

北陸新幹線金沢開業の整理と
敦賀延伸に向けた課題

報 告 書

2017年9月22日

北陸経済連合会

ごあいさつ

2015年3月の北陸新幹線金沢開業より2年半が経過しましたが、想定を上回る利用者数や経済波及効果が継続しています。開業までの準備の成果もあり金沢市を中心に多くの観光客・ビジネス客が訪れていますが、この賑わいを広範囲に波及させ、北陸三県が継続的かつ一体的に発展するための対策が必要です。

北陸新幹線は地域活性化の切り札ではありますが、万能ではありません。これから開業を迎える金沢以西の地域はもちろん、すでに開通している地域においても、新幹線によってもたらされる交流人口の拡大をいかに効果的に地域経済発展に取り込んでいくかが重要であり、そのための準備と検証を怠ってはなりません。

今回調査では、北陸三県の金沢開業対策の概要および成果を整理するとともに、北陸の目指すべき方向性および、2022年度に予定される敦賀開業に向けた街づくりについて考察を行うことを目的としています。

本報告書「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題」は、当会の内部委員会である社会基盤整備委員会において、福井県立大学地域経済研究所に調査委託し検討を行い、とりまとめたものであります。福井県立大学地域経済研究所講師 江川誠一氏をはじめ、ご尽力を賜りました関係各位に感謝申し上げます。

北陸新幹線は、北陸の成長戦略の基盤であり、東海道新幹線の代替補完機能を有するなど国土をより強靱化するためにも重要な国家プロジェクトであります。その効果を最大限発揮するためにも、一日も早い大阪までの全線整備を願っております。

北陸経済連合会
社会基盤整備委員会

委員長 山崎 幸雄

目 次

ごあいさつ

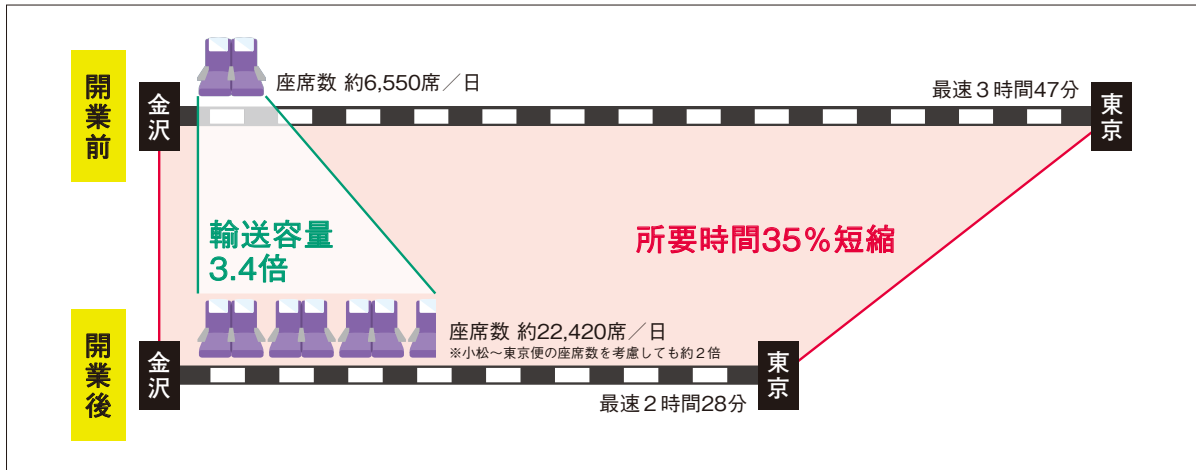
1. はじめに ～北陸新幹線による人の流れの変化～	1
2. 北陸新幹線金沢開業効果	
2-1. 各地・各分野における金沢開業効果の整理	3
(1) 北陸全体	3
(2) 富山県	7
(3) 石川県	9
(4) 福井県	12
2-2. 経済的效果	14
2-3. 社会的効果	15
(1) 本社機能や研究開発機能の北陸への移転	15
(2) 大学進学時における双方向での交流拡大	18
(3) 地域住民の誇りと愛着およびチャレンジ精神の醸成	19
(4) 社会的効果の意義	20
3. 金沢開業および敦賀開業に向けての各県の取組	
3-1. 富山県の取組	21
(1) 金沢開業対策	21
(2) 金沢開業対策の効果・課題	21
(3) 敦賀開業対策	22
3-2. 石川県の取組	23
(1) 金沢開業対策	23
(2) 金沢開業対策の効果・課題	23
(3) 敦賀開業対策	23
3-3. 福井県の取組	24
(1) 金沢開業対策	24
(2) 金沢開業対策の効果・課題	24
(3) 敦賀開業対策	25
3-4. 敦賀開業対策の特徴	26
4. 北陸の更なる活性化へのシナリオ	
4-1. 魅力ある地域とは	27

4-2. 北陸各県がすべきこと	28
4-3. 北陸地方としての方向性	29
(1) 広域的な連携の強化	29
(2) 北陸三県が一体となった観光戦略の必要性	31
(3) 新幹線主要駅・空港・港湾等を最大限に活用したインバウンド拡大策	32
(4) 高速交通ネットワークに組み込まれた北陸三県の経済と暮らし	34
5. 今後開通予定地域の課題（まちづくり等）	
5-1. 金沢～敦賀間の各地域におけるまちづくり	36
(1) 共通課題と地域によって異なる課題	36
(2) 小松駅（小松市）	37
(3) 加賀温泉駅（加賀市）	37
(4) 芦原温泉駅（あわら市）	38
(5) 福井駅（福井市）	39
(6) 南越駅（仮称）（越前市及び鯖江市）	40
(7) 敦賀駅（敦賀市）	41
5-2. 小浜および嶺南地域におけるまちづくり	41
(1) 小浜・京都ルート of 早期着工・工期短縮	41
(2) 小浜市のまちづくり	43
(3) 嶺南地域におけるまちづくり	44
6. まとめ	45

1. はじめに ～北陸新幹線による人の流れの変化～

2015年3月の北陸新幹線金沢開業により、金沢～東京間は最速2時間28分で結ばれ、1時間19分短縮された。それと同時に、輸送容量（座席数）は1日当たり約2万2千席と従来の3.4倍に増えた。金沢～東京間のアクセス能力の飛躍的向上は、関東との交流の活発化など北陸地方に大きなインパクトを与えた。

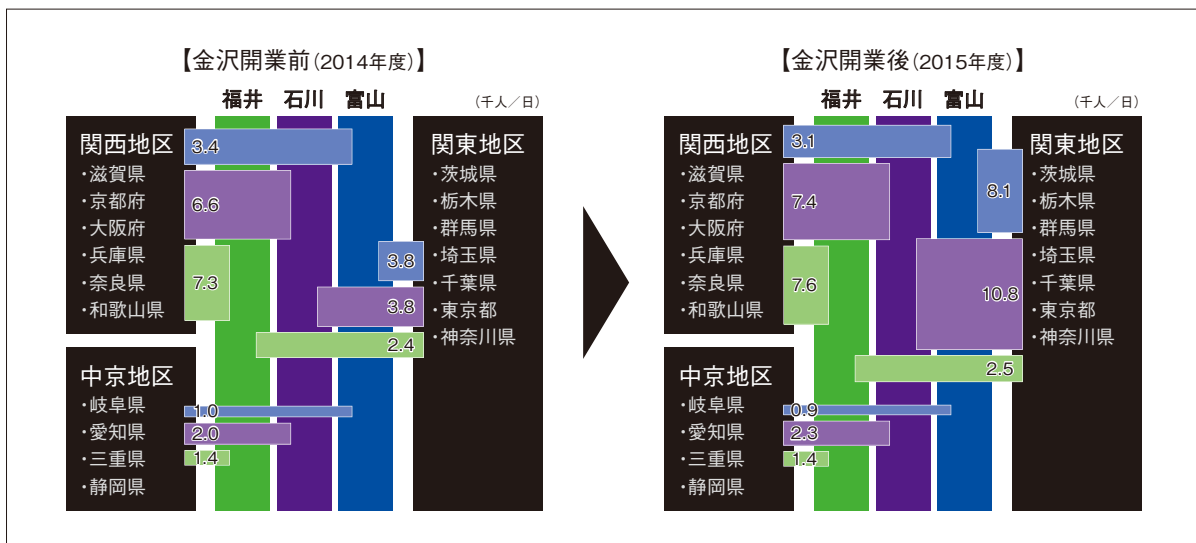
図表1 開業前後における金沢～東京間の所要時間と輸送容量の変化



交流人口の変化に着目すると、アクセス能力の変化により、関東との交流人口が大きく増えた反面、関西圏・中京圏とは横ばいで推移するなど、金沢開業を機に、北陸を行き交う人々の流れが大きく変わったと言える。

JRを利用した富山県・石川県と関東地区との流動量は、金沢開業前後において約2倍から3倍へと大きく増加しているが、福井県と関東地区ではほぼ横ばいとなっている。関西地区や中京地区との流動量は、石川県・福井県では横ばいもしくは増加しているものの、富山県ではやや減少している。

図表2 JRによる北陸と三大都市圏との流動状況

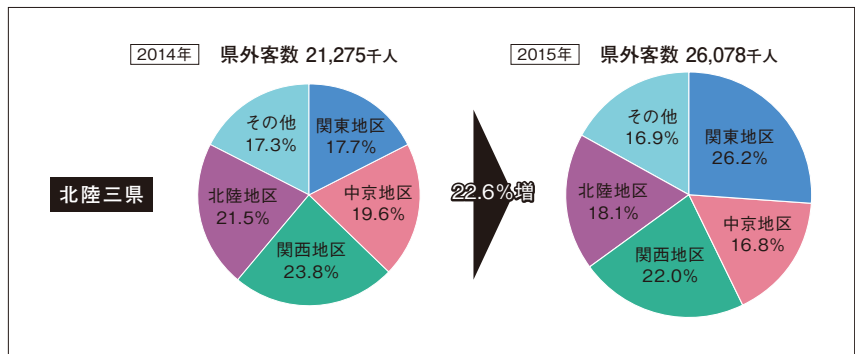


出典:国土交通省「旅客地域流動調査」(2014年度、2015年度)

北陸三県の発地別観光客入込数の構成比を、北陸新幹線金沢開業前後の2014年と2015年で比較すると、すべての県において関東地区の割合が増加している。なかでも富山県、石川県における変化が著しく、それぞれの県における主要顧客としての存在感が大きく増している。一方で北陸新幹線が未開業の福井県においては、その地位は依然として関西地区、および中京地区となっている。

本報告書では、北陸新幹線金沢開業による北陸三県への経済的、社会的な効果について考察するとともに、各地域における金沢開業対策の概要およびそれらの成果を整理し、来るべき金沢以西延伸に向けて各地が対応すべき課題を分析する。

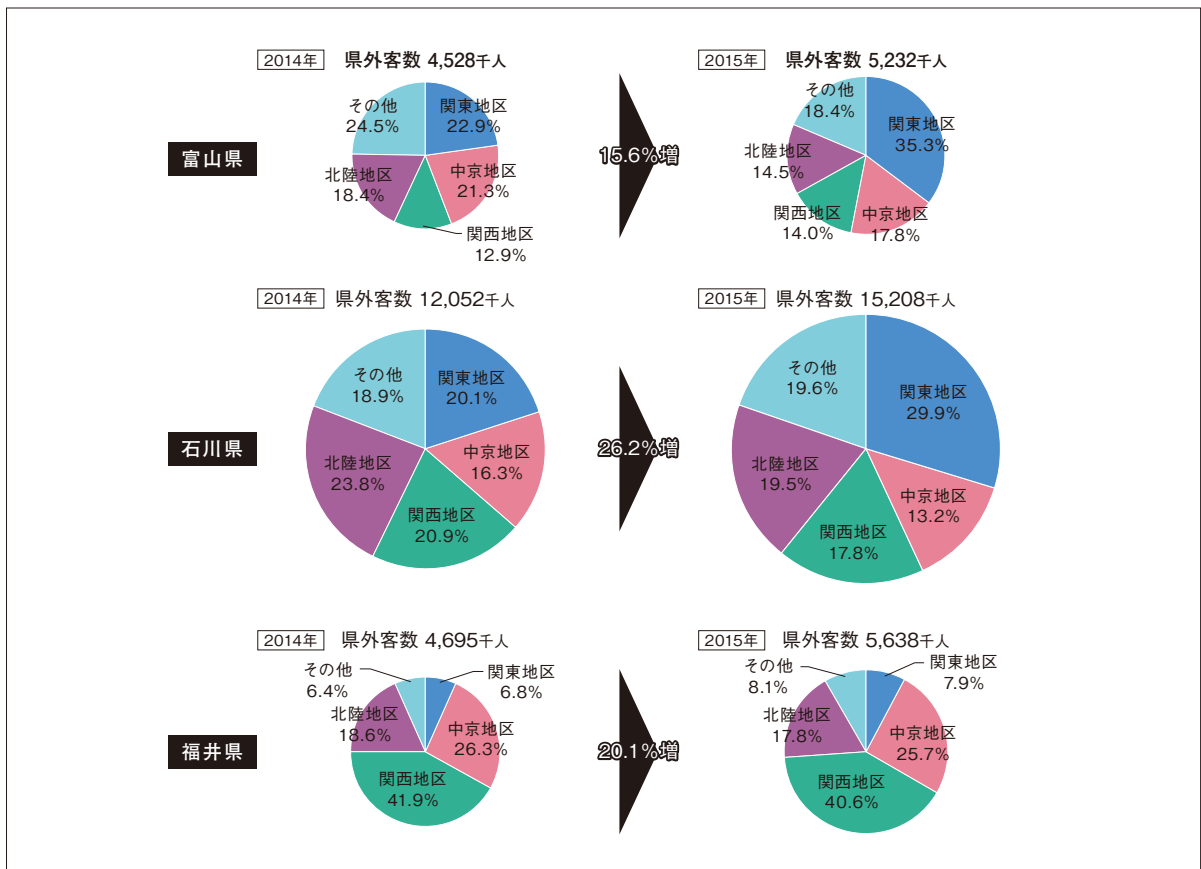
図表3 北陸三県の県外客発地別観光客入込数の構成比



出典：富山県観光客動態調査、石川県観光客動態調査、福井県観光客動態調査

注) 関東地区：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中京地区：岐阜県、愛知県、三重県、静岡県
 関西地区：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

図表4 富山・石川・福井県の県外客発地別観光客入込数の構成比



出典：富山県観光客動態調査、石川県観光客動態調査、福井県観光客動態調査

注) 関東地区：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
 中京地区：岐阜県、愛知県、三重県、静岡県
 関西地区：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

2. 北陸新幹線金沢開業効果

2-1. 各地・各分野における金沢開業効果の整理

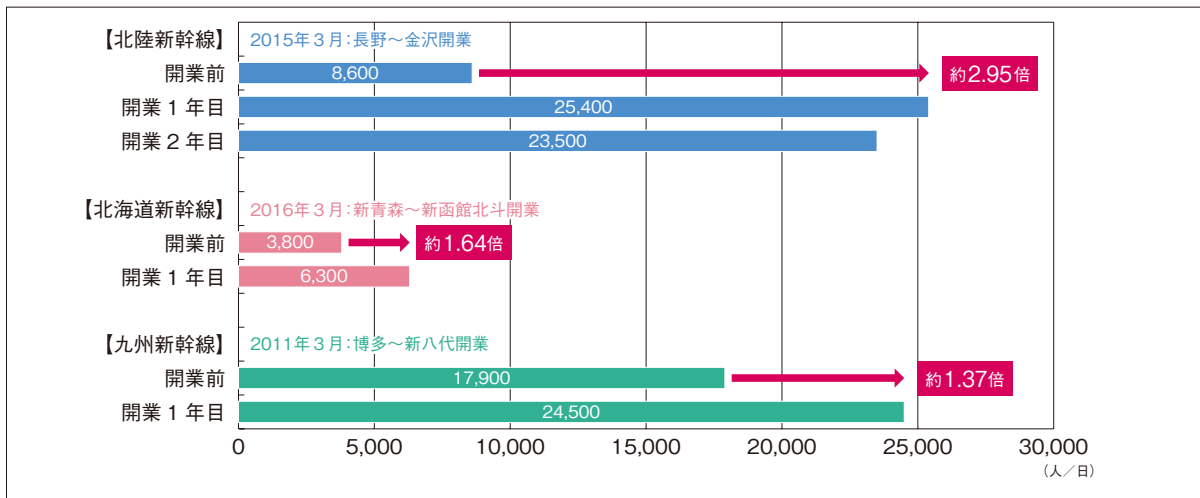
(1) 北陸全体

- ・ 鉄道による北陸と関東方面の流動量は開業前の約3倍に
- ・ 空路は新幹線開業の影響を大きく受けたが、2年目の利用実績は堅調に推移
- ・ 北陸への観光客数は約18%アップ。100万人観光地も6ヶ所から11ヶ所に増加（2014年→2015年）
- ・ 開業2年目の観光客数は総じて1年目より減少しながらも開業前と比べて底上げ
- ・ 北陸三県を広く周遊するような動きはまだ少ない

① 鉄道

鉄道による北陸と関東方面との乗車人員は、北陸新幹線金沢開業前と比べて開業1年目には2.95倍に増加している。これは、近年の北海道新幹線や九州新幹線の開業時と比べて、極めて大きな増加率となっている。開業2年目は1年目よりやや減少しているものの、それでも開業前と比べて大幅に増加した水準を維持しており、北陸新幹線は北陸と関東との速く太いパイプとして定着しつつある。

図表5 新幹線開業による一日あたり乗車人員の変化



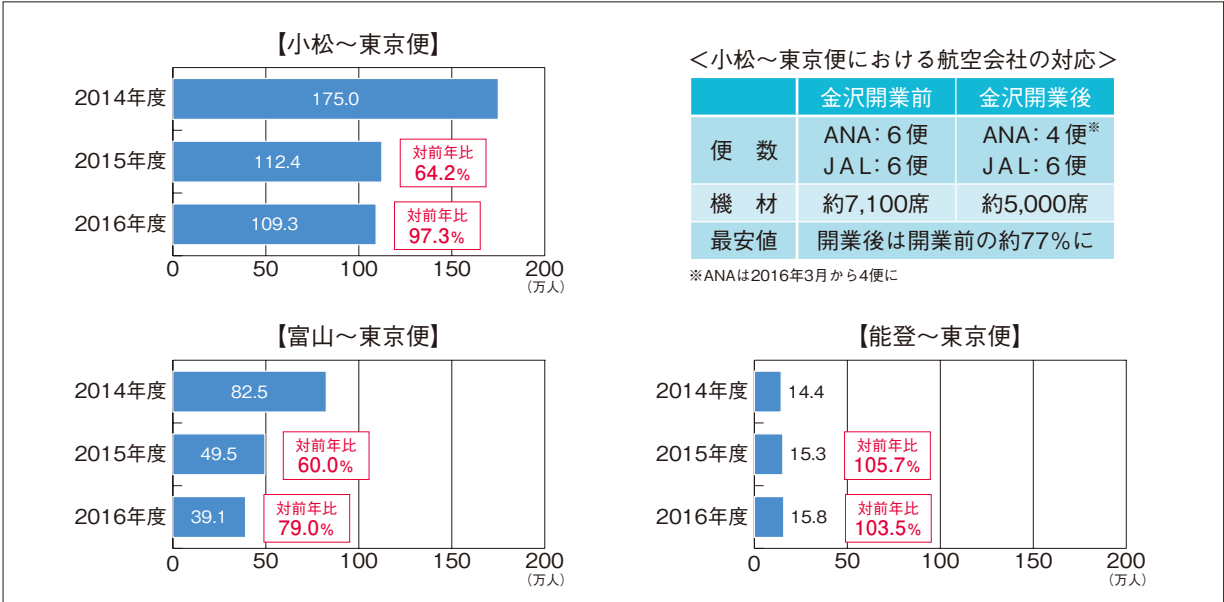
出典：JR西日本、JR北海道、JR九州

注) 開業前は同区間での特急

②空港

北陸と東京間の航空需要が大きく減少することは、北陸新幹線金沢開業前から想定されていた。航空会社は利用者の利便性と自社の経済性を勘案し、機材小型化、割引率の拡大等で対応したが、羽田便について、北陸の3空港合計の利用実績は、対前年比34.8%減、2年目も7.3%減となっている。

