

「北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果」

2013年3月

**株式会社日本政策投資銀行
富山事務所
地域企画部**

<要 旨>

- 平成26年度末までに北陸新幹線の長野ー金沢間が開業する。新幹線富山開業に伴う時間短縮効果により、首都圏をはじめとした他地域との交流人口が大きく増加することが見込まれる。観光やビジネスにおける交流人口が増加すれば、宿泊費や飲食費、土産代、域内二次交通費といった様々な分野でお金が落ちることとなる。
- そのような経済効果を計量化する一つの試みとして、日本政策投資銀行では新幹線開業に伴う増加入込数を推計するモデルを独自に構築した上で、富山県内における経済効果の推計を行ったところ、新幹線開業により、富山県への首都圏からの入込数は、22.7%増加（観光：23.3%（約106千人/年：「全国幹線旅客純流動調査」ベース）、ビジネス：21.6%（約106千人/年：同左））すると見込まれた。また、富山県の持つ潜在的な集客力を顕在化できれば、かかる数値（22.7%増）以上の入込増が期待できることを示す推計値（入込数実績は推計値の80%程度に留まっている）も併せて確認できた。
- これら増加入込客が直接消費することによる経済効果（直接効果）は、観光で約41億円/年、ビジネスで約16億円/年の計約57億円/年となった。直接効果に加え、これらの需要により県内生産が誘発されることによる効果（第1次間接波及効果）や、雇用者所得の増加が消費を経由して県内生産が誘発されることによる効果（第2次間接波及効果）を合計すると、年間約88億円の経済波及効果が富山県内にもたらされるとの試算結果となった。
- このような経済波及効果を、もっと大きく、県内隅々まで、かつ持続的に拡げる取り組みが関係者各位には求められる。先行して新幹線が開通した地域においては、交流人口の増加ひいては経済波及効果の拡大につながる様々な取り組みを行っているが、本稿では参考事例として、以下のような取り組みを紹介している。
 - ・ 宿泊客を創出する夜・朝の魅力向上の取り組み
 - ・ 泊まること自体を楽しむ仕掛け
 - ・ 「よそ者」の知恵と資金をうまく活用する試み
 - ・ 入込客急増を想定した事前かつ着実な準備
 - ・ 交通アクセスが不便な地域への2次交通面での取り組み
 - ・ 「通過地」の活性化

日本政策投資銀行北陸支店・富山事務所では、今後も北陸新幹線開業に向けた観光、商業等の取り組みについて調査を行い、ミニレポートを発行していく予定です。

目 次

第1章 新幹線開業による富山県内の経済波及効果試算	1
1. 入込数推計モデルの構築	1
2. 増加入込数等の推計	2
3. 開業による経済効果（直接効果）の推計	4
4. 経済波及効果の推計	4
第2章 経済波及効果を拡大・持続させるための先行地域の取り組み紹介	7
1. 宿泊客を創出する夜・朝の魅力向上の取り組み	7
2. 泊まること自体を楽しむ仕掛け	9
3. 「よそ者」の知恵と資金をうまく活用する試み	10
4. 入込客急増を想定した事前かつ着実な準備	10
5. 交通アクセスが不便な地域への2次交通面での取り組み	11
6. 「通過地」の活性化	12

第1章 新幹線開業による富山県内の経済波及効果試算

平成26年度末までに北陸新幹線の長野～金沢間が開業するが、新幹線開業に伴う時間短縮効果により、富山県と首都圏をはじめとした他地域との交流人口は大きく増加することが見込まれる。観光やビジネスにおける交流人口が増加すれば、宿泊費や飲食費、土産代、域内二次交通費といった様々な分野でお金が落ちることとなる。

そのような経済効果を計量化する一つの試みとして、当行では新幹線開業に伴う増加入込数を推計するモデルを独自に構築した上で、富山県内における経済効果の推計を行った。

その手順は以下の通りである。

- I. 「観光魅力度」や「東京からの時間距離」等の指標を組み合わせて、首都圏から全国各地への入込数を推計するモデルを構築する。
- II. I. のモデルをもとに、新幹線開業による時間短縮効果に応じた首都圏から富山県への増加入込数を推計する。
- III. II. で推計した首都圏からの増加入込数に、これら入込客による県内消費額（平均単価）を乗ずることで、新幹線開業による経済効果（＝直接効果）を推計する。
- IV. III. で推計した直接効果をもとに、県内での原材料生産額の増加や雇用者の所得増加に伴う消費額の増加といった間接効果を加えて、「経済波及効果」を推計する。

