平成23年度

北陸新幹線開業に伴う
活力ある富山創造に向けて

富山商工会議所

北陸新幹線開業に伴う
活力ある「富山」の創造に向けて

【　目　　次　】

はじめに

Ⅰ．北陸新幹線の概要・・・

２．まちづくりについて・・２２
（１）「路面電車」の価値追求
（２）富山駅前の賑わい創出
（３）観光案内標識の整備
３．産業基盤の強化・人材育成について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３
（１）頭脳交流拠点として知識集約型産業の集積地へ
（２）伝統に基づいた産業を基盤に新市場開拓
（３）人材を呼び込み、人材を活用する街へ
（４）地元資本連携によるブランド化、ポジショニング戦略
４．観光・食について・・・２５
（１）「北陸はひとつ」～知名度アップへの対策～
（２）観光商品の開発への対策
（３）おもてなし意識の醸成・高揚

おわりに

◆資料編

Ⅰ．アンケート調査集計結果
Ⅱ．グループインタビュー・ヒアリングの概要
Ⅲ．先進地視察先レポート及びヒアリングシート
Ⅳ．当所機関誌「商工富山」2012 年 1 月号新春企画／副会頭座談会「いよいよ来るぞ！北陸新幹線」

はじめに

北陸新幹線が金沢まで延伸・開業すれば、富山―東京間が約２時間で結ばれると言われている。
それは、私たちの首都圏との往来に画期的な便利性をもたらすだけでなく、これまで緩やかに、時間をかけて育んできた富山の県民性や文化、生活習慣といったことまでが、一気に様変わりする可能性を秘めているのではないだろうか。
北陸新幹線の開業が、変わる必要のないものは守りながらも、新しい富山へと飛躍する歴史的なエポックになることを期待したい。

北陸新幹線は、昭和４２年１２月に「北回り新幹線建設促進同盟」が結成されて以来、実に４０年以上の歳月を経て、おおよそ３年後の平成２７年３月までに、先行して開業している東京―長野を延伸して、金沢までの区間が開業する見通しとなった。

平成１３年には上越・富山間の着工が認可され、県内では高架橋工事がほぼ終了し、軌道の敷設工事や電気関連工事の段階に進んでおり、日に日に新幹線開業の機運が高まりつつある。

しかし、新幹線の開業は沿線各地に様々な影響を及ぼすことを、すでに開業している沿線の自治体や経済団体、研究機関などが各種のデータを示して報告している。

富山県内においても、県をはじめ停車駅が設けられる都市の市役所、学術研究機関などが、様々な視点から北陸新幹線開業の影響について報告をまとめて発表している。

当所は、これまでに報告されたこれらの資料を踏まえた上で、開業まであと３年に迫った現時点で考えられる諸課題について情報を収集し、整理することを目的として、平成２３年４月に所内の職員をメンバーとするプロジェクトチームを発足させ、活動をスタートした。

本報告書で整理された課題や若干の提案の試みが、北陸新幹線の開業を契機として、富山市をはじめ地域の活性化に少しでも貢献できれば幸いである。

平成２４年３月
富山商工会議所

Ⅰ．北陸新幹線の概要

平成 26 年度末までに富山県民にとって悲願の北陸新幹線がいよいよ金沢まで開業する。

21 世紀の交通体系は、次世代のために地球環境に重点をおいた、より高度な交通システムへ転換、構築していくことが重要となってくるが、昨今、鉄道の優位性がクローズアップされ、特に、日本の高速鉄道である新幹線の存在価値は世界的に注目を浴びている。

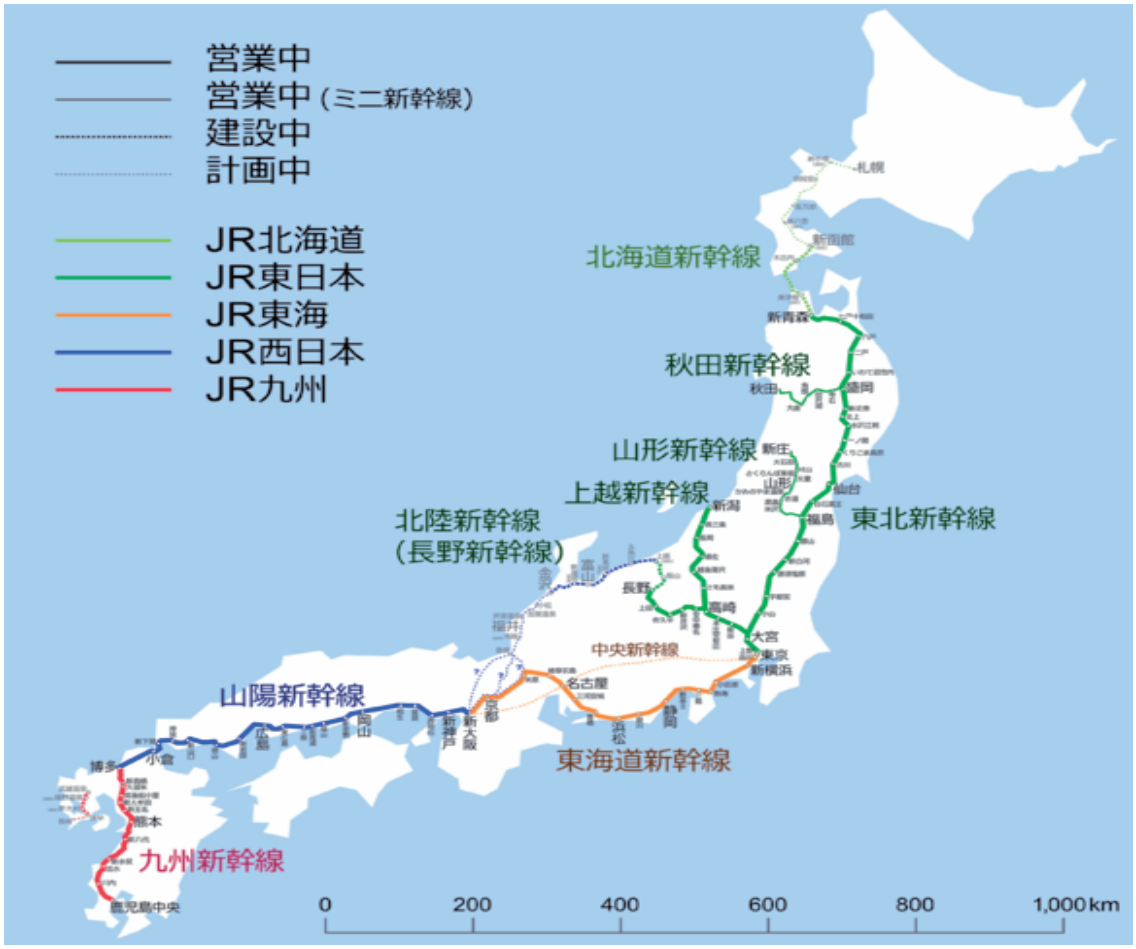
そこで、最初に新幹線そのものについて整理してみることとする。

1．新幹線とは

新幹線は全国新幹線鉄道整備法では「その主たる区間を列車が 200 キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道」（第 2 条）と定められている。

日本国有鉄道(国鉄)時代の昭和 39 年 10 月 1 日に東海道新幹線が開業したのを皮切りに、昭和 42 年には山陽新幹線の工事が始まる。そして昭和 45 年に全国新幹線鉄道整備法が定められ、先ず昭和 46 年に東北新幹線(東京～盛岡間)、上越新幹線、続いて昭和 48 年には北海道新幹線、東北新幹線(盛岡～新青森)、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、同長崎ルート(西九州ルート)の 5 線の整備計画が決定された。

※ミニ新幹線と呼ばれる山形新幹線・秋田新幹線は全国新幹線鉄道整備法に基づく、いわゆる「整備新幹線」ではないため、“新幹線” の名称はついているが、正式には在来線(最高時速が 130ｋm/ｈ)である。



□現在営業中の新幹線路線

新幹線	区間	開業年	備考
東海道新幹線	東京～新大阪	昭和 39 年	
山陽新幹線	新大阪～博多	昭和 47 - 昭和 50 年	昭和 47 年新大阪～岡山間で部分開業
東北新幹線	東京～新青森	昭和 57 - 平成 22 年	昭和 57 年大宮～盛岡間で部分開業 昭和 60 年上野～大宮間開業 平成 3 年東京駅へ乗り入れ 平成 14 年盛岡～八戸間開業
上越新幹線	大宮～新潟	昭和 57 年	
北陸新幹線	高崎～長野	平成 9 年	高崎～長野で部分開業
九州新幹線（鹿児島ルート）	博多～鹿児島	平成 16 - 平成 23 年	平成 16 年新八代～鹿児島間で部分開業

□全国で進められている整備新幹線の状況

新幹線名	整備区間	整備状況（想定幹線･開業時期）等
北海道新幹線	新青森～新函館	・平成 27 年度末までに開業
	新函館～札幌【未着工】	・条件等が整えば認可・着工 ・新青森～新函館の開業から概ね 20 年後に開業
北陸新幹線	長野～金沢（白山総合車両基地）	・平成 26 年度末までに開業
	金沢（白山総合車両基地）～敦賀【未着工】	・条件等が整えば認可・着工 ・長野～金沢(白山総合車両基地)の開業から概ね 10 年後に開業
九州新幹線（長崎ルート）	武雄温泉～諫早	・建設中
	諫早～長崎【未着工】	・条件等が整えば認可・着工 ・武雄温泉～長崎を一体として、諫早～長崎の着工から概ね 10 年後に開業(フリーゲージトレインで整備)

※注　平成 23 年 12 月末での状況

（出典：福井県ＨＰより）

報道等でよく耳にする「整備新幹線」とは、全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和 48 年に運輸大臣により決定された整備計画に定められている北海道新幹線、東北新幹線(盛岡～新青森)、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、同長崎ルート(西九州ルート)の 5 新幹線を指し、東海道新幹線、山陽新幹線、東北新幹線(東京～盛岡間)、上越新幹線は整備新幹線に該当しない。

整備新幹線は国の公共事業費や沿線自治体の負担金を財源に、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」）が主体となって建設し、完成後は鉄道・運輸機構が施設を保有し、営業主体である JR が同機構に貸付料を支払い、借り受けて営業を行う。この貸付料は新たな新幹線建設の財源に充てられる。

２．新幹線の特性

新幹線がもつ様々な特性については以下のようなものがある。

（１）高速性

北陸新幹線の最高時速は 260ｋｍ/ｈで、現在の約 2 倍（北陸本線では特急「はくたか号」が最高時速 130ｋｍ/ｈで走行）になる。時間的にも心理的にも距離感が大幅に縮まる。

（２）大量輸送能力

東海道・山陽新幹線を走る 16 両編成列車の定員は、ほとんどが 1323 人。東北・上越新幹線の 2 階建て車両 MAX の定員は 1634 人で、他の交通機関の輸送能力を格段に上回る。

北陸新幹線が 12 両編成と仮定すると約 1000 人の輸送が可能。

（３）安全性

1964 年の開業以来、乗客の死亡事故は発生していない。自動車などの他の交通機関に比べ極めて安全な輸送機関である。

（４）定時性

新幹線は、天候に左右されにくく、冬期間の降雪時においても安定運行を確保しており、高速道路における速度規制や航空機における欠航等の問題が少なく定時制の確保においては東北・上越新幹線で実証済みである。

（５）環境性

新幹線は、他の交通機関と比較しても、地球温暖化や大気汚染の原因となる二酸化炭素(CO2)の排出量は少なく、乗用車の 1/8、航空機の 1/6 となっている。また、窒素酸化物(NOX)についても排出量が少ないとされている。一方で、単位輸送量あたりのエネルギー消費量についても乗用車の 1/6、航空機の 1/4 と環境にやさしい省エネ型の交通機関である。