図表6 北陸～東京間の空港利用状況



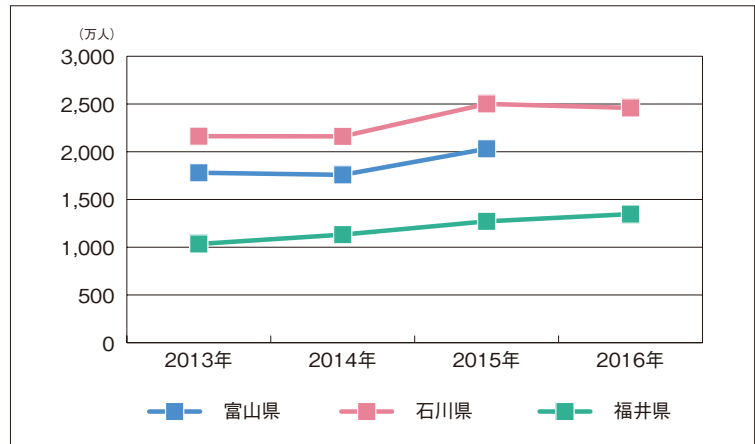
出典:小松空港協議会/小松空港国際化推進協議会「小松空港の概要」2017年5月/北陸AJEC(2017)Warm TOPIC Vol.136

③観光客入込数

2015年の北陸三県における観光客入込数は、北陸三県の単純合計で5,336万人に上り、対前年比17.8%増となった。県別で見ると富山県では対前年比15.6%、石川県では同15.8%、福井県では同12.3%の伸びとなっている。増加の要因としては北陸新幹線金沢開業による時間短縮に加え、金沢開業を機に全国から「北陸」へ注目が集中したことがあげられる。開業を契機にした関東等における集中的なプロモーションの実施、各観光拠点の充実・強化等の影響も生じたものと思われる。

開業2年目の2016年は、石川県においては1年目よりは減少しながらも開業前と比べて明らかに底上げがなされており、推計値がまだ公表されていない富山県においても同様の傾向がうかがえるなど、北陸新幹線金沢開業効果の持続・定着が図られている。関東の人口からすれば潜在需要は依然として大きく、関西・中京方面からの来訪も底堅い状況にある。

図表7 北陸三県の観光客入込数の推移



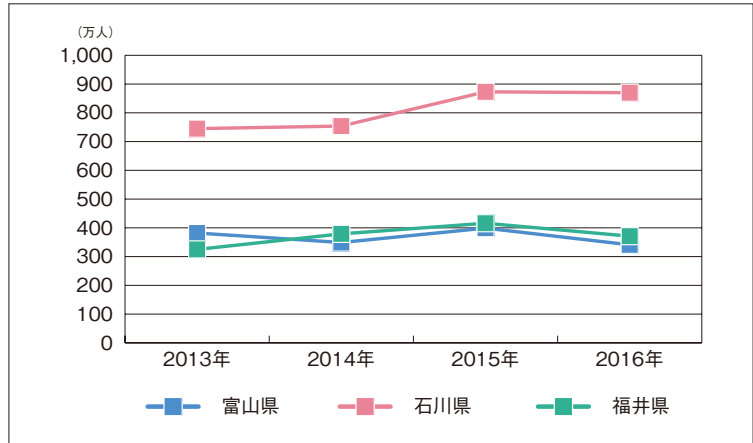
出典:富山県観光客動態調査、石川県観光客動態調査、福井県観光客動態調査

注) 富山県は2015年から、福井県は2016年から実人数の推計手法を変更しているが、本報告書では経年変化を見るため従来の推計手法に基づいた推計値を掲載している。また、2016年のデータは2017年10月頃に公表される予定。

④ 宿泊客数

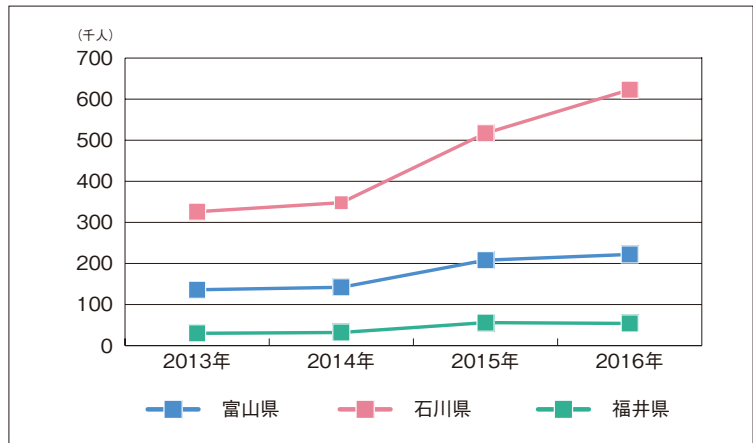
一方で観光庁の宿泊旅行統計調査によると、北陸三県の宿泊者数は2014年から2015年にかけて大きく増加したものの、2016年では減少に転じている。そのうち、外国人宿泊者数については、2014年から2015年にかけて大きく増加し、2016年には富山県と福井県ではほぼ横ばい、石川県ではさらに増加している。

図表8 北陸三県の延べ宿泊者数の推移



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図表9 北陸三県の延べ外国人宿泊者数の推移



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

⑤主要観光地

2015年における主要観光地の入込数は、11ヶ所で100万人を超えており、前年と比べて富山県で2ヶ所増、福井県で3ヶ所増となっている。また、金沢市の3観光地（兼六園、金沢城公園、金沢21世紀美術館）ではいずれも200万人を突破するなど大幅に増加し、北陸新幹線金沢開業とともに同市は、北陸三県内で突出した集客を誇る観光集積地としての地位を強固なものとしている。

観光統計や各所での実感を踏まえると、関東から北陸へ初めて来られた旅行期間の長い観光客は、北陸新幹線でまずは金沢を目指しそこから周遊する動きが主要なパターンとなっている。

開業後の2015年10～12月に、「Japanese Beauty Hokuriku ～日本の美は、北陸にあり。～」をテーマとした北陸ディスティネーション・キャンペーン（北陸DC）が展開された。開業2年目には、2016年10～11月に実施されたアフターDC「日本の美は、北陸にあり。」を始めとして、開業効果を持続・定着させるための取り組みが継続的に行われた。北陸の官民が一体となった大規模なプロモーションが恒常化しつつあり、北陸のイメージ定着や各地における誘客に大きな効果が生じているものと思われる。今後はこの成果を生かし、北陸全体を大きく周遊するような動きへとつなげていくことが求められる。

⑥地価調査

2016年都道府県地価調査（7月1日時点）によると、北陸三県の地価はいずれの県においても改善傾向にあるが状況はやや異なっている。富山県では全国的な傾向と同様に下げ止まりの傾向にあるものの、いまだ前年比マイナス傾向が続いており、金沢開業効果が明確に生じているとは言えない。石川県は2015年に大幅な改善を見せ2016年には1992年以来24年ぶりにプラスに転換した。最高価格地点（金沢市本町2丁目）は、北信越5県の中で4年連続トップであり、また、金沢駅金沢港口附近の金沢市広岡1丁目では対前年25.3%の上昇となった（上昇率は全国第8位）。一方で福井県では緩やかな改善傾向にあるものの、全国平均や石川、富山両県と比べても改善率は低いままとなっている。

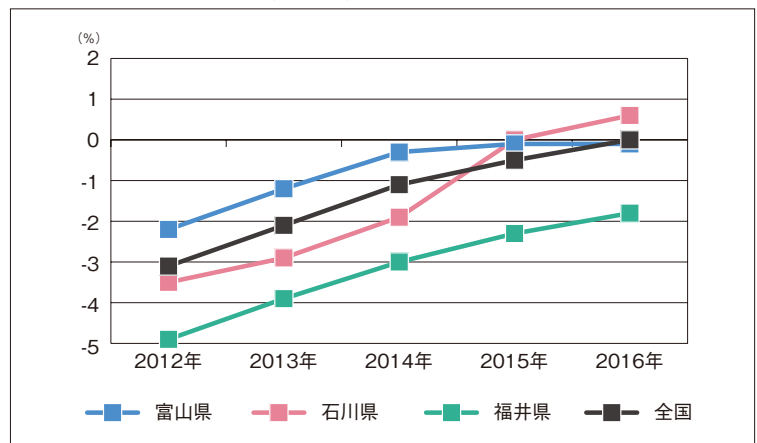
図表10 北陸三県の主要観光地の観光客入込数

(2015年、単位:千人)

	富山県	石川県	福井県
1位	富岩運河環水公園 (富山市) 1,377	兼六園(金沢市) 2,888	東尋坊(坂井市) 1,479
2位	道の駅「氷見」・ 氷見漁港場外市場・ ひみ番屋街 (氷見市) 1,239	金沢城公園 (金沢市) 2,262	一乗谷朝倉氏遺跡 (福井市) 1,080
3位	道の駅「福光」 (南砺市) 1,103	金沢21世紀美術館 (金沢市) 2,214	恐竜博物館・ かつやま恐竜の森 (勝山市) 1,053
4位	海王丸パーク (射水市) 1,075	千里浜 (宝達志水町、羽咋市) 880	あわら温泉 (あわら市) 1,018
5位	立山黒部アルペン ルート(立山町) 997	能登食祭市場 (七尾市) 865	西山公園(鯖江市) 990

出典:富山県観光客動態調査、石川県観光客動態調査、福井県観光客動態調査

図表11 北陸三県の地価(商業地)の対前年平均変動率



出典:国土交通省「2016年都道府県地価調査(7月1日時点)」

(2) 富山県

- ・ 富山県への観光客数は約15.6%アップ。観光消費額も約47%の大幅増。
- ・ 外国人宿泊者数は約20万人となり大幅増。
- ・ あいの風とやま鉄道は利用促進策で健闘するも今後の見通しは厳しい。
- ・ 金沢での乗換が生じたことにより、名古屋方面への高速バスが相次いで増便。

①観光客入込数

2015年の富山県における観光客入込数は約2,031万人、対前年比15.6%増と大きな伸びをみせた。

2015年の宇奈月温泉の観光客入込数は約37万5千人となり前年に比べて約3割増となるなど、金沢開業の効果が如実に表れている。入湯者数で見ると2016年は約35万6千人、対前年比3.8%減となっているが、開業前の2014年と比べると約6万4千人増加している。

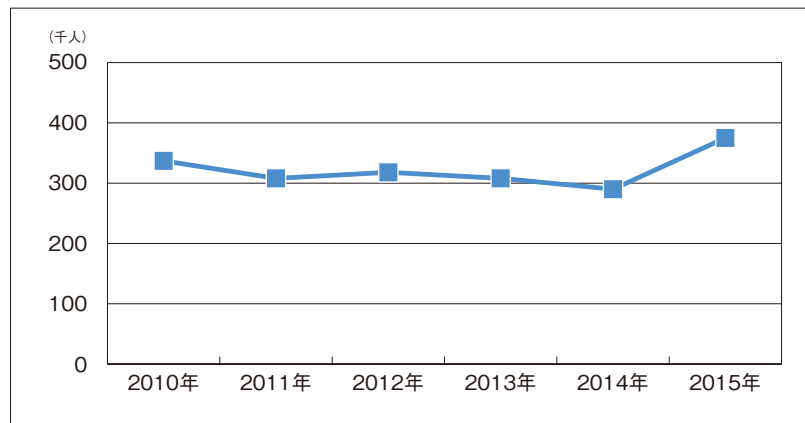
2015年の富山県における外国人宿泊者数は約20万人となり、対前年比36.6%の大幅な増加となった。また、宇奈月温泉に宿泊する外国人観光客は、2015年で前年比2.48倍の23,378人になった。

図表12 富山県の観光客入込数の推移

	実数	対前年比
2013年	1,780万人	106.7%
2014年	1,758万人	98.7%
2015年	2,031万人	115.6%

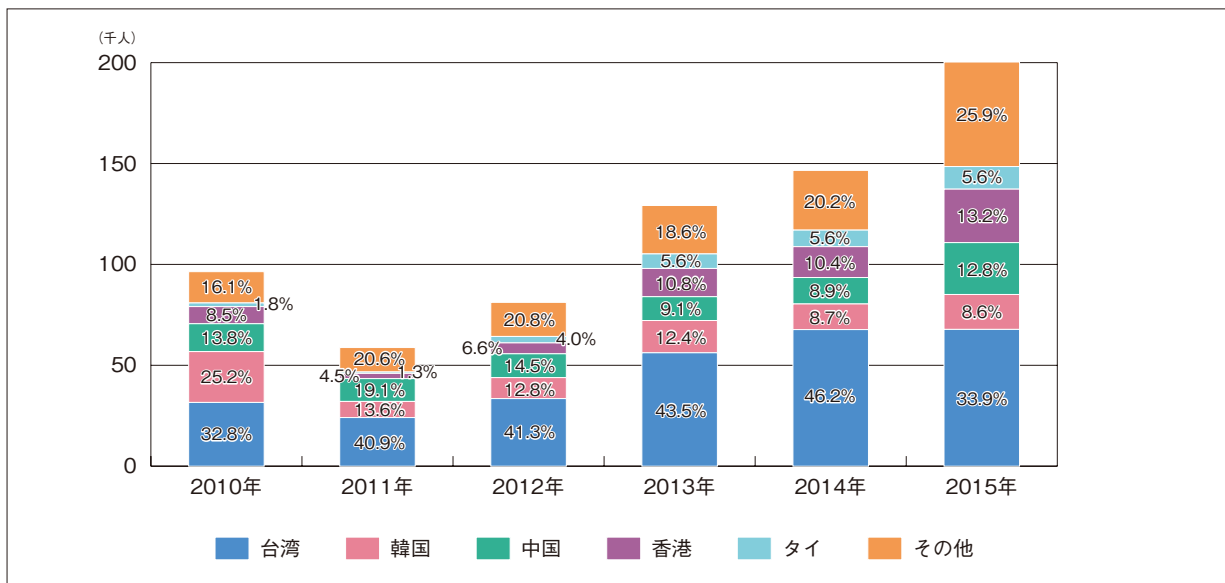
出典：富山県観光客動態調査

図表13 宇奈月温泉の観光客入込数の推移



出典：富山県観光客動態調査

図表14 富山県の外国人宿泊者数



出典：富山県外国人宿泊実態調査

富山県における2015年度のコンベンションの状況（参加者数50人以上の学会や会議）は、開催件数268件（対前年度比105%）、参加者数90,906人（同106%）と増加した。北陸新幹線金沢開業によって大規模コンベンションの開催が増えたほか、関東方面からの参加者の割合が増加傾向にある。

②並行在来線、高速バス

新幹線開業とともに富山県内のJR北陸本線は並行在来線となり経営分離され、富山県等が出資する第三セクター「あいの風とやま鉄道」が誕生した。2015年度の利用者数は40,358人／日となり、開業前の推計値37,648人／日から7.2%増となっている。また、2016年度の利用者数は40,338人／日と前年度水準を維持している。

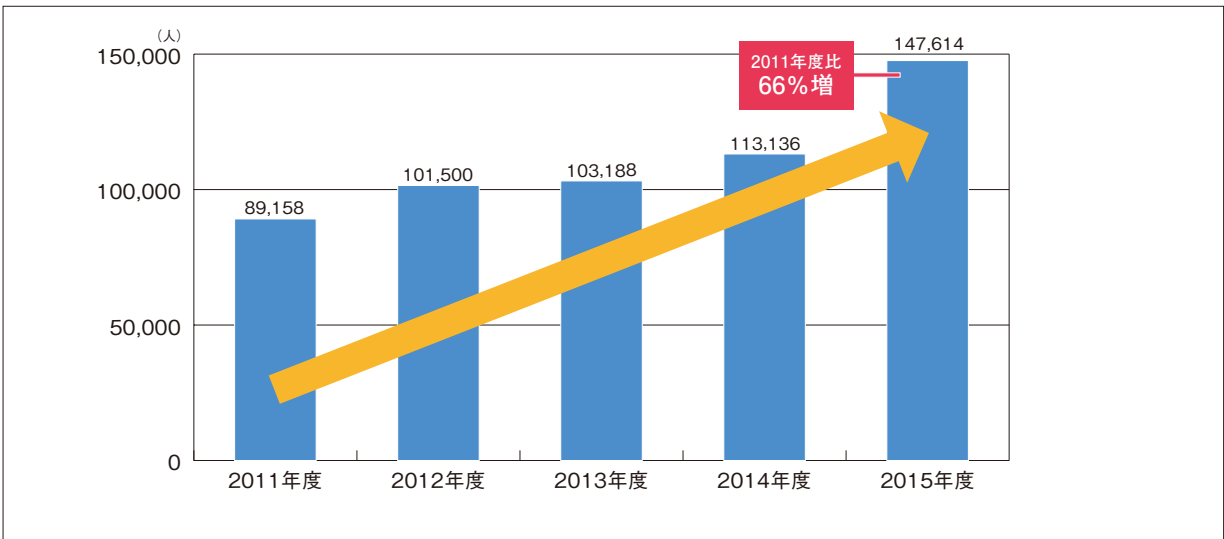
料金値上げにより見込まれた需要減を、朝夕増発、会社間乗継割引の導入、JR切符の販売、交通ICカード導入、プチ旅ガイドブックの作成、沿線市町タイアップ切符や企画切符の発行等でカバーした結果、想定よりも利用者数が上振れた。駅舎の利活用や、新駅設置等も進められており、地域密着型の鉄道としての努力が鋭意取り組まれている。

今後も引き続き、利用促進と経費節減に向けた企業努力が求められるが、沿線人口、特に通学定期利用者の大幅な減少が見通されるなか、地域住民に欠かせない公共交通として地域全体で支えていくことが必要となる。

北陸新幹線金沢開業で、富山・高岡～名古屋の高速バスが相次いで増便された。鉄道で名古屋方面へ向かうに当たり、新たに金沢駅での乗換が必要となったことで、東海北陸自動車道を利用した直通かつ割安な高速バスへと需要が一部転換し、それに対応した増便が各社にて図られている。

在来線特急が新幹線に置き換わることに伴い、停車駅、乗換有無、ルート等に変化が生じることで、直通かつ割安な高速バスの需要増が、今後の北陸新幹線の延伸においても想定される。

図表15 高速バス名古屋～富山線の利用状況



出典：中部運輸局

③富山県の経済的効果

経済的効果としては、株式会社日本政策投資銀行が推計した事前予測「北陸新幹線開業による富山県内への経済波及効果」(2013年3月)によると、直接効果が年間約57億円に上るとされていた。一方で富山県は2016年4月、北陸新幹線金沢開業に伴う富山県内での経済波及効果を、開業後1年間の流動量(入込み)増加によるものとして154億円(このうち直接効果として約101億円)、開業を契機とした企業立地等に伴う設備投資、新規雇用によるものとして267億円、合わせて421億円の経済波及効果があったと推計している。

富山県が事後推計した流動量増加による直接効果101億円は、日本政策投資銀行が事前推計した約57億円の約1.8倍となっている。時間短縮による効果に加え、新幹線でダイレクトに結ばれたという心理的な近さや、各種のプロモーションによる富山県の認知度アップなどが影響し、事前予測より大きな経済的効果が生じたものと思われる。

(3) 石川県

- ・ 石川県への観光客数は約16%アップ。観光消費額も約22%と大幅増。
- ・ 兼六園、金沢城公園、金沢21世紀美術館は200万人観光地に。
- ・ 関東からの観光客が約3割を占め関西を抜きトップに。長野県や東北方面からも大きく増加。外国人観光客も大幅増。
- ・ 金沢港へのクルーズ船寄港や、コンベンション開催件数が大きく増加。
- ・ 金沢市内における観光客急増は、住環境や景観悪化等の負の側面も。

