

# 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（3）



2026年3月

福井県立大学地域経済研究所

## はしがき

北陸新幹線の金沢・敦賀間開業から2年が経ち、福井県内を走行する新幹線の姿は、見慣れた景色になってきている。福井にすっかり溶け込んだ感のある北陸新幹線だが、地域経済にどのような影響を与え、都市構造にいかなる変化をもたらしてきているか、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年度から北陸新幹線に関する研究プロジェクトを進めてきた。

1年目は、既存文献や過去のアンケート調査などの整理・分析と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なった。2年目は、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、1つは、県内外の人々の移動に関する「人流データ」を地図化・グラフ化することで、もう1つは、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独自に実施することで検討した。3年目になる今年度は、福井県および県内4駅がある市などの行政や各種団体による北陸新幹線に関するビジョンや政策を整理するとともに、北陸新幹線の効果検証に関わる統計データや人流データなどをグラフ化し、今後の政策評価に繋げていくことにした。

また、2025年10月20日には、「北陸新幹線による福井の変化と今後の政策課題を探る」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、一橋大学の中島賢太郎教授、福井県観光連盟の佐竹正範観光地域づくりマネージャー、一般社団法人福井県クリエイター協会の坂田守史理事からご講演いただき、後半のパネルディスカッションでは、講演者3人に加えて、福井市都市政策部の下川 明秀部長とあわら市の前川嘉宏副市長にご登壇いただき、産業振興、観光、まちづくりの課題について、討論を行った。

本報告書では、政策評価の視点に関する第I章に続き、第II章で北陸新幹線の開業に向けた福井県内における各種の計画を整理した。第III章では、福井県による北陸新幹線関連施策の政策評価を取り上げ、第IV章では、効果検証に向けた各種データの分析を行い、今後の政策評価に関わる課題を明らかにした。第V章と第VI章では、「オルタナティブデータ」として、それぞれ衛星データ、福井県観光連盟のオープンデータF T A Sを用い、北陸新幹線の延伸開業と県内経済活動との関係について、産業観光者の属性・行動変化について検討した。最後の第VII章では、福井市中心市街地での変化を示し、データ基盤の整備には詳細なフィールドワークが必要である点を主張した。各章は、地域経済研究所のメンバーが分担したが、I、II、IVは松原宏が、IIIは三橋浩志が、Vは當麻雅章が、VIは森嶋俊行が、VIIは原田大暉が執筆した。

本報告作成にあたり、福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局、まちづくり福井（株）はじめ、県内の各種団体・企業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。

2026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 - 政策評価をめぐって -	5
II	北陸新幹線敦賀開業に向けた福井県内における各種計画	9
1	北陸新幹線に関する効果予測、提言	9
2	北陸新幹線に係る福井県内での各種の計画	12
3	北陸新幹線県内各駅を中心とした計画	18
4	北陸新幹線開業に向けたその他の計画	23
III	福井県の施策に関する政策評価	25
1	新幹線開業に向けた「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」	25
2	「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」の事業評価	28
3	「ネクストふくい観光ビジョン」	31
4	「未来をつくる実践目標チャレンジ」	32
IV	北陸新幹線延伸の効果検証に向けた各種データの整備	40
1	政府統計データの分析	40
2	乗降客数データの分析	45
3	人流データの分析	47
4	その他のデータの分析	48
V	衛星画像データで見る北陸新幹線延伸開業が県内経済活動分布に及ぼす影響	50
1	はじめに	50
2	使用データと前処理	51
3	分析方法	53
4	分析結果	54
5	まとめ	57
VI	北陸新幹線の敦賀延伸に伴う福井県における産業観光者の属性・行動変化	58
1	はじめに	58
2	本稿におけるデータの取り扱い	58
3	データ全体の概観	60
4	新幹線開業による変化	61
5	具体的産業観光地事例の検討	64
6	むすび	66

## 目 次

VII 北陸新幹線敦賀延伸に伴う福井市中心市街地の都市構造の変化	68
1 はじめに	68
2 対象地域と研究手法	69
3 事業所数および構成の変化	71
4 都市構造の変化	75
5 おわりに	82

## I はじめに ー政策評価をめぐってー

政策立案や政策評価において、E B P M（Evidence-Based Policy Making, 証拠に基づく政策立案）という用語を目にする機会が増えている。2018年4月に出された「内閣府本府E B P M取組方針」では、「政策の企画立案をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで政策効果の測定に重要な関連を持つ情報やデータ（エビデンス）に基づくものとする（E B P M）が求められている」（p.2）とし、「各部局においてE B P Mに対する意識を高める観点から、検証結果の概算要求への反映も念頭におき、自らの政策の検証を行うこと」、「府省横断的な政策課題について、司令塔としてE B P Mを引き続き推進すること」、「統計等データの利活用環境の整備、人材の確保・育成、ネットワーク構築、政策評価・行政事業レビューとの連携に引き続き取り組むこと」などの取組を進めることとされた。

あわせて、エビデンスの質のレベルに係る目安として、レベル4：専門家等の意見の参照、レベル3：比較検証、記述的な研究調査、レベル2 b：重回帰分析、コーホート分析、レベル2 a：差の差分分析、傾向スコアマッチング、操作変数法等、レベル1：ランダム化比較実験といった手法を挙げ、質の高いエビデンスに基づいた事例の創出を目指すとし、内閣府ではE B P M推進チームを立ち上げ、ロジックモデルや行政事業レビューシートを用いた優良事業改善事例を毎年選定している。

E B P Mの方法論に関する議論や実際の適用事例も活発になされてきている（大竹ほか編2022、大橋編2020、菊池2023、西出2022など）が、科学技術・イノベーション政策に関する七丈（2025）では、E B P Mの理論的枠組みとして、合理的意思決定理論と政策学習理論を挙げ、前者については、政策立案者が利用可能な最善のエビデンスに基づいて意思決定を行うことで、政策の効果性と効率性を高めることができるとする考え方、後者については、政策の実施とその結果の評価を通じて、政策立案者が学習し、政策を改善していくプロセスを重視する考え方であるとしている。そのうえで、研究データ基盤がE B P Mを実現するための重要な基盤インフラとして機能するとし、E B P Mと研究データ基盤の関係性について、「コンテキスト（社会経済状況、既存の政策環境）、メカニズム（研究データ基盤を活用したエビデンス生成と分析）、アウトカム（エビデンスに基づく政策立案と評価）という連鎖として表現できる」（p.39）とし、科学技術政策における研究データ基盤とE B P Mの取り組みに関する国際比較と日本における事例研究を展開、方法論的検討がなされている。

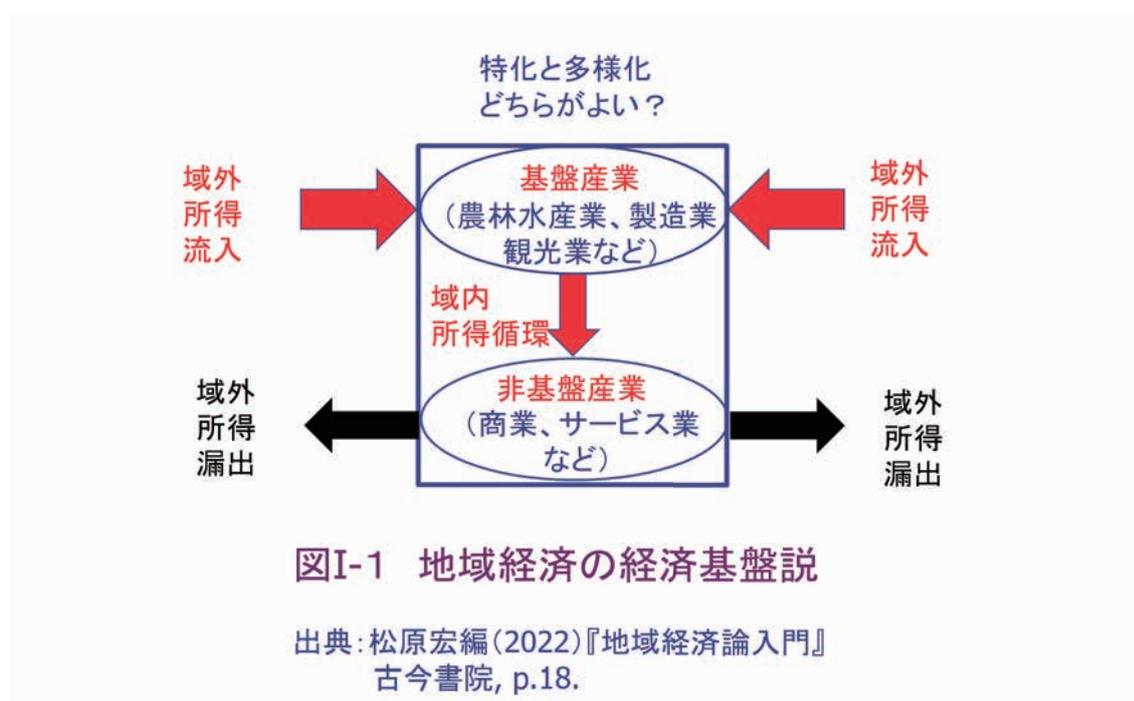
こうしたE B P Mに関する議論を参考にすると、北陸新幹線に関する政策の効果検証にあたっては、データ基盤の構築が必要であり、その際、「福井県のコンテキスト」を考慮したエビデンスの分析や政策評価を検討することが求められる。

たとえば、昨年度当研究所では、「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、その中で「県外企業や研究機関等と共同での活動への関心」を尋ねた。新幹線は、研究開発人材の交流を促し、イノベーションをもたらすと予想したが、回答結果は、「関心がない」が57.9%を占めた。福井県企業の場合、相手企業や研究機関との接触は、車を使うのが通常、との理由が考えられるのである。

データ基盤については、政府統計の問題点を痛感することが多い。たとえば、かつての「事業所・

企業統計」から「経済センサス」に変更され、「経済センサス」も調査対象が変更され、事業所数や従業者数の変化を追えなくなってしまった。北陸新幹線の福井延伸に伴って、事業所が増えたのか、減ったのかについての把握ができなくなってしまったのである。こうしたデータ基盤の不備については、現地調査などを通じて補っていく必要があるが、以下では、経済効果把握における留意点を指摘しておきたい。

1つは、経済効果の測定方法に関する点である。報告書(1)の「II 新幹線の変化予測にあたっての仮説」でも紹介したが、地域経済成長の基礎理論である経済基盤説を改めてみておこう(図I-1)。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。



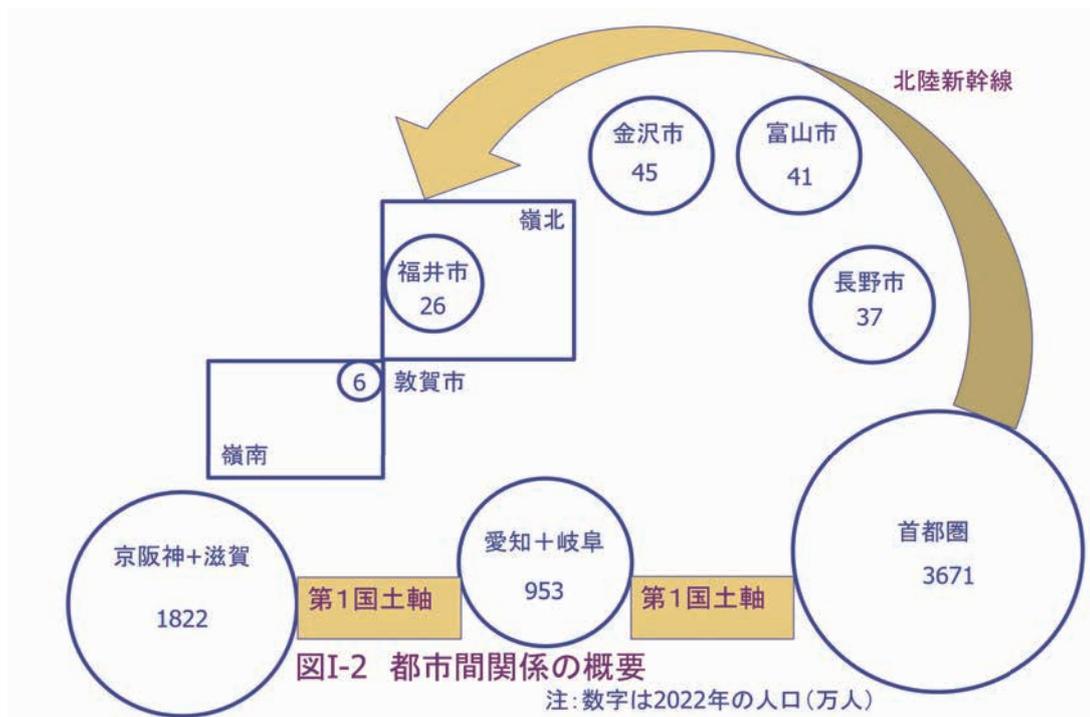
これまででは、域外からの観光やビジネス客の増加をベースに、域内での所得循環や産業連関を考慮して経済効果が算出されてきた。しかしながら、福井のケースでは、地域住民が大挙して、新幹線の開業を契機に駅前に新たに創出された商業、飲食などの施設を訪れ、潜在需要を喚起し、所得循環を生み出すというループにも注目する必要がある。図I-1では、基盤産業を地域経済の主導力としているが、都市再開発などを通じて、魅力ある空間や施設が出現し、それらが人々を引きつける「マグネット」の役割を果たし、商業・サービス業などの非基盤産業の役割が重要となるケースも想定されるのである。

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。

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。上述のアンケート調査結果では、新幹線延伸を受けた今後の取組予定についても、「特になし」との回答が61.8%を占めていたが、新幹線を活用した成功事例を増やしていくことが重要となろう。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。

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。図I-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いつそう進むことが懸念される。



北陸新幹線により福井と東京が直結されたことにより、東京で就職する福井の大学生が増えたかどうか、東京や金沢で買い物する人が増えて、福井での消費が落ち込んでいるかどうか、数年間かけてデータに基づく検証が求められる。その一方で、東京から福井の企業に就職するIターンが増えているとの声も聞こえてくる。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、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、確かなエビデンスをもとに、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といえよう。

## 文献

- 大竹文雄・内山 融・小林庸平編（2022）『E B P M—エビデンスに基づく政策形成の導入と実践—』日本経済新聞出版
- 大橋 弘編（2020）『E B P Mの経済学—エビデンスを重視した政策立案—』東京大学出版会
- 菊池明宏（2023）「政策効果の把握・分析手法の実証的共同研究の事例—令和3年度研究『農山漁村振興交付金』及び『在外教育施設に派遣された教師に係る派遣効果』について」『日本評価研究』23-2, pp.61-73
- 内閣府（2018）「平成30年度内閣府本府 E B P M取組方針」<https://www.cao.go.jp/others/kichou/ebpm/h30/pdf/torikumi.pdf>（2026年2月15日閲覧）
- 西出順郎（2022）「行政システムとE B P Mとの接合性に関する一考察—地方自治体の政策決定を事例に—」『公共政策研究』22, pp.86-99
- 七丈直弘（2025）「科学技術・イノベーション政策のための研究データ基盤とその活用」『研究 技術 計画』40-1, pp.38-49

## Ⅱ 北陸新幹線敦賀開業に向けた福井県内における各種計画

### 1 北陸新幹線に関する効果予測、提言

北陸新幹線福井延伸に向けた具体的な計画を検討する前に、まず最初に、各種機関からの効果予測や提言をみておこう。

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<sup>1)</sup>。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。

2013年3月には、福井県と福井市が共同で、2050年を目標年次に、「北陸新幹線県内延伸、県・市庁舎の移転・再配置を含む都市の再編、人口構造の大きな変化など、中長期の新たな状況を想定し、県都の目指す姿と実現イメージを提示する」「県都デザイン戦略」を打ち出した(図2-1)。そこでは、まちづくりの方向性と具体的方策として、「Ⅰ(1)福井城址を中心とした、歴史を象徴し、人が集まる空間の形成、(2)地域の歴史を実感できるまち並みの形成、(3)文化を育て、発信する県都の実現」、「Ⅱ(1)緑豊かな風格ある都市への再編、(2)人や環境に優しい交通とコンパクトな都市構造の実現」、「Ⅲ(1)シンボルとしての足羽山、足羽川と緑がつながる空間の形成、(2)文化と活動の空間としての足羽山、足羽川の再生」が挙げられた。

こうした「県都デザイン戦略」と福井市が2013年4月に策定した「第2期福井市中心市街地活性化基本計画」を受け、2015年3月には、福井経済同友会地域経営委員会は、「北陸新幹線延伸に向けた県都創生～急ごう！10年後の実現に向けて～」と題した提言を發出している。ここでは、提言の理念を、「北陸新幹線開業という好機を捉え、効果的な都市機能の選択・適所への配置により、速やかに中心市街地の求心力を強化する」としている。なお、提言に向けた論点の整理では、「商店街全域への面的波及については、アオッサ開業後に商店街が活性化していない現状を見てもわかるように、新たな西口再開発ビルを設置して福井西武間との東西軸を形成しても、商店街全域の活性化につながる見込みは薄い。商店街全域に西口再開発ビルの波及効果をもたらすには、この東西軸に加えて、商店街の適所に交流人口を獲得できる都市機能を設置する必要がある」(p.3)との指摘が目をつく。

その後、2020年5月には、福井商工会議所から、福井駅周辺地区のまちづくりに関する提言がなされ、これを受け、同年7月に福井商工会議所・福井県・福井市が協力・連携し、「県都にぎわい創生協議会」を設立、経済界と行政が一体となり、北陸新幹線開業に向けた観光コンテンツの魅力向上対策や県都の将来像について議論を重ね、2022年10月に今後のまちづくりの指針となる「県都グランドデザイン」を取りまとめた。

そこでは、2040年を目標年次に、基本方針を「県都リノベーション」、「分散した都市機能をまちなかに再配置し、エリア価値を最大化する」とし、9つの目標を打ち出した。このうち、「しごとをつくる」領域では、「しごとに生きる学びの場をつくる」、「プロジェクトを共創する場をつくる」、「新たなビジネスの場をつくる」といった目標を掲げた。



図 2-1 県都デザイン戦略の全体像  
 出典：「県都デザイン戦略」福井県・福井市、2013年

2020年代に入ると、日本政策投資銀行北陸支店が、「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<sup>2)</sup>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<sup>3)</sup>。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<sup>4)</sup>。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、県民アンケートは、北陸新幹線開業後も継続して行われており、2024年7月5日～7月26日に実施された2024年の調査（調査対象3,184人、回答者数1,710人、回収率53.7%）のうち、「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」との問いについての回答（n=1,677）では、「観光地やまちなかのにぎわいが増えた」が60.9%で最も高く、以下「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%）の順であった。これに対し、2025年8月27日～9月22日に実施された2025年の調査（調査対象3,208人、回答者数1,575人、回収率49.1%）では、同様の質問に対する回答（n=1,462）で、「観光地やまちなかのにぎわいが増えた」が1位（54.4%）で変わらないものの、新幹線を利用する人が増えたせいも、「買い物・

飲食施設が増えた」(26.2%)と「県外へ旅行に行きやすくなった」(47.7%)の順位が入れ替わった。一方で、「ビジネス交流が活発化した」(8.8%)や「若者など交流人口が増えた」(6.4%)といった交流面での評価は前回と変わらず、低い値にとどまっていた。

また、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<sup>9)</sup>。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。

## 2 北陸新幹線に関係する福井県内での各種の計画

2015年3月の北陸新幹線金沢開業を前に、福井県では、2012年3月に「福井県新高速交通ネットワーク活用・対策プラン」を策定、その後2016年3月に、「福井県高速交通開通アクション・プログラム」を策定した。同プログラムは、2023年3月に改定されたが、別冊(エリア別プロジェクト集)には、福井県内の北陸新幹線が停車する駅(福井駅、芦原温泉駅、越前たけふ駅、敦賀駅)を中心に、中部縦貫自動車道周辺エリア、若狭湾エリアも含めて、エリア別に具体的なプロジェクトが、整理されている。趣旨に「県民が個々のプロジェクトを認識・共有できるようにするため、その実施主体、場所、事業費、事業期間、事業内容を、地図や工程表などにより分かりやすく図解しています」と述べられているように、本別冊は、北陸新幹線に関わる県内でのプロジェクトを把握する上で貴重な資料となっている。

以下では、北陸新幹線の県内各駅を中心としたエリアごとに、プロジェクトマップと主な関連事業の年次計画を示した(図2-2-1と2、図2-3-1と2、図2-4-1と2、図2-5-1と2)。





図 2-3-1 新幹線開業対策（あわら温泉駅周辺エリア）

	実施主体 2016～事業費	2016 (H28)	2017 (H29)	2018(H 30) (福井国 体)	2019 (R1)	2020(R2) (豊稔140年)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023(R5) (福井・東尋坊開業)	2024 (R6)	2025 (R7)
芦原温泉駅	鉄道・運輸機構 約61億円	駅舎デザイン コンセプト提案(市)	駅舎基本設計	駅舎実施設計							駅舎運 転等
	あわら市 約20億円										
	県・あわら市										
	あわら市										
東尋坊三國港	県	三國東尋坊芦原線 (三國町崎～磯)									
	県・坂井市・民間			東尋坊活性化検討	東尋坊再整備計画						東尋坊再整備
	坂井市 約1億円			町家活用(旧大木道具店、アーバンデザインセンター坂井)							
	坂井市 坂井市 坂井市			みくに龍翔館のリニューアル							
あわら温泉	あわら市 約2億円	街路整備									
	あわら市・民間										温泉街における外国人受入環境整備(外国語表記や公衆無線LAN環境、キャッシュレス化)
吉崎エリア	あわら市										
	県・あわら市 約6.2億円										
	あわら市 約0.2億円										
	あわら市・民間										
丸岡城	坂井市										
	坂井市 約6億円										
広域	県 約3.9億円										
	県・国										

図 2-3-2 主な関連事業の年次計画（あわら温泉駅周辺エリア）



図 2-4-1 新幹線開業対策（越前たけふ駅周辺エリア）

○主な関連事業の年次計画

	実施主体 2016～事業費	2016 (H28)	2017 (H29)	2018(H 30) (福井国 体)	2019 (R1)	2020 (R2) (重県140 年)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5) (福井・敦賀開 業)	2024 (R6)	2025 (R7)
越前たけふ駅	鉄道・運輸機構 約69億円 県・越前市	駅舎デザイン コンセプト提案 (市)	駅舎基本設計	駅舎実施設計		駅舎整備				試験運転 等	
武生駅	越前市 約70億円 越前市 約0.7億円 県・越前市 約0.7億円 越前市 約6億円 越前市 約4億円		新庁舎の整備		タンス町通りの整備	商業エリアの個店改修	庁舎前ひろば整備				
鯖江駅	県・鯖江市・民間 鯖江市 鯖江市 約1億円				商業エリアの個店改修			鯖江駅周辺の整備	市内交通網の再編 コミュニティバス		JR鯖江駅の利便性向上
ものづくりの里	県 約4億円 県 約3億円 越前市 約2億円 越前市 約3億円 越前市 約0.2億円 県・鯖江市 約3億円 越前市	サンドーム福井の再整備	越前古窯博物館整備	紙文化博物館整備	越前打刀物振興施設の整備	筆筒会館の整備	ラポーゼかわた再整備				越前陶芸村活性化施設の整備
旧街道・県境	南越前町 約7億円 越前町 約1億円 池田町 国 約57億円(県負担)		今庄宿の整備	水仙ランドの整備	視点場の整備	水仙ランド周辺の景観づくり					
広域	県・国										広域道路の整備促進

図 2-4-2 主な関連事業の年次計画（越前たけふ駅周辺エリア）



図 2-5-1 新幹線開業対策（敦賀駅周辺エリア）

○主な関連事業の年次計画

	実施主体 2016～事業費	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30) (福井国体)	2019 (R1)	2020 (R2) (震災140年)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5) (福井・敦賀開業)	2024～ (R6～)	大阪開業	
敦賀駅	鉄道・運輸機構 約188億円	駅舎デザイン コンセプト 策定	駅舎 基本設計	駅舎実施設計			駅舎整備			試験 運転等		
	県・敦賀市	新幹線駅前広場の整備、アクセス道路の整備										
	敦賀市	駅西地区土地活用エリア サウンディング調査・事業者選定										
	敦賀市	本町通りの歩行空間美化										
	敦賀市 民間	駅から金ヶ崎エリアへの 観光案内板の設置										
		敦賀駅周辺エリアのビル改修・景観整備										
敦賀港	県 約2億円	クルーズ船 乗入施設の 整備										
	敦賀市	金ヶ崎城跡の保存活用 計画策定										
	敦賀市	氣比神宮境内 奥のほそ道の 風景地指定 大鳥居美化										
	敦賀市	金ヶ崎周辺整備構想の実現 4棟復元によるムゼウムの再整備										
	県・敦賀市	民間による往時のまちなみ復元、物販・飲食施設整備検討										
	転車台の 保存	鉄道遺産の活用に向けた検討・整備										
		金ヶ崎エリアのまちづくり 実行プラン策定									オーベルジュ等の賑わい 創出施設の整備	
		保存活用計画策定										