（６）快適性

新幹線の車両装備については、高速走行に伴う振動・衝撃に対する緩和技術の採用などにより、車内は居住性に優れており、人にやさしい乗り物といえる。

３．北陸新幹線の概要

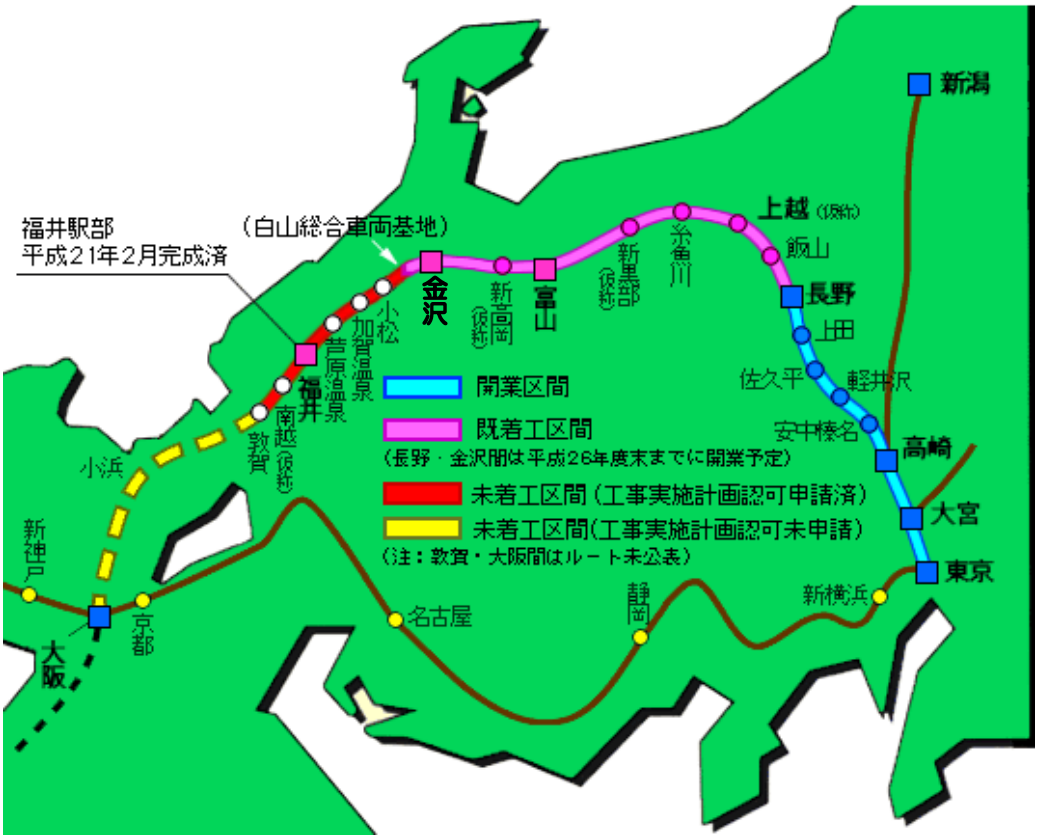
北陸新幹線は、東京を起点として長野、上越、富山、金沢、福井等の主要都市を経由し、大阪に至る延長約 700km の路線である。

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、後に長野・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、遅くとも平成 26 年度までに東京～金沢間の開業を目指し建設工事が進められている。

最終的に首都圏と関西圏を結ぶことでネットワーク機能が高まり、全線開通すれば、群馬県や埼玉県など北関東圏からも北陸経由で乗り換え無しで関西圏へ向かうことができ、過密ダイヤの東海道新幹線の負担が軽減される。また、将来、発生確率が高いとされる東海地震および東南海地震といった大災害が発生した場合において、東海道新幹線の代替補完機能(バイパス機能)を発揮し、東西間の幹線交通寸断に伴う影響を最小限にとどめる重要な役割を果たすことも期待されている。想定される大規模災害の危険分散の必要性からも、大阪まで北陸新幹線の全線開通を目指す早期整備は国家的な課題となっている。

北陸新幹線の全線開業は東海道新幹線の代替補完機能のみならず、国が定めた「北陸圏広域地方計画」において「環日本海における交流の中枢拠点」実現の根幹となる極めて重要な国家プロジェクトでもある。

□北陸新幹線ルート計画図



※なお、平成 23 年 12 月 26 日の政府・与党確認事項により、金沢(白山総合車両基地)・敦賀間は条件等が整えば認可・着工されることになった。

■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（フル規格新幹線）

※効率的な旅客需要
東京から北陸を経て大阪に至る北陸新幹線の沿線地域の人口は東海道新幹線に匹敵する。
首都圏と関西圏を起点・終点に持ち、10 都府県の主要都市を沿線上につなぐことから全区間において効率的な旅客需要が見込めることとなる。
□東海道新幹線沿線地域の人口　4,838 万人
□北陸新幹線沿線地域の人口　　4,145 万人

４．北陸新幹線開業後の所要時間

北陸新幹線建設促進同盟会の試算によれば、北陸新幹線が東京～金沢間で開業した場合、東京～富山間の所要時間は最速で 2 時間 7 分となり、現状より 1 時間 4 分短縮となる。また、富山～金沢間の所要時間は 15 分となり、現状より 25 分の短縮となる。
所要時間の短縮により、目的地での滞在可能時間が増加することでレジャーやビジネスに十分な時間をかけることができるようになる。
なお、JR 東日本が北陸新幹線長野～金沢間延伸開業に向け、長野新幹線を走るＥ2 系をベースにした新車両の導入を検討中との新聞報道もあり、実現すれば東京～金沢間が更に短縮される可能性がある。

区間	所要時間		短縮時間
	現行	開業後	
富山～東京	3 時間 11 分	2 時間 07 分	1 時間 04 分
富山～長野	2 時間 39 分	48 分	1 時間 51 分
富山～上越	1 時間 05 分	32 分	33 分
富山～金沢	35 分	15 分	20 分
富山～福井	1 時間 20 分	（福井開業後）　35 分	45 分
富山～敦賀	1 時間 53 分	（敦賀開業後）　49 分	1 時間 04 分
富山～新大阪	3 時間 08 分	（大阪開業後）　1 時間 20 分	1 時間 48 分

（出典：北陸新幹線対策連絡協議会　※開業後所要時間は北陸新幹線建設促進同盟会試算による。）

５．北陸新幹線の整備状況

長野～金沢間の進捗状況（平成 24 年 1 月 1 日現在）

用地取得率	99%	確保済延長／工事延長
工事着手率	100%	着工延長／工事延長

富山県内の進捗状況（平成 24 年 1 月 1 日）

	富山以東（朝日町～富山市）	富山以西（富山市～小矢部市）	富山県計
延長	53ｋｍ	37ｋｍ	90ｋｍ
用地取得率　（面積）	約 99%	約 99%	約 99%
土木工事着手率（延長）	100%	100%	100%
土木工事完成率（延長）	約 94%	約 81%	約 88%
軌道工事着手率（延長）	約 82%	約 47%	約 67%
電気工事着手率（延長）	約 65%	約 38%	約 54%

６．富山県内３駅(富山・新黒部(仮称)・新高岡(仮称))のデザイン

（富山駅デザイン）

富山駅のデザインコンセプトは「静謐な雪にたたずむ木立の駅」。富山県と富山市が要望した駅舎デザインコンセプト“立山あおぎ　心ときめく　光の舞台”を反映し、富山らしさを、立山杉の木立のたたずまいと雪のイメージを中心にデザインされた。

（新黒部駅(仮称)デザイン）

新黒部駅(仮称)のデザインコンセプトは、「豊富な水を湛える黒部の自然が映り込んだ駅」。黒部市が要望した駅舎デザインコンセプト“見えない駅、見せる駅”を反映し、黒部の自然（風や水、雲の流れ、立山の山並み等）を幾重にも重なる軽やかなウェーブラインで表現している。

（新高岡駅(仮称)デザイン）

新高岡駅(仮称)のデザインコンセプトは「飛越能の歴史を継承する駅」。高岡市が要望した駅舎デザインコンセプト“飛越能の自然・伝統・技術が融合し、新たな時代を具現化するデザイン”を反映し、歴史に育まれた瑞龍寺の回廊や縦格子などをデザインモチーフとし、リズミカルな縦のラインを強調したデザインで表現している。

富山駅は、新幹線駅と在来線の 2 つの駅を併設する形となる。現在、新幹線建設事業と、在来線を高架化する連続立体交差事業計画が進んでいる。高架化によって、道路の新設、拡幅が可能になり、交通渋滞の解消を図るとともに、これまで鉄道によって分断されていた南北の市街地が一体化される。また、駅北の富山ライトレールと南の富山地鉄・路面電車との接続、南北を連絡する歩行者用道路の整備などによって、都市機能の充実が図られる予定である。

〈富山駅の将来イメージ〉

〈北陸新幹線開通による経済効果〉

北陸経済連合会が平成 22 年 6 月に発表した「北陸新幹線の敦賀延伸に伴う整備効果」によれば、北陸新幹線は西へ延伸するほど経済効果が大きくなるとしている。

例）金沢開業後、2020 年に敦賀まで延伸した場合

①交流人口（関東・北陸・関西・中京）の変化　（2020 年度）

■<u>時間短縮効果により、地域間交流が拡大</u>

・交流人口：　4,360 万人から 4,890 万人に拡大（530 万人増加）

②経済波及効果　（2020 年度）

■<u>交流活発化による消費増が関連産業に波及し、生産、雇用が増加</u>

・北陸への経済波及効果：　960 億円/年間　（金沢開業時：400 億円/年間）

消費流出効果分 110 億円を差し引いても 850 億円の経済効果をもたらすといわれている。

Ⅱ．富山の経済について

北陸新幹線の金沢開業することによって、予想される富山県への様々な影響を考察する前に、県経済の特徴を今一度確認してみたい。

１．富山県産業の歴史

元禄期より売薬を富山藩経済の重要な柱としてきたことから、藩の中心産業となり、現在は全国有数の薬産地として、医薬品の地場中堅企業や大手メーカーの工場が立地する。また、薬の製造と共に、紙袋・包装用紙器、容器などの新たな産業も生まれ、昭和 17 年には全国出荷額の 3.7%を占める工業集積が形成されている。

その一方で、急流大河川の氾濫・治水対策として建設されたダムによる水力発電は豊富で低廉な電力と工業用水の供給を可能とし、勤勉性に富む労働力など優れた立地条件を背景に、化学、鉄鋼、紙パイプなどの産業が発達し、これらの工場進出に派生する形でプラント修理等の機械工業が発達し、金属精錬では高岡銅器の伝統による技術的な素地を基にその後のアルミ産業発展の基礎を形成した。

昭和 43 年に富山新港が開港し臨海工業地帯が整備されたことで、アルミ建材産業が発展、日本海側屈指の工業集積地に成長し、昭和 59 年に富山地域がテクノポリス地域の指定を受けて以降はハイテク関連企業の進出が目立っている。

これら工業の製造研究拠点としての発展を裏付けているものは、安価な電力供給と良質で豊富な工業用水を容易に得られる地理的条件、富山大学・富山県を中心とした産学官連携研究施設の充実、そして岩瀬港・伏木港など北前船の日本海航路の拠点として発展したことをはじめとする、国際拠点港湾「伏木富山港」や北陸自動車道・東海北陸自動車道等による太平洋側工業地域と環日本海側諸国への交通の利便性を兼ね備えた地域である事などが挙げられる。

２．産業の特徴

富山県の県内総生産は約 4.5 兆円で、産業別構成をみると、第１次産業が 1.2%(全国 1.1%)、第２次産業が 32.9%(全国 24.7%)、第３次産業が 68.8%(全国 77.7%)と第２次産業のウェイトが全国値を大きく上回っている。

□県内総生産の産業別構成（2008 年度〈全国 2009 年〉）　（単位　%）

	第１次産業	第２次産業	第３次産業
富　山	**1.2**	**32.9**	**68.8**
石　川	1.1	24.6	77.2
福　井	1.2	26.8	75.1
北　陸	1.2	28.2	73.6
全　国	1.1	24.7	77.7

