

Questionnaire Survey on the Knowledge and Expectation about the Hokuriku - Shinkansen Project

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-10-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 土田, 佳紀, 服部, 勇, TUCHIDA, Yoshinori, HATTORI, Isamu メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10098/2536

北陸新幹線整備計画に対する 住民の認識・期待に関する聞き取り調査

Questionnaire Survey on the Knowledge and Expectation about the Hokuriku-Shinkansen Project

土田 佳紀^{1)・2)}・服部 勇¹⁾
(福井大学教育地域科学部地域環境講座)

<はじめに>

今日、東海道新幹線はその輸送力が限界に近づいてきているだけでなく、地震多発地帯を通っている。そのため阪神・淡路大震災を教訓とし、東南海大地震など、万一の災害時に備え、東海道新幹線のバイパス機能を有する北陸新幹線の早期整備は国家的課題となっている。しかしながら北陸地方の住民、特に福井県の地域住民にとって北陸新幹線は必要なのだろうか。住民は何を期待するのだろうか。仮に開通をした場合、住民は北陸新幹線を見て何を思うだろうか。

本稿ではこれらの点に着目し、北陸新幹線整備計画と住民意識の関係を明らかにしようとした。2002年(平成14年)3月までに公表されたデータ・報告書を基に、意識調査を聞き取り方式により試みた。本稿が北陸新幹線整備計画に関する社会認識を明らかにすることで、北陸新幹線整備計画の参考となれば幸いである。

この報告は、土田の平成14年度福井大学教育地域科学部地域環境コース卒業研究の報告(タイトルはこの報告の表題と同じ)を服部が加筆修正したものである。

<北陸新幹線整備計画について>

北陸新幹線の整備は、東京都・大阪市間を結び、線路延長は約700kmで、主要な経由地は長野市付近・富山市付近・小浜市付近となる(福井県北陸新幹線建設促進同盟会、2002)。北陸新幹線整備計画の建設費は4兆2732億円(福井県北陸新幹線建設促進同盟会、2002。既着工分に関しては平成11年4月価格、未着工分に関しては平成9年度価格)であるが、大きな需要と良好な収支見通しが見込まれており、長野までの開業効果を見ても地域経済への波及効果は大きいと推察される。

(北陸新幹線による社会的貢献・国民の生活の変化)

北陸新幹線の敷設は、1)国土の均衡ある発展を求め、東京一極集中を是正し、多軸国土形成を促進する、2)東海道新幹線のバイパス機能を発揮する、3)各地の都市開発や地域振興プロジェクトを効果的に機能させるための必要条件とされる。しかしながら、新幹線が整備されただけでは地域振興はできない。北陸新幹線整備は地域づくりの必要条件とはなり得るが、十分条件にはなり得ない。すなわち北陸新幹線を上手に活用した適切な地域振興策が実施されて、はじめて地域づくりが図られる(交通新聞社、2002)。さらに、4)北陸新幹線整備後の人的移動時間の短縮により、私たちの生活も変化する。時間短縮により一日当りの交通圏が拡大し、人々の交流が活発になる。このことは地域を活性化させるとともに、地方への人口の定住化と大都市圏からの人口の分散を促進する。

(北陸新幹線に関する見解について)

北陸新幹線が開業すると、ストロー効果という現象が生じると批判的な見解がある。ストロー効果

キーワード：北陸新幹線、南越駅、住民意識、利用環境

1) Yoshinori Tuchida and Isamu Hattori

(Department of Regional Environment Studies, Fukui University)

2) 現連絡先：〒915-0261 福井県今立郡今立町朽飯7-13-4

とは、北陸新幹線がストローのような役割を果たし、中央から地方へ向かう人より、地方から中央へ向かう人を増加させ、さらに地方の機能・消費力を大都市が吸い上げてしまうということである。しかし、この考えに対して次のような反論もできる。

北陸新幹線の敷設により、料金が安くなる可能性があり、また所要時間も短縮されるのだから、大都市圏の人も北陸地方へ来る頻度が増加するだろうと期待できる。また、一般に関東の女性は石川県の兼六園付近を訪れたいという気質があり、さらに男性も含めて石川県の温泉に行きたいという気質があるという（日本鉄道建設公団北陸新幹線第二建設局：村上雅夫氏との対談より）。観光客誘致には非常に効果的であろう。

