

## 「つながる北陸」新幹線レポート：vol.3 金沢駅

## 北陸新幹線敦賀開業による石川県内への経済波及効果

## — 経済波及効果は推計 279 億円、金沢駅のハブ機能を高め全域への波及を —

## 【要旨】

- ・ 2024 年春の北陸新幹線敦賀開業まで、あと 1 年となった。石川県には「小松駅」「加賀温泉駅」の 2 駅が新たに設置され、金沢駅は「終着駅」から「都市圏間の結節駅」となる。
- ・ (株)日本政策投資銀行では、これまで北陸新幹線金沢開業による石川県及び富山県への経済波及効果の事前・事後推計、敦賀開業による福井県内への経済波及効果の事前推計を行い、波及効果拡大に向けた提言を行ってきた。本稿では、敦賀開業による時間短縮効果が石川県にもたらす経済波及効果を推計し、開業効果を北陸全域に波及させるためのポイントを整理するとともに、金沢駅が果たす役割について考察した。
- ・ 経済波及効果について試算したところ、石川県への首都圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県)及び関西圏(大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県)からの増加入込客が石川県内の経済にもたらす直接効果は約 199 億円/年、間接一次効果、間接二次効果まで含めた経済波及効果は約 279 億円/年となった。
- ・ 加えて、石川県の観光市場増大の原動力の一つとなっているインバウンド客についても経済効果への影響は無視できないことから、インバウンド客増加による経済波及効果も試算したところ、約 48 億円/年となった。
- ・ 経済波及効果をより高め、持続させ、広範囲に波及させるポイントをあらためて整理すると、以下のとおりまとめられる。
  - (1) 「北陸エリア」として魅力を高め、滞在時間を延ばす【消費単価増加】
  - (2) コロナ後のインバウンド需要の確実な取込みと、課題への対応【入込客数増加、消費単価増加】
  - (3) ビジネス需要によるナレッジ集積・交流促進【入込客数増加、域内調達拡大】
  - (4) (1)～(3)をより効果的に進めるため、金沢駅のハブ機能を強化し、“ヒト・モノ・情報”を北陸域内で循環させる【域内調達拡大】
- ・ すでに強い誘客力を有する金沢駅には、「第二の開業」となる敦賀開業を契機にさらに多くの人々が訪れ、ビジネスの交流が生まれ、世界からさらに多くのナレッジが集まるだろう。大きなポテンシャルを有する金沢駅のハブ機能を強化し、ヒト・モノ・情報を、金沢駅を起点に、石川県ひいては北陸の各地に波及させ、循環させることが求められる。そのためには、開業効果拡大に向けた取組みを、石川県のみならず北陸全体で進めることが大切だ。

(北陸支店 飯田一之、宮原史英子)

2023 年 4 月

株式会社日本政策投資銀行北陸支店

(協力：株式会社日本経済研究所)

## 目次

1. 北陸新幹線敦賀開業により'つながる'北陸
2. 金沢開業が石川県にもたらした変化
3. 敦賀開業が金沢にもたらす変化：終着駅から結節駅へ
4. 敦賀開業に伴う時間短縮効果による石川県への経済波及効果
5. 開業効果を全域に拡げるために

## 【Appendix】

1. 経済波及効果の推計手順と入込客数推計モデル
2. 過去の経済波及効果推計
3. 北陸新幹線敦賀開業により新たに設置される駅の概要
4. これまで公表した新幹線/観光関連の当行レポート

### 「つながる北陸」新幹線レポートシリーズについて

北陸新幹線敦賀開業に伴い、新たに6つの駅(小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、越前たけふ駅、敦賀駅)が設置される。(株)日本政策投資銀行北陸支店では、敦賀開業を迎える北陸地域の各エリアに焦点をあて、北陸新幹線開業が地域にもたらす影響や変化、開業効果を最大限に活かす視点について考察するレポートを複数回にわたり取りまとめる。第三弾となる本稿では、金沢駅(石川県金沢市)を取り上げる。



【金沢六景】

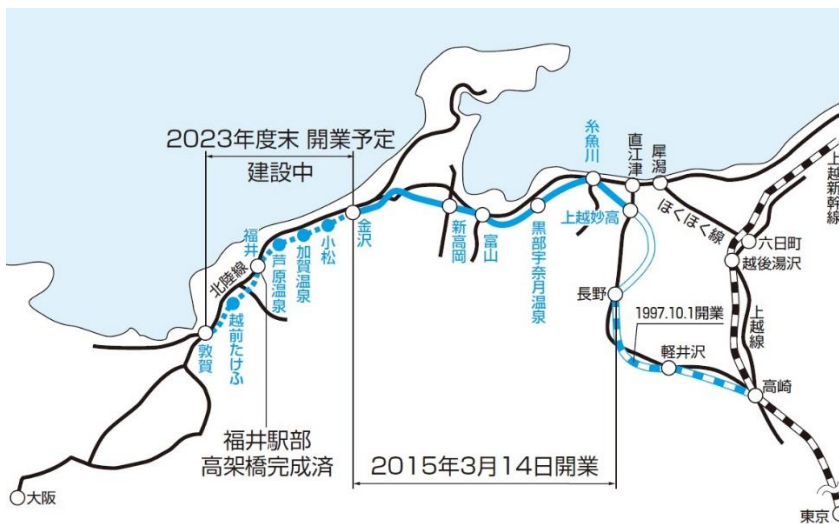


(写真) 左上段「ひがし茶屋街」、右上段「石川県立図書館」、左中段「鼓門」、右中段「兼六園の雪吊り」、左下段「成巽閣」、右下段「海の幸」(撮影：当行 飯田一之)