（注）一部分類不能の為、各産業の合計は 100%を上回る。

（内閣府 2008 年度〈全国 2009 年〉「国内総生産」、「県民経済計算」より）

（１）第１次産業は、豊富な水や肥沃な扇状地を活かした米作主体の農業と好漁場に恵まれた漁業が

盛んである。

農業は農業出荷額が 642 億円でその 71%を米が占める。また、耕作地における水田率は全国 1 位（95.8%）で生産のほとんどが米である。

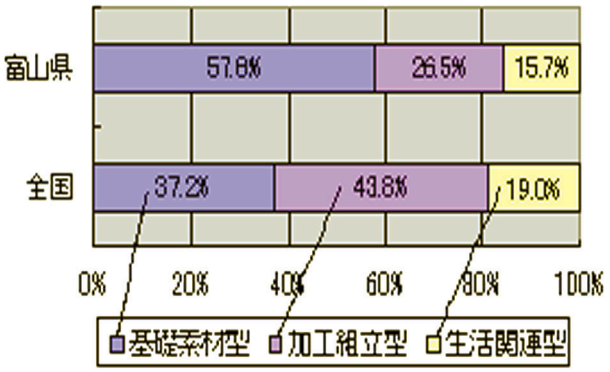
水産業は、2009 年の海面漁業生産額が 146.8 億円で、そのうち養殖業を除く漁業が 99.5%を占め、全国平均の 70.4%を凌駕している。他県にない特色としてはブリの定置網漁、日本唯一の群泳海域を持つホタルイカ漁、近年保存技術の発達で可能になったシロエビ漁などがある。

（2）第 2 次産業では特に製造業が大きくウェイトを占め、主要業種別製造品出荷額等を見てみると、構成比において、化学、金属製品、非鉄金属の 3 業種が大きな割合を占めている。なかでも化学、とりわけ医薬品等のウェイトが高いのが特徴である。

また、製造品出荷額等の性質別構成比をみると、素材・部品を中心とした業種のウェイトが高い基礎素材型（製造品出荷額の割合：富山 57.8%／全国 37.2%）である。

製造品出荷額等の性質別構成比　（出典：経済産業省「平成 21 年工業統計」／とやま経済月報平成 23 年 10 月号）

【性質別構成比】



◇基礎素材型

木材・木製品、パルプ・紙、化学、石油・石炭、プラスチック、ゴム製品、窯業・土石、鉄鋼、非鉄金属、金属製品

◇加工組立型

はん用機械、生産用機械、業務用機械、電子部品、電気機械、情報通信、輸送機械

◇生活関連型

食料品、飲料・飼料、繊維、家具・装備品、印刷・同関連品、なめし革、その他

なお、2009 年の全国シェアの高い工業品目（製造品出荷金額の全国シェアが 20%以上の品目）は、富山県では 10 品目あり、銅再生地金・銅合金（56%）、住宅用アルミニウム製サッシ（41%）が高いシェアとなっている。

（3）第 3 次産業は産業別県内総生産構成比で見ると、電気・ガス・水道業を除き、卸・小売業、サービス業共に全国値を下回っている。

富山県は、統計に見られるように、日本海側屈指の工業集積地であり、北陸工業地域の中核である。高い技術力を有するものづくり産業などの地域の特色を活かし、新産業の創出などを通じてより付加価値の高い事業分野の開拓を進めており、特にバイオ、ロボット、深層水、IT 関連分野における最先端事業を推進している。

富山は良質な水資源と安価な電力、勤勉な労働力、それに高速道路（北陸自動車道・東海北陸自動車道）、富山空港、国際拠点港湾伏木富山港などの交通インフラを整備・拡充していることにより、日本海側最大の工業集積地となった。ここに北陸新幹線という「人」を運ぶ交通インフラが整うことによって更にポテンシャルが高まることになり、3 大都市圏をはじめとする他地域との時間距離も短縮され、人的交流・経済交流が一層活発化することが予想される。

Ⅲ．北陸新幹線の開業による地域社会への影響について

この章では、新幹線開業における沿線地域への産業の他、観光・交通・まちづくりなどの様々な面での影響を、当プロジェクトチームが実施した「市民・企業へのヒアリングやグループインタビュー」「アンケートによる意識調査」「先進地の視察」を参考にしながら考察してみたい。

新幹線開業は、移動時間の短縮や利便性の向上に伴う、観光客・ビジネス客等を主とする交流人口の増加や、通勤圏・出張形態の変化、商圏の変化などの影響が考えられる。

当所が実施した県内企業経営者向けのアンケートでは、95.9%の経営者が「何らかの影響がある」と回答しており、具体的な影響については交流人口、観光客の増加、経済波及効果の増大などのプラス面と並行在来線問題やストロー現象、空港路線の縮小など交通面と経済面の懸念材料が多かった。

実際に視察先の先進地では、九州新幹線沿線をはじめ各新幹線沿線で交流人口が劇的に増え経済効果をもたらす一方で、移動時間の短縮により宿泊業界や地元企業への地域間格差・企業間格差の増大や並行在来線の赤字経営や空港路線の縮小再編成などマイナスの影響が出ている地域があった。

以降、新幹線開業による地域社会への影響について、交通体系・まちづくり・産業・観光に分けて掘り下げていくこととする。

1．交通体系

新幹線開業における最大の変化は、交通環境の変化がもたらす社会環境の変化である。

北陸新幹線の概要でも述べたとおり、北陸新幹線が金沢まで開通した場合、東京へは最短 2 時間 7 分、金沢へは 15 分で行けることとなる。この移動時間の短縮は観光、ビジネス、ライフスタイルの変化につながり、既存の交通システムへ大きな影響を及ぼすと考えられる。特に、JR から第 3 セクターへ経営が分離する並行在来線の問題、空港との共存、２次交通の整備など課題は多い。

（1）東海道新幹線の代替補完機能

北陸新幹線の役割の 1 つとして東海道新幹線の代替補完機能があるが、平成 23 年 8 月に北陸経済連合会並びに関西経済連合会は「北陸新幹線による東海道新幹線の代替補完機能評価」と題した調査結果を発表した。これによると、東海地震の災害の発生により、東京－名古屋間の幹線交通網が寸断された場合、鉄道による移動では 1 日あたり約 20 万人に支障が発生し、出張や旅行などが全て取りやめになった場合の経済損失額は、1 日あたり約 50 億円と推定されている。

北陸新幹線が延伸し、新幹線および接続線による輸送能力が最大限に発揮された場合、迂回ルート選択による東西間の人的流動の回復は、

①金沢まで延伸している場合で、約 25%にあたる約 5 万人／日

②敦賀まで延伸している場合で、約 33%にあたる約 7 万人／日

③全線が開通している場合で、約 47%にあたる約 10 万人／日とされる。

また、北陸新幹線が代替補完機能を最大限に発揮することにより、移動に伴う消費やビジネス機会（消費減少による経済損失とビジネス機会の損失）が回復し、

①金沢まで延伸している場合で、約 12 億円／日

②敦賀まで延伸している場合で、約 17 億円／日

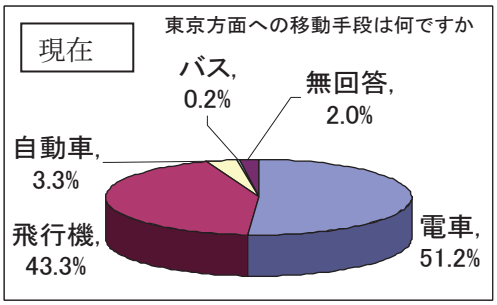
③全線が開通している場合で、約 24 億円／日
の経済的損失が回避される。

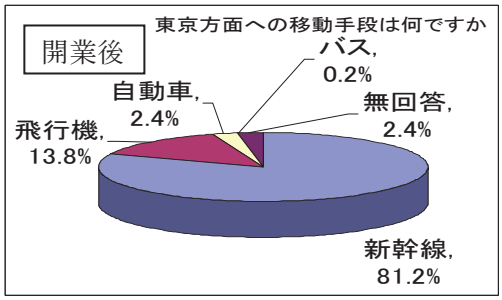
東日本大震災の経験から、近い将来に想定される東海地震の被害を最小限に止めることが求められており、北陸新幹線を敦賀、さらには大阪まで早急に延伸・整備する重要性が増大していると言えよう。

（2）移動手段の変化

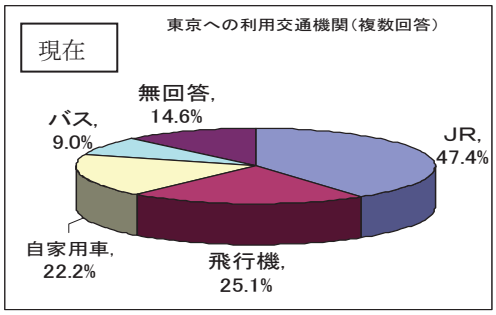
首都圏への出張や観光などの移動を考えた場合、他の交通機関から乗り換え無しで、しかも移動時間が短縮される新幹線へのシフトは確実に起きることが予想される。県内企業経営者へのアンケート結果からは、現在と新幹線開業後の東京方面への移動手段では「飛行機を利用する」の回答が 29.5 ポイント減り、新幹線へシフトするという結果が出た。また、県内在住者向けのアンケート結果からは、「飛行機」の利用は 14.3 ポイント、「自家用車」で 14.9 ポイント、「バス」で 5.5 ポイントが、それぞれ「新幹線の利用」にシフトしている。また、現在東京への移動に飛行機を利用している人限定で新幹線開業後の動向を聞いたところ、約 7 割の人が北陸新幹線開業後は「新幹線を利用する」と回答している。

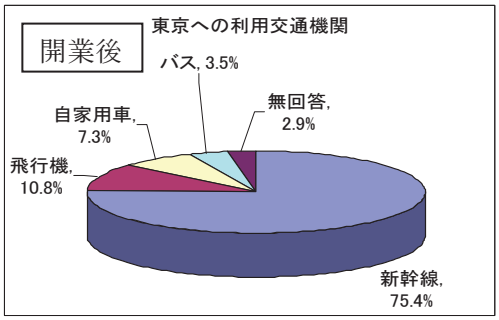
県内企業経営者へのアンケート





県内在住者へのアンケート





しかし、新幹線は一部荷物の輸送実験などの例が見られるが、基本的には“ヒト”を運ぶこと“がメインであり、“モノ”を運ぶのは、現在と変わらず主に貨物列車やトラック、船、飛行機である。

人の移動手段は変わるが、“モノ”の輸送手段は大きくは変わらないことから、高速道路、港湾、空港など総合的な交通体系全体を意識した、『全体最適』の視点からの各種対策が必要となるであろう。

（3）ライフスタイルの変化

移動時間の短縮はライフスタイルやビジネススタイルの変化をもたらすと考えられる。

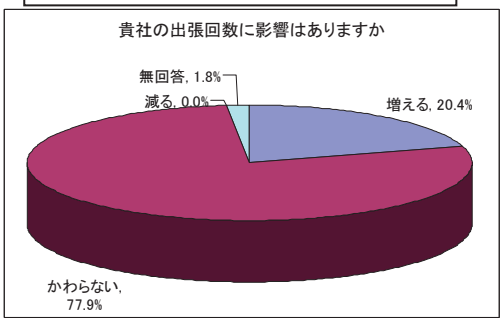
通勤・通学圏の拡大、遠距離出張や日帰り出張の増加、コンベンションやイベントの参加者の増加

などが予想される。

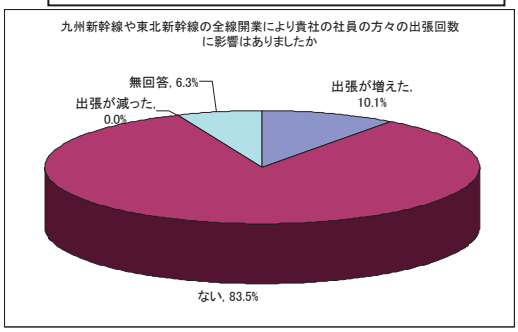
先進地の視察先では新幹線の開業により通勤・通学圏が拡大し、新幹線の定期券の販売数が２～10倍に増えている地区があった。

また、県内企業経営者へのアンケートでは、出張に関して全体の２割が「増える」と回答しているほか、商工会議所のネットワークを利用して実施した北陸新幹線沿線北関東地域の企業経営者へのアンケート（以下北関東地区企業経営者アンケート）でも、東北新幹線・九州新幹線の開通による社員の出張回数は、全体の１割が「増えた」と回答している。ちなみに「減った」という回答はゼロであった。

