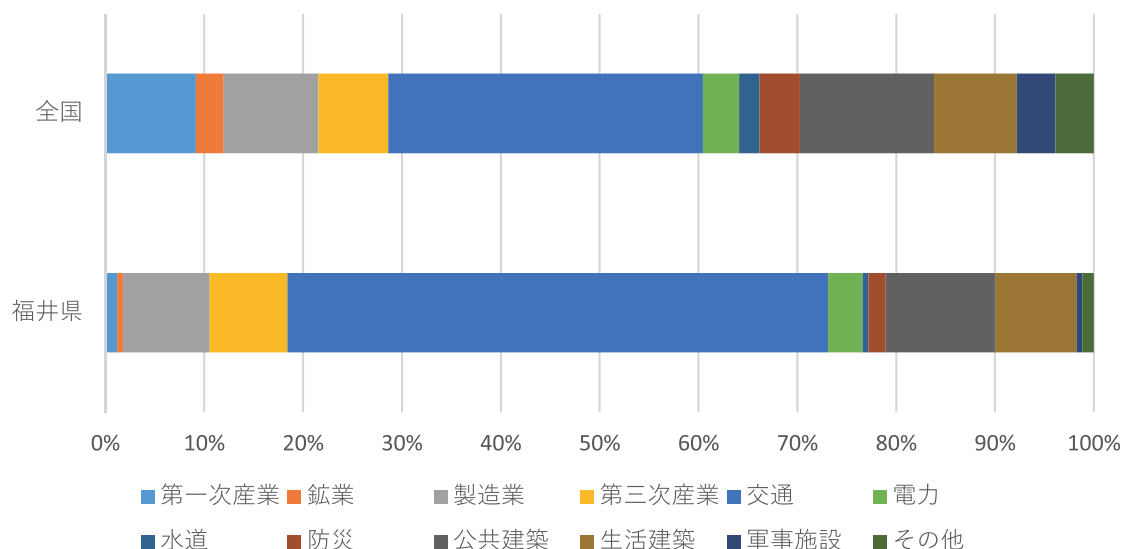


図5-1 近代化遺産総合調査における産業別調査対象件数の割合

出所：森嶋（2014）で収集したデータをもとに著者作成

市町村別の分布を示したのが図5-2である。嶺南から敦賀を通り、北陸道、鉄道の北陸本線を結ぶルート上で交通関連遺産が多く調査されていることがわかる。これらの大半を鉄道遺産が占める。第二次産業関連の遺産は鯖江、武生、敦賀といった、やはり歴史的に多種多様な近代産業の発達した地域に集まっている。鉱業関連遺産は奥越の東端、旧和泉村に位置する2件のみで、それらは面谷鉱山と中竜鉱山のことである。道県によっては、一つの鉱山内の施設を一つ一つ調査対象として取り上げた結果、調査対象件数が数十件と数えられるような事例もあり、これらの鉱山遺産の規模や価値については、単純に件数では片付けられない一面もある。

建築遺産は福井、武生、勝山、大野、小浜といった旧郡の中心レベルの都市で数多く調査されており、そうした都市でオフィスビルや住宅といった近代的建物が多く残存していたことが推測できる。ただその中で、県庁所在地であり、県下最大都市である福井市に残存する近代化遺産の件数が、より小都市である武生や敦賀、小浜より少ない点は特徴的である。1945年の福井空襲とその3年後の福井地震、福井水害により市街地が壊滅し、新たに市街地を一から建設し直した経緯により、都市の規模や歴史的的重要性に比べ、近代化遺産として残存した土木建築物の件数が少なくなってしまったことがうかがわれる。

2025年現在、調査から30年が経過し、報告書を瞥見すると、その後取り壊され、建築史的価値を失った近代化遺産も多い一方で、「ゆめおーれ勝山」の如く、新たな役割を見出され価値を付与されていくような事例も見られ、この調査から現在に至るまで、近代化遺産の保存活用体制がどう変遷していったかについては今後の検討が必要である。

