


市民フォーラム「新幹線の函館駅乗り入れに向けて」  
～北海道新幹線とまちづくりについて考える～

## つながる北陸～新幹線開業がもたらす効果～

---

2024年10月6日

 **DBJ** 株式会社日本政策投資銀行  
北陸支店 企画調査課  
飯田 一之

---

## 北陸新幹線敦賀開業前後の利用者数

敦賀開業により、北陸地域内外/北陸地域間ともに利用者数が増加。

### 開業後2日間(3/16~17)利用者数

金沢一福井 前年同曜比 **20%増** 6.0万人 2019年比23%増

### 開業後1か月間(3/16~4/15)利用者数

金沢一福井 前年同曜比 **26%増** 72.3万人 2019年比12%増

### GW(4/26~5/6)利用者数

金沢一福井 前年同曜比 **18%増** 27万人

上越妙高一糸魚川間 同 **14%増** 35.6万人

### お盆期間(8/9~18)利用者数

金沢一福井 前年同曜比 **36%増** 29.1万人

上越妙高一糸魚川間 同 **26%増** 39.7万人(開業以来過去最高)

2018年比16%増、コロナからの回復

上下線合計 8/10 4.7万人/日(開業以来過去最高)

## 敦賀施設来訪者数/2次交通機関利用者数

敦賀市施設/2次交通機関利用者数は、新幹線による利用者増加を上回る増加。

施設名	開業後3か月間	開業前年3か月間	増加率
金ヶ崎緑地	28,189	24,637	14.4%
赤レンガ倉庫	37,643	24,261	55.2%
鉄道資料館	13,645	6,559	108.0%
ムゼウム	10,974	6,501	68.8%
観光案内所	6,692	4,991	34.1%
ちえなみき	109,931	63,303	73.7%
リラポート	36,804	35,462	3.3%

名称	開業後3か月間	開業前年3か月間	増加率
コミュニティバス	78,118	68,654	13.8%
ぐるっと敦賀 周遊バス	18,928	9,901	91.2%
シェアサイクル	4,415	1,852	138.4%

# プロフィール

2024年3月31日現在

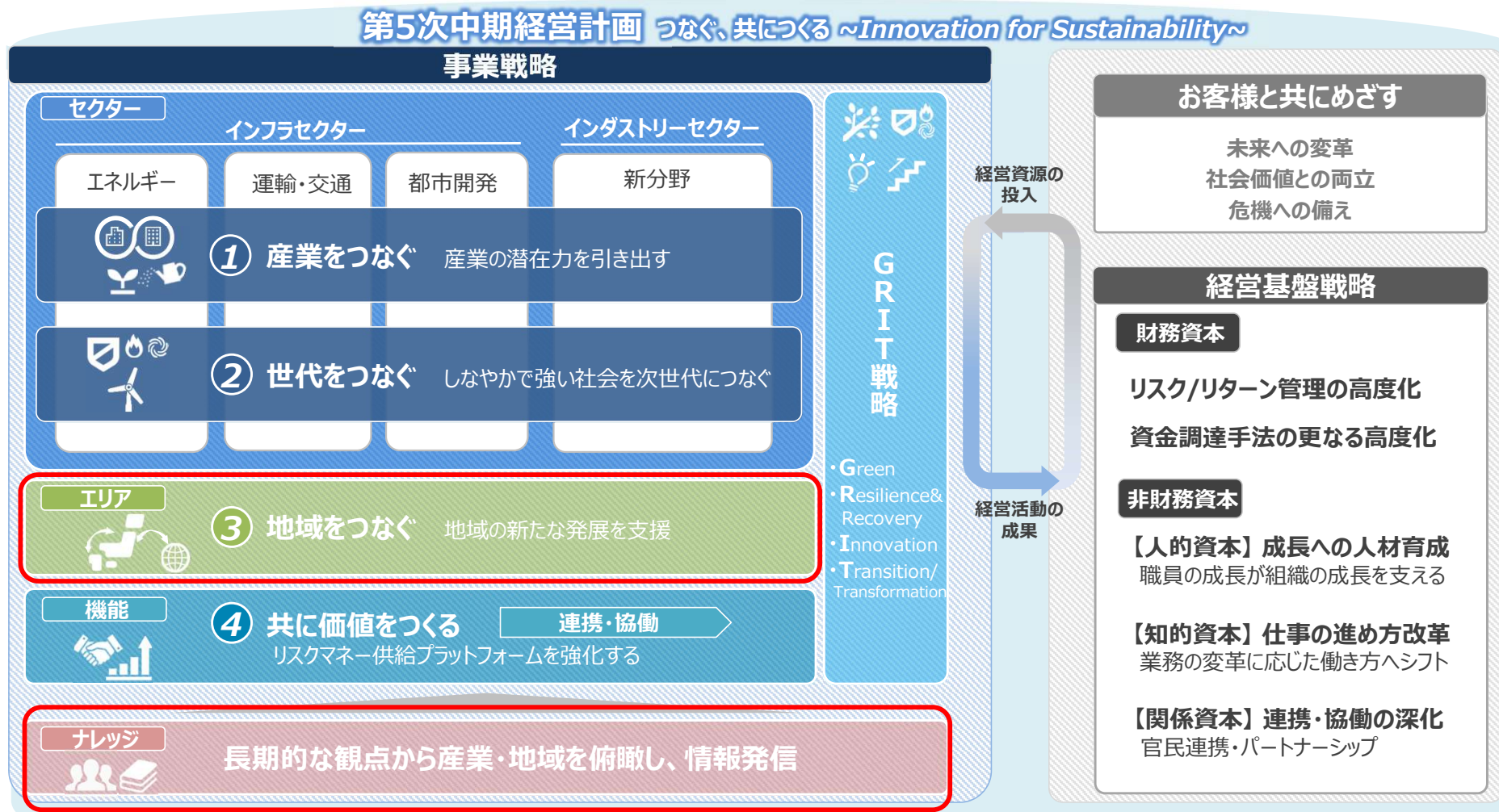
設立	2008年（平成20年）10月1日（旧日本開発銀行 1951年（昭和26年）設立） （旧北海道東北開発公庫 1956年（昭和31年）設立） （旧日本政策投資銀行 1999年（平成11年）設立）
代表取締役社長	地下 誠二
職員数	1,261名
資本金	1兆4億24百万円（全額政府出資）
本店所在地	〒100-8178 東京都千代田区大手町一丁目9番6号
URL	<a href="https://www.dbj.jp">https://www.dbj.jp</a>
支店・事務所等	支店10カ所、事務所8カ所、海外現地法人4カ所
総資産額	21兆3,533億円
貸出金残高	14兆9,222億円
総自己資本比率	17.67%（バーゼルⅢベース、国際統一基準）
発行体格付	A1 (Moody's)、A(S&P)、AA+ (R&I)、AAA (JCR)

上記は（単体ベース）

## 4つのDNA

長期性  
中立性  
パブリックマインド  
信頼性

# 第5次中期経営計画の基本方針



## はじめに ～DBJ北陸支店のレポート

- 北陸地域の持続的発展に向けた、時々テーマに応じた課題解決に資するレポートを随時発行。

観光	産業	
<ul style="list-style-type: none"> <li>「北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果」(‘13)</li> <li>「北陸地域における産業観光の可能性について」(‘15)</li> <li>「能登の観光振興に向けたアンケート調査 – 地域住民と首都圏住民のまなざしの比較から –」(‘15) * 金沢大学との共同</li> <li>「金沢を訪れるアジア・欧米旅行者の意向調査 – “爆買い”の先にあるもの–」(‘16) * 金沢大学との共同</li> <li>「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」(‘16)</li> <li>「北陸地域における観光マーケティングの必要性」(‘16)</li> <li>「北陸新幹線開業を契機とした金沢市内におけるホテル投資動向」(‘17)</li> <li>「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」(‘19)</li> <li>「富山・石川・福井県民のマイクロツーリズムに対する意識調査」(‘20)</li> <li>「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～」(‘21)</li> <li>「新幹線の経済・社会効果 ～新幹線で動き出した福井市のまちづくり～」(‘21)</li> <li>「【北陸地域版】DBJ・JTBFアジア・欧米豪 外国人旅行者の意向調査(2023年度版)」(‘23)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「福井県鯖江市における眼鏡産業の維持・発展に向けた提案」(‘22) * 福井銀行との共同</li> <li>「北陸地域のカーボンニュートラル実現に向けた具体的施策の検討に関する基礎調査報告書」(‘22’23) * 北経連との共同</li> <li>「立山黒部アルペンルートの経済波及効果・ビッグデータ分析 – 経済波及効果は年間110億円超、サムライルート内の観光地との差別化で選ばれる周遊先へ –」(‘23)</li> </ul>	
<p>「つながる北陸」新幹線レポートシリーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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～」(‘22)</li> <li>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」(‘22)</li> <li>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」(‘23)</li> <li>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 –」(‘23)</li> <li>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 –」(‘23)</li> </ul>	<th data-bbox="1227 684 1984 743">働き方・人材</th> <ul style="list-style-type: none"> <li>「ものづくり産業における「女性力」発揮」(‘13)</li> <li>「北陸地域における女性登用の現状と今後」(‘15)</li> <li>「北陸地域における「多様な働き方」を促す仕組みづくり – 学童保育の利用者ニーズは多様化 –」(‘18)</li> <li>「北陸地域の人手不足の状況と多様な人材の活用に向けて」(‘19)</li> <li>「北陸企業のアフターコロナの人手不足への対応」(‘20)</li> <li>「北陸地域におけるテレワークの現状」(‘21)</li> <li>「北陸地域の成長力を高める「新しい人材シェア」のあり方」(‘22)</li> </ul>	働き方・人材
	<th data-bbox="1227 1131 1984 1190">能登震災復興</th> <p>「令和6年能登半島地震からの復興」レポートシリーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vol.1「令和6年能登半島地震からの創造的復興に向けて – “能登の里山里海”を新たに取り戻す～」(‘23)</li> <li>Vol.2「地域ブランド」としての輪島塗の確立を – “輪島塗再興会社”設立の提案 –」(‘24)</li> </ul>	能登震災復興



## はじめに ～DBJ北陸支店「つながる北陸」新幹線レポートシリーズ

- 敦賀開業を迎える北陸新幹線の駅ごとに焦点をあて、北陸新幹線開業が地域にもたらす影響や人・モノ・金・情報の流れや心象の変化、開業効果を最大限に活かす視点について、異なる調査手法で考察するレポート5巻を発行。

駅名	レポートタイトル	概要・ポイント	公表時期
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－	新たな駅が地域にもたらす効果や役割を考察。産業構造や地域資源の分析から、既存駅との役割分担の必要性や、新たなナレッジの取込みによるイノベーション創出への期待等について提示。	2022年9月
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－	当行が実施した「北陸新幹線敦賀開業に関する意識調査」の結果から福井駅開業の効果を最大限に活用するための方策を考察。	2022年11月
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、金沢駅のハブ機能高め全域への波及を－	敦賀開業による時間短縮効果が石川県にもたらす経済波及効果を推計。開業効果を北陸全域に波及させるポイントを整理するとともに、金沢駅が果たす役割について考察。	2023年4月
4 小松・加賀温泉・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”により、多様な顧客の獲得を－	新幹線開業を契機とした北陸温泉地のリブランディングに向けた示唆を、開業先行地の取組み等を参考に整理。伝統をベースにしながらも、これまでの概念にとらわれない、新しい魅せ方・楽しみ方の提示(温泉地のアンラーニング)を期待。	2023年9月
5 敦賀駅	北陸新幹線敦賀開業を契機とした持続可能な地域づくり －シン・新幹線効果に向けて－	敦賀市のまちづくり事業や、敦賀駅を玄関口として嶺南エリアに拡がる自然環境資源を活かした新たな可能性を探るとともに、新幹線開業を契機とした北陸地域の持続可能な地域づくりについて考察。北陸一体となって観光振興に取り組むことで観光産業の高付加価値化、地域力向上を期待。	2023年12月

レポートの全文は、DBJウェブサイトでご覧頂けます。

## 北陸新幹線に関する経済波及効果（DBJ試算）

	公表時期	時点	対象時期	対象地域	入込客属性	直接効果 (億円)	経済波及効果 (億円)
敦賀開業	2023年4月 (本件)	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊・日帰り)	19	<b>279</b>
				+	観光(宿泊・日帰り)	180	
				関西圏	計	199	
福井県	2020年2月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	91	<b>309</b>
				+	観光(宿泊)	100	
				関西圏	計	191	
石川県	2013年3月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	20	<b>124</b>
					観光(宿泊)	61	
					計	81	
金沢開業	2016年12月	開業後	開業後1年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り)	24	<b>678</b>
					観光(宿泊・日帰り)	320	
					インバウンド(宿泊・日帰り)	111	
					計	454	
富山県	2013年3月	開業前	開業後1年間	首都圏	ビジネス(宿泊)	16	<b>88</b>
					観光(宿泊)	41	
					計	57	
石川県	2019年11月	開業後	開業後5年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り)	15	<b>304</b>
					観光(宿泊・日帰り)	137	
					インバウンド(宿泊・日帰り)	47	
					計	200	

(注) 「開業前」推計は、全国旅客流動調査の入込客数を基にした推計モデル、「開業後」推計は、日本人宿泊客に加えて、日帰り客、首都圏以外の地域、インバウンド客も含めた実績値に基づく推計である。開業前・開業後の経済波及効果の推計については、手法・対象範囲が異なるうえ、実際には開業に伴う官民の各種誘客策等の効果も含まれるため、それぞれの推計を単純比較することができないことに留意が必要。



