北陸新幹線敦賀開業による福井県への効果と期待

～開業2年目の経済波及効果は427億円、福井の強みを活かした経済成長に向けて～

2026年6月

株式会社日本政策投資銀行
北陸支店

（協力）DBJ 日本政策投資銀行グループ 株式会社日本経済研究所
地域本部

はじめに（要旨）

北陸新幹線は2024年3月に敦賀開業を迎え、首都圏や北陸域内からのアクセスが大きく向上した。本レポートでは、敦賀開業が福井県にもたらした効果を定量的に把握するとともに、開業効果を維持・拡大させるための方向性について検討する。

■ Section 1　北陸新幹線敦賀開業前後の変化

敦賀開業後、北陸新幹線の利用者数は2024年度に990万人と過去最高を記録し、2025年度は1,000万人を超えたと推測される。福井県の観光客入込数も2024年に過去最高の3,804万人に達した。地域間流動では首都圏・北陸域内との流動量が顕著に拡大し、敦賀開業の効果が明確に表れている。旅行消費額は2024年に1,513億円、2025年には1,987億円まで拡大し、上昇基調にある。

■ Section 2　敦賀開業による福井県への経済波及効果

開業前後を比較し、交流人口の増加に伴う県内消費増加額を269億円/年と試算した。これを基に福井県の産業連関表を用いて算出した経済波及効果は427億円となる。日本人による県内外からの観光客のみならず、ビジネス客やインバウンドも含め多様な来訪が増加しており、開業効果が県内に広く及んでいることが確認できる。

■ Section 3　開業効果を維持・拡大させるために

関東・関西の両方面からの誘客ポテンシャルを活かし、持続的な経済成長を実現するには、①インバウンド・教育旅行誘致等によるさらなる来訪者の増加、②宿泊促進や地域ブランドの活用による観光消費単価の向上、③高い県内調達率を維持するための域内経済循環の確保 が重要である。

福井県内の各地域は、それぞれ歴史的な文化や豊かな水産資源を有している。今後、これらの地域特性をブランド化し認知度を高めることが重要である。また、それら地域を北陸エリア全体の中でみた周遊先として位置づけることで、より魅力を高め、誘客拡大につなげることができる。特に福井県はその立地から、関東・関西の両方面から宿泊を伴う来訪増加のポテンシャルを有する。例えば嶺南地域※は御食国（みけつくに）として京都・奈良と深い結びつきを持ち、関西圏との広域周遊促進にも大きな可能性がある。人手不足による地域経済への影響など課題はあるものの、高いポテンシャルを有する福井県の今後の発展に期待したい。

※　嶺北地域：福井市、大野市、勝山市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、永平寺町、池田町、南越前町、越前町
　　嶺南地域：敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町

Contents

Section　1．北陸新幹線敦賀開業前後の変化 P. 3

Section　2．敦賀開業による福井県への経済波及効果 P.16

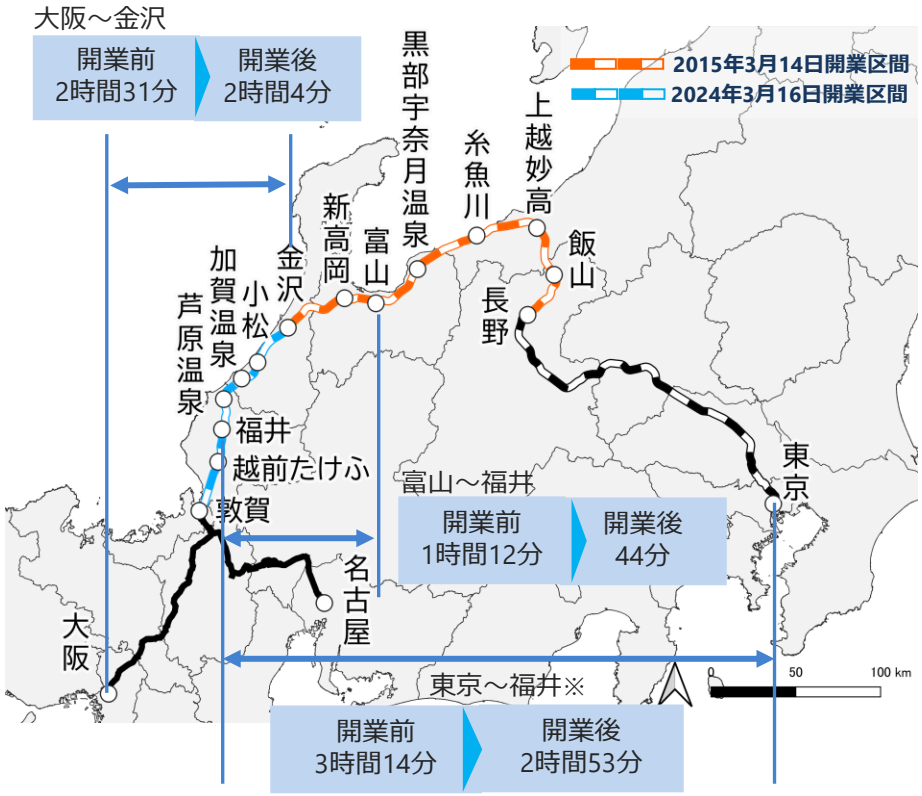
Section　3．開業効果を維持・拡大させるために P.19

（参考）北陸新幹線をテーマにしたDBJ北陸レポート P.26

Section 1　北陸新幹線敦賀開業前後の変化

北陸新幹線の概要

- 北陸新幹線は2015年３月14日に長野～金沢間が開業し、約10年後となる2024年3月16日に敦賀まで延伸した。敦賀開業により首都圏から金沢以西への移動時間が短縮され、首都圏からの速達性が向上した。
- 関西圏からの移動についても、大阪～金沢の移動時間が30分程度短縮された。
- 富山～福井の移動時間が30分程度短縮され、北陸地域内での移動の利便性も向上した。



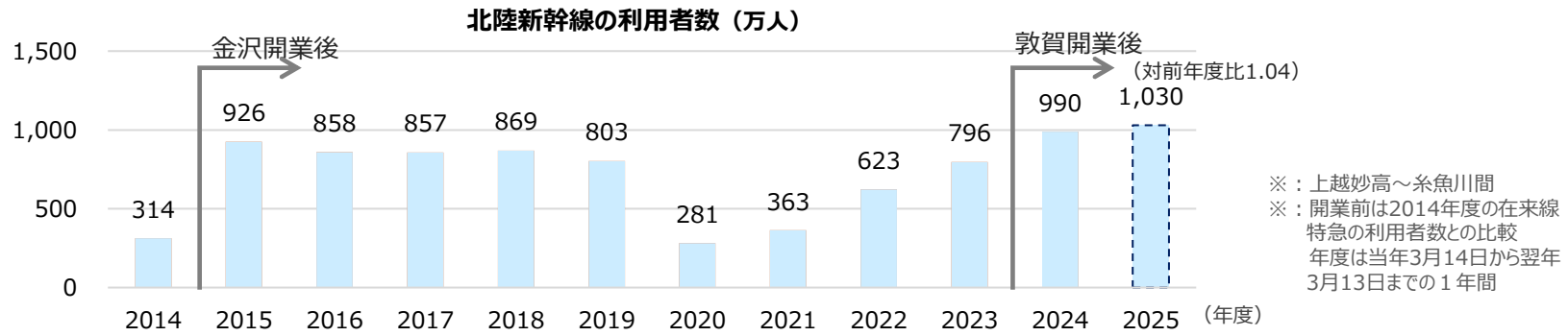
※ 東京～福井の開業前は東海道新幹線経由、開業後は北陸新幹線経由

年	主な出来事
1967年	日本国有鉄道が全国新幹線網構想を公表、北回り新幹線建設促進同盟会結成
1970年	全国新幹線鉄道整備法公布
1973年	整備計画決定
1997年	北陸新幹線のうち高崎駅・長野駅間が開業
2005年	富山・白山総合車両基地間、福井駅部認可、着工
2011年	福井県内着工の政府方針決定
2012年	金沢・敦賀間の認可、着工
2015年	**北陸新幹線金沢開業** 金沢・敦賀間の開業時期を3年前倒しし、2022年度末の完成・開業を目指すことを政府が決定
2022年	金沢・敦賀間の開業時期が１年遅延し、2023年度末の完成・開業に向けて最大限努力することを政府が決定
2024年	**北陸新幹線敦賀開業**

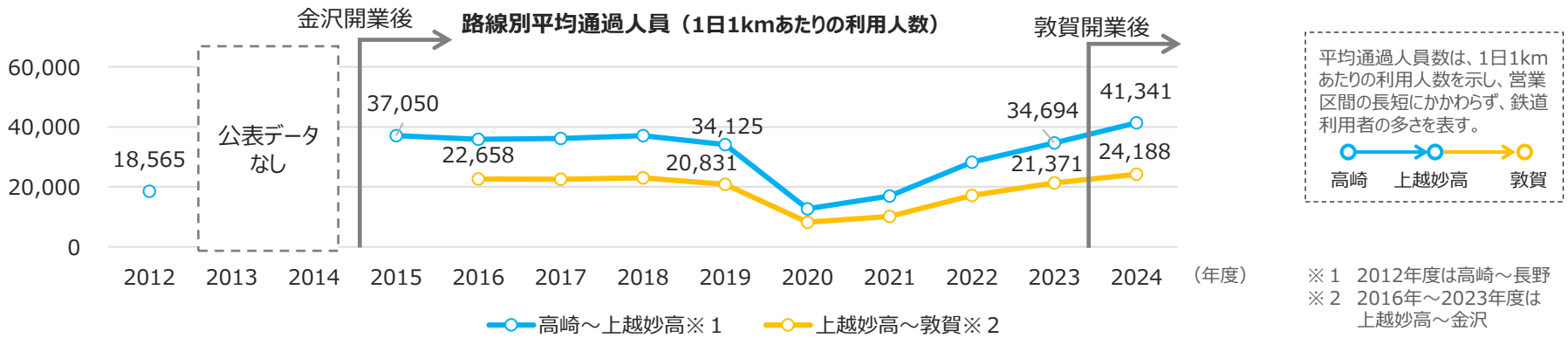
出所：QGISより日本経済研究所作成、JR西日本「北陸新幹線がつなぐ『北陸』の未来」、福井県ウェブサイト「北陸新幹線の概要・歩み」

