

北陸新幹線の敦賀延伸に伴う
JR敦賀駅周辺整備への提言

～鉄道と港のまちづくり～

平成30年12月

福井経済同友会

北陸新幹線の敦賀延伸に伴う JR 敦賀駅周辺整備への提言

～鉄道と港のまちづくり～

目的：首都圏（東京）をターゲットとし交流人口の創出のため、JR 敦賀駅と金ヶ崎も含めた敦賀港の一体的な開発を行い、観光及び他の産業の充実を図る

1. はじめに

2023年春に北陸新幹線が敦賀延伸するにあたり、福井経済同友会として、この一年間に南越駅（仮称）周辺、福井駅周辺、芦原温泉駅周辺と三つの提言を行ってきた。総じて訴えているのは、人口約3,000万人を擁する首都圏と一本でつながるということを将来のまちづくりに戦略的に組み込んでいかなければならないということである。

北陸新幹線の敦賀延伸と同時期に予定されている国家的プロジェクトに九州新幹線の長崎延伸があるが、経済的インパクトの大きさやポテンシャルを考えれば北陸新幹線の方が注目度は高い。その後の大阪までの延伸は、小浜ルートが閣議決定されているとはいえ少なくとも10数年かかるとみられ、それまでは敦賀が終着駅となる。大阪延伸以降を見据えても新幹線駅と港、高速道路が近接する交通結節点としての地の利は他になく、存在感を示していきたいところだ。

2. 敦賀の現状と課題

すでに JR 敦賀駅周辺では開業に向けた準備が進み、モダンなデザインのオルパークが完成したことから利用者も快適に使用できるようになった。しかし一歩街へ踏み出すと人気のないアーケード街となり、寂しい雰囲気となってしまう。そぞろ歩き出来るような風景とはとても言えない。敦賀市もご多分に漏れず少子高齢化が進んでおり、これが今後の産業や経済に与える影響が危惧される。どんな施策をもってしても定住人口が劇的に増える可能性は少ないが、それだけに焦点を絞ることはない。

地域に活力をもたせるには、観光客や地域への滞在者といった交流人口を増やすことが必要だ。「働き方改革」が叫ばれる今日、敦賀を絡めて多拠点を行き来するワークスタイルや複数の仕事を持つ働き方も増えるだろう。その様な将来を切り開いていくためには、敦賀が経済、文化などの各分野で他にない魅力を磨き、県外海外からの人が集まりたくなるようなまちづくりが大きな課題である。

3. JR 敦賀駅と金ヶ崎も含めた敦賀港の一体的な開発

JR 東京駅で毎日「敦賀行き」が音声と掲示により訴求される効果は絶大だ。開業が迫れば、自治体や各旅行社などによるプロモーションも盛んになるであろう。敦賀を起点とした若狭エリア全体で魅力を補完して、人の流れを呼び込みたい。そのため若狭エリア内のスムーズな移動を促すアクセスの整備、駅での広域の情報発信は欠かせない。

現在は、サンダーバードで約 18,000 人/日、しらさぎで約 4,000 人/日の計 22,000 人/日が JR 敦賀駅を通過もしくは下車している。北陸新幹線の敦賀延伸後は少なく見積もっても同等程度、または北陸新幹線の北信越、北関東方面からの乗客が加わりこれまで以上の下車や乗り換えが発生する。乗り換えに際して構内の移動距離が長いという課題が指摘されているが、前向きに考えれば乗客の注意を集められるチャンスが多くなる。移動時間を有効に使って敦賀や若狭の特産品 PR や販売に取り組み、改札外に降りない人との限られた接点も、アピールの場として食欲に活用したい。

敦賀市役所が進めている民間活力を導入するいくつかの試みは、柔軟な考え方で支持したい。民間投資を促すような土地を用意したり、プレゼンコンペなどで知恵を応募したりしていくことは大いに賛成だ。

ちなみに敦賀は歴史的に鉄道の街であり、戦前は敦賀港を介して大陸への出発点になっていた。東京から敦賀、敦賀港を経てシベリア鉄道でロシア、ヨーロッパへ。かつては杉原千畝の人道の“路”でもあり、若者達が憧れたバックパッカー達のルートでもあった。

鉄道と港は間違いなく敦賀のキーワードである。この二つのシンボルである JR 敦賀駅と敦賀港を、敦賀が東京と直結する北陸新幹線敦賀延伸のこの機会に結ぶことに大きな歴史的な意義と浪漫を感じる。

その手段として JR 貨物敦賀港線用地を活用し、北陸新幹線敦賀駅と金ヶ崎も含めた敦賀港の一体的な開発を進めるべきである。

4. JR 敦賀駅周辺

(1) 歴史街道～名前の由来や古墳群と鉄道～

①歴史街道や敦賀レガシーの再興

敦賀駅前に設置されている「都怒我阿羅斯等（ツヌガアラシト）像」は未だ世間に多く知られておらず、「ツルガ」の名前の由来ということも同じく知られていない。さらに敦賀湾を臨む多くの古墳群があり、向出山・明神山古墳群からなる中郷古墳群では、刀、剣、鉾などの武器や、金メッキを施した鎧や兜といった武具、銅鏡、玉類など、多数の豪華な副葬品が出土し、全国的に見ても希少な出土例となっている。敦賀が古代より大陸との交流が盛んだったことの証左であり、この歴史を広くPRしたい。

