

新幹線開業影響予測調査

平成19年3月

石 川 県

目 次

1. 調査の背景と目的	1
2. 石川県の現況	2
2－1 石川県の特徴	2
2－2 北陸新幹線の概要	6
3. 先行県の状況	8
4. 石川県における影響予測	12
4－1 交流人口	12
4－2 観光客の動向	24
4－3 首都圏からの入込客の2次交通	34
4－4 産業への影響	38
5. 結び	46

1. 調査の背景と目的

北陸新幹線については、平成26年度末の完成を目指して、長野～金沢間（白山総合車両基地）の建設工事が進められている。この開業により、金沢～東京間の所要時間が現状の3時間47分から2時間28分となり、1時間19分短縮される。

北陸新幹線の開業は、地域経済に大きな活力を与えるものとして、交流人口の増大や地域産業の活性化など様々な効果が期待されている。これらの効果を発現させるため先行県では、新幹線開業に併せ、地域が様々な取り組みを継続的に実施しているところが多く、取り組み次第では、さらに大きな効果が発現する可能性も高い。

上記の背景を踏まえ、北陸新幹線の開業に伴う影響を予測し、今後の具体的な振興方策の検討に活かすことを目的として、この影響予測調査を行った。

2. 石川県の現況

2-1 石川県の特徴

①地理的位置と交通

<地理的位置>

石川県は、北陸地方の中部に位置し、東は富山県及び岐阜県に、南は福井県に接し、北は能登半島となって日本海に突出している。

地形は、西南から東北に向かって細長く、東西100.4km、南北に198.4km、海岸線は約581.6kmの延長を有し、現在、金沢市をはじめ10市9町からなっている。



図 2-1 石川県の地理的位置

<交通インフラ>

石川県の交通インフラは、鉄道、空港、北陸自動車道、能登有料道路等を中心とした交通網が整備されている。

空港は、小松空港、能登空港の2つの空港がある。小松空港は世界に開かれたゲートウェイとして、能登空港は能登の空の玄関口としての役割が求められている。

港湾は、主要な港湾として金沢港、七尾港などがある。金沢港は国際物流拠点として、七尾港はエネルギー・木材加工基地としての役割が求められている。

鉄道	金沢―越後湯沢―東京	所要時間	3時間47分
	金沢―米原―東京		4時間12分
	金沢―京都		2時間 3分
	金沢―京都―大阪		2時間30分
	金沢―米原―名古屋		2時間25分
	※北陸新幹線完成後は、金沢―東京間は2時間28分 金沢―大阪間は1時間 5分 で結ばれる。		

空港	小松空港		
	羽田便（11往復／日）	札幌便（1往復／日）	福岡便（3往復／日）
	仙台便（1往復／日）	那覇便（1往復／日）	成田便（1往復／日）
	ソウル便（4往復／週）		
	上海便（3往復／週）		
	カーゴルックス国際貨物便（3往復／週）		
	能登空港		
	羽田便（2往復／日）		

高速道路	北陸自動車道から関越、上信越の各自動車道、名神高速道路、東名高速道路を經由して大都市圏と結ばれている。
------	---

県内主要道路 金沢を起点に能登半島を縦貫する能登有料道路が整備されている。

これにより、能登半島の輪島市や珠洲市などへの移動時間が、車で約2時間で行けるなど利便性が向上している。今後、更に高規格道路の整備を進めながら、一層の交通網の充実が求められている。

重要港湾	2港（金沢港、七尾港）
------	-------------



図 2-2 石川県の交通インフラ

②人口

石川県全体の人口は、戦後一貫して増えていたが、平成10年（1998年）をピークにして減少に転じている。

国立社会保障・人口問題研究所の「日本の全国将来推計人口（平成14年3月）」によると、石川県の人口は平成42年（2030年）には、現在より16万人少ない101万人になると予想されている。

総数 1,174,026人（男 567,060人、女 606,966人）

平成17年10月1日現在

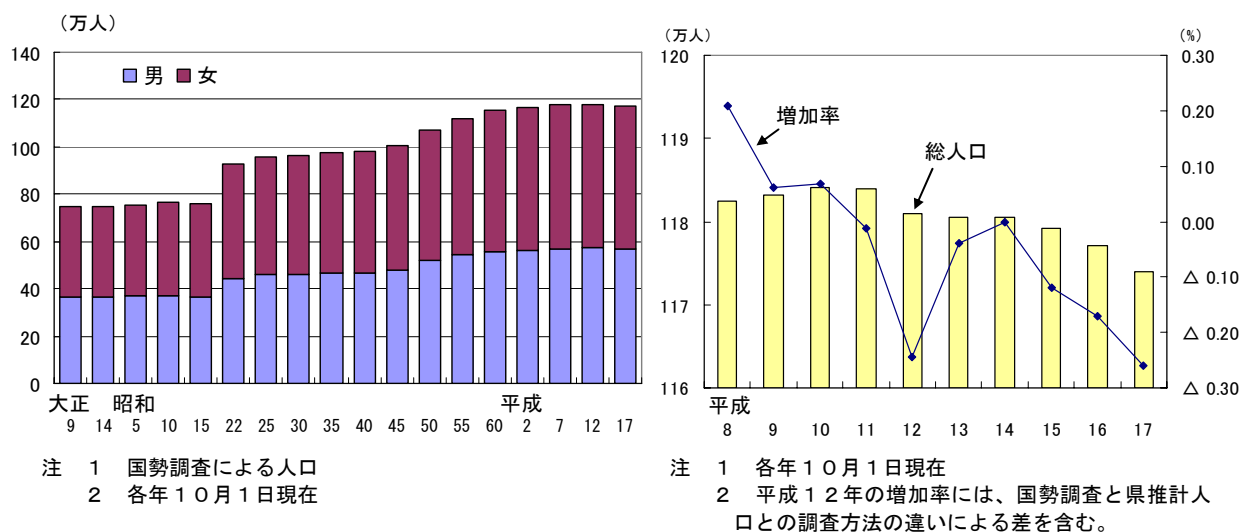


図 2-3 石川県の人口（人口の推移、総人口及び増加率[対前年]の推移）

③観光・産業等

石川県は、特別名勝兼六園や金沢城公園に代表されるように、加賀百万石という風土の中で培われてきた伝統文化が息づいている。また、輪島塗や九谷焼、金箔工芸、加賀友禅などといった伝統工芸も盛んであり、四季折々の風情を奏でる自然環境、温泉、豊富な食文化など本物の体験ができる素材を多く有している。

石川県では平成17年3月に「新ほっと石川観光プラン」を策定し、観光誘客を積極的に押し進めている。

石川県の産業について、就業人口構成比（平成12年国勢調査）は第1次産業が3.9%、第2次産業32.6%、第3次産業62.9%となっており、第3次産業就業者の増加傾向が続いている。

建設機械及び繊維機械を中心とした機械金属工業と絹・化合繊維物を中心とした繊維工業を主体に発展し、これらが石川県の基幹産業となっている。

石川県では、平成17年3月に「石川県産業革新戦略」を策定し、石川ブランド経済の創造（連携新産業の創造や次世代型企業の育成）や、戦略的企業誘致の推進、産業人材の総合的育成・確保などの施策を掲げ、推進に取り組んでいる。

また、金沢地域を中心に高等教育機関が所在している。人口に占める学生の割合では、全国5位、人口あたり大学、短期大学及び高等専門学校数では全国2位など、教育機関は充実した環境にある。

先端産業・研究機能の拠点として設立された「いしかわサイエンスパーク」は、産官学の連携、国際的な研究開発拠点として核となる施設である。石川県は、地元と協力しながら北陸先端科学技術大学院大学を核として、周辺に先端的科学技術分野の研究開発及び産業支援施設等の立地・集積を図り、先端的科学技術分野における産学官連携及び国際的な研究開発拠点を目指す「いしかわサイエンスパーク」の整備を進めている。



図 2-4 いしかわサイエンスパーク

2-2 北陸新幹線の概要

①整備計画の現状

北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を経由し、大阪市に至る延長約 700km の路線である。

このうち高崎－長野間は、平成 9 年 10 月から営業運転されている。また、長野－上越間は平成 10 年 3 月に、上越－富山間は平成 13 年 5 月に、富山－金沢間及び福井駅部は平成 17 年 6 月にそれぞれ着工し、遅くとも平成 26 年度末までの完成を目指し建設工事が進められている。

北陸新幹線 長野－金沢（白山総合車両基地） 平成 26 年度末完成予定

■北陸新幹線の概要

区 間 ／ 東京・新大阪間

総延長 ／ 約 700km（うち、東京・高崎間 105km は上越新幹線と共用）

設計最高速度 ／ 260km/h

主な経過地 ／ 長野市付近、富山市付近、小浜市付近

●北陸新幹線ルート図

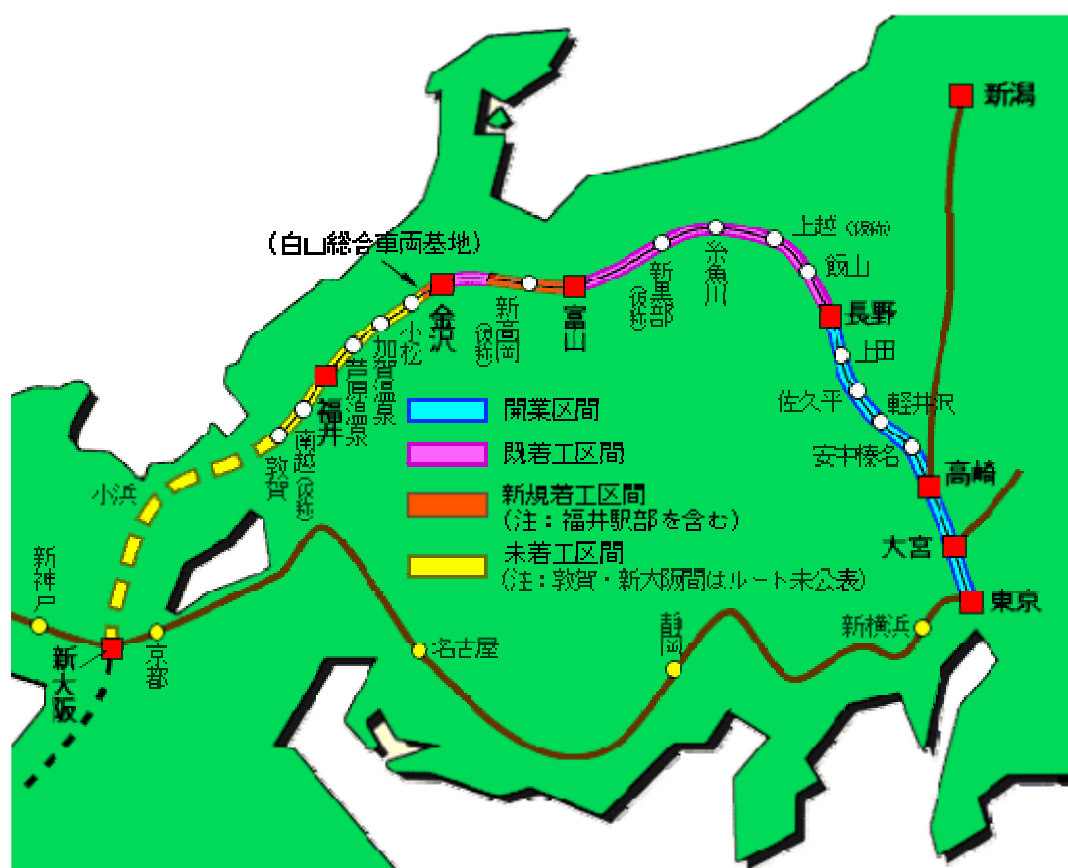


図 2-5 北陸新幹線ルート図と整備計画の現状

出典：北陸新幹線建設促進同盟会 Web サイト

②時間短縮（鉄道）

現 状	金沢—東京	3 時間 4 7 分	金沢—大阪	2 時間 3 0 分
開業後	〃	2 時間 2 8 分	〃	1 時間 5 分
短 縮	〃	1 時間 1 9 分	〃	1 時間 2 5 分

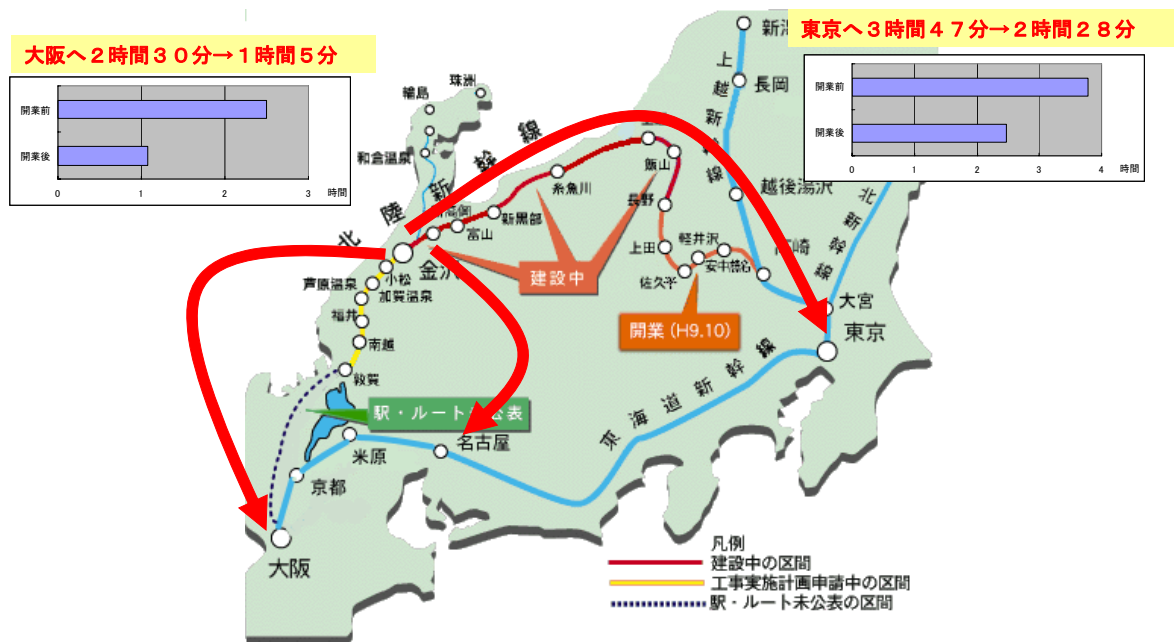


図 2-6 北陸新幹線による時間短縮効果

3. 先行県の状況

先行県における新幹線開業による交流人口の増加を定量的に把握した。先行県では、概ね交流人口の増加が見られる。

※「先行県」の定義：本調査における「先行県」とは、北陸新幹線開業により石川県が受ける影響を考慮する上で有効と考えられる、以下の各新幹線開業時の各県（青森県、秋田県、山形県、長野県、鹿児島県）とした。

各新幹線の開業年次と所要時間変化

- ・ 東北新幹線：昭和 57 年 6 月開業、平成 14 年 12 月八戸延伸
[東京－八戸間] 開業前 3 時間 33 分→開業後 2 時間 56 分 約 40 分短縮
- ・ 山形新幹線：平成 4 年 7 月開業、平成 11 年 12 月新庄延伸
[東京－山形間] 開業前 3 時間 09 分→開業後 2 時間 27 分 約 40 分短縮
- ・ 秋田新幹線：平成 9 年 3 月開業
[東京－秋田間] 開業前 4 時間 37 分→開業後 3 時間 49 分 約 50 分短縮
- ・ 北陸新幹線：平成 9 年 10 月開業（高崎－長野間）
[東京－長野間] 開業前 2 時間 56 分→開業後 1 時間 23 分 約 1 時間 30 分短縮
- ・ 九州新幹線：平成 16 年 3 月開業（鹿児島中央－新八代間）
[博多－鹿児島中央間] 開業前 3 時間 40 分→開業後 2 時間 10 分 約 1 時間 30 分短縮

（1）青森県

1）旅客流動数

- ・ 旅客地域流動調査によると、八戸延伸前後（平成 13 年度と平成 15 年度）の比較では、首都圏からの旅行者数が 1,344 千人から 1,766 千人（31%増）となっている。
- ・ 交通機関分担率は、鉄道：39%→63%（529 千人→1,111 千人）、航空：53%→31%（705 千人→542 千人）、自動車：8%→6%（110 千人→113 千人）となっている。
- ・ 新幹線開業後の鉄道の所要時間が 2 時間 56 分であることから、航空への影響が生じたものと考えられる。

2）空港への影響（羽田便）

三沢空港

- ・ H13：開業前 449 千人：4 往復
- ・ H15：開業後 250 千人：3 往復
- ・ H17：222 千人：3 往復

青森空港

- ・ H13：開業前 978 千人：8 往復
- ・ H15：開業後 883 千人：6 往復
- ・ H17：735 千人：6 往復

（２）秋田県

１）旅客流動数

- ・ 全国幹線旅客純流動調査によると、開業前後（平成 7 年と平成 12 年）の比較では、首都圏居住者の入込客数が、667 千人から 428 千人（36%減）となっている。
- ・ 交通機関分担率は、鉄道：63%→46%（420 千人→199 千人）、航空：30%→47%（200 千人→198 千人）、自動車 7%→7%（47 千人→31 千人）となっている。
- ・ 平成 12 年に入込客数が減少している原因は、平成 6 年の北東北大型観光キャンペーンにより平成 7 年が増加した影響だと考えられる。また、鉄道の分担率が減少している原因は、平成 10 年の大館能代空港の開港の影響だと考えられる。
- ・ 上記の理由を考慮し、平成 2 年と平成 12 年の比較を行うと、首都圏居住者の入込客数は、410 千人から 428 千人（4%増）となっている。また、交通機関分担率は、鉄道：55%→46%（226 千人→199 千人）、航空：38%→47%（156 千人→198 千人）、自動車：7%→7%（28 千人→31 千人）となっている。
- ・ 新幹線開通後も鉄道の所要時間が 3 時間 49 分を要することから、航空への影響は小さいと考えられる。

２）空港への影響（羽田便）

秋田空港

- ・ H8：開業前 1,033 千人：6 往復
 - ・ H10：開業後 863 千人：5 往復
 - ・ H16：953 千人：8 往復 → H16 は H8 比で▲8 %と影響は小さい
- 大館能代空港（平成 10 年 7 月開港） ※秋田新幹線開業後
- ・ H10：63 千人：1 往復
 - ・ H13：121 千人：2 往復
 - ・ H16：119 千人：2 往復

