

北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果

－観光・ビジネス両面からの交流人口増加がもたらす経済波及効果は 推計 309 億円－

- 2023 年に予定されている北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業(以下、「敦賀開業」という。)により、福井県が新幹線沿線地域となる。福井県では、敦賀開業に伴う時間短縮効果により、首都圏に加えて、関西圏など他地域との交流人口が大きく増加することが見込まれている。ビジネスや観光における交流人口が増加すれば、宿泊費や飲食費、土産代など、様々な分野で県内消費が増加することが期待される。
- 本レポートは、敦賀開業に伴う経済効果を計量化する一つの試みとして、敦賀開業による増加入込数を推計するモデルを構築した上で、福井県内への経済波及効果の推計を行うとともに、経済波及効果をより高めるための中長期的取組にかかる提言をとりまとめたものである。
- 福井県への首都圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県)及び関西圏(大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県)からの増加入込客が福井県内の経済にもたらす経済効果(直接効果)は、ビジネスで約 91 億円/年、観光で約 100 億円/年、合計で約 191 億円/年となった。これに加え、直接効果にかかる需要により県内生産が誘発されることによる効果(間接一次効果)や、雇用者所得の増加が消費を経由して県内生産が誘発されることによる効果(間接二次効果)を合計すると、約 309 億円/年の経済波及効果が福井県内にもたらされるとの試算結果となった。
- 2015 年 3 月の北陸新幹線金沢開業は、インバウンド客の増加を含む観光需要拡大により石川県に大きな経済効果をもたらした。現状の福井県へのインバウンド客の入り込みは低位にとどまるが、敦賀開業に伴う入り込み増も期待されることから、インバウンド観光客増加(但し、首都圏及び関西圏からの入り込みのみ)による経済波及効果も試算したところ、合計約 32 億円/年となった。福井県においても、インバウンド客の取り込みは効果拡大を期待できる伸びしろの一つである。
- 本件推計結果では、直接効果において観光がビジネスと同水準にとどまったことが特徴の一つである。観光客の増加に向けた様々な取り組みはもちろん、それにとどまらず、アクセス向上を契機として、地域産業の振興、新産業創出に向けた取り組みが積極的になされることが重要である。福井県には、「シゴト」と「豊かな暮らし」を提供できる魅力が豊富にある。多くの人材が交流・往来することにより、敦賀開業に伴う効果がより大きく、持続可能な成長につながることを期待したい。

目次：

- 1. 北陸新幹線金沢・敦賀間の概要とあゆみ**
- 2. 敦賀開業による福井県内への経済波及効果**
- 3. 北陸新幹線敦賀開業による福井県の持続的発展に向けた取り組み（事例）**
- 4. 最後に**

1. 北陸新幹線金沢・敦賀間の概要とあゆみ

- 北陸新幹線金沢・敦賀間は、2012 年 6 月に工事実施計画が認可され、2015 年 1 月には 3 年前倒しの 2022 年度末の完成・開業を目指すことになった。実に福井県北陸新幹線建設同盟会の設立から約 50 年の取り組みによって、福井県が新幹線沿線地域となることが決まっている。金沢・敦賀間の路線延長は約 125.2km、停車駅は 7 駅であり、福井県内 4 駅のうち南越駅(仮称)が新設となり、北陸 3 県で最も多くの駅を有することになる【図表 1-1】。
- 北陸新幹線は、東京・大阪間を結ぶ路線として全国新幹線鉄道整備法に基づき決定された整備新幹線 5 路線の一つであり、1997 年 10 月に高崎・長野間が開業し、2015 年 3 月には長野・金沢間が開業している【図表 1-2】。
- 金沢開業に伴う初年度利用者数は予想を大きく超えて、開業前と比べて約 3 倍増となった。開業 4 年目には開業以来初の前年超えとなり、好調を維持している【図表 1-3】。
- 福井県では、北陸新幹線敦賀開業により、首都圏に加えて、関西圏など他地域との交流人口が大きく増加することが見込まれている。ビジネスや観光における交流人口が増加すれば、宿泊費や飲食費、土産代など、様々な分野で県内消費が増加することが期待される【図表 1-4】。

図表 1-1 北陸新幹線金沢-敦賀開業までの歩みと概要

①経緯

1967 年	日本国有鉄道が全国新幹線網構想を公表。北回り新幹線建設促進同盟会建設
1970 年	全国新幹線鉄道整備法公布
1972 年	基本計画決定、福井県北陸新幹線建設促進同盟会設立
1973 年	整備計画決定
1996 年	小松-南越間の工事実施計画の認可申請
2004 年	政府・与党申合せ ○長野-金沢車両基地間：富山-石動間、金沢-金沢車両基地間を平成 17(2005)年度初に着工することとし、長野-金沢車両基地間で一体的に平成 26(2014)年度末の完成を目指す ○金沢車両基地-南越間：福井駅部に関しては、平成 17(2005)年度初に認可・着工、平成 20(2008)年度末の完成を目指す ○南越-敦賀間：所要の手続き後、直ちに工事実施計画の認可申請を行う
2005 年	富山-白山総合車両基地間、福井駅部 認可、着工。南越-敦賀間の工事実施計画認可申請
2009 年	福井駅部工事完成
2011 年	県内着工の政府方針決定
2012 年	金沢-敦賀間 認可、着工
2015 年	金沢-敦賀間の開業時期を 3 年前倒し、2022 年度末の完成・開業を目指すことを政府が決定

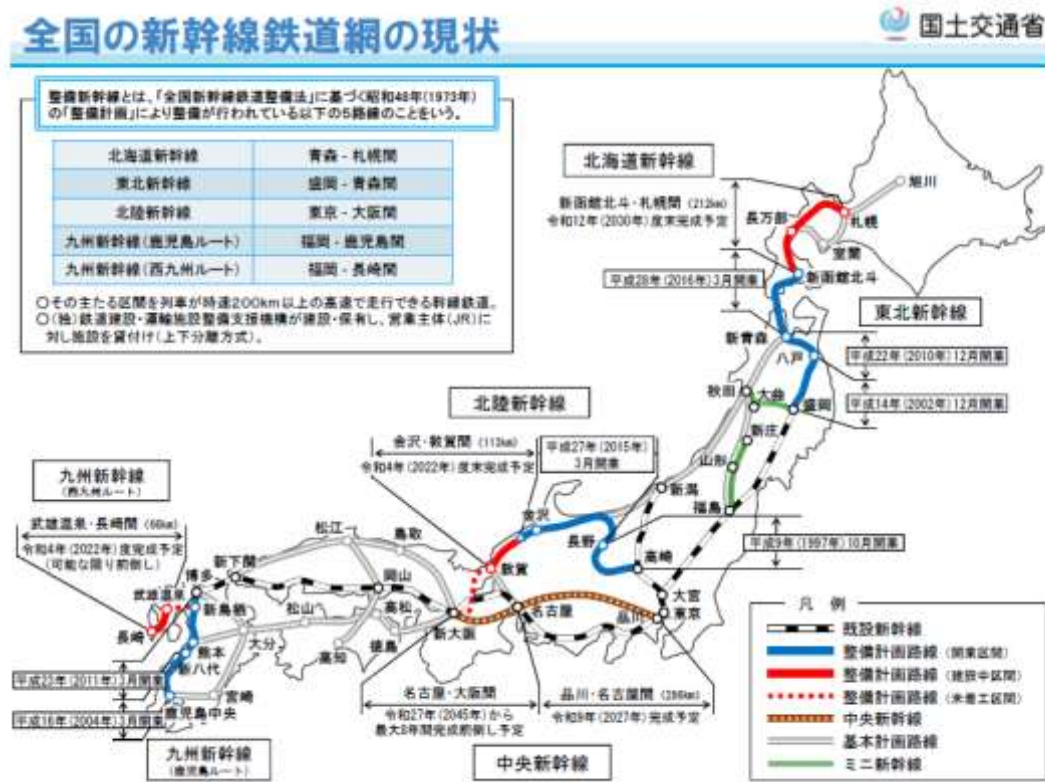
②線路の概要

(1)区間	金沢-敦賀間
(2)駅の位置	金沢駅(併設：石川県金沢市)、 小松駅(併設：石川県小松市)、 加賀温泉駅(併設：石川県加賀市)、 芦原温泉駅(併設：福井県あわら市)、 福井駅(併設：福井県福井市)、 南越(仮称)駅(新設：福井県越前市)、 敦賀駅(併設：福井県敦賀市)
(3)線路延長	約 125.2 キロメートル