## 1. 北陸新幹線敦賀開業により'つながる'北陸

- 北陸新幹線敦賀開業が 2024 年春に迫ってきた。敦賀まで延伸することで福井県と首都圏が繋がるだけでなく、2015 年の金沢開業以降、金沢駅での乗り換えを余儀なくされていた北陸三県(富山県、石川県、福井県)が再び新幹線で繋がり、県都間が 1 時間以内で結ばれることとなる。北陸地域内の交流促進が期待されるほか、域外からの来訪者増加により地域経済が活性化することはもちろん、人流や物流、心象風景が大幅に変容することから、北陸全体に大きな変化をもたらすことが予想される【図表 1-1】。
- 当行では「つながる北陸」をテーマに、敦賀開業を迎える北陸地域の各エリアに焦点をあて、北陸新幹線開業が地域にもたらす影響や変化、開業効果を最大限に活かす視点について考察するレポートをシリーズで公表している。第一弾「"the ECHIZEN"～越前たけふ駅が呼び覚ますゲニウス・ロキ～」(2022 年 9 月公表)では越前たけふ駅を取り上げ、新たな駅が地域にもたらす効果や役割についてまとめた。第二弾「北陸新幹線敦賀開業に関する北陸・首都圏・関西在住者の意識調査」(2022 年 11 月公表)は福井駅を取り上げ、北陸・首都圏・関西在住者の敦賀開業への意識や福井に対するイメージ等を整理し、「新幹線福井駅」開業の効果を最大限に活用するために取るべき方策について考察した。
- 第三弾となる本稿では、敦賀開業により「二度目の開業」を迎える石川県の県都駅であり、北陸随一の誘客力を有する金沢駅を取り上げる。敦賀開業が石川県内にもたらす経済波及効果を推計し、効果を高め・持続させ・広域に波及させるためのポイントをあらためて整理するとともに、金沢駅が果たす役割について考察したい。

図表 1-1：北陸新幹線敦賀開業の概要（ルート図）



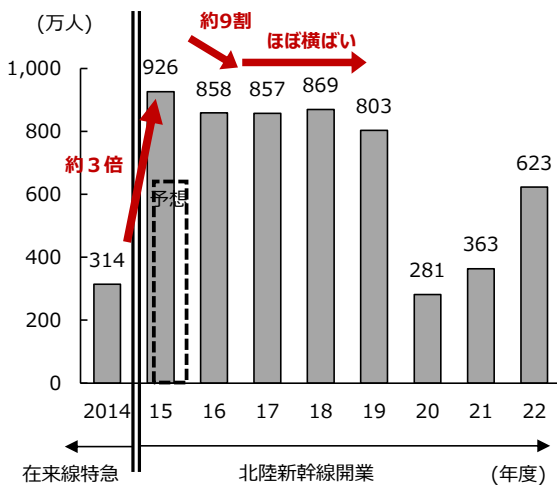
(出所) JR 西日本 (西日本旅客鉄道株) 提供



## 2. 金沢開業が石川県にもたらした変化

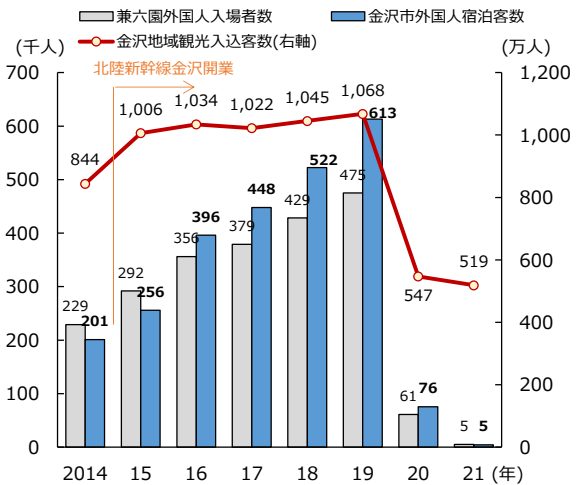
- 2015年の北陸新幹線金沢開業は、北陸に想定以上の人流を呼び込んだ。新幹線利用者は当初の予想を大幅に超え、新型コロナウイルス感染症(新型コロナ)拡大前の2019年度までは、開業1年目の効果が9割程度持続し好調を維持した【図表2-1】。
- なかでも石川県は、金沢を中心に多くの観光客が訪れた。金沢地域(金沢市・かほく市・白山市・野々市市・津幡町・内灘町)の観光入込客数は、開業前の844万人から開業後は1,000万人に達し、2019年まで同水準を維持した。特にインバウンド客は、全国的な誘客施策の効果もあり伸びが顕著で、2019年の金沢市外国人宿泊客数は、開業前年対比で約3倍となった。【図表2-2】
- 金沢が有する文化・歴史・街並みなどの地域資源が大勢に認知・評価されたことにより、金沢のブランド力は高まり、ホテルや飲食店舗など多くの投資を呼び込んだ【図表2-3,2-4】。

図表 2-1：北陸新幹線利用状況



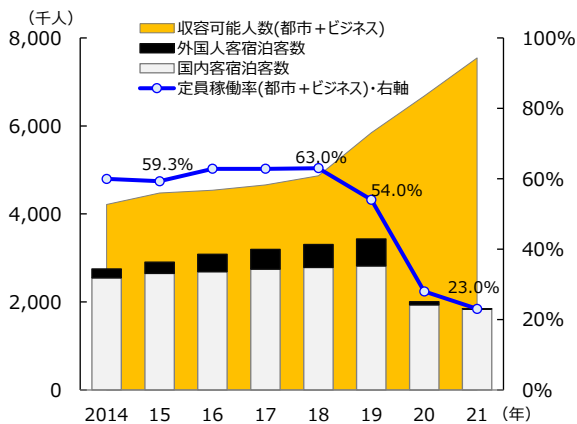
(出所)JR 西日本発表資料より当行作成

図表 2-2：観光入込客数とインバウンド客の状況



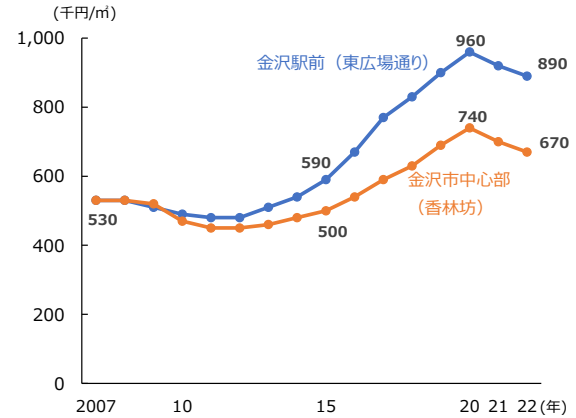
(出所) 石川県「統計からみた石川県の観光」、金沢市「金沢市内宿泊施設動向調査」より当行作成

図表 2-3：金沢市内ホテルの状況



(出所)金沢市「観光調査結果報告書」より当行作成

図表 2-4：金沢市地価動向



(出所)財務省国税庁「財産評価基準書路線価図」より当行作成

### 3. 敦賀開業が金沢にもたらす変化：終着駅から結節駅へ

- ・ 2024 年の敦賀開業により、石川県内には金沢以西に小松駅・加賀温泉駅の 2 つの駅が新たに設置され、金沢駅は、「東京からの終着駅」から「都市圏間の結節駅」となる。
- ・ ここで、①九州新幹線と②北陸(長野)新幹線について、部分開業時と全線開業時それぞれの延べ宿泊客数の動向を追った。【図表 3-1】

