

公益社団法人 福井県不動産鑑定士協会
第12回 公開講座

北陸新幹線の県内開業により 福井はどう変わるか？

2024年8月23日

福井県立大学 地域経済研究所長

東京大学 名誉教授

松原 宏

matubara@fpu.ac.jp

I はじめに一自己紹介と本日の内容一

■専門分野: **経済地理学**—産業立地と地域経済の理論・実態・政策—

■略歴 1985年: 東京大学大学院修了→西南学院大学(福岡市)

1997年～2022年: 東京大学教養学部(駒場)人文地理学教室

2022年4月～福井県立大学地域経済研究所(永平寺町)

■これまでの北陸新幹線関連の調査研究

東京大学地域未来社会連携研究機構(2021)『福井における繊維産業魅力発信のための施策に関する調査研究報告書』

福井県立大学地域経済研究所(2023)『北陸新幹線の福井延伸に伴う地域経済・都市構造の変化と政策的対応に関する調査研究報告書(1)』

松原宏(2024)「北陸新幹線敦賀開業が地域経済に与える経済効果」
『運輸と経済』No.925, pp.21-26.

■本日の講演の内容

- 1 北陸新幹線による都市間関係および地域経済の変化
- 2 北陸新幹線による都市内部構造の変化と福井の課題

II 新幹線が地域経済に与える変化についての仮説

1 地域経済の活性化・高度化(図1)

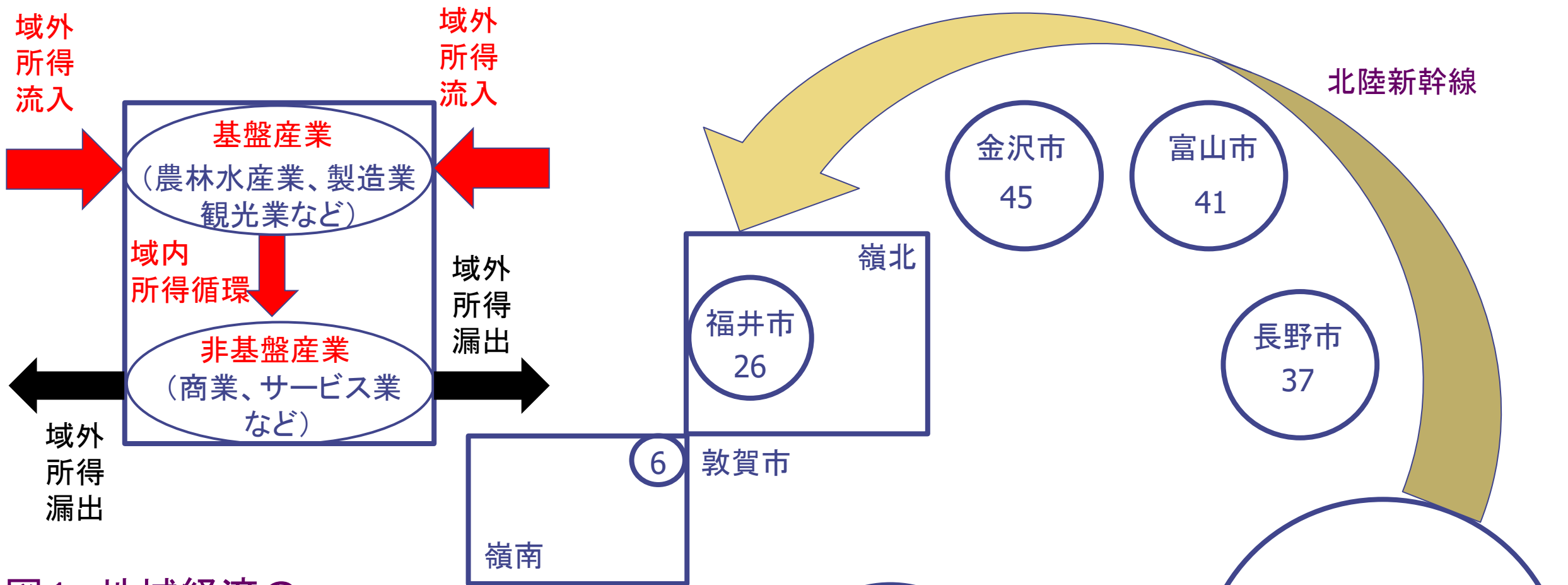
- ・観光客の増加による域外からの所得流入 **＋域内所得循環**→波及効果
- ・研究開発などの高度人材の移動・交流の活発化→県内産業の高度化
- ・移動時間の短縮・リスクの低下→県内時間の有効活用・生産性の上昇
- ・「新幹線が企業を連れてくる？」(本社機能の一部移転、R&Dの集約)

2 都市間競争の激化(図2)

- ・今まで距離により守られてきた産業などが、競争にさらされる？
- ・営業活動などが日帰りでできるようになり、支店を置く必要がなくなる？

3 ストロー現象

- ・労働力(若年層、女性など)がより大きな都市に吸い取られる？
- ・消費(品揃えや品質などが重要となる商品)がより大きな都市に向かう？



**図1 地域経済の
経済基盤説**

出所: 松原宏編(2022)
『地域経済論入門』
古今書院, p.18.

図2 都市間関係の概要

注: 数字は2022年の人口(万人)

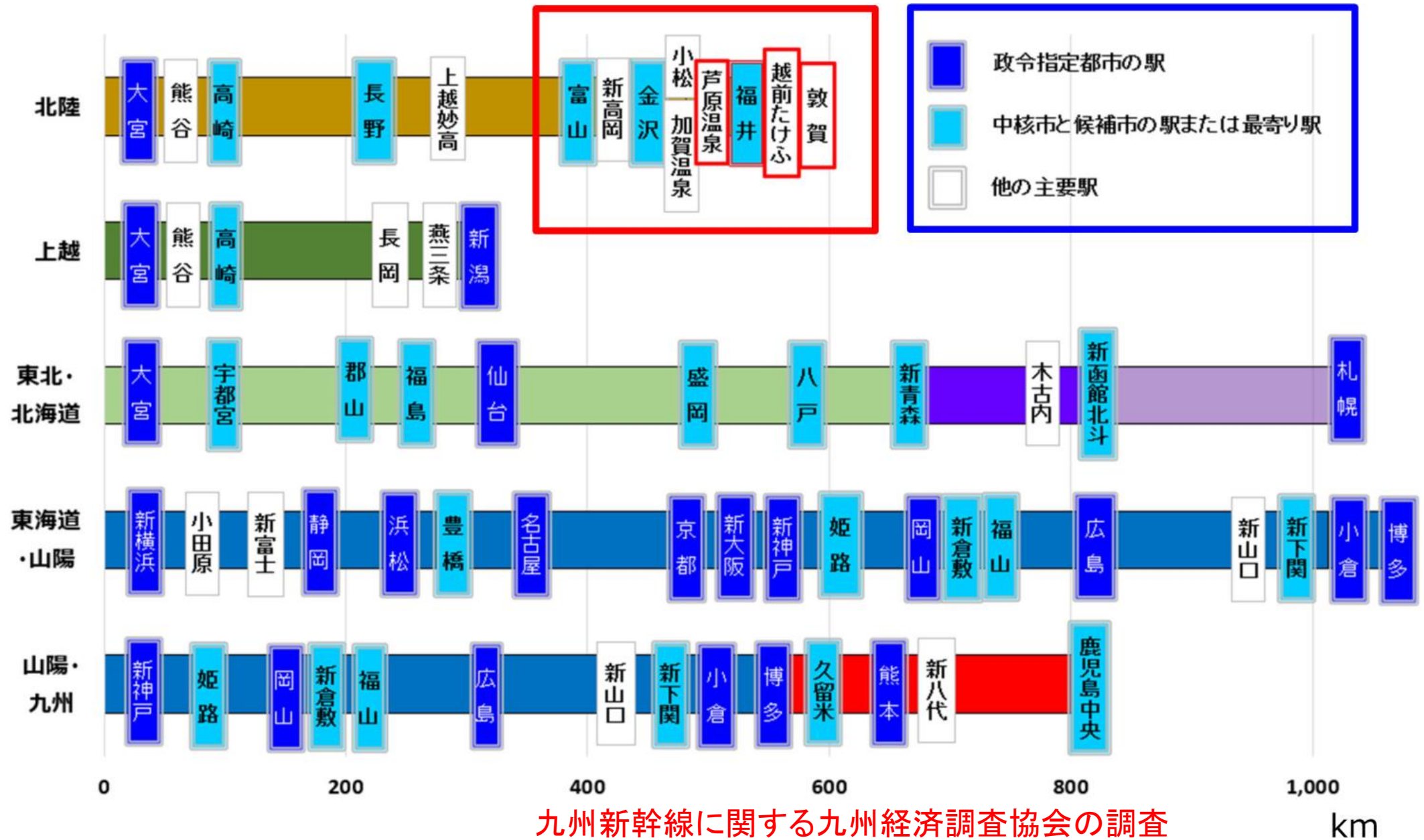


図3 新幹線の路線比較

出所: 2023年11月24日の福井県立大学地域経済研究フォーラムでの櫛引素夫報告資料。

II データからみる新幹線による変化

(百万人泊)