県内企業経営者へのアンケート



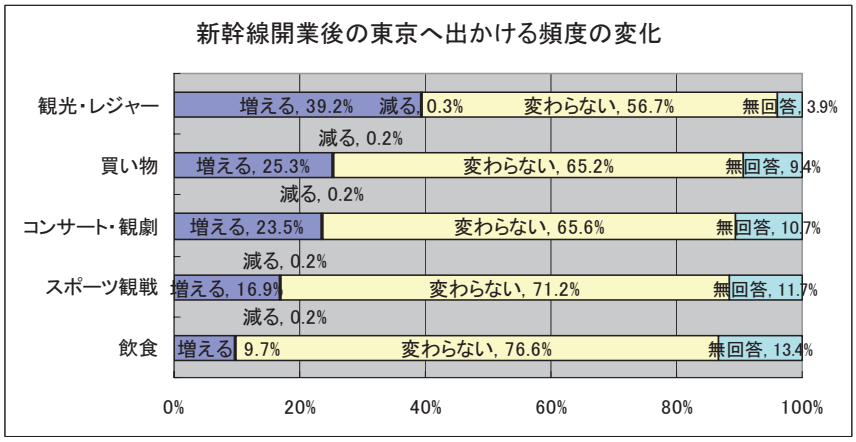
北関東地区企業経営者アンケート



地域経済流通経済研究所が平成 23 年 7 月に行った九州新幹線熊本駅乗降客アンケート調査では新幹線の利用目的としては「仕事」と「観光」が中心であったが、その一方で「冠婚葬祭」「コンサート・ライブ」「スポーツ観戦」「福岡空港の利用」「通院」と多岐にわたり、しかも一定数存在していることがわかった。しかもコンサートに関しては、遠くは愛知県・大阪府からの来訪であり、ついでに観光しているケースも見られる。

県内在住者へのアンケートでは、新幹線開業後の東京へ出かける頻度の変化を目的別で行ったところ、「観光・レジャー」では 39.2%、「コンサート・観劇」では 23.5%、「スポーツ観戦」では 16.9%の人が増えると回答している。とすれば、県内で魅力あるイベント、コンサート、演劇、スポーツ観戦を開催すれば、他県からも新幹線を利用して来県する可能性があることを示しているといえよう。

県内在住者へのアンケート



（４）並行在来線と空港

JR 北陸線が新幹線開業時に JR 西日本から経営分離され、新たに第 3 セクター会社が設立される。

整備新幹線の開業と同時に起きる並行在来線問題は、車社会の進展と人口減少社会の到来により乗降客の増加も望めず、「青い森鉄道」や「しなの鉄道」「肥薩おれんじ鉄道」などの各地に設立された第３セクター会社が赤字を計上するなど厳しい経営を強いられているところが多いようだが、高校などがある地域に新駅を建設するなど、利用者を増やすための取り組みも見られる。

県内企業経営者へのアンケートでも、並行在来線の運営への懸念の声が多かった。

また、富山空港との共存も大きな課題である。

定時性や（航空運賃に比べ）割安な運賃で飛行機に優位な新幹線に乗客等が流れるなど、新幹線の開業で苦戦している地方空港も多い。東京（羽田空港）などへ路線を持つ空港では、航空会社の撤退や機材の小型化などが行われている。しかし、全国の主要都市との間で、新たに路線を設けるなどして生き残りを図っている空港も多い。

各団体へのヒアリングやグループインタビューから、富山空港は駐車場が無料で、JR 富山駅や北陸自動車道富山インターチェンジとも近く、これまでの隣接県（石川や岐阜）からの利用者に加えて、さらに北陸新幹線沿線地域（長野、群馬など）からの利用が見込まれ、また、台湾や中国などの海外からのインバウンドも期待できる。

しかし、富山空港から関西や九州への便はなく、現在でも富山から「西日本」が遠く感じられている。大阪・名古屋方面の特急が金沢止まりとなる可能性が高く、関西方面への各種機会損失を最小限にする取り組みを鉄道のみならず航空関係においても考えていかなければならない。

（５）２次交通の整備

交流人口が増えれば、都市内交通の円滑化を図るために「路面電車」「バス」「タクシー」等との乗り継ぎの利便性を向上させ、観光地や出張先へのアクセスを改善する必要がある。

富山駅では、将来的に在来線の高架化の後、富山ライトレールと市電が南北に繋がり、富山駅高架下南北自由通路内において乗換えが可能となる予定である。在来線の高架化は新幹線開業後 2～3 年後の完成予定であることから、ライトレールの市電への乗り入れは新幹線開業時には実現しておらず、中心市街地に向かう環状線（セントラム）に乗り換えるために、駅から離れた電停まで数分歩き、電車を待たなければならない。

路線バスの乗降場は分散しており、観光客だけでなく、県民・市民にも非常にわかりにくいとの指摘がある。

各団体へのヒアリングやグループインタビューでは、「富山駅を降りた時の印象が良くない（顔がない）。消費しようとする気分にならない。」「2 次交通がよくないため、富山に来られたお客さんを自家用車で案内するしかない。」との声がある。各観光地等への、地元民ではなく「観光客」目線でのストレスをかけない案内表示や安全・快適に移動できる公共交通の他、レンタカーや駐車場の整備が必要となってくる。

視察先の広島電鉄㈱では「歩かせない、濡らさない、待たせない」をコンセプトに、10 年前から交通結節点の整備を行っている。JR 横川駅の敷地内で広島電鉄の路面電車に乗り換えられるように整備された例が有名である。同じく岡山駅は新幹線乗換口である２階の東西連絡通路から、雨に濡れることなく直接タクシーに乗ることができる構造となっている。

また、九州や東北では「指宿のたまて箱」や「Ａ列車でいこう」「リゾートあすなろ」などユニークな観光列車が運行されており、新幹線が運んできた観光客を各地の観光地（温泉地）に運んでいる。しかし、同じ県でも 2 次交通・3 次交通の整備が遅れれば新幹線効果が波及せず、地域間格差が拡が

る事例も見られる。

富山においては、富山地方鉄道が、西武鉄道から譲り受けた旧レッドアロー号を改装した特別車両「ALPS　EXPRESS（アルプスエキスプレス）」（デザイン監修：水戸岡鋭治氏）を運行し（平成 23 年 12 月 25 日から）、立山や宇奈月への誘客を図っているが、このような取り組みを通して、富山駅と県内各地の観光地を結ぶ 2 次交通を充実させていく必要があると思われる。

鹿児島～指宿間
「特急　指宿のたまて箱」

富山地方鉄道
「ALPS　EXPRESS（アルプスエキスプレス）」

共にデザイン監修：水戸岡鋭治氏

そして、大阪・名古屋方面からの特急が金沢止まりとなることは、関西方面からの観光客が金沢で降り、富山へ足を伸ばすことの機会損失になると同時に、富山から関西方面へ移動時の利便性が損なわれることとなる。

九州新幹線で 2004 年（平成 16 年）に先行開業した事例では、利用者の利便性を向上させるため、博多駅－新八代間で運行された特急「リレーつばめ」と新八代－鹿児島中央駅間で運行開始の新幹線「つばめ」とのスムースな接続を目指し、新八代駅の同じホームで待ち時間無しで乗り換えできる方式を採用した。そのため、利用客はストレスなく隣の列車に乗り換えが可能になった。

九州新幹線　部分開業時の新八代駅ホーム
特急と新幹線が同じホームで待ち合わせる

2．まちづくり

新幹線開業効果で交流人口は確実に増えることとなる。このチャンスを最大限に活かすために受け入れ態勢を整える必要がある。

富山駅では、富山県で唯一、既存駅へ新幹線が乗り入れるため、駅舎及び駅前広場など周辺施設を含めた、全体の基本方針や駅舎等の景観デザインをまとめ、現在、計画に沿った整備が行われている。富山駅は、将来的には南北に LRT が走り、全国的にも非常に特徴的な景観となる。

当プロジェクトチームでは新幹線先行開業地を視察した際、多数の視察先が「新幹線駅構内あるいは駅ビル内で特産品や土産物等の購買が完結してしまう点」を問題点として考えており、新しい富山駅の影響について討議した結果、「新幹線駅に集中する賑わいを駅前周辺や中心市街地に波及させることができるか」という点に課題が集約された。

富山県が行ったインターネット調査（2011.8）において、「駅にあると良い施設・店舗」を尋ねたところ圧倒的に支持されたのは「特産品を扱う土産物店や地場物の生鮮市場」である（支持率 92%）。また、「駅にあると良い飲食店の機能・タイプ」を尋ねたところ「特産品や郷土料理が味わえる店」がもっとも多くの支持を集めている（支持率 82%）。

また、富山商工会議所の議員で構成する委員会の会議において、富山の問題点として挙げられたものの 1 つに、「富山は海の幸のイメージが強いにもかかわらず、駅または駅周辺で海産物をまとめ買いできる施設が全くない」という意見も毎回のように挙がっている。以上のような市民の声を十分に考慮して駅周辺地区の有効活用について、具体的な全体イメージを出来るだけ早く市民に提示できるように整備計画の策定を進める必要がある。

その上で、新幹線駅と駅前周辺や中心市街地を結ぶ仕掛け作りが必要になると思われる。

なお、ヒアリング、グループインタビューの内容から、富山に対する不満の声があった一方、共通して次のような、富山のよさ（富山らしさ）の声があった。「住みやすさ」「治安の良さ」「安心安全」「勤勉」「自然／海、山、里山、川、街と自然が近い」「工業県」など、富山らしさを活かしたまちづくりへの取り組みが求められる。

３．産業

北陸新幹線開業によって、富山のビジネスマンの首都圏への日帰り出張が増加する。あるいは首都圏での営業を行うことが可能な時間が増加することが予想される。反対に首都圏や長野からの日帰り出張や富山県内での営業活動が増加することも考えられる。

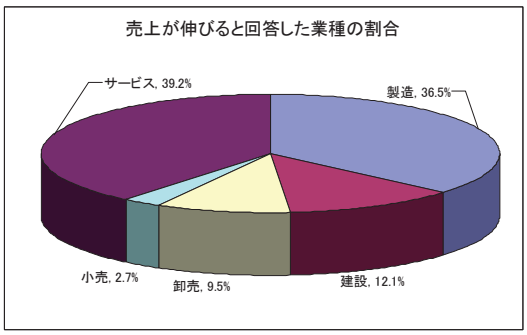
このことは、県内の出先機関や、大手企業の支社･支店が撤退してしまうリスクを孕んでいる。

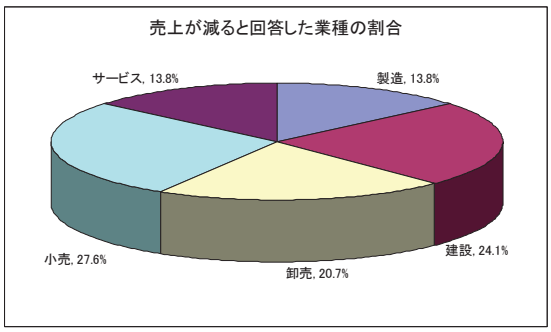
実際に視察先の長野では首都圏が日帰り圏内になったことで、売上等の減少により、地元百貨店の倒産や大型店の撤退といった問題も発生している。

また、近年、北陸地域には、外食、小売、サービス業を中心にいわゆる全国チェーン店の進出が加速しているが、北陸新幹線開業後はさらに進展することが予想される。八戸では、新幹線の開業と同時に、ビジネスホテルチェーンが進出したことで、価格競争などで地元ホテル・旅館業者が大きなダメージを受けたとのことである。

県内企業経営者へのアンケートでは新幹線開業による売上への影響については全体の 67.2%が「影響無い」と回答しているが、「売上が多少伸びる」(16.0%)、「かなり伸びる」(0.2%)、「少しは減る」(5.7%)、「かなり減る」(0.7%) と回答した企業の業種を調べてみると、「売上が伸びる」と回答した企業は製造業とサービス業で全体の 8 割を占めていた。また、「売上が減る」と回答した企業の業種割合はほぼ均等だが「かなり減る」と回答したのは建設業と小売業であった。小売業は金沢や首都圏へのストロー現象を懸念しての回答であると思われる。しかし、直近で開業した九州新幹線の熊本では、特に新幹線開業後のストロー現象は感じられず、売上も変化ないとのことであった。むしろ、新幹線開業前の郊外型大型店舗進出による影響のほうが深刻であったとのこと。

