

本調査・報告は、公益財団法人富山第一銀行奨学財団からの研究助成を得て、実施しています。

北陸新幹線の利用実態と 開業効果に対する沿線住民の意識

2026年4月13日

富山国際大学 現代社会学部 観光専攻 教授 大谷友男

調査の背景と目的

- 新幹線開業が地域の社会・経済に与えるインパクトに関する研究は、開業直後の動向は取り上げられるものの、中長期的視点の分析は乏しい（櫛引・竹内・永澤・大谷，2021）。
 - 分析主体の不在、経済・社会情勢の変化に伴って「他の変数」が影響
- そのような問題意識から、報告者は中長期的視点で新幹線開業の影響について分析してきた。
- 金沢開業から11年が経過し、新幹線が生活に浸透してきた中での、敦賀開業から2年が経過し、いわゆる開業効果が落ち着いた中での、沿線住民の北陸新幹線の利用実態や意識について、アンケート調査をもとに明らかにする。

調査の概要

- 対象：北陸新幹線沿線在住の20歳以上の男女
東京、埼玉、群馬、長野、新潟、富山、石川、福井、京都、大阪
- 対象の割付：20代から60代（70代を含む）を10歳区切りで、2020年国勢調査の男女・年齢別人口をベースに年代、男女の割合が均等になるよう設定
- サンプル数：各都府県400サンプルを想定、合計4,164名からの回答（右表）
- 調査期間：2026年1月6日～1月13日（8日間）
- 調査方法：インターネットリサーチ（Fastask）

都府県別サンプル数

	サンプル数
東京都	437
埼玉県	428
群馬県	405
長野県	412
新潟県	424
富山県	415
石川県	400
福井県	385
京都府	431
大阪府	427
合計	4,164

質問項目

- 質問項目は下表のとおり。
- 年代・性別などの基本属性は、モニターの登録情報から収集。クロス集計に利用するため、北信越5県では居住市町村を聴取。

調査対象都府県と質問項目

	東京	埼玉	群馬	長野	新潟	富山	石川	福井	京都	大阪
北陸3県の観光資源の認知度	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
北陸3県の観光資源の訪問／購買意向	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2025年における北陸新幹線の利用経験（区間別）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
北陸新幹線に対する評価・期待（開業段階別）				○	○	○	○	○	○	○
北陸新幹線に対する評価（項目別）						○	○	○		
敦賀乗換に対する評価						○	○	○	○	○
2025年における並行在来線（三セク鉄道）の利用経験						○	○	○		
並行在来線（三セク鉄道）のサービスに対する評価						○	○	○		

北陸3県の観光資源の認知度と訪問意向

北陸の観光地・特産品の認知度

- ・ 関東・関西における北陸の観光地・特産品の認知度上位は下表の通り。
- ・ 関東と関西で認知度の差が10ポイント以上開いていたのは、芦原温泉（関東：16.5%、関西35.3%）と三方五湖（関東：11.7%、関西：28.4%）のみ。前回調査に比べて関東での認知度のポイントが上昇した。

(単位：%)

関東認知度		
1	黒部ダム	【富山県】 63.5
2	兼六園	【石川県】 63.5
3	ホタルイカ	【富山県】 61.5
4	輪島塗	【石川県】 58.7
5	ます寿し	【富山県】 55.0
6	白えび	【富山県】 49.7
7	東尋坊	【福井県】 49.3
8	富山のくすり	【富山県】 48.8
9	越前がに	【福井県】 48.6
10	金箔	【石川県】 48.2

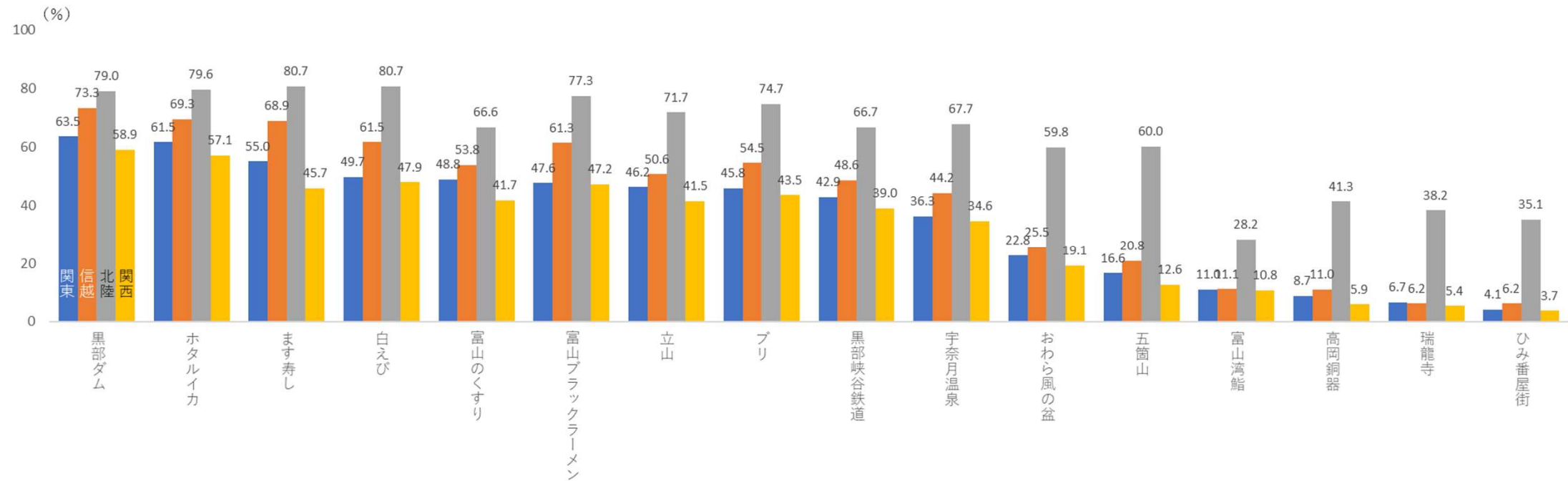
(単位：%)

関西認知度		
1	兼六園	【石川県】 60.2
2	黒部ダム	【富山県】 58.9
3	ホタルイカ	【富山県】 57.1
4	輪島塗	【石川県】 50.6
5	東尋坊	【福井県】 49.2
6	越前がに	【福井県】 47.9
7	白えび	【富山県】 47.9
8	富山ブラックラーメン	【富山県】 47.2
9	ます寿し	【富山県】 45.7
10	ブリ	【富山県】 43.5

注) 関東は東京・埼玉・群馬、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

富山県の観光地・特産品の認知度

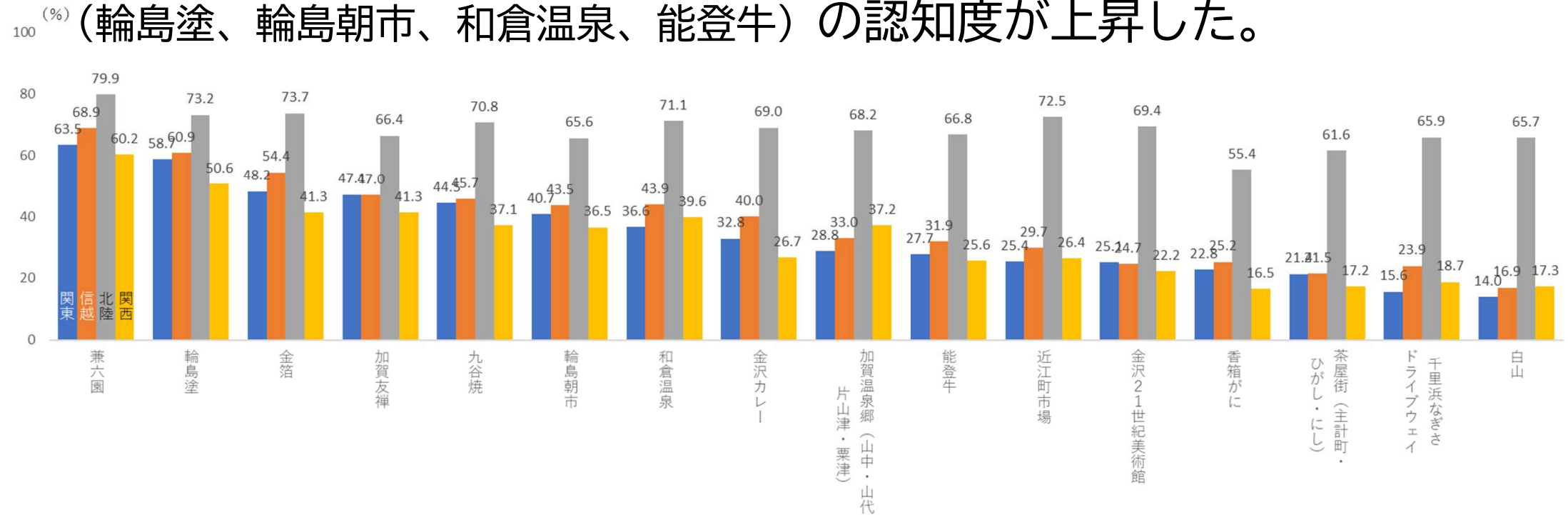
- 認知度上位は、黒部ダム、ホタルイカ、ます寿し、白えび。
- 3年前の調査と比較して、認知度の高さやランキングに、ほとんど変動はなかった。



注) 関東は東京・埼玉・群馬、信越は長野・新潟、北陸は富山・石川・福井、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

石川県の観光地・特産品の認知度

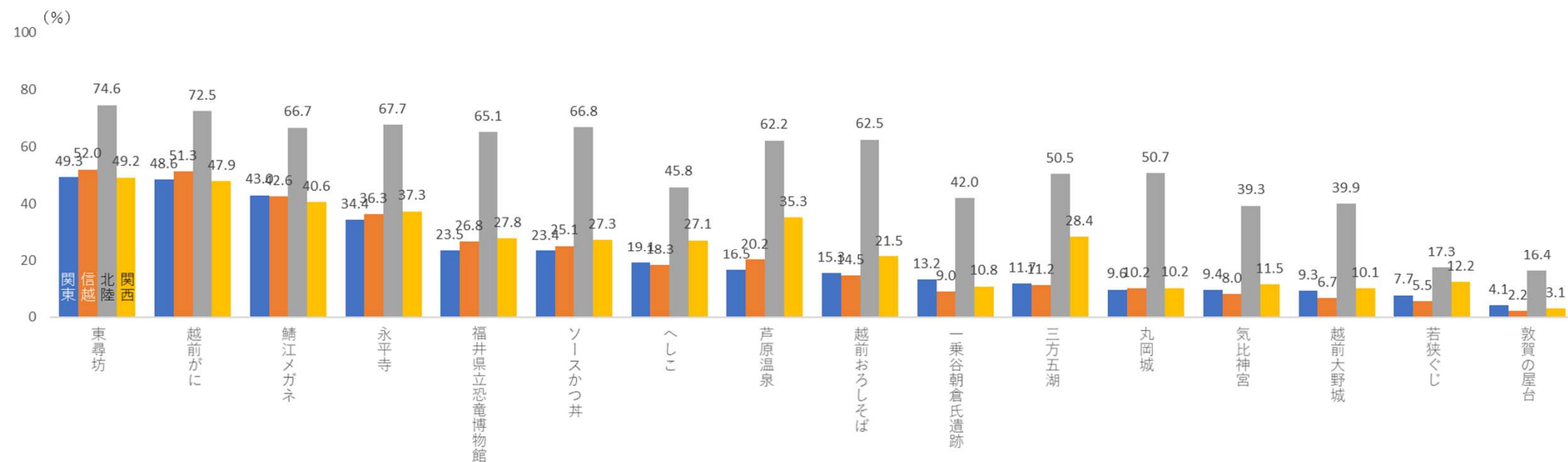
- 認知度上位は、兼六園を筆頭に、伝統工芸品（輪島塗、金箔、加賀友禅、九谷焼）が占める。温泉地の認知度は関西＞関東。
- 3年前の調査と比較して変動は少ないが、関東を中心に能登の観光資源（輪島塗、輪島朝市、和倉温泉、能登牛）の認知度が上昇した。