図 2-5-2 主な関連事業の年次計画（敦賀駅周辺エリア）

また、「福井県高速交通開通アクション・プログラム」別冊（エリア別プロジェクト集）では、Ⅰ 嶺北エリア、Ⅱ 若狭湾エリアに続いて、Ⅲ 広域プロジェクト・ソフト施策が取り上げられている。そこでは、最初に「地域公共交通ネットワークの拡充」が挙げられており、図2-6に示したように、「新幹線駅を中心として、JR・ハピラインふくい、地域交通、バス等を一体的に組み合わせ、利便性の高い地域公共交通ネットワークを実現します」と述べられている（p.76）。

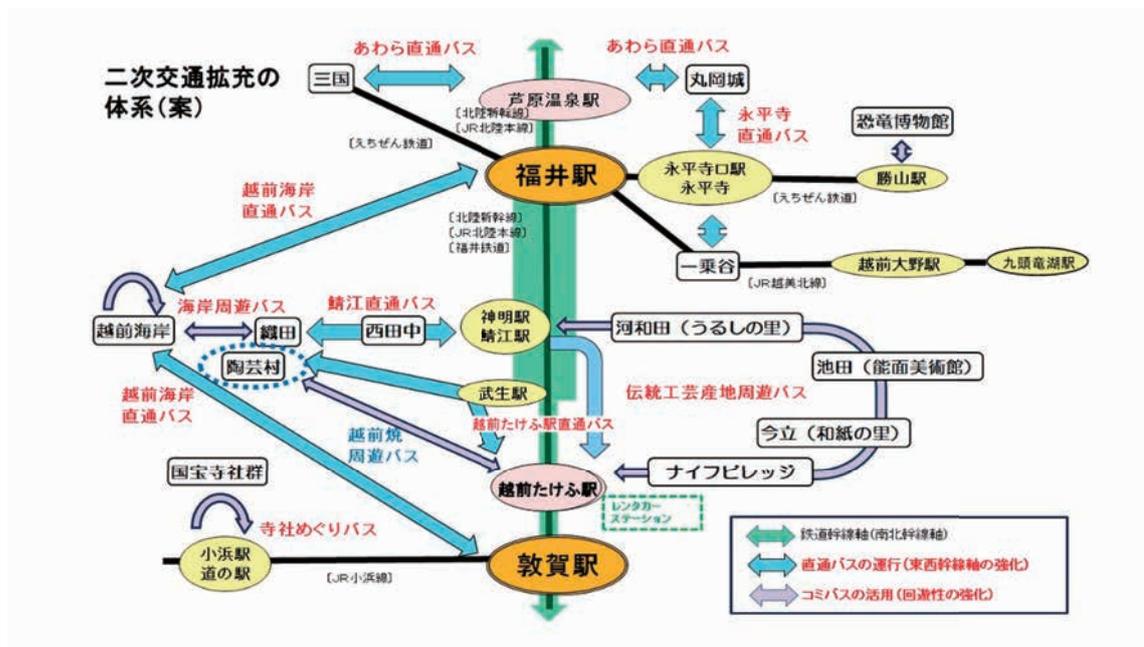


図 2-6 二次交通拡充の体系

出典：「福井県高速交通開通アクション・プログラム」別冊(エリア別プロジェクト集)、福井県、2023年

なお、エリア別プロジェクト集の巻末には、参考として、エリア別プロジェクトの体系が整理されている。各エリアごとに、①2022年度時点で終了した事業、②2024年3月時点（新幹線開業）で終了見込みの事業、③当該プロジェクト終了後も継続予定の事業の3列にプロジェクトが並べられており、プロジェクトの全容を把握することが可能になっている。

### 3 北陸新幹線県内各駅を中心とした計画

#### 3-1 あわら市

あわら市では、2017年3月に「芦原温泉駅周辺整備基本計画書」を改定している。その第5章「駅周辺整備構想」では、まず駅周辺地区の整備課題として、①新たな都市機能の導入や商業機能の再編・活性化などの土地利用上の整備課題、②駅へのアクセス道路の強化や交通ターミナル機能の強化などの都市基盤上の整備課題、③緑と水辺空間の整備や魅力ある市街地景観の形成などの市街地環境上の整備課題といった3点が挙げられた。その上で、まちづくりの方向性として、①定住環境の向上、②広域交通ターミナルの強化—交通基盤、③広域拠点及び玄関口として都市機能の強化（中心市街地活性化）、④魅力的で個性あふれる景観形成—都市景観の4点が示された。これをもとに、駅周辺地区の基本構想図が作成された（図2-7）。

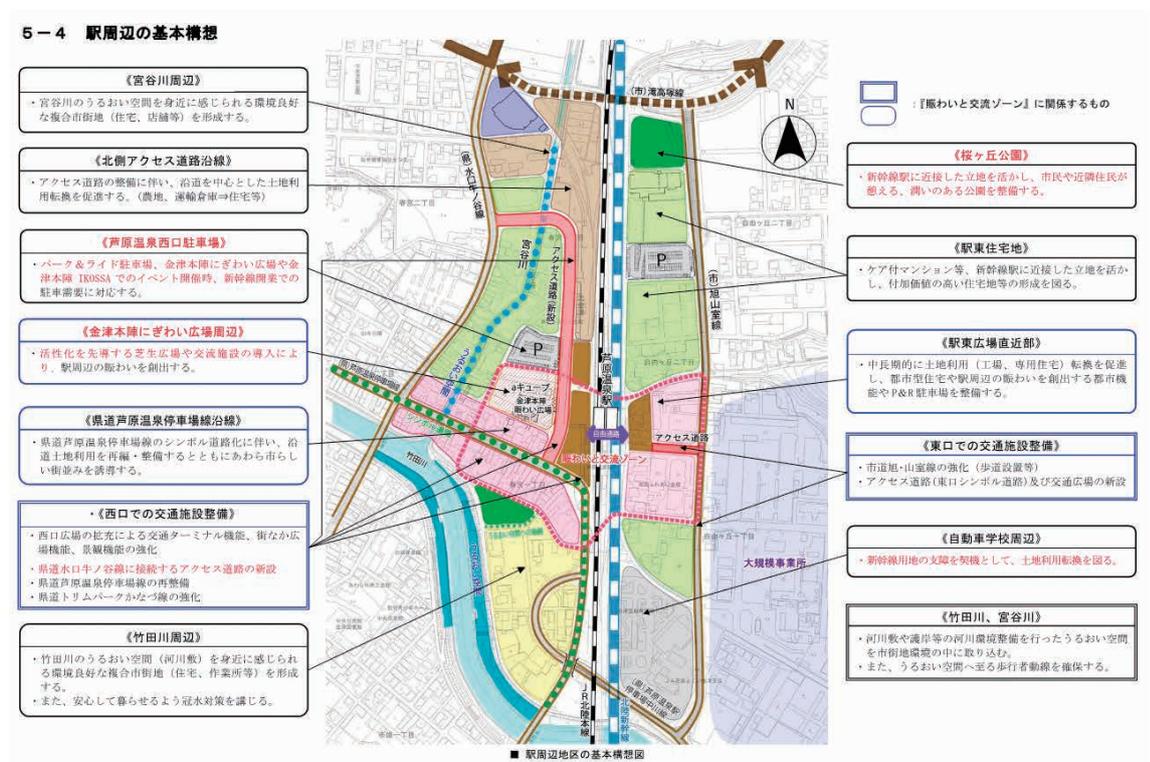


図 2-7 芦原温泉駅周辺地区の基本構想図

出典：あわら市「芦原温泉駅周辺整備基本計画書（改定）」2017年

### 3-2 福井市

福井市では、2017年3月に「北陸新幹線福井開業アクションプラン」を策定し、2021年5月に改訂を行っている。まちづくりにおける福井の課題を整理した上で、北陸新幹線金沢開業時の効果と課題についての分析を踏まえ、福井開業における課題と対策を整理している。その上でアクションプランの施策体系を示し、具体的な施策内容を詳しく示している。

ここでは、基本戦略として、①新たな人の流れを見据えた観光誘客、②県都にふさわしい魅力と風格あるまちづくり、③福井の強みを生かした企業支援、④福井の魅力伝える戦略的な情報発信の4つの基本戦略を掲げている。後述する敦賀市との違いとしては、基本戦略の③に中小企業の企業力強化や農商工の連携強化、企業立地の推進といった産業振興を打ち出している点がある。福井市ではまた、「福井市観光振興計画」を2020年に策定し、そこでもインバウンド観光の推進など、北陸新幹線福井開業に向けたプロジェクトが挙げられている。

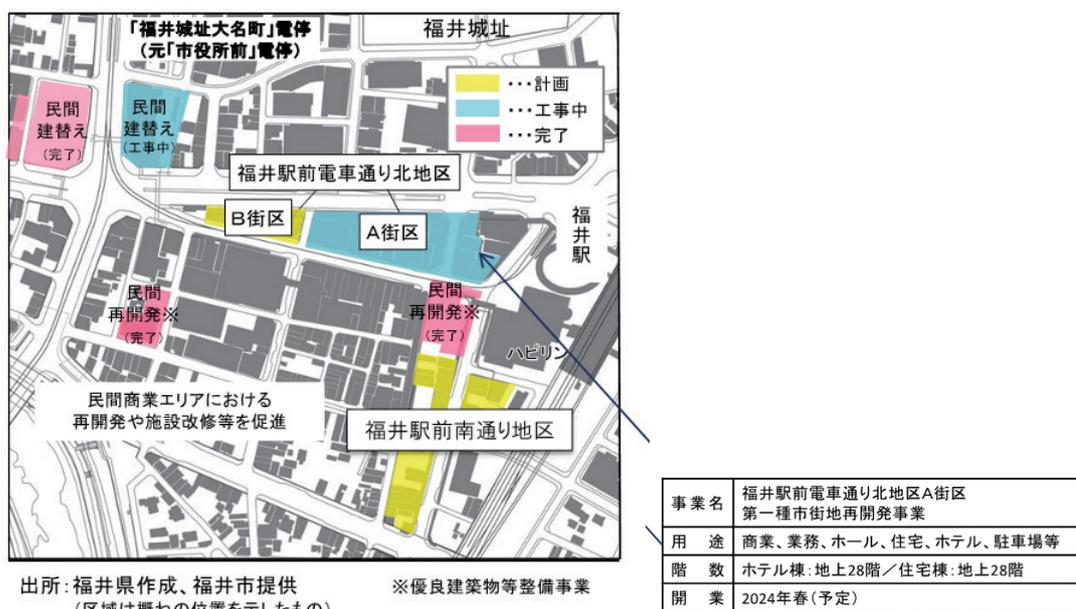


図 2-8 福井市中心部における再開発計画

出典：「福井県高速交通開通アクション・プログラム」別冊(エリア別プロジェクト集)、福井県、2023年

### 3 - 3 越前市

2003年4月に当時の武生市は、『南越駅周辺整備構想』をまとめている。北陸新幹線の全線開業までの整備スケジュールは未確定なものの、「新幹線開業のインパクトを的確に受け止め、圏域内市町村及び武生市中心市街地との役割分担を明確にした上で、南越駅周辺地域の将来ビジョンを策定することを目的とする」とされている。そこでは、まちづくりの基本テーマを、「広域交通拠点としてのまちづくり」とし、オプションテーマを、①広域交流起点型のまちづくり、②広域高次都市機能形成型のまちづくり、③田園居住型のまちづくりの3つを設け、「将来の社会情勢や周辺地域の整備状況を踏まえながら、適切なオプションテーマを誘導する」としている。

その後、2019年1月から2020年2月まで6回にわたる「南越駅周辺まちづくり計画策定委員会」での議論を経て、越前市では2020年3月に「南越駅周辺まちづくり計画」を策定している。ここでは、まちづくりの方向性として、「フォレストシティ」と「越前市版スマートシティ」を掲げている。その上で、計画策定区域を100haとし、A 先行整備ゾーン、B 交流拠点ゾーン、C 未来創造ゾーン、D 先端産業ゾーン、E 農地的利用ゾーンの5つにゾーニングし、需要に応じて段階的な開発を進めるとしている（図2-9）。

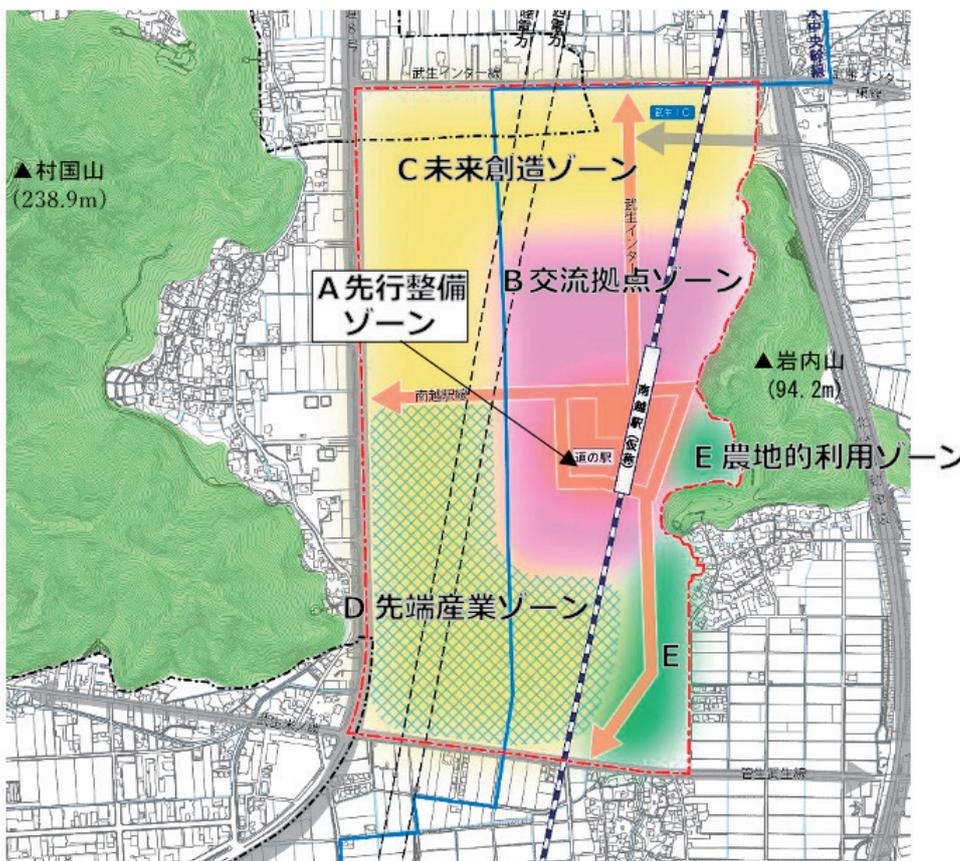


図 2-9 越前らしさを実現する土地利用ゾーニング

出典：「南越駅周辺まちづくり計画」越前市、2020年

### 3 - 4 敦賀市

敦賀市では、2019年3月に、「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」を策定し、21年に一部追加、22年以降も毎年更新をしてくれている。敦賀市では、首都圏住民へのアンケート調査も実施しながら、敦賀市の現況を検討し、①敦賀のイメージ構築と認知度向上、②交通の要衝としての機能強化、③やさしい心あふれるおもてなし環境の整備の3点を課題として挙げ、それらを踏まえて、行動計画の基本方針を以下のように定めた（図2-10）。

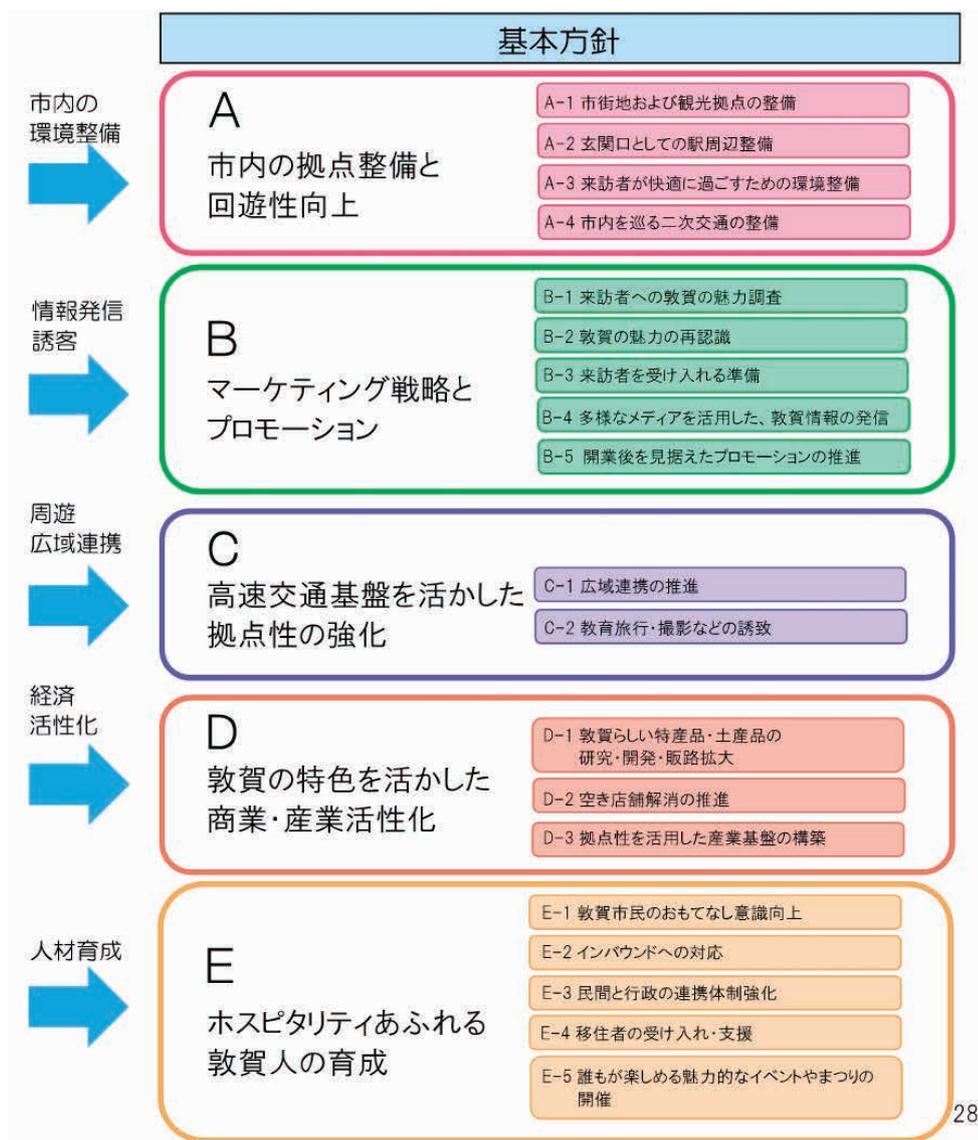


図 2-10 敦賀市における行動計画の基本方針

出典：「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」敦賀市、2019年

その上で敦賀市では、以下の金ヶ崎周辺地区の整備（★は重点プロジェクトを示す）の事例のように、取組施策を示している（図2-11）。

★ 金ヶ崎周辺地区の整備						
金ヶ崎周辺施設整備基本計画に基づき、新ムゼウムを整備するとともに、関係機関との協議を踏まえ、転車台の活用や海辺のカフェなどの民間資本の導入を図る						
	事業	内容				実施主体(◎) 連携団体(○)
①	人道の港敦賀ムゼウムの運営	税関旅具検査所、敦賀港駅、大和田回漕部、ロシア義勇艦隊の4棟の外観を再現した人道の港敦賀ムゼウムの管理運営を行うとともに、企画展などを開催し、人道の港敦賀を広くPRする				◎敦賀市
②	民間資本活用によるオーベルジュ等の賑わい創出施設の整備	金ヶ崎地区を中心に、氣比神宮等周辺エリアを含むまちづくりの実行プランとなるデザイン計画に基づき、民間資本を活用したオーベルジュ等の賑わい施設を整備する				◎敦賀市 ○民間企業など
③	鉄道遺産の活用	譲渡を受けたトワイライトエクスプレスの部品の活用及びキハ28形気動車の利活用を図る				◎敦賀市 ○「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会
④	プロジェクションマッピングの活用	金ヶ崎線地において、来訪者等の滞在時間の延長及び夜間観光の充実を図る				◎敦賀市

◆取組スケジュール

事業	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度 (開業年度)	2024年度
① 人道の港敦賀ムゼウムの運営	建築工事 展示制作	準備	R2年11月3日供用開始			
② 民間資本活用によるオーベルジュ等の賑わい創出施設の整備				設計・整備工事		
③ 鉄道遺産の活用	利活用方策の検討	新たな利活用方策の実施				
④ プロジェクションマッピングの活用		工事	供用			

図2-11 敦賀市行動計画における取組施策の事例

出典：「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」敦賀市、2019年

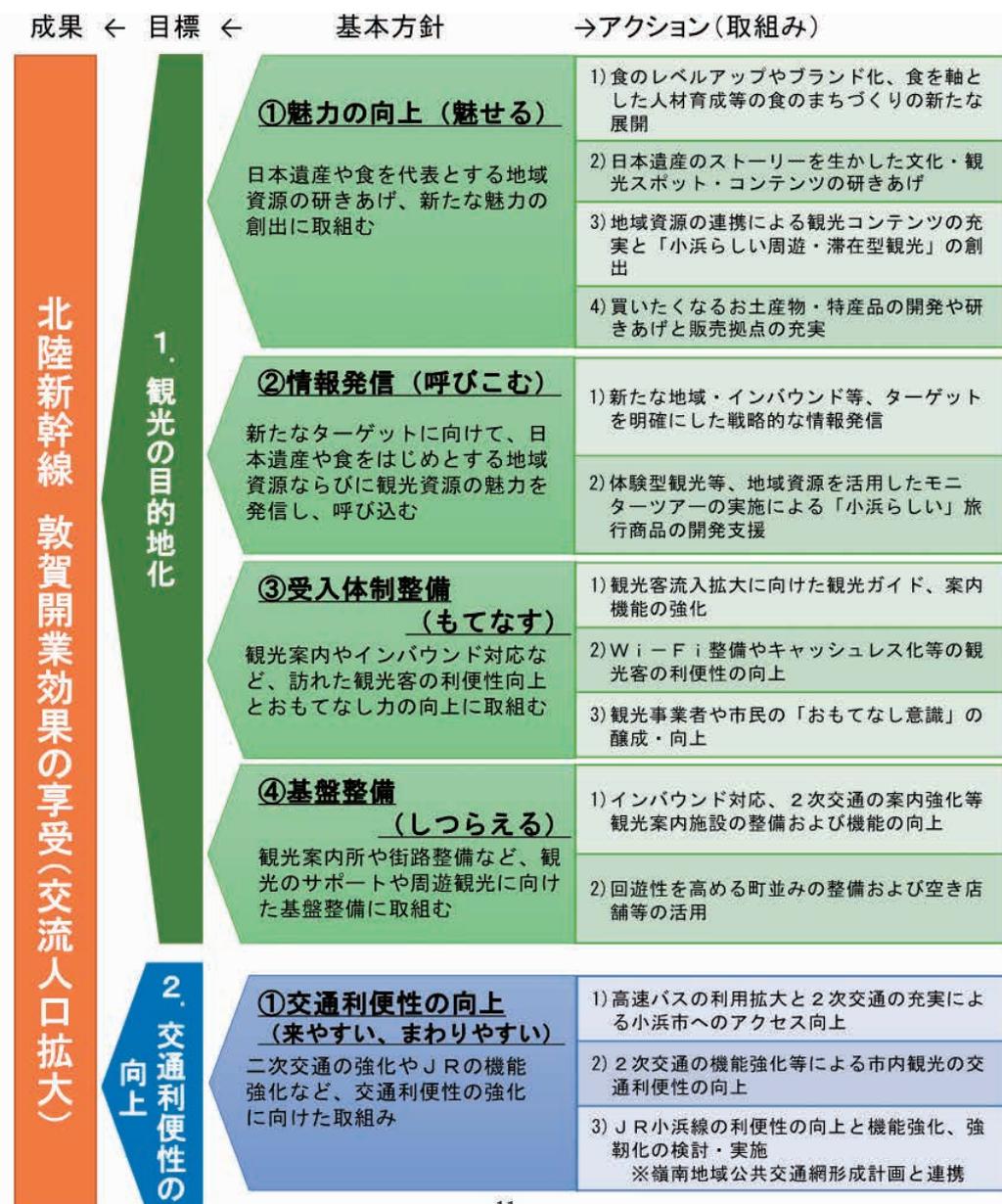
こうした行動計画に対して、敦賀市では、施策の実施結果を市のホームページで公開している（2025年6月13日 最終更新日）。「行動計画実施結果調査票」では、事業ごとにその内容と事業期間、自己評価（ABCから選択）とその理由、今後の方針などが一覧表にまとめられている。また、「行動計画実施結果」の最後には、行動計画の目標値に対する結果が、以下のように示されている。

