



【北陸新幹線と北陸の経済・社会シリーズ】

新幹線の経済・社会効果

～ 2010年以降の3県経済のふり返りから ～

2021年11月

日本政策投資銀行 北陸支店

企画調査課・富山事務所

【目次】

レポート発刊に寄せて	1
北陸新幹線利用者数と来訪者	2
北陸経済の推移	3
北陸3県の人口動態	4
北陸3県の地価動向	5
北陸3県の旅客往来動向	5～7

【レポート発刊に寄せて】

2015年3月の北陸新幹線金沢開業は、終着駅金沢を中心に大きな開業効果があったとされる。曰く「観光客が大幅に増加した」、曰く「金沢駅周辺の地価が上昇した」、曰く「企業進出が進んだ」、等々。

そして2024年春、北陸新幹線は敦賀まで延伸する予定だ。石川県内には、小松・加賀温泉の2駅が、福井県内には芦原温泉・福井・越前たけふ・敦賀の4駅が、新たに新幹線駅として開業する。こうした新幹線駅を中心に、地元の期待は高い。

さて、東海道新幹線は、途中で名古屋という大都市を挟むものの、基本的には東京・大阪という2大都市間の旺盛な輸送需要を、速く・大量に捌くことを目的としている。また、上越新幹線、東北・北海道新幹線は、何れも地方都市から首都東京までの時間距離の短縮を専らの目的としていると考えられよう。東北・北海道新幹線の累次の延伸は、東京との間の旅客輸送手段としての合理性への挑戦の歴史のように見える。山陽新幹線、九州新幹線についてはさすがに東京を起点としてのみ考えるのは無理があるが、やはり、大阪、或いは博多と地方都市との時間距離の短縮が目指されている。

北陸新幹線も、金沢開業により東京との時間距離が大幅に短縮され、また敦賀延伸で福井は東京まで直通となり時間距離も30分程度短縮となる。ところが、東京～敦賀間は、直通効果は期待できるものの、時間距離では東海道新幹線米原経由の現行時間に及ばない。北陸新幹線は、2045年と想定される大阪までの延伸で完成をみる。そこまでを念頭に置いた場合、他の新幹線とは異なる特徴が見えてくるのではないか。

北陸新幹線は、1973年の整備計画決定から約50年

の長きに亘る地元・関係者の努力の果てに敦賀開業を迎える。この間、山陽新幹線（博多開業）、東北新幹線・上越新幹線、山形新幹線、秋田新幹線、北陸新幹線長野開業（1997）、九州新幹線などの開業を横目に、社会・経済構造も計画決定時から大きな変化を経ている。現在、北陸地域が抱える課題は高度経済成長期や人口増加の最中のそれと比べはるかに多様で困難なものとなっている。こうした地域の諸課題は「新幹線開業」が直接に解決してくれるものでは恐らく、ない。それでも、北陸に限らず、地域が様々な課題を抱える中、「北陸新幹線の敦賀開業」は他地域にはない「素晴らしい機会」であり、その社会経済に及ぼす効果を最大限引き出すことが出来れば長期的に見て大きなAdvantageを北陸地域に与えるものである。

敦賀開業までの間、或いは今後の大阪開業に向けて地元・関係者が多大なる努力を重ねてきたところ、引き続き北陸地域に暮らし、ビジネスを行い、関わりを持つ我々は、「開業を始まり」として北陸新幹線を確りと活用しその社会経済的効果を最大限引き出す努力を継続していくことが大切である。

本レポートは、こうした問題意識も踏まえながら、開業を控えた地域の方々の取り組みをご紹介します、或いは先行して開業した他地域の事例にも学びつつ、どのようにして社会・経済・産業に「正の効果」を引き出していくことが出来るのか、地域の方々が考えていくためのきっかけを提供することに繋げていきたい、そのような思いで発信していきたい。

北陸支店長 板橋 史明

新幹線開業の「効果」については、より幅広い視点で捉えようとする考え方もある。例えば、鉄道建設・運輸施設整備支援機構による新幹線開業の費用・便益分析では、まちづくりの起爆剤としての効果や地域ブロック間の交流人口の活発化なども含めて、新幹線開業の便益を把握しようとしている。

