

高速交通による大交流時代と福井・中部の課題

－第19回中部社研時事フォーラム

「第19回中部社研時事フォーラム」は、2024年3月に金沢・敦賀間が延伸開業した北陸新幹線をはじめ、中部縦貫自動車道の延伸開業（2023年10月）、国道418号線冠山峠道路の開通（2023年11月）と、2023年度が福井県にとって大都市圏へのアクセスに大きな転機が訪れた1年であったことから、あらためて福井という地域と名古屋を中心とした中部地域との関係に焦点を当て、第三次国土形成計画（2023年7月決定）にうたわれる「太平洋側・日本海側の二面活用」、「日本中央回廊の効果の波及」という視点も意識しながら、講演およびパネルディスカッションを織り交ぜて開催した。本稿ではその内容を以下に報告する。

今回は、多様な観点から福井県の地域研究を進めており、2026年4月には新たに「地域政策学部」が開設される予定である福井県立大学の地域経済研究所が定期的に行っている「地域経済研究フォーラム（2024年度第5回）」との共催、産学連携フォーラムとして開催させていただき、北陸地域・中部地域相互の認識や課題を互いにより確認できる催事になったのではないかと考えている。

高速交通による交流チャンスの増加を捉えながら、新産業創出やデジタル社会、国土強靱化といった新しい社会づくりに向けた地域横断的な課題に対して、地域間が交流・連携して取り組むことの必要性を、このフォーラムの講演・パネルディスカッションから感じていただければ幸いである。

最後に、当フォーラムの共催にあたり多大なご協力をいただいた松原宏先生はじめ福井県立大学地域政策研究所の皆さま、フォーラム登壇者の皆さま、そしてご聴講いただいた皆さまにあらためて御礼を申し上げます。（事務局）

※なお、本稿は、「第19回中部社研時事フォーラム」における講演・パネルディスカッションの一部から、適宜事務局にて補足・脚注等を加えて構成している。

1. 中部地域が考える「大交流時代」とその課題

公益財団法人中部圏社会経済研究所 代表理事 宮本 文武



私は一般社団法人中部経済連合会（以下、「中経連」）の事務局長も兼務しており、このあとパ

ネルディスカッションに出られる北陸経済連合会の牧野正広常務理事・事務局長とも連携して、中

部圏をより元気にする活動を展開しているところ
です。福井駅に降り立つのは久しぶりですが、駅
が非常に綺麗になって、活気が出てきたなと感じ、
新幹線効果が徐々に出てきているのではないかと
思っております。

福井県における高速交通体系の充実について最
初にお話をさせていただきます。

中部圏の交通体系に目を向けますと、大きな動
きが図1のとおりあったと認識をしています。皆
さんご存知のとおり北陸新幹線が、敦賀まで延
伸したことがまず一点、それと中部縦貫自動車道が、
東海北陸自動車道との直通まであと15kmとい
うところまで大きく前進をしてきました。あと、こ
れは高速道路ではありませんが、この冠山峠道路
が開通し、いわゆる交通の多重化が成立したこ
とが、2023年度の大きな動きだったのではないかと
考えております。

福井県内における至近での高速交通体系整備



図1 福井県における至近での主要道路・鉄道の開通

先日金沢に行きましたら、新幹線が金沢まで延
伸した時に観光客は70%ぐらい増えたと聞いてお
ります。福井は今のところ25%ぐらいの伸びと聞
いております。そのあたりはなぜですかということ
ですけれど、ホテルなどが充実してなくて、
なかなかインバウンドが来られないのではないかと
いうお話もございます。あと、敦賀以西の新幹
線の延伸の部分です（図2）。関西からのアクセ
スが整ってくれば、さらに西からビジネスや観光
で人が入ってくるのではないのかと思ってお

す。私は今日名古屋から来ました、乗り換えが
多く、多少運賃も上がりましたので、ひょっとす
ると前よりも不便になったのではないかと思っ
ております。これはまだ途上でございますので、こ
れから西としっかり連絡できるような形になれば
いいのではないかと思っております。

① 北陸新幹線の延伸開業(金沢～敦賀間)

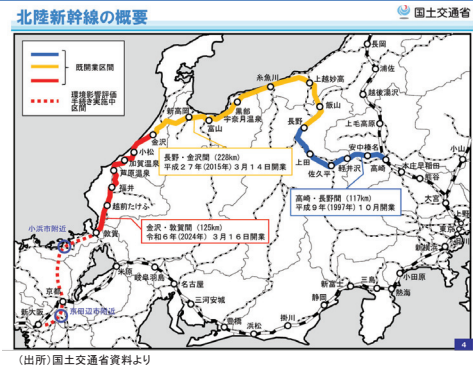


図2 北陸新幹線の整備状況

このような状況をいろいろ名古屋で聞いてみ
すと、電車でのアクセスがあまり良くないとい
うことで、意外とバスが人気だそうです。ただ、バ
スは目的地に行って終わりということになります
けれど、電車だと途中下車をして楽しむことが
できますので、北陸新幹線の早い延伸をぜひ期待
したいと思っております。

中部縦貫自動車道ですが、東海北陸自動車道へ
の直通まであと少しのところまできております
（図3）。開通予定が後倒しになっていることが心
配ですけれども、やはりこの軸がつながってく
ると、福井とお隣の岐阜県が非常に近くなります。
東海北陸自動車道まで出てしまえば名古屋までも
近いですし、名古屋から北陸にも行くというこ
ともありますので、ぜひこの軸は早く完成して
いただきたいということです。また、この軸が
できると、リダンダンシーにも非常に効果がある
と思っております。

図4は、高速道路ではありませんが、冠山峠道
路の件です。これも重要なインフラではないかと
考えております。先日、福井県庁の方が私ども
の事務所に訪ねていらして、中部地域での敦賀港の

② 中部縦貫自動車道の延伸開通(勝原(かどはら)IC～九頭竜IC間)



(出所)国土交通省近畿地方整備局HPより抜粋し当財団にて加工
https://www.kkr.mlit.go.jp/news/top/press/2023/lpe01g00000034z0-att/20230907onoaburazaka_kaitsu.pdf

図3 福井県内の中部縦貫自動車道の整備状況

③ 国道417号冠山峠道路～交通不能機関の解消、福井～岐阜の直結



(出所)国土交通省近畿地方整備局プレスリリース(2024.3.21)

図4 国道417号冠山峠道路(福井県～岐阜県)の概要

活用についてお話をされていました。日本列島を思い描いていただきますと、日本の真ん中で愛知県と福井県との距離が短いんですよね。港湾の話をして、もちろん日本で多くの輸出量を誇っていますのは名古屋港や四日市港ですが、万が一の時に敦賀港に非常に近い距離で行けるとということで、災害に備えて日頃から多重に考えることは非常に重要だと思っています。

道路についても、今回のこの冠山峠道路や、先ほどの中部縦貫道もありますが、そういう道路がしっかり整備をされていて、万が一の時に日本海側も太平洋側も両方が使える環境になっていることは非常に重要なことではないかと思っております。今日、パネルディスカッションに山田賢一越前市長もお越しになりますので、その辺りを市長からもお話しいただければ非常に有意義じゃない

かなと考えております。

お話しさせていただいたように、ハード面はかなりそろってまいりました。次はソフト面をどうしていくのかということが非常に重要になってくると思っております。産業創出における地域連携が重要ですが、後半でお話をさせていただきます。

やはり福井県と中部地域というのは環境も発想も違っておりますので、新しい産業を生み出すのには、交流ができるようなソフトが必要ではないのかと思っております。観光について言いますと、先ほどハード面ではホテルとかハコモノが少ないというお話をさせていただいたと思いますが、ソフト面では、まず人手をもっと確保しないと、あのホテルは部屋が空いているのだけれどなかなかお客さんを受け入れられないということになります。福井県は恐竜という非常に素晴らしいコンテンツもありますし、海側に行くと温泉もあり、景色も非常に豊かですが、福井県の中を回遊できるような「広域福井」とか、例えば滋賀県や石川県とより広域のソフトがそろっていくことと、インバウンドの方が来ても、交通手段で移動しやすいようなソフトができることを、取り組んでいく必要があるのかと思っております。

この間、ある先生にお話を伺いますと、やはりここでしかないというソフトがある地域は、非常に魅力があるって言うんですね。例えば、交通が便利になると、京都はやはりお寺があったり、昔の都だったということで雰囲気があったりして、京都にしかないコンテンツがあるところは生き残っているのですが、大阪は商業の街なので、交通の便が良くなってくると、東京の方が商売しやすいということで、一時期大阪の本社が東京に移動してしまったということがございました。福井県のように、ここでしか恐竜はないよね、恐竜のいわゆる中心だよというような、ほかではまねができないコンテンツがあることが、この地域の発展につながるという非常に重要な要素だと先生がおっしゃっていました。確かにその通りだなと思えました。そうすると福井県は、ほかではまねができないようなコンテンツが実はたくさんあると。福

井県の食は美味しいですね。大間のマグロが東京でしか食べられないのと同じで、食も実は移ることができるんですね。従って、恐竜とか、福井県でしかないものをソフトとしてしっかり磨いていくということは非常に重要なことだと考えております。

次は第三次国土形成計画と福井県と中部地域についてお話をさせていただきたいと思っております。2023年7月に第三次国土形成計画が決定され、それに基づき「中部圏」、「北陸圏」の広域地方計画を現在策定中です。第三次国土形成計画に入る前に、第二次国土形成計画（2015年8月）に基づく広域地方計画について振り返りをさせていただきます。中部地域、北陸地域の連携を進めてきておりますので、産業・観光・防災のそれぞれ側面から事例を紹介させていただきます。

1つ目は、産業の事例として、コンポジットハイウェイコンソーシアムです（図5-1）。

広域地方計画(第2次)における中部圏/北陸圏連携プロジェクト①



▼コンポジットハイウェイコンソーシアム

コンポジット関連産業に関する産学官オールジャンルのネットワーク構築と先端技術開発により関連市場の創出及び拡大に向けて、平成26年より複合分野における研究開発拠点及び産業技術総合研究所・公共試験研究機関等が連携し活動中。

参考機関

中部	北陸
<ul style="list-style-type: none"> 名古屋大学 ナショナルコンポジットセンター 岐阜大学 コンポジット研究センター 岐阜県産業技術総合センター ぎふ産業振興センター 知の拠点あいら 三重県工業研究所 名古屋工業研究所 静岡工業技術研究所 岐阜工業技術支援センター 産業技術総合研究所 中部センター 	<ul style="list-style-type: none"> 金沢工業大学 革新複合材料研究開発センター 富山県工業技術センター 石川県工業技術

CHC 広域連携センター

オンライン出席者セミナー

2024年10月18日(土) 13:00-14:00

開催内容

13:00-13:15 開会挨拶 2024-2025年度

13:15-13:30 講演 講演1 講演2

13:30-13:45 講演 講演3 講演4

13:45-14:00 閉会挨拶

【コンポジットハイウェイコンソーシアム開催するセミナーの一瞥】

出典: コンポジットハイウェイコンソーシアムHP

図5-1 広域地方計画(第2次)における中部圏・北陸圏の連携(コンポジットハイウェイコンソーシアム)

やはり中部地域の産業の軸となっています自動車産業とか航空機・宇宙産業の分野に必要な炭素繊維複合化材料技術において、繊維とか機械産業に強みを持つ福井県と製品の川上川下が連携して一体化することで事業を加速する仕組みが非常に進んでおります。この取り組みとしては、シーズやオープンソースの活用を通じて、非常にスムーズに連携ができていると思っております。

2つ目は観光です。皆さんご存知のように、昇

龍道プロジェクトが広域連携の非常に良い事例として採り上げられております(図5-2)。ただ、なんとなく名前から見て少し中国系の方を意識したプロジェクトで、今、インバウンドも中国系の方の戻りが少なかったり、実際に北陸はヨーロッパの方が非常に多いと聞いておりますので、これからモデルチェンジ、いやモデルアップをしていかななくてはいけないと思っております。一つ言えるのは、やはり昇龍道プロジェクトのように広域で観光するコンテンツが非常に重要なんだろうな

と。もともとこれはセントレアから入って、北に抜けていってもらうという登り龍のような周遊観光をイメージしたものですから、今の実態に合わせ、今後どう考えるかということは、のちほど一般社団法人中央日本総合観光機構の寺澤大介常務理事事務局長からお話をいただければと思っております。

最後に防災です(図5-3、図5-4)。日本の国土全体の強靱化という中では、日本の真ん中にある中部北陸における防災危機管理は非常に重

広域地方計画(第2次)における中部圏/北陸圏連携プロジェクト②



事例【観光】昇龍道プロジェクト

○中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等が協働して、平成24年より「昇龍道プロジェクト」を推進。
 ○広域的なプロモーションを推進し、コロナ禍前までは外国人宿泊者数の伸びが全国を上回る。
 ○持続可能な観光地域づくりを進めると共に、高付加価値化や長期滞在により旅行消費額の拡大が必要。

昇龍道ミッション団の派遣、海外へのプロモーション

<タイへのミッション団派遣(H29.9)>
 ◆主な活動内容
 ①表敬訪問
 タイ観光サービス協会、タイ国際航空、タイ・エアアジアX等
 ②マーケット勉強会の開催
 講師:INTVのシグマ事務局長、タイ観光サービス協会最高顧問
 ③観光セミナー、商談会、交流会の開催
 現地の旅行会社・メディア41名が参加
【成果】 中部国際空港コバンコク線ダブルタイリ化 (H30年7月~タイ国際航空) ※現在は1便/日

<JAPAN ROADSHOW 2018 Sydneyへの参加>
 ・昇龍道エリアが一体となったオーストラリア市場へのプロモーションは初。昇龍道エリアから中央日本総合観光機構を始め11団体が参加。昇龍道エリア全体で、179件の商談・面談を実施。
 ・翌日、旅行商品造成に向けた「Central Japan」の紹介を含めたエリアプロモーションを行うため、シドニー市内の旅行エージェント2社へセールスコールを実施。昇龍道エリアから7団体が参加。

国内在住メディアの招請
 (北陸信越運輸局、北陸・飛騨・信州3つ星街道観光協議会)
 ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで3つ星として紹介されている、日本屈指の観光資源(世界遺産・国宝等)を有する北陸・飛騨・信州3つ星街道(金沢・南砺・白川・高山・松本)の伝統文化、自然・国立公園(山岳リゾート)、食文化など、様々な魅力ある観光素材をイギリス市場に向けて紹介するため、国内在住メディアを招請。
 出典:昇龍道の現状及び令和4年度の活動報告(昇龍道プロジェクト推進協議会)

観光のさらなる質の向上 観光地域づくり人材育成研修
 エリア内の実務者を対象に観光現場等で活躍する講師によるテーマ別講義・講演と、中央日本エリア内の先進事例視察等により、最新のインバウンド振興を知見やノウハウの習得し、エリア内の観光交流を牽引していく人材ネットワークの形成を目指し開催。
(中央日本総合観光機構)
 期間:令和4年9月~令和5年3月
 人数:エリア内9県の観光実務者25名(自治体、DMO等観光団体、観光事業者等から選抜)

図5-2 広域地方計画(第2次)における中部圏・北陸圏の連携(昇龍道プロジェクト)

広域地方計画(第2次)における中部圏/北陸圏連携プロジェクト③



事例【防災】リダンダンシーの確保・防災ネットワークの構築

○南海トラフ地震など太平洋側の大規模災害時に、日本全体のサプライチェーンを維持していくため、北陸地域の港湾による代替輸送計画を策定し、模擬訓練等を実施。
 ○富山県や福井県と岐阜県は、ドクターヘリの共同運航や相互応援運航に関する協定を締結し、圏域を超えた広域的な防災・危機管理体制を構築・強化。

▼大規模災害時における港湾の代替補完機能の確保

○首都直下・南海トラフ巨大地震を想定した代替輸送訓練
 ・南海トラフ巨大地震を想定地震として、関東圏及び中京圏の企業が北陸港湾で代替輸送を行うとした模擬訓練を実施している。

【参加者】
 ・太平洋側港湾利用荷主等で、災害時に企業の事業継続を考える上で港湾の代替輸送に関心のある企業
 ①荷主 ②陸運(物流業者) ③海運事業者 ④倉庫業者
 ⑤船社 ⑥港湾管理者
 <R4年度参加者数>
 ・R4年12/12(月):首都直下地震 参加者 53人
 ・R4年12/13(火):南海トラフ巨大地震 参加者 73人

▼ドクターヘリの共同運航

○富山県・岐阜県ドクターヘリ共同運航
 ・富山県と岐阜県はH27年7月に協定を締結

○福井県・岐阜県ドクターヘリ相互応援運航
 ・福井県と岐阜県はR元年5月およびR4年10月に協定を締結

【富山県ドクターヘリ】
 【福井県ドクターヘリ】
 【岐阜県ドクターヘリ】
 出典:福井県とのドクターヘリ相互応援運航に係る協定の締結(岐阜県)

図5-3 広域地方計画(第2次)における中部圏・北陸圏の連携(防災ネットワーク)

(参考) 能登半島地震における災害支援体制



令和6年能登半島地震における被災6市町への応援団体

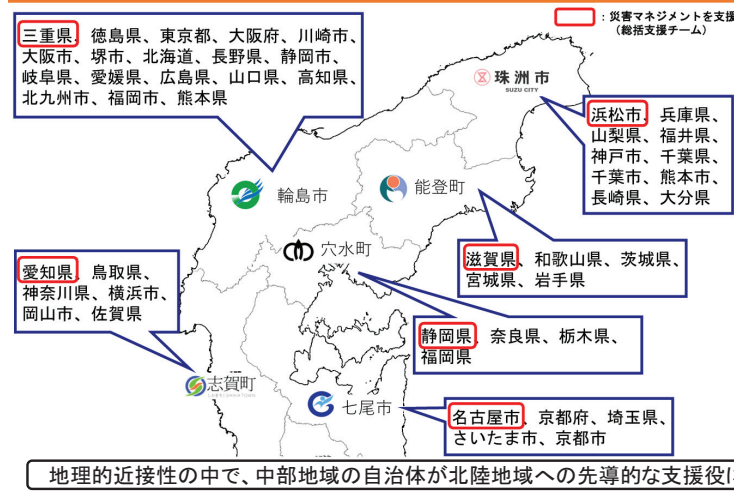


図5-4 広域地方計画(第2次)における中部圏・北陸圏の連携(能登半島地震支援)

要なものだと考えており、今まで非常にうまく連携がいていると思っております。これは能登半島の事例ですが、この赤で囲ったのが中部圏の自治体が先導的な支援役となった県市を表しています。例えば、七尾市へは名古屋市が先導役になって京都府、さいたま市、京都市などが支援をしたという、いわゆる自治体の防災連携がうまくいったということになっております。名古屋市の例はいわゆる「まるごと支援」と言われています。し

かり中部圏の中で連携をしてきた成果が出てきたということだと思っております。

ここからは、第三次国土形成計画についてお話をいたします。第三次国土形成計画では、「新時代に地域力をつなぐ国土」とうたっています(図6-1)。「シームレスな拠点連結型国土」と呼ばれていたものを、今回の第三次からは「日本中央回廊」と称して、この日本中央回廊が生み出す成長をほ

第3次国土形成計画(2023年7月28日閣議決定)



図6-1 第3次国土形成計画(赤い点線枠は当財団により資料中に加工)

かの地域に波及させていくことになっています。イメージしていただきます通り、日本中央回廊は、この中部圏を真ん中にいろいろな捉え方がありません。もちろん、リニア中央新幹線と東海道新幹線のこの回廊という捉え方もありますし、先ほど話した（北陸新幹線の西への）延伸が最後まできちんと完成すれば、北陸新幹線とリニア中央新幹線でもう一つ大きな回廊ができるのではないのかなと。回廊も多重化していくことが、防災の観点でも重要です、これからの地域が発展していく中でも非常に重要だということです。

図6-2ですが、図6-1の赤い点線部分を少し掘り下げて考えていきたいと思っております。福井県は、非常に日本海側と太平洋側が近いということで、災害時のリダンダンシーの確保に重要だということと、やはり日本の真ん中にありますと、活発なヒト・モノの流動によるイノベーションの促進にも、ここが非常に重要な地域になっているということだと思います。ですから、私どもの危機感といたしましては、ここにリニア中央新幹線ができたりするのですが、リニア中央新幹線開通までのこの10年が実は勝負だと思っております。リニア中央新幹線ができるからと喜んでいて、中部地域はただ単なる住むためだけの場所になっ

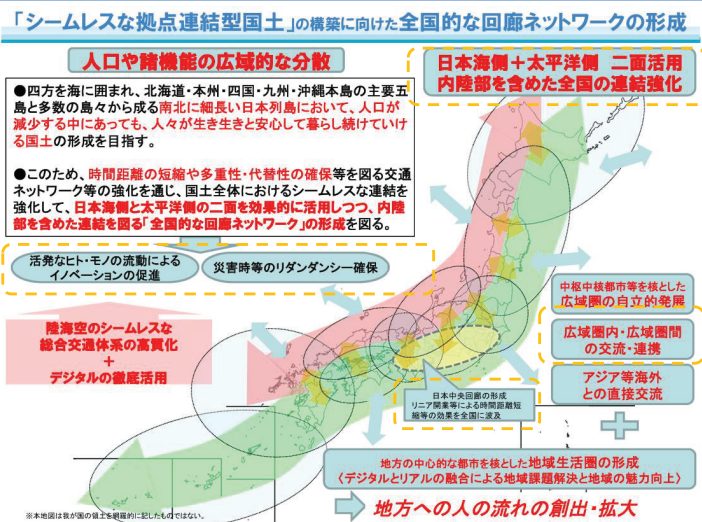
て、いわゆる産業などが全部東京もしくは大阪に取られていくということがあってはいけないと思っています。

