

第1回北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会

平成26年9月30日 午後7時～
越前市市民ホール 2階 第三会議室

次第

1 委嘱式

2 市長挨拶

3 委員長選出

- ・委員会の設置目的
- ・委員紹介
- ・委員長選出

4 説明事項

(1) 南越駅周辺整備に係るこれまでの経緯について

資料1

(2) 資料集

資料2

5 その他

・次回の会議日程等について

6 閉 会

以上

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会

第1回資料

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定委員会

第1回資料

【目 次】

1. 計画策定	1
2. 北陸新幹線の概要と南越（仮称）駅の位置	2
3. 「南越駅周辺整備構想」（平成 15 年 4 月）の概要	4
4. 関連計画とまちづくりの動き	9
5. 「南越駅周辺整備構想」策定後の社会情勢の変化	10
6. 参考資料：新幹線新駅先行事例の整理	12

1. 計画策定

(1)基本計画の内容

北陸新幹線金沢・敦賀間の開業及び南越(仮称)駅の開業は平成 37 年度末(3 年短縮の場合は、平成 34 年度末)に予定されています。

旧武生市は、平成 15 年 4 月に南越駅周辺地域の将来ビジョンを明らかにした、「南越駅周辺整備構想」を策定しました。

同整備構想は、策定後 11 年が経過していることから、社会情勢の変化や将来の見通しの認識に基づき時点修正して、同整備構想を具体化する「南越駅周辺整備基本計画」を策定します。

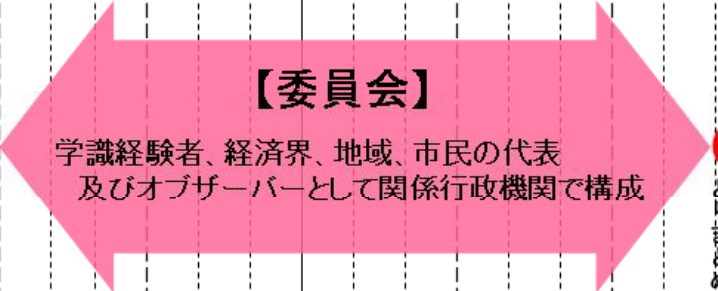
(2)計画策定のスケジュール

北陸新幹線南越駅周辺整備基本計画策定スケジュール

【基本計画】

- 駅周辺整備方針
- 駅周辺のデザイン計画（駅前広場計画等）
- 駅周辺土地利用計画
- 駅舎デザインコンセプト

平成26年度				平成27年度			
第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期



【委員会】
学識経験者、経済界、地域、市民の代表
及びオブザーバーとして関係行政機関で構成



市民フォーラム
キックオフイベント



計画の
とりまとめ

2. 北陸新幹線の概要と南越(仮称)駅の位置

北陸新幹線の概要

区間	東京～大阪間(総延長 700km)
設計最高速度	260km/h
ルート	東京～長野間:営業運転中(H9.10～) 長野～金沢間:平成 26 年度末開業予定 金沢～敦賀間:平成 37 年度末開業予定 (※ 福井駅部は平成 21 年に完成済) 敦賀～大阪間:ルート未公表 (※ 当面は、在来線への乗換による旅客利便性の低下を回避するため、フリーゲージトレインの導入を予定)
並行在来線(北陸本線)	新幹線開業後、JR から経営分離。 経営分離後は、県と沿線市町が経済界等の協力を得ながら存続を図る。 優等列車(特急)は新幹線に移行。



北陸新幹線の整備効果

①時間短縮効果

- 北陸新幹線敦賀開業で大きな時間短縮効果や移動利便性が生まれます。東京をはじめ沿線地域との移動時間が短縮し、離れて暮らす家族との往来や、上京、帰省等が容易になります。

■ 県内各駅から各都市間の所要時間(敦賀開業時)



②交流人口の拡大

- 運行本数の増加により、交流人口の拡大や利用者の利便性拡大など、様々な効果をもたらします。

【鉄道利用者数需要予測】

現行:29,600 人/日
 敦賀開業:43,800 人/日
 (北陸～北陸・関西・中京・関東)