こうした効果は、短期的には目に見える形とはならないものも多いが、長い目で見れば、地域の域内総生産や人口動態、地価など、様々な指標に反映される。また、地域住民の意識や満足度なども含めて、金額的な評価が難しいものもある。

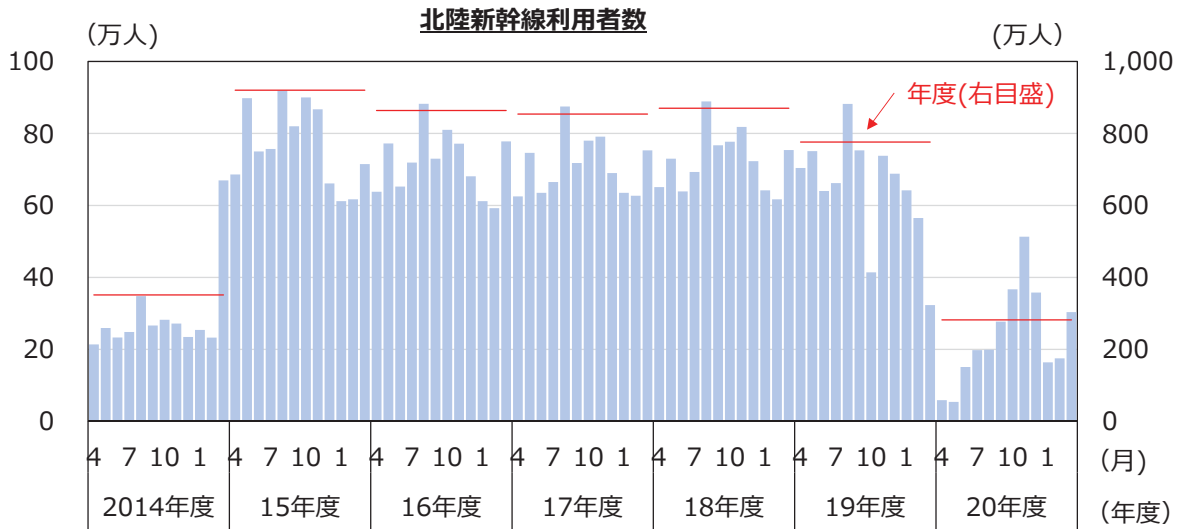
当行では、富山、石川両県と、これから新幹線が開業する福井県について、まちづくりや沿線での取り組みなどの定性的な観点も含め、複数回に分けて、改めて新幹線開業の経済・社会効果の振り返りを企画している。

第1回となる本レポートでは、2010年以降の各県経済や旅客流動状況などについて、新幹線開業の観点から考察する。

【北陸新幹線利用者数と来訪者】

コロナ禍前までの北陸新幹線利用客数は堅調に推移

- 北陸新幹線の利用客数(上越妙高－糸魚川間の断面輸送量)は、開業初年度に900万人を超え、コロナ禍で大幅な落ち込みを余儀なくされた20年度を例外とすれば、新幹線開業前の2倍を上回る高水準で推移している。沿線各地のPR資料などに新幹線の写真やイラストが使用されることも多く、北陸新幹線は、単なる移動の手段としてだけでなく、沿線各地の象徴的存在となっている。

