

富山空港利用者像と富山県内観光・消費行動分析 レポート

—富山県観光 WEB アンケートを中心に、福井県 FTAS・石川県 Milli を参照した北
陸広域観光連携の考察—

作成日：2026 年 7 月 20 日

目次

1. エグゼクティブサマリー
2. 分析に使用したデータの概要
3. 富山空港利用者の特徴
4. 目的別分析
5. 交通手段別の行動比較
6. 富山県内の観光・消費行動の現状
7. FTAS・Milli を踏まえた北陸広域連携の考察
8. 観光の質を高めるための施策仮説
9. 消費行動促進に向けた仮説
10. 今後追加で分析すべき観点

1. エグゼクティブサマリー

本レポートは、富山県観光 WEB アンケート（回答数 11,977 件、2025 年 4 月 28 日～2026 年 6 月 30 日、以下「本調査」）を主データとして、富山空港利用者の実像と、自家用車・新幹線・在来線・二次交通（レンタカー等）を含めた富山県全体の観光行動・消費行動を整理したものである。あわせて福井県（FTAS、98,027 件）・石川県（Milli、27,430 件）のアンケートデータを参照し、北陸広域での観光連携の可能性を考察した。グラフは本調査等から得られた実数値をもとに作成している。

主要な事実（データから確認できること）

- 富山空港（来県手段「飛行機」）の利用者は本調査全体の 2.8%（340 件）にとどまるが、1 人当たり消費額は平均 95,032 円で、全体平均 66,229 円の約 1.4 倍、来県手段の中で最も高い。
- 空港利用者は東京都・北海道・神奈川県・福岡県在住者が中心で、50～60 代・夫婦またはひとり旅の比率が高い。宿泊率は 99.7%、平均宿泊数は全行程 2.45 泊（県内 2.01 泊）と、自家用車利用者（1.41 泊）や新幹線利用者（1.88 泊）より長い。
- 空港利用者のうち「出張など仕事関係」を訪問目的に含む回答（26 件）は、消費総額・満足度とも観光目的中心の空港利用者全体とほぼ同水準だが、宿泊費・体験費が高く、買い物費が 27%少ない。
- 来県手段別の消費単価は「飛行機 95,032 円＞新幹線 84,691 円＞在来線 78,542 円＞自家用車 61,792 円」の順で、来県手段の 50.4%を占める最多層である自家用車利用者の消費単価が最も低い。
- 県内二次交通別では、レンタカー利用者の消費額（94,256 円）・満足度（4.42 点）・交通満足度（4.02 点）が最も高く、自家用車（58,223 円）・路線バス（交通満足度 3.72 点で最低）を上回る。
- 不便点の自由記述（6,841 件）では「公共交通・二次交通が不便」が 18.4%で最多、次いで「道路・渋滞」7.6%、「混雑」5.6%、「駐車場」4.2%の順。

- 北陸3県比較では、消費単価は富山 66,229 円＞石川 55,591 円＞福井 41,508 円、満足度は石川 4.51＞富山 4.30＞福井 4.23、NPS は石川 53.3＞富山 38.5＞福井 12.7（ただし3県は調査設計・回収方法が異なり単純比較には注意が必要）。

主な仮説（施策検討のための提案）

- 空港利用者は消費単価・滞在日数が最も高い層であり、二次交通の利便性向上と周遊提案の充実により、さらなる滞在延伸・消費拡大が期待できる可能性がある。
- ビジネス客は観光客とほぼ同等の消費力を持ちながら買い物・体験消費が少なく、出張前後の時間を活用した短時間高付加価値コンテンツへの誘導余地がある可能性がある。
- 自家用車利用者は最多層かつ消費単価が最も低いため、道の駅・SA 等の高付加価値な飲食・土産接点の強化により、消費の底上げ余地が大きい可能性がある。
- 北陸新幹線・空港・自家用車を組み合わせた広域周遊ルート（食・温泉・工芸・歴史文化テーマ）の設定により、3 県の滞在日数・消費単価を伸ばせる可能性がある。

2. 分析に使用したデータの概要

データセット	対象県	総回答数	回答期間	調査方式の特徴
本調査（TOYTOS）	富山県	11,977 件	2025/4/28～ 2026/6/30	県内主要観光地・回答場所 ベースの WEB アンケート
FTAS	福井県	98,027 件	2022/4/28～2026/7/3	エリア調査（81%）＋施設 調査（19%）の混合。会員 登録制で同一会員の複数回 回答を含む
Milli	石川県	27,430 件	2023/9/23～2026/7/3	金沢・加賀・能登の 3 エリ ア区分。施設単位の回答場 所（437 施設）が多く、小 松空港も回答地点の一つ

注：3 データセットはいずれも WEB アンケート（会員登録制・回答導線あり）であり、来訪者全体からの無作為抽出ではない。回収地点や調査設計（エリア調査/施設調査、DMO 管轄有無等）が異なるため、県間の数値比較は参考値として扱う。

富山県調査の基礎属性

項目	内容
訪問者内訳	県外 9,194 件（76.8%）／富山県在住 2,783 件（23.2%）
旅行形態	宿泊 10,172 件（84.9%）／日帰り 1,805 件（15.1%）
年代構成	60 代 30.6%、50 代 29.2%、40 代 14.0%、70 代 10.3%、30 代 9.0%、20 代 5.3%
居住地 TOP5（全体）	富山県 23.2%、東京都 9.8%、愛知県 7.5%、石川県 7.4%、大阪府 6.3%
回答場所 TOP5	富山市 29.7%、氷見市 17.1%、高岡市 9.8%、砺波市 7.8%、黒部市 6.4%
旅行全体満足度	平均 4.30 点（5 点満点）、NPS 38.5pt、おすすめ度平均 8.38 点、再訪意向率 97.7%
1 人当たり消費総額平均	66,229 円（交通 17,685 円／飲食 12,520 円／宿泊 21,264 円／買い物 8,027 円／体験 6,733 円）

3. 富山空港利用者の特徴

本調査には「富山空港利用者」を直接識別する設問はないが、来県手段（複数回答）に「飛行機」を選択した 340 件（回答全体の 2.8%）を空港利用者の近似集団として分析する。

居住地・出発地の傾向

居住都道府県	件数	居住都道府県	件数
東京都	71	宮崎県	8
北海道	62	富山県（在住）	7
神奈川県	58	沖縄県	6
福岡県	32	鹿児島県	6
千葉県	22	長崎県／茨城県	各 5
埼玉県	13	大分県	7

北海道・福岡県は北陸新幹線で富山へ直接アクセスできず、空路が現実的な選択肢となる地域である。一方、東京都・神奈川県は北陸新幹線で富山まで乗り換えなしでアクセス可能であり、必ずしも新幹線移動が不便な地域ではない。それにもかかわらず東京都・神奈川県居住者が空港利用者の上位を占めていることから、所要時間だけでなく、直行できる利便性や出発時刻の選びやすさ、出張規定など他の要因も影響している可能性がある（データから理由を特定することはできない）。富山きときと空港の就航路線（羽田・札幌・福岡等）の分布とは整合的である。