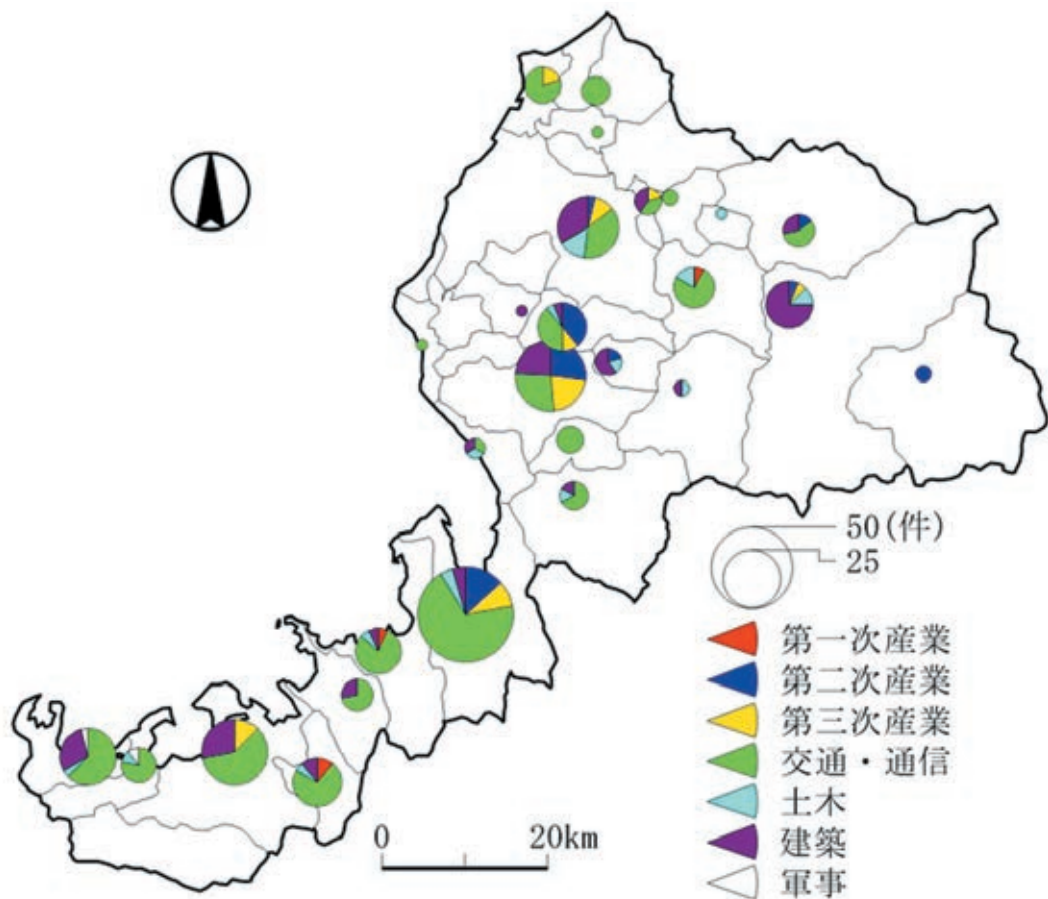


図 5-2 福井県における近代化産業遺産の分布

出所：福井県教育委員会（1999）をもとに著者作成

注：市町村界は1999年時点のもの。

3 経済産業省認定「近代化産業遺産群」の分析

2007年から翌2008年、全国で文化庁により近代化遺産総合調査が進められる中、経済産業省は「近代化産業遺産群」を全国より認定した（森嶋 2014）。ここでは「近代化産業遺産」は「地域活性化の有益な『種』」とみなされ、文化庁の調査と比べ、より活用に重点が置かれているのが特徴的である。表 5-1 は、この近代化産業遺産群の構成資産のうち、福井県に位置するものの抜き出しである。

3つのストーリーに関連する10の資産が認定されている。一覧表を作成してわかることは、これらを活用し観光ルートを作成するなどの積極策を、他の都道府県の認定近代化産業遺産と比較すると大変取りにくいということである。ストーリー22の大半は福井県内の資産で構成され²、福井県の繊維産業というかなり狭い範囲での興味が必要である上に、施設を見学しようと思いついたところで、常時公開施設は旧鯖江地方織物検査所とゆめおーれ勝山のみで、周遊的に学習できる環境が整っているとはいえない。続ストーリー8と14は逆に日本全国に散在する同種の資産から構成されており、周遊の形で巡ることが難しい上に、両者とも近隣に博物館などの直接的なビジター施設もなく、その歴史的意義等を学習しにくい。

表 5-1 福井県内の近代化産業遺産群

22.『羽二重から人絹へ』新たなニーズに挑み続けた福井県などの織物工業の歩みを物語る近代化産業遺産群

市町	名称	内訳（不動産のみ抜き出し）	公開状況
福井市	福井市の絹織物関連遺産	旧福井精練加工株式会社社屋（セーレン本館）	非公開
鯖江市	鯖江市の絹織物関連遺産	旧鯖江地方織物検査所	公開
勝山市	勝山市の絹織物関連遺産	勝山市旧機業場	2009年、はたや記念館「ゆめおーれ勝山」として公開開始
		旧中尾発電所第1号発電機	非公開
		松文産業(株)旧女子寮	現存せず
		(株)東野東吉織物工場	原則非公開。見学を希望する場合要連絡
		ケイター資料館の建物 ケイター資料館の所蔵物	原則非公開。見学を希望する場合要連絡

続 8. 山岳・海峡を克服し全国鉄道網形成に貢献したトンネル建設等の歩みを物語る近代化産業遺産群

市町	名称	内訳（不動産のみ抜き出し）	公開状況
敦賀市	旧柳ヶ瀬隧道		公開

続14. 海運業隆盛の基礎となった港湾土木技術の自立・発展の歩みを物語る近代化産業遺産群

市町	名称	内訳（不動産のみ抜き出し）	公開状況
坂井市	三国港関連遺産	エッセル堤	公開

出所：福井県庁a、各管理者ウェブサイトをもとに作成

4 福井県による見学可能工場リストの分析

福井県産業労働部産業技術課工業・繊維グループは見学可能工場・施設55ヶ所の一覧を作成している（福井県庁b）。この一覧については2021年時点で既に東京大学地域未来社会連携研究機構（2021）で分析がなされている。ここではその性質について別の角度から検討を試みる。

図 5-3 は、産業中分類別の施設数を示す。生産用機械器具製造業、金属製品製造業、繊維工業といった産業において見学者を受け入れている施設がおおいことがわかる。これら55ヶ所のうち、52ヶ所は要事前予約、7ヶ所は対象を学生、もしくはその保護者のみとし、図 5-4 からわかるように7割以上の施設は受け入れ人数最大人数を20名以下としている。これらの施設の多くが、観光客誘致というよりは、学生へのリクルート活動を大きな目的として工場見学を受け入れていることがうかがわれる。一方で、受け入れ人数が50名を超えるような施設は相応の規模の受け入れ設備や人員が必要であることが推察され、リクルートを超えた観光客も見学対象者としていることがうかがわれる。

福井県における産業観光に関わる取り組みとして「RENEW」が特徴的である。RENEWは2015年以降毎年1回鯖江市・越前市・越前町を対象として開催されている工房見学イベントで、会期中に「見学やワークショップを通じて、一般の人々が作り手の思いや背景を知り、技術を体験しながら商品の購入を楽しめ」というものである。（RENEW事務局 2024）

5 経済産業省による見学可能な産業施設一覧表の分析

経済産業省近畿経済産業局は管内の見学可能な産業施設の一覧表を作成し、定期的に更新している（経済産業省近畿経済産業局国際部投資交流促進課 2025）。製造業に関連する施設の分析は東京大学地域未来社会連携研究機構（2021）で既に製造業関連の産業観光施設についてなされており、そこでは前節で触れたRENEWの対象である2市1町に施設が集中していることが指摘されている。こうした施設の集中はRENEW立ち上げの背景となったとも推察される。こうした製造業以外の産業観光施設は図5-5からわかるような環境・リサイクル・エネルギー関連施設で、具体的にはそれらの大半が嶺南に位置する原子力発電所の広報施設である。

