

北陸新幹線敦賀延伸の観光対策を考える

～新幹線延伸時の青森市や八戸市を教訓に～

上席研究員 岡田豊

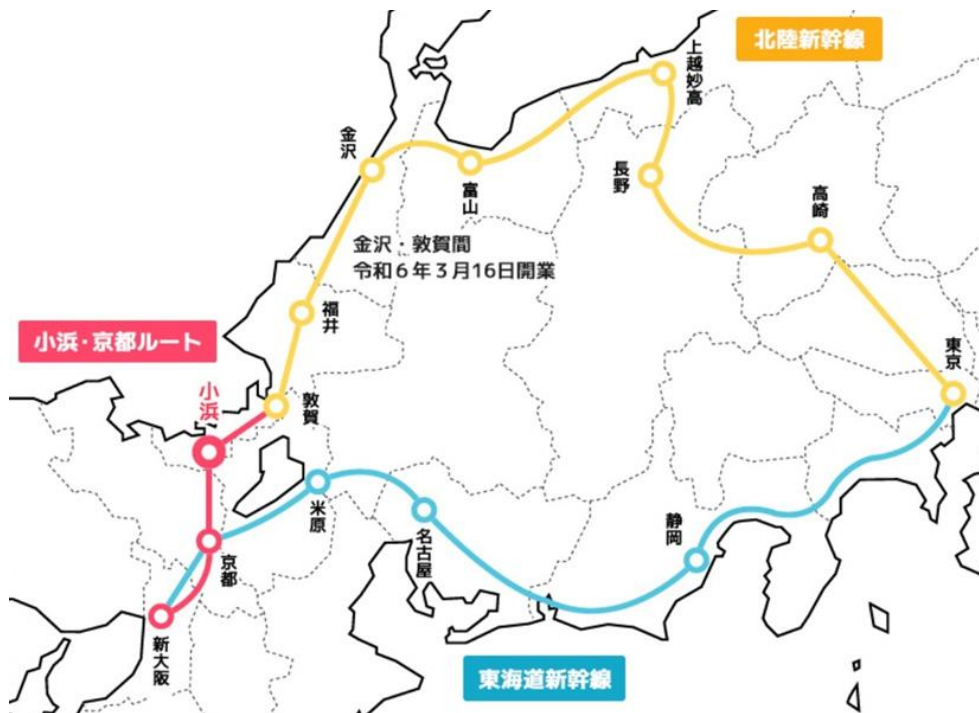
TEL : 050-5363-4383

2024年3月16日に敦賀まで延伸する北陸新幹線は、主な延伸先となる福井県において、絶大な観光効果をもたらした金沢延伸の再現が期待されている。しかし、東京圏とのアクセスの改善は金沢延伸時ほど顕著といえず、さらにこれまで乗り換えなしの大阪圏とのアクセスが乗り換えありに変わること等を考えると、敦賀延伸の観光効果に懸念が残る。敦賀延伸の観光効果を増大させるには、似たような状況にあった、東北新幹線の八戸延伸・新青森延伸、北海道新幹線の新函館北斗開業における青森市や八戸市を大いに教訓にすべきであろう。

1. はじめに

北陸新幹線は金沢～敦賀が2024年3月16日に開業する（本稿では、区間を表す場合には「駅」を省略する）。北陸新幹線では東京～長野が、1998年の長野オリンピック・パラリンピックに合わせて長野新幹線（正確には北陸新幹線の一部であるため「長野行き新幹線」として1997年に開業した。そして、2015年に長野～金沢が開業し、先行開業した長野新幹線部分も含めて全区間が北陸新幹線という名称で統一された（北陸新幹線の路線図は《図表1》参照）。今回の新たに開業した新幹線駅は、小松、加賀温泉、芦原温泉、福井、越前たけふ、敦賀であり、多くは福井県に立地している。

