



**北陸新幹線福井開業対策検討専門委員会報告書**

**福井の強みを活かす新幹線開業対策を！**

**ー4つの戦略と111個の取り組み・アイデアー**

**平成28年3月**

**福井商工会議所**

# 目次

はじめに	1
<b>I 福井という地域について</b>	<b>2</b>
<b>II 新幹線対応をどう考えるか</b>	<b>4</b>
1、プラス効果の活用	
2、マイナス効果への対応	
3、新幹線＝観光だけではない	
4、先行開業地の事例分析	
<b>III 福井の現状分析と新幹線開業対策の方向</b>	<b>11</b>
1、福井についての SWOT 分析	
2、福井の新幹線開業対策はどうあるべきか	
<b>IV 新幹線開業に向けた戦略と具体的な取り組みの提案</b>	<b>17</b>
戦略その 1 福井駅周辺への官、民の集中投資	
戦略その 2 300 万入館者を目指した恐竜のキラークンテンツ化と 本物志向の「おとな」が満足できる観光の確立	
戦略その 3 新産業育成による地域力向上	
戦略その 4 世界につながる交通体系の実現と利便性向上	
おわりに	36
<b>委員・オブザーバー及び検討経過</b>	<b>37</b>

## はじめに

平成 27 年 1 月、政府は北陸新幹線金沢・敦賀間の開業を 3 年前倒しし、平成 34 年度末の完成・開業を目指すことを決定しました。福井にとって長年の悲願で、待ちに待ち続けた新幹線の早期開業が明確となり、今後は工事の槌音とともに、新幹線開業に合わせた福井のまちづくりが議論の中心になります。

一方、地域としては新幹線開業までの限られた時間において、開業効果を最大限に発揮していくための対策を、的確かつ早急に講じ、実践していかなければなりません。行政、住民、民間事業者が相対し、地域の長期的なビジョンづくりがなされ、様々な対策を多方面から講じていくとなると、7 年という期間は決して長くはありません。また、北陸新幹線は敦賀までの開業ののち、関西圏への延伸が控えており、開業を二段階で捉えた長期的な取り組みが必要になります。

そして、新幹線開業対策は、益々厳しさを増す時代の中で福井という地域がどのように持続し、発展させていくかという行動そのものが問われている第一義的な課題です。

これまで福井商工会議所では、様々な観点、テーマから北陸新幹線の福井開業に向けた調査研究、提言、要望活動を行ってきました。今回は、新幹線の開業時期が前倒しとなり、その準備期間が短くなった中で、どのようにこの開業対策を進めていくか、あるいは少子高齢社会や地方創生の観点から開業対策をどのように捉えるべきか、という基本的な論点を整理し、具体的な取り組みを提案するため、観光・文化委員会に「北陸新幹線福井開業対策検討専門委員会」を設置し、検討作業を行いました。新幹線開業に関する先行地域の事例などを調査、分析して、福井の特徴や強みを活かしたオリジナルの地域戦略やビジョンを明らかにし、観光面では、特に福井市を中心とした嶺北エリアの現状や課題を踏まえ、開業までに求められる取り組みを企業経営者の目線で検討し、対策をまとめました。

また、長期的な効果が期待できる産業面では、基幹産業の新展開だけでなく、新産業の育成などにも言及しています。

この報告書が、地域全体を巻き込んだ議論の出発点となり、北陸新幹線福井開業に向けて、進むべき方向性や対策などを考える一助となれば幸いです。

# 1 福井という地域について

最初に、福井が有する特徴や特性などを大まかに整理し、福井の地域性を押さえてから、福井の新幹線開業対策はどうあるべきか、を考えていきます。

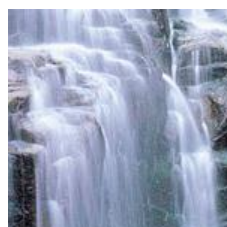
## 1、長い歴史、文化のある地域

京都に近く「都文化」の影響を受けるとともに、海外とは大陸文化の玄関口としての役割を果たしてきました。その歴史は、6世紀前半継体天皇の時代にまで遡るほど古いものがあります。県内には1500年の歴史をもつ漆器や和紙、日本六古窯に数えられる焼物、南北朝時代から700年の伝統をもつ打刃物などの産業が今なお盛んで、暮らしの中に文化として息づいています。



## 2、豊かな自然とその恵みが享受できる住みよい地域

都会では体験しにくいアウトドア活動を満喫できる美しい海や緑豊かな山林など日本の原風景があります。また、四季がはっきりしている気候は、実り豊かな作物を生み出し、おいしい水と食べ物があります。さらに、病院数が多いなど福利厚生面が充実し、住みやすい環境が整い、犯罪、火災、事故が少なく、安心して暮らせる地域として幸福度日本一と評価されています。



### 3、優れたものづくり技術を有し、継承し続ける地域

繊維、眼鏡といった地場産業は、激しいグローバル化の荒波を乗り越え、その強みや技術を生かし、優れたものづくりの精神を維持しています。特に繊維産業は、栄華の時代から苦難の時代、再生の時代を経て、地域に多くのものづくりの種をまくことになりました。これらが時代を経て形を変え、多様な福井のものづくりを今日でも支えています。



### 4、時代が変化しても大切なもの、勤勉で普遍的な価値観を持つ地域

1世帯あたりの貯蓄現在高が高く、勤勉で「稼ぐ力」「備える力」を住民が持っており、高い共同体意識や三世代同居が多いなど安定した環境があります。

また、子供の全国学力テストや体力・運動能力等調査では常にトップクラスの成績で、教育レベルが高く、近年は全国から教育県として高く評価され、福井のブランドともなっています。



### 5、穏やかで忍耐強く、勤勉で自立心の高い地域

人口あたりの寺院・神社数が多く、篤い信仰心と、空襲や震災などからの復興を成し遂げた不死鳥（フェニックス）の精神が宿っています。

また、人口10万人あたりの社長輩出数が最も多く、自主独立や多様性を重んじ、進取の気性を持った人が多い地域です。これらが地域の精神的な強さの支えとなっています。

これらの長所を生かす「新幹線開業対策」が重要であることはいうまでもありませんが、幸福度は高いもののやや内向きといわれる地域性、ものづくりでは評価が高い一方で、いわゆる第三次産業では立ち遅れた面もみられ、観光やサービス産業については、そのコンテンツや企業集積において強い存在感はありません。そのため、新幹線開業に対する考え方はそれらを踏まえた「福井オリジナル」の戦略が求められます。

## II 新幹線対応をどう考えるか

新幹線開業は、交流人口の増加や都市イメージの向上など、プラスの影響が期待される一方で、マイナス効果も考えられます。ここでは、そのような影響を整理し、先行開業した北陸新幹線の富山、金沢の状況分析を踏まえて、新幹線への対応について考えます。

### 1、プラス効果の活用

一般的に新幹線が開業すると、大量の人員を一度に運ぶことができ、都市間の時間距離が縮まって人の往来が活発になり、交流人口が拡大します。このことにより、観光やビジネス客の増加や最近では新幹線を利用して近隣の大学に通学するなど人の動きがこれまで以上にダイナミックになります。

また、交流人口が拡大することで、飲食やサービス業だけでなく、伝統工芸や食品などの土産品購買の需要増やさらに二次的な効果として、製造業や建設業といった幅広い産業の活性化にも効果をもたらす可能性があります。これまでの先行開業地の事例を見ても、このようなプラス効果をどれだけ地元が事前に想定し、準備して享受できたかが、地域間格差となって表れています。

本県への新幹線延伸時には、「芦原温泉駅」「福井駅」「南越駅（仮称）」「敦賀駅」の4駅が開業するため、各地域で食や伝統産業などの固有資源を活かしながらプラス効果を最大限に享受できるよう準備することが求められます。尚、県内に新幹線駅を有する県で最多は、7駅の新潟と岩手、次いで6駅の静岡、5駅の福岡となっており、仮に小浜駅が開業すると福井は5駅で福岡と並びます。福井には定期路線を持つ空港がないため、県土全体において新幹線という高規格鉄道を軸にした活性化は、地域を持続し、発展させるための大変重要な



北陸新幹線のルートと北陸本線沿線図

な

課題となります。

## 2、マイナス効果への対応

「ストロー現象」といわれるように、人口や消費の県外流出も懸念されます。今後人口が減少する中、人や消費の流出は防ぐのが難しく、限られたパイを奪い合わなければならないという厳しい一面にも対峙する必要があります。

また、企業立地においても支店や営業所の統廃合など、県内の事業拠点が減少することを想定しておかなければなりません。特に大阪までの全線が開業した際には関西圏へのアクセス時間が縮まり、よりマイナス面の影響が懸念されます。ルートにより多少前後しますが、福井と関西圏が新幹線で直結すれば1時間程度で往来が可能になると予想されます。福井は、大阪や京都のベッドタウンの距離になります。これは長野新幹線開業による長野と東京の距離感に類似します。長野は、新幹線開業で経済主体のかなりの部分が東京を中心とする関東圏に移行しました。福井は、関西圏からの引力に耐えうる地域の魅力をこれから蓄積していかなければなりません。

北陸新幹線の金沢開業以来、特に観光において、富山や石川は関東圏からの時間距離がこれまでに比べて非常に小さくなり、マスコミの宣伝効果もあって多くの観光客が訪れる結果となりました。しかし福井開業となっても、福井は関東圏から見た場合、富山や石川よりさらに先のエリアであり、北陸新幹線の金沢開業時と同じように観光客が押し寄せることは想定しにくいと考えます。また、時間的に近くなる金沢は福井の購買力を吸い取る可能性もあります。福井の経済は、新幹線開業によるこれら地域の「挟み撃ち」を受ける可能性があります。

