

第2章

北陸新幹線開業がもたらす効果

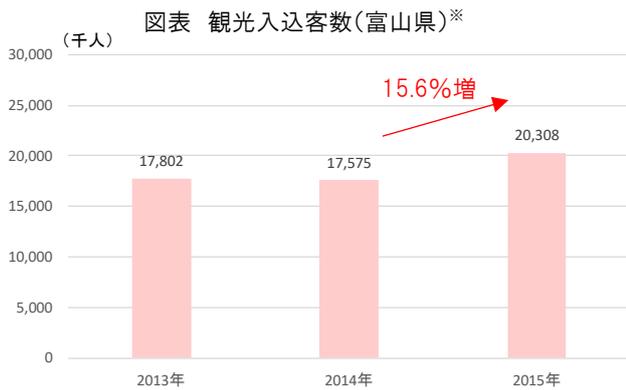
2-1 北陸新幹線金沢開業の効果

(1) 富山県の効果

①観光入込客数

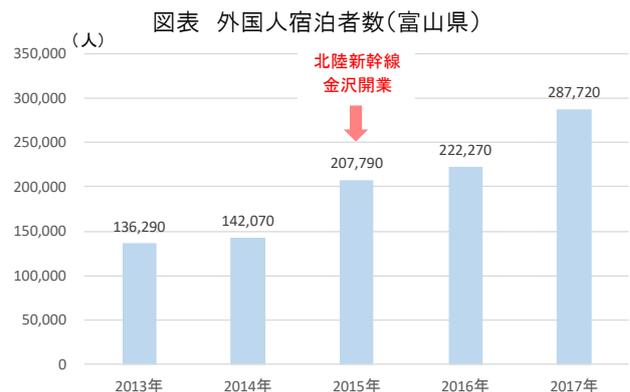
北陸新幹線開業前の富山県の観光入込客数は約 1,700 万人で推移していましたが、開業後の 2015 年の観光入込客数は約 2,031 万人と、2014 年に比べ約 15.6% 上昇しました。

外国人宿泊者数は、開業前は 20 万人を下回っていましたが、開業後は 20 万人を超え、2017 年には 28 万 8 千人と大きく伸びています。



出典: 富山県、「富山県観光客入込数等」(2013年～2015年)

※2016年以降は実数値の算出方法が変更された。開業前後の比較を行うため、2015年まで実施された算出方法による数値を用いた。



出典: 観光庁、「宿泊旅行統計調査」(2013年～2017年)

②経済効果

2013 年の日本政策投資銀行による事前予測では、北陸新幹線開業による経済波及効果は約 88 億円(うち直接効果は約 57 億円)と試算されていました。

2016 年 4 月に富山県が行った事後推計によると、北陸新幹線開業後の経済波及効果は 154 億円(うち直接効果は約 101 億円)とされており、直接効果では約 1.8 倍の経済波及効果があったと推計しています。

また、北陸新幹線開業後、富山県内において本社機能や研究開発拠点を富山県内に移転あるいは拡充する企業が相次いでみられました。企業立地などに伴う設備投資や新規雇用による効果は 267 億円と推計されており、経済波及効果と合わせると、約 421 億円の経済効果があったと推計されています。

図表 本社機能・研究開発拠点を移転・拡充した企業



出典: 北陸経済連合会 2017、「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題 報告書」

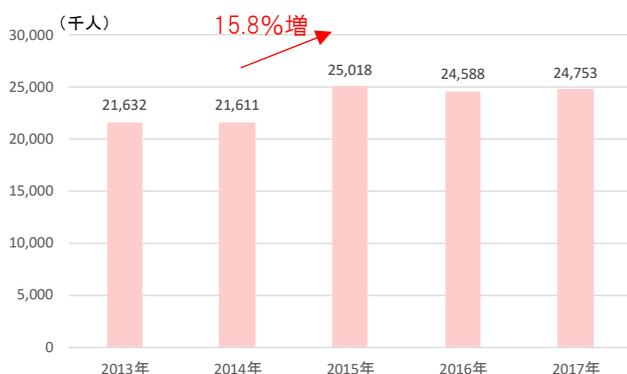
(2) 石川県の効果

①観光入込客数

北陸新幹線開業前の石川県の観光入込客数は約 2,100 万人で推移していましたが、開業後の 2015 年の観光入込客数は約 2,502 万人と、2014 年に比べ約 15.8% 上昇しました。2015 年以降の観光入込客数は毎年約 2,500 万人近くを推移しています。特に関東地区からの流入が関西地区からの流入を上回り、関東地区からの来訪者の主要顧客としての存在感が大きく増えています。