《図表1》 北陸新幹線と東海道新幹線の主要ルート



（出典）小浜市ウェブサイト

そもそも、福井県は新幹線誘致に熱心であった。実際に、北陸新幹線の金沢駅延伸が決まった際には、北陸新幹線が金沢で打ち止めになる危険性を回避するため、福井から金沢に向けてわずかの距離だけ先行で線路が建設された《図表2》。また、東京オリンピック・パラリンピックに合わせて金沢～福井が先行開業することも検討されていた。しかし、福井駅周辺では私鉄の駅やバス停留所が密集していて、折り返し運転に必要な新幹線の待避線や新幹線車両の留置場所の確保が難しいうえ、これらの設備が敦賀延伸時には無用になることもあって、結局、金沢～福井の先行開業は断念された。今回、このような新幹線延伸に向けた福井県の動きがようやく結実したといえよう。

《図表2》 北陸新幹線福井駅の先行工事の様子



(注) 富山～金沢と一緒に工事認可があり、2005年に飛び地のごとく着工された。《図表1》以外の本稿の画像は筆者撮影。

北陸新幹線の路線はこれまでの開業区間も含めて著名観光地が並んでおり、敦賀延伸にも観光において前回の金沢延伸時の再現に大きな期待がかかっている。福井県も JR 各社や旅行会社とコラボレーションして観光キャンペーンを積極的に展開している。

北陸新幹線のメリットは観光面以外にもさまざま考えられるものの、いまなお大きな期待が観光にかかっていることに異論は少ないであろう。そこで本稿では、敦賀延伸の観光効果をメインに考察したい。

2. 長期にわたり敦賀止まりとなる可能性が高い

北陸新幹線は、1970年に成立した「全国新幹線鉄道整備法」に基づく整備新幹線の一つである。整備新幹線の路線は、計画時からかなりの年月が経っており、社会経済環境は一変している。整備新幹線の残りの区間について今後の見通しは厳しく、新函館北斗～札幌の開業が2030年度に予定されている以外は全て開通時期が見通せない。

東京から高崎、長野、金沢、福井を経由して大阪へ至る北陸新幹線も、1973年に整備計画が決定されてから、すでに半世紀が経過している。北陸新幹線の残りの区間となる敦賀～新大阪は、2016年に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームの検討委員会において、建設距離が最も長い小浜・舞鶴・京都ルート、小浜・京都ルート、建設距離が最も短い米原ルートの3つの候補のうち、小浜・京都ルート(143km)を採用することが決まった。しかし、山岳地帯+大深度地下で路線の約8割がトンネルとなるため、高額となる建設費の地元負担に加え、埋蔵遺跡が多いとされる古都京都市の大深度地下活用の問題まで浮上し、未だ着工できていない。2024年2月に行われた京都市長選挙でも、北陸新幹線の敦賀以西延伸が争点の一つになったもの

の、京都市の財政難が最大の争点となる中、どの候補からも慎重な姿勢が目立った。そもそも、オーバーツーリズムが大きな問題になっている京都市にとって、北陸新幹線敦賀以西開業の優先順位はあまり高くないであろう。

また、東海道新幹線や長野新幹線の開通時や現在建設中の新函館北斗～札幌のような、これまで新幹線の整備促進に大きな力を発揮したオリンピック・パラリンピックは、札幌オリンピック・パラリンピック招致の無期延期もあって、当面の間、開催や招致の予定がない。さらに、北陸新幹線には東海道新幹線の代替という役割があるが、現在建設中のリニア中央新幹線もその役割の一部を担うことができよう。このような背景から、北陸新幹線の敦賀～新大阪開業を強く後押しする機運に欠けており、長期間にわたり北陸新幹線が敦賀止まりとなる可能性が高い。そのため、北陸新幹線全線開通で利便性が一気に高まるはずの大阪圏からの観光については、後述するように、当面は敦賀止まりで利便性が下がる可能性があるという現状を踏まえた様々な対策が必要であろう。