そのために何をしなくてはいけないかという、これからの10年間で、この中部圏、福井県も名古屋市もほかの中部圏のどこをとっても、魅力的なものをこの中に創り上げていくかということが、非常に重要だと思っております。

策定中の中部圏の広域地方計画について少し出しましたけども（図6-3）、例えば目標の2には、ものづくりを礎に世界をリードし続ける産業への進化があります。ものづくりの高付加価値と新産業の創出による産業の強化。先ほどのイノベーションの話ですよ。あと、持続可能な産業の構築が目標に掲げられていることと、日本中央回廊の効果を最大化する圏域づくりがあります。何度もお話ししますが、この中部圏、日本中央回廊のど真ん中にある地域ですので、この地域でこの効果をどのように最大化するかは、まさしくわれわれのこれからの行動にかかっているということだと思います。

次に図6-4です。北陸圏のものですが、この目標4に交流・関係人口の創出、北陸の魅力を活かした国内外との交流・関係の創出が目標とし

第3次国土形成計画における「目指す国土の姿」



(出所)国土交通省HPより抜粋し一部加工 <https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001621774.pdf>

図6-2 第3次国土形成計画の「目指す国土の姿」

策定中の中部圏広域地方計画 基本的な考え方(2024/7)



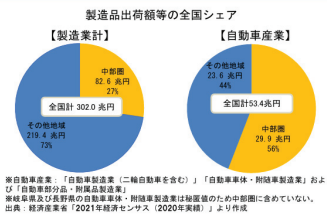
新たな中部圏広域地方計画 基本的な考え方 概要



<現状と課題>

【現状・強み】
 ・広い住宅、職住が近接し、地方交付税不交付団体が多く、空間・時間・経済面でゆとりがある圏域
 ・3000m超の山、200km級の大河川、街道筋の宿場町など、豊かな自然環境や固有の歴史・文化を有する圏域
 ・我が国経済を支えるものづくり産業が盛んな圏域

【課題】
 ・全国最大のゼロメートル地帯、沿岸部に産業が集積し、切迫する南海トラフ地震により甚大な被害が想定される
 ・若者・女性の圏外転出による活力低下
 ・リニア中央新幹線の開業による日本中央回廊の効果の全国へ波及



<将来像>

生活の質が高く持続的に成長する強靱な中部圏

<目標>

- 目標 1：魅力あふれる地域の創出
 - 1-1 活力ある地方の創生
 - 1-2 暮らしやすい地域生活圏の形成
- 目標 2：ものづくりを世界をリードし続ける産業への進化
 - 2-1 ものづくりの高付加価値化と新産業の創出による産業の強化
 - 2-2 持続可能な産業の構築
- 目標 3：日本中央回廊による効果を最大化する圏域づくり
- 目標 4：恵みの活用、圏土の強靱化
 - 4-1 魅力ある地域資源の保全・活用
 - 4-2 地域が直面するリスクへの対応

図 6-3 次期中部圏広域地方計画の基本的な考え方

策定中の北陸圏広域地方計画 基本的な考え方(2024/7)



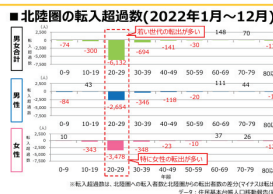
【北陸圏】(対象区域:富山県、石川県、福井県)



<現状と課題>

現状
 ・全国平均より進む人口減少・少子高齢化(若者の圏外流出等)
 ・三大都市圏から等距離にある地理的条件的優位性
 ・自然、歴史、食文化等豊富な地域資源 など

課題
 ①多様なニーズに応じた暮らし・働き方のできる生活環境・雇用環境の形成
 ②多様で個性ある地域の持続的発展
 ③自然災害への対応と自然環境との調和
 ④地理的優位性を活かした産業の強化
 ⑤太平洋側の災害リスクの高まりにともなう本社機能移転等への積極的な対応
 ⑥圏域外の人との多様な関係構築と新しい交流圏の形成



<将来像>

住み心地・居心地よく、多彩な魅力を活かして躍動する北陸

<目標>

- 【目標 1】北陸圏での魅力ある暮らしの実現 ～生活環境・雇用環境の充実と安全・安心かつ環境と調和した地域づくり～
 ①北陸圏の暮らしに磨きかける新しい暮らし・働き方の実現、②都市と農山漁村が共生した豊かさを実感できる地域生活圏の実現、③自然災害に強い暮らしの実現、④美しい豊かな自然環境の保全
- 【目標 2】競争力のある産業の育成 ～北陸における経済・生産の一層の活性化～
 ①活力に満ちた農林水産業の形成、②競争力と魅力がある産業の形成・活性化、③価値を生み出す力の向上と新たな需要を取り込む地域産業の活性化
- 【目標 3】日本海側の中核圏域の形成 ～日本海側圏域及び太平洋側圏域との連携強化～
 ①北陸圏の社会経済活動を支える信頼性の高いネットワークの形成
- 【目標 4】交流・関係人口の創出 ～北陸の魅力を活かした国内外との交流・関係の創出～
 ①北陸圏の魅力を活かした観光の活性化、②三大都市圏等との新たな交流、③様々な人とつながる北陸圏

図 6-4 次期北陸圏広域地方計画の基本的な考え方

て掲げられております。

北陸圏の魅力を生かした観光の活発化でありますとか、新たな交流、さまざまな人とつながる北陸圏をこれからどう作っていくかです。項目で考えていきますと、例えば「デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成」というキーワードも重要だと思いますけれど、「日本海側と太平洋側の二面活用」など、広域圏内広域圏間の連携強化を図る全国的な回廊ネットワークの形成をしていくことが必要です。また、広域圏の交流連携の強化

および総合調整においては、北陸圏・中部圏の一体化が強まるとともに、観光ルートの構築を含めて産業・物流、防災・減災、国土の安全、保全と管理が一体化されていることが非常に重要だと思います。

ここからは、われわれはシンクタンクでございますので、当財団の研究を含めたお話をさせていただきます。

図 7-1 は中部圏に似た、ヨーロッパとアメリカの、首都ではない、ものづくりが非常に盛んな

国際的な視点からみた大都市圏としての中部(5県)の課題①



「中部(5県)がグローバルから直接選ばれる」世界観を意識し、当財団では中部都市圏(中部5県)を、似たようなGRP規模・産業構成等を有する、非首都圏である海外の都市圏との国際比較を実施

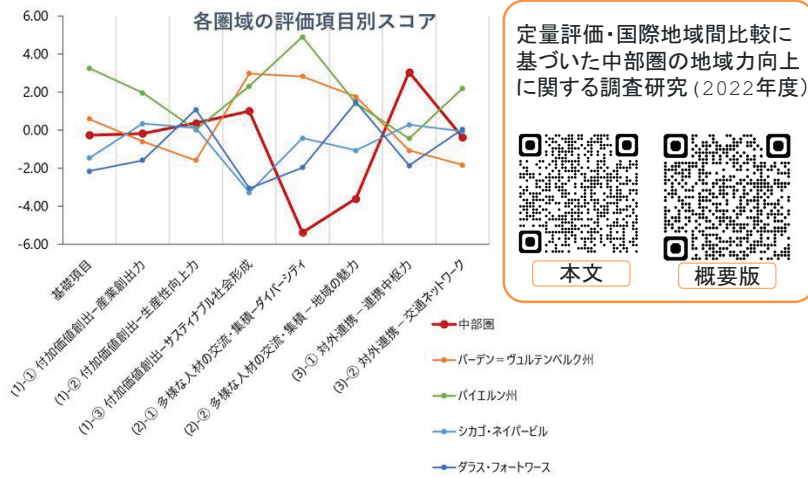


図7-1 中部都市圏と海外の類似都市圏との比較①比較結果の概要

地域をサンプルに、いろいろなことをベンチマークしてみたものです。この赤い折れ線グラフが中部圏です。緑がバイエルン、ほかにはシカゴやダラスですが、見てすぐわかるのが、グラフの真ん中あたりが異常に低いですよね。ほかの製造業が強く首都圏ではないという海外の都市圏に比べると、中部圏は交通ネットワークや連携中枢性は高かったりするのですが、多様な人材の交流とか集積、ダイバーシティは非常に弱い。付加価値についても、ほかには比べてそんなに高くはないということが表れています。ご参考までに比較対象地域は図7-2の地域です。

ここで、どんなことがわかったかということ(図7-3)、1点目は、付加価値の創造が高くはないということ。特にドイツでは、自動車が中心の都市圏においても新しい産業、イノベーションが非常に活発に行われているのが実際に数字で表れており、中部圏にとっての一つの課題です。2つ目は、それに加えて人材の創造もしっかりしていないといけないうことです。ダイバーシティは非常に低いということがあります。多様な主体が仕事で活躍できる場の提供の充実に加えて、その人たちの活躍の背景ににぎわいや交流、要するに街に魅力がないといけないうことがあると

参考:「定量評価・国際地域間比較に基づいた中部圏の地域力向上に関する調査研究」の比較地域



ベンチマークすべき地域圏の条件

- ① 先進国の地域圏(OECD加盟国)
- ② 首都圏ではない地域圏
- ③ 人口経済規模が中部圏と類似し、同国内トップでない地域圏
- ④ 製造業の比率が比較的高い地域圏

<ドイツ>

バーデン=ヴュルテンベルク州(シュトゥットガルト)

バイエルン州(ミュンヘン)

<米国>

シカゴ・ネイバービル都市圏(シカゴ)

ダラス・フォートワース都市圏(ダラス)



図7-2 中部圏と海外の類似都市圏との比較②比較対象地域

(1) 付加価値の創造	似た産業構造のドイツでは業種横断的な成長が見られるのに対し、中部圏では危機感共有されているが 産業創出が数字に表れておらず 、投資の伸び悩みと合わせて大きな課題。またベンチャー企業の一歩先の活動はあるものの、グローバル連携等を含めたプレゼンス向上が必要。カーボンニュートラル等新たな社会の要請にも応えつつ、「世界に直接選ばれる」新たな産業地域像を地域内で共有し、实际的に育てていくことが求められる
(2) 人材の創造	グローバルな高層人材の獲得や女性の活躍という面で他地域と比べて低目。多様な主体が仕事で活躍できる場の提供の充実に加えて、働く人の地域における生活の質(子育て環境・子育て支援)を意識して実現できる環境整備や、賑わいや交流・対流の仕掛け構築による人材の呼び込みが重要に。
(3) 魅力ある圏域の創造	日本の中央という地理的優位性とそれに伴う交通結節性の高さ、低廉な立地コスト等のポテンシャルがある。これを有効に活かすために、国土形成計画でも示されている「日本中央回廊」において中部圏が中枢性を発揮できるよう、オフィスや各種アメニティ施設など都市機能の強化、企業や人材の誘致強化と新たな働き方を通じた圏域内・圏域間連携など、ハード・ソフト両面の施策・仕掛けを通じ、分散的な国土利用や地方経済活性化への貢献が可能ではないか

図7-3 国際比較から得られた3つの課題

思います。3つ目は、魅力ある権益の創造もしていかななくてはならないということです。地理的優位とそれに伴う交通結節性の高さ、低廉な立地コストのポテンシャルがあります。特に福井県も非常にあると思いますけれども、それをしっかりと生かしていくことをしていけないと思いません。

例えば福井県とか北陸について、実はお昼に先生と話をしていましたが、工学部系の大学はそれほど多くはないですが、福井工業大学や金沢工業大学など、工学系の人材を育てる土壌がこの北陸には非常に多く、理系人材をしっかりと育てられる教育環境は整っていると思います。これは愛知県も、愛知工業大学や中部大学、名城大学の理工学部があり、理系人材をしっかりと教育する機関は実は充実はしているのです。ただ問題は、その人たちが地域に残るような、いわゆる魅力ある街になっているか、魅力ある仕事を提供できているかということは、まだ課題が残るのではないのかと考えております。私のもう一つの立場である中経連の事務局長として言いますと、実は結構優秀な学生が6年間、大学院のマスターまで出て、かなりの数が東京の企業に就職をしていってしまっているというのが実態です。中部地域でもそうですけれども、北陸地域も多分同じ状況になっているのではないかと思います。そうならないために、街の魅力もですが、魅力ある仕事をどのようにこの地域に作っていくかということも非常に重要な論点だと思っています。

では、今の課題の中でスタートアップのようなイノベーションをどのように作っていくかというお話を最後に少しだけさせていただきます(図8)。スタートアップは、その地域の特性をもとに生まれてきます。実は、今年当財団と北陸経済連合会が合同で、金沢でスタートアップの方をパネラーでお招きして、セミナーを開催しました。3人の方にご講演いただいたのですが、そのうち2人の方は福井県で起業された方だったんですね。セミナー後に「なんで起業したのですか?」とお聞きすると、実は福井県は人口あたりの社長の数

が一番多い県だそうです。お1人は、「私の父親も母親も実は社長で、起業をするのが当たり前だと思っていて、好きな仕事がないのなら自分でやるのは当たり前だと思っていました」と。私、名古屋出身ですが、これはすごく意外でした。ほかの方は空き家をリノベーションして販売する建築業と、もう一人はファッションの関係者なのですが、2人とも同じようなことをおっしゃいました。ただ、彼らは何に困っているかという、自分たちは起業したのだが、いわゆるその事業の横展開やほかとのつながり、すなわちスタートアップのコミュニティがなかなかリアルでこの地域ではできないというのが非常に悩みだと。その一方で、中部地域の若い人たちはどういう人が多いかというと、製造業のサラリーマンの息子が多いわけですから。そうすると大学時代は、今流行っていますのでイノベーションの学部にいたりするのですが、3年生ぐらいになると親から「あなたは大学を卒業したら何をやるの?」と聞かれ、「僕、今やっていることで起業しようかと思っている」とでも言う、「名古屋大学出たのだからトヨタとかデンソーとか、どこでも入れるでしょう」と親がまず反対するらしいんです。そうすると、本人も「まあそうだな。大企業はせっかく近くにあるから」とやはり大規模志向なんです。大企業に就職する割合が多くて、実はすごい能力がある子がたくさんいるのですが、その子たちも親の影響もあって、大企業に入るような思考になってしまうことがあります。

オープンイノベーション拠点からの価値創出①

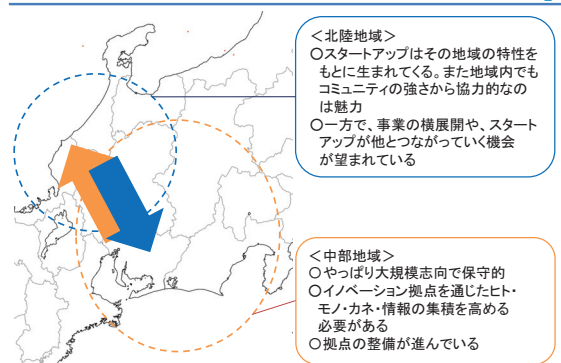


図8 オープンイノベーションの地域別特徴と交流の可能性

一方で、それに危機感を持って、例えば今話題のSTATION Aiだとか、中経連ではNAGOYA INNOVATOR'S GARAGEという拠点を作っています。たくさん拠点を作って、そこから日本だけではなく海外からも来るような拠点を整えていますので、こういう同じ若者でも、相対的にちょっと感覚の違う子たちとの交流をしっかりとしていけば、実は北陸の方たちが持っているような、もっとほかの情報が欲しいよねとか、ほかの人とつながりたいよねと思っていることが充足されますし、名古屋の方からすると逆に「やりたいことがなければ自分で作るのが当たり前でしょ？」という、こういう北陸の福井の若者のようなことを聞くだけで、かなりマインドが違ってくるのではないかと思います。従って、これからこの地域でもっとイノベーションを起こせるようなエコシステムをしっかりと作っていくということが大事で、エコシステムの中にはいろいろな要素がありますが、例えば、製造業が多いからディープテック系がいいとか、先ほど話したように、理系人材の育成機関がしっかりあるからということはもちろんあります。ただ問題は、もっと彼らがこのように交流しやすい雰囲気をつくっていくということが非常に

に重要じゃないかと思っております。

最後に少し宣伝ですが、われわれが持っているようなNAGOYA INNOVATOR'S GARAGEとか、図9はSTATION Aiの写真ですが、ぜひ、福井県の方も名古屋に足を運んでいただいて、われわれと一緒にこのような拠点でディスカッションできるということが、これからの時代、非常に重要じゃないかと考えております。

オープンイノベーション拠点からの価値創出②



名古屋圏では、Nagoya Innovator's Garage (中部経済連合会 × 名古屋市)、なごのキャンパス(名古屋商工会議所他)といったイノベーション拠点に加え、2024年10月31日には名古屋市の鶴舞に国内最大級のオープンイノベーション拠点となる「STATION Ai」がオープン。グローバルを意識した価値創出を目指す

STATION Ai概要	
所在地	名古屋市中区鶴舞1丁目2番32号
面積	敷地面積 約7,300平方メートル、延床面積 約23,600平方メートル
施設内容	鉄骨造地上7階 スタートアップ・パートナー企業向けオフィス、テックラボ、イベントスペース、宿泊施設、託児施設、カフェ・レストラン、あいち創薬館 等



図9 名古屋におけるオープンイノベーション拠点

私からのお話は以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

2. 北陸新幹線敦賀開業のインパクトー開業効果から新幹線効果に向けてー

富山国際大学 現代社会学部観光専攻 准教授 大谷 友男 氏



ただいまご紹介にあずかりました、富山国際大学の
大谷と申します。

さて、図10の背景ですけれども、これは開業初日
(2024年3月16日)の福井駅の様子です。



図10 (スライド背景) 北陸新幹線延伸開業日の福井駅

私が言うと怒られるかもしれませんが、地元の方が言っていたのでいいと思います。「福井じゃないみたい!」というぐらい、すごく人が出てにぎわっていた日だったと思います。記念すべき日で、たまたま私も初日に乗ってみようと思って予約したのですが、前日ぐらいにダメ元で、「一番列車空いてないかな」と思って見たら1席だけ空いていて。福井から敦賀の間、金沢を6時に出る新幹線にちょうど乗れた、ということがありました。金沢以西の今回開業した区間にこれまで何回乗ったのか数えてみたら、今日の帰りの乗車で23回目になります。22回乗っていて、敦賀乗換も11回、米原方面も2回以上経験はしているので、それなりに新幹線の状況は理解しているかなと思っています。

さて、今日お話する内容ですけれども、この3つ(図11)でお話をしていきたいと思います。

本日の内容

1. 北陸新幹線敦賀開業のインパクト
2. 福井県を訪れた観光客の動向
~福井県観光データ分析システムFTASをもとに~
3. 開業効果から新幹線効果へ

富山国際大学
FUIA

図11 講演の3つのテーマ

まず、開業のインパクトから見ていきたいと思
います。こちらは開業初日の敦賀駅前の様子にな
ります(図12)。開業初日の晩は敦賀に泊まりま
した。北陸新幹線の概要につきましては先ほどご
紹介もありましたので、簡単に見ていただけれ
ばと思います。2025年3月は敦賀開業1年で、あと
金沢開業も10年という節目になります。そうい
ったところから見ていきたいと思っています。



図12 (スライド背景) 北陸新幹線延伸開業日の敦賀駅前

全線開業はいち早くと期待されているわけ
ですが、一応想定では2046年開業と言われてい
ます。雲行きが怪しい話ですが、今回の開業は
当然「対東京」への効果ということになります。
特に福井の方はもう身に沁みて分かっておられ
るかと思いますが、対大阪・名古屋が、アク
セスがむしろ悪くなったという不満の声が多
くあると思っています。これまで福井の方は米
原経由で東京行っていたと思いますが、乗り換
え一回で30分相当の負担感とも言われるので
、直接行けるということのメリットはすごく
大きいと思います。

実際の時間短縮効果としてはそんなに大き
くありません(図13)。敦賀で言えば、まだ米
原経由の方が早いです。9年前の金沢開業の
時の例えば富山とか金沢の人にとっての時間
短縮のインパクトに比べると、どうしてもそこ
は弱いと思います。

では、実際にこの開業区間の客の利用状
況はどうだったのかを見ていきたいと思いま
す(図14)。JR西日本のプレスリリースが限
られていて把握がしにくい部分もありますが、
ゴールデンウィークやお盆、あと開業一か月の
時にはプレスリリー

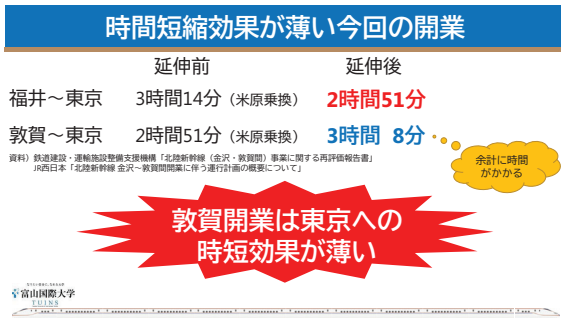


図13 北陸新幹線延伸による時間短縮効果

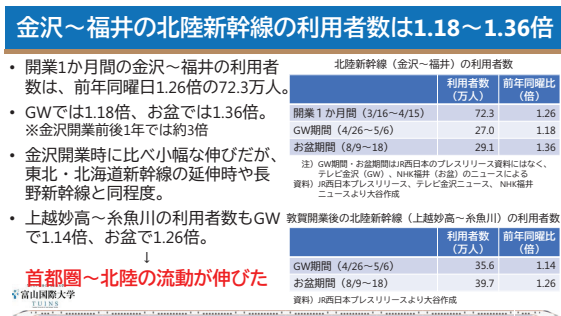


図14 北陸新幹線延伸開業後の利用者数の変化

スが出され、ホームページで確認できます。しかし、マスコミ向けには金沢支社が発信しているようですが、ネットではなかなか見つけにくいので、ニュースから情報を集めたものです。

