

北陸新幹線金沢開業による観光活性化が 石川県内に及ぼす経済波及効果

～ 交流がもたらす経済波及効果は 678 億円～

2015 年 3 月 14 日に北陸新幹線が金沢まで開業した。利用者数は開業前の約 3 倍となる 926 万人と、当初予想を大きく上回っている。この勢いは開業 2 年目となる 2016 年度になっても衰えておらず、利用者数は開業前を大きく上回る水準で推移している。当初懸念されていたストロー現象もみられず、逆に北陸地域にオフィスを移す等の動きもみられる。それに併せ、当地の設備投資動向は高水準で推移しており、特に旺盛な観光需要を反映して、ホテル関連投資が活発である。

当行で、北陸新幹線金沢開業後の観光需要拡大による石川県への経済波及効果を推計したところ、直接効果が 454 億円、間接一次効果が 144 億円、間接二次効果が 81 億円、計 678 億円となった。2013 年の当行調査においては、新幹線開業による首都圏からの新規入込客数の増加を 32 万人、その経済波及効果を 124 億円と試算している。単純には比較できないものの、今次試算における日本人宿泊客増加数（64 万人）だけでも当初の入込客数増加見込を大きく上回っており、波及効果の推計値は開業前予想をはるかに超過する結果となった。

さらに、入込客数と単価の波及効果に与える感応度を分析したところ、インバウンド客の入込数増加と、日本人客の単価上昇の効果が大きいことがわかった。この結果から、今後も当地において北陸新幹線金沢開業効果を持続させるため、引き続きインバウンド客の誘致に努めるとともに、日本人客に対しては当地における消費を飽きさせず客単価を上げる、というそれぞれのセグメント毎に二段構えの観光戦略が必要であると言える。具体的には、夜の飲食、冬季、大野・加賀エリア等、まだまだ観光開発が弱い部分を積極的に地域外へ PR していく等の施策が求められる。

（北陸支店 齊藤成人・宮原史英子・瀬戸眞紀、地域企画部 岩田央）

2016 年 12 月

株式会社日本政策投資銀行 北陸支店 / 地域企画部

目次

- 1．北陸新幹線の利用者状況
- 2．北陸新幹線が地域経済に与えた影響
- 3．域内への流入者数動向
- 4．宿泊客動向とインバウンド客の動き
- 5．北陸新幹線の経済波及効果の推計
- 6．新幹線効果を持続可能にする観光政策

1. 北陸新幹線の利用者状況

2015年3月14日に北陸新幹線が金沢まで延伸・開業して2年が経とうとしている。それまでは東京から金沢までJRで約4時間かかっていたのが、新幹線によって約2時間半で来られるようになり、同時に行われた種々のPR/キャンペーンの成果もあってか、多くの観光客・ビジネス客が金沢にやって来た。JR金沢駅は連日人で溢れ、団塊世代と思わしき小団体や母娘旅行とおぼしき姿が目につく。インバウンド客も増えており、兼六園への外国人入場者数は金沢開業前の19.2万人(2013年)から、29.2万人(2015年)へと大きく増加し、今年は40万人にまで達する見込みである。

JR西日本の発表によれば、北陸新幹線の利用者数(長野以降)は、在来線特急時代と比べ、314万人から926万人(2015年度、3月14日開始ベース)と約3倍となり、開業前同社予想の2.2倍を大きく上回った[図表1-1]。この勢いは、開業2年目となる2016年度に入っても衰えておらず、現時点で、利用者数は、開業初年度の約9割を維持しており、引き続き高水準で推移している[図表1-2]。

図表 1-1 北陸新幹線金沢開業前後の比較

	開業前利用者数	開業後利用者数	同左倍率	利用者増加数
実際	314万人	926万人	295%	612万人
当初予想	314万人	690万人	220%	376万人

(出所)各種資料より当行作成(一部数字はJR西日本発表資料・報道等からの逆算推計)

図表 1-2 北陸新幹線の利用状況

	利用者数 万人	同左 前年比	累計 万人	同左 前年比	備考
2015年 3月(3/14~)	49	273%	49		3/14北陸新幹線金沢開業、3/30朝の連続テレビ小説「まれ」放送開始
4月	69	321%	118		4/29~5/8 ゴールデンウィーク
5月	90	346%	207		開業3ヶ月目乗車率47%(当初想定約4割、東海道新幹線乗車率約6割)
6月	75	322%	282		
7月	76	305%	358		
8月	92	264%	450		
9月	82	308%	532		9/19~23 シルバーウィーク
10月	90	319%	622		10/1 北陸ディズニーキャンペーン開始
11月	87	319%	709		
12月	66	282%	775		
2016年 1月	61	241%	836		新幹線金沢開業~1月末の特急サンダーバード利用者数は前年比105%
2月	62	265%	898		うるう年
3月(~3/13)	28	237%	926	295%	開業初年度 = 1日当たり2.5万人、開業前JR予想 : 2.2倍(691万人)
3月	61	125%	910	273%	4月~3月ベース(北陸新幹線利用者数比較)
4月	64	93%	64		4/13 利用者数1000万人突破(開業397日目)
5月	77	86%	141		
6月	65	87%	206		
7月	72	95%	278		前年比については、7/22~8/18基準の数字を採用
8月	88	96%	366		
9月	73	89%	439		
10月	81	90%	520	91%	
GW : 4/28~5/8	32	96%	N/M		