3. 東京と大阪からのアクセス改善は軽微

金沢延伸が観光面で大きな効果を発揮した背景には、主要観光地である金沢への東京からのアクセスの劇的な改善があった。北陸新幹線金沢延伸前、東京～金沢は列車であれば在来特急を乗り継ぐ必要があった。また、飛行機でのアクセスは金沢からバスで約 40 分と、アクセスがよいとはいえない小松空港を利用する必要があったうえ、正規料金では北陸新幹線よりかなり高額となる。一方、金沢延伸後は主要駅から乗り換え不要のうえ、列車移動にかかる所要時間では、金沢延伸前の最短 3 時間 47 分から延伸後に最短 2 時間 28 分と、1 時間を超える劇的な短縮効果があった。運行本数も倍近くに増え、今では東京～金沢を 1 日 24 往復する。

では、今回の開業部分について、まずは東京からのアクセスを飛行機との比較で考えてみる。小松空港に近く、バスで約 30 分以内の小松、加賀温泉あたりは飛行機でのアクセスの優位性も考えられるが、正規料金では北陸新幹線に圧倒的に軍配が上がる。例えば、2024 年 3 月 16 日の始発を見ると、東京～小松は飛行機で 2 時間 37 分・32,026 円である一方、新幹線では 2 時間 40 分・14,000 円となっている。

また、芦原温泉以西は小松空港からバスで約 60 分以上かかり、料金や運行本数を考え合わせても、小松空港を利用して今回の開業区間に入る観光客はかなりの少数と考えられる。例えば、2024 年 3 月 16 日の始発を見ると、東京～芦原温泉は飛行機利用で 3 時間 28 分・32,676 円である一方、新幹線では富山乗り換えて 3 時間 16 分・15,590 円となっている。

これらから敦賀延伸の焦点は、既存の列車ルートとの比較となる。東京から福井・敦賀への交通アクセスのメインは、北陸新幹線の金沢乗り換え以外では、東海道新幹線と在来特急「しらさぎ」を併用した名古屋～米原ルートであった。敦賀延伸の新幹線開業駅のほとんどがしらさぎの停車駅となっており（越前たけふ駅のみ既存の武生駅から離れて立地）、しらさぎは現在、一日当たり 16 往復走っている。一方、北陸新幹線の東京～敦賀は速達型の「かがやき」が 9 往復、各駅停車型「はくたか」が 5 往復である。運行本数では敦賀延伸の改善効果はあまりない。また、東京～金沢が 24 往復であることを考えると、運行本数では金沢延伸時のような利便性も見込めない。ただし、乗り換えでは北陸新幹線が有利であろう。これまでも名古屋か米原での乗り換えが発生したうえ、今後は並行在来線の第三セクター化により、敦賀での乗り換えが増えるからだ。

そこで、3 月の土日の始発・終電を例に、東京～福井と敦賀について、所要時間や料金での敦賀延伸時と敦賀延伸前を比較したのが以下の《図表 3》である。これによると、東京～福井では敦賀延伸により、延伸

前の北陸新幹線利用や東海道新幹線利用と比べて料金はあまり変わらず、20～30分程度の時間短縮と乗り換え回数減となる。また、東京～敦賀では敦賀延伸後も、東海道新幹線利用に比べた所要時間、料金の面での不利は埋まらない。

