

## 北陸新幹線開業に伴う観光を中心とした影響について

### 要旨

2015年3月14日に北陸新幹線が開業し、1年半が経過した。本レポートでは、観光を中心に新幹線の開業効果および反動減等の状況を分析した。

#### 1. 鉄道・航空の所要時間・運賃・利用者数

- (1) 東京間の鉄道所要時間は大幅に短縮し、航空を逆転
- (2) 航空運賃の値下げにより価格差は縮小したものの、新幹線の方が割安
- (3) 鉄道・航空の利用者数合計は2015年度で78.6%増の1,074万人、新幹線は163.6%増、航空は36.0%減。開業2年目の合計は10.0%減、新幹線は10.2%減、航空は8.6%減
- (4) 東京・名古屋・大阪との所要時間は、富山は東京が大幅に短く、金沢は同程度、福井は名古屋・大阪が依然として短い
- (5) 長野との鉄道所要時間が2時間以上短縮され、双方間で観光入込客数が増加

#### 2. 宿泊者数と観光入込客数

- (1) 2015年の延べ宿泊者数は3県ともに増加し、新幹線効果は石川県・富山県が顕著、3県の中で石川県のシェアが高まる。反動減は富山県・福井県において大きく、石川県では小さい
- (2) 2015年石川県への観光入込客数は、関東からが87.8%増となり、近畿を逆転。宮城県・福島県からも53.5%増加。地域別には、金沢と能登が大幅増
- (3) 客室稼働率は金沢市で大きく上昇し予約が困難に。富山市、七尾市、加賀市、福井市、あわら市でも上昇。16年に金沢は稼働率が低下し今後の供給過剰が懸念

#### 3. 2015年の旅行現地消費額

##### 北陸3県とも宿泊の観光が増え、旅行現地消費額が大幅増

富山県は864億円(30%増)、宿泊の観光は東海・近畿に比較して関東の増加率が低く、宿泊から日帰りにシフト。石川県は1,812億円(47%増)、宿泊の観光は各地域から大幅に増加、宿泊の出張も同様。福井県は673億円(16%増)、宿泊の観光は東海・近畿に比較して関東の増加率が低く、宿泊の出張は額は大きくないものの顕著な伸び

#### 4. 所定外労働時間からみた業況

石川県は、宿泊業・飲食サービス業・娯楽業で所定外労働時間指数が2015年大幅増。宿泊業・飲食サービス業の所定外労働時間指数は、富山県は開業後大幅な増加となり伸びを維持、石川県は開業前より大幅な増加となり、2016年2月以降減となるものの2倍の水準を維持

## 1. 鉄道・航空の所要時間・運賃・利用者数

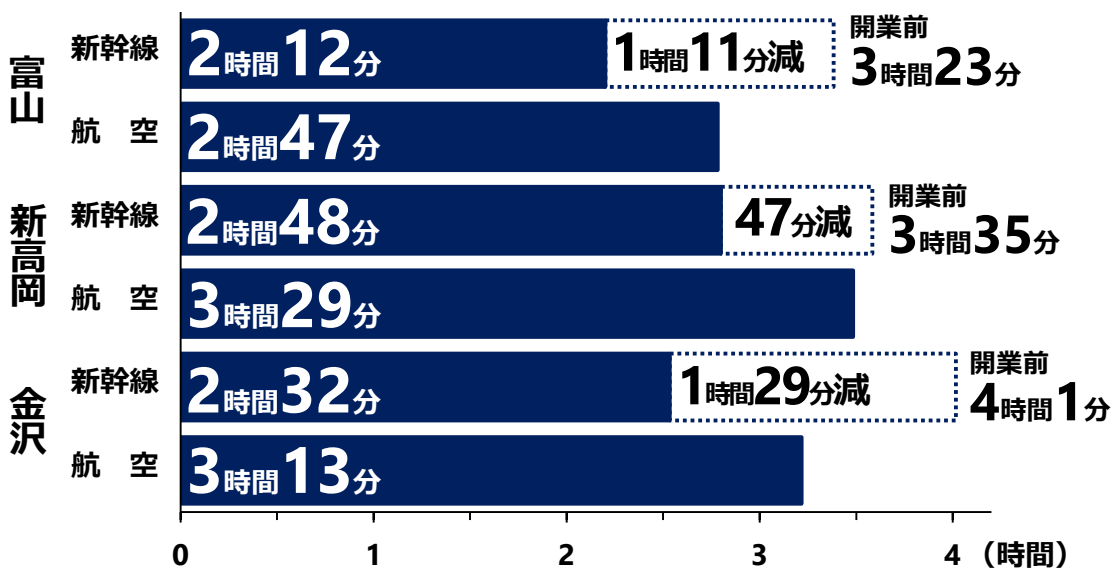
### (1) 東京間の鉄道所要時間は大幅に短縮し、航空を逆転

2015年3月14日に北陸新幹線が開業し、東京間の鉄道の所要時間が大幅に短縮された。図1のとおり、北陸新幹線の開業により、上越新幹線・北越急行はくはく線・北陸本線経由と比べて、東京 - 富山間は1時間11分短縮され2時間12分(最速2時間8分)、東京 - 新高岡間は47分短縮され2時間48分(最速2時間21分)、東京 - 金沢間は1時間29分短縮され2時間32分(最速2時間28分)となった<sup>1</sup>。

そして、新幹線の平均所要時間が航空に対し、東京 - 富山間は35分、東京 - 新高岡間は41分、東京 - 金沢間は41分下回り逆転したことは画期的なことであり、航空から新幹線へシフトする大きな要因となっている。

速達列車「かがやき」が1本だけ停車する新高岡は金沢と比べて北陸新幹線の時間短縮効果が47分と小さく、金沢より東京から遠い都市となった<sup>2</sup>。

図1 北陸新幹線開業後における東京間の平均所要時間



出所) 交通新聞社『JR時刻表 2014年10月号』、交通新聞社『JR時刻表 2015年4月号』、交通新聞社『高速バス時刻表 2014-15年』第50巻、交通新聞社『高速バス時刻表 2015~16年冬・春号(12月-6月)』第52巻、「ANANEWS プレスリリース」2014年8月20日、「ANA NEWS プレスリリース」2014年11月21日、「ANANEWS プレスリリース」2014年12月24日、「JAL プレスリリース」2014年12月9日、「JAL プレスリリース」2014年12月25日より当財団試算。

注1) 新幹線は2014年9月20日と2015年3月20日の情報を比較した。毎日運行の全ての速達列車を対象とした。所要時間には乗り換え時間を含む。時刻表に記載されている乗り換えを採用した。新高岡は開通前は高岡とした。

注2) 航空は2015年3月13日と2015年3月14日時点の情報を比較した。羽田発の全ての便を対象とした。所要時間は、東京駅から目的地の主要駅までとした。都内の移動は、東京駅から東京モノレールの羽田空港第1(第2)ビル駅までは平均32分、同駅到着から離陸までは平均44分である。富山空港では便到着10分後、小松空港では便到着15分後にバスが発券する。航空は高岡駅を基準とした。

<sup>1</sup> 「かがやき」は1日11便中1便だけが、東京 - 金沢間を最速の2時間28分で運行している。

<sup>2</sup> 2016年2月1日に富山空港 - 高岡駅間のバスが廃止され、航空の所要時間は24分増の3時間29分となった。

## (2) 航空運賃の値下げにより価格差は縮小したものの、新幹線の方が割安

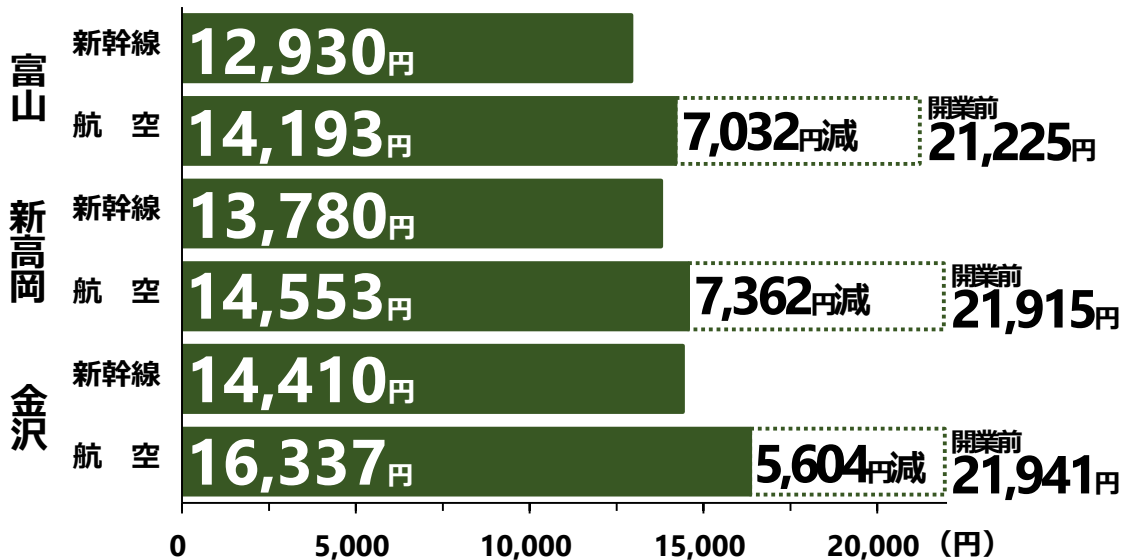
東京間の新幹線の平均所要時間は新幹線が航空より短くなり、新幹線への旅客のシフトが予測されるため、航空各社は運賃を下げた。図2は、北陸新幹線開業直後の新幹線と航空（駅 - 空港間の移動を含む）の平均運賃と、開業以前の試算結果を示している。

