

平成22年度
函館市観光アドバイザー会議
先進地調査報告書



平成23年3月

1 . 調査概要

- (1) 調査期間 平成 2 3 年 2 月 1 日 (火) ~ 3 日 (木)
- (2) 調 査 地 石川県金沢市
- (3) 参 加 者 函館市観光アドバイザー会議 委 員 木 村 健 一
函館市観光アドバイザー会議 委 員 中 野 晋
函館市観光コンベンション部 部 長 鈴 木 敏 博
函館市観光コンベンション部 主 査 船 山 大 介
- (4) 調 査 先 金沢市観光協会 , 金沢市都市政策局 , 石川県企画振興部
- (5) 調査方法 関係者からのヒアリングおよび実査による

写真 : 石川県金沢観光情報センター



2 . 調査目的

北陸新幹線は、北海道新幹線よりも1年早く開業することが見込まれており、開業沿線自治体においては、様々な取り組みがなされているところである。

とりわけ、沿線最大の観光都市である金沢市においては、その活動が顕著であり、市民組織の設立や、県と連携した観光客受入体制整備など、今後、北海道新幹線開業に向けた当市観光施策にとっても参考とするところが多い。

このことから、現在第一線で活動する自治体・団体関係者に対してのヒアリングを行い、観光アドバイザー会議としての提言に反映させるために当該調査を行うものである。

<北陸新幹線整備計画図・ルート図>



(石川県ウェブサイトより)

整備区間	東京～大阪約700km(東京～高崎間(105km)は上越新幹線と共用)
最高速度	260km/h
所要時間	金沢～東京約2時間28分(現在より約1時間19分短縮)

金沢市との比較

項 目		金 沢 市	函 館 市	函館 = 1とした 場合の比率
規 模	面 積	467.77 km ²	677.92 km ²	0.69
	人 口 (H23.1 住基)	445,980 人	281,553 人	1.58
観 光 関 連	観光入込客数(H21)	7,625 千人	4,332 千人	1.76
	同上 5 年前増減率	+ 13.9%	15.0%	-
	一般歳出予算(H22 当初予算)	160,000 百万円	127,570 百万円	1.25
	うち観光関連予算	431 百万円	379 百万円	1.13
	同上 比率	0.2%	0.3%	-
新 幹 線 関 連	新幹線駅設置場所	現駅乗り入れ	新駅設置 (現駅より 18 km)	-
	2次交通の状況	定額循環バス 路線バス	(未定)	-
	並行在来線	石川県他周辺自治体 による第3セクター 鉄道	(未定)	-

(資料：金沢市統計書，予算概要)



J R金沢駅周辺 (写真：石川県ウェブサイト)

3 . 調査内容

(1) 金沢市観光協会 (観光全般に関するヒアリング)

訪問日時：平成23年2月2日(水) 10:00~11:00

先方対応：金沢市観光協会事務局長 徳田 正克氏，同事務局次長 横山 健氏

金沢観光最近の動向について

- ・入り込みは横ばい状態。ただ、宿泊が減少している。高速道路の1,000円化の影響が大きい。
- ・ユネスコ創造都市の指定(伝統工芸分野)を受けたこともあり、クラフトツーリズムを推進している。



外国人観光客について

- ・フランスとの交流を続けており、兼六園がミシュランでの格付けを受けたということもあり、年々増加傾向。
- ・総じて言えば、やはりアジアからの観光客が多く、中心は台湾だが、H21年度ベースの伸び率で言えば、フランス・イタリアからが特に伸びている。
- ・外国人観光客の金沢へのアクセスは鉄道が多い。

体験観光・ボランティアガイドについて

- ・体験観光については、伝統工芸や伝統芸能を中心に通年で毎週土曜日実施している。
- ・最近では、当協会が手配するボランティアガイドにも活躍してもらっている。人数は300名程度で、年齢層も20代~80代と幅広い。外国語ボランティアもいる。
- ・市内数カ所の主要ポイントに常駐させ、対応している。

新幹線開業への対応について

- ・プロモーションについて言えば、主要ターゲットである近畿地区のほか、最近では、仙台・福島・郡山・宇都宮へのプロモーションも展開している。
- ・北陸新幹線開業の翌年には、北海道新幹線が開業するということもあり、函館は脅威に感じる。