#### ①九州新幹線(2004 年部分開業、2011 年全線開業)：

九州新幹線は、2004 年 3 月に新八代駅～鹿児島中央駅が開業。2011 年 3 月に博多駅～新八代駅が開業し、全線開業となった。部分開業時、熊本県・鹿児島県ともに延べ宿泊者数に大きな変化は見られなかったが、全線開業時、鹿児島県は開業効果が大きく現れ、熊本県でも部分開業時に比べ開業効果が持続した。

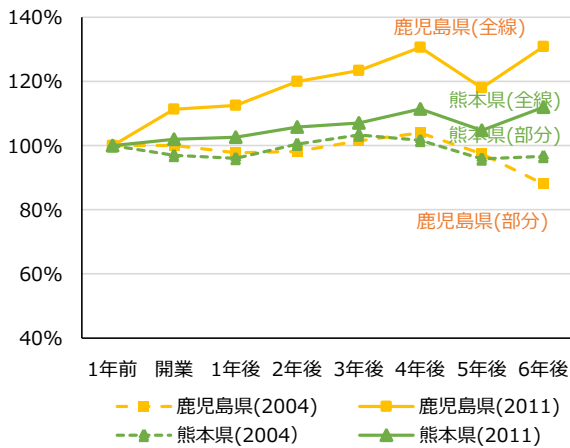
#### ②北陸(長野)新幹線(1997 年部分開業、2015 年金沢まで延伸)：

北陸新幹線は、1997 年 10 月に高崎駅～長野駅、2015 年 3 月に長野駅～金沢駅が開業した。長野県の延べ宿泊客数は、長野駅までの開業時はむしろ減少したが、金沢駅までの開業時は横ばいで推移した。

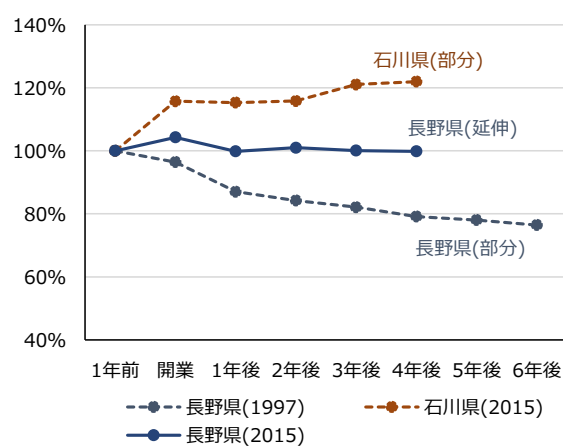
- ・ 宿泊客数で見れば全線開業時に誘客効果がより大きく現れており、部分開業時すでに開業効果が現れている金沢でも、次の延伸時は同様の効果が期待される。

図表 3-1：新幹線開業先行地域の延べ宿泊客数推移

#### ①九州新幹線（熊本県、鹿児島県）



#### ②北陸(長野)新幹線（長野県、石川県）



(出所)各県観光統計より当行作成

(注 1)長野県(2015 年)及び石川県(2015 年)の 5 年後及び 6 年後は、コロナ禍の異常値のため掲載していない。

(注 2)九州新幹線は、2004 年に鹿児島中央駅～新八代駅まで部分開業、2011 年に博多駅まで全線開業。長野新幹線(北陸新幹線)は、1997 年に高崎駅～長野駅まで開業(延伸)、2015 年に長野駅～金沢駅まで延伸。

#### 4. 敦賀開業に伴う時間短縮効果による石川県への経済波及効果

##### (1) 増加入込客数及び経済効果(直接効果)の推計

- では、敦賀開業により石川県内にどの程度の経済効果が期待できるだろうか。本稿では経済効果を計量化する一つの試みとして、敦賀開業による時間短縮効果に伴う石川県内への入込客数の増加分を推計するためのモデルを構築し、首都圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県)及び関西圏(大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県)それぞれからの増加入込客により石川県内にもたらされる経済波及効果を推計した。【推計手順と入込客数推計モデルは Appendix1 参照】。
- 首都圏及び関西圏の入込客数の増加を推計するに際し、推計モデルにおいて時間距離以外の説明変数の数値を固定したうえで、新幹線開業に伴う時間短縮効果を反映する前と後の比較の結果、①首都圏からビジネス+18.3%、観光+15.0%、②関西圏からビジネス+21.2%、観光+53.5%増加するとの結果を得た。(注1)
- ビジネス・観光のそれぞれに関し、直近の年間入込数(「全国幹線旅客純流動調査(2015年)」に基づく)に上記増加率を乗ずることで、増加入込客数を推計した。その結果、①首都圏からはビジネスで約61千人/年、観光で約258千人/年、②関西圏からはビジネスで約51千人/年、観光で約337千人/年の増加が期待される結果となった。
- 増加した入込客の消費単価は、観光庁「旅行・観光消費動向調査」の都道府県別集計表(2021年暦年)から、ビジネス16,734円/人回、観光30,379円/人回を用いた。
- これらの増加入込客数が直接消費することによってもたらされる経済効果(直接効果)は、ビジネスで約19億円/年、観光で約180億円/年、合計で約199億円/年となった【図表4(1)-1】。