年代・同行者構成

年代	件数	割合	同行者	件数	割合
50 代	123	36.2%	夫婦	124	36.5%
60 代	98	28.8%	ひとり	93	27.4%
40 代	41	12.1%	大人の家族連れ	37	10.9%
30 代	28	8.2%	友人・知人	35	10.3%

年代	件数	割合	同行者	件数	割合
70代	23	6.8%	子供連れ家族（未就学児）	15	4.4%
20代	20	5.9%	団体旅行（職場・学校）	12	3.5%

50～60代が全体の65%を占め、夫婦・ひとり旅の比率が高い。子供連れ家族は少なく、団塊世代前後の余暇旅行層とビジネス層が中心と考えられる。

富山空港利用者の年代構成（n=340）

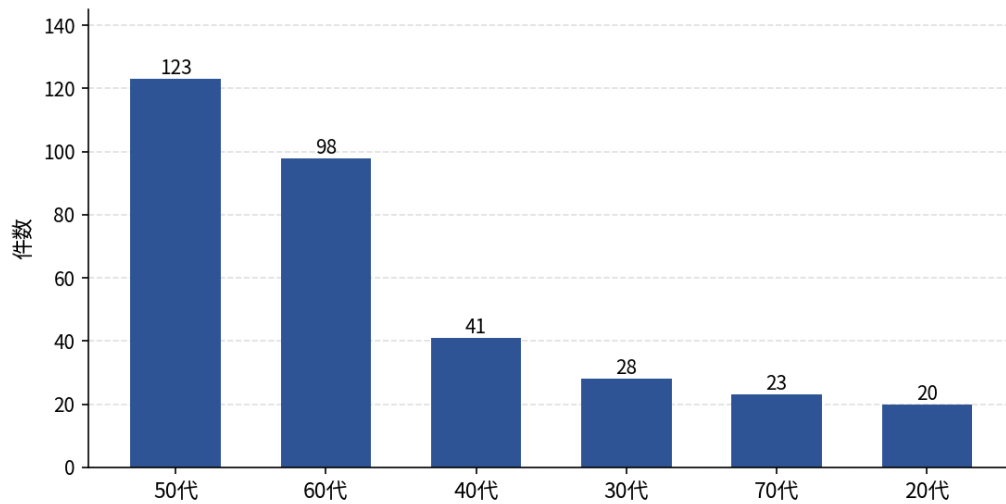


図1 富山空港利用者の年代構成（n=340）

富山空港利用者の同行者構成（n=340）

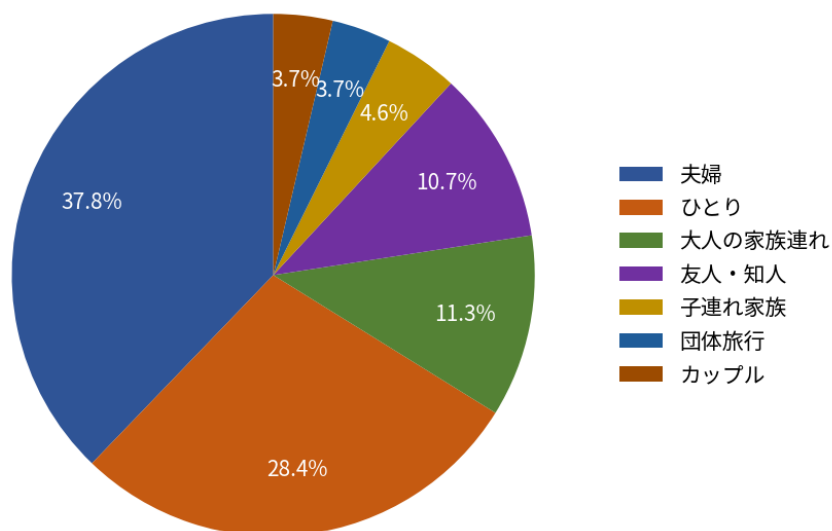


図2 富山空港利用者の同行者構成（n=340）

旅行形態・滞在日数

区分	件数	平均宿泊数（全行程）	平均宿泊数（県内）	1人当たり消費総額
空港利用者 全体	340	2.45 泊	2.01 泊	95,032 円
（参考）本調査全体	11,977	—	—	66,229 円

空港利用者の99.7%（339件）が宿泊を伴う旅行であり、日帰りはごく少数（1件、参考値）。平均宿泊数は全交通手段の中で最も長い。

訪問先・周遊先（訪問スポット回答者比、上位）

訪問スポット	回答者比
富山市ガラス美術館	34.1%
富山城	30.6%
富岩運河環水公園	25.6%
雨晴海岸	25.3%
立山黒部アルペンルート	17.9%
高岡大仏	17.6%
岩瀬エリア	16.5%
宇奈月温泉	13.5%
黒部ダム	12.4%

富山市中心部（ガラス美術館・富山城・環水公園・岩瀬）を核に、雨晴海岸や立山黒部・宇奈月・黒部ダムなど広域観光地へも周遊しており、県全体をまたぐ行程を組んでいる利用者が多いと考えられる。

消費傾向

費目	空港利用者平均	本調査全体平均	差分
交通費	25,022 円	17,685 円	+7,337 円
飲食費	19,654 円	12,520 円	+7,134 円
宿泊費	29,482 円	21,264 円	+8,218 円

費目	空港利用者平均	本調査全体平均	差分
買い物費	11,307 円	8,027 円	+3,280 円
体験費	9,566 円	6,733 円	+2,833 円
合計	95,032 円	66,229 円	+28,803 円

全ての費目で全体平均を上回り、特に交通費・宿泊費・飲食費の差が大きい。満足度は 4.42 点、おすすめ度 8.65 点、再訪意向 97.9%と、全体平均（満足度 4.30 点、おすすめ度 8.38 点）を上回る。

