

再起動 北陸新幹線

第3回 北陸新幹線金沢延伸の 経済効果について



調査研究部 担当部長 藤沢 和弘

北陸新幹線の金沢延伸（2015年）にかかる地域への影響について、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：本誌2022年12月号」では主として観光面に絞った影響についてとりまとめたが、本稿では延伸以前になされた経済効果予測について振り返る。

1. 経済効果について

新幹線や高速道路など高規格インフラの導入に際しては、増加する人的交流や貨物の移動に基づく経済効果の測定が頻繁になされる。これをもとに、その経済効果額を算出し、インフラ投資に見合う十分な効果があるかといった視点で議論がなされる。近年では費用便益比（Cost Benefit Ratio）、いわゆるB/C（ビーバイシー）が重視される。これは、その事業に要した費用の総計に対する事業から発生した便益の総計の比率であり、一般的にその値が1以上であれば、総便益が総費用より大きいとみなされ、着工や実施に向けて本格的な検討に入る。ただ、費用や便益に何を含めるかによって試算結果は大きく変わる。そのため、国土交通省では、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」（平成16年2月）を策定しており、各部局作成の事業分野毎のマニュアルに従って政策評価が実施されている。

一方、民間シンクタンクなどが行う新幹線などの経済効果は、基本的には定期的に発表される顧客や貨物の流動調査の結果をもとにしている。開業後に時間短

縮や利便性といった視点から主として交流人口の増加について数理モデルを用いてシミュレーションを行い、増加交流人口を推定、これに一人あたりの平均消費推定額などを掛け合わせて「直接効果」を測定し、さらに、この直接効果を生産するために誘発される新たな生産波及のすべてをとりまとめたものを「第一次間接波及効果」としている。さらに直接効果と第一次間接波及効果によって発生した部門の「増加した雇用者所得」のうち、消費に向かう部分を「第2次間接波及効果」とし、ここまですべてを一般的に「経済効果」と呼ぶことが多い。原則これらの経済効果は、データが存在している全国ないし都道府県ごとの範囲で絞り込んで計算されており、そのため計算過程では都道府県単位でおおむね数年ごとに改定している産業連関表や係数（ある地域で通常1年間に行われた生産物（財やサービス）の数的連関性を整理した行列表）を使用する。基本的に効果予測は、確度の高いデータのみを活用して行われ、分析者が主観を挟む余地はほとんどないと言われる。

(1) 金沢延伸(2015年)前に予測された経済効果

まずは、北陸新幹線の金沢延伸に関して地域経済効果を事前に予測したものとして3例を以下に示す。

図表1 富山県と石川県の北陸新幹線金沢開業に伴う経済効果

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
富山県	5,662	1,819	1,288	8,769	1.55
石川県	8,117	2,827	1,448	12,393	1.53

資料：(株)日本政策投資銀行北陸支店・富山事務所・地域企画部「北陸新幹線開業による富山・石川県内への経済波及効果」(2013年3月)

①(株)日本政策投資銀行北陸支店(2013年発表)

この経済効果は、新幹線延伸による効果が特に大きい富山県と石川県の経済効果を予測したものであり、それぞれの県への首都圏からの増加入込数予測を算出、さらに入込数を観光とビジネスに分けて、一人あたり消費単価(宿泊費や飲食、土産代、域内二次交通費等)を乗じて算出されている。

石川県においては約124億円、富山県においては約88億円の経済効果が生じると結論付けており、これが全国的にはメディアなどを通じて頻りに報道された(図表1)。

②北陸経済研究所(当所)

当所も開業前年の2014年に経済効果予測を発表しているが、石川県が182億円、富山県が118億円と①

図表2 富山県におけるセクター別経済効果

百万円

産業部門	生産誘発額	付加価値誘発額	産業部門	生産誘発額	付加価値誘発額
農林漁業	123	68	建設	78	36
鉱業	11	4	電力・ガス・熱供給	210	124
飲食物品	312	109	水道・廃棄物処理	205	119
繊維製品	24	10	商業	789	550
パルプ・紙・木製品	33	13	金融・保険	367	233
化学製品	14	7	不動産	683	609
石油・石炭製品	94	25	運輸	2,012	1,267
窯業・土石製品	17	7	情報・通信	164	99
鉄鋼	2	1	公務	17	14
非鉄金属	4	1	教育・研究	39	30
金属製品	14	7	医療・保健・社会保障・介護	105	66
一般機械	6	3	その他の公共サービス	82	53
電気機械・電子部品	4	2	対事業所サービス	317	191
輸送機械	3	1	対個人サービス	5,925	3,399
精密機械	1	0	非製造業計	10,995	6,790
その他の製造工業製品	62	26	事務用品・分類不明	68	▲6
製造業計	725	282	産業部門計	11,788	7,066