## 北陸新幹線敦賀延伸による石川県内への経済波及効果（DBJ試算）

- 敦賀開業に伴う時間短縮効果により、首都圏及び関西圏から石川県内への増加入込客が石川県内にもたらす経済波及効果は約279億円/年と試算。

		増加率	① 増加入込数 (千人)	② 消費単価 (円/人回)	①×② 直接効果 (億円)
首都圏	ビジネス	+18.3%	61	16,734	10
	観光	+15.0%	258	30,379	78
	計	—	318	—	88
関西圏	ビジネス	+21.2%	51	16,734	9
	観光	+53.5%	337	30,379	102
	計	—	388	—	111
首都圏 + 関西圏	ビジネス	—	112	—	19
	観光	—	594	—	180
	計	—	706	—	<b>199</b>
直接効果	間接一次効果	間接二次効果	経済波及効果		波及効果倍率
約 199 億円	約 48 億円	約 32 億円	約 279 億円		約 1.40 倍

(出所) DBJ北陸支店「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－」より

## (参考) インバウンド客の経済波及効果 (DBJ試算)

- 敦賀開業に伴う時間短縮効果により、首都圏及び関西圏から石川県内へのインバウンド客の増加入込客が、石川県内にもたらす経済波及効果は約48億円/年と試算。(参考値)

	増加入込数(千人回)	消費単価(円/人回)	経済効果(億円)
首都圏	49 千人回/年	30,379 円/人	約 15 億円
関西圏	64 千人回/年		約 19 億円
総計	113 千人回/年	—	約 34 億円

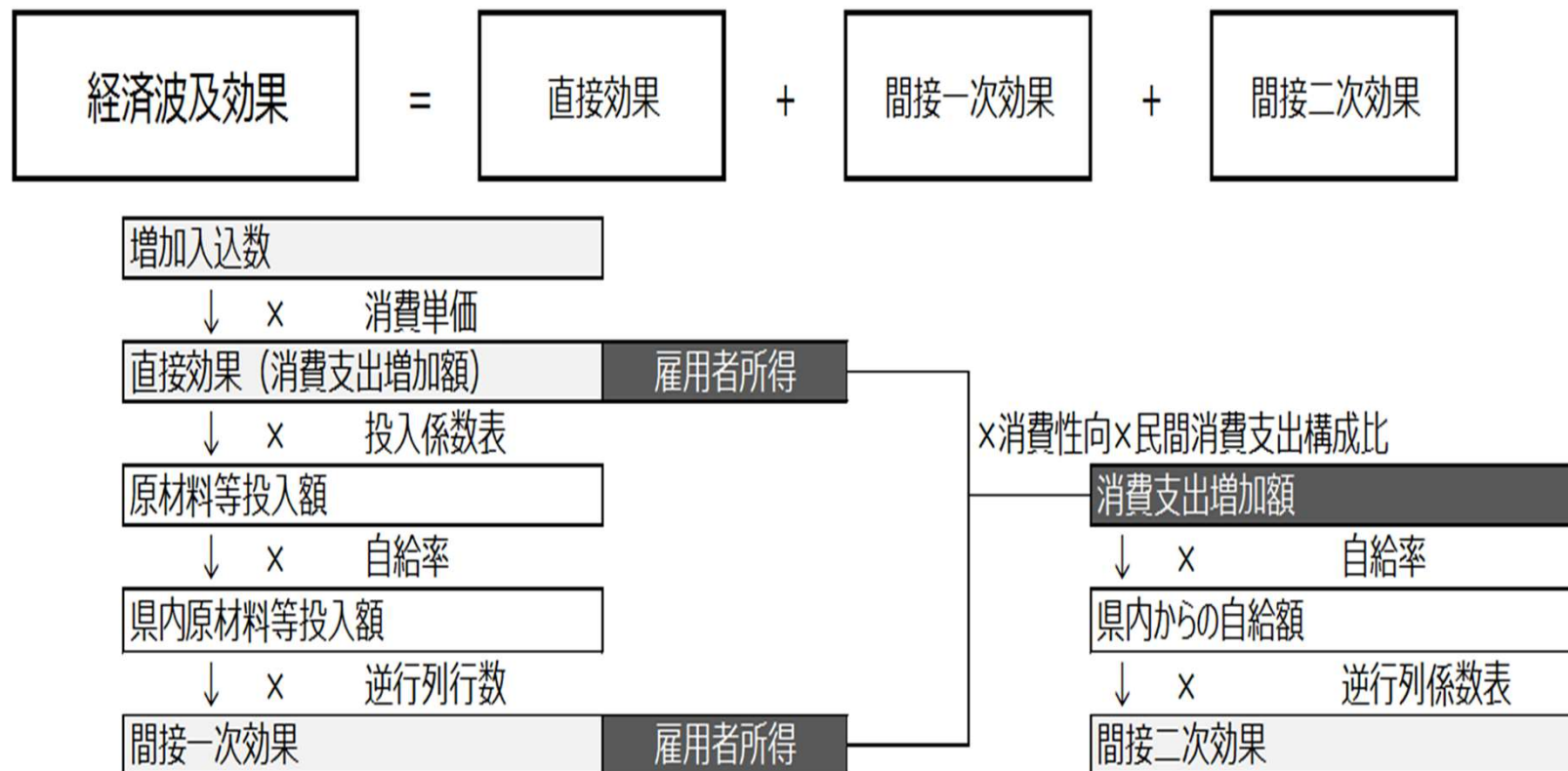
直接効果	間接一次効果	間接二次効果	経済波及効果	波及効果倍率
約 34 億円	約 8 億円	約 5 億円	約 48 億円	約 1.40 倍

(出所) DBJ北陸支店「「つながる北陸」新幹線レポート vol3.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－」より

(注) 1. インバウンド客の入込客数増加分は、2016年DBJレポート「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」の試算を参考に、日本人客100：インバウンド客19とした。

2. インバウンド客については、推計時点で、コロナ禍からの回復状況、国際線再開状況等不確定要素が多いため、参考値とする。

## (参考) 経済波及効果算定プロセス



## 開業効果を高め、北陸域内に裨益させるために：経済波及効果を高める要素

### — 経済波及効果を高める視点 —

#### 入込客数 増加

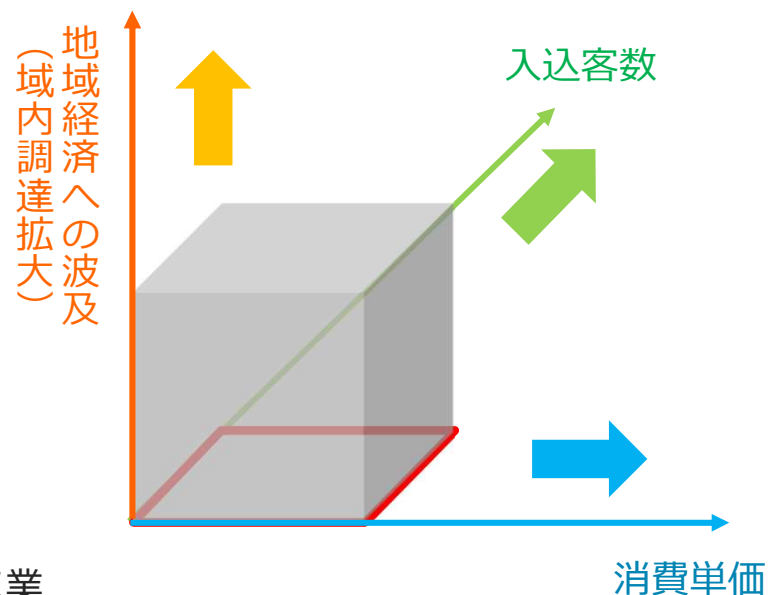
- 新規観光客の獲得
- リピーターの獲得

#### 消費単価 増加

- 滞在時間の拡大：周遊・広域・連携の促進
- 付加価値の拡大：  
モノ・サービス・観光地の磨き上げ・ブランド化

#### 域内調達 拡大

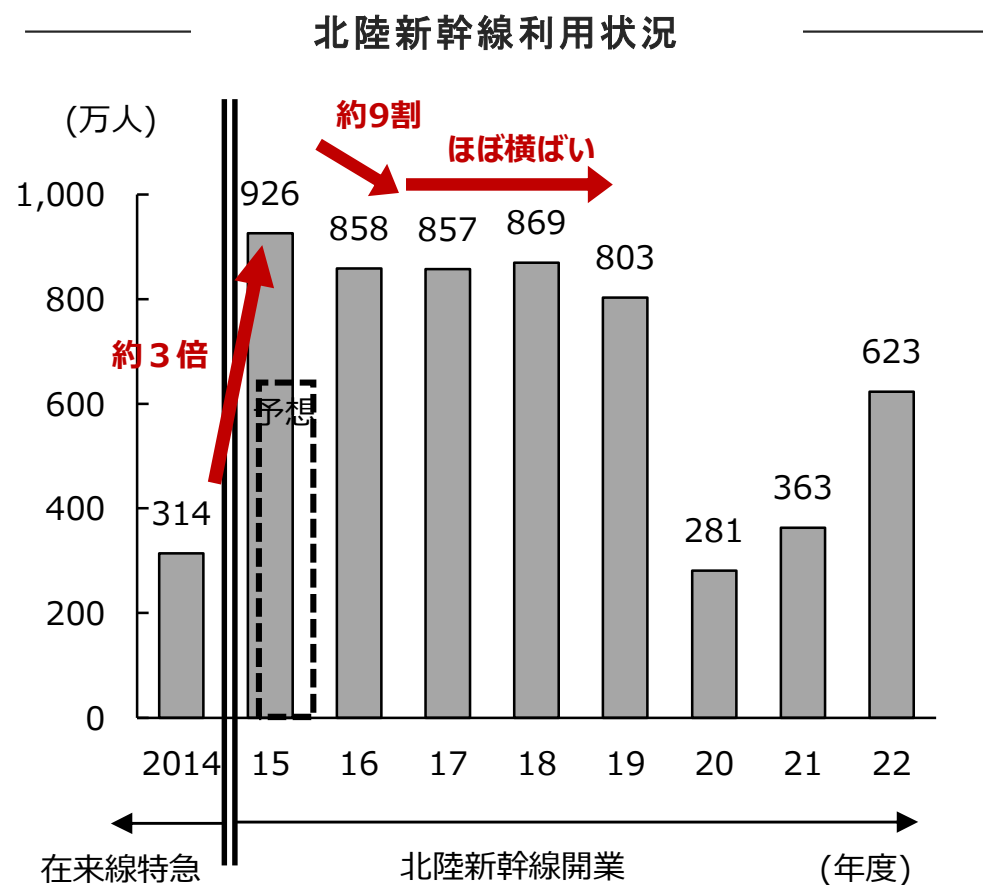
- 内製化：バリューチェーンの取り込み
- 内在的发展：  
コトづくり（欲求の高次化対応）、地域サービス業  
の創出



現在は・・・ **データを活用**した現状把握が可能

## 北陸新幹線利用状況

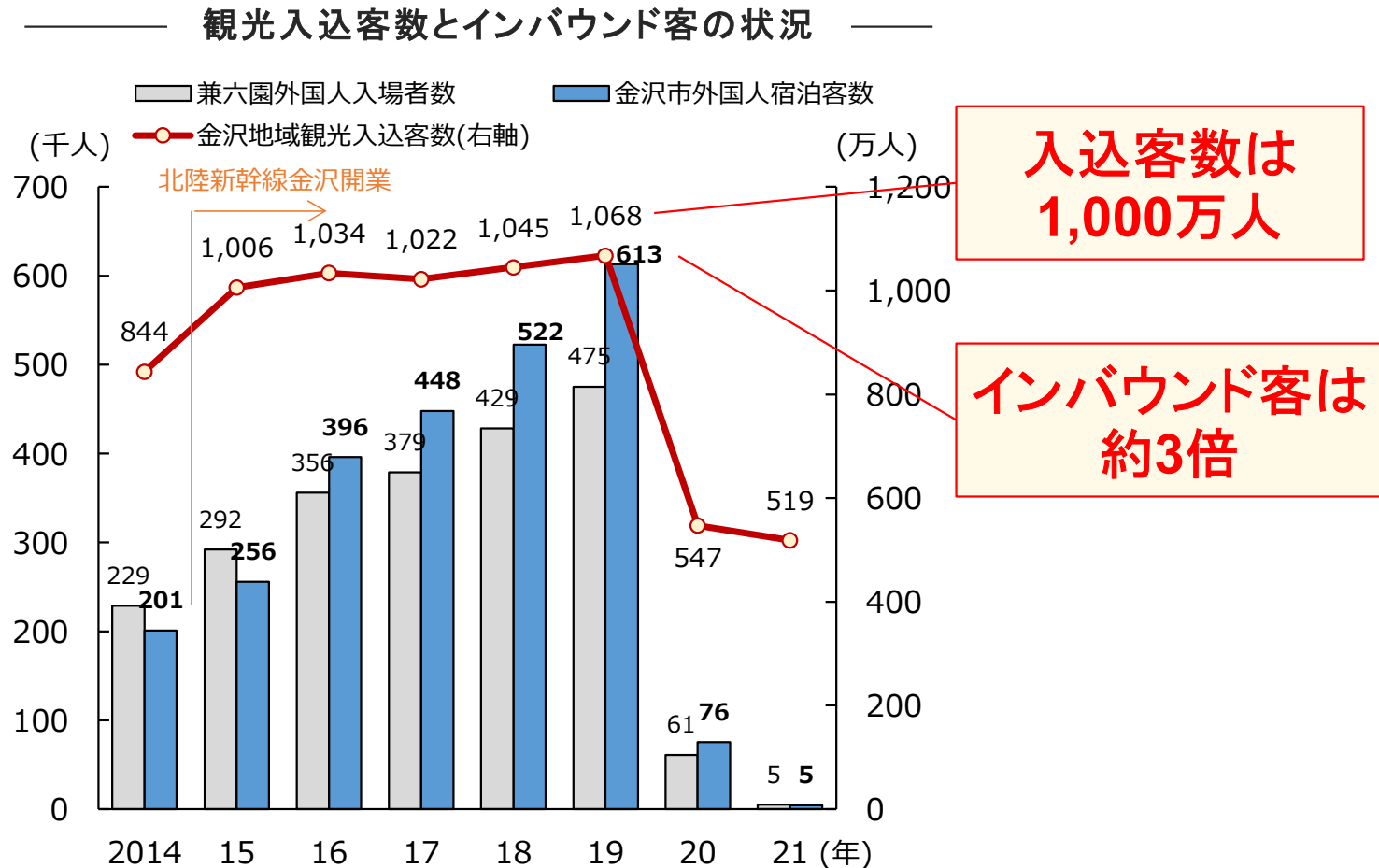
- 北陸新幹線金沢開業年度(2015年度)の利用者数は、926万人(開業前の約3倍)となり、翌年以降も開業年度の9割程度を維持した。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により2020年度の利用者数はコロナ前の3分の1程度に落ち込んだものの、2022年度以降回復。2023年5月3日には一日あたり過去最大の利用者数となった。