（３）山形県

１）旅客流動数

- ・ 全国幹線旅客純流動調査によると、開業前後（平成 2 年と平成 7 年）の比較では、首都圏居住者の入込客数が、339 千人から 1,185 千人（250%増）となっている。
- ・ 交通機関分担率は、鉄道：71%→87%（240 千人→1,030 千人）、航空：28%→12%（94 千人→143 千人）、自動車：1%→1%（5 千人→12 千人）となっている。
- ・ なお、新庄延伸後（平成 2 年と平成 12 年）との比較では、首都圏居住者の入込客数は、339 千人から 870 千人（157%増）となっている。交通機関分担率は、鉄道：71%→81%（240 千人→703 千人）、航空：28%→10%（94 千人→89 千人）、自動車：1%→9%（5 千人→78 千人）となっている。
- ・ 平成 10 年 7 月に、山形自動車道へ笹谷トンネルが編入され、高速自動車道として東北自動車道と接続されたことから、自動車の交通機関分担率に影響を与えていると考えられる。
- ・ 新幹線開業後の鉄道の所要時間が 2 時間 27 分であることから、山形空港への影響

が生じたものと考えられる。しかし、庄内空港は、新幹線沿線でないこともあり、影響は少ないと考えられる。

2) 空港への影響（羽田便）

山形空港

- ・ H4：山形開業当時 426 千人：5 往復 ・ H13： 60 千人：1 往復
- ・ H10：新庄延伸前 205 千人：2 往復 ・ H16： 61 千人：1 往復
- ・ H11：新庄延伸後 145 千人：1 往復

庄内空港 新幹線の新庄延伸後も羽田便は乗客数・便数ともに増加（新庄駅～庄内空港：車で約 50 分）

- ・ H4：山形開業当時 120 千人：2 往復 ・ H13： 360 千人：3 往復
- ・ H10：新庄延伸前 328 千人：3 往復 ・ H16： 385 千人：4 往復
- ・ H11：新庄延伸後 351 千人：3 往復

（4）長野県

1) 旅客流動数

- ・ 全国幹線旅客純流動調査によると、開業前後（平成 7 年と平成 12 年）の比較では、首都圏居住者の入込客数は、1,703 千人から 3,526 千人（107%増）となっている。なお、長野五輪は平成 10 年開催であるため、この入込客数に影響を及ぼしていない。
- ・ 交通機関分担率は、鉄道：86%→71%（1,472 千人→2,520 千人）、自動車：14%→29%（231 千人→1,006 千人）となっている
- ・ 新幹線開業前年の平成 8 年 11 月に上信越自動車道の小諸 I C～更埴 J C T が開通し、関越自動車道と接続したことが、自動車の交通機関分担率に影響を与えていると考えられる。

（5）鹿児島県

1) 旅客流動数

- ・ 旅客地域流動調査によると、開業前後（平成 15 年と平成 16 年）の比較では、福岡県・熊本県からの旅行者数が 3,727 千人から 5,394 千人（45%増）となっている。
- ・ 交通機関分担率は、鉄道：22%→22%（822 千人→1,198 千人）、航空：8%→3%（280 千人→171 千人）、自動車：70%→75%（2,625 千人→4,025 千人）となっている。
- ・ 新幹線開業年の平成 16 年 12 月に、九州自動車道の熊本県と鹿児島県の県境（人吉 I C～えびの I C）で、4 車線化となったことから、自動車の交通機関分担率に影響を与えていると考えられる。

2) 空港への影響（福岡便）

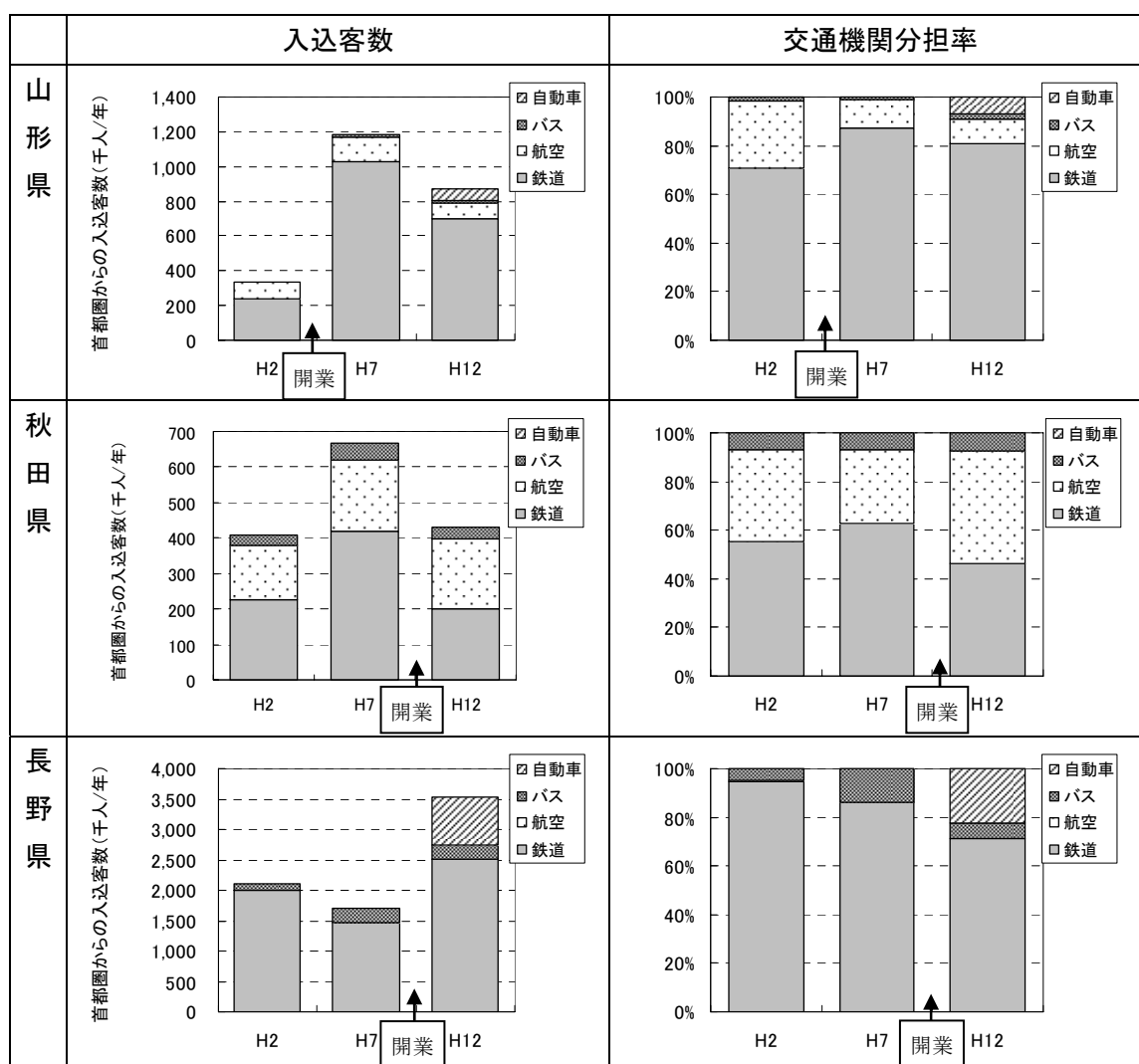
鹿児島空港

- ・ H15：開業前 615 千人：9 往復
- ・ H16：開業後 380 千人：6 往復

なお、青森県と鹿児島県については、開業後の全国幹線旅客純流動調査^(注1)（平成17年度データ）が発表されていないため、開業前後の旅客地域流動調査^(注2)での比較を行った。

（注1）『全国幹線旅客純流動調査』（国土交通省）は、全国の幹線交通を利用した旅客流動を把握するための調査。従来の交通機関ごとに別々に行われる流動調査ではなく、それらを統合し、旅行する個人に着目し、旅行の真の出発地と目的地、居住地から旅行先への流動や移動目的とともに、交通機関の乗り継ぎ状況を含めた旅行行動の全体像を捉えたもの。平成2年（1990年）に第1回、平成7年（1995年）に第2回、そして平成12年（2000年）に第3回調査を実施。

（注2）『旅客地域流動調査』（国土交通省）は、鉄道・自動車・旅客船・定期航空の各輸送機関別に、国内地域相互間の旅客流動状況を明らかにし、将来の輸送需要予測及び今後の輸送施設整備計画立案の基礎資料とすることを目的として、毎年、国土交通省総合政策局情報管理部で実施されている調査。



出典：全国幹線旅客純流動調査

図 3-1 先行県の入込客数と交通機関分担率

4. 石川県における影響予測

4-1 交流人口

(1) 首都圏居住者の流動

1) 現状の流動

全国幹線旅客純流動調査（平成 12 年）によると、首都圏居住者の石川県への入込客数は約 60 万人であり、訪問する目的は仕事（出張）が 53%、観光が 27%、その他 20%と続いている。

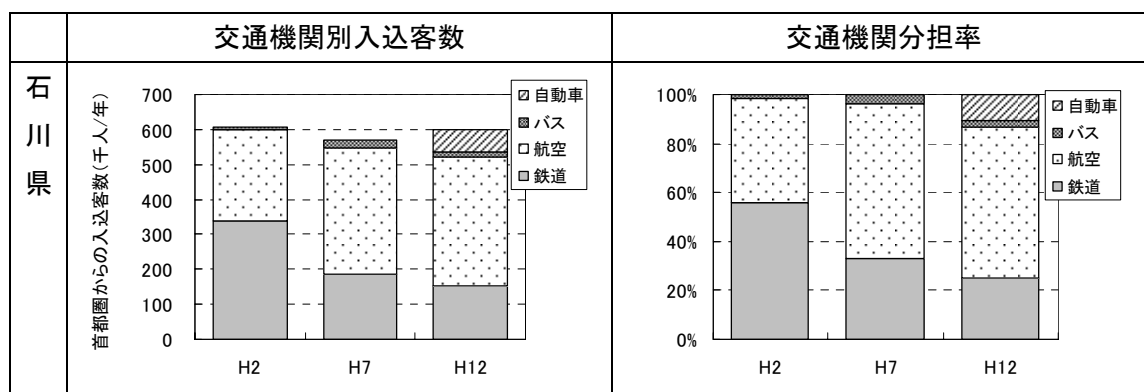
また、交通機関分担率では、航空が 61%、鉄道が 25%、バスが 3%、自動車が 11%となっている。

表 4-1 首都圏から石川県への目的別・交通機関別入込客数

旅行目的	入込客数(千人)	構成率(%)
仕事	322	53%
観光	161	27%
その他	120	20%
合計	603	100%

交通機関	入込客数(千人)	分担率(%)
鉄道	152	25%
航空	370	61%
バス	16	3%
自動車	65	11%
合計	603	100%

出典：全国幹線旅客純流動調査



出典：全国幹線旅客純流動調査

2) 北陸新幹線開業後に予想される流動

首都圏居住者へのアンケート結果からは、北陸新幹線開業後の訪問については、観光・買物等で行く機会が増えるという意向が、増えることはないと思うという意向を上回っており、潜在需要としては観光・買物等のニーズが高いものと考えられる。

観光・買物等の目的では、金沢地域、能登地域、加賀地域などほぼ各地域に需要があるが、業務（出張）等の目的では、需要は金沢地域が主なものとなっている。

【北陸新幹線開業後の訪問意向】

北陸新幹線開業後の訪問については、観光・買物等で行く回数が増えるという回答者が48%、増えることはないという回答者が38%となっており、潜在需要として、観光・買物等のニーズが高いものと考えられる。

「往復の片方が新幹線、片方が航空の利用で、航空の往復割引と同じような割引き等があれば増えると思う」という回答者も約18%おり、航空とのセット割引きが、潜在需要の拡大に有効であることがわかる。

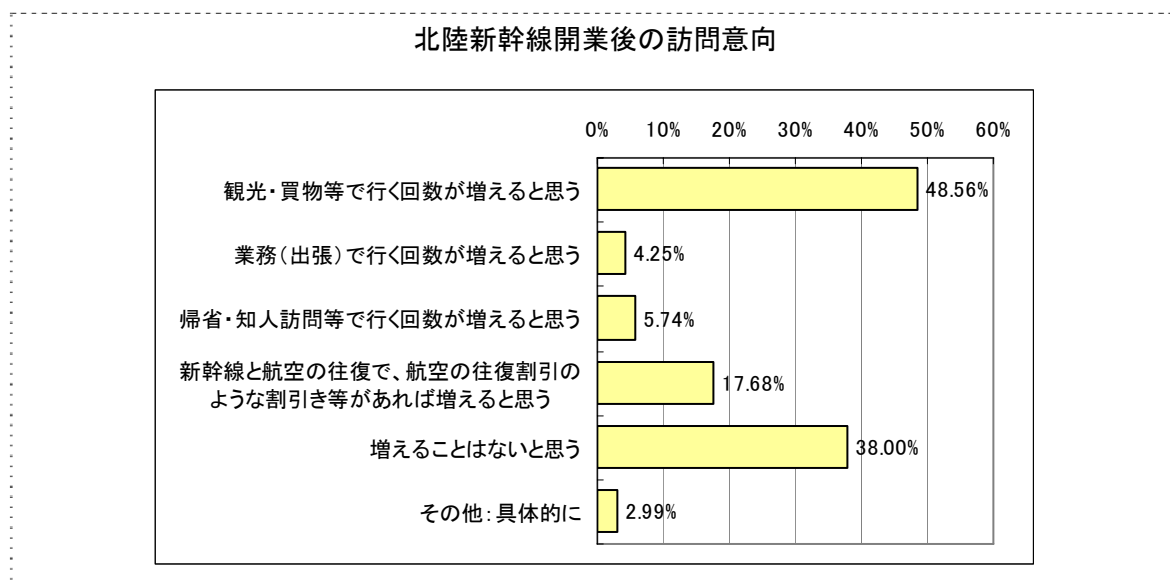


図 4・2 北陸新幹線開業後の訪問意向

出典：県外アンケート：（首都圏居住者回答結果）

【北陸新幹線開業後の訪問意向（目的別・地域別）】

北陸新幹線開業後の地域別訪問意向を見ると、観光・買物等では各地域とも一定の潜在需要があるのに対して、業務（出張）等は、金沢地域が主なものとなっている。

北陸新幹線と航空とのセット割引に関しては、金沢以外の地域でも潜在需要が高い結果となっており、とりわけ、能登空港のある能登地域、小松空港のある加賀地域での潜在需要が高い結果となっている。

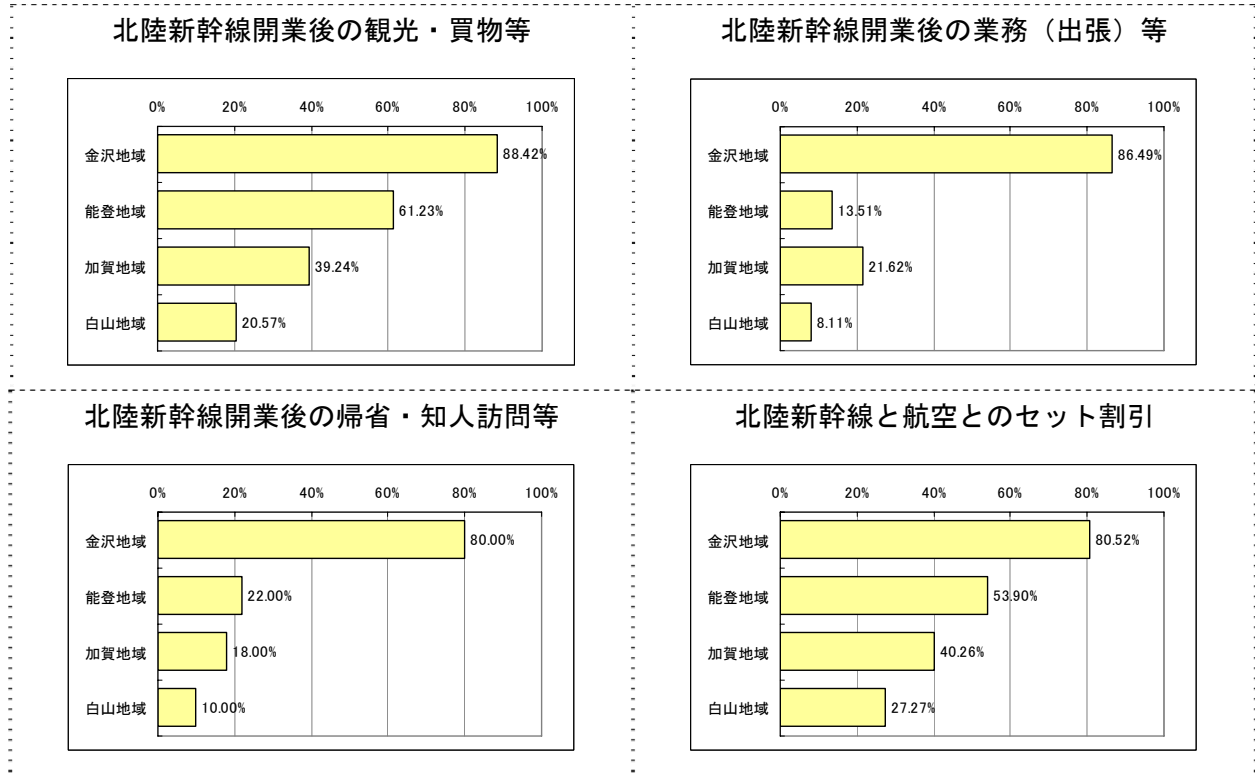


図 4-3 北陸新幹線開業後の目的別・地域別訪問意向（県外アンケート）

出典：県外アンケート：（首都圏居住者回答結果）

（２）首都圏からの入込客数の将来予測

首都圏からの入込客数を、首都圏からのアクセス時間などで表現するモデル式を作成した。
上記のモデル式によると、北陸新幹線開業に伴い、首都圏居住者の交流人口が約５割増加する
との結果が得られた。