当所：「北陸新幹線開業による富山・石川県内への経済波及効果」(2014年8月)

の政策投資銀行の推計値より大きい。

開業後に①の政策投資銀行算出のものと比較したが、算出した地域への増加入込数は、両者ともほとんど近似値であった。しかし一人あたり消費額が異なるため、全体の経済効果に大きな差異が生じている。

当所でも政策投資銀行と同じく旅客流動の変化から来訪者を算出し、これをビジネスと観光に分けたうえで、それぞれの消費単価を乗じている。図表2は富山県における産業セクター別の経済効果であるが、これを見ると全県の経済効果約118億円のうち、製造業は7億円余りと少なく、ほとんどは運輸や対個人サービスなど非製造業で占められている。あくまで旅客流動分析からなされるシミュレーションであり、その結果の流入人口による観光消費額の増加を「全体の経済効果」として算出するため、数理モデルを活用した試算では、観光面で恩恵を受ける小売や運輸などのサービス業が生産誘発の中心となるが、製造業においては、飲食や土産物供給につながる農林漁業の生産誘発が大部分を占める(図表2)。

③長岡大学教授 鯉江康正氏算出の経済効果予測

上越新幹線の分析で多くの知見と実績を持つ長岡大学鯉江教授(現副学長)の経済効果試算は、石川・富山に加え新潟県内をいくつかのブロックに区分し、北陸新幹線の金沢延伸効果について、産業別はもちろん、所得や生産の増加率、さらには人口増減まで詳細な分析がなされている。東京都や全国の社会経済指標および平均時間距離の短縮分と運行本数を外生変数としている。さらに地域を走る新幹線の本数別に3つのケースに分けて試算されているが、石川・富山についてはケースごとに大きな差はない。ケース1で見ていると、新幹線が開通した場合、2015年から2024年度までの長期の平均成長率は、富山県は単年度で毎年+0.888%、石川県では+1.009%の成長が見込まれる。これに対して、開通しなかった場合として、同期間の成長率は富山県+0.440%、石川県は+0.285%の成長にとどまるとしている。それぞれの地域の成長率差は新幹線のあるなしで単年度富山県+0.448%、石川県+0.724%となり、これが新幹線開業によってもたらされる純経済効果となる。開業10年後の経済成長

図表3 北陸新幹線（長野～金沢間）開業に伴う北信越地域への影響分析
長岡大学地域連携研究センター

地域	2015年～2024年（10年間） 年平均成長率（%）	影響分	影響率
		（億円）	（%）
富山県	新幹線がない場合	0.440	—
	新幹線がある場合（ケース1）	0.888	2379 4.6*
石川県	新幹線がない場合	0.285	—
	新幹線がある場合（ケース1）	1.009	3833 7.5*

出所：「地域連携研究」第1号（通巻24号）長岡大学地域連携研究センター：2014年11月+本稿のため加筆提供いただいたもの

*4.6 = $\{1 + (0.00888 - 0.00440)\}^{10} - 1 \times 100$
7.5 = $\{1 + (0.01009 - 0.00285)\}^{10} - 1 \times 100$

の差は、開業時点の2014年度と比較すると、富山県で4.6%、石川県では7.5%もの大きな差となり、これを金額に引き直すと、単年度で富山県2379億円、石川県3833億円と、新幹線のあるなしで県内総生産に大きな差が出てくる。

経済効果予測というと、どうしても単年度の総生産増加分だけを見てしまうが、成長率の差異は累積していくため、コンマ数パーセントであっても長期に渡れば大きな差となる。新幹線のあるなしで遠くの未来ほど大きく変わってくることがわかる。