## 観光入込客数とインバウンド客の状況

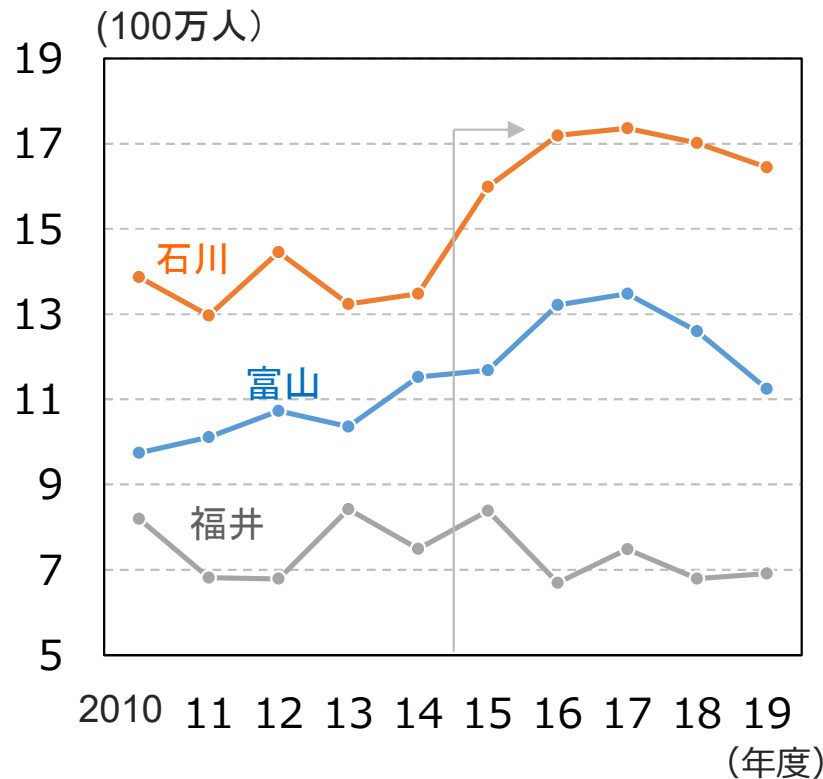
- 金沢地域の観光入込客数は、開業前の844万人から開業後は1,000万人に達し、2019年まで同水準を維持。
- 特にインバウンド客は全国的な誘客施策効果もあり伸びが顕著で、2019年の金沢市外国人宿泊客数は開業前年対比で約3倍。



## 地域間流動の状況

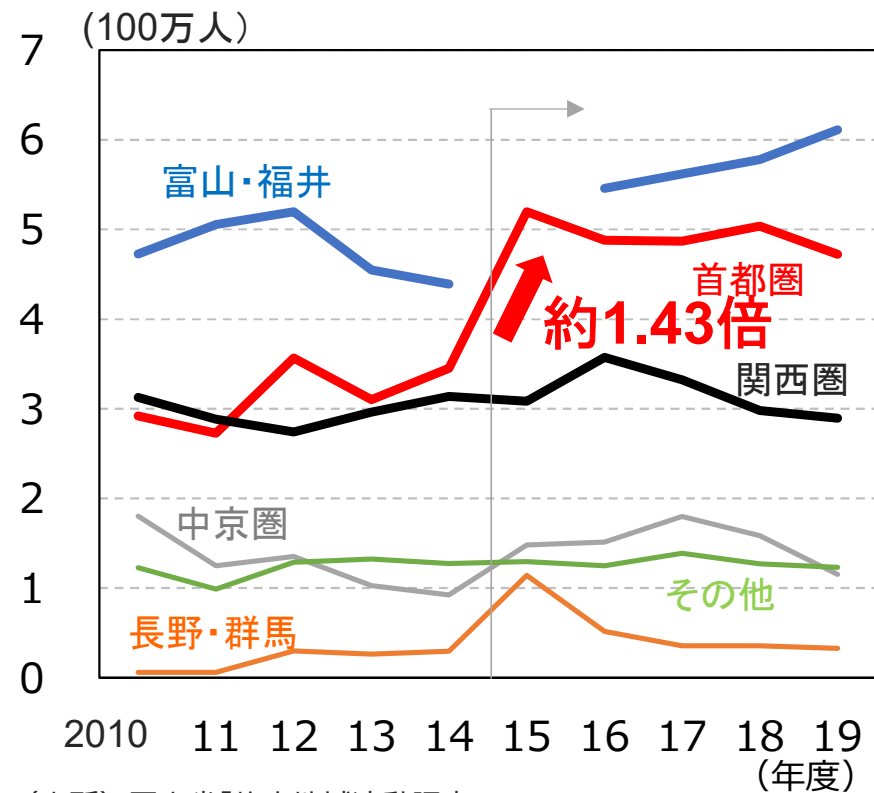
- 石川では、15年の北陸新幹線の金沢開業以後、高水準の旅客往来が続いた。
- 特に、首都圏との往来は開業前の約1.43倍に増加し、その後も維持されている。
- 長野・関西は新幹線開業により利便性が増し、2015年に往来数は増加。その後はやや水準を落としていく。

都道府県間旅客往来（北陸3県）



(出所) 国交省「旅客地域流動調査」  
 (注) 鉄道、バス、航空機など、運賃を支払っての移動。自家用車での移動は含まない。県内移動は除いて集計。

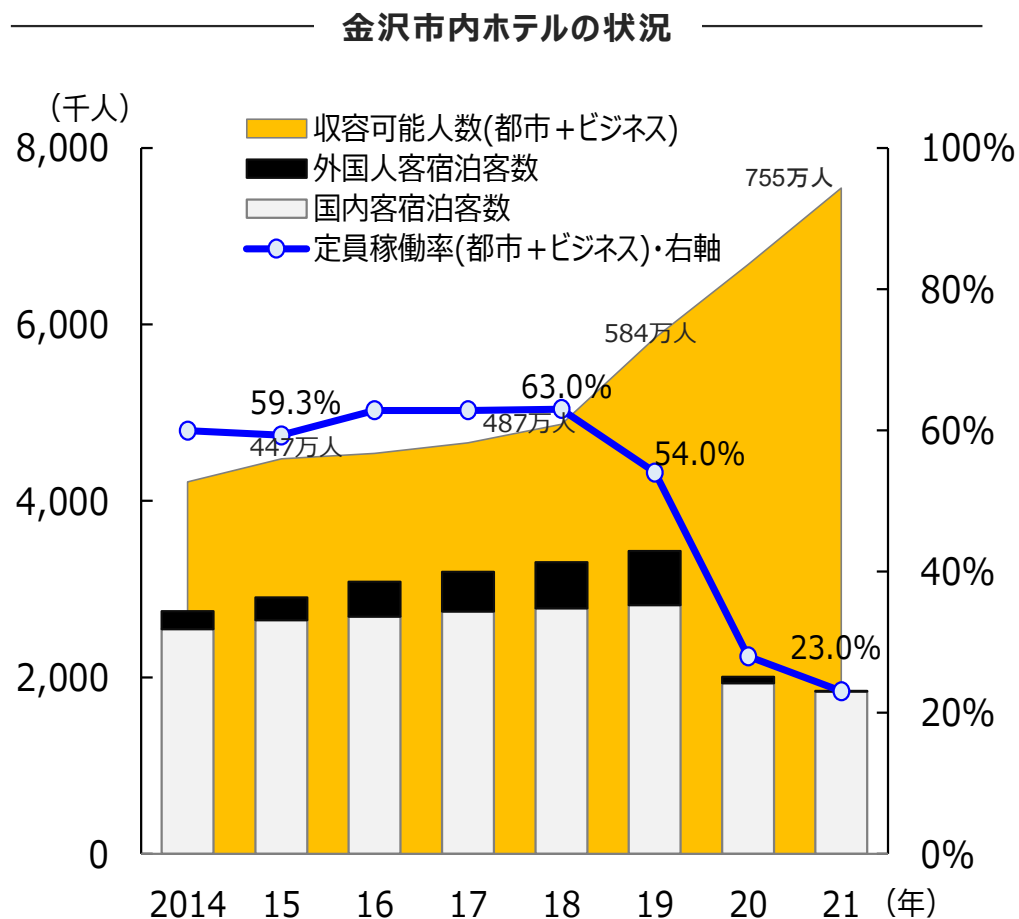
都道府県間旅客往来（石川県）



(出所) 国交省「旅客地域流動調査」  
 (注) 2015年はIR いしかわ、あいの風とやまのデータ未集計のため、グラフに欠損値がある。

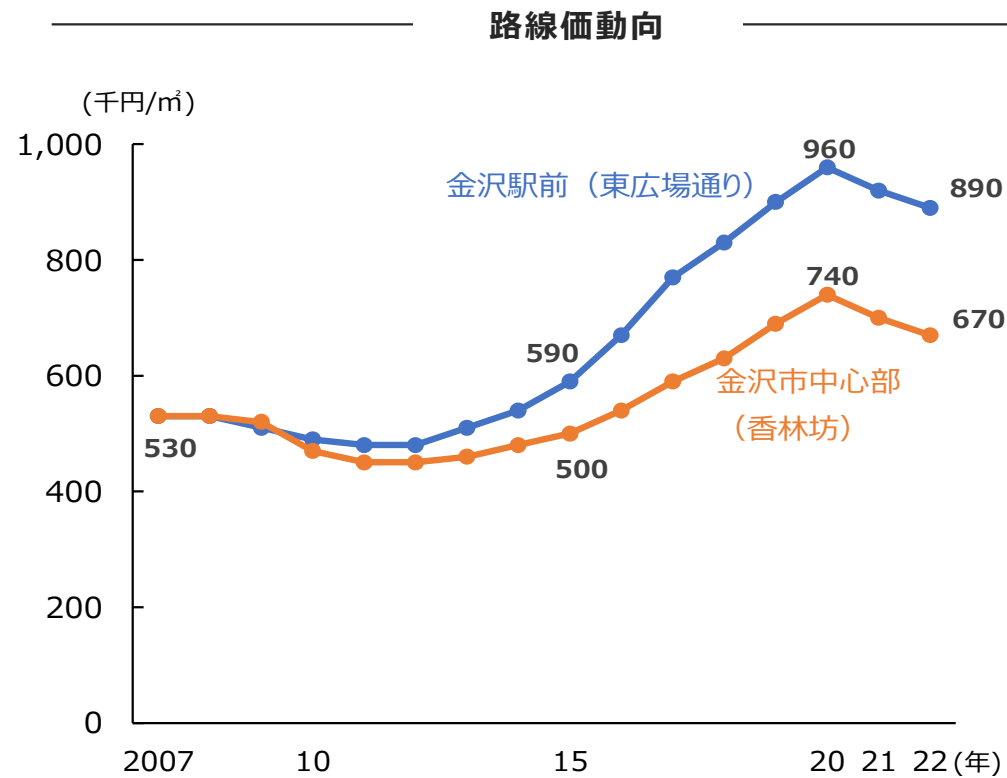
## 金沢市内のホテルの状況

- 金沢が有する文化・歴史・街並みなどの地域資源が大勢に認知・評価され、金沢開業効果が持続したことにより、**ホテル投資が活発化**。
- 収容可能人数(都市ホテル+ビジネスホテル)は、新幹線開業(2015年)の447万人から2019年には584万人に増加。