１）先行県の分析

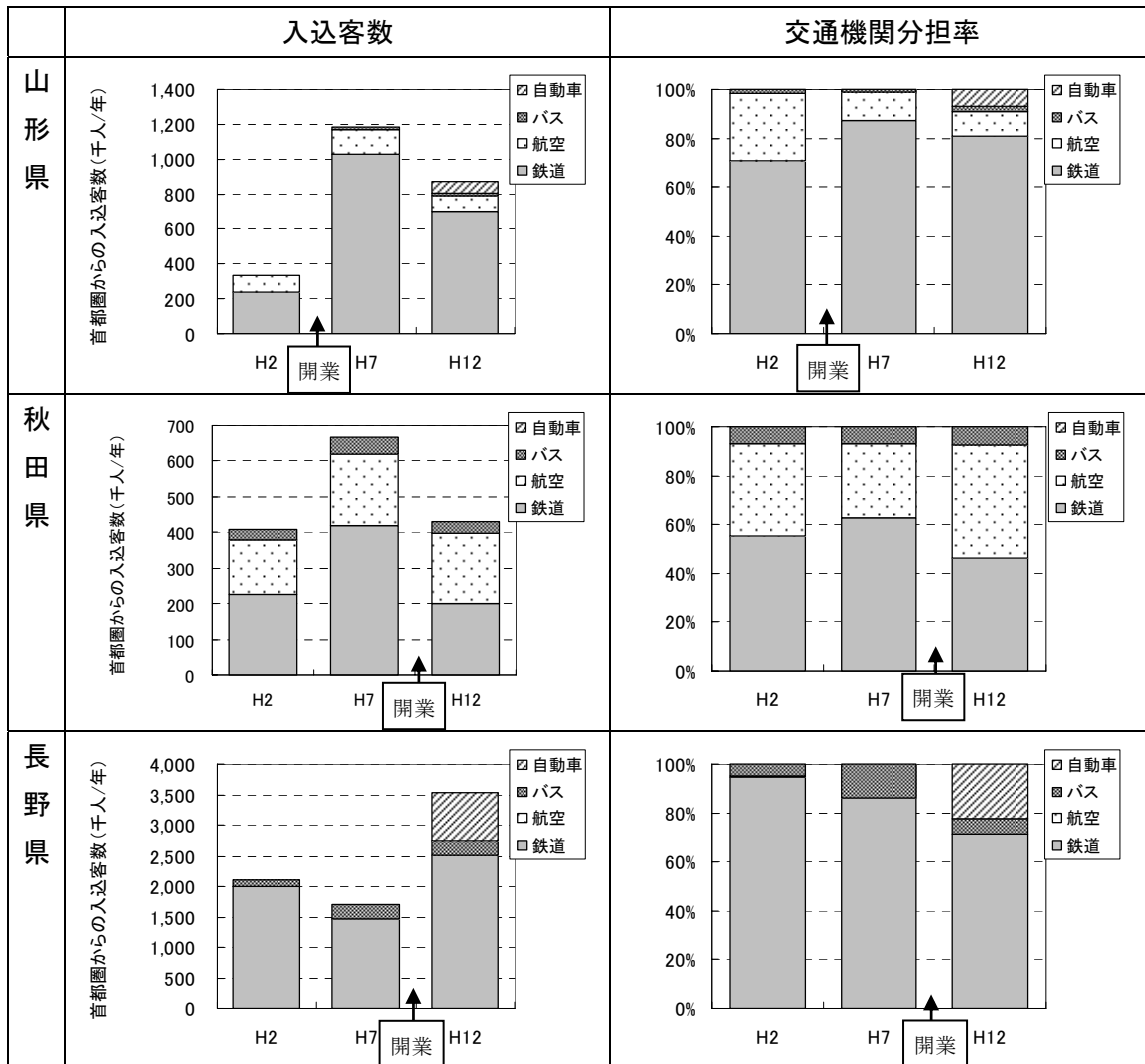
【首都圏からの入込客数と交通機関分担率】

- ・ 先行県について、首都圏からの入込客数と交通機関分担率の変化について整理した。
- ・ 先行県の事例としては、データの制約から、平成２年から平成１２年までに開業した以下の都道府県を対象とした。

表 ４-４ 分析対象とした都道府県

都道府県	対応する新幹線開業
山形県	平成４年 山形新幹線開業
秋田県	平成９年 秋田新幹線開業
長野県	平成９年 北陸新幹線長野開業

- ・ 新幹線開業に伴い、鉄道を中心に入込客が増加している。
- ・ 秋田県において、平成 12 年に減少している原因は、平成 6 年の北東北大型観光キャンペーンにより平成 7 年が増加した影響だと考えられる。また、鉄道の分担率が減少している原因は、平成 10 年の大館能代空港の開港の影響だと考えられる。



出典：全国幹線旅客純流動調査

図 4-5 先行県の入込客数と交通機関分担率

2) 入込客数の分析

- ・ 新幹線開業に伴い、経済活動や観光魅力度、旅行に要する時間など、地域のどのような要因が入込客数と関連があるかを分析した。
- ・ 首都圏から各道府県（関東地区及び沖縄県を除く 39 道府県）への入込客数について、関連すると思われる統計指標を説明変数とするモデル式を考え、7 項目の統計指標を組み合わせながら検証したところ、観光魅力度、県内総生産、商店数、所要時間の 4 項目を組み合わせたモデル式で、最も説明力があることがわかった。また、このモデル式が先行県の入込客数の変化を表現できるか検証した。

$$\text{入込客数} = \text{観光魅力度}^{0.35} \times \text{道府県内総生産}^{0.36} \times \text{商店数}^{0.63} \times \text{所要時間}^{-1.01} \times \exp^{6.33}$$

(決定係数 0.79)

- ・ モデル式の説明変数として、検討したのは次の統計指標である。

表 4-6 分析対象とした指標と出典

指標	出典	データの時点
観光魅力度（観光資源数）	J T B 観光資源台帳	平成 12 年
道府県内総生産	県民経済計算年報	平成 12 年
就業者数	国勢調査	平成 12 年
3 次産業就業者数	国勢調査	平成 12 年
工場数	工業統計調査	平成 12 年
商店数	商業統計調査	平成 11 年
首都圏からの所要時間	NAVINET	—

- ・ 下の図は、モデル式による各道府県への入込客数の理論値と、実際の数値を見比べたものである。

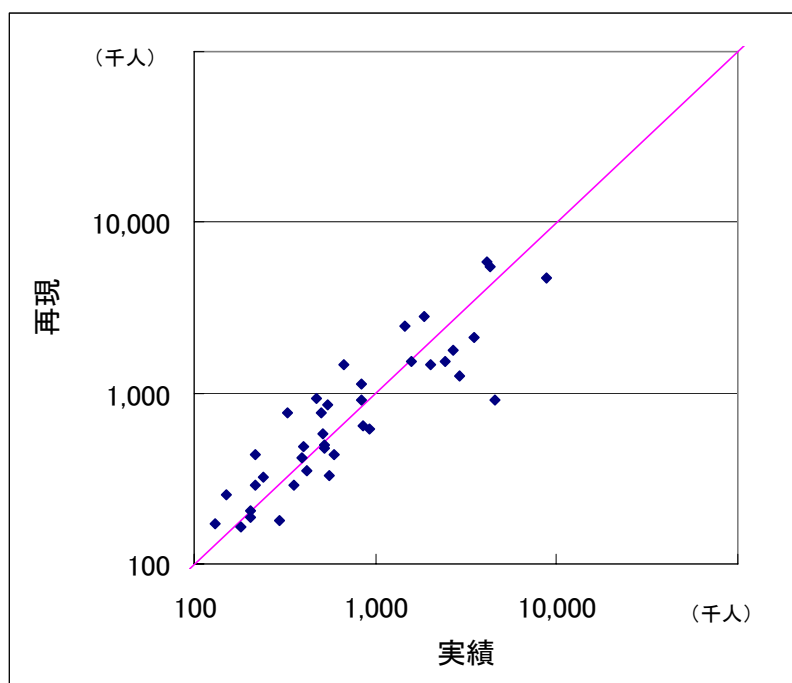


図 4-7 現状再現性

- ・ モデル式での首都圏から先行県への入込客数の再現性は以下のとおり。なお、モデル式は平成 12 年のデータを元になっているため、比較する開通後の入込客数や統計指標は、平成 12 年度を対象とした。

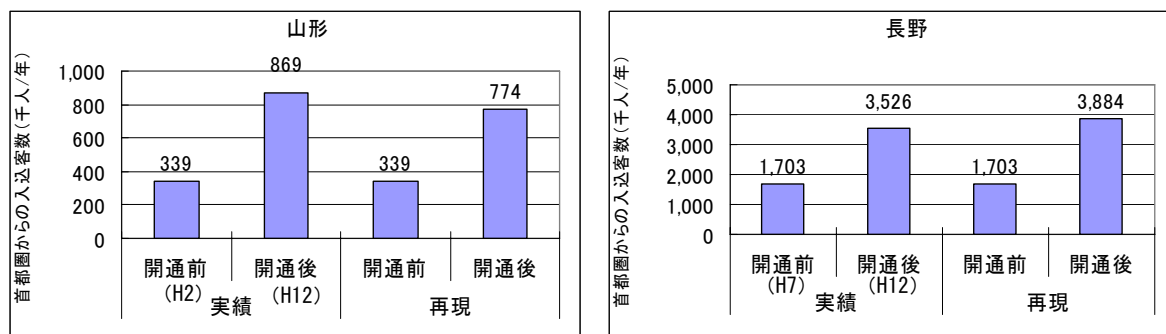


図 4-8 先行県の首都圏からの入込客数の再現性

- ・ なお、先行県の理論値と実際の数値を比較すると、山形県では 11%減、長野県では 11%増と乖離が発生している。
- ・ モデル式で推計される石川県の首都圏からの入込客数についても、両県に見られるように一定の誤差が生じる可能性があると考えられる。

3) 入込客数の予測

①入込客数全体

- ・ 北陸新幹線開業に伴う入込客数について、モデル式により予測した。石川県の観光資源数は30、商店数は20,167店、県内総生産は46,596億円、所要時間は2時間28分と想定すると、首都圏からの入込客数は51%増加と予測された。
- ・ 全国幹線旅客純流動調査より平成12年の首都圏居住者の入込客は60万人であるから、北陸新幹線開業後の入込客数は91万人（60万人×1.51）と31万人の増加が予測される。
- ・ なお、同じく全国幹線旅客純流動調査より平成12年の全国からの石川県への入込客は299万人であるから、北陸新幹線開業による首都圏居住者の増加のみ考慮すると、石川県への入込客は330万人（299万人+31万人）となり、約10%の増加となる。

②交通機関別入込客数

- ・ 開業後の交通機関分担率を予測するため、東京からの航空での所要時間、新幹線での所要時間が東京ー金沢に類似した地区を参照する。
- ・ 開業後の東京ー金沢間の所要時間が、鉄道2時間28分、航空3時間16分※（時間差48分）であるので、類似した区間として東京ー大阪（鉄道2時間30分、航空3時間16分（時間差46分））の交通機関分担率を用いて、交通機関別入込客数を予測することとする。

※移動時間は駅探乗換案内 <http://ekitan.com/> による
検索した結果を使用した。

表 4-9 首都圏から大阪府への交通機関分担率

交通機関	流動数(千人)	分担率(%)
鉄道	9,499	67%
航空	4,159	29%
自動車	524	4%
合計	14,182	100%

（自動車にバスを含む）

出典：旅客地域流動調査

- ・ 首都圏から大阪府への交通機関分担率を用いて、北陸新幹線開業後の首都圏から石川県への交通機関別入込客数を、鉄道：航空：自動車（67：29：4）で按分すると、予測される入込客数は91万人であることから、開業後の入込客数は、鉄道：航空：自動車＝61：26：4万人になると予測できる。

平成12年交通機関分担率	鉄道：航空：自動車＝25：61：14%
〃 入込客数	鉄道：航空：自動車＝15：37：8万人
開業後の交通機関分担率	鉄道：航空：自動車＝67：29：4%
〃 入込客数	鉄道：航空：自動車＝61：26：4万人

③目的別入込客数

- ・ 先行県の事例をみても新幹線開業前後で目的別構成率の変化に一定の傾向がみられない。
(山形県 仕事増観光減、秋田県 私用増観光減、長野県 仕事減観光増、など)
- ・ 一方、県外アンケートの結果をみると石川県に関しては、将来、観光目的が増加すると考えられる。
- ・ そこで、先行県の中でも観光目的が増加した長野県並みに目的構成が変化すると想定した。
なお、平成 12 年の石川県の目的別構成率と新幹線開業前（平成 7 年）の長野県の目的別構成率はほぼ同率であるため妥当だと考えられる。

平成 12 年目的別構成率 仕事：観光：その他＝53：27：20 %
 “ 入込客数 仕事：観光：その他＝32：16：12 万人
 開業後目的別構成率 仕事：観光：その他＝44：38：18 %
 “ 入込客数 仕事：観光：その他＝40：34：17 万人

表 4-10 新幹線開業前後の目的別構成率の変化

		入込客数(千人)			目的別構成率			開業前後の 構成率の変化
		H2	H7	H12	H2	H7	H12	
山形県	仕事	200	770	437	59%	65%	50%	6%
	観光	84	191	183	25%	16%	21%	-9%
	その他	55	224	250	16%	19%	29%	3%
	合計	339	1,185	870	100%	100%	100%	0%
秋田県	仕事	228	362	233	56%	54%	54%	0%
	観光	76	178	91	19%	27%	21%	-6%
	その他	106	127	104	25%	19%	25%	6%
	合計	410	667	428	100%	100%	100%	0%
長野県	仕事	1,233	900	1,544	58%	53%	44%	-9%
	観光	477	386	1,183	23%	23%	34%	11%
	その他	405	417	799	19%	24%	22%	-2%
	合計	2,115	1,703	3,526	100%	100%	100%	0%

出典：全国幹線旅客純流動調査

※入込客数は秋季 1 日データを年拡大

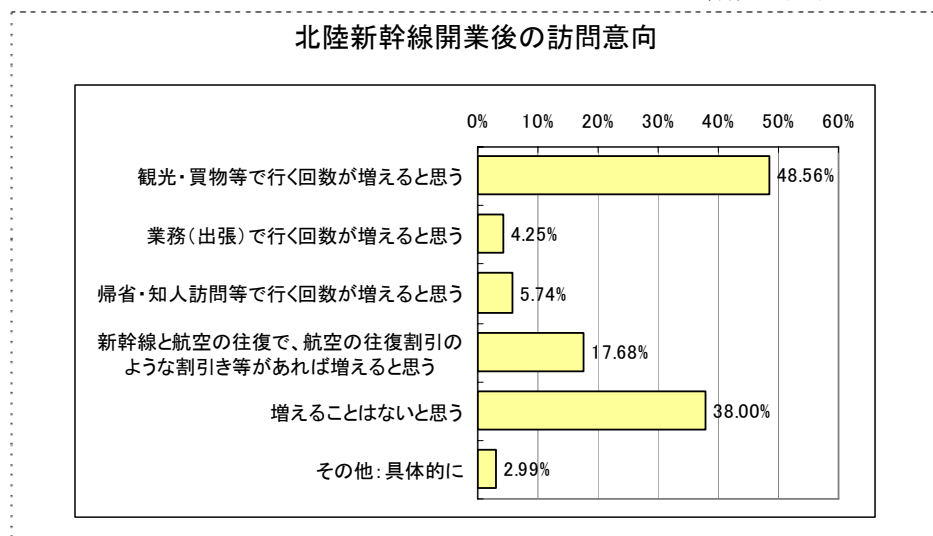


図 4-11 北陸新幹線開業後の訪問意向（再掲）

出典：県外アンケート：（首都圏居住者回答結果）

（３）県民の３大都市圏への流動

１）現状の流動

石川県民へのアンケート結果からは、３大都市圏への流動の現状は、大阪圏への回数が最も多く、東京圏、名古屋圏が続く結果となった。東京圏への移動交通手段は、飛行機が半数以上を占めた。

【３大都市圏への訪問回数】

県民アンケートによると、この１年間の３大都市圏に出かける回数を見てみると、大阪圏への回数が最も多く、宿泊・日帰りをあわせて一人当たり 1.89 回であり、東京圏へは 1.67 回、名古屋圏には 1.19 回となっている。（図 ４-12）

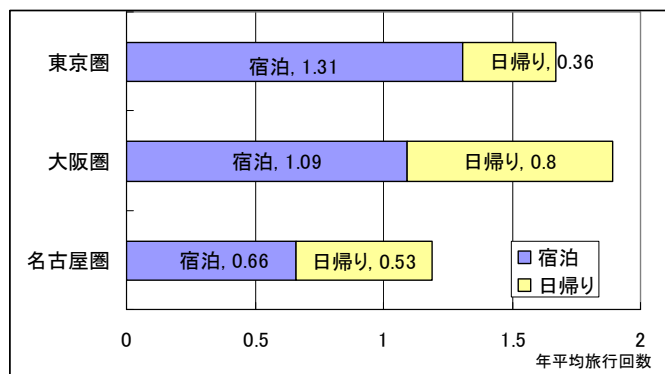
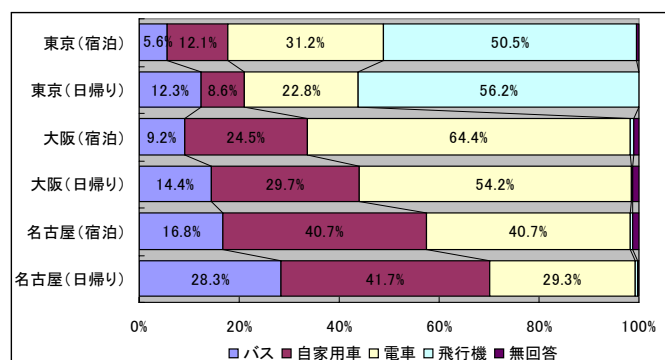


図 ４-12 ３大都市圏への年間旅行回数(一人当たり、20 歳以上)

出典：県民アンケート

【３大都市圏への利用交通機関】

この１年間で東京圏に出かける際に利用した交通手段として「飛行機」を挙げる人の割合は、宿泊の場合で 50.5%、日帰りでは 56.2%と半数以上を占めている。名古屋圏へは自家用車の割合が高い。



※構成比は、各地域へ行ったサンプル数を母数として算出。20 歳以上

図 ４-13 ３大都市圏への交通手段(20 歳以上)

