

北陸新幹線のインパクト

—開業1年を振り返る—



藤澤 和弘

FUJISAWA Kazuhiro

北陸新幹線延伸開業から1年、地域の観光・産業は活性化しているが、一方でいくつかの課題も見えてきた。特に並行在来線や航空問題といった交通ネットワークの変革は地域にとって大きな問題である。しかしながら、新幹線がもたらした地域のポテンシャルや創造力はこのデメリットをはるかにしのぐものである。さらに、北陸新幹線は単に北陸地域への利便提供のみならず、国全体の発展にかかわるものである。最大限に活用されるべきインフラである。

キーワード：北陸新幹線、交通ネットワーク、地域創生

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、北陸と首都圏との時間距離は大幅に短縮された。以前は上越新幹線と特急「はくたか」を乗り継ぎ、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、広告宣伝効果や、いわゆる「北陸ブーム」が起こった結果、関西や中京など首都圏以外からの観光増もあり、初年度はこの数字を大きく上回ったと思われる。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、宿泊や二次交通といった観光業界に限られたものである。

もっとも、時間距離の短縮による利便性の向上、メディアでの盛んなプロモーションなどにより、北陸-首都圏間の

鉄道での往来は実際大幅に増加している。JR西日本の発表によると、北陸新幹線の金沢開業から半年間（3月14日～9月13日）の利用客は約482万人であり、1日平均で見ると約26,000人（上越妙高～糸魚川駅間を通過した利用客の数）と、前年の特急「はくたか・北越」との比較で見ると約3倍にまで増加している。この効果は現在でも続いており、年末年始は、休日の並びが限られた年であったが、当該区間の乗車数が開業前の前年比2倍程度となった。

新幹線開業による首都圏との時間距離短縮に加え、さまざまなプロモーションにより北陸への注目度が高まったことなどから、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2015年の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。北陸新幹線の延伸開業1年を振り返り、高規格鉄道が地域にもたらす影響と可能性などについてまとめた。

(1) 観光面での効果

観光面での変化については、終着駅を持つ石川県については頻繁に論じられているため、富山県について記しておきたい。新幹線開業以降、富山県内各地の観光地には前年を超える多数の観光客が訪れている。開業直後の5月GWにおける主要観光地の入込状況を見てみると、立山黒部アルペンルートは9万9,800人（前年比6%増）、高岡市の国宝瑞龍寺が約1万人（同60%増）と前年を上回った。他にも、氷見市のひみ番屋街が10万8,900人（同14%増）、小矢部市

のクロスランドタワーが4,111人(同40%増)、富山市の環水公園と中島開門・岩瀬とを結ぶ「富岩水上ライン」の乗船客数が4,600人(同170%増)と、軒並み前年を大幅に上回っている。駅近の観光施設・観光関連イベントは特に大幅な集客増となっているが、これは金沢も同じ傾向である。この「駅近」というキーワードが重要である。

砺波市で開催されたとなみチューリップフェアには32万1,000人(同13%増)が訪れた。県警の発表によると、チューリップフェアをはじめ、高岡御車山祭、福野夜高祭など、GW期間中に県内で開催されたイベントの来場者数は同15%増の累計81万2,000人にのぼり、前年を上回る人出があった。新幹線停車駅の周辺(国宝瑞龍寺や富岩水上ライン)は大きくにぎわっているが、二次交通への乗り継ぎが必要な地域ではそれほどでもない。特に富山の場合、観光名所が風光明媚な海山などの周辺地域に点在しており、アクセスの差が集客力の差となっているようであり、改善の余地が大きい。

観光客の勢いはGW以降も続いた。4~8月の主要観光地の入込状況は、立山黒部アルペンルートが48万9,900人(同5.6%増)、高岡の国宝瑞龍寺が10万8,870人(同68.9%増)、五箇山が18万2,000人(同26.5%増)と、前年を上回っている。

新幹線開業に合わせ、新たな観光スポットもオープンし、にぎわいを創出した。8月22日には富山市中心部に富山市ガラス美術館が開館し多数の来場者が訪れた。また、北陸では珍しい体験型の要素を取り入れたニューツーリズムの動きも盛んになりつつある。黒部川を上流からゴムボートで下る「ラフティング」が人気を博しているほか、11月に開催された「富山マラソン」にも首都圏在住者から多くの応募があった。

観光客の増加に伴い、二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、市内電車が9,151人(9.2%増)、富山ライトレールが1,162人(9.5%増)、路線バスが1万7,893人(9%増)、タクシーが761人(28.1%増)と、軒並み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見られるなど、新幹線利用客の足としての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レンタカーが多く利用され、駅レンタカー富山営業所によると、9月1・2日の2日間のレンタカー貸し出し台数は前年同期の2倍に達したという。市内電車については、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、新幹線の二次交通としての役割だけでなく、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もあるが、現在はそこまでは至っていない。

