小浜市北陸新幹線新駅周辺エリア基本計画策定業務　第4回策定委員会　議事要旨

令和8年9月4日 18:00～20:00

当日席順

<table>
<tr><td rowspan="6">事務局</td><td>市民代表
鈴木委員</td><td>地域・教育コーディネーター
村宮委員(Web)</td><td rowspan="13">事務局</td></tr>
<tr><td>市民代表
森下委員</td><td>市民代表
濱詰委員</td></tr>
<tr><td>市民代表
滝委員</td><td>市民代表
芝田委員</td></tr>
<tr><td>若狭おばま観光協会
原田委員</td><td>(株)まちづくり小浜
青木委員(欠席)</td></tr>
<tr><td>土地改良協会
奥井委員</td><td>小浜市 PTA 連合会
大江委員</td></tr>
<tr><td>若狭青年会議所
吉村委員</td><td>小浜市農業委員会
早委員</td></tr>
<tr><td rowspan="7">コンサルタント</td><td>男女共同参画ネットワーク
朝倉委員</td><td>小浜市区長連合会
重田委員</td></tr>
<tr><td>小浜商工会議所
奥東委員</td><td>小浜市議会
下中委員</td></tr>
<tr><td>福井大学
川上委員(欠席)</td><td>小浜市議会
藤田委員(欠席)</td></tr>
<tr><td></td><td>福井県立大学　教授
松原委員長</td></tr>
</table>

1．開会

【事務局】

- 委員が 2 名交代する。小浜市農業委員会は、松尾委員から副会長の早委員に交代する。小浜市区長連合会は、朝日委員から重田委員に交代する。では、早委員、重田委員より挨拶をお願いいたします。

【早委員】

- 松尾さんに代わって務めさせていただく。

【重田委員】

- 小浜市区長連合会の代表として参加している。今富地区に所属している。よろしくお願いいたします。

【事務局】

- 川上委員、青木委員は都合により欠席する。藤田委員、芝田委員が遅れて参加される。

2. 委員長あいさつ

3. 将来推計、コンセプト・基本方針について

＜質疑応答＞

【委員長】

- 全委員に発言いただくのは、後半の議題である具体的な導入機能やゾーニングのパートにする。前半の議題である将来推計やコンセプトについては、挙手でご意見をお願いしたい。

【委員】

- 小浜京都間の移動（資料1 P.14）について、小浜京都間の所要時間が19分に短縮するとあるが、ルートが決定し、京都といっても京都駅ではなく桂川駅になった。桂川駅に変わることによって、今回の将来推計に影響があるのか。また、京都までの所要時間が19分から20分に変わるのか。

【事務局】

- 資料にある19分という所要時間は、公式に発表された数値を記載している。決定したルートでは、桂川駅から京都駅まで1駅分の手間が生じることとなり、これは当初推計した乗車人員から減少する要素であると認識している。
- 今回の推計手法では、1駅分の乗り換えによる変化などの詳細なシミュレーションを行うのは難しいが、ご指摘いただいた旨を踏まえた考え方が必要であると認識している。

【委員】

- これまで公表されていた、19分という小浜-京都間の移動時間が、桂川駅に変わることで変わる可能性はあるのか。関係機関協議の中で、そのような話は聞いているか。
- 通勤通学も桂川駅になると大きく推計が変わると思う。今回の推計では、この乗換による変化は反映できないとのことであるが、今後推計する予定はないのか。

【事務局】

- 所要時間について国土交通省や鉄道運輸機構から公式には発表されていないが、19分という移動時間は変わる可能性はある。
- 北陸新幹線を桂川駅で降りて、京都中心地まで電車または車で移動される。乗換えが生じることで所要時間が変わるので、その点について影響してくる可能性はある。これを推計のシナリオの中に組み込むことができるかは考えるが、出た推計値はこの点も考慮して考えるべきである。