北陸新幹線利用者数の推移

■ 北陸新幹線の利用者数は、金沢開業後に高水準で推移してきたが、2024年3月の敦賀開業を受け、北陸新幹線の利用は一段と拡大した。利用者数は2024年度に990万人と過去最高を記録した。さらに、2025年度も前年を上回る1,000万人を超える水準が見込まれており、敦賀開業による利用押上げ効果が継続しているとみられる。



■ 北陸新幹線の一日あたり路線別平均通過人員の推移をみると、高崎～上越妙高、上越妙高～敦賀ともに2024年度に過去最高（それぞれ41,341人、24,188人）となった。上越妙高～敦賀の区間での利用増加は、敦賀開業により金沢以西を含む区間において利用者が増加したことを示しており、高崎～上越妙高の区間での利用増加は、関東圏と福井方面の移動が増加していることを示している。



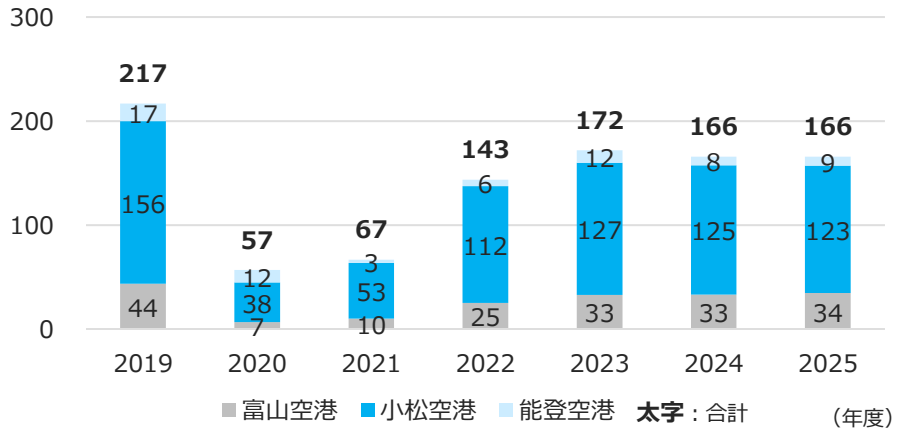
出所：JR西日本「データで見るJR西日本」「月次ご利用状況」、JR東日本「路線別ご利用状況」

北陸地域の国内線・国際線旅客数推移

- 北陸地域3空港（富山・小松・能登）の国内線旅客数推移をみると、新型コロナウイルス感染症の影響（コロナ禍）を受け2020年度を底として大きく落ち込んだ。その後2025年度にかけて166万人まで回復したものの、コロナ禍前の2019年度と比較して76%にとどまる。
- 国際線の路線を有する北陸２空港（富山・小松）は、コロナ禍により国際定期路線が運休となった。運航が再開されてからの国際線旅客数は回復傾向にあるものの、2025年度は28万人と、コロナ禍前の2019年度と比較して88%にとどまる。
- このように北陸地域の旅客数は、国内線・国際線ともにコロナ禍前の水準には回復しておらず、北陸新幹線の敦賀開業により、北陸地域の新幹線と航空需要の競合が強まっていると考えられる。

国内線

北陸地域３空港の国内線旅客数（万人）



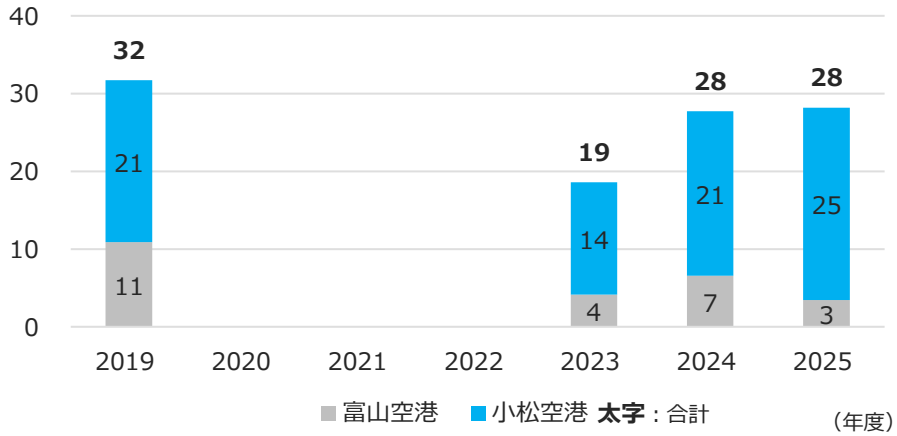
※端数処理の都合により内訳と合計が一致しない場合がある。以下同じ。

（参考）2026年5月末日時点の国内線定期路線就航先

富山空港	羽田（3便/日）、札幌（1便/日）
小松空港	羽田（8便/日）、札幌（2便/日）、福岡（5便/日）、那覇（1便/日）
能登空港	羽田（2便/日）

国際線

北陸地域２空港の国際線旅客数（万人）



（参考）2026年5月末日時点の国際線定期路線就航先

富山空港	ソウル（運休）、大連（運休）、上海（運休）、台北（運休）
小松空港	ソウル（7便/週）、上海（運休）、台北（9便/週）、香港（3便/週）

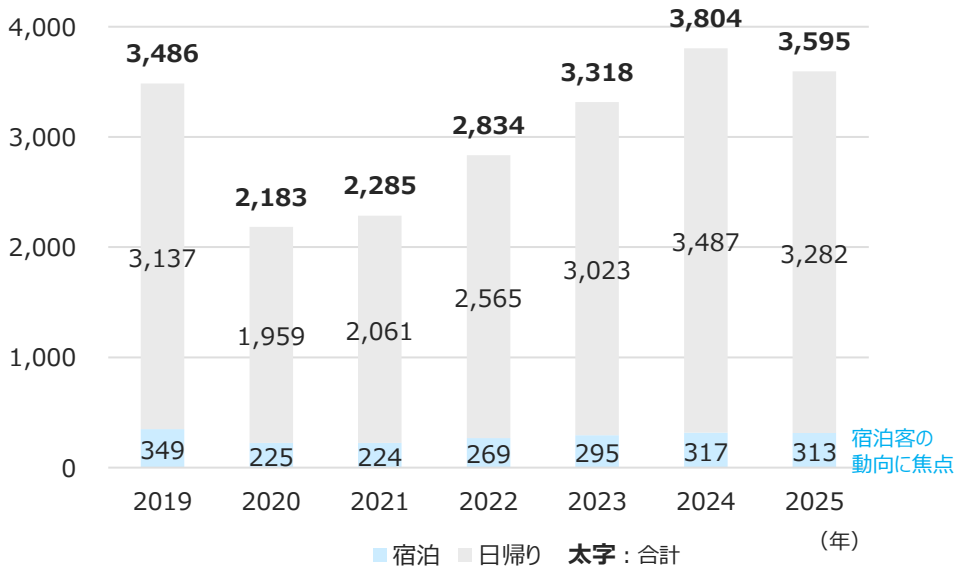
出所：石川県「小松空港利用実績」、石川県「能登空港利用実績」、富山県「富山空港の利用状況」
各空港ウェブサイト「フライト情報」より作成

※定期路線およびチャーター便。能登空港は、前年7月7日～当年7月6日までの１年間。

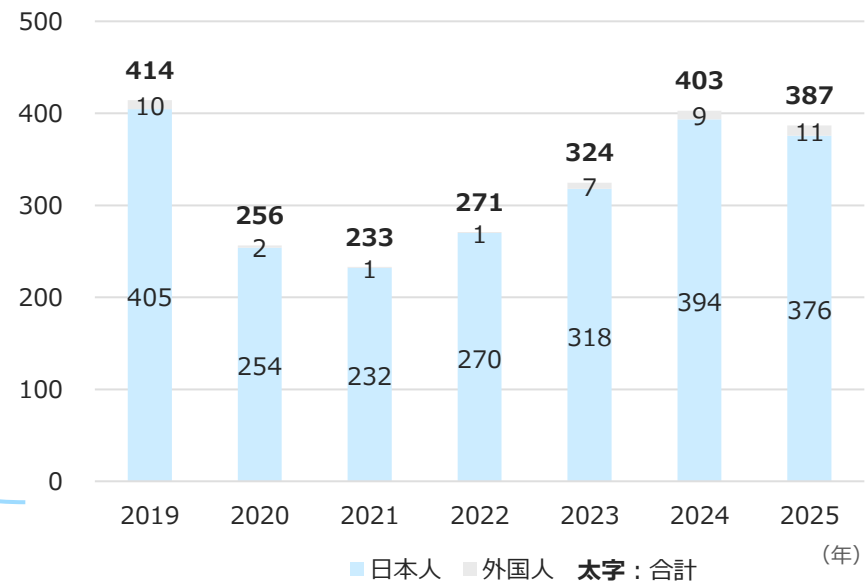
福井県への観光客入込数推移　（１）宿泊/日帰り

- 福井県の観光客入込数（延べ人数）は、北陸新幹線敦賀開業年である2024年には前年比15%増となり、過去最高の3,804万人に達した。2025年は、開業イベントの一服などもあり3,595万人と開業年の95%程度の水準に落ち着いた。
- 開業以降も日帰り客が全体の9割程度と大宗を占めている。
- 全体の1割程度である宿泊客数のほとんどが日本人客であり、外国人客は3%程度にとどまる。ただしその数は着実に伸びており、2025年の外国人宿泊客数は10万人泊を超えた。

