

1. 北陸新幹線開業の経済効果

平成27年3月14日の北陸新幹線開業により、それまで3時間以上を要した北陸

―東京間の鉄道による移動が、金沢―東京間が2時間28分（1時間19分の短縮）、富山―東京間が2時間8分（1時間3分の短縮）で可能になった。開業前に行った当北陸経済研究所の開業効果試算では、富山県は年間118億円、石川県では182億円となったが、これはかなり限定的なシミュレーションであり、初年度はこの数字を大きく上回っていると推測される。しかしながら、これらの経済効果も、地域全体のGDPに占める割合では1%にも届かない。経済効果として地域の多くの人々が実感できるものではなく、宿泊や2次交通といった観光業界に限られたものである。

北陸を訪れた観光客数は、富山県や石川県金沢市のみならず、新幹線未延伸の加賀温泉郷や福井においても増加した。各種雑誌の平成27年トレンドランキングの上位にランクインした北陸新幹線であるが、景気回復による観光需要の好調や円安による訪日外国人観光客の増加、オリンピックのような注目度の高いイベントが他になかったこと、九州新幹線開業時のような大災害による自粛ムードがなかったこと、さらにGWについては、前年と比べ好天や休祭日の並びに恵まれたという特殊要因もあり、観光客数のデータはこれらに留意して見る必要があるだろう。

(1) 観光面での効果（富山県）

新幹線開業以降、富山県内各地の観光地には前年を大幅に上回る多数の観光客が訪れている。

観光客の増加に伴い、2次交通の利用者も増加している。富山市によると、北陸新幹線開業後の市内交通機関の1日平均利用状況を開業前と比較すると、路面電車が9151人（9.2%増）、富山ライトレールが1162人（9.5%増）、路線バスが1万7893人（9%増）、タクシーが761人（28.1%増）と、利用客が増加している。特にタクシーは富山駅からの出庫回数が前年比1.5倍となったとの報道もみられるなど、新幹線利用客の足として需要が高まっている。また、富山市八尾町の「越中八尾おわら風の盆」開催期間には、観光客が県内各地の観光地へ足を延ばす際に多くのレンタカーが利用されたという。路面電車については、新幹線の高架下に入り入れるのは全国で富山駅だけということもあり、新幹線の2次交通としての役割だけではなく、移動空間も含めそれ自体が魅力的な観光資源に育つ可能性がある。

(2) 産業面での変化

〈相次ぐ企業進出・拠点づくり〉

次に観光以外の産業面についての変化を見ていこう。東日本大震災以降、拠点集中によるリスクを分散するため、企業には災害の少ない地方への生産委託や移転の動きが見られた。そのような中、北陸新幹線開業による首都圏とのアクセス向上の要素も加わり、企業の進出先・拠

鉄道の未来学

基調報告 44

開業2年目に突入する北陸新幹線。北陸を訪れる観光客が飛躍的に増加しているが、このインフラを今後、どう活用していくべきか。観光産業のみならず、企業の産業面での飛躍に期待がかかる。開業効果が一段落していく平成28年こそ、富山にとっての真の「北陸新幹線開業」になる。

北陸新幹線の開業効果とこれからの地域活性化

一般財団法人北陸経済研究所 主任研究員

藤澤和弘

Kazuhiro FUJISAWA

中小企業診断士、ITコーディネーター。福井市生まれ。大阪府立大学卒業。1987年株式会社北陸銀行に入行。福井・横浜・新宿・東京支店、東京調査・総合事務・北海道業務・金融公金部、中央信託銀行・北陸経済連合会等に勤務・出向。2012年1月より現職。第1回地方シンクタンク協議会「論文アワード2013」優秀賞（「災害関連死を防ぐために」）、著書に「北陸新幹線レポリューション」（交通新聞社新書）がある。