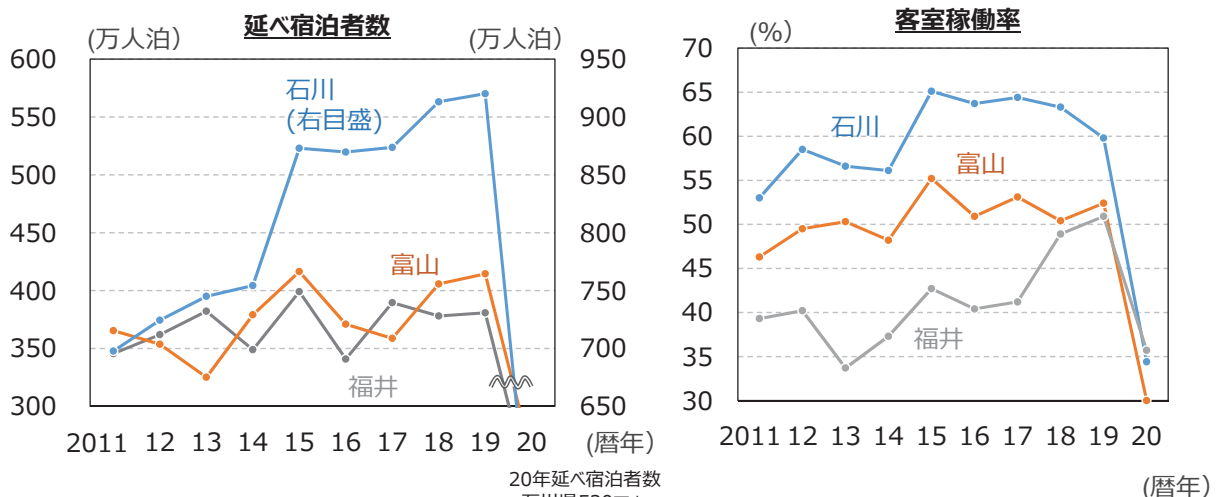


(出典・備考) 1. JR西日本、2. 上越妙高－糸魚川間の断面輸送量

【北陸新幹線利用者数と来訪者】

北陸新幹線開業で、特に石川では宿泊者数が大幅に増加

- 新幹線の開業による来訪者の増加で、北陸3県では、観光入込客数が大きく増加した。宿泊者数は、石川県での増加が顕著である。観光地が多く、従来からホテル客室数が多かったことに加えて、新幹線開業に合わせて観光客の呼び込みに熱心に取り組んだことや金沢などで新規のホテル開業が相次いだことも相まって、延べ宿泊者数は高水準で推移したが、20年はコロナ禍の影響で大幅減となった。
- 一方、富山県の宿泊者数は、顕著な増加とはなっていないものの、客室稼働率をみると、新幹線開業前と比較して、やや上昇している。



(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査」

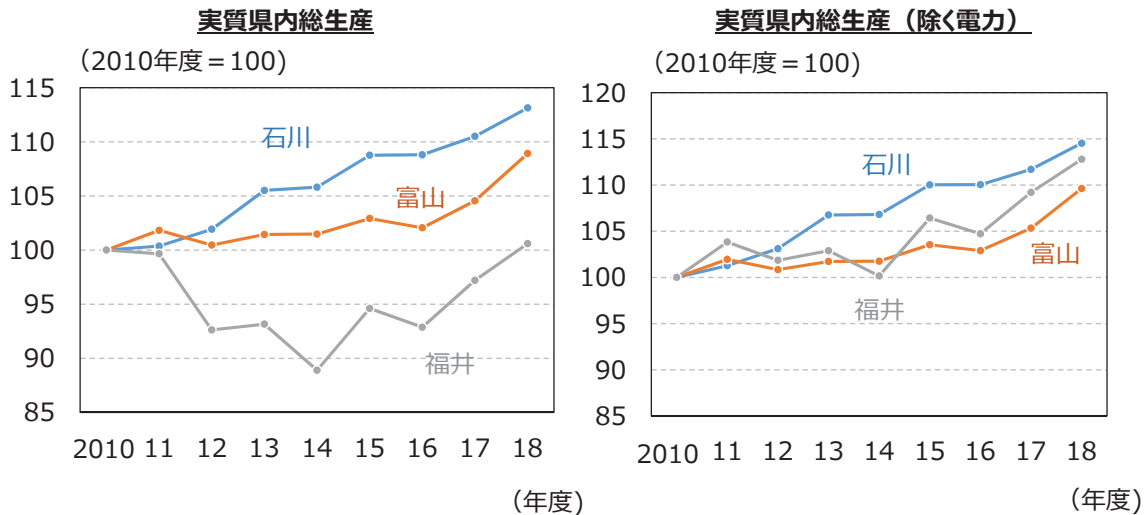
20年延べ宿泊者数
石川県520万人
富山県223万人
福井県256万人

(備考) 旅館、ホテルなど全タイプの合計

【北陸経済の推移】

2010年以降の北陸3県の実質県内総生産動向：福井県経済も健闘

- 2010年度以降の県内総生産をみると、大きく伸びた石川、富山に対し、福井は14年にかけて大きく落ち込み、その後、持ち直したものの、3県のなかでは出遅れているように見える。
- しかし、14年にかけての福井の落ち込みの主たる要因は、電力業の減少によるもので、背景には原子力発電所の稼働休止という特殊要因がある。県内総生産から電力業を除くと、福井のパフォーマンスは、富山を上回っている。この間、もちろん福井では、まだ新幹線は開業していないが、少なくとも実質県内総生産という観点からは、福井県経済も、富山や石川に比べて、遅れはとっていない。