福井県の観光客入込数（延べ人数）（万人）



＜参考＞福井県の宿泊者数（延べ人数）（万人泊）



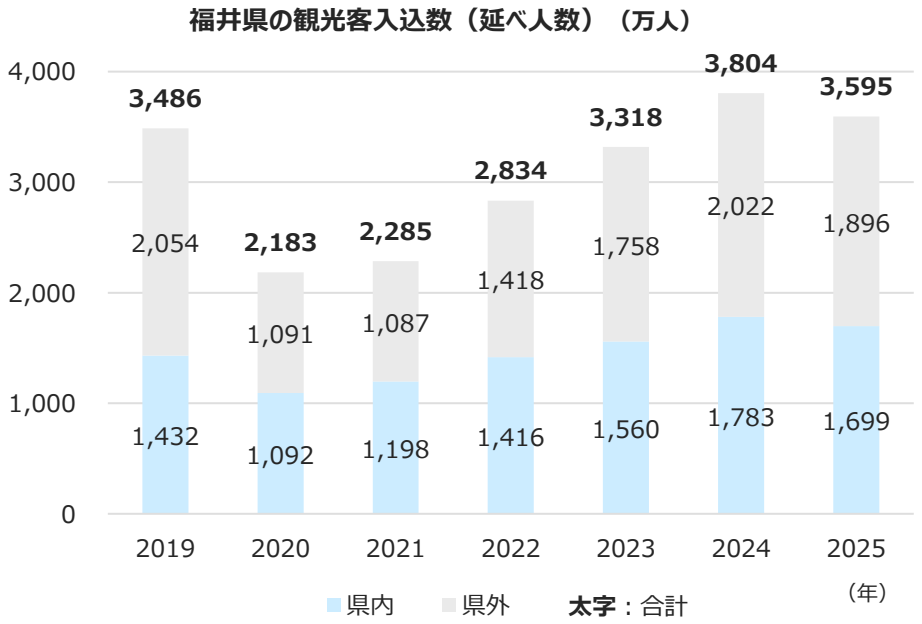
出所：福井県「福井県の観光客入込数（推計）」

出所：観光庁「宿泊旅行統計」
※左図とは出所が異なるため、宿泊客数は完全に一致しない。

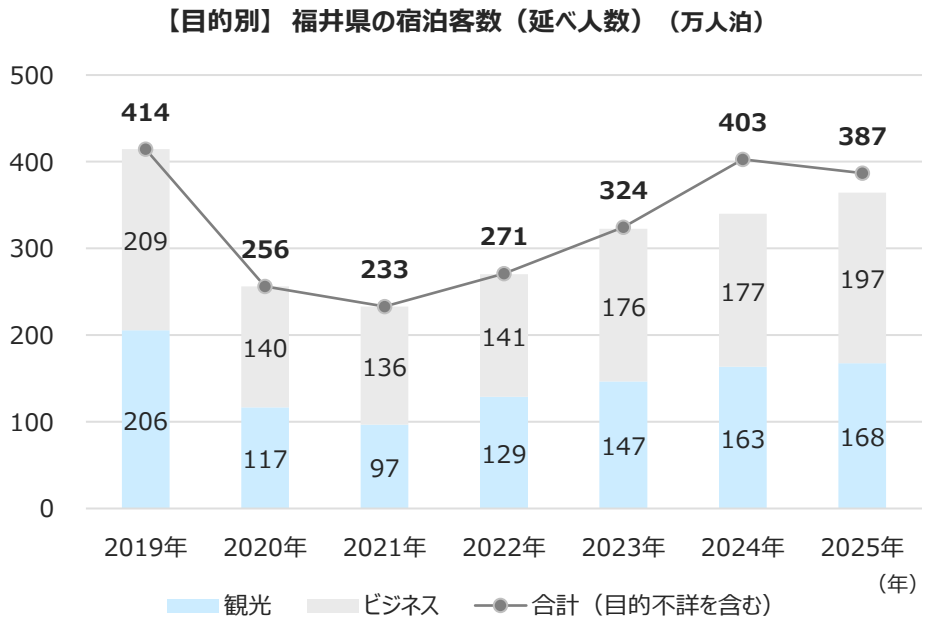
福井県への観光客入込数推移　（２）県内/県外、（３）観光/ビジネス

- 観光客入込数（延べ人数）を県内・県外別にみると、2025年は、開業前年の2023年比で県内・県外ともに1割弱増加した。県内客についても同程度の伸びがみられることは、新幹線開業が福井県居住者にとって自県の観光資源を見つめなおす契機となったことを示している。
- 宿泊客を目的別でみると、福井県は観光とビジネス（ここでは、観光目的50%未満を「ビジネス」と定義）が同程度であり、両方の需要がある。2023年から2024年にかけては観光客の宿泊が伸びた一方、2024年から2025年はビジネス客の宿泊が伸びている。

県内・県外



観光・ビジネス



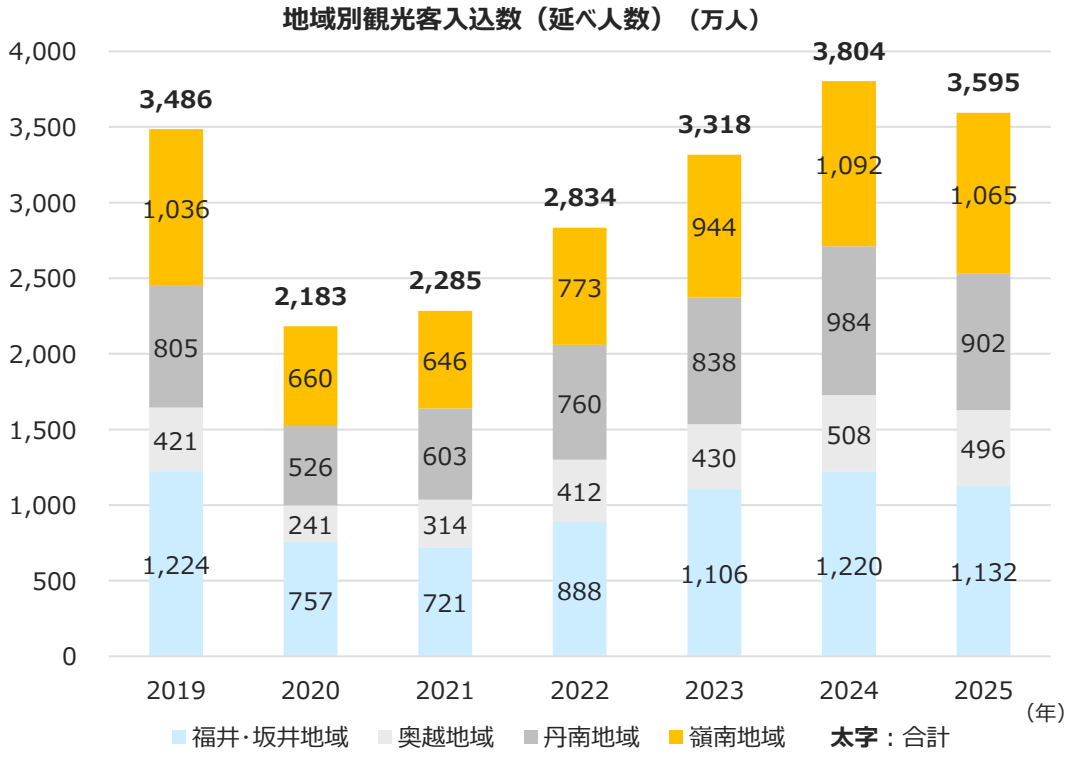
※「観光目的50%未満」を「ビジネス」と定義

出所：福井県「福井県の観光客入込数（推計）」

出所：観光庁「宿泊旅行統計」

福井県への観光客入込数推移　（４）地域別

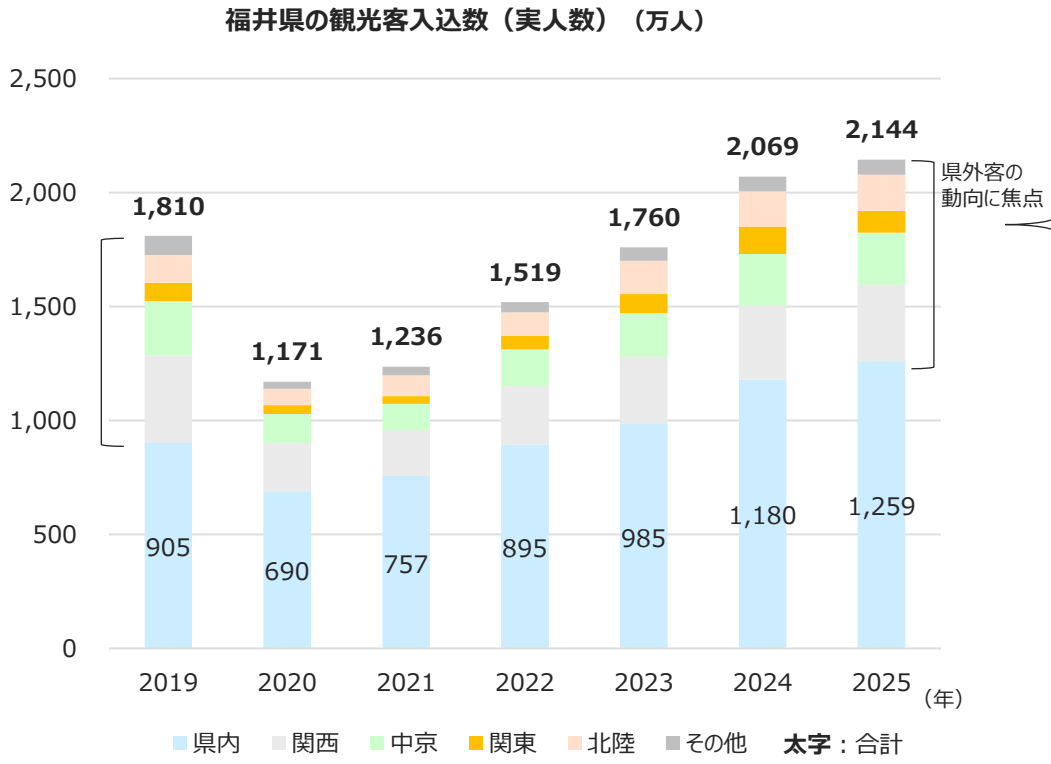
- 地域別に観光客入込数（延べ人数）を整理すると、2024年は県内全地域で前年を上回った。2025年は全地域で開業年を下回ったものの、全地域で開業前年の2023年より高い水準にあり、敦賀開業の効果が広く県内全地域に及んでいることが分かる。
- 県内周遊の活発化や各地域の観光需要の回復が進み、コロナ禍前と比較すると、2019年水準並みもしくはそれを上回る回復・伸びがみられる。