(注1)当該開業効果は、鉄道以外の代表交通機関による石川県内への来訪者には及ばないものとする。なお、時間短縮効果には乗換え時間を考慮している。

図表 4(1)-1 : 経済波及効果(直接効果)の推計

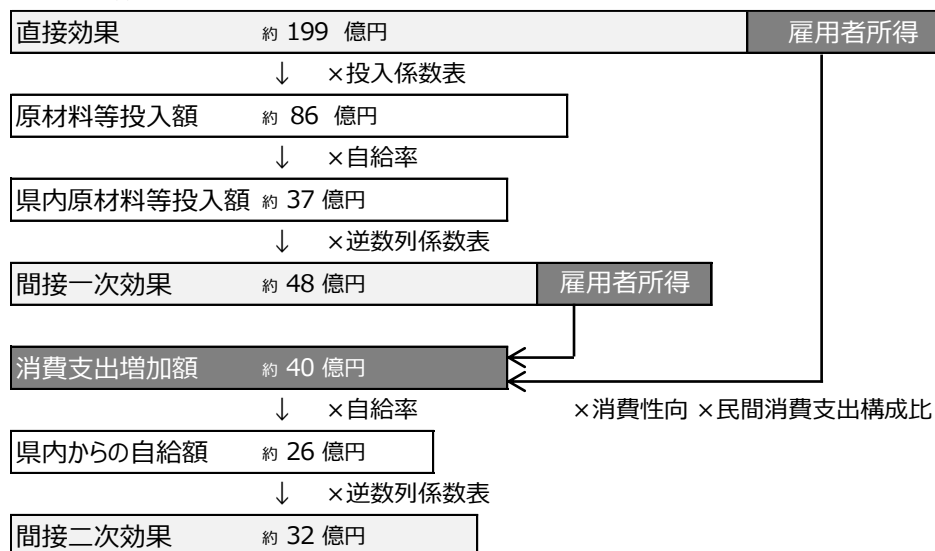
		増加率	① 増加入込数 (千人)	② 消費単価 (円/人回)	①×② 直接効果 (億円)
首都圏	ビジネス	+18.3%	61	16,734	10
	観光	+15.0%	258	30,379	78
	計	—	318	—	88
関西圏	ビジネス	+21.2%	51	16,734	9
	観光	+53.5%	337	30,379	102
	計	—	388	—	111
首都圏 + 関西圏	ビジネス	—	112	—	19
	観光	—	594	—	180
	計	—	706	—	<b>199</b>

(注2)計は端数四捨五入の関係で、各項目の合計と一致しない場合がある。

## (2) 経済波及効果の推計

- ・ 敦賀開業に伴う増加入込客が石川県内の経済にもたらす効果は、直接効果の約 199 億円/年にとどまらない。約 199 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・提供するために石川県内で賄われる原材料等への投入額は、約 86 億円/年となる。また、原材料等投入額の増加は各産業における生産を誘発することになるため、これらがもたらす石川県内の各産業による生産額の合計は、約 48 億円/年となった（＝間接一次効果）。
- ・ 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で、さらに石川県内の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 32 億円/年となった（＝間接二次効果）。
- ・ これらを足し合わせた経済波及効果は、約 279 億円/年となった。理論的には間接二次効果の後に、さらに第三次以降の波及が発生すると考えられるが、本試算では間接二次効果まへの累計をもって経済波及効果とした。【図表 4(2)-1,4-(2)-2】

図表 4(2)-1：波及効果算出プロセス【日本人：首都圏＋関西圏】



図表 4(2)-2：経済波及効果と波及効果倍率【日本人：首都圏＋関西圏】

直接効果	間接一次効果	間接二次効果	経済波及効果	波及効果倍率
約 199 億円	約 48 億円	約 32 億円	約 279 億円	約 1.40 倍



### (3) 参考値：インバウンド客の経済波及効果

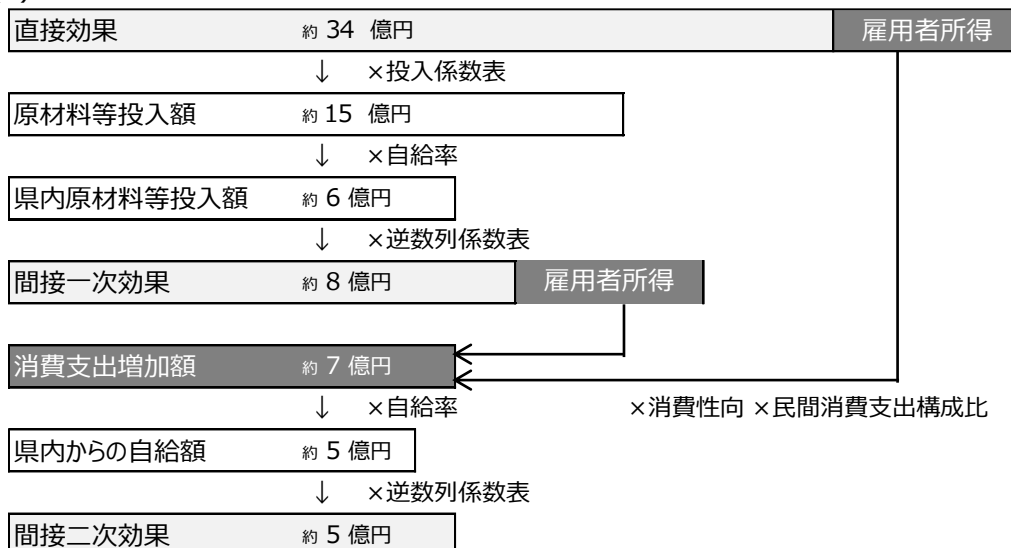
- ・ 前述したとおり、全国的なインバウンド増加に金沢開業が相まって、石川県にも大勢のインバウンド客が訪れた(2019 年外国人宿泊客数 767 万人(石川県調査))。コロナ前 2019 年まで外国人宿泊客数は過去最高を更新し続け、石川県の観光市場増大の原動力となった。コロナ禍でほぼ消失したものの、2022 年 10 月の入国規制緩和以降石川県でも回復をみせており、経済効果への影響は無視できない。
- ・ 本稿でも、金沢開業後の石川県内での波及効果(当行 2016 年発表)の推計を参考に、敦賀開業による石川県内におけるインバウンド観光客の経済波及効果を試算した。
- ・ 試算によれば、時間短縮効果により期待される首都圏及び関西圏からのインバウンド観光客の増加分は約 113 千人/年。消費単価は、観光庁「旅行・観光消費動向調査」より観光目的 30,379 円/人回(日本人入込客と同額と推計)を用いて算出すると、経済効果(直接効果)は約 34 億円となる【図表 4(3)-1】。
- ・ これを基に経済波及効果を試算すると、間接一次効果が約 8 億円、間接二次効果が約 5 億円、計約 48 億円となった【図表 4(3)-2, 4(3)-3】。

図表 4(3)-1：インバウンド観光客増加による石川県内への経済効果(直接効果)推計

	増加入込数(千人回)	消費単価(円/人回)	経済効果(億円)
首都圏	49 千人回/年	30,379 円/人	約 15 億円
関西圏	64 千人回/年		約 19 億円
総計	113 千人回/年	-	約 34 億円

(注)インバウンド客の入込客数増加分は、2016 年当行レポート「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」の試算を参考に、日本人客 100：インバウンド 19 として推計した。

