

北陸新幹線全線開業を活かした
小浜市新まちづくり構想

～オール小浜で取り組む新たなまちづくり～



福 井 県 小 浜 市

令和2年6月

北陸新幹線全線開業を活かした 「小浜市新まちづくり構想」の策定にあたって

平成28年12月20日、40年来の悲願であり、先人の時代から本市が強く求めてきた北陸新幹線小浜・京都ルートが決定しました。

このことは千載一遇の好機であり、来たる北陸新幹線小浜開業が本市の発展可能性を大きく広げ、日々進歩する先端技術と相まって市民生活に豊かさをもたらすものと期待しており、一刻も早い全線開業が実現できるよう全力で取り組んでいきます。



本構想は、本市を取り巻く環境が大きく変化する状況を踏まえ、新幹線全線開業を活かしたまちづくりの基本的な考え方の方向性をとりまとめたものであり、「奥深く美しい文化・風土・暮らしに未来の革新が融和し、住む人・訪れる人が心惹かれるまちを創造する」という理念のもと、目指す姿を「スマート&スローシティ御食国若狭おばま」と掲げました。

新たなまちづくりを成し遂げるためには、市民の皆様をはじめ企業や各種団体等との連携が欠かせません。本構想に掲げた目指す姿を共有し、オール小浜で活発に議論を重ねながら、着実に前に進めていくことで「新たな時代においても輝き続ける小浜」へと発展できるものと確信しており、引き続き、皆様のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本構想の策定にあたり、ご協議をいただきました小浜市新まちづくり構想策定委員各位に深く感謝申し上げますとともに、貴重なご意見、ご提案をいただきました市民の皆様に厚くお礼申し上げます。

令和2年6月

小浜市長 松崎 晃治

目次

はじめに	1
1) 背景と目的	1
2) 構想の位置づけ	1
3) 構想策定後の取組み	1
1. 北陸新幹線開業のインパクト	2
1) 北陸新幹線の諸元	2
2) ルート・駅位置について	3
3) 期待される整備効果	4
(1) 交通利便性の向上	4
(2) 新たな国土軸の形成	5
(3) 安全安心な大量輸送機関の実現	6
4) 他都市で起こっている変化	7
(1) 新幹線駅設置都市の成長動勢	7
(2) 産業立地動向分析	8
5) 北陸新幹線開業が小浜市に与えるインパクト	9
(1) 広域交流に係る移動時間圏域	9
(2) 駅乗車人員の試算	11
(3) 新幹線開業による小浜市の地域構造の変化	12
2. 小浜市を取り巻く情勢	13
1) 小浜市の概要	13
2) 小浜市の強みと弱み	15
(1) 移住定住面に関する調査	15
(2) 観光誘客・交流拡大に関する調査	19
3) 全国的な情勢	23
(1) 暮らし方・働き方に関する動向	23
(2) 旅行に関する動向	26
4) 新幹線開業に対する市民の声	29
3. 新幹線を活かしたまちづくりの方向	31
1) 小浜市の発展可能性	31
2) 目指す姿	35
3) 基本的方向	37
資料編	43
(1) 小浜市新まちづくり構想策定委員会設置要綱	43
(2) 小浜市新まちづくり構想策定委員会名簿	45
(3) 北陸新幹線・小浜市新まちづくり構想ワーキンググループ職員	46
(4) 策定までの主な経緯	47

はじめに

1) 背景と目的

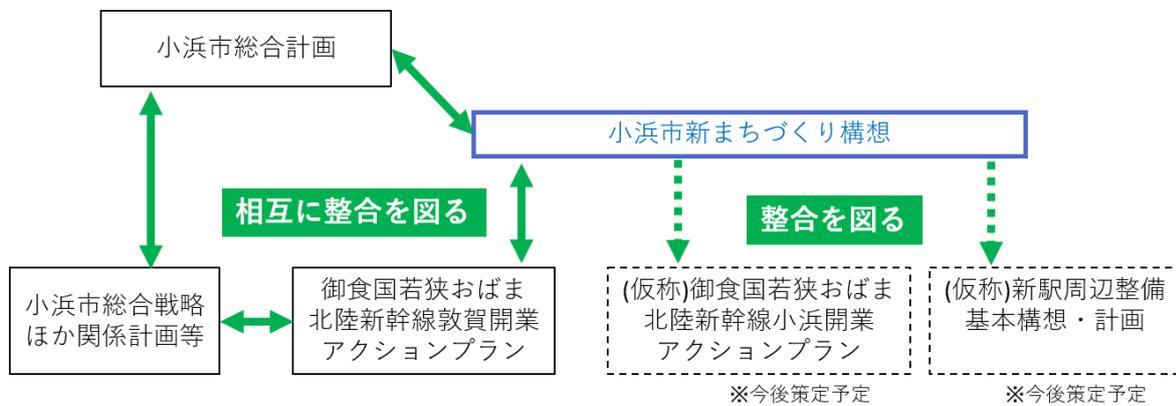
北陸新幹線の全線開業により、小浜市と関西との所要時間は大幅に短縮されるとともに、首都圏と直結することになり、小浜市を取り巻く環境は大きく変化します。この変化を活かすことで、市民の暮らしの幅が広がり、多様な交流により市内の各分野の活性化が期待されます。

人口減少が進む小浜市においても、小浜ならではの魅力を受け継ぎ、持続可能なまちであるために、この変化に対応しながら、新幹線開業効果を最大限生かしたまちづくりを行う必要があります。

そこで、新幹線開業を見据えたまちづくりの基本的な考え方の方向性をとりまとめ、目指す姿を共有することで、市民一人ひとりが、自ら感じ、自ら動き、夢に向かってチャレンジする取組姿勢をもって、まちづくりを推進することを目的として、ここに新まちづくり構想を策定します。

2) 構想の位置づけ

本構想は、小浜市総合計画をはじめ関連諸計画と整合を図りつつ、新幹線開業を見据えたまちづくりの基本的な方向性を示すものです。



3) 構想策定後の取組み

本構想策定後は、新幹線駅位置などに関する趨勢を見極め、駅周辺整備計画をはじめとした各種計画の策定などに、市民・団体・事業者・行政の協働により取り組みます。

1. 北陸新幹線開業のインパクト

1) 北陸新幹線の諸元

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 路線であり、現在、東京～金沢間が開業しており、金沢～敦賀間は政府・与党申合わせ（2015 年 1 月）により開業時期の前倒しが表明され、2022（令和 4）年度末の完成・開業を目指して整備が進められています。

北陸新幹線全線開業は、当初 2046 年頃と予定されていますが、北海道新幹線札幌開業となる 2030（令和 12）年度末よりも早い全線開業の実現に向けて、敦賀開業から切れ目のない着工に向けて政府・与党をはじめ関係者への要請を行っています。

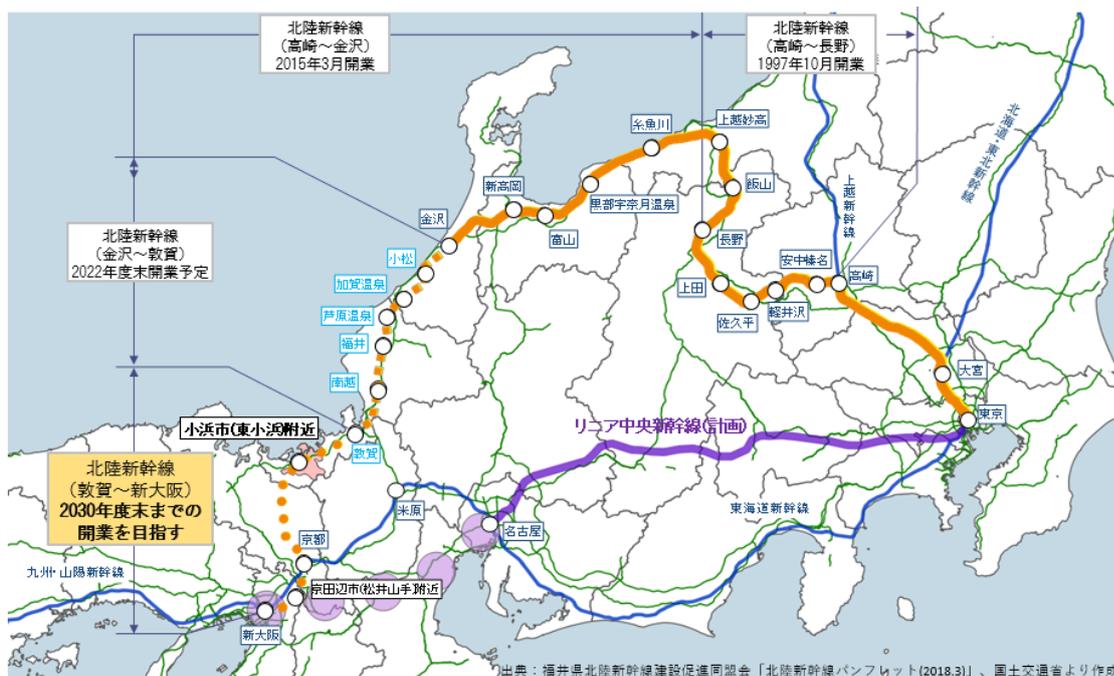
速達型（かがやき）は、1 日あたり 12～16 本、各駅型（はくたか：金沢～東京）は 1 日あたり 14～15 本運行しています。各駅型の運行ダイヤの平均間隔は 60 分前後です。

図表- 1 整備新幹線の一覧

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

図表- 2 北陸新幹線および周辺高速鉄道網の整備状況



出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会「北陸新幹線パンフレット(2018.3)」、国土交通省より作成

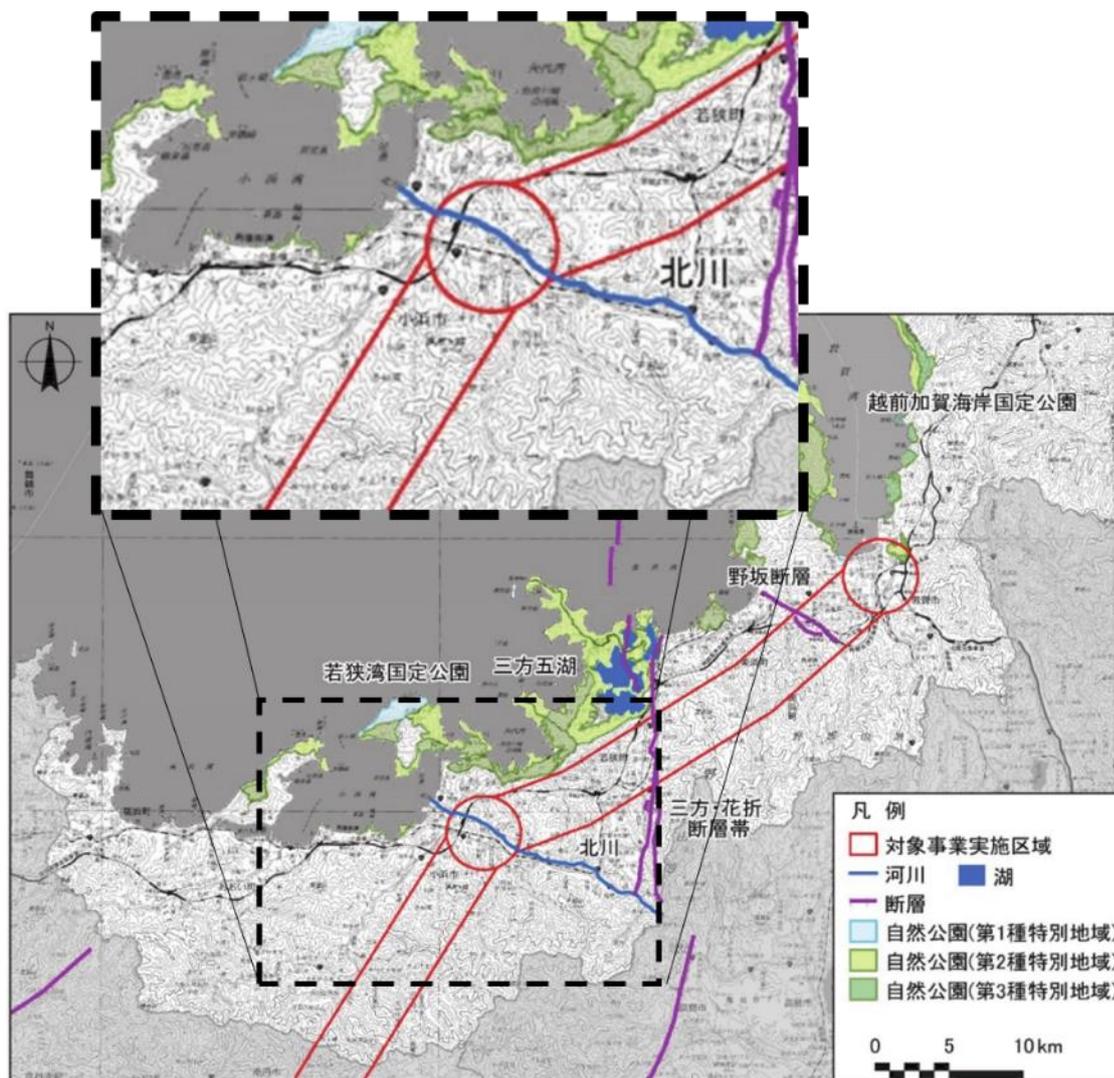
出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会「北陸新幹線パンフレット(2018.3)」、国土交通省より作成

2) ルート・駅位置について

北陸新幹線（敦賀・新大阪間）計画段階環境配慮書に記載された事業実施想定区域は、敦賀駅を起点として、小浜市（東小浜）附近、京都駅、京田辺市（松井山手）附近を通り、新大阪駅を終点とする概略ルートが示されています。

小浜市では、駅位置が東小浜を中心に直径 5km 程度で、ルートが 4km 幅程度で示されています。

敦賀・新大阪間のルートや駅の詳細位置は、今後明らかになる予定です。



出典：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）環境影響評価方法書（福井県）のあらまし(2019.11)」

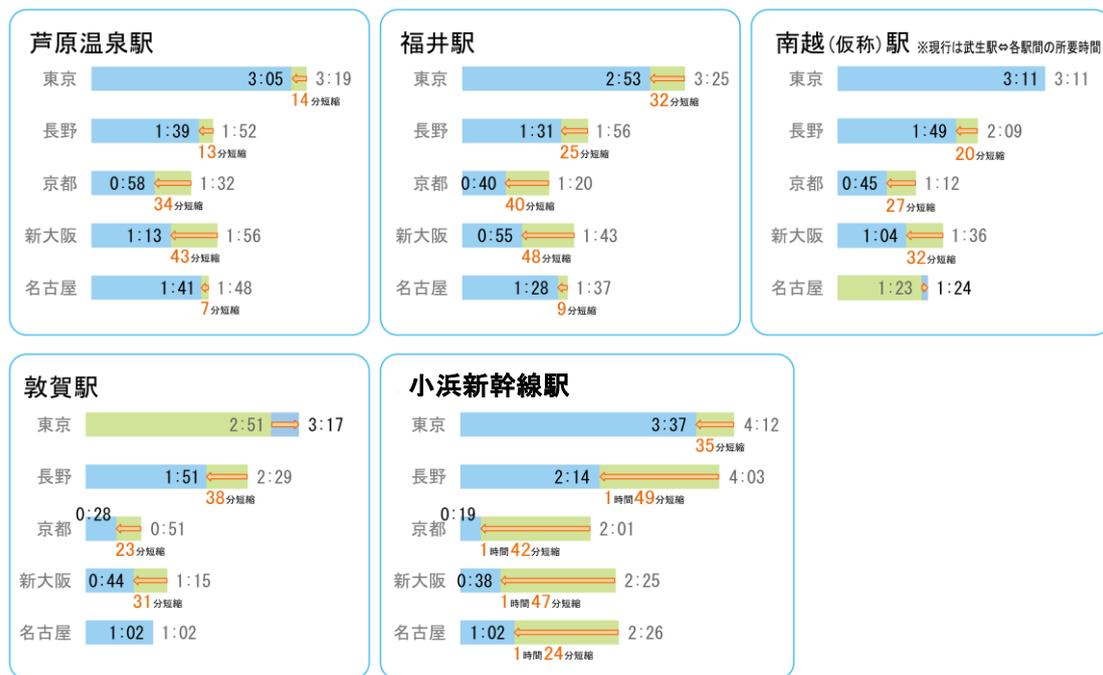
3) 期待される整備効果

北陸新幹線の開業により期待される整備効果として、「交通利便性の向上」、「新たな国土軸の形成」、「安心安全な大量輸送機関の実現」の観点から整理します。

(1) 交通利便性の向上

北陸新幹線の全線開業によって、小浜新幹線駅から京都間のアクセスは、開業前 121 分（2h1 m）から開業後は 19 分と劇的に所要時間の短縮が図られます。同様に小浜から新大阪間も開業前 145 分（2h25m）から開業後 38 分へと時間短縮が見込まれ、また、小浜から東京までは現状の 2 52 分（4h12m）から開業後は 217 分（3h37m）へと時間短縮が見込まれるなど、小浜から大都市までの交通アクセスは大幅な向上が期待されます。また、関西国際空港、大阪国際空港、小松空港をはじめとした新幹線沿線の空港とのアクセスが向上し、全国や世界との所要時間の短縮が見込まれます。さらに、今後、リニア中央新幹線の開業を想定すると、小浜-東京間のさらなる時間短縮が見込まれます。

図表-3 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



【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、小浜 ⇄ 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

※小浜新幹線駅 ⇄ 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、2018.3.17 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（2017.3）に基づく最速値および県試算値（乗換時間 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「北陸新幹線パンフレット(2018.3)」

(2) 新たな国土軸の形成

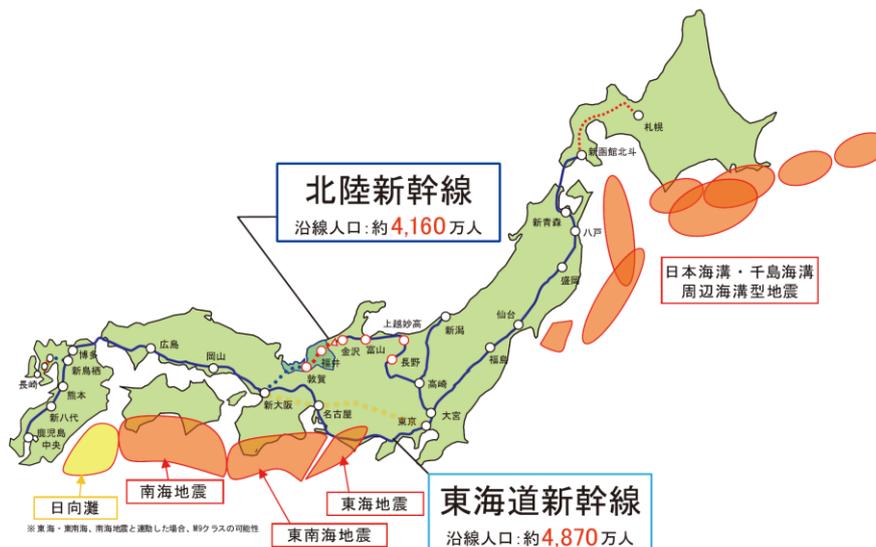
北陸新幹線の全線開業によって、日本海側に新たな国土軸が形成されます。北陸新幹線と東海道新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通インフラと合わせて、大環状の広域観光ルートが誕生します(図表-4)。