具体的な算出プロセスは以下の通りである。

1. 入込数推計モデルの構築

新幹線開業に伴う時間距離の短縮による首都圏からの増加入込数について、重回帰分析により推計を行った。まず、首都圏からの入込数（「全国幹線旅客純流動調査」ベース：1日平均）を推計するモデルを、観光とビジネスに分けて構築した（※観光には私用、その他を含む）。

入込数の増減と関係が深いと考えられる変数（＝説明変数）は以下のものを候補とした。

説明変数候補	ln(「JTB観光資源台帳」観光資源数)	JTB観光資源台帳
	ln(「JTB美しき日本」観光資源数)	JTB美しき日本
	ln(2005年度実質県内総生産)	県民経済計算
	ln(2005年度実質県内総生産(固定基準方式))	県民経済計算
	ln(2005年度名目県内総生産)	県民経済計算
	ln(2005年度人口)	国勢調査
	ln(2005年度県内就業者数)	県民経済計算
	ln(2005年度工場数)	工業統計
	ln(2004年度商店数)	商業統計
	ln(2004年度売場面積)	商業統計
	ln(東京からの時間距離(鉄道))	全国幹線旅客純流動調査

これらの変数を様々な組み合わせで検証した結果、最も説明能力の高いモデルは、観光客の入込推計モデルでは、①東京からの時間距離（鉄道）、②人口、③「JTB美しき日本」掲載の観光資源数の3つを説明変数としたものであった（ともに対数変換値）。このモデルにおいては、東京からの時間距離が短いほど、人口規模が大きいほど、観光の魅力が高いほど、観光客の入込数は大きくなる。

同様にビジネス客の入込推計モデルでは、①東京からの時間距離（鉄道）、②実質県内総生産を説明変数とした。こちらにおいては、東京からの時間距離が短いほど、経済規模が大きいほど、ビジネス客の入込数は大きくなる。

【首都圏からの入込数（観光）推計モデル】

$\ln(2005 \text{ 年度首都圏からの観光入込数}(1 \text{ 日平均})) =$

$$1.087 + 0.502 \times \ln(\text{「JTB美しき日本」観光資源数}) + 0.783 \times \ln(2005 \text{ 年度人口}) - 0.978 \times \ln(\text{東京からの時間距離(鉄道)})$$

〈補正 R2=0.750〉

【首都圏からの入込数（ビジネス）推計モデル】

$\ln(2005 \text{ 年度首都圏からのビジネス入込数}(1 \text{ 日平均})) =$

$$-4.917 + 1.119 \times \ln(2005 \text{ 年度実質県内総生産}) - 0.911 \times \ln(\text{東京からの時間距離(鉄道)})$$

〈補正 R2=0.913〉

2. 増加入込数等の推計

首都圏からの入込数は、まず上記に掲げたモデルにおいて、観光資源数、人口（以上は観光入込数推計）、および実質県内総生産（ビジネス入込数推計）を固定した上で、新幹線開業に伴う時間短縮効果を反映する前と後での入込数の増加率を推計した。そうしたところ新幹線開業により、富山県への首都圏からの入込数は22.7%（観光：23.3%、ビジネス：21.6%）増加すると見込まれた（以上、次葉表参照）。

次に、観光・ビジネスそれぞれについて、直近の年間入込数（「全国幹線旅客純流動調査」ベース）に上記増加率を乗じることで、増加入込数を推計した。その結果、首都圏からの入込客は、観光で約106千人/年、ビジネスで約106千人/年（以上、次葉表参照）増加すると見込まれた。

なお、上記モデルでは、「観光魅力度」や「東京からの時間距離」等の指標から導き出される富山県の潜在的な「集客力」も「理論値」として推計している（次葉表参照）。かかる理論値と実績値を比較すると、現状の入込実績値は理論値の80%程度（次葉表「乖離率」参照）になっており、特に、観光においてより一層の潜在的な集客力があると評価できる。富山県の観光資源は名所・旧跡・食ともに高い人気がある（富山県の行ったアンケート結果（6ページ目）参照）。これらの資源をうまく活用できれば実績値に基づく推計値以上の

集客を実現できる可能性は高いといえるだろう。

【首都圏から富山県の入込数推計値（新幹線開業前後比較）】

(人／年、%)

