

再起動 北陸新幹線

第2回 開業効果に沸いた北陸新幹線沿線の観光とその後



富山国際大学 准教授 大谷 友男

前回の「再起動 北陸新幹線 第1回 北陸新幹線の金沢延伸後を旅客流動から考える」(8月号)では、北陸新幹線の金沢延伸の歴史的経緯や背景、首都圏との時間短縮や運行本数の変化、さらに長野や新潟、大阪などの関西圏との交流状況などについて概観したが、本稿では特に観光にもたらしたインパクトについて各種資料をもとに分析した。

はじめに

新幹線開業により観光客が増えるといった現象は、目に見える変化ということもあり、開通直後に最も注目された効果であった。しかしながら、開業から7年半が経過した現在、そのインパクトがどのような状況にあるかに関しては、開業直後と比較した検証も乏しく、社会の関心も薄れているように思える。本来、北陸新幹線開業という地域の交通体系を大きく変えるインフラ整備のインパクトは、中長期的な視点で見てもいかなければならないが、社会の風潮は開業という「巨大イベントを消費」して終わりという節がある。

本稿は、北陸新幹線の金沢開業に伴うこの7年半にわたる観光へのインパクトについて、ウィズコロナまでを中心に、限られたデータの中から可能な限り検証を試みたものである。

観光統計の限界と不備

観光客の動向を知るための基礎となる統計に関しては、古くから各都道府県、市町村がそれぞれデータを集計・公表してきた。

しかし、その計測にあたっては、表1に示すような問題点から、観光客数を正確にもれなく把握することは困難である。加えてそれぞれが独自の手法で調査・集計を行ってきたため、集計方法や対象期間(年度か暦年か)、人数のカウント方法(実人数か延べ人数か)がバラバラで地域間での比較ができない状況にある。近年では携帯電話の位置情報を活用した来訪者数の計測手法なども広がりつつあるが、データ入手にかかる費用の問題や過去との比較可能なデータを得ることができないという欠点がある。

表1 観光入込客数の計測にかかる諸問題

| 計測上の問題点 | 問題点の詳細 |
|---------|---|
| データの非公表 | 入場者数のデータを公表しない施設の場合、データの漏れが生じる。 |
| 計測手法 | 街並みが観光地となっている場所では、さまざまな場所から人が出入りし回遊するため、その地点への来訪者数を正しく計測することが難しい。祭り・イベントの来場者数の計測も同様の理由で精度の低い数値になりがちである。 |
| 観光客の線引き | 地域住民と観光客のいずれもが訪れるような施設の場合、観光客がどの程度いるかを判別するには、来訪者へのアンケート調査などを別途行う必要がある。費用や手間を考えると容易ではない。 |
| 旅の多様化 | 寿司を食べるためだけに旅行に来たというように、名所・旧跡や観光施設といった観光客数の計測対象となる場所を一切訪問しない観光客の場合、計測の網から漏れてしまう。 |

資料：筆者作成

こうした問題を踏まえて観光庁では、2010年4月から「観光入込客統計に関する共通基準」を設け、2022年8月末現在で大阪府を除く46都道府県が採用している。しかし、共通基準による観光入込客統計を統計データとしての利用に堪えるものにするためには、集計や結果の精査に相当の手間がかかることから、公表には時間がかかることが多い。

とくに北陸においては表2に示すように、福井県で2015年までが「集計中」、石川県でも北陸新幹線開業の2015年以降のすべての年で「集計中」

表2 共通基準による観光入込客統計の公表状況

| 年 | 富山県 | 石川県 | 福井県 | 公表済の都道府県数 |
|------|-----|-----|-----|-----------|
| 2010 | ○ | ○ | 集計中 | 37 |
| 2011 | ○ | ○ | 集計中 | 43 |
| 2012 | ○ | ○ | 集計中 | 43 |
| 2013 | ○ | ○ | 集計中 | 44 |
| 2014 | ○ | ○ | 集計中 | 44 |
| 2015 | ○ | 集計中 | 集計中 | 43 |
| 2016 | ○ | 集計中 | ○ | 44 |
| 2017 | ○ | 集計中 | ○ | 40 |
| 2018 | ○ | 集計中 | ○ | 36 |
| 2019 | ○ | 集計中 | ○ | 32 |
| 2020 | ○ | 集計中 | ○ | 29 |
| 2021 | 集計中 | 集計中 | ○ | 20 |