利用状況を金沢・福井間の数字で見えますと、大体1.2倍～1.3倍ぐらいになっています。

金沢開業時の開業1年後では約3倍に伸びているので、そんなに伸びていないじゃないかと思われるかもしれませんが、これは金沢開業がちょっと異常なぐらい伸びたということです。実は、九州新幹線もかなり大幅な伸びでした。九州新幹線の場合は南の方から伸びていって、最後全線開業が博多から新八代間がつながって鹿児島まで一本でつながりました。九州新幹線も部分開業で大幅に伸びて、全線開業でさらに伸びたという状況です。この2つは非常に大きな伸びをしていたのですけれども、おそらく富山から金沢、福井と通って関西方面へはサンダーバードがたくさん走っていることからわかるように、もともとその需要が顕在化していた部分が多いのかと思います。そういう意味では、伸びしろがそんなに残っていません。そう意味では、伸びしろがそんなに残っていません。そう意味では、伸びしろがそんなに残っていません。そう意味では、伸びしろがそんなに残っていません。

かったというところで伸び幅が大きい、あるいは飛行機からの転換も少ないこともあって、このくらいの伸びになったと思います。新規開業区間ではないのですが、上越妙高と糸魚川の区間も伸びています。基本的に、首都圏、北陸の間の流動が伸びたと言えると考えています。

一方で、多客期のデータで、年末年始の予約状況も出ていましたが、サンダーバードに関しては、ゴールデンウィークは若干減ってはいるのですが、年末年始も含め、お盆もそんなに落ち込んでいません。そのようなところに比べて、しらさぎの需要は、かなり落ち込んでいます(図15)。これは福井から首都圏に向かう人が、米原経由から北陸新幹線経由に変わっているのだと思います。私は2回しか、北陸新幹線が開業してからしらさぎに乗っていないのですけれども、そのうち1回は敦賀から名古屋までずっとしらさぎに乗りました。そこで、ほとんどのお客さんが米原で降りていったので、降りた方が名古屋なのか静岡や浜松に行っているのか、東京まで行っているのか分かりませんが、結構米原乗り換えで新幹線を利用している人が多いという印象は持ちました。

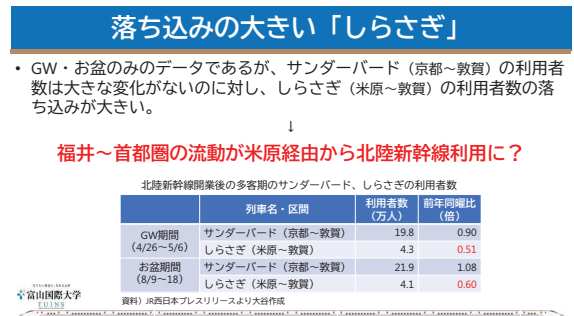
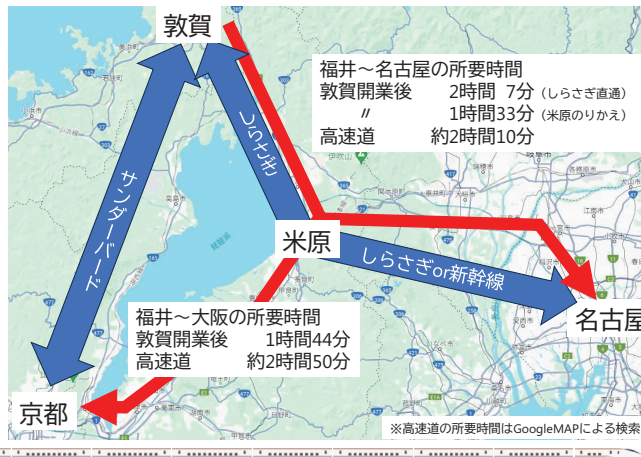


図15 「サンダーバード」と「しらさぎ」の利用者数の変化

このように差が開いた要因ですが、湖西線の競争力が非常に高いとみえています(図16)。これは湖西線がショートカットをするような形で関西とつながります。湖西線は高架路線で高速運転しやすいということもあって、競争力が非常に高いのです。実際に、福井から名古屋、あるいは大阪へ車で移動することを考えた時に、北陸自動車道も米原を回ります。対大阪だと高速道路を利用し

北陸～関西流動における湖西線の競争力

- 北陸～関西は、湖西線がショートカットしており、JRの競争力がある
- 北陸～名古屋は、高速道路利用との時間差が小さく、競争力に欠ける
→福井～名古屋の高速バスは好調だが



富山国際大学
EUIS

図16 湖西線の競争力

でも一時間くらい大きく差ができるわけです。対名古屋でいうとほとんど差が出ません。米原乗り換えは30分程度早いことになるのですが、乗り換え1回につき30分の負担感だと、敦賀と米原で乗り換えとなると一時間の負担感になってしまうので、だったら車でいきますよとなります。感覚的には、名古屋までだと車で行ける都会みたいな感じですが。大阪、京都とか、東京は車で行くとなると、少し身構えてしまう感じがあるのですが、名古屋は道が広く、車社会のイメージもあるので、車で行くというマインドがあり、そうすると鉄道利用もなかなか伸びにくい部分があると思います。

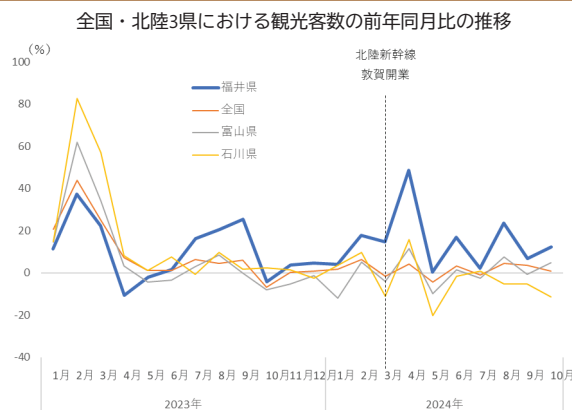
そうした時に、しらさぎは名古屋まで一部直通していますけれど、敦賀での乗り換えが必要なので、競争力に欠けます。福井と名古屋の間では高速バスが増便され好調だと聞いていますが、全国的な問題としてドライバー不足があり、乗客はいるものの増便が厳しい状況です。今は、生活路線を守るための対応が求められており、非常に難しい舵取りを迫られているところはあると見ています。

公益社団法人日本観光振興協会がデジタル観光統計オープンデータをホームページで公開しているので、そのデータをもとに観光客の数を見てみましょう（図17）。前年同月比で見っていますが、

開業後は全国より高い観光客の伸び

- 全国と北陸3県の観光客数の前年同月比の推移を見ると、2024年3月以降は、福井県が全国や石川・富山と比較して高い伸びを示す

↓
開業効果が認められる



富山国際大学
EUIS

図17 全国・北陸3県における観光客数の推移

北陸新幹線敦賀開業ですと2024年の3月を境に、福井県の伸び方が全国、富山県、石川県と比べて高いのはお分かりいただけるかと思えます。2023年の夏もなんらかの理由で高いのですけれども、北陸新幹線開業効果は一定程度認められるということはあると考えています。

図18は観光予報プラットフォームのデータから、福井県に宿泊している人がどの地域から来ているかを上位10位まで表したものです。このプラットフォームはインターネットでメールアドレスを登録することで、無料で一部の情報を見ることができます。その情報は期間設定ができるので、北陸

新幹線開業前後で表にしてみました。有料会員じゃないと人数まで見る事ができず、私は無料会員なのでランキングのみとなります。

見ていただいたらわかるように、関東圏が軒並み、宿泊者の割合が上位にきています。関西圏は相対的に下がるような形になっています。関東圏からお客さんが来ているということは明らかだと思います。ただ、これは相対的な順位ですので、関西からのお客さんが本当に減っているのか？ということですが、それは次の図19でお示しします。

こちらは北陸新幹線開業から2か月の時に、福井県が発表した資料の数字から、新たにできた越

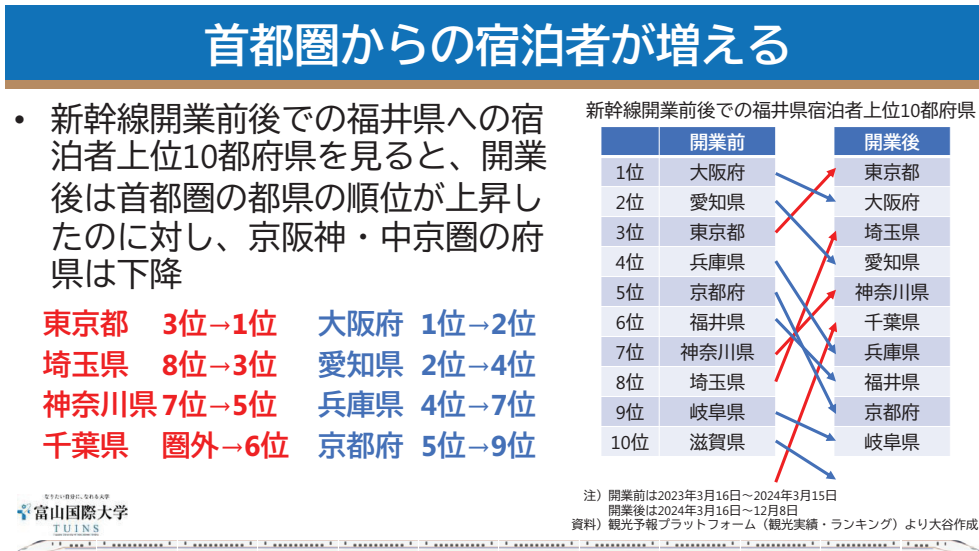


図18 地域ランキング 北陸新幹線開業前後の福井県宿泊者

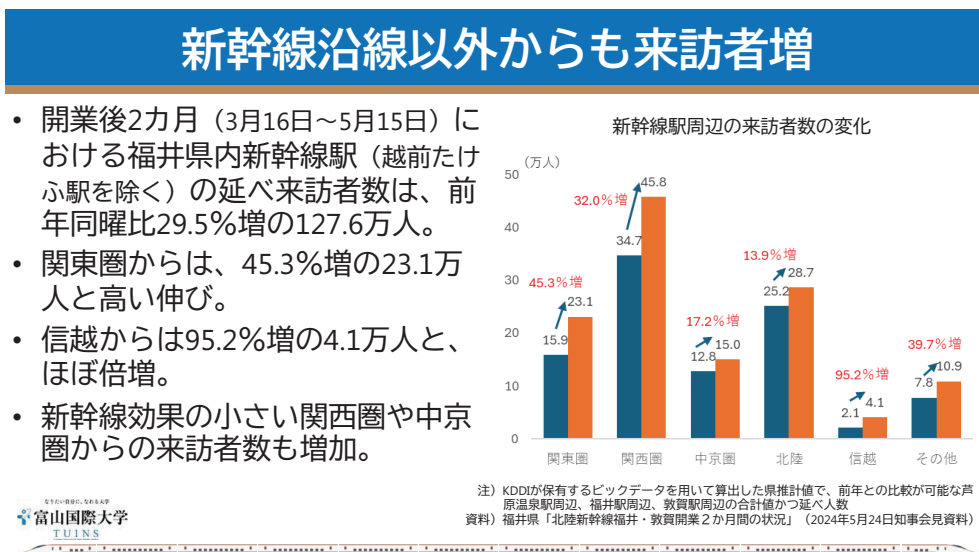


図19 北陸新幹線駅周辺の来訪者数の変化

前たけふ駅を除いた北陸新幹線駅への来訪者数、それぞれどこから来たのか、どのくらい増えたかを表しています。関東圏は当然増えています、関西圏にしても、中京圏にしても、また同じ北陸でも増えています。特に関東圏は伸び率が高いです。もっと目立つのは、分母が小さいのですが、信越です。長野県、新潟県は倍近い伸びをしているところもあります。そういう意味ではやはり福井県にたくさんのお客さんが来たということは間違いないと言えます。

次に、まだ北陸新幹線が開業して9か月くらいなので、データが限られてはいますが、観光客の動向など福井県がまとめた福井県観光データ分析システム（FUKUI Tourism data Analyzing System、以下、「FTAS（エフタス）」^(※1)）があります。今日の私の発表もこれに助けられる部分があったのですけれども、このFTASを少し簡単に紹介します（図20）。


データに基づいた分析を可能に

福井県観光データ分析システム「FTAS」とは？

データを活用して福井県観光の実態を多角的に「見える化」するツール

- ・ 恐竜博物館、宿泊施設の予約状況
- ・ 福井県観光公式サイト「ふくいドットコム」アクセスデータ
- ・ 福井県観光連盟のアンケートデータ（2022年4月～、累計6万件超の回答）
- ・ 福井県の観光による住民幸福度に関するアンケート結果

をはじめ、全国のデータも多数収録しており、誰でも多面的な分析が可能



福井県観光データ分析システム FTAS
FUKUI Tourism data Analyzing System

※2024年9月3日にリニューアルオープン

図20 福井県観光データ分析システム

このFTASですが、データを活用して、福井県の観光の実態を数字で検証することができます。その結果をグラフや図表でわかりやすく表示するツールが用意されています。どのようなデータがFTASに載っているかということ、恐竜博物館などの施設やあわら温泉など福井の宿泊施設の予約情報などが出ています。例えば、恐竜博物館の予約がたくさん入っているのであれば、お客さんがこの時期たくさん来るなどかですね、そういったところが予測できるので、アルバイトを増やすだと

か、仕入れを増やすだとか、逆に減らすということなどの参考にすることができます。ほかに、福井県が提供している観光公式サイト「ふくいドットコム」へのアクセスデータもあります。どこの人が、どんな検索ワードでアクセスしてきたのか、またどんなページを見たのか、いろいろな属性データに基づいた興味関心がそこでわかり、分析ができるわけです。

また、公益社団法人福井県観光連盟が行ったアンケートデータが2022年の4月から累計6万件超も蓄積されていて、そのデータを取得することが可能です。福井県民を対象に実施した観光による住民の幸福度アンケート結果や全国データも載っているなど、誰でも無料で検索することができますので、一度お試しください。

一例で、ハピネスプレゼントキャンペーンのアンケート結果が、このように出力されます。ほかには、旅行者の属性で、どこから来たのか、男女比がどうか、誰と来たのか、年収や何泊しているのなど、知りたい内容が選択でき、かつ、知りたい年度や市町村を選択することもできます。複数設定やほかの都道府県、例えば東京の人がどう答えたかを知りたいのであれば、東京と選択したら、簡単にグラフで表示されます（図21）。

このアンケート結果（図22）ですが、HAPPINESSアンケートの回答者の居住地を開業前と開業後で比較したものです。全部の観光客を捉えられているわけではないのですが、トータル6万件もデータがあれば、十分分析には耐えられると思います。結果は、もちろん地元の方が一番多いのですが、続いて愛知県、大阪府ときているのですけれども、例えばこの青で示している東京都や神奈川県の場合は相対的に高まって見えることから、首都圏のお客さんが増えているということがわかります。

さらには、移動手段についてもアンケートで分析しました（図23）。主な観光手段を二つまで答えてくださいというアンケートで、厳密にいうと2023年度は2024年3月16日に北陸新幹線が開業し

(※1) <https://www.fuku-e.com/FTAS>

福井県観光連盟実施のアンケート結果から

- 福井県観光連盟が実施しているアンケート結果をもとに、開業前後の動向を分析。
- 右に示すような画面の操作で分析が可能。

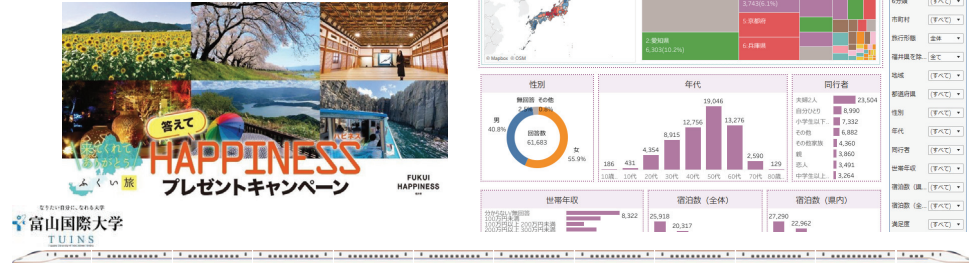


図21 FTAS福井県観光連盟アンケートデータ

アンケート回答者も首都圏の割合が上昇

- FTASで分析可能なHAPPINESSアンケートの回答者の居住地を、開業前（2023年度）と開業後（2024年度）を比較すると、首都圏の回答者の割合が上昇。

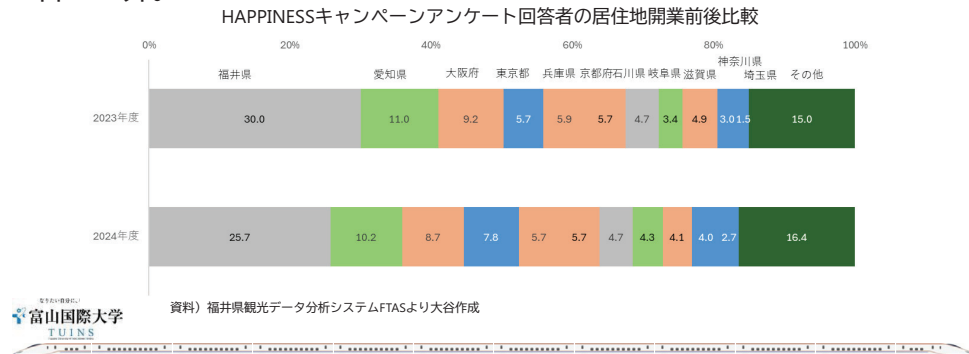


図22 HAPPINESSキャンペーンアンケート回答者の居住地比較

ているため、十数日間開業後が含まれるのですが、開業前後ということで23年度と24年度としました。東京都、愛知県、大阪府で見えますと、東京都はもともと新幹線が多いのですが、やはり新幹線が飛び抜けて多いことが分かると思います。福井に来る方が目立って増えています。愛知県や大阪府ですが、基本的に開業後不便になったとかいろいろ言われるのですが、もともと車で来ることがこの図23からよくわかります。実際、私が開業前の夏に敦賀に行ったら、中京圏、あるいは関西圏のナンバーの車がたくさん止まっていて、すごく近いとあらためて感じたのを思い出しまし

た。

大阪府に関しては、鉄道は新幹線と在来線を足しても、まだ9か月分くらいですが、若干下降気味ですが、いずれにしても福井には車で来ていると分かります。ビジネスだと、公共交通機関を使うケースが多いと思います。観光客の中には不便になったから来なくなったという方もいるようですが、この結果からは必ずしもそうではないことが伺えます。

このような分析ツールをウェブ上で提供しているサイトが、北陸3県で足並みを揃えてやってくれているので、研究もかなりしやすくなりました。

東京からの観光客は新幹線移動が目立つように

- 東京都からの観光客は新幹線での移動が目立つように。
- 愛知県と大阪府は自家用車が大半かつ開業前後で大きな変化はなし。大阪は鉄道利用の割合は低下気味。

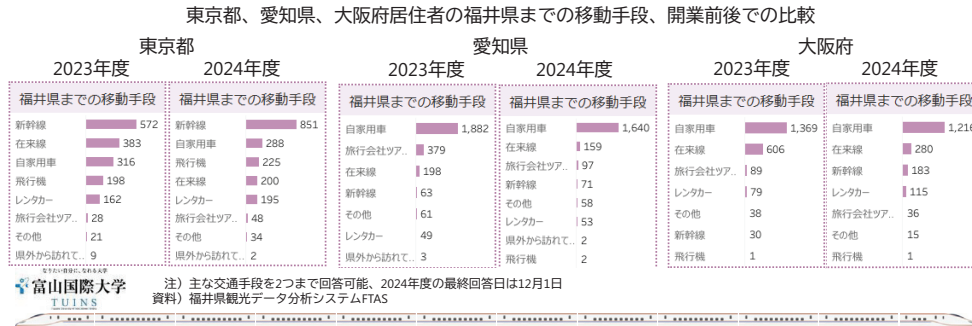


図23 福井県までの移動手段

参考ですが、北陸新幹線開業前後で大阪府から富山県への移動手段についてのアンケート結果を見ると、結構車が多いですね。新幹線という方もいらっしゃいますが、むしろ開業後の方が、車が少し目立つ形になっています。これは謎ですが、金沢まで来たついでみたいな感じのところもあるのかもしれない。ただ、いずれにしても車の割合というのは高いですね。富山に着いてからの観光のやすさや、家族で行くとなると、どうしても公共交通機関より車で行こうと思うところがあるのか、もしかしたらこれから冬になるので、雪道の運転はいわゆる太平洋側の人は慣れていない

ので、鉄道はもう少し増えるかもしれないとほめています。

ほかにもFTASに関して言うと、住んでいる人が、北陸新幹線開業をどう捉えているのかという調査結果が2回出ています(図24)。開業後の2024年8月に調査を実施したのですが、あなたが住んでいる市や町への影響と、自分自身への生活への影響ということで、北陸新幹線の駅ができた4市、あとはそのほかの地域のまとまりで分析しています。全体的な傾向としては、地域にとっては良かったと肯定的に捉えている人が多かったのですが、越前市と丹南地域など、ネガティブな評価が目立つ