航空各社は、北陸新幹線開業を控えた2014年11月と12月に、東京 - 富山間の平均航空運賃を7,032円減の14,193円（最安12,060円～最高16,760円）、東京 - 新高岡間を7,362円減の14,553円（12,420円～17,120円）とした。なお、航空の割引価格は曜日・時間・空席率によって変動するが、最も安い価格でみると、東京 - 富山間は12,060円、東京 - 新高岡間は12,420円となり、新幹線運賃より安くなる場合がある。

東京 - 金沢間の平均航空運賃は5,604円減の16,337円（14,680円～18,880円）となり、上記の2都市と比べると値下げ幅が少ない。羽田 - 小松間の旅客に、航空の方が時間的メリットがある石川県加賀地方と福井県嶺北の旅客需要が存在することも影響していると考えられる。

航空各社の値下げにより、新幹線開業前より運賃の差はかなり縮小したものの、所要時間が逆転したことをはね返すほどにはなっていないのが実態である。新幹線と航空を比較すると、所要時間が逆転し、運賃についても縮小したものの差がある中、新幹線の利便性である列車本数が多いこと、都市の中心から中心へ直接乗り換えなしで行けること、待ち時間が短いこと、運休の可能性が低いことなどがプラスに寄与する点も大きい。

図2 北陸新幹線開業後における東京間の平均運賃



出所) 図1と同様の資料より当財団試算。

注) 2015年3月14日から3月28日における、全ての毎日運行の新幹線の特急料金（通常期の普通車指定席、新幹線乗継割引を適用）と、全ての毎日運航の航空の前日購入割引価格（全日本空輸の特割A・B・C、日本航空の特便割引1のタイプA・B・C。駅 - 空港間の移動を含む）と、開業以前（新幹線は開業前日、航空は2014年8月）の平均額を示している。航空は高岡駅を基準とした。新幹線開業後の東京 - 新高岡間の航空利用運賃は、富山空港 - 高岡駅間のリムジンバスが廃止され、富山空港 - 富山駅間のリムジンバスと富山 - 高岡間の鉄道を利用したものとして試算した。

**(3) 鉄道・航空の利用者数合計は 2015 年度で 78.6%増の 1,074 万人、新幹線は 163.6%増、航空は 36.0%減。開業2年目の合計は 10.0%減、新幹線は 10.2%減、航空は 8.6%減**

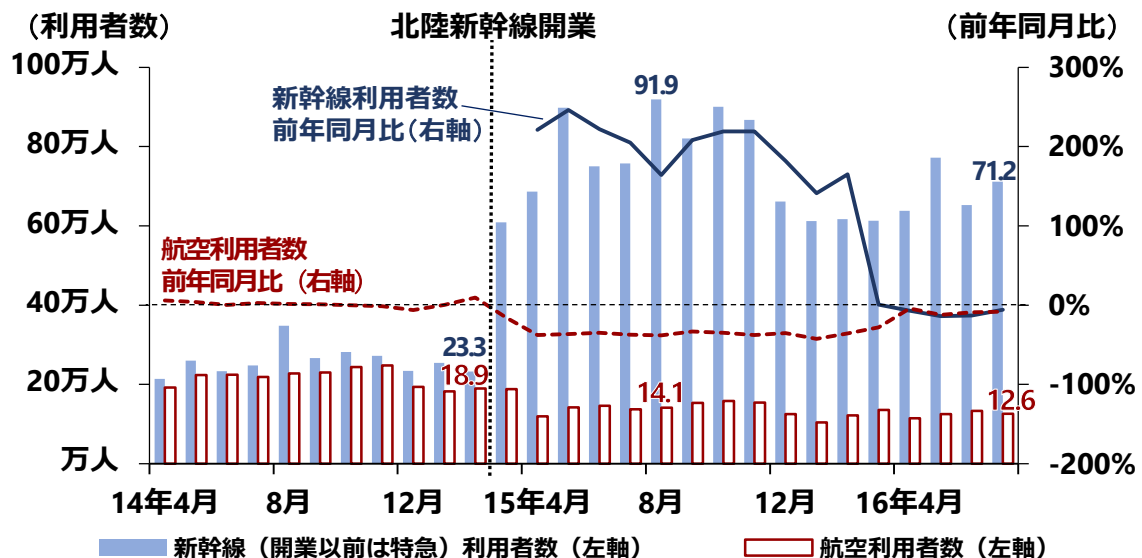
東京 - 富山・石川間における新幹線と航空の利用者数の変化を考察する。2015 年度における北陸新幹線の利用者数（上越妙高 - 糸魚川間、断面交通量）は 910.0 万人であり、前年度の特急利用者数 345.2 万人と比較して 163.6%増と大きく伸びた<sup>3</sup>。

一方、2015 年度の航空利用者数は、羽田 - 富山（全日本空輸）、羽田 - 小松（全日本空輸・日本航空）、羽田 - 能登（全日本空輸）を合計すると、前年比 36.0%減の 163.9 万人である。

北陸新幹線と航空の利用者数を合計すると、2015 年度は 1,074 万人（新幹線 910 万人、航空 164 万人）、前年比 473 万人増（78.6%増）となり、1,000 万人を超えた。新幹線開業後、関東との交流人口が大幅に増えた。

図 3 は過去 2 年間の利用者数を月次データで示しており、北陸新幹線の開業以前は、特急の利用者が航空を少し上回り、開業直前の 2015 年 2 月は、特急の利用者は 23.3 万人、航空の利用者 18.9 万人の 1.2 倍であった。開業後、新幹線と航空の利用者数の差は 5 倍～6 倍に開いた。15 年 8 月には、新幹線利用者は 91.9 万人（前年同月比 164%増）を記録し、航空の利用者数 14.1 万人（前年同月比 38%減）の 6.5 倍に達している。

図 3 東京-富山・石川間における北陸新幹線と航空の利用者数の変化



出所) JR 西日本「定例社長会見」(各月版)、JR 西日本「最近の収入状況およびご利用状況について」、「ANA グループ実績」(各月版)、「JAL グループマンスリーレポート」(各月版) より当財団作成。

注) 2015 年 2 月までの新幹線利用者数は、直江津 - 糸魚川間における特急「はくたか」「北越」の利用者数、2015 年 3 月以降の新幹線利用者数は、上越妙高 - 糸魚川間の利用者数である。航空は、羽田 - 富山（全日本空輸）、羽田 - 小松（全日本空輸・日本航空）、羽田 - 能登（全日本空輸）の 4 路線を合計している。

<sup>3</sup> 2014 年 4 月 1 日から 15 年 3 月 13 日までは北陸本線特急「はくたか」「北越」の直江津 - 糸魚川間の利用者数、15 年 3 月 14 日から 3 月 31 日までは新幹線の利用者数である。

開業2年目の2016年4月から7月の新幹線の利用者数を合計すると277万人（前年同期比10.2%減）となっており、1年目ほどの開業効果はみられず、反動減がみられる。ただし、利用者数は月60万人を超えており、新幹線開業以前の3倍となっており、水準は大きく上がっている。同じ期間の航空の利用者数は50万人（8.6%減）となり、航空は昨年よりもう一段の減少となっている。新幹線と航空を合計した利用者数は327万人、前年同期比で10.0%の減少となった。開業1年目と比べると関東との交流人口が1割減少したが、水準としては開業1年前の14年4月から7月の水準（135万人）と比べると2.4倍に増加している。

航空路線別にみた表1によると、2015年度の利用者数は、羽田 - 富山は45.9万人（前年度比41.3%減）、羽田 - 小松（全日本空輸）は49.4万人（43.6%減）、羽田 - 小松（日本航空）は53.9万人（29.3%減）となった。4割以上の減少がみられた全日本空輸では、2016年3月27日に羽田 - 富山と羽田 - 小松の便数を1日6便から4便（往復）とした<sup>4</sup>。2016年4月以降も、全日本空輸の羽田 - 富山と羽田 - 小松の利用者数は、前年の水準を下回っている。一方、1日6便（往復）を維持した日本航空の羽田 - 小松は全日本空輸の客の流れはあるものの、2016年4月から7月は5.6%の減少となった。

