

小浜市 御中

新幹線を活かした新まちづくり構想(素案)
策定に向けた調査検討業務

2018年3月

業務概要

業務概要

【業務名】

新幹線を活かした新まちづくり構想(素案)策定に向けた調査検討業務

【業務目的】

福井県嶺南地域は、北陸新幹線小浜・京都ルート(以下、「小浜・京都ルート」という)が実現されることにより、首都圏や関西圏と直接結ばれ、流動人口、定住人口の増加につながり、飛躍的發展に大きく寄与することが期待されている。

本市における総合計画をはじめとする各種計画は、北陸新幹線を前提条件に含めておらず、小浜・京都ルートの開通を踏まえた『新まちづくり構想』の策定が求められている。

本業務は、これらを背景として、今後『新まちづくり構想』を策定するにあたり必要となるであろう基礎データの収集および分析を行うことを目的とする。

【契約締結日】

平成30年1月4日

【委託期間】

契約締結日から平成30年3月23日まで

調査フロー

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理

- (1) 小浜市の現状
- (2) 中長期的将来の時代潮流の展望

2. 北陸新幹線効果に関する整理

- (1) 主な諸元整理等
- (2) 時間距離
- (3) 開業時における需要規模の簡易算定

3. 他都市分析

- (1) 新幹線駅設置都市の統計データ分析
- (2) 事例調査
(事業者ヒアリングを含む)

4. まとめ

- (本年度調査のまとめ)
- (新まちづくり構想(素案)策定に向けた検討課題)

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理	4
(1) 小浜市の現状	4
①人口	5
②産業構造	11
③交通基盤の整備状況	22
④小浜市と周辺地域のつながり	28
(2) 中長期的将来の時代潮流の展望	41
2. 北陸新幹線効果に関する整理	57
(1) 主な諸元整理等	57
(2) 時間距離の分析	68
(3) 開業時における需要規模の簡易算定	70
3. 他都市分析	75
(1) 新幹線駅設置都市の統計データ分析	75
(2) 事例調査	81
※事業者ヒアリング	93
4. まとめ	96
(本年度調査のまとめ)	
(新まちづくり構想(素案)策定に向けた検討課題)	

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理

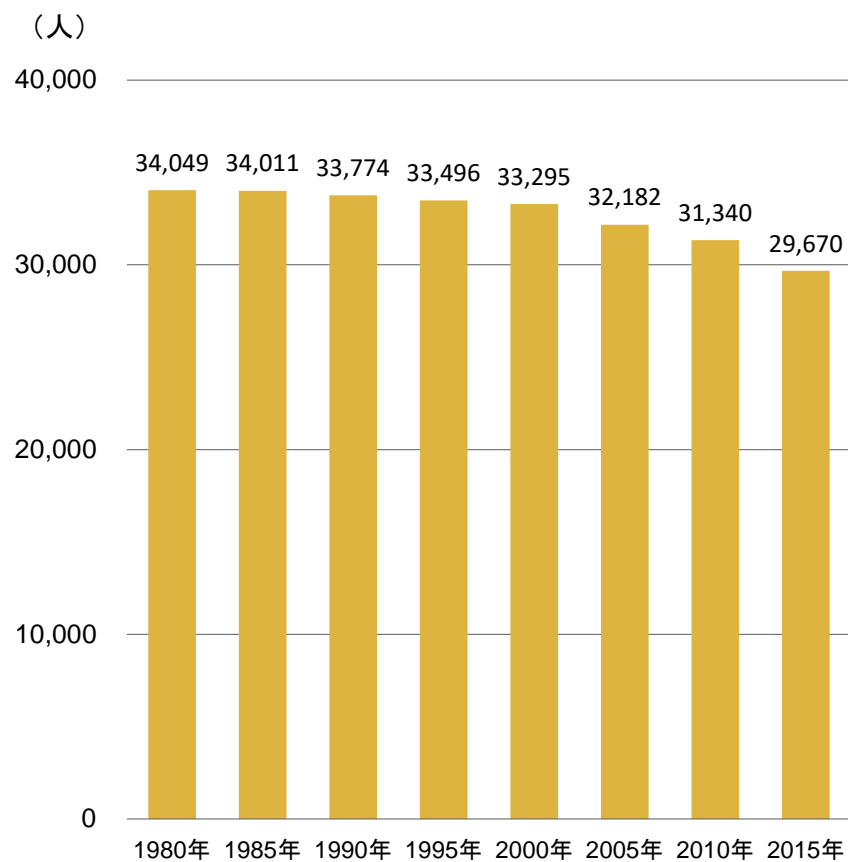
(1) 小浜市の現状

①人口

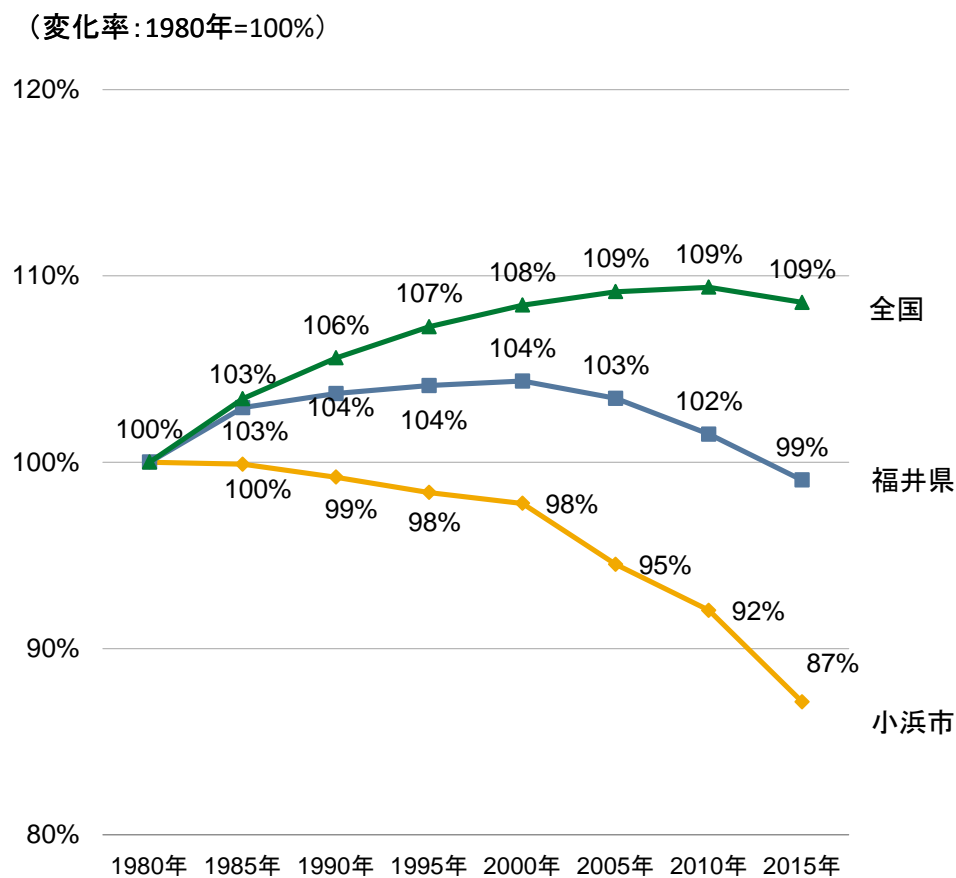
総人口

- ✓ 小浜市の人口は1980年の3.4万人から2015年には2.97万人まで減少
- ✓ この期間の変化率は、-13%であり、全国および福井県全体と比べて減少幅が大きい

小浜市の総人口の推移



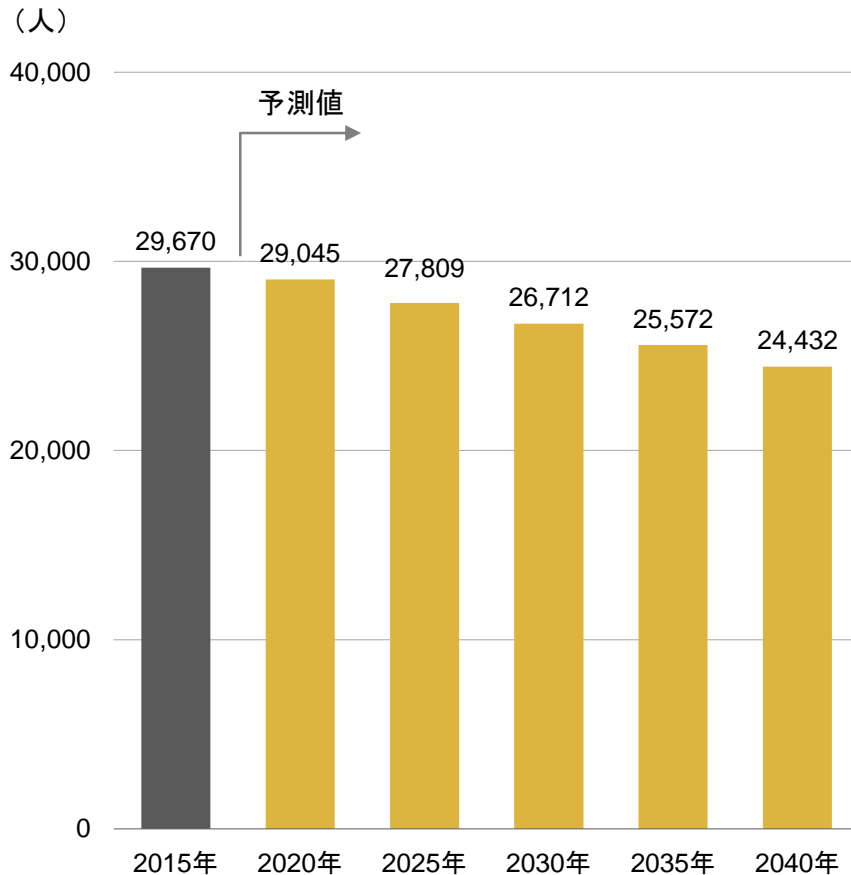
総人口の変化率推移



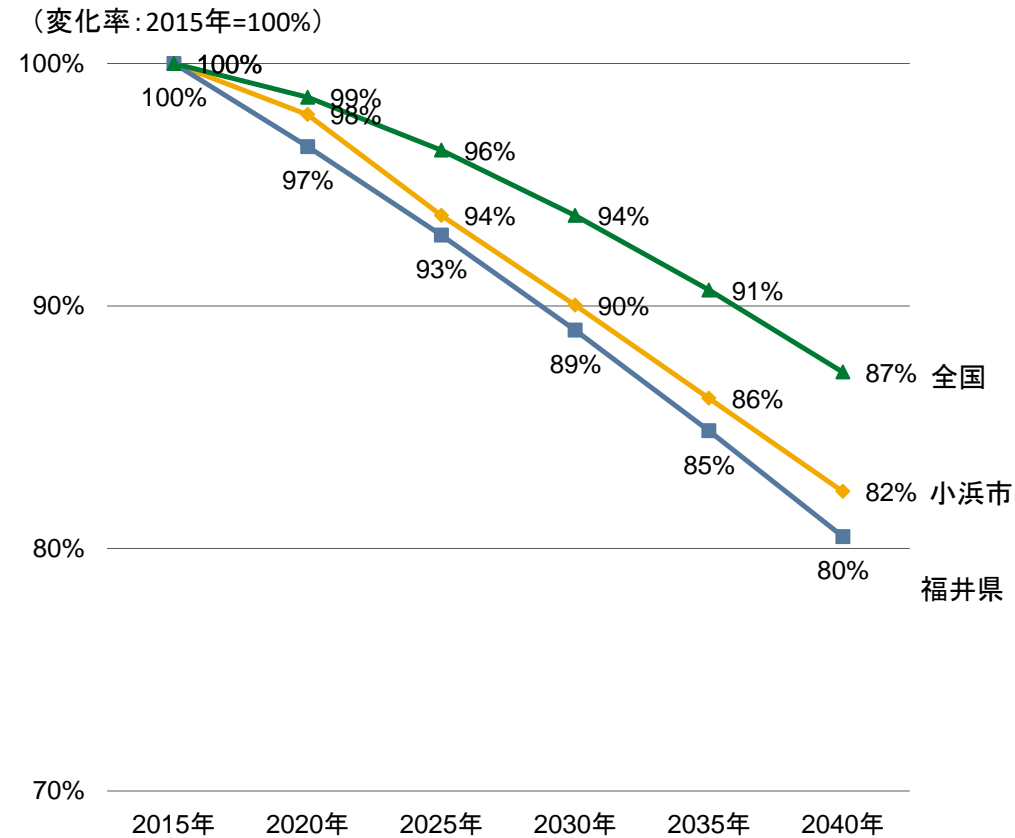
将来推計人口

- ✓ 小浜市の将来推計人口は、2040年に現在(2015年)と比べて18%の減少が予測されている
- ✓ 福井県全体と比べて人口減少のスピードは僅かながら緩慢なものの、全国との乖離幅は拡大するとみられている

小浜市の将来推計人口



将来推計人口の変化率推移



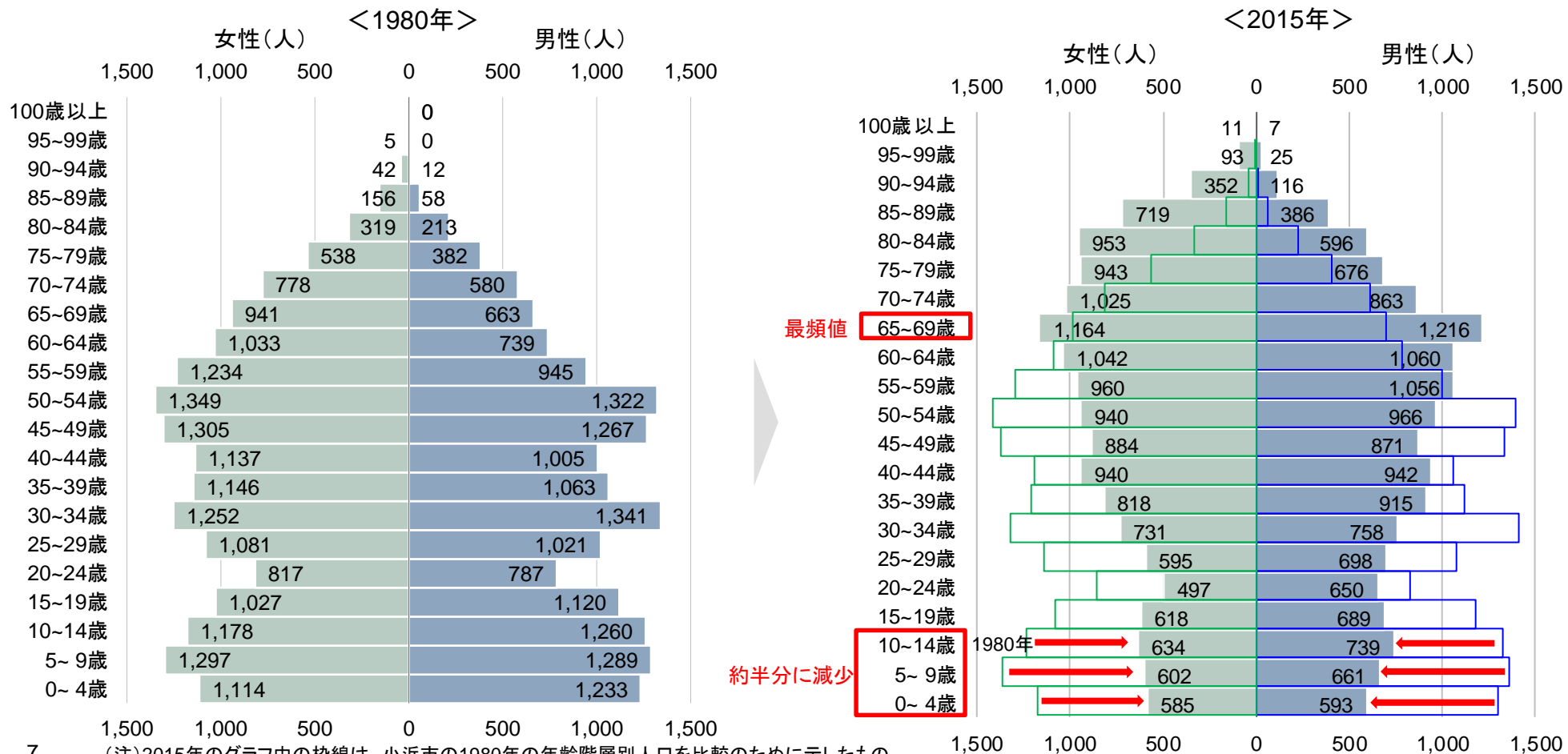
(注) 全国結果は2017年推計値(出生中位・死亡中位)、都道府県結果は2013年3月推計値(いずれも2018.1時点で最新)、小浜市結果は2016.3に小浜市人口ビジョン掲載のシミュレーション1(合計特殊出生率が人口置換水準まで上昇した場合のシミュレーション)

出典: 小浜市「小浜市人口ビジョン」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」より作成

年齢階層別人口

- ✓ 1980年の小浜市の年齢階級別人口の最頻値は50～54歳であったが、現在は65～69歳に上昇
- ✓ 0～14歳未満の人口は、1980年と比較するとおよそ半分以下となっており、少子高齢化が進んでいる状況

小浜市の年齢階層別人口の変化(1980年および2015年の比較)



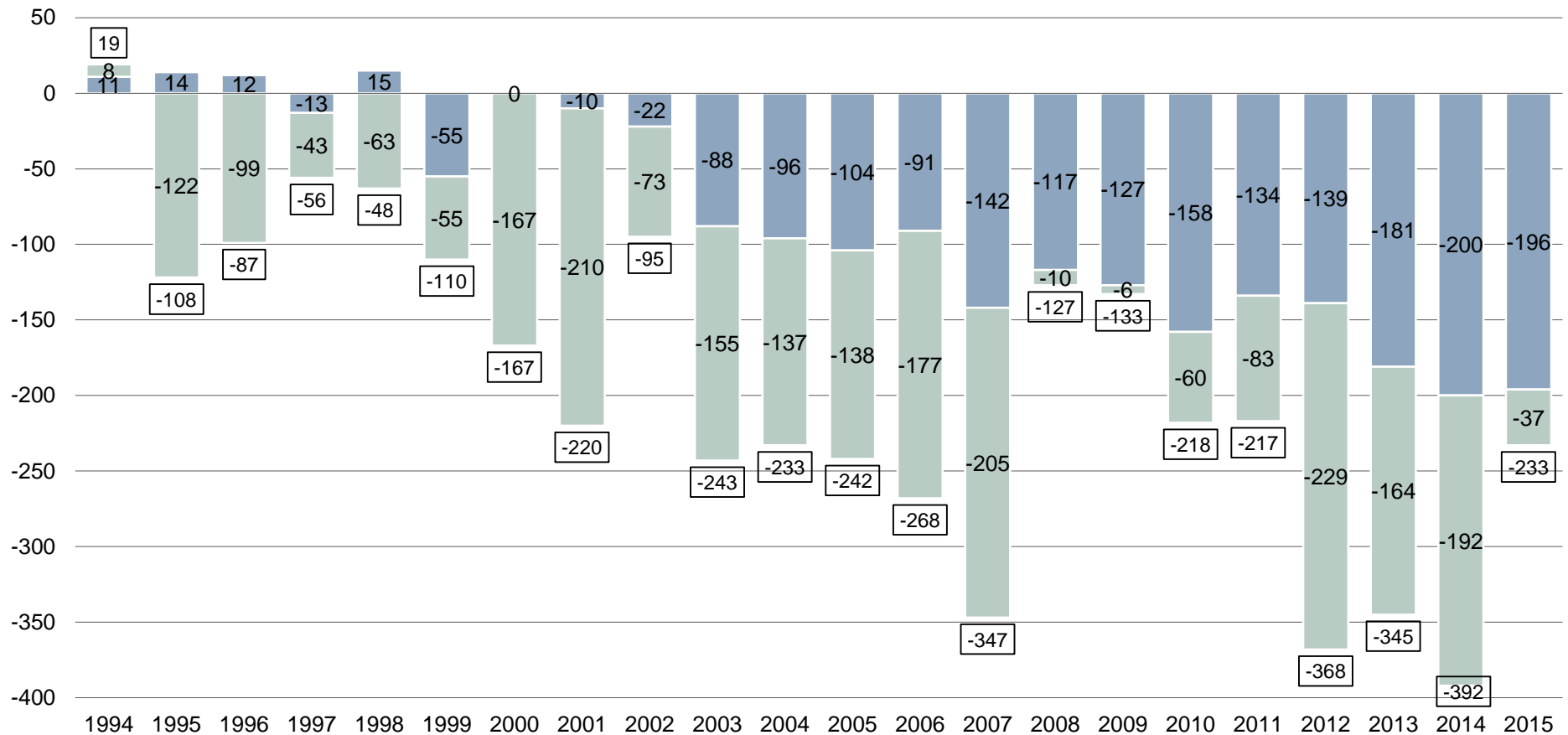
(注)2015年のグラフ中の枠線は、小浜市の1980年の年齢階層別人口を比較のために示したもの

出典：総務省「国勢調査」より作成

自然動態・社会動態

- ✓ 小浜市の人口動態をみると、1995年から自然増減・社会増減の合計で減少が続く
- ✓ 社会減については年によってばらつきがみられるが、自然減は高齢化に伴い2001年から拡大傾向にある

小浜市の自然増減・社会増減の推移



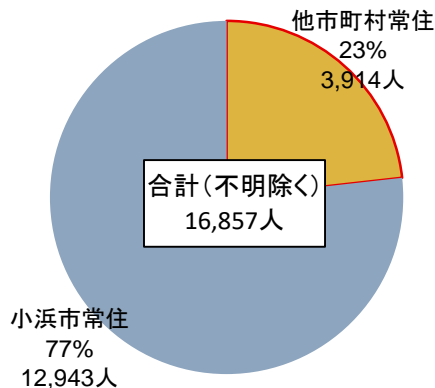
■ 自然増減数(人) ■ 社会増減数(人)

圏域人口

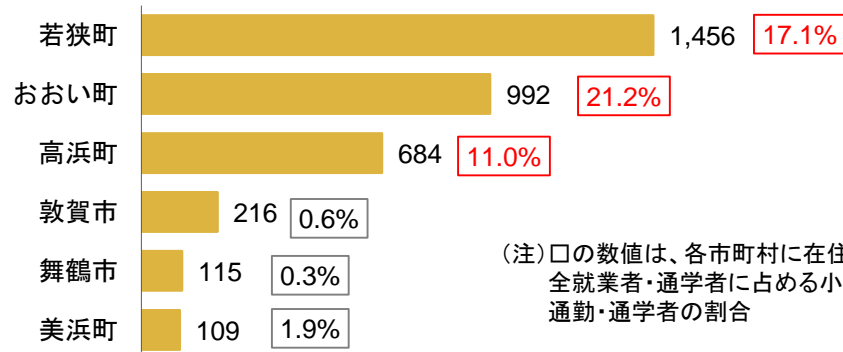
- ✓ 小浜市で働く(学ぶ)通勤・通学者の内、他市町村からの通勤・通学者の割合は23%
- ✓ 特に、若狭町、おおい町、高浜町からの通勤通学者が多く、小浜市を含めた4市町の圏域人口は63,848人

小浜市で働く(学ぶ)通勤・通学者の整理

<小浜市で働く(学ぶ)通勤・通学者割合(2015年)>

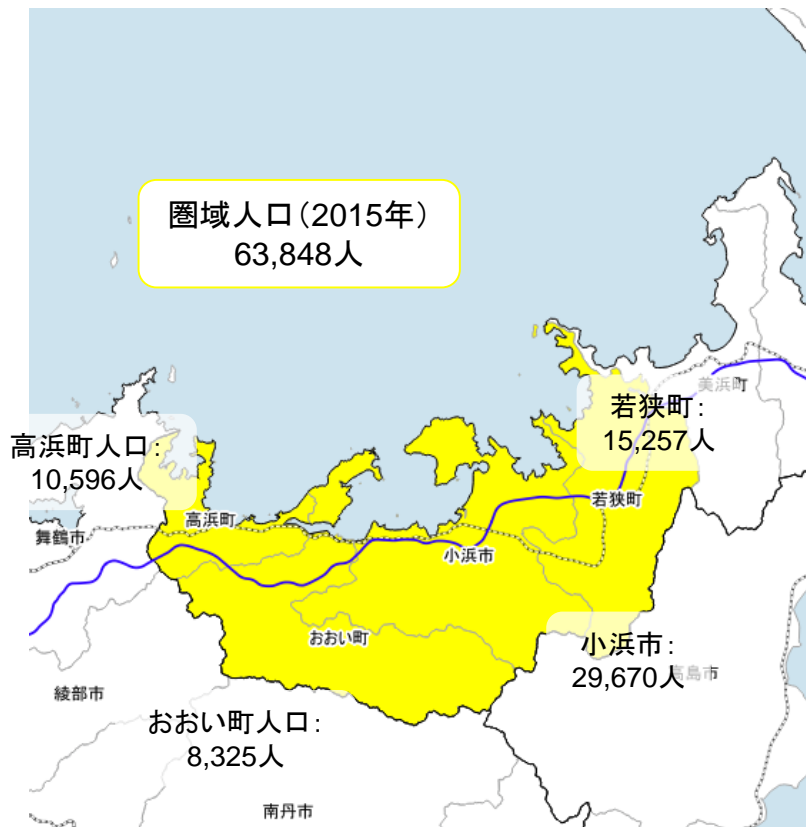


<小浜市外への通勤・通学者上位6市町村(2015年)>



(注) 口の数値は、各市町村に在住する全就業者・通学者に占める小浜市への通勤・通学者の割合

<小浜市の圏域人口>



(注) 小浜市・おおい町・若狭町・高浜町の2015年の総人口

人口のまとめ

✓ 小浜市の人口減少のスピードは全国よりも早い

- 小浜市の人口は、1980年から減少の一途を辿り、将来においても全国よりも早いスピードで人口減少が進展する見込み
- 特に、高齢化に伴い、足元では社会減少以上に自然減少が続いている状況
- こうした状況を踏まえ、定住人口や交流人口を増加させるための取り組みが不可欠

✓ おおい町、若狭町、高浜町との結びつきが強く、圏域人口は63,848人

- おおい町、若狭町、高浜町から小浜市へ通う通勤・通学者は、各市町の全就業者の10%を超える
- 小浜市を含めたこの4市町の人口を合算すると、圏域人口は63,848人

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理

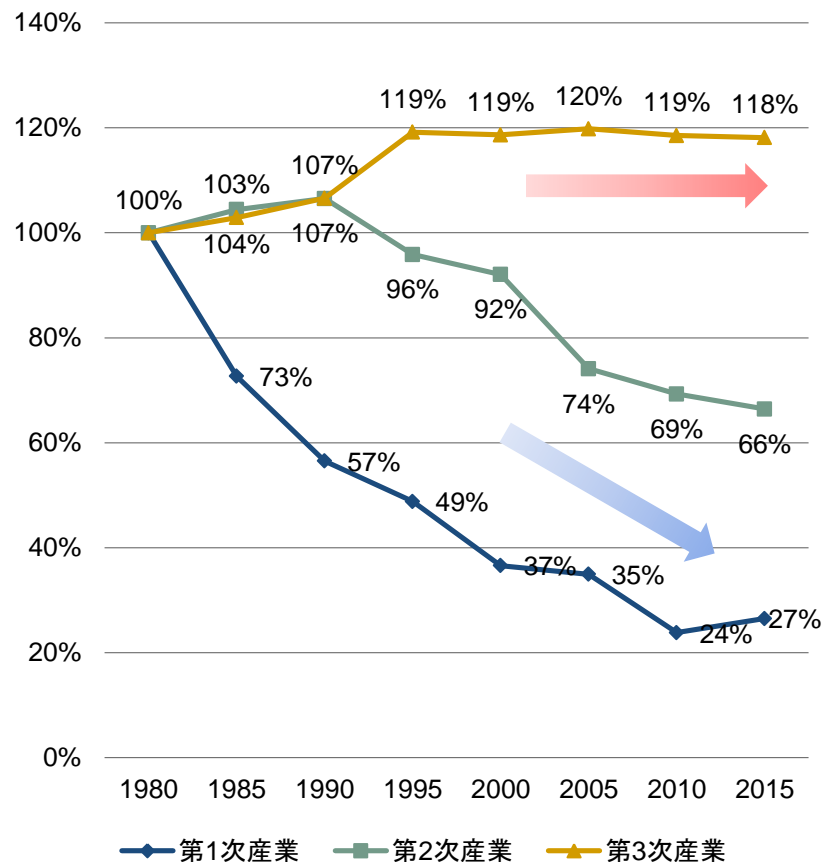
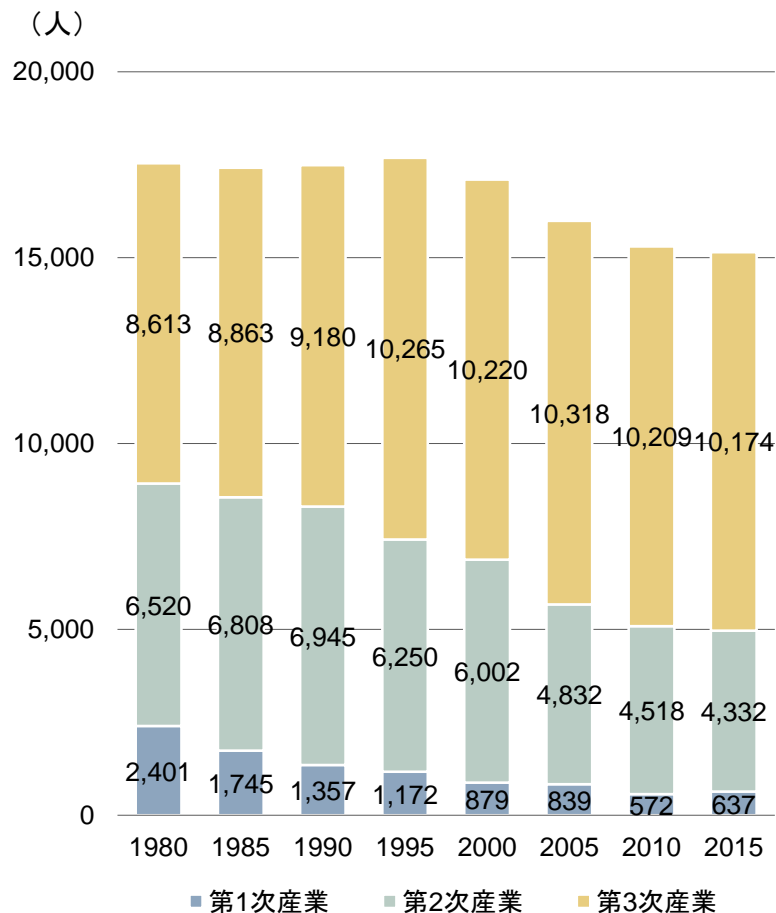
(1) 小浜市の現状

② 産業構造

産業(3分類)別就業人口

- ✓ 小浜市の就業人口は1995年のピークに、その後減少が続く
- ✓ 産業別にみると、第3次産業は1990～1995年の増加以降、直近期まで横ばい傾向にあるが、第1次・第2次産業は減少が続く

小浜市の就業者人口の推移(3産業別)

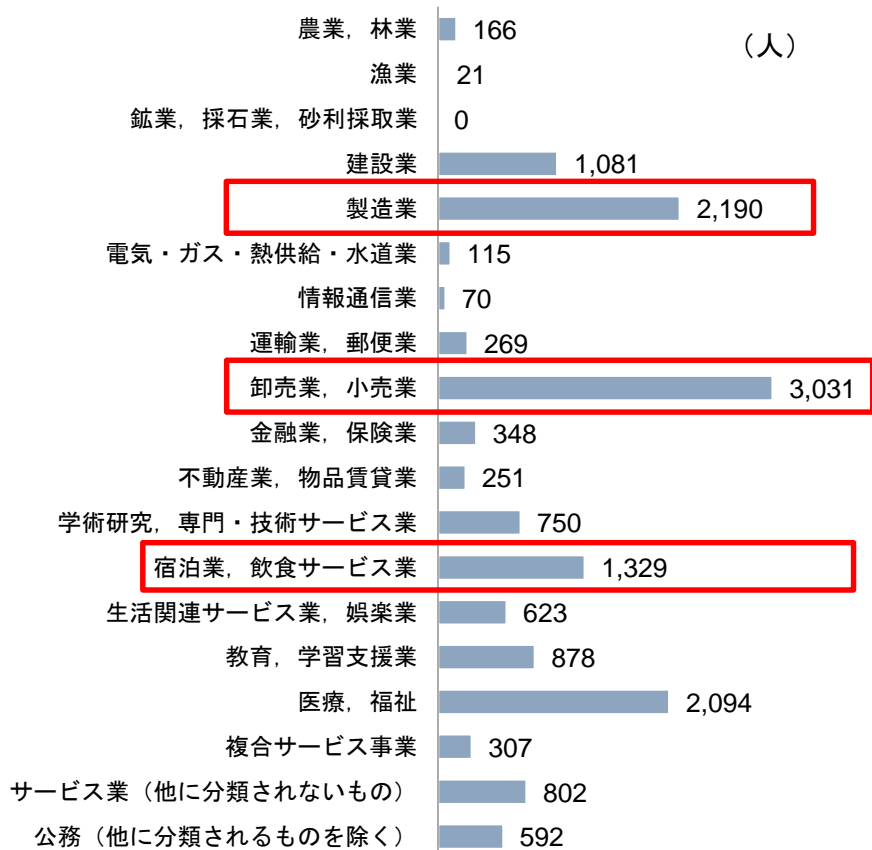


産業部門別従業者数

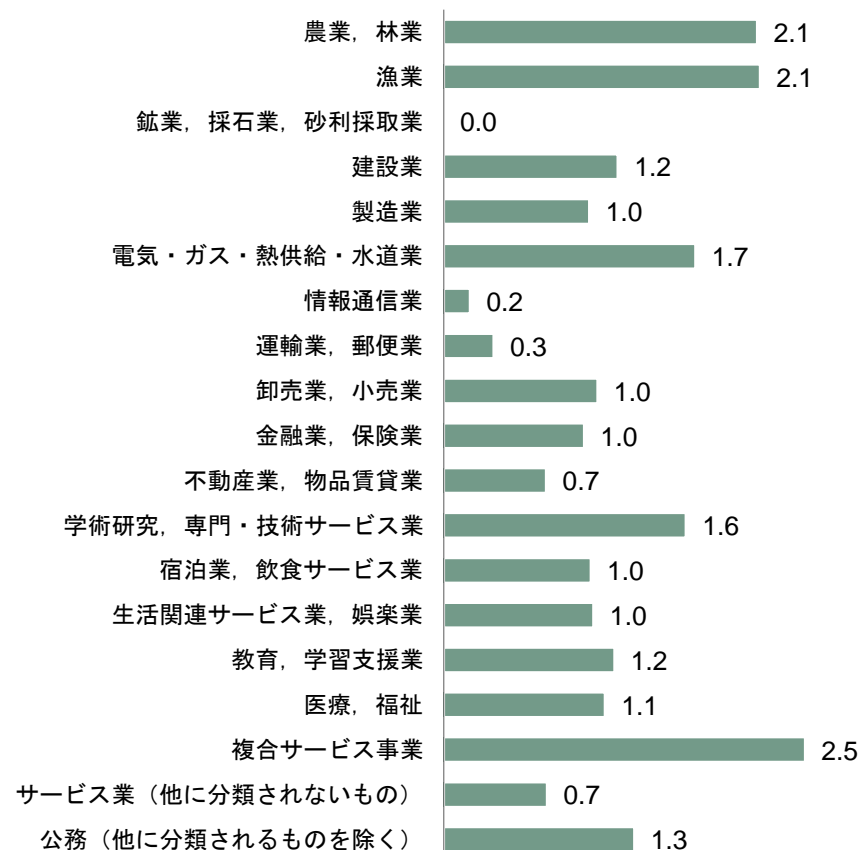
- ✓ 小浜市の産業部門別の従業者数の内訳をみると、卸売業・小売業、宿泊業・飲食サービス業の従業者数が多い
- ✓ この他、製造業の従業者数も多い

産業部門別従業者数(2014年)

