

北陸新幹線（長野・金沢間）の開業にあたり

— これまでの歩みと今後の期待 —

北陸新幹線建設促進同盟会*1・長野県*2・新潟県*3・富山県*4・石川県*5

約1年後の平成26年度末、北陸新幹線長野・金沢間が開業する。北陸新幹線は、高速交通体系の中軸として国土の均衡ある発展に不可欠なものであり、沿線地域の飛躍的な発展を図るうえできわめて大きな効果をもたらすものである。このため、開業効果を最大限活かすために、沿線各県（長野県、新潟県、富山県、石川県）ではさまざまな取組みを進めてきたところである。本稿では、北陸新幹線のこれまでの歩みを北陸新幹線建設促進同盟会が紹介したうえで、地域活性化の観点からの開業に向けた取組みを沿線各県ごとに紹介する。

1. 北陸新幹線建設促進同盟会

1.1 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（東京・高崎間は上越新幹線と共用）。このうち高崎・長野間は、平成9年10月から営業運転が開始されており、また、長野・金沢間は平成26年度末まで、金沢・敦賀間は平成37年度末までの完成・開業を目指し建設工事が進められている（図-1）。

一方、敦賀・大阪間については、財源の見通しが立たないことなどから、いまだ着工に至っていないが、大阪までの一日も早い全線整備が望まれる。

本稿では、これまでの北陸新幹線整備の歩みと全線整備に向けた今後の取組みについて述べる。

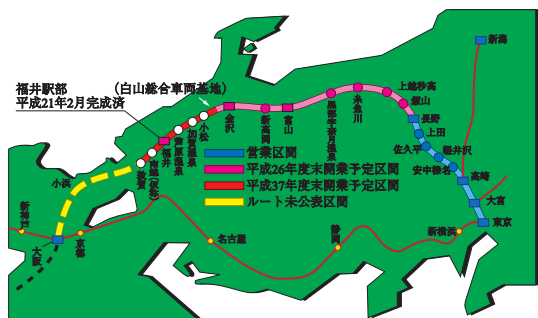


図-1 北陸新幹線ルート図

1.2 「北回り新幹線」構想～北陸新幹線建設促進同盟会発足

昭和39年に東京・大阪間で開業した東海道新幹線の建設に呼応し、北陸地方では、日本アルプスの秘境、黒部ダム付近を貫通する雄大な新幹線を建設するという構想が芽生えていた。昭和40年9月に金沢で開催された1日内閣で富山県経済界代表の岩川 毅氏が北回りの新幹線の建設

を政府に要望し、当時の佐藤栄作内閣総理大臣が検討を約束したことから、沿線地域の建設へ向けた機運が一気に高まっていった。

その後、昭和42年12月には関係都府県および国会議員をあげて、北回り新幹線の早期実現を図るための「北回り新幹線建設促進同盟会」が結成され、建設促進に向けた沿線地域の組織が整備されていった。

なお、当初は、「北回り新幹線」と「北陸新幹線」という2通りの呼称が混在していたが、昭和42年6月に東京・大阪間のバイパス的役割を的確に表している「北回り新幹線」に沿線関係者間で統一した。しかし、昭和47年に決定された全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画では「北陸新幹線」とされたため、再び「北陸新幹線」の呼称が復活し、同年に上記の同盟会も名称を変更した。

1.3 北陸新幹線の歩み

(1) 基本計画決定～建設凍結（S47～H元年）

新幹線鉄道の整備については、全国新幹線鉄道整備法に基づき、国による基本計画、整備計画の策定、工事実施計画の認可を経て着工されることとなっている。昭和48年、北陸新幹線を含む整備五線（北陸新幹線【東京・大阪間】、北海道新幹線【青森・札幌間】、東北新幹線【盛岡・青森間】、九州新幹線【福岡・鹿児島間、福岡・長崎間】）については、昭和47年に基本計画、翌48年に整備計画が決定され、北陸新幹線については昭和54年度の完成を目指すこととされた。

しかしながら、その直後のオイルショックによる景気後退や総需要抑制策の推進のため、北陸新幹線の建設計画が延期され、その後も特例公債依存からくる財政難、慢性的赤字体質による国鉄財政の危機などを理由に着工は長く見送られ続けることとなった。

(2) 建設再開（本格着工開始 H元年）

着工凍結解除に向け、財源問題などについて長きにわたる検討が重ねられた結果、建設費の地域負担や並行在来線のJRの経営からの分離といった、既設の新幹線にはまっ

*1 北陸新幹線建設促進同盟会：大阪府、京都府、福井県、石川県、富山県、新潟県、長野県、群馬県、埼玉県、東京都

*2 長野県 企画部 交通政策課 新幹線・在来線企画室、飯山市

*4 富山県 知事政策局 総合交通政策室

*3 新潟県 交通政策局 交通政策課

*5 石川県 新幹線・交通対策監室 開業企画課

たくなかった条件が整備新幹線に対して課されることとなったものの、北陸新幹線が本格着工されることとなり、平成元年8月の高崎・軽井沢間（フル規格^{*1}）の着工を皮切りに、平成3年9月に軽井沢・長野間（フル規格）、平成4年8月に石動・金沢間（スーパー特急方式^{*2}）、平成5年10月には糸魚川・魚津間（スーパー特急方式）が、順次着工された。

(3) 新たな財源スキームの決定（H8年）

平成8年12月の「政府与党合意」において新たな財源スキーム等が決定され、国と地方公共団体の負担割合を2:1とするとともに、今後の整備新幹線の整備にあたっては、整備区間ごとに、①収支採算性の見直し、②受益の範囲を限度としたJRの貸付料等の負担、③用地確保の見直し、④並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意の取付け、⑤JRの同意等基本条件が整えられていることを確認したうえで、優先順位を決定し、その順位に従い着工するとともに事業費の配分を行うこととされた。

