



【北陸新幹線金沢開業に向けた
福井が取るべき対策】

ルックイースト & ルックウエスト へ

**北陸の西の玄関口として
関西圏と北信越の結節点を目指す**

2013 年 10 月
福井経済同友会

1. 基本的な考え方

- 福井駅先行開業も視野に入れた県内区間の早期開業
- 福井は北陸・信越の西の玄関口として位置付ける
- 北陸の他県との協調と玄関口にふさわしい県都づくりの推進
- おもてなし県民運動等、ソフト面の拡充推進

福井駅先行開業も視野に入れた県内早期開業の推進

- 北陸新幹線の県内延伸が、昨年 6 月の金沢～敦賀間の着工認可により、漸く実現の運びとなった。しかしながら、新幹線が延伸するだけで地域が活性化されるわけではない。一時的な観光ブームで湧いたものの、その後は廃れた新幹線沿線地域もないわけではない。新幹線という高速鉄道による便益を県民が広く享受し、豊かな地域社会、活力ある地域経済を実現するための福井なりの知恵を絞る必要がある。
- 金沢開業を次年度に控えるなか、短期的にはこのインパクトを県内へと波及させる仕掛けづくりが求められる。また、県内開業までにはそれから 10 余年が想定されているが、この期間を貴重な準備期間ととらえまちづくりなどしっかりと対応を図っていくとともに、早期に直接的な効果を県内へと波及させるために福井駅の先行開業もこの際、検討すべきである。

北陸・信越の西の玄関口として福井の役割

- 福井は、古来より京都等の都に近接し、北陸の西の玄関口として戦略上非常に重要な地理的地位を占めており、常に北陸のメインストリートとして外せない位置づけにあった。しかしながら、東京一極集中と近畿圏の伸び悩み等により、その位置づけは年々低下している。さらには、北陸新幹線が東から伸びてくることにより、物事が全て富山・石川を経て福井は最後という不本意な状況が生まれていることを認めざるを得ない。
- 本県は東からの新たな流れを十分に享受できるような体制を整えるとともに、これまでの近畿圏や中京圏との結びつきを今一度強化し、北陸さらに信越への西の玄関口として本県を位置づけすることが重要であり、その役割を果たすべく施策の選択と集中化を図るべきである。**ルックイースト**だけでなく**ルックウェスト**の視点を決して忘れてはならない。

- 観光面では日本最大の観光都市・京都と金沢の結節点としての役割という視点も十分に考えられる上にインバウンドでは関空と北陸・信越の結節点として、その中継基地としての役割も果たしうる。さらに観光面だけにとどまらず、経済、運輸・流通といった面でも福井の地政学的な役割は高いと考える。

各方面において北信越圏と関西圏との結節地域としての特性を活かした振興策をこの際検討すべきである。

西の玄関口としてふさわしい県都づくりの推進

- 北陸新幹線という新たな大動脈上に位置する地域の一つとして、本県はその流れに乗るとともに、小さいながらも魅力あふれる地域として周囲と連携していく必要がある。金沢開業が先行することもあり、都市間競争の視点で論じられがちではあるが、同じ大動脈に並ぶ地域同士として、競合から協調へと視点を変えるべきである。
- 福井を起点とする小浜や大野、さらに能登地方への観光列車の企画、北陸・信越の観光案内や物産紹介等の施設設置など、北信越への玄関口としての機能を発揮すべきである。
- 北陸・信越の西の玄関口としてふさわしい県都福井を実現するために、北陸新幹線の整備計画とも連携しながら、県都デザイン戦略の実施を急ぐべきである。

“思い出なあ～越前・若狭路”おもてなし県民運動の展開

- 新幹線、県都づくり、いずれもハード的な整備を進めることがまず必要ではあるが、むしろそれ以上に大切なことは、我々経済人も含めて県民挙げて、おもてなしの心を来訪者に対してどのように発揮するかである。
- 九州新幹線における鹿児島島の成功にはこのソフト面の充実と新鮮さがある。福井もこれにならい小学生からお年寄りまでおもてなしの心を醸成させる県民運動を巻き起こすべきである。タイミング良く平成30年に国体が開催される。これに合わせて官民一体となったおもてなし運動を期待したい。
- のどかな自然と歴史ある癒しの風土、豊かなスローフーズ、静かな時の流れと人情。そんな思いを込めたいつまでも印象に残るおもてなしを県民あげて取り組み、キャッチフレーズは“思い出なあ～越前・若狭路”を提案したい。