《図表3》 敦賀延伸前と敦賀延伸後の東京と福井・敦賀のアクセスの変化

	東京→福井	福井→東京	料金・乗り換え回数
	3月16日(土)始発	3月17日(日)終電	
北陸新幹線利用	6:16→9:13 2時間57分	20:33→23:32 2時間59分	指定席15,810円 自由席なし 乗り換えなし
東海道新幹線利用	6:00→9:27 3時間27分	19:20→22:57 3時間37分	指定席16,670円 自由席始発15,400円・終電15,930円 乗り換え始発2回・終電3回
	3月9日(土)始発	3月10日(日)終電	料金・乗り換え回数
北陸新幹線利用	6:16→9:43 3時間27分	20:02→23:32 3時間30分	指定席16,340円 自由席16,080円 乗り換え1回
東海道新幹線利用	6:00→9:15 3時間15分	19:42→23:06 3時間24分	指定席始発15,130円・終電14,920円 自由席14,130円 乗り換え始発2回・終電1回
	東京→敦賀	敦賀→東京	料金・乗り換え回数
	3月16日(土)始発	3月17日(日)終電	
	時間	時間	
北陸新幹線利用	6:16→9:34 3時間18分	20:11→23:32 3時間21分	指定席16,360円 自由席なし 乗り換えなし
東海道新幹線利用	6:00→8:58 2時間58分	20:15→23:39 3時間24分	指定席始発13,390円・終電15,340円 自由席始発12,650円・終電14,600円 乗り換え始発2回・終電1回
	3月9日(土)始発	3月10日(日)終電	料金・乗り換え回数
	時間	時間	
北陸新幹線利用	6:16→10:14 3時間58分	19:27→23:32 4時間5分	指定席17,550円 自由席17,290円 乗り換え1回
東海道新幹線利用	6:15→9:17 3時間2分	20:16→23:39 3時間23分	指定席始発13,390円・終電14,140円 自由席始発12,650円・終電13,140円 乗り換え始発2回・終電1回

(注) 行き・北陸新幹線利用+帰り・東海道新幹線利用のような、一筆書きルートを選ぶことで、特急料金以外の料金を圧縮できるが、ここでは比較の対象としない。

(出典) 駅探 HP より、SOMPOインスティテュート・プラス作成

敦賀延伸後、並行在来線は第三セクター（石川県内の金沢～大聖寺は「IR いしかわ鉄道」、福井県内の大聖寺～敦賀は「ハピラインふくい」）に移管され、敦賀延伸前はサンダーバードやしらさぎの特急が常時運行されている敦賀～福井では、快速は朝夕等に限定され、各駅停車の列車が増加する。また、敦賀～福井を新幹線利用の際、敦賀駅は新幹線ホームと在来線ホームが離れているため、新幹線→在来線の乗り換えにかなりの時間がかかる（JR西日本は最低8分かかるとみている模様）。さらに、名古屋・米原～敦賀のしらさぎで自由席が廃止される。その結果、東京～福井で東海道新幹線を利用するケースでは、敦賀延伸後は敦賀延伸前に比べて、所要時間がやや短くなるものの、料金が上昇している。

また、福井同様に東京～敦賀をみると、福井以上に延伸効果に乏しいため、東京～敦賀を利用する観光客は東海道新幹線を利用した方がよい。東海道新幹線の本数が北陸新幹線よりかなり多いことや、北陸新幹線

のかがやきには自由席の設定がなく、東海道新幹線のものぞみ・ひかりには自由席の設定があることも、東海道新幹線利用を後押ししてくれる。例えば、3月17日（日）の敦賀→東京では、終電一本前の19:55→23:06だと、3時間11分・指定席13,180円・自由席12,650円（米原乗り換え）で、終電より所要時間が短縮してかつ料金が安くなる。

次に、大阪～福井と金沢へはこれまで特急「サンダーバード」を活用した直通ルートが基本である。しかし、北陸新幹線敦賀延伸後は、サンダーバードは敦賀止まりとなり、敦賀にて北陸新幹線かハピラインふくに乗り換える必要がある。3月の土日の始発・終電を例に、大阪～福井と金沢について、所要時間や料金での敦賀延伸時と敦賀延伸前を比較したのが以下の《図表4》である。

《図表4》 敦賀延伸前と敦賀延伸後の大阪と福井・敦賀のアクセスの変化

	大阪→福井	福井→大阪	料金・乗り換え回数
	3月16日（土）始発 時間	3月17日（日）終電 時間	
北陸新幹線利用	6:30→8:23 1時間53分	21:32→23:29 1時間57分	指定席7,290円 自由席なし 乗り換え1回
	3月9日（土）始発 時間	3月10日（日）終電 時間	料金・乗り換え回数
特急のみ利用	6:30→8:29 1時間59分	21:32→23:28 1時間56分	指定席6,140円 自由席5,610円 乗り換えなし
	大阪→金沢	大阪→金沢	料金・乗り換え回数
	3月16日（土）始発 時間	3月17日（日）終電 時間	
北陸新幹線利用	6:30→8:48 2時間18分	20:56→23:29 2時間33分	指定席9,410円 自由席なし 乗り換え1回
	3月9日（土）始発 時間	3月10日（日）終電 時間	料金・乗り換え回数
特急のみ利用	6:30→9:13 2時間43分	20:47→23:28 2時間41分	指定席7,790円 自由席7,260円