注) 関東は東京・埼玉・群馬、信越は長野・新潟、北陸は富山・石川・福井、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

福井県の観光地・特産品の認知度

- 東尋坊、越前がにの認知度が高い。3年前の調査と比較してランキングは大きく変わっていない。
- また、3年前の調査と比較して関東での認知度が（若干ではあるが）総じて上昇傾向にあり、関東と関西の間の認知度の開きは縮まっている。



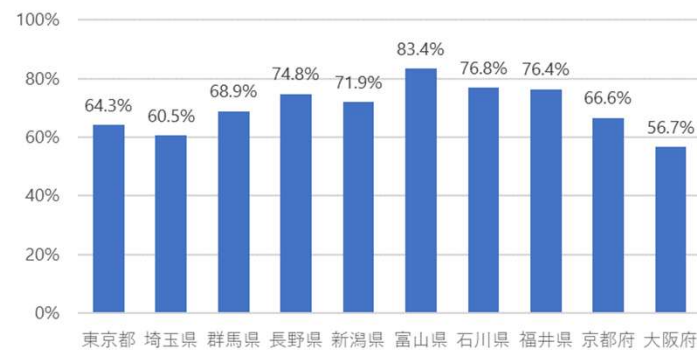
注) 関東は東京・埼玉・群馬、信越は長野・新潟、北陸は富山・石川・福井、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

認知度の地域差から見る観光地・特産品の特徴

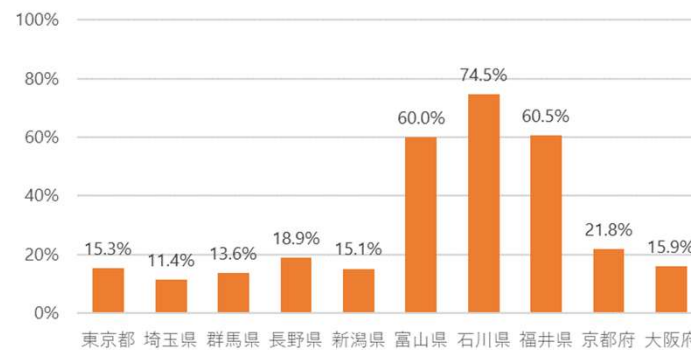
- 観光地・特産品の認知度の地域差の傾向から、①全国区、②地方区、③県内区／未発掘の3つに分類できる。 ※詳細は参考資料①を参照

- ① 全国区 自県や近隣県だけでなく、他地域での認知度も高い
例) 黒部ダム、兼六園、越前がに等
- ② 地方区 自県や近隣県での認知度は高いが、他地域での認知度は低い
例) 五箇山、白山、近江町市場、越前おろしそば等
- ③ 県内区 自県での認知度は一定程度あるが、県外での認知度は低い
／未発掘 例) 富山湾鮭、ひみ番屋街、一乗谷朝倉氏遺跡、敦賀の屋台等

黒部ダム 【富山県】



白山 【石川県】



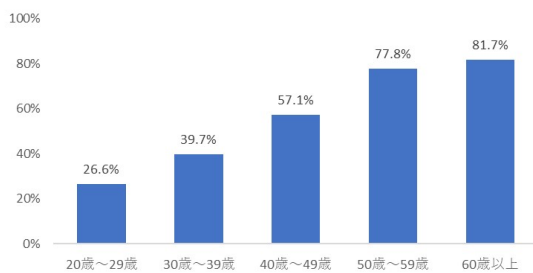
敦賀の屋台 【福井県】



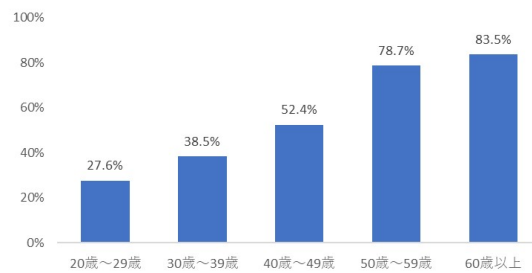
認知度の年代差から見る観光地・特産品の特徴

- 観光地・特産品の認知度を年代別に見てみると、多くの場合（とくに関東や関西といった域外）、年代が上になるほど認知度が高く、若い世代ほど認知度が低い傾向にある。
- なかでも、古くから知られる観光地・特産品でその傾向が強い（例：黒部ダム、兼六園、東尋坊など）。
- 一方で、富山ブラックラーメンや金沢21世紀美術館といった比較的新しい観光地・特産品では、年代による差が小さい。 ※詳細は参考資料②を参照

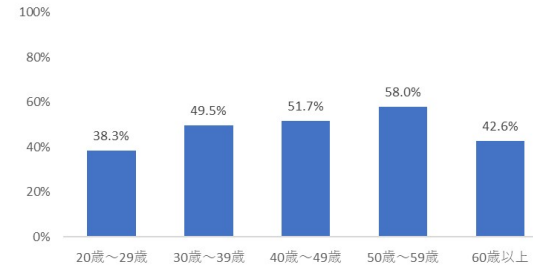
黒部ダムの関東での年代別認知度



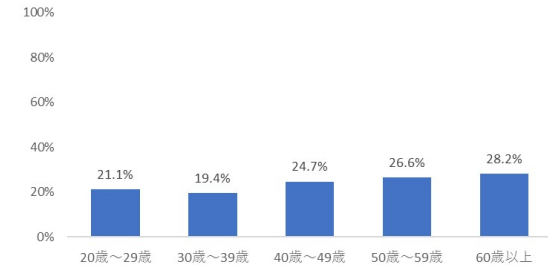
兼六園の関東での年代別認知度



富山ブラックラーメンの関東での年代別認知度



金沢21世紀美術館の関東での年代別認知度



北陸の観光地・特産品の訪問・購買意向

- 関東・関西における北陸の観光地・特産品の訪問・購買意向上位は、下表の通り。各県の詳細は次ページ以降に掲載。
- 敦賀の屋台や富山湾鮓、香箱がになど、認知度は高くなくとも、訪問・購買意向の高い観光資源が少なくない。

(単位：pt)

関東訪問・購買意向		
1	敦賀の屋台	【福井県】 69.9
2	越前おろしそば	【福井県】 65.5
3	若狭ぐじ	【福井県】 64.3
4	ひみ番屋街	【富山県】 63.5
5	富山湾鮓	【富山県】 62.9
6	気比神宮	【福井県】 61.7
7	近江町市場	【石川県】 59.4
8	香箱がに	【石川県】 58.5
9	一乗谷朝倉氏遺跡	【福井県】 57.9
10	能登牛	【石川県】 57.7

(単位：pt)

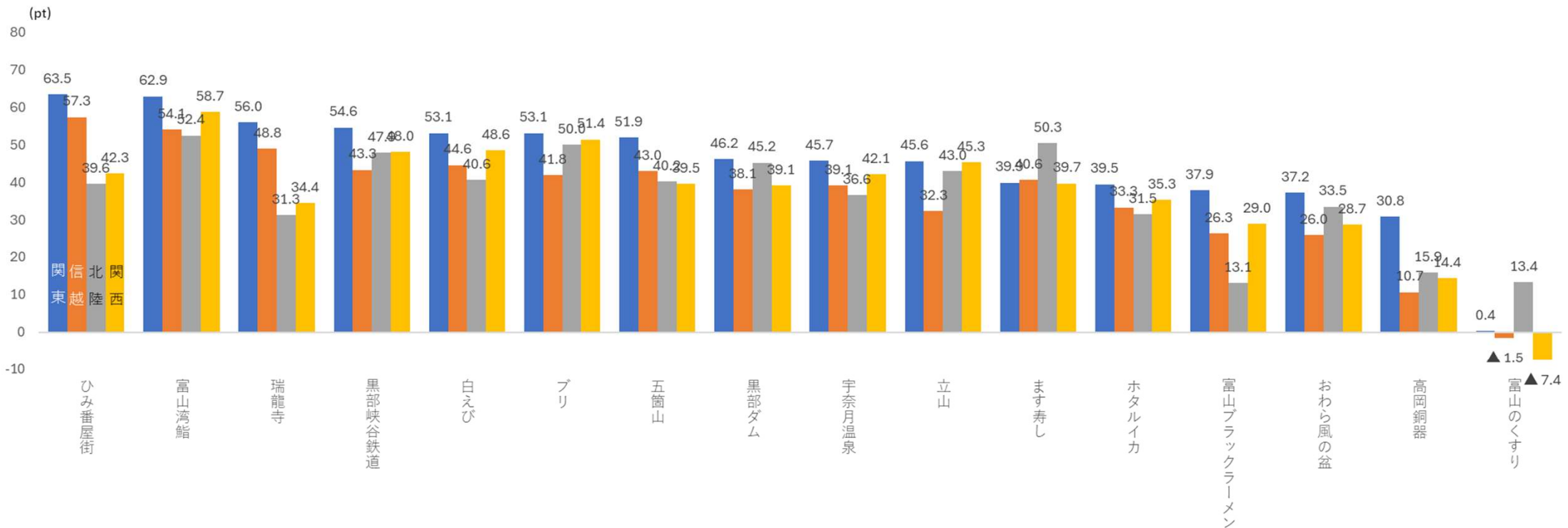
関西訪問・購買意向		
1	富山湾鮓	【富山県】 58.7
2	香箱がに	【石川県】 54.9
3	能登牛	【石川県】 51.7
4	ブリ	【富山県】 51.4
5	敦賀の屋台	【福井県】 50.0
6	加賀温泉郷	【福井県】 49.2
7	近江町市場	【富山県】 48.6
8	白えび	【富山県】 48.6
9	金沢21世紀美術館	【石川県】 48.3
10	和倉温泉	【石川県】 48.3

注1) 関東は東京・埼玉・群馬、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

注2) これらの観光地・特産品を「知っている」と回答した人に対し、「訪問・購入したい」を100、「どちらかといえば、訪問・購入したい」を50、「どちらともいえない」を0、「どちらかといえば、訪問・購入したくない」を-50、「訪問・購入したくない」を-100とし、その値に回答者数を乗じてポイント化したもの

富山県の観光地・特産品の訪問・購買意向

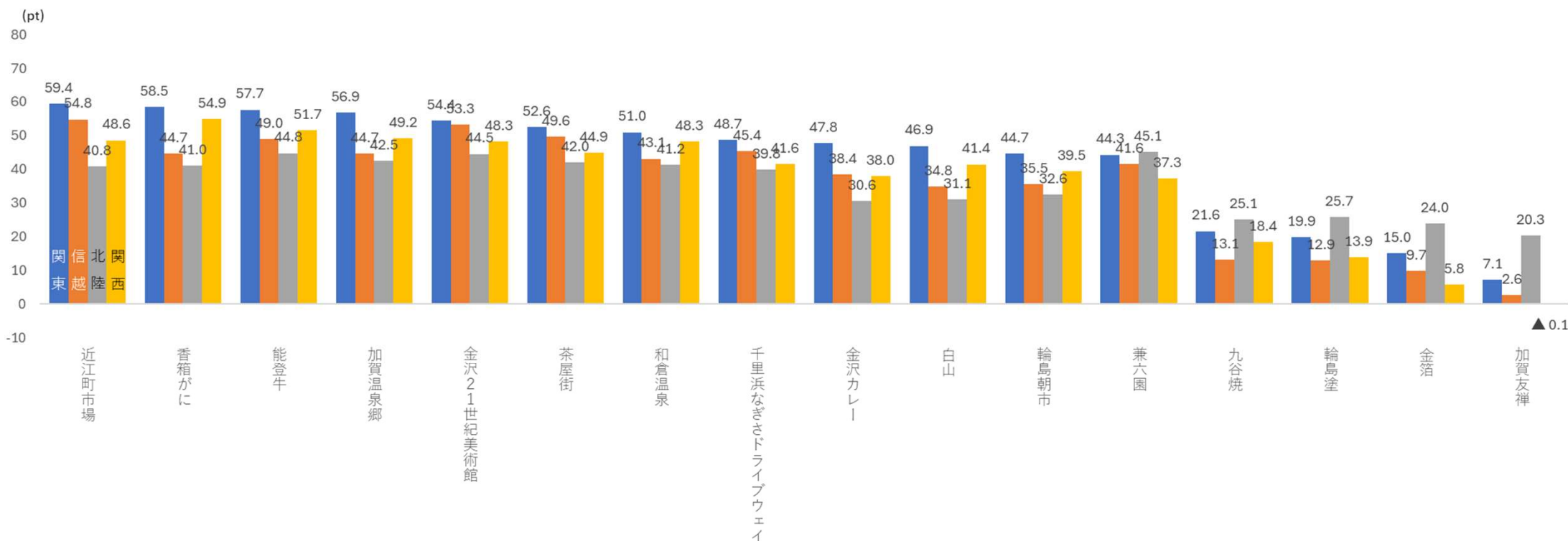
- 訪問・購買意向では、富山湾鮭が各地域で高水準。ひみ番屋街と瑞龍寺は地域差があるが、その他の観光地・特産品では目立った地域差はない。