日本政策投資銀行北陸支店や北陸経済研究所の新幹線開業による試算によると、富山県で年間88億～118億円、石川県で年間124億～182億円の経済効果と試算されていました。一見大きな効果のようですが、これらは域内総生産に占める割合で見ると1%にも満たない小さなものです。新幹線が開業するだけで、観光客や地域消費は増えますが、それだけで地域全体が活性化するという考え方は、極めて根拠に乏しく、経済界としてはこのような新幹線に対する安易な幻想を持つべきではありません。

一方で、地域特性を踏まえたオリジナルのビジョンを持ち、戦略を組み立て着実に努力してきた地域は、マイナス効果を補うプラス効果を生み出しているのも事実です。

### 3、新幹線＝観光だけではない

しかし、新幹線開業を迎える地域が真っ先に着手する対策は「観光」関連です。確かに人口が減少する地方都市において、外部から人が訪れ、そこで宿泊して、交通手段を利用し、飲食などをすることは一定の経済効果がある上に、地域の雇用にも貢献します。事実、多くの自治体などが新幹線対策＝観光振興と考えており、停車駅を中心に街区整理や歩道整備、観光関連施設の建設に取り組んでいます。一方で、観光は非常に費用対効果が見えにくい産業であり、ややもすれば箱モノ行政に代表される「造る際の利得」のみで終わってしまうものも多く見られます。目に見える形での整備は、実際にやればその形が残りますが、継続的に「活用することによって得られる利得」にはあまり目が向けられません。国家も地方財政も厳しい中で、投資は真に必要なものに充てることが求められます。

また、観光振興に関する整備であっても、二次交通や地域全体のプロモーションなどを除き、原則としてまずは民間事業者が行うべきものであり、行政はビジョンを示したうえで、意欲ある事業者の取り組みに対して様々なサポートを行うべきです。事業者は、新幹線開業により、これまで遠く離れていた地域との移動時間が短縮され、心理的にも近くなって往来しやすくなることを最大限に活用し、利益の出るビジネスを積極的に展開していかなければなりません。

地域にとって大切なことは、この厳しい時代に地域が持続し、発展していくために、新たな産業や工場を生み出したり誘致することや域内経済の好循環を生み出すことです。その地域にない新たな産業を興すことと経済に厚みを増すことが、地域自立の鍵です。その産業の中の有力な部門の一つとして観光もあります。現在のものづくりは、単に良いものを作れば売れるという時代ではありません。それらを継続的に発展させながら、どのようにキャッシュを生み出すサービスを付加させるかがポイントです。IoTやA. I、自動運転など実社会への応用が競われている情報化技術や、インダストリー4.0といった製造プロセスの革新では日本全体が遅れているといわれている状況です。農業分野でもTPPという不確定要因が控えています。過去の延長に未来はありません。

福井がこれまであまり取り組んでこなかった観光を中心としたサービス産業をゼロベースで見直し、一方で得意とするといわれながら、将来が不透明になっているものづくりや農業の取り組みに新たな発展モデルを導入することが真の新幹線開業対策です。その解は、われわれ地域全体が主体となってこれから知恵を絞り、汗を流して探していく先に見えてきます。その過程と結論、そして着実な実施こそが真の新幹線開業対策であると考えます。



## 4、先行開業地の事例分析

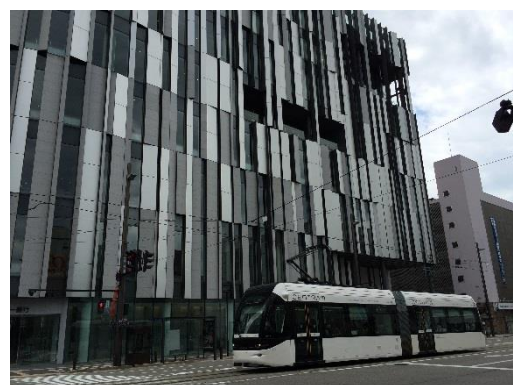
### (1) 富山の事例

富山県は2015年3月14日に待望の新幹線開通を迎え、県内には黒部宇奈月温泉・富山・新高岡の各駅が設置されました。それぞれ田園の中の在来線と接続新駅（黒部宇奈月温泉）、現駅乗り入れ（富山）、まちなかの新駅（新高岡）の3つの停車駅を持ち、県土を東西に縦貫しました。黒部宇奈月温泉はあわら温泉駅や南越駅（仮称）と、富山駅は県都で現駅併設となった福井駅とよく似た環境と言えます。その中で、富山駅周辺について分析します。

まちなかを生活居住の場として再定義してきた富山市は、公共交通機関による移動を軸としたコンパクトシティ化にいち早く取り組み、高頻度の路面電車運行などが成功事例として紹介される都市です。新幹線開業は、大きな地域振興のきっかけになると期待されていました。実際に多くの観光客が訪れていますが、その内容は特に短期的にはなかなか評価しづらいといわれています。

富山駅周辺は開業1年を経た現在も土砂が積まれ、工事の真っ最中です。昨年の開業日には駅周辺にはバリケードが並んでいる状態でした。これだけ工事が遅れた背景には、路面電車や在来線の富山駅への乗り入れをどのようにするか、また駅周辺をどのように再開発するかという基本的な事項について、行政・事業者・地権者などが同じビジョンを持ちえなかったようです。

駅周辺工事が遅れた以上に問題として挙げられるのが、富山の「2正面作戦」です。これは駅から離れた繁華街に集客を取り戻したい「市側」と、観光客の利便や集中投資の必要性から駅北や駅周辺の開発を優先させた「県側」の意思疎通の欠如、さらには住民側の関与があまりなかった点が、駅周辺と旧繁華街との開発を併行させてしまう結果となったとも指摘されています。富山市は、旧繁華街へ路面電車の線路を伸ばしたほか、「富山市ガラス美術館」を新設するなど莫大な投資を行いました。が、そもそもまちなか観光が金沢に比べて極めて乏しい富山市は、観光客にとっては「通過駅」に近い性格であり、この流れはなかなか変わらないとのこと。富山で降りた観光客は、駅周辺が未整備なため、遊覧船乗り場や環水公園のある駅北側で短い観光時間を過ごすことが多くなったように見られます。富山駅の南北への移動性や北側の切符販売施設の未整備など



富山市ガラス美術館前を走行するLRT

も、大きな問題として報道されました。なお、駅周辺工事が完了するのは2020年とされています。

富山と福井は、新幹線の現駅乗り入れやまちなか観光のコンテンツの乏しさ、近隣に金沢という大きな観光都市を持つなど類似性が多いと思われます。そのような中で、富山は観光に比重を置いた対策や、小さな都市でありながら駅周辺に集中投資ができず、結果的に新幹線による観光客の支持を得られなかったということが教訓として挙げられます。巨額の公共投資にも関わらずなかなか活性化しない「駅前問題」「旧繁華街問題」は、日本中に共通する地方都市の問題となっています。新幹線停車駅前はショッピングの場としてよりも、交通ハブの機能やその町の「顔」としての性格がより強く求められています。それが結果的に商業地としての再活性化、地域にとってのコミュニティ中心街へと再定義される出発点になります。

一方で富山は、産業面では大きな進展が見られます。東日本大震災をきっかけに、ものづくりの企業が災害の多い太平洋側を避けたサプライチェーンづくりが進行しており、これに北陸新幹線という効果が加わり、特に首都圏の企業にとって、自然災害リスクが小さく水と電力と労働力と土地などの経営資源が安価で豊富といった北陸が、「生産基地」として脚光をあびました。さらに、政府の地方創生の掛け声や本社機能を地方に移した企業などを税制で優遇する改正地域再生法などの後押しもあり、YKKを筆頭に富山に本社機能の移転や大規模な生産基地を集約する事例が出てきています。去年は、大手のコールセンターが射水市にオープンしており、地域の新規雇用は1,000人以上が見込まれています。水面下でも生産委託や工場進出が検討されているといわれ、薬業や金属加工などものづくりの得意な富山に合致した、観光以外の産業分野での新幹線効果が非常に高くなっています。

富山商工会議所は、数年前から新たな分野である「産業観光」を重視しており、これは一般的な観光客に加えて、ものづくり企業の施設や工場を公開し見学などをしてもらい、修学旅行などの「教育旅行」分野のマーケットを狙ったものです。日本人の観光消費は年々下がっていますが、この産業観光分野は成長しているといわれており、首都圏から2時間程度でまちなかに存在が周囲から嫌われるような施設がなく、産業分野のコンテンツが多い地方都市にとって、有望で取り組みやすい分野となっています。従来の観光開発ではなく、このような地域独自の戦略が観光にも必要であると考えます。

## (2) 金沢の事例

北陸新幹線開業後、国内外から多くの観光客が金沢を訪れています。金沢城公園や兼六園などの主な観光地や主要宿泊施設の入り込みは前年を大きく上回る状況が続いており、賑わいをみせています。こうした賑わいをもたらした要因として、①首都圏との時間距離が大幅に短縮したこと、②金沢が潜在的に大きな観光ポテンシャルを有していたこと、③多くの関係者が用意周到に準備したこと、などが挙げられます。

まず、①時間距離の短縮効果は、先行して新幹線が開通した地域との比較で大きかったものと考えられます。東京ー金沢間の移動時間は、3時間50分から2時間30分へと約1時間20分短縮され、一都三県3,000万人超の人たちにとって、東京ー大阪間の列車移動と同じ感覚で行き来できるようになりました。次に、②金沢の観光ポテンシャルですが、伝統文化・歴史・自然・温泉・食など東京圏には少ない観光資源が豊富にあります。特に、戦災・震災等の被害をほとんど受けていないため、街のいたるところに藩政期の面影を残しており、徒歩圏に観光資源が集中しています。加賀百万石の武家（サムライ）文化やゲイシャ・スシはインバウンド客にも好評で、沿線都市にはない特長と言えます。また、中心市街地にも多くの居住人口を抱え、高等教育機関の集積で若年層の割合も比較的高いため、賑わいを演出しやすい面もあります。こうした点で金沢は、福井駅周辺にはない強みを有しており、新幹線開業対策の参考とする際にはその違いにも留意する必要があります。