なお、この論文では、人口減少予測なども加味しており、「上越地域・富山県・石川県では経済効果が期待できるが、それだけで成長するという結論には至っていない」、「地域の自助努力なしでは地域の発展はあり得ない」、「小地域間の競争に勝てたととしても、北信越地域の全国におけるポテンシャルが増すとは考えにくい」と結論づけている。

(2) 開業後に再計算された経済効果

上記に記載した経済効果予測は、主として旅客流動等から産業連関分析を用いた算出が中心であるため、増加入込数からの域内消費を主な経済効果としている。そのため、観光に関連した経済効果に絞られた試算といってよい。つまり、新幹線開業というイベントによる前後の変化を既存の人の流れから導き出しているが、実際には開業に際しての地域のPRやパブリシティ増加による宣伝効果、観光以外の産業に与えるインパクトなど無数の効果と変数がある。観光客が増えてポジティブな体験を得られれば、現在ではSNSの口コミによる新規客の呼び水やリピーターの定着などに

よって観光客はさらに増加する。

静的な動態分析からの経済効果や訪問者増加に加え、北陸という地域の潜在的な観光や産業の力には強いものがあるうえ、開業前年には世界的な旅行ガイドに北陸が取り上げられたり、開業時がインバウンド増加の真っ最中にあたりと、観光面で事前に予想できないインパクトが当時は大きかった。さらに、北陸新幹線には、災害時における東海道新幹線や建設中のリニア新幹線の代替路線という性格が強い。2011年に起きた東日本大震災の影響もあってか、開業前の2014年時点で、生産を北陸企業に移管してきたり、生産拠点を移す計画を持つ企業も多くなっていた。もちろんこれらの、特にものづくりにおける生産移転効果は上記の経済効果推計には含まれていない。当時本誌で「東京都心部に例えれば、北陸新幹線と東海道新幹線は山の手線で、リニアは中央線となる。北陸は国家の一大産業・居住拠点になる」と書いたが、実際にはどうであったか。開業後になされたいくつかの経済効果測定について記述する。

①(株)日本政策投資銀行の開業後の再測定（石川県）

金沢開業から1年半後に発表された同レポートは、新幹線開業効果を石川県に限定して再計算したものである。この中で、2013年に見積もった開業後入込者増加数（≒宿泊者増加数）を観光18.2万人、ビジネス13.8万人の合計32万人とし、これをもとに県内への経済波及効果を124億円と推計していた。しかし、開業翌年に当たる2016年の同レポートにおいては、日本人の実入込客数を64.1万人とし、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2属性に振り分け、消費単価を2014年基準に更新し、直接効果を再計算している。

まず石川県内への入込増加が、事前予想の32万人から64万人へと倍増したことにより、全体の経済効果（消費増加額）を観光宿泊156億円+ビジネス客21億円の合計177億円とした（図表4の青枠部分）。この部分は開業前の直接効果81億円と対比される部分であり、+96億円の上振れとなっている。さらに本レポートから追加された日本人×日帰り客161.7万人164億円、日本人×ビジネス客22万人3億円、イン

図表4 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

資料：「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」日本政策投資銀行北陸支店（2016年12月）
 (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」日本政策投資銀行（2013年）の推計値と比較した部分

図表5 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

	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

資料：「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」日本政策投資銀行北陸支店（2016年12月）

バウンド宿泊客9.9万人111億円が加わり、全体の直接効果はさらに278億円増加し454億円としている。

また、2013年の推計と同じく直接経済効果から生じる雇用者所得から消費支出増加分を算出し、県内からの調達に換算して間接二次効果を加えると、石川県全体の経済効果は総額678億円と大きく増加している（図表5）。

図表6 開業前調査(2013年)と2019年調査の比較（富山県）

公表時期	前提	入込客増減数 (万人回)	消費増加額 (億円)	経済波及効果 (億円/年)	
前回(開業前)	2013年3月	新幹線開業による時間短縮効果に基づき首都圏からの入込客数を推計	21	57	88
今回(5年目)	2019年11月	ベースケース：首都圏に限らず、県外入込客数全体を対象	143	200	304
		アップサイドケース：インバウンド宿泊者数につき、県目標値(56万人泊)を実人数換算し、100%実現したと想定	164	267	409

資料：「北陸新幹線開業5年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果」日本政策投資銀行北陸支店（2019年11月）