出典：県民アンケート

2) 石川県の新幹線開業後に予想される流動

北陸新幹線の金沢開業後、県内から首都圏（東京圏）への移動は約3割増加すると推計された。

【東京圏への移動の変化】

金沢開業後の北陸新幹線の移動時間・料金・本数についての下記仮定のもと、東京圏に出かける回数の変化を質問した。

【仮定】北陸新幹線開業後の東京までの移動時間 …2 時間半～3 時間

〃 料金 …現在の越後湯沢経由と同じ

〃 本数（片道） …現在の東京－長野の本数と同じ

集計結果は、「現状と変わらない」とする割合が最も高く、宿泊で 43.2%、日帰りで 34.1% であり、「東京圏に出かける回数が増える」は宿泊で 16.4%、日帰りで 9.9% となっている（無回答を含む割合）。

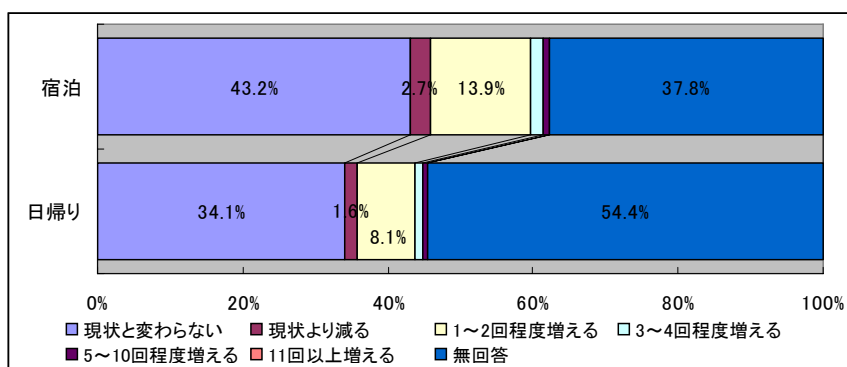


図 4-14 北陸新幹線開業後の東京圏への移動意向

出典：県民アンケート

この結果より、北陸新幹線開業後の東京圏に出かける回数は 0.5 回(宿泊と日帰りの合計)増えることになり、現状の東京圏の回数に足すと以下のようになり、大阪圏よりも東京圏に出かける回数の方が多くなる。

また、訪問回数が、1.67 回から 2.17 回（0.5 回増）と 30%増加することから、全国幹線旅客純流動調査（平成 12 年）の石川県から東京圏への流動数が 470 千人であるので、県民全体の流動数の増加は 141 千人になると推計できる。

表 4-15 石川県から首都圏への目的別流動数

旅行目的	流動数(千人)	構成率(%)
仕事	337	72%
観光	42	9%
その他	91	19%
合計	470	100%

出典：全国幹線旅客純流動調査

注：試算の前提条件

- ・ 東京圏へ行く増減回答(回数)に割合(%)を乗じて合計。
- ・ 回数については、「減る」の回答には、現状の移動回数を利用(宿泊 1.31 回、日帰り 0.36 回)し、「増える」の回答には、選択肢の中間値を利用(1～2 回増えるは 1.5 回)し、11 回以上は 11 回として計算した。

計算式

$$(\text{宿泊}) = (-1.31) \times 2.7\% + 1.5 \times 13.9\% + 3.5 \times 1.7\% + 7.5 \times 0.8\% + 11 \times 0\%$$

$$(\text{日帰り}) = (-0.36) \times 1.6\% + 1.5 \times 8.1\% + 3.5 \times 1.1\% + 7.5 \times 0.5\% + 11 \times 0.2\%$$

$$\text{増加回数} = (\text{宿泊}) + (\text{日帰り}) = 0.50637 \div 0.5 (\text{回})$$

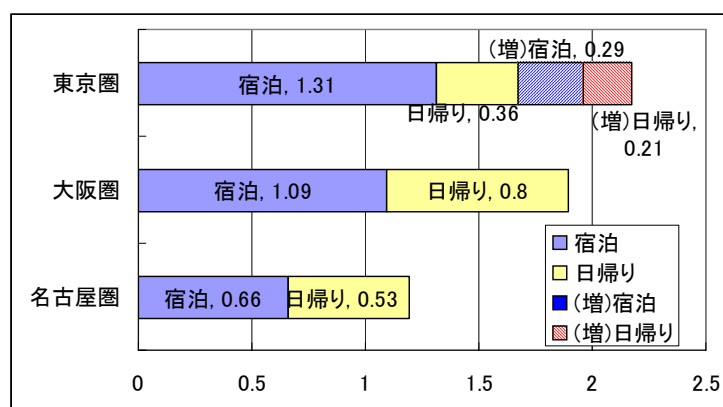


図 4-16 3大都市圏への年間旅行回数[東京圏への増加反映](一人当たり、20歳以上)

出典：県民アンケート

表 4-17 東京圏への移動が増加するという回答者についての大阪圏・名古屋圏への移動意向

宿泊	構成比	日帰り	構成比
現状と変わらない	61.7%	現状と変わらない	58.6%
現状より増える	16.1%	現状より増える	13.6%
1～2回程度減る	11.7%	1～2回程度減る	13.6%
3～4回程度減る	0.6%	3～4回程度減る	2.1%
5～10回程度減る	0.0%	5～10回程度減る	0.0%
11回以上減る	0.0%	11回以上減る	0.0%
無回答	9.8%	無回答	12.0%
合計	100.0%	合計	100.0%

出典：県民アンケート

(参考)

東京圏に行く回数が増加するという回答者について、大阪圏・名古屋圏に行く回数の変化をみたところ、「現状と変わらない」が約6割(宿泊 61.7%・日帰り 58.6%)、「大阪圏・名古屋圏に行く回数が減る」の回答が宿泊 12.3%、日帰り 15.7%となり、「増加する」の回答が宿泊 16.1%、日帰り 13.6%とほぼ同数程度であることから、大阪圏・名古屋圏への旅行回数は変わらないと考えられる。

4-2 観光客の動向

(1) 石川県訪問観光客の動向

1) 客層

①性別・年齢

石川県が毎年行っている観光動態調査の回答者属性を見ると、女性では50代、30代、20代の順で多く、男性では50代に続いて60代と40代がほぼ同程度であり、30代が続いている。

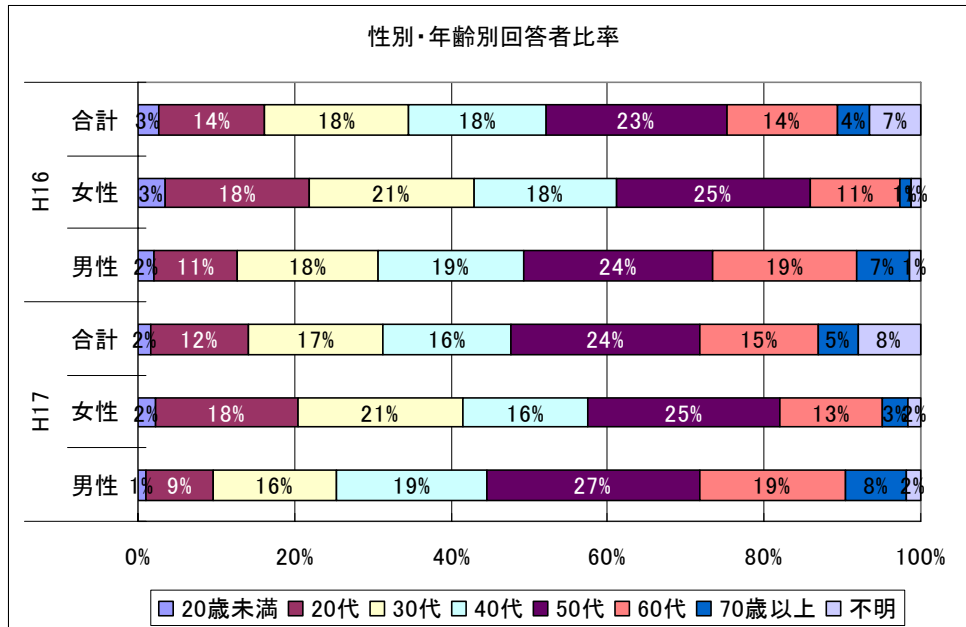


図 4-18 性別・年齢別回答者比率

出典：「統計からみた石川県の観光」

②同行者

同行者としては家族、知人・友人、団体、自分ひとりの順で多い。

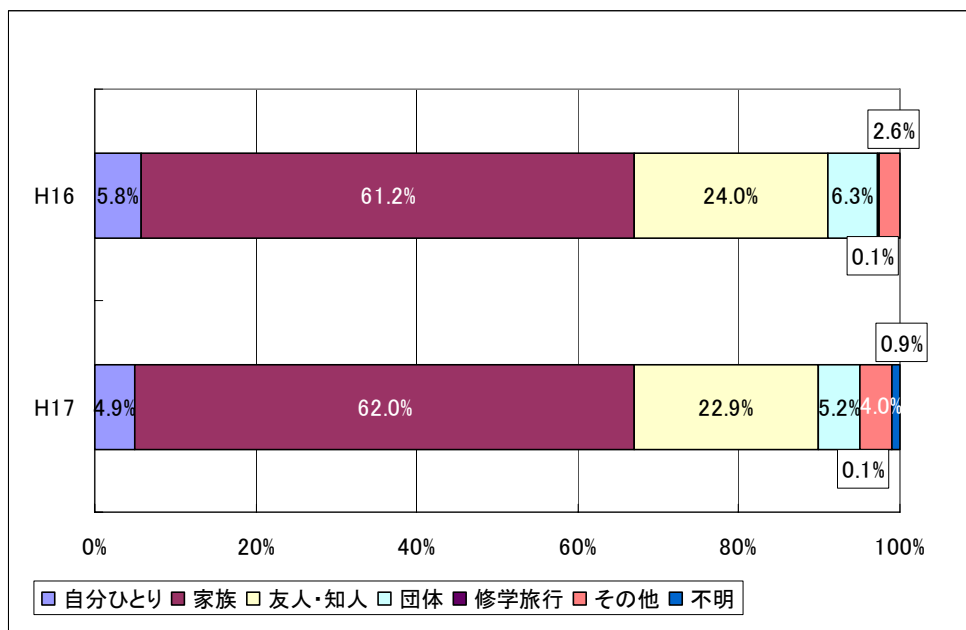


図 4-19 同行者（グループ種別）

出典：「統計からみた石川県の観光」

③グループの人数

グループの人数は、2～4人、5～9人、1人の順で多い。

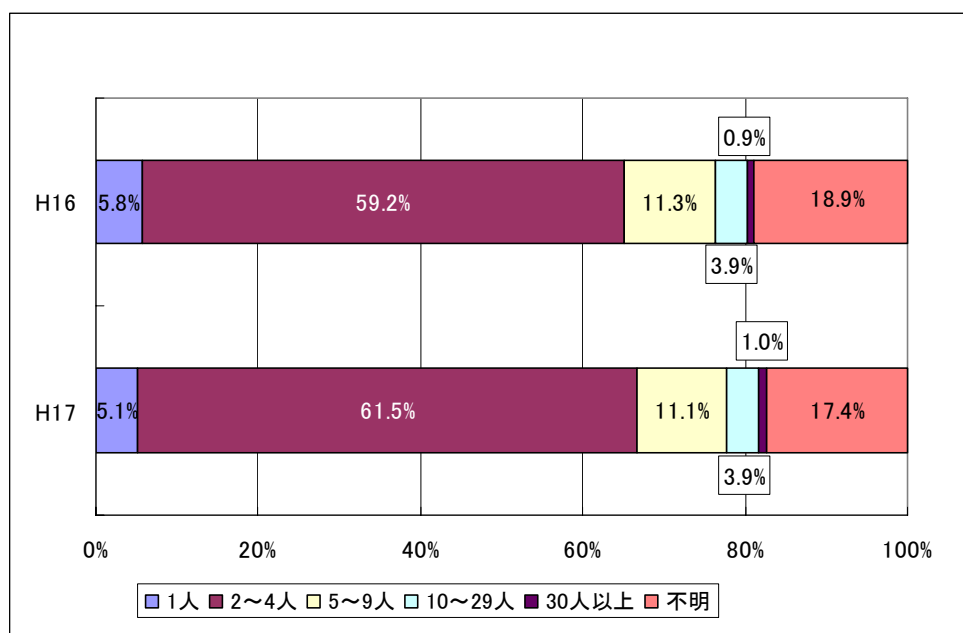


図 4-20 グループの人数

出典：「統計からみた石川県の観光」

2) 旅行目的

旅行目的は温泉、味覚、保養・休養、自然風景の順で多い。

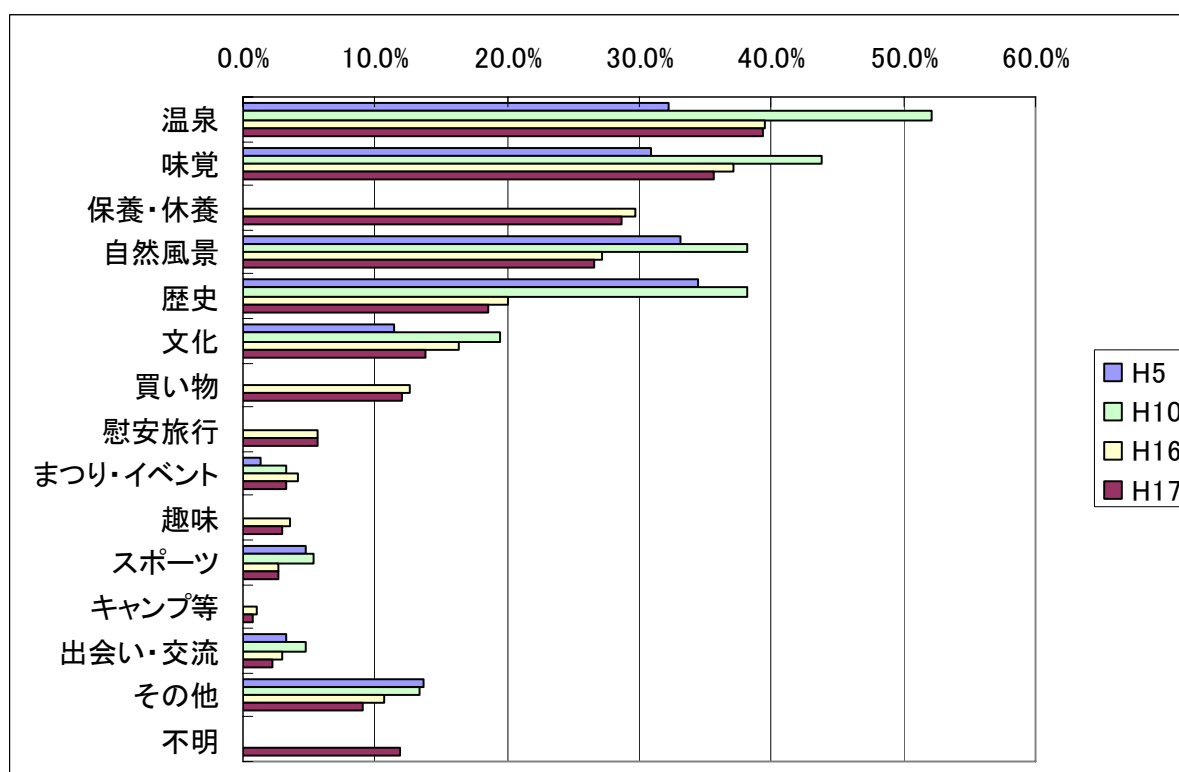


図 4-21 旅行目的

出典：「統計からみた石川県の観光」

3) 県外客の平均旅行日数（平均宿泊数）

県外客の平均旅行日数（平均宿泊数）は平成 16 年では 1.51 泊、平成 17 年では 1.43 泊であり減少している。

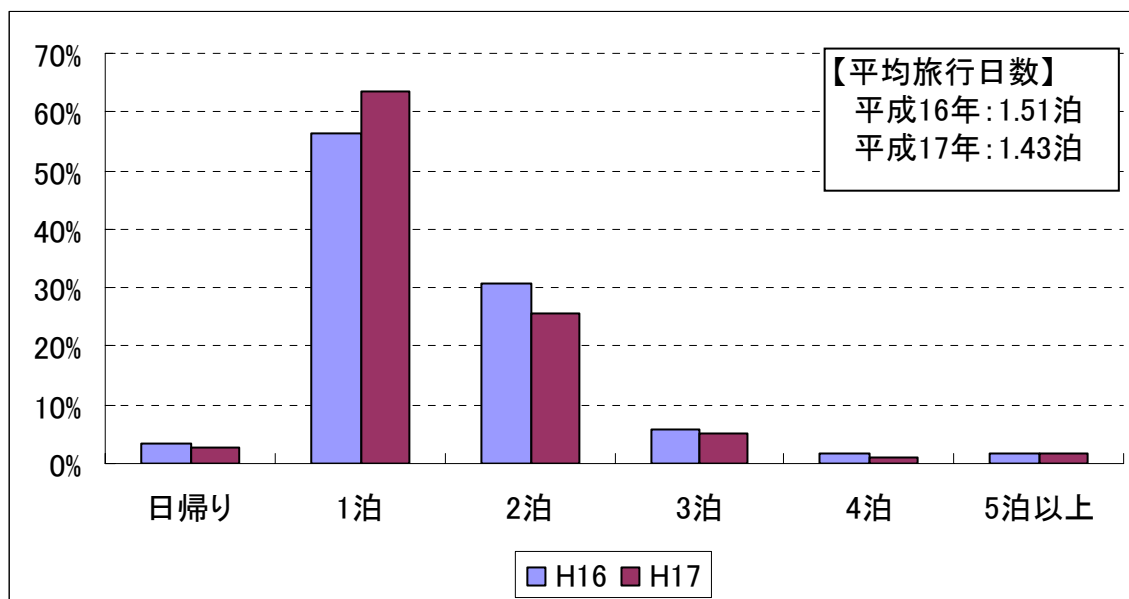
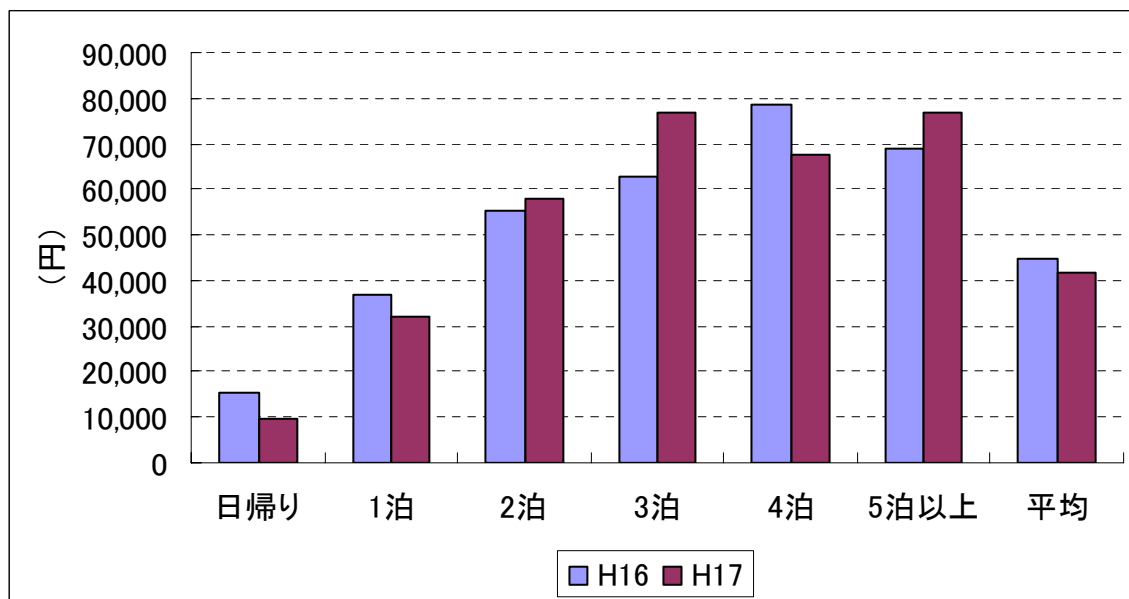