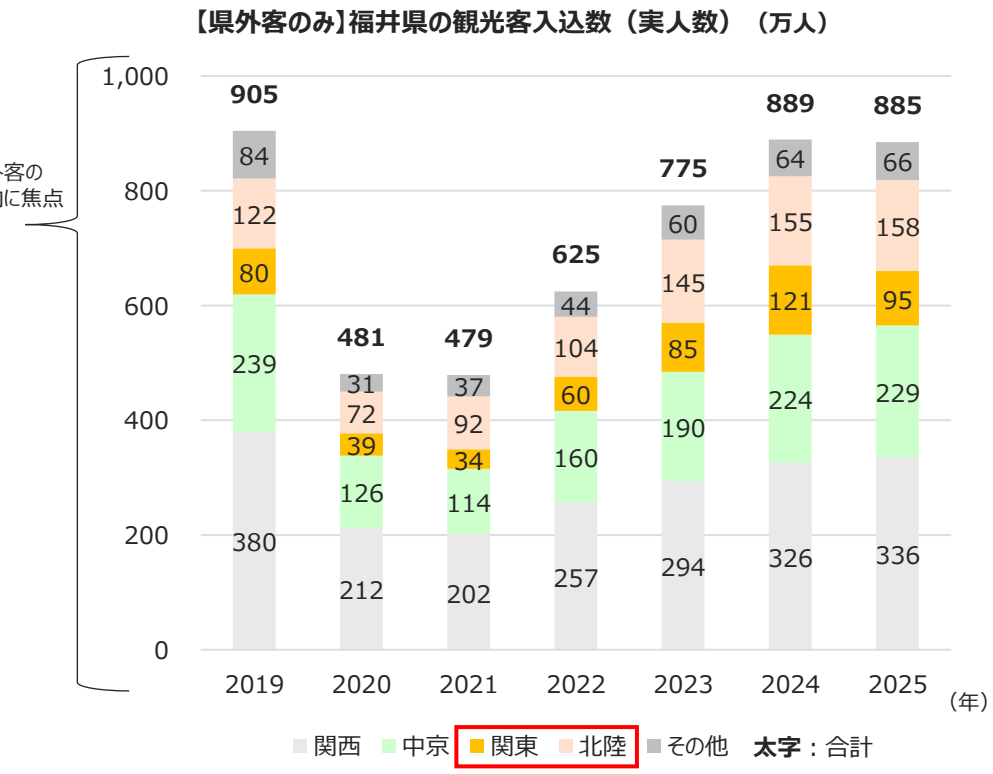


出所：福井県「福井県の観光客入込数（推計）」、QGISより日本経済研究所作成

福井県への観光客入込数推移　（５）発地別

- 福井県の発地別の観光客入込数（実人数）の合計は、2023年から2024年にかけて全ての地域で増加し、2025年についても概ね横ばいとなった。
- 関西、中京はコロナ禍前の2019年水準に届いていないものの、県内、関東、北陸（富山県・石川県）は上回っており、首都圏からのアクセス向上や北陸域内の周遊拡大が来訪増につながったとみられる。

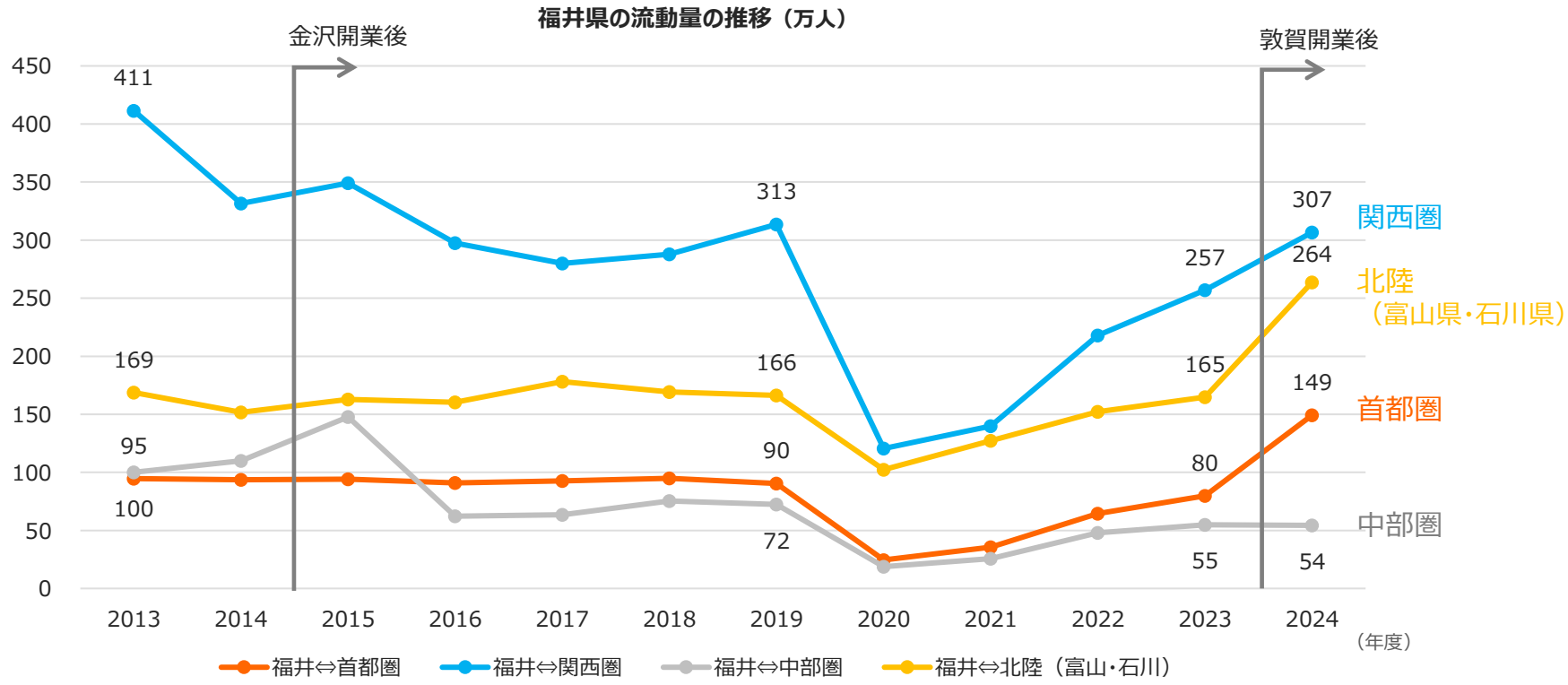




出所：福井県「福井県の観光客入込数（推計）」

福井～首都圏・関西圏・中部圏・北陸との流動量推移

- 福井県と首都圏・関西圏・中部圏・北陸（富山県・石川県）との流動量をみると、最も流動量が多いのは関西圏、次いで、北陸、首都圏、中部圏の順となっている。
- 2023年から2024年にかけて、首都圏、関西圏、北陸との流動量は増加しており、特に首都圏と北陸の伸びは大きい。関西圏はそれらに比べ伸びは弱く、中部圏は微減となっている。



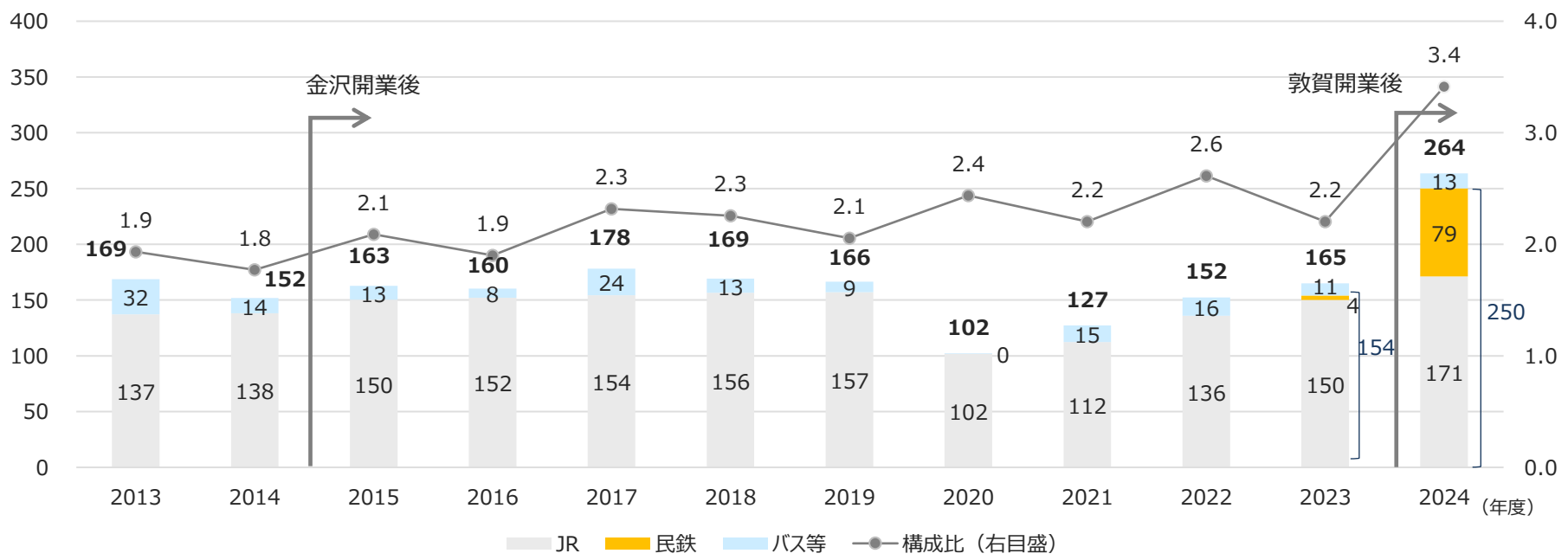
※ 首都圏：東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県、 関西圏：大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県、 中部圏：愛知県・岐阜県・静岡県・三重県、 北陸：富山県・石川県