図表7 交流人口変化による富山県内消費増加の算出

類型		入込客増減数(万人回)			消費単価(万人/人回)		県内消費増加額(億円)		
		宿泊	日帰	全体	宿泊	日帰	宿泊	日帰	全体
県外日本人	観光客	16	102	118	2.69	0.92	43	94	137
	ビジネス客	6	▲1	5	2.61	0.87	16	▲1	15
インバウンド	観光客・ビジネス客	13	6	19	3.16	0.95	42	6	47
全体		35	108	143	2.85	0.92	100	99	200

資料：「北陸新幹線開業5年目の交流人口変化がもたらす富山への経済波及効果」日本政策投資銀行北陸支店（2019年11月）

当初試算と比較し2倍の日本人入込という上振れがあったうえ、過去の旅客流動ではつかみきれないまま急速に伸びたインバウンド、さらに景気回復や地域の持つ魅力による消費単価上昇などは、事後にならないと判明しない。経済効果予測とは静的なものであり、実際はもっとダイナミックに変動が起きた金沢延伸であったといえる。

②(株)日本政策投資銀行の開業後の再測定（富山県）

さらに日本政策投資銀行は、開業4年後の2019年11月に富山県への経済効果の再測定も発表している。算出方法は①の石川県と同じである。

これによると、2019年の県外からの入込客数を想定し、これをもとに入込宿泊日本人を22万人で直接経済効果を59億円、日帰り日本人を10.1万人とし直接経済効果を93億円、さらにインバウンドを宿泊13万人42億円、日帰り6万人6億円を加え県内消費増加を全体で200億円としている。さらに間接経済波及を含め304億円とした。試算では、上振れした場合（アップサイドケース：インバウンド宿泊者数が当時の富山県目標の56万人を達成した場合）はさらに105億円の増加になると見込んでいる（図表6）。

開業前（2013年）に算出した富山県への経済効果試算88億円と比較して3倍以上の経済効果となった理由については、2013年は延伸による時短効果に基

づき首都圏からの入込客数を推計するモデルを用いたのに対し、2019年版では「首都圏に限らず県外からの入込客数の実績変化を織り込んだため前提自体が異なる」としているが、これは開業前試算が当たった外れたというよりは、そもそも北陸新幹線が従来の数理モデルの外部にあった想定外の消費トレンドを生み出していたからであり、事前予測との大きな差異についても納得できるものであろう。交流人口の変化と消費単価および県内消費増加についてまとめたものが図表7である。

③数理モデルの外側にある変数

2019年秋以降は、水害による北陸新幹線の水没、これに伴う限定ダイヤへの移行、さらにコロナ禍による大幅な減便や観光産業の低迷などで、北陸新幹線開業時の記憶は薄れてきている。開業直前の2015年1月には世界で宗教や民族対立によるテロが頻発、2月には複数の児童生徒が被害者となる殺人事件が起こるなど暗い年明けとなっており、そんな中での3月北陸新幹線金沢延伸開業であった。久しぶりの明るい話題に日本中が飛びつき、マスコミは連日北陸に押しかけ、NHKの朝の連続テレビ小説では、能登半島を舞台とする「まれ」が放映された。5月の連休は休日の並びも天候にも恵まれた。この年はサッカーのワールドカップやオリンピックなど大きなイベントがない中、終始北陸がもてはやされた年であり、JRの発表では、首都圏から鉄道を利用した北陸への来訪者が前年の3倍以上に増えている。開業をきっかけにした「北陸ブーム」が全国的に起こり、来訪はレールに限らず航空・バス・マイカーでの入込も増加した。また、インバウンドの急激な増加も予想外であったかもしれない。2012年



には入込客数が延べ836万人であったが、2015年には1974万人、2019年には3000万人を超えた。

2015年の年間トレンドを伝える「日経TRENDY」では、北陸新幹線が小説「火花」を抑えて年間1位にランク付けされた。また同じトレンド誌である小学館「DIME」では、ランク付けはしていないが、年間の大きなトレンドを10個選択し、そのうちの一つを北陸新幹線開業にあて、「(古き良き)日本再評価」と紹介している。北陸にとってすべてにおいてフォローの風が吹いた結果が、長期にわたって関連消費を持続させ、大幅な経済効果の上方修正につながった。その点で長野新幹線や東北新幹線とは根本的に異なる経済効果が北陸新幹線では起こったと考えられる。この北陸新幹線(金沢延伸)全体のインパクトは事前の想定外であり、今日でも山形・秋田(奥羽新幹線)や四国(四国新幹線)など各地の新幹線計画に大きな影響を与えている。