外国人宿泊者数は、開業前は約 30 万人を推移していましたが、開業後は 50 万人を超え、2016 年は約 62 万 3 千人、2017 年には約 77 万 7 千人と、毎年 10 万人以上増加しています。

図表 観光入込客数(石川県)



出典: 石川県、「統計からみた石川県の観光」(2013年～2017年)

図表 外国人宿泊者数(石川県)



出典: 観光庁、「宿泊旅行統計調査」(2013年～2017年)

②経済効果

2013 年の日本政策投資銀行による事前予測では、北陸新幹線開業による経済波及効果が約 124 億円(うち直接効果は約 81 億円)と試算されていました。

2016 年の日本政策投資銀行による開業後の推計によると、北陸新幹線開業後の経済波及効果は 678 億円(うち直接効果は約 454 億円)であると推計され、事前予想の 5 倍以上の効果がありました。

また北陸新幹線開業前後から、60 社以上が、金沢市をはじめ、石川県内において支店や営業所を新設しています。

図表 石川県外からの主な誘致企業



出典: 北陸経済連合会, 2017, 「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題 報告書」

③金沢市の北陸新幹線開業効果と課題

北陸新幹線敦賀開業までの終着駅である金沢市では、開業 2 年後の 2017 年に北陸新幹線開業による影響の検証が行われており、5 つの効果と課題を整理しています。

図表 金沢市の北陸新幹線開業効果と課題

	効果(○がプラス効果、●がマイナス効果)	今後の課題
交流人口の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ○金沢への入込客数が1千万人を超えるなど、交流人口の大幅な拡大 ○テレビや雑誌等で頻繁に取り上げられたことによる、首都圏以外からの観光客増加 ○大規模コンベンションの開催数増加 ○首都圏との時間的距離が短縮され、市民の首都圏に対する意識向上 ●繁忙期や週末の宿泊施設の予約が困難 ●宿泊施設の価格の高騰 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交流人口の拡大を定住人口につなげる ・ 都市のステータスや拠点性、ネットワークの質を高める
経済効果の拡大と雇用の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○交流人口の増加に伴う消費需要の拡大による、宿泊業や飲食業の業績向上、雇用増加、投資拡大 ○オフィスの空室減少 ○商業地の最高地価の上昇 ●人手不足の顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊施設の整備に合わせ、まちの受入力を高める ・ 人口減少時代を見据えた将来にわたる人材確保 ・ 雇用の増加を定住人口の増加につなげる
歴史・伝統・文化など「金沢らしさ」の保全と継承	<ul style="list-style-type: none"> ○金沢のまちの個性である、歴史・伝統・文化が国内外で評価されている ●伝統工芸の認知度が低い ●観光客の集中により「金沢らしさ」が失われつつある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金沢のまちの魅力をより一層磨き高める ・ 伝統文化や工芸を活かしたビジネスの創出、工芸体験、若者への情報発信などを通じて金沢のファンを増やす ・ 特定の地域への集中を緩和するため、ほかの魅力あるエリアへの分散 ・ 「金沢らしさ」を明確にする取組の検討
外国人旅行者の増加	<ul style="list-style-type: none"> ○2016年の金沢市内での外国人宿泊者数は39万6千人(金沢市観光戦略プラン 2016の外国人宿泊者数の目標値は40万人) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 石川県を訪問している割合が2%であることや、認知度が低いことから、効果的なプロモーションや受入環境の充実、広域観光や中長期滞在の推進などさらなる誘客に向けた取組を推進 ・ 夜間観光の検討
市民生活と調和した持続可能な観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ○地元住民のまちづくり協定の締結などによる食べ歩きや交通混雑の問題改善 ○商店街振興組合のマナーアップの取組による近江町市場の買い物環境改善 ●ひがし茶屋街での食べ歩きやぼい捨て、交通混雑 ●近江町市場の混雑により、地元買物客の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民生活への影響を緩和し、観光に対する市民の理解を深める ・ 宿泊税の導入 ・ 民泊への対応 <p>※2018年6月に「金沢市住宅宿泊事業の適正な運営の確保に関する条例」が施行され、金沢市独自のルールが定められている</p>