(注) 2015年度の前年比は在来線特急「はたか・北越」(直江津 - 糸魚川間)の利用実績との比較

(注) 2015年度自動改札機を通過「乗車」人員(1日あたり) : ①金沢8600人、②富山4700人、③新高岡1500人、④黒部宇奈月800人、⑤糸魚川400人

(出所) JR西日本ホームページ、JR西日本金沢支社記者会見より作成(前年比の数字のみ公表している場合、前年比から利用者数を推計)

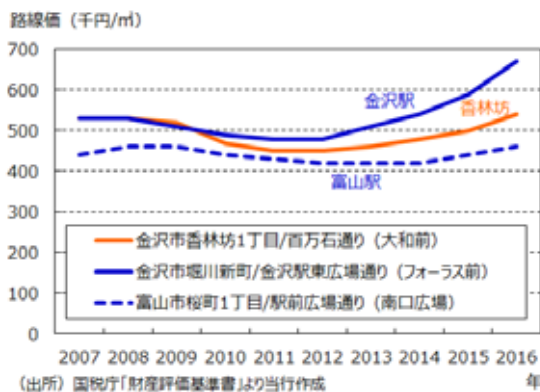
2. 北陸新幹線が地域経済に与えた影響

北陸新幹線の金沢開業は、北陸地域経済に様々な影響を与えている。例えば、新幹線開業後、金沢市及び富山市の路線価の伸びは全国地域と比べ大きく上昇しており、特に、金沢市では、開業数年前からそれまで街の中心であった香林坊地区と金沢駅地区の地価が逆転している[図表 2-1]。

また当初懸念されていたスロー現象もみられず、逆に北陸地域にオフィスを移転したり、新規に店舗等を出店する動きも出てきている[図表 2-2]。それに併せて新幹線開業直後より、目に見えて金沢市内のオフィス賃料が上昇し(2013 年度→2015 年度：プラス 10 ポイント)、空室率も 10%以下に低下する等、実態はほぼ満室という状況となっている[図表 2-3]。

設備投資動向をみても、北陸地域における民間企業の設備投資水準(除く電力ベース)は、2010 年度から 6 年連続プラスと、全国でも類のない伸びを続けていた。2016 年度においても、投資額の水準はリーマンショック(2008 年)前を上回っている[図表 2-4]。特に旺盛な観光需要を反映して、ホテル関連投資が活発であり、今後も金沢市では JR 金沢駅を中心に複数のホテル関連の投資が予定されている[図表 2-5]。

図表 2-1 路線価の動向

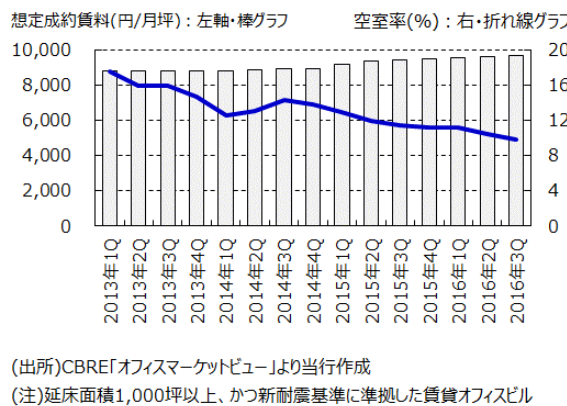


図表 2-2 新幹線開通に伴う主なオフィス移転

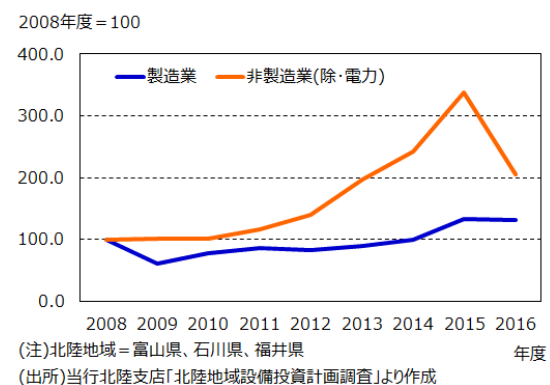
加賀東芝エレクトロニクス	石川県能美市に半導体研究開発機能を全面移転
コマツ	石川県小松市に本社機能の一部(研修部門)を移転
白山製作所	石川県金沢市に本社機能(経営企画部、経理部等)を移転
ユースキン製薬	富山県富山市に生産機能を全面移転
楽天	石川県金沢市に北陸エリア初となる金沢支社開設
YKKグループ	富山県黒部市に本社機能の一部(人事・経理・財務等管理部門)を移転

