

北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画概要版



▲北陸新幹線敦賀駅 駅舎イメージ(東側)

<行動計画の概要>

目的

2024年春に予定されている北陸新幹線敦賀開業に向けて行政・民間企業・関係団体等が一丸となって受け皿づくりに取り組み、開業効果を最大限に引き出すことができるよう、「いつ・誰が・何を・どのようにすべきか」といった具体的な行動方針を定めることを目的としています。

位置づけ

本市では、すでに「敦賀市再興プラン(第6次敦賀市総合計画後期基本計画)」や「敦賀市観光振興計画」等において、北陸新幹線敦賀開業を見据えた大局的な政策・施策の方向性が定められています。来訪者を迎え入れる準備が急務となっている本市では、定められた方向性に基づき、施策を実現させていくための具体的な行動方針が求められています。

本計画は、各分野に横断する施策を「北陸新幹線敦賀開業」の視点で取りまとめ、一体的に推進するための具体的な取組方針を定めたものとなります。

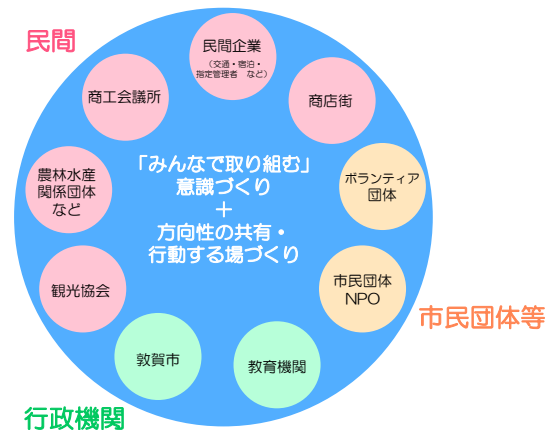
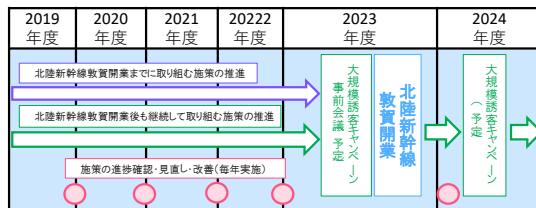
推進体制

本計画の推進にあたっては、行政、民間企業、ボランティア団体など様々な主体の連携が重要であり、本計画や推進すべき方向性を共有し、一丸となって行動する場作りが必要となります。そのために協働推進のための組織を構築し、本計画の見直しをはじめ、開業に向けた具体的なプロモーションや開業イベントの検討など、開業に向けた取組を効果的に推進できるような体制づくりを目指します。

スケジュール

開業までに取り組む施策と、開業後も継続して取り組む施策の両方を位置づけることとし、計画期間を2019年度から2024年度の6年間とします。

取組施策は、社会情勢の変化等を踏まえ、毎年度、取組状況の確認を行い、必要に応じて見直し、改善を行います。



<北陸新幹線金沢開業の効果>

①富山県

- 観光入込客数が15.6%増加(1,700万人(2014年)→2,031万人(2015年))
- 外国人宿泊者数は20万人を超え、2017年には28万8千人が来訪
- 2016年に富山県が試算した経済効果は約154億円(直接効果は約101億円)
- 本社機能や研究拠点を富山県に移転・拡充する企業も相次いでみられた

②石川県

- 観光入込客数が15.8%増加(2,100万人(2014年)→2,502万人(2015年))
- 外国人宿泊者数は50万人を超え、2017年には77万7千人が来訪
- 2016年に日本政策投資銀行が試算した経済効果は約678億円(直接効果は約454億円)
- 終着駅である金沢市では、入込客数が1千万人を超え、交流人口が大幅に拡大したほか、宿泊業や飲食業の業績向上、雇用拡大、投資拡大
- 宿泊施設の価格高騰、人手不足など一部マイナス効果もみられた

③福井県

- 観光入込客が12.3%増加(1,132万人(2014年)→1,271万人(2015年))
- 外国人宿泊者数は5万人を超え、2017年には6万1千人が来訪
- 2015年の福井県内主要観光地の入込客数をみると、嶺北地域の観光地では大幅な増加が見られた一方で、嶺南地域の観光地では大きな変動がみられず、北陸新幹線金沢開業の効果は福井県内全域に行き渡っていない

<北陸新幹線敦賀開業がもたらす変化・効果>

①環境の変化

[1]主要都市からの所要時間の短縮

東京をはじめ、大宮、高崎などの関東地方や長野、糸魚川など信越地方から、乗り換えなしで敦賀市に来訪できるようになります。特に北陸および信越の主要駅から敦賀駅までの所要時間が大幅に短縮されるため、ビジネスでの出張や日帰り小旅行等でも訪しやすくなります。