資料：観光庁「全国観光入込客統計のとりまとめ状況」をもとに筆者作成
(注) 2022年10月31日現在

となっており、県間の比較分析ができない状況にある。

したがって、本稿における分析においては、各県独自の集計による統計を主として利用した。

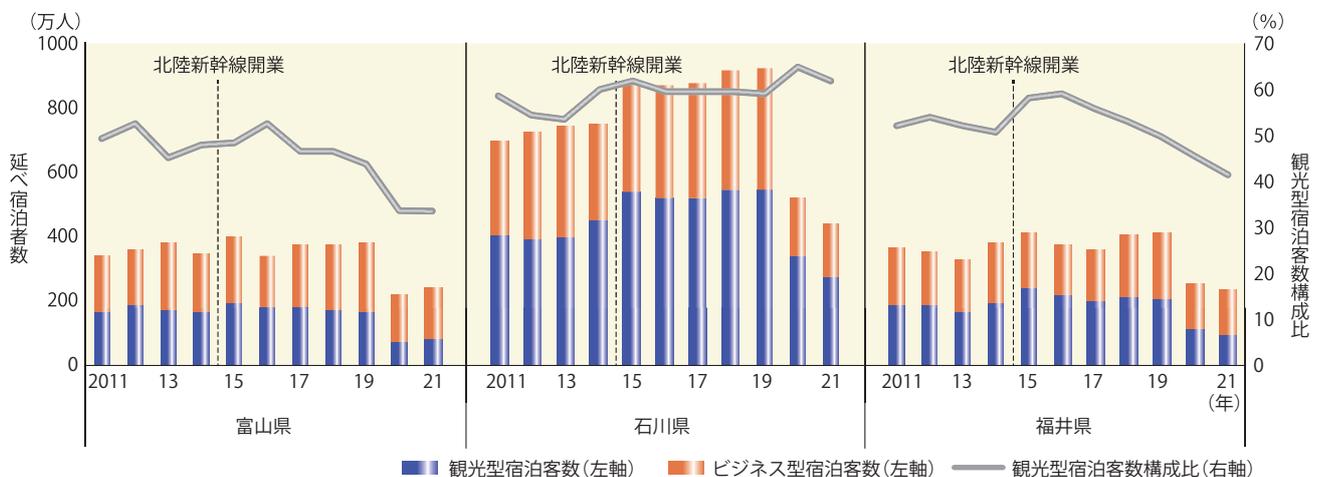
1 宿泊客の動向から見る観光

北陸新幹線開業前後の観光客の動向について、同条件での比較が可能な数少ない公的な統計の一つである観光庁「宿泊旅行統計調査」の宿泊客数の推移をもとに見ていく。

宿泊旅行統計調査では、観光目的の宿泊者の多寡別にデータを取ることができることから、本稿では観光目的の宿泊者が50%以上の施設を「観光型」、50%未満の施設を「ビジネス型」の宿泊施設と定義し、その数字の変化について分析する。^(注1)

(注1) 観光目的の客がビジネスホテルに宿泊したり、ビジネス目的の客が温泉旅館に宿泊するケースもあるため、断定はできないが、観光型の宿泊客数が多かったり、増えていたりすれば、観光客が多い／増えていると考えられ、逆であれば、ビジネス客が多い／増えているといえる。そのためこの数字から北陸新幹線開業前後の観光客の動きを類推することは可能といえる。

図1 北陸3県における宿泊客数の推移



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」より作成
(注) 観光型は「観光目的の宿泊者が50%以上」の施設、ビジネス型は「観光目的の宿泊者が50%未満」の施設

(1) 開業初年にとどまらなかった石川県の 宿泊者増

図1によると、宿泊客数は、富山県と福井県は400万人前後であるのに対し、石川県は開業前でも700万人前後であったものが、開業後は900万人を超える水準にまで達しており、石川県への宿泊客が多いことがわかる。また、宿泊客数の推移についても、富山県が開業初年の2015年にピークを迎え、その後はその水準を上回る年がないのに対し、石川県は16年には前年比で微減となるが、その後はコロナ禍になるまで増加を続けている。この増加の要因にはインバウンドの急拡大が寄与している面もあるが、北陸新幹線の開業効果が一時的なものにとどまらなかったといえる。

開業初年における宿泊客数の変化について見てみると、北陸新幹線ができた富山県や石川県だけでなく、福井県でも増加がみられている(表3)。福井県における北陸新幹線開業前後の観光客数の変化を市町村別に見てみると、^{あわら}芦原温泉を抱えるあわら市や^{とうじんぼう}東尋坊のある坂井市など石川県に近い地域での増加が目立っており、北陸新幹線開業による効果が富山県や石川県だけに止まらず、福井県にまで広がったといえる。

(2) 観光主体の石川とビジネス主体の 富山・福井

宿泊客が、観光型、ビジネス型にどの程度宿泊しているか、その割合について見てみると、石川

県は観光型への宿泊客数の割合が60%前後であるのに対し、富山県と福井県は、40~50%と低い水準となっている。すなわち、石川県は観光客が多く、富山県と福井県はビジネス客が多いという傾向がうかがえる。こうした特性はコロナ禍での宿泊客数の減少にも影響している。

コロナ禍となった2020年以降は、宿泊客数が各県ともに前年比4割近く減っており、大きな打撃を受けたことがわかる。このマイナスは、ビジネス客の減少もさることながら、「不要不急」として自粛を求められた観光客の減少が大きく影響したと考えられる。実際、富山県と福井県では、観光型への宿泊客の減少が顕著である。

石川県では、観光型よりもビジネス型のマイナスが顕著になっているが、これは石川県における最大の観光地にして最大の宿泊容量を持つ金沢市にビジネス型のホテルが数多く集積し、そこにビジネス客だけでなく、多くの観光客も宿泊していたことが影響しているためと考えられる。また、石川県は富山県や福井県と比べて緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の適用期間が長かったことも宿泊客の大幅なマイナスに影響しているものと思われる。

コロナ禍での宿泊客の動きに関しては、石川県と福井県では2020年よりも21年の方が宿泊客数は減少しているのに対し、富山県は20年よりも21年の方がプラスになっており、一足早い回復傾向が認められる。人の動きは観光客よりもビジネス客の方が回復が早い傾向があり、富山県が石川県や福井県に比べて回復が早いのは、ビジネス客の割合が高いことに関係していると考えられる。

(3) ビジネス客の日帰り化は起こったか?