観光案内所等について

- ・JR金沢駅にある情報センターを中心に、冬季シーズンには「長靴レンタル」など、細やかなサービスを展開しているが、最近では「まちなか交流サロン」を香林坊近くにオープンさせた。ビルの3Fという不便さはあるが、スペースが広いので、修学旅行の集合場所等に活用している。また、無線LAN環境も完備している。

課題について

- ・入場施設の管理者が多岐にわたり、県・市・民間の共通入場システムが無いのが課題。

(2) 金沢市都市政策局新幹線開業対策室 (市民組織についてのヒアリング)

訪問日時：平成23年2月2日(水) 11:30~12:00

先方対応：金沢市都市政策局企画調整課 課長補佐 本島 かつじ氏、同主査 諸江 久尚氏

「新幹線対応金沢市民会議」について

- ・平成20年3月に設立した会議であり、市からオファーしたもの。メンバーは町会をはじめ、商工会議所、商店街、青年会議所など多岐にわたる。

事業内容について

- ・市民会議自体は平成20年度より実質的な活動を展開しており、H20年度には国の観光週間とリンクした「おもてなし週間」を設定し、各種事業を実施することともに、その後はおもてなしをテーマとしたフォーラム等を開催している。
- ・最近では、ここ5~6年で3倍に増加した外国人観光客に対応するための取り組みを強化しており、飲食店におけるメニューの多言語化や、外国人モニターを活用した満足度調査などを実施している。また、ワンフレーズガイドブック(指さし会話)の作成にも取り組んでいる。



飲食店多言語メニューの一例



JR金沢駅 循環バス案内板



観光情報センター英語対応デスク

(3) 石川県企画振興部企画課 (アクションプラン STEP21 についてのヒアリング)

訪問日時：平成23年2月2日(水) 13:30~15:00

先方対応：石川県企画振興部企画課 課長補佐 大島 和宏氏，同主任企画員 道下 修央氏

アクションプランSTEP21の進捗状況について

- ・当該アクションプランは，平成19年に開業効果調査を実施し，それによる経済波及効果が120億円と試算されたことから，開業効果を最大限に享受するための施策として，平成21年度より具体的に進めてきているものである。
- ・平成21年度には県庁の体制づくりを行い，平成22年度からは，市民組織も立ち上げて具体的な活動を展開している。
- ・施策の柱としては，「おもてなしの向上」「歴史・景観を活かした地域づくり」「食文化の魅力向上」を据え，公募により，リーディングプロジェクトを選定し，補助金制度も組合せながら，民間ベースでの事業展開がなされているところ。



北陸新幹線のメインターゲットと隣県と連携したPRについて

- ・当県は，首都圏および関西圏からの観光入り込みが多く，これまでも，富山・福井という北陸三県が連携したPR事業を展開している。平成22年12月には，共同広告事業として，JR中央線車体広告を実施している。また，JR東日本・東海・西日本によるキャンペーン“Japanese Beauty Hokuriku”にも，北陸三県が連携して協力体制を取っている。

並行在来線について

- ・当県においては，フル規格での着工を決定し，事業認可されるまでの間，すなわち，平成16年12月から平成17年4月までの間において，県議会での答弁という形で，「鉄道の存続表明」「収支見通しの公表」「経営分離への合意」「分離後の存続」を回答した。
- ・並行在来線の存続にあたっては，沿線自治体との調整が必要であることから，平成17年6月に沿線市町および経済界からなる「並行在来線対策協議会」を立ち上げ，様々な検討を行ってきたところ。
- ・平成26年度末開業の概ね2年前，平成24年度内には，第3セクターを立ち上げる必要があり，平成23年度内には，営業計画策定のための検討を行い，沿線自治体の負担や，運賃の設定など，詳細を詰めていきたいと考えている。
- ・また，北陸新幹線開業により，「枝線」になる七尾線については，当然に経営分離されるという位置づけではなく，JR西日本も運行を継続する旨を表明しており，基本的にJR西日本が運行するものと考えている。