注1) 関東は東京・埼玉・群馬、信越は長野・新潟、北陸は富山・石川・福井、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。
 注2) これらの観光地・特産品を「知っている」と回答した人に対し、「訪問・購入したい」を100、「どちらかといえば、訪問・購入したい」を50、「どちらともいえない」を0、「どちらかといえば、訪問・購入したくない」を-50、「訪問・購入したくない」を-100とし、その値に回答者数を乗じてポイント化したもの。自県の観光地・特産品に関しては、来訪者に薦めたいか否かで5段階評価したもの。

石川県の観光地・特産品の訪問・購買意向

- 食関連の観光地・特産品が上位に目立つ。工芸品は、石川県に限らず購買意向は低くなる傾向にある。

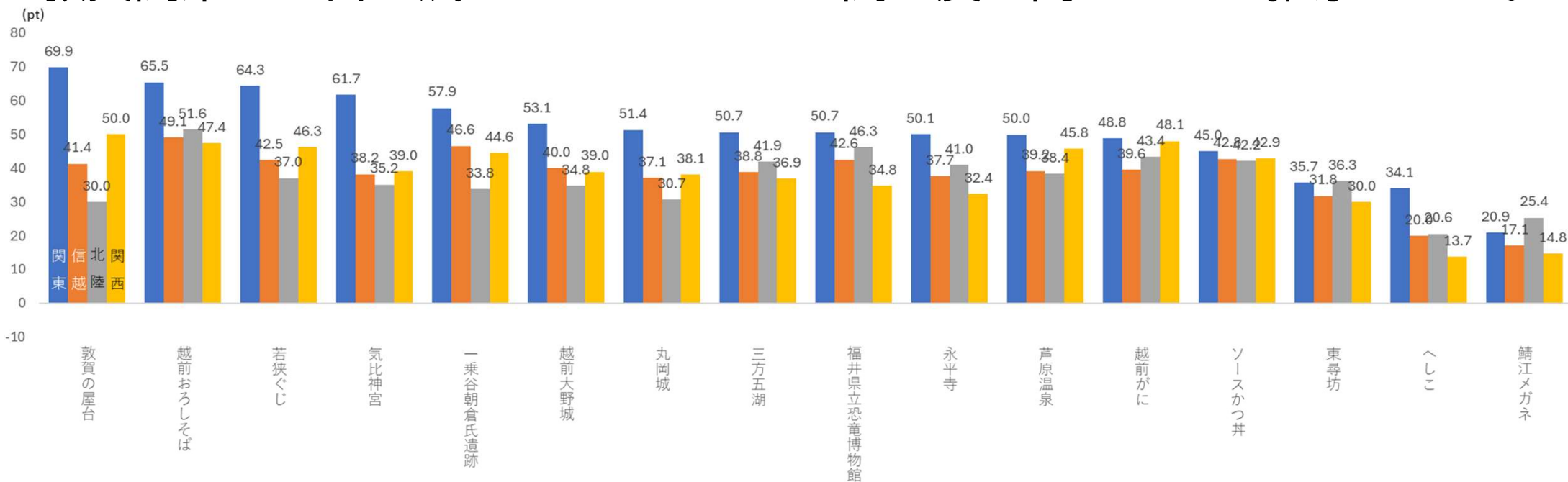


注1) 関東は東京・埼玉・群馬、信越は長野・新潟、北陸は富山・石川・福井、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

注2) これらの観光地・特産品を「知っている」と回答した人に対し、「訪問・購入したい」を100、「どちらかといえば、訪問・購入したい」を50、「どちらともいえない」を0、「どちらかといえば、訪問・購入したくない」を-50、「訪問・購入したくない」を-100とし、その値に回答者数を乗じてポイント化したもの。自県の観光地・特産品に関しては、来訪者に薦めたいか否かで5段階評価したもの。

福井県の観光地・特産品の訪問・購買意向

- 関東の訪問・購買意向が総じて高水準の傾向がうかがえる。富山県、石川県でもその傾向はわずかに認められるが、福井県の数値は抜けており、敦賀開業から日が浅いこともあってか関心度が高まったと推察される。



注1) 関東は東京・埼玉・群馬、信越は長野・新潟、北陸は富山・石川・福井、関西は京都・大阪。アンケートの回答者数を各都府県の人口で重み付けして算出した値である。

注2) これらの観光地・特産品を「知っている」と回答した人に対し、「訪問・購入したい」を100、「どちらかといえば、訪問・購入したい」を50、「どちらともいえない」を0、「どちらかといえば、訪問・購入したくない」を-50、「訪問・購入したくない」を-100とし、その値に回答者数を乗じてポイント化したもの。自県の観光地・特産品に関しては、来訪者に薦めたいか否かで5段階評価したもの。

北陸新幹線の利用経験

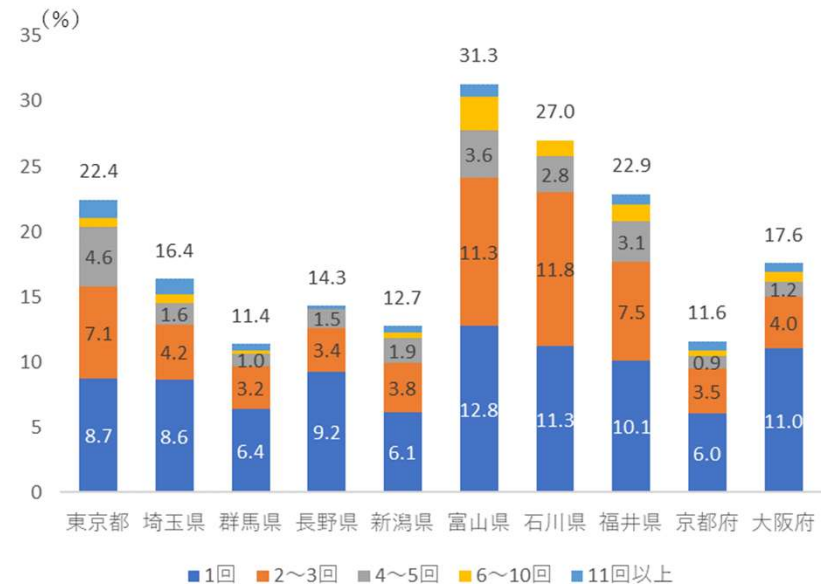
2025年における北陸新幹線の利用経験（長野～金沢）

- 年に1度の利用があった割合は、1割強～3割強。
- その割合が高いのは、富山の31.3%、石川の27.0%、福井22.9%の順。東京、大阪は1度は利用した人の割合が高め。新潟は上越地域に限れば31.6%が、長野も北信・東信に限れば19.8%が1度は利用。



2025年における北陸新幹線の利用経験（長野～金沢）

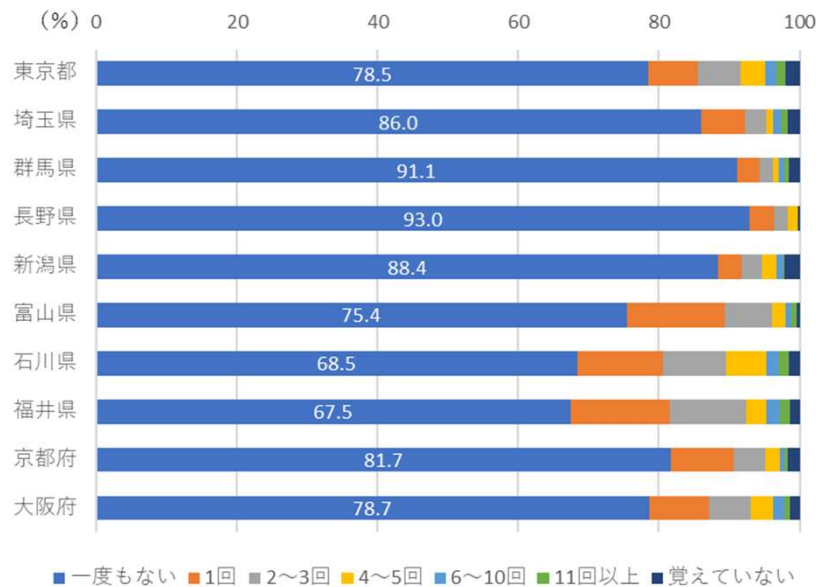
注）長野～金沢間の一部区間でも利用していれば1回とカウント。往復・片道関係なく1旅程で1回とカウント。



2025年に一度は北陸新幹線（長野～金沢）を利用した人の詳細

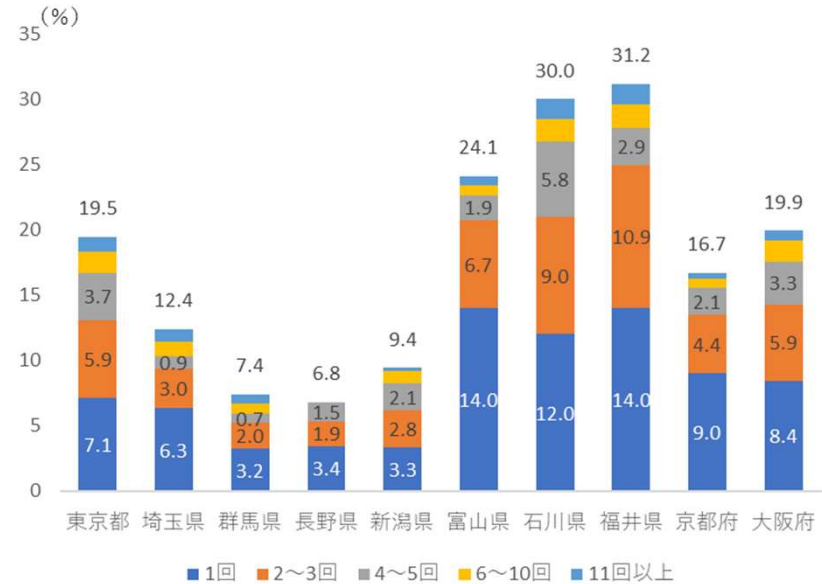
2025年における北陸新幹線の利用経験（金沢～敦賀）

- 年に1度の利用があった割合は、1割弱～3割強。富山以东では、長野～金沢に比べて低い値。石川以西は、長野～金沢より高い値。
- その割合が高いのは、福井の31.2%、石川の30.0%、富山24.1%の順。東京、大阪も高い値。新潟は上越地域に限れば31.6%が1度は利用。



