

北陸新幹線延伸の行方と 福井の次の一手



2026年8月28日
福井大学 国際地域学部 教授
江川誠一

自己紹介

段階	地域	所属	内容
誕生	福井県坂井市	—	—
進学	京都市	工学部建築学科	都市計画
就職	大阪府大阪市	A社_独立系シンクタンク(技術)	開発計画、環境計画
転職	福井県福井市	B社_銀行系シンクタンク(調査)	業界調査、経済調査
転職	福井県福井市	C社_銀行(融資部)	企業調査、経済調査
転職	石川県金沢市等	D社_建設コンサルタント(技術)	整備効果、費用対効果
異動	東京都	D社_建設コンサルタント(管理)	取締役経理部長
異動	東京都等	D社_建設コンサルタント(技術)	経営コンサルティング
転職	福井県永平寺町	E大学_福井県立大学(教員)	観光まちづくり、協働
フリーランス	福井県坂井市等	DMOさかい観光局 専務理事、坂井高校非常勤講師、福井大学 国際地域学部 非常勤講師、BEAU 理事、NPOまちづくりカレッジSakai 顧問、UDCS 副センター長	観光学、観光まちづくり、探究学習、協働、経営コンサルティング
就職	福井県福井市	F大学_福井大学 国際地域学部(教員) 兼務:NPOまちづくりカレッジSakai 顧問、UDCS 副センター長、暮らしの学び舎「KURASO」 大家	観光学、地域経済論、地域コンサルティング入門、PBL等

本日の内容

1. 高速交通体系の整備と地域へのインパクト

- (1) 高速交通体系の整備効果
- (2) ～ (5) 高速交通体系の整備効果 (交通) (地域生活) (産業) (観光)

2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

- (1) 北陸新幹線の概要
- (2) 広域交通アクセスの変化

3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

- (1) 宿泊客数の動向
- (2) 福井県内宿泊事業者の声
- (3) 県外客のシェアの推移
- (4) コンベンション開催実績
- (5) JRや行政等による効果の公表 (実績、推定)
- (6) まとめ

4. 敦賀から大阪までのルート

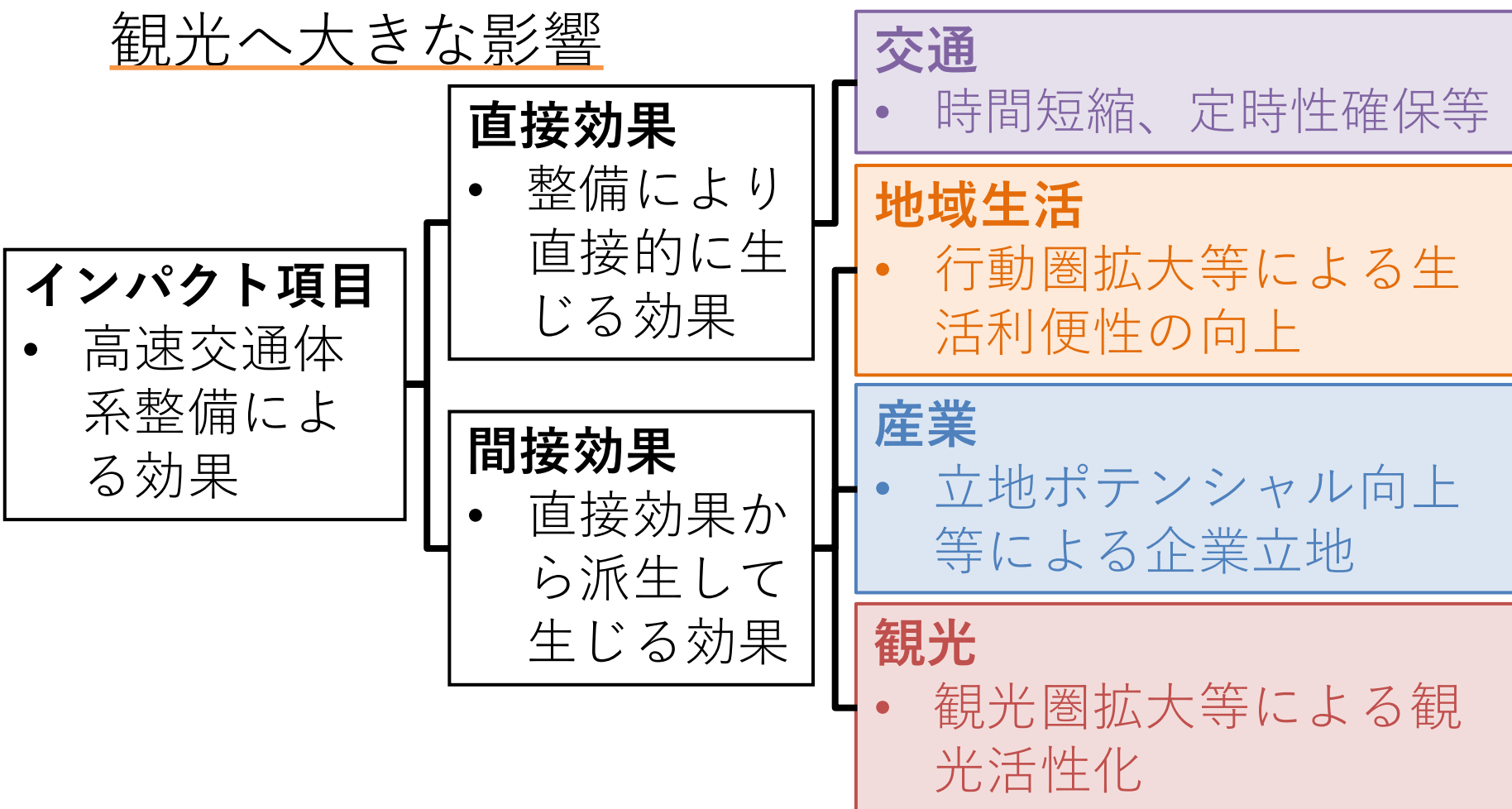
- (1) 整備新幹線の概要
- (2) ルートの検討経緯
- (3) 小浜・京都 (桂川) ルートの概要
- (4) 着工に向けての課題

5. 福井・小浜の方向性

1. 高速交通体系の整備と地域へのインパクト

(1) 高速交通体系の整備効果

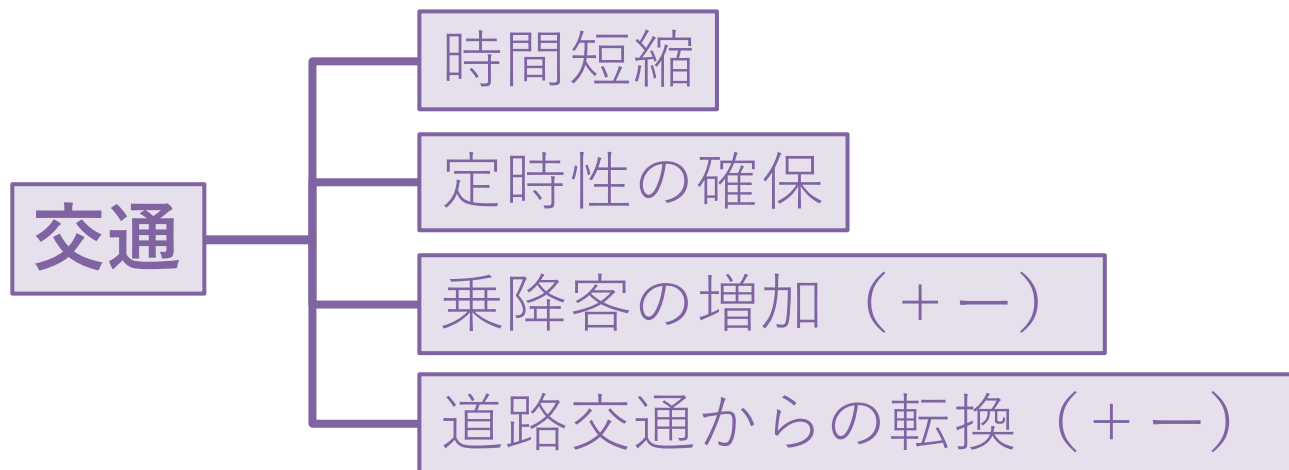
- ✓ 地域の交通、生活、産業、観光へ大きな影響



1. 高速交通体系の整備と地域へのインパクト

(2) 高速交通体系の整備効果 (交通)

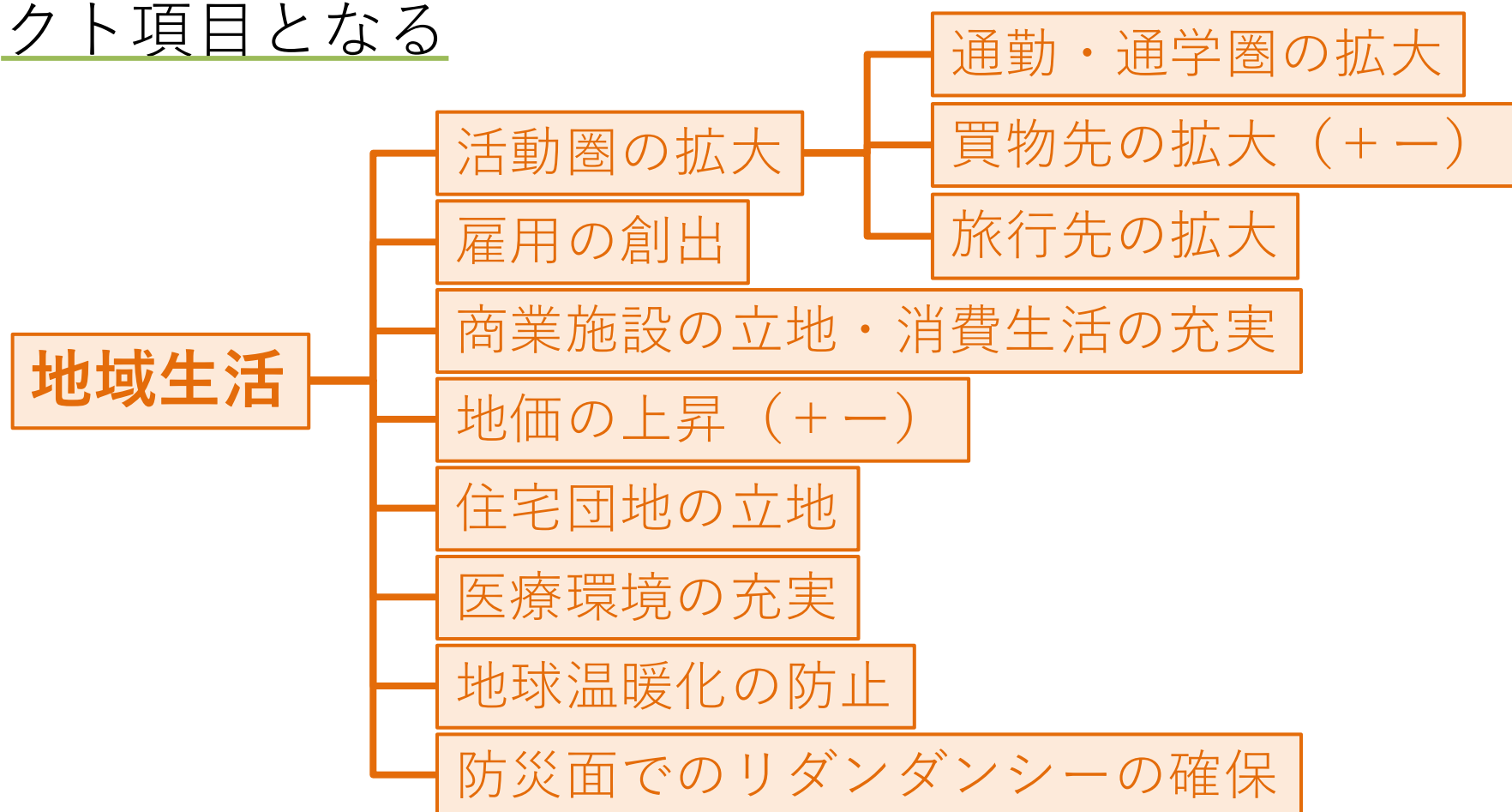
- ✓ 交通分野では時間短縮と定時性の確保のインパクトが大きい



1. 高速交通体系の整備と地域へのインパクト

(3) 高速交通体系の整備効果（地域生活）

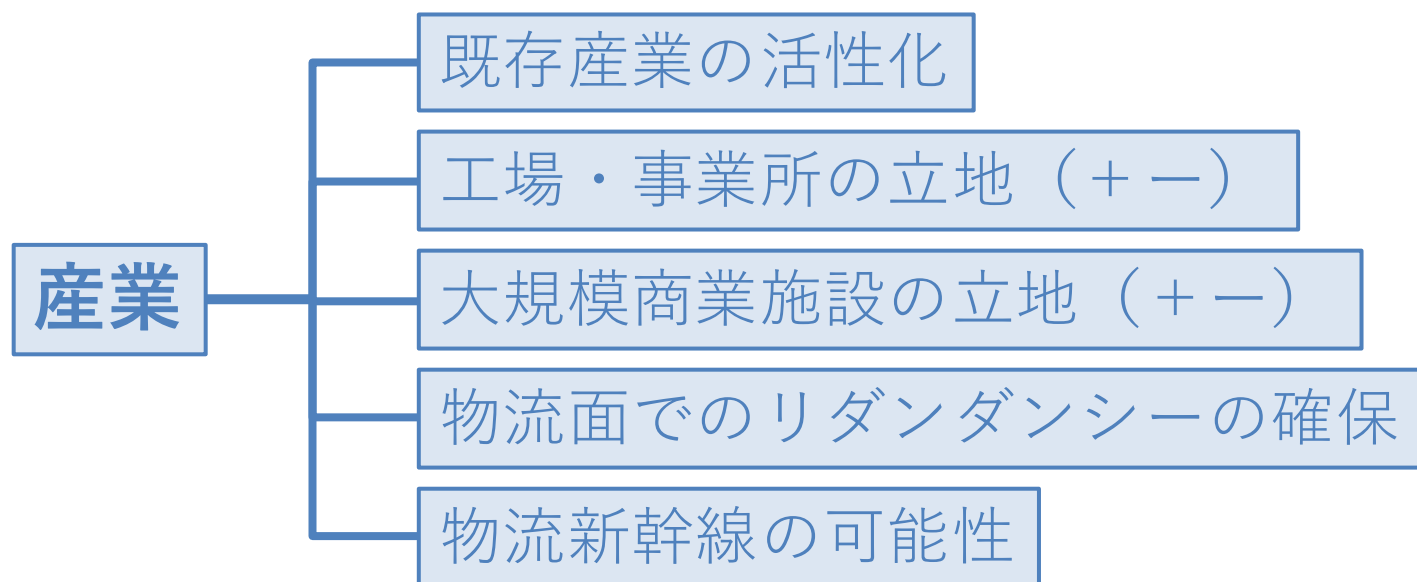
- ✓ 地域生活分野では活動圏の拡大が最も身近なインパクト項目となる



1. 高速交通体系の整備と地域へのインパクト

(4) 高速交通体系の整備効果 (産業)