図 4-22 平均旅行日数（平均宿泊数）

出典：「統計からみた石川県の観光」

4) 県外客による石川県内での消費額

県外客による石川県内での消費額は、平均で平成 16 年には 44,589 円、平成 17 年には 41,628 円である。



(単位:円)

	日帰り	1泊	2泊	3泊	4泊	5泊以上	平均
H16	15,157	36,798	55,493	62,614	78,607	68,935	44,589
H17	9,766	32,201	57,900	77,045	67,438	76,832	41,628

図 4-23 県外客による石川県内での消費額

出典：「統計からみた石川県の観光」

(2) 全国的な観光客の動向

1) 客層

①性別・年齢

女性では 30 代が最も多く 50 歳以上、20 代がほぼ同程度で続いている。男性では 30 代、40 代、50 代の順で多い。

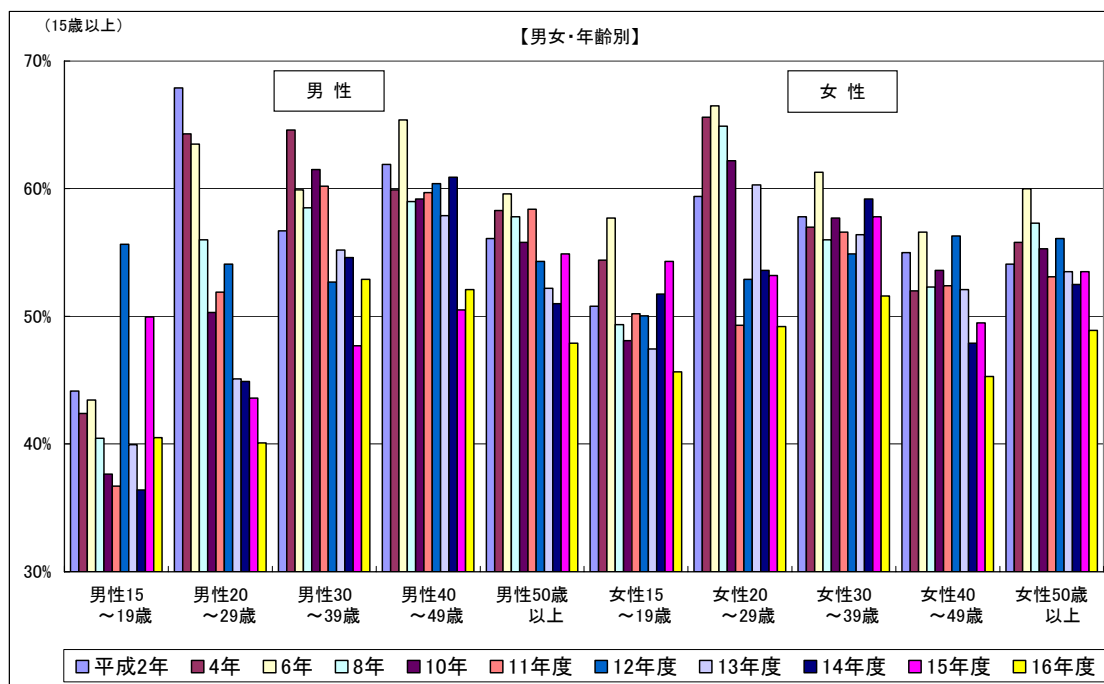


図 4-24 参加率

出典：「平成 17 年度 観光の実態と志向」（社団法人日本観光協会）

②同行者

同行者としては家族、知人・友人、家族と知人・友人、団体、自分ひとりの順で多い。家族旅行は増加、職場・学校の団体旅行は減少傾向にある。

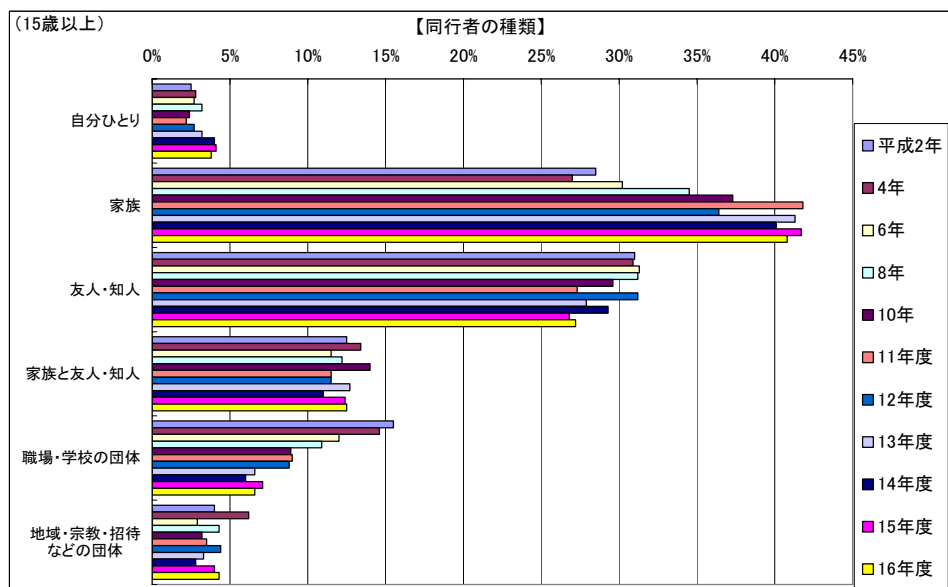


図 4-25 同行者（グループ種別）

出典：「平成 17 年度 観光の実態と志向」（社団法人日本観光協会）

③グループの人数

グループの人数は、2～3人、4～5人、6～10人、15～30人の順で多い。
2～3人の旅行は増加、4～5人の旅行は横ばい、6人以上の旅行は減少傾向にある。

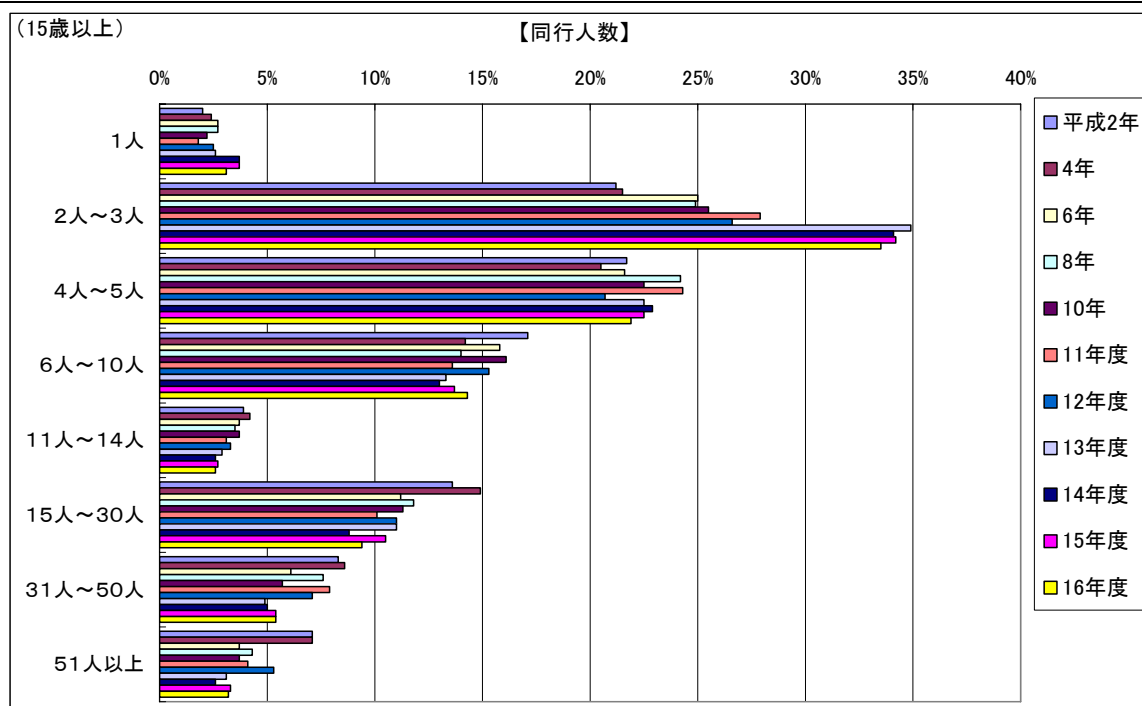


図 4-26 グループの人数

出典：「平成 17 年度 観光の実態と志向」（社団法人日本観光協会）

2) 旅行目的

最も多い旅行目的は自然・名所・スポーツ見物や行楽であり、温泉・湯治、慰安旅行、スポーツ・レクリエーションが続く。

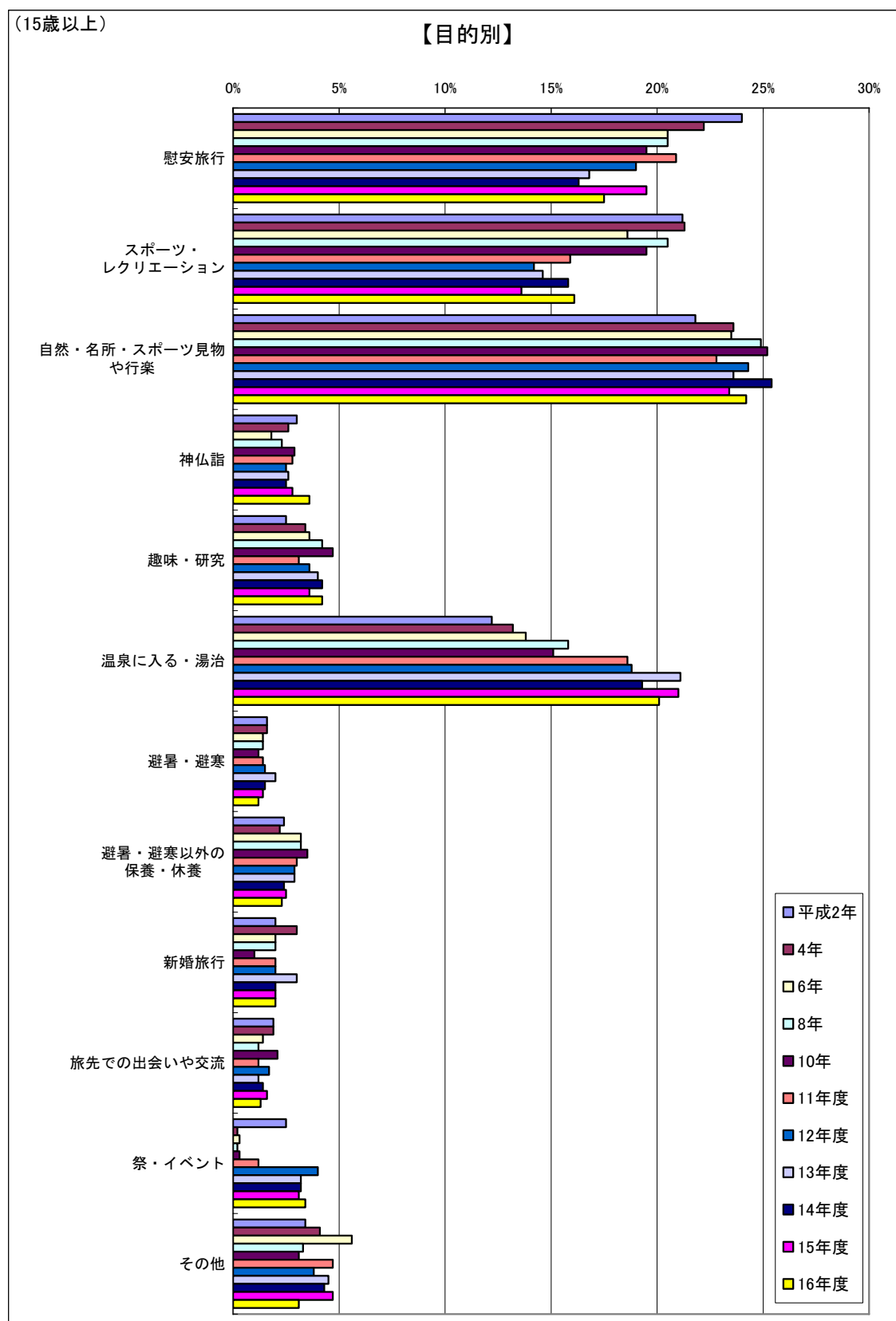


図 4-27 旅行目的

出典：「平成 17 年度 観光の実態と志向」（社団法人日本観光協会）

3) 平均旅行日数（平均宿泊数）

平均旅行日数（平均宿泊数）は減少傾向にあり、平成 16 年度では 1.53 泊である。

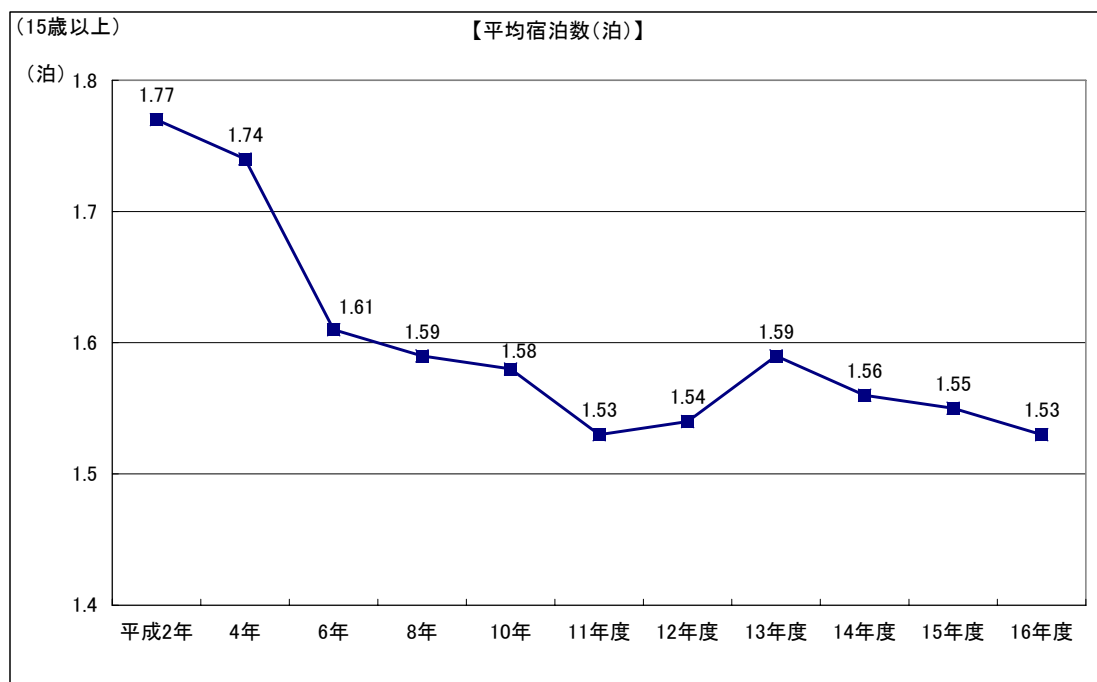


図 4-28 平均旅行日数（平均宿泊数）

出典：「平成 17 年度 観光の実態と志向」（社団法人日本観光協会）

4) 旅行費用

旅行費用は、1 回あたりの旅行平均で減少傾向にあり、平成 16 年度には 39,780 円である。

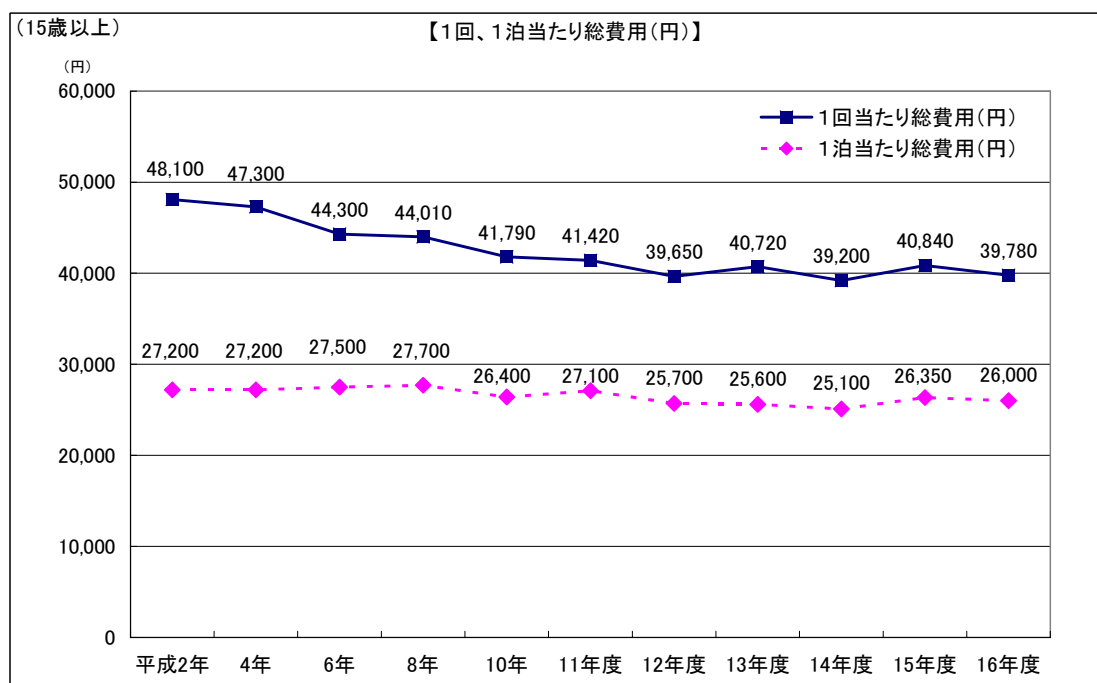


図 4-29 旅行費用

出典：「平成 17 年度 観光の実態と志向」（社団法人日本観光協会）

（３）首都圏からのパッケツアーの現状と将来予想

大手旅行会社へのヒアリング結果

（旅行需要）

- ・ 日帰り旅行を含めると、国内旅行の規模は 18 兆円であり、そのうち 80%強を個人旅行が占める。
- ・ 所要時間短縮によって 2 泊 3 日以上の旅旅行圏域が 1 泊 2 日の旅旅行圏域になる場合には、鉄道高速化が観光需要に大きな影響を与えることとなる。休暇制度等の関係で長期の宿泊旅行が難しいため旅行商品も 1 泊 2 日が多い。「はやて」の開業によって八戸への 1 泊 2 日の旅行商品が増えた。首都圏発の東北旅行のほとんどが 1 泊 2 日である。
- ・ 「のぞみ」増発を機に、旅行会社は閑散時間帯の東海道新幹線の便を安く入荷できるようになったため、これを使った観光旅行商品が販売され始めた。「のぞみ」増発によって、ＪＲ東海も、ビジネスだけでは座席を埋めきれないため、観光需要を取り込まざるをえなくなった事情が背景にあるのであろう。