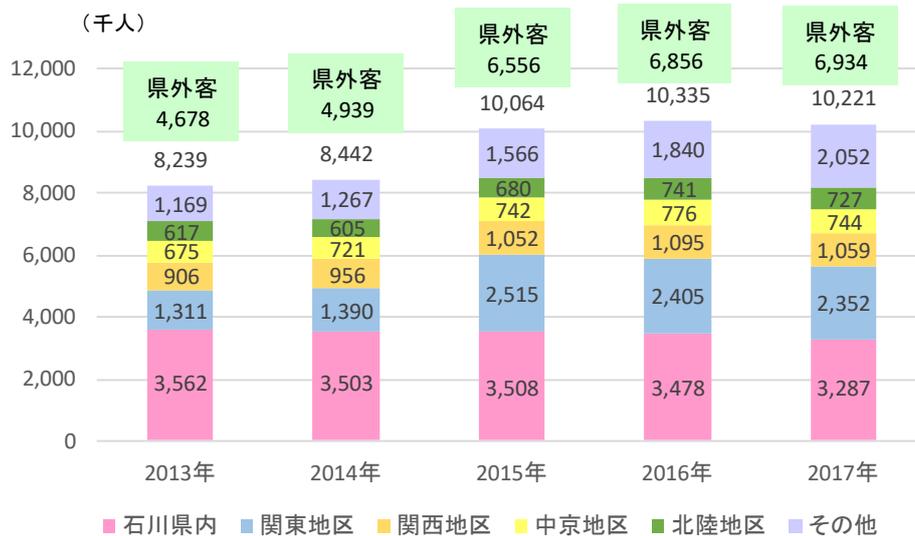
出典：金沢市,2017,「北陸新幹線開業による影響検証会議 報告書」

※参考

[1]金沢地域[※]への来訪者数

北陸新幹線開業前の金沢地域の観光入込客数は約 800 万人で推移していましたが、開業後の 2015 年に 1,000 万人を超え、2014 年に比べ約 19%増加しました。2015 年以降の観光入込客数は毎年約 1,000 万人で推移しています。特に 2015 年以降、関東方面からの旅行者数は 2014 年の約 2 倍となっています。

図表 金沢地域への来訪者数



関東地区：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、茨城県、群馬県
 関西地区：大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、奈良県、滋賀県
 中京地区：愛知県、岐阜県、静岡県、三重県
 北陸地区：富山県、福井県

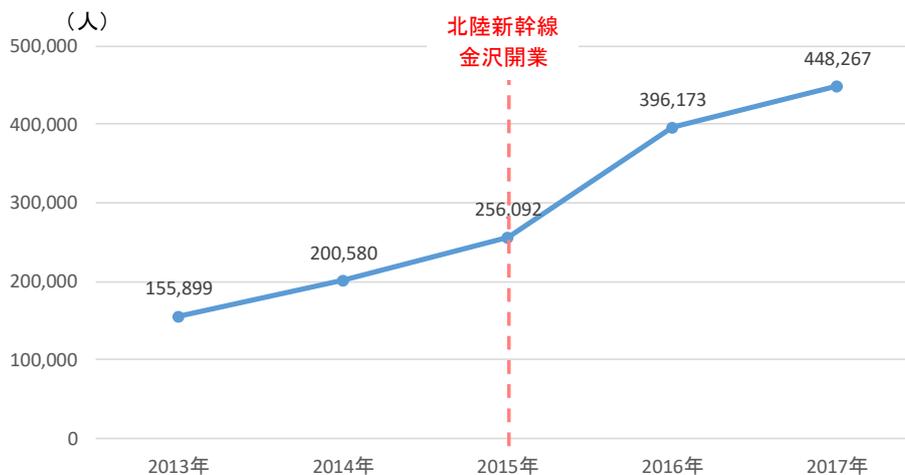
※金沢地域には金沢市、野々市市、白山市の一部(旧松任市と旧美川町)、津幡町、内灘町、かほく市が含まれる

出典：石川県、「統計からみた石川県の観光」(2013年～2017年)

[2]金沢市の外国人宿泊者数

外国人宿泊者数は、2013 年から 2015 年にかけて毎年約 5 万人ずつ増加していましたが、開業後の 2015 年から 2016 年にかけては約 15 万人と 50%以上の増加がみられました。