(出所) 各種新聞報道等より当行作成 (五十音順)

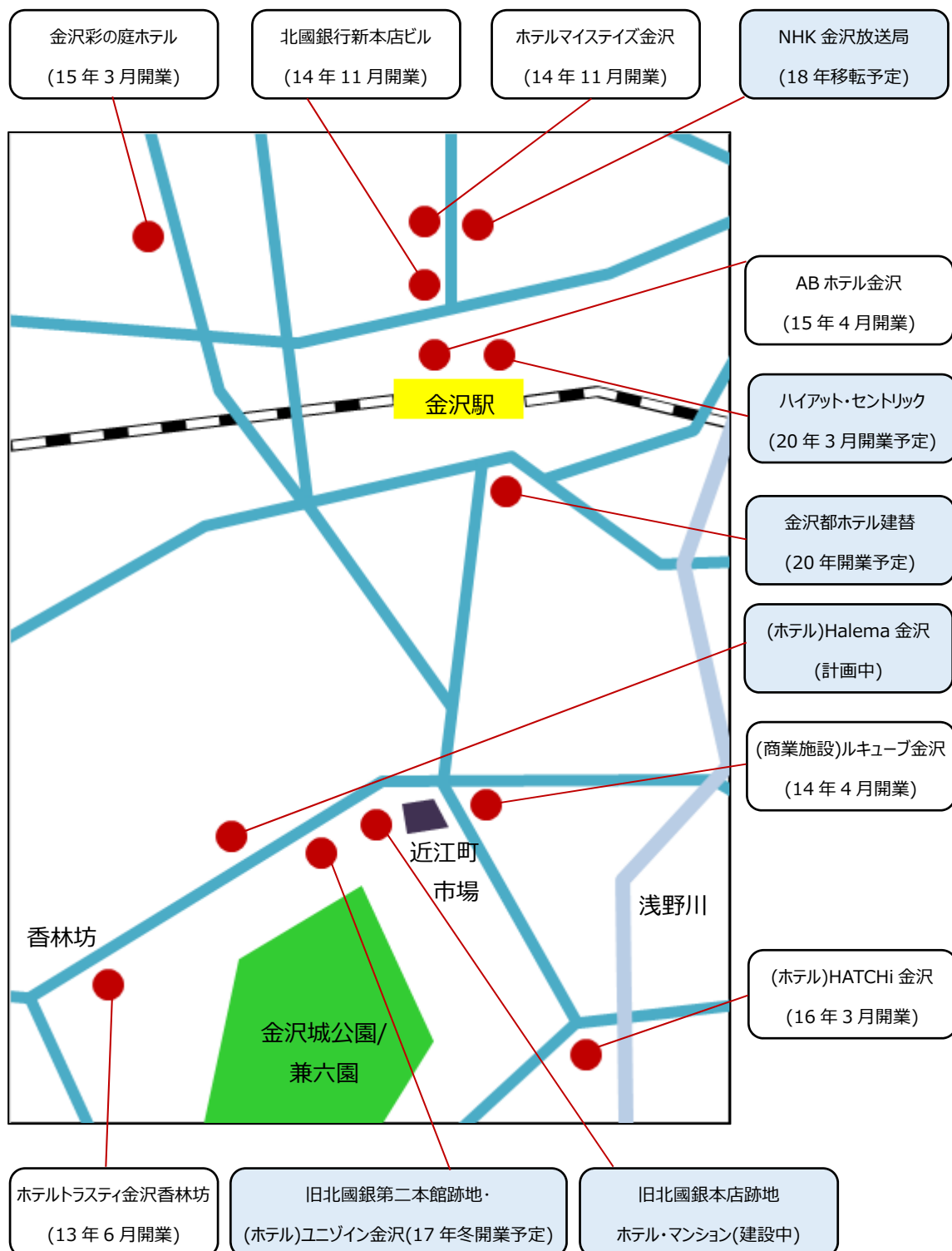
図表 2-3 金沢エリアオフィス賃料と空室率の動向



図表 2-4 北陸地域設備投資水準の動向



図表 2-5 JR 金沢駅周辺における主なホテル等投資



(注)青い網掛けは今後の計画

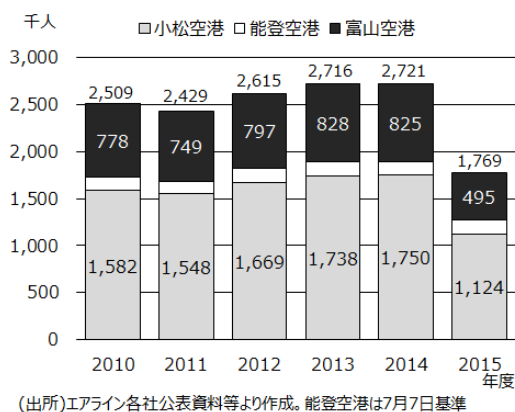
(出所)各種新聞報道等より当行作成

3. 域内への流入者数動向

北陸新幹線金沢開業後の飛行機の利用動向をみるに、小松空港・富山空港ともに東京便の利用者数が約半減し、能登空港と合わせ北陸地域における飛行機の東京便利用者数は計 95 万人も減少している[図表 3-1、3-2]。エアライン側も対応策として減便・機材小型化で供給量を調整し、座席利用率を維持してはいるが、この減少は少なくとも約 50~60 億円¹の減収に相当し、大きくマイナスの影響を受けている。