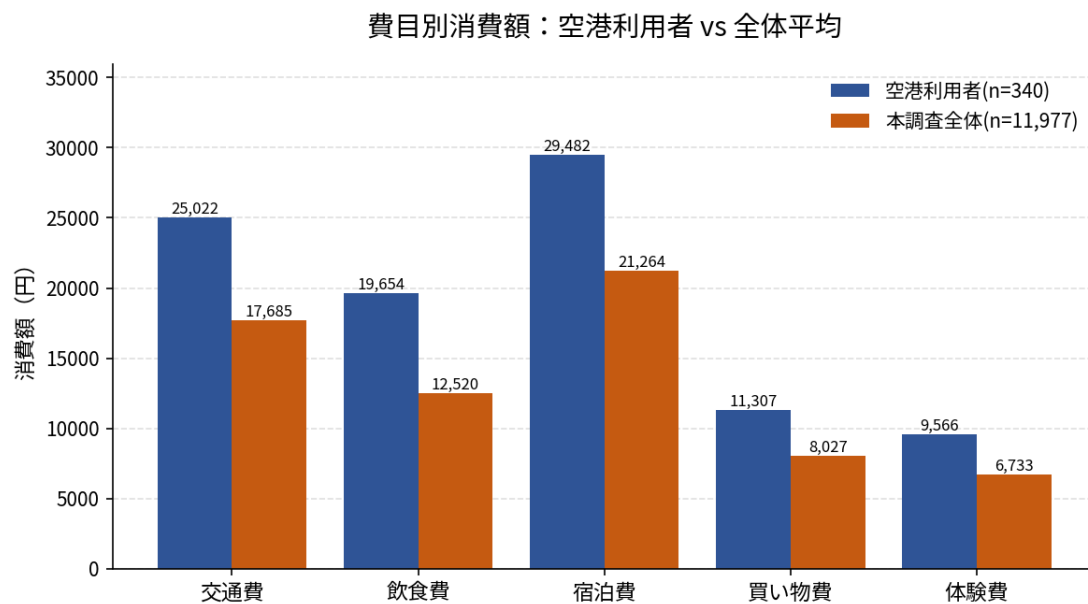


図 3 費目別消費額：空港利用者 vs 本調査全体平均

訪問目的（複数回答・回答者比、上位）

訪問目的	回答者比	消費総額平均	満足度平均
地元の美味しいものを食べる	66.2%	100,016 円	4.44
名所、旧跡、寺社仏閣の観光	29.1%	102,960 円	4.49
温泉や露天風呂	25.3%	107,884 円	4.41
文化施設の見学・体験	21.5%	100,411 円	4.49
宿でのんびり過ごす	20.6%	109,493 円	4.43
花見や紅葉などの自然鑑賞	19.4%	97,091 円	4.52
出張など仕事関係	7.6%	94,212 円	4.35

4. 目的別分析

空港利用者のうち「出張など仕事関係」を訪問目的の一つとして選択した 26 件（空港利用者全体の 7.6%）を「ビジネス」セグメント、空港利用者全体 340 件を比較対象（観光目的が主）として比較する。

ビジネス目的（空港利用・出張含む、n=26）と空港利用者全体（n=340）の比較

指標	ビジネス（n=26）	空港利用者全体（n=340）	差分
消費総額平均	94,212 円	95,032 円	-820 円（-0.9%）
交通費平均	23,058 円	25,022 円	-1,964 円（-7.8%）
飲食費平均	19,538 円	19,654 円	-116 円（-0.6%）
宿泊費平均	32,500 円	29,482 円	+3,018 円（+10.2%）
買い物費平均	8,231 円	11,307 円	-3,076 円（-27.2%）
体験費平均	10,885 円	9,566 円	+1,319 円（+13.8%）
平均宿泊数（全行程）	2.19 泊	2.44 泊	-0.25 泊
平均宿泊数（県内）	1.85 泊	2.01 泊	-0.16 泊
満足度平均	4.35	4.42	-0.07
おすすめ度平均	8.27	8.65	-0.38
再訪意向率	100.0%（参考値・母数小）	97.9%	—

注：ビジネスセグメントは 26 件と母数が小さく、参考値として扱う。

読み取れる違い

- 消費総額・満足度はビジネス客と観光客でほぼ同水準であり、出張であっても富山県内での消費行動は観光客に近い規模となっている。
- 宿泊費・体験費はビジネス客の方が高く、買い物費は観光客の方が高い。出張者は出張中の宿泊単価が高いホテルを選ぶ一方、土産等の買い物には時間を割きにくい可能性がある。
- 滞在日数はビジネス客の方が短く（全行程 2.19 泊 vs 2.44 泊）、限られた時間の中で消費が発生している。

費目別消費額：ビジネス目的 vs 空港利用者全体

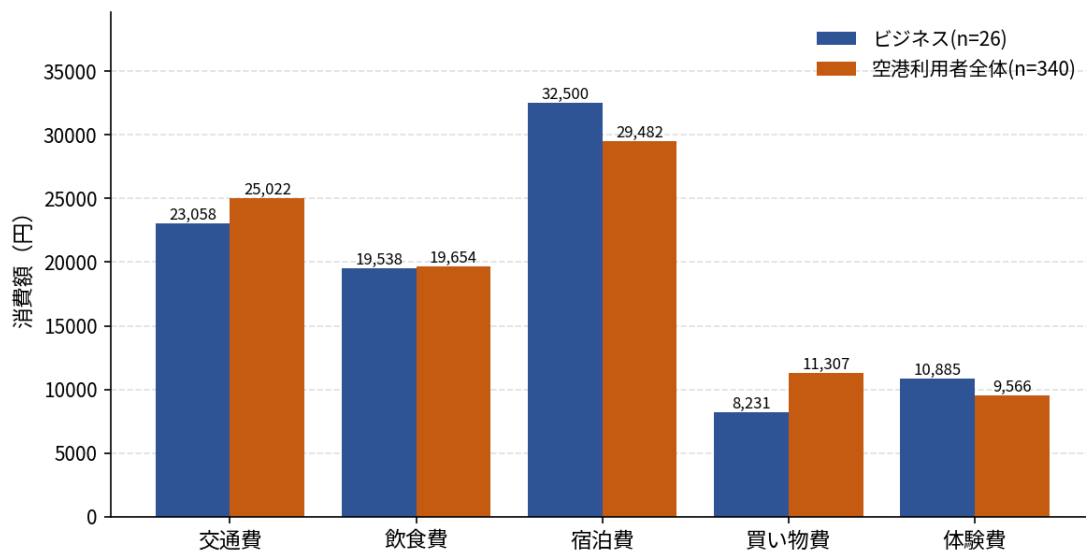


図 4 費目別消費額：ビジネス目的 vs 空港利用者全体

観光目的（訪問目的別の消費・満足度、空港利用者全体ベース）

空港利用者全体（観光目的が主）における訪問目的別の詳細は前章の表のとおりで、「宿でのんびり過ごす」（109,493 円）「温泉や露天風呂」（107,884 円）「名所・旧跡観光」（102,960 円）の消費総額が高い。滞在型・体験型の目的ほど消費単価が高い傾向が見られる。

5. 交通手段別の行動比較

来県交通手段別の構成比（本調査全体）

来県交通手段	件数	割合
自家用車	6,800	50.4%
新幹線	2,890	21.4%
県内在住（県外から訪れていない）	1,234	9.1%
在来線	1,198	8.9%
旅行会社ツアーバス	450	3.3%
飛行機（空港）	340	2.5%
レンタカー	305	2.3%
高速バス	75	0.6%