出所：国土交通省「旅客地域流動調査」

福井～北陸（富山県・石川県）との流動状況

- 福井県と北陸域内の流動に着目し、北陸（富山県・石川県）との流動状況（発着計）を機関別にみると、敦賀開業前後で「JR＋民鉄」での移動が大きく伸びた。（敦賀開業に伴い、並行在来線（ハピラインふくい・IRいしかわ鉄道（金沢～大聖寺））が誕生したため、「JRと民鉄の合算値」で比較）
- 構成比をみると、2023年から2024年にかけて、2.2%から3.4%に上昇しており、北陸地域との流動量が増加し、結びつきが強まったことが分かる。
- この統計には北陸居住者の流動だけでなく、首都圏等他地域からの訪問者が富山・石川に立ち寄り福井を訪れた（北陸域内を周遊）場合の数も含まれるが、いずれにせよ敦賀開業前後で北陸域内の流動が活発化したことがわかる。

福井県～北陸（富山・石川）（発着計）の流動量（万人）・構成比（%）



※構成比：全国～福井県（発着計）に占める北陸（富山県・石川県）～福井県（発着計）の割合

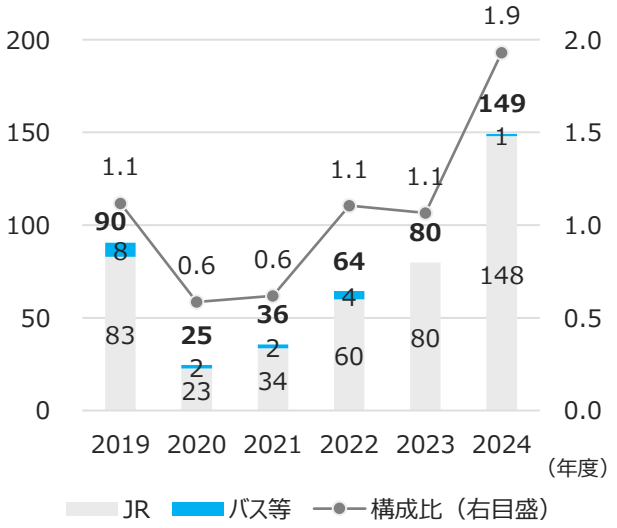
出所：国土交通省「旅客地域流動調査」

福井～首都圏・関西圏・中部圏との流動状況

- 福井県と首都圏、関西圏、中部圏との流動状況（発着計）を機関別にみると、JRが多く、次いでバス等となっている。
- 2023年から2024年にかけて、首都圏、関西圏においてJRが大きく増加しており、ポストコロナの影響を踏まえても、開業の効果がうかがえる。一方、中部圏については、JRが微減し、バス等が増加している。
- 構成比をみると、2024年度に関西圏が4.0%と最も大きく、北陸新幹線敦賀開業後も、関西圏との結びつきが最も強いことが分かる。

首都圏

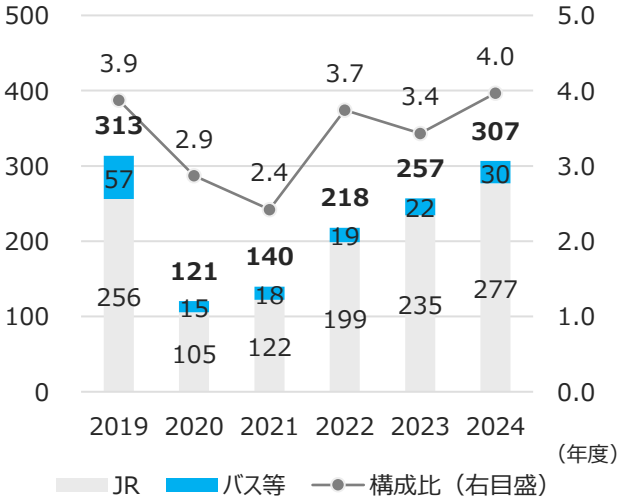
福井県～首都圏（発着計）の流動量（万人）・構成比（%）



※首都圏：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県
※構成比：全国～福井県（発着計）に占める首都圏～福井県（発着計）の割合

関西圏

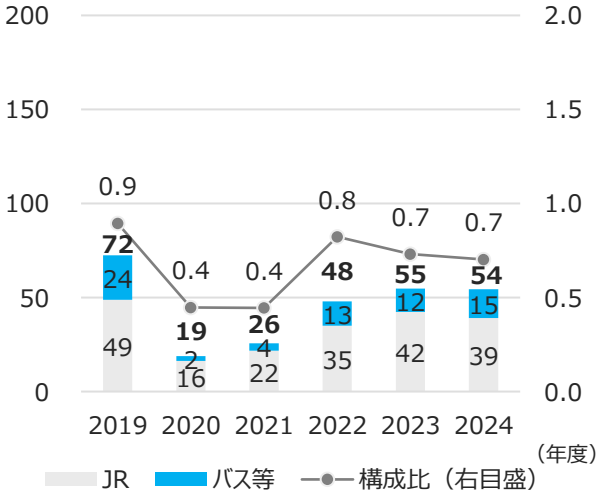
福井県～関西圏（発着計）の流動量（万人）・構成比（%）



※関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県
※構成比：全国～福井県（発着計）に占める関西圏～福井県（発着計）の割合

中部圏

福井県～中部圏（発着計）の流動量（万人）・構成比（%）



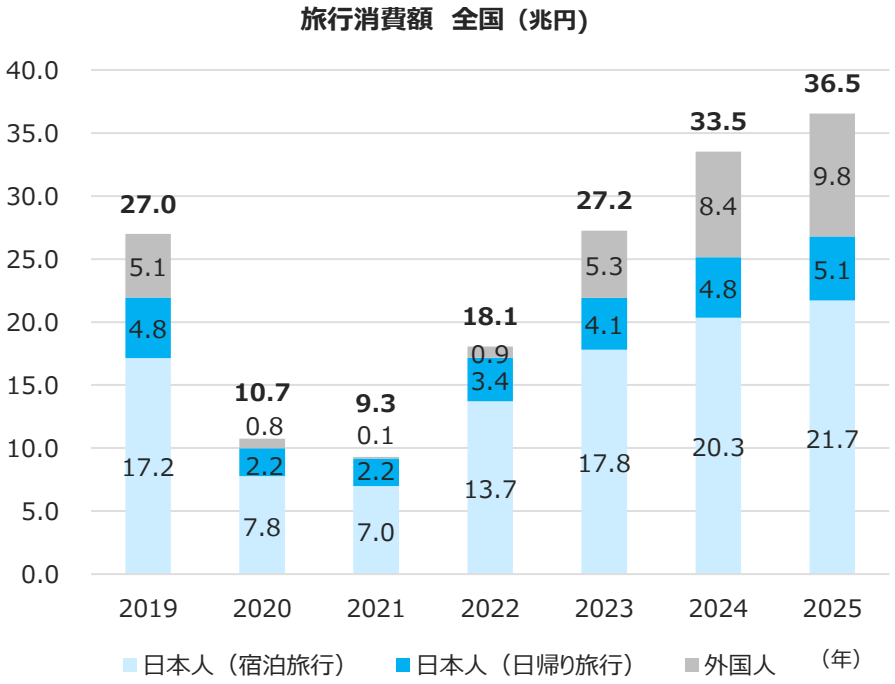
※中部圏：愛知県、岐阜県、静岡県、三重県
※構成比：全国～福井県（発着計）に占める中部圏～福井県（発着計）の割合

出所：国土交通省「旅客地域流動調査」

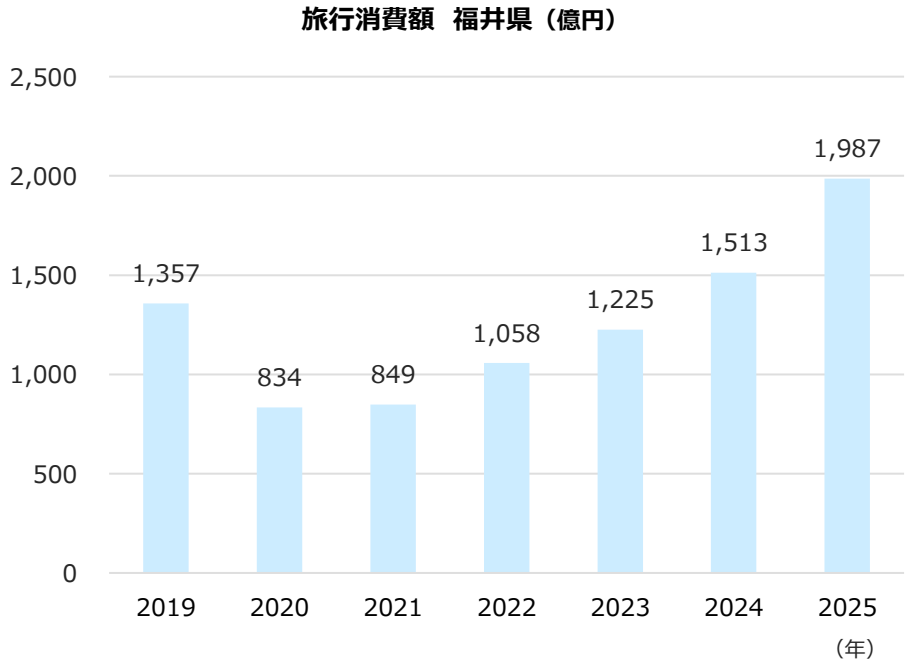
旅行消費額の推移

- 全国の旅行消費額（観光庁調べ）は、コロナ禍で9.3兆円まで落ち込んだが回復が続き、2025年には過去最高の36.5兆円に達した。外国人消費額が9.8兆円と2019年比1.9倍に拡大し、全体の伸びをけん引している。
- 福井県の旅行消費額（福井県調べ）は、北陸新幹線敦賀開業を機に消費拡大が加速し、2024年にはコロナ禍前を上回る1,513億円に達した。2025年は1,987億円まで拡大し、2019年比で46%増と全国平均（同35%増）を上回るペースで推移している。