図表 金沢市の外国人宿泊者数



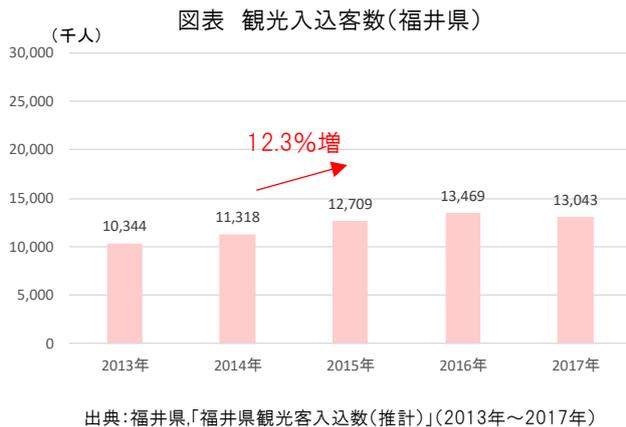
出典：金沢市、「金沢市内宿泊施設動向調査」(2013年～2017年)

(3) 福井県の効果

①観光入込客数

北陸新幹線開業前の福井県の観光入込客数は2013年が約1,034万人、2014年が約1,132万人と推移していましたが、開業後の2015年の観光入込客数は約1,271万人と2014年に比べ約12.3%上昇しました。2015年以降は約1,300万人前後で推移しています。

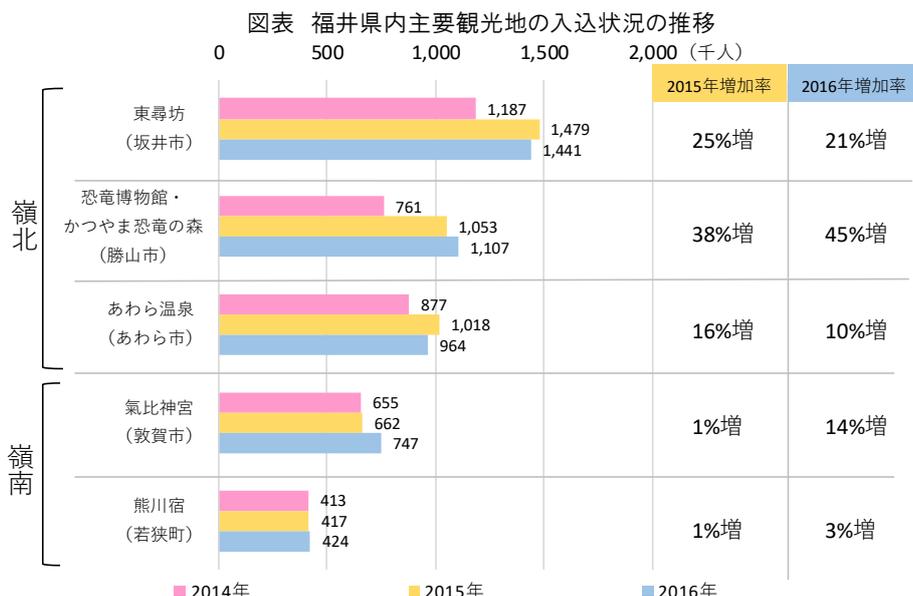
外国人宿泊者数は、開業前は約3万人を推移していましたが、開業後は5万人を超え、2017年には約6万1千人となっています。



②福井県内観光地の入込状況

嶺北の主要観光地入込客数の増加率を見ると、北陸新幹線金沢開業前年(2014年)と比較して開業初年(2015年)は、「東尋坊」は25%増、「恐竜博物館・かつやま恐竜の森」は38%増、「あわら温泉」は16%増と、大幅な増加がみられました。一方、嶺南の主要観光地では入込客数に大きな変動はみられませんでした。本市の観光施設である「氣比神宮」においては開業前年に比べ2016年に14%増加しています。

このことから、北陸新幹線金沢開業の効果は、嶺北地域を中心に大きな効果をもたらしている中で、嶺南地域へも少しずつ波及していると推測されます。



※2015年、2016年の増加率は2014年を基準として比較した結果を表している
出典: 福井県、「福井県観光客入込数(推計)」(2014年～2016年)