県内企業経営者へのアンケート





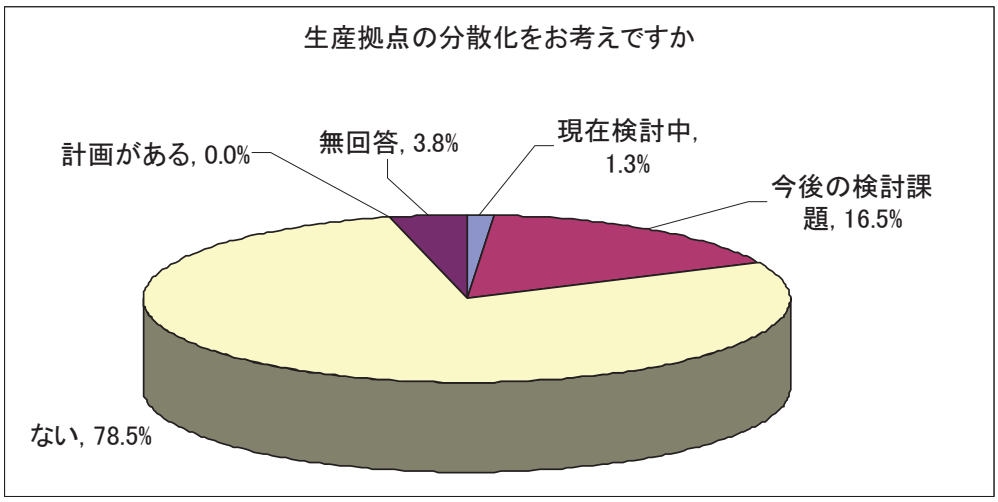
また、県内企業経営者へのアンケートで新幹線開業後の事業所の統廃合や他県への進出の可能性を聞いたところ、「統廃合がある」と回答した企業はゼロであったが、「検討中」と回答した企業が 2%（9社／内サービス業 5 社）あった。他県への支店進出の可能性が「ある」と回答した企業は 1.5%（7 社）、「検討中」が 3.1%（14 社）であった。多少なりとも影響が出ることがわかる。

逆に、北関東地区企業経営者へのアンケートで、東日本大震災を教訓に生産拠点分散の有無を質問すると、1 社が現在「検討中」であり、13 社が「今後の検討課題」としていた。

企業活動において北陸に魅力を感じるかとの質問には 14 社が「魅力ある」と回答しており、生産拠点の分散を現在検討中の企業は候補地を北陸としている。

さらに、北陸新幹線開業後、北陸への店舗や工場の進出計画の有無を聞くと、16.5%（13 社）の企業が「今後の検討課題」としており、今後の企業誘致にとって期待の持てる数字といえる。

北関東地区企業経営者へのアンケート



視察先の企業誘致については、「新幹線は“ヒト”を運ぶことはできるが、“モノ”は運ばない。」という考え方から取り組みが遅れている視察先もあったが、北上市のように新幹線や高速道路などインフラの整備ほか、豊富な水と勤勉な労働力、最先端技術の導入、大学との共同研究をアピールポイントに、首都圏や中京圏などでの企業進出説明会などを開催、企業誘致を進め、現在、工業団地 8 箇所、流通基地 1 箇所、産業業務団地 1 箇所を抱える一大集積地に育て上げている例もある。

他にも久留米市では、新幹線開業前に基幹産業である中心的な企業が経営破綻したことで、企業誘致では立ち遅れている面があるが、医療機関（高度医療機関）や学術研究機関が集積していることから、ドクターヘリの導入など医療を久留米ブランド戦略の 1 つとして推進し、メディカルツーリズムなどを計画中である。

富山には縦横に整備された「高速道路」や日本海側の総合的拠点港 5 港に選定された「伏木富山港」、国内のほか複数の国際路線を持つ「富山空港」などインフラが整っており、加えて、新幹線の開業で、更にアピール材料が増えることとなる。この恵まれた環境と長い歴史の中で集積してきた医薬品製造業、ＩＴ産業、機械・金属産業等の伝統・文化・ノウハウを活用し、新たなマーケットに適した新産業の創出が課題である。

４．観光

観光による交流人口の拡大は経済波及効果が大きく、地域の活性化に大きく寄与する。また、観光は旅行業、宿泊業、輸送業、飲食業、土産品業等極めて裾野の広い産業である。

北陸新幹線の開業は間違いなく、「富山の観光」にとって大きな変化をもたらすと思われ、各産業にとっても様々な影響が予想される。ここでは、富山の観光についての課題を検証してみることとする。

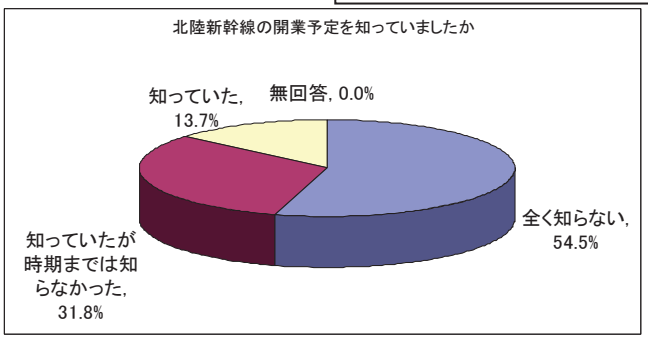
（１）「富山」の知名度

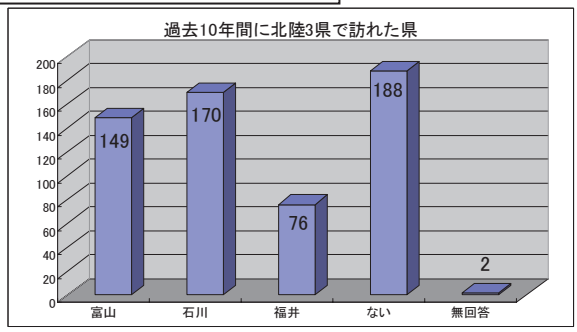
現在、旅行会社の商品プランの策定において、コースを組む際「北陸」を単位とすることが多く、観光都市である「金沢」に比べ、観光としての「富山」というブランドの認知度は依然として低いと考えられる。

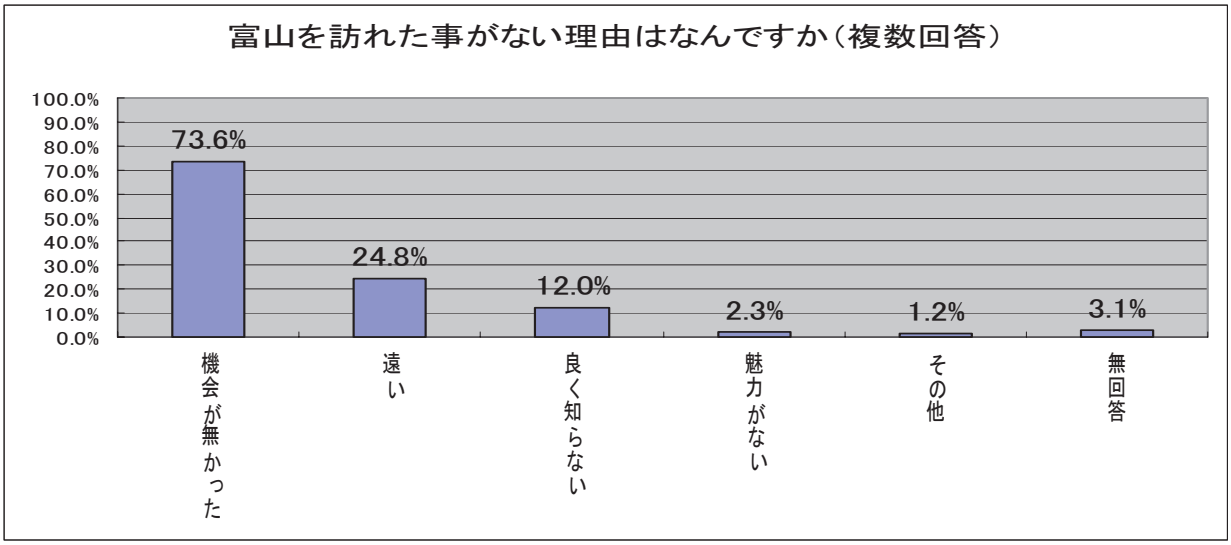
県外出身者へのグループインタビューや北関東地区および首都圏在住者へのアンケートでは、県外人の北陸新幹線開業に関する認知度は低く（北陸新幹線が金沢まで延伸することを知らない）、首都圏などからどうしても「遠い」イメージがある。

視察先の九州では、鹿児島商工会議所及び熊本商工会議所、福岡商工会議所など、九州新幹線直通便が乗り入れる関西や中国地方の沿線主要駅で共同キャンペーンを実施するなど、九州地方が一丸となって、「オール九州」での観光客の誘致を図っている。また、近畿・九州・沖縄の 12 商工会議所は「九州新幹線を活用した西日本活性化研究会」を発足させ、近畿と九州の経済交流の促進も図っている。富山においても、北陸各地域や長野、岐阜などの隣県と連携した取り組みが課題となってこよう。

北関東地区および首都圏在住者へのアンケート







（２）観光商品の開発

観光商品といえば「観光＋買い物＋食」であるが、「富山旅行」という商品が旅行会社の店頭にないというのが現状である。

日経リサーチ「地域ブランド戦略サーベイ（2010 年　全国約 2 万人へのインターネット調査）」では、満足度の高い観光地ベスト 30 に立山黒部アルペンルートや黒部峡谷、五箇山の 3 箇所が入り、県別では 3 位にランクされているが、単独の観光ブランドとして認知度は低く、観光資源を「商品化」できていないといえる。

旅行代理店の声として、「例えば「北陸」という観光商品を考える場合、和倉温泉や加賀温泉で宿泊、東尋坊や兼六園、２１世紀美術館の観光、そして金沢市街地での買い物となる。」「富山にも、「瑞龍寺」や「アルペンルート」などの有名な観光地があるがそれだけでは観光商品になりにくい。アウトレットなど富山にも買い物ができる（したい）ところがほしい。」との意見があった。また、現在、富山でコンベンション、学会等が開催される場合、富山ではなく金沢で宿泊する人が多いとの指摘もある。

アンケートでは北陸新幹線が開業したら「富山に行ってみたい」と 76%の人が回答しており、その理由は「食べ物がおいしそう」が約半数を占めている。旅行先の決め手として食の魅力はウェイトが高いといえる。前に「３．まちづくり」においても述べたが、インターネット調査において「駅にあると良い施設・店舗」で圧倒的に支持されたのは「特産品を扱う土産物店や地場物の生鮮市場」であり、「駅にあると良い飲食店の機能・タイプ」は「特産品や郷土料理が味わえる店」である。

視察地の事例を見てみると、青森市は魚介類が豊富であることから、食を生かした取り組みとして、「寿司クーポン」（ＪＲミールクーポン）や「古川市場のっけ丼」（青森商工会議所が実施）などを実施しており観光客にも好評である。

「古川市場のっけ丼」（青森）

八戸市では、中心市街地に八戸の食材や郷土料理を提供する八戸屋台村「みろく横丁」をオープンさせた。屋台村としては全国でも先進地であり、全国から多くの観光客が訪れている。最近では女優・吉永小百合を活用したＪＲ東日本の「大人の休日倶楽部」で取り上げられたこともあり、市民のほか首都圏を中心に多くの観光客が訪れている。このほか、八戸港で水揚げされた魚介類が豊富に並ぶ「八食センター」は、八戸駅からワンコインシャトルバスが運行され、多くの観光客が訪れている。

「みろく横町」（八戸市）

熊本城横に新規にオープンした飲食・物販施設「城彩苑」

熊本市では、それまで熊本城から阿蘇を見学して湯布院に抜ける観光パターンが主流で、しかも熊本城内には飲食･物販施設がなかった。そこで熊本城を訪れる観光客の消費喚起を狙い、熊本城の横にある桜の馬場に「城彩苑」や「湧々座」といった観光・物販・飲食施設を新幹線開業に合わせオープンさせた。結果、開業半年で年間目標入館数の 80%を達成した。

久留米市では「とんこつラーメン」の発祥地であるほか、「やきとり」や「筑後うどん」などの名物料理もあり、Ｂ級グルメの聖地事業として、商工会議所が中心となり様々なイベントに取り組んでいる。また、体験交流型観光の充実として「まち旅博覧会」を企画。本当に久留米を知っている人がナビゲートし、現在 81 のプログラムが用意されている。今後、ツアーが組めるように、通年でまとまった人数が受け入れられるプログラムを増やしていきたいとしている。久留米市の方針としては、九州最大の都市である「博多」を訪れた人を「久留米」に呼び込む、いわゆる「Ｊターン戦略」を打ち出している。