(出典)北陸新幹線パンフレット(福井県)

③確実・安全な移動手段の確立

- 新幹線は欠便が少なく、雪の日等でも確実に移動することが可能です。また開業以来乗客の死亡事故がありません。



雪害による輸送障害件数(平成14～17年の年度あたり平均値)

※輸送障害 運休または30分以上の遅延(貨物60分以上) (単位:件/年度)

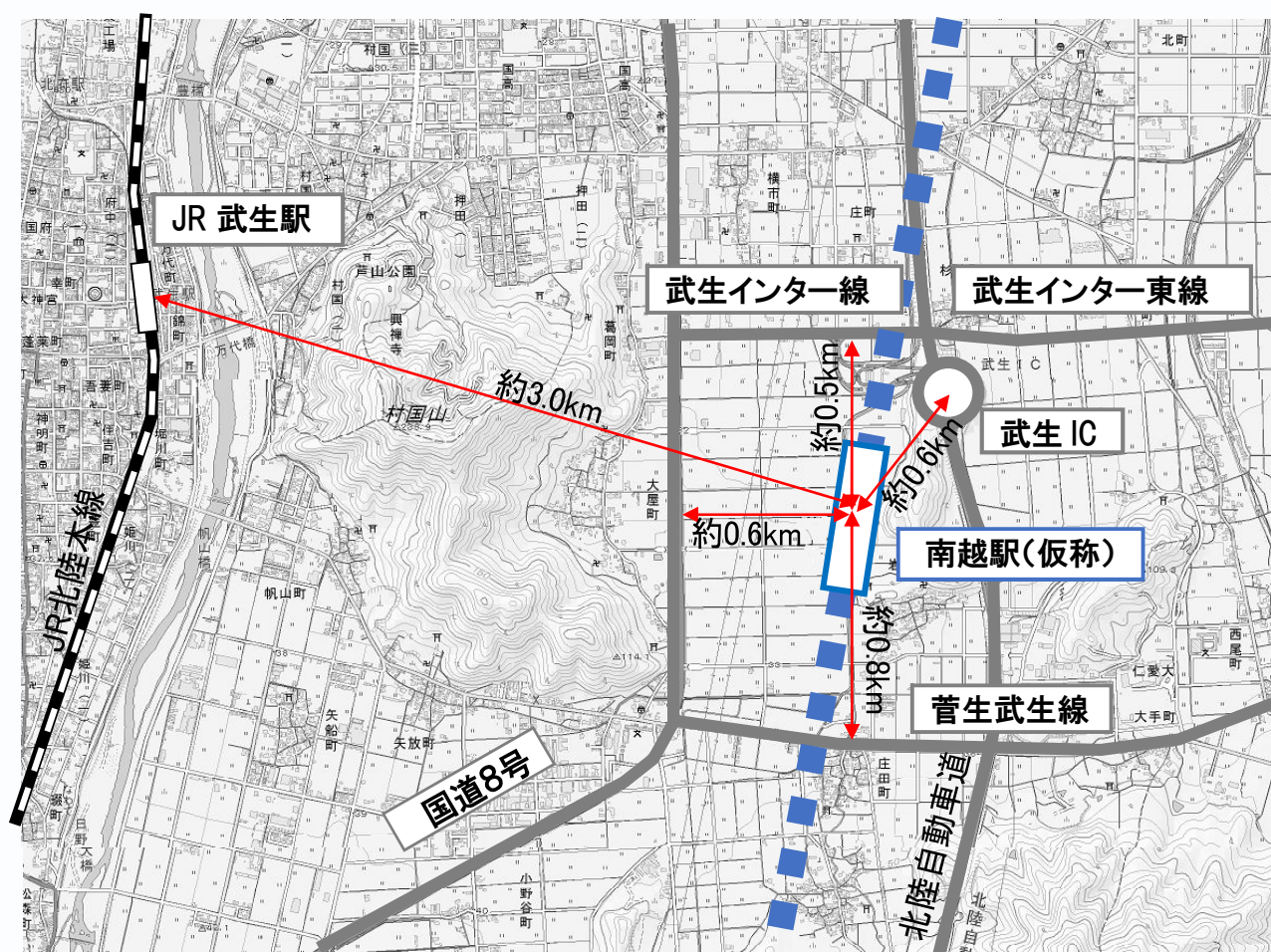
高崎～長岡	上越新幹線	0.3
	上越線	5.5
仙台～盛岡	東北新幹線	0.5
	東北本線	1.8