(出所) 福井県新幹線建設推進課ウェブサイトより当行作成。

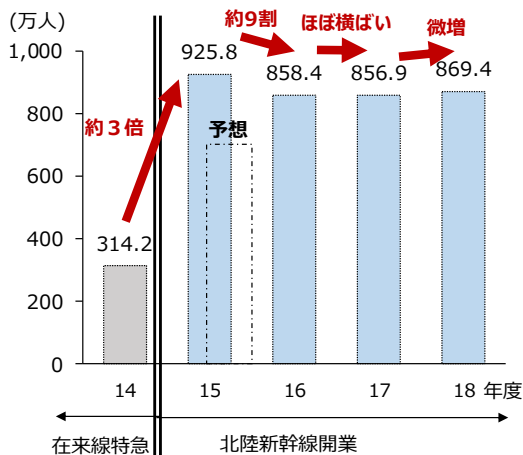


図表 1-2 全国の新幹線鉄道網の現状

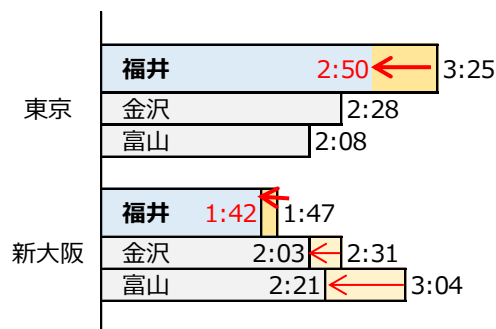


(出所)国土交通省ウェブサイト：新幹線鉄道について「整備新幹線概要図」より当行作成。

図表 1-3 鉄道(上越妙高-糸魚川間)利用者数推移



図表 1-4 各駅への所要時間(敦賀開業時)



(出所)福井県新幹線建設推進課ウェブサイトより当行作成。

(出所)JR 西日本発表資料より当行作成。
(注)年度は、各年度 3/14~3/13 ベース。上越妙高-糸魚川間の断面輸送量の対前年比(3/13までは在来線特急「はくたか・北越」の糸魚川-直江津間との比較)。

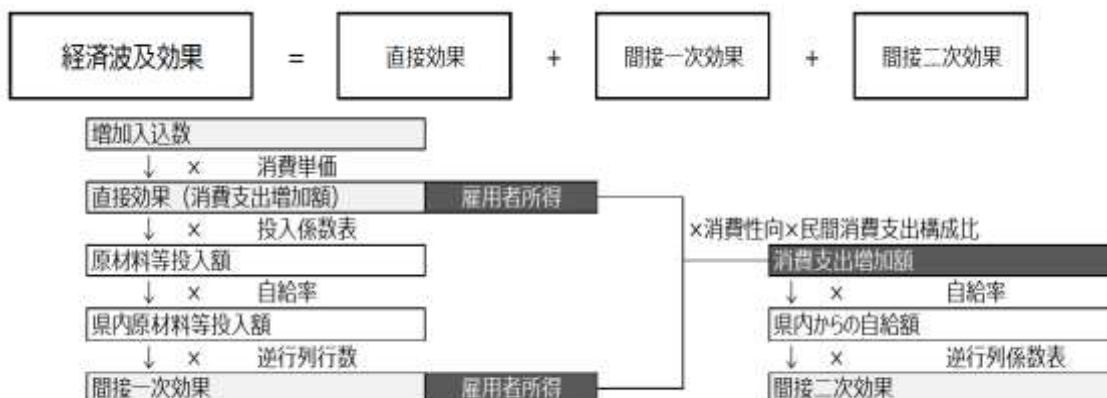
2. 敦賀開業による福井県内への経済波及効果

(1) 経済波及効果の推計手順と入込客数推計モデルの構築

- 北陸新幹線敦賀開業に伴う福井県内への経済効果を以下手順により推計した[図表 2(1)-1]。
 - ① 「東京・大阪からの時間距離」や「観光魅力度」等の指標を組み合わせ、首都圏(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)及び関西圏(大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県)から全国各地への入込客数を再現する推計モデルを構築
 - ② ①のモデルをもとに、新幹線開業による時間短縮効果に応じた首都圏及び関西圏から福井県内への入込客数の増加分を推計
 - ③ ②で推計した首都圏及び関西圏からの入込客数の増加分に対し、これらの入込客による県内消費額単価を乗ずることで、新幹線開業による経済効果(=直接効果)を推計
 - ④ ③で推計した直接効果をもとに、福井県内での原材料生産額の増加や、雇用者の所得増加に伴う消費額の増加といった間接効果を加えて「経済波及効果」を推計
 - ⑤ 首都圏と関西圏の「経済波及効果」推計値を合計
- まずは、首都圏及び関西圏からの入込客数を再現する推計モデルを、「ビジネス」と「それ以外(=「観光」と定義する)」に分けて、「全国幹線旅客純流動調査」の結果に基づき構築。
- 入込客数の増減と関係が深いと考えられる指標[図表 2(1)-2]を説明変数の候補とし、様々に組み合わせ検証した結果、最も説明能力の高い推計モデルは図表 2(1)-3 のとおりであった。
- 首都圏からのビジネス客数は、東京からの時間距離、実質県内総生産及び売場面積の影響が大きく、観光客数は東京からの時間距離に加えて、観光資源台帳(人文)^(注1)及び地域ブランド調査の影響が大きい。
- 関西圏からのビジネス客数は、大阪からの時間距離及び実質県内総生産の影響が大きく、観光客数は大阪からの時間距離に加えて、観光資源台帳(人文)^(注1)及び地域ブランド調査の影響が大きい。

(注1)JTБ 観光資源台帳(人文)：人文には、史跡、神社・寺院・教会、城跡・城郭・宮殿、集落・街、郷土景観、庭園・公園、建造物、年中行事、動植物園・水族館、博物館・美術館、テーマ公園・テーマ施設、温泉、食、芸能・興行・イベントが含まれる。

図表 2(1)-1 経済波及効果算定プロセス



図表 2(1)-2 入込客数の説明変数候補

ln (J T B 観光資源台帳 (総数) 2017)	J T B 観光資源台帳
ln (J T B 観光資源台帳 (自然) 2017)	J T B 観光資源台帳
ln (J T B 観光資源台帳 (人文) 2017)	J T B 観光資源台帳
ln (J T B 美しき日本 2014)	J T B 美しき日本
ln (地域ブランド調査 2018_ 魅力度 47 都道府県ランキング (魅力度))	地域ブランド調査
ln (地域ブランド調査 2018_ 魅力度 47 都道府県ランキング (順位))	地域ブランド調査
ln (2015 年度実質県内総生産 (2008SNA 平成 23 年基準計数))	県民経済計算
ln (2015 年度名目県内総生産 (2008SNA 平成 23 年基準計数))	県民経済計算
ln (2018 年 10 月 1 日人口推計(総人口)千人)	国勢調査
ln (2015 年度県内就業者数)	県民経済計算
ln (2016 年次製造業事業所数)	工業統計
ln (2016 年次卸・小売業事業所数)	商業統計
ln (2016 年次売場面積)	商業統計
ln (東京からの時間距離(YAHOO!検索、県庁間))	YAHOO!検索
ln (東京からの時間距離(OD 別交通サービス水準、代表交通機関) 2015)	全国幹線旅客純流動調査