（出典）駅探 HP より、SOMPOインスティテュート・プラス作成

敦賀～金沢・富山の北陸新幹線「つるぎ」が大幅に増便すること等で大阪から敦賀でのサンダーバードと北陸新幹線の乗り継ぎの利便性はある程度確保されるものの、乗り換えが発生するうえ、北陸新幹線の利用、サンダーバードの自由席料金なし等で料金がかかなり上昇する。このため、需要は減退すると思われる。実際に、同様の状況になった、金沢延伸後の大阪～富山について利用者数は減少傾向にある。

以上をまとめると、東京と大阪からの観光客にとって敦賀延伸後は、敦賀延伸前に比べて所要時間が若干短くなるものの、料金はかなり上昇すること等から、金沢延伸時のような観光客の大幅な増加はあまり期待できないと考えられる。

懸念されるのは、大阪圏からの福井観光への影響だ。北陸の主要観光資源の東京圏と大阪圏の認知度の差を見ると、大阪圏の方が東京圏より高い認知度を誇る地域資源の多くは福井県の地域資源である《図表5》。福井県は地域資源について、敦賀延伸を契機に東京圏での認知度を高めるだけでなく、東京圏での認知度が十分に上がらないまま、認知度の高い大阪圏の観光客が減少することがないようにする必要があろう。

《図表5》 関東と関西で認知度の差が出た北陸の観光資源（2023年）

観光資源	認知度（%）	
	関東	関西
芦原温泉（福井県）	12.2	34.7
三方五湖（福井県）	9.7	27.6
和倉温泉（石川県）	25.2	38.8
加賀温泉郷（石川県）	24.8	37.4
恐竜博物館（福井県）	17.2	28.7
へしこ（福井県）	16.3	27.7
越前がに（福井県）	42.9	54.1
東尋坊（福井県）	41.9	53.1
おろしそば（福井県）	13.4	23.8

（注）北陸新幹線沿線（東京都、埼玉県、群馬県、長野県、新潟県、富山県、石川県、福井県、京都府、大阪府）の20歳以上の住民に対する、北陸の観光資源の認知度に関するアンケート結果。認知度の差が大きい順に上から並んでいる。

（出典）大谷友男「再起動 北陸新幹線 第4回 沿線住民の意識から見た金沢開業に対する評価と敦賀開業への期待」（北陸経済研究所「北陸経済研究」2023年7月）より、SOMPOインスティテュート・プラス作成

この福井の地域資源の中で注目されるのは「越前がに」である。越前がには、オスが一杯約3万円という、ズワイガニの中では最高級品の一つで、人気は大阪圏で高い。城崎温泉・但馬・丹後・若狭、北陸、山陰まで日帰りでカニを食べに行くパックツアー「かにカニ日帰りエクスプレス」は冬のパックツアーとして大阪圏では定着しており、特にサンダーバードで日帰りにて福井県を来訪し、越前がにをいただくコースは福井観光の冬の定番といえる。敦賀延伸がこの福井観光のドル箱である「かにカニ日帰りエクスプレス」に悪影響があまりないよう、福井県は大阪圏からの来訪に大きな障害にならないことを丁寧に説明する等の対応は欠かせないであろう。

4. 福井市と青森市、大型ハコモノ施設に見られる期待と懸念

金沢から敦賀にかけての延伸エリアでは、今後、全ての都市で人口減少が進む。また、敦賀市の人口は6万人と、21世紀になって開業が相次いでいる北海道、東北、甲信エリアの新幹線駅のある自治体のうち、最も少なく北斗市（4万人）に次ぐ水準である。新函館北斗駅は事実上函館市（24万人）を含む経済圏に立地することを考えると、新幹線駅のある経済圏の大きさとしては敦賀市が最も人口が少ないといえよう。