<小浜市産業中分類別従業者数>



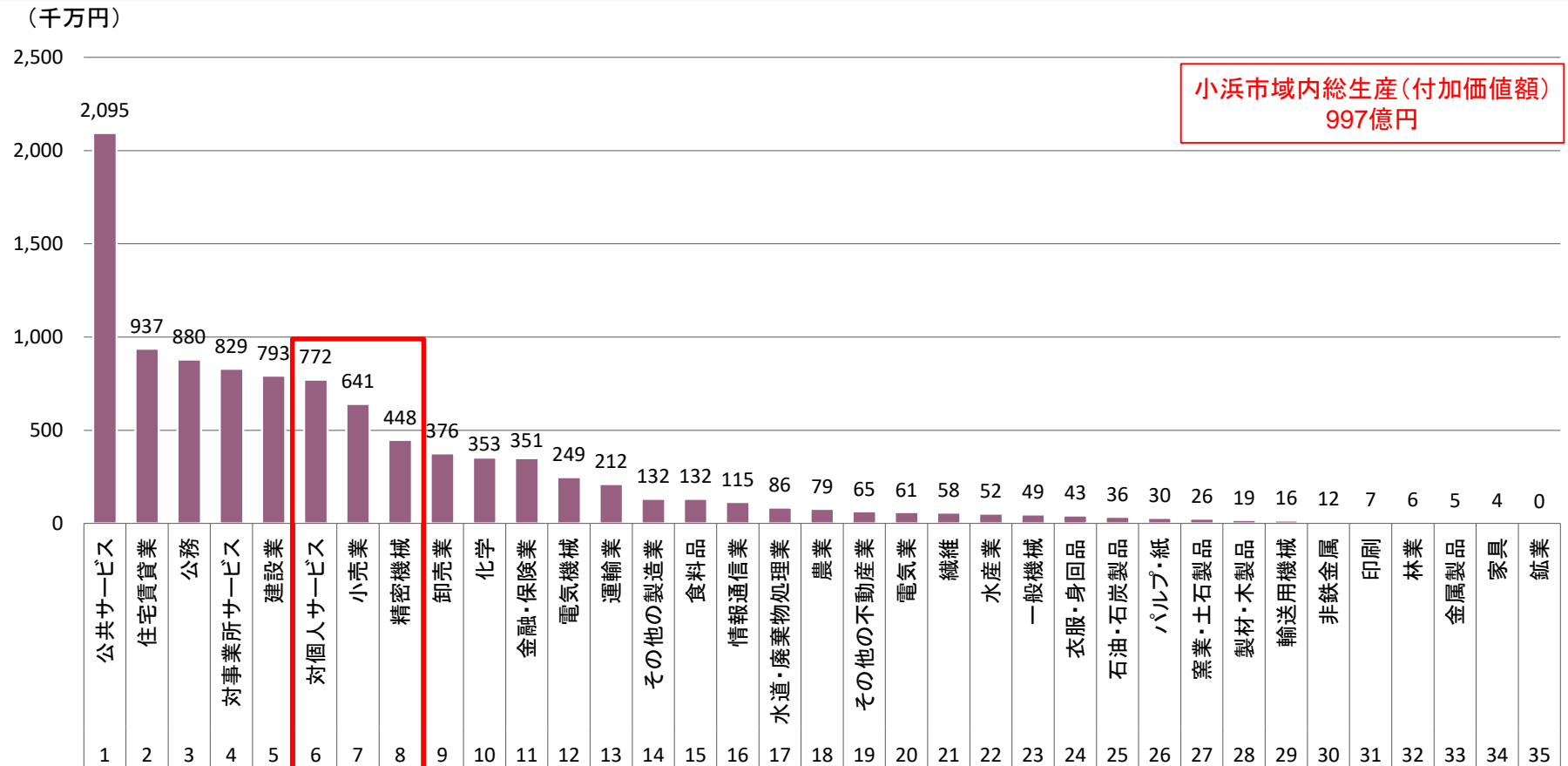
<小浜市特化係数>



産業別域内総生産

- ✓ 小浜市の域内総生産(付加価値額)は997億円。公共サービスが突出している一方、対個人サービス業や小売業、精密機械業なども高い
- ✓ 対個人サービスと小売業が高い背景は、周辺4市町の中で最も人口規模の大きい小浜市が、当該圏域の生活の中心地となっている点、豊富な寺社仏閣・海資源を有し、観光地として一定の地位を築いているためと推測する
- ✓ また、精密機械業が高い理由は、日本電産テクノモータといったメーカーが立地している結果と考える

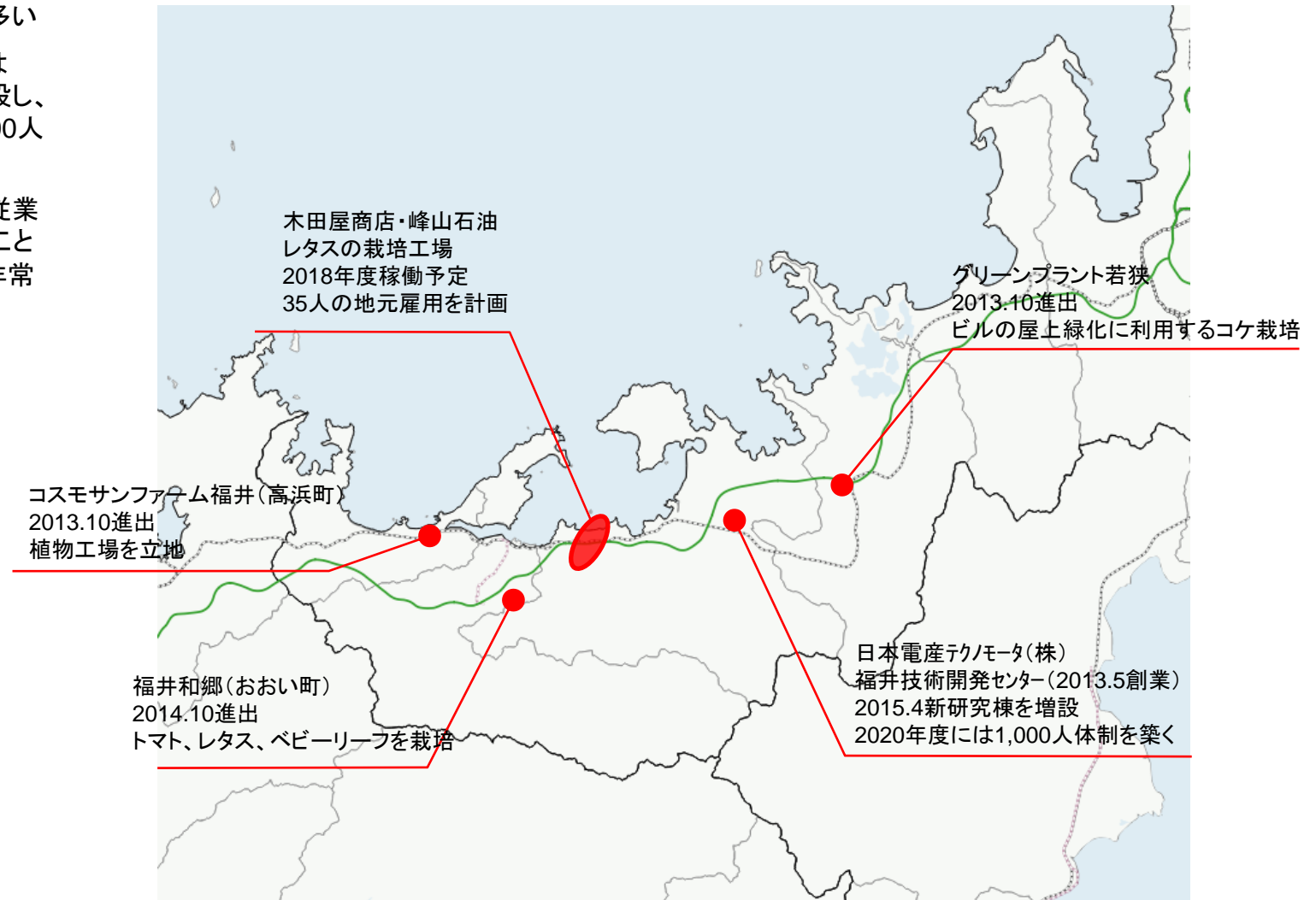
産業別域内総生産(付加価値額)



近年の進出企業の事例

- ✓ 近年、小浜市とその近隣へ進出した企業をみると、野菜等の栽培工場の立地が多い
- ✓ また、日本電産テクノモータは2015年に新研究棟を増設し、2020年度を目途に、1,000人体制を築く方針。
- ✓ 小浜市の現在の製造業従業者数が2,000人強であることを考えると、この影響は非常に大きいと考えられる。

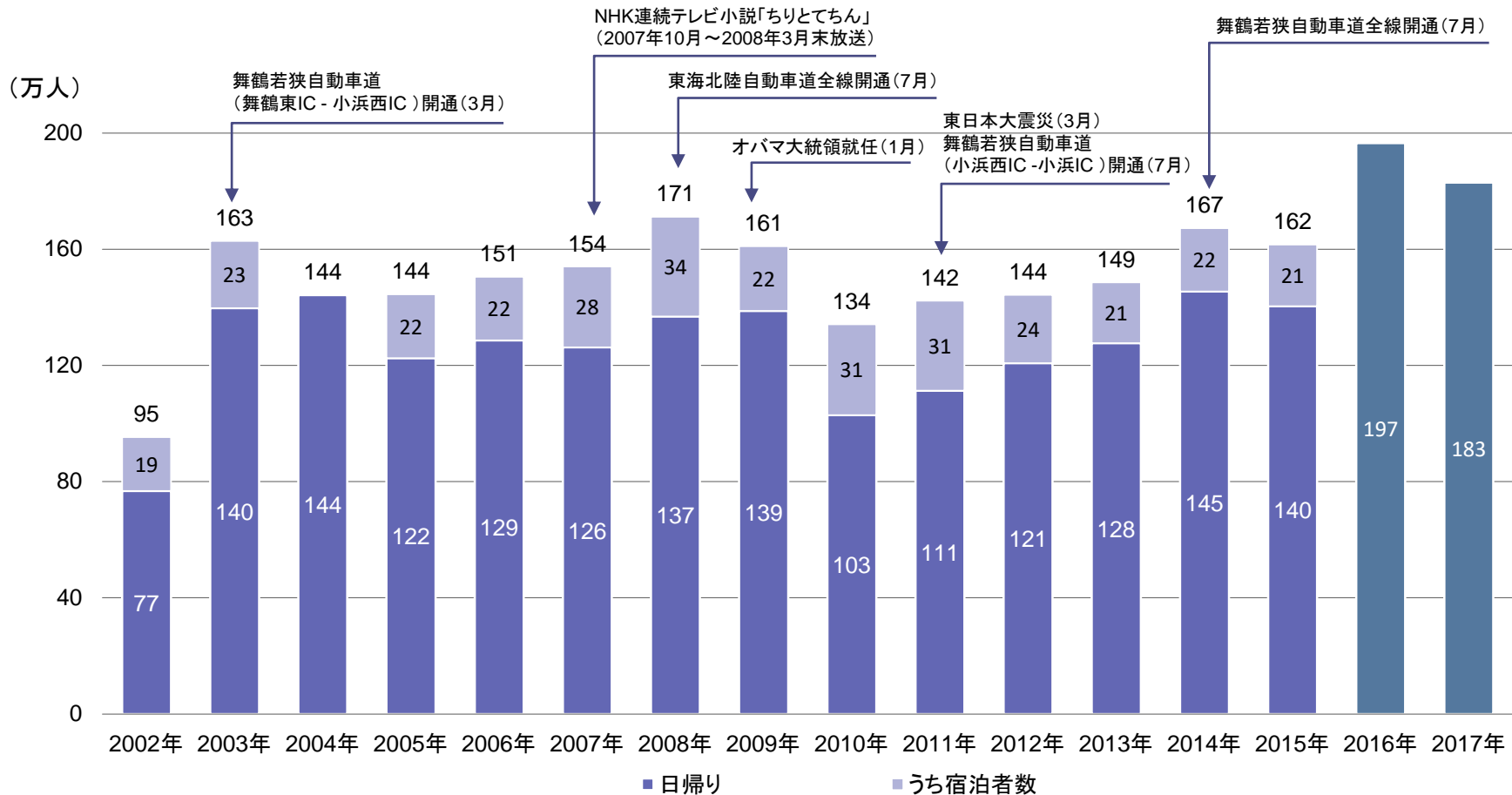
近年の小浜市近隣への進出企業の例



観光入込客数(年別)

- ✓ 小浜市の観光入込客数は、リーマンショックの影響が一段落した2010年からは概ね増加傾向
- ✓ 年毎にみると、2003年や2008年、2014年といったインフラ開業によって観光入込客数が増加していることが分かる

小浜市の観光入込客数の推移

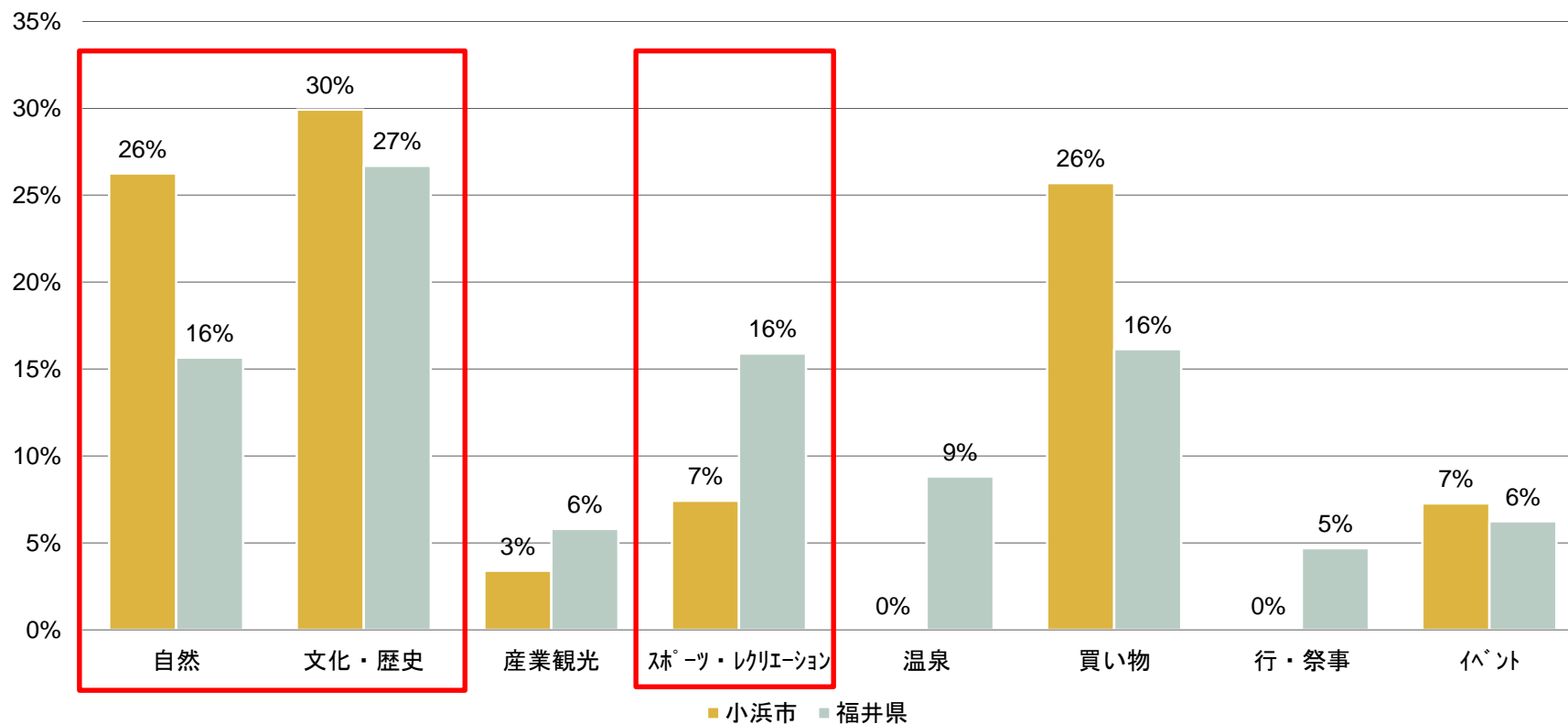


2004年については宿泊者数のデータなし、2016年、2017年については日帰りと宿泊の区別なし
 出典: 福井県「福井県観光入込客数(推計)」より作成 ※2017年のみ小浜市提供データより作成

観光入込客数(目的別)

- ✓ 目的別に観光入込客数をみると、寺社仏閣を多数有する小浜市においては、文化・歴史が最も集客力の高い観光資源となる
- ✓ 福井県全体と比べると、自然、買い物の割合が高い一方で、スポーツ・レクリエーションの割合が乏しい

小浜市の観光入込客数の目的別比率(2016年)

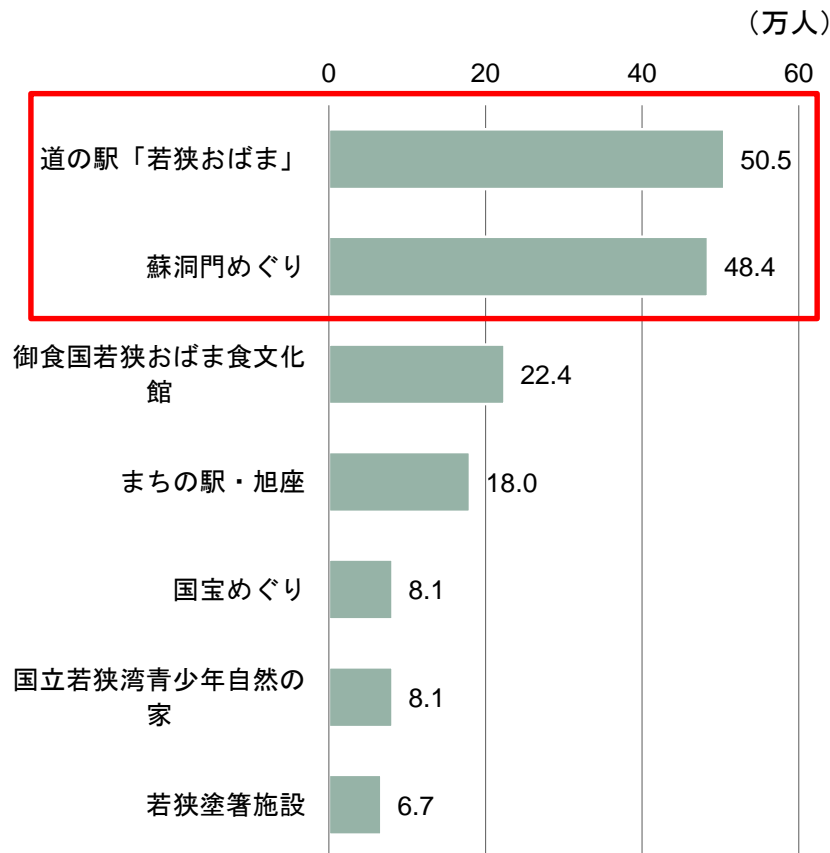


出典: 福井県「福井県観光入込客数(推計)」より作成

観光入込客数(地点別)

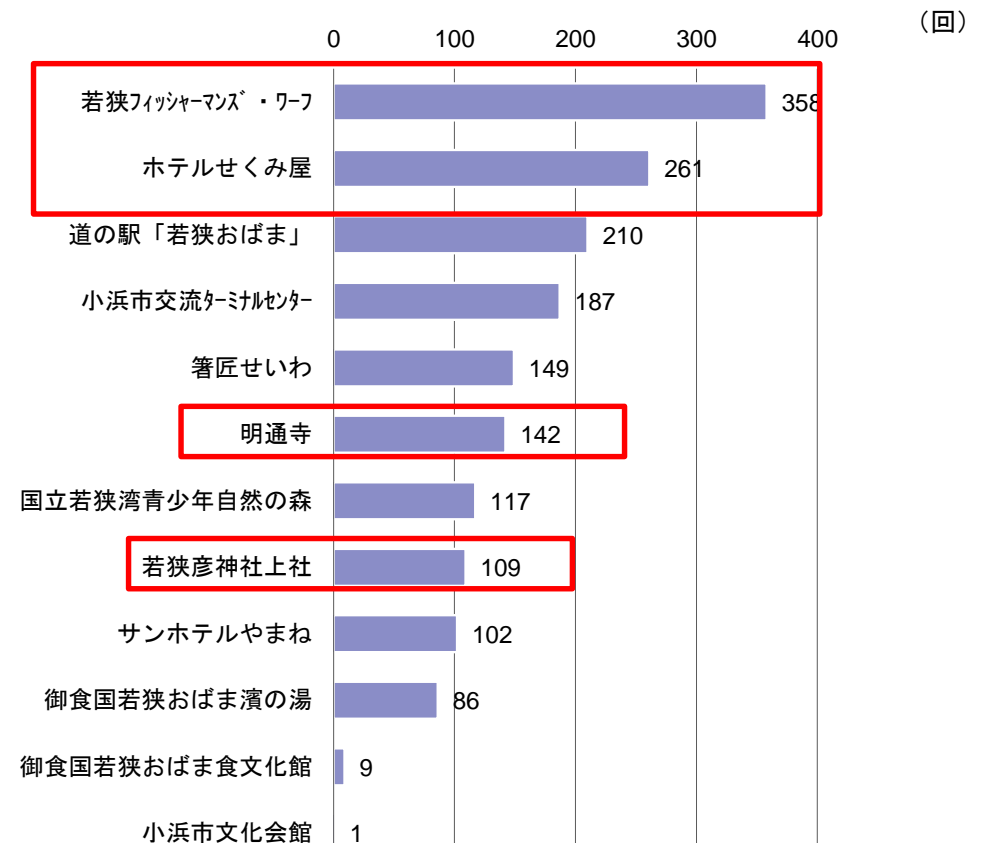
- ✓ 地点別では、観光統計によると、道の駅「若狭おばま」の他、蘇洞門めぐり(若狭フィッシャーマンズ・ワーフ)が観光入込客数トップ
- ✓ 一方、ナビタイムの経路検索データも同様に、上記2施設は上位だが、明通寺や若狭彦神社等の寺社仏閣も高い位置につけている

小浜市の主要観光地入込状況(2016年)



出典: 福井県「福井県観光入込客数(推計)」より作成

観光地別の検索ランキング(2015年)

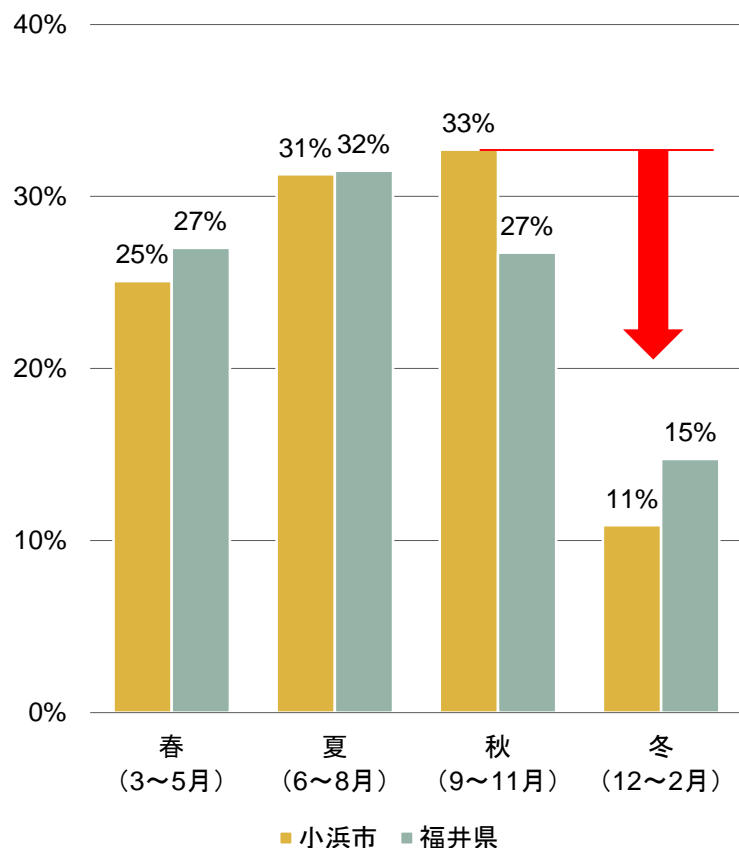


(注) 国内の旅行者(代表交通手段:自動車)のみ集計/2015年休日1年間のデータ
出典: RESAS(株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」)より作成

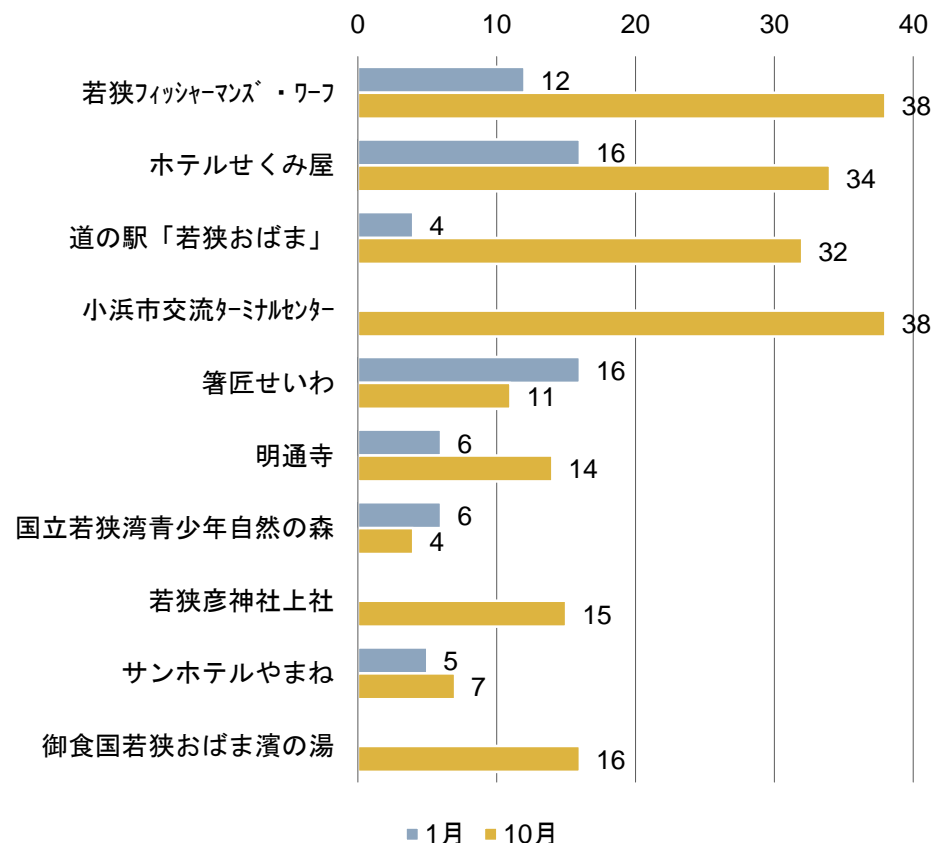
観光入込客数(四季別)

- ✓ 小浜市の観光時期のピークは9～11月頃。これは福井県全体の傾向(ピークは夏)とは異なる特徴
- ✓ また、福井県と比べて、小浜市はピーク期の秋と閑散期の冬で観光入込客の落差が激しい

小浜市の四季別観光入込客数(2016年)



観光地別の検索ランキング(ピーク期と閑散期の比較 2015年)



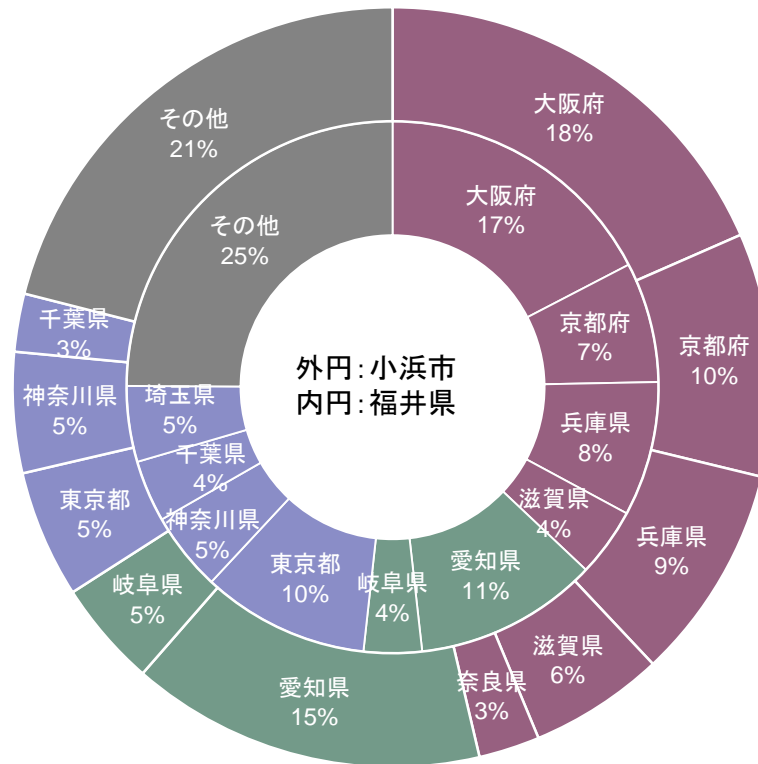
出典: 福井県「福井県観光入込客数(推計)」より作成

(注)国内の旅行者(代表交通手段:自動車)のみ集計/2015年休日1月・10月のデータ
出典: RESAS(株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」)より作成

観光入込客数(方面別)

- ✓ 方面別に福井県外の旅行者数をみると、小浜市においては、福井県と比べて近畿圏や東海圏の割合が高い
- ✓ 一方で、関東方面の旅行者の割合は低い

方面別の国内宿泊旅行者の内訳(2016年)



(注)国内宿泊者のみの集計 2016年

出典:RESAS(観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」)より作成

産業構造のまとめ

✓ 対個人サービスや小売業といったサービス業が強い

- 小浜市の従業者数は減少を続けるものの、第3次産業は依然横ばい
- また、域内総生産をみても、対個人サービスや小売業といったサービス産業の総生産は大きい

✓ 観光入込客数は足下概ね堅調に推移

- 観光入込客数については、景気変動の影響はあるものの、舞鶴若狭自動車道等のインフラ整備によって足下では堅調に増加
- 時期別にみると、秋期にピークを迎えるが、オフピークの冬期との落差が激しいことが特徴
- 目的別にみると、寺社仏閣を多数有することを反映し、文化・歴史が最も集客力の高いコンテンツ。福井県全体と比較して、自然の集客力も高いものの、スポーツ・レクリエーションの集客力は低い水準
- 方面別にみると、近畿地方が中心で、関東エリアの旅行者の割合が福井県全体と比べて低い

✓ 製造業においても芽がみられる

- 製造業も小浜市においては2,000名を超える従業者が存在
- また、域内総生産をみても、精密機械業の総生産は大きい。以上より、製造業も小浜市における重要産業と考える
- さらに、2020年度を目途に、日本電産テクノモータが雇用者を1,000人に拡充させる方針のため、今後、小浜市における製造業はより一層重要性を増すものと思われる

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理

(1) 小浜市の現状

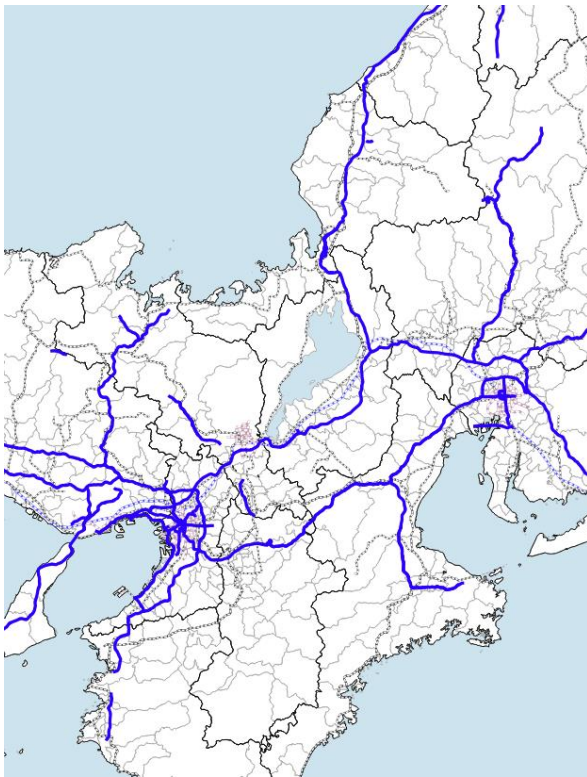
③ 交通基盤の整備状況

小浜市を起点とした社会基盤地図

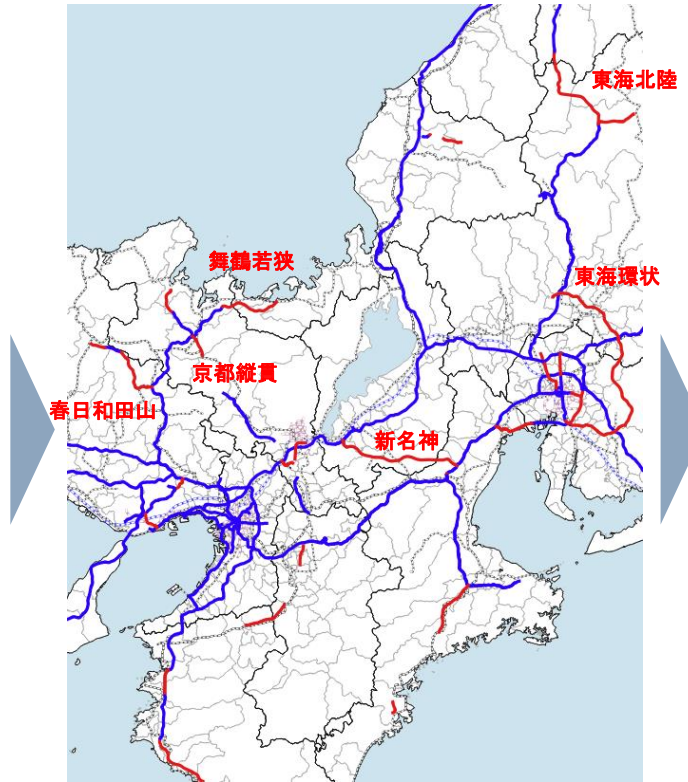
- ✓ 小浜市は、2014年の舞鶴若狭自動車道の全線開通をはじめ、2015年の京都縦貫自動車道等の開通により、広域的な道路インフラの整備は概ね完了した

高速道路整備の変遷

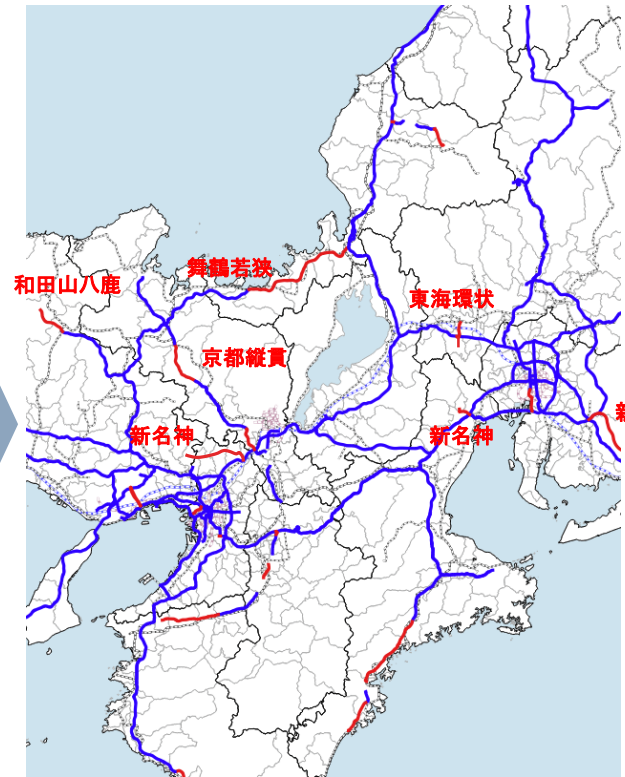
<2000年>



<2010年>



<2017年>



高速バス・路線バスの運行状況

✓ 京都・大阪から小浜市へ向かう高速バスは各社2～3本程度と少なく、利便性の観点からは十分とは言えない状況

高速バス・JRバスの比較

	バス名	方面	1日あたり本数	始発時刻	終発時刻	頻度 (本/1時間)	料金(円)	所要時間 (分)
高速バス	高速乗合バス 小浜大阪線 (福井鉄道)	小浜駅前→ 大阪駅前	2	8:15	18:02	0.20	3,300	193
		大阪駅前→ 小浜駅前	2	8:55	18:35	0.21	3,300	185
	若狭舞鶴 エクスプレス京都号 (京都交通/西日 本シェアールバス)	小浜駅→ 京都駅	3	8:35	18:35	0.30	2,600	170
		京都駅→ 小浜駅	3	8:00	16:00	0.38	2,600	170
JR路線バス	若江線 (西日本 シェアールバス)	小浜駅→ 近江今津駅	13	5:35	19:10	0.96	1,330	58
		近江今津駅→ 小浜駅	13	6:35	19:55	0.98	1,330	60

京都～舞鶴～小浜と運行されていたが、2018年4月1日ダイヤ改正により、舞鶴～小浜の運行が廃止される。よって、京都～小浜の高速バスは全便が無くなる。

出典: 京都交通株式会社HP
(2018/03/16閲覧)

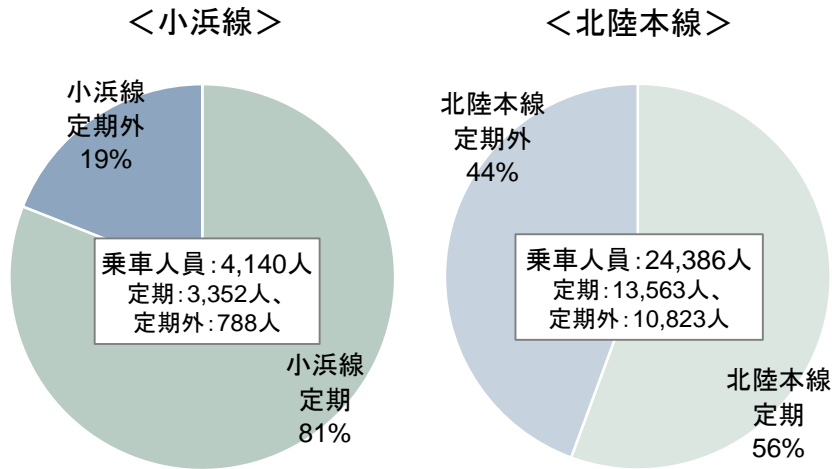
出典: 各社時刻表(2017年)より作成

JR小浜線等の運行状況①

- ✓ 小浜線は定期利用者の割合が圧倒的に多いことから、小浜線の利用者はほぼ通勤・通学者で、観光客は少ないことが伺える
- ✓ 小浜線以上に頻度やスピード面で優れる北陸本線に観光客をとられている可能性がある

定期利用状況(北陸本線との比較 H27年度 1日平均)

【参考】小浜線の運行状況(北陸本線との比較)