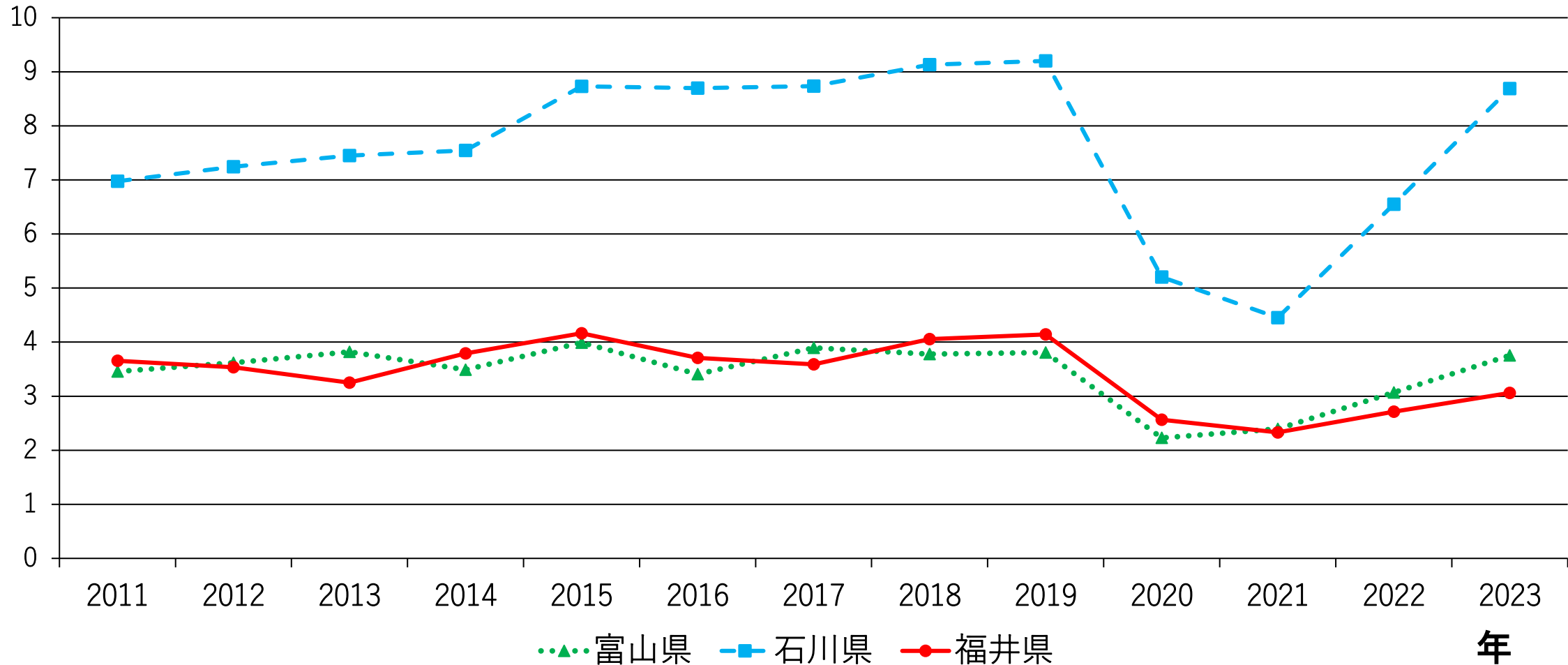


図4 北陸3県における延べ宿泊者数(日本人+外国人)の推移

出所:観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

(千人泊)

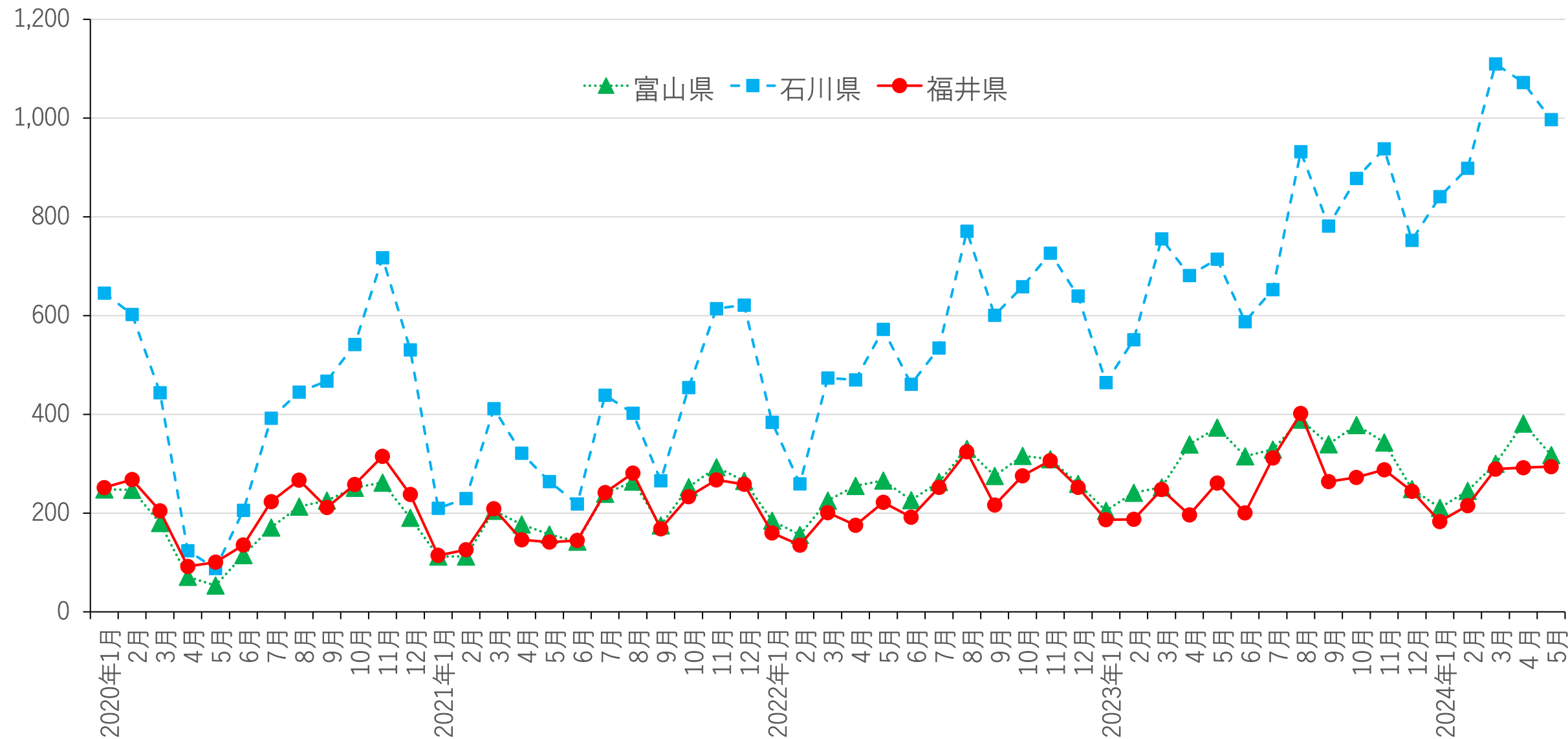


図5 北陸3県における延べ宿泊者数(日本人+外国人)の推移

出所:観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

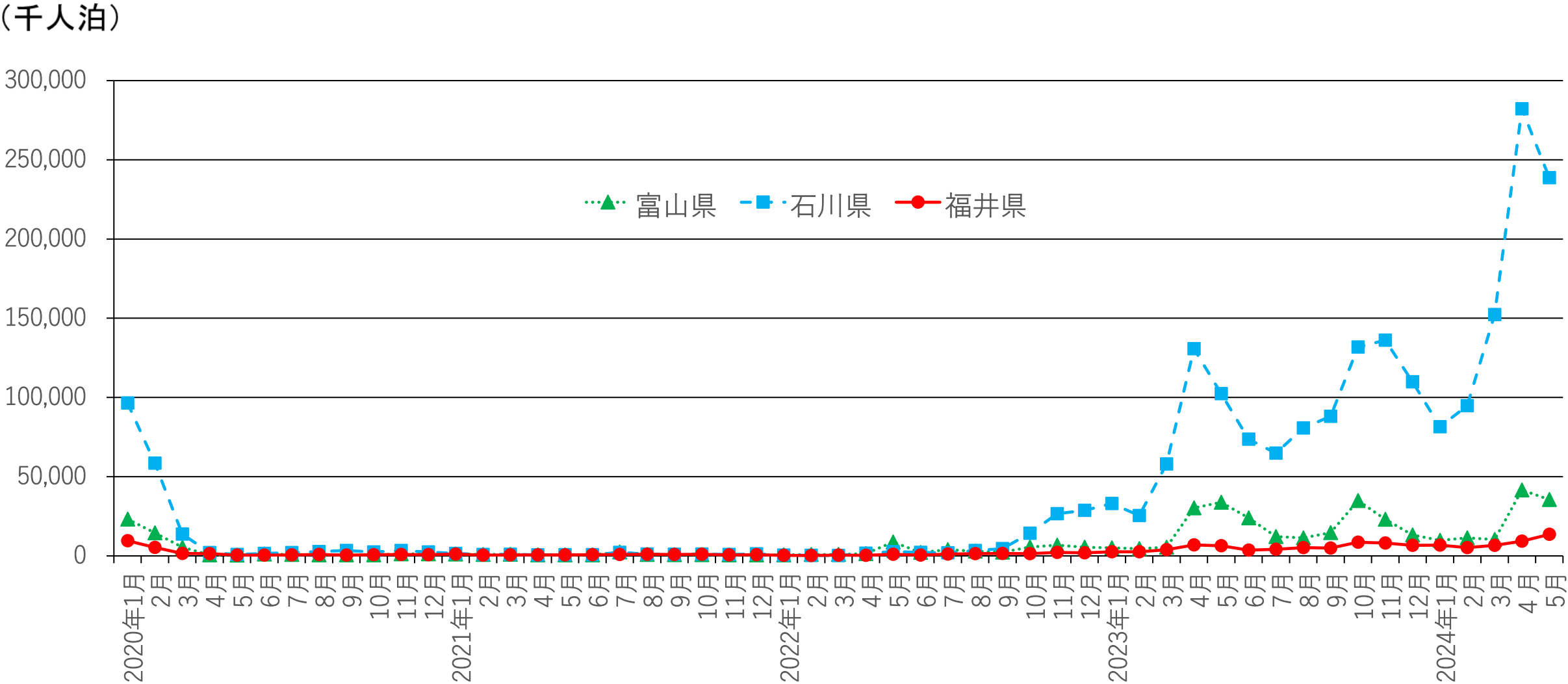


図6 北陸3県における延べ宿泊者数(外国人)の推移
出所:観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成

