

北陸新幹線 金沢駅開業による  
県内経済への影響調査専門委員会  
報告書

～金沢駅開業を活かし、ピンチをチャンスに！～

平成 23 年 11 月

福井商工会議所

# 目次

## はじめに

【北陸新幹線 金沢駅開業対策 物語（ストーリー）】	1
---------------------------	---

### 1. 北陸新幹線の整備計画と今後の予定

(1) 北陸新幹線について	3
(2) 区間別工事進捗状況	3
(3) 北陸新幹線のこれまでの経緯と今後の予定	4
(4) 北陸新幹線ルート図（概要）	5
(5) 整備新幹線の現状	6
(6) 新幹線の特性	7

### 2. 九州新幹線 開業対策事例調査

(1) 熊本県	8
(2) 佐賀県	13

### 3. 企業（経営者）アンケート調査

(1) ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段	17
(2) 金沢駅開業によるメリット（単純集計）	18
(3) 金沢駅開業によるデメリット（単純集計）	20
(4) 金沢駅開業のメリットについての項目比較（加重平均）	23
(5) 金沢駅開業のデメリットについての項目比較（加重平均）	23
(6) 北陸新幹線 金沢駅開業が与える影響	24
(7) メリット享受し、デメリットを解消する方策	24
(8) 北陸新幹線 金沢駅開業が福井県内経済に与える影響	25
(9) 福井県内経済にとっての金沢駅開業後の課題	26
(10) 全国に発信できる「福井県の魅力」	26
(11) その他、各項目における意見	27

### 4. 金沢駅開業に向けた県内経済への影響・課題および対策

(1) 全体を通じての課題や対策	31
(2) 産業	32
(3) 観光	35
(4) 公共交通（交通アクセス）	46
(5) まちづくり	54
(6) 「影響・課題・対策一覧」（マトリクス表）	56
(7) アクションプラン	58

## おわりに

### （参考）資料編

## はじめに

北陸新幹線は平成 27 年 3 月、金沢駅開業が予定されている。石川・富山などでは建設工事が着々と進むと同時に、民間投資も活発化し、経済効果も徐々に出始めている。

金沢駅開業は福井にも経済的側面で様々な影響が考えられるが、石川・富山と比べるとメリットは限定的であり、むしろマイナスの影響が大きい。福井県内への延伸が遅ければ、他地域との地域間競争において後退していくことがおおいに懸念される。

金沢駅開業まで 3 年余りとなり、その対策・対応を取るための時間も限られている。効果のあるものを優先して、「公共交通」「観光」「まちづくり」「産業」などの対策をスピード感を持って講じていくことが求められる。

福井商工会議所総合交通委員会では、学識経験者や県内企業の参加による専門委員会を設置し、この春、九州新幹線が全線開業した熊本・佐賀への事例調査、福井県内観光地への現地ヒアリング調査や企業へのアンケート調査を通し、北陸新幹線の金沢駅開業による地域経済への影響・課題、具体的な対策について検討を重ねてきた。

検討を重ねる上で痛感したのは、何にも先んじて北陸新幹線 金沢駅開業に対して危機意識を持つ必要があるということである。アンケート調査などからも、現状では決して県内の意識が高いとは言えない。この意識の低さが、そのまま石川・富山との地域の経済の活力の差となって現れてくるのではないか。対策を行ってデメリットによる影響を最小化し、メリットを最大限に活用するためにも、積極的な意欲・姿勢で臨むことが重要である。一方で、「金沢駅開業が福井にとって、どのような影響を及ぼすか」だけでなく、「他地域の人に北陸新幹線を使って、いかに福井に来てもらうか」という視点をあわせて持つ必要がある。

報告書の取りまとめにあたっては、現状で考えられる具体的な対策・アイデアを出来る限り盛り込むことに重点を置いた。また、今回の提案は金沢駅開業への対策であるが、福井県内への延伸に向けた活動が引き続き必要なことは言うまでもない。今回の研究を機に、県内各企業や行政機関の検討や対策が進展することを期待する。

最後に、先行開業地として訪問させていただいた熊本県、佐賀県の関係者の方々に感謝申し上げるとともに、お忙しい中、半年以上に渡り、活発な意見交換を通じて専門委員会の取りまとめにご尽力賜った委員、オブザーバーの方々にも深く感謝を申し上げます。

平成 23 年 11 月

福井商工会議所 総合交通委員会  
委員長 江守 康昌

## 【北陸新幹線 金沢駅開業対策 物語(ストーリー)】

～このままでいいのか!! 対策しないと、こんなにも差が出る!～

### ■金沢駅開業対策をとらなかった場合

#### <観光編>

- ・埼玉県に住む才田真理子さん(32歳)は、職場のある池袋の駅構内で「北陸新幹線で行く北陸の旅-金沢・能登・富山-」という旅行パンフレットを見つけた。
- ・一番行きたかったところは東北地方であったので、電車・ホテルなどの空き状況を確認した。しかし、残念ながら空きがなかったため、パンフレットで見た北陸方面に旅行に行こうかなと思っていた。
- ・家族旅行を提案すると、夫も石川と富山が共同で行っている観光キャンペーンについての地下鉄の吊り広告が気になっていて、せっかくだから自分たちで情報を集めてプランを練ろうということになった。
- ・最近、ソフトバンクのCMで話題の一乗谷と永平寺、芦原温泉には行きたいと思っていたが、行き方がよくわからなかった。また、息子たちの間で流行っているのが恐竜博物館にも興味があったが、時間の関係で諦めることになり、子供たちはガッカリした。
- ・Facebook ページ内で富山市の「薬の今昔体験ツアー」というのが気になり、絶対行きたいと思っていた金沢市内とこのツアーを中心にプランを立てることにした。
- ・実際に、富山・金沢の観光地に行くと、非常に親切にしてもらい、良い印象を持った。
- ・帰ってから今回は行かなかった福井のことを調べてみたが、たいした情報もなく、再度、北陸に行く機会があっても、石川・富山をまわろうと思った。

#### <ビジネス編>

- ・茨城県に住む伊原清司さん(35歳)は、生命保険会社の茨城支店長で、年に1回、全国持ち回りで開かれる決起大会に出席するため、今年の開催地「福井市」を訪問予定であった。
- ・北陸新幹線が金沢まで開業したものの、10:00からの決起大会に間に合わせるためには、金沢からは始発の普通列車に乗る必要があり、またしらさが減便されたため米原経由では間に合わないの、乗り継ぎが悪いのを我慢して、金沢からは普通列車で福井に行くことにした。
- ・北陸新幹線で金沢駅に着くと、目立つサインもなく、乗り継ぎに迷った。
- ・決起大会のあと、夜は懇親会があったが、普通列車で北陸新幹線の終電に接続するためには、懇親会に出ると間に合わないため、諦めて帰ることにした。
- ・帰る途中、福井駅で大きな買い物袋をさげた人が大勢、金沢からの列車から降りてくるのを見かけた。
- ・伊原の会社は新たに北陸地域に営業圏域を拡大するために、オフィスを構える予定であった。そんな折、金沢でオフィス誘致補助制度があることを知り、北陸新幹線の利便性の良さも考えて、金沢駅前に新しい支店を進出することを決めた。



## ■金沢駅開業対策を行った場合

### <観光編>

- ・埼玉県に住む才田真理子さん（32歳）は、職場のある池袋の駅で「福 竜太くん」という“眼鏡をかけた恐竜の可愛らしいキャラクター”がキャンペーンをしているのを見かけた。何とも憎めない感じで気になっていたところ、そのキャラクターがテレビCMに出ているのを見た。福井県のPRを行うもので、ここ1週間ほど、よく目にするCMであった。そんな折、駅構内で「北陸新幹線で行く北陸の旅・金沢・能登・富山・福井-」という旅行パンフレットを見つけ、ワクワクした。
- ・東北行きの旅行も考えていたが、北陸方面へのお得な企画切符で「(行き)北陸新幹線、(帰り)東海道新幹線経由切符」があることを知り、北陸方面に行きたいと思っていた。
- ・家族旅行を提案すると、夫も石川と富山と福井が共同で行っている観光キャンペーンについての地下鉄の吊り広告が気になっていて、せっかくだから自分たちで情報を集めてプランを練ろうということになった。
- ・最近、ソフトバンクのCMで話題の一乗谷と永平寺、芦原温泉には行きたいと思っていた。また、息子たちの間で流行っているので恐竜博物館にも興味があったが、時間の関係で諦めかけていた。しかし、恐竜博物館のアンテナ施設「恐竜博物館 福井駅前支店」が出来たことを知り、子供たちも大喜びであった。
- ・観光キャンペーンのFacebook ページで、永平寺・一乗谷に金沢から直通バスが出ていることがわかったので、金沢市内とこれらの福井の観光地を中心にプランを立てることにした。また、永平寺・一乗谷・芦原温泉と福井市中心市街地がシャトルバスで結ばれていること、宿泊と入場拝観料とバス運賃の割引セットがネットで買えることがわかった。
- ・実際に、福井に行くと、観光地では非常に親切にしてもらい、良い印象を持った。
- ・帰ってから、福井のことをより調べてみると、教育水準も高く、自然も多く、長寿でも有名なことを知り、仕事をリタイアしてから福井に住むのもいいかなと考えた。

### <ビジネス編>

- ・茨城県に住む伊原清司さん（35歳）は、生命保険会社の茨城支店長で、年に1回、全国持ち回りで開かれる決起大会に出席するため、今年の開催地「福井市」を訪問予定であった。
- ・福井金沢往復特急「リレーサンダー」を乗り継ぐ北陸新幹線、もしくは従来通りの米原経由の東海道新幹線の両方で、10:00からの大会に間に合うダイヤを探した。北陸新幹線・東海道新幹線が30分おきに運行していたので、福井へのアクセスは便利であった。
- ・北陸新幹線で金沢駅に着くと、「福井方面 乗り口はこちら」という分かりやすい大きな看板により、迷わずに乗り継ぎを行うことが出来た。
- ・決起大会のあと、夜は懇親会があった。「リレーサンダー」は北陸新幹線のかかなり遅い便にも接続していたので、最後まで懇親会に出ることが出来た。
- ・帰る途中、福井駅で「ふくいワクワクセール〜好評につき、今年も参加グループが増えました〜」というポスターを見かけた。福井のヤル気のある店主で組織したグループによる販促セールが人気のようだ。そこには店内が大勢の人で賑わっている様子やお客さんと店員が笑顔で会話をしている写真もあり、活気に満ちた様子が伺えた。
- ・伊原の会社は新たに北陸地域に営業圏域を拡大するために、オフィスを構える予定であった。そんな折、テレビで福井市中心市街地へのオフィス誘致補助制度が要件緩和され、使いやすくなったという広報を見た。前回の決起大会の時に福井のアクセスが良かったこと、そして、中心市街地に再開発ビルができたことで賑わいができ、営業先である企業のさらなる進出が見込まれることから、福井市中心市街地に新しい支店を進出することを決めた。

## 1. 北陸新幹線の整備計画と今後の予定

### (1) 北陸新幹線について

北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井等の北信越地域の主要都市を經由し、新大阪に至る延長約 700km の路線である。

このうち、高崎・長野間は平成 9 年 10 月から営業運転されており、また、長野・上越間は平成 10 年 3 月に、上越・富山間は平成 13 年 5 月に、富山・金沢間は平成 17 年 6 月にそれぞれ着工し、平成 26 年度までの完成を目指し建設工事が進められている。

また、福井駅部も平成 17 年 6 月に建設工事が始まり、平成 21 年 2 月に完成した。さらに、平成 17 年 12 月には、南越・敦賀間の工事実施計画の認可申請も行われた。

区 間	東京・新大阪間
総延長	約 700km (うち、東京・高崎間 105km は上越新幹線と共用)
設計最高速度	260km/h
主な経過地	長野市付近、富山市付近、福井市付近

### (2) 区間別工事進捗状況

(平成 23 年 10 月現在)

北陸新幹線	長野～金沢 (白山総合車両基地)	整備中 (用地取得率 99%、工事着手率 100%) 平成 26 年度末完成予定
	福井駅部	平成 17 年 4 月 27 日工事実施計画の認可 " 6 月 4 日着工 平成 21 年 2 月完成
	南越～敦賀間	平成 17 年 12 月 12 日工事実施計画の認可申請

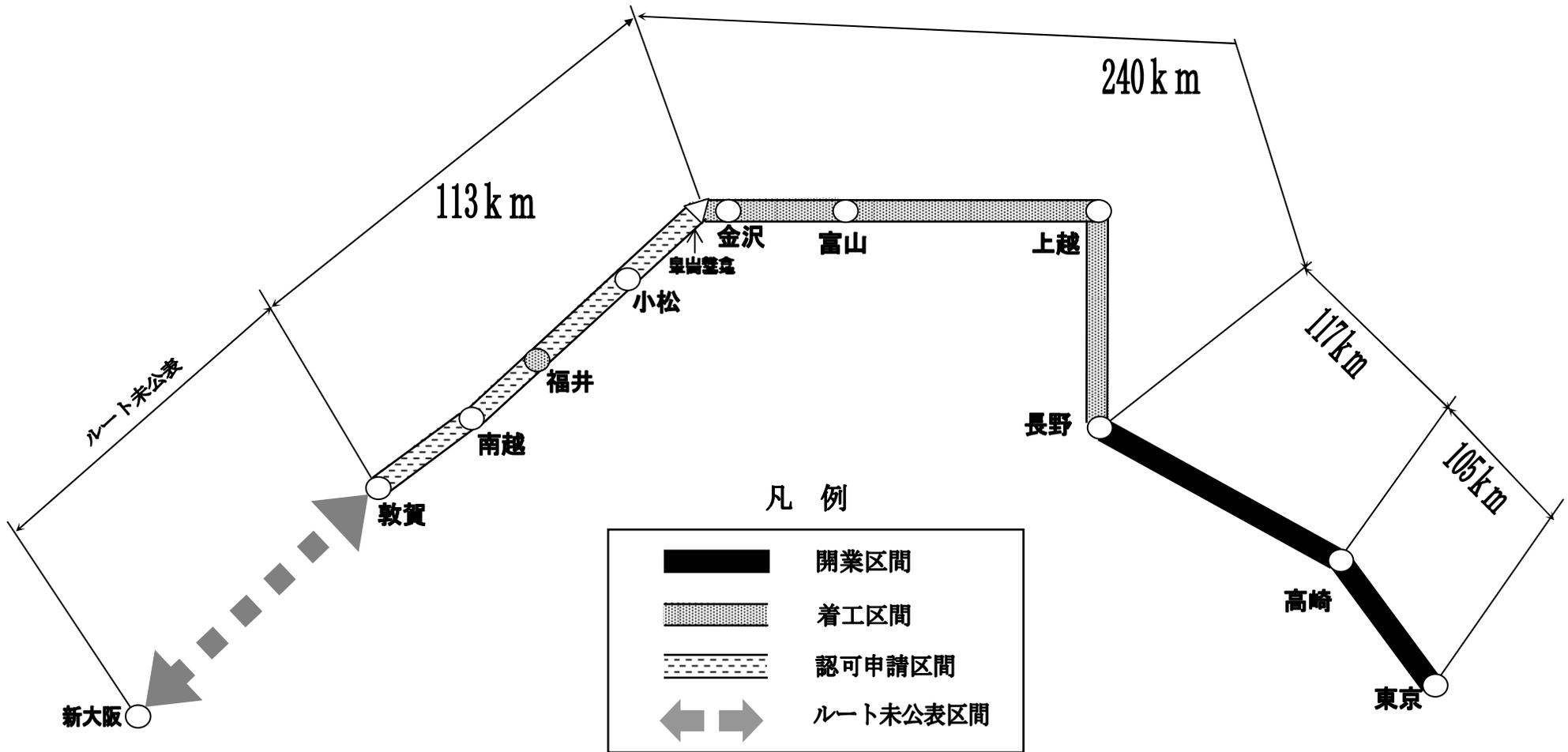
<参考>

北海道新幹線	新青森～新函館	整備中 (用地取得率 84%、工事着手率 96%) 平成 27 年度末完成予定
九州新幹線 西九州(長崎)ルート	武雄温泉～諫早	整備中 (用地取得率 37%、工事着手率 37%) 平成 20 年 3 月から概ね 10 年程度で完成予定

### (3) 北陸新幹線のこれまでの経緯と今後の予定

昭和	45年	5月	全国新幹線鉄道整備法制定
	47年	6月	基本計画決定
	48年	11月	整備計画決定及び建設の指示
	57年	3月	高崎・南越間の駅・ルート概要公表
		12月	高崎・小松間の環境影響評価報告書案提示
	60年	12月	高崎・小松間の工事実施計画認可申請
	62年	10月	小松・南越間の環境影響評価報告書案提示
	63年	10月	福井市に着工準備作業所設置
平成	元年	6月	高崎・軽井沢間工事認可
	3年		軽井沢・長野間工事認可
	4年		石動・金沢間工事認可（スーパー特急）
	5年		糸魚川・魚津間工事認可
	7年	9月	福井駅部調査着手
	8年	3月	小松・南越間の工事実施計画認可申請、南越・敦賀間のルート公表
		12月	政府与党合意
	9年	10月	高崎・長野間開業
	10年	1月	政府与党検討委員会決定
		3月	長野・上越間工事認可
	11年	12月	新整備スキームの与党案とりまとめ
	12年	12月	政府与党申合せ
	13年	4月	長野・富山間フル化工事認可
	14年	1月	南越・敦賀間の環境影響評価書提示
	16年	12月	政府与党申合せ
	17年	4月	富山・金沢（白山総合車両基地間）工事認可、石動・金沢間フル化、福井駅部工事認可
		6月	同区間工事着工
		12月	南越・敦賀間の工事実施計画認可申請
	18年	4月	白山総合車両基地認可
	20年	12月	政府・与党合意 （白山総合車両基地一福井間、及び敦賀駅部の平成21年末までの認可等について合意）
	21年	2月	福井駅部工事完成
	21年	11月	政権交代により、「白山総合車両基地一福井間、及び敦賀駅部の認可等」が見送られる
	22年	12月	平成23年度予算案での北陸新幹線未着工区間（金沢一敦賀）の認可・着工が見送られる
	23年	9月	北陸新幹線未着工区間（金沢一敦賀）の平成24年度概算要求明示が見送られる
予定	26年度末		長野・金沢（白山総合車両基地間）完成

# (4). 北陸新幹線ルート図 (概要)



## (5) 整備新幹線の現状



## **(6) 新幹線の特性**

新幹線は他の交通機関とは異なる様々な特性を有している。特に鉄道全般における環境優位性がクローズアップされ、車社会の進展による環境悪化現象からの打開手段として、新幹線の存在価値も多に見直されてきている。

そこで、新幹線そのものが有する主な特性について整理してみた。

### **①高速性**

東海道・山陽新幹線の「のぞみ(500系)」、東北新幹線の「はやぶさ」の場合、300km/hでの走行が可能。北陸新幹線の最高時速は260km/hで、現在のサンダーバードの約2倍に相当する高速移動が可能となる。

### **②大量輸送能力**

上越新幹線の「MAXやまびこ」の場合、16両で1,634人の輸送が可能で、ジャンボジェット機の3倍以上の大量輸送が可能。また運行本数も、東海道新幹線の場合、現在上下合わせて約300本/日が運行しており、飛行機に比べ1日あたりの輸送能力も格段に大きい。

### **③定時性**

飛行機に比べ天候に左右されにくく、高い定時性が保たれる。特に、北陸新幹線は雪に考慮した構築物を採用するため、懸念される冬場の運休や遅延の可能性も低くなる。

### **④安全性**

新幹線は、1969年の東海道新幹線の開業以来、乗客の死亡事故はほぼゼロで、自動車などの他の輸送機関に比べ非常に安全な輸送機関である。

### **⑤波動対応性**

新幹線の場合、増発列車の運行や車両の増接など、需要に応じて運行編成を変えることが出来るため、季節やイベントなど地域実情にあわせた柔軟な運行計画が可能である。

### **⑥環境性**

新幹線は、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出も少なく、かつエネルギー効率も良い地球に優しい交通手段である。二酸化炭素排出量は自家用車の1/10、航空機の1/6、エネルギー効率も乗用車の1/6、航空機の1/4と、将来に適合した省エネ型の交通機関である。

### **⑦東海道新幹線の代替補完性(北陸新幹線)**

東京・大阪の2大都市圏を結び、日本の大動脈である東海道新幹線を代替補完する機能を持ちます。今後、発生確率が高いといわれる東南海地震のような災害事故が発生した場合、完全な代替補完機能を有する北陸新幹線が果たすべき役割は極めて大きいものがある。

## 2. 九州新幹線 開業対策事例調査

当委員会では、先に開業した九州新幹線について、地域への経済効果と開業に際しての取り組み状況を把握するため、現地視察を行った。

○視察日 平成 23 年 7 月 11 日（月）～12 日（火）

### （1）熊本県

- ①熊本県庁（地域振興課 新幹線元年戦略推進室、観光課、くまもとブランド推進課）
- ②熊本商工会議所

#### 〔トピック〕

- ・博多—熊本間の新幹線利用者は前年比 35%増。（6 月 11 日現在）
- ・新幹線開業に向けた基本プロジェクトは「新幹線くまもと創り」。
  - （1）新幹線と連動する交通体系整備、（2）観光をはじめとした交流促進、
  - （3）くまもと農林水産業・商工業の振興、（4）住みやすい熊本の実現
- ・重点戦略は「新幹線元年戦略」
  - （1）新幹線開業を発射台に県民総参加で地域をつくる
  - （2）くまもとを知ってもらう （3）くまもとに来て、楽しんで、また来てもらう
  - （4）「くまもとサプライズ」の推進

（総合アドバイザー：小山薫堂氏。キャラクター「くまもん」を中心に推進。）
- ・「くまもん」デザインを使用して開発された商品は 420 件、1,000 アイテム。  
→各観光地の PR よりも、「くまもん」を通じて「熊本県」をアピールする。
- ・観光ターゲットは関西方面に特化。関西での「くまもん」認知度は約 40%。  
（新大阪—熊本 約 2 時間 50 分、開業前比 40 分短縮、直通列車も運行）
- ・おもてなし運動を推進。「ようこそくまもと大作戦」は上限 30 万円で、民間事業者のおもてなし事業を補助。ここ 2 年間で 120 件採択。→県民の参加意識を高める
- ・観光にかかる予算・マンパワーは鹿児島・長崎と比べると多いわけではない。
- ・熊本は来年、政令指定都市になる予定であるが、駅前の再開発は進行中。（JR も博多を先行開発したため、後回しになった）

#### 【開業後の状況】

- ・博多から南へ行けばいくほど、対前年比の新幹線利用者増加率は大きくなる。（時短効果）
- ・九州内の移動も飛行機から新幹線にシフトしている。
- ・飛行機・バス（九州内移動用）ともに減便されたが、利用者数はそれほど減っていない。（料金を下げるなど対策も行った）
- ・宿泊は西日本からの客が増えている。海外客は対前年比 65%減（3,164 人）だが、国内客は 6.2%増（87,725 人）であり、合計すると微減。



- ・物販は沿線都市では増加、それ以外の都市ではあまり効果は見られない。
- ・レンタカーは好調である（GWにおける利用者は前年比2倍増）。
- ・島原半島ではバスも整備され、利用者も増加。県内における横軸連携の土台となる。
- ・博多への通勤・通学パスの発行は毎月増加。今後、さらに浸透すると思われる。

### 【観光・2次交通】

- ・「新幹線くまもと創り」プロジェクトは18分野、11地域で143プロジェクトある。
- ・18分野は大別すると、(1)新幹線と連動する交通体系整備、(2)観光をはじめとした交流促進、(3)くまもと農林水産業・商工業の振興、(4)住みやすい熊本の実現である。(4)の住みやすさは博多の大学へ熊本からでも十分通勤圏になったことなどが背景にある。
- ・これらのプロジェクトを重点化したのが「新幹線元年戦略」(3つの戦略+1)である。
  - (1)新幹線開業を発射台に県民総参加で地域をつくる
  - (2)くまもとを知ってもらう
  - (3)くまもとに来て、楽しんで、また来てもらう
  - (4)「くまもとサプライズ」の推進（総合アドバイザー：小山薫堂氏。キャラクター「くまもん」を中心に推進）



#### ・4プロジェクトについて

##### (1)「新幹線開業を発射台に県民総参加で地域をつくる」

###### ①「新幹線元年事業」

- ・くまもとの「食」「文化」でおもてなしを行う。

##### (2)「くまもとを知ってもらう」

###### ①KANSAI 戦略

- ・関西以西からの誘客促進。大阪での熊本の認知度向上を目指し、「くまもん」を前面に打ち出した結果、40%の認知度を得る。
- ・「くまもん」話題化計画に一点集中し、キャラクターで熊本をPR。その後に各観光地をPRしていく。
- ・平成23年は、食のファン拡大、「くまもん」話題化計画の更なる進展を図る。

###### ②首都圏広報事業

- ・メディア活用でPR

##### (3)「くまもとに来て、楽しんで、また来てもらう」

###### ①横軸アクセスの強化

- ・縦は高速道路、新幹線が充実しているが、熊本県内の横軸は交通面も十分ではないので、そこをバスや在来線などで補完しアクセス強化を図る。
- ・2次アクセスだけではなく、3次アクセスも充実させる。
- ・ネットで交通運行情報をすべて見ることができる。
- ・パンフレットも充実。さらに、企画切符も出し、乗車促進を図る。

## ②田舎の体験促進

- ・グリーンツーリズム。10年前から手掛けている。

## ③定住促進

- ・通勤通学エリアが拡大したことを背景にしているが、これから力を入れていく。

## ④おもてなし運動（人は人と出会うために旅をする。）

- ・「ようこそくまもと大作戦」は上限30万円で、民間事業者のおもてなし事業を補助。ここ2年間で120件採択。
- ・駅中のボランティアガイドが駅から先の観光地などへの行き方を案内する
- ・ガイド同士の相互交流を図ることで、情報を蓄積させる
- ・ご当地検定を実施し、県民の地元意識を高める
- ・キャンペーンソングを作りPR（スザンヌさん、くまもん出演）

## ⑤観光素材を活用した誘客システム

- ・観光地のパック商品化→代理店へのアピール

## ⑥大型タイアップキャンペーン

- ・新幹線開業を見越して、平成22年はJR西日本と初めてタイアップ。今年4、5月は個人型商品が昨年比500%増。
- ・今年10月からデスティネーションキャンペーン実施。熊本駅・水あかりでオープニング。

## ⑦観光情報発信（ネット、パンフレットなど）

### (4)「くまもとサプライズ」の推進

- ・県民が熊本県の魅力を再発見し、広めていく
  - ・熊本県内で、「くまもん」は月平均50回PR活動を行う。
  - ・「くまもん」デザインを使用して開発された商品は420件、1,000アイテム。
- 
- ・新幹線開業前に熊本県はJRへ特急存続の要望を行った。しかし、県内の新玉名駅では、昼間は特急が走らず、快速列車が走るようになった。快速は普通電車より速く、特急料金もいらないので、昔より、むしろ便利になったという声もある（朝夕は特急が引き続き運行）。大牟田・新玉名は新幹線駅が在来線駅と離れているので不便になる。昼も特急を残してほしい。
  - ・デスティネーションキャンペーン（DC）については当初、熊本と鹿児島だけで実施する予定だった。宮崎県の一部の都市から宮崎県庁あてに要望があったので、鹿児島・熊本・宮崎の3県でDCを実施することになる。費用負担の割合は鹿児島：熊本：宮崎＝4：4：2。各県の主張を別々に押し出した縦割りポスターはやめ、テーマ（例えば「水」「森」「太陽」など）ごとに横断的に実施する。現在、4月からは青森がDCを実施中であるが、震災の影響も含め、苦戦している。ただ、震災の影響だけではなく、キャンペーンの魅力という面で単県での実施は厳しい。反面、合同実施の場合は、各県間の調整が大変である。
  - ・観光にかかる予算・マンパワーは鹿児島・長崎と比べると多いわけではない。熊本県の第1次産業就業者比率は全国7位である。また、工業面ではソニー、ホンダの工場、液晶・シリコン関連業種も盛んである。

- ・熊本は農業中心の県であるが、新幹線開業をきっかけに観光に行政が力を入れるようになった（民間任せではなく）。観光が主要産業ではないが、ここ数年は関西にターゲットを絞って重点的に実施している。
- ・県内宿泊客数は福岡に次ぎ九州内で 2 番目（年間 700 万人）である。（他県と比べると、観光よりもビジネス客の割合が高いと思われる）
- ・県民総参加での観光の盛り上げを図る方策として、タクシー業界・観光ボランティアの意識改革を働きかけた。また、これらの人たちの意見集約の場を作り、学ぶ場としてのセミナーを開催した。これらの積み重ねで全体的な盛り上げを図っている。
- ・JR 九州は生活路線では赤字のため、観光に力を入れ、さらに終着駅効果で鹿児島への投資に力を入れている（収益が多いため）。熊本県は JR 九州ではなく、JR 西日本にアプローチを行い、観光共同キャンペーンを行った。（JR 西日本へは新大阪から熊本が 3 時間で移動可能となることを前面に押し出す。鹿児島までは 4 時間かかるので少し遠い）
- ・観光キャンペーンの実施主体は熊本県が直接担う。「くまもん」をキャンペーン色を出さずに関西で PR。それが浸透してから、民間業者が追随して PR を行う。「くまもん」がどこのキャラクターか分からないという声もあるが、あえて、その話題性を狙っている。それもあって、関西で受け入れられた。まずはイメージ先行で、その後に商売の話をする。
- ・商工会議所としての観光振興事業は委員会での意見集約、ご当地検定の実施、おもてなしセミナー・外国語講座の開催、食の開発事業、地産地消推進などである。

### 【まちづくり】

- ・熊本は来年、政令指定都市になる予定である。ただ、駅前の再開発はまだ進行中であり、形にはなっていない。（JR も博多を先行開発したため、後回しになった）
- ・JR 博多シティ（アミュプラザ、阪急、東急ハンズ）が新幹線開業にあわせてできた。しかし、開業前と比べても、熊本の地元百貨店の売上は落ち込んではいない（博多に消費を奪われていない）。対博多で見ると、過去にキャナルシティができた時、博多に消費が流れたが、今回はそれほどのインパクトはない。また、熊本商工会議所内の委員会で行った調査（日本政策投資銀行分析）では、ストロー効果（県外流出）はないという結果となった。新幹線ができるから、人・消費が流出するわけではなく、そこに行く目的・魅力の有無に関わる。
- ・平成 19 年に中心市街地活性化計画認可。対象となるエリアを策定し、イベント実施・ハード整備を行っている。また、郊外への大型店進出として、熊本空港の近く佐土原にイオンが進出しようとした時、地域の声で阻止したこともある。中心市街地では大型店と商店街が連携して盛り上げている。郊外への流出は多少あるが、他地域と比べると少ないと思う。

## 【産業】

- ・企業誘致はサービス産業に力を入れている。JTB のコールセンター（中心市街地に立地し、数百名が勤務。県・市ともに補助金を出す）があるが、震災後、東京がうまく機能しない際、熊本が代替機能をうまく果たした。県内への進出はリスク分散面からも増えている。県としては新しい誘致も進めるが、既存の進出企業のアフターフォローを充実して撤退を防ぐことにも力を入れる。

## 【その他】

- ・視察内で熊本へ向かう九州新幹線「さくら（新大阪—博多—熊本—鹿児島中央）」の乗車時、我々が乗っていた車両に約 50 人乗客がいた。その後、博多で 20 人降りて、15 人乗車した。熊本では、ほとんど全員が下りた。

### ③「城彩苑」（熊本城桜の馬場リテール株）

- ・城彩苑は熊本城に隣接する観光誘客施設。
- ・物販・飲食ゾーン「桜の小路」、歴史文化体験施設「湧々座」で構成される。
- ・「桜の小路」には江戸時代風の佇まいをした専門店 23 店舗（飲食 7、物販 16）。
- ・オープン後の来客数は約 20 万人/月で、県外客が 7、8 割。
- ・「熊本城」に集まる観光客への消費喚起を促すアンテナ施設としての役割を担う。熊本最大の観光拠点「熊本城」を活用した戦略の一環である。

- ・物販・飲食ゾーン「桜の小路」と、歴史文化体験施設「湧々座」、「総合観光案内所」からなる。
- ・「湧々座」は PFI 方式により民間主導で作った。
- ・「桜の小路」は、6 億円の民間資本を投下して作った。江戸時代風の佇まいで、専門店 23 店舗（飲食 7、物販 16）が立地。業種は重複しないように住み分けしている。立地的にも、熊本城と中心市街地をつなぐ橋渡しの役割を担う。「熊本城の誘客力に頼らない店づくり」をコンセプトに、商品・サービスのレベルアップを図り、まず地元客に楽しんでもらうように心掛けている。
- ・来客数は（3 月）21 万人、（4 月）23 万人、（5 月）19 万人、（6 月）10 万人。全体の中で県外客は 7、8 割。（6 月）の減少は熊本城の誘客が半減するためであり、城に頼らない店づくりをコンセプトとしているものの、自立した魅力作りはまだまだ不十分である。
- ・山口県以西の客は日帰りで訪れる。それ以东は 1 泊以上で訪れる（関西など）
- ・少なかったインバウンド客も、少しずつ増えている（中国・韓国）
- ・代理店に PR 委託してリベートを払うよりも、施設の中身をブラッシュアップして、今後、インバウンドにも力を入れていきたい。
- ・予想している年間売上 15 億円も達成できそうである。

### 【熊本城】

・我々の後に、韓国人の観光客が来ており、その方々に韓国語ガイドが付き、対応していた。(受け皿の充実)



## (3) 佐賀県

### ① 佐賀商工会議所

- ・鳥栖には新幹線駅「新鳥栖」、高速道路の JCT が位置し、交通の結節点である。
- ・これを活かして、企業誘致に力を入れている。(自動車関連等製造業)

### 【2次交通】

- ・新鳥栖駅は新幹線と長崎本線との結節点である。
- ・佐賀駅の利用客は微増だが、博多駅の利用客は増えた(新駅ビルの効果もあり)。
- ・新鳥栖駅での新幹線乗り換え接続は良くない。新幹線は鹿児島への入り口という位置づけ。
- ・2次交通としてはバスを有効利用している。

### 【産業】

- ・新幹線停車駅である新鳥栖駅の近くに大手企業の工場が進出している。(自動車関連中心)
- ・新幹線は企業誘致の手段としてはあまり使えない。しかし、近年、企業誘致の甲斐あって、製造業が伸びている。
- ・観光立県ではないので雇用面(特に若者向け)への貢献も考えて、製造業に力を入れていかないといけない。一人あたりの生産性・所得アップが目指すところである。
- ・県民所得の多さは九州で3番目で、生産性も3番目である。県民の貯蓄額も多い。
- ・佐賀県内に立地している支店オフィスが博多に統合されるケースは増えている。