2025年における北陸新幹線の利用経験（金沢～敦賀）

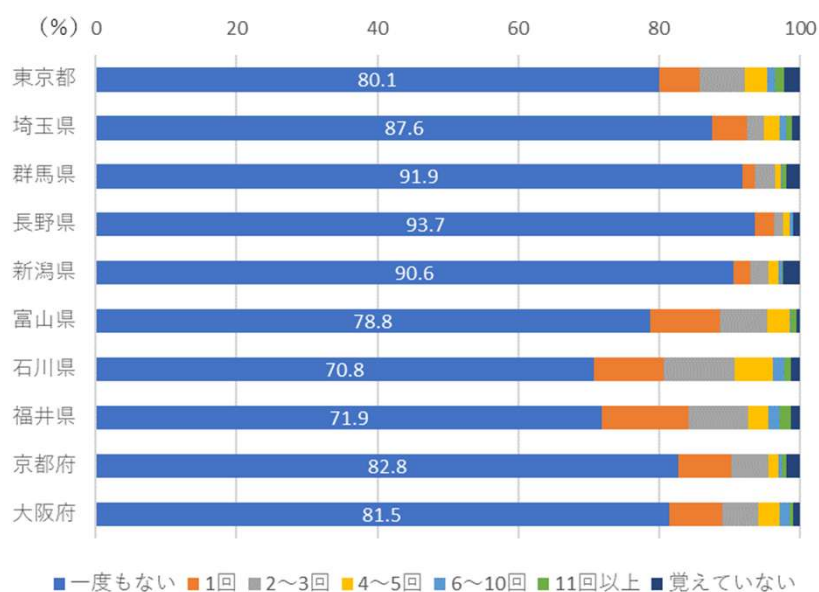
注) 金沢～敦賀間の一部区間でも利用していれば1回とカウント。往復・片道関係なく1旅程で1回とカウント。



2025年に一度は北陸新幹線（金沢～敦賀）を利用した人の詳細

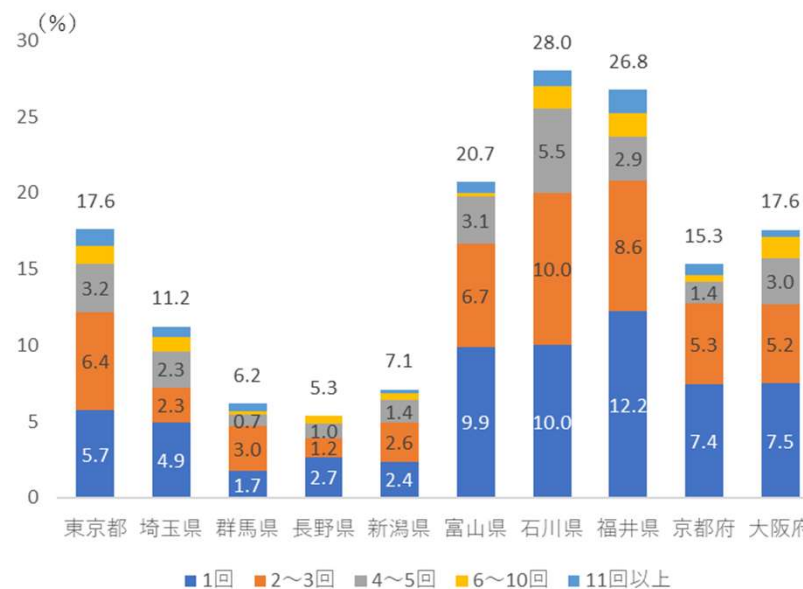
2025年における北陸新幹線の利用経験（敦賀乗換）

- 敦賀乗換の経験が「一度もない」は、7割強～9割強。
- 経験ありは、石川が28.0%で最も高く、福井26.8%、富山20.7%の順。大阪17.6%、京都15.3%。東京も17.6%。
- 群馬、新潟、長野は10%未満だが、新潟は上越地域に限れば23.7%。



2025年における北陸新幹線の利用経験（敦賀乗換）

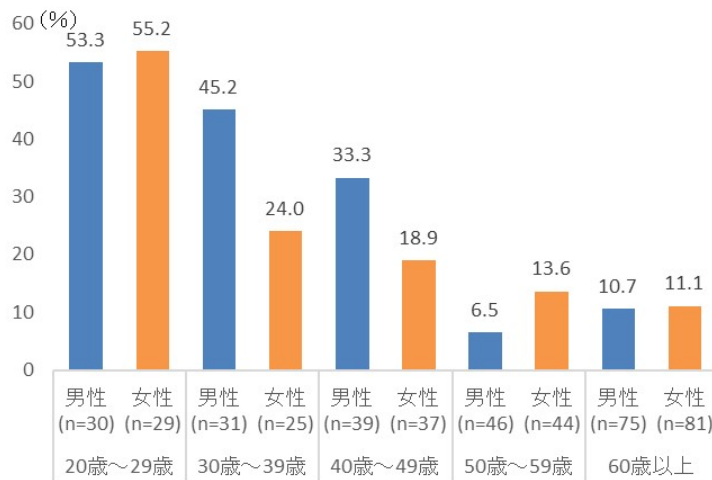
注) 往復・片道関係なく1旅程で1回とカウント。



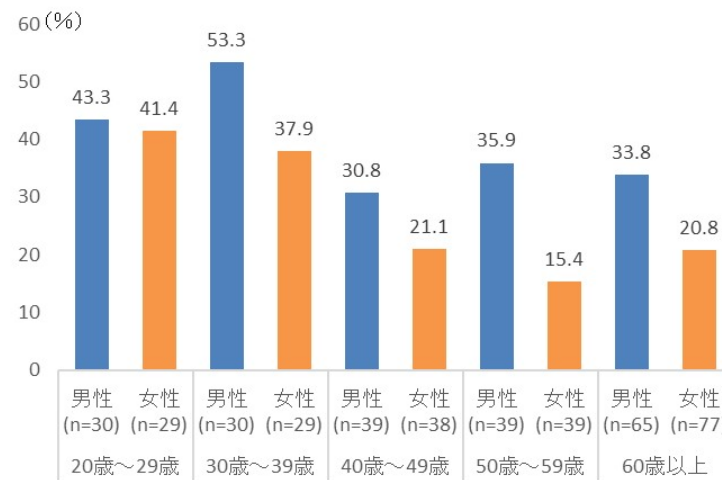
2025年に一度は北陸新幹線（敦賀乗換）を利用した人の詳細

地域別、年代・男女別北陸新幹線の利用経験（長野～金沢）

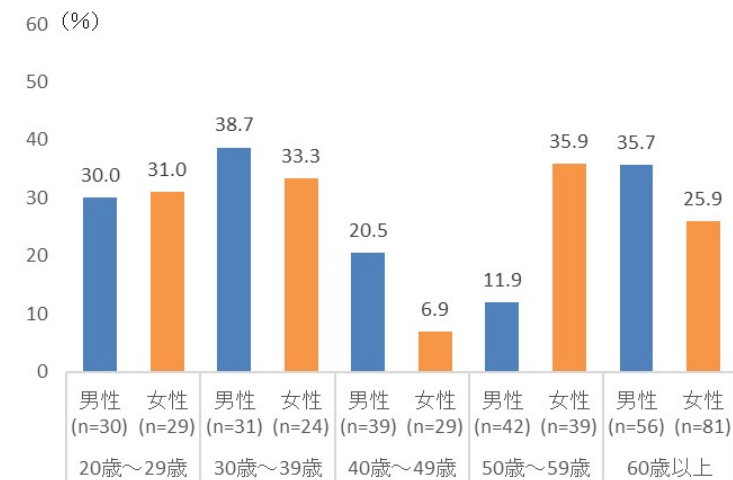
- 利用経験ありの比率を地域別、年代・男女別にみると、東京都は若年層が多いが、50代・60代以上では少数。埼玉、大阪、京都も同様の傾向。
- 北陸でも、若年層の利用経験者が比較的多いが、年代差は東京などの比べて小さい。金沢～敦賀などでも同様の傾向。



東京都



富山県



石川県

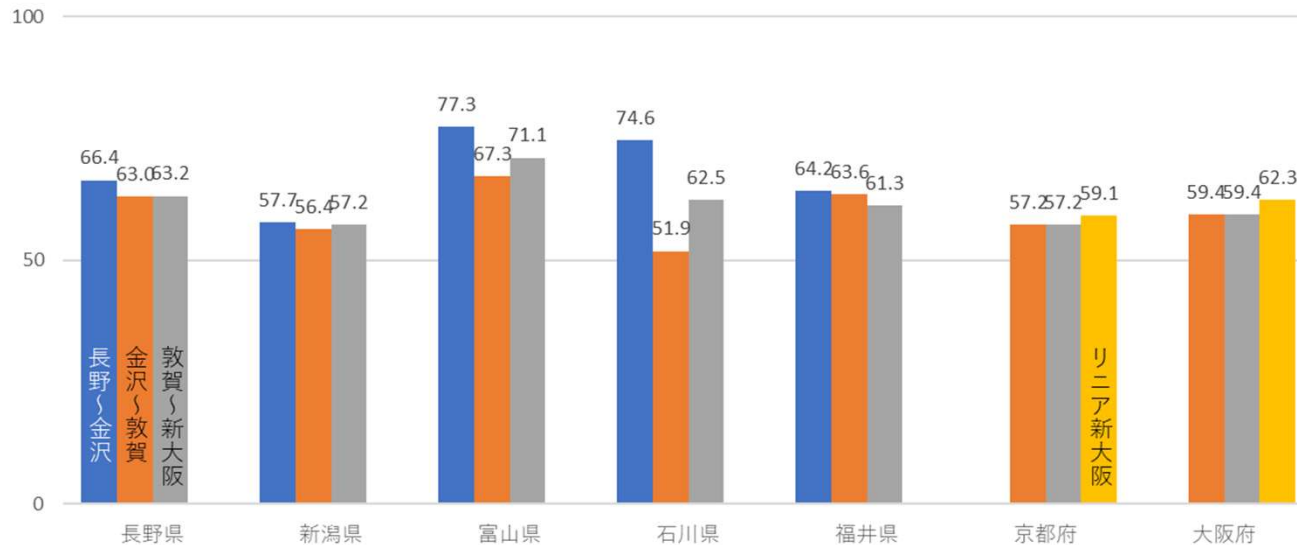
地域別・年代別2025年における北陸新幹線の利用経験1回以上の割合（長野～金沢）

注）長野～金沢間の一部区間でも利用していれば1回とカウント。往復・片道関係なく1旅程で1回とカウント。

北陸新幹線開業に対する評価・期待

北陸新幹線開業に対する評価・期待（区間別）

- 北陸新幹線開業に対する評価・期待を、D.I.算出の要領で見たところ、金沢開業の際の富山県（77.3）、石川県（74.6）で高評価。
- 敦賀開業に関しては、石川県の評価が低いが、全線開業では上昇。
- 京都、大阪では、敦賀開業、全線開業、リニアのいずれもほぼ同水準。