また、我が国は大震災を経験し、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(図表-5)、日本経済を元気にする最重要プロジェクトと考えられており、災害時には、東海道新幹線と相互に支えあう機能を発揮することが期待されます。

図表-4 北陸新幹線開業による大環状広域観光ルートの誕生



図表-5 大規模地震の予測震源域と高速鉄道ネットワークの位置図



(原出典) 南海トラフの地震の長期評価について(2001年9月地震調査研究推進本部)
 東海・東南海地震の連動性評価(2011年5月文部科学省研究プロジェクト)
 平成22年版防災白書～大規模地震対策の概要～(内閣府) 平成27年国勢調査・総人口(総務省)
 出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会「北陸新幹線パンフレット(2018.3)」

(3) 安全安心な大量輸送機関の実現

新幹線は、多くの乗客を安全かつ安定的に運べる高速交通機関であり、飛行機と比較して、北陸で心配される雪による輸送障害に強く、定時性にも優れています。(図表-6, 図表-7) また、新幹線をはじめとする鉄道の輸送量あたり(人キロ)の二酸化炭素の排出量は、航空機の約 1/5、自動車の約 1/7 であり環境にやさしい交通機関と言えます。(図表-8)

図表-6 遅延および運休発生日数の比較(2016年度)

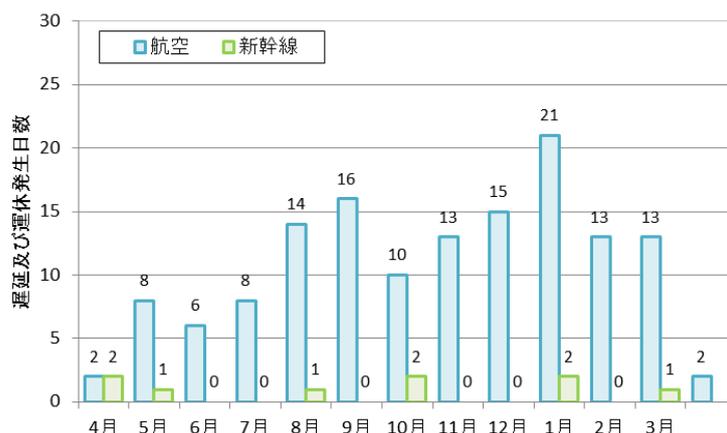
	新幹線 遅延・運休発生日数	航空 遅延・運休発生日数	1日あたりの 新幹線本数	1日あたりの 航空便数
東京～金沢	9(2.5%)	139(38.1%)	24 往復	10 往復

※新幹線：東京～金沢間で 30 分以上遅延が発生した場合に運輸局に報告されるデータを集計

※航空：羽田～小松間で、大手航空会社ホームページで公開されている出発・到着時間より集計

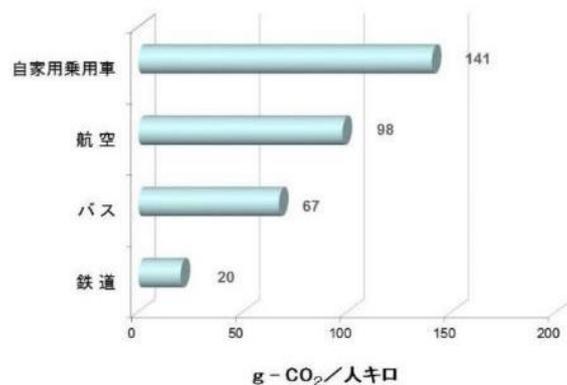
出典：鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(金沢・敦賀間)事業に関する再評価報告書(2018年3月)」表 3-1(p.3-2)

図表-7 月別の遅延および運休発生日数(2016年度)



出典：鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(金沢・敦賀間)事業に関する再評価報告書(2018年3月)」図 3-3(p.3-2)

図表-8 交通機関別の輸送量あたり二酸化炭素排出量の比較(2016年度旅客)



出典：国土交通省ホームページ 地球環境問題「運輸部門における二酸化炭素排出量(2016年度)」
(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

4) 他都市で起こっている変化

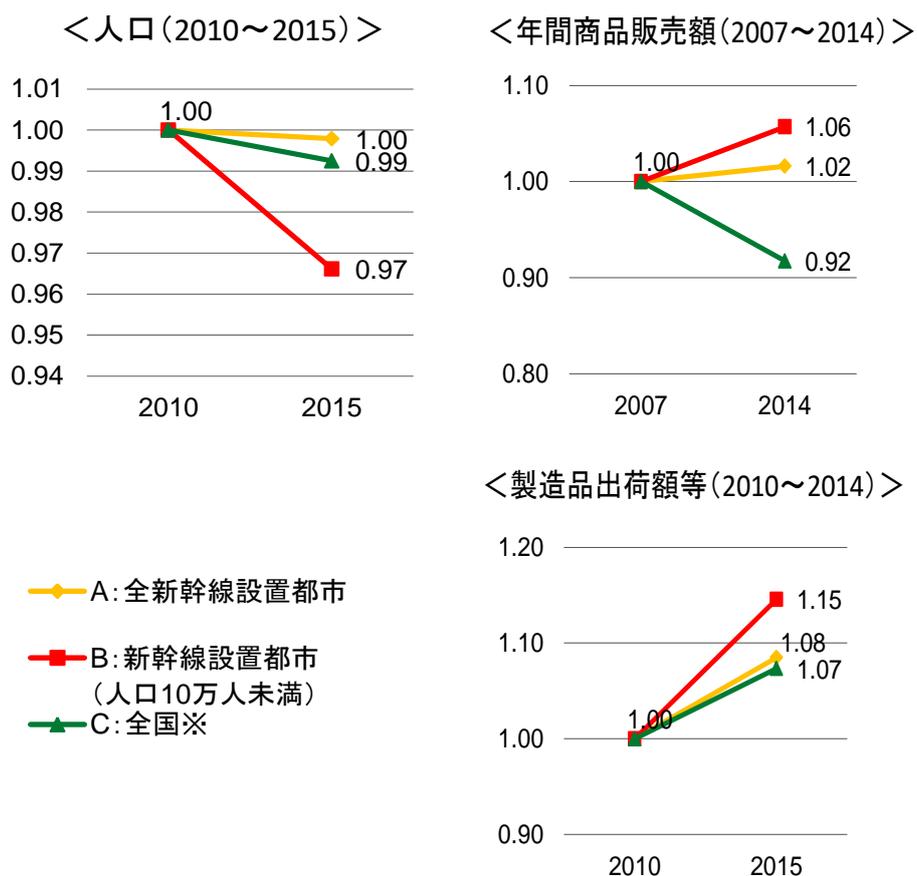
全国の新幹線駅が設置されている都市（自治体）に着目し、近年の人口推移や経済活動（商品販売額、製造品出荷額等）の成長動勢の傾向を把握するとともに、各新幹線設置都市において、新幹線開業前として2000年頃からの新幹線駅周辺エリアにおける事業所数および従業者数の変化を分析しました。

(1) 新幹線駅設置都市の成長動勢

小浜市の人口規模（2015年国勢調査：29,670人）との類似性を踏まえて、人口10万人未満の新幹線駅設置都市グループに着目し、都市の成長動勢を分析しました。

直近の変化の傾向として、人口については、全国平均と比較して減少傾向にあるが、年間商品販売額や製造品出荷額等の都市が稼ぐ力を示す指標については、全国平均以上の増加を示しています。

図表-9 新幹線駅設置都市等における指標（人口、商業、製造業）の推移



※全国には23区、横浜市、大宮市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市といった大都市部の自治体を含む。

出典：総務省「国勢調査」、経済産業省「商業統計」、経済産業省「工業統計」より作成

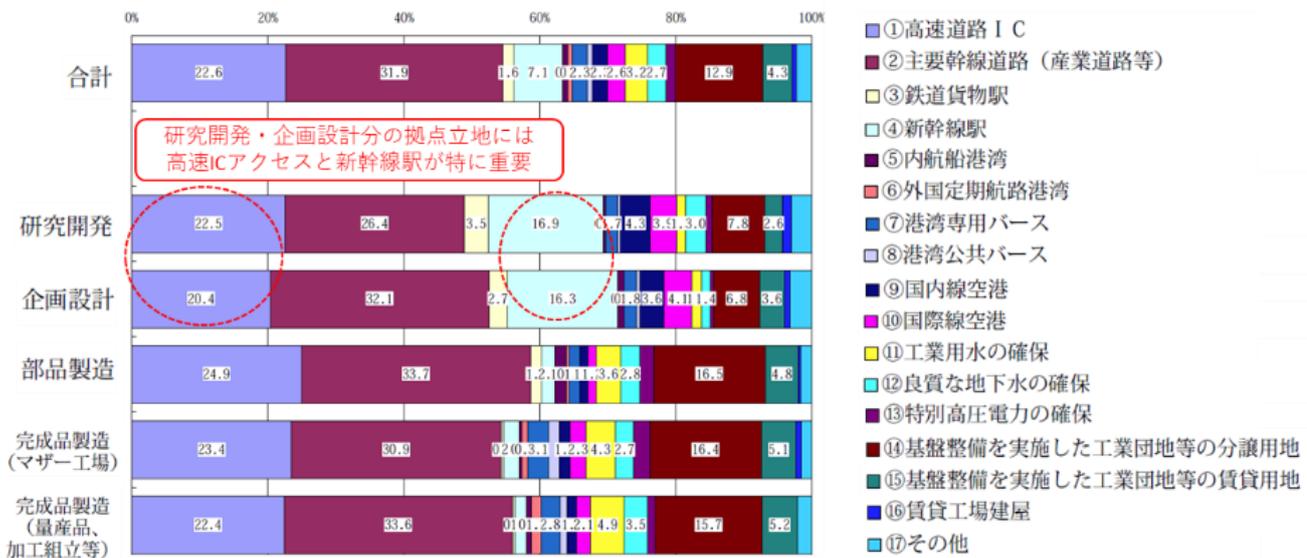
(2) 産業立地動向分析

産業立地動向について、全国の傾向として、国勢調査年である2005年から2010年の間から人口減少に転じていることから、新幹線開業前の比較対象時期として、ピークを迎える直前の国勢調査年である2000年頃を比較検討の基準として産業立地動向を整理しました。

製造業の立地選択に関する既往調査では、企業拠点立地の際、研究開発施設や企画設計部門が高速道路ICと新幹線駅の近接性を重視する傾向があるとされています(図表-10)。

また、2000年以降に新幹線駅が設置された人口10万人未満の都市において、新幹線駅と高速道路ICを備えた都市は、高速道路ICが無い都市と比較して、人口、従業者数、製造品出荷額等の増加率が高い傾向が見られます(図表-11)。

図表-10 工場・研究開発拠点立地の際のインフラ条件



出典：(一社)日本機械工業連合会・(財)日本立地センター「平成18年度我が国製造企業の国内立地選択の要因変化と波及効果に関する調査研究報告書」

図表-11 2000年以降に設置された新幹線駅の都市における指標の比較

開通年次	路線	都道府県	都市名	駅名	人口(人) 2015年 国勢調査	高速IC・ JCT数※	製造品出荷 額等 (2000→ 2015)	年間商品販 売額 (1999→ 2014)	事業所数 (2001→ 2014)	従業者数 (2001→ 2014)	人口 (2000→ 2015)
2002	東北	岩手県	二戸市	二戸駅	27,611	IC:1	(+5%)	(-19%)	(-10%)	(-4%)	(-17%)
2002	東北	岩手県	岩手町	いわて沼宮内駅	13,692	-	(-28%)	(-49%)	(-18%)	(-16%)	(-21%)
2004	上越	埼玉県	本庄市	本庄早稲田駅	77,881	IC:1	(+38%)	(+195%)	(-12%)	(+0%)	(-6%)
2004	九州	熊本県	水俣市	新水俣駅	25,411	-	(-18%)	(-6%)	(-19%)	(-11%)	(-18%)
2004	九州	鹿児島県	出水市	出水駅	53,758	IC:1	(-44%)	(+24%)	(-5%)	(-5%)	(-8%)
2010	東北	青森県	七戸町	七戸十和田駅	15,709	-	(-28%)	(-7%)	(-18%)	(-20%)	(-19%)
2011	九州	熊本県	玉名市	新玉名駅	66,782	-	(-23%)	(-33%)	(-12%)	(-5%)	(-9%)
2011	九州	福岡県	筑後市	筑後船小屋駅	48,339	IC:2※	0%	(+24%)	(-7%)	(+3%)	(+2%)
2011	九州	佐賀県	鳥栖市	新鳥栖駅	72,902	IC:1、JCT:1	(-1%)	(-8%)	(+11%)	(+28%)	(+20%)
2015	北陸	富山県	黒部市	黒部宇奈月温泉駅	40,991	IC:1	(+6%)	(-19%)	(-21%)	(-7%)	(-5%)
2015	北陸	新潟県	糸魚川市	糸魚川駅	44,162	IC:3	(+8%)	(-33%)	(-19%)	(-15%)	(-17%)
2015	北陸	長野県	飯山市	飯山駅	21,438	-	(-26%)	(-17%)	(-16%)	(-12%)	(-19%)
2016	北海道	北海道	北斗市	新函館北斗駅	46,390	-	(-22%)	(-15%)	0%	(+0%)	(-1%)

■：高速道路がある新幹線設置都市を着色。

※高速道路IC・JCT数には、バイパス等のICは含まない。

また、筑後市自体にIC・JCTはないが、筑後船小屋駅から5km圏内に存在するため、それを対象とした。

出典：経済産業省「工業統計」、経済産業省「商業統計」、総務省「経済センサス基礎調査」「事業所企業統計」、総務省「国勢調査」より作成

5) 北陸新幹線開業が小浜市に与えるインパクト

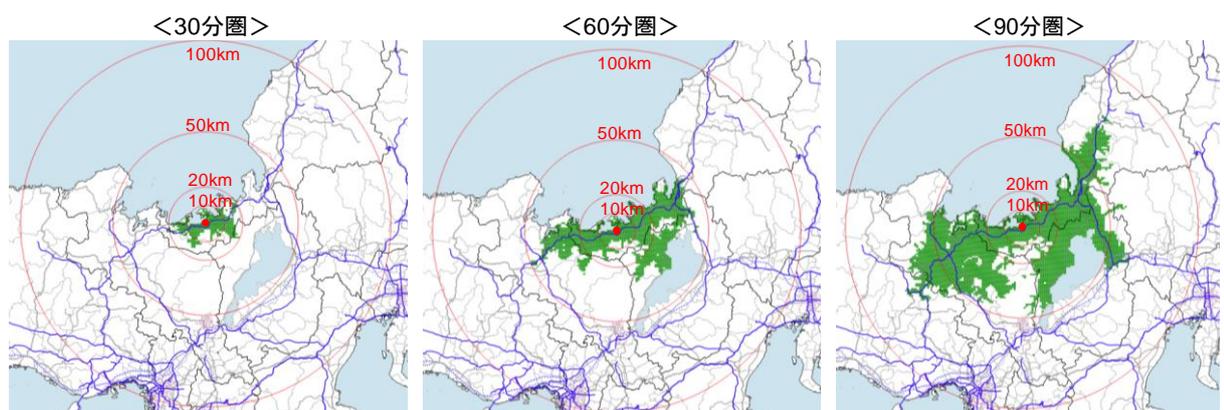
北陸新幹線の開業による小浜市へのインパクトについて、「広域交流圏の移動時間圏域」、「駅乗車人員」の将来見通しについて、現時点で想定される諸条件や既往事例を参考に推計を行いました。

(1) 広域交流に係る移動時間圏域

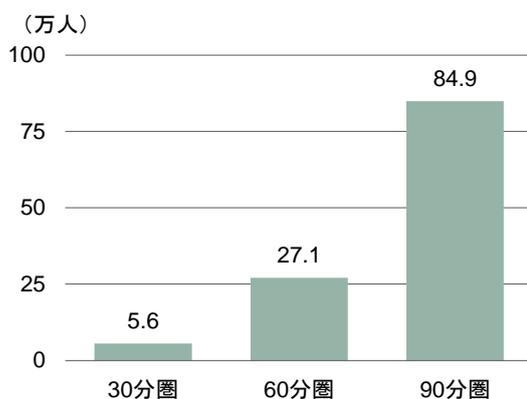
■小浜市を起点とする現状の時間圏

現状において、鉄道および道路を利用した小浜市の30分時間圏人口は5.6万人（2015年国勢調査人口）、60分圏で27.1万人（同上）であり、一般に日帰り旅行圏の指標として広く採用されている90分圏まで拡大すると、大津市や京都市、福井市の一部、長浜市等を含むエリアに拡大しますが、この時間圏域に含まれる人口は100万人未満であり、日帰り観光の商圈としては小規模に留まります。