[2]交通の拠点化による交流人口の増加

北陸新幹線の当面の終着駅・始発駅となる敦賀駅は、首都圏から京阪神・北近畿へ、また京阪神方面から信越・北関東へ向かう人々が福井方面や小浜方面へ乗り換えを行う「交通の要衝」としての機能を持つことになります。

アクセス性が向上することから、効率的な人、物の流れを目的とした、嶺南地域への企業進出が期待できるほか、各都市圏からの利便性の高さをPRすることで、移住・定住者増加の可能性が広がります。

[3]外国人旅行者の増加

北陸新幹線金沢開業後、北陸方面を訪れる外国人旅行者が増加傾向にあります。また敦賀市では、2019年に敦賀港開港120周年をはじめ、北陸新幹線敦賀開業までに国際的に重要な記念の年を迎えることに加え、杉原千畝ルートや北前船など他地域との連携、クルーズ客船の寄港などが計画されており、外国人旅行者の受け入れ機会が増加すると考えられます。

②経済効果

(※日本政策投資銀行,2020.「北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果」)

経済波及効果(福井県内)
約309億円

直接効果 約191億円
間接効果 約119億円

<本計画の目標値>

①敦賀駅乗降客数

北陸新幹線敦賀開業に伴う、敦賀駅の利用者数を予測。

現状値 (参考)	261万9千人 (2017年度)	→	目標値	330万人 (2024年度)
-------------	---------------------	---	-----	-------------------

現状値出典：敦賀市が西日本旅客鉄道(株)に独自に行なった聞き取り調査
目標値算出方法：上段の目標値は、第7次敦賀市総合計画におけるKGI(重要成果指標)として示されている2024年度目標値との整合を図り設定した。
＜参考＞令和元年度観光客入込数調査において、本市内の計測地点を3地点増やしたことに伴い、3地点分の入込数が増えた。
下段の()内の値は、本計画策定時の目標値であり、増加した3地点における入込数を除いた値である。

②観光入込客数

北陸新幹線敦賀開業後の、敦賀市内観光施設への入込客数を予測。

現状値 (参考)	222万8千人 (2017年)	→	目標値	419万人 (253万人) (2024年)
-------------	--------------------	---	-----	-----------------------------

現状値出典：福井県観光客入込数(推計)
目標値算出方法：2009年度～2018年度の歩行者・自転車通行量の年間の増加率が1.7%であることから計画期間における毎年の増加率も同様とし、かつ新幹線開業に伴う乗降客数の増加分(25%)のうち、徒歩または自転車により移動する人の割合を6%(増加分の1/4)とし、開業年度の増加率は6%を加算し、2018年度の数値(5,799人)からの増加として設定した。

③中心市街地の歩行者・自転車通行量(休日)

来訪者増加による中心市街地のにぎわい創出に伴う、休日の中心市街地(5地点)の歩行者・自転車通行量を予測

現状値 (参考)	5,799人 (2018年度)	→	目標値	6,700人 (2024年度)
-------------	--------------------	---	-----	--------------------

現状値出典：敦賀市歩行者・自転車通行量調査
目標値算出方法：2009年度～2018年度の歩行者・自転車通行量の年間の増加率が1.7%であることから計画期間における毎年の増加率も同様とし、かつ新幹線開業に伴う乗降客数の増加分(25%)のうち、徒歩または自転車により移動する人の割合を6%(増加分の1/4)とし、開業年度の増加率は6%を加算し、2018年度の数値(5,799人)からの増加として設定した。

現況と課題

＜1＞敦賀のイメージ構築と認知度向上

- 敦賀市を「知っている」人は全体で64.8%。女性の認知度は46.0%と、女性にあまり知られていない。
- 敦賀のイメージをつかめていない人が約4割。「気比の松原」や「氣比神宮」などのイメージが浸透していない。
- メディアツアーにおいて「杉原千畝、人道の港などはストーリー性が感じられる」などの意見がみられた。
- 上位計画の「敦賀市再興プラン」の方向性のひとつとして「敦賀のイメージ戦略の推進」が挙げられている。
- 関連計画の「敦賀市観光振興計画」において、「観光都市としてのイメージ定着」を課題のひとつとして挙げており、基本方針の中でも「マーケティング戦略の推進」が掲げられている。

「敦賀のイメージ」の定着を確実に図るために、「海・港」「海の幸」「鉄道」など軸となる観光資源を用いて、魅力的なストーリーと付随する敦賀独自の体験を構築することが重要です。