来県交通手段別 構成比（全体 n=11,977）

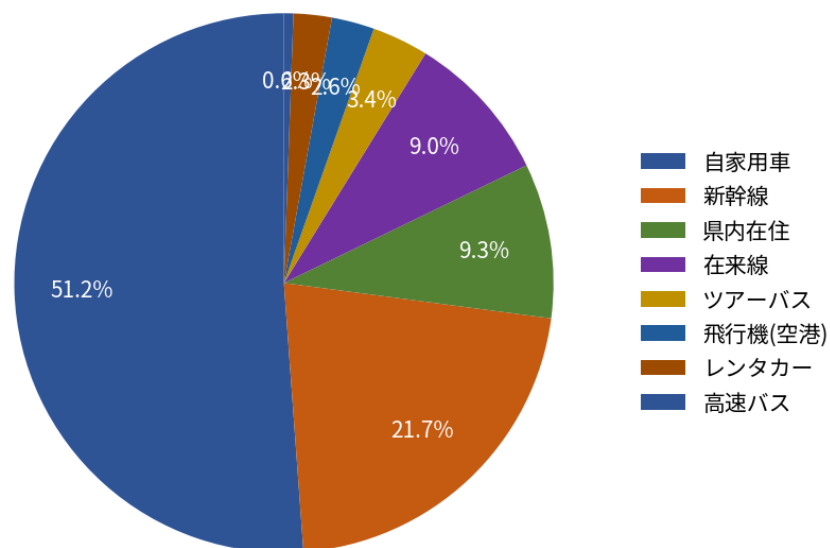


図 5 来県交通手段別 構成比（全体 n=11,977）

来県交通手段別の行動・消費・満足度比較

交通手段	件数	消費総額平均	平均宿泊数 (全行程)	平均宿泊数 (県内)	満足度平均	おすすめ 度	再訪意向率
飛行機（空港）	340	95,032 円	2.44 泊	2.01 泊	4.42	8.65	97.9%
新幹線	2,890	84,691 円	1.88 泊	1.67 泊	4.39	8.62	97.8%
在来線	1,198	78,542 円	1.85 泊	1.62 泊	4.41	8.65	97.5%
自家用車	6,800	61,792 円	1.41 泊	1.37 泊	4.30	8.35	97.9%

消費単価・滞在日数は「飛行機＞新幹線＞在来線＞自家用車」の順で、公共交通機関（特に空路）利用者ほど消費単価・滞在が長い傾向が明確に表れている。一方、最多層の自家用車利用者は消費単価・滞在日数とも最も小さい。

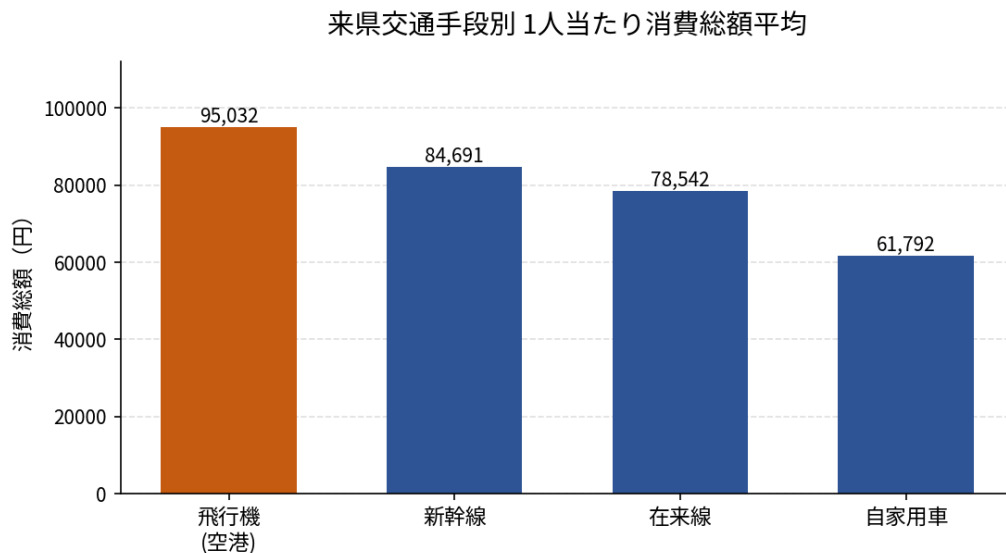


図 6 来県交通手段別 1人当たり消費総額平均

レンタカー利用者（来県手段としてのレンタカー、n=305）の訪問目的別消費

訪問目的	回答者比	消費総額平均
地元の美味しいものを食べる	64.3%	93,515 円
温泉や露天風呂	45.6%	101,342 円
宿でのんびり過ごす	25.6%	121,769 円
名所、旧跡、寺社仏閣の観光	23.3%	91,732 円
花見や紅葉などの自然鑑賞	14.4%	100,136 円

来県手段としてレンタカーを選ぶ層は温泉・宿泊での滞在志向が強く、消費単価も高い。空港

や JR 駅からレンタカーへの乗り継ぎ需要層である可能性がある。

県内での交通手段（二次交通・周遊交通）別の比較

県内交通手段	件数	回答者比	消費総額平均	旅行全体満足度	交通満足度
自家用車	8,049	67.2%	58,223 円	4.28	3.91
在来線・私鉄・路面電車	2,685	22.4%	76,993 円	4.39	3.84
徒歩	1,295	10.8%	60,142 円	4.33	3.77
レンタカー	978	8.2%	94,256 円	4.42	4.02
路線バス	743	6.2%	81,826 円	4.36	3.72
旅行会社ツアーバス	590	4.9%	81,793 円	4.21	4.05
タクシー	296	2.5%	90,475 円	4.24	3.76

二次交通としてのレンタカー利用者は消費額・満足度・交通満足度のいずれも最高水準にある一方、路線バス利用者は交通満足度が最も低い（3.72 点）。移動の自由度が高い手段ほど周遊・消費が拡大しやすい傾向がうかがえる。