図表 2(1)-3 入込客数推計モデル

首都圏	<p>(ビジネス) <補正 R2=0.87> $\ln (2015 \text{ 年度首都圏からの入込客数(ビジネス・年平均)}) =$ $20.61 + 0.72 \times \ln (2015 \text{ 年度実質県内総生産(2008SNA 平成 23 年基準計数)})$ $+ 0.19 \times \ln (2016 \text{ 年次売場面積})$ $- 3.98 \times \ln (東京からの時間距離(OD 別交通サービス水準、代表交通機関(鉄道))2015)$ </p>
	<p>(観光) <補正 R2=0.85> $\ln (2015 \text{ 年度首都圏からの入込客数(観光・年平均)}) =$ $28.32 + 0.75 \times \ln (JTB \text{ 観光資源台帳(人文)2017})$ $+ 0.54 \times \ln (地域ブランド調査 2018_ \text{魅力度 47 都道府県ランキング(魅力度)})$ $- 3.49 \times \ln (東京からの時間距離(OD 別交通サービス水準、代表交通機関(鉄道))2015)$ </p>
関西圏	<p>(ビジネス) <補正 R2=0.64> $\ln (2015 \text{ 年度関西圏からの入込客数(ビジネス・年平均)}) =$ $11.18 + 0.88 \times \ln (2015 \text{ 年度実質県内総生産(2008SNA 平成 23 年基準計数)})$ $- 2.41 \times \ln (大阪からの時間距離(OD 別交通サービス水準、代表交通機関)2015)$ </p>
	<p>(観光) <補正 R2=0.54> $\ln (2015 \text{ 年度首都圏からの入込客数(観光・年平均)}) =$ $17.60 + 0.59 \times \ln (JTB \text{ 観光資源台帳(人文)2017})$ $+ 1.18 \times \ln (地域ブランド調査 2018_ \text{魅力度 47 都道府県ランキング(魅力度)})$ $- 1.97 \times \ln (大阪からの時間距離(OD 別交通サービス水準、代表交通機関)2015))$ </p>

(2) 増加入込数及び経済効果(直接効果)の推計

- 首都圏及び関西圏の入込客数の増加を推計するに際し、前項(1)の推計モデルにおいて時間距離以外の説明変数の数値を固定した上で、新幹線開業に伴う時間短縮効果を反映する前と後との比較の結果、首都圏からビジネス+110.8%、観光+92.3%、関西圏からビジネス+4.2%、観光+0.6%増加するとの結果を得た(注1)。
- ビジネス・観光のそれぞれに関し、直近の年間入込数(「全国幹線旅客純流動調査(2015年)」に基づく)に上記増加率を乗じることで、増加入込客数を推計した
- その結果、首都圏からはビジネスで約359千人/年、観光で約355千人/年、関西圏からはビジネスで約32千人/年、観光で約39千人/年の増加が期待される結果となった。
- 増加した入込客の消費単価は、観光庁発表の「観光入込客統計に関する共通基準」(平成29年)に基づき、福井県の観光消費額単価(日本人・県外)にあるビジネス目的の宿泊23,230円/人回及び観光目的の宿泊25,411円/人回を用いた。
- これらの増加入込客数が直接消費することによってもたらされる経済効果(直接効果)は、ビジネスで約91億円/年、観光で約100億円/年、合計で約191億円/年となった[図表2(2)-1]。

(注1)首都圏からの入り込み客について：北陸新幹線敦賀開業により初めて乗継なしで首都圏から福井県に往訪できるようになったことから、新幹線開業効果は、鉄道以外の代表交通機関による福井県内への来訪者にも及ぶものとする。なお、時間短縮効果には乗り換え時間を考慮している。

関西圏からの入り込み客について：当該新幹線開業効果は、鉄道以外の代表交通機関による福井県内への来訪者には及ばないものとする。なお、時間短縮効果には乗り換え時間を考慮している。

図表 2(2)-1 経済効果(直接効果)の推計

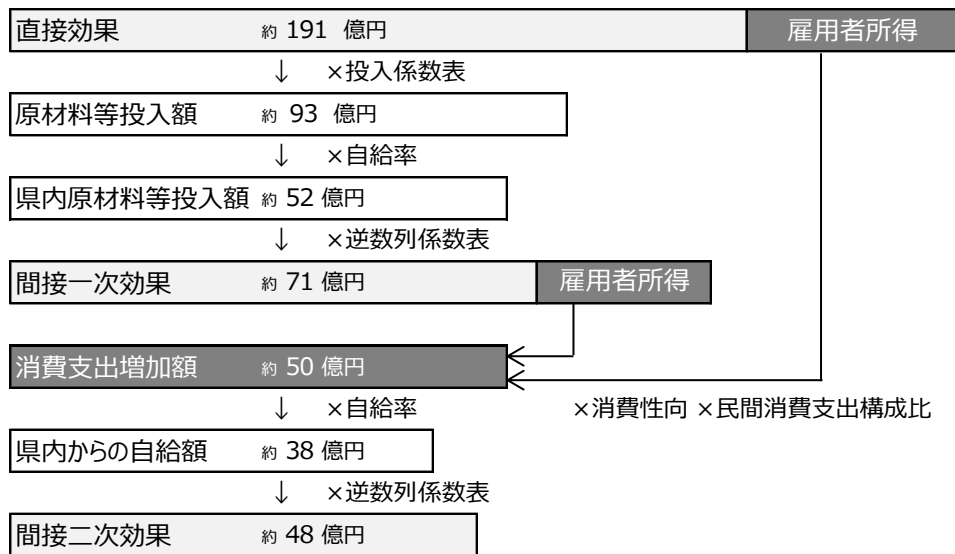
		増加率	増加入込数① (千人回)	消費単価② (円/人)	経済効果①×② (億円)
首都圏 (全輸送機関)	ビジネス	+110.8%	359	23,230	83(a)
	観光	+92.3%	355	25,411	90(b)
	計	—	713	—	173 (a+b…③)
関西圏 (鉄道)	ビジネス	+4.2%	32	23,230	7 (c)
	観光	+0.6%	39	25,411	10(d)
	計	—	72	—	17 (c+d…④)
首都圏 + 関西圏	ビジネス	—	391	—	91 (a+c)
	観光	—	394	—	100 (b+d)
	計	—	785	—	191 (③+④)

(注)計は端数四捨五入の関係で、各項目の合計と一致しない場合がある。

(3) 経済波及効果の推計

- 敦賀開業に伴う増加入込客が福井県内の経済にもたらす効果は、直接効果の約 191 億円/年にとどまらない。約 191 億円/年に相当する宿泊サービス、飲食、土産、交通サービスへの需要が生じた場合、これらを生産・提供するために福井県内で賄われる原材料等への投入額は、約 93 億円/年となる。また、原材料等投入額の増加は各産業における生産を誘発することになるため、これらもたらす福井県内の各産業による生産額の合計は、約 71 億円/年となった(=間接一次効果)。
- また、このような生産誘発を通じて雇用者の所得も増加するが、その一部が消費に回ること、さらに福井県内の各産業における生産が誘発される。このような雇用者所得を通じた経済波及効果を推計すると、約 48 億円/年となった(=間接二次効果)。
- これらを足し合わせた経済波及効果は、約 309 億円/年となった。理論的には間接二次効果の後に、さらに第三次以降の波及が発生すると考えられるが、本試算では間接二次効果までの累計をもって経済波及効果とした