一方、2015年度の羽田 - 能登の利用者数は、前年度比4.3%増の14.8万人であった。のと里山空港は能登半島北部に位置し、全日本空輸の羽田発は観光にも都合の良い午前と午後の2便で、フライト時間は1時間であり、鉄道のない輪島や珠洲、そして和倉温泉へ行く場合、新幹線より航空は所要時間の面で大変便利となっている。東京から和倉温泉まで新幹線と特急を利用すると最短で3時間38分であるが、金沢での接続が悪いと5時間を超えることも珍しくない。さらに輪島は2015年度前期NHK連続テレビ小説「まれ」の舞台となり、「朝ドラ効果」が利用者数を押し上げ、15年4月から7月までは前年同月比でプラスであった。開業2年目の16年4月から7月も0.8%の増加となり、新幹線開業年に増加した水準を維持している。

表1 羽田-富山・小松・能登間における航空の利用者数

	ANA 羽田—富山	ANA 羽田—小松	JAL 羽田—小松	ANA 羽田—能登
2014年度	78.1万人 (1.0%減)	87.6万人 (2.4%増)	76.2万人 (2.1%減)	14.2万人 (3.5%減)
2015年度	45.9万人 (41.3%減)	49.4万人 (43.6%減)	53.9万人 (29.3%減)	14.8万人 (4.3%増)
2016年4月～7月	12.4万人 (19.6%減)	13.8万人 (16.3%減)	18.5万人 (5.6%減)	5.2万人 (0.8%増)

出所) 「ANA グループ実績」(各月版)、「JAL グループマンスリーレポート」(各月版)より当財団作成。  
注) 括弧内は前年同期比を表す。

<sup>4</sup> 搭乗率でみると、各路線5割～7割の水準を維持しており、北陸新幹線開業前と変化がない。

#### (4)東京・名古屋・大阪との所要時間は、富山は東京が大幅に短く、金沢は同程度、福井は名古屋・大阪が依然として短い。

北陸は、東京より名古屋・大阪からのアクセスが便利な地域であったが、北陸新幹線の開業に伴い、東京との所要時間が大幅に短縮された。表2は富山・新高岡・金沢・福井と、東京・名古屋・大阪間の鉄道（新幹線・特急）の平均所要時間を表している。

富山は、東京が2時間12分であるのに対し、名古屋が3時間7分、大阪が3時間12分である。つまり、富山にとって東京は名古屋・大阪より1時間ほど近い都市圏となった。

新高岡は東京から2時間48分、名古屋から2時間59分、大阪から3時間4分となり、おおよそ3時間前後の距離となった。

金沢は、東京が2時間32分、名古屋が2時間29分、大阪が2時間40分となり、ほぼ等しくなった。金沢は三大都市圏から2時間半で行ける都市となり、学会や会議の開催地としての優位性が向上した。

福井は北陸新幹線の時間短縮効果がなく、名古屋が1時間39分、大阪が1時間53分であるのに対し、東京が3時間27分と、依然として東京が遠いままである。

北陸と三大都市圏との間の所要時間が変化したため、複数の企業が北陸での事業の管轄を東京に移している。株式会社日立プラントサービスは、高岡市にある北陸事業所の管轄を関西支店から東京本社に移した。IHI 運搬機械株式会社は、関西が担当していた北陸3県の営業のうち、富山県と石川県を東京本社担当に変更した。株式会社パウレックの富山営業所も本社（兵庫県）ではなく東京支店が管轄する<sup>5</sup>。

名古屋 - 金沢間を運行する特急「しらさぎ」の2015年度の利用者数（断面輸送量）は前年度と比べて10%減少した<sup>6</sup>。北陸が脚光を浴びて東海からの観光利用は増えていると思われるものの、東京 - 福井間の乗客が東海道新幹線から北陸新幹線に流れたこと、名古屋 - 富山間の直通特急がなくなり高速バスに客が奪われたことが大きいと思われる。名古屋 - 富山間の高速バス利用者数は前年比23%増<sup>7</sup>、新幹線開業前後で1日10便から12便に増えた。ただし開業2年目に入ると、「しらさぎ」に客が戻る傾向となり、2016年4月1日から5月20日の「しらさぎ」（米原 - 金沢）の利用者数が前年同期比で3%増えた<sup>8</sup>。

<sup>5</sup> 「日本経済新聞」2016年4月29日。

<sup>6</sup> 「日本経済新聞」2016年4月7日。

<sup>7</sup> 「日本経済新聞」2016年5月26日。

<sup>8</sup> JR西日本によると、福井市周辺から東京へ向かう際に北陸新幹線を利用した人が東海道新幹線に回帰している（日本経済新聞）2016年5月26日）。

一方、大阪 - 金沢（一部は和倉温泉）間の特急「サンダーバード」の利用者数は増加が続いている。北陸新幹線が開業初年度の利用者数は前年同期比で5%増加<sup>9</sup>、2年目に入った2016年4月1日から5月20日も4%増加した<sup>10</sup>。金沢を中心とした北陸が注目され、観光利用が増えたためと思われる。北陸新幹線開業初年度における、JR利用の関西発北陸方面の旅行商品販売実績は前年比109%増加であった。

表2 北陸4駅と三大都市圏における鉄道平均所要時間

	富山	新高岡	金沢	福井
東京	2時間12分 (▲1時間10分)	2時間48分 (▲47分)	2時間32分 (▲1時間29分)	3時間27分 (なし)
名古屋	3時間7分 (▲11分)	2時間59分 (▲4分)	2時間29分 (▲1分)	1時間39分 (▲1分)
大阪	3時間12分 (▲10分)	3時間4分 (▲5分)	2時間40分 (なし)	1時間53分 (なし)

出所) 図1と同様の資料より当財団試算。

注) 括弧内は北陸新幹線開業前と比べて短縮された時間を表す。東京-福井および名古屋-富山は米原経由とした。名古屋-米原は新幹線利用とした。その他の注は図1と図2を参照。

<sup>9</sup> 福島純（2016）「北陸新幹線金沢延伸開業から1年を振り返って」『運輸と経済』76(5), p92.

<sup>10</sup> 「日本経済新聞」2016年5月26日。

### (5) 長野との鉄道所要時間が2時間以上短縮され、双方間で観光入込客数が増加

東京 - 直江津間と異なり、北陸新幹線の開業以前は長野 - 直江津間に特急の定期運行がなかったため、新幹線開業は北陸 - 長野間に顕著な時間短縮効果をもたらした。表 3 によると、新幹線が開業したことにより、長野 - 富山間の鉄道の平均所要時間は 2 時間 19 分短縮され 50 分、長野 - 金沢間は 2 時間 41 分短縮され 1 時間 6 分となった。

北陸 - 長野間のアクセス向上により、長野県から北陸へ入り込む観光客が増加している。2015 年、長野県から石川県への観光入込客は前年比でみて 52.9%増加した<sup>11</sup>。

北陸から長野県への入り込みも増えている。観光庁「宿泊旅行統計調査」(従業員 100 人以上の宿泊施設)によると、北陸 3 県を居住地とする 2015 年の長野県の延べ宿泊者数は前年比 90.1%増加した。軽井沢プリンスホテルでは、2015 年 4 月から 16 年 3 月まで、北陸 3 県からの個人宿泊客が、前年同期比でみて 2.8 倍に増加した<sup>12</sup>。また、金沢で特急と新幹線を乗り継ぎ、関西から信越方面へ向かう観光客も増加しており、関西発信越方面の JR の旅行商品は、前年比 221%増の販売実績がみられている<sup>13</sup>。

なお、図 5 によると、2015 年における長野県の延べ宿泊者数は前年比 7.4%増の 1,921 万人であるが、前年と比べて増加した 132 万人のうち県外客が 105 万人を占めており、善光寺の御開帳のプラス効果もあるものと思われる。

新幹線が長野から金沢へ延伸されたことにより、事業の展開に変化が出ている。具体的には、NECソリューションイノベータ株式会社が、開業翌月の 2015 年 4 月に、北陸、長野、新潟の各支社を統合し、北信越支社を金沢に新設<sup>14</sup>、長野県連合青果株式会社が 2015 年 7 月にシイタケの生産・販売を手掛ける上田産業株式会社(高岡市)をその傘下に、株式会社本久(長野市)は富山県で展開される和食ファミリーレストラン事業をマンテンホテル株式会社(富山市)から引き継いだなどである<sup>15</sup>。