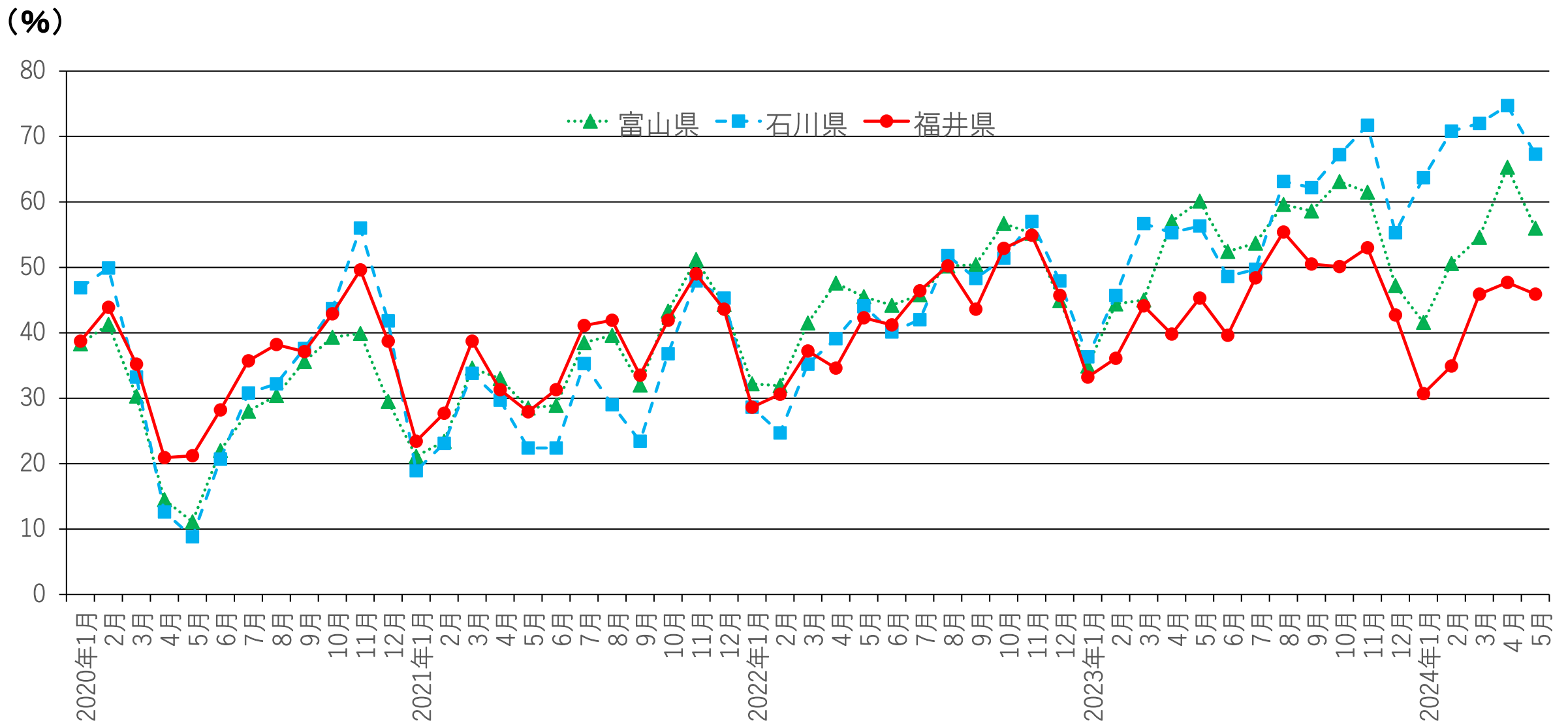


図7 北陸3県における各種宿泊施設の平均稼働率の推移

出所: 観光庁「宿泊旅行統計調査」結果より松原作成.

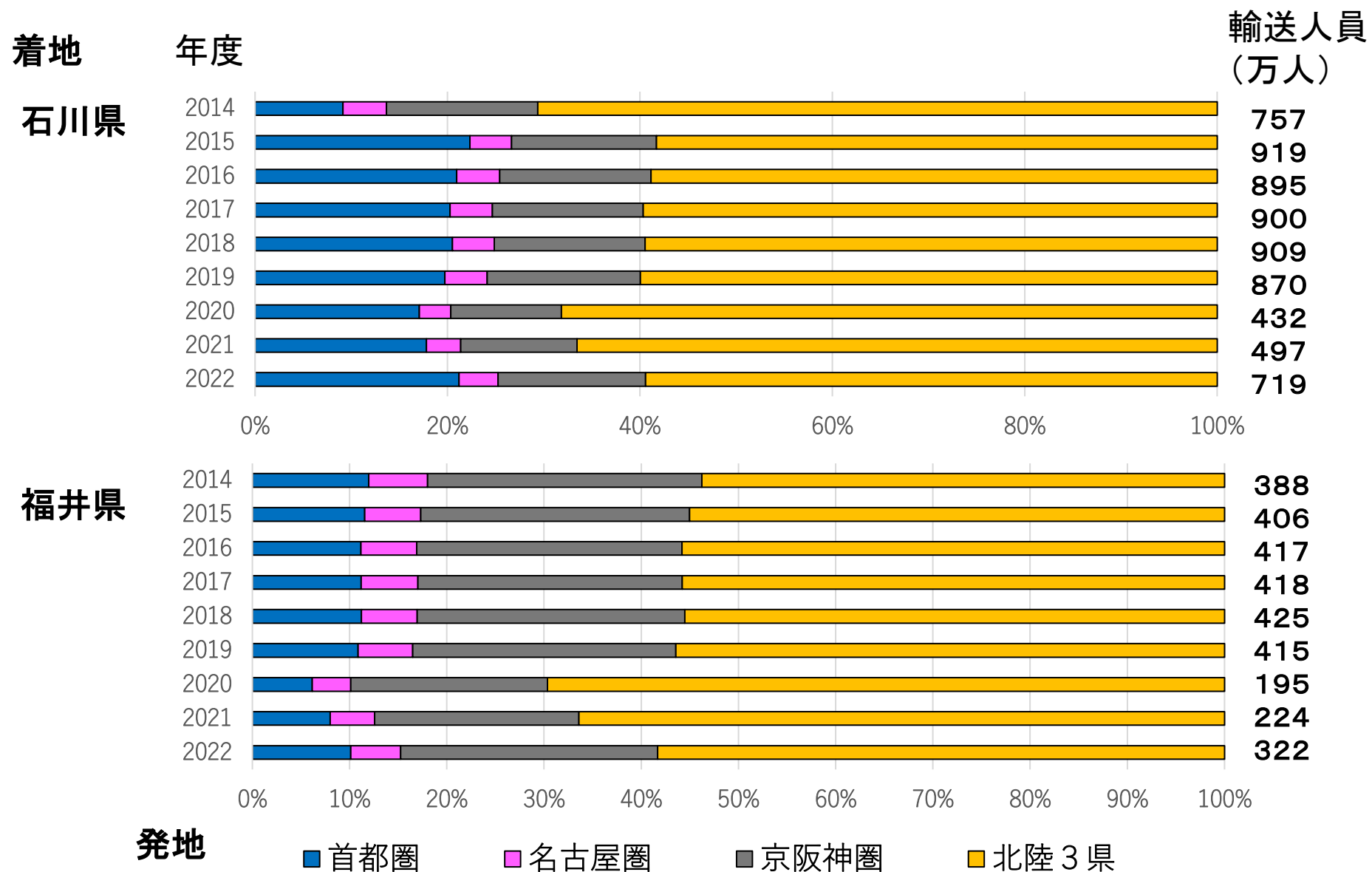


図8 旅客輸送人員(JR定期外)の推移

注: 首都圏は東京、神奈川、埼玉、千葉の1都3県、名古屋圏は愛知県と岐阜県、京阪神圏は大阪府、京都府、兵庫県の合計。

出所: 国土交通省「旅客地域流動調査」各年版より松原作成。

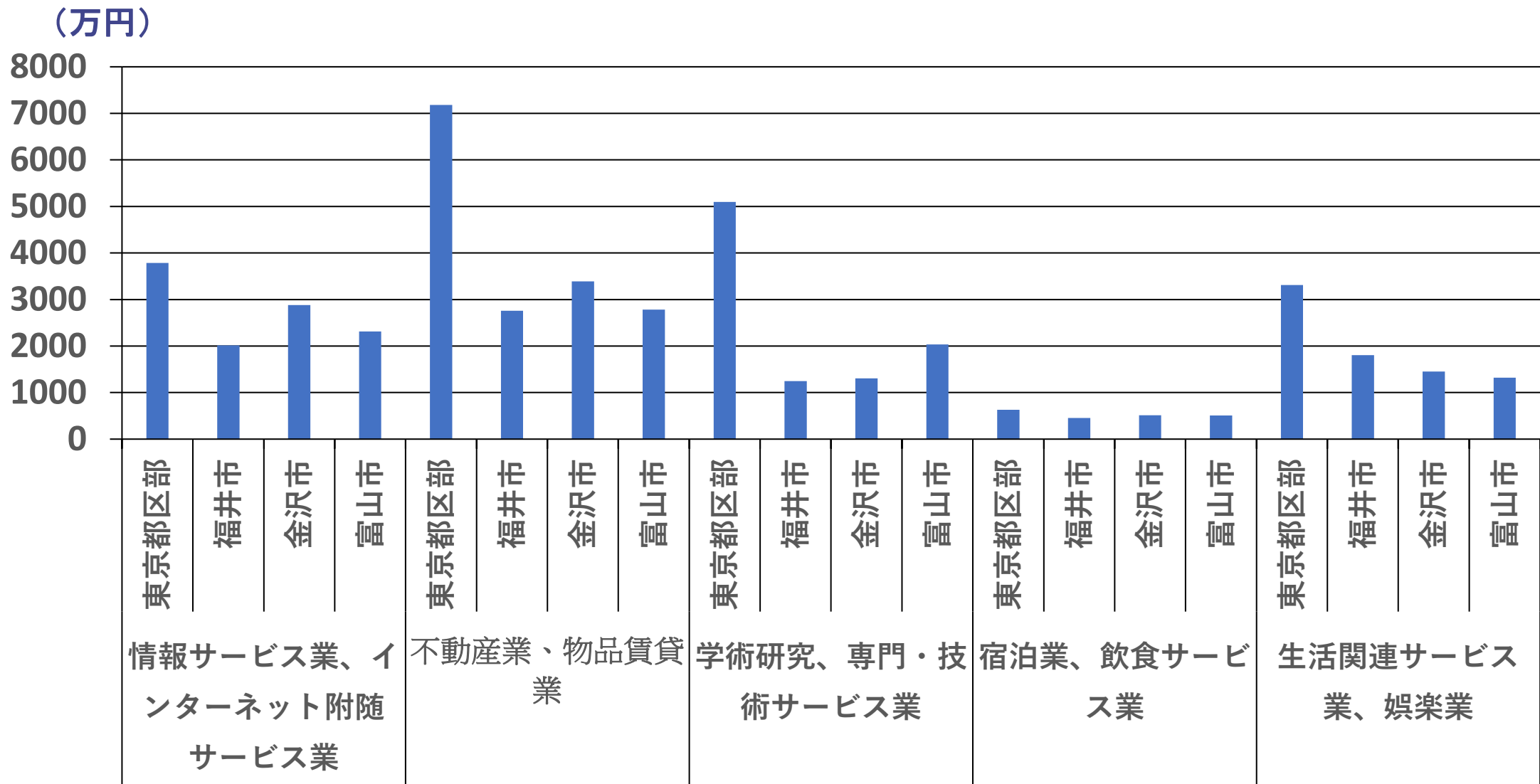


図9 従業者1人当たり売上(収入)金額の都市間比較(2021年)