図表 4(3)-2：波及効果と算出プロセス【インバウンド客：首都圏 + 関西圏】



図表 4(3)-3：経済波及効果と波及効果倍率【インバウンド客：首都圏 + 関西圏】

直接効果	間接一次効果	間接二次効果	経済波及効果	波及効果倍率
約 34 億円	約 8 億円	約 5 億円	約 48 億円	約 1.40 倍

## 5. 開業効果を全域に拡げるために

- 本稿で試算した経済波及効果は、あくまでも時間短縮効果のみによる数値である。言うまでもなくそれ以外にも効果を高め、持続させ、広範囲に波及させる要素はあり、これまでも北陸三県の行政・経済団体・事業者ら関係者が一体となって取り組みを進めている。経済効果を高める要素は「消費単価(増加)」と「入込客数(増加)」に加えて、「域内調達(拡大)」であり、当行レポートでも繰り返し述べてきたが、コロナ後の観光動向や敦賀開業による環境変化等を踏まえ、あらためて整理したい。【図表 5-1】

### (1) 「北陸エリア」として魅力を高め、滞在時間を延ばす

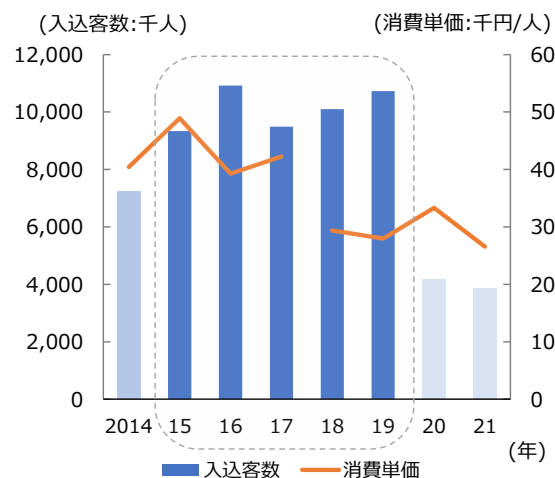
- 経済効果を高める3つの要素のうち「消費単価増加」と「入込客数増加」について、観光庁の統計をみると、石川県への入込客数はコロナ前まで高止まりで推移しているものの、消費単価には向上の余地はあろう【図表 5-2】。
- 消費単価増加に繋げるためには、滞在時間を延ばし、消費機会を増やすことが有用である。そのためには、異なるコンテンツを組み合わせ、バリエーション豊かにアプローチすることが効果的であり、エリアとしての魅力を高めることが必須である。金沢をはじめ、新しく新幹線駅ができる小松・加賀温泉、加賀地域とは異なった顔を有する能登地域、さらには福井や富山の各地が個々に観光地としての価値を高めつつ、観光地同士が連携することが求められる。
- 敦賀開業により北陸三県が繋がることは、北陸の幅広い観光資源を分かり易くパッケージし提供できる好機である。「選ばれ続ける観光地」となるために、この好機を最大限活かし、観光客の消費行動を促すとともに、「次はもう一泊してさらに深い体験をしたい」といったニーズに繋げていきたい。
- また、滞在時間は交通網の充実との親和性も高い。新幹線利用による時間短縮で、これまで移動にかけていた時間を活動時間に充てることが可能となる。加えて、並行在来線やバスなど交通事業者が垣根なく連携し二次交通を充実させ、観光客にもわかりやすく提示することで、旅行者の行動範囲は拡がり、新幹線駅がない地域にも消費行動が波及する可能性がある。

図表 5-1：開業効果を全域に拡げるポイント



(出所)当行作成

図表 5-2：石川県への観光入込客数と消費単価



(出所)国土交通省「旅行・観光消費動向調査」より当行作成  
(注)2017年までは主目的地在石川県である旅行者の数値。  
2018年以降は従目的地の場合も含む数値。インバウンドは含まない。

## (2) コロナ後のインバウンド需要の確実な取り込みと、課題への対応

- ・ 今後国内旅行客が飽和状態となっていく中、新しい需要獲得先としてインバウンド客の取り込みは重要である。インバウンド客は日本人客に比べ滞在日数が長く、消費単価も高い傾向があるため、経済効果への感応度は高い。
- ・ 金沢開業以降大勢のインバウンド客が訪れた石川県では、施設の多言語対応や、多様なスタイルのホテルの立地など、受け皿は整っている。金沢開業直後は、急激に増えたインバウンド客と地域住民との間で軋轢が生じたこともあったが、行政を中心に市民と観光客両面への地道な啓発が行われ、「市民生活と観光の調和」も図られてきた。
- ・ 今後、敦賀開業から 2025 年の大阪万博に向け、インバウンド需要はさらに高まる。また、2023 年 3 月に JR 大阪駅(うめきたエリア)が開業し、関西空港からの特急「はるか」が大阪駅に乗り入れたことで、北陸と関西空港のアクセスが向上し、広範囲からの誘客の可能性が高まっている(将来的に「はるか」が敦賀駅まで延伸すれば利便性がさらに高まる)。これまで築き上げてきた基盤を“てこ”にした確実な取り込みが望まれる。
- ・ 当行地域調査部及び(公財)日本交通公社が実施した調査「DBJ・JTBF アジア・欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査 2022 年度版」によると、「金沢」の認知度は 11%、「北陸」は 6%であり、金沢や北陸の価値をまだ見ぬインバウンド客に届ける余地は十分ある。一方、地方観光の意向も高まっているなか、各地域/エリアとの差別化・競争力強化に向け、各地発信の主体的・能動的な広報(パブリシティ)の必要性は益々高まるだろう。
- ・ また、供給側の課題として、コロナ禍に需要が激減し、離職した多言語ガイド等観光産業従事者らが戻っておらず、不足しているという声も聴かれる。今後、観光地間の競争が高まるなか、働き手にも「この観光地で働きたい」と国内外の競合する観光地から当地を選んでもらえるよう、i)観光地としての魅力をさらに高める視点や、ii)観光で稼ぎ、働き手の賃金を上げていく視点も持続可能な観光のためには必要になる。