①観光客入込数

2015年の石川県における観光客入込数は約2,502万人となり、対前年比15.8%増、観光消費額は3,223億円、対前年比22.0%の大幅増となった。観光消費額の水準で三県を比較すると、石川県の観光市場が突出しており(3,223億円)、富山県(1,896億円)と福井県(937億円)の合計値を上回るなど、北陸の観光の牽引役となっていることがうかがえる。消費項目別に見ると、石川県は宿泊費の増加率(31.2%増)が高くなっている。2016年の観光客入込数は対前年比で微減となったものの、開業前の水準からは大きく底上げがなされている。

図表16 石川県の観光客入込数の推移

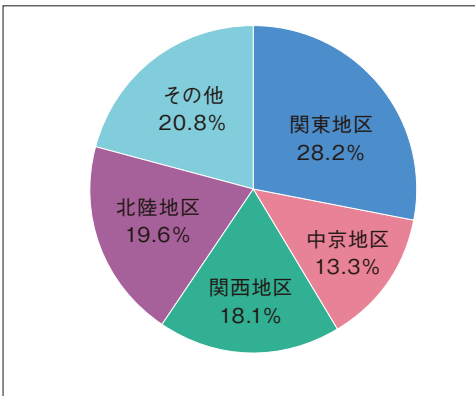
	実数	対前年比
2013年	2,163万人	102.7%
2014年	2,161万人	99.9%
2015年	2,502万人	115.8%
2016年	2,459万人	98.3%

出典：石川県観光客動態調査

石川県における関東からの入込数は、2015年に対前年比87.8%の大幅増となり、2016年にはやや減少したものの発地別構成比で見ると約3割弱を占めている。一方で関西や中京からの入込数も増加したが、いずれも一桁の伸びにとどまっている。

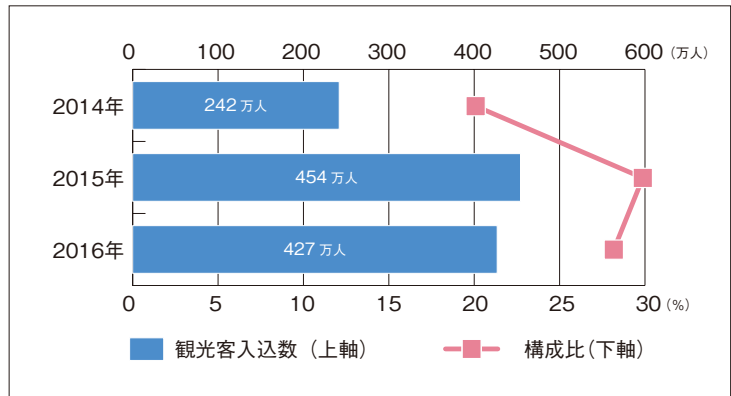
この他、長野県からの入込数は48万人（対前年比52.9%増）、東北地域（宮城、福島）からの入込数は19.5万人（対前年比53.5%増）となった。これを受け、石川県では新たに東北地方を誘客の重点ターゲットとし、出向営業を行う体制を整えている。また、JRでは2016年11月7～8日に、仙台～金沢間の団体専用の臨時直通新幹線を運行するなど、東北～北陸間に新たな人の流れが生まれ、それを受けた対策や事業が講じられつつある。

図表17 石川県の発地別観光客入込数の構成比(2016年)



出典：石川県観光客動態調査

図表18 石川県における関東地区からの観光客入込数とその構成比の推移

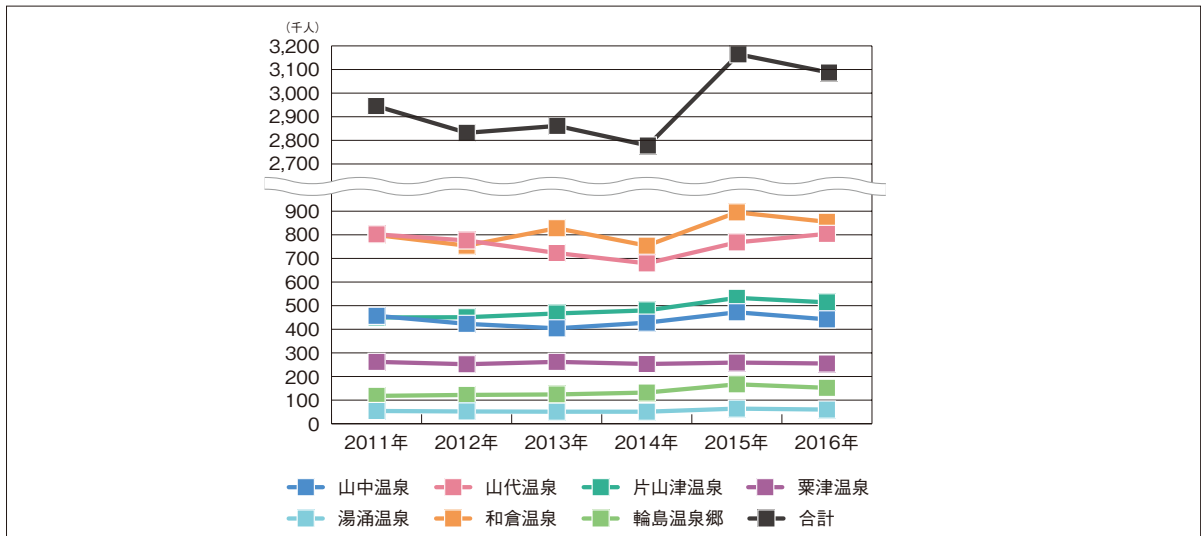


出典：石川県観光客動態調査

②石川県の温泉地

主要温泉地の宿泊者数を見ると、いずれの温泉地においても2014年から2015年にかけて大きく増加している。2015年から2016年にかけては山代温泉を除いて減少に転じているものの、開業前よりは底上げがなされている

図表19 石川県における主要温泉地宿泊者数の推移



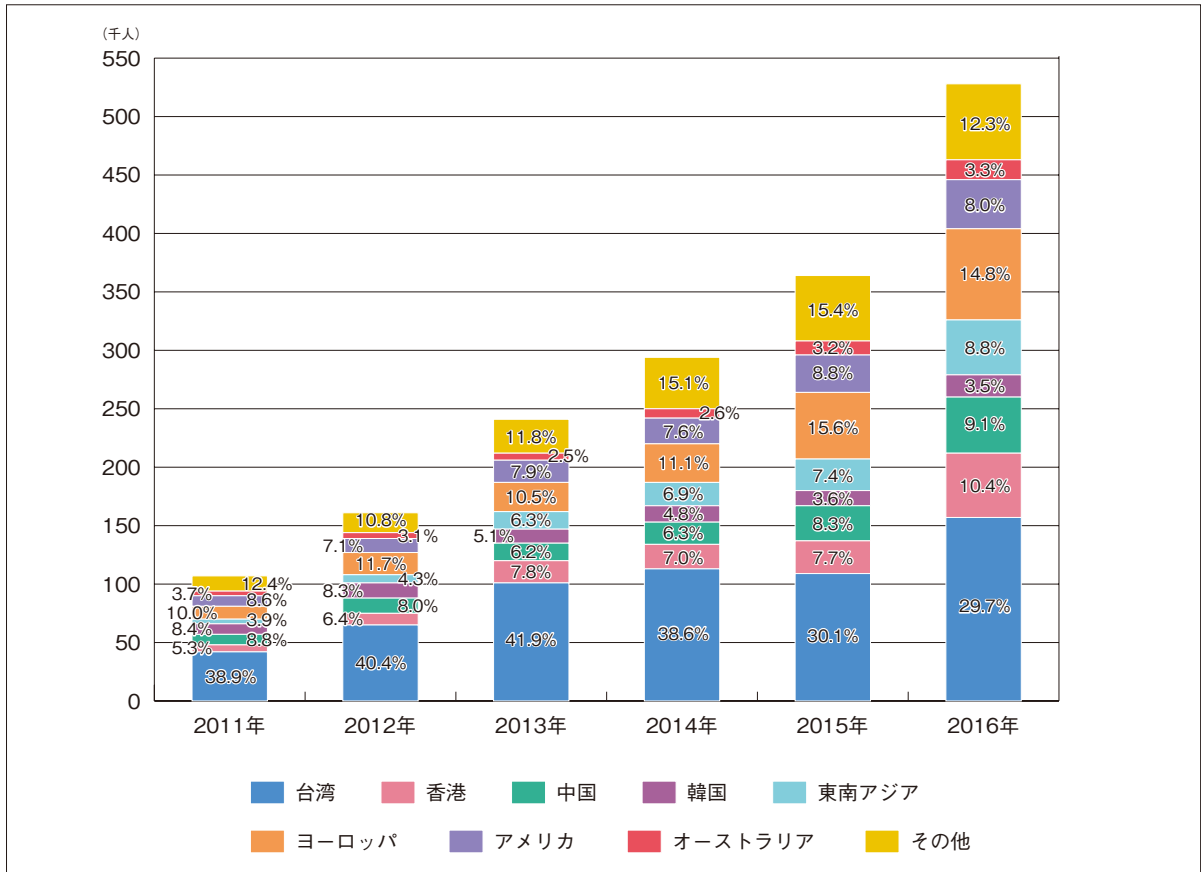
出典：石川県観光客動態調査

注)2013年以前は日帰り客を含めた観光客入込数に、近隣温泉地における宿泊比率を乗じて推計している。

③インバウンド

石川県の外国人宿泊者数は、2016年で52万9千人（前年比45.7%増）となり、4年連続過去最高を記録した。国別で見ると、台湾が外国人全体の約3割を占め一番多く、次いで中国、アメリカの順となっている。ヨーロッパ及び東南アジアからの外国人宿泊者数も順調に増加している。

図表20 石川県の外国人宿泊者数

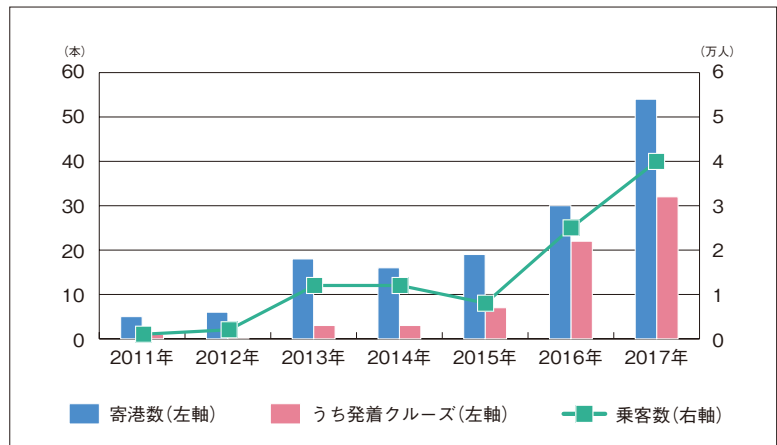


出典：統計から見た石川県の観光

④クルーズ

金沢港へのクルーズ船寄港が、北陸新幹線金沢開業を境に、順調に増加している。2016年の金沢港発着クルーズ（22本）のうち、金沢港からの乗船客数の規模が最も多い「日本海定期周遊クルーズ（10本）」の運行結果を見ると、金沢港からの乗船率は約4割を占めるとともに、金沢港乗船客の4割が関東からのレール&クルーズ客となっている。

図表21 金沢港へのクルーズ船寄港数の推移



出典：石川県

注)2017年は見込み

⑤開業後の状況

石川県における2015年度のコンベンションの開催状況（参加者1,000人以上の学会や会議）は、開催件数55件、参加者数約29万人（対前年比1.9倍）と大きく増加した。2016年度も約25万人（開業前の約1.6倍）となっている。

また、県外レジャー客へのレンタカー鍵渡し件数は、2015年で96,590件であり、対前年比112.9%の大幅増となっている（石川県レンタカー協会加盟主要8社ベース）。

以上のように、金沢市を中心とした石川県において、北陸新幹線金沢開業効果が大きく出ている。これは、時間短縮効果の大きさや北陸三県における地理的な位置からも説明可能であるが、やはり金沢市に代表される石川県の全国的な認知度の高さが強い要因であると思われる。

一方で、金沢市における観光客の急増は様々な弊害を生んでいる。宿泊容量の不足や料金高騰、環境や景観の悪化、住民の利便性への支障等が起きており、その対策が求められている。

図表22 金沢市における観光客急増の弊害の一例

宿泊容量の不足や宿泊料金等の高騰	繁忙期、大規模コンベンション開催時等において発生
景観の悪化	出店や屋外広告物の増加に伴う景観の悪化
住環境の悪化	生活道路や落ち着いた住空間等への観光客の流入
歩車道の渋滞、混雑	浅野川大橋で歩行者が急増し危険な状況に（2016年4月に歩道拡幅の対策を実施済）
地域住民の買物利便性に影響	観光客比率の高い一部の地元商店街等が混雑

出典：各種報道や行政へのヒアリングをもとに作成

⑥石川県の経済的効果

株式会社日本政策投資銀行による事前予測「北陸新幹線金沢開業による石川県内への経済波及効果」（2013年3月）では、直接効果は観光で約61億円／年、ビジネスで約20億円／年の計約81億円／年と推計されていた。一方で石川県観光客動態調査によると、関東から石川県への観光客入込数は、2014年から2015年にかけて約87.8%（約212万人）増加しており、総観光消費額の増加分581億円のうち約400億円が関東からの増加で占められているものと推測される。

事前予測の5倍以上の経済波及効果が生じていることは、金沢という元々強い地域ブランドが時間短縮と相まって一気に拡大し、北陸初上陸の地としてまずは金沢が選ばれたこと、各種のプロモーションやメディアに頻繁に採り上げられたことが理由として挙げられる。

(4) 福井県

- ・ 福井県への観光客数は約12%アップしたものの、観光消費額は約7%増にとどまる。
- ・ 100万人観光地は1ヶ所から4ヶ所に大幅増。
- ・ 福井県内は金沢プラスワンの観光周遊ルートに組み込まれる傾向。
- ・ 金沢開業効果は未開通の福井県においても生じているもののいまだ限定的。

2015年の観光客入込数は約1,271万人となり、対前年比12.3%増、観光消費額は937億円、対前年比7.0%増となった。観光客入込数は富山県、石川県ほどの伸びは見られないものの、2桁の増加を達成するなど、県内区間未開通ながらも金沢開業の効果は福井県にも一部及んでいる。一方で、観光消費額の水準および伸び率において、富山県や石川県にやや離された結果となっている。宿泊客の伸び悩みがその主要因

であるとともに、北陸新幹線金沢開業の効果が県内全域には行き渡っていないことも影響していると思われる。また、2016年の観光客入込数は対前年比6.0%増とさらに水準の上乗せを果たしている。

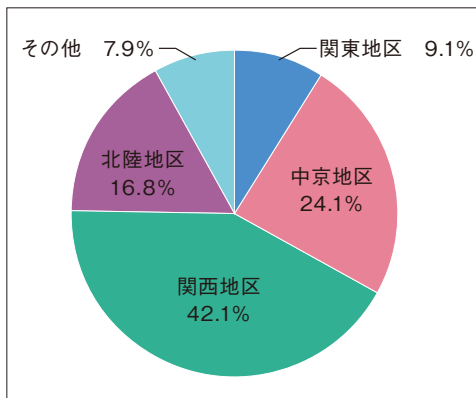
発地別入込数では、関東の構成比が2014年で6.8%、2015年で7.9%、2016年で9.1%と着実に上昇し、徐々にではあるが同地区における認知度の向上がうかがえる。しかしながら富山県、石川県と比較してその水準は低く、主要顧客は関西、そして中京という状況に変わりはない。

図表23 福井県の観光客入込数の推移

	実数	対前年比
2013年	1,034万人	105.8%
2014年	1,132万人	109.5%
2015年	1,271万人	112.3%
2016年	1,347万人	106.0%

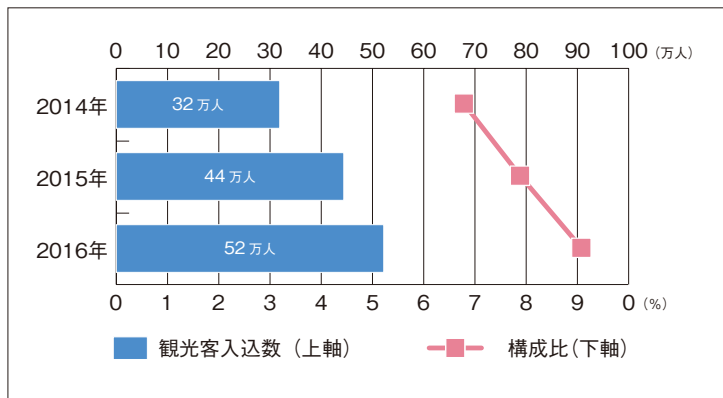
出典：福井県観光客動態調査

図表24 福井県の発地別観光客入込数の構成比(2016年)



出典：福井県観光客動態調査

図表25 福井県における関東地区からの観光客入込数とその構成比の推移

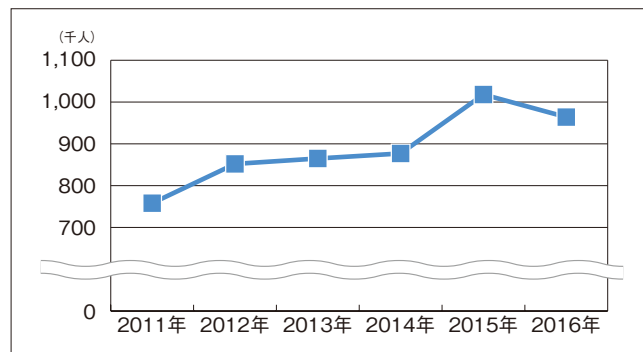


出典：福井県観光客動態調査

あわら温泉の観光客入込数は、2015年に大きく増加し13年ぶりに100万人を突破した。2016年は対前年比5.3%減となり再び大台を割り込んだものの、開業前に比べて10万人程度の上乗せを果たしている。

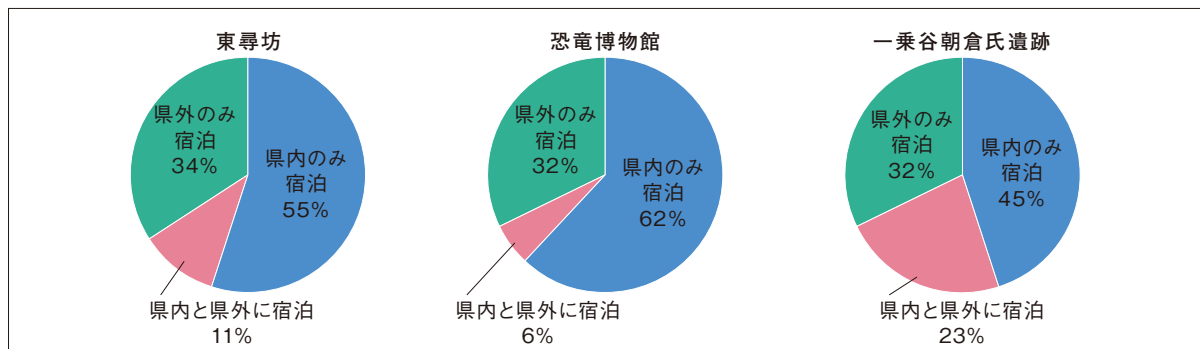
主要観光地を訪れた観光客へのアンケート調査では、県内に宿泊せず各観光地を周遊して石川県内へ泊まる旅行者が、全宿泊客の約3分の1を占めている。

図表26 あわら温泉の観光客入込数の推移



出典：福井県観光客動態調査

図表27 福井県主要観光地における宿泊客の宿泊地



出典：観光客アンケート調査(2015年8月、江川・福井銀行)