「まち旅博覧会」
パンフレット

「１．交通体系（５）2 次交通の整備」でも述べたが、九州･東北のユニークな観光列車の運行は「目的地（観光地）」へ観光客を運ぶだけでなく、「乗ること自体が楽しみとなる列車」として、もはや観光の『目的』となっている。これは、「デザインの力」によるところが大きい。当プロジェクトの視察先でもあった「九州新幹線」や「岡山電気軌道㈱（両備グループ）」は水戸岡鋭治氏（ドーンデザイン）によるデザインを採用しており、報道機関等で非常に注目を集め、“デザインが生む体験価値”によって全国から観光客を呼ぶことに成功している。富山でも活かすべき事例といえる。

（３）おもてなし意識の醸成・高揚

富山県は歴史的に製造業や農業に従事する人が多く、サービス業や飲食業に従事する人の割合が少なかったこともあり、県外・海外から訪れる観光客を迎え入れる際の「おもてなし意識」の温度差が指摘されている。富山県民自身は不快を感じていないが、首都圏等でより良いサービスに慣れている観光客にとっては、「サービスが不十分」「レベルが低い」と感じられるケースが多いとの声がある。

富山県が実施したインターネットによる、近隣５県の主要観光地についてのリピーター率調査（H23.6）では、富山県の主要観光地は再来訪意向が高いにもかかわらず、リピーター率は低くなっている。しかし、長野、金沢の観光地は再来訪意向よりも実際にリピートする率のほうが高い。

来訪者にとって、その土地でのおもてなしがリピーターにつながることや口コミとして広がることが多いことから、都心部等での高いサービスに慣れている来訪者を意識した接客、おもてなし意識の醸成が不可欠であるといえる。

視察先では、新幹線開業準備の取り組みとして、地域資源の発掘や歴史･文化を再発見し来訪者へのおもてなしに役立てる為ご当地検定の実施やおもてなしマスター育成講座、接客講座を開催している。

富山県も開業準備としてハード面だけでなく、県民・市民一体となった意識向上への取り組みが必要である。

Ⅳ．北陸新幹線を活用した地域活性化への提案

前章では、新幹線開業における富山への影響と課題について、先進地の事例などを参考に考察してきた。本章では、これから新幹線の開業に向けて、先進地の事例に学びながら、北陸新幹線を活用した地域活性化へのヒントを、交通・まちづくり・産業・観光の分野について考えていきたい。

１．交通体系全般について

前章でも述べたように、また、視察先でも幾度となく聞かれたのが、「新幹線は“ヒト”を運ぶが、“モノ”は運ばない」という言葉である。確かに“モノ”を運ぶのは、現在と変わらず貨物列車やトラック、船、飛行機であろう。

以下は、新幹線開業を富山の総合交通体系の中のひとつとして捉え、今後、未来の「富山と日本」、「富山と世界」をつなぐチャンスとして捉えて考察したものである。

（１）総合交通体系における富山の強みを自覚

【港湾】

北陸新幹線の開業は東京や軽井沢といった都市や観光地との時間的距離が大幅に縮まることに注目されることが多いが、当プロジェクトチームでは、北陸新幹線沿線である「長野県」や「群馬県」、「埼玉県」などの、いわゆる「北関東圏」との時間的距離が大幅に縮まることや「北関東圏」での「富山」や「北陸」の認知度が大幅に向上するであろうことに着目した。

なぜなら、富山県は北関東圏にはない海岸を有しており、日本海側の総合的拠点港に選ばれた伏木富山港を保有している。これらの資源を、北陸新幹線開業を機に大々的にPRすることにより、心理的に近くなった北関東圏からの貨物の取り込みも期待できる。

【空港】

富山空港は、富山駅や富山市の中心市街地まで車で15分と全国的にも珍しい、貴重な“都心に隣接した空港”と言える。この抜群のアクセスを北陸新幹線沿線地域にPRすることで「北関東圏」から富山空港を経由した海外旅行プラン等の増大が期待できる。「北関東圏」から羽田空港や成田空港へのアクセスは非常に悪いこともあり、富山空港の利用の可能性は十分にあると考えられる。そのためにも、富山空港の機能充実がより一層求められる。

北陸新幹線開業によって、短期的には「富山－羽田便」の減便も想定されるが、それを補うチャンスも広がる可能性がある。グローバル時代の到来を迎えて、空港は地方都市・地域経済にとって、より一層、重要な役割を担うことになるのではないか。

富山空港は富山駅から車で15分という抜群のアクセスの良さを最大限に活かすためにも、LCC（格安航空会社）の路線を誘致できれば空港発展の大きな可能性があり、今後も研究を継続していくことが求められる。

また、短期的には小型機材を用いて短～中距離のローカル路線を運航する航空会社との連携が重要であろう。例えば、「富山空港から関西国際空港や大阪国際空港（伊丹空港）」といった航路も考えられ、サンダーバードが金沢止まりとなることも想定されている中、「飛行機」が良い意味で「新幹線」「鉄道」「高速バス」「高速道路（自動車）」と競争することは富山県民、富山県経済のプラスにつな

がる。

【高速道路】

「長野県」や「群馬県」などの北関東圏の企業にとって、首都圏とは“逆”の方向に位置する北陸地域の認識は非常に低いのが現状であろう。しかしながら、新幹線開業によって時間的距離が縮まることにより、「富山」や「北陸」の認知度が向上し、富山への進出など投資意欲も高まることも想定される。視察先進地の事例や北関東企業経営者へのアンケートから、「高速道路網の充実」は企業立地においてかなり上位の条件と考えられている。高速道路や港湾、空港など「物」を運ぶ路線に加え、新幹線という「人」を運ぶ路線を持ち、製造業の集積度が高いことなど、インフラ整備が進んでいる富山県の特徴を北関東へ十二分に PR し、各種の機会損失を最小限にする取り組みが求められる。

（2）富山駅における乗り換え、乗り継ぎネットワークの整備等

富山駅前の乗り継ぎの利便性向上の必要性については前章にて述べた。

ここでは富山駅を中心とした市内交通の円滑化について考えてみる。

基本的には、市内交通の円滑化を図るために「路面電車」「バス」「タクシー」等との乗り継ぎの利便性を向上させ、観光地や出張先へのアクセスを改善する必要があると思われる。

在来線の高架化は、新幹線開業後 2～3 年後の完成予定であることから、新幹線開業時には少なくともセントラムが新幹線駅舎内へ乗り入れて、新幹線からの乗り継ぎの利便性を確保するなどの工夫を行い、加えて、わかりやすい案内表示の設置が必要である。

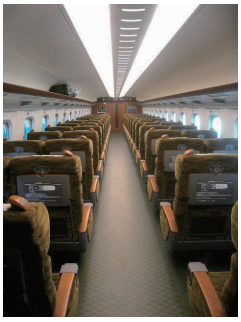
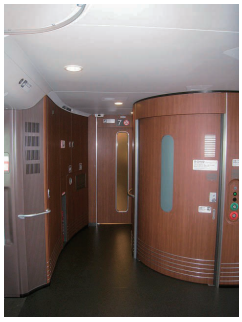
歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを目指す富山市においては、より一層、「乗り換えのしやすさ」について配慮が重要である。

（3）路面電車の延伸の促進

現在、富山大学では工学部・五福公園方面へ路面電車を延伸させる構想を打ち出しており、また、他の地域でも地元への延伸を期待する声が聞かれるなど、路面電車延伸への期待は高い。富山ライトレールや環状線（セントラム）の成功例のように、未来を見据えた、新たな需要を開拓する可能性を追求することが必要ではないか。

さらに、新幹線と空港との共存を考える場合、富山空港と富山駅を結ぶ路面電車の路線新設（延伸）は、交通渋滞の発生しない路面電車によって、富山駅と富山空港のスムーズな結節を可能にし、前述した「富山駅と富山空港の近さ」をさらに広く PR することが出来る。

（4）新幹線オリジナル車輌の導入

写真左：九州新幹線「さくら」

写真中・右：「さくら」の内装

九州新幹線では全線開業を機に、新型車両の導入を行い、開放的でゆとりある内装を採用し、乗客

に“新幹線そのものに乗る楽しさ”を提供し、好評を得ている。北陸新幹線においても、金沢開業時には次世代車両「Ｅ７系」を開発導入が計画されているが、機能面だけでなく、乗客に“乗ってみたい”と感じてもらえるオリジナルの内装を備えた車両の導入が必要である。これまで、県等がＪＲに対し北陸新幹線車両への地場産品の活用について要請しているところであり、実現を図っていくべきである。

（５）関西方面への利便性確保

前章で述べたとおり、関西方面へ向かう場合の金沢駅でのサンダーバード（特急）への乗換え利便性の確保は、関西方面との結びつきが強い富山県経済全体にとって重要な課題である。このため、ホームの運用や運行ダイヤの面で極力円滑な乗換えとなるよう、ＪＲ等関係機関に対して要請していくべきである。

また、今後、金沢以西への整備延伸については、敦賀までの着工に向けた動きが見られるものの、敦賀から大阪までの整備に関しては、未だ先行き不透明な状況にある。こうした環境にあって関西方面への利便性を確保しておくためにも、国土交通省が導入を検討するフリーゲージトレインを富山駅にてリレー方式で暫定的に運行させる案も考えられる。大阪までのフル規格整備が整うまでの暫定的な措置として、フリーゲージトレインの研究・開発について、ＪＲ等関係機関への働きかけが必要であろう。

２．まちづくりについて

新幹線開業までの約３年間で、富山の街はまたさらに大きく変化することが予想される。

現段階では、整備される富山駅前だけでなく、中心市街地において新たな再開発事業が計画されており、まちなか居住人口の増加に加えて、多くの市民、県民、観光客で賑わう中心市街地を目指し、各種取り組みが進むと思われる。ここでは、北陸新幹線開業との相乗効果について考えてみたい。

（１）「路面電車」の価値追求

全国の視察先では、富山市の「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」について、市民にも将来が見える形で着実に事業が進められている点や「ポートラム」「セントラム」の車輌だけでなく駅や電停等を含めて、近代的なデザインで統一的、一体的に整備されている点に対して賞賛の声を数多く聞いた。「ポートラム」「セントラム」自体への直接的な視察だけでなく、各種コンベンションの誘致に好影響を与えていることなど、間接的にも大きく貢献していると考えられ、富山市のまちづくりに関する取り組みには、さまざまな経済波及効果があると考えられる。

将来的には、富山駅の高架化にあわせた南北路面電車の一体化や富山地方鉄道上滝線への市内電車の乗り入れなど、総延長約 25km に及ぶ「LRT ネットワーク」を形成する構想の実現など、今後も継続的に、市民や観光客にも愛される「路面電車」として先駆的な取り組みが求められる。

また、民間事業者自身が「セントラム」をはじめとした路面電車とさまざまなコラボレーション事業を企画実行し、イベント等で中心市街地（まちなか）に賑わいを創出する取り組みなどは際限なく考えられる。また、各種公共交通機関や関係機関との連携によるパーク＆ライドの取り組み等により、中心市街地により多くの人が集まる仕組みづくりに関しても継続的な実施が必要である。

（２）富山駅前の賑わい創出

駅前広場と駅前交差点のバリアフリー化の促進、歩行者の安全性と駅周辺の円滑な歩行者空間の確保や周辺の商業ビル等との回遊性を高め、駅周辺地域にも新幹線開業効果を波及させることが必要である。

富山を訪れた旅行者や出張者が富山駅を出て一望するまち並みの印象は、即、富山の印象に直結し、滞在中の消費意欲や期待感に大きな影響を与えると思われる。また、県・市民にとっても駅周辺地域の賑わい創出は必要不可欠なものであり、対策が望まれる。

（３）観光案内標識等の整備

観光における富山県の問題点として、繰り返し指摘されるのが「観光案内標識の少なさとわかりにくさ」である。また、大手旅行代理店や県外出身者のグループインタビューにて、観光客の要望や不満の中には「観光案内所の場所がわかりにくい」「観光案内所の数が少ない」という声や訪日外国人旅行者からの「多言語対応の標識（案内板）が少ない」との意見が聞かれた。視察先の九州各地や広島、岡山では４ヶ国語表示が標準である。

