

## 北陸新幹線 2年目の交流人口の動き<sup>1</sup>

2015年3月14日の北陸新幹線の金沢・富山開業から約1年半が過ぎました。開業1年目には、首都圏等からの大幅なアクセス改善に加え、各種キャンペーンに伴って北陸に関する注目度・知名度が向上したことや、富山マラソン等のイベントが成功裏に催されたこともあって、交流人口が大幅に増加し、地域経済の回復に大きく寄与しました。

一方、新幹線2年目に入った今年3月以降は、北陸新幹線の利用者数が前年（開業初年）を下回っていることもあり、「新幹線開業効果が一服した」とか、「ブームが去った」といった声もちらほら聞かれています。実際のところはどうかのでしょうか。

悲観的な見方は前年比のデータを元に語られていることが多いと感じます。ただ、今回のように有力な交通インフラが整備された場合には、それ以前とは「段差」が生じますので、開業初年度と2年目以降の比較に前年比を用いるのはミスリーディングで、むしろ水準を見るべきと思います。本稿では、いくつかのデータに基づいて、北陸新幹線開業2年目の本県の交流人口の動きを確認してみました。

### 1. 北陸新幹線利用実績

JR西日本が公表している北陸新幹線「ご利用状況」の前年比の推移を見ると、開業直後の2015年3月に約2.7倍を記録した後、2016年2月までの1年間は毎月2.4倍～3.5倍と非常に高い伸びを記録しました。その後、伸びは低下し、2年目に入った本年4月以降は前年を1割程度下回っています（図表1）。

（図表1）北陸新幹線利用状況<sup>2</sup>

（前年比、%）

2015/3月	2015/4-6月	7-9月	10-12月	2016/1-3月	4-6月	7月
+173	+231	+190	+208	+82	▲12	▲9

（出所）JR西日本

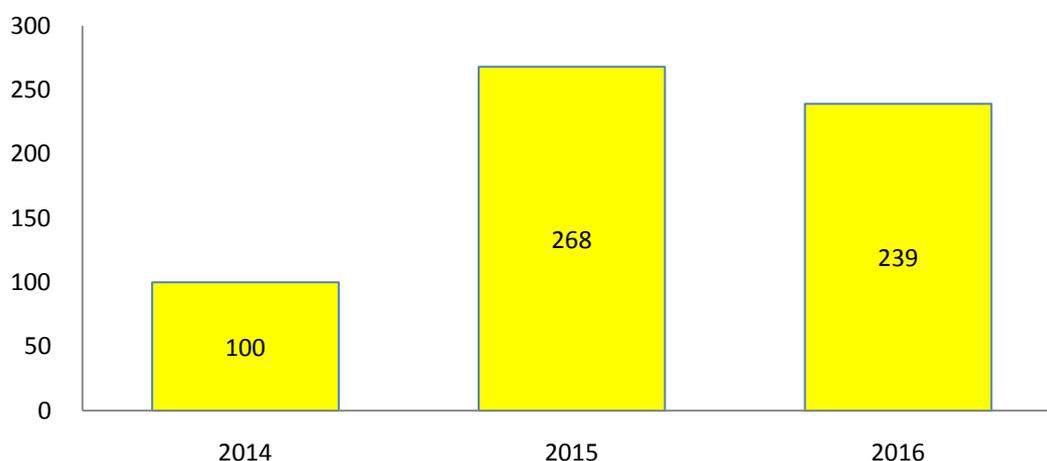
<sup>1</sup> 本稿で示された意見等は筆者のものであり、日本銀行の公式見解ではありません。

<sup>2</sup> 上越妙高～糸魚川間の断面輸送量の前年比。2016年3月13日までは、在来線特急「はくたか・北越」の糸魚川～直江津間との比較。

こうした「前年比」の推移をみると、数字が激減（マイナスに転化）していることもあって、「ブームが去った」かのような気分にもなりかねません。しかしながら、前年比ではなく利用者数の水準（分かりやすいように一定の前提を置いて単純化したもの）を見ると、開業した2015年度に前年の約2.7倍に切り上がった後、北陸新幹線2年目の2016年度4～7月も2014年対比で約2.4倍とほぼ同等の高水準を維持しており、依然として「ブームが続いている」と言っている良い状況にあることが分かります（図表2）。

—— ここでの「新幹線利用状況」は、「上越妙高～糸魚川」間で北陸新幹線に乗り続けていた旅客を示したもので、富山県内で下車・宿泊せず、金沢のみを訪問する旅客も含まれています。

**（図表2）北陸新幹線利用者数の年度別水準のイメージ**



（出所）JR 西日本「ご利用状況の対前年比推移」

（注）原資料には前年比の記載しかないため、①2014年度を100としたうえで、②2015年度は100に同年度の前年比を乗じて計算、③2016年度については、8月30日時点で公表されている4～7月の前年比の単純平均を年度全体の前年比とみなし、2015年度の値に乗じて計算。その意味で、図表2は数学的に正確なものではなく、あくまでイメージを表したものです。