一方、金沢駅の玄関口にあたるもてなしドームや鼓門は、金沢市制100周年を記念して2005年に出来上がった新しい建造物です。当時はその奇抜なデザインに批判もあったようですが、今では、北米の大手旅行雑誌トラベル+レジャー誌で「世界で最も美しい駅14選」に選出され、



JR 金沢駅 鼓門

写真撮影する観光客が引きも切らない状況です。これなどは、一貫したまちづくりの重要性を示す例として大いに参考にすべきです。

最後に、③関係者の事前準備ですが、自治体はもとより経済団体や民間団体（レディカガ、金澤八家など）、個々の事業者単位でも、用意周到な準備が行われました。それぞれが、時に協力しながら、観光資源の磨き上げ、二次交通対策や他地域との連携などへ取り組み、特に、金沢駅構内の観光案内所整備やボランティアガイドまいどさん育成などの「もてなし力」の向上は観光客の満足度を高め、メディアミックスによる県土全体のプロモーション強化は、能登や加賀への効果波及に大きく貢献したものと考えられます。石川県観光 PR マスコットキャラクター「ひやくまんさん」が開業前に発表されると、「かわいい」「きもい」という論争が巻き起こり、結果として市民の関心も大いに高まりました。

産業面では、支店の統廃合などのストロー現象が懸念されていましたが、それは杞憂に終わったようです。むしろ、新幹線開業による拠点性向上を理由に、金沢支社を新たに開設する企業もあり、小松製作所が本社機能の一部を小松市に移転した他、日機装やジャパンディスプレイといった大手企業が石川県下で相次ぎ新工場を建設するなどの動きもみられました。新幹線開業を契機に、ものづくり産業の集積、災害リスクの低さ、豊富な経営資源の存在といった北陸の強みが見直された可能性もありますが、自治体などが新幹線開業を見据え、産業面でも地域の魅力を高める取り組みを推進し、戦略的な企業誘致に動いたことも見逃せません。

ただし、こうした新幹線開業効果がある一方で、課題も出て来ています。観光客が増え過ぎたため、住民からは「近江町市場で買い物しづらくなった」「騒がしさを茶屋街の風情が失われている」といった声が、観光客からも「ホテル・旅館の予約が取れない」「宿泊価格が高すぎる」といった声が上がっています。こうした事態に対し「金沢は文化都市であって観光都市ではない」と懸念する向きもあるようです。新幹線開業対策を考えるにあたっては、そもそも福井はどうあるべきかについてしっかりと議論し、「どこに」「だれを」「どうやって」呼び込むのか、筋の通ったものとする必要があります。

### III 福井の現状分析と新幹線開業対策の方向

ここでは、福井の持つ「強み」「弱み」「機会」「脅威」を分析し、これをもとに、福井に適した新幹線開業対策の方向を考えます。

#### 1、福井についてのSWOT分析

福井県域で考えた場合、例えば次のような点が挙げられます。

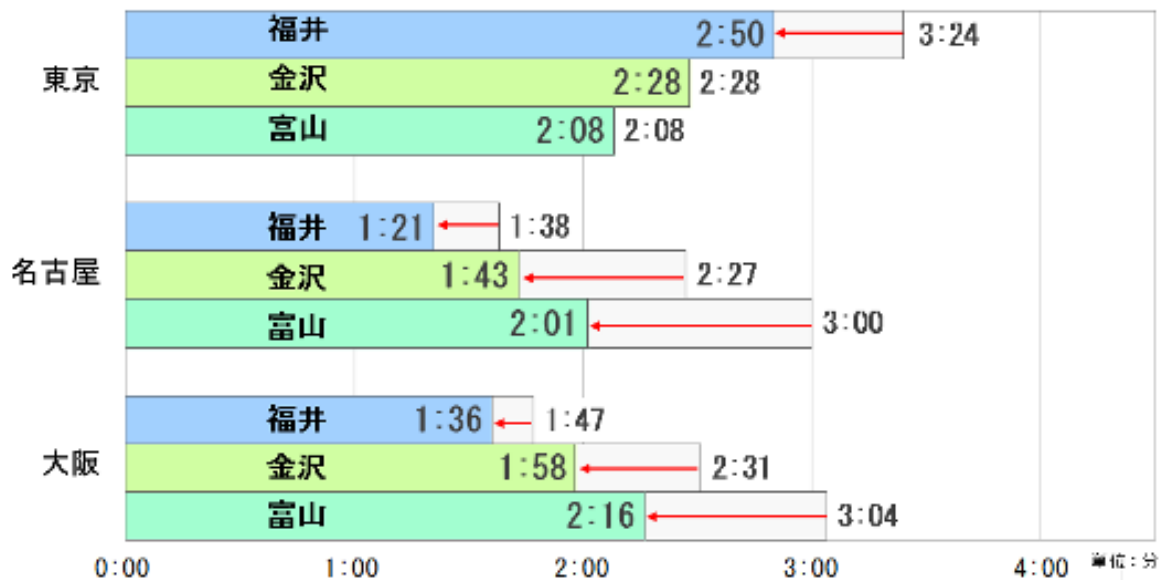
内 部 環 境	<p><b>Strength 強み</b></p> <p>豊富な歴史文化、高い幸福度、地域社会の安定、ものづくりが盛ん、篤い信仰心、教育県、恐竜ブランド、高い出生率、長寿、食・自然が豊か、多様な地域コミュニティ、関西・中京に近い、子育て環境の充実・共働き率が高い、日帰り入浴施設が多い、通勤時間が短い、まちなかに山・川・桜など自然が豊富、新聞購読率が高い、コシヒカリ発祥地、中心市街地と海山が近い、酒蔵が多い、駅近くに城址とお堀、公園が多い、路面電車が残る、政治的安定、貯蓄率が高い・・・</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="color: blue;">精神的物質的に豊かで、ものづくりが発達。繊維や眼鏡など基幹産業から派生した新技術を持つ企業が多く、社長輩出数が多いなど独立志向。中京や関西といった大都市圏とも近い。伝統産業にも存在感。教育県として認知され、自然も豊か。</p> </div>
	<p><b>Weakness 弱み</b></p> <p>少子高齢化、交付税依存、製品出荷額減、若者への魅力が少ない・県外居住希望、女性への負担大、中心市街地空洞化、アピール下手、各観光資源の魅力不足、知名度が低い、レンタカーを使わないと移動しにくい、メジャーな観光地がない、夜間早朝の見どころが少ない、大学が少ない、地元が県内観光地を知らない、公共施設郊外立地、女性管理職が少ない、歴史的現存物が少ない、雪が降る・雨が多い・・・</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="color: red;">出生率は比較的高いが、少子高齢化が進み、地域の活力維持に不安。観光面は恐竜博物館が近年キラコンテツとして存在感を示しているが、他は商品としての作りこみが必要。産業面は、シルバーやメディカルなど有望分野への対応が必要。新幹線開業を機に投資の呼び込みや起業促進による活性化などが課題。若者にとって魅力のあるまちとなっていない。</p> </div>



外 部 環 境	<p><b>Opportunity 機会</b></p> <p>シェアリングエコノミーの流れ、IoTの進展、自動運転の進展、SNSの発達普及で国内外への発信が容易、外国人観光客増加と地方への拡大、地方創生ブーム、企業の地方移転促進、アクティブシニア増加、旅行の個人化・多様化・ネット化・高級化、円安、燃料安、Industrie4.0、北極海航路活用、TPPによる海外展開、成長著しいアジアが近い、太平洋側に比べ自然災害が少ない、電力が安いモデル地域、約10年後に中部縦貫自動車道開通、2018年に福井国体開催、エネルギー基地・・・</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>ITからICT、IoTの時代となり、A.I.（人工知能）や自動運転など、ものづくりも生活も大きく変化。北極海航路の開拓で日本海の地理的重要性が向上し、投資適地など北陸の可能性が拡大。関西圏と新幹線でつながり、東西から人やモノなどが入る地域となる。このチャンスを、観光や産業、企業活動などで活かし、地域の活力に結び付けることが必要。</p> </div>
	<p><b>Threat 脅威</b></p> <p>TPPによる一次製品の流入、東京一極集中、中国経済の減速、中国の環境汚染、生産年齢人口減少、要介護人口増、若者の流出、中山間地の荒廃、一次産業やモノづくりの担い手不足・・・</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>新幹線開業後の並行在来線や空港の活用などが課題で、生活や産業に悪影響を及ぼさないよう、効率性、利便性向上が必要。地方の自立が求められ、外部投資の呼び込みと新たな産業振興による付加価値の創造が必要。観光面では、新幹線開業による増加分が外部資本に吸収されるようでは地域にお金は落ちず、他地域の真似ではなく、地元の知恵と工夫、団結力で地域独自の戦略構築が必要。</p> </div>

もちろんこれ以外にも多くの事項が挙げられますが、これらのSWOTから、開業対策としての戦略を導き出す知恵が求められます。先述したとおり北陸で先行開業した富山と石川の事例からは、それぞれの地域によって、成り立つ基盤や産業構造、人々の生活の底に流れる文化や歴史とそれに裏打ちされる考え方が違っており、新幹線開業によるメリットを地域に反映させるための定石があるわけではないことがわかります。

福井県の場合、石川県と違い、強力な吸引力を持つ観光コンテンツや福井に本社機能を移転しそうな大企業が多くあるとは考えられません。さらに大消費地である関東圏とは金沢より 20 分離れています。しかし、福井ならではの歴史と文化があり、その上に成り立っている人々の生活満足度が高いという面や、産業においても日本一の技術を持つ中小企業が数多く存在しています。このような特徴をしっかりと再認識し、他都市のうまくいっている取り組みやうまくいかなかった取り組みを十分に参考にしながらも、単なる真似ではないオリジナルな戦略や取り組みが必要です。



敦賀開業時の時間短縮効果(福井県 HP)