出所:「令和3年経済センサス-活動調査」より松原作成。

(千人)

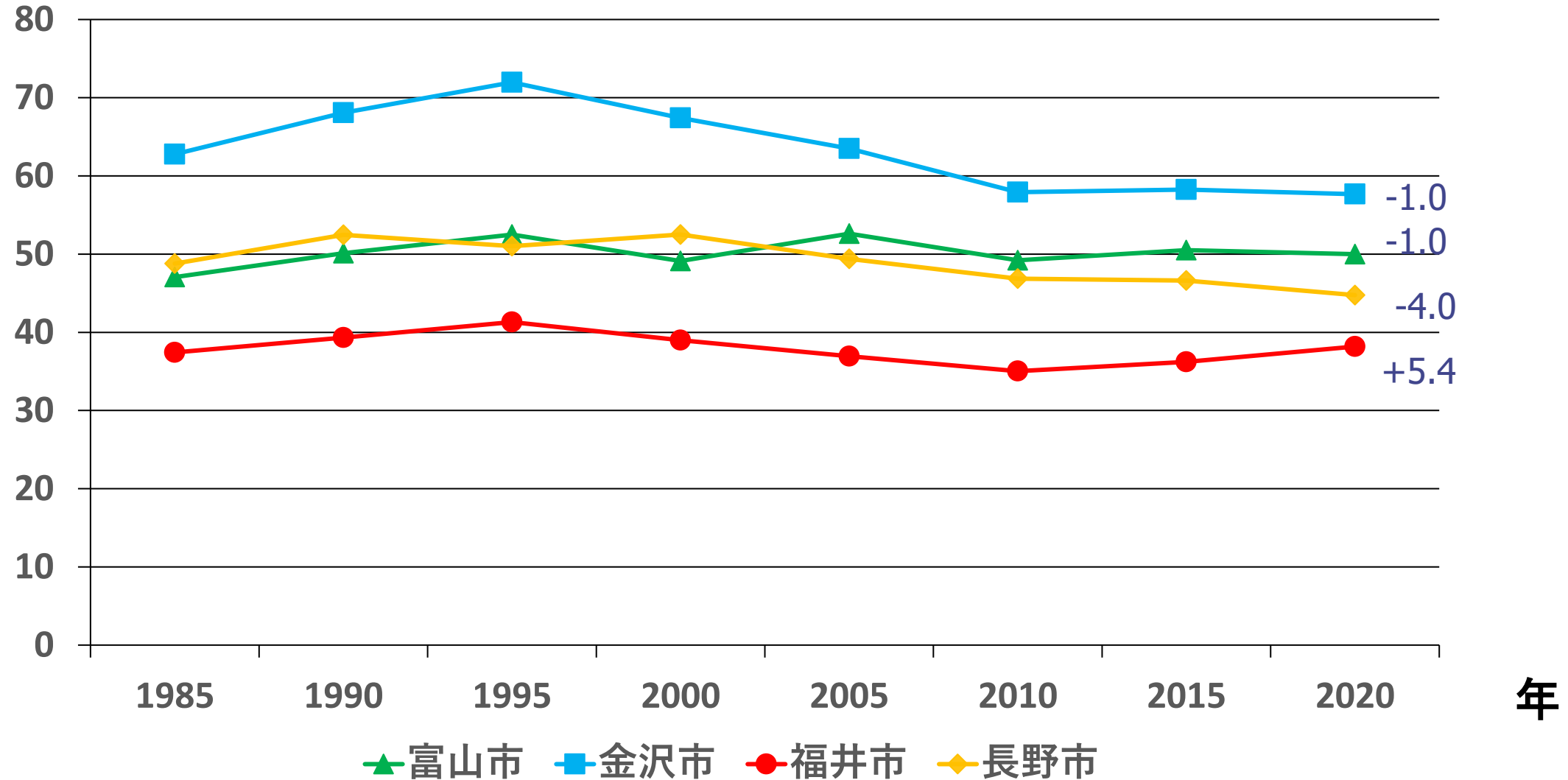


図10 オフィス人口の変化

注:右端の数字は、2015年～2020年の増減率(%)。ここでのオフィス人口は、管理的職業従事者と事務従事者を足し合わせた数字。出所:「国勢調査」の従業地別・職業別データより、松原作成。 12