## 2. 県内宿泊者数の推移

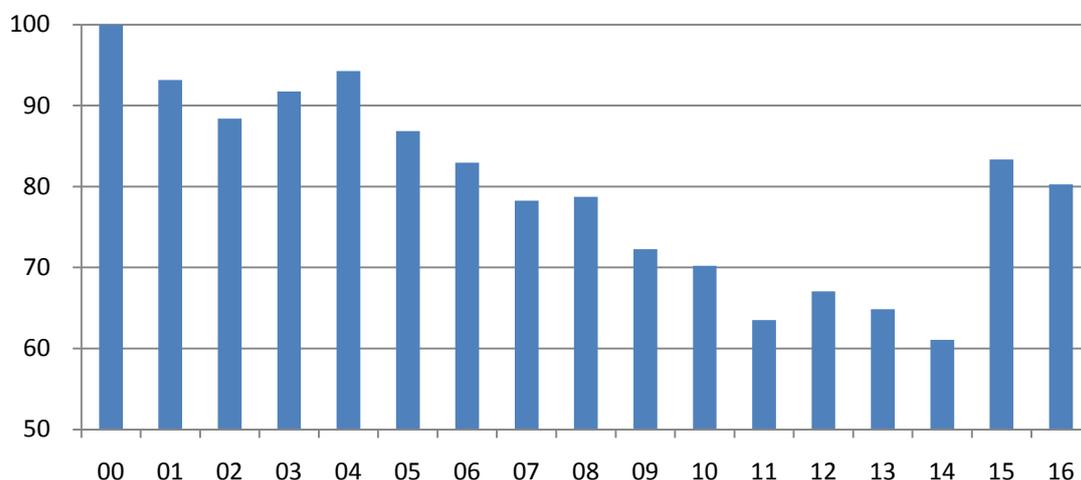
次に、①宇奈月温泉の宿泊者数の推移、②宿泊旅行統計調査の都道府県別延べ宿泊者数を基に県内の宿泊者数の推移を見てみます。

### （1）宇奈月温泉宿泊者数の推移

2000年以降の宇奈月温泉宿泊者数の水準（2000年の宿泊者数=100とした指

数) をみると、2015年度に大きく切り上がった後で、2016年度も足許まではほぼ同水準が維持されていることが分かります(図表3)。ここでも新幹線効果が引き続き残っていると考えてよいでしょう。

(図表3) 宇奈月温泉宿泊者数の推移(2000年度宿泊者数=100)



(出所) 北陸観光協会

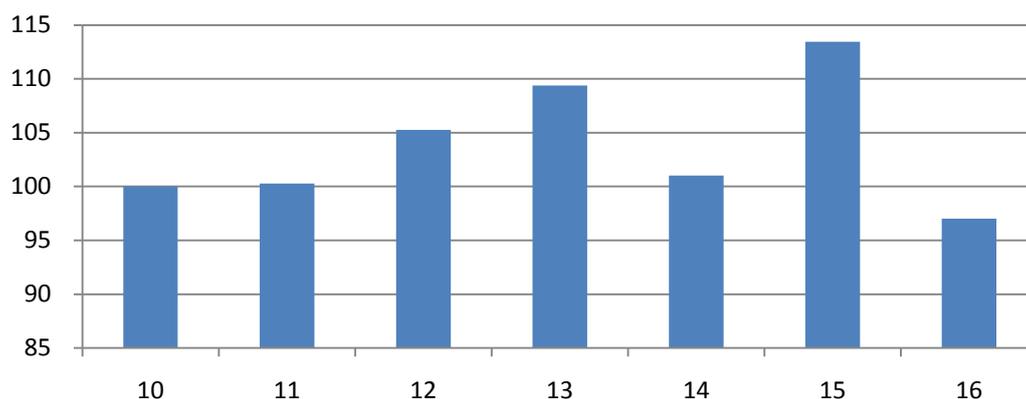
(注) 2016年度については、4~6月計数の前年比を今年度の伸び率と見做し、2015年度の計数に乗じて算出。