②鉄道の歴史

北陸新幹線の「敦賀車両基地」を見学ツアー可能な施設にできないだろうか。日本鉄道史によれば敦賀～長浜線の開通は黎明期の大きなトピックスだった。明治政府が起案した我が国初の鉄道計画では、東京～京都の幹線とそれに連なる品川～横浜、京都～神戸、長浜～敦賀の3支線が定められ、東西の主要都市をつなぎ、日本海と太平洋を結ぶことが最重要とされたからだ。これに由来する多くの鉄道史跡を観光スポットとして磨くことにも独自の可能性を感じる。明治維新以降の歴史を鉄道によって学ぶことのできる施設が欲しい。

(2) 気比神宮～JR 敦賀駅 食の魅力を発信する「屋台村」

駅周辺の既存の屋台だけでは集客力や話題性が足りない。本町通りに福井の食材（ふぐ、かに、福地鶏、減農薬米や野菜など）を一堂に集めた屋台村が展開できないだろうか。日本海さかな街との連携も含めて福井らしさを露出したい。

(3) 「ふぐ」ブランド化で勝負

「ふぐ」に集中して全国に勝負を挑んでもらいたい。福井県の特産品は「越前ガニ」があり、「ふぐ」と合わせ二枚看板としてほしい。地元では「敦賀ふぐ」として有名だが、「若狭ふぐ」もある。ふぐの産地が嶺南エリアに複数あることから「〇〇ふぐ」と統一のネーミングにしていくことを検討してはどうだろうか。



ふぐといえば下関が一番有名だが、敦賀や若狭からのふぐが一部下関に収められていることは知られていない。このふぐが下関を上回る知名度や消費量を目指して、官民一体となってPRやセールスに取り組むべきだ。天然ふぐでは石川県が全国一の漁獲量、次いで北海道の「まふぐ」が有名だ。福岡県は「玄海とらふぐ」のブランド化戦略をとっている。強敵揃いだが、越前ガニでの「極」などの成功体験を活かして、高級ふぐでブランド化を進めたい。

(4) イベントやスポーツ

イベントやスポーツでも全国から人を呼び込みたい。

地元球団やプロ野球、野外コンサートやイベントなど民間の活力を導入しやすくするため、施設の使用条件を弾力的に緩和するよう、敦賀市役所の協力を願う。その象徴として敦賀市総合運動公園野球場を「敦賀ハーバースタジアム」と名称を変更することやネーミングライツ（施設命名権）を導入することを提案したい。千葉マリンスタージウムはZOZOTOWNを運営するZOZO（旧スタートトゥデイ）がネーミングライツを取得、名称をZOZOマリンスタージウム（ゾゾマリンスタージウム）として、様々なイベントで集客を向上させている。



5. 金ヶ崎と敦賀港周辺

(1) 金ヶ崎 JR貨物敦賀港線用地は線路部分も含めて活用

JR貨物所有の敦賀港線用地については、金ヶ崎及びJR敦賀駅までを取得、もしくは賃借することができれば、街の再生に大胆な展望が開ける。鉄道運航が停止して以来時間が経過していることから、再び線路や踏切を整備して鉄道として復活させるには大変なコストと労力がかかるし、JR各社に代わる鉄道会社を見つけることは困難である。

JR敦賀駅と金ヶ崎を結ぶ手法として、線路部分を遊歩道として整備し、JR敦賀駅～金ヶ崎区間に自動運行モデルを採用してはどうだろうか。既に東古市～永平寺間の旧京福電鉄永平寺線の廃線跡を利用した遊歩道「参（まい）ろーど」では2018年11月から、電磁誘導方式による自動運転車の実証実験を行っており、開業時には実用段階にあることが濃厚である。



これ以外にもトヨタ自動車は自動運転機能を備えた箱型電気自動車「e-パレット」を東京オリンピックに3,000台提供し、選手村から競技会場への選手や役員への輸送に協力をしながら、全世界に対してトヨタの技術力をアピールしようとしている。

(2) 敦賀～欧亜エクスプレスで大陸へ

旧敦賀港駅は欧亜国際連絡列車の拠点として栄えた。敦賀港からウラジオストックまでの航路（ウラジオ航路）を期間限定でもよいから確立し、シベリア鉄道を通りモスクワへ行けるようできないか。（東京-モスクワを1枚の切符で）。

過去には記念事業として何度か試みがあったが、敦賀はヨーロッパへの出発地点としてPRしたい。大陸からのインバウンド需要を取り込むことも可能になる。東京発敦賀行き新幹線には「欧亜エクスプレス」などのネーミングを検討してもよいだろう。



(3) クルーズ船の就航

クルーズ船の就航誘致にも注力してほしい。ダイヤモンドプリンセスは過去の実績をもとに経済効果もあるのもっとポートセールスすべきである。国内法が及ばない公海上では、消費税も適用外のため免税ショッピングや、合法である国籍のクルーズ船ではカジノ営業も可能だ。日本沿岸12カイリ（約22キロ）までの領海からであれば、日本の刑法が適用されなくなるからだ。

