

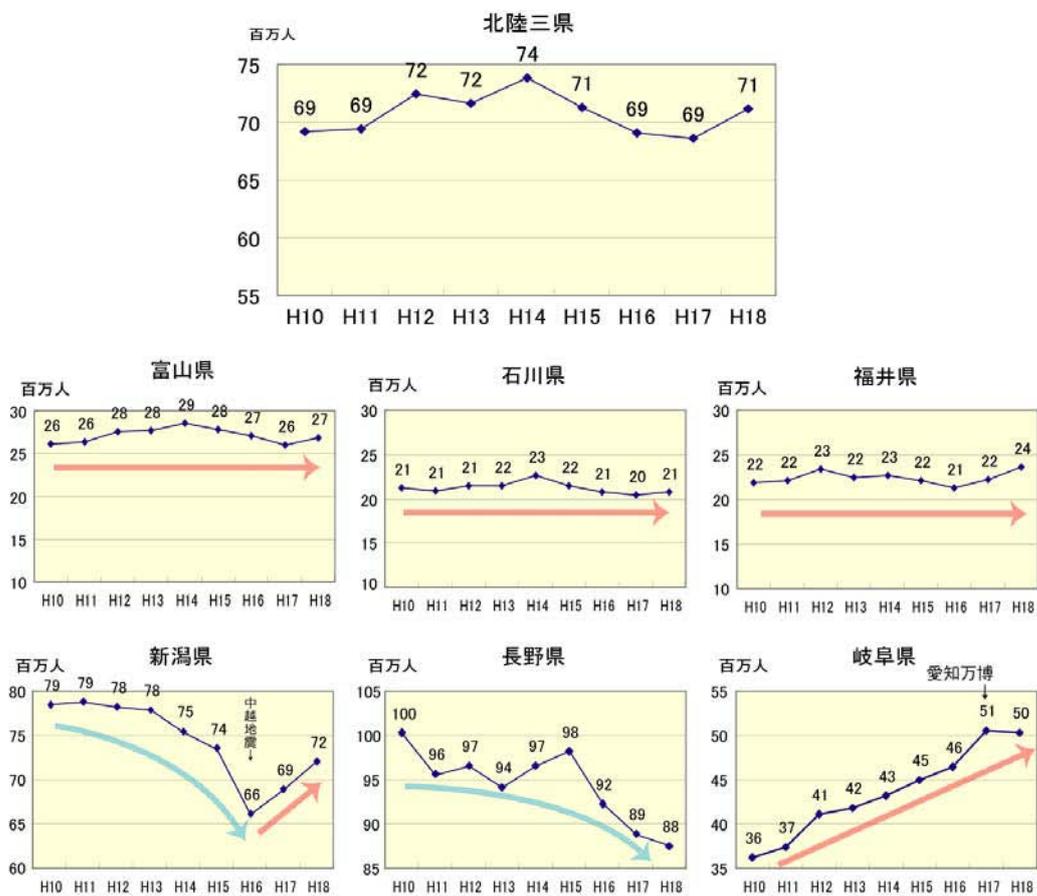
1 - 4 . 観光入り込み及び宿泊の実態

(1) 観光入り込み数の動向

北陸三県では、H18 年で 71 百万人。新潟県単独とほぼ同等の規模。平成 14 年以降、減少していたが H18 年に増加に転じた。

北陸三県それぞれの過去 10 年内での推移は、新潟県や長野県に比べ増減幅は小さい。新潟県・長野県の傾向は、スキー人口の減少に加え、中越地震による影響が大きいものと思われる。