住んでいる街にとってはプラス評価が優勢

- 自身の生活への影響よりも、住んでいる市町への影響で高評価
- 越前市以外の新幹線駅のある都市では高評価だが、奥越でも高評価

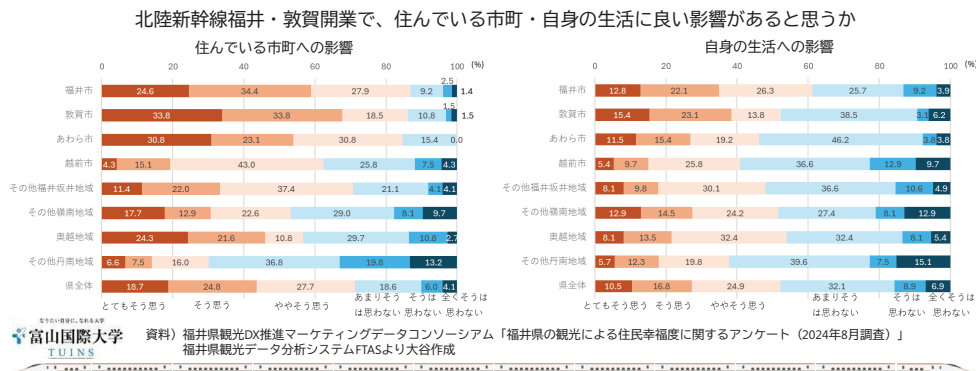


図24 住んでいる市町への影響・自身の生活への影響

地域もあります。これはロケーションの問題でマイナス評価になっているのではないかと思います。

北陸新幹線の駅のあるところが高い評価なのは、ある意味当たり前の結果ですが、奥越地域である大野市や勝山市でも好意的な評価が目立っていることが認められます。

最後に、北陸新幹線の開業効果と新幹線効果とは何なのかについてお話しします。過去に福井県立大学地域経済研究フォーラムでも登壇された青森大学の櫛引素夫教授がまとめた資料があります(図25)。新幹線開業に伴っていろいろな効果、それはプラスマイナスそれぞれあるのですが、開業前と構想ができて着工して建設が進んで開業して、それがだんだん定着するという、時間軸で整理をしたものです。今まさにこの赤い枠で囲った、いわゆる開業ブームというような状況、一過性の利用者・観光客の増加が起きています。この1年というのは大体どの地域でも福井県に限らず起こる事象なのかと思います。これは皆さんが言われている話ですが、開業効果に一喜一憂するのではなく、新幹線はインフラですから、向こう何十年、かなりの長いスパンで使っていくことになってきます。それをどう生かすかという中長期的な視点でその効果をきちんと検証して高めていく、あるいはマイナスを改善していくという考えが必要だと思います。



図25 北陸新幹線開業に伴う効果・影響

どの地域も開業後の1年は盛り上がるし、関心も高くマスコミの報道も多いです。自治体も影響調査などしてリリースするのですが、5年10年経ったところで、こういった影響がどうだったか、新

幹線以外の要素がいろいろ関わってくるので判断が難しいところはありますが、なかなかやる人がいません。私は前職時代、20年近く九州のシンクタンクの研究者として調査研究を行っていましたが、5年と10年という節目で、じゃあどうだったのか、どんな影響があったのかということは、検証して発表しました。北陸新幹線についてもそのようにアクションしていく必要があるのではないかと考えています。

まずは観光客の動きですが、確かに今はたくさん来ています。しかし、どうしても2年目のジンスクスのようなものを避けることはなかなか簡単ではありません。なぜかという、1年目というのは、どこでも当然呼び込むのは一生懸命やります。しかし、2年目にもなるとどの地域も頑張っていますとは言っているのですが、送り出す側が、そんなに頑張ってくれなくなります。

実際に富山県、石川県でみた時に金沢開業の2015年を境にどうだったかということ、石川でもですね、和倉・山代といった温泉地では確かに2014年から2015年は上がっているのです。富山も宇奈月、五箇山、アルペンルートですが、2014年から2015年は軒並み上がっています。ただ、その後は少し落ち込むのですね。金沢だけが、兼六園の数字ですけども、異常な高水準をキープしたままです。2020年はコロナの影響なので大きく落ちていますが、金沢は極めて例外的と言えるのかなと思っています。全国的に見ても金沢は特異なケースだと思っています(図26)。

観光の持続的成長には観光地経営力が大事だということを、公益財団法人日本交通公社(JTBF)が「観光地経営の視点と実践」という本の中で提起しています。観光地経営の成果は、いい温泉がある、景色が素晴らしい、料理が美味しいなど、その観光地の資源の魅力と観光地経営力を掛け合わせた結果だと言っています。そこに外的要因として、今回では北陸新幹線ができる、あるいは高速道路ができるというインフラの変化や、何らかのブームですね、「映え」とかもあるかもしれません。あるいは天災、能登半島地震のようにマイ

多くの観光客が訪れ、開業効果が出ているが

- 集客側の取り組みが変わらなくても、発地側の送客力は弱まるため「2年目のジンクス」は不可避。2年目以降も高水準を維持した金沢は例外的。

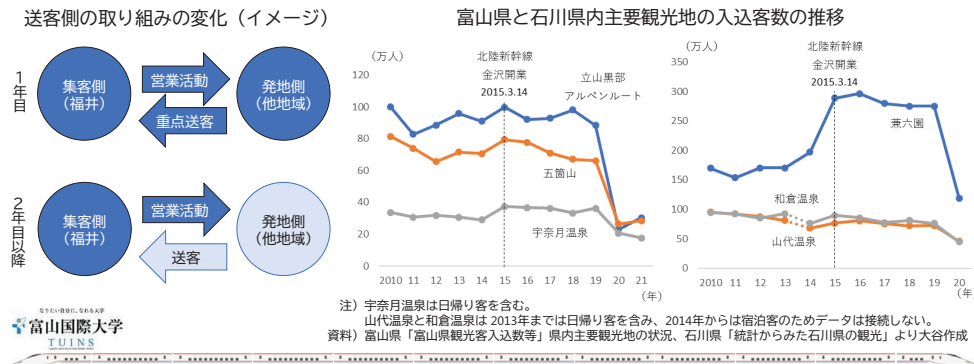


図26 北陸新幹線開業効果の変化

ナスの影響や、景気もちろん影響してきます。インバウンドで言えば、為替の動向や国際情勢などが影響してきます。外的要因が関わってくる時、観光地経営力が外的要因に対して対策を打つことができます。

資源性に関して、例えば見せ方を変えたとか、その資源をどう磨くかというようなところは、大きなポイントになってくると思います。観光地経営の成果にも、観光地の資源性にも対策を打つことができるこの観光地経営力を高めることが大事ではないかと考えています。

ではその観光地経営力とは何なのかというと、

マーケティングだとか観光資源の保全だとか、人材育成だとか地産地消だとかこの本にいろいろ書かれています。その観光地経営に直接関わっている人、みんなが、いかにおもてなしをするかが大事だと思います。

最後に中長期的な変化、これから含めてどうなるだろうかをお話しします。

北陸新幹線金沢開業約10年でどう変わっていったのかというのを簡単に紹介したいと思います（図27）。これは、富山市と金沢市のホテル開発の状況ですが、開業前が青、開業直前が黄色、開業後が赤で示しています。富山市は駅の近くに赤が

例) 駅周辺で活発に進むホテル開発

- 富山、金沢ともにホテル開発が活発に
- 総曲輪、片町・香林坊といった旧来の市街地よりも駅周辺で開発が進む
- 武蔵ヶ辻・近江町市場周辺では、オフィスビル→ホテルへの転換が目立つ
- 金沢ではコロナ禍で閉館するホテルも少なくない

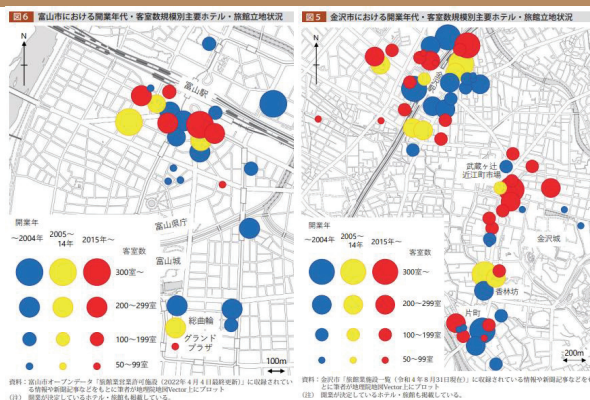


図27 富山市と金沢市のホテル開発の状況

増えていて、金沢市は金沢駅も兼六園口側にも昔からのホテルがあるので、金沢港口側や近江町市場のあたりで目立っているということがわかります。また、町の中心が駅前にシフトしていった様子もうかがえます。

図28は富山駅前と金沢駅前の地価の変化です。富山市では金沢開業前後、総曲輪と呼ばれる大和デパートがあるところは地価が横ばいなのに対し、富山駅前の地価は上昇しています。金沢市に関しては片町とか香林坊も上がってはいるのですが、それ以上に駅前の地価が上がっています。さらには、駅前に北国銀行の本店やNHK金沢支局、日

本銀行金沢支店も移転していますし、富山駅も北陸銀行の本店が駅前に移転します。北陸電力の本店も駅前近くにありま。駅が街の中心になっていくと感。私は総曲輪が富山の町の中心と思っていたのですが、うちの学生に授業でアンケートを行いましたら、学生の8割方が駅前が富山の中心だと思っているということがわかりました。

最後に、進学移動です。北陸新幹線金沢開業によって大都市への流出が懸念されていたのですが、実はそうでもないということが指摘できます。図29は長期のスパンで見た富山県からの進学者の状況ですが、北陸新幹線ができた2015年以降、実は

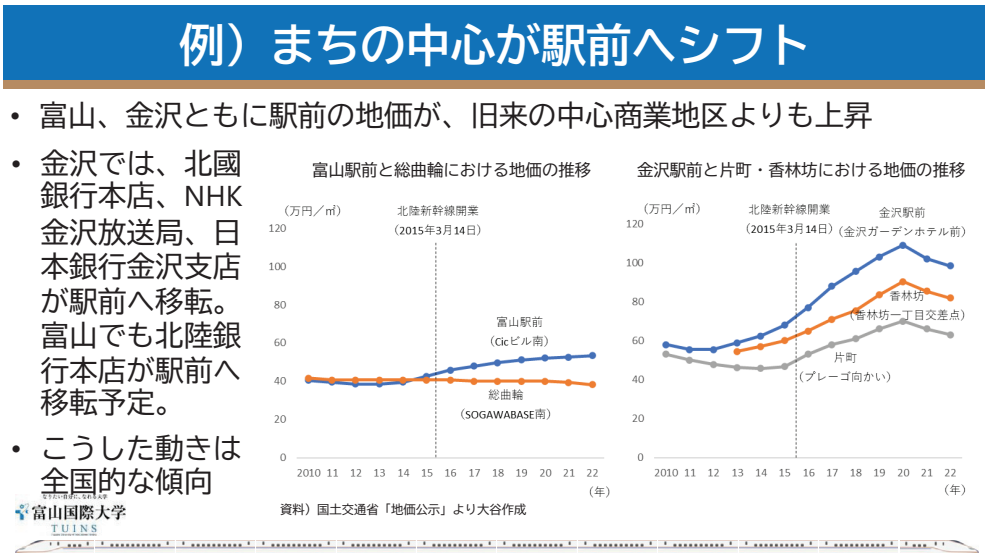


図28 富山駅前と金沢駅前の地価の変化

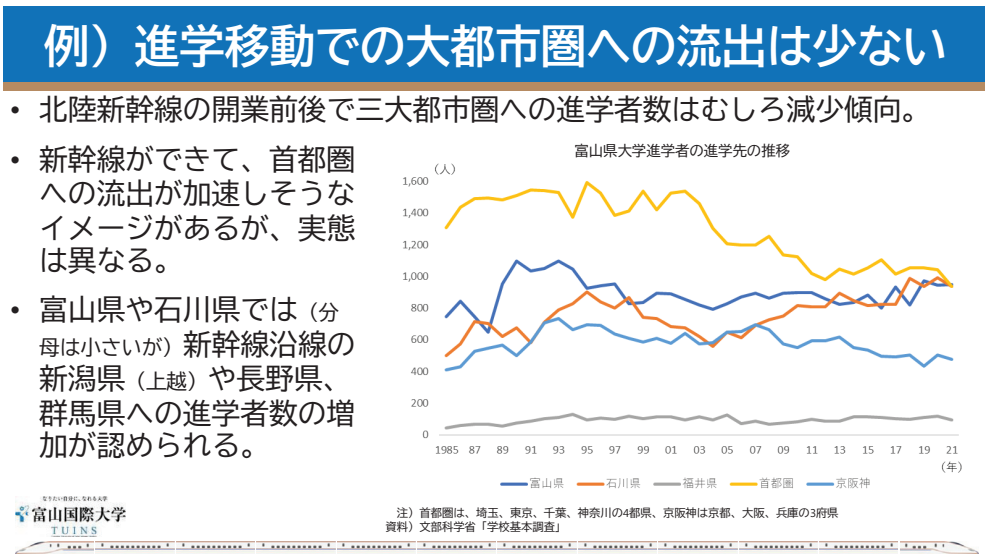


図29 富山県の進学移動量

首都圏への流出がむしろ減っています。子供が減っているのもあるかもしれませんが、地元進学の子とか石川県に進学しているオレンジは増えていますので、実態は違うのかと思います。開業前後の1、2年は、一時的に首都圏が伸びていますが、基本的には長期に見て伸びていません。ただ、富山県、石川県では、分母は小さいですけど、新潟県の上越や長野県の信州大学の長野や上田のキャ

ンパスへの進学者が増えていて、群馬県にも進学者が出てきています。以上を踏まえると、一定程度人の動きに影響が出ていると思っています。

今、福井県は開業効果で沸いている状況ですが、これを今後、持続的な新幹線効果にいかにつまき上げていくかということが大事だと考えています。

私からの報告は以上です。ありがとうございました。

3. 北陸新幹線開業による福井の企業活動の変化と課題

福井県立大学地域経済研究所 所長・教授、東京大学 名誉教授 松原 宏 氏 (左)

福井県立大学 産学官連携コーディネーター 原田 大暉 氏 (右)



それでは、第三報告ということで、北陸新幹線開業による福井の企業活動の変化と題して松原、そして原田から報告させていただきます。問題関心ですけれども、私の専門分野は経済地理学というふうに言いまして、産業の立地、地域経済の理論実態、そして地域政策について、九州福岡にあります西南学院大学で12年間、東京大学駒場キャンパス人文地理学教室で25年間研究してまいりました。それで2022年から福井県立大学の現在の地域経済研究所に勤めております。いろいろな研究をしてまいりましたけれども、テーマの一つに産業集積の研究をしていまして、その中でも特に産業集積間のネットワークといったようなものに今関心を持っております。

ここに北陸新幹線沿線の工業集積のマップを示

しております。少し見えにくいかもしれませんが、いろいろな色が、それぞれ非常にたくさん集まっているかと思えます(図30)。

一つの集積というのは、例えば福井の場合も繊維産業の集積というものが強力にありまして、同業種集積といいます。愛知県の豊田の場合には、もう自動車産業一色になっています。そういった同業種集積というのは同じような業界の人たちが集まっていますので、ある面では、専門用語で言うとロックインと言うのですけれども、「固まってしまう」、同じ業種で慣れ合いになってしまうといったようなマイナスな効果のようなことも、欧米の研究結果などでは指摘されます。力も発揮するのですけれども、そういうロックインのマイナスの面を開放するにはどうしたらいいかという

II 北陸新幹線開業後の変化に関する各種情報の整理

図1 北陸新幹線沿線の工業集積マップ

「経済センサス活動調査」(2021年)の町丁字別・産業中分類別従業者数データをもとに、福井県立大学地域経済研究所作成。円グラフは「経済構造実態調査」(2023年)の製造品出荷額の構成を示す。

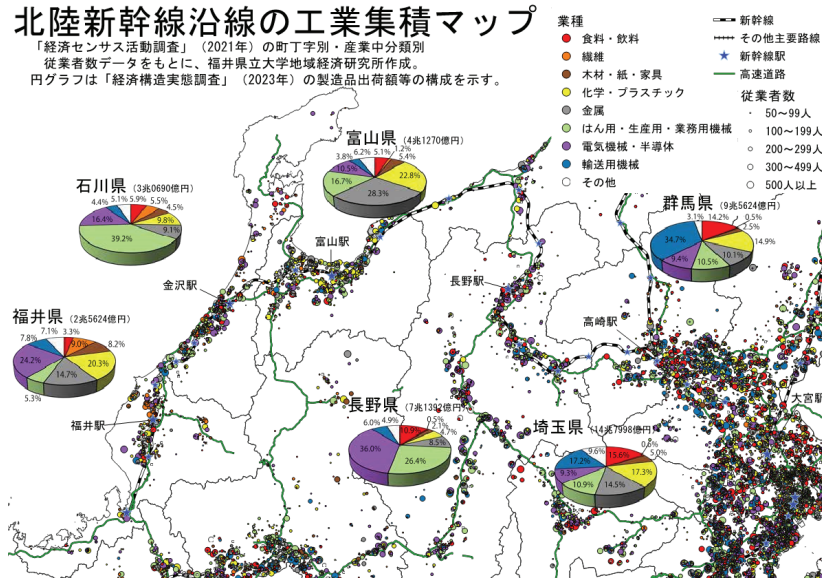


図30 北陸新幹線沿線の工業集積マップ

ような議論がされています。それは、異なる地域の同業種の集積とさまざまな形で交流をするというのが一つのやり方になります。集積間のネットワークをどのようにネガティブなロックインから解放していくかといったような戦略になるのです。

もう一つ、これは今ヨーロッパの研究者たちも注目しているのですが、異なる集積との交流による多様性の効果に注目しています。この多様性についても2つの異なる見解がありまして、関連多様性という言葉は、例えば、自動車関係であれば、産業連関効果というものを発揮しやすいのです。私が現在注目しておりますのは非関連多様性といったようなもので、ブリコラージュと言うのですが、寄せ鍋のような形で、なんかこう全然関係のないような業種が入り混じっている、そういったような非関連多様性が、実はイノベーションを起こしていくというもので、現在私はそういった非関連多様性に注目しております。それを集積間ネットワークの研究の中で言うと、これもちょっと難しい言葉で申し訳ありませんが、「ストラクチャル・ホール」というような構造的な空隙があって、その構造的な空隙を埋める主体が非常に重要と言われております。集積間のネットワークをつなぐような、そういったような主体

が重要です。私どもも力不足ではありますがけれども、福井県立大学の地域経済研究所がその一つの役割を果たせないかということです。北陸新幹線沿線の商工会議所の人たちが熱心にネットワークをつなごうとされておりまして、私どももこういったような集積マップ図を提供しておりますが、私も北陸新幹線に乗って降りてみたい駅って非常にありまして、例えば上越妙高、ここはかなりの製造業も集まっているし、実は美味しいお酒がたくさんあるところでもあります。それから上田というところがあります。信州大学の繊維学部などもありまして、福井にとってはやはり繊維の関係で交流するといろいろなことが出てくるようなところなんです。そして高崎の方に行きますとまたいろいろな業種が出てきます。群馬は相当いろんな業種があるところなんです。そういったような形で、北陸新幹線を使って、企業がほかの地域の企業、あるいはプロセス試験・研究機関、大学と結びつくことによって、新たな世界が見えてこないかということを考えております。

私どもは北陸新幹線のプロジェクトを3計画でやっておりますが、今年は開業直後の人の動きというのはどうなっているのかということと、それからアンケート調査をさせていただきました。こ

れについては原田から詳しく話をしますが、私はこのアンケート調査に関して留意した点が3点あります。

1点目は、よくやられているアンケート調査はやはり観光に関するもの、あるいは飲食とか小売りとか、そういったようなかなり直接新幹線に関わる効果についてのアンケートはいろいろありますので、そこはやらないということ。

2点目は、おそらくアンケートをやると、新幹線に否定的な意見が多数を占めます。そういう多数は重要だとは思いますが、むしろ、もう少し中庸で意味のある結果を導き出したいというふうに思っています。

3点目は、今回福井県内の商工会議所の皆様にご協力いただきまして、県内のいろいろな商工会議所についての企業のアンケートをさせていただきました。要するに県内の地域差といったようなものが見られないかということを考えております。その結果につきましては、これから原田から報告させていただきます。最後に補足ですが、今回の研究ではGISというものを使いまして、FTASの人流データの整理を、最初に原田から話をしてもらいます。そしてアンケートについても原田から分析結果を述べさせていただきます。

ご紹介にあずかりました福井県立大学の原田と申します。私からは人流データの整理とアンケート調査の報告をさせていただきます。この人流データの整理につきましては、先ほど大谷先生からご紹介いただいたこともありまして、できるだけ簡潔な形でお話しできればと思います。

福井に新幹線がやってくる中で、関東から新幹線を使ってやってくる人が増えました。福井の観光はまだ自家用車によるものが中心ですが、新幹線開業後は公共交通やレンタカーを使って観光される方が増えています。そうした方がそれぞれの交通手段別に、どのような移動パターン・行動パターンをとっているのかを地図化してみようというのが、これからお見せするマップの趣旨でございます。

これは先ほど大谷先生からご紹介ありました、FTASという、福井県観光連盟のオープンデータに基づくものです。すべての移動を網羅したものではありませんけど、傾向性が見出せればと思っています（図31）。

トリップの地図化

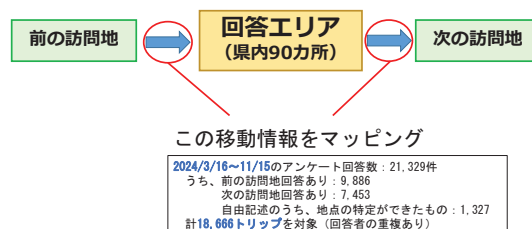


図31 トリップの地図化

早速、図32左側の公共交通について見ていきますと、公共交通は当然、駅を中心にして発達している場合が多いので、福井駅、敦賀駅など結節点の役割が大きくなっていて、そこから各地に線が伸びるようなパターンが見られます。新幹線開業前後に嶺北地域の主要な観光地を結ぶ二次交通も充実されてきていますので、その間での流動もそれなりに多くはなっていますが、やはり結節点の役割が大きい。一方で、右のレンタカーを見て参りましょう。これに関しましても、やはり嶺北の主要な観光地間の流動が多くなっている。レンタカーというのはドア・ツー・ドアの交通になってきますので、公共交通に比べるとだいぶ分散的な形をとってしまっていて、越前海岸や、嶺南の（三方五湖）レインボーラインや熊川（宿）、こちらの方にも一定程度は足を運んでいる、そうした様子が見て取れるかと思えます。