### 【観光】

- ・長崎が観光面では強いため、観光客は佐賀を通過してしまう。
- ・新幹線開業対策は静観している状態である。(観光・まちづくりで有効な方策はない)
- ・博多からも近いので、今後はコンベンション機能が大事になる
- ・佐賀県が中心となり、新鳥栖駅の活用を目的とした協議会を作っている。
- ・九州横断ルート（大分ー佐賀ー長崎）において、「よこたび」という名前で名産・観光・宿泊分野で連携を行っている。今後は横断サミット（会議）をしていきたい。
- ・重粒子線がん治療が新鳥栖周辺にできる予定であり、今後はそれを活かし誘客する。
- ・新幹線開業後、有田町の陶器市に関西・南九州から来場する人が増えた。
- ・武雄・嬉野温泉は中国富裕層を狙っている。

### 【まちづくり】

- ・福岡は通勤圏に位置するため、人口流入がある。
- ・市と商工会議所・NPOがタイアップして、中心市街地活性化に取り組んでいる。目指すのは「住みたくなる街」である（物販は除く）。3年後には商工会議所（ハローワークなどテナントも含む）も中心市街地に移動する計画である。
- ・中心市街地に人が住んでも、そこで消費を行わない。高齢化も進み、活発な消費は見込めない。そこで、若者の消費喚起を図るため、大学を街なかに移転させる計画も出ている。

### 【その他】

- ・新幹線開業によるマイナス効果は少ないが、実感として得られるプラス効果もない。

## ②佐賀県庁

- ・新鳥栖駅の利活用促進をすすめ、停車本数を増やすようにJRに働きかけている。
- ・新幹線開業の影響は実感がない（熊本・鹿児島のみメリットある）。
- ・大分・長崎・佐賀の横軸連携の体制はできているが、まだ具体策はない。関西・中国地方に特化した観光プロモーション事業を進めていく。
- ・佐賀の知名度アップは観光だけでは難しい（佐賀自体のブランド向上を目指す）。そのため、有名な観光資源に一点集中して、広げていく。

### 【観光】

- ・新鳥栖駅の利活用促進をすすめ、停車本数を増やすようにJRに働きかけている（関西中国方面からの博多乗り換えなしの直通電車のうち、上下7本が停車）。
- ・嬉野・武雄・有田は宿泊数が多い（ハウステンボスも近いため）。
- ・海外からの年間誘客数が少なくなっているが、今後、インバウンド中心に取り組む。（韓国など）
- ・有田陶器市には約100万人が訪れる（震災の影響も少なかった）

- ・新幹線開業の影響は分からない（熊本・鹿児島ほどのメリットは感じられない）。プラス面はないが、博多に宿泊をとられてもいない
- ・旅行プランの発着が福岡を起点としたものと比べ、鳥栖・佐賀からの場合は割高になる。
- ・大分・長崎・佐賀の横軸連携の体制はできているが、まだ具体策はない。関西・中国地方に特化した観光プロモーション事業を進めていく。
- ・佐賀の知名度アップは観光だけでは難しい（佐賀自体のブランド向上を目指す）。有名なものに一点集中して、広げていく。有田陶器市、嬉野・武雄温泉、バルーンフェスタ、唐津くんちを組み合わせる。物産では呼子のいか、佐賀牛に集中。のりの産地であるので、旅館で朝食には必ず出してもらうように働きかける。
- ・新幹線開業で関西からの来県チャンスが増えるので、うまく誘客に結び付けたい
- ・食の開発補助をしている。代理店への誘客促進補助も行う。
- ・知事がトップセールスをして、佐賀の PR を行う。

## 【2次交通】

- ・自家用車の利用が平均 44.3% と多く、車の保有台数も多い。（福井は全国 1 位）
- ・課題は「平野が多く、路線バスが広く薄く運行」「マイカー利用増」「朝夕の交通渋滞」である。
- ・バス路線の 83% が赤字運航。ただ、バスは生活路線（交通弱者、高齢者対策）の確保という側面もあるため、行政が手厚い補助を行う。
- ・開業までに新しいバス路線ができた。
- ・新鳥栖駅での在来線乗り換えはスムーズではない（1 時間待たされることもある）。そういった面もあり、あまり利用は進んでいない。
- ・新鳥栖駅のバスプールは今後のことも考えて、広く作った。（新幹線停車本数増を見込んで）

## 【産業】

- ・佐賀県は東アジア（中国等）に近く、鳥栖は自動車道・鉄道の結節点として物流の要衝である。
- ・県内で 4 か所 工業団地を作っている（県市町で連携）。
- ・リーマンショック後、企業誘致の数は減った。また、平成 20・21 年で大企業が 2 件撤退し、1,000 人以上の雇用の方が失われた。現在、立地企業へのフォロー・サポートを行うことで撤退を防ぐ。
- ・企業にとって、新鳥栖駅はそれほど効果的な印象がない。（平成 29 年に新幹線 西九州ルートができると変わるかも）

## 【その他】

- ・佐賀県は人口総数 86 万人で、高齢化が進む。また、世帯数は増えているが、これは核家族・1人世帯が増えているからである。

### 3. 企業(経営者)アンケート調査

平成 26 年度末に北陸新幹線が金沢まで開業することにより、福井へも経済的側面から様々な影響が考えられる。そこで、金沢駅開業によって生じる交通・観光・街づくりなどの影響・課題を把握するため、福井商工会議所会員企業に対しアンケート調査を行った。また、調査項目のいくつかについてはヒアリング等により補足を行っている。

調査に当たっては、次の通り移動時間が短縮となることを前提としている

※平成 26 年度末（予定）に、北陸新幹線が金沢駅まで開業することによる移動時間の変更

	現 状	⇒	金沢駅開業後	
①東京～金沢間	3 時間 40 分		2 時間 20 分	【1 時間 20 分短縮】
②東京～福井間	3 時間 30 分(米原経由)		3 時間 20 分(金沢経由)	【10 分短縮】

(出典：福井県資料)

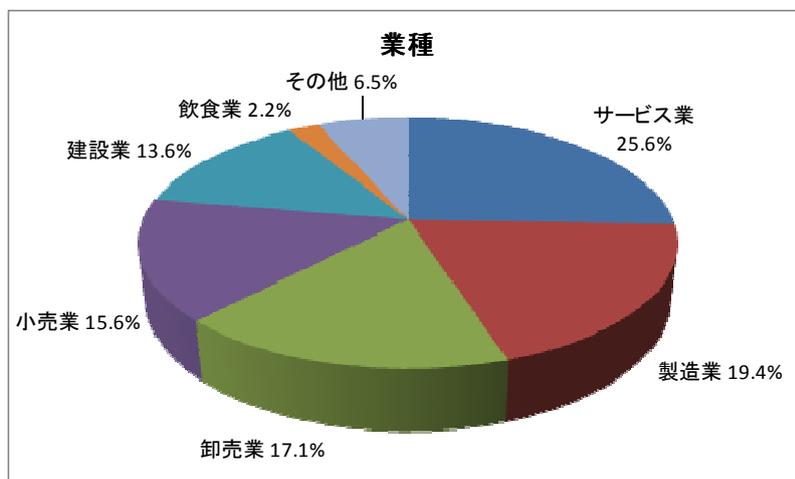
(1)調査時期 2011 年 5 月 10 日～20 日

(2)調査対象 福井商工会議所会員企業 1,100 社（部会委員企業 300 社含む）

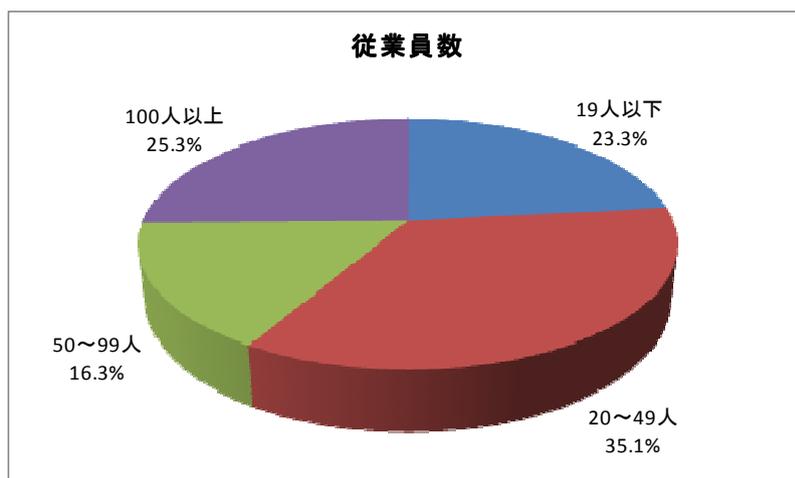
(3)回答企業 403 社（回答率 36.6%）

(4)属性

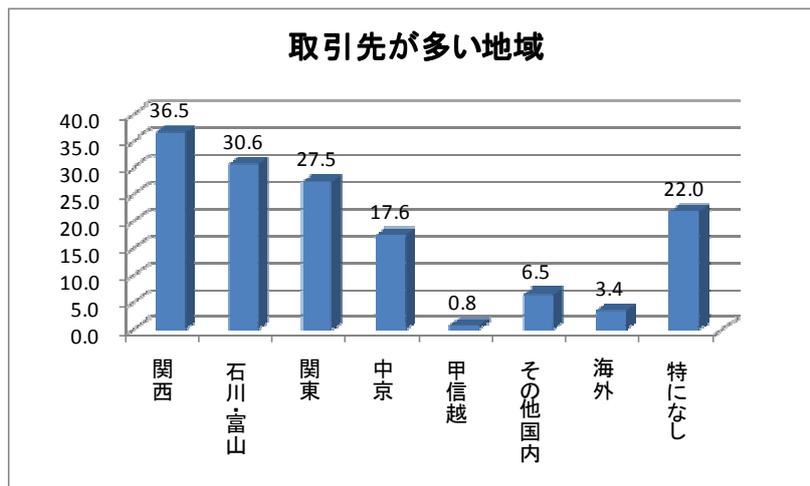
①業種



②従業員数



③ 取引先が多い地域(複数回答2つまで)



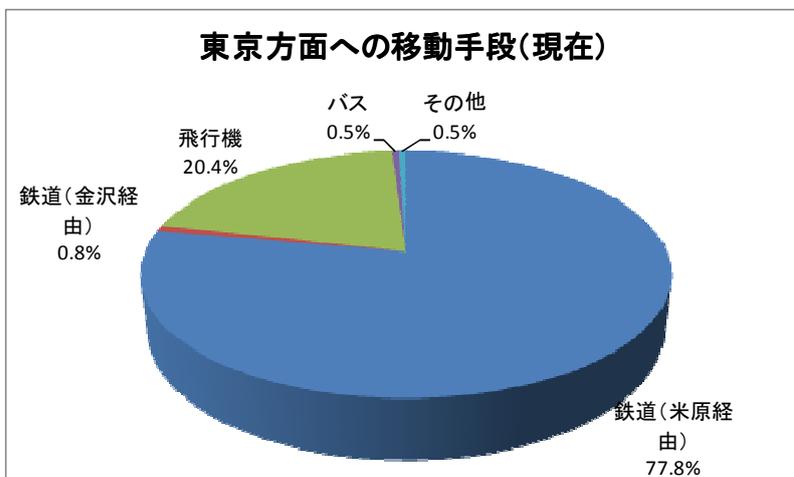
6. 調査結果

【経営における影響について】

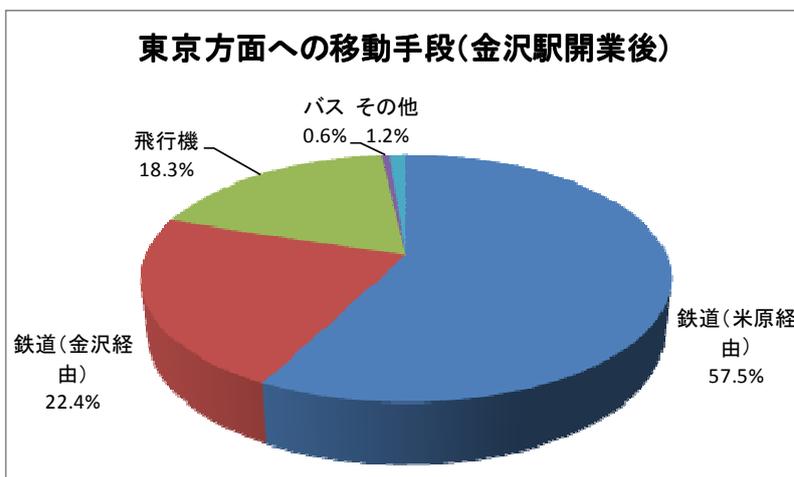
(1) ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段

ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段について、現在は「鉄道(米原経由)」が 77.8% と約 8 割を占めた。金沢駅開業後は「鉄道(金沢経由)」が 22.4% と増え、「鉄道(米原経由)」は 57.5% となる。※

特に、「関東」との取引が多い企業は、金沢駅開業後、「鉄道(金沢経由)」が 31.2%、「鉄道(米原経由)」49.5% となり、全体平均より金沢経由での移動が多くなると考えている。



※ヒアリングによると、「鉄道(金沢経由)」については、「まだダイヤや料金等が不確定なため、いつも乗りなれている米原経由を選ぶ(金沢経由がイメージできない)」、「10分間の短縮では米原経由から金沢経由に変更するには弱い」、「品川、新横浜等で乗り換えできることを考慮すると、米原経由を選ぶ」などの理由で選択しているケースが見受けられる。

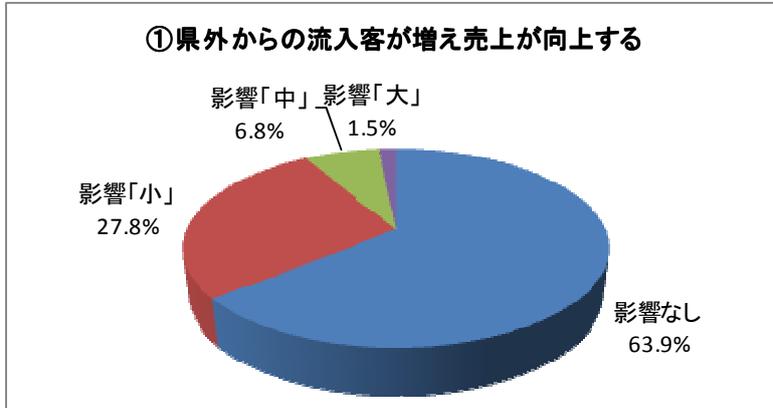


## (2)金沢駅開業によるメリット(単純集計)

金沢駅開業による福井県企業のメリットについて、いくつかの項目から影響度を聞いた。

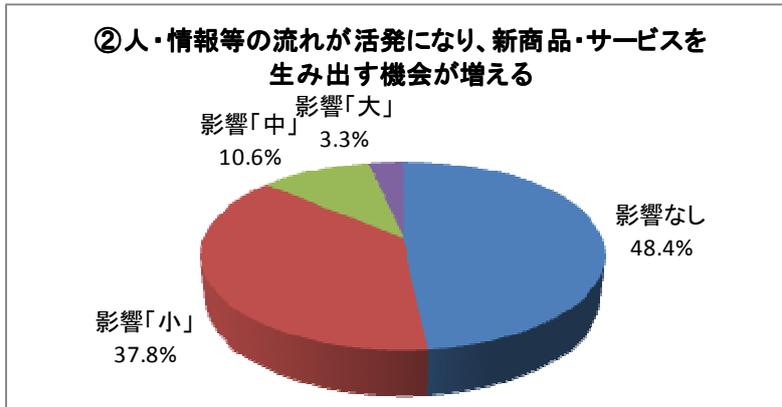
### ①「県外からの流入客が増え売上が向上する」

「県外からの流入客が増え、売上が向上する」項目については、63.9%の企業が「影響なし」と答えている。金沢駅開業による福井への流入客増、また売上向上は見込まれないとの意見が多かった。



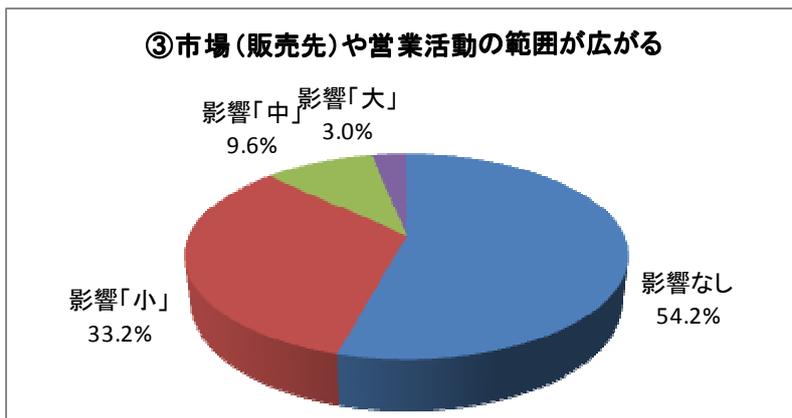
### ②「人・情報等の流れが活発になり、新商品・サービスを生み出す機会が増える」

「人・情報等の流れが活発になり、新商品・サービスを生み出す機会が増える」項目については、「影響なし」が48.4%、「影響 小」が37.8%となった。



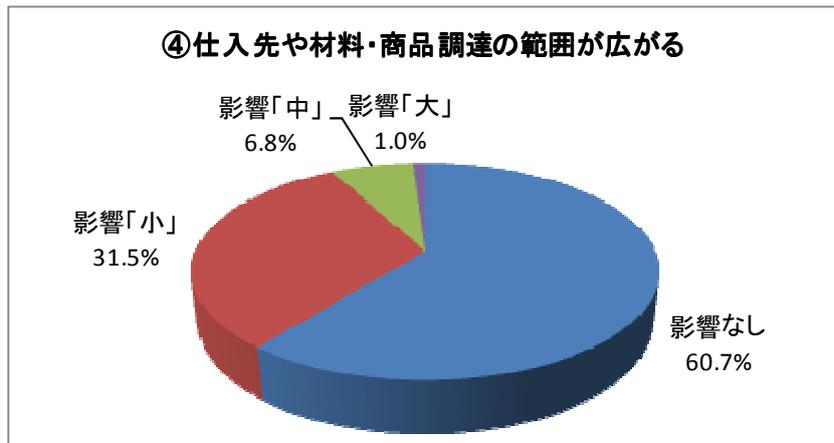
### ③「市場（販売先）や営業活動の範囲が広がる」

「市場（販売先）や営業活動の範囲が広がる」項目については、「影響なし」が54.2%、「影響小」が33.2%であった。



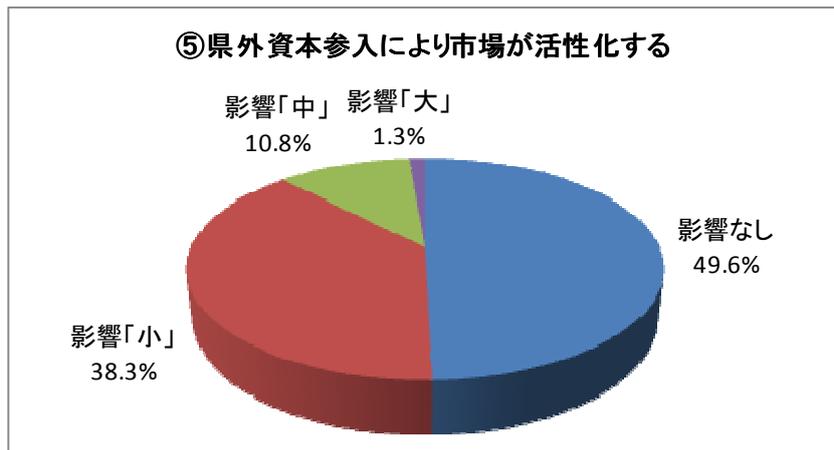
#### ④「仕入先や材料・商品調達の範囲が広がる」

「仕入先や材料・商品調達の範囲が広がる」項目については、「影響なし」が60.7%、「影響 小」が31.5%であった。



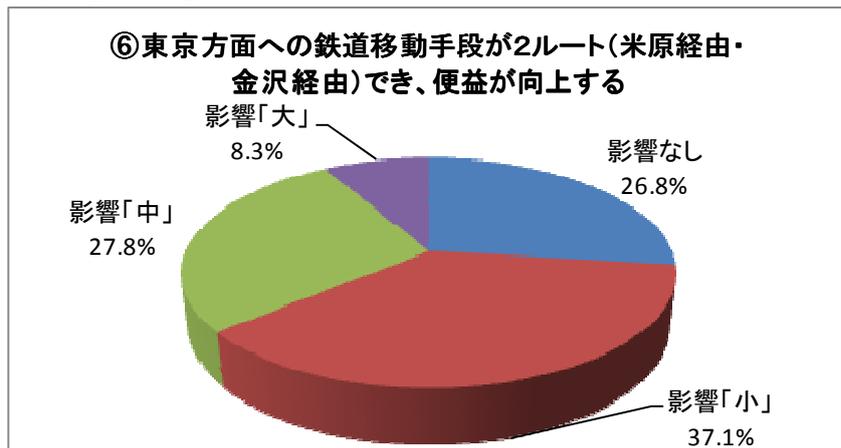
#### ⑤「県外資本参入により市場が活性化する」

「県外資本参入により市場が活性化する」項目については、「影響なし」が49.6%、「影響 小」が38.3%であった。



#### ⑥「東京方面への鉄道移動手段が2ルート（米原経由・金沢経由）でき、便益が向上する」

「東京方面への鉄道移動手段が2ルート（米原経由・金沢経由）でき、便益が向上する」項目については、「影響 小」が37.1%、「影響 中」が27.8%、「影響 大」が8.3%と、合計73.2%が「影響ある」と答えている。「東京方面への移動手段2ルート化」が、他の項目と比べも相対的にメリットと捉えていることが分かる。（前述「(1) ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段」からも伺える）



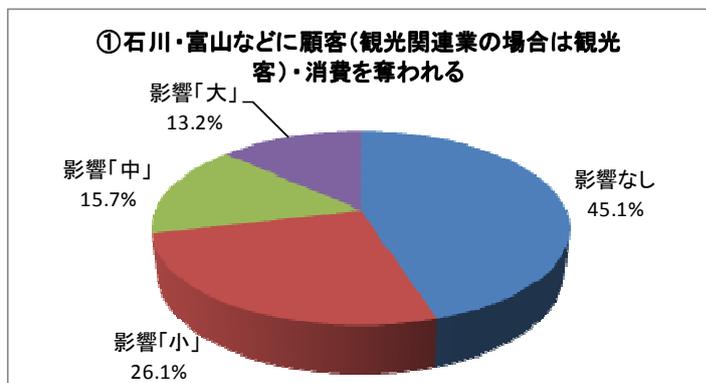
### (3) 金沢駅開業によるデメリット(単純集計)

金沢駅開業による福井県企業のデメリットについて、いくつかの項目から影響度を聞いた。

#### ①「石川・富山などに顧客(観光関連業の場合は観光客)・消費を奪われる」

「石川・富山などに顧客(観光関連業の場合は観光客)・消費を奪われる」項目については、「影響 小」が26.1%、「影響 中」が15.7%、「影響 大」が13.2%であった。約半数以上の54.9%が新幹線駅開業地である「石川・富山」などに顧客・消費を奪われることを懸念している。

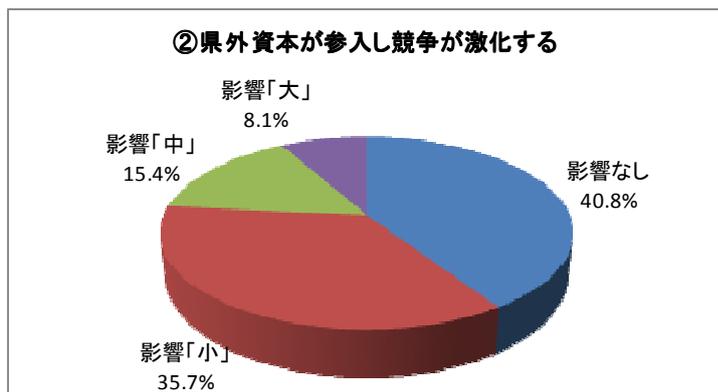
業種別では、「小売業(74.2%)」「サービス業(62.2%)」が「影響あり」の割合が高かった。



#### ②県外資本が参入し競争が激化する

「県外資本が参入し競争が激化する」項目については、「影響 小」が35.7%、「影響 中」が15.4%、「影響 大」が8.1%であった。全体の約6割が福井への県外資本算入を懸念している。

業種別では、「小売業(71.0%)」「卸売業(73.9%)」が「影響あり」の割合が高かった。

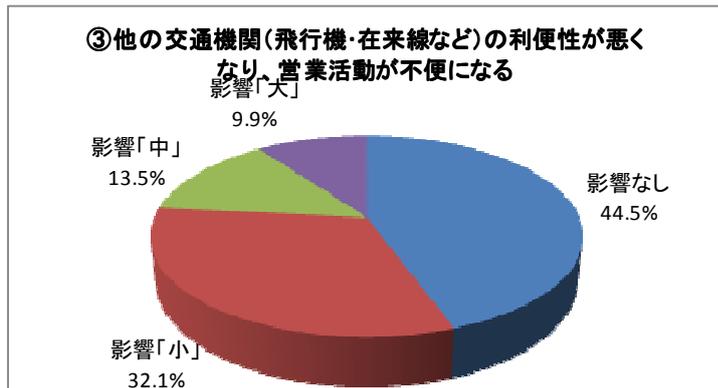


#### ③「他の交通機関(飛行機・在来線など)の利便性が悪くなり、営業活動が不便になる」

「他の交通機関(飛行機・在来線など)の利便性が悪くなり、営業活動が不便になる」項目については、「影響 小」が32.1%、「影響 中」が13.5%、「影響 大」が9.9%であった。約6割(55.5%)の企業が金沢駅開業により他の交通機関の利便性が悪くなることを懸念している。

業種別では、「サービス業(65.3%)」が「影響あり」の割合が高かった。

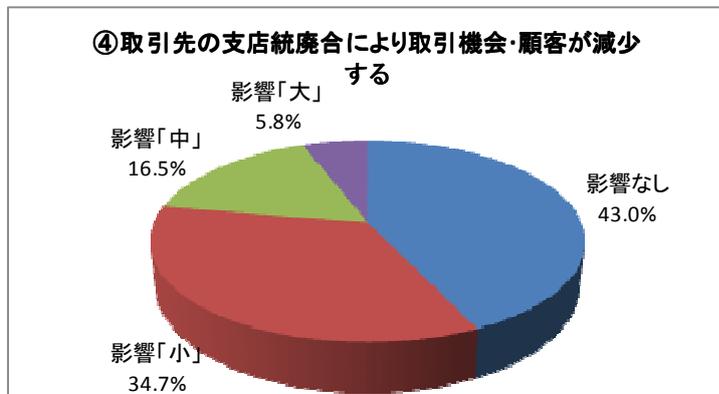
また、「中京」と取引が多い企業は、「影響あり」と答えている企業が65.2%と高かった。



#### ④「取引先の支店統廃合により取引機会・顧客が減少する」

「取引先の支店統廃合により取引機会・顧客が減少する」項目については、「影響 小」が34.7%、影響 中」が16.5%、「影響 大」が5.8%であった。約6割の企業が新幹線 金沢開業をきっかけとした取引先の支店統廃合を懸念している。

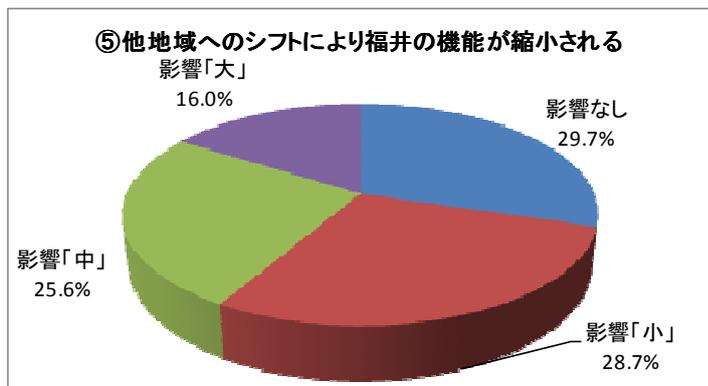
業種別では、「小売業（67.7%）」が「影響あり」の割合が高かった。



#### ⑤「他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される」

「他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される」項目については、「影響 小」が28.7%、「影響 中」が25.6%、「影響 大」が16.0%であった。約7割の企業が福井から他地域への企業機能のシフトを懸念している。特に「影響 大」の占める割合が他項目と比べると大きく、いわゆる「福井の産業空洞化」が大きな問題と捉えていることが分かる。

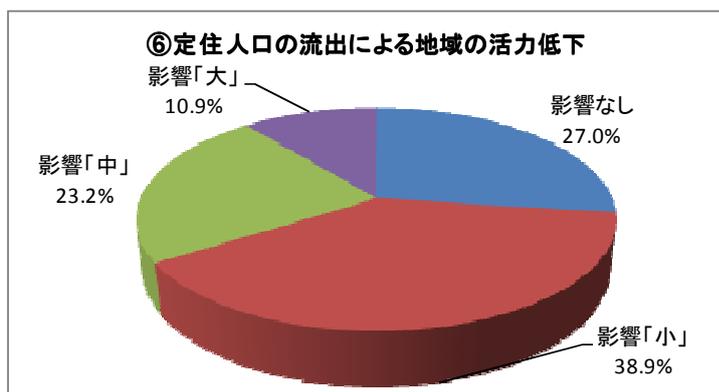
業種別では、「小売業（80.0%）」「建設業（78.2%）」が「影響あり」の割合が高かった。



#### ⑥定住人口の流出による地域の活力低下

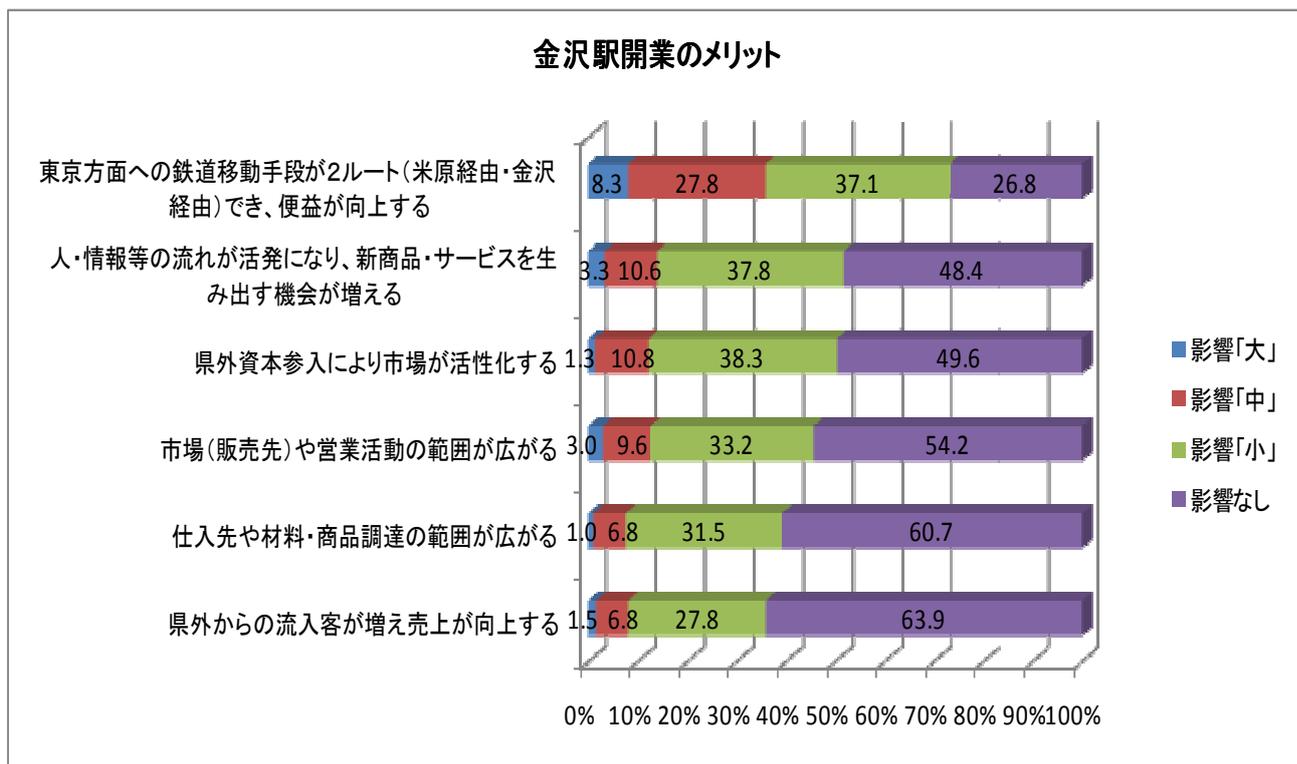
「定住人口の流出による地域の活力低下」項目については、「影響 小」が38.9%、「影響 中」が23.2%、「影響 大」が10.9%であった。約3/4の企業が定住人口の流出による地域力の低下を懸念している。