図表 2(3)-1 波及効果算出プロセス【日本人：首都圏+関西圏】



図表 2(3)-2 経済波及効果と波及効果倍率【日本人：首都圏+関西圏】

直接効果	間接一次効果	間接二次効果	経済波及効果	波及効果倍率
約 191 億円	約 71 億円	約 48 億円	約 309 億円	約 1.62 倍

(4) これまでの北陸新幹線に関する経済波及効果推計との比較

- これまで、当行では北陸新幹線金沢開業による石川県及び富山県への経済波及効果の推計を行っている[図表 2(4)-1]。
- 金沢開業前の 2013 年 3 月に発表した石川県及び富山県への経済波及効果の推計は、本件と同様に全国旅客流動調査の入込客数を推計するモデルであり、新幹線開業に伴う時間短縮効果分だけ首都圏からの入込客数の増加分を日本人宿泊客として試算している。
- 開業後に推計した石川県及び富山県への経済波及効果は、日本人宿泊客に加えて、日帰り客、首都圏以外の地域、インバウンド客も含めたものである。石川県内への推計では、2013 年 3 月の開業前推計と比較して、5 倍以上の効果があるとの試算結果となった。
- 今回の推計では、敦賀開業による福井県への経済波及効果は、直接効果約 191 億円、間接一次効果約 71 億円、間接二次効果約 48 億円で、計約 309 億円と推計された。
- 開業前の経済波及効果の推計としては、福井県については、他の 2 県と異なり、観光の経済効果(直接効果)がビジネスと概ね同水準にとどまったことが特徴的である。
- また、開業前・開業後の経済波及効果の推計については、手法・対象範囲が異なるうえ、実際には開業に伴う官民の各種誘客策等の効果も含まれるため、今回の開業前の福井県の効果と開業後の石川県及び富山県の経済波及効果の推計を単純比較することはできないものの、年々増加するインバウンド客の効果なども勘案すれば、敦賀開業後の福井県内への経済波及効果はさらに大きなものとなることが期待できる。

図表 2(4)-1 北陸新幹線開業に関する経済波及効果(当行試算)

	公表時期	時点	対象時期	対象地域	入込客属性	直接効果 (億円)	経済波及効果 (億円)
福井県	本件 (2020年1月)	開業前	開業後1年間	首都圏 + 関西圏	ビジネス(宿泊)	91	
					観光(宿泊)	100	
					計	191	309
石川県	2013年3月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	20	
					観光(宿泊)	61	
					計	81	124
富山県	2016年12月	開業後	開業後1年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り)	24	
					観光(宿泊・日帰り)	320	
					インバウンド(宿泊・日帰り)	111	
計	454	678					
富山県	2013年3月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	16	
					観光(宿泊)	41	
					計	57	88
富山県	2019年11月	開業後	開業後5年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り)	15	
					観光(宿泊・日帰り)	137	
					インバウンド(宿泊・日帰り)	47	
計	200	304					

(注 1)本件と同様の手法で試算しているものは、石川県【開業前】及び富山県【開業前】である(ただし、いずれも首都圏からのみの入込のみを対象としており、関西圏は含んでいない)。石川県【開業後】及び富山県【開業後】は、今件福井県における試算と手法・範囲・対象地域が異なることに注意。

(注 2)石川県、富山県波及効果の詳細については、DBJ レポート「北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果」(2013 年 3 月)、「北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果」(2013 年 3 月)、「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」(2016 年 12 月)、「北陸新幹線開業 5 年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果」(2019 年 11 月)参照。

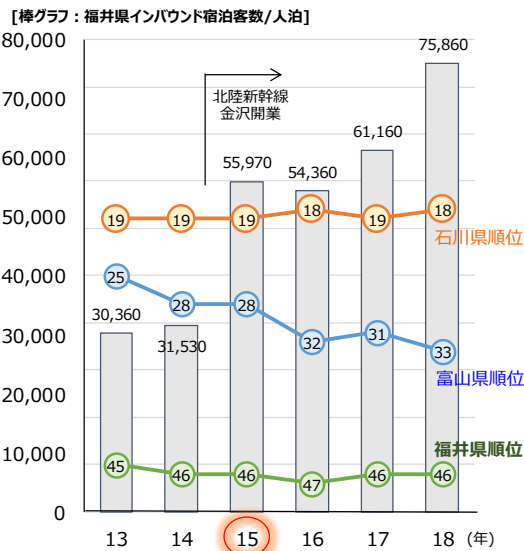
(注 3)「インバウンド」の直接効果額は、「観光」と「ビジネス」の合算。

(5) 参考値：インバウンド客の経済波及効果

- 福井県のインバウンド延べ宿泊客数は 75,860 人泊(2018 年)と全国都道府県のうち 46 番目と低位にとどまるが、実数では近年増加傾向が顕著である[図表 2(5)-1]。インバウンド客の取り込みは、敦賀開業によって今後とも需要拡大を期待できる伸びしろの一つである。
- 北陸新幹線金沢開業後、毎年多くの観光客が石川県に訪れている。特に、インバウンド宿泊客数は年々増加しており、石川県の観光客増加の原動力となっているのがインバウンド客である [図表 2(5)-2]。
- 北陸新幹線金沢開業後の 2016 年 12 月に発表した石川県内への経済波及効果の推計を参考に、福井県内におけるインバウンド観光客の経済波及効果を試算した。
試算によれば、時間短縮効果により期待される首都圏及び関西圏からのインバウンド観光客の増加分は約 75 千人/年。観光庁発表の「観光入込客統計に関する共通基準」(平成 29 年)に基づき、福井県の観光消費額単価(訪日外国人)にある観光目的の宿泊 27,174 円/人回を用い算出すると、経済効果(直接効果)約 20 億円となる[図表 2(5)-3, 2(5)-4]。これを基に経済波及効果を試算すると、間接一次効果が約 7 億円、間接二次効果が約 5 億円、計約 32 億円となった[図表 2(5)-5, 2(5)-6]。
- 福井県へのインバウンド宿泊客数(延べ)は毎年増加している[図表 2(5)-2]。敦賀開業にむけて、引き続きインバウンド観光客の呼び込みに取り組みつつ、あわせて消費単価も上げていく工夫も加えて、経済効果がより大きくなるように努めていくことが大切である。

図表 2(5)-1

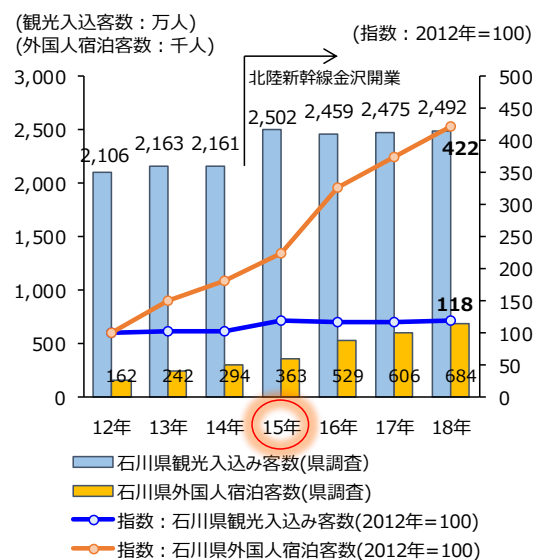
福井県インバウンド延べ宿泊客数及び都道府県順位



(出所)国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」より当行作成

図表 2(5)-2

石川県の観光入込客数とインバウンド宿泊客数(延べ数)