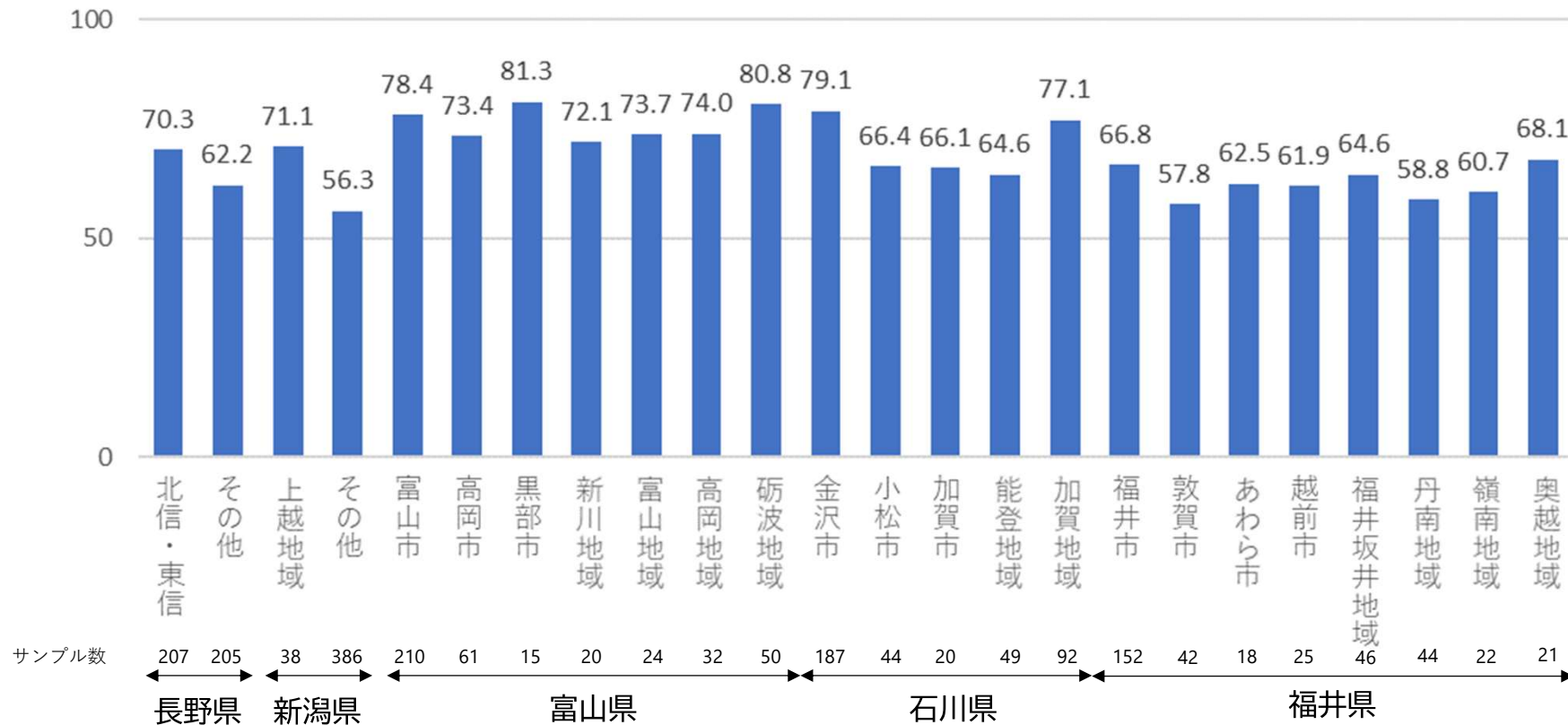


北陸新幹線（・リニア）開業に対する評価、期待

注) それぞれの項目について「プラス」100、「ややプラス」75、「プラスマイナスゼロ」と「影響なし」50、「ややマイナス」25、「マイナス」0とし、その値に回答者数を乗じてポイント化。50以上であればプラス、50以下であればマイナス評価で、100が最高評価、0が最低評価。

地域別・金沢開業に対する評価

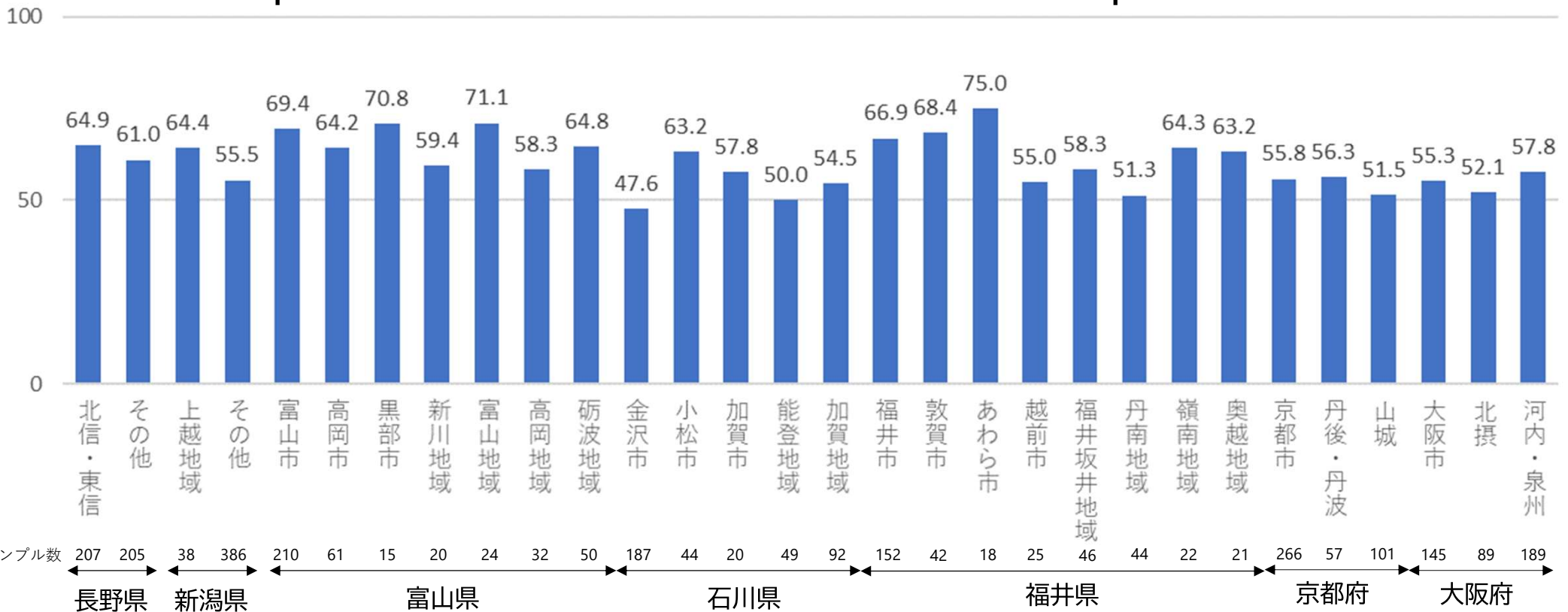
- 駅ができた地域で高い値になる傾向だが、砺波地域や加賀地域など、直接的な恩恵が小さかったと思われる地域でも高い値を示すところがある。



注) それぞれの項目について「プラス」100、「ややプラス」75、「プラスマイナスゼロ」と「影響なし」50、「ややマイナス」25、「マイナス」0とし、その値に回答者数を乗じてポイント化。50以上であればプラス、50以下であればマイナス評価で、100が最高評価、0が最低評価。「〇〇地域」は、新幹線駅のある市を含まない値（例：富山地域は富山市を除く富山地域）。

地域別・敦賀開業に対する評価

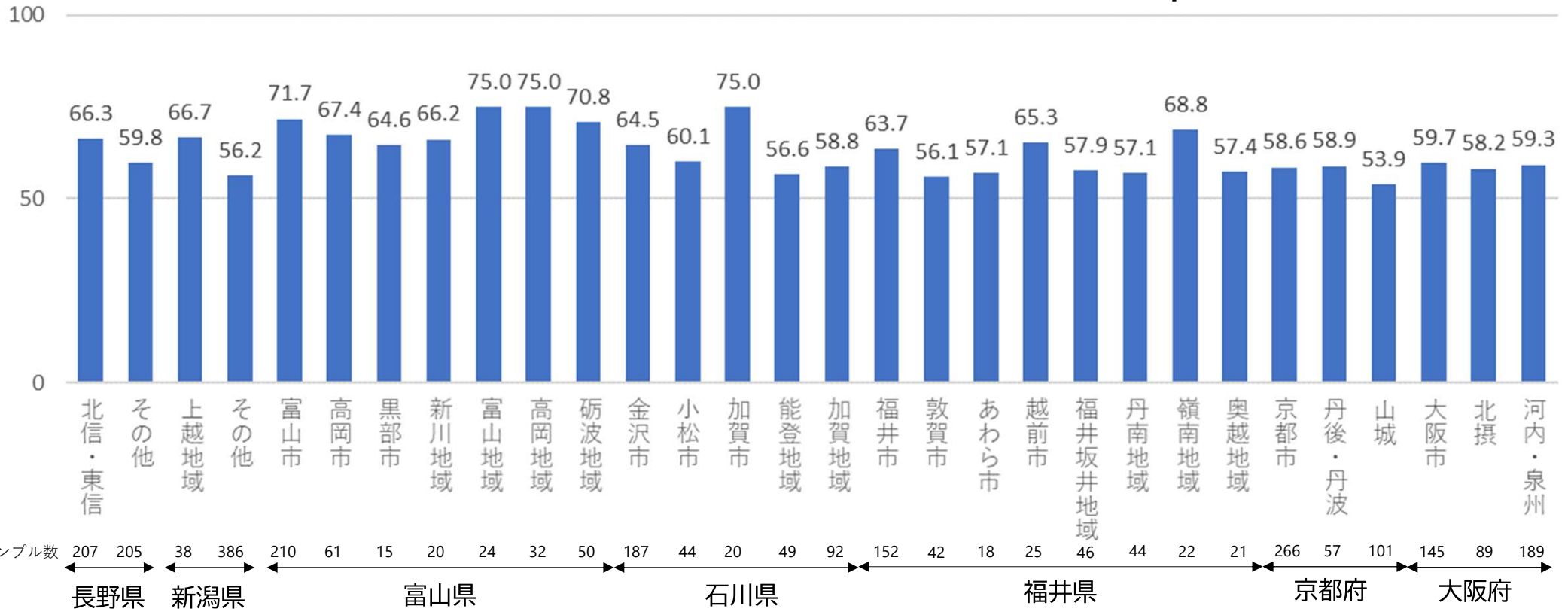
- 敦賀開業では、金沢開業に比べて多くの地域でポイントが低下。特に金沢市は31.5ptの大幅低下。あわら市、敦賀市は10pt以上上昇。



注) それぞれの項目について「プラス」100、「ややプラス」75、「プラスマイナスゼロ」と「影響なし」50、「ややマイナス」25、「マイナス」0とし、その値に回答者数を乗じてポイント化。50以上であればプラス、50以下であればマイナス評価で、100が最高評価、0が最低評価。

地域別・全線開業に対する期待

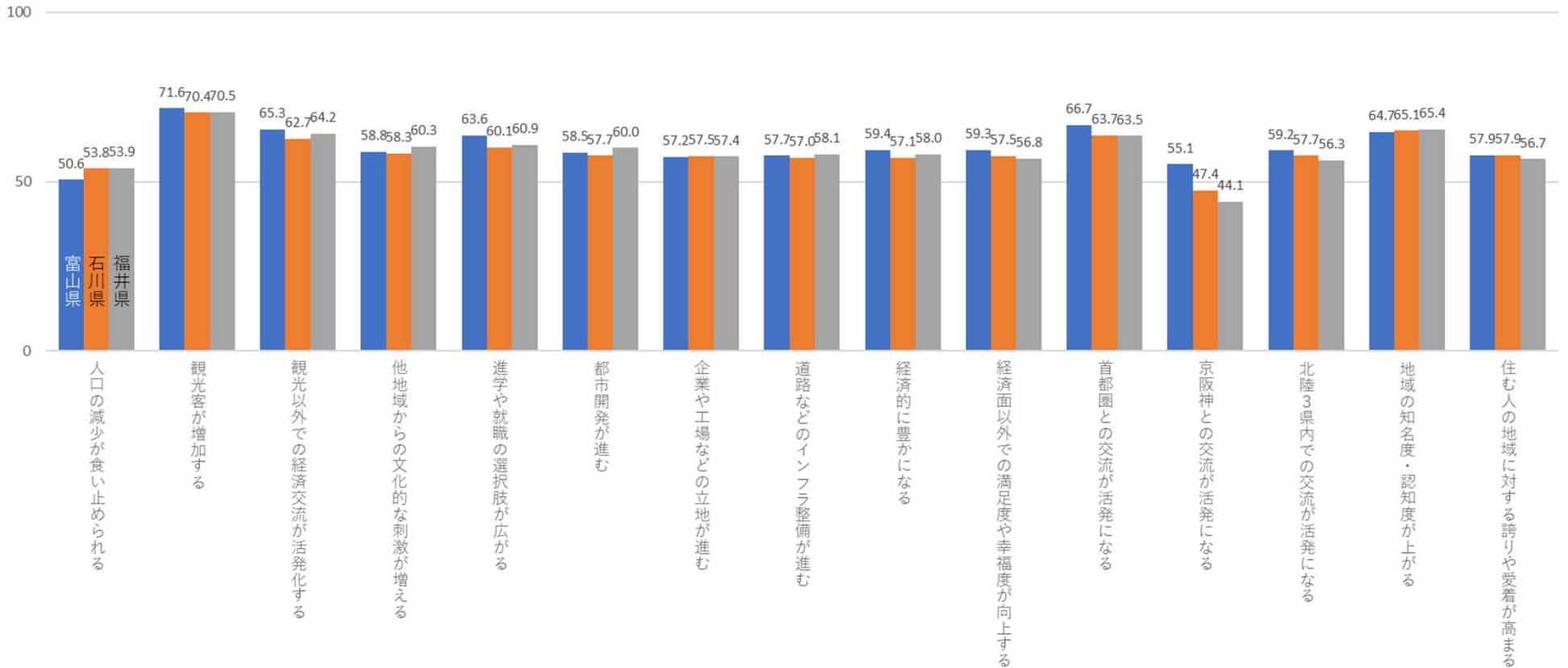
- 全線開業では、敦賀開業に比べ多くでポイント上昇も、金沢開業に比べると低位。加賀市と嶺南地域は、金沢開業よりも10pt弱評価が高い。