業種別では、「小売業（80.3%）」「卸売業（79.4%）」が影響ありの割合が高かった。

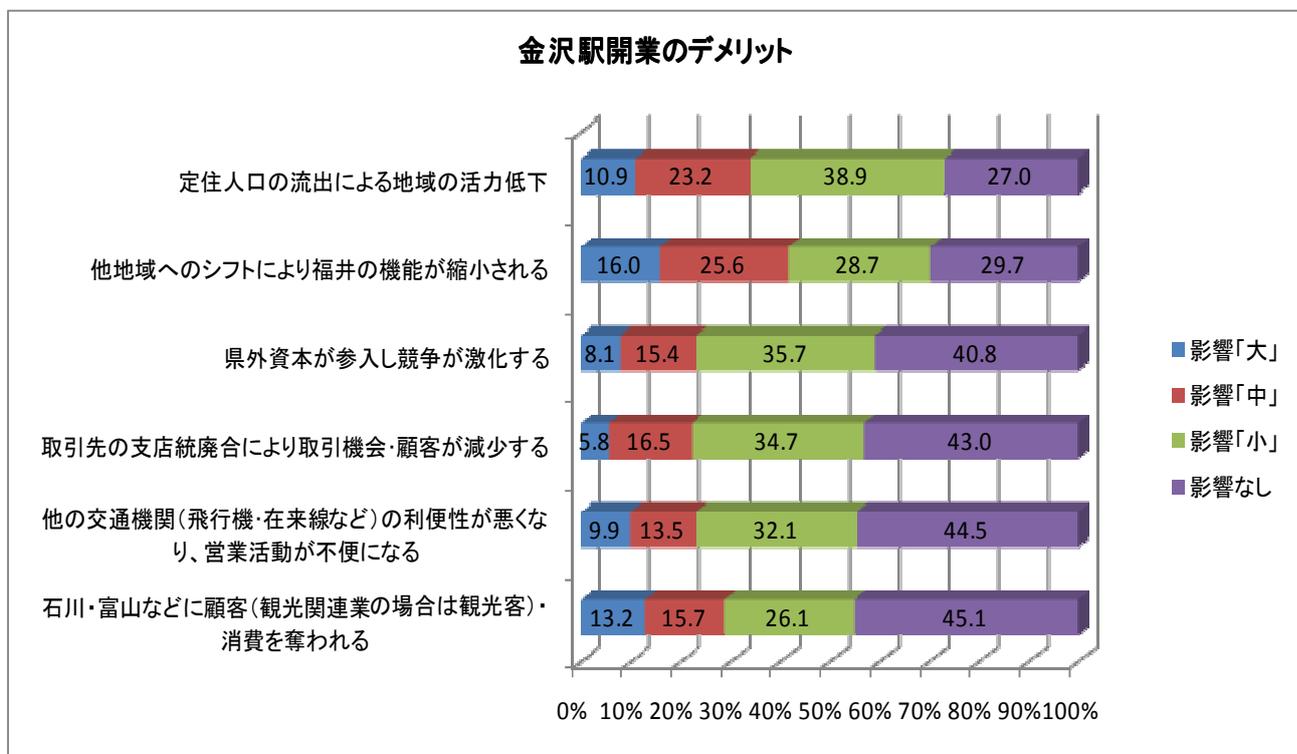


【項目比較（単純集計）】

①メリットについて



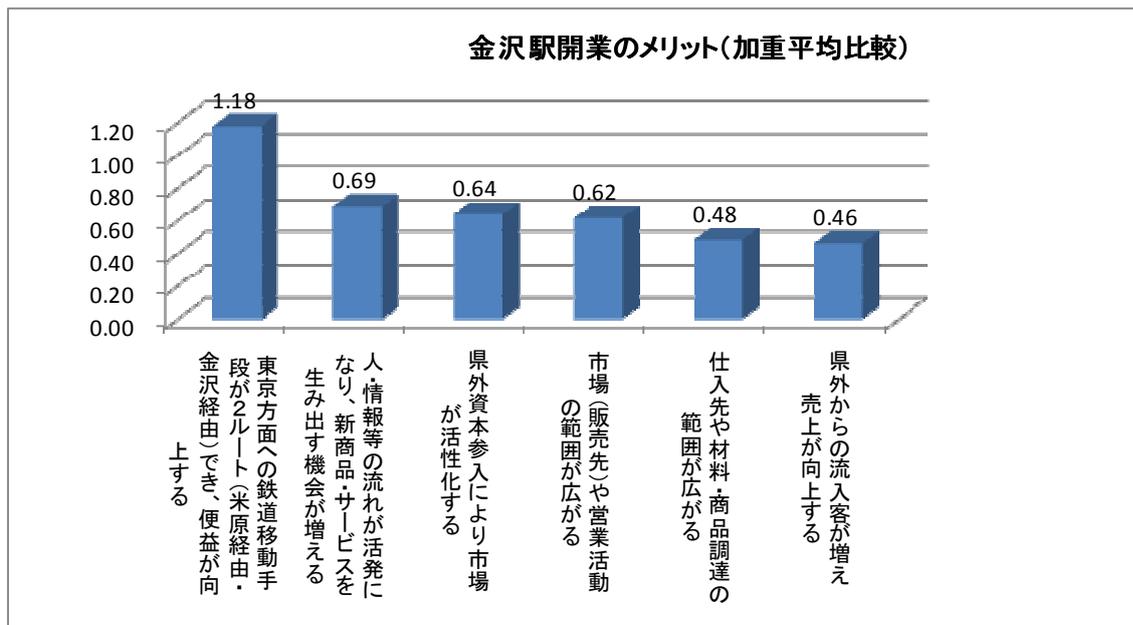
②デメリットについて



#### (4) 金沢駅開業のメリットについての項目比較（加重平均）

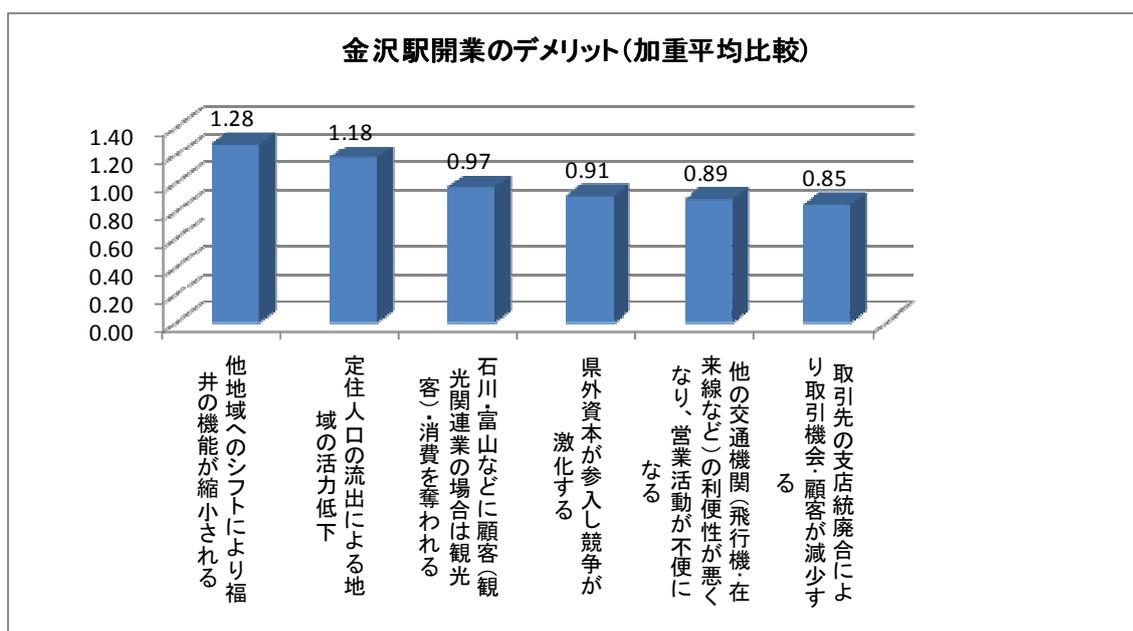
※加重平均方法…それぞれの項目について、回答値に重みを持たせ、「影響なし」は「0」、「影響 小」は「1」、「影響 中」は「2」、「影響 大」は「3」とする。それらの数値に件数を掛けて合計したものを全体の件数で除して算出する。

金沢駅開業のメリットの項目間比較では、最も多かったのが「⑥東京方面への鉄道移動手段が2ルート（米原経由・金沢経由）でき、便益が向上する」で1.18、次いで「②人・情報等の流れが活発になり、新商品・サービスを生み出す機会が増える」0.69、「⑤県外資本参入により市場が活性化される」0.64、「③市場（販売先）や営業活動の範囲が広がる」0.62であった。



#### (5) 金沢駅開業のデメリットについての項目比較（加重平均）

金沢駅開業のデメリットの項目間比較では、最も多かったのが「⑤他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される」で1.28、次いで「⑥定住人口の流出による地域の活力低下」1.18、「①石川・富山などに顧客（観光関連業の場合は観光客）・消費を奪われる」0.97であった。



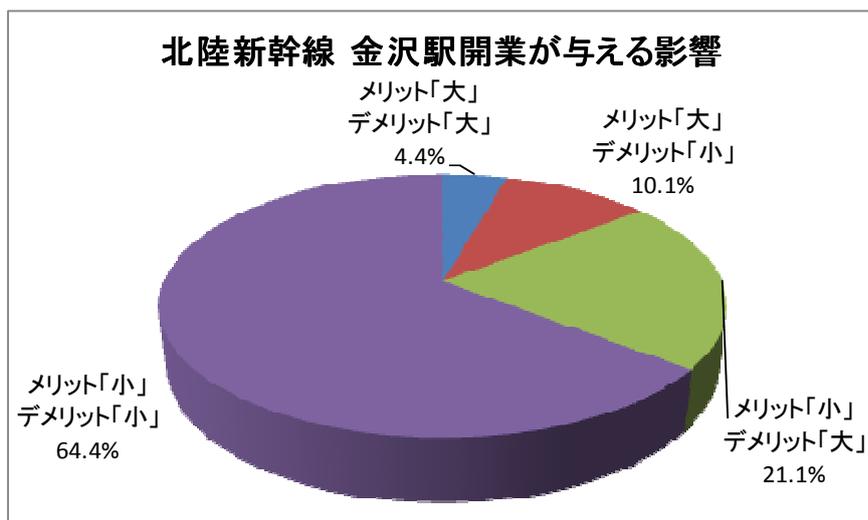
一般的にメリットよりもデメリットの数値が高く、県内企業にとっては金沢駅開業が「チャンス」よりも「脅威」と捉えられていることが伺える。

### (6) 北陸新幹線 金沢駅開業が与える影響

北陸新幹線 金沢駅開業が福井県企業に与える影響について、最も多かったのは「メリット小、デメリット小」が64.4%、次いで「メリット小、デメリット大」21.1%であった。約85%の企業ではメリットは小さいと捉えている。さらにその1/4の企業にとっては、金沢駅開業のデメリットが大きいと捉えている。

業種別では、サービス業が「メリット小、デメリット大」と答えている割合が高かった(29.0%)。

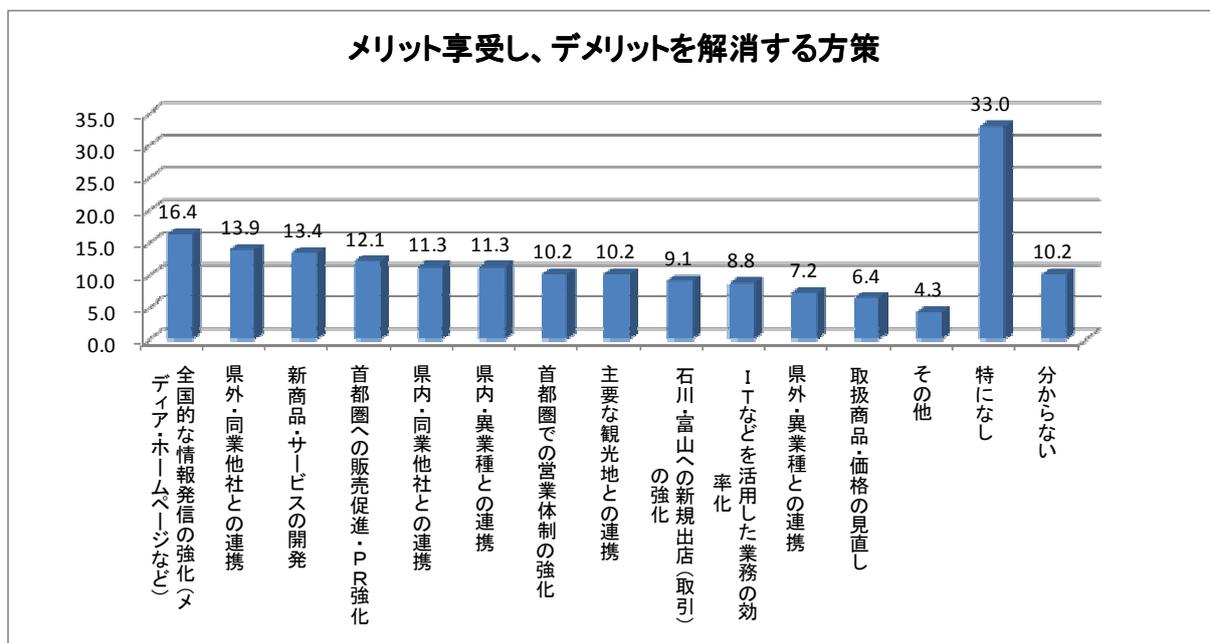
また、「中京」と取引が多い企業は「メリット小、デメリット大」が46.2%と全体平均より高く、危機感が伺える。



### (7) メリット享受し、デメリットを解消する方策（複数回答）

金沢駅開業のメリット享受し、デメリットを解消する方策について、最も多かったのは「全国的な情報発信の強化（メディア・ホームページなど）」が16.4%、次いで「県外・同業他社との連携」が13.9%、「新商品・サービスの開発」が13.4%であった。新幹線金沢駅開業の機に、自社の情報を全国に向けて発信していくことを重要と考えている。

反面、「特になし（33.0%）」「分からない（10.2%）」と答えている企業が4割以上ある。その理由として「対策をとる必要性を感じていないのか」「必要性を感じながらもできないのか」などが挙げられるが、金沢駅開業をチャンスとして活用する観点からは、積極性が伺えない結果である。



業種別では、「全国的な情報発信の強化（メディア・ホームページなど）」が多かったのが、「製造業（19.7%）」「小売業（15.5%）」「サービス業（21.5%）」であった。また、「県外・同業他社との連携」が多かったのが、「卸売業（21.9%）」「小売業（13.2%）」であった。

業種別・取引先地域別にそれぞれ回答が多かった対策は下記のとおりである。

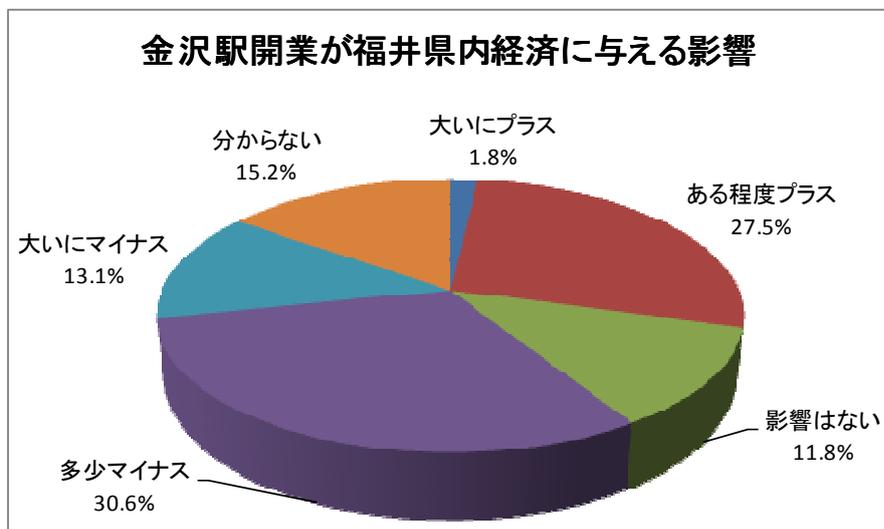
〈業種別対策について〉

- 「製造業」
  - ① 「全国的な情報発信の強化（メディア・ホームページなど）」（19.7%）
  - ② 「新商品・サービスの開発」（16.9%）
  - ③ 「ITなどを活用した業務の効率化」（14.1%）
- 「建設業」
  - ① 「県内・異業種との連携」（17.0%）
  - ② 「県外・同業他社との連携」（13.2%）
  - ③ 「県内・同業他社との連携」（11.3%）
- 「小売業」
  - ① 「全国的な情報発信の強化（メディア・ホームページなど）」（15.5%）
  - ② 「県外・同業他社との連携」（13.8%）
  - ③ 「新商品・サービスの開発」「首都圏への販売促進・PR強化」「石川・富山への新規出店（取引）の強化」「ITなどを活用した業務の効率化」（12.1%）
- 「卸売業」
  - ① 「県外・同業他社との連携」（21.9%）
  - ② 「県内・同業他社との連携」（15.6%）
  - ③ 「石川・富山への新規出店（取引）の強化」（14.1%）
- 「サービス業」
  - ① 「全国的な情報発信の強化（メディア・ホームページなど）」（21.5%）
  - ② 「首都圏への販売促進・PR強化」「主要な観光地との連携」（19.4%）

**【地域全体への影響について】**

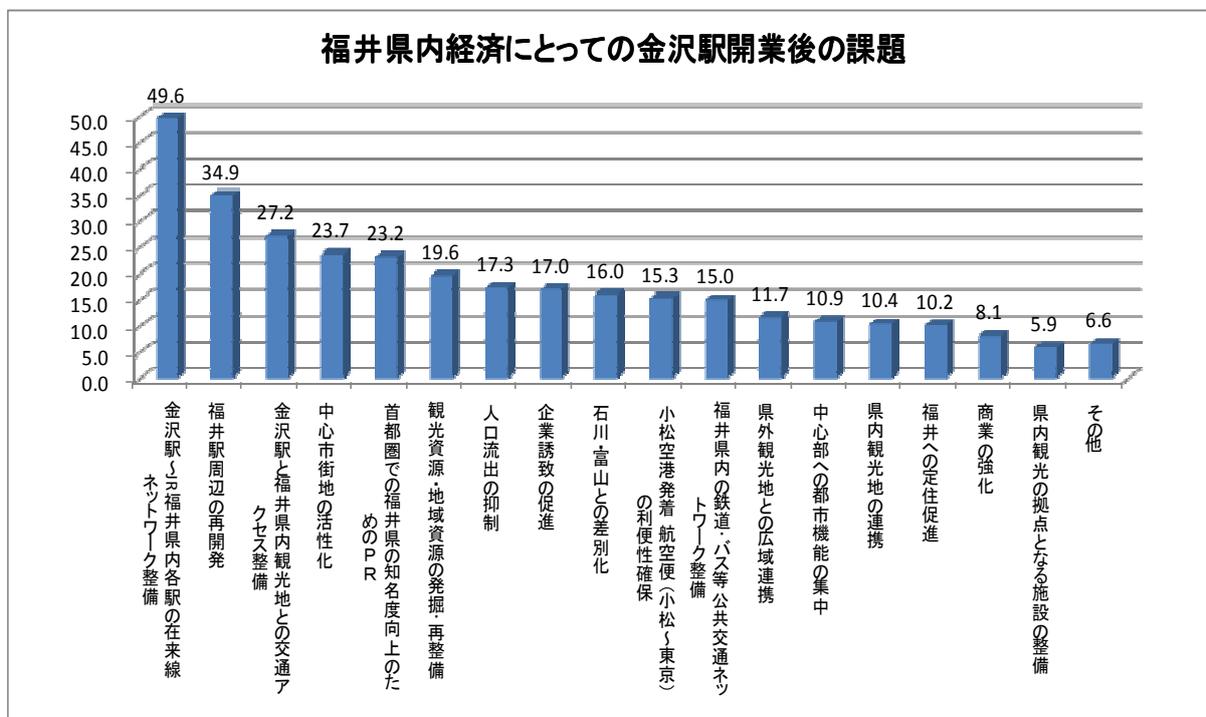
**（8）北陸新幹線 金沢駅開業が福井県内経済に与える影響**

北陸新幹線 金沢駅開業が福井県内経済に与える影響について、「多少マイナス」30.6%、「大いにマイナス」13.1%と合わせると、約4割の企業が福井全体としてもマイナス効果があると答えている。反面、「大いにプラス」1.8%、「ある程度プラス」27.5%と合わせると、約3割がプラス効果があると答えているが、マイナス効果がプラス効果を上回る結果となっている。



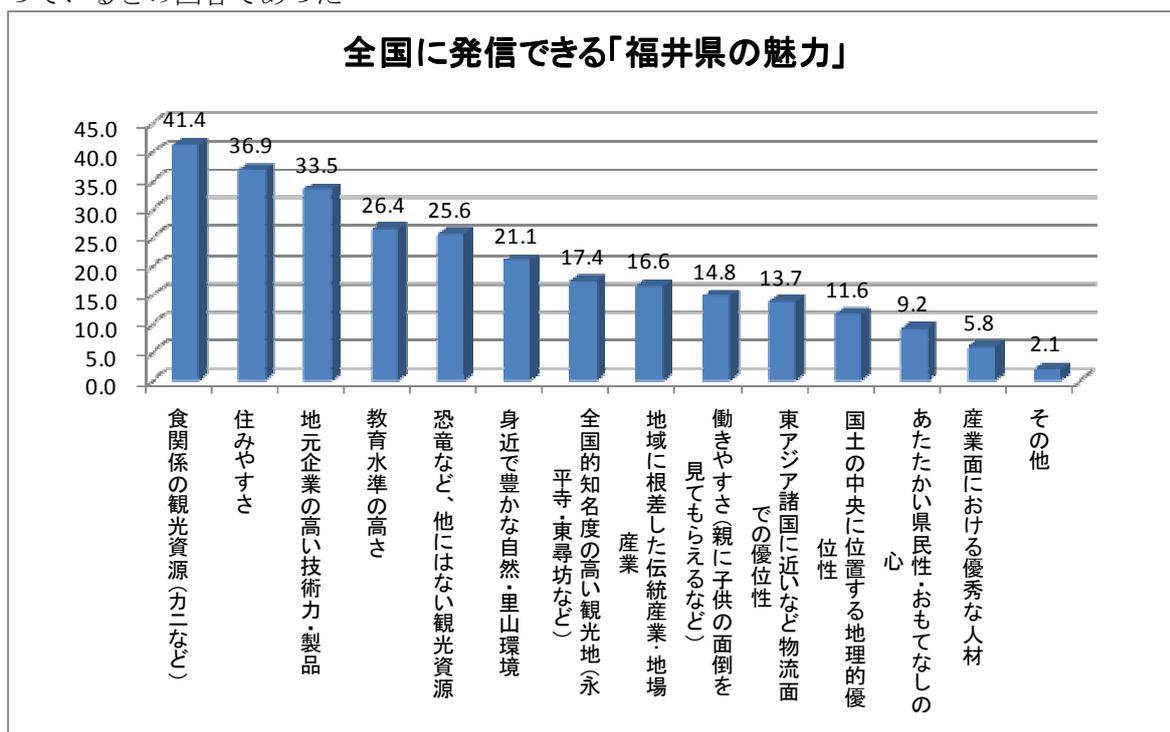
### (9) 福井県内経済にとっての金沢駅開業後の課題（複数回答3つまで）

金沢駅開業後の福井県内経済全体としての課題について、最も多かったのが「金沢駅～JR 福井県内各駅の在来線ネットワーク整備」で 49.6%と約半分が課題に挙げている。次いで、「福井駅周辺の再開発」が 34.9%、「金沢駅と福井県内観光地との交通アクセス整備」が 27.2%であった。金沢から福井への交通ネットワークの整備が重要課題とされているところが伺える。



### (10) 全国に発信できる「福井県の魅力」（複数回答3つまで）

全国に発信できる「福井県の魅力」については、最も多かったのが「食関係の観光資源（カニなど）」で 41.4%、次いで「住みやすさ」が 36.9%、「地元企業の高い技術力・製品」が 33.5%であった。観光・まちづくり・産業面それぞれにおいて、全国に発信できる素材・要素を福井は持っているとの回答であった



## (11)その他、各項目における意見

### 1. 金沢駅開業のメリット

- ・路線工事受注機会が増える。
- ・民間の設備投資が多少なりとも増えれば良いが・・・
- ・金沢の経済的発展の期待により、金沢を市場として考える機会となる
- ・北陸新幹線開業は東海地震がおきた場合、東京方面移動の選択肢となる。(日本国のリスク得策上必要)。
- ・10分の短縮では現実的には変わらない。東京へ行く電車の本数が増加するのが大きなメリット。それをどう生かすかの問題。
- ・県外資本の参入による市場活性化
- ・金沢止まりの時に東海地震により東海道が切断すると北陸の必要性が再認識され、全額国費整備で出来る?
- ・弊社は北陸三県がメインなので観光客の増加は大きな影響をもたらすと思います。

### 2. 金沢駅開業のデメリット

- ・県外業者の福井進出が多くなる
- ・関東からの観光客は金沢までしか来なくなる
- ・金沢で止まるというのは福井にとっては非常にマイナス点が多い。ほとんどの物が金沢へ集まってくるのと、都市間格差が開くばかりと思う。
- ・小松/東京便の大幅な減便により、福井から首都圏まで時間も現在と変わらない為、選択はJRのみとなり不便になると思う。
- ・関東方面に顧客を奪われる可能性
- ・県内消費の低下
- ・新幹線開業後、在来線は3セクか自治体が運営の方針と聞いている。金沢から西の在来線がどうなるか不透明で、福井県の鉄道網が受けるデメリットは大きいと予想する。
- ・関西、中京圏である福井なので東京からのビジネス客はあまり期待できない。
- ・金沢の支店がなくなる。永住者がますますいなくなると思う。
- ・各メーカー等軸足が金沢へ向く。北陸での福井の場合はあらゆる面で取り残される。
- ・北陸の金沢中心がますます強くなり、福井の地盤沈下がますます強くなる。
- ・サンダーバード、しらさぎの本数が減る
- ・小松空港の発着便数が減ると連絡バスの本数も見直すことになる。JRのダイヤ編成次第では当社中心エリアの丹南へのお客様が減少するかもしれない。

### 3. メリットを享受し、デメリットを解消する方策

- ・新幹線の大阪までの延伸
- ・北陸新幹線の福井延伸
- ・福井ならではの魅力の発信、食、観光地
- ・県の国に対する発信力の強化
- ・福井へは米原か京都からミニ新幹線をまず開通させる事、人口を増加させる方法の検討（企業誘致等）
- ・関西圏との在来線の快速化を急ぐこと
- ・福井県独自の営業体制をつくる
- ・開業までに行政のリーダーシップで小売業に力をつける
- ・金沢駅開業ということは忘れて、自分の商品やサービスをいかに外部に訴えるか、また受けるデメリットをいかに最小限なものにしていくかが課題となろう
- ・金沢発着の新幹線に合わせて必ず福井⇄金沢の電車接続ダイヤを組んでもらう
- ・距離に依存しない人脈の維持、再構築等
- ・新幹線の福井駅ターミナル化と在来線（北陸線・湖西線）の福井駅での結節機能確立の早期決着。
- ・都市政策の変更（コンパクトシティの推進）。地域の魅力創出・整備。
- ・若狭も含めた福井県としての観光デザインが必要だ。企業誘致に関しては雪（冬）へのイメージアップが必要か。
- ・ターゲットの明確化及びオフィアの研究

### 4. 金沢駅開業後の課題

- ・在来線をどうするか
- ・同年開業する舞鶴・若狭自動車道をにらみ、市内での大型観光バスの駐車場整備
- ・開業によるストロー現象の防止策を全産業で検討する必要がある
- ・関西方面からの新快速を福井駅まで延伸。新幹線が通るよりも安く動ける方が良い。福井は距離的に関西・中京が近いので、今より時間短縮させるというよりもコストが安いのが魅力。
- ・福井では郊外型の土地の乱開発で中心部が弱体化。金沢では駅中心に百番街、ホテル、多目的音楽堂など全国からの集客を目標に開発されている。
- ・観光にシフトするのが最善と考える。もう一つの可能性は教育、陽子線治療など福祉充実都市。
- ・関西、中京方面の交通アクセスに影響は無いのか？
- ・首都圏→金沢→首都圏の人の流れを、首都圏→金沢→（南下）福井→敦賀→米原という様な流れを作るため、金沢を出発点と考えた福井への観光ルート。
- ・金沢⇄福井県の観光定期バスの拡充、各観光施設をめぐるツアーバス・・・福井で乗車そして金沢で下車またはその逆。
- ・関西圏との観光交流及び通勤圏化の促進
- ・福井版オリエント特急を小浜までつなごう
- ・金沢開業すると小松便は小型化が進みあげくの果てに便数減につながる。

- ・金沢駅からもう一つ足を伸ばせるようなアクセスがあれば良いと思います。
- ・一日も早く福井に新幹線を通す事しか対策はない。
- ・大学生等の合宿施設で若者が福井へ愛着心を持ってもらえたら。
- ・各業種の独自性（福井県の特徴を活かした）

## 5. 福井県の魅力

- ・食文化といったこれまでとは異なる「切り口」での発信
- ・おいなる田舎（都会を後追いしても追いつけるはずがない！）
- ・あえて原子力行政による技術の向上・集中・安全技術等の進化。
- ・観光客が1~2日でまわれるような「ポイント」発想。
- ・高い技術力・製品のある会社が若い女性（県外を含め）を積極的に採用し、定住させ、若い男性を引っ張る仕組みが必要。まちの魅力よりも「女性」の魅力で人口を増やす。
- ・自然を活かすと良いと思います。海、山、福井には自然がいっぱい。体験農業・漁業、独自の県発信を。

## 6. その他意見

- ・福井産の魚・野菜・果物を県外客に小売できるものがあると良い。県外客を引きつける花畑等の整備
- ・更に金沢までの利便性が優位なのは確かである。関西・中京方面に優位な福井を忘れず人が訪れるための施策が大切と思う
- ・福井県の知名度が低すぎる
- ・当店は小売のため、一般客の中央区への集客が最優先だと考えております。新幹線は他県へは便利でしょうが、他県からの顧客を望んだ場合、中心地のモチベーションをもっと考えないと通り過ぎるだけの小松駅前のようになりかねない危機感があります。
- ・住環境に優れている点等を強調強化し、交流人口を増やしていくしか方法はない
- ・東北地方が製品工場の主力であったように、福井にも部品や製造工場がもっと誘致されるべきではないか？関西、中京にも近いので名古屋へ近い奥越方面の交通網に力を入れる。
- ・北陸新幹線が福井駅へ延伸しても、福井県民が東京へ行くだけです→福井のお金が他都市へ流れる。福井は関西・中京圏の観光客、企業をターゲットに!!
- ・大震災において日本の「行儀良さ」が評価されています。福井も東北地方同様都会には無い「秩序」「和」の心が残っていると思います。コストをかけて小さな東京を目指す必要はないと思います。
- ・県民の意識改革、積極自立の意識改革
- ・福井駅周辺の活気、周辺エリアの固定資産税を今以上に下げ、大和田など郊外開発されている所の固定資産税を上げるなど、税の優遇、一日も早く米原直結で第二国土軸を作ること。

- ・北陸新幹線は何としても福井まで開業するのがこれからの福井が大きく変わる柱になる。本来なら関西方面に接続しないと意味が無い。
- ・金沢によりかかるのではなく、福井県の発信を独立自尊の精神で。
- ・「福井に行ってみよう」と思えるような街づくりができたらと思います。(食と歴史など誇れる物がたくさんあるので)
- ・滞在(宿泊)しやすい観光地を。
- ・中心市街地にもっと若い人が集える町にしよう。
- ・地域間競争に遅れをとっているという焦りが役人にも我々一般人にも感じられない。その一つの現れとして駅前のバス停問題も風化しようとしているのでは…。
- ・無計画な「まちづくり」の反省。箱物も必要なものが(文化・教育観光・・・)必要と思う。ただし八方美人的設置でバラバラ、利用する観光する人の目線を考えるべきと思う。
- ・日本国内の需要の取り合いだけでなく、対中国・アジア諸国・他の欧米諸国からの交通アクセスの拠点として外国人観光客等の需要の掘り起こしを行うべきと思う。

## 4. 金沢駅開業に向けた県内経済への影響・課題および対策

北陸新幹線が金沢まで開業することにより、福井県内経済へは様々な経済的な影響が考えられる。ここでは、「全体」「産業」「観光」「公共交通（交通アクセス）」「まちづくり」という5つの分類により、その影響・課題および対策についてまとめる。

### （1）全体を通じての課題や対策について

#### **影響・課題①**金沢駅開業に対する県内企業・県民の危機意識の醸成

北陸新幹線の金沢駅開業によって多方面にわたり影響が発生することが予想されるが、前述の「北陸新幹線 金沢駅開業による県内経済への影響調査」（以下金沢駅開業アンケート）やヒアリング等からは、金沢駅開業についての情報不足もあり、企業経営者や県民の危機意識が非常に低いことが読み取れた。有効な対策を打つには正確な情報提供を行い、危機意識と積極的対策への機運醸成が必要となってくる。

#### **【対策①】**県内企業・県民を対象としたシンポジウムの開催

北陸新幹線の金沢駅開業が、県内経済へどのような影響を及ぼすかを周知し、危機意識を共有化するきっかけとして、県内企業・県民を対象としたシンポジウムを開催すべきである。

#### **【対策②】**金沢駅開業に向けての広報・PR活動の展開

上記シンポジウム以外にも、マスコミ・広報物・インターネットなどあらゆる手段を使って、金沢駅開業の影響や積極的対策への取り組み、また福井延伸の必要性などについて、最大限PRしていくべきである。

#### **影響・課題②**官民一体となった推進体制の確立

金沢駅開業について対策を講じていくには、各機関足並みを揃えて事業展開を行わねば効果的な成果を得ることはできない。そのためにも、民間と行政、そして住民がそれぞれの得意分野を活かして役割を担っていくことが重要である。

#### **【対策①】**民間プロジェクトの募集と、それに対する支援・補助

熊本県では、県が中心となり、公募による新幹線開通時の地域振興プロジェクトを推進している。また、石川県でも行政が「STEP21」という基本方針を策定し、これに沿ったプロジェクトを市町村や民間から募集し補助している。こうした手法を参考に、基本方針を行政が策定し、民間からプロジェクトを募集、それを行政が支援する体制を構築し、活発でアイデアあふれるプロジェクトを創出すべきである。

#### **【対策②】**官民一体となった JR 等関係機関への要請活動

北陸新幹線金沢駅開業に際し、特に「公共交通（交通アクセス）」の分野については、JR 等関係機関に対し、官民が一体となって要望・提案をとなっていくことが必要である。

## (2) 産業

### **影響・課題①金沢駅周辺の整備により、福井からの消費が流出する**

金沢駅開業にあわせ、金沢駅周辺が整備され、新たなショップのオープンなど各種の商業投資も増加している。これまでも福井から金沢への消費流出は叫ばれてきたが、金沢駅開業により、この傾向がさらに強まり、これまで以上に消費が流出することが予想される。(たとえば、金沢駅で新幹線乗り換え時に、一旦ホームから出て買い物するなど)

### **【対策】新事業・連携などに対する商業・サービス業支援**

#### **(i)意欲の高い店舗が共同で行う新たな顧客拡大事業への支援制度創設**

福井駅前エリアの意欲的な商店主で企画する「エキマエアウトレット(衣料品関係)」、当所で開催している「販促ワクワクミーティング」は組合・商店街の枠を超えた商業活動である。これまで、自治体が行う補助事業は商店街・組合単位で行うものが多かったが、今後、こういった意欲的な有志の集まりに対しても支援を行っていく必要がある。ある程度の人数が集まって、新たな取り組みを行う際に不足するスタートアップ資金の補助を行うなどで成功事例を作り、他の事業者のモデル事業とすることが必要である。



「エキマエアウトレット」店内



「販促ワクワクミーティング」

#### **エキマエアウトレット**

福井駅前に立地する衣料品・靴小売店など約 15 店がセール商品を持ち寄り、4~5 日間限定で同店舗内にて共同で行うアウトレットセール。平成 23 年より、夏冬時期(1 月、7 月)に開催。商店街・組合単位ではなく、有志が集って実施している。

#### **販促ワクワクミーティング**

福井商工会議所が実施する販売促進実践会。様々な業種(雑貨小売・食品製造・飲食など)・地域の小売・サービス業者約 20 店舗が加盟。フェイスブックを通じた販促や顧客を相互に紹介するスタンプラリーの実施など、積極的な事業を展開する。

## **（ii）「コミュニケーション・絆」を活かした販売促進の研究・実践**

経営資源の乏しい中小商業者にとって大型店・有名店と価格などで競うことは厳しいが、中小店にしかできない強みというものがある。それは、顧客との「コミュニケーション・絆」である。今後、中小商業者が進むべき方向性としては、こうした「コミュニケーション・絆」を活かし自店の既存客の囲い込みが重要となってくる。