表 3 北陸4駅と長野間における鉄道平均所要時間

	富山	新高岡	金沢	福井
長野	50分 (▲2時間19分)	1時間4分 (▲2時間7分)	1時間6分 (▲2時間41分)	2時間18分 (▲2時間38分)

出所) 図 1 と同様の資料より当財団試算。

注) 括弧内は北陸新幹線開業前と比べて短縮された時間を表す。その他の注は図 1 と図 2 を参照。

<sup>11</sup> 石川県観光戦略推進部「統計からみた石川県の観光」(各年版)、および石川県提供資料。

<sup>12</sup> 「信濃毎日新聞」2016 年 4 月 14 日。

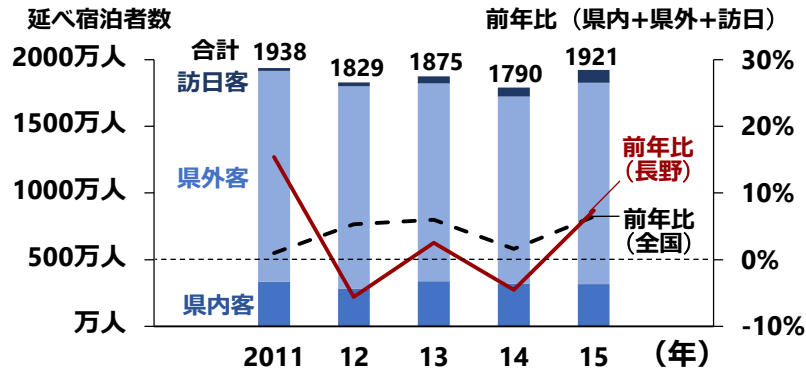
<sup>13</sup> 福島 (2016: 92)。

<sup>14</sup> NECソリューションイノベータ株式会社「プレスリリース 組織改正について」2015 年 4 月 1 日。

<sup>15</sup> 「日本経済新聞」2016 年 3 月 9 日。



図5 長野県における延べ宿泊者数



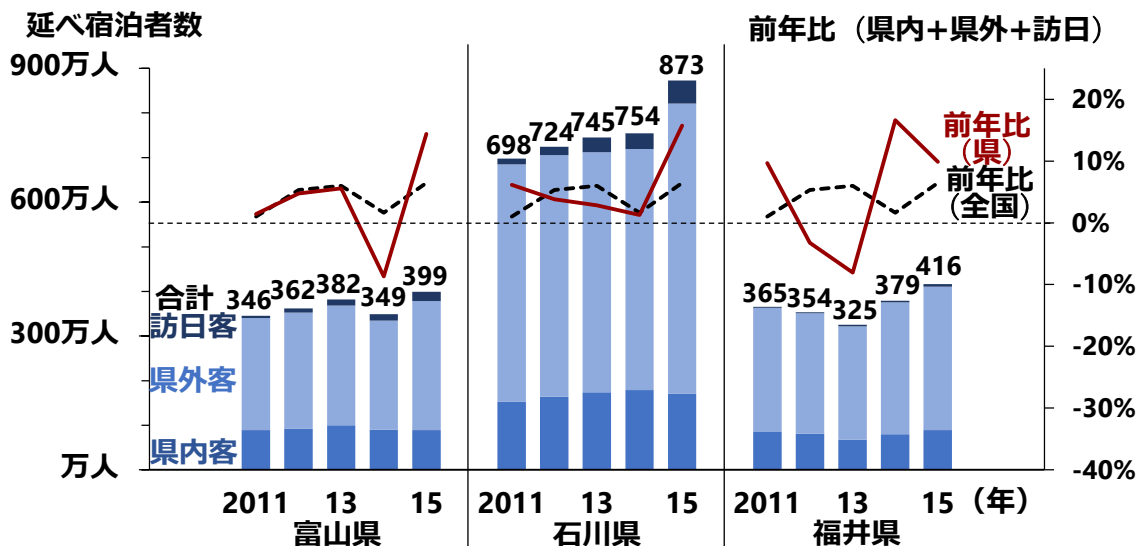
出所) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(各年版)より当財団作成。

## 2. 宿泊者数と観光入込客数

(1)2015年の延べ宿泊者数は3県ともに増加し、新幹線効果は石川県・富山県が顕著、3県の中で石川県のシェアが高まる。反動減は富山県・福井県において大きく、石川県では小さい

北陸新幹線の開業に伴う宿泊者数への影響を考察する。図6は、北陸3県別に居住地別の年間の延べ宿泊者数を表しているが、2015年については富山県は399万人(前年比50万人増(うち県外客44万人増)、前年比14.4%増)、石川県は873万人(119万人増(うち県外客110万人増)、前年比15.7%増)、福井県は416万人(37万人増、うち県外客25万人増、前年比9.9%増)であり、3県とも県外客が大幅に増加している。

図6 富山県・石川県・福井県における延べ宿泊者数(2011~2015年)



出所) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(各年版)より当財団作成。

2015年の全国平均の延べ宿泊者数は前年比6.5%増であり、これと比較すると3県とも高く、全国で石川県が5位、富山県が6位、福井県が12位となり、新幹線開業のプラス効果があり、特に石川県・富山県において顕著である<sup>16</sup>。

表4によると、北陸3県合計の延べ宿泊者数の、石川県が2010年の49.4%から、2015年の51.7%に増加させた一方で、富山県と福井県のシェアが低下している。石川県のシェアは高まっており、新幹線開業の効果がより顕著に出ている。

月別の動向を示した図7によると、富山県は、開業翌月の15年4月から11月まで、延べ宿泊者数は前年同月比でみて15%から25%程度増加し、大きな開業効果がみられた。しかし、12月以降は前年同月比でみて減少が続き、全国値も大きく下回り、新幹線効果の反動減が表れ、水準は開業前に戻っている。特に、開業2年目となる16年3月以降は前年同月比で11%~22%と大幅の減少となった。

石川県は8月と10月を除けば、開業1年目の15年3月から16年2月までは前年同月比で13%~35%増加し、顕著な開業効果がみられる。16年5月と6月は前年同月比2%、8%減少し、反動減がみられる。ただし2014年4月~6月の延べ宿泊者数175万人と比べると16年4月~6月は204万人となり、水準は開業前より月あたり10万人増となった。

福井県は新幹線開業以降は前年同月比でプラスの増加が続くものの、全国値と大差なく、目立った効果があるとはいえない。16年1月以降は前年同月比でみて減少が続き、16年5月と6月はそれぞれ13%、12%の減少がみられ、開業前の水準をやや下回っている。

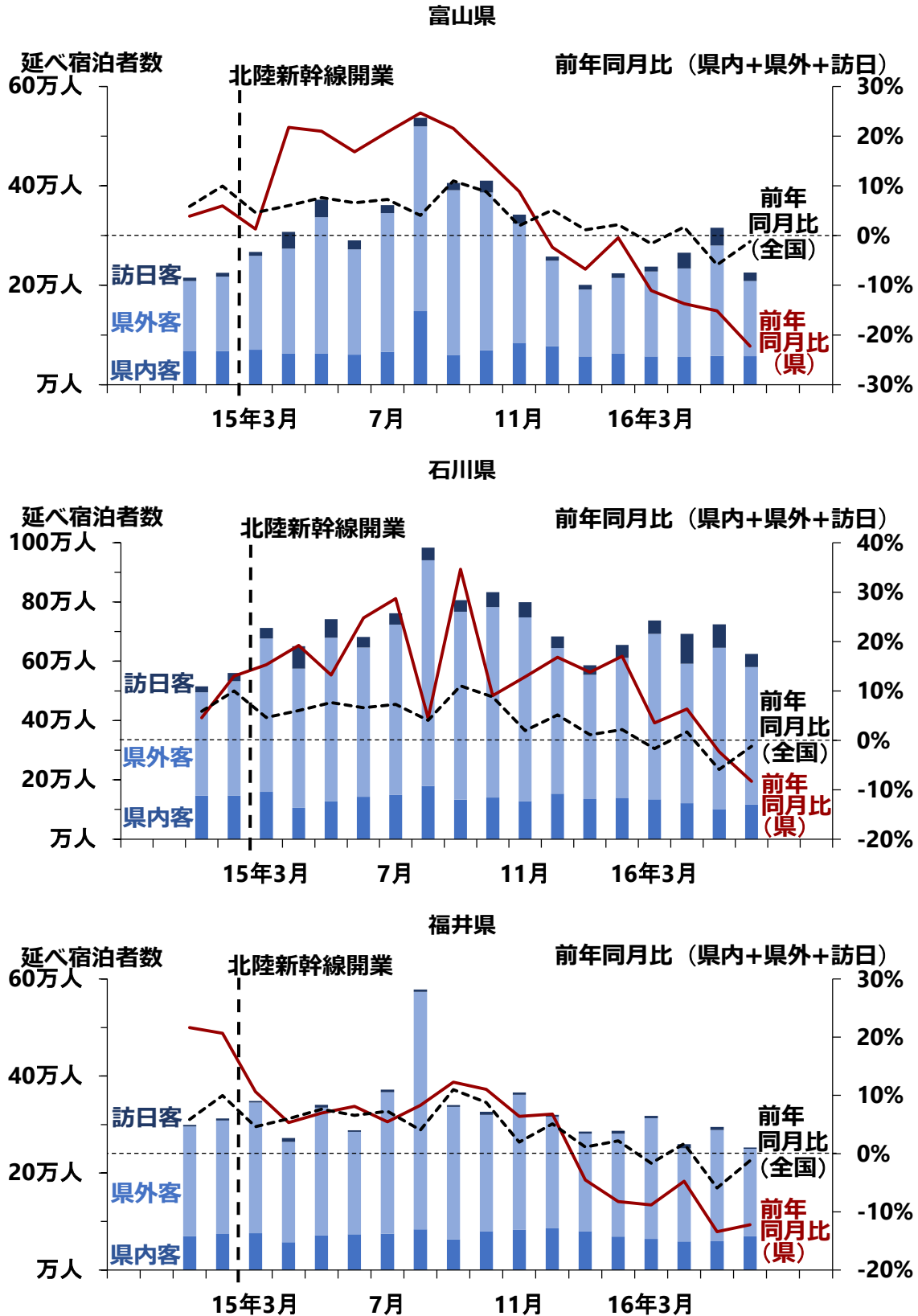
表4 北陸3県の延べ宿泊者数の県別シェア(2010-2015年)