(4) 北陸新幹線の一部開業と延伸（H9～H10年）

平成9年10月の高崎・長野間開業の後、平成10年1月に「政府・与党整備新幹線検討委員会における検討結果」が公表され、長野・上越間が上記①～⑤の所要の基本条件を満たすことが確認されたため、平成10年3月に長野・上越間（フル規格）が新規着工された。

(5) 長野・金沢間フル規格整備および福井駅部の整備決定（H12～H17年）

平成12年12月、「政府・与党申合せ」がとりまとめられ、長野・富山間が、フル規格により今後おおむね12年強で完成を目指すこととされ、平成13年5月、上越・富山間が着工された。

さらに、平成16年12月の「政府・与党申合せ」では、長野・白山総合車両基地間が、建設中の区間（長野・富山間）と一体的に平成26年度末の完成を目指すこととされ、この申合せに基づき、平成17年6月、富山・金沢間（フル規格）が着工された。また、同様に福井駅部についても平成20年度末の完成を目指すこととされた。

(6) 金沢・敦賀間の整備決定（H20～H24年）

平成20年12月には、政府・与党ワーキンググループで、白山総合車両基地・福井間、および敦賀駅部の平成21年末までの認可等について合意された。その後、民主党政権下で、大幅な公共事業の見直しが行われ、この合意は白紙とされたが、平成21年12月には「整備新幹線の整備に関する基本方針」等が決定され、建設中の区間（長野・白山総合車両基地間、新青森・新函館間、武雄温泉・諫早間など）については、「予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進める。」、また、未着工の区間（白山総合車両基地・大阪間、新函館・札幌間、諫早・長崎間）については「早期に着工すべき区間を決定する。」とされた。

平成22年12月には、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の特例業務勘定における利益剰余金の一部を高崎・長野間の建設にかかる債務償還に充当することとなった。このため、その債務償還に充当されていたJRからの整備新幹線

施設貸付料を整備新幹線の建設財源とすることが可能になった。

その後も整備新幹線の取り扱いについて政府・与党で検討が進められ、平成23年12月、「整備新幹線の取扱いについて（政府・与党確認事項）」がとりまとめられた。各線区の未着工区間については、①安定的な財源見直しを確保したうえで、②収支採算性、③投資効果、④営業主体であるJRの同意、⑤並行在来線経営分離についての沿線自治体の同意の各条件が満たされ、さらに各線区の課題について対応が示されていることを確認した際は、認可・着工を行うとされた。北陸新幹線については、「白山総合車両基地・敦賀だけでなく敦賀以西の整備のあり方」が課題とされていたが、（敦賀以西について）「財源の限界等から新たな3区間に係る事業が完了するまでの間の整備は難しいが、（中略）北陸を經由して関東・関西を結ぶ新幹線ネットワークが概成する」、「敦賀での乗換による旅客利便性の低下を回避することが求められるが、その対応についてJR西日本や関係地方自治体の意向を確認する」と整理された。これに対してJR西日本は平成24年2月の整備新幹線小委員会において、フリーゲージトレイン^{*3}（以下、FGT）の導入により敦賀での乗換えなしで大阪に直接乗り入れる方策を検討すると表明した。その後、整備新幹線問題検討会議において、収支採算性と投資効果について改めて確認されるなど所定の条件が整い、FGTについても、政府の意見照会に沿って沿線自治体が暫定措置とする条件付きで同意したことから、平成24年6月に白山総合車両基地・敦賀間の工事実施計画が認可され、8月に着工した。

1.4 北陸新幹線建設促進同盟会の今後の取組み

(1) 北陸新幹線の整備促進

北陸新幹線建設促進同盟会（以下、同盟会）としては、平成26年度末までの確実な金沢開業はもとより、敦賀までの工期短縮、早期完成・開業に向け整備促進を図ること、さらにフル規格による大阪までの一日も早い全線整備を目指して取り組んでいきたいと考えている。

なお、敦賀以西のルートについて、整備計画では小浜市付近を経由すると記載されているが、ルート公表には至っていない。一方、関西広域連合では、小浜ルート、湖西ルート、米原ルートを比較し、費用対効果や開業までの期間の観点から「米原ルート案」を優位とする提案を平成25年4月にとりまとめている。同盟会としては、今後政府等の関係機関に対し、沿線地域の意見を踏まえながらルート決定に向けた調査等を進めるよう働きかけている。

(2) 並行在来線の経営安定への支援

並行在来線については、新幹線開業後にJRから経営分離されることから、沿線各県では、関係市町村や経済界等の協力を得つつ、並行在来線の維持を図っていく必要がある。同盟会としては、政府等に対し、並行在来線存続、経営の安定化に向け、支援施策の充実を要請してきており、今後とも、その実現に向けて働きかけていくこととしている。

(3) 北陸新幹線早期全線整備の意義

北陸新幹線は、東海道新幹線の代替補完機能を有するとともに、日本海国土軸の形成や国土の均衡ある発展に不可

欠な国家プロジェクトであり、広範囲にわたり人・物・情報等の交流を活発にし、沿線地域に飛躍的な発展をもたらす。同盟会では、今後とも大きな経済効果と利用者便益をもたらす北陸新幹線の早期全線整備に向け、沿線都府県や経済団体等と提携しながら、政府等関係機関に対し運動を展開していく。

北陸新幹線建設促進同盟会
ホームページアドレス <http://www.h-shinkansen.gr.jp/>



図 - 2 飯山駅の位置 (飯山市提供)