<聞き取り調査の実施>

（調査期間・調査対象・目的）

本稿の意識調査の期間は2002年9月14日から同年11月10日である。今回の調査における調査対象者はJ R 武生駅利用客とJ R 武生駅構内以外の南越地区の住民、ならびにJ R 敦賀駅利用客のうち満16歳以上の男女（計213名）である（表1）。本稿の調査における母集団はいわゆる労働力年齢（15歳から65歳まで）が大部分を占めており、高校生以下は含んでいない。全体的にJ R 武生駅・J R 敦賀駅を利用する回答者が多い。J R 武生駅やJ R 敦賀駅の回答者には業務目的でJ R 北陸本線を利用した回答者が多く、北陸新幹線整備計画に対して比較的意識の高いことが期待できる母集団である。同様な調査が福井県によって行われ、県政アンケート報告書として報告されている。今回の調査は北陸新幹線を対象とし、一方、県政アンケート報告書では電車等他の移動手段と乗り物を対象としているが、両者を総合的に検討することにより南越地区と敦賀市の鉄道全般ならびに他の公共交通機関の周辺環境等に関する住民・利用者の意識を推測することになる。また、調査時に用いたアンケート内容は大部分が県政アンケート報告書の電車（または電車・バス）に関する箇所に準拠し、さらに調査者（土田）の関心に従って景観に関する調査項目を加えた。ただし、本稿と県政アンケート報告書では母集団のサイズが異なること、県政アンケート報告書の郵送方式に対し本稿では聞き取り方式を採用したこと等、必ずしも、基本的な調査条件が同一ではない。

表1：聞き取り調査における回答者の内訳。「J R 武生」とはJ R 武生駅の構内、及び同駅の正面駐車場を指す。「J R 敦賀」についても同様である。「他の南越地区」とはJ R 武生駅以外の武生市、南条町、今庄町、今立町、池田町での聞き取り調査である。（単位 人）

年 齢	J R 武生		J R 敦賀		他の南越地域		計
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	
10代・20代	15	3	10	2	7	4	41
30代・40代	26	22	25	10	11	9	103
50代・60代	4	8	6	6	3	4	31
70代以上	5	3	0	4	2	0	14
年 齢 不 明	9	2	5	3	4	1	24
計	59	38	46	25	27	18	213

（質問項目・回答状況）

本稿における聞き取り調査は、東京－長野－富山－福井－南越－敦賀と結ばれる北陸新幹線を念頭に置き、1）北陸新幹線整備事業についての認識・賛否に関するもの、2）新幹線南越駅（仮称、以下同じ）や北陸新幹線敦賀駅の構内および駅周辺における整備環境について希望するもの、3）街の活性化のためや北陸新幹線利便性向上のための改善に関するもの、および4）環境影響評価書の景観

予測結果に対する意見の有無、を質問した。これらに加えて回答者の年齢・性別の基本属性についても尋ねた。聞き取り調査の回答総数は213人であり、その内訳は、男性132人、女性81人であった。回答者213人中、J R 武生駅の利用客は97人、J R 敦賀駅の利用客は71人であり、残り45人はどちらの駅も利用していない。年齢別に見ると10代が16人、20代が25人、30代が43人、40代が60人、50代が27人、60代が4人、70代以上が14人、及び無回答のため年齢不明者が24人であった。「地域」の特徴を分析・考察するため回答場所によってJ R 武生駅、J R 敦賀駅、その他の南越地区とに大別した。これらの内訳を表1に示す。なお、回答者の中には回答当日にたまたまJ R 武生・J R 敦賀駅を利用した者や、たまたま駅構内に足を踏み入れた地域住民も含まれていることを補足しておく。

(調査方法)

回答者1名ずつ聞き取り方式により調査を実施した。回答者にはあらかじめ準備しておいた質問事項を記載した資料A、景観予測結果が記載された資料B（割愛）、北陸新幹線整備計画の計画路線が記載された資料C（割愛）を見せながら質問した。回答者の中には北陸新幹線整備計画を知らない者も多いと予測し、必要に応じて、北陸新幹線整備計画の概要（資料D、割愛）を下記のように説明した。なお、問10の回答は任意である。

①計画路線に関して

北陸新幹線整備計画の区間は東京・大阪間であり、現在東京・長野間は長野新幹線として開業している。工事はおおそ東京側から順に大阪の方へ進展している。長野・富山間については平成25年度に完成する予定であること。