これが、図33の自家用車になってくると、先ほどは千単位であったトリップが万単位になってくるので、一つ桁違いになるのですが、おおむねレンタカーと同じようなパターンで、かなり分散的になります。ただ、一つ、レンタカーと大きな違いがあります。レンタカーはあくまで福井駅や敦賀駅で借りて、そこに戻ってくるという方が多いので、中心から周辺に広がって、また中心に戻っ

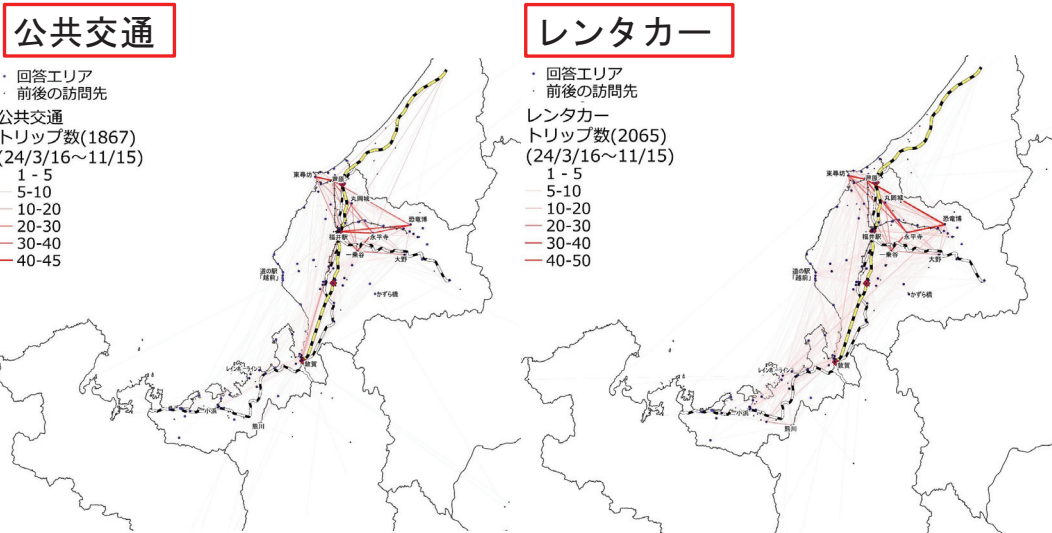


図32 トリップの地図化（公共交通・レンタカー）

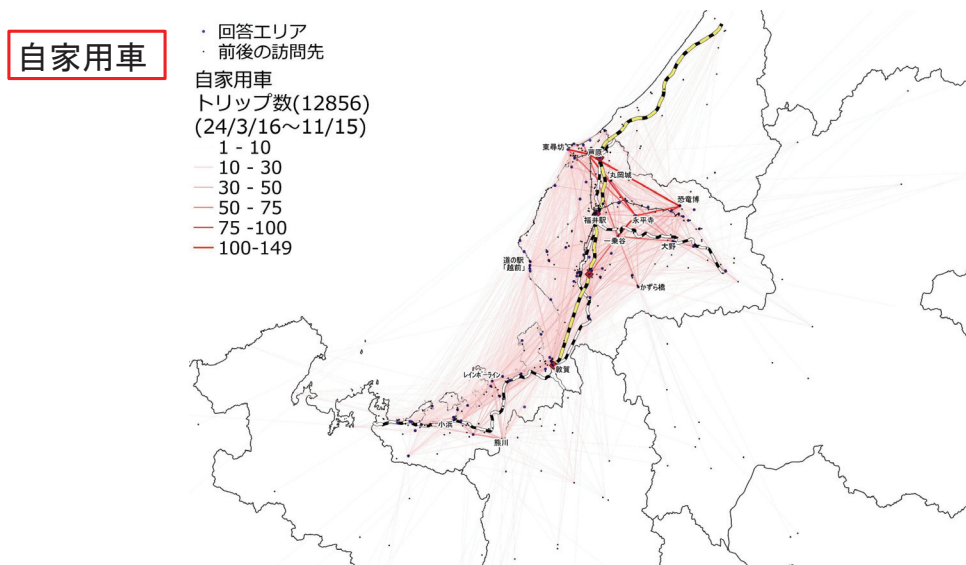


図33 トリップの地図化（自家用車）

てくるような移動パターンを呈するのですが、自家用車においては、例えば京都であったり、滋賀県、岐阜県、石川県と、この4県からの窓口に、こうした周辺地域がなりますので、そこから県内に広がっていくような、そうしたパターンが見られる。

まとめというか、インプリケーション程度のもものではございますけれども、北陸新幹線の福井延伸といいますのは、自家用車中心、中部方面・関西方面からの訪問が中心であった福井の観光に、新幹線・公共交通・関東という新たなオプションを追加したといえます。

そもそもどこが窓口となるかというのは、アプローチ、つまり、中部圏であったり、近畿であったり、「どこからやってくるか」という方面と、「どういう交通手段でやってくるか」という交通に依存します。それによって新幹線駅が窓口になったり、道の駅・IC・バスターミナル、こうしたものが窓口になる場合もございます（図34）。

今回、新幹線が開業してから、新幹線駅を中心とする形で、福井や敦賀の駅前が今までに比べて賑わってきています。問題提起としては、こうした新たな窓口とも呼べる駅に集まってきている人たちをどうやって各地に波及させていくか、ある

人流データ まとめ

- ・北陸新幹線福井延伸は、
自家用車中心 **中部・関西中心** の福井観光に
新幹線/公共交通 **関東** という
 新たなオプションを追加
- ・どこが窓口となるかは、アプローチ（方面と交通）に依存
 e.g. 新幹線駅、道の駅、IC、バスターミナルetc
- ・高速交通整備にともなう「窓口」の変化
 …新幹線駅を中心とするかたちでの県土空間の再編？

問題提起：窓口が集まった人を、どのようにして各地に「波及」させるか？あるいは、中心から「波及」という空間構想自体、適切か？

図34 人流データのまとめ

いは中心から波及というそういったモデル自体がそもそも適切なのかということも考えるべきかもしれません。私個人といたしましては、新幹線の窓口だけに着目するのではなくて、自動車の窓口であったり、いろいろな窓口の発想を組み合わせながら進めていく必要があると考えています。あるいは公益財団法人中部圏社会経済研究所（以下、「中部社研」）の宮本様がおっしゃったように、広域観光であったりとか、圏域といった発想が重要になってくるのかもしれません。

続きまして、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の結果報告をさせていただければと思います。

本アンケートは北陸新幹線延伸に伴う企業活動の変化の調査を目的としたもので、調査対象は、福井県内に拠点を置く、主に事業所を相手とする

事業を営む、従業者数20人以上の事業所です。2024年9月末～10月18日に調査票を郵送にて配布し、郵送あるいはオンラインにてご回答いただきました。送付数は1650件、うち441件の回答が得られ、回答率は26.7%となりました。

本アンケートの一つの特徴として、主要な仕入先・販売先を聞いています。企業の取引先地域のパターンに応じて、回答事業所のタイプを4つに分類しております。1つ目が、仕入・販売ともに主に福井県内というパターン、これを「域内・域内型（1）」と名付けました。これは、建設業やサービス業に多くなっています。2つ目が、原材料・商品を県外から調達してきて、主に福井県内で販売するというタイプの事業所「域外・域内型（2）」で、卸売業等で多くなっています。3つ目が、原材料や商品を福井県内で調達してきて、それを県外に販売するという事業所「域内・域外型（3）」で、相対的に製造業が多くなっています。4つ目が仕入・販売を主に福井県外で行う事業所「域外・域外型（4）」で、これは製造業が多くなっています（図35）。後からしばしば出てくるパターンですので、頭の片隅に置いておいていただければと思います。

ここからが北陸新幹線の影響ということになります（図36）。先ほど松原先生からもお話があり

■取引先地域のパターンに応じて、回答事業所を4つに区分

- ・ **域内-域内型**…仕入れ・販売ともに主に福井県内
 ⇒建設業やサービス業に多い
- ・ **域外-域内型**…原材料や部品、商品を県外から調達し、県内の企業に販売
 ⇒卸売業や支店・支社に多い
- ・ **域内-域外型**…原材料や部品、商品を福井県内で調達し、県外の企業に販売
 ⇒製造業にやや多い
- ・ **域外-域外型**…仕入れ・販売ともに主に福井県外（海外含む）
 ⇒製造業に多い

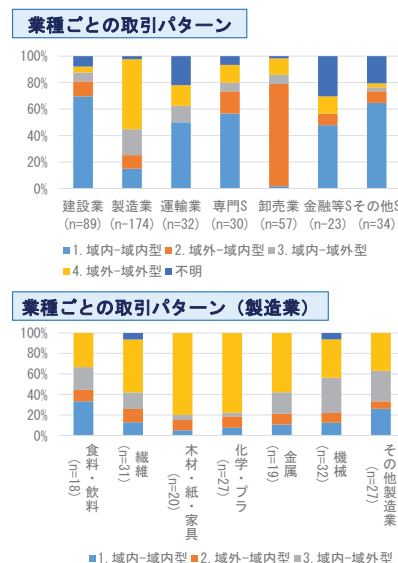


図35 業種ごとの取引パターン

新幹線開業による総合的影響

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

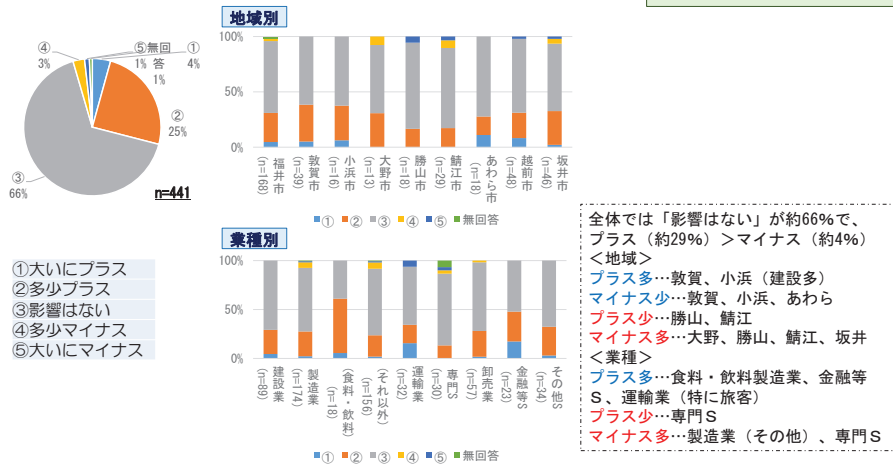


図36 新幹線開業による総合的影響

ましたように、今から出てくるのは、必ずしもポジティブな結果ではないのですが、できるだけ効果的な政策につなげられるような形で分析結果をとり上げていきたいと思っておりますので、その点ご注意ください。まず、総合的な影響です。「北陸新幹線の福井延長による影響として全体としての評価をお尋ねします。」という質問の回答がこの円グラフになります。これを見ますと、「影響はない」が66%を占める形となっています。少しネガティブな結果だと思います。一方で、「大いにプラス」「多少プラス」を足し合わせると、だいたい3割ぐらいの結果になります。地域や業種によっ

ていろいろな差がありまして、代表的なものを見ますと、地域では敦賀と小浜の評価が高い。業種では、お酒やお菓子などを作っている食料・飲料の製造業で、各種イベントやPRの効果により、開業の影響を受けているところが多いです。あと、旅客・運輸の評価が相対的に高めとなっています。

図37では、より踏み込んで、売り上げへの影響について、次に尋ねています。左側の2つの帯グラフが、開業後の2024年3月から8月の売り上げと、今後一年間の売り上げについて問うています。これを見ますと、上の方、開業すぐの段階では「横ばい」が大多数を占めているのですけれども、

売上への影響

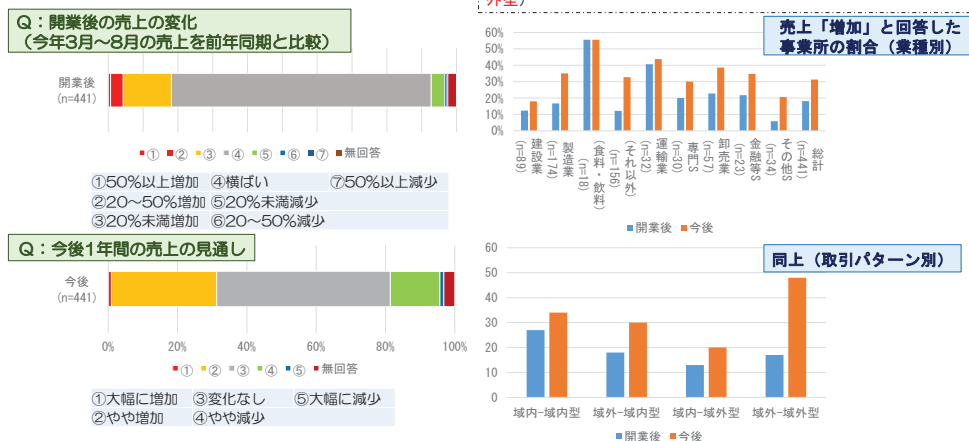


図37 新幹線開業による売上への影響

「やや増加」と、「やや減少」が両方とも大きくなっていく様子が見てとれます。ここから今後、県内の事業所に関して、売り上げに関して分かれてくるのではないかと、そういった予測が立てられます。

そして、右は売り上げが増加したと回答した事業所の割合を業種別に、これも開業後と今後について比較したグラフになります。これを見ますと、やはり食料・飲料の製造業と、運輸業が開業後、比較的良いパフォーマンスです。ただ、今後にかけての伸びしろはあまり大きくなく、だいたい横ばいになっています。一方で、開業後のスコアがあまり良くなかった食料・飲料以外の製造業や、卸売業、金融等のサービス業などの業種では、今後売り上げが伸びてくるのではないかとの見込みを持っているようです。

続きまして、図38では、売り上げ変化の要因について、これも開業後と今後について比較するような形で並べています。これを見ますと、いちばん左側の「観光客の増減」という項目、これが開業後には1番か2番目くらいに大きな要因となっているのですが、これもやはり、「2年目のジंकス」なのか頭打ちとなっていて、今後あまり増えていかない、むしろちょっと減っているような状況です。

一方で、例えば、「競合の増減(⑥)」、「公共投資の増減(⑩)」、「民間投資の増減(⑪)」、こう

した項目については今後増えてくるのではないかと予想されています。これを取引先パターン別に見ますと、どういう要因によって売り上げが変化するか取引先の地域類型によって異なってくる様子が見てとれます。福井県内で主に販売しているような事業所については、観光客・ビジネス客の増減、民間・公共投資の増減といった、福井県内における人流や経済活動の活発さ、こうしたものに売り上げが依存する側面が大きくなっていると思われる。一方で福井県外に出て販売等をしている事業所にとっては、「競合の増減」、「商品・サービスの拡充・縮小」、「商圏の拡大・縮小」といった、外部との競争環境に関わるような要因が大きく効いてくる。こうしたことが見てとれます。

次に、図39では、売り上げだけではなく、もう少し広い意味での影響、間接的影響という項目を立てて聞いています。これもやはり、「一部の地域や企業だけが恩恵を受け、自社への影響はほとんどない(ケ)」が多数を占め、特に県外で販売する企業では、この項目が大きくなっています。一方で、特に県内で販売するような企業で一定の割合が見られるのは、例えば、「県内取引先の好調(ウ)」ですね。県内取引先の好調により仕事の受注が増えているというのは、観光業が儲かることによって、その建物の工事が増えたり、設備の工事が増えたり、あるいはそういったプロモー

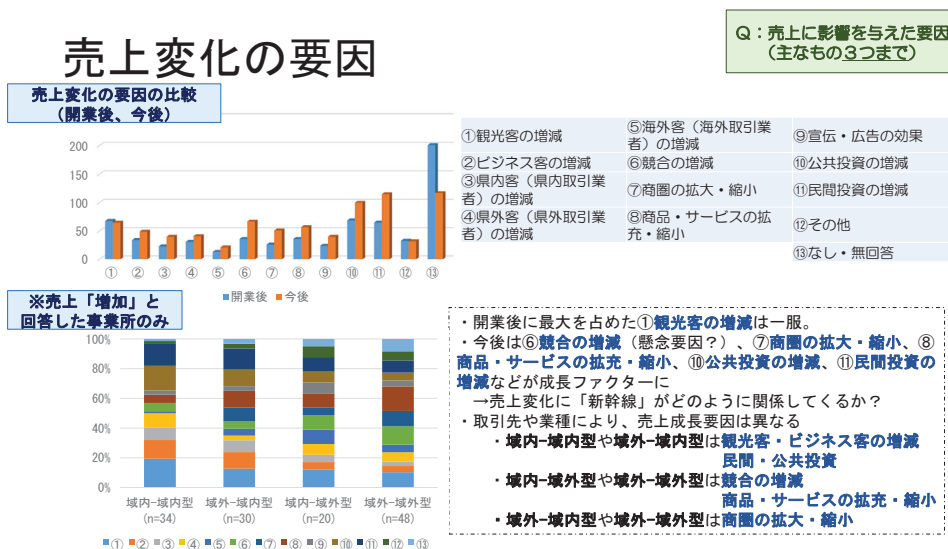
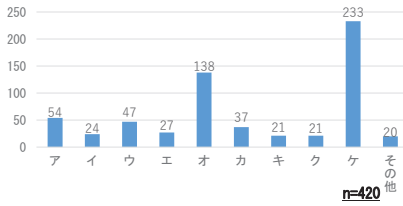


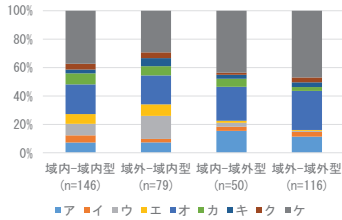
図38 新幹線開業による売上の変化の要因

新幹線開業による間接的影響

Q：北陸新幹線の福井延伸が貴社に間接的に及ぼす影響（複数回答可）



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



・域内-域内型や域外-域内型への影響が相対的に大きい
 positive：
 県内取引先の好況(ウ) (工事、印刷、広告、卸売、金融等)
 イベント効果(カ) (食品、運輸など)
 negative：
 県外企業の参入による競争激化(エ)
 域内-域外型や域外-域外型は影響なしが多く、知名度上昇(ア)も多い
 ・全体として、人手不足深刻化(オ)の懸念大
 ・地域別には、敦賀でpositiveな影響、鯖江や坂井でnegativeな影響、小浜、大野、勝山では影響なしが多い。

図39 新幹線開業による間接的影響

ションの印刷だったり、広告だったりが増えたり、あるいはそこへ商品を卸したりと、そうした点で、一定程度の波及効果が出ているということです。

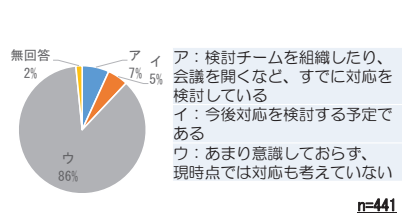
一方で、これもやはり県内で販売する企業ですけど、「県外企業の参入激化(エ)」への懸念も一定程度大きくなっている様子も見られます。全体として、やはり人手不足の深刻化、これも新幹線にどう関わってくるかというのはなかなか計り難いところがありますけれども、こうした項目が大きな回答を得ているということは見逃せないことかと思えます。

これまで「影響」という形で、どちらかという受身の形での変化というのを問うてきましたが、これからは福井県内企業の行動について着目してみたいと思います(図40)。これもちょっとネガティブな結果ではありますが、開業を意識した対応の検討では、圧倒的多数の86%が「あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない(ウ)」ということでした。

開業後の具体的な行動の変化を見ましても(図41)、やはり「特に変化はない(ウ)」が約78%を占めている結果となります。一方で、何らかの行

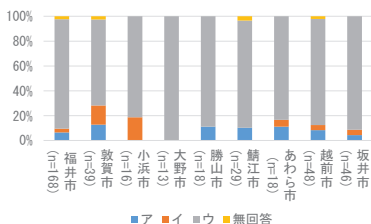
開業を意識した対応の検討

Q：貴社では、北陸新幹線の開業を意識し、対策を検討されていますか？

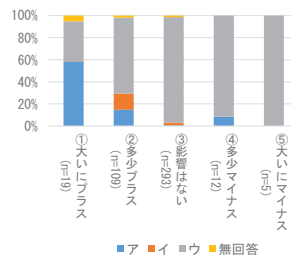


ア：検討チームを組織したり、会議を開くなど、すでに対応を検討している
 イ：今後対応を検討する予定である
 ウ：あまり意識しておらず、現時点では対応も考えていない

n=441



新幹線開業による総合的影響との関係

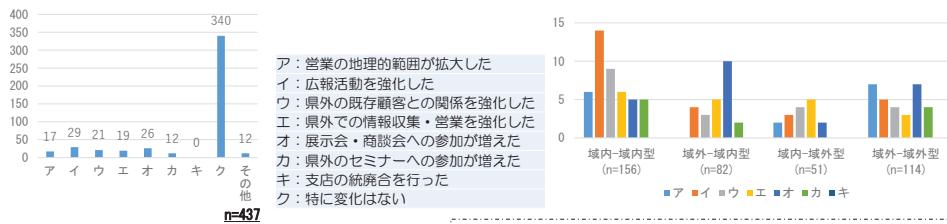


・約86%の事業所は、新幹線を特別意識した対応を講じていない/講じる予定なし。
 ・対策を講じているor講じる予定の事業所は、影響が大きい地域(敦賀、小浜(将来))、業種(食品・飲料工業、運輸など)が多い。
 ・対応検討の有無は、事業所の規模には依存しない