注) それぞれの項目について「プラス」100、「ややプラス」75、「プラスマイナスゼロ」と「影響なし」50、「ややマイナス」25、「マイナス」0とし、その値に回答者数を乗じてポイント化。50以上であればプラス、50以下であればマイナス評価で、100が最高評価、0が最低評価。

観光・首都圏との交流・知名度が効果

- 観光客の増加、首都圏との交流、知名度向上を中心にプラス評価が優勢だが、京阪神との交流に関しては、石川と福井でマイナス評価が優勢。

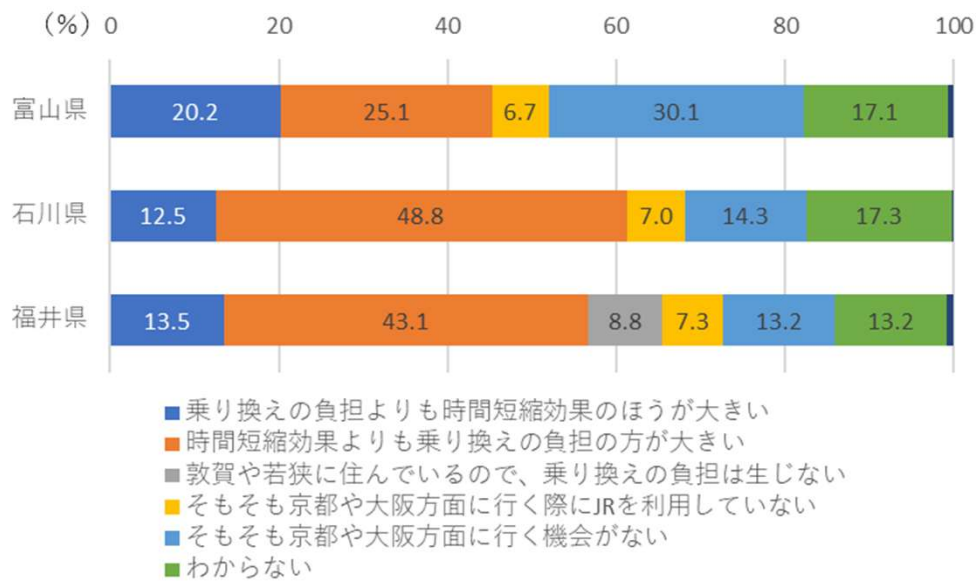


注) それぞれの項目について「プラスの効果があった」100、「ややプラスの効果があった」75、「変わらなかった」50、「ややマイナスの効果があった」25、「マイナスの効果があった」0とし、その値に各回答者数を乗じ、「わからない」を除いた回答者総数で除してポイント化。50以上であればプラス、50以下であればマイナス評価で、100が最高評価、0が最低評価。

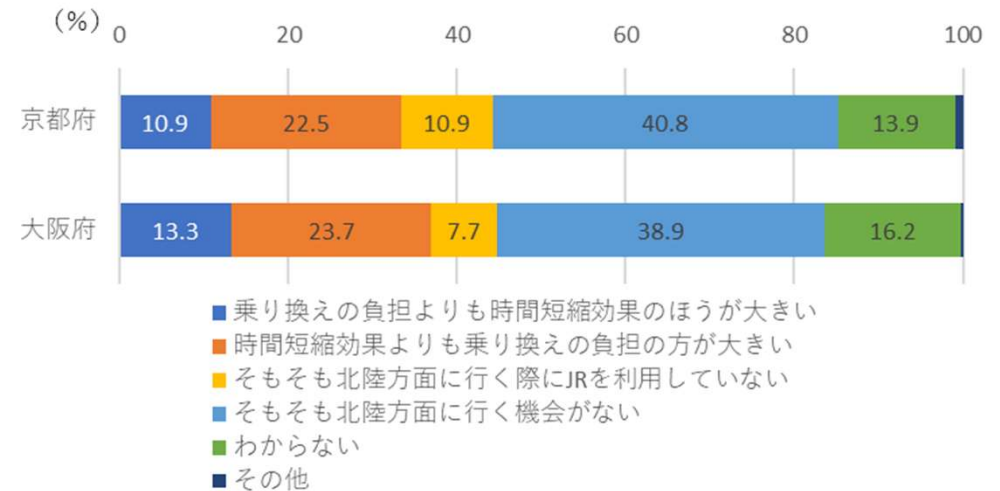
敦賀乗り換えに対する評価

敦賀乗り換えに対する評価

- 北陸3県いずれも、時間短縮効果<乗り換えの負担だが、2015年以降乗り換えが必要だった富山はほぼ拮抗。「関西へ行く機会がない」も目立つ。
- 関西も、時間短縮効果<乗り換えの負担だが、「北陸方面に行く機会がない」の割合は北陸→関西よりも高い。



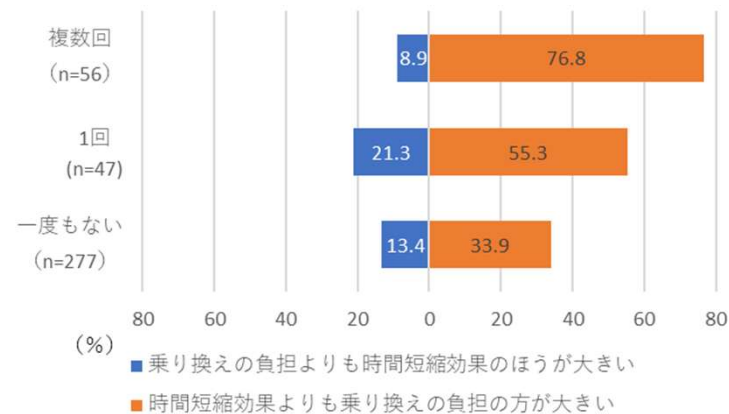
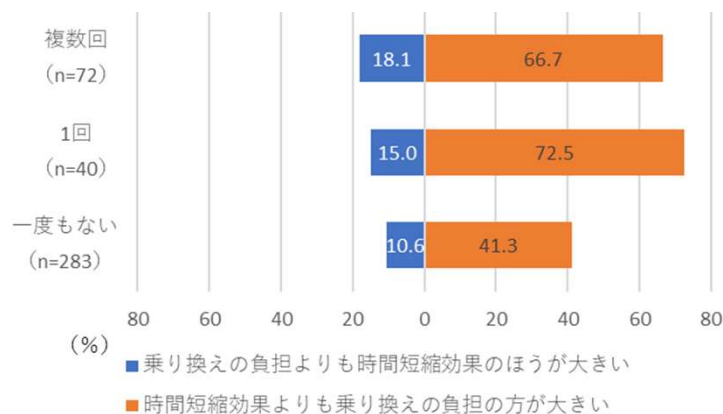
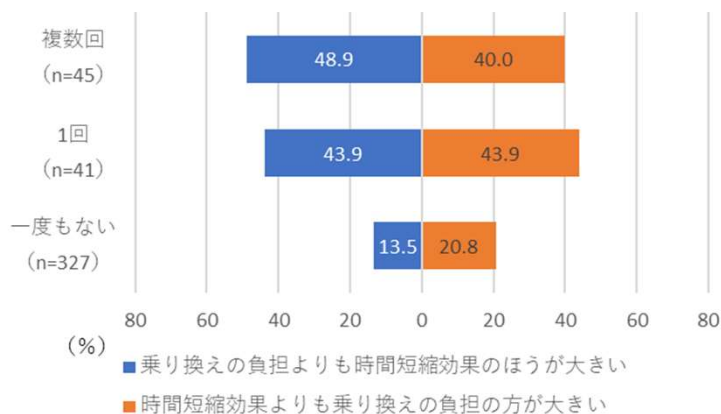
敦賀乗り換えに対する評価（北陸3県）



敦賀乗り換えに対する評価（近畿2府）

利用頻度別・敦賀乗り換えに対する評価（北陸）

- 富山の複数回利用者では、時間短縮効果が優勢。1回利用者では拮抗。
- 石川は、乗り換えの負担を感じる層が優勢だが、利用頻度が高いと時間短縮効果の回答も若干増える。
- 福井は、利用頻度の高い層のほうが乗り換えの負担感を強く感じている。



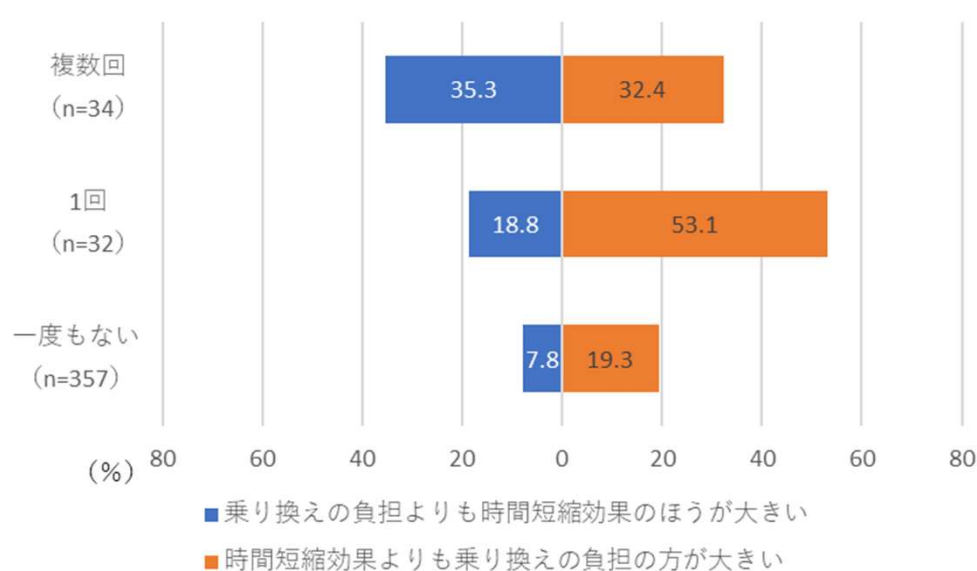
利用頻度別敦賀乗り換えに対する評価（富山県）

利用頻度別敦賀乗り換えに対する評価（石川県）

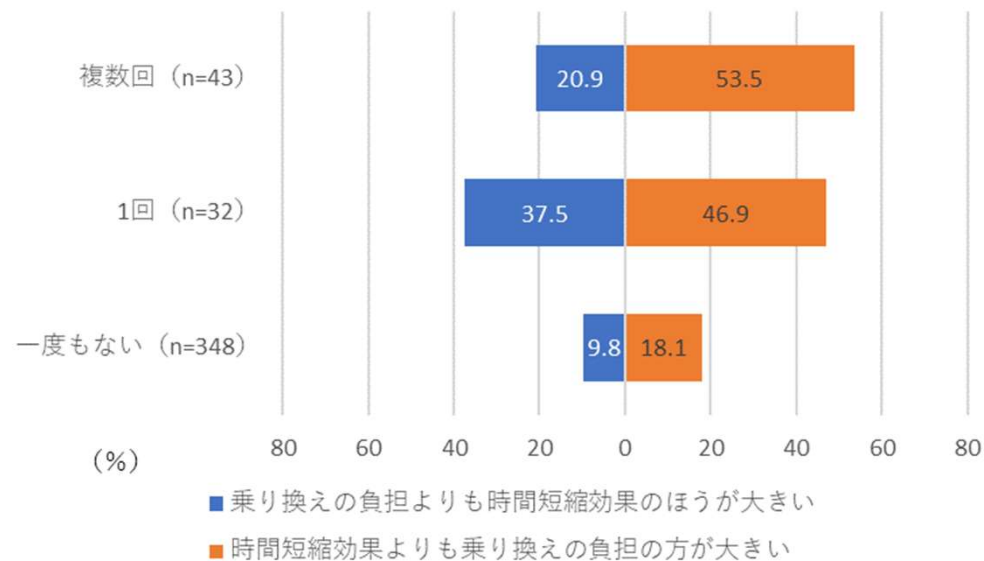
利用頻度別敦賀乗り換えに対する評価（福井県）

利用頻度別・敦賀乗り換えに対する評価（関西）

- 京都では、複数回利用者では時間短縮効果が優勢だが、1回利用者では乗り換えの負担を感じる層が優勢。
- 大阪では、複数回利用者では乗り換えの負担を感じる層が優勢。1回利用者ではやや拮抗。