- ✓ 高速道路と比べて新幹線は、産業分野におけるインパクトが小さくなる



1. 高速交通体系の整備と地域へのインパクト

(5) 高速交通体系の整備効果（観光）

✓ 観光の人の流れが
大きく変わる可能性

観光

観光資源の発掘・創造

既存観光地間の周遊性の向上

観光一日行動圏の拡大

既存観光地の活性化

バスツアー・パッケージツアーの増加

中心市街地における観光活性化

教育観光やMICEの誘致拡大

イベントやまつりの活性化

外国人観光客の増加

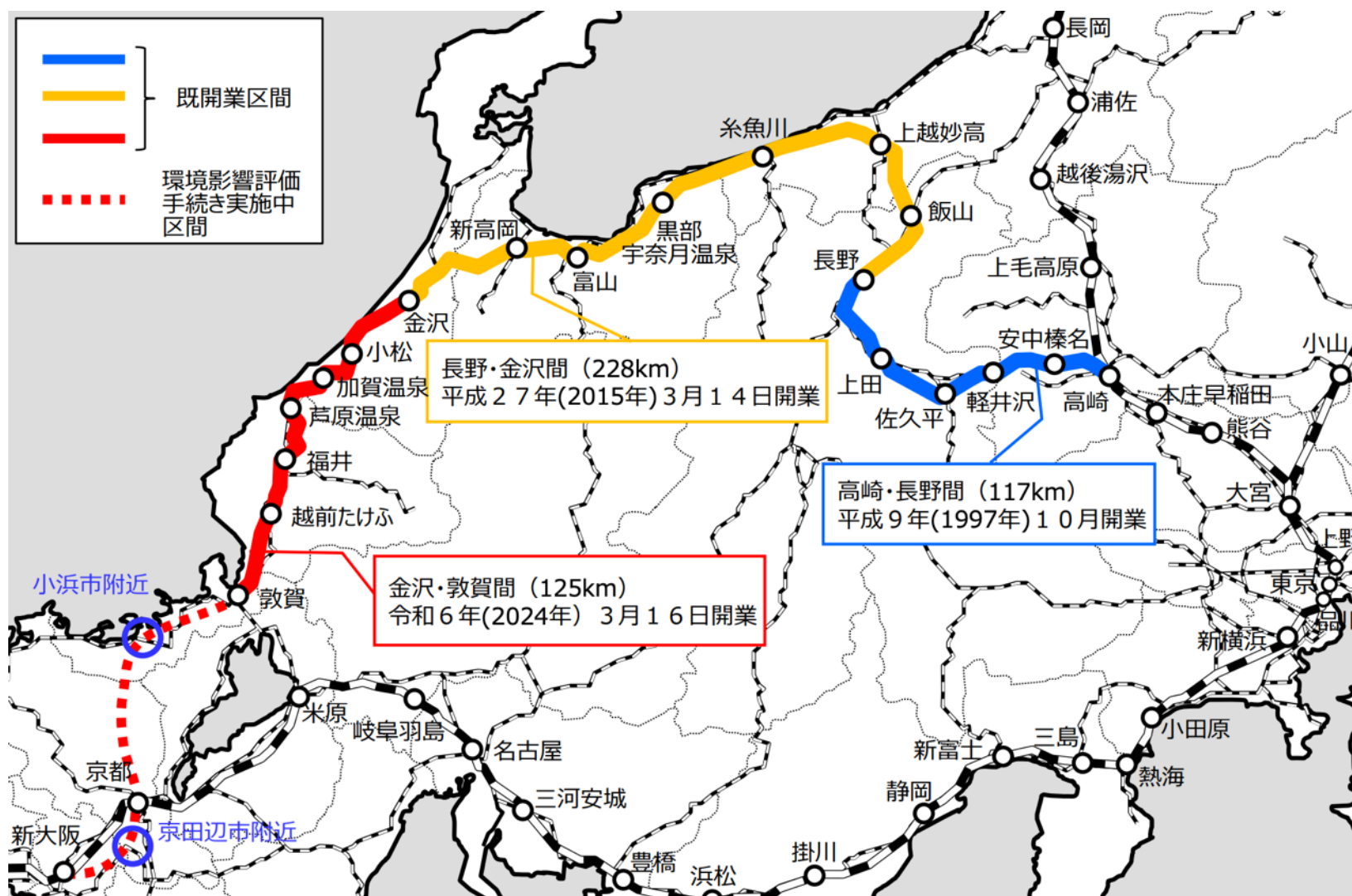
新たな観光ルートの創設

玄関口としての位置づけ

知名度や地域ブランドの向上

2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

(1) 北陸新幹線の概要



2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

(1) 北陸新幹線の概要

- ✓金沢開業で東京～金沢が早く太い動脈で直結。敦賀開業はそこまでのインパクトなし

金沢

【金沢開業前】(金沢駅～越後湯沢駅～東京駅)
最速3時間47分、¥13,050(普、指、通)、13便(約6,550席)/日

東京

所要時間 65% に

【金沢開業後】

最速2時間28分 (かがやき),
最速2時間50分 (はくたか)
¥14,120 (普、指、通)
10便(9,340席)/日 (かがやき)、
14便(13,076席)/日 (はくたか)

金沢

輸送容量 3.4倍※ に

※小松～羽田間の飛行機の
座席数を合わせた輸送容量は
約2倍に

東京

2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

(1) 北陸新幹線の概要

✓ 敦賀開業で東京～福井が早く太い動脈で直結

福井

【敦賀開業前】 (福井駅～米原駅～東京駅)
最速3時間27分、¥14,920、16便(約5,600席)/日

東京

所要時間 83% に

輸送容量 2.3 倍に

福井

東京

【敦賀開業後】
最速2時間51分、¥15,810、14便(約13,000席)/日

2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

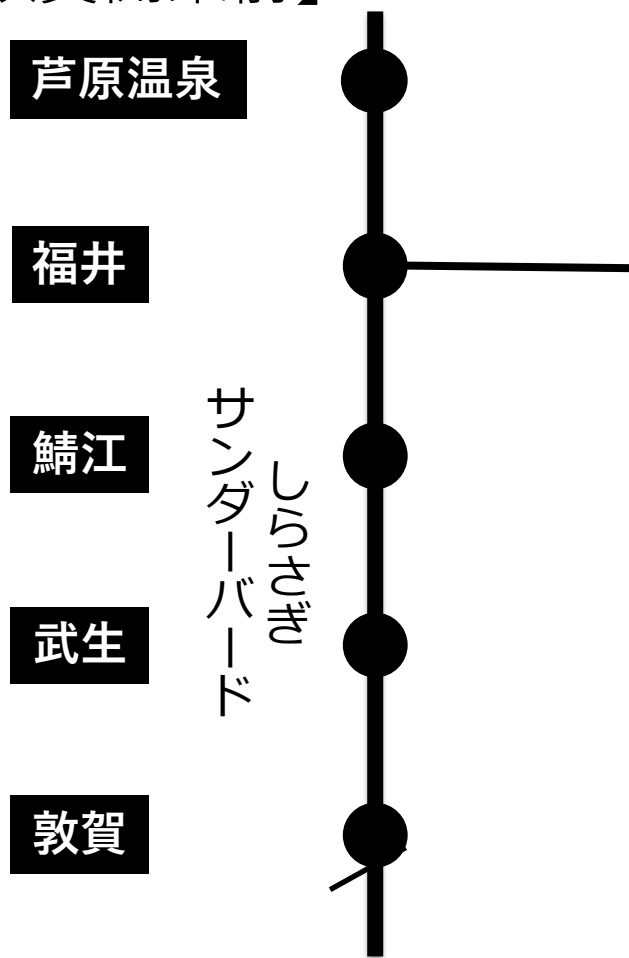
(2) 広域交通アクセスの変化



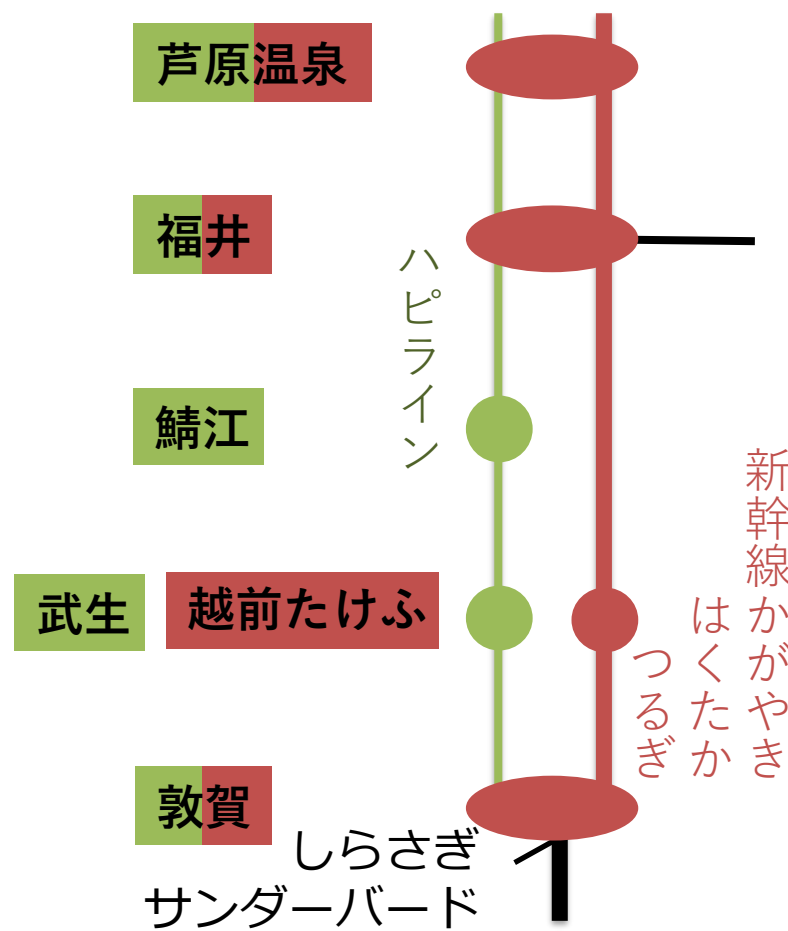
2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

(2) 広域交通アクセスの変化

【敦賀開業前】



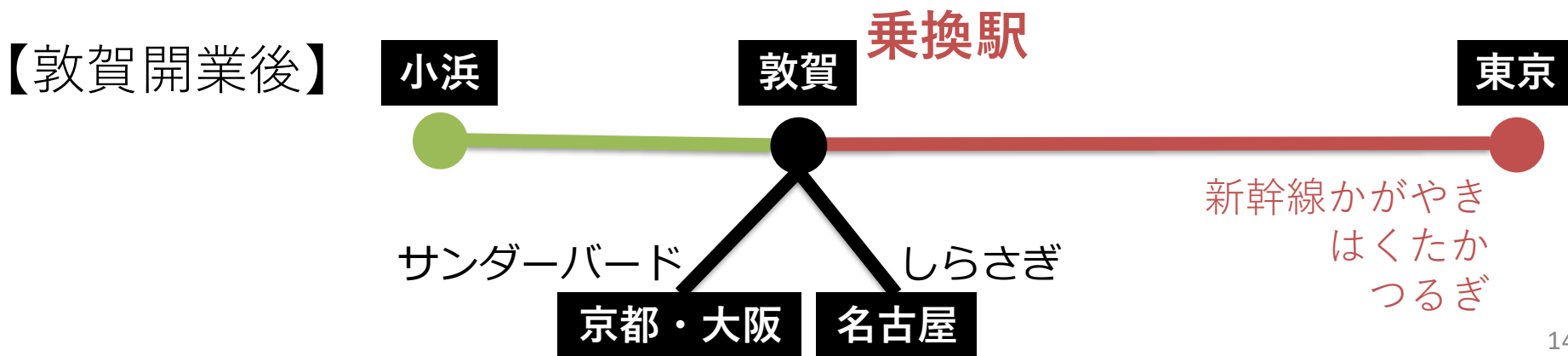
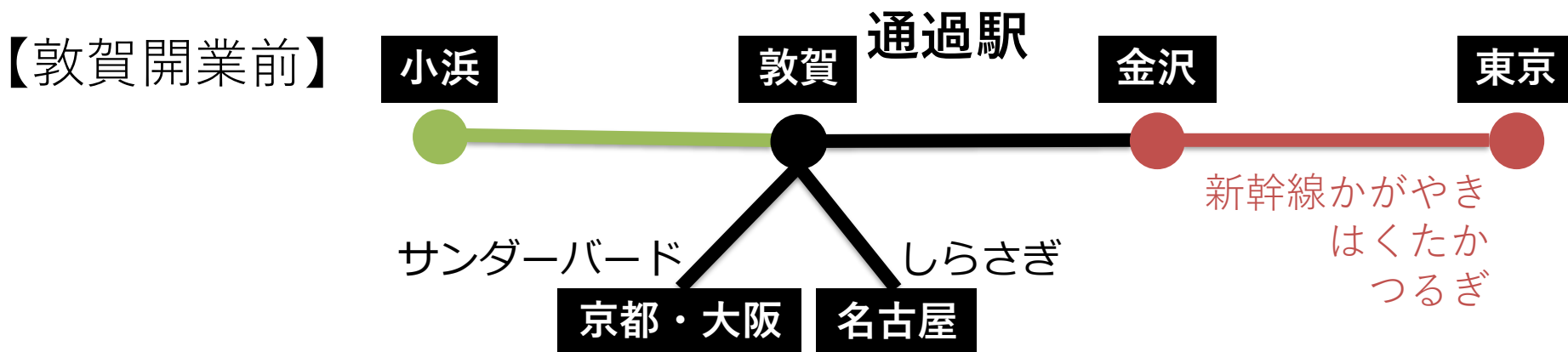
【敦賀開業後】



2. 北陸新幹線開業による広域交通の変化

(2) 広域交通アクセスの変化

✓三大都市圏とダイレクトに結節した敦賀駅



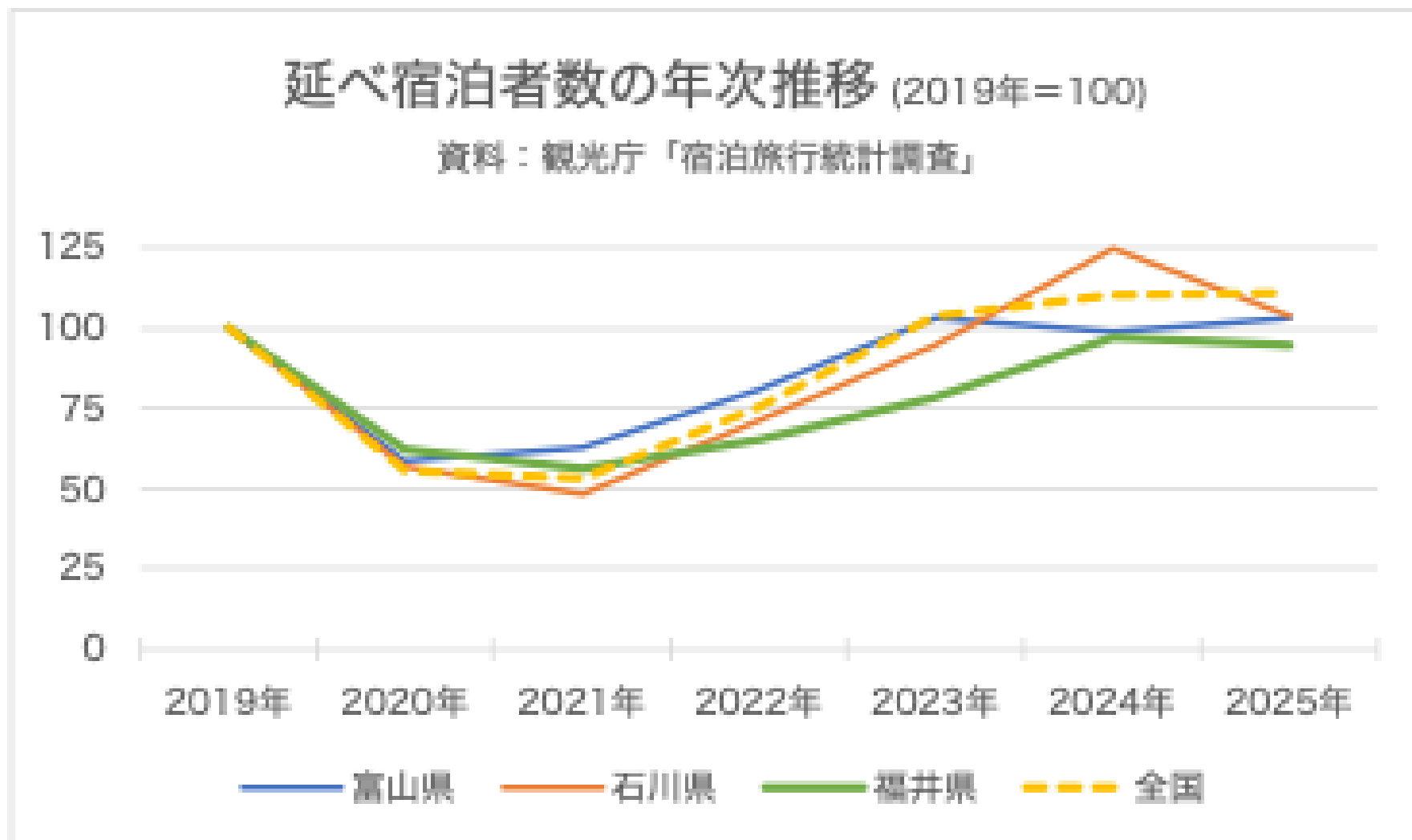
3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(1) 宿泊客数の動向