単純に開業初年度における北陸新幹線の増加数から飛行機(富山・小松・能登空港の東京便)の減少数を差し引いて推察すれば、石川県・富山県への流入者増加数は 259 万人となる²。うち石川県分は、新幹線駅毎の 1 日当たり乗車数比率³から 139 万人と推察される。もちろんこれは自家用車利用客を考慮していない大雑把な試算であるが、実際に兼六園の入場者数は 105 万人も増え、石川県発表の観光入込客数(宿泊・日帰り計)においても、首都圏客分は 212 万人増となる等、北陸新幹線によって石川県の交流人口が 100 万人前後増えたことは間違いない[図表 3-3、3-4]。

図表 3-1 航空旅客東京便利用動向



図表 3-2 北陸新幹線と飛行機の比較

	北陸新幹線		飛行機	
	東京-富山	東京-金沢	羽田-富山	羽田-小松
時間(最速)	2時間8分	2時間28分	1時間00分	1時間05分
料金	12,530円	13,920円	8,890円~27,390円	9,390円~27,390円
1日便数	かがやき18往復 はくたか15往復		ANA4往復	ANA4往復 JAL6往復
年間輸送容量(2015年)	2,318万人		74万人	159万人
年間利用者数(2015年)	926万人		46万人	103万人

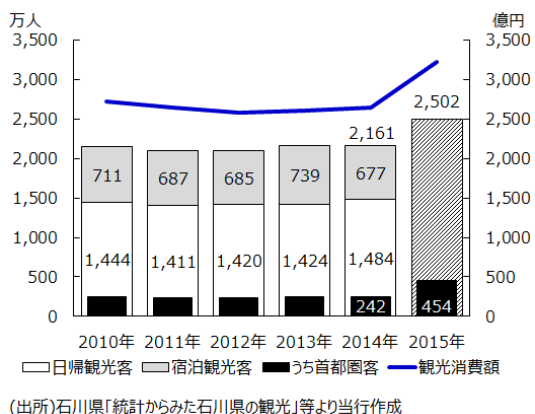
(出所)ANA、JAL公表資料、JR時刻表等より当行作成
(注1)飛行機：2016冬ダイヤ、料金は2016年12月8日時点(向こう3ヶ月)
(注2)新幹線：2016年12月ダイヤ、料金は指定。年間輸送容量ははくたか・かがやき(16年6月ダイヤ)東京-金沢の往復本数×12両編成定員934人と仮置きし便宜的に算出

図表 3-3 金沢市内主要観光地観光客数

	(万人)		
	2014年度	2015年度	増減
兼六園	203.7	308.9	105.2
金沢城公園	124.1	226.2	102.1 *
金沢21世紀美術館	176.1	237.3	61.2
石川県立美術館	40.9	44.8	3.9
忍者寺	14.1	25.2	11.1 *
武家屋敷跡野村家	11.7	22.7	11.0 *

(出所)金沢市『金沢市観光調査結果報告書』、各種報道より当行作成
(注) *印は暦年ベース

図表 3-4 石川県観光入込客数



¹ 減収額は国内エアラインの国内線全路線平均イールドを用いて試算。ただし、北陸路線のイールドは平均値よりも高いと推察され、実際はこの金額以上の影響となっているものと推察

² JR 利用者増加数 = 2015 年新幹線利用者数 926 万人 - 2014 年在来特急利用者数 314 万人 = 612 万人
(JR 利用者増加数 612 万人 - 飛行機利用者減少数 95 万人) ÷ 2(往復) = 259 万人

³ 金沢(8600 人) : 富山(4700 人) + 新高岡(1500 人) + 黒部宇奈月温泉(800 人) + 糸魚川(400 人)