	新幹線 開業前① (理論値)	新幹線 開業後② (理論値)	2005年 実績値③	推計増加率 ④(②／①)	開業後入込 推計値⑤ (③×④)	推計増加 入込数 ⑥(⑤－③)	乖離率 (③／①)
全入込数	1,185,877	1,454,742	945,000	22.7	1,156,900	211,900	79.7
うち観光	737,967	910,161	453,600	23.3	559,441	105,841	61.5
うちビジネス	447,909	544,581	491,400	21.6	597,459	106,059	109.7

(備考)国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

注:四捨五入の関係で「全入込数」と「うち観光」、「うちビジネス」の合算が必ずしも一致しない

3. 開業による経済効果（直接効果）の推計

新幹線開業による直接的な経済効果は、増加する観光客やビジネス客が当地で使う宿泊費や飲食費、土産代、域内二次交通費等の総和であると捉えることができる。

観光客の消費単価は、富山県が公表している県外客の平均値を用いた（38,839 円）。一方、ビジネス客の消費単価については富山県来訪者分のデータが得られなかったことから、観光庁調査による全国平均値を用いた（14,622 円）。

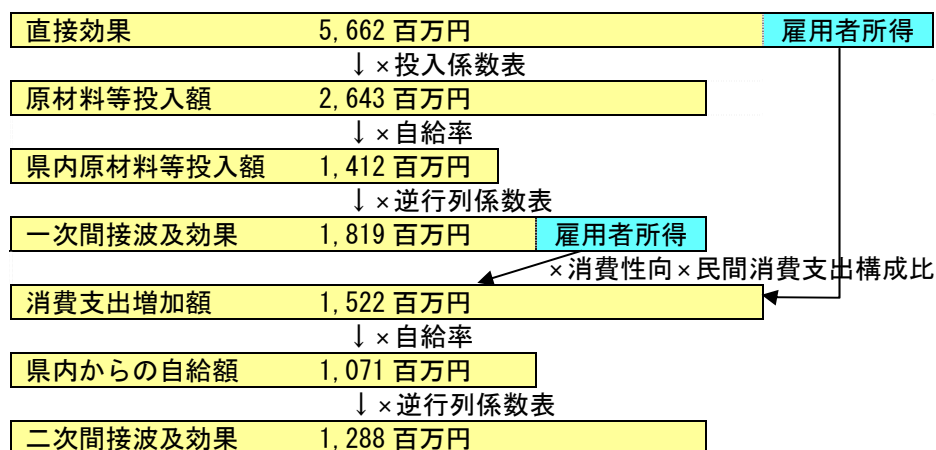
これらの消費単価に上記で得られた増加入込数を乗じて経済効果（直接効果）を推計すると、観光で約 41 億円/年、ビジネスで約 16 億円/年の計約 57 億円/年となった。

4. 経済波及効果の推計

新幹線開業に伴う増加入込客が県内経済にもたらす効果は、上記の 57 億円/年にとどまらない。57 億円/年に相当する宿泊サービス、飲食、土産、交通サービスへの需要が生じた場合、これらを生産・提供するために富山県内で賄われる原材料等の投入額¹は 14 億円/年となる。原材料等投入額の増加は各産業における生産を誘発²することになり、これがもたらす県内各産業の生産額の合計は、約 18 億円/年となった（＝第 1 次間接波及効果）。

また、このような生産誘発を通じて雇用者の所得も増加するが、その一部が消費に回ること、さらに県内各産業における生産が誘発される。このような雇用者所得を通じた経済波及効果を推計すると、約 13 億円/年となった（＝第 2 次間接波及効果）。

【参考】波及効果算出プロセス



これらを足し合わせると、約 88 億円/年となった。理論的には第 2 次波及効果の後にさ

¹ 投入係数（ある産業で 1 単位生産するのに必要な各産業からの原材料投入額を算出する係数）により原材料等投入額を算出した上で県内自給率を乗じて算出。

² 逆行列係数（ある産業への最終需要が 1 単位増加したとき、直接・間接効果を通じて各産業の生産水準が最終的にどれくらいになるかを示す係数）を用いて算出。

らに第3次以降の波及プロセスが継続すると考えられるが、本試算では第2次までの波及効果の累計をもって経済波及効果とした。

(百万円)

直接効果	1次波及効果	2次波及効果	経済波及効果計	波及効果倍率
5,662	1,819	1,288	8,769	1.55

今回の経済波及効果の試算は、単純に新幹線開業に伴う時間短縮効果分だけ入込客が増えるとの前提で行ったものである。したがって、前述した富山県の持っている潜在的な集客力の顕在化や、現在も既に取り組みの始まっている首都圏客へのPRの効果や企業進出といった能動的な要素は含めていない。一方でビジネス客等の日帰り率も現状通りと仮定している。