## 2、福井の新幹線開業対策はどうあるべきか

さて、ここでは福井という地域をどのように捉えて、新幹線開業対策を考えるべきかについて整理します。様々なSWOTを見ながら、福井の福井たるべきものを考えると、「不死鳥（フェニックス）のまち」と福井市が呼ばれ、被災と復興を忍耐強く繰り返してきた稀有な地域であることに私たちの誇りと今後の方向性があると考えます。

### （1）福井駅周辺の取り組み

観光やビジネスを問わず福井に来訪する人たちや、地域住民にとっても新幹線停車駅となる福井駅周辺は、その機能強化が必要になります。新幹線停車駅は、時代により時間軸の長短はあるものの、必ず人が集まってくるエリアとなります。そこでは、無秩序な乱開発や弥縫策（一時のがれにとりつくろって間に合わせるための方策）的な機能追加ではなく、新幹線開業を機に根本的なリニューアル、改造が必要です。その中で、福井駅前エリアは新幹線を核として在来線やその他の鉄道、バス、タクシーはもちろん、将来的には自動運転車やシェアリングエコノミーの場として、自家用車や労働の中継所となる可能性があります。戦後、駅前エリアは商業機能を中心として栄えてきましたが、購買機能がロードサイドなど郊外部にシフトした現状を踏まえ、まずは地域のコミュニティの場として人が集まる機能を強化し、再生すべきであると考えます。

### （2）観光面・産業面の取り組み

昭和20年に福井大空襲、その3年後には福井大震災と多くの犠牲者を出しながらも、産業において繊維を核として技術革新を行い、昭和40年代には世界最大規模の長繊維産地に発展しました。しかし、その後は未曾有の円高やアジア諸国の工業化に脅かされ、衰退の危機を経験したものの、構造調整を実施し、新素材の織物開発や新技術開発、他分野への進出や海外ビジネスの積極的展開など進取の精神により平成バブルの崩壊も乗り切ってきました。このような過程において、福井の「柔軟性」「創造性」「辛抱強さ」「危機管理能力」などが培われたものと考えます。危機を切り抜け、這い上がる「総合的な人間力の強さ」が、今日の「教育県」という強みにつながっているとみえます。今日、教育は人間としての総合力が重視されており、学力だけでなく体力でも1位を獲得していることは本物の教育がなされていることの証左といえます。

一方で、このようなソフトな資源は、ものづくりや農業など世代を経て発展していく産業では大きな力となりえますが、短期滞在が中心となる観光分野においてはなかなかその良さを直截に観光客へアピールし、伝えていくことは難しいといえます。同じように「幸福度No.1」なども、住んでいる私たちでさえな



なかなか正確に表現できない要素をどのように県外からの来訪者にわかってもらうかも課題です。福井には、今の日本に必要とされる、本物の人間力や地域力がありますが、これを目に見える形で商品化することが求められます。福井で観光が新産業として発展するためには、この作り込みが必要といえます。

また観光は、点ではなく面で作り込んでこそ機能します。いわゆる「観光圏」の考え方です。福井には「福井坂井奥越広域観光圏」の形成に向けた取り組みがあります。福井県立恐竜博物館もこの観光圏に位置し、大本山永平寺や一乗谷朝倉氏遺跡などもこの圏域にあって、潜在的な魅力を持つ施設への集中投資が求められます。

さらに、日本人の国内旅行の観光消費が長期的に衰退方向であることを考えれば、単純に観光振興のみを目的とした大型投資には慎重に対応すべきであると考えます。新幹線が来たから人がやってくるというのは一時的なことであると考えた方が良いでしょう。そこで観光面だけでなく、産業面において、少子高齢化や過疎によるコミュニティ崩壊、国際環境の不安定化、IoTやA.I.の発達、さらには産業や雇用を根本的に変革するシェアリングエコノミーの進展、TPPといった今後予想される要因に備えうる既存産業の高度化に取り組むことはもちろん、新産業創出や地域やコミュニティを支える小規模企業の活力維持や女性、若者の起業を促進するような施策が必要です。

### (3) 交通面の取り組み

新幹線駅が現福井駅に併設され、かつ中心市街地に立地する利点があります。既存の交通ネットワークを活かした交通結節機能を高めることが可能です。また福井市は、JRを含め7系統の鉄道路線（①JR北陸本線芦原温泉方面 ②JR北陸本線鯖江・武生方面 ③JR越美北線越前大野方面 ④えちぜん鉄道勝山・永平寺線 ⑤えちぜん鉄道三国・芦原線 ⑥福井鉄道鯖江・武生方面 ⑦福井鉄道田原町方面）が運行しており、他都市と比較しても特に、鉄軌道交通に恵まれた地域です。この恵ま



7系統の鉄道路線図

れた鉄軌道を、福井の貴重な資産として維持、改善し、福井に訪れた人の足として、また高齢社会に対応した社会基盤として活用していく必要があります。

一方で、福井県立恐竜博物館や東尋坊、大本山永平寺、一乗谷朝倉氏遺跡など福井を代表する観光地とこの鉄軌道が直結していないため、その観光地には最寄駅からはバスなどに乗り換えてアクセスしなければならないという弱みを抱えており、せっかくの資産を活かすためにもその弱みを克服するための取り組みが求められます。

また、1世帯あたりの自家用乗用車の保有台数が全国1位（平成27年3月末現在）であり、シェアリングエコノミーの時代にあって、保有車両をニーズに応じて自家使用以外で活用する取り組みなども考えられます。

新幹線開業効果を発揮し持続させるためにも、行政と企業、住民が共通の将来ビジョンを持ち、それぞれが弱い面を補い強い面を協力して伸ばせる関係性が求められます。そのためには、それぞれの取り組みをそれぞれの中だけで完結させるのではなく、相手の取り組みも自分のこととして捉え、しっかりと議論することが大切になります。新幹線開業は、その地域が今後50年、あるいは100年、どのような地域を目指していくかという議論をするきっかけになるべきです。

## IV 新幹線開業に向けた戦略と具体的な取り組みの提案

前章の分析を踏まえ、新幹線開業に向けての戦略を定め、その具体的な取り組みを提案します。短期的な取り組みは、いずれも観光関連に重点を置いています。産業面や市民生活に相応の相乗効果が見込めるものを選択してあります。

尚、取り組みの期間について、今後1～2年で取り組むべきものを「短期」、3～5年を「中期」、新幹線開業までを「長期」、開業後も引き続き取り組むものを「超長期」として分類しました。さらに、どうしても必要不可欠なものからそれぞれ提案ごとに、そして優先度順に示してあります。

### 戦略その1

#### 福井駅周辺への官、民の集中投資

福井県嶺北部の移動拠点となる福井駅は、最も乗降客数が多くなることが予想されます。特に、二次交通への乗り換えやレンタカーの利用など、多くの県外客が降り立つ場所であることを考慮すると、福井駅周辺での観光客対応は当然必要です。福井は京都と金沢の間に位置する中で、観光面において世界に通用するようなキラーコンテンツといえば、「福井県立恐竜博物館」が挙げられます。国内の旅行消費が減り、それを補うものをインバウンドに求めている日本において、観光では「世界一」「世界でそこだけでしか見られないもの」にしか需要はないともいえます。しかしながら、福井駅周辺に大きな観光スポットはあるとはいえません。少なくとも、福井駅周辺では多くの地域情報が得られ、スムーズに二次交通への乗り換えができ、さらに言えば地域の住民も頻繁に訪れ、楽しむことができるようなスポットが新たな観光コンテンツ作りの面から必要です。富山の事例で想定できますが、多くの観光客の福井での滞在時間は現状では少なく、気軽に下車して、福井の良いものをコンパクトにまとめた、圧倒的に印象深い空間が駅の近くに必要です。秀でた福井の観光物産をアピール、発信する機能に加えて、アミューズメント性や交通ハブ、地域のコミュニティ性を合わせ持つものがハード、ソフトを問わずイメージされます。

地域の力は、やはり居住人口の数に左右されます。福井は幸福度も高く、住みやすさでも全国トップレベルですが、様々な取り組みなどはこれまで住民と

の議論がしっかりとなされ、意見が反映されたものは少ないのが現状です。これは福井に限ったことではありませんが、行政任せにし過ぎた住民側も大いに反省すべきことです。今後、新幹線開業に向けて、ハード、ソフト面で様々な行政の取り組みが予想されますが、住民側もしっかりとその計画に対する意識を持ち、自分たちがなすべきこと、行政が行うべきことをお互いが認識し、意見を尊重し、合意形成することが求められます。また、少子高齢化で財政難の中、民間の知恵を活かす PPP(公民連携)や PFI(民間資金を活用した社会資本整備)なども有効な手段となります。

第二期の福井市中心市街地活性化基本計画では「コンパクトシティ」が掲げられています。北陸新幹線福井駅は現駅併設であり、福井駅西口では路線バス、電車、タクシーと主要な二次交通が整備され、福井の郊外部や近隣の市町を結ぶ交通ターミナルの機能を担い、ネットワークを形成しなければなりません。また、西口再開発ビル上層部には「シンフォニアタワーコート福井」として 89 戸のマンションが整備され、他にも中心市街地において民間の集合住宅などの整備が計画されていますが、実際の入居者が増えなければ意味がありません。このように新幹線開業に合わせて、中心市街地の再整備が活発になってくる今こそ、「まちなか居住」や「まちなか起業」などコンパクトシティを具現化する大きなチャンスであり、これを成果に結び付けるためには、細部にわたる心配りが必要でもあります。福井駅周辺は、単なる福井の玄関口ではなく、訪れる人、住む人にとって十全に活用されるべきインフラとしてリニューアルすべきです。

また、ユアーズホテルフクイの建て替えを軸に周辺エリアの再開発計画が動き始めています。その他にも、福井駅周辺の複数のエリアにおいて、共同建て替えなどの構想があり、新幹線開業に向けて生まれてきたこれらの民間の意欲、取り組みを、行政、経済界などがしっかりと応援して着実に推進し、新幹線開業までに福井の玄関口としてふさわしい設えに福井駅周辺を一新することが必要です。