6 福井県観光客入込

福井県は毎年度観光客入込数を推計し発表している。県全体での目的別入込客数と、産業観光の占める割合を示したのが図5-6である。福井県全体における入込客数は2011年の東日本大震災以降、コロナ禍直前まで増加し続け、2020年以降のコロナ禍により一旦激減したものの回復基調にあることがわかる。その中で、産業観光は5～8%を占め続けている。ただし、その内訳についてはさらなる検討を要する。図5-7は市町別の産業観光入込客数を示したものである。この中で入込客数の絶対数、比率とも圧倒的に高いのが大野市だが、ここには、これまで示してきたような近代化遺産や工場施設はほとんど位置しない。おそらく大野市の産業観光入込客数の大

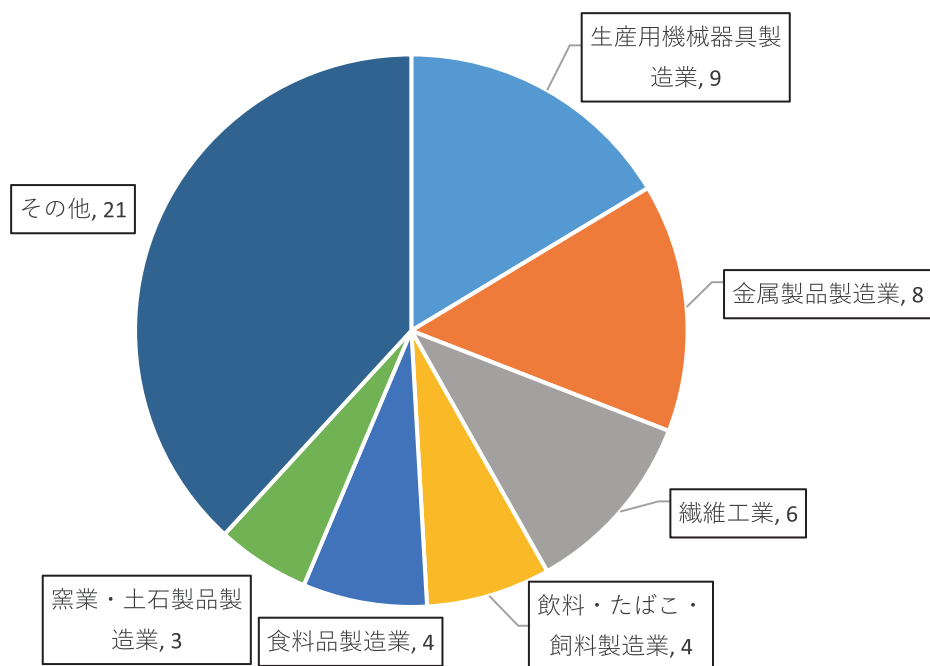


図5-3 産業中分類別見学可能工場・施設数

出所：経済産業省近畿経済産業局国際部投資交流促進課資料をもとに作成

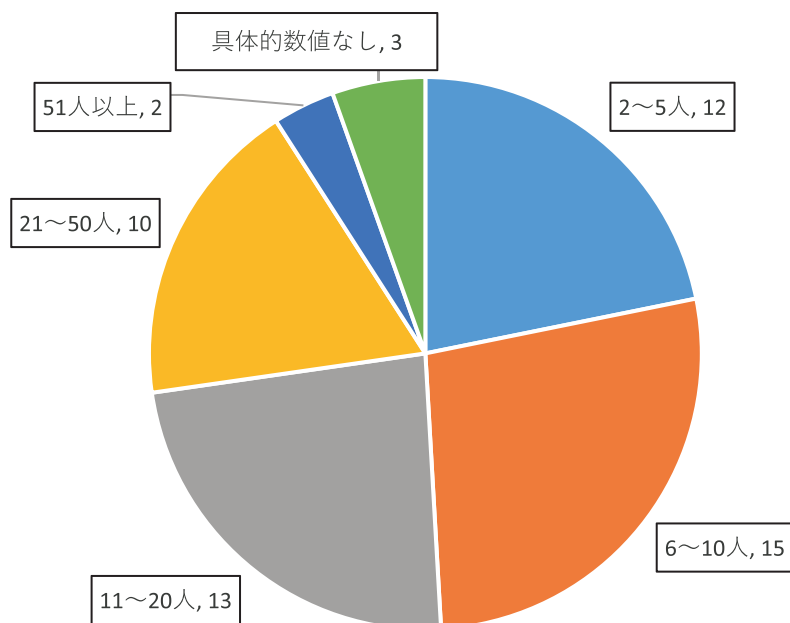


図5-4 最大受け入れ人数別見学可能工場・施設数