(出典)『北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する対応方針』(H19.3 鉄道・運輸機構)

南越(仮称)駅の位置

- JR 北陸本線武生駅から東に約 3km、北陸自動車道武生インターチェンジから南に約 0.6km
- 国道 8 号から東に約 0.6km、県道武生インター線から南に約 0.5km、県道菅生武生線から北に約 0.8km
- 駅周辺は現在農地が広がっています

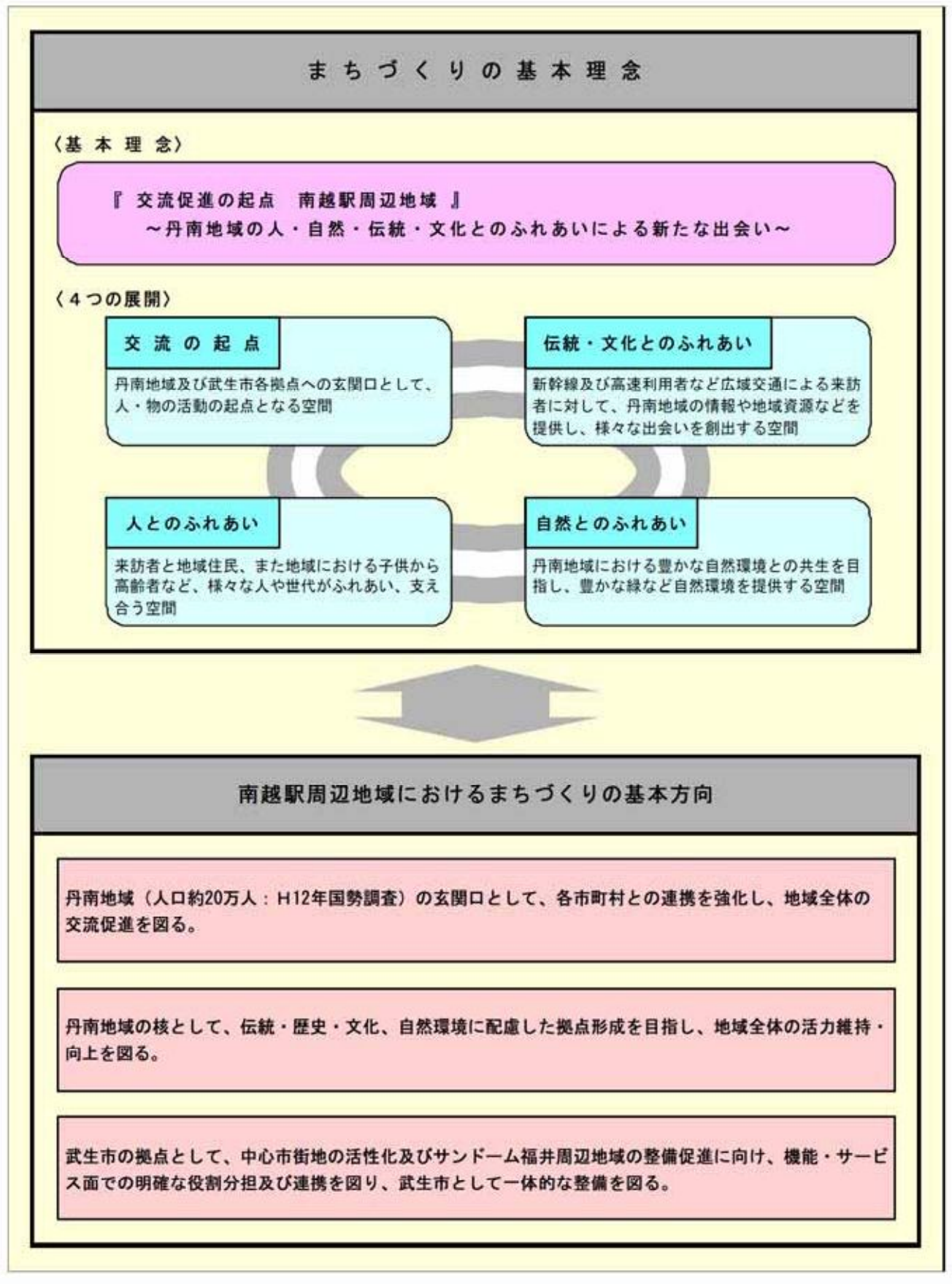
南越(仮称)駅位置図



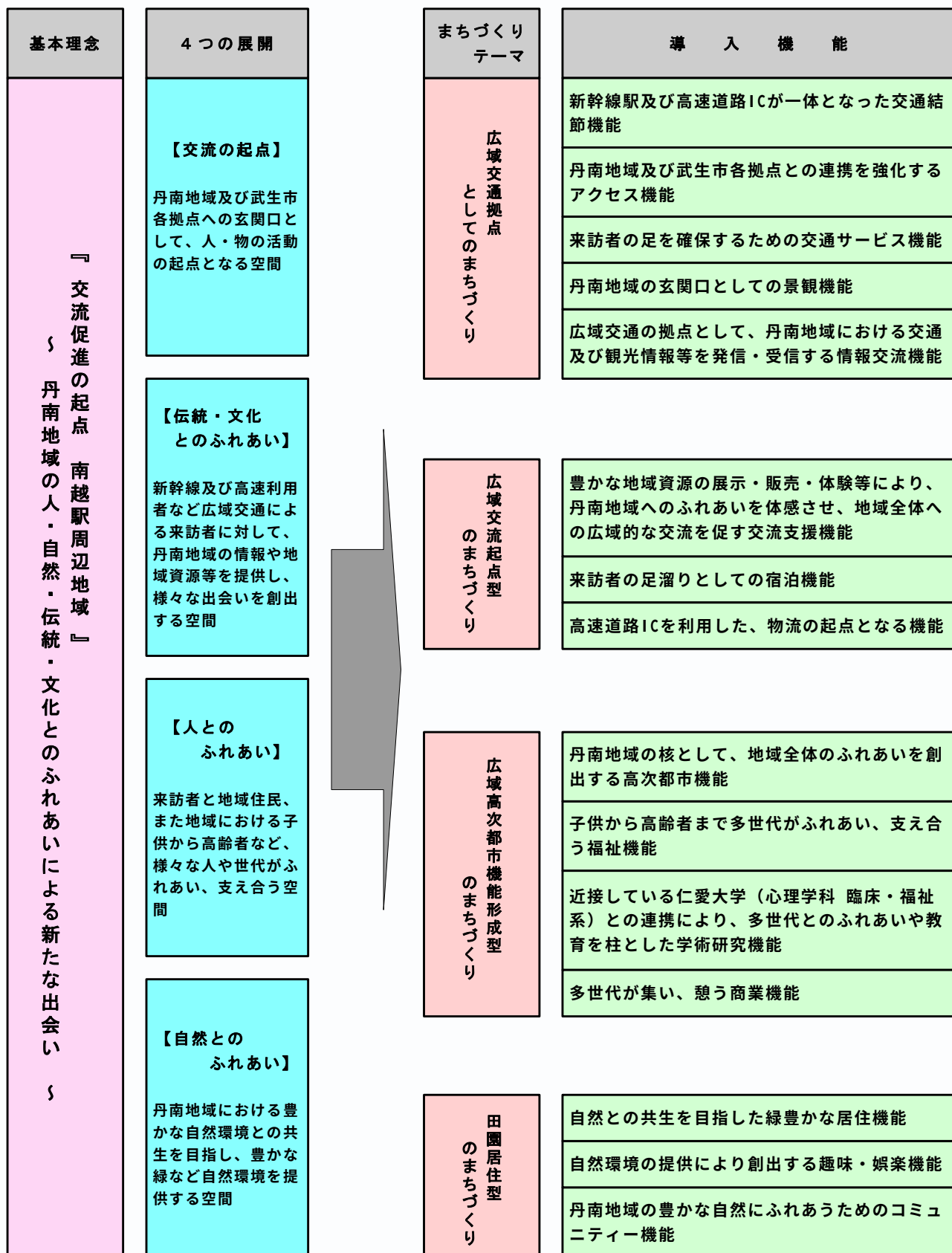
3.「南越駅周辺整備構想」(平成 15 年 4 月)の概要

まちづくりにおける基本理念と基本方向

越前市の有する伝統や歴史、文化、自然環境を活かして、新幹線及び高速道路による来訪者と地域住民のふれあいを生み出し、丹南地域の玄関口として地域全体の活力維持・向上を図ることが目指されています。



まちづくりにおけるテーマ