(2) 産業面での変化

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・拠点移転先として、北陸がさらに注目されることになった。人の移動手段としてのインフラと産業立地との関係はいまひとつピンとこないが、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などに加え、「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:事業継続計画)」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。シャープが三重県の亀山に液晶の大規模工場を建てた理由の一つは、「何か問題が起きた場合、日本中から日帰りできる場所であること」であったという。鉄道で東京から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。鉄道の輸送力と品質は、観光以上にものづくりなどのビジネス利用でこそ本領を発揮するべきであろう。北前船の寄港地がなぜ繁栄したか、それは単にモノを商うだけでなく、人と人が出会うことにより新たなニーズが発生、発見され産業が興ったからである。

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。2016年3月までに対象となる約230人の社員が異動したという。家族も含めると1,000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。1,000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。ハンドクリームなどを製造している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、今春には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。

逆に北陸の企業も首都圏や長野への進出を加速させている。洋品販売の株式会社ブルーコムブルー(高岡市)は2月に東京都渋谷区でショールームやプレスルームを備えた事務所を新設した。テレビや雑誌向けに情報発信し、企業ブランドの浸透を狙う。錫製のテーブルウェアなどを手掛ける株式会社能作(高岡市)も新幹線開業に先駆けて東京駅近くのパレスホテル東京に東京事務所とショップを設置した。また、株式会社ひまわりほーむ(金沢市)は東京都内に営業拠点、埼玉県内にモデルハウスを持ち、首都圏の需

要開拓を進める。食品・酒類卸のカナカン株式会社（金沢市）はマルマンフジヤ酒販株式会社（長野県佐久市）をグループ化し、長野県内の酒類メーカーの特約店として取り引きができるようになった。企業間の人的交流が活発化し、首都圏・長野の企業との連携を強化する事例も見られる。株式会社不二越（富山市）は長野市に本社を置く金属部品加工の長野鍛工株式会社と、耐熱性や耐腐食性の高い合金素材を共同開発した。機械関係の中小企業が新幹線沿線で新規に営業を展開する事例も見られる。

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) 人手不足、地価の上昇

相次ぐ工場新設・拠点進出に加え、小矢部市に7月にオープンした日本海側初のアウトレットストア「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（倉庫型卸売り小売りチェーン店）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ついておらず、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2015年を通じて1.5倍前後で高止まりした。

報道によると、食品スーパーなどでは人手が足りない状況が続き、人員が集まりにくい夕方や夜間、土日祝日の時給を引き上げて人員確保を図っているとの声や、新規出店に必要な正社員やパート従業員を採用するために説明会を開催したが定員に満たない、製造業でも増産対応のために生産ラインに入る派遣社員を募集したが集まらなかったとの声も聞かれた。労働賃金の上昇や求人倍率の高止まり自体は企業にとって厄介であるが、効率化や自動化などの次のステップへ向かうチャンスととらえることもできる。しかし、もともと求人倍率の高かった北陸の企業にとって新幹線効果による労務コストの上昇は大きなデメリットとなっている。

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2015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1m²あたり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地点にのぼり、データが残る2007年以降で最多となった。富山県でも富山市桜町1丁目の駅前広場通が1m²あたり44万円（同+4.8%）と上昇に転じた。「駅近」と

そうでないところでは経済活動の密度に幅が出始めている。

(2) 域内交通体系の再構築（並行在来線、航空、二次交通）

① 並行在来線

北陸新幹線開業と同時に、並行在来線の経営が、IRいしかわ鉄道（石川県）、あいの風とやま鉄道（富山県）ら、第三セクターに引き継がれた。あいの風とやま鉄道の発表では、2015年第1四半期（4～6月）の利用状況は、利用者数が約393万2,000人、1日当たりで見ると4万3,206人（2011年度比+7.5%）となり、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。1km当たりの平均輸送量を示す「輸送密度」も8,063人と、従来の推計値を680人上回った。利用者数で見ると好調な滑り出しを見せたが、利益面では依然として厳しい状態であろう。

人員だけでなく車両も逼迫した状態が続いた。同社では1編成で4億6千万円する車両の新規購入を避け、JRから譲り受けた車両だけで運行している。開業当初はあまりの混雑により、小杉駅・呉羽駅にて乗客を収容できない問題が発生した。これを受け、同社は増車を決定、混雑は緩和されたものの、本来は故障や定期検査の際に代用する予備車両も投入する状態が続いている。同社では厳しい経営環境の中にありながら、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、利便性改善はまだまだ余地がある。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、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、首都圏往来の際の飛行機利用は減少している。石川県が昨年7月17日に開催した小松空港活性化委員会では、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34.6%減少したことが報告された。石川県経営者協会の調査によると、概ね3分の1強の企業が出張の際に鉄道利用を優先しているとの結果が出ている。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・富山両県の関係者は利用促進に向けた取り組みを進めている。石川県では開業直後の4月から金沢市以南の住民が羽田便を使う旅行商品を購入した場合、5千円を割り引く。また、同県は9月2日に発表した本年度の9月補正予算案で小松空港活性化促進費1,500