2 交流人口以外の経済効果

(1) 富山県発表の企業立地等による経済効果

2016年4月に当所が作成し富山県が発表した開業後の経済効果推計によると、北陸新幹線開業後の経済波及効果は154億円(うち直接効果は約101億円)としている。さらに、北陸新幹線開業前後に富山県内に本社機能や研究開発拠点を移転あるいは拡充する企業

図表8 新幹線開業に伴う企業立地等による経済波及効果

	合計(億円)		
		設備投資	雇用増加
支出額(注)	320.34	231.64	88.70
経済波及効果	266.74	215.39	51.35
直接効果	136.30	136.30	0.00
間接1次波及効果	45.90	45.90	0.00
間接2次波及効果	84.54	33.19	51.35

(注) 支出額：設備投資は用地費を除く投資額、雇用増加は新規雇用者の現金給与総額
富山県発表の経済効果 支出額：設備投資は用地費を除く投資額、雇用増加は新規雇用者の現金給与総額、経済波及効果が支出額を下回るのは部門ごとに県内自給率を乗じているため(2016年4月)

が相次いでみられたことから、これら企業立地などに伴う設備投資や新規雇用による効果が、別途267億円あったと推計され（図表8）、人的交流増加の154億円とあわせて経済波及効果総額は約421億円と非常に大きな額となった。重要であるのは、新幹線延伸開業の経済効果には、人的交流増加による観光関連だけではなく、新幹線が敷設されることによって、企業進出や工場などが域内に進出してくる際の工場建設などストック部分の増加や雇用・移住者増加が認められたということである。もちろんこの経済効果は工場建設や大規模店舗設置といったイニシャル（初期投資）の効果が大きく、翌年以降永続的に続くものではないが、従来の数理モデル以外にアンケートなどを利用して作成しており、開業1年目を振り返った数値としては客観性を持つものである。

(2) 北陸を目指す企業

北陸新幹線延伸を契機として、ファスナー大手のYKK（東京）が本社人員を主力工場がある富山県黒部市に移したほか、建設機械大手のコマツ（東京）も本社機能の一部を石川県小松市に移転した。航空機部品や医療機器などを手掛ける日機装が、静岡県内の製造拠点を金沢市内の工業団地に移して操業を開始したほか、コースキン製薬（川崎市）は富山県内の工業団地に新工場を建設し、横浜市での生産機能を全て移すなど、多くの企業が北陸の拠点を拡充した。これらの動きは全体の一部であり、報道に上がらない規模のものも相当あったものと推定されるが、工場進出やほかの地域企業とのコラボや業務提携なども多い。1年365日定住する人口は、日帰りや1泊2日で通り過ぎる観光関連よりも地域に落ちる需要ははるかに大きい。

もちろんこのような北陸への移転や拡充といった動きすべてを新幹線が引っ張ってきたわけではない。当時「地方における企業拠点の強化を促進する税制措置」が創設され、政府が大企業の地方移転を制度的に後押ししたことも一因である。また、2011年に起こった東日本大震災によって、東北地方や関東地方の沿海部中心にものづくり拠点への広範な被害が及んだこと、その後の電力使用制限などもあり、多くの企業がBCP戦略を練り直す中で、北陸地域の企業に外注の分散化を

実施したり、生産拠点として注目されていたという理由も大きい。とはいえ、最後の決め手は、特に首都圏企業から見て「災害に強くて何かあったら鉄道で2時間程度でかけつけることができる場所が北陸であった」と、拠点を移してきた複数の企業から聞いた。そういう面では「新幹線が運んできた効果」といえる。これらはまさに北陸新幹線誘致運動で強調された「リダンダンシー（冗長性・予備確保）」効果であり、大規模な地震や噴火などが想定される太平洋側および東海道新幹線に対する、日本海側および北陸新幹線への代替効果が発揮されたといえる。日本列島中心を東西に走る北陸新幹線の地理的優位性が発揮されており、東北や九州新幹線などとは異なる独自の強みといえる。