撮影●織本知之

点移転先として、北陸がさらに注目されることになった。ユースキン製薬株式会社（神奈川県）は富山市内の工業団地に新工場を建設中であり、横浜市にある生産機能のすべてを富山県に移転する。また、コールセンター業務などの受託を行う株式会社プレステージ・インターナショナル（東京都）は富山県射水市に新拠点「富山BPOタウン」を開設した。専属の保育士が勤務する託児所やカフェテリア、銀行ATM、寮などを完備し、女性の社会進出や地域の雇用創出への貢献を目指している。企業として生産基地を選定する場合、まずは土地が安価なこと、そこで雇用される人材が確保でき、なおかつ一定の質が見込めること、材料の搬入や製品の搬出のための道路や港湾が整備されていることに加え、「何らかの突発的なビジネス上の脅威に対応可能であること（いわゆるBCP）」が要件とされる。この最後の要件が新幹線というインフラによって充足された。鉄路で東京から2時間という地の利は魅力的である。冬場の天候が不安定な北陸にあって空の便は緊急の使用には向かない。観光以上にもものづくりなどのビジネス利用でこそ、鉄道の輸送力と品質の本領が発揮されるべきである。

富山県では、ファスナーやアルミ製品大手のYKK株式会社が、東京・秋葉原の本社に属していた総務部門などの機能の黒部市への移転を進めている。平成28年3月までに対象となる約230人の社員が異動する。家族も含めると1000

人規模の「移住」となり、地域消費の増加など、地域経済への好影響も期待される。1000人が365日そこに住めば、単純計算では3泊4日の観光客が約10万人来訪したに等しい経済効果が見込める。

これまであまり注目されなかった「北陸」が生産基地として、あるいは労働集約的な事業の適地として認識されたことには、やはり新幹線開通が大きな動機付けになったと思われる。IOT時代を迎え、いわゆるスマート工場と呼ばれる生産現場には、大きな敷地面積が必要とされている。今後も北陸は生産・加工基地やR&D（研究開発）の拠点としてクローズアップされそうである。

2. 新幹線開業後の課題

(1) 地域間格差

新幹線開業以降、北陸地域は多数の観光客で賑わっているが、同時に地域間の格差も表れつつある。報道によると、ある大手旅行会社の7〜9月の首都圏発北陸行のツアー客の宿泊地の比率が石川県80%、富山県15%と大きな差が出た。金沢市は兼六園や金沢21世紀美術館など、認知度の高い観光スポットが街なかにも多数あることからブランド力が高くなった。ブランド総合研究所が発表した「地域ブランド調査2015」によると、市区町村の魅力度ランキングで金沢市が9位にランクインしたのに対し、富山県内では黒部市の79位が最高位であり、両県のブ



ランド力の差がそのまま宿泊客数の差となって表れている。

同じ県内でも地域間格差が発生している。富山県の場合は、観光地に「西高東低」の傾向がみられる。国宝瑞龍寺やひみ番屋街など県西部の観光地は、金沢市や七尾市の和倉温泉からも1時間程度でアクセス可能であり、石川県に訪れた観光客が足を延ばしやすいたことが追い風になっていると考えられる。

また、新幹線の停車駅・非停車駅の間でも格差が生まれている。新幹線開業前は在来線特急が停車していたあいの風とやま鉄道高岡駅前の飲食店からは来客数の減少を実感する声や、同駅に併設する高岡ステーションビル「クルン高岡」では土産物店や飲食店の売り上げが伸び悩んでいるとの声もあった。同じく、かつては特急が停車していた魚津駅でも、市内にある魚津水族館の来館者数が微減するなど、新幹線開業により新川地区の玄関口機能が黒部宇奈月温泉駅にシフトしたことによる影響が出始めている。

宿泊客の増加に沸く北陸の温泉街は、いわゆるバブル景気に乗って設備を拡張した結果、その後のバブル崩壊や長引くデフレにより相当の反動を経験してきており、現在の盛況がそのまま続くことには懐疑的である。

(2) 人手不足と地価の上昇

相次ぐ工場新設・拠点進出に加え、小矢部市に平成27年7月にオープンした日本海側初のアウトレットモール「三井アウトレットパーク北陸小矢部」や8月の北

陸への「コストコ」進出など大型商業施設の誘致もあり、労働者の供給が追い付いておらず、製造業・サービス業を問わず幅広い業種で人手不足が深刻化しており、企業間での人材獲得競争が激化している。富山県の有効求人倍率は平成27年を通じて1.5倍前後で高止まりした。労働賃金の上昇や求人倍率の高止まりは企業にとって大きなデメリットである。しかし、効率化や自動化など次のステップへ向かうチャンスと捉えることもできる。