(出所)石川県「統計からみた石川県の観光」より当行作成

図表 2(5)-3 北陸新幹線金沢開業に伴う石川県内への増加入込客数推計

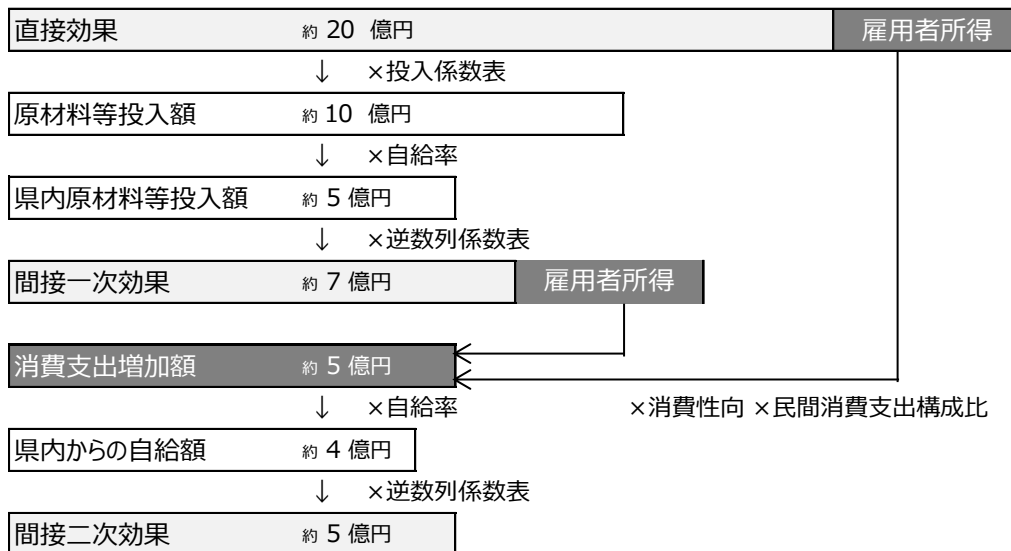
金沢開業後の入込客増加数(注 1)			比率	
観光・宿泊客	日本人	インバウンド	日本人	インバウンド
	520 千人回	99 千人回	100	19

(注 1)金沢開業後の入込客増加数は、DBJ レポート「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」(2016 年 12 月発表)による。

図表 2(5)-4 インバウンド観光客増加による福井県内への経済効果(直接効果)の推計

	増加入込数(千人回)	消費単価(円/人)	経済効果(億円)
首都圏	68 千人回/年	27,174 円/人	約 18 億円
関西圏	7 千人回/年	27,174 円/人	約 2 億円
総計	75 千人回/年	-	約 20 億円

図表 2(5)-5 波及効果算出プロセス【インバウンド客：首都圏+関西圏】



図表 2(5)-6 経済波及効果と波及効果倍率【インバウンド客：首都圏+関西圏】

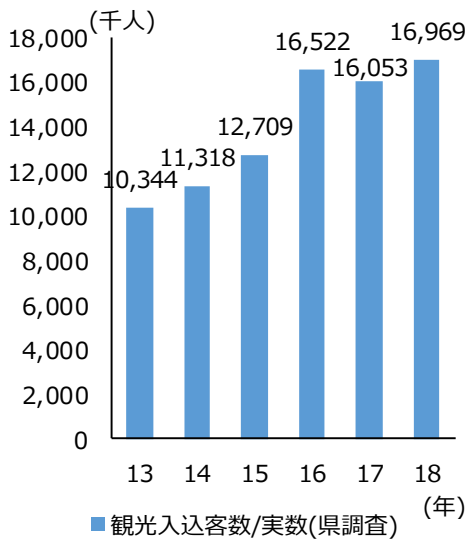
直接効果	間接一次効果	間接二次効果	経済波及効果	波及効果倍率
約 20 億円	約 7 億円	約 5 億円	約 32 億円	約 1.59 倍

3. 北陸新幹線敦賀開業による福井県の持続的発展に向けた取り組み（事例）

（1）福井県が抱える課題と秘めたる魅力

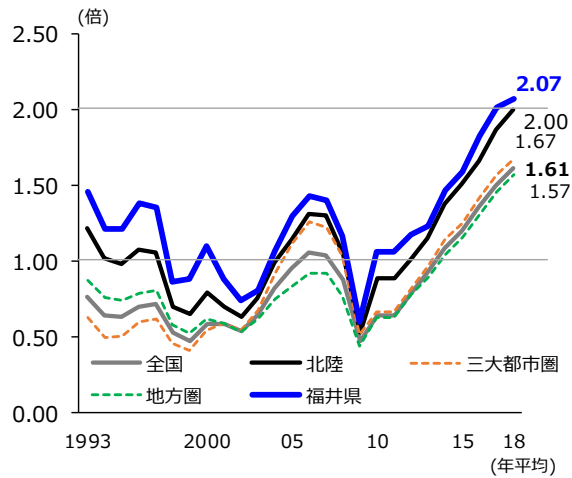
- 本件推計では、石川県、富山県での開業前の経済効果の推計と異なり、観光の経済効果（直接効果）がビジネスと同程度にとどまることが特徴的である。
- 福井県内の観光入込客数は近年増加傾向にある【図表 3(1)-1】ものの、石川県の 7 割程度、宿泊客数は同 4 割弱にとどまる。また、福井県には、国の天然記念物で輝石安山岩の柱状節理としては世界的にも有数の規模を持つとされる東尋坊や、国の重要文化財で北陸地域において唯一現存する天守を有する丸岡城など古き良き日本の風情を今に遺す観光資源が多数あるものの、魅力発信の面等が後れていることから、福井県のインバウンド延べ宿泊者数が 75,860 人泊と全国都道府県のうち 46 番目となっている。
- 福井県においては、観光拠点が県周辺地域に点在しているため、それらを巡る広域周遊を滞在日数の延長に結びつけ、消費単価の向上を目指すことが大切であると考えられる。但し、そのためには二次交通の充実が課題の一つであるほか、宿泊施設の魅力向上などにも期待したい。更に、インバウンド客の取り込み余地は大きいと考えられ、観光面で適切な情報発信により、敦賀開業効果の拡大が期待できる。
- 更に、観光面での取り組みに加え、ビジネス面での経済波及効果を高める取り組みも重要である。福井県でも人口減少が続いており、特に若年層(20 代)の転出超過が著しい【図表 3(1)-2】。人手不足を反映し、有効求人倍率は 2.07 倍(2018 年平均)と全国で最も高い【図表 3(1)-3】ほか、休廃業・解散件数が高水準であることに繋がっている可能性がある。
- 他方で、生活面では持ち家比率が 70%を超え、待機児童数も低く、教育面では全国学力テストにおいてトップクラスを維持している。正社員化率も高く、共働き率も全国 1 位でもあり、そのなかで合計特殊出生率 1.67(全国平均 1.42)と全国 7 位となっている【図表 3(1)-4】。
- また、企業活動においても、2017 年 7 月に、ユニフォームネクスト株式会社(福井市)が福井県では 10 年ぶりの新規上場(東証マザーズ)を果たしたほか、2018 年の新設法人数伸び率が 8.48%増と全国 1 位(東京商工リサーチ「2018 年新設法人動向調査」)となるなど明るいニュースがみられる。
- このような福井県の魅力ある環境を活かし、敦賀開業を契機として、観光面のみならず、ビジネス面においても、若年層が戻りたくなるような「暮らし」と「シゴト」への取り組みを深化させ、福井県の持続的発展に繋げていきたい。
- そのような取り組みの先行事例として、新幹線沿線地域である石川県金沢市・福岡県久留米市の取り組みを紹介したい。