(3) 活発な設備投資が続いた北陸

本当に企業立地などに伴う設備投資や新規雇用による効果が富山県だけで単年度267億円も認められたのかという声も聞かれた。日本政策投資銀行北陸支店が継続的に発表している設備投資状況を見ると、2015年8月の発表資料（図表9）では、2014年度数値確定の時点で北陸の全産業（除電力）は、前年度比15.6%増と5年連続の増加となっており、さらに北陸新幹線が開業する2015年計画では、全産業（除電力）

図表9 北陸地域設備投資動向（日本政策投資銀行北陸支店・富山事務所2015年8月）

北陸地域設備投資動向 (%)

	過去調査		今回調査		
	2012年度実績	2013年度実績	2014年度実績	2015年度計画	2016年度計画(参考)
全産業	▲6.2	5.3	21.8	25.2	▲41.5
全産業(除電力)	(0.6)	(14.9)	(15.6)	(36.3)	(▲43.3)
製造業	▲3.4	7.8	12.8	39.1	▲45.4
非製造業	▲7.8	4.0	26.9	14.2	▲25.6
非製造業(除電力)	(20.5)	(40.3)	(23.4)	(29.1)	(▲34.6)

(参考) 全国設備投資動向 (%)

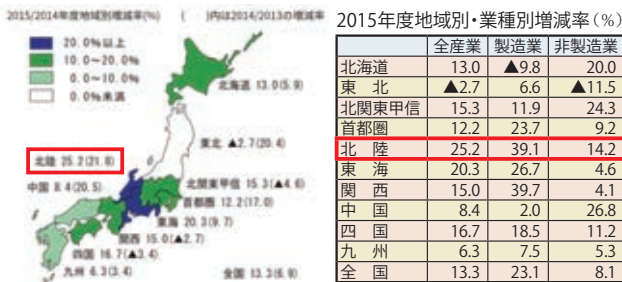
	過去調査		今回調査		
	2012年度実績	2013年度実績	2014年度実績	2015年度計画	2016年度計画(参考)
全産業	3.2	3.0	6.9	13.3	▲8.2
全産業(除電力)	(4.3)	(4.1)	(7.8)	(11.6)	(▲7.6)
製造業	2.8	▲2.5	5.0	23.1	▲8.8
非製造業	3.4	5.9	7.9	8.1	▲8.0
非製造業(除電力)	(5.3)	(8.5)	(9.5)	(4.7)	(▲7.0)

でも前年度比36.3%とさらに高い伸び率が見積もられていた。また2014年度実績値(全産業)を見ても、北陸は21.8%増と震災の復興需要が大きかった東北(20.4%増)を抑えて国内地域で最も大きな伸び率となっている。

2014年度に大きく立ち上がった非製造業の設備投資は、15年度計画でも14.2%と高止まりする中、製造業の伸びも39.1%と非常に高くなっている。

観光客増加を見込んだホテルの建設や小矢部のアウトレット、射水のコールセンターの建設などが投資としては目立っていたが、震災後の生産移転や企業立地も広範に始まっていた。2015年はリーマンショックと東日本大震災による経済の低迷から立ち直りが鮮明になった時期であるが、それでもこの時期の北陸における設備投資の伸びは全国でも際立っている。新幹線開業の前後を通じて製造業にも設備投資の広がりが進んでいたといえる(図表10)。

図表10 2015年度地域別設備投資計画調査

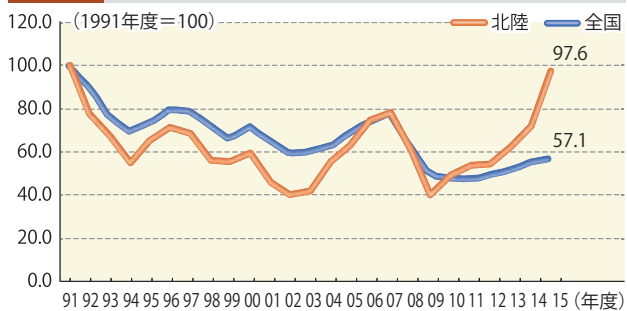


出所: 日本政策投資銀行(2015年6月公表)