		福井県				
					外国人	
					前年比	2019年比
2019年	4,144,110	102.1%	—	97,710	128.8%	—
2020年	2,563,720	-38.1%	-38.1%	23,290	-76.2%	-76.2%
2021年	2,330,180	-9.1%	-43.8%	9,310	-60.0%	-90.5%
2022年	2,711,040	16.3%	-34.6%	12,470	33.9%	-87.2%
2023年	3,244,800	19.7%	-21.7%	64,890	420.4%	-33.6%
2024年	4,027,240	24.1%	-2.8%	92,200	42.1%	-5.6%
2025年	3,929,570	-2.4%	-5.2%	108,550	17.7%	11.1%
2025年6月	263,390	-14.7%	-6.9%	7,330	15.8%	-15.2%
7月	353,100	-8.9%	-4.9%	5,880	2.4%	-8.4%
8月	495,810	-7.9%	-13.7%	5,350	22.4%	-14.0%
9月	314,540	2.3%	-13.8%	6,420	34.0%	-1.1%
10月	355,610	4.8%	15.3%	9,100	-2.0%	13.6%
11月	404,810	-3.4%	11.9%	12,220	7.0%	22.8%
12月	303,900	1.7%	-6.3%	10,710	58.0%	22.3%
2026年1月	215,230	-5.6%	-20.9%	8,940	-13.5%	24.9%
2月	251,660	5.7%	-14.5%	9,660	1.7%	-0.5%
3月	298,280	-9.6%	-11.0%	9,510	5.2%	60.1%
4月	236,790	-24.4%	-26.3%	12,810	4.7%	12.6%
5月	337,950	2.6%	1.5%	13,590	30.3%	50.5%

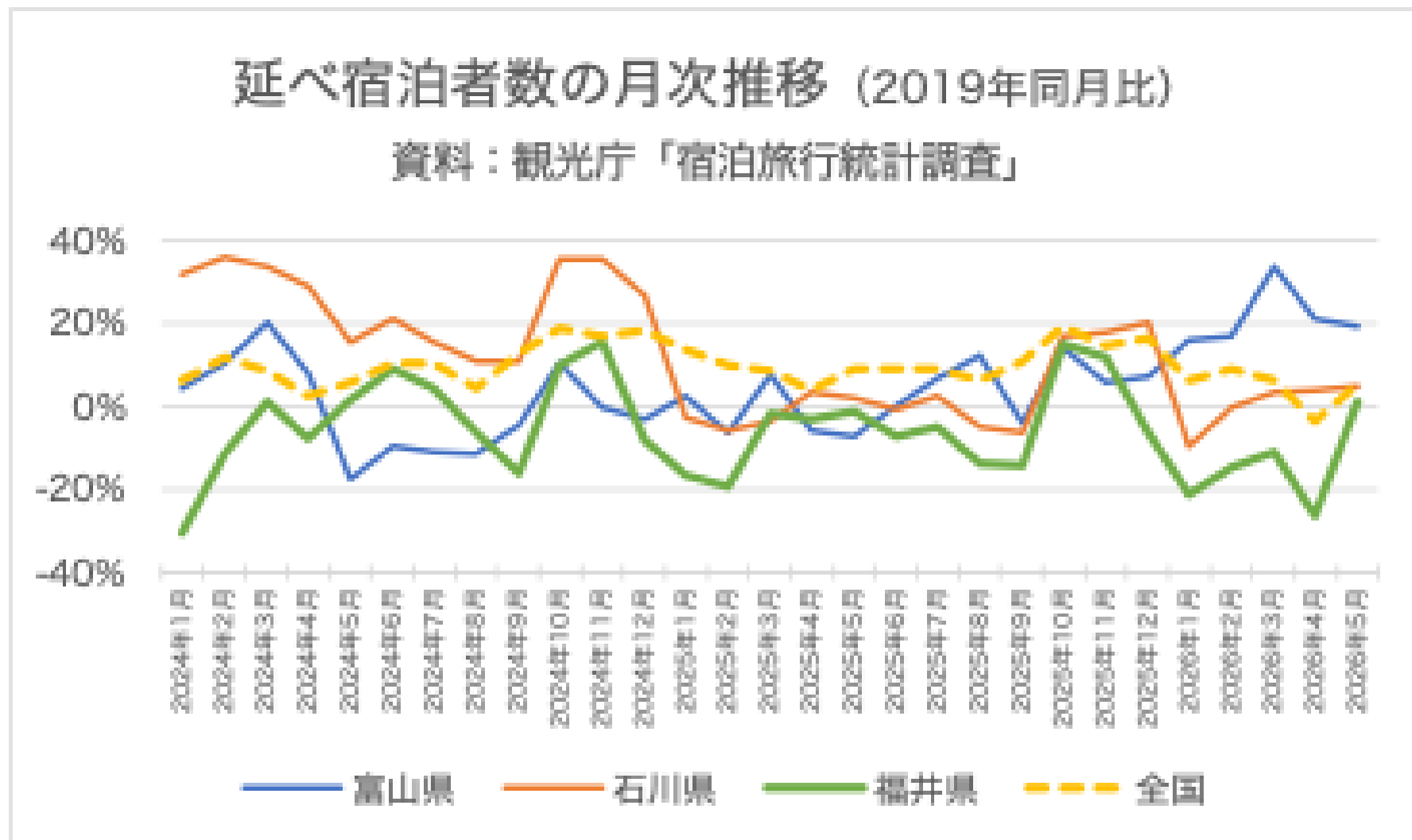
3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(1) 宿泊客数の動向



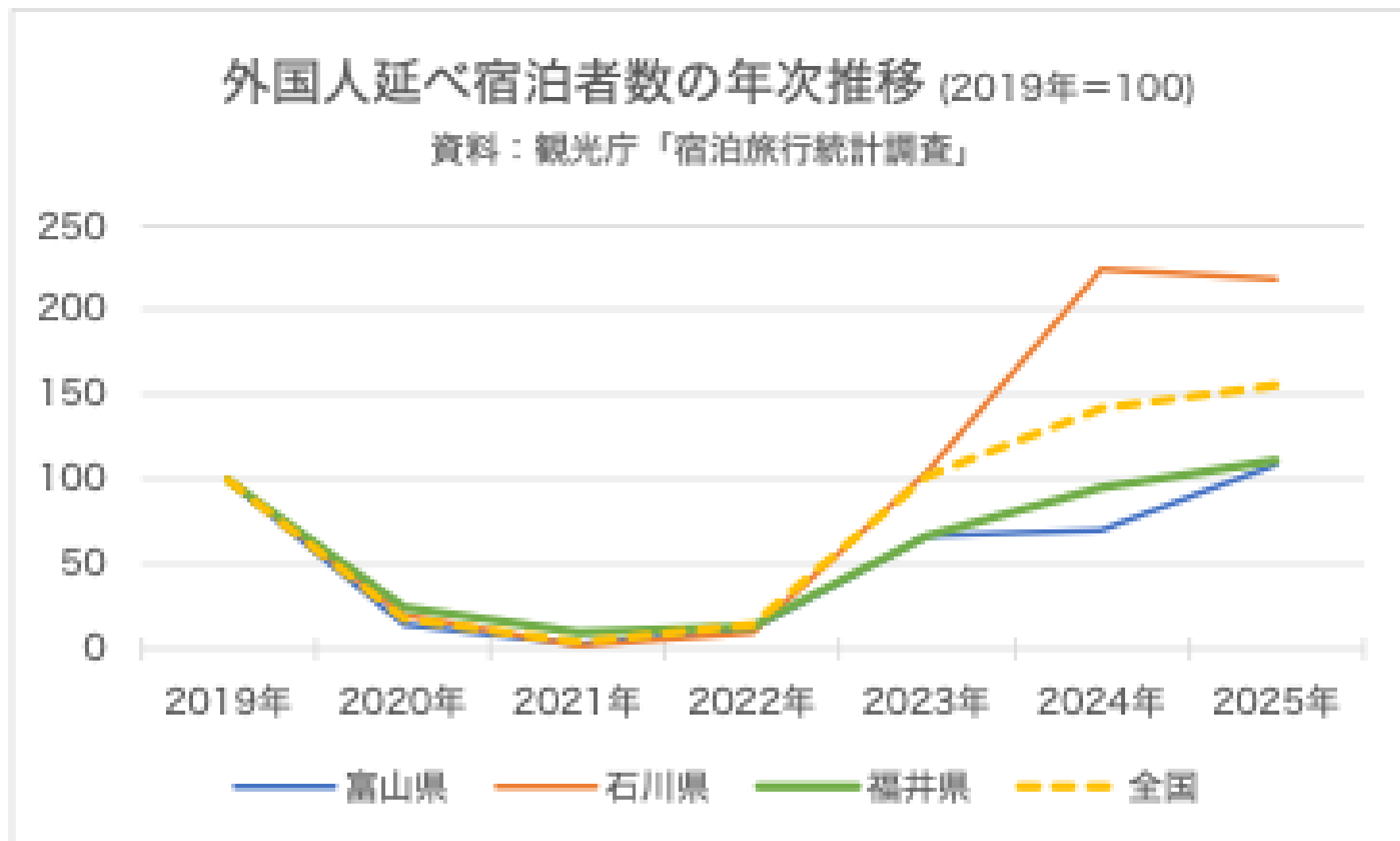
3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(1) 宿泊客数の動向



3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(1) 宿泊客数の動向

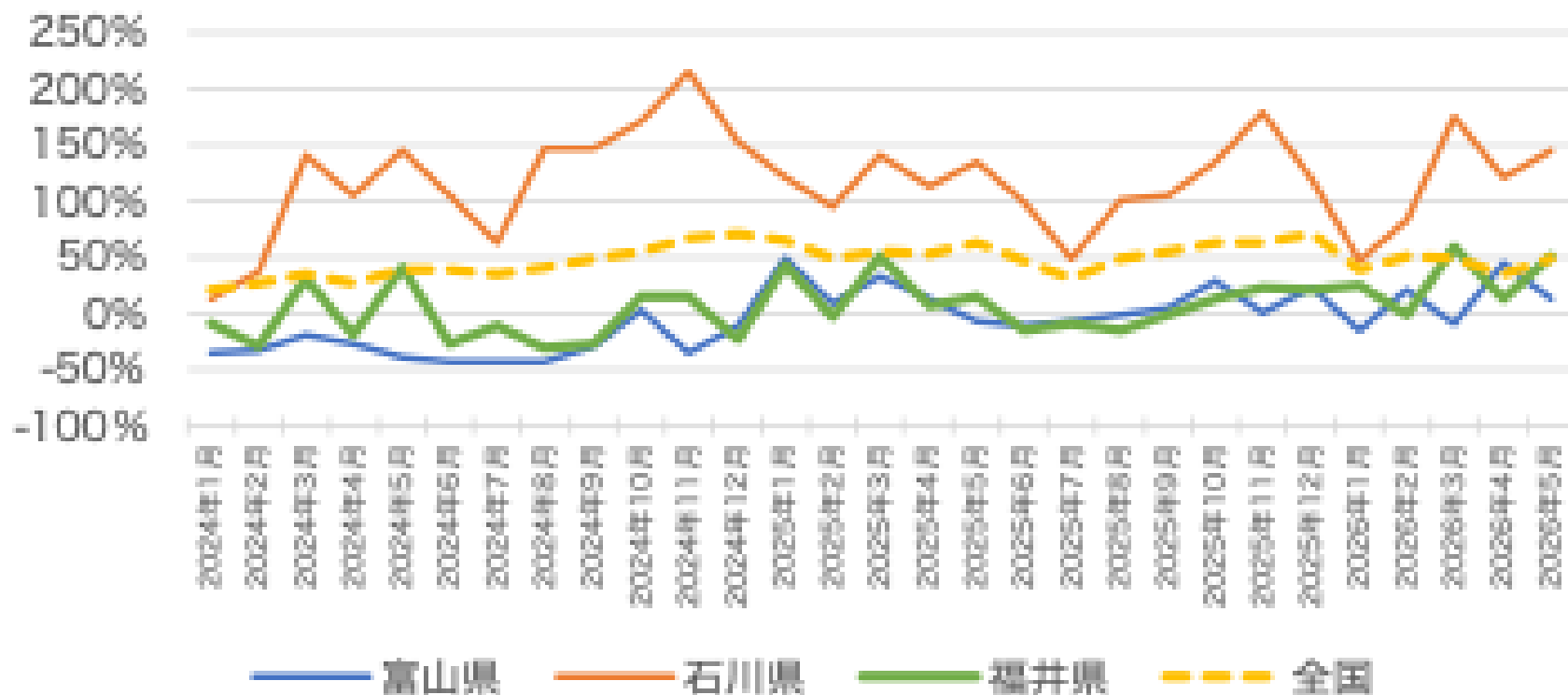


3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(1) 宿泊客数の動向

外国人延べ宿泊者数の月次推移（2019年同月比）

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」



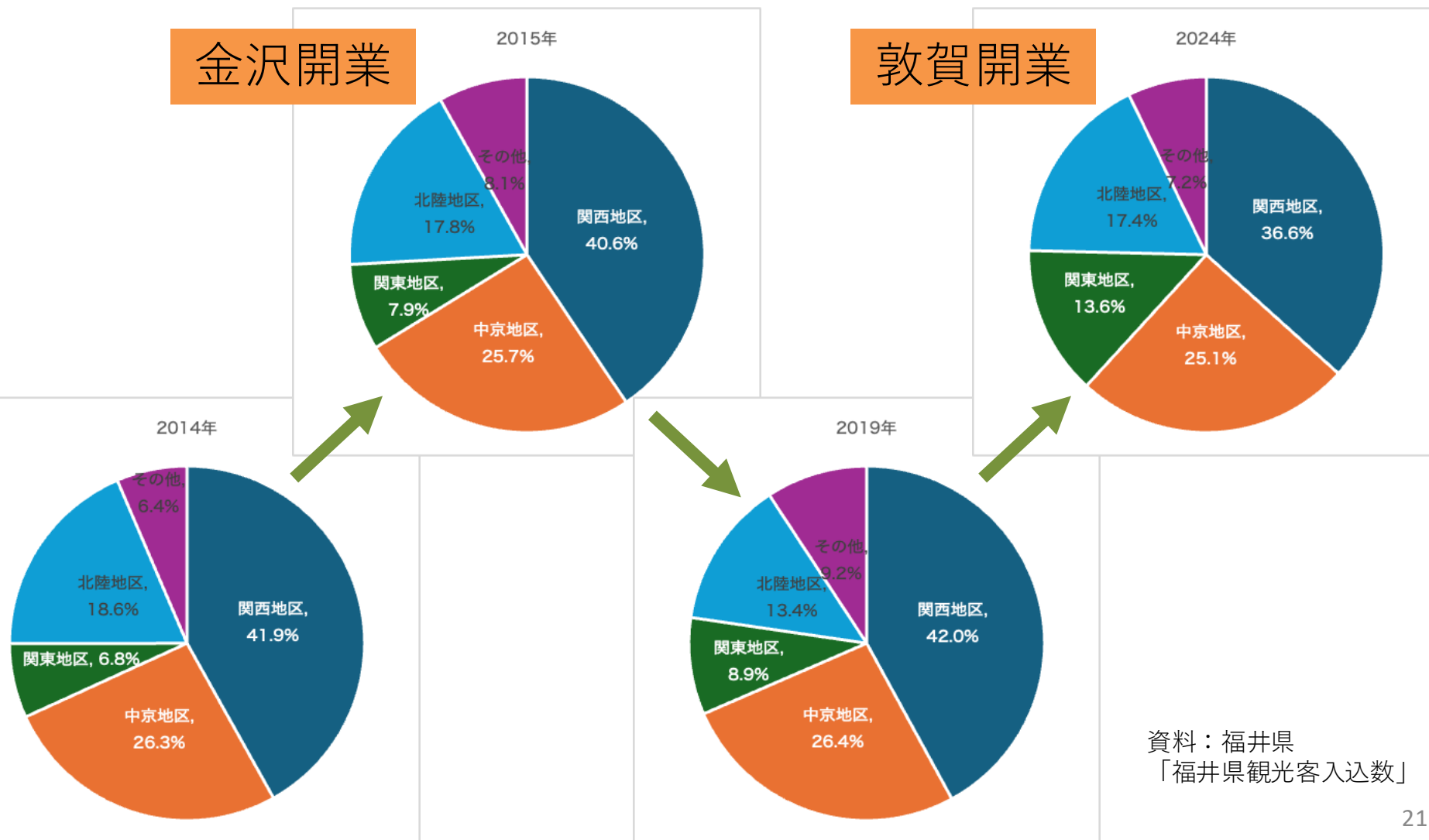
3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(2) 福井県内宿泊事業者の声