2. 長野県の取り組み

2.1 長野開業

1997 (平成9) 年10月1日、整備計画決定から24年余りを経て、高崎・長野間 (117 km) が開業した。

この4カ月後、第18回オリンピック冬季競技大会 (長野オリンピック) が開催され、72の国・地域から4638人の選手・役員が参加し、16日間にわたり熱い闘いが繰り広げられた。また、この間、延べ144万人余が観戦し、新幹線は、大会輸送で大きな役割を果たした。

以来16年余にわたり、「長野新幹線」として、ビジネス、観光、通勤・通学の足としてすっかり定着し、今年年間約900万人以上が利用する大動脈として発展してきた。また、本県の経済や観光の振興等にも大きく寄与してきた。

2.2 金沢延伸

(1) 飯山駅開業に向けて

長野開業から17年余後の2015 (平成27) 年春、整備計画決定から41年余りを経て、北陸新幹線は、北陸の地に延伸される。そして、本県の北の玄関口となる、新幹線飯山駅も開業を迎える (図 - 2)。

飯山駅が所在する飯山市は、長野県のもっとも北に位置する市で、春には唱歌「おほろ月夜」に歌われた菜の花が咲き誇り (写真 - 1)、夏は緑まぶしい田園、秋には稲穂がほころび、そして、冬は一面の銀世界に覆われる、日本の原風景ともいわれる詩情豊かな景色が広がるまちである。



写真 - 1 菜の花畑 (飯山市提供)



写真 - 2 正受庵 (飯山市提供)

この豊かな自然環境を活かし、長野と新潟の県境に位置する関田山脈の尾根上に延びる全長80kmの「信越トレイル」のトレッキングや、上質のパウダースノーが楽しめるスキー場など各観光地がある。

また、天下の名刹といわれる正受庵 (写真 - 2) をはじめ、寺院が多く、「雪国の小京都」とも呼ばれ、各寺を巡る「寺めぐり」も好評である。

新幹線開業に向けて、観光面での効果を最大限に引き出すため各種取り組みが行われている。

(2) 飯山駅周辺整備

飯山市では、新幹線飯山駅開業に向けて周辺整備を進めており、駅前には緑豊かな3つの広場が接し、広域案内機能を有する合築施設 (アトリウム) が駅正面のファサードとなる。また、在来線駅は、北に300m離れていることから、新幹線駅1階に移設し、乗継ぎの利便性も向上する。



図 - 3 飯山駅周辺の整備事業 (飯山市提供)

さらに駅の西側には600台収容可能な駐車場を順次整備し、鉄道の利用促進を図ることとしている。このほか、商業用地や公園・駅へのアクセス道路・周辺の住環境整備を土地区画整理事業により整備している(図-3)。

(3) 飯山駅開業効果の最大化に向けて

飯山市では、新幹線の開業効果を最大限に活かし、交通アクセスの整備、豊富な自然や食材から生み出される観光資源の強化・開発、農林業、商工業、健康・医療、教育との連携等により、地域経済の発展を図り、国際的にも通用する観光リゾートを構築するため、新潟県妙高市を含む9市町村が一丸となって広域観光に取り組むため、平成24年1月に「信越9市町村広域観光連携会議」を設立し、単なる連合体ではなく、一体的な高原国際リゾートを展望し「ブランド観光圏」を目指している。

なお、平成25年3月20日、信越9市町村広域エリアのエリア名「信越自然郷」が発表された(図-4)。



図-4 信越自然郷キャンペーンポスター(飯山市提供)

(4) 金沢延伸効果の最大化に向けて

現在、長野県の県庁所在地である長野市と北陸方面との間は、直通の特急列車が無く、直江津駅で普通列車から特急列車に乗り換え、富山市まで3時間弱、金沢市まで3時間半程度を要しているが、新幹線金沢延伸後には、富山市までは1時間弱、金沢市までは1時間強と、ともに2時間程度的大幅な時間短縮が見込まれている。

また、東京・長野間の利用者数は、現在、1日あたり2万5千人であるが、金沢延伸後は、最大7割アップとの試算もある。

新幹線延伸により、長野と北陸との交通の利便性が大幅に高まり、交流の活発化や、長野を経由した旅客流動の大幅増加など、金沢延伸開業は、本県にとっても地域経済活性化の「好機」であることから、長野県では、「北陸新幹線延伸対策プロジェクトチーム」を立ち上げるなど、部局横断的、広域的に新幹線延伸の効果を最大限に引き出すための施策を総合的に推進している。

また、官民連携により、金沢延伸開業に向けた県内機運の醸成を図ることや、延伸開業効果を地域活性化につなげるため、平成23年12月に「新幹線延伸を活用した経済活性化協議会」が設立され、増大する新幹線利用者を県内駅で途中下車してもらうための観光面での取り組みを柱に、県内機運の醸成と県外への『信州』の発信、北陸との連携・協力に取り組んでいる。

このほか、各市町村や企業などでも、金沢延伸開業を睨んで独自に北陸と連携した企画の実施や、再び長野を訪れ

ていただけるような「おもてなし」への取り組みなども行なわれている。

このように、延伸効果を活かすため、各団体、各地域等で様々な取り組みがされてきたが、具体的な数値目標を設定し、関係者間で目標を共有しながら、その達成に向けて、総力を結集して取り組むことが重要なことから、平成25年12月18日、「新幹線延伸を活用した経済活性化協議会」の会員のほか、沿線自治体、交通事業者等も含めた合同会議を開催し、新たに開業する飯山駅を含む県内新幹線駅ごとの利用者増加目標を設定した。目標は、新幹線駅周辺の市町村や経済・観光関係者などで構成される「地域観光戦略会議」と「信越9市町村広域観光連携会議」において検討し、設定した。