福井市（26万人）も新幹線駅のある県庁所在地として人口規模は大きくない。新幹線駅がある県庁所在地は全国に23あるが、その中では山口市19万人、山形市24万人に次ぐ少なさとなっている。

現在の人口規模や今後の人口減少を踏まえると、敦賀延伸を観光等の交流人口拡大のきっかけにしたい自治体がほとんどであろう。ただし、新幹線開業・延伸時のメリットである観光効果は、長続きしにくいことで知られる。開業時には様々な観光キャンペーンが行われ、その効果は数年間期待できるものの、その後は減退していくのが常であるからだ。観光効果の持続こそ、沿線自治体に問われている。そのうえ、福井市は新幹線駅のある県庁所在地にふさわしい、県全体を象徴する玄関口へと発展することが期待されていよう。

このような観点から、福井市と敦賀市の参考になる事例として、青森県の青森市と八戸市を取り上げたい。

青森市は人口27万人で県内最大の人口を抱えているが、青函連絡船廃止後、交通の一大ターミナルとしての機能を失ったこともあり、徐々に衰退し始めている。今後の本格的な人口減少時代の到来に備え、青森市は新青森駅開業前からコンパクトシティを全国に先駆けて標ぼうし、青森駅周辺から市役所や県庁があるエリアまでを中心市街地と称して、各種機能の集約を目指している。そのため、新青森駅が開業した2010年当時、郊外にある新青森駅周辺は開発すべき場所ではなく、観光客を青森駅に誘導し、中心市街地活性化に

一役買ってもらうことが望ましい。

また、青森市周辺の主要観光地・施設は広域に分散しており、公共交通による周遊型観光には不便である。そのため、中心市街地活性化と分散した観光地の周遊を兼ねて、運行数は限定的であったが、青森駅、新青森駅と主要観光地を経由する「ねぶたん号」が新青森延伸後に開業した。さらに、青森駅東口のバスターミナルは住民の路線バスと観光バスが集積し、混雑していたため、2023年から青森駅のバスターミナルが西口に新たに整備され、ねぶたん号や各種観光バスは移管された。青森市のように主要観光地が分散しているケースでは、周遊できる公共交通の整備が期待されよう。その際、オーバーツーリズム対策として、路線バスと観光バスはできる限り分離することが望まれる。

福井市周辺も、青森市以上に観光資源が分散している。特に、海側にある東尋坊と山側にある恐竜博物館、永平寺との、公共交通を利用した相互の移動は時間がかかる。例えば、東尋坊～恐竜博物館は車であれば1時間ほどだが、公共交通では3時間ほどかかってしまう。東京のはとバスの福井版で、福井市周辺の主要観光地を周遊する「はびバス」が、県内バス事業者5社と県バス協会で作る「はびバスコンソーシアム」の運営で敦賀延伸に合わせて開業するものの、現段階では東尋坊と恐竜博物館を周遊するコースは設定されていない。はびバスには福井のグルメを味わうコースがある等、興味深い取り組みも少なくないので、周遊型観光のさらなる振興に向けて今後の多彩な取り組みが期待されよう。

次に、新幹線駅のある県庁所在地にふさわしい街づくりという点でも、福井市は青森市と共通点が見られる。青森市は中心市街地に「アウガ」(2001年開業。海産品市場、ファッション系ショップ、図書館、大学のサテライトキャンパス等がある複合施設。現在は商業テナントの代わりに青森市役所が入居)、「A-FACTORY」(2010年開業。青森県産品を使ったスイーツやフード、ドリンクの物販・飲食一体型施設、「ねぶたの家ワ・ラッセ」(2011年開業。ねぶたの実物展示等による通年型体験施設)等、様々な施設が相次いで建設された《図表6》。しかし、これら全てが順調というわけでない。特に、青森市中心市街地再開発の象徴とされたアウガは開業から赤字続きで、経営破綻に際しては青森市長が責任をとって辞任した。