まちづくりの考え方

【 まちづくりのテーマ 】

新幹線開業に併せて整備が必要となる「まちづくりテーマ」を『基本テーマ』と考え、さらには、将来の社会情勢や周辺の整備状況を踏まえ、将来的にまちづくりを展開していくための「まちづくりテーマ」を『オプションテーマ』として設定する。

基 本 テ - マ : 広域交通拠点としてのまちづくり

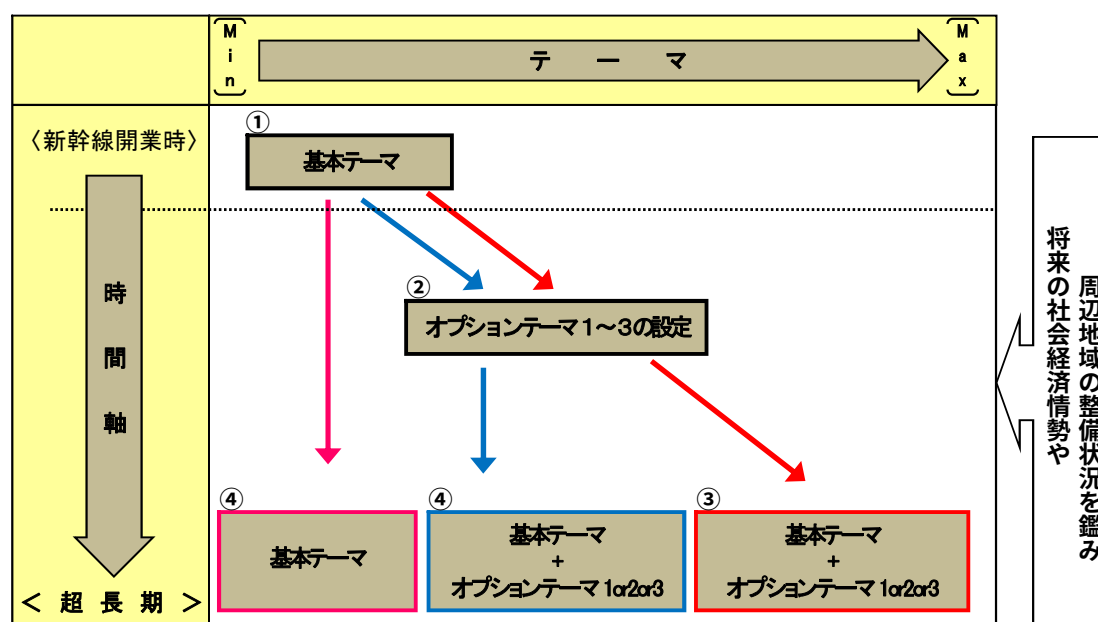
オプションテーマ: 広域交流起点型のまちづくり (テーマ1)