出所：経済産業省近畿経済産業局国際部投資交流促進課資料をもとに作成

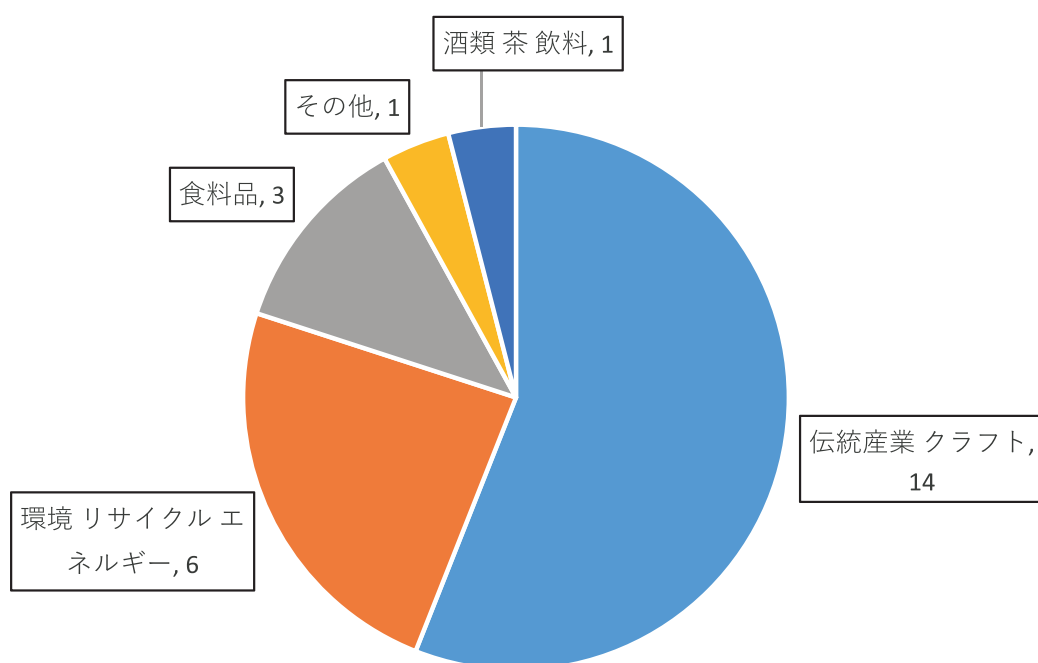


図5-5 カテゴリー見学可能工場・施設数

出所：経済産業省近畿経済産業局国際部投資交流促進課資料をもとに作成

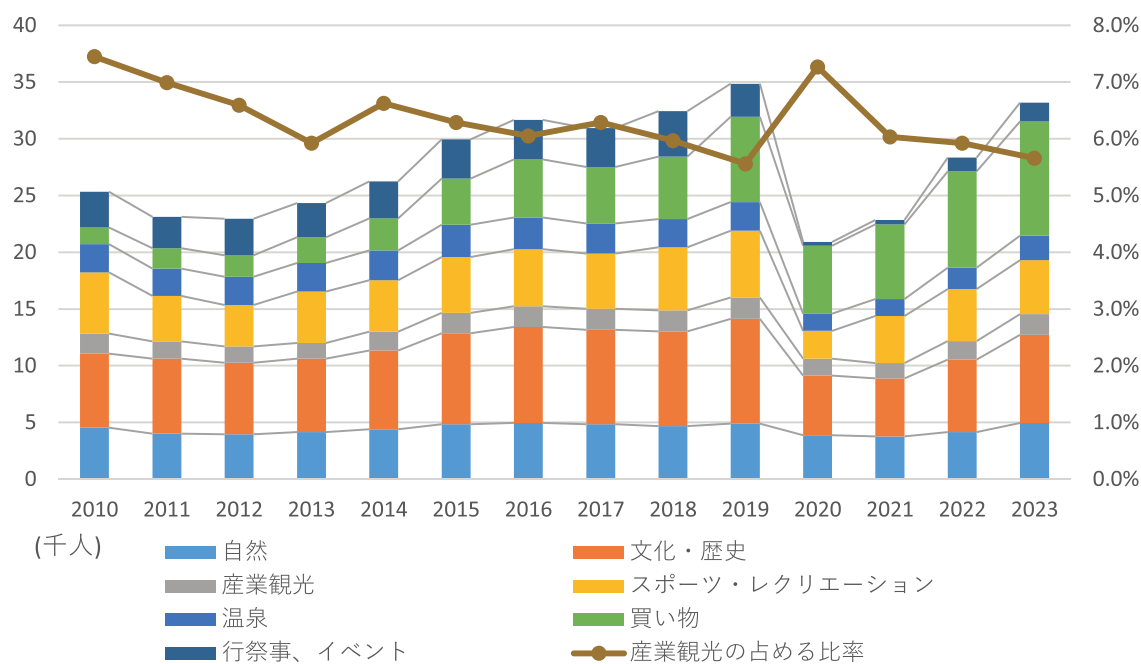


図5-6 福井県推計観光客入込数の推移

出所：福井県資料を元に作成

注：入込客数は延べ人数

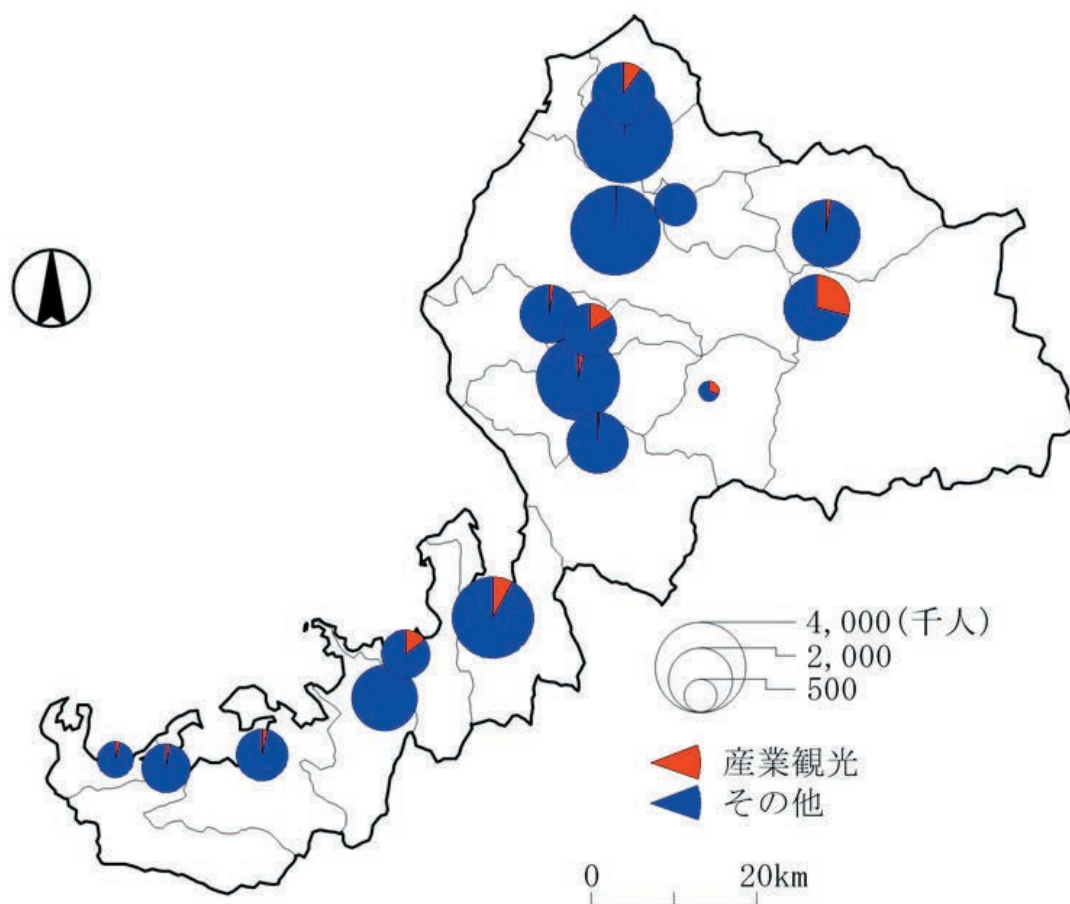


図5-7 市町別産業観光入込客数

出所：2023年度福井県資料を元に作成

半は九頭竜湖の観光客が占めるのではないかと推察される。産業観光研究において、そうした観光客と、工場や施設の見学、体験を目的とした観光客は区別して取り扱うべきかもしれない。同様にあわら市の産業観光入込客数も内訳がやや不詳である。それ以外に比較の入込客数の多い鯖江市、敦賀市、小浜市等の入込客数は、2～4で述べた施設の見学を目的とした観光客ではなかろうか。

個別の施設のうち、主要なものの入込客数の変遷を示したのが図5-8である。原子力の科学館あっとほうむが毎年一定数の観光客を入れ込んでいることがわかる。コロナ禍前までは敦賀赤レンガ倉庫が一時的に大きく入込客数が多かった他、めがねミュージアムが入込客数を伸ばしていた。その他の施設に関しては、福井県全体における観光客数の増加を受けきれていなかったようにも見える。

7 福井県観光データ分析システムより読み取れる産業観光の位置づけ

福井県観光連盟は、『『稼ぐ』観光地域づくりを推進するため、データを活用して福井県観光の実態を多角的に『見える化』するツール』（公益社団法人 福井県観光連盟）、FTAS（FUKUI Tourism data Analyzing System）を公開している。本システムでは、福井県への訪問目的を問うアンケート調査の結果を公開している。2023年度の回答結果を多い順に並べたのが図5-9である。この中で産業観光に関連するものは「各種体験（手作り、果物狩りなど）」であろう。この回答率は1.2%で、全18項目中14位と高くない。