2-2. 経済的効果

財務局がとりまとめた管内経済情勢報告概要によると、北陸管内（富山県、石川県、福井県）は総じて全局総括の水準よりも経済情勢がよくなっている。とりわけ、2015年3月の北陸新幹線金沢開業前後において、3四半期連続で改善され、その後も落ち込むことなくその水準を維持しているなど、北陸新幹線金沢開業が経済に好影響を与え、その後もその効果が持続している。

図表28 全国と北陸の経済情勢

	全局総括	北 陸	
2014年4月	回復の動きが続いている	緩やかに回復しつつある	開業前後に3四半期連続で改善
2014年7月	回復の動きが続いている	緩やかに回復しつつある	
2014年10月	回復の動きが続いている	緩やかに回復しつつある	
2015年1月	回復の動きが続いている	回復しつつある	
2015年4月	回復の動きが続いている	総じて回復している	
2015年7月	緩やかに回復している	回復している	その後も効果が持続
2015年10月	緩やかに回復している	回復している	
2016年1月	緩やかに回復している	回復している	
2016年4月	緩やかに回復している	回復している	
2016年7月	緩やかに回復している	回復している	
2016年10月	緩やかに回復している	回復している	
2017年1月	緩やかに回復している	回復している	
2017年4月	緩やかに回復している	回復している	

資料：財務局「全国財務局 管内経済情勢報告概要」

資本金1千万円以上の法人を対象とした法人企業景気予測調査によると、売上高に関する景気判断の推移について、2013年から2014、2015年にかけて北陸は全国を上回っている。この間、北陸の法人は好調な売上予測を立てており、北陸新幹線金沢開業前に好調を維持していたことがうかがえる。

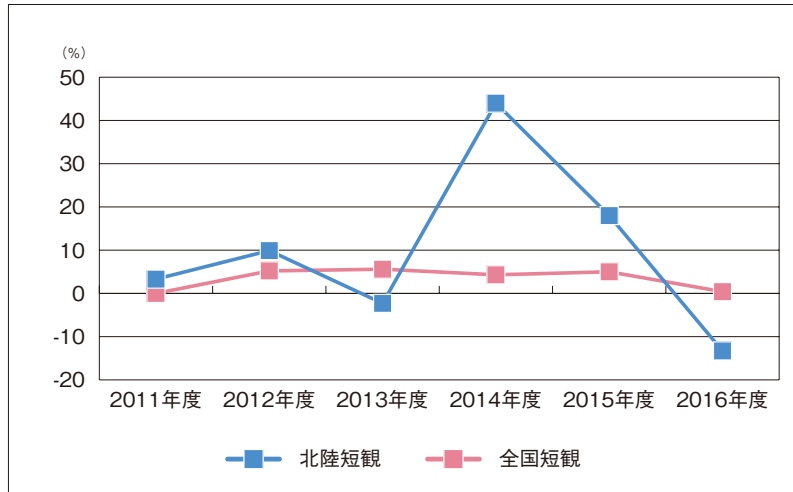
図表29 法人企業景気予測の推移(売上高、前年同期比増減率(%))

		2013年度	2014年度	2015年度
北 陸	製造業	4.0	4.2	2.2
	非製造業	4.8	5.4	4.1
	全産業	3.2	2.8	▲ 0.2
全 国	製造業	4.0	0.5	▲ 0.4
	非製造業	4.9	1.3	▲ 0.3
	全産業	3.7	0.2	▲ 0.4

資料：財務省「法人企業景気予測調査」

設備投資額の推移を日銀短観でみると、金沢開業前年の2014年度において、北陸は非常に大きな伸びとなっており、2015年度も全国の伸びを大きく上回っている。2016年度は電気機械における大型投資が一段落し、減少に転じている。

図表30 日銀短観でみた設備投資額の推移



出典：日本銀行金沢支店「北陸短観」、日本銀行「全国企業短期経済観測調査」

注) 前年度比実績値。ソフトウェアを除く

2-3. 社会的効果

(1) 本社機能や研究開発機能の北陸への移転

- ・富山、石川両県において、北陸新幹線金沢開業を契機にした企業立地の動きが生じている。
- ・本社機能や研究開発機能の移転は、雇用やまちづくり等に好影響を与えている。

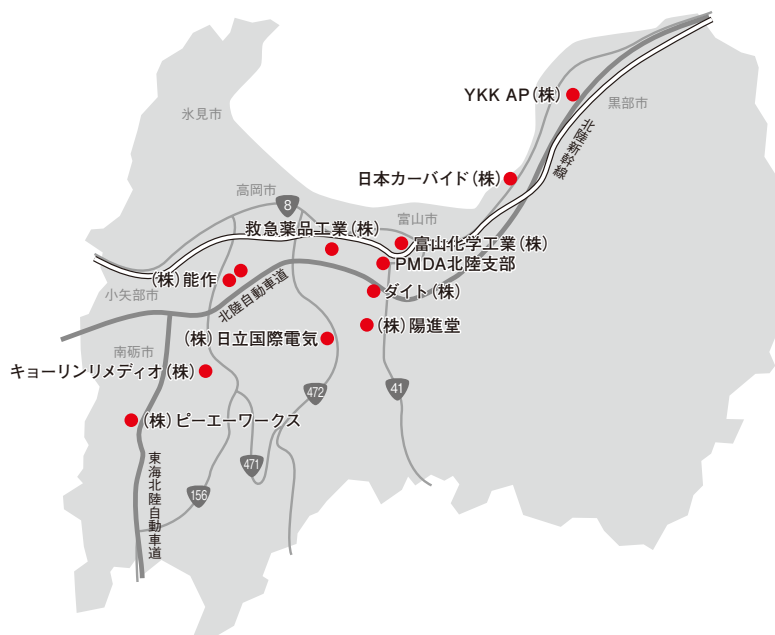
新幹線沿線地域となることで、東京を始めとした全国からのアクセス性の向上が図られるとともに、もともとの地域の魅力に付加価値が乗り、地域イメージを向上させる。このことが、他の要因も相まって、北陸新幹線金沢開業を一つの契機とした、富山、石川両県への企業立地の動きが生じている。

富山県においては、2015年10月から2016年末にかけて、本社機能や研究開発拠点を県内に移転あるいは拡充する動きが相次いでいる。これは直接的には、法人税等の減税の支援が受けられる「地方活力向上地域特定業務施設整備計画」の認定によるものであるが、北陸新幹線金沢開業がこの動きに間接的に影響しているものと推測される。なかでもYKKグループは2015年10月、製造拠点である富山県黒部市に本社機能の一部を移転し、翌年にかけて延べ約230名が異動した。これは部門や組織を超えた連携強化を図るとともに、災害等の緊急時に備えた機能分散をその狙いとしており、北陸新幹線開業によるアクセス向上がこれらの動きを後押しした。同社は地域貢献に対する意識が強く、省エネ型集合住宅「パッシブタウン」を整備し、主に異動してきた従業員向けの他、地元にも提供するなど、地域のまちづくりへも積極的に関与している。

図表31 富山県への本社機能の移転等

認定年月	企業名	計画概要
2015年10月	YKK(株)	本社機能の一部移転(人事、経理、財務等の管理部門) 「YKK AP R&Dセンター」の整備
	日本カーバイド(株)	「新研究開発センター」の整備
	ダイト(株)	「医薬品工業化プロセス研究棟」の整備
2015年12月	富山化学工業(株)	研究開発施設の整備
	(株)日立国際電気	既存工場棟の改修にあわせ、研究開発エリアを拡張
2016年1月	(株)能作	本社機能(調査・企画、国際事業担当等)の拡充
2016年2月	(株)ピーエーワークス	本社機能(管理業務、企画部門)の拡充
2016年6月	キョーリンメディオ(株)	研究開発機能を新研究所に集約
	独立行政法人 医薬品医療機器総合機構(PMDA) 北陸支部	政府関係機関移転基本方針に基づき設置。同支部に設置されるアジア 医薬品・医療機器トレーニングセンター研修所において、アジアの規 制当局担当者に対し、GMP調査に関する研修を実施
2016年7月	救急薬品工業(株)	富山工場施設内に研究部門を集約
2016年8月	ダイト(株)	「高薬理R&Dセンター」の整備
2016年12月	(株)陽進堂	本社機能の一部移転(調査・企画部門)

出典:富山県ニュースリリース「地方拠点強化税制に係る「地方活力向上地域特定業務施設整備計画」の県知事認定について」2016年12月
独立行政法人医薬品医療機器総合機構

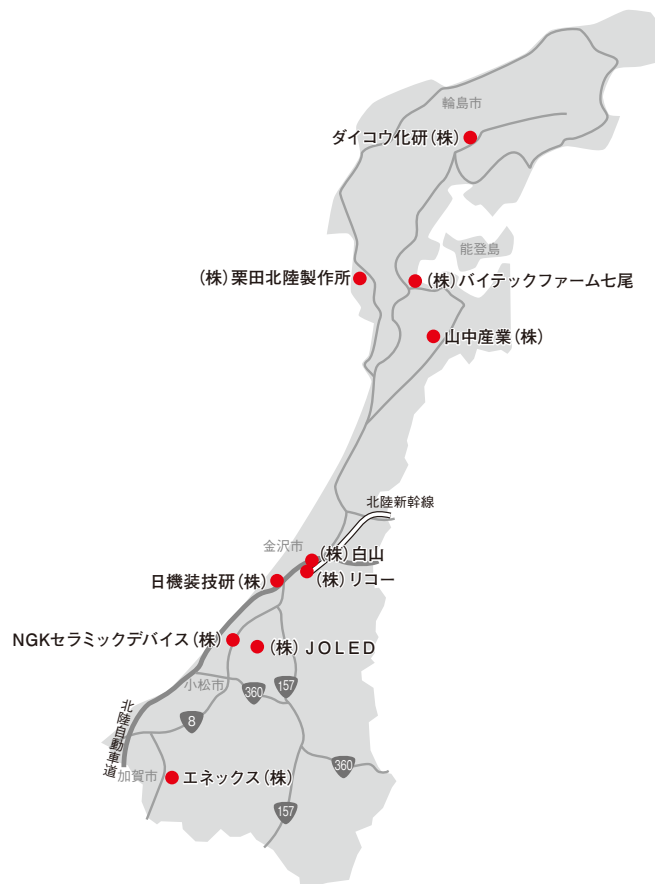


石川県においては、金沢開業前後に（2014年10月～2016年10月末）、金沢市内に支店や営業所を新設した県外企業が60社超となっている。また、2011年にはコマツが創業の地（小松駅隣接地）に本社機能の一部（人材育成部門）を移転するとともに、一般開放エリア「こまつの杜」をオープンしている。小松市は新幹線未開業であるが、雇用と賑わいの両面において周辺地域に大きな効果が生じている。

図表32 石川県への県外からの直近の主な誘致企業

進出表明年度	企業名	出身所在地	進出先	生産品目
2015年度	NGKセラミックデバイス(株)	愛知県	能美市	NOxセンサー素子
	山中産業(株)	京都府	中能登町	ティーバッグフィルター用シートの裁断・糸付け
	(株)JOLED	東京都	川北町	有機ELディスプレイの量産技術の研究開発
	日機装技研(株)	東京都	白山市	深紫外線LEDの研究開発
	エネックス(株)	福井県	加賀市	リサイクルトナーカートリッジ、リサイクルインクカートリッジ
	(株)白山	東京都	金沢市	経理等の管理業務、熱電変換部品等の研究開発
	(株)バイテックファーム七尾	東京都	七尾市 中能登町	レタス類の無農薬水耕栽培
2016年度	(株)リコー	東京都	金沢市	脳磁計、脊磁計の研究開発
	ダイコウ化研(株)	大阪府	輪島市	金属チューブの接着剤等の充填、本社移転
	(株)栗田北陸製作所	三重県	志賀町	ベアリングの旋削加工

出典：石川県商工労働部「石川県の立地環境」



また、2019年秋ごろには、東京国立近代美術館工芸館が金沢市の兼六園周辺文化の森に移転・整備されるが、日本海側初の国立美術館として大いに期待されている。

これらの事例のように、企業から見ると自社内、取引先等との効率的な移動や人材の確保等において、新幹線沿線地域は魅力的な選択肢の一つとなる。地方創生に向け様々な施策を展開している国や地方自治体にとっても、新幹線延伸が後押しする企業の地方回帰は双方の利害が一致するため、積極的に連携して取り組むべきこととして今後は有力になると思われる。

北陸新幹線開業前に懸念されていた、北陸の営業拠点の統廃合などストロー現象は、現時点で目立って生じていない。

(2) 大学進学時における双方向での交流拡大

- ・ 富山、石川両県の大学への東京都、埼玉県、群馬県からの志望者数が増加。
- ・ 富山、石川両県から東京都、埼玉県、群馬県、千葉県、神奈川県への進学者割合が増加。

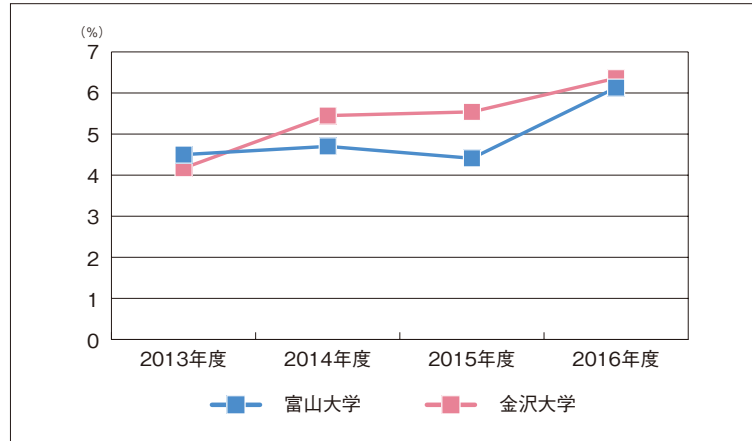
新幹線で他地域へ気軽にアクセスできることにより、その地域に転入することについてのハードルが大きくなる。ライフステージのなかで最も大きな決断の一つである、進学、就職、結婚等に伴う居住地の変更の際に、新幹線沿線地域であることは他地域への移動利便性に加え、一定の心理的な安心感を生じさせる。

実際に、北陸新幹線による時間短縮効果とそれに伴う心理的距離の縮まりにより、大学進学時における選択肢に広がりが見られる。北陸新幹線金沢開業前後にて、富山大学への全国からの志願者数はほぼ横ばいであるのに対し、沿線3都県（東京都、埼玉県、群馬県）からの志望者数が大きく増加し、これら出身者のシェアが拡大している。金沢大学においても同様の傾向が見られ、特に東京都出身者の割合がほぼ倍増している。

富山県や石川県から他地域への大学進学においても変化が生じている。北陸新幹線金沢開業前後で、両県出身者が関東5都県（東京都、埼玉県、群馬県、千葉県、神奈川県）の大学へと進学する割合が高まり、逆に愛知県や関西3府県（京都府、大阪府、兵庫県）の割合が低下している。

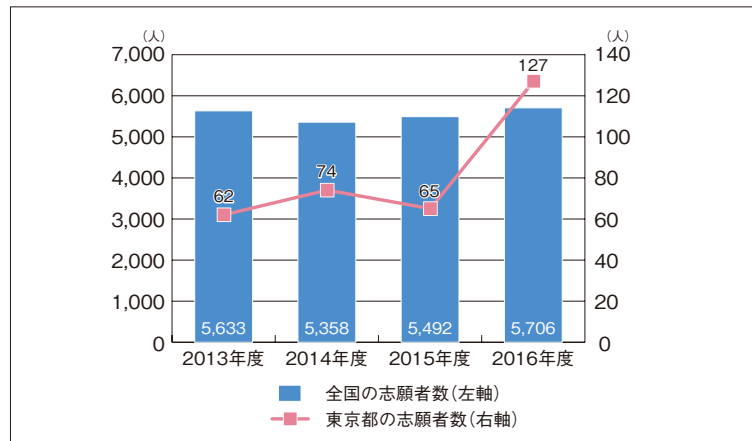
大学進学はライフステージにお

図表33 富山大学、金沢大学への3都県(東京都、埼玉県、群馬県)出身志願者数のシェア



資料：富山大学、金沢大学

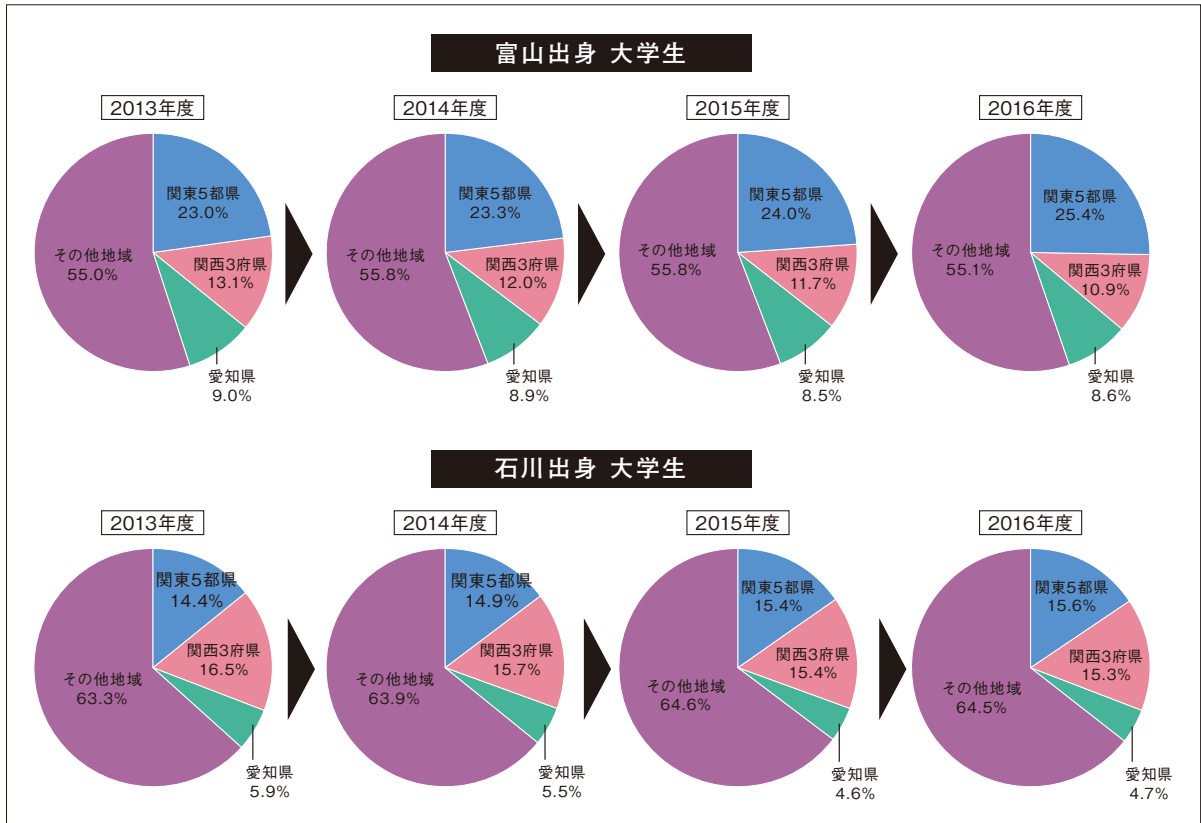
図表34 金沢大学への東京都出身者の志願者数



資料：金沢大学

ける数少ない広域移動の機会であることに加え、約4年間継続してその地に常住するとともに、その後の就職等でその地を選択する可能性もある。よって、北陸新幹線金沢開業により、大学進学時における交流拡大が進んでいるが、特に関東から北陸への大学進学者が増えることは、北陸にとって大きな社会的効果が生じると考えられる。