②南越駅設置計画位置等について

「J R 武生」または「他の南越地区」の回答者には「武生インター付近」というキーワードで説明した。また、南越駅の位置の詳しい説明を希望した回答者には、J R 武生駅から自動車で、道路の混み具合によっては、約10分程度はかかるということを説明した。なお「J R 敦賀」の回答者には、新幹線は今のJ R 敦賀駅のすぐ東側を通過することを説明した。

③新幹線の環境上の利点

1人あたりの二酸化炭素排出量について（これには、新幹線建設や製造時に発生した二酸化炭素排出量はカウントされていない）、新幹線は自家用車の約1/7から1/8の排出量であること、1人を1km運ぶときに消費するエネルギー量について、新幹線等の鉄道は自家用車の1/6の消費で済むということ、福井・東京間に関しては現在の最短時間は3時間29分（米原経由）に対し、北陸新幹線が整備された場合（長野経由）は2時間42分になること。

<聞き取り調査の結果とその分析> *

(1) 北陸新幹線整備計画についての周知度

表2に全回答者の北陸新幹線整備計画に関する認識度を示す。問1に対して、「知っている」の回答率は、性別では「男性」が56.1%、年齢別では「70代以上」が64.3%、次いで「30代・40代」が61.2%であった。ただし、70代以上は総回答者数が14と少ない。

「地域別」に見ると北陸新幹線整備計画を認識している人は、「J R 武生」(57.7%)や「J R 敦賀」(53.5%)の方が「他の南越地区」(46.7%)より大きくなっている。この要因として、J R 武生駅等には北陸新幹線に関するポスターが掲示されていること、J R 武生駅やJ R 敦賀駅での回答者には業務の利便性の向上を図りたいと考えている者が南越地区より多いことが考えられる。

*) 今回実施した聞き取り調査の集計結果（原データ）が必要な場合は、服部まで連絡されたい。

表2：全回答者の北陸新幹線整備計画に関して既に知っていた人の割合（％）。例えば「性別」の「男性」ならば、全回答者における「男性」のうち、問1で「1. 知っている」と回答した男性の割合が56.1％であることを示す。

性別	男性	女性			
	56.1	50.6			
年代別	10代・20代	30代・40代	50代・60代	70代以上	年齢不明
	51.2	61.2	51.6	64.3	25.0
地域別	J R武生	J R敦賀	他の南越地域		
	57.7	53.5	46.7		

(2) 北陸新幹線整備計画についての賛否

聞き取り調査の問5における北陸新幹線整備計画についての賛否の状況を取り上げる。この質問項目に対しては「1. 賛成」、「2. まあまあ賛成」、「3. まあまあ反対」、「4. 反対」、「5. わからない（無回答・不明含む）」から選択して回答してもらった。表3に、全回答者の北陸新幹線整備計画についての賛否の分布を示す。

全体的にみると賛成派の方が、「3. まあまあ反対」、「4. 反対」という、反対派の合計比率より多く、その比率は全体で約3：2となっている。また、賛成派の比率は性別で「男性」の方が多く（58.3%）、年代別で見ると「10代・20代」が最も多く（63.5%）、次いで「30代・40代」となっている（58.2%）。このことは単に若者達が北陸新幹線の開通を望んでいるというだけでなく、北陸新幹線が「北陸の将来を招く」（日本鉄道建設公団北陸新幹線第二建設局、2002）ことを期待している証左と考えられる。しかし、約4割程度の回答者が、北陸新幹線は車社会の成熟で意味がない等と考え、反対していることも興味深い。

表3：全回答者の北陸新幹線に関する賛否の割合（％）。左側が賛成、右側が反対の割合。問5の集計結果から選択肢「1. 賛成」と「2. まあまあ賛成」を賛成派とした。「4. まあまあ反対」、「5. 反対」を反対派として示した。この表には「3. わからない（無回答・不明）」を含んでいない。

性別	男性		女性					
	58.3	39.4	55.5	39.5				
年代別	10代・20代		30代・40代		50代・60代		70代以上	
	63.5	36.6	58.2	39.8	51.6	45.1	50.0	35.7
地域別	J R武生		J R敦賀		他の南越地域			
	60.8	35.0	53.5	45.1	57.5 40.0			

(3) 北陸新幹線整備計画についての周知度と賛否の相互関係

ここでは、聞き取り調査以前に北陸新幹線整備計画について知っていた回答者の賛否状況を取り上げる。この集団は北陸新幹線整備計画を知らない者より、比較的はっきりした統計を採集することが期待できる集団である。表4に北陸新幹線整備計画についての周知度と賛否の相互関係を示す。