- ① 敦賀駅乗降客数の目標値は、年間330万人、2017年度の現状値は261万9千人で、2024年度の結果は、391万4千人。
- ② 観光入込客数の目標値は、年間419万人、2017年度の現状値は222万8千人で、2024年度の結果は、425万人。
- ③ 中心市街地の1日あたり歩行者・自転車通行量（休日）の目標値は、6700人、2018年度の現状値は5,799人、2024年度の結果は6,760人。

## 4 北陸新幹線開業に向けたその他の計画

### 4-1 小浜市

小浜市では、2019年4月に「御食国若狭おばま北陸新幹線敦賀開業アクションプラン」を策定している。そこでは、2019年度から2023年度までの5年間を計画期間とし、「まず、新たに接続されるエリア（首都圏・北信越地域ならびにインバウンド）をターゲットとして、『観光の目的地化』に向けた魅力の向上、情報発信、受入体制整備、基盤整備に取組みます」とし、「また、本市へのアクセス向上、二次交通の拡充など、交通利便性の向上について、時期を見据えて適切に取組みます」としている（図2-12）。



-11-

図2-12 小浜市における北陸新幹線敦賀開業アクションプランの取組み系統図

出典：「御食国若狭おばま北陸新幹線敦賀開業アクションプラン」小浜市、2019年

#### 4 - 2 公共交通活性化協議会の計画

北陸新幹線の県内開業に関連して、福井県並行在来線地域公共交通計画協議会では、「福井県並行在来線地域公共交通計画」を2021年10月に策定し、福井県嶺北地域公共交通活性化協議会では、福井県嶺北地域公共交通計画の策定にあたり、2022年に「第2回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会資料」を作成している。

また、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（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、嶺南地域の公共交通の現状と課題の章において、「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ように、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、嶺南地域の公共交通の施策の方向性に関して、「現状では、公共交通による観光地へのアクセスが分かりにくく、クルマでの来訪者が大半です。また、周遊するには公共交通が不便な面があり、嶺南地域を周遊するような観光客は少数派です。移動手段の面から、この状況を改善することが必要です」（p.90）と述べている。

その上で、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、③観光スポットを周遊する広域バスの運行などを挙げている。

#### 注

- 1) 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）
- 2) 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）
- 3) 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
- 4) 福井県（2023）「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」
- 5) 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」

### Ⅲ 福井県の施策に関する政策評価

#### 1 新幹線開業に向けた「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」

福井県では、北陸新幹線の令和5年春の福井・敦賀まで延伸に際して、平成28年3月に「高速交通開通アクション・プログラム」を策定し、ハード整備を中心に準備を進めていた。そして、福井・敦賀開業の3年前、令和2年3月にハード整備に加えてソフト対策を強化し、開業対策を加速させる計画「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」を策定している。計画は、令和2年度から令和6年度（令和7年3月）までの5年間（福井・敦賀開業の前3年間および後2年間）となっている。

計画は、大きく2つの柱「A ふくいブームの創出」と「B 受け入れ環境のレベルアップ」から構成されており、それぞれ3つの施策で構成されている。施策の下には、さらに具体的な取組内容が示されている。

表 3-1 「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」の枠組み

計画の柱	主な施策
A ふくいブームの創出	A-1 ふくいファンの拡大 A-2 ムーブメントの創出 A-3 観光誘客の拡
B 受入環境のレベルアップ	B-1 唯一無二のとがった魅力づくり B-2 県民協働によるサービス提供 B-3 開業効果の全県波及

出典：福井県「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」(令和2年3月)より作成

「Aふくいブームの創出」では、以下のような施策と駆体的な取組内容が計画されている。福井県に関する情報接触機会を高め、「ふくいファン」を拡大することが目指されている。そのために、メディアでの情報発信力等を高める取り組みが示されている。そして、新幹線開業を活かした誘客拡大を目指している（図3-1）。

「B 受け入れ環境のレベルアップ」では、県内の観光コンテンツを旅行商品として販売するため、「観光素材の磨き上げ」や「観光コンテンツの造成」を計画している。さらに、観光関連事業者のサービスレベルの引上げと、観光インフラの充実などによる、開業効果が福井県の全県に波及する受入環境の充実が示されている（図3-2）。

主な施策	取組内容	R2	R3	R4	R5	R6
		(開業前々年度)	(開業前年度)	(開業年度)	★令和5年春北陸新幹線福井・敦賀開業	
A-1 ふくいファンの 拡大	(1) インパクトのあるイメージ発信	インパクトのあるイメージ発信	インパクトのあるイメージ発信	インパクトのあるイメージ発信	インパクトのあるイメージ発信	インパクトのあるイメージ発信
	(2) 首都圏の情報感度の高い人への イメージ発信	東京圏へのイメージ発信	東京圏へのイメージ発信	東京圏へのイメージ発信	東京圏へのイメージ発信	東京圏へのイメージ発信
	(3) つながりを活かしたイメージ発信	つながりを活かしたイメージ発信	つながりを活かしたイメージ発信	つながりを活かしたイメージ発信	つながりを活かしたイメージ発信	つながりを活かしたイメージ発信
A-2 ムーブメントの 創出	(4) メディアの発信力の最大活用			メディアプロモーション	メディアでの集中発信	
A-3 観光誘客の拡大	(5) 旅行者向け情報発信の強化			好奇心を刺激する情報発信	必要な情報も必要な時にデジタル技術による情報提供	
	(6) 都府県やJRなどの協働による 情報発信の強化			北陸各県やJRとの協働	観光協会やJRとの協働	
	(7) インバウンド目録での情報発信			観光協会への働きかけ	観光協会への働きかけ	
	(8) 細やかな情報発信			観光協会・中央商での情報発信	観光協会・中央商での情報発信	
				観光協会・中央商での情報発信	観光協会・中央商での情報発信	

図3-1 「A ふくいブームの創出」の計画スケジュール

出典：福井県「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」（令和2年3月）より引用

主な施策	取組内容	R2	R3	R4	R5	R6
		(開業前々年度)	(開業前年度)	(開業年度)	★令和5年3月北陸新幹線福井・敦賀開業	
B-1 唯一無二の 魅力づくり	(1) ワクワク・ドキドキする イベントの開催	ウェルカムイベント・開業記念イベント等の開催準備		ウェルカムイベントの開催 開業記念イベント開催 (イベント、観光バス、観光バス)		
	(2) 「ダイバース・トラベル」 の実現	観光コンテンツ造成・素材集まり		観光商品の販売		
B-2 県民協働による サービス提供	(3) 県内の開業機運盛り上げ					オール心くいで おもてなし
	(4) サービスレベルの向上					
B-3 開業効果の 全県波及	(5) 旅行インフラの充実					開業効果の 全県波及
	(6) インバウンド環境の充実					
	(7) 新幹線駅の先のエリアへの 波及					

図3-2 「B 受け入れ環境のレベルアップ」の計画スケジュール

出典：福井県「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」（令和2年3月）より引用

そして、発表1年後に一部追加などを踏まえ、具体的には242施策・事業を5か年で実施する計画となっている。242施策・事業の実施主体は、県単独、県・市町・民間の共同、県・市町、県・民間、市町単独、民間単独、市町・民間などと多様な実施主体が関連している。実施主体別の整理は表3-2のとおりである。県単独が多い(26.4%)ものの、次は県・市町・民間の共同実施(24.8%)であった。県と市町の共同実施も続いている。一方、市町にとっては単独実施(9.1%)よりも市町・民間の共同実施(14.5%)が多い計画となっている。新幹線の開業効果を高めるために、多様な実施主体が連携しながら施策・事業を計画している。

表 3-2 「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」で示された242施策・事業の実施主体

実施主体	件数	シェア
県単独	64	26.4%
県・市町・民間	60	24.8%
県・市町	30	12.4%
県・民間	14	5.8%
市町単独	22	9.1%
市町・民間	35	14.5%
民間単独	17	7.0%
合計	242	100.0%

出典：福井県「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」(令和2年3月)より作成

## 2 「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」の事業評価

「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」に示された242施策・事業のうち、県単独事業や県が関連する事業について、福井県が実施している「事務事業評価」で関連する事業評価を整理する。なお、「FIRST291～北陸新幹線開業プラン～」の施策・事業は、1対1で県庁内の課室の事務事業と結びついていない。そのため、関連する「未来戦略課」、「新幹線政策連携室」、「新幹線建設推進課」の3課室の令和2年度実施事業から令和5年度実施事業（令和6年度報告書）までの4か年度の3課室における事務事業評価を整理する。なお、「事務事業評価」は、当初予算で要求された「政策的経費」を対象としているため、3課室の定常的事業は含まれていないことに留意する必要がある。

### 【未来戦略課】

#### ○首都圏・関西圏における交流拡大事業

「首都圏・関西圏における交流拡大事業」は令和2年からスタートしている。成果目標として、「企業立地を検討する企業等との個別面会や商談、市町への紹介」と「福井県勤務経験者や県出身学生とのネットワーク構築」を挙げている。新型コロナ禍に重なったこともあり目標値（例：企業面談件数は90件）に実績値（企業面談件数は24件）が及ばなかった年度もある。しかし、新型コロナ禍が収まり、開業後の令和5年度は、企業面談件数は目標の90件に対して、119件の実績を上げている。さらに、県出身者とのネットワーク構築は目標の200人に対して302人の実績を上げている。「eWorkでのイベントに参加し、大手企業やベンチャーIT企業などと交流を行った。またイベントにおいて福井県の情報発信を行うことで、興味をもった企業が福井でのイベントに参加するなど福井県との接点を創出。」と事業を評価している。さらに、「コロナ禍で減少した若者ネットワークが再構築されつつあり、目標を大幅に超えて達成。」と総括している。

今後の方向性については「東京地区は、福井県が運営するコワーキングスペース（connect291）の利用に変更する。若者ネットワークのますますの活性化に向け、若者が主体となった交流会の開催や情報発信への支援を行う。」と示している。

「首都圏・関西圏における交流拡大事業」は、新幹線開業の効果を踏まえた事業が実施されたと評価されている。

#### ○嶺南地域観光消費拡大事業、嶺南誘客キャンペーン開催事業

「嶺南地域観光消費拡大事業」は、従来から実施されていた嶺南地域への観光客の誘客と消費拡大事業を、新幹線開業を契機に充実する事業である。主な事業は、観光客への周遊促進による消費拡大事業を目的に、嶺南地域の観光情報を月1回程度発信し、「嶺南観光LINEアプリ」の維持管理を令和2年度から実施している。

公式PRサイトは、令和5年度目標の25,000PVに対して30,000PVを達成している。令和7年度末までに、累計15万PVを実績に、現在も事業が実施中である。また、北陸新幹線敦賀開業1週間前に、東京渋谷において嶺南の魅力を発信する「青々吉日敦賀・若狭フェア」を開催し、PR動画が「令和6年度 第12回ふるさと大賞」を受賞している。

新幹線開業後は「嶺南誘客キャンペーン開催事業」へと発展させ、令和元年には1,000万人だっ

た嶺南地域への入込数を20%増の1,200万人を目標に事業を展開している。

### 【新幹線政策連携室】

#### ○プレイヤーや投資等の拡大に向けた情報発信事業

新幹線開業を契機に、魅力的な地域・態勢づくりを担うプレイヤーや投資等の拡大を目指し、首都圏等で活躍するクリエイティブ人材等を対象としたセミナーを開催する事業を令和6年度から展開している。セミナー参加者30人を目標に事業が展開されている。例えば、県外で活躍するプレイヤー6名と若狭町の活性化に向けた検討会を12回開催し、若狭町活性化協議会に地域活性化に向けたプロジェクトを提案するなどの成果が出ている。また、首都圏人材を対象に2拠点居住をテーマとして、2拠点居住の魅力や首都圏企業と地域との人材交流等を図るセミナーを東京で開催している。

今後は、人材と地域の円滑な橋渡しのため、「エリア・人材マッチングコーディネーター」（地域おこし協力隊）を配置する予定である。そして、魅力的な地域づくりを担うプレイヤーを呼び込むとともに、本県への投資を拡大していくこと等により、新幹線効果の最大化・持続化を図るために、まちづくり団体等を対象とした、受入態勢強化のコーチングセミナーを開催予定である。さらに、広報ツールの活用や、首都圏等で活躍するプレイヤーとの面談等を通じた、対象フィールドとしての福井県の売り込みを図る予定である。

#### ○政策立案のためのデータ分析・調査研究事業

新幹線が開業し、開業効果などを把握し、課題などを分析して政策に反映することが求められている。そこで、令和6年度より新幹線政策連携室では「政策立案のためのデータ分析・調査研究事業」が展開されている。分析結果に基づく、施策への反映は、令和8年度までに県および17市町の施策に反映することを目標にしている。

### 【新幹線建設推進課】

#### ○北陸新幹線関連公共施設等整備事業

新幹線建設推進課では、福井・敦賀開業に向けて関連する公共施設の整備を行ってきた。本事業では新幹線沿線集落の理解を促進するため、鉄道・運輸機構の機能補償工事や国・県の既存補助事業で対応できない地元要望に対し、市町が行う地元支援事業へ県が補助することにより、円滑な工事進捗を図ってきた。具体的には、沿線集落の道路、河川、公園施設、用排水施設等の整備、集会施設の整備、分断された不整形農地の整備などである。対象は89集落になり、新幹線開業の1年後までに用地取得と事業実施を目標にしていた。

結果として、1億1,500万円（令和3年度）、2億100万円（令和4年度）、1億3,400万円（令和5年度）、1億5,300万円（令和6年度）の予算を応じて、令和6年度までにすべての集落において用地を取得し、事業が行われている。沿線集落の理解を得たことが、令和6年3月の福井・敦賀開業を下支えしたといえる。

### ○北陸新幹線早期全線開業PR事業

北陸新幹線は大阪まで繋ぐことで、交流人口の増加や地域経済の活性化といった効果が最大限発揮される。そこで、1日も早い全線開業を実現するため、関西における情報発信イベント等を開催している。具体的には、京都駅・大阪駅周辺等において、福井・敦賀開業および全線開業による整備効果を発信するイベントを開催している。また、動画配信サービスを活用したWEB広告や新聞広告を展開している。その際は、全線開業の効果と小浜京都ルート必要性を分かりやすく説明する動画を作成し、配信している。そして、令和5年度より、毎年度、約2,000万円の予算を応じて事業が実施されている。

関西圏でのイベントは、目標の年間35件開催に対して、令和5年度は45件、令和6年度は44件が開催できた。福井・敦賀開業による北陸新幹線に対する認知度の向上を踏まえ、動画等によるより分かりやすい情報発信が実施できている。今後も、小浜京都ルート早期全線開通に向けたPR事業を充実する予定である。

### ○北陸新幹線敦賀駅での情報発信等推進事業

福井・敦賀開業に伴い、新幹線敦賀駅では非常に多くの旅客が乗り換えコンコース等を通過するため、北陸三県の魅力の発信と、乗り換え客を対象とした「ふくいはぴコイン」を獲得できるキャンペーンを実施することにより、県民や県外からの旅客に新たな発見や楽しみの機会を提供する事業を展開してきた。また、新たに発生する敦賀駅での乗り換え（新幹線⇄在来線特急等）という乗客の心理的負担を軽減する効果も狙っていた。

事業評価としては、乗り換えコンコースで放送するビジョン映像を16本制作した。また、乗り換え時の「ふくいはぴコイン」は、令和6年度は年間7,200人の「ふくいはぴコイン」進呈を目標としていたが、第2段終了時点で6,252人に進呈しており、3月の第3弾を追加すると目標は達成している。引き続き、敦賀駅利用者が乗り換え等を楽しめる工夫を継続していく計画である。なお、県民の「ふくいはぴコイン」の進呈ニーズが2年目となっていることもあり、令和7年度の進呈数の目標は3,300人と設定している。

### 3 「ネクストふくい観光ビジョン」

北陸新幹線の開業効果に関して、もっとも理解しやすいのは、観光に関する効果である。開業効果として、観光入り込み客数を1,760万人から2,000万人に目標値として掲げていた。

目標値と令和6年度の実績を比較すると、観光入り込み客数は目標を達成しているが、その他の目標値は達成できていない(表3-3)。特に、宿泊客数や外国人宿泊客数は、目標値を下回っている。先行する新幹線の開業では、「時間短縮効果で観光客は増加するが、その大半は日帰り客。宿泊客はあまり増加しない」という傾向が指摘されていた。福井・敦賀開業でも同様に宿泊客の増加に関しては、効果はまだ発揮されていない。それに対する政策評価が行われていないが、宿泊客増加に向けた一層の施策・事業が提案されている。

表 3-3 福井・敦賀開業後（令和6年）の観光関連の目標値と実績値

	令和6年目標値	令和6年実績
観光消費額	1,700 億円	1,513 億円
観光入り込み数	2,000 万人	2,069 万人
延べ宿泊者数	510 万人	254 万人
外国人延べ宿泊者数	40 万人	8 万 9 千人

出典：福井県「ネクストふくい観光ビジョン」(2025年3月)、  
福井県「令和6年福井県観光客入込数(推計)」(2025年6月)より作成

#### 4 「未来をつくる実践目標チャレンジ」

長期ビジョンを具体化した「未来をつくる実践目標チャレンジ」では、KPI（重要業績評価指標：Key Performance Indicator）が示されており、政策目標が明示されている。「未来をつくる実践目標チャレンジ」は、令和2年7月に策定した「福井県長期ビジョン」（令和7年3月改定）に基づき、県がどのような政策を進めているかを県民に示すために、毎年度、長期ビジョンの体系で整理した「実践目標」をまとめている。内容は、「福井県長期ビジョン」をブレイクダウンした「実践目標チャレンジ」として、最重要プロジェクトを5つの分野で18の施策、87のKPIとして体系化している。さらに、それらを具体化するために、398の主な施策と340のKPIを位置づけている（図3-3）。令和7年度に取り組む主な政策を整理した「未来をつくる実践目標チャレンジ2025」において新幹線開業に関連する政策とKPIを以下に整理する。

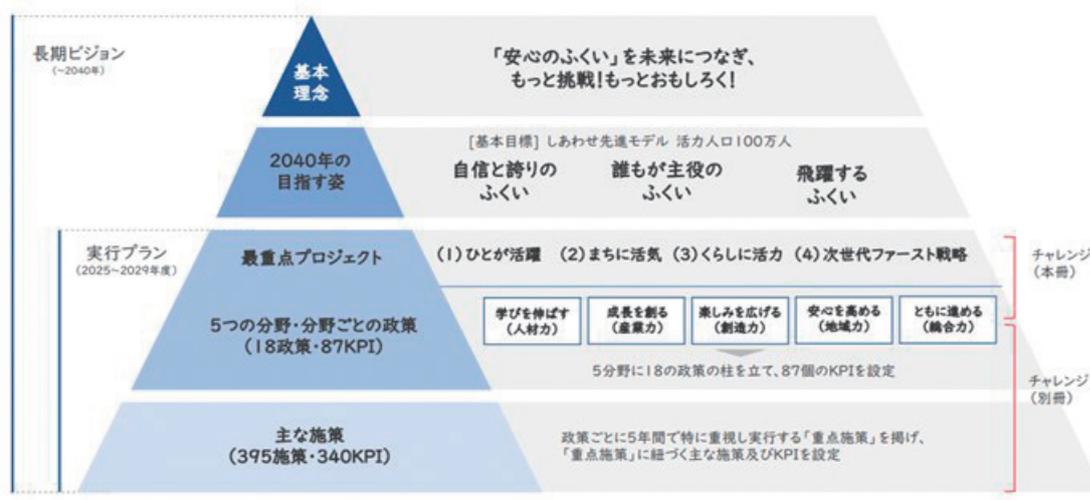


図3-3 「未来をつくる実践目標チャレンジ2025」の位置づけ

出典：「未来をつくる実践目標チャレンジ2025」（令和7年5月）より引用

#### 【最重点プロジェクト(2025～2029 年度)】

2025年から2029年にかけて実施する最重点プロジェクトとして、「まちに活気」をキーワードにした以下のようなプロジェクトが挙げられている。

#### ○新幹線効果の最大化・持続化

新幹線開業や中部縦貫自動車道の整備を追い風に、観光・まちづくりへの官民投資を着実に展開し。県内全域への波及効果やワクワク感の増大に向け、地域の個性を活かした魅力づくりを継続する以下のようなプロジェクトが示されている。

- 観光地のさらなる魅力づくりや多様な宿泊ニーズに応える上質な宿泊施設への整備支援により、観光客の滞在時間伸長や満足度向上、観光消費額増加を推進する。
- 国別などターゲットに合わせた情報発信、近隣府県からの広域周遊観光、富裕層の受入環境づくりによるインバウンド誘客を促進する。

- 県都の玄関口である福井駅周辺エリアと、当面の終着駅となる敦賀駅周辺エリアにおいて、官民連携のまちづくりファンド等を活用しにぎわい創出とまちづくりを推進する。
- 地域の活性化につながるプロジェクト型のアート活動に対する相談・助言等の支援を強化する。
- 豊かな自然を活用したアウトドアスポーツや手軽に楽しめるアーバンスポーツ等、幅広いスポーツを推進する。

#### ○官民共創による地域活性化チャレンジの拡大

地元発のチャレンジの応援や県外からの投資・人材の呼び込みを拡大。官民共創モデルを構築するなど、民間企業のチャレンジの場としての魅力を高め、起業や成長産業立地を加速する以下のようなプロジェクトが示されている。

- マッチングイベント開催などにより県内外のスタートアップ企業と連携し、県内企業とスタートアップとの共創を促進する
- 民間の投資ファンド等と連携し、高い成長が期待されるスタートアップに対して積極的に資金を供給する
- 本社保機能の併設・拡張や都市圏並みの給与水準などU・Iターン者や高度人材を呼び込む付加価値の高い企業の投資を促進する

#### ○産業の高付加価値化と基盤強化

脱炭素化や資源循環、海外展開の強化など、地域産業の付加価値や成長性を拡大。未来への投資を後押しし、社会的価値と経済成長を両立させ、「価値づくり産業」の創出をさらに促進する以下のようなプロジェクトが示されている。

- 社会的に対応が求められる脱炭素や資源循環について、ふくいの特性を活かした技術開発や体制構築を進め、企業価値を向上させる
- 条件の良い森林において林業事業者と森林所有者が契約を結び、効率的な主伐・再造林を行う「ふくい型林業経営モデル」により林業関係者への利益還元を促進する
- スマート技術の活用や最先端技術の導入、企業などの新規参入を促進することで、養殖業の成長産業化を実現させる
- 船会社への継続的なポートセールスおよび新規航路運航船社への助成により新規航路誘致を加速する
- 海外にネットワークを有する機関等と連携し、マッチングの場を創出する等により、県内事業者の輸出拡大を支援する
- 産地の職人と海外のバイヤー、デザイナーと協働で海外需要を取り込む商品開発を進め、海外での新たなファンを獲得する
- 中部縦貫自動車道県内全線開通や舞鶴若狭自動車道4車線化、敦賀港拡張など高速交通・物流ネットワークの整備を加速する

【チャレンジ2025（令和7年度 分野別の主要施策）】

令和7年度の主要施策として、398の施策と340のKPIは、5つの分野別に整理されている（表3-4）。新幹線に関連する政策としては、「分野：楽しみを広げる（創造力）」に位置づいている。以下、新幹線に関連する「チャレンジ2025」の主な施策をKPIとともに整理する。

表3-4 「チャレンジ2025」の分野ごとの主な施策の整理

分野	目指す姿	主な施策	目標(KPI)
個性を伸ばす(人材力)	17	87	82
成長を創る(産業力)	15	75	75
楽しみを広げる(創造力)	20	109	79
住みやすさを高める(地域力)	17	93	85
ともに進める(総合力)	9	31	19
合計	78	395	340

出典：「未来をつくる実践目標チャレンジ2025」（令和7年5月）より引用

【政策9 北陸新幹線効果を最大化・持続化】

○施策9-1 観光地としての価値の向上

福井県が有する観光資源のストーリー化や観光地のさらなる磨き上げ、旅の目的となる上質な宿泊施設の整備など、国内外の旅行者に選ばれる質の高い観光地域づくりを推進する以下の施策が実施されている。

a. 「面」で楽しむ観光地域づくり

坂井市が実施する誘客拠点施設の整備や駐車場の一元化など、東尋坊再整備基本計画に基づく各種事業を支援するなど、県内観光地が「面」として楽しめるような整備を推進する。(KPI: 県内の観光客入込数を2,020万人に)

b. 宿泊地として選ばれる観光地化

観光資源を活かしたコンセプトルームへの改修や、旅の目的となる上質な民宿への改修など、多様かつ魅力的な宿泊施設の整備を支援する。(KPI: 宿泊施設改修を38件支援)

c. 文化芸術観光・スポーツツーリズムの振興

国内外のアーティストが参画する「熊川宿若狭芸術祭」を拡充し、本県の文化芸術の魅力を発信するとともに、文化芸術を通じた国際交流の機会を創出する。(KPI: 熊川宿若狭芸術祭の来場者数を延べ4,000人に(令和6年は3,050人))