新幹線開業前の懸念としてよく聞かれるのが、宿泊客の日帰り化といった現象である。新幹線開業によって東京から富山は2時間強、金沢で2時間半を切るようになり、首都圏と北陸はたしかに「日帰り圏」となった。

表3 北陸新幹線開業前後とコロナ禍前後における北陸3県の宿泊者数増加率

| | | 北陸新幹線開業 (2014/15) | コロナ禍 (2019/20) |
|-----|-------|----------------------|-------------------|
| 富山県 | 合計 | 14.8 | ▲40.8 |
| | 観光型 | 15.6 | ▲55.0 |
| | ビジネス型 | 14.2 | ▲29.6 |
| 石川県 | 合計 | 16.1 | ▲43.4 |
| | 観光型 | 19.7 | ▲38.0 |
| | ビジネス型 | 10.7 | ▲51.3 |
| 福井県 | 合計 | 9.3 | ▲38.1 |
| | 観光型 | 25.8 | ▲43.3 |
| | ビジネス型 | ▲7.7 | ▲33.0 |

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」より筆者作成

ただ、観光に関しては、日帰りが行程上は可能とはいえ、往復で3万円近い交通費を払って遠方まで旅行に出かける以上、宿泊を伴った旅行を志向すると考えられる。一方、ビジネス目的であれば、用務が1日で済むようになり、日帰りへシフトするインセンティブが働きやすい。そのため、開業後はビジネス客の日帰り化によって宿泊客が減るといったシナリオが描かれ、そのシナリオに説得力もあることから、こうした考え方が広まりやすい。

そこで実際に開業前後で宿泊客の減少が起こったかについて見てみると、図1にあるように開業前よりも宿泊客が減ったという現象は認められない。開業前の4年（2011～14年）と開業初年を除いた開業後の4年（2016～19年）のビジネス型の平均宿泊客数は、富山県で183.4万人から189.9万人、石川県で316.6万人から362.4万人へと増えている。

これはビジネス型の宿泊施設に観光客が流入したということも考えられるが、開業前よりもビジネス客の来訪そのものが増え、日帰り化したビジネス客以上に宿泊したビジネス客が増えたためと考えられる。

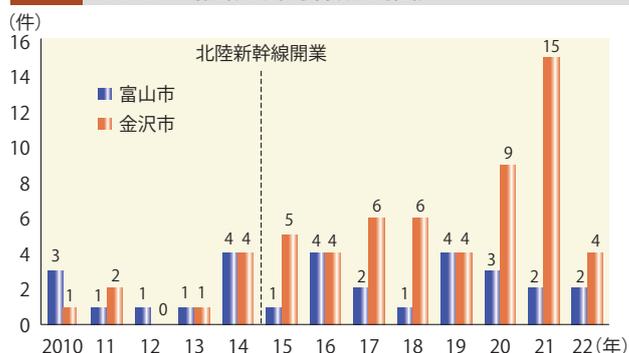
2 活発化したホテル開発

(1) 開業直後よりも加速するホテル開発

近年、新幹線が開業した地域では、開業に伴って観光客、ビジネス客が増えることを見越したホテル開発が進んできたが、北陸新幹線沿線においても同様にホテル開発が急速に進んだ。とくに2015年以降はインバウンドが急拡大したこともあって、ホテル需要そのものが底上げされ、開発ラッシュが加速した。

図2は富山市と金沢市におけるホテル・旅館の営業許可件数の推移を見たものである。グラフからも明らかなように、2013年までの件数は年に

図2 新幹線開業前後の富山市・金沢市におけるホテル・旅館の許可件数の推移

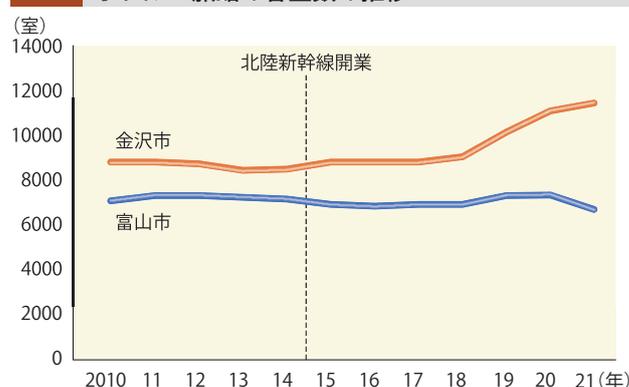


資料：富山市オープンデータ「旅館業営業許可施設（2022年4月4日最終更新）」、金沢市「旅館業施設一覧（令和4年8月31日現在）」より筆者作成

1件程度だったものが、新幹線開業前年の2014年になると富山市、金沢市ともに4件となり、新幹線開業に合わせたホテル開発が進んだ様子が見えてくる。こうした動きは、富山市においては沈静化したものの、金沢市においてはその後も収まるどころか、むしろ増える傾向にあり、2021年には15件にまで増えている。

その結果、金沢市におけるホテル・旅館の客室数は開業直後の2015年は9423室だったものが、21年には1万2232室まで増えており、6年間で約3割の増加となっている。一方の富山市は、ほぼ横ばいで推移しており、金沢市におけるホテル・旅館の開発が急速に進んだことがわかる（図3）。

図3 新幹線開業前後の富山市・金沢市におけるホテル・旅館の客室数の推移



資料：厚生労働省「衛生行政報告例」より筆者作成
(注) 各年3月末の客室数

(2) 簡易宿所の伸びが顕著な金沢

図4は、富山市と金沢市における簡易宿所の営業許可件数の推移を見たものである。簡易宿所とは、旅館業法で「宿泊する場所を多数人で共用する構造及び設備を設けてする営業」とされており、具体的には民宿や山小屋、合宿所、カプセルホテルなどが該当する。

これを見ると、金沢市における新幹線開業後の簡易宿所の増加が著しいことがわかる。簡易宿所に関しては、1施設あたりの収容人員はそれほど大きくなく、マンションの場合は1室単位で営業許可を得ている場合が多いため、件数は大きくなる傾向はあるものの、急増の要因には、金沢での宿泊需要が旺盛だったことが大きな要因として考えられる。それは富山市における簡易宿所の許可件数の伸び（しかもその多くは旧八尾町や山田村といった市郊外の施設である）の小ささからもわかる。