「年代別」に見ると、「10代・20代」、「30代・40代」および「50代・60代」では賛成派の方が反対派より比率が高い。「70代以上」では賛成派と反対派の差があまり生じなかった。「地域別」に見ると、「J R武生」と「他の南越地域」では賛成派の方が反対派の約2倍となっている。一方、「J R敦賀」では賛成派と反対派の大きな差は見られなかった。この結果は2002年11月10日時点（聞き取り調査の終了時）では、北陸新幹線整備計画は、南越駅（仮称）以東の工事計画の許可申請を終了し

表4：北陸新幹線整備計画について知っていた人の中での賛否状況(%)および賛成と反対の比。

	性 別		年 代 別			
	男性	女性	10代・20代	30代・40代	50代・60代	70代以上
賛 成	58.9	65.8	66.7	61.9	60.0	44.4
反 対	41.1	34.2	33.3	38.1	40.0	55.5
賛成／反対	1.34	1.92	2.00	1.62	1.50	0.80

	地 域 別		
	J R 武生	J R 敦賀	他の南越地域
賛 成	66.1	51.4	66.8
反 対	33.9	48.6	33.2
賛成／反対	1.95	1.06	2.01

た段階であるが、南越駅・敦賀駅に関しては環境影響評価を完了した段階に留まっており、工事計画の許可申請が足踏み状態になっていることによるものと考えられる。また、「JR敦賀」等福井県嶺南地方では、遠い未来の北陸新幹線より、目先の原子力発電所関係の課題の方が大切だと考えている人が多いという推測もできる（福井新聞社、2000）。

（4）北陸新幹線が果たす役割

北陸新幹線が果たす役割について（問2）、「1. 車社会の進展により重要視されないと思う」、「2. 仕事や旅行としての利用はもちろん、地域間・都市間の交流をも伴う交通基盤として重要だと思う」、「3. 街の顔として、街のシンボルとして駅や駅周辺の役割は重要と思う」、「4. その他（無回答・不明を含む）」から選択して回答してもらった（表5）。

表5：全回答者の「街の活性化という側面から北陸新幹線が果たす役割」に対する見解。

「役割が大きい」は「2. 交通基盤として重要」と「3. 街のシンボルとして重要」と回答した者の割合（%）、「役割が小さい」は「1. 車社会の進展により重要視されていない」と回答した者の割合（%）。最下段は両者の比。その他および無回答は計算から除外。

	性 別		年 代 別			
	男性	女性	10代・20代	30代・40代	50代・60代	70代以上
役割は大きい	58.1	57.0	62.5	56.6	51.6	64.3
役割は小さい	41.9	43.0	37.5	43.4	48.4	35.7
役割は大きい 役割は小さい	1.39	1.32	1.67	1.34	1.07	1.80

	地 域 別		
	J R 武生	J R 敦賀	他の南越地域
役割は大きい	60.4	53.4	58.1
役割は小さい	39.6	46.4	41.9
役割は大きい 役割は小さい	1.53	1.16	1.39

表5から、「性別」、「年代別」、「地域別」すべての特性に関して「役割は小さい」という否定的な意見より「役割は大きい」という好意的な意見の方が多いことがわかる。表5には「年代別」による北陸新幹線を重要視する（役割が大きいと考える）回答率と重要視しない（役割は小さいと考える）回答率の相対比率も示す。この表によると「年代別」については好意的な見方が「10代・20代」では1.67倍、「30代・40代」では1.34倍、「50代・60代」では1.07倍と年代層が上がっていくにつれて、少なくなっていく（70代以上は、回答数が少ないので、議論から除外）。このことは若い世代層ほど、北陸新幹線を待ち望んでいることが考えられる。

県政アンケート問16に対する回答でも、ほぼ類似の傾向を示しており、新幹線を積極的に評価するグループと車社会の発達により、新幹線の必要性が減少すると考えるグループがあることが分かる。

県政アンケート問16では敦賀市を含む福井県嶺南地方では鉄道・バスを重要視する回答が多かったが、今回の調査では役割が大きいと回答した者が、「嶺南地方」の52.1%、「他の南越地区」の55.5%とほぼ同程度であった。

今回の調査結果と県政アンケート報告書と総括すると、本県の住民の3割以上がバス・電車・新幹線を重要視していないことから、福井県は車社会化が進んでいるといえる。この根強い車依存社会の中、いかに北陸新幹線を推進していくかが行政側の課題になると言える。