前述の当所事業「販促ワクワクミーティング」では、「フェイスブックを使った販売促進」「店同士の絆により、各店の固定客を他店に紹介し合うスタンプラリー事業」を実施している。自分の店のファンを紹介することで他店のファンになるよう仕掛けるという、今までにない取り組みである。こういった新たな視点での活動が既存客の囲い込みにつながり、中小店の強みを活かすことになる。顧客とともに「感動・体験」を共有しあうことを実店舗やインターネットの中で実現することを研究・実践していくことがこれからの小売・サービス業に求められる。

## **影響・課題②支店機能が県外へ流出する**

北陸新幹線の金沢駅開業により、金沢と他都市との時間・距離が短縮され、北陸に支店を持つ企業が便利な金沢に支店機能を集中させたり、福井から撤退したり、また新たに北陸に進出する企業が進出先として金沢を選択するというケースが想定される。

金沢開業アンケートによると、「金沢駅開業のデメリット」では「他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される」が最も多く、支店機能の流出は企業が最も危惧する影響といえる。

## **【対策】企業が投資しやすい環境の整備**

### **（i）オフィス誘致補助制度の拡充**

現在、福井市に設けられているオフィス誘致制度では、既存の事業所が中心市街地へオフィスを設置する際、「福井市内に事務所を有する方が、当該事務所の営業及び規模を維持しつつ、新たに中心市街地へ立地すること」という要件がある（異なる業種分野へ進出する際は除く）。現在の経済情勢では、新たに業務拡張をするのは厳しいケースが多く、このような要件があるのは、制度利用の足かせにもなりえるので、見直しが必要である。他にも、事務所面積・雇用者数の要件もあるが、これらも見直すべきである。また、オフィス誘致の家賃補助はあっても、その入居対象の建物が老朽化している場合も多い。そこで、誘致以外に「建物の建替え支援制度」も設けるべきである。くわえて、良好なオフィス整備に向けた空調などの付帯施設の整備にも補助を設けるとよい。

### **（ii）オフィス誘致・工場誘致補助制度の広報充実**

福井市内にオフィスや工場を誘致する「福井市オフィス立地促進事業（家賃補助、雇用奨励金）」「福井市空き工場等活用促進事業（家賃補助、取得補助）」は企業にとって進出先選定の際、大きな魅力となる。しかし、そのPRをホームページなどでしか行っていないため、特に県外企業には十分に周知されていないと思われる。マスコミの活用、さらには首都圏での直接売り込みなどを行うことで、その魅力を十分に伝え、補助制度を活用することで福井への企業進出を促進させる取り組みが必要である。

### **(iii)無線高速通信インフラの整備**

スマートフォンやパソコンなどを仕事へ活用する機会が増えている現代において、こういった機器を快適に利用できる環境づくりが求められる。そこで、wi-fi など高速で安く、無線で情報機器がつながる環境を市街地で整える場合の支援制度を設けることを望みたい。これにより、情報インフラ環境の整ったオフィスビルが整備され、新規企業誘致や既存の入居者の流出防止にも役立つ。

また、あわせて観光スポット、公共施設・大型商業集積でも wi-fi など情報インフラ整備も早急に行うべきである。情報提供の幅が広がり、魅力アップの一つとなり得る。

### **影響・課題③定住人口の流出による地域の活力低下(雇用面など)**

長期的な視点で見ると、新幹線開業沿線都市と未開業の福井との地域間格差が生じてしまう。適切な対策を講じないまま放置すると、福井の人口が県外へ流出してしまうことが懸念される。アンケート調査においても、「金沢駅開業のデメリット」においては「定住人口の流出による地域の活力低下」は回答が多く、非常に危惧される影響である。

### **【対策】定住促進・雇用確保の促進**

#### **(i)知識集約型産業の誘致**

円高等を背景として大企業を中心に工場の海外移転が進んでいるが、この状況は、決して福井も例外ではない。ただし、こういった状況においても研究施設・開発部門などは日本に残る可能性は高い。今後、福井の産業の方向性として、こういった知識集約産業を誘致することが有効であり、若年者の県外流出が多い本県において新たな雇用の場を生み出すことが重要である。

#### **(ii)定住促進制度のPR強化**

地域の人口流出は、雇用面などで活力低下を招く恐れがある。その対策として、福井県をはじめ各市町村が「県内企業の求人情報」「住居情報」「住宅関連の資金補助制度」などを実施している。金沢駅開業後は、こういった定住促進制度をさらに PR し人口を維持増加させていくことが重要である。

### (3) 観光

福井県が行った調査によると、北陸新幹線 金沢駅開業後、首都圏からの入込数は、「福井県」は3%・2万人増、「富山県」は27%・26万人増、「石川県」は33%・38万人増となることが予想されている。また、その目的としては「観光」が大きな割合を占め、観光入込数としては、「福井県」8%増、「富山県」86%増、「石川県」74%増となっている。

この結果からも明白なように、北陸地区へ訪れる観光客は、開業前と比べると、大幅に増える（「機会」）。ただ一方で、「石川県」「富山県」と比べて、「福井県」の流入増は限定的である（「脅威」）。

首都圏から北陸3県への入込（全機関）

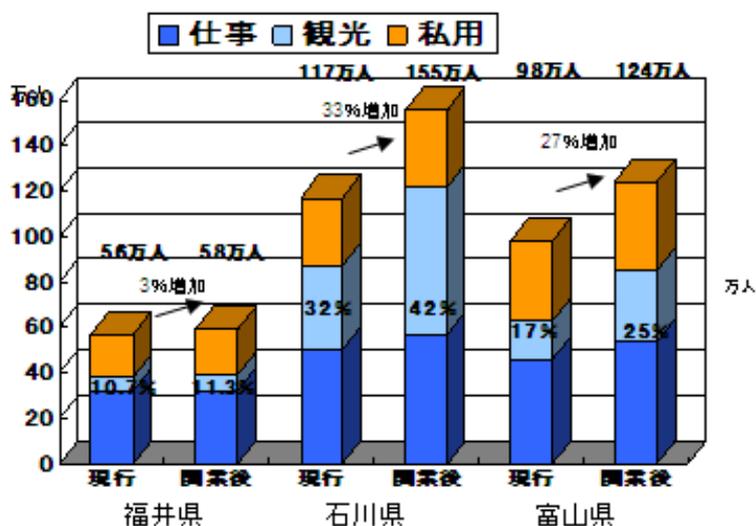


図. 首都圏から北陸3県への入込（全機関）

【資料：「北陸新幹線 金沢開業の交通影響分析結果（福井県推計）」】

#### 影響・課題①北陸地域を訪れる観光客が増える

⇒金沢で下車した観光客をいかに福井まで引き込むか

前述の通り北陸地区へ訪れる観光客は、開業前と比べると大幅に増える。本県とすると、北陸新幹線によって増加する北陸への観光客、さらに言えば金沢で下車した観光客をいかに福井まで引き込むかが課題となってくる。

#### 【対策①】他地域・県内観光地間の連携強化(広域連携)

##### (i)金沢・加賀地域と連携した観光テーマルートの策定

旅行会社等が商品を作る場合、「北陸」地域は各県別々ではなく、ひとくくりとして見ることが多い（福井県単体を商材としては見ていない）。金沢のみへの訪問希望はあっても、福井・富山に単独で行きたいという観光客は相対的あまり多くはない。つまり、福井方面に観光に来る際には、石川県・富山県を含めた「北陸でコースを組まれる」ことが多い。

このような点から、福井県の観光地の誘客促進には、近隣地域、特に誘客力の強い石川県とのつながりが重要である。また、観光地を単に結びつけるのではなく、伝統工芸、宗教、温泉、教育体験（金箔貼り、九谷焼づくり、恐竜化石発掘、越前漆器づ

くりなど)をテーマ性を持ったルートづくりをすると、より強くアピールできる。

特に福井県内での観光消費を増やすためにも、日帰りではなく、県内での宿泊プランを作っていくことが重要である。

(例)「金沢」⇒「山中温泉」「山代温泉」⇒「永平寺」「一乗谷朝倉氏遺跡」など県内観光地⇒「あわら温泉」

## (ii) デスティネーションキャンペーン実施による観光情報発信(北陸地域共同実施)

「デスティネーションキャンペーン(DC)」とは、JR北海道・JR東日本・JR東海・JR西日本・JR四国・JR九州のJRグループ旅客6社と指定された自治体、地元の観光事業者等が協働で実施する日本最大の観光キャンペーンのことである(年4回実施)。単独の県で実施される場合もあれば、複数の県が共同して実施する場合もある。過去に福井県も2回実施した実績がある(平成元年、平成11年)。

平成23年3月に九州新幹線が「博多～鹿児島中央」まで全線開通した際、その沿線地域「鹿児島県」「熊本県」、終着駅の先にある「宮崎県」の3県が共同して、平成23年10月から「熊本・宮崎・鹿児島デスティネーションキャンペーン ～のんびり過ごす極情の旅～」を実施している。鹿児島県・熊本県の2県で当初実施予定であったが、そこに宮崎県が加わった。

### デスティネーションキャンペーン概要

- ・DC統一のポスターを作成し、全国のJR主要駅に掲出
- ・重点送客エリアに指定し、送客キャンペーン実施(交通機関同士のスムーズな乗り換え等への配慮)
- ・オープニングイベント実施、スタンプラリー等のイベント実施
- ・TVCM放映
- ・期間中、地域で行う特別イベントとDCを連動してPR

今回の北陸新幹線 金沢駅開業を九州の場合に当てはめると、沿線地域である「鹿児島」「熊本」は「石川」「富山」、終着駅の先にある「宮崎」は「福井」と似た状況であると考えられる。そこで、宮崎県へDCについてヒアリングを行った。

### 宮崎県 観光推進課へのヒアリング要旨

- ・キャンペーン期間は平成23年10月～12月。
- ・準備期間も含め2年間で、予算は3県合同で1億円。今回のDCは九州新幹線全線開業を全国にPRするために実施するもので、費用負担の内訳は熊本:鹿児島:宮崎=2:2:1。熊本・鹿児島は沿線都市のため多めに負担。つまり、宮崎の負担は2,000万円である。
- ・1年目(平成22年10月)予算800万円(宮崎県分)。鹿児島で、旅行代理店を招いての販促会議(各県のプレゼンテーション含む)・観光コース体験(1泊2日で8コース)を実施。2年目(平成23年10月～12月)予算1,200万円(宮崎県分)、ガイドブック・ポスター・グッズなど作成。オープニングイベントは熊本で実施。

- ・ DC にあわせて地元でイベントを実施している。イベント・おもてなしは地元が熱意を持って行うことが重要である。
- ・ 宮崎市内では前々年と今年を比べると、宿泊客はホテルによっては 110～120%と伸びている。(震災で西日本に観光客が流れた影響も考えられる。また、口蹄疫の影響を受けた前年はイレギュラーと考え、前々年と比較した)
- ・ 鹿児島県の指宿温泉が賑わっているが、終着駅「鹿児島中央駅」から戻るよりも、その先に進もう(端まで行こう)と考える観光客の心理が影響していると考えられる。宮崎はこの点を踏まえ「鹿児島中央駅」からのアクセスを充実させないといけない。
- ・ DC の観光パンフレットでは鹿児島・熊本と同じ分量・ページ数で掲載されている。
- ・ JR への要望には熱意が必要である。

北陸新幹線の金沢駅開業は全国に対し「北陸地域」をアピールする絶好の機会であり、この機に福井が石川・富山と連携してデスティネーションキャンペーンを実施し、これに合わせたイベントの実施・観光地の整備を図っていく必要がある。

DC は自治体主導で提案するもので、キャンペーン実施の 3 年前にエントリーが必要である。開業と同時に実施するには、来年 11 月にはエントリーが必要となるため、早期に実施を検討し準備する必要がある。

### **(iii)インパクトのある福井県内観光地のコースでの売り出し**

新幹線開業後、暫定終着駅である「金沢駅」からさらに福井まで観光客を呼び込むためには、これまで以上のアピールが必要となる。ひとつひとつの観光地が単独で行う PR には限界があり、これらが連携することがより強い発信力を生む。

たとえば、東尋坊は「日本一の安山岩の柱状節理の観光地」、永平寺は「日本一の禅の道場」、恐竜博物館は「日本一の恐竜博物館」、朝倉氏遺跡は「日本一の中世史跡」、すべてが日本一である。さらには、「日本一のおろし蕎麦のメッカ」である県内各地域の有名店も入れて、これらをつなげて「日本一コース」とする。ただ、つなげるだけでなく、それぞれの共通点などを見出し、観光客が引き込まれる「テーマ」「ネーミング」で売り出すことが重要である

### **【対策②】県内観光地間の 2 次・3 次交通整備**

新幹線の暫定終着駅となる金沢から福井まで観光客を呼び込もうとする際に、金沢駅から福井までの 2 次交通、さらに福井駅から観光地までの 3 次交通の整備は必要不可欠である。この交通アクセスを向上させていくことは、観光面のみならず県民の利便性にも大きく関わってくる事項であり、積極的な対応策が求められる。

#### **(i)観光地同士を結ぶ周遊バスならびに福井駅から県内観光地へのバス路線の拡充**

福井県内の主要観光地である 4 か所(永平寺、東尋坊、朝倉氏遺跡、恐竜博物館)と福井駅との交通面でのアクセス状況を次に表してみた。

【福井駅ならびに県内主要観光地同士のアクセス整備状況】

	永平寺	朝倉氏遺跡	恐竜博物館	東尋坊	福井駅
永平寺		△	×	△	◎
朝倉氏遺跡			×	×	△
恐竜博物館				×	○
東尋坊					○

※◎一約 1 時間に 1 本（直通）

○一約 1 時間に 1 本（要乗継）

△一条件付き（期間、時間に制限あり）

×一不通

さらに、京福バスの各区間の運行状況は下記のとおりである。

《京福バス 路線図》

①福井駅—朝倉氏遺跡—永平寺【朝倉・永平寺ライナー（平成 23 年度）】

1 時間に 1 本、720 円（片道）

※8/20～11/27（土日祝日のみ）、9/1～13・1/12～1/24（毎日）

これ以外の期間は運行なし

②福井駅—永平寺【永平寺特急】

1 時間に 1 本、720 円（片道）

③永平寺—東尋坊【路線バス】

1 日 4 本、1,470 円（片道）

福井に来た観光客が、代表的な観光地をいくつか周りたいたいと考えることは容易に想像できる。例えば恐竜博物館は来館者数の伸び、また他県にはない施設ということを加味すると、今後、ますます観光客の増加が予想される有望な観光施設であるが、他の県内観光地との交通ネットワークが貧弱であり、他の観光地と一緒に周ることは少ないと推察される。強力な観光集客を誇る恐竜博物館と他の観光地を有機的に結び付けることによって、県内の観光地の魅力は格段に高まる。「恐竜博物館」に行く観光客はファミリー層が多く、上記にあげた観光地以外にも「松島水族館」「芝政」などにも訪れることが多い。こういったターゲット顧客別ルートも検討していく必要がある。まずは、小型バスなどを利用して社会実験を行うことで需要を把握して、成果があると思われる路線は事業化していくといった手順でルート開発を行っていくべきである。

また、金沢駅開業時までには福井駅西口のバスターミナルの移転整備を先行して行い、福井に来た観光客の利便性を高めていくことも必要である。

**（ii）金沢駅から福井県内観光地へのバス路線の拡充**

北陸新幹線の暫定終着駅である金沢駅からのバスでの移動手段も充実させていくべきである。金沢から山中・山代などの温泉地を経由して、永平寺・勝山・大野方面へと向かう観光客には鉄道よりもバスが効果的な移動手段となる。（ただし、現在の法制

度では、福井県のバス会社は福井を起点もしくは終点としなければ、バスを走らせることはできない。そのため、日帰りで金沢駅—福井県内観光地—金沢駅という行程のバス運行ができない。）

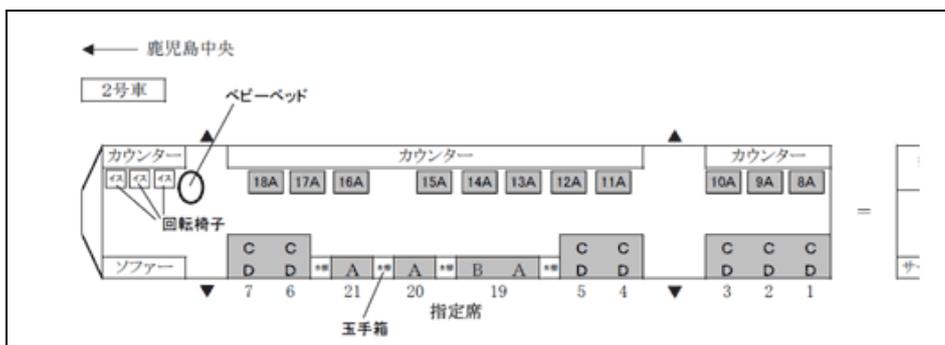
### (iii) 鉄道運行における福井駅からのスムーズな乗り継ぎ、ソフト面での充実

福井駅から電車で観光地へ行く場合、しらさぎやサンダーバードと地元の鉄道との乗り継ぎの利便性を確保することは重要である。具体的対策としては、金沢駅から福井駅へ到着してからスムーズに乗り換えることができ、乗り換えを誘導する案内看板などの充実がある。さらには、観光地とタイアップしての割引企画切符や道事業者相互の期間内フリー切符などのソフト面の充実も重要であり積極的に取り組んでいく必要がある。

また、移動手段としての電車というだけではなく、それ自体が観光の魅力も備え、誘客に結びつけるという方法もある。その一例として金沢—福井間に、福井にちなんだ特別なデザインの企画列車の運行を提案したい。たとえば、九州新幹線全線開業に合わせ指宿枕崎線に走り出した観光特急列車「指宿のたまて箱」は、個性的なデザインで外観も車内もユニークな列車で、九州新幹線で鹿児島中央駅に着いた旅行客を、旅情豊かに南の温泉地・指宿へといざなってくれる。この例にもあるように、金沢に降り立った客（特に観光客）の福井への乗り換えの目印となるとともに、福井への観光誘客の一つの目玉となるものである。

#### 「指宿のたまて箱」

JR 九州が指宿枕崎線の鹿児島中央駅-指宿駅間で運行している特急列車。九州新幹線の開業効果を沿線外にも広めるため運行している観光列車で、3月12日の九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開業にともなって翌13日から運転を開始した。愛称「いぶたま」。童話の「うらしまたろう」がテーマになっている。



#### **(iv) レンタカー乗り捨て補助制度「らくらく乗り捨て」**

近年、自ら作ったプランで動く個人旅行が増えている。その際の現地移動手段としてレンタカーを使うことが多い。しかし、現状ではレンタカーの乗り捨て時（たとえば金沢から出発し福井の営業所で返すという場合）、割増しの料金がかかる（ある会社の場合 3,000 円程度）。そこで、レンタカーで他県から福井に来て乗り捨てをする場合の割増し料金の一部について補助制度を設けることを提案したい。レンタカーの乗り捨て割増し料金の負担が軽くなれば、金沢から足を延ばして福井に来る機会も増え、誘客促進につながるということが考えられる。

### **【対策③】戦略的な福井の魅力発信(他県とは違う福井オリジナルの観光素材の確立)**

#### **(i) 福井駅前に福井の食を集めた「飲食」「物販」「食育発信」施設の設置**

金沢駅開業アンケートによると、「全国に発信できる福井県の魅力」としては、「食関係の観光資源（カニなど）」（41.4%、全体の約半数）が最も多かった。福井の食は全国的に見ても、魚介類を中心に評価が高い。例えば冬には「越前カニ」を目当てに観光に来る方も多いが、福井駅の近くには本場のカニを提供できる店は少ない。そこで福井駅周辺を中心市街地に、福井の食を集め、飲食だけではなく物販、そして「食育」の PR スペースなども兼ね備えた「福井の食資源、食情報がすべて揃うワンストップ施設」の設置を提案したい。熊本県には、熊本城に隣接する観光誘客施設として「城彩苑」が平成 23 年 3 月にオープンした。オープン後の来客数は約 20 万人/月で、県外客が 7、8 割を占める。「熊本城」に集まる観光客への消費喚起を促すアンテナ施設としての役割を担っている。



福井で、こういった大型観光施設を設けることは難しいが、広場・再開発ビル・空き店舗等を活かして、特に食に特化した施設を福井駅前に立地することが重要である。時間的制約がある観光客にはここで福井の良さを体験してもらい、興味を持った観光客にはさらにリピーターとして越前海岸などに出向いてもらう。観光客のニーズに合わせた提案を行うためにも必要と思われる。

また、食材そのものだけではなく、福井発祥の「食育」は大いに他県に注目されるものであり、大いにアピールしていくべきである。食のスタイルの提案を通して、形に表しにくい福井の良さをあわせて発信していくことで、相乗効果が期待される。

また、大和田に立地する中央卸売市場を観光客向けへ開放することも有効である。近隣には交通要所である「福井北インター」「永平寺」などもあり、観光ルートとしても組み込みやすい。沖縄の牧志公設市場のように、市場で買い物した鮮魚を、そこで調理して食べられるのは観光客にとって大きな魅力である。

## 「城彩苑」概要

物販・飲食ゾーン「桜の小路」、歴史文化体験施設「湧々座」で構成される。「桜の小路」には江戸時代風の佇まいをした専門店 23 店舗（飲食 7、物販 16）がある。

### （ii）「恐竜博物館 福井駅前支店」の設置

金沢駅開業アンケートによると、「全国に発信できる福井県の魅力」として、「恐竜など他にはない観光資源」（25.6%）という回答が多かった。

恐竜博物館は国内ナンバー1の恐竜専門展示施設、世界三大恐竜博物館の一つと言われており、観光資源として大いに活かすべきである。しかし、恐竜博物館は福井駅から約1時間の移動時間を要するため、時間的制約がある観光客には訪れにくい場合もある。そこで、福井駅前に恐竜博物館のアンテナ施設「恐竜博物館 福井駅前支店」を設置してはどうだろうか。恐竜の県として福井県を強烈に印象付けることが可能となり、勝山市にある「本店」への誘客にも大いにつながる。

また、恐竜博物館においても展示だけではなく、娯楽性を持たせた関連施設を充実させていくことや恐竜関連のビジネスも今まで以上に拡大していくなど、博物館を核とし、裾野を広げていくことも重要である。

観光は裏に隠されたストーリーで売っていくことも大事であるが、やはり大きなスケールで分かりやすく視覚に訴えるものが幅広い客層に受け入れられることは間違いないと思われる。そのような観点からも、福井の観光資源である「恐竜」はマッチし、これを活かさない手はない。一部地域だけではなく、福井県を「恐竜がいる県」としてPRしていくことが重要である。

### （iii）伝統的祭りの掘り起こしと新たなイベントの創造

他県にはない福井独自の祭のPRとして、例えば、「睦月神事（福井市清水地区）」「左義長まつり（勝山市）」「水海の田楽能舞（池田町）」など、規模だけでの誘客は難しくても、「福井らしさ」を売りにアピールできる祭にスポットをあてる。それを伝統的祭りとして全国に発信し誘客に結びつける。

また、最近の「B-1グランプリ」の盛り上がりに見られるように、全国各地で新しいイベントが生まれ、地域への誘客促進に寄与している。福井においても、新しい祭り・イベントを長期的視点で育てていくことも重要である。

### （iv）福井の飲食店を体験できる「バル街(BAR-GAI)」の実施

函館では「バル街 (BAR-GAI)」という飲食店の共同誘客事業を行っている。福井でも「はしご酒大会（主催：福井県社交飲食業生活衛生同業組合、共催：福井県飲食業生活衛生同業組合、福井県麺類業生活衛生同業組合、日本バーテンダー協会福井支部）」を行っているが、これを継続し、さらに、おつまみに「各店自慢の福井ならではの一品」などを出していくことで観光的要素を強化し、福井での食事の魅力を充実させていくべきである。

### 「バル街 (BAR - GAI)」

函館で開催し、16 回目を迎える「バル街 (平成 23 年は 9 月 9 日 (金) 開催)」では各参加店舗が顧客に 1 ドリンクとオリジナルおつまみ 1 つを提供する。3,500 円の前売りチケットを購入し、それぞれの希望のお店を 1 日ではしごしていくイベント。全国でも、これと同様な取り組みが起きている。

### **(v)メディア・専門誌など様々な手段を活用した福井の「食」の情報発信**

金沢駅開業アンケートによると、「金沢駅開業のメリットを享受し、デメリットを解消する方策」として「全国的な情報発信の強化(メディア・ホームページなど)」(16.4%)が最も多かった。

福井には食関係でカニ以外にも良いものがある(ガサエビなど)のに、知られていない(情報が不足している)。また、食の情報だけではなく、それらに携わる「料理人」などの「人」や「食へのこだわり」などにもスポットをあてる。それらにストーリー性を持たせて繋げていく。それらをホームページ・フェイスブック・メディア、また「旅」「食」関係の専門誌への掲載なども通じて情報発信を行うことが重要である。

### **影響・課題②北陸地区に訪れる観光客が増える一方で、その恩恵は富山県・石川県に比べ限定的である(「脅威」)⇒「石川県・富山県と比べて誘客力が弱い」**

先にも述べたように北陸地区へ訪れる観光客は、開業前と比べると、大幅に増えるが、一方で「石川県」「富山県」と比べて、「福井県」の流入増は限定的である。金沢駅開業時には、石川・富山引けを取らないイメージアップ、ブランド力向上が求められる。

### **【対策①】福井の知名度アップ**

#### **(i)キャラクターを使ったイメージ戦略による「福井県」の周知**

福井は全国的に見て知名度・認知度が低い。県内にも素晴らしい観光地が多くあるが、発信力が弱く全国的な知名度は低い。これを打開するための手段は様々であるが、より有効な結果を導き出すための対策を研究していくことが必要である。

熊本県では「くまもん」というイメージキャラクターを作り、PRを行っている。このキャラクターは小山薫堂氏を総合アドバイザーに迎えてできたものである。「くまもん」デザインを使用して開発された商品は 420 件、1,000 アイテムにのぼる。熊本県内の各観光地の PR よりも、「くまもん」を通じて「熊本県」をアピールしている。また、観光ターゲットを関西方面に特化し、関西での「くまもん」認知度は約 40%となっている。観光にかかる予算・マンパワーは鹿児島・長崎と比べると多いわけではないが、この「集中化戦略」によって、それを補って余りある成果を生み出そうとしている。例えば、熊本の「くまもん」、彦根の「ひこにゃん」などに代表されるキャラクターを作り、それを強力にプッシュして PR する。「福井と言えど・・・」と言われるキャラクターに育て上げ、各観光地の PR よりも優先させて、「福井県」を売り込むイメージ戦略を実施することが重要である。

## 《ご当地キャラクター》



キャラクター「くまもん」

キャラクター「ひこにゃん」

### **(ii)3福キャンペーンの実施**

福井・福岡・福島と間違われることが多い3県で協力して、合同キャンペーンを実施してはどうだろうか。「3福キャンペーン」などと題して、それぞれの県で3県の土産物・観光情報の発信を行う。よく間違われるという状況を逆手にとった知名度向上の一例である。

### **(iii)「ありのままの福井体験(教育・健康・自然など)」のアピール**

アンケート及びヒアリング調査では、福井の良さ・魅力について下記の点が挙げられた。

- ・「古き良き日本」の象徴である。
- ・3世代家族が多く、高齢者が家庭の中で役割を持ち「健康長寿」である。
- ・祖父母が子供を育てることに関わり、「教育」にも長けている。
- ・「自然」も多く、「農業」も盛んである。

また、「北陸新幹線 金沢開業による県内経済への影響調査」でも、「全国に発信できる福井県の魅力」として「住みやすさ」(36.9%)という回答が多かった。

福井は都市圏の真似をしても、決して埋められない差はある。どれだけ多くの投資をしても、大都市との差別化を同じ土俵の上で行うことは難しい。そこで、上記のような「福井らしさ」により磨きをかけ、大いに発信をしていくことが必要である。

福井独自の素材として、キーワードは「健康長寿」「自然」「教育」「田舎」であり、これらを総称するものとして「住みやすさ」がある。

映画「ハリーポッター」のロケ地としても有名なイギリスの「コッツウォルズ地方」は、人々が自然とともにのどかな暮らしを営む地域である。そこは、都市のような派手さはないものの、大勢の観光客が憩いを求めて訪れる。

## コッツウォルズ地方

英国イングランド南西部の北東-南西方向に延びる丘陵地。グロスターシャー州をはじめ、ウィルトシャー、ウォリックシャー、ウースターシャー、オックスフォードシャー、サマセット州を含む。標高は300～330メートル。美しい田園景観と伝統的な村落景観で知られ、数多くの観光客が訪れる。



農村でのグリーンツーリズム、健康長寿を打ち出した食事・土産物の開発など、この切り口を深掘りしていくことが新たな福井の魅力の再発見につながる。以下、キーワードごとにアンケートに寄せられた意見を紹介したい。

## 福井の良さについて

### 〈住みやすさ〉

- ・住環境に優れている点などを強調し、流入人口を増やしていくしか方法はない。
- ・日本が観光立国を目指すスローガンとして掲げているのが「住んでよし、訪れてよし」。

### 〈健康〉

- ・メディカルツーリズムは将来的に有望なマーケット。(インバウンドも含めて) 治療期間が長いから宿泊もあり。
- ・教育、陽子線治療など福祉充実都市を目指す。
- ・福祉面で老人介護施設、健康面でスポーツジムの充実などを進めていく。

### 〈自然〉

- ・自然を活かすと良いと思う。海・山など福井には自然がいっぱい。体験農業・漁業、独自の県発信を行う。
- ・アグリツーリズムを中高年対象に展開。ニーズは高い。たとえば、豊橋では、みかん農家の収穫を手伝うツアーを実施していたが、すぐに売り切れた。なかなか体験できないのと、ふれあいを持てるのが特徴である。
- ・福井は適度に田舎、適度に街である(スキー、温泉、海、買い物も比較的近くでできる)。生活にも困らない。自然も豊かである。「住みやすさ」に特徴がある。
- ・福井は自然と調和した住みやすさで売っていく。(足羽川等をいかした)

### 〈教育〉

- ・若い人たちに福井を知ってもらうため、一度来てもらう(それをきっかけに福井を愛してもらう)。そのためにもデザイン・研究関連施設など知的集約産業を育てる。
- ・教育で県外にPRして、定住策をもっと進める

## (iv)「首都圏 福井化計画」の実施

福井の観光の打ち出し方も全国的に分散して行うのではなく、特に金沢駅開業に際しては、関東方面の顧客を想定し出張宣伝隊の実施など集中的に行っていくべきである。企業経営で効果的手法の一つとして行われる「集中化戦略」を観光PRにおいても実施していくことが重要である。例えば、1週間集中して、首都圏でテレビなどメディア広告・ポスター・看板の設置などを通じて、福井をPR・露出する機会を増やす。これにより、自然と「福井を知りたい」という気持ちを起こし、誘客へとつなげる。

## **(v)福井県人会とタイアップした PR**

東京・大阪など大都市圏には福井県人会がある。首都圏における県人会とタイアップして、情報共有・提供を行い、首都圏で「福井の良さ」を口コミで発信する。また、福井県では、「ふくいブランド大使」事業を行っている。福井出身の有名人を「ふくいブランド大使」に委嘱して、より活用・強化を図るべきである。

### **ふくいブランド大使**

福井県の歴史・文化・自然・食べ物・健康長寿などの魅力を全国に向けて強くアピールするため、県民一人ひとりがセールスパーソンとなって、県外で本県のイメージアップ活動を展開する事業。

## **【対策②】戦略的な観光誘客の展開**

### **(i)県内有名観光地に専門担当者を設置支援**

当所が観光地に対して実施したヒアリングによると、県内観光地では事業者が協会・組合の事務局を兼ねているところが多い(永平寺観光協会・東尋坊観光協会など)。このような観光地では新しい事業を行うにも人的余力がなく取組みにくい場合も多い。

反面、あわら市観光協会では、旅行会社 OB を事務局長として公的助成金により雇用し、金沢駅開業をにらんで「オンパク」というイベントを実施し始めている。

金沢駅開業の平成 27 年 3 月までを期限に、新たな取り組みを観光地が行うための人的な支援策として、旅行会社 OB などを専門職として県内観光地に設置するなどの仕組みが求められている。これにより、以下の 3 点を期待できる。

1. 勤務経験を活かした事業アイデアの提案
2. 業界内で培われた人的ネットワークの活用
3. 事業者間の調整機能の発揮

### **「オンパク」概要**

オンパクは、「温泉泊覧会」の略語。観光客の減少で活気を失いつつあった自分達の地域を元気にすることを目的として、2001 年に大分県別府市で始まった。オンパクは「プログラム」と呼ばれる小規模の体験交流型イベントを沢山集めて短い期間に開催する。オンパクは、パートナーと呼ばれるプログラムを提供する地域の人々が主役である。パートナーは、オンパクのプログラムを通じて地域の資源を使った新しい商品やサービスが世の中に受け入れられるかを試す場としても活用する。

### **(ii)県民の意識向上及びホスピタリティの徹底**

観光振興のためにはホスピタリティの向上が必要である。それには、まずは地元民に福井の「歴史」「食」などを知ってもらうことが重要である。住民が福井についての知識を語ることで、それぞれが広告塔になり、福井についての PR につながる。また、観光では地元の人との交流が思い出になる。観光地での人とのふれあいがリピーターへとつながっていく。そのための取組みとして、飲食店・土産物屋など直接、観光に関わる店舗には、よりホスピタリティの重要性を知ってもらう「おもてなし出前教室」などの取組みが必要である。

### (iii)分野(エネルギー関係など)を絞ったコンベンションの誘致

首都圏から福井へのアクセスが2ルート(北陸・東海道新幹線)できる地理的特性を活かして、県外からのコンベンションの誘致・PRを進める。

平成22年に「日本APECエネルギー大臣会合」が福井で開催された。このように、エネルギーなどテーマを絞って、集中的な誘致活動を行っていくことで、より緻密な対応ができて効果的である。

### (4)公共交通(交通アクセス)

福井から各都市への交通アクセス手段としては、鉄道・飛行機・高速バス等が考えられる。この中で、北陸新幹線金沢開業の影響が大きいと思われる鉄道と飛行機を取り上げる。高速バスについては、速達性を特長とする新幹線の影響は薄いものとして、検討項目としては取り上げない。

※以下の「影響・課題および対策」では、下記を前提条件として記載している。

#### 《北陸新幹線が金沢駅まで開業することによる移動時間の変更》

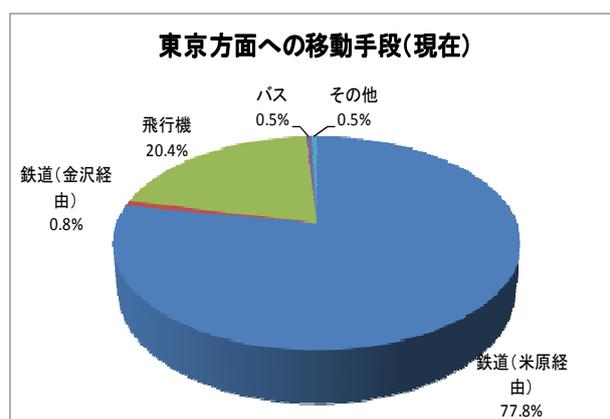
	現 状		金 沢 駅 開 業 後
①東京～金沢間	3時間40分	⇒	2時間20分【1時間20分短縮】
②東京～福井間	3時間30分(米原経由)	⇒	3時間20分(金沢経由)【10分短縮】