【委員】

- キャッチフレーズとして、小浜京都間19分と謳っていたのが変わってしまうかどうかが気になり、質問した。

【委員】

- 決定したルートでは、亀岡は経由しないで、小浜から桂川まで1駅であるか。

【事務局】

- おっしゃる通りである。

【委員】

- 通勤通学者の推計に関しては、京都だけでなく大阪まで含めて考えるべきではないか。業務機能や教育機能では、大阪にも吸引力があると考える。

【事務局】

- おっしゃる通りである。例えば、熱海駅では、新横浜だけでなく東京まで新幹線で通う人が多い。そのような類似の性質を持つ駅から推計式を組み立てることを試みている。

【委員】

- 小浜から新大阪までは 38 分である。京都および大阪を含めた推計が必要と考える。

【委員】

- コンセプト（資料 1 P.18）について、歴史・文化をもう少しインパクトのあるイメージにしていただきたい。交流ゲートウェイは良い。
- 駅舎のデザインでも、小浜の歴史文化を大切にしたい。小浜の歴史で重要なのは、雲浜城である。小浜市史という本に図面や写真が載っている。城郭をイメージした駅舎デザインや天守閣をイメージした建築デザインなどが考えられるのではないか。越前たけふ駅のコウノトリの駅舎デザインよりインパクトのあるものになると良い。将来的に子供たちに希望を与えられるようなものになると良い。

4. 導入機能、土地利用・ゾーニングについて

＜質疑応答＞

【委員長】

- 委員の皆様に順にご意見をうかがいたい。私の席に近いところから指名させていただく。お一人 3 分以内でお願いいたします。

【委員】

- ゾーニングについて、土地利用（資料 1 P.29）では、県道 24 号北側沿道に網掛けされているが、全体のゾーニング（資料 1 P.32）には網掛けがないのはなぜか。

【事務局】

- 本計画の対象区域は、赤枠で示す県道 24 号以南の部分である。県道 24 号以北は、田園風景の保全などを考えていくべき場所であるが、本計画の対象区域には位置付けていない。

【委員】

- このあたりは、農業振興地域に指定されているため、簡単には開発できないと思うが、突飛な建物が建つなど、景観が損なわれる可能性があることを懸念している。

【委員】

- 広域的に考えると乱開発の可能性のある区域となるため、計画の中でも留意する必要がある。

【委員】

- 新幹線小浜駅が若狭地域の玄関口として広域交流の起点になることがポイントと考えている。また、御食国とは小浜だけでなく若狭地域全体を指す。このことも踏まえ、26 年先に向けて広域連携をどう進めていくのか。高浜から美浜までの情報をつなぐ、

若狭地域全体を発信する機能が新幹線小浜駅に必要と考える。

【委員】

- 広域的かつ高次な観光や食をキーワードにするべきと、ご意見をいただいた。

【委員】

- 北陸新幹線が通ると、ハピラインのようにJR小浜線は第三セクター鉄道になるのか。

【事務局】

- 条件による。例えば、特急は新幹線と目的が同じなので、特急が走っている場合は、切り離すことも考えられる。JR小浜線には特急が走っておらず、乗客を運ぶ目的が新幹線とは異なるため、この条件には該当しない。市としては、第三セクター化の前提となる「並行在来線」に該当しないよう、に国に要望している状況である。

【委員】

- 観光関連機能（資料1 P.23）について、小浜には海沿いにも魅力的な観光資源がある。「既存市街地での滞在を促す」と記載しているが、ここでは海沿いを含んで既存市街地としているのか、あるいは切り離して考えているのか。
- ゾーニング（資料1 P.32）について、対象区域の地権者にはどのように説明していく想定か。

【委員長】

- 事務局からは、後ほどまとめて回答いただく。

【委員】

- 推計について、乗車人員を500人程度見込んでいるが、この数字は地元から乗る人の数なのか、あるいは降りる人も含めているのか。

【事務局】

- 遠方から来る人は、新幹線駅で降りて、帰るときは新幹線駅から乗車する。地元の人と遠方の人を含めて、乗車する人をカウントしている。

【委員】

- 越前たけふ駅周辺は、駐車場があるだけで、あえて開発を進めていないと思っている。ゾーニング案（資料1 P.32）を見ると、色々な機能が盛り込まれている。20年以上先の計画を考えるにあたり、将来の人口減少を踏まえて、小浜の身の丈に合った計画になるよう考えていく必要がある。