図表11は日本政策投資銀行が2014年に発表した全国と北陸の設備投資動向指数の変化である。

北陸に本社のない企業のものも含めているが、91年をピークに北陸への投資は非常に低調であったが、リーマンショックで落ち込んだ後、2013年以降は全

図表11 全国と北陸地域の設備投資動向推移



資料: 北陸短観ほか日本政策投資銀行北陸支店作成(2014年)
 (注) 電力を除くベース。本社所在地に関わらず、北陸3県で実施された設備投資を集計している。(投資地点別集計)
 (株)日本政策投資銀行「設備投資計画調査」

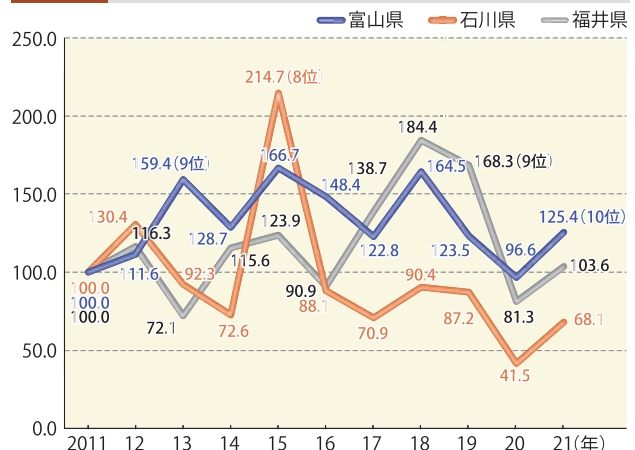
国比でも急速に増加し、開業年にはバブル期のピーク近くに達する数値になっていた。このあと北陸地域の設備投資実測値はコロナ禍前である2019年度まで前年比増加を維持した。

(4) 北陸の工場・店舗等の着工床面積の増加

北陸新幹線延伸前後の着工床面積を、2011年を100として県別に指数化し推移と都道府県別順位を示したのが図表12である。富山県においては、2013年(9位)、2015年、2018年と開業以前から高い伸びを維持しており、コロナ禍が始まった2021年も全国10位と高水準をキープしている。石川県においては2015年に全国8位の高い伸びを見せたが、その後は落ち着いた動きとなっている。福井県においては2018年および2019年(9位)に着工床面積の増加が見られた。これを見る限り、石川県だけではなく、富山や福井にも多くの工場や店舗等への投資熱が高まったといえる。

現在はコロナ禍により全国的に投資は一服しているが、アフターコロナにおいても、北陸全体が新しいものづくりや観光の拠点としてさらに発展していくのではないかという期待を抱かせる動きである。

図表12 事務所・店舗・工場および作業場・倉庫着工床面積の指数推移および都道府県別順位



出所: 国土交通省「建築着工統計調査」より当所作成

(5) 設備投資を裏付ける鉱工業生産の推移

設備投資が続けば、これに続いて生産も増加していくはずである。実際長期の鉱工業生産指数を調べると、北陸の生産指数はリーマンショックの影響で大幅に落ち込んだが、2016年後半から他地域比で抜け出し、

その後も高水準をキープしている。当時の生産指数を引っ張っていたのは電子デバイスや製薬含む化学であり高い伸びを示しているが、ジェネリック薬品の生産増加といった時期にも該当しており、一概に新幹線開業による影響とはいえないことに注意が必要である。

各経済効果の比較は、一般の経済や株価予測と同じく、正解や不正解を問うものではない。予測時点で知りうる状況に差があるうえ、導入する変数や、さらにそれら各変数が互いに独立しているわけでもない。もちろん現実世界はモデル外の要素が多く、複雑でダイナミックに動いている。