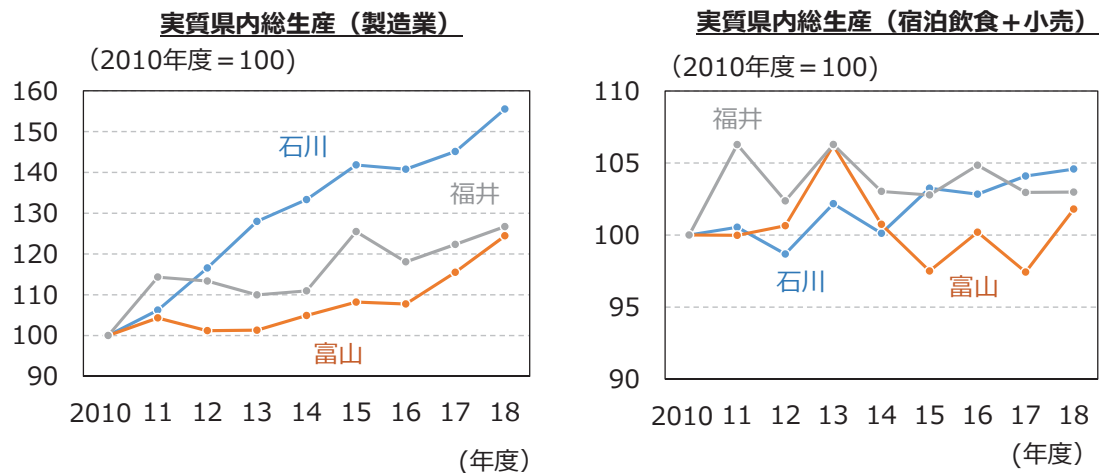


(出典)内閣府「県民経済計算年報」

【北陸経済の推移】

2010年代の北陸経済は、製造業が牽引

- 県内総生産の内訳をみると、各県とも電子部品・デバイスなどの製造業が大きく成長。富山や石川では、新幹線の存在が新規企業立地や生産設備増強の誘因となった可能性もあるものの、製造業の総生産額は福井でも伸びている。14年に全面開通した舞鶴若狭自動車道などの道路インフラなども合わせて、交通網の整備が進んだことが、製造業の総生産額増加に繋がったとみられる。
- 一方、飲食宿泊と小売などの観光関連の産業については、石川では緩やかな増加、富山では目立った伸びは示していない。県経済全体でみれば、観光関連産業による牽引が特に大きかったとは言えなそうだが、前出の通り、石川では宿泊客数が大きく増加しており、個別の観光地などでは、地域の活性化に効果が大きかったところもあったとみられる。