図表 3(1)-1 福井県の観光入込客数(実人数)



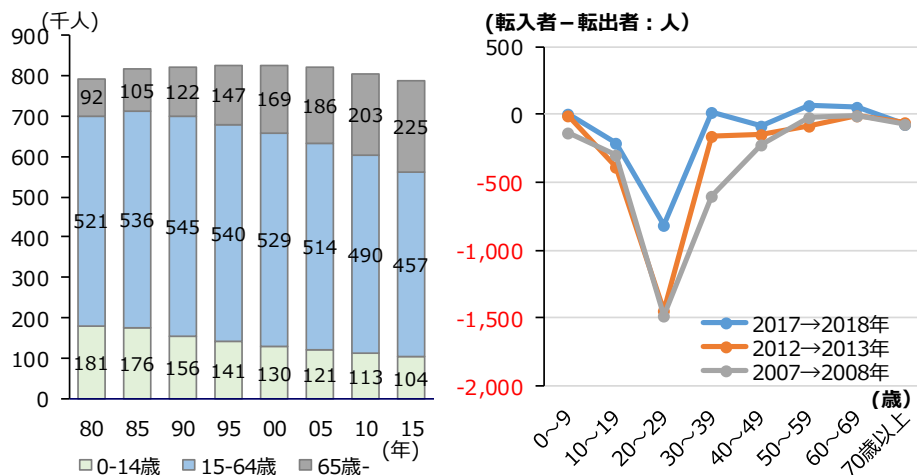
(出所)福井県「福井県観光客入込数(推計)」

図表 3(1)-3 有効求人倍率(年平均)



(出所)厚生労働省「一般職業紹介状況」より当行作成
(注)新卒除くパート含む年平均。三大都市圏=東京圏(埼玉、千葉、東京、神奈川)・名古屋圏(愛知、三重)・大阪圏(京都、大阪、兵庫)、地方圏=三大都市圏以外の地域

図表 3(1)-2 福井県の人口動態及び年齢別社会増減



(出所) 福井県「福井県の推計人口(年報)」、総務省「国勢調査」より当行作成

図表 3(1)-4 福井県に関する主な統計

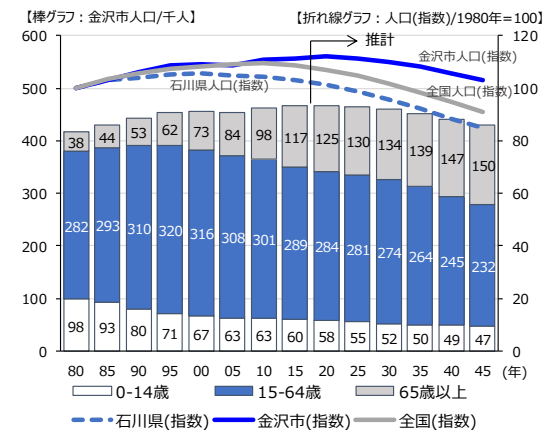
年	持ち家比率 2015	保育所 待機児童数 2019	全国学力テスト 2019	全国体力テスト 2019	正規就業者 の割合 2017	共働き率 2015	合計特殊出生率 2018
福井県	74.0(4位)	10人(39位)	【小6】国語2位、算数4位 【中3】英語1位、数学1位、 国語2位	実技8種目の記録点数 【小5】男子1位、女子1位 【中2】男子2位、女子1位	61.7(4位)	58.65%(1位)	1.67(7位)
全国	61.3(-)	※東京都 3,690人(1位)	-	-	58.3(-)	47.56%(-)	1.42(-)
資料	総務省 「国勢調査」	厚生労働省 「保育所関連状 況取りまとめ」	文部科学省 「全国学力・学習状況 調査結果」	文部科学省 「全国体力・運動能力、 運動習慣等調査結果」	総務省「就業 構造基本調査」	総務省 「国勢調査」	厚生労働省 「人口動態統計」

(2) 石川県金沢市：「金沢市新産業創出ビジョン」

2015 年の北陸新幹線金沢開業から 2020 年 3 月で 5 年が経過する。新幹線開業を契機に「ヒト・モノ・情報」が集まりつつある金沢市では、交流人口の増加を地域の発展に繋げるための「次の一手」を打つべく動きは始めている。金沢が持つ産業分野での創造力・文化力・知力を、新幹線開業を契機に集まった「ヒト・モノ・情報」と掛け合わせ、新産業と市民の豊かな暮らしの創造を目指す金沢市の取り組みを紹介する。

- ・ 開業以降、金沢市には毎年 1000 万人を超える観光客が訪れている。当初懸念されていたストロー現象はなかったと見られている一方、人口減少スピードでは、石川県は全国平均を超えている。金沢市は 2015 年以降横這いを維持しているが、生産年齢人口(15 歳以上 65 歳未満)は減少し続けている【**図表 3(2)-1**】

図表 3(2)-1 金沢市の人口動態



(出所) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年推計)」より当行作成

- ・ 金沢は単なる観光地ではない。ニッチトップ企業や大学の多さ、共働き率の高さ、待機児童ゼロなど、仕事と暮らしの環境が高度に整っているところでもある。また、「善隣館(金沢にある地域福祉の拠点施設)」を中心に近所付き合いを通じた「校下(校区)」単位での地域住民の結びつきも強い。
- ・ 歴史的に文化・工芸の作家を育てる気風がある一方、イノベーションを大切にす素地もあると金沢市の担当者は語る。新旧の要素を混ぜ合わせることで、この地でしか生み出しえない文化的価値が付加されたサービスや製品、知的財産を創出できると考えており、2018 年 10 月に、その実現に向けた「新産業創出ビジョン」を策定した。
- ・ 中心街に近く寺町寺院群がそばにある旧野町小学校の校舎を活用し、第 4 次産業革命の新たな世界を拓く子どもや起業家、大学・企業の研究・開発者らが共創・成長するコミュニティを形成し、金沢の個性を創造・発信する「価値創造拠点」の整備を進めているところ。金沢の強みである食や工芸(KOGEI)の「本物の文化」に、最先端技術の AI 等を融合した新たな価値の創造と子どもたちの独創力の育成を図ることが特色となっている。
- ・ 中心市街地に、起業家や ICT エンジニアなどを呼び込み、人材の集積・交流によって新産業創出の促進を図る「金沢版 AI ビレッジ形成促進事業【写真】」では、オフィス開設や新規雇用にかかる費用に補助金を出す。金沢町家も対象としており、金沢の文化・地域資源を活用するものとして首都圏を含め反響があるという。
- ・ 興味を示した起業家からは、伝統・文化だけでなく、海・山などの自然環境に近いこと、豊かな食文化だけでなく子育てもしやすいといった暮らし面での魅力が聞かれるとのこと。いまや「ネット環境があれば仕事はどこでもできる」ゆえ、生活環境も重要視されるようになってきたといえる。
- ・ このように金沢市は、北陸新幹線開業を契機とした交流人口の増加を「手段」として活用し、固有の歴史・文化・伝統といった強みと新事業・技術革新といった新しさを組み合わせた「独創性と多様性を有する都市」を目指し、進み始めている。



(出所)金沢市提供

【Column】スタートアップ企業の地方への進出

AIベンチャー株式会社 Nextremer(本社：東京都、向井永浩会長)は、2019年5月に金沢市に金沢 AI ラボを開設した。当社向井会長に、金沢に拠点を開設した理由や、地方におけるスタートアップ企業進出の可能性等をインタビューした。