開業翌年度となる平成27年度における新幹線駅5駅の合計で、年間80万人増加(平成24年度比15%アップ)を目標とした。

この年間80万人増加という目標を、ターゲットとなる圏域別にイメージすると、首都圏から20万人、北陸から40万人、関西から20万人となる(図-5)。



図-5 新幹線の利用者増加目標

首都圏については、これまで空路や上越新幹線・ほくほく線経由で北陸に訪れていた方の多くが、長野経由の北陸新幹線に転移することが見込まれるため、この増加する新幹線利用者に信州にも立ち寄ってもらう取り組みを進めている。平成26年夏には、県、市町村、企業が連携して活用するオール信州活動拠点として、また、信州ファンの裾野を広げ、さらに継続的かつ双方向で信州と関わりを持つ「コアな信州ファン」を増やすため、東京銀座に「信州首都圏総合活動拠点」のオープンを目指している。

また、北陸については、金沢延伸開業により、本県とは大幅に時間短縮され、交流人口が1.1倍に増加すると言われている。これまでの「近くて遠い」関係から「近くて近い」関係となることから、時間距離短縮や長野県の物産や観光素材のPRを強化し、交流拡大を図ることとしている。

さらに、関西については、北陸との交流が盛んであることから、金沢延伸開業により、プラス1時間で信州に来ることができることをしっかりとPRし、北陸を訪れる関西の方に信州まで足を伸ばしていただくよう取り組んでいる。

金沢延伸開業まであと1年。開業以来16年余にわたり、信州と首都圏を結び、沿線地域の観光振興や経済発展等をもたらした大動脈がさらに北陸ともつながり、本県にとっては、新幹線時代の第二幕、まさに「新・新幹線時代」を迎えようとしている(図-6)。

新・新幹線時代

日本の屋根と日本の海が結ばれる 2015 信州

図 - 6 新・新幹線時代ロゴデザイン

最後に、フル規格による大阪までの早期全通に向けて引き続き沿線都府県とともに取組むことと、その早期実現を願って長野県の結びとしたい。

3. 新潟県の取組み

3.1 北陸新幹線の活用に向けて

平成 27 年春に予定されている北陸新幹線の開業により、新潟県内に 2 本の新幹線が走ることとなる (図 - 1)。

この全国的にも希少な利点を最大限に活用し、本県の拠点性向上や地域の活性化を図るため、本県では、学識経験者や交通事業者などの方々に構成する「新幹線活用地域活性化委員会」を設置し、最初のテーマとして「北陸新幹線の活用」について議論、25 年 3 月に中間報告を出したところである。この報告において、以下のような提案がされた。

① 基本的な考え方

- ・開業による最大メリットは関西圏等からの時間短縮。これを念頭において活用策の検討が必要。
- ・民間事業者が開業効果取り込み策を自主的に考え、積極的に実施していく姿勢が最重要。

とされており、また具体的な取組みとして、

② 交通分野

- ・上越妙高駅から直江津港までの所要時間短縮
- ・目的地までの二次交通にかかる情報を利用者目線で分かりやすく発信
- ・「マイレール意識」普及啓発団体の地域における組織化
- ・接客などに関するスキルアップ研修の実施

③ 観光分野

- ・新潟港・佐渡・直江津港・両新幹線を使った回遊ルー



図 - 7 新潟県内交通体系図

トの設定

- ・地域連携による WIN-WIN の関係構築
 - ・北陸新幹線開業記念商品や開業後の周年記念商品の開発
 - ・関西や関東に加え、沿線近隣県への積極的な情報発信
- ④ その他

- ・新潟ならではの特色あるイベントを企画・実施し、定着させる取組み
- ・朱鷺メッセなどを活用した MICE 誘致

上記提案の具体化には、各関係機関の主体的取組みが欠かせないが、その中心はなんとといっても新幹線駅を有する地元であることから、次項から県内新幹線駅を中心とする取組みを紹介する。

3.2 上越妙高駅を中心とした取組み

上越妙高駅を中心とする区域は、主要都市と上越地域とを直結する広域交通の結節点としての機能を担うことから、周辺の自然環境にも配慮した質の高いまちづくりを行うこととされている。

具体的には、上越妙高駅を中心とした約 28.5 ヘクタールにわたる土地区画整理事業をはじめ、アクセス道路の整備などが進められており、上越地域全体の玄関口にふさわしい土地利用の形成と基盤整備を進めるとともに、在来線の脇野田駅を上越妙高駅の西側に移設し、新幹線と在来線の乗換えの円滑化や、有効な土地利用を図るための信越本線移設事業も実施されている。

そして、まさに上越地域の玄関口となる駅およびその周辺の整備 (図 - 8) にあたっては、学識経験者や公募市民などによる「上越市新幹線駅周辺地区まちなみ検討会議」を 21 年度に設置。1 年 7 ヶ月の間、具体的な検討を行い、22 年 12 月に「上越市新幹線新駅周辺地区まちなみ形成構想」を策定している。本構想の中で、まちづくりの方向性として、「まちづくりビジョン」が設定され、このビジョンを踏まえながら、駅周辺の整備が着々と進められている (図 - 9)。

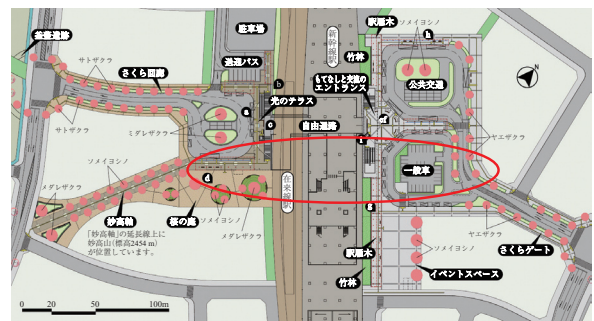


図 - 8 上越妙高駅の駅前広場および街区公園のレイアウト

百年まちづくり
 ~百年先も愛される越後百会 (※) のまちづくり~
 ※ えちごひやくえ: 一期一会のこころもちでもてなし、
 上越のこの地に百年先も住み続けたいなる、何度も訪れたいなるまちづくり