この経済波及効果をいかに拡げ持続させるか、さらには、未だ活用されていない潜在的な集客力をうまく顕在化させ今回の推計値以上の結果をいかに生み出していくことができるかが富山県にとっては課題となる。次章では先行地域での取組みの一部を参考事例として紹介させて頂きたい。

<参考>首都圏住民はどのような観光資源に魅力を感じているのか

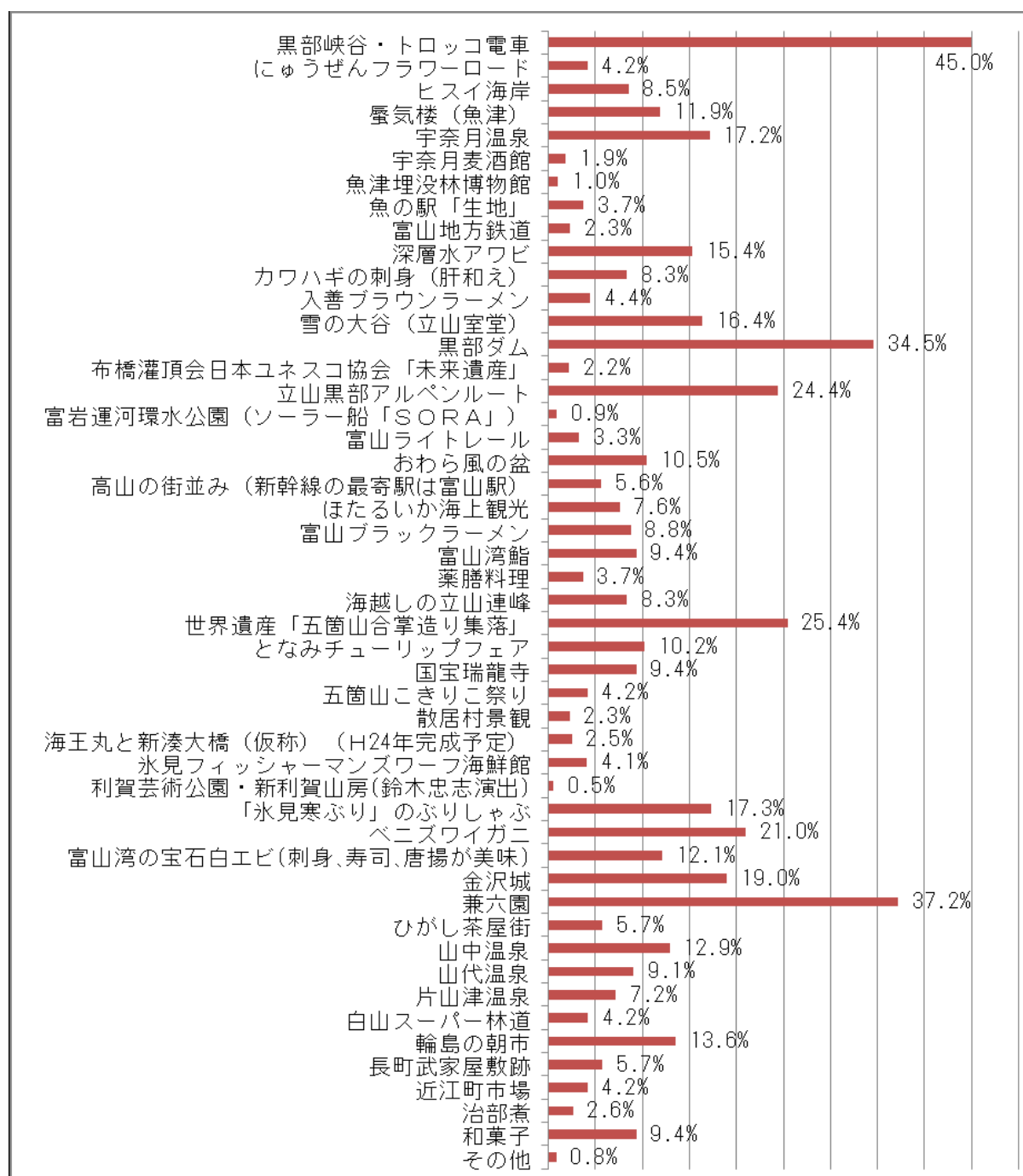
～富山県が行った首都圏住民へのアンケート調査結果より～

※富山・石川沿線で、行ってみたい観光地や味わってみたい味覚（複数回答）

[Q] 北陸新幹線でつながる富山、石川の新幹線駅の周辺には、観光名所や食の魅力などが豊富です。

写真をご覧になってお答えください。

あなたが、行ってみたいと思う場所や、味わってみたいと思う味覚などを、5つ選んでお答えください。なお、選ぶものは、1つの駅に固まっても複数の駅にわたっても構いません。(n=3159)