近年、外国人入り込み数は、主要観光地においては大きく増加するなど堅調な伸びを見せており、国内観光の入り込み減少分をカバーしている観光地もみられる。

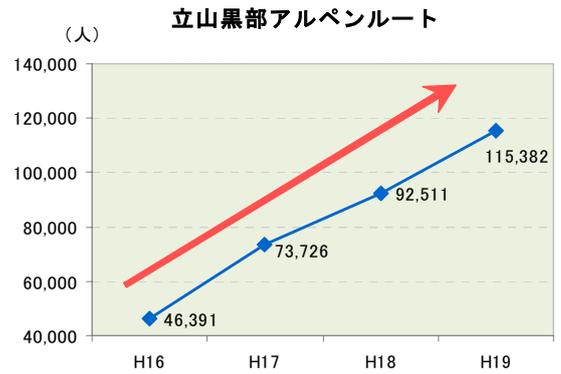
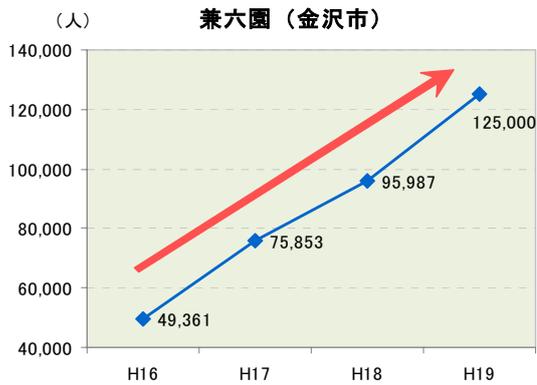


出典及び算定方法：

都道府県	算定方法
富山県	観光客入込数：各観光・施設毎に入場者数等を実数が把握できるものは実数明確な数が把握できない場合は駐車台数等最も適切と思われる推計方法により算出。イベント・祭りについては、主催者又はマスコミ等の発表数。【富山県観光客入り込み数(推計)】
石川県	入り込み客数：～(観光地・観光施設：延べ人数)に入込み客率を乗じて推計、イベント：地元以外から集客が多く見込まれるイベントの延べ人数、宿泊施設：延べ人数)を合計し推計。【観光動態調査】 市町調査積み上げ
福井県	観光客数(延べ人数)：各観光地を訪れた観光客数を(社)日本観光協会の「全国観光客数統計基準」により市町が推計。【福井県観光客入込数(推計)】
新潟県	観光入込客：実数ではなく延べ人数で集計。4月1日～翌年3月31日までの期間に市町村で調査後、県で集計・分析。【観光地点別入込客延べ人数調査】
長野県	延べ利用者数：対象観光地(293箇所)の日帰り客数と宿泊客の延数の合計。【観光地利用者東名調査】 平成18年の場合
岐阜県	観光客数(推計実人数)：実人数(1人の観光客が圏域内または県内の複数の観光地点を訪れても、圏域内または県内で2泊以上滞在しても、観光客、宿泊客はそれぞれ1人と数える。)を(社)日本観光協会の「年間観光統計基準」により推計。【観光レクリエーション動態調査】