- ✓ A旅館経営者「コロナ禍を経て、宿泊客の傾向が変わるとともに厳しい人材不足が続いており、それに伴い旅館の経営も変わらざるを得なかった。新幹線効果については、客数は劇的には伸びていない。ただし、客室単価はコロナ禍前よりも大きく上昇させることができた。その結果、経営的にはよい状況が続いている。」
- ✓ Bビジネスホテル経営者「稼働率、客室単価ともに開業後は好調が続いている。以前はゼロに近かったインバウンド客もちらほら目立つようになっている。確実に新幹線効果は生じている。ただし、東京等の首都圏からの顧客が大幅に増えるなどのデータは出ておらず、直接的な要因かどうかは断定できない。」

3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

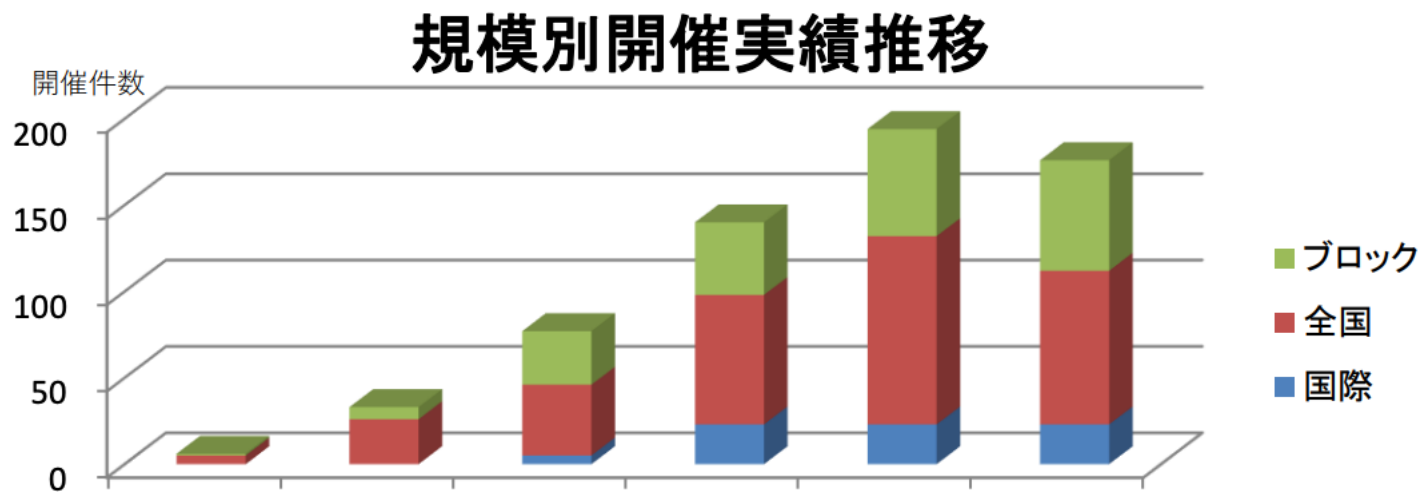
(3) 県外客のシェアの推移



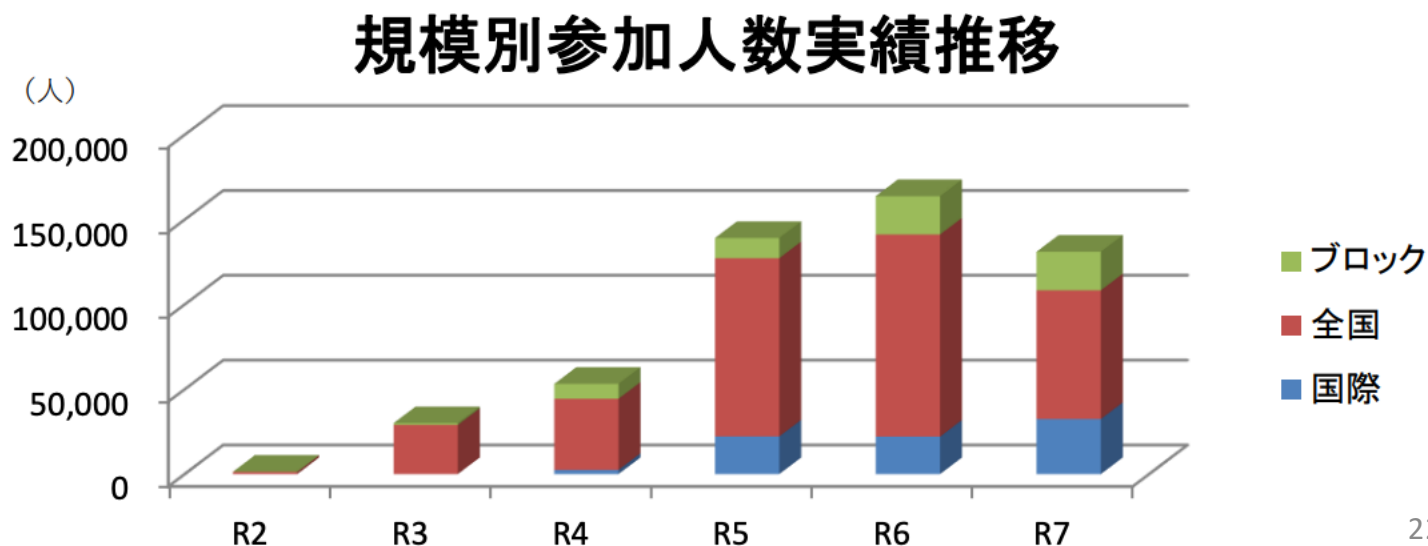
3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(4) コンベンション開催実績

< 件数 >



< 人数 >



資料：福井県観光連盟
「コンベンション統計」

3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(5) JRや行政等による効果の公表（実績、推定）

- 年末年始の金沢・福井間の利用者数は前年同期の在来線特急と比べて40%増。
- 開業後6か月間の福井県新幹線駅周辺の県外来訪者は前年と比べて21.8%増。特に関東圏から42%増、信越から75.8%増と大幅に増加し、好調を維持。
- 新幹線駅周辺で店舗開設など民間投資が拡大。福井駅周辺104件、敦賀駅周辺59件。
- 開業への期待感と駅周辺で進む再開発を背景に路線価が上昇。福井駅西口広場通りは8.6%上昇、敦賀駅前広場通りは3.0%上昇。
- 福井県では、宿泊施設の整備やリノベーションが加速。令和2年度以降、100軒近くの宿泊施設のリニューアル等を支援。

※JR西日本及び福井県資料より

- 経済波及効果は年間約506億円と推定

※北陸新幹線（金沢・敦賀間）事業に関する再評価報告書より（平成30年3月）

（参考）敦賀・新大阪間の経済波及効果の推定

- 約2,700億円／年（全国の効果） ※関西経済連合会・北陸経済連合会・大阪商工会議所調査（令和元年10月）
- 約1,150億円／年（京都駅・松井山手駅における効果） ※京都府資料（平成29年3月）

3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(6) まとめ

- ✓ 2024年の福井県の宿泊客数は、3月の北陸新幹線開業後、2023年比で好調に推移しているものの、コロナ前の2019年の水準には届いていない。全国や石川県が2019年比でプラス、富山県で同水準となるなか、新幹線開業効果は宿泊面では相対的に小さいと言える。ただし、県内の宿泊単価は2019年比で総じて3割上昇しており、経営面では改善が図られているものと推測する。
- ✓ 首都圏・長野からの観光客は確実に増えている。ただしもっと増えるかと思ったとの声も聞かれる。関西・中京圏からの観光客は、鉄道利用客から不便になったとの声が上がっているものの、減ってはいない。

3. 北陸新幹線金沢～敦賀の開業効果

(6) まとめ

- ✓ インバウンドは、全国や石川県では過去最大の動きとなっているが福井県は蚊帳の外。地方への注目の動きが本県に向くことを期待。
- ✓ 恐竜博物館をはじめとした嶺北の主要観光地は来場者数を伸ばしている。一方で、その他の奥越の観光地、嶺南の観光地では伸び悩みが見られる。
- ✓ 福井駅周辺は再開発のインパクトもあり、開業直後は大きな賑わい。県民の来客が大多数を占めるが、一定程度、観光客による底上げも生じている。その後落ち着いてきて2年目以降が正念場であり、店舗によって優勝劣敗がはっきりする。
- ✓ 全国大会の会場（コンベンション等）で、あと数年は福井が選ばれるケースが増える。会議室や宿泊のキャパ不足が懸念点。

4. 敦賀から大阪までのルート

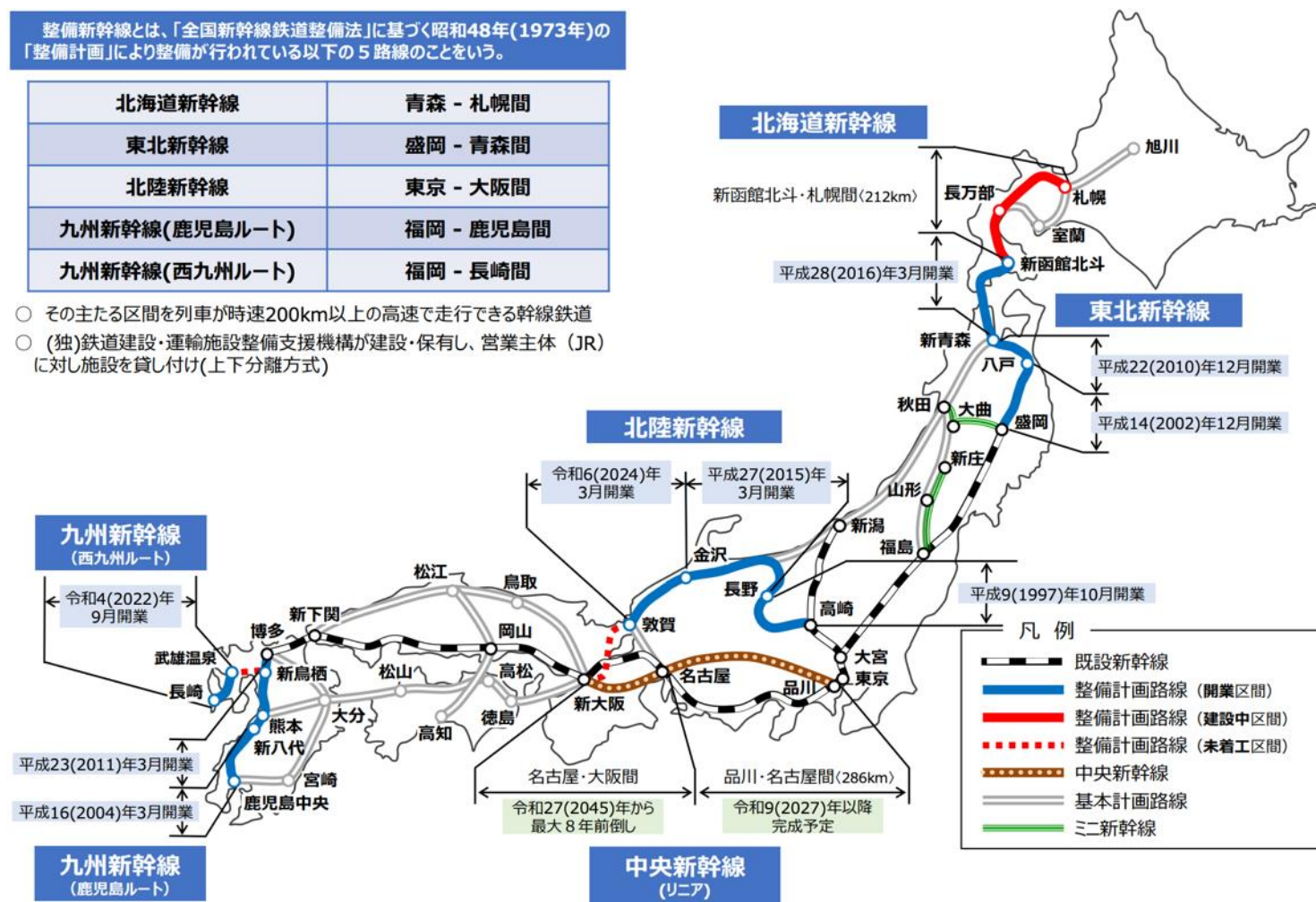
(1) 整備新幹線の概要

①全国の新幹線鉄道網の現状 出典：国土交通省鉄道局、鉄道・運輸機構

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

- その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道
- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体 (JR) に対し施設を貸し付け(上下分離方式)



4. 敦賀から大阪までのルート

(1) 整備新幹線の概要

②基本計画路線から整備新幹線へ

- 8/7、国土交通省は「基本計画路線」の「四国の新幹線」と「東九州新幹線」を対象に「調査を開始」

<基本計画路線>

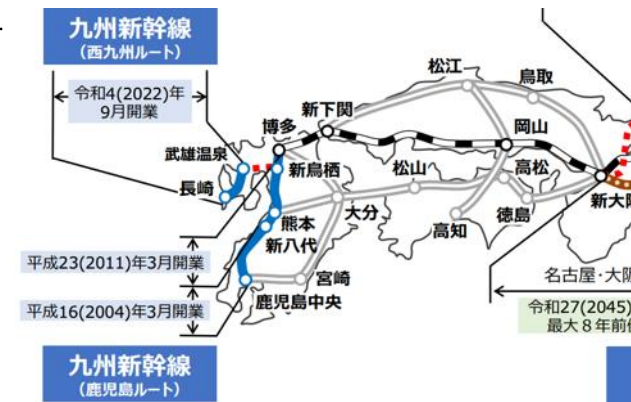
- ・ 11路線。整備新幹線への格上げ待機組
- ・ 北陸新幹線敦賀新大阪間は整備新幹線（未着工）

<四国の新幹線と東九州新幹線>

- ・ 四国新幹線：大阪から徳島市、高松市、松山市を経て大分市へ
- ・ 四国横断新幹線：岡山市から高知市へ
- ・ 東九州新幹線：福岡市から大分市、宮崎市を経て鹿児島市へ

<調査を開始>

- ・ 国土交通省は令和8年度に新たに「基本計画路線に係るケーススタディ等」を実施。予算は「幹線鉄道ネットワーク等に関する調査」189百万円の内数
- ・ 公募型プロポーザルで特定された企画提案書に基づき、当該コンサルが「輸送需要の推計、駅の位置及び規模、ルート案の検討など」を実施する。