そこでここでは、これらの動きも踏まえ、戦略的な活用が求められる新栄商店街や北ノ庄城址・柴田公園などのエリアを中心に福井駅周辺のリニューアルについて提案します。

## 戦略その1の具体的取り組み

### i 新栄エリアのリニューアル

＜期間：長期 想定される取り組み主体：地権者／民間事業者／福井県／福井市＞

福井駅前を、旅行者も住民も便利に利用できる公共の場として再定義することを提案します。恐竜モニュメントが設置された西口広場を恒久的な施設とし、北陸特有の雨や雪が降る時にも心地よく歩いて行ける空間を整備することで、新栄・北ノ庄エリアへ誘導するとともに、



現在の新栄商店街

街路に福井を代表するような観光地の紹介や案内板、産業・伝統工芸のオブジェなどを展示し、当地への理解を深めるよう工夫します。

新栄商店街は、福井駅から至近で、いわば駅からの来訪者がまちの散策を楽しむエリアでありながら、最近では建物、設備などの老朽化が著しい上、防災面での課題も多く、早急な設備の更新、整備が求められます。福井駅前のまちづくりにおける長年の課題で、様々なハードルがあるエリアですが、新幹線開業を機に、「アオッサ・ハピリン・西武間を結ぶ新たなモール」「北ノ庄城址・柴田公園へ来訪者を誘導するエリア」としての整備を考え、「旅行者が立ち寄りたくなる場所」「市民が気軽に集まって過ごす場所」として機能するように、先送りせずに改めて力を入れるべきです。まずは、新栄商店街の地権者が集まって、行政を交えて話し合うことから始まるのが肝要ですが、たとえば全体を更地にしたうえで権利関係を整理し、信託形式やPPP方式などを利用した、福井の中心市街地としての再開発が必要であると考えます。従来型の開発ではなく、不動産の所有と経営を分離し、業況不芳のテナントなどはスムーズに新陳代謝させる仕組みが必要になります。関係者の同意を得ることには困難も予想されますが、地権者は自らの財産を積極的に運用する意識を持ち、自分事として関わることを求められます。



また、この再開発は観光専用のものではありません。戦後から高度成長期にかけて福井駅前には地域の商業とコミュニティの中心でした。歩行者天国が実施され車道一杯に並んだイベントが毎週のように開催されていた時代もあります。住民も来訪者も自由に店を出せるフリーマーケットの定期開催などがあれば、現在でも十分に活性化は可能です。福井駅周辺は交通機関が集中し、居住の場としての活用も期待されています。また、福井にとって全国的にもアピールできる「食」を扱うことで、地元住民と観光客とのコミュニケーションが図られるなど、より魅力的なエリアへと変えることが可能になります。



新栄商店街内で開催されたイベント

もう一度市民が集う場にできないか知恵を出し合うことが必要です。

尚、このエリアへの導入が想定される機能例として、他にも「県内の伝統工芸品や土産品の販売」「足湯など温泉を使った温浴施設」などが挙げられます。

## ii 北ノ庄城址・柴田公園のリニューアル

＜期間：長期 想定される取り組み主体：福井市／福井商工会議所／地権者＞

新栄エリアの整備を開業対策のスタート地点とし、その進展の目処が立てば、隣接する北の庄城址・柴田公園は、観光客にとって福井の歴史を知る格好のコンテンツであり、地域住民にとってもまちなかのオアシスとなります。その充実に向けて面積を拡張し、史跡としての風格、見どころを整えるほか、西光寺所蔵の貴重な柴田勝家に関する資料のレプリカ展示や、勝家とともにこの地で最後まで添い遂げた「お市の方」にまつわる資料を展示すれば、1時間から2時間程度の時間で訪れることのできるまちなかの観光コンテンツが整います。そして、この新栄と北ノ庄の整備が開業対策の目玉となり、新たな福井のまちづくりのスタートとして位置付けることもできます。現在、福井駅周辺に有力な観光コンテンツはなく、この取り組みはこの課題を解決すると



柴田神社



お市と三姉妹の像

もに、福井駅周辺の「福井の顔」をつくることにもなります。

また、観光だけではなく地域を知るための教材として考えれば、足羽山や足羽川への更なる誘導を図るために、福井市自然史博物館の移設や分館設置なども考えられます。

### iii 行政、民間企業、市民がビジョンを共有できる組織づくり

〈期間：短期 想定される取り組み主体：福井県／福井市／民間団体・企業など〉

最近では、中心市街地でまちづくりに関する様々な市民グループが活発に活動しています。このような市民の力を1つにすることが最も大事であり、そのためには、行政と民間、市民が同じビジョンを共有して準備に取り組める体制づくりが求められます。

以上、3つの取り組みの他にも、県庁所在市であり地方の拠点都市の玄関口となる福井駅周辺は、来訪者を迎える玄関口として当然の、いわば最低限の設えをハード、ソフトの両面で整え、来訪者に福井の中心としてのまちの雰囲気を感じてもらえる、認めてもらえる、そして地元住民も誇りを感じるものになければなりません。それに向けて、以下の具体的アイデアも挙げられます。

〈再開発計画の着実な推進〉

- ① ユアーズホテルフクイ建て替えを軸とした再開発計画の推進に向けた協力

〈サイン・標識の整備〉

- ② 福井駅から徒歩圏内の観光スポット（福井城址、北ノ庄城址・柴田公園、グリフィス記念館、養浩館庭園など）までの歩道・道路路面のサイン表示あるいは電柱などへの案内フラッグの設置
- ③ 駅周辺施設のわかりやすい案内、周辺エリアへのサイン表示

〈情報化社会への対応〉

- ④ 市が整備したwi-fiが届かない民間施設における機器整備の支援
- ⑤ ICOCAの早期導入に向けた支援
- ⑥ ICOCA対応機器の導入支援による利用店舗の拡大
- ⑦ 中心市街地の各種情報発信サイト「アソビねっ」の多言語化と携帯端末への対応拡充

<足羽川・足羽山の活用>

- ⑧ 足羽川堤防を活用したイベント開催促進による賑わい創出、イベント開催の際の諸手続き緩和
- ⑨ 幸橋・桜橋間右岸の桜対策
- ⑩ 愛宕坂・百坂・横坂の特徴を生かした PR・売り込みと四季を感じられる樹木の植樹
- ⑪ 足羽山へ上がる利便性のための動く歩道やリフトの設置
- ⑫ 新栄エリアから足羽川、足羽山に誘導できる案内所の設置

<受け入れ体制の整備>

- ⑬ 接客コンクールの定期的実施など駅周辺店舗の従業員スキルの磨き上げ
- ⑭ 福井駅周辺での免税手続き一括カウンターの設置
- ⑮ 来訪者への声掛け運動の実施
- ⑯ JR 福井駅コンコース上部に福井のキャッチフレーズを掲載した歓迎フラッグの掲示
- ⑰ JR 福井駅の西口・東口の名称を行先がイメージしやすい名称に変更
- ⑱ 交通ターミナルや JR 福井駅構内を巡回するコンシェルジュ（女性）の設置
- ⑲ 養浩館、足羽山、浜町方面への観光人力車の運行
- ⑳ 中心市街地にある映画館や大型ビジョン、ドームシアターなど多彩な映像設備を使った民間利用も含めた PR 活動
- ㉑ 大型観光バスにも対応できる 1000 台規模の駐車場整備

<居住人口の増加>

- ㉒ 駅周辺の空きビルなどのリノベーションや一括借上などで住環境を整備
- ㉓ 若者が安く居住できるシェアハウスの運営
- ㉔ 福井駅から大学などへの通学バス運行、留学生村の設置



## 戦略その2

### 300万入館者を目指した恐竜のキラコンテンツ化と 本物志向の「おとな」が満足できる観光の確立

福井県立恐竜博物館は2000年の開館以来、地道なコンテンツの充実の努力が実り、年間入館者が70万人を超えるようになりました。入館者の約9割が県外客であり、今後は年間入館者100万人以上を目指し、県は「福井県観光新戦略」で県のトップブランドとして位置付けています。また、鉄道事業者による「きょうりゅう電車」の運行、県内ホテル事業者による入館券をセットにした宿泊プラン販売や客室の「恐竜ルーム」への改装など、官民による恐竜ブランドでの観光誘客が進められています。

このように恐竜ブランドは、本県を代表するブランドとして強い力を持ったコンテンツであり、さらに入館者を増やせる可能性があります。しかしながら、現状では飲食や土産品を購入する場が不足し、アミューズメントとして地元住民が何度も訪れたいくなるような取り組みが不足しています。博物館としての機能を越えた観光施設として周辺も整備することで、年間入館者を2倍、3倍へと増やすことも可能です。他にも福井には様々な観光コンテンツがありますが、現状において世界へ発信できるコンテンツとしては恐竜が考えられます。

そこで、恐竜という従来の分野を、さらに深掘りするとともに、それと関連する施設や機能を充実、連携してさらなる誘客を図ることが必要となります。例えば、「昆虫博物館」や「屋外アスレチックパーク」など、子供や教育を対象、目的とした施設を整備すれば、教育県である福井として、観光だけではなく人材育成にも資するものとなります。また、恐竜博物館を訪れる層で大きなウェイトを占める子供・家族を、博物館だけの来訪に止めず、子供・家族層と関連する各施設との連携を強化して、県内各地を周遊するように、ファミリー層をターゲットにした誘客を図ることで、恐竜を中心に300万人観光地を目指すべきです。

また、福井坂井奥越広域観光圏は、東尋坊や越前海岸、芝政ワールドから芦原温泉を経て、朝倉氏遺跡や恐竜博物館、白山平泉寺までを含み、広域観光圏として認定されている地域です。