2. 北陸新幹線と連携するまちづくり方策の実現 -----

- 段階的整備による福井駅先行開業
- 県都デザイン戦略に、にぎわい創出策を加えて着実に実施
- 県庁、市役所の早期移転と分散移転による、
まちなかに融け込んだ行政機能の実現

段階的整備による福井駅先行開業

- 北陸経済連合会の試算によれば敦賀延伸により、交流人口が年間280万人増加し、経済波及効果は北陸3県で800億円と計算されている。本県への延伸が遅れば遅れるほど、県内への効果は薄れ、逆に言えば本県は経済的な損失を被ることになる。しかも敦賀に抜ける新たな北陸トンネルは、トンネル工事の難航など不測の事態で工期が延長されることもありうる。
- 本県への経済効果を考えると金沢開業から敦賀延伸までは、出来る限り前倒しされるべきである。その上で、段階的な整備手法により、福井駅までの先行開業を早急に検討し、その実現を関係機関に働きかけるべきである。
- 福井駅始発の列車を留置しておく留置線、さらに列車運行システムの修正も発生すると言われ、福井駅開業に伴う経費負担は避けられないと思われるが、出来る限り費用を絞り込み、地元負担を抑えながらも福井駅開業を実施すべきである。

知名度アップ効果が大きい福井駅先行開業

- 福井駅までの早期延伸のキーとなるのは、九頭竜橋梁工事と思われるが予算の重点配分により一日も早い完成を期待したい。
- 福井止まり、福井始発が一定期間恒常化することにより、福井の地名としての露出効果は大きく、認知度の低いといわれる福井の知名度のアップも期待できる。

県都デザイン戦略に、にぎわい創出策を加えて着実に実施

- 金沢開業から県内延伸までのタイムラグを貴重な準備期間ととらえ、自らのまちづくりを足元から見直す好機として、先行事例を十分に研究した上で計画的にその時に備えることが重要である。

- 県都デザイン戦略に位置付けられた各種戦略を早期に実行すべく、福井駅開業までに県都再生のコア部分を出来る限り実現する。特に、福井国体、新幹線福井駅開業のそれぞれの節目に合わせた具体的なロードマップ（行程表）を作成し、関係機関や民間企業、県民に対して動機づけを図ることが重要である。同デザイン戦略の2050年実現をこの際、大幅に前倒しすることを強く期待したい。

県庁、市役所の早期移転と、分散移転によるまちなかに融け込んだ行政機能の実現

- 県庁移転は、城址公園を県民の憩いの場として位置付けるとともに、県内外の来訪者を見据えたにぎわいづくりの核となるような整備が必要である。平成25年3月に福井県と福井市によって立案された『県都デザイン戦略』は、早期にぶれずに実行し続けることが重要であるが、それに加えて民間投資の積極的な促進策を盛り込むべきである。とりわけグルメ、特産品やイベント等の集約施設といったにぎわい創出に向けた方策については、官と民の知恵を活かし、民間投資の活用も検討すべきである。
- これからの行政機関は県民に開かれたものであるとともに、ITを活用した新たな時代にふさわしいものが求められる。駅西、駅東を中心に行政の観光部署、都市計画部、窓口部署等を中心に先行移転を進め、駅周辺地区に役所が分散配置されることで人の流れと活性化を生み出す。特に市役所については耐震設計の課題から県庁より先に移転を図り、ハード面からもソフト面からも市民やまちなかに融け込んだものとし、にぎわい拠点として位置付けるとともに協働のまちづくりを実現する場としても活用を図る。主要な移転先は、県都の構造を考えた上で、コンパクトシティの考え方に沿ったものとする必要がある。
- すでに新潟県長岡市において市役所をまちなかに分散配置し、ガラス張り行政オフィスや市民交流のスペースの活用などを大胆に実施し、成功している先進事例が身近にある。福井市においても行政機関もまちなかのにぎわいを創出する重要なファクタと再認識し、思い切ったまちづくりにチャレンジすべきである。



【参考事例】
シティホールプラザ
アオーレ長岡

市役所をまちなかに移転し、ガラス張りのオフィスと、市民交流のスペースを大胆に配置している。

3. 観光振興策

- テーマ性を生かした広域観光の推進
- 伝統工芸や恐竜をモチーフにした体験型観光列車の導入
- 高速道路網も活かした西の玄関口としての整備促進
- まちづくりや学校教育と連携した持続性のあるおもてなし運動の実施