図表-12 小浜市の現状の移動時間圏域（鉄道・道路）



道路ネットワークは2017年時点



・日帰り旅行圏（90分圏）の根拠：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。

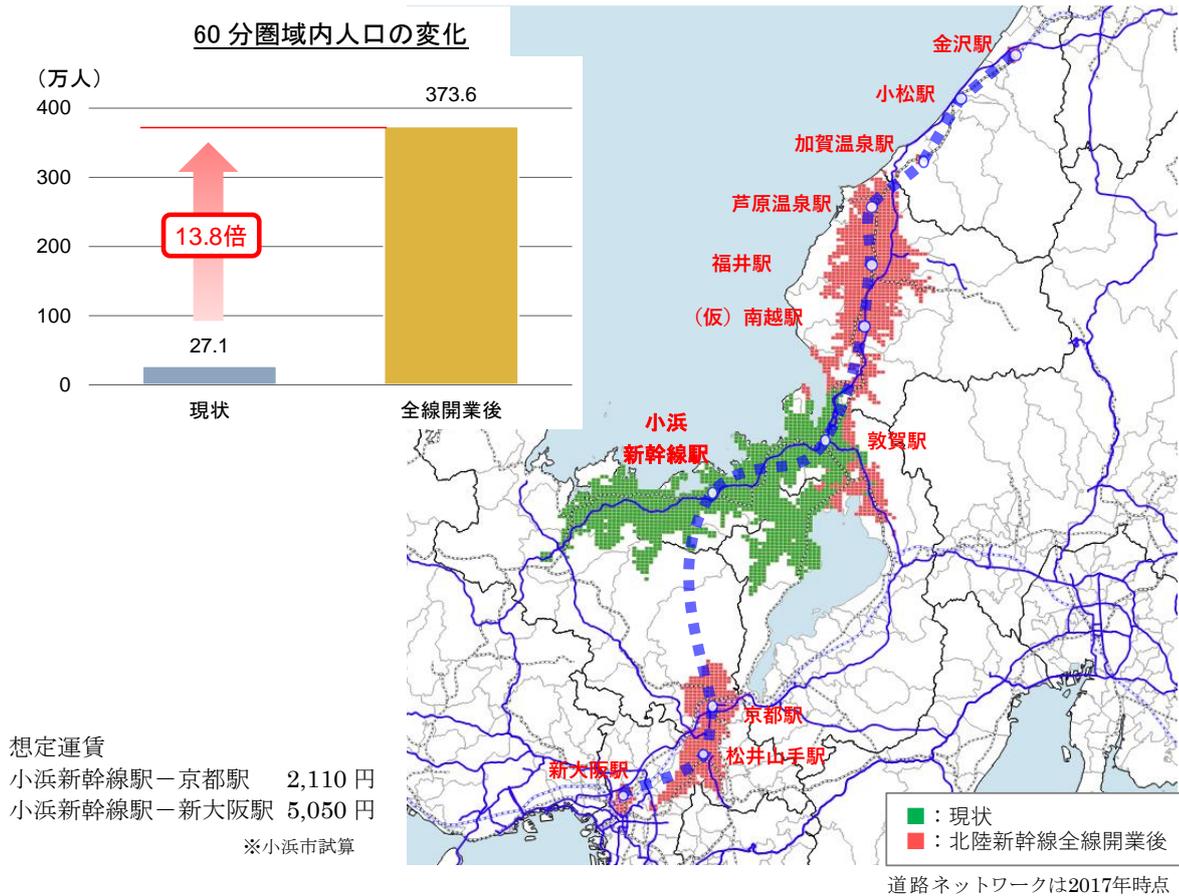
半日行動圏：目的地での滞在時間を60分として、半日（4時間）で往復可能な圏域。すなわち片道90分で到達可能な範囲。

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

■小浜市を起点とする北陸新幹線全線開業後の時間圏

北陸新幹線全線開業後は、金沢駅、福井駅、京都駅、新大阪駅も小浜市の60分圏に含まれるようになり、これにより小浜市の60分圏人口は374万人（2015年国勢調査）と大幅な拡大が見込まれ、現状の27.1万人に対して13.8倍に増加します。

図表-13 小浜市の北陸新幹線全線開業後の移動時間圏域〔60分圏域〕（鉄道・道路）



・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

小浜新幹線駅—京都駅：19分、小浜新幹線駅—新大阪駅：38分、小浜新幹線駅—敦賀駅：9分、小浜新幹線駅—(仮)南越駅：26分、小浜新幹線駅—福井駅：21分、小浜新幹線駅—芦原温泉駅：39分 以上、福井県「北陸新幹線レポート」より

小浜新幹線駅—金沢：42分 石川県「北陸新幹線 HP」より

その他の駅 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。

小浜新幹線駅—松井山手駅（想定）：29分

小浜新幹線駅—加賀温泉駅：44分

小浜新幹線駅—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

出典：技研商事インターナショナル(株)「国勢調査3次メッシュ(2015年)」、技研商事インターナショナル(株)「Market Analyzer」、福井県「北陸新幹線レポート(2017.5)」、金沢県「北陸新幹線 HP」より作成

(2) 駅乗車人員の試算

北陸新幹線の開業によって、小浜市に設置される駅乗車人員（利用者数）の見通しについて、北陸新幹線の駅別乗車人員の実績と、新幹線駅が設置された自治体の総人口との関係に基づき概算推計を行いました。

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（社会経済規模を示す代理指標）との比率を整理すると、自治体の人口に対する北陸新幹線乗車人員の比率は、極端に比率が高い軽井沢駅を除くと、数パーセント（1～5%）の規模です。また、小浜市に設置される新幹線駅は京都駅の次に位置しており、速達型の「かがやき」が停車しない状況も想定されるため、現行で「かがやき」が停車しない駅を対象を絞り、そのうち、新幹線利用の乗車人員が明確な駅に着目した人口と駅乗車人員との比率は1.7%（軽井沢駅を除く）でした。小浜市の将来人口ビジョンにおける将来人口にこの比率を乗じると、小浜市に設置される新幹線駅の乗車人員は、約400人/日の規模と見込まれます。しかし、近接する大都市と劇的に所要時間が短縮することから、北近畿を含む広大な駅勢圏を有すると想定されるため、乗車人員はこれより多くなることも考えられます。

図表-14 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係分析

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
				※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%	
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%	
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%	
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%	
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%	
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%	
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%	
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%	
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%	
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%	★

(注意) 駅別1日平均乗車人数について、一部の駅は、在来線利用も含まれており、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。

出典：【駅別1日平均乗車人数(2016年)】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より、JR西日本発表の数値として報道された情報を整理）。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「2015(平成27)年国勢調査」

図表-15 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人口の比率

※北陸新幹線のかがやきが停車しない駅	乗車人員と人口(2015年国勢調査)の比率	
	軽井沢駅を含む	軽井沢駅を含まない
新幹線利用が明確な駅 (新高岡、黒部宇奈月温泉、上越妙高、飯山、上田、佐久平、軽井沢、安中榛名)	3.9% (最大19.3%、最小0.5%)	1.7% (最大2.6%、最小0.5%)
上越新幹線・東北新幹線の乗り入れを除く駅 (新高岡、黒部宇奈月温泉、糸魚川、上越妙高、飯山、上田、佐久平、軽井沢、安中榛名)	3.6% (最大19.3%、最小0.5%)	1.6% (最大2.6%、最小0.5%)

(注) 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。

(3) 新幹線開業による小浜市の地域構造の変化

北陸新幹線の全線開業による小浜市の地域構造の変化は、下記のことが考えられます。

■国内外との交流の玄関口

北陸新幹線全線開業により、東海道新幹線などと併せた大環状広域ルートの中において、小浜新幹線駅は関西から日本海側に入って最初の新幹線駅で、関東と直接つながる日本海側の最西端の新幹線駅になります。新幹線を通じた人の交流は、大幅な時間短縮となる関西方面だけでなく、首都圏方面、さらには北近畿から山陰方面にまで及ぶことが考えられます。

さらに、関西国際空港、大阪国際空港、小松空港をはじめとした空港が新幹線沿線諸都市には立地しており、小浜新幹線駅勢圏の飛行機を利用した交通アクセスが向上するため、小浜新幹線駅は全国および世界との交流にも利用されることが想定されます。

これらのことから、小浜市は、新幹線開業による新たな交流の形成によって、日本海側の玄関口としての役割を果たすことが期待されます。

■関西・北陸をはじめとした近隣地域と一体となった発展

北陸新幹線全線開業により、新幹線沿線諸都市を中心に移動時間が短縮され、生活圏が大きく広がります。古くから強いつながりのある関西や北陸が通勤通学圏となることから、これらの地域は日常生活での往来が可能となり、これらの地域と一体となった発展が期待されます。

さらに、北信越の新幹線沿線諸都市と直結することから、各都市が産業や観光などの強みを活かした連携の向上による、日本海エリアの連結都市群の新たな魅力創出が期待されます。

■市内の都市構造の変化

北陸新幹線全線開業により設置される新駅は、中心市街地を形成する JR 小浜線小浜駅と離れた東小浜附近に立地することが見込まれ、2つの玄関口を有することとなることから、それぞれの立地特性に応じた機能が求められます。

小浜新幹線駅は、国内外との交流の玄関口としての役割を果たすことが想定され、一方の JR 小浜線小浜駅は小浜市中心市街地の玄関口としての役割を果たすことが想定されます。

2. 小浜市を取り巻く情勢

1) 小浜市の概要

小浜市は、京都の真北で、若狭地方の中央に位置しています。日本海側唯一の大規模リアス海岸である若狭湾に面した自然豊かな地域で、古くから御食国として海産物や塩など豊富な食材を都に運び、都の食文化を支えてきました。

また、都に近く良港を有した若狭地方は、日本海側諸国とつながる海の道と、都へつながる陸の道が結節する最大の拠点で、日本の玄関口として栄えました。

このような若狭と都をつなぐ街道群は、食材や北前船から陸揚げされた物資だけでなく、人・文化を運ぶ交流の道でもありました。朝廷や貴族との結びつきから始まった都との交流は、鯖街道の往来を通じて市民生活と結び付き、街道沿いには社寺・町並み・民俗文化財などによる全国にも稀有なほど多彩で密度の高い往来文化遺産群を形成しており、2015年に「御食国若狭と鯖街道」が、そして2018年に「北前船寄港地・船主集落」が日本遺産に認定されています。

かつて「京は遠ても18里」と言われた古の道のりは、将来の北陸新幹線全線開業によって「京は近くて19分」となるなど、本市の交通は劇的に向上し、新たな変化がもたらされます。

【コラム】往来交流の思い出

小浜市は、古くから往来によって人・モノ・文化が運ばれ、発展してきたまちです。そして、往来交流は市民の日々の生活の中にもみられ、市民の記憶にも残されています。下記は、小浜市内にお住まいの方に伺った昭和30年～40年頃のお話です。当時は、サトウリ(里売り)の物々交換にみられるように、他のまちとの往来交流によって生活を成り立たせていた人々の暮らしがうかがえます。

【オーラルヒストリー】

当時、米が十分に穫れない漁村に住んでいて、農村に行って海の物と交換して手に入れていました。このように海産物を農作物と交換することをサトウリといいます。高校生のとき、家族からサトウリを頼まれ、上中町(現若狭町)に出かけていました。

朝は6時代のバスで出発し、帰りはたいてい歩きでした。サトウに着くと、まず「ワラジヌギ」(草鞋脱ぎ)という休憩所の農家を訪ねます。ワラジヌギで、ご飯を食べて休憩させてもらったのち、「得意」の農家に向かうのが習慣でした。アオリイカの塩辛を細長いフタつきの樽にいれてサトウを歩きました。農家の力仕事には塩分が必要で、塩辛のように塩分が多い食べ物は貴重でした。農家は、塩辛をご飯にのせて食べていたそうです。交換する農作物には野菜や果物もありましたが、ほとんどが米でした。

家に嫁いだ女性も、サトウリに出かけていました。扱う品物はワカメや、へしこ、なれずしで、米と物々交換しました。生ものを扱うことはなく、すべて焼くか干したものでした。なれずしの場合、一本を米一升と交換していました。その他の焼き物や干物は、家族の人数に応じて、その場で天秤ばかりを使って量り売りしていました。

■若狭湾

日本海側唯一の大規模リアス海岸で、寒流と暖流がぶつかる良い漁場です。長さ6キロに広がる「蘇洞門（そとも）」は、アメリカCNNが選んだ「日本の最も美しい場所34選」に選定されています。多様性に富んだ美しい海岸は、世界に誇れる景観です。



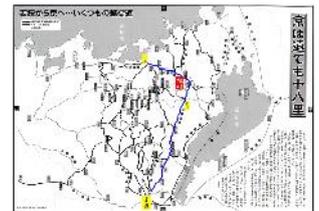
■食の歴史（御食国）

小浜を中心とする若狭地方は、古くから朝廷に塩や海産物などを恒常的に献上していた御食国です。天皇をはじめ歴史上の重要な人物が食した「若狭の美物（うましもの）」を現代においてもいただくことができる地域です。



■鯖街道

若狭おばまから京都への道は、総称して鯖街道と呼ばれている。若狭湾で水揚げされ、一塩され運ばれた鯖は、京都のハレの日には欠かせない「鯖寿司」という日本を代表する食文化に繋がりました。「若狭の美物」は、鯖街道を通じて運ばれ、京都の食文化を支え続けてきました。



■往来文化遺産群

若狭は、大陸と都をつなぐ最大の拠点となった地であり、食材のみならず、様々な物資や人、文化の往来がありました。その往来により、港、城下町、宿場町が栄え、社寺・街並み・民俗文化財など全国的にも稀有なほど多彩で密度の高い往来文化遺産群が今も息づいています。



■食のまちづくり

小浜市は、全国に先駆けて、食のまちづくりを展開してきました。就学前の子どもを対象に料理を通して「食べることは命をいただくこと」を教えるキッズ・キッチン等の取り組みは、ミラノ国際博覧会でも高く評価されました。食の大切さを学ぶ漁村集落での体験には、県外の小中学校が教育旅行で訪れています。



2) 小浜市の強みと弱み

既存の市民アンケート調査結果および2018(H30)年度に実施したWEBアンケート調査結果に基づく大都市住民の意向や、統計データやヒアリング調査等の分析を通じて、「移住定住」および「観光誘客・交流拡大」に関する小浜市の強み・弱みを整理しました。

(1) 移住定住面に関する調査

まずアンケート調査結果によると、市民が誇りに思う小浜市と大都市圏の住民がイメージする小浜市は、「海」「自然」「海産物」「食」で一致し、頻出キーワードとなります。また、近隣する大都市（京都、大阪）の住民の半数弱が、小浜市を移住や二地域居住[※]先の検討候補地として肯定的に考えたことがあると回答（図表-18）しており、その理由は「スローライフを実現したいから」、「食べ物や水・空気が美味しいから」という点が挙げられています。従って、小浜市の強みは【自然や食が豊かでスローな暮らしを実現できる点】にあります。

一方で、移住定住面における小浜市の「弱み」として、【交通の不便さ】、【日常生活の不便さ】を挙げる割合が市民および近接する大都市住民ともに高い傾向にあります。また、近接する大都市住民の小浜市への移住や二地域居住の不安について、【働き口の確保・給料が下がる可能性】を懸念する声が多く（図表-19）、市内においても、進学就職時に転出しその後人口が回復できていない状況（図表-20）がみられます。したがって、移住定住先としての魅力向上のために、【交通利便性の向上】、【就業機会の拡充】、【多様な働き方】、【中心市街地の活性化】の実現が重要な取組課題となります。

また、世帯収入および生活コストについて、全国や近隣する大都市と比較すると（図表-21）、小浜市の「強み」は、【不動産取引価格が安価であり、持ち家として大きな住宅を保有しやすい点】にあります。その反面、「弱み」は、全国平均や近隣する大都市と比較して、【所得額が2割程度低いこと】、【人口あたりの医師数など医療面における充実度が低いこと】などが挙げられます。

図表-16 【移住定住面】アンケート調査等から整理した小浜市の強み・弱みまとめ

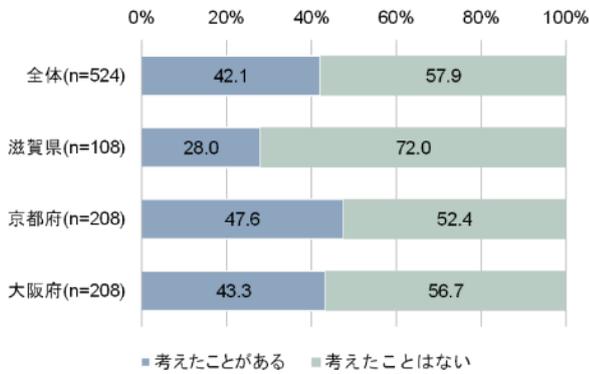
強み	弱み
<ul style="list-style-type: none"> ・市民にとって誇りである「海」や「食」の豊かさ ・海、歴史、文化が一体となったゆったりとした日常を感じる風景・雰囲気 ・子育て環境や食のまちづくりへの評価の高さ ・地価が廉価で持ち家を持ちやすい環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・希望する職種、スキルを活かせる仕事の不足 ・比較的低水準な給与水準 ・市内の公共交通の利便性の低さ ・近隣都市への公共交通の利便性の低さ ・医療面等、日常生活の不安 ・中心市街地の活力低下

※ 二地域居住：都市部と地方部に2つの拠点をもち生活するライフスタイル

図表-17 移住・定住面における小浜市の強み・弱みの個別整理表

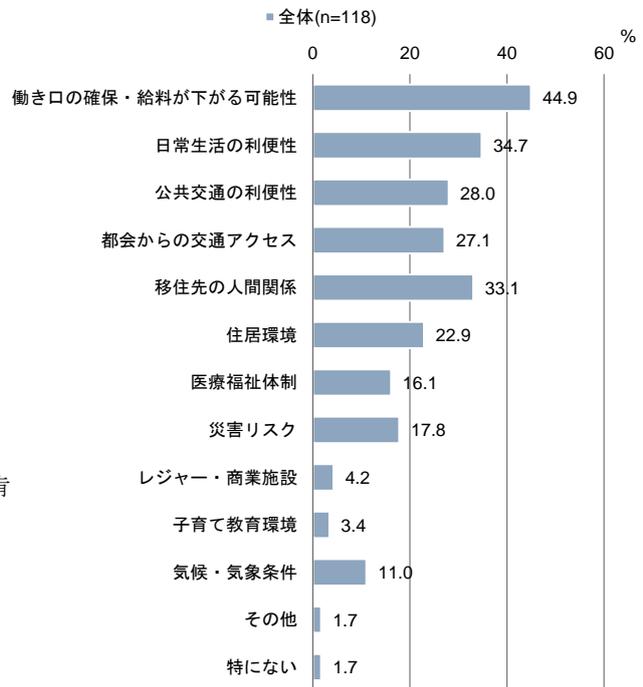
調査名	強み	弱み
<p>既存調査結果 総括</p> <p>(小浜市総合戦略における人口抑制に向けた課題把握)</p> <p>小浜市民アンケート(2015年1月～2月) 市内学生アンケート(2015年6月) 転入者/転出者アンケート(2015年3～4月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○小浜市民の誇り、市外からみた小浜市の良いところとして、“海”、“海産物”、“食”、“自然環境”が共通のキーワードとして頻出。 ○その他、歴史、文化、伝統という、古代より栄えた小浜市ならではの環境(財産)が掛け合わせり、小浜市の魅力を形成。 ○住民の人情、治安がよい、教育環境がよい、など、“人”の良さが感じられる状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ○市内生活において交通面の不便さが、小浜市の弱みとして上位。 ○転出の大きなタイミングとなる就職において、希望する職種、企業がない、企業の新規進出が乏しいとの回答が目立つ。 [就職先の不足、学んだ技術・知識を發揮できる産業の不足、求人と求職の職種のギャップが大きい、新卒採用の減少 等] ○日常生活の不便さを挙げる回答も多い。 ○交通面のほか、中心市街地の低迷、経済活力の活性化の必要性を挙げる声が多い。 ○女性にとっての住みやすさに配慮する必要がある。
<p>近接する大都市住民アンケート</p> <p>(京都、大阪、滋賀)</p> <p>【調査目的】 小浜のイメージ、観光での訪問動向・嗜好、将来的な移住・定住の意向の把握</p> <p>【回答者属性】 ・大阪府・京都府・滋賀県在住者 ・20歳以上 ・「小浜市に過去5年に2回以上小浜市に観光で訪れたことがある」という条件で、あらかじめ抽出した上で調査を実施。</p> <p>【調査手法】 WEBモニターアンケート(2019.2)</p> <p>【回収数】 ・合計524サンプル(大阪208、京都208、滋賀108 男女比 1:1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○小浜市のイメージとして、「美しい自然、海と緑」、「新鮮な海産物や伝統の味」に特化。 ○近隣する大都市圏である「京都」「大阪」の住民の約半数(5割弱)は、小浜市を移住/二地域居住先として、検討候補になり得る。 ○「スローライフを実現」、「食べ物や水・空気が美味しい」が、小浜市を移住/二地域居住先として関心を抱く理由の上位に位置する。 ○一般的な移住/二地域居住の条件として、「仕事がある」以外に、「海が見える自然環境」を上げる回答が1割以上存在。 	<ul style="list-style-type: none"> *一般的な居住地の選択要因として、「仕事がある(自分のスキル、経験を活かせる)(正規雇用)」ことを条件とする割合が高い。 ○小浜市への移住/二地域居住に対する不安として「働き口の確保・給料が下がる可能性」を挙げる声が多く、半数弱存在。 ○小浜市への移住/二地域居住に対する不安として、「日常生活の利便性」、「移住先の人間関係」を挙げる回答割合が高い傾向。
<p>世帯収入・生活コスト分析</p> <p>統計データ等をもとに小浜市(一部は福井県)と全国および近隣する大都市(京都、大阪)の水準を比較</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○小浜市の不動産取引価格(宅地)が安価であり、全国平均の3分の1、京都市や大阪市の約10分の1程度の水準。 ○小浜市は1住宅あたりの面積が大きく、近隣する大都市に比べて広い居住環境を実現。(全国平均の1.4倍、京都市の1.7倍、大阪市の2倍の大きさ) ○小浜市の持ち家率は高く、住宅資産形成を行いやすい。全国平均の1.2倍、京都市の1.5倍、大阪市の1.8倍 	<ul style="list-style-type: none"> ○小浜市の納税義務者1人あたりの課税対象所得額は、全国平均、近隣する大都市(京都、大阪)の後塵を拝す。 ○福井県の家具家事用品(家庭耐久財、家事用消耗品)の物価は全国都道府県の中でも高い水準。 ○小浜市の人口あたり医師数など医療面の充実度は近隣する大都市(京都、大阪)よりも低水準。