Ⅲ 北陸新幹線による都市内部構造の変化

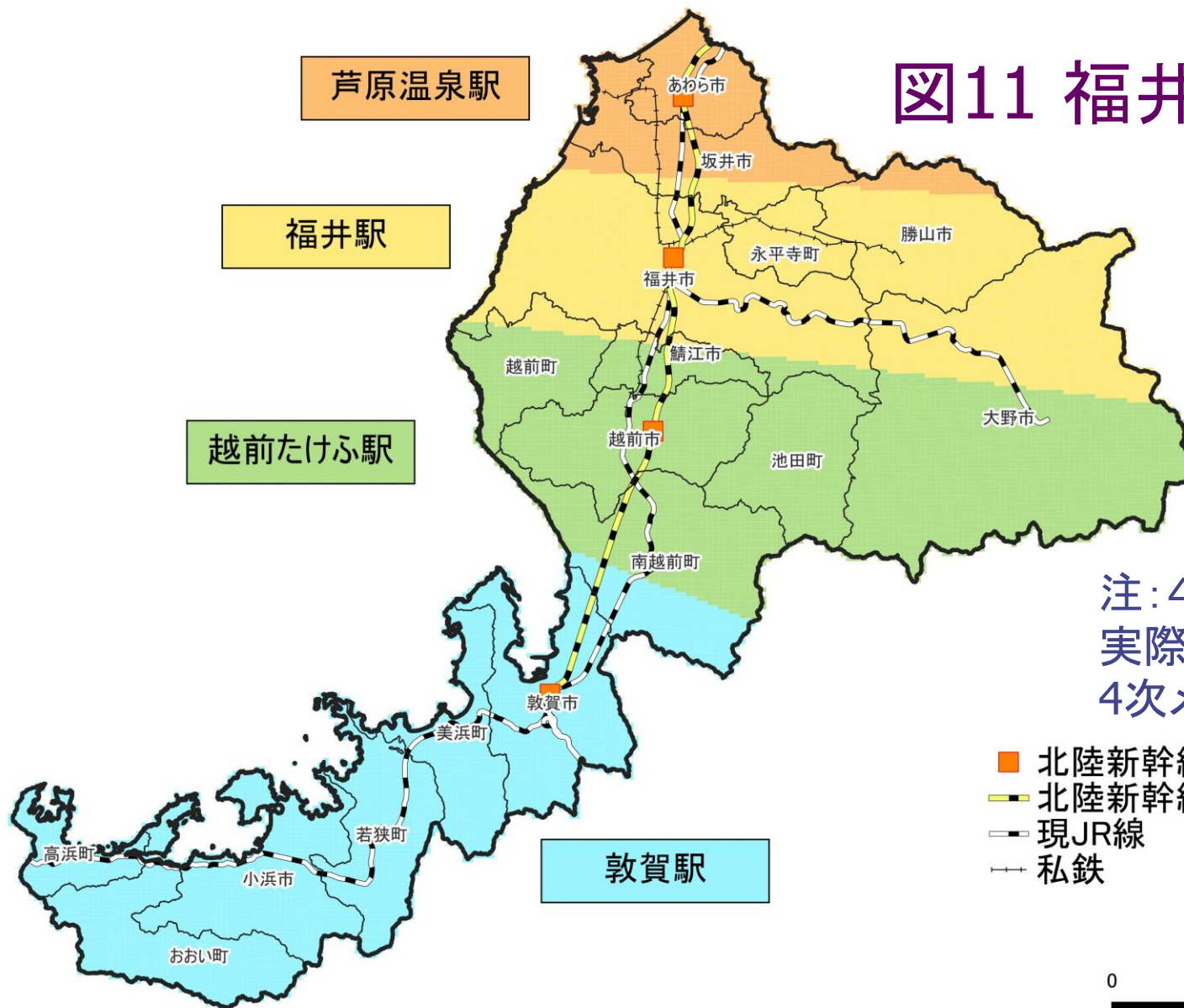


図11 福井県内4駅の位置関係

注: 4駅のうち最も近い(単純距離ベースで、実際の交通網は考慮していない)駅によって4次メッシュを色分けして原田大暉作成。

- 北陸新幹線駅
- 北陸新幹線ルート
- 現JR線
- +— 私鉄

0 10 20 km

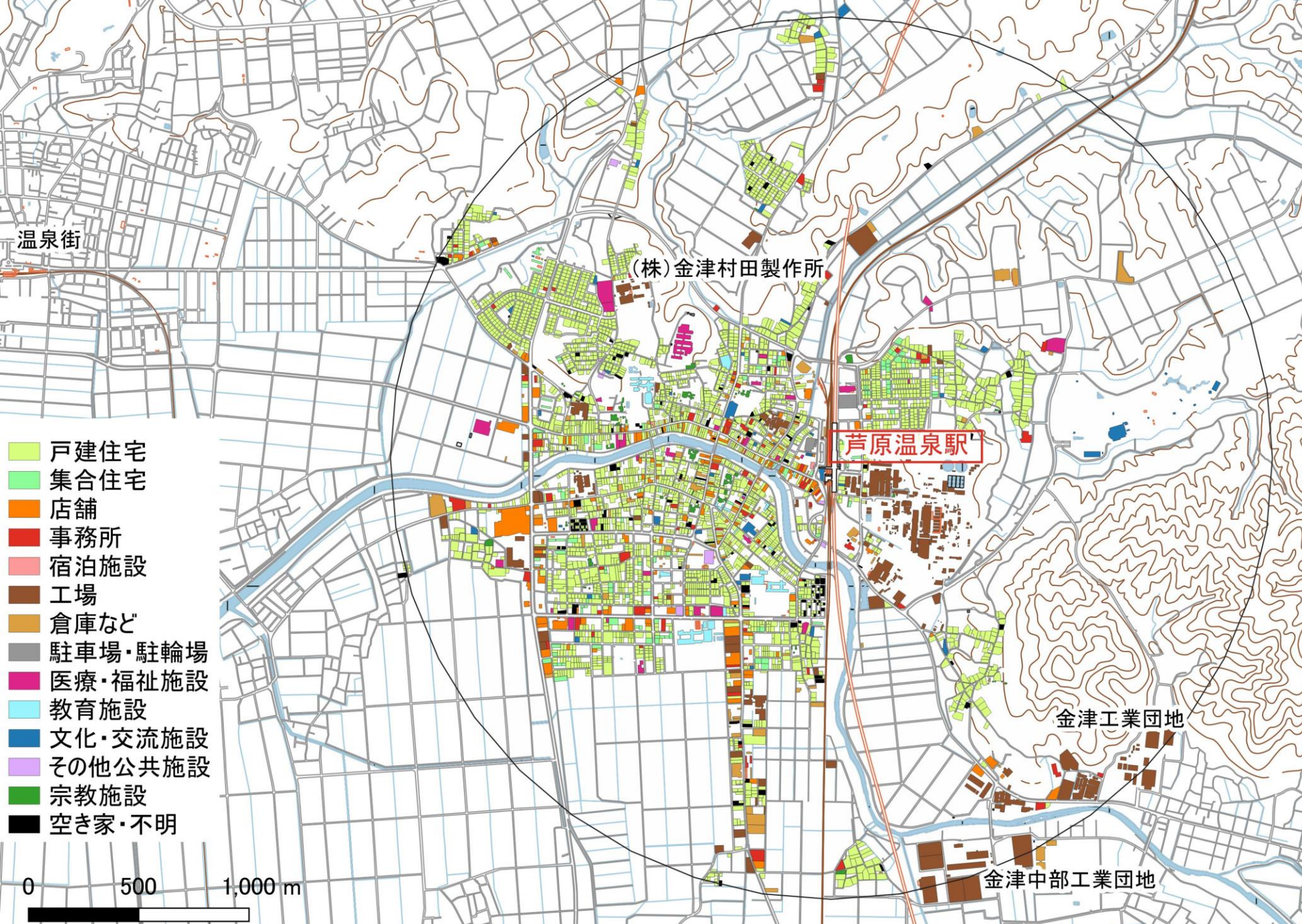
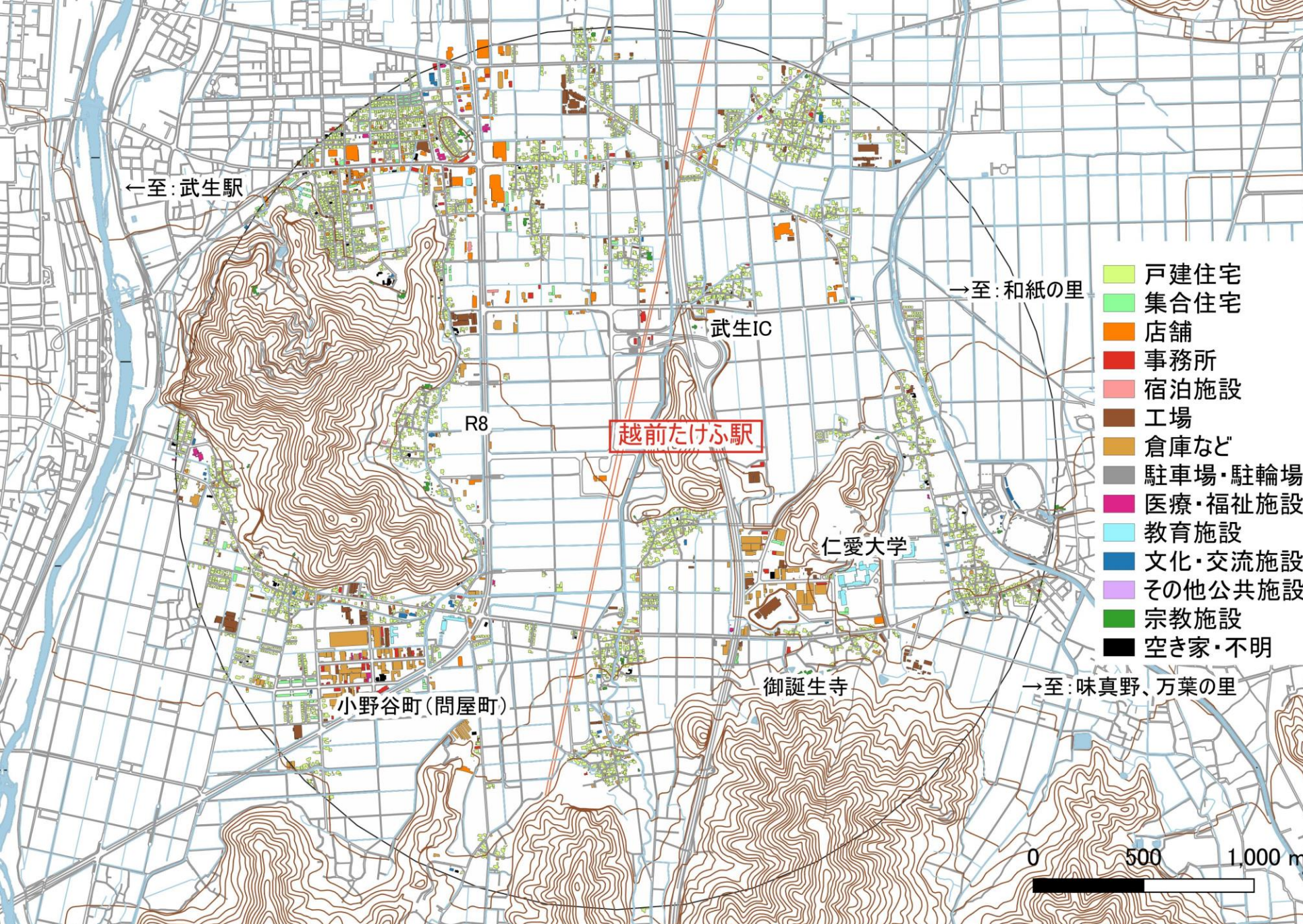


図12 芦原温泉駅 2km圏の 建物利用 現況図

出所：
(株)刊広社作成の住
宅地図データを、
GoogleMapストリー
ビュー、現地調査など
により用途分類して原
田作成。なお、分類は
主に外観に即して行っ
ており、完全な正確さを
保証するものではない。

図13 越前たけふ 駅2km圏の 建物利用 現況図

出所：
国土交通省「基盤地図
情報」からダウンロード
した建物データを、刊広
社住宅地図メーサイズ
(2022/4)、GoogleMap
ストリートビュー、現地
調査などにより用途分
類して原田作成。なお、
分類は主に外観に即し
て行っており、完全な正
確さを保証するもので
はない。



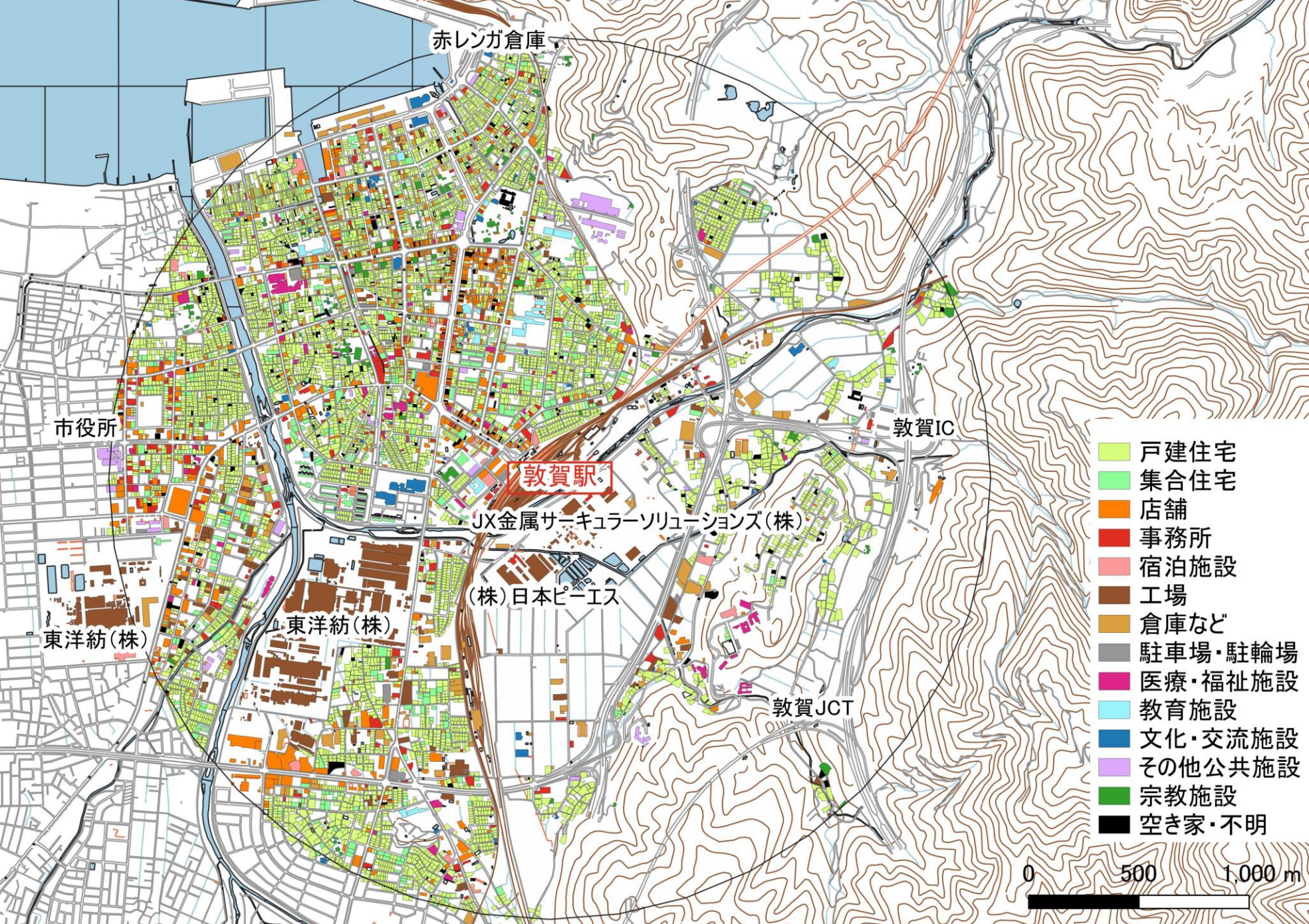


図14 敦賀駅 2km圏の 建物利用 現況図

出所
(株)刊広社作成の住宅地図データを、GoogleMapストリートビュー、現地調査などにより用途分類して原田作成。なお、分類は主に外観に即して行っており、完全な正確さを保証するものではない。