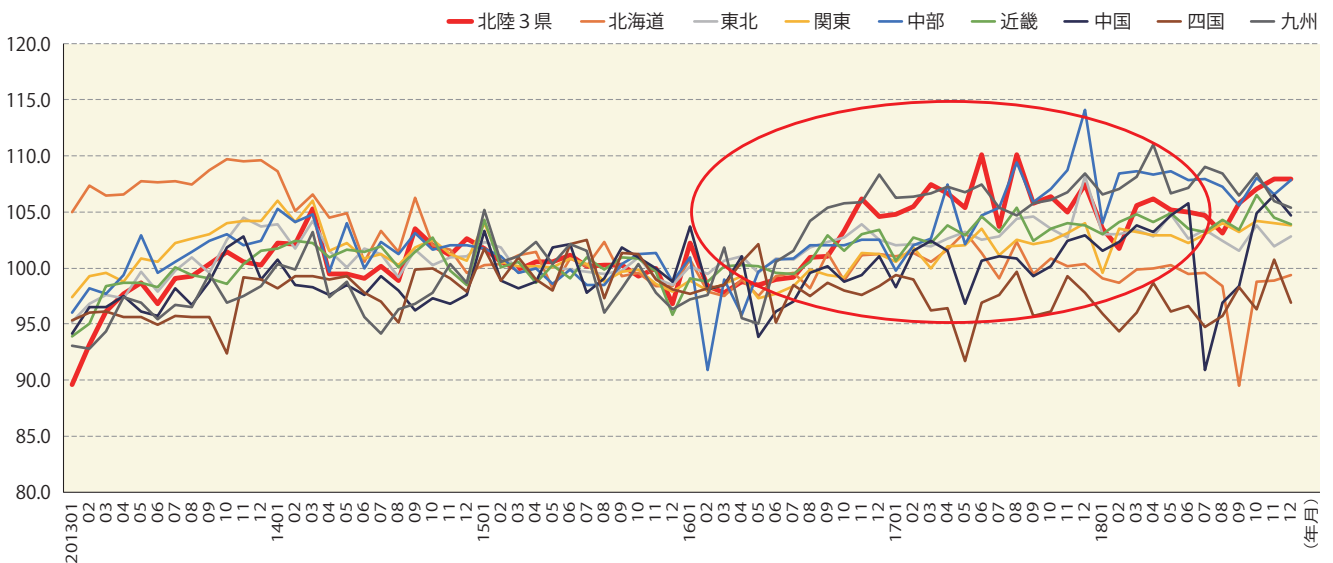
新幹線に限らず高速道路も含め、人的交流の増加による主として観光面からの経済効果は、公表されている数値が比較的多く、さらにはマスコミの取り上げやすさも、長年認知されてきた。しかしながら、北陸新幹線の金沢開業においては、従来型の人的交流から導き出す観光による経済効果だけではなく、産業立地効果も高かったといえる。また、宿泊数が限られ繁閑の差が大きい観光とは異なり、工場建設→設備稼働→生産という流れの中で継続的に生産増加や雇用効果が発生する。地域内でR&Dの活発化や高度化など数字に表れない効果も大きい。

このような産業立地の面からの経済効果算出につい

て、本稿では主として富山県のものを紹介しているが、企業立地の大幅な増加は開業直後の石川県でも認められており、2024年の敦賀延伸も相まって、今後は関西企業の進出も増加していくものとみられる。北陸はもともものづくりが盛んであったが、「人口が少なく大消費地が遠い」、「伝統的な繊維や金属関連などが主でハイテクは少ない」、「自動車工場がない」といったネガティブな見方をされており、新幹線延伸程度で産業立地は大きく変わらないと言われていたが、本誌では、開業前から「ものづくり産業において長期の北陸シフトが起こる」と予想してきた。理由は東日本大震災で露呈した太平洋側立地のリスク、日本海沿岸諸国の興隆、北極圏航路の開発、さらにこれらを踏まえた政府の長期的な日本海側（特に北陸）へのインフラ投資継続の姿勢などである。

よく「北陸新幹線がもたらしたのは『金沢ひとり勝ち』だった」と言われるが、それは極めて短期の表層的なとらえ方であり、実際の効果は広域的に観光以外のさまざまな産業でも認められる。最深部では明治以降続いた「表日本と裏日本」といわれるような時代が終わって、サービスも含めた産業適地シフトの大きな逆転が起きつつあるのではないだろうか。

図表13 鉱工業生産指数の地域別長期推移



出所：経済産業省「地域別鉱工業指数」（電力・ガス事業北陸支局、北海道経済産業局、東北経済産業局、関東経済産業局、中部経済産業局、近畿経済産業局、中国経済産業局、四国経済産業局、九州経済産業局）より作成
 ※富山県、石川県が中部経済産業局に、福井県が近畿経済産業局に含まれているが、別途、電力・ガス事業北陸支局が北陸3県（富山県・石川県・福井県）でまとめている。