【委員長】

- 財政負担を鑑みると、何も置かないという選択もあるのではないかと、ご意見いただいた。

【委員】

- ゾーニング（資料1 P.32）について、JR小浜線の線路を挟んだ、国道27号線側のエリアには触れないのか。JR小浜線以南のエリアも開発される可能性があると考える。

【委員長】

- 後ほどまとめて回答いただく。

【委員】

- 第3回委員会まで、ルートも未定の中で素晴らしい検討をされていると思う。新幹線

小浜駅ができることが確定した今、近隣の市町村との連携が必要と考える。

- 新平野の方には、工業団地が計画されており、企業が進出してくる。これらの人をターゲットにした、宿泊機能や飲食機能が備わった新幹線駅周辺であることが重要と考える。推計では、近隣の新幹線駅を参考にされているが、敦賀駅はどのような状態なのか。芦原温泉駅には温泉、越前たけふ駅には大企業があり、非常に大きなインパクトがある。現状、小浜には大企業がないので、観光に頼らざるを得ない。そこで新平野の工業団地も視野に入れ、まちづくりを進めていただきたい。

【委員】

- 土地利用（資料1 P.29）について、インター付近は新駅開業より早く開発需要が高まるとあるが、なぜなのか。
- 黒部宇奈月温泉駅は、田園の中に新幹線駅がある。駐車場が大きく、観光施設があり、人の出入りがある。本委員会では、小浜において、これ以上の開発をしないという方向で議論を進めているが、乱開発しないということを決めすぎるのもいかがかと思う。

【委員】

- ゾーニング（資料1 P.32）について、対象区域内でゾーンを分けて開発をするということが分かった。前回委員会では、駅舎の整備費はJRが基本は負担するという話があったが、各ゾーンの整備費はどこが負担するのか。どのように確保するのか。

【事務局】

- 朝倉委員のご意見に対しては、市街地と表現しているが、海沿いも含めての表現である。小浜市内および若狭の観光資源を含めたイメージである。
- 開発の規模について、今回導入機能として整理はしているが、計画として可能性のあるものを残していきたいという意図であり、これをすべて導入するわけではない。今後、実際に需要があるかは、社会動向や事業者意向を検討していく。その過程で、自然に身の丈にあった機能になると考えている。土地利用では、駅の周りからコンパクトに開発を進める方が良いという案を提示している。
- JR小浜線以南のエリアについて、本計画の対象区域ではないものの、一体的に考えていくべきエリアであると認識している。
- 財源については、市で負担できる部分は市で整備する。民間事業者の力も活用しながら、収益性が見込める部分は民間事業者が負担し、それ以外の部分は市が負担する分担になると考えている。現段階で財源は未定であるが、今後、活用できる有効な補助金を検討する。
- 施設規模や配置は、今後検討するものと考えている。
- 近隣市との連携については、小浜市だけではできない部分があるため、重要であると認識している。また、新平野の工業団地との連携も検討していく。
- JR小浜線以南は、行き来ができるよう、新幹線駅と併せて跨線橋等の整備は必要であると考えている。
- 地権者への説明については、新幹線駅や線路の位置が具体的に確定した段階で、説明会等を行う予定である。