図15 福井駅 2km圏の 建物利用 現況図



出所：
(株)刊広社作成の住宅地図データを、GoogleMapストリートビュー、現地調査などにより用途分類して原田作成。なお、分類は主に外観に即して行っており、完全な正確さを保証するものではない。

1991～2021

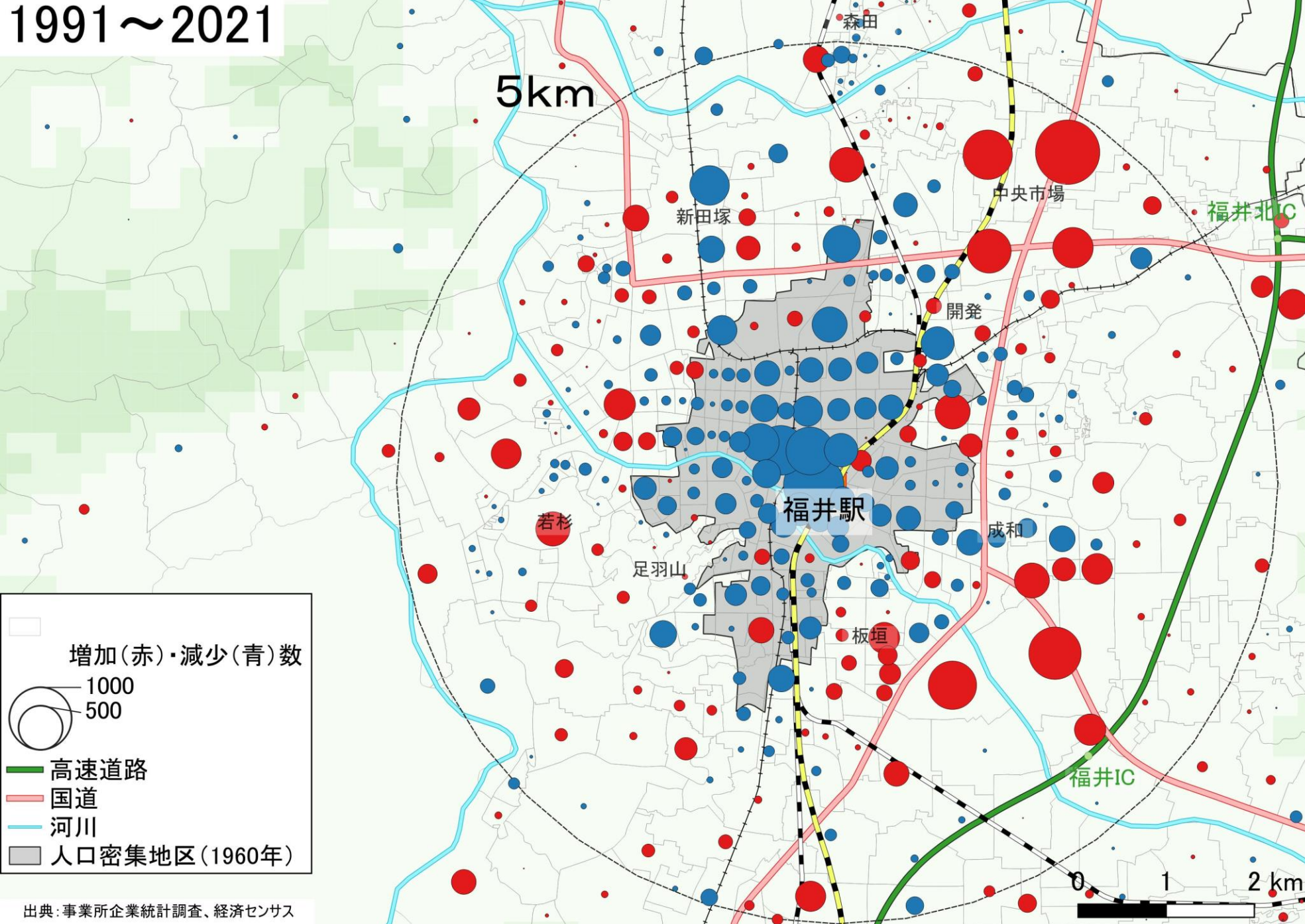


図16
福井駅周辺
の町丁別
従業者
増減数

出所：
・『福井市統計書』(原典
は事業所・企業所統計
調査)、『経済センサス』
(2021)
・背景図：『国土数値情
報』より原田作成

人流データの分析結果の概要

(福井新聞 2024年5月25日による)

福井県：北陸新幹線開業後2ヵ月間(3/16～5/15)の新幹線駅周辺の来訪者数や観光入り込み客数を発表

■福井、芦原温泉、敦賀3駅周辺の県外からの来訪者は、前年同期比29.5%の127万6千人

開業後1か月が38.0%増、2ヵ月目が21.3% 発地別 信越：95.2%増(4.1万人)、**関東圏：32.0%増(45.8万人)**

■**恐竜博物館** 2019年同期比12.2%増(24.9万人)

敦賀赤レンガ倉庫(3/16～5/5) 前年同期比47.8%増

永平寺(3/16～5/5) 前年同期比29.3%増

東尋坊(3/16～5/5) 前年同期比37.9%増

■宿泊施設利用状況(開業前2ヵ月間と比較)

あわら温泉(10施設)：61.8%増(約6.5万人) GW中は、関東からの利用が約25%、前年2倍に

福井駅周辺(3施設) 37.9%増

小浜市内(5施設) 51.1%増

■二次交通利用(3/16～5/5)

ハピラインふくい 前年同期比11%増(116.3万人) 非日常利用は49%増 42.8万人

えちぜん鉄道 53%増(23.2万人)

福井鉄道 21%増(10.1万人)

■商業施設

くるふ福井駅 約267万人

アフレア 前年同期比67%増(約23万人)

道の駅越前たけふ 10%増(約15万人)

ちえなみき 95%増(約10万人)

事業費総額(千円)