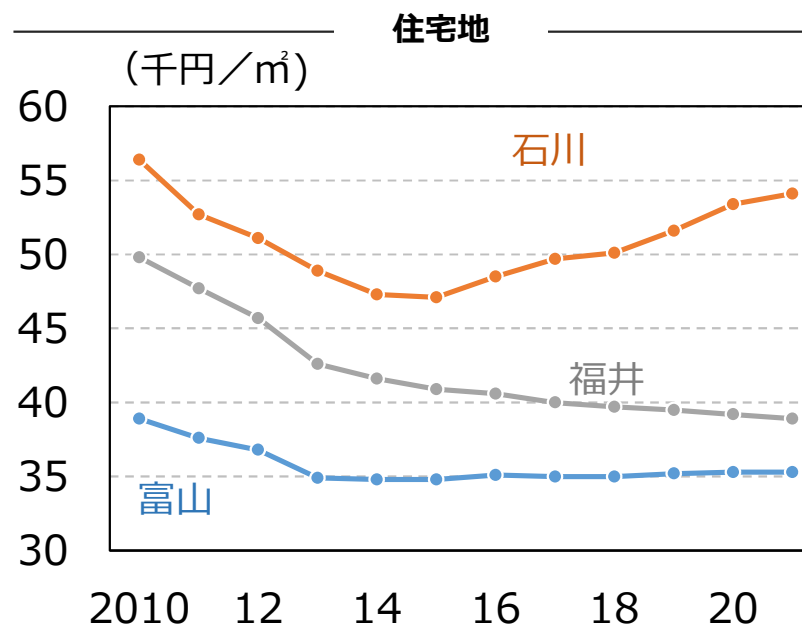
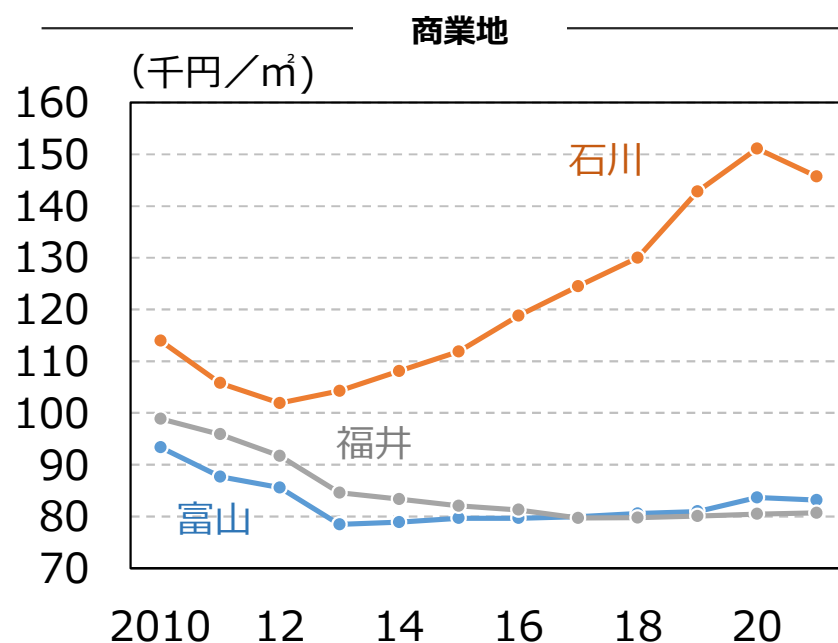
## 路線価動向（金沢市）

- 新幹線駅前(東広場通り)の路線価は、2010年に中心部(香林坊)と逆転。2020年まで上昇が続いた。



## 地価動向（北陸3県）

- 金沢を中心とした石川の商業地では新幹線開業よりも早い12年を底に、上昇傾向に転じた。新幹線開業による観光客の増加により金沢などでホテル開業が相次いだことなどが、地価を押し上げただけではなく、住宅地にも波及し、住宅地の地価も上昇傾向にある。
- 富山の地価はほぼ横ばいにとどまる。なお、富山駅周辺の再開発は、新幹線開業の15年に無理に合わせず、例えば路面電車の南北接続が20年に実現するなど、富山駅周辺のまちづくりは開業後も引き続き進められた。
- 福井では、県全体の地価は横ばい傾向が続いているが、福井駅や敦賀駅の周辺などでは、再開発の進行も見据えて、地価が上昇する地点もみられ始めている。





## (DBJ調査) 北陸新幹線開業に関する意識調査アンケート：調査概要

### 【調査概要】「北陸新幹線開業に関する意識調査」アンケート調査

- ・調査主体 : (株)日本政策投資銀行
- ・調査時期 : 2022年10月
- ・調査対象 : 福井、石川、富山、首都圏(東京、神奈川、埼玉、千葉)、関西(大阪、京都)在住の18歳以上の男女
- ・サンプル数 : 各エリア(北陸地域は各県)それぞれ男女各170名ずつ、合計1,700名。
- ・年齢階層 : 各年代(18～29歳、30～39歳、40～49歳、50～59歳、60歳以上)で均等になるよう設定。

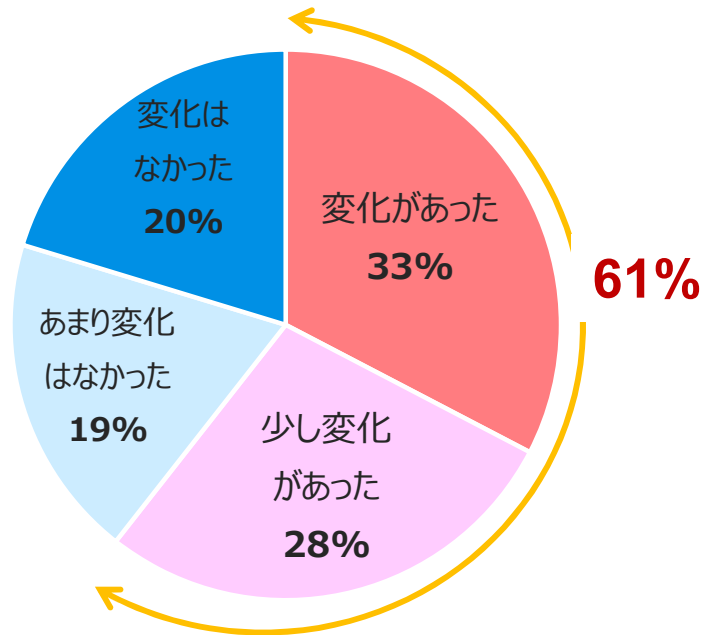
調査のなかで、石川・富山在住者を対象に、「2015年金沢開業前後の意識の変化」についても質問

調査結果の詳細は、DBJ北陸支店レポート「「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 ―」で紹介しています。

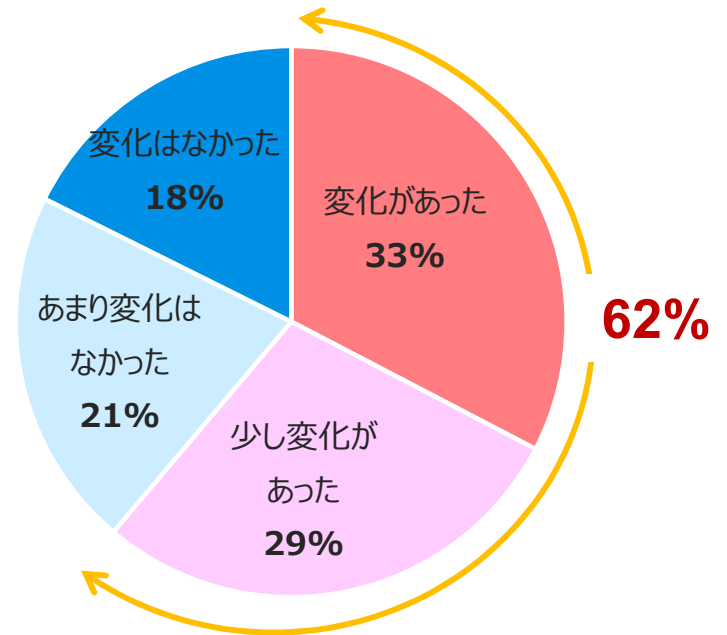
## (DBJ調査) 金沢開業がもたらした住民意識の変化：①自分の生活

### 金沢開業は、あなたの生活に変化をもたらしましたか？

(富山県在住者380名の回答)



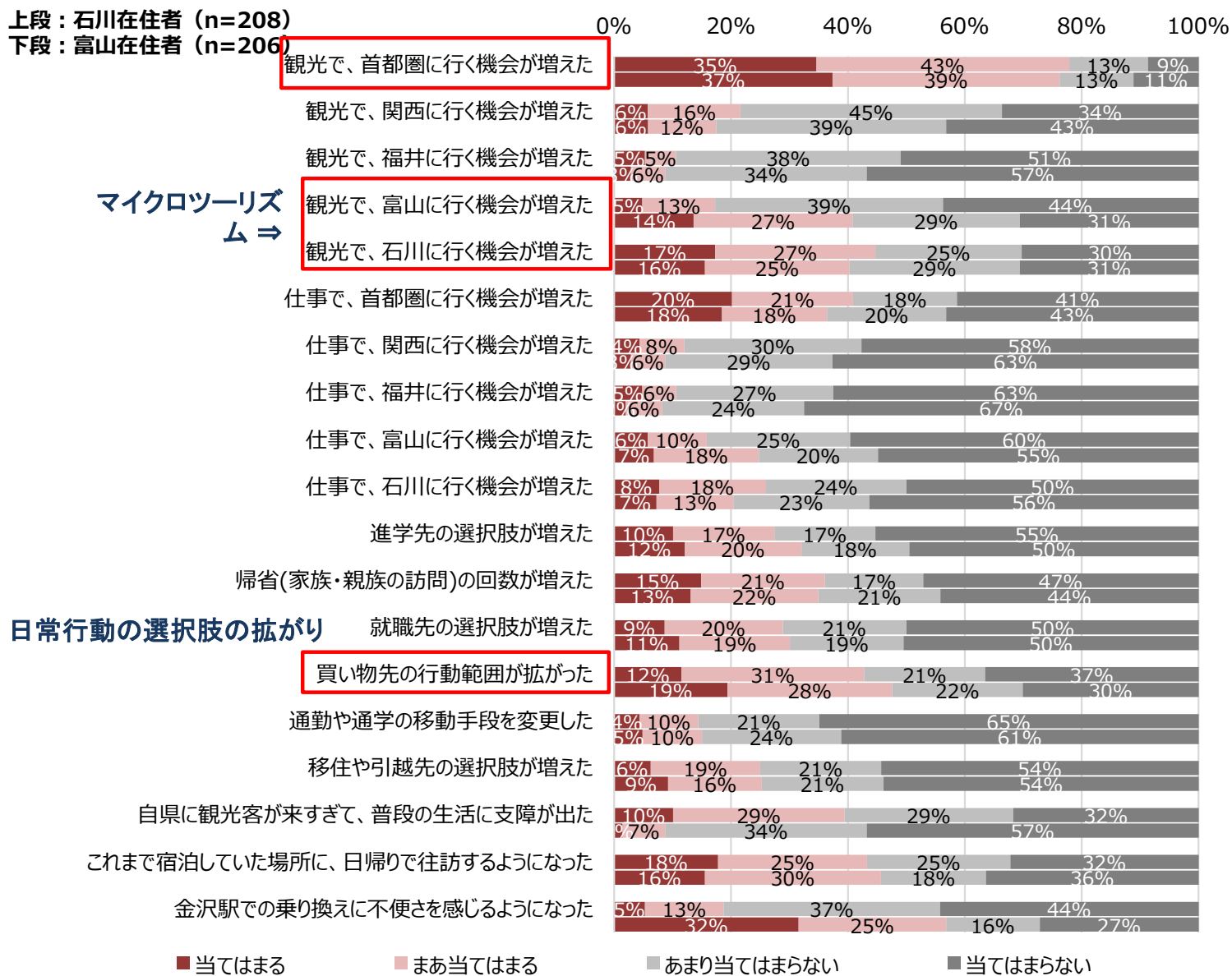
(石川県在住者380名の回答)



# (DBJ調査) 金沢開業がもたらした住民意識の変化：①自分の生活

上段：石川在住者 (n=208)

下段：富山在住者 (n=206)



**「具体的な変化」主な回答**

- 「観光で、首都圏に行く機会が増えた」→首都圏との新たな繋がり
- 「観光で自県に行く機会が増えた」→新幹線開業を契機に、まちに賑わいが生まれる、観光スポットが増える/見直される、といった二次効果がもたらされ、マイクロツーリズムを促した可能性。
- 「買い物先の行動範囲が広がった」→ 移動時間が短縮されたことで、ショッピングなどの日常行動についても選択肢が増えた。

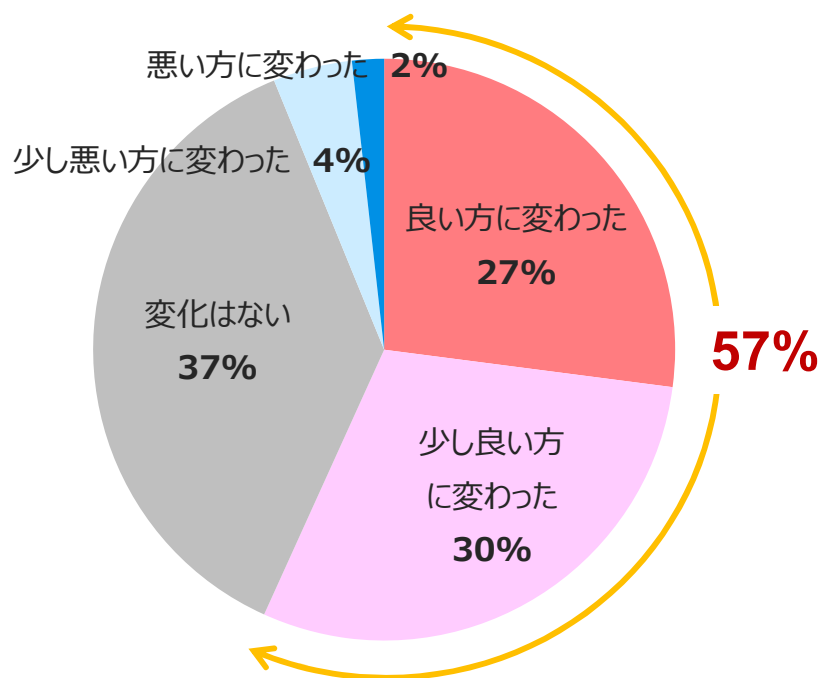
(注)石川県/富山県在住者各380名のうち、「変化があった」「少し変化があった」と回答した208/206名が回答。