出典: 福井県「統計年鑑」より作成

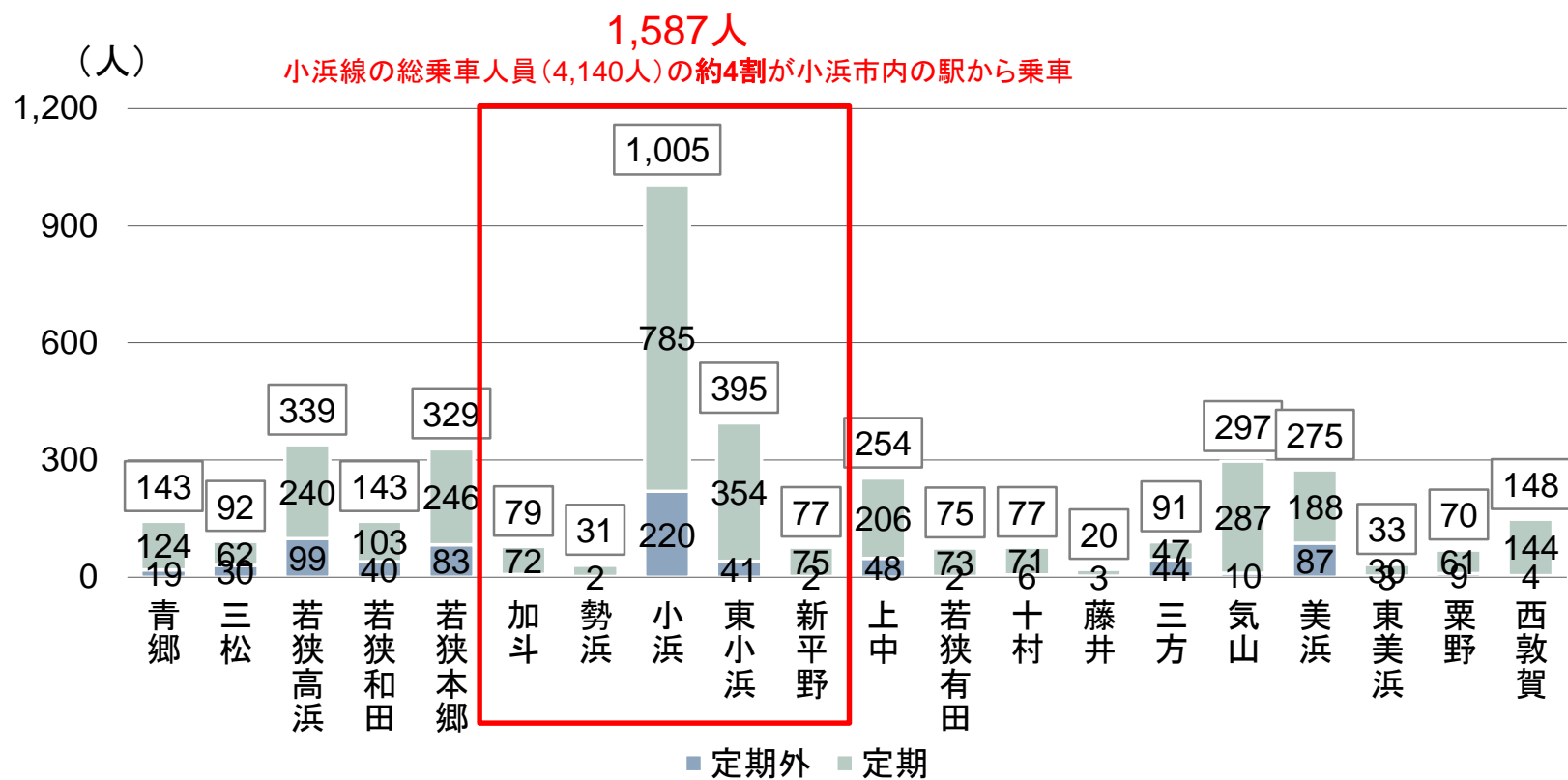
路線	発駅	方面	本数					頻度 (本数/時)	時刻	
			総数	普通	快速	特急			始発	終発
						しらさぎ	サンダー バート			
小浜線	小浜	敦賀	15	15	-	-	-	0.94	5:22	21:22
	敦賀	小浜	14	14	-	-	-	0.90	6:29	22:07
北陸本線	福井	敦賀	70	28	1	16	25	3.78	4:48	23:10
	敦賀	福井	59	24	1	18	16	3.34	5:43	23:17

出典: JR時刻表より作成

JR小浜線等の運行状況②

- ✓ 小浜線の駅別乗車人員について、小浜市内5駅を合計すると、小浜線の総乗車人員の4割程度にのぼる
- ✓ 従って、小浜市が当地周辺のビジネスの中心地であると推察される

小浜線の駅別の乗車人員(H27年度 1日平均)



小浜市内
の駅

交通基盤の整備状況のまとめ

✓ 高速道路ネットワークの拡充は一段落したものの、大都市とのバスアクセスの利便性は低い

- 小浜市周辺の広域的な道路ネットワークの整備は、2014年の舞鶴若狭自動車道の全線開通と、2015年の京都縦貫自動車道の開通によって一段落
- 然し乍、京都や大阪といった大都市との直通バスの頻度はまだ少なく、利便性が十分でない状況

✓ 小浜線の利用者は小浜市への通勤・通学目的が多く、観光目的での利用は少ない

- 小浜線の乗車人員をみると、小浜市内5駅の利用者数が約4割を占める
- また、定期利用者の割合が8割を超える
- 以上より、小浜線の利用者の多くは、小浜市への通勤・通学者が多く、観光目的で小浜線を利用している人は少ない

✓ 従って、小浜市への観光客の多くは、マイカー利用

- 高速バスの利便性が十分でなく、小浜線の観光目的での利用が少ないことから、小浜市への観光客の多くは、マイカー利用であると推察する
- 公共交通の利便性が十分でない現状は、個人旅行者(特に高齢者や訪日外国人等)のアクセスを阻害する要因になっている可能性がある
- さらに、これが冬期に観光入込客が大幅に減少する要因になっていると思われる

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理

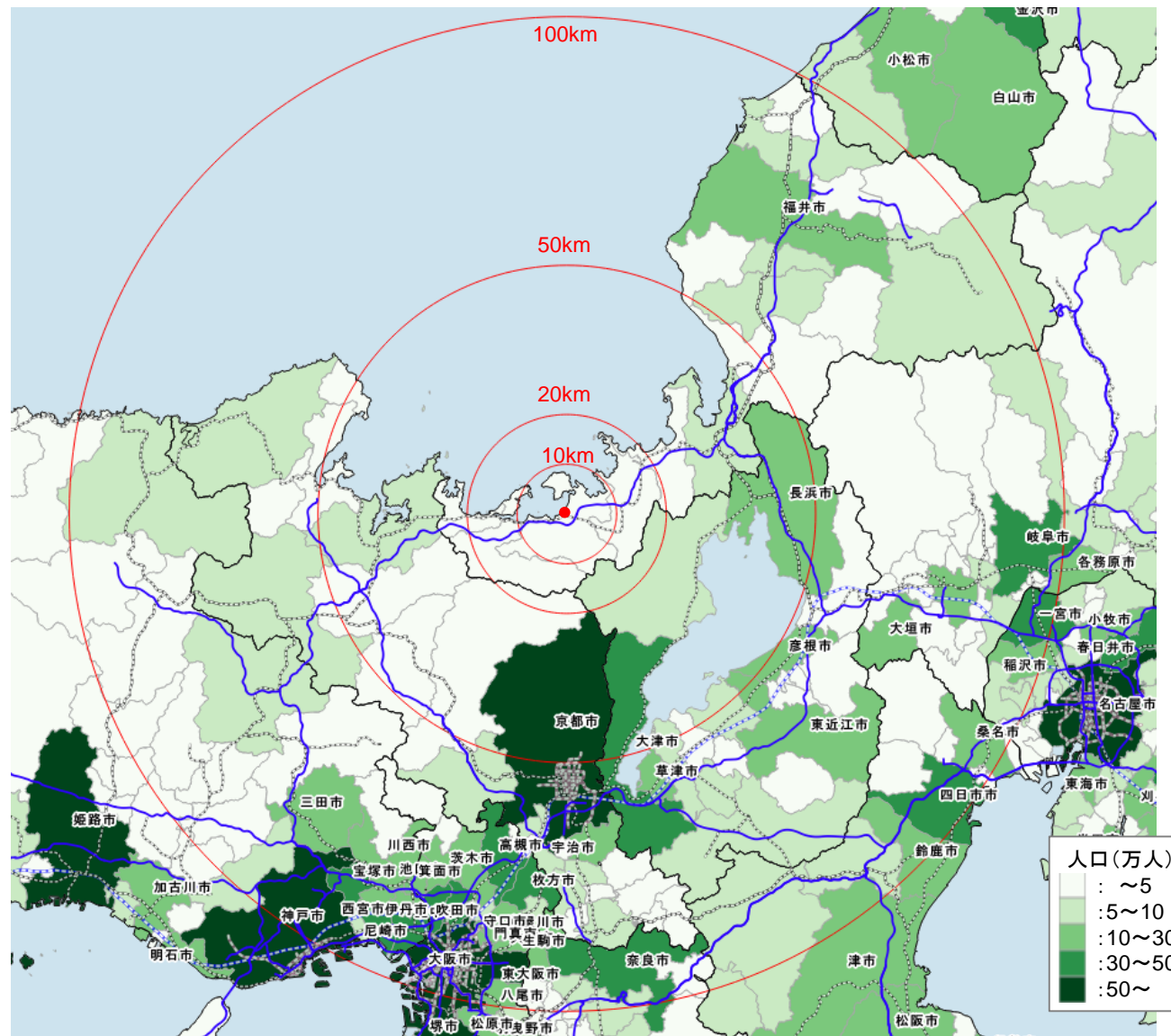
(1) 小浜市の現状

④ 小浜市と周辺地域のつながり

小浜市を起点とした距離圏地図

- ✓ 小浜市を起点として、概ね50~100km圏に京都市、大津市、大阪市、奈良市などの中核都市・大都市が存在

小浜市を起点とした距離圏地図



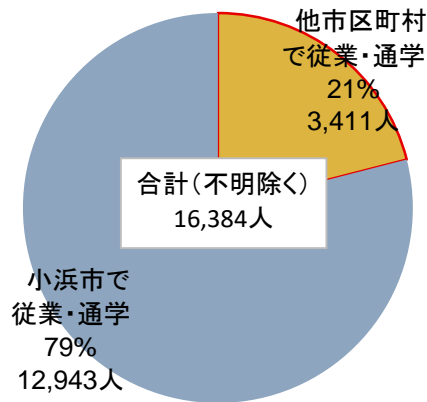
出典:総務省「国勢調査(2015)」

小浜市からの通勤・通学者

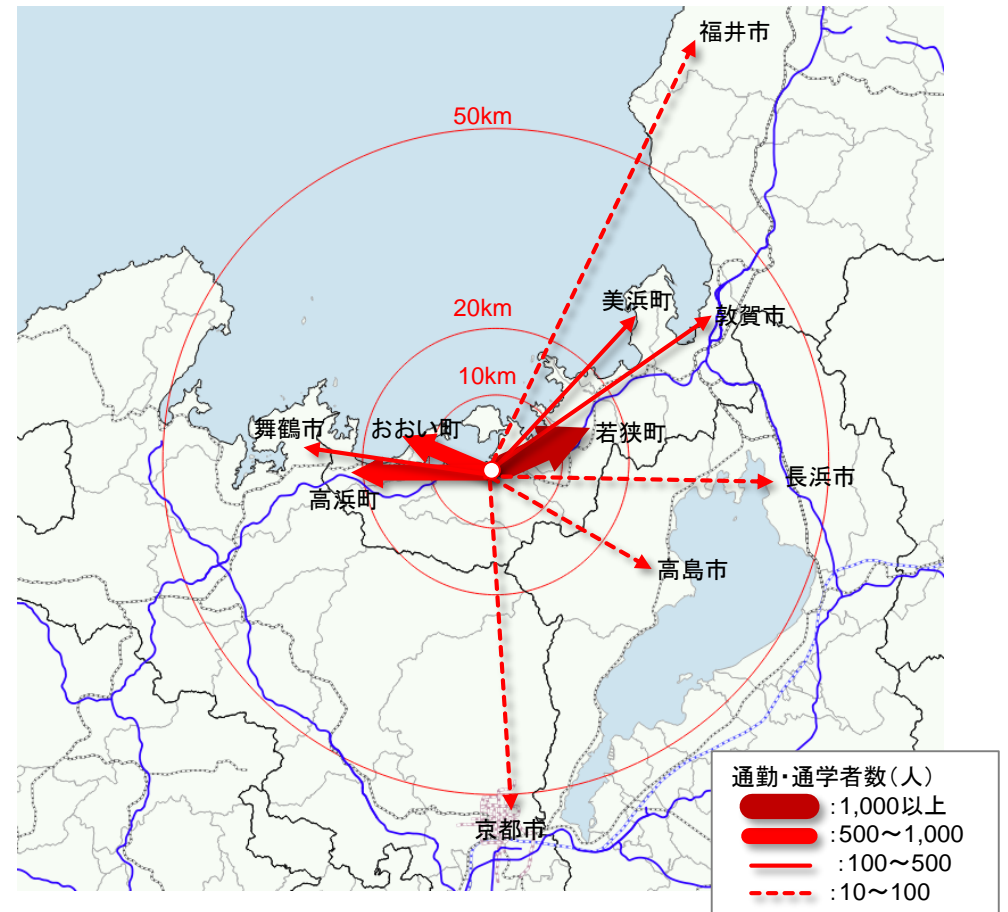
- ✓ 小浜市に常住する通勤・通学者の内、他市町村に通うものは全体の21%
- ✓ 市町村別にみると、若狭町、おおい町、高浜町が多い

小浜市からの通勤・通学者

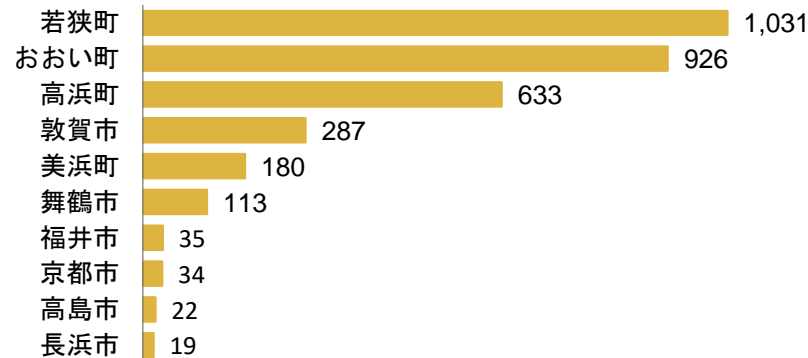
＜小浜市に常住する通勤・通学者の割合(2015年)＞



＜小浜市外からの通勤・通学者＞



＜小浜市外からの通勤・通学者上位10市町村(2015年)＞



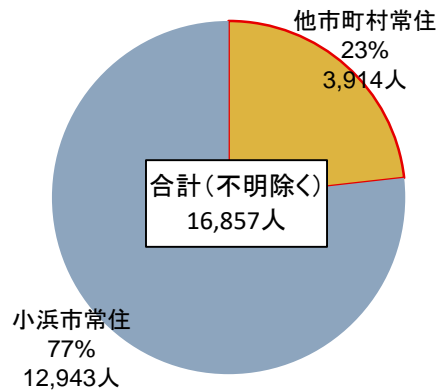
出典:総務省「国勢調査(2015)」より作成

小浜市への通勤・通学者

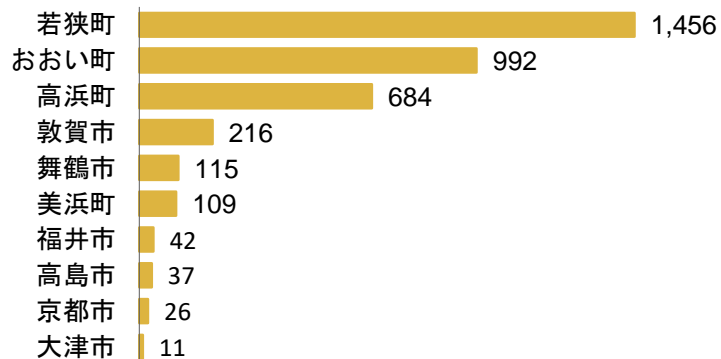
- ✓ 小浜市で働く通勤通学者の内、他市町村23%
- ✓ 特に、若狭町、おおい町、高浜町からの通勤通学者が多い

小浜市への通勤・通学者

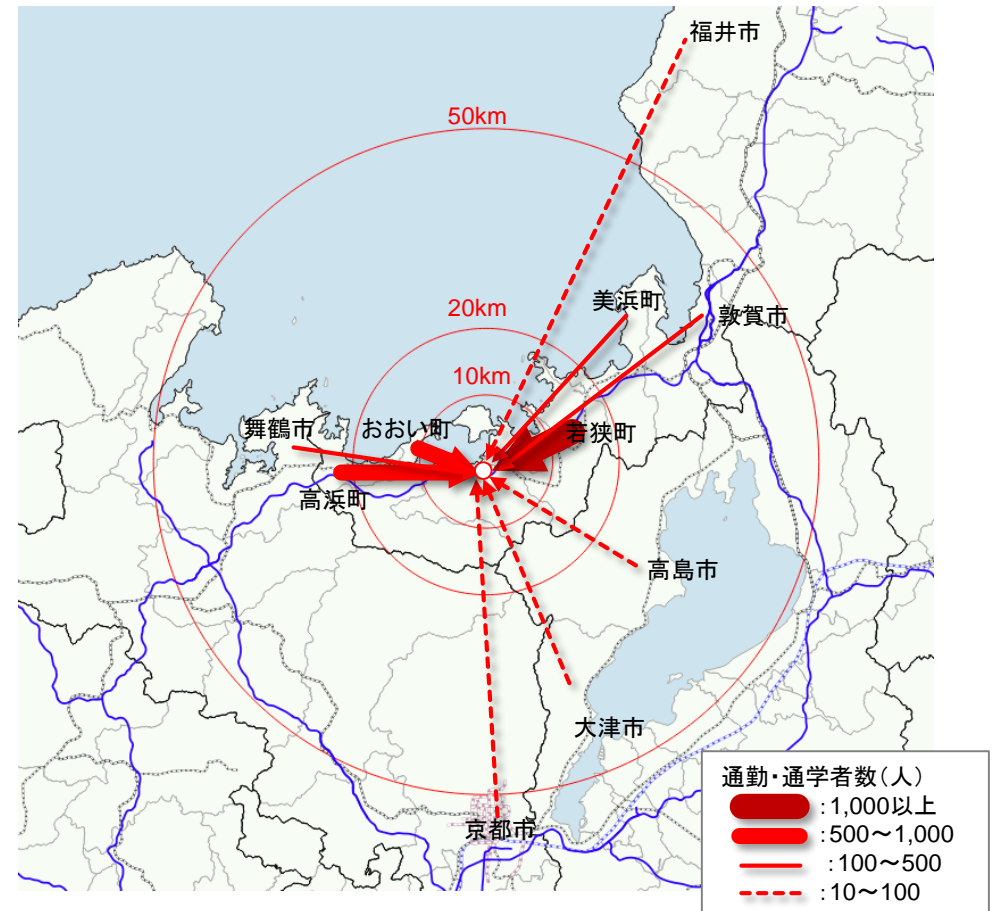
< (再掲)小浜市で働く(学ぶ)通勤・通学者割合(2015年)>



< 小浜市外への通勤・通学者上位10市町村(2015年)>



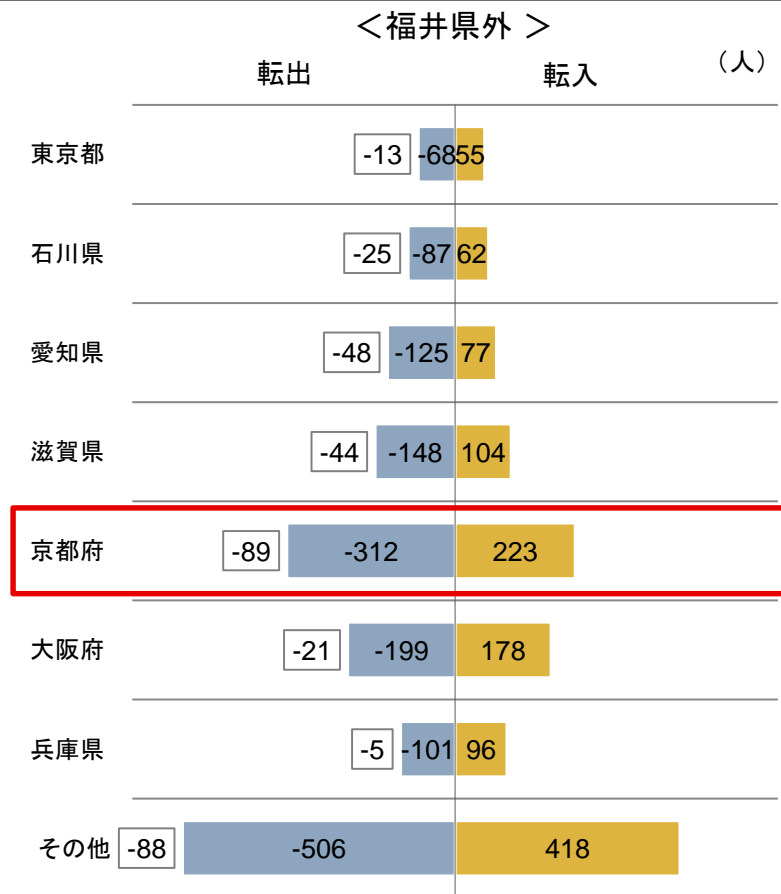
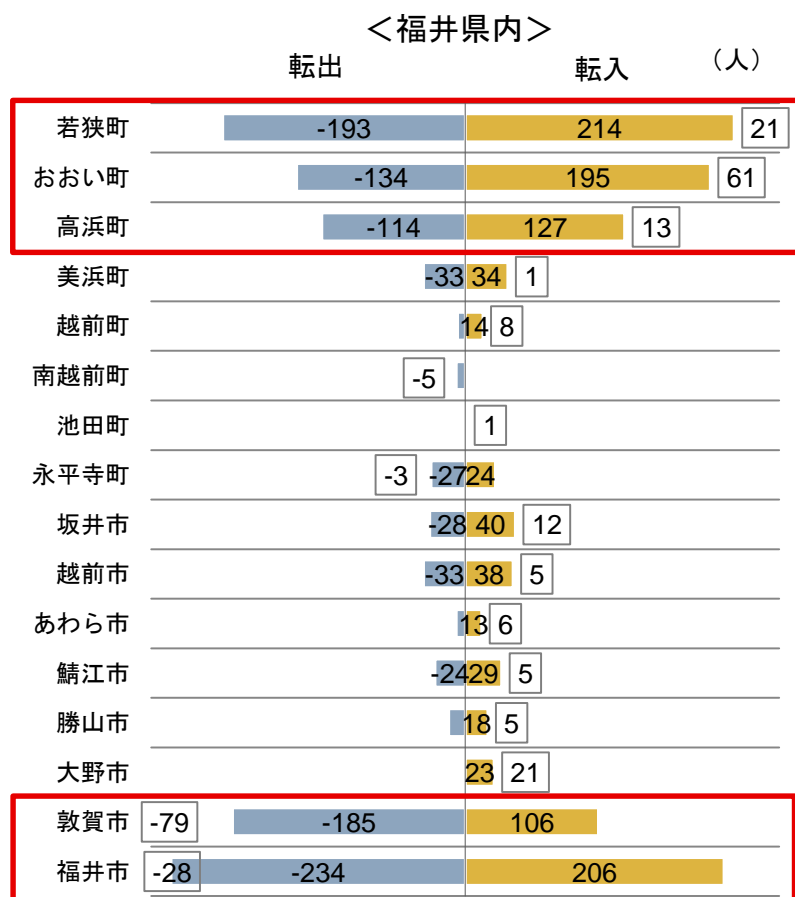
< 小浜市外への通勤・通学者 >



小浜市の転入・転出状況①

- ✓ 敦賀市、福井市、京都府への転出により、全体では転出超の状況
- ✓ 若狭町、おおい町、高浜町と比較して、美浜町などの近隣市町との転出入者は極端に少ないことから、この3町との結びつきが強い

小浜市の転出入の状況(2015年)

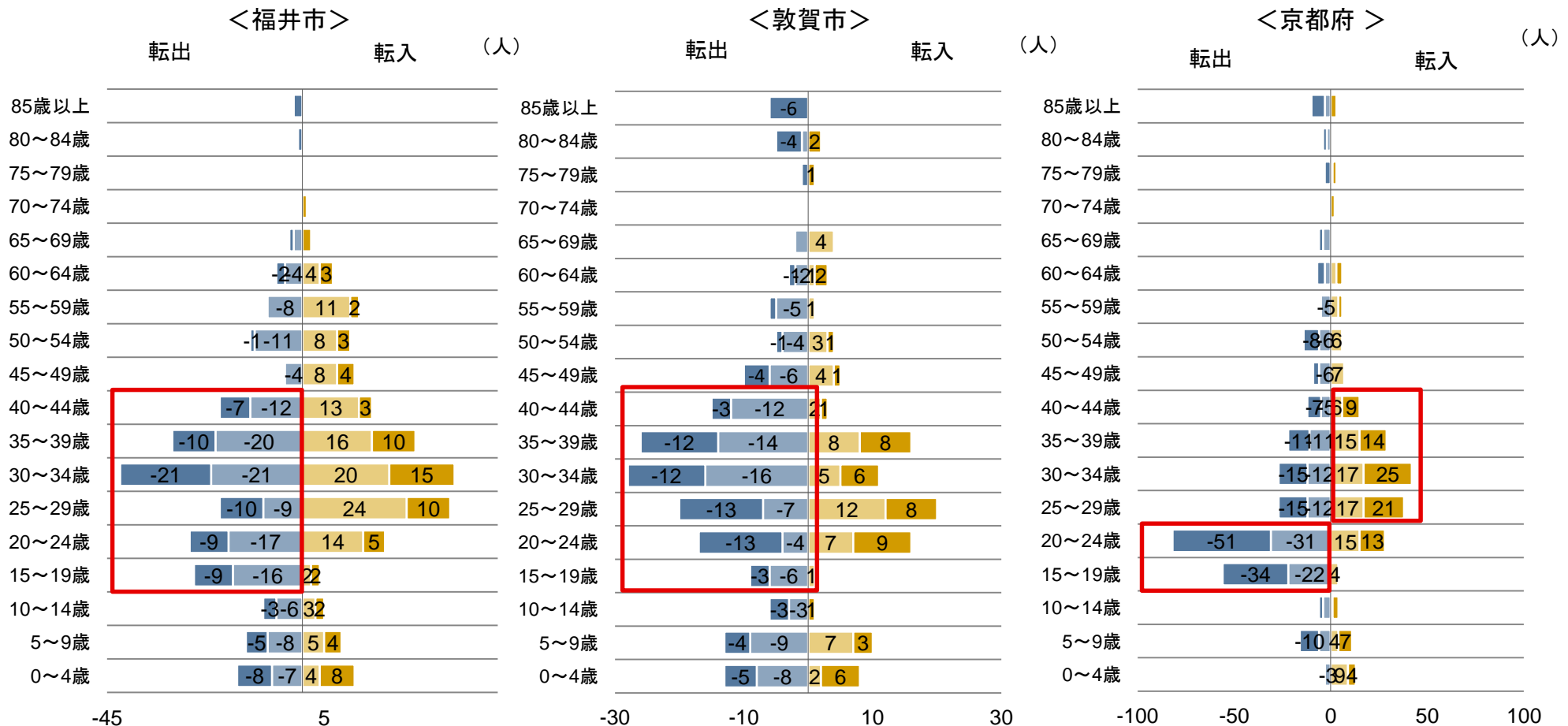


小浜市の転入・転出状況②(詳細:年齢別・男女別・上位地域別)

- ✓ 福井市、敦賀市、京都府へは人口の流出が続くものの、福井市・敦賀市と京都府では年齢別にみた際の傾向は異なる
- ✓ 即ち、福井市・敦賀市へは15歳～44歳まで継続的に転出超過が続くのに対し、京都府へは、15～24歳の進学・就職時に大きく転出超過となり、その後は、概ね転入超が続く状況

小浜市の転出入の状況(2015年/福井市・敦賀市・京都府)

■:女性転出、■:男性転出、■:男性転入、■:女性転入

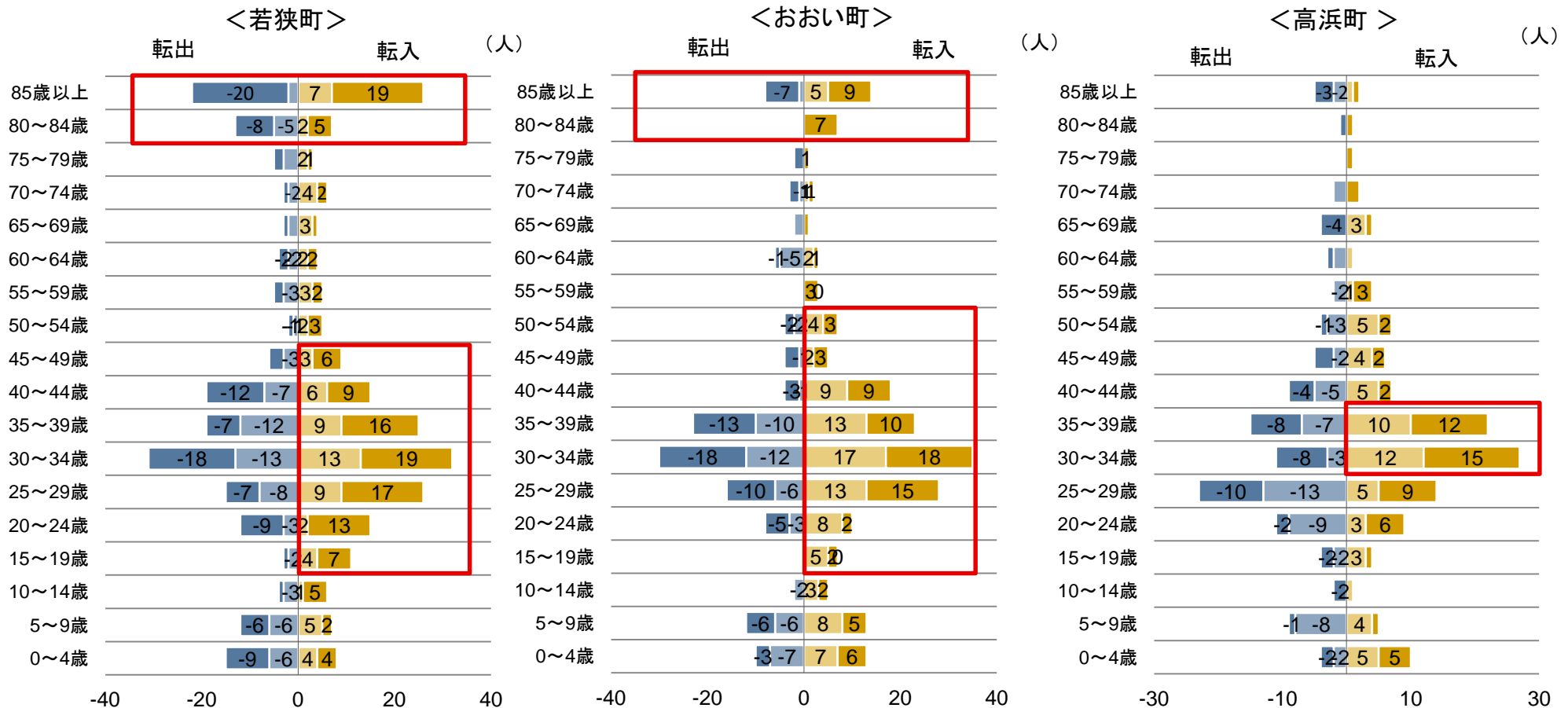


小浜市の転入・転出状況③(詳細:年齢別・男女別・上位地域別)

- ✓ 小浜市近隣の3町については、概ね15～54歳まで概ね転入超過が続く
- ✓ 特に、若狭町、おおい町については、80歳以上においても転入超過となる

小浜市の転出入の状況(2015年/若狭町・おおい町・高浜町)

■:女性転出、■:男性転出、■:男性転入、■:女性転入

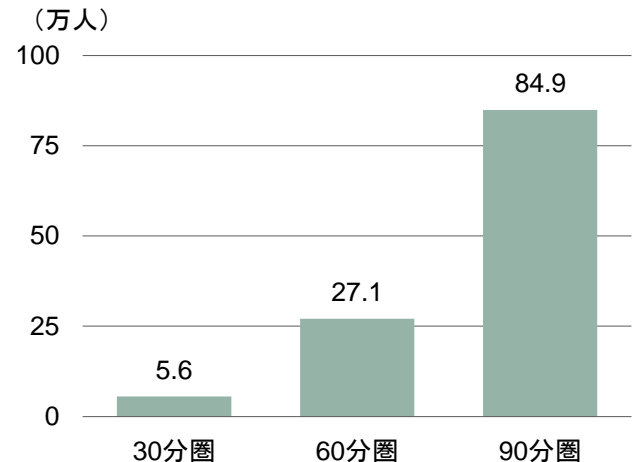
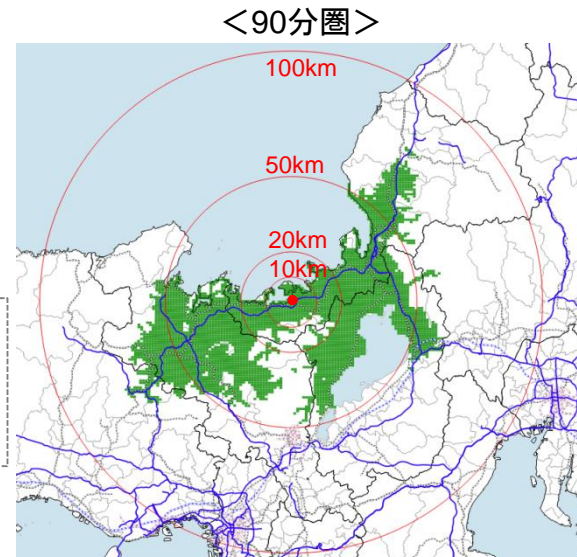
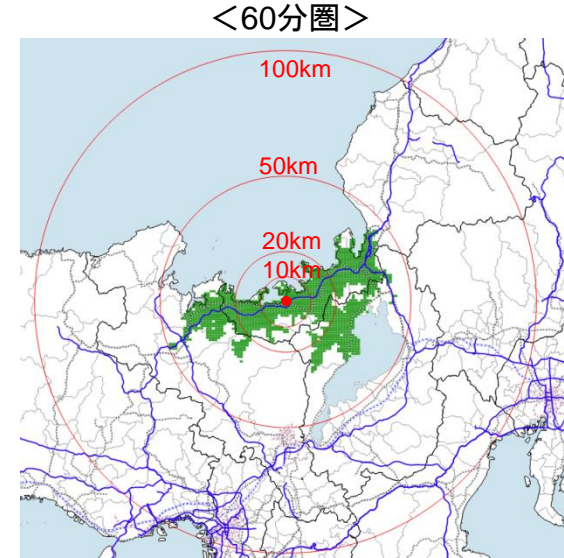
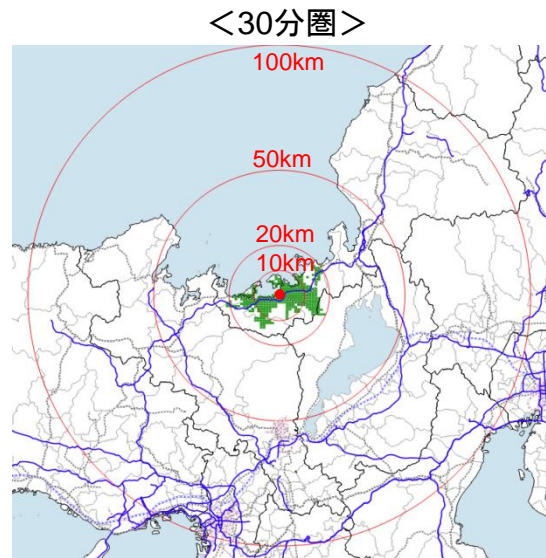


34 (注)国勢調査における転入・転出者は、住民票ベースではなく、アンケートの回答に基づいて集計されている
出典:総務省「国勢調査(2015)」より作成

小浜市を起点とした時間圏地図

- ✓ 現状、小浜市の30分時間圏人口は5.6万人、60分圏で27.1万人
- ✓ 一般に日帰り旅行圏の指標^(注)としてよく用いられる90分圏まで拡大すると、大津市や京都市、福井市の一部、長浜市等を含むものの、依然圏域人口は100万人以下であり、日帰り観光の商圈としては小規模に留まる

小浜市の時間圏地図(現状/鉄道・道路)



(注)90分圏を日帰り旅行圏とする根拠は、国土技術政策総合研究所「交流可能圏域に着目した評価指標の開発に関する研究(2010)」に記載の以下の半日行動圏の定義に従う

半日行動圏:目的地での滞在時間を60分として、半日(4時間)で往復可能な圏域。すなわち片道90分で到達可能な範囲。なお、調査によっては、滞在時間を見込まず到達時間を片道120分としているものもある。
(以上、抜粋)