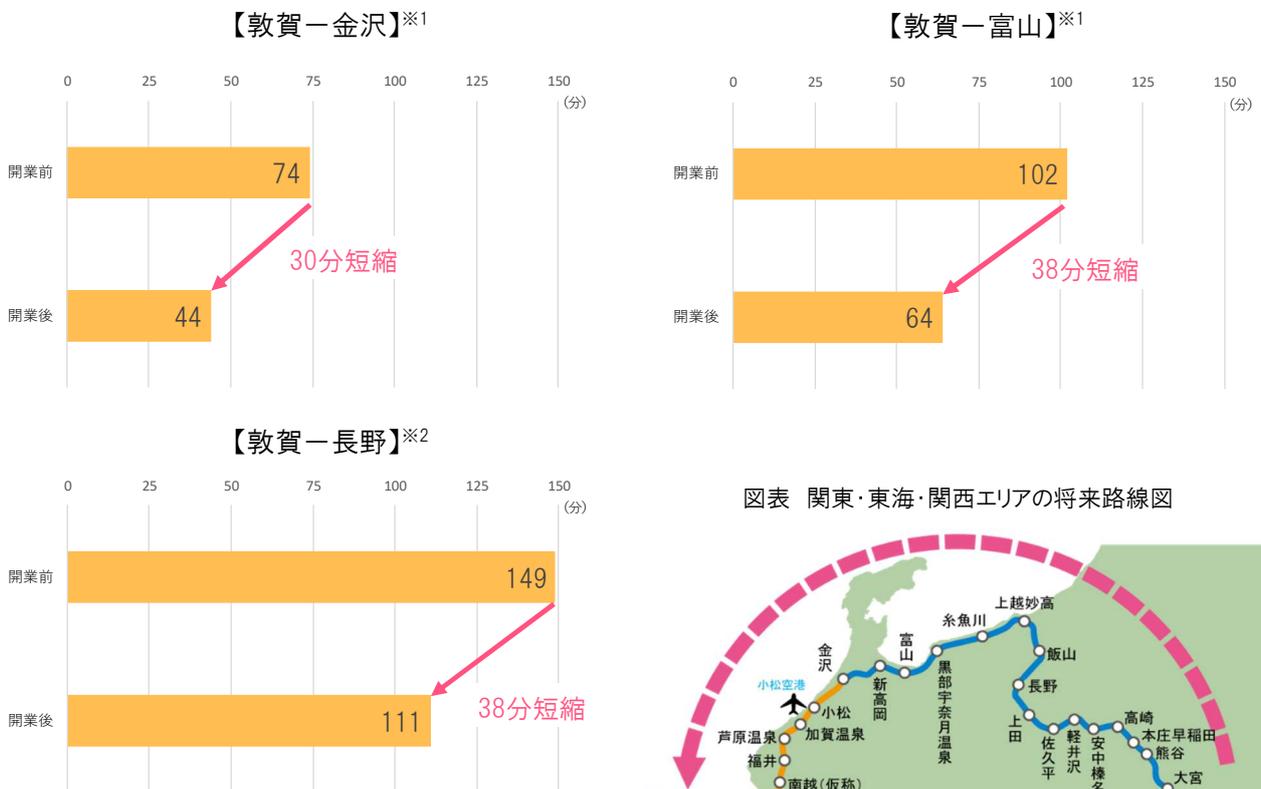
2-2 北陸新幹線敦賀開業により想定される環境の変化

(1) 主要都市からの所要時間の短縮

東京をはじめ、大宮、高崎などの関東地方や長野、糸魚川など信越地方から、乗り換えなしで敦賀市に来訪できるようになります。特に下表に示すとおり、北陸および信越の主要駅から敦賀駅までの所要時間が大幅に短縮されるため、ビジネスでの出張や日帰り小旅行などで来訪しやすくなります。

また 2017 年 3 月に、小浜・京都・京田辺を経由し新大阪に向かう若狭ルート(小浜・京都ルート)が決定されました。小浜市付近に設置される新駅と京都駅の間は 19 分で結ばれ、関西方面からの所要時間がさらに短縮されるだけでなく、新幹線を通して北海道や九州地方ともつながることになります。

図表 北陸新幹線敦賀開業前後の所要時間の比較



※1 参考資料:福井県「福井県高速交通開通アクション・プログラム」

※2 参考資料:福井県「みんなの力で早期開業 北陸新幹線」

図表 関東・東海・関西エリアの将来路線図



(2) 交通の拠点化による交流人口の増加

北陸新幹線の当面の終着駅・始発駅となる敦賀駅は、首都圏から京阪神・北近畿へ、また京阪神方面から信越・北関東へ向かう人々が福井方面や小浜方面へ乗り換えを行う「交通の要衝」としての機能を持つこととなります。また、敦賀駅東側の駅前広場には、広域周遊バスのバスターミナル、北陸自動車道へのアクセス道路が整備され、各都市圏や近隣市町への自家用車やバスによるアクセス性が向上します。