また、嶺南6市町を結ぶ若狭湾サイクリングルート of の整備を進め、サイクルツーリズムを推進する。(KPI: レンタサイクル・シェアサイクルを21,800台の稼働(令和6年は20,800台))

d. 恐竜博物館を核とした「恐竜の聖地化」の推進

開館25周年に合わせた恐竜博物館のコンテンツ充実、国際会議の開催に加え、大阪・関西万博における恐竜王国福井のPRや団体旅行誘致強化等により、国内外からの来館を促進する。(KPI: 恐竜博物館の年間来館者数を130万人に(令和6年は126万人))

e. 悠久の歴史を誇る「千年文化」の発信強化

お城など福井の歴史の強みを活かした全国規模のイベントを開催し、歴史ツーリズムの活性

化を促進する。(KPI:「お城フェス」の来場者数を1万人に(令和6年も1万人))

f. 映像作品を通じた観光消費拡大

映画やテレビドラマ、CM等の誘致を進め作品を通じた誘客促進と認知度向上を推進・映画やドラマ、CM等の誘致件数を増加させる。(KPI:35件(令和6年は29件))

g. MICEの誘致強化

福井県観光連盟が国際商談会等に参加し、国際会議や学会など(MICE)の誘致を推進する。(KPI:県内宿泊者数を372万に)

h. 関西圏・中京圏等からの誘客拡大

「大阪・関西万博」の会場でのPRや、名古屋駅等での出向宣伝など、関西圏・中京圏等でのプロモーションを強力に展開し、誘客を拡大する。(KPI:「来県意欲がある人の割合(アンケート)」を55%に高める(令和6年は49.8%))

### ○施策9-2 未来につながる持続可能な観光地域づくり

観光投資の促進や地域の観光を担う人材の育成などにより持続可能な観光地域づくりを進め、本県の魅力ある観光資源を未来につなげる施策を展開する。

a. 投資が投資を呼ぶ好循環の創出

福井県版DMOが主体となり、地域の観光を担うプレイヤー支援等を行うことにより、地域が一体となって観光に取り組む基盤づくりを推進する。(KPI:観光消費額を1,400億円に増額させる)

b. 観光DXのさらなる推進

市町や観光プレイヤーに不足しているマーケティングのノウハウやデータ収集の仕組みを構築する。(KPI:観光消費額を1,400億円に増額させる)

c. 持続可能な観光地域づくり

観光アカデミーなどによる産学官連携での多様な観光人材を育成する。(KPI:宿泊消費単価を24,200円に増額させる)

### ○施策9-3 世界に選ばれる魅力づくり

外国人観光客の誘客と交流人口の拡大のため、国別などターゲットに応じた情報発信、広域による周遊観光のほか、富裕層の誘客により、世界に福井を売り込む施策を展開する。

a. 外国人観光客に対する訴求力が高い体験や情報の充実

外国人旅行者がやってみたいと思う体験を増やし、宿泊につながる旅行商品や体験コンテンツの造成、販売を拡大する。(KPI:外国人宿泊者数を140,000人に増加させる(令和6年は89,040人))

b. 広域周遊観光の促進

近隣の自治体やDMO、交通機関などと連携し、外国人旅行者に刺さる観光コースの造成や宣伝を行い、外国人旅行者を本県に誘客する。(KPI:外国人宿泊者数を140,000人に増加させる(令和6年は89,040人))

c. 中部縦貫自動車道を活かした誘客強化

中部縦貫自動車道により周遊性の向上が見込まれる福井県・岐阜県間のルート外国人旅行者に周知し、定番ルートとして定着を図ることで誘客促進する。(KPI:外国人宿泊者数を140,000人に増加させる(令和6年は89,040人))

d. 富裕層をターゲットにした誘客戦略

インバウンドの富裕層獲得のため、商品開発や販路拡大、受入環境づくりを行う県内のDMC等に対し、外部専門家による伴走支援を実施する。(KPI:外国人宿泊者数を140,000人に増加させる(令和6年は89,040人))

e. 外国人観光客の目線に立った受入環境の整備

多言語観光案内標識等の整備を行う市町を支援する。(KPI:外国人宿泊者数を140,000人に増加させる(令和6年は89,040人))

### ○施策9-4 みんなが幸せになる観光の推進

県民が観光と接点を持つことにより、地域に対する自信と愛着を高め、旅行者や観光事業者だけでなく、県民にとっても幸せな福井の観光を目指す施策を展開している。

a. 県民の幸せ向上

県内の観光ボランティアガイドの交流会や研修会の実施を支援し、地域の魅力の再発見や地域に対する自信と愛着の向上に寄与する施策を展開する。(KPI:観光客入込数2,020万人)

b. 事業者の幸せ向上

福井県版DMOが主体となり、地域の観光を担うプレイヤー支援やマーケティング調査・分析を行うことにより、地域が一体となって観光に取り組む基盤づくりを推進する。(KPI:観光消費額を1,400億円に増額させる)

c. 旅行者の幸せ向上

旅行者の求めるテーマに沿った質の高い旅行商品を造成するとともに、知識が豊富で広域的な案内が可能なガイドを育成する。(KPI:観光客入込数2,020万人)

### 【政策10 交流を広げる基盤整備】

#### ○施策10-1 北陸新幹線など高速交通網の整備促進

北陸新幹線や中部縦貫自動車道など、高速交通網の整備を促進する。

a. 北陸新幹線の整備促進

1日も早い認可・着工および全線開業に向け、沿線自治体・経済界と連携して、地元の理解促進や財源議論等を加速するよう、政府・与党に要請。関西など沿線の機運醸成に向けて、イベントやYouTube、新聞広告等を通じて小浜京都ルートの必要性を発信する。(KPI:敦賀以西の延伸のための政府予算の確保)

#### ○施策10-4 交流拠点を中心としたまちづくり

福井駅や敦賀駅などの交流拠点周辺のまちづくりを官民連携により推進する事業を展開する。

##### a. 県都のまちづくり

「県都グランドデザイン」に基づき、福井城址の活用や足羽川周辺のにぎわい創出など、官民連携による県都のまちづくりを推進する。(KPI:福井城址の来訪者数を5万5,000人に増加させる(令和6年は5万2,000人))

##### b. 福井駅前電車通り北地区(B街区)の整備

福井駅前南通り地区において、再開発組合に対して補助を行う福井市を支援する。(KPI:令和7年度の末までにB街区の工事を完了させる)

##### c. 福井城坤櫓(ひつじさるやぐら)等の復元

福井城址の歴史拠点としての魅力をさらに高めるため、県都の新しい歴史・文化のシンボルとなる福井城坤櫓や本丸西側土塀の復元を推進する。(KPI:令和7年12月までに仮設ヤード整備工事完了、令和8年3月まで埋蔵文化財調査および石垣補強工事に着手)

##### d. 足羽川周辺のライトアップ

足羽川周辺の夜間景観を彩り、まちなかのにぎわいや回遊性を高めるため、福井市とともに、足羽川の河川敷や遊歩道、橋のライトアップ整備を推進する。(KPI:令和8年3月までに足羽川(幸橋~泉橋間:右岸)の河川敷および九十九橋のライトアップ整備を完了させる)

##### e. 敦賀駅周辺のまちづくり

「敦賀まちづくりアクションプログラム」に基づき、市等が実施する金ヶ崎エリアや神楽通りの再整備をはじめ、港や鉄道、歴史、食などのコンテンツを活かした官民連携による敦賀のまちづくりを推進する。(KPI:令和8年3月までに金ヶ崎エリアの鉄道公園等を整備工事や神楽通りの再整備工事に着手する)

## 【「チャレンジ2024」の達成状況】

「チャレンジ2025」は、福井・敦賀開業に際して重点プロジェクトを体系化し、KPIを掲げる計画である。福井・敦賀開業前の「チャレンジ2024」の達成成果について、2025年5月にKPIの達成状況などを整理している。5つの分野の平均でKPIは83.9%の達成状況である。福井・敦賀開業に関連する「楽しみを広げる」の分野では、86.1%の達成度を示している。

表3-5 未来をつくる実践目標「チャレンジ2024」の結果概要

分野	長期ビジョン実行プランKPI 進捗						チャレンジ2024 実践目標					
	計	◎	○	△	—	達成度(%)	計	◎	○	△	—	達成度(%)
学びを伸ばす (人材力)	26	8	10	3	5	85.7%	95	27	42	14	12	83.1%
成長を創る (産業力)	24	6	7	1	10	92.9%	82	25	32	13	12	81.4%
楽しみを広げる (創造力)	18	2	7	2	7	81.8%	89	22	46	11	10	86.1%
安心を高める (地域力)	23	5	11	2	5	88.9%	78	16	47	14	1	81.8%
ともに進める (総合力)	7	4	2	0	1	100.0%	27	6	18	2	1	92.3%
計	98	25	37	8	28	88.6%	371	96	185	54	36	83.9%

(令和7年4月末時点)

出典：福井県『未来をつくる実践目標チャレンジ2024【ver.3】(令和6年度主要政策)』(2025年5月)より引用

具体的な成果について、以下のような記述で政策を評価している。

### ○新幹線開業1年～さらなる投資とにぎわいの好循環へ～

#### a. 新幹線開業のにぎわいを実感

開業以降、本県の注目度が全国的に高まり、東京と福井が直結したことで、来訪者が、関東圏から約3割、信越地域から約5割、全体で約2割増加。また、県内の主要観光地の入込みも好調で、恐竜博物館の来館者は過去最高となる120万人を記録。さらに、開業後、県民の気持ちも前向きになり、幸福実感の全国順位も躍進。

#### b. まちづくりへの重点投資

8月に福井駅前電車通り北地区において、A街区のフクマチブロックがオープンするなど、まちづくりを着実に推進。今後も各市町において計画されている福井駅前南通り地区や越前たけふ駅周辺の再開発、敦賀市中心市街地のまちづくりなどを引き続き支援し、開業効果をさらに拡大し、にぎわいを創出。

#### c. 観光地の価値向上

新幹線の開業効果を最大化・持続化し、さらに人を呼び込むため、東尋坊(坂井市)の再整備や六呂師高原(大野市)の自然資源を活かしたアウトドア観光の推進など、観光地の価値向上を支援。また、伝統工芸を取り入れたコンセプトルームやサイクリストに優しい宿など、多様で魅力的な宿泊施設整備への支援も実施。

d. 新たな地域での誘客促進

東京駅周辺をはじめ、北陸新幹線沿線での年間を通じたプロモーションのほか、JRグループ等による「北陸デスティネーションキャンペーン」の一環として実施された東北地域からの団体専用直通新幹線の運行、これに合わせて初めて実施した仙台市や盛岡市等での出向宣伝など、新たな地域で「ふくいブーム」を創出。

e. 二次交通の利便性向上

交通系ICカードは、ハピラインふくい、京福バス、福鉄バスでの利用に加え、えちぜん鉄道と福井鉄道でも導入が進み、利用可能となった。引き続き、県民や観光客の利便性向上を図るとともに公共交通の利用を促進。

## Ⅳ 北陸新幹線延伸の効果検証に向けた各種データの整備

### 1 政府統計データの分析

人口や事業所などの年次比較や他地域との比較においては、政府統計の分析が有効だが、調査の期間や公表時期の点で、未だ利用できないものが少なくない。2025年に実施された国勢調査については、人口速報集計の公表が2026年5月までとなっており、その後順次公表予定とされているが、現時点では使えるデータはない。

人口移動については、都道府県別の毎月の転出入者数が、総務省統計局の「住民基本台帳人口移動報告」で公表されている。これをもとに、福井県における他都道府県からの転入者数と他都道府県への転出者数の推移を示したものが図4-1である。これによると、転入者数を転出者数が上回る転出超過の傾向が続いており、とくに卒業、就職の時期である3月、4月に、大きな山が形成される以外は、ほぼ横ばいとなっている。2024年3月の北陸新幹線福井延伸後も例年と比べた変化はみられない。



図4-1 福井県を中心とした転出入者の推移

出典：「住民基本台帳人口移動報告」より松原作成

事業や企業に関する統計としては、経済センサスがあり、2025年12月に2024年6月に実施された基礎調査の結果が公表された。これにより、福井県内の市町について、産業別の事業所数や従業者数、売上金額などの数値が得られる。しかしながら、「令和6年経済センサス - 基礎調査（甲調査）」は、「雇用者のいない個人経営の事業所」を調査対象としておらず、令和3年経済センサス - 活動調査や令和元年経済センサス - 基礎調査を始めとした過去の経済センサスとは調査対象範囲が異なっているため、比較には留意が必要である」とされている。

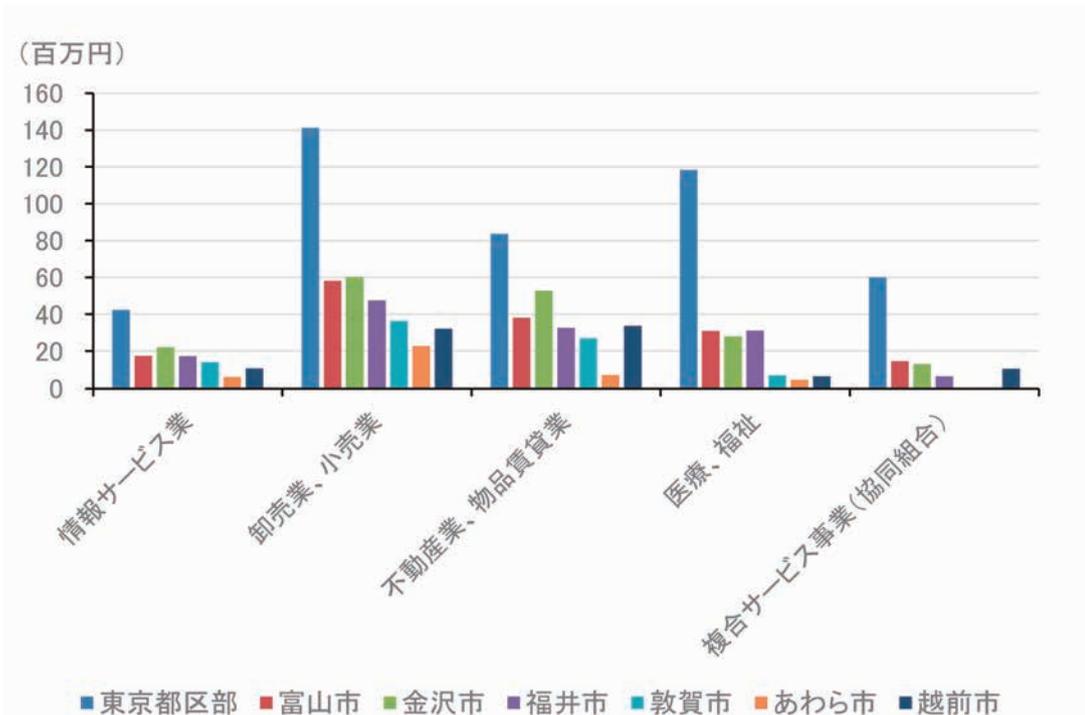


図 4-2-1 従業者一人当たり売上（収入）金額の都市間比較（2024年）

出典：「令和6年経済センサス基礎調査」より松原作成

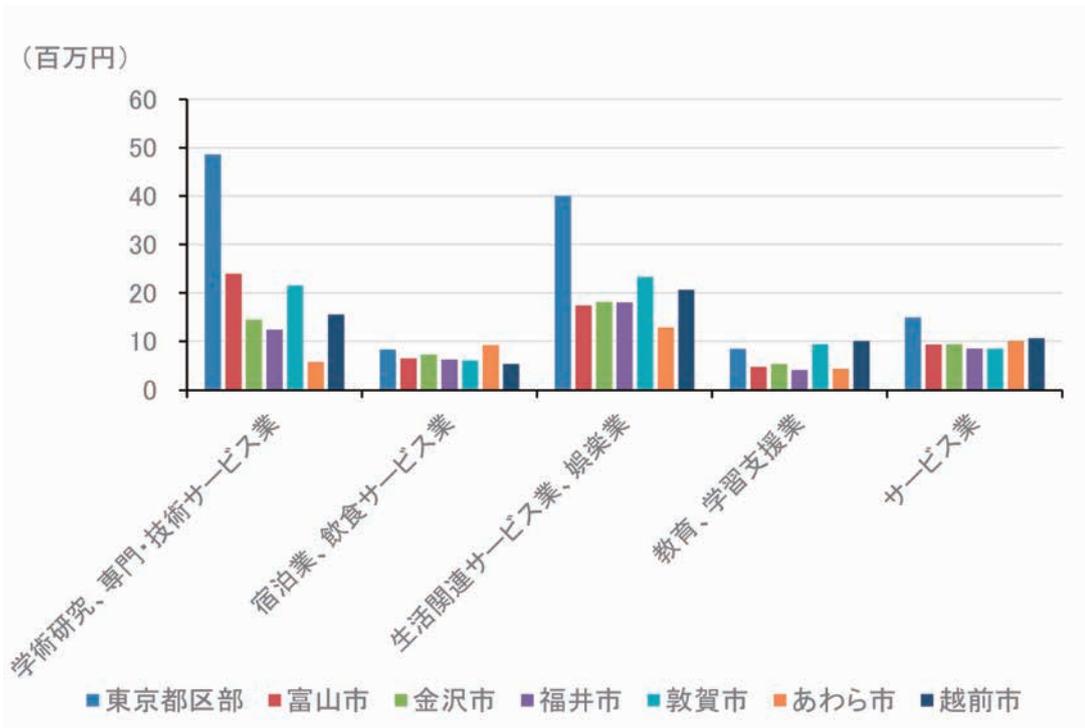


図 4-2-2 従業者一人当たり売上（収入）金額の都市間比較（2024年）

出典：「令和6年経済センサス基礎調査」より松原作成

図4-2-1と図4-2-2は、2024年時点の従業者1人当たりの売上（収入）金額について、都市間比較をしてみたものである。北陸各都市と東京都区部との格差が、多くの業種で見られるが、卸・小売業、不動産業、学術研究、専門技術サービス業などで、富山市、金沢市に比べて福井市が低くなっている点に留意する必要がある。

次に、観光庁の「宿泊旅行統計調査」をもとに、観光客の動向をみてみよう。北陸3県における延べ宿泊者数の推移をみると、まず2014年～2015年にかけて、石川県での伸びがみられた（図4-3）。これは北陸新幹線の金沢開業の効果と考えられ、その効果は福井県にも波及していた。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、その後2022年には回復傾向を示した。この回復のカーブも、北陸3県で伸び率に差があり、石川県が最も大きな伸びをみせてきた。なお、北陸新幹線の福井開業の年である2024年に、福井県が富山県を抜いた点は注目に値する。

月ごとの宿泊者数の推移を、まず日本人についてみると、北陸3県の中で石川県での宿泊者数が最も多いものの、2024年と比べると25年はやや低下傾向にある（図4-4）。富山県と福井県を比べると、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が多くなり、開業1年後の2025年3月以降もほぼ同じ水準を維持している。

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4-5）。これに対し、富山・福井両県は低い伸びに留まっている。福井県のみを取り出して、外国人宿泊者数の推移をみると、コロナ禍で落ち込んだ後、変動があるものの、回復傾向にあり、北陸新幹線の福井延伸後はコロナ前の2018年、19年の水準を上回る月もみられるようになっている（図4-6）。



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 北陸3県における日本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



図 4-5 北陸3県における延べ宿泊者数（外国人）の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

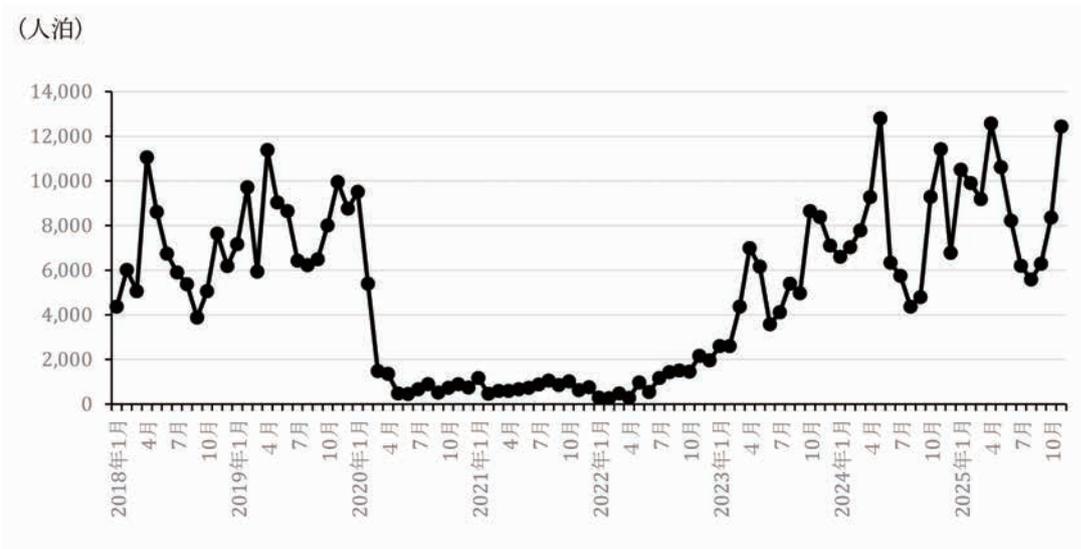


図 4-6 福井県における外国人延べ宿泊者数の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

ところで、観光客だけではなくビジネス客も含めたビジネスホテルの客室稼働率については、北陸3県の中で福井県が最も高くなる月が多くなっている(図4.7)。北陸新幹線福井延伸後では、2024年12月～2025年2月および2025年6月を除いて、福井県のビジネスホテル稼働率は70%から80%と高い値が続いている。

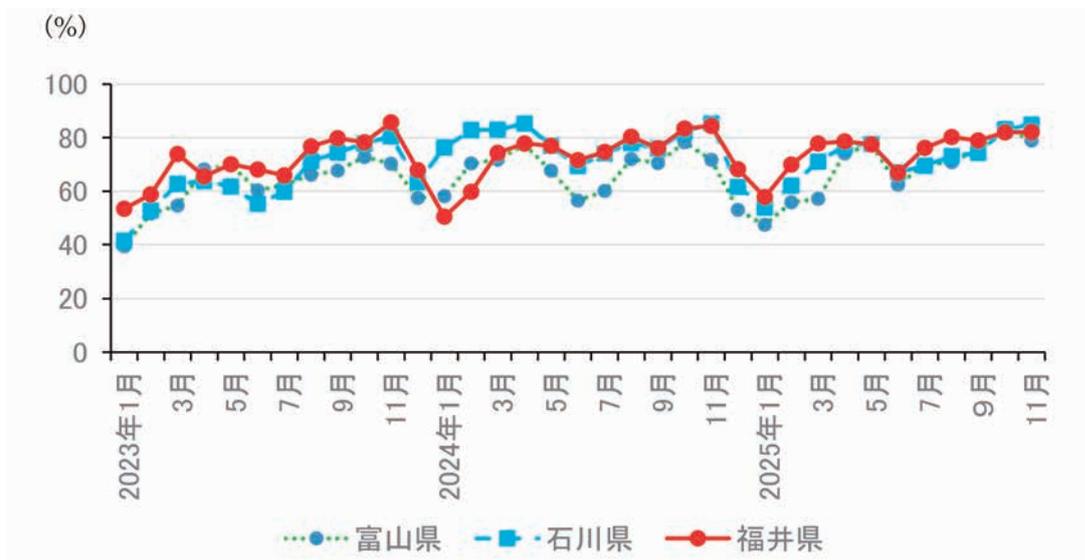


図 4-7 北陸3県におけるビジネスホテルの客室稼働率の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

## 2 乗降客数データの分析

旅客の移動に関する統計としては、国土交通省の「全国幹線旅客純流動調査」と「旅客地域流動調査」があるが、2024年の北陸新幹線福井延伸による変化をみるには、公表年次がまだ先になり、利用できない。

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。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、19日）の特急利用者と比べて2割増と好調だったという（福井新聞、2024年3月19日）。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（福井新聞、2024年4月17日）、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（福井新聞、2024年5月8日）。

またJ R西日本は、北陸新幹線金沢―敦賀間が開業した2024年3月16日から2025年3月15日までの1年間の利用実績を発表したが（福井新聞、2025年3月18日）、金沢―福井間の利用者数は816万1千人で、前年同期の在来線特急に比べ25%増となった。1日当たり平均2万2千人が利用した形で、県内4駅の1日平均利用者数は、敦賀駅がJ R特急との乗り換えなどで最多の7,700人、次いで福井駅3,600人、芦原温泉駅と越前たけふ駅は各500人だったという。