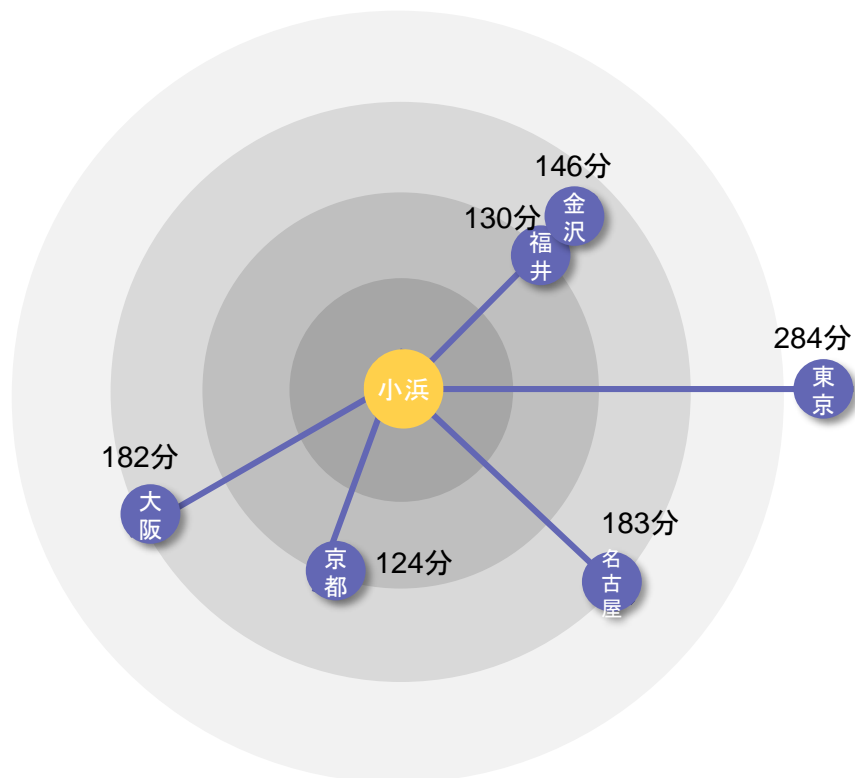
出典:技研商事インターナショナル「Market Analyzer」、総務省「国勢調査(2015)3次メッシュ」、国土技術政策総合研究所「交流可能圏域に着目した評価指標の開発に関する研究(2010)」より作成

小浜市と主要都市の所要時間

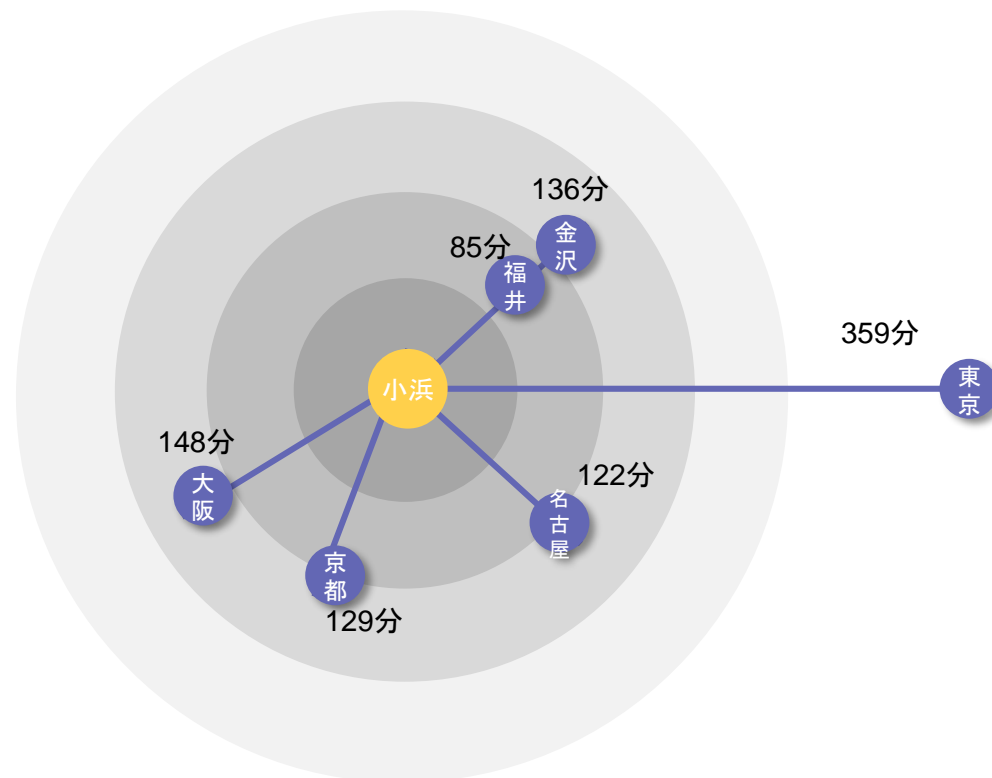
- ✓ 全体的な傾向として、小浜市と主要都市間の所要時間は東京を除けば、自動車の方が短い
- ✓ 然し乍ら、それでも福井(自動車)以外は、全ての主要都市が120分圏外となっている

大都市との時間距離

<鉄道>



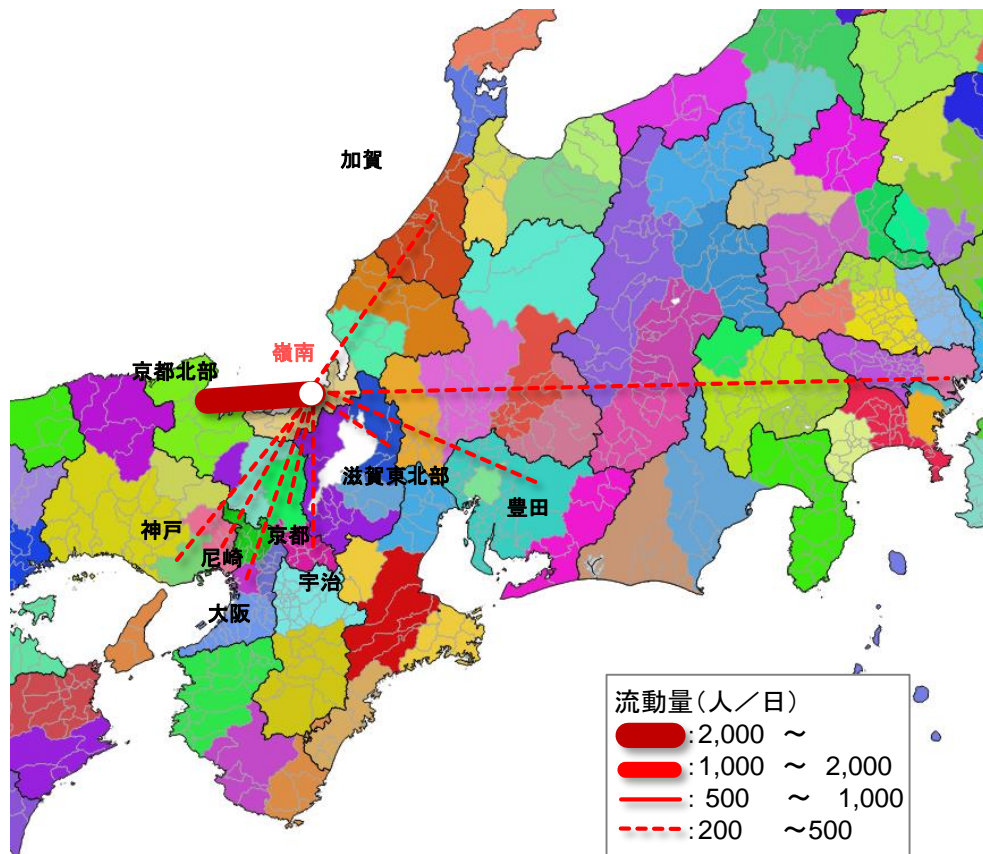
<自動車>



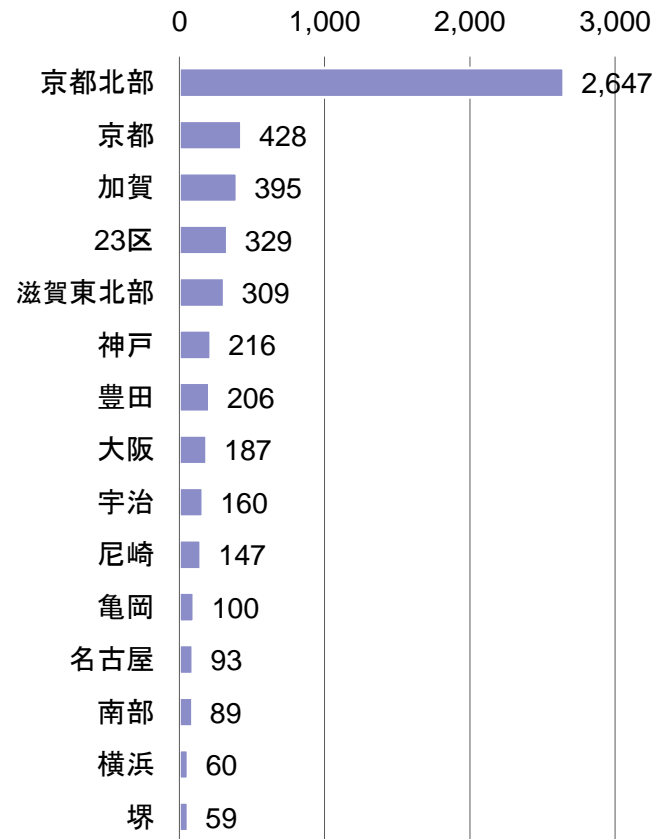
嶺南地域の県外とのつながり①

- ✓ 仕事目的の福井県外の流動の場合は、京都北部との流動が突出して多い
- ✓ この他、量としては多くないが、東京23区など広域的なエリアにおいてもある程度の流動が発生

嶺南地域への流動：平日1日あたり／目的：仕事／全交通機関



<流動量 上位15(目的:仕事)> (人/日)

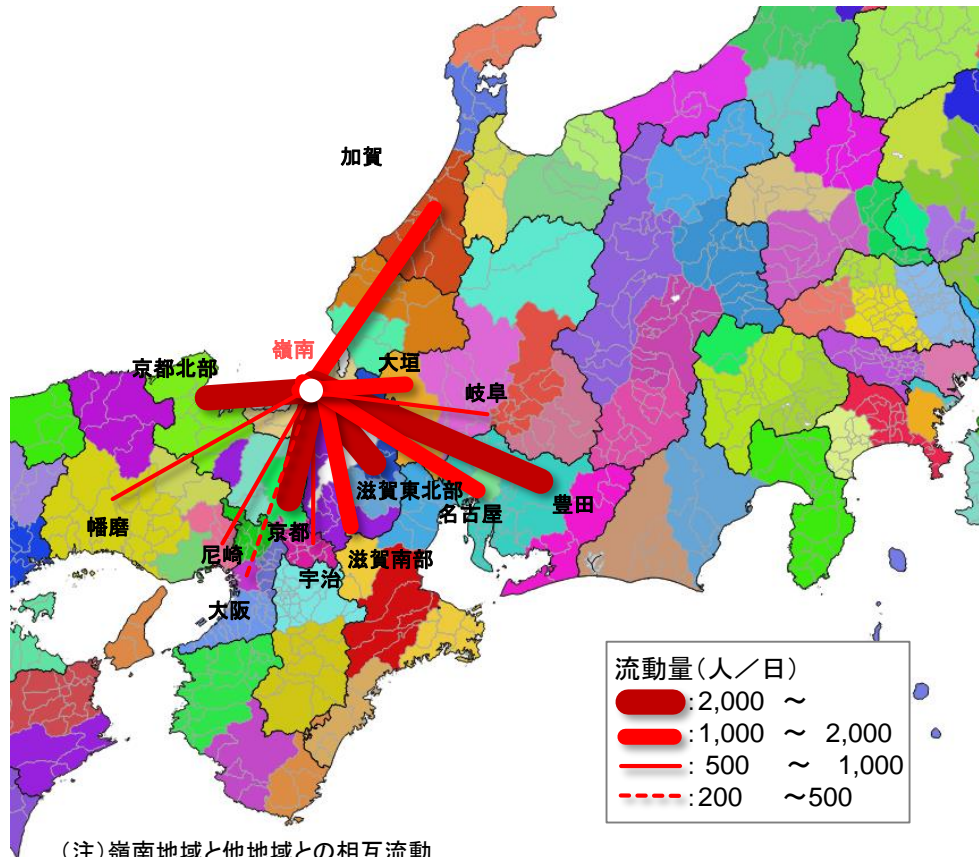


(注) 嶺南地域と他地域との相互流動
 流動量が上位15の市町村のみ表示
 「豊田」は、名古屋市と西三河地域を除いたエリア全体を指す
 出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(2010年度)」より作成

嶺南地域の県外とのつながり②

- ✓ 全体的な傾向として、嶺南地域における観光目的の流動は、仕事目的の流動よりも圧倒的に多い
- ✓ 仕事目的で特に多かった京都北部以外にも、愛知県豊田や京都、滋賀東北部など小浜市から概ね2時間圏のエリアとの流動が発生

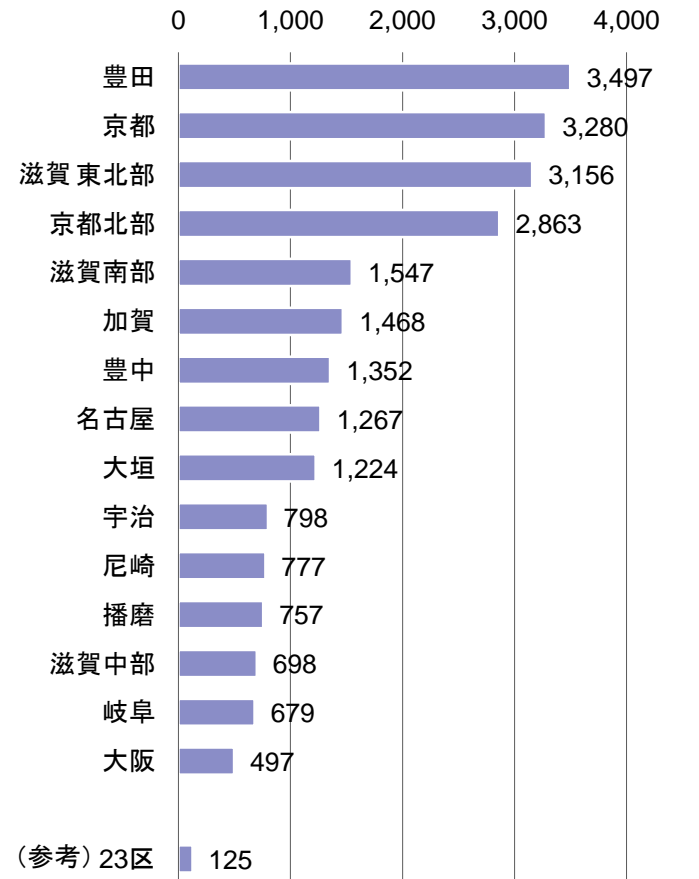
嶺南地域への流動：休日1日あたり／目的：観光／全交通機関



(注) 嶺南地域と他地域との相互流動
流動量が上位15の市町村のみ表示

「豊田」は、名古屋市と西三河地域を除いたエリア全体を指す
出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査(2010年度)」より作成

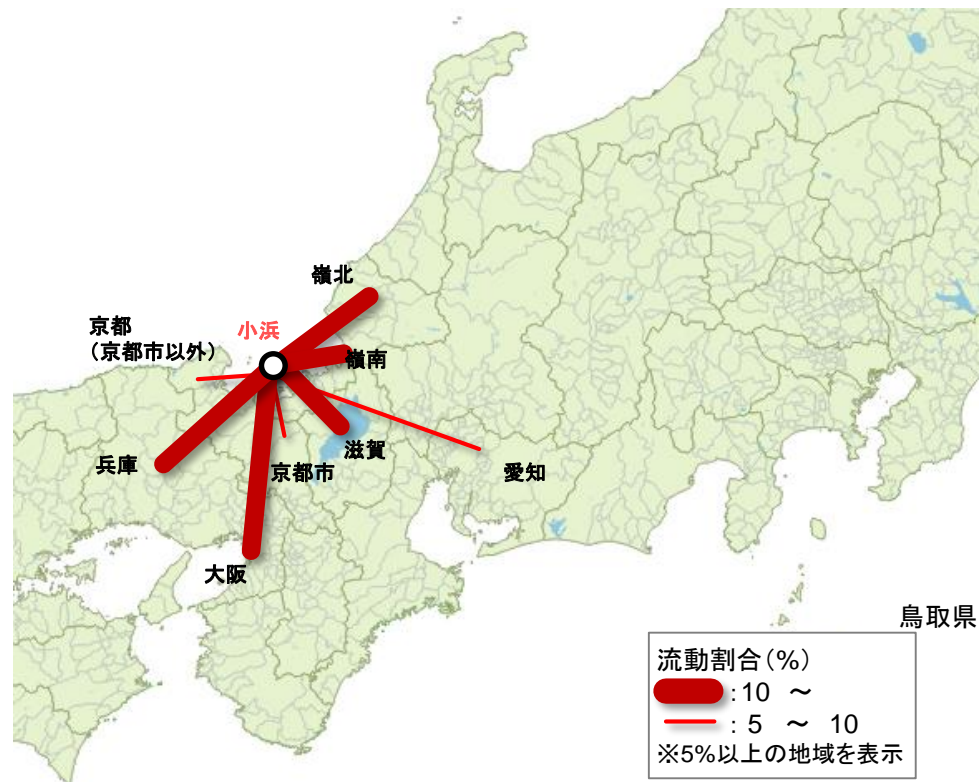
<流動量 上位15(目的:観光)> (人/日)



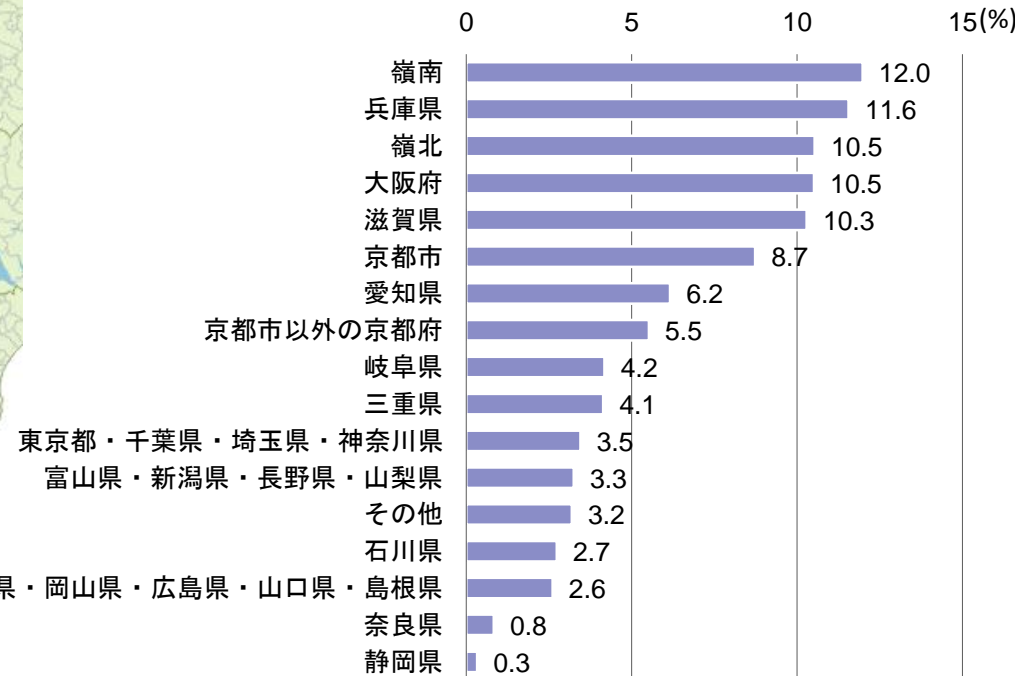
小浜市への観光客の流動

- ✓ 嶺南地域の中でも、小浜市だけの観光流動に着目すると、福井県内や京都府・兵庫県といった近畿圏からの流動が多い
- ✓ 嶺南地域全体の観光流動(前頁)と比較すると、東海地方や北陸地方(石川県等)からの流動が少ない分、集客エリアは若干狭い

小浜市への観光客の流動



＜来訪地域別の流動割合＞



出典: おばま観光局「道の駅 若狭おばまアンケート結果」(2017年度)の数値をもとに作成

(注) アンケート調査は、2017年5月、8月、10月、2017年1月の土日に道の駅若狭おばまで実施し、各月100票回収

来訪地域別割合は、小浜市における四季別観光入込客数割合の実績(出典: 福井県「福井県観光入込客数(推計)」)を考慮して、年間拡大推計して算出

小浜市と周辺地域のつながりのまとめ

✓ 小浜市は、おおい町、若狭町、高浜町の通勤・通学の受け皿

- 小浜市の転出入の状況を見ると、おおい町、若狭町、高浜町については、転入超の状況
- 通勤・通学者の状況をもみても、この3町から小浜市に来る人の方が、小浜市から出て行く人よりも多いことから、小浜市は当該3町の通勤・通学の受け皿としての役割を果たしている
- 然し乍、福井市、敦賀市、京都府へは移出超過で、小浜市全体としては転出超過の状況
 - 尚、年齢別にみると、福井市、敦賀市へは、15歳～44歳まで継続的に転出超過が続くのに対し、京都府へは、15～24歳の進学・就職時に大きく転出超過となり、その後は、概ね転入超が続く状況

✓ 主要都市へは、自動車・鉄道とも概ね120分以上要する状況

- 小浜市を中心とした90分圏をみると、京都市など大都市中心部には未到達の状況で、日帰り旅行の商圈としては小規模
- 特に鉄道に関しては、周辺主要都市から小浜市までに片道120分以上を要する状況

✓ 小浜市の観光目的の流動は、福井県内および近畿圏が大宗を占め、比較的近距离から集客

- 嶺南地域全体でみると、全体の傾向として、観光を目的とした流動は、仕事を目的とした流動に比べて量は圧倒的に多く、東海地方や近畿圏などから観光客を集めている
- 然し乍、小浜市だけに限ってみると、近畿圏からの流動が大半で、その他の広域的なエリアに対する集客力は現状十分ではない

1. 小浜市を取り巻く環境・ポテンシャルの整理

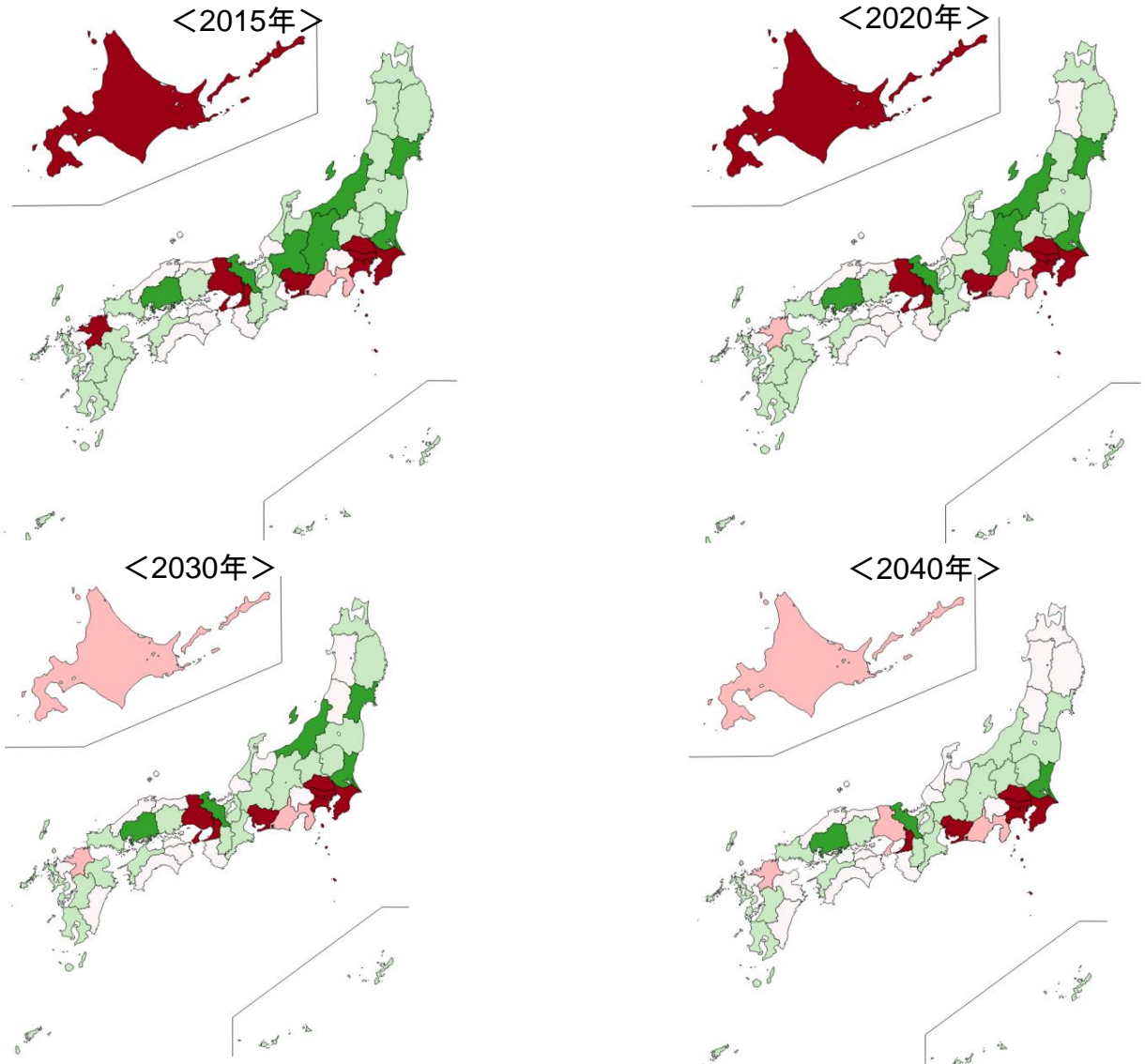
(2) 中長期的将来の時代潮流の展望

人口①: 人口分布

- ✓ 全国的に人口減少が進むものの、東京都、神奈川県、大阪府、愛知県の他、千葉県や埼玉県は、2040年においても人口が500万人をキープするとみられる
- ✓ 一方、福井県近隣の都道府県においては、2040年までに人口が300万人を下回る都道府県が多数みられる



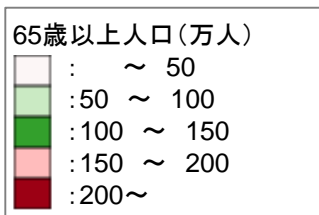
県別の将来推計人口の推移



出典: 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」より作成

人口②: 高齢者数分布

- ✓ 今後、全国的な高齢化が進む中、特に大阪府、愛知県、東京都、神奈川県および北関東においては、2040年までに高齢者人口が200万人を突破するとみられている
- ✓ 高齢者は観光産業において大きなボリュームを占めていることから、高齢化をチャンスと捉え、この需要を取り込むことが肝要

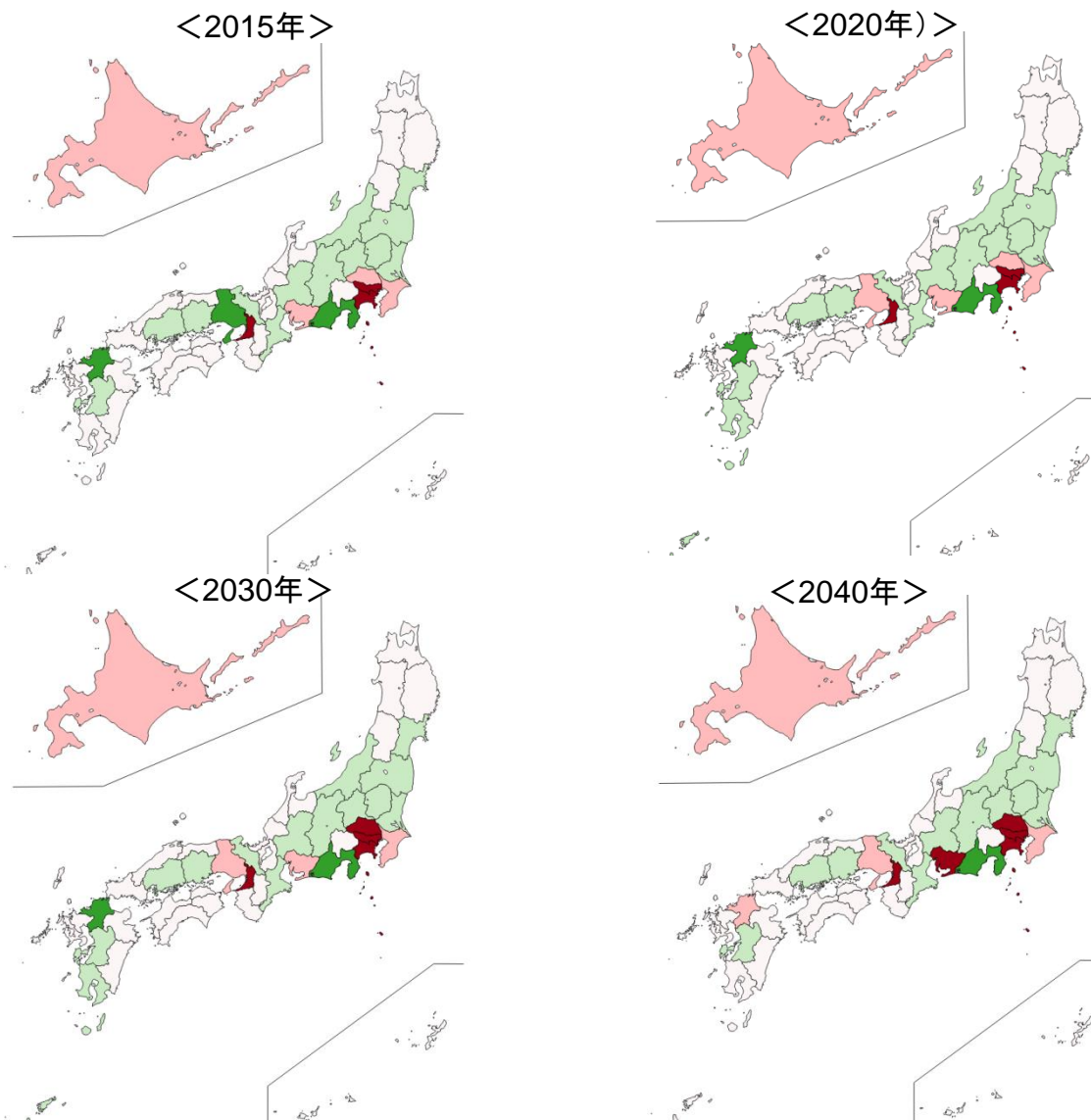


出典:総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」より作成

【参考】年代別の国内宿泊旅行者数(2013年)

	人口(千人)	国内宿泊旅行延べ人数(千人)	一人当たりの平均回数
計	127,247	176,422	1.39
9歳以下	10,504	14,392	1.37
10代	11,801	15,391	1.30
20代	13,039	20,743	1.59
30代	16,740	24,193	1.45
40代	18,076	23,954	1.33
50代	15,457	21,793	1.41
60代	18,364	29,795	1.62
70代以上	23,266	26,215	1.13

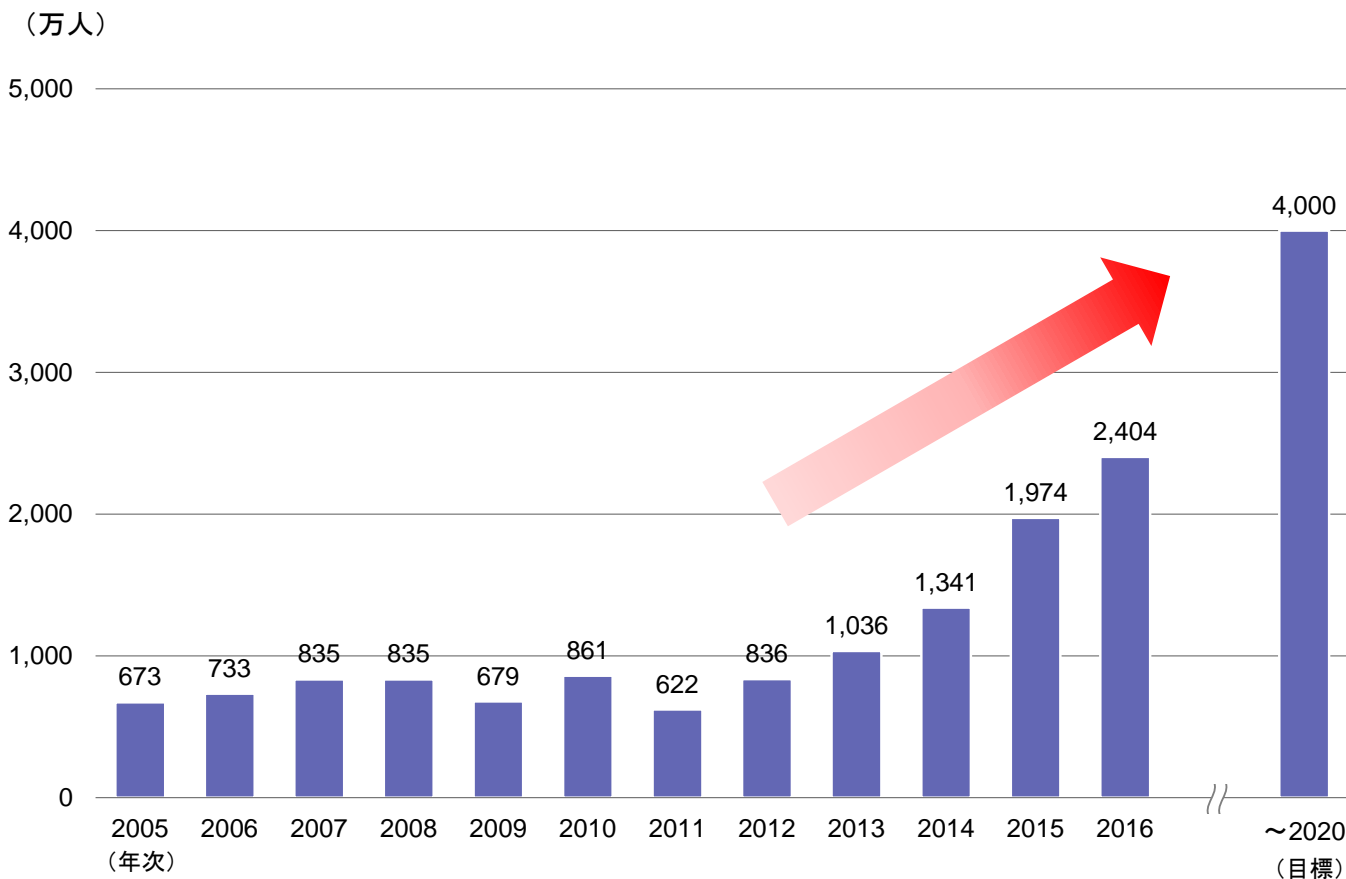
県別の将来推計高齢者人口(65歳以上)の推移



グローバル化：訪日外国人の推移

- ✓ 我が国全体の訪日外国人数は2011年以降急増しており(2011～2016年の年平均成長率は31%)、2020年の目標は4,000万人
- ✓ 一般に訪日外国人の消費単価は高く、観光産業を発展させる上で訪日外国人の対応は重要

訪日外国人の推移(全国)



【参考】日本人国内旅行者と訪日外国人の一人あたりの消費額の比較(H28年)

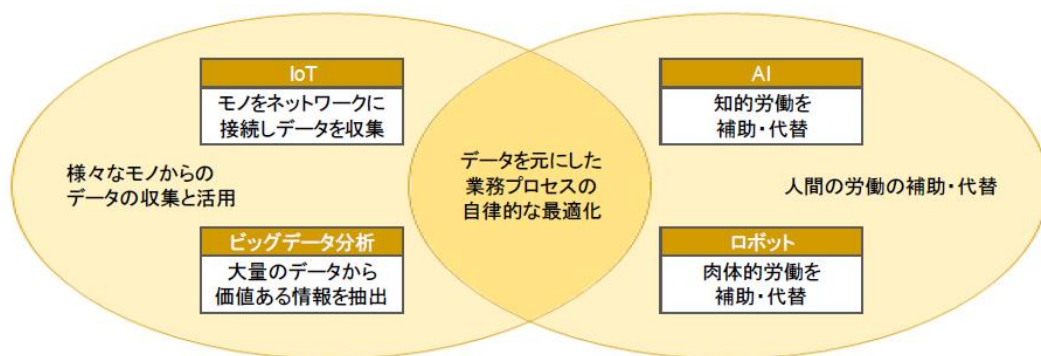
日本人国内旅行者 (宿泊旅行)	49,234円
訪日外国人	155,896円

(注)訪日外国人の消費額は、日本に滞在中の総額
出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、
観光庁「旅行・観光消費動向調査」

技術革新①: 第4次産業革命の動き

- ✓ 第4次産業革命関連技術(AI、IoT、ロボット、ビッグデータ等)に代表されるIT技術の進歩により、新たな製品・サービスの創出が今後より一層広がるとみられている

第4次産業革命の概要



生み出される製品・サービス例

自動運転

スマート家電

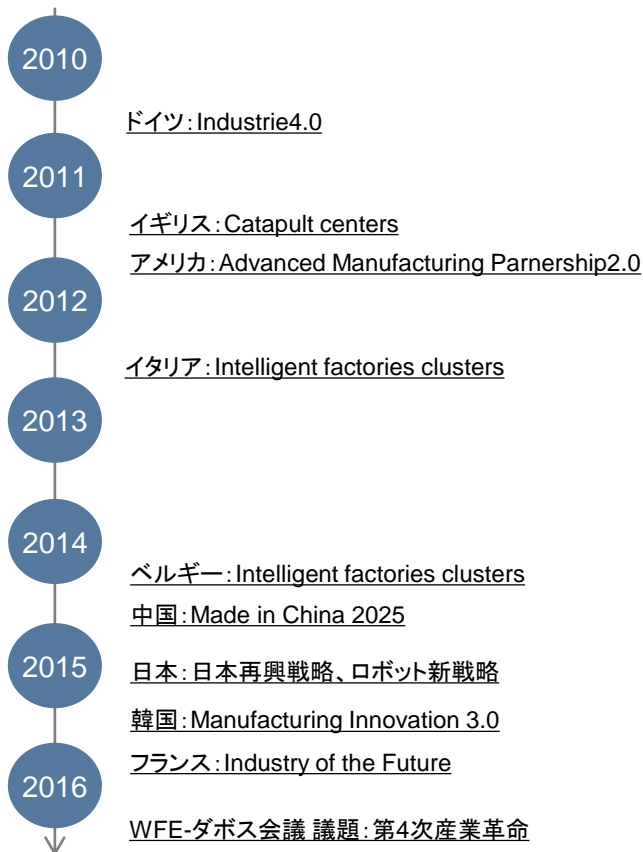
生産プロセス高度化

次世代医療

etc.