また、金沢の古い町屋の価値や魅力に着目して、それを宿泊施設に転用するという動きが活発化したことも要因としてあげられる。このほか、2018年に施行された住宅宿泊事業法により、民泊営業は年間180日未満とされたことから民泊として営業していた施設を簡易宿所での登録に切り替えて毎日の営業を可能にしたというものもある。

(3) 適地があれば開発が進む 金沢のホテル

図5と図6は、金沢市と富山市における客室数50室以上のホテル・旅館の開業年代別の立地状況を示したものである。

図4 新幹線開業前後の富山市・金沢市における簡易宿所の許可件数の推移

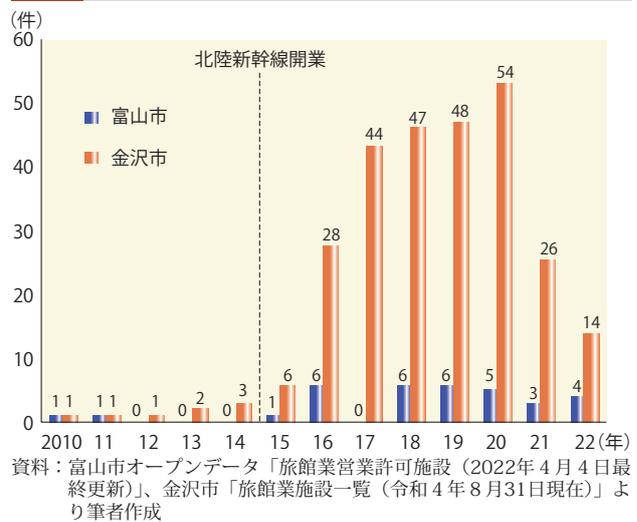


図5 金沢市における開業年代・客室数規模別主要ホテル・旅館立地状況

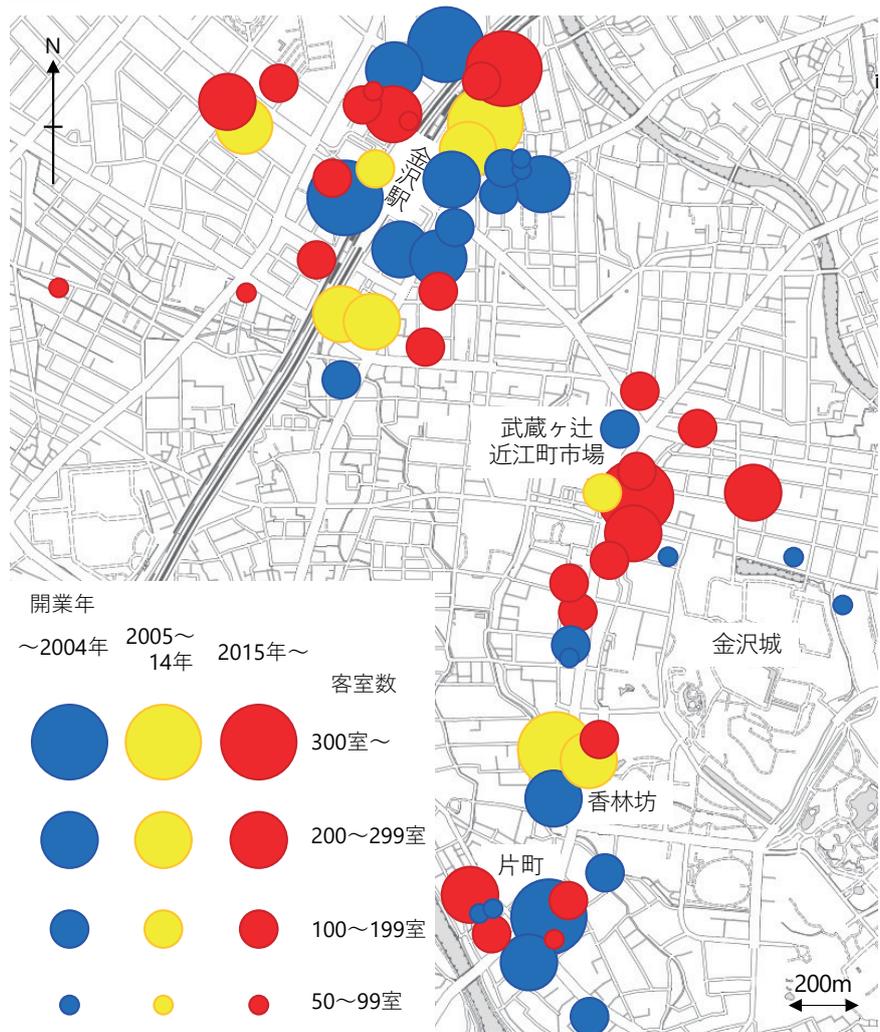
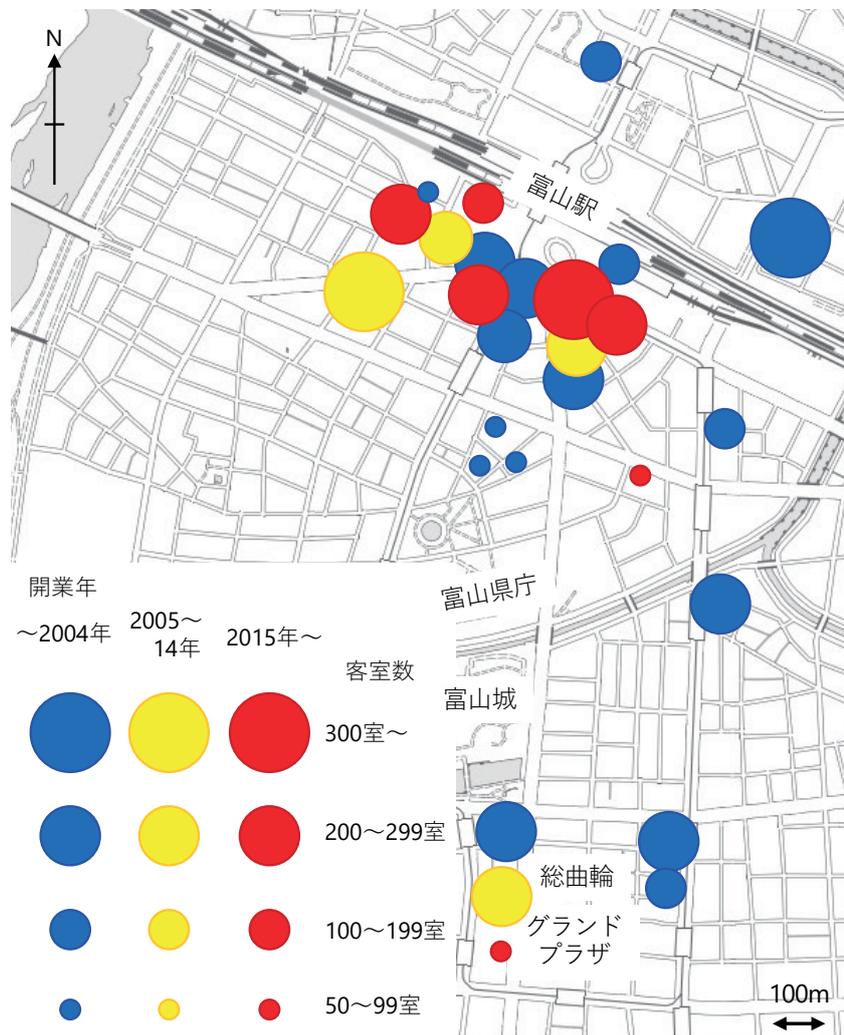