- ・ 最初の地方拠点である高知では、IT人材の採用には意外と苦労しなかった。高知拠点開設を通して、首都圏に拘らなくても、教育環境が整っているところでは理系的な素養のある人材がいることがわかった。また、下請けではない業務、企画・開発業務や、先端分野に触れる機会を与えることで人材が集まる。学生や若者は活躍したり、成長したりすることを求めていることも感じている。
- ・ 金沢には総合大学のほかにも理系大学があり、IT系に強い人材が豊富な点もITベンチャーにとっては魅力である。地方では、せっかく理系学部や大学院を卒業しても活躍の場が少ないと言われていたが、逆に言えば、それだけ活かされていない良い人材が豊富であることも捉えることができる。金沢への進出は、こうした地方の環境を逆手に取り、良いIT人材を獲得できるのではとの狙いもあった。
- ・ 産業の特色で言えば、北陸地域は製造業が集積していることも魅力のひとつである。特に当社のようなB to B企業にとっては、製造ラインをはじめ現場を知ることとはとても重要であり、現場が近くにある環境は重要である。さらに、行政の誘致が積極的でサポートが手厚いことや、スタートアップ支援に積極的な経営者が多い印象をもつ。
- ・ 地方進出の際にまず重要視するのは「仕事をさせてもらえるかどうか」。地場企業との関係性が鍵を握る。地方ではまだ「ベンチャー<大企業」の図式が強く残っており、「親世代の理解」や「知名度」、「会社規模」といった壁はある。だからこそ、オープンイノベーション浸透にむけて官民のサポート体制が整っていることは、地方でベンチャー企業が増える大きな要素となるだろう。
- ・ 地方拠点では、東京本社から物理的な距離はあるが、オンラインでコミュニケーションがとれるため別フロアにいるような感覚しかない。加えて、金沢は北陸新幹線開業により、本社との所要時間がdoor to doorで3時間になり、この時間短縮の効果は大きい。時間距離が近くなったことで心理的に東京への関心も高くなり、今後イノベーションやスタートアップに対する意識も変わってくるとの期待もある。これまでは地域の人にとって「生活する場」だった金沢が、「ビジネスの場」として捉えられつつあることも感じており、「働く場」としての金沢への期待は大きい。
- ・ 金沢では北陸新幹線開業を機に外国人観光客が多く訪れるようになり、観光地として「訪れたい」と思わせることに成功した。いずれは、「金沢に住んで働きたい」という外国人も増えてくると思われ、ここに地域としての発展の余地があるのではないかと。住みやすく、アミューズメントもあり、新幹線で気軽に東京に行ける場所として、QOL(Quality of Life=生活の質)とビジネスが両立でき得る金沢のポテンシャルに期待している。



(ロゴマーク)株式会社 Nextremer 提供

(3) 福岡県久留米市：九州新幹線沿線地域における取り組み

2011 年に九州新幹線が鹿児島中央～博多まで全線開業した。その恩恵は福岡市と鹿児島市に集中するかの思われたが、「途中駅」の JR 久留米駅を有する福岡県久留米市は、新幹線開業以降、地域の特色を活かした地道な取り組みが功を奏し、人口の社会増(転入超過)を長く達成した。市の地方総合戦略でも雇用・創業・暮らしの面に注力し、「住みやすさ日本一」を掲げている。



久留米市の人口 30 万人は福井市人口 27 万人と同規模であることに加え、大阪からの所要時間が山陽・九州新幹線で 2 時間

(出所)久留米市提供

52 分と、北陸新幹線での東京-福井間 2 時間 53 分(予定)とほぼ同じである。このように、福井と似た特色をもった久留米がどのように地域活性化に取り組もうとしているのか、関係機関にヒアリングした。

①久留米市の環境

- ・ **4 年連続の転入超過**：九州新幹線開業までは人口減少が続いていたが、開業後の 2013～2016 年度で転入超過が続いた【図表 3(3)-1】。特に、2015 年度と 2016 年度の転入超過は 20 代男女の流入に起因しており、2015 年度は+136 名、2016 年度は+389 名の超過であった。
- ・ **「ものづくり」への自負**：東芝創業者の田中久重氏の出身地であり、石橋正二郎氏が興したブリヂストン発祥の地でもあるなど、「ものづくり」の DNA が息づいている。現在でも、福岡県及び九州地域での有数の製造拠点である【製造品出荷額 3,210 億円：九州管内 18 位、福岡県内 7 位／福井市 4,271 億円(2017 年経済産業省「工業統計」)】。
- ・ **豊富な水資源をいかした産業基盤**：国内最多クラスの蔵元数があり、阿蘇山が水源の筑後川を利用した酒造りや食品製造が盛んで発酵技術が昔から発達。久留米大学医学部などもあり、自治体も医療・バイオ産業の発展に力をいれている。
- ・ **底堅い創業力**：2012 から 2014 年の新設企業数が 2,556 件と、廃業数 2,374 件を上回る。(経済産業省「経済センサス」)
- ・ **良好な交通アクセス**：九州新幹線で博多まで 17 分、熊本まで 20 分(定期券利用者比率は、北陸新幹線が 8%に対し、九州新幹線が 18%(「鉄道輸送統計年報(2018 年度分)」)と、通勤通学圏内であることに加え、鹿児島中央まで 1 時間 3 分、新大阪まで 2 時間 52 分と西日本の主要都市に 3 時間以内でアクセスできる。
- ・ **安心安全な暮らし**：全国の政令市・中核市 67 都市中、人口 10 万人あたり医師数は全国 1 位(2016 年厚生労働省「医師・歯科医師・薬剤師調査」)、病院・診療所数は全国 8 位(2018 年厚生労働省「医療施設調査」)

図表 3(3)-1 久留米市の人口動態(社会増減)



(出所) 久留米市提供資料より当行作成

(注)転出入者数は、2012 年度以降外国人を含む数字。

②ものづくり企業の技術力とその魅力の発信

- 2019年2月に、久留米市商工政策課が市内に本社や拠点を置く企業61社を紹介した冊子「久留米 輝くものづくり企業事例集～積み重ねてきた知恵と技～」[図表 3(3)-2]を作成し、行政と企業が一体となった取り組みがある。
- 市内には高い市場シェアを有する企業やニッチトップ企業が多数あるが、それについて市外どころか市民にも知られていない現状から、PR不足を痛感。こうした光る地元企業の「発掘」と「発信」を通じて久留米を元気にしたいとの思いから、冊子作成に着手。多数企業を一度に紹介する取り組みを市役所が自ら行うことは珍しく、紹介されている企業も市役所職員が取材し、経営者の思いを直接聞いている。
- 冊子作成と配布を通じて、まずは久留米の良さをあらためて学んだ市役所職員の意識が変わり、地元企業の価値とPRの大切さに気がついた。全国に発信しており、今後は域外の企業間連携・マッチングの促進や人材確保を期待される。新幹線を通じて外から「ヒト・モノ・情報」を得ることも重要だが、地域産業の実態とその価値をあらためて学び、適切に情報発信することが大切である。