(出典：福井県資料)

### 現状について

#### (1)鉄道による東京方面へのルートについて

「北陸新幹線金沢駅開業による福井県内経済への影響に関するアンケート調査」(以下金沢駅開業アンケート)を見ると、東京方面への移動手段は現行、鉄道(米原経由)が圧倒的に多く4分の3以上を占めており、次いで飛行機(小松空港利用)20.4%である。この2手段で首都圏への移動のほとんどを占めている。なお、金沢経由については現状0.8%に止まっている。鉄道については、事実上、米原経由以外の選択肢はない状況である。



#### (2)しらさぎについて

平成23年9月1日現在、福井～米原間を走るしらさぎは1日16往復でほぼ1時間に1本の割合で走っている。所要時間は、福井～米原乗換～東京でおよそ3時間30分を要する。

下り便は、米原発金沢行きが8本(51・53・55・57・59・61・63・65)、名古屋発富

山行きが8本（1・3・5・7・9・11・13・15号、うち1本が和倉行きに分岐）である。東京発の東海道新幹線とは、早朝の51号を除く15便が米原で連絡している。最も早い福井発の下り便は9:15の51号、最も遅い便は23:51の65号である。

一方、上りは金沢発米原行きが8本（52・54・56・58・60・62・64・66号）、富山発名古屋行きが8本（2・4・6・8・10・12・14・16号、うち1本が和倉発と連結）である。東京への東海道新幹線とは、夜遅い時間を走る16号を除く15便が米原で連絡している。最も早い福井発の上り便は5:49の52号、最も遅い便は20:55の66号である。

しらさぎ下り

	名古屋	米原	福井	金沢	富山	
51		801	915	1006		
1	750	859	1002	1051	1127	
3	857	959	1103	1154	1229	和倉便分岐
5	948	1059	1203	1252	1328	
53		1159	1303	1351		
7	1148	1259	1404	1452	1529	
55		1359	1504	1552		
9	1348	1459	1603	1654	1731	
57		1559	1704	1754		
11	1548	1659	1803	1851	1929	
59		1759	1903	1954		
13	1748	1900	2006	2054	2132	
61		1959	2103	2154		
15	2003	2105	2213	2302	2342	
63		2200	2304	2352		
65		2248	2351	039		

しらさぎ上り

	富山	金沢	福井	米原	名古屋	
52号		500	549	656		
2号	502	541	631	740	851	
54号		644	736	844		
4号	709	749	838	944	1048	
56号		848	937	1044		
6号	909	948	1037	1144	1248	
58号		1048	1137	1244		
8号	1106	1145	1235	1344	1448	
60号		1249	1337	1444		
10号	1306	1345	1435	1544	1648	
12号	1403	1446	1536	1644	1748	和倉便連結
62号		1548	1637	1744		
14号	1611	1648	1737	1844	1946	
64号		1748	1838	1944		
16号	1813	1851	1941	2048	2145	
66号		2005	2055	2201		

(2011年4月現在)

### (3)サンダーバードについて

福井⇔大阪間のサンダーバードは1日23往復で、1時間に1本ないし2本が走っている。所要時間は、福井⇔大阪間1時間50分ないし2時間5分である。

下りはいずれも大阪発で始発はサンダーバード1号で大阪7:09発である。全ての便が福井を通過するが、うち4便が金沢止まり（9・17・33号・37号）、4便は金沢通過後和倉に向かう（5・13・19・29号）。残りの14便が富山に達する。さらに富山到達の14便のうち1便は魚津に向かう。下りの便で最も早い福井発の便が9:02の1号で、最も遅い便は福井22:49発の45号となる。

一方上りは、魚津発が1本（10号）、和倉発が4本（12・20・28・36号）、金沢発が4本（4・8・32・44号）、残りの14本が富山発であり、合計23本が福井を通る。最も早い福井発の便が6:24の2号、最も遅い便は21:21発の46号である。

サンダーバード下り

	大阪	福井	金沢	富山	
おはようエクスプレス		700	750	833	土休日運休
はくたか5号		730	820	855	
1号	709	902	946	1022	
3号	741	937	1030	1106	
5号	812	1013	1110		和倉
7号	842	1031	1122	1158	
9号	912	1111	1201		
11号	942	1133	1219	1259	
13号	1012	1209	1303		和倉
15号	1042	1232	1323	1401	
17号	1142	1335	1501		
19号	1203	1409	1502		和倉
21号	1242	1435	1528	1604	
23号	1342	1536	1625	1707	
25号	1442	1635	1724	1804	
27号	1533	1736	1828	1903	
29号	1612	1808	1902		和倉
31号	1642	1830	1918	1955	
33号	1712	1910	1958		
35号	1742	1931	2023	2059	魚津行
37号	1804	2013	2103		
39号	1842	2037	2123	2201	
41号	1927	2123	2214	2253	
43号	2007	2208	2258		
45号	2056	2249	2336	012	

サンダーバード上り

	富山	金沢	福井	大阪	
2号	453	538	624	823	
4号		611	701	906	
6号	612	702	747	939	
8号		711	802	1004	
10号	725	805	849	1039	魚津始発
12号		815	905	1106	和倉
14号	818	903	947	1137	
16号	914	953	1042	1237	
18号	1010	1055	1142	1337	
20号		1124	1211	1406	和倉
22号	1116	1156	1244	1437	
24号	1207	1253	1342	1537	
26号	1310	1356	1444	1637	
28号		1417	1506	1707	和倉
30号	1403	1457	1544	1735	
32号		1515	1606	1809	
34号	1522	1601	1646	1837	
36号		1613	1706	1908	和倉
38号	1616	1654	1744	1937	
40号	1711	1756	1843	2037	
42号	1756	1842	1929	2122	
44号		1943	2032	2230	
46号	1956	2035	2121	2312	
おやすみエクスプレス		2141	2231		
はくたか24号	2149	2229	2316		

(2011年4月現在)

#### (4)飛行機(小松⇄羽田便について)

小松⇄羽田間は1日11往復の便がある。飛行時間は1時間～1時間10分、空港までのアクセスとチェックインの時間を考慮すると福井駅⇄東京駅間は約3時間20分程度を要し、米原乗換で東海道新幹線を利用するのとあまり変わらない。

小松→羽田				羽田→小松			
	航空会社	出発時刻	到着時刻		航空会社	出発時刻	到着時刻
1	JAL	7:50	8:55	1	JAL	7:45	8:50
2	ANA	8:05	9:10	2	ANA	8:15	9:15
3	JAL	9:35	10:40	3	ANA	9:50	10:50
4	ANA	10:00	11:10	4	JAL	9:55	10:55
5	JAL	11:50	12:55	5	JAL	13:00	14:00
6	ANA	12:10	13:15	6	ANA	15:05	16:05
7	JAL	14:40	15:45	7	JAL	16:15	17:15
8	ANA	17:20	18:30	8	ANA	18:10	19:10
9	JAL	18:05	19:10	9	JAL	18:15	19:15
10	ANA	19:50	21:00	10	ANA	19:55	21:00
11	JAL	19:55	21:05	11	JAL	20:05	21:05

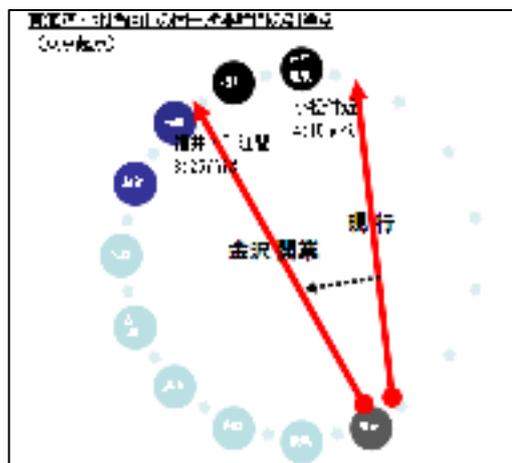
(2011年8月現在)

#### 影響・課題①金沢経由の乗客が大幅に増える

福井県の試算によると、米原経由・金沢経由の双方の同一所要時間の地点が、現在の小松付近から、金沢駅開業後は福井・鯖江間に移動する。その結果、乗車料金を考慮せず移動時間のみを基準とした場合、県内と首都圏間の流動の2/3が金沢経由にシフトする(現行89万人→開業後94万人中60万人)。

また、当所の金沢駅開業アンケートでも、東京への移動は金沢経由が現在の0.8%から、金沢駅開業後22.4%と大幅に増加する結果となっている。これらを合わせて考えると、北陸新幹線が金沢駅開業した場合、

現在米原経由がメインであった首都圏への県内鉄道流動の相当数が金沢経由にシフトするものと考えられる。



#### 【対策】金沢駅での新幹線乗換の利便性確保が必要

##### (i)福井⇄金沢の接続性の確保

現在、富山県・石川県の住民の多くが東京方面への移動に、上越新幹線～はくたかを利用している。この上越新幹線～はくたかを利用している富山県・石川県の住民の大部分が、金沢駅開業後は北陸新幹線にシフトすることが予想される。現行、北陸新幹線は東京⇄長野までの運行状況をみると1時間1～3本、合計で上り29本、下り26本運行しているが、金沢駅開業後は北陸新幹線の本数はさらに便数が増加することは

想像に難くない。このように北陸新幹線は、上越新幹線並みの運行本数から推察すれば、往復で30本以上の新幹線が金沢に発着することとなる。したがって、福井の利便性確保のためには、全ての金沢発着便の新幹線に接続するダイヤ編成を求めていかねばならない。(なお、しらさぎとサンダーバードの運行については後述する)

東京一大宮間の使用状況

上り	通常		臨時		合計	下り		臨時		合計
	長野	上越	長野	上越		長野	上越	長野	上越	
6						2	2	1	2	7
7	1	3			4	2	4	1		7
8	3	4			7	1	3	1	1	6
9	2	4		1	7	2	3	1	1	7
10	2	4			6	2	2	1	2	7
11	2	3	1	1	7	2	2		2	6
12	2	3		2	7	1	3	1	2	7
13	1	2	1	1	5	1	2	1	2	6
14	1	2	2	1	6	1	2	1	2	6
15	1	2	2	1	6	2	3	1		6
16	2	2	1	1	6	2	3	1	1	7
17	2	3		1	6	2	3	1	1	7
18	2	3	1	1	7	1	4	2		7
19	2	3	1		6	3	3			6
20	2	3	1	1	7	1	3	1	1	6
21	1	2	2	2	7	2	2	1	2	7
22	2	1		1	4	1	1			2
23	1	2		2	5		1			1
合計	29	46	12	16	103	26	44	14	17	101

(2011年4月時点)

## (ii) 福井⇄金沢の早朝、深夜便接続の確保

首都圏での滞在時間が最大になるよう、早朝や深夜便についても、しっかりとした接続性を確保する必要がある。現行、北陸線は早朝5時台から運行を行い東海道新幹線との接続を行い9時台に東京に到着している。また深夜は0時30分すぎまで東海道新幹線との乗継列車の運行を行っている。これらの例と同じように、金沢駅に早朝・深夜に接続する列車を設け、首都圏での滞在時間を極力確保すべきである。

ここで一つのシュミレーションを行ってみた。現在長野まで発着している北陸新幹線のダイヤを元に、それが金沢まで延伸し、福井との接続を検証した結果が次の図である。早朝5:48分福井発、そして深夜0:24分福井着の便を確保できれば、東京での滞在時間は11時間56分となり、現行東海道新幹線による10時間23分よりも1時間半以上も拡大できる。このように早朝・深夜に適切な接続を確保することによって、福井や県外からの客にとっての利便性が大幅に向上することになる。なお、現行早朝便・深夜便についてはしらさぎやはくたか、おはようエクスプレスなどの特急列車が運行し接続を確保しているが、金沢駅開業後は乗客が見込める福井⇄金沢間に専用特急や快速列車を運行し、接続を確保するのものの一つの方法であろう。

長野新幹線の東京駅発着ダイヤ(現状)にあわせた最速の事例									
福井	金沢	金沢	東京	上り 時間	下り 時間	東京	金沢	金沢	福井
		長野始発	7:40	6	6	6:24	8:44	8:56	9:44
		長野始発	8:04	7	7	6:52	9:12	9:24	10:12
		接続なし	6:04			7:24	9:44	9:56	10:44
		接続なし	6:32		8	7:52	10:12	10:24	11:12
			6:48		8	8:36	10:56	11:08	11:56
<b>5:48</b>	<b>6:36</b>		9:08	9	9	9:20	11:40	11:52	12:40
<b>6:20</b>	<b>7:08</b>		9:40			9:52	12:12	12:24	13:12
6:52	7:40		10:12	10	10	10:24	12:44	12:56	13:44
7:12	8:00		10:32			10:44	13:04	13:16	14:04
7:34	8:17		11:12	11	11	11:24	13:44	13:56	14:44
8:11	8:59		11:31			11:44	14:04	14:16	15:04
8:52	9:40		12:12	12	12	12:24	14:44	14:56	15:44
9:32	10:20		12:52		13	13:04	15:24	15:36	16:24
10:32	11:20		13:52	13	14	14:04	16:24	16:36	17:24
11:32	12:20		14:52	14	15	15:04	17:24	17:36	18:24
12:12	13:00		15:32	15		15:44	18:04	18:16	19:04
12:52	13:40		16:12	16	16	16:24	18:44	18:56	19:44
13:12	14:00		16:32			16:44	19:04	19:16	20:04
13:52	14:40		17:12	17	17	17:24	19:44	19:56	20:44
14:12	15:00		17:32			17:44	20:04	20:16	21:04
14:52	15:40		18:12	18	18	18:24	20:44	20:56	21:44
15:12	16:00		18:32		19	19:04	21:24	21:36	22:24
15:52	16:40		19:12	19		19:24	21:44	21:56	22:44
16:32	17:20		19:52			19:44	22:04	22:16	23:04
17:08	17:56		20:28	20	20	20:40	23:00	<b>23:12</b>	<b>0:00</b>
17:32	18:20		20:52		21	21:04	23:24	<b>23:36</b>	<b>0:24</b>
17:56	18:44		21:16	21		21:28	23:48	接続なし	
18:52	19:40		22:12	22	22	22:04	長野止り		
19:28	20:16		22:48						
20:04	20:52		23:24	23					

金沢－東京間は2時間20分で計算、福井－金沢間は48分、乗り換え12分を想定

現在の始発及び終着時刻									
福井	金沢						金沢	福井	
7:00	7:49	おはようエクスプレス				しらさぎ52号	5:00	5:48	
23:51	0:39	しらさぎ65号				はくたか24号	22:29	23:16	

(2011年4月ダイヤをもとに試算)

### (iii) 金沢駅での乗り換えのための視認性向上

福井県からの(あるいは福井県への)客が、金沢駅で乗り換えがスムーズにできるような駅構内のホーム配置や誘導サインの設置が必要である。

### 影響・課題② 首都圏方面への移動手段が2ルートできる

金沢駅開業アンケートを見ると、金沢駅開業後の東京への移動手段について、金沢経路を選択する人が大幅に増加する一方で、半数以上の57.5%は依然として米原経路を回答している。その理由をヒアリングで調査した結果は次の通りである。

- ・10分間の短縮では、米原経路から金沢経路に変更するには弱い。
- ・品川、新横浜等で乗り換えできることを考慮すると、米原経路を選ぶ。
- ・いつも乗りなれている米原経路を選ぶ(金沢経路がイメージできない)。

金沢駅開業後の状況についての情報が不足する中で金沢経路をイメージできないという回答が聞かれたが、一方で、品川や新横浜等での下車も想定して米原経路を選択するという実質的な選択をしている人も多いことも分かった。したがって、米原・金

沢経由両ルートについて、共に同レベルの利便性が確保され、どちらのルートでも選択できる交通体制を構築することが必要である。また、武生・敦賀など福井以南の地域にとって東京までの移動は依然として米原経由が早く、両ルートの選択性の確保は重要となる。

### **【対策】米原・金沢両ルートの選択可能性を高める**

#### **(i) 2ルート交互運行など効果的なダイヤ編成**

福井駅を基準に考えた場合、現在米原経由東海道新幹線は1時間1本の運行であるが、金沢駅開業後は金沢経由・米原経由が交互に運行され、どの時間帯においても東京方面便の利便性が確保される状態が最も望ましい。金沢駅開業後は、ともすると金沢経由に偏重したダイヤ編成が予想されるが、米原経由も現行と同レベルの運行本数を確保しかつ金沢経由との交互での運行を確保できることが望ましい。

#### **(ii) 料金レベルの同一化(割引切符の企画)**

福井における米原・金沢両ルートの選択可能性を高めるためには、両ルートの料金が同一レベルでなくてはならない。営業距離や既設新幹線料金体系を参考に、福井⇄東京間の金沢経由についてシミュレーションを行った。その結果、通常料金では金沢経由と米原経由とでは料金的にはほとんど変わらないことが分かった。しかし、現在、福井⇒東京往復には割引切符が設定されており、料金的なインセンティブは非常に大きい。したがって、金沢経由においても、こうした料金的な割引切符の企画はぜひとも必要である。

また、首都圏からの誘客を行うためにもJR東日本の「大人の休日パスポート」だけでなく、東京発(首都圏発)の多世代の方々が利用できる割引切符の企画を提案していくべきである。例えば、富山・石川・福井の北陸地域を周遊エリアに設定した周遊きっぷなどを企画し北陸地域への誘客を図るのも一案であろう。

#### **福井⇄東京米原経由・金沢経由の料金比較シミュレーション**

金沢—上越 168.6km / 上越—高崎 176.8km / 高崎—東京 105 km  
金沢—東京合計 450.4 km

東北新幹線水沢江刺—東京 470.1 km 12,680 円 (乗車券 7,350 円、特急券 5,330 円) を金沢—東京の類似コースとして金額をあてはめる

金沢—福井の特急券 1,660 円 ÷ 2 = 830 円

金沢—福井 76.7 km / 金沢—東京 450.4 km

福井—東京合計 527.1 km

乗車券 8,190 円 特急券 6,160 円 (新幹線 5,330 円、特急 830 円)

トータル 14,350 円

米原経由

福井—東京 合計 14,260 円 (乗車券 8,510 円 特急券 5,750 円)

**結論：90円米原経由が安い**

### **(iii)2 ルートを同時に味わえる企画切符や観光商品の提案**

福井が北陸新幹線と東海道新幹線のほぼ中間地点に位置することを利点に、東京発～北陸新幹線経由～福井～東海道新幹線経由～東京着、福井発～北陸新幹線経由～東京～東海道新幹線経由～福井着といった「2ルート同時に味わえる」1周回りの観光商品の提案や割安切符の企画を関係機関にはたらきかけていくべきである。

### **影響・課題③サンダーバード・しらさぎの乗車率が変化する**

#### **①サンダーバードについて**

サンダーバードについては、金沢駅開業により北陸新幹線の接続特急として、これまで以上に重要な役割を担うようになる。なぜなら、福井県の調査によると、これまでの富山・金沢⇄大阪の乗客に加えて、これまで地理的に大阪との結びつきが非常に薄かった信越地方の乗客が増えるからだ。このため福井⇄関西方面の乗車率は、現在よりも上昇することが想定される。

#### **②しらさぎについて**

一方、しらさぎについては状況は複雑である。しらさぎの運行を2つの視点から推察してみたい。

#### **《JRの運用面（当委員会独自の推察）》**

- ・ JR 西日本とすると、北陸地方から首都圏への移動について、米原経由で東海道新幹線(JR 東海)に接続させるより、自社の利益となる金沢経由で北陸新幹線への乗換を優先するダイヤ編成の可能性が大きい。つまり、金沢駅での接続を優先するので東海道新幹線への乗継利便性が低下する可能性がある。
- ・ JR 東海とすると、東海道新幹線は過密ダイヤのため、ひかりよりものぞみを優先させることが推察され、米原乗り換えの接続本数が減便される可能性がある。

#### **《福井県調査》**

- ・ 乗車料金を考慮せず移動時間のみを基準とした場合、県内と首都圏間の流動(現行 89 万人→開業後 94 万人中 60 万人)が金沢経由にシフト。結果敦賀～米原間の1日平均乗車人員は 820 人減少で約 3,000 人、乗車率 50%となる。

これらから推察すると、しらさぎは原則、金沢⇄米原を走行するだけにとどまり、車両数の減少だけではなく本数減少など福井にとって不利なダイヤ編成になる可能性が高い。

### **【対策】サンダーバードとしらさぎの運行を工夫し利便性の確保・向上を図る**

#### **(i)しらさぎの本数及び米原接続の現状維持**

前述にもある通り、金沢駅開業後も福井には米原経由で首都圏に向かう乗客が相当数存在する。したがって、しらさぎの本数及び米原接続の現状維持を確保する必要がある。特に名古屋直通便の本数維持は、本県が中京方面との結びつきを維持するためにも必要である。

## **(ii)サンダーバードとしらさぎとの連結運行**

福井県の調査によると、金沢駅開業により関西⇄長野県の流動が金沢経由にシフトする影響でサンダーバードの乗車率は上昇し、逆に米原経由が金沢経由にシフトするためしらさぎの乗車率は低下する。これらを合わせると福井⇄金沢間の乗客は1600人増加するとしている。

したがって需要の高いサンダーバードにしらさぎを連結させ、敦賀で切り離す形態での運行なども検討してもらいたい。需要が見込めるサンダーバードを、金沢着の北陸新幹線に合わせて増便させる。その内の半数程度の便を敦賀で切り離し、米原あるいは中京方面とつなぐのである。これにより需要の高い金沢⇄福井間での車両が確保されるとともに、しらさぎにおいても効率のよい運行が可能となり、利便性も確保されることとなる。

## **(iii)多様なルート編成によるサンダーバードの増便**

上記サンダーバードの増便分は発着駅を変える変則的な運行をすることも有効である。現在、サンダーバード23往復のうち4往復が和倉と結ばれており、1往復は魚津発着である。このような多様な編成のサンダーバードを運行することによって、北陸新幹線の金沢駅開業後の観光客増加に対応させるとともに、福井でのサンダーバードの利便性を確保していくことが重要である。

## **影響・課題④小松羽田便の減便**

小松空港協議会の福井・石川両県民対象とした小松⇄羽田便利用者アンケートによると、金沢駅開業後新幹線利用は35%、新幹線飛行機併用が10.8%と新幹線への大幅移行が想定される。一方、福井県民の小松⇄羽田便の利用状況はどうか。金沢駅開業アンケートの結果では、東京への飛行機利用は現行20.4%から金沢駅開業後18.3%と若干減少するものの、大きな変化は見られない。つまり福井県民は飛行機利用から北陸新幹線へのシフトは少ない。結果として石川県(金沢)の住民の新幹線利用が大幅に減少するに分だけ小松⇄羽田便の合計の利用者数は減少するのは間違いない。航空便の利用者減少は、すなわち便数の減少につながり、福井県の利用者の利便が損なわれる可能性が高くなっていく。

### **【対策】小松羽田便の利便性確保**

#### **(i)小松羽田便の便数確保**

前述のように金沢駅開業後は、現在の飛行機利用者数は減少が予想される。したがって、乗客減に対応した減便の影響を最小限に食い止めることができるよう航空各社に要請していく必要がある。特に、ビジネスや観光で需要が高いと思われる朝夕の航空便の確保は強く要請していくべきである。

#### **(ii)小松便を利用した観光商品の充実**

小松⇄羽田便を利用した観光商品を充実させていくことによって、小松空港の利用者数を増加させていく。

## **(5) まちづくり**

### **影響・課題** 金沢への消費流出による商店街空洞化、街の賑わいと魅力が失われる

金沢・富山など他県の沿線都市では、北陸新幹線の開業を千歳一遇の機会と捉えて、官民さまざまな投資が行われ、新幹線開業に向けた街づくりが着々と進んでいる。一方、本県では駅周辺中心市街地におけるプロジェクトが、なかなか進まない状況である。このまま、何の有効な対策を講じないと、消費流出による商店街の空洞化が起これ、街の賑わいと魅力が失われてしまう。金沢駅開業アンケートにおいても、「福井県内経済にとっての金沢駅開業後の課題」として「福井駅周辺の再開発（34.9%）」、「中心市街地の活性化（23.7%）」に多くの回答があり、将来の新幹線の福井駅開業も見据えて駅周辺の整備・活性化には、真剣に取り組まねばならない。

#### **【対策①】県都のシンボルの整備**

##### **(i) 中心市街地における再開発ビルの早期整備**

福井駅に降りた観光客に対する福井県の顔として、現在、計画が進められている西口再開発ビルは重要な役割を担う。北陸新幹線の金沢駅開業に出来るかぎり間に合わせる形での早期整備を望みたい。

##### **(ii) 県都の玄関口としての機能整備**

福井市中心市街地は県都の玄関口である。そこには観光客をもてなし、県内全体の観光地をPRする機能が求められる。例えば、分かりやすい場所に観光案内所を設置したり案内表示を整える必要がある。

また、観光客だけではなく、県内向けにも、今後はますます、こういったプラットフォームとしての役割が重要となる。

#### **【対策②】長期的視点を持った街づくり推進**

##### **(i) 中心部への公共施設等の都市機能の集中・再配置**

福井市はコンパクトなまちづくりをビジョンとして掲げている。今後、福井駅周辺に点在する老朽化した公共施設等を作りかえるにあたり、人の流れ等を考慮した効果的な再配置を検討していく必要がある。

##### **(ii) 広場の整備および付随するソフト面での支援**

福井駅前の西口広場を早期に整備し賑わいを創出することが重要である。現在、暫定広場では「駅前マルシェ（毎週土曜日開催）」「秋の収穫祭」などが行われている。また西口再開発ビルの福井市案では、全天候型の広場を設けることになっている。こうした広場が整備され各種イベントの開催が可能となることによって、「そこに行けば何か楽しみがある」という魅力を持たせ、街なかに変化を持たせることができる。

無料での広場使用、音響・オペレーターなどの無料貸し出し、テレビを使ったイベント広報支援などで広場利用者の活躍する場を与えることも必要である。広場の整備だけでなく、こういったソフト面での支援も伴って、本当の街の賑わいにつながる。

### **(iii)「回遊性」を持たせたまちづくり**

中心市街地に大事な要素として「回遊性」がある。「回遊性」を持たせるものとして、レンタサイクル・ボランティアガイド制度などが既にあるが、これをより充実し、PRを強化していくべきである。また、市民向けのまち歩きは既に行われているが、観光客向けのものはまだまだ少ない。観光客向けにまち歩きをより充実させることで、新たな観光コースを提案することも可能となる。福井駅とその周辺には歴史的な史跡や施設がある（お堀、柴田神社、養浩館など）。広場と歴史文化施設、商店街などがリンクして、郊外にはない魅力を作り出すことが必要である。

### **【対策③】各種イベント(販売促進関係など)による賑わいの創出**

福井の中心市街地では、平成 23 年 9 月大原学園が開校し、約 700 名の学生が来街するようになった。また、県内大学のフィールドワークとして学生が街に積極的に関わりだしてきている。このように、福井の中心市街地では若者の力を有効活用し取り込んでいくことが求められている。大学生などの若者へのヒアリングによると、買い物をする際のセール情報などについては、紙媒体よりスマートフォンなどの情報端末で得ることが多くなっている。こういった情報端末を利用する際には、Wi-Fi などの高速無線通信インフラが整備されると、より快適に活用することが可能となる。

そこで、Wi-Fi 環境を行政主導で整備していく必要がある。すでに、福井市では一部地域での設置の検討が進められているが、駅前エリアを包括的に網羅することで、来外客が情報を容易に得ることができる。

また、情報を提供するアプリケーションも作成・提供していく必要がある。このソフトは駅前エリア店舗のセール情報などをリアルタイムで提供することができるものとする。また、アミューズメント性も持たせ、AR（拡張現実）を用いたスタンプラリーを実施するなど、「変化のある、活発な駅前エリア」を創出するためにも、その開発費の補助等の支援策にも取り組むべきである。

また金沢では、平成 23 年 9 月に衣料品関係の有名セレクトショップ（ビームス、ジャーナルスタンダード）が香林坊に進出した。福井でも、集客を見込める有名店を福井駅部に誘致し、そのための支援制度も創設する。これにより、地場の商業にも波及効果が見込まれ、新しい顧客の取り込みをすすめるきっかけとなりえる。

### **AR（拡張現実）**

現実の環境から知覚に与えられる情報に、コンピュータが作り出した情報を重ね合わせ、補足的な情報を与える技術。

(6) 北陸新幹線 金沢駅開業による影響・課題・対策一覧（マトリクス表）

項目	影響・課題	根拠となるデータ等	対策
全体を通じての課題や対策について	金沢駅開業に対する県内企業・県民の危機意識の醸成	<b>《福井県資料・調査》</b> ・東京～金沢間：3時間40分⇒2時間20分〔1時間20分短縮〕 東京～福井間：3時間30分（米原経由）⇒3時間20分（金沢経由）〔10分短縮〕 ・福井からの2時間圏人口が700万人増（3,800⇒4,500万人） <b>《福井商工会議所アンケート》</b> ・アンケート全般を通しての危機感のなさ、無関心さ、影響への対応の鈍さが伺える。	①県内企業・県民を対象としたシンポジウムの開催 ②金沢駅開業に向けての広報・PR活動の展開
	官民一体となった推進体制の確立	<b>《福井商工会議所 九州先進事例視察》</b> ・熊本県では、行政が中心となり、新幹線開通による地域振興対策を展開している	①民間プロジェクトの募集と、それに対する支援・補助 ②官民一体となったJR等関係機関への要請活動
産業	<b>《脅威》</b> 金沢駅周辺の整備により、福井からの消費が流出する		新事業・連携などに対する商業・サービス業支援 （i）意欲の高い店舗が共同で行う新たな顧客拡大事業への支援制度創設 （ii）「コミュニケーション・絆」を活かした販売促進の研究・実践
	<b>《脅威》</b> 支店機能が県外へ流出する	<b>《福井商工会議所アンケート》</b> ・金沢駅開業のデメリット（項目間比較）では「他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される」が最も多かった。	企業が投資しやすい環境の整備 （i）オフィス誘致補助制度の拡充 （ii）オフィス誘致・工場誘致補助制度の広報充実 （iii）無線・高速通信インフラの整備
	<b>《脅威》</b> 定住人口の流出による地域の活力低下（雇用面など）	<b>《福井商工会議所アンケート》</b> ・金沢駅開業のデメリット（項目間比較）では「定住人口の流出による地域の活力低下」が多かった。	定住促進・雇用確保の促進 （i）知識集約型産業の誘致 （ii）定住促進制度のPR強化
観光	<b>《機会》</b> 北陸地域を訪れる観光客が増える ⇒「金沢で下車した観光客をいかに福井まで引き込むか」	<b>《福井県調査》</b> ・首都圏からの入込数（福井県3%増・2万人増、富山県27%・26万人増、石川県33%・38万人増） ・目的別では「観光」流動の増加が大 ・観光入込数（福井県8%増、富山県86%増、石川県74%増）	①他地域・県内観光地間の連携強化（広域連携） （i）金沢・加賀地域と連携した観光テーマルートの策定 （ii）デスティネーションキャンペーン実施による観光情報発信（北陸地域共同実施） （iii）インパクトのある福井県内観光地のコースでの売り出し
		<b>《福井商工会議所アンケート》</b> ・福井県内経済にとっての金沢駅開業後の課題では「金沢駅と福井県内観光地との交通アクセス整備（27.2%）」が多かった。	②県内観光地間の2次・3次交通整備 （i）観光地同士を結ぶ周遊バスならびに福井駅から県内観光地へのバス路線の拡充 （ii）金沢駅から福井県内観光地へのバス路線の拡充 （iii）鉄道運行における福井駅からのスムーズな乗り継ぎ、ソフト面での充実 （iv）レンタカー乗り捨て補助制度「らくらく乗り捨て」
		<b>《福井商工会議所アンケート》</b> ・金沢駅開業のメリットを享受し、デメリットを解消する方策として最も多かった回答が「全国的な情報発信の強化（メディア・ホームページなど）」（16.4%） ・全国に発信できる福井県の魅力として多かった回答が「食関係の観光資源（カニなど）」（41.4%、全体の約半数が支持）、「恐竜など、他にはない観光資源」（25.6%） <b>《福井商工会議所ヒアリング》</b> ・恐竜博物館は国内ナンバー1の恐竜展示施設、世界三大でもある。	③戦略的な福井の魅力発信 （他県とは違う福井オリジナルの観光素材の確立） （i）福井駅前に福井の食を集めた「飲食」「物販」「食育発信」施設の設置 （ii）「恐竜博物館 福井駅前支店」の設置 （iii）伝統的祭りの掘り起こしと新たなイベントの創造 （iv）福井の飲食店を巡る体験イベント「バル街（BAR-GAI）」の実施 （v）メディア・専門誌など様々な手段を活用した福井の「食」の情報発信
	<b>《脅威》</b> 北陸地区を訪れる観光客が増える一方で、その恩恵は富山県・石川県に比べ限定的である ⇒「石川県・富山県と比べて誘客力が弱い」	<b>《福井商工会議所ヒアリング》</b> ・福井らしさは他県の人がどう感じるかである。現在の福井にはない。 ・熊本県ではイメージキャラクターを作りPRを行っている。 ・福井は「古き良き日本」。3世代家族が多く、高齢者が家庭の中で役割を持ち「健康長寿」である。子供はそういった祖父母に育てられるため「教育」にも長けている。「自然」も多く、「農業」も盛んである。 <b>《福井商工会議所アンケート》</b> ・全国に発信できる福井県の魅力として多かった回答が「住みやすさ」（36.9%）	①福井の知名度アップ （i）キャラクターを使ったイメージ戦略による「福井県」の周知 （ii）「3福キャンペーン」の実施 （iii）「ありのままの福井体験（教育・健康・自然など）」のアピール （iv）「首都圏 福井化計画」の実施 （v）福井県人会とタイアップしたPR
	<b>《福井商工会議所ヒアリング》</b> ・県内観光地では事業者が協会・組合の事務局を兼ねているところが多い（永平寺観光協会・東尋坊観光協会など） ・福井は地域コミュニティが活発で「おもてなしの心」にあふれている。	②戦略的な観光誘客の展開 （i）県内有名観光地に専門担当者を設置支援 （ii）県民の意識向上及びホスピタリティの徹底 （iii）分野（エネルギー関係など）を絞ったコンベンションの誘致	