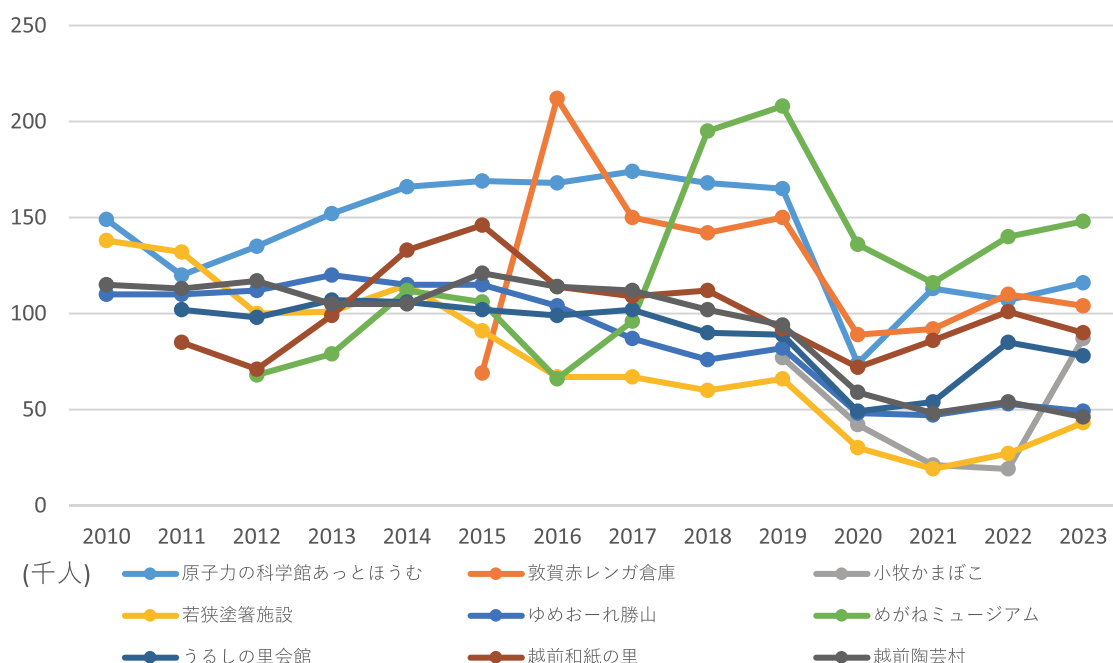


図5-8 県内主要産業観光施設入込客数

出所：福井県資料を元に作成

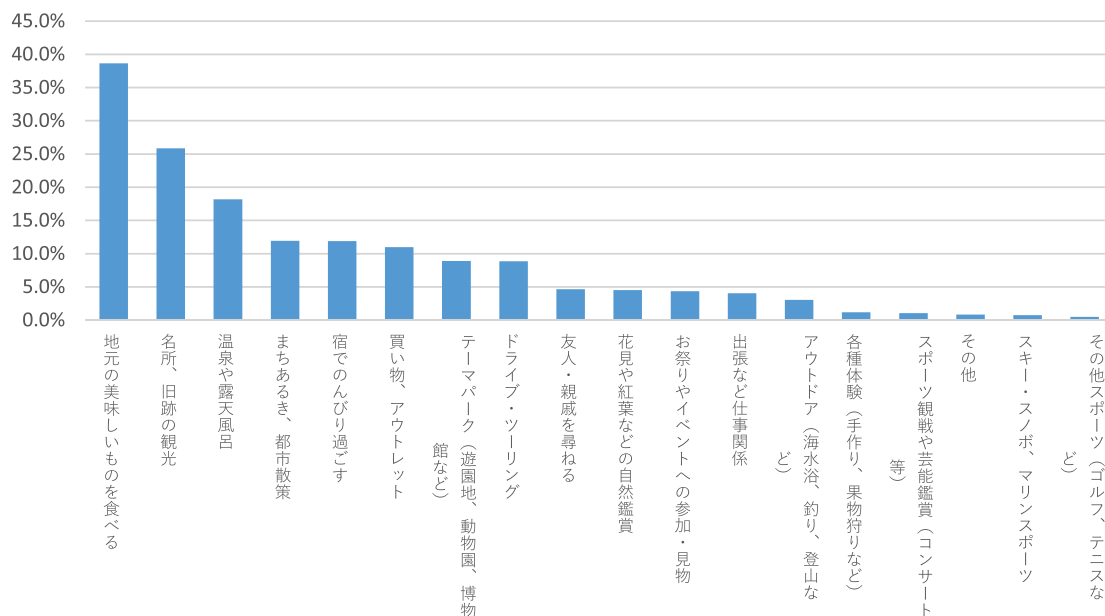


図 5-9 福井県への訪問目的回答率一覧

出所：FTASデータをもとに著者作成

注：データは2023年度のもの。

8 小括

本稿では教育委員会による近代化遺産総合調査、経済産業省による近代化産業遺産群、福井県によるリスト、経済産業省近畿経済産業局による見学可能な産業施設一覧といった様々なリストを検討し、福井県の産業遺産と産業観光の特徴を掴むことを試みた。専門家による一覧表の作成は近代におけるヘリテージ概念の発展の必然であり（Harrison 2013）、それらを分析することにより、現代を生きる人々が過去をどのように認識しているのかを考察できる。

現在、コロナ禍が過去のものとなりつつある中、コロナ禍以前を上回るペースで訪日外国人観光客が増加し、各所で経済効果が喧伝される一方、オーバーツーリズムが問題視される。転じて福井県においては新幹線効果によるインバウンド受け入れが期待されつつ、2024年現在訪日外国人訪問者数は47都道府県において最下位かそれに近い状態が続いている。観光客受入増による経済活性化が期待される一方で、各地で問題視されるオーバーツーリズム問題を踏まえ、持続可能な観光開発が模索される場所である。産業観光はマスツーリズムの目的として成立しにくい一方で、その観光地、ひいては地域に愛着を持ってくれるかもしれない少数の人々を引き付けることのできる可能性のある観光形態である。北陸新幹線を始めとする交通機関の発展は、観光客の絶対数の増加のみならず、こうした少数の特殊な関心を持った人々が何度も地域に足を運びやすくなる要因ともなりうる。このような点にも目を向けた総合的な観光政策に向けて求められることを引き続き本プロジェクトによって検討していきたい。

文献

- 経済産業省近畿経済産業局国際部投資交流促進課「関西の見学可能な産業施設一覧（福井県・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県）」https://www.kansai.meti.go.jp/2_kokuji/tvlist/list.html（2025年1月31日最終閲覧）
- 公益社団法人福井県観光連盟「福井県観光データ分析システム「FTAS」特集【公式】福井県観光/旅行サイト ふくいドットコム」<https://www.fuku-e.com/ftas>（2025年1月31日最終閲覧）
- 東京大学地域未来社会連携研究機構（2021）「福井市受託研究 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」東京大学地域未来社会連携研究機構.
- 南保 勝（2015）「福井県の成立と近世、明治期の産業」ふくい地域経済研究（21）pp.69-80.
- 福井県教育委員会（1999）「福井県の近代化遺産」福井県教育委員会.
- 福井県庁a「近代化産業遺産」
<https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/bunshin/indulegacykobetu.html>（2025年1月31日最終閲覧）
- 福井県庁b「福井県内で見学のできる工場をご案内します」
<https://www.pref.fukui.lg.jp/doc/chisangi/seizo/kojokengaku.html>（2025年1月31日最終閲覧）
- 森嶋俊行（2014）「近代化産業遺産の保存と活用に関する政策的対応の比較」『E-journal GEO』9（2）, pp.102-117.
- RENEW事務局（2024）「ABOUT」<https://renew-fukui.com/about/#gaiyou>（2025年1月31日最終閲覧）
- Harrison, R. (2013) . Heritage: Critical Approaches. Routledge. [木村至聖ほか4名訳（2023）. 『文化遺産といかに向き合うのか——「対話的モデル」から考える持続可能な未来』 ミネルヴァ書房.]
- 隼田嘉彦・白崎昭一郎・松浦義則・木村亮（2000）『福井県の歴史』山川出版社.