広域高次都市機能形成型のまちづくり (テーマ2)

田園居住型のまちづくり (テーマ3)

【 まちづくりの考え方 】

- ①新幹線開業に伴い必要となる駅前広場やアクセス道路など交通施設を中心とした「基本テーマ: 広域交通拠点としてのまちづくり」を新幹線の開業に併せて整備する。
- ②将来の社会経済情勢や周辺地域の整備状況を踏まえながら、適切なオプションテーマを誘導する。
- ③基本理念である『交流促進の起点 南越駅周辺地域』の実現に向け、②の発展形として、「基本テーマ+オプションテーマ1～3の複合化」を目指す。
- ④現段階において将来の情勢が不確定である事を考慮し、将来の状況等によっては、「基本テーマ」や「基本テーマ+オプションテーマ1 or 2 or 3」の段階で、まちづくりが完了する可能性もあり得る柔軟な考え方とする。



まちづくりのイメージ

新幹線開業に併せて整備が必要となる「まちづくりテーマ」を『基本テーマ』、将来の社会情勢や周辺の整備状況を踏まえ、将来的にまちづくりを展開していくための「まちづくりテーマ」を『オプションテーマ』として設定。

基本

『基本テーマ：広域交通拠点としてのまちづくり』

広域交通の拠点として、新幹線開業に伴い必要となる駅前広場や駐車場、交通関連施設などの導入を図ると共に、周辺地域とのアクセス性を向上させる道路を整備する。

また、高速道路やICが近接しているという利点を活かし、新幹線利用者だけでなく、高速道路利用者也当地域への立ち寄りが可能となるよう高速道路と直結した駐車場等を設置する。



『テーマ1：広域交流起点型のまちづくり』

〔導入施設イメージ〕

広域交流の起点となるよう、産業交流支援機能として地場産業や伝統的工芸品産業の展示・販売・体験の場を備えた産業交流施設や農業生産・収穫体験場やキャンプ場を備えたりリゾートファームなどの導入を図る。

また、来訪者の足溜りとしての宿泊施設や物流の起点としての物流施設の導入を図る。



『テーマ2：広域高次都市機能形成型のまちづくり』

〔導入施設イメージ〕

丹南地域の高次都市として、地域全体をサービスの対象とした、子供から高齢者までの様々な世代がふれあう複合型の公共施設を核とした施設導入を図る。また仁愛大学と連携した学術研究施設の導入も考える。