図表35 富山・石川県出身大学生に占める関東5都県・関西3府県・愛知県大学生のシェア



出典：文部科学省「学校基本調査」

注) 関東5都県：東京都、埼玉県、群馬県、千葉県、神奈川県、関西3府県：京都府、大阪府、兵庫県

(3) 地域住民の誇りと愛着およびチャレンジ精神の醸成

- ・住民の地域に対する誇りや愛着が向上する可能性。
- ・新たなビジネスチャンスに伴う、地域住民のチャレンジ精神の醸成。

地域の長年の悲願であった北陸新幹線の開業により、地域に対する住民の誇りや愛着が向上する。社会基盤の整備は、時間短縮による直接的な利便性の向上だけでなく、沿線各地の心理的な近さを誘発する。なかでも新幹線は社会基盤のなかでも代表的・象徴的な存在であり、開通した地域はそれを誇りに思う傾向が強いものと思われる。

新幹線で東京等とダイレクトに結ばれたことにより、沿線地域には新たなビジネスチャンスが生じることに加え、地域住民自体の意識にチャレンジ精神が生まれる。地域に居ながらにして様々な可能性を感じ取り、従来は取り得なかった選択肢へと進むものも生じるのではないか。

(4) 社会的効果の意義

先に見たように、北陸新幹線金沢開業による社会的効果として、企業立地に関する意識の変化、そして大学進学時における交流拡大、地域住民への影響があげられる。経済的効果と社会的効果は、社会基盤整備を進めその成果としての地域活性化を果たす上で、車の両輪となるものである。両者を比較すると、まず経済的効果が表れ部分的に計測可能なものが多いが、社会的効果は当初は計測困難なものが多く中長期的に発現していくものである。

社会基盤整備は、経済的な底上げを図りその効果を継続させるとともに、中長期的な地域づくりや人づくりに結び付けることが重要である。経済的効果を念頭に置きつつ、地域の内外におけるつながりを実感できるような取組を進め、社会的効果を確認しながら進めていくことで、持続性のあるものとなる。短期的な経済的効果が先導的な地域や分野において表れ、その後徐々に生じる社会的効果によって地域全体の底上げが図られ、それらが直接的あるいは間接的に次の段階の経済的効果へと結びついていくことが望ましい。そのような好循環へとつなげるためにも、経済的効果のみならず社会的効果の意義は大きいので、この二つの効果を意識した取り組みが重要となる。

図表36 社会的効果の意義

項目	内容
企業立地	本社機能や研究開発機能の北陸への移転
大学進学	大学進学時における双方向での交流拡大
地域住民	誇りと愛着およびチャレンジ精神の醸成



経済的効果と社会的効果は車の両輪
 経済的な効果と異なり中長期的に発現
 経済的効果に加わって地域全体を底上げ
 次の経済的効果へと結びついていく

3. 金沢開業および敦賀開業に向けての各県の取組

3-1. 富山県の取組

(1) 金沢開業対策

富山県では北陸新幹線金沢開業をにらみ、2010年3月に「観光振興戦略プラン」を策定している。

「県民あがての観光圏づくりの推進」を基本方針に据え、施策の方向性として5項目を掲げている。

第一の方向性「富山らしい魅力創出」では、重点的に取り組むべき事項として「地域資源の発掘と観光資源のブラッシュアップ」、「食のブランド化と高付加価値化」、「個人観光客の多様なニーズに合わせた観光商品の開発」、「県内周遊の促進、近隣県を含む広域ルートの開発」、「冬季の魅力創出と通年観光」があげられている。

第二の方向性「戦略的なPR」では、重点的に取り組むべき事項として「大都市圏等に向けた戦略的な情報発信」、「多様な個人客に向けた的確な情報発信」、「メディアの活用・連携」、「官民一体、近隣県と連携したPRの推進」があげられている。

第三の方向性「官民一体、県民こぞってのおもてなし環境の整備」では、重点的に取り組むべき事項として「地域の観光を支える人づくり」、「観光産業及び周辺産業の振興・連携」、「県民の意識醸成」があげられている。

第四の方向性「国際観光の推進」では、重点的に取り組むべき事項として「東アジアからのリピーター確保、通年の魅力発信」、「新規市場に向けた効果的な情報発信」、「個人対応の情報発信と受入体制の整備」があげられている。

第五の方向性「コンベンションの誘致促進」では、重点的に取り組むべき事項として「コンベンション開催環境の周知と営業活動の強化」、「コンベンション開催に向けた支援の充実」、「アフターコンベンション等の充実」があげられている。

(2) 金沢開業対策の効果・課題

富山のブランド力アップを目指した、「越中富山お土産プロジェクト」については、売上が2011年度の約2千9百万円から2015年度の約1.9億円と大きく伸びている。また「まちの逸品ブラッシュアップ・PR事業」では選定品数を絞るなか売上が順調に拡大している。

おもてなしに関連する主要事業として「とやま観光未来創造塾」があり、同塾は2011年6月に魅力ある観光地域づくりを担う人材育成とおもてなし力の向上・観光ガイドの育成を目的として開講し、2015年度にはグローバルコースを新設し訪日旅行者受入のための講義を充実させた。2011～2016年度の修了生が累計412名に上り、各方面にておもてなしの最前線として活躍しつつある。

具体的な事業が様々な分野で実施され、その成果は着実に積み上げられつつある。また、観光客入込数や観光消費額は大きく向上し、そしてそれに伴う経済波及効果も生じている。北陸全体に共通するが、効果的な観光政策を続けるためには、個別の施策の成果を継続的に調査するとともに、観光マーケティングに関するデータの充実が求められる。

(3) 敦賀開業対策

富山県では2016年3月に「新・富山県観光振興戦略プラン」を策定した。北陸新幹線金沢開業の効果を一過性にせずさらに持続・深化させるための目指すべき方向、目標および施策の方向と重点的に取り組むべき事項を定めたものである。同プランの計画期間は2015年度～2019年度の5年間であり、その概要は次の通りである

図表37 新・富山県観光振興戦略プランの概要

目指すべき方向と目標	
基本目標	選ばれ続ける観光地 富山～『海のあるスイス』を目指して～
目指す将来像	「海のあるスイス」世界遺産・世界水準の山岳リゾート+世界で最も美しい湾「富山で休もう。」上質なライフスタイルのブランド
施策	マーケティングに基づく観光地域・ブランドづくり 質の重視と地域内経済循環の促進 世界水準に相応しい旅行者の受入体制整備
数値目標 (H26 → H31)	観光消費額：1,292億円 → 2,067億円 コンベンション参加者数：88,077人 → 91,000人 コンベンション開催件数：255件 → 270件 旅行者の満足度：71% → 80%以上 述べ宿泊者数：3,489千人 → 5,200千人以上 外国人宿泊者数：20万人 → 56万人
施策の方向と重点的に取り組むべき事項	
戦略的な観光地域づくり	① 戦略的な観光地域づくりの体制整備（日本版DMO） ② グローバル化に対応した次世代の観光を担う人づくり ③ 地域の観光を支える人づくり ④ 旅行者の満足度を向上させる受入環境の整備・支援 ⑤ 観光産業と他産業の連携による域内経済循環の促進 ⑥ 観光の担い手としての事業者・県民の意識醸成
広域観光の拠点化	① 広域観光ハブ（交通結節点）としての優位性を活かした拠点整備 ② 主要駅・空港と観光地を結ぶ二次交通の整備・利便性向上 ③ 広域観光の拠点としての賑わい創出・魅力向上
富山らしい魅力創出	① 世界水準の観光資源「世界遺産五箇山」「立山黒部」の高付加価値化 ② 世界で最も美しい富山湾の魅力を活かした観光資源の発掘・磨き上げ ③ 豊かな食の磨き上げ ④ 伝統文化、工芸品等上質な富山を提供する観光商品の開発 ⑤ 産業観光、ロケ地、スポーツ等多様なツーリズムの展開 ⑥ 冬季の魅力創出による通年観光の促進
戦略的なプロモーション	① 「海のあるスイス」のイメージ醸成 ② ターゲットの特性に応じ、リピーターや定住をも意識した効果的な情報発信 ③ 交通事業者、大手旅行会社、近隣自治体等と連携したプロモーション ④ 映画等の誘致や多様なメディアの活用・連携
国際観光の推進	① 広域観光周遊ルートの形成促進 ② 外国人個人旅行者（FIT）の受入環境の整備 ③ 欧米豪など新規市場に向けた効果的な情報発信 ④ 東アジア・東南アジアからのリピーター拡大
コンベンションの誘致促進	① 国際会議の誘致強化 ② 本県の特徴等を活かした戦略的なコンベンション誘致 ③ 主催者のニーズに配慮した支援制度の充実 ④ 富山の魅力を活かしたユニークベニューやアフターコンベンション等の提案

出典：富山県「新・富山県観光振興戦略プラン」

3-2. 石川県の取組

(1) 金沢開業対策

石川県では開業2年前の2013年3月に、「新幹線開業PR戦略実行プラン」を策定している。同プランは「効果的な情報発信」と「受け地での魅力づくり」に絞り、非常に具体的な施策をそれぞれ展開している。

「効果的な情報発信」については、「日本橋・京橋まつり」でのPR、東京駅周辺でのPR、「いしかわマルシェ」の開催、「ふるさと祭り東京」での北陸協働PR、「ひゃくまんさん」によるPRの5点を実施したが、これらは全国初の新幹線開業PR推進ファンド（120億円）を創設し、全国最大規模で思い切った開業PRを機動的に実施したところに特徴がある。

「受け地での魅力づくり」については、金沢城の復元整備、金沢駅観光案内所のリニューアル、本物の伝統的工芸品を活用した新幹線駅舎等の整備、県民参加意識の醸成、2次交通の整備の4点からなる。金沢城では菱櫓、五十間長屋、いもり堀、橋爪門、玉泉院丸庭園等を復元した。金沢駅観光案内所はリニューアルにより面積774㎡、観光案内スタッフの増員、営業時間の延長、カウンターサービスの充実等を行うなど、大幅なテコ入れを図った。

(2) 金沢開業対策の効果・課題

県外からの入り込み客が、開業前（2014年）の1,205万人から開業後（2015年）の1,521万人へと約1.3倍に伸びた。なかでも関東からの入り込みが約1.9倍となり、関西圏からの入り込みを大きく上回った。また、想定外の効果として、東北地方から大宮経由での入り込みが、開業前と比べて約1.5倍に増加した。さらには、外国人宿泊数も過去最高を更新するなど、これまでとは違う人の流れが生じた。

石川県では、上述のように効果的な情報発信と受け地での魅力づくりに絞った機動的な戦術を駆使しており、開業対策と直接的に結び付いた効果を測ることは難しい。しかしながら、各種のデータや各地における実感を勘案すると、総じて期待以上の効果が金沢市を中心にもたらされたのは間違いない。また、開業2年目においても、1年目ほどの観光客の集中は見られないものの、開業前と比べた着実な底上げがデータ・実感ともに確認されている。北陸新幹線金沢開業を、石川県の観光をさらに飛躍させるような起爆剤として捉えることには成功したと評価できる。今後は、これらの効果の持続とともに、受入体制のさらなる充実やこれから開業するエリアへの波及が求められる。

(3) 敦賀開業対策

石川県では2016年3月に「ほっと石川観光プラン2016」を策定した。北陸新幹線敦賀延伸などの陸・海・空の交流基盤の整備の進展、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など大きな環境変化を見据え、今後10年間の観光を展望した重要な指針を定めたものである。同プランの計画期間は2016年度～2025年度の10年間（5年後の2020年度に中間評価）であり、プラン推進を財源面から後押しするため、「ほっと石川観光プラン推進ファンド（総額200億円：県100億円、市町50億円、民間50億円（公募債）」を創設している。

プランの概要は次の通りである。

図表38 ほっと石川観光プラン2016の概要

基本戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・県民生活との調和を図りつつ、観光客の満足度を高め、繰り返し訪れていただくよう石川ファンを拡大 ・東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催とその後を見据えた海外誘客の促進 ・次代を担う石川の観光人材の育成
誘客目標 (H27→H37)	観光入込客数：2,500万人→3,000万人 首都圏からの観光入込客数：450万人→700万人 関西圏・中京圏からの観光入込客数：470万人→600万人 外国人宿泊者数：30万人→100万人
目標値 (H37)	兼六園・金沢城公園の年間入園者数：640万人 コンベンション年間参加者数：95,000人 県内の観光消費額：3,929億円 クルーズ船の寄港本数：40本定着 観光ボランティアガイド団体数：30団体 観光客の満足度：100%
施策体系	
新たな魅力づくりと満足度向上による石川ファンの拡大	① 旅行ニーズの多様化に対応した観光魅力の発掘・磨き上げ、旅行商品化の促進 ② 石川の優れた文化を活かした誘客の促進 ③ 観光地の活性化とまちづくりの推進 ④ MICEや教育旅行誘致の推進
石川ファンの拡大を図るためのおもてなしの向上	① 観光客の声を活かしたおもてなしの向上など
石川ならではの魅力の発信	① 本県認知度向上のための効果的な情報発信 ② 旅行ニーズの多様化に対応したきめ細かな情報発信
広域連携による県域を超えた周遊観光の促進	① JRなど北陸三県が連携したキャンペーンの実施など
海外誘客の促進	① 東京オリンピック・パラリンピック競技大会とその後を見据えた本県の認知度向上 ② 東京オリンピック・パラリンピック競技大会を活かした誘客の促進 ③ 外国人受入環境の充実
観光振興を担う人材の育成	① 次代を担う観光人材の育成など
交流基盤の整備と活用	① 陸上交通網の活用 ② 航空路線の活用 ③ クルーズ船の戦略的な誘致 ④ 二次交通の充実

出典：石川県「ほっと石川観光プラン2016」

3-3. 福井県の取組

(1) 金沢開業対策

福井県は、2014年度の「北陸新幹線の金沢開業」、「舞鶴若狭自動車道の全線開通」、「中部縦貫自動車道の整備促進」を見据え、2012年3月に「福井県新高速交通ネットワーク活用・対策プラン」を策定した。

同プランでは北陸新幹線金沢開業対策の柱として「観光・ブランド対策」、「産業・商業対策」、「交通対策」をあげている。

「観光・ブランド対策」では北陸3県の連携、福井ならではの魅力向上、2次交通の充実を、「産業・商業対策」では地元での消費活動の促進、新たなターゲットへ県産品の販路拡大を、「交通対策」では、3大都市圏へのアクセス利便性の維持を、それぞれ打ち出している。

(2) 金沢開業対策の効果・課題

北陸新幹線金沢開業の効果は、未開通の福井県内にも嶺北地域を中心に一定程度生じた。

時間短縮効果がほとんどないにもかかわらず、金沢開業の恩恵が福井県にももたらされたことは、これらの対策がある程度の効力を発揮したものと評価できる。しかしながら、観光消費額の水準や伸び等

において石川県や富山県とは大きな差があり、これらは今後の課題と言えよう。

(3) 敦賀開業対策

福井県では2015年3月に「福井県観光新戦略」を策定した。中部縦貫自動車道永平寺大野道路の開通や、2022年度の新幹線敦賀開業などの高速交通体系の整備に加え、2018年の福井しあわせ元気国体など、誘客拡大の絶好の機会を迎えるなか、基本理念および目標、基本戦略と戦略プロジェクトを定めたものである。同プランの計画期間は2015年度～2019年度の5年間であり、その概要は次の通りである。

図表39 福井県観光新戦略の概要

基本理念および目標	
基本理念	本県が誇る「美」や「学び」などを活かして、他の土地では味わうことができない「楽しさ」や「いやし」、「心のうらおい」、「知的好奇心の刺激」等の感動を与え、観光客が笑顔になる旅、心に残る旅を提供することにより、本県の観光を活気のある次のステージに引き上げる。
基本目標 (H25→H31)	観光客入込数：1,034万人→1,300万人 観光消費額：836億円→1,200億円 入込100万人以上の観光地：1ヶ所→5ヶ所 教育旅行受入数：6.9万人→10万人 外国人宿泊者数：2.8万人→10万人
基本戦略と戦略プロジェクト	
基本戦略1 極める	日本一の恐竜研究機関である福井県立恐竜博物館を核に築いてきた福井県のダントツ日本一ブランド「恐竜」と、我が国最大の戦国城下町の遺構「一乗谷朝倉氏遺跡」の強みを極め、他の追随を許さない、誰もが認める観光地を創ります。 ① 世界に冠たる「恐竜王国 福井」に ② 一乗谷朝倉氏遺跡を世界文化遺産に
基本戦略2 輝かせる	「海湖と歴史の若狭路」の魅力づくりをさらに進めるとともに、東尋坊、あわら温泉、大本山永平寺をはじめとして、県内各エリアで「100万人観光地」を創出します。また、「福井にしかない」、「福井ならではの」歴史・文化、自然、食、暮らしなどの観光素材を輝かせ、新しいツーリズムを推進します。 ① 「海湖と歴史の若狭路」の広域観光圏の確立 ② 「100万人観光地」の整備 ③ 福井の食や食文化の魅力为全国、そして世界に ④ 新しい「福井ならではの」ツーリズムの推進
基本戦略3 繋げる	車による県内観光の周遊性を高めるとともに、観光地間をつなぐ公共交通機関などの利便性の向上を図ります。また、県内市町間や近隣府県との連携で情報発信力を強化することにより、県内外の観光地や観光素材を広域的につなげ、発信力と周遊性を高めます。 ① 県内交通アクセスの利便性の向上 ② 自治体間の広域連携・相互交流の推進
基本戦略4 伝え、動かす	エリアや顧客ニーズに応じた重点的なプロモーション活動、旅行会社や交通事業者等に対する継続的な「草の根営業」、インターネットを活用した情報発信を、効果的に組み合わせることにより、本県の旬の魅力により多くの人に伝え、観光意欲を喚起します。 ① 首都圏等における新規顧客の開拓 ② 近隣府県からのリピーターの獲得 ③ 県内交流の活発化と県民による情報発信 ④ インターネットを活用した情報の発信
基本戦略5 心をつかむ	県全体でのおもてなし活動の推進、地域の歴史・文化、自然を活かした景観の形成、着地情報や土産品の充実など、観光客にとって快適な旅行環境を整えることにより、「住んでよし、訪れてもよしの福井県」として、何度も訪れてもらえるよう観光客の心をつかみます。また、県民がふるさとに自信と誇り、愛着を持ち、人をひきつける観光のまちづくりを推進するため、地域の観光や観光産業を担う人材を育成します。 ① 感動を呼ぶおもてなし環境の整備 ② 着地情報の充実・発信 ③ カワイイお土産の開発 ④ 地域や観光産業を担う人づくり
基本戦略6 世界から招く	東アジア・東南アジアを中心とした誘客宣伝活動を強化するとともに、北陸新幹線を利用して東京と京都・大阪間を周遊する「第2ゴールデンルート」や近隣の空港を活かした外国人向けの広域観光ルートの構築、無料無線LANや多言語での看板表記などの受入環境の整備を進めます。 ① 各国・地域のニーズにあった誘客活動の強化 ② 外国人受入環境の整備 ③ イベント・コンベンションの誘致推進

出典：福井県「福井県観光新戦略」

3-4. 敦賀開業対策の特徴

北陸三県における敦賀開業対策の共通点としてはインバウンド対策の強化があげられる。各県とも、効果的な情報発信や受入体制の整備等を行い、外国人宿泊者数について計画策定時よりも大幅な増加を数値目標として掲げている。

富山県は、世界に誇る観光資源「世界遺産」、「立山黒部」、「富山湾」等を中心に据え、上質な観光商品を提供するために幅広い施策を展開しようとしている。石川県は金沢開業効果を持続・定着させるため、観光客の満足度を高めリピーターとなるような石川ファンの拡大という視点を重視している。福井県は、恐竜と一乗谷朝倉氏遺跡というトップブランドを構築すること等により、まずは福井の認知度を向上しようとしているところに特徴がある。