(注) 調査期間は新潟県を除き、1月1日から12月31日。

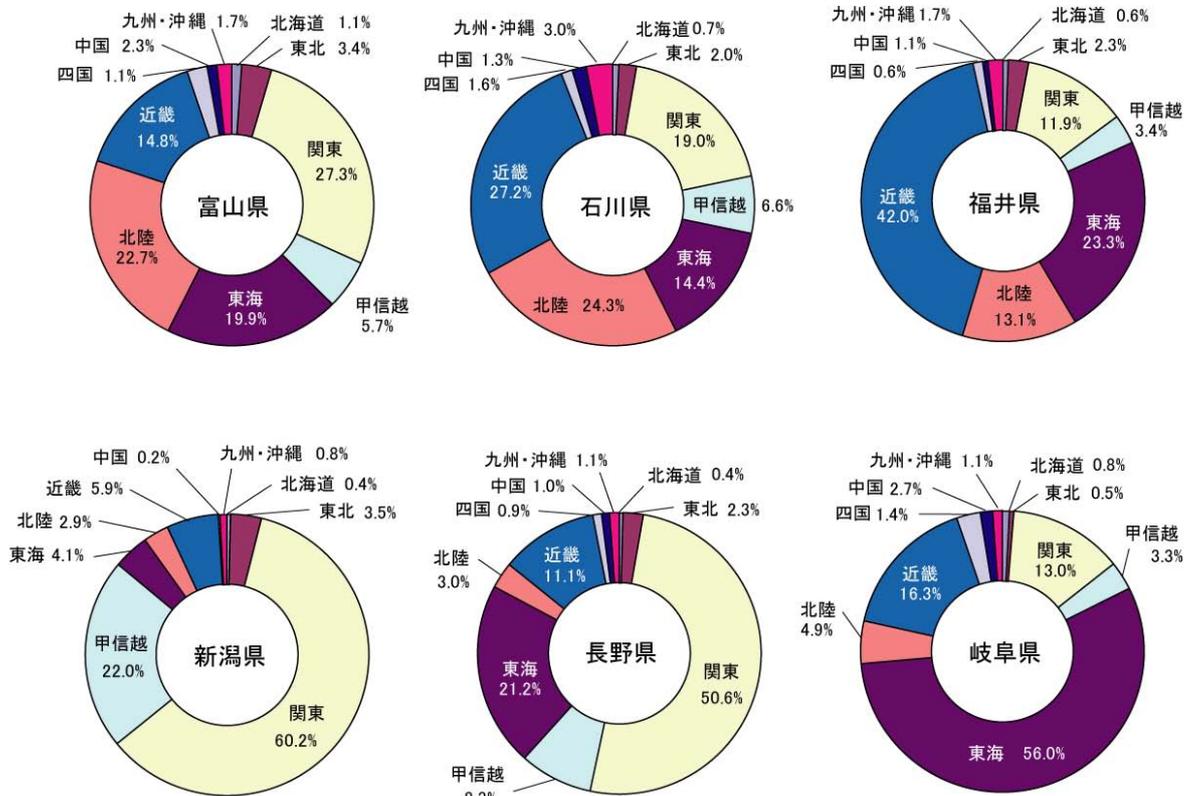
観光入込み客数の推移



主要観光地の外国人入込み客数

資料：北陸信越運輸局調べ

居住地シェアとしては、北陸三県について比較すると、西方の県ほど「近畿」が多く「関東」が少なく、逆に東方の県ほど「関東」が多く「近畿」が少ない状況にある。また、岐阜県は「東海」が、長野県及び新潟県は「関東」が過半数を占める。



旅行者居住地シェア

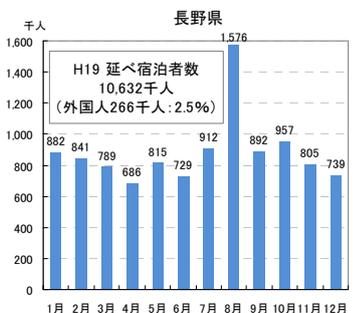
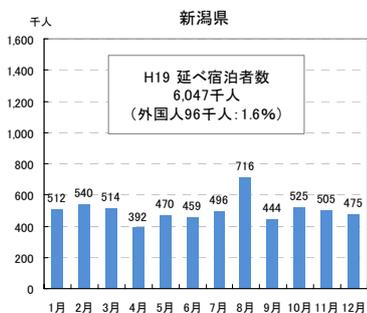
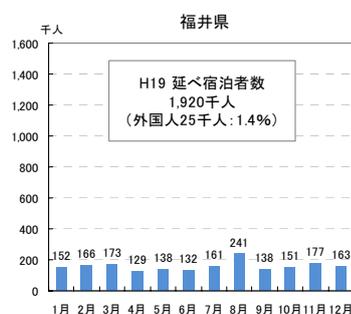
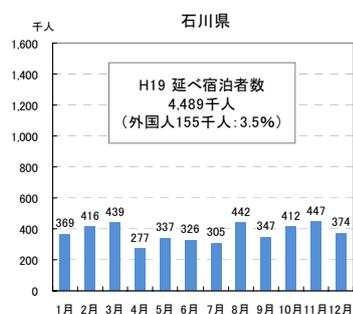
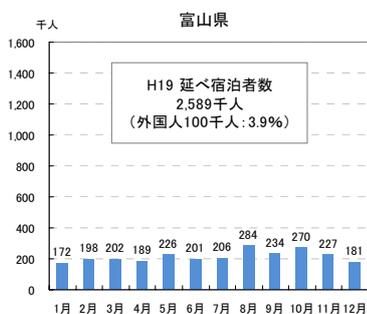
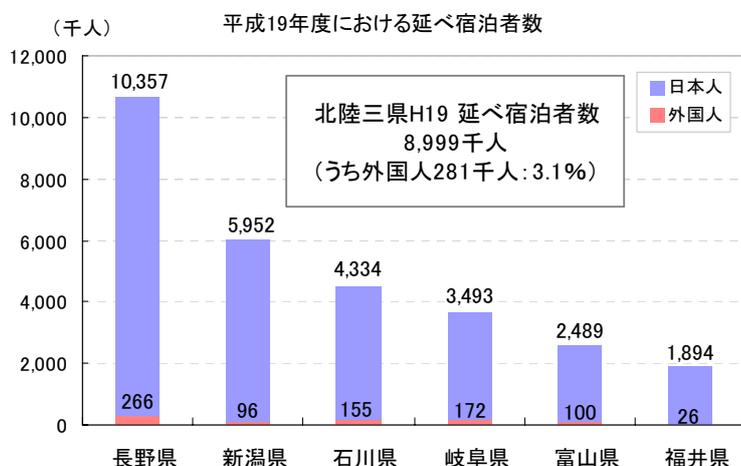
出典：「旅行者動向 2007 国内・海外旅行者の意識と行動」(財)日本交通公社