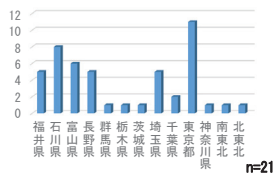
図40 新幹線開業を意識した企業の対応の検討

開業後の行動の変化

Q：開業後の貴社の行動の変化
(複数回答可)



Q：アと答えた事業所の
営業先地域



- ・約78%の事業所は、新幹線開業後、積極的なアクションを実行していない。
- ・取引先の域内/域外の別によって、行動パターンに違いあり
 - ・域内・域内型→**広報活動強化(イ)**
 - ・域外・域内型→**展示会・商談会参加(オ)**
 - ・域内・域外型→**県外での情報収集・営業強化(エ)**
 - ・域外・域外型→**営業範囲拡大(ア)**
展示会・商談会参加(オ)
- ・ほか自由回答として、「新幹線から自社の看板が見えるように設置」「SNSマーケを強化」「併設店舗開設」「記念商品取り扱い」「道の駅での販売」「中部、関西への出張で車使用増加」など
- ・営業先は、**東京都**が最多だが、**北陸三県**も多い

図41 新幹線開業後の企業の行動の変化

動の変化について回答した事業者もいますので、こうした回答をピックアップして取引類型別にみますと、取引類型別に行動パターンが違うということが見てとれます。「域内・域内型」の福井県内で販売を行っているような企業は、あまり県外に出るようなこともないわけですから、広報活動の強化、つまり自社を知ってもらうための活動を強化するというのが相対的に多く見られました。一方で、域外に何らかの形で仕入・販売で出て行くような企業は、展示会や商談会への参加であったり、県外での情報収集、営業強化であったり、

営業範囲の拡大であったりと、外での活動を相対的に増やしている事業所が出てきている様子が見てとれます。

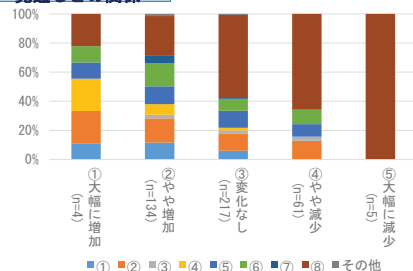
今後の見通しや取り組みについても尋ねています(図42)。今後の取り組み予定事項としては、これも「特になし(⑧)」が一番多くなっていて約62%ですけれども、先ほど見た開業後の取り組みのところで「特になし」が約78%であったことに比べると、今後は積極性が多少ではありますが上昇していくのではないかと考えられます。具体的な取り組みとしては、「情報収集・市場調査

今後の取組予定事項

Q：北陸新幹線の福井延伸を機に、貴社が今後取り組む(予定も含む)ことは？
(3つまで)



今後1年間の売上見通しとの関係



- ・全体としては**特になし(⑧)**(267件、約62%)が最多。
- ・「開業後の取組」(特になし=340件、約78%)と比べると、積極性が上昇しているとも考えられる。
- ・具体的な取組は、**②情報収集・市場調査**、**⑥採用活動の強化**、**⑤新規取引先の開拓**が多い
- ・売上に明るい展望を持つ事業所ほど、今後の取組に積極的

図42 今後の企業の取組予定

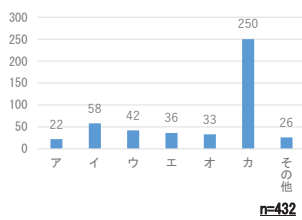
(②)、「採用活動の強化 (⑥)」、「新規取引先の開拓 (⑤)」といったものが挙げられています。詳しくは説明しませんが、売りに上げるに明るい展望を持つ企業ほど、今後の取り組みに積極的という傾向も見られます。

これは、松原先生が先ほど冒頭でおっしゃったような、県外企業や研究機関との共同での研究、商品・サービスの開発について興味がありますかというのを尋ねた結果となります(図43)。これも「カ(関心はない)」が250件ではあるんですけども、「イ(今後取り組みを検討する)」、これも58件見られます。更に、取り組みたいが課題を

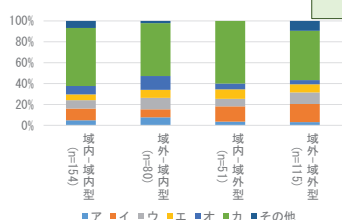
抱えているといった事業所も合わせますと、160件、約37%の事業所が、こうした取り組みに関心があるというふうに答えています。特に域外で販売するような事業所に、その傾向がやや強く見られます。

人材の話は先ほどもありましたけれど、今年度の採用活動にはまだ89%の事業所が「本格的な影響が出ていない(ウ)」というふうに答えています。これは今後も注視していく必要があるかと思いますが、人材が東京に流出している、などといった状況は、まだ本格化していないと考えられます(図44)。

県外企業等との共同活動への関心



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

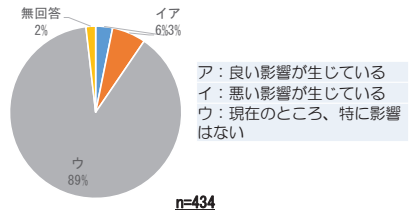


Q：北陸新幹線の福井延伸にともなう、県外の企業や研究機関との共同での研究活動や新商品・新サービスの開発について(複数回答可)

・既に取り組みを開始した事業所は少ないが、今後取り組みを検討する事業所は58件とやや多い。取り組みたいが、何らかの課題(人材、ノウハウ、相手先)を抱えている事業所も含めると、160件(約37%)の事業所が取組に関心有。
 ・特に域外を主たる販売先とする事業所(域内・域外型、域外・域外型)で、今後取り組みを検討するの割合がやや高い。
 ・その他の自由記述として、新幹線延伸とは関係なく、既に取り組みを進めている/進める予定の事業所も

図43 県外企業等との共同活動への関心

首都圏との結びつき強化にともなう採用活動への影響



ア：良い影響が生じている
 イ：悪い影響が生じている
 ウ：現在のところ、特に影響はない

Q：北陸新幹線の延伸で福井が首都圏とつながることで、貴社の採用活動にはどのような影響が生じていますか

・採用活動への影響は、懸念は大きいものの、まだ本格化していない。
 ・自由記述としては、良い影響として「関東方面からの学生との縁が広がった」「北陸で開催される就活フェアや合同企業説明会に参加しやすくなった。」「東京方面からの就職者が1名有」「敦賀の知名度UP、交通の便が良くなった」といった意見、悪い影響として「エントリーが少ない」「学生の首都圏流出」「知名度のある大手企業に流れている」といった意見がみられた。

図44 首都圏との結びつき強化にともなう採用活動への影響

これまでのアンケートの結果をまとめますと、地域に関しては、特に敦賀で好影響、また行動に対して積極的な企業が多く見られました。

業種としては、食料・飲料の製造業や、旅客を中心とする運輸業が好影響で、積極性も大きい事業者が多く見られました。今後は、食料・飲料以外の製造業やサービス業にも伸びしろがあるのではないかという見通しもお話ししました。

取引パターン別にみると、「域内・域内型」の事業所では、県内での人流・投資活発化が成長ファクターとなるということをお話ししました。実際、一部事業所では、人流・投資の活発化によって恩恵を強く享受しています。例えば、観光客の直接需要であったり、取引先の好況だったり、イベントの効果といったものです。一方で「域内・域内型」の大部分の事業所は、あまりこうした波に乗れずに「影響なし」「関係なし」というふうに答えている現状もございました。「域外・域内型」、これは卸売業などとなりますけれども、こうした事業所は県外での展示会等への参加などを活発化させているという状況がございました。大部分が製造業である「域外・域外型」については、現時点では開業による恩恵等をあまり享けていないし、積極性も見られないが、東京への出張の増加が見られました。今後は、積極的な県外進出であったり、県外企業との共同研究などの意向を示されている企業もあり、こうした企業への働きかけが今後重要になってくるのではないかというインPLICATIONが得られました。

何とも微妙な結果ですけれども、これを今後につなぐために最後に3つほど取り組みを挙げさせていただきます（図45）。

第1に、県内で好循環を創出していくこと。これはPR・イベント等で観光客が増えて、関連産業に波及しているという好循環が一部で見られるというお話をしましたけれども、こうしたものの効果の持続と、より広い事業者を巻き込む形での仕組みを作っていくこと。こうしたものが重要であるという点を第1に挙げさせていただきます。

第2に、県外への積極的な進出。これはまだあ

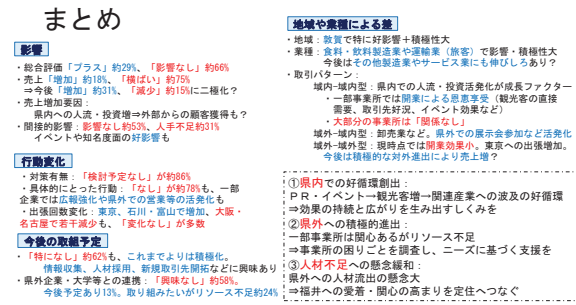


図45 アンケート調査のまとめ

まり本格化していないという話でしたが、今後一年にかけては、こうした取り組みに関心があるという意向を示す事業者も少なくはないことが明らかになりました。関心はあるけれどもリソースが不足している、こうした事業者もあることから、事業者の悩み事に寄り添いながら支援を行っていくことが重要であると考えます。

第3は、これは新幹線によらずですが、人材不足というのが深刻な問題としてどこでも指摘されています。そうした中で、先ほどの大谷先生の話ではそう目立っていないという話でしたけれども、企業の懸念としてはやはり大きくなっています。福井への愛着、関心の高まりを定住につなぐことが重要であるというふうに指摘をさせていただきます。

福井県立大学の地域経済研究所は、来年度もこの新幹線プロジェクトを行っていく予定でございます。その過程で皆様にはいろいろご支援、ご助言等いただくことがあるかと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひします。ありがとうございます。

4. パネルディスカッション

〔コーディネーター〕

福井県立大学地域経済研究所 所長・教授、東京大学 名誉教授 松原 宏 氏

〔パネラー〕

越前市長	山田 賢一 氏
富山国際大学現代社会学部観光専攻 准教授	大谷 友男 氏
北陸経済連合会 常務理事・事務局長	牧野 正広 氏
一般社団法人中央日本総合観光機構 常務理事事務局長	寺澤 大介 氏
公益財団法人中部圏社会経済研究所 代表理事	宮本 文武



松原：本日のパネルディスカッションは、全体を3つのパートに分けて進行します。

パート1は、これからご登壇いただく方々から、自己紹介も兼ねて、全体のテーマであります「高速交通による大交流時代と福井・中部の課題」につきまして、これまでのそれぞれの取り組みについてご紹介いただきます。

パート2は、このテーマにつきましてご報告いただいた宮本様、大谷様、それから、パネラーの山田様、寺澤様、牧野様からご発言をいただき、フロアの方々とともに双方向で議論できればと思います。

パート3におきましては今後の展望や課題についてご発言いただければと思っています。

それでは、パネルディスカッションのパート1に移らせていただきます。自己紹介を含めて、高



速交通体系整備に向けて取り組んできたことについて山田市長からご紹介いただければと思います。

山田：皆さん、こんにちは。越前市長の山田です。少し越前市のご紹介をさせていただきたいと思っています。



越前市は19年前に今立町と武生市が合併して、来年、合併20周年になります。

北陸で最も早く国府がおかれしました。「越国（こしのくに）」と呼ばれたころ、第26代継体天皇がこの地で若き日を過ごしたということで、この辺りには大陸から伝わった文明・文化、そういった経済力があったということです。大陸文化が伝わって鉄や紙、織物、いろいろな伝説が1500年前からあるような土地です（図46）。

越前市は、製造品出荷額が福井県でいちばん多いところで、北陸でも富山に次いで2番となります。人口あたりでいうと、北陸で最大のものづく

北陸で最も早く国府が置かれ、県内随一の歴史文化を誇る

越前の国 継体天皇(男大迹王) 越前での大陸文化を取り入れた政治力・経済力→天皇
大陸文化の享受
鉄、紙、織物など

越前国府 7世紀頃に成立
都から国司が派遣され、国を統治 中央集権化
996年に藤原為時が国司に任命
この時、藤原為時父とともに越前国を訪れ、
1年余りをすごす

本典寺 越前国府発掘調査

府中 平安時代以後、武士の世となり 国府から府中へ
政治の中心に加え、軍事拠点、宗教的拠点として重視

古代から近世にかけて、越前国の中心地






図46 北陸で最も早く国府が置かれ、県内随一の歴史を誇る越前市

りのエリアです。先に紹介した継体天皇のころからの伝統工芸として、越前和紙や打刃物、越前箆筒があります(図47)。

ものづくりの産地

越前市の伝統的工芸品

- ・越前和紙
＜昭和51年6月2日指定＞
- ・越前打刃物
＜昭和54年1月12日指定＞
- ・越前箆筒
＜平成25年12月26日指定＞

※令和3年1月15日現在経済産業大臣236品目指定
福井県7品目(越前市3+越前焼、越前漆器、若狭塗、若狭めのう細工)



図47 越前市はものづくりの産地

和紙については約1500年前に川上御前といわれるお姫様にすき方を教わったという伝説があります。打刃物も、恐らく日野山の日野はそういうたたら製鉄があったような場所だろうと言われてますし、近くには平吹という地名もあります。越前箆筒は、指定されたのはごく最近ですが、法隆寺にあります橘夫人厨子(橘夫人念持仏厨子)、これは藤原不比等の奥さんですが、その厨子に越前という文字があって、そのころから木工の技術があったのだろーと言われてます。歴史と伝統が今も息づいている、これを1つの地域の財産として経済につなげていこうとしています。

越前和紙につきましては、『光る君へ』の中で『源氏物語』を書ききっかけとしてかなり取り上げていただきました。現在ユネスコ無形文化遺産への追加登録を申請中です(図48)。恐らく来年

11月か12月ごろには追加登録されるのではないかといい見込みです。これに関連して国際木版画会議も開かれ、今、アーティストが常時勉強に来られている状況です。

越前和紙ピクニック

越前鳥の子紙 ユネスコ無形文化遺産 拡張提案申請

令和6年3月 ユネスコ無形文化遺産へ追加申請(和紙:日本の手漉和紙技術)
令和7年11月頃 認定見込み

そのほか、レミアムの越前和紙愛用者
ホーランド、オランダ博物館での和紙道具展覧会も
開催済みです



第5回国際木版画会議越前市大会

日程:2024年4月4日~7日
場所:いままで芸術祭、越前和紙の里
参加者:米国、オーストラリア、欧州を中心都市とし
た20カ国から118名が参加
概要:海外の木版画アーティストの呼びかけ、越前市や福
井県、越前和紙を呼び出した伝統的工芸品についての
紹介や越前和紙の海外への販路を拡大につながる取
組みを行うことができました。
また、海外のアーティストとの繋がりを持つことがで
き、創造都市を目指す本市にとって、大きな一歩と
なりました。

図48 越前鳥の子紙 ユネスコ無形文化遺産拡張提案申請

今日も午前中、会議があったのですが、ユネスコ創造都市ネットワークというのがありまして、日本では11自治体が加盟していますが、これに年内に加盟申請を出します。加盟を実現させ、世界に向けて越前市のさまざまな伝統産業を発信していきたいと考えています(図49)。

ユネスコ創造都市
クラフト&フォークアート分野
ネットワークへの
加盟を目指す!

【今後のスケジュール】
R7年 12月 国内申請
R7年 1月 国内審査
3月 ユネスコ申請
5月頃 加盟

越前市を
世界へ!

国内のユネスコ創造都市(7分野 11自治体)

図49 ユネスコ創造都市ネットワーク

もう一つの特徴として、越前市は外国人市民の数が非常に多く、人口の7.05%、5,679人が直近の数字です(図50、51)。ほとんどが日系ブラジル人の方です。越前市には株式会社アイシン福井(以下、「アイシン福井」)、株式会社福井村田製作所(以下、「福井村田製作所」)、信越化学工業株式会社の武生工場と3つの大きい会社があります。派遣の従業員として、あるいは、ずっと2代、3

越前市の外国人市民数(各年4月1日現在)

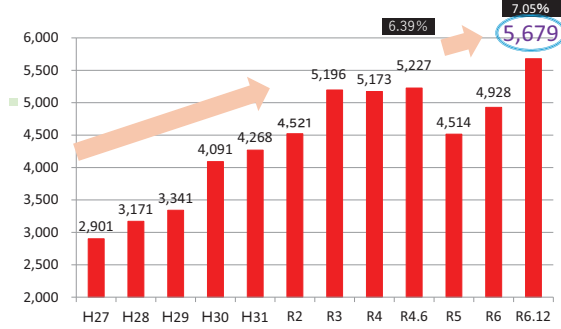


図50 越前市の外国人市民数

越前市の外国人の国籍別人口(人)

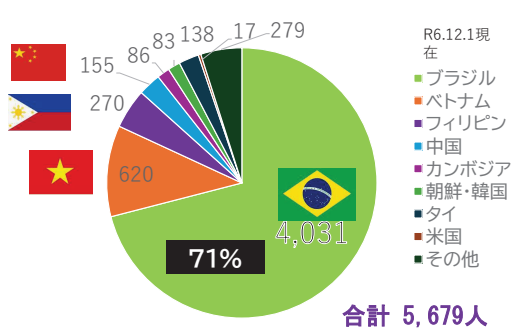


図51 越前市の外国人の国籍別人口

代と住んでいらっしゃる方もおられます。こういうところが経済的な特徴かと思えます。

今回、新幹線というテーマがありますが、実は新幹線の越前たけふ駅から500メートル離れたところに北陸自動車道のインターチェンジがありま

す。ちょっと離れたところに8号線が走っています。道路網としての結節点のウェイトが非常に高いのではないかと思います。ご覧いただきますように、敦賀港にも近いですし、昨年開通した池田と岐阜の間、冠山峠トンネルができて、今年11月には板垣坂バイパスという池田と今立をつなぐところもできました(図52)。

一気に中京の車が増えています。福井県池田町の杉本博文町長は「車がいっぱい来て、休みの日にはお土産物が2時間ぐらいでなくなる」とおっしゃっていましたから、車がすごく来ているということです。

新幹線の効果というよりも、越前たけふ駅周辺、越前市内については、新幹線開業と開業に伴うさまざまなPRキャンペーンの効果、そして、冠山峠、中京との道路網ができたこと、そして大河ドラマの効果、この3つの相乗効果が今年の観光に大きな影響を与えていると思います。

そして、中部縦貫自動車道ができれば、さらに中京方面ともう1つルートができます。さまざまなルートができ、高速交通全体、一般道も含めて、人の流れ、物の流れが大きく変わっていく中で、この場所をどう生かしていくかというのが私の今の関心事です。

もう1つ、新幹線と絡めて言いますと、新幹線

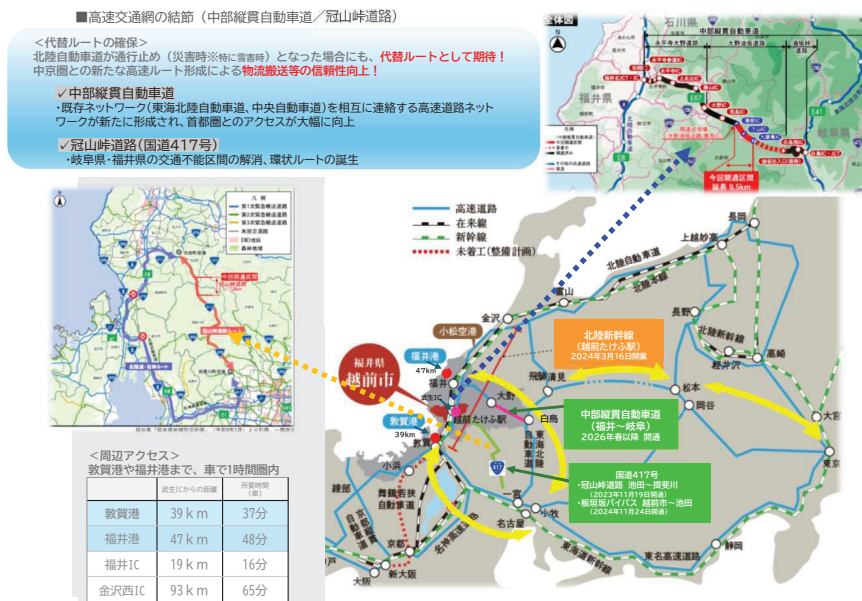


図52 高速交通網の結節

駅に600台の無料駐車場がありますが、新幹線が開業するまではこの無料駐車場はいつでも駐車できる状況でした。しかし、今はもう朝から8割方が埋まっています。これからどうするか、非常に大きな課題になっているところです。

ここは私もずっとPRしています。「無料の駐車場があるから、どんどん駐車してください。福井インターと武生インターの時間は大体13分ですから、福井の駅から車で朝倉へ行くよりも、武生の駅で降りて、そこからレンタカーで行ったほうがいいですよ」と、図53はJR西日本に『『かがやき』の停車を』とお願いに行ったときの資料です。「福井の南側の観光地、丹南エリアだけではなく、敦賀も含めて朝倉や永平寺も武生で降りて行った方がはるかに便利です。だから、『かがやき』を停車してください。いずれも30分圏内、ほぼ福井駅と変わりませんし、福井駅の周りをご承知のようにレンタカーをつかまえるのもなかなか大変です」と、そういうことを言いました。