4. 北陸の更なる活性化へのシナリオ

既開通地域における成果や課題を踏まえ、開業効果を一時的なものにとせず、力強い持続的な発展へとつなげるために、今後、北陸三県が一体となって取り組むべき課題を考察する。

4-1. 魅力ある地域とは

大交流時代における魅力ある地域とはどのような地域であろうか。「進取・独創」、「継承・持続」、「自立・連携」、「多様・寛容」の4点を切り口に考察する。

1 進取・独創	<ul style="list-style-type: none"> あらゆることに挑戦することが可能な場、機会に恵まれた地域は、従来の思考や行動にこだわらず、進んで新しいことを求めるような人が自然と集まる。 そして、独自の個性的な文化を持ち、創造的な活動が活発に行われるような地域であり続けることで、まちの新陳代謝が適切に行われ、常に陳腐化しない若々しい姿を保つ。
2 継承・持続	<ul style="list-style-type: none"> 先人たちの思いが、有形無形を問わず地域のいたるところに存在し、それらを地域住民が誇りと愛着を持って受け継いでいる地域は、来訪者にとって興味深くまた魅力的に映る。 将来世代に渡り、地域社会が持続可能であることが条件ともなる。そのためには、単に歴史や慣習に基づき現状維持を図るのではなく、地域性を守り画一化を防ぐとともに、環境の変化に対応し、継承してきたものを地域自らが柔軟に適応させていくことが重要となる。
3 自立・連携	<ul style="list-style-type: none"> 他者に従属することなく経済的・社会的に一定の自立性を保つことが必要である。一方で、すべてを地域内で充足させることに固執せず、自らの強みや弱みを的確に理解した上で、周辺地域等と交流・連携していくことが望ましい。高速交通体系の整備により流動性が高まるとともに、自立と連携はともに欠くことのできない要素として重みを増す。
4 多様・寛容	<ul style="list-style-type: none"> 多様な人と多様な機能が有機的に結びつくことで、新しい発想や価値観、商品やサービスが誕生する。それには過度に管理された地域社会ではなく、適度に余裕のある寛容な地域社会、透明性の高い開かれた地域社会、再チャレンジ可能な地域社会であることが求められる。

北陸は豊かな自然資源と文化資源に恵まれるとともに、三大都市圏のいずれにも近いという地理的特徴を持つ。それが北陸新幹線の段階的整備によって強化され、北陸が全国の高速交通ネットワークに直接的に連結される時代が到来する。そのようななか北陸がますます光り輝くために、「進取・独創」、「継承・持続」、「自立・連携」、「多様・寛容」の4点は欠かせない視点となる。

4-2. 北陸各県がすべきこと

三県別に短期的に行うべきことを整理する

<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">1</h1> <h2 style="font-size: 1.2em; margin: 0;">富山県</h2>
<p><通年観光に向け、ストーリー性のある周遊滞在型観光の推進></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・富山県の主要な観光資源は県全域に広く分布している。一方で、観光地点間の移動には時間がかかるにもかかわらず、他地域と比べて観光客の平均滞在時間が短くなっており、観光消費額が伸び悩む一因となっている。また富山県では、冬から春にかけて立山黒部アルペンルートが閉鎖されるため、その期間における観光客をいかに増やしていくかが課題となっている。逆に4～5月の雪の大谷ウォークの時期には、インバウンドを含めた観光客が集中し、宇奈月温泉では宿泊容量を超えるほどの賑わいをみせている。一方で富山県は、2017年8月に「海のあるスイス」先進地調査団を派遣し、スイス、フランス、イタリアの山岳観光地を訪れ、最新鋭のロープウェー等の設備や誘客促進に向けた取り組みを学び、立山黒部の世界ブランド化に向け今後具体的な施策を検討していく。 ・今後は、上記の取り組みをはじめ、富山県内における滞在時間の長期化およびそれに伴う観光消費額の増大を目指し、様々な体験メニューの拡充や、周遊ルートのテーマ化と二次交通の充実によるストーリー性のある快適な周遊の実現等を図っていく必要がある。さらには、通年型観光地を目指した観光資源を発掘、再生、創造していくことも重要である。
<p><富山市中心部における都市基盤整備と、各地での観光まちづくりの推進></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・富山駅周辺では、北陸新幹線富山駅開業やまちなかにおける様々な公共投資が呼び水となり、民間主体の再開発事業が活発化している。この動きを持続させるとともにアクセス強化や利便性向上を図るためにも、富山駅における路面電車の南北接続事業の着実な推進や、文化や潤いを核としたまちなか観光の魅力強化が重要である。 ・また県内各地において、地域の特色を生かした個性的な取り組みが展開されつつある。生地におけるまち歩き観光、富山市における産業観光、様々なロケ地観光等を推進するとともに、このような「住んでよし、訪れてよし」という観光まちづくりの取り組みを県内各地へと広げていくことが求められる。
<h1 style="font-size: 2em; margin: 0;">2</h1> <h2 style="font-size: 1.2em; margin: 0;">石川県</h2>
<p><金沢のDESTINATIONシティとしての更なる飛躍></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線金沢開業により、最も高い注目を集め、かつ実際に多くの観光客が訪れたのが金沢市である。北陸三県の中で最大の知名度と地域ブランド力を持つ都市として、その地位は確固たるものとなった。今後は、DESTINATIONシティとして引き続き、石川県および北陸三県における広域観光の顔、そして総合案内拠点となり他地域を牽引するとともに、さらには他地域と補完し合うよう連携を強化していくことが重要である。 ・北陸新幹線金沢開業により、北陸を訪れる外国人観光客は大幅に増加した。一方で、北陸新幹線敦賀開業を控えるなか、小松空港や金沢港をどのように位置づけ活用を図っていくかは極めて重要である。そこでこれらの主要な社会基盤を、インバウンドにおける北陸全体のゲートウェイとして明確に位置づけ、それぞれにおける各地とのネットワークの強化、および北陸新幹線を含めた相互のネットワークの強化を図っていくことが求められる。
<p><持続可能な世界の交流拠点都市を目指し、市民生活との調和、共存></p>
<ul style="list-style-type: none"> ・金沢市では、市民生活の一部に支障が生じるなど、観光客の急増による弊害が課題になっている。受入体制の整備や適度な規制と誘導等により、市民生活との調和を図ることも忘れてはならない。 ・このような状況を背景として、金沢市は、開業の効果と影響を検証するとともに宿泊税の導入について検討を始めた。観光客の利便性向上と市民生活との調和、共存の両面において、有益なものとする必要がある。

3 福井県

<県都・福井駅前における新しい人の流れの創造>

- ・ 6年後の新幹線開業を控え、福井駅前ではハピリンのオープンに続き複数の再開発事業が進められつつある。駅前に再び賑わいを取り戻す最後のチャンスとすることができるが、その全体像ははまだ不透明である。福井駅前に若者が集まらなくなって久しく、また観光客を迎えるような施設等が乏しいなか、このエリアが果たすべき役割を見極め、事業を着実に進めていくことが課題である。
- ・ まずは、複数の再開発事業をつなぎ合わせた駅前の全体ビジョンを描いた上で、具体的な工程表を作成し北陸新幹線福井駅開業までに確実に間に合わせることが重要である。既存のニーズに合わせた施設や機能を充足させるのではなく、これまでになかった新しい価値を付加し、新しい人の流れを創り出していくことが望ましい。駅前が若者の「とまり木」となるべく、気軽に立ち寄れる居心地のよさ、刺激あふれる若者文化の発信・創造機能、チャレンジを受入れるための空間などを備えることが求められる。そして観光客向けには、観光案内からお土産選び、そして福井の様々なものづくり体験など、観光客の多様化、個性化する旅行ニーズに対応したワンストップサービスの提供が必要である。

<ニーズを捉えたインバウンド対策の強化>

- ・ 福井県の外国人宿泊者数は、都道府県別で全国最下位に甘んじており、石川県や富山県に大きく水をあけられている。北陸新幹線の福井県内延伸に備え、インバウンド対策を強化していくことが今後課題となる。
- ・ 各観光地等における意識改革や、誘客ツールの多言語化等の受入体制の強化がまずは必要である。また、マーケットニーズを的確に捉え、外国人の心に響くようなプロモーションおよび各観光地における工夫が重要となる。福井在住の国際交流員によれば、伝統的工芸品や豊かな食文化など、福井には外国人の心を捉える地域資源が既に数多く存在している。訪日外国人が急増し、2回目以上のリピーターが約6割に上り、参加体験型の観光ニーズが高まるなか、和食や伝統的工芸品等に代表されるありのままの福井を、丁寧に繰り返し売り込んでいくことも必要である。

4-3. 北陸地方としての方向性

(1) 広域的な連携の強化

- ・ 関西・中京とは、北陸新幹線敦賀開業時における敦賀駅での乗換利便性の確保、早期の北陸新幹線全線開業によりアクセスの確保・強化を図る。
- ・ 北陸と地勢等が異なる長野県・岐阜県とは、中部縦貫自動車道の整備促進と東海北陸自動車道の4車線化により、北陸新幹線と合わせて有機的に連携し、新たな交流を促進していくことが求められる。
- ・ 西に隣接する京都・滋賀および関西圏とは、北陸新幹線全線開業を見据え、これまで以上に積極的な広域連携を推進していく必要がある。

① 関西・中京とのアクセスの確保・強化

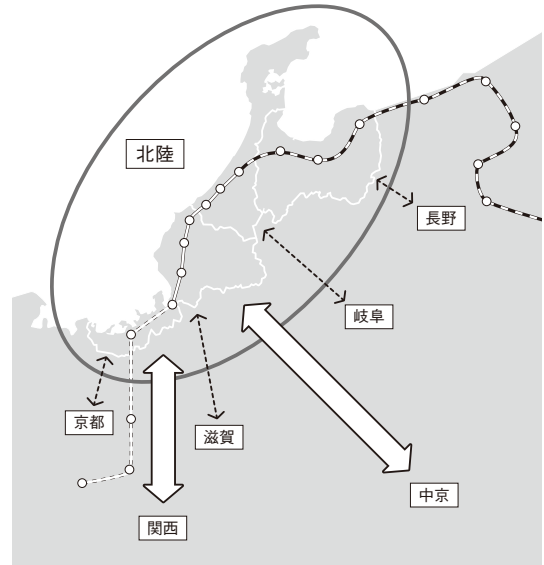
北陸と関西・中京は、歴史的に深いつながりを有しており、経済や文化面において相互交流が盛んな関係にある。関東に次ぐ2つの大都市圏との近接性は、北陸の地理的優位性として特徴づけられるとともに、今後もアクセスの確保・強化を図っていくことは極めて重要である。

しかしながら、北陸新幹線敦賀開業時には、敦賀駅における乗換が交流拡大に向けた大きなネックとなる可能性がある。北陸新幹線金沢開業により、富山と福井、関西、中京方面とを結ぶ直通列車はなくなり、金沢駅での乗換が必要となったが、これにより両者の心理的な距離が遠くなったとの声が多く聞かれる。現状では直通列車で結ばれている金沢、福井と関西、中京方面が、北陸新幹線敦賀開業により

これらの関係と同じ構図になるのだ。

さらには、在来線敦賀駅と新幹線敦賀駅の水平・垂直の距離が大きく利用者に不便を強いる構造となっている。そこで、乗継ダイヤの工夫と駅構造の改善により、利用者の利便性向上を図ることが重要となる。関西、中京方面からの在来線特急と北陸新幹線の上下乗換、およびこれらと在来線をムービングウォーク等でスムーズにつなぐことが想定されているが、これらを確実に実現していくことが必要である。さらには、早期の北陸新幹線全線開業が強く求められる。

北陸と中京方面をつなぐ特急しらすぎについては、北陸新幹線金沢開業に伴う富山との非直通化により、富山・中京間の少なからぬ需要が高速バスへと転換した。そして次の敦賀開業により、さらなる利用者減が見込まれる。しかしながら、北陸と中京との経済的な結びつきや、中京経済のポテンシャルおよび中央リニア新幹線開業を見据えた場合、北陸と中京との結節を弱めることはあってはならない。



〔関西・中京とのアクセス確保〕
〔近隣府県との交流促進〕

②長野県・岐阜県との新たな交流の促進

海のない長野県・岐阜県にとって、北陸の風光明媚な海岸線やそこからたらされる海の幸、あるいは歴史や文化は、訴求力の高い地域資源となる。逆に、山岳・高原に富む両県は北陸から見て実に魅力的な地域である。すなわち北陸と長野県・岐阜県は、主に地理的特性から生じるそれぞれの強みと弱みが、相互に補完関係にあると言えよう。

しかしながら従来は、隣接する地域でありながら交流は必ずしも活発とは言えず、それは互いを結ぶ高速交通の未発達が大きな要因であった。それが2008年の東海北陸自動車道の全線開通、2015年の北陸新幹線金沢開業により、北陸と両県との時間距離は大きく縮まった。今後は互いを新しいマーケットと捉えるような動きがますます活発化するなど、相互の交流が様々な分野にて広がっていくと思われる。北陸新幹線敦賀開業や全線開業を見据えつつ、機を捉えた交流促進策を講じていくとともに、中部縦貫自動車道の整備促進と東海北陸自動車道の4車線化により、両県と北陸とを有機的に結ぶことが求められる。

現在、長野、岐阜両県と北陸をつなぐ取組として、「北陸・飛騨・信州3つ星街道の旅」が打ち出されている。これは、石川県金沢市、富山県南砺市、岐阜県白川村、岐阜県高山市、長野県松本市の各地域を結ぶ広域観光を推進するものであり、これらの地域は歴史的にもつながりが深く、それぞれミシュラン3つ星「兼六園」、世界遺産「五箇山」、世界遺産「白川郷」、ミシュラン3つ星「高山」、国宝「松本城」等の、歴史と文化に裏打ちされた我が国屈指の観光資源を有している。この取組は、社会基盤の整備とともにインバウンドも含めた広域観光の活発化を踏まえたものであり、このような動きをさらに活性化していくことが求められる。

また2017年5月に、中部9県（富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県）の観光地域づくりを推進する一般社団法人中央日本総合観光機構が設立された。同機構は広域

連携DMO（Destination Management Organization）として位置づけられ、事務局はマーケティングと協働による中部・北陸の観光戦略の推進を担う。引き続き昇龍道プロジェクトに取り組むとともに、広域的な連携によるマーケティング、国内外からの観光客誘致、観光人材の育成等が期待される。

③京都府・滋賀県との連携強化

北陸の西に隣接する滋賀、京都との関係はますます重要となる。北陸新幹線全線開通により、小浜・京都間は19分で結ばれるが、このことは国際観光都市京都と北陸がまさに隣り合わせとなることを意味する。観光面以外においても、相互の人的交流等が盛んになることが予想され、早期の北陸新幹線全線開業により、この大きな経済的、社会的な効果を実現していくことが望まれる。

一方で、北陸新幹線の通らない滋賀県への、北陸からの鉄道でのアクセス性が弱まることが危惧される。両者を結ぶ特急しらすぎの存続が必須である。

一方で関西では、大阪湾ベイエリア開発推進機構によりDMOが設立されている。同DMOの区域としては、京都府、滋賀県はもちろんのこと福井県も含まれており、アジアの国際観光首都となることを狙いとしている。北陸新幹線全線開業を見据え、これらを始めとした関西における取組への積極的関与等による、北陸と京都・滋賀方面の広域連携を推進していくことが求められる。

④東北地方との交流拡大

東北地方（仙台）との交通手段として、従来の飛行機や長距離バスに加え、北陸新幹線および東北新幹線による鉄道での移動も選択肢となった。現に、鉄道での東北からの観光客は増加傾向にあり、今後とも金沢・仙台直通の臨時の新幹線をはじめ、空路・道路も加えた統合的な取組により誘客を進めたい。

また、東北には優れた観光資源が豊富にあり、インバウンドも含めて双方向の交流拡大を促進し、北陸・東北両地域の発展を目指していくべきであろう。

(2) 北陸三県が一体となった観光戦略の必要性

- ・北陸三県の観光マーケティング、観光マネジメントを一体的に実施するとともに、地方空港の役割を再定義する。
- ・北陸の美を象徴するような観光周遊ルートを全面に出したプロモーションを推進する。
- ・他地域に先んじて、観光分野でイノベーションを起こしていく。

①北陸三県の観光マーケティング、観光マネジメントを一体的に実施

現在、観光に関するマーケティングデータは、実態を如実に示すような有効なものは、総じてあまり把握できていないのが実情である。また、有効なデータが存在していてもそれは局所的なものにとどまり、地域全体で共有されていない。的確な事業や対策を面的に講じるための基礎的なデータが不足している恐れがある。

そこで、まずは観光に関するマーケティングデータの取得と地域全体での共有化を図っていくことが求められる。その上で、北陸三県を国内外へと一層アピールするため、それらのマーケティングデータを生かした一体的な観光戦略の立案が求められる。また、北陸三県内で時期や内容が重複するようなイベント等については、適切に連携、分担、一体化等を図っていくことも重要である。

また、北陸新幹線の段階的な開業により、北陸における空港の役割は変わらざるをえない。現存の空港を、北陸の発展に欠かせない社会基盤として再定義することが必要である。東京との結節は引き続き重要となるもののそのウェイトは低下し、北陸が大交流時代に突入するこのタイミングにおいて、地方空港同士や海外空港との結節が重要となるのではなかろうか。

②北陸の美を象徴するような観光周遊ルートを全面に出したプロモーション

北陸新幹線金沢開業以降、石川・富山、あるいは石川・福井を周遊するような動きは増加しているものの、富山・福井、すなわち北陸三県を周遊するような動きはあまり生じていないと思われる。北陸新幹線という高速交通の軸が貫き、関東やインバウンドといった新しい観光客が増えているなか、三県周遊の潜在的な需要は確実にあると思われる。

これを顕在化するために、北陸三県をゆったりと満喫できるような周遊滞在型の観光を誘導することが必要である。幸い北陸三県には、豊かな歴史・文化・自然資源、個性的な食、伝統工芸等の美が、各地に存在している。国内外から見て分かりやすくかつストーリー性のあるルートを設定するとともに、それらをプロモーションすることで、北陸のイメージを強くアピールしていくことが求められる。

③観光分野におけるイノベーションの必要性

北陸新幹線の段階的な開業により、北陸の観光に関してまずは移動手段という領域において大きな変革が起きつつある。大幅な時間短縮によって、主に関東住民の価値観に影響を与えたことは、一種のイノベーションが生じたと捉えることも可能である。

そこで次の段階として、旅行商品・サービスや決済手段におけるイノベーションが期待される。情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）、そして生身の人間力や地域の個性をベースに、ビッグデータやモノのインターネット（IoT）、ICT技術を用いた金融サービス（フィンテック）等が応用技術として考えられる。さらには自動化（自動運転等）やシェア（カーシェア、Airbnb等）などもイノベーションの有望な分野と捉えることができる。

北陸においては、これらのテクノロジーや仕組みを積極的に導入し、他地域に先んじて観光客へと提供していくことも必要と思われる。

(3) 新幹線主要駅・空港・港湾等を最大限に活用したインバウンド拡大策

・新幹線に加え、小松空港・富山空港・能登空港、そして外航クルーズ船が寄港する港湾等の存在を生かし、北陸が一体となったインバウンド拡大策を推進していく。

訪日外国人観光客は急激に増加している。爆買いは沈静化し、一人あたり使用金額は減少しているものの、総額では増加を続けており、今後は定番のいわゆるゴールデンルート以外の観光地における伸びが期待されている。

北陸新幹線金沢開業により、北陸を訪れる外国人は増加している。北陸全体で見ると、新幹線に加え、小松空港・富山空港・能登空港、そして外航クルーズ船が寄港する港湾等が存在しており、これらの社会基盤の効果的な活用によってインバウンドの拡大がまだまだ可能と思われる。さらには、効果的なプロモーションや北陸新幹線敦賀開業、全線開業により、さらなる上乗せが大いに期待できるのではないかと。

そのためにもまずは三県が連携し、これらのゲートウェイを共通の重要な社会基盤として位置づけるとともに、北陸全体のインバウンドの玄関口として最大限に活用することが重要である。そこで、様々なガイド機能、おもてなし機能等の外国人受入体制の充実を図るなど、北陸全体の情報や魅力を伝え各地へと誘導していくことが求められる。北陸三県が一体となったインバウンド拡大策を講じていく必要がある。

図表40 lonely planet Japan 14 に掲載されている北陸の観光地

富山県	Kansui Park, Chokey-ji, Toyama Municipal Folkcraft Village, Iwase, Zuiryu-ji, Risaburo Foundry, Takaoka Great Buddha.	
石川県	O.T Suzuki Museum, Kenroku-en, Kanazawa Castle Park, Omicho Market, 21st Century Museum of Contemporary Art, Kanazawa Phonogram Museum, Ishikawa Prefectural Museum of Traditional Product & Crafts, Nagamachi Yuzen-kan, Shima, Kaikaro, Myoryu-ji, Kanazawa & Wajima Lancquerware, Ohi Pottery, Kutani Porcelain, Kaga Yuzen Silk Dyeing, Gold Leaf, Kutaniyaki Art Museum, Zensho-ji, Yamanaka Onsen, Kosoyu, Myojo-ji, Kita-ke, Chirihama Nagisa Driveway, Soji-ji Soin, Ganmon, Asaichi, Ishikawa Wajima Urushi Art Museum, Kiriko Kaikan, Senmaida Rice Terraces, Tokikui Residences, Hakusan National Park.	
福井県	Yokokan Garden, Daihonzan Eihei-ji, Ichijodani Asakura Clan Ruins, Tojinbo, Fukui Dinosaur Museum, Echizen-Ono.	