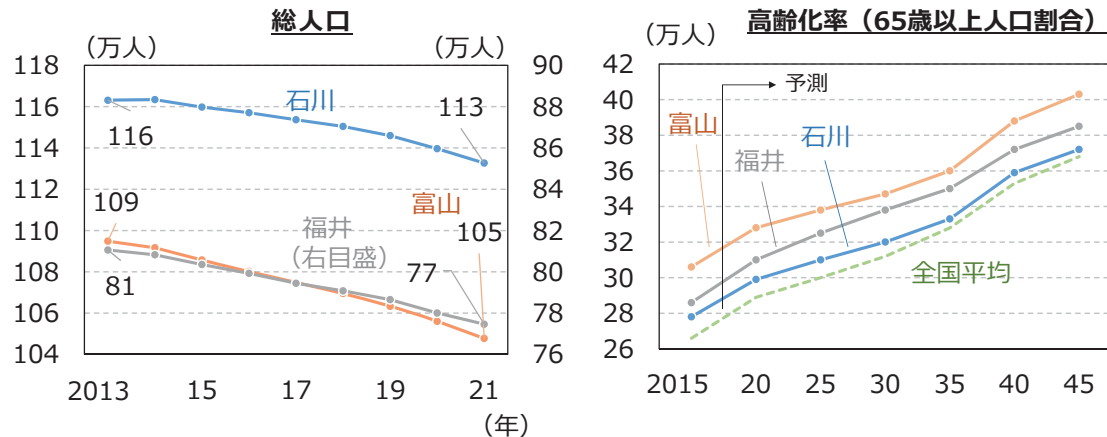


(出典)内閣府「県民経済計算年報」

【北陸3県の人口動態】

3県ともに総人口は減少傾向

- 北陸3県の人口動態をみると、総人口は人口高齢化により、減少傾向にある。13年から21年にかけての減少率は、それぞれ富山4.3%減、石川2.6%減、福井4.4%減となっている。
- 富山と福井の減少率は同程度だが、富山が人口高齢化による自然減（死者数>出生数）の要因が大きいのに対して、福井は社会減（転出>移入）による要因が大きいという違いがある。自然減の多寡に新幹線の開業有無の影響はほぼないと考えられるが、福井の社会減が多い背景には、新幹線が未開業という事情も関係している可能性がある。



(出典・備考)

- 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
- 各年1月1日時点、外国人を含む

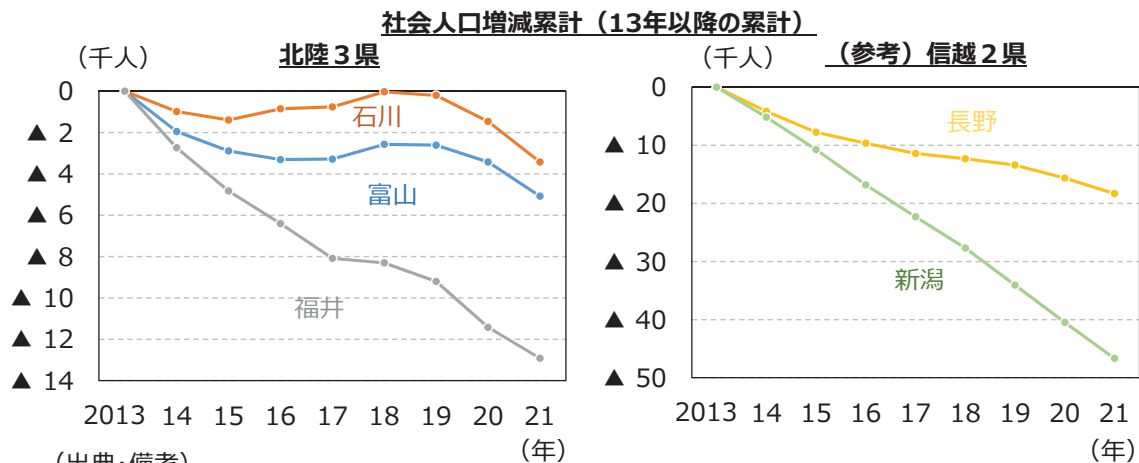
(出典)

国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口」

【北陸3県の人口動態】

新幹線開業は、人口社会減の緩和に貢献した可能性

- 2013年以降の北陸3県の人口の社会増減の累計をみると、福井では減少が続く一方、富山、石川は、19年頃にかけて持ち直した。新幹線開業による利便性向上に加えて、新幹線開業も見据えて、県や地元市町村などが、UIターン促進のため、相談窓口の整備や移住支援に力を入れたことが奏功した可能性がある。
- ただし、より早い時期に新潟駅や長野駅まで新幹線が開業し、首都圏への距離も近い信越2県では、近年、社会減の傾向が続いており、石川、富山でも、足元では再び減少傾向となっている。これから新幹線が開業する福井も含めて、新幹線開業による利便性向上を契機とした人口純流出の抑制には、不断の努力、取り組みが必要と言えそうだ。