## (3) ビジネス需要によるナレッジ集積・交流促進

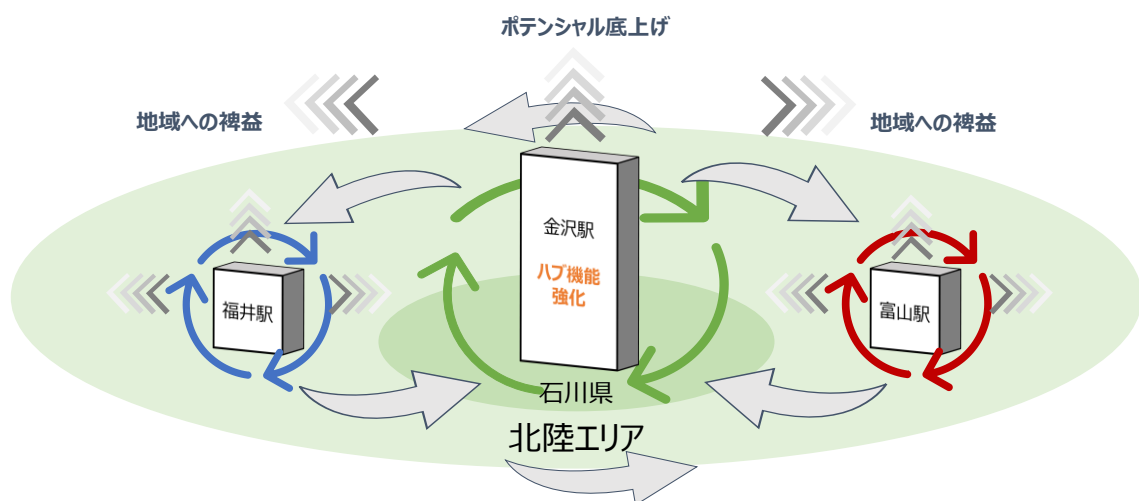
- ・ 効果の拡大には、観光だけでなくビジネス交流の担う役割も大きい。(今回の試算では、直接効果全体のうち、約 1 割がビジネス需要によるものである)
- ・ 金沢開業後、金沢市では、新幹線開業を契機とした交流人口の増加を地域の発展に繋げるべく、2018 年に「新産業創出ビジョン」を策定した。歴史・文化・伝統といった固有の強みと新事業・技術革新など新旧の要素を混ぜ合わせ、この地でしか生み出し得ない文化的価値が付加されたサービスや製品、知的財産の創出を目指すものである。交流・起業・担い手育成のための価値創造拠点の整備や、起業家や ICT エンジニアを呼び込むための事業制定など、世界からナレッジを集める具体の取り組みが芽を出し、新たなビジネスの種が育ちつつある(※)。
- ・ こうした集積や交流がさらに深まれば、ビジネス交流や起業を目的に石川県を訪れる人も増え、経済活動が促進される可能性がある。さらに、新幹線駅を中心に各エリアでこうした動きが生まれ、新幹線で繋がれば、効果はさらに広域に広がるだろう。金沢が交流の中心となり、北陸域内で新たな輪が広がっていくことが期待される。

(※) 旧小学校跡地の交流・起業・担い手育成の拠点「金沢まち未来の創造館」としての整備や、中心市街地に起業家や ICT エンジニアを呼び込むため、開設資金や新規雇用にかかる費用等を補助する「金沢版 AI ビレッジ形成促進事業」など。当事業を活用し、2019 年東京から金沢に日本法人を移設し、その後改修した金澤町家にスタジオを開設した米国アニメーション制作会社トンコハウスの作品「ONI」が、第 50 回アニメ賞で二冠を受賞した。(取組みの詳細は、2020 年公表の DBJ レポート「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」13 ページ参照)

(4) 金沢駅のハブ機能を高め、“ヒト・モノ・情報”を域内に循環させる

- ・ 強い誘客力を持つ金沢駅には、敦賀開業後さらに多くの人を訪れ、ビジネスの交流が生まれ、世界からさらに多くのナレッジが集まるだろう。前述の(1)～(3)をより効果的に進めるためには、金沢駅のハブ機能を高め、“ヒト・モノ・情報”の北陸域内での循環拡大を目指すことが重要だ(域内調達拡大)。
  - ・ 現在も、金沢駅には、福井県嶺南～富山県東部、さらには飛騨・高山や松本など北陸から繋がる各地の情報が用意されるなど北陸観光のワンストップ窓口となっている。今後各地に開業効果を裨益させるためには、北陸各地の魅力を繋げ、わかりやすく提示する“北陸の見本市”としての役割の強化が期待される。
  - ・ 最近では、富山県高岡市で勝興寺が国宝に指定されたことを追い風に、加賀藩・前田家という歴史的に深い繋がりのある金沢市と連携した観光商品に補助を出す動きも生まれている。
  - ・ また、能登 DMC では、金沢市観光協会と連携し、金沢に関心を持った客の能登への訪問を促している。まずは金沢駅の観光案内所や金沢でのイベントで能登を知る、そこで興味を持ってもらい少し足を伸ばして能登に来てもらう、次は能登で一泊する、そして直接能登を訪れる、といったように、金沢の求心力を利用した段階的な波及を目指している。
  - ・ 金沢駅にはこうした地域内循環を生み出すポテンシャルがある。敦賀開業を契機に、こうした循環が北陸三県に広がるよう、北陸地域をあげて務めることが必要だ。
- ・ ①各地が観光地としての魅力を高め、連携し「エリア」としての強みを魅せ、②インバウンド需要の確実な取込みや、③ビジネス需要による交流促進により消費を呼び込み、さらには、④大きなポテンシャルを有する金沢駅のハブ機能を高め、ヒト・モノ・情報を、金沢から石川県、ひいては北陸の各地に波及させ循環させることが求められる【図表 5-3】。
  - ・ 石川県にとって「第二の開業」となる敦賀開業を契機に金沢駅のハブ機能が強化され、金沢駅が起点となって開業効果が拡大されることが期待される。そのためには、開業効果拡大に向けた取り組みを、石川県のみならず北陸全体で進めることが大切だ。

図表 5-3 : 金沢駅から石川～北陸全域に広がる開業効果(イメージ)



