

3年目を迎えた北陸新幹線と富山¹

2015年3月14日の北陸新幹線金沢・富山開業から2年を超え、3年目に入りました。新幹線開業効果については、2016年度途中までのデータ等に基づき、既に何回か私なりの評価をお示しています²が、先月までに2016年度の関連データがほぼ出揃ったこともあり、本稿で改めて開業3年目に入った北陸新幹線の経済効果について、主に交流人口の観点から私見を提示します。

1. 指標から読み取れるポイント

予め、2016年度までの指標から読み取れるポイントをお示しすると、以下の通りです。

- ① 北陸新幹線の利用者数は、高水準を維持しており、交通インフラとしての新幹線効果は確りと継続している。
- ② 一方、県内の延べ宿泊者数は大幅に減少。2016年度の水準は、2015年度を大きく下回っただけでなく、2010年度以来最低にまで落ち込んでいる。
- ③ 石川県の2016年度の延べ宿泊者数は、2015年度を若干下回ったとはいえ、2014年度以前を上回る高水準を続けており、富山県とはかなり違う動きを示している。

こうした傾向は2016年度途中のデータからも窺え、拙稿でもお伝えしていますが、年度全体のデータによって改めて確認できました。

以下ではそれぞれの項目について、データに基づいて見ていきます。

2. 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、2015年度（即ち、2015年4月～2016年3月）にも同様に約2.7倍と非常に高い伸びを記録しました。その後、開業1年を経過したところで、前年比マイナスに転じ、2016年度全体の利

¹ 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。

² 具体的には、昨年9月の所長のメッセージ「北陸新幹線2年目の交流人口の動き」(<http://www3.boj.or.jp/toyama/pdf/mes1609.pdf>)、および富山県の「とやま経済月報」2016年12月号への寄稿「2年目の北陸新幹線と富山の交流人口」(<http://www.pref.toyama.jp/sections/1015/ecm/index.html>)をご参照下さい。

用者数は、前年を7%下回りました（図表1）。

（図表1）北陸新幹線利用状況³

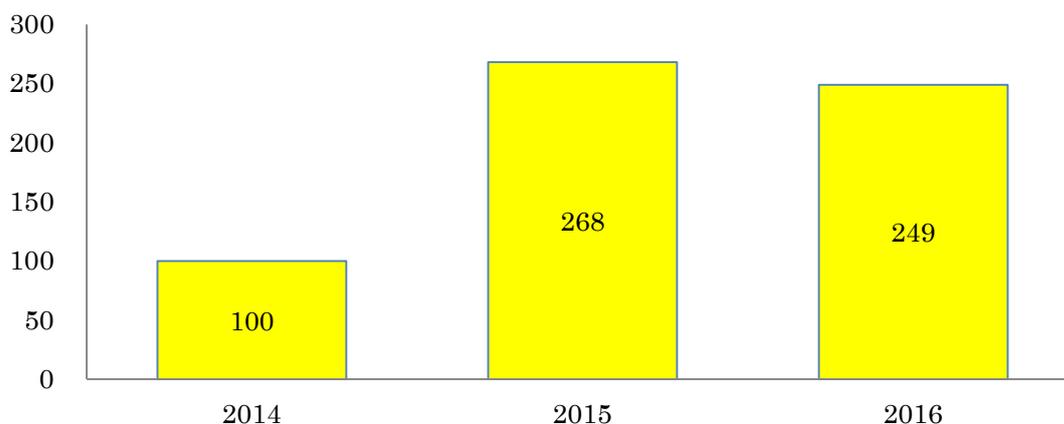
（前年比、%）

2015年3月	2015年度	2016年度	2016年度上期 (4-9月)	下期 (10-17/3月)	2017年4月
173	168	▲ 7	▲ 10	▲ 4	▲ 2

（出所）JR 西日本

もともと、2016年度の利用者数の水準は、前年度をやや下回ったとはいえ、新幹線開業前の2014年度の約2.5倍にもなりました（図表2）。北陸新幹線の開業により、富山県を含む北陸と首都圏等との人的交流は、それ以前とは別次元に入り、その効果は確りと続いていると評価することが出来ます。

（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ので、2014年度を100としたうえで、2015年度、2016年度については、前年度の値に当年度の前年比を乗じて計算しています。従って図表2は数学的に正確なものではなく、あくまでイメージを示すものです。