出典: (株)三菱東京UFJ銀行「2017年度業界見通し」より一部抜粋

各国の第4次産業革命関連の構想



出典: 総務省「第4次産業革命における産業構造分析とIoT・AI等の進展に係る現状及び課題に関する調査研究(H29)」より作成

技術革新②: 経済産業省「新たな街づくり」概要

- ✓ 経済産業省は、第4次産業革命関連の技術を活用した「新たな街づくり」を進めることを発表
- ✓ この取組では、各種データのオープン化およびその活用、シェアリングエコノミーの推進等により社会課題を解決する方向性が掲げられた

「新たな街」づくり概要

【目的】		【ロードマップ】		
第4次産業革命の技術を活かし「新たな街」づくりを進め、社会課題の解決（社会基盤サービスの維持・更新等）に繋げる		短期（～2018年）	中期（～2020年）	長期（2020年～）
【取組方針】		【目標】		
(i) 「新たな街」のリアルデータ・プラットフォームの構築（ 公的データのオープン化等 ）及び活用		新たなビジネス創出、社会課題の解決/住民満足度・地域活力向上		
(ii) 「新たな街」づくりにおける インフラ高度化 （電力、ガス、水道、通信等）に必要な 環境整備		左記の取組みを加速、全国レベルに展開		
(iii) 「新たな街」を作り出す 制度・ルール整備				
取組	i	オープンデータの推進 ○ 官民データ活用推進基本法（2016年12月7日成立）に基づく基本計画の策定・推進（国・都道府県） ○ 地域未来投資促進法に基づき、データを利活用した地域経済牽引事業を推進 ○ データ原則公開ルールの整備、民間ニーズの高い重点分野の特定、データプラットフォームを活用した具体的なサービス創出支援等（公共交通、防災インフラ、防犯、エネルギー、観光、農業、ヘルスケアサービス等） 「新たな街」づくりに不可欠なリアルデータプラットフォームの構築		オープンデータの推進 ○ 左記の取組みを2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでを集中取組期間として実施 ○ 2020年以降は取組みを更に加速 「新たな街」づくりのリアルデータ・プラットフォームを活用する自治体(エリア)の拡大
	ii	リアルデータを活用したインフラの高度化 ○ バーチャルパワープラントの実現、水道事業の効率化、IoT等を活用した電力・ガスの保安のスマート化、運転の高度化（E-Tech）の推進 IoT社会を支える通信規格の多様化 ○ LPWA（Low Power Wide Area）の利活用促進、広帯域電力線搬送（高速PLC）の屋外での活用の検討 ○ 第5世代移動通信システム（5G）の実現		IoT社会を支える通信規格の多様化 ○ 左記の取組みを2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに実現 ○ 2020年以降は取組みを更に加速
	iii	シェアリングエコノミーの推進 ○ 国家戦略特区等を活用した様々なシェアリング事業の拡大	シェアリングエコノミーの推進 ○ シェアリングエコノミーと各種業規制の在り方の整理	

技術革新③：自動運転等の動向

- ✓ 昨今注目される自動運転に関して、各完成車メーカーの開発状況を見ると、概ね2020年頃に実用化を目指している
- ✓ こうした自動運転は、中山間地域での交通課題を解消する方法としても期待されており、国土交通省などが実証実験を進めている

各完成車メーカーの開発状況

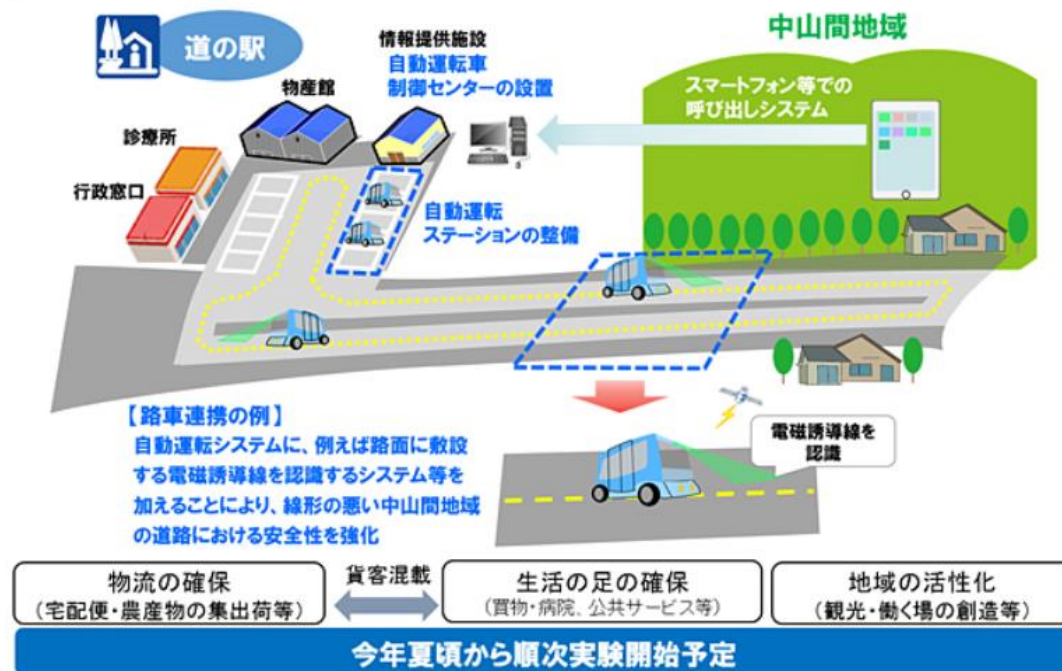
参入企業	将来目標
日 スバル	2020年頃に車線変更、分流、合流の自動化
日 トヨタ自動車	2020年代前半に一般道での自動運転車の商用化を目指す
日 ホンダ	2025年頃に完全自動運転(レベル4相当)の技術確立を目指す
日 日産自動車	2020年頃に公道での実用化を目指す
米 Tesla	2020年頃に完全自動運転車を実用化
米 Ford	2021年に完全自動運転車を量産化
独 Audi	2020年までに完全な自動運転を実現
独 BMW	2021年には完全自動運転車を商用化
独 Daimler	2021～2022年に完全自動運転車の量産化

出典：各種公表情報より作成

自動運転の実証実験の取組

(社会実験のイメージ)

●高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



出典：国土交通省「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」

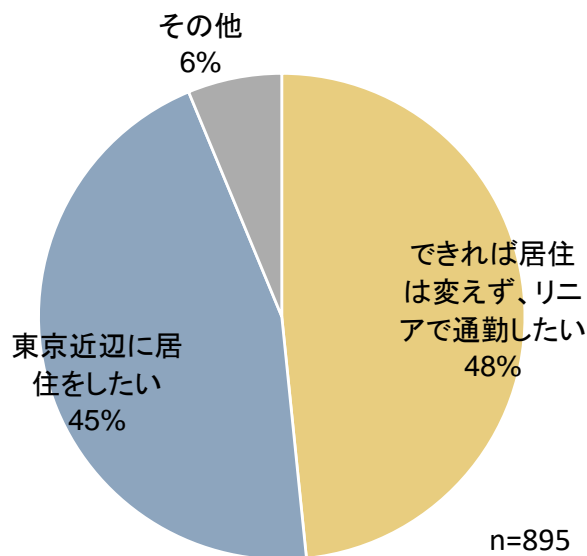
技術革新④：働き方・住まい方(テレワーク)(1)

- ✓ リニア開業後を想定した安城市民へのアンケート結果によると、リニア開業後に東京方面で働く必要が生じた場合、現在の居住地を変えずにリニア通勤をしたいといったニーズは約半数にのぼる
- ✓ こうした高速鉄道を利用した通勤は、通勤コストがネックとなるが、この点、日常業務はテレワークで行い、大切な会議等には高速鉄道を使うなど、テレワークと組み合わせた就労形態が発展する可能性有

リニア開業後の通勤意向 (例：安城市アンケート調査)

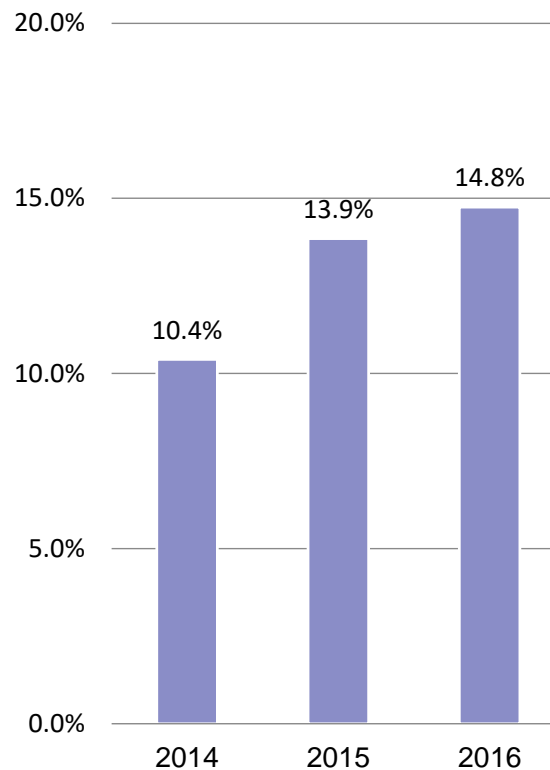
<リニア通勤の意向(回答者：安城市民)>

「Q.リニア定期券が発売されることを前提にお聞きします。あなた(もしくはご家族の方)が東京方面で働かなければいけなくなった場合、どのように希望しますか。」



出典：安城市「第5回eモニターアンケート リニア中央新幹線と交通手段について(実施期間：H28.8.20～H26.8.29)」

テレワーク導入企業の割合

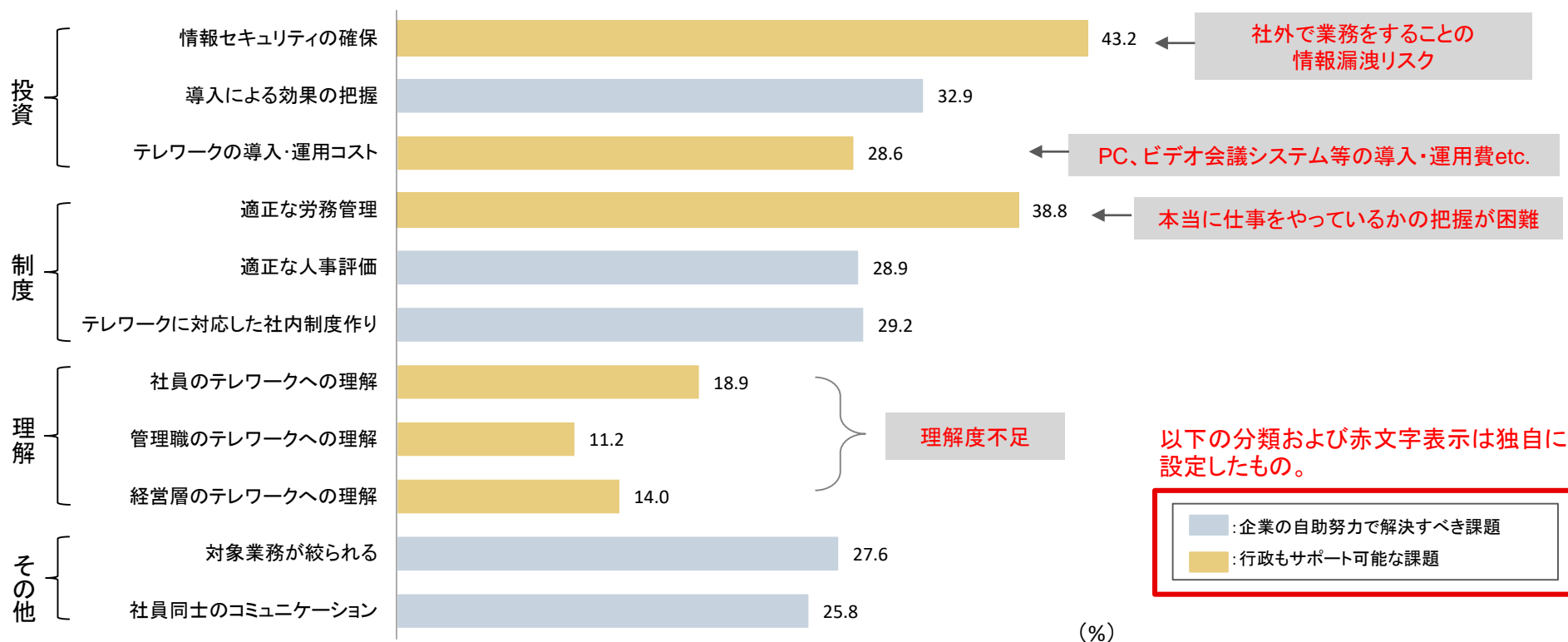


(注) 全国の公務を除く全業種の企業約2,000を対象としたアンケート調査。
各年でアンケート回答企業が異なるため、2年間の移動平均を集計
出典：総務省「通信利用動向調査(2016年)」

技術革新④：働き方・住まい方(テレワーク)(2)

- ✓ テレワーク未導入企業に行ったアンケート結果によると、多数の課題があるが、コストや周知等、行政側もサポートできる課題がある
- ✓ 従って、テレワークを地域で進める場合は、こうした点に留意して進めていく必要がある

テレワーク導入における課題



(注) テレワークを未導入の企業の内、テレワークに必要となる情報システムと社内制度を一定基準値以上有している従業員数が300人以下の企業322社にアンケート調査を実施した回答。

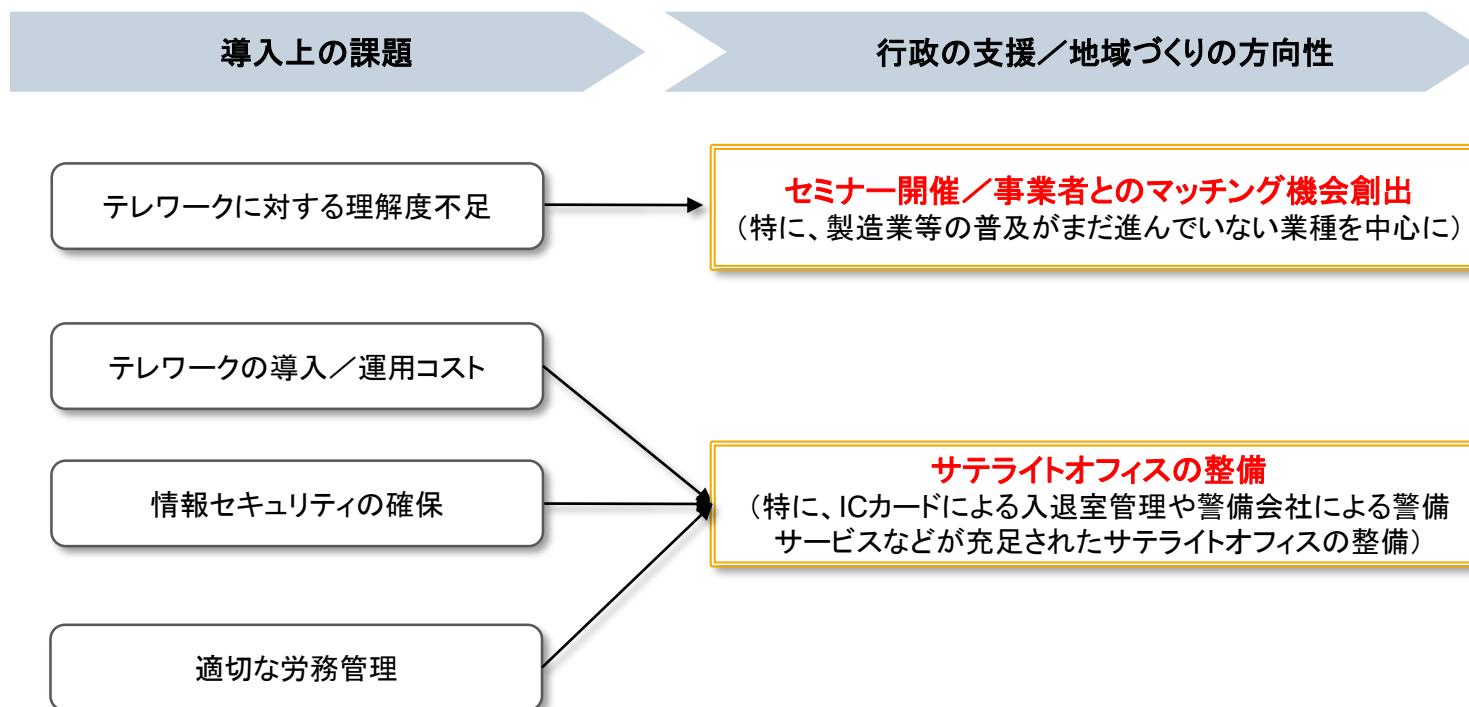
出典：総務省「平成29年版 情報通信白書 第1部」第4章(p.180)テレワークの導入にあたっての課題、導入するとした場合の課題(複数回答)

元出典：総務省「地域におけるICT利活用の現状に関する調査研究(平成29年)」

技術革新④：働き方・住まい方（テレワーク）（3）

- ✓ 具体的には、理解度不足に対しては、行政がテレワークに関するセミナーの開催やマッチング機会を創出するという支援が考えられる
- ✓ また、コスト面や情報セキュリティ、労務管理面については、入退管理システムなどが備えられ、社員の勤怠管理やセキュリティの確保が可能なサテライトオフィスを整備するという支援が考えられる

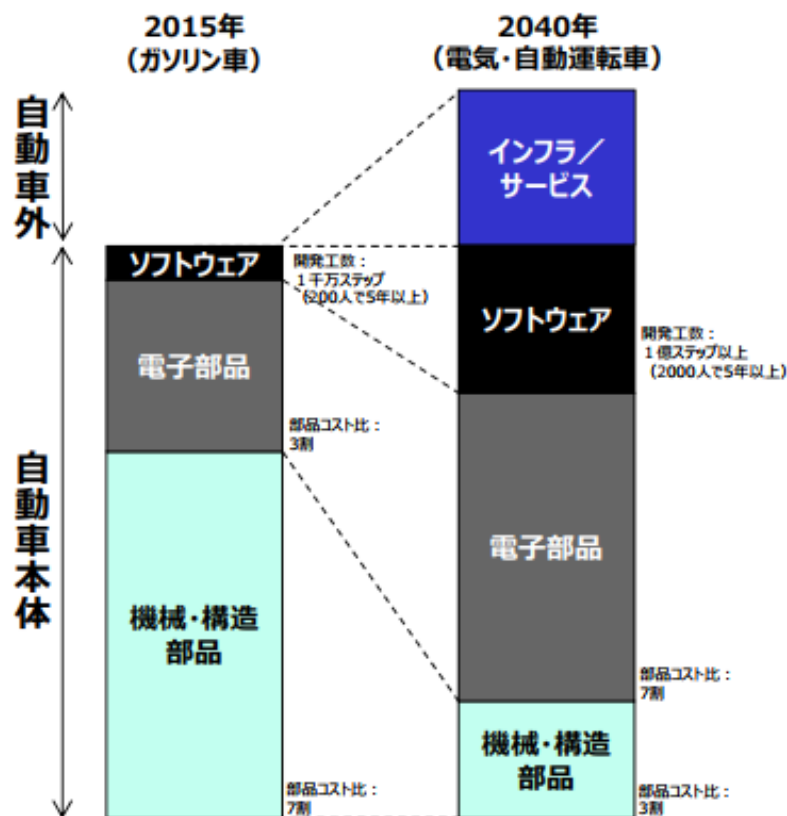
テレワークの課題解決のための行政支援／地域づくりの方向性



技術革新⑤: 付加価値のシフト

- ✓ 近年の技術革新によって、自動車では電動化・自動化により、付加価値のウエイトが電子部品やソフトウェアに移転するとされている
- ✓ こうした潮流を踏まえると、今後の地域への企業誘致の観点からは、部品の製造・加工に留まらず、より付加価値の高い電子部品やソフトウェアの製造、あるいはそれらの研究開発を行う企業にも目を向けることが重要と思われる

自動車の電動化・自動化による付加価値シフトのイメージ



(注) 部品コスト比、ソフトウェア開発工数は中国経済産業局「自動車関連技術の最近の動向」より

電子化・電動化	自動運転化
<p>【変化要因の凡例】</p> <p>○: 付加価値押し上げ</p> <p>●: 付加価値押し下げ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○自動運転に必要な各種インフラ機能提供 (ICT、電力 等) ○配車サービス等の新たなモビリティサービス提供
<ul style="list-style-type: none"> ○メカトロニクス制御に必要な各種ソフトウェアの搭載 	<ul style="list-style-type: none"> ○自動運転に必要な各種ソフトウェア (自動ブレーキ/自動操舵、周辺認識、音声認識 等) の搭載
<ul style="list-style-type: none"> ○モータ、インバータ、電池 等の搭載 	<ul style="list-style-type: none"> ○各種センサー (ミリ波、赤外線、画像、遠赤外線) の搭載 ○ディスプレイ/HUDの高度化 ●車載カーナビの不要化 (スマートフォンによる代替)
<ul style="list-style-type: none"> ●エンジン、トランスミッション、油圧装置 等の不要化 ○車体・骨格の軽量化 	<ul style="list-style-type: none"> ●車体・骨格の簡素化

出典: 中部経済産業局「2040年のものづくりの未来の姿(2016.3)」

(参考)グローバル化:訪日外国人の消費動向

- ✓ 国籍別に一人あたりの旅行支出をみると、アジアでは中国が最も大きい
- ✓ 中国人の旅行支出の内訳をみると、買物費用が非常に高額である一方、宿泊にける金額はあまり大きくない
- ✓ 一方、英国やスペイン、オーストラリアなどの欧米諸国においては、アジア諸国と比べ平均泊数が大きく、その分、宿泊にける金額も大きい
- ✓ また、交通費や娯楽・サービス費にける金額が高いことも特徴

国籍・地域別にみる訪日外国人1人当たり費目別旅行支出

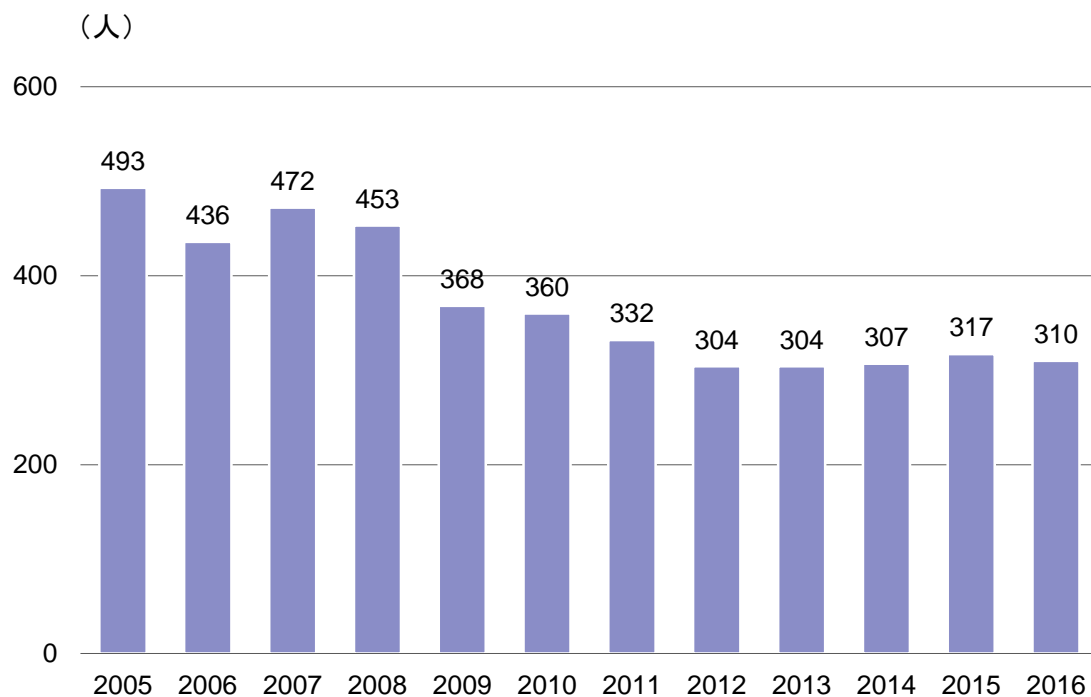
国籍・地域	平成28年暦年(確報)		訪日外国人1人当たり旅行支出						平均泊数
	総額		宿泊料金	飲食費	交通費	娯楽サービス費	買物代	その他	
		前年比							
全国籍・地域	155,896	-11.5%	42,182	31,508	17,838	4,725	59,323	320	10.1
韓国	70,281	-6.5%	22,090	17,847	7,505	3,042	19,562	234	4.5
台湾	125,854	-11.1%	33,634	26,611	14,126	4,137	47,122	224	7.4
香港	160,230	-7.0%	41,501	34,570	17,328	4,412	62,389	29	6.3
中国	231,504	-18.4%	44,126	38,943	19,917	5,014	122,895	609	11.8
タイ	127,583	-15.3%	34,532	25,858	16,529	4,821	45,414	430	9.9
シンガポール	163,210	-12.9%	58,462	34,903	24,891	3,242	40,428	1,285	8.0
マレーシア	132,353	-12.0%	41,047	27,753	19,799	3,671	40,023	60	11.7
インドネシア	136,619	-7.2%	47,117	22,586	27,171	5,051	34,665	28	15.0
フィリピン	112,228	-11.3%	33,192	26,505	13,419	4,959	34,093	59	28.3
ベトナム	186,138	-4.5%	49,314	54,182	19,556	4,125	58,883	77	35.4
インド	144,275	-2.7%	61,354	27,379	19,713	2,784	32,971	74	22.8
英国	181,795	-13.7%	80,131	41,220	30,011	6,408	24,000	24	12.6
ドイツ	171,009	-0.0%	78,849	36,899	29,715	5,068	20,350	128	14.0
フランス	189,006	-9.7%	75,462	40,799	34,590	7,830	30,299	26	16.0
イタリア	198,000	-2.0%	78,597	45,299	38,900	9,315	25,596	293	12.8
スペイン	224,072	-1.4%	92,211	49,103	44,168	6,482	32,052	57	14.0
ロシア	190,874	+4.6%	61,845	31,004	21,812	7,258	64,889	4,067	21.1
米国	171,418	-2.4%	70,707	41,137	27,856	5,427	26,111	180	14.1
カナダ	154,977	-9.2%	55,366	36,319	28,509	5,184	29,326	273	12.8
オーストラリア	246,866	+6.7%	99,802	51,202	40,169	17,957	37,587	150	13.2
その他	183,083	+2.8%	67,698	41,889	29,633	6,505	37,333	24	18.9

(参考)グローバル化:在留外国人の推移

- ✓ 小浜市の在留外国人は2005年をピークに、2012年以降は概ね横ばい傾向
- ✓ 国籍別にみると、フィリピン、韓国又は朝鮮、中国籍の在留外国人が多い

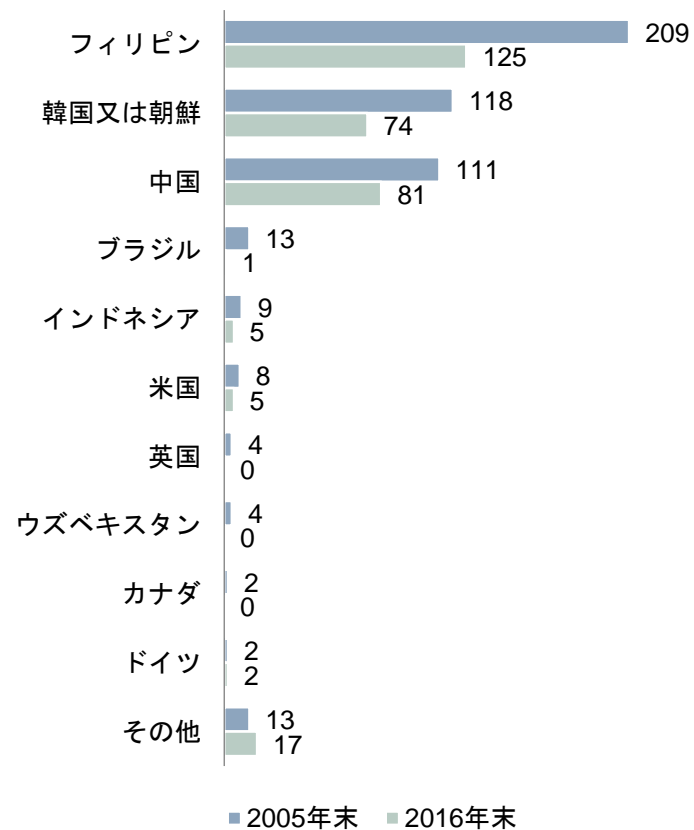
小浜市の在留外国人の推移

＜小浜市の在留外国人の推移＞



(各年末時点)

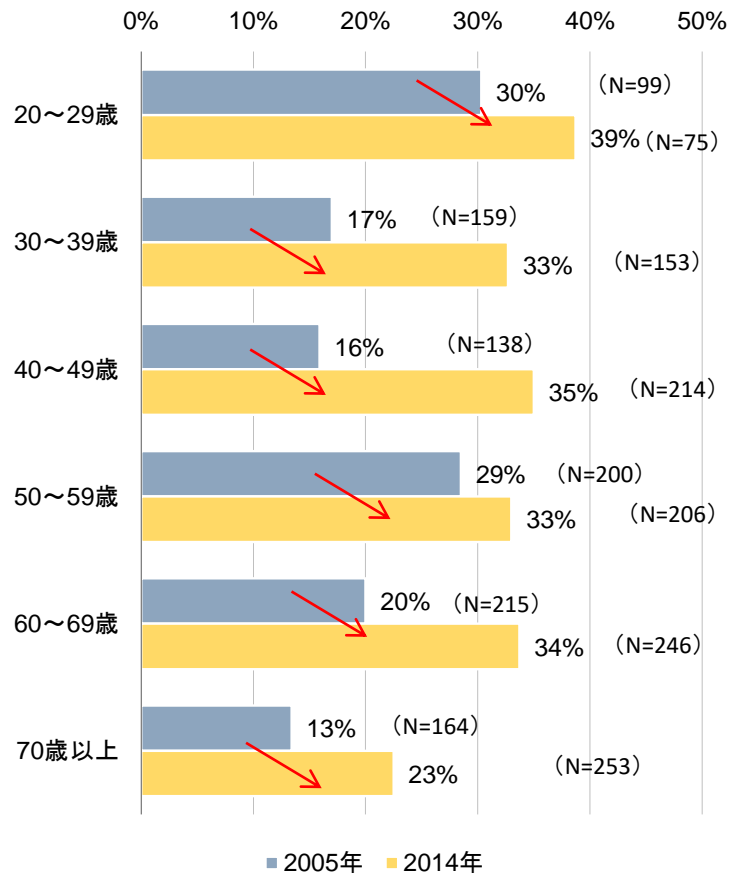
＜小浜市の在留外国人の国籍＞



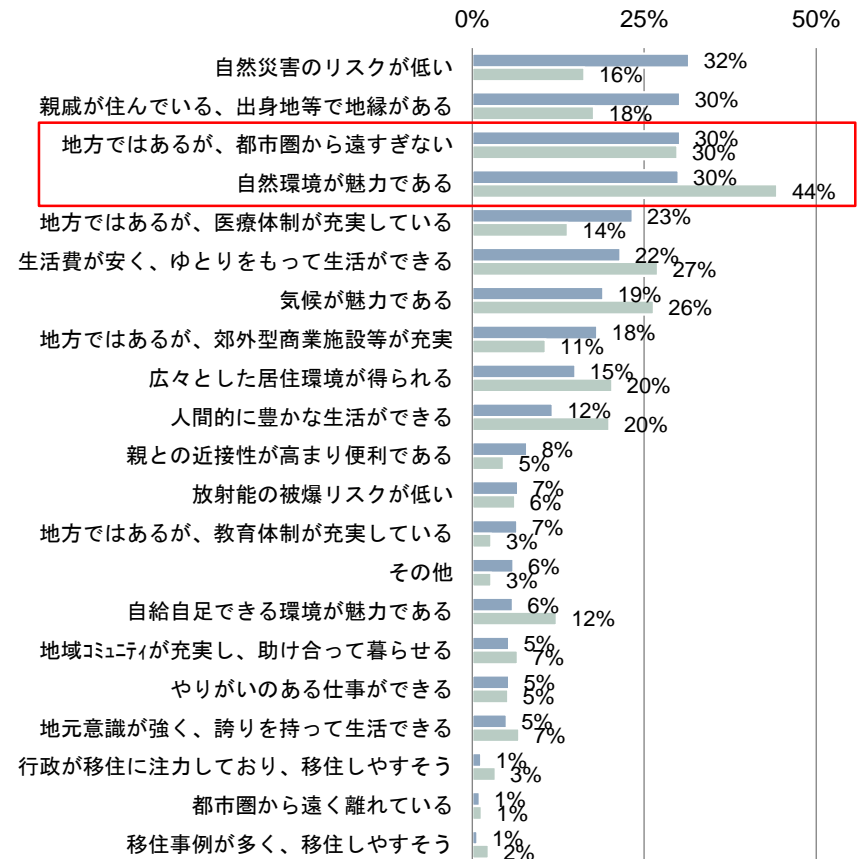
(参考)働き方・住まい方(移住・二地域居住意向)

- ✓ いずれの年代においても、地方への移住意向は、10年前と比べて増加している
- ✓ UIJターンを实际にした住民、今後地方移住を希望する住民にとっては、「都市圏からの近さ」と「豊富な自然環境」に魅力を感じている者が多い

年代別の地方への移住意向



現在住んでいる地方の魅力or今後住みたい地方の魅力



■ UIJターン者(n=913) ■ 地方移住希望者(n=496)

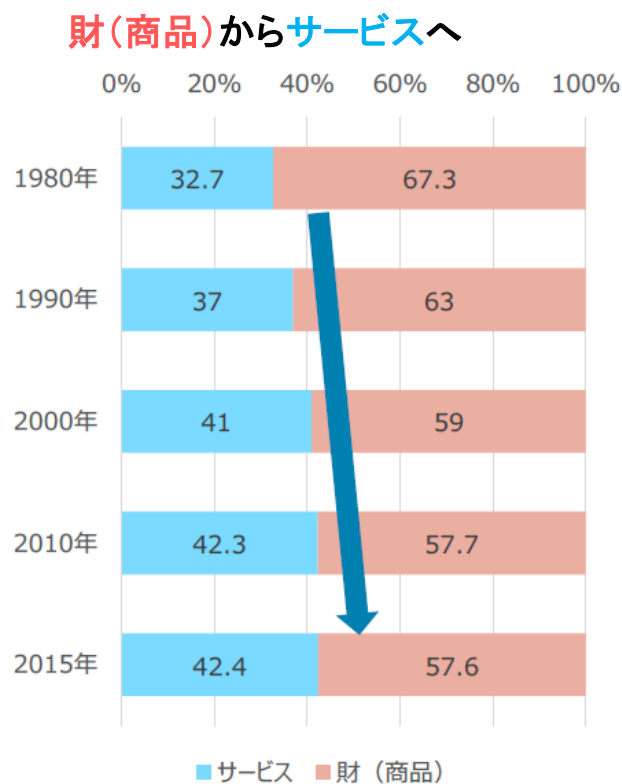
(注) 地方へ居住してもよいと「思う」、「どちらかといえば思う」と答えか回答者の割合
 出典: 内閣府「都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査(2005.11)」、
 「農山漁村に関する世論調査(2014.6)」より作成

出典: 国土交通省「国民意識調査(2015.2)」

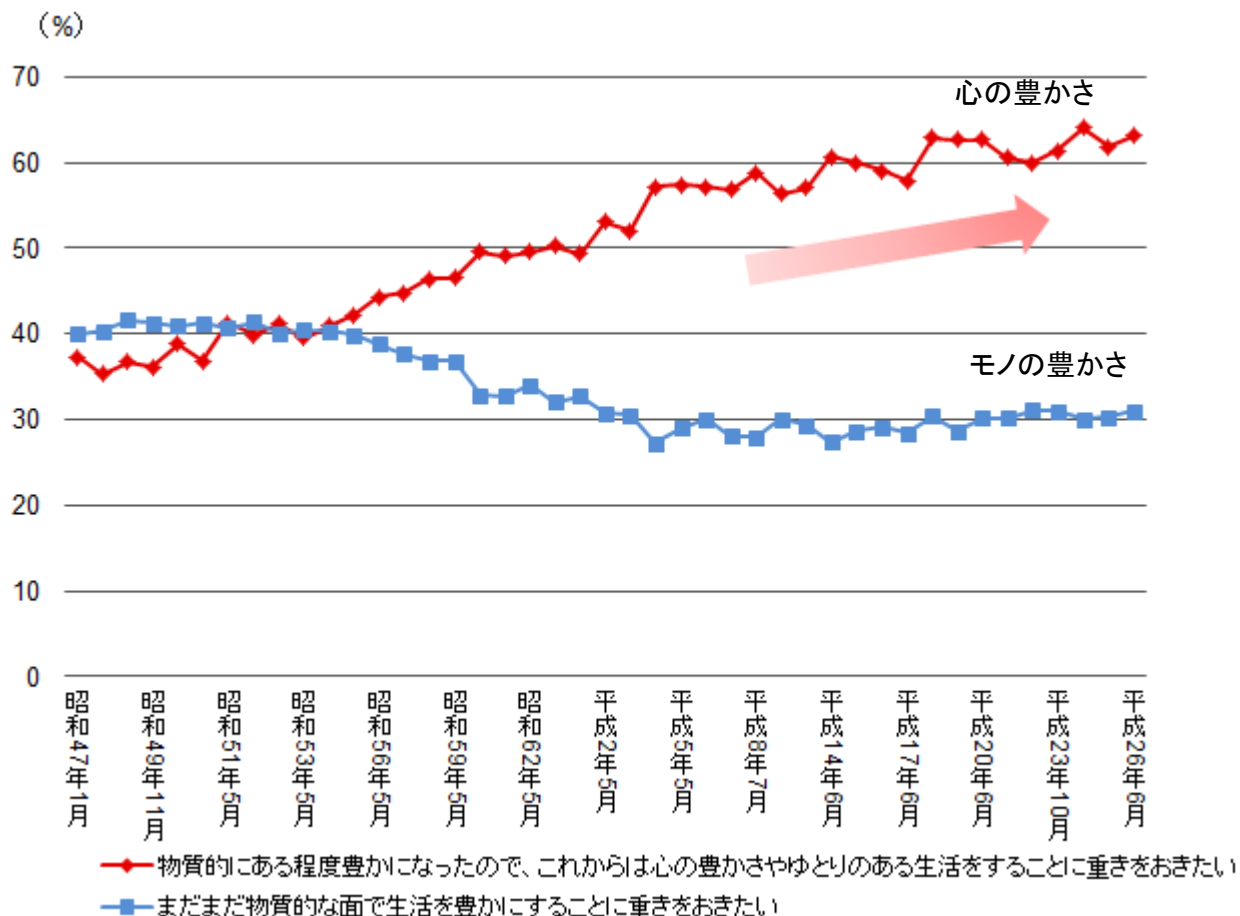
(参考) 消費者の意識変化(モノの豊かさから心の豊かさへ)