企業や商業施設の北陸進出が加速するのに伴い、地価も上昇している。国税庁が昨年7月1日に発表した平成27年の路線価によると、石川県内での最高路線価となったJR金沢駅東口の路線価が1㎡当たり59万円（前年比+9.3%）と高い伸びとなったほか、石川県全体でも前年に比べ路線価が上昇した地点が235地点に上った。富山県でも富山市桜町1丁目、駅前広場通りが1㎡当たり44万円（同+4.8%）と上昇に転じた。

(3) 域内交通体系の再構築

① 並行在来線、飛行機

北陸新幹線開業と同時に、並行在来線の経営が第三セクターのIRいしかわ鉄道（石川県）、あいの風とやま鉄道（富山県）に引き継がれた。あいの風とやま鉄道の発表では、平成27年第1四半期（4～6月）の利用状況は、利用者が約393万2000人、1日当たりでは4万3206人と、同社の予想を上回った。北陸新幹線開業による注目度の上昇

や、ICカードの利用率の向上などが好影響を与えたとみられる。また、従来は定期券利用客が8割と見込まれていたが、実際は定期以外の利用者が25.8%と予想以上の割合を占めた。利用者数で見ると好調な滑り出しを見せているが、利益面では依然として厳しい状態である。同社ではICカードの導入、パークアンドライド用の駐車場整備等、利用環境の向上に向けての取り組みを進めているが、不十分な窓口対応や車両の混雑など、根本的な部分での利便性改善が必要かもしれない。今後は経営環境の改善と利便性改善との両立をいかに図っていくかが課題となるが、日本中を探しても民営化された並行在来線が自力で存続している事例は希少であり、利用者減・運賃値上げ・さらなる利用者減という負のスパイラルを断ち切るための創意工夫が経営に求められる。

② 航空路線の維持

地域の足ではないが、新幹線と競合する航空路線・空港も苦戦している。新幹線開業以降、首都圏往來の際の飛行機利用は減少している。新幹線が開業した3月14日から6月末までの間の小松・羽田便の利用者が前年同期比で3割以上減少しており、現在もこの状況が続いている。また、富山空港でも新幹線開業以降、乗客が前年同期比約4割減、収入が同約6割減となっている。

これを受けて、石川・富山両県の間接者は利用促進に向けた取り組みを進めている。しかし富山空港では昨秋、冬ダイ

ヤ（10月25日～3月26日）での1日6往復の維持が決定されたものの、3月27日から始まる今年の夏ダイヤでは1日4往復に減便することが決まった。3割強の削減に相当し、関係者は危機感を募らせている。現在、富山・新千歳便では東京から富山に到着した機体を利用してほかに、韓国・ソウルや中国・大連、台北と富山を行き来する国際定期便も、羽田便を運航する全日空が地上業務を受け持つなど、羽田便の減便は他の路線へも影響する恐れがある。空港の存続自体にも影響が及ぶかもしれない。

新幹線開通の利便性を得た反面、並行在来線の切り離しや、人の流れの変化による空の便を含む地域全体での交通体系の再構築が大きな課題となっている。それぞれの有機的な連携やITを活用したまったく新しい運用開発、長期的には自動運転車の導入といった革新的な交通手段の新設などが期待される。

3. 都市間競争

最後に、いわゆるストローク効果をはじめとした沿線都市間の競争について記しておきたい。過去の新幹線開通事例を見ると、首都圏に近い長野でのアンケートなどでは、購買力の流出を訴える意見が多かったが、青森や鹿児島ではそれほどでもない。以前に長野新幹線の地域購買力流出について調査した際には、東京まで80分、片道6500円の上田や佐久からの流出が大きかった。しかしながら、

これは首都圏のベッドタウンとなって住民が日常的に通勤していたり、近隣の軽井沢アウトレットなどに流出しているのではないかとという声も聞かれた。少なくとも北陸から首都圏へ購買力が大きく流出するということは考えられないが、富山と金沢、あるいは富山と長野、岐阜と富山といった近隣の都市間での人の移動は今後増えていくだろう。

人口減と高齢化が進む国内において、昭和的な発想で都市間競争を捉える関係者はもう少数ではないだろうか。観光においても近年同質的競争は避けられている。同じ温泉業でも地域により特色を出して差別化を図る傾向があるように、それぞれの都市や地域にはそれぞれ独特の特色や成立過程、異なる文化がある。むしろその差異やローカル色の中で突き抜けた部分が競争の決め手になっている。