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
富山県	25.6%	24.5%	25.1%	26.3%	23.5%	23.6%
石川県	49.4%	49.5%	50.3%	51.3%	50.9%	51.7%
福井県	25.0%	25.9%	24.6%	22.4%	25.6%	24.7%

出所) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(各年版)より当財団作成。

<sup>16</sup> 富山県は2014年に延べ宿泊者数が前年比9%減少したため、2015年の増加が大きくとらえられた面もある。

図7 富山県・石川県・福井県における月次延べ宿泊者数(2015年1月～2016年6月)



出所) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(各年版)より当財団作成。

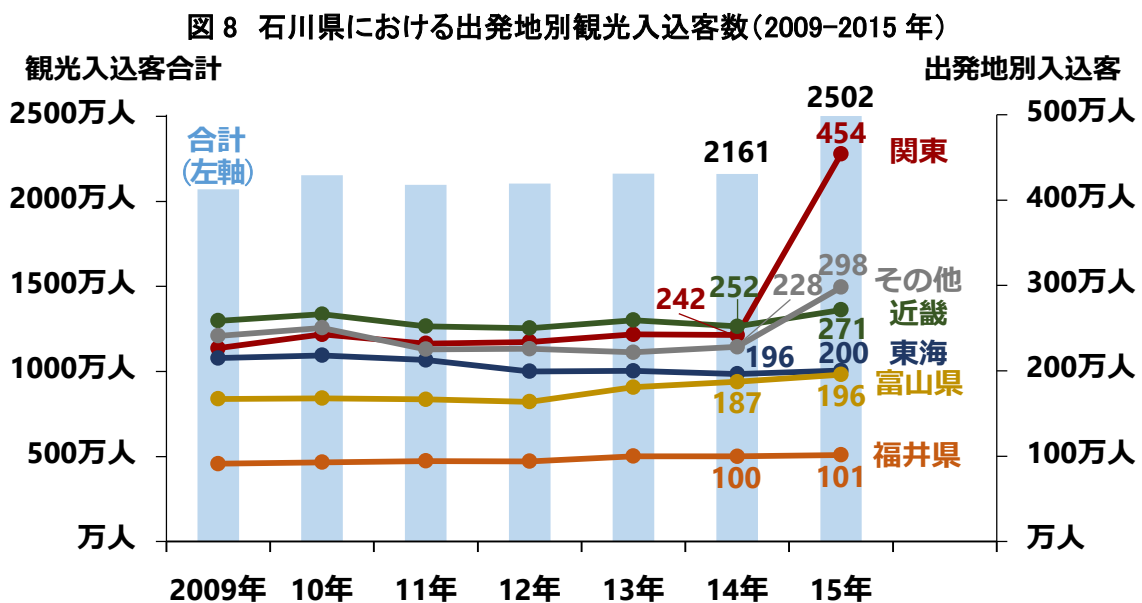
## (2)2015年石川県への観光入込客数は、関東からが87.8%増となり、近畿を逆転。宮城県・福島県からも53.5%増加。地域別には、金沢と能登が大幅増

宿泊者数が大きく増加した石川県に焦点を当て、出発地別観光入込客数の趨勢を分析する。図8のとおり、2014年までは、近畿からの入込客が252万人と最も多く、関東(242万人)と東海(岐阜県・静岡県・愛知県・三重県、196万人)が続いていた。

北陸新幹線開業後、関東の観光入込客数が前年比87.8%増の454万人と大幅な増加となり、近畿の271万人を初めて逆転した。近畿と東海(200万人)に目立った変化はなく、それぞれ前年比7.7%、2.0%の増加である。

関東の人にとって、石川・金沢は行きたくても遠いところであったものが、平均所要時間が4時間1分から2時間32分となり(図1)、日帰りもできる近いところとなったことが、観光入込客数の増加に大きく寄与している。メディアで金沢を中心としてとりあげられる機会が、関東を中心として急増するとともに、JRグループによる北陸デスティネーションキャンペーンに加え、石川県が北陸新幹線開業の4年前の2011年に首都圏戦略課を設置し、日本橋・京橋まつりなどの大規模なイベントでのPR活動や、アンテナショップを東京・有楽町に設置するなど、首都圏でのPR活動を行ってきたことも大いにプラスになっている。また、表2で示したように、金沢は東京・名古屋・大阪からそれぞれ2時間30分程度となり、各種の大会、会議、研修会の場所として選ばれやすくなったこともある。

図8のとおり、2015年に「その他」地域からの観光入込客が前年比30.7%増の298万人と大きく増えた。そのうち、長野県は48.0万人(52.9%増)、新潟県は48.5万人(25.6%増)、宮城県と福島県は合計で19.5万人(53.5%増)である。



出所) 石川県観光戦略推進部「統計からみた石川県の観光」(各年版)、石川県提供資料より当財団作成。  
注) 合計には県内を含んでいる。東海は岐阜県・静岡県・愛知県・三重県で構成される。

大宮で乗り換えることができる東北新幹線の沿線県からの観光入込客が大きく伸びているが、開業に伴う時間短縮効果が影響しているとみられる。仙台 - 金沢間は平均所要時間は3時間29分、開業前と比べて1時間52分短縮されている(表5)。航空利用の平均所要時間は約3時間15分で新幹線より短い、便数の少なさ(往復1日2便)に加え、乗り換えの手間もあり、新幹線の方が利便性が高い。こうした旅行需要を反映し、JR旅行商品専用の仙台 - 金沢間の直通新幹線が11月7日・8日に運行される<sup>17</sup>。

表5 北陸4駅と仙台間における鉄道平均所要時間

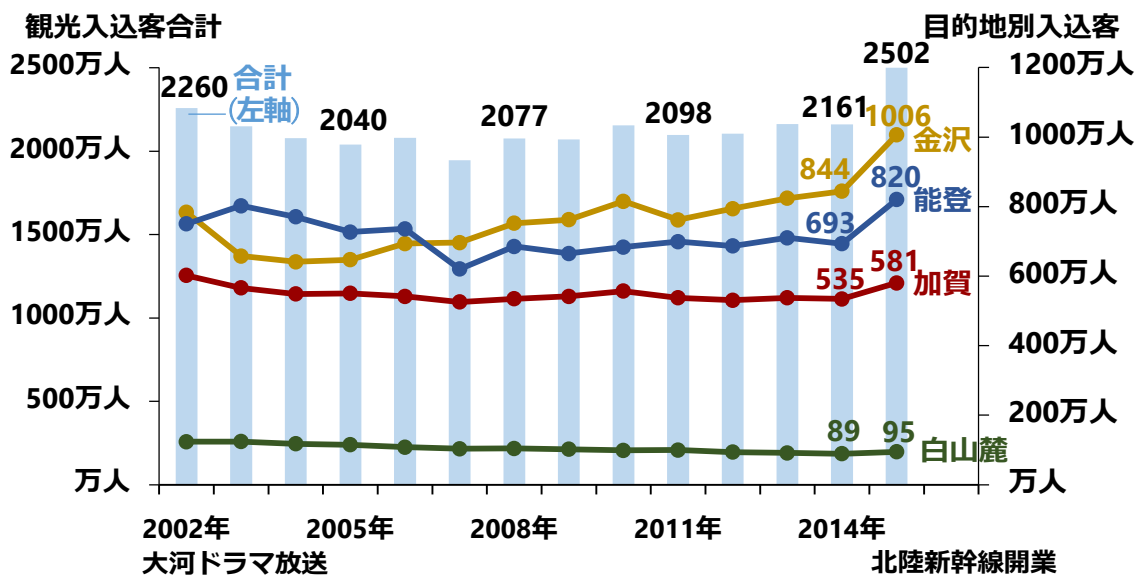
	富山	新高岡	金沢	福井
仙台	3時間08分 (▲1時間35分)	4時間00分 (▲56分)	3時間29分 (▲1時間52分)	5時間01分 (▲1時間29分)