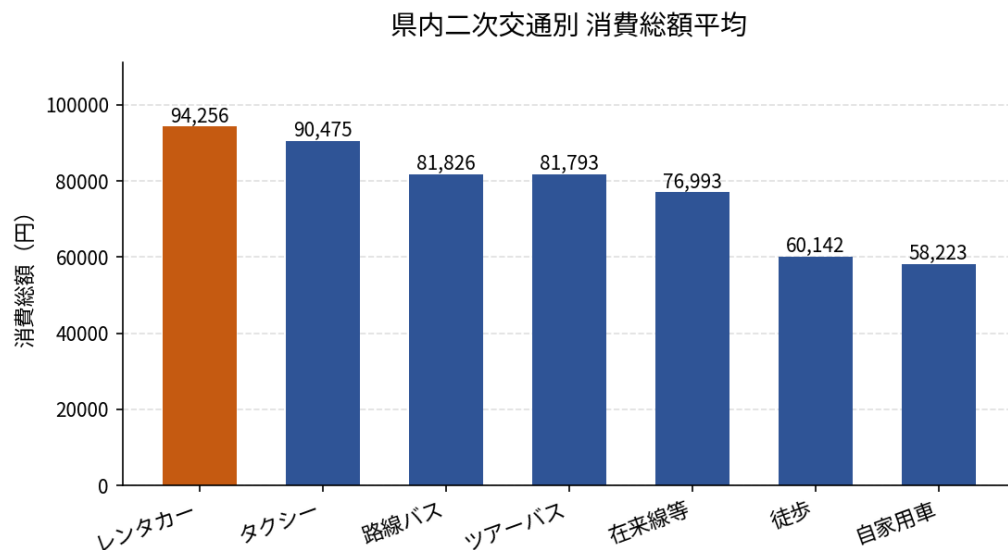


図 7 県内二次交通別 消費総額平均

移動上の課題（不便点の自由記述テーマ分析、n=6,841）

テーマ	件数（上位 500 件中）	share
公共交通・二次交通が不便	92	18.4%

テーマ	件数（上位 500 件中）	share
道路・渋滞	38	7.6%
混雑	28	5.6%
宿泊施設	26	5.2%
駐車場	21	4.2%
立山黒部・山岳観光（予約・混雑）	20	4.0%
天候・雨雪	18	3.6%
価格	11	2.2%
案内表示	10	2.0%
飲食店の営業時間	10	2.0%

「公共交通・二次交通が不便」が最多のテーマであり、路線バスの本数不足、駅からの移動の分かりにくさ等が具体的な指摘として挙がっている。二次交通の利便性向上は移動満足度・消費双方に影響しうる共通課題である。

富山県 不便点自由記述 テーマ別割合（上位500件中, n=6,841）

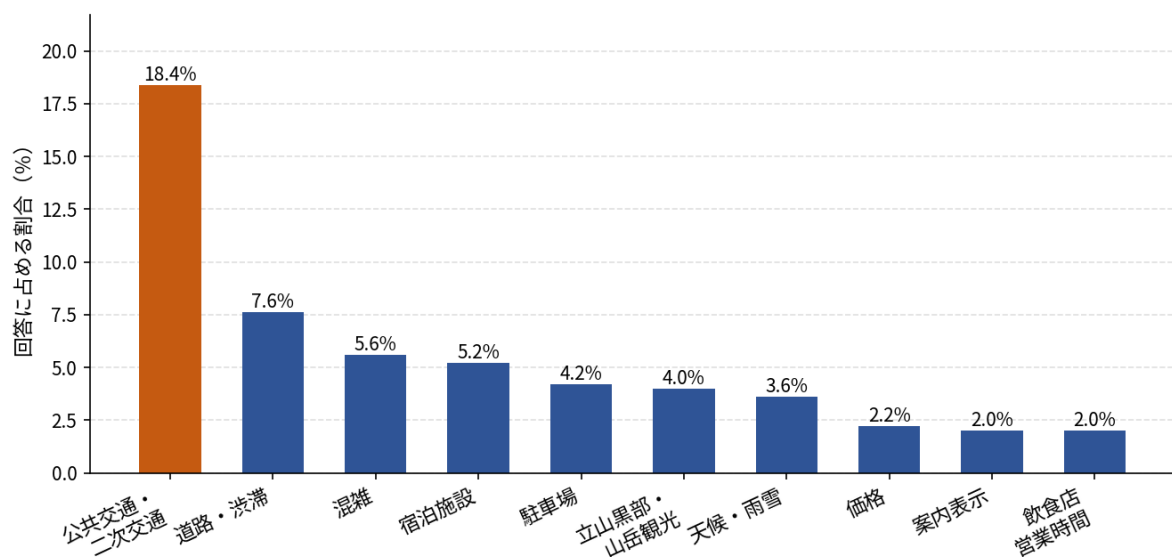


図 8 不便点自由記述 テーマ別割合（上位 500 件中、n=6,841）

6. 富山県内の観光・消費行動の現状

回答場所（主たる滞在エリア）別の集客・消費・満足度

市町村（回答場所）	件数	割合	消費総額平均	満足度平均
富山市	3,557	29.7%	70,528 円	4.30
氷見市	2,045	17.1%	61,886 円	4.24
高岡市	1,179	9.8%	68,204 円	4.36
砺波市	930	7.8%	64,658 円	4.32
黒部市	769	6.4%	71,628 円	4.32
魚津市	714	6.0%	68,756 円	4.34
射水市	638	5.3%	54,086 円	4.27
立山町	511	4.3%	90,284 円	4.42
南砺市	499	4.2%	58,208 円	4.27
滑川市	288	2.4%	59,689 円	4.32
小矢部市	279	2.3%	45,821 円	4.16

集客は富山市（29.7%）・氷見市（17.1%）・高岡市（9.8%）に集中する一方、消費単価は立山町（90,284 円）が突出して高く、集客規模と消費単価は必ずしも一致していない。小矢部市は集客・消費単価とも最も低い水準にある。

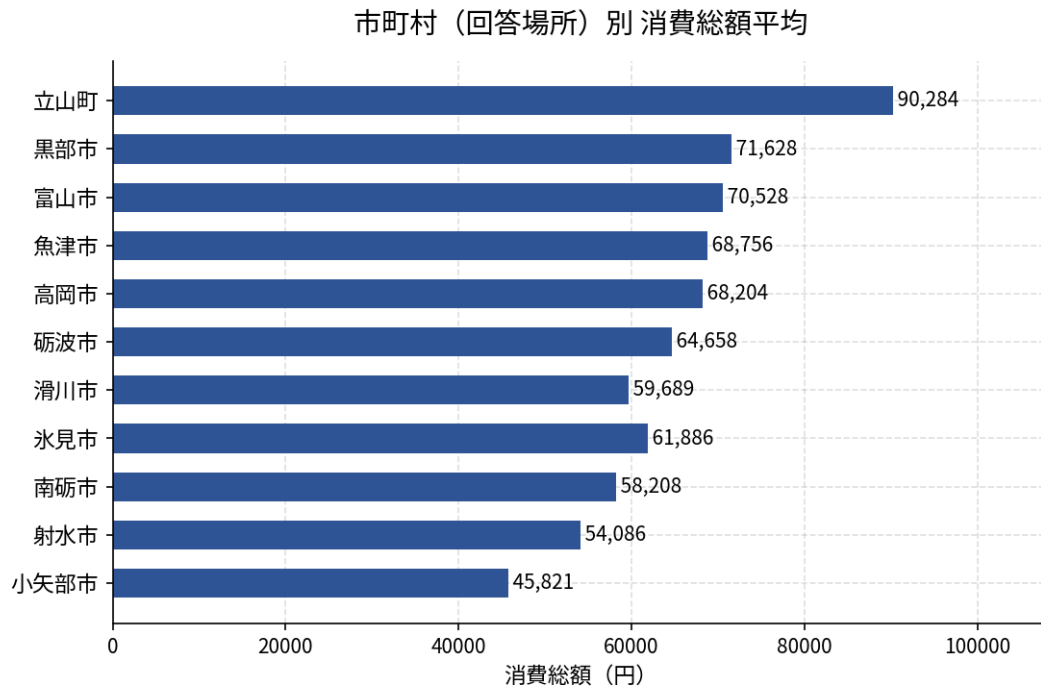


図 9 市町村（回答場所）別 消費総額平均

宿泊が発生している市町村（宿泊費平均）

宿泊市町村	宿泊回答数	宿泊費平均
富山市	3,872	24,696 円
氷見市	2,050	25,135 円
高岡市	1,137	27,746 円
黒部市	927	32,774 円
砺波市	850	31,626 円
魚津市	743	26,723 円
立山町	582	37,265 円
南砺市	479	32,262 円
射水市	378	18,460 円
宿泊なし／不明	2,238	4,937 円（参考）