京阪神方面、東海方面、信越・北関東方面のどの方面にもアクセスしやすくなることから、効率的な人、物の流れを目的とした、嶺南地域への企業進出が期待できます。また、近年太平洋側で懸念されている南海トラフ地震などの巨大災害に対するリスク軽減を目的とした進出も想定されます。

さらに、本市は三方が山に囲まれた自然豊かな環境であり、また北部には天然の良港である敦賀港があります。都会を離れ豊かな自然環境の中で暮らしたいと考える子育て世代や、ゆとりのあるシニア層に向けて、各都市圏からの利便性の高さを PR することで、移住・定住者増加の可能性が広がります。

図表 北陸新幹線敦賀駅 駅舎イメージ(東側)



図表 北陸新幹線敦賀駅 駅舎イメージ(西側)



(3) 外国人旅行者の増加

日本国内を訪れる外国人旅行者は年々増加傾向にあり、2018年に3,000万人を突破しました。観光庁では2020年には4,000万人、2030年には6,000万人の来訪を目標値としており、我が国全体で外国人旅行者の受入体制を整える方針としています。そのような中で2020年に東京オリンピック・パラリンピックの開催、2025年に大阪万博の開催など、多くの外国人旅行者が日本を訪れる機会が続きます。

北陸新幹線金沢開業後、北陸方面を訪れる外国人旅行者は増加しています。外国人宿泊者数を開業前後で比較すると、富山県で2倍、石川県で2.2倍に増加しています。引き続き、外国人旅行者の増加が見込まれるため、北陸新幹線の終着駅である敦賀市を訪れる外国人旅行者も増加すると考えられます。

また敦賀市においても、2019年に敦賀港開港120周年、2020年にポーランド孤児上陸100周年、2020年(～2021年)にユダヤ人難民上陸80周年を迎えるなど、北陸新幹線敦賀開業までに国際的に重要な記念の年を迎えることに加え、杉原千畝ルートや北前船など他地域との連携、クルーズ客船の寄港など、外国人旅行者の受入機会が増加すると考えられます。

図表 日本を訪れる外国人旅行者数



出典：日本政府観光局、「国籍別/目的別訪日外客数(確定値)」(2013-2018)
観光庁、2016、「明日の日本を支える観光ビジョン」(2020、2030 目標値)

図表 敦賀市および日本国内の主な国際的事業
(敦賀市に関連するイベントは赤色)

2019年	日本・ポーランド国交樹立100周年 敦賀港開港120周年
2020年	ポーランド孤児敦賀上陸100周年 ユダヤ人難民敦賀上陸80周年
2021年	東京オリンピック・パラリンピック
2022年	
2023年	欧亜国際連絡列車開通110周年
2024年	北陸新幹線敦賀開業
2025年	大阪万博

図表 石川県・富山県の外国人宿泊者数



出典：観光庁、「宿泊旅行統計調査」(2014-2017)

2-3 北陸新幹線敦賀開業による経済効果

北陸経済研究所の試算によると、北陸新幹線敦賀開業による北陸地域での経済波及効果[※]は約 800 億円と試算されています。特に福井県内の経済波及効果は、年間約 210 億円、福井県内の雇用創出効果として、年間約 1,900 人分と想定されています。

また、2020 年 2 月の日本政策投資銀行の事前予測によると、北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果は約 309 億円と試算されています。

その内訳は、直接効果としてビジネス分と観光分を合計して約 191 億円、間接一次効果と間接二次効果の合計で約 119 億円と想定されています。

- ◆経済波及効果(福井県内) **約 309 億円**
- ①直接効果 **約 191 億円**
(ビジネス:約 91 億円、観光:約 100 億円)
- ②間接効果 **約 119 億円**
(一次間接効果:約 71 億円、二次間接効果:約 48 億円)

※直接効果: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

※間接一次効果: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

※間接二次効果:雇用者所得の増加が消費を經由して県内生産が誘発されることによる効果

$$\boxed{\text{経済波及効果}} = \boxed{\text{直接効果}} + \boxed{\text{間接一次効果}} + \boxed{\text{間接二次効果}}$$

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

出典:㈱日本政策投資銀行,2020,「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」