注

- 1 ここでの全国データは森嶋（2014）に基づく。当時未発表であった千葉県、東京都、奈良県、宮崎県、第一次調査対象一覧を確認できなかった北海道、青森県、福岡県、沖縄県のデータを含まない。なお森嶋（2014）においては福井県の繊維産業関連近代化遺産は0件となっているが、これは福井県教育委員会が製造業関連の近代化遺産を分類して掲載していなかったためそれに従ったもので、実際には繊維産業をはじめ、さまざまな製造業に関連する近代化遺産が調査対象となった。
- 2 このストーリーを構成する資産で福井県外に位置するものは、石川県加賀市の、深田久弥山の文化館（旧山長織物事務所・石蔵・門）のみである。

アンケート回答用紙

I 貴社の基礎的な情報についてお尋ねします。

* 支社・支店、研究所等の場合は、会社全体ではなく当該拠点の情報をご回答下さい。

① 貴事業所名 (記載は任意)		
② 所在地 (市町名)		
③ 業種 (番号を○で囲んで下さい)	<製造業> 1. 食料・飲料 2. 繊維 3. 木材・紙・家具 4. 化学・プラスチック 5. 金属 6. 機械 7. その他製造業 <非製造業> 8. 建設業 9. 電気・ガス・水道 10. 情報通信業 11. 運輸業 12. 卸売業 13. 小売業 14. 金融・保険 15. 不動産業・物品賃貸 16. 専門・技術サービス業 17. 宿泊業 18. 飲食サービス業 19. 生活関連サービス業 20. 娯楽業 21. 医療・福祉 22. その他サービス業 23. その他 ()	
④ 主たる業務の内容		
⑤ 機能 (番号を○で囲んで下さい)	1. 単独事業所・本社 2. 支社・支所・支店・営業所 3. 工場 4. 研究所 5. 流通施設 6. その他 ()	
⑥ 操業開始年 (西暦)	年	
⑦ 資本金	万円	
⑧ 従業者数	名	
⑨ 最もよく使う新幹線駅 (番号を○で囲んで下さい) と貴社からの所要時間	1. 芦原温泉 2. 福井 3. 越前たけふ 4. 敦賀 5. その他 () 駅への所要時間 () 分	
⑩ 主な仕入先 (上位3位まで順位を付けて下さい)	() 立地市町内 () その他の福井県内 () 北陸 (石川・富山) () 関西方面 () 東海方面 () 関東方面 () その他の国内 () 海外	
⑪ 主な販売先 (上位3位まで順位を付けて下さい)	() 立地市町内 () その他の福井県内 () 北陸 (石川・富山) () 関西方面 () 東海方面 () 関東方面 () その他の国内 () 海外	

回答例

⑩ 主な仕入先 (上位3位まで順位を付けて下さい)	() × × × × × × × × (1) × × × × × × × × () × × × × × × × × () × × × × × × × ×	() × × × × × × × × (2) × × × × × × × × (3) × × × × × × × × () × × × × × × × ×
------------------------------	--	--

Ⅱ 北陸新幹線の福井延伸の貴社への影響についてお尋ねします。

1 北陸新幹線の福井延伸による貴社への影響について、全体としての評価をお尋ねします。

- ① 大いにプラス ② 多少プラス ③ 影響はない ④ 多少マイナス ⑤ 大いにマイナス

2 北陸新幹線の福井延伸が貴社の売上へ及ぼす影響についてお尋ねします。

2-1. 開業後の売上の変化（今年3月～8月の売上を前年同期と比較してください）

- ① 50%以上増加 ② 20～50%増加 ③ 20%未満増加 ④ 横ばい
⑤ 20%未満減少 ⑥ 20～50%減少 ⑦ 50%以上減少

2-2. 売上に影響を与えた要因（主なもの3つまで○をつけてください）

- ① 観光客の増減 ② ビジネス客の増減 ③ 県内客（県内取引業者）の増減
④ 県外客（県外取引業者）の増減 ⑤ 海外客（海外取引業者）の増減 ⑥ 競合の増減
⑦ 商圈の拡大・縮小 ⑧ 商品・サービスの拡充・縮小 ⑨ 宣伝・広告の効果
⑩ 公共投資の増減 ⑪ 民間投資の増減 ⑫ その他（ ）

2-3. 今後1年間の売上の見通し

- ① 大幅に増加 ② やや増加 ③ 変化なし ④ やや減少 ⑤ 大幅に減少

2-4. 今後の売上に影響を与える要因（主なもの3つまで○をつけてください）

- ① 観光客の増減 ② ビジネス客の増減 ③ 県内客（県内取引業者）の増減
④ 県外客（県外取引業者）の増減 ⑤ 海外客（海外取引業者）の増減 ⑥ 競合の増減
⑦ 商圈の拡大・縮小 ⑧ 商品・サービスの拡充・縮小 ⑨ 宣伝・広告の効果
⑩ 公共投資の増減 ⑪ 民間投資の増減 ⑫ その他（ ）

3 北陸新幹線の福井延伸が貴社に間接的に及ぼす影響について、あてはまる事項に○をつけてください（複数回答可）。

- ア 福井県の知名度が上昇することで、会社の知名度も上がっている
イ 他社と連携して地域をPRする機会が増え、結束が強まっている
ウ 県内取引先の好況により、仕事の受注が増えている
エ 県外企業が県内市場に参入し、競争が激化している
オ 県内企業間の人材獲得競争が激化し、人手不足が深刻化している
カ 新幹線開業を機に県内で開催されている様々なイベントにより恩恵を受けている
キ 新幹線開業を機に従来のやり方を見直そうという機運が身の回りで高まっている
ク PRやイベントにかけた費用・労力に十分な成果がともなっていない
ケ 一部の地域や企業だけが恩恵を受け、自社への影響はほとんどない
コ その他（ ）