項目	影響・課題	根拠となるデータ等	対 策
公共交通 (交通アクセス)	<p>《機会》 金沢経由の乗客が大幅に増える</p>	<p>《福井商工会議所アンケート》 ・東京への移動は、金沢経由が現行0.8%⇒金沢開業後22.4%へとシフト。 《福井県調査》 ・算術的・合理的な行動形態を想定した場合、県内と首都圏間の流動(現行89万人→開業後94万人中60万人)が金沢経由にシフト。</p>	<p>金沢での新幹線乗り換えの利便性確保が必要 (i) 福井⇄金沢間の接続性の確保 (ii) 福井⇄金沢間早朝、深夜便接続の確保 (iii) 金沢駅でのスムーズな乗換えのための視認性向上</p>
	<p>《機会》 首都圏方面への移動手段が2ルートできる</p>	<p>《福井商工会議所アンケート》 ・東京への移動は、金沢開業後も米原経由が相当数見込まれる。 《アンケート回答者へのヒアリング》 ・10分間の短縮では、米原経由から金沢経由に変更するには弱い。 ・品川、新横浜等で乗り換えできることを考慮すると、米原経由を選ぶ。 ・いつも乗りなれている米原経由を選ぶ(金沢経由がイメージできない)。</p>	<p>米原・金沢両ルートを選択可能性を高める (i) 2ルート交互運行など効果的なダイヤ編成 (ii) 料金レベルの同一化(割引切符の企画) (iii) 2ルートを同時に味わえる企画切符や観光商品の提案</p>
	<p>《機会・脅威》 サンダーバード・しらさぎの乗車率が変化する</p>	<p>《JRの運用面について(当委員会独自の推察)》 ・JR西日本とすると、北陸地方から首都圏への移動について、米原経由で東海道新幹線(JR東海)に接続させるより、自社の利益となる金沢経由で北陸新幹線への乗換を優先するダイヤ編成の可能性が大きい。つまり、金沢駅での接続を優先するので東海道新幹線への乗継利便性が低下する可能性がある。 ・JR東海とすると、東海道新幹線は過密ダイヤのため、ひかりよりものぞみを優先させることが推察され、米原乗り換えの接続本数が減便される可能性がある。 《福井県調査》 ・算術的・合理的な行動形態を想定した場合、県内と首都圏間の流動(現行89万人→開業後94万人中60万人)が金沢経由にシフト。結果敦賀～米原間の1日平均乗車人員は820人減少で約3,000人乗車率50%となる。 《JR資料より推測(旅客地域流動調査)》 ・現時点(H19)で中京圏へは福井・石川・富山3県で4,500人/日の旅客流動があり、金沢開業後も大きな変化はないと推察される。 ⇒上記より、しらさぎについて福井にとって不利なダイヤ編成になる可能性あり。 《福井県調査》 ・関西⇄長野県の流動57万人が金沢経由にシフトすることにより、京都⇄敦賀の1日平均乗車人員は約780人増加し、乗車率は68%に上昇。</p>	<p>サンダーバードとしらさぎの運行を工夫し利便性の確保・向上を図る (i) しらさぎの本数及び米原接続の現状維持 (ii) サンダーバードとしらさぎを連結運行する (iii) 多様なルート編成によるサンダーバードの増便</p>
	<p>《脅威》 小松羽田便の減便</p>	<p>《福井県調査(小松羽田便利用者アンケート福井・石川両県民対象)》 ・金沢開業後新幹線利用は35%、新幹線飛行機併用が10.8%と新幹線への大幅移行が想定される。 ・羽田空港は発着枠に余裕がないため、利用者減の場合、便数が減らされる可能性あり。 《福井商工会議所アンケート(福井県内の企業関係者中心)》 ・東京への飛行機利用は現行20.4%⇒金沢開業後18.3%と、大きな変化は見られない ⇒小松羽田便について、福井県民は航空利用からJR利用へのシフトは少ない。一方石川(金沢)は新幹線利用に大きくシフトし、合計の利用者数は減少する。</p>	<p>小松羽田便の利便性確保 (i) 小松羽田便の便数確保 (ii) 小松便を利用した観光商品の充実</p>
街づくり	<p>《脅威》 金沢への消費流出による商店街空洞化、街の賑わいと魅力が失われる</p>	<p>《福井商工会議所アンケート》 ・福井県内経済にとっての金沢駅開業後の課題では「福井駅周辺の再開発(34.9%)」、「中心市街地の活性化(23.7%)」が多かった。</p>	<p>①県都のシンボルの整備 (i) 中心市街地における再開発ビルの早期整備 (ii) 県都の玄関口としての機能整備 ②長期的視点を持った街づくり推進 (i) 中心部への公共施設等の都市機能の集中・再配置 (ii) 広場の確保および付随するソフト面での支援 (iii) 「回遊性」を持たせたまちづくり ③各種イベント(販売促進関係など)による賑わいの創出</p>

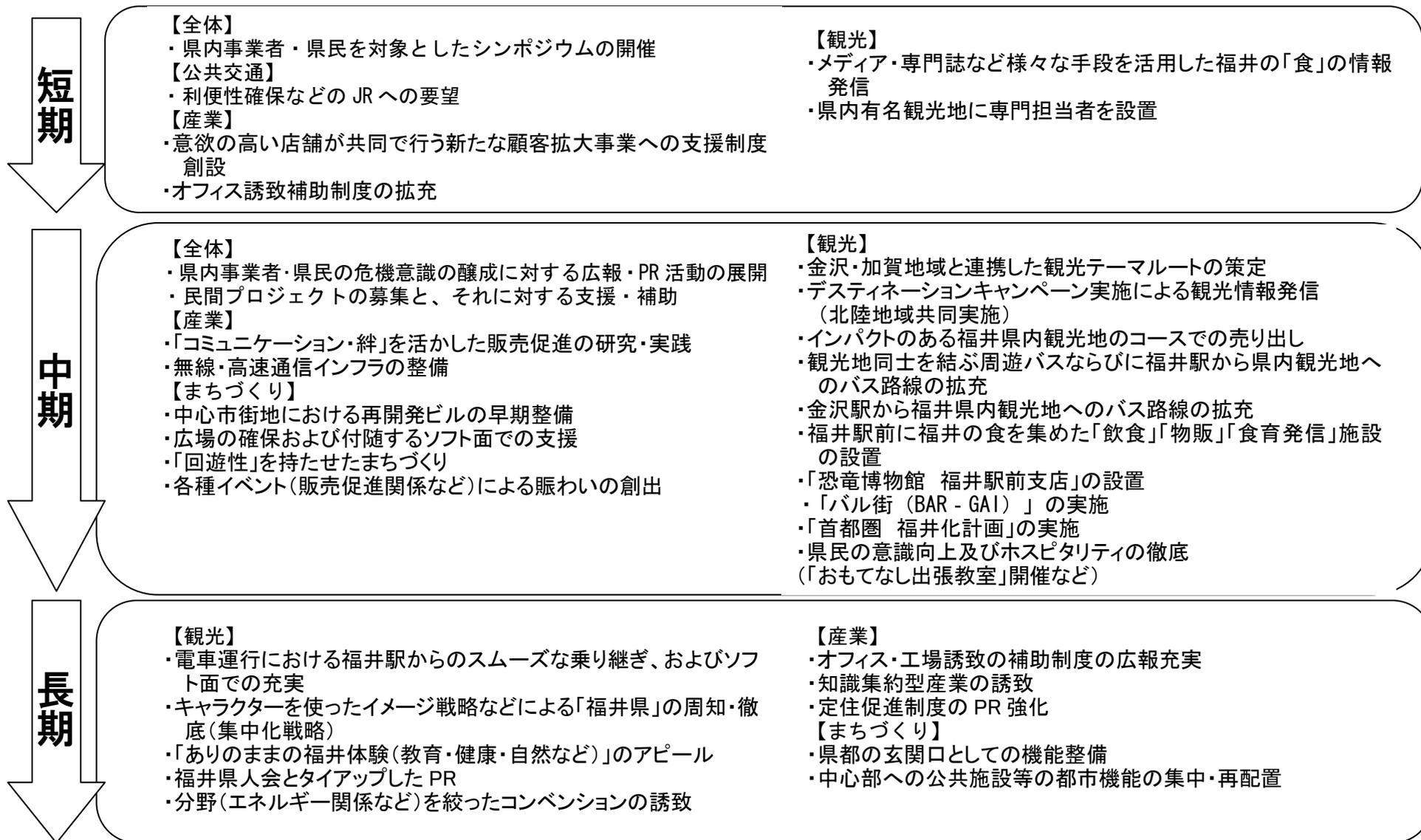


(7)「北陸新幹線 金沢駅開業 対策」アクションプラン

分類	対策	主体者	重要度	対象	スケジュール																			
					平成24年				平成25年				平成26年				平成27年							
					1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	3月						
公共交通	①【JRへの要望】福井⇄金沢の接続性の確保	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	②【JR西日本への要望】福井⇄金沢の早朝、深夜便接続の確保	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	③【JR西日本への要望】金沢駅での乗り換えのための視認性向上	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	④【JR西日本への要望】2ルート交互運行など効果的なダイヤ編成	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	⑤【JRへの要望】北陸・東海道両ルート選択可能性を高めるための料金レベルの同一化(割引切符の企画)	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	⑥【JRへの要望】2ルートを同時に味わえる企画切符や観光商品の提案	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	⑦【JR西日本への要望】しらさぎの運行本数及び米原接続の現状維持	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	⑧【JR西日本への要望】サンダーバードとしらさぎとの連結運行	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	⑨【JR西日本への要望】多様なルート編成によるサンダーバードの増便	福井県・福井商工会議所	◎	JR等																				
	⑩【JAL・ANAへの要望】小松羽田便の便数確保	福井県・福井商工会議所	△	JAL・ANA																				
	⑪【観光業界】小松便を利用した観光商品の開発	観光業者	△	観光客																				
まちづくり	①中心市街地における再開発ビルの早期整備	福井市	◎		※金沢駅開業までの早期整備の実現																			
	②県都の玄関口としての機能整備	福井県・福井市	○		※金沢駅開業までの早期整備の実現																			
	③中心部への公共施設等の都市機能の集中・再配置	福井県	○																					
	④広場の確保および付随するソフト面での支援	福井県・福井市	◎		※金沢駅開業までの早期整備の実現																			
	⑤「回遊性」を持たせたまちづくり	福井県・福井市	○	県民・観光客																				
	⑥各種イベント(販売促進関係など)による賑わいの創出	福井県・福井商工会議所・駅前5商店街	○	県民・観光客	※平成24年度事業として予算化。福井商工会議所・駅前5商店街が主体となり実施																			

金沢駅開業(予定)

## アクションプラン【期間別(金沢駅開業まで)】 (※重要度の高いものを期間別で分類したアクションプラン)



## おわりに

本県経済に大きな影響を及ぼす懸案事項として、北陸新幹線を巡る諸問題があります。直接的なものとしては、金沢以西の延伸の実現、敦賀から大阪へと結ぶルート決定であり、間接的なものとしては、平成 26 年度の金沢駅開業対策と、県内延伸の受入態勢の整備であります。本報告書は、これらのうち目前に迫った金沢駅開業に論点を絞り、その影響を分析し対策を提言したものです。

北陸新幹線金沢駅開業は本県にとってピンチであります。本県が獲得する金沢駅開業による時間短縮の便益は、石川県や富山県が享受するものと比べて非常に小さく、観光や産業面から見ると相対的に不利な状況に陥る恐れがあります。また、両県では平成 26 年度の北陸新幹線金沢駅開業を千載一遇の機会と捉え、金沢駅や富山駅を中心に受入態勢が着々と進められており、本県の現状と比べるとそのスピード感に差があると言わざるを得ません。さらには新幹線の停車の有無により、地域のブランドイメージの差が拡大することが想定されます。

以上のことから様々な局面にて「福井が選択されない」という状況が懸念されます。これは外から旅行先や投資先として選ばれないということだけではなく、県民や県内企業が福井県を離れざるを得ないという深刻な事態をも招くと捉えて事に当たる必要があると考えます。

一方で北陸新幹線金沢駅開業は本県にとってチャンスでもあります。必要な対策を着実に講じていくことにより、北陸新幹線と東海道新幹線および県内の在来線によるループ化に伴う利便性の向上、新たな観光客誘致市場の創出等を実現することが可能であります。また、これを本県の本質的な魅力を見直すあるいは磨いていく契機にして、県内延伸を先取りした対策を積極果敢に講じていくことも重要です。

しかしながら、現時点においてこのピンチやチャンスが県民や企業にとって見えにくく、早期の一層の可視化により 3 年後の現実問題として県民全体が捉えることが非常に重要となります。すなわち、「自分は東京へ年に 1 回ぐらいしか行かないので関係ない」、「観光関係の仕事ではないので、観光客が増えても減っても影響はない」、「福井はこれ以上の開発は不要で今のままで十分住みよい」などの声に、正面から丁寧に答えていく必要があります。本報告書は県民から見たわかりやすさに留意して作成しておりますが、今後も引き続き県民に伝わるような工夫を凝らしつつ、取組みを進めていく必要があります。

上記のような認識のもと、企業へのアンケート調査や事例視察調査等を実施した上で、専門委員会にて検討した結果をとりまとめたものが本書です。本報告書が、県民の北陸新幹線に対する活発な議論のきっかけになるとともに、行政や企業に対しても行動の指針となる資料の一つとして大いに利活用されることを期待します。さらには本報告書の提言が、各方面においてさらに深く検討されるとともに、ピンチをチャンスに変えるべく、参加と連携のもと一刻も早く実現されることを願っています。

最後に、本検討委員会のとりまとめに当たり、業務多忙の折、ご指導ご協力を賜った関係機関、関係者の方々に、この場を借り厚く御礼を申し上げます。

平成 23 年 11 月

専門委員会 委員長 江川 誠一  
(福井県立大学 地域経済研究所 講師)

## 《資料編》

1. 「北陸新幹線 金沢開業による県内経済への影響調査専門委員会」活動内容
2. 石川県・富山県の北陸新幹線開業に向けた主な動き
3. 「北陸新幹線金沢駅開業による県内経済への影響調査」調査票  
およびクロス集計結果
4. 観光地などヒアリング調査
5. 北陸新幹線 金沢開業の交通影響分析結果（福井県独自推計）

## 1. 「北陸新幹線 金沢開業による県内経済への影響調査専門委員会」活動内容

### (1) 委員名簿

(順不同、敬称略)

	役職	会社名	会社役職	氏名
1	委員長	福井県立大学地域経済研究所	講師	江川 誠一
2	副委員長	シャープ事務機福井販売(株)	社長	玉木 誠
3	委員	石黒建設(株)	社長	齊藤 孝夫
4	委員	(株)大津屋	社長	小川 明彦
5	委員	京福電気鉄道(株)	取締役	天谷 幸弘
6	委員	(株)JTB中部福井支店	支店長	荒木 敬司
7	委員	西武福井店 (株)そごう・西武	店長	塚田 信治
8	委員	日華化学(株)	取締役 常務執行役員	吉田 史朗
9	委員	(社)福井市商店街連合会	副会長	加藤 幹夫
10	委員	(有)ホテルあけぼの	社長	清水 嗣能
11	委員	(資)開花亭	代表社員社長	開発 毅
12	委員	(有)幸伸食品	社長	久保 博志
13	委員	安田蒲鉾(株)	社長	安田 泰三
14	委員	財団法人 北陸経済研究所	地域開発調査部主任研究員	倉嶋 英二
15	委員	福井商工会議所	理事・事務局長	宮崎 和彦

### (2) 活動内容

#### ①専門委員会

##### (第1回)

日 時：平成23年4月22日(金) 17:30～18:30

場 所：福井商工会議所ビル 6階 会議室G

参加人数：委員14名、オブザーバー5名(福井県)、事務局4名

内 容：・北陸新幹線 金沢開業による影響について  
 ・「北陸新幹線 金沢開業による県内経済への影響調査」について

##### (第2回)

日 時：平成23年6月7日(火) 13:30～15:00

場 所：福井商工会議所ビル 6階 会議室G

参加人数：委員13名、オブザーバー5名(福井県)、事務局3名

内 容：・「北陸新幹線 金沢開業による県内経済への影響調査」調査結果  
 ・北陸新幹線 金沢開業の交通影響分析結果について  
 ・先進地視察について  
 ・今後の専門委員会の進め方について

### (第3回)

日 時：平成23年8月23日(火) 13:30～15:30  
場 所：福井商工会議所ビル 2階 会議室D  
参加人数：委員11名、オブザーバー6名(福井県)、事務局2名  
内 容：・九州新幹線 先進事例視察について  
・「北陸新幹線 金沢駅開業による県内経済への影響・対策」について  
・今後の専門委員会の進め方について

### (第4回)

日 時：平成23年9月22日(木) 15:00～16:30  
場 所：福井商工会議所ビル 6階 会議室G  
参加人数：委員11名、オブザーバー4名(福井県)、事務局3名  
内 容：・北陸新幹線 金沢駅開業での具体的対策について

### (第5回)

日 時：平成23年10月12日(水)  
場 所：福井商工会議所ビル 6階 会議室G  
参加人数：委員10名、オブザーバー6名(福井県)、事務局2名  
内 容：・「北陸新幹線 金沢駅開業による県内経済への影響・課題および対策」に関する報告書(案)について

## ②視察

日 程：平成23年7月11日(月)12日(火)  
視 察 先：・熊本県  
・佐賀県  
参加人数：委員6名、福井県2名、事務局2名

## ③調査

調 査 名：「北陸新幹線 金沢駅開業による県内経済への影響調査」  
調査時期：平成23年5月10日～20日  
調査対象：福井商工会議所会員企業1,100社(部会委員企業 300社含む)  
回答企業：403社(回答率36.6%)

## 2. 石川県・富山県の北陸新幹線開業に向けた主な動き(新聞等からの抜粋)

日付	内容	掲載紙
平成 21 年		
3 月 26 日	北陸新幹線金沢駅開業に向けたアクションプラン「STEP21」を策定	
4 月 16 日	近江町市場に新たな食施設「近江町いちば館」誕生(4 月 16 日)	
平成 22 年		
7 月 28 日	STEP21 県民推進会議が発足(7 月 28 日)	
平成 23 年		
4 月	新幹線開業見据え、加賀市が金沢駅にアンテナショップ設置	北國(5 月 30 日)
4 月 11 日	北陸新幹線レール工事、石川で敷設開始	北國(4 月 21 日)
5 月 18 日	北陸新幹線 金沢駅デザイン案(地元からの意見募集最多)決定	北國(5 月 19 日)
5 月 31 日	北陸新幹線レール工事、富山で敷設開始	日本経済(6 月 1 日)
6 月 1 日	新幹線金沢駅周辺地域連絡会が官民合同プロモーション強化チーム設置(広域観光ルート作成)	北國(6 月 2 日)
6 月 9 日	小松空港活性化推進検討会が初会合、新幹線と共存共栄を	北國(6 月 10 日)
7 月 28 日	石川県、金沢市が学会誘致を目的に助成制度の説明会を初めて開催	北國(7 月 27 日)
8 月 5 日	金沢市オフィスビル空室率、5 期連続改善、21.7%に(CBRE 調べ)	建設工業(8 月 5 日)
8 月 8 日	新幹線開業に向けて東山(金沢)の無電柱化始動、まちづくり協議会発足	北國(8 月 9 日)
8 月 19 日	MICE 誘致で観光促進を狙う専門家検討会議発足	北國(8 月 8 日)

8月29日	新幹線開業でおもてなし向上を後押しする「ほっと石川おもてなし推進協議会」設立	北國(8月30日)
8月29日	金沢ホテル業界が新幹線見据えて共同企画などを検討する宿泊部会設立	北國(8月30日)
9月	金沢-穴水に乗換えいらない直通列車の試験運行、2次交通の充実へ	北國(7月2日)
9月5日より	石川県「観光おもてなし塾」講義回数増やし充実	北國(8月12日)
9月10日	香林坊に有名セレクトショップ(ビームス、ジャーナルスタンダード)開業	北國(9月10日)
9月10日	富山県で新幹線タウンミーティング開催	建設工業(9月13日)
10月8日	新幹線開業を控え、金沢駅—加賀方面の二次交通実験(バス増便運行)	北國(10月7日)
	金沢市内に大型商業集積イオンが出店	建設工業(4月11日)
	県外資本スーパーが金沢に出店攻勢(アルビス・大阪屋ショップ(富山)、平和堂(彦根))	建設工業(4月11日)
	金沢市中心部で奥能登の特産品や観光情報を発信するアンテナ店が続々開業	北國(5月22日)
	JT工場跡地に金沢市が幹線道路整備、西金沢駅周辺整備が加速	北國(6月8日)
	北陸新幹線 金沢駅、地元デザイン案受け実施設計	建設工業(8月26日)
	新幹線開業効果を県内全域に波及させる10民間団体へ助成	北國(9月1日)
	新幹線開業で中心市街地再開発が再始動(富山:シネマコンプレックス、ホテルを核に計画)	日本経済(9月9日)
	新幹線開業で中心市街地再開発が再始動(金沢:大型ホテル建設へ)	日本経済(9月9日)
	富山・石川の基準地価推移に新幹線効果(下落率:富山3.8%、石川4.5%、福井5.4%)	福井(9月21日)

①

送信先 FAX: 0776-36-8588 (福井商工会議所 産業・地域振興課)

## 「北陸新幹線 金沢駅開業による福井県内経済への影響」に関する調査票

福井商工会議所

※平成26年度末(予定)に、北陸新幹線が金沢駅まで開業することによる移動時間の変更

	現 状	⇒	金沢駅開業後	
①東京～金沢間	3時間40分		2時間20分	【1時間20分短縮】
②東京～福井間	3時間30分(米原経由)		3時間20分(金沢経由)	【10分短縮】

(出典: 福井県資料)

※該当するものに○を付けてください。

1. 貴社の業種についてご記入ください。(複数該当する場合は主なもの1つ)

- ①製造業 ②建設業 ③小売業 ④卸売業 ⑤飲食業 ⑥サービス業 ⑦その他  
⇒「取扱商品・サービス」についてご記入ください。  
( )

2. 貴社の従業員数についてご記入ください。

- ①19人以下 ②20～49人 ③50～99人 ④100人以上

3. 貴社の取引先が多い地域(福井県内以外)についてご記入ください。(2つまで)

- ①石川・富山 ②関東 ③甲信越 ④中京 ⑤関西  
⑥その他国内( ) ⑦海外 ⑧特になし

4. ビジネス上、東京方面への一番多い移動手段をご記入ください。(「現在」及び「金沢駅開業後」)

- 【現 在】①飛行機 ②鉄道(米原経由) ③鉄道(金沢経由) ④バス ⑤その他( )  
【金沢駅開業後】①飛行機 ②鉄道(米原経由) ③鉄道(金沢経由) ④バス ⑤その他( )

## I. 経営における影響について

5. 貴社における金沢駅開業のメリットの大きさについて、項目ごとに○を付けてください。

	※「0」は影響なし。 「影響度」小 → 大			
	0	1	2	3
①県外からの流入客が増え売上が向上する	0	1	2	3
②人・情報等の流れが活発になり、新商品・サービスを 生み出す機会が増える	0	1	2	3
③市場(販売先)や営業活動の範囲が広がる	0	1	2	3
④仕入先や材料・商品調達の範囲が広がる	0	1	2	3
⑤県外資本参入により市場が活性化する	0	1	2	3
⑥東京方面への鉄道移動手段が2ルート(米原経由・ 金沢経由)でき、便益が向上する	0	1	2	3

⇒その他、開業のメリットがございましたら、具体的にご記入ください。

( )

【→2枚目へ続く】





### 3. 「北陸新幹線金沢駅開業による県内経済への影響調査」クロス集計結果

#### ①ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段(現在) × 取引先が多い地域

上段:度数 下段:%	ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段(現在)					
	合計	飛行機	鉄道(米原経由)	鉄道(金沢経由)	バス	その他
合計	374	75	292	3	2	2
合計	100	20.1	78.1	0.8	0.5	0.5
石川・富山	116	22	91	2	-	1
石川・富山	100	19	78.4	1.7	-	0.9
関東	105	21	82	-	-	2
関東	100	20	78.1	-	-	1.9
甲信越	3	-	3	-	-	-
甲信越	100	-	100	-	-	-
中京	66	15	50	-	1	-
中京	100	22.7	75.8	-	1.5	-
関西	136	32	103	-	1	-
関西	100	23.5	75.7	-	0.7	-
その他国内	23	6	16	-	1	-
その他国内	100	26.1	69.6	-	4.3	-
海外	13	4	9	-	-	-
海外	100	30.8	69.2	-	-	-
特になし	81	13	67	1	-	-
特になし	100	16	82.7	1.2	-	-

#### ②ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段(金沢駅開業後) × 取引先が多い地域

上段:度数 下段:%	ビジネスにおける東京方面への一番多い移動手段(金沢駅開業後)					
	合計	飛行機	鉄道(米原経由)	鉄道(金沢経由)	バス	その他
合計	333	60	192	75	2	4
合計	100	18	57.7	22.5	0.6	1.2
石川・富山	102	19	57	23	-	3
石川・富山	100	18.6	55.9	22.5	-	2.9
関東	93	16	46	29	-	2
関東	100	17.2	49.5	31.2	-	2.2
甲信越	3	-	1	2	-	-
甲信越	100	-	33.3	66.7	-	-
中京	61	10	36	14	1	-
中京	100	16.4	59	23	1.6	-
関西	121	21	69	29	1	1
関西	100	17.4	57	24	0.8	0.8
その他国内	21	4	13	3	1	-
その他国内	100	19	61.9	14.3	4.8	-
海外	12	2	5	5	-	-
海外	100	16.7	41.7	41.7	-	-
特になし	74	14	46	14	-	-
特になし	100	18.9	62.2	18.9	-	-

③石川・富山などに顧客(観光関連業の場合は観光客)・消費を奪われる × 業種

上段:度数	①石川・富山などに顧客(観光関連業の場合は観光客)・消費を奪われる				
下段:%	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	395	178	103	62	52
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>45.1</b>	<b>26.1</b>	<b>15.7</b>	<b>13.2</b>
製造業	77	47	21	7	2
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>61</b>	<b>27.3</b>	<b>9.1</b>	<b>2.6</b>
建設業	55	30	13	5	7
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>54.5</b>	<b>23.6</b>	<b>9.1</b>	<b>12.7</b>
小売業	62	16	19	14	13
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>25.8</b>	<b>30.6</b>	<b>22.6</b>	<b>21</b>
卸売業	69	27	23	10	9
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>39.1</b>	<b>33.3</b>	<b>14.5</b>	<b>13</b>
飲食業	9	2	3	3	1
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>22.2</b>	<b>33.3</b>	<b>33.3</b>	<b>11.1</b>
サービス業	98	37	19	22	20
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>37.8</b>	<b>19.4</b>	<b>22.4</b>	<b>20.4</b>
その他	25	19	5	1	-
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>76</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>-</b>

④県外資本が参入し競争が激化する × 業種

上段:度数	②県外資本が参入し競争が激化する				
下段:%	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	395	161	141	61	32
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>40.8</b>	<b>35.7</b>	<b>15.4</b>	<b>8.1</b>
製造業	77	46	24	7	-
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>59.7</b>	<b>31.2</b>	<b>9.1</b>	<b>-</b>
建設業	55	24	16	10	5
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>43.6</b>	<b>29.1</b>	<b>18.2</b>	<b>9.1</b>
小売業	62	18	23	14	7
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>37.1</b>	<b>22.6</b>	<b>11.3</b>
卸売業	69	18	26	13	12
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>26.1</b>	<b>37.7</b>	<b>18.8</b>	<b>17.4</b>
飲食業	9	2	6	1	-
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>22.2</b>	<b>66.7</b>	<b>11.1</b>	<b>-</b>
サービス業	98	36	38	16	8
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>36.7</b>	<b>38.8</b>	<b>16.3</b>	<b>8.2</b>
その他	25	17	8	-	-
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>68</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

⑤他の交通機関（飛行機・在来線など）の利便性が悪くなり、営業活動が不便になる × 業種

上段:度数	③他の交通機関（飛行機・在来線など）の利便性が悪くなり、営業活動が不便になる				
下段:%	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	393	175	126	53	39
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>44.5</b>	<b>32.1</b>	<b>13.5</b>	<b>9.9</b>
製造業	76	39	26	7	4
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>51.3</b>	<b>34.2</b>	<b>9.2</b>	<b>5.3</b>
建設業	55	24	19	6	6
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>43.6</b>	<b>34.5</b>	<b>10.9</b>	<b>10.9</b>
小売業	62	24	17	12	9
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>38.7</b>	<b>27.4</b>	<b>19.4</b>	<b>14.5</b>
卸売業	69	33	24	10	2
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>47.8</b>	<b>34.8</b>	<b>14.5</b>	<b>2.9</b>
飲食業	8	6	1	-	1
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>75</b>	<b>12.5</b>	<b>-</b>	<b>12.5</b>
サービス業	98	34	31	16	17
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>34.7</b>	<b>31.6</b>	<b>16.3</b>	<b>17.3</b>
その他	25	15	8	2	-
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	<b>-</b>

⑥他の交通機関（飛行機・在来線など）の利便性が悪くなり、営業活動が不便になる × 取引先が多い地域

上段:度数	③他の交通機関（飛行機・在来線など）の利便性が悪くなり、営業活動が不便になる				
下段:%	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	377	166	122	53	36
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>44</b>	<b>32.4</b>	<b>14.1</b>	<b>9.5</b>
石川・富山	118	59	38	17	4
<b>石川・富山</b>	<b>100</b>	<b>50</b>	<b>32.2</b>	<b>14.4</b>	<b>3.4</b>
関東	105	41	39	11	14
<b>関東</b>	<b>100</b>	<b>39</b>	<b>37.1</b>	<b>10.5</b>	<b>13.3</b>
甲信越	3	2	-	1	-
<b>甲信越</b>	<b>100</b>	<b>66.7</b>	<b>-</b>	<b>33.3</b>	<b>-</b>
中京	66	23	17	14	12
<b>中京</b>	<b>100</b>	<b>34.8</b>	<b>25.8</b>	<b>21.2</b>	<b>18.2</b>
関西	139	61	42	20	16
<b>関西</b>	<b>100</b>	<b>43.9</b>	<b>30.2</b>	<b>14.4</b>	<b>11.5</b>
その他国内	21	10	6	2	3
<b>その他国内</b>	<b>100</b>	<b>47.6</b>	<b>28.6</b>	<b>9.5</b>	<b>14.3</b>
海外	13	5	2	2	4
<b>海外</b>	<b>100</b>	<b>38.5</b>	<b>15.4</b>	<b>15.4</b>	<b>30.8</b>
特になし	82	35	27	12	8
<b>特になし</b>	<b>100</b>	<b>42.7</b>	<b>32.9</b>	<b>14.6</b>	<b>9.8</b>

⑦取引先の支店統廃合により取引機会・顧客が減少する × 業種

上段:度数	④取引先の支店統廃合により取引機会・顧客が減少する				
下段:%	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	395	170	137	65	23
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>43</b>	<b>34.7</b>	<b>16.5</b>	<b>5.8</b>
製造業	77	44	26	5	2
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>57.1</b>	<b>33.8</b>	<b>6.5</b>	<b>2.6</b>
建設業	55	22	16	12	5
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>29.1</b>	<b>21.8</b>	<b>9.1</b>
小売業	62	20	29	12	1
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>32.3</b>	<b>46.8</b>	<b>19.4</b>	<b>1.6</b>
卸売業	68	29	24	9	6
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>42.6</b>	<b>35.3</b>	<b>13.2</b>	<b>8.8</b>
飲食業	9	1	4	3	1
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>11.1</b>	<b>44.4</b>	<b>33.3</b>	<b>11.1</b>
サービス業	99	40	31	20	8
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>40.4</b>	<b>31.3</b>	<b>20.2</b>	<b>8.1</b>
その他	25	14	7	4	-
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>56</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>-</b>

⑧他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される × 業種

上段:度数	⑤他地域へのシフトにより福井の機能が縮小される				
下段:%	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	394	117	113	101	63
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>29.7</b>	<b>28.7</b>	<b>25.6</b>	<b>16</b>
製造業	77	30	29	13	5
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>39</b>	<b>37.7</b>	<b>16.9</b>	<b>6.5</b>
建設業	55	12	17	17	9
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>21.8</b>	<b>30.9</b>	<b>30.9</b>	<b>16.4</b>
小売業	60	12	17	21	10
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>20</b>	<b>28.3</b>	<b>35</b>	<b>16.7</b>
卸売業	68	22	19	13	14
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>32.4</b>	<b>27.9</b>	<b>19.1</b>	<b>20.6</b>
飲食業	9	2	3	3	1
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>22.2</b>	<b>33.3</b>	<b>33.3</b>	<b>11.1</b>
サービス業	100	29	19	28	24
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>24</b>
その他	25	10	9	6	-
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>-</b>

⑨定住人口の流出による地域の活力低下 × 業種

上段:度数 下段:%	⑥定住人口の流出による地域の活力低下				
	合計	影響なし	影響「小」	影響「中」	影響「大」
合計	393	106	153	91	43
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>38.9</b>	<b>23.2</b>	<b>10.9</b>
製造業	77	29	30	15	3
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>37.7</b>	<b>39</b>	<b>19.5</b>	<b>3.9</b>
建設業	55	16	19	11	9
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>29.1</b>	<b>34.5</b>	<b>20</b>	<b>16.4</b>
小売業	61	12	22	19	8
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>19.7</b>	<b>36.1</b>	<b>31.1</b>	<b>13.1</b>
卸売業	68	14	33	11	10
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>20.6</b>	<b>48.5</b>	<b>16.2</b>	<b>14.7</b>
飲食業	9	1	5	2	1
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>11.1</b>	<b>55.6</b>	<b>22.2</b>	<b>11.1</b>
サービス業	99	26	33	28	12
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>26.3</b>	<b>33.3</b>	<b>28.3</b>	<b>12.1</b>
その他	24	8	11	5	-
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>33.3</b>	<b>45.8</b>	<b>20.8</b>	<b>-</b>

⑩北陸新幹線 金沢駅開業が与える影響 × 業種

上段:度数 下段:%	北陸新幹線 金沢駅開業が与える影響				
	合計	メリット「大」	デメリット「大」	メリット「小」	デメリット「小」
合計	388	17	39	82	250
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>4.4</b>	<b>10.1</b>	<b>21.1</b>	<b>64.4</b>
製造業	76	3	5	8	60
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>3.9</b>	<b>6.6</b>	<b>10.5</b>	<b>78.9</b>
建設業	53	4	4	8	37
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>7.5</b>	<b>7.5</b>	<b>15.1</b>	<b>69.8</b>
小売業	58	-	7	16	35
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>12.1</b>	<b>27.6</b>	<b>60.3</b>
卸売業	67	4	9	15	39
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>13.4</b>	<b>22.4</b>	<b>58.2</b>
飲食業	9	-	1	2	6
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>11.1</b>	<b>22.2</b>	<b>66.7</b>
サービス業	100	6	10	29	55
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>29</b>	<b>55</b>
その他	25	-	3	4	18
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>72</b>

⑪北陸新幹線 金沢駅開業が与える影響 × 取引先が多い地域

上段:度数 下段:%	北陸新幹線 金沢駅開業が与える影響				
	合計	メリット「大」 デメリット「大」	メリット「大」 デメリット「小」	メリット「小」 デメリット「大」	メリット「小」 デメリット「小」
合計	374	15	39	80	240
合計	100	4	10.4	21.4	64.2
石川・富山	116	3	15	19	79
石川・富山	100	2.6	12.9	16.4	68.1
関東	104	5	13	15	71
関東	100	4.8	12.5	14.4	68.3
甲信越	3	1	-	-	2
甲信越	100	33.3	-	-	66.7
中京	65	1	5	30	29
中京	100	1.5	7.7	46.2	44.6
関西	136	6	18	29	83
関西	100	4.4	13.2	21.3	61
その他国内	23	-	3	4	16
その他国内	100	-	13	17.4	69.6
海外	13	2	3	1	7
海外	100	15.4	23.1	7.7	53.8
特になし	82	3	6	20	53
特になし	100	3.7	7.3	24.4	64.6