(出所)DBJ北陸支店「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 -」より

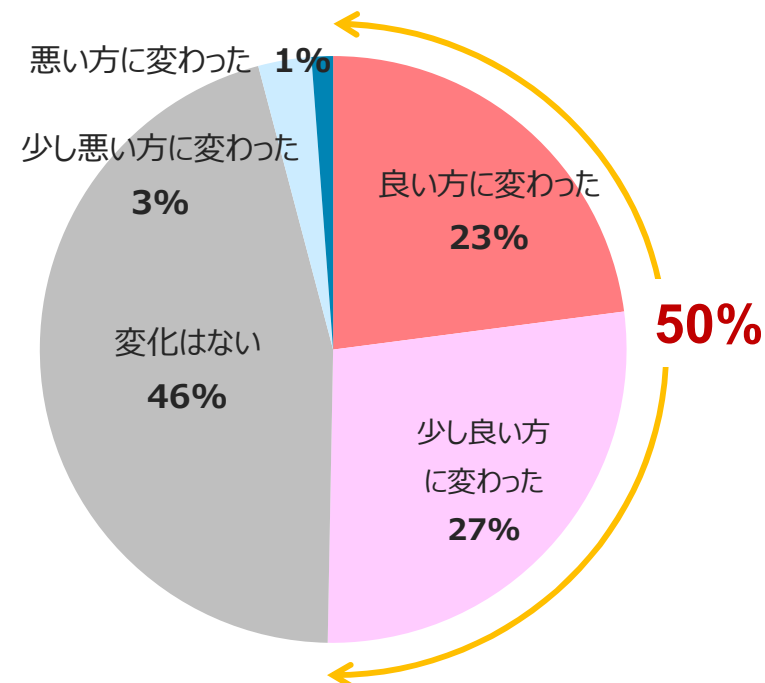
## (DBJ調査) 金沢開業がもたらした住民意識の変化：②自分の地域のイメージ

### 金沢開業により、あなたの地域のイメージは変化しましたか？

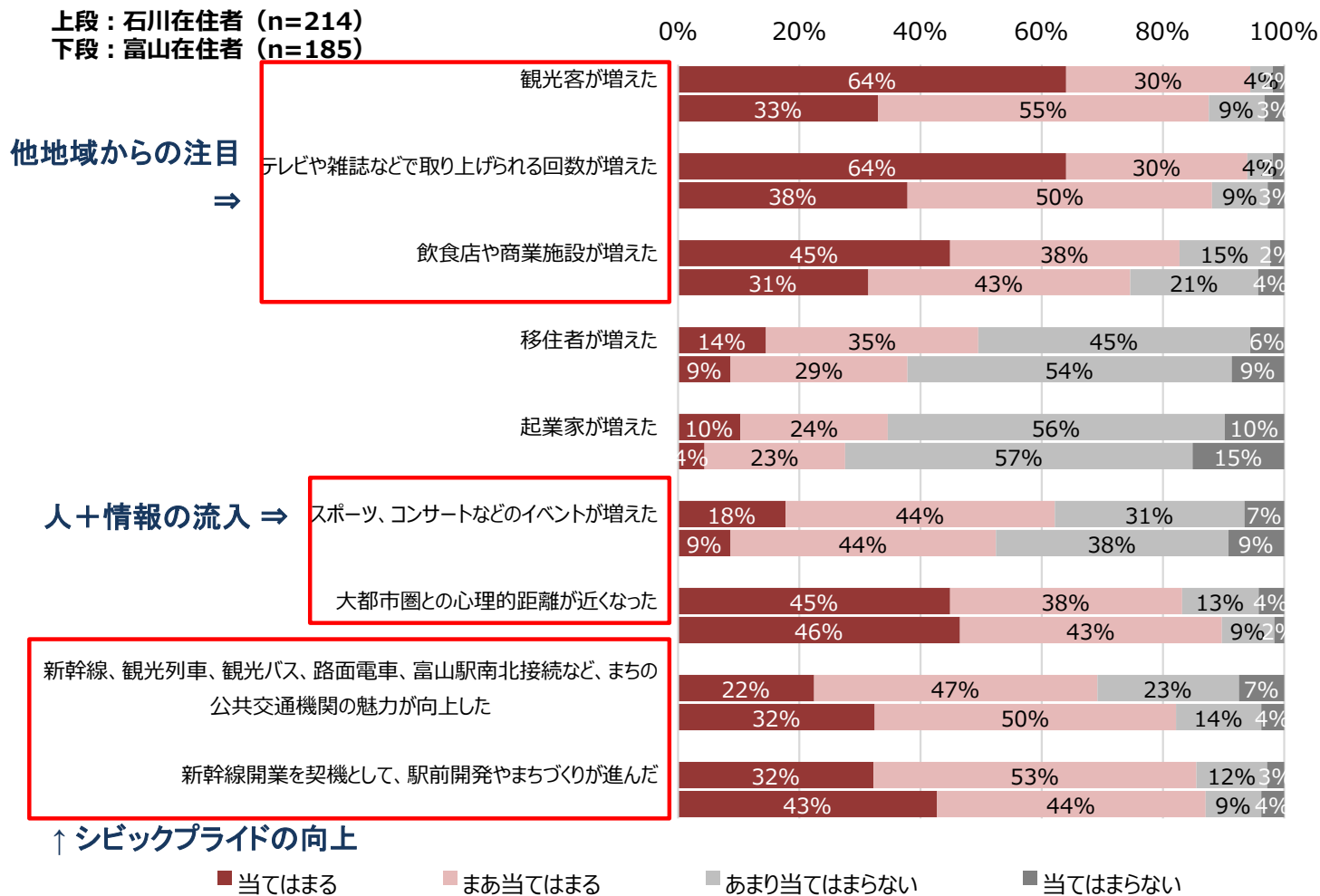
(石川県在住者380名の回答)



(富山県在住者380名の回答)



# (DBJ調査) 金沢開業がもたらした住民意識の変化：②自分の地域のイメージ



**「具体的な変化」主な回答**

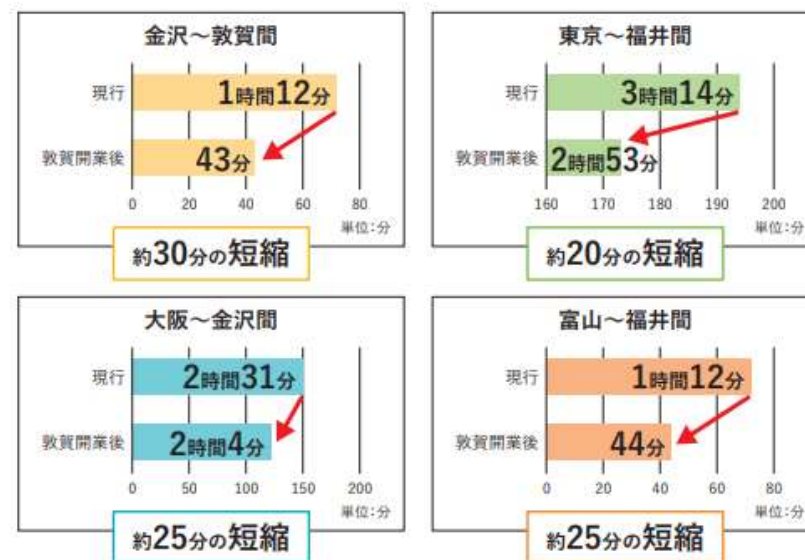
- 「観光客が増えた」「テレビや雑誌などで取り上げられる回数が増えた」「飲食店や商業施設が増えた」 → 他地域から注目され、人が集まる地域に。
- 「スポーツ・コンサートなどのイベントが増えた」「大都市圏との心理的距離が近くなった」 → 人・情報の流入が活発化。
- 「公共交通機関の魅力が向上した」「新幹線開業を契機とした駅前開発やまちづくりが進んだ」 → 利便性のみならず、シビックプライドが醸成。

(注)石川県/富山県在住者各380名のうち、「良いほうに変わった」「少し良いほうに変わった」と回答した214/185名が回答。



## 北陸新幹線敦賀開業で「つながる北陸」

- 北陸新幹線敦賀開業により、金沢駅～敦賀駅が1時間12分から43分と約30分短縮。富山駅～福井駅も1時間12分から44分と約25分短縮。
- **北陸3県(県都間)が1時間以内で移動可能に。**



(注)「北陸新幹線 金沢～敦賀間開業に伴う運行計画の概要について」(2023年8月30日)公表前のもの。

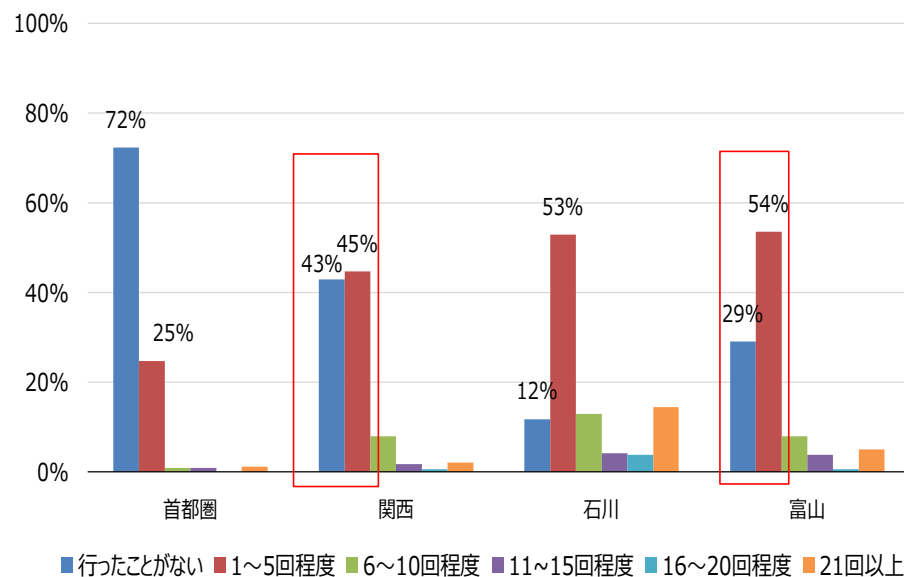
### ◆最速達列車の到達時分

東京～福井間	2時間51分	(36分短縮)
東京～敦賀間	3時間8分	(50分短縮)
大阪～福井間	1時間44分	(3分短縮)
大阪～金沢間	2時間9分	(22分短縮)
大阪～富山間	2時間35分	(29分短縮)

## 敦賀延伸への期待（DBJアンケート調査）：福井県への往訪

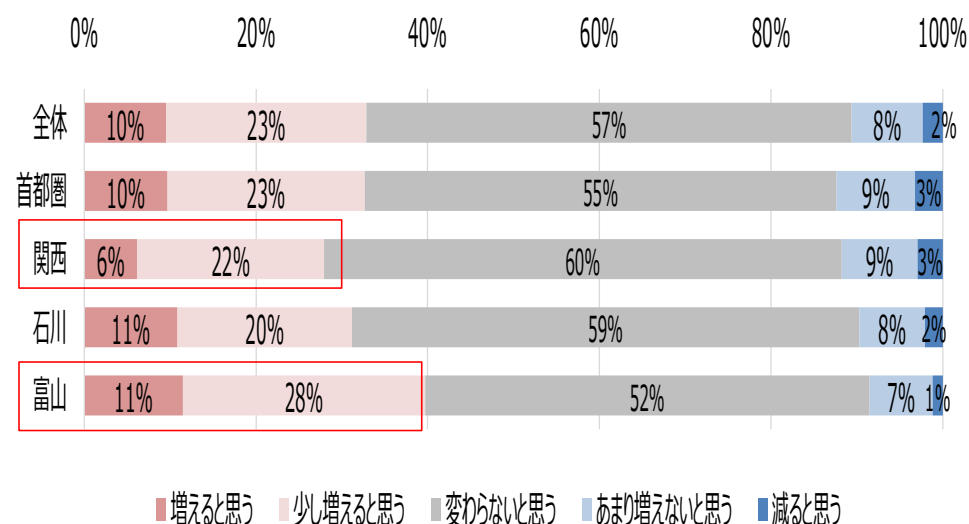
- 富山県在住者は、過去5年間で、3割が福井県を訪れたことがなく、半数が5回以下の訪問にとどまっている。
- 敦賀開業を契機に、福井県への往訪回数がどうなると思うかを尋ねた質問では、富山在住者の4割が「増えると思う」「少し増えると思う」と回答。他の地域と比較して相対的に高く、新たな誘客層として期待できる。