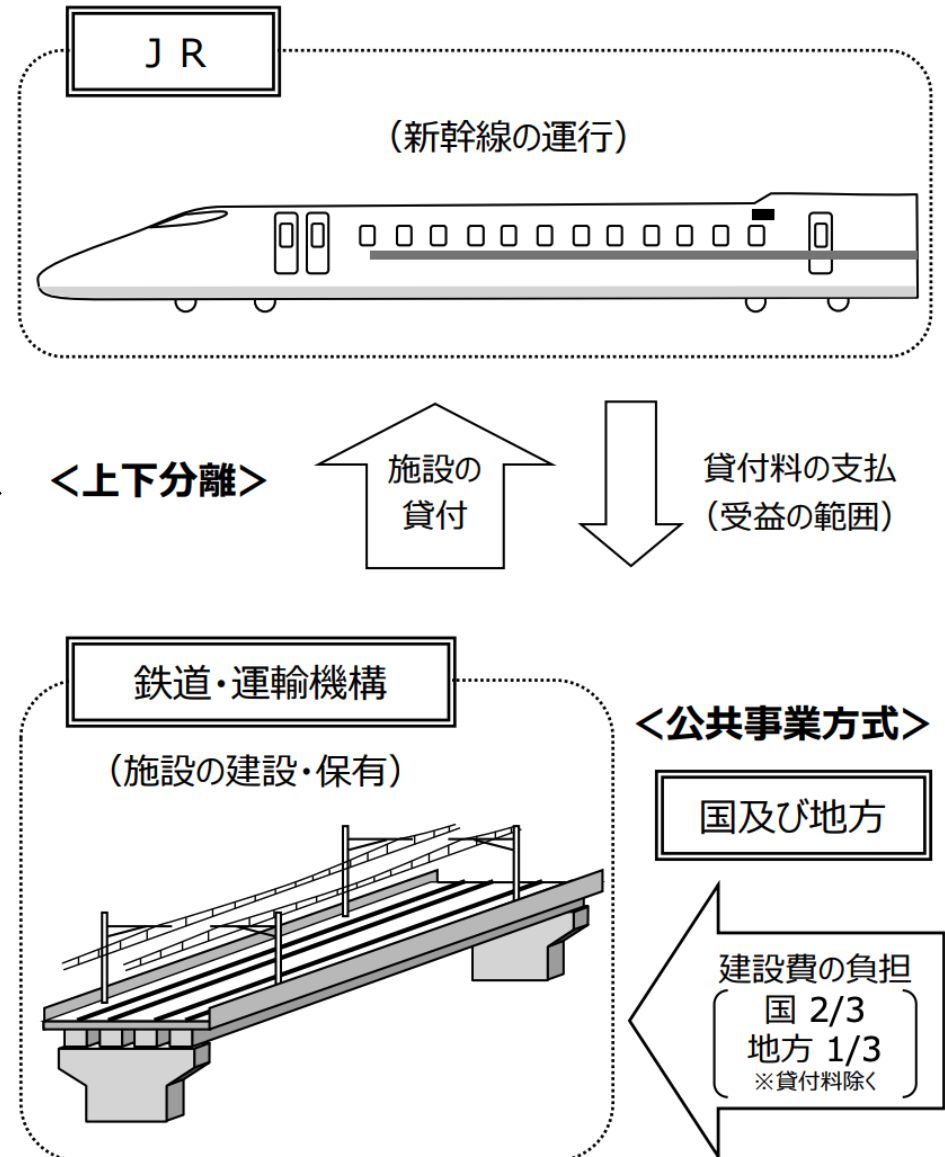


4. 敦賀から大阪までのルート

(1) 整備新幹線の概要

③整備方式（上下分離）

- 鉄道などの経営において、線路や駅などの「下部構造（インフラ）」の保有・維持管理と、列車の「上部構造（運行・営業）」を、別々の組織が分担する仕組み



4. 敦賀から大阪までのルート

(1) 整備新幹線の概要

④着工 5 条件

すべて確認された
場合のみ着工

安定的な財源見通しの確保

収支採算性

投資効果

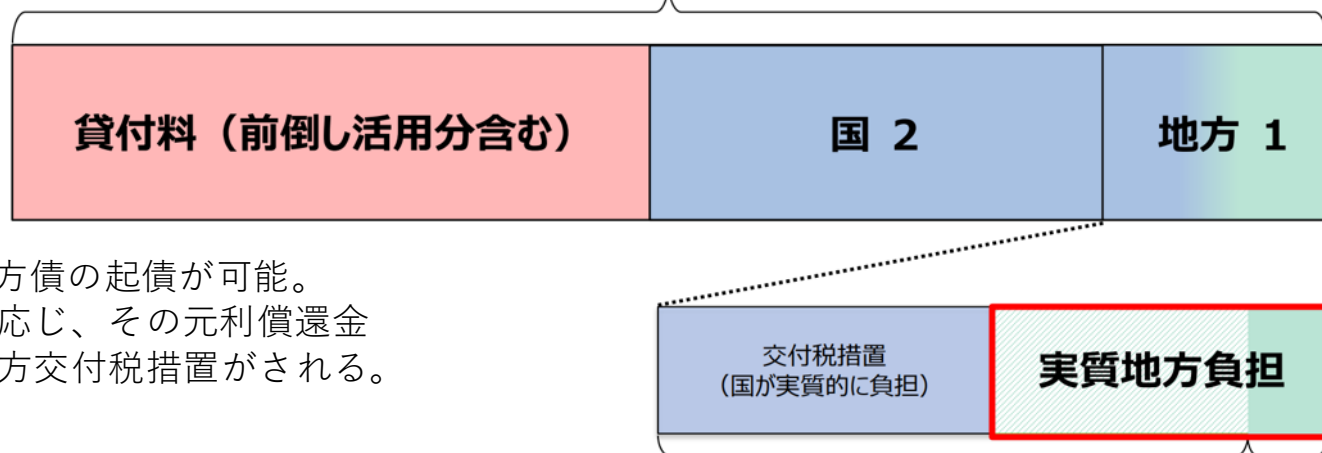
JRの同意

並行在来線の経営分離についての
沿線自治体の同意

4. 敦賀から大阪までのルート

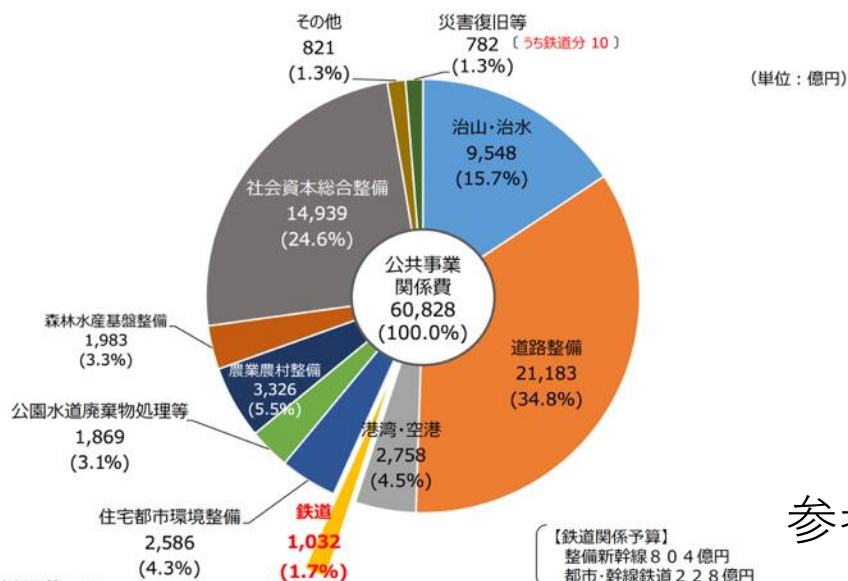
(1) 整備新幹線の概要

整備新幹線事業費



⑤財源スキーム

※地方負担分の90%について地方債の起債が可能。
 ※事業費と自治体の財政規模に応じ、その元利償還金の50～70%について、国から地方交付税措置がされる。



参考) 公共事業関係費における鉄道関係予算
 (令和6年度)

※1 当初予算ベース。
 ※2 合計は端数処理の関係により一致しない。

4. 敦賀から大阪までのルート

(2) ルートの検討経緯

- ① 昭和48年11月 「新幹線鉄道の建設に関する整備計画」の策定
 - ・ 区間：東京都・大阪市、主要な経過地：長野市附近、富山市附近、**小浜市附近**
- ② 平成27年8月 与党PTの下に北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会を設置
 - ・ **小浜京都ルート**、小浜ルート、米原ルート、湖西ルート、小浜舞鶴京都関空ルート
- ③ 平成28年4月 北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会 中間取りまとめ
 - ・ 小浜・京都・舞鶴ルート、**小浜・京都ルート**、米原ルート
- ④ 平成28年12月 同委員会 与党PTへの中間報告
小浜・京都ルートが適切
 - ・ 京都・大阪間：北回りルート、南回りルート
- ⑤ 平成29年3月 同委員会 与党PTへの最終報告
 - ・ 京田辺市（松井山手）付近を通る南回りルートに決定

4. 敦賀から大阪までのルート

(2) ルートの検討経緯

- ⑥ 平成29年～令和6年 小浜・京都ルートの具体化と難航
- ・平成29年決定の「敦賀一東小浜一京都一松井山手一新大阪」で調査開始
 - ・令和元年度から環境アセスメント
 - ・令和5年度から「北陸新幹線事業推進調査」を実施
 - ・令和6年8月、京都駅付近の詳細な駅位置・ルート3案を提示
 - ・令和6年12月、「南北案」「桂川案」の2案に絞り込み
 - ・京都で地下水, 残土, 工事, 財政負担等への懸念が強く、着工には至らず
- ⑦ 令和7年 政治状況の変化とルート再検証へ
- ・自民党・日本維新の会の連立政権となり、同会が8ルート案を提示
 - ・小浜・京都、亀岡、米原（乗換）、米原（直通）、湖西（新設）、湖西（在来線活用）、舞鶴（京都経由）、舞鶴（亀岡経由）
 - ・令和7年12月、与党整備委員会で8案の再検証を開始

4. 敦賀から大阪までのルート

(2) ルートの検討経緯

⑧ 令和8年 8ルートを再検証

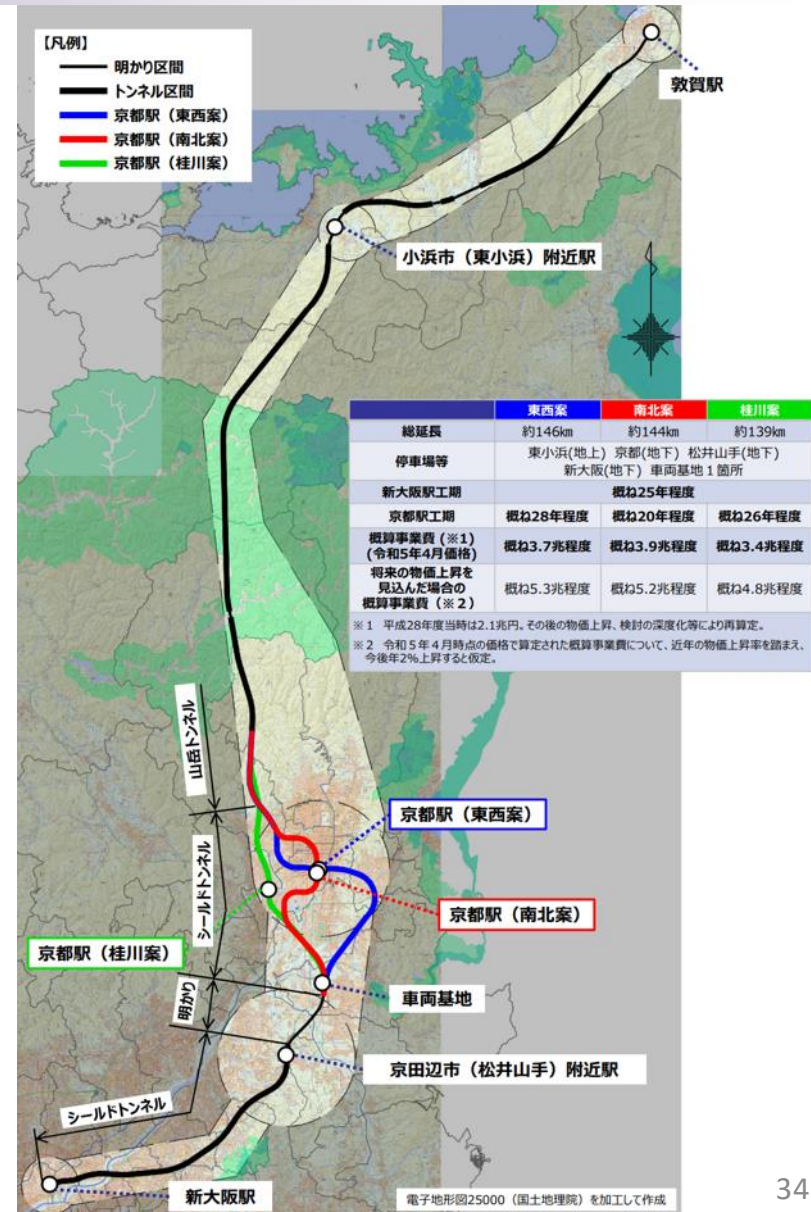
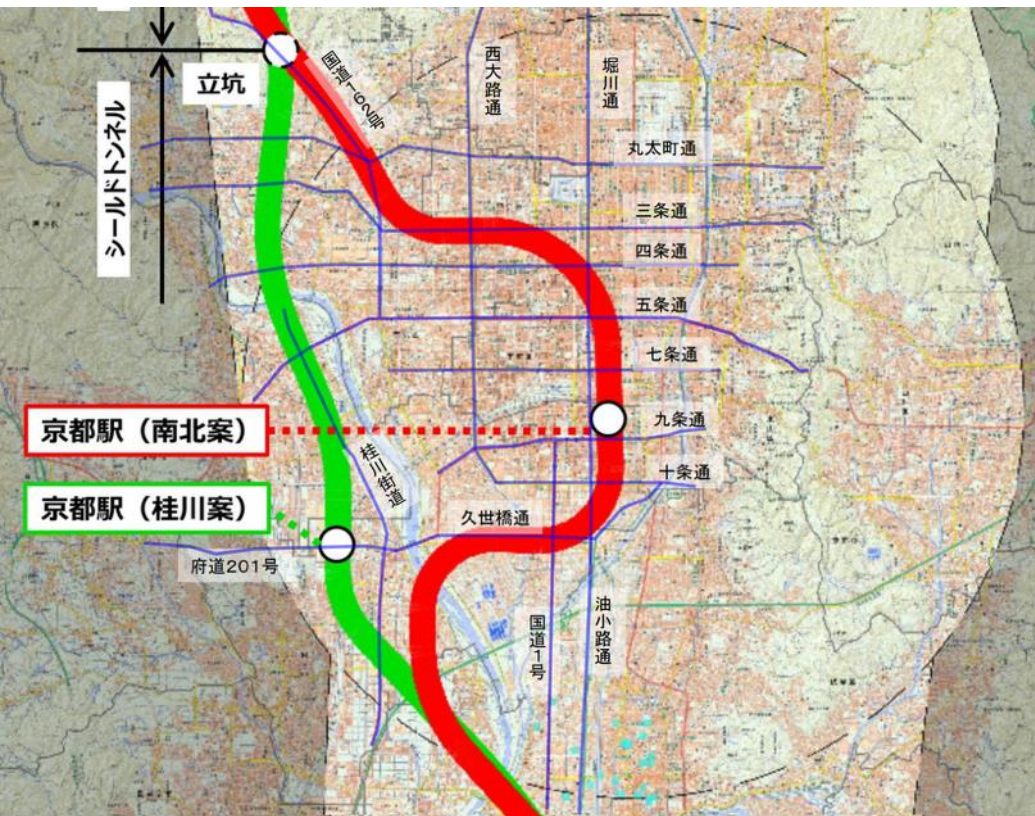
- ・ 与党整備委員会で8案について再検証。関係自治体、JR等から意見聴取
- ・ 建設費, 工期, 速達性, 利便性, リダンダンシー, 並行在来線, 地域負担等を比較
- ・ 小浜京都ルート桂川案、小浜京都ルート南北案、米原ルートに絞り込み