【委員】

- 観光関連機能および交流機能（資料１ P.23）について、改めて整理が必要と考える。観光関連機能では、「市内観光へのさらなる周遊を促す」や「観光客には既存市街地での滞在を促すことが望ましい」とある。一方で、交流機能では、「市民が集い、交流できる施設やオープンスペースを形成する」や「多目的広場やマルシェ、イベント空間などを整備する」とある。ここからは、市民が集まるのが新幹線駅前で、観光客が集まるのは既存市街地というように受け取れる。新幹線駅周辺に集える場所や公共施設が望ましくないという意見ではないが、考え方の再整理が必要と思う。
- 中心市街地エリアについて、新幹線駅が整備されてからも、中心市街地が栄えるといいとは思っているが、現状を見ると、小浜市で財布を開く場所は東に移動しつつある。新幹線駅が整備されたら、さらにその傾向が強まると考える。現状の中心市街地の活性化とは、考え方を変えていく必要があるのではないか。
- 中心市街地エリア（資料１ P.31）について、「小浜ならではの魅力を来訪者が深く体感する場」とあるが、「社寺等地域の歴史的資源」とある松永地域や遠敷地域、および海沿いも小浜らしい地域である。中心市街地の考え方も改めて整理する必要があるのではないか。
- 平面のゾーニング図だけだと、それぞれのもつイメージが異なる。可能であれば、3Dモデルなどを見せていただけると良い。

【委員】

- 導入機能（資料１ P.22）について、観光に注力している印象を受けた。新平野の産業団地に付随した機能を導入するのは適当であると思う。ただ、企業の誘致は簡単ではないうえ、越前たけふ駅に村田製作所ができたように、新幹線駅の駅前に企業を誘致すると、その企業の駅という印象を駅利用者がもってしまう。印象というのは、駅利用者にとっても大切である。
- これからの若者世代の視点からも、導入機能を考えていただきたい。新幹線の待ち時間を、子供が遊べる場所やお年寄りがくつろげる場所があると良い。このような視点で導入機能やゾーニングを考えていくことも重要ではないか。

【委員】

- ゾーニング（資料１ P.32）について、対象区域から開発するという認識でよいか。
- 新幹線駅の整備と併せて、JR 小浜線の小浜駅と東小浜駅の間に、在来線の新駅も整備する予定なのか。

【事務局】

- 開発についてはその通りである。
- 計画では、JR 小浜線の新駅を整備することを前提としている。

【委員】

- 駐車場や駅前広場のある交通結節ゾーンから、都市機能立地ゾーンへ、さらに将来展開ゾーンへ開発を進めていくという認識でよいか。

【事務局】

- その通りである。

【委員】

- 導入機能（資料1 P.22）について、このあたりは、昔に水害で多くの住民が亡くなった地域である。このことを踏まえて、検討必要性の高い機能として、防災安全機能も検討していただきたい。多くの人が亡くなり、今もなお、浸水しやすい地域であるため、防災安全機能をぜひ検討いただきたい。

【委員】

- 流域の視点や、北川自体の位置付けも重要と感じた。

【委員】

- 交流機能（資料1 P.23）について、公共機能の集約、複合化とあるが、文化会館が耐震工事中であるが、20年後にはまた建替えの時期を迎える。他にも建替えが必要な公共施設あるため、市が精査して、場合によっては、景観に配慮しつつ、新幹線駅の整備に先駆けて着手していただきたい。
- 宿泊機能について、小浜での宿泊は宿泊客へのおもてなしが魅力だと感じている。新幹線駅周辺に分館を整備することや、海沿いの宿泊施設まで送迎ルートを確保するなどして、小浜の宿泊を継承していくべきと考える。外資系のホテルが小浜の景観を妨げないようにしていただきたい。
- ゾーニング（資料1 P.32）について、道の駅も20年後は老朽化しているため、必ずしも今の位置を前提に考えなくてもよいのではないか。新幹線駅の駅前や、駅の中にあっても良い。富山駅では、新幹線と在来線の間にデパ地下のような施設があり、乗換えで限られた時間の中でも楽しめる。

【委員】

- 交流機能（資料1 P.23）について、「市民が集い、交流できる施設やオープンスペース」とあるが、市民は何を目的に集まるのか。単に既存市街地にあるものを新駅に移動するのではなく、定住する人も促せるような仕組みが必要と考える。例えば、大学生が長期滞在、定住できる場所や、既存の市民が居住する場所にするなどが考えられる。新幹線駅の駅前に、ただオープンな施設を整備しても、市民は不便になると思う。そこに行く目的が明確になると良い。