えちぜん鉄道（本社福井市）も好調で、2024年度の利用実績によると、乗客数は前年度比8.9%増の391万9316人となり、過去最多を更新したという（福井新聞 2025年5月10日）。普通乗車券や一日フリー切符などを使った観光客らの「非日常型」利用は全体の38.0%に当たる148万8904人で、前年度比25.4%増。「日常型」利用は前年度比0.8%増の243万412人。このうち通学定期が2.9%増の122万1154人、通勤定期が5.3%増の89万3758人とのことである。

図4-8は、ハピラインふくいの1日あたり乗車人員の推移をみたものである。敦賀駅や福井駅では、定期外の利用者が2024年の3月から4月にかけて減少したものの、その後はほぼ同じ水準を維持、増加する月もみられる。武生駅では、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。なお武生駅や福井駅では、2025年4月以降、通学定期客を中心に増加がみられる。ダイヤ改正などにより輸送量、利便性が増したことが影響していると考えられる。



図 4-8 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

### 3 人流データの分析

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（福井新聞、2024年4月12日）。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（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）。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。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。

この他県内の主要な施設に関する利用者数については、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。

また、福井県立恐竜博物館（勝山市）の2024年度の入館者数が126万4541人となり、過去最多を記録したと報じられた（福井新聞 2025年4月15日）。年間100万人を突破したのは初めてで、同館のこれまでの最多入館者数は18年度の93万8310人。入館者の地域別では、関西が28.6%（前年度比0.7ポイント減）で最も多く、次いで関東が23.4%（同6.4ポイント増）だった。甲信越からも増え、4.2%（同0.8ポイント増）となり、都道府県別では、愛知県が13.2%で前年度に続き最多となり、2位は大阪府11.2%。東京都は同2.5ポイント増の9.4%とのことである。

#### 4 その他のデータの分析

北陸新幹線福井延伸による経済効果を示す指標としては、地価があげられる。地価には、公示地価と基準値地価があるが、いずれも上昇基調にある。公示地価についてみると、福井県内は北陸新幹線開業と再開発の効果で各新幹線駅周辺の商業地が上昇するなど、住宅地、工業地を含めた全用途の平均変動率はプラス0.2%（前年マイナス0.1%）で1995年以来30年ぶりに上昇したという（福井新聞2025年3月19日）。商業地の平均変動率がプラスだったのは3市で、福井市は2.3%（前年2.1%）、敦賀市は1.3%（同1.2%）、あわら市がプラス0.6%（同マイナス0.5%）となった。なお、こうした地価データを地図化することにより、北陸新幹線県内開業に伴って進行中の再開発事業がどのように影響しているかを検討することが可能となり、また周辺地域への波及効果を分析することもできる。

この他のデータ分析として、「福井新聞縮刷版」を活用した分析がある。図4-9は、北陸新幹線に関する記事数の推移を示したものである。2023年9月から増加傾向を示し、北陸新幹線開業の2024年3月をピークにして、減少傾向に入り、開業1年目の2025年3月に増加するものの、4月以降は再び落ち着いた動きを示している。

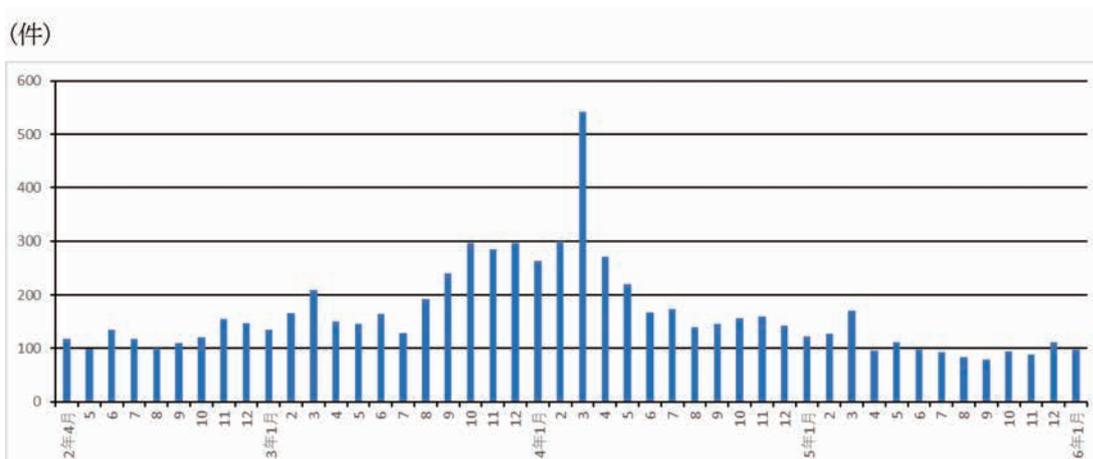


図4-9 「福井新聞」における北陸新幹線に関する記事数の推移

注：「北陸新幹線」の用語が含まれる記事の分量や内容は考慮されていない

出典：「福井新聞縮刷版DVD」2022年4月～2026年1月より松原作成

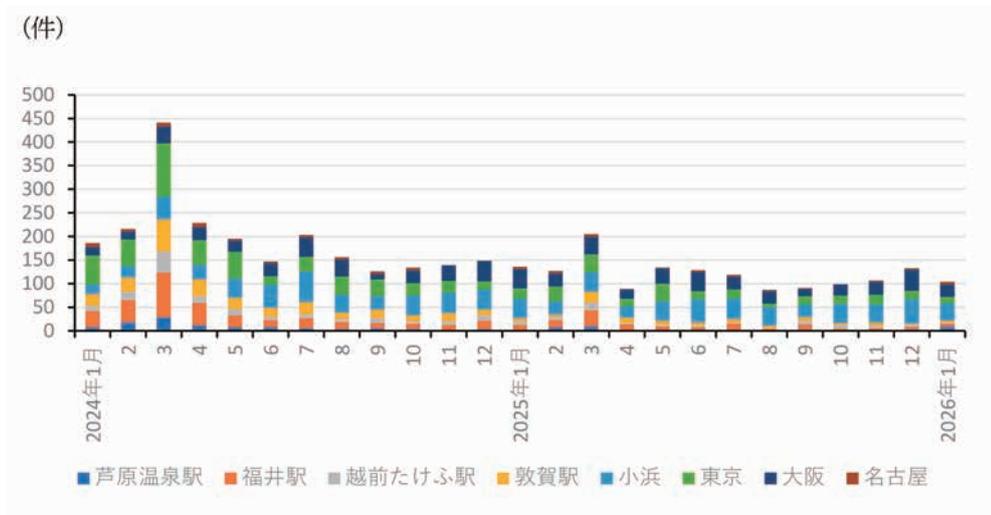


図 4-10 「福井新聞」の北陸新幹線に関する記事における駅名・地名の出現頻度

注：「北陸新幹線」の用語が含まれる記事の分量や内容は考慮されていない  
 出典：「福井新聞縮刷版DVD」2022年4月～2026年1月より松原作成

2024年1月～2025年1月までの期間で、「福井新聞」に掲載された北陸新幹線に関する記事を検索して、福井県内の4駅、小浜、東京、大阪、名古屋のそれぞれの件数を図4-10に示した。

2024年3月の北陸新幹線開業までは、福井駅、敦賀駅、越前たけふ駅、芦原温泉駅に関する記事が多くを占め、また東京、大阪、名古屋のなかでは東京に関する記事が多くを占めていた。2024年6月以降になると、小浜と大阪の件数が多くなっていく。これは、北陸新幹線の小浜・京都ルートに関する記事が多くなっていることを示している。2025年の4月以降になると、福井県内4駅に関する記事は少なくなり、関心が敦賀以西への延伸に移ってきていることがうかがえる。

## V 衛星画像データで見る北陸新幹線延伸開業が県内経済活動分布に及ぼす影響

### 1 はじめに

本章では衛星画像データを用いて北陸新幹線延伸開業後の福井県内への経済活動の空間的分布の変化について分析する。衛星画像を用いた経済活動の実態を把握する試みはこれまでも行われてきた。例えば、Jean et al. (2016)では、高解像度の昼間の衛星画像から「夜間光」の強さを予測し、経済状況の把握を行い、衛星画像を用いた分析の有用性を示した。本分析では、福井県を撮影した複数の衛星画像を取得し、北陸新幹線延伸開業後の経済状況を把握する。

衛星画像を用いることで福井県内の広域に渡る分析が可能となり、県内への影響を把握する際に有用である。また、衛星画像は通常、自治体を単位とした調査よりも空間的な粒度が細かく、どの場所で影響が生じているか、細かく把握しやすい。特に、県内への影響が駅周辺に限定されているのかどうか、それとも広域に渡っている状況なのか把握するには有用と考えられる。従って、本研究では衛星画像を用いて分析を行った。

また、本研究では新幹線延伸開業の影響を見るために、県内各地の夜間光の実測値とモデルから予測される夜間光を比較する。単純な新幹線延伸開業前後の夜間光を比較するのではなく、予測値を用いるのは、例えば新しく建物が建設されただけの影響で夜間光が強くなったのか、それとも新しい建物の影響を考慮しても新幹線が夜間光の変化に影響を及ぼしたのかどうか判別するためである。そこで予測に際して、福井県の昼間の光学画像と合成開口レーダー（以後、SAR）により撮影された衛星画像を入力データとして、夜間光を出力データとして利用し、福井県の特徴を学んだモデルから予測値を算出した。

分析の結果、県内の様々な場所で夜間光が強くなる様子が確認された。駅近隣は夜間光が強くなっており、また興味深いことに、駅から離れた場所においても夜間光が強くなった場所が見られた。

## 2 使用データと前処理

### 2-1 データ処理のプロセス

本節では、宇宙から地球を観測する「人工衛星」が捉えた3種類のデータを組み合わせて、北陸新幹線延伸開業後に福井県内の経済活動がどこで変化しているのかについて分析する。衛星画像データを使用するメリットは、広い範囲で同じ時間の様子を確認できる点にある。

各衛星画像データは、新幹線開業前の期間を2023年01月01日～2023年12月31日として、開業後の期間を2024年04月01日～2024年12月31日として取得した。延伸前後の変化を比較するため、それぞれの期間内の画像を合成して「その期間を代表する1枚の画像」を作成し、データとして利用した。以下の3つのデータセットを統合（スタック）し、合計7つの情報（バンド）を持つ画像を作成した。すべてのデータは、Google Earth Engine（GEE）を用いて取得・処理した。

表 5-1 データソースとその特徴

データ名	取得するデータの特徴
光学衛星画像(Sentinel-2)	建物、道路、線路の形や色などを捉え、新しい駅舎が建った、森が切り開かれたといった「見た目の変化」を捉える。
SAR 画像(Sentinel-1)	雲を突き抜ける電波を使い、建物の硬さや密集度を捉える。天候に左右されず、街の「構造や密度」を把握することが可能である。
夜間光データ(VIIRS)	夜の各地の明るさを数値化することで、経済活動を測る指標として利用する。

表 5-2 各種データソース

① 光学データ: Sentinel-2 (MSI)
データセット ID: COPERNICUS/S2_SR_HARMONIZED
使用バンド: B4 (Red), B3 (Green), B2 (Blue), B8 (NIR)
処理: 雲量 30%以下の画像のみを抽出し、期間内の中央値(Median)を採用。
② レーダー(SAR)データ: Sentinel-1
データセット ID: COPERNICUS/S1_GRD
使用バンド: VV, VH (波長分極)
処理: 干渉計ワイド(IW)モードで取得されたデータを中央値合成。
③ 夜間光データ: VIIRS (Day/Night Band)
データセット ID: NOAA/VIIRS/DNB/MONTHLY_V1/VCMCFG
使用バンド: avg_rad (平均放射輝度)
処理: 期間内の月次データの平均値を算出。

## 2-2 データに対する前処理

取得したデータに対して以下のような処理を実施した。まず、雲やノイズを除去するために、各期間の全画像の中央値で重ね合わせることで合成した画像を分析に使用した。

また、モデルの学習効率を高めるため、正規化を実施した。具体的には以下の三つの処理を行った。まず、入力データに対して、MinMaxScalerにより各数値を0~1の範囲に収めた。また、夜間光データに対しては対数変換した後、標準化した。これは非常に明るい場所（駅前）と暗い場所の差を調整するためである。最後に、データ型をFloat32に統一し、データ間の計算互換性を持たせた。

### 3 分析方法

#### 3-1 予測モデルの構築

本節では、以下のように分析を行う。はじめはデータからモデルが学習する段階である。2023年の新幹線延伸開業前の衛星画像データを使って、昼の風景から夜間光を予測するモデルを、畳み込みニューラルネットワークを用いて学習する。このモデルは、ある地点の昼間の風景（光学衛星画像+SAR衛星画像）から、その場所の夜の明るさ（夜間光）を予測するものである。次に、学習したモデルに2024年データを用いて、各地の夜間光を予測させる。最後に、2024年に実際に観測された夜間光の強さと予測された夜間光の強さを比較し、その差を見ることで経済活動に変化が生じたのかどうか分析する。

モデルの学習に際しては、畳み込みニューラルネットワークモデルの一つであるResNet18 (He et. al.; 2016) を使用する。このモデルは18層であり層が比較的浅いため、計算が早い点に特徴がある。また、ショートカット結合と呼ばれる仕組みにより、層を厚くしてもモデルの性能が低下しにくい特徴がある。これにより、福井県の地形や駅前の細かい建物の配置を特徴として捉えることが可能にしている。

また、本分析では、転移学習により予測値を算出している。すなわち、予め物体の形状を学習しているモデルに対して、福井県の衛星画像データを入力することで予測値を算出した。これにより、通常、多くの時間など資源を要する学習の段階において、資源を節約することができる。

以上の手続きにより構築されたモデルは、予測精度を示す決定係数が0.9326となった（図5-1）。従って、このモデルは福井県の夜間光を予測する精度を持つと判断して分析を行う。

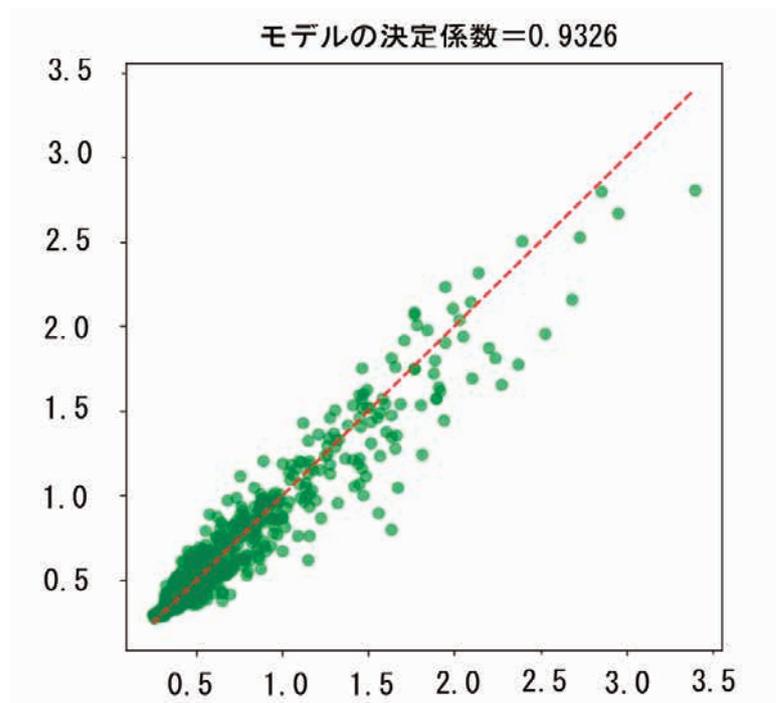


図 5-1 夜間光の実測値と予測値の散布図（横軸：実測値、縦軸：予測値）

### 3-2 新幹線延伸開業の効果測定指標

本分析では、新幹線延伸がもたらした影響を測定する指標を、夜間光の実測値からモデルによる予測値を引いた差と定義する。構築したモデルは2023年までの福井県の状態から学習し、2024年の画像から各地の夜間光を予測する。すなわち、2024年の予測値は単なる画像の変化（建物の変化等）のために発生した夜間光の予測値を示す。この予測値には新幹線の影響が入っていないため、夜間光の実測値とこの予測値を比較することで、新幹線の影響を分析することができる。

この指標がプラス（正）の場合は、モデルの予測を超えて夜間光が明るいことを意味している。これは、建物に対し、宿泊客の増加、店舗の深夜営業、駅前広場の賑わいなどの効果が発生したことを意味する。

## 4 分析結果

### 4-1 駅周辺への影響

各駅の周辺2km四方のエリアへの影響を測定し、その平均値を算出した（図5-2）。この図より、延伸開業した4つの駅全てにおいて経済活動の変化が見られる。例えば、福井駅では影響の指標が0.7875となっており、夜間光の実測値の対数値と予測値の対数値の差が0.7875であったことを示している。

ただし、モデルによる予測値は、その算出の過程において乱数が使われているため、予測値を算出するコードを実行する度に变化する。本分析では割愛するが、本分析が用いた方法によって影響の有無を判断するには、予測値を何度も算出し、その平均値を求めることが有効と考えられる。

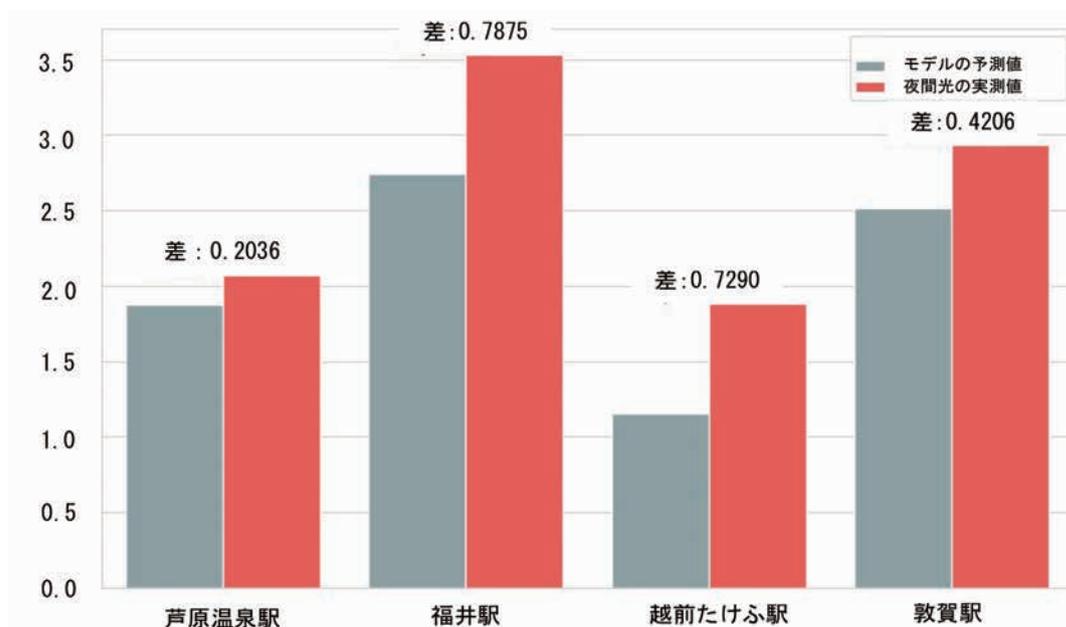


図 5-2 各駅周辺の夜間光の変化の平均値

#### 4-2 新幹線開業後の福井県内各地への影響

本節では、北陸新幹線延伸開業後に県内各地へ及ぼした影響について概観する。まず、県内全域への影響について見ていく（図5-3）。

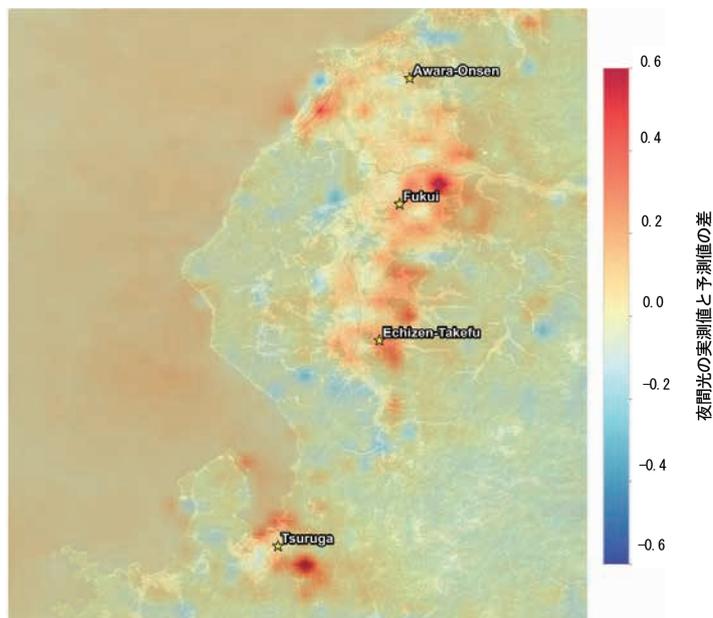
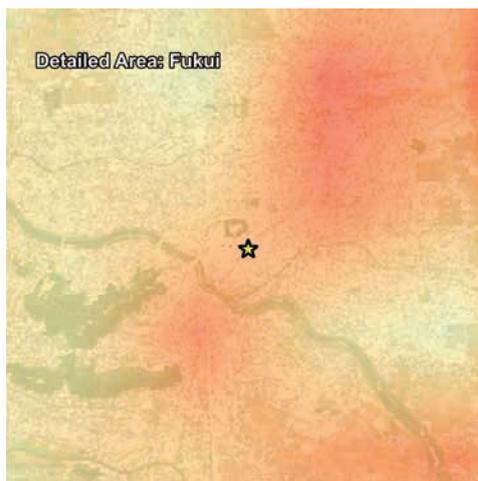


図 5-3 北陸新幹線延伸開業後の県内全域への影響

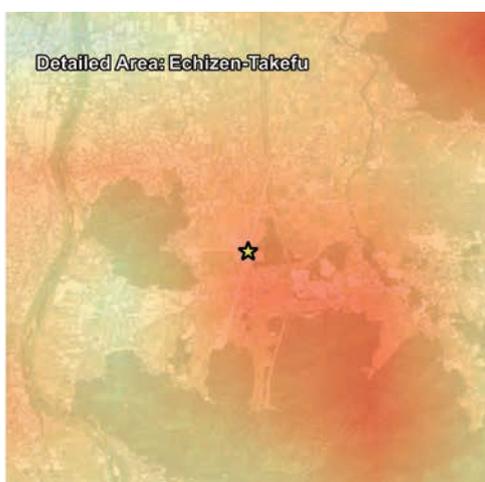
図5-3より、県内の様々な場所で夜間光が変化している様子が見える。興味深いのは駅周辺だけでなく、駅から一定程度離れた場所においても、赤く着色された夜間光が強くなっている場所があることである。例えば、福井駅の北東方向や敦賀駅の南東方向の場所である。この理由としては、国道8号線を通じて人々の移動が活発化し、その影響が図に現れた可能性が考えられる。ただし、山林や田畑など、予測値が低く出やすい場所では自動車等の光による夜間光の強さの変化が発生しやすいため、このような結果になった可能性もある。



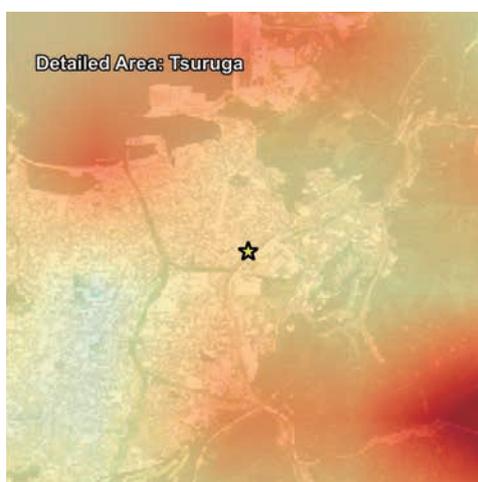
(a) 芦原温泉駅周辺の変化



(b) 福井駅周辺の変化



(c) 越前たけふ駅周辺の変化



(d) 敦賀駅周辺の変化

図5-4 北陸新幹線延伸開業後の駅周辺の夜間光の変化

凡例は図5-3と同じ

次に、4つの駅について図5-4 (a)から図5-4 (d)を見ると、駅周辺は夜間光が強くなった箇所が多く、従って、新幹線の延伸開業により、経済活動が活発になっていると考えられる。ただし、山林の方で赤くなっている箇所もあり、自動車のライトによる影響も考えられる。より確かな影響を把握するためには、店舗の売上データやクレジットカードの利用データなど、複数の他のデータソースを用いた分析が有効と考えられる。

## 5 まとめ

本章では、2024年3月の北陸新幹線延伸開業後の福井県内への影響について、経済活動の空間的分布の視点で分析を行った。経済活動の指標として夜間光を用いて、光学衛星画像とSAR衛星画像を使い予測モデルを構築した。これらのデータを使って構築したモデルにより、ある地点の昼間の風景（光学衛星画像+SAR衛星画像）から、その場所の夜の明るさ（夜間光）を精度良く予測することができた。

そのモデルを用いて分析した結果、北陸新幹線が延伸開業した駅周辺で夜間光が強くなるなど、新幹線の影響が見られた。また、興味深いことに、駅周辺だけでなく、駅からある程度離れた場所でも夜間光が強くなる場所が見られた。ただし、これらの場所は自動車のライトなどによる影響も考えられ、そのため新幹線の影響をより確かに分析するためには、別のデータを用いた分析が有効と考えられる。

### 参考文献

Kaiming He, Xiangyu Zhang, Shaoqing Ren, Jian Sun (2016). "Deep Residual Learning for Image Recognition." Proceedings of the IEEE Conference on Computer Vision and Pattern Recognition (CVPR), pp. 770-778.