- 858 - 3000
- 3000 - 5000
- 5000 - 10000
- 10000 - 30000
- 30000 - 147710

種別

- 物販
- 飲食
- その他

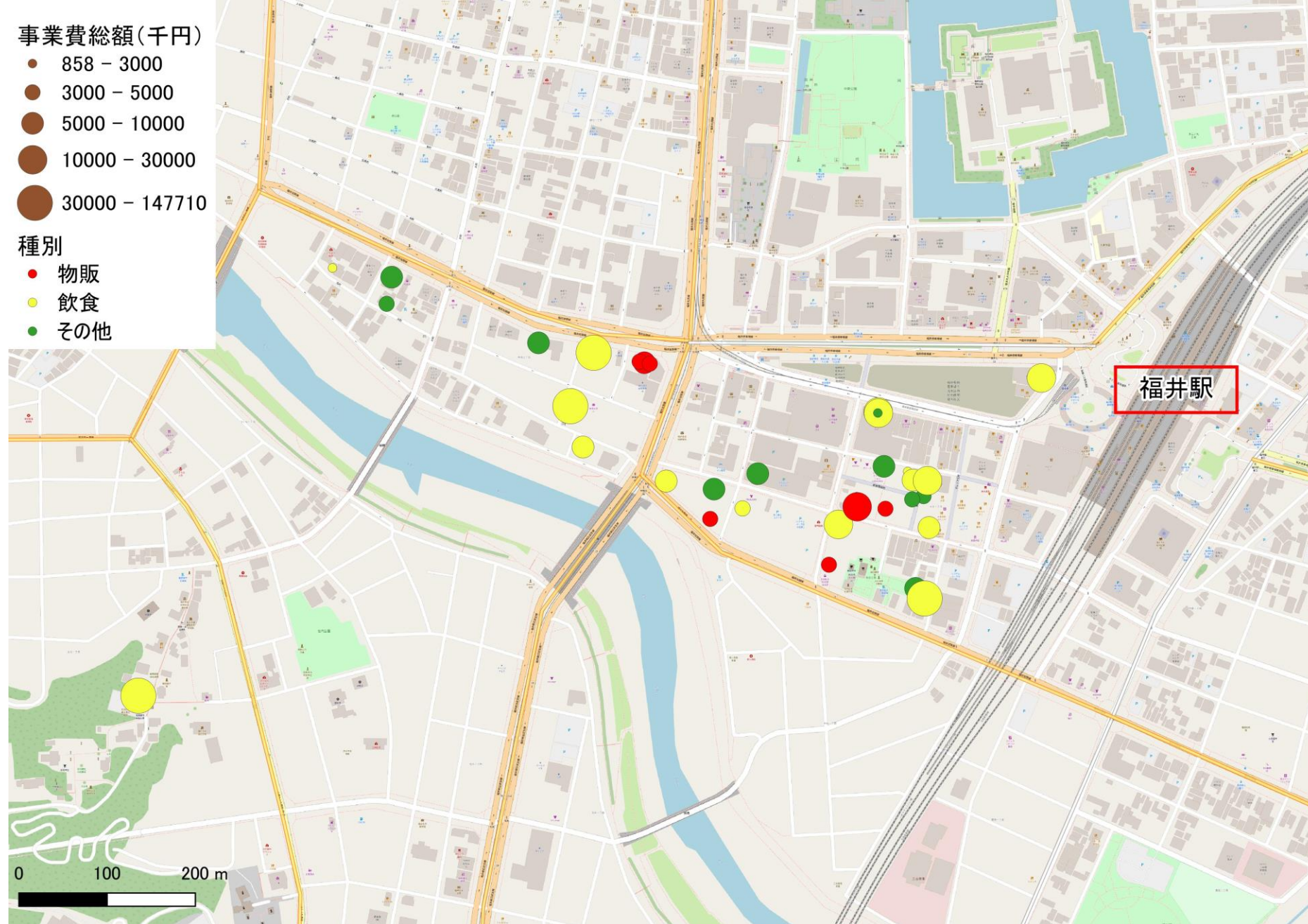


図17 「県都まちなか再生ファンド」支援実績

出所: 福井県提供資料をもとに原田大暉作成。²⁰

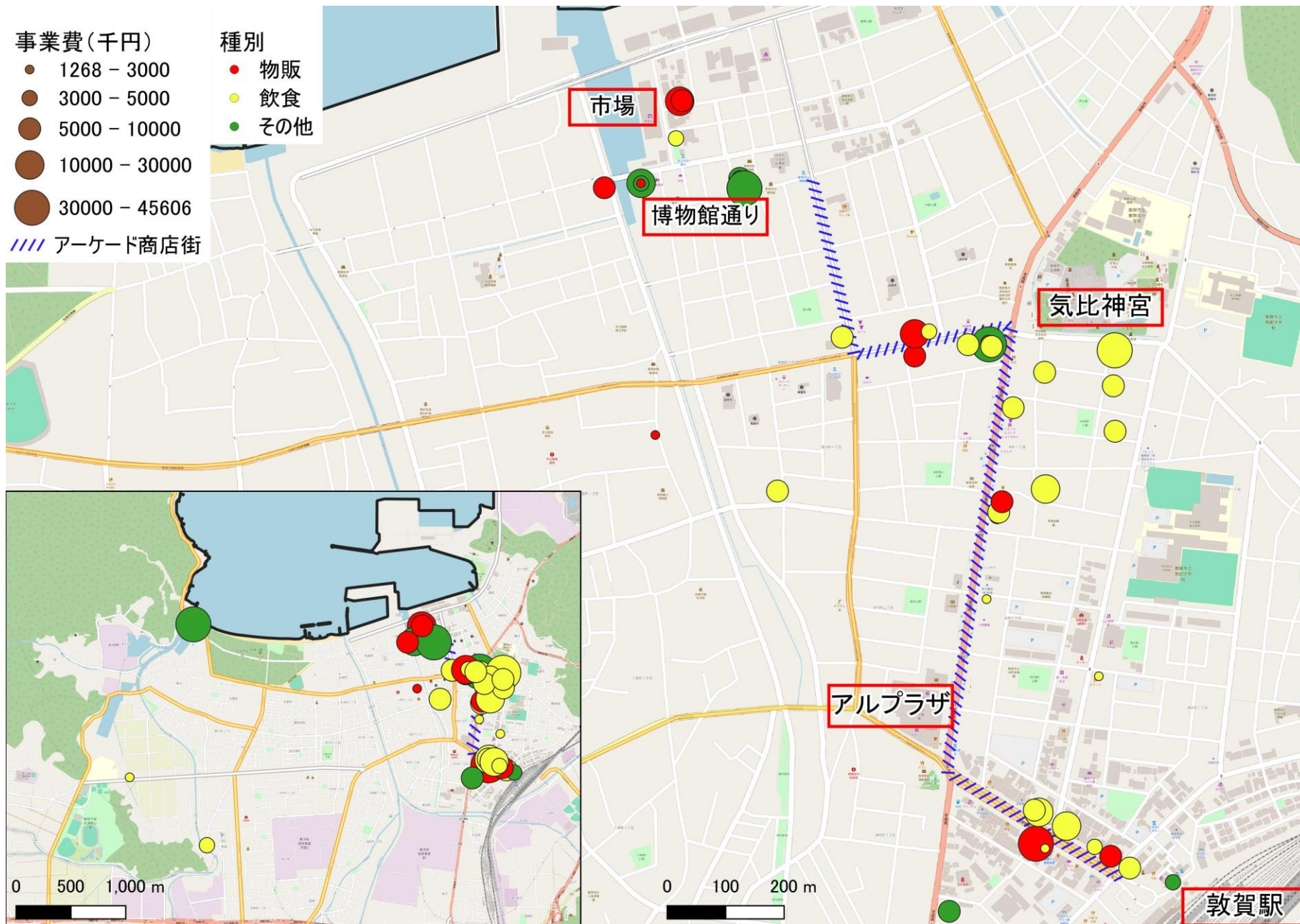
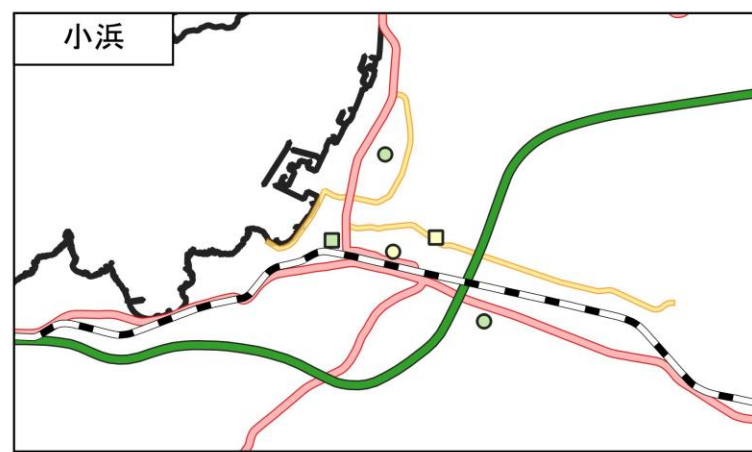
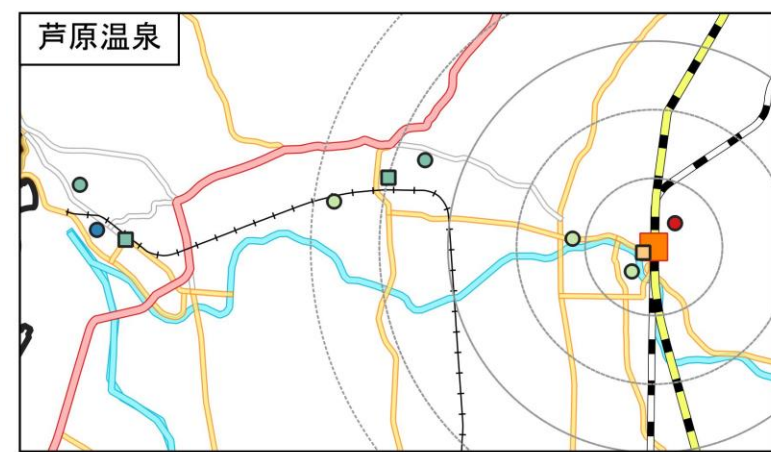


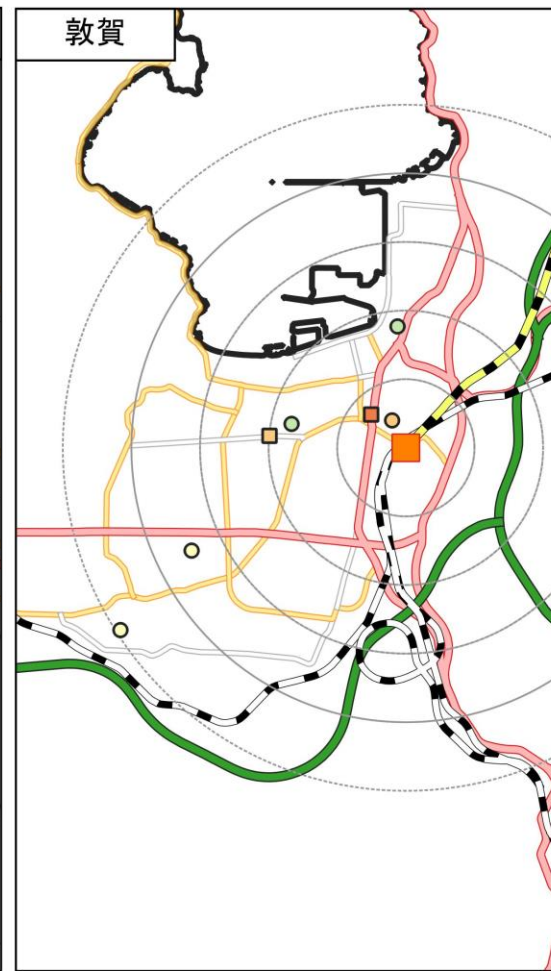
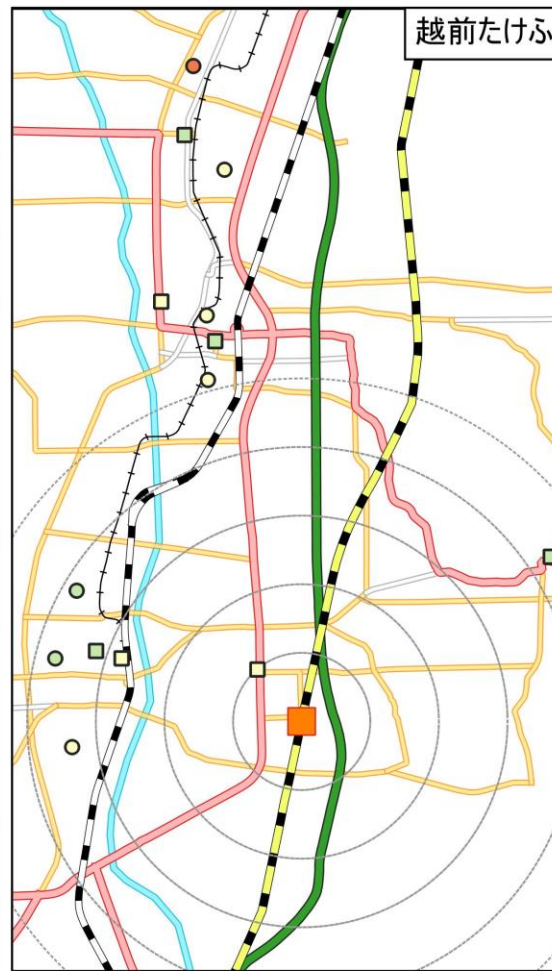
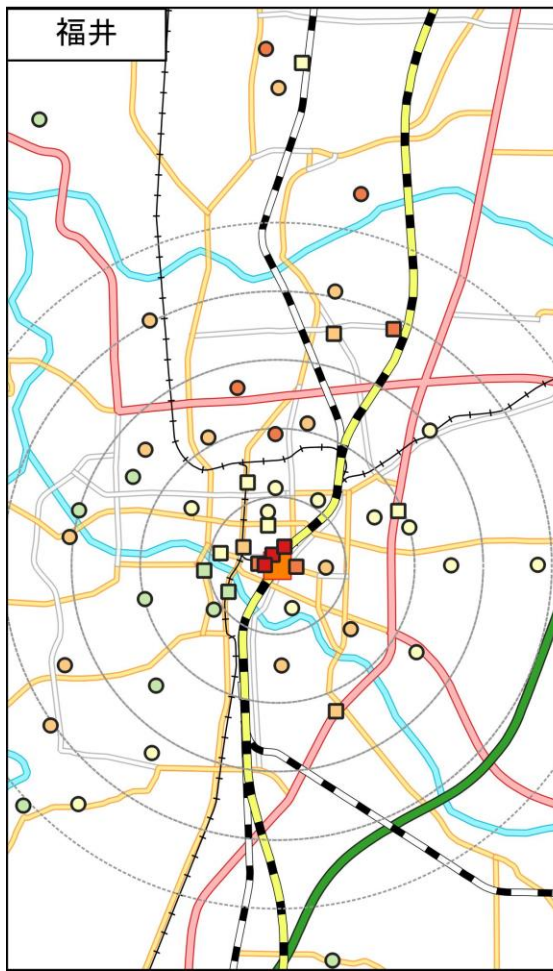
図18 「敦賀市まちづくりファンド」活用事業