全国



福井県



※日本人は旅行目的3分類（観光・レクリエーション、帰省・知人訪問等、出張・業務）の合計。
外国人は目的区分なし。

出所：観光庁「旅行・観光消費動向調査」、「インバウンド消費動向調査」
日本政府観光局（JNTO）「訪日外客統計」

出所：福井県「福井県の観光客入込数（推計）」

小括

■ 敦賀開業を機に北陸新幹線の利用者数は過去最高を更新し、開業効果が続いている

- ✓ 北陸新幹線の利用者数はコロナ禍で一時的に落ち込んだものの、2024年度には敦賀開業効果により金沢開業時を上回る過去最高を記録した。2025年度はさらに増加し1,000万人を超えると見込まれ、堅調な利用の増加が確認できる。
- ✓ 北陸地域の国内線・国際線旅客数がコロナ禍前の水準には回復していない中、北陸新幹線は外国人旅行者にとっても北陸と繋がる重要な交通手段として存在感を増している。

■ 福井県への入込客数は伸びており、開業年は過去最高を記録した

- ✓ 県民による観光の増加を通じた地域資源の見直し機運の高まりは、敦賀開業によりビジネス需要の取り込みやインバウンドの増加にも寄与している様子がうかがえる。県民による観光の増加は、口コミやSNS等を通じた対外発信力の向上、隠れた／新たな観光資源の発掘等の観点でも意義深い。
- ✓ 県内全地域で入込客数が増加傾向にあることも明るい兆しである。各地域を線でつなげることができると、周遊拠点や滞在時間の増加に寄与しよう。県内各エリアの隠れた／新たな観光資源のPRとの相乗効果に期待したい。
- ✓ 他方、入込客全体の約9割が日帰り客で占められている。滞在時間は消費単価への影響も大きいため、宿泊への転換は福井県にとって重要課題の一つである。また、宿泊客のうち外国人客は僅かであり、依然として取り込み余地が多分にある。

■ 地域間流動は首都圏・北陸で顕著に拡大し、新幹線開業の効果が明確に表れた

- ✓ 福井県との流動量が最も多いのは依然として関西圏であるが、2023年から2024年にかけての伸びに着目すると、首都圏と北陸の伸びが大きく、北陸新幹線の敦賀開業の効果が確認できる。首都圏の人口規模等を踏まえれば更なる増加の可能性がある。

■ 旅行消費額は消費回復の追い風を受け、力強い上昇基調にある

- ✓ 全国の旅行消費額は回復基調が続き、2025年には過去最高の37兆円に達している。こうした全国的な追い風のなかで、福井県の旅行消費額は2024年に1,513億円（前年比23.5%増）に達し、2025年には1,987億円（同31.3%増）まで増加した。
- ✓ 背景には、開業前と比べて入込客数が増加していることに加え、宿泊客の増加や消費単価の上昇トレンドなど複合的な要素があると考えられる。今後、宿泊比率の向上、インバウンド比率や消費単価の拡大を通じ、さらに消費額を押し上げる余地がある。

Section 2　敦賀開業による福井県への経済波及効果

福井県への経済波及効果①

- これまでみてきたとおり、敦賀開業を機に北陸新幹線の利用者数は過去最高を更新し、首都圏や関西圏など幅広い地域からの人流も活発化している。そこで以下では、一定の前提条件・プロセスにより、開業２年目（2025年）における県外入込客数を想定し、開業前の2023年との比較において、福井県への経済波及効果を試算する。使用している統計データから暦年、実人数単位で算出している。

①入込客増減数：県外日本人（観光客）・同（ビジネス客）、インバウンド（観光・ビジネス客）と、宿泊・日帰りの２軸で計６属性（３×２）で整理し、属性毎に2025年の実人数を官公庁統計等に基づき、一定の想定を織り込み算出した。これと開業前の実績（一部補正あり）との差し引きから入込客増減数を試算した。

②消費単価：属性ごとの消費単価実績は、近年の消費単価の推移状況、官公庁統計等に基づき、2023年～2025年の加重平均消費単価を算出した。

③県外入込客増減数（①）と消費単価（②）を掛け合わせ、経済効果の基礎となる「直接効果」として「県内消費増加額」を算出した。

- 推計の結果、2023年と2025年との比較により県内消費増加額は269億円と試算した。県外日本人の観光客が最も増加に寄与したが、県外日本人のビジネス客やインバウンドについても増加しており、新幹線敦賀開業に伴う消費の喚起が幅広い属性に及んでいることが分かる。

交流人口変化による県内消費増加（2023年→2025年）の算出

		入込客増減数①（万人回）			消費単価②（万円/人回）		県内消費増加額①×②（億円）		
		宿泊	日帰り	全体	宿泊	日帰り	宿泊	日帰り	全体
県外日本人	観光客	21	137	159	3.1	0.7	66	95	161
	ビジネス客	24	5	29	3.3	0.5	80	2	82
インバウンド	観光客・ビジネス客	4	7	11	4.3	1.5	16	10	26
全体		49	149	198	3.3	0.7	162	107	**269**

※端数処理の都合により内訳と合計が一致しない場合がある。

出所： 福井県「観光客入込数（推計）」
観光庁「共通基準による観光入込客統計」、「旅行・観光消費動向調査」、「宿泊旅行統計調査」、「インバウンド消費動向調査」のデータを基に試算

福井県への経済波及効果②

- 前述の直接効果を基に県の産業連関表を用いて、「経済波及効果」を算出した。結果、経済波及効果は合計427億円/年となった。
- 経済波及効果は前述の「直接効果」とそれに伴う原材料等の購入によって誘発される財・サービスの生産額である「１次波及効果」、直接効果や１次効果による雇用者所得増加に伴う消費支出の増加によって誘発される財・サービスの生産額である「２次波及効果」により算出される。

福井県への経済波及効果 内訳 （2023年→2025年）

経済波及効果		直接効果		１次波及効果		２次波及効果	波及効果倍率（経済波及効果/直接効果）
427億円	=	269億円	+	96億円	+	62億円	**1.59**

- 経済波及効果427億円/年のインパクトはどの程度なのかを確認する。それぞれ概念が異なるため単純な比較はできないが、規模感の目安とされたい。福井県の県内総生産との比較ではその約1%に相当する。また、福井市の年間家計消費額の約10,438世帯分、福井県内企業の平均売上高の約118社分に相当する。これらは一例であるが、北陸新幹線敦賀開業が県経済に与えた影響の大きさを物語っている。

福井県の県内総生産	福井市の年間家計消費額	福井県内企業の平均売上高
1.1%	**10,438世帯分**	**118社分**
令和５年度県内総生産 約4兆円	二人以上世帯（勤労世帯）の 令和７年年間消費支出額 409万円	令和５年の企業の平均売上金額 361百万円

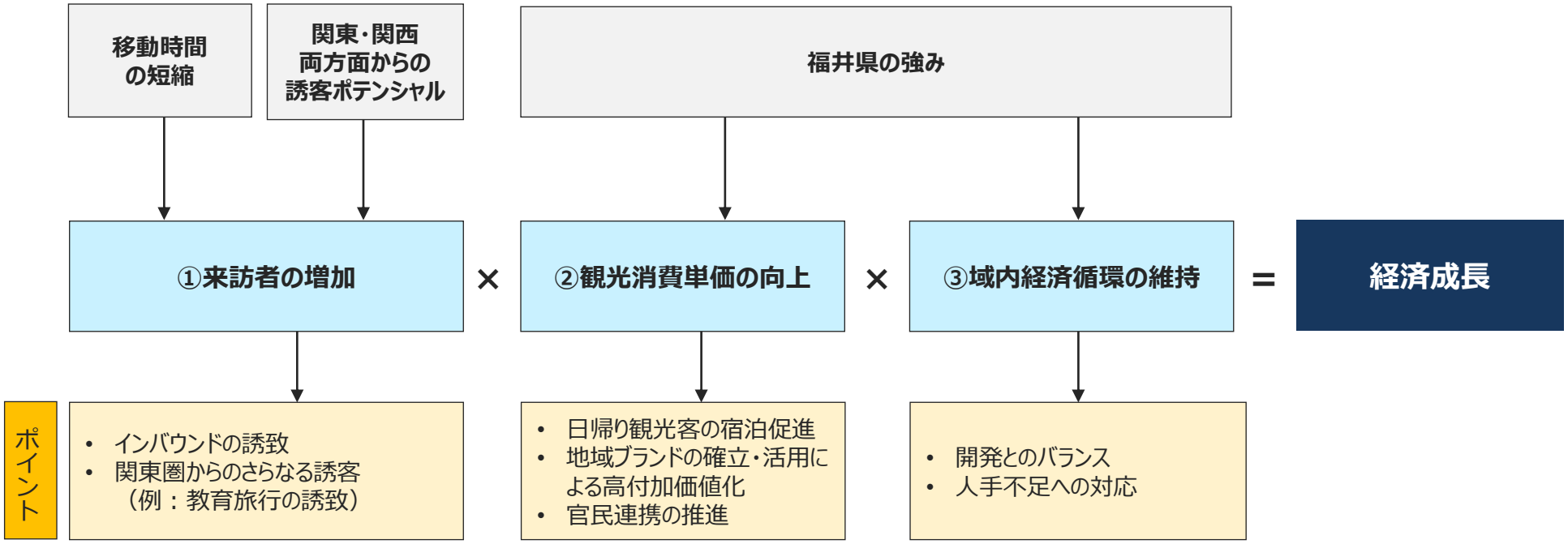
- なお、前回（敦賀開業前）2020年２月に当行が試算した福井県への経済波及効果は309億円であった。ただし、前回試算は首都圏・関西圏からの入込客数のみを対象としていたのに対し、今回は全国からの入込客数を対象としている。加えて、消費単価が当時の想定を上回るなど前提条件も異なるため、今回の試算427億円とは単純に比較できない点に留意が必要である。
- 一方で、前回モデルでは首都圏からの入込客数については更なる増加を見込んでおり、新幹線開業がもたらす今後の誘客ポテンシャルの大きさを示唆している。

