

自治随想

Vol. 92

北陸新幹線開通に沸く金沢 —日本計画行政学会からの報告—

じちずいそう

早稲田大学マニフェスト研究所招聘研究員
徳島文理大学総合政策研究科教授

西川 政善



はじめに

5月22日、日本計画行政学会（細野助博会長・中央大教授）の総会、基調講演、パネルディスカッション・意見交換会に出席するために金沢市を訪れた。全国市長会元会長山出保元金沢市長当時、何度か訪問した私だが、この度は北陸新幹線開通に沸く高揚感の只中に身を置くこととなった。松村雄大徳島文理大学教授によれば、数ヶ月前のホテル予約も盛ならない状況、街に繰り出せば観光客でごった返す有様であった。助野会長の「学問と実践の融合、文理融合、産官学が街に飛び出し考える機会にしよう」との挨拶のもと、「新幹線が拓く北陸の新たな可能性」の研修が始まる。

北陸新幹線と 観光まちづくり

矢ヶ崎紀子東洋大准教授の基調講演は、先ず観光振興における新幹線開業のインパクトについてであった。新幹線によって製品（モノ）は消費者（マーケット）との間の距離を縮め、物理的な隔たりを劇的に解消し安



北陸新幹線開業 2015 年

定的な近さを供給しビジネスがしやすく、人を呼びやすくした。しかし、新幹線開業をエンジンとする観光まちづくりは、これからが本番だと指摘した。外から来た人々が街中を回り、カネを回しているか、どういう人を呼び込んで長期的な視野で全国、世界に発信・展開していくのが大切だ。金沢ならではの観光地、金箔・蒔絵・職人工芸・食など動かない資源を求めてやって来る観光客をいかに増やすか、増加傾向の外国人観光客にはターゲットにする国・地域の休暇の組み合わせ・新しい魅力の提供（訪日外国人客のインバウンド需要）による需要創出が必要とした。種々考えられる課題を示した上で

結びとして、これまでの観光行政・広域行政とは異なった発想や、投資と配分に関する戦略のもとで需要創造のための協調体制づくり、国際競争力のある広域観光エリアづくりへのチャレンジなどを、産官学さらにそこに住む人々のもてなし精神まで含めて提案された。

金沢市のまちづくり

山野之義金沢市長は、「責任と誇りを持てる金沢」を理念とし、その都市像を「世界の交流拠点都市」と定め、その実現のために「十年間の実施計画」を施策とし、「まちのちからプラス計画」を、重点計画に定めたと言った。いわく、「美しいものに国境はない」「食の可能性にける」「建築で世界を魅する」「ナイトカルチャーにチャンスあり」「交通というおもてなし」「スポーツでまちを元気に」などなどである。

伝統文化・工芸をブランド化し、「おちついた・しっかりとした・ほんのりとした」おもてなしを、金沢マラソンなどでひとつになつた人々の心で夜も昼ももてなし、新幹線開業のチャンスを活かしたいと言うので

ある。

これを受ける形で金沢経済同友会副代表幹事の福光松太郎氏（地元造醸酒メーカー）は、経済人ならではの意見を述べる。開口一番、18往復・3倍の客・インターネットの力で金沢の路地の小店まで賑わいだした。しかし一方で、かねてからの金沢ファンがおきざりになつていないか、という気がする。山出元金沢市長が言った「この町に住む人が住み易いまち」を求めて来市される人々を忘れてはならないと言う指摘である。なるほど観光の三大要素とも考えられる「モノ↓コト↓ココロ」は、特有の観光資源でそこから動けない名所（兼六園・金沢城などの「モノ」と、食事・工芸・芸ごとの文化などの「コト」、感性を刺激する観光（茶や菓子の稽古を新幹線で通つて習う）「ココロ」といった面の複合体だ。換言すれば、観光インフラでのさばき方は行政で行い、クオリティ（質）の高さは民間にシフトさせ「量と質を分けて対応」してもらいたいと言うのであった。そうした観点から、「新幹線は始まりであり、

目標は2020年東京五輪、パラリンピック」だと指摘された。その根拠として2012年ロンドン五輪での「ロンドンプラス」を挙げ、イギリスの多くの地方都市に海外からのインバウンドが訪れたことを引き合いに、昨年度の1400万人にのぼる外国人訪日数を視野に入れた話であった。