Neal Jean, Marshall Burke, Michael Xie, W. Matthew Alampay Davis, David B. Lobell, and Stefano Ermon (2016). "Combining satellite imagery and machine learning to predict poverty." SCIENCE, 19 Aug 2016, Vol. 353, Issue 6301, pp. 790-794, DOI: 10.1126/science.aaf7894.

## Ⅵ 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う福井県における産業観光者の属性・行動変化

### 1. はじめに

福井県立大学地域経済研究所(2025)においては福井県で古代より特徴的な地場産業が発展し、それらの一部が伝統産業として現代に伝わり、産業観光資源化していることを著した。産業観光資源がその他の観光資源と比較して特徴的である点は、そこで生産者と観光者が時空間を共有しうること、ここに観光事業者、自治体といった域内外の関連諸主体が集い、それぞれの立場から主張し、交流し、お互いの価値観を理解し合う場となりうる。そこで地域として未来に伝えていきたい産業のあり方が形作られ、さらに域内外の価値観や実践が触れ合い、新たな価値が創発されることによるイノベーションが期待される。

そこで本稿では、データソースとしてFTAS(FUKUI Tourism data Analyzing System、福井県観光データ分析システム)を用い、そうした産業観光施設に現実にどのような人々が集まっているのかを分析する。FTASは福井県観光連盟が公開しているオープンデータソースである。オンラインアンケートは2022年4月28日以降現在に至るまでおおむね継続され、2026年2月12日現在で89,200件もの回答が集まっている。現時点で収集時期のちょうど中間に、2024年3月16日の北陸新幹線金沢―敦賀が開業しており、新幹線開業直前直後の状況を比較するのに適切なデータが収集されているといえる。

### 2. 本稿におけるデータの取り扱い

本稿においては基本的にアンケート回答を1件ごとに集計したものの、同年月日に同一IDが何度も回答している場合に限り回答を統合した。アンケート回答のうち、実際に回答のなされた「回答エリア」に加え、「アンケート回答前に訪問した主な場所」と「アンケート回答後に訪問する予定の主な場所」をその回答者が実際に訪問した場所とみなした。それらの場所をすべてエリア分類し、施設説明文を参照しつつ、表6-1のエリアを産業観光エリアと定め、これらのいずれかを訪れている回答者を産業観光者と定義した。

表6-1に示されている施設はあくまで観光連盟のアンケート調査に協力している施設なので、嶺南各地の原子力発電所や、奥越の九頭竜川流域のダムといった発電所PR施設、福井鉄道北府駅のミュージアムなど、対象とされていない有力産業観光施設もある。

集計にあたっては同一年月日における同一会員IDを1件と数えた。すなわち同一会員IDが1日に何度もアンケートに答えている場合、それらを1件に統合したということである。その結果、対象件数は延べ68,851件となった。観光連盟の定義するエリアごとの回答件数を図6-1に示した。本稿で産業観光エリアと規定したエリアで回答数が最大なのは、敦賀ムゼウムや赤レンガ倉庫の位置する敦賀市の金ヶ崎エリアで、あわら湯のまち、大本山永平寺、かつやま恐竜の森、一乗谷朝倉氏遺跡といった全国的にも幅広い知名度を得ている観光地と比べると回答件数は少ないとはいえ、1000件単位のデータを取り扱えることがわかる。

表 6-1 FTASデータ収集に協力している産業観光施設一覧

No.	エリア	市町	産業観光施設名称
①	はたや記念館ゆめおーれ勝山エリア	勝山市	はたや記念館ゆめおーれ勝山
②	越前和紙の里エリア	越前市	越前和紙の里
			パピルス館
			卯立の工芸館
			紙の文化博物館
			やなせ和紙
③	タケフナイフビレッジエリア	坂井市	タケフナイフビレッジ
④	刃物の里エリア		刃物の里会館
⑤	三国湊エリア	坂井市	
⑥	メガネストリートエリア	鯖江市	めがねミュージアム
⑦	うるしの里エリア		うるしの里会館
			SAVA! STORE
			Hacoa
			漆琳堂
	土直漆器		
⑧	越前陶芸村エリア	越前町	越前陶芸村
			越前陶芸村文化交流会館
			越前焼の館
			福井県陶芸館
			越前古窯博物館
⑨	河野北前船主通りエリア	南越前町	北前船主の館右近家
⑩	金ヶ崎エリア	敦賀市	敦賀赤レンガ倉庫
			人道の港敦賀ムゼウム
⑪	敦賀市立博物館エリア	敦賀市	敦賀鉄道資料館(旧敦賀港駅舎)
⑫	御食国若狭おばま食文化館エリア	小浜市	御食国若狭おばま食文化館
⑬	箸のふるさと館 WAKASA エリア		箸のふるさと館 WAKASA

FTASデータより著者作成。

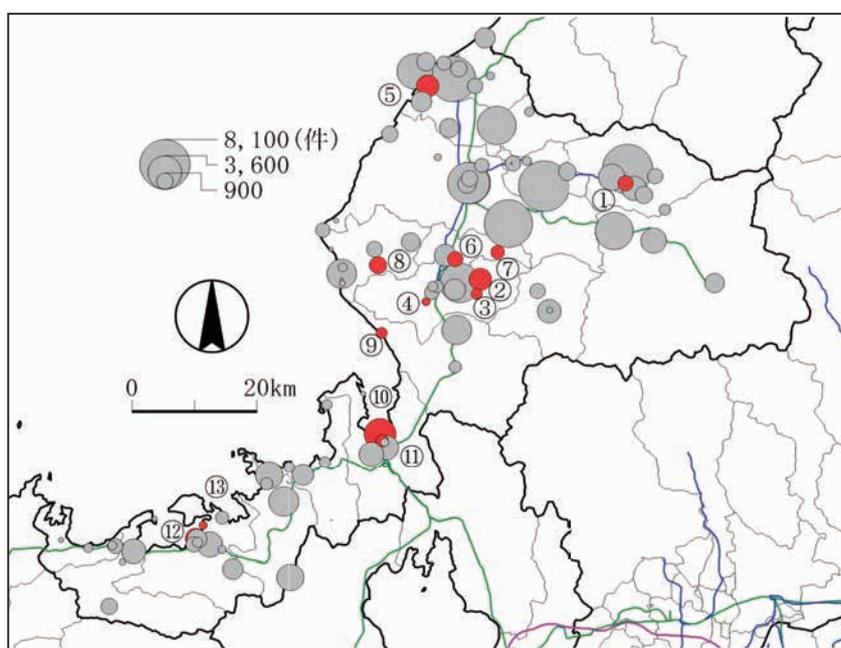


図 6-1 エリア別データ件数分布

赤丸が産業観光エリアを示す。丸数字は表6-1のNo.に対応する。FTASデータより著者作成。

### 3. データ全体の概観

図6-2に月別の全回答者数と、産業観光者数、割合を示す。毎月の回答数の変動が大きく、初期には2023年3月から4月にかけて等、そもそもアンケートそのものを休止していた時期もあり、季節変動についての分析は難しいデータで、以後分析の時間的な単位は基本的に年とする。また絶対的な回答数の変化よりは、全体に占める割合の変化を検討したほうが実態に沿うものであることがわかる。全回答者数に占める産業観光者数の割合は概ね15%程度で一定している。

図6-3を見ると、アンケート回答者の中心は50代から60代が中心で、概ね男女比が4:6であることがわかる。世代が若くなればなるほど女性の比率が高い。産業観光者の性別、世代別の偏りは特に見られない。図6-4は回答者の居住地分布を図示したものである。都道府県別では福井県が最も多く、ここで示した地域別では関西、東海、関東甲信越、北陸の順に多い。全対象者と産業観光者で目立った差は、後者の県内在住割合が若干高いことくらいである。図6-5では回答者の世帯年収分布を示した。産業観光者は平均的には世帯年収が若干低いことがわかる。後で見ると、新幹線開業以前、いくつかの産業観光施設では地元住民が中心的な訪問者であったことが影響しているのかもしれない。

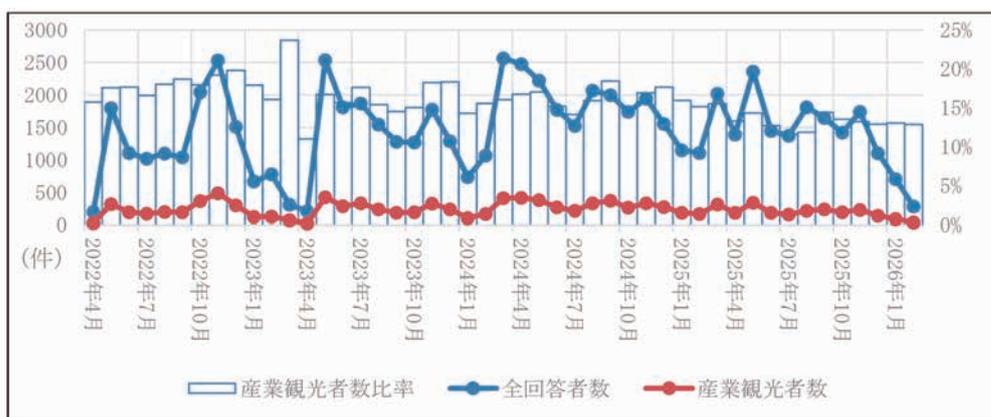


図 6-2 アンケート集計全期間における回答者数と産業観光者数の変遷  
FTASデータより著者作成。

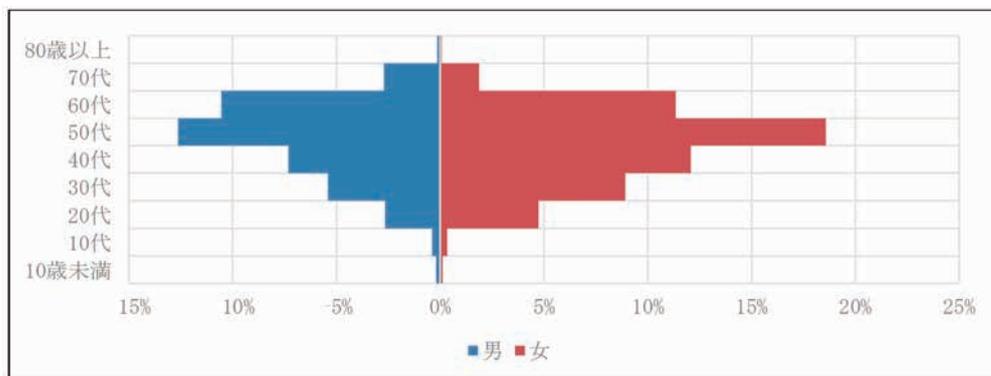


図 6-3 全対象者の性別・世代分布  
FTASデータより著者作成。

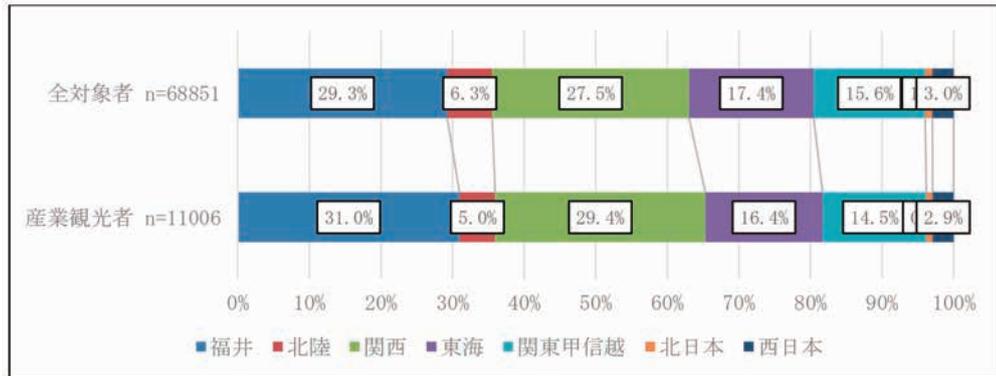


図 6-4 全対象者の居住地別分布

FTASデータより著者作成。

都道府県分類は以下の通りである。北陸……富山県・石川県 関西……2府4県 東海……4県 関東甲信越……関東1都6県と新潟県・長野県・山梨県 北日本……北海道と東北6県 西日本……中四国9県と九州8県。

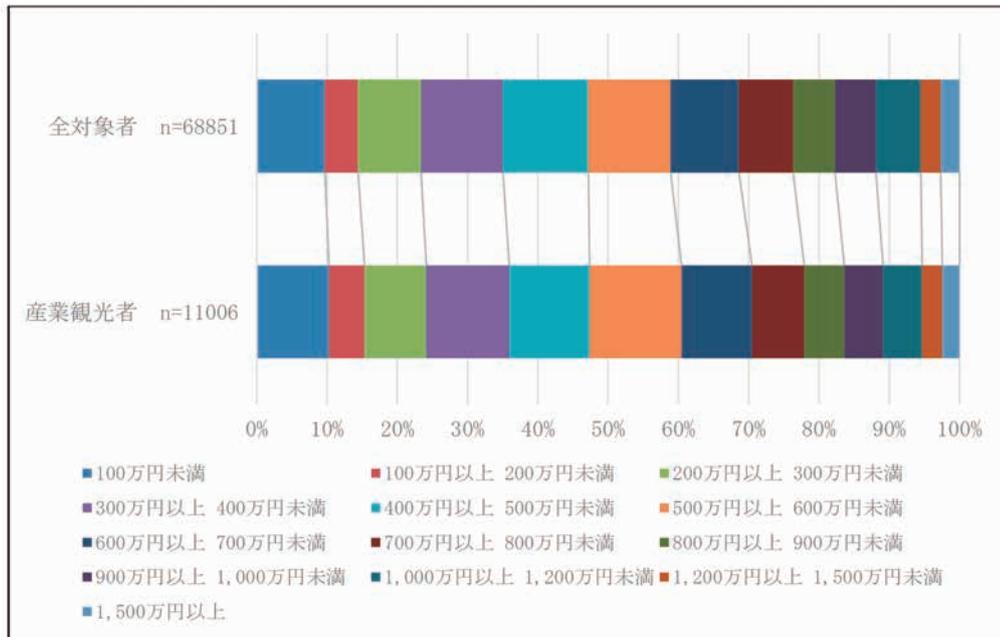


図 6-5 対象者の世帯年収分布

FTASデータより著者作成。

#### 4. 新幹線開業による変化

2で述べた通り、FTASのアンケート結果は新幹線の開業前と開業後にまたがっており、直前直後の観光者の移動の変化についてはある程度把握することができる。本章では新幹線開業効果に議論の焦点を絞るため、各年3月16日を境界とし、データ取得開始日の2022年4月28日から2023年3月15日までを「開業1年前」以後同様に「開業直前」「開業直後」「開業1年後」と区分けした。全回答者数における各年度の地域別割合を示したのが図6-6である。新幹線の開業に伴い、福井県内在住者の比率が減少し、県外、中でも関東甲信越の比率が高まったことを読み取れる。

よくグラフを見てみると、実は県外の比率が高まったのは開業年ではなく開業1年前の時点であり、開業前の観光キャンペーンなどが大きく影響を与えた可能性が示唆される。図6-7から、世帯収入の分布は全体として上がったことがわかる。遠距離からの観光客が増えた分当然の現象ではある。図には示さなかったが、観光客の性別や世代には全体として大きな変化は認められなかった。

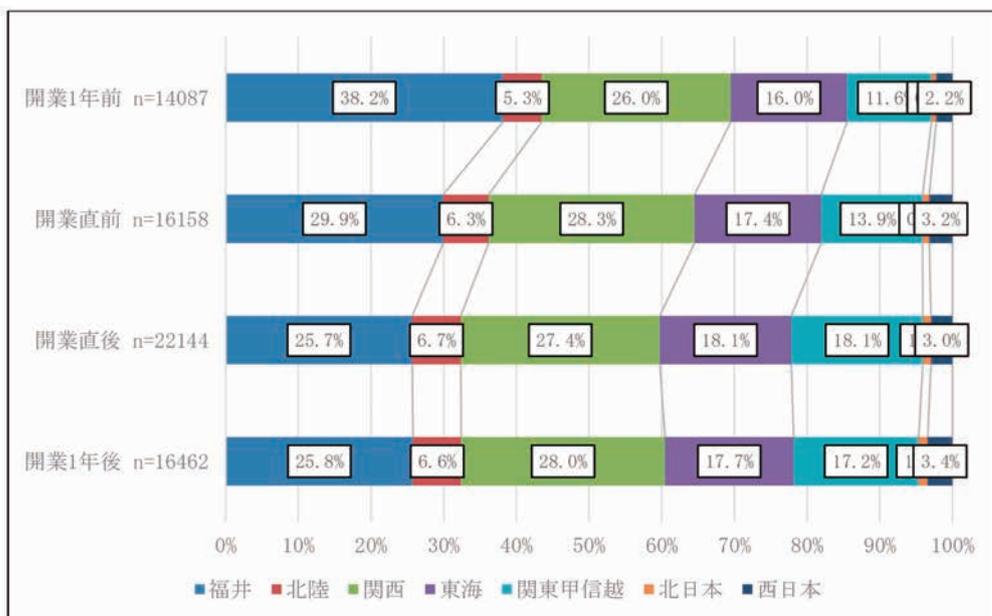


図 6 - 6 総対象者の居住地域構成

FTASデータより著者作成。

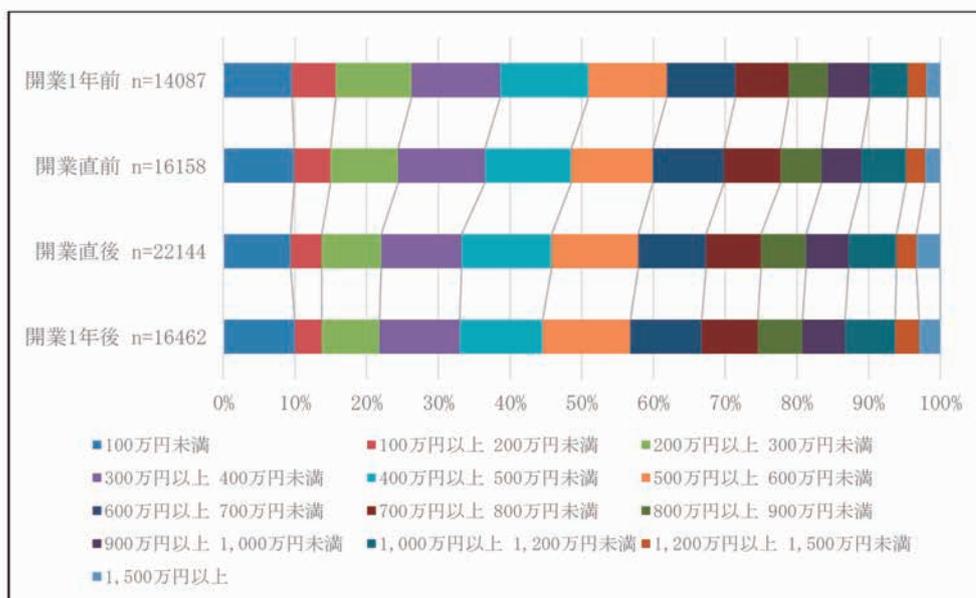


図 6 - 7 総対象者の世帯年収構成

FTASデータより著者作成。

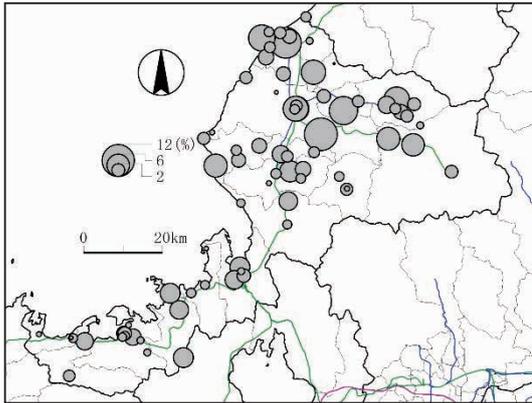


図 6-8-1 開業1年前におけるエリア別訪問率

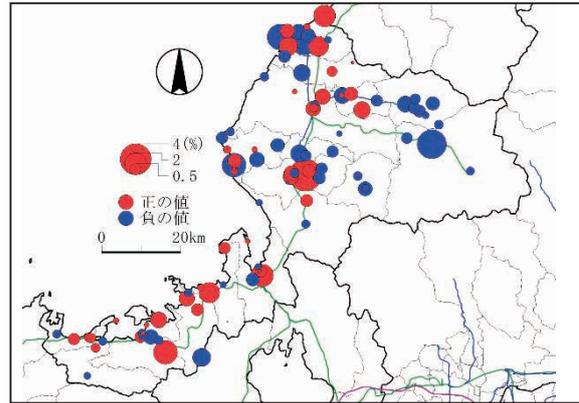


図 6-8-2 開業1年前から開業直前までのエリア別訪問率の変化

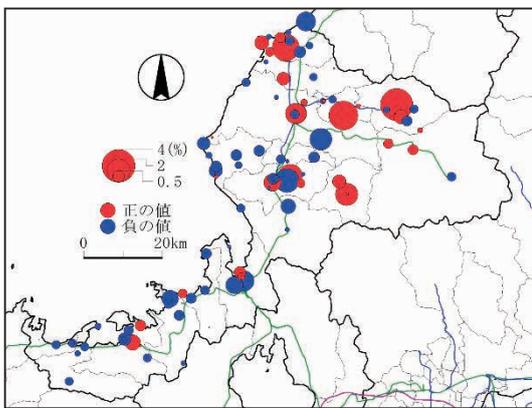


図 6-8-3 開業直前から開業直後までのエリア別訪問率の変化

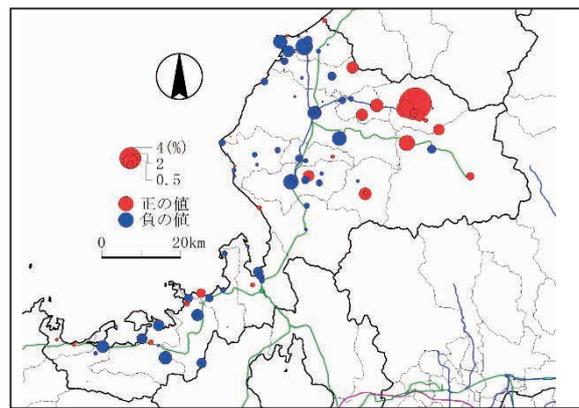


図 6-8-4 開業直後から開業1年後までのエリア別訪問率の変化

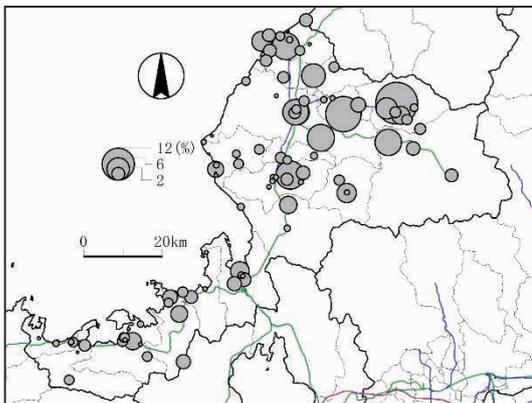


図 6-8-5 開業1年後におけるエリア別訪問率

図 6-8-2、3、4 において赤丸は増加、青丸は減少を示す。  
FTASデータより著者作成。

続けてエリア別の訪問率の変化を図6-8に示す。ここでいう訪問率とは、全件数のうちそのエリアを訪問した件数のことである。図6-8-1は開業1年前におけるエリア別訪問率を図示したものである。前節で確認した通り、芦原温泉、永平寺、恐竜博物館、一乗谷朝倉氏遺跡といったメジャー観光地のあるエリアの訪問率が高いことが読み取れる。その後の4年間の変化を示した。図6-8-2を見ると、開業1年前から開業直前にかけて、新幹線開業予定駅周辺での増加が目立つ。これらの駅周辺で、新幹線駅開業を見越して施設の開業が相次いだことが要因と思われる。越前たけ