これには徹底的に旅行者や利用者の視点に立ったまちづくりが必要となり、実際に旅行者の生の意見を取り入れ、交流人口増加に備えたまちづくりが求められる。観光案内所は富山駅構内の新幹線出口から、出来る限りすぐに視認できる場所に設置し、中心市街地等を含め、市内各所に無人観光案内所等も複数設置して、観光客が容易に情報収集できるようにすべきである。また、観光案内標識等には、是非「富山らしさ」を強く意識し「薬」をイメージさせる案内板の採用も考えられる。

さらに、若い世代を中心にスマートフォンが普及してきたこともあり、観光客が必要とする、上記の観光案内情報に加えて、店舗の各種クーポン情報やセール情報などを快適に活用することが出来るようにWi-Fiなどの高速無線通信インフラの整備や情報を提供するアプリケーションの開発等においても開発費等の補助等の支援策やその他、専門家による支援など充実した環境の整備が望まれる。

３．産業基盤強化・人材育成について

ここでは、「日本海側最大の工業集積地」である富山が、「新幹線開業による北陸・富山の認知度が向上」することを活用し、産業基盤強化や人材育成に繋げていくことについて考えてみたい。

（１）頭脳交流拠点として知識集約型産業の集積地へ

「人」を運ぶ新幹線開業を「産業」に活かす視点で議論した際に、当プロジェクトチームがポイントとしたのは新幹線が「人」つまり「頭脳」を運ぶことから「頭脳交流」という視点である。

既に中国で見られているように、今後「人件費高騰」が各国において進み、安価な労働力を得ることを目的としたコストダウンを目指す海外移転は徐々に難しくなる。また、グローバル化が進む現代にあっても研究開発機関などの企業において高付加価値を生み出す“心臓部”は日本に残る可能性が高い。このような時代にあって、より重要性が高まるのは、知識・経験を持つ「頭脳」「人」が集まる地域であろう。富山は既に、医薬品製造業等の集積により研究機関の充実が進んでいるが、今後はその重要性、価値はさらに向上していくことが考えられる。

北陸新幹線開業によって時間的距離が短縮されることにより、技術的打合せや折衝も頻繁に出来るようになるであろう。これらを最大限に活かすためにも「知識集約型」産業の誘致や「知識集約型」機

関・施設の積極的誘致が必要となってくる。具体的には、富山にしか存在しない研究施設の誘致や研究機器の導入により「頭脳」を富山に集める仕掛けが求められる。

【知識集約型産業とは】

事業活動を営む上で、知識労働への依存度が高い産業のことで、労働集約型産業の一種。一般に、研究者や技術者を数多く抱えており、コストに占める研究開発投資の割合が高い。ソフト開発等の情報処理産業、バイオ等の研究開発型産業、ファッションやデザイン関連産業などが典型とされる。

（２）伝統に基づいた産業を基盤に新市場開拓

これからの企業誘致には、富山県の基幹産業との連携やコラボレーション、富山県ならではの産業支援政策などの他地域とは差別化した企業誘致策が必要である。

前章でも述べたが、北上市では自動車の金型やめっき等の基盤技術関連企業の集積などから、セントラルや関東自動車の一大工業団地を形成した。また、地元の大学と共同研究開発や東北で唯一の最先端機器を「北上市イノベーションパーク」内に持ち、中小企業の利便性と生産性に役立っている。

富山県には医薬品製造業、ＩＴ産業、機械・金属産業等が長い歴史の中で蓄積してきた伝統・文化・ノウハウの集積がある。それを基盤とし、富山の豊富な自然を活用した「メディカルツーリズム」「ヘルスツーリズム」「森林セラピー」などの裾野の広い健康関連産業の創出が可能であろう。

（３）人材を呼び込み、人材を活用する街へ

地方都市にある「日本で最も人気のある」大学に、秋田県秋田市の公立大学法人「国際教養大学」や大分県別府市の私立「立命館アジア太平洋大学」がある。これらの大学はグローバル化に対応した特徴的なカリキュラムを行い、実績を積み上げることで、日本全国、世界から人材を集めることに成功している。

これらの事例は、同じく地方都市のひとつである富山の「人材育成」においても、さまざまな可能性があると捉えることができる。単に大学を新設することだけに捉われず、既存の大学や高等専門学校等において、特徴的なカリキュラムを行い、実績を積み上げることによって、一地方都市が全国・世界から人を呼び込むことが出来る事例である。全国有数の教育県である富山県では、常に優秀な人材を県外に輩出してきたが、逆に「県外から富山に呼び込む」あるいは「真に優秀な富山の人材に“学びの場”として地元を選んでもらう」という視点で取り組むことが必要である。

また、県内企業や研究機関においてもインターンシップや修学旅行のテーマのひとつに、富山の産業観光、就業体験等を全国の大学生や高校生にＰＲするなども考えられる。

北陸新幹線開業により、首都圏からの時間的距離が短縮されたことを材料に「人材を呼び込み、人材を活用する街」への取り組みは必要であると思われる。

（４）地元資本連携によるブランド化、ポジショニング戦略

富山市の中心市街地に平成 22 年 10 月にオープンした「地場もん屋総本店」は予想をはるかに上回る客数、売上となっている。この成功要因の一つには「地元産の安心、安全」のイメージがあるように思える。また、「地元を応援したい」という市民感情の高まりも地元産の消費拡大に繋がっていると考えられる。

すでに水産物、畜産物、農産物や特産品等で取り組まれている「地元で連携して、ブランド化を図り、販売を拡大していく手法」をさまざまな業種で行うことで地域の活性化につながっていくと思わ

れる。具体的事例としては、新潟県燕市の「磨き屋シンジケート」が有名であり、富山県でも「越中富山お土産プロジェクト」などが挙げられる。

大手資本と単に価格競争を行うのではなく、大手資本にはできない、付加価値をつけた「地元密着」「かゆいところまで手が届く」サービスや商品等を中小・小規模事業者が互いに連携して提供することが、地域での今後の生き残り策の一つと考えられる。地元企業同士が、共に強みを持ち寄って、“地元のお客様や観光客等に”満足いただけるような商品・製品開発、サービスを行うことによって、大手資本と健全な競争を行い、地域経済の活性化に繋げていくべきである。

写真：　2011 年度グッドデザイン賞（パッケージ部門）を受賞した「越中富山お土産プロジェクト」

審査委員の講評：共通のラベルを施したパッケージに、おすそわけ感がほどよく表現されていて好感が持てる。少量多品目という考え方は時代の嗜好にも合っており、単品だけでなくギフトとしての組み合わせを楽しめるところも良い。また、おすそわけという古くからの精神文化を伝えていくという意義も評価したい。

4．観光・食について

前章では「富山の観光」についての課題は、知名度アップ、観光商品の開発、おもてなし意識の醸成であると述べた。以下、その課題についての対策を考えていきたい。

（1）「北陸はひとつ」～知名度アップへの対策～

①北陸全域、北陸新幹線沿線地域の連携組織によるキャンペーン実施～

北陸新幹線の開業効果を最大限に高めるためにも、北陸三県や長野県・新潟県を含めた開業地域全体でのキャンペーン実施は必要不可欠である。あるいは観光地として名高い世界遺産の白川郷や飛騨高山を持つ岐阜県飛騨地域まで広めることも視野に入れる必要がある。

いずれにしても、各県が個々で異なったコンセプトを抱きながら行うキャンペーンだけでは、観光において、主なターゲットとなる首都圏での PR は不十分になりかねない。全国的に見ると北陸三県の人口規模、経済規模、予算規模は非常に小さいため、互いに連携し合い、より強いインパクトを与えられるよう、北陸三県・北陸新幹線沿線全域が一丸となった組織をいち早く結成し、大々的なキャンペーンの企画が求められる。

②デスティネーションキャンペーン実施（北陸地域共同実施）

「デスティネーションキャンペーン（以下 DC と記述）」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）。富山県では単独で過去に 2 回実施した実績がある（1983 年（昭和 58 年）、1996 年（平成 8 年））。

平成 23 年度においても東北新幹線が延伸した青森県（4 月～7 月）や九州新幹線が全線開通した熊本県・宮崎県・鹿児島県が実施している。開業効果を最大限活用するために、平成 26 年度末の

北陸新幹線開業後の早い時期に、石川県等の北陸地域共同で実施できるよう準備が必要である。

③情報発信のプロフェッショナルの活用

熊本県では「くまもとサプライズ」という県民運動に「くまモン」というイメージキャラクターを作り、九州新幹線全線開業に合わせてデビューさせ、観光のターゲットとした関西地域を中心に各種ＰＲを行っている。「くまモン」デザインを活用して開発された商品は 420 件、1000 アイテムに上り、熊本のＰＲだけでなく、経済波及効果も非常に大きく、ゆるキャラグランプリ 2011 王者となった。

これは、熊本県が映画「おくりびと」脚本家の小山薫堂氏（熊本県天草市出身）を総合アドバイザーとして戦略的に取り組みを展開していった結果である。

「富山」の情報発信を最大限に行うためには、熊本における小山氏のような日本を代表する「情報発信のプロフェッショナル」を活用した各種展開も検討すべき事項である。富山の魅力を伝えるために、話題性の高い情報を県民市民や首都圏に住む人々へＰＲできる情報発信の戦略について検討することが必要である。

写真左：広島電鉄でのＰＲ車内吊広告

写真右：くまモン

④首都圏･関西圏でのＰＲ

青森では、開業前に大型観光キャンペーン「東京ジャック」と銘打ち、観光キャラバン隊などを結成するなど、多面的な展開を行った。また、熊本では「くまモン」を武器に、東京ＪＲ山手線の中吊広告や関西でのラッピング電車の運行など精力的に行った。

首都圏や関西で開催される各種のお祭りやイベントで、北陸・富山の食や伝統芸能等を PR、パネル展などを開催することは有効な戦略である。

〈大阪でのラッピング電車の運行〉

（２）観光商品の開発への対策

①コンセプト観光列車の運行（ＪＲ高山線等）

北陸新幹線開業に伴い、北陸地域の観光地だけでなく、その周辺に位置する観光地へ向かうルートが変更になる事が考えられる。

年間約 250 万人が訪れる観光地「高山」へ、首都圏から向かうケースについて考えてみる。現在、東京駅からＪＲ東海道新幹線で名古屋まで行き、名古屋発富山行きの特急ひだに乗った場合、最短で 4 時間以上かかる。また、東京駅から長野新幹線で長野駅、あるいは新宿から出ている特急あず

さで松本駅まで来てからバスに乗り換える場合も 4 時間から 5 時間の旅となる。

これが北陸新幹線開業後は、北陸新幹線で富山まで行きＪＲ高山線で特急に乗り換えた場合、3 時間 40 分を切ることが予想される。速達性の面だけでも富山経由高山行きが主流となる可能性がある。

ここで、移動時間の短縮効果をさらに高める提言として、遊び心溢れるコンセプト観光列車を「富山－高山」間に走らせることを提案したい。

九州新幹線全線開業に合わせて運行された鹿児島～指宿間の「指宿のたまて箱」や熊本～宮地間の「あそぼーい」、熊本～三角間の「Ａ列車でいこう」が非常に人気となっていることから、富山においても可能性は大きい。

白いくろちゃんシート

木のプール

図書室

畳敷

写真上：
特急「あそぼーい」
写真左：
「あそぼーい内装」
子供が楽しめる設備

特に、熊本～三角間を結ぶ観光列車「Ａ列車でいこう」は、「16 世紀大航海時代のヨーロッパ文化、古きよきあまくさ」をコンセプトに、上質なヨーロッパの大人の旅を演出するシックな装いが特徴的で、車内は南蛮文化をイメージしたシックな雰囲気となっており、西洋風にデザインされた客室のバーカウンターでは、地元の特産品を使ったお酒などを提供している。列車名の頭文字である「A」は、コンセプトから、大人 (Adult) や天草 (Amakusa) の頭文字から取られている。

「Ａ列車でいこう」

Ａ列車の車内：ヨーロッパの大人の旅を演出するバーカウンターがある

三角駅舎：南蛮風に改築された

前章でも述べたが、九州･東北のユニークな観光列車の運行は「目的地（観光地）」へ観光客を運ぶ 2 次交通の役割だけでなく、「乗ること自体が楽しみとなる列車」として、もはや観光の『目的』となっている。キャッチコピーも含めた「デザインの力」によって、移動している間も楽しい時間と空間を演出している。