現在、福井市でも青森市と似たような機能をもつ、様々な大型施設開業が福井駅周辺に相次いでいる。「アオッサ」(2007年開業。コミュニティ集会所、ホール、ファッション系ショップ、放送大学等の複合施設)、「ハピリン」(2016年開業。イベント広場、ホール、観光物産店、飲食店、プラネタリウム、住宅等の複合施設)、「FUKUMACHI BLOCK」(2024年開業。マリオットの北陸初進出となる「コートヤード・バイ・マリオット福井」、飲食店、イベントスペース、住宅等の複合施設《図表6》)等を考えると、敦賀延伸を見越して中心市街地の再開発を進めたいという福井市の思惑が感じられる。

一方で、アオッサでテナントの撤退による空きスペースが目立ったり、ハピリンが当初想定していたホテルやNHKの誘致に失敗する等、青森市同様に必ずしも順調とはいえない面も垣間見える。新幹線延伸を再開発のきっかけと捉える自治体は、観光客の開業効果は長続きしないことを踏まえて、観光客に過度に依存せず、住民にも長らく支持されるよう、テナントやコンテンツ重視で施設建設に臨む必要がある。特に福井市の駅前再開発は青森市に比べて住宅関連が多く、住民の支持は再開発エリアの人口増加に直結することから、今後は駅前再開発エリアにある住居の売れ行きを注視したい。

《図表6》 青森駅と福井駅の周辺にある注目施設



(注) 上左：青森市の中心市街地活性化の象徴であるアウガ。上右：ねぶたを体験できるワ・ラッセ。これらは青森駅から徒歩圏にある。下：左がハピリン、右がマリオットが入る FUKUMACHI BLOCK。共に、恐竜が迎える福井駅前には林立している。

5. 「経由地」敦賀市は第二の八戸市になれるか

敦賀市は、東京圏からは東海道新幹線＋在来特急利用で、また大阪圏から在来特急利用で、福井の入り口ともいえる存在である。リニア中央新幹線の品川～名古屋開業時には、再び名古屋から敦賀経由で北陸を目指す動きが活発化することが予想されることも相まって、経由地としての存在感は増すばかりであるが、その役割に留まるのはもったいない。例えば、経由地として大きな存在感がある米原は、駅外に降りる乗降客があまりおらず、単なる経由地にとどまっている。敦賀は観光地として名高い福井市や小浜市への経由地である現状に甘えてしまうと、第二の米原となる可能性が高い。北陸新幹線の終点が今後長らく敦賀となることを千載一遇のチャンスとして、敦賀を売り込む努力が必要であろう。

その際、敦賀市にとって絶好のモデルが八戸市であろう。県庁所在地でなく、観光地としての知名度もそれほど高くない八戸市は、周辺観光地への経由地的なイメージでとらえられることが少なくなかった。その八戸市にとって大きな転機になったのは2002年の東北新幹線八戸延伸である。このチャンスを生かすべく、様々な仕掛けが講じられた。「八戸屋台村みろく横丁」（2002年開業。観光客でも気軽に安心して飲みに行ける場所として開業）、「八食センター」（1980年開業。生鮮市場と飲食店等の大型複合施設。2002年には、飲食棟「厨（くりや）スタジアム」が開業し、八戸駅と往復できる「八食100円バス」も運行開始）は、いまや北東北を代表する観光施設に成長している《図表7》。

《図表7》 八戸市の主要観光施設



(注) 左：みろく横丁。著名なB級グルメ「せんべい汁」が楽しめるお店が多い。右：八食センター内の厨スタジオにある七輪村。八食センターで購入した生鮮食品を持ち込んで七輪で焼いて食べることができる。