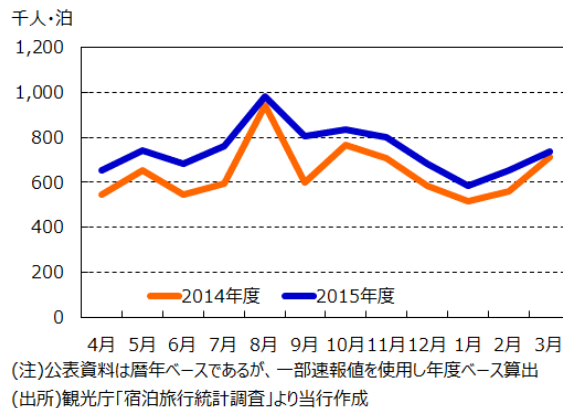
4. 宿泊客動向とインバウンド客の動き

観光庁「宿泊旅行統計調査」⁴によれば、石川県における延べ宿泊者数は、北陸新幹線金沢開業前の 772 万人(2014 年度)から 892 万人(2015 年度)と 120 万人増となった。月別にみても、石川県における宿泊客のピークは 8 月であり、延べ宿泊者数の最大値は約 100 万人/月と開業前後ではほぼ変化がない。このことから、100 万人/月が石川県における宿泊能力の実質的な最大値と推察できる[図表 4-1]。これを前提に推計すれば、石川県内の宿泊施設の実質的な稼働率は、北陸新幹線金沢開業により 64%→74%と 1 年間で 10 ポイントも上昇したこととなる。実際、宿泊旅行統計調査においても、石川県内の宿泊施設の客室稼働率は三大都市圏に次ぎ、北海道・福岡・沖縄と並ぶ高い水準の数字となっている。ただし、現状ではホテルの収容能力に制約があるため、オンシーズンにおいては、石川県にてこれ以上の観光客・ビジネス客を受け入れることは困難と考えられる。よって、当面はオフシーズンである冬季に客を呼び込む方策に注力すべきであろう。なお、前述のとおり、JR 金沢駅を中心に、2020 年までに新規のホテル投資がいくつか予定されているため、宿泊施設の収容能力は相応に増加する見通しにはある。

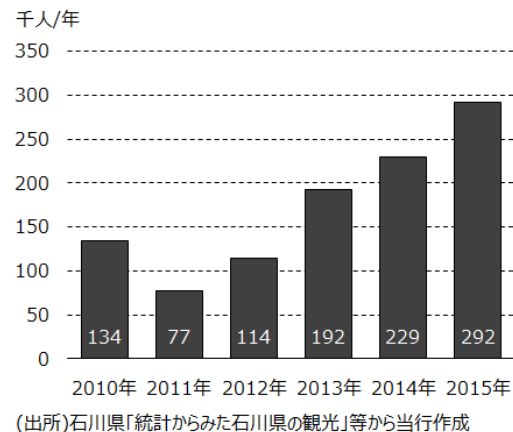
ちなみに、インバウンド客の姿も兼六園を始め当地では目立っており[図表 4-2]、実際に宿泊旅行統計調査における外国人実宿泊客数(2015 年度)は前年度から 11 万人増えている。北陸エリアが英語圏の旅行ガイドブックで人気の「Lonely Planet Japan」に大きくとりあげられ、同誌が選ぶ 2014 年旅行したい地域・世界 4 位に選ばれたことも話題となったが、2016 年に JR が訪日外国人向けに発売した「北陸アーチパス」(首都圏・関西圏および北陸圏の乗り放題乗車券)によって、今後もさらにインバウンド客が増えていくと思われる。最近では、この北陸経由のルート ～大阪から京都－金沢－飛騨高山を通り東京へ続くルート～ を「サムライルート」と名付ける動きもある。

一方、インバウンド客の急激な伸張に対する懸念も付言しておきたい。当行及び金沢大学の共同調査「金沢を訪れるアジア・欧米旅行者の意向調査」(2016 年 3 月)によれば、金沢観光における不満足な点として、「英語の通用しやすさ」、「豪華で快適な高級ホテルでの宿泊」、「Wi-Fi の充実度」などが上位に挙げられており、地域として対策が急務であり、これを怠れば当地の評判が悪くなる恐れもある。

図表 4-1 石川県延べ宿泊者数動向



図表 4-2 兼六園外国人観光客動向



⁴ 公表は暦年ベースだが、当レポートでは年度ベース試算のため、1～3 月分は速報値を採用して、数字を算出

5 . 北陸新幹線の経済波及効果の推計

これまで見てきたとおり、北陸新幹線金沢開業は、石川県にとって相当な経済効果をもたらしたと思われる。当行では、開業前の 2013 年 3 月に「北陸新幹線金沢開業による石川県内の経済波及効果」を発表し、推計モデル⁵を構築し開業による首都圏からの新規の入込客増加数(≒宿泊客増加数)を観光客 18.2 万人、ビジネス客 13.8 万人の計 32 万人と試算し、県内への経済波及効果を 124 億円(うち直接効果 81 億円)と推計した。しかし、統計によると当初予想を大きく上回る観光客が石川県を来訪しており、実際の経済波及効果は更に大きいと考えられる。そこで、以下のステップにより、首都圏からの入込増に限らず、新幹線開業後の観光活性化に伴う経済波及効果の推計を試みた。