（旅行商品）

- ・ 個人毎に目的が異なるため、どのようにそれに応じた商品を出していくかが重要である。個人にとっては、価値に対して料金を支払う傾向がある。例えば、3 泊 4 日の「ファール」という商品（エコツアー）は、現地の専門ガイドがついて 15～16 万円もするが売れ行きがよい。

（２次交通について）

- ・ 総合交通の観点から、うまく連携ができていないことが日本の最大の問題である。特に東北のバスがよくない状況である。青森空港から弘前へはバスがあるが、大館市（角館）へは県を跨ぐためバスが途切れている。一方、九州は西鉄のバスがあり比較的充実している。東北の場合の旅行商品は、宿＋往復の鉄道が基本形であり、そこにオプションで端末交通等が付いている。
- ・ ハイヤー・タクシーもタクシー会社と協力して旅行商品に組み込んでいる。単独でハイヤー・タクシーを利用するより当然安くなっている。四国の祖谷（いや）温泉（徳島県）温泉では 1 万円のタクシープランを用意している。また、金沢もハイヤープランがある。北海道では旭川－札幌のハイヤープランがある。
- ・ レンタカーは北海道、沖縄で盛んである。また、信州や北陸でも使われている。観光地のポイント、宿泊日数等でレンタカーが使われるかが決まる。1 泊 2 日の旅行では使いづらいと考えられる。

（その他のサービス）

- ・ 旅行商品の付帯サービスとして、荷物運搬サービスを行っている。
- ・ また、品川駅を拠点に、東京駅、六本木、汐留、舞浜等を巡る循環バスをＪＴＢで運行しているが、そこでは品川到着後に見物ができるようホテルまで荷物をこのバスで送るサービスを行っており、利用者には好評である。

(4) 北陸新幹線開業後の観光客の行動パターンの想定

1) 客層

①性別・年齢

【女性】

全国では、30代が最も多く50歳以上、20代がほぼ同程度で続いているが、石川県では50代、30代、20代の順で多い傾向があり、全国平均よりも高齢者に人気の高い地域といえることができる。

【男性】

一方、男性の観光客は、全国では30代、40代、50代の順で多いが、石川県では50代に続いて60代と40代がほぼ同程度であり、30代が続いている。女性と同様、全国平均よりも高齢者に人気の高い地域といえることができる。

今後、高齢化が進むことから、現状よりもさらに高齢者比率が高まる可能性がある。

②同行者

同行者としては全国、石川県ともに家族、知人・友人、団体、自分ひとりの順で多く、この傾向は今後も続くものと考えられる。

③グループの人数

グループの人数は、2～4人の少人数での旅行が今後も継続して主流になると考えられる。

2) 旅行目的

旅行目的は現在、温泉、味覚、保養・休養、自然風景の順で多く、旅行目的そのものについては今後も変化はないと考えられる。

3) 平均旅行日数（平均宿泊数）

平均旅行日数（平均宿泊数）は全国、石川県ともに減少している。先行県の青森県や長野県の事例でも開業前後において日帰客の伸びが宿泊客の伸びを上回っているため、平均的な旅行日数は将来、減少すると考えられる。

ただし、退職後に旅行を行う高齢者の増加や、景気上昇により一人当たりの所得増加が実現してくれば、平均旅行日数の減少が、将来、増加に変化すると考えられる。

(参考)

先行県においては、宿泊客比率が減少する傾向にある。青森県では開業前後で宿泊客比率は0.96倍、長野県では0.90倍に変化している。

ただし、ここで対象としている宿泊客・日帰客は県外客だけでなく県内客も含むため、県外客の宿泊比率の増減傾向については同データからは把握できない。

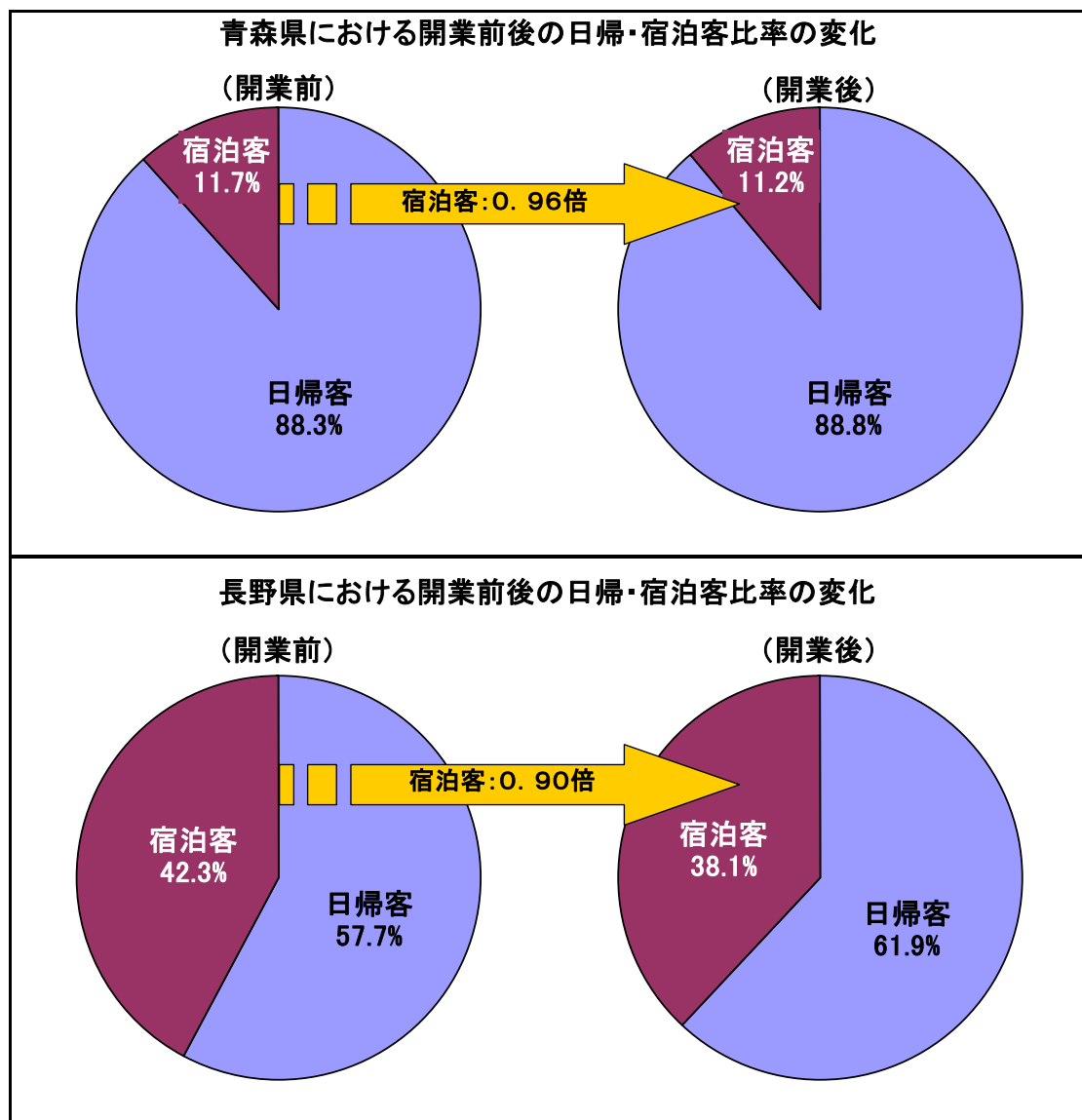


図 4-30 先行県における日帰客・宿泊客の開業前後の変化

出典：全国観光動向 都道府県別観光地入込客統計（日本観光協会）

4-3 首都圏からの入込客の2次交通

首都圏からの入込客の2次交通利用状況について、県外アンケートにもとづき、現状の2次交通利用者を幹線の交通機関別に予測すると航空では路線バス、レンタカー、鉄道では鉄道、路線バスの割合が高くなっている。

北陸新幹線開業によって鉄道の分担率が増加することに伴い、2次交通における鉄道の利用者が増加すると考えられる。

(1) 現状の2次交通利用状況

- 2次交通機関は幹線の交通機関と相関が高いと考えられる。そこで現状の幹線交通機関別2次交通機関別推計利用者を整理した。幹線の交通機関別にみると、航空では路線バス、レンタカー、鉄道では鉄道、路線バスが高くなっている。

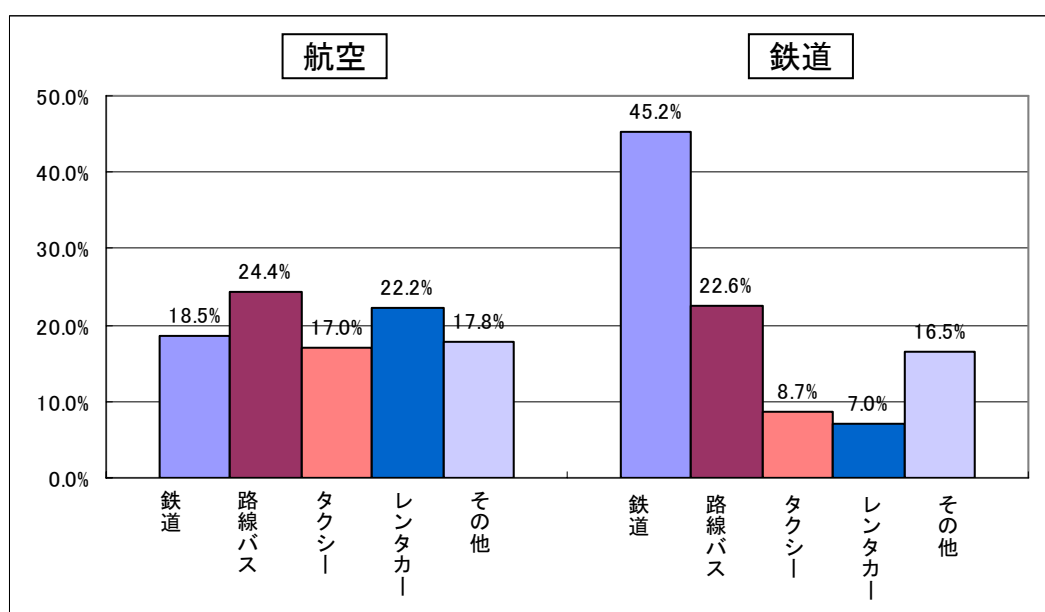


図 4-31 幹線交通機関別2次交通機関別分担率

出典：県外アンケート

表 4-32 幹線交通機関別2次交通機関別分担率と推計利用者数

		2次交通					合計
		鉄道	路線バス	タクシー	レンタカー	その他	
幹線	航空	19%	24%	17%	22%	18%	100%
	鉄道	45%	23%	9%	7%	16%	100%
	合計	26%	24%	15%	18%	17%	100%

単位：千人

		2次交通					合計
		鉄道	路線バス	タクシー	レンタカー	その他	
幹線	航空	70	89	63	81	67	370
	鉄道	68	35	14	11	24	152
	合計	138	124	77	92	91	522

※端数処理の関係により、合計は一致しないところがある。

出典：県外アンケート、全国幹線旅客純流動調査

（２）北陸新幹線開業後の２次交通利用予測

- ・ ４－１で検討した、北陸新幹線開業後の幹線の交通機関分担率を用いて、新幹線開業に伴い、幹線交通機関別２次交通機関分担率に変更しないと想定して、北陸新幹線開業後の２次交通機関別の利用者数を予測する。なお、幹線で鉄道と航空を利用する場合のみを対象とした。
- ・ なお、２次交通に係る施策を実施することにより、幹線交通機関別２次交通機関分担率は変更しうることに留意する必要がある。

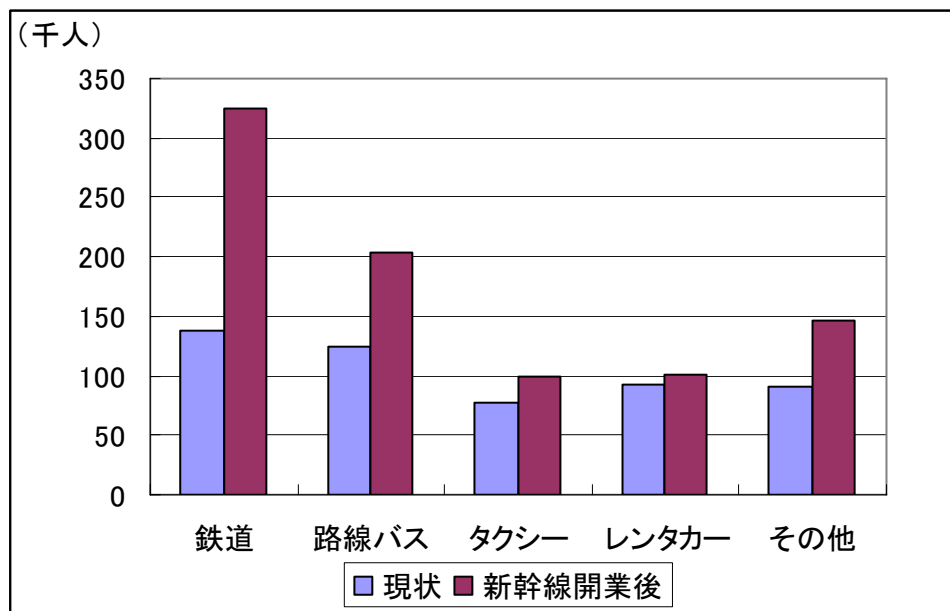


図 4-33 北陸新幹線開業後の２次交通機関別の予測利用者数

表 4-34 北陸新幹線開業後の２次交通機関別分担率と予測利用者数

		２次交通					合計
		鉄道	路線バス	タクシー	レンタカー	その他	
幹線	航空	19%	24%	17%	22%	18%	100%
	鉄道	45%	23%	9%	7%	16%	100%
	合計	37%	23%	11%	12%	17%	100%

単位:千人

		２次交通					合計
		鉄道	路線バス	タクシー	レンタカー	その他	
幹線	航空	50	63	45	58	48	264
	鉄道	274	140	55	43	98	610
	合計	324	203	100	101	146	874

※端数処理の関係により、合計は一致しないところがある。

※※全交通機関の入込客数予測値から航空・鉄道利用者数のみ抽出している。

- ・ 鉄道や路線バスなど公共交通機関の利用が増加すると考えられる。
- ・ 首都圏からの入込客数の増加に伴い、金沢駅から県内各地への鉄道、路線バスの２次交通等について充実が必要である。

2次交通事業者へのヒアリング結果

①鉄道・バス事業者

(現状・動向)

- ・ 鉄道、路線バスともに、利用者が漸減しており、苦しい状況である。いずれも、今後も減少していくと考えられる。
- ・ 路線バスは、利用者数に応じ、路線の見直し、ダイヤ改正（春に1回）を行う。路線の廃止はできるだけ行わない。郊外の新しい開発に伴って延長することもある。特に県庁移転に伴い金沢駅～県庁間の路線が充実した。
- ・ 北陸鉄道のバスは香林坊を中心とした放射状のネットワークが中心であり、中心部の空洞化が懸念される。また、香林坊周辺は混雑しており、定時性確保の面で課題が多い。
- ・ 能登方面、加賀方面の特急バス、定期観光バスも運行しているが、利用はあまり多くない。県内周遊は自動車が中心と思われる。

(新しい取組み等)

- ・ 金沢周遊バス（開業約6年前）は好調である。地元住民のバス利用は減少しているが、観光客等の県外客は横ばいとなっている。
- ・ ふらっとバスは市から委託を受けて運行しており、こちらの利用も横ばいである。
- ・ ICカード「アイカ」は平成16年12月の発売から1年10ヶ月で20万枚を突破した。運賃支払の手間が省け、好評である。
- ・ 「バスクーる」リアルタイムな運行情報（バスの現在位置）の提供サービス等を行っている。
- ・ 駅などで、バスについてのわかりやすい情報提供を推進しなければならないと考えている。
- ・ 石川線サイクルトレイン（自転車無料持込み）を行っている。
- ・ 鉄道、バスともに、1日乗車券、企画きっぷ等も充実する必要があると考えている。

(交通実験)