さらに、多世代が集い、憩う空間形成を目指し、賑やかで質の高いサービスを供給できるようなエンターテイメント型の商業施設を導入する。



オプション

『テーマ3：田園居住型のまちづくり』

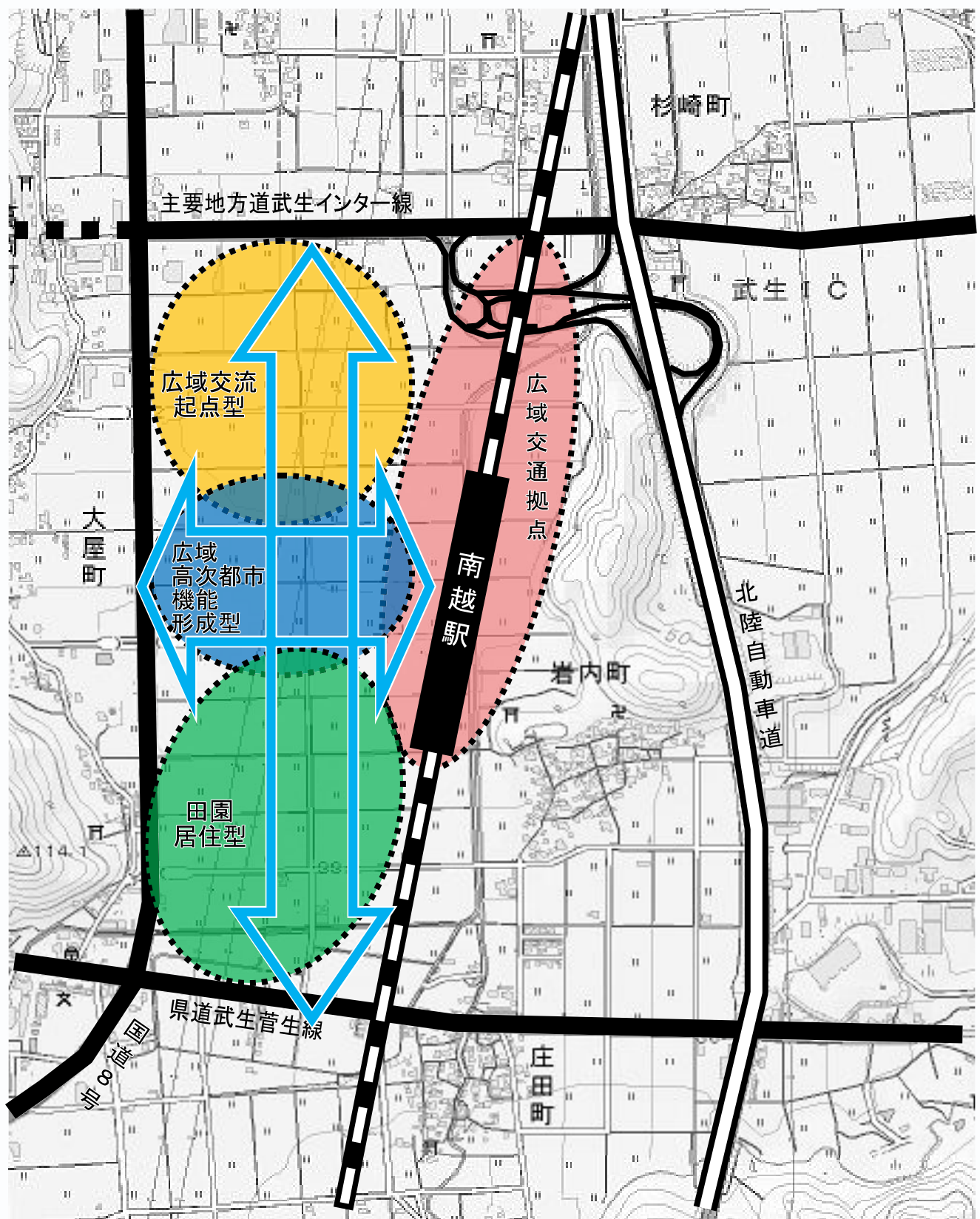
〔導入施設イメージ〕

産業振興拠点従業者をはじめ、近畿圏や高齢者、リタイアメントなど地方都市で新しい住み方を追求する人をターゲットとした質の高い、豊かな居住施設を核とした施設導入を図る。