- ① 入込客数：県外から石川県への入込客を日本人・インバウンド、観光・ビジネス、宿泊・日帰りの 3 軸から分類し、8(2×2×2)属性それぞれの 2015 年における入込客数を、官公庁統計⁶に基づき 2014 年を基準に推計⁷。
- ② 消費単価：同様に 8 属性それぞれの 2015 年における旅行一回当たりの県内での消費単価を、官公庁統計を用い 2014 年を基準に推計。
- ③ ①及び②により計算された観光消費支出額の 2014 年からの増加額を、北陸新幹線金沢開業後の観光活性化による「直接効果」とした[図表 5-1]。
- ④ 間接効果は、直接効果に伴う原材料等の購入によって誘発される財・サービスの生産額である「間接一次効果」と、直接効果や間接一次効果による雇用者所得増加により消費支出が増加することで新たに誘発される財・サービスの生産額である「間接二次効果」の合計として算出[図表 5-2]。

図表 5-1 経済波及効果推計における石川県の観光消費支出の増加額(直接効果)の推計

		開業後増加数 (千人回)			開業後(2015年)消費単価 (千円)			消費増加額 (億円)		
		宿泊客	日帰客	全体	宿泊客	日帰客	全体	宿泊客	日帰客	全体
日本人	観光客	520	1,617	2,137	32	10	17	156	164	320
	ビジネス客	121	220	340	27	4	19	21	3	24
インバウンド	観光客	99	-	99	81	9	81	101	0	101
	ビジネス客	0	-	0	97	-	97	10	-	10
全体		740	1,837	2,577	34	9	19	288	166	454

(出所) 本文中に記載した手順に基づき、当行推計

(注) 青枠が「北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果(当行、2013年)の推計値と比較した部分

図表 5-2 間接効果算出の考え方



(出所) 石川県「平成17年石川県産業連関表」、総務省「平成23年産業連関表」、総務省「家計調査年報(家計収支編)平成27年」、観光庁「旅行・観光消費動向調査」・「訪日外国人消費動向調査」等を用いて当行推計

⁵ 石川県・首都圏間の時間距離、JTB 掲載観光資源数、県内総生産等を変数とする重回帰モデル

⁶ 観光庁「全国観光入込客統計に関する共通基準(2014年)」、同「宿泊旅行統計調査」、同「旅行・観光消費動向調査」、同「訪日外国人消費動向調査」、石川県「平成27年観光入り込み状況について」

⁷ 発地を首都圏に限定した属性別の詳細な統計は存在しないため、県外客全てを対象としていることに留意

前頁のプロセスに基づき、北陸新幹線金沢開業後の観光需要拡大による石川県内への経済波及効果を推計したところ、直接効果が 454 億円、間接一次効果が 144 億円、間接二次効果が 81 億円、計 678 億円の効果となった[図表 5-3]。これは、2013 年に新幹線開通効果を推計した当行試算値 124 億円の 5 倍以上の効果であり、うち 6~7 割を首都圏からの入込増によるもの⁸としても、前回試算値の 4 倍近くにものぼる⁹。

今回は、全国旅客流動量調査の首都圏からの入込客数を推計するモデルで試算しており、日本人の宿泊に加えて、日帰り客、首都圏以外の地域、インバウンド客も含めて開業後に拡大した観光需要全体を対象とする今次試算とは単純には比較できない。しかしながら、以下のとおり今次推計における日本人宿泊客に限り比較しても、当該増加分だけで、実績では前回試算の倍以上の入込客数増、直接効果、経済波及効果をもたらしたことが分かる。

	増加入込客数	直接効果	経済波及効果
前回(2013年)	32万人増	81億円	124億円
今次(日本人宿泊のみ)	64万人増	177億円	266億円
今次(全体)	258万人増	454億円	678億円

今次推計は各種の仮定を設けており、絶対的な数字というわけではない。大切なことは、この結果を踏まえ北陸新幹線の開業効果を持続させていく戦略を考えることである。そこで、入込客数または単価の経済波及効果に与える感応度を計算した[図表 5-4]。この結果、同じ「入込客数 5 万人の増加」であっても、特にインバウンド客の場合に効果がより大きくなる。これは、インバウンド客特にビジネス客の消費単価が高いことに起因する。一方、単価について検証すると(例：1000 円上昇)、絶対数が日本人と比べて少ないインバウンド客ではあまり効果は高まらないが、日本人客単価の上昇は経済波及効果を大きく押し上げた。

図表 5-3 北陸新幹線金沢開業後の観光需要増加による石川県内への経済波及効果

(億円)				
	直接効果	間接一次効果	間接二次効果	合計
石川県	454	144	81	678

(注) うち日本人観光客(156億円)・ビジネス客(21億円)による直接効果は177億円

図表 5-4 経済波及効果に対する感応度

(億円)				
	入込客数 (5万人回増えた場合)		単価 (1000円増えた場合)	
	宿泊	日帰り	宿泊	日帰り
日本人観光	24	8	45	96
日本人ビジネス	20	3	24	13
インバウンド観光	62	-	4	-
インバウンドビジネス	74	-	2	-