3. 県内延べ宿泊者数の推移

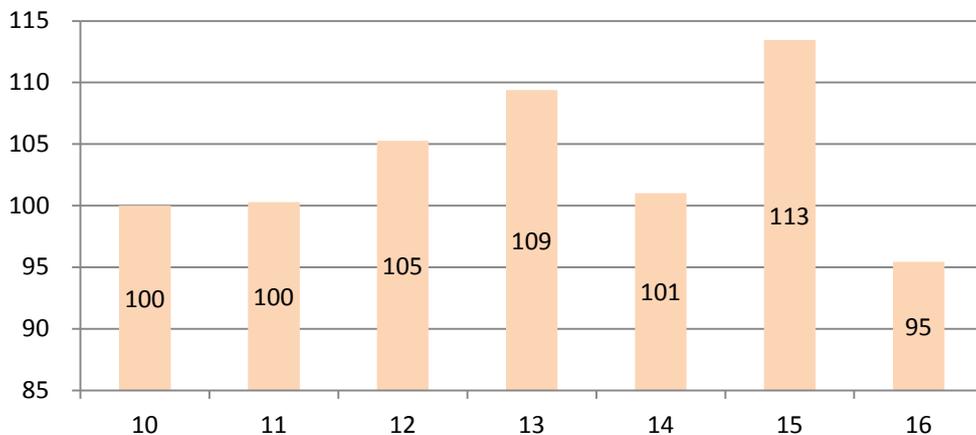
観光庁の宿泊旅行統計調査⁴に基づいて富山県内の延べ宿泊者数をみると、

³ 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。富山県内で下車した旅客を示すものではなく、県内を通過して金沢へ赴く旅客を含むデータである点には留意する必要があります。

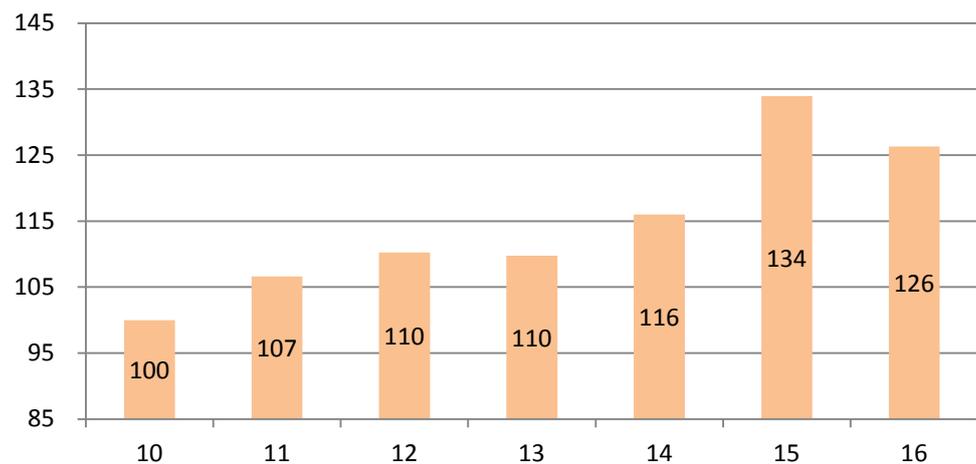
2015年度には北陸新幹線開業に伴って大幅に伸びましたが、2016年度には急落して前年度を下回っただけでなく、2010年度以降では最低の水準にまで落ち込みました（図表3）。県内の宿泊者数という観点では、2016年度になって新幹線効果が薄らいだというより、後述する日帰り客の増加という点でむしろ逆効果になっているという見方も出来ます。

—— 石川県の延べ宿泊者数をみると、富山県同様に2015年度に大きく伸びた後、2016年度も小幅な減少にとどまり、水準はほぼ前年と同等となりました。2016年度の水準は、2014年度以前を大きく上回っており、宿泊者数の面でも、新幹線効果が十分に持続していると評価出来ます（図表4）。

（図表3） 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4） 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3、4共通）

4 宿泊旅行統計調査は、観光等を分析する際の貴重な資料ではありますが、有効回収率が5～6割程度に止まっていることを踏まえると、調査結果については一定の幅を持つてみるのが適当と思われます。

新幹線利用客数が高水準を維持する中で、2016年度の本県の延べ宿泊者数が大きく減少している主な背景については、これまでの拙稿でも私なりの推論をお示ししていますが、改めて整理すると以下の通りです。