また「敦賀のイメージ」を伝えたいターゲットを選定するなど戦略的にPRを行い、「敦賀」の認知度の向上および来訪意識を高める必要があります。

＜2＞交通の要衝としての機能強化

- 北陸新幹線金沢開業の際、富山県や石川県への企業の本社機能・研究開発拠点の移転・拡充、支店・営業所の開設といった効果がみられた。
- 福井県内の北陸新幹線金沢開業の効果は、嶺南地域でも少しずつではあるが効果をもたらしていると推測される。
- 北陸新幹線敦賀開業により、敦賀市は京阪神方面、東海方面、関東方面のいずれからも乗り換えなしで訪れることができるようになる。
- 北陸新幹線金沢開業前後の敦賀駅の利用者の伸び率は、富山駅、金沢駅に比べると少なく、十分ではない。
- 敦賀駅周辺では、市内観光の出发点となるにぎわい拠点の整備や広域観光の出发点となる広場や道路の整備が進められている。

敦賀市の強みである行きやすく、帰りやすい「交通の要衝」としての拠点性を最大限に活かし、多様な人が行き交うまちを目指すことが大切です。

中心市街地での滞在時間を増やすことに加え、敦賀市を起点とした広域的な周遊を促すことで、嶺南地域全体で長期滞在ができる取り組みを推進することが重要です。

また観光面だけでなく、企業誘致や研究開発拠点の整備など、産業面の活性化についても積極的に推進する必要があります。

＜3＞やさしい心あふれるおもてなし環境の整備

- 日本を訪れる外国人旅行者が増加傾向にある中、敦賀市においても、クルーズ客船の寄港を始めた、外国人旅行者の受入機会が増加する。
- メディアツアーにおいて「最終的には人。人は人を通じてその土地を好きになる。」という意見がみられた。
- 上位計画の「敦賀市再興プラン」の方向性のひとつとして「各地域資源を活かした回遊性を創出する観光資源開発」が挙げられている。
- 関連計画の「敦賀市観光振興計画」において、「受入れ体制の充実」「多様な観光資源の活用と保全」を課題として挙げており、基本方針の中でも「多様な観光資源の活用と保全」「ホスピタリティの充実」が掲げられている。

ユダヤ人難民やポーランド孤児を受け入れた「やさしい日本人がいたまち」の市民性を活かし、来訪者の受け入れに向けたやさしい心の敦賀市民の育成が必要です。

観光スポットの充実や周遊観光の提案など、敦賀滞在時の多様な楽しみ方を提供することに加え、おもてなし力の向上や外国語対応など、ホスピタリティレベル向上が求められます。

おもてなしを通じて来訪者の満足度を高めることが、口コミによる新規来訪者やリピーターの増加につながります。

基本方針

A 市内の拠点整備と回遊性向上

A-1市街地および観光拠点の整備

金ヶ崎周辺地区の整備、氣比神宮周辺の魅力向上 など

A-2玄関口としての駅周辺整備

敦賀駅周辺エリア整備 など

A-3来訪者が快適に過ごすための環境整備

キャッシュレス決済環境の充実化 など

A-4市内を巡る二次交通の整備

ぐるっと敦賀周遊バスの運行、レンタサイクル拠点の整備 など

B マーケティング戦略とプロモーション

B-1来訪者への敦賀の魅力調査

プロモーションに向けたニーズ調査

B-2敦賀の魅力の再認識

市民の意識醸成

B-3来訪者を受け入れる準備

敦賀独自の着地型プログラムの開発・販売 など

B-4多様なメディアを活用した、敦賀情報の発信

プロモーション方策の検討と実施 など

B-5開業後を見据えたプロモーションの推進

デスティネーションキャンペーン、大阪・関西万博を契機としたプロモーションの推進

C 高速交通基盤を活かした拠点性の強化

C-1広域連携の推進

嶺南市町との広域連携の推進、テーマ別広域連携の推進

C-2教育旅行・撮影などの誘致

教育旅行・学生合宿の誘致 など

D 敦賀の特色を活かした商業・産業活性化

D-1敦賀らしい特産品・土産品の研究・開発・販路拡大

新商品・敦賀ブランドの推進 など

D-2空き店舗解消の推進

まちなか創業の推進

D-3拠点性を活用した産業基盤の構築

拠点性を活用した産業基盤の構築

E ホスピタリティあふれる敦賀人の育成

E-1敦賀市民のおもてなし意識向上

おもてなし力の強化

E-2インバウンドへの対応

外国人観光客へのおもてなしの向上

E-3民間と行政の連携体制強化

官民連携の体制づくり

E-4移住者の受け入れ・支援

移住定住の促進に向けた情報提供 など

E-5誰もが楽しめる魅力的なイベントやまつりの開催

まちなかの賑わい創出