キラコンテンツとしての恐竜博物館を中心として、「教育」「体験」の観光などをキーワードに整合性のある、整合性とストーリーのある地域開発をすることは、新幹線福井開業時はもとより、関西圏延伸時も、家族旅行だけでなく、教育旅行としても有数の適地になります。単なる観光開発ではなく、「地域の新産業としての戦略的観光圏づくり」が継続的に必要であると考えます。

また、知名度の高い大本山永平寺を観光地として再生するための磨き上げと、福井市の観光地を代表する一乗谷朝倉氏遺跡を一流の観光地とするための磨き上げを強化し、これらを核に丸岡城、白山平泉寺など、主にシニア層向けの施設と連携して誘客を図り、恐竜とは異なるシニア層をターゲットとした体制を整えることで、恐竜中心のファミリー層向けとの2つの観光が構築可能です。

そして、福井市内の養浩館庭園は、その日本庭園の美しさでは世界の五指に入り、駅に近いという地の利もありますが、現状では単独で存在するスポットであり、そこで観光客が「お金を落とす」場所になっていません。観光はコンテンツが相互に近い場所にあり、短時間で多くの場所を訪れる、そしてそこで時間とお金を消費する「観光圏」とならなければ地域を潤すには至りません。

そこで、養浩館から福井城址を結ぶライン上に大型バスの駐車場や土産店を配したエリアを整備し、福井市郷土歴史博物館や芝原上水とともに結城秀康から松平家へと続く福井の一時代を市民が認識し、国内外に誇れる場所として整備することも考えられます。

観光を産業として発展させるためには、①「(世界一の) キラーコンテンツをどう育てるか」②「外国人や子供(教育)という、残っていきそうなマーケットをどう攻めるか」③「そこでどれだけお金と時間を使うインセンティブを考え出せるか」④「観光圏など広域的な取り組みとなっているか」が必要で、大胆な割り切りによる選択と集中が求められます。



## 戦略その2の具体的な取り組み・アイデア

### i 福井県立恐竜博物館のアクセス改善とサービス機能の充実

<期間：短期・中期・超長期 主体：福井県／勝山市／福井商工会議所／民間事業者>

伸び続ける来訪者数の陰で生じている課題を解決することで、来訪者の満足度を高め、リピーターを増やすことでその経済効果を引き出す取り組みが求められます。特に観光シーズンは周辺道路の渋滞がひどく、館内においても食事やお土産など来館者が満足するレベルとは言えない課題も表れており、早急に対策が必要です。

また、恐竜博物館を訪れるのは圧倒的にファ

ミリー層が多く、その層に受け入れられる他の施設への誘導により、福井での経済効果をより創出するための仕掛けが必要です。同じ嶺北エリアにある芝政ワールドや松島水族館、景勝地として東尋坊、越前海岸などは有力で、家族で合わせて訪れてもらう先として連携した売り込みを展開すべきです。



恐竜博物館とアクセス道路



恐竜博物館内のカフェ&レストラン Dino

- ① 「恐竜聖地化運動」の実施による民間を中心とした取り組みの推進
- ② えちぜん鉄道勝山永平寺線の福井県立恐竜博物館までの延伸
- ③ 福井県立恐竜博物館までのアクセス道路のワンウェイ化（2車線利用）などの渋滞対策
- ④ 鉄道最寄駅から車内で恐竜を演出するピストンバス運行
- ⑤ 駐車場の増設
- ⑥ 入館料の値上げなどによる施設運営や地元の経済対策の充実
- ⑦ 館外での飲食・物販ブースの運営
- ⑧ 公式ホームページの充実
- ⑨ 第二恐竜博物館の早期建設とエンターテインメント施設としての位置付け
- ⑩ 国内初となる恐竜をテーマとした本格的観光列車の運行（えちぜん鉄道）
- ⑪ 恐竜博物館と連携した県内のファミリー層向け施設などのPR、商品化・売り込み
- ⑫ 昆虫博物館など恐竜以外で子供の関心を呼ぶ機能の付加

## ii 本物志向のおとなが満足する観光の確立

### ー大本山永平寺と一乗谷朝倉氏遺跡を核としたシニア層への売り込みー

〈期間：中期 主体：福井県／福井市／永平寺町／民間事業者など〉

この観光圏において、特に大本山永平寺と一乗谷朝倉氏遺跡は、有力な観光コンテンツで相応の知名度がありますが、広域観光圏を形成するうえで、強くテコ入れすることが必要な観光資源です。施設管理者などの理解を得ながら、国内外に通じる素材として魅力を発掘し、物見遊山ではなく、教育・体験関連の観光コンテンツとしてのニーズを発掘し、長い滞在時間に耐えられるものに育てていく必要があります。また、この2つのコンテンツは、特にシニア層をターゲットとした誘客、売り込みが効果的であり、さらに丸岡城や白山平泉寺大野まちなか観光などと組み合わせれば、“本物”を理解できる年代層の心を打つような観光圏としての存在感を示すことも可能です。

また、養浩館庭園は、福井駅から徒歩圏内の貴重な施設でありながら、点として存在し、活かされていらないため、点から面で広がりを持たせるような取り組みと、より経済的な効果を生み出すための仕掛けが必要です。



夏の朝倉氏遺跡唐門

〈大本山永平寺〉

- ① 訴求力ある、訪れたい公式ホームページの立ち上げ
- ② 福井駅からの直通バス「永平寺ライナー」の到着時間に合わせたガイド配置など外国人にも対応できる受け入れ体制の強化
- ③ 観光地再生に向けた永平寺と関係機関との連絡会議の設置、運営
- ④ 座禅体験や精進料理など禅を体感できる機能・施設の整備
- ⑤ 門前にふさわしい土産店の接客姿勢と参道からの雰囲気づくり
- ⑥ 禅の心や道元の教えが理解できる施設の整備
- ⑦ 座禅体験などの MICE プログラムへの組み入れ
- ⑧ 最寄駅からの自動走行車を活用したアクセスの強化
- ⑨ 県内のシニア層向け観光施設（一乗谷朝倉氏遺跡、丸岡城、白山平泉寺、大野まちなか観光など）と連携した PR、商品化・売り込み



<一乗谷朝倉氏遺跡>

- ⑩ 公式ホームページの制作・管理を外部（専門事業者）委託して訴求力ある、訪れたいくなる情報発信の強化
- ⑪ 見どころを増やすための山城・庭園群の整備
- ⑫ 動く歩道を庭園群などの整備に合わせて設置
- ⑬ 魅力ある土産品づくりと品揃えの充実
- ⑭ 朝倉氏遺跡保存協会 岸田清会長レベルのガイド、案内ができる人材の育成
- ⑮ 「日本のポンペイ」など心に響くキャッチフレーズの選定
- ⑯ 法螺貝時報など戦国時代を感じさせる演出
- ⑰ 直行バス「一乗谷朝倉特急バス」の高頻度運行の実施
- ⑱ JR 越美北線の一乗谷駅を福井県立一乗谷朝倉氏遺跡資料館近くに移設

<養浩館庭園>

- ⑲ 復原された芝原上水の福井城内堀までの開渠化と延長
- ⑳ 養浩館周辺においてお土産店と一体となった大型バス駐車場の設置
- ㉑ 福井駅、福井城址、養浩館庭園の回遊ルート構築



冬の養浩館庭園

## 戦略その3

### 新産業育成による地域力向上

先述のように新幹線の開業は、ストロー効果による企業や人材の流出も懸念されます。関西まで延伸された際には、多くの企業の支店や出先が廃止されることも考えられます。しかし福井には、繊維や化学、機械など日本でもトップクラスの技術を持つ中小企業が多くあり、このような高い技術力を持った基幹産業を時代のニーズに合わせ新しい展開へと促すことで、企業の集中化、拠点化を目指すことも可能になります。逆に言えば、敦賀開業から関西圏への延伸までの間に、福井は新たな産業の先進地域を目指さなければなりません。

また、これまで築いてきた産業だけでなく、IoT・自動運転など産業構造の根本の変革を迫る動きや、高齢社会を支援する健康産業、新素材の研究開発などにも対応しなくてはなりません。こういった新しい産業育成や企業誘致は太平洋側に集中立地する企業の災害からのリスク分散としても必要であり、企業のBCP（ビジネス継続計画）としてのアピールも有効です。中京および関西圏から近くなることで、単なる工場誘致以上に、教育水準の高さなどを動機としたR&D拠点など雇用を伴う新産業が発展する可能性は大変大きいと考えられます。その他、ものづくりが盛んな地域として、起業を目指す人が最先端の機会設備を自由に使える「ファブラボ」の設置など、若い人たちが新しい感性でものづくりに取り組める環境を整えることで、UターンやIターンを促すべきです。

新幹線ともものづくりに密接な関係があります。企業経営者は、常に「もしも」のときを想定した投資を考えます。何かあった時に中京および関西圏から1時間程度、首都圏から3時間で集まることができる福井は、新幹線によって大変大きな「地の利」を得ることになります。先述した「福井についてのSWOT分析」でも見たように、IT分野や高い教育レベルなどを活用して、新産業の育成を通じた地域力の向上を目指さなくてはなりません。信仰心が篤く、地域のコミュニティが保たれている福井の地において、地域力の向上は経済的な分野の発展にかかっています。

また、福井の場合、他の観光都市のような観光開発がなされていないことから、一般的な観光都市とは差別化した打ち出し方が可能であり、福井のブランドともなっている教育とそれに関連する各種体験による観光をプロモートして、これを新産業として育成していくことも考えられます。