(2) 宿泊者数の動向

平成19年の北陸三県の延べ宿泊者数は8,999千人。このうち、外国人の占める割合は約3%である。

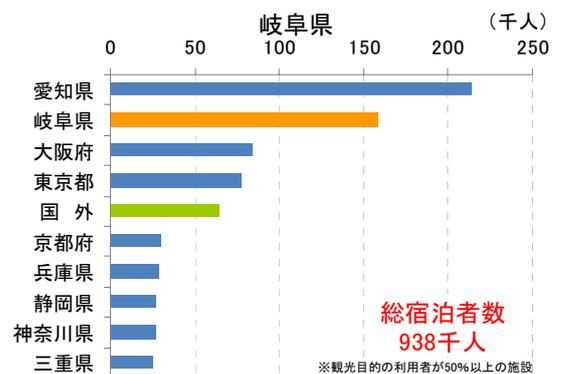
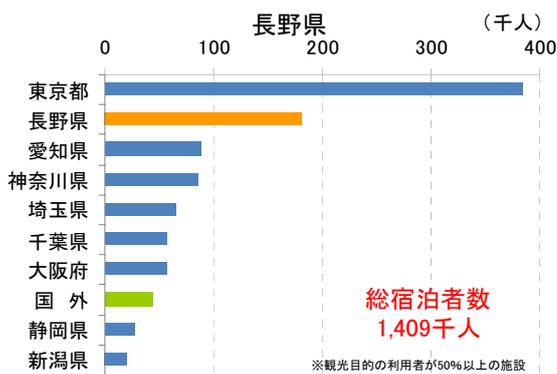
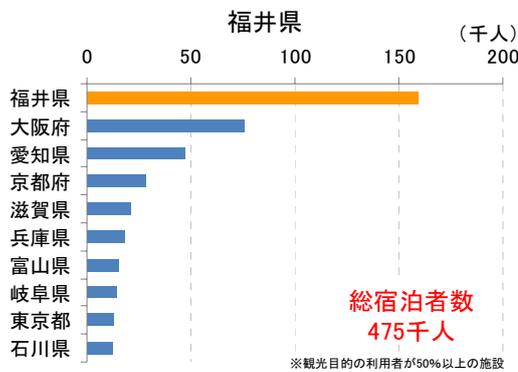
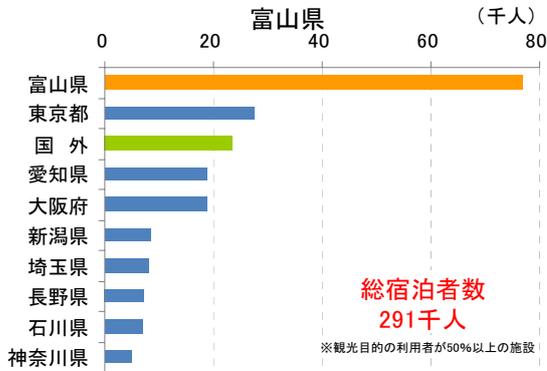
北陸三県及び岐阜県に比べ、新潟県と長野県の宿泊者数の規模は大きく、長野県単独で北陸三県の規模を上回っている。