（5）北陸新幹線の利用率向上阻害要因

問6では、問5の北陸新幹線整備計画に対して「3. まあまあ反対」や「4. 反対」を選択した回答者に対して質問した。回答者には「1. 運行時間の問題**）」、「2. 料金の問題***）」、「3. 所要時間の問題***）」、「4. 利用回数・目的の問題）」、「5. 駐車場の問題）」、「6. その他（無回答・不明を含む）」の中から選択し回答してもらった。なお、平成13年度県政アンケート（地域公共交通）の問15に「4. 利用回数・目的の問題）」を加え、「乗り継ぎの問題）」を削除した。また、今回の聞き取り調査では回答者数が少なく、さらに「1. 運行時間の問題）」または「4. 利用回数・目的の問題）」のみに回答が集中するのを防ぐため、各回答者には2つずつ選択してもらった。表6に反対意見を持つ人が考える北陸新幹線利用率向上の阻害要因の分布を示す。

表6：北陸新幹線の利用率向上阻害要因（単位は％）

運行時間	料金	所要時間	利用回数・目的	駐車場	その他
12.8	22.6	7.9	47.0	7.3	2.4

（6）快適な北陸新幹線の利用についての希望

今回の聞き取り調査における問7では全回答者に、次の9つから2つを選択させた：「1. 始発電車時刻の繰り上げ」、「2. 最終電車時刻の延長」、「3. 運行回数の増加」、「4. 計画路線の見直し」、「5. 駅前の駐車場の整備」、「6. 駐輪場の整備」、「7. 割引制度の充実」、「8. 雨天時の車両増結」、「9. その他（無回答・不明含む）」。表7にその結果と、県政アンケート報告書の問21の結果を示す。

全体的に見ると、今回の聞き取り調査では「7. 割引制度の充実」（23.5％）に次いで「5. 駅前の駐車場の整備」（19.7％）、「4. 計画路線の見直し」（12.4％）が多い。「4. 計画路線の見直し」

**） 「運行時間の問題）」に関しては、回答者によって運行時間帯の問題と運行頻度の問題のどちらを念頭に置いているか不明であった。

***） 「料金」や「所要時間」については北陸新幹線が東京－福井間の開業時は長野を経由する北陸新幹線を利用することが予想できるが、米原まで開業した場合は米原経由を利用する可能性がある。

表7：快適な北陸新幹線利用についての回答内容（単位は％）

	今回の調査	県政アンケート
1. 始発電車の繰り上げ	6.6	9.3
2. 最終電車時刻の延長	9.2	18.2
3. 運行回数の増加	2.8	25.8
4. 計画路線の見直し	12.4	4.9
5. 駅前駐車場の整備	19.7	17.3
6. 駐輪場の整備	5.9	4.0
7. 割引制度の充実	23.5	19.1
8. 雨天時の車両増結	0.2	1.3
9. その他（無回答・不明を含む）	19.7	4.4

に関して回答者から寄せられた声には、“南越駅は現在あるJR武生駅と連結させるべきだ”、“南越駅は作る必要があるのか”、というものがあつた。北陸新幹線を全線で開業させた場合には多くの現行の特急電車は廃止される点をどの様に評価するかも重要であろう。

表7の結果と県政アンケート問21の回答比率と比較すると「1. 始発電車の繰り上げ」、「2. 最終電車時刻の延長」、「3. 運行回数の増加」の回答比率が、県政アンケート問21より少ないが、全体的には類似した結果である。

（7）南越駅・敦賀駅の周辺における環境整備

問2において「3. 街の顔として、街のシンボルとして駅や駅周辺の役割は重要」を選択した回答者に対して、問3（駅周辺の環境整備）を質問した。回答者には「1. シンボリックなモニュメント」、「2. コミュニティホール」、「3. 電光掲示板」、「4. 花壇や公園緑地」、「5. その他（無回答・不明を含む）」から選択してもらった。

表8によると全体的にみて、「1. シンボリックなモニュメント」（18.8%）、「2. コミュニティホール」（25.0%）、「3. 電光掲示板」（18.8%）および「4. 花壇や公園緑地」（25.0%）までほぼ同程度の割合で選択された。JR武生駅の周辺、JR敦賀駅の周辺には、福井駅正面入り口にある電光掲示板のようなものがないので、「あつたらいいな」と思う人が多いことも示している。