図表- 18 移住、2地域居住の候補先としての小浜市の位置づけ



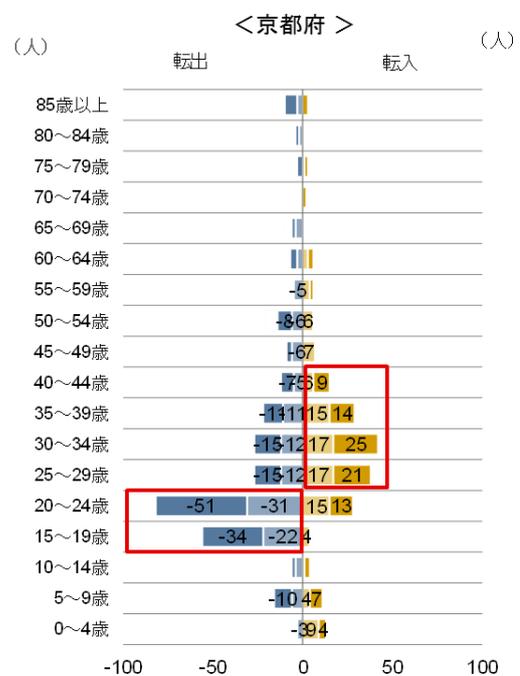
※「移住先や2地域居住先の候補地として、小浜市を肯定的に考えたことがありますか。」に対する回答

図表- 19 小浜市への移住、2地域居住への不安、懸念事項



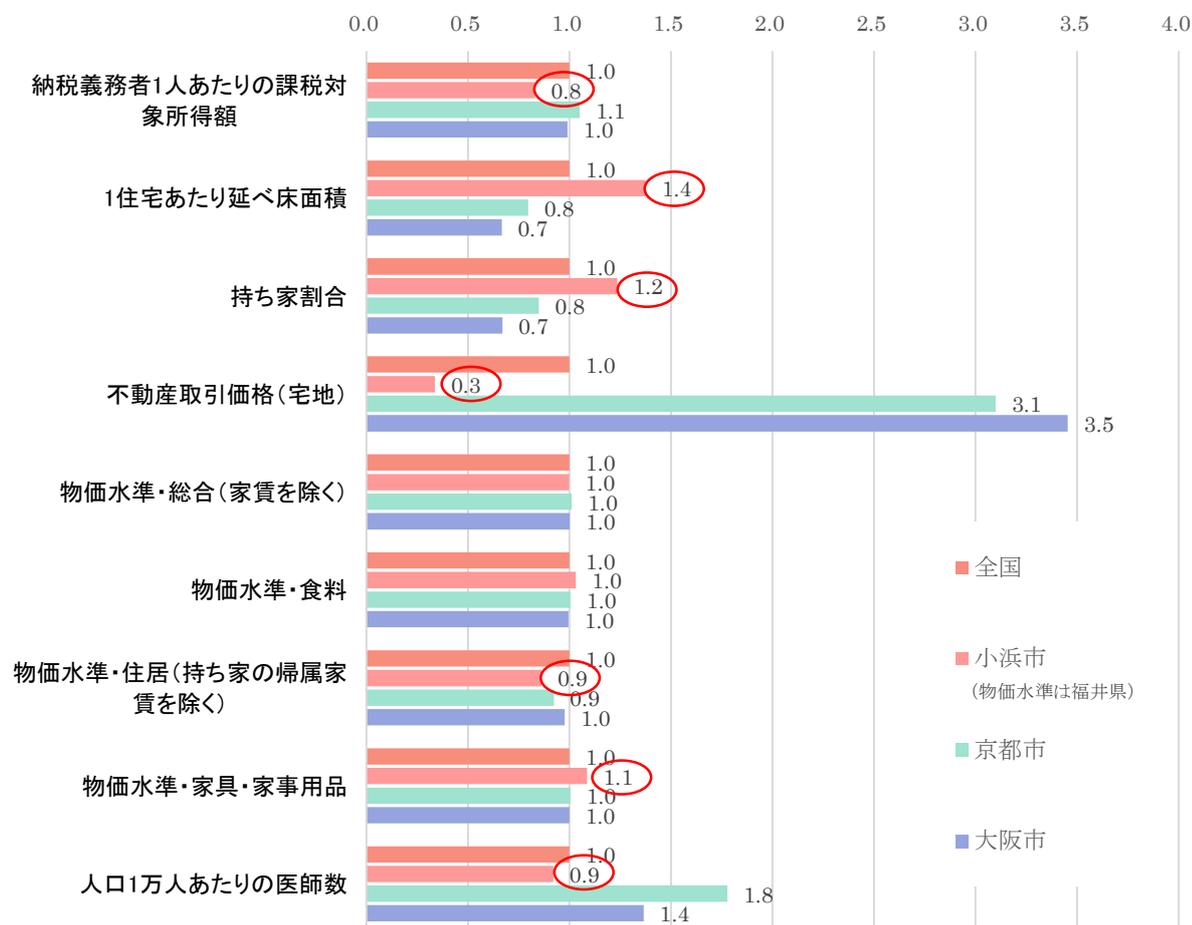
図表- 20 小浜市の人口転出・転入の状況 (2015年)

(左：都道府県別、右：京都府との年代別)



出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数に関する調査」より作成

図表-21 世帯収入・生活コストの比較（全国平均を1とした比較）



	単位	全国	小浜市 (※福井県)	京都市	大阪市
納税義務者1人あたりの課税対象所得額	千円/人・年	3,349	2,769	3,527	3,317
1住宅あたり延べ床面積	m ² /1住宅	94.42	129.88	75.19	62.92
持ち家割合	%	61.7%	76.2%	52.4%	41.3%
不動産取引価格(宅地)	円/m ²	79,648	26,896	246,851	275,150
物価水準※・総合(家賃を除く)	全国=100	100	99.8*	101.1	100.1
物価水準※・食料	全国=100	100	103.1*	100.5	99.4
物価水準※・住居(持ち家の帰属家賃を除く)	全国=100	100	86.2*	92.3	97.6
物価水準※・家具・家事用品	全国=100	100	108.7*	100.4	99.9
人口1万人あたりの医師数	人/人口1万人	25.2	23.2	44.8	34.4

出典：総務省「平成29年度市町村税課税状況等の調」、総務省「平成25年住宅・土地統計調査」、国土交通省「不動産取引価格情報」、総務省「平成28年小売物価統計調査（構造編）」

(2) 観光誘客・交流拡大に関する調査

市民が誇りに感じるものとして「新鮮な海産物や伝統の味」「美しい自然、緑と海」が上位に挙げられます。一方、近接する大都市（大阪府、京都府、滋賀県）の住民の小浜市への訪問動機では「海を見たい・海に行きたい」との回答が多く(図表-24)、小浜市への再訪理由として「地元でとれた新鮮な海産物を食べること」の回答が多く(図表-25)なっています。このことから、小浜市の「強み」は、【食】と【海】に関するコンテンツであると考えられます。

加えて、旅行事業者へのヒアリング調査からは、【鯖街道にいきづく「鯖」の食文化】、【美味しい食、海のみしさ】、【伝統文化を継承する職人】、【ゆっくりのんびり街歩きが出来る雰囲気】、【魅力的な飲食店】等が、他地域との差異化を図ることができる小浜市の特徴であると指摘されています。また、訪日外国人消費動向調査からも、欧米豪からの訪日外国人が興味を抱く【日本の歴史・伝統文化体験】、【日本の日常生活】については、小浜市で体験が可能であり、これらのターゲットに対して訴求力のあるコンテンツを有しています。

また、道の駅「若狭おばま」における対面アンケート調査では、小浜市の「強み」は、夏期シーズンにおける【海のアクティビティ】および舞鶴若狭自動車道全線開業による【京阪神地域とのアクセス性の良さ】が浮かび上がりました。

一方で、小浜市の観光面における「弱み」は、【冬期には来客が減少】(図表-27.28)し、通年で安定的な集客が実現できていないことに加え、【自然、食、寺社などの魅力を伝える体験や人材】や【宿泊施設の施設数(客室数)およびニーズに合った機能を有した宿泊施設等】の不足により、十分に宿泊客を取り込めていないことが挙げられています。また、外国人旅行者に対しては、訪日旅行における福井県の訪問率の低さに加え、【英語に対応した施設や人材の不足】により、魅力を十分に伝え切れていない可能性があります。

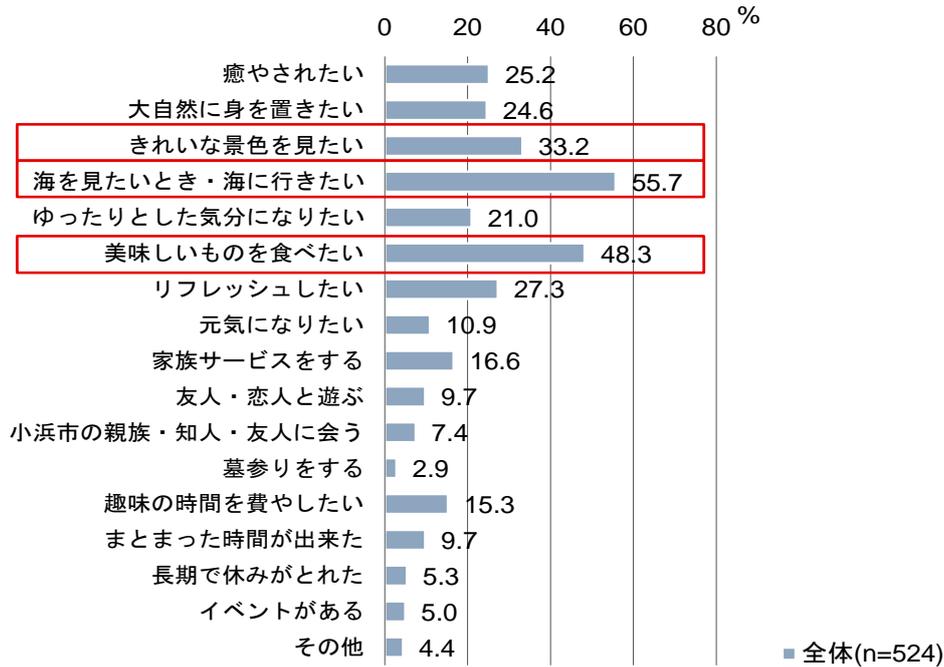
図表-22 【観光誘客・交流拡大】アンケート調査から整理した小浜市の強み・弱みまとめ

強み	弱み
<ul style="list-style-type: none"> ・リピート動機となる海産物を中心とした「食」 ・来訪動機となる「海の景観やアクティビティ」 ・市民にとっても、「海」や「食」が誇り ・海、歴史、文化が一体となったゆったりとした日常を感じる雰囲気 ・鯖街道に息づく、都(京都・奈良)とのつながり ・外国人旅行者が求める歴史、文化、体験を有する ・「鯖のまち」としての知名度の高さ ・海の体験を活かした教育旅行の受け皿 	<ul style="list-style-type: none"> ・冬季の観光客の大きな落ち込み ・外国人旅行者の低調な認知度および来訪者数 ・ガイドやサイン等における外国語対応 ・宿泊施設等の外国人や近年のニーズへの対応 ・公共交通の利便性の低さ ・「食」以外のコンテンツの注目度が低い ・小浜の食を伝えるシンボリックな店舗の不足 ・文化、街並み、寺社等の魅力を伝える人材不足

図表-23 観光誘客・交流拡大に関する小浜市の強み・弱みの個別整理票

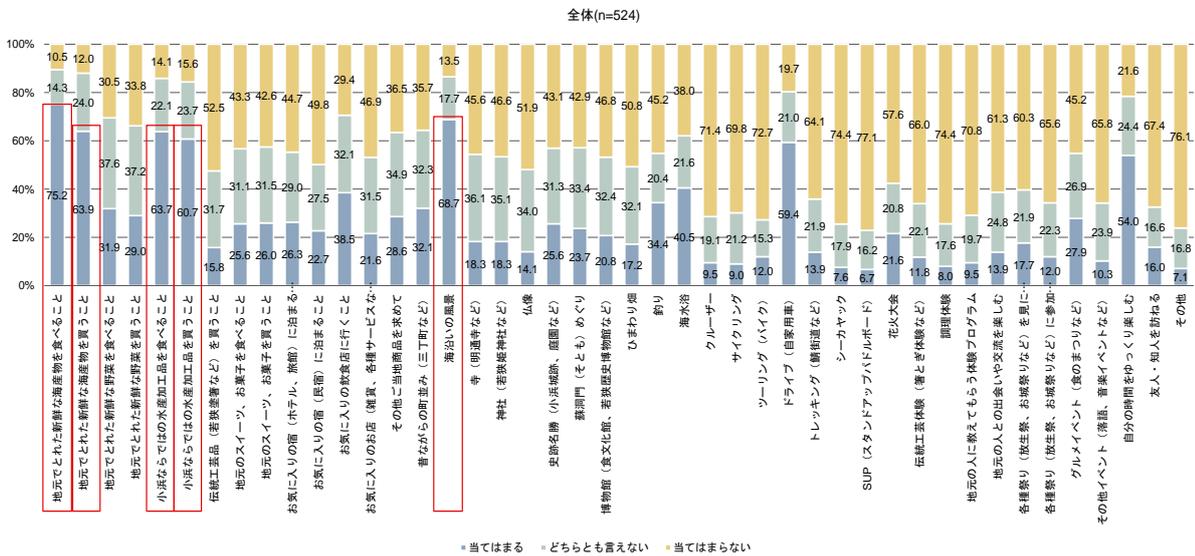
調査名	強み	弱み
既存調査結果 (小浜市総合戦略における人口抑制に向けた課題把握) 小浜市民アンケート(2015年1月)、 転入者/転出者アンケート(2015年3~4月) (道の駅対面アンケート調査) 2013年 4月 119件、7月 121件、 10月 120件 2014年 5月 180件、7月 150件、 10月 150件 2016年 5月 150件、8月 150件、 10月 150件 2017年 5月 100件、8月 100件、 10月 100件、11月 100件	○夏期シーズンにおける海アクティビティの人気の高い ○舞鶴若狭自動車道全線開業による京阪神地域とのアクセス性に優れる ○「新鮮な海産物や伝統の味」、「美しい自然、緑と海」、「豊かな歴史、文化財」に対して、市民が誇りを持っている ○離れてもまた住みたい理由として「自然環境が良い」が選ばれる	○冬期、来訪客数が落ち込む
ヒアリング調査結果 国内旅行および訪日外国人旅行者の旅行商品を取り扱う旅行会社へのヒアリング	○鯖街道にいきづく「鯖」の食文化を有する ○美味しい食、海の美しさ、伝統文化を継承する職人、ゆっくりのんびり街歩きが出来る雰囲気、魅力的な飲食店を有する ○京都、滋賀から近接しており、広域的な交流圏の形成が可能	○宿泊施設の数および機能が不十分 ○宿泊施設の洋式対応が不十分 ○英語対応できる施設、人材の不足 ○自然、食、寺社などの魅力を伝える体験や人材の充実
統計調査結果 総括 (国内旅行の動向) 宿泊旅行統計調査	○福井県は、日帰りでの一人あたり旅行消費単価は高い水準。	○福井県の宿泊の一人あたりの旅行消費単価は、他の都道府県と比べて低い ○日帰り、宿泊ともに、福井県を訪れる旅行者数および旅行消費額は他の都道府県と比較して低調
統計調査結果 総括 (訪日外国人の動向) 訪日外国人消費動向調査、宿泊旅行統計調査、JNTO 訪日外客数、日本政府観光局	○小浜は、欧米人が興味を持つ「日本の歴史・伝統文化体験」、「日本の日常生活」を体験出来るコンテンツを有する	○訪日旅行における福井県の訪問率が低く(全都道府県中 46 位)、消費額も低い状況
WEB アンケート調査 (満足度調査) 調査詳細は、別表 17 の調査に同じ。	○「地元でとれた新鮮な海産物を食べる・買うこと」、「海沿いの風景」、「小浜ならではの水産加工品を食べる・買うこと」が求められる ○「釣り」、「海水浴」の人気の高い	○食以外のコンテンツの注目度が低い
総括	○ターゲットの絞り込み 国内・・・関西圏(京阪神地域)からの呼び込み 海外・・・ゆっくりと旅をする欧州人(オランダ人、フランス人、イスラエル人)等 ○コンテンツを絞り込んだプロモーション戦略・・・「食」の売り込み、特に認知度が高い「鯖」を中心としたイメージ醸成 ○広域連携での誘客促進(京都北部、滋賀県北部、若狭湾エリアの連携)	