出典: Lonely Planet「lonely planet Japan 14」2015年8月

インバウンドをさらに盛り上げるためには、外国人へ北陸各地の認知度を高める必要がある。欧米での主要なガイドブックである「lonely planet Japan」への掲載は、石川県の観光地は多くなっているものの、富山県、福井県は少数にとどまっている。また、「ミシュランガイド富山・石川（金沢）2016特別版」や「ゴ・エ・ミヨ東京・北陸2017」が刊行されるなど、北陸の食がメディアを通じ世界に発信されており、今後も北陸の情報が海外に発信されていくように、働きかけを継続していくことが求められる。

また、JR東日本、JR西日本は大阪、東京から北陸エリアを北陸新幹線等を利用して広域的に周遊できるフリーパス「大阪・東京『北陸アーチパス』」をインバウンド向けに2016年4月から設定した。北陸新幹線やJR北陸線と東海道新幹線が環状に結ばれた「ゴールデンループ」が、国内外から新たな観光ルートとして認知されることが期待される。広域に周遊する外国人旅行者に対し、北陸を広く周遊してもらうための更なる仕組みや仕掛けが課題としてあげられよう。

図表41 ゴールデンループ



出典: 北陸経済連合会

(4) 高速交通ネットワークに組み込まれた北陸三県の経済と暮らし

- ・人・モノ・金・情報の交流拡大によるマーケットの拡大と競合激化への対応を図る。
- ・ライフスタイルの各場面にて選択肢が拡大し、暮らしや人口移動へ影響していく。
- ・均質化が進むなか北陸の個性をいかに保つかも重要である。
- ・観光交流、通学通勤流動、人口移動、経済交流等における三県内交流の活性化とボーダレス化への対応が求められる。

①人・モノ・金・情報の交流拡大による経済への影響

北陸はこれまで、三大都市圏のいずれとも距離的に近く、それぞれとゆるやかに結びつきつつも、一定程度自立した圏域として存在してきた。さまざまな社会経済指標から見て豊かな圏域として評価されることも多いが、一方で高速交通体系ではようやく新幹線が整備途上という段階にあり、必ずしも社会基盤に恵まれていたとは言い難い。

北陸新幹線の段階的整備等により、北陸を取り巻く高速交通ネットワークが大きく変化していくなか、分野によって差はあるものの、総じて経済全体に大きな影響が生じる。一般的に各分野が対象とするマーケットは広がるものの、同時に他圏域からの参入等で競合も激しくなる。プラスに働くものからマイナスに働くものまで、あるいはその業界全体の底上げにつながるものから、差を広げる方向に作用するものまで、実に様々な影響が考えられる。

各企業においては、自社の強みや弱みが北陸新幹線等の外部環境の変化によってどのような影響を受けるかを、客観的に分析することが肝要となる。自社および従業員、顧客やパートナーに関する枠組みもまた変化していくことを認識し、それらに的確に対応していくことが求められている。顧客が広域的に分布する企業においては、地方創生の動向を見据えつつ、世界や日本全体からみた北陸の位置づけの変化を適切に捉え機敏に対応することが必要となる。また、従来の顧客が比較的狭域に分布する企業においては、それが交流拡大によって広域化する可能性を見据えるとともに、成長が想定される分野への参入についても検討していくことが求められる。

北陸新幹線金沢開業により、北陸の事業所の転出や統廃合というような事象はあまり生じていない。これは北陸の地域特性が影響している可能性があるが、今後の敦賀開業や全線開業においても同様にマイナス影響は生じないとは言い切れない。企業や事業所にとって、一層魅力ある地域となることが求められる。

②暮らしや人口移動への影響

北陸新幹線により、東京等との時間距離が縮まるとともに様々な制約が減少することで、北陸三県の住民のライフスタイルに、少なからぬ影響が生じていく。これも経済面での影響と同様に、プラスに働くものとマイナスに働くものがある上に、個人の生活の質の向上につながるが地域経済にはマイナスに影響するというケースもある。様々な側面から注意深く見ていく必要がある。

例えば、特別な買物や観光に出掛ける際に、これまでは遠くて選びにくかった訪問先が選択肢に加わり、北陸の住民のそれらに関する満足度が高まる可能性がある。また、進学や就職等の各場面においても同様のことが起きる。このことによる一定の消費や人口の流出は避けられないが、逆に関東等の他圏域からの流入をいかに増やすかが課題となる。時間短縮により、関東等の住民から選択肢の一つとして

北陸が加わるなか、実際に選ばれるように北陸の個性を生かしたまちづくりを進めていくことが求められる。

また流動性の高まりとともに、これまでとはやや異質な人・モノ・情報が、北陸へと緩やかに流入し、各地域において多様化が進むことが想定される。これらの変化をポジティブに捉え、寛容で共生型の地域社会を構築していくことが望まれる。

③均質化が進むなか個性をいかに保つか

北陸において流動性がこれまで以上に高くなることで、北陸三県のまちや産業あるいは人の個性が減じる可能性があることに留意する必要がある。

全国的に流動性が高まり均質化が進むなかで、固有の歴史・文化や各種の資源をいかした独創的な地域が、人や産業を引きつけている。他圏域との交流拡大や流動性増大が望まれかつ避けられない状況で、北陸、あるいは北陸各地の個性あふれる地域性をいかに保つかが重要となる。

そのためには、まずは地域住民が、有形無形を問わず各地域に連綿と受け継がれてきた先人たちの足跡や思いを知り、それらに誇りと愛着を持つことが重要である。また、他地域との連携を進めつつも、それらに従属したり過度に依存することなく、経済的・社会的に一定の自立性を確保することが求められる。

④三県内交流の活性化

富山と金沢はシャトル新幹線により約20分で結ばれ、両市を中心に両県はこれまで以上に強固に結節された。北陸新幹線敦賀開業により北陸三県が高速鉄道で速く太く結ばれ、その結節は全線開業で富山県東部から福井県嶺南地方にまで広がる。

従来より富山県と石川県、石川県と福井県の隣接県同士での交流は盛んであったが、それらに比べて富山県と福井県の交流は低い水準にあった。これが北陸新幹線の段階的開業により、三県の全ての相互関係において様々な分野における交流がダイナミックに活性化していくことが想定される。それは域内の観光交流であり、通学通勤流動であり、人口移動であり、また経済交流にも一定の影響が生じると思われる。

交流活性化とともに、共通した文化的基盤や地理的特性等を基礎にして、北陸三県の連携の必要性が一層高まっていくと思われる。また、1県1県での限界を超えた挑戦も可能となるなど、三県が一体となった取り組みの効果も期待できよう。三県内でボーダレス化が進むことを前提に、各所、各分野において戦略を立て対策を講じていく必要がある。

図表42 北陸新幹線敦賀開業後の富山・石川・福井の各都市間の所要時間



注) かがやき最速タイプ、富山～金沢は2017年3月4日ダイヤ改正後、その他は、国土交通省のルート調査結果(2017年3月)に基づき試算

5. 今後開通予定地域の課題（まちづくり等）

5-1. 金沢～敦賀間の各地域におけるまちづくり

(1) 共通課題と地域によって異なる課題

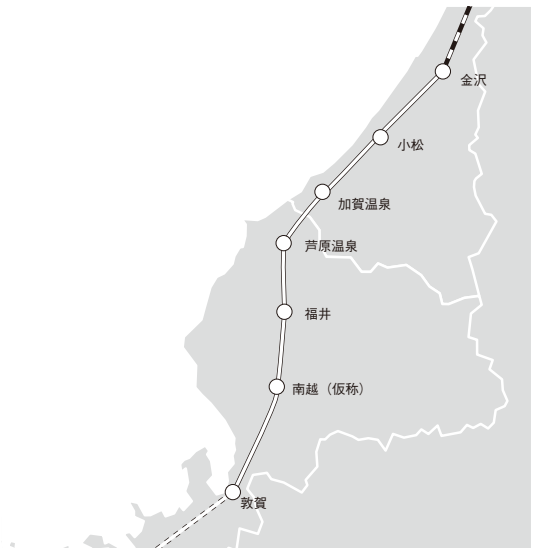
- ・ 現在は、開業後を見据え各地域において駅を中心としたまちづくりを再構築していく時期。新幹線時代におけるそのまちの将来像をしっかりと描き、それに向けて官民が力を結集することが肝要。魅力的なまちづくりや直感的でわかりやすい案内機能等の受入体制の整備がまずは求められる。
- ・ 主要な温泉や観光地へのアクセス駅においては、観光交流に特に重きを置いたハード、ソフト両面からの整備が必須。
- ・ 新幹線新駅である（仮）南越駅、現特急停車駅を有するが新幹線駅が設置されない鯖江市では、新幹線開業後の都市構造の変化に的確に対応していくことが求められる。

各地域の共通課題として、これまでよりも遠い地域から多くの方が訪れ、また当該地域に不案内な方が多くなるため、その受入体制を確実かつ十分に準備していくことが求められる。駅には乗換やその先の目的地に向けた直感的でわかりやすい案内機能の整備が求められるとともに、駅周辺には従来よりも地域外からの視線を意識した魅力的なまちづくりが必要となる。

敦賀開業まで6年を切った今、開業後を見据え各地域において駅を中心としたまちづくりを再構築していく時期にある。新幹線時代におけるそのまちの将来像をしっかりと描き、それに向けて官民が力を結集することが肝要である。

一方で、観光交流の重要性および新幹線駅の位置により、各地域における課題には異なる点も存在している。まず、主要な温泉や観光地へのアクセス駅においては、観光交流に特に重きを置いたまちづくりの視点が欠かせない。観光客を気持ちよくお迎えすべく、ハード、ソフト両面からの整備が求められる。

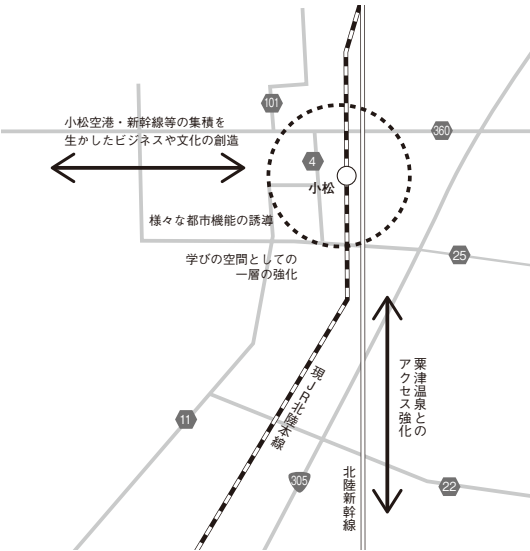
沿線の各地域は、新幹線駅の位置によって主に3つに類型される。在来線主要駅に新幹線駅が併設される地域、在来線主要駅と離れたところに新幹線駅が設置される地域、新幹線駅が設置されない地域の3つである。北陸新幹線金沢～敦賀間にて、在来線主要駅（現特急停車駅）に新幹線駅が併設されるのは、小松駅、加賀温泉駅、芦原温泉駅、福井駅、敦賀駅の5駅である。これらの駅が立地する地域においては、その都市構造に大きな影響は生じないものと思われる。一方で、南越駅（仮称）は新幹線新駅であり、現特急停車駅を有する鯖江市には新幹線駅が設置されないため、両地域における都市構造は大きな影響を受けることが想定される。



(2) 小松駅（小松市）

- ・ 駅周辺への様々な都市機能の誘導と、様々な学びの空間としての一層の強化。
- ・ 加賀市と連携しながら北陸新幹線効果を粟津温泉等の域内経済にまで広げていくことが重要。
- ・ 小松空港、北陸新幹線、高速道路の集積を生かした新たなビジネスや文化の創造。

小松市はまちづくりの方向性を総合的に示した「NEXT10年ビジョン」（2015年11月策定）のなかで、新幹線小松駅を産業・文化のPR拠点、同駅周辺を夢を育む学びのエリアと位置づけている。また、同市の「立地適正化計画」では小松駅周辺を、北陸の際立ったまち「国際都市こまつ」の中心にふさわしい中心拠点と位置づけ、医療、教育・文化、商業、行政、グローバルなどの機能を有する施設の誘導を図るとされている。



そのようななか、小松駅周辺ではコマツによる本社機能の一部移転や産業観光施設の整備と、市による最先端科学を学ぶ施設の整備が2011年から2014年にかけて実施され、今後も新幹線駅舎の整備とともに4年制大学の立地が見込まれている。子供から大人、あるいは科学技術から文化まで、様々な学びの空間としての一層の強化を図ることが求められる。また、同市には加賀温泉郷の一つである粟津温泉が立地しており、加賀市と連携しながら北陸新幹線効果を域内経済にまで広げていくことが重要である。

一方で同市は小松空港を有しており、新幹線が延伸していくなか、どのように棲み分けしていくかが課題となるとともに、空港、新幹線、高速道路の集積を生かし、国内外とつながる北陸のハブとして、新たなビジネスや文化を創造していくことが求められている

一方、同市は小松空港を有しており、新幹線が延伸していくなか、どのように棲み分けしていくかが課題となるとともに、空港、新幹線、高速道路の集積を生かし、国内外とつながる北陸のハブとして、新たなビジネスや文化を創造していくことが求められている

(3) 加賀温泉駅（加賀市）

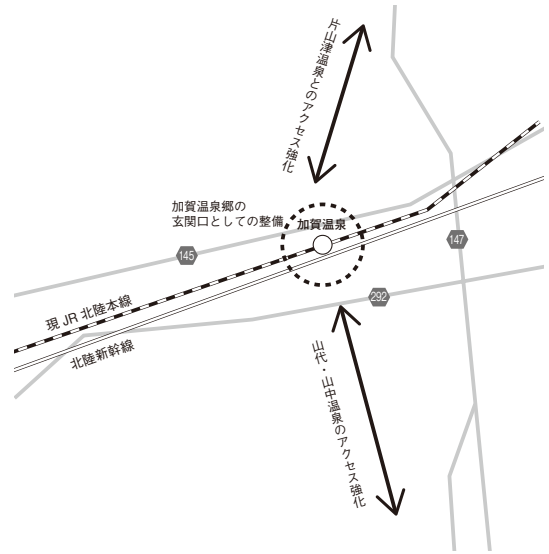
- ・ 加賀温泉郷が一体となったプロモーション等による認知度向上策の実施。
- ・ 二次交通の整備や更なるインバウンド対策の強化。
- ・ 海外からの誘客に力点を置いた広域観光の推進。

加賀市は山中・山代・片山津と3つの魅力ある温泉地を抱えており、同市では2014年に策定した「観光戦略プラン」に基づき、北陸新幹線金沢開業後の3年間の取り組みを掲げ、実施をしている。同プランでは、「加賀でいいい」というコンセプトと4つの戦略（地域の魅力を高め回遊性向上と流入促進を図るための受け入れ態勢の整備、情報発信や魅力あるイベント実施などによる誘客強化、インバウンド観光の推進、観光客の実態把握と改善）を掲げつつ、15の施策、31事業を展開している。

なかでも、加賀温泉郷が一体となったプロモーション活動「加賀四湯博」（2016年6月～2017年3月）は、関東における認知度向上につながっており、2017年度も6月から実施されている。一方で加賀地域

における観光客入込数は、金沢における大幅な増加には及ばず、更なる認知度向上策の実施と北陸新幹線加賀温泉駅開業に向けた準備が求められている。

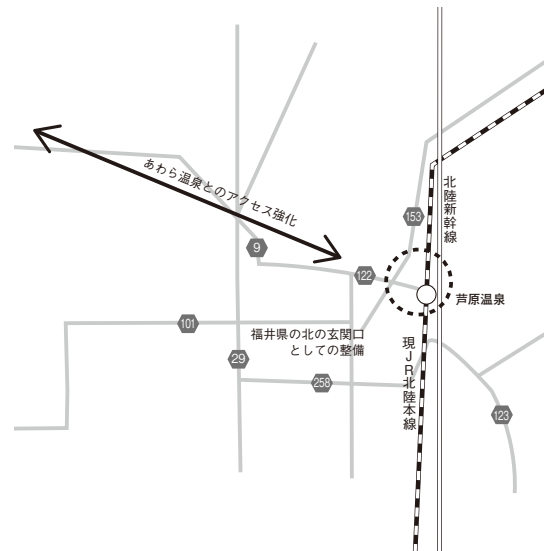
同市は、新しい観光戦略プランを2017年度中に策定の予定であるが、これはまさに北陸新幹線加賀温泉駅開業に向けた対策・事業が中心となる。今後の敦賀開業に向けて上述の取り組みの継続・強化とともに、金沢開業後の状況を踏まえ、二次交通の整備や更なるインバウンド対策の強化等が求められる。また、越前加賀インバウンド推進機構等の取り組みを通じ、海外からの誘客に力点を置いた広域観光の推進も欠かせない。



(4) 芦原温泉駅（あわら市）

- ・「都会にはないぜいたくがあるまち」を目指し、芦原温泉駅とあわら温泉とのアクセス強化、広域的な観光案内やおもてなし機能、賑わい交流機能の充実。
- ・市外観光地と連携した周遊滞在側観光の推進と、市内観光資源の掘り起こし。
- ・敦賀開業時において乗換抵抗の発生する関西、中京方面からの顧客への対応。

芦原温泉駅は、福井県内で最大の宿泊観光地であるあわら温泉の最寄駅である。あわら温泉には湯のまち広場等が整備され、徐々にではあるが温泉地としての風情が整いつつある。北陸新幹線の延伸を待たずとも、金沢開業によりあわら温泉の宿泊客は着実に増加している。しかしながら、福井県内観光地を周遊しながら同県内に宿泊せず石川県内へ泊まる旅行者が比較的多くなっている。旅行者の北陸における広域的な周遊は歓迎すべきだが、経済効果が過度に偏在化することは望ましくない。



芦原温泉駅周辺は「都会にはないぜいたくがあるまち」を目指し「芦原温泉駅将来デザイン市民投票」が実施され、今後具体的な駅周辺のまちづくりが進められる。同駅周辺には、あわら温泉とのアクセス強化に加え、新たな福井県の北の玄関口となることから広域的な観光案内やおもてなし機能、そして観光客と市民の双方が集うような賑わい交流機能の充実等が、まずは求められる。