図 - 9 まちづくりビジョン

め、従来の主要マーケットである首都圏に加え、関西圏も有力なターゲットとして力を入れており、26年度の早い時期に大阪市梅田の地下街に県産品の販売や観光情報の提供などを担う本県の情報発信拠点を新たに設置するなど、本県と関西圏との交流を積極的に促進していくこととしている。

また、2本の新幹線を有するという利点の具体的な活用策の一つとして、広域観光ルートづくりが考えられる。

本県としても、たとえば図 - 12 のような周遊ルートの提案や、テーマ性のある地域の取組みや二次交通整備の支援など、必要な助言・調整などを積極的に行っている。

新潟県は、間近に迫ってきた北陸新幹線の開業に向け、これまでに述べてきたような取組みを通じて、沿線地域はもとより、県内各地で機運が高まっており、今後も、交流人口拡大のための施策に積極的に取り組んでいきたい。

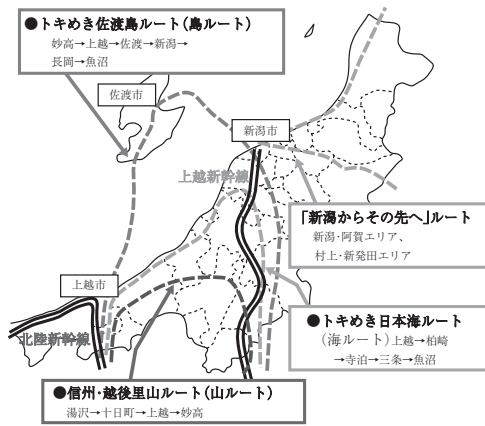


図 - 12 北陸新幹線開業を見据えた周遊ルートの提案

4. 富山県の取組み

4.1 はじめに

北陸新幹線の富山県内区間については、平成26年度末の開業まで約1年となり、高架橋などの主な土木構造物の工事は完成し、現在、電気工事や駅舎の建築工事が順調に進められている。また、昨年6月に新駅の名称が「黒部宇奈月温泉駅」、「新高岡駅」に決定し、10月に北陸新幹線の新しい列車名が停車タイプ別に「かがやき(速達タイプ)」、「はくたか(停車タイプ)」、「つるぎ(シャトルタイプ)」と決定したほか、12月には長野・黒部宇奈月温泉間で列車走行試験が開始され、開業に向けての機運が日増しに高まっているところである。

北陸新幹線長野・金沢間の開業により富山・東京間は約2時間で結ばれることとなる。また、輸送力の大幅アップも見込まれる。これは富山県にとって絶好のチャンスで、観光振興、新たなビジネス交流など大いに活かしていきたいと考えている。

本稿では、新幹線開業効果を紹介したうえで、富山県としての取組みについて話を展開していく。

4.2 北陸新幹線の開業効果

新幹線が開業することによって、富山・東京間が約2時

間でつながることによって、県内にはさまざまなメリットがもたらされると考えている(図 - 13)。具体的なメリットとしては、①観光客の増加など交流人口の拡大、②企業立地の促進やビジネスチャンスの拡大、③雇用の創出などにより、県内経済や地域の活性化などが期待される。

新幹線の開業を起爆剤に、富山県をさらに元気にするためには、ストロー効果などのマイナス面を克服し、プラスの効果をしっかり引き出すことが重要であることから、官民が一体となって、戦略的に取り組むことによって新幹線の開業効果を最大限に高めていきたいと考えている。

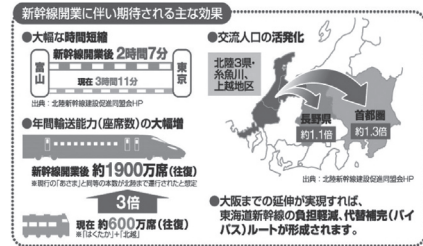


図 - 13 北陸新幹線の主な開業効果

4.3 開業に向けた取組み(新幹線戦略とやま県民会議)

このため、県では一昨年5月、「新幹線戦略とやま県民会議」を設置した。また、引き続き、「観光・交流」、「産業・地域活性化」の2つのプロジェクトチームを立ち上げるとともに、開業効果を県内全域に波及させるため、経済界の代表の方に会長をお願いして、新幹線駅を中心とした新川、富山、県西部の3つの地域会議を設け、戦略の企画・立案を進め、魅力的な旅行商品の企画・造成、首都圏等での積極的なPR、県内企業の販路の開拓支援、新たな土産品の開発、積極的な企業誘致などに取り組んでいる(図 - 14, 15)。

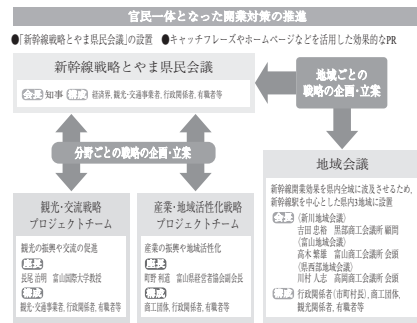


図 - 14 新幹線戦略とやま県民会議の概要



図 - 15 北陸新幹線「富山県」開業キャッチフレーズ・ロゴデザイン

県としては、県民会議でのご意見に基づき、4つの柱で、開業効果を高めるための施策に取り組んでいる。

第1に、観光・交流については、平成27年秋の北陸デザインステーションキャンペーン開催などを踏まえ、地域にとっておきの観光資源を活かした旅行商品の造成や広告宣伝の強化を図っている（図-16）。