図表-24 小浜市への訪問動機



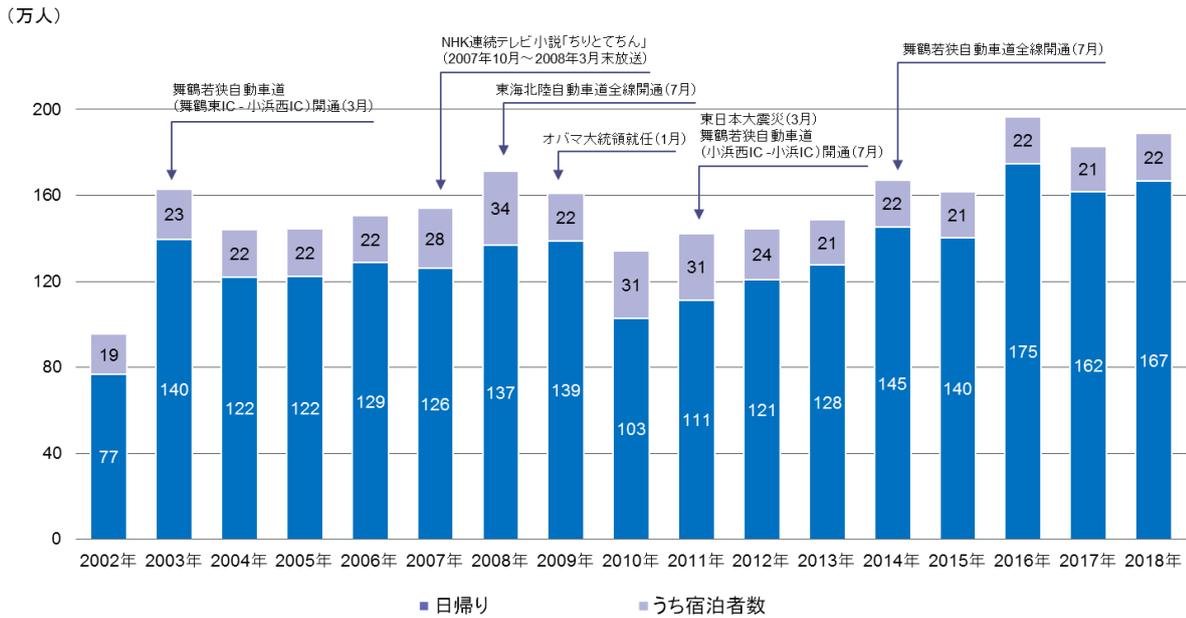
出典：小浜市来訪経験者に対するインターネットアンケート調査（2019.2）

図表-25 小浜市に求めるもの

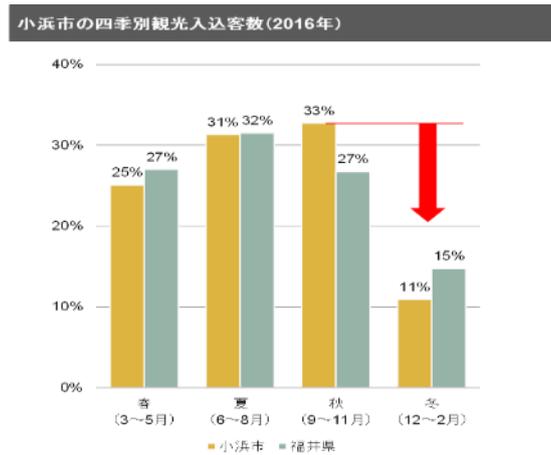


出典：小浜市来訪経験者に対するインターネットアンケート調査（2019.2）

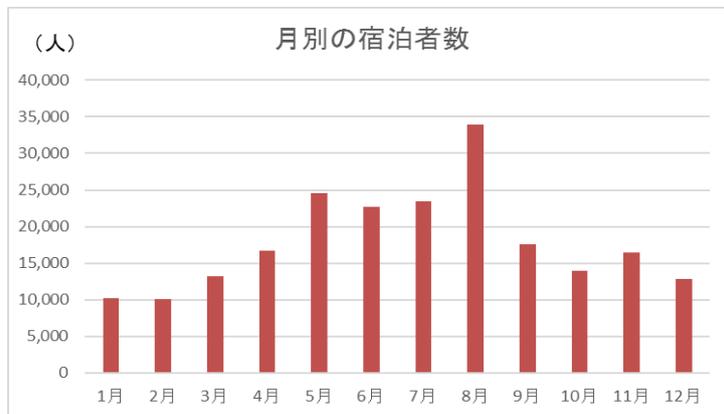
図表- 26 小浜市の観光入込客数の推移



図表- 27 小浜市の季節別の観光入込客数



図表- 28 小浜市の月別の宿泊者数



3) 全国的な情勢

小浜市を取り巻く情勢について、「暮らし方、働き方に関する動向」と「旅行に関する動向」に関する全国的な情勢から考察します。

(1) 暮らし方・働き方に関する動向

都市住民の農山漁村等地方への移住希望は、いずれの年代においても増加しており（図表-29）、地方での暮らしに対する注目の高まりがうかがえます。また、地方移住希望者にとっての今後住みたい地方の魅力としては「都市圏からの近さ」と「豊富な自然環境」を回答する割合が高く（図表-30）なっています。今後の人口減少社会において、都市と農山漁村の共生・互恵関係を維持するためには、都市と地方を活発に交流する関係人口*など、多様な人のネットワークによる地域の活性化の重要性が指摘されており、若者の地域志向の広がりがみられています。

働き方の観点では、近年、ICT技術を活用した「時間や場所に依らない自由な働き方」に関する環境整備や取組みが積極的に進められており、企業のテレワークの導入率は緩やかに増加傾向にあります（図表-32）。

情報通信白書（平成30年版）でも「多様な人々が働きやすい環境を整備することは、個人の生産性をより高め、一人あたりの所得を増加させることにもつながるため、人口減少社会における持続的な成長にも貢献する」可能性が示されており、地方での働きやすさだけでなく、女性・高齢者の働きやすさや、人手不足を背景とした、一定の技能と日本語能力を有する外国人の就労の受け入れを加速させるものと見込まれています。

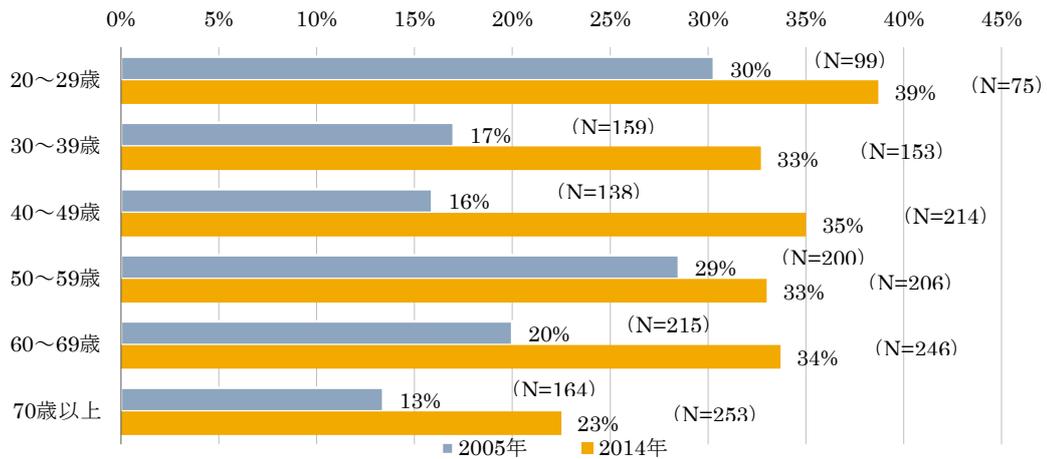
さらに、第4次産業革命を支えるAI*やロボット、IoTやビッグデータ分析等 ICT技術の進歩（図表-33）は、自動運転やスマート家電など新たな製品・サービスを創出し、働き方やライフスタイルの変化、豊かで質の高い生活の実現の原動力になることが期待されています。

国の第5期科学技術基本計画で提唱された society5.0（図表-34）では、ICTの進化やネットワーク化を取り込んだ「超スマート社会」を未来社会として示しており、「必要なもの・サービスを、必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供し、社会の様々なニーズにきめ細かに対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といった様々な違いを乗り越え、生き活きと快適に暮らすことのできる社会」の実現が期待されます。

「2030年展望と改革タスクフォース報告書(平成29年1月25日)」において、2030年の目指すべき経済社会の実現に当たっては、人口減少や高齢化が進む中、1) 高い人材力と適材適所での活用、2) Society 5.0 を先導するイノベーション、3) 交流・多様性をもたらすグローバル化、4) 国内外の競争、特に国内的には頑張るものが報われることとともに、世界的には自由貿易投資体制の拡大といった成長のための原動力を十分に活用することが必要であると、述べられている。

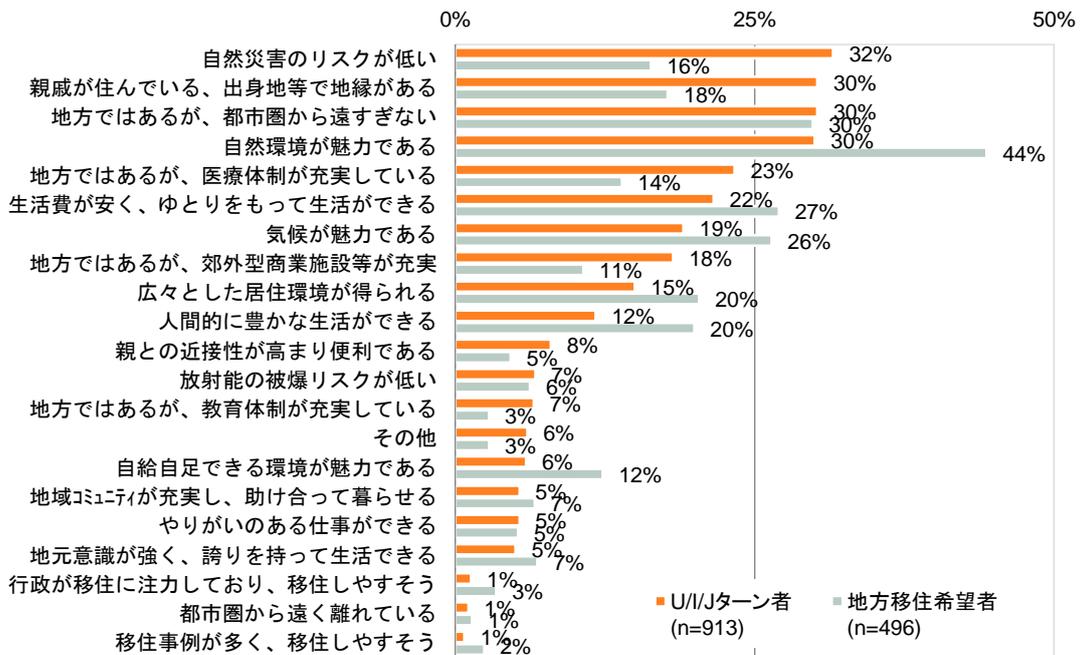
※ 関係人口：移住した定住人口でもなく、観光に来た交流人口でもない、地域や地域の人々と多様に関わる人々
※ AI：人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム

図表- 29 都市住民の地方への移住意向の変化



(注) 調査対象者（全国 20 歳以上の都市住民であると回答した者）の中の、都市住民への「あなたは、農山漁村地域に定住してみたいという願望がありますか。」という問いに対し、「ある」又は「どちらかというところ」と回答した者の合計。
 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）」、内閣府「農山漁村に関する世論調査（2014.6）」より作成

図表- 30 現在住んでいる地方の魅力（あるいは今後住みたい地方の魅力）



出典：国土交通省「国民意識調査（2015.2）」

図表- 31 テレワークの種類

分類	内容
在宅勤務	自宅でのテレワーク
モバイルワーク	営業活動など、外出先で業務を行うテレワーク
サテライトオフィス勤務	本来の勤務先以外のオフィスで行うテレワーク 企業が整備した専用の拠点や支店を利用する「専用型」と、共有のサテライトオフィスを利用する「共有型」の2つに細分される。

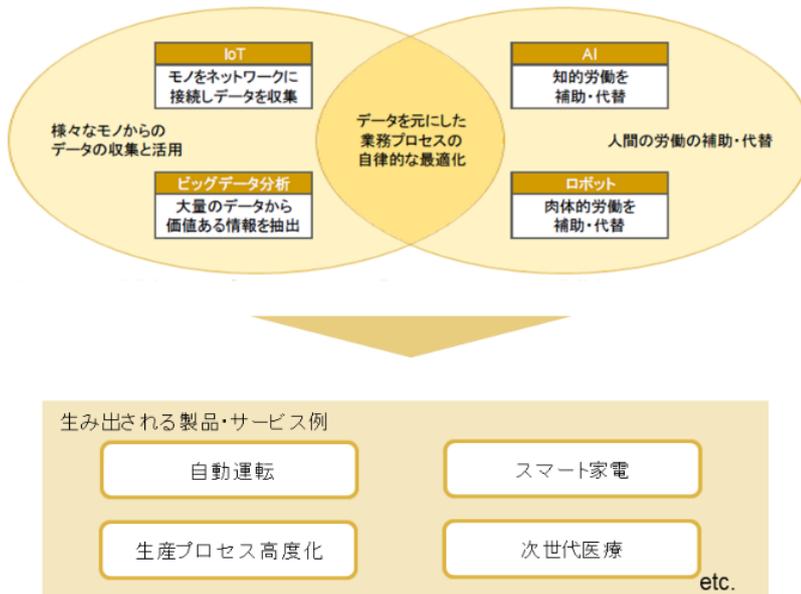
出典：総務省「平成 30 年版情報通信白書 ICT 白書：人口減少時代の ICT による持続的成長」(p.182)
 原出典：総務省「平成 29 年通信利用動向調査」(2018)より作成

図表- 32 テレワークの導入率の推移



出典：総務省「平成 30 年版情報通信白書 ICT 白書：人口減少時代の ICT による持続的成長」(p.182)
 原出典：総務省「通信利用動向調査」(各年)より作成

図表- 33 第 4 次産業革命の概要



出典：(株)三菱東京UFJ銀行「2017年度業界見通し」より一部抜粋

図表- 34 SOCIETY5.0 による人間中心の社会



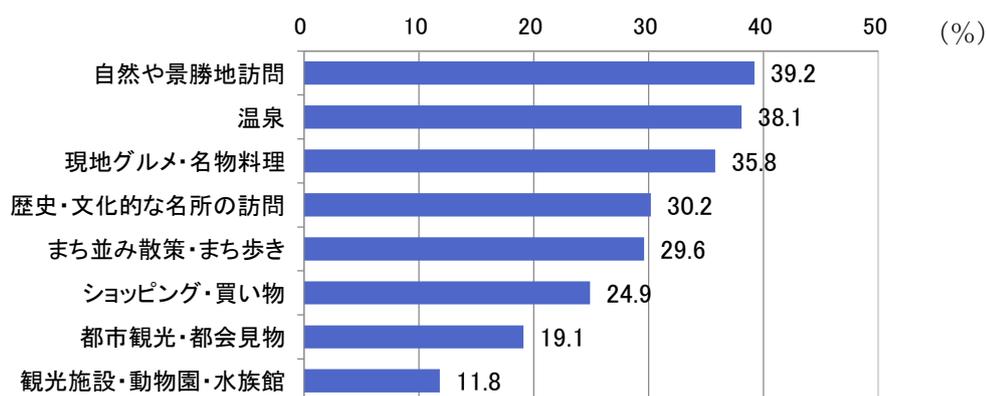
出典：内閣府 HP「科学技術政策-society5.0」より一部抜粋

(2) 旅行に関する動向

国内旅行者に関して、近年は団体旅行よりも、家族や友人などと同行する個人・小グループでの旅行が主な形態となっています。旅行先で楽しんだ行動としては「自然や景勝地訪問」、「温泉」、「現地グルメ・名物料理」、「歴史・文化的な名所の訪問」がそれぞれ3割以上を占め(図表-35)人気が高くなっています。また、近年の国内旅行者の各種旅行への参加意向としては、「交通、宿泊食事などすべてを含む旅」、「自然や風景のなかのんびりできる旅」がそれぞれ1割以上を占めており(図表-36)、「簡単にパッケージ化して旅程を組めること」、「訪問場所まで楽に行けること」、「のんびり自然を体感すること」、「歴史・文化的な名所に訪れること」へのニーズが高い傾向にあります。

一方、インバウンド観光に関して、訪日外国人旅行者数は急増しており、一人当たりの観光消費額は、国内旅行者と比べて3倍以上大きい(図表-37)状況にあります。訪日旅行中の行動は、「日本食を食べる」、「ショッピング」、「繁華街の街歩き」、「自然・景勝地観光」が上位となっており、半数以上の人が“体験”を楽しんでいます。また、訪日外国人旅行者が、次回日本に旅行に訪れた際にしたいことは、「温泉入浴」、「四季の体験(花見・紅葉・雪等)」、「自然体験ツアー・農漁村体験」、「スキー・スノーボード」については、今回したことよりも、次回したいことの回答割合が上回っており、都市部以外の地方部ならではの体験へのニーズが高いことが伺えます。こうした訪日リピート層は、2014年から2018年の直近では訪日客全体の6割前後を維持しつつ、リピート客数の規模は訪日外国人旅行者数全体の伸びとともに右肩上がり増加しています。今後は、都市部や定番観光地のみならず、地方部へも訪日外国人旅行者が増加する可能性があります。

図表-35 旅行先で楽しんだ行動(2018年度)