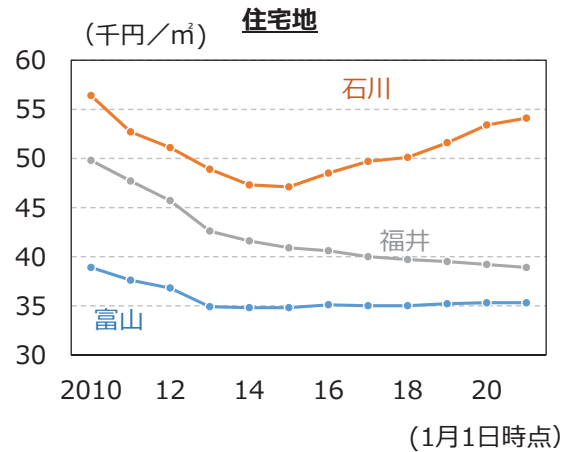
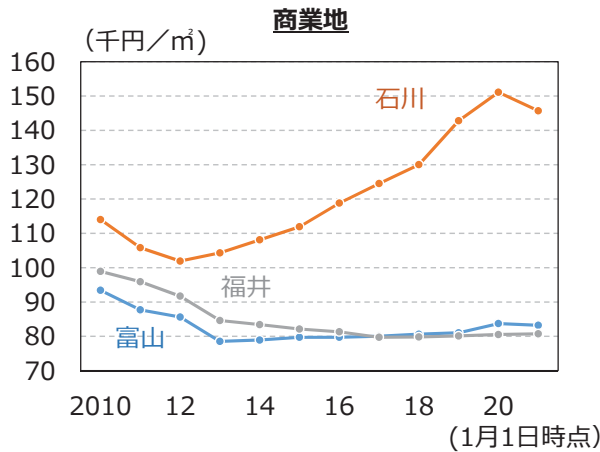
(出典・備考)

- 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
- 各年1月1日時点、外国人を含む

【北陸3県の地価動向】

石川では、商業地のみならず、住宅地でも地価が上昇

- 北陸3県の地価をみると、金沢を中心とした石川の商業地では新幹線開業よりも早い12年を底に、上昇傾向に転じた。新幹線開業による観光客の増加で、金沢などでホテル開業が相次いだことなどが、地価を押し上げただけでなく、こうした動きは住宅地にも波及し、住宅地の地価も上昇傾向にある。
- 富山の地価はほぼ横ばいにとどまる。なお、富山駅周辺の再開発は、新幹線開業の15年に無理に合わせず、例えば路面電車の南北接続が20年に実現するなど、富山駅周辺のまちづくりは新幹線開業後も引き続き進められた。
- 福井では、県全体の地価は横ばい傾向が続いているが、福井駅や敦賀駅の周辺などでは、再開発の進行も見据えて、地価が上昇する地点もみられ始めている。

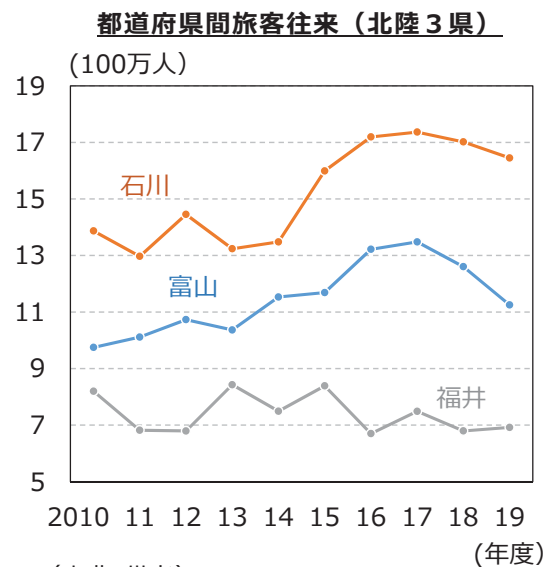


(出典)国土交通省「地価公示」

【北陸3県の旅客往来動向】

新幹線開業後も、石川では高水準の旅客が往来

- 石川では、15年の北陸新幹線の金沢開業以後、高水準の旅客往来が続いた。交流人口の増加という観点では、新幹線開業効果を一時的なものとしてせず、その後も維持した成功例といえよう（ただし、20年度はコロナ禍の影響で、旅客往来数は大幅減を余儀なくされたとみられる。）。
- 一方、富山では、15年、16年に増加した旅客往来数は、その後、弱含み、19年の旅客往来数は新幹線開業前年の14年並みにとどまった。
- 新幹線が未開業の福井は、16年以降、やや水準を落とし、その後、横ばいとなっている。
- 各県毎の相違は、観光客誘客の成否が理由とされることも多いと思われるが、地域への「効果」という観点に立てば、観光客の動向だけに一喜一憂すべしなく、ビジネス需要の往来なども含めて、幅広い交流人口の拡大にも注視すべきと考えられる。
- 北陸新幹線の開業は、首都圏との往来だけではなく、例えば長野や群馬といった地域との往来も容易にした。乗り換えは必要なものの、仙台など、東北との行き来も、無理な行程ではない。新幹線の開業は交流人口の量だけではなく、これまで交流が少なかった地域に、幅を広げる契機になると考えられる。