## 戦略その3の具体的取り組み・アイデア

### i 成長分野を積極的に取り込んだ新産業の育成（特区制度活用など）

＜期間：長期 主体：民間事業者／福井商工会議所／福井市／福井県＞

従来より国は、法規制などの関係で事業化が不可能な事業を特別に行うことが可能になる地域を特区として指定しており、福井も地方創生のため、複数の特区事業に取り組む必要があります。国は何度も成長戦略なるものを策定していますが、現在のところ実効は乏しいものとなっています。しかしながら、成長分野としてあげられる「交通システム」「健康（ライフ・イノベーション）」「観光・地域活性化」、「科学・技術・情報通信」「雇用・人材」などは有望産業であり、既存の地域資源を組み合わせ、新規参入事業者を育成することにより、地域を担う新産業として育成が可能であると考えます。織物や眼鏡も当時は新産業でした。自主独立の気風が強く、元気な中小企業が多い福井にあって、新分野を切り開く技術の種を保有する企業は多いと考えられます。これらを政策面で大きくサポートし「産地化」することが必要であると考えます。支援分野としては以下のようなものが考えられます。

#### ＜交通システム分野＞

- ① 自動運転を利用した新交通システムの導入実験
- ② バスなどのオンデマンド運行
- ③ 高齢者を活用した新たな二次交通事業の研究開発
- ④ 自家用車の相乗り（ライドシェア）などの試験導入

#### ＜健康（ライフ・イノベーション）分野＞

- ⑤ 地方版 EHR(Electronic Health Record 生涯健康医療電子記録)の活用推進
- ⑥ 介護ロボットなどの積極導入、活用
- ⑦ 非侵襲的検査（身体に負担をかけない検査）技術の研究開発

#### ＜観光・地域活性化分野＞

- ⑧ 福井の田舎暮らし体験を提供するための民泊などの活用

#### ＜科学・技術・情報通信分野＞

- ⑨ シェアリングエコノミーの導入
- ⑩ 地場産業や県内企業が持つ新素材の研究や新たな産業クラスターの設置
- ⑪ R&D など高度な人材育成につながる施設誘致

- ⑫ 医療とは異なる分野で培った技術を生かし、新たに医療分野に挑戦する企業を誘致し、最先端の医療技術に関わる企業の集積化を推進

## ii 『福井型観光スタイル』の確立による産業の育成

＜期間：短期～超長期 主体：民間事業者／福井商工会議所／福井県／福井市＞

教育レベルが高く、教育県として全国各地から高く評価されている福井のブランド力を背景に、その教育がもたらす様々な分野における福井の「本物」を体感、体験してもらう『福井型観光スタイル』を打ち出して、これを新たな産業として育成します。

特に新幹線の開業に伴い、各種コンベンションの誘致にも取り組むべきですが、福井市内には大型コンベンションなどを開催できる施設がないため、中小規模のコンベンション誘致に力を入れ、既存施設を有機的に活用するなど、行政と民間が連携を強化して対応するスタイルを構築しなければなりません。

また、訪日外国人が好調に増加する中で、新幹線開業で東京からのアクセスが便利になり、またゴールデンルートの京都、大阪にも近く、福井においてもインバウンド振興のチャンスがあると考えます。また、2、3回目に訪れる外国人は、リピーターになればなるほど関心が伸びるのが地方都市であるという傾向も見られます。そこで、外国人が日本を訪れる目的、見たいものを的確に捉え、それを効果的に売り出していかなければなりません。

＜新たな観光産業の育成＞

- ① 福井型観光スタイルに関する意識啓発活動の展開
- ② 福井型観光スタイルを意識した各企業によるビジネス活動の展開
- ③ 陽子線がん治療など滞在型治療の推進
- ④ 地元が県内の観光地などを再認識するためのバスツアーなどの実施

＜移住の促進＞

- ⑤ 観光などでの来福者に対する移住アプローチの実施
- ⑥ お試し居住の展開による移住促進
- ⑦ 大都市での生活者に対する老後の福井移住、福井の施設入居に関するプロモーション



#### 〈MICE の誘致〉

- ⑧ 新幹線開業初年度の MICE 参加者数の目標を定め、各種の国内・国際会議、展示会・見本市、イベントなどを積極誘致するための体制づくりと専属人員の配置
- ⑨ 鉄道沿線に立地する福井市内の各会議施設を LRT でつなぎ、各施設が連携する利用パターンの確立とその売り込み
- ⑩ コンベンションなど開催時のフェニックスプラザと福井市体育館の一体的利用
- ⑪ サンドーム福井の国内外へのアピール強化とアクセス改善のための鉄道新駅設置
- ⑫ 飲食・サービス事業者へのコンベンション開催情報の提供と開催と連携した事業者の営業推進

#### 〈インバウンドの振興〉

- ⑬ 日本の原風景で、日本のふるさとらしさを体感できる福井の田園風景鑑賞とローカル電車乗車体験を組み込んだツアー商品造成とプロモーション
- ⑭ 日本らしさ、北陸らしさの体感、体験メニューを提供できる北陸の各自治体による連携体制の構築、連携した取り組みの推進

### iii 福井の教育力を活かした新しい教育産業の構築

福井県の教育水準や教育体制は、まず「教員が積極的に子供に関わっている」、その次に「保護者が子供の教育に理解があり非常に熱心である」、そして最後に「地域が子供たちに関わっている」という3つの点で関係者から高い評価を受けています。そこで、この教員、保護者、地域の三者が一体となって教育に取り組んでいるという充実した教育環境を広くアピールし、全国からの児童や生徒を一般家庭で受け入れるなど、教育機関と住民が一体となって本県での教育経験を積むことで、地元での進学や就職後のUターンなど「潜在的な福井県民」を育てることができます。

また、こういった教育環境を企業誘致の呼び水とするとともに、家族ごとの移住へとつなげることで居住人口も増加します。

- ① 児童数が減少する中心市街地の小学校での県外児童の受入れ
- ② 核家族化により住居に余裕のある一般家庭での児童や生徒の養育
- ③ 福井で教育を受けた児童・生徒・学生の地元企業における優先採用

#### **iv 起業意欲を引き出し、起業を後押しする施策の積極展開**

＜期間：短期・中期 主体：福井市／福井商工会議所／福井県＞

人口が減少し高齢化が進む中、労働力の慢性的な不足といった地方特有の問題は福井にも顕在化しつつあります。多くの起業を誘発することで起業を目指す人が活動しやすい場をつくり、小さくても地域を支える様々なビジネスを成長させることが地域の活力につながります。

- ① 福井市に起業を専属的に支援する部署「起業してみません課」の設置
- ② 女性や高齢者による起業の推進施策や地域やコミュニティを活性化させる取り組みへの補助
- ③ 福井駅周辺におけるシェアオフィス、コワーキングスペースの誘致
- ④ 分社化による起業促進
- ⑤ 起業関係コンサルタントの派遣補助
- ⑥ 最新設備の共同利用を前提とした「ファブラボ」の誘致
- ⑦ クリエーターがいつでも気軽に集まることのできる場の創設、クリエイターと企業との交流の場づくりによるビジネスへの活用
- ⑧ 創作活動や業務対応ができるアニメーターなどが活動しやすい場の創設

#### **v 新幹線開業に向けて行動する事業者への支援**

＜期間：短～長期 主体：福井市／福井県／福井商工会議所＞

新幹線開業により、交流人口が増加し、沿線都市同士の関心が高まることで、様々なビジネスチャンスが生まれる可能性があります。そのチャンスを逃さないように、事業者の前向きな取り組みを促し、その意欲を応援していくことが必要です。

また、長野県や北関東のエリアなどとの移動距離がこれまでと比べて飛躍的に縮まることから、企業間交流を活発にして、販路開拓などのビジネスチャンス創出に努めなければなりません。

- ① 店舗改装や商品開発など新幹線の開業に向けて行動する事業者を応援する補助金制度の創設、制度融資などの利子補給
- ② 福井県企業と長野、北関東企業とのマッチング商談会開催などを通じたビジネス交流の機会づくり

## 戦略その4

### 世界につながる交通体系の実現と利便性向上

新幹線開業に伴い、並行している在来線区間は、JRの経営から分離されます。地域としては、この経営分離された鉄道を資産として、通勤、通学、買物などの生活や観光などで有効活用し、守り支えていかなければなりません。そのためには、住民や新幹線開業により増加が見込まれる観光などの来訪者に、福井駅を起点として利用しやすい、利用したくなるような取り組みが求められます。

そして、新幹線の敦賀開業後も、引き続き整備新幹線として大阪までの延伸が控えています。大阪までの早期延伸こそが整備新幹線の目的であり、このためにこれまで関係者の多大な労苦と巨額の投資が注ぎ込まれてきました。そして、大阪の先には関西国際空港があり、新幹線でのアクセスが実現すれば、世界とつながる高速交通体系が完成します。また、関西圏と並んで福井との流動が多く、結び付きの深い中京圏についても、リニア中央新幹線開業後の状況を見越した中で、中部国際空港までを視野に入れたアクセス強化の戦略をしたたかに考えていかなければなりません。さらに、北陸新幹線延伸で位置付けが変わりつつある小松空港についても、今後北陸3県が空の便を維持し、利便性を向上するための取り組みなどを考えていく必要があります。その中で定期便が開設された空港を有さない福井が、第三者的にその議論を先導していく役割を担わなければなりません。

ついでには、福井などの地域や日本が整備新幹線の効果を最大限に引き出し、活用していくため、今後も引き続き、世界に羽ばたく高速交通体系の完成に向けての取り組みを進めていかなければなりません。

#### **戦略その4の具体的取り組み・アイデア**

##### **i 地域が守り支え、地域が利用したくなる交通体系の構築**

＜期間：長期～超長期 主体：福井県／福井市／経済界／福井商工会議所／民間事業者（交通）＞

7 系統の鉄軌道を有するという恵まれた交通インフラを福井の特徴として強く打ち出し、並行在来線とえちぜん鉄道、福井鉄道の連携を強化することで、鉄軌道の利便性を高め、恵まれた交通インフラを最大限に生かしていくための取り組みが求められます。

<並行在来線の活用>

- ① 並行在来線、えちぜん鉄道、福井鉄道が一体的な運行を行う「福井版地域鉄道一体モデル」の実現とそれに向けた協議体制づくり
- ② 富山、石川、福井3県の並行在来線の相互乗り入れ、一体的運営の協議着手
- ③ 福井森田間、鯖江武生間（サンドーム福井付近）への新駅の設置
- ④ 敦賀、武生、鯖江に停車する快速列車の運行
- ⑤ 県内公共交通機関における共通運賃制度導入に向けた協議の着手