Ⅲ 北陸新幹線の福井延伸を受けた貴社の行動の変化についてお尋ねします。

1 貴社では、北陸新幹線の開業を意識し、対策を検討されていますか。あてはまる記号に○をつけてください。

ア 検討チームを組織したり、会議を開くなど、すでに対応を検討している

イ 今後対応を検討する予定である

ウ あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない

2 開業後の貴社の行動の変化として、あてはまる事項に○をつけてください（複数回答可）。

ア 営業の地理的範囲が拡大した

イ 広報活動を強化した

ウ 県外の既存顧客との関係を強化した

エ 県外での情報収集・営業を強化した

オ 展示会・商談会への参加が増えた

カ 県外のセミナーへの参加が増えた

キ 支店の統廃合を行った

ク 特に変化はない

ケ その他（ ）

3 2でアと答えた方のみお答えください。具体的にはどの地域に営業の範囲が拡大しましたか？あてはまる記号に○をつけてください（複数回答可）。

ア 福井県 イ 石川県 ウ 富山県 エ 長野県 オ 群馬県

カ 栃木県 キ 茨城県 ク 埼玉県 ケ 千葉県 コ 東京都

サ 神奈川県 シ 南東北（福島・宮城・山形県） ス 北東北（岩手・秋田・青森県）

セ その他（ ）

4 貴社全体の出張の回数について、以下の項目をお答えください。

	変化について、あてはまる記号に○をつけてください。	理由としてあてはまる記号に○をつけてください。
① 東京出張の回数	ア 大幅に増えた イ 少し増えた ウ 変わらない エ 少し減った オ 大幅に減った	ア 交通の便が良くなった イ 交通の便が悪くなった ウ 顧客が増えた・関係を強化した エ 顧客が減った・関係が弱まった オ 新幹線延伸との関係はない
② 大阪出張の回数	ア 大幅に増えた イ 少し増えた ウ 変わらない エ 少し減った オ 大幅に減った	ア 交通の便が良くなった イ 交通の便が悪くなった ウ 顧客が増えた・関係を強化した エ 顧客が減った・関係が弱まった オ 新幹線延伸との関係はない
③ 名古屋出張の回数	ア 大幅に増えた イ 少し増えた ウ 変わらない エ 少し減った オ 大幅に減った	ア 交通の便が良くなった イ 交通の便が悪くなった ウ 顧客が増えた・関係を強化した エ 顧客が減った・関係が弱まった オ 新幹線延伸との関係はない
④ 石川県や富山県への出張の回数	ア 大幅に増えた イ 少し増えた ウ 変わらない エ 少し減った オ 大幅に減った	ア 交通の便が良くなった イ 交通の便が悪くなった ウ 顧客が増えた・関係を強化した エ 顧客が減った・関係が弱まった オ 新幹線延伸との関係はない

Ⅳ 北陸新幹線の福井延伸を受けた貴社の今後の見通しや取り組みについてお尋ねします。

1 北陸新幹線の福井延伸を機に、貴社が今後取り組む（予定も含む）ことに○をつけてください（3つまで）。

- | | | |
|---------------|-------------|-----------|
| ① 新商品・サービスの開発 | ② 情報収集・市場調査 | ③ 営業拠点の増設 |
| ④ 設備投資の実施 | ⑤ 新規取引先の開拓 | ⑥ 採用活動の強化 |
| ⑦ 外国人観光客への対応 | ⑧ 特になし | |
| ⑨ その他（ | | ） |

2 北陸新幹線の福井延伸にともなう、県外の企業や研究機関との共同での研究活動や新商品・新サービスの開発について、あてはまる事項に○をつけてください（複数回答可）。

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| ア 既に取り組みを開始した | イ 今後取り組みを検討する |
| ウ 取り組みたいが、対応できる人材が不足している | |
| エ 取り組みたいが、社内の制度やノウハウが不足している | |
| オ 取り組みたいが、相手先が見つからない | |
| カ 関心はない | キ その他（ |
| | ） |

3 上記の取り組みを進めたい機関や企業に○をつけてください（複数回答可）。

- | | | | |
|---------|----------|------------|----------|
| ア 同業他社 | イ 異業種の他社 | ウ 公設試験研究機関 | エ 産業支援機関 |
| オ 大学・高専 | カ 経済団体 | キ その他（ | ） |

4 北陸新幹線の延伸で福井が首都圏とつながることで、貴社の採用活動にはどのような影響が生じていますか。あてはまる記号に○をつけてください。

- ア 良い影響が生じている
イ 悪い影響が生じている
ウ 現在のところ、特に影響はない
(ア・イを選んだ方) 具体的にどのような影響が生じていますか。

5 首都圏企業との人材獲得競争の激化が予想されるなかで、貴社が進めていきたい取り組みとして、あてはまる記号に○をつけてください（複数回答可）。

- | | |
|--------------------------------|---|
| ア 広報を強化し、会社の知名度を高める | |
| イ 給与や休暇の取りやすさなど、待遇面の向上に努める | |
| ウ 仕事の面白さや人間関係の良さなどを、口コミや対面で伝える | |
| エ 福井県の住みやすさや魅力をアピールする | |
| オ 副業やテレワークなど、働き方に柔軟性を持たせる | |
| カ 特になし | |
| キ その他（ | |
| | ） |

6 北陸新幹線の福井延伸によって、貴社の拠点にはどのような影響が生じると予想されますか。
あてはまる記号に○をつけてください（複数回答可）。

- ア （本社の場合）県外に本社を移転する可能性がある
イ （本社でない場合）福井県内の拠点が廃止される可能性がある
ウ 県外の拠点を閉鎖して、県内に機能を集約する可能性がある
エ 福井県内に新たな拠点を設ける可能性がある
オ 県外に新たに拠点を設ける可能性がある
カ 拠点の移転・廃止は特に考えていない
キ その他（ ）

V 今後の北陸新幹線関連の施策で期待する事項に○をつけてください。（3つまで）

- | | | |
|---------------|----------------|-----------|
| ① 大阪への早期全線開業 | ② 二次交通の充実 | ③ 幹線道路の整備 |
| ④ 産業用地確保・企業誘致 | ⑤ 取引先とのマッチング支援 | ⑥ 人材確保・育成 |
| ⑦ 中心市街地の活性化 | ⑧ 観光キャンペーンの強化 | |
| ⑨ 外国人観光客の受入支援 | ⑩ その他（ ） | |

自由記入欄

*北陸新幹線の福井開業に関して、期待や懸念、その他ご意見ありましたらご自由にお書きください。

ご回答ありがとうございました。

今後、追加の質問事項について、メール等で連絡させていただくことは可能でしょうか？

（ 可 ・ 否 ）

〈可の場合の連絡先〉

- ご担当部署・役職・氏名（ ）
○メールアドレス（ ）

2025年3月31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（2）

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