この観光列車によって、新たな魅力が加わり、これまでになかった「富山と飛騨地域を組合せた観光ルート」が提案できる。高山線沿線の「おわら　風の盆」で全国的に有名な八尾を訪れる観光客も期待できる。また、神通峡春日温泉の最寄り駅である笹津駅をコンセプトに合わせたデザインへ改築することで新たな観光拠点を作ることも考えられる。駅舎またはホーム、車両、電車の内装など全てを統一したデザインが生む体験価値が観光商品となる。

すでに富山地方鉄道では、九州新幹線をデザインした水戸岡鋭治氏監修の新型車両「ＡＬＰＳ

ＥＸＰＲＥＳＳ（アルプスエクスプレス）」の運行を平成 23 年 12 月より始めており、温かみのあるレトロな内装で観光客に人気を博している。富山駅を基点とした富山ライトレールや環状線セントラム等の路面電車や黒部峡谷鉄道のトロッコ列車等と組み合せることで「電車のまち　とやま」のブランド化につなげていくべきである。

開業効果を沿線周辺に広げ、富山の観光資源と連動させるためにもＪＲ各社等関係機関へ、観光列車運行の要請をしていくべきである。

写真：富山地方鉄道「ＡＬＰＳ　ＥＸＰＲＥＳＳ（アルプスエクスプレス）」
水戸岡鋭治氏監修で列車全体に温もりのある演出が施されている。（撮影：富山県ロケーションオフィススタッフ）

②立山黒部アルペンルート・立山連峰の価値向上

国内外から年間約 100 万人の観光客が訪れる立山黒部アルペンルートであるが、北陸新幹線開業後に見込まれる変化として、富山側から入る観光客の増加が挙げられる。観光ルートは富山側からと長野側の２ルートあるが、過去に長野県側（大町側）の PR がさかんに行われたこともあり、首都圏からの観光客の多くは大町から立山黒部アルペンルートに入り、室堂で折り返して、他の山岳リゾート等へ向かったり、首都圏に戻っている。開業後は、富山側から室堂に入るほうが時間的にも短縮されることが想定され、この機会に富山県として 「立山黒部アルペンルート」を大々的に PR していく必要がある。富山の市街地から 3,000m 級の山などの大自然まで非常に近い“街と自然の近隣性”も富山の魅力との指摘もある。富山側からは立山連峰を望むことができるという長野県側にはない差別化ポイントもあることから、富山駅を経由した新たな観光ルート（観光プラン）の確立が望まれる。

立山黒部アルペンルートの富山側からの価値向上案として以下の 3 点を挙げてみた。

a. 通過型の観光から着地型の観光へ

立山黒部アルペンルートは基本的には、様々な種類の乗り物での移動と室堂周辺の散策、並びに立山登山が中心の観光となっているが、富山県側には立山山麓地域などでの体験型の「エコツーリズム」と呼ぶことができる観光の可能性を秘めた自然が多く存在する。宿泊を伴う着地型・体験型ツアーの幅広い開発と PR を各種手段で行う必要がある。平成 21 年に立山山麓が「森林セラピー基地」に認定されたことを活かし、「癒しの森　立山山麓」としてのイメージづくりを浸透させていきたい。また、着地型旅行は地元の旅行業者や関連業者（宿泊業者等）などが利益を確保しやすいという利点も活かしたい。

b. 富山湾の恵みである海産物等とのコラボレーション

海（富山湾）と 3,000m 級の山が非常に近い地形を観光に最大限に利用すべきである。立山黒

部アルペンルートの各所で、高付加価値の富山の食（海の恵み）を味わうことができる施設や出店の誘致を行う。案としては新湊のしろえびバーガーを例とした富山湾の素材を活かした若者向けのファストフード商品の開発や中高年向けの富山湾鮨のお店等の誘致が挙げられる。

c. 天候不順時限定の特典サービス

立山黒部アルペンルートは大自然を楽しむ観光地であるが故に、天候が観光客の満足度に大きく影響を与える。スキー場の雪不足保証のような各種サービスは話題になると思われる。関係者自身で知恵を絞り、観光客に口コミで広がるような、ユニークなアイデアが望まれる。

③「観光＋買い物＋食」の相乗効果

観光商品といえば「観光＋買い物＋食」である。前章でも述べたが、富山の問題点は観光地と連動した飲食・物販施設がないところである。同じような悩みを持っていた熊本は、新幹線開業に合わせ「城彩苑」を熊本城横、桜の馬場（元は総合庁舎の場所、総合庁舎は駅周辺基本整備計画に基づいて駅周辺に移転した）にオープンさせ、観光客の消費喚起を促している。

富山でも中心市街地において各種の再開発事業が行われているが、その中に富山市立図書館などの公共施設の計画がある。中心市街地へは公共施設や娯楽施設、教育機関など、幅広い世代が集まり賑わいをもたらす施設を、観光地へは物販および飲食施設を戦略的に誘致することが必要となってくる。

そして、ご当地の「食」は観光の楽しみの一つであることから、「富山の食」のＰＲは必要不可欠である。

氷見の寒ブリや白えび、ほたるいかに代表される富山湾の幸は、徐々にではあるが首都圏等で「ブランド」として認知、評価されるようになってきているが、まだまだ十分ではない。富山県がキャンペーンを行った「富山湾鮨」や、全国展開のチェーン店による回転寿司とは圧倒的に差別化されている「富山の回転寿司」、薬都とやまの強みを活かした「富山やくぜん」等、食材だけに関わらず、PR すべき「富山の食」は非常に豊富に揃っている。既存の食資源を、これまでとは異なった、新たな提供方法や新たな場所で観光客に食していただくなどの取り組みも含めて、さまざまな提案が必要である。

また、北陸新幹線沿線には埼玉県・群馬県・長野県と「海のない」地域が多く、それらの地域は人口も非常に多いことから、「富山の食」の潜在客が多く存在していると想定される。

さらに宿泊客の増加を目的のひとつとしてスタートしている「氷見の朝食（氷見朝食研究会）」などを参考にしながら、「観光と買い物と食」の相乗効果が活かす取組みが必要である。

④産業観光とＭＩＣＥ誘致の推進

製造業が集積している富山県は「産業観光の価値資源」に恵まれた土地柄である。この強みを観光に最大限に活用すべく、コンベンション後のエクスカーションでは、産業観光を積極的に採用すべきである。全国的に知名度の高い、消費者とつながりが深い県内企業において、産業観光を活用した“ファンづくり”は有効と思われる。

また、グローバル化が進み、アジア圏との結びつきが強くなっている現代において、さまざまな経済的効果や社会的・文化的効果が期待できるＭＩＣＥ（ミーティング、インセンティブ、コンベ

ンション、イベントの頭文字をとった総称）の重要性は、増すばかりである。特に「国際会議」の効果は規模の大小に関わらず、非常に大きいとされている。継続的な行政等関係機関の支援に加え、積極的な情報発信に取り組むべきである。

⑤レンタカーの乗り捨て料金補助制度と「エコカー」の導入

先に新幹線が開業した地域において、最も顕著に見られる効果の１つに「レンタカーの増加」が挙げられる。個人旅行の増加に伴い、新幹線で金沢に来てからレンタカーに乗り換える観光客が増加することは確実である。観光における沿線都市間の連携が強く求められる富山においては、レンタカーの乗り捨てについて、各社のサービスを活用する案内の充実や、割増料金の一部を負担する補助制度の導入を検討してはどうか。

また、観光レンタカー専用として電気自動車を導入することも提案したい。自然溢れる富山の地を電気自動車でドライブすること自体が体験型の旅行としてＰＲすることも出来る。約１時間で県内のほぼ全域へ行くことができる富山ならでは取り組みで、施設の充実と富山ならではの観光としてＰＲすべきである。

（３）おもてなし意識の醸成・高揚

交流人口の増加が地域の経済活性化の重要ポイントなる時代にあって、北陸新幹線開業は富山県にとって「おもてなし意識の醸成・高揚」につなげる最大のチャンスである。

特に観光に携わる業界においては、先進視察地に見られたおもてなし講座･接客講座の実施を通して人材の育成が必要となるであろう。

ここでは、「出張で来県されたビジネスマンへのおもてなし活動」を考えてみたい。現在、富山県内の優良企業には毎日多くのビジネスマンが出張や商談で来県している。このビジネスマンに「富山に今度、家族で訪れてみよう」「富山でこんな良いことがあった」と感じていただき、各地に情報発信を行ってもらえるような活動を県民あげて実施していくことが重要である。例えば「出張中の空いた時間で観光できる施設等をＰＲする情報誌を作成し出張先の企業で配付する」「富山の観光グッズを出張先の企業で配付する」「出張で訪れたビジネスマン限定のサービス開発」などの対策が考えられる。今日来県したビジネスマンが、観光客のリピーターとして再び来県してもらえる仕掛け作りを考えていく必要があるとともに、富山県民が富山の良さ、かくれた地域資源を再認識しておくことが必要である。

また、おもてなし以前に県民･市民が北陸新幹線開業の意識を高めていくことが必要となる。

開業地域での事例を参考にした、富山県民・市民の意識を盛り上げるヒントをあげてみると、

○キャッチフレーズ、スローガンの決定

「かごしま一直線」「結集！青森力」などのような統一スローガン

○マスコット、統一ロゴ、のぼり、看板等作成による情報発信

「ひこにゃん」「くまもん」などのゆるキャラ

○地元でのカウントダウンイベントとカウントダウンボード

駅前、中心市街地へのカウントダウンボードの設置とイベントの開催

○開業シール

統一スローガンと統一デザインによるシールの商品、製品パッケージへの貼り付けなど

「鹿児島市　新幹線開業シール」
2,100 円／1,000 枚
取り扱い団体：鹿児島商工会議所
発行主体　　：鹿児島県商工会議所連合会

○エコー年賀はがきキャンペーン

広告付き年賀ハガキによる県外へのＰＲ

鹿児島商工会議所が実施したエコー年賀はがき
110 万枚作成し、45 円で販売した

などがあり、視察先では効果があったようだ。

以上が北陸新幹線を活用した地域活性化への提案であるが、新幹線開業までの３年間、適切な対策を講じなければ、まちがいなく北陸の中でも近県との格差が生まれ新幹線のマイナスの影響ばかりが出てくることになりかねない。

新幹線開業はあくまでもきっかけである。多かれ少なかれ「人」をこれまで以上に運んでくる。このチャンスを活かし、富山の発展につなげていきたいものである。

最後に、北陸新幹線は大阪まで延伸してはじめて、その役割を 100％発揮する。政府では平成 23 年度末までに敦賀までの工事実施計画着工を認可する見込みだが、大阪までのルート策定を含め、早期全線開業を望むものである。

おわりに

平成２３年４月に設置した当所職員をメンバーするプロジェクトチームは、開業まであと３年に迫った北陸新幹線の開業に関する諸課題について、情報を収集・整理することを目的として１年間にわたって活動してきました。

この間、金沢以西の大阪までの延伸について、東海道新幹線の代替補完機能を確保する観点から、関西地域でも関心が高まってきています。その中にあって、遅れていた金沢から敦賀までの着工が間もなく認可されるとの期待も膨らんでいます。

また、敦賀～大阪間がフル規格で整備されるまでの暫定措置として、線路幅の異なる新幹線と在来線を直通運転できるフリーゲージトレインの導入案も浮上するなど、北陸新幹線の大阪までの全線開業に対する期待が日に日に大きくなっています。

富山から東京まで約 2 時間で結ばれることで新しい富山へ生まれ変わることへの期待を胸に、私たち一人ひとりが担う役割を自覚し、連携して取り組んでいくことが求められます。

富山市は、路面電車や LRT をはじめとする充実した鉄軌道網を強みとして観光客やビジネス客を取り込み、おいしい食べ物や豊かな自然環境でお客様をもてなし、さらにはリピーターとなって再び富山を訪れてもらえるよう、富山県民・市民をあげてその準備をはじめなければなりません。

当所は、本報告書で整理された諸課題等について、県、市をはじめ関係機関と連携をとりつつ活動して参りたいと思います。

今後とも、当所の事業活動にご支援賜りますようよろしくお願い申しあげます。

終わりに、本プロジェクトチームの活動に快くご協力をいただきました、アンケート調査の協力団体、視察訪問先やヒアリング、インタビュー先の皆さま、また、行政並びに関係機関の皆さまに心から感謝を申しあげます。