図-16 富山県の観光資源を活かしたPR

第2に、産業・地域活性化については、北関東地域等において企業誘致活動を強化するほか、首都圏での販路開拓やブランド力のアップ、商店街の魅力向上のための取り組みへの支援などに努めている。

第3に、2次交通の整備・充実については、北陸新幹線と接続する新駅の建設、富山地鉄の観光車両導入（写真-3）等、新幹線駅からのバスルートの新設の実証運行などへの支援に取り組んでいる。

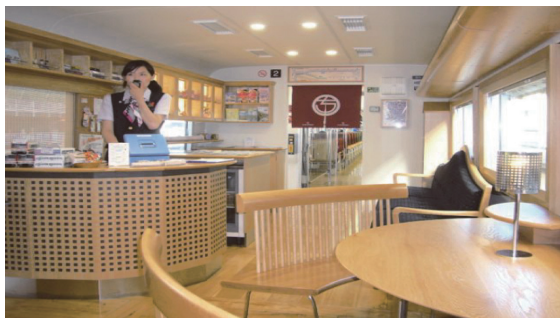


写真-3 観光車両「アルプスエクスプレス」

第4に、おもてなし力の向上など県民機運の醸成については、優良ドライバーの表彰やおもてなし力の向上に向けた取り組み、県民の心が盛り上がるような開業前イベントの開催などに積極的に取り組んでいる。

4.4 開業に向けた取り組み（新幹線新駅）

県内の新幹線駅が設置される自治体（富山市、高岡市、黒部市）はそれぞれが県の中央・西部・東部のビジネス、あるいは広域観光の玄関口であるとともに、各地域の特色を生かした魅力ある広域交通拠点となることができる。そのため、県と市は連携して新幹線駅を核とした交流拠点づくり、駅の周辺整備を進めている。

① 富山駅については、新幹線の整備に合せ、県では周辺道路の渋滞緩和と駅南北の一体的なまちづくりを図るため、在来線の連続立体交差事業を進めている（写真-4）。新幹線の開業に合せ、北陸本線（上り）と高山線を高架化する予定である。また、富山市の土地区画整理事業により駅周辺施設の整備が進められており、現在南口広場の工事



写真-4 富山駅の外観

が行われている。なお、北陸本線（下り）の高架後（新幹線開業の数年後）は、駅南を走る富山地方鉄道の市内軌道線と駅北の富山ライトレールとが高架下で接続する予定となっている（図-17）。



図-17 JR富山駅における路面電車の南北接続

② 新高岡駅については、高岡市が駅周辺施設の整備を進めており、現在、駅前広場や取付道路、駐車場、公園等の工事を実施している（写真-5）。また、昨年9月には、新幹線開業に合せた供用を目指して、交差するJR城端線新駅の工事着手されたところである。新駅のアクセス道路については、県道や都市計画道路を県、市において鋭意整備を進めているところである。



写真-5 新高岡駅の外観

③ 黒部宇奈月温泉駅については、黒部市が駅周辺施設の整備を進めており、現在、駅前広場や地域観光ギャラリー一等の整備を実施している（写真-6）。また、昨年11月



写真 - 6 黒部宇奈月温泉駅の外観

には、新幹線の開業に合せた供用を目指して、交差する富山地方鉄道本線新駅の工事も着手されたところである。新駅のアクセス道路については、県道や都市計画道路を県、市において鋭意整備を進めているところである。

4.5 おわりに

現在、首都圏の人々にとって、富山は「遠いところ」であるが、新幹線の開業によって首都圏との時間距離が大幅に縮まり、「富山は首都圏のお隣」となる。このことにより、観光の振興や交流人口の拡大、企業立地の促進に加え、県内企業の方々の全国への出張が容易になり、県内企業の活動が活発となり、本県経済の活性化につながる。

約1年後に迫った北陸新幹線の開業に向け、官民一体となった取組みにラストスパートをかけるとともに、国の成長戦略と相まって、本県経済の活性化を図っていく必要がある。

県としては、今後とも県民の皆さんの知恵と力を結集して、重点戦略にも果敢に挑戦し、人が輝く「元気とやま」の創造に努めていきたいと考えている。

5. 石川県の取組み

5.1 北陸新幹線金沢開業に向けた取組み

5.1.1 はじめに

平成26年度末の北陸新幹線金沢開業まであと1年余りとなった。ここ石川では、高架橋の工事も完成し、新幹線金沢駅舎もその外観を現し、北陸新幹線の車両が留置され、各種整備が行われる白山総合車両基地（仮称）も、その広大な敷地に巨大な建物が遠くからも眺められるようになっている（写真 - 7）。まさに首都圏と石川を繋ぐ「大動脈」



写真 - 7 JR金沢駅付近外観（奥が工事中の新幹線金沢駅舎）

が着実に整備され、新幹線工事もいよいよ仕上げの段階に入ってきたところである。

石川県では本格的な人口減少時代を迎え、人やモノの交流を盛んにし、賑わいの創出によって、活力の維持・向上を図ることが大きな課題となっているなか、交流人口の拡大の切り札である新幹線は本県の未来を切り開く、「希望の星」といっても過言ではない。

そうしたなか、新幹線開業効果を最大限に引き出すべく、石川県では平成21年に、アクションプラン「STEP21^{※4}」を作成し、それに基づくハード・ソフト両面の各種施策を進めてきたが、それらがまさにその総仕上げの時期を迎えている。

5.1.2 これまでの取組み

新幹線の開業は、地元にとって計り知れない大きな経済効果がある反面、人やモノが大都市圏に吸い上げられるストロー現象などのマイナス面も指摘されている。また、新幹線開業における効果は、初年度の好調が継続しないのではとの懸念もあり、このため新幹線開業効果を持続可能で最大限に引き出し、加賀、能登など県内全域に浸透させるため、地域の魅力づくりや二次交通によるアクセスの充実、産業振興、ストロー現象対策など諸課題について官民あがての戦略的な取組みが求められた。