出所：福井県「2020年産業連関表」
福井県「令和５年度福井県民経済計算」、福井県「家計調査概要（福井市の家計）令和７年」、総務省「経済センサス-基礎調査 令和６年経済センサス」

Section 3　開業効果を維持・拡大させるために

開業効果を維持・拡大させるために

- 北陸新幹線敦賀開業は、直接的には関東圏・北陸域内などからの移動時間短縮による来訪者増加につながっている。
- 開業効果を活かして、持続的に福井県の経済成長を維持・拡大させるには、①さらなる来訪者の増加に向けたターゲット選定と誘致策、福井県の強みを活かした②観光消費単価の向上に加え、関係するプレーヤーが変化する中での③高い域内循環率の維持が必要である。
- 以下、これらを実現するために必要な取り組みについて考えてみたい。



①来訪者の増加

- 来訪者増加に向けては、福井県でも誘致を進めるインバウンド、人口ボリュームの大きい関東圏に対する対応策が必要となる。

インバウンドの誘致

- 延べ宿泊者数に占めるインバウンドは約3%、福井県「ネクストふくい観光ビジョン」の目標値40万人（2029年）に対して11万人（2025年）に留まっている。県内に国際線就航空港がないため、他県からの陸路での来訪となるが、首都圏・関西圏からの流動状況で圧倒的にJRが多いことを踏まえると、鉄道駅が県内観光の起点となる。
- 福井県のインバウンドに人気の観光地は、石川県、富山県に比べて新幹線駅から距離のある場所が多く、2次交通の確保が課題となる。
- 誘致に向けては、知名度向上、新幹線による交通利便性の訴求、空港を有する北陸2県・関西・関東圏からの誘客に向けて広域連携を進めることが重要となる。また、後述する教育旅行は、歴史や文化を整理して対外的に説明できるようにすることで、観光資源として育てていくという点でインバウンドへの訴求においても有効となる。

北陸3県の観光地の口コミ分析結果

順位	福井県	pt	石川県	pt	富山県	pt
1	福井県立恐竜博物館	233	兼六園	1,139	富山市ガラス美術館	720
2	東尋坊	112	ひがし茶屋街	581	富岩運河環水公園	614
3	大師山清大寺 越前大仏	92	武家屋敷跡 野村家	324	大観峰（だいかんぼう）	548
4	水晶浜海水浴場	70	金沢21世紀美術館	314	雪の大谷	504
5	日本海さかな街	64	長町武家屋敷跡	246	黒部ダム	423

石川県は金沢市内の観光地が上位。富山県もガラス美術館や環水公園など比較的駅から近い富山市内の観光地が上位。福井県の人気観光地は、勝山市・坂井市など2次交通がないとアクセスが難しい。
出所：㈱mov「インバウンド 人気観光地ランキング」より福井県編、石川県編、富山県編を基に作成
※pt：㈱movがGoogleマップに公開されている口コミを抽出し、独自に分析してポイント化したもの。

教育旅行の誘致

- 新幹線敦賀開業に伴い、関東圏からの観光客入込数（実人数）は2024年に過去最大となっている。しかし、その構成比は、2024年に約6%、2025年に約4%と、関東圏の人口を踏まえるとまだまだ伸びしろがある。ここでは、関東圏からの観光客の取り込み策として、教育旅行の誘致を取り上げたい。
- 2024年度の高等学校の教育旅行の都道府県別出発地は、関東501件、中部413件、九州317件の順に多い。
- 関東圏から北陸3県への高等学校の教育旅行は、2023年度に13件であったが、2024年度には7件となっている。新幹線効果を活かして、広域連携により北陸3県が一体となり、新幹線を使って北陸地域を周遊させるなど、教育旅行を呼び込むことは、平日の旅行を伸ばす効果もある。

福井県の観光客入込数（実人数）（万人）

		2023年	2024年	2025年
関東		85	121	95
	構成比	5%	6%	4%
全国		1,760	2,069	2,149

出所：福井県「福井県の観光客入込数（推計）」

関東圏から北陸３県への教育旅行件数

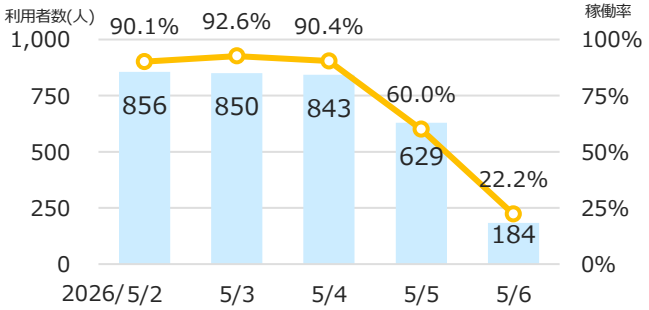
旅行先		2019年度	2023年度	2024年度
北陸	福井県	3	3	3
	石川県	3	7	4
	富山県	0	3	0
		6	13	7

出所：（公財）日本修学旅行協会「教育旅行年報データブック」

②観光消費単価の向上：日帰り観光客の宿泊促進

- 日帰り観光客は伸びているが、宿泊観光客にはまだ伸びしろがある。一方で、観光の拠点となる福井駅前エリアでは、宿泊施設の稼働率は高い状況で、部屋数の不足が懸念されている。

福井駅前エリアの宿泊施設利用者数・稼働率



出所：福井県観光データ分析システム「FTAS」のデータをもとにDBJ作成

宿泊室数の確保

- 既に宿泊者が多いエリアでは、宿泊室数がボトルネックとなる。新幹線による交通利便性の向上は、日帰り観光の増加にもつながりかねないため、安定した宿泊施設の確保が求められる（ホテル誘致（開発）と地域経済循環のバランス、人手不足への対応については24ページ参照）。
- また、ホテル運営においては、平日の稼働率上昇対策も必要となる。

目的地となる宿・地域特有の体験の提供

- 日帰り客が多いが宿泊されていないエリアでは、「宿泊地」として滞在することが旅行の一つの目的になるような、特色ある高付加価値の宿づくり・体験づくりを行うことで、富裕層やインバウンドの個人旅行の受け皿となる必要がある。
- 県内では、町家をホテルに改修する事例も多い。地元食材を使った食事を提供するオーベルジュや伝統工芸の越前和紙をふんだんに用いた客室に宿泊できる「工芸宿」が展開されている。
- 福井県や市町では、多様な宿泊施設整備支援事業として上質な宿泊施設を整備する事業者への支援を行っており、制度を活用した宿の整備も期待される。

オーベルジュほまち 三國湊

1棟のレストラン、9棟16室の宿泊棟からなる、分散・滞在型宿泊施設。
立地する三國湊は江戸から明治時代に『北前船』で栄えた湊町。
町の人達を訪ね、この町の歴史や文化を学ぶガイドツアーや、地域の食や手仕事の体験メニューが人気。

工芸宿「SUKU」

和紙職人16名の和紙がふんだんに使われた壁紙や障子や提灯に囲まれて宿泊できる宿。
越前和紙産地のエリアに位置し、滞在中は、周辺の和紙工房を訪れて職人の技に触れながら、本格的な和紙漉き体験に参加できる。

出所：オーベルジュほまち 三國湊HP（https://www.homachi.jp/）

出所：一般社団法人SOEプレスリリース「越前和紙を体感する工芸宿「SUKU」、越前市今立にグランドオープン。10月10日より宿泊予約受付開始。」（2025年10月10日）

②観光消費単価の向上：地域ブランドの確立・活用による高付加価値化、官民連携の推進

- 観光消費単価の向上に必要な要素の一つは高い付加価値である。地域の独自資源（歴史・産業・産品等）を素材に、価値を生むストーリーを加えることで、地域ブランドを確立し、それらを活用すること、民間の創意工夫を活かした官民連携を推進することが求められる。

地域ブランドの確立・活用

- 県内における地域資源のブランド化は、恐竜化石の発掘地を活かした勝山市（福井県立恐竜博物館）、伝統工芸品・越前打刃物をブランド化した越前市のタケフナイフビレッジ、「めがねのまちさばえ」を掲げる鯖江市、鯖江市・越前市・越前町が連携して取り組む工房見学イベントRENEWなどがあり、目的地化・滞在時間の延長、関連商品の販売で地域経済に貢献している。各地の歴史・産業・産品等を活かして独自性ある観光施設やイベントを生むとともに、それらが「群」となり「ルート」となり、旅行先に選ばれる福井県につながる。
- また、メディアへの掲載も認知度向上、ブランド化の好材料となる。機を逃さず連動させた商品企画、観光誘致を進めることで、観光振興・産業振興につながる。

産業資源×体験観光の事例：駿府の工房 匠宿

静岡市駿河区に立地する日本最大級の伝統工芸体験施設。体験工房、ギャラリー、カフェ、セレクトショップなどが整備されている。職人のモノづくりの現場を間近で見られるほか、駿河竹千筋細工・和染・木工・漆・陶芸などのさまざまな工芸体験が可能。