図6 富山市における開業年代・客室数規模別主要ホテル・旅館立地状況



資料：富山市オープンデータ「旅館業営業許可施設（2022年4月4日最終更新）」に収録されている情報や新聞記事などをもとに筆者が地理院地図Vector上にプロット

(注) 開業が決定しているホテル・旅館も掲載している。

金沢におけるホテルは、かつては金沢駅周辺と香林坊・片町の中心市街地エリアの双方に立地していたが、新幹線開業以降は、これらの2地域に加え、近江町市場のある武蔵ヶ辻から香林坊に向かう百万石通り沿いにも多数オープンしており、適地があれば開発するという動きが認められる。武蔵ヶ辻近辺から金沢駅西口に移転した北國銀行本店の跡地にはドーミーインを展開する共立メンテナンスの御宿野乃が2021年に開業したほか、三井住友信託銀行金沢支店の跡地には三井ガーデンホテル（2019年）、東京海上ビルの跡地にはザ・スクエアホテル（2018年）がオープンするなど、オフィス街の顔を持っていた百万石通

り多くのホテルが立ち並び通りへと変貌しつつある。

一方、富山においては、新幹線開業前からホテルはほとんどが富山駅前に立地し、総曲輪付近に立地しているホテルは数える程度である。とくに新幹線開業後の立地状況を見ると大半が富山駅前に集積していることがわかる。

(4) ホテル開発の波は 金沢から富山・福井へ

金沢におけるホテルの開発ラッシュは止まる気配がないまま進展し、過当競争の懸念が広がる中でコロナ禍に直面した。その結果、オープンから間もないホテルでも閉館するケースが生じた（これらの施設はその後に別の事業者が経営が変わり、営業が継続されている）。また、金沢駅前でJR西日本グループによるホテル開発の計画は、一時休止となっている（表4）。

現在は、2020年当時の劇的な需要減の状況は脱しているが、観

光客やビジネス客の動きは依然としてコロナ前と同水準にまでは戻っていない中で、金沢のホテルでは、稼働率の高いホテルと低いホテルに二分される傾向になっているという。このような状況に加え、開発適地が減ってきたこともあり、金沢でのホテル開発の動きは沈静化しつつある。

そして、金沢におけるホテル開発が一巡したことを受けて、富山市や今後北陸新幹線が延伸する石川県西部や福井県でもホテル開発が活発化する気配が見受けられる。実際、2022年には富山駅前にホテルJALシティ富山やJR西日本系のホテルヴィスキオ富山が富山駅前の複合商業ビル「マルルート」にオープンしたほか、23年には同じく

富山駅前にダブルツリーbyヒルトンが開業する予定である。また、表5に示すように、福井駅前をはじめ、小松や芦原温泉、敦賀駅前でのホテル開発が進んでいる。

ホテル開発が進む一方で、富山城の向かいにある老舗の富山第一ホテルが2021年3月に閉館するなど、金沢で激化していたホテル競争の舞台が他地域でも広がる兆候がみられる。

表4 金沢市におけるホテル閉館や開発計画の凍結の事例

| 企業・ホテル名 | 概要 |
|------------------|---|
| 金沢都ホテル | 1963年に金沢駅前にオープンしたシティホテルで2017年に閉館・解体。跡地は更地のままとなっていて、具体的な開発計画は明らかになっていない。駅前の一等地に広大な空き地があることを危惧する声も多い。 |
| ファーストキャビン金沢百万石通り | 2018年にオープンも、当時の運営会社の破産により20年4月に閉館。22年4月からトリフィートホテル&ポッド金沢百万石通として再オープン。 |
| ユニゾインエクスプレス金沢駅前 | 2019年4月にオープンも、20年10月に閉館。2021年10月、チサンバジェット金沢駅前として再オープン。 |
| ホテルトラスティ金沢香林坊 | 2013年オープンも、22年3月に営業休止。同年6月にココホテルプレミア金沢香林坊として再オープン。 |
| JR西日本グループ | 2022年オープン予定だった金沢駅前のホテル事業を凍結。予定地はマンションのモデルルームが設置されたほか、現在は「ネオ屋台ストリート」として営業。 |