そこで、平成19年より、開業にむけたアクションプランの策定を開始し、県内の各界各層の代表者などで構成される「STEP21 戦略会議」により、平成21年3月に「北陸新幹線開業に向けたアクションプラン「STEP21」」が策定された。

5.1.3 STEP21の取組み

(1) プランの概要

このプランでは、「観光誘客拡大」、「魅力ある交流基盤づくり」、「産業地域づくり」という3つの基本戦略を設定し、これらを施策分野ごとに11の「戦略の方向性」に区分し、38の「施策の柱」に細分化し、今後取り組むべき具体的な施策、事業等を提示している（図 - 18）。

さらに、県民参加を促進するため、施策体系にこだわらず、石川県の魅力である「おもてなし」、「食文化」、「歴史・景観」という3つのテーマで、民間の力でそれらの魅力をさらに磨き上げ、首都圏へ発信し、交流拡大につなげていく「重点プロジェクト」を設けている。

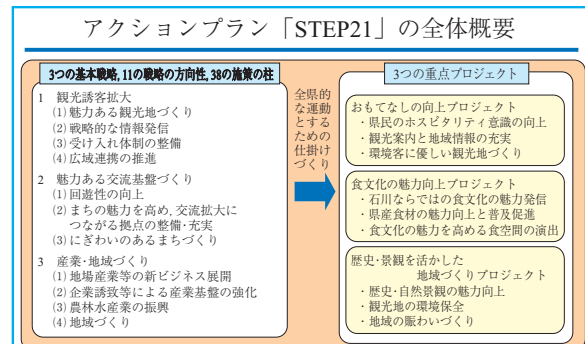


図 - 18 STEP21の全体概要

(2) 組織体制

アクションプランの推進のため、石川県では、平成21年度に部局横断的な組織である「STEP21 推進本部」（本部長：知事）を設置し、全部局において、開業にむけた各種対策を実施することとした。さらに同年、開業対策の要である「新幹線・交通対策監」を設け、「新幹線・交通対策対策監室」を設置している。ここでは新幹線建設促進はもとより、二次交通、並行在来線などの地域交通、開業対策などハードからソフトにいたるまでの北陸新幹線開業に向けた包括的な事業を行っている。

さらに、アクションプラン推進のためには、官と民の組織が協力していくことが重要であり、平成22年度には、県内各界各層の代表者、学識経験者など幅広い分野の方々をメンバーとする、民間団体「STEP21 県民推進会議」が組織された。この組織では開業対策に関する県への提言や開業にむけた県民意識の醸成、さらに民間団体が行う開業にむけた先導的なプロジェクトへの助言を行う専門委員会を設置している。

(3) 取組みの中身

① 3つの重点プロジェクトに分けた施策の動き

上記の図にあるように、STEP21の施策は多岐におよび、策定から4年がたち、ハード・ソフト様々な施策が実施されているが、これを大きく「おもてなし」、「食文化」、「歴史・景観」といった本県の魅力を磨く重点プロジェクトといたった枠組で区分し、最近の動きを紹介したい。

まず、「おもてなし」については、首都圏からのお客様をおもてなしの心で迎える意識を高めるため、一般県民向けに「おもてなし講座」が行われており、ホテルやタクシー会社など観光、交通事業者に対しても、各界のおもてなしのプロが講義を行う「おもてなし塾」が実施されている。

「食文化」については、本県の食の魅力を高めるため、新たな農林水産物のブランド化に取り組んでいる。たとえば粒の大きさが巨峰の2倍もあり、非常に鮮やかなルビー色で、大変甘い特別なぶどうとして全国的に認知されるようになった、「ルビーロマン」の生産やおいしさ日本一を獲得した能登牛の1000頭の生産体制の整備のほか、石川県北部の能登半島の気候風土に適して大きく育つ原木椎茸の最高級品種「のとてまり」の生産・販売面での支援を行っているところである。

さらに、「歴史・景観」としては、とくに県都「金沢」の魅力アップのため、金沢城公園の「河北門」を復元したほか、開業前の完成を目指し、「橋爪門」の復元や藩政時代の庭園後「玉泉院丸跡」の暫定整備が鋭意進められている。新幹線金沢駅舎の内装についても、ホーム階の柱の金箔での装飾や待合室の壁に県内の伝統的工芸品を埋め込み、石川の魅力アピールすることについて、県と金沢市が協力して取り組んでいっている。

② 交流基盤の整備

新幹線で本県にお越しいただいた方に県内を回遊いただくことで、開業効果を県内全域に波及させることが必要である。そのため、道路など交流基盤の整備も進めてきた。

たとえば、県都金沢の外縁を巡る外環状道路の整備や高速道路のインターチェンジの増設、金沢と県南部の加賀地域を結ぶ道路の4車線化整備を行っている。さらに昨年3月末には、県北部の能登地域と金沢を結ぶ「能登有料道路」を無料化し、「のと里山海道」と名称変更を行った。また、公共交通による二次交通のアクセス強化につなげるため、交通会社と連携し、加賀ではバスによる、能登では鉄道による二次交通アクセス強化に向けた実証実験を行っている。

③ 新幹線開業 PR 戦略実行プランによる首都圏への情報発信

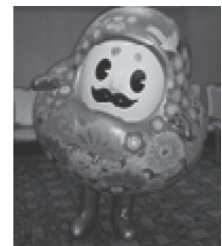
開業まで残された時間で、本県の魅力を首都圏の方々に効果的、戦略的に発信することが重要であり、そのため、石川県では平成25年3月に「新幹線開業 PR 戦略実行プラン」を策定した。このプランでは「開業 PR など首都圏戦略の強化」と「観光客をお迎えする受け地の魅力向上地策」を車の両輪とし、平成27年に首都圏からの入り込み客数を年間230万人（平成21年）から500万人を目指すこととしている。