- ・ パーク＆ライド特急バス（H18.10.2～10.31 金沢市実施）
- ・ 循環バス（H18.11.1～11.30 金沢市実施）
- ・ 「IT機能を活用した総合的な交通システム導入モデル事業」（H18.8 採択決定）：金沢都市圏においてバスで利用できるICカードを活用し、(1)バスに乗車するとポイントが貯まる(2)地域で買物をするポイントが貯まる(3)バスとカーシェアリングとの連携を3つの柱とするシステムを導入する。

(北陸新幹線への期待)

- ・ 北陸新幹線を活かすために2次交通が重要であることは確かである。会社としてもチャンスだろうが、まだ先の話で会社として検討はしていない。

②大手レンタカー事業者

(現状・動向)

- ・ 運輸局の統計は、9月時点の保有台数である。毎年保有台数のピークは8月で、平成18年の場合、8月1,090台、11月950台となっている。
- ・ レンタカーの利用は年々増えている。
- ・ レンタカーの利用は、レジャー、ビジネス、代車の3区分に分けられる。近年はビジネス利用が多くなっている。昔はレジャーが多かったが、5,6年前からレジャーとビジネス利用がほぼ同数になっている。
- ・ レジャー利用、ビジネス利用、いずれも県外客の利用が特に増えている。特に小松空港、能登空港での利用が増えている。
- ・ 駅レンタカーは、JRと提携している。特に最近利用が増えている。年間で前年比115%、夏だけであれば前年比120%となっている。

(旅行商品)

- ・ 駅レンタカーの商品（JR利用とのセット割引）は、JR独自の商品である。
- ・ 旅行会社が、独自にJR利用と一般のレンタカー利用の割引商品も出している。

(新しいサービス)

- ・ 県内乗り捨ては無料である。
- ・ レンタカーカード（全国一律利用）で、個人ユーザーは10%割引、法人カードは利用回数に応じて割引率が決まる（10%割引から最大で45%割引の法人もある）。
- ・ インターネットによる「ラク楽予約」：全国どこでも予約できる。
- ・ 電話でも予約センターで、全国どこでも予約できる。
- ・ 車椅子対応車両：1台しかなかったが、現在10台。好評。車椅子利用でなくても、足腰の弱った高齢者が利用する際に便利となっている。

(北陸新幹線への期待)

- ・ 北陸新幹線開業への対応はまだ検討していないが、最近の傾向から、レンタカー利用も多くなる期待がある。
- ・ 北陸新幹線が開業すれば、小松空港での利用者が減少し、金沢駅での利用者が増大すると予想するが、金沢駅周辺は開発が進んでおり、営業所の用地を拡張することは難しいと考えている。

4-4 産業への影響

「4-1 交流人口」における推計結果から、石川県内における地域経済効果の推計を行った。その結果、首都圏からの入込客数増に対しての生産誘発額は148億円、就業者数は1,600人増加すると推計された。

また、石川県から首都圏への流動増加に伴う影響は、生産誘発額が約27億円の減少となると推計された。なお、首都圏における観光客1人当たり消費額が、全国平均より大きい場合には、さらに減少の幅が大きくなると考えられる。

(1) 産業連関分析による産業への影響を推計

産業連関分析により産業への影響を推計する。

産業連関分析とは、産業連関表を用いて、入込客の石川県内における消費額が地域経済へ波及することにより生じる生産誘発額を計測する手法であり、経済波及効果の計測において一般的に用いられている手法である。

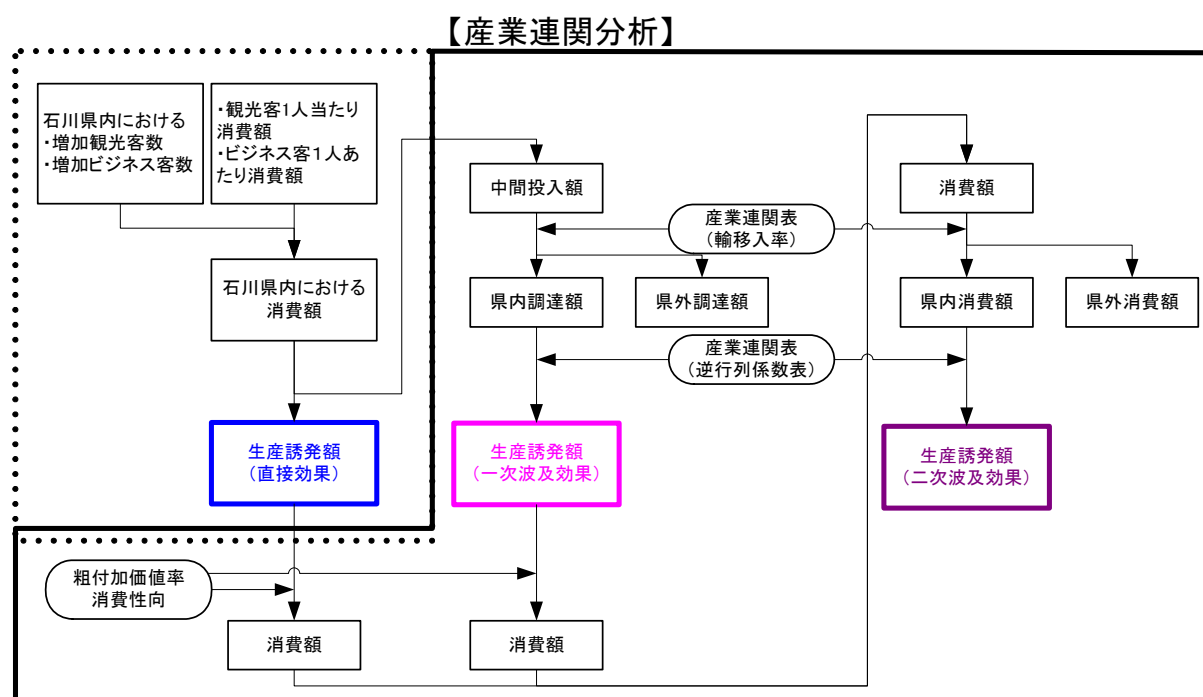
なお、本調査においては、「平成12年石川県産業連関表(32部門)」を用いる。

1) 基本的考え方

産業連関モデルを用いた波及効果の計測フローは以下の通りである。

なお、分析は観光・ビジネスの目的別に行った。

図 4-35 産業連関分析を用いた波及効果の計測フロー



2) 首都圏からの入込客増加による石川県経済に及ぼす影響

【試算の前提条件】

観光客 1 人当たり消費額は、41,628 円として推計を行った。

また、ビジネス客 1 人当たり消費額は、9,766 円として推計を行った。

なお、私用とその他は 1 人当たり消費額が不明であるため、過大推計を避けるために対象外とした。

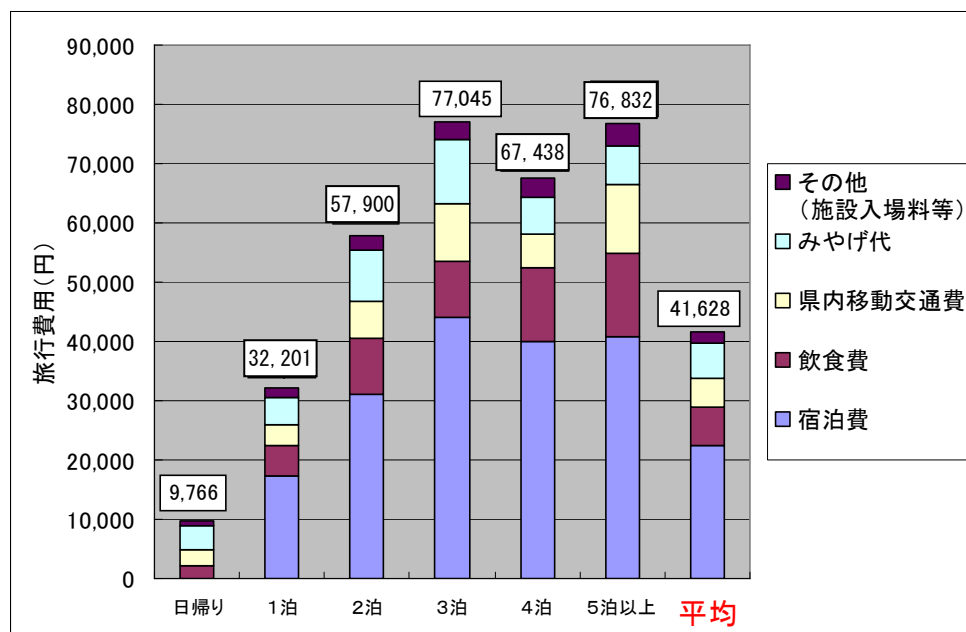


図 4-36 石川県内旅行日数・旅行費用別内訳 (県外客)

出典：平成 17 年度 統計からみた石川県の観光

表 4-37 旅行目的別の首都圏から石川県への増加入込客数

旅行目的	増加入込客数 (人)
観光	18 万人
仕事	8 万人

① 地域経済効果 (総括)

入込客増加による石川県経済に及ぼす効果は、生産誘発額では総額 148 億円／年の増加である。また、就業者数の増加が 1,600 人で平成 16 年石川県内就業者数 51.8 万人の 0.3%に相当する。

表 4-38 地域経済効果

	直接効果	波及効果		合計
		(一次波及)	(二次波及)	
生産誘発額(億円)	83	29	36	148
就業者数(人)	1,100	200	300	1,600

② 地域経済効果（業種別内訳）

石川県における生産誘発額 148 億円の業種別内訳をみると、「対個人サービス」が 52 億円（35%）と最も多く、その他の上位業種は、「商業」、「運輸」、「不動産」等であった。

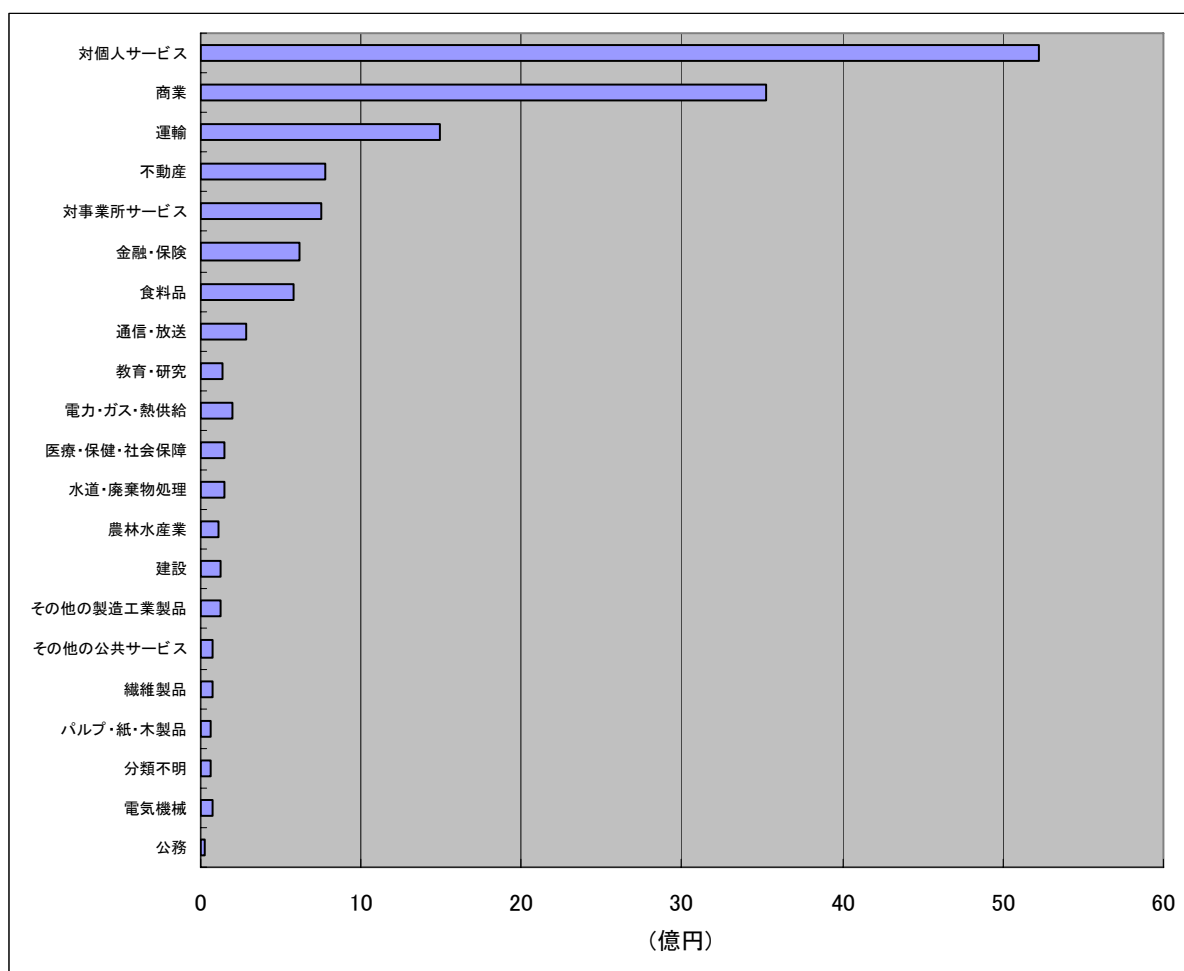


図 4-39 石川県における生産誘発額の業種別内訳

3）首都圏への移動増加に伴う石川県経済に及ぼす影響

【試算の前提条件】

観光客 1 人当たり消費額は、39,780 円（「平成 17 年度 観光の実態と志向」1 回当たり旅行費用より）として推計を行った。

また、ビジネス客 1 人当たり消費額は、9,766 円として推計を行った。

なお、私用とその他は 1 人当たり消費額が不明であるため、過大推計を避けるために対象外とした。

表 4-40 旅行目的別の石川県から首都圏への増加流動数

旅行目的	増加流動数（人）
観光	13 千人
仕事	101 千人

① 地域経済への影響（総括）

首都圏への流動増加に伴う石川県経済に及ぼす影響は、生産誘発額が約 27 億円の減少となる。
 なお、首都圏における観光客 1 人当たり消費額が、全国平均より大きい場合には、さらに減少の幅が大きくなる。

また、就業者数は 330 人の減少となる。

表 4-41 石川県経済に及ぼす影響

	直接効果	波及効果		合計
		(一次波及)	(二次波及)	
生産誘発額(億円)	-15	-5	-7	-27
就業者数(人)	-250	-30	-50	-330

② 地域経済への影響（業種別内訳）

石川県における生産額 27 億円の減少の業種別内訳をみると、「商業」が 9 億円（33%）と最も多く、その他の上位業種は「対個人サービス」、「運輸」、「不動産」等であった。

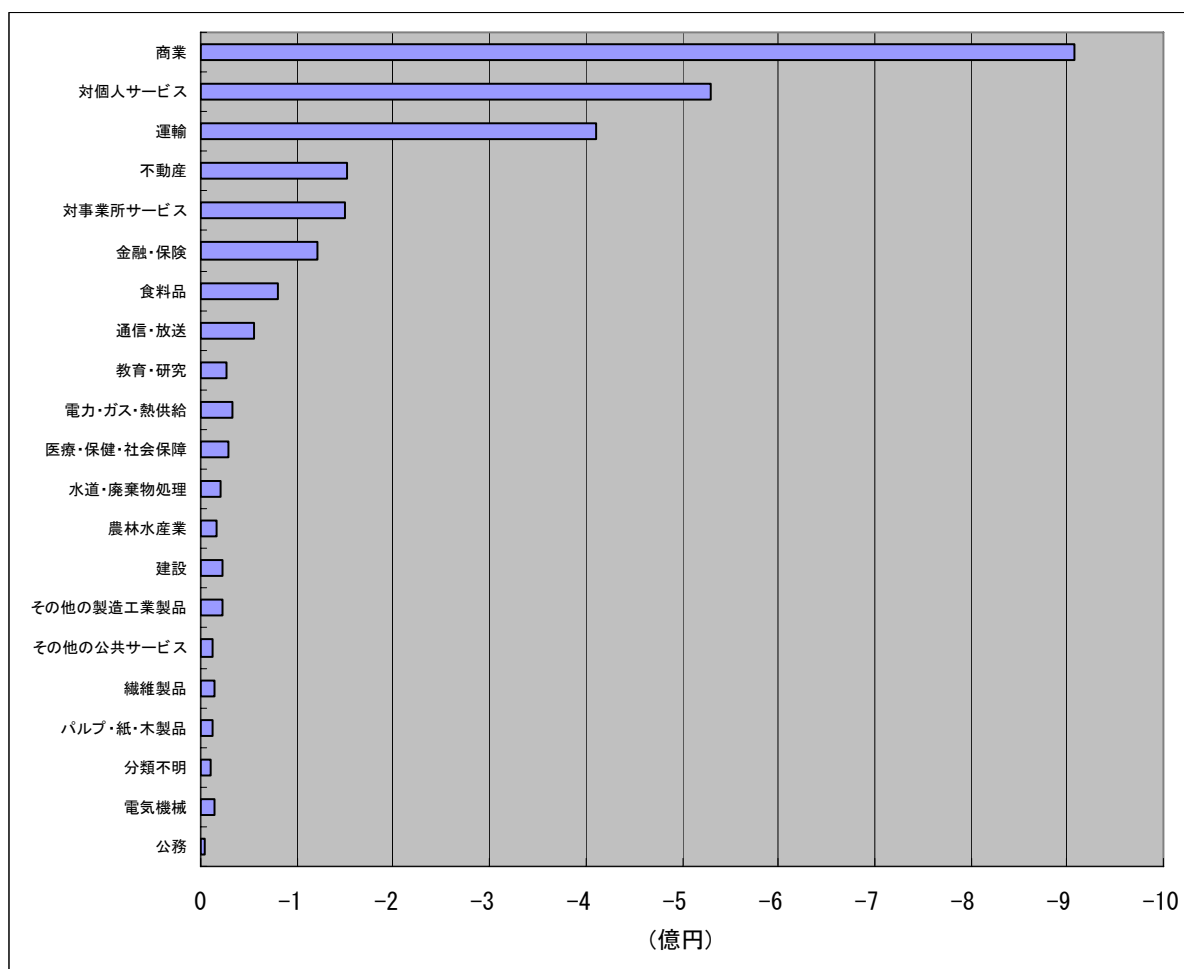


図 4-42 石川県における生産誘発額の業種別内訳

（２）事業所数等の影響について

- ・ 先行県として検討した県は以下のとおり。
- ・ 先行県の事例では、事業所数や本社数の減少について影響の有無は見い出せなかった。

表 4-43 分析対象とした都道府県

都道府県	対応する新幹線開業	
山形県	平成 4 年	山形新幹線開業
山形県	平成 11 年	山形新幹線延伸
秋田県	平成 9 年	秋田新幹線開業
長野県	平成 9 年	北陸新幹線長野開業
青森県	平成 14 年	東北新幹線延伸