① 日帰り客の増加（とくにビジネス客）

- 北陸新幹線開業により、東京ー富山間は、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、東京からのビジネス客の多くが日帰りしています（逆に、富山から東京への出張も日帰りが増えていると思われます）。新幹線開業前は、一部航空機を利用する場合を除けば、当地で宿泊するケースが大半だったと思われるので、日帰りするビジネス客の増加は宿泊者数の減少要因となります。
- なお、ビジネス客の日帰りが増えているのは石川県（とくに金沢）も同様と思われます。ただ、石川県の場合は金沢を中心に観光客の比率が富山県よりも高い⁵という特徴があります。観光客の場合、東京等から日帰りで北陸に来るケースは稀だと思われるので、石川県の観光客比率の高さが宿泊者数の減少に歯止めをかけていると考えられます。

② 2015年度以前の嵩上げ要因の剥落

- 2015年度には、本県以上に石川県（金沢）が北陸新幹線ブームに沸きました。大型コンベンションを数多く誘致したこともあって、宿泊需要が大幅に高まり、金沢市内のホテルの部屋繰りが非常に窮屈化したとされています。その結果、金沢市内でホテルの空室を見つけられなかった人が富山県のホテルに宿泊する「スピルオーバー効果」が2016年度の本県の延べ宿泊者数を押し上げたと言われています。
- 2016年度についても、金沢の宿泊需要は引き続き強いとはいえ、その度合いは流石に昨年度ほどではないようです。そのため、金沢市内のホテルの稼働率は高原状態にありつつも、周辺地域や本県へのスピルオーバーはそれほど多くないと言われています。
- また、2015年度には、新幹線の他にも県内に複数の大型ショッピングセンター、アウトレットモール等がオープンしました。新幹線やこうした施設の建設のため、2015年にかけては県外からの建設等関係者の宿泊も相応に見られていたと思われます。こうした宿泊需要はそれぞれの施設の開業以降剥落するため、2016年度の宿泊者数の押下げに寄与した可能

⁵ 観光客とビジネス客とを分けた厳密なデータは中々ありませんが、宿泊旅行統計調査では、延べ宿泊者の宿泊目的別（A. 観光レクリエーション、B. 出張・業務）のおおよその比率の報告を求めています。それによると、2015年中、「観光目的の宿泊者が50%以上」とした延べ宿泊者数の全体に占めるウエイトは、富山県50.7%、石川県が61.4%となっており、石川県での宿泊者のうち観光客の比率が富山と比べてかなり高いことを示唆しています。

性があります。

- もっとも、工事期間を勘案すれば、これらの要因が宿泊者数を相応に押し上げる効果を示す期間はそれほど長くはないと思われ（特に新幹線以外の商業施設等）。また、新幹線工事の影響については、石川県の宿泊者数の押し上げにも寄与している筈です。したがって、こうした嵩上げ効果によって、2016年度の本県の延べ宿泊者数が2010年以降最低にまで減少したことや、石川県との動きの違いの全てを説明することは難しいと考えられます。

4. まとめ

これまで見たように、3年目に入った北陸新幹線は、本県と首都圏等との活発な人的交流に大きく貢献し続けています。先行き本県の人口（定住人口）の減少は避け難いところですので、北陸新幹線を通じて首都圏等と高水準の人的交流を維持することは、今後の富山県の経済の発展のために非常に重要だと考えます。

この点、経済効果の観点では、新幹線開業2年目の2016年度に県内の延べ宿泊者数が大きく減少したことは、十分に注意すべきと考えられます。とくに、（何度も繰り返しますが）、①延べ宿泊者数が、単に開業初年度である2015年度を下回っただけでなく、2010年度以降の最低水準にまで減少したこと、②一方で、石川県の延べ宿泊者数は（2015年度対比で減少したとはいえ）本県と違って2014年度以前と比較して高水準を維持していることは、重要なインプリケーションを含みます。2016年度の本県の延べ宿泊者数減少に関し、3.で示した①、②推論が正しければ、特段の対策がなされない場合、今後も本県の延べ宿泊者数の水準が大きく増加する可能性は小さいと考えるのが自然です。したがって、新幹線効果をきちんと活かし、本県の発展に繋げていくうえで、こうしたデータを真剣に受け止め、背景を分析し、確りとした対策を考えていくことが非常に重要になります。

縁あって富山で働くこととなって2年が経ちました。偶然にも、この2年間は富山県の北陸新幹線開業後の時間とほぼ重なります。それだけに、個人的にも本県が新幹線という重要な交通インフラを将来にどう活かしていくのか、末永く関心を持って見ていきたいと思っています。

以上