過去5年間に福井県に行ったことがありますか。  
(ビジネスでの往訪も含む。通過は除く)



(注) 福井在住者以外(首都圏・関西・石川・富山在住者 計1,360名)を対象

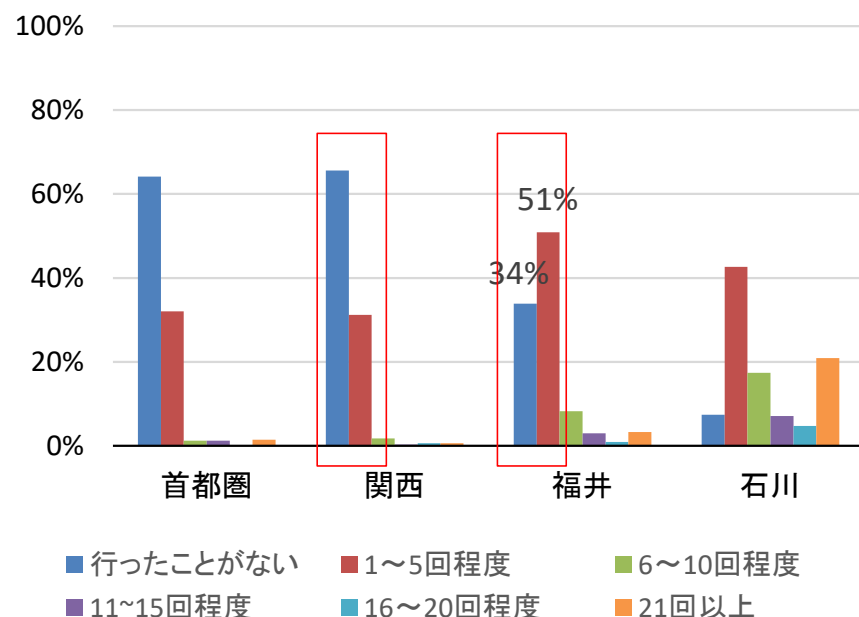
北陸新幹線敦賀開業をきっかけに、福井県への往訪回数は増えると思いますか。



## 敦賀延伸への期待（DBJアンケート調査）：富山県への往訪

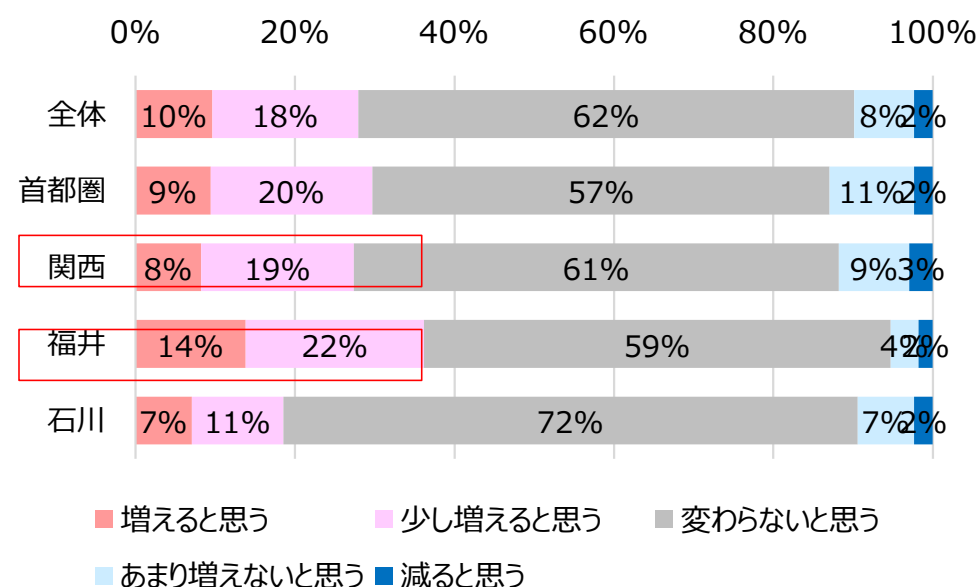
- 福井県在住者は、過去5年間で、3割が富山県を訪れたことがない。半数が5回以下の訪問にとどまっている。
- 敦賀開業を契機に、富山県への往訪回数が増えるかを尋ねたところ、福井在住者の4割弱が「増えると思う」「少し増えると思う」と回答。他の地域と比較して相対的に高く、新たな誘客層として期待できる。

過去5年間に富山県に行ったことがありますか。  
(ビジネスでの往訪も含む。通過は除く)



(注) 富山在住者以外(首都圏・関西・石川・福井在住者 計1360名)を対象

北陸新幹線敦賀開業をきっかけに、富山県への往訪回数は増えると思いますか。

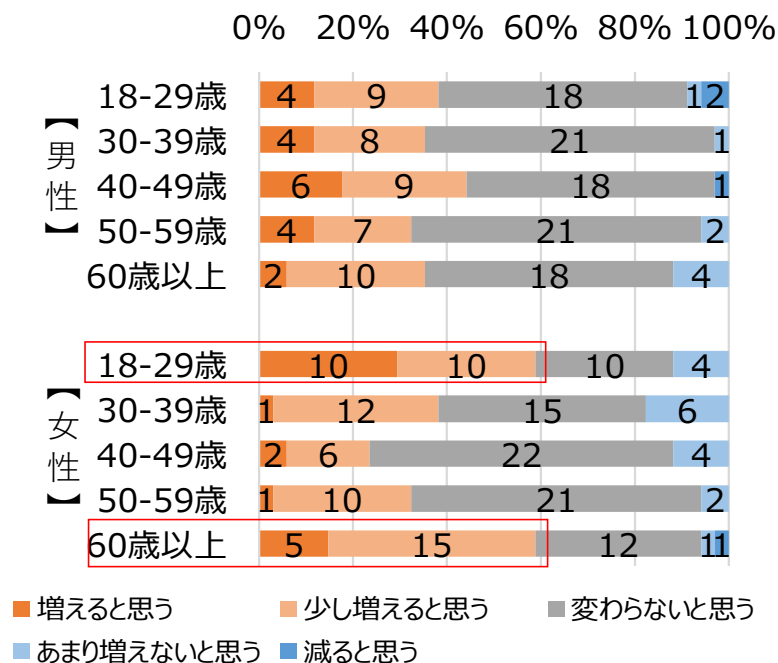


## 敦賀延伸への期待（DBJアンケート調査）：福井⇄富山 性別・年代別の回答

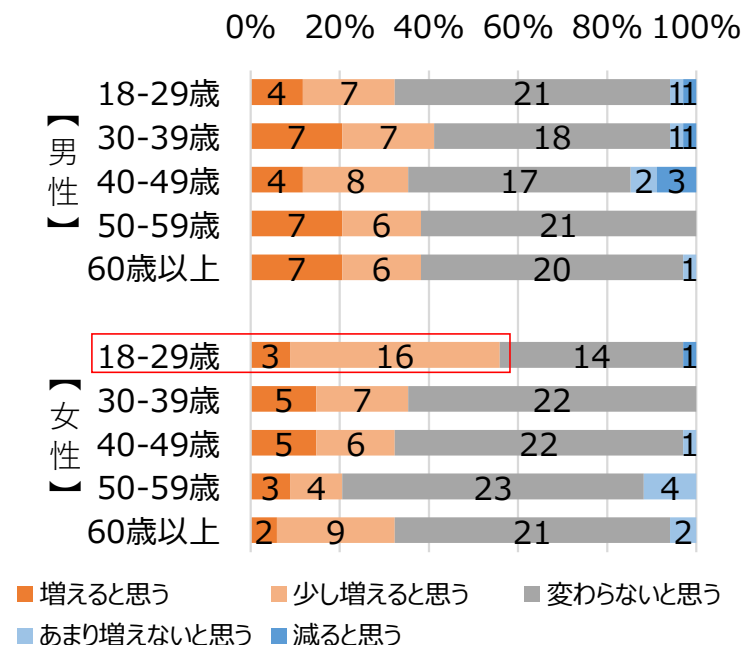
- 性別・年代別にみると、①富山在住者は、女性・18-29歳と60歳以上の層で「福井への往訪回数が(少し)増える」の回答率が高く、②福井在住者は、18-29歳女性で「富山への往訪回数が(少し)増える」の回答率が高い。

### （参考）福井/富山在住者・性別・年代別 北陸新幹線敦賀開業後の富山県/福井県への往訪回数

① 富山在住者の福井県への往訪回数(n=350)



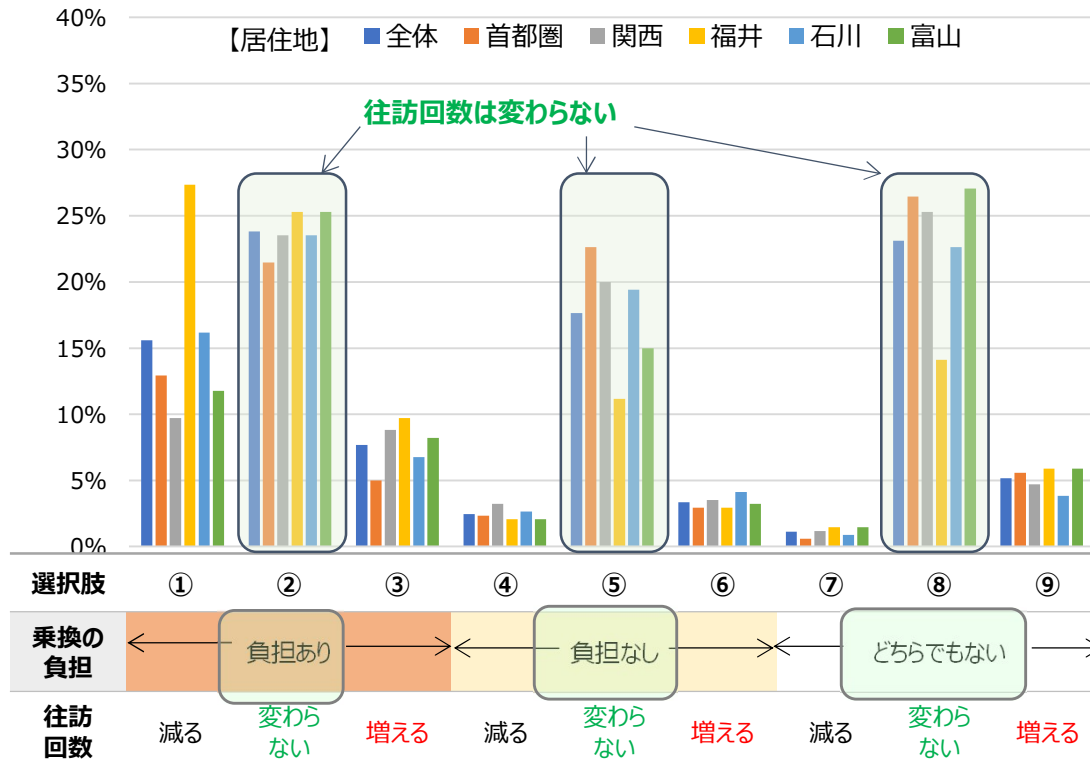
② 福井在住者の富山県への往訪回数(n=350)



## 乗換えへの意識

- 乗換えへの負担感は一定程度あるものの、「(乗換の負担感に関わらず)往訪回数は変わらない」人が多い。アンケートからは、**乗換の有無が往訪回数に大きく影響を及ぼすことはなく、必要な往訪は実施する**とみられる。
- 居住地別にみると、福井在住者の乗換に対する不安は他地域の居住者に比べ大きい。県内移動における乗換負担軽減などの心理的負担の取り除きや**乗換負担を上回る「行ってみたい」と思わせる目的の提供が大切**になる。

敦賀開業後、関西-敦賀以東の往来は、敦賀駅での乗り換えが生じる予定です。  
乗換と福井への往訪回数について、現在のあなたの考えに最も近いものをお聞かせください。