利用頻度別敦賀乗り換えに対する評価（京都府）

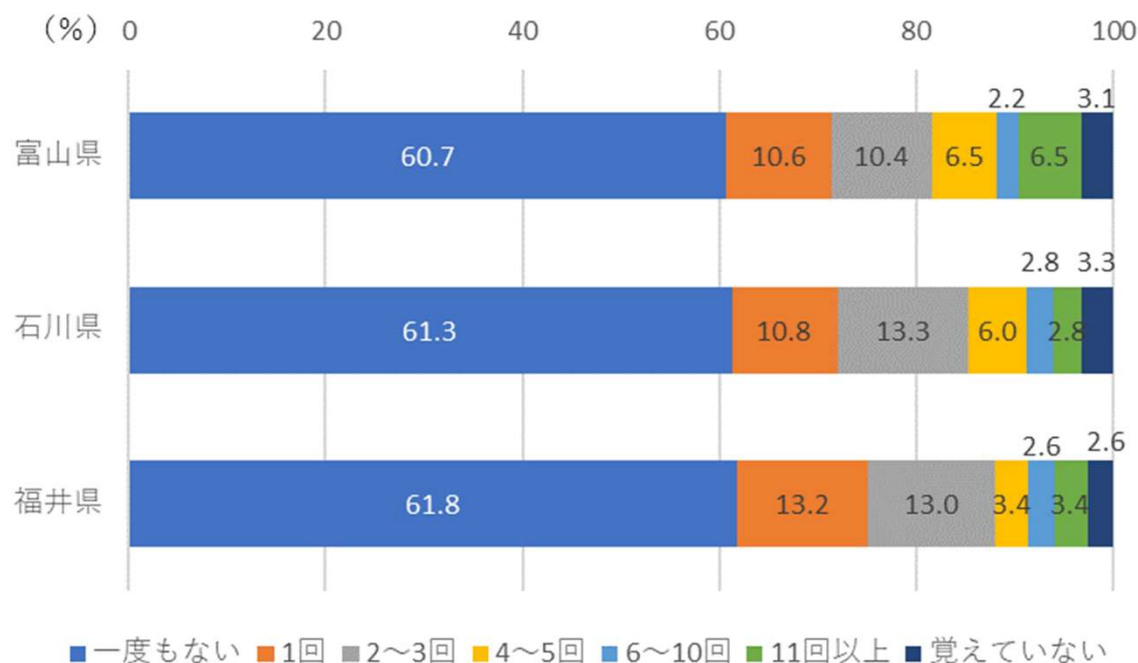


利用頻度別敦賀乗り換えに対する評価（大阪府）

三セク鉄道（並行在来線）の利用状況と評価

三セク鉄道（並行在来線）の利用状況

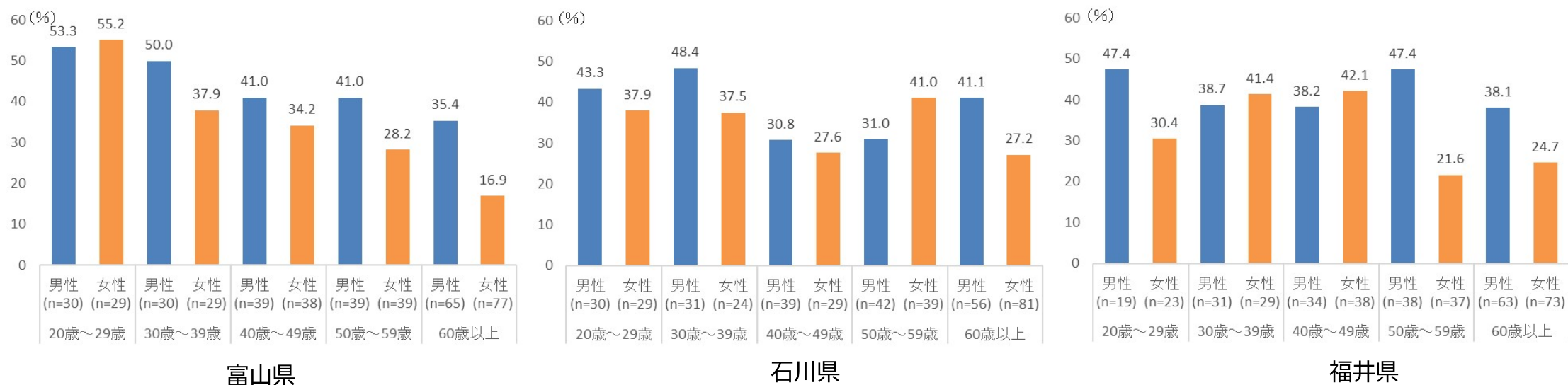
- 北陸新幹線開業に伴って、北陸本線から移管された「あいの風とやま鉄道」「IRいしかわ鉄道」「ハピラインふくい」の2025年の利用頻度は、各県とも4割弱が1度は利用している。この値は、新幹線の利用経験よりは若干低い。
- 「1回」「2～3回」はそれぞれ1割強。
- 「11回以上」は、富山で6.5%、石川で2.8%、福井で3.4%。