図53 越前たけふ駅周辺の状況

新幹線の駅ができたことに伴って、福井村田製作所がセラミックコンデンサ研究開発センター（以下、「研究開発センター」）を整備することになりました。1年後に完成する予定で、2026年4月にオープン予定です。投資額350億円、最終的に約800人の研究開発の人材が集まるといえることです。これは最大の新幹線効果だといえます（図54）。

3月から今までの効果は、例えば観光的な側面、



図54 福井村田製作所 研究開発センター

飲食店とか、そういうことだと思いますが、5年、10年を見たときには、こういうものが出来上がって多様な働き場ができ、そこに人が集まるので、その需要にあわせて、いろんなものができてくる。現にこの研究開発センターができたおかげで、ホテルが整備されることがほぼ決まって、すでに用地取得契約までできている状況です。そこからどんどん広がっていくということで、少し時間軸を見ないといけないのではないかと思います。

とはいいいながら、先ほど申し上げた3つの相乗効果によりまして、延べ人数でいいますと、3月から9月が123万人ですから、前年と比べてプラス40万人ぐらい。実人数でいくと、20万人ぐらい増えています。それに伴う観光消費額があるということです（図55）。

成果
新幹線開業半年後の状況

入込客数による観光消費額比較

R5.3~R5.9 17箇所 813千人
R6.3~R6.9 18箇所※ 1,230千人 ※別は大河ドラマ館追加

割合	入込客数 (千人)		実人数 (千人) ※		観光消費額 (千円) ※	
	R5	R6	R5	R6	R5	R6
県内	553	696	349	440	1,137,831	1,431,344
県外	260	534	115	235	1,916,307	2,579,923
(うち宿泊者)	(平均宿泊日数1.24)		(61)	(63)	(1,439,939)	(1,499,635)
計	813	1,230	464	675	3,054,139	4,011,267

※平均訪問観光地数
県内客：1.53地点
県外客：2.270地点

※平均観光消費額
県内客：3,256円
県外客：6,279円(日帰り)
2,642円(宿泊)

図55 新幹線開業半年後の状況

主に紫式部関連の公園だとか、紫ゆかりの館、大河ドラマ館の数が多いですし、越前和紙に関連する施設の入込も結構増えています。


そして、道の駅もお客さまが増えていますし、

売り上げも伸びています (図56)。

成果

道の駅「越前たけふ」開駅

- 令和5年3月18日開駅
- 人・食・文化が集う、地域のランドマーク
- 丹南5産地の伝統的工芸品や、新鮮な海産物の飲食販売、越前おろしそば、かにをはじめ旬の食材を使った弁当、美味しいスイーツを販売
- 越前たけふ観光案内所では、越前筆管のカウンターがお出迎えし、丹南地域の観光情報などを紹介



R5.4~R5.11	入込客数 413,200人	売上げ 244,145千円
【 R5 年間入込客数:655,906人 年間売上げ:399,638千円 】		
R6.4~R6.11	入込客数 451,265人(9%増)	売上げ 303,970千円(25%増)

引き続き、新幹線の乗降客や中京方面からの観光客をターゲットに、より多くの方に利用いただき、サービス改善などを継続し、満足していただける道の駅を目指していく

図56 道の駅「越前たけふ」開駅

短期的にはこういう施設が潤っていること、中長期的には先ほどのようなものがこれから集積していくと思いますし、これからさらに集積していきたいということです。

また、関連する観光プロモーションもいろいろやっています。新幹線の沿線、例えば軽井沢とか、先ほどの冠山峠、国道417号沿線の本巢市、大垣市、揖斐川町などの首長にお会いし、PRや協力をお願いをしています。そうしたことをこれからも続けて、特に中京方面からの誘客に力を入れていきたいですし、北関東、長野、軽井沢周辺からの誘客は軽井沢町などと連携しながら一緒にやっていこうというような動きをしているところです (図57)。

成果

観光プロモーションの展開


地域の宝を磨き上げ、輝かせ、魅力あるものにして全国・世界に発信

R5年度

- 軽井沢町へ越前ブランドのトップセールス(5月・副市長、6月・市長)
- 全国宣伝販売促進会議において、大河ドラマ館のPR(11月)
- 第16回産業観光まちづくり大賞 金賞受賞(11月)
- 本巢市、大垣市、揖斐川町への訪問(12月)

R6年度

- 八芳園MuSuBu ポップアップイベント開催(5月29日~6月9日)
- ジャパン・ツーリズム・アワード 観光庁長官賞受賞(9月26日)
- 観光誘客PT(R3設置)のつながり等により、徐々に富裕層インバウンドが来訪
- 越前和紙パレー創造事業 宿泊施設第1号の整備提案



本市の歴史や文化、伝統産業を生かした経済の好循環を図り、定住促進や地域への誇りを醸成し、持続可能な地域づくりを目指していく

図57 観光プロモーションの展開

こういうことで、いろいろなかたちでPRが進んでいるということと、産業構造的にいかにか製造業や他の産業にその効果が波及していくかという

のは、私は5年、10年、20年かけて出てくるものだと思います。

松原：パート2につながるような貴重な発言をいただきました。ありがとうございました。

続きまして、一般社団法人中央日本総合観光機構(以下、「中央日本総合観光機構」) 常務理事事務局長の寺澤大介様より、中央日本観光データプラットフォームについてご紹介いただければと思います。よろしくお祈いします。

寺澤：皆さん、こんにちは。中央日本総合観光機構で常務理事をしております寺澤と申します。どうぞよろしくお祈いいたします。



当機構は、福井県、富山県、石川県を含めた北陸3県と、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県、長野県の中部5県、それと近畿地方の滋賀県を含めた9県を活動エリアとするインバウンドに特化した広域連携DMOとなります (図58)。

組織紹介：一社) 中央日本総合観光機構

- 活動範囲：北陸3県(富山県・石川県・福井県) 中部5県(長野県・岐阜県・静岡県・愛知県・三重県) 近畿1県(滋賀県) (エリア内にDMOが78在籍)
 - 前身：中部広域観光推進協議会
 - 会長：中部経済連合会会長(副会長は北陸経済連合会会長)
 - 2018年、広域連携DMOに登録
- プロパー：1名
民間出向者：8名 自治体出向者：0名
民間：中部経済連合会(三菱UFJ銀行)、中部国際空港、JR東海、名古屋鉄道、NTT西日本、阪急交通社、JTB、日本旅行
- 役割：広域での訪日インバウンド誘客、行政自治体DMOおよび地域内の事業者との連携



図58 組織紹介：中央日本総合観光機構

当機構では、広域観光の推進を通じて、地域の魅力を国内外に発信し、観光を通じた交流人口の拡大や地域経済の活性化に取り組んでいます。特に北陸新幹線の開業がもたらす観光面での効果を最大化するために、中部北陸エリアが一体となり、連携した取り組みを進めていきたいと考えています。

現在はプロパー1名と民間会社からの出向者8名だけの組織となりますが、9県にまたがる中部圏のかじ取り役となって、情報発信事業や観光人

材育成事業を推進し、訪日の誘客促進を図っています。

では、中央日本観光データプラットフォームについてご説明させていただきます（図59）。

中央日本観光データプラットフォームとは

年間30万人以上の訪日外国人のGPSデータをはじめ、機構独自調査で集計した「グローバルコミサイト」「旅ナカニズ調査」に加え、「公開情報（訪日外国人動向調査、宿泊統計調査、出入国管理統計等）」のデータ等が格納されています。

特に「インバウンドGPS」データは、下記2点について可視化しています。

- ①「定点情報として地点の滞在者数を時間帯別に可視化」
- ②「動態情報として市町村レベルでの前後訪問地や1日単位で周遊ルート等の可視化」

そのほか、公開情報についてもグラフ化することで、全体像の把握などが容易にできるよう努めました。

中央日本観光データプラットフォームが、皆様方の業務の一助となれば幸いです。

図59 中央日本観光データプラットフォームとは

先ほど大谷先生からもご紹介がありました福井県のFTASのようにメッシュが細かいのではないのですが、機構の観光データプラットフォームでは、年間30万人以上の訪日外国人のGPSデータ、すなわち、移動データを格納しています。定点情報としては地点の滞在者数を時間帯別に可視化し、動態情報としては市町村レベルでの前後訪問地や一日単位での周遊ルート等の可視化をしています。そのほか、オープンデータについてもグラフ化して、分かりやすく見える化をしています。それが中央日本観光データプラットフォームになっています。

どんなところからの国から来ているのか、時間帯別に、国籍別に滞在者数を捕捉しています。主にナビタイムの「Japan Travel by NAVITIME」のデータが格納されていることが私どもの特徴です。あとはグローバルコミサイトやアンケート調査結果、それとオープンデータも格納しています。「Japan Travel by NAVITIME」は、外国の方が日本に来られたときにアプリを落とすシステムになっています。このデータのサンプル数は2023年は39万4,535人拾ってしまっていて、そのうち中央日本に来られているのは12万2,000人ということで、ある程度サンプル数は抱えています。

本日は福井県での開催となりますので、福井県のことだけ触れさせていただきます。

少し古いデータになるのですが、2023年2月、

要は新幹線開業前の2月と2024年2月を見てもらいます。この1年間で全国はインバウンドが189%伸びていますが、それに対して福井県は169%となっています（図60）。

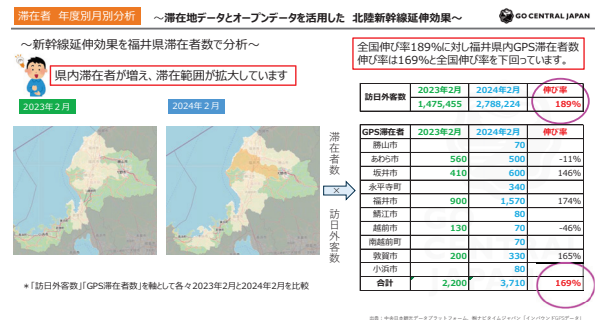


図60 滞在者 年度別月別分析

図61のデータは金沢から西方向、京都・大阪方面の旅行者のうち、福井県に行った人数を表しています。まずは、この1年間で増えているのはいいことだと思います。福井県内にも220人から950人とかなり増えています。いちばん注目して欲しいのは、降りた訪問率です。4%が11%と非常にいい動きになっています。北陸エリアの回遊を示唆する結果となっています。

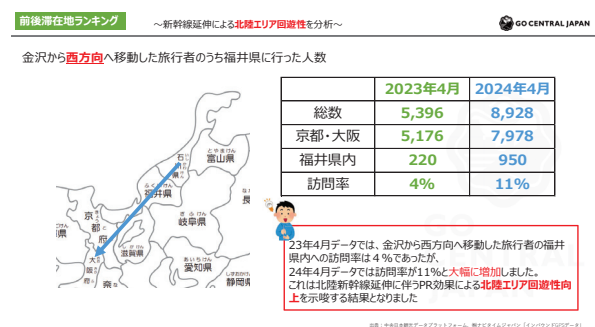


図61 前後滞在地ランキング（北陸エリア回遊性）

図62のデータは福井県に訪問した旅行者が直後に訪れた市町村を福井県に限定して抽出しています。2023年5月は左表の3市町村しか移動していませんでしたが、2024年5月は右表の7市町村に周遊しています。人数も増えています。県内の回遊性が非常に向上していることが示されています。

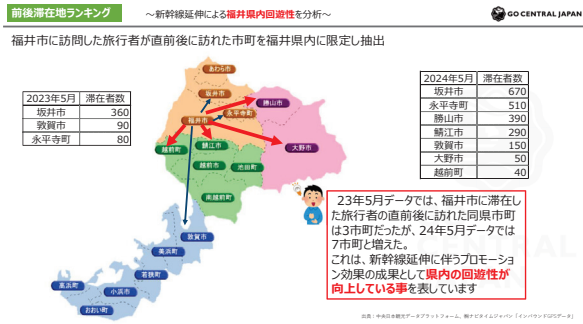


図62 前後滞在地ランキング (福井県内回遊性)

次の図63からも回遊性が高まっていることが見て取れます。色が濃いほど人が多く訪れていることを表しており、目で見てすぐ分かるデータになっています。



図63 エリア別・時間帯別・滞在者数比較

左側の地図は10時から17時59分、右側の地図が深夜23時から翌朝5時59分のデータです。色が濃いとところも薄くなっています。昼間はインバウンド、外国人が訪れていますが、泊まっていないということがこのデータで分かります。要は宿泊につながっていない。少し残念なところです。

図64のデータはアメリカ、イギリス、フランス、韓国、台湾、中国、香港の滞在者数を月別に比較しています。4月なので、少し前ですが、動き方が変わったなというのはアメリカと台湾で、ここを注目されてはどうかということです。

図65のデータはJNTO (日本政府観光局) の基礎調査で、2024年1月に調査したものです。欧米に絞っています。欧米人に「日本の観光資源を知っていますか」という質問をしたところ、イギリス、ドイツなどは半数以上が「日本は知っているが、

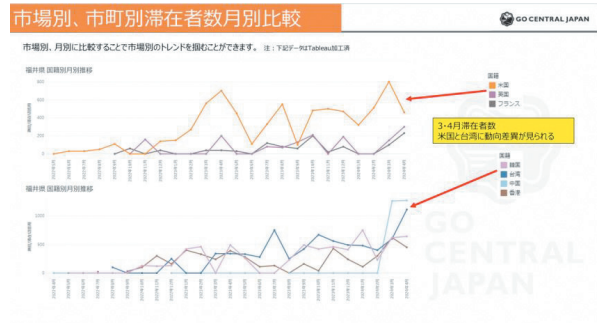


図64 市場別、市町別滞在者数月別比較

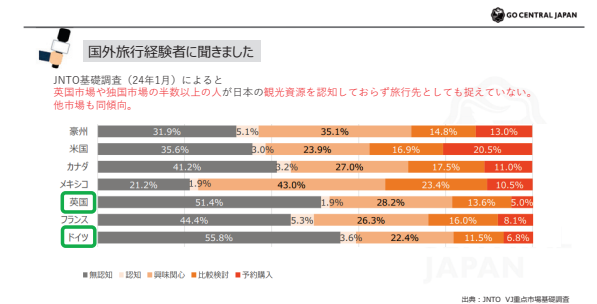


図65 JNTO基礎調査 日本の観光資源の認知度

観光地は知りません」という結果でした。

また、一般社団法人中部経済連合会 (以下、「中経連」と中部国際空港利用促進協議会とが、8月に留学生16人を集めてワークショップを開催しました。留学生に「留学する前に日本を知っていましたか」ということで、この地域では永平寺や東尋坊の写真を見せて聞くと、1人が知っているか知らないぐらいで、知っているデータが出たのは富士山だけでした。富士山は8割5分の人が知っていましたが、あとは1割くらいにしかな知名度がなかったという結果でした。旅先を決める上で、無認知、認知、興味関心、比較検討、予約購入、それで訪日となるのですが、今は、やはり無認知の状況なのかなと思います。特に福井県は残念ながら無認知の状況なので、まずは知ってもらうことが大事ということです (図66)。

図67はパッと見て世界地図だと分かるのですが、左側がヨーロッパの一般的な世界地図。右側がアメリカの世界地図です。日本の位置が真ん中にあるのは日本だけで、全然見方が違うということをもまずはとらえておいてください。



図66 訪日ファネル

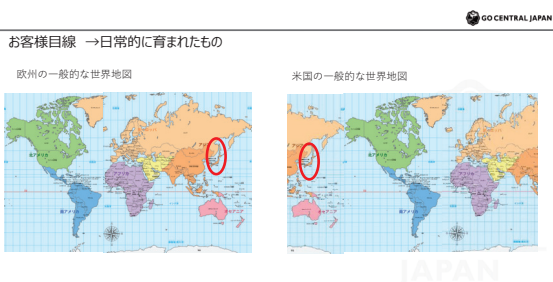


図67 欧州と米国の一般的な世界地図

これらを踏まえながら、最後に、欧米系のデータだけにはなりますが、日本の観光地をすごく認知している人に「訪日旅行に行く際、地方部を訪れたいか」という質問をしたところ、アメリカ人に関しては70%以上の方が「ぜひ地方も訪れたい」と言っています。要するに、まずは知ってもらうことをやっていかないといけないということです(図68)。

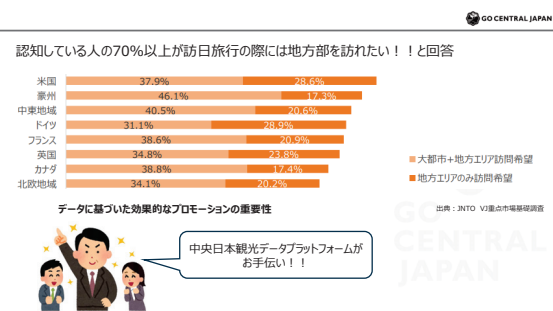


図68 JNTO VJ重点市場調査結果

以上が中央日本観光データプラットフォームになります。

市町村の方、自治体の方とか、地域のDMOの方には年間10万円で使えるシステムもありますので、興味のある方がおられましたらぜひよろしく

お願いいたします。

松原：福井県にとりましては、インバウンドをどうやって増やしていくかは重要な政策課題です。それにつきまして貴重なデータを基にご指摘いただきました。ありがとうございました。

では、3人目になりますが、北陸経済連合会常務理事事務局長の牧野正広様よりご紹介いただければと思います。よろしく申し上げます。

牧野：北陸経済連合会の牧野です。本日はお招きいただきありがとうございます。



私は富山県出身ですが、出向母体の北陸電力株式会社では、山田市長の越前市に新入社員のころも含めて2回赴任して、3年間、その住み良さを実感していました。また、現職に就いてからも福井市内に頻繁に来ておりまして、最近の福井駅のにぎわいや駅周辺の新しい施設を見て、大変喜んでます。

大谷先生から新幹線効果の話もありましたが、このにぎわいが長く続くように、観光地経営力を高めていきたいと考えています。また、二次交通やホテル・宿泊施設の充実、金沢に来る観光客の回遊・分散、人材不足対策などさまざまな課題がありますので、経済団体として関係機関に働きかけながら課題解決に努めています。

新幹線効果に関して松原先生、原田先生の話がありました。当会の会員アンケートでも東京にヒト・モノ・カネを吸い取られるストロー現象を心配する声がたくさんあります。そういったことのないように、当会では北陸の住み良さや働きやすさ、あるいは企業立地の優位性などをPRしているところです。幸い福井県では、知事を中心に子育てや教育、産学連携、スタートアップの育成など、魅力ある地域づくりをされていますので、われわれも産業界の立場からサポートしていきたいと考えています。

それではまず、当会の概要を紹介します(図69)。

1967年に設立された経済団体で金沢を拠点としています。400社・団体の会員の皆さんとともに北陸経済の発展のための提言、要望活動、交流、

北陸経済連合会

北陸経済連合会（北経連）の概要

北経連は、北陸地域の更なる発展のため経済界が広く結集し、その実現のため関係機関に積極的に働きかけると共に、産業活性化のための産学官連携によるものづくりの推進などに取り組む、北陸地域を基盤とする経済団体です。

設立	1967年（昭和42年）11月20日
目的	北陸三県の総合的経済発展を図り、日本における中核的経済発展の発展に寄与する（富山県、石川県、福井県）
事業内容	1. 北陸三県共通の問題に関する調査研究 2. 北陸地域圏の経済開発に必要な諸施策に関する研究調査及び意見の表明 3. その他北経連の目的達成に必要な事業
会費	409（2024年6月5日現在）

■ ウェブサイトでは、活動報告のほか各種調査報告や事業の紹介など、様々な情報を発信しています。 <https://www.hokkeiren.or.jp/>

図69 北陸経済連合会の概要

調査報告などを行っています。会員には、福井県立大学や中部社研のほか、福井商工会議所や福井銀行、フクビ化学工業株式会社、福井大学など、福井県内のさまざまな企業・団体の皆さまに加入していただいています。Webサイトで活動を紹介していますので、ご覧いただければ嬉しいです。

続いて、本題の高速交通体系の整備で取り組んできたことを紹介します（図70）。

北陸経済連合会

高速交通体系整備で取り組んできたこと

◆「北陸近未来ビジョン（2030年代中頃のありたい姿）」を踏まえた「スマート・リージョン北陸」の実現を図るべく、**高速交通網の整備に注力**

- 北陸新幹線の早期全線開業に向けた重要性の訴求、機運醸成
 - ・政府に対する要望活動（単独、北陸新幹線建設促進同盟会や他経連等との合同）
 - ・関西経済界等との連携

<人流・物流基盤の整備促進に向けた政府要望>

- 高規格道路の早期整備
 - ・「中部縦貫自動車道」（福井県内区間）、「能越自動車道」の全線開通
 - ・「東海北陸自動車道」「舞鶴若狭自動車道」の全線4車線化
 - ・「小松白川連絡道路」の事業化に向けた調査の促進
 - ・災害に強いインフラ整備（「のと里山海道」等）
- 港湾・空港の利便性向上（最新施設への転換支援、航空路線維持支援等）
- 人流・物流機能の強化（太平洋港湾の代替機能発揮・物流DXのための整備等）

図70 高速交通体系整備で取り組んできたこと

当会では2030年代中ごろのありたい姿として「北陸近未来ビジョン」を定めています。それを目指して、人々が豊かで幸せに暮らせる「スマート・リージョン北陸」に向けた一丁目一番地の課題として、高速交通網の整備に取り組んでいます。

特に北陸新幹線の大阪までの早期全線開業につきましては、沿線自治体と構成する建設促進同盟会や、宮本様の所属する中経連はじめ、全国の経

済連合会とともに、政府、国土交通省、内閣府等に強く働きかけを行っています。また、ゴールとなる関西経済界の公益社団法人関西経済連合会や大阪商工会議所等との連携を深めて、その重要性を広く訴求し、機運醸成に努めています。それ以外にも、人流・物流基盤の整備促進に向けた政府要望を行っています。