表8：北陸新幹線整備計画に関する南越駅（仮称）・敦賀駅の周辺における環境整備の希望

	駅の周辺環境整備の希望（％）
1. シンボリックなモニュメント	18.9
2. コミュニティホール	25.0
3. 電光掲示板	18.8
4. 花壇・公園・緑地	25.0
5. その他	12.5

（8）南越駅または敦賀駅の駐車場の規模（駐車可能台数）

新幹線駅に必要な駅前駐車場についても質問した。回答者には「1. 20台程度」、「2. 20台から40台くらい」、「3. 40台以上」、「4. その他（無回答・不明を含む）」から選択してもらった。なお、聞き取り調査質問項目の問8は問7において「5. 駐車場の整備」と回答した者に質問した。表9に南越駅と敦賀駅の駐車場の規模（駐車可能台数）についての希望台数を比率で示す。また、同表に平成13年県政アンケート結果報告書（地域公共交通）の問22（以下県政アンケート問22、とする）の結果も示す

南越駅について今回の聞き取り調査と県政アンケート問22を総括してみると全体的に20台以上を選択する回答者が大多数を占めた。2002年11月末日のJR武生駅の駐車場の規模（全114台）や駐車場の利用状況から考えると、「40台以上」は欲しいところである。

今回の聞き取り調査の内、敦賀駅の結果と県政アンケート問22を総括してみると、敦賀駅に関して駐車場の規模は大きい程よいと考えている回答者が多いと考える。県政アンケートを実施した平成12年度と今回の聞き取り調査を実施した平成14年では2年間の時間差があるが、今回の聞き取り調査では「20台程度」と回答した人がいなかった。やはり車社会進展の結果、駅にはより多くの駐車場が欲しいというのが現状のようである。

この結果からみると、北陸新幹線南越駅や北陸新幹線が開通した後の敦賀駅では「より多くの駐車場」を望む回答者が多いのは明らかである。

表9：南越駅（仮称）、敦賀駅における駐車場の規模（駐車可能台数）についての希望台数を比率で示した。県政アンケートは平成13年度県政アンケート結果報告書（地域公共交通）の問22の集計結果における「地域別」の「丹南」、「嶺南」を記載。（単位％）

希望駐車台数	南 越 駅		敦 賀 駅	
	今回の調査	県政アンケート	今回の調査	県政アンケート
1. 20台程度	7.0	0.0	0.0	25.0
2. 20台から40台程度	37.2	28.6	35.9	12.5
3. 40台以上	25.6	42.9	51.3	37.5
4. その他	30.2	28.6	12.8	25.0

（9）南越駅または敦賀駅の内部環境整備

駅構内の整備について、問9で質問した。回答者に「1. エスカレーターの設置」、「2. スロープ、手すりの設置」、「3. 待合室の整備」、「4. 案内表示の明確化」、「5. その他（無回答・不明を含む）」から選択させた。表10に南越駅または敦賀駅内部の整備項目の希望割合を示す。

全体的にみると、「1. エスカレーターの設置」(26.8%)、「2. スロープ、手すりの設置」(21.1%)、「3. 待合室の整備」(27.2%)が7割を占めている。福井県内の駅ではエスカレーターは今のところ設置されていない。しかし、今後高齢化社会がますます進展するのでエスカレーターの設置が必要不可欠になると言える。「2. スロープ・手すりの設置」はJR武生駅やJR敦賀駅に設置されている。将来北陸新幹線が整備される際にも設置することが望まれる。「3. 待合室の整備」は比較的敦賀駅で高い割合を示した。これは、2003年現在の駅構内待合室が整備されていないことが関係していると考えられる。

表10：北陸新幹線整備計画の南越駅、敦賀駅の構内整備についての希望

希望する整備項目	割合(%)
1. エスカレーターの設置	26.8
2. スロープ・手すりの設置	21.1
3. 待合室の整備	27.2
4. 案内表示の整備	6.6
5. その他	18.3

(10) 北陸新幹線（南越・敦賀間）における景観予測

ここでは聞き取り調査の問4について取り上げる。回答者には北陸新幹線（南越・敦賀間）環境影響評価書要約版（福井県）に掲載されている景観予測結果（資料B、割愛）について「1. 良い」、「2. まあまあ良い」、「3. ふつう」、「4. まあまあ良くない」、「5. 悪い」、「6. わからない（無回答・不明含む）」から選択して回答してもらった。