⑨ 令和8年7月15日 「小浜・京都ルート（桂川案）」を選定

- ・ 自民党・日本維新の会の与党整備委員会が取りまとめ
- ・ 敦賀一東小浜一京都方面一新大阪を結ぶ「小浜・京都ルート」を維持
- ・ 京都市内については、京都駅接続ではなく「桂川案」を選定
- ・ 与党として「着工5条件の充足を図るルート案」として提示
- ・ 国交省は環境影響評価を進め、令和9年度に着工5条件の検討を深める方針

4. 敦賀から大阪までのルート

(3) 小浜・京都 (桂川) ルートの概要

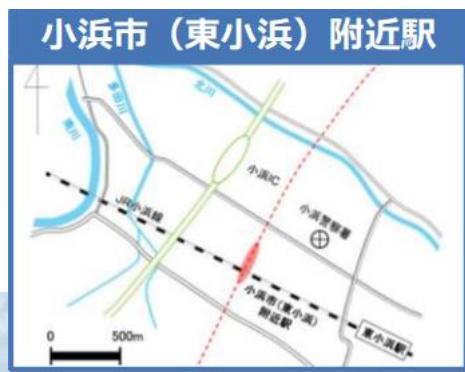


出典：国土交通省鉄道局／(独)鉄道・運輸機構
 「北陸新幹線(敦賀・新大阪間)詳細駅位置・ルート図(案)」
 (令和6年8月)

4. 敦賀から大阪までのルート

(3) 小浜・京都（桂川）ルートの概要

①小浜市（東小浜）附近駅



出典：国土交通省鉄道局／（独）鉄道・運輸機構
「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）」
（令和6年8月）

✓ 小浜～京都19分、新大阪34分！



小
浜

約19分

京
都

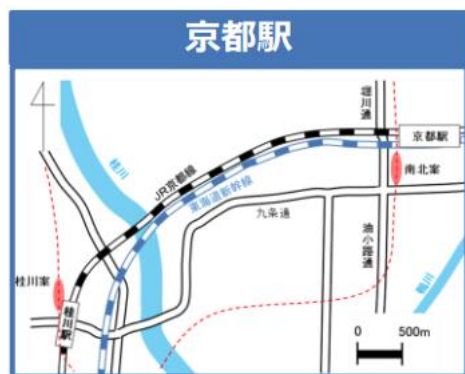
約34分

新
大
阪

4. 敦賀から大阪までのルート

(3) 小浜・京都（桂川）ルートの概要

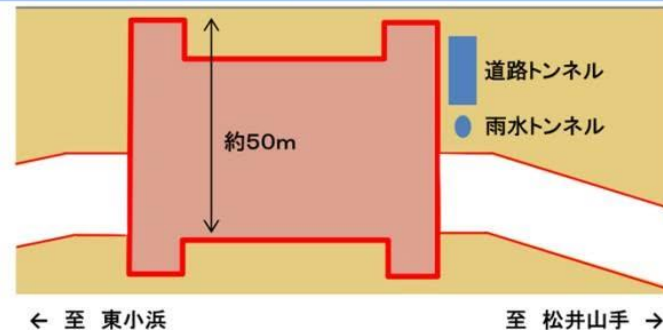
②京都駅



出典：国土交通省鉄道局／（独）鉄道・運輸機構
「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）」
（令和6年8月）

平面図

縦断面図



桂川案

課題

- JR京都線（在来線）をアンダーパスする府道などの既設地下構造物を避けるため、駅が深く（約50m）、工期を要する
- JR京都線（在来線）が近接し、変位抑制や掘削時の施工管理の難易度が高い

工期（駅部建設期間）

概ね26年程度

乗換利便性（京都駅在来線）

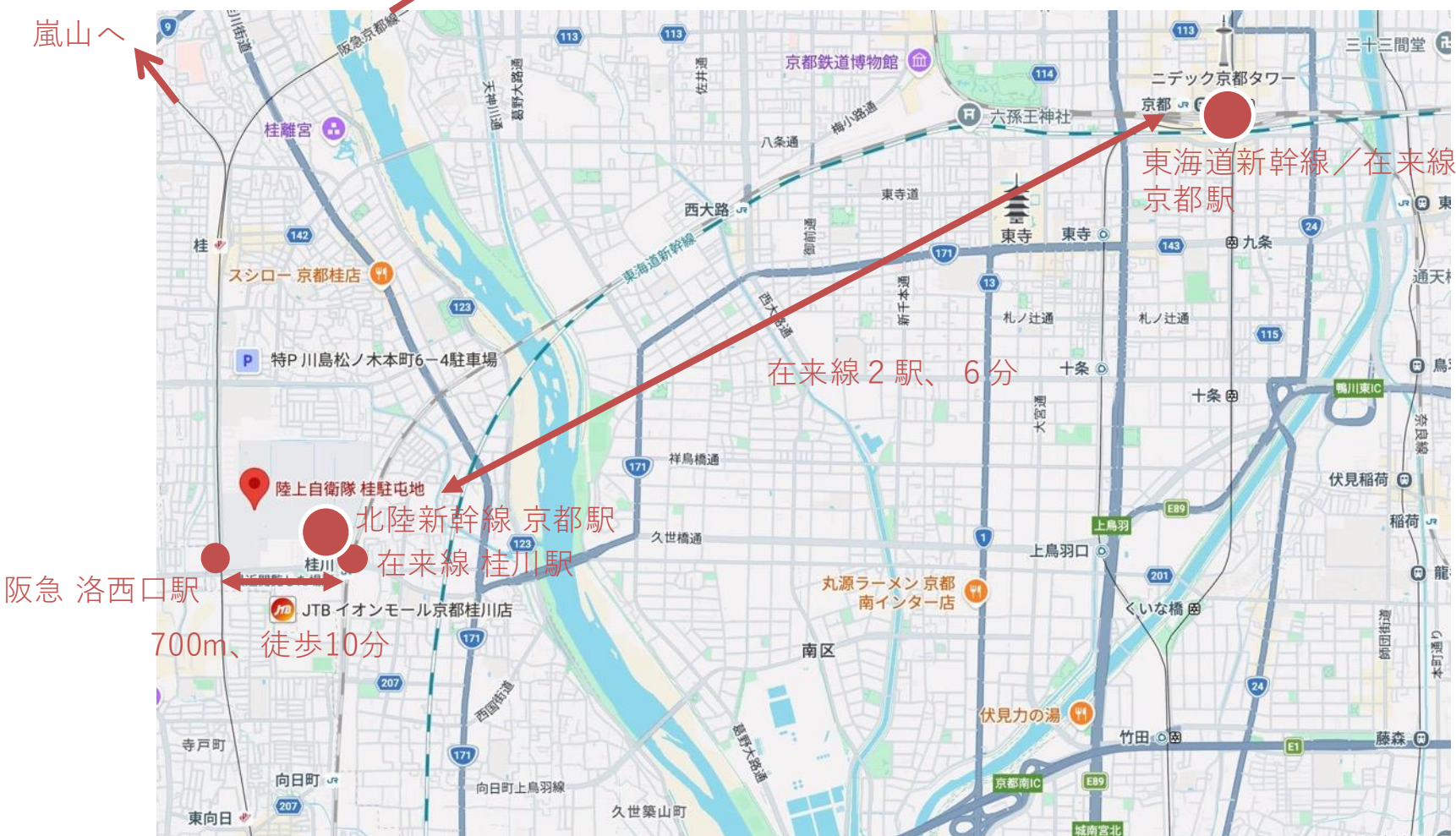
約19分(桂川駅乗換10分+桂川駅・京都駅間9分)

4. 敦賀から大阪までのルート

(3) 小浜・京都（桂川）ルートの概要

②京都駅

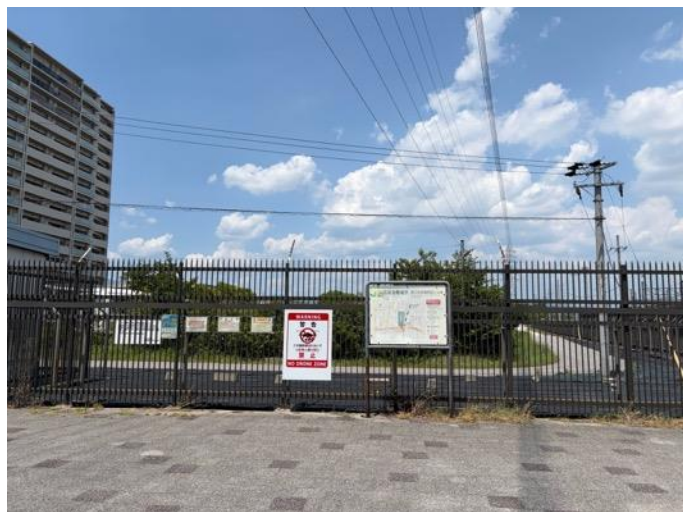
嵐山へ
河原町へ



4. 敦賀から大阪までのルート

(3) 小浜・京都（桂川）ルートの概要

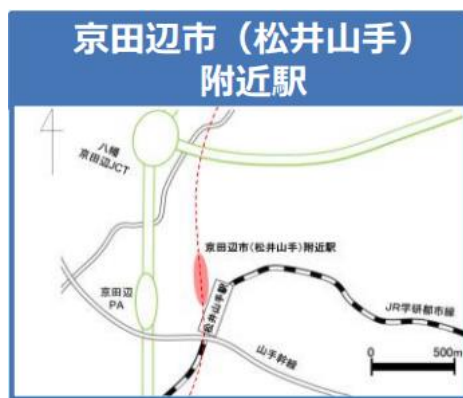
②京都駅



4. 敦賀から大阪までのルート

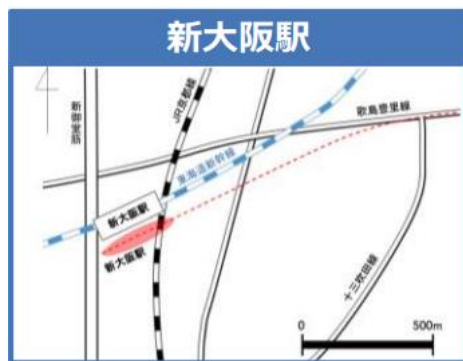
(3) 小浜・京都（桂川）ルートの概要

③京田辺市（松井山手）附近駅



出典：国土交通省鉄道局／（独）鉄道・運輸機構
「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）」
（令和6年8月）

④新大阪駅



出典：国土交通省鉄道局／（独）鉄道・運輸機構
「北陸新幹線（敦賀・新大阪間）詳細駅位置・ルート図（案）」
（令和6年8月）

4. 敦賀から大阪までのルート

(4) 着工に向けての課題

- 北陸新幹線が市域を通ることについて、特に京都市からは次のような懸念点が公式に出されている。国土交通省からは既に一定の科学的解答がなされてはいるものの、議会や住民の納得が得られない限り、着工に至るのは困難と思われ、着地点は未だ見通せていないのが現状である。

- ①地下水への影響
- ②建設発生土の処分
- ③工事車両による交通渋滞
- ④京都市財政への影響
- ⑤文化・歴史的建造物等への影響

5. 福井・小浜の方向性

- ① 小浜が高速交通体系に乗ることを活かす
- ② 関東シフトの定着化対策と全線開業後の関西回帰に向けた対策
- ③ インバウンド増に向けての挑戦
- ④ 小浜～京都 19 分、新大阪 34 分！激変をどう捉えるか
- ⑤ 小浜～福井 30 分強！嶺南・嶺北がつながる意義
- ⑥ 全線開業は2050年代を想定。早期着工・工期短縮を
- ⑦ 小浜は強烈な追い風を活かしつつ持続可能なまちづくりを
- ⑧ 嶺南地域は二次交通の充実と受入体制の整備を
- ⑨ 京都～新大阪間は南回り。リニアや学研都市との接続に注視

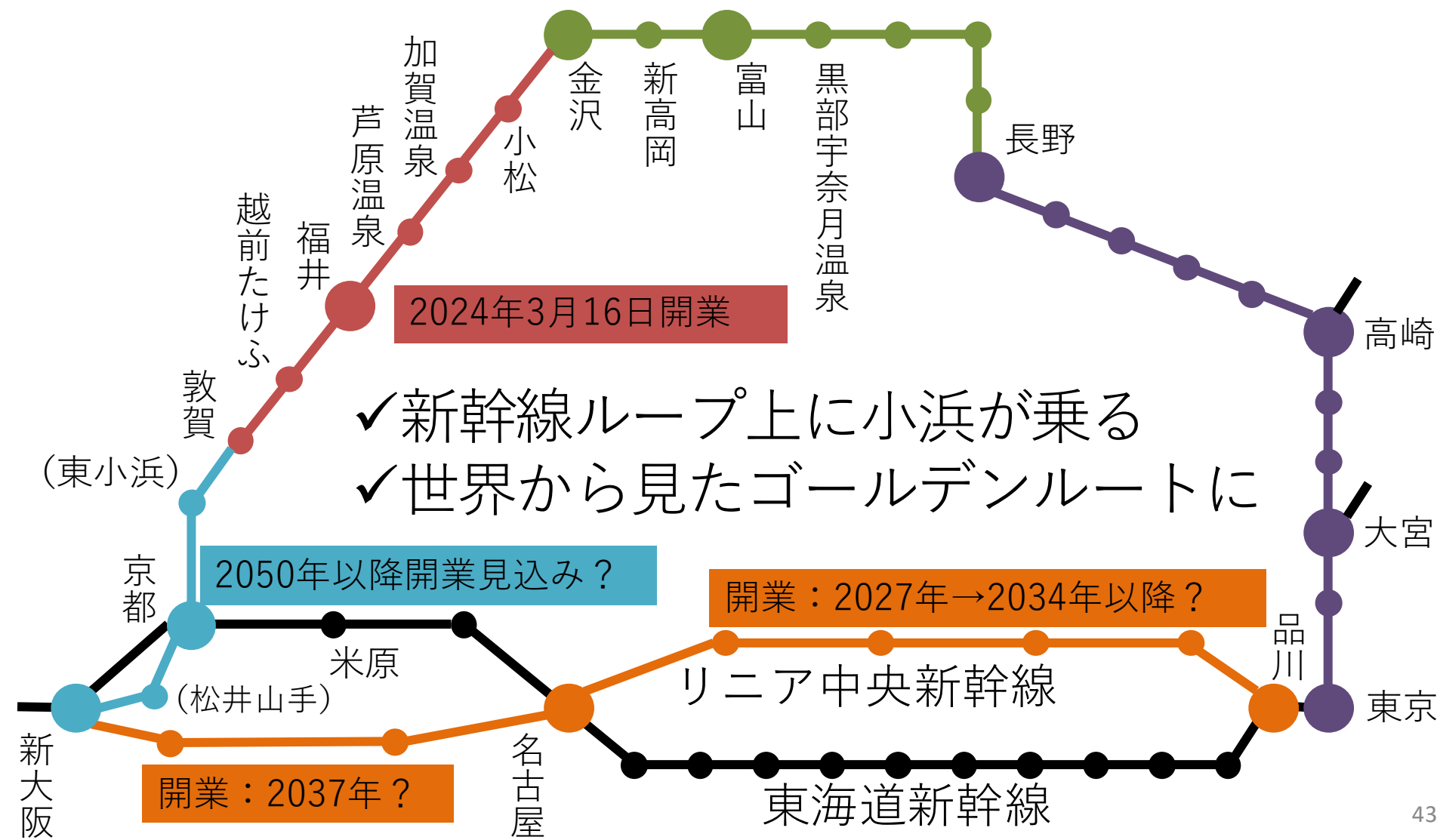
5. 福井・小浜の方向性

①小浜が高速交通体系に乗ることを活かす

- 我が国に鉄道が敷設されて以来、日本海に面する北陸の幹線網は一貫して西（関西・中京方面）から整備され、その玄関口は敦賀であり、そこから東へと延伸
- 北陸新幹線は初めて東（関東・長野方面）から整備され、敦賀ではなく玄関口は小浜でそこから日本海を離れていくというルート
- 近代になって初めて、国土の骨格を形成するような大容量の高速交通幹線網に小浜が組み込まれることの意味は大きい
- 毛細血管ではなく大動脈に乗ることをイメージ