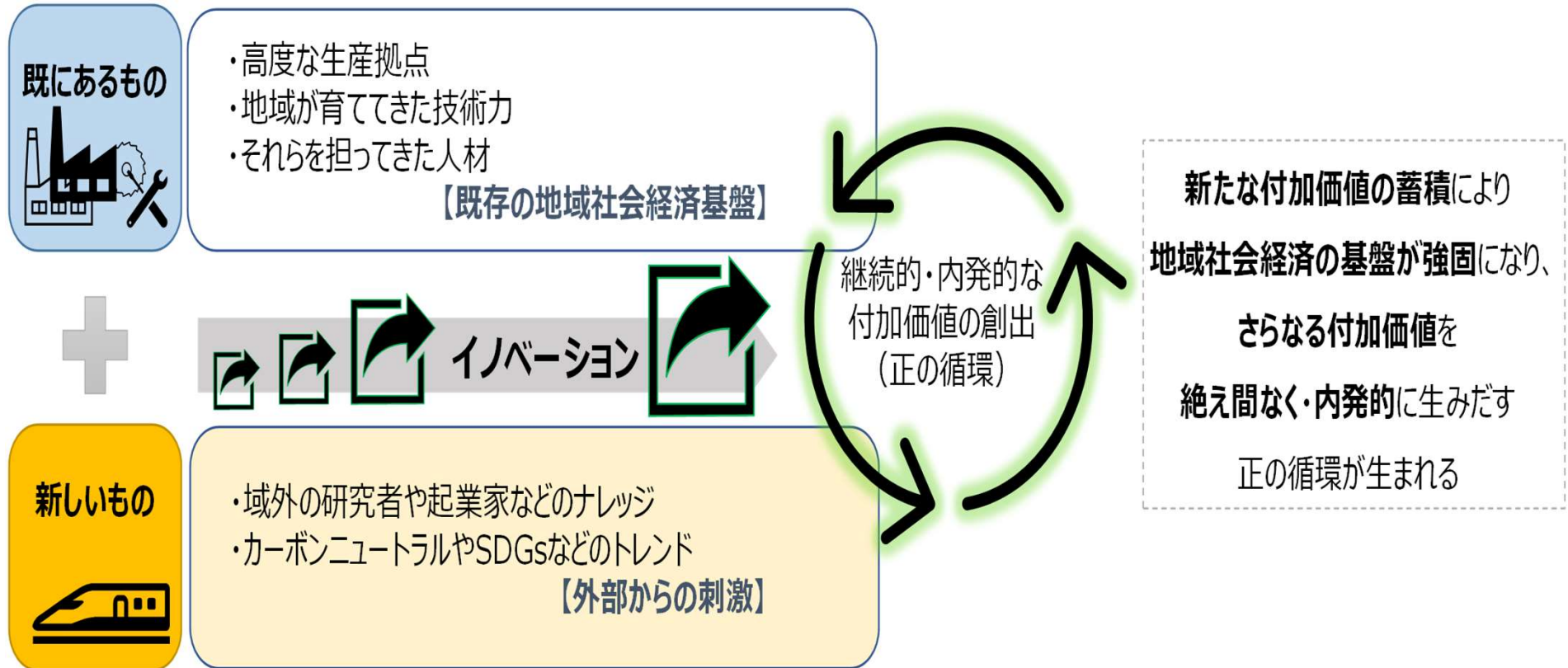
### 【選択肢】

- ① 乗換は負担であり、福井への往訪回数は減ると思う。
- ② 乗換はある程度負担ではあるが、福井への往訪回数は変わらないと思う。
- ③ 乗換はある程度負担ではあるが、福井への往訪回数は増えると思う。
- ④ 乗換に負担はないが、福井への往訪回数は減ると思う。
- ⑤ 乗換に負担はなく、福井への往訪回数は変わらないと思う。
- ⑥ 乗換に負担はなく、福井への往訪回数は増えると思う。
- ⑦ 乗換にかかわらず、福井への往訪回数は減ると思う。
- ⑧ 乗換にかかわらず、福井への往訪回数は変わらないと思う。
- ⑨ 乗換にかかわらず、福井への往訪回数は増えると思う。

(注)全回答者1,700名を対象。



## イノベーションの触媒としての新幹線



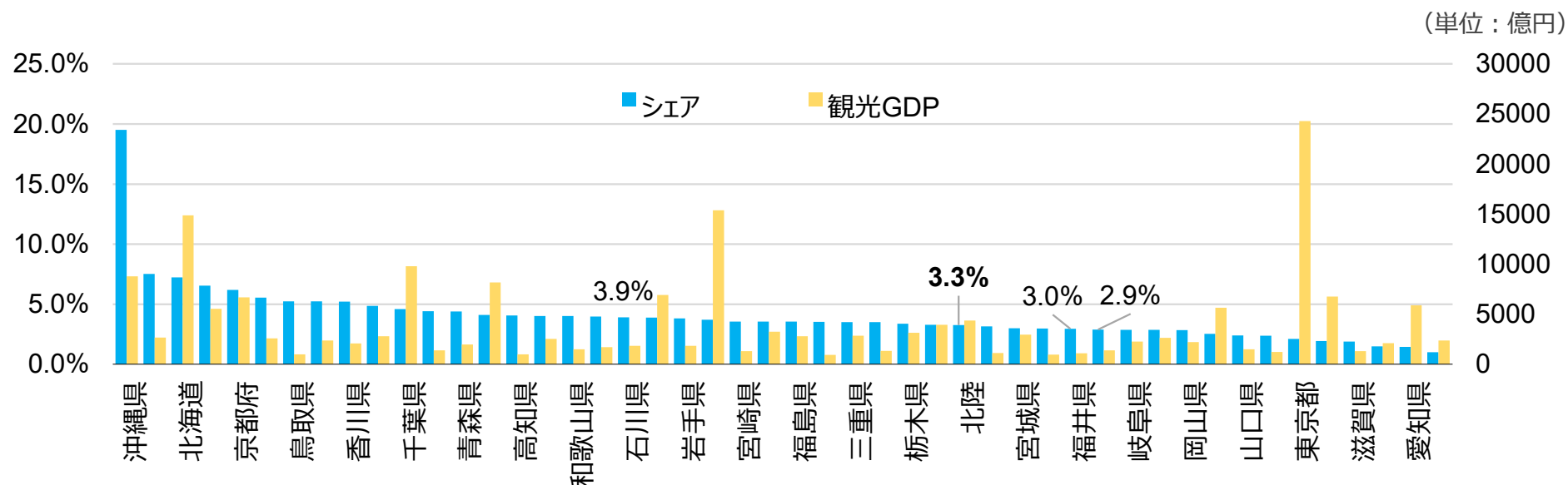
越前たけふ駅前に(株)福井村田製作所が  
 「セラミックコンデンサ研究開発センター」を設立。

総投資額約350億円、従業員約800人

## 都道府県別の観光GDP比較（試算）

- 都道府県が提供する産業連関表や経済波及効果試算ツール等を活用し、新型コロナウイルス感染症拡大前の2019年時点における都道府県別の観光GDPを試算、域内総生産（GRP）に占める割合を算出した。
- 北陸の域内総生産（GRP）に占める観光GDPの割合は3.3%であり、都道府県平均の4%を下回っており、北陸新幹線敦賀開業を契機に、観光GDPを拡大する余地は十分にある。

都道府県別観光GDPと域内総生産（GDP）に占めるシェア（試算）

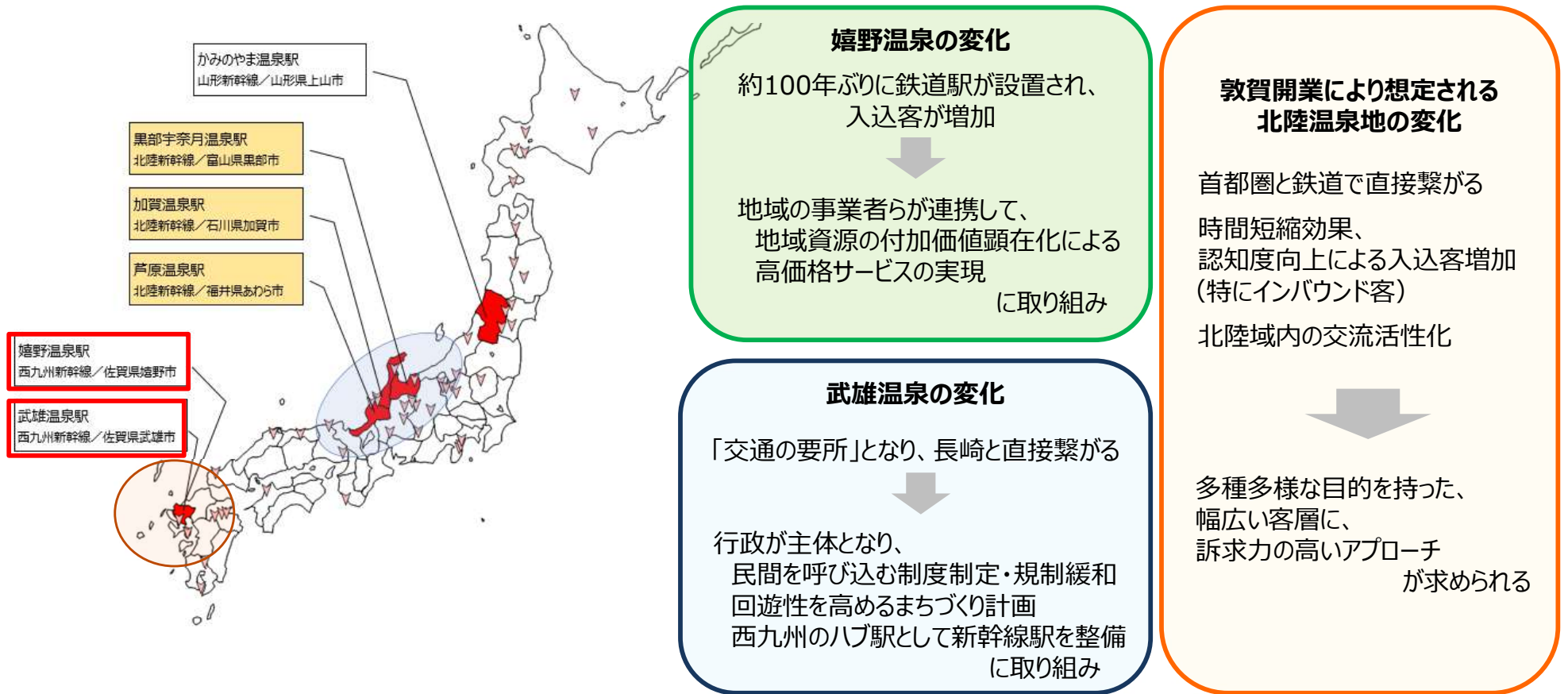


(試算方法・注意事項)

- ・ 各都道府県の観光・旅行消費額（訪日外国人消費額を含む）を、各都道府県が提供する経済波及効果試算ツール（提供されていない場合には産業連関表から作成）を活用して試算。
- ・ このため、使用ツール、産業分類部門など、試算の前提が必ずしも同一でない。

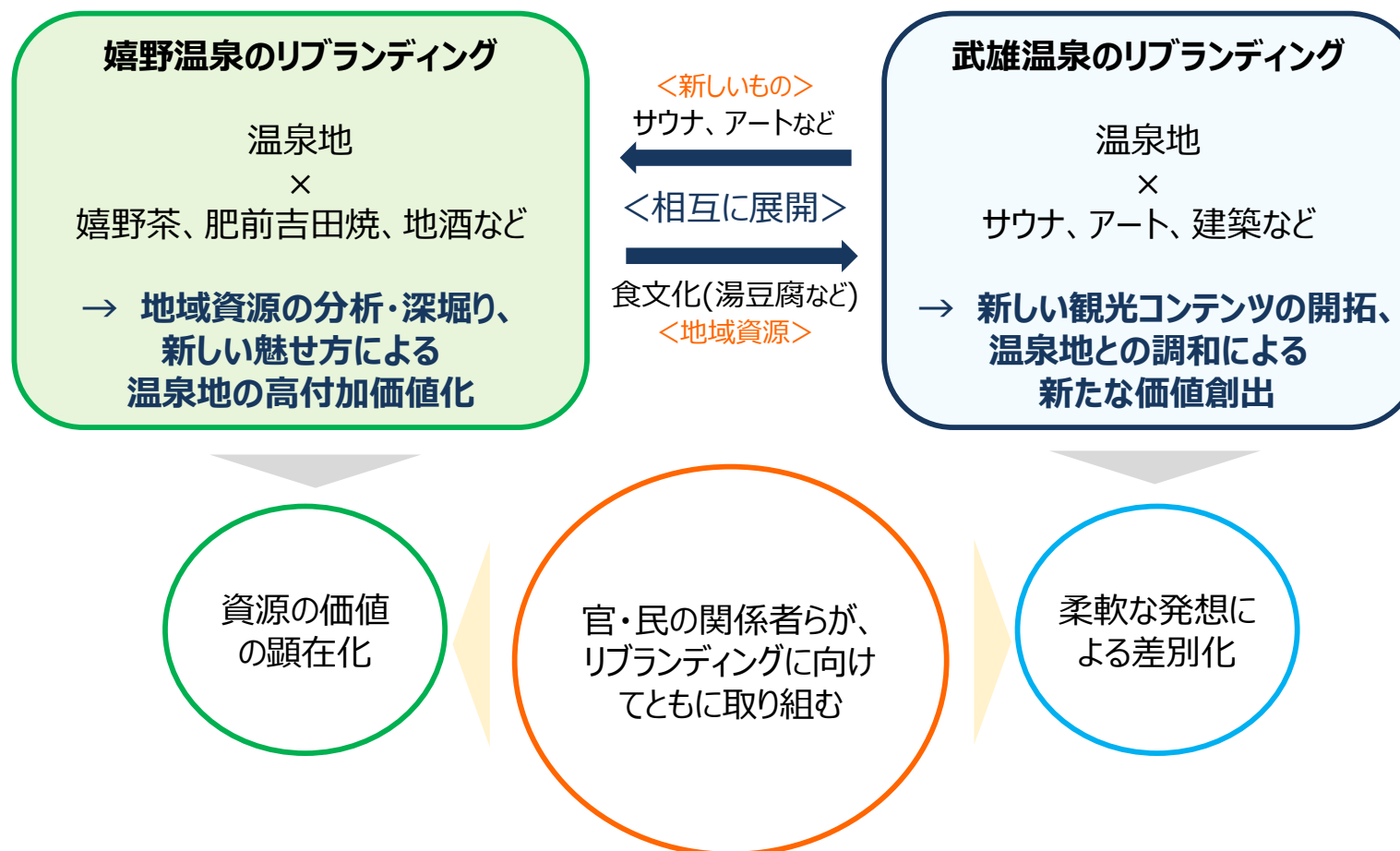
# 地域資源の新しい魅せ方による付加価値向上 – 西九州新幹線・温泉駅の事例から