宿泊者居住地としては、北陸三県はいずれも自県の宿泊者が突出して多いが、岐阜県は「愛知県」からが最も多く、長野県及び新潟県は「東京都」からが最も多い状況にある。



宿泊者数の推移

出典：「宿泊旅行統計調査（H19年）」国土交通省



宿泊者の居住地別ランキング (上位 10)

出典：「宿泊旅行統計調査 (H19年)」国土交通省

1-5. 交通インフラ

(1) 空路

定期航路の利用客数に大きな変化は無いが、台湾を中心とした国際チャーター便は便数・入り込み数とも近年大きな伸びをみせている。VJC をきっかけとした対東アジア向けの誘客活動の効果の表れと考えられる。なお小松空港は、H20年6月から台湾定期便の就航が予定されている。

小松空港	
航路	便数
東京(羽田)	11/日
成田	1/日
札幌(新千歳)	1/日
仙台	1/日
福岡	2/日
那覇	1/日
ソウル	4/週
上海	4/週
国際チャーター(インバウンド)	20/年

富山空港	
航路	便数
東京(羽田)	6/日
札幌	1/日
国内チャーター	50/年
ソウル	5/週
ウラジオストク	3/週
大連	4/週
上海	3/週
国際チャーター(インバウンド)	136/年

信州まつもと空港	
航路	便数
大阪(伊丹)	1/日
札幌(新千歳)	4/週
福岡	3/週
福岡(大阪乗継)	1/日
国際チャーター(インバウンド)	3/年

新潟空港	
航路	便数
札幌	2/日
佐渡	5/週
名古屋(中部国際)	2/日
名古屋(小牧)	2/日
大阪(伊丹)	9/日
福岡	1/日
沖縄	1/日
ハバロフスク	2/週
ウラジオストク	2/週
ハルビン	4/週
ソウル	1/日
上海(浦東)	2/週
グアム	3/週
国際チャーター(インバウンド)	27/年

能登空港	
航路	便数
東京(羽田)	2/日
国際チャーター(インバウンド)	52/年

空港別就航便数

ホームページ調べ(平成20年3月現在)

赤字: 国際線、黄網かけ: 週又は年あたり便数

インバウンドチャータ便数(H19年実績)は北陸信越運輸局調べ



出典: 小松空港協議会 / 石川県企画振興部空港企画課HP (チャーター便除く)



出典: 富山県知事政策室総合交通政策課・土木部港湾空港課HP (チャーター便除く)

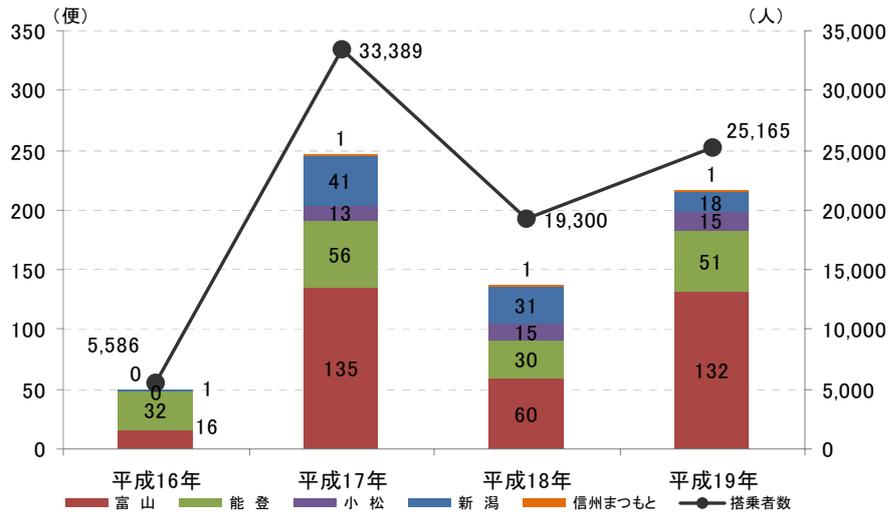


出典: 統計から見た石川県 (チャーター便除く)