出所: 福井県提供資料をもとに原田大暉作成。



公示地価上昇率(2023~24)
(●住宅地、■商業地)

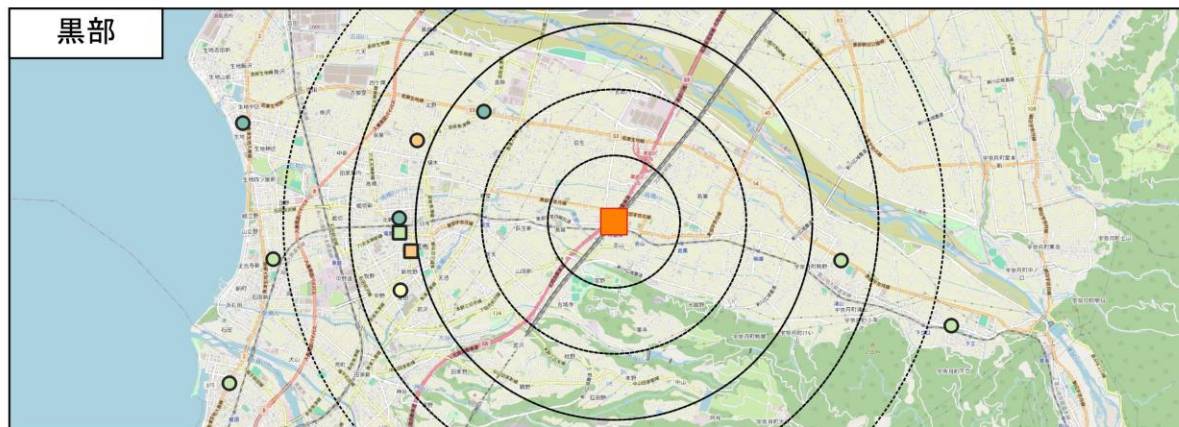
- -5%未満
- -5%以上-2%未満
- -2%以上0%未満
- 0%
- 0.01%以上2%未満
- 2%以上5%未満
- 5%以上



- 新幹線駅
- 北陸新幹線
- JR・ハピライン
- その他私鉄
- 高速道路
- 国道
- 主要県市道
- その他主要道
- 主要河川

図19 福井県内
における
地価の変化

出所:地価公示データより
原田大暉作成。



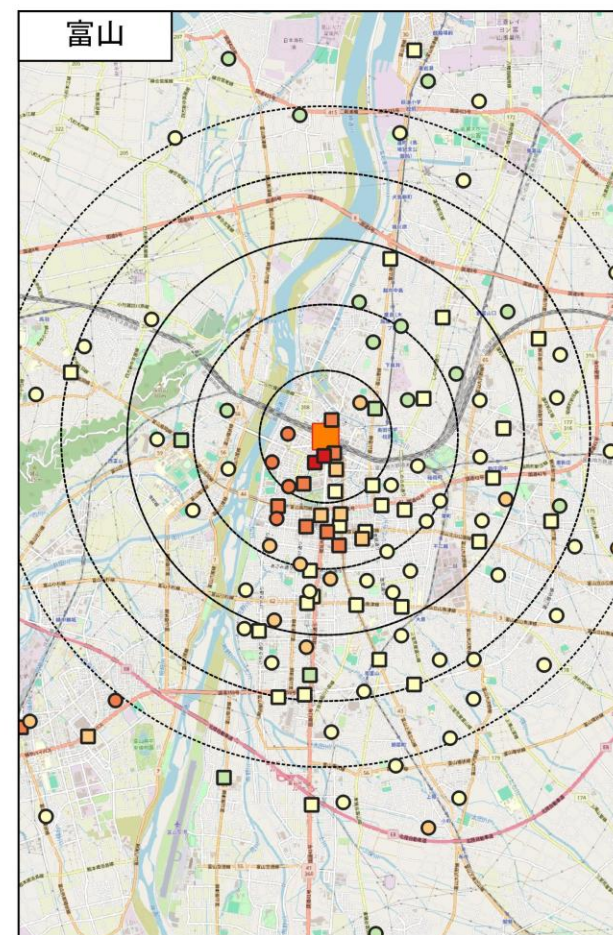
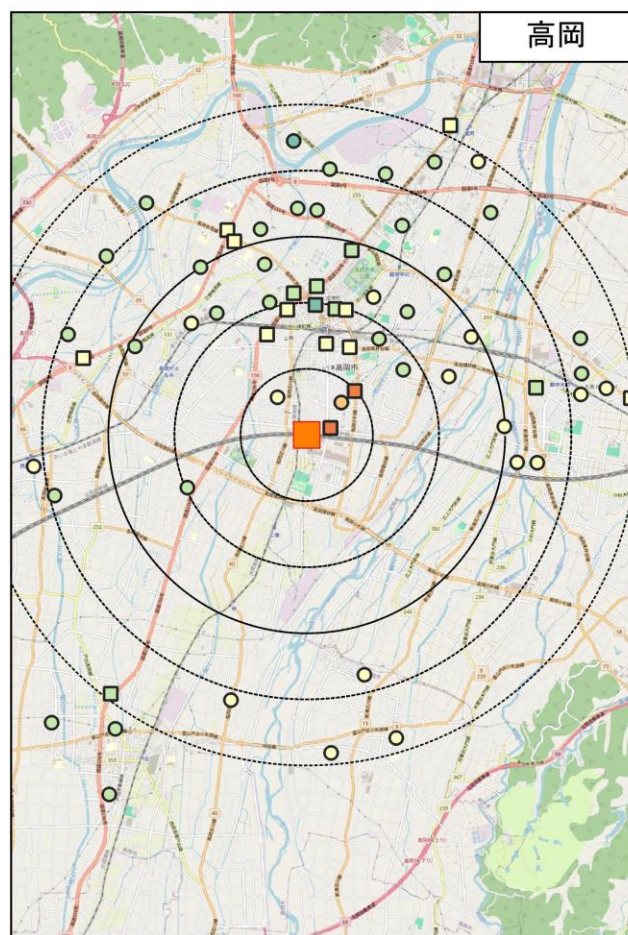
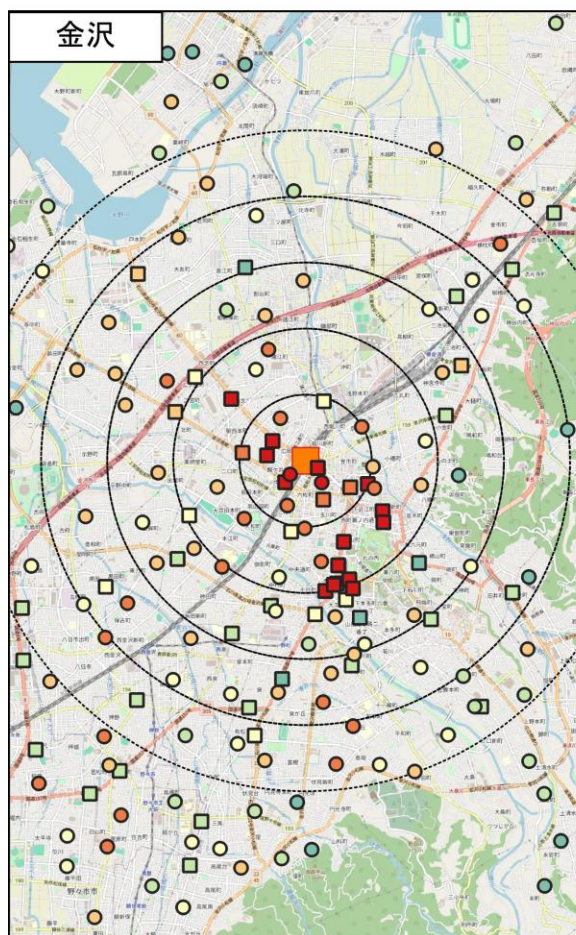
地価上昇率(2014~2015)

●:住宅地、■:商業地

- -5%未満
- -5%以上-2%未満
- -2%以上0%未満
- 0%
- 0.01%以上2%未満
- 2%以上5%未満
- 5%以上

図20 北陸新幹線 金沢開業後の 地価の変化

出所:地価公示データより
原田大暉作成。



IV おわりに

- 福井県内4駅は、温泉観光地、地方中核都市、地場産業都市、交通物流拠点など、産業構造や都市構造が異なっており、相互に相乗効果を発揮することが期待される。新幹線の波及効果の地域差に留意し、県内の一体的発展を図ることが求められる。
- 福井市中心部では、今後も再開発が進み、新たな空間が次々と登場する。にぎわいを持続できるか、点から面に広げていけるか、郊外に分散してきた都市構造をいかなる方向に転換していくべきかが問われている。
- 福井の産業や企業が、東京との競争にさらされることは確かで、働きやすさや暮らしやすさなど、福井の優位性をいかにアピールできるかが問われることになる。北陸新幹線が福井と東京を直結させたことを活かし、福井へのUターン、Iターンを増やすことができるか、中・長期的な経済効果を見据えた政策展開が重要となる。