【委員】

- 車両動線（資料1 P.29,32）について、上中小浜線からアクセスする形になっているが、上中小浜線は短トリップを受け持つ道路であると考えている。将来的には、JR小浜線を跨ぐ南北の高架道路の整備も見据えているが、地上で国道27号からアクセスできるルートを確保しておいた方が良いと考える。国道27号は幹線道路であるため、基本は地上からアクセスできるようにしておき、交通需要に応じて高架道路を検討すればよいのではないか。

【委員】

- 導入機能（資料1 P.23）について、26年先はAIの世界であり、情報発信機能が最も重要になると考える。AI機能を備えた施設を駅前に整備する。例えば、テーマパーク性のある市の歴史博物館を作り、子供たちが未来を考える。そのような情報発信機能を作っていけばよいのではないか。小浜市としては文化や歴史を深堀し、将来的に形にしていくべきと考える。

【事務局】

- 交流機能やオープンスペースの目的について、既存のまちと新駅の役割分担（資料1 P.20）を示している。また、市民アンケートでは、現状は大規模なイベントができる場所がなく、新幹線駅周辺にそのような場所があると良いとの意見があった。このような背景から、ゾーニングに入れている。

【委員】

- 資料からは今あるものを新駅に移動させる印象を受けたが、新しい拠点ということのであれば良い。

【事務局】

- 国道27号線からのアクセスについて、重要なご指摘と受け止め、検討していきたい。国道27号線からの出入りをメインのアクセス動線にした場合、踏切周辺で渋滞が発生するなどの課題が考えられる。国道27号線からのアクセス動線は課題があるものの、需要を受け止めるという意味では重要であるため、引き続き検討していく。
- 水害について、ハザードマップ等を参照しながら検討する。防災機能は、市の関係課で横断的に議論をしているものであり、必要な機能だと認識している。
- JR小浜線との連結について、JRへの直接交渉には及んでいないが、市としては必要と認識している。本日欠席された青木委員や川上委員からも、小浜線との結節を強め、計画の前提として入れておくべきと、ご意見をいただいている。今後のJRとの協議によるが、2次交通の一つとして小浜線との結節を全面的に要望していく姿勢である。

【委員】

- 小浜は、京都大阪との距離が近いことが他の新幹線駅と異なる特徴である。将来的に人口は減少していく中、外から人を呼び込むような居住機能を考える余地もあるのではないか。既存市街地から人を奪わないように留意する必要があるが、新都市のような居住空間を新しく作ることも考えられるのではないか。
- 逆の視点では、農地の活用方法について、嶺北では水田を麦畑や蕎麦畑に転用する例があり、水田だけではない田園風景を作っている。また、公園のような使い方や、防災機能を踏まえた緑地とすることも考えられる。駅前の緑地のあり方について計画があってもいいのではないか。併せて、3Dモデルというご意見もあったが、景観イメージを立体的に見てみるのも良い。

【委員】

- ゾーニングについて、京都まで19分、大阪まで38分、この短時間で大都市に行けるというのは小浜の大きなポテンシャルである。飯山駅の計画では、まちの玄関ゾーン、まちの客間・庭園ゾーン、まちの居間ゾーンという分け方をしていた。まちの駅である旭座周辺や海の駅である食文化館からどのようにつなげるか、遠敷地域や丹後街道なども含めた全体的なゾーニングができると良い。26年後にも人口を維持するためには、居住ゾーンを確保し、まちに人の流れを作り出すことが重要と考える。

【委員】

- コンセプト（資料1 P.18）について、教育機能が今後強みになっていくと考えており、それを魅力に感じて、小浜に来たいと思われるようなになると良い。

5. 閉会

【委員長】

- みなさま、ご意見いただきありがとうございました。検討が具体化し、夢も広がってきたように感じる。乗車人員の推計値も控えめな数値であるかもしれない。人口がＶ字回復したシナリオなど、複数のシナリオも場合によっては検討すると良い。

6. 今後のスケジュール

【事務局】

- 次回は第 5 回目となり、10 月末から 11 月を予定している。委員会は残り 2 回でとりまとめとなる。