5. 福井・小浜の方向性

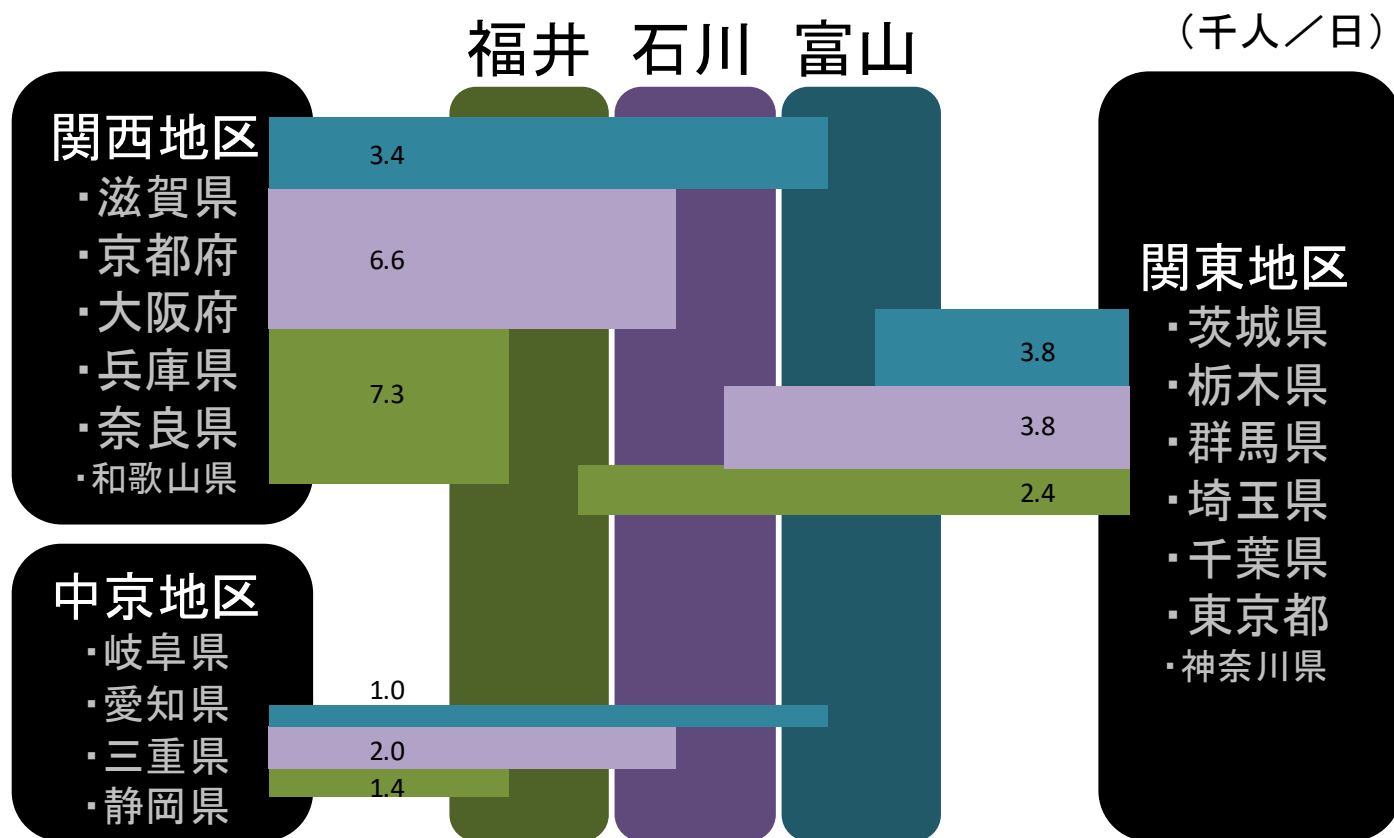
①小浜が高速交通体系に乗ることを活かす



5. 福井・小浜の方向性

② 関東シフトの定着化対策と 全線開業後の関西回帰に向けた対策

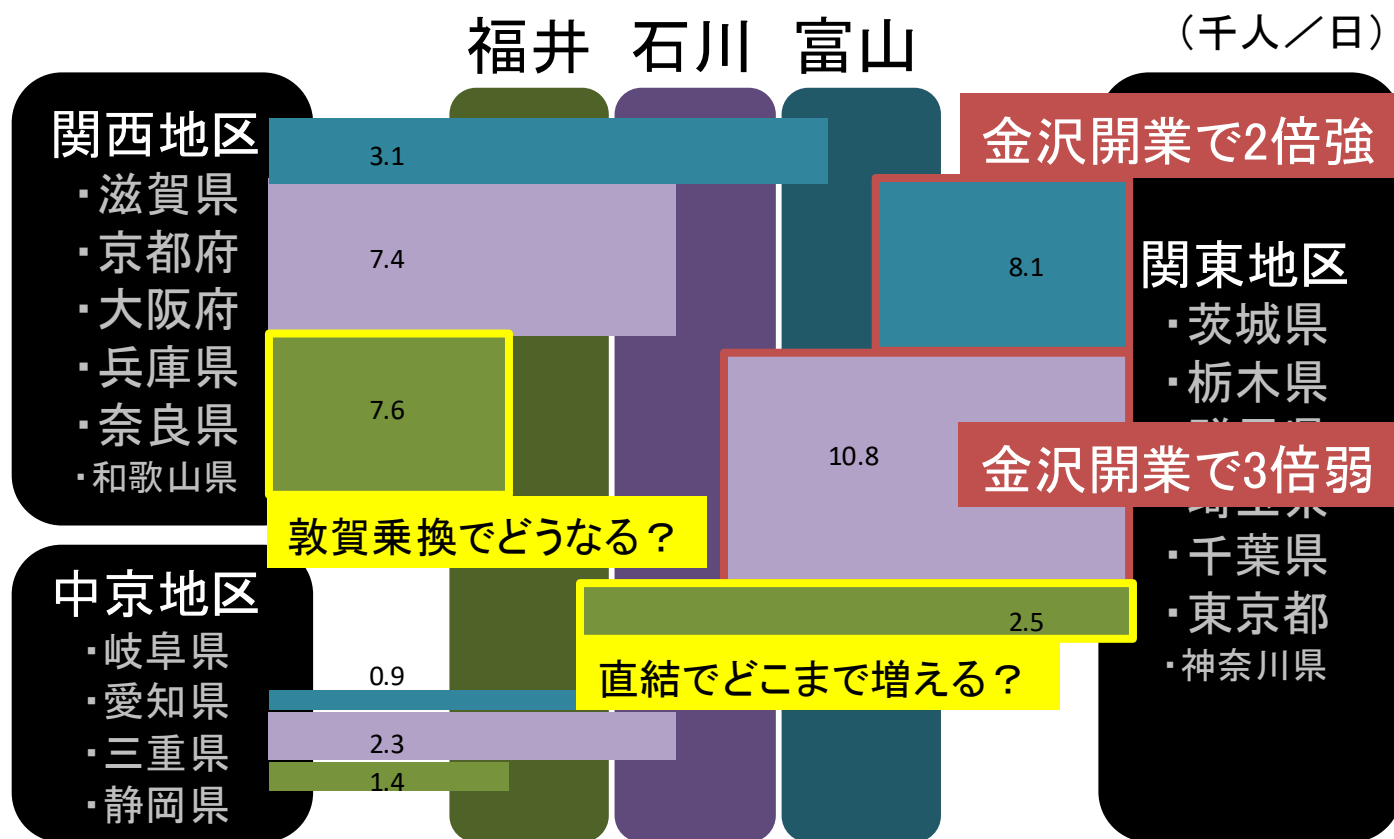
< JRによる移動／金沢開業後（2014年度） >



5. 福井・小浜の方向性

② 関東シフトの定着化対策と 全線開業後の関西回帰に向けた対策

< JRによる移動／金沢開業後（2015年度） >



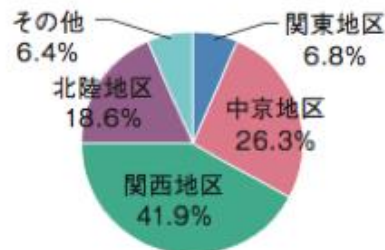
5. 福井・小浜の方向性

② 関東シフトの定着化対策と全線開業後の関西回帰に向けた対策

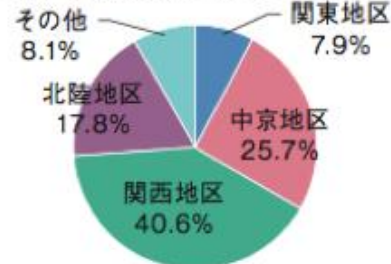
県外客発地別観光客
入込数の構成比

福井県

2014年 県外客数 4,695千人



2015年 県外客数 5,638千人



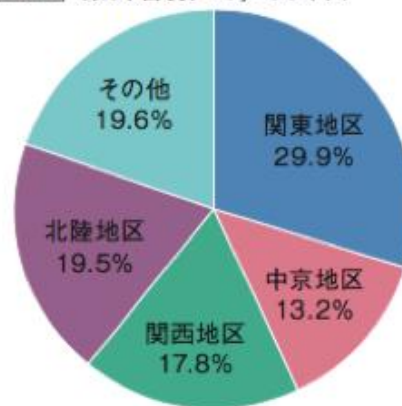
20.1%増

石川県

2014年 県外客数 12,052千人

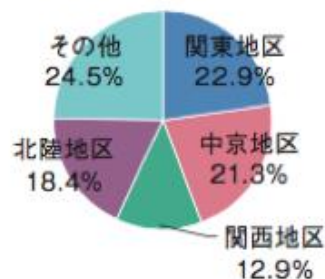


2015年 県外客数 15,208千人

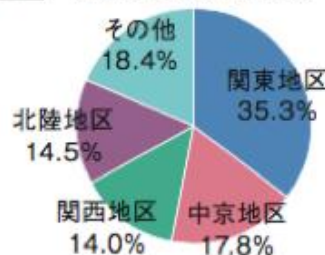


26.2%増

2014年 県外客数 4,528千人



2015年 県外客数 5,232千人

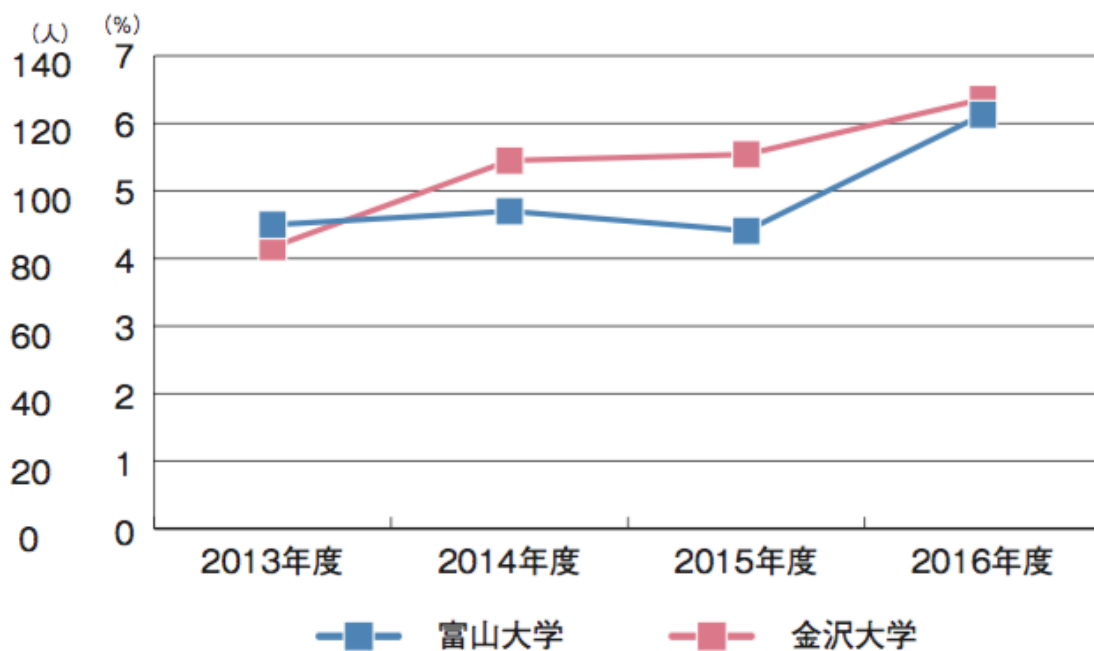
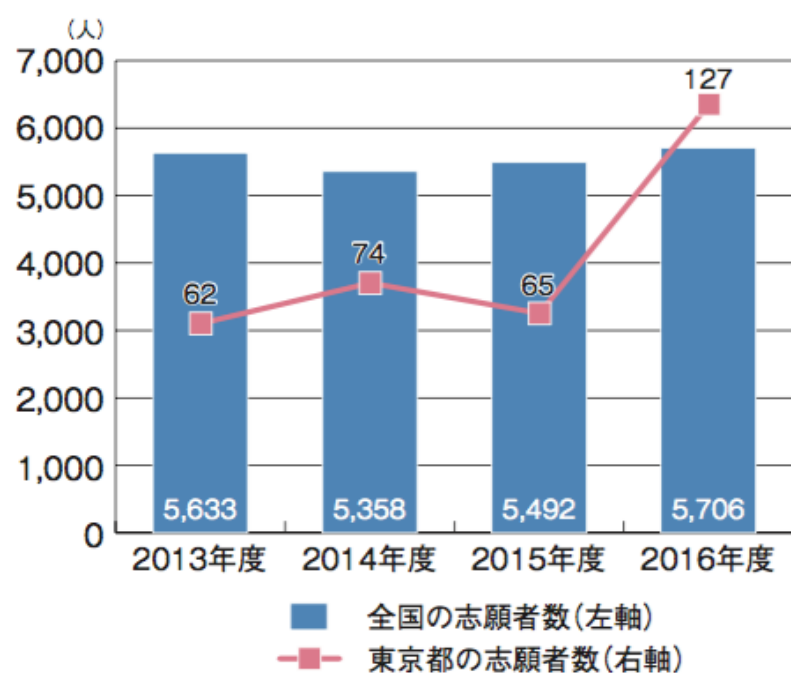