(注) 数字は、それぞれのセグメントで、入込客数および単価が増えた場合のもの。例えば、日本人観光客・宿泊が5万人増加すれば、経済効果の増加分は24億円となり、日本人観光客・日帰りが5万人増えた場合は経済波及効果は8億円増加する。

⁸ 石川県「平成 27 年観光入り込み状況について」発地別観光入込客数(推計)における増加分の首都圏客割合

⁹ なお、ここでは暦年を基準としているが、年度を基準とし開業後の入込増を通年で推計に織り込めば、効果は更に拡大する可能性が高い。

6 . 新幹線効果を持続可能にする観光政策

前項の分析結果をみるに、当地における観光戦略においては、インバウンド客については引き続き誘致に努め「数」を追求していくと同時に、日本人客に対しては当地における消費を飽きさせずに消費単価を上げる「質」の工夫をする、という二段構えの戦略をとるべきでということがわかった。

既にオンシーズンの宿泊客収容能力は上限に達していることから、インバウンド客の更なる誘客に努めるには、オフシーズンである「冬の金沢」の魅力をアピールすべきである。現状では石川県の冬の観光資源では兼六園の雪吊りばかりが注目されており、インバウンド客に人気のある観光施設の紹介写真も夏の季節のものばかりである。よって、雪を借景とした美しい石川県の姿をインバウンド向けの宣伝材料にもっと採用すべきであろう。

次に日本人客対策としての単価アップ施策であるが、日本人客の1人当たりのホテル料金や土産物等の消費単価を個別に1000円も上げるとするのはなかなか難しい。ただし、土産物購入額を1000円から2000円にするのに比べれば、飲食、特に夜のシーンにおいて1回4000円使うところを5000円にするのは比較的容易である。

石川県における飲食シーンをみるに、単純に魚介類と日本酒の素材の良さだけを売りにしているケースが多く、他の地域も似たようなプロデュースをしているため、競争優位性がさほどない。一方、当地が独自に有する魅力は、料理の素材よりも、風情のある街並みや歴史的・レトロな建物の中で食事を味わえるという雰囲気・文化であり、これらを全面に観光PR面で打ち出していく方が得策であろう。金沢を中心に石川県は昔の街並みがそのまま残っている地域が多く、料亭・茶屋も人口規模に比べて多く存在している。地元資本の雰囲気の良い小規模飲食店もたくさんあり、これらを、夜の飲食シーンにおける観光の目玉とすれば、他地域との差別化を図ることができる。雰囲気・文化というものは値段があつてないようなものであり、利用客からより高い単価を獲得することにつながりやすい。

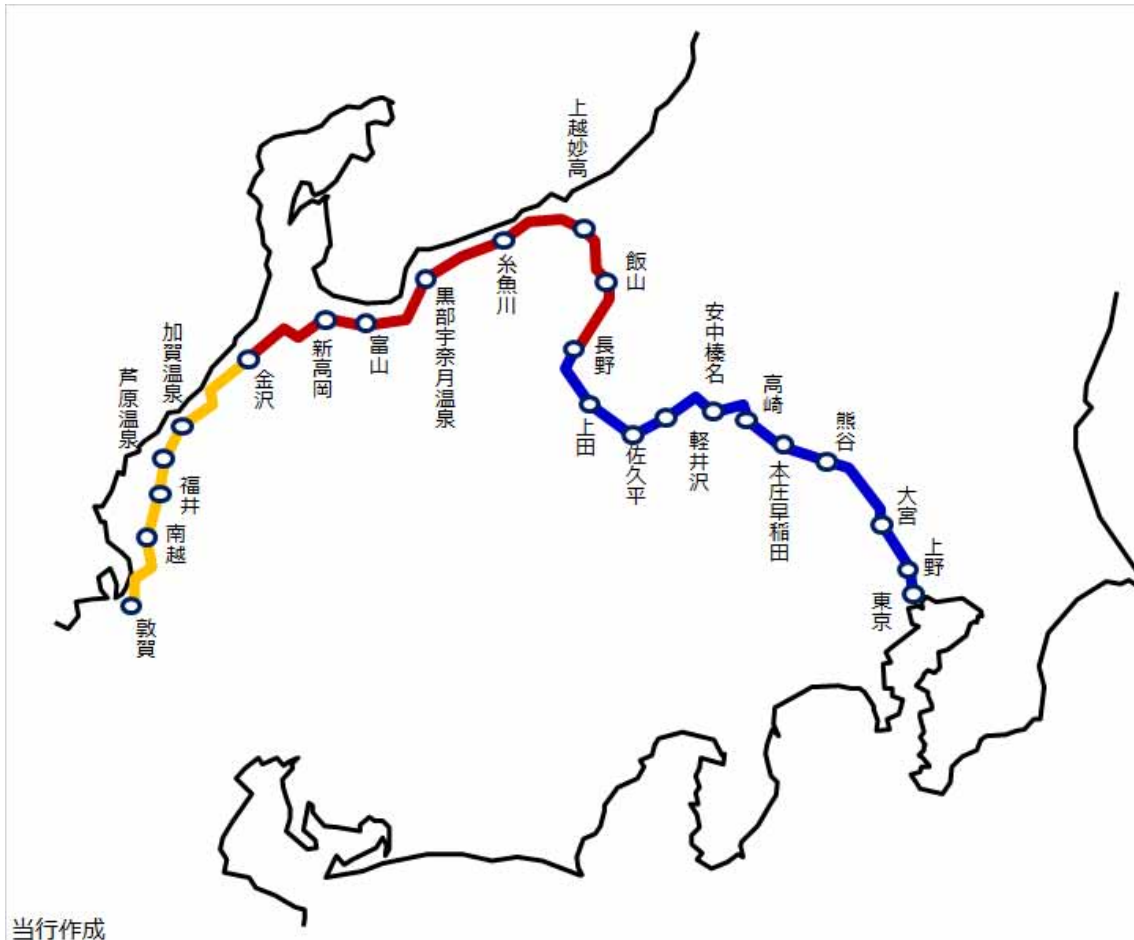
また付言すれば、こうした店舗が建ち並ぶ路地などを巡る「生活文化」観光も有用である。例えば金沢市であれば、古民家が残っているエリアや、東・西・主計(かずえ)といった茶屋街などは、昼間は観光客で混雑しているが夜は閑散としており、観光資源としてフルに活用しきれていない。それ以外にも、大野エリア(醤油蔵が立地)や加賀エリアなどの魅力的な観光エリアもまだまだ県外には知られていない。石川県は街の雰囲気・文化が色濃く残っており、地元の普通の暮らしの中から自然と出てくる魅力でもって人々を呼び込める力が強い。これら雰囲気・文化を実際に体験してもらえれば、リピーター獲得、滞在型観光の増加にもつながることとなる。以上のとおり、当地が強み/弱みを意識した観光戦略に取り組んでいくことが、北陸新幹線金沢開業の経済効果を持続させていくことにつながると考える[図表6-1]。