平成に入ってから地域の観光におけるキラコンテンツとして発展した、北陸でいえば金沢の「金沢21世紀美術館」や福井県勝山市の「福井県立恐竜博物館」などは、それぞれ20年程度の歴史しかないが、文化都市金沢や世界有数の恐竜化石産出地という「必然性」を活用して成立したものである。「必然性」に加え「情熱と資金の継続」「地域住民の支持」などがあった、このような差別化を成功させていくのであり、これら多様な突き抜けた個性が隣接することによって、地域が継続発展していく。首都圏から見れば富山も石川も同じ「北陸」である。その地域に多種多様なコンテンツが混在す

ることが魅力である。これは競争ではなく、「共創」と「連携」である。

次に紹介する七尾市と小矢部市の事例は、いずれも新幹線が停車しないという不利な環境にあるが、地域の資源・強みをよく把握し、ターゲットとする市場を特定、ビジョンを地域で共有し、戦略を立てて強い意志で実践し、その成果がようやく表れてきている。一方、新幹線が停車する恵まれた地域であるにもかかわらず、停車することに満足し、あるいは停車させることに汲々とし、長期的・戦略的な取り組みができていない地域や、地域内で思惑が対立し、方針に一貫性がない地域、さらに従来型の同質的競争を志向した地域も見られる。そうした地域は今後開業効果が剥落していく中で、さらに苦戦を強いられることになるだろう。

①七尾市

和倉温泉を有する七尾市では、宿泊施設が充実しているという強みを生かし、全国のアマチュアのクラブやサークル活動をターゲットとしてスポーツ合宿の誘致に取り組んできた。和倉温泉多目的グラウンド（人工芝サッカー場3面）や能登島グラウンド（同2面）、テニスコート（24面）の利用実績は平成25年度には10万人を超え、市が宿泊費の一部を補助する合宿補助実績も1万6892人に達した。また、結果的に同市の主要産業である和倉温泉街への宿泊も増加してきている。昨年には当市と富山県氷見市を結ぶ七尾氷見道路が開通し、アクセス面の向上を図りながら、これまで観光客利用

との共用により不便であった地域住民の生活道路との機能分化も達成した。基幹産業である温泉業の活性化と、都会では確保しにくい大型の運動施設を整備したスポーツツーリズムの誘致、住民生活の利便と「一石三鳥」を最小限の投資で達成した事例である。

②小矢部市（石動）

富山県小矢部市では、北陸道、東海北陸道、能越道が交差する場所に位置し、新幹線は停車しないものの、自動車やバスによる広域的な集客が可能であるという強みを生かし、アウトレットモールの誘致に取り組んだ。同市では平成19年にアウトレットモール誘致の検討を開始、市長自らが国内アウトレット開発事業者を訪問し、進出の要請を続けてきたほか、用地取得や敷地造成にかかる費用を負担するなど、市を挙げて誘致活動を進めてきた。地元では反対意見も見られたが、昨年7月に三井アウトレットモール北陸小矢部がオープンし、地域住民の雇用や賑わいの創出など一定の成功を収めている。

4. これからの課題

以上、北陸新幹線の開業効果から課題、都市戦略などについて論じてきたが、新幹線は強力なインフラであるが、それだけで地域に賑わいをもたらしてくれる「魔法の杖」ではなく、単なるハードウェアである。これにどのようなソフトウェアを対

応させるか、どこと連携していくかなどが、沿線地域の知恵の出どころであり、がんばりどころである。すでにプロモーションの時期は終わりつつある現在、地域のSWOT分析を徹底的に行い、どの部分を攻めることが一番低コストで地域住民の生活向上や観光客増加でのシナジーを得やすいか再点検することが、沿線地域や今後沿線となる地域全体に課せられた課題である。

北陸新幹線は、最終的には近畿圏への接続が予定されており、最終的には日本という国土の「山手線」となる。首都中心部を循環する山手線と同じく、高頻度で活用されることにより高密度の経済集積や地域の発展が可能になるが、高度成長ではなく低成長時代にある現在では、その過程において絶え間ない創意と工夫、継続的な努力が必要条件となるだろう。



提供 / JR西日本