(出典・備考)

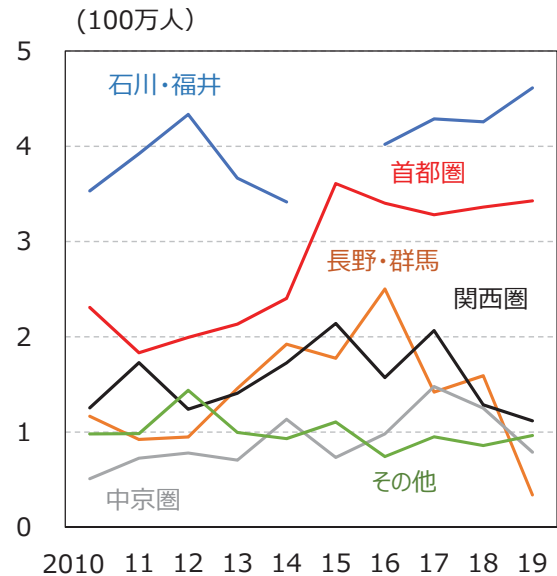
- 国交省「旅客地域流動調査」
- 鉄道、バス、航空機など、運賃を支払っての移動。自家用車での移動は含まない。
- 県内移動は除いて集計。

【北陸3県の旅客往来動向】

富山では、首都圏は高水準も、関西圏が弱含み

- 富山では、新幹線開業後、首都圏との往来が増加し、その後も高水準を維持している。
- 長野や群馬との往来は、16年に大きく増加したものの、その後は一服。なお、19年の大幅減は、車両基地水没による新幹線の長期運休が影響した可能性がある（首都圏との往来は、航空便の臨時増便などでの代替経路があった。）。
- また直通特急の乗り入れがなくなった関西圏との往来は、新幹線開業直後は目立った影響はみられなかったが、18年、19年は弱含み。一方、中京圏との往来は、比較的健闘している。
- 富山県の現状と課題を整理すると
 - ① 首都圏との往来は、高水準を維持
 - ② 関西圏、中京圏ではやや明暗が分かれている
 - ③ 長野・群馬との往来増加は今のところ、持続せず
- ①の首都圏との往来は、ビジネスも含めた潜在的な需要の多さが高水準の往来持続に繋がったとみられる。②の関西圏との往来では、敦賀開業後は、所要時間が短縮されることから、反転増加に繋がりたいところである。③の長野などとの往来は、17、18年までは比較的高水準を維持。富山にとどまらず北陸3県全体で、長野や北関東との交流が拡大すれば、北陸3県にとっても、長野や北関東にとっても、地域の活性化に繋がることが期待出来る。

都道府県間旅客往来（富山県）



(出典・備考) (年度)

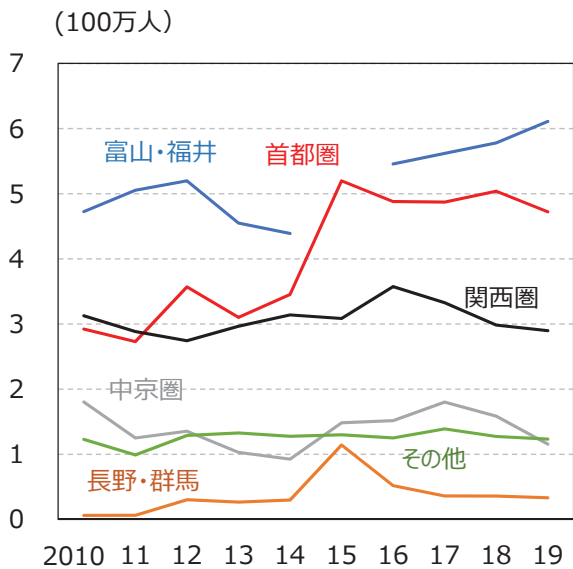
1. 国交省「旅客地域流動調査」
2. 2015年はIR いしかわ、あいの風とやまのデータ未集計のため、グラフに欠損値がある。