出所：富山県HP「新幹線開業に関する首都圏住民に対する意識調査結果について」より

第2章 経済波及効果を拡大・持続させるための先行地域の取り組み紹介

経済波及効果が一部地域に限定されたり一過性のものとならぬよう、県内隅々までかつ持続的に広げる取り組みが関係者各位には求められる。

既に先行して新幹線が開通した地域では、交流人口の増加ひいては経済波及効果の拡大に向けた様々な取り組みを行っているが、以下ではその一部をご紹介します。

1. 宿泊客を創出する夜・朝の魅力向上の取り組み

新幹線開業により東京・金沢間の時間距離が短縮することで、北陸の主要都市ではビジネス客を中心に日帰り客の比率が高まると予想される。また、高速移動手段の効果として従来よりも広域を周遊する観光客の増加も見込まれる。このように日帰り客や立寄り客が増える結果、「新幹線により入込自体は増えたものの宿泊にはあまりつながらない」という地域も出てくるかも知れない。またホテルの新增設等が進む中、宿泊客を継続して呼び込まないと競合が激化する可能性もある。

日帰りや他地域での宿泊が可能なお客に当地で一泊してもらうためには、夜および朝の魅力を向上させて、泊まってもらうためのインセンティブを高める必要がある。また、日帰り客であっても消費単価を積み上げる工夫が望ましい。

新幹線の先行地域である八戸市や鹿児島市では、民間が主体となって「屋台村」を開設し、夜の魅力を高めることに成功している。八戸の「みろく横丁」は、新幹線八戸駅から6キロ程離れた中心部に、八戸商工会議所内に設置された新幹線八戸駅開業事業実行委員会・食文化創造部会が中心となって平成15年3月に開設された。一方、鹿児島の「かごつまふるさと屋台村」は平成24年4月に、新幹線鹿児島中央駅近くに、地元資本の総合商社である南国殖産(株)により開設された。

【みろく横丁（左）及びかごつまふるさと屋台村（右）】



出所：当行（左・右とも）

八戸市のみろく横丁は現在年間およそ30万人が来訪している。現地での取材によれば、本来の出張先が八戸でないビジネス客でも、屋台村行きたさにあえて八戸に泊まる人もい

ることである。一方、かごつまふるさと屋台村も賑わっており、初年度目標の来訪者 30 万人を大きく上回る年間 50 万人ペースの勢いだという。

立地条件は異なるものの、2つの屋台村は

- ・一店あたりの座席数は8席³とする
- ・同じジャンルの店は1店あるいは2店ずつに制限する
- ・屋台オーナー同士の連携により様々なイベントを企画する
- ・地元の料理・食材・酒に徹底してこだわる
- ・地元起業家支援のため、低廉な初期コストで出店可能な仕組みとなっている

といったコンセプトはほぼ共通しており、屋台村は、食や観光といった地元の魅力を来訪者へ紹介する情報発信拠点となっている。現時点の宿泊客創出や地域活性化に資するだけでなく、将来のリピーター客を醸成する点でも、屋台村の果たしている役割は大きい。

また、八戸市では、観光客向けに朝市と朝の銭湯を楽しんでもらう「あさぐる」という乗合タクシーを地元の観光推進協議会等が中心となって運営している。八戸駅前および中心部の指定ホテルに泊まる宿泊客のみが利用でき、事前申込みにより翌朝に朝市および朝風呂を楽しめる仕掛けである⁴。フルコースの場合、朝6時にホテルを出発し、朝市を見物し海鮮メニュー（好みの店で好みのネタを購入し白飯に乗せて食べる自分流の丼飯が人気）を堪能した後に、銭湯で地元の人に混ざってひと風呂浴びて、8時半前にホテルへ戻ってくる。スタート時間が早い分だけホテルへの戻り時間も早く、その後の観光や仕事の時間が十分確保できる。