ふ駅のように、そもそも新幹線開業の1年前にエリア設定したところもある。新幹線開業直前から直後にかけては図6-8-3のように、恐竜博物館、永平寺、あわら温泉といった元々人気の観光地の訪問率が増加し、福井への訪問回数の少ない観光客が急増したことがうかがわれる。池田町各エリアの訪問率急増は冠山峠道路の開通によるものであろう。

開業直後から1年後にかけては図6-8-4のように永平寺町、勝山市、大野市の一帯で訪問率が上昇している。恐竜博物館を観光の中核とした周遊パターンが確立されつつあることが示唆される。産業観光についてはライトな観光客を数多く呼び寄せるといふより、比較的少数の熱心なファンを増やすような観光形態であることが指摘される。福井県を何度も訪問し、初訪問で行くべきとされるようなところ以外にも目が向いたとき、産業観光は魅力的な目的地となりうる。

### 5. 具体的産業観光地事例の検討

ここでは、いくつかの産業観光エリアを取り上げ、その特徴と新幹線開業前後の変化を追いたい。越前市と鯖江市には経済産業大臣指定伝統的工芸品の産地がいくつも集積し、それぞれに関連する産業観光エリアとして越前市の越前和紙の里、越前陶芸村、タケフナイフビレッジ、刃物の里、鯖江市のうるしの里、メガネストリートといったエリアが知られている。これらのうち、メガネストリート以外のエリアにおいてはアンケートで、元来地元住民の割合が多く、県外からの観光客の割合が比較的少なかった(図6-9)。

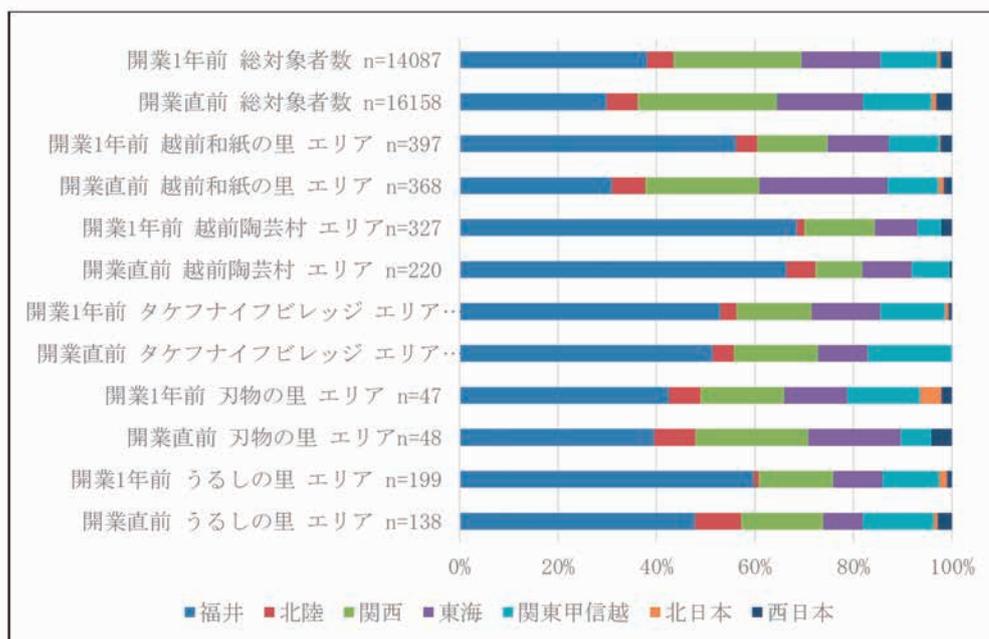


図 6-9 新幹線開業前の越前鯖江地域における主要産業観光エリアのアンケート回答者の居住地域分布

FTASデータより著者作成。

ただ、新幹線開業前後を比較すると、図6-10から読み取れるように、相対的に福井県在住者の比率が下がり、観光客の広域化が確認できる。その広域化は関東甲信越に限るものでなく、関西地方や東海地方の比重が下がっているようにも見えない。産業観光施設の多くは公共交通で利便性が高いとはいえない場所にあり、これらの施設を目的とした観光客は元々自家用車を用いる者の割合が高かったのかもしれない。本節においては紙面の都合上、施設ごとの個別具体的な分析は割愛し、別の機会に譲りたいと思うが、例えば図6-11にあるように施設による訪問者層の差を含めたさらなる分析の深化により、産業観光を通じて生じうる新たな価値の可能性をより具体的に検討できることが期待される。

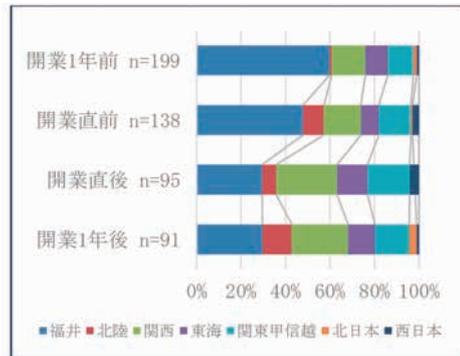


図 6-10-1 うるしの里エリア訪問者数の居住地割合変化

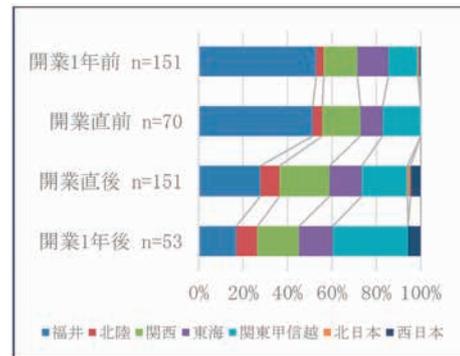


図 6-10-2 タケフナイフビレッジエリア訪問者数の居住地割合変化



図 6-10-3 越前陶芸村エリア訪問者数の居住地割合変化



図 6-10-4 和紙の里エリア訪問者数の居住地割合変化



図 6-10-5 刃物の里エリア訪問者数の居住地割合変化

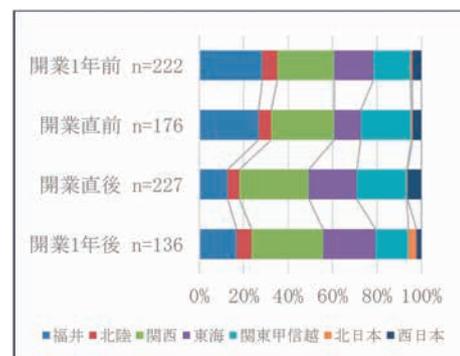


図 6-10-6 メガネストリートエリア訪問者数の居住地割合変化

FTASデータより著者作成。

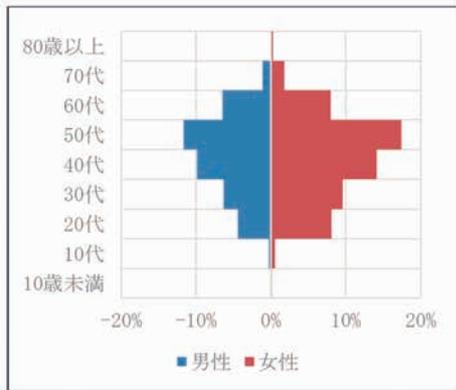


図 6-11-1 メガネストリートエリア訪問者数の年代性別構成

FTASデータより著者作成。

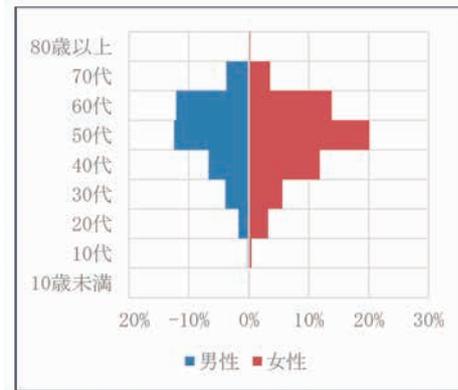


図 6-11-2 越前和紙の里エリア訪問者数の年代性別構成

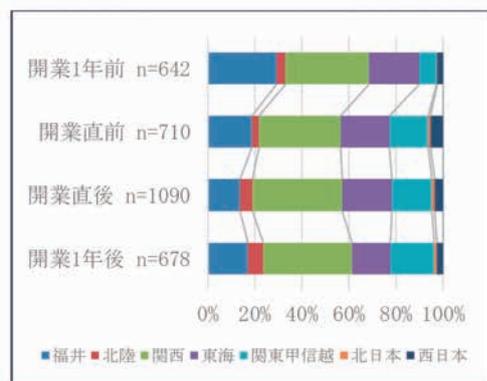


図 6-12-1 金ヶ崎エリア訪問者数の居住地割合変化

FTASデータより著者作成。

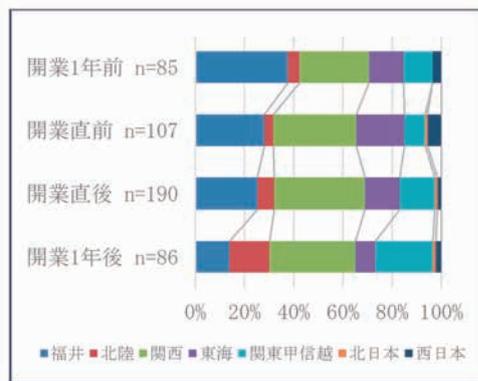


図 6-12-2 敦賀市立博物館エリア訪問者数の居住地割合変化

敦賀市においては近年、金ヶ崎エリアを中心に博物館の整備が進められ、港湾と鉄道をテーマとした観光まちづくりが進められている。敦賀は北陸地方において、関西地方及び東海地方に最も近接した地域で、元々これらの地域からの観光客が多い。そうしたこのエリアにおいても、関東甲信越在住者が増え、観光客が広域化していることが読み取れる。

## 6. むすび

本稿においては、蓄積されたFTASデータをもとに、主に産業観光エリアの動向を中心に、新幹線開業前後における訪問者層の変化の分析を試みた。福井県の産業観光施設は、平均的にはこれまで他の観光施設と比較すると地元住民向けの色合いが強い一方で、施設ごとに様々な特徴を持っていることがわかった。これらの施設は、一部例外を除いて新幹線開業直前あたりから、県をあげての観光キャンペーンも相まって集客圏を徐々に広域化させ、開業後1年を経てなおさ

らに広域化が進んでいる。産業観光は、多くのライトな観光客を集めるタイプの観光ジャンルではなく、数は少なくともその種のテーマについて関心の高い観光客に何度も繰り返し来てもらうタイプのものである。新幹線開業により、一時的に福井県にライトな観光客が数多くやってきたのは確かである。福井県をはじめて訪問した観光客で、産業観光に目を向ける者の割合が高いとはいえない一方で、福井県自体を魅力的かつ訪問しやすい観光地と認識し、何度も訪れようとなったとき、産業観光施設の魅力は、地域において観光の回遊が成り立っていくのに大いに助力となりうる。

#### 文献

福井県立大学地域経済研究所(2025)「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」『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)』pp.65-73.

## Ⅶ 北陸新幹線敦賀延伸に伴う福井市中心市街地の都市構造の変化

### 1 はじめに

2024年3月の北陸新幹線の敦賀延伸以後、福井駅周辺は大きく姿を変え、新幹線が呼び込んできた観光客や、様変わりした地元の姿を一目見に来た地域住民でにぎわうようになった。そうした「新幹線ブーム」は、「ゴールデンウィーク中の人出が前年比8.9%増で全国最大」<sup>i</sup>「県庁所在都市の最高路線価の中で上昇率全国5位」<sup>ii</sup>といったかたちで、数値上でも顕在化した一方で、同じ中心市街地内でも、開業効果はもっぱら駅や駅前に集中し、効果実感は「まだら模様」<sup>iii</sup>とする見解も提示されている。

こうした、ブームに沸く市街地の、光と影のスナップショットについては豊富に存在する一方で、ブームの背後で進展する構造的変化を俯瞰的にとらえた研究は、管見の限り未だあがってきていない。

そこで、本稿では、独自に整備したデータを用いて、新幹線開業から約2年を経た現在における、都市構造変化の分析を試みる。もっとも、開業2年目は、依然ブームの渦中であり、俯瞰的な視座を得るにはまだ十分に期が満ちていないという批判もあろうが、そうした後代の論客に叩き台を提供するという点でも、この段階での第一報の提示は一定の意義があると考ええる。なお、本報告は、地域経済研究所がまちづくり福井株式会社より受託している「福井市まちなかの経済活動の可視化調査分析業務」の成果の一部を引用するものである。

## 2 対象地域と研究手法

### 2-1 対象地域

北陸新幹線の駅は福井県内に4駅あるが、本稿では、個別の経済主体が複雑に関連しながら全体を形成する度合いが大きく、したがって都市構造の変化の研究には最も興味深い題材を提供する福井市中心部に分析の対象を限定する。具体的には、福井市の「中心市街地活性化基本計画」において「中心市街地」と位置づけられている中央1～3丁目、大手1～3丁目、順化1～2丁目、日之出1丁目、手寄1丁目（一部）を対象地域とする。なお、福井市の地理になじみがない読者層も想定し、対象地域の概要を図7-1に示す。



図7-1 対象地域の概要

注：背景はOpen Street Map。模様は事業所分布のヒートマップであり、赤が店舗（飲食）、緑が店舗（物販）、青が事務所の集積度合いを示す。写真はすべて2025年8月～2026年1月に原田大暉が撮影した。

### 2-2 分析視角

都市を構造的にとらえるうえで、幹線道路やビル、駅舎、インフラといったハードの構造物はいうまでもなく重要である。一方、そうした構造物を利用して実際に事業を営むのは、個々の事業所であり、特に都市の中心部では、機能にしたがって事業所が地区をすみ分けながら集積することで、オフィス街、歓楽街…といった個性ある地区が形成される。そして、事業所の構成が、ある一定の方向に変化していくことにより、地区全体および地区間関係にも変化が生じる。

こうした点を意識しながら、本稿では、事業所の分布という観点から都市構造をとらえ、北陸新幹線敦賀延伸およびそれに伴う都市再開発が、事業所の構成や立地に与えた影響、そしてそれに伴い生じた地区の再編という観点から、都市構造の変化を分析する。具体的には、

- ・北陸新幹線敦賀延伸およびそれに伴う再開発で、どこで、どのような事業所が増加（減少）したか
- ・そうした構成面での変化は、各地区の特徴づけや地区間の関係にどのように結実したかが本稿のリサーチクエスチョンである。

### 2-3 研究手法

ところで、こうした事業所の分析には、「経済センサス」が用いられるのが一般的だが、本報告書執筆時点で、小地域レベルの集計結果が公開されている最新年次が2021年と新幹線延伸前であること、最小集計単位が「メッシュ」や「町丁」レベルであり、街区や個別の事業所単位での柔軟な分析には限界があることから、本稿では独自の事業所データベースの構築をもって、分析に臨むこととした。このデータベースは、「事業所名」と「所在（建物レベルの緯度・経度情報）」「機能」（店舗、事務所など）、「業種」（日本標準産業細分類による）を最小限の構成要素として、対象地域内の全事業所<sup>iv</sup>を網羅するものであり、その構築にあたっては、次の手順を踏んだ。

- ① 【候補のリストアップ】ゼンリン社の「住宅地図」や国税庁の「法人番号検索サイト」、福井市の「食品衛生法に基づく営業許可施設一覧」などをもとに、対象地域への記載・登録があるすべての事業所・法人をリストアップした。
- ② 【現地調査による対象事業所の確定】リストアップされたすべての事業所について、現地での視認によって、営業実態を確認した<sup>v</sup>。また、現地調査の結果、リストへの記載がない事業所が新規に発見された場合には、対象に追加した。
- ③ 【情報の肉付け】営業が確認された事業所について、ホームページやSNS、現地調査などから事業内容を推測し、業種や機能を分類した。

分析期間としては、三角地帯の再開発のための取り壊しに着手されたのが2020年頃であることを鑑み、2019年（再開発開始前）、2022年（北陸新幹線延伸前）、2025年（現在）の3時点を設定した。2019年、2022年についても、同様のフォーマットで事業所データベースを作成しているが、これらの年次では、上記②のプロセスをはさまず、原則、ゼンリン社の当該年次の住宅地図上に記載があるすべての事業所を集計対象とした<sup>vi</sup>。

### 3 事業所数および構成の変化

最初に、2019年、2022年、2025年の3時点の事業所数の変化を、地区や機能の別に示す。表7-1は機能別、表7-2は地区別に、対象地域内の事業所数の変化を示したものである。福井市中心市街地において事業所数や従業者数が持続的に減少している点は、本報告書シリーズの(1)でも指摘した通りであるが、こうした傾向は、現在に至るまで継続しており、全体の事業所数は、2019～2022年、2022～2025年のいずれにおいても減少している。もっとも、再開発が行われた中央1丁目では、2022～2025年にかけて事業所の増加がみられるが、2019～2022年の減少数をカバーするには至らない。機能別では店舗（物販）、店舗（飲食）<sup>vii</sup>、教育・教養施設で減少傾向が大きく、店舗（物販）、教育・教養施設では、2019～2022年の減少傾向が顕著である。

また、中央1丁目の機能別の事業所数の変化を表7-3に示すが、これによると、対象地域全体での店舗（物販）や教育・教養施設の減少は、中央1丁目の変化によるところが大きく、再開発による三角地帯の取り壊しが進んだ2019～2022年において顕著であることがみてとれる。一方、同じ期間に、店舗（飲食）や事務所も減少しているが、こちらについては、2022～2025年には増加している。以上の違いは、店舗（物販）や教育・教養施設の機能が再開発により失われたまま、その後も回復がみられなかった一方で、店舗（飲食）や事務所の機能は、いったん失われた後、復元・強化されていることを（表面的には）示唆するものである。

表 7-1 対象地域における機能別の事業所数の変化

	2019	2022	2025	2025-2019
店舗(物販)	344	294	266	▲ 78
店舗(飲食)	1,049	988	860	▲ 189
店舗(サービス)	135	126	119	▲ 16
店舗(娯楽)	23	21	20	▲ 3
事務所	575	562	531	▲ 44
宿泊施設	22	21	20	▲ 2
医療・福祉施設	58	53	53	▲ 5
教育・教養施設	60	46	43	▲ 17
その他・不明	63	53	44	▲ 19
計	2,329	2,164	1,956	▲ 373

出所：独自データベースによる。

表 7-2 対象地域における地区別の事業所数の変化

	2019	2022	2025	2025-2019
中央1丁目	531	440	461	▲ 70
中央2丁目	36	36	32	▲ 4
中央3丁目	141	135	136	▲ 5
大手1丁目	24	21	16	▲ 8
大手2丁目	209	212	203	▲ 6
大手3丁目	253	241	228	▲ 25
順化1丁目	638	606	476	▲ 162
順化2丁目	407	391	328	▲ 79
日之出1丁目	50	48	39	▲ 11
手寄1丁目	40	34	37	▲ 3
計	2,329	2,164	1,956	▲ 373

出所：独自データベースによる。

表 7-3 中央1丁目における機能別の事業所数の変化

	2019	2022	2025	2025-2019
店舗(物販)	158	123	125	▲ 33
店舗(飲食)	146	130	145	▲ 1
店舗(サービス)	59	55	49	▲ 10
店舗(娯楽)	16	14	15	▲ 1
事務所	97	80	89	▲ 8
宿泊施設	4	3	3	▲ 1
医療・福祉施設	10	4	6	▲ 4
教育・教養施設	26	19	15	▲ 11
不明・その他	15	12	14	▲ 1
計	531	440	461	▲ 70

出所：独自データベースによる。

構成上の変化をさらに掘り下げるべく、店舗（飲食）と店舗（物販）について、より詳細に変化をみる（表7-4、表7-5）。表7-4からは、「食堂、レストラン」「喫茶店」など、単価が低めで、軽食寄りの店舗が減少する一方、焼肉店、すし店などの専門料理店が増加している点を読み取れる。また、減少の度合いは過大評価されている可能性が大きい、「バー、キャバレー、ナイトクラブ」も減少傾向である。店舗（物販）について示した表7-5からは、特に2019～2022年にお

いて「織物・衣服・身の回り品」と「その他」小売業の減少が顕著であることが見てとれる。一方、「飲食物品」は、「菓子」「弁当・惣菜」を中心に微増傾向で推移している。以上から、新幹線延伸およびそれに伴う再開発で、観光客向けの店舗が増加している一方で、地元客向けの既存店舗・業種については、縮小傾向にあるさまがうかがえる。これは、再開発ビル「FUKUMACHI BLOCK」1階部分のフードホール「MINIE」が、福井の食を発信するというコンセプトでつくられていること、かつての「プリズム福井」がリニューアルした駅ナカ商業施設「くるふ福井駅」において、地元の和洋菓子店や弁当・惣菜店のテナントが拡充されたこととも整合的である。なお、新幹線とは直接関係はないが、2025年に「スーパーマーケット」として分類されている4件中の3件は、アジア系のスーパーである。これら店舗では多くのアジア系住民が食材を求めに集う姿が確認でき、福井の都市構造の変化を別の側面からうかがい知れるある種の「露頭」となっている。

表 7-4 対象地域における地区別の事業所数の変化

	2019	2022	2025	2025-2019
食堂、レストラン	24	15	17	▲ 7
日本料理店	41	45	43	2
料亭	8	7	6	▲ 2
中華料理店	13	11	11	▲ 2
ラーメン店	13	10	11	▲ 2
焼肉店	10	15	19	9
その他の専門料理店	57	53	57	0
そば・うどん店	22	22	21	▲ 1
すし店	16	16	23	7
酒場、ビヤホール	163	159	154	▲ 9
バー、キャバレー、ナイトクラブ	617	585	451	▲ 166
喫茶店	44	35	27	▲ 17
ハンバーガー店	1	1	3	2
お好み焼き・焼きそば・たこ焼店	12	7	10	▲ 2
その他	1	1	1	0
持ち帰り・配達	7	6	6	▲ 1
計	1,049	988	860	▲ 189

出所：独自データベースによる。

注：「食堂・レストラン」と「日本料理店」の区別は、主に利用場面と価格帯により次のように設定する。すなわち、

- ・注文の受領からすべての料理の提供までが、一往復で完結する
- ・滞在時間が短く、価格帯が低い

ものは、和食系を主としたメニュー構成でも「食堂・レストラン」に分類している。

表7-5 対象地域における店舗（物販）/小売業の事業所の中分類別の事業所数の変化

	2019	2022	2025	2025-2019
各種商品	16	14	15	▲ 1
織物・衣服・身の回り品	115	90	71	▲ 44
飲食料品	63	66	67	4
スーパーマーケット	2	6	4	2
酒	11	10	7	▲ 4
菓子	22	24	27	5
弁当・惣菜	9	10	13	4
機械器具	10	10	11	1
その他	117	88	80	▲ 37

出所：独自データベースによる。

## 4 都市構造の変化

### 4-1 街区別の事業所数の増減

3では、地区別の事業所数の増減を概観したが、ここで、より細かい街区別の事業所数の増減を、図7-2に示す。上述の調査手法上の問題から、2022～2025年は、2019～2022年に比べて減少が過大評価されていることに注意を要するが、その点をさしおくと、事業所の増減は、建物あるいは建物群に、大きな変更が加えられた地区で顕著であることを指摘できる。具体的には、2019～2022年は、三角地帯や織協ビル、西武新館のある街区で、2022～2025年には、くるふ福井駅、三角地帯、屋台村、駅前南通り地区で増減数が多くなっている<sup>viii</sup>。



図7-2 対象地域における街区別の事業所数の変化（上:2019～2022年、下:2022～2025年）

出所：独自データベースによる。

注：赤が増加、青が減少を示す。

#### 4-2 店舗機能の移転に着目した都市構造の変化

図7-2からは、ハコの増減が、事業所の増減をもたらすといういわば当然の結果が読み取れるのであるが、これは、3時点の断面図を静態的に比較した結果に過ぎない。変化を動的にとらえるには、同一事業所に着目して、それが通時的にどのような軌跡を経たのかを、追跡する必要がある。こうした問いに答えるために、2019～2025年の間のいずれかの時点で対象地域に拠点を置いていた事業所で、かつ期間中に一度以上の拠点の移動を経験している<sup>ix</sup>事業所について、移動の発地と着地の情報を取得した。図7-3は、機能が「事務所」以外の事業所について、2019～2025年の間の転出数と転入数を街区別に集計したものである。摘出された全移動数205件のうち、対象地域外からの転入が17件、対象地域外への転出が46件となり、対象地域全体としては、29件の転出超過となっている。対象地域内をみると、移転事業所は、中央1丁目と片町に集中している。また、中央1丁目内をみると、図7-2に比して、非再開発エリアである新栄地区や北の庄地区の存在感が大きいことが見てとれる。再開発による取り壊しが進んだ三角地帯や駅前南通り地区については、転出数が多くなっている。このうち、三角地帯については、すでに新たな建物が完成しているが、転入は必ずしも多くない。すなわち、当該地区では、再開発前の事業所が戻ってきたり、他地域からの移転事業所の受け皿になるというよりは、まったく新しい事業所の受け皿になっていると推察される。一方、新栄や北の庄については、転入数が、転出数と同等か、あるいは上回る街区が多い。ここから、これらの地区が、再開発地区からの移転の受け皿となっているのではないかという仮説が提起される。