<二次交通の利便性向上>

- ⑥ 路線バスやコミュニティバスなどの路線再構築や県内主要観光地を組み合わせたバス路線の構築による利便性向上
- ⑦ JR 越美北線の列車増発の働きかけ



越美北線で運行されているラッピング列車

## ii 福井、北陸から世界につながる交通体系の実現

〈期間：長期～超長期 主体：福井県／福井市／経済界／福井商工会議所／民間事業者〉

整備新幹線については、今後も引き続き、大阪までの着実な延伸とそれを最大限に活用できるルートを実現するための活動を鋭意進めていかなければなりません。また、関西圏や中部圏とのアクセスに関して、新幹線敦賀開業後も、しっかりと利便性が確保されるように取り組むことが必要です。

さらに、グローバル社会において、整備新幹線の効果を国内だけでなく、世界へと結び付けていくため、空港、港湾とのネットワーク強化や利便性向上などその有効活用に向けた取り組みが求められます。

〈北陸新幹線敦賀以西への延伸など〉

- ① 北陸新幹線敦賀以西について京都駅経由によるルートを確認し、新幹線開業効果を最大限に創出
- ② 北陸新幹線大阪延伸後、さらに新大阪駅から関西空港まで延伸し、福井、北陸から世界に羽ばたく、世界を福井、北陸に招き込むグローバル交通ネットワークを構築
- ③ 北陸新幹線敦賀開業後の福井駅までの特急（しらさぎ、サンダーバード）の運行継続や敦賀駅での乗換利便の確保、例えば、乗換負担の軽減や乗車時間の短縮に向けた名古屋方面への新線建設の働きかけなど中京、関西方面へのアクセスの維持・強化

〈小松空港の活用〉

- ④ 既存国際路線の増便やアセアン諸国などへの路線新設など利便性向上のための働きかけ

〈福井港・敦賀港の活用〉

- ⑤ 国際クルーズ船の就航促進

## おわりに

北陸新幹線開業に向けた意識を、行政、経済界、市民・県民が共有し、皆で議論するところから始め、全体の意識を高めていくことが最も重要な開業対策となると考えます。

今後、開業が近付いてくる中で、様々な問題が生じてくるものと思われます。この報告書で提案している内容には、検討が不足しているところが多々ありますが、ご叱正を賜りながら、現実的な課題を勘案して開業に向けての認識、議論が深まることを期待いたします。

また、敦賀から大阪までの延伸についても、ルートなど具体的な議論が活発になってきました。大阪までの延伸が実現すれば、福井県内の開業とは異なった影響や課題が生じ、その対策も意識しながら開業対策に取り組んでいかなければなりません。

福井商工会議所としましては、新幹線の開業により最も影響を受ける地域経済や企業経営について、その効果をプラスとし、地域の発展に結実させるため、経済界として必要な取り組みを着実に進めてまいる所存であります。また、合わせて、財源など現状も十分に踏まえながら、福井にとって夢のある提案を常に投げ掛けて、地域の議論を喚起しながらその活力増進につなげていきたいと考えております。

この報告書がきっかけとなって、より効果的な対策が確実に講じられ、開業の時を私たちが期待を持ったまま迎えられることがゴールです。そのために、行政・住民・経済界が一致したビジョンを持つことが必要不可欠であり、まずはそのような場を継続的に持って実現に向けて進むことが必要となります。

## 委員・オブザーバー及び検討経過

### □委員・オブザーバー(順不同・敬称略)

職 責	氏 名	所属・役職など
委員 長	野坂 鐵郎	福井経編興業(株) 社長(観光・文化委員会委員長)
委 員	江川 誠一	福井県立大学地域経済研究所 講師
〃	新井 洋司	(株)日本政策投資銀行北陸支店 企画調査課長
〃	藤沢 和弘	(一財)北陸経済研究所 主任研究員
〃	北野 耕一	(株)フードサービス福井 社長〔観光・サービス部会副会長〕
〃	太田 洋介	(株)JTB 中部福井支店 支店長
〃	清水 嗣能	(有)ホテルあけぼの 社長
〃	清水 則明	福井貨物自動車(株) 社長〔交通・運輸部会副会長〕
〃	天谷 幸弘	京福電気鉄道(株) 常務取締役
〃	豊北 景一	えちぜん鉄道(株) 社長
〃	安田 泰三	安田蒲鉾(株) 社長〔食料品部会副会長〕
〃	川口 孝誠	(株)カワグチ 社長
〃	小川 明彦	(株)大津屋 社長〔流通第二部会副会長〕
〃	大森 伸夫	(株)オーモリ 社長
〃	宮崎 和彦	福井商工会議所 専務理事
オブザーバー	山川 満寛	福井県 総合政策部政策推進課長
〃	山田 幾雄	福井市 総務部総合政策室長

事 務 局	寺川 直輝	福井商工会議所 地域振興部長
〃	岩崎 正夫	〃 地域振興部地域事業課長
〃	高山 浩	〃 地域振興部地域事業課副主幹

## □検討経過

回次など	開催日など	内 容
第1回専門委員会	平成27年8月12日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・委員会の設置趣旨及び進め方などについて</li> <li>・関連する福井県、福井市の諸計画などについて</li> <li>・講話「新幹線開業地にみる地域への影響 ～各都市の現状から～」 講師 (株)日本政策投資銀行北陸支店長 古田善也 氏</li> <li>・自由意見交換</li> </ul>
委員個別 ヒアリング	平成27年9月1日 ～18日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各委員が考える新幹線開業対策などについて</li> </ul>
第2回専門委員会	平成27年9月25日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意見の整理について</li> <li>・今後の委員会の進め方について</li> <li>・自由意見交換</li> </ul>
グループ会議 (交通)	平成27年10月29日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通分野における新幹線開業対策について</li> </ul>
グループ会議 (まちづくり)	平成27年11月2日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井の玄関口として福井駅、駅周辺のあるべき姿について</li> <li>・あるべき姿に向けて商工会議所、民間事業者に求められる取り組みについて</li> </ul>
グループ会議 (観光)	平成27年11月2日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井を訪れる、選んでもらうための理由づくりについて</li> <li>・開業対策として商工会議所、民間事業者が取り組むべきことについて</li> </ul>
グループ会議 (交通)	平成27年11月12日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前回会議の内容について</li> <li>・交通分野における新幹線開業対策について</li> </ul>
グループ会議 (まちづくり)	平成27年12月4日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井駅周辺の状況について（現地視察）</li> <li>・福井開業対策案の検討について</li> </ul>
グループ会議 (観光)	平成27年12月4日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井開業対策案の検討について</li> </ul>
第3回専門委員会	平成28年1月29日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・提言事項の取りまとめについて</li> </ul>
学識委員打合せ	平成28年2月3日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・委員会報告書に盛り込むべき事項などについて</li> </ul>
第4回専門委員会	平成28年2月15日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書の取りまとめについて</li> </ul>
第5回専門委員会	平成28年3月1日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書（案）について</li> </ul>



# 北陸新幹線福井開業対策に関する提言 概要

- 趣旨 新幹線先行開業地の動向等を踏まえ、開業対応の考え方を整理し、福井開業対策の「方向」「戦略」「具体的な取り組み」を検討、提案する。
- 委員構成 観光・文化委員長、学識者(福井県立大学、日本政策投資銀行、北陸経済研究所)、各部会議員等(観光・サービス、交通・運輸、食料品、流通第二)、専務理事、オブザーバー(福井県、福井市) 計17名

## 福井の強みを活かす新幹線開業対策を！ - 4つの戦略と111個の取り組み・アイデア -

### 新幹線開業対策の方向

①福井駅周辺の機能強化

#### 戦略 その1 福井駅周辺への官、民の集中投資

- ①新栄エリアのリニューアル (地元住民も利用できる機能を持たせた再開発)
- ②北ノ庄城址・柴田公園のリニューアル (敷地拡張や柴田勝家・お市の方関連資料展示の充実ほか)
- ③行政、民間、市民が一体となった準備体制づくり

②観光の“ダントツ”  
ブランド構築と連携強化

#### 戦略 その2 300万入館者を目指した恐竜のキラークンテンツ化と本物志向の「おとな」が満足できる観光の確立

- ①恐竜博物館のアクセス改善とサービス機能充実 (“恐竜聖地化運動、による民間の取り組み推進、博物館まで鉄道延伸ほか)
- ②本物志向のおとなが満足する観光の確立 (永平寺、朝倉氏遺跡を他の「おとな」向け県内観光地と連携させた売り込みほか)

③新産業の育成

#### 戦略 その3 新産業育成による地域力向上

- ①成長分野を取り込んだ新産業の育成 (交通システム、健康分野などでの研究開発ほか)
- ②『福井型観光スタイル』の確立による産業の育成 (「本物」を体感する観光スタイル構築、中小規模MICE積極誘致ほか)
- ③福井の教育力を活かした新しい教育産業の構築 (福井の教育基盤を活用した県外の子供受入れ・養育ほか)
- ④起業意欲を引き出し、起業を後押しする施策積極展開 (駅周辺でのコワーキングスペース提供、分社化での起業促進ほか)
- ⑤新幹線開業に向け行動する民間事業者への積極支援 (店舗改装や商品開発に取り組む事業者への補助金制度創設ほか)

④交通の利便性向上

#### 戦略 その4 世界につながる交通体系の実現と利便性向上

- ①地域が守り支え、地域が利用したくなる交通体系の構築 (並行在来線・えちぜん鉄道・福井鉄道の一体的運行ほか)
- ②新幹線敦賀以西の着実な延伸と世界につながる交通体系実現(敦賀以西の京都駅経由ルート延伸、大阪延伸後の関空延伸ほか)

【参考資料】地図でみる「戦略その1」の概要