全国には八戸の他にも函館や釧路等観光客が朝食を楽しめる朝市があり、他にもカフェでのモーニングに定評がある街等もある。

【宿泊者限定乗合タクシー「あさぐる」の訪問地の一つ、八戸朝市】



出所：当行

³ 経験則として店主と客の間合いがよくなる「1対8の法則」を踏まえているとのこと。

⁴ 朝市、朝風呂どちらかだけでも可能。

前掲のアンケート結果にも表れている通り、日本海の幸に代表される富山県の食に対する首都圏住民の期待値は高いものがある。これらの食材をうまく活用して、富山県に宿泊してもらう（日帰りであっても、飲食でお金を落としてもらう）など経済効果にうまく結びつける仕掛け（八戸市の場合は夜の屋台村と朝市）作りが求められている。

2. 泊まること自体を楽しくする仕掛け

また、夜や朝の魅力向上に加えて、泊まること自体を楽しくする仕掛けにも工夫の余地があろう。

富山県でも五箇山などでは合掌造りの旅館や民宿での宿泊を楽しめるが、このような取組を県内他地域に広げることができれば、一層の魅力アップにつながるであろう。例えば北前船交易で栄えた富山市岩瀬地区では、岩瀬まちづくり(株)が地区の土地・建物を取得し、自ら修復・販売することで地域の活性化・町並み保全を図っている。また、高岡鋳物発祥の地である高岡市金屋町等では、空き家や空き倉庫を活用し、伝統産業を受け継ぐ若手作家に工房として提供するなどを検討している。

他地域における町家利活用の一つの方法として、空き町家をリフォームした上で、観光客に一泊などの短期で宿泊してもらう⁵「町家ステイ」がある。京都市の町家ステイでは、例えば「屋根裏から眺望できる五重塔」、「虫籠窓（むしこまど）越しの風景」、「目の前に臨む鴨川」といった、京町家や京文化の伝統美の中に身を置いて生活体験ができることが魅力となっている。他にも舞妓の帯がリネンに掛かる演出等の工夫が凝らされており、宿泊者は存分に「非日常性」を味わうことができる。

【京都の町家ステイの例（正面：虫籠窓のある家）】



出所：当行

⁵ 消防法や旅館業法上旅館としての活用が困難等の理由から、1泊毎にオーナーと来訪者の間で定期借家契約を結び賃貸する形態をとる場合も多いとのこと。

民間の調査⁶によれば、人が旅をする動機の中で「日常生活から解放されるため」という回答が最も多かった。金屋町家や岩瀬町家も「非日常」のステイ体験を演出することができれば、泊まること自体を楽しみに来訪する観光客も増えるであろう。

3. 「よそ者」の知恵と資金をうまく活用する試み

前述のかごつまふるさと屋台村は、地元大手資本の南国殖産(株)が運営しているが、同社の永山在紀社長が偶然目にした日本商工会議所の月刊誌にて八戸みろく横丁を知り、トップダウンで鹿児島市での企画を進めたという。同社は飲食業の経験がなかったことから、みろく横丁の運営会社である(有)北のグルメ都市企画の中居雅博社長の指南を受けた上で、みろく横丁と同じ会社(札幌の街製作室(株))に設計監理や運営を委託している。南国殖産によれば、「八戸の中居社長や札幌の街製作室のノウハウがなければ、鹿児島での屋台村運営は絶対にうまくいかなかった」という。

また鹿児島市では(株)阪急阪神ホテルズが運営するレムホテルが鹿児島市中央部に平成23年に進出したが、その際に同社親会社である阪急阪神ホールディングスでは同年9月から11月の期間で関西地区を中心に鹿児島への誘客促進および特産品PRのキャンペーンを実施した(平成25年1月から3月まで同様のキャンペーンを再び実施)。

富山県でも地域の発展を共に考える「よそ者」の知恵と資金をうまく活用すれば、一味違った誘客ができるのではないだろうか。

4. 入込客急増を想定した事前かつ着実な準備

指宿は知名度の高さも手伝い、九州新幹線全通後に入込客・宿泊客が急増した「好事例」として語られることも多いが、その裏では、押し寄せる観光客に対するサービス品質が追いつかず、苦情を受けたホテル・旅館が一部にあったと伝えられている。

一方で鹿児島市内の名門ホテルである城山観光ホテルでは、宿泊客の増加を見込んで新幹線開業前からハード、ソフト両面で様々な対応を講じてきた。例えば、「スタッフ増員」、「外部講師を招聘し新幹線沿線マーケットなどの社内勉強会を開催」、「温泉をはじめとした施設の改装・改修」、「シャトルバスを中・大型化、および新幹線乗降口へのルート変更」等である。これらの事前かつ入念な取り組みの結果、宿泊客急増に伴う大きな混乱は見られなかったという。