⑫メリット享受し、デメリットを解消する方策 × 業種

上段:度数	メリット享受し、デメリットを解消する方策							
下段:%	合計	新商品・サービスの開発	取扱商品・価格の見直し	首都圏への販売促進・PR強化	首都圏での営業体制の強化	石川・富山への新規出店(取引)の強化	主要な観光地との連携	県内・同業他社との連携
合計	373	50	24	45	38	34	38	42
<b>合計</b>	<b>100</b>	<b>13.4</b>	<b>6.4</b>	<b>12.1</b>	<b>10.2</b>	<b>9.1</b>	<b>10.2</b>	<b>11.3</b>
製造業	71	12	2	8	6	8	8	5
<b>製造業</b>	<b>100</b>	<b>16.9</b>	<b>2.8</b>	<b>11.3</b>	<b>8.5</b>	<b>11.3</b>	<b>11.3</b>	<b>7</b>
建設業	53	3	4	5	5	3	2	6
<b>建設業</b>	<b>100</b>	<b>5.7</b>	<b>7.5</b>	<b>9.4</b>	<b>9.4</b>	<b>5.7</b>	<b>3.8</b>	<b>11.3</b>
小売業	58	7	4	7	6	7	2	3
<b>小売業</b>	<b>100</b>	<b>12.1</b>	<b>6.9</b>	<b>12.1</b>	<b>10.3</b>	<b>12.1</b>	<b>3.4</b>	<b>5.2</b>
卸売業	64	8	6	6	2	9	4	10
<b>卸売業</b>	<b>100</b>	<b>12.5</b>	<b>9.4</b>	<b>9.4</b>	<b>3.1</b>	<b>14.1</b>	<b>6.3</b>	<b>15.6</b>
飲食業	9	3	1	1	1	1	3	2
<b>飲食業</b>	<b>100</b>	<b>33.3</b>	<b>11.1</b>	<b>11.1</b>	<b>11.1</b>	<b>11.1</b>	<b>33.3</b>	<b>22.2</b>
サービス業	93	15	7	18	15	6	18	15
<b>サービス業</b>	<b>100</b>	<b>16.1</b>	<b>7.5</b>	<b>19.4</b>	<b>16.1</b>	<b>6.5</b>	<b>19.4</b>	<b>16.1</b>
その他	25	2	-	-	3	-	1	1
<b>その他</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
上段:度数	メリット享受し、デメリットを解消する方策							
下段:%	県内・異業種との連携	県外・同業他社との連携	県外・異業種との連携	全国的な情報発信の強化(メディア・ホームページなど)	ITなどを活用した業務の効率化	特になし	分からない	その他
合計	42	52	27	61	33	123	38	16
<b>合計</b>	<b>11.3</b>	<b>13.9</b>	<b>7.2</b>	<b>16.4</b>	<b>8.8</b>	<b>33</b>	<b>10.2</b>	<b>4.3</b>
製造業	6	5	7	14	10	22	10	1
<b>製造業</b>	<b>8.5</b>	<b>7</b>	<b>9.9</b>	<b>19.7</b>	<b>14.1</b>	<b>31</b>	<b>14.1</b>	<b>1.4</b>
建設業	9	7	4	5	3	18	10	1
<b>建設業</b>	<b>17</b>	<b>13.2</b>	<b>7.5</b>	<b>9.4</b>	<b>5.7</b>	<b>34</b>	<b>18.9</b>	<b>1.9</b>
小売業	6	8	-	9	7	17	7	4
<b>小売業</b>	<b>10.3</b>	<b>13.8</b>	<b>-</b>	<b>15.5</b>	<b>12.1</b>	<b>29.3</b>	<b>12.1</b>	<b>6.9</b>
卸売業	4	14	8	7	5	19	9	2
<b>卸売業</b>	<b>6.3</b>	<b>21.9</b>	<b>12.5</b>	<b>10.9</b>	<b>7.8</b>	<b>29.7</b>	<b>14.1</b>	<b>3.1</b>
飲食業	2	-	-	2	-	3	-	1
<b>飲食業</b>	<b>22.2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>22.2</b>	<b>-</b>	<b>33.3</b>	<b>-</b>	<b>11.1</b>
サービス業	12	16	6	20	6	29	2	7
<b>サービス業</b>	<b>12.9</b>	<b>17.2</b>	<b>6.5</b>	<b>21.5</b>	<b>6.5</b>	<b>31.2</b>	<b>2.2</b>	<b>7.5</b>
その他	3	2	2	4	2	15	-	-
<b>その他</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>60</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## 4. 観光地などヒアリング調査

### (1) 一般社団法人あわらし観光協会

- ・ 旅行会社が商品を造成する場合、関東から見て「北陸」地域でひとくくりになっている。(福井県としては見ていない)
- ・ 富山・金沢と比べて、既に福井は格差がある。今後、しっかりとした対応をしなければ金沢開業でますます格差が広がる。
- ・ 日帰り観光客以上に観光客の宿泊数を増やす必要がある。(消費単価が違う)
- ・ 地域のブラッシュアップ・ストーリー性を持たせることが重要である。(例えば、自然・歴史・文化などを活かして)
- ・ 一步下がるのが福井の美德だが、これを変えていかないといけない
- ・ 福井・坂井・奥越広域観光圏で観光の特別推進地域のような形で認定されている。連携しての魅力づくり(全国40ヶ所あるが、行政主導のためほとんど成功していない)
- ・ 平成23年度観光庁の方針の一つとして「オンパク手法」がモデルとして加わる。全国にあまり知られていない地域資源を活用したプログラムの情報をまとめてPRするという「観光地域プラットフォーム」戦略  
①地域資源の再認識②ブラッシュアップ③ストーリー性を重視し、5年～10年程度は「オンパク」を継続し、質・量の向上を目指す。
- ・ 「オンパク」は地域にある資源を活用したプログラムを沢山集約して短期間で実施する。小さなプログラムはリスクが低いし、沢山やることで多様なニーズに対応できる。一度やることで売れるイベントかどうかを吟味できる(新しい商品やサービスのテスト販売や新しい顧客層の開拓として活用)補助金なしで150万円の総予算でやる予定。
- ・ 「デスティネーションキャンペーン」は概ね100～200億円の経済効果がある。
- ・ デスティネーションキャンペーンはJR側としては北陸(3県)としてやりたい。
- ・ 金沢からは能登半島よりも東尋坊・永平寺が近い。PRすべきである。
- ・ 観光客は温泉をはずせない。(じゃらんリサーチセンターの調査では旅行のニーズとして温泉が第1位)
- ・ 金沢から東尋坊・永平寺への直行バスを運行。陸運局も前向きである。ただし、ルートは考える必要がある。
- ・ 魅力を発信するプラットホーム構築が必要(あっても届いていない)。
- ・ 金沢には大人数が入る集客施設があまりない。
- ・ 加賀温泉郷は宿泊客を永平寺などへ直行バスで運んでいる。ただし、宿泊はあくまでも自らの温泉である。(大きな消費は福井ではない)
- ・ 福井県の統計などでは観光客総数は増えている。しかし日帰客は増加しているが宿泊客は平成3年より減少しており、観光消費額総額としては減少している。
- ・ メディカルツーリズム(陽子線ガン治療)についてはあわらし観光協会と福井県とで競艇を締結しており、将来的には有望なマーケット。(インバウンドも含めて)治療期間が長いから宿泊も期待ができる。
- ・ 21世紀のテーマは新しい3K(環境、健康、観光)を上手く使う。
- ・ 芝政との連携も大事である。
- ・ 金沢から先の交通面には2つある。①金沢⇒福井、②福井の地域内の周遊(二次交通アクセス)この2つをあわせて考える必要がある。
- ・ アクションプランが必要。(誰が、いつまでに、いくらで)

## (2) 永平寺門前観光協会

- ・永平寺に来る人は、永平寺が福井に位置するとは認識していない場合もある。北陸という地域としての認識である。
- ・新幹線開業で東京～金沢までの時間短縮により、1泊は金沢市内・能登半島、2泊目は福井または富山・加賀温泉を選ぶのではないか。
- ・高速 1000 円になった時、今まで来なかった遠方の方が来た。こういった効果が新幹線でも生まれないか期待している。
- ・関西中京からの客が多い。ただし、リピーターが多いため土産物は売れない。
- ・遠方の方は多くの土産を買う（金沢開業で可能性は高くなる）。
- ・来客が増えても、それを継続させることが難しい。
- ・協会で特に、金沢開業への対策については今後検討していく。
- ・県の街並み活性化事業の補助を受けている。
- ・山中温泉からの定期バスは 1 日当たり 4⇒1 本に減った。車で来る人が多いという影響もある。
- ・当地に来た場合、あわせて東尋坊などにも行く人が多い。  
(多い順に) 東尋坊、恐竜博物館、朝倉氏遺跡。
- ・半分以上の客が車で来る。しかし、公共交通の便が悪いと受け皿として不整備となる。
- ・東京から来る人は特に公共交通機関で来るので、現地での移動が確保されていないと不便と感じる。
- ・情報があふれる中、ピックアップ型の観光が増え、定期コースの周遊では難しい。
- ・特に朝倉氏遺跡とは互いに行き来するピストンバスがあるといい。
- ・永平寺は今から 20 年ぐらい前と比べて、来客数は 140 万⇒60 万人に減った。また、当地でお金を使う単価も下がった。(お土産を持って帰る習慣が薄れている)
- ・今後、食のブラッシュアップを図る(そばなど)
- ・永平寺ブランドのものを作る→永平寺町の事業として、共同販売店舗を門前空きスペースに作る予定。(テストマーケティング。結果が良ければ、協会の店で売る)
- ・海外客向けにお土産が売れない。売れるモノを考えないといけない。
- ・中国人には木・自然が好まれる。
- ・中部縦貫道の整備も重要である(車利用者が多いから)。
- ・既に金沢との格差はあるが、開業でより広がる。
- ・専門の事務・営業スタッフが欲しい(緊急雇用補助金などを活用して)。

### (3) 東尋坊観光協会

- ・ 関西中京客が多い。
  - ・ 車で来る人が多い。
  - ・ 金沢が東尋坊より知名度は高い。
  - ・ 東尋坊単独では魅力が薄いかもしれない。
  - ・ おもてなしをしっかりとる必要がある。
  - ・ 他観光地域との連携をしたいが、方法が分からない。
  - ・ 恐竜博物館オープン時には当地の観光客も増えた。他の観光地への来客が増えれば当地も増える。
  - ・ 冬は乗員が営業に出かける。(東北から中国四国の代理店をまわる)
  - ・ 遊覧船の割引券を旅館に置いて、1200円を1100円で客に提供している。そのうち、旅館には100円バックしている。
  - ・ お土産物屋の売上も減っている。
  - ・ 船は年間客数は10万人。20年前は20万人来ていた。
  - ・ かに以外の食が重要である。
  - ・ 東尋坊に来る客は180万人⇒120万に減った。
  - ・ 外国(中国など)のロケ地に使ってほしい。
  - ・ インバウンドには取り組まざるを得ないと思う。近々、坂井市が中国語など4ヶ国語のパンフレットを作る。アナウンス・サインなどの受け入れ態勢も整える。(現在は簡体字と英語がある)
  - ・ 県の補助で観光交流センターが出来た。
  - ・ あわら温泉駅からのバスの便が若干不便である。
  - ・ 各観光地には旅行会社OBの専門職がいてほしい。(緊急雇用補助金などの活用)
- 坂井市観光連盟もしくは三国観光協会の事務局員として、旅行会社とか旅行雑誌等に携わった人、または専門知識を持った人がいてほしい。
- ・ 東尋坊全体での平均客単価は2000円位ではないかと思う。

#### (4) 社団法人 朝倉氏遺跡保存協会

- ・ 特別史跡・特別名勝、重要文化財（全国で5例目、金閣寺・銀閣寺・醍醐寺・巖島神社）の国の三重指定を受ける。
- ・ 中京・関西の客がメインである。
- ・ しらさぎ・サンダーバードの本数が減るのが予想される。
- ・ 中部縦貫道路の早期開通を望む。
- ・ JR東日本「おとなの休日」終点が今年から福井になったのが訪客増につながっている。（昨年までは金沢だった）この影響でタクシー「カンタ君（朝倉・永平寺の周遊）」が出来た。これも、新幹線が金沢どまりになることで減ると思われる。
- ・ 京福バスが新年度、来春4月より年間を通し土・日・祝、朝倉ライナーの運行を決定。
- ・ 住民への周知も必要である。（しらさぎが減ることなども含め）
- ・ 金沢から直接、当朝倉の地へ乗り入れるバスを要望する。
- ・ 鉄道も準急・快速ぐらいを走らせてほしい（サンダーバードの本数ぐらい、リレー特急）
- ・ 観光バスが減り、団体客が減った。年間バス1,050台×30人／台＝約30,000人のバス来客。全体の来客は240000人で、バス利用は1／8。車での来客が多い。
- ・ 最近は関東の客も増えてきている。現在小松空港利用が多い。将来は新幹線利用が多くなる事と思われる。
- ・ ソフトバンクのCM、更にはNHKの全国放映にて観光客が増えている。
- ・ 当施設は山中・山代温泉からの客も多く、永平寺の座禅体験（1泊）からの客も多い。山中・山代温泉から永平寺経由で当朝倉の地のバス運行を望む。
- ・ 来客で朝倉の地に来た感想でもっとも多いのが空気が美味しい、素晴らしい景観であると好評。朝倉の地、なにも期待せずに来たが想像以上に大変素晴らしい所である。
- ・ 現在取り組んでいる緊急雇用がなくなると人手が足りなくなり、現状の景観が守れるか不安である。
- ・ 中国人は歴史的には、いままでの案内経験から見ると関心が薄い（4000年の歴史の違いから）。
- ・ インバウンドは難しい（映画ロケ地になれば。秋葉原、東京ディズニーランド以上の施設が出来れば別だが）。
- ・ 県民向けにもっと朝倉の地の良さをPRしてほしい。現在、福井県民・市民が朝倉の地の素晴らしさが全然知れ渡っていない。
- ・ 地元（一乗）小学校の5・6年生に遺跡案内をさせている（体験教育）。福井は教育・体力作りで注目されているので良い取組みと思っている。
- ・ 大河ドラマの誘致活動も行っている。（平成22年8月より）現在は当協会のみでの取り組み。福井県民が全体の取り組みにご賛同願いたい。
- ・ 受け入れ態勢をもっと当施設も整えなければならない。特に駐車場、便益施設。（<sup>きょう</sup>今日、<sup>こんにち</sup>今日の最大の問題点である。）

## (5) 福井県立恐竜博物館

- ・ 国内ナンバー1の恐竜専門展示施設、世界三大恐竜博物館の1つとも言われている。
- ・ 客は中京関西方面からが多い。
- ・ 中部縦貫道路の完成が待たれる。
- ・ 大野から当施設までのサインが不足している。
- ・ 全体の中で関東からの客は約7%を占め、年々増えていると思う。
- ・ 情報の発信は関東から行わないと効果ない。NHKが去年取り上げ、フジテレビでも平成教育委員会などで取り上げられ、反響があった。
- ・ 小松空港からの直通バスがない。
- ・ 親子連れの客が多い（小学生まで）。今後、シニア世代もターゲットとしていく。
- ・ 団体より個人客が多い（平成21年団体8%、個人58%、その他34%）。
- ・ 修学旅行、教育旅行で代理店に働きかけている。（福井にはアミューズメント性がないので、それらの充実を望みたい）
- ・ レンタカーでの来館は多少しかない。
- ・ 今後はゆめおーれ勝山など地元の観光施設とのタイアップも考えていきたい。
- ・ 芝政、松島水族館＋当施設で日帰り帰る客が多い（中京関西）。
- ・ 中京関西には周知されているので、リピーターもいる。
- ・ 代理店への営業に力を入れている、反応も良い。
- ・ 冬は雪の影響もあり、入館者数が落ち込む。
- ・ スキー客を当施設への入館につなげたいが、スキーをするという目的がハッキリしているので、なかなかついででは来ない。（タイアップチケットあるが、冬はあまり利用がない）
- ・ 発掘体験の評判良い。ただし、人数制限あるので、あふれてしまうことが多い。1日3回（2時間コース）、1回50人まで。制限する理由はスペース・対応スタッフ手配のためである。
- ・ Facebook、ツイッター等も、PRに活用している。
- ・ 海外の観光客では、台湾の団体が多い、それに次いで、中国からも来る。当施設に通訳はいない。こういった客は勝山では宿泊していない。
- ・ 恐竜研究の拠点として営業をかけていく（研究所として東アジアとも連携している）
- ・ 金沢からの直通バスは、往復では利用されない（当施設に来るだけのためには来ない）。

## (6) 社団法人福井県観光連盟（誘客アドバイザー岡田謙一氏）

- ・いかにして福井へ来てもらうか、「他県には無い福井の魅力」を明確にすることが大事である。他県と一緒に、同程度のものならば、福井へ行く必要が無い。よそへ行ってしまう。
- ・観光は競争であり、他の観光地との選択に勝って、初めて目的地となる。
- ・恐竜博物館は福井の目玉だが、まだ首都圏での認知度は高くない。「恐竜」と言えば「福井」と思ってもらえるような認知度向上が重要。その点では、集中的に資金を投下している「ブリ」「白えび」など、富山県の方が宣伝上手と言える。また、中期的に北陸新幹線金沢開業を見据えれば、金沢駅からのアクセス整備も必要になる。
- ・道路の案内表示は極めて分かりにくく、早急に改善すべきである。例えば、走行している車線が車線減少で突然無くなったり、また左折専用レーンになったりする。利用者の視点に立てば、数百メートル手前の地点で事前に案内を掲出して然るべきではないか。
- ・金沢・富山に並ばねばという意識があるのかもしれないが、福井がプチ金沢化、プチ富山化しても意味は無い。福井の独自性を持つ街・観光地・中心市街地になることが大事。
- ・街なか観光はテーマ性を明確にするとともに、こじんまりと歩けることが大事（北前船ゆかりの三国、越前国府の雰囲気がある武生、越前松平家ゆかりの福井など）。
- ・冬季に歩道の除雪が徹底されていないのは、街なか観光には障害となる。
- ・「越前がに」「恐竜」を徹底してPRし、「福井」＝「越前がに」「恐竜」という認知を高めることが大事。基本的に「越前がに」だけを食べて帰ったり、「恐竜博物館」だけを見て帰るお客さまはいない。そこを起点に近隣市町や他の観光地にも必ず波及する。
- ・越前がには食のブランドとして際立っているはずなのだが、その美味しさを自分の言葉で語ることでできる人は多くない。「こんなに美味しいんだよ」とPRできることが大事。
- ・対首都圏という観点では、金沢の「香箱がに」の方が認知度は高いのではないか。
- ・「北陸のかに＝金沢」とならないよう、地道に訴えていかなければならない。
- ・「越前がに」以外にも、美味しいものが非常に多い。生わかめ、ガサエビ、活イカ、越のルビー、ピクニックコーン、マルセイユメロンなど枚挙にいとまがない。地元の方にとっては当たり前な味かもしれないが、もっと美味しいことを自慢して良いのでないか。
- ・福井の食は「旬」を感じさせるものが豊富にある。しかも、非常に短い期間でめまぐるしく変わっていく印象がある。「旬のカレンダー」を作ってPRすることで、観光客が「その時期に行きたい」と思わせる仕掛けを作る。さらに「今ここにしかないもの」とアピールしていくことが大事。
- ・福井の飲食店は「お品書き」を店外に明示しているところが少なく、入店前に雰囲気や値段がわからないため、観光客にとっては入店へのハードルが高い。お客さまに安心して入ってもらえるような事前情報を案内することは大事。
- ・現在試験的に実施されているが、魚市場の開放は観光客に非常に人気がある。自分で買った鮮魚を、好みの調理法で食べられるようになれば一層楽しい。福井の食材は美味しいのだから、そういう施設があれば人が集まると思う。定例化（毎月第●土曜日など）できれば「市場の日」として認知され、イベントの都度必要となる宣伝広告費もかからない。不定期開催の場合、そのたびに告知しなければならず、非効率になってしまう。
- ・他のイベントもそうだが、半年前ないしは1年前に日程が確定していないものは、遠方からの集客は難しい。どんな媒体であっても対外的に露出できないことに加えて、イベント直前の告知にならざるを得ないため、広告効果は非常に乏しいものとなる。
- ・大手旅行会社は半年前にはパンフレットの作成を終える。当然それより前に準備作業に

入る訳で、それまでに情報が確定していなければ検討対象にはならない。意思決定および予算計上のタイミングには留意する必要がある。

- ・福井の酒は全国と比べても本当に美味しい。日本酒は二日酔いで辛いなど勘違いされる方もいるが、同量の水（和らぎ水）を飲みながら日本酒を飲んでいただくなど、飲み方の指南をすると良い。飲みやすくなるとともに、翌日に残らない。
- ・食だけではなく、季節とともに変わる「花」も1つの観光素材になる。大野のかたくり群生地は全国でもトップクラス）。
- ・「メロン」は東京の有名店の高級品よりも、新鮮で完熟状態の福井産が圧倒的に美味しい。これを活かして、「福井では美味しいものが、安く食べられること」をアピールする。
- ・地元産品の直売所として、きららの丘、丹生膳野菜、喜ね舎、ファームビレッジさんさん、などは特徴的であり、誇るべきスポットと言える。
- ・福井のホテルの朝食は、地元料理がふんだんに出て非常に魅力的である。県外からのお客さまには、1泊朝食付きにするよう薦めている。
- ・中期的には観光地同士を結ぶ周遊バスのルートが求められる。一部、コミュニティバスとして整備されている地域もあるが、あくまで地元の人向けであり、その存在は不特定多数に周知されていないので観光客がその存在を知ることは大変。
- ・デマンドバス、デマンドタクシーは県内の最近のトレンドだが、公共交通機関を利用して観光地を巡る、いわゆる個人客を排除する方向になることは認識しておくべき。隣県加賀市の「キャンバス」など、街中を巡ってもらう発想とは全く逆の方向に進んでいる。
- ・電車や飛行機で来られるお客さまに対して、市町としてどんな手段で観光地を訪問していただくのか考える必要がある。マイカーや観光バスだけがお客さまならば別だが。
- ・観光地は、食事場所はもちろんトイレに至るまで「清潔」でなければならない。
- ・現在、海外からのお客さまは台湾からが最も多い。この春にはプロモーションビデオの撮影誘致に成功し、県内でロケをしてもらった。既に100万人以上の方にご覧いただいております、福井の魅力発信に寄与している。
- ・嶺南地方の「漁業体験」は、他の地域にはあまりない取組みであり、福井で体験できる良さが際立つ好事例である。
- ・夏の福井は嶺南の「海水浴」、嶺北の「恐竜博物館」「芝政ワールド」「越前松島水族館」が目玉の施設になり、それを軸にして集客を考えていくと良い。
- ・何のゆかりもない新たな観光施設を作る必要は全くない。大事なものは「本物」であり、観光客は「ハリボテ」や「箱もの」を見たい訳ではない。今あるものをどう生かすかが重要である。

## (7) 福井駅前五商店街連合活性化協議会

- ・福井市のランドデザインを描く人がいない。福井の進むべき道がハッキリしていない。(富山「環境」など) これが決まれば、中心にして施策を展開していけるのではないか。
- ・金沢から福井へ来る魅力を磨く。観光地への2次交通の整備も必要である。
- ・観光地への2次交通は周遊 or 放射状あるが、放射状がパターンもあってよいと思う。
- ・駅から街中へのサインも不足している。
- ・福井の一番の魅力は「食」である。
- ・観光面で他県との広域連携を図るべきである。また、福井県内観光地の広域連携も進めるべきである。
- ・駅前には歩行空間が必要である。人が歩いて、賑わいができる。そこに行くと常に何かイベントをやっている。(歩行空間(できれば全天候型)を作るべき)
- ・人が集まる仕掛けが必要である。(雇用目的のコールセンター、文化施設、病院など)
- ・情報発信も不足している。
- ・リーダーシップが不足している(行政の方針があいまいである)。財政状況なども考えていくと、おのずとコンパクトな街づくりに行きつくはずである
- ・雇用の場所も充実するべきである。金沢は他地域から本支店を移転させた企業には補助を出している。
- ・駅を出てすぐに観光のアンテナ施設が必要である。
- ・恐竜のモニュメント、アンテナショップを作る(子供に喜ばれる)。

## (8) 旅行代理店

- ・福井は適度に田舎、適度に街である(スキー、温泉、海、買い物も比較的近くでできる)。生活にも困らない。自然も豊かである。「住みやすさ」に特徴がある。
- ・日本は観光立国を目指す上で、スローガンとして掲げているのが「住んで良し、訪れて良し」。「訪れて…」よりも「住んで…」が先に来ている事がポイント。
- ・福井に単独で行きたいという客は少ない(金沢は別である)。「北陸でコースを組んでほしい」と注文される。北陸は「地域」として認識されている(単独の県ではない)。
- ・山代・山中温泉が芦原温泉よりも客が多いという人がいるが、代理店としては、そこまで極端には思っていない。出発地からの距離や旅行の行程によって、宿泊先が山代・山中になる場合もあれば、芦原を薦める場合もある。
- ・駅とバスターミナルなどが離れているため、人の回遊性が悪い。
- ・駅前はずの顔であり玄関であるため、お客様がほっと一息つける空間であり、もてなす住民の顔が見れ、住民と語らえる場所である事が大切。
- ・他県と連携しての商品開発はさらに進める。
- ・サンダーバード・しらさぎの接続が悪くなると、福井の相対的立場は悪くなる。
- ・芦原への客割合は、関西4、中京3、首都圏1、その他2である。
- ・金沢開業で、福井は北陸新幹線から東海道新幹線へと周遊させる場所に位置する。
- ・若者はレンタカーを利用する。たとえば、金沢で乗って、福井で乗り捨てる(乗り捨て料無料)。サービスクーポン付ガイドマップ。新幹線&レンタカープランを販売する。
- ・アグリツーリズムを中高年対象に展開すると、ニーズは高い。なかなか体験できないのと、地域住民とふれあいが持てるのが特徴である。
- ・インバウンドでは、欧米人を対象にホームステイを行うと効果的である。そういった場合、現在は東京でホームステイ(1~2週間)を行っている。ただ、このホームステイの場合では核家族でそんなに触れ合いもないのではないかと思われる。これよりは福井の2・3世代家族のほうがはるかに魅力がある。農業にも興味がある。ただ、日本語学校を整備しないといけない。昼は農業体験、夜は日本語の勉強ができるとよい。
- ・自然も福井の大きな魅力である。
- ・福井は「古き良き日本」。教育・長寿・農業・自然、おもてなしの心などをストーリーだてPR。福井は3世代家族が多く、高齢者が家庭の中で役割を持ち「健康長寿」である。さらに、子供はそういった祖父母に育てられるため「教育」にも長けている。また、「自然」も多く、「農業」も盛んである。また、地域コミュニティが活発で「おもてなしの心」にあふれている。
- ・旅の目的は「人と人との繋がり」というのが増えてきている。絆を体験できる。(「次来る時は“住みたい”まち、ふくい」)
- ・福井の食は全体的に魅力的であるが、カニは時期が限られ、そば・かつ丼もそれだけで誘客できるものではない。そこで、「カニ・フグが両方食べられるまち」など、オンリーワンを打ち出していく。

## (9) ホテル業

- ・北陸新幹線 金沢駅開業で福井は東京を起点に周遊できるのが、全国のお他ルートとは違うメリットである。
- ・福井は北陸新幹線と東海道新幹線の結節点に近い。ただ、金沢―米原間は新幹線が走っていない。このミッシングリンクを逆転の発想で強みととらえる。つまり、「ミッシングリンクの中にダイヤのような輝きを放つ『福井』がある」と売り出す。そして、「福井」は観光地単体ではなく、「日本一コース」としてPRしていく（東尋坊は「日本一の安山岩の柱状節理の観光地」、永平寺は「日本一の禅の道場」、恐竜博物館は「日本一の恐竜博物館」、朝倉氏遺跡は「日本一の中世史跡」、すべてが日本一である。さらには、「日本一のおろし蕎麦のメッカ」であるそば道場も入れる）。こういった観光地同士を結びつけるネーミングも重要である。
- ・福井に降りる目的を作る。
- ・足羽河原への芝桜等の植え込みにより、春の桜とともに名所にする。
- ・観光のラインナップを少しずつ増やしていく。
- ・福井に行ったことがない人が多いのは、未知の魅力を秘めているとも言える。反面、福井でイメージさせるものがカニ以外はほとんどない。
- ・駅のホームに恐竜のモチーフを作る。また、駅に福井らしさをアピールするディスプレイを行うとよい。
- ・ブログの活用として、福井県では有名ブロガーに宿泊してもらいコメントしてもらっている。
- ・インバウンドでは、台湾・韓国・中国などを対象にルートの提案が大事である
- ・観光促進は総体的に取り組むのではなく、集中的に時期を分けて取り組んでいく必要がある。

## (10) 料亭業

- ・ 当社製品が国内航空会社 2 社共に扱われる（両方で 6 カ月間）。職人の手作りで希少価値を生み出している。職人が作るという点で「福井らしさ」を生み出し、全国に幅広くファンを作る。
- ・ 四季を通じたラインナップをそろえるため商品開発を続け、県産品のアピールと併せ、福井への誘客に結び付けたい。
- ・ 石川県（べにや無何有（山中）、かよう亭・あらや滔々庵（山代））には、既に特徴的な旅館が有り、都市部の富裕層マーケットを手に入れている。一方で福井県では、ハイセンスな商品展開が出来ていないため、価格競争に巻き込まれている。
- ・ 関西空港からのインバウンド誘客のためにも、福井らしさを活かしながら、石川・富山と繋げていく必要がある。せめて他の 2 県に引けを取らない商品開発を、事業者が行なうべき。
- ・ 福井らしさは他県の人がどう感じるかである。なかなか中の人では「らしさ」を見出せない。であれば、ゼロから創り上げるのも一興。必要なのは「生み出す努力」「外からの眼を感じる努力」。第一線で活躍している人を全国から探し、その人のネットワークを活用するのも重要である。そういった方々からどう見られているかを抽出して、場当たりのではなく、集中的に対策を講じる方が「らしさ」が研ぎ澄まされる。
- ・ 一部の県内事業者は、危機意識を持つてはいても、具体的に何をすべきか対策を持ち合わせていない。さらに、その危機を共有して情報やノウハウのやり取りもない。そのため情報発信力も弱い。
- ・ 事業者がより団結するのが第一歩で、さらに行政によるリーダーシップも必要である。
- ・ 長岡（新潟）は新幹線開通後、ストロー効果で都市部の同商品・同サービスとの競争を余儀なくされ、一様に客単価の下落に喘いだ。大都市圏との距離的・時間的接近は、一方で圧倒的に強い都市の商品・サービスとの競争に巻き込まれる。いずれ富山・金沢でも、安売りしなければ売れない事態が起こり得ると見ている。
- ・ 福井はストロー効果を上手に忌避し、どう進むか＝福井らしさを見出すかがやはり重要。開業 3 年後、ブームが落ち着いた頃合いがポイント（むしろそれまで手持ちの資力を保った方がよいかも）。
- ・ 東日本大震災後、福井は浜町界隈の売り上げは、悲観的予測に反してさほど落ちなかった。春のイベント「こみち小町浜町」浸透の影響もあろうかと思う。事業者が団結し、福井のお客様に支えていただいたから。金沢では、時代の波に敏感な消費者による売上減が見られる中、福井では底堅い消費があった。ストロー効果は、情報伝達のスピード化、都市部との人心レベルの一体化ももたらすので、そういった意味では、金沢は既に都市の一部になりつつある。

## (11) 小売業

- ・昭和 20 年、23 年の戦災や震災ですべて壊れて無くなり、(金沢のように残っていない)現在の街中には、歴史的な建造物や街並みは皆無である。せつかくなので、県都としての今後のあるべき姿を描き、白地から作っていけばよい。
- ・福井は自然と調和した住みやすさを訴求していく。(里山や海岸、足羽川等をいかした)
- ・福井の観光地は他都市と比べて、自然以外に誇れるものは少ない。福井が他県へ誇れるものは、永平寺・朝倉遺跡・恐竜博物館・自然である。(永平寺は京都の寺院と違って雲水が毎日修行していることで、リアル且つ生きている感じがする)
- ・県民が豊かな生活を送れることが大切で、他県と比べたり、競わなくても良いのではないか。住みやすさが浸透すれば、特に PR しなくても、自然と口コミで伝わっていく。
- ・今までの郊外への開発影響で、行政サービスのコスト負担が大きくなり、いずれは行政サービスが行き届かなくなる。つまり、進むべき方向はコンパクトシティの推進であることは明確で、早急な行政の方向転換が重要である。
- ・福井は若者が好む賑やかさで PR はできない。先進的な技術・研究に秀でた大学・専門学校を作りあげ、その知的集約施設に若者を呼び込む。
- ・福井には働き口が少ないので、都会で働き、リタイヤしてから福井に戻る。これも一つのパターンである。福井がそういう受け皿になっていく。
- ・観光客を呼び込むために、滞在型、体験型のメニューを充実させる、メディカルツーリズムやアグリツーリズムは福井らしさを訴える良いメニューだと思う。
- ・金沢からの二次交通の利便性が非常に大切である。一方で住民の住みやすさを考えた道路交通網の整備も並行して進めるべきである。今後高齢化が進んでも、車の利用をやめて、バスや鉄道を利用するとは限らない。公共交通機関は何よりも必要だと思うが、実際にはご家族や近所の方の車で来られるほうが安全で便利である。
- ・行政がまちづくりに対するビジョンを明確に提案し、リーダーシップを発揮すべきである。

## (12) 事務機器卸売業

- ・金沢駅開業で北関東からの客が増える。
- ・福井のメリットは石川・富山と比べて、中京・関西から近いという点である。(周遊ルートを活かすとより効果がある) これを産業でも活かすとよい。
- ・金沢開業で今まで以上により福井から事業所が減少する。(雇用、税収、消費面に影響)
- ・関係会社の家電卸売も小売店向けにサービスの人がいるのみで、人は減っている。
- ・金沢は誘致関係の補助金を出している。
- ・安定した人口増⇒大手企業の誘致が効果的である。車関連は部品などの基幹産業が整っているの、誘致に適している。(例えば、トヨタは中部に位置するので福井から近い。さらに中国へ運ぶ港への途中にも位置する)
- ・北陸新幹線はリダンダンシーの観点からも重要である。
- ・福井は教育先進地域である(国外ではスウェーデン、フィンランド)。
- ・福井の教育は他県の先生が学びに来るほど、すぐれている。
- ・優秀な人材を育て、それらを県外に流出させないようにする。
- ・若い人たちに福井を知ってもらふ必要がある。一度は来てもらう(そこをはじまりに福井を愛してもらう)。そのためにもデザイン・研究関連の施設など知的集約産業を育てる。
- ・若者が来ないと賑わいはできない。
- ・福井の歴史をまず福井市民に知ってもらう。
- ・教育で県外にPRして、定住策をもっと進める。