図表 6-1 石川県における観光戦略の一例

		強み	弱み
		・古い街並み及び料亭/茶屋 ・地域本来の生活文化の魅力	・夜の観光シーンが不在 ・冬の季節(オフシーズン)が弱い ・ホテル収容能力制約
機会	・北陸新幹線開業/北陸アーチバス発売効果による新規観光客の増加	・路地裏等の生活文化体験観光開発用(カフェ・雑貨店等) ・新たな観光エリア/周遊ルートの開発・PR(=大野エリア、加賀エリア等)	・冬季観光の海外PR ・料亭・茶屋等での踊り、三味線等を活用したノンバーバルエンターテインメント企画の開発
脅威	・他地域との競合(魚介・日本酒の鮮度等をPRしている観光地)	・文化体験の魅力発信/体験の受け入れ ・客単価をあげる工夫(説明力・サービス力)	・料亭・茶屋における外部への一部開放(セカンドブランドの展開含む) ・町家・古民家等を活用した小規模宿泊施設の増設

(出所) 当行作成

参考：北陸新幹線の概要



	石川	富山	新潟	長野	群馬	埼玉	東京	車両数	上り本数	下り本数
	金沢	新高岡 富山 黒部宇奈月温泉	糸魚川 上越妙高	飯山 長野 上田 佐久平 軽井沢	安中榛名 高崎	本庄早稲田 熊谷 大宮	上野 東京			
かがやき 金沢-東京	●	●		●			●	■	●	12 19 18
はくたか 金沢-東京	●	● ● ●	● ●	■ ● ■ ■ ■	■ ■		●	● ●	12 16 15	
はくたか 金沢-長野	●	● ● ●	● ●	● ●					12 2 1	
つるぎ 金沢-富山	●	● ●							12 18 17	
あさま 長野-東京				● ● ● ●	■ ●	■ ■ ●	● ●		12 - -	

(注) ●停車、■一部停車

(注) 車両数は通常のもの、本数は1日当たり(2016年6月ダイヤ)、E7系12編成定員は934名

著作権 ©Development Bank of Japan Inc. 2016

当資料は株式会社日本政策投資銀行により作成されたものです。

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。

当資料に記載された内容は、現時点において一般に認識されている経済・社会等の情勢及び当行が合理的と判断した一定の前提に基づき作成されておりますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。当資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。

当資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者である当行の許諾が必要ですので、当行までご連絡ください。また、著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず「出所：日本政策投資銀行」と明記してください。

(お問い合わせ先)

株式会社日本政策投資銀行 北陸支店

〒920-0031 石川県金沢市広岡 3-1-1 金沢パークビル

電話：076-221-3216

株式会社日本政策投資銀行 地域企画部

〒100-8178

東京都千代田区大手町 1-9-6 大手町フィナンシャルシティサウスタワー

電話：03-3244-1633