富山県をはじめとした北陸の主要観光地でも、新幹線開業により鹿児島県同様、入込客および宿泊客が大きく増加するものと思われる。2年目以降にはブームの落ち着き等による入込数の変動も見込まれ、対応が難しいところではあるが、事前かつ着実な準備によりサービスの質を維持・向上することが望まれる。

⁶ (公財)日本交通公社「旅行者動向 2010」

5. 交通アクセスが不便な地域への2次交通面での取り組み

鹿児島県は「観光立国」である。新幹線が開業する以前から、指宿や霧島といった観光地は全国的にも知名度が高かった。さらに指宿方面への観光列車「指宿のたまて箱号」や霧島方面の同「はやとの風号」といった二次交通も、移動の手段としてだけでなく乗る楽しみも兼ねており、入込客の増加に大きく貢献していると言われている。

その一方で大隅半島は、観光地としての知名度が高くないことや二次交通のアクセスが良好とは言えないこともあり、観光客の誘致が課題となっていた。その対策の一つとして鹿児島県が地元関係者（レンタカー事業者、ホテル・旅館等）との協力で平成23年3月の新幹線全線開通と同時に始めたのが「おおすみ半島レンタカー無料キャンペーン」である。これは、大隅半島の指定されたホテル・旅館に宿泊した上で半島の3ブロック（北部、中部、南部）のうち2箇所以上のチェックポイントを訪問したレンタカー利用者に対して、24時間分の基本料金および免責補償料がキャッシュバック⁷されるというものである。

【「大隅半島レンタカー無料キャンペーン」パンフレット表紙】



キャッシュバックにかかる負担について、県費からの支出は免責補償料込み1台あたり5,500円を上限とし、超過部分はレンタカー事業者が負担している。

地元のレンタカー業者へのヒアリングによれば、「周知が十分にできておらず、レンタカー利用の途中でキャンペーンのことを知った利用者から返却時にクレームがきた」、「キャッシュバックの要件である宿泊およびチェックポイントでスタンプ取得と確認の手続きがやや煩雑」といった課題もあるようだが、利用台数は、平成23年度は1千台を超え、平成24年度も前年を上回る実績となっている。

このキャンペーンは、公費を用いてレンタカー利用者に直接キャッシュバックするという施策自体にインパクトがあることや、入込や観光消費における県内地域間格差の緩和策ともなることから、注目に値する。

富山県には黒部立山アルペンルート、五箇山をはじめとした感動をもたらすスポットが各地にあるものの、それら観光資源間を公共交通機関で往来しようとする効率的なアクセスは困難である。県内においても、大隅半島での取り組みは参考となるのではないかと考える。

⁷ コンパクトカー・軽自動車の場合。

6. 「通過地」の活性化

新幹線が開業すると、新幹線駅周辺および著名観光地への入込客は増えるが、その途中にある地域は観光客が殆ど素通りするということも考えられる。通過地の取組参考例として、鹿児島県始良（あいら）市が運行している観光バス「あいらびゅ一号」を紹介したい。

始良市は、旧始良町、加治木町、蒲生町が平成 22 年に合併して成立した市で人口は約 7 万 5 千名である。鹿児島市と霧島の間位置している上、特別天然記念物に指定された日本一の大クスや日本の滝百選にも選ばれた龍門滝等の有望な観光資源を有していながらも、観光客の多くは素通りしていた。

「あいらびゅ一号」は新幹線全線開業時に市が導入（運行は JTB へ委託）した土日・祝日運行の専属ガイドつき市内周遊バスである。自然や歴史だけでなく工場見学や焼物体験なども盛り込まれたルート設定、利用者負担が資料代・保険料名目の 500 円のみ⁸という手軽さ、新幹線鹿児島中央駅発着という利便性等からメディアでも多く取り上げられ、平均乗車率は 8 割程度となっており予約が取りづらい時も珍しくないという（完全予約制）。

また、バスが立ち寄る所々で地元住民が手を振るといったおもてなしが乗客の満足や感動につながり、乗客アンケートでは「あいらびゅ一号」を知ったきっかけとして“口コミ”が最多となっている。