出典: 新潟県交通政策局空港課HP (チャーター便除く)

空港別利用客数の推移



台湾チャーター便（インバウンド）の就航状況

出典：北陸信越運輸局調べ

(2) 鉄道・道路

鉄道

首都圏から富山県・石川県へは越後湯沢乗り換えルートが、福井県へは米原経由でのルートが最短となっている。2014年の北陸新幹線開業により北陸3県と首都圏との関係は大きく様変わりするものと思われる。

北陸3県と関西圏方面とはJR北陸本線によって結ばれている。

金沢駅(特急・急行)	
行先	便数
上り(大阪)	37

富山駅(特急・急行)	
行先	便数
下り(越後湯沢)	13

新潟駅(JR上越新幹線)	
行先	便数
上り(東京)	49

長野駅(JR長野新幹線)	
行先	便数
上り(東京)	43

越後湯沢駅(JR上越新幹線)	
行先	便数
上り(東京)	66
下り(新潟)	40

新幹線主要駅運行便数

出典：JR時刻表(平成19年12月現在)

■北陸新幹線～2014年開業～

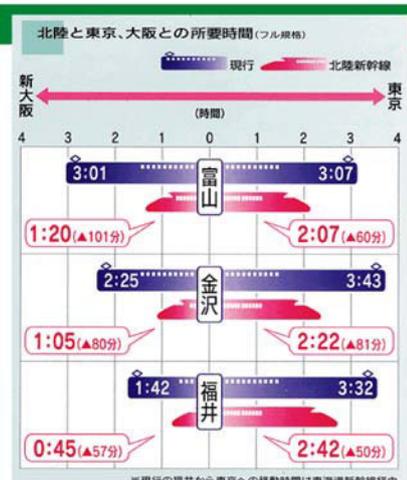
- 東京を起点とし長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を経由、新大阪に至る延長約700kmの路線。
- 遅くとも平成26年度までの完成を目指し工事中 ※長野-金沢間

【整備効果】

- ◇所要時間の短縮 ※右図
 - ◇滞在可能時間が大幅に増加
- 金沢発の東京での滞在可能時間
飛行機利用 新幹線利用
約8時間10分 → 約12時間30分
(滞在可能時間は、約4時間20分増)

※「整備新幹線評価論」
中川大(京都大学)・波床正敏(大阪産業大学) 著より

参考：北陸新幹線建設促進同盟会HP



道路

北陸三県及び新潟県は、北陸自動車道（全線4車線）で結ばれている。北陸自動車道は、関西圏から北陸～新潟を経て東北を結ぶ日本海側の動脈として機能している。また新潟県と長野県は上信越自動車道で、長野県と岐阜県は南部地域で中央自動車道で結ばれている。

2008年の東海北陸道の白川～飛騨間の開通により富山県と岐阜県が高速道路で直結され、名古屋など中部圏とのアクセス環境が一層向上する。

これに加え、中部縦貫自動車道や能越自動車道の整備によって、能登半島を含め北陸圏及び隣接3県相互をつなぐ高速交通網が充実し、圏内での周遊観光の可能性を大きく広げる要素となってくる。