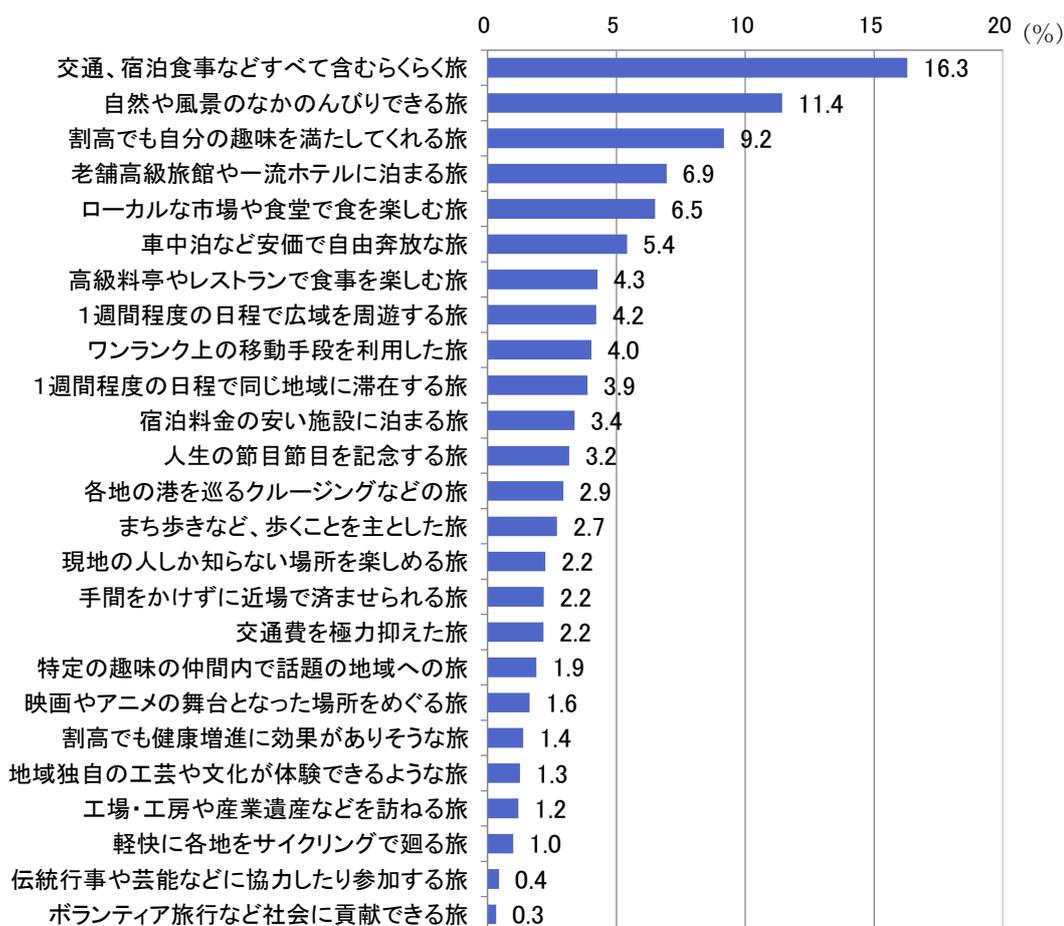


(注) 複数回答の結果。1割以上の行動のみを掲載。

出典：公益財団法人日本交通公社「2017年度調査結果『旅行年報2018』第I編 日本人の旅行市場」

原出典：公益財団法人日本交通公社「JTBF旅行者動向調査」より作成

図表- 36 各種旅行への参加意向（2017年度）



出典：公益財団法人日本観光振興協会「観光の実態と志向」

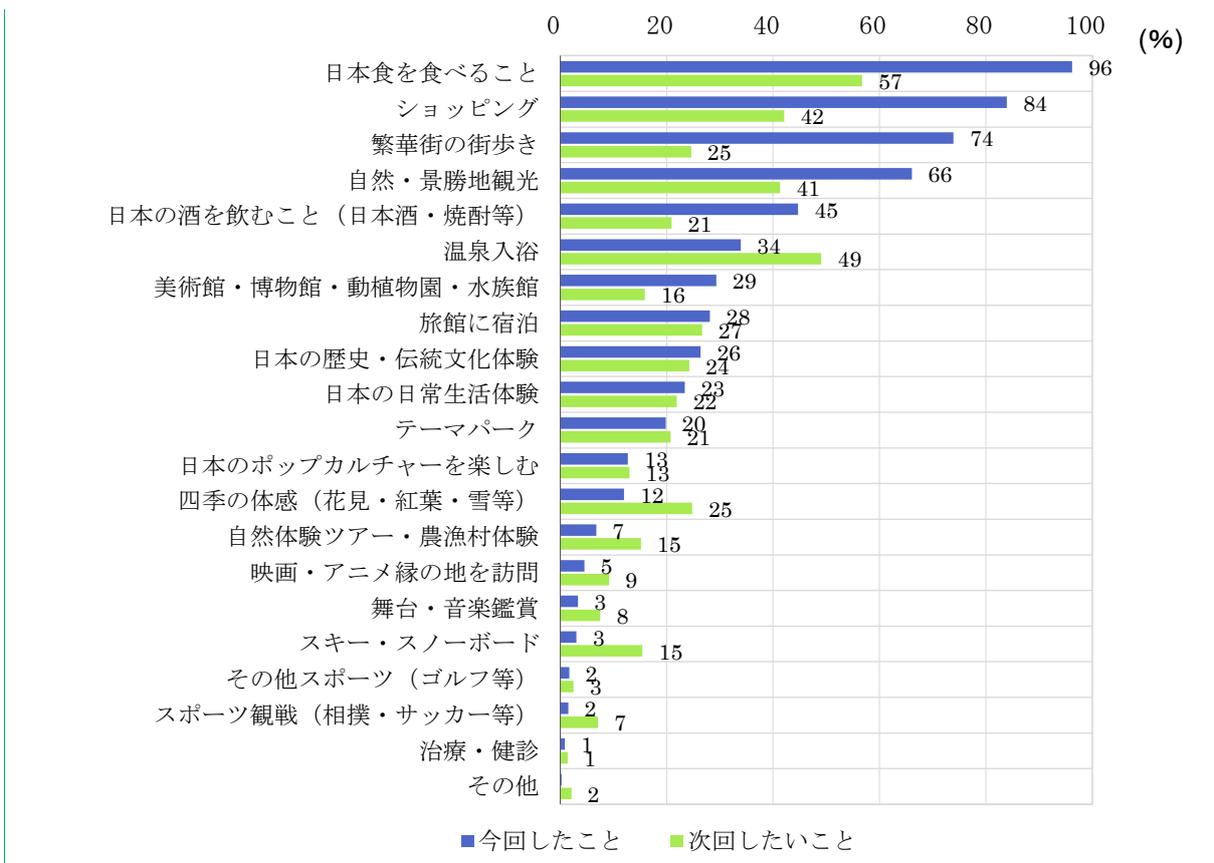
図表- 37 日本人国内旅行者と訪日外国人の一人あたりの消費額の比較（2016年）

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

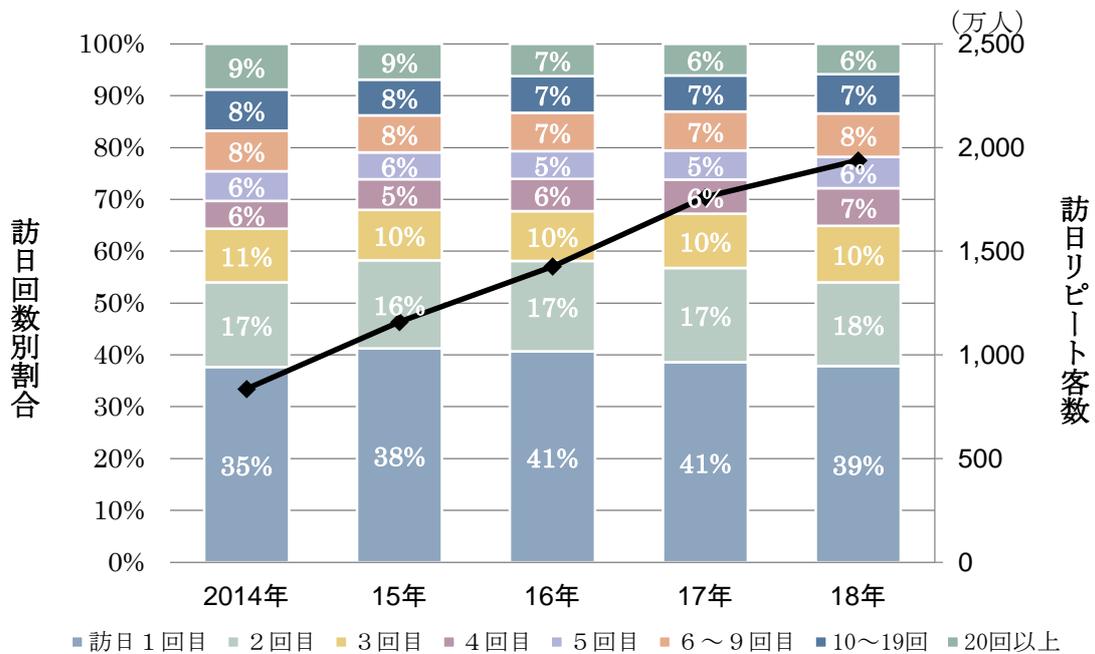
出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、観光庁「旅行・観光消費動向調査」

図表-38 訪日外国人旅行者の今回の旅行でしたこと・次回したいこと



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2018)より作成

図表-39 訪日リピート客数の推移と訪日回数別割合



出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2018)、日本政府観光局「訪日外客数(年表)」より作成

4) 新幹線開業に対する市民の声

小浜市民の声に関して、平成30年11月23日に「北陸新幹線を活かしたまちづくりを考える市民集会 新幹線講座」におけるアンケート結果を下記のとおりとりまとめました。

居住面では、自然豊かなゆったりとした環境の中で、地域内外の人とともに地域づくりを楽しみ、生活の質を向上させ、Uターンや多様な生き方を実現させることが望まれています。産業面では、多様な働き方を実現させつつも、地域の仕事が元気で魅力的であることが望まれています。観光面では、今ある魅力や関西とのつながりを活かしながら、近隣地域と連携し、海や自然の魅力に対して繰り返し訪れたいまちとなることが望まれています。

分野	新幹線開業に向けて目指すべき姿・取り組むべきことなど市民の意見 (アンケート回答)
居住	<p>自然に囲まれゆったりと暮らせるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新幹線で京都まで19分、大阪まで38分でありながら、海山などきれいな自然と歴史があるまちというのが売りで、定住のまちになり得る ○京都・大阪の方の新たな住宅地・避暑地としてのまち。 ○小浜の良さは、都会と違って競争という感じがしない、ゆったりとしたところ ○小浜の良さは、ゆったりとした時間の流れを感じられ、自然豊かで人があたたかい所
	<p>医療・子育て・交通が充実し、安心して暮らせるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○福井市、京都、京阪神との通勤圏内となり、医師確保が可能となる ○子育てしやすい街、土日祝日でも子どもを遊びに連れ出せる場 ○小浜・嶺南の行きたい所に行ける二次交通の発達したまち
	<p>住民自身がまちづくりを楽しむまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民がまちを良くしたいと考えられる催しを通じて、住み暮らすまちが楽しいまち ○年齢、性別、職業も多様な方々が話し合う機会を設け、まちづくりのことを自分たちのこととして考えられるようになると良い ○異業種交流会を積極的に行うなど、互いの得意なところを共有しながら考えていきたい。 ○小浜の魅力は何か、どのようなことを強みとしてPRしていくのか、まずは住民である自分たちが知っていかなければいけない ○「小浜は何もない」と嘆くより、今いる大人たちが楽しいまちにしたい
	<p>地域外の人とともに地域づくりができるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市住民との交流が密になるまち ○地域の祭が多くの人に知られて参加してもらい伝統を守れるまち ○スマートでおしゃれな人々が気軽に來れて、交流できるまち ○かつて往来文化都市であったように、多様な人が行き交い、様々な文化が行き交い、新たなものも生み出せるようなまち ○都会で経験したこと、これから小浜でやりたいことを一緒に考え行動できるまち ○小浜を離れた人が新たなチャレンジのステージとして、小浜を選ぶまち
	<p>Uターンできるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○最近、県外の大学へ進学し、県外の企業に就職する人が増えています。小浜に戻りたい、住みたいと思えるようなまち ○コミュニティの場のある移住・Uターンしたいまち ○小浜出身者が、小浜で生活できるまち
	<p>2拠点居住など、多様な暮らし方ができるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○田舎暮らしと高度な文化の暮らしが両立できるまち ○子どもが都会で暮らしても週末は帰り、孫と自然の中で遊び暮らすことができるまち

産 業	多様な働き方ができるまち ○京阪神が通勤圏となることから、若い世代が住みやすいまち ○小浜に住む、大阪京都へ働きに出るといったベッドタウン ○都会で仕事をしても小浜から通えるまち
	地域内の仕事が魅力的なまち ○自分の子どもが大人になるころ、もし小浜に残りたいと思ってくれたときに、魅力的な仕事がある場所にしたい ○子どもたちが将来小浜から出ていかななくても十分、仕事が見つかるようなまち ○想像力創作力を中心とした企業が多く立地する地となる
	地場産業が元気なまち ○地元の商店や飲食店、商店街、企業が活躍できるようなまち ○クリエイティブな職に関わる人が自由に起業でき、活躍できるまち ○誘致頼みではなく、地元の住民がどう動かすかが今後の街の活性化を左右する ○地元で頑張る人、もしくは、頑張っていこうとする人に対して、地域住民が関心を抱き、応援していく体制づくり（地域で頑張る人を地域住民が支える） ○1次産業が子どもたちのなりたい職業、親が子どもに勧めたい仕事になるまち
観 光	関西とともに訪れるまち ○関空から入ってくる外国人にとって、日本海の最初の港町である特性を活かして、日本文化・食文化などを体験できるまち ○小京都小浜と呼ばれ、京都とセットで足を運んでもらえるようなまち ○海の在る京都の奥座敷
	海や自然を楽しみに繰り返し訪れたいまち ○京阪神の人たちがいつでも小浜の食・海産物を食べに何回でも行ってみたいまち ○「ちょうどいい田舎、癒されたくなったら、小浜に行こう」と都会の人が思えるまち ○小浜の有する海、山、田を活かした体験プログラムで稼げる観光地 ○自然の豊かさを都会の人が楽しみ、市民が自然を守る大切さを再認識できる
	今ある地域の魅力を活かしたまち ○自然を計画的に残す素敵なまち ○まちなみを画一的になりすぎないようにし、自然と共存しているまち ○今の小浜の魅力をそのまま生かし、交流人口の増加する活気あるまち ○若狭にしかない、歴史・文化・生活などを活かしたまち ○小浜が本来持っている美しい自然や、おいしい食べ物、歴史的建造物等を活かしたまち。 ○歴史遺産、食、祭など重層的で深みのあるまち ○古いものを新しい方法で楽しめるまち ○昔からある自然、神社、寺、お祭りの豊かな文化を残しつつ、他を受け入れる先進性のあるまち
	近隣エリアと共に成長するまち ○若狭地域全体に良い影響を与えるため、近隣市町と協力して、人が降りてもらえるまち ○若狭地域だけでなく、滋賀県北部、京都府北部地域を含めた圏域の中核としての発展

3. 新幹線を活かしたまちづくりの方向

1) 小浜市の発展可能性

前述の「新幹線開業のインパクト」「小浜市の強み」「小浜市の弱み」「全国的な情勢」の要素から、新幹線開業による小浜市の想定される発展可能性について、以下の図表-40のとおりまとめました。

図表-40 新幹線開業により想定される発展可能性

小浜市の新幹線開業を活かした発展可能性		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
		市民生活の向上	2地域居住者の増加	関係人口・関係住者の増加	Uターナー者の増加	訪日外国人旅行者の増加	国内旅行者の増加	若狭湾エリアの玄関口機能の発揮	新たな企業の立地	地元産業の活性化	新たな大学・研究・研修施設等の立地
小浜市の強み	・市民が誇り、かつ、都市住民の小浜市のイメージである海や食	◎	◎	◎	◎			○	○		○
	・近隣都市住民(京都、大阪)の移住先/2地域居住先の検討候補となりうる	◎	◎	◎	○	◎		○			○
	・海、歴史、文化が一体となったゆったりとした日常を感じる風景・雰囲気	◎	◎	◎	○	◎		○			○
	・教育環境や食のまちづくりへの評価の高さ	◎	○	○	◎			○			○
	・地価が廉価で不動産を所有しやすい環境		○	◎	○			○			○
	・来訪動機となる「海」の景観やアクティビティ		◎			○	○		○		
	・リピート動機となる海産物を中心とした「食」		◎			○	○		○		
	・騎街道に息づく、いにしえからの都(京都、奈良)とのつながり		◎			◎	◎				○
	・「鯖のまち」としての知名度の高さ		○				◎				
	・訪日外国人が興味を抱く歴史・伝統文化体験や日常生活を有する					◎					
・海の体験を活かした教育旅行の受け皿		○				◎		○			
・舞鶴若狭自動車道のICが立地		○			○	○	◎		○		
小浜市の弱み	・人口減少、高齢化の進展。担い手不足の顕在化	◎	◎						○		○
	・希望する職種、スキルを活かせる仕事の不足			○	◎			◎			
	・給与水準が近隣大都市圏や全国平均と比較して低い			○	○			◎	○		
	・近隣都市への公共交通の利便性の低さ		○	○	○	◎	○	○	○	○	○
	・移住先の人間関係の不安視する声		○	○							
	・市内の公共交通の利便性の低さ	◎	○			○	○				
	・医療面等の日常生活の不安	◎									
	・中心市街地等の停滞など地域活力の低迷	○							○	○	
	・「海と食」以外の観光コンテンツの注目度が低い		◎			○	○				
	・小浜の食を伝えるシンボリックな店舗の不足		◎			○	○		○	○	
・文化、街並み、寺社等の魅力を伝える人材不足		◎			◎	○		○	○		
・冬季の観光客の大きな落ち込み		○			○	○		○	○		
・全国平均と比較して低水準な国内旅行者数や消費額		○						○	○		
・外国人旅行者の低調な認知度および来訪者数					◎			○	○		
・ガイドや宿泊施設等の外国人のニーズ対応不足					◎			○	○		
新幹線開業的な全国的な情勢	・近隣都市との移動時間短縮	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	・大環状広域観光ルートの形成	○	○			◎	◎		○	◎	◎
	・自然環境の良い地方で暮らす生活スタイルへの関心の高まり		○	◎	○			○			
	・都市圏から遠すぎない、地方移住・2地域居住への関心の高まり			◎	○						
	・京都、滋賀などと一体となった広域交流圏形成の可能性		◎						○	○	○
	・企業のテレワーク導入の高まり			○	○			◎			
	・働き方改革による時間と場所に依らない多様な働き方の推進			○	○			○			○
	・AI、ICT技術等の目覚ましい進展	○	○	○	○				◎		○
	・高速道路と新幹線を兼ね備えた成長ポテンシャル	○						◎	○		
	・電動化・自動化により、付加価値が電子部品やソフトウェアに移転							○			○
・オフィス移転で、オフィス賃料、取引先との近さ、他地域へのアクセス性、住環境等が重視される							◎				
・全国的な訪日外国人の急増					◎			○			
・地方への関心が比較的高いリピート訪日外国人の伸び					◎						
・新幹線開業を契機としたまちづくり	◎	○							○	○	