高規格道路の早期整備としては、中部縦貫自動車道、能越自動車道の全線開通、それから、東海北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道の全線4車線化、小松白川連絡道路の事業化に向けた調査や、災害に強いインフラ整備ということで、能登半島地震で大きな被害を受けた「のと里山海道」の高規格化などを、今後、強く要望していきたいと考えています。

そのほか、港湾・空港の利便性向上や、2024年問題も取りざたされている物流DXのための整備、太平洋港湾の代替機能発揮のための物流機能の強化などを要望して、その実現に向けて取り組んでいるところです。

松原：牧野様、ありがとうございました。北陸経済連合会の活動についてご紹介いただきました。

パート1はこれくらいにいたしまして、パート2、メインのパートに入らせていただきます。

高速交通体系の整備全体で議論するのはなかなか難しいと思ひまして、北陸新幹線、中部縦貫自動車道に区切ったかたちでフロアの方々からもご意見、ご質問をいただきながら進めたいと思ひます。

まずは1番目の北陸新幹線の効果についてです。期待するもの、あるいは今後取り組むべき課題といったことについてお伺いしたいと思います。

まずは大谷先生からお願いしたいと思います。先ほど山田市長から越前市の話も含めてご紹介いただきましたので、それも踏まえて、さらに言えば、大谷先生は公益財団法人九州経済調査協会に長くいらして、九州新幹線についてもよくご存じだと思いますので、先ほどは観光面の話が中心だったと思ひますが、都市間の連携や産業の立地など、北陸新幹線の効果に期待することをご発言いただ

ければと思います。

大谷：先ほど山田市長もおっしゃったように、今、打っている手は5年、10年、さらには20年を見据えてやっているという視点はすごく大事だなと思います。



どうしても新幹線を取り巻く話は開業1年目にどうだったかというような話になりがちです。私は所属が観光なので、どうしても観光の話になってしまうのですが、1年で終わる祭やイベントとは違い、向こう何十年と続くインフラですので、そのインフラを活用してどうやっていくかが大切だと思います。

在来線の特急や高速道路は100km/hぐらいで移動できる交通手段です。飛行機となると距離にもよりますが、平均速度は500km/hから600km/hのスピードが出る。新幹線は大体200km/hぐらいで移動できるので、交流の圏域が確実に広がる。土木学会では200kmから800kmの距離帯で新幹線の強みが生きるという話も出ています。

新幹線の開業は、車や特急ではどうやっても行き着くことのできないエリアに短時間で行ける手段が地域にできるということです。新幹線は、最近ようやく物を運ぶというのも出てきたのですが、物流ではなかなか使いにくいところもあるので、産業立地という点ではなかなか見えにくい部分はあるのですが、まさに越前たけふ駅前の福井村田製作所の研究開発センターとか、いわゆる高度人材と呼ばれるような方々の移動で、それを新幹線の駅前に立地したり、そういったところを通じて新たな産業が創出されていくのは、中長期の視点で見たときに新幹線の大きなポイントになると思います。

都市間の連携という点でいうと、今回は東京との接続がクローズアップされているのですが、一方で、松原先生のご報告にもありましたように、例えば信州上田にある信州大学繊維学部と福井の繊維産業だとか、物はそんなに運べないにしても、そこで関わる人の交流が新しいイノベーションを生み出すというような部分につながると思うので、

これをいかにつなぐかという視点が大切です。九州でアンケート調査を行った際には、数としてはあまり関係ないという回答の方が多かったのですが、実はそういう取り組みもあると意識して手を打っていくことがすごく大事だと考えています。

松原：どうもありがとうございました。山田市長、お願いします。

山田：新幹線効果について考えるとき、やはり大阪までつながって効果が発現されるということ念頭におかないといけないと思います。開業したのはあくまでも敦賀までで、途中で止まっている。敦賀で終わりではないのに、敦賀開業効果のことばかり言っていると、ちょっと本質を見失うというか、現在の状況に問題があることを忘れてしまうと感じているところです。

松原：山田市長にご発言いただきましたので、私から市長に質問したいのですが、北陸新幹線で越前市は越前たけふ駅があるのでいいのですが、ハピラインふくい、要するに武生や鯖江など、北陸新幹線から少し離れた都市の中心市街地は、新幹線開業によるマイナス面の影響はあるのでしょうか。

山田：新幹線開業のマイナス効果というより、特急が停車しなくなった、特急が京都、大阪、名古屋から直接乗り入れなくなったことに伴い、従来の駅前の人流が減っているということがあと思っています。新幹線の開業に伴ってそうなったわけですから、むしろ広域的に動く足をしっかり確保することによって、新幹線駅からの動きをどう極大化するかを考えないといけないと思います。現に先ほど申し上げた駐車場600台、無料駐車場がいっぱいになるのは、鯖江や福井市の南のほうからの人が車で来て、金沢や富山に仕事に行くとか、学校に行くとかという状況ですし、向こうからも人が来て動くということです。

もう1つ、観光は別に行政区画はほとんど関係がないはずなので、観光に着目するのであれば、丹南エリア全体、あるいは福井県全体をどう強化していくかというふうに考えるべきだと私は思います。

松原：どうもありがとうございました。

関連して会場で手が挙がっていますので、どうぞ発言いただければと思います。

質問A：松原先生が先ほど例に挙げた上越妙高駅では、住民や企業がものすごく努力して、駅前に飲食店やホテルを建設しましたが、上越妙高駅ではどうしてこのように活発化したまちなったのか、お聞かせ願えないでしょうか。

松原：上越妙高駅については、私よりも会場にいる大学院生が調べて、今、論文を書いていると思いますので、もしよければお話しいただけませんか。

大学院生（会場から）：東京大学大学院修士課程で上越妙高駅の研究をしています。

上越妙高駅に関して、今ではホテルやお店が沢山できましたが、最初の頃は何もありませんでした。

2015年3月の開業当時はまだ自治体、上越市が駅周辺の広場やバスのロータリーを整備して、大きな駅舎を作って、というところまでだったのです。そのときにホテルがなぜできなかったかというのはいろいろ理由があるのですが、ちょっと様子見だったという話を伺ったことがあります。開業後4年ぐらいたった頃に、最初にアパホテルができて、そこを起点にいろいろなホテルができ、市民や周辺の企業がそれこそプレハブみたいなものを置いて飲食店などを置くようになり、今の形になったという経緯があります。

松原：補足しますと、いろいろな戦略というか、コロナのときにサテライトオフィスみたいなものが重要になって、そういうものも駅前に整備して、ということになると思います。北陸新幹線が敦賀延伸になり、上越妙高駅も1つ参考にすべき点は多いかと思います。

続いて牧野様にお尋ねしたいのですが、九州は福岡一極集中になるかと思っていたら、そうではなく、熊本も鹿児島も頑張っていて、Win-Winの関係で新幹線の効果が出てきているようです。そこで北陸3県の富山、金沢、福井の都市間関係はどうなっていくのかということですが、北陸経

済連合会としては何か予測なり、政策なりはあるのでしょうか。

牧野：3県の連携は当会の大きな役割の1つです。北陸新幹線でつながれた3県がバラバラではなく、連携して多くの事業に取り組むことで効果があるのではないかと考えて取り組んでいます。

例えば観光で言うと、金沢が突出して観光客が多いですが、それをうまく福井、富山に回遊させることをはじめ、3県の知事が、「いろいろな取り組みを共同してやっていこう」と言われていますので、われわれも、それをバックアップして、うまく北陸内の融合をしていきたいと考えているところです。

松原：ありがとうございました。

それでは、2番目のテーマ、中部縦貫自動車道の効果につきまして、ご発言をいただきたいと思っています。

まずは宮本様から、特に産業立地の面など、これまで触れていない部分がありましたら、よろしくをお願いします。

宮本：山田市長からお話があったように、つながっていない現状、どれもそうですが、ちゃんとループしている状況がいちばん重要だと思っています。北陸



新幹線でも同じように思っていて、しっかりとつながってループしている状態を早くつくるのが大切です。観光でも産業でも人の流れでも同じだと思っています。また、北陸新幹線と在来線の接続や、二次交通がしっかり整備されているかという視点も必要だと思います。新幹線のないところをどうやって電車あるいは車で埋めるのか。中部縦貫自動車道のように新幹線と新幹線の間をつなぐ道路がしっかりできると、新幹線の効果をさらに高めることができますし、自動車で産業をつなぐこともできるのではないかと思います。

防災対策においても、道路がちゃんと複線化して整備されていることは非常に重要だと認識しています。

松原：どうもありがとうございます。

関連して、パネラーの方々に、中部縦貫自動車道の効果に関しまして、ご発言があれば、お受けしますが、いかがでしょうか。

山田市長、よろしくお願いします。

山田：冠山峠道路の様子を見ても、中部縦貫自動車道は直感的にですが、恐らく新幹線以上の効果を発揮するのではないかと思います。

冠山峠トンネルの向こう側（岐阜県側）は徳山ダムのところ、景色はいいので観光ドライブにはいいのですが、物流を考えると結構シビアなところがありますので、中部縦貫自動車道が高規格で出来上がるのはすばらしいと思います。今、なかなか技術的に厳しい状況がありますが、それをクリアしてもらって、一刻も早く作っていただきたいと思っています。

福井の出口の福井北インターの周辺は、なかなか土地の確保が難しく、産業団地が作りにくい側面がありますが、ぜひとももう一延びして、越前たけふ駅周辺に企業が来るように頑張りたいと思っています。

松原：越前市としても誘致戦略をいろいろ考えられていると思いますが、中部縦貫自動車道をにらんだ形での動きでご紹介いただけるのであればお願いします。

山田：福井県全体として岐阜、愛知の企業に対するアプローチはあると思いますが、先ほどお話に出たように、人手不足、人材不足なので、従来がないタイプの企業を引っ張ってくるとか、あるいは、食や農に関する企業を引っ張ってくるとか、そういうことを進めている状況です。

松原：今、県の方で産業団地を用意しており、小浜市でも誘致戦略を作られています。新幹線の話もあるでしょうし、中部縦貫自動車道や高速道路をにらんだかたちでの動きもあると思います。いきなりの指名で申し訳ありませんが、会場にいらっしゃる小浜市の担当者の方に市の取り組みをご紹介いただければと思います。よろしくお願いします。

小浜市（会場から）：ありがとうございます。小浜市です。

福井県が県営産業団地を進めるということで、その整備対象地、候補地として小浜市が選ばれたことや全国的に企業の国内回帰や地方移転といった流れがあるということで、小浜市においても今後どういった企業を誘致していくかということについて、先日、誘致戦略を定めました。

この地域はやはり電力の安さが企業にとって魅力的に映っているということです。小浜市は舞鶴若狭自動車道のインターチェンジがありますので、物流関係とか、電気代の低さをPRしてデータセンターとか。また、海に面して食関連の産業も多いので、陸上養殖業といった地域の特産、地域資源を生かした企業誘致ができるように、今後進めていきたいと思っています。

松原：ありがとうございました。

それでは、3番目の全体を通じてということで、ご発言いただければと思います。

まず、会場の方から何かありましたらご発言ください。

質問B：今回の能登半島の地震をご自身のお立場なり研究分野から、どのようにご覧になっているのか、今後の対策としてこんなことが必要ではないかといったお話をお聞かせいただけませんかでしょうか。

松原：どなたかいかがですか。それでは宮本様、よろしくお願いします。

宮本：ご質問ありがとうございます。

まず1つ、非常に良かった点と悪かった点があったと思うのですが、良かった点は先ほどご紹介したように、今回、広域連携が比較的しっかりしていたこと。例えば名古屋市が支援に行ったというお話もさせていただきましたが、今まで準備してきた広域連携がしっかり機能したことだと思います。広域連携も今までは隣接が比較的多かったのですが、防災を考えると、ちょっと距離が離れた、例えば太平洋側と日本海側が連携すること、それが今回は機能しました。私は名古屋市立大学の評議員もやっているのですが、例えば名古屋の医者は1月1日にすぐ動員がかかって、公立病院については多くの医者がすぐ現地に駆け付けたという

ようなこともあり、病院の連携もしっかりしていた。今回それが証明できたし、今後もそういうことに取り組んでいくことは必要だということです。

一方、課題も結構たくさんあって、やはり半島が地震に遭うと、復旧復興に非常に時間がかかることがよく分かったと思います。

私はもう1つの肩書として中経連の事務局長もやっていますが、そこでいうと、伊豆半島が極めて近い状況です。能登と一緒に、半島は行きっぱなしになる。あそこは伊豆縦貫自動車道という高規格道路をつくって、今、整備中です。平時から道路を整備していくこと、できれば、多重化しておく必要がある。

今回は復旧復興、特に応急対応について道路がかなり寸断して、行くのも非常に大変だったという話を聞いています。中経連では寺澤（中央日本総合観光機構兼務）も金沢にボランティアに入ったのですが、金沢を拠点にすると、ボランティアの行き帰りによほど時間がかかったという実態も明らかになりました。

これは半島だけではなく、例えば愛知県には東三河の山奥に集落があって、そういうところもいかに整備するかという課題もあります。

いろいろなところに分散して住んでいることが防災にとって安全なのかということと、これからどんどん人口が少なくなることを考えると、スマートシュリンク、賢くどうやって集約していくかということも一方で考える必要があるのではないかと。こういう認識を持ったことは今回の地震から得た教訓です。もっとどこかに集中しましょうということではなく、そういうことも含めて検討していく必要があると感じています。

松原：どうもありがとうございました。ほかにパネラーの方々、いかがでしょうか。

大谷先生、お願いします。

大谷：これは別のところでも書いたのですが、まだ今は復旧の途上ですが、復旧はそれこそ外の応援の力で、外の人が頑張って成し遂げられるのですが、復興は結局そこに住んでいる人が動かないことには成し得ません。外の人が復興をやること

はなかなか現実的には難しいのです。

能登はもともと人口減少が厳しい、高齢化もかなり進んでいる中で、ともすると心が折れてしまうみたいな話もよく聞こえてくるのですが、今後、復旧がある程度進んだとき、まだ復興のフェーズに行けていないとは思いますが、どうしていくか、そこをどう支えていくか、また次の段階で考えなければいけないと思います。

ただ、復興支援というかたちで支えようとする動きや応援する動きがあり、そこでつながりができてきて、特に能登の場合は一次産品や工芸品が多いので、割と外に持っていけて、地域の経済を支える手だてがあるようにも思えます。そこをいかに持続的なかたちで復興を細く長くでもやっていけるようにするかというところを考えていかないといけない。なかなか妙案がすぐには浮かばないのですが、復興のフェーズに入ったときにはそこを考える必要があると思っています。

松原：ありがとうございました。

今、地震の話が出ています。災害関係で言うと、冒頭申し上げましたように、国土政策の観点からいうと、リダンダンシー、国土の冗長性が重要です。北陸新幹線を延ばして、しっかりと国土軸を整備していくことが、東南海地震、首都直下もそうですが、そういうものに対しての備えを強化するという点では重要なと思います。

それではここから3番目のテーマに移りたいと思いますが、テーマを分けてお話しいただくことにします。

中京圏に、あるいは名古屋でもいいですが、福井が期待するものにはどのようなものがあるのかというあたりを山田市長、牧野様にお答えいただいた後、今度は名古屋の方から見て福井にどのようなものを期待するか、可能性みたいなものを宮本様、寺澤様からご発言いただければと思います。まずは山田市長からお願いします。

山田：歴史的に見ると、やはり福井は関西に向いていると思います。大阪、京都に向いていて、あまり名古屋の方には向いていなかった。向くようになったのは、恐らく自動車産業の関連ではない

かと思います。例えば福井の代表的なセーレン株式会社がトヨタ系列の内装シートを供給するとか、アイシン福井が立地して自動車産業が生まれるとか、そういう関係で名古屋の方に向くようになったのではないかと思います。

今回、新幹線は大阪へ向きます。道路は岐阜、名古屋とできたわけです。ですから、そこは一種のフロンティアのようなところがあって、観光についてもこれまで岐阜の方が福井のほうに入ってくることはあまりなかったのですが、その環境が整ったのではないかと思います。今までは高速道路、北陸自動車道の米原から入ってきましたが、これからは直接的に行けるようになる。あるいは、中部縦貫自動車道ができて行けるようになる。人の流れはある種のフロンティアになりつつあるのではないかと思います。

松原：次に、牧野様はいかがでしょうか。

牧野：まず能登復興に関して、なりわい再建や雇用維持に向けて政府に要望していますが、全国的にも中経連をはじめ全国の経済団体にもご協力いただいて、能登の復旧・復興に貢献していきたいと考えています。

観光面では、中央日本総合観光機構と連携して取り組んでいます。「ツーリズムEXPOジャパン2025 愛知・中部北陸」が来年ありますし、セントレアから「昇龍道」を通して外国人観光客に北陸に来ていただくような連携も必要です。

また、スタートアップの育成については、ナゴヤイノベーションズガレージが先進的な取り組みをされています。福井県が「ベンチャーサミット」の開催など活発に取り組まれています。北陸全体ではまだスタートアップが少ないので、中部の取り組みを参考にしながら進めていきたいと考えています。

そのほか、カーボンニュートラルや企業誘致、人手不足対策など、さまざまな観点で、中部を見習って取り組んでいきたいと思っています。

松原：ありがとうございました。

対して、名古屋から福井に対する期待などありましたらよろしく願います。

宮本：いろいろな議論を考えるときに、県単位というより、どこと連携していく方がいいのかということの中経連としては非常に重要に思っています。

福井県でも嶺北、嶺南とありまして、嶺南と名古屋が近いか遠いかというと、やはり敦賀より西の方はどうしても関西圏になるということがあって、非常に難しい。長野県も同じです。北の方の長野市と南の方の飯田市となると、長野市はどちらかという北陸に今、近くて、北陸と連携しているが、飯田市はどちらかという三遠南信というように豊橋市や浜松市と一緒にいるという状況です。

県境が重視される行政と違って、経済界が圏域とか、例えば産業でいったら、県をまたいだ連携をしっかりと考えていかないといけないと思っています。

この後、寺澤様が話をすると思いますが観光も一緒です。そこを経済界がまとめたり、広域DMOが県の境を考えずに、この地域をどうやって良くするかということを考える役割を果たしていかなければならないと考えています。

寺澤：先ほどありました「昇龍道」は、セントレアから上に、石川県に抜けていく道ですが、道（みち）ではなく、北海道の道（どう）と同じで、エリア、中部圏のエリアを指している言葉です。浸透していないんですが。

外国人は中部も北陸もよく分かっていません。今、分かっているのは、恐らく金沢、この地域では名古屋、富士山。この3つが強いキーワードです。

なかなか伝わらないので、特にアジア圏、中国に対しては「昇龍道」でいいと思うのですが、欧米豪に対しましては、「CENTRAL JAPAN」、「GO CENTRAL JAPAN」、日本の真ん中、アクセスがすごくいいということで売っていきたいと思います。

松原：ありがとうございました。ここで、ほとんど時間が無くなりました。

最後にパネラーの方で言い残したことがあれば

お願いします。

大谷：新幹線は、どうしても短期的な開業効果に目が向きがちですが、もうちょっと中長期のスパンで物事を考えることが大切です。多額の投資をやっているものなので、1年でどうこうするという話ではないですから、そこに向けた取り組みとか、息の長いことをやっていく必要があると思います。

これから人口もどんどん減っていく中で、大量輸送機関である鉄道をどう考えるかというのは結構難しい問題かなと思います。ローカル線の問題が典型です。私も明解な答えは持ち合わせていないのですが、どうあるべきかを引き続き考えていかなければいけないと思います。道路も鉄道もというのはこれまではできたのですが、もちろん両方できるのが理想ですが、両立が困難な時にそこをどう考えるか。道路に全振りしてしまうという考え方もあるかもしれません。そこはこれからの課題になるかと思っています。

牧野：今日は本当にありがとうございました。

この高速交通体系の整備は、国民の安心安全のために不可欠です。その意味で、先ほどから話している防災や、太平洋側の有事に備えた代替ルートを北陸新幹線でつないでいくことも重要だと考えています。

能登半島地震からの産業復興についても、われわれはビジョンをつくって取り組んでいます。人口減少、過疎化が進む日本の縮図のような地域ですので、これを日本全体のモデルとして復興させていくことが国の課題でもあると思います。中経連などにもご協力いただいて、取り組んでいきます。どうぞよろしく願いいたします。

寺澤：今日は本当にありがとうございました。非常に勉強になりました。

観光の観点から高速交通網の整備を見ますと、地域の魅力を強く発信する絶好の機会だと思いますが、その効果を持続可能なものにするには、交通インフラの整備とともに、地域資源のさらなる磨き上げや、広域的な観光ルートの作成が必要になると思います。ただ観光客が訪れるだけでなく、

地域の経済や文化の発展につながるような仕組みを構築することが改めて重要になると感じました。

今後も中央日本総合観光機構としまして、このエリア全体の発展に貢献できるように頑張っていきたいと思います。

松原：今日は「高速交通による大交流時代と福井・中部の課題」ということで、福井県立大学地域経済研究所としては恐らく初めてだと思いますが、中部社研との共催でフォーラムを開催させていただきました。

「大交流時代」というのは言い過ぎかなとは思いましたが、かなり夢を見るような形で、これから福井・中部が、東京、大阪も含めてですが、福井にとりましてはさまざまな地域との交流がますます活発になるような時代に向かっていくと思います。もちろん課題も多いかと思いますが、そういう課題についても認識して向かっていければと思っています。

私ども地域経済研究所も引き続きさまざまな分析・提言をさせていただきますが、今後ともご指導、ご鞭撻いただければと思います。

本日は長時間にわたりおつきあいいただき、ありがとうございました。