### (13) 食品製造業

- ・関西・中京からの客が多い（9割以上）。ほとんどがバスツアーで来る。1人平均4,000円消費していく。
- ・東京にはあまり営業していない（代理店回り）。
- ・新幹線が金沢まで来れば東京からの来客は多少期待できる。周遊コース（1日目：石川、2日目：福井など）
- ・ロコミでの客も多い（取り寄せなども含め）
- ・客は40～60代が多い。（消費も行う）
- ・新幹線開通後は長野・山梨からの来客を期待している（海がない地域なので海産物には興味があるのではないか）
- ・福井県内で当社を訪問してくれるコースは、例えば「東尋坊→当社→永平寺」。
- ・敦賀の施設との連携も考えたい（この近辺には海産物系の店がない。敦賀には昆布、おさかなまちなどがある）
- ・都会からリタイアして帰ってくる人の定住促進を進めるにも、仕事がない。ただし、人が増えないと活気が出ないので、重要なことではある。
- ・福井市には大型バスを停める駐車スペースがないから、観光客が食事をする機会が少なかった。
- ・グリーンセンターにひまわり、しばざくらを植えたらいいのではないか。花畑を作ってほしい。
- ・一乗谷は遺跡だけではなく、蛍・花を活かすと良い。
- ・福井の食（カニ、牛）を進めるにしても、近くに食べられるところがない

#### (14) バス事業者

- ・バスには2つの機能がある。在来線の代替機能と、観光地への輸送である。
- ・金沢駅から観光地に観光客を輸送する手段を作っていかなければならない
- ・既に小松空港から観光地への周遊は行っている。ただ、福井だけでは難しいので、石川も織り交ぜてコースを組んでいる。
- ・石川・福井のセットプランは10年前から取り組んでいる。福井単体では魅力が薄い。
- ・東京→(新幹線)→上田→(バス)→北陸というコースも組んでいる。この場合、新幹線が安い。上田から先の北陸までに多様な観光プランを組める。
- ・東京には富裕層が多いので、これを取り込まないといけない。
- ・今年も秋ごろに(昨年も実施)「福井駅」「朝倉氏遺跡」「永平寺」を結ぶ周遊バスを走らせる。JR 東日本の「大人の休日プラン」にあわせて。朝倉氏遺跡が観光客が伸びるのにあわせて、バスの本数を増やしていかないといけない。
- ・福井へは関西方面からの客が多い。
- ・福井への観光客はあまり多くない→さらに車以外で来る人は少ない→レンタカーを使う人もいる→周遊バスに乗せるだけの人数が稼げない。昭和40年代までは定期コースが10コースぐらいあった。(当時はそれほど車も普及していなかったから)
- ・富山ではレンタサイクル(乗り捨て)事業を行っている。ただし、住民票などが必要になるので、市民向けであり、観光客向けではない。福井でもできないか検討していくとよい。
- ・小松便は減便されるだろうが、羽田の国際線増で状況は変わるかもしれない。小松→羽田→海外というルートが確立されると、新幹線の利便性とは別の需要が生まれるかもしれない。
- ・観光では地元の人との交流が大事である(その地域の雰囲気も含めて)。それが心に残り、リピーターにつながる
- ・福井駅西口前にバスターミナルを設置することで、県外客からの視認性を高め、各観光地などへのアクセス利便性を上げる。

# 北陸新幹線 金沢開業の交通影響分析結果（福井県独自推計）

H23.6.2

## ○福井県の交通体系の現状

- （鉄道）・福井～米原乗換え～東京 【3:30】  
特急しらさぎ16往復／日（うち米原行8、名古屋行8）  
※福井～大阪 特急サンダーバード 23往復／日
- （航空）・小松～羽田 【3:20】 11往復／日

H27 北陸新幹線  
長野～金沢開業

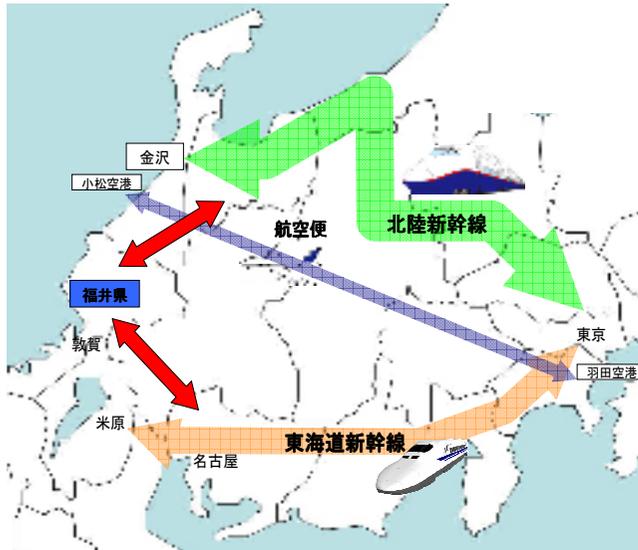
## ○鉄道の所要時間が短縮

- ・石川・富山県は、首都圏と直通、大きな時間短縮効果  
金沢～東京 ▲1:20 (3:40→2:20)、富山～東京 ▲1:00 (3:10→2:10)  
福井～東京 ▲0:10 (3:30→3:20)
- ・信越、北関東地域と大きな効果 福井～長野 ▲2:30

## ○地理的条件が変化

- ・福井からの2時間圏人口が700万人増 (3,800→4,500万人)

福井県の  
効果、影響



## ○首都圏との鉄道利用が北陸経由にシフト

- ・東京と県内の所要時間の分岐点は、「石川県小松付近」→「福井・鯖江間付近」に
- ・福井県と首都圏間の鉄道流動の2/3が北陸経由にシフト(現行89万人→開業後94万人中60万人)

## ○北陸と首都圏間の交通手段に変化

- ・福井県と首都圏間の鉄道流動が6%増(5万人増。入込10%増、出3%増 / 北陸3県では93%、230万人増)
- ・航空利用者が鉄道にシフト

## ○交流人口(入込)拡大は富山・石川県に比べ限定的

- ・首都圏から福井県への入込は3%増(2万人増。富山県27%、26万人増、石川県33%、38万人増)
- ・目的別では「観光」流動の増加が大 観光入込は福井県8%増(富山県86%増、石川県74%増)
- ・信越・北関東から福井県への入込が大きく拡大(1.7万人から150%、2.6万人増)

## 課題と必要な対応

### ○交通体系

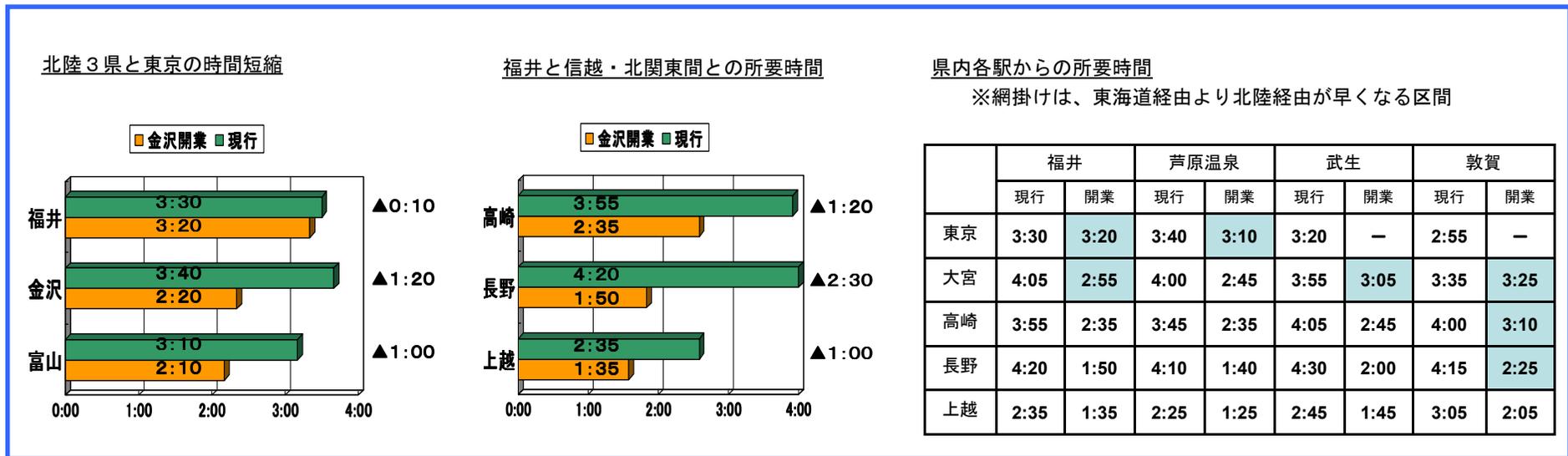
- ・在来特急(米原経由)、航空(小松・羽田便)の流動は減少する可能性 ⇒ 便数等、県内の利便性の維持確保

### ○交流等

- ・新幹線による福井県の入込効果は限定的 ⇒ ①大きな効果のある石川・富山県から福井県への周遊強化  
②首都圏での知名度向上、新幹線と在来線の乗継利便性向上、二次交通の充実等  
③地域間競争を見据えた商業活性化対策、企業誘致対策等
- ・信越・北関東地域等は時間短縮効果が大 ⇒ 観光・ビジネス等、新たな交流拡大

# (分析、データ等)

## ○所要時間の短縮



## ○首都圏との鉄道利用が北陸経由にシフト



# ○時間圏域人口の拡大

## 各時間圏域の人口(福井県)

### 福井駅の2時間圏域人口

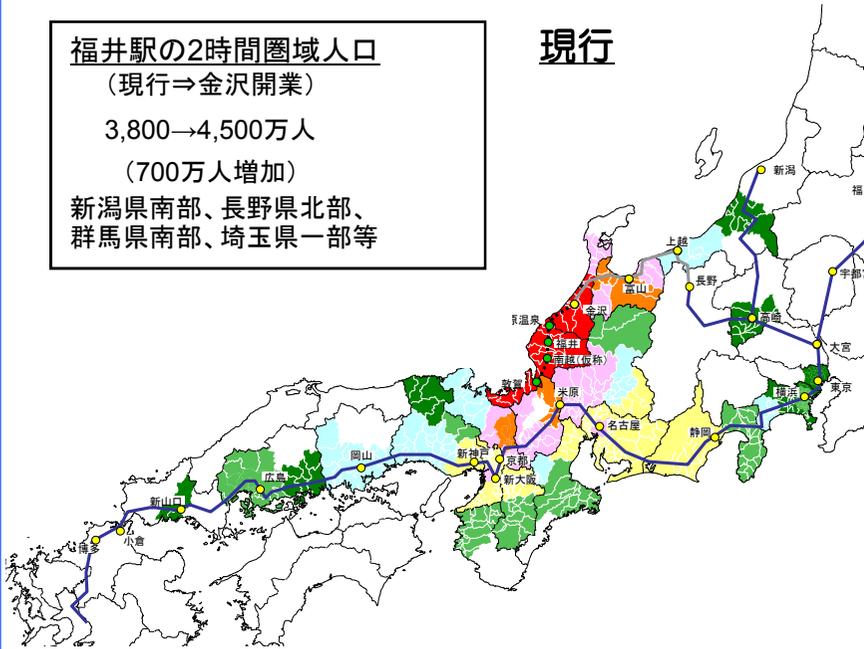
(現行⇒金沢開業)

3,800→4,500万人

(700万人増加)

新潟県南部、長野県北部、  
群馬県南部、埼玉県一部等

現行

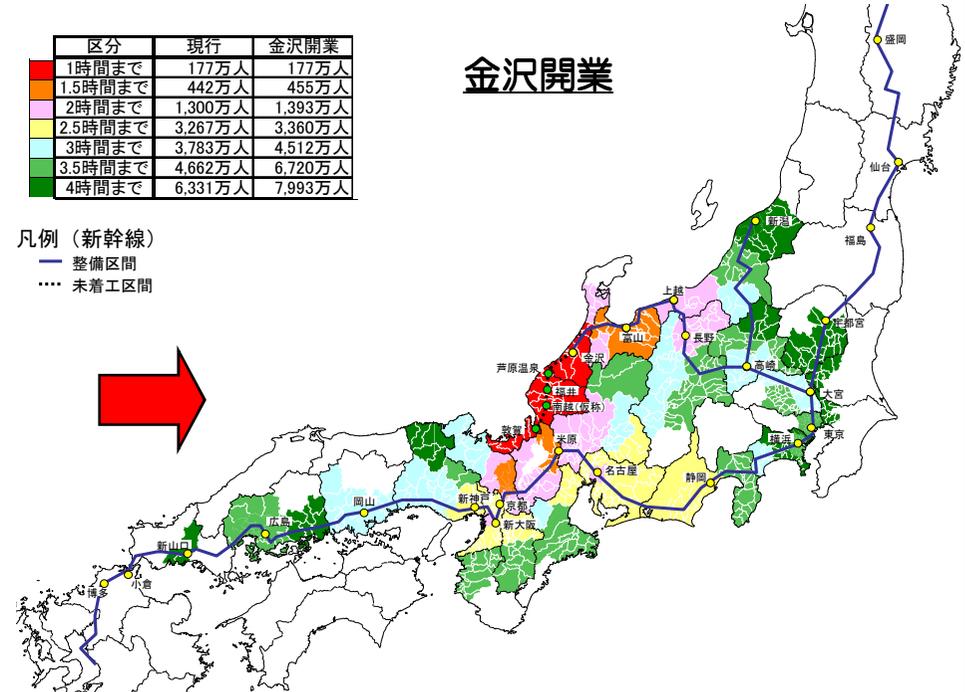


区分	現行	金沢開業
1時間まで	177万人	177万人
1.5時間まで	442万人	455万人
2時間まで	1,300万人	1,393万人
2.5時間まで	3,267万人	3,360万人
3時間まで	3,783万人	4,512万人
3.5時間まで	4,662万人	6,720万人
4時間まで	6,331万人	7,993万人

金沢開業

凡例(新幹線)

— 整備区間  
 ..... 未着工区間



### 県内各駅起点の2時間圏域人口

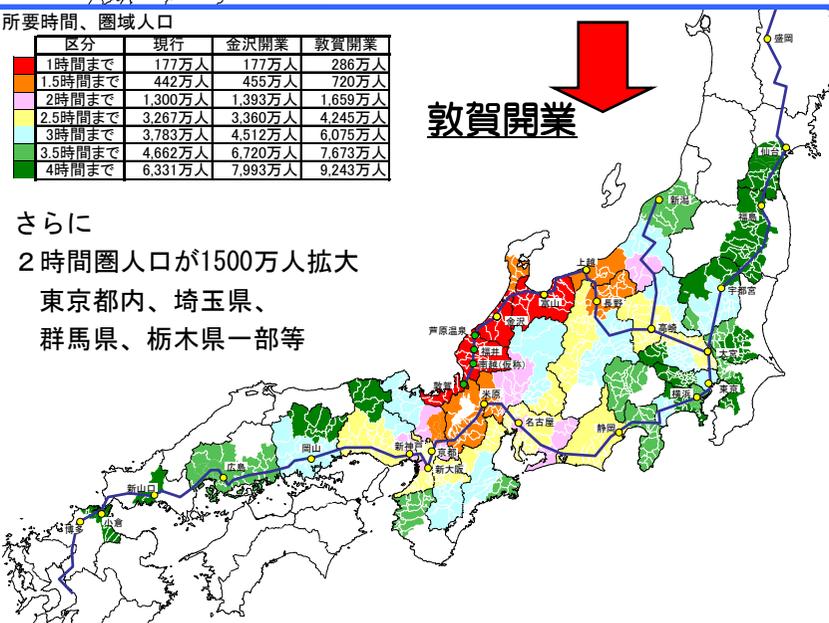
(現行⇒金沢開業)

- 芦原温泉駅  
3,700→4,500万人  
(800万人増加)
- 武生駅  
4,200→4,400万人  
(200万人増加)
- 敦賀駅  
4,700→4,800万人  
(100万人増加)

### 所要時間、圏域人口

区分	現行	金沢開業	敦賀開業
1時間まで	177万人	177万人	286万人
1.5時間まで	442万人	455万人	720万人
2時間まで	1,300万人	1,393万人	1,659万人
2.5時間まで	3,267万人	3,360万人	4,245万人
3時間まで	3,783万人	4,512万人	6,075万人
3.5時間まで	4,662万人	6,720万人	7,673万人
4時間まで	6,331万人	7,993万人	9,243万人

敦賀開業

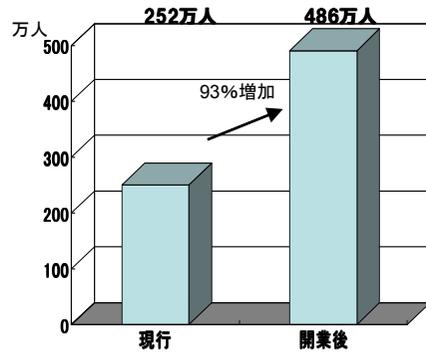


さらに  
 2時間圏人口が1500万人拡大  
 東京都内、埼玉県、  
 群馬県、栃木県一部等

# ○交流人口の拡大（北陸・福井県と首都圏等）

・北陸と首都圏の鉄道流動は、富山92%、93万人増、石川221%、136万人増に対し、福井県は微増(6%、5万人増。入込は10%増)

北陸3県と首都圏間の双方向の鉄道流動 . . . . . うち3県、入出の内訳



	千人		
	現行	開業後	増加率
首都圏→福井	419	459	10%
福井→首都圏	467	481	3%
計	886	940	6%

	千人		
	現行	開業後	増加率
首都圏→富山	494	971	97%
富山→首都圏	519	969	87%
計	1013	1941	92%
首都圏→石川	351	1149	227%
石川→首都圏	265	827	212%
計	616	1976	221%

- ・首都圏から福井県への入込は3%増 (2万人増。富山県27%、26万人増、石川県33%、38万人増)
- ・観光増は福井県が8%、0.5万人増 (富山県86%、14万人増、石川県74%、28万人増)

・信越北関東から福井県への入込は、150%、2.6万人増

首都圏から北陸3県への入込（全機関）

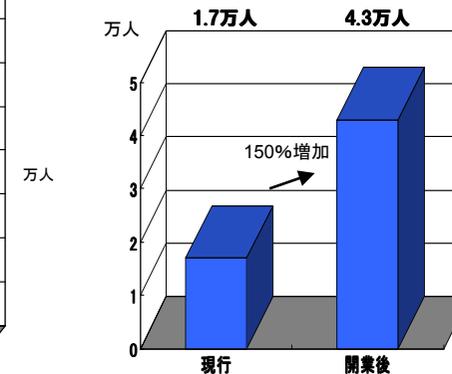
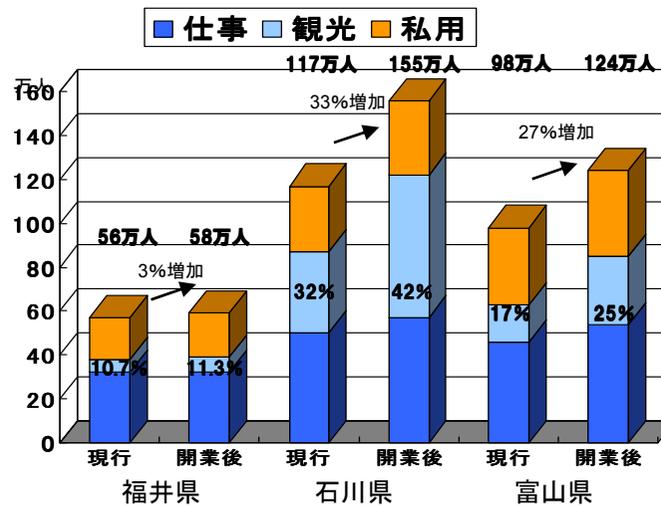
信越・北関東から福井県への入込

・首都圏から福井県への直接の入込の他に、周遊者が存在

(参考)

首都圏居住者で石川・富山県から福井県への周遊者 H17現在

石川県	2.3万人
富山県	0.2万人
計	2.5万人



※信越・北関東(群馬、長野北部、新潟南部)

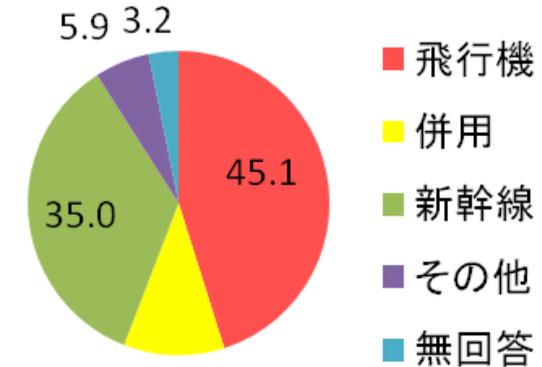
## ○既存交通体系の影響（鉄道、航空）

・福井県と首都圏間の流動で、60万人の鉄道利用が北陸経由にシフト

在来特急への影響（シフト可能性のある流動）

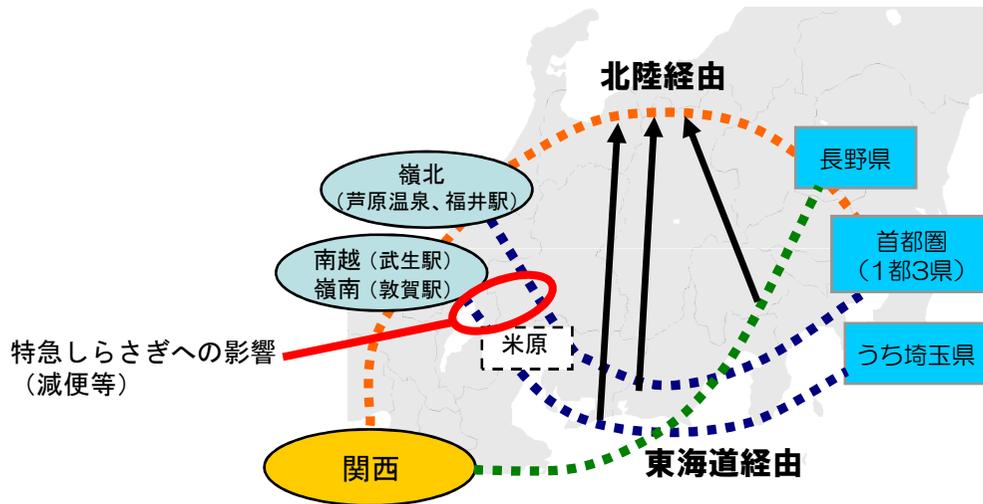
東海道経由→北陸経由可能性区間	開業後流動	影響対象の在来特急	(参考)在来特急に影響する可能性のある交流人口
嶺北⇄首都圏 南越・嶺南地域⇄埼玉県	60万人	しらさぎ (北陸～米原)	・福井県⇄首都圏94万人 ・北陸⇄中京圏160万人
関西⇄長野県	57万人	サンダーバード (関西～金沢)	・北陸⇄関西圏520万人

航空便への影響



小松羽田便利用者アンケート(H22)

・金沢開業後に新幹線を利用すると回答したのは35%、新幹線と飛行機を併用するとの回答は10.8%であり、小松羽田便へ影響



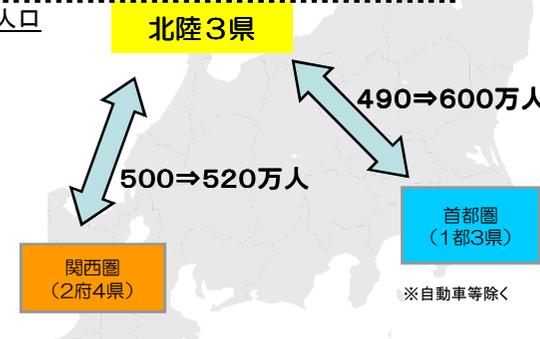
### ※関西圏の状況

・関西圏は、信越との効果はあるが北陸とはほとんどなし。北陸の流動は関西と首都圏が逆転

時間短縮効果

	東海道経由 (現行)	北陸経由 (金沢開業)
大阪～長野	3:50	3:40
京都～長野	3:35	3:15

北陸との鉄道・航空の交流人口  
(現行⇄金沢開業後)



# (先行事例)

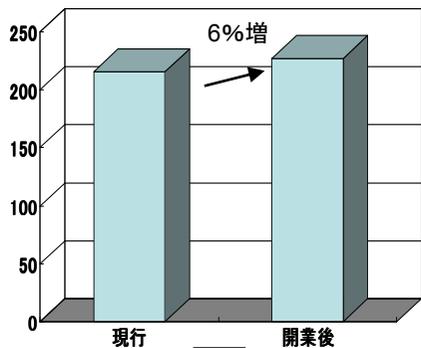
## ○交流人口

・先行開業地域は、開業前後でいずれも交流人口が増加

万人

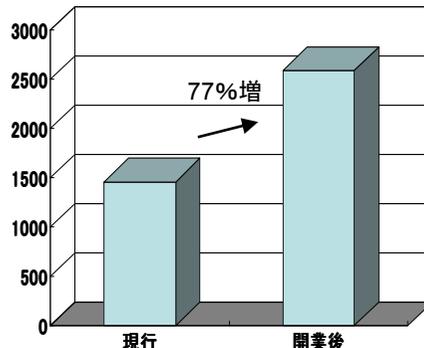
### ◆東北新幹線

青森県・首都圏間の交流人口(全機関)  
(H14八戸開業 H12→17)



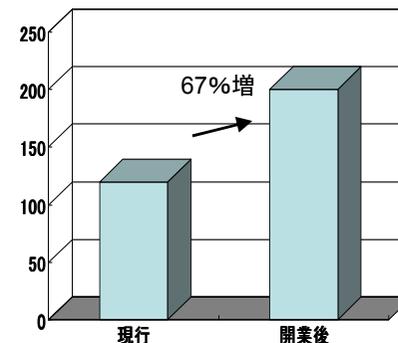
### ◆北陸新幹線

長野県・首都圏間の交流人口(全機関)  
(H9長野開業 H7→17)



### ◆九州新幹線

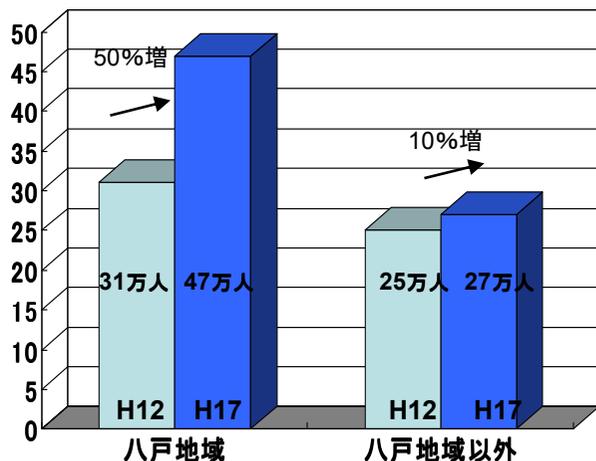
鹿児島県・福岡県間の交流人口(全機関)  
(H16新八代開業 H12→17)



・先行事例(東北新幹線)でも未延伸地域や県への入込は限定的だが、微増の実績(八戸地域以外の青森県入込10%増)、あるいは延伸県の増加に連動して、流動が引き上げられる傾向あり

### ◆東北新幹線 開業地域と未延伸地域への入込比較

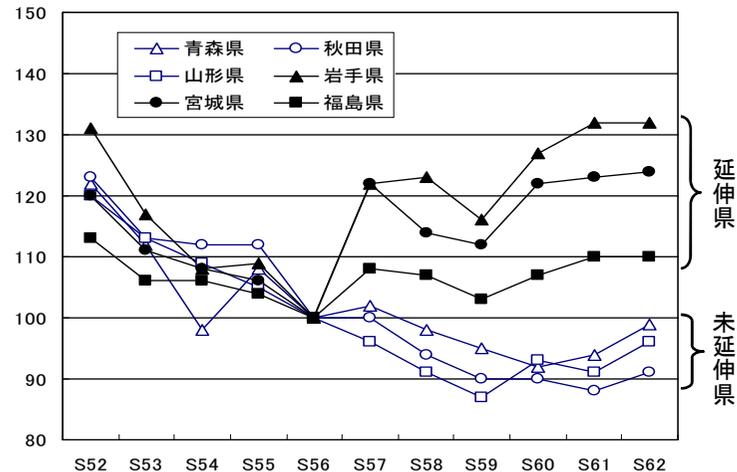
八戸開業時の八戸地域と以外地域の鉄道流動(首都圏からの入込)  
(H14八戸開業 H12→17)



### 盛岡開業時の東北6県の鉄道流動(入込)

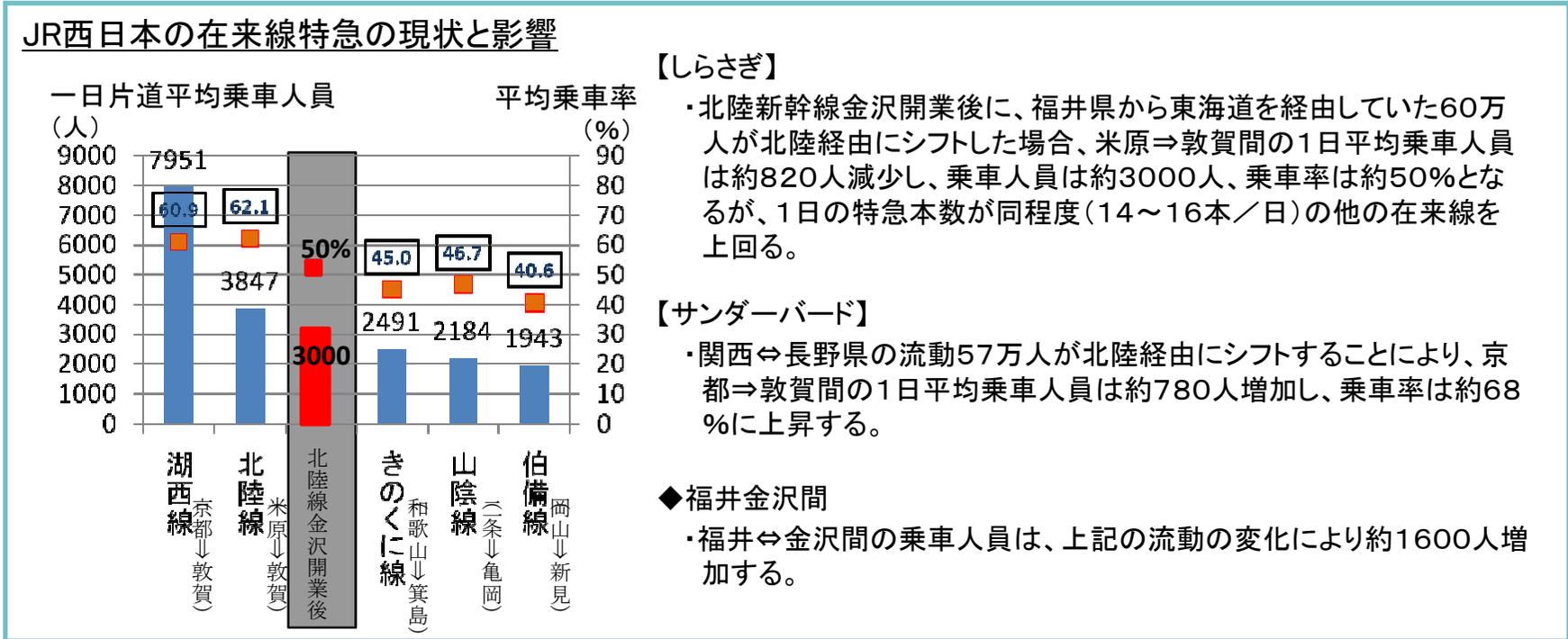
(S57盛岡開業 S56=100)

※旅客地域流動調査



# (既存交通への影響)

## ○在来特急への影響分析



### 課題と必要な対応

- ・米原でしらさぎから新幹線に乗り換え首都圏に向かう人員の減少 ⇒ ・しらさぎの本数と米原接続の現状維持
- ・北陸新幹線経由で首都圏や信越・北関東に向かう人員の増加 ⇒ ・金沢での在来特急と新幹線の接続利便性の確保

#### ・福井金沢間の早朝、深夜の特急の増発

【平日の特急】	福井⇄金沢	金沢⇄福井
(H23.3現在) おはようEXP	7:00 7:49	
はくたか	7:30 8:18	22:29 23:16
サンダーバード	9:02 9:45	20:35 21:19
しらさぎ	9:16 10:06	20:05 20:54

- ・割安で利便性の高い企画切符の販売

## ○小松羽田便への影響分析

### 小松羽田便の現状と影響

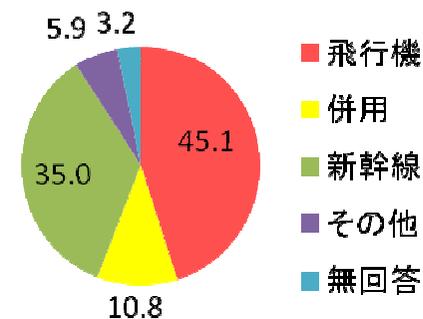
#### 平成21年度路線別輸送実績

路線名	輸送実績	便数	座席利用率	1便あたり平均座席数※1
小松ー羽田	151.1万人	11往復	55.0%	297席
大阪ー福岡	82.3万人	12往復	68.0%	131席
富山ー羽田	72.9万人	6往復	61.0%	270席
宇部山口ー羽田	72.4万人	8往復	58.4%	194席

※1 H23年3月の航空ダイヤから作成。使用する機材により変動します。

- ・小松ー羽田便は1日当たり11往復、年間輸送実績 151万人
- ・鉄道と競合する区間である大阪ー福岡便は、小型の機体を使用することにより1日12便を維持
- ・羽田空港は、大阪空港に比べ発着枠に余裕がないため、利用者の減少に伴い路線別便数が制限される可能性がある
- ・小松羽田便利用者アンケート(H22)では、金沢開業後も45.1%が引き続き飛行機を利用、10.8%が新幹線と飛行機を併用すると回答

#### 小松羽田便利用者アンケート(H22)



(先行事例)

首都圏・青森間の航空流動

86万人⇒54万人  
(H12) (H17)

※H14.12  
盛岡・八戸開業

福岡・鹿児島間の航空流動

83万人⇒30万人  
(H12) (H17)

※H16.3  
新八代・鹿児島中央開業

### 課題と必要な対応

- ・小松羽田便の利用者減少による減便の可能性 ⇒ ・航空会社に、使用機材の小型化、乗り継ぎ割引の実施などによる便数維持を要請
- ・国に小松空港駐車場の利便性向上を要請  
(長期駐車料金の割引、駐車場の進入経路等の改善)
- ・リムジンバス用無料駐車場の設置などの利便性向上の実施