2018年はダイヤモンドプリンセスの他にばしふいっくびーなすが2回入港している。イタリア船籍のコスタネオロマンチカなどは舞鶴を出発後、金沢、境港、釜山に寄港して福岡港に到着するが、船内では免税ショッピングも楽しめる。このようなクルーズ船の就航増を検討してもらいたい。

(4) 金ヶ崎城址

金ヶ崎は新田義貞や織田信長、大谷吉継がかかわる歴史的な地である。歴史研究者や一部マニアにとっても興味深い場所である。しかしながら、跡地への誘導や宣伝はいまひとつパツとしない。観光スポットとしての価値は十分にあるので整備が必要だと考える。



(5) 港のみえるレストラン街～人道の港敦賀ムゼウム整備に合わせて～

敦賀市が検討している「人道の港敦賀ムゼウム」整備について基本的に賛同したい。古き良き敦賀港を再現し、人道の港をPRする計画で金ヶ崎活性化の柱となるであろう。ただ賑わいの創出には一層の工夫も必要で、例えばこのエリアに港の風景を楽しみながら食事のできるレストラン街などもあっていい。海外でも港に隣接したレストラン街は、集客力を一段とアップさせる。方針と環境整備を市が担い、開発は民間に提案を募るといった視点もあっていいだろう。

前述した屋台村で集客力のある飲食店や、若狭牛、ふぐ、ぐじなどの食材を使った高級和食やイタリアンなど福井らしさを感じられるようなエリアになることを目指したい。また地元敦賀や若狭、福井のグルメのみならず、ロシアや朝鮮半島のグルメが楽しめる飲食店や土産物店などが集まって、敦賀ムゼウムなどの相乗効果が高まれば、開放的な港町として独自色を出していけるのではないだろうか。

(6) 日本海で一番美しい港づくり

①イルミネーション

現在諸団体により敦賀イルミネーションミライエが行われている。世界的ライトアップデザイナー石井幹子氏などのコーディネーターを起用して、統一感を持たせたほうが良いだろう。夜景の素晴らしいところに飲食店が集まる。またその際には赤レンガ倉庫など景観にも配慮して敦賀市役所がデザインコントロールをすることも可能な限り推し進めるべきだ。

②港のシンボルとなる『観覧車』や『マリンタワー』

港の観光スポットとして欠かせないのは、観覧車やタワーなど高いところに登れるものだ。港には是非シンボルとなるようなものが欲しい。福井県内には菊人形の際に稼働する観覧車が現役として存在するのみだが、北陸三県を見渡しても富山に2基（魚津・小矢部）、石川に1基（手取）しかない。

港のランドマークとしてもそれらの設置が有効だ。海を眺め、夜は港の夜景を一望できるような観覧車やタワーがあることによって、人々を惹きつけたい。



6. 最後に

オール敦賀、オール福井で英知を結集

今回の提言をまとめるにあたり福井経済同友会の嶺南の会員を中心として、敦賀市役所はもとより敦賀商工会議所、公益社団法人敦賀青年会議所、港都つるが株式会社、NPO 法人 THAP、一般社団法人敦賀観光協会の方々とも議論を重ねてきた。

北陸新幹線の敦賀延伸に向けて、各団体も様々なアイデアを持っているし、それらを実行に移す情熱も持っていると感じた。何よりも「将来に向けたまちづくり」を真正面から考え、次の世代へしっかりとしたものを残していきたいという思いが感じられた。

提言の大きなポイントは、敦賀ならではの「鉄道」と「港」という資産を最大限活用するために、JR 貨物敦賀港線用地を利用して結ぶということだ。敦賀ムゼウム整備に関する敦賀市議会での慎重な議論も承知しているが、北陸新幹線の敦賀延伸により首都圏（東京）をターゲットにできる経済効果は非常に大きく、この二度とない好機を是非生かして欲しいと考えている。

敦賀のまちづくりには、港へのアクセスの便利さや楽しさが欠かせないものであり、「敦賀に行きたい」と思わせるような魅力を高めることが必要である。それには民間投資を誘発させるような施策が望まれ、プレゼンコンペなどを積極的に導入して、地元企業をはじめ、知恵と人と資金を誘導してほしい。敦賀市役所や市議会はもちろんのこと敦賀市民の英断を期待したい。

また「越前ガニ」と「ふぐ」の二枚看板により、福井県の食を強く印象付けて観光戦略の柱として推進していただきたい。「新幹線に乗って名物を食べにくる」というシンプルな観光客への訴求を実現するためにも必要な戦略だと思われる。

敦賀市だけではなく、美浜町や今後延伸予定の小浜周辺への相乗効果も期待されることから、嶺南地域を中心として嶺北地域も合わせオール福井の力の結集が望まれる。

以上



作成 福井経済同友会
住所 〒 910 - 0005
福井市大手 3 - 7 - 1 織協ビル 5 F
電話 0776 - 29 - 2220
Fax 0776 - 29 - 1380