注) 往復・片道関係なく1旅程で1回とカウント。

年代・男女別の三セク鉄道（並行在来線）の利用経験

- 三セク鉄道の「利用経験あり」の比率を年代・男女別にみると、各県とも若年層のほうが高め。
- また、各県とも中高年女性で「利用経験あり」の比率が低めの傾向。

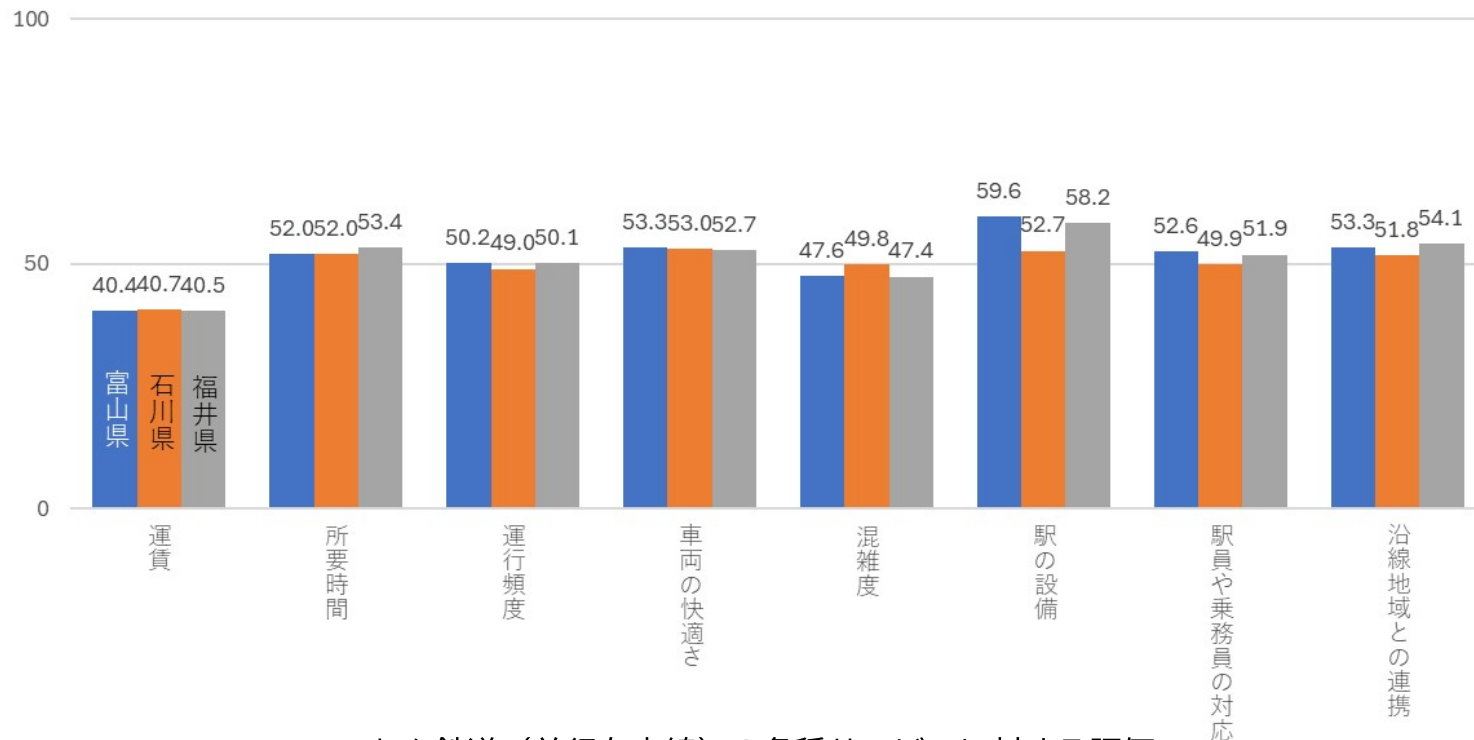


年代・男女別2025年における並行在来線の利用経験1回以上の割合

注) 往復・片道関係なく1旅程で1回とカウント。

運賃への評価は厳しいが、駅設備は高評価

- JRからの移管により値上がりした「運賃」については各県とも40ポイント強で低評価だが、その他の項目は50ポイント強（＝若干プラス）の評価が多い。



三セク鉄道（並行在来線）の各種サービスに対する評価

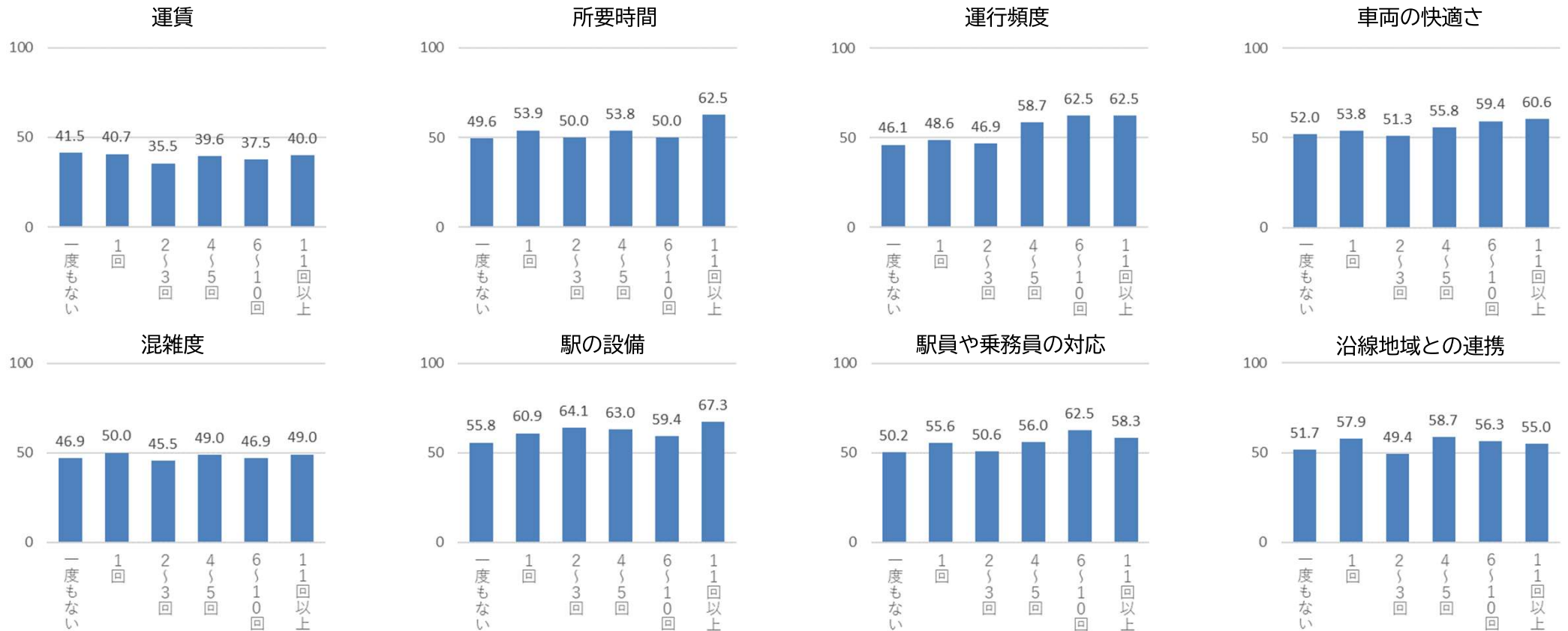
注) それぞれの項目について「よくなった」100、「ややよくなった」75、「変わらない」50、「やや悪くなった」25、「悪くなった」0とし、その値に各回答者数を乗じ、「わからない」を除いた回答者総数で除してポイント化。50以上であればプラス、50以下であればマイナス評価で、100が最高評価、0が最低評価。

- 実際、新幹線開業により特急の通過待ちがなくなり、増便や時間短縮が実現されている。
- 「駅の設備*」に関しては、比較的高評価。

*バリアフリー対応、待合室、ICカード対応など

利用頻度別・あいの風とやま鉄道への評価

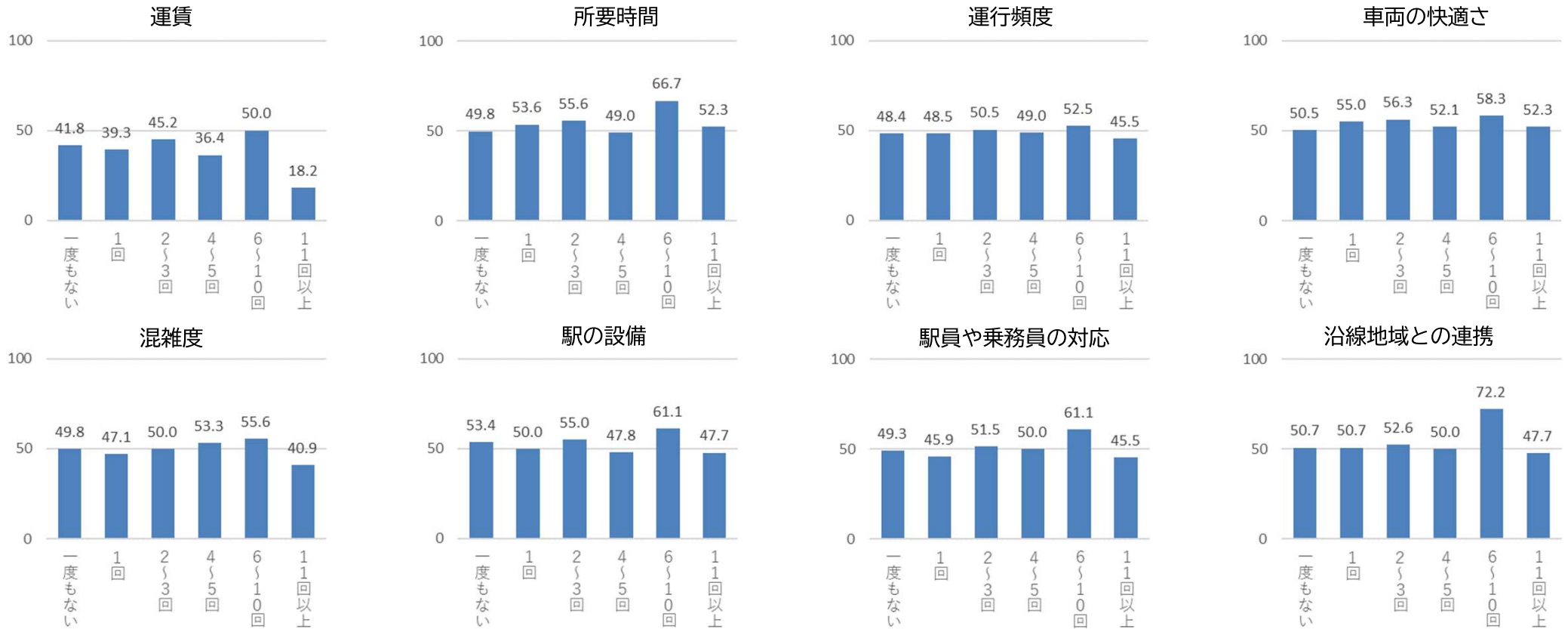
- 所要時間や運行頻度、車両の快適さ、駅の設備では、利用頻度の高い層ほど評価が高い傾向。運賃と混雑度では利用頻度による差は小さい。



注) ポイントの算出方法は前スライドと同様。サンプル数は、一度もない (n=252)、1回 (n=44)、2~3回 (n=43)、4~5回 (n=27)、6~10回 (n=9)、11回以上 (n=27)

利用頻度別・IRいしかわ鉄道への評価

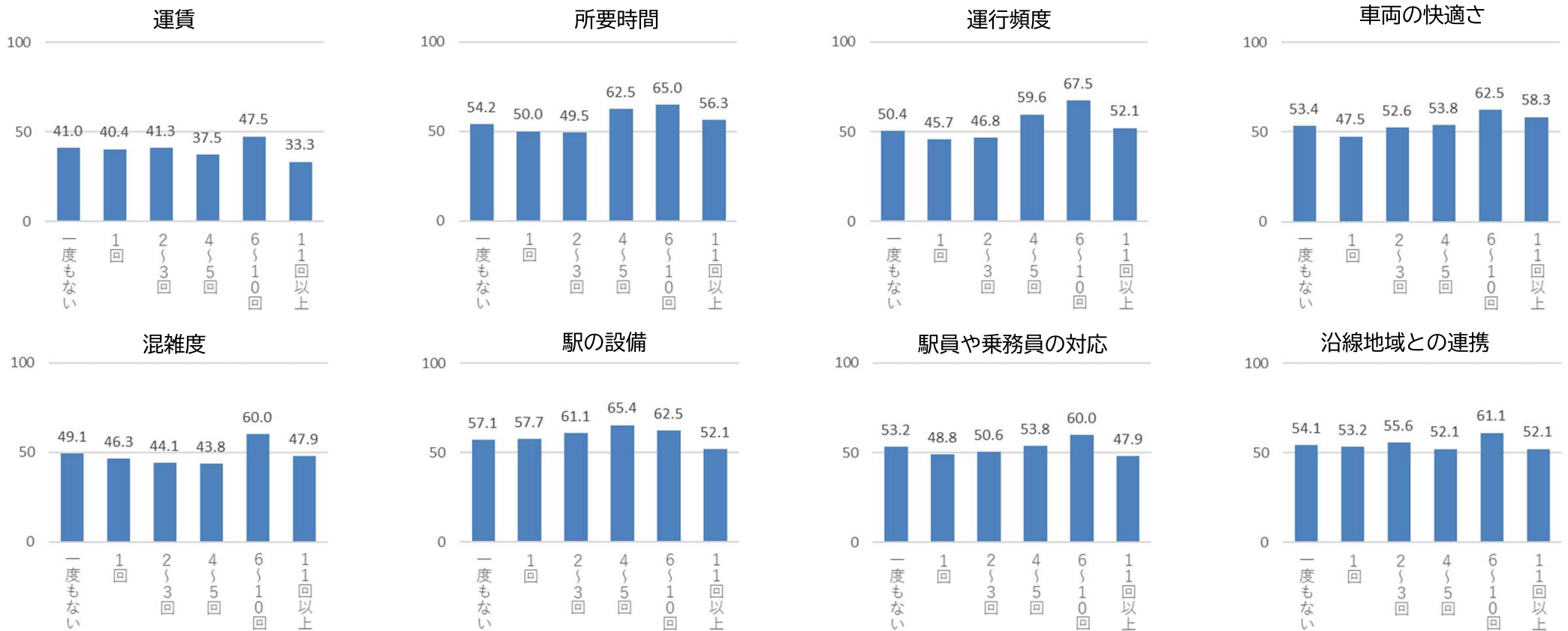
- あいの風（富山県）に比べて利用頻度による評価の違いが目立った傾向は見られない。6～10回利用者では、総じて評価が高め。



注) ポイントの算出方法は前スライドと同様。サンプル数は、一度もない (n=245)、1回 (n=43)、2~3回 (n=53)、4~5回 (n=24)、6~10回 (n=11)、11回以上 (n=11)

利用頻度別・ハピラインふくいへの評価

- 所要時間と運行頻度に関しては、利用頻度の高い層で評価が高い傾向。実際に利用している客は一定の評価をしているといえる。



注) ポイントの算出方法は前スライドと同様。サンプル数は、一度もない (n=238)、1回 (n=51)、2~3回 (n=50)、4~5回 (n=13)、6~10回 (n=10)、11回以上 (n=13)

アンケート結果のまとめ①

- 2025年における北陸新幹線の利用経験は、北陸3県では3割前後。
- 観光地・特産品の認知度に関しては、3年前の調査と順位に大きな変動はないが、関東における福井県の認知度が上昇傾向にあり、敦賀開業による露出の拡大が影響していると推察される。能登の観光地・特産品の認知度も上昇しているのは、能登半島地震の影響と考えられる。
- 観光地・特産品の訪問・購買意向に関しては、認知度の低いものであっても高いポイントとなっているものも少なくない。
- 開業に対する評価は、金沢開業時の富山・石川で高水準。敦賀開業では石川で低下。特に金沢市での敦賀開業に対するマイナス評価が目立つ。福井でも関西へのアクセス悪化が影響し、そこまで高い評価に至らず。関西での評価や期待は高いとはいえないが、リニアと比較して大きく劣るわけでもない。

アンケート結果のまとめ②

- 観光客の増加、首都圏との交流、知名度向上での評価が高い傾向にあるが、京阪神との交流に関しては、石川、福井で低評価。
- それは敦賀乗換の負担に対する評価にも現れているが、富山県や京都府の利用頻度の高い層では、乗換の負担よりも時間短縮を評価する傾向はある。逆に時間短縮効果の小さい福井県では、乗換の負担をマイナス視する意見が利用頻度の高い層ほど目立つ。
- 三セク鉄道（並行在来線）の利用状況に関しては、北陸3県いずれも約4割が年1回以上は利用。
- 並行在来線のサービスに対しては、新幹線開業により増便や時間短縮が実現され、運賃以外は高評価。また、利用頻度の高い層ほど高評価の傾向が認められ、実際に利用している人は一定の評価を下しているといえる。

お問い合わせ先：

富山国際大学 現代社会学部 観光専攻 教授 大谷友男

TEL：076-483-8000（代） E-mail：totani@tuins.ac.jp