また、同市はいわゆる温泉観光地であるが、旅行形態や顧客の多様化に対応し、市外の観光地と連携した周遊滞在型観光を強力に推進するとともに、市内観光資源の掘り起こしが今後一層重要となる。さらには、敦賀開業時に同駅での乗換抵抗が発生することで、主要な関西、中京方面からの顧客に不便を

強い可能性があるため、関東だけでなくこれらの方面へも引き続き意識を向ける必要がある。

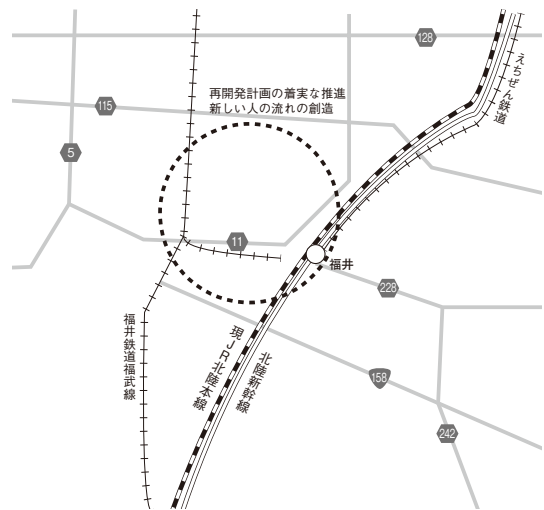
(5) 福井駅（福井市）

- ・北陸新幹線金沢～敦賀間の着工後に生じた開発・投資と、それに伴う新たな人の流れを生かし、官民による切れ目のない活性化策の推進。
- ・駅周辺における複数の再開発計画の着実な実現と、まちづくりビジョンの構築及び相互調整。
- ・福井県の顔として、広域的な交通結節機能の強化、さらなる賑わい・交流機能の強化、主に県外からの訪問客の受入体制の充実等。

福井駅は県都福井市の玄関口であるが、県庁所在地の中心市街地としての活気は、必ずしも十分とはいえない状況が続いており、同駅周辺の再開発は長年の課題であった。そのようななか、北陸新幹線金沢～敦賀間が着工し具体的な整備スケジュールが見通せるようになり、同駅周辺には様々な動きが具体化しつつある。

福井駅西口では、2016年3月に交通広場、同年4月には福井駅西口再開発ビル「ハピリン」が開業し、屋根付き広場「ハピテラス」は、イベント時に特定目的者、非イベント時には多目的者が集う場となっており、これまでにない人の流れが生じている。さらには現在、福井駅周辺にユアーズホテルの建て替えを軸にした再開発計画と、南通商店街における再開発計画等が持ち上がっているなど、官民において北陸新幹線福井駅開業に向けた投資が活性化しつつある。

同駅周辺は福井県の顔として複合的な機能を備え、市民・県民・観光客等の多様な人々が集い、新しい価値が次々と生み出されていくようなまちとなることが求められる。特に、気軽に立ち寄れる居心地のよさ、刺激あふれる若者文化の発信・創造機能、チャレンジを受入れるための空間などを備え、駅前が若者の「とまり木」となることが必要である。また、広域的な交通結節機能の強化、さらなる賑わい・交流機能の強化、主に県外からの訪問客の受入体制の充実等が今後特に重要となる。さらには、それぞれの投資効果を最大化し、相乗効果を発揮するためにも、関係者の調整のもと地域全体の具体的なまちづくりビジョンを描き、それに基づいた各再開発計画の連携と役割分担を実現していくことが極めて重要となる。



(6) 南越駅（仮称）（越前市及び鯖江市）

- ・南越駅（仮称）周辺を、丹南地域の交流促進を図る玄関口として適正に開発。
- ・武生駅周辺を引き続きまちづくりの核として位置づけ、テコ入れを図る。
- ・南越駅（仮称）への越前市や鯖江市からのアクセスの確保、並行在来線及び福井鉄道の活用。
- ・丹南地域が特徴的な伝統産業及び地場産業の集積地であることを生かし、観光地としての魅力の向上。
- ・鯖江市における協働のまちづくりのさらなる推進と鯖江ブランドの強化。

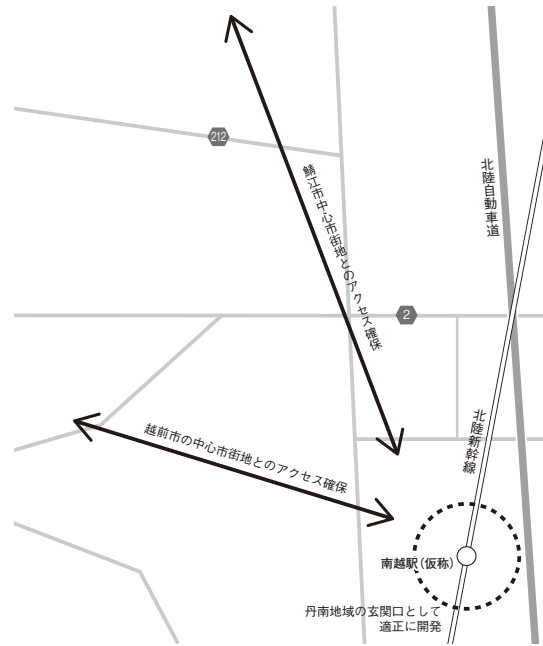
新幹線の駅は現特急停車駅の武生駅ではなく、北陸自動車道武生ICから約600m離れたところに南越駅（仮称）が新設される。越前市においては交通の結節点が武生駅と南越駅（仮称）に分かれるため、両駅をどのように位置づけるかが非常に重要となる。

2015年11月に策定された「北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画」では、同駅周辺について「交流促進の起点 南越駅周辺地域～丹南地域の人・自然・伝統・文化とのふれあいによる新たな出会い～」を基本コンセプトに、L字型の一体的なアクセス道路、駅舎西側に駅前広場と道の駅としての施設等、駅舎東側にパーク＆ライド駐車場などが計画されている。

新幹線開業後に備え、まず南越駅（仮称）周辺のまちづくりを、丹南地域の玄関口としての機能を備えつつ、新たな整備が過大とならないよう配慮して身の丈で開発すること、および、武生駅周辺を引き続きまちづくりの核として位置づけ、テコ入れを図ることが重要である。そして、南越駅（仮称）への市内からのアクセスを確保するとともに、並行在来線及び福井鉄道を生かすことが求められる。さらには、丹南地域が様々な伝統産業の集積地であることを生かし、南越駅（仮称）を中心に観光地としての魅力を向上させることも必要である。

一方で鯖江市内に新幹線の駅はできず、現特急停車駅（現JR鯖江駅）が第三セクターの駅となるなど、福井県内で最もマイナスの影響が大きい地域となることが想定される。現JR鯖江駅の中心性が弱まるなど、都市構造への影響も大きい。そのような危機感から、行政や議会を中心に、敦賀開業後も並行在来線へのサンダーバード、しらさぎの存続が要望されている。

新幹線開業後に備え、まずは市内の総合交通体系を再構築するとともに、高速交通へのアクセスを確保することが重要となる。また、新幹線の駅がなくても、わざわざ訪れたいくなるような魅力を創出するため、協働のまちづくりをさらに推進するとともに、鯖江のへそや鯖江ブランドを再構築することが求められる。さらには、繊維・メガネ・漆器の三大地場産業を中心に、ものづくりをベースにした様々な交流の活性化という視点も欠かせない。



(7) 敦賀駅（敦賀市）

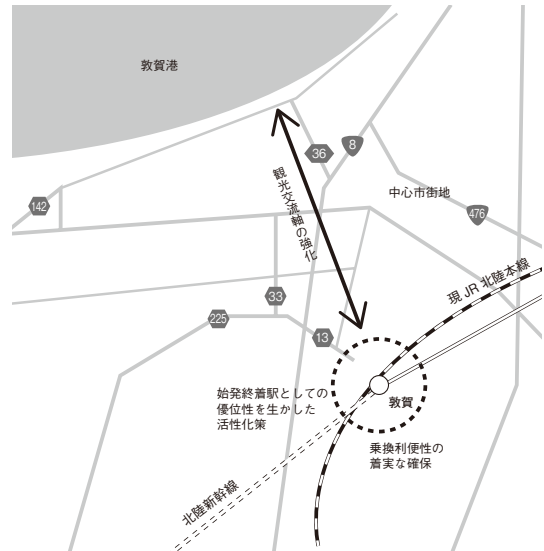
- ・ 敦賀駅での乗換利便性の着実な確保と、新幹線敦賀駅と中心市街地とのスムーズな連結。
- ・ 敦賀駅から、観光拠点化が進められている敦賀港周辺エリアへの交流軸の明確化と、地域資源の見直し及びその市内外への発信。
- ・ 公民連携による取り組みの強化、全線開業までのあらゆる交通の始発終着地としての優位性を生かした活性化策。

現駅併設のため都市構造に大きな影響はないものの、新幹線敦賀駅は中心市街地から見て在来線敦賀駅の約200m向こう側に位置し、かつ高低差も大きいことに留意する必要がある。

一方で敦賀は、北陸新幹線金沢～敦賀開業以降全線開業までの、北陸新幹線、並行在来線、JR小浜線・湖西線・北陸線の始発終着駅となるほか、北陸自動車道と舞鶴若狭自動車道の結節点、および日本海側拠点港の一つである敦賀港を有するなど、あらゆる交通機関が集積すると同時に始発終着地として特徴づけられる。

現在、敦賀港周辺エリアの観光拠点化が進められている。また、新幹線駅側に位置する敦賀駅東地区では、アクセス道路等の交通結節機能、敦賀港周辺へとつながる駅西地区では民間活力の導入が検討されている。

敦賀駅から敦賀港へとつながる観光交流及びまちづくりの軸を明確に打ち出しつつ、同市における歴史と港に裏打ちされた豊富な地域資源を再度見直し、市内外へ発信していくことがまずは必要である。その上で、公民連携による取り組みの強化、敦賀駅での乗換利便性の確保、全線開業までのあらゆる交通の始発終着地としての優位性を生かした活性化策等が求められる。



5-2. 小浜および嶺南地域におけるまちづくり

(1) 小浜・京都ルートでの早期着工・工期短縮

- ・ 全線開業は北陸に大きな効果をもたらす。
- ・ 厳しい人口減に歯止めをかけるためにも、早期着工と工期短縮の実現が重要である。
- ・ 全線開業は国土構造上も非常に重要である。

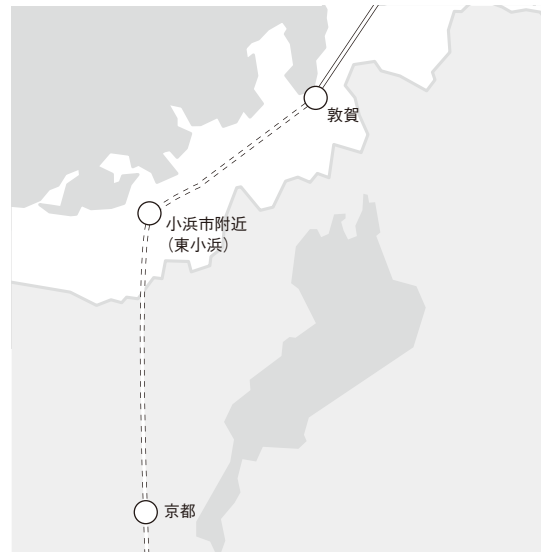
①小浜・京都ルート開業による北陸三県への強烈な追い風

北陸新幹線敦賀以西については、2016年12月に小浜・京都ルートが正式に決定された。北陸新幹線は東京都と大阪市を結ぶ整備新幹線であり、これですぐに全線開業に向けた道筋がついたこととなる。

北陸新幹線は、高速交通幹線網に北陸三県を組み込むことに加え、関東と関西という二大都市圏を日本海側ルートで結節するという意味を持つ。東海道新幹線とともに我が国の国土の中央部をループ状につなぐことにより、大災害時における東海道新幹線の代替機能を果たすことも期待されている。この全線開業により、日本海側に新たな国土軸が明確に形成され、この交流軸を中心に、人・モノ・金・情報の流れが大きく変わっていく。

北陸三県は、北陸新幹線という主軸が段階的に整備されていくなか、他圏域との交流、あるいは圏域内での交流をこれまで以上に活発化させるとともに、各段階に応じた準備・対策を講じていく必要がある。金沢開業で生じた効果を持続させ北陸の隅々にまでそれを広げていくとともに、敦賀開業に向けてしっかりと準備を整えることが重要である。さらには、全線開業時における北陸のポテンシャルを見据え、その顕在化に向けて一体となって取り組んでいくことが必要となる。

また、なかでも小浜を中心とする福井県嶺南地域においては、強烈な追い風が生じることが予想される。我が国に鉄道が敷設されて以来、北陸の幹線網の関西・中京からの玄関口は常に敦賀であった。北陸新幹線小浜・京都ルートの実現により、近代になって初めて、国土の骨格を形成するような大容量の高速交通幹線網に、小浜および福井県嶺南地域が組み込まれることの意味は非常に大きい。



注) 駅位置・詳細ルート未公表

②小浜・京都ルート開業の遅れによる機会損失と挽回困難な人口減

このように北陸新幹線全線開業は、北陸三県にダイナミックな影響を与えることが明白である。しかしながら、現在の整備スキームから機械的に導かれる30年後の2046年開業では遅すぎる。これは、北海道新幹線全線開業やリニア中央新幹線全線開業に大きく遅れをとり、全国的なインフラ整備の波に乗り遅れる恐れがあるとともに、北陸三県における人口減少は挽回困難な状況下に陥っている可能性が高い。

北陸新幹線は東京から大阪までつながらない限り、効果は限定的なものとなる。また、厳しい人口減少に歯止めをかけ地方創生を成し遂げるためには、これらが挽回可能なタイミングでの社会基盤整備が必須となる。すなわち、北陸新幹線の効果を最大限に発揮するためには、早期の全線開業に向けた早期着工と工期短縮を実現する必要がある。

③小浜・京都ルート開業による隣接圏域や国土へのダイナミックな効果

北陸三県や福井県嶺南地域の活性化のみならず、隣接圏域や国土全体への波及効果を勘案すると、小浜・京都ルート早期着工・工期短縮は最重要課題であり、様々な観点から工夫を凝らし、これを実現していく必要がある。

先に述べたように、北陸新幹線の全線開業は国土構造を考える上でも大きな意味を持つ。東海・東南海・南海地震が発生した場合、東海道新幹線を始めとする太平洋側の社会基盤に甚大な被害が生じる。国土のリダンダンシーを確保し、非常時の代替手段としての機能を発揮するためにも、北陸新幹線は全線開

業が欠かせない。

また、これまであまり活発ではなかった北陸と東北との交流が、北陸新幹線金沢開業により誘発されたように、敦賀開業や全線開業時において、中国地方や九州等との新たな交流も期待される。全線開業に向け、これら地域を含めた超広域的な交流にどのような可能性があるかを探っていくことが求められる。

(2) 小浜市のまちづくり

- ・開業により観光交流の飛躍的向上が期待される。
- ・持続性のあるまちづくりをしっかりと準備していく必要がある。

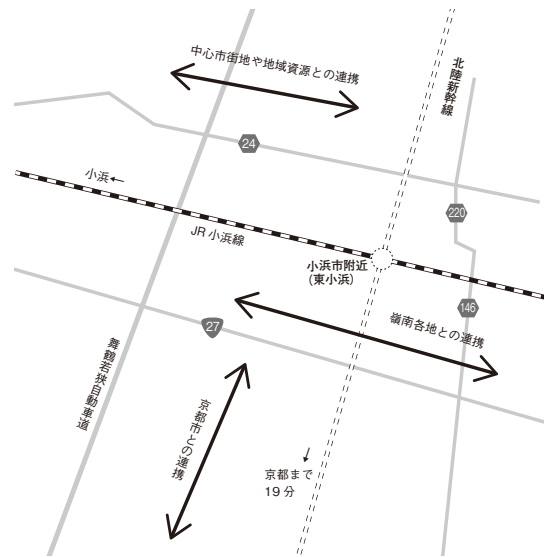
現在の中心市街地に位置する駅（現JR小浜駅）とは異なるところ（東小浜駅）に北陸新幹線新駅が設置される。新たに広域交通幹線網に組み込まれるため、都市構造に大きな影響が生じる。

小浜市では、「道の駅」、「まちの駅」、「海の駅」の3駅が整備され、これらを中心とした観光おもてなしが展開されている。新駅周辺のまちづくりについてはこれから検討される。

北陸新幹線全線開業により、あらゆる方面との圧倒的な時間短縮が実現する。古の若狭は、大陸から畿内への玄関口であった。また、若狭人が遠く険しい街道を経て京へと海産物を運ぶ時代も長く続いた。それが、新幹線で直結することにより、相互の交流は活発化するとともに、結びつく相手は再び世界へと広がっていく。特に歴史的なつながりの深い国際観光都市京都と19分で隣駅になる。小浜を中心とした嶺南の歴史・自然等の高い魅力が、京都の圧倒的な知名度と結びつくことで、観光交流の飛躍的拡大が期待される。

強烈な追い風によりまちは活性化することが見込まれる。この外部環境の変化を的確に捉えるとともに、持続性のあるまちづくりをしっかりと準備し小浜の観光資源の発掘とブラッシュアップを行う必要がある。また、市内や嶺南各地との交通結節機能の強化も求められる。

不透明なことや懸念事項として一番重大なことは、2016年11月11日の国土交通省公表の建設スケジュールに従えば、開業に今から30年の時を待たねばならないことであり、建設財源の確保及び早期の着工、工期短縮に向けた工夫が必要である。さらには、域外資本の進出、無秩序な乱開発・スプロール化・景観悪化、過度な商業主義や過剰開発による歴史・自然資源の陳腐化、観光客急増による生活環境の悪化などにも留意する必要がある



注) 駅位置・詳細ルート未公表

(3) 嶺南地域におけるまちづくり

- ・広域的な高速交通体系へと接続される。
- ・二次交通の充実と受入体制の整備が課題となる。

福井県嶺南地域には、北陸新幹線敦賀開業時に敦賀駅、全線開業時に小浜市附近（東小浜）駅が設置される。敦賀市を除く各市町においては、両新幹線駅から広域的な高速交通体系へと接続されるため、従来と比べて格段に交通利便性が向上する。

JR小浜線やパークアンドライド、バス等を活用した、新幹線駅へのアクセス確保が重要となる。また、観光客の急増が予想され、これまでわずかであった外国人観光客対応も含めた、受入体制の整備が課題となる。

6. まとめ

北陸新幹線金沢開業は、関東との時間距離の短縮や様々な開業対策により、北陸に観光交流分野を中心として大きな経済的効果と社会的効果をもたらした。この効果を持続・定着させるためにも、絶え間ない活性化策と足元での観光まちづくりが欠かせない。また、長期間に渡る段階的開業が予定されるなか、先行する地域に学ぶとともに、延伸への備えが既開業地域、未開業地域の双方に求められる。

6年を切った北陸新幹線敦賀開業に向け、沿線地域では受入体制の整備を早急に進めるとともに、各地域の個性を生かしたまちづくりをより一層推進していく必要がある。北陸新幹線全線開業は北陸内あるいは北陸と関西との強固な結節のみならず、国土構造上、ループ新幹線による超広域かつダイナミックな交流活性化、リダンダンシーの確保等、その意義が非常に大きく、大阪までの小浜・京都ルートの早期着工と工期短縮は極めて重要な課題である。

北陸は我が国の中央部に位置し、三大都市圏から等しく近いという地理的特性とともに、多様で豊かな自然環境と独自のものづくり文化を持つ。そのような地域において、北陸新幹線の整備進捗とともに、地域内の連携が深まり3県の官民が一体となった共同事業が実施されてきた。このような動きを緩めることなくかつ絶え間なく強力に進め、外から見た北陸のイメージを確固たるものとし、それをしっかりと全国、全世界へ広げなくてはならない。