高速バス(福井発)	
行先	便数
東京	3
名古屋	8
大阪	9

高速バス(石川発)	
行先	便数
東京	9
名古屋	10
大阪	3

高速バス(富山発)	
行先	便数
東京	8
名古屋	4
大阪	3

高速バス(大阪発)	
行先	便数
富山	3
石川	3
福井	9

高速バス(名古屋発)	
行先	便数
富山	4
石川	10
福井	8

高速バス(東京発)	
行先	便数
富山	8
石川	9
福井	3

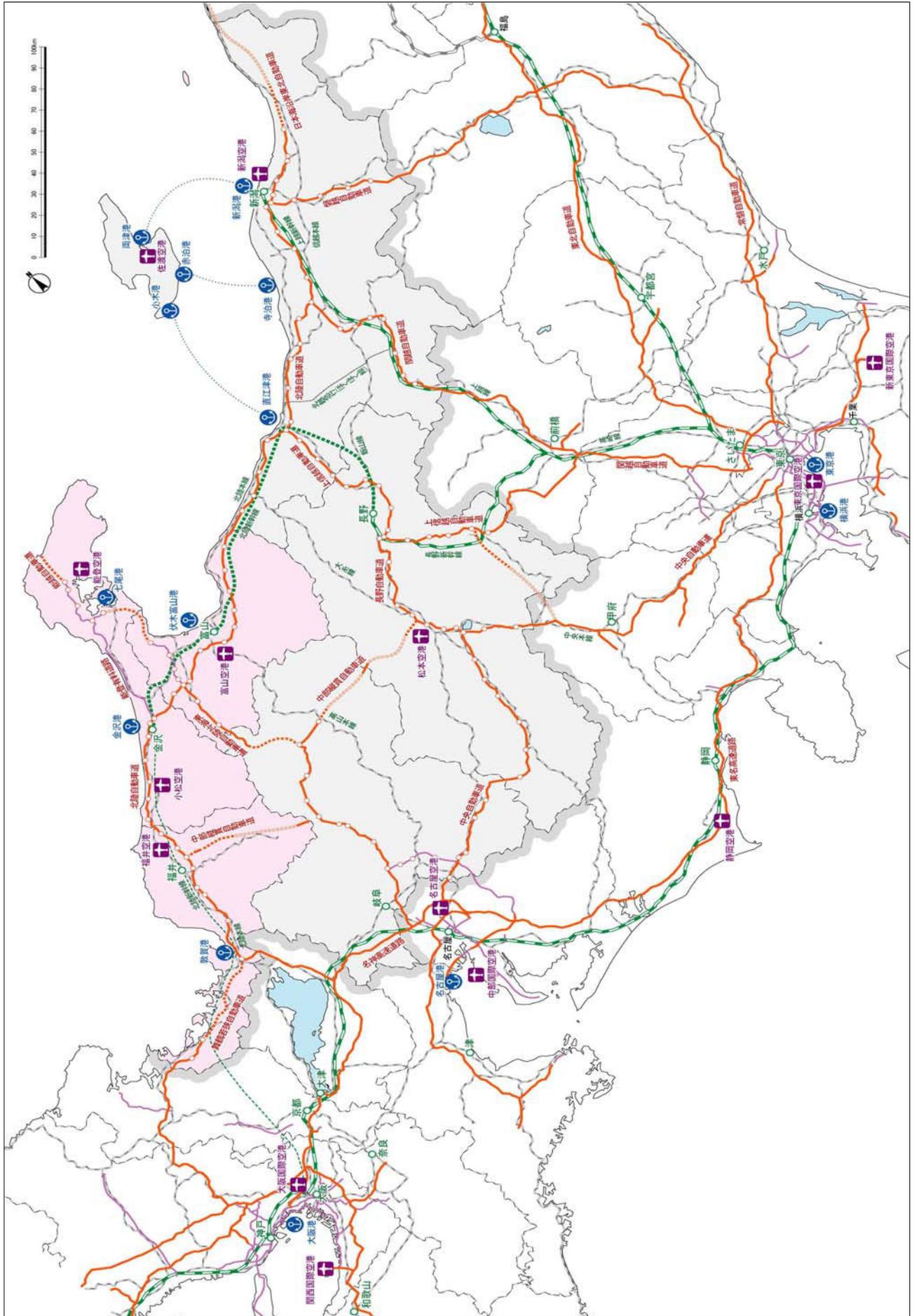
都市圏間高速バス運行便数

資料：ホームページ調べ（平成19年12月現在）

■東海北陸自動車道について

- 小矢部砺波JCTで北陸自動車道・能越自動車道と接続し、日本列島を縦断して、愛知県の一宮JCTで名神高速道路に接続する延長約185kmの高速自動車国道。
- 高速交通ネットワーク機能を強化するとともに、中部・北陸地域の広域的な連携を支援する路線として位置づけ。
- 現在、飛騨清見～白川郷間約26kmを除く区間が開通。同区間で、最後の難関と言われる飛騨トンネルを含む工事が進められており、2008年頃の全線開通を予定





北陸圏の主要交通網