15.6%増

出典：北陸経済連合会「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題」2017年9月

5. 福井・小浜の方向性

②関東シフトの定着化対策と 全線開業後の関西回帰に向けた対策



金沢大学への
東京都出身者の志願者数

富山大学、金沢大学への3都県
(東京都、埼玉県、群馬県)出身
志願者数のシェア

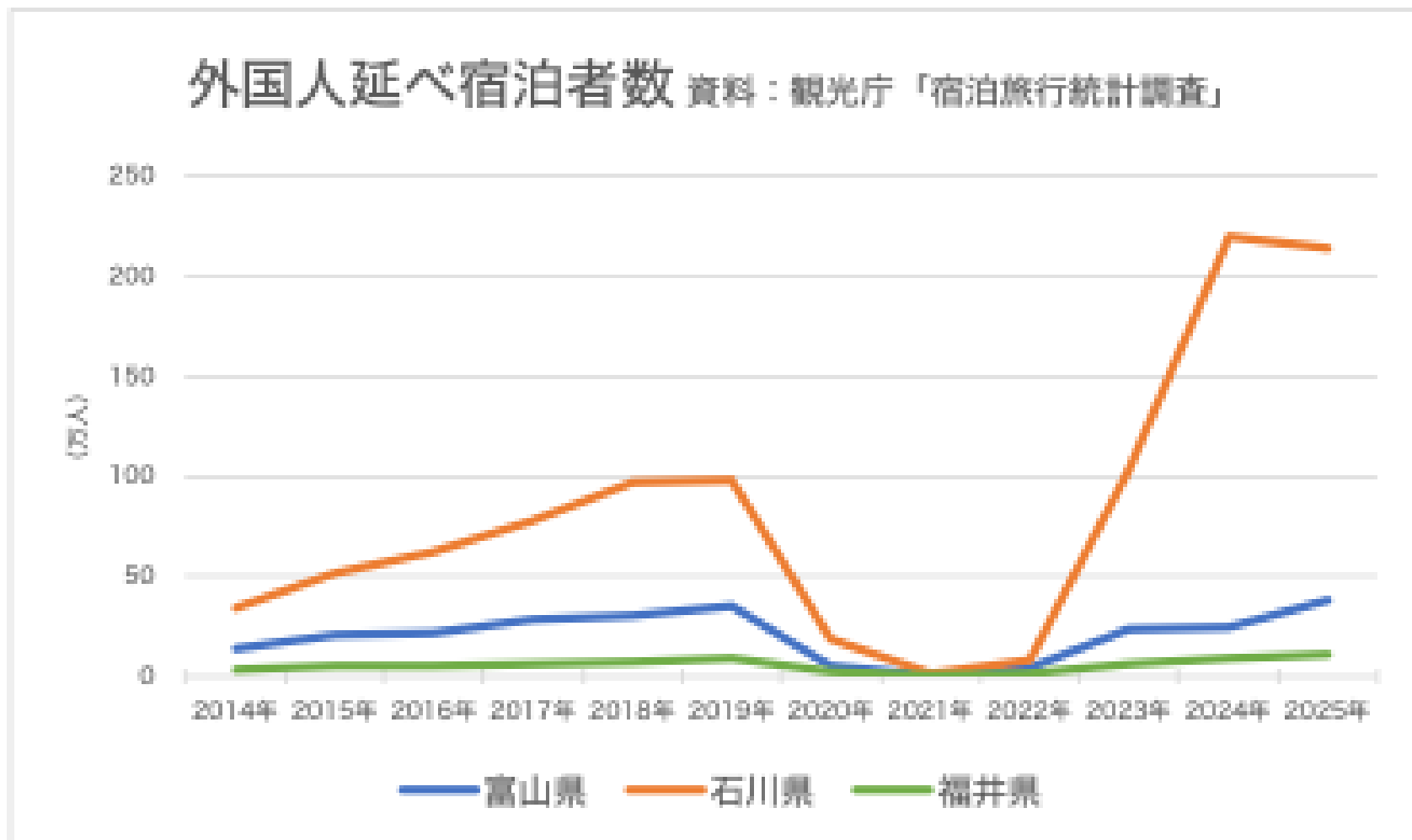
5. 福井・小浜の方向性

②関東シフトの定着化対策と 全線開業後の関西回帰に向けた対策

- ✓ 北陸新幹線の段階的開業により、北陸を訪れる観光客の関東シフトが進むとともに、金沢開業では富山県への関西シェアが減少し、敦賀開業では石川県、福井県への関西シェアが減少。
- ✓ 敦賀乗換は今後25年以上続き、北陸と関西（中京）の鉄路での分断が定着する。一方で敦賀はその間、始発終着駅としての恩恵を受け続ける。
- ✓ 北陸新幹線全線開業で関西回帰が進むと想定されるが、それまでの長期間に渡る分断対策が極めて重要。

5. 福井・小浜の方向性

③インバウンド増に向けての挑戦



5. 福井・小浜の方向性

④小浜～京都19分、新大阪34分！激変をどう捉えるか



- 嶺南と関西は歴史的に結び付きが強く、現代においても心理的に近い。それが大容量、超高速の鉄道で直結し、交流が更に活性化（京都～米原：20分、富山～金沢：23分をイメージ）
- 国際観光都市京都との直結を想像（周遊、プラスワン、オプション）
- 観光に加え産業・生活面で関西との交流活性化・一体化の進展をイメージ

5. 福井・小浜の方向性

④小浜～京都19分、新大阪34分！激変をどう捉えるか

京は遠ても十八里
夏山や通ひなれたる若狭人

京は遠ても十九分
四季問わず通ひなれたる若狭人

海は遠ても十九分
若狭へと静かな京を求め世界人

- 古の若狭は大陸から畿内への玄関口。若狭人が遠く険しい街道を経て京へと海産物を運ぶ時代も長く続いた。それが新幹線で直結、相互の交流は活発化、結びつく相手は再び世界へと拡大
- 3つの御食国（若狭、志摩、淡路）で圧倒的に京に近くなる

5. 福井・小浜の方向性

④小浜～京都19分、新大阪34分！激変をどう捉えるか

✓ 開業を機に本社機能や研究開発拠点が移転 **【金沢開業】**

富山県への本社機能の移転等



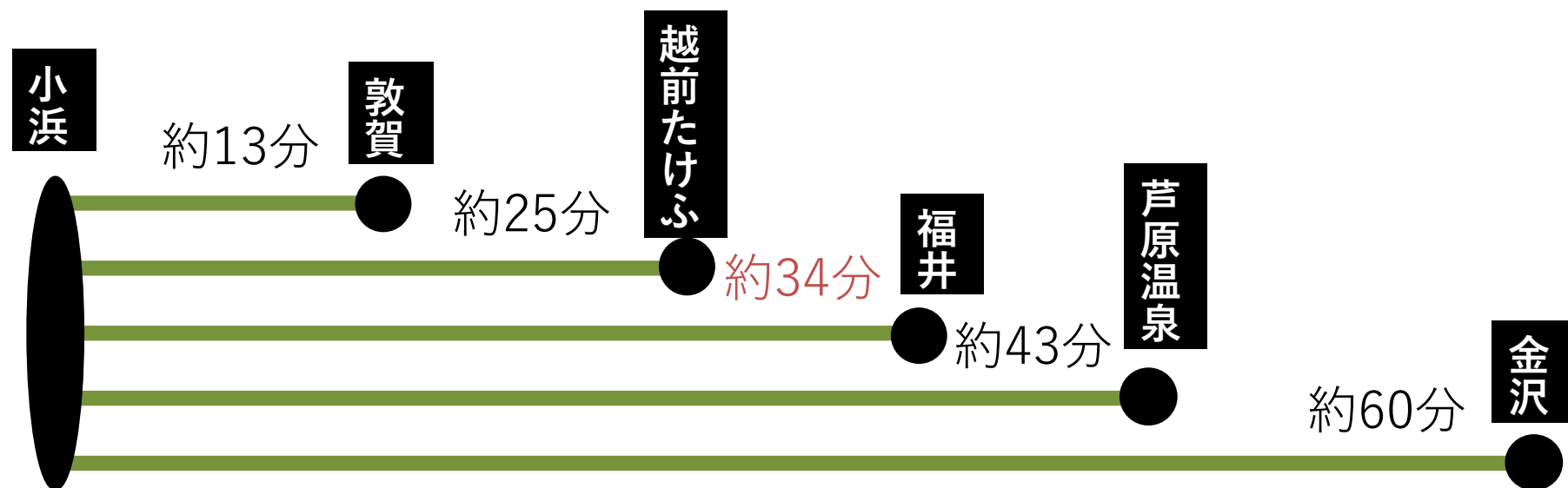
石川県への県外からの
主な誘致企業



出典：北陸経済連合会「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題」2017年9月

5. 福井・小浜の方向性

⑤小浜～福井 30分強！嶺南・嶺北がつながる意義



- 広く 若狭～越前～加賀が観光周遊ルートに
- 観光面のみならず、産業・生活面における若狭～越前～加賀の一体化が進む
- 県として嶺南・嶺北の一体化の意義を再定義する必要？

5. 福井・小浜の方向性

⑥全線開業は2050年代を想定。早期着工・工期短縮を

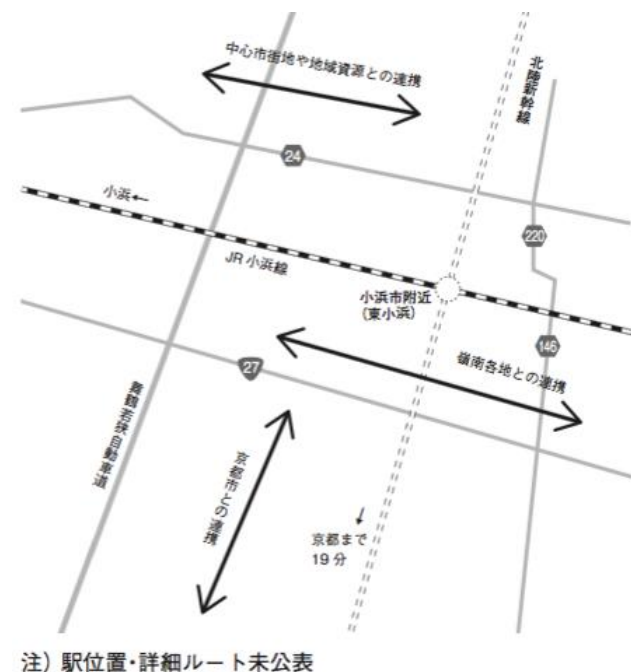
- ・ 2018年度 : 福井国体
- ・ 2021年度 : 東京オリンピック
- ・ 2023年度 : 北陸新幹線金沢～敦賀開業
- ・ 2034年度 : リニア中央新幹線品川～名古屋開業
- ・ 2037年度 : リニア中央新幹線名古屋～新大阪開業
- ・ 2038年度 : 北海道新幹線新函館北斗～札幌開業
- ・ 2050年代 : 北陸新幹線敦賀～新大阪開業

- 全線開業は北陸に大きな効果をもたらす
- 厳しい人口減に歯止めをかけるためにも、早期着工と工期短縮の実現が重要
- 全線開業は国土構造上も非常に重要
- テクノロジーの進展も考慮し、2050年の将来像を描いていく必要

5. 福井・小浜の方向性

⑦小浜は強烈な追い風を活かしつつ
持続可能なまちづくりを

- 観光交流の飛躍的向上を期待
- 地元の要望・検討事項：JR小浜線との接続、環境配慮、二次交通整備、駅周辺の開発方針、駅名等
- 留意点：域外資本の進出、無秩序な乱開発・スプロール化・景観悪化、過度な商業主義や過剰開発による歴史・自然資源の毀損、観光客急増による生活環境悪化



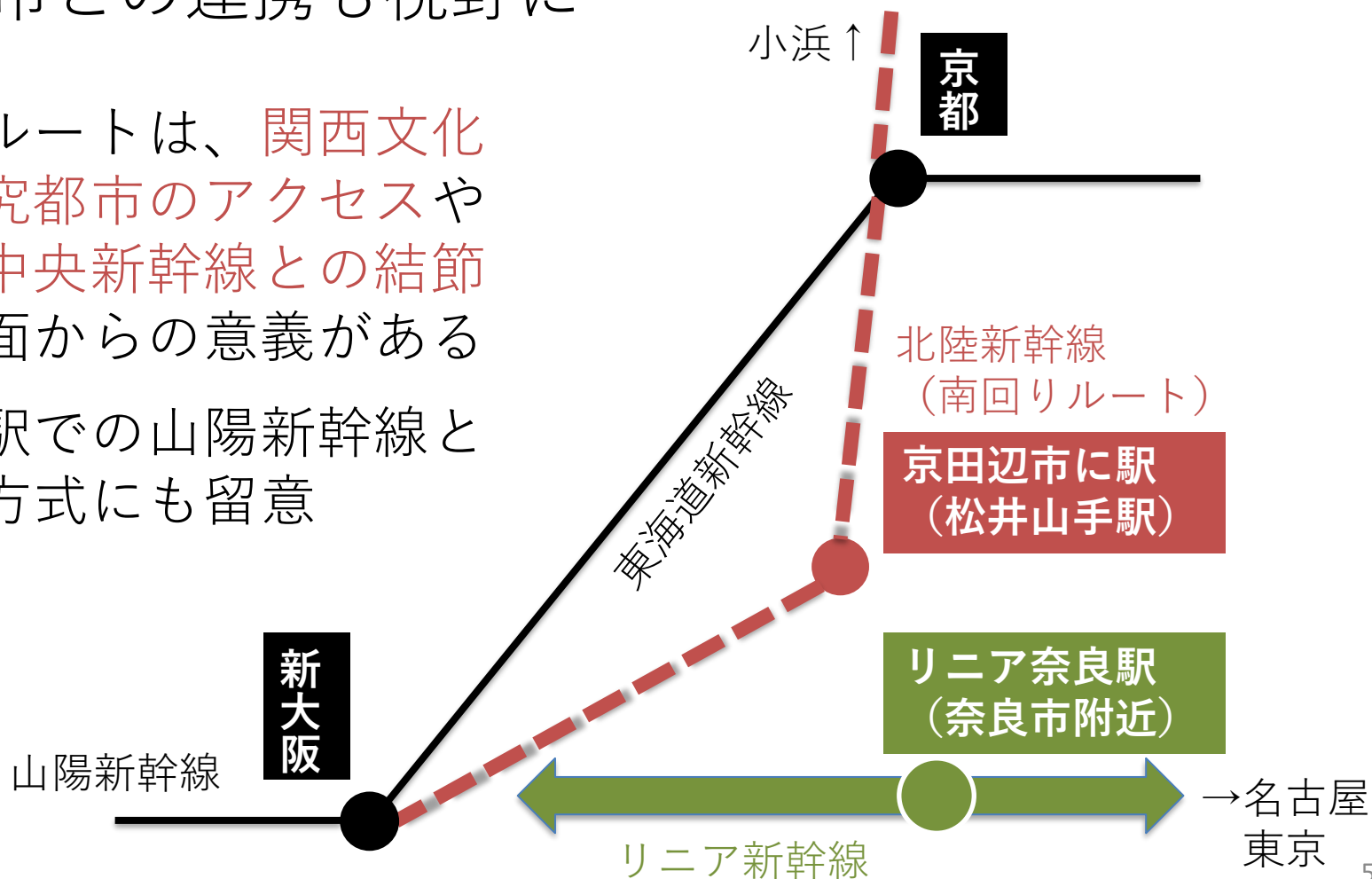
⑧嶺南地域は二次交通の充実と受入体制の整備を

- 既存のJR小浜線のフル活用とパークアンドライド等の導入と、国内外からの広域的な受入体制の整備が課題

5. 福井・小浜の方向性

⑨京都～新大阪間は南回りルート。リニアとの接続や
学研都市との連携も視野に

- 南回りルートは、**関西文化
学術研究都市のアクセス**や
リニア中央新幹線との結節
という面からの意義がある
- 新大阪駅での山陽新幹線と
の接続方式にも留意



5. 福井・小浜の方向性

1) 新幹線開業のインパクト

- 交通、地域生活、産業、観光へと幅広い効果が波及

2) 北陸新幹線開業後の状況

- 嶺北主要観光地、駅周辺は活況
- 宿泊者数伸び悩み、地域格差発生

3) 小浜・京都ルートのポイント

- 高速交通体系に乗ることを活かす
- 関東シフトと関西回帰
- インバウンド対策は必須
- 京都19分等の激変をどう捉えるか
- 嶺南・嶺北がつながる意義
- 駅周辺とまちの構造を図る必要
- 早期着工・後期短縮を
- 持続可能なまちづくりを
- 嶺南全域で二次交通、受入体制
- リニアや学研都市との接続にも注視

4) 参考事例からの示唆

- 地域密着型大企業の地域のまちづくりへの積極的関わり
- 開発拡大によるスプロール化と、中心市街地の衰退のエスカレート
- 経済的に一旦大きく衰退したまちの、息の長い再生の動き
- 市民参加の公園整備と空店舗活用
- 地域資源（歴史・文化、坂等の地形）の再発見
- コンパクトシティ化による市民の利便性向上と活性化

5) 小浜市の方向性

5. 福井・小浜の方向性

- ✓ 新幹線開業の小浜へのインパクトは、県内はもちろんのこと、国内を見渡しても比類ないぐらい大きい。経済を中心に劇的な効果が生じることがほぼ約束されている。
- ✓ しかし開業は早くて25年後。2050年の人口は現在の約2万7千人から2割以上減少し、約2万1千人と推計されている。
- ✓ 暮らし・コミュニティ、生活基盤・インフラ、地域産業、そして歴史・文化を、なんとしてでもそれまでもたせることが極めて重要。そうすることで、過剰に市外・県外資本に乱開発され吸い取られる事を防ぎ、経済効果を可能な限り地域内で循環させることができるよう、準備を長期間に渡り行っていく必要がある。特に新幹線駅周辺の土地利用については多様な用途が想定されるが、小浜のまちづくり上の位置付けをしっかりと踏まえたものにしていく必要がある。