富山市の対応

森雅志富山市長は私と中央大同窓、コンパクトシティの実践で名を馳せた実力市長である。同行の中村昌宏徳島文理大学総合政策学部長と「ひよっとしたら両市長間でバトルが聞けるかも」と話し合っていたが、新幹線開業による富山―東京間1時間短縮を受けて市長は健かな対応をとる。「金沢、小松、富山はそれぞれ役割が違う」とのつけから発言、「金沢に負けないような文化施設を富山で作るのは間違いだ」と言うのである。新幹線開業によって、例えば富山市内の宿泊者数は、前年同月に比べて約1万人増、宿泊者へ配布している路面電車半額券・無料券利用者は約4・3倍増加、

新幹線開業後富山ライトレール・市内電車環状線の利用者もそれぞれ27・8%、55・4%増加、北陸新幹線開業翌日の富山市内歩行者通行量は前年同月比約2・1倍増となったようだ。こうした富山市内の変化は、富山市の持つ「ゲートウエー」機能の役割を示すものであり、立山連峰を中心とした雄大な自然、金沢市など近隣地域へ足を伸ばすための滞在型観光の拠点になると主張する。

さらに新幹線開業前から手掛けた施策に「マルチハビテーション推進事業」と「新幹線で通学推進事業」を挙げた。前者は他地域居住の為に富山市のまちなかで一戸建て住宅を建設又は購入もしくは分譲共同住宅を購入し取得した富山県外在宅者に対し、定額（一戸あたり25万円）を補助する。市内に65歳以上の3親等以内の親族が在住している場合は10万円を上乗せするという事業を実施する。後者は、市内在住の者が県外の大学や専門学校等にJR富山駅発着の新幹線で通学する場合、その通学定期券購入費の一部（一月あたり

2万円）を補助するものだ。さらに人口減少に対応して、東京都内に住む人が住民票を移さなくても富山市内に一定期間以上居住する場合に一定の居住費用の一部を補助する施策も行うなど先取り政策を実施する。

いかにもアクティブな森市長の発想と行動と言える。

インバウンド観光について

観光庁の岡野まさ子国際観光課長は、03年度の訪日外国人旅行者数521万人から、14年度1341万人へ44%増加、うち台湾283万人（24・4%）、韓国276万（20・5%）、中国241万（18%）などアジアが8割を占める現状、さらに今年の3月までに43・7%増の413万人余の伸びを見て、戦略的な訪日プロモーションの実施を提案する。しかも訪日動機を分析すると、日本食を食べること、ショッピング、自然、景勝地観光となっており、その旅行支出総額はベトナム1人あたり23万7千688円が最高、買物額は中国1人当たり12万7千443円が最高だ

そうだ。

これらを踏まえて、さらに地域の観光資源を磨き上げ、地方を訪れる内外からの観光客の流れを創造し、交流人口を拡大し、地域経済を活性化させ、地域における雇用創出・若者の定住促進を図るというテーマ性とストーリー性を待った広域観光周遊ルートを形成すべきだと語った。例えば、北陸であれば能登半島を龍の頭に見立て、中華圏に人気の高い龍をモチーフとして「昇龍道」と命名し、胴体からシッポまでが北陸・東海に至る周遊ルートを形成する。さらに桜シーズンと雪や紅葉など、テーマ別の旅行シーズンを分散化して訪日リピーターまで狙ってはどうかというのである。市場ごとのターゲットとキーポイントを絞ったプロモーションが必要だというのだ。

観光学に権威は存在しない

国交省大臣官房総務課長水島智氏は、「観光はソロバンではじき出せない利益がある」「観光に権威は存在し得ない」とし、観光の多様性、

すそ野の広さを指摘された。九州JRの「ななつ星列車」の盛況ぶりを例に挙げて、キレイな列車が走ると沿道に菜の花を咲かせ、幼児から老人まで手を振り応援するという劇的な変化が起こり、「九州はひとつひとつ」から「九州がひとつ」になった、まさに地方のコミュニティが主役となった「鉄道と地方創生」の好事例ではないかというのである。

結びに、人が旅をする動機＝体験・交流・学びであることを改めて再認識し、訪客万能主義には限界があることを知った上で、北陸新幹線開業を「ソロバンで弾けない無形の利益」に気付くためのきっかけにすべきだとした。

なるほど観光事業にこれだという定説はなく、あらゆる創意工夫の中から「住んでよし、訪れてよしの人づくり、地域づくり、国づくり」に帰着するという気がしてきた。

今盛んに語られる地方創生プランのあらゆる基本部分には、こうしたことが厳然と存在しているということであろう。