◎:特に関連する要素 ○:関連する要素

①市民生活の向上

小浜市では、自然や食をはじめとしたゆったりとしたまちの雰囲気が評価されている一方で、「医療」「市内公共交通」等の向上が望まれています。

北陸新幹線が全線開業する頃には、スマート技術を活用した遠隔医療や、沿線諸都市から小浜市への新幹線通勤による往診など、医療面の向上の可能性が広がります。また、北陸新幹線全線開業を契機に、小浜新幹線駅を中心とした市内交通の見直しや AI を活用した新モビリティの導入等に取り組むことにより、市内の交通利便性を向上させることができます。

さらに、市民の行動範囲が拡大することから、通勤通学、文化活動への参加、旅行や買い物、通院など、都市の文化やサービスに触れられる機会が増え、市民の多様なニーズに応えることができるようになります。また、都市からの交通アクセスが向上することによって、小浜市での催し物の開催や専門的な人材の受け入れが容易になることが考えられます。

そのため、北陸新幹線全線開業を契機としたスマート技術等を活用した小浜市の課題の解決や、新幹線の時間短縮効果による文化・学びなどの機会の拡大が実現し、市民の日常生活の満足度の向上が期待されます。

②関係人口・二地域居住者の増加

人口減少社会において、都市と農山漁村の活発な交流の重要性が指摘されています。

現状では、近接する大都市に住みながら、小浜市を訪れるには 2 時間以上の移動時間を要しますが、北陸新幹線全線開業や ICT 化の進展による場所を選ばない働き方が実現することによって、近接する大都市から小浜市を訪れ、滞在し、交流することが容易になります。

そのため、北陸新幹線全線開業に向け、地域外の人との多様な関わりを可能とする仕組みづくりに取り組むことで、伝統行事や農林水産業などの様々な地域活動において、都市住民と小浜市民の新たな交流や関係性を持つことができ、地域内外の人とともに農山漁村の豊かさを感じ、支える地域づくりが展開できることが期待されます。これにより、連綿と受け継がれてきた小浜市の魅力に、地域外からの活力が吹き込まれ、地域の新たな価値の創造や魅力の再発見につながることを期待されます。

③移住定住者の増加

自然や食などに囲まれた小浜市のゆったりとした暮らしは、市民だけでなく、近隣する大都市住民（京都、大阪）にも「小浜市を移住・二地域居住先の検討候補地と捉える理由」として評価されており、“スローな暮らし”は小浜市の居住地としての魅力であると言えます。

小浜市は、北陸新幹線全線開業によって京都から 19 分となることで、移住先として都市住民が重要視する条件である「都市圏から遠すぎない、自然豊かな地方」を満たすまちになります。

さらに、ICT を活用したテレワークや新幹線通勤の実現は、近接する大都市住民への移住検討時の懸念事項である「働き口の確保」につながります。

そのため、小浜市は、都市住民が魅力と感じるスローな暮らしを有しているだけでなく、北陸新幹線全線開業により居住地として求められる条件をより満たすようになることから、都市住民

の移住定住者の増加が期待されます。

④U ターン者の増加

小浜市民にとって、自然・食・歴史・文化・伝統などが重層的に掛け合わさった深みのあるまちが小浜市の魅力として捉えられており、北陸新幹線全線開業に向けて、自然をはじめ既にある魅力に活かし、ゆったりと暮らせるまちになることを望む声が聞かれます。

一方で、就職・進学時の年齢で市外への転出が相当数みられ、「希望する仕事に就けない」ということが U ターンが実現しない理由との声もみられるため、仕事を理由に小浜市への定住を諦めている地元出身者が存在していることが考えられます。

北陸新幹線全線開業により、新幹線通勤の実現で通勤圏が沿線諸都市まで大きく広がることやテレワークの普及により、小浜市に居住しながら選択できる職種が増えることが見込まれます。

そのため、仕事を理由に地元へ帰ることができなかった出身者が、新幹線やスマート技術の進展によって、望む仕事に就きながら小浜市に住むことができる環境が実現し、U ターン者が増加することが期待されます。

⑤訪日外国人旅行者の増加

現在、訪日外国人は急増しており、2016 年には 2,400 万人を突破し、2020 年には 4,000 万人の目標が掲げられています。同様に増加している訪日外国人リピーターが地方への関心が高いことや国内における外国人就労者の増加が見込まれることから、今後地方への訪日外国人数の増加が見込まれます。また、国内旅行者と比べて、訪日外国人旅行者の観光消費額は 3 倍以上で、訪日外国人の来訪が観光産業をはじめとした地域経済に与える影響は大きいと言えます。

小浜市は、日本遺産である鯖街道に代表される京都とのつながりや、寺社、ゆったり過ごす日常の生活感・海のまちの雰囲気をはじめとして、外国人が求める魅力を有しています。北陸新幹線全線開業によって、大環状広域観光ルートに位置する小浜市は、国際観光都市である京都と 19 分で結ばれ、空港が立地する新幹線沿線諸都市との所要時間が短縮することから、世界から訪れやすいまちとなります。

そのため、AI などの最先端技術の活用等による外国人に対応した観光ガイド・施設の充実や人材育成など、外国人が楽しめる環境整備を行うことで、新幹線を利用した訪日外国人の増加が期待されます。

⑥国内旅行者の増加

国内旅行者に対して、「自然」「食」「歴史」が関心の高い分野であると言えます。小浜市では、関西からの観光客が多く、小浜市にリピートする理由としては、「食」や「海」が上位に挙がり、海の体験などを求めた教育旅行もみられます。また、歴史・文化については、古くから御食国であり、鯖街道で結ばれる京都とのつながりを色濃く残しつつ、独自の発展を遂げた日本遺産のまちであり、高いポテンシャルを有しています。自然、食、寺社などの高いポテンシャルを活かすためには、その魅力を伝える体験や人材を充実させる必要があります。

北陸新幹線全線開業によって、小浜市からの 60 分圏域には京都や大阪の市街地が含まれ、小浜市は京都の隣駅で、関西から最も近い日本海側のまちとなります。さらに、大阪と東京が新幹線で直結する大環状広域観光ルート内に位置し、空港とのアクセスも向上する小浜市は、新たな広域周遊観光ルートに組

み込まれることが考えられます。

そのため、新幹線利用観光客が快適に移動できる二次交通の整備や、海・食・日本遺産をはじめとした地域資源の魅力を引き出す新たな体験や人材の育成に取り組むことにより、関西・北信越・首都圏や空路を含むより広域からの観光誘客が可能となり、個人旅行や教育旅行をはじめとする国内旅行者の増加が期待されます。

⑦若狭湾エリアの玄関口機能の発揮

訪日外国人など宿泊日数が多い旅行者や旅行ニーズの多様化に対応し、観光エリアとしての魅力を高めていくためには、単独の観光地ではなく、複数の観光地と連携し、観光資源を相互に結び付け、個々の観光の魅力を増強していくことが必要となります。

また、小浜新幹線駅は、小浜市内のみならず、高浜町、おおい町、若狭町や京都府北部などの住民の利用のほか、山陰と北信越・首都圏方面をつなぐ役割が想定されます。

そのため、若狭湾エリア全体に新幹線効果を波及させる二次交通の充実や広域連携による観光の推進等の取組みによって、若狭湾エリアの玄関口としての機能を発揮することが期待されます。

⑧新たな企業の立地

研究開発や企画設計部門の拠点立地には、高速道路 IC と新幹線駅の近接性を重視するとの調査結果があります。また、ICT 技術を活用した時間や場所に依らないテレワークが普及するとともに、働き方改革の推進により女性や高齢者のより働きやすい社会が実現すると見込まれます。

北陸新幹線全線開業により、小浜市は高速道路 IC と新幹線駅が近接する立地、沿線諸都市の取引先とのアクセス向上、時間圏域拡大による採用環境向上、沿線諸都市から近い自然豊かな環境が実現します。

そのため、IT インフラや社会インフラ整備、用地確保や企業支援等に取り組むことで、企業進出や新たな働き方の実現が期待されます。

⑨地元産業の活性化

北陸新幹線全線開業によって、沿線諸都市との近接性や交流人口拡大を活かし、観光産業などにおいて新たなビジネス展開が想定されます。さらに、地域経済循環を高めることで、観光産業だけでなく、農林水産業をはじめとした幅広い産業への波及効果が期待されます。

また、出張の負担軽減や営業エリアの拡大など、企業活動の幅の広がりが期待されます。

⑩新たな大学・研究・研修施設等の立地

小浜市は、教育機関等と連携協定を締結しており、豊かな自然や食・文化などを活用し、学生のフィールドワークを受け入れ、教育・研究活動の推進や地域課題解決に取り組んでいます。

北陸新幹線開業によって、小浜市は特に関西と近く、自然や食・文化が豊かな環境が広がるまちとなることから、教育・大学・研究・研修関連施設の立地の可能性が高まるだけでなく、これらの地域資源を学生・研究者・外国人など多様な人に対して、学びの題材としてさらに活用しやすい環境となり、地域資源と教育や研究を結びつけた新たな展開が期待されます。

2) 目指す姿

目指す姿

スマート&スローシティ御食国若狭おばま

～あたらしく、ここちよく、あなたらしく～

奥深く美しい文化・風土・暮らしに未来の革新が融和する。
「住む人・訪れる人が心惹かれるまち」を創造します。

小浜市は、美しい自然や奥深く伝統ある文化・食・産業・歴史を有し、古くから御食国として、鯖街道を通じた都との交流とともに発展してきたまちです。

ここには、これまで地域の人々が連綿とつないできた、地域の自然・文化・食・歴史の豊かさを楽しみ、味わうことのできる“スロー”な暮らしが息づいています。

この“スロー”な暮らしは、市民の誇りであり、訪れる人にも感動を与える魅力があります。

北陸新幹線全線開業によって小浜市は沿線諸都市と物理的・精神的に近くなり、加えて進歩を続ける技術によって新しい価値やサービスが次々ともたらされます。これらは、小浜市にとって大きな環境の変化を与えます。

“スロー”な暮らしに、北陸新幹線や先端技術をかしくまちに取り入れた“スマート”な暮らしの実現によって、「地域ならではの豊かさ」と「これまでになかった暮らし方、働き方、訪れ方」が融和し、新たな小浜へと近隣都市とともに発展することが出来ます。

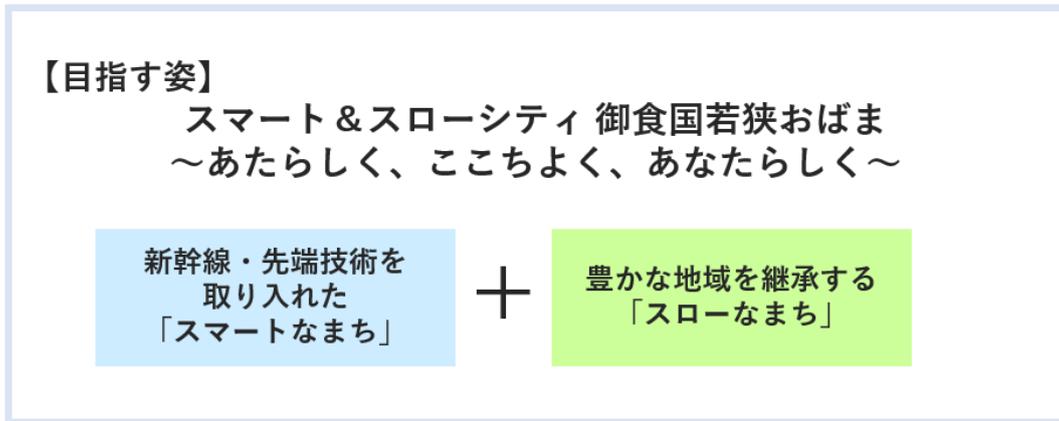
これにより、住み心地のよい個性豊かで奥深く美しい地域の魅力に、住む人・訪れる人が心惹かれ感動し、自分らしく暮らせるまちの持続的な発展につながるものと考えます。

そこで、北陸新幹線を活かした目指すまちの姿を「スマート&スローシティ 御食国若狭おばま～あたらしく、ここちよく、あなたらしく～」と設定します。

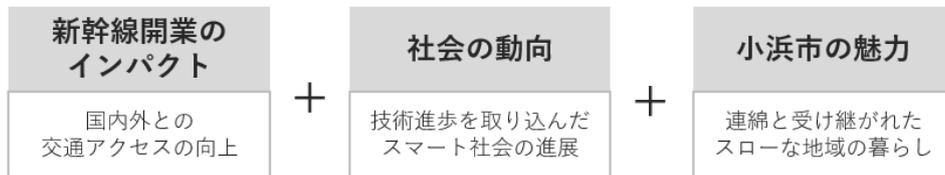
※ “スロー” 「守るべき小浜固有の文化・風土・暮らし」

※ “スマート” 「新幹線や新技術などをかしく取り入れた新しい暮らし」

図表- 41 新幹線を活かしたまちづくりの考え方

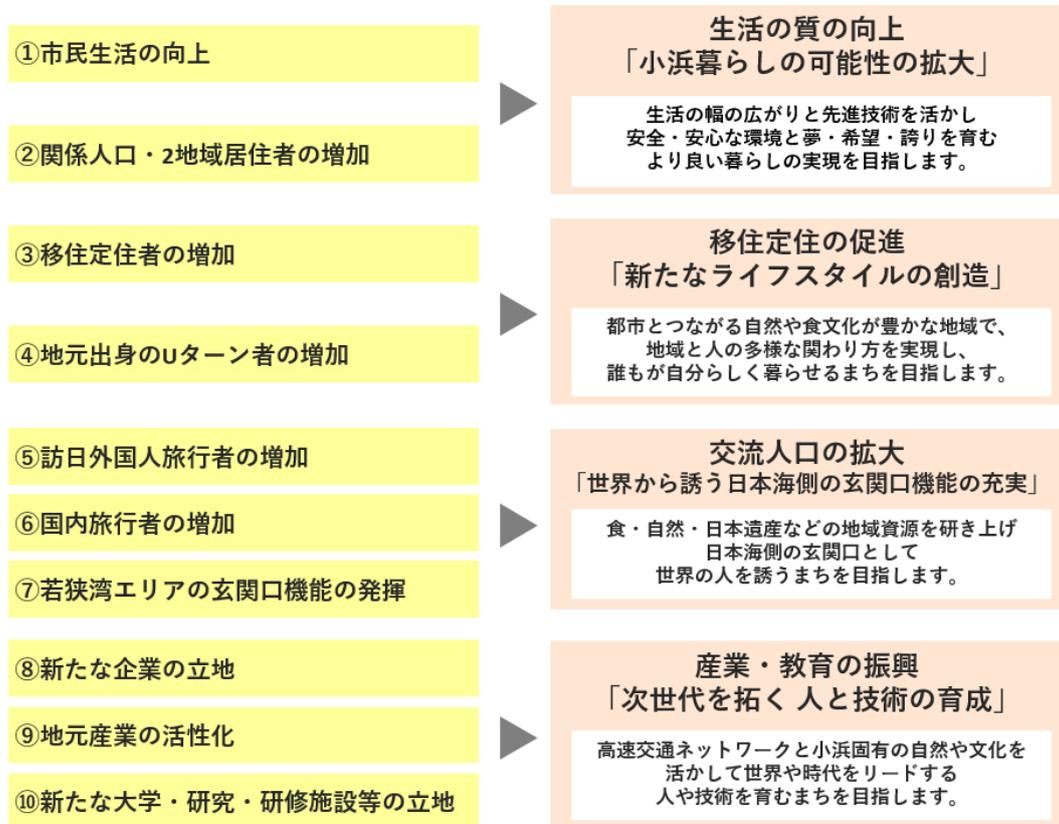


【小浜市を取り巻く情勢】



【発展可能性】

【基本的方向】



3) 基本的方向

目指す姿を実現するため、基本的方向と将来の可能性を見据えた取組み例を掲げます。

基本的方向1	生活の質の向上 「小浜暮らしの可能性の拡大」																
<p><取組目標></p> <div style="background-color: white; padding: 10px; border: 1px solid #ccc; margin: 10px auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;">新幹線による生活の幅の広がりを活かし、安心できる環境と 夢・希望・誇りを育むよりよい暮らしの実現を目指します。</p> </div> <p><イメージ（例：小浜在住者）></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <ul style="list-style-type: none"> ・住み慣れた小浜から19分で京都へ。 自動運転の新モビリティで、家から新幹線駅に向かう。 駅は送迎・駐車施設が充実していて自家用車でも新幹線が使いやすいし、駅近くは先端技術が取り入れられたスマートエリアで、便利でワクワクする場所である。 ・新幹線を利用して京都に通院。都会への通院・都会から小浜への往診・遠隔医療の普及等により、専門の治療も受けられ、医療面の不安が解消し、安心して暮らせている。 ・展示会や習い事のため京都へ出かけることも可能となった。 関西から小浜が近くなり、小浜でも様々なイベントが開催されている。小浜ならではの地域文化を肌で感じながら、北陸新幹線全線開業してからは、都会にしかなかった文化にも触れられるようになった。 ・子どもたちも普段は自然豊かな環境で過ごしながら、都会に簡単に行けることから、子どもの個性を伸ばし、可能性を引き出す多様な学びと挑戦できる環境が整った。 </div> <div style="width: 35%;">    </div> </div> <p style="font-size: small; text-align: right;">図出典：(上) 国土交通省九州運輸局ホームページ「カリンズローモビリティショウ開催について」 (中) IoT新時代の未来づくり検討委員会「未来をつかむTECH戦略」</p>																	
<p><取組み例></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #90ee90; color: #000080;">スマート</th> <th style="background-color: #90ee90; color: #000080;">スロー</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #add8e6;">新モビリティ導入</td> <td style="background-color: #add8e6;">新駅駐車場・ロー列-整備</td> <td style="background-color: #90ee90;">小浜線の利便性確保</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #add8e6;">スマートエリア形成</td> <td style="background-color: #add8e6;">都市医療との連携</td> <td style="background-color: #90ee90;">自然豊かな住環境の形成 新エネルギーの活用</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #add8e6;">ICT/AI教育の推進</td> <td style="background-color: #add8e6;">都会との文化交流促進</td> <td style="background-color: #90ee90;">ふるさと教育の推進</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #add8e6;">新幹線を活用した教育の充実・文化振興促進</td> <td colspan="2" style="background-color: #90ee90;">地域文化の継承</td> </tr> </tbody> </table>			スマート		スロー	新モビリティ導入	新駅駐車場・ロー列-整備	小浜線の利便性確保	スマートエリア形成	都市医療との連携	自然豊かな住環境の形成 新エネルギーの活用	ICT/AI教育の推進	都会との文化交流促進	ふるさと教育の推進	新幹線を活用した教育の充実・文化振興促進	地域文化の継承	
スマート		スロー															
新モビリティ導入	新駅駐車場・ロー列-整備	小浜線の利便性確保															
スマートエリア形成	都市医療との連携	自然豊かな住環境の形成 新エネルギーの活用															
ICT/AI教育の推進	都会との文化交流促進	ふるさと教育の推進															
新幹線を活用した教育の充実・文化振興促進	地域文化の継承																