- ✓ 消費者の意識にも変化が現れており、家計支出はモノ(財)の割合が一貫して減少傾向にある
- ✓ また、今後の生活の力点においても、モノの豊かさではなく、心の豊かさを重視すると答える割合が増加傾向

家計消費の推移(財からサービスへ)



今後の生活の力点(モノから心へ)



出典: 経済産業省「「消費者理解に基づく消費経済市場の活性化」研究会 報告書(H29.3)」(データは総務省「家計調査」)

出典: 内閣府「世論調査(2014.6)」より作成

中長期的将来の時代潮流の展望まとめ

✓ 人口減少・高齢化の進展に伴い、観光産業においては、関東エリアの重要性はより高まる

- 人口減少・高齢化が進む中、東京都、大阪府、愛知県、神奈川県といった大都市の他、埼玉県や千葉県といった関東エリアの存在感が強まる一方、福井県近隣の都道府県では、2040年までに人口が200万人を下回る都道府県が多数みられる
- 従って、小浜市における重要な産業の一つである観光産業においては、既存の近畿・中部エリアだけでなく、関東エリアの需要を取り込むことが重要となるだろう

✓ 訪日外国人旅行者数が急増

- 我が国全体の訪日外国人数は2011年以降急増しており(2011～2016年の年平均成長率は31%)、2020年の目標は4,000万人
- 今後、観光産業においては、この訪日外国人への対応は重要

✓ IT技術の進展が小浜市にも影響を与える可能性がある

- また、今後、IT技術の進歩に伴い、移動の仕方や働き方、暮らし方も変わる可能性がある
- 北陸新幹線が開業する小浜市においても、自動運転を利用した観光客の二次交通手段の確保や、テレワークを利用した就労形態などの応用が考えられ、IT関連技術に留意することも一考の余地有
- 然し乍、IT技術の進歩に伴い、製造業の付加価値の源泉は今後大きく変わる可能性があるため、地域づくりの観点からは、単なる機械部品の加工・製造に留まらず、研究開発施設などのより付加価値の高い業種にも目を向けることが重要と拝察

2. 北陸新幹線効果に関する整理

(1) 主な諸元整理等

全国の整備新幹線および北陸新幹線の経緯

- ✓ 北陸新幹線は、東京都と大阪市間を結ぶ、総延長700kmの整備新幹線の1路線である。
- ✓ 現在、東京～金沢間が開業しており、金沢～敦賀間は平成34(2022)年度末の完成・開業を目指して整備が進められている。
- ✓ 敦賀～新大阪間に関しては、北海道新幹線札幌開業となる平成42(2030)年末よりも早い開業を政府・与党に要望している。

北陸新幹線のルート

整備新幹線(5路線)		区間	延長
北海道新幹線		青森市・札幌市間	約300km
東北新幹線		盛岡市・青森市間	約180km
北陸新幹線		東京都・大阪市間	約700km
九州新幹線	鹿児島ルート	福岡市・鹿児島市間	約260km
	長崎ルート	佐賀県武雄市・長崎市間	約120km

出典: 福井県新幹線建設推進課ホームページより

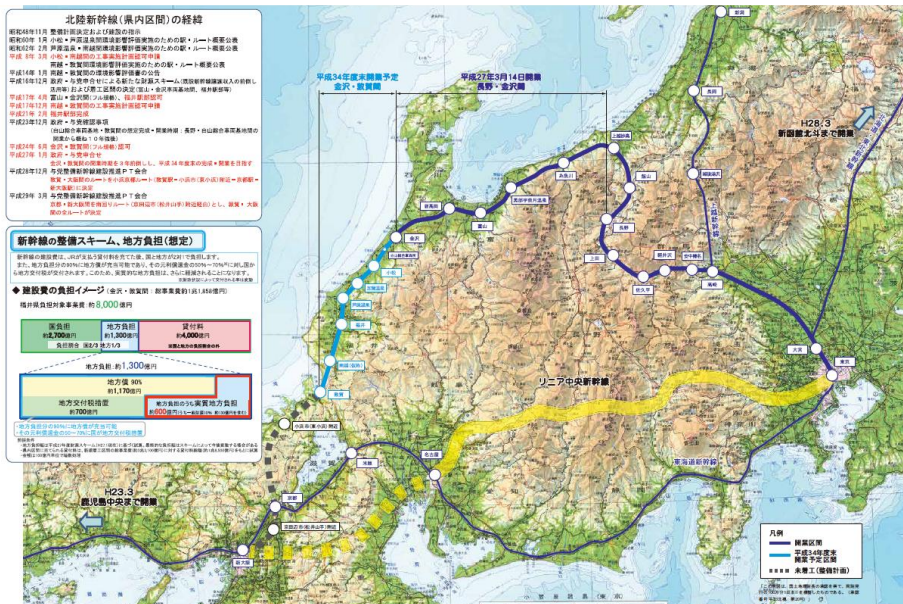
北陸新幹線の経緯

西暦	和暦・月	内容
1967年	昭和42年12月	北回り新幹線建設促進同盟会結成(昭和47年7月 北陸新幹線建設促進同盟会に名称変更)
1970年	昭和45年5月	全国新幹線鉄道整備法公布
1973年	昭和48年11月	整備計画決定及び建設の指示
1985年	昭和60年12月	高崎・小松間の工事实施計画認可申請
1989年	平成元年6月	高崎・軽井沢間認可
1991年	平成3年8月	軽井沢・長野間認可
1992年	平成4年8月	石動・金沢間及び新幹線金沢駅緊急整備事業着工
1996年	平成8年3月	小松・南越間の工事实施計画認可申請
1997年	平成9年10月	高崎・長野間開業 (整備新幹線として初めての開業)
1998年	平成10年3月	長野・上越間認可
2001年	平成13年4月	上越・富山間認可
2005年	平成17年4月	富山・金沢間認可、福井駅部認可
	平成17年12月	南越・敦賀間工事实施計画認可申請
2006年	平成18年4月	白山総合車両基地(仮称)認可
2009年	平成21年2月	福井駅部完成
2011年	平成23年12月	政府・与党確認事項(白山総合車両基地・敦賀間の想定完成・開業時期: 長野・白山総合車両基地間の開業から概ね10年後)
2012年	平成24年6月	金沢・敦賀間工事实施計画認可
2015年	平成27年1月	政府・与党申合せ「金沢・敦賀間 完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指す。」
	平成27年3月	長野・金沢間開業
2016年	平成28年12月	与党整備新幹線建設推進PT会合 敦賀・新大阪間のルート決定(小浜・京都ルート)
2017年	平成29年3月	与党整備新幹線建設推進PT会合 京都・新大阪間のルート決定(南回りルート: 京田辺市(松井山手)附近経由)

出典: 福井県北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット(平成29年12月作成)、
石川県企画振興部ホームページ「北陸新幹線に関する経緯(これまでの歩み)」より作成

2027年 リニア中央新幹線(名古屋開業)
2037年~2045年 リニア中央新幹線(大阪延伸) 最大8年の前倒し

北海道新幹線札幌開業(2030年度:平成42年度末)よりも早い北陸新幹線全線の開業を政府・与党に要望。



北陸新幹線(現行:東京～金沢)の車両編成・運行状況

- ✓ 北陸新幹線は12両(普通車10両、グリーン車1両、グランクラス1両)で編成され、定員は924名。E7系の営業最高速度は260km/hで運行。
- ✓ 速達型の「かがやき」は全車指定席で運行され、「はくたか」・「つるぎ」・「あさま」には自由席が設けられている。
- ✓ 速達型の「かがやき」は主要駅となる金沢、富山、長野、大宮、東京に停車。各駅型として、「はくたか」、「つるぎ」、「あさま」が運行。

車両編成と定員

車両		定員(人)	東京方面 ↑ ↓ 金沢方面
1号車	普通車	50	
2号車	普通車	98	
3号車	普通車	85	
4号車	普通車	98	
5号車	普通車	85	
6号車	普通車	88	
7号車	普通車	58	
8号車	普通車	98	
9号車	普通車	85	
10号車	普通車	98	
11号車	グリーン車	63	
12号車	グランクラス	18	
		924	

出典: JR西日本「JRおでかけネット」鉄道のご案内-新幹線のご案内-車両のご案内
かがやき・はくたか・つるぎ(北陸新幹線) 車両編成 の情報より作成

かがやき: 全車指定席
はくたか、あさま、つるぎ: 自由席あり

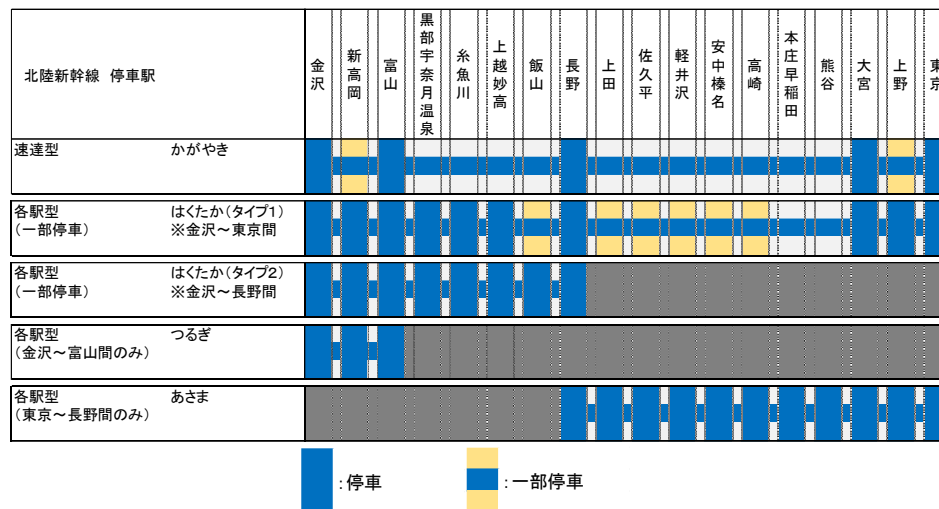
出典: JR西日本「JRおでかけネット」新幹線各駅間の運賃・特急料金早見表

北陸新幹線(E7系)の営業最高速度

列車名	デビュー年	最高速度	運行区間
かがやき、はくたか、つるぎ	2015年3月	260km/h	北陸新幹線
あさま	2014年3月	260km/h	北陸新幹線

出典: JR東日本ホームページ 駅・鉄道/旅行・観光-列車-E7系 かがやき/はくたか/つるぎ/あさま

北陸新幹線の停車駅の概要 (2018年2月ダイヤ)



出典: 北陸新幹線時刻表 平日ダイヤ: 2018年2月22日(木)、土曜ダイヤ2018年2月24日、日曜・祝日ダイヤ: 2018年2月25日(日)
の情報に基づき、三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)が作成

北陸新幹線(現行:東京～金沢)の運行状況の詳細【下り・東京発に限る】

- ✓ 平日、土曜、日曜・祝日の時刻表より、下りの速達型(かがやき)、各駅型(はくたか、あさま)の運行本数と停車駅を整理。
- ✓ 速達型(かがやき)は、1日あたり12～16本運行。停車駅(一部停車を除く)は、金沢、富山、長野、大宮、東京の主要都市の駅。
- ✓ 各駅型として、東京～金沢間の「はくたか」、東京～長野間の「あさま」が運行されており、主要都市の駅を除いて、運行区間の中間に位置する駅や、主要都市の近接駅では、停車しない駅が存在。
- ✓ 各駅型(はくたか)は1日あたり14～15本運行。各駅型(あさま)は16～18本運行。東京から長野への移動では30～32本と高い頻度で運行。

運行本数・停車駅の整理(下り・東京発に限る) 【平日(2/22木)、土曜2/24、日曜・祝日2/25】

(参考) 駅別1日平均乗車数		2016年度																	注					
		2	2	1	7	8	8	4	2	5	7	2	2	3	2	1	2	4	2	1	7	7		
		2	2	1	7	8	8	4	2	5	7	2	2	3	2	1	2	4	2	1	7	7		
		6	6	9	8	4	3	9	8	3	9	5	5	6	7	0	8	6	3	6	6	9		
		8	8	8	3	8	8	8	8	3	5	2	2	0	0	8	6	3	6	9	9	9		
北陸新幹線 停車駅 下り(起点となる東京発に限る)		金沢	新高岡	富山	黒部宇奈月温泉	糸魚川	上越妙高	飯山	長野	上田	佐久平	軽井沢	安中榛名	高崎※	本庄早稲田※	熊谷※	大宮※	上野※	東京※	北陸新幹線 停車駅 下り(起点となる東京発に限る)		<ul style="list-style-type: none"> ・全日平均 ・上り下りの種別は不明 ・JR西日本(金沢～糸魚川)は在来線を含む。 ・JR東日本(上越妙高～東京)は新幹線利用。 		
速達型 かがやき																						速達型 かがやき		<ul style="list-style-type: none"> ・参考表記の駅別1日平均乗車数は、JR西日本管内の金沢～糸魚川は在来線乗車人員を含む。(日本経済新聞2017/6/17、北日本新聞2017/6/20日より、JR西日本発表の数値として報道された情報を整理) ・同様にJR東日本管内の上越妙高～東京は新幹線利用者。ただし、高崎～東京は上越新幹線※※、東北新幹線※としての利用者として記載されている数値。(JR東日本ホームページより、新幹線駅別乗車人員より整理)
平日(2/22木)	停車本数	12		12					12								12	11	12	停車本数	平日(2/22木)			
	停車しない本数	0		0					0								0	1	0	停車しない本数	【全数12本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数	14		14					14								14	13	14	停車本数	土曜日(2/24)			
	停車しない本数	0		0					0								0	1	0	停車しない本数	【全数14本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数	16	1	16					16								16	15	16	停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	停車しない本数	0	15	0					0								0	1	0	停車しない本数	【全数16本運行】			
各駅型 はくたか(タイプ1)金沢～東京間																						各駅型 はくたか(タイプ1)金沢～東京間		
平日(2/22木)	停車本数	14	14	14	14	14	14	11	14	9	8	10		12			14	14	14	停車本数	平日(2/22木)			
	停車しない本数	0	0	0	0	0	0	3	0	5	6	4		2			0	0	0	停車しない本数	【全数14本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数	15	15	15	14	14	15	12	15	10	9	11		12			15	15	15	停車本数	土曜日(2/24)			
	停車しない本数	0	0	0	1	1	0	3	0	5	6	4		3			0	0	0	停車しない本数	【全数15本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数	14	14	14	14	14	14	11	14	9	8	10		12			14	14	14	停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	停車しない本数	0	0	0	0	0	0	3	0	5	6	4		2			0	0	0	停車しない本数	【全数14本運行】			
各駅型 あさま(東京～長野間のみ)																						各駅型 あさま(東京～長野間のみ)		
平日(2/22木)	停車本数								16	16	16	12		16	9	14	16	16	16	停車本数	平日(2/22木)			
	停車しない本数								0	0	0	4		0	7	2	0	0	0	停車しない本数	【全数16本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数								17	17	17	12		17	9	15	17	17	17	停車本数	土曜日(2/24)			
	停車しない本数								0	0	0	5		0	8	2	0	0	0	停車しない本数	【全数17本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数								18	18	18	13		18	9	14	18	18	18	停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	停車しない本数								0	0	0	5		0	9	4	0	0	0	停車しない本数	【全数18本運行】			

: 停車
 : 一部停車

出典: ジョルダンホームページ 新幹線時刻表 (<https://www.jordan.co.jp/time/shinkansen.html>) の情報に基づき、三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)が作成

北陸新幹線(現行:東京～金沢)の運行状況の詳細【上り・金沢発に限る】

- ✓ 平日、土曜、日曜・祝日の時刻表より、上りの速達型(かがやき)、各駅型(はくたか、つるぎ)の運行本数と停車駅を整理。
- ✓ 速達型(かがやき)は、1日あたり12～16本運行。停車駅(一部停車を除く)は、金沢、富山、長野、大宮、東京の主要都市の駅。
- ✓ 各駅型として、金沢～東京間と金沢～長野間の2種類の「はくたか」、金沢～富山間の短区間の「つるぎ」が運行。金沢～東京間のはくたかは、主要都市の駅を除いて、運行区間の中間に位置する駅や、主要都市の近接駅では、停車しない駅が存在するが、その他は全駅に停車。
- ✓ 各駅型(はくたか:金沢～東京)は1日あたり14～15本運行。各駅型(つるぎ)は19本運行。金沢から富山の移動では34～35本と高い頻度で運行。

運行本数・停車駅の整理(上り・金沢発に限る) 【平日(2/22木)、土曜2/24、日曜・祝日2/25】

(参考) 駅別1日平均乗車数		2016年度																備考						
		22	19	7	8	8	4	2	7	2	2	3	5	3	3	2	1	4	2	2	1	4	2	7
		6	9	8	4	9	8	1	3	9	9	5	3	5	7	0	7	2	0	8	1	3	8	7
		6	8	3	4	8	8	8	3	5	3	9	2	2	0	0	0	0	0	0	0	6	6	9
		8	8	3	4	8	8	8	3	9	3	9	3	2	0	0	0	0	0	0	0	6	6	9
北陸新幹線 停車駅 上り(起点となる金沢発に限る)		金沢	新高岡	富山	黒部宇奈月温泉	糸魚川	上越妙高	飯山	長野	上田	佐久平	軽井沢	安中榛名	高崎※	本庄草野田※	熊谷※	大宮※	上野※	東京※	北陸新幹線 停車駅 上り(起点となる金沢発に限る)		<ul style="list-style-type: none"> ・全日平均 ・上り下りの種別は不明 ・JR西日本(金沢～糸魚川)は在来線を含む。 ・JR東日本(上越妙高～東京)は新幹線利用。 		
速達型 かがやき																				速達型 かがやき				
平日(2/22木)	停車本数	12		12					12								12	11	12	停車本数	平日(2/22木)			
	【全数12本運行】																			停車しない本数	【全数12本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数	16	1	16					16								16	15	16	停車本数	土曜日(2/24)			
	【全数16本運行】																			停車しない本数	【全数16本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数	14		14					14								14	13	14	停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	【全数14本運行】																			停車しない本数	【全数14本運行】			
各駅型 はくたか(タイプ1) 金沢～東京間																				各駅型 はくたか(タイプ1) 金沢～東京間				
平日(2/22木)	停車本数	14	14	14	14	14	14	11	14	10	9	10		13			14	14	14	停車本数	平日(2/22木)			
	【全数14本運行】																			停車しない本数	【全数14本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数	14	14	14	14	14	14	11	14	10	9	10		13			14	14	14	停車本数	土曜日(2/24)			
	【全数14本運行】																			停車しない本数	【全数14本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数	15	15	15	14	14	15	12	15	11	9	11		14			15	15	15	停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	【全数15本運行】																			停車しない本数	【全数15本運行】			
各駅型 はくたか(タイプ2) 金沢～長野間																				各駅型 はくたか(タイプ2) 金沢～長野間				
平日(2/22木)	停車本数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	停車本数	平日(2/22木)			
	【全数1本運行】																			停車しない本数	【全数1本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	停車本数	土曜日(2/24)			
	【全数1本運行】																			停車しない本数	【全数1本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	【全数1本運行】																			停車しない本数	【全数1本運行】			
各駅型 つるぎ(金沢～富山間のみ)																				各駅型 つるぎ(金沢～富山間のみ)				
平日(2/22木)	停車本数	19	19	19																停車本数	平日(2/22木)			
	【全数19本運行】																			停車しない本数	【全数19本運行】			
土曜日(2/24)	停車本数	19	19	19																停車本数	土曜日(2/24)			
	【全数19本運行】																			停車しない本数	【全数19本運行】			
日曜日・祝日(2/25)	停車本数	19	19	19																停車本数	日曜日・祝日(2/25)			
	【全数19本運行】																			停車しない本数	【全数19本運行】			

■ : 停車
 ■ : 一部停車

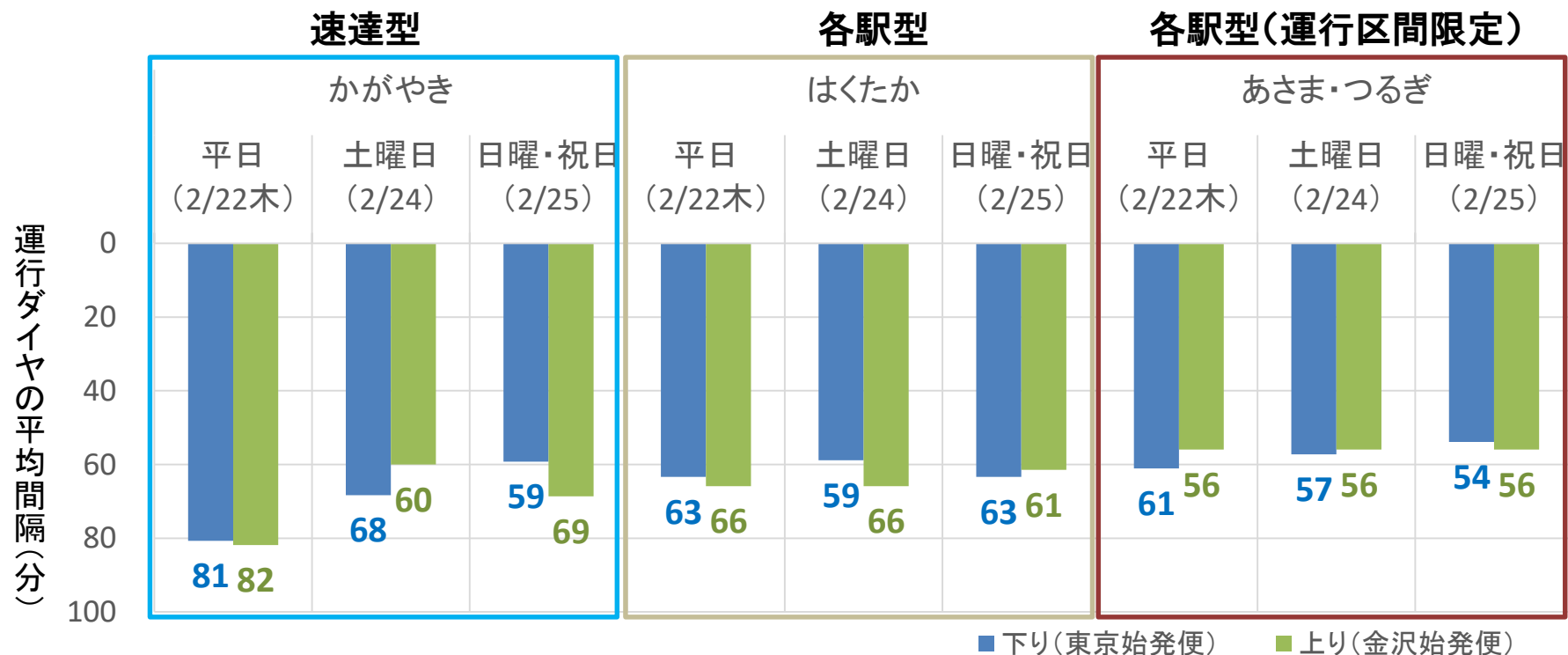
・参考表記の駅別1日平均乗車数は、JR西日本管内の金沢～糸魚川は在来線乗車人員を含む。
 (日本経済新聞2017/6/17、北日本新聞2017/6/20日より、JR西日本発表の数値として報道された情報を整理)

・同様にJR東日本管内の上越妙高～東京は新幹線利用者。ただし、高崎～東京は上越新幹線※※、東北新幹線※としての利用者として記載されている数値。(JR東日本ホームページより、新幹線駅別乗車人員より整理)

北陸新幹線(現行:東京～金沢)の平均運行間隔

- ✓ 平日、土曜、日曜・祝日の時刻表より、速達型の「かがやき」、各駅型の「はくたか」および「あさま・つるぎ」の平均的な運行間隔を整理。
- ✓ 日曜・祝日や土曜日は、平日と比較して、平均的な運行間隔が短くなっていることが多く、本数を拡充して運行。
- ✓ 東京始発の下り(東京⇒金沢方面)に着目すると、速達型の「かがやき」は平均59～81分、各駅型「はくたか」は59～63分、運行区間が限定されている各駅型「あさま」は54～61分間隔でダイヤが編成。
- ✓ 金沢市発の上り(金沢⇒東京方面)に着目すると、速達型の「かがやき」は平均60～82分、各駅型「はくたか」は61～66分、運行区間が限定されている各駅型「つるぎ」は56分間隔でダイヤが編成。
但し、平日(2/22木)、土曜2/24、日曜・祝日2/25の時刻表

運行形態別の運行ダイヤの平均間隔



北陸新幹線に期待される整備効果

- ✓ 北陸新幹線の全線開業による大幅な時間短縮によって、日本海側に新たな国土軸が形成される。
 - 日本海側の新たな国土軸として、アジアの成長活力を取り込むべく、大都市圏の国際空港とのつながりや地方空港の国際就航路線との連動した大環状広域観光ルートを形成し、大きな対流を促す。
 - 日本列島の中心を、東海道新幹線、リニア中央新幹線、北陸新幹線として、複数の高速鉄道ネットワークが形成され、災害時等において相互補完機能の発揮が期待される。
- ✓ 新幹線は、多くの乗客を安全かつ安定的に運べる交通機関であり、二酸化炭素排出量負荷が低廉な輸送機関であるとされている。

北陸新幹線整備による主な整備効果

交通利便性の向上

- ・各都市間の所要時間の短縮

日本海側に新たな国土軸を形成

- ・大環状広域観光ルートの形成
- ・複数ルートの安全な国土

安全で安心、環境にやさしい 交通機関

先行開業地域の整備効果

北陸新幹線
東京～長野
(H9.10開業)

新幹線利用者は開業前在来線特急の約1.5倍(最大)、その効果が長期間持続

東北新幹線
盛岡～八戸
(H14.12開業)

新幹線利用者は開業前在来線特急の約1.6倍(最大)、開業前より観光客、観光消費額増加

東北新幹線
八戸～新青森
(H22.12開業)

新幹線利用者は開業前在来線特急の約1.2倍に増加、開業前よりGW期間中の観光客が増加

九州新幹線
鹿児島ルート
新八代～鹿児島中央
(H16.3開業)

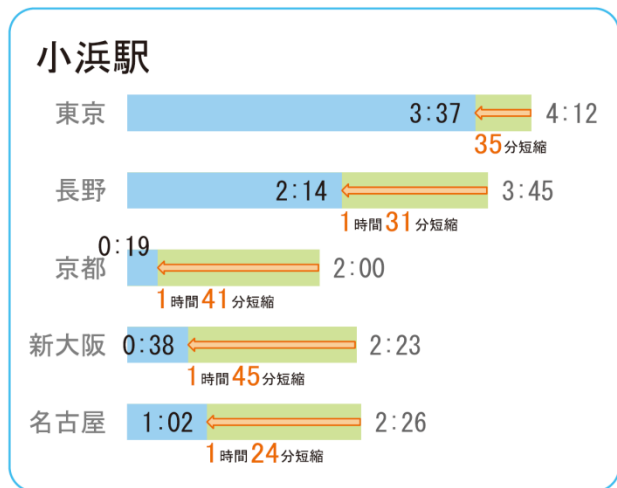
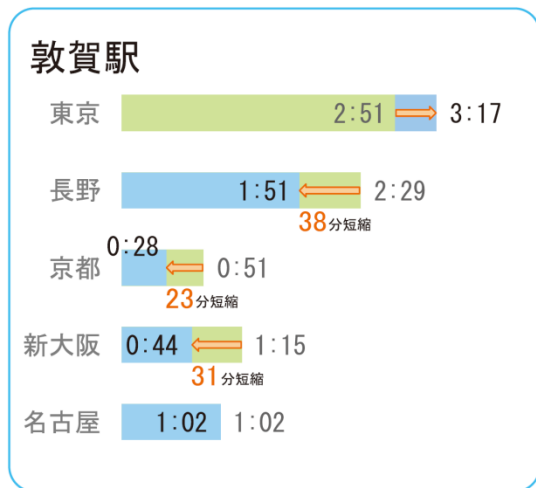
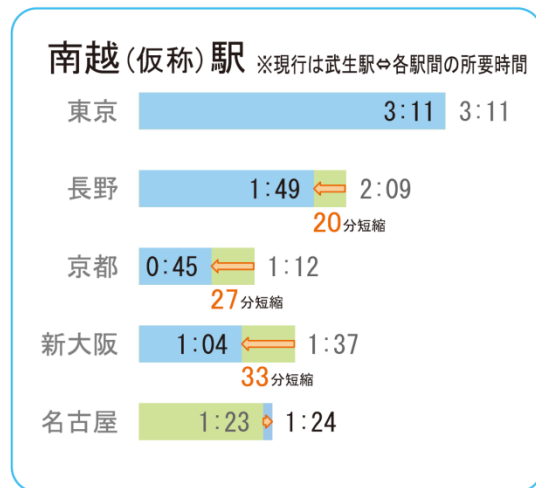
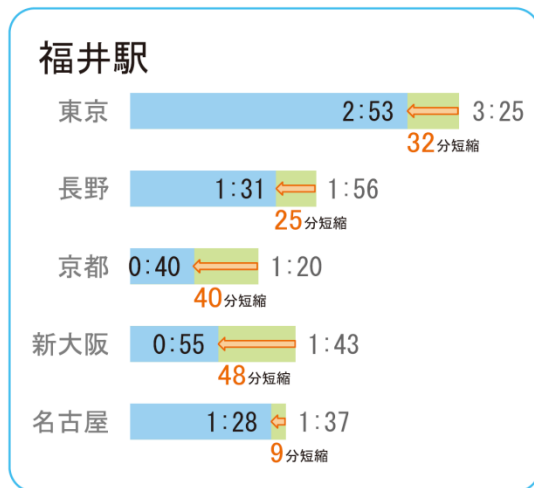
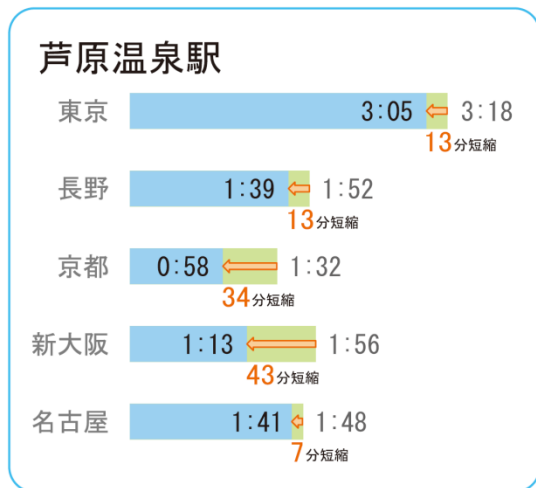
新幹線利用者は開業前在来線特急の約3.1倍(最大)、開業により新たな賑わい

九州新幹線
鹿児島ルート
博多～新八代(H23.3博多～
鹿児島中央全線開業)

新幹線利用者は開業前在来線特急の約1.4～1.7倍増加、経済波及効果も発生

北陸新幹線全線開業による福井県内駅からの時間短縮の見通し

- ✓ 小浜駅から京都間のアクセスは、開業前120分(2h)から開業後は19分と劇的に所要時間の短縮(約84%の短縮)が図られる。同様に小浜駅から新大阪間も、開業前143分から開業後38分へと約73%の時間短縮が見込まれる。
- ✓ 東京駅までは、現状の252分(4h12m)から開業後は217分(3h37m)と約14%の時間短縮が見込まれる。



【現行】金沢経由、北陸新幹線利用
 ・芦原温泉、福井⇄東京、長野
 ・武生、敦賀⇄長野
 ・芦原温泉、福井、武生、敦賀、小浜⇄京都、新大阪は特急サンダーバード利用
 ※上記の利用経路以外は米原経由、東海道新幹線利用

【全線開業後】すべて北陸新幹線利用
 ※小浜⇄名古屋は京都経由で東海道新幹線利用

※現行の所要時間は、H29.3.4改正ダイヤの最速値を使用
 ※全線開業後の所要時間は、国土交通省調査(H29.3)に基づく最速値および県試算値(乗換え時間10分)
 ※所要時間は想定値であり、開業後の運行ダイヤはJRが決定する

出典: 福井県北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット(平成29年12月作成)

大環状広域観光ルート形成(交流人口の拡大)

- ✓ 北陸新幹線は東海道新幹線などと大環状の広域観光ルートを形成し、観光立国の実現に寄与することが期待される。
- ✓ 北陸新幹線敦賀開業後の需要予測は、鉄道による交通人口が1.5倍以上増加(福井県試算)に増加する見込み。
(全国幹線旅客純流動調査(H22年)を元に福井県が試算。三大都市圏⇄北陸、北陸⇄北陸の流動を交流人口として定義。)

出典: 福井県北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット(平成29年12月作成)

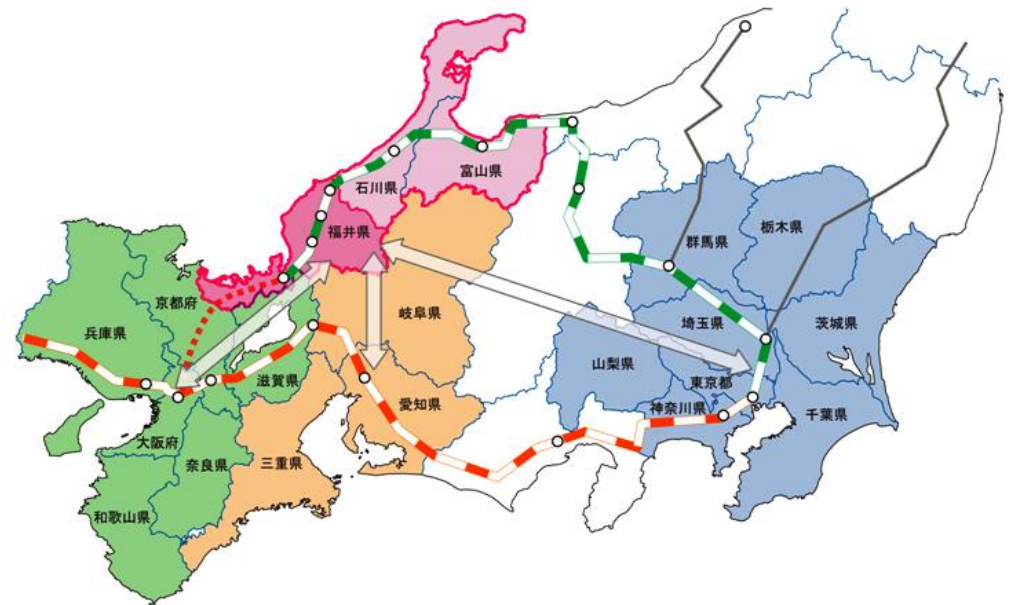
大環状広域観光ルートの形成



交流人口の増加 (※敦賀開業の試算)

鉄道利用による交流人口が1.5倍以上に増加(三大都市圏⇄北陸、北陸⇄北陸)