(出所) 当行作成



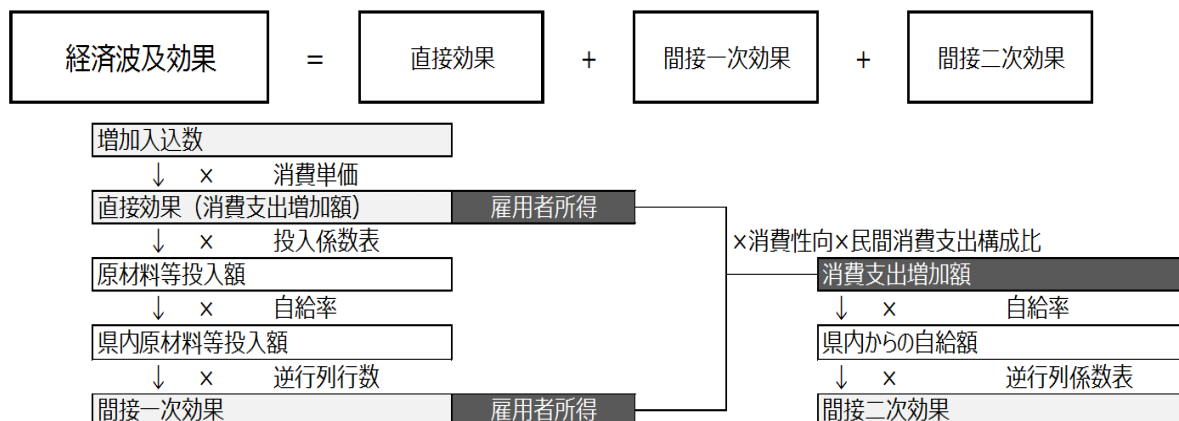
## 【Appendix1】経済波及効果の推計手順と入込客数推計モデル

今回、以下の手順により経済波及効果の推計を行った。

- ① 東京及び大阪からの「時間距離」や「観光魅力度」等の指標を組み合わせ、首都圏及び関西圏から全国各地への入込客数を再現する推計モデルを構築
  - ② ①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及び関西圏から石川県内への入込客数の増加分を推計
  - ③ ②で推計した首都圏及び関西圏からの入込客数の増加分に対し、これらの入込客による県内消費額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
  - ④ ③で推計した直接効果をもとに、石川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
  - ⑤ 首都圏と関西圏の「経済波及効果」推計値を合計
- ・ まずは、首都圏及び関西圏からの入込客数を再現する推計モデルを、「ビジネス」と「それ以外(=「観光」と定義する)」に分けて、「全国幹線旅客純流動調査」の結果に基づき構築。
  - ・ 入込客数の増減と関係が深いと考えられる指標を説明変数の候補とし、様々に組み合わせて検証した結果、最も説明能力の高い推計モデルを設定した。
    - 首都圏からの入込客数：ビジネスによる入込客数の増加には、東京からの時間距離、実質県内総生産及び売場面積の影響が大きく、観光では、東京からの時間距離に加えて、観光資源台帳(人文)<sup>(注1)</sup>及び地域ブランド調査の影響が大きい。
    - 関西圏からの入込客数：ビジネスによる入込客数の増加には、大阪からの時間距離及び実質県内総生産の影響が大きく、観光では大阪からの時間距離に加えて、観光資源台帳(人文)<sup>(注1)</sup>及び地域ブランド調査の影響が大きい。

(注1) JTB 観光資源台帳(人文)：史跡、神社・寺院・教会、城跡・城郭・宮殿、集落・街、郷土景観、庭園・公園、建造物、年中行事、動植物園・水族館、博物館・美術館、テーマ公園・テーマ施設、温泉、食、芸能・興行・イベントが含まれる。

### 【経済波及効果算定プロセス】



(出所)当行作成

**【入込客数の説明変数候補】**

In (JTB観光資源台帳(総数)2017)	JTB観光資源台帳
In (JTB観光資源台帳(自然)2017)	JTB観光資源台帳
In (JTB観光資源台帳(人文)2017)	JTB観光資源台帳
In (JTB美しき日本2014)	JTB美しき日本
In (地域ブランド調査2022_魅力度47都道府県ランキング(魅力度))	地域ブランド調査
In (地域ブランド調査2022_魅力度47都道府県ランキング(順位))	地域ブランド調査
In (2019年度実質県内総生産(2008SNA平成23年基準計数))	県民経済計算
In (2019年度名目県内総生産(2008SNA平成23年基準計数))	県民経済計算
In (2020年10月1日人口推計(総人口)千人)	国勢調査
In (2019年度県内就業者数)	県民経済計算
In (2021年次製造業事業所数)	経済センサス
In (2016年次卸・小売業事業所数)	経済センサス
In (2016年次売場面積)	経済センサス
In (東京/大阪からの時間距離(YAHOO!検索、県庁間))	YAHOO!検索
In (東京/大阪からの時間距離(OD別交通サービス水準、代表交通機関)2015)	全国幹線旅客純流動調査

**【入込客数推計モデル】**

首都圏	<b>(ビジネス) &lt;補正 R2=0.88&gt;</b> <b>In (2015年度首都圏からの入込客数(ビジネス・年平均)) =</b> $20.45 + 0.56 \times \ln(2019 \text{ 年度実質県内総生産}(2008\text{SNA 平成} 23 \text{ 年基準計数}))$ $+ 0.37 \times \ln(2016 \text{ 年次売場面積})$ $- 3.99 \times \ln(\text{東京からの時間距離}(\text{OD 別交通サービス水準、代表交通機関}(\text{鉄道}))2015)$
	<b>(観光) &lt;補正 R2=0.85&gt;</b> <b>In (2015年度首都圏からの入込客数(観光・年平均)) =</b> $27.85 + 0.77 \times \ln(\text{JTB 観光資源台帳}(\text{人文})2017)$ $+ 0.63 \times \ln(\text{地域ブランド調査} 2022\_ \text{魅力度} 47 \text{ 都道府県ランキング}(\text{魅力度}))$ $- 3.50 \times \ln(\text{東京からの時間距離}(\text{OD 別交通サービス水準、代表交通機関}(\text{鉄道}))2015)$
関西圏	<b>(ビジネス) &lt;補正 R2=0.64&gt;</b> <b>In (2015年度関西圏からの入込客数(ビジネス・年平均)) =</b> $10.85 + 0.89 \times \ln(2019 \text{ 年度実質県内総生産}(2008\text{SNA 平成} 23 \text{ 年基準計数}))$ $- 2.38 \times \ln(\text{大阪からの時間距離}(\text{OD 別交通サービス水準、代表交通機関})2015)$
	<b>(観光) &lt;補正 R2=0.52&gt;</b> <b>In (2015年度首都圏からの入込客数(観光・年平均)) =</b> $16.80 + 0.77 \times \ln(\text{JTB 観光資源台帳}(\text{人文})2017)$ $+ 1.04 \times \ln(\text{地域ブランド調査} 2022\_ \text{魅力度} 47 \text{ 都道府県ランキング}(\text{魅力度}))$ $- 1.92 \times \ln(\text{大阪からの時間距離}(\text{OD 別交通サービス水準、代表交通機関})2015)$