㈱タミヤ監修の静岡の地場産業「模型」の体験工房が立地している点も特徴。

現在、駿府の工房 匠宿を中心に、工芸品で設えた古民家宿や、愛犬と陶芸体験ができるホテル、温浴施設などを運営し、工芸と過ごす時間をエリア全体で提供している。

出所：駿府の工房 匠宿

若狭宇宙鯖缶2缶・原作本セット
（ドラマオリジナルパッケージ）

ブランド化の事例：水産業×高校×宇宙

県立若狭高校（旧小浜水産高校）では、実習活動として、市の特産品である鯖を使った缶詰を生産。2018年に「鯖味付け缶詰」がJAXA宇宙日本食に認証。

2026年4月より、実話を基にTVドラマ『サバ缶、宇宙へ行く』が放送され、今後は聖地巡礼観光、ドラマの中で取り扱われる地場産業・特産品への注目が見込まれる。

出所：「若狭宇宙鯖缶」福井缶詰㈱

官民連携の推進

- 行政が主導する開発では、官民連携をうまく推進することが重要となる。
- 民間の力を活かすには、創意工夫を発揮できる事業条件や担当業務の分担などが求められる。敦賀市が新幹線駅開業に備えて駅前開発を行った事例では、公設民営の書店を駅前施設のキーテナントとして市が設置、指定管理者に設計委託するなどユニークな方法で、独創性ある公共施設が誕生している。

敦賀市 知育・啓発施設「ちえなみき」

敦賀駅では、新幹線駅開業の1年半前に駅前交流施設がオープン。

施設内の「ちえなみき」は、公設民営書店としてユニークな事業スキームで運営を展開し、観光拠点としての機能と地域の読書文化の継承の両方に貢献している。

※写真：日本経済研究所撮影

③域内経済循環の維持

域内経済循環の維持と開発とのバランス

■ 福井県はもともと観光産業関連の県内調達率が高いため、県内での経済循環が起こりやすい特性をもっており、これは大きな強みである。

経済波及効果シミュレーション

	福井県	石川県	富山県
需要増加額	100	100	100
波及効果総額	134	93	111
倍率	**1.34**	**0.93**	**1.11**

	福井県	石川県	富山県
県内調達率	85.7%	65.9%	71.7%

- 県内である需要（例：観光消費）が発生した場合に、どの程度県内に波及効果があるかは、県内の産業構造によって異なる。
- 北陸3県で同一の需要増加額を想定して経済波及効果のシミュレーション※を行うと、福井県の経済波及効果が最も大きくなる（1.34倍）。
- 主な要因は、資材などの県内調達率が高いことであり、県内企業間の結びつきが強く、域内経済循環が生じやすい地域であると言える。

※観光産業に関連する商業、運輸・郵便、対個人サービスに合計100の需要が生じる想定で試算。各県の「経済波及効果分析ツール（37部門）」（福井県はR2年、石川県・富山県はH27年版）を使用。

■ 福井駅周辺ではさらなるホテル需要も見込まれ、今後も大手資本の参入が想定される。また、嶺南地域においても、国内外から観光客を集客できるリゾートエリアの形成を目指して「若狭湾プレミアムリゾート構想」が進められている。

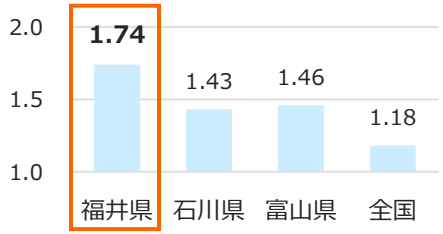
■ 域外の大手資本が入ることによって、これまでの調達ルートが変わることも考えられ、今後の課題は、域外企業と域内企業が連携して高い県内調達率を維持していくことである。誘致プロジェクトの推進では、建設段階だけでなく、運営段階においても域内調達を高める協議を進めることが求められる。北陸地域全体では、地元金融機関が「北陸観光コンソーシアム」を組成し、観光を起点とした広域的な地域価値創造に取り組んでいる。こうした枠組みも活用し、地域と目線をそろえた持続可能な開発が期待される。

人手不足への対応

■ 福井県の有効求人倍率（就業地別）は1.74倍と全国トップクラス（全国平均1.18倍）であり、新たなホテル等を誘致しても、働き手不足が供給制約となることや域外からの調達への切り替えが懸念される。

■ 対応策として、例えば宿泊施設では、現有施設のリノベーションによる高付加価値化は、大きな投資や新規雇用がなくても客単価の上昇につながる。また、平日の稼働率を上げるターゲット設定は、既存施設と人材資源の有効活用につながり経営効率が上がる。このように、量より質を上げる、平準化することが、人手不足への対応の鍵となる。

有効求人倍率（2026年3月）



出所：福井県労働局、石川県労働局、富山県労働局「雇用失業情勢」

福井県への期待と今後の展望

北陸新幹線敦賀開業に向けた準備の成果

- 以上3つのセクションに分けて福井県の現状をみるなかで、北陸新幹線敦賀開業の効果が様々な面で確認できた。
- これらの効果は、福井県・市町・民間事業者が新幹線駅開業の機会を活かすため、大規模開発だけではなく、リノベーション支援などを通した小規模開発を両輪で進め、入念に準備してきた賜物である。

今後への期待と展望

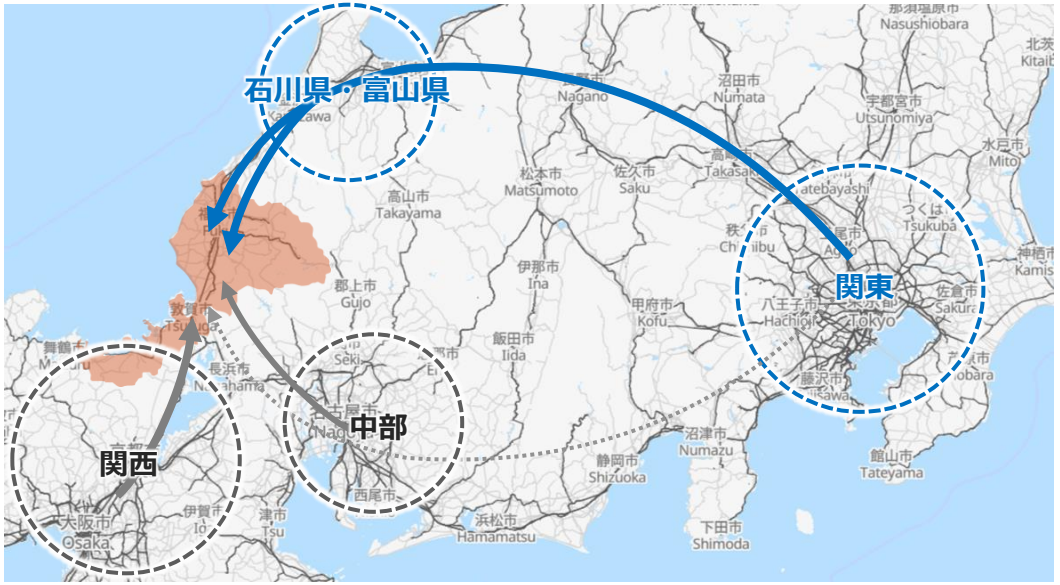
- 北陸新幹線敦賀開業により、関東圏からの流動が増えたことが確認でき、福井県においては、これまでつながりの強かった関西方面に加えて、関東方面からの誘客ポテンシャルが出てきたと言える。
- 新幹線駅から少し足を伸ばした先の嶺北地域沿岸部や嶺南地域など、2次交通を使ってアクセスできる地域は歴史的な文化や水産資源をもったエリアが多く、これら地域の特徴をブランド化して認知度が上がれば、現在の主要観光地に加えた周遊先となり、関西・関東の両エリアからの宿泊を伴う周遊も更に増加するだろう。特に、嶺南地域は古くから御食国（みけつくに）と言われ、食材を通じた京都・奈良とのつながりが強く、このような歴史的背景も踏まえて、関西圏とあわせた広域周遊促進も考えられる。
- 人手不足や域外企業参入による地域経済への影響など、懸念される課題もあるが、高いポテンシャルを有する福井県の今後の発展に期待したい。

新幹線開業に向けた主な開発・投資事例

- 福井駅周辺再開発（福井駅西口・東口広場再整備、FUKUMACHI BLOCK、マルノウチ フクラ等）
- 福井県立恐竜博物館のリニューアル
- 敦賀駅西地区土地活用事業（TSURUGA POLT SQUARE otta、ちえなみき等）
- 上質な宿泊施設整備への支援（古民家改修、オーベルジュの整備）

等

各地とつながる福井県



地図出所：© OpenStreetMap contributors

（参考）北陸新幹線をテーマにしたDBJ北陸レポート

公表年度	タイトル
2012	北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果
2012	北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果
2016	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～
2019	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　～経済波及効果は304億円/年、インバウンド対応で更なる上乗せも～
2019	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～
2021	北陸新幹線と北陸の経済・社会シリーズ：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	北陸新幹線と北陸の経済・社会シリーズ：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～
2022	「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	「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 －
2023	「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 －
2023	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.4小松駅・加賀温泉駅・芦原温泉駅 北陸新幹線敦賀開業を契機とした温泉地のリブランディングに向けて　－ ”伝統と新しさ”による多様な顧客の獲得を －
2023	「つながる北陸」新幹線レポート：vol.5敦賀駅 北陸新幹線敦賀開業を契機とした持続可能(サステナブル)な地域づくり　－ シン・新幹線効果に向けて －
2025	北陸新幹線開業10年目を迎えた富山県の現状と富山への経済波及効果　～経済波及効果は329億円/年、高付加価値化が導く交流人口の拡大に期待～
2026	**北陸新幹線敦賀開業による福井県への効果と期待　～開業2年目の経済波及効果は427億円、福井の強みを活かした経済成長に向けて～**

レポートはDBJウェブサイトにて全文をご覧いただけます。

著作権（C）Development Bank of Japan Inc. 2026
当資料は、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）により作成されたものです。

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致します。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、当行までご連絡下さい。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：日本政策投資銀行』と明記してください。

（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）