【始良市周遊バス「あいらびゅ一号」外観】



出所：始良市「市報あいら」より

「あいらびゅ一号」のPRは九州内の一部にとどまっていることから県外利用者は年間 100 名前後であり、利用者の 9 割以上が県内在住者（うち 7 割以上が鹿児島市内）である。このように近隣からの来訪者が中心であっても、旧来の「通過地」であった地域にとっては活性化に繋がる一つの形であり、魅力と知名度の向上により来訪者の範囲を広めていくこともできるのではないだろうか。

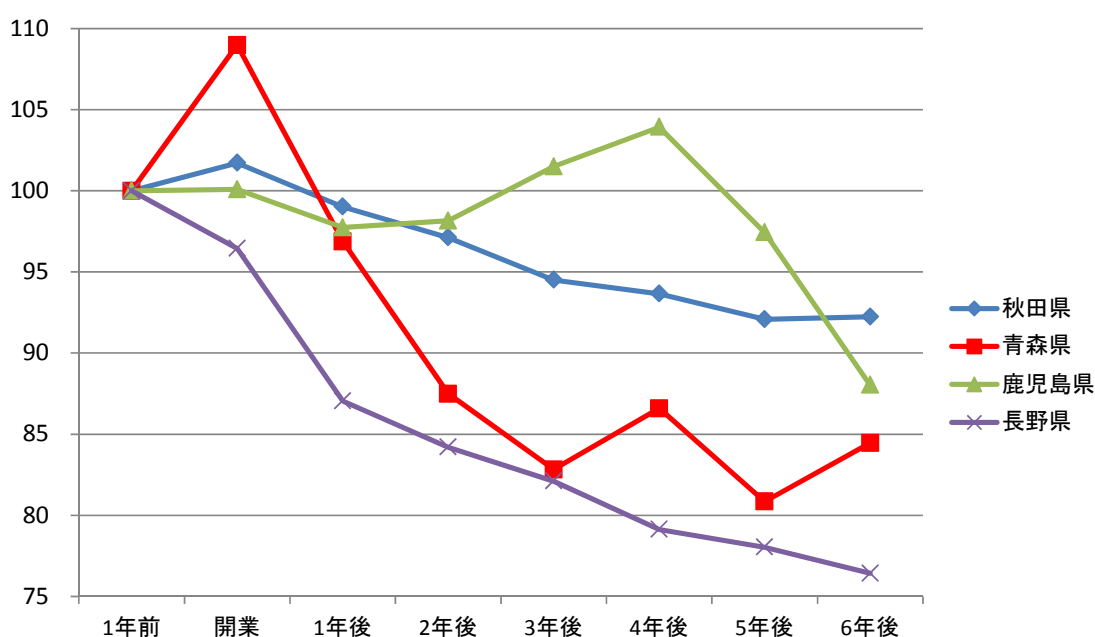
⁸ 「あいらびゅ一号」は平成 23 年度に県の「ふるさと雇用再生特別基金事業」として開始された。平成 24 年度は市一般財源より運営費を支出している。

最後に、先行事例から留意すべき点を指摘しておきたい。

新幹線開業2年目の宿泊数はある程度反動減となることを覚悟する必要がある。さらには、北陸新幹線開業の翌年には東京－函館間も新幹線で結ばれることで、東日本の人々の関心が東北・北海道方面へ向くことも予想される。

したがって足下では首都圏向けの誘客対応を行いつつも、開業2年目以降のことを考えれば、現在でも一定のシェア⁹を持つ関西圏や中京圏からの誘客に向けた魅力向上、情報発信の維持、交通アクセスの維持・向上が必要であろう。

【新幹線開業の先行事例 宿泊者数の推移】



出所：各県観光統計より当行作成（開業1年前を100として指数化したもの）
 ※本グラフの開業年はそれぞれ秋田県および長野県（97年）、青森県（03年八戸）、
 鹿児島県（04年：部分開業）。
 ※鹿児島県の開業年の宿泊者数は台風が相次いだ等の理由からほぼ横ばいであった。

以上

日本政策投資銀行北陸支店・富山事務所では、今後も北陸新幹線開業に向けた観光、商業等の取組みについて調査を行い、ミニレポートを発行していく予定です。

⁹ 富山県観光課「富山県観光戦略基礎データ調査の概要」（平成19年12月）
 来県者の居住地域別内訳（県外、海外）：関東29.7%、関西19.1%、中京11.3%

- ・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。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：(株) 日本政策投資銀行と明記して下さい。
- ・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、弊社までご連絡下さい。

<お問い合わせ先>

株式会社日本政策投資銀行 富山事務所（山崎 健太郎）

〒930-0005 富山市新桜町6番24号

Tel : 076-442-4711