テーマ性を生かした広域観光の推進

- 本県の観光資源のストロングポイントは、「兵が駆け巡った悲劇の舞台」、「地域に根差し連綿と受け継がれてきた個性あふれる食文化」、「京都・石川にも匹敵しうる伝統工芸とものづくり産業の系譜」、「身近な自然とそこで暮らす人々に支えられた体験観光」などがある。
- それぞれの観光資源のブラッシュアップと PR は必須だが、それに加えて、ダイナミックな動きをする大都市住民に向けての売り出し方が重要となる。東からの誘客に目が奪われがちだが、大阪・京都・名古屋を結ぶ北陸ルートにおいて、石川・滋賀・京都等と共通のテーマで結んだ周遊ルートを設定し、金沢と京都という観光地の中継点として、飲食等でのおもてなしやオプションサービスを設けるとともに、特定のターゲット層に対しては、福井メインの周遊ルートを強くアピールする。福井、さらに北陸の宝を生かした広域観光を実現していく。例えば、「歴史探訪コース」、「伝統工芸をたどる旅」などが考えられる。さらに信越と連携した「そば街道」などが考えられる。
- 平成27年秋季に予定されている北陸3県でのデスティネーションキャンペーンももちろんのことJR各社との連携が重要である。とりわけJR西日本についてはより積極的な連携を図り、本アピールでも取り上げている観光列車のみならず、第二次鉄道網とのアクセス連携、デスティネーションキャンペーン終了後も継続的な連携広報活動等が欠かせない。JR西日本の積極的な参画を期待したい。

高速道路網も活かした西の玄関口としての整備促進

- 北陸新幹線と共に、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など高速道路網の推進が図られる中で益々西の玄関口としての機能を活かした地域振興策が求められる。JR福井駅周辺での広域観光情報提供だけでなく、大型バスや乗用車を想定した南条SAでの情報提供の強化、さらに一乗谷観光や恐竜博物館と連携する大規模な道の駅を北陸自動車道路福井IC周辺に新設し、北陸・信越観光の中継地点として昼食等の提供、広域な土産品提供を担う新たな観光客向けサービス施

設の設置を検討すべきである。

伝統工芸や恐竜をモチーフにした体験型観光列車の導入

- 金沢開業に合わせ北陸本線や越美北線、小浜線へ観光列車を運行させる。列車は、沿線の地域資源である伝統工芸や恐竜をモチーフにした本物の仕様とする。

例えば、漆器（越前漆器、若狭塗、山中塗、輪島塗等）や、陶器（越前焼、九谷焼等）、和紙（越前和紙、加賀奉書等）、金箔（金沢箔）等の技巧やモチーフを列車の内外装に設える。さらには、列車内でその匠の技を見て触れることができるだけでなく、アテンダントやガイド機能等によりその特徴を学べるとともに、食事の器やお土産品として使うことができるなど、学習や体験を組み合わせたものとする。車内でおもてなしをするアテンダントは、沿線の地域資源を物語としてやさしく語ることができ、アテンダント自身が名物ガイドとして観光資源ともなる。

- 単なるユニークな列車を走らせるだけでは、長期的な観光誘客やリピーターにつながる感動とはならない。鹿児島における観光列車の成功は地域と一体となったおもてなしの心にある。列車を降りた後の観光資源や地域住民との関わりを考慮し、ストーリー性の付加や地域ぐるみでのおもてなしの心をどう醸し出していくかが極めて重要である。

福井国体も見据えた“思い出なあ〜”運動の実施

- 平成 30 年の福井国体も見据えて、県外からの観光客や来訪者に対して福井おもてなし県民運動のような、官民一体となった心温まるお出迎え活動といったソフト面の充実が必要である。
- 観光客や来訪者は、観光資源や宿泊施設、飲食店等の印象とともに、その際に交流した地元の人々のやさしさや笑顔が強く印象に残るものである。いやむしろそれこそが一番の観光資源かもしれない。同時に県内各地域が自らの地域の歴史や文化を学び、それを生かしたまちづくりを行い、他地域の方に自らが自慢を伝えるような取り組みを積極的に推進する必要がある。
- そのコンセプトは“思い出なあ〜越前・若狭路” 福井の豊かな自然や食文化、歴史や伝統工芸をゆっくりと楽しんで、思い出ゆたかに帰ってくださいという思いを込めたおもてなしに県民あげて取り組むことで、来訪者との心の交流が深まり、福井の良さを知ってもらう機会が少しでも広がることを期待したい。