全体的に見ると「1. 良い」は13.1%、「2. まあまあ良い」は23.9%であり、景観予測結果に基づく肯定派は全体で37.0%となっている。「4. まあまあ良くない」は18.8%と「5. 悪い」は7.5%であり、景観の悪化を危惧する否定派は全体で26.3%となっている。北陸新幹線が開通した後の景観が満足できると回答した者が多いとは一概にはいえない。景観の変化は見慣れた町並みだけでなく、自然保護や文化財の保護等にも大きく影響してくる。また、北陸新幹線を開通させるとしたら、人が住んでいる居住地から立ち退いてもらう場合もある。

<まとめ>

今回の聞き取り調査は、昭和45年に「全国新幹線鉄道整備法」が制定され、また昭和47年6月29日に北陸新幹線に関する基本計画の決定及び環境影響評価等の調査の指示がなされてから約30年経過した今日において北陸新幹線整備計画に関する意識調査をしたものである。福井県庁や県内にある他の地方公共団体は北陸新幹線に関するまとまった住民等に関する意識調査をしていないため、福井県庁情報公開室にある県政アンケート報告書を参考にしながら、福井県内のJR武生駅、南越地区、並びにJR敦賀駅付近で聞き取り調査を実施した。

今回の聞き取り調査では北陸新幹線整備計画は比較的知られていることが判明した。また、比較的多くの回答者が賛成派であることがわかった。特に認識していた回答者の中では若い世代ほど賛成派が多かった。また認知していた回答者の中では、JR武生では賛成派である人が相当多いことも判明し、全体的に見ると北陸新幹線を待ち望んでいることが分かった。その一方で、車社会の発展等により新幹線はあまり意味がない、と考えている根強い反対派も存在する。北陸新幹線整備計画は長野県から西に進捗していくが、福井県内の工事が始まると県内でも北陸新幹線に期待する声が大きくなる可能性がある。南越駅の駐車場の整備に関しては、回答者等の期待に添った駐車可能台数が確保できるであろうが、敦賀駅の場合、明らかに「市街化区域」なので、駐車可能台数を確保することが比較的困難であろう。駐車場はいずれの駅においても40台程度か40台以上が必要だといえる。南越駅や敦賀駅の周辺環境整備では様々なものが期待されている。各駅の内部には将来的な高齢化社会のためエスカレーターをはじめ、スロープ、手すり、待合室などの更なる整備が求められている。北陸新幹線整備計画に関する景観予測結果については比較的良いと感じている回答者が多かった。今後、北陸新幹線の工事が進捗していく中で既に完成した地域における工事前と工事後の景観変化を参考にして検討を続けていく必要がある。

<謝辞>

この研究を進めるに当たり、日本鉄道建設公団北陸新幹線第二建設局（富山県富山市牛島新町5番地5、インテック明治生命ビル）の村上雅夫氏には計5回に渡り貴重な意見や資料をいただいた。深く感謝する。