出所) 図1と同様の資料より当財団試算。

注) 括弧内は北陸新幹線開業前と比べて短縮された時間を表す。その他の注は図1と図2を参照。

図9にあるように、2015年の石川県全体の観光入込客数(県内客含む)は、2,502万人(前年比15.8%増)となったが、2002年にNHK大河ドラマ「利家とまつ〜加賀百万石物語〜」が放送され、観光入込客数2,260万人を記録した以降、それを下回る客数が続く中、北陸新幹線の開業により2002年の水準を大きく上回った。石川県内の地域別の入込客数をみると、2015年は、金沢が1,006万人(19.2%増)、能登が820万人(18.3%増)、加賀が581万人(8.6%増)、白山麓が95万人(5.8%増)であり、金沢と能登が大幅に増えた。

図9 石川県における目的地別観光入込客数(2002-2015年)



出所) 図8と同様。

<sup>17</sup> 「仙台〜金沢駅間 旅行商品専用の直通新幹線運転について」『JR西日本ニュースリリース』2016年9月9日。

石川県は観光入込客数が大幅に増加したが、開業2年目に入ると、延べ宿泊者数で反動減がみられるが、観光推進に向けた取り組みが進められている。映画およびテレビドラマのロケ地は、2013年までは年50件であったが、2014年に140件、2015年に151件と増加した。修学旅行は客単価は低いものの将来のリピーターとして重要であり、2015年は三大都市圏から50校9,900人が石川県を訪れた。県が50校のうち20校を誘致し、その20校のうち首都圏が17校を占める。旅行会社に対し北陸3県で説明を行うほか、石川県の東日本誘客推進室の職員が中学・高校を訪問し、さらに教員の下見に職員が同行することもあるという。

### (3)客室稼働率は金沢市で大きく上昇し予約が困難に。富山市、七尾市、加賀市、福井市、あわら市でも上昇。16年に金沢は稼働率が低下し今後の供給過剰が懸念

宿泊施設の客室稼働率の動向を都市別に考察する。図10によると、新幹線開業後、金沢市の客室稼働率は前年同月比で10ポイント前後上昇し、2015年3月から16年6月までの16カ月中10カ月が、ほぼ満室の状態といわれる80%台となっている。富山市、七尾市、加賀市、福井市、あわら市でも、客室稼働率が前年同月と比べて増加しているが、観光客の増加だけでなく、ホテルの予約が難しくなった金沢市から宿泊客が流れた面もあると考えられる。

和倉温泉のある七尾市では、開業初年度の15年5月から10月、客室稼働率の統計が得られる4カ月中4カ月が客室稼働率80%を超えている。新幹線の開業効果に加え「朝ドラ効果」で宿泊客が増加し、満室に近い状況が続いた。福井市は、15年7月から8月と10月から11月は80%を超えた。富山市でも15年8月から10月まで8割を超えている。

2016年に入ると低下傾向となり、特に5・6月において、前年の水準を下回っている。富山市と福井市では、延べ宿泊者数が前年の水準を下回り、客室稼働率が減少した。

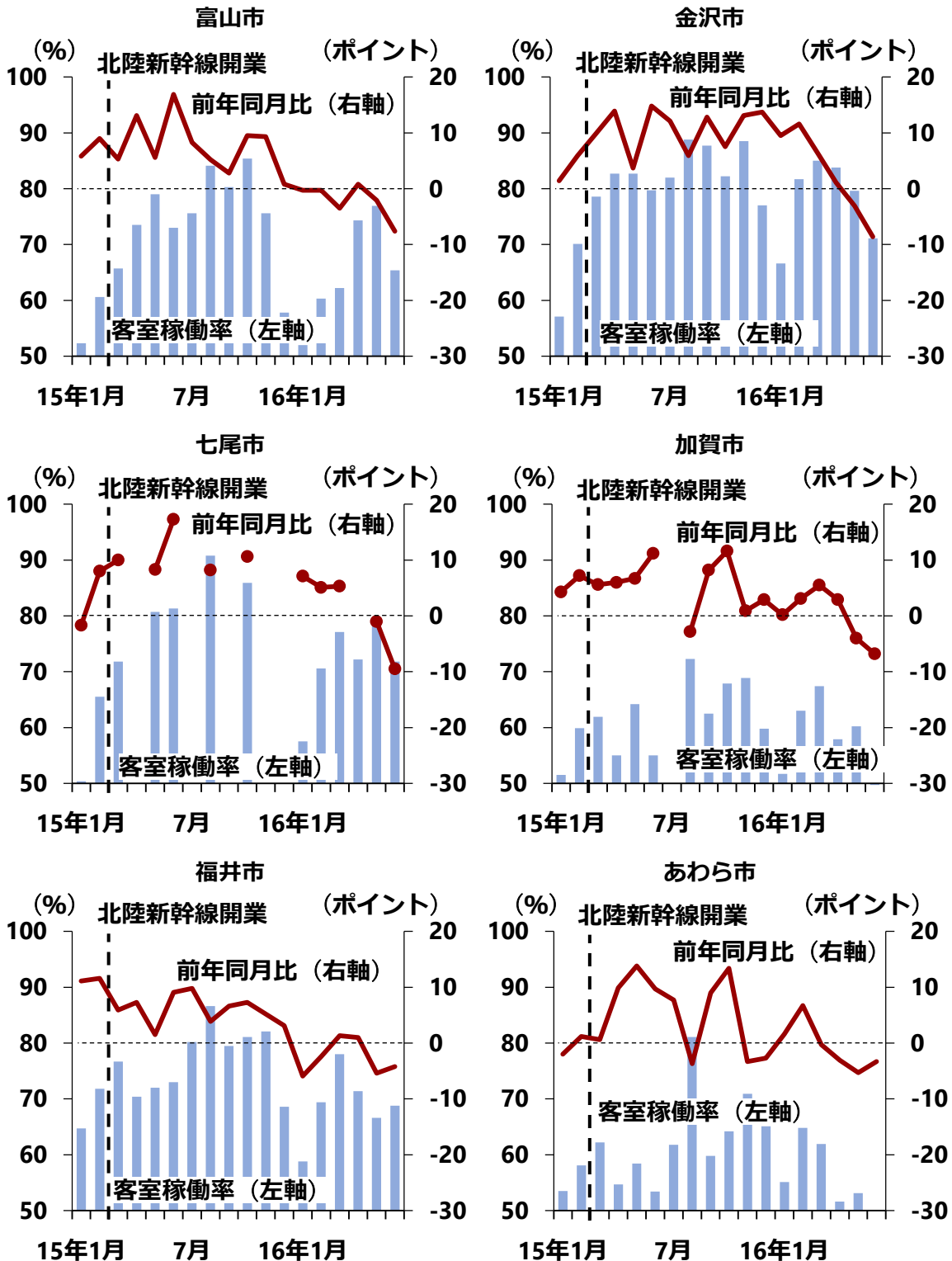
金沢市では、ホテルの新設と増床により供給量が増加したため、客室稼働率が低下している。2016年4月から6月では、延べ宿泊者数は前年同月比でみて24.9%増、13.0%増、4.7%増と増加が続いており、客室の増加が延べ宿泊者数を上回っている状況だ。

今後の供給過剰が懸念される金沢市中心部では、宿泊施設の差別化が進みつつある。15年3月に開業した高田産業グループ（金沢市）の金沢彩の庭ホテルは、市内のホテルの多くが1人～2人向けであることに着目し、客室の半数を4人～7人向けとし<sup>18</sup>、株式会社日本エスコン（東京都）が建設するホテルも全室が2人以上の利用を前提としている。一方では、株式会社あるぺん村（富山県立山町）は金沢に少ないとされるカプセルホテルを新設する計画である<sup>19</sup>。

<sup>18</sup> 「日本経済新聞」2016年5月27日。

<sup>19</sup> 「日本経済新聞」2016年9月8日。

図10 北陸3県における都市別客室稼働率(2015年1月～2016年6月)



出所) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(各年版)より当財団作成。  
 注) 従業員10人以上の宿泊施設を対象としている。