立山町・黒部市・南砺市・砺波市など、温泉地・山岳観光地を抱えるエリアで宿泊単価が高い。宿泊が消費全体を牽引する構造が確認できる一方、宿泊が発生していない回答が 18.7%存在し、日帰り・通過型の来訪者も一定数いる。

観光行動と消費行動の結びつき

- 訪問目的別の消費額は「宿でのんびり過ごす」「温泉や露天風呂」「名所・旧跡観光」など滞在・体験志向の高い目的ほど高く、「地元の美味しいものを食べる」は最多の選択率（回答者比 66.2%＝空港利用者の場合）を持つが、消費単価は他目的よりやや低い。
- 消費費目別では宿泊費（21,264 円）が最大、次いで交通費（17,685 円）・飲食費（12,520 円）で、買い物費（8,027 円）・体験費（6,733 円）は相対的に小さい。土産・体験消費の伸びしろが示唆される。
- 県内二次交通としてレンタカーを使う層は消費額 94,256 円と全交通手段中最高であり、自由度の高い移動手段が周遊・消費行動を後押ししている可能性がある。

滞在時間を延ばす余地

自家用車利用者（来県手段の 50.4%）は平均宿泊数 1.41 泊と、新幹線利用者（1.88 泊）・空港利用者（2.44 泊）より短い。日帰り客の存在（本調査全体で 15.1%）や、宿泊なし回答が 18.7%にのぼる点も踏まえると、日帰り客・通過型来訪者の宿泊化・周遊化に余地がある可能性がある。

交通手段が消費行動に与える影響

公共交通・空路利用者ほど消費単価・滞在日数が大きい一方、自家用車利用者は最多層であるにもかかわらず消費単価が最も低い。これは、自家用車利用者に日帰り客・近隣（県内・北陸圏）からの来訪者が多く含まれることや、移動の自由度が高い分、県外での消費（往路・復路の他県立ち寄り等）が発生しやすいことなどが要因として考えられる（データからは要因の断定はできない）。

7. FTAS・Milli を踏まえた北陸広域連携の考察

3 県の基礎指標比較

指標	富山県（本調査）	福井県（FTAS）	石川県（Milli）
総回答数	11,977 件	98,027 件	27,430 件
回答期間	2025/4～2026/6	2022/4～2026/7	2023/9～2026/7
宿泊率	84.9%	58.0%	80.1%
1 人当たり消費総額平均	66,229 円	41,508 円	55,591 円
旅行全体満足度平均	4.30	4.23	4.51
NPS	38.5pt	12.7pt	53.3pt
来県手段：自家用車	50.4%	62.0%	44.0%
来県手段：新幹線	21.4%	10.7%	29.7%
来県手段：飛行機	2.5%	2.4%	12.4%

注：3 県は調査設計（エリア調査/施設調査の比率、DMO 管轄、回収地点の性質）が異なるため、消費額・満足度・NPS の絶対値比較は参考値である。特に福井県は日帰り客の比率が高く、施設調査対象の混在が満足度・NPS を押し下げている可能性がある。