## (2) 県内延べ宿泊者数の推移

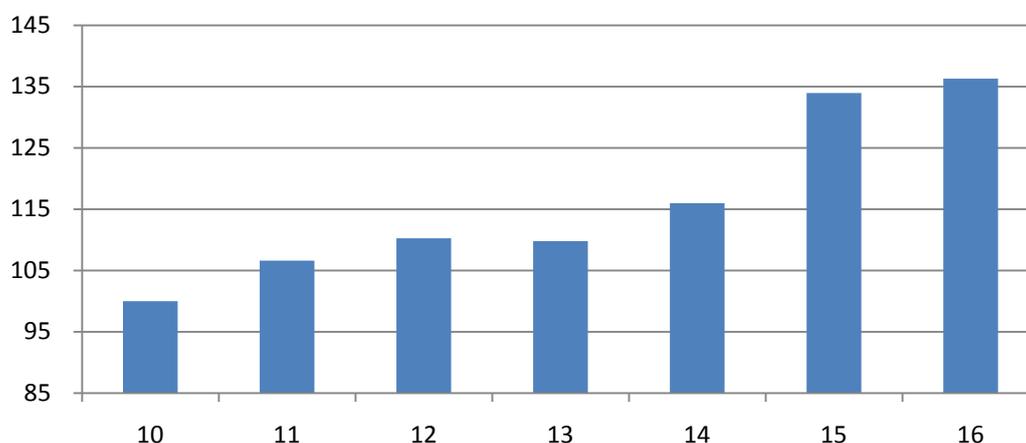
県内の年度毎の延べ宿泊者数をみると、2015年度に水準が切り上がった後、2016年度については2014年度以前のレベル(あるいはそれ以下)に戻っており、新幹線利用者数や宇奈月温泉の宿泊者数とはやや違った動きになっています(次ページ図表4)。

—— 因みに石川県の延べ宿泊者数の推移をみると、2015年度に水準を切り上げた後、2016年度にもさらに水準を積み上げており、富山県とは動きが異なります(次ページ図表5)。

(図表 4) 富山県の延べ宿泊者数の推移 (2010 年度延べ宿泊者数=100)



(図表 5) 石川県の延べ宿泊者数の推移 (2010 年度延べ宿泊者数=100)



(出所) 観光庁 宿泊旅行統計調査 (図表 4、5 共通)

(注) 2016 年度については、8 月 30 日時点で利用可能な 4~5 月計数の前年比を今年度の伸び率と見做し、2015 年度の計数に乗じて算出。

石川県との比較だけでなく、新幹線利用状況等の他のデータと照らしてみても、今年度に入ってから富山県の延べ宿泊者数は少ないと思われます<sup>3</sup>。このことは、富山県に高水準の旅行客が来ているにも拘らず、宿泊せずに他県に移動する、または早期に帰る人が多いということになります<sup>4</sup>。こうした状況の確たる背景は分かりませんが、ビジネス客を中心に日帰り旅行者の割合が上昇し

<sup>3</sup> 当県の延べ宿泊者数の減少については、現時点 (8 月 30 日現在) で利用可能なデータが 4~5 月の 2 か月分に限られているため、短期的に下振れているだけかもしれません。お盆期間中の当県観光地の入込状況については、「山の日」効果もあって好調だった前年を上回る場所もあると報道されており、足許までに宿泊者数が回復している可能性もあります。

<sup>4</sup> 北陸新幹線に乗車して糸魚川を超えても、富山県に立ち寄ることなしに金沢等へ行ってしまふ旅行者が大幅に増えた場合にも同様の結果となりますが、JR 富山駅の賑わいや県内観光地等の入込状況を見ると、こうした可能性はあまり大きくないと思われます。

ていることが影響している可能性が考えられます<sup>5</sup>。

- 北陸新幹線の開業によって、富山は東京から最短で2時間10分程度と十分に日帰り圏内となりました。実際、私の周囲を見ても、ビジネスで首都圏から本県に来た方は、当日中に新幹線で帰るケースが殆どです（新幹線開業前には日帰りではなく一泊するケースが多かったと聞いています）。したがって、ビジネス客を中心に日帰り旅行者の割合がかなり上昇していると考えられ、このことが開業直後の賑わいが落ち着いた後で延べ宿泊者数を押し下げる方向に作用していると思われる。
- なお、金沢についてもビジネス客の日帰り比率が上昇しているという事情は同じと思われるが、富山と比べると観光客のウエイトが高いため、延べ宿泊者数への影響はより軽微だと考えられます。

### 3. まとめ

これまで見たように、北陸新幹線は2年目に入っても本県と首都圏等との交流人口の拡大に大きな効果を挙げ続けています。中長期的にみて本県の人口（常住人口）の減少が避けられないと思われる中、新幹線開業により首都圏4千万人に加えて、北関東・東北との交流人口も拡大しつつあることは県内経済にとって大きなメリットに違いありません。一方、地域への経済効果を考えれば、やはり宿泊者数を増やしていくことが大切です。今後は交流人口、宿泊者数の動向を注視しつつ、県内への宿泊者を増やしていく工夫を考えていくことが新幹線開業に伴う交流人口増加のメリットを最大限に活かすポイントになると思います。

以 上

---

<sup>5</sup> なお、宿泊旅行統計調査の有効回収率は5～6割程度に止まっており、調査結果については一定の幅を持ってみるべきと考えられます。