### 3. 2015年の旅行現地消費額

**富山県は 864 億円(30%増)、石川県は 1,812 億円(47%増)、福井県は 673 億円(16%増)と、宿泊旅行の観光客が大きく寄与した。**

宿泊費・飲食費・土産物代・入場料など旅行先で消費した旅行現地消費額を、日帰り旅行・宿泊旅行別、旅行目的別(観光、帰省、出張)、居住地別に分析した(表6)<sup>20</sup>。

富山県の旅行現地消費額は864億円と、前年比30%増、前年より198億円増加した。主な要因は、宿泊の観光486億円と、前年比45%増、前年より150億円増加したことによる。宿泊の観光を地域別にみると、東海3県が65%、近畿が70%増えているが、関東は8%増と増加率は低くなっている。これは石川県の観光目的の宿泊旅行の関東が137%増となっており、石川県に集中したと考えられる。

一方、日帰り旅行の現地消費額が144億円と、前年比60%増、前年より54億円と大幅に増えている。そのうち、日帰りの観光が42%増(36億円増)、日帰り出張が44倍(15億円増)となり、宿泊から日帰りへシフトしている。関東からの宿泊の出張が29%減少(16億円減)しており、東京から2時間12分の距離となり、宿泊から日帰りにシフトしたと考えられる。宿泊の出張は、北陸3県が27%減少、近畿が24%減少しており、日帰りまたは石川県にシフトしたとも考えられる。

石川県の旅行現地消費額は1,812億円と、47%増、前年と比べて579億円増加した。主な要因は、宿泊の観光が1,317億円と、前年比58%増、485億円増加したことによる。宿泊の観光を地域別にみると、関東が137%増、東海3県が41%増、近畿が52%増加した。北陸新幹線の開業で関東からの観光入込客が大幅に増加したことに加え、石川県が目されたことで関東以外の地域からも多くの観光客が訪れ宿泊して、現地消費額が増加したものと考えられる。

石川県は富山県と異なり、宿泊の出張は前年より42%増、関東が44%増加、東海3県が53%増加、近畿が25%増加した。新幹線開業で金沢が三大都市圏から2時間半の距離圏となり会議等の開催地としての優位性が高まったこともあり、2015年石川県において参加者1,000人以上のコンベンションを55件(前年比約2倍)誘致するなど、宿泊型の出張を増やす取り組みも進め、宿泊の出張の現地消費額の増加に寄与したものと考えられる。

<sup>20</sup> 試算方法は次のとおりである。①観光庁「宿泊旅行統計調査」から、従業者数100人以上の施設の県の延べ宿泊者数に占める居住地別(居住地は47都道府県別)の割合を求める。旅行目的が観光の場合は、観光目的の宿泊者が50%以上の施設を、帰省と出張は50%未満の施設の数値を用いた(例:2015年観光目的の宿泊者が50%以上の施設の居住地東京都施設所在地富山県延べ宿泊者数3,910÷富山県延べ宿泊者数合計70,545=5.5%)。②その割合を県の宿泊旅行旅行目的別旅行消費額(観光庁「旅行・観光消費動向調査」)に乘じ、県の宿泊旅行居住地別旅行目的別旅行消費額を求めた(例:2015年富山県宿泊旅行観光目的旅行消費額983.77億円×5.5%=54.53億円)。③全国宿泊旅行旅行目的別利用最長交通機関別(飛行機、新幹線、鉄道(新幹線を除く)旅行消費額内訳(観光庁「旅行・観光消費動向調査」)における、宿泊費・飲食費・土産物代・入場料・娯楽費・その他の合計額が旅行消費額総額に占める比率を求めた(例:2015年全国宿泊旅行観光目的最長交通機関新幹線の宿泊費・飲食費・土産物代・入場料・娯楽費・その他合計額7,881.18億円÷同旅行消費額総額20,044.78億円=39.3%)。④その比率を県の居住地別旅行消費額に乘じ、県の居住地別旅行現地消費額とした(例:居住地東京都の富山県宿泊旅行観光目的旅行消費額54.53億円×最長交通機関新幹線の旅行現地消費額比率39.3%=21.44億円)。⑤同様に各都道府県別に求め地域別に合計する(茨城県3.30億円+栃木県10.54億円+群馬県5.21億円+埼玉県18.65億円+千葉県5.06億円+東京都21.44億円+神奈川県4.74億円+山梨県4.24億円=表6居住地関東の富山県宿泊旅行観光目的旅行現地消費額73億円)。



福井県の旅行現地消費額は673億円と、16%増、前年と比べて92億円増加した。主な要因は、宿泊の観光が357億円と、28%増、79億円増加したことによる。宿泊の観光を居住地別にみると、関東が20%増、東海3県が31%増、近畿が31%増と、富山県・石川県と異なり、関東が伸びが低く、また、宿泊の出張が3.7倍増、前年比54億円増の73億円となり、富山県、石川県に比べるとそれほど大きな消費額ではないが、顕著な伸びをみせた。

表6 北陸3県における旅行現地消費額(2015年)(単位:億円)

	合計	日帰 旅行 合計	宿泊 旅行 合計	北海道 東北 新潟	関東	中部圏		近畿	中国 四国	九州 沖縄	
						東海 3県	北陸 3県				
<b>富山県</b>											
合計	864	144	720	41	177	372	146	163	118	8	4
前年比	30%	60%	25%	43%	▲3%	40%	58%	19%	39%	1%	▲31%
観光	609	123	486	33	73	290	110	124	84	5	1
前年比	44%	42%	45%	61%	8%	53%	65%	34%	70%	▲10%	▲64%
帰省	144	6	139	5	63	47	21	22	20	2	2
前年比	20%	87%	18%	16%	9%	32%	72%	7%	19%	60%	17%
出張	111	15	96	3	41	35	15	17	14	1	1
前年比	▲10%	4374%	▲23%	▲25%	▲29%	▲13%	10%	▲27%	▲24%	0%	▲32%
<b>石川県</b>											
合計	1,812	220	1,592	69	483	732	177	474	242	36	31
前年比	47%	24%	51%	48%	94%	34%	40%	29%	43%	65%	33%
観光	1,503	186	1,317	53	365	640	149	423	206	30	25
前年比	50%	9%	58%	53%	137%	34%	41%	30%	52%	81%	51%
帰省	183	25	158	9	70	51	16	28	20	4	4
前年比	27%	651%	12%	22%	13%	18%	24%	9%	1%	9%	▲13%
出張	126	10	116	6	48	41	12	23	16	3	3
前年比	46%	120%	42%	50%	44%	50%	53%	42%	25%	33%	▲2%
<b>福井県</b>											
合計	673	165	509	6	93	260	91	142	134	14	2
前年比	16%	▲14%	30%	▲10%	11%	32%	59%	17%	49%	34%	▲34%
観光	506	150	357	4	64	185	63	103	93	10	1
前年比	11%	▲15%	28%	28%	20%	30%	31%	30%	31%	21%	26%
帰省	85	7	78	1	16	38	14	20	21	2	0
前年比	▲21%	▲55%	▲15%	▲66%	▲39%	▲15%	90%	▲43%	34%	13%	▲79%
出張	82	8	73	1	13	37	14	19	20	2	0
前年比	319%	N.A.	277%	47%	169%	280%	719%	161%	478%	376%	▲17%

出所) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」、観光庁「宿泊旅行統計調査」より当財団試算。

注) 中部9県とは、中部圏開発整備法で定義される富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重および滋賀の各県を指す。東海3県とは岐阜、愛知、三重を指す。関東は山梨を含む。▲はマイナスを意味する。

#### 4. 所定外労働時間からみた業況

##### 石川県は、宿泊業・飲食業・娯楽業で所定外労働時間が2015年大幅増。宿泊業・飲食サービス業において、開業2年目は富山県では引き続き増加、石川県は反動減

新幹線開業の景気への影響について、景気に敏感に反応する指数の一つといわれる所定外時間の労働時間指数を用いて、産業別に業況を定量的に分析した<sup>21</sup>。景気が上向いた場合、生産額や売上額を増加させるために労働力を増加させるが、地方では人手不足の中新たな採用は難しく、すでに雇用されている労働者が所定外の時間に労働することで、労働力を増加させることとなると考える。

石川県において、表7のとおり産業計の所定外労働時間の指数は、2014年の103.0(2010年=100)から2015年の108.9と、5.9ポイント増加している。産業別にみると、宿泊業・飲食サービス業の指数が142.3から255.7に、旅行業・観光案内業・公園や庭園の管理など生活関連サービス業・娯楽業の指数が117.0から227.9に大幅に上昇している。乗合バスやタクシー業を含む運輸業・郵便業の指数も110.6から143.3に上昇している。新幹線開業後に、観光関連の産業である宿泊業・飲食サービス業と生活関連サービス業・娯楽業の景気が急激に上向き、運輸業も上向いたものの、他の産業には目立った上昇がなかった。