実行プランの対象期間は、平成25年度から5ヵ年程度とするとともに、プランに掲げる取り組みを財源面から担保し、年度の壁を越えて機動的に実施するため、全国で初の取り組みとして、総額120億円の「新幹線開業 PR 推進ファンド」を創設し、その運用益を活用して開業 PR 事業を着実に実施することとしている。

キャッチコピーを、石川でしか使えない百万石を活用した「いしかわ百万石物語」として、ロゴマークを作成し、さらに昨年10月には石川県の郷土玩具であり、縁起物として扱われている「加賀八幡（かがはちまん）起上り」をモチーフにマスコットキャラクター「ひやくまんさん」も作成した（写真-8）。首都圏でのイベントを皮切りに、県内外の各種イベントに参加させ、そのユニークな体型とデザインで開業の PR とともに、石川の観光もアピールしている。



ロゴマーク



マスコットキャラクター
ひやくまんさん

写真-8 石川県の開業 PR ロゴマーク、マスコット

本年10月末には、東京の「日本橋・京橋祭り」で、石川県の祭りや伝統芸能を披露する大パレードや、県の食や伝という工芸品など石川の特産品を集めた「百万石楽市楽座」を展開することとしており、こうした大規模なイベントのほか、東京のみならず、広く新幹線沿線県でのキャンペーンの実施など情報発信を強めていくこととしている。

また、東京有楽町にある、本県アンテナショップを県産品の販路拡大や観光誘客など首都圏における本県の総合的なPR拠点とするべく、現在の位置から移設し、銀座2丁目のビルの地下1階から1階、2階の3フロアを借り受け、面積も100㎡と現在の3倍に拡大し、平成26年秋のオープンを目指している。

さらに、受け地としての石川でのイベントも計画されており、新幹線開業後の翌月には、金沢城公園での開業イベントを披露するとともに、加賀や能登でも夏にかけて、地元の魅力を紹介するさまざまなイベントが実施される予定である。

④ 県民意識を盛り上げる

これまで、行政側の取組みを紹介してきたが、首都圏から多くの皆さんにお越しいただくためには、民間の方々による、石川の財産を掘り起こし、磨きをかけ、そして、発信していく取組みが必要である。そのためには、県民が新幹線について知り、さらに石川県に来られる方をもてなしていくという意識を高めていくことが重要である。

これまで、石川県では、STEP21の、「おもてなし」「食文化」「歴史・景観」という、石川県が持ち合せている魅力をテーマに民間が取り組んでいく事業を「重点プロジェクト」と定義づけ、県内団体の模範となる民間の取組み（リーディング・プロジェクト）を後押しする支援制度を創設し、10の団体が行う事業をリーディング事業として認定し、支援するとともに、PRし、県内の企業や民間団体の意欲を高めて来たところである。

今年度からはさらに一般県民の方々の意識を高めることを目的に、これまで実施してきた県政出前講座での新幹線をテーマとした講座に加え、小中高校や高齢者向けにも新たに新幹線出前教室を開設した。今年度はこうした学校での講座も38校となり、既存の講座も昨年1年間の16回を2.7倍上回る43回開催している（平成25年12月現在）。

STEP21 県民推進会議においても、県内の経済団体や観光関係者等を集め、開業先行県の取組みや県内各地の開業にむけた取組みを紹介するカウントダウンフォーラムの開催や新幹線の線路のウォーキングや駅舎の工事現場などを

巡る「開業実感ツアー」を行ったほか、県民が開業にむけたメッセージボードをもって登場する「開業カウントダウン時計」を新幹線ホームページに設置した。さらに、自主的に開業対策に取り組む企業や団体の中心メンバーや個人で構成する「いしかわ新幹線部」も結成している。

最近では金沢市を初め、県内各地に新たな地域グルメやおもてなしの団体が結成されたり、地元の魅力を集めツアー化する動きも出てきている。石川県では地域グルメを紹介する「いしかわ食のてんこもりフェスタ」を平成22年から開催しているが、その出展団体も当初の10から17にまで増加している。

5.2 今後に向けて

本年夏頃には、新幹線の試験車両も金沢駅へ運行され、開業日、ダイヤや料金の発表など、いよいよ開業が間近に迫ってくる。石川県では間近に迫った開業に向け、行政だけでなく民間の取組みもさらに活発化させるべく今後も取り組んでいくこととしている。

注 釈

- ※1 フル規格…線路幅が標準軌（1,435 mm）であり、東海道新幹線等、現在営業中の新幹線と同規格のもの。フル規格による整備新幹線の最高速度は260 km/hとされている。
- ※2 スーパー特急方式…フル規格と同じ構造の路盤、トンネルを走行するが、当面、線路幅を在来線と同じ狭軌（1,067 mm）とし、在来線直通の車両を走らせるもの。線路の幅が狭く、最高速度は200 km/hである。
- ※3 フリーゲージトレイン（FGT）…地上に設置した軌間変換装置の上を通過することにより、車輪の間隔をレール幅に合わせて自動的に変換する車両。現在開発中であるが、実用化されると、新幹線と在来線の直通運転が可能となる。（開発目標は、新幹線区間で270 km/h、在来線区間の直線部において130 km/hで安全・安定走行できることとされている。）
- ※4 「STEP」は“Shinkansen Two-way Exchange Plan”（新幹線を活用した双方向による交流人口拡大計画）の頭文字を取ったもので、「21」は“21世紀”の21。「北陸新幹線は21世紀に石川県が発展するための手段（ステップ）である」との意味も込めている。

【2014年1月24日受付】