<参考文献>

福井県、2001：福井県土地利用基本計画。福井県土地利用基本計画図5-1。

福井県、2001：福井県土地利用基本計画。福井県土地利用基本計画図5-4。

福井県総務部広報広聴課県民対話室、2001：平成13年度福井県政アンケート結果報告書（地域公共交通）、31-55。

福井県、2002：平成13年度地価調査書地価図14-17。

- 福井県北陸新幹線建設促進同盟会, 2002: 未来をひらく北陸新幹線—夢と希望の 架け橋に! .
福井新聞社, 2000, 6, 20: 福井新聞世論調査, 22.
- 日本鉄道建設公団, 2002: 北陸新幹線 (南越 (仮称)・敦賀間) 環境影響評価書 (福井県), 71-81.
日本鉄道建設公団, 2001: 北陸新幹線 (南越 (仮称)・敦賀間) 環境影響評価準備書要約版 (福井県),
74-75.
- 日本鉄道建設公団, 2001: 北陸新幹線 (南越 (仮称)・敦賀間) 環境影響評価準備書 (福井県), 438
-449.
- 日本鉄道建設公団北陸新幹線第二建設局, 2002: 明日を拓く北陸新幹線.
日本鉄道建設公団北陸新幹線第二建設局, 2002: 北陸新幹線 Japan Railway Construction Public
Corporation 北陸の未来を招く.
- 北陸新幹線建設促進同盟会, 2002: 北陸新幹線は一日も早く走りたい。1-10.
国土交通省土地鑑定委員会, 2002: 平成14年度地価公示、平成14年地価公示標準地の付近案内図465
-466.
- 財団法人運輸政策研究機構, 1999: 鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル '99, 5-6, 8.
公共交通利用促進懇談会, 2002: 利用したくなる鉄道・バスをめざして—公共交通の構造改革—, 1
-②, 1-③.
- 通商産業大臣官房調査統計部, 1997: 我が国の商業.
交通新聞社, 2002: 新幹線と地域振興—新幹線をより有効に活用するために, 1-2, 8, 16-19,
22-42, 49-83, 102-104.
- 太田宏佑, 2002: 総合政策学最終レポート課題【整備新幹線について】, 1, 4-5 (2002/8/30、
<http://web.sfc.keio.ac.jp/~t99153ko/repooto/souseii.htm> より).
著者補足: このホームページは、次の所へ移動されている (平成15年7月27日現在).
<http://web.sfc.keio.ac.jp/~meruhen/repooto/souseii.htm>
- 運輸施設整備事業団, 2000: 都市鉄道の効果, 第2章, 第3章 (2002/9/14、
<http://www.catt.go.jp/kokunaichousa/index.html> より).
- 国土交通省北陸信越運輸局, 21世紀信州公共交通ビジョン (2002/10/15、
http://www.t-hrse.go.jp/com_policy/21vision/1-11.pdf より).

<資料A 聞き取り調査時に使用した質問用紙> (様式は変更されているが内容の変更はない)

問1 あなたは福井県の県政課題として「北陸新幹線整備計画」があることをご存知ですか(1つを選択して下さい)

1. 知っている 2. 知らない 3. 無回答

問2 あなたは街の活性化という側面から北陸新幹線が果たす役割についてどう思われますか(1つを選択して下さい)

1. 車社会の進展により重要視されない。
2. 仕事や旅行としての利用はもちろん、地域間、都市間の交流をも伴う交通基盤として重要である。
3. 街の顔として、街のシンボルとして駅や駅周辺の役割は重要。
4. その他。

問3 問2で「3. 街の顔として、街のシンボルとして駅や駅周辺の役割は重要」と答えた方にお尋ねします。南越駅(仮称)または敦賀駅周辺の整備についてどのような施設を希望しますか。JR福井駅、武生駅、敦賀駅等を考慮しながらお答え下さい(1つを選択して下さい)。

1. シンボリックなモニュメント 2. コミュニティホール 3. 電光掲示板
4. 花壇や公園緑地 5. その他

問4 あなたは北陸新幹線開通後の景観予測(別紙)についてどう思われますか(1つお答え下さい)。

1. 良い 2. まあまあ良い 3. ふつう 4. まあまあ悪い
5. 悪い 6. 無回答

問5 あなたは北陸新幹線整備計画について賛成ですか、反対ですか。本日見た資料等も参考にしながら1つお答えください。

1. 賛成 2. まあまあ賛成 3. まあまあ反対 4. 反対 5. 無回答・不明

問6 問5で「3. まあまあ反対」または「4. 反対」と回答された方にお聞きします。北陸新幹線の利用率を阻害する要因はなんだと思われますか(1つを選択して下さい)。

1. 運行時間の問題 2. 料金の問題 3. 所要時間の問題
4. 利用回数・目的の問題 5. 駐車場の問題 6. その他の問題

問7 あなたは将来、北陸新幹線を利用するために望むことはどんなことですか(2つ選択して下さい)。

1. 始発時間の繰り上げ 2. 最終電車時刻の延長 3. 運行回数の増加
4. 計画路線の見直し 5. 駅前の駐車場の整備 6. 駐輪場の整備
7. 割引制度の充実 8. 雨天時の車両増結 9. その他

問8 問7で「5. 駅前の駐車場の整備」と答えた方にお尋ねします。駐車場の規模（駐車可能台数）はどれくらいが妥当を思われますか（1つを選択して下さい）。

1. 20台程度 2. 20台から40台程度 3. 40台以上 4. その他

問9. あなたは将来新幹線が利用可能な駅（南越駅または敦賀駅）の中の整備として望むことはどんなことですか。JR福井駅、武生駅、敦賀駅等を考慮しながらお答え下さい(1つ選択して下さい)。

1. エスカレータの設置 2. スロープ・手すりの設置 3. 待合室の整備
4. 案内表示の明確化 5. その他

問10. 将来的・長期的展望に立って北陸新幹線に関する要望や不安になられることなどがありましたら教えて下さい。