富山県と石川県について、図11のとおり、宿泊業・飲食サービス業の所定外労働時間を月別に分析した。

富山県は、新幹線開業以前は100前後(2010年=100)前年同月比も0%前後で目立った変化がなかったが、新幹線開業以後の2015年5月に165.5(前年同月比98.0%増)と大幅な増加、10月から12月にかけても指数が高く、特に12月は前年同月比127.1%増となった。開業2年目のゴールデンウィークとなる2016年5月も、前年同月比で9.4%増と伸びが継続している。

石川県は、富山県と異なり、新幹線開業以前から指数が上向いており、2014年11月に指数が159.2(前年同月比21.3%増)となった。新幹線開業後、2015年の4月と5月にピークとなる310.5、5月の前年同月比は219.4%増加となり、その後も多少の変動がみられるものの、200以上の水準を保った。しかし、2016年2月以降は、所定外労働時間指数は前年同月比でみると減少が続き、ゴールデンウィークのある5月は新幹線開業以後最低の水準である202.6(前年同月比34.8%減)となった。2010年時点と比較すると2倍の水準を維持しているとはいえ、前年同月比でみると増加が続く富山とは対照的な状況となっている。

(星野 真)

<sup>21</sup> 所定外労働時間数とは、事業所の就業規則で定められた正規の始業時刻前の早出と、正規の終業時刻後の残業、臨時の呼出、休日出勤等の実労働時間数のことである。常用労働者を30人以上雇用する民営・官公営の事業所を対象としている。常用労働者とは、次のうちいずれかに該当する労働者のことである。(1)期間を決めず、又は1ヵ月を超える期間を決めて雇われている者。(2)日々又は1ヵ月以内の期間を限って雇われている者のうち、前2ヵ月にそれぞれ18日以上雇われた者(厚生労働省Webサイト「毎月勤労統計調査で使用されている主な用語の説明」)。

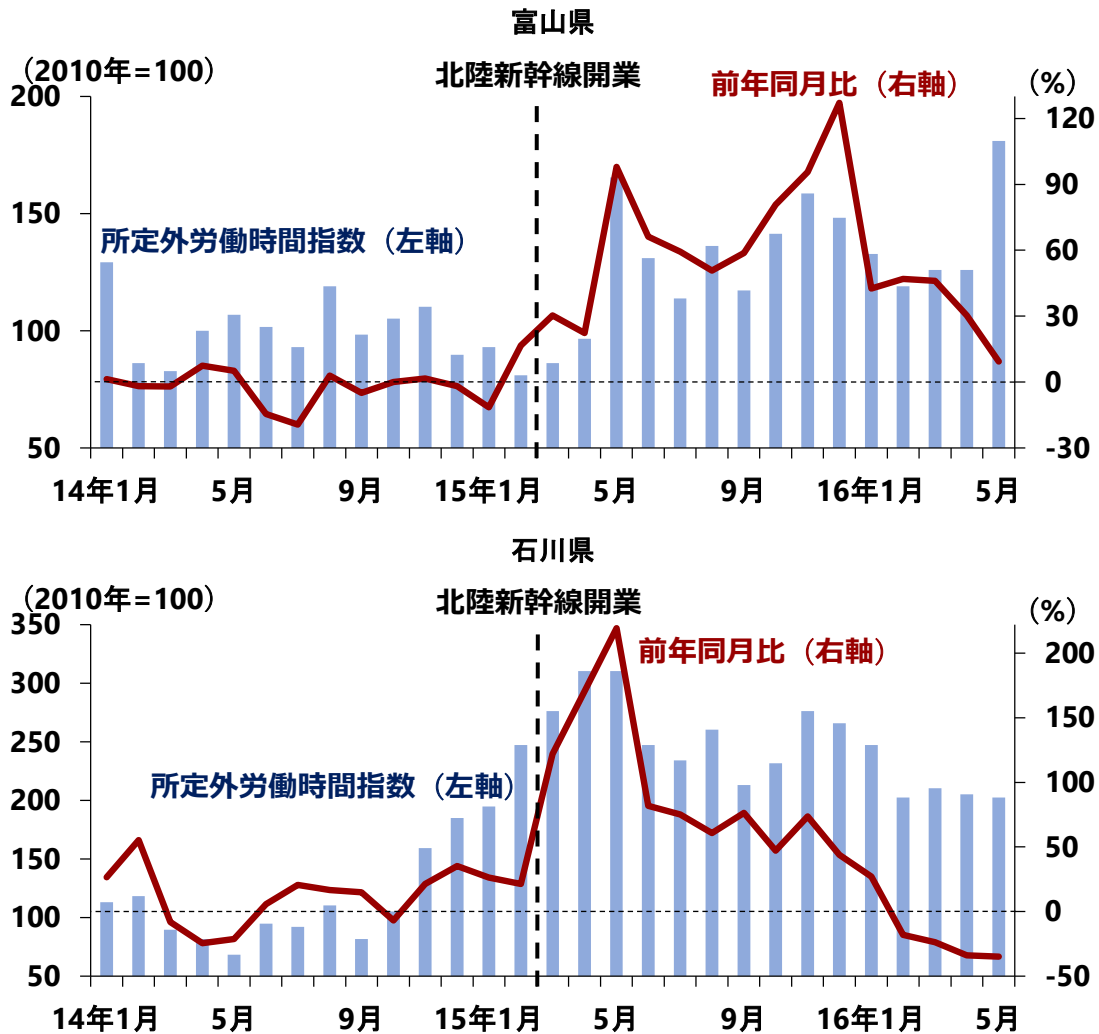
表 7 石川県における産業別所定外労働時間指数(2010年=100)

	調査産業計	建設業	製造業	電気・ガス・熱供給・水道業	情報通信業	運輸業、郵便業	卸売業、小売業	金融業、保険業
2014年	103.0	128.6	99.7	129.2	67.2	110.6	86.7	68.6
2015年	108.9	136.3	93.5	N.A.	94.9	143.3	80.6	71.3
	不動産業、物品賃貸業	学術研究、専門・技術サービス業	宿泊業、飲食サービス業	生活関連サービス業、娯楽業	教育、学習支援業	医療、福祉	複合サービス事業	その他サービス業
2014年	120.2	114.2	142.3	117.0	300.4	86.4	105.6	113.8
2015年	105.0	106.3	255.7	227.9	250.0	86.8	N.A.	105.1

出所) 石川県「毎月勤労統計調査地方調査結果速報」(各月版)より当財団作成。

注) 年間の平均値である。事業所規模常用労働者30人以上を用いた。N.A.はデータの欠落を表す。

図 11 宿泊業・飲食サービス業の所定外労働時間指数



出所) 富山県「毎月勤労統計調査」、石川県「毎月勤労統計調査地方調査結果速報」(各月版)より当財団作成。



Chubu Region Institute for Social and Economic Research

公益財団法人  
中部圏社会経済研究所

本レポートは、中部圏の社会・経済に関するタイムリーな話題を、平易かつ簡潔に解説するために執筆されているものです。なお、レポート内の意見にわたる部分は執筆者の見解であり、必ずしも公益財団法人中部圏社会経済研究所またはその賛助会員の見解を示すものではありません。本レポートに関するお問い合わせは、経済分析・応用チーム（代表 052-221-6421）までご連絡下さい。

公益財団法人中部圏社会経済研究所とは

当財団は、財団法人中部産業活性化センター、社団法人中部開発センター、財団法人中部空港調査会の3団体から理念と事業を継承し、中部圏である中部広域9県（富山・石川・福井・長野・岐阜・静岡・愛知・三重・滋賀県）を事業エリアとする総合的・中立的な地域シンクタンクとして、産業の活性化および地域整備をすすめるため、「広域計画」、「地域経営」、「産業振興」、「航空・空港」を4つの柱として事業を展開しています。

地域や時代のニーズに応え、地域社会の発展に貢献するため、調査研究能力を一層強化し、産学官の連携の中で、中部広域9県という事業エリアを意識して、調査研究をすすめ、広く社会に情報発信しております。

2010年5月に経済分析・応用チームを発足し、中部圏の経済活動を分析するためのツールとなる地域間産業連関表やマクロ計量モデルの開発を行い、その応用研究をすすめてきました。2015年10月から、「中部社研経済レポート」を新たに発刊・発表し、タイムリーなテーマを実証分析して、情報発信を行っています。同チームの体制・要員を拡充して、調査能力と情報発信の一層の強化・充実をすすめております。

所在地等 〒460-0008  
名古屋市中区栄二丁目一番一号 日土地名古屋ビル15階  
Tel (052)221-6421 Fax (052)231-2370  
ホームページ:<http://www.criser.jp>  
E-mail:[criser@criser.jp](mailto:criser@criser.jp)