## 【Appendix 2】過去の経済波及効果推計

- ・ これまで、当行では、北陸新幹線金沢開業による石川県及び富山県への経済波及効果の推計(事前推計及び事後推計)、敦賀開業による福井県内への経済波及効果の推計(事前推計)を行っている。
- ・ 金沢開業前の2013年3月に発表した石川県及び富山県への経済波及効果の推計、2020年1月に発表した敦賀開業による福井県への経済波及効果推計は、本件と同様に全国旅客流動調査の入込客数を基にした推計モデルである。
- ・ 開業後に推計した石川県及び富山県への経済波及効果は、日本人宿泊客に加えて、日帰客、首都圏以外の地域、インバウンド客も含めたものである。
- ・ 開業前・開業後の経済波及効果の推計については、手法・対象範囲が異なるうえ、実際には開業に伴う官民の各種誘客策等の効果も含まれるため、それぞれの推計を単純比較することができないことに留意が必要である。

### 【北陸新幹線開業に関する経済波及効果(当行試算)】

	公表時期	時点	対象時期	対象地域	入込客属性	直接効果 (億円)	経済波及効果 (億円)
敦賀開業	2023年4月 (本件)	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊・日帰り)	19	<b>279</b>
				+	観光(宿泊・日帰り)	180	
				関西圏	計	199	
福井県	2020年1月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	91	<b>309</b>
				+	観光(宿泊)	100	
				関西圏	計	191	
石川県	2013年3月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	20	<b>124</b>
					観光(宿泊)	61	
					計	81	
金沢開業	2016年12月	開業後	開業後1年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り)	24	<b>678</b>
					観光(宿泊・日帰り)	320	
					インバウンド(宿泊・日帰り)	111	
					計	454	
富山県	2013年3月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	16	<b>88</b>
					観光(宿泊)	41	
					計	57	
富山県	2019年11月	開業後	開業後5年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り)	15	<b>304</b>
					観光(宿泊・日帰り)	137	
					インバウンド(宿泊・日帰り)	47	
					計	200	

## 【Appendix3】北陸新幹線敦賀開業により新たに設置される駅の概要

<p><b>小松駅</b></p> 	<p><b>加賀温泉駅</b></p> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ふるさとの伝統を未来へつなぐ『ターミナル』</li> <li>・慣れ親しんだ白山の雄大な山並みと未来を感じるターミナル</li> <li>・松任谷由実氏、松任谷正隆氏が制作。小松駅に降り立つ人、小松駅を通過する人が、ふと空を見上げて元気になるような、マーチを感じさせる勇気が湧くメロディ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・加賀の自然と歴史、文化を見せる駅</li> <li>・温泉郷の風情と城下町の歴史を感じさせる駅</li> <li>・松任谷由実氏、松任谷正隆氏が制作。短いメロディの中にある「加賀」という響きと「温泉」が相まった、いかにも雅で秘めやかな日本の風情が感じられるメロディ。</li> </ul>
<p><b>芦原温泉駅</b></p> 	<p><b>福井駅</b></p> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>・あわらの大地に湧き出る贅の駅</li> <li>・あわら温泉の癒しと旅情が漂う駅</li> <li>・作曲家・堀田庸元氏（あわら市出身）が制作。竹田川や湧き上がる温泉をコンセプトに、光輝くあわら市の未来に向け、明るく、爽やかで、エネルギッシュなメロディ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太古から未来へ ～悠久の歴史と自然がみえる駅～</li> <li>・悠久の歴史を未来へつなぐシンボルゲートとなる駅</li> <li>・Symphonic「悠久の一乗谷」：葉加瀬太郎氏が制作。葉加瀬氏が一乗谷朝倉氏遺跡を訪れた際に感じた、明媚な景色と時間、山の手触りや谷を吹く風の香りを表現。</li> </ul>
<p><b>越前たけふ駅</b></p> 	<p><b>敦賀駅</b></p> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>・伝統・文化を未来につなぐシンボルとしての駅</li> <li>・コウノトリが飛翔する未来への道標となる駅</li> <li>・現代音楽作曲家・細川俊夫氏が制作。聴くたび楽しく、ユーモアがあり、うれしくなるメロディ。音響合成技術により「越前打刃物」の打撃音を作曲に活用。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空にうかぶ ～自然に囲まれ、港を望む駅</li> <li>・煌めく大海から未来へ飛翔する駅</li> <li>・「来い来い敦賀」：作曲家・佐淡豊氏が制作。明るく爽やかで聞きあたりのよい音調とし、敦賀駅のデザインイメージである「煌めく大海から未来へ飛翔」及び新幹線の疾走感を連想できる曲。</li> </ul>

（出所）「北陸新幹線 金沢・敦賀間 地域に愛される駅をめざして」（JRTT 鉄道・運輸機構）、「北陸新幹線（延伸区間 6 駅）発車メロディの決定について」（JR 西日本）をもとに当行作成

（注）イメージ画下のフレーズは、上段がデザインコンセプト、中段はデザインイメージ、下段は発車メロディーを示す。



## 【Appendix4】これまで公表した新幹線/観光関連の当行レポート

公表年	タイトル
2013年	北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果
2015年	北陸地域における産業観光の可能性について
2016年	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 －
2016年	北陸地域における観光マーケティングの必要性 － DBJ・JTBF アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査より －
2017年	北陸新幹線開業を契機とした金沢市内におけるホテル投資動向
2019年	北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果 － 観光・ビジネス両面からの交流人口増加がもたらす経済波及効果は推計 309 億円－
2020年	富山・石川・福井県民のマイクロツーリズムに対する意識調査
2021年	新幹線の経済・社会効果 ～2010年以降の3県経済のふり返りから～
2021年	新幹線の経済・社会効果 ～新幹線で動き出した福井市の街づくり～
<b>【つながる北陸】新幹線レポート</b>	
2022年	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.1 越前たけふ駅 “the ECHIZEN” ～越前たけふ駅が呼び覚ますゲニウス・ロキ～
2022年	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.2 福井駅 北陸新幹線敦賀開業に関する北陸・首都圏・関西在住者の意識調査 ～福井が開業効果を最大限活かすために～

レポートの全文は、当行ウェブサイトでご覧いただけます。

©Development bank of Japan Inc.2023

本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。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、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。本資料のご利用に際しましては、ご自身の判断でなされますようお願いいたします。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。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、当行までご連絡ください。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：(株)日本政策投資銀行』と明記して下さい。

(お問い合わせ先)

株式会社日本政策投資銀行 北陸支店 企画調査課 (電話：076-221-3216/E-mail：hrinfo@dbj.jp)