出典: 全国幹線旅客純流動調査(H22)をもとに県試算

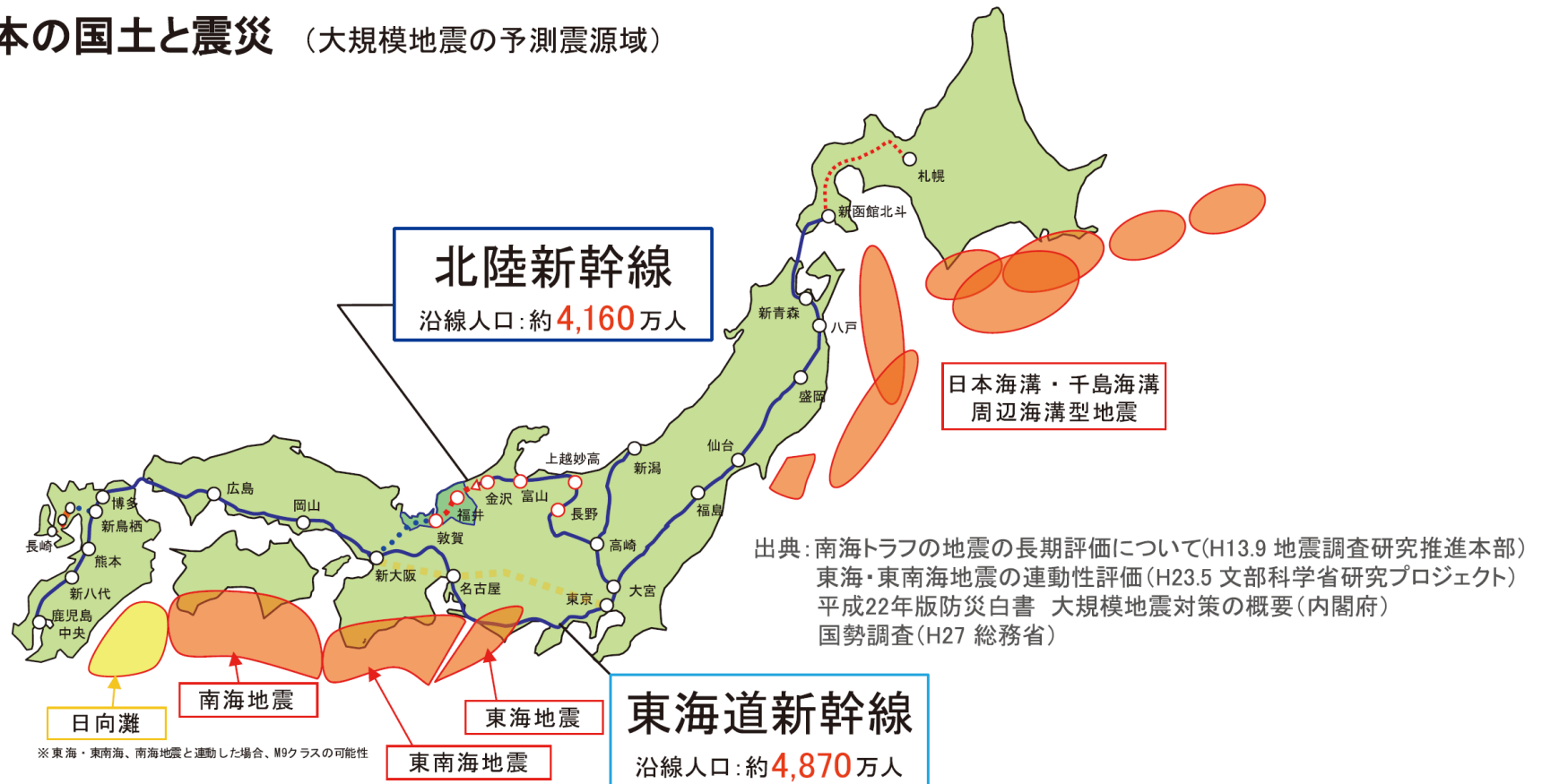


複数ルート of 安全な国土

- ✓ 大震災を経験し、災害に強い国土構造が求められる中、日本海側の国土軸を形成する北陸新幹線は国土強靱化を実現し、日本経済を元気にする最重要プロジェクト。
- ✓ 災害時には、東海道新幹線と相互に支えあう機能を発揮。

出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット(平成29年12月作成)

◆ 日本の国土と震災 (大規模地震の予測震源域)



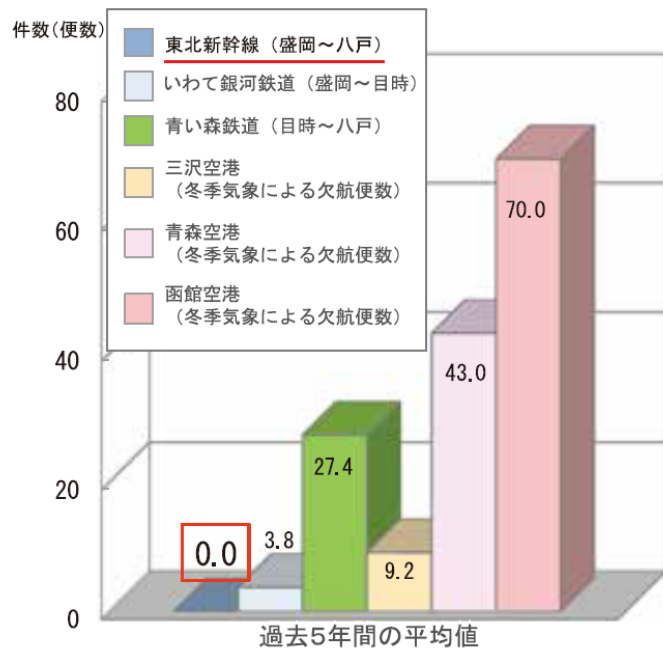
安全で安心、環境にやさしい交通機関

- ✓ 新幹線は、多くの乗客を安全かつ安定的に運べる交通機関。
- ✓ 航空便と比較して、北陸で心配される雪による輸送障害にも強く、定時性に優れている。
- ✓ 二酸化炭素の排出量も少なく、環境にやさしい交通機関。

出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット(平成29年12月作成)

◆ 雪害による輸送障害件数 (鉄道・航空)

新幹線は、雪害対策設備の整備により、輸送障害が発生していません。

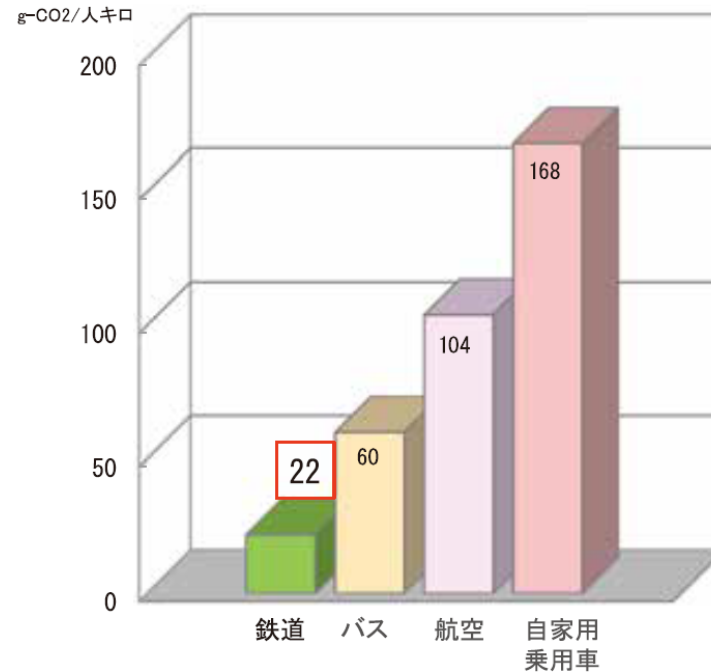


〔 青い森鉄道、東北新幹線は平成14～18年、
それ以外は平成18～22年 〕

出典：整備新幹線小委員会資料(H24.1 国土交通省)

◆ 1人を1km運ぶのに排出するCO₂ (H24年度)

1回の輸送で多くの人を運べる新幹線は、環境に優しい交通機関です。



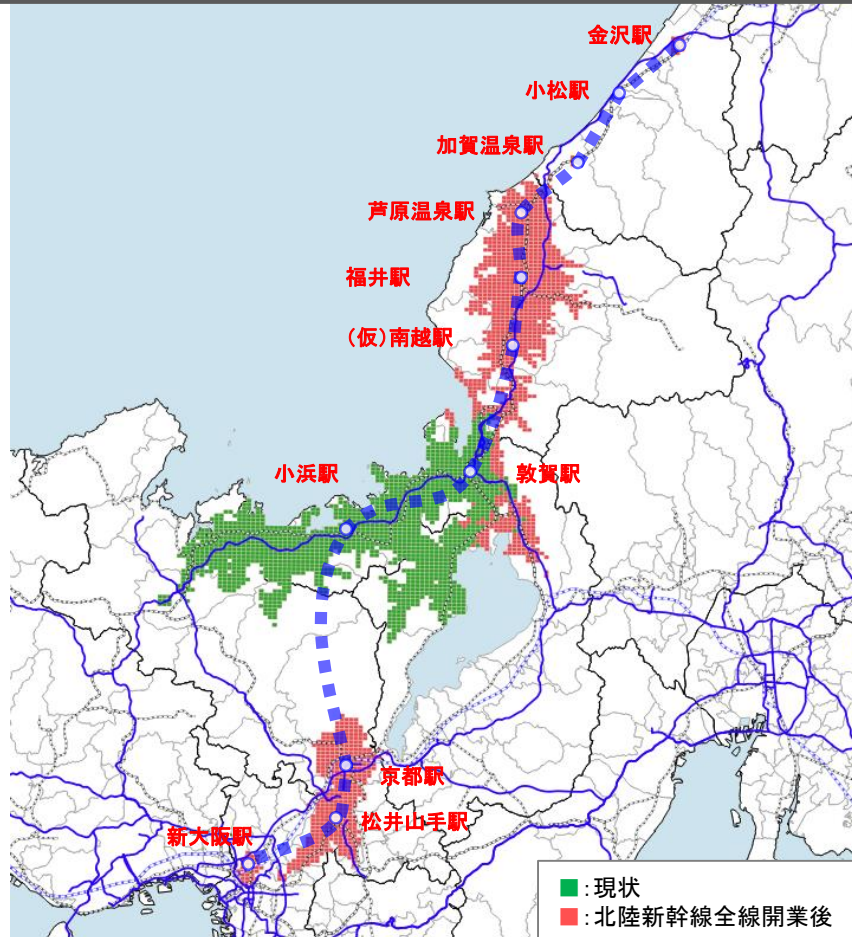
2. 北陸新幹線効果に関する整理

(2) 時間距離の分析

北陸新幹線全線開業後の時間圏

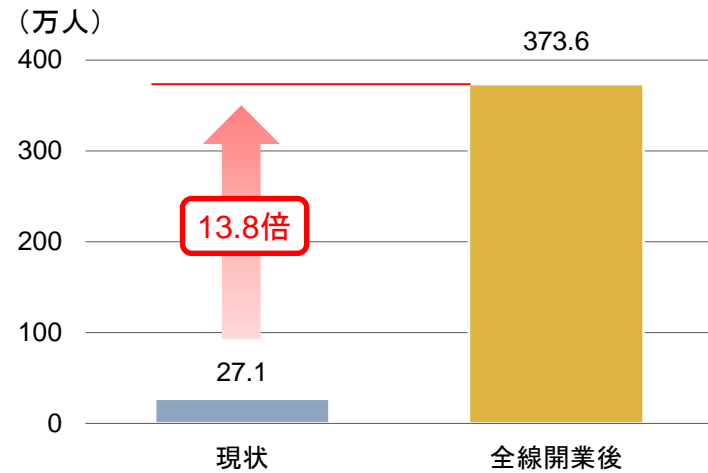
- ✓ 北陸新幹線全線開業後、金沢駅、福井駅、京都駅、新大阪駅も小浜市の60分圏に含まれることが想定される
- ✓ これによって、小浜市の60分圏人口は大幅に増大し、374万人まで拡大するとみられる

北陸新幹線全線開業後の60分圏域(小浜市起点)



60分圏人口の比較(現状／北陸新幹線全線開業後)

	60分圏人口(人)
現状	270,814
全線開業後	3,735,599



(注)北陸新幹線全線開業後の時間圏は以下の前提で作成
 駅間所要時間を以下の通り仮定
 小浜駅—京都駅:19分、小浜駅—新大阪駅:38分、小浜駅—敦賀駅:9分、小浜駅—(仮)南越駅:26分
 小浜駅—福井駅:21分、小浜駅—芦原温泉駅:29分 以上、福井県「北陸新幹線レポート」より
 小浜駅—金沢:42分 石川県「北陸新幹線HP」より
 その他の駅に関しては、敦賀駅—(仮)南越駅(所要時間:17分、駅間距離:30.15km)に、
 各駅間距離の比率をかけることで、以下の通り算出した
 小浜駅—松井山手駅(想定):29分
 小浜駅—加賀温泉駅:44分
 小浜駅—小松駅:52分
 上記の北陸新幹線各駅から、自動車への乗換時間を10分と仮定

2. 北陸新幹線効果に関する整理

(3) 開業時における需要規模の簡易算定

小浜市設置駅における北陸新幹線乗車人員の簡易推計(試算例)

- ✓ 新幹線駅のある自治体の人口を、各地の社会経済規模を示す指標と捉えて、現状の北陸新幹線の駅別乗車人員との関係を分析し、将来、小浜市に設置予定の新幹線駅での乗車人員について、一試算として簡易的な推計を行った。
- ✓ 現在、対外的に公表されている北陸新幹線の駅別乗車人員の情報に基づき、新幹線駅のある自治体の人口規模との比率を整理した。(駅別1日平均乗車人数について、一部駅は、在来線利用も含まれているため留意が必要。また、首都圏の駅では、北陸新幹線以外の新幹線路線を含む乗車人員としての取扱いとなっている。)
- ✓ 比率が極端に大きな軽井沢駅を除くと、自治体の人口に対する北陸新幹線乗車人員の比率は、数パーセント(1~5%)の規模である。

北陸新幹線の駅別乗車人員と駅所在自治体の人口規模との関連分析

北陸新幹線駅	駅別1日平均乗車人数(2016年)	乗車人数に関する補足	駅所在地	所在自治体の人口		乗車人員の比率 (対 駅所在自治体人口)	北陸新幹線 (かがやき停車駅★) 一部停車を含む	(次頁参照用) 分析用 集計対象フラグ	
				※集計対象自治体	(H27年国勢調査) 人口(人)				
金沢	22,668	北陸新幹線(JR西日本:在来線含む乗車人数)	金沢市	金沢市	465,699	4.9%	★		
新高岡	1,988	北陸新幹線(JR西日本)	高岡市	高岡市	172,125	1.2%		1	1
富山	7,843	北陸新幹線(JR西日本:在来線含む乗車人数)	富山市	富山市	418,686	1.9%	★		
黒部宇奈月温泉	898	北陸新幹線(JR西日本)	黒部市	黒部市	40,991	2.2%		1	1
糸魚川	498	北陸新幹線(JR西日本:在来線含む乗車人数)	糸魚川市	糸魚川市	44,162	1.1%			1
上越妙高	2,123	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	上越市	上越市	196,987	1.1%		1	1
飯山	519	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	飯山市	飯山市	21,438	2.4%		1	1
長野	7,395	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	長野市	長野市	377,598	2.0%	★		
上田	2,936	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	上田市	上田市	156,827	1.9%		1	1
佐久平	2,552	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	佐久市	佐久市	99,368	2.6%		1	1
軽井沢	3,670	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	軽井沢町	軽井沢町	18,994	19.3%		1	1
安中榛名	280	北陸新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	安中市	安中市	58,531	0.5%		1	1
高崎※	14,208	※上越新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	高崎市	高崎市	370,884	3.8%			
本庄早稲田※	2,170	※上越新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	本庄市	本庄市	77,881	2.8%			
熊谷※	4,363	※上越新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	熊谷市	熊谷市	198,742	2.2%			
大宮※※	29,866	※東北新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	さいたま市	さいたま市	1,263,979	2.4%	★		
上野※※	11,779	※東北新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	台東区	台東区・文京区・荒川区	630,061	1.9%	★		
東京※※	77,699	※東北新幹線(JR東日本:新幹線の乗車人数)	千代田区	特別区(23区)	9,272,740	0.8%	★		

駅別1日平均乗車人数:JR西日本管内の金沢～糸魚川は在来線乗車人員を含む。(日本経済新聞2017/6/17、北日本新聞2017/6/20日より、JR西日本発表の数値として報道された情報を整理)(2016年度) JR東日本管内の上越妙高～東京は新幹線利用者。ただし、高崎～東京は上越新幹線※※、東北新幹線※※としての利用者として記載されている数値。(JR東日本ホームページより、新幹線駅別乗車人員より整理)
人口:総務省「平成27年国勢調査」

- ✓ 前頁に整理した、駅所在自治体の人口と、駅別の新幹線乗車人員との比率について、上越・東北新幹線の乗り入れ駅を除く北陸新幹線のみ乗車人員として情報が把握可能な駅に着目するとともに、速達型の「かがやき」が停車しない駅を対象を絞り、比率の平均値を算出した。
- ✓ 人口規模に比して新幹線乗車人員が突出して大きな軽井沢駅を除く、人口に対する乗車人員の比率の平均値は、1.7%。
- ✓ 小浜市の将来人口(人口ビジョン)に、1.7%を乗じて、小浜市に設置される新幹線駅の乗車人員は、約400人/日と見込まれる。

北陸新幹線「かがやき」が停車しない駅に着目した駅別乗車人員と駅所在自治体の人口との関係整理

乗車人員の比率の平均値	乗車人員の比率(対H27人口) 【個々の指標の平均値】		乗車人員の比率(対H27人口) 参考【集計乗車人員÷集計人口】	
	軽井沢駅含む	軽井沢駅含まない	軽井沢駅含む	軽井沢駅含まない
北陸新幹線(かがやきが停車しない駅)のうち、 乗車人数について在来線利用を区別した新幹線利用が明確な駅に限定した場合	3.9% (最大19.3%、最小0.5%)	1.7% (最大2.6%、最小0.5%)	2.0%	1.5%
北陸新幹線(かがやきが停車しない駅)のうち、 上越新幹線、東北新幹線の乗り入れ駅は除く場合	3.6% (最大19.3%、最小0.5%)	1.6% (最大2.6%、最小0.5%)	1.9%	1.5%

集計対象フラグ

1

1

(留意点) 駅所在自治体として集計する人口の範囲の取り方によって、本試算にて算出している比率は様々な値をとりうる。

小浜市に設置される北陸新幹線駅の想定乗車人員 (簡易推計結果)

	小浜市人口 (人)	小浜市の新幹線駅利用者数 (人/日) ※人口比率 1.7%適用
2015年(H27)	29,670	499
2035年	25,572	430
2040年	24,432	411
2045年	23,275	391
2050年	22,114	372

小浜市人口 2015年:総務省「平成27年国勢調査結果」
将来時点:小浜市「小浜市人口ビジョン:シミュレーション1」

小浜市に設置される新幹線駅
乗車人員の規模 約400人/日

(参考) 北陸新幹線乗車人員の定期利用・非定期利用の推移

- ✓ 厳密に北陸新幹線の乗車人員として把握が可能なJR東日本管内の7つの駅(安中榛名、軽井沢、佐久平、上田、長野、飯山、上越妙高)に着目して、日平均乗車人員の推移を整理。
- ✓ 2016年の北陸新幹線の平均乗車人員は、7つの駅の合計で約16,500人/日。定期利用が15%、非定期利用が85%を占める。
- ✓ 7つの駅の中でも安中榛名駅は、乗車人員は少ないものの、定期利用が半数以上を占めている(2016年実績:定期52%)。
- ✓ 乗車人員は概ね、順調に増加している。金沢駅まで延伸開業した2015年は、非定期利用が大きく増加。定期利用も各駅において堅調に増加傾向を示す。(ただし、佐久平駅や上田駅では定期利用に減少傾向が見られる。)

北陸新幹線 駅別・券種別の日平均乗車人員(人/日)の推移

	利用券種	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	(2016年)
							定期・非定期 利用割合
北陸新幹線 計	定期	2,626	2,715	2,666	2,872	2,933	15%
	非定期	12,093	12,579	13,007	16,727	16,541	85%
	計	14,719	15,294	15,673	19,599	19,474	100%
安中榛名	定期	142	142	143	142	145	52%
	非定期	129	127	134	135	135	48%
	計	271	269	277	277	280	100%
軽井沢	定期	358	380	422	424	428	12%
	非定期	2,558	2,703	2,932	3,177	3,241	88%
	計	2,916	3,083	3,354	3,601	3,669	100%
佐久平	定期	916	921	863	878	894	35%
	非定期	1,537	1,577	1,595	1,652	1,658	65%
	計	2,453	2,498	2,458	2,530	2,552	100%
上田	定期	356	379	364	360	352	12%
	非定期	2,343	2,442	2,438	2,503	2,584	88%
	計	2,699	2,821	2,802	2,863	2,936	100%
長野	定期	854	893	874	953	975	13%
	非定期	5,526	5,730	5,908	6,785	6,420	87%
	計	6,380	6,623	6,782	7,738	7,395	100%
飯山	定期	-	-	-	25	35	7%
	非定期	-	-	-	479	484	93%
	計	-	-	-	504	519	100%
※2015年開業							
上越妙高	定期	-	-	-	90	104	5%
	非定期	-	-	-	1,996	2,019	95%
	計	-	-	-	2,086	2,123	100%
※2015年開業							

ただし、安中榛名、軽井沢、佐久平、上田、長野、飯山、上越妙高の7駅を対象。

駅別・券種別の日平均乗車人員の変化率

※2012年実績を基準とした乗車人員数の変化率(飯山、上越妙高は2015年を基準)

	利用券種	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
	非定期		4%	6%	33%	37%
	計		4%	6%	33%	32%
安中榛名	定期		0%	1%	0%	2%
	非定期		-2%	4%	5%	5%
	計		-1%	2%	2%	3%
軽井沢	定期		6%	18%	18%	20%
	非定期		6%	15%	24%	27%
	計		6%	15%	23%	26%
佐久平	定期		1%	-6%	-4%	-2%
	非定期		3%	4%	7%	8%
	計		2%	0%	3%	4%
上田	定期		6%	2%	1%	-1%
	非定期		4%	4%	7%	10%
	計		5%	4%	6%	9%
長野	定期		5%	2%	12%	14%
	非定期		4%	7%	23%	16%
	計		4%	6%	21%	16%
飯山	定期		-	-	-	40%
	非定期		-	-	-	1%
	計		-	-	-	3%
※2015年開業						
上越妙高	定期		-	-	-	16%
	非定期		-	-	-	1%
	計		-	-	-	2%
※2015年開業						

ただし、安中榛名、軽井沢、佐久平、上田、長野、飯山、上越妙高の7駅を対象。

出典: JR東日本ホームページ 北陸新幹線 新幹線駅別乗車人員より整理。(JR東日本管内の駅を対象。)

※JR西日本管内の駅の数値について、定期・非定期別で、かつ、在来線利用を含まない新幹線乗車人員データは、一般情報として確認できなかったため、掲載していない。

北陸新幹線効果に関する整理のまとめ

✓ 北陸新幹線の全線開業によって、小浜市の60分圏人口は飛躍的に増加

- 北陸新幹線の全線開業によって、京都、大阪、福井、金沢といった主要都市の中心駅が小浜市の60分圏に含まれることが想定される
- これによって、小浜市の60分圏人口は大幅に増大し374万人となる

✓ 小浜市に設置される北陸新幹線駅の乗車人員は、約400人／日の規模と見込まれる

- 北陸新幹線駅の所在自治体の人口と駅別の新幹線乗車人員との比率の平均値は1.7%
(上越・東北新幹線の乗り入れ駅を除く北陸新幹線のみ乗車人員として情報が把握可能な駅に着目し、速達型の「かがやき」が停車しない駅を対象)
- 将来(2035～2050年)の小浜市の人口は、約26,000人～約22,000人へと減少傾向にあり、新幹線駅の乗車人員は約370～430人／日の規模

3. 他都市分析

(1) 新幹線駅設置都市の統計データ分析

新幹線駅設置都市リスト

年次	路線	都市名	駅名	人口(人)
1964	東海道	米原市	米原駅	38,719
1964	東海道	羽島市	岐阜羽島駅	67,337
1964	東海道	豊橋市	豊橋駅	374,765
1964	東海道	浜松市	浜松駅	797,980
1964	東海道	静岡市	静岡駅	704,989
1964	東海道	小田原市	小田原駅	194,086
1964	東海道	熱海市	熱海駅	37,544
1969	東海道	三島市	三島駅	110,046
1972	山陽	相生市	相生駅	30,129
1972	山陽	岡山市	岡山駅	719,474
1972	山陽	姫路市	姫路駅	535,664
1972	山陽	明石市	西明石駅	293,409
1975	山陽	福岡市	博多駅	1,538,681
1975	山陽	北九州市	小倉駅	961,286
1975	山陽	下関市	新下関駅	268,517
1975	山陽	山口市	新山口駅(旧小郡駅)	197,422
1975	山陽	周南市	徳山駅	144,842
1975	山陽	岩国市	新岩国駅	136,757
1975	山陽	広島市	広島駅	1,194,034
1975	山陽	三原市	三原駅	96,194
1975	山陽	倉敷市	新倉敷駅	477,118
1975	山陽	福山市	福山駅	464,811
1982	東北	盛岡市	盛岡駅	297,631
1982	東北	北上市	北上駅	93,511
1982	東北	一関市	一ノ関駅	121,583
1982	東北	大崎市	古川駅	133,391
1982	東北	仙台市	仙台駅	1,082,159
1982	東北	白石市	白石蔵王駅	35,272
1982	東北	福島市	福島駅	294,247
1982	東北	白河市	新白河駅	61,913
1982	東北	郡山市	郡山駅	335,444
1982	東北	那須塩原市	那須塩原駅	117,146
1982	東北	宇都宮市	宇都宮駅	518,594
1982	東北	小山市	小山駅	166,760
1982	上越	新潟市	新潟駅	810,157
1982	上越	三条市	燕三条駅	99,192
1982	上越	長岡市	長岡駅	275,133
1982	上越	南魚沼市	浦佐駅	58,568
1982	上越	みなかみ町	上毛高原駅	19,347
1982	上越	湯沢町	越後湯沢駅	8,046
1982	上越	高崎市	高崎駅	370,884

年次	路線	都市名	駅名	人口(人)
1982	上越	熊谷市	熊谷駅	198,742
1985	東北	花巻市	新花巻駅	97,702
1985	東北	奥州市	水沢江刺駅	119,422
1988	東海道	安城市	三河安城駅	184,140
1988	東海道	掛川市	掛川駅	114,602
1988	東海道	富士市	新富士駅	248,399
1988	山陽	東広島市	東広島駅	192,907
1988	山陽	尾道市	新尾道駅	138,626
1990	東北	栗原市	くりこま高原駅	69,906
1997	北陸	長野市	長野駅	377,598
1997	北陸	上田市	上田駅	156,827
1997	北陸	佐久市	佐久平駅	99,368
1997	北陸	軽井沢町	軽井沢駅	18,994
1997	北陸	安中市	安中榛名駅	58,531
1999	山陽	山陽小野田市	厚狭駅	62,671
2002	東北	八戸市	八戸駅	231,257
2002	東北	三戸市	三戸駅	27,611
2002	東北	岩手町	いわて沼宮内駅	13,692
2004	上越	本庄市	本庄早稲田駅	77,881
2004	九州	八代市	新八代駅	127,472
2004	九州	水俣市	新水俣駅	25,411
2004	九州	鹿児島市	鹿児島中央駅	599,814
2004	九州	出水市	出水駅	53,758
2004	九州	薩摩川内市	川内駅	96,076
2010	東北	青森市	新青森駅	287,648
2010	東北	七戸町	七戸十和田駅	15,709
2011	九州	熊本市	熊本駅	740,822
2011	九州	玉名市	新玉名駅	66,782
2011	九州	大牟田市	新大牟田駅	117,360
2011	九州	筑後市	筑後船小屋駅	48,339
2011	九州	久留米市	久留米駅	304,552
2011	九州	鳥栖市	新鳥栖駅	72,902
2015	北陸	金沢市	金沢駅	465,699
2015	北陸	高岡市	新高岡駅	172,125
2015	北陸	富山市	富山駅	418,686
2015	北陸	黒部市	黒部宇奈月温泉駅	40,991
2015	北陸	糸魚川市	糸魚川駅	44,162
2015	北陸	上越市	上越妙高駅	196,987
2015	北陸	飯山市	飯山駅	21,438
2016	北海道	今別町	奥津軽いまべつ駅	2,756
2016	北海道	木古内町	木古内駅	4,547
2016	北海道	北斗市	新函館北斗駅	46,390

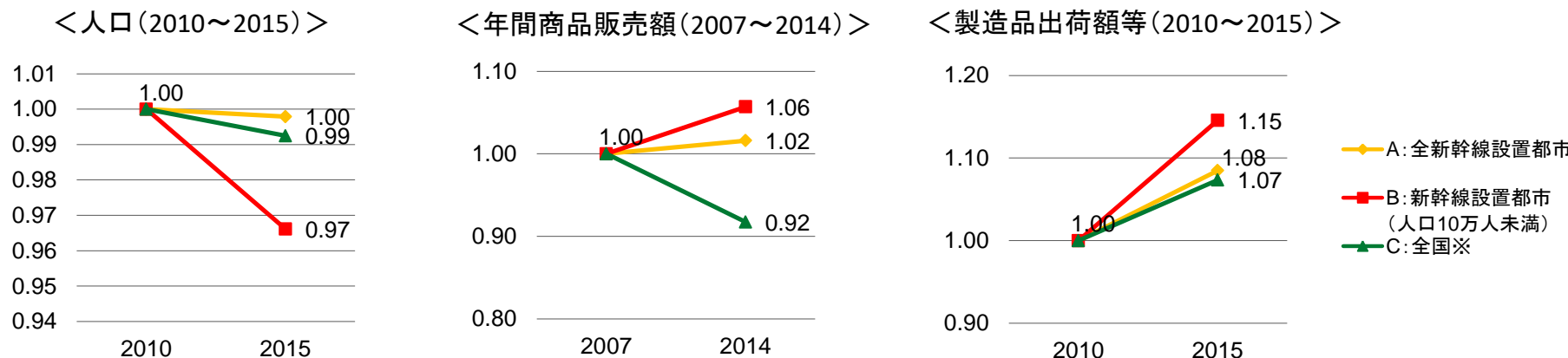
76 (注) 大宮駅・上野駅・東京駅・品川駅・新横浜駅・名古屋駅・京都駅・新大阪駅・新神戸駅は除く
青色着色は、人口10万人以下の都市

出典:国土交通省「国土数値情報」、総務省「国勢調査(2015)」より作成

人口10万人未満の新幹線設置都市の比較

- ✓ 人口10万人未満の新幹線設置都市においては、人口は全国平均と比べて減少
- ✓ 然し乍、年間商品販売額や製造品出荷額等の「稼ぐ力」については、全国平均以上の増加をみせる

新幹線設置都市等における指標(人口、商業、製造業)の推移



	人口(人)			年間商品販売額計(百万円)			製造品出荷額等(百万円)		
	2010	2015	変化率	2007	2014	変化率	2010	2015	変化率
A: 全新幹線設置都市	20,786,082	20,742,084	0%	75,500,311	76,705,455	2%	48,258,890	52,352,468	8%
B: 新幹線設置都市 (人口10万人未満)	1,771,361	1,711,389	-3%	3,400,720	3,594,407	6%	5,145,635	5,894,762	15%
C: 全国※	128,057,352	127,094,745	-1%	346,754,537	318,102,505	-8%	278,436,892	298,853,959	7%
D: 全国※ (C-A: 新幹線なし市町村)	107,271,270	106,352,661	-1%	271,254,226	241,397,050	-11%	166,105,452	177,319,216	7%
E: 全国※ (Dから人口10万未満を抽出)	38,020,211	36,643,982	-4%	61,761,966	55,827,406	-10%	107,185,805	115,639,981	8%

(注) 全国には、東京23区、横浜市、大宮市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市を含む

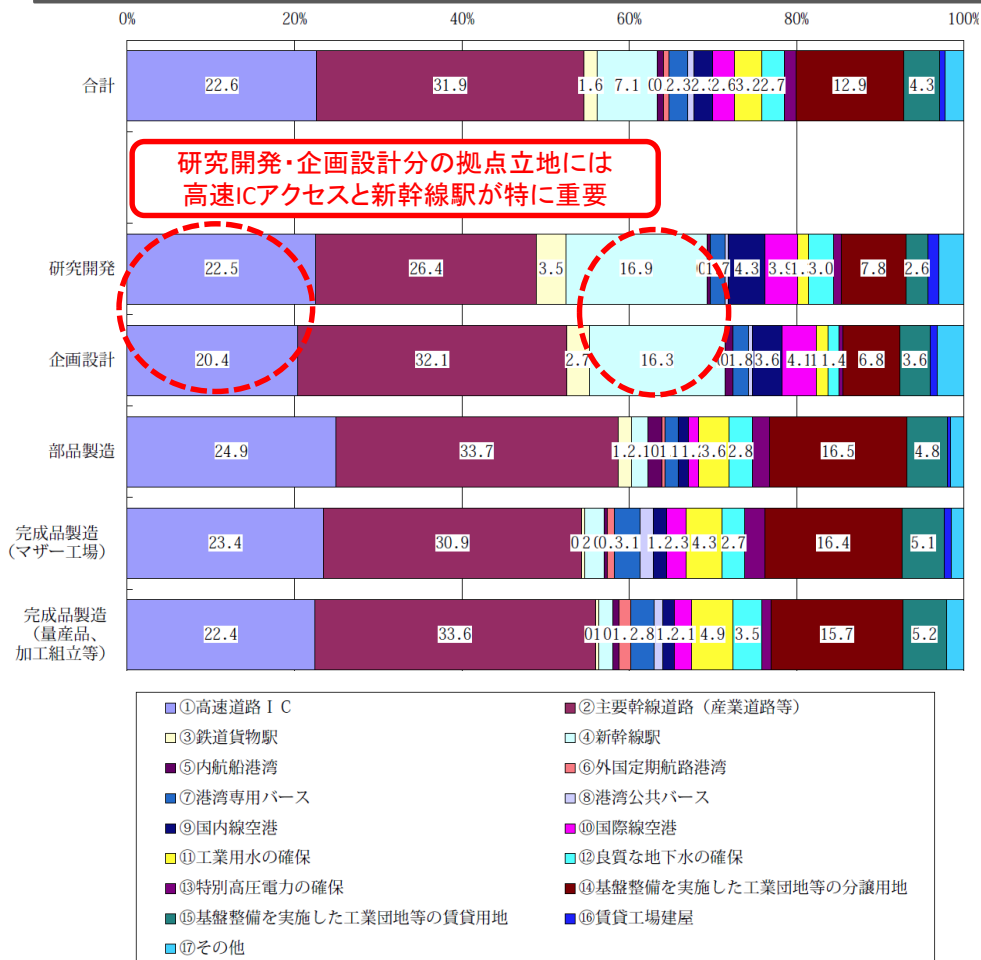
(参考)人口10万人未満の新幹線設置都市の比較一覧

年次	路線	都市名	駅名	人口(人)			年間商品販売額(百万円)			製造品出荷額等(百万円)		
				2010	2015	変化率	2007	2014	変化率	2010	2015	変化率
1964	東海道	米原市	米原駅	40,060	38,719	-3.3%	39,345	40,420	2.7%	380,482	415,343	9.2%
1964	東海道	羽島市	岐阜羽島駅	67,197	67,337	0.2%	120,386	111,552	-7.3%	64,824	67,087	3.5%
1964	東海道	熱海市	熱海駅	39,611	37,544	-5.2%	66,382	59,873	-9.8%	2,795	3,935	40.8%
1972	山陽	相生市	相生駅	31,158	30,129	-3.3%	53,928	55,916	3.7%	88,272	215,362	144.0%
1975	山陽	三原市	三原駅	100,509	96,194	-4.3%	203,914	164,441	-19.4%	499,537	389,460	-22.0%
1982	東北	北上市	北上駅	93,138	93,511	0.4%	230,498	215,474	-6.5%	430,148	357,425	-16.9%
1982	東北	白石市	白石蔵王駅	37,422	35,272	-5.7%	49,516	78,968	59.5%	106,979	123,612	15.5%
1982	東北	白河市	新白河駅	64,704	61,913	-4.3%	110,150	99,416	-9.7%	248,452	300,224	20.8%
1982	上越	三条市	燕三条駅	102,292	99,192	-3.0%	441,481	372,858	-15.5%	259,490	285,130	9.9%
1982	上越	南魚沼市	浦佐駅	61,624	58,568	-5.0%	124,727	97,246	-22.0%	80,611	91,141	13.1%
1982	上越	みなかみ町	上毛高原駅	21,345	19,347	-9.4%	22,055	16,336	-25.9%	28,871	48,741	68.8%
1982	上越	湯沢町	越後湯沢駅	8,396	8,046	-4.2%	13,047	14,008	7.4%	1,704	3,218	88.8%
1985	東北	花巻市	新花巻駅	101,438	97,702	-3.7%	174,055	196,276	12.8%	184,305	179,663	-2.5%
1990	東北	栗原市	くりこま高原駅	74,932	69,906	-6.7%	100,883	102,098	1.2%	102,693	119,639	16.5%
1997	北陸	佐久市	佐久平駅	100,552	99,368	-1.2%	199,405	178,535	-10.5%	208,167	193,363	-7.1%
1997	北陸	軽井沢町	軽井沢駅	19,018	18,994	-0.1%	54,311	49,493	-8.9%	2,758	4,593	66.5%
1997	北陸	安中市	安中榛名駅	61,077	58,531	-4.2%	66,272	53,454	-19.3%	299,546	512,774	71.2%
1999	山陽	山陽小野田市	厚狭駅	64,550	62,671	-2.9%	98,344	89,283	-9.2%	557,571	732,320	31.3%
2002	東北	二戸市	二戸駅	29,702	27,611	-7.0%	67,537	83,044	23.0%	36,272	33,872	-6.6%
2002	東北	岩手町	いわて沼宮内駅	14,984	13,692	-8.6%	17,080	11,358	-33.5%	15,336	16,806	9.6%
2004	上越	本庄市	本庄早稲田駅	81,889	77,881	-4.9%	131,073	452,201	245.0%	335,657	393,163	17.1%
2004	九州	水俣市	新水俣駅	26,978	25,411	-5.8%	41,937	45,352	8.1%	83,982	78,141	-7.0%
2004	九州	出水市	出水駅	55,621	53,758	-3.3%	92,267	114,805	24.4%	67,461	81,670	21.1%
2004	九州	薩摩川内市	川内駅	99,589	96,076	-3.5%	159,907	144,208	-9.8%	200,292	191,287	-4.5%
2010	東北	七戸町	七戸十和田駅	16,759	15,709	-6.3%	23,032	22,792	-1.0%	5,706	5,732	0.5%
2011	九州	玉名市	新玉名駅	69,541	66,782	-4.0%	89,834	73,838	-17.8%	59,598	76,111	27.7%
2011	九州	筑後市	筑後船小屋駅	48,512	48,339	-0.4%	82,171	112,752	37.2%	112,807	174,121	54.4%
2011	九州	鳥栖市	新鳥栖駅	69,074	72,902	5.5%	252,662	262,981	4.1%	293,667	374,341	27.5%
2015	北陸	黒部市	黒部宇奈月温泉駅	41,852	40,991	-2.1%	53,098	52,954	-0.3%	164,037	200,288	22.1%
2015	北陸	糸魚川市	糸魚川駅	47,702	44,162	-7.4%	65,419	58,008	-11.3%	116,485	136,261	17.0%
2015	北陸	飯山市	飯山駅	23,545	21,438	-8.9%	39,554	43,297	9.5%	46,252	33,281	-28.0%
2016	北海道	今別町	奥津軽いまべつ駅	3,217	2,756	-14.3%						
2016	北海道	木古内町	木古内駅	5,341	4,547	-14.9%	5,310	4,916	-7.4%	2,147	1,479	-31.1%
2016	北海道	北斗市	新函館北斗駅	48,032	46,390	-3.4%	111,140	116,254	4.6%	58,731	55,179	-6.0%
合計				1,771,361	1,711,389	-3.4%	3,400,720	3,594,407	5.7%	5,145,635	5,894,762	14.6%

(参考)人口10万人未満の新幹線設置都市の比較一覧

- ✓ 企業の拠点立地の際、研究開発施設や企画設計部門の設置においては、高速道路ICと新幹線駅の近接性を重視する傾向がある
- ✓ 小浜市においては、この2つのインフラが今後両立するため、企業立地の魅力が高まる可能性が有る

工場・研究開発拠点立地の際のインフラ条件



研究開発施設の立地要因

【研究機関の立地要因】

①土地要因:

地価・必要な規模の土地の確保、政府の規制・補助があるか etc.