図表 3(3)-2
「久留米輝くものづくり企業事例集」

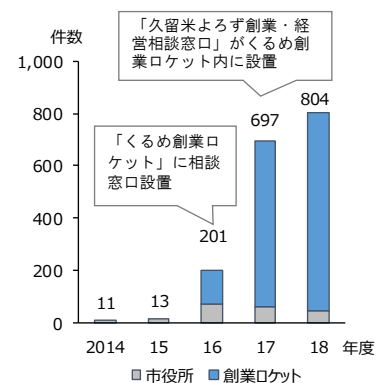


(出所) 久留米市提供

③寄り添った創業支援

- 古くからの創業気質に加え、久留米大学医学部を有することで、バイオ産業での新規参入・振興が盛んな地域でもある。こうした基盤を背景に、久留米市ではユニークな創業支援メニューが提供されている。
- 久留米商工会議所は、1998年から創業セミナー「創業塾」を主催。2016年度末現在で、1,487名が修了している。他県他市に住む人も入塾でき、新幹線で「通塾」できるため、毎年募集後すぐに定員に達するなど、創業支援のブランドとして近隣市も含めて地域に浸透している。
- 「創業塾」では強く創業やIPOを勧めていない。創業すべきか悩んでいる、創業に関心があり勉強したい方に寄り添う姿勢であり、スタートアップ輩出を目指す取り組みとは異なる役割で支援している。
- さらに、こうした創業の芽を育てるという観点から、创业者の育成・交流を目的に、市では創業支援施設「くるめ創業ロケット」を2016年より開設。第三セクターである株式会社久留米ビジネスプラザがその管理・運営を行っている。久留米市の中心市街地に賑わい創出も狙った立地により、産学間が連携しやすくなり、「くるめ創業ロケット」内に、中小企業庁福岡県よろず支援拠点の「久留米よろず創業・経営相談窓口」も設置(2017年度より)。市への創業関連相談が2015年で13件だったものが、2018年で合計804件となるなど利用が進んでいる[図表 3(3)-3]。

図表 3(3)-3 久留米市 創業窓口相談件数(延べ数)



(出所) 株式会社久留米ビジネスプラザ提供資料より当行作成

④地元企業によるオープンイノベーションの取り組み

- ・ こうした地域でのサポート体制のもとに、最近では、民間発で起業家交流会の立ち上げや、コワーキングスペースの開設など、オープンイノベーションの機運も高まりつつある。
- ・ 2019 年 2 月にオープンしたコワーキングスペース「Plug-in」**[写真左]**を運営する**株式会社アング 鵜木啓光代表**は、久留米でも若者が高校・大学を卒業すれば、東京・大阪・福岡に出てしまい戻ってこないため、青年会議所の会員数も減っていることへの危機感から、異業種の人々が集い関わることでモノやコトが生まれる可能性を久留米で仕掛けるべくコワーキングスペース開設にいたったと話す。
- ・ 鵜木代表もそうだが、久留米では地元企業のジュニア経営者が新しい事業をはじめ第 2 創業パターンも多く、スタートアップの集積がみられる地域とは異なる点は、福井でも参考になるのではないかと指摘。
- ・ 創業者のコミュニティの場にとどまらず、人材不足に悩む地域企業と、地域での就職先を探す学生の架け橋にもなるような拠点づくりも目指しているとのこと。
- ・ 繊維会社として創業し、現在ではスポーツ・レジャー事業などを展開する**高橋株式会社 高橋彦太郎社長**も、長年九州で純民間によるスタートアップ支援に取り組んできた一人である。2011 年に福岡市で「スタートアップカフェ」立ち上げに関わったことを始まりに、ゼロワンブスターと協働し「Startup Dojo 九州(スタートアップ道場)」**[写真右]**を開講、久留米市を含む九州の各主要都市で展開した。
- ・ 久留米の道場でも、鹿児島・熊本などから九州新幹線にのって受講生が集まってきたことから、高橋社長は、九州新幹線が開通したことは、間違いなく久留米が地域外との連携のきっかけになったことに加えて、『九州』を感じることに一役買ったと話す。
- ・ 祖父が福井県鯖江出身で繊維問屋であった高橋社長は、『北陸地域でも、単に「金沢においてよ」と金沢だけに集めるのではなく、北陸の各地でコミュニティの場をつくり、新幹線を手段にその場同士が繋がることで「北陸」として一つになることが大事。そうすれば交流と創造が高まるはずであり、その一体感は東京と繋がることと同じく重要だろう』とエールを送る。

コワーキングスペース「Plug-in」



(写真) 株式会社 U.N.K 提供

Startup Dojo 九州(スタートアップ道場)

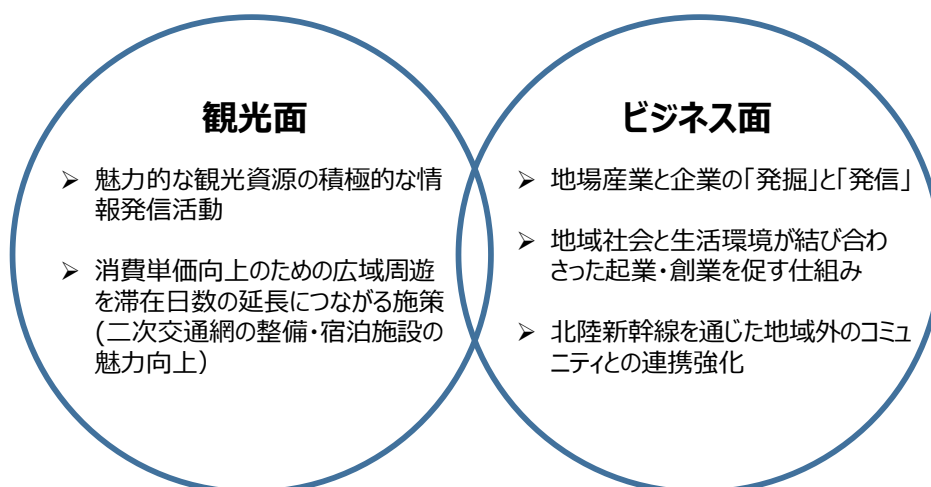


(写真) 高橋株式会社提供

4. 最後に

- 北陸新幹線の敦賀開業は、福井県にとって 1972 年の「福井県北陸新幹線建設促進同盟会」の設立から 50 年以上の年月をかけた悲願の開業である。これまでの当行推計では、石川県や富山県では、北陸新幹線開業により観光客・インバウンド客の増加を中心とした経済効果をもたらしたが、福井県での開業効果についても期待できる。
- 福井県のインバウンド延べ宿泊者数は全国都道府県のうち現状低位であるものの、魅力的な観光資源など潜在力を有しており、積極的な情報発信等を行えばインバウンド客が伸びしろになり、石川県や富山県で経験した観光需要の拡大にも繋がるはずである。
- 敦賀開業により北陸 3 県が新幹線によって繋がることになる。これまでの富山・金沢開業時と異なり、単に観光客がたくさん来ることだけでなく、北陸新幹線を通じた北陸地域の課題解決と持続的発展にむけた新段階に入ることも求められよう。
- 本件推計では、直接効果においてビジネスと観光が同水準であることが特徴的である。敦賀開業の経済効果を高めるためには、観光振興のみならず、地域産業の振興も重要となる。福井県では、高い教育水準で育った若年層が県外への流失が顕著であり、敦賀開業により「ストローク現象」としてこれに拍車がかかることがないよう、また県外に出ていった若年層が戻れるような、ビジネス面での魅力や環境づくりが重要となってくる。
- 新幹線沿線地域である金沢市や久留米市では、情報発信、起業・創業などを促す取り組みがはじまっており、また豊かな地域生活の中で産業振興への取り組みが進められている。
- 福井県も魅力的な産業基盤と生活環境を抱えており、北陸新幹線敦賀開業によるアクセス向上を契機とした地域産業の振興、創業・起業の広がり、新産業創出にも活かすべきである。福井県が、「シゴト」と「豊かな暮らし」が提供できる魅力ある地域として多くの人材が交流・往來することにより、新幹線開業による効果が持続可能な成長につながることを目指してほしい。

敦賀開業を契機とした期待したい取り組み



©Development Bank of Japan Inc. 2020

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

(お問い合わせ先)

株式会社日本政策投資銀行 北陸支店企画調査課 (山中宏昭、宮原吏英子)

〒920-0031 石川県金沢市広岡 3-1-1 金沢パークビル

電話：076-221-3216 / E-mail：hrinfo@dbj.jp