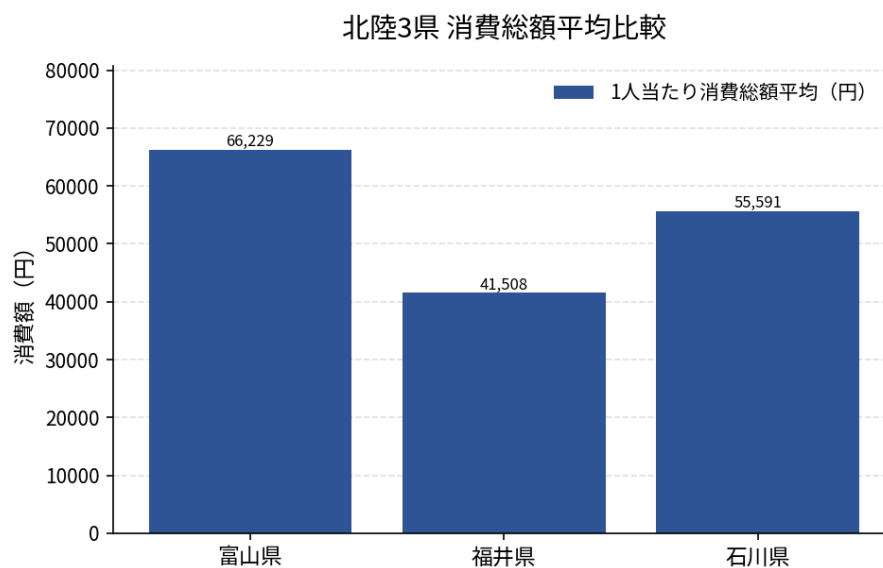


図 10 北陸 3 県 消費総額平均比較

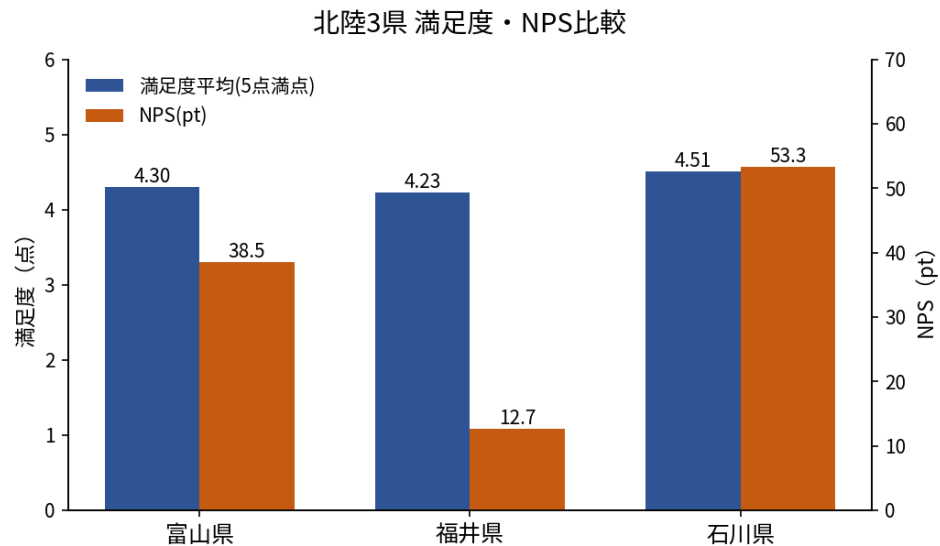


図 11 北陸3県 満足度・NPS 比較

交通手段別の3県比較（空路・新幹線・自家用車）

交通手段	県	件数	消費総額平均	平均宿泊数(全行程)	満足度平均	NPS
飛行機	富山	340	95,032 円	2.44 泊	4.42	—（おすすめ度 8.65）
飛行機	福井	2,336	90,091 円	2.19 泊	4.22	18.5pt
飛行機	石川	3,395	81,095 円	2.11 泊	4.52	55.6pt
新幹線	富山	2,890	84,691 円	1.88 泊	4.39	—（おすすめ度 8.62）
新幹線	福井	10,512	80,825 円	1.92 泊	4.29	21.9pt
新幹線	石川	8,152	70,852 円	1.87 泊	4.55	58.5pt
自家用車	富山	6,800	61,792 円	1.41 泊	4.30	—（おすすめ度 8.35）
自家用車	福井	60,789	38,080 円	0.91 泊	4.26	14.0pt
自家用車	石川	12,073	45,903 円	1.23 泊	4.50	50.6pt

いずれの交通手段でも消費単価は富山県が最も高い水準にあり、特に空路・新幹線利用者の消費単価・滞在日数は3県共通で自家用車利用者を上回る。福井県は自家用車利用者の比率が62.0%と突出して高く、日帰り客中心の構造（宿泊率 58.0%）が全体の消費単価・NPS を引き下げていると考えられる。

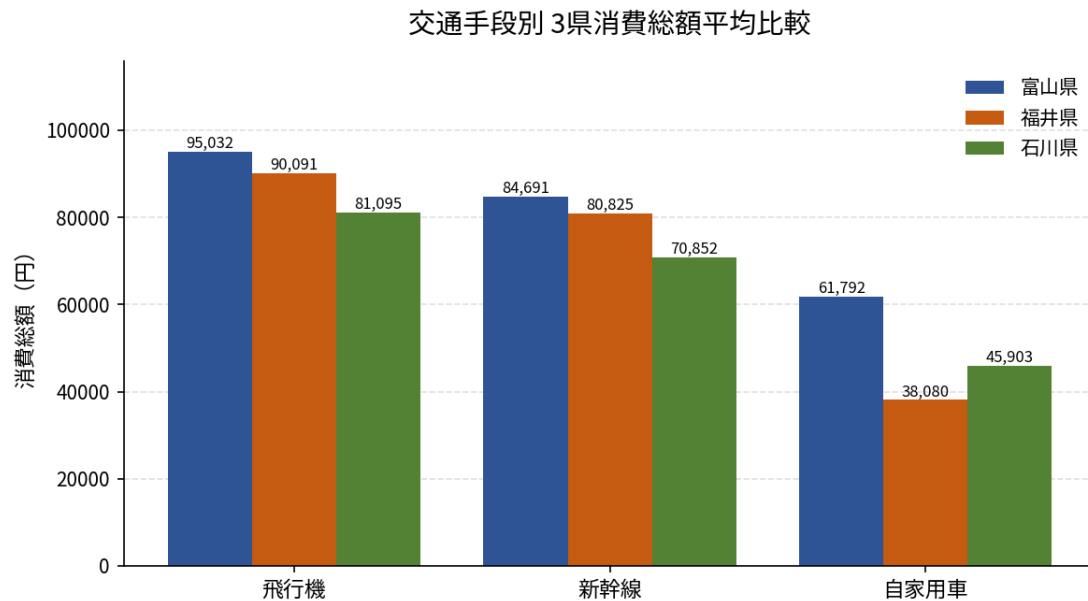


図 12 交通手段別 3 県消費総額平均比較

県境を越えた周遊可能性

- 富山県調査の居住地別 TOP10 に石川県（7.4%）、福井県の TOP10 には石川県（4,665 件）、石川県調査には富山県（7.1%）・福井県（4.2%）が一定数含まれており、3 県間での相互往来・周遊が既に一定規模で発生していることが確認できる。
- 石川県（Milli）の回答場所 TOP2 は「小松空港」（2,111 件、7.7%）であり、空港が石川県観光の重要な接点となっている。富山空港と組み合わせた「北陸 2 空港」の広域周遊動線を設計できる可能性がある。
- 富山空港利用者の訪問先は立山黒部アルペンルート・宇奈月温泉など県東部の山岳・温泉観光地にも及んでおり、県境を越えて北陸新幹線（黒部宇奈月温泉駅・金沢駅）と組み合わせた周遊ルートとの親和性が高いと考えられる。

広域観光テーマ設定の方向性（仮説）

テーマ	富山県での手がかり	石川県・福井県での手がかり
食（海の幸・郷土食）	訪問目的 1 位「地元の美味しいものを食べる」（回答者比 66.2～23.7%）	福井・石川とも訪問目的 1 位が同一項目（福井 38,571 件、石川 14,285 件）
温泉	宇奈月温泉が空港利用者の訪問先 13.5%	福井「あわら湯のまち」が回答場所最多（6,201 件）
自然・山岳	立山黒部アルペンルート、雨晴海岸	石川・能登エリア（21.5%）、福井・勝山

テーマ	富山県での手がかり	石川県・福井県での手がかり
		市大野市エリア（恐竜の森等）
歴史文化	高岡大仏、瑞龍寺、富山城	福井・一乗谷朝倉氏遺跡（6,303 件）、石川・金沢城公園（740 件）
工芸	高岡の鋳物・漆器等の周辺	石川・金沢の伝統工芸（九谷焼・金箔等）との連携余地