②社内要因:

本社、工場、社内の他の研究機関などとの近接性 etc.

③環境要因:

市場・大学・行政に関する情報収集の可否、関連産業の集積、人材の確保の可否 etc.

出典: 大阪府立産業開発研究所「企業における研究機関の設置状況に関する調査 (平成19年3月)」より作成

他都市分析(新幹線駅設置都市の統計データ分析)のまとめ

✓ 新幹線駅設置都市においても、人口減少は継続

- たとえ新幹線駅設置都市であっても、人口10万人以下であれば、人口減少は全国平均以上に進展している都市が大半で、新幹線駅が設置されただけでは人口増加には直接つながらないことが分かる

✓ 然し乍、新幹線駅は地域の産業に好影響を与える可能性有

- 人口増加の効果はみられない都市が大半であった一方、多くの新幹線駅設置都市で、年間商品販売額と製造品出荷額等が増加した都市が多数みられた
- これは、新幹線が開業したことで交流人口が増加し、商業施設や企業の立地が進んだためと考えられる
- 以上より、新幹線開業による定住人口増加の可能性は薄いですが、地域産業には一定程度効果があると推察する

✓ 特に、小浜市においては高速道路ICと新幹線駅の両立によって立地魅力が向上する可能性有

3. 他都市分析

(2) 事例調査

事例目次

新幹線を活用した取り組み事例一覧(新幹線駅と取り組み内容リスト)

- 事例①～新幹線駅の観光拠点化……………米原駅
- 事例②～周辺自治体との広域観光連携……………飯山駅
- 事例③～新幹線通勤・通学補助／新幹線駅からの2次交通整備……………黒部宇奈月温泉駅
- 事例④～若い世代を対象とした新幹線通勤補助……………越後湯沢駅
- 事例⑤～テレワークセンターの設置、工業団地整備……………新鳥栖駅

交流人口と交通アクセスの関係事例

- 事例⑥～北陸新幹線・北海道新幹線の開業による観光都市のポテンシャル発揮
- 事例⑦～高速交通インフラを介した観光誘客(白川郷)の実現
- 事例⑧～交通結節点とのアクセス確保と観光資源の認知度

新幹線を活用した取り組み事例一覧①

	開業年次	路線	都市名 ※青は政令市	駅名	人口 ※赤は人口 100万人以上	大都市 通勤圏	海・湖 資源	取組内容 ※太字は詳細後述	取り組みの種別
1	1964	東海道	米原市	米原駅	38,719	○	○	新幹線駅直結型サイクルステーションの設置	観光
2	1964	東海道	羽島市	岐阜羽島駅	67,337	○		-	
3	1964	東海道	豊橋市	豊橋駅	374,765			-	
4	1964	東海道	浜松市	浜松駅	797,980		○	-	
5	1964	東海道	静岡市	静岡駅	704,989		○	新幹線通学補助	移住・定住
6	1964	東海道	小田原市	小田原駅	194,086	○	○	-	
7	1964	東海道	熱海市	熱海駅	37,544	○	○	-	
8	1969	東海道	三島市	三島駅	110,046			-	
9	1972	山陽	相生市	相生駅	30,129		○	-	
10	1972	山陽	岡山市	岡山駅	719,474		○	首都圏在住者の就職・転職活動における交通費補助	移住・定住
11	1972	山陽	姫路市	姫路駅	535,664	○	○	-	
12	1972	山陽	明石市	西明石駅	293,409	○	○	-	
13	1975	山陽	福岡市	博多駅	1,538,681		○	-	
14	1975	山陽	北九州市	小倉駅	961,286	○	○	-	
15	1975	山陽	下関市	新下関駅	268,517		○	-	
16	1975	山陽	山口市	新山口駅	197,422			-	
17	1975	山陽	周南市	徳山駅	144,842		○	-	
18	1975	山陽	岩国市	新岩国駅	136,757			-	
19	1975	山陽	広島市	広島駅	1,194,034		○	-	
20	1975	山陽	三原市	三原駅	96,194		○	-	
21	1975	山陽	倉敷市	新倉敷駅	477,118			-	
22	1975	山陽	福山市	福山駅	464,811		○	-	
23	1982	東北	盛岡市	盛岡駅	297,631			-	
24	1982	東北	北上市	北上駅	93,511			-	
25	1982	東北	一関市	一ノ関駅	121,583			-	
26	1982	東北	大崎市	古川駅	133,391			-	
27	1982	東北	仙台市	仙台駅	1,082,159		○	-	
28	1982	東北	白石市	白石蔵王駅	35,272			-	
29	1982	東北	福島市	福島駅	294,247			-	
30	1982	東北	白河市	新白河駅	61,913			-	
31	1982	東北	郡山市	郡山駅	335,444			起業体験ツアー	移住・定住
32	1982	東北	那須塩原市	那須塩原駅	117,146			新幹線通勤補助	移住・定住
33	1982	東北	宇都宮市	宇都宮駅	518,594			-	
34	1982	東北	小山市	小山駅	166,760	○		新幹線通勤補助	移住・定住
35	1982	上越	新潟市	新潟駅	810,157		○	-	
36	1982	上越	三条市	燕三条駅	99,192			-	
37	1982	上越	長岡市	長岡駅	275,133			-	
38	1982	上越	南魚沼市	浦佐駅	58,568			-	
39	1982	上越	湯沢町	越後湯沢駅	8,046			新幹線通勤補助	移住・定住
40	1982	上越	みなかみ町	上毛高原駅	19,347			-	
41	1982	上越	高崎市	高崎駅	370,884			-	移住・定住
42	1982	上越	熊谷市	熊谷駅	198,742	○		新幹線通勤補助	
43	1985	東北	花巻市	新花巻駅	97,702			-	
44	1985	東北	奥州市	水沢江刺駅	119,422			-	
45	1988	東海道	安城市	三河安城駅	184,140	○		-	

新幹線を活用した取り組み事例一覧②

	開業 年次	路線	都市名 ※青は政令市	駅名	人口 ※赤は人口 100万人以上	大都市 通勤圏	海・湖 資源	取組内容 ※太字は詳細後述	取り組みの種別
46	1988	東海道	掛川市	掛川駅	114,602		-		
47	1988	東海道	富士市	新富士駅	248,399		-		
48	1988	山陽	東広島市	東広島駅	192,907		-		
49	1988	山陽	尾道市	新尾道駅	138,626		○		
50	1990	東北	栗原市	くりこま高原駅	69,906		-		
51	1997	北陸	長野市	長野駅	377,598			(観光バスルート・ダイヤ見直し、関西圏へのPR事業)	観光
52	1997	北陸	上田市	上田駅	156,827		-		
53	1997	北陸	佐久市	佐久平駅	99,368			新幹線通勤補助(住宅取得補助金を申請した転入者)	移住・定住
54	1997	北陸	軽井沢町	軽井沢駅	18,994			新幹線通勤補助	移住・定住
55	1997	北陸	安中市	安中榛名駅	58,531		-		
56	1999	山陽	山陽小野田市	厚狭駅	62,671		-		
57	2002	東北	八戸市	八戸駅	231,257		○		
58	2002	東北	二戸市	二戸駅	27,611		-		
59	2002	東北	岩手町	いわて沼宮内駅	13,692		-		
60	2004	上越	本庄市	本庄早稲田駅	77,881	○	-		
61	2004	九州	八代市	新八代駅	127,472		○	新幹線通勤・通学補助	移住・定住
62	2004	九州	水俣市	新水俣駅	25,411		○		
63	2004	九州	出水市	出水駅	53,758		○		
64	2004	九州	薩摩川内市	川内駅	96,076			新幹線通勤補助	移住・定住
65	2004	九州	鹿児島市	鹿児島中央駅	599,814		○		
66	2010	東北	青森市	新青森駅	287,648		○	函館市等道南地域と連携した首都圏PR	観光
67	2010	東北	七戸町	七戸和田駅	15,709		-		
68	2011	九州	鳥栖市	新鳥栖駅	72,902	○		テレワークセンターの設置、工業団地整備	移住・定住・その他
69	2011	九州	久留米市	久留米駅	304,552	○		新幹線通勤補助	移住・定住
70	2011	九州	筑後市	筑後船小屋駅	48,339		-		
71	2011	九州	大牟田市	新大牟田駅	117,360		-		
72	2011	九州	玉名市	新玉名駅	66,782			新幹線通勤補助	移住・定住
73	2011	九州	熊本市	熊本駅	740,822		○	(新規日帰り圏(関西・中国圏)でのPR)	観光
74	2015	北陸	金沢市	金沢駅	465,699			(首都圏PR、潜在型観光促進、リピーター拡大、他市との連携等)	観光
75	2015	北陸	高岡市	新高岡駅	172,125			新幹線通学補助(ゲートウェイ機能強化、市民意識醸成)	移住・定住
76	2015	北陸	富山市	富山駅	418,686			新幹線通学補助	移住・定住
77	2015	北陸	黒部市	黒部宇奈月温泉駅	40,991			新幹線通勤・通学補助	移住・定住
78	2015	北陸	糸魚川市	糸魚川駅	44,162		○	新幹線通学補助	移住・定住
79	2015	北陸	上越市	上越妙高駅	196,987			(近隣市町と連携した観光PR)	観光
80	2015	北陸	飯山市	飯山駅	21,438			周辺自治体との広域観光連携	観光
81	2016	北海道	今別町	奥津軽いまべつ駅	2,756		○		
82	2016	北海道	木古内町	木古内駅	4,547		○	(2次交通の整備(レンタカー観光の充実等))	観光
83	2016	北海道	北斗市	新函館北斗	46,390			企業立地助成	その他

※大都市通勤圏:新横浜、大宮、新神戸、京都、名古屋、博多から20分以内の駅

事例①～新幹線駅の観光拠点化

新幹線を活用した取り組み事例一覧

米原駅(米原市)

人口:38,719人／一日平均乗降客数:11,644人／昼夜間人口比率:90.9%／主要駅からのアクセス:新大阪駅から約35分、名古屋駅から約25分

- 取り組み内容:全国初となる新幹線駅直結型サイクルステーション「米原駅サイクルステーション」を米原駅東口に開設(平成28年10月)
 - 目的:“ビワイチ”(琵琶湖一周)や市内観光サイクリングの新たな拠点化
※滋賀県が官民一体となって実施する「ビワイチサポートプロジェクト」のひとつ
 - 特徴・詳細
 - ー管理運営:NPO法人 五環生活
 - ー滋賀県内の他地点で自転車の乗り捨てが可能であり、利用者は様々なコースを楽しむことができる。 ※乗り捨て回収はヤマト運輸が協力
 - ーまた、県内に126か所(平成29年2月現在)のサイクルサポートステーションがあり、一部ではヤマト運輸による宿泊施設・自宅への手荷物・土産品配送を実施。
 - ー1日3,500円～、レンタサイクル利用者はシャワー室の無料利用可
 - ー平成27年度のビワイチ体験者:52,000人(推計値)
 - 取り組みにあたる事業費・効果等
 - ー自転車レンタル数 688台 (12月上旬～2月は冬季閉鎖)
 - ー米原駅利用者数の変化:JR 前年比58人/日増加、新幹線 前年比187人/日増加、近江鉄道 前年比0人/日増加
 - ー米原駅前サイクルステーション整備事業補助金(国費および県費を財源とする) 800万円 ※整備費用ではなく、運営支援等費用
- 出典:米原市補助金等効果測定結果一覧表(平成28年度一般会計予算計上分)

事例②～周辺自治体との広域観光連携

新幹線を活用した取り組み事例一覧

飯山駅(飯山市)

人口：21,438人／一日平均乗降客数：4,520人／昼夜間人口比率：100.4%／主要駅からのアクセス：東京駅から1時間39分

- 取り組み内容：信越9市町村連携会議(新幹線駅利用圏域の9自治体の連携)による企画・商品づくり、PRの実施
- 目的：他の新幹線駅(金沢、富山、長野等)に埋没しない魅力ある観光商品づくり・誘客の実現
- 特徴・詳細

－信越9市町村連携会議は、行政関係団体、観光団体、商工団体、農業関係団体、交通事業者、報道関係団体等62団体が構成員となり、以下4部会から成る。

- ①事業推進部会・・・事業推進にあたり全体的および部会横断的な事項について協議、検討
- ②観光振興部会・・・新幹線開業関連イベントやキャンペーン、広域観光ルートづくり、広域的な観光情報共有等について協議、検討
- ③交通アクセス・案内部会・・・飯山駅を中心とした2次交通対策、新幹線飯山駅観光案内所の機能の検討等について協議、検討
- ④受け入れ態勢整備部会・・・ボランティアガイド育成、ご当地グルメ、お土産品の開発、おもてなし気運醸成等について協議、検討

－9市町村を「信越自然郷」としてブランド化

－飯山駅を信越自然郷への旅の起点として「飯山駅観光交流センター」を整備し、駅ナカで広域観光案内を実施。

管理運営は、(一社)信州いいやま観光局が実施。

<観光交流センターの機能例>

宿泊施設の紹介・予約、「ふるさと案内人」の手配、バス回数券やイベントチケット等の販売、宅配・手荷物預かりサービス等

－アウトドアを柱とした誘客：

観光交流センター内にアウトドア専門のインフォメーションセンター「アクティビティセンター」を設けており、アウトドアグッズのレンタル、ガイドの手配等が可能。旅行者は駅に手ぶらで訪れてアウトドア体験に行くことができる。

事例③～新幹線通勤・通学補助／新幹線駅からの2次交通整備

新幹線を活用した取り組み事例一覧

黒部宇奈月温泉駅(黒部市)

人口：40,991人／一日平均乗降客数：不明／昼夜間人口比率：108.0%／主要駅からのアクセス：東京駅から約2時間30分

- 取り組み内容：新幹線通勤・通学補助
- 目的：都市圏からの転入促進、若者世代の転出抑制
- 特徴・詳細

－交付条件・補助金額

	交付条件	補助金額
通勤	黒部市民で、新幹線定期券で県外の職場へ通勤する人	通勤手当等の控除額×定期券通用期間の月数×0.5 ※1月あたりの補助上限1万5千円
通学	黒部市民の大学・専門学校生で、新幹線定期券で県外に通学する人	2万円×定期券通用期間の月数

※通勤者支援について、平成29年度より転入要件を撤廃し、市内在住で県外通勤者は全て交付対象としている。

(参考) 新幹線駅からの2次交通の整備

- 新幹線駅から市街地を通り、あいの風とやま鉄道 黒部駅までを結ぶ路線バスを運行
- 平成27年度の運行補助予算額：1,200万円
- 新幹線への乗り継ぎ時間を考慮したダイヤで1日13往復、片道20分、運賃170～300円



出典：黒部市Webサイト

事例④～若い世代を対象とした新幹線通勤補助

新幹線を活用した取り組み事例一覧

越後湯沢駅(湯沢町)

人口：8,046人／一日平均乗降客数：10,029人／昼夜間人口比率：113.4%／主要駅からのアクセス：東京駅から最短1時間15分

- 取り組み内容：新幹線通勤定期券購入費用の補助(10年間)
- 目的：定住人口の増加（若者及び若者世帯の新潟県外から湯沢町への移住促進、湯沢町に居住している若者の定住促進）
- 特徴・詳細

－若い世代にターゲットを絞った交付条件

<転入者>

- ・夫婦ともに新潟県外に継続して5年以上居住し(※)、平成29年4月以降に町内に転入した若者世帯
- ・初回申請時の夫婦年齢合計が80歳未満（独身者不可）
- ・湯沢町に定住することを目的して、自らが居住するための住宅(共有に係宅については、若者世帯の持分が2分の1以上であるも限る)を取得
(贈与・取得(贈与・取得(贈与・相続・増築改を除く) 等

※若者夫婦の一方が新潟県外に、もう一方が湯沢町を除く新潟県内に5年以上居住していた場合も交付対象

<居住者>

- ・町内に15年以上居住経験がある
- ・初回申請時年齢が30歳未満 等

－現在の事業では、募集期間を限定して実施(平成29年4月～平成33年3月の4年間)

※過去に当補助金の交付を受けた人は対象外

－補助金額：定期券購入費用から通勤手当等を控除した額の2分の1。1か月の上限は5万円。

- 取り組みにあたる事業費

－年間予算360万円(2017年度)

メインターゲット
35歳前後の若者
<Iターン夫婦>

サブターゲット
24歳前後の若者
<Uターン者>

出典：湯沢町WebサイトよりMURC作成

事例⑤～テレワークセンターの設置、工業団地整備

新幹線を活用した取り組み事例一覧

新鳥栖駅(鳥栖市)

人口：72,902人／一日平均乗降客数：2,676人／昼夜間人口比率：111.4%／主要駅からのアクセス：博多駅から14分

- 取り組み内容:テレワークセンター(さがんみらいテレワークセンター鳥栖)設置(平成27年10月)、工業団地整備
- 目的:仕事を求めて都市部へ流出する若者の抑制
- 特徴・詳細
 - ー佐賀県、(株)パソナテックと共同し、総務省「ふるさとテレワーク推進のための実証事業」の採択を受けてテレワークセンターを設置。
 - ーテレワークセンターは、パソナテックがIT・クリエイティブ系業務を行うサテライトオフィス、地域住民が働きながらスキルアップできるコワーキングスペースも設ける。また、働く場だけでなく学ぶ場も提供し、人づくりにも取り組む。
 - ー新幹線駅をはじめ、鳥栖JCT、JR鳥栖駅といった交通の結節点がある地理的優位性を背景に既に企業・工場が進出しているが、更なる企業誘致に向け工業団地整備に取り組んでいる。
- 取り組みの効果
 - ・企業のIT・Webセミナー誘致、100名の若者・女性人材育成、移住者の受け入れ 等



出典：オープンストリートマップ

テレワーク実証

本社機能一部移転

さがんみらい
テレワークセンター鳥栖

類型
A・B・C・D

しごと IT 労務事務
クリエイティブ

企業 IT
クリエイティブ

ひと 育成 100名

都市部から移動
学生・若者
Uターン者
女性

生活直結サービス

暮らしやすい、働きやすい街！鳥栖

情報コンシェルジュサービス
鳥栖に転入する際、必要な情報を
キュレーションする地域情報サイト

市民参加型 Q&Aサービス
地元の人、先輩転入者が答え
てくれる、市民参加型のQ&Aサービス

出典：総務省Webサイト

事例⑥～北陸新幹線・北海道新幹線の開業による観光都市のポテンシャル発揮

交流人口とアクセスの関係(事例)

金沢(北陸新幹線)、函館(北海道新幹線)

金沢、函館はもともと観光魅力があり。北陸・北海道新幹線によるアクセス強化が呼び水に観光客数は急増

兼六園 197万人⇒289万人

約1.5倍増



撮影: 三菱UFJリサーチ & コンサルティング(株)

五稜郭タワー 対前年比2倍増



出典: 写真AC

事例⑦～高速交通インフラを介した観光誘客(白川郷)の実現

交流人口とアクセスの関係(事例)

白川郷(東海北陸自動車道、北陸新幹線、高速バス路線等)

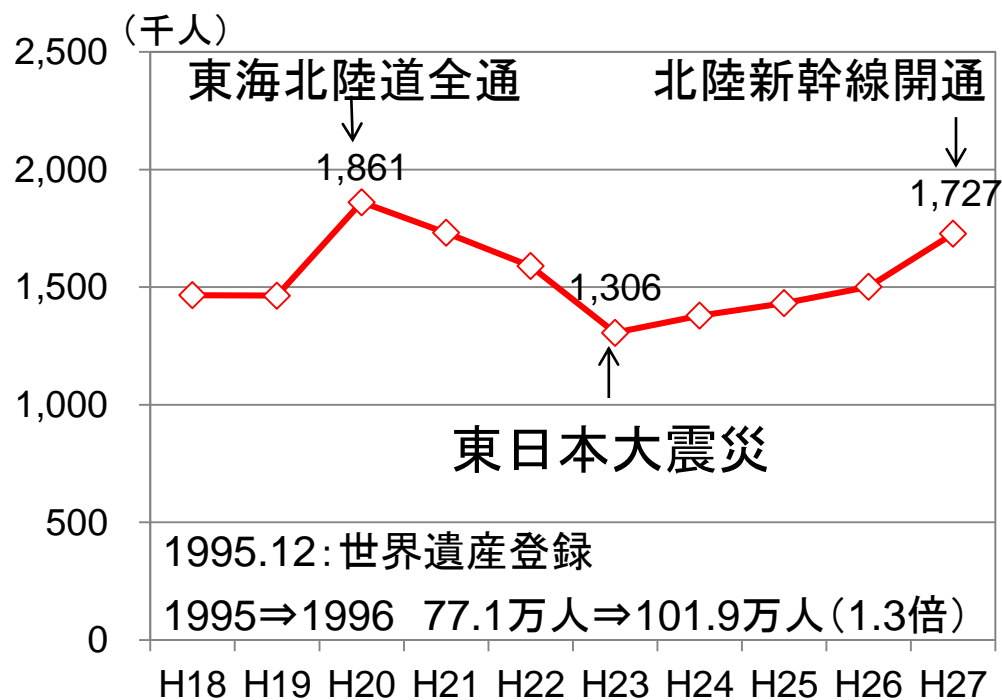
白川郷は東海北陸道全通や北陸新幹線開業、バス路線開設等の「アクセス強化」と「地域の取り組み」により観光客を確保

白川郷 対前年比1割増



出典:写真AC

白川村の観光客数の推移



出典:白川村「観光統計」

事例⑧～交通結節点とのアクセス確保と観光資源の認知度

交流人口とアクセスの関係(事例)

黒部市

交通結節点(新幹線駅)とのアクセスがよく、認知度の高い観光資源のある地域で観光客数は増加

黒部市 対前年比2割増



写真:(一社)黒部・宇奈月温泉観光局
黒部めぐりサイト

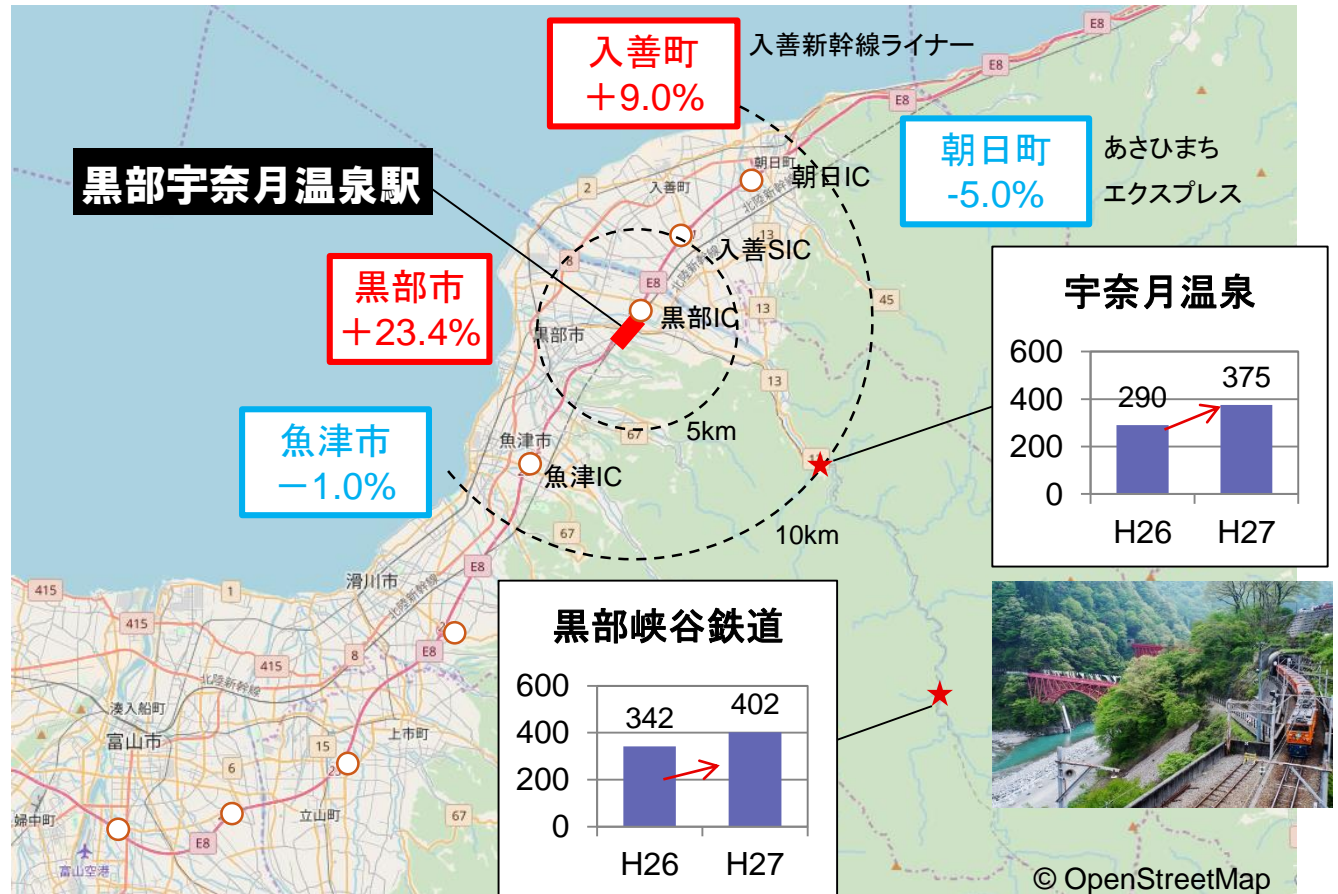


写真:写真AC
グラフ:富山県「平成27年富山県観光客入込数(推計)」

3. 他都市分析

(2) 事例調査

事業者ヒアリング

ヒアリング結果概要

小浜市の観光の実態把握(株式会社 まちづくり小浜 おばま観光局)

- 小浜の観光は、「海体験」、「海釣り」、「マリーナ」のニーズが高い。明通寺など寺社仏閣も、京都にはない凜とした雰囲気あり。
- 「認知度が低い」、「ブランド力が乏しい」、「突出したものがない」、「観光プレーヤーがいない」、「季節変動が大きい」ことが弱み、課題。

■小浜市が有する観光資源

- ・穏やかな海の景色、新鮮で美味しい魚
- ・ファミリー向けには漁業体験、年配富裕層向けにはクルーザー、釣り(釣りの聖地)が強み
- ・マリーナ需要が好調
- ・御食国若狭おばま食文化館が実施している郷土料理作り体験が人気(鯖寿司、手まり寿司、醤油干、葛まんじゅう、丁稚羊羹等)
- ・明通寺は、京都、金沢にはない静寂、凜とした空気感が外国人にうける
- ・気軽に楽しめる芸妓体験

■小浜の観光を取り巻く状況

- ・2014年をピークに減少
- ・団体客の割合は、全体の1~2割
- ・「道の駅若狭おばま」には95%が車で来訪
- ・寺社来客数 30年前:20万人⇒現在3万人
- ・宿泊者数は来訪者数の10分の1程度
- ・古民家を改修して宿泊施設にする取組みを実施。稼働率は約30%程度。

■来訪者動向

- ・京阪神5割、中京圏1.5割、福井県内(越前町付近)1割、その他2.5割(京都、滋賀が多い)
- ・小浜に4~5回来訪経験がある、日帰りのリピーター客が多い(来訪目的は若狭小浜お魚センターでの鮮魚購入、若狭フィッシャーマンズ・ワーフ立ち寄り)
- ・マリーナを利用している富裕層の来訪もある
- ・夏は家族連れ、春・秋はシニア層が目立つ

■小浜の強み

- ・「海体験」、「海釣り」、「マリーナ」
- ・新鮮な魚介類を多く食べられる
- ・海無し県の校外学習の受け皿

■小浜の弱み

- ・小浜の観光地としての知名度の低さ
- ・小浜の食を伝えるシンボリックな店舗の不足
- ・冬季客が乏しい(温泉がない、道路凍結等)
- ・寺社などの魅力を伝えられる人材・体験が不足
- ・民宿経営者の高齢化、後継者不足、
- ・新たな観光スポットの開発が不十分

■今後の方向性

- 《強みを活かす》
- ・内外海地区等の漁村体験の活用(タコかご漁体験、ワカメ漁体験、へしこ作り体験等)
- 《新たなコンテンツ》
- ・「コト体験」の市内各地での展開
- ・交通事業社とタイアップした着地型観光商品造成・商品企画開発、ECサイト開設等
- ・食文化や歴史のブランディングによるコンテンツ創出(茶室活用、明通寺でのヨガ等)
- 《プロモーション》
- ・認知度が低い小浜のPR
- ・外国人旅行者向けの情報発信や体験プログラムのブランディング
- ・鯖街道等、京都との歴史的な関連を活かし、京都の奥座敷としてのストーリーのPR
- 《北陸新幹線の開業を見据えた展開》
- ・富裕層をターゲットに、マリーナ活用、二拠点居住、分譲住宅、ホテル誘致等の整備の検討
- ・北関東をマーケットに捉えた誘客戦略
- ・オーベルジュ、別荘、飲食施設等、新たなビジネスを始める人への期待

ヒアリング結果概要

教育旅行の受入先としての小浜市の実態および可能性(旅行会社)

- 海無し県の校外学習ニーズは安定しており、コンパクトなエリアで受入可能な阿納地区はポテンシャルが高い。
- 事業を継続していくための担い手の確保が課題。

■小浜における校外学習の受入実態

- ・阿納地区では主に岐阜県の中学校の校外学習(2泊3日)を受け入れ
- ・岐阜県からのアクセスが優れる(車で2時間程度)、陸路で移動出来ることが強み(離島は悪天候による催行の不安、災害発生時の孤立の懸念有り)
- ・海に関連する体験は希少価値が高い。特に海無し県の学校には根強いニーズがある。農業体験よりも需要が高い。
- ・鯛さばき体験が好評である。
- ・「釣る」、「捌く」を一括で行える事が阿納地区の強み。窓口を担う「ブルーパーク阿納」による地元業者のコーディネートが奏功。
- ・コンパクトな範囲に民宿が集中していることが、管理面で優位。また、体験プログラムを実施する際も、交通機関を使わず徒歩で移動出来ることが強み。

■小浜への教育旅行の受け入れの可能性

- ・京都における修学旅行の宿泊が困難な状況(インバウンド増加、宿泊施設の業態の変化)
- ・修学旅行において農山漁村体験を1泊設けることが定番化しており、修学旅行先である
- ・海無し県を中心に、漁村体験の需要は今後も存在する。全国で受入可能地域が減少傾向にあることもプラス要因。

■受け入れ拡大のための課題

- ・全国各地で教育旅行誘致の取り組みが行われる中での、他地域にない特徴の打ち出し。
- ・施設経営者の高齢化への対応、担い手の確保
- ・今後も拡大が予測される訪日外国人旅行者の取り込みによる収益の安定化
- ・時期が重なる校外学習以外のニーズ取り込みによる稼働の平準化。

■教育旅行受入にあたるポイント・留意点

- ・病人・けが人が出た際の緊急時対応体制、地震発生時の避難への配慮
- ・管理面のしやすさ(分宿してもコンパクトに集約されていること)
- ・食事面のアレルギー対応(除去食の提供、弾力的な対応無等)
- ・教育旅行の受入を担う組織がワンストップ窓口として機能する事が強みとなる。
- ・コーディネート機能が必要であり、行政の介入、あるいはDMO等が担う事も手段のひとつ

■北陸新幹線の活用の活用

- ・費用面から校外学習での新幹線の利用は難しい。修学旅行での利用の可能性はある(団体枠のボリュームがカギ)
- ・団体旅行において、小浜と京都や金沢、高山間のルートで魅力的な行程を組むことができれば訪問数が拡大する可能性がある。

4. まとめ

(本年度調査のまとめ)

(新まちづくり構想(素案)策定に向けた検討課題)

I. 本調査で把握できた内容

【現状】

1. 人口

- 小浜市の人口減少のスピードは全国よりも早い
- おおい町、若狭町、高浜町との結びつきが強く、圏域人口は63,848人

2. 産業構造

- 観光産業が小浜市における主要産業
- 製造業においても芽がみられる

3. 交通基盤の整備状況

- 高速道路ネットワークの拡充は一段落したもの、大都市とのバスアクセスの利便性は低い
- 小浜線の利用者は小浜市への通勤・通学目的が多く、観光目的での利用は少ない
- 従って、小浜市への観光客の多くは、マイカー利用

4. 小浜市と周辺地域のつながり

- 小浜市は、おおい町、若狭町、美浜町の通勤・通学の受け皿
- 主要都市へは、自動車・鉄道とも概ね120分以上要する状況
- 嶺南地域の観光目的の流動は、現状愛知県までがマーケット

【北陸新幹線効果】

6. 北陸新幹線効果

- 京都・新大阪との大幅な時間短縮
- 長野・東京とダイレクトにつながる
- 北陸新幹線の全線開業によって、小浜市の60分圏人口は飛躍的に増加
- 新幹線先行開業地域における交流人口の増大

【環境変化】

5. 中長期的将来の時代潮流の展望

- 人口減少・高齢化の進展に伴い、観光産業においては、関東エリアの重要性はより高まる
- 訪日外国人旅行者数が急増
- IT技術の進展が小浜市にとっても好影響を与える可能性がある

【新幹線開業による小浜市への影響可能性】

①全国・国外からの小浜市への交流人口の増加可能性

- ⇒長野・関東からの広域観光客の増加（今後増大する都市部の高齢者需要を獲得）
- ⇒北陸新幹線沿線地域間の観光・ビジネスの増加
- ⇒関西IN、関東INの訪日外国人の訪問数の増加
- ⇒大阪を介した西日本からの観光客の増加
- ⇒安定的な観光客の獲得（繁忙・閑散の差の縮小の可能性）
- ⇒地域観光資源の磨き上げ、受入基盤整備と連動した新たなターゲット層（女性、富裕層など）の獲得

②市外から小浜市への企業進出

- ⇒大都市郊外部にあって、新幹線と高速道路の双方が活用できる立地優位性

③大都市通勤圏としての人口流出抑制

- ⇒新幹線通勤の実現による人口流出を抑制する可能性

【影響検討のための追加的な着眼点(案)】

④市外から小浜市への移住者の獲得の可能性

- ⇒小浜市のもつ資源に魅せられた人々の移住可能性

⑤市内における様々な活動のきっかけ

- ⇒新幹線開業を契機にした民間、行政の取り組みの活発化

⑥新幹線中間駅として「需要獲得」に向けた工夫

- ⇒中間駅のある先行地域の利用者数は伸び悩み、活動意欲を削がないための「需要獲得」は必須

⑦小浜市DNAの喪失

- ⇒画一的で短絡的なまちづくりに伴い、景観、自然、文化が喪失する可能性

【他都市事例等】

7. 他都市分析・他事例分析

- 新幹線駅設置都市でも人口減少は継続
- 新幹線駅は地域産業に好影響を与える可能性有
- 小浜市は高速道路ICと新幹線駅の両立によって高い立地魅力のポテンシャルを誇る
- 新幹線駅の観光拠点化、新幹線沿線の広域連携、新幹線通勤・通学の補助（転入促進、流出抑制）の具体的な取組事例があり

【観光関連事業者ヒアリング】

8. ヒアリング結果

- 自然、食、コト体験に着目した観光資源開発
- 既存資源を含め、地域資源の良さをPRするストーリー設定・検討の必要性
- 訪日外国人向けのブランディングの必要性
- 教育旅行訪問先としての展開可能性（受け入れ施設としての民宿の後継者問題が介在）
- マリーナ等既存資源の活用および新たな事業者による事業展開の可能性

II. 新まちづくり構想(案)策定に向けた検討課題

【産業】

①全国・国外からの小浜市への交流人口の増加

- 玄関口となる新幹線駅前機能
- 中心市街地が担う機能
- 新幹線駅が有する交通結節機能（市内拠点エリアとのアクセス）（新幹線駅からの二次交通（小浜線活用含む））
- 地域資源の再確認と情報発信先・内容
- 市域を越えた周辺地域との連携
- 「小浜市ならではの」コンテンツの追求
- 受け皿としての宿泊機能の強化の必要性
- 小浜市への誘客ターゲットの明確化

②市外から小浜市への企業進出

- 企業進出先の要件整理
- サテライトオフィス可能性
- 立地適地の確認

【人口】

③大都市通勤圏としての人口流出抑制

- 新幹線通勤ニーズ・ボリューム
- 新幹線駅周辺に具備すべき居住機能
- テレワークニーズ

④市外から小浜市への移住者の獲得

- 移住希望者ニーズ
- 二地域居住ニーズ

【活動】

⑤市内における様々な活動のきっかけ

- 新幹線駅を活用した市民の活躍の場
- 市民が活用できる新幹線駅の機能

⑥新幹線中間駅として「需要獲得」に向けた工夫

- 新幹線駅を活用した取り組みアイデアと可能性
- 必要となる需要の見通し
- 取り組みとその効果

⑦小浜市DNAの喪失

- 守るべきもの、継承すべきものの整理