これらの施設の特徴は、観光客だけでなく、住民のニーズも満たしていることだ。新幹線延伸時の観光効果は長続きしないうえ、北東北として観光客に対して寒い冬期に多大な期待はかけられない。そのため、観光地価格にしないことや、家で海産物の調理が難しい住民のために、市場で買った海産物をその場で炉端焼きにて食べることができるサービスを導入する等の工夫が重ねられた。また、八食センター～八戸駅だけでなく、中心市街地にも行きたいという来場者のニーズをくみ取り、八食センター～中心市街地の「八食 200円以下バス」が2004年に開業されたり、八食センターの交通系IC対応が地方の観光施設としては早い2010年に開始される等、利用者ファーストのサービスが素早く展開された。

一方、敦賀市でも様々な対策が打たれている。敦賀駅発着の「ぐるっと敦賀周遊バス」が1回200円で運行しており、「気比神宮」や「気比の松原」等を周遊する「観光コース」と、日本海側で最大の海産物市場「日本海さかな街」や敦賀の老舗「小牧かまぼこ」等を周遊する「ショッピングコース」が運行している。特に「日本海さかな街」は、新幹線延伸でブレイクした「八食センター」が想起される。

また、敦賀駅隣接の「オルパーク」(2014年開業。集会所などの交流施設)と「otta」(2022年開業。飲食店、書店、ホテル等がある複合施設)も期待されている。その中でも、ottaにある「ちえなみき」は全国注視的となっている《図表8》。全国で2番目の自治体経営の書店であり、指定管理者は丸善雄松堂グループである。デザインは非常に印象的で、観光客にも住民にも人気となろう。また、持ち込みドリンクをいただきながら、本を読むこともでき、すでに住民に人気となっている。観光客に過度に依存しない施設といえよう。ちなみに、自治体経営書店の第一号は、八戸市にある「はっち」(2011年開業)内にある「八戸ブックセンター」(2016年開業)である。はっちは八戸市の中心市街地にある観光と住民交流施設等の複合施設であり、観光と住民のニーズのリンクを考えていた敦賀市がその趣旨に賛同して、敦賀延伸に備えて整備した形となっている。「ちえなみき」をはじめとするこれらの仕掛けが今後どのような効果をもたらすのか、注目したい。

〈図表 8〉 敦賀駅前の主要施設



(注) 左：「otta」の様子。左側がちえなみきや飲食店等が入っている施設。奥が小松市に本社のある企業が経営する「ホテルグランビナリオ TSURUGA」。右：ちえなみきを2階からみた様子。

6. おわりに

北陸新幹線敦賀延伸は、所要時間や料金等から、金沢延伸時のような絶大な観光効果を期待するのは難しい。そのため、今回の開業エリアでは、観光効果に過度な期待をかけず、冷静な地域振興が期待される。

それらの取り組みの参考になるのは、新幹線延伸時の青森市や八戸市の対応であろう。特に、八戸市の地道な努力は、持続可能な効果につながり、八戸市を東北の代表的な観光地に引き上げつつある。著名な観光地が少ないと思われる敦賀市にもチャンスがあると考えべきだ。

福井県は唯一無二の観光資源が多く、福井県に地理的に近かった大阪圏ではすでに多くのファンを抱えている。そのため、敦賀延伸でアクセスの利便性が悪化する可能性が高い大阪圏のファンを取りこぼさないよう努力することが重要である。また、リニア中央新幹線の品川～名古屋開業で東京圏から福井県への所要時間がさらに短くなり、リニア中央新幹線利用が最短ルートとなることを見越して、東京圏で持続的に福井県の認知度を高めていく必要がある。リニア中央新幹線の所要時間短縮効果はすさまじく、甲信から東海や近畿にわたる広い範囲で、東京圏の観光客を狙うライバルが大量に発生するのは間違いないからだ。そのうえ、今後の目標として、敦賀延伸によって金沢～敦賀の所要時間がほぼ半減するように、長野・富山・金沢～福井の移動が便利になったことをフルに活用して、複数の地域で宿泊してもらって周遊型観光を、長野や北陸全域で協力して強く推進することも一考に値しよう。

本資料は、情報提供を目的に作成しています。正確な情報を掲載するよう努めていますが、情報の正確性について保証するものではありません。本資料の情報に起因して生じたいかなるトラブル、損失、損害についても、当社および情報提供者は一切の責任を負いません。