資料：新聞記事などをもとに筆者作成

表5 石川県西部・福井県の新幹線駅周辺におけるホテル開発

| 所在地 | ホテル名 事業主体名 | 開業年 (予定) | 客室数 |
|------|----------------------|-------------|-----|
| 小松市 | ホテルグランビナリオKOMATSU | 2017 | 70 |
| | 変なホテル小松駅前 | 2020 | 109 |
| | ホテルグランビナリオKOMATSU 別館 | 2024 | 70 |
| あわら市 | ホテルプライムイン福井あわら | 2022 | 125 |
| 福井市 | ドミーイン福井 | 2019 | 189 |
| | コートヤード・バイ・マリオット福井 | 2023 | 252 |
| | 御宿野乃福井 | 2024 | 150 |
| 越前市 | ホテルルートイン武生インター | 2019 | 161 |
| 敦賀市 | ホテルグランビナリオTSURUGA | 2022 | 130 |

資料：オータパブリケーションズ「週刊ホテルレストラン」全国ホテルオープン情報、新聞記事などをもとに筆者作成

3 存在感増す首都圏市場

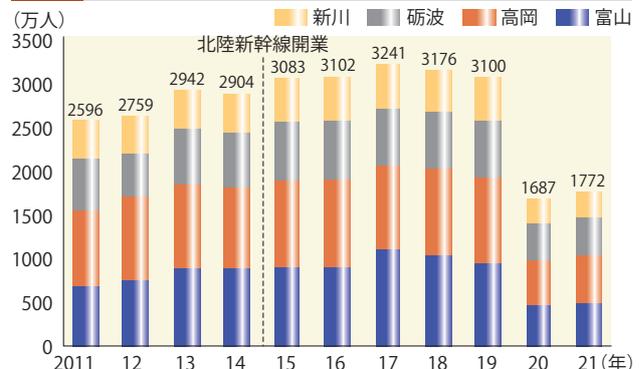
北陸新幹線の開業により首都圏をはじめとする全国からのアクセスが向上したことに加え、北陸への注目度が高まったことで、多くの観光客が北陸を訪れた。なかでも金沢の活況ぶりは周知のとおりで、「金沢ひとり勝ち」とも評された。それでは金沢以外における北陸新幹線開業前後の観光客の入込はどのようなものだったのだろうか。ここからは各県独自集計の観光統計をもとに、その動向を見ていく。

(1) 開業2年目以降に伸び悩む富山の観光地

富山県における観光入込客数の変化について、富山県「富山県観光客入込数等」の市町村別四半期別入込数をもとに、県内を4地域に分けて整理してみる(図7)。

これによれば富山県の観光入込客数は年々増加傾向にあるが、新幹線が開業した2015年の前年比の伸びは、新川地域(12.8%増)を除いては一桁台となっている。これは道の駅や公園といった近隣住民のレジャーや憩いの場となっている場所の方が人数が多くカウントされ、新幹線

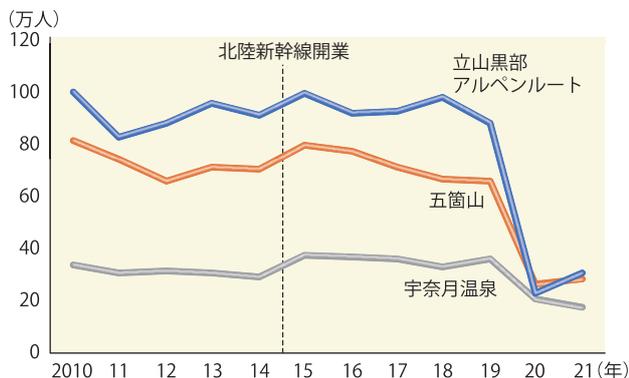
図7 富山県地域別の観光入込客数の推移



資料：富山県「富山県観光客入込数等」市町村別四半期別入込数より筆者作成

- (注) 1. 富山地域は、富山市、滑川市、上市町、立山町
高岡地域は、高岡市、射水市、氷見市
砺波地域は、砺波市、小矢部市、南砺市
新川地域は、魚津市、黒部市、入善町、朝日町
2. 舟橋村は観光入込客数が出されていない

図8 富山県主要観光地への観光入込客数の推移



資料：富山県「富山県観光客入込数等」県内主要観光地の状況より筆者作成

(注) 宇奈月温泉は日帰り客を含む

開業前後での変化が見えにくいためである。なお、富山地域で2017年に観光入込客数が急増したのは、富山県美術館がオープンした2017年に富岩運河環水公園の入込客数が約100万人増えたためである。

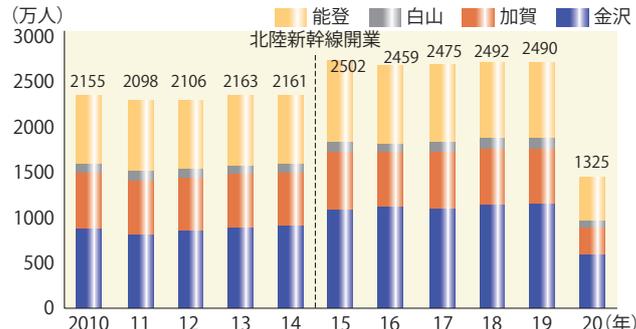
そこで、県外からの観光客が多いと考えられる立山黒部アルペンルート（立山町）と五箇山（南砺市）、宇奈月温泉（黒部市）の観光入込客数の推移について見てみると、北陸新幹線が開業した2015年には、立山黒部アルペンルートで前年比9.7%増の99.7万人、五箇山で同12.3%増の79.4万人、宇奈月温泉は同29.3%増の37.5万人を記録しているが、その後は緩やかに減少しており、開業効果は一時的なものに終わってしまったといわざるを得ない（図8）。