学校教育と連携した“おもてなし” や こだわりミニツアーの実施

- まちづくり活動と一体となったおもてなし、学校教育の一環としてのおもてなし、生涯学習や生きがいづくりにもつながるおもてなし等、地域活動や学習と社会がつながっていることを実感できるような取り組みを進め、持続性のあるおもてなし運動を実現する。地域を知ることは、来訪者のためだけでなく、自らのアイデンティティーを確認し、郷土愛にもつながっていく。
- 県内観光事業者、さらに個人も含めて県内こだわりのミニツアーの企画提案を募集し、着地型の観光を推進するとともに手作り感のある旅を演出する。歴史好き、恐竜好き、料理好き、グルメ好き、釣り好き、陶芸好き等の県民が自ら案内役となる“おもてなしボランティア”も募集・実施する。



【参考事例】

J R九州の観光列車「指宿のたまて箱」の車内光景

JR 九州の観光列車として車両や座席に工夫を凝らし、海と物語を楽しむ仕掛けが施されている。

【参考事例】

指宿商業高校の生徒による指宿駅でのお出迎え

同高では授業の一環として観光客のおもてなし活動を行っている。



4. 今後の展望

- 楽観論を戒め、強みを見極め、目線はソフトへ
- 北陸新幹線の今後の展望
- 福井県新成長戦略の策定
- 福井経済同友会としての積極的な働きかけ

楽観論を戒め、強みを見極め、目線はソフトへ

- 新幹線が来るから観光客やビジネスチャンスが増えるという単純な論法で楽観的な期待を抱いてはならない。新幹線による利便性の向上で日帰り客は増えても宿泊客は減る、時間短縮によりUターン率は低下するといった専門家の指摘もある。地域自治体と観光業者も含めた我々地元経済人は、新幹線を当て込んだ設備投資やサービス拡張に走る前に、地域や自社の強みを見極め、地に足のついた対応策に向けて英知を結集すべきである。
- その際の方向性のひとつが本提言でも触れているソフト面での充実である。小中学生が来訪者にあいさつするだけで感動を呼び、観光資源になった地方都市もある。コストをかけなくとも県外から人を呼び込むことは十分可能であり、その秘められたパワーは我々福井県民の心の中にこそある。福井国体開催を前にして今一度、地域と私達自身を見つめ直す時である。

北陸新幹線の展望

- 未曾有の被害をもたらした東日本大震災の教訓、あるいは大きな被害が想定されている東海・東南海・南海地震への備えを鑑みるに、災害時の大動脈のリダンダンシー（冗長性）として、さらに国土の適切な発展のためにも北陸新幹線は必要不可欠である。北陸新幹線が有する国家的な重要性を国を含めた関係機関が再度確認することを望みたい。
- 上記のような基本的な考え方に立てば、早期に敦賀から関西圏へと延伸させ、本州中心部における新幹線ネットワークを確立させることが最重要課題である。福井、敦賀延伸の前倒し実現と共に、北陸新幹線の早期全線開業を実現させるべきである。

- 若狭ルートはすでに法的に認められた唯一の北陸新幹線のルートであり本県挙げて実現を目指しているが、同時に他県や国、関係機関への協力と理解をもっと積極的に進める必要がある。また、新大阪駅から関西国際空港への乗り入れについてもフリーゲージも含めて検討すべきである。

県都のまちづくりについて

- 今回、県都のまちづくりに関して、新幹線福井駅の先行開業から県都デザイン戦略の前倒し実施、さらに行政機能のまちなかへの分散移転など、いくつかの方向性を示したが、この点に関して我々福井経済同友会では、今後2年をかけて、県都のまちづくりの在り方について検討を進め、提言としてまとめたい。

福井県新成長戦略の策定

- 今回、北陸新幹線をテーマに主に観光面の影響や国土高速鉄道ネットワーク形成といった視点で問題点や課題を指摘したが、一方で厳しい経済情勢や人口減少時代、超高齢化社会の到来、規制緩和の進展等を踏まえ、本県における産業振興策や企業誘致策についての体系的かつ具体的なビジョンの必要性を痛感せざるを得なかった。残念ながら新幹線だけではこれら課題の解決とはならないからである。その際、重要な視点は今回、福井を北陸と信越の西の玄関口と再定義したが、これは観光や人的交流だけに止まらない。産業、物流、国際交流、文化、教育まで幅広い分野で福井の役割を地政学的な見地から見直し、将来構想を展望すべきである。高速鉄道、高速道路の整備が進む中でこのことを再度強調し、我々福井経済同友会としても関係機関との協議を進めたい。

福井経済同友会としての積極的な働きかけ

- 福井経済同友会としては、北陸や関西等の関係する各地の経済同友会に対して、北陸新幹線の有効性を引き続き強く訴えその理解と協力を得るよう努力する。また、本提言に記載した内容について、関係機関等と連携しながら実現に向けて強く働きかける。