万円を計上し、空港駐車場の無料券提供など、企業に対し羽田便の利用実績に応じた特典を付ける方針を示した。富山県でも富山-羽田便を利用する県外からの団体旅行向けにバス借り上げ費や県内宿泊施設での宿泊料の一部助成を4~6月の予定で実施していたが、今年度末まで期間を延長した。また、県内外の企業・団体等を対象に「富山きとくと空港企業サポーターズクラブ」を組織し、ビジネス利用の確保を図っている。9月の補正予算案ではサポーターズクラブの特典強化に1,500万円を計上し、羽田便の搭乗回数に応じて羽田空港から都心への電車などの回数券や、富山空港と富山駅を結ぶバスの無料券などを新たに配布した。羽田便を運航する全日空も、新幹線開業と同時に大幅な値引きを実施したほか、同社の富山支店でも羽田便をよく利用する会社や団体を訪問し、利用継続を訴えてきた。

しかし、飛行機から新幹線へのシフトの動きは止まっていない。今年の夏ダイヤでは、富山-羽田間、小松-羽田間がそれぞれ2便減便された(いずれも全日空)。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いるほか、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。また、富山空港では、収入のほとんどを羽田便の着陸料に頼っていることもあり、空港の存続自体にも影響がおよぶ。空港側としては新規路線開発やチャーター便の活用を、航空会社としても二地点間のみを結ぶ伝統的な航路から、地方空港を経由しながら羽田を往復する三角航路の開発、インバウンド客に対する広報宣伝などが課題となっている。

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、人の流れが変化したこと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. 新幹線は交通ネットワークの根本的な変更と地域の地政学的な大転換、そして「未来」をつくる

北陸新幹線の延伸開業1年を振り返りながら、地域が得たメリットとデメリットなどを主として観光・産業・交通ネットワーク面から論じてきたが、この部分だけでもいかに大きな影響があったかがわかる。それらは地域への課題として残されているが、だからといって新幹線が地域にもたらす利便性や将来性に比べれば極めて小さいものと考えられる。長らく整備新幹線は当該地域以外では評判の悪いインフラであったと感じている。無駄な公共事業の代表とされ、政治もまた「我田引鉄」という言葉が示すように地域エゴの塊として見られてきた。北陸新幹線が起こした「北陸ブーム」は

このような見方がある程度払拭したのではないだろうか。

もちろん、「新幹線不要論」は今後もなくなりはないであろうが、こと北陸新幹線に限って言えば、最終的には関西圏への接続が予定されている。東海道新幹線と合わせて、これにより新幹線の環状線が日本国土の中央に成立することになる。北陸新幹線は日本という国土中央の「山手線」となり、リニアは「中央線」の役割を果たす。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。山手線が環状になっていなければ現在の東京の発展はなかったかもしれない。北陸新幹線は早期に関西圏へ接続すべきである。

新幹線同士の接続だけではなく、地域の鉄道網と新幹線と接続する試みも始まっている。新潟市、三条市、加茂市、見附市、燕市、妙高市と各市の議会、商工関係団体等から構成される「上越・北陸新幹線直行特急実現期成同盟会」は、上越新幹線の長岡駅から伸びる在来線にフリーゲージトレインを走らせ、北陸新幹線高架に乗り入れ、敦賀に至る「上越・北陸新幹線直行特急」の実現を目的としており、会長には新潟県知事が就任している。敦賀以西については直交流の問題などもあり技術的なハードルは高いものの、実現すれば日本海国土軸を貫通するインフラとなり、東北の日本海側から関西までの大動脈が完成する。同時に新幹線の関西延伸までの懸案である、「北陸から関西」への不便を解消するツールにもなる。新幹線は莫大な投資の末に完成したインフラであるが、東海道山陽以外ではまだまだダイヤに過密感はない。活用度を上げることによる投資回収や、並行在来線の経営的観点からも一考に値する。

また鉄道は、日本の少子高齢化にも対応するインフラでもある。北陸のある私鉄では、駅に電気自動車を待機させ鉄道の深夜電力で充電、鉄道利用者に提供する。今後は鉄道は、バッテリーで駆動する自動運転車や、ITインフラの進展との組み合わせなどによって、自動車をしのご移動手段の中心として復権していくのではないかと。新幹線から話がそれてしまったが、北陸新幹線の開通は、地域に大きな変化をもたらす以上に、鉄道という移動手段を今一度見直す効果が日本全体であったのではないかと思うのである。7年後に新幹線が延伸開業する福井市では、JR福井駅前の再開発が目白押しとなっているほか、地域の2つの私鉄の乗り入れ等により、寂れていた駅前に人の流れが戻る兆しも見えてきた。

マスコミや行政は、新幹線を「観光産業のツール」として見る傾向が強いが、実はそうではない。北陸新幹線は国の「未来」を創造する礎石であり、また、そうすべく知恵を絞り汗を流して最大限の活用法を探していかなくてはならないものである。地域側も「利用者」から「活用者」への視点の転換が今後は求められていくはずである。