(2) 開業初年で終わらなかった金沢の活況

石川県への観光入込客数の変化については、石川県「統計からみた石川県の観光」をもとに整理する。これによれば石川県の観光入込客数は、北陸新幹線が開業した2015年に大幅に増え、その後も若干のマイナスはあるものの開業前を上回る水準を維持していることがわかる（図9）。

ただし、この数字に関しては、富山県の統計と同様に近隣住民のレジャーや憩いの場となっている施設やイベント来場者が含まれ、またそこへの客数が多いため、北陸新幹線開業に伴う観光客

図9 石川県地域別の観光入込客数の推移



資料：石川県「統計からみた石川県の観光」より筆者作成

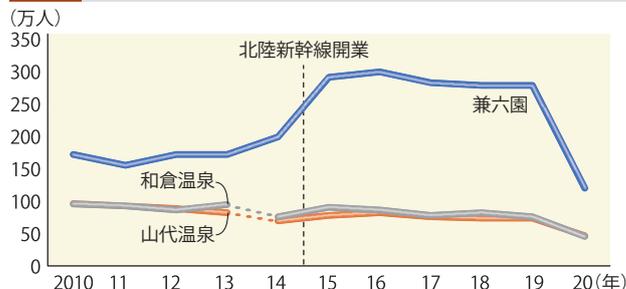
(注) 金沢地域は、金沢市、かほく市、白山市（旧松任市、旧美川町）、野々市市、津幡町、内灘町

加賀地域は、小松市、加賀市、能美市、川北町

白山地域は、白山市（旧鶴来町、旧河内町、旧吉野谷村、旧鳥越村、旧尾口村、旧白峰村）

能登地域は、宝達志水町以北

図10 石川県主要観光地への観光入込客数の推移



資料：石川県「統計からみた石川県の観光」より筆者作成

(注) 山代温泉と和倉温泉の観光入込客数は2013年までは日帰り客を含み、2014年からは宿泊客のみとなっているためデータは接続しない

の増減を適切に把握することは難しい。そこで、県外からの観光客が多いと考えられる兼六園（金沢市）、山代温泉（加賀市）、和倉温泉（七尾市）の動向について見る（図10）。

グラフからも明らかのように、兼六園への観光入込客数が、北陸新幹線が開業した2015年に著しく増えていることがわかる。2014年に197万人だった観光入込客数は翌15年には288.8万人と、前年比46.6%の伸びを示している。また、17年以降は若干の落ち込みはあるものの、高い水準を維持している。こうした動きは金沢城公園や金沢21世紀美術館でも同様である。一方、山代温泉や和倉温泉でも開業初年は前年比10%以上（山代温泉13.1%増、和倉温泉18.7%増）の伸びを示しているが、その後は富山県の主要観光地と同様に緩やかに減少しており、開業効果は一時的であったといえる。

このことから、新幹線開業に伴う金沢の活況ぶりとその息の長さが特異な現象であったことがわかる。

(3) 開業後は首都圏が最大のマーケットに

石川県の観光統計では、発地別の観光入込客数のデータを公表していることから、その推移について見てみると、北陸新幹線が開業した2015年に首都圏からの観光入込客数が急増していることがわかる(図11)。2014年に241.9万人だった首都圏からの観光入込客数は、15年には前年比87.8%増の454.2万人にまで増えた。開業2年目以降は若干減少したものの400万人以上の水準を維持している。

開業前までの首都圏は、隣県(富山・福井)や関西圏、中京圏など同水準だったものが、開業後には石川県の観光にとっての最大のマーケッ

トになったことがわかる。なお、その他が新幹線開業後に年々観光入込客数を増やしているのは、インバウンドの拡大によるものと考えられる。

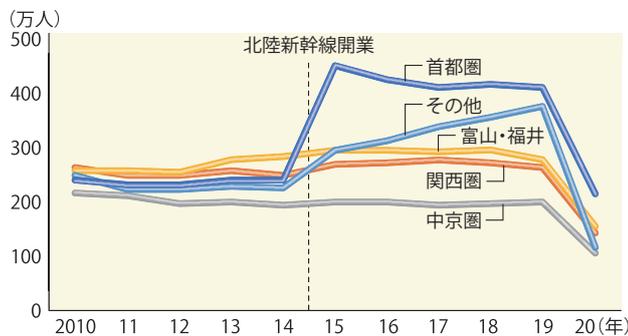
石川県の観光において首都圏が最大のマーケットになっている様子が認められたが、新幹線がまだ届いていない地域においてはどのような状況であったろうか。

加賀市の3つの温泉(山代温泉、片山津温泉、山中温泉)については、発地別観光入込客数のデータが得られることから、その推移について見てみると(図12)、開業前後ともに関西圏が最大のマーケットとなっており、石川県全体の動向とは異なることがわかる。これらの温泉地は関西の奥座敷として発展してきた歴史があり、現在でも多くの関西圏からの観光客でにぎわっていることがわかる。

ただ、首都圏からの観光客も2014年の11.4万人から15年は27.2万人と急増しており、北陸新幹線開業の影響が石川県西部にも波及した様子がうかがえる。同様にその他も2014年から15年に急増しているが、これはインバウンドというよりもその他の国内からの観光客の増加が大きく影響している。