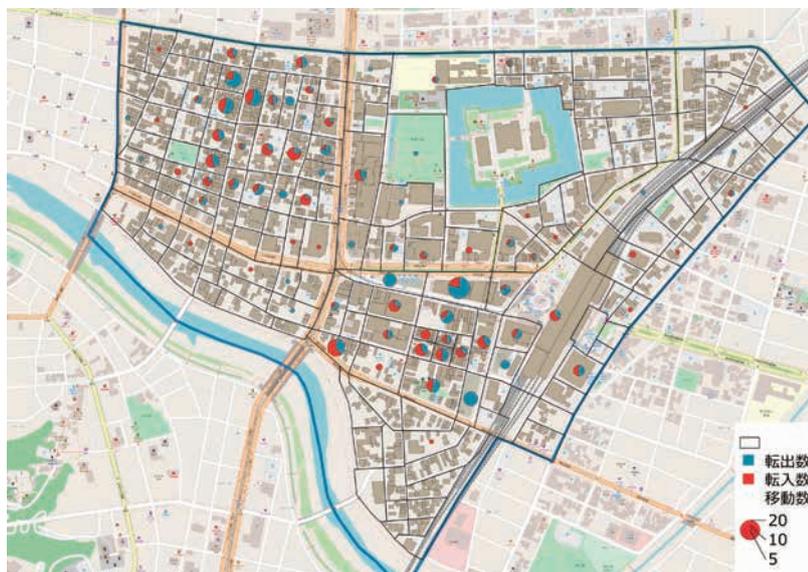


図7-3 街区別の事業所の転入・転出数（非事務所）

出所：独自データベースによる。

注：2019～2025年の間に、発地・着地のいずれかで中心市街地を経由する移動の合計

個別事業所の移動を可視化した図7-4は、こうした問いへの部分的な回答となる。これによると、移動の発地と着地の間の傾向性は必ずしも一定ではなく、三角地帯や駅前南通り地区を発

地とする矢印は、郊外も含めた多様な方面へと向かっているさまが見てとれるが、多くの場合は、新栄や北の庄をはじめとする、近隣地区が移転の受け皿となっている点を指摘できる。

これらの知見に、3での分析結果もあわせると、次のようなストーリーを提起できよう。すなわち、新幹線延伸に伴う再開発で、かつては地元住民向けの商業地区という性格が強かった三角地帯が、観光、あるいは高級化の路線に傾く中で、かつて当地が担っていた機能の一部が、近隣地区に移転することで、都市の再編が進んでいる。

なお、こうした中央1丁目内の移転とは別に、片町は、内部でほぼ完結した独特の移動パターンを形成している点も注目される。ここでは詳細な言及は控えるが、移転前後での面積の増減などに着目するかたちでの、理由の解明が待たれる。

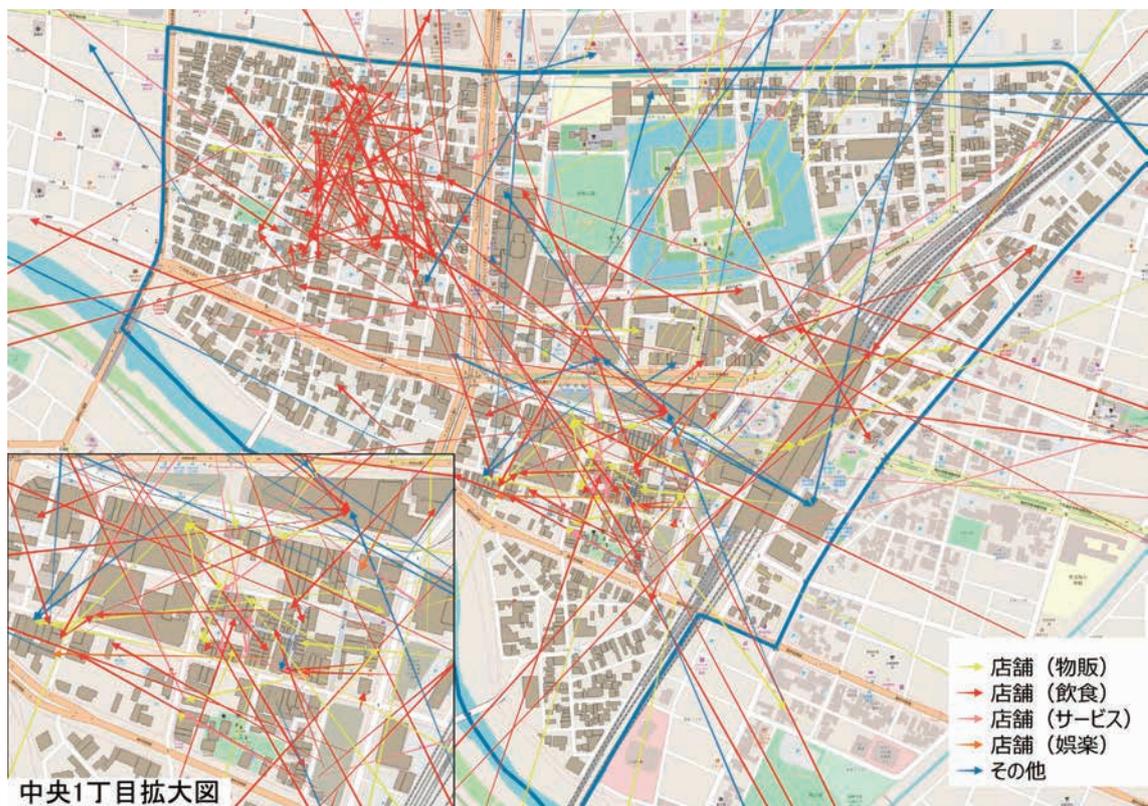


図 7 - 4 2019～2025年の個別事業所の移動状況（非事務所）

出所：独自データベースによる。

注：2019～2025年の間に、発地・着地のいずれかで中心市街地を経由する移動

#### 4-3 事務所機能の移転に着目した都市構造の変化

以上、非事務所機能について、移動の傾向を概観したが、事務所機能については、これとは異なる傾向が見出される（図7-5）。まず、対象地域全体としては、摘出された全移動数178件のうち、対象地域外からの転入が40件、対象地域外への転出が50件であった。内部での移動の傾向性としては、地区レベルというよりは、個別のオフィスビルの事情によるところが大きく、織協ビルやFUKUMACHI BLOCKなど、再開発によるオフィスビルの取り壊しや新築を伴った街区で変動が大きい。これに加え、再開発に伴う立ち退きの受け皿となったオフィスビル、あるいは、再開発ビルにテナントを奪われたオフィスビルにも、間接的な影響が及んでいる。

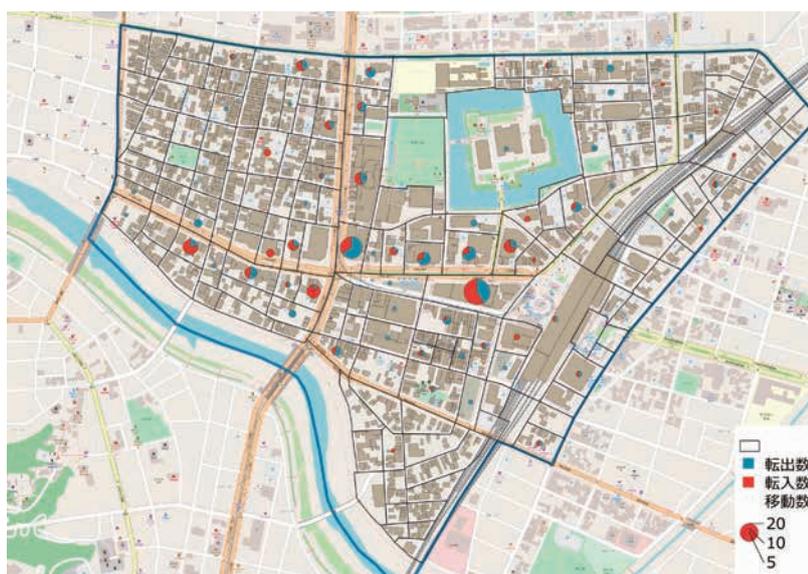


図7-5 街区別の事業所の転入・転出数（事務所）

出所：独自データベースによる。

注：2019～2025年の間に、発地・着地のいずれかで中心市街地を経由する移動の合計

これら既存の拠点の市街地内での移転とは別に、北陸新幹線延伸に伴い、福井に新たな拠点を設ける企業が増えたのか、あるいは、日帰り移動圏が拡大したことで、支店や営業所の統廃合が進行したのか。こうした疑問も提起される。

これに答えるために、2019年と2025年のいずれか一方の時点で対象地域内の主要オフィスビルに入居していた事業所について、新規開業数と閉鎖数を集計した。これによると、41件が新規開業、54件が閉鎖として集計され、後者が前者を少し上回るかたちとなった。業種構成をみると、新規開業は「専門・技術サービス業」が多く、閉鎖は「卸売・小売業」で多くなっている（表7-5）。卸売・小売業の閉鎖20件のうち、「医薬品・化粧品等卸売業」が10件を占める。また、新規開業のうち、事業所面積<sup>x</sup>が200㎡以上と想定されるのは5件にとどまり、規模が大きい事業所の進出は限定されるのが現状である。

表 7-6 対象地域の主要オフィスビルにおける新規開業事業所と閉鎖事業所の業種構成

	新規	閉鎖
建設業	4	3
情報通信業	4	3
卸売業、小売業	7	20
金融業、保険業	2	3
専門・技術サービス業	11	7
サービス業(その他)	7	9
その他・不明	6	9
計	41	54

出所：独自データベースによる。

単純な数の面からはとらえがたい個別の状況にできるだけ肉薄するために、いくつかのオフィスビルにおいて、上記の変化がどのように表れているかの部分像を提示しよう。まず、三角地帯の再開発により2024年に竣工したFUKUMACHI BLOCKオフィス棟は、新幹線駅至近という利便性と、比較的規模の大きい居室が多いことから、地元企業によるランドマーク的な拠点の新設の受け皿となっている。例えば、(株)松屋アールアンドディ（大野市、製造業）や（株）永和システムマネジメント（福井市、情報通信業）が新たな拠点を設けている。また、これは近隣ビルからの移転であるが、福井コンピュータグループ（福井市、情報通信業）が一フロア全体を賃借して設けた「Visionary Hub Fukui」も、新規事業開発やプロモーションの拠点として位置づけられている点で注目される。ただ、全体としては、拠点の新設は少数（5分の1に満たないと推定される）であり、対象地域内、あるいはそれに隣接する地域から移転してきた事業所が同ビルの入居者の大半を占める（業種としてはITや新聞社、保険関係が多い）。なかには、自社ビルあるいは一棟借りの拠点をたんで移転してきた事業所もいくつか見られ、縮小移転の受け皿として、利便性の高い駅前が選ばれている様子が見える。

対して、既存のオフィスビルでは、それぞれが置かれた状況に応じて、命運が分かれるかたちとなっている。個別名は伏せるが、ビルAでは、医薬品メーカーの営業所が相次いで撤退しているが、100㎡以下の小規模な居室が多いこともあってか、周辺ビルからの移転や新規開業の受け皿となることで、充足率を高い水準で維持している。ビルBでは、複数フロアに入居していた大手保険会社が、新築された別のオフィスビルに縮小移転する中で、一時はもぬけの殻となったが、リノベーションを経て、IT企業などを中心に、移転や新規開業の受け皿になっている。ビルCでは、競合するFUKUMACHI BLOCKや織協ビルに賃借面積の大きい事業所が奪われ、跡地のテナント付けに苦戦している様子が見える。

なお、本稿では十分に言及できないが、FUKUMACHI BLOCK内に所在するインキュベーション

ン施設である「越乃バレー」をはじめとして、近年、対象地域内にシェアオフィスやワーキングスペースなど、新たな形態のオフィスが増えている点も注目される。

以上、オフィスに関しては、商業ほどの変化はまだ起きていないのが現状であるが、拠点のコンパクト化をともなう新築ビルへの移転とそれに伴う既存ビルの空室増加、情報通信業の集積、ベンチャー企業のインキュベーションなど、新たな時代の到来を予感させる潮流の芽が、少しずつ生まれてきているさまがうかがえるところとなっている。

#### 4-4 同一不動産に着目した都市構造の変化

これまで、同一の事業所が、対象地域内外をどのように移動しているのかという観点から分析を進めてきたが、最後に、今度は同一の不動産（各事業所が事業を行う建物あるいは居室レベルの単位）に注目し、その利用実態がどのように変化してきたのかに言及しておく。図7-6は、同一の区画に着目して、その利用実態が、2019年と2022年、2022年と2025年の各2年次においてどのように変遷したかを示したものである。先に、図7-2において、事業所の増減は、再開発が行われた地区に集中する点を指摘したが、ここからは、それとは異なる現実が浮かび上がる。確かに、事業所の「純増」「純減」に注目するなら、建築面での大きな変化があった区画に変化が集中するのは当然なのであるが、とはいえ、それ以外の地区で何らの変化が起こっていないわけでもなく、「テナントの交替」や「未利用・空きスペースへの入居」「事業停止・空室化」などを通じて、静かな変化が起こっているのである。こうした既存不動産上での活発な占有者の交替は、建物自体の変化をともなわずとも、都市の漸進的な変化を引き起こす一方で、他方では、既存の不動産ストックは、区画の広さや、用途の制約により、経済活動に一定の固着性をもたらす。例えば、2022～2025年に「テナントの交替」があった事業所244件のうち、機能の変化があったのは28件と1割に満たなかった。なお、これら機能の変化があった事業所、あるいは、長期にわたって空き・未利用物件となっていた物件に、新たに入居した事業所において、「県都まちなか再生ファンド」事業の支援を受けたものが一定数みられたことは注目に値する。こうした補助事業に後押しされたリノベーションは、既存の不動産ストックが集積する地区において、再開発をともなわずして、機能転換を果たしていくうえで、一定の貢献をなしたと評価することができるだろう。

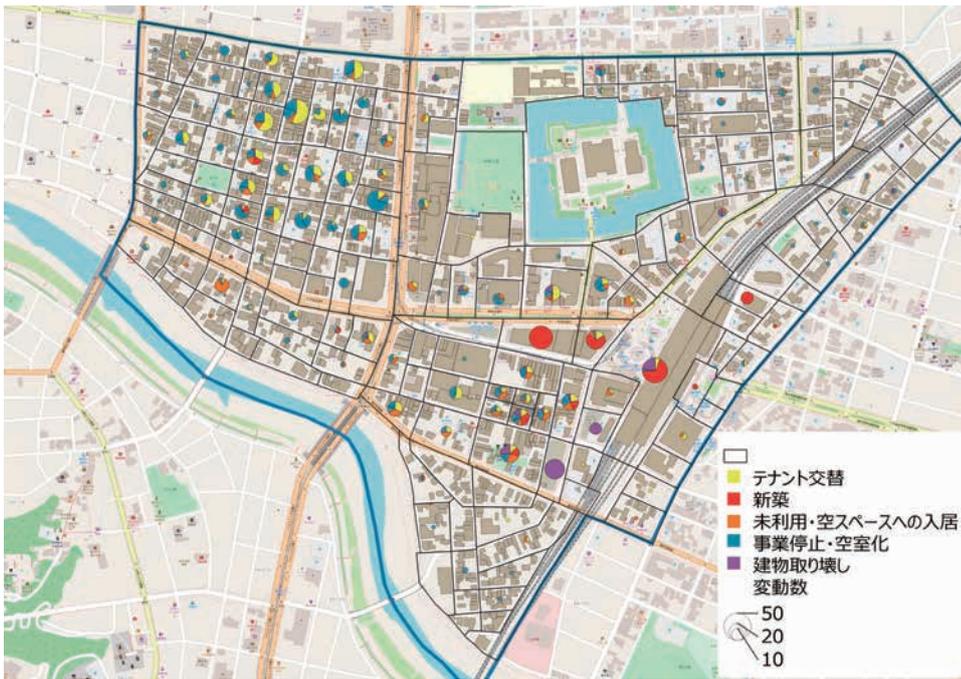
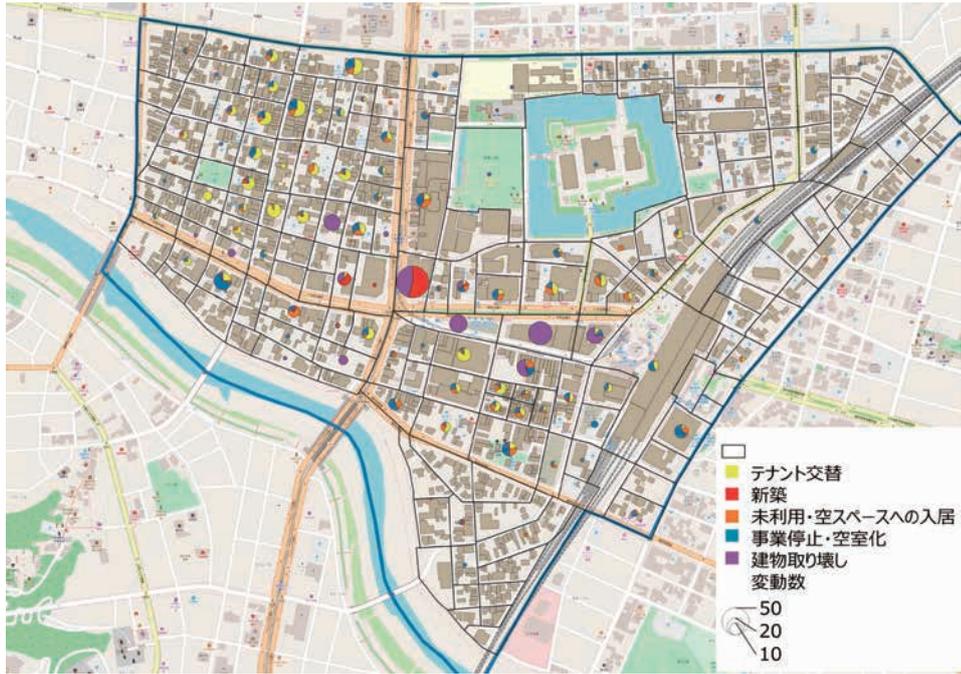


図 7 - 6 対象地域における事業所による不動産利用の変化（上：2019～2022年、下：2022～2025年）

出所：独自データベースによる。  
 注：占有者の変化がない物件は除外している。

## 5 おわりに

以上、データの制約から、限られたものではあるが、北陸新幹線延伸前後の福井市中心市街地の都市構造の変化を、事業所の構成や立地の観点から明らかにした。以上で得られた成果を改めてまとめると、次のようになる。

対象地域全体では、2019年から2022年、2025年にかけて事業所数が減少している。中央1丁目では、特に三角地帯の取り壊しが進んだ2019～2022年において、店舗（物販）や教育・教養施設の減少が顕著であり、その後も回復がみられなかったのに対して、店舗（飲食）や事務所については、取り壊しでいったん減少したものの、再開発後に一定の回復がみられた。ただし、再開発後の建物に進出したのは、再開発前とは性格を異にする事業所である。より動的にみると、再開発エリアに旧来立地していた事業所は、廃業したものも多くある一方で、周辺地区、あるいは郊外へと移転したものもみられる。逆に、オフィスにおいては、利便性・ランドマーク性の高い再開発ビルが、対象地域内やその隣接地区の既存ビルから、テナントを誘引してくるという変化がみられた。以上より、再開発で生まれた街区が、福井の食文化を発信するフードホール、ラグジュアリーホテル、コンベンション、ランドマーク性の高いオフィス、インキュベーション施設といった、旧来なかった新たな機能を獲得する一方で、当該地区がかつて担っていた機能（主に物販やサービス）の一部は失われ、一部（同）は後背地区に移転し、あるいは後背地区から機能（主に事務所）の一部を当該地区が吸い上げるというかたちで、都市構造の再編が進んだといえる。また、その過程で、一方では、移転やアフォーダブルな新規開業の受け皿という点で、既存の不動産ストックが重要な役割を果たしたが、他方では、再開発地区に事業所を送り出したオフィスビルの中には、後続のテナントが埋まらないものも散見される。

ところで、福井の変化は、新幹線延伸をもってひと段落がついたわけではなく、持続的な変化の渦中にある。駅前南通り地区での新たな再開発、ホテルの建設計画、アリーナ構想、そして駅東口AOSSAにおける本学福井まちなかキャンパスの設置など、今後も話題に事欠かない。一方では、新幹線延伸を機とする観光客を意識したまちづくりにブーストをかけていく必要もあろうが、他方で地域住民が日常的に慣れ親しんだ空間、慣れ親しめる空間にも、配慮が必要である。また、高級化により付加価値を高めることも重要であるが、ローコストで新たな挑戦が可能な、アフォーダブルな不動産ストックを残しておくことも肝要である。こうした、多様化と専門化のバランス、日常性と非日常性のバランスを、地区ごとに、あるいは街全体として、どのように実現させていけばよいだろうか。

こうした点も念頭に置きながら、また、今回の分析では手薄となった居住や宿泊などの機能にも視野を広げながら、地域経済研究所では、福井市の、あるいは今回は考察が及ばなかった県内他都市の変化を引き続き注視することにしたい。

- 
- i 「福井GW人出 増加率1位 国内居住者 53地点は減る 全国主要駅周辺60地点調査」(福井新聞、2024年5月12日)
- ii 「新幹線期待感を反映 県内路線価 福井駅西口 上昇率全国5位」(福井新聞、2024年7月2日)
- iii 「(2) 福井駅周辺のにぎわい 効果実感もまだら模様 再開発や訪日客が鍵 変わった? 福井」(福井新聞、2024年9月15日)
- iv 本調査では、一定の不動産を独占的かつ持続的に占有して事業を営む事業者を事業所とみなす。それゆえ、キッチンカーなど移動形態をとる事業者、イベントなどで一定区画を一時的に占有する事業者、登記のみで当地での営業実態がない事業者については、対象外とした。また、これらに加え、便宜的に以下の基準を設定した。
- ・単一の区画を複数の事業者(子会社、関連会社など)が占有している場合は、代表的な1者のみを集計対象とする。
  - ・コワーキングスペースやシェアオフィスについては、運営事業者のみを集計対象とし、個々の入居者は集計対象外とする。
  - ・西武福井店については、8階レストラン街および「ロフト」、「紀伊国屋書店」のみ独立した事業所とみなし、それ以外のテナントは「西武福井店」として一括集計する。
  - ・工事事務所やマンションギャラリーなど、特定のプロジェクトの終了とともに退去が確定している事業所は、集計対象外とする。
  - ・ホテル内のレストランや社員食堂など、事業所内の事業所で、一般客の利用が限られるものについては、集計対象外とする。
- v 路面店や商業施設内の事業所については、実際の現場確認をもって、ビル型のバー、スナック等については、案内板の点灯をもって、オフィスについては、ホームページへの記載や案内板への事業所名の記載をもって、営業実態が有るものとみなした。現地調査は訪問時間や曜日を変えて数度行い、いずれの時間・曜日においても営業実態が確認できなかった事業所は、対象外とした。
- vi 住宅地図に記載されているすべての事業所が、当時において営業実態を有していたとは限らない。実際に、2025年の現地調査でも、看板を下ろしていないが既に廃業している可能性が大きい事業所が一定数発見されている(特に、バーやスナックに多くみられる)。それゆえ、2019年や2022年の事業所数は、実態よりも過大評価されている可能性が大きいことに注意を要する。
- vii 順化や店舗(飲食)で減少数が大きいのは、先に述べた調査方法上の問題によるところが大きい。すなわち、2025年には、現地調査の結果対象外とされた事業所が、店舗(飲食)で約100か所存在したのであるが、仮に同じ結果が2019年と2022年についても適用されたとすれば、「緩やかな減少」程度の変化となるだろう。
- viii 片町で2019~2022年で減少数が大きいのは、飲食ビルの取り壊しがあった街区である。2022~2025年は、繰り返し言及している調査手法上の問題による減少という側面も大きい。特に順化1丁目の裏通りで減少幅が大きい街区が連坦している点に注目される。これは、この地区で、新たなテナント募集を伴わない廃業が進んでいることを示すものである。
- ix HPやSNS上での直接の言及に加え、同一の名称の事業所が、異時点間で所在を変えている場合も便宜的に移転とみなした。
- x 独自手法による推計。

2026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（3）

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