【北陸3県の旅客往来動向】

石川でも、首都圏は高水準を維持

- 石川では、小松、加賀温泉の2駅が未開業だが、金沢までの開業で、首都圏との往来が大きく増加し、その後も高水準を維持している。
- 関西圏や中京圏との往来では、移動の利便性は変わっていないが、新幹線の開業をきっかけに、TVや雑誌などでの取り上げが増えたことで、観光客が増加したとみられる。ただし、足元の水準は、新幹線開業前とほぼ同水準となっている。
- 利便性が大きく増加した長野・群馬は、15年に増加したものの、その後はやや水準を落としており、新幹線開業による観光ブームが一服したこと等が要因と考えられる。以前は、必ずしも往来が便利ではなかった地域であり、ビジネスなどによる潜在的な交流のニーズが、現時点ではそれ程増えていない可能性が考えられる。
- 石川は、新幹線による開業で経済活性化に成功したと言われるが、往来の増加は、観光客の増加によるところが大きい。富山県や福井県とも協力して、長野・群馬など、より広い地域と北陸との間で、ビジネス面や文化面の繋がりを深めることが出来れば、地域の経済・社会へのプラス効果が期待出来る。また敦賀延伸では、乗り換えの必要が生じる関西圏や中京圏との往来が不便になったと感じさせないようなダイヤ編成を、JRには求めたい。

都道府県間旅客往来（石川県）



(出典・備考) (年度)

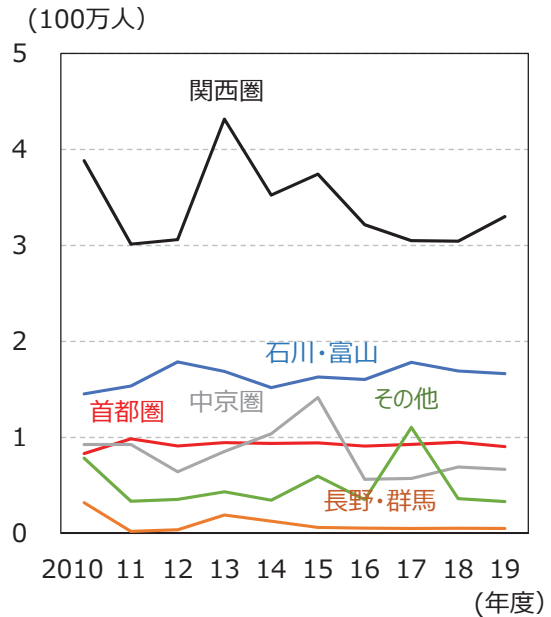
1. 国交省「旅客地域流動調査」
2. 2015年はIR いしかわ、あいの風とやまのデータ未集計のため、グラフに欠損値がある。

【北陸3県の旅客往来動向】

福井は、新幹線開業による往来の増加を継続させる取り組みが重要

- 福井では、距離的に近い関西圏との往来が多く、石川・富山も大きく上回る。一方、首都圏との往来は、安定しているものの、水準は関西圏の1/3以下にとどまる。
- 福井は、新幹線の敦賀開業により旅客往来が大きく変わる可能性がある。首都圏との往来が増加するのは間違いないと考えられるが、以下の3点が課題となると考えられる。
 - ① 関西圏：新幹線開業後は、多くの駅で乗り換えの必要が生じる。ビジネス需要への影響は限定的と考えられるものの、関西圏との往来が不便になったと感じさせないよう、便利な乗り継ぎダイヤの設定などが必要と考えられる。
 - ② 首都圏：観光需要では最も期待出来る地域である。新幹線開業は利便性向上だけではなく、地域の認知度向上の好機となる。富山、石川での成功を踏まえて、往来の増加を一過性のものとせず、継続させる取り組みが必要と考えられる。
 - ③ 石川・富山や長野など：近隣県との移動では、速達性もさることながら、冬期の悪天候時の安定運行性向上などのメリットも大きい。富山県や石川県などとも一体となって、北陸新幹線沿線での広域での交流が広がれば、地域にとって、ビジネス面や文化面も含めて、可能性が高まると期待される。

都道府県間旅客往来（福井県）



(出典) 国交省「旅客地域流動調査」



【お問い合わせ先】

(株)日本政策投資銀行 北陸支店 企画調査課

TEL : 076(221)3216

e-mail : hrinfo@dbj.jp

©Development Bank of Japan Inc.2021

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