## 新幹線開業による変化



(出所) DBJ北陸支店「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 – より

## 地域資源の新しい魅せ方による付加価値向上 – 温泉地のリブランディングに向けて



### – 北陸の温泉地のリブランディングに向けて –

今まで以上に多種多様な目的を持った様々な客層に、訴求力の高いアプローチをしていくため、あらためて、**地域資源の分析、プロモーションの工夫による高付加価値化・ブランディング強化**に取り組む必要。

## 真の新幹線効果に向けて

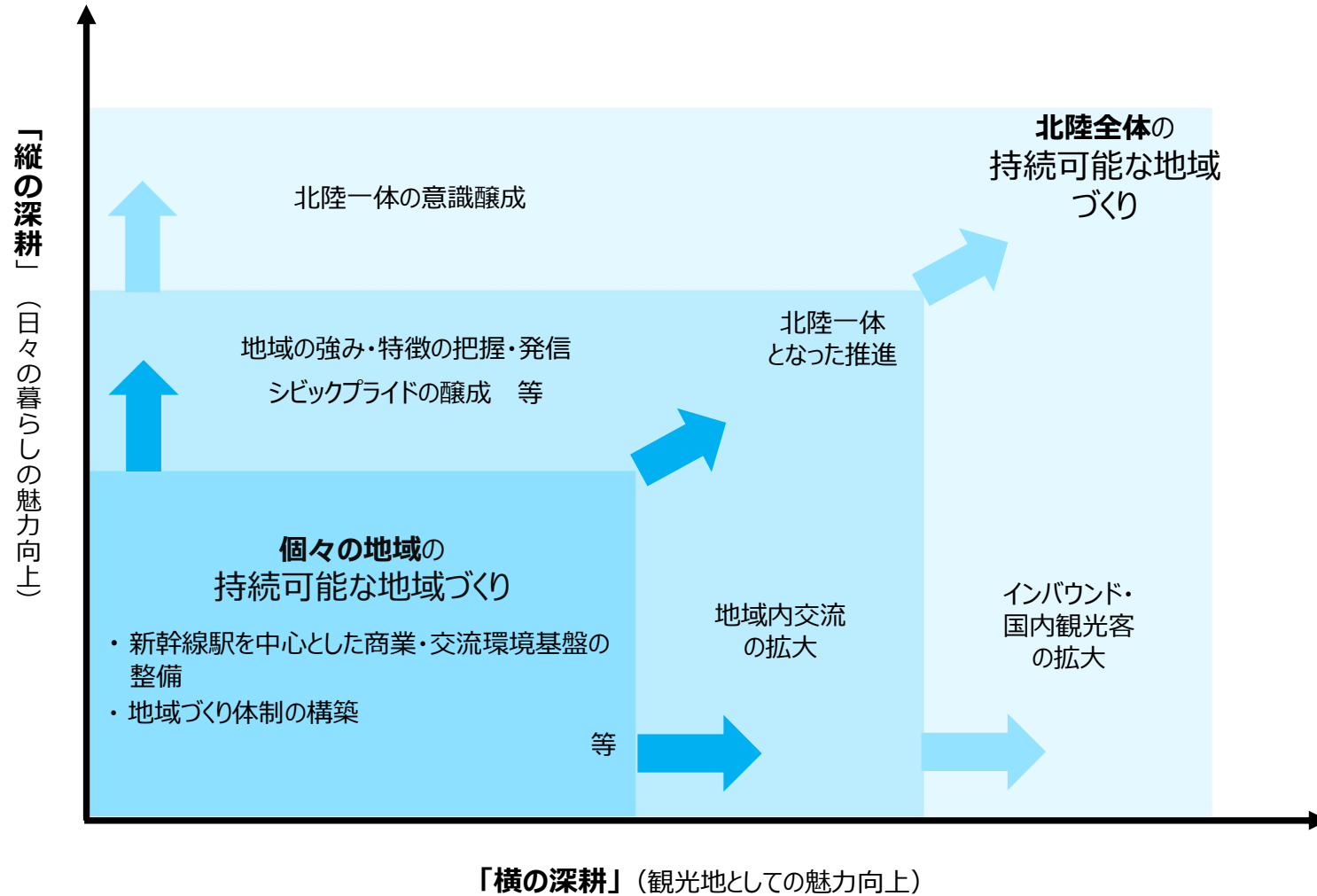
- 2023年3月31日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」（第4次）に基づき、国は、「持続可能な観光地域づくり」、「インバウンド回復」、「国内交流拡大」に取り組むこととしている。
- 北陸においても、北陸新幹線敦賀開業によって、回復しているインバウンド需要を更に取り込み、県都の3駅が1時間で結ばれることで北陸地域内の交流拡大が期待でき、持続可能な観光地となる基盤が整う好機が訪れる。
- 新幹線開業によって、沿線地域住民の日常生活の魅力が向上し、交流拡大と同時にシビックプライドが醸成され、それがまた新たな魅力を生み出して更なる交流が生み出されるといふスパイラルアップを通じた「**持続可能な地域づくり**」こそ、**新幹線の真の効果**である。

### 観光立国推進基本計画（第4次）

基本的な方針
国内交流拡大
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 国内旅行の実施率向上、滞在長期化を目指す</li> <li>■ 旅行需要の平準化と関係人口の拡大につながる新たな交流需要の開拓を図る</li> </ul>
インバウンド回復
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 消費額5兆円の早期達成に向けて、施策を総動員する</li> <li>■ 消費額拡大・地方誘客促進を重視する</li> <li>■ アウトバウンド復活との相乗効果を目指す</li> </ul>
持続可能な観光地域づくり
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光振興が地域社会・経済に好循環を生む仕組みづくりを推進する</li> <li>■ 観光産業の収益力・生産性を向上させ、従事者の待遇改善にもつなげる</li> <li>■ 地域住民の理解も得ながら、地域の自然、文化の保全と観光を両立させる（「住んでよし、訪れてよし」）</li> </ul>

北陸新幹線敦賀開業による北陸における機会・課題
地域内交流の拡大
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 県都3駅の時間距離が1時間以内</li> <li>◆ 新幹線開業による駅周辺環境整備 → <b>3県住民の交流拡大の好機！</b></li> </ul>
インバウンド需要の更なる取り込み
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 訪日外国人に人気が高い「新幹線」の整備、「温泉」の集積</li> <li>◆ 異なる魅力を有する3県観光地間の時間距離短縮 → <b>訪日外国人の滞在時間拡大の好機！</b></li> </ul>
各地の取組みを北陸一体となって推進
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 新幹線開業による駅を中心とした商業・交流環境基盤の整備</li> <li>◆ 観光の基幹産業化の取組み</li> <li>◆ DMO設立などの組織づくり → 各地で行われているこれらの取組みを<b>北陸一体となって推進</b>することで、<b>持続可能な地域づくりを加速</b>する好機！</li> </ul>

# 真の新幹線効果に向けて





## まとめ ～北陸新幹線がもたらす経済社会効果を最大限に～

---

### □ 北陸一体で取り組む

それぞれの観光資源を掛け合わせ、北陸観光の選択肢を増やす。  
自分の地域が有していない機能や資源を補い合う。

### □ 地域の価値をわかりやすく魅せる、発信する

国内外の競合する観光地から、「選ばれ続ける」観光地に。  
気持ちよくお金を使い（キャッシュポイント）、充実した体験を得られるように。

### □ 開業日を「新しいまちづくりのスタート」に

開業日は、ゴールではなく「新しいまちづくりのスタート」。  
地元住民や観光客のニーズ・声に継続して耳を傾け、データを分析して対応・調整し続ける（満足度向上、リピーター獲得、二次交通の見直し）→地域の魅力を高め続ける

### □ 地域住民の満足度/理解向上

新幹線開業をきっかけに、住み続けたい/働き続けたい/誇れる地域づくりを。  
新しい人材交流、開かれた地域に



## 東海道新幹線の代替ルートやCO2排出削減にも貢献

- 北陸新幹線は、日本の大動脈である東海道新幹線が災害などで不通となった場合の代替ルートとしての役割も担う。代替ルートとしての役割を果たす上では、新大阪までの早期開業が重要。
- 金沢と首都圏との間の旅客流動は、北陸新幹線の開業で約1.5倍に増加したが、飛行機の利用者が減り、鉄道が増加したことで、**金沢～首都圏間ではCO2排出量はむしろ減少**。

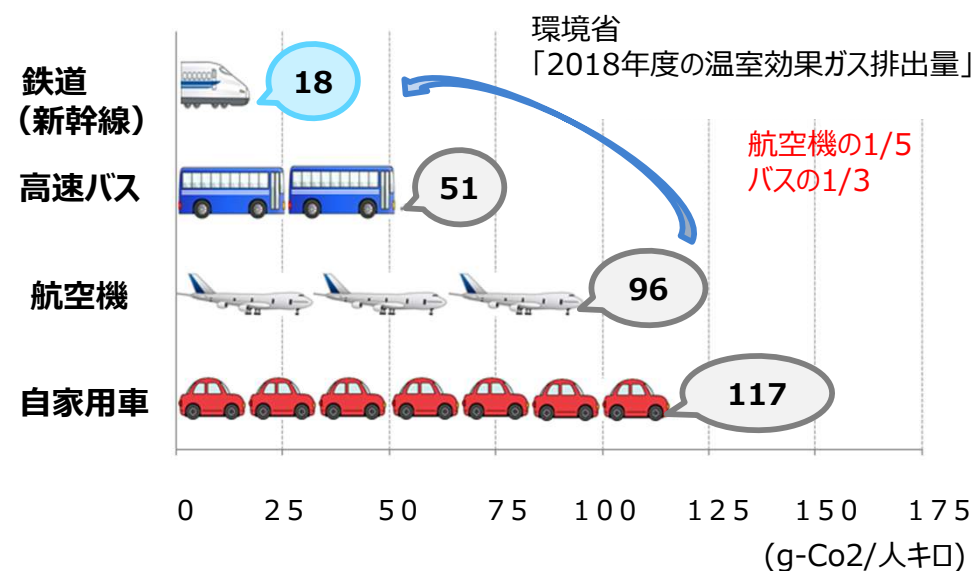
## 新幹線は「究極のEV」

東海道新幹線の代替補完機能



(出所) 石川県

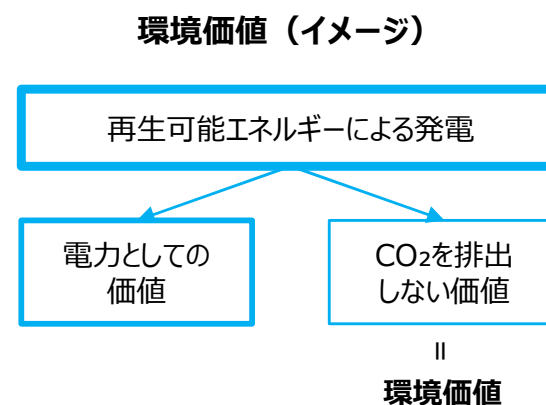
輸送手段別のCO2排出量



⇒ 新幹線敦賀開業を契機に ①域内外との交流加速（イノベーション創出）や、②カーボンニュートラルのトップランナー化が進むことで、北陸地域の内発的発展に繋がることを期待。

## 北陸新幹線敦賀開業の環境価値（試算）

- 敦賀開業に伴うCO2排出削減効果により、北陸新幹線敦賀開業がもたらす環境価値は、約10億円/年と試算。



試算方法（概略）

項目	数値	根拠	出所	
① 輸送量単位当たりCO <sub>2</sub> 排出低減量	113 g-CO <sub>2</sub> /人・km	自家用自動車130-鉄道17、コロナの影響排除のため2019年度の数値採用、自家用自動車の走行距離は鉄道の路線距離と同じとする	国土交通省ホームページ	
② 増加来訪者数	石川県 首都圏	318 千人	-	日本政策投資銀行「つながる北陸」新幹線レポートVol.4
	石川県 関西圏	388 千人		
	福井県 首都圏	713 千人	-	日本政策投資銀行「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」
	福井県 関西圏	72 千人		
③ 距離	石川県 首都圏	451 km	東京～金沢:261.9km、大阪～敦賀:136.9km、敦賀～金沢:約125.0km	yahooo! 乗換案内、福井県ホームページ
	石川県 関西圏	262 km		
	福井県 首都圏	555 km	東京～金沢:450.5km、金沢～福井:約104.2km、大阪～敦賀:136.9km、敦賀～福井:約20.8km	yahooo! 乗換案内、福井県ホームページ
	福井県 関西圏	158 km		
④ CO <sub>2</sub> 価格	90 US\$/t-CO <sub>2</sub>	2030年価格	国際エネルギー機関(IEA)報告書2022	
⑤ 為替	148 円/US\$	2023年11月30日終値	yahooo! ファイナンス	
環境価値(試算)	石川県 369 百万円	=①×②×③×④×⑤		
	福井県 613 百万円			
	合計 983 百万円			

(出所) DBJ北陸支店「「つながる北陸」新幹線レポート vol5.敦賀駅：北陸新幹線敦賀開業を契機とした持続可能な地域づくりーシン・新幹線効果に向けてー」より

---

ご清聴ありがとうございました。

**著作権 (C) Development Bank of Japan Inc. 2024**  
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、取引など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、ご自身のご判断でなされますようお願いいたします。

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、当行までご連絡ください。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。