基本的方向2

移住定住の促進
「新たなライフスタイルの創造」

< 取組目標 >

都市とつながる自然や食文化が豊かな地域で、
地域と人の多様な関わり方を実現し、誰もが自分らしく暮らせるまちを目指します。

< イメージ (例：関西からの移住者) >

- ・北陸新幹線全線開業を機に観光で小浜を訪れたことがきっかけに関西から移住。都会に近く、歴史・文化があり、自然・食が豊かなまちを家族が気に入り、小浜への移住を決断した。
- ・仕事は、大阪の企業で自分の好きな仕事を続けている。普段は、小浜のサテライトオフィスで働き、週に一度の打ち合わせは大阪まで38分の新幹線通勤をしている。
- ・豊かな自然・食を求めた子育て世代など、関西からの移住者が増えている。小浜は食べ物が美味しいだけでなく、幼い頃から料理体験や海の体験ができる。子育てしやすいまちで、子どもたちは様々な発見を楽しそうに。大人も自然や文化に好奇心を刺激されている。
- ・小浜の仕事に魅力を感じ就職する人もいる。妻は地域の人に料理を習い、カフェを開店する予定だ。地域のお年寄りも元気に活躍している。
- ・休日のたびに小浜を訪れる人も見かける。自然や食文化を楽しむ人・祭に参加する人・小浜で新しい挑戦を始める人・研究で訪れる大学生など、いろんな形で地域と関われる。地域の人も様々な人を温かく迎えてくれる。農山漁村の様々な食体験や自然体験を通じて誰もが健康でいきいきと暮らしている。



< 取り組み例 >

スマート		スロー
テレワークの促進	新幹線通勤通学の支援	地元雇用の促進
都市間交流の促進	若者の地域滞在・微住の促進	自然・食・文化の継承
ロボット/AI活用による労働範囲の拡大	女性・高齢者活躍の推進	食育の推進 子育て環境の充実
新技術活用による地域課題の解決	計画的な都市形成	スローライフの充実・情報発信

基本的方向3

交流人口の拡大

「世界から誘う 日本海側の玄関口機能の充実」

< 取組目標 >

食・自然・日本遺産などの地域資源を研き上げ
日本海側の玄関口として世界の人を誘うまちを目指します。

< イメージ（例：開業後の観光客） >

- ・京都の隣駅となった小浜新幹線駅。国内外から観光客が訪れ、小浜から若狭湾エリア各地に向かっている。
- ・京都・大阪方面からは、海や食を楽しみに何度も訪れる人が増えた。関西から最も近い日本海として、都市住民の癒しのエリアとなっている。
- ・新幹線で直結する関東方面からも観光客が多く訪れる。自然体験学習や食体験など、京都訪問の前後に小浜に滞在する旅行スタイルが定番となっている。
- ・京都との繋がりを持ちつつ独自の発展をとげた「日本遺産のまち」を国内外の人が楽しむことのできる体験やサービスが充実している。日本人だけでなく、訪日外国人も、京都から一足伸ばして、鯖街道の起点の食や、国宝・重要文化財が多く残り、歴史と文化が息づくまちをゆったりと楽しんでいる。
- ・以前は、車で訪れる観光客が多かったが、今は JR 小浜線や新モビリティ、自転車などの交通が利用されていて、車を運転しなくても十分に観光ができています。



< 取り組み例 >

スマート

スロー

新技術による地域資源活用 食・海・日本遺産などの地域資源の研き上げ
新モビリティ導入 公共交通のシームレス化 広域観光周遊ルート of 構築
AI/IoTを活用したインバウンド対策 文化と風土を守る景観・町並み整備
多彩な観光商品の開発 自然を活かした教育旅行の推進

基本的方向4

産業・教育の振興
「次世代を拓く 人と技術の育成」

< 取組目標 >

高速交通ネットワークと小浜固有の自然や文化を活かして
世界や時代をリードする人や技術を育むまちを目指します。

< イメージ (例：開業後の産業・教育) >

- ・北陸新幹線全線開業後、小浜の産業や教育がますます活気づいた。
- ・新幹線駅と高速ICを兼ね備える小浜には、ITインフラの整備が進み、研究開発部門をはじめ、新たな企業やサテライトオフィスが立地している。
- ・地元産業も新幹線による営業エリアの拡大やスマート技術を取り入れることにより、進化を続けている。最近では、地元企業に憧れる子どもが増えている。
- ・小浜に訪れる人が増え、観光産業も勢いづいている。農林水産業をはじめとして、地域内産業の連携が進んでおり、幅広い産業に効果が及んでいる。
- ・若者の創業就業やテックベンチャー産業への支援が積極的に行われている。食や伝統産業などの地域を支える人材、世界をリードする技術を開発する人材が輩出されている。
- ・研究者や学生が市外から訪れやすくなり、自然や食が豊かな小浜を実証実験の地として、様々な研究活動が行われている。これらの研究を通して、地域が抱える課題解決やまちづくりの新たな展開につながっている。
- ・日本で就労する外国人が研修で訪れ、小浜の自然や文化から日本の生活習慣や伝統を学びとっている。

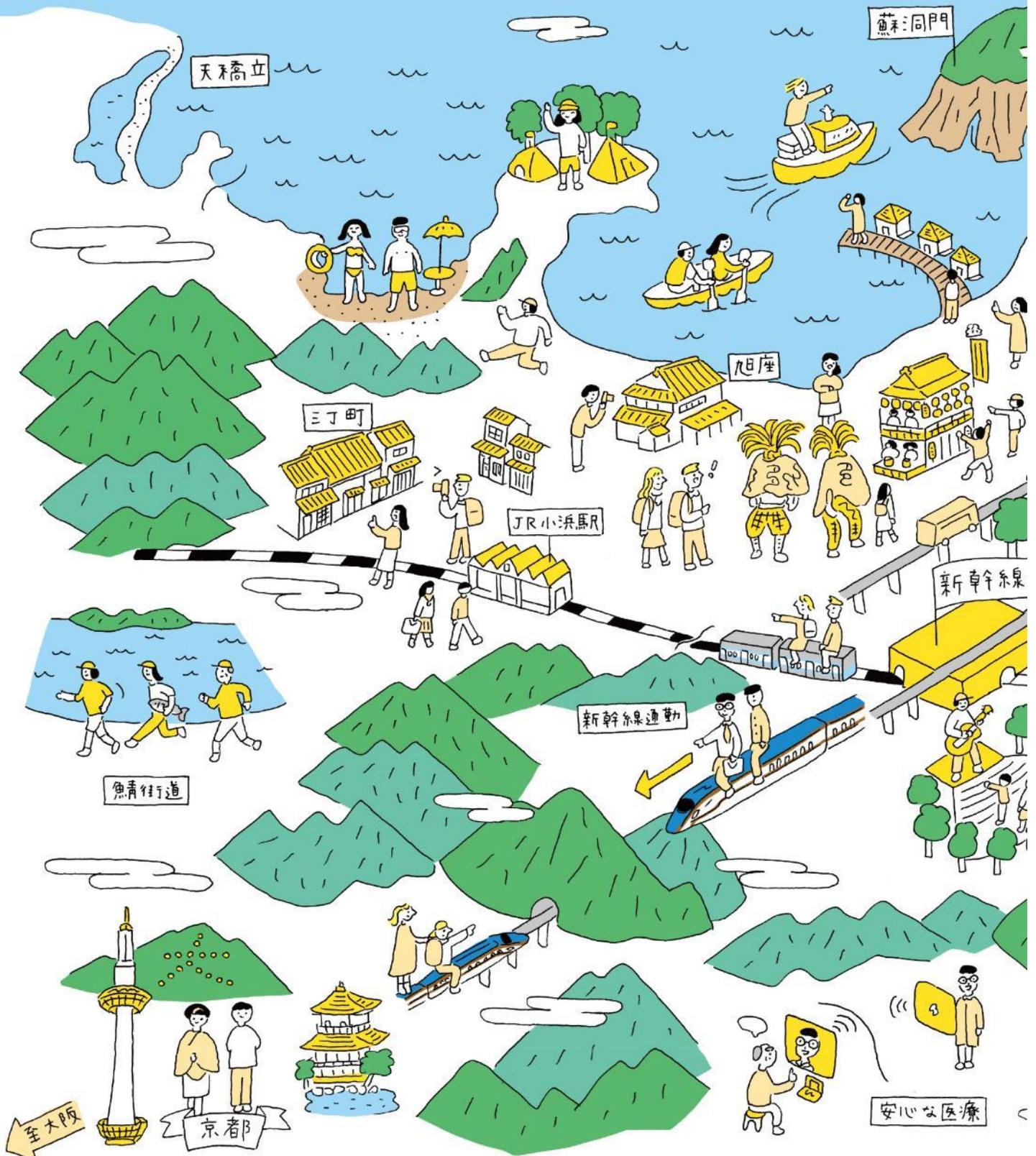


< 取り組み例 >

スマート		スロー
ITインフラの整備	市内交通インフラの整備	企業用地の整備
先端技術の実証	自然・文化を活用した研究・教育の推進	地域内経済循環の強化
地元産業のスマート技術活用	観光・基盤産業の振興	
新たな技術開発を担う人材育成	地域の食や産業を支える人材の育成	

スマート&スローシティ 御食国 若狭

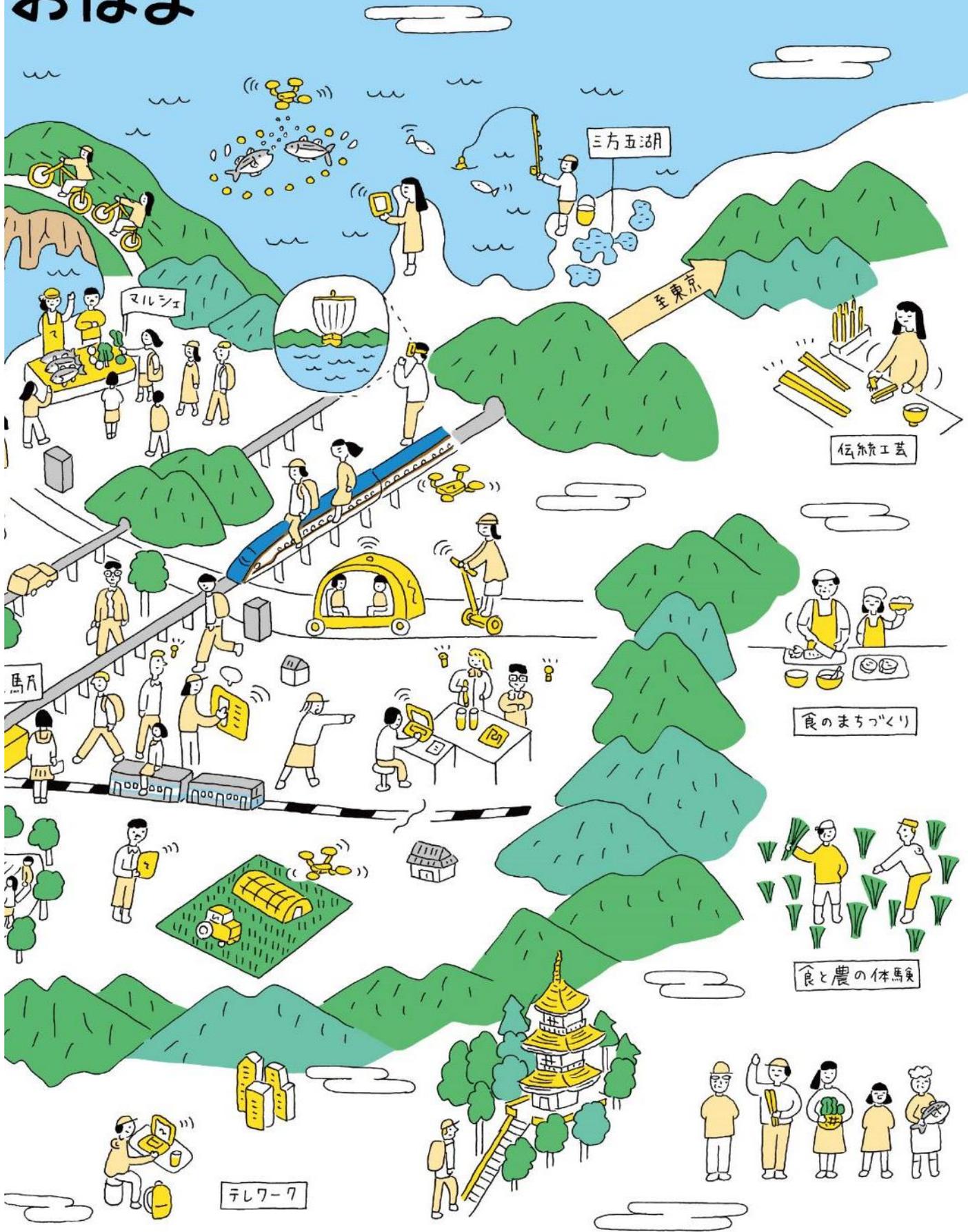
～あたらしく、こちよく、あなたらしく～



生活の質の向上
「小浜暮らしの可能性の拡大」

移住定住の促進
「新たなライフスタイルの創造」

おばま



交流人口の拡大
「世界から誘う 日本海側の玄関口機能の充実」

産業・教育の振興
「次世代を拓く 人と技術の育成」

資料編

小浜市新まちづくり構想策定委員会

(1) 小浜市新まちづくり構想策定委員会設置要綱

(設置の目的)

第1条 北陸新幹線全線開業を活かしたまちづくりの指針となる「小浜市新まちづくり構想」を策定するため、「小浜市新まちづくり構想策定委員会」（以下「委員会という」）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 小浜市新まちづくり構想策定のための基本事項の調整に関すること。
- (2) その他、小浜市新まちづくり構想策定に関すること。

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 各種団体の代表
- (3) その他市長が必要と認める者

3 委員のほか、必要に応じて、オブザーバーおよびアドバイザーを設置できる。

(任期)

第4条 委員の任期は、この要綱施行の日から構想策定の日までとする。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長)

第5条 委員会に委員長を1人置く。

2 委員長は、学識経験者のうち、市長が指名する者をもって充てる。

3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

4 委員長に事故があるときは、あらかじめ委員長が指定する者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議は、必要に応じて委員長が招集し、委員長が議長となる。ただし、新たに組織された委員会の最初に開かれる会議は、市長が招集する。

2 委員長は、必要があると認めるときは、委員会の会議に委員以外の者の出席を求め、その意見または説明を聴くことができる。

(守秘義務)

第7条 委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、企画部北陸新幹線・総合交通推進課において処理する。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和元年7月11日から施行する。

(2) 小浜市新まちづくり構想策定委員会名簿

(敬称略・五十音順)

		氏名	職名
1	委員長	野嶋 慎二	福井大学教授
2	委員	朝倉 恵子	小浜男女共同参画ネットワーク理事
3	〃	井田 浩志	小浜商工会議所会頭
4	〃	小澤 長純	小浜市議会北陸新幹線早期全線開業 特別委員会 副委員長
5	〃	河原 勝	小浜市区長連合会会長
6	〃	下中 雅之	小浜市議会北陸新幹線早期全線開業 特別委員会 委員長
7	〃	杉浦 羅央	福井県立大学学生
8	〃	竹内 直人	京都橘大学教授
9	〃	中野 大輔	(一社)若狭青年会議所副理事長
10	〃	西田 尚夫	小浜市農業委員会会長
11	〃	広田 延孝	小浜市漁村青壮年連合協議会会員
12	〃	藤原 秀美	若狭路女将の会会長
13	〃	松葉 洋記	KISUMO小浜代表
14	〃	松見 由香里	小浜市PTA連合会副会長
15	〃	御子柴 北斗	株式会社まちづくり小浜取締役

		氏名	職名
1	アドバイザー	川上 洋司	福井大学名誉教授

		氏名	職名
1	オブザーバー	西野 光	福井県地域戦略部 交通まちづくり課長
2	〃	内田 浩二	福井県嶺南振興局 嶺南プロジェクト推進室長

1	事務局	小浜市 企画部 北陸新幹線・総合交通推進課	
---	-----	-----------------------	--

(3) 北陸新幹線・小浜市新まちづくり構想ワーキンググループ職員

(敬称略・五十音順・発足当初の所属、氏名、役職)

	所 属	氏 名	役 職	任 期
1	都市整備課	坂下 貴洋	主事	平成29年度
2	食のまちづくり課	嶋田 幸起	主事	平成29年度
3	市民福祉課	田井 千夏	主事	平成29年度～令和2年度
4	税務課	團 留美	主査	平成29年度～令和2年度
5	商工観光課	野村 俊介	主事	平成29年度～令和2年度
6	環境衛生課	藤田 晃弘	主事	平成29年度
7	農林水産課	藤田 卓弥	主査	平成29年度～令和2年度
8	市民協働課	松原 拓也	主査	平成29年度～令和2年度
9	農林水産課	御子柴 北斗	政策幹	平成29年度
10	人口増未来創造課	森下 泰裕	主査	平成29年度～令和2年度
11	文化課	矢野 沙也香	主事	平成29年度～令和2年度

(4) 策定までの主な経緯

平成29年 5月29日 北陸新幹線・小浜市新まちづくり構想ワーキンググループ

- ・庁内職員によるワーキンググループ発足

平成30年11月23日 新幹線講座

- ・新幹線とまちづくりを考える市民集会

平成31年 3月22日 新幹線を活かした新まちづくり構想（素案）策定業務

- ・北陸新幹線全線開業による本市への影響・可能性を調査
- ・方策や取組みについて検討し、新まちづくり構想の素案を作成

令和 元年 7月11日 第1回策定委員会

- ・構想の位置づけと新幹線開業のインパクト
- ・小浜市を取り巻く情勢と目指す姿の検討

令和 元年10月 9日 第2回策定委員会

- ・新まちづくり構想（案）意見集約

令和 元年12月18日 第3回策定委員会

- ・目指す姿と基本的方向

令和 2年 2月 8日 2020新幹線講座

- ・新幹線とまちづくりを考える市民集会
- ・小浜市新まちづくり構想（案）について説明と意見交換

令和 2年 2月8日～28日 パブリックコメント

- ・小浜市新まちづくり構想（案）について

令和 2年 4月15日 第4回策定委員会（書面決議）

令和 2年 6月 2日 策定委員会から松崎市長へ

小浜市新まちづくり構想（案）取りまとめの報告

令和 2年 6月12日 庁議決定