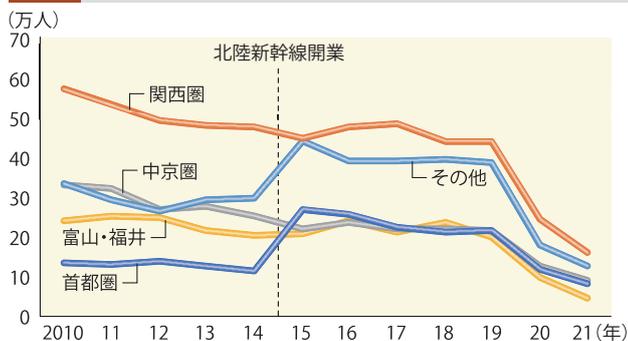
首都圏からの観光客は、開業初年以降は緩やかに減少してはいるものの、隣県(富山・福井)や中京圏と並ぶマーケットになっている。

図11 発地別石川県への観光入込客数の推移



資料：石川県「統計からみた石川県の観光」より筆者作成
 (注) 首都圏は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、茨城県、群馬県
 関西圏は、大阪府、京都府、兵庫県、和歌山県、奈良県、滋賀県
 中京圏は、愛知県、岐阜県、静岡県、三重県

図12 発地別加賀市3温泉への観光入込客数の推移



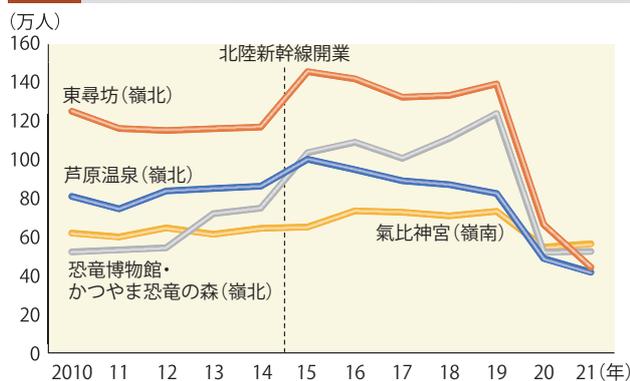
資料：加賀市「加賀市統計書」より筆者作成
 (注) 1. 加賀市3温泉は、山代温泉、片山津温泉、山中温泉
 2. 地域区分は図11に同じ

(4) 福井県嶺北にも観光客が流入

北陸新幹線の金沢開業により増加した観光客は福井県にも流入している様子が見られる。

図13は福井県の主要な観光地における観光入込客数の推移であるが、北陸新幹線が開業した2015年に東尋坊や芦原温泉といった福井県の中でも比較的石川県に近い観光地において前年比で高い伸びを示していることがわかる。恐竜博物館・かつやま恐竜の森(勝山市)は年々観光入込客数が増加傾向にあるが、2014年から15年にかけてはより高い伸びを示している。一方、嶺南地域に位置する氣比神宮(敦賀市)では2015年に

図13 福井県主要観光地への観光入込客数の推移



資料：福井県「福井県観光客入込数（推計）」より筆者作成

目立った伸びは認められず、観光入込客数の増加は福井県の嶺北地域までにとどまっている。また、発地別に福井県への観光客の推移を見てみると、2010～14年は30万人前後で推移していた関東からの観光客は、15年には44.4万人にまで増えており、新幹線の開業効果の波及は大きかった。

おわりに

～アフターコロナを見据えた観光～

2015年の北陸新幹線金沢開業により、東京から直通で2時間台で行けるようになった北陸の観光地としての注目度は高まった。国内最大のマーケットである首都圏からのアクセスが劇的に向上した結果、金沢をはじめ、新幹線が来たわけでもない能登や福井県嶺北にも観光客が訪れるなど、北陸の観光地は大いに賑わった。また、開業前に懸念されていた観光客やビジネス客の日帰り化も、それ以上に多くの人が訪れたことによってほとんど問題にはならなかった。一部の観光地では、開業2年目以降に観光客数が伸び悩むところもあったが、開業前の水準を下回るようなことはほとんどなく、また折からのインバウンドの急増もあって、北陸の観光地は活況が続いてきたといえる。

そのような状況下で起こった新型コロナウイ

ルスの感染拡大は、北陸の観光地に大きな打撃を与えてきた。ただ、コロナへの対応に関しては、人の動きが徹底的に抑制された段階からウィズコロナと呼ばれるフェーズへと移りつつある。かつてはコロナ陽性者の増加に連動して観光客が減るといった傾向が認められていたが、最近では相関関係が小さくなっている。そのようななかで2022年10月11日からスタートした全国旅行支援や外国人観光客に対する水際対策の緩和によって観光地に賑わいが戻りつつある。実際、週末を中心にホテル・旅館の空室はほとんどなくなり、宿泊料が高騰する傾向も見受けられ、コロナ前の状況に戻りつつある。

一方で、コロナ禍は観光ビジネスが抱える構造的な課題を露わにした。観光ビジネスは、もともと稼ぐ力が弱く、激しい繁閑差に対応するために非正規雇用に頼る傾向が強く、限られた正社員も不規則な勤務形態や他業種と比べて低い給与水準など、魅力ある職場環境を提供できていたとは言いがたい。加えて今回のコロナ禍で生じた雇止めなどの問題は、観光業界の働く場としての不安定さを改めて表面化させた。その結果、最近の需要回復期にあっても人材の確保がままならず、予約に制限をかけざるを得ないなど、ビジネスチャンスを逸するような状況も起こっている。

加えて、業界としての稼ぐ力の不足は、生産性の向上に向けたさまざまな投資の先送りを招いており、それがさらなる稼ぐ力を削ぐことにもつながっている。すなわち、真に観光立国を実現させるのであれば、単にコロナ前に戻そうとするのではなく、このような悪循環を断ち切り、観光を稼げる産業にしていくことが求められる。

そこで必要となるのは、観光客の数を追い求めるのではなく、適切に稼いでいくといった「質」を追求することである。単に高額の商品やサービスを提供するというのではなく、「漏れバケツ」と評されるような稼ぎの流出を食い止め、地域内の経済循環を高める体制に持っていくことが強く求められているのではないだろうか。