広域連携により消費単価・滞在日数を伸ばせる可能性

仮説：北陸新幹線・空港を軸にした 2～3 県周遊商品の造成

根拠となるデータ傾向：富山・石川・福井いずれも空路・新幹線利用者の消費単価・滞在日数が自家用車利用者を上回ること、3 県間で一定の相互往来が既に存在すること

期待される効果：1 県内滞在で完結している来訪者を 2～3 県周遊に誘導できれば、県単位の平均滞在日数・消費単価の底上げが期待できる

8. 観光の質を高めるための施策仮説

仮説：空港到着後の二次交通・周遊導線の改善

根拠となるデータ傾向：空港利用者は消費単価・滞在日数が最も高い層である一方、県全体の不便点自由記述で「公共交通・二次交通が不便」が最多（18.4%）

期待される効果：空港⇄富山市街地⇄立山黒部・宇奈月温泉等をつなぐ二次交通の利便性向上により、空港利用者の周遊範囲・滞在日数がさらに伸びる可能性がある

仮説：自家用車利用者向けの高付加価値な飲食・土産接点の強化

根拠となるデータ傾向：自家用車利用者は来県手段の 50.4%を占める最多層だが、消費単価は 61,792 円と全交通手段中最低

期待される効果：道の駅・SA・立ち寄りスポットでの高付加価値な飲食・土産提案により、最多層である自家用車利用者の消費単価底上げが期待できる

仮説：レンタカーによる二次交通の利便性向上・利用促進

根拠となるデータ傾向：県内二次交通としてのレンタカー利用者は消費額（94,256 円）・満足度（4.42）・交通満足度（4.02）がいずれも最高水準

期待される効果：新幹線・空港利用者へのレンタカー乗り継ぎ案内を強化することで、周遊範囲拡大と消費単価向上を同時に狙える可能性がある

仮説：体験型観光への誘導

根拠となるデータ傾向：訪問目的のうち「文化施設の見学・体験」「花見・紅葉などの自然鑑賞」は消費単価が高く（各 10 万円前後）、一方で体験費は費目別で最小（平均 6,733 円）

期待される効果：体験メニューの充実・事前予約導線の整備により、体験費の底上げと満足度向上が期待できる

仮説：高付加価値な飲食・宿泊・文化体験への接続

根拠となるデータ傾向：宿泊費が消費費目の中で最大（21,264 円）であり、立山町・黒部市など特定エリアで宿泊単価が突出して高い

期待される効果：宿泊単価の高いエリアの成功要因（温泉・眺望・体験プログラム等）を他エリアに展開することで、県全体の宿泊単価底上げが期待できる

仮説：ビジネス客を観光・消費につなげる施策

根拠となるデータ傾向：ビジネス客（空港利用・出張含む 26 件）は観光客とほぼ同水準の消費力を持つが、買い物費が 27.2%少ない

期待される効果：出張前後の空き時間向けに、短時間で完結する土産購入・体験メニューを提案することで、ビジネス客の買い物・体験消費を底上げできる可能性がある

仮説：新幹線利用者・自家用車利用者の違いを踏まえた情報発信の使い分け

根拠となるデータ傾向：新幹線利用者は消費単価・滞在日数とも自家用車利用者を上回る一方、件数は自家用車の半分以下

期待される効果：新幹線利用者向けには周遊・体験提案を、自家用車利用者向けには立ち寄りスポットでの消費喚起を重点的に発信することで、それぞれの層に適した消費拡大が期待できる

9. 消費行動促進に向けた仮説

仮説：空港利用者・新幹線利用者への重点的なアプローチ

根拠となるデータ傾向：空路・新幹線利用者は自家用車利用者より消費単価が1.4～1.5倍、滞在日数も長い

期待される効果：空港・駅の到着ロビーでの情報提供を強化することで、限られた層ではあるが単価の高い消費をさらに引き上げられる可能性がある

仮説：宿泊施設チェックイン前後のタイミングでの情報提供

根拠となるデータ傾向：宿泊費が消費全体の最大費目（21,264円）であり、宿泊エリアと訪問エリアが必ずしも一致しない（回答場所と宿泊市町村で分布が異なる）

期待される効果：チェックイン時・夕食前など宿泊施設との接点で周辺の飲食・体験情報を提供することで、宿泊エリア内消費（飲食・体験・土産）の底上げが期待できる

仮説：買い物・体験消費の伸びしろを活用した周遊提案

根拠となるデータ傾向：消費費目のうち買い物費（8,027円）・体験費（6,733円）は飲食費（12,520円）・宿泊費（21,264円）より小さく、伸びしろがあると考えられる

期待される効果：訪問スポット間の周遊ルート提案（例：ガラス美術館→岩瀬エリア散策→海鮮グルメ）により、複数スポットでの滞在時間・消費機会を増やせる可能性がある

仮説：自家用車利用者への立ち寄り拠点での消費喚起

根拠となるデータ傾向：自家用車利用者は最多層（50.4%）だが消費単価が最も低く、二次交通としても自家用車が67.2%と圧倒的に多い

期待される効果：道の駅・PA・SA等、既に自家用車利用者が立ち寄る拠点を消費接点として強化することで、追加コストを抑えつつ消費機会を増やせる可能性がある

仮説：周遊行動の促進による消費増加

根拠となるデータ傾向：訪問スポット数が多いと推測される空港利用者（訪問先上位9スポットの回答者比合計が高水準）は消費総額も高い

期待される効果：複数スポット周遊を前提としたモデルコース・周遊パスの提供により、周遊行動を促進し、結果として消費機会を増やせる可能性がある

属性・目的別の消費につながりやすさ（まとめ）

属性・交通手段	消費単価の位置づけ	示唆
空港利用者（飛行機）	最高水準（95,032 円）	重点層。周遊・体験提案の重点対象
新幹線利用者	2 番目（84,691 円）	空港利用者に次ぐ重点層
レンタカー利用者（県内二次交通）	最高水準（94,256 円）	自由度の高い移動手段の利用促進が有効な可能性
自家用車利用者（来県手段）	最も低い（61,792 円）	件数最多のため、単価の底上げが県全体消費に与える影響が大きい
ビジネス目的（出張含む）	観光客とほぼ同水準	買い物・体験消費の誘導余地

10. 今後追加で分析すべき観点

- 富山空港の利用者を直接識別する設問（空港名の明記）がないため、「飛行機」利用者＝空港利用者という近似には限界がある。搭乗空港・便名などを把握できる追加調査項目の検討が望まれる。
- ビジネス目的セグメントは26件と母数が小さく、季節・出張先エリア別の詳細分析には追加のサンプル収集が必要。
- 3県データは調査設計（エリア調査/施設調査比率、DMO管轄有無、回答導線）が異なるため、同一設計での比較調査（共通設問セット）があれば、より精度の高い広域連携効果の測定が可能になる。
- 訪問順序（前後の訪問地・宿泊地の遷移）データを用いた周遊パターン分析（例：石川県データの「前の訪問場所」「次の訪問場所」のような遷移情報）を富山県調査にも拡充できれば、具体的な広域周遊ルート設計の精度が高まる。
- 消費金額は範囲回答の中央値換算による推計値であるため、実消費額との乖離を検証するための実消費データ（クレジットカード・キャッシュレス決済データ等）との突合が有効と考えられる。
- 季節別・曜日別の空港利用者の行動差分析（本レポートでは未実施）により、閑散期の需要喚起策の検討材料が得られる可能性がある。
- 空港利用者の居住地（東京都・神奈川県など新幹線でもアクセス可能な地域を含む）が空路を選ぶ理由について、アンケートに交通手段の選択理由を尋ねる設問を追加すると、要因をより正確に特定できる。