- ・ 事業所数については、新幹線開業・延伸によって数が減少しているものの、全国の減少率（対象期間に減少した事業所数の割合）と比較して、減少が大きいとはいえない。

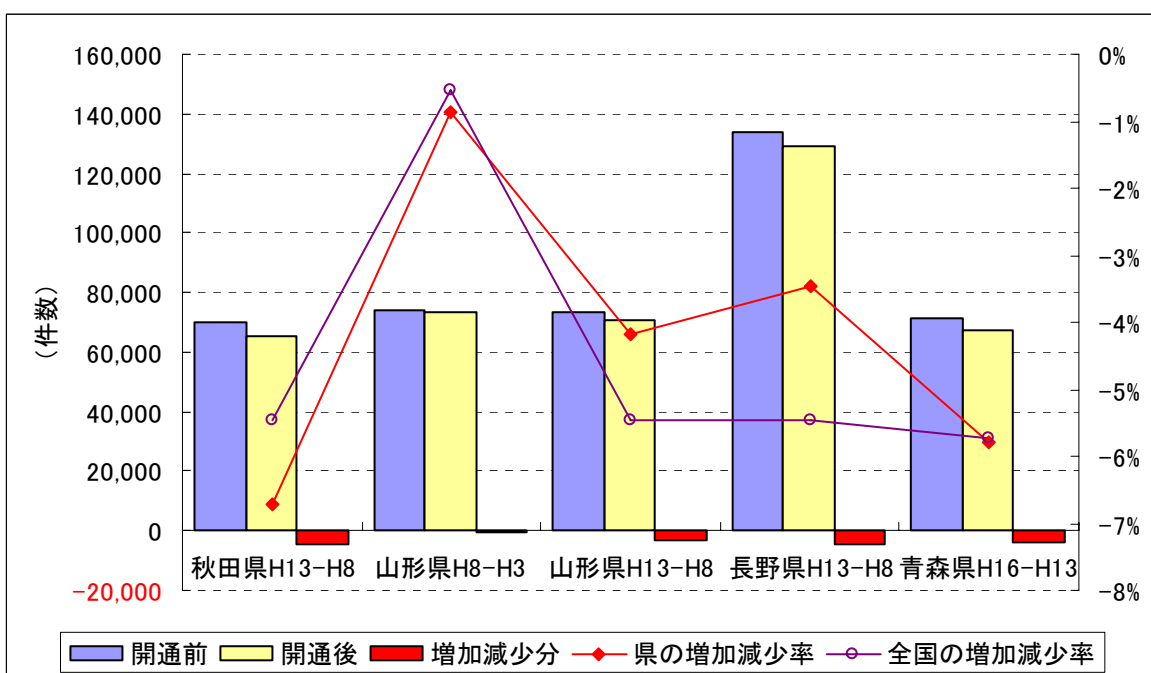


図 4-44 新幹線開業・延伸に伴う事業所数の変化（県別）

出典：事業所・企業統計調査（総務省統計局）

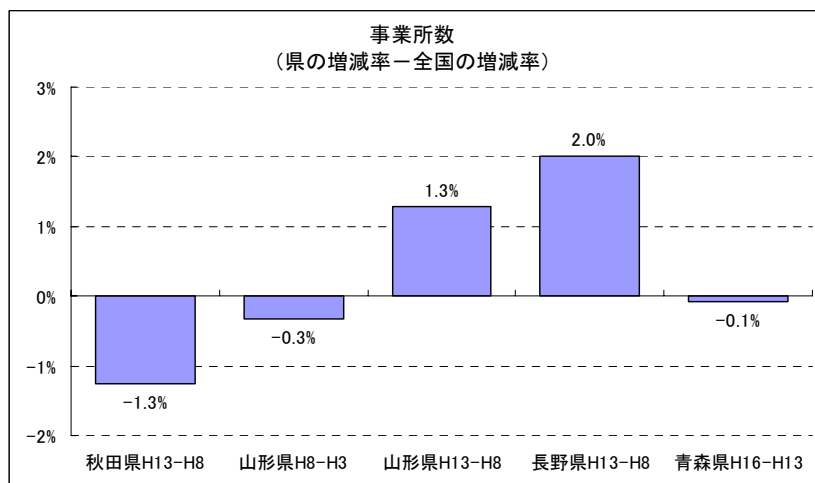


図 4-45 新幹線開業・延伸に伴う事業所の変化（県別）

- 本社数については、新幹線開業・延伸により減少する場合と増加する場合とがある。全国の減少率（対象期間に減少した本社数の割合）と比較して、減少は小さい。

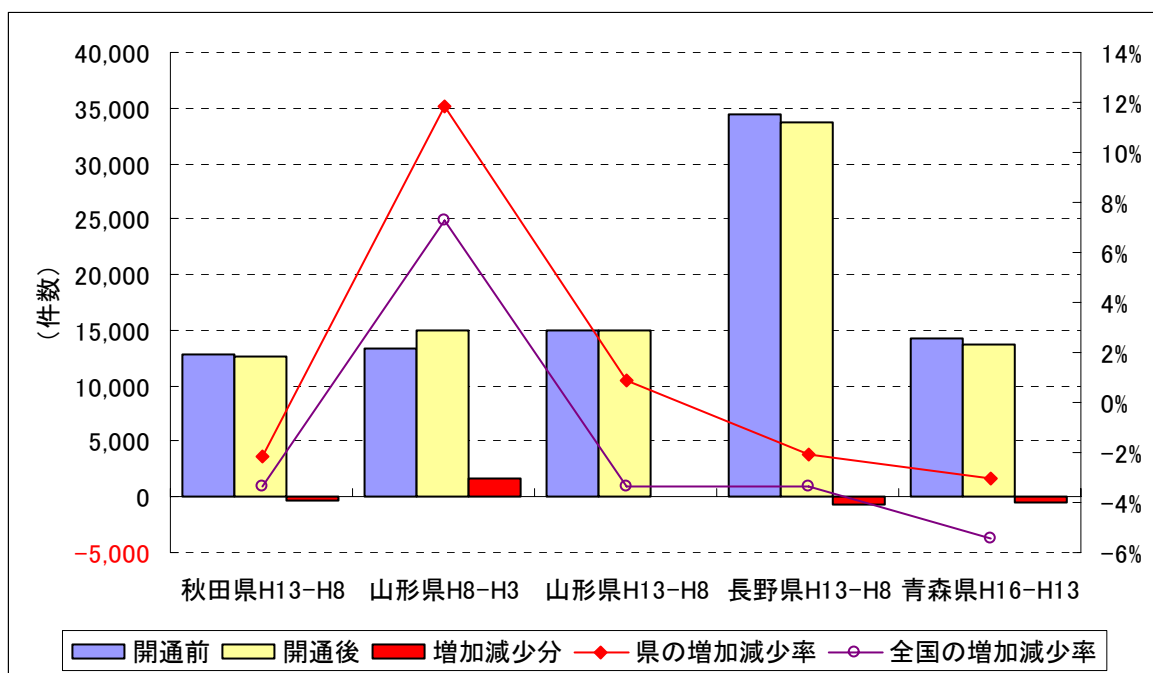


図 4-46 新幹線開業・延伸に伴う本社数の変化（県別）

出典：事業所・企業統計調査（総務省統計局）

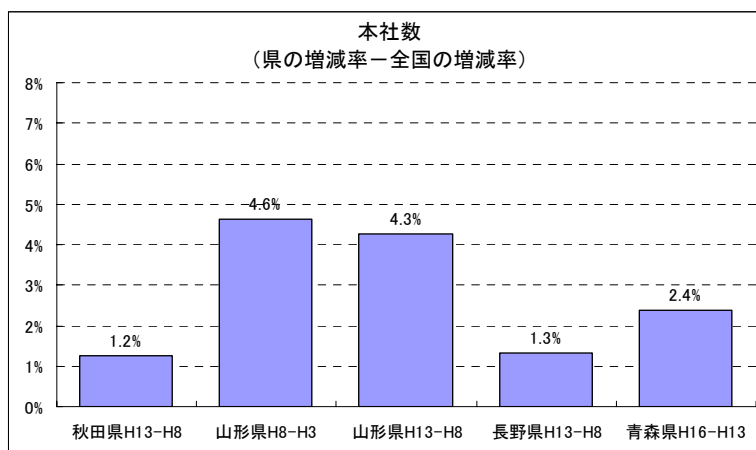


図 4-47 新幹線開業・延伸に伴う本社数の変化（県別）

(3) 通勤圏の変化

新幹線の開業により、これまで通勤圏に入っていなかった遠方からの通勤者の増大が期待できる。

事例 1：栃木県的那須塩原駅は、東北新幹線で東京から 65 分の距離にあり、周辺市町から東京都やさいたま市への通勤者数が増加している。

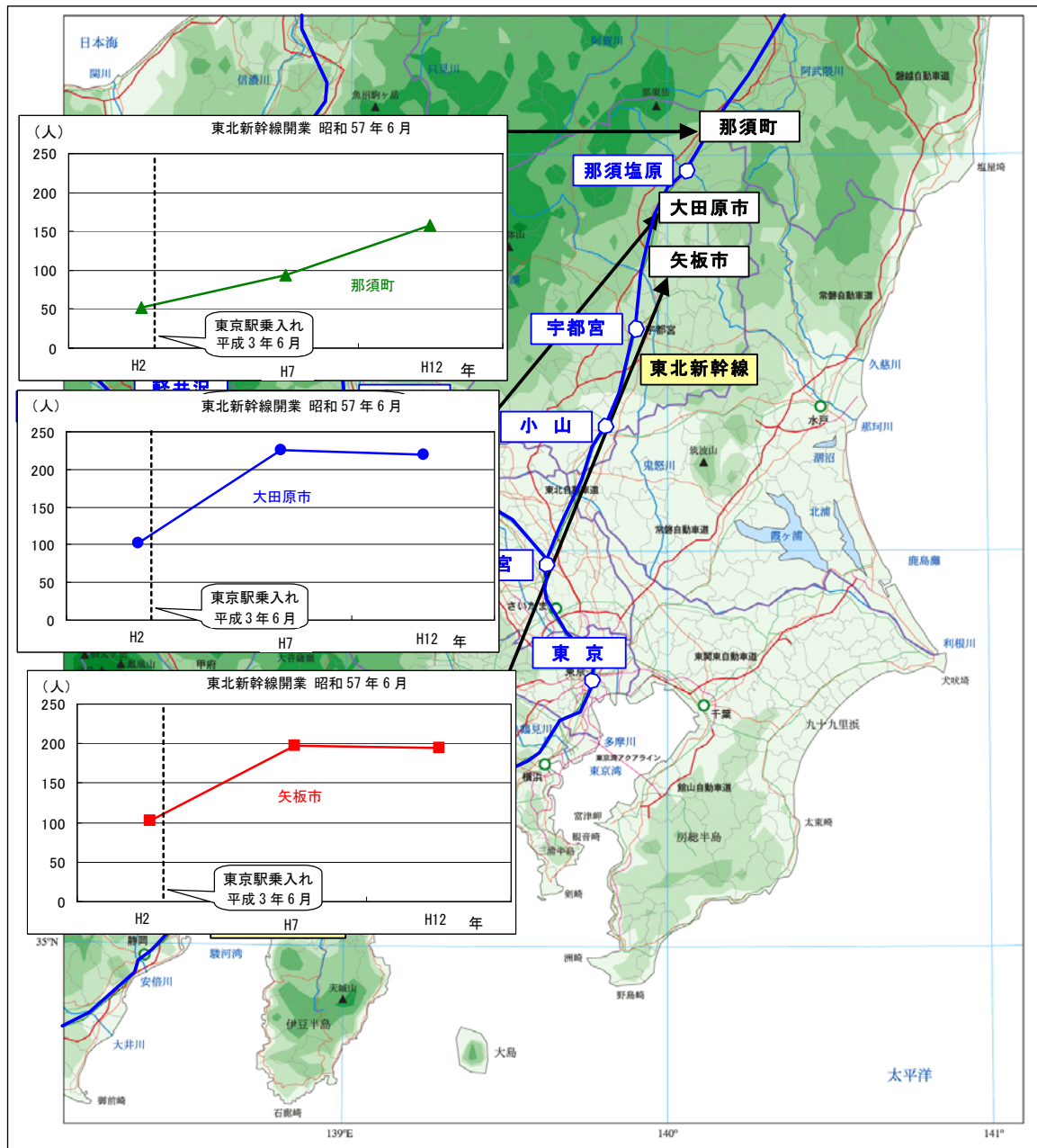


図 4-48 東京都 23 区およびさいたま市への通勤者数推移（那須塩原駅周辺）
資料：「平成 2、7、12 年国勢調査」（総務省統計局）

事例 2：長野県の軽井沢駅、佐久平駅は、北陸新幹線長野開業により、東京からそれぞれ、82 分、92 分の距離になり、周辺市町から東京都やさいたま市への通勤者数が急増している。

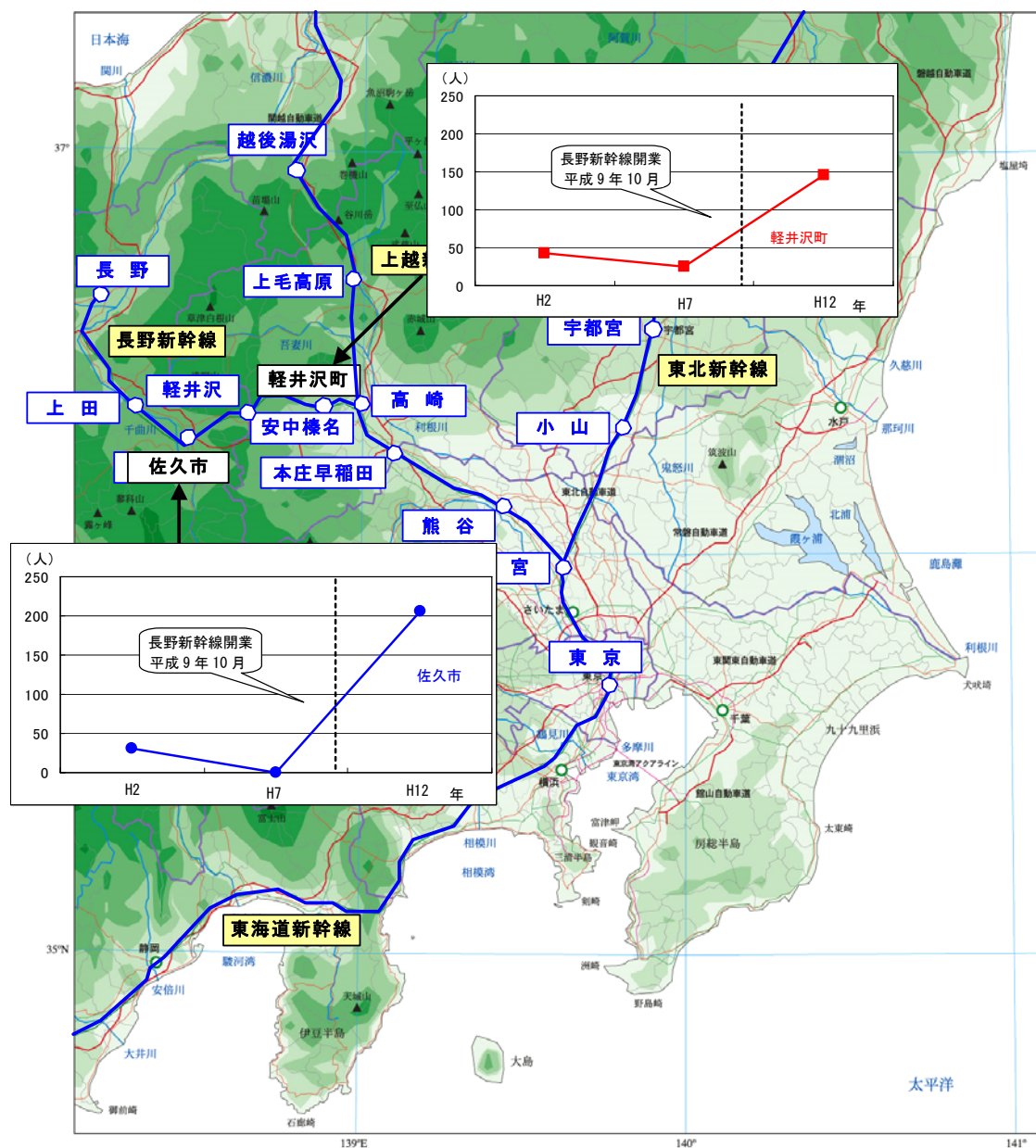


図 4-49 東京都 23 区およびさいたま市への通勤者数推移（軽井沢駅、佐久平駅周辺）
資料：「平成 2、7、12 年国勢調査」（総務省統計局）

5. 結び

平成26年度末の完成を目指す北陸新幹線の開業は、石川県をさらに活気ある県にする絶好の機会である。

そのためには、観光客等の交流人口の増大を図り、産業を活性化させ、その効果を県内全域に波及させるための取り組みが、今後、極めて重要となってくる。

今回の調査では、首都圏から石川県への入込客数が約5割（31万人）増加し、経済波及効果としては、生産誘発額が148億円増加すると推計されている。一方で、石川県民の首都圏へは、14万人の流動数増加が推測され、生産誘発額では約27億円減少すると推計されている。

この調査で示されている予測については、地域の取り組み方によっても大きく変化するものと考えられ、様々な影響が発生する可能性がある。

地域経済に、より大きな経済効果を及ぼすためには、北陸新幹線開業の効果を引き出すための積極的な取り組みを考えていかななくてはならない。

地域間競争が激化する中で、石川県には魅力ある観光資源が豊富にある。今後は、これらの資源にさらに磨きをかけ、地方の個性を活かした魅力ある地域づくりに向けた取り組みが期待されている。

新幹線開業影響予測調査

平成19年3月発行

石川県企画振興部企画課

〒920-8580 石川県金沢市鞍月1丁目1番地

電話：076-225-1316 FAX：076-225-1315

kikakuka@pref.ishikawa.lg.jp