石川県アクションプラン

(参考) 北陸新幹線開業に伴う「並行在来線」(石川県関連分)の概要

出所：石川県ウェブサイト

- 1 . 区 間 北陸本線 (金沢駅～富山県境)
- 2 . 路線延長 20.6km
- 3 . 運行本数 (平成 22 年 3 月 13 日改正ダイヤ)
 - 普通列車
 - 金沢駅～津幡駅間 上下 109 本 / 日 (七尾線直通列車含む)
 - 津幡駅～富山県境間 " 57 本 / 日
 - 貨物列車 (定期列車のみ)
 - 金沢ターミナル～富山県境間 上下 36 本 / 日
 - 優等列車 (運転日注意列車や寝台特急は含まない)
 - 金沢駅～富山県境間 上下 80 本 / 日



(資料：石川県ウェブサイト)

4 . 委 員 所 見

金沢市のメリット・デメリットについて

【メリット】

- 1．県庁所在地であり，予算面で県の優遇が大きく，市の予算負担は少ない。
- 2．伝統工芸・芸能等の優れた文化があり，大きな特徴となっており，外国人観光客の人気も高い。
- 3．首都圏，中部・関西地区など大きなマーケットとのアクセスが良い。
- 4．観光スポットが集中しており，定額周遊バスなどの二次交通が充実している。
- 5．新幹線が現駅に乗り入れる。

【デメリット】

- 1．空港からのアクセス問題。（距離・時間）
- 2．グルメ素材など食のイメージが弱い。
- 3．観光資源である温泉について，県内には豊富だが，市内には殆ど無い。
- 4．大都市圏へ近いため，新幹線開通後のストロー現象（通過型観光地）への懸念が大きい。

新幹線開業に向けたアクションプランについて

石川県および金沢市が策定する，金沢新幹線開業へ向けたアクションプランの目的が，非常にわかりやすいと感じた。新幹線開業には，全ての産業や事業が関わるため，「まちづくり」そのものが課題となるが，その全てを掲げてしまうと，本来の目的がぼやけてしまい，わかりづらくなってしまう。

その点に関して，石川県・金沢市のアクションプランでは，「おもてなし向上」「食文化の魅力向上」「歴史・景観を活かした地域づくり」という3つの重点プロジェクトを明確に掲げており，観光振興への意気込み，観光を最優先とする方向性が感じられる。

函館のアクションプランについても，ビジョンや目的をもっとわかりやすくするために，まずは選択と集中を行い，地域で共通のビジョンや明確な目的を掲げ，地域が一丸となって連携して取組まなければならないと感じた。



兼 六 園

新幹線開業と都道府県の役割について

新幹線開業に関わる施策立案には、関連する自治体が県域を超えて連携・調整する事が基盤になっていることがわかった。

石川県は金沢市を中心として、県内自治体と、富山県・福井県との連携調整に注力していたが、金沢市は、県内自治体との連携を意識しつつも、地域間競争の中で抜きん出たための様々な取り組みが目立っていたと感じた。

また、連携の促進が強く求められる一方で、新幹線駅と二次交通の結節点を中心に、優位性に関する地点間競争も促されることが見て取れた。

北海道新幹線開業に際し、函館市は、県や道に相当する調整役としての役割が求められており、青森+道南全域の自治体の枠組みを超えた調整にリーダーシップを発揮するべきだと強く感じた。

新幹線開業を契機とした観光振興にあたっては、はこだて観光圏というWeb状のつながりを枠組みに、既存連携団体の協力関係を具体的な作用として、連携と都市間競争の両輪を適切に動かす施策を官民一体となって立案し実行することが求められている。

戦略的ブランドイメージ形成の必要性について

連携と地域間競争に際しては、デザイン的な見地から、マーク・ロゴ、写真、カラー、地図、コピー等のブランドイメージ形成の要素を管理し、適切な方法で展開していくことの必要性を強く感じた。

具体的には、自治体の枠組みを超えた広域キャンペーン展開の際に、各自治体のブランドイメージの統一をデザイン的に高いレベルで実現しなければならないと感じた。その際には、自治体毎のブランドとの連携を図っていかなければならないことから、アートディレクター（イメージをデザイン分野からの知見で調整する）に相当する組織の立ち上げ人材を発掘し、函館を含む道南地域が、ブランドイメージが具体的な色や形のデザインとして形成され安定している新幹線線沿線にある主要都市に相当するレベルになることを目指していかなければならないと感じた。



ユネスコ・クラフト創造都市ウェブサイト



長町武家屋敷跡周辺