また地域住民の趣味・娯楽として、原風景である農地を活用した、市民農園や公園・緑地などの施設を導入する。



まちづくりの基本構想



4. 関連計画とまちづくりの動き

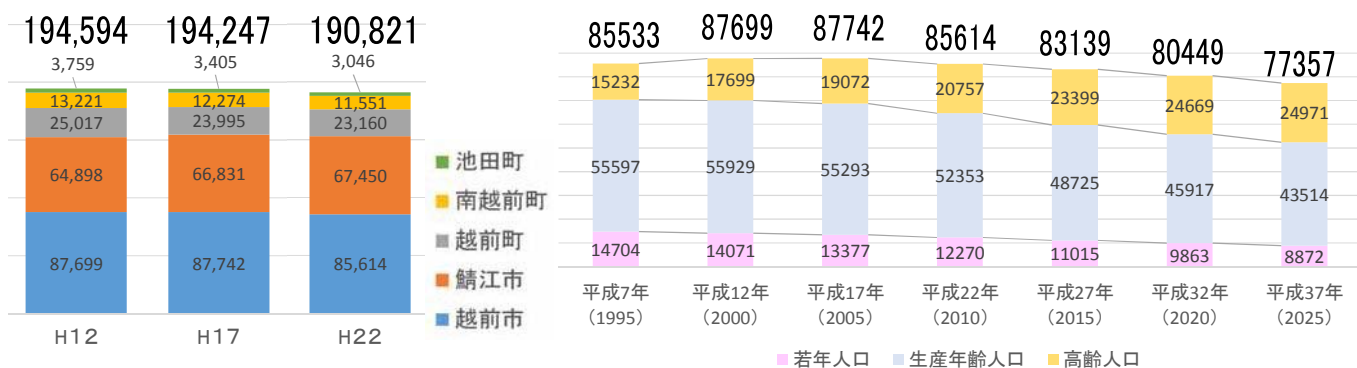
計 画 書	記 述
越前市 総合計画 (基本計 画改訂 版)	第3章 快適で住みよいまちづくり 第4節 快適な交通体系の整備 北陸新幹線「南越駅(仮称)」周辺の整備 「南越駅(仮称)」の開業を成熟社会にふさわしい「コンパクトで持続的に発展するまちづくり」の実現を推し進めるプロジェクトと位置付け、社会経済情勢に応じた段階的な周辺整備や地域資源の魅力向上、地域を結ぶ交通ネットワークの整備を進めます。
新市建設 計画 (第1編 新 市将来構 想)	第3章 合併の意義と効果 合併意義 その1 ① 地域の活性化 <u>人口減少時代を見据え、将来世代の負担増に繋がる都市拡大型のまちづくりから成熟型のまちづくりへと転換し、二つの都市生活拠点「まちなか」に集積されたインフラと機能を維持活用しながら、その継承と創造的再生に取り組み、既存の地区生活拠点とのネットワーク化を図り、住みやすい「コンパクトで持続的に発展するまち」づくりを進めることで、地域の活性化を図ることができます。</u> また、千数百年の歴史と文化が年輪のように積み重なった二つの都市生活拠点「まちなか」の持つ都市形成史や伝統文化などの魅力ある資源とその周辺部や農山村部が持つ地域資源に更に磨きをかけ、里地里山に代表される豊かな自然環境を守りながら、まちなか、その周辺部及び農山村部が相互に連携したまちづくりを進めることで、「産業・交流・情報・越前文化の集積する拠点都市」として、大きく発展するための拠点機能を一層向上させ、地域の活性化を図ることができます。 第4章 新市建設の基本方針 3 地域別整備方針 ① 広域交流ゾーン 丹南地域の交通の玄関口となる北陸新幹線「南越駅」(仮称)及びその周辺地域については、<u>広域交流の起点として整備</u>を図り、「サンドーム福井」及び国道8号周辺のエリアについては、地域住民や来訪者の活動及び交流の拠点として整備を図ります。
越前市 まちづくり 懇話会 最終報告 書(H26 年 2月)	第2章 まちづくりに大きな影響を及ぼすプロジェクトとまちづくり (1) 北陸新幹線の開業とまちづくり 南越駅(仮称)の開業を、成熟社会にふさわしい「コンパクトで持続的に発展するまちづくり」の実現を推し進めるプロジェクトと位置付け、社会経済情勢に応じた段階的な周辺整備や地域資源の魅力の向上、地域を結ぶ交通ネットワークの整備を進める。 (1)南越駅(仮称)は、<u>丹南地域の新たな玄関口として交通結節点に特化した機能を整える。</u> ・<u>広域交通拠点として、</u>地域住民や来訪者の交流起点となる駅前広場や駐車場、交通関連施設などの導入を図ると共に、<u>周辺地域と連携したアクセス機能を構築する。</u> ・当初から大規模な開発事業は実施せず、<u>社会経済情勢などを踏まえ、計画的に発展させていく。</u> ・将来の計画的な整備に備え、虫食いの開発を制限するための<u>土地利用規制・必要に応じた適切な誘導方策を図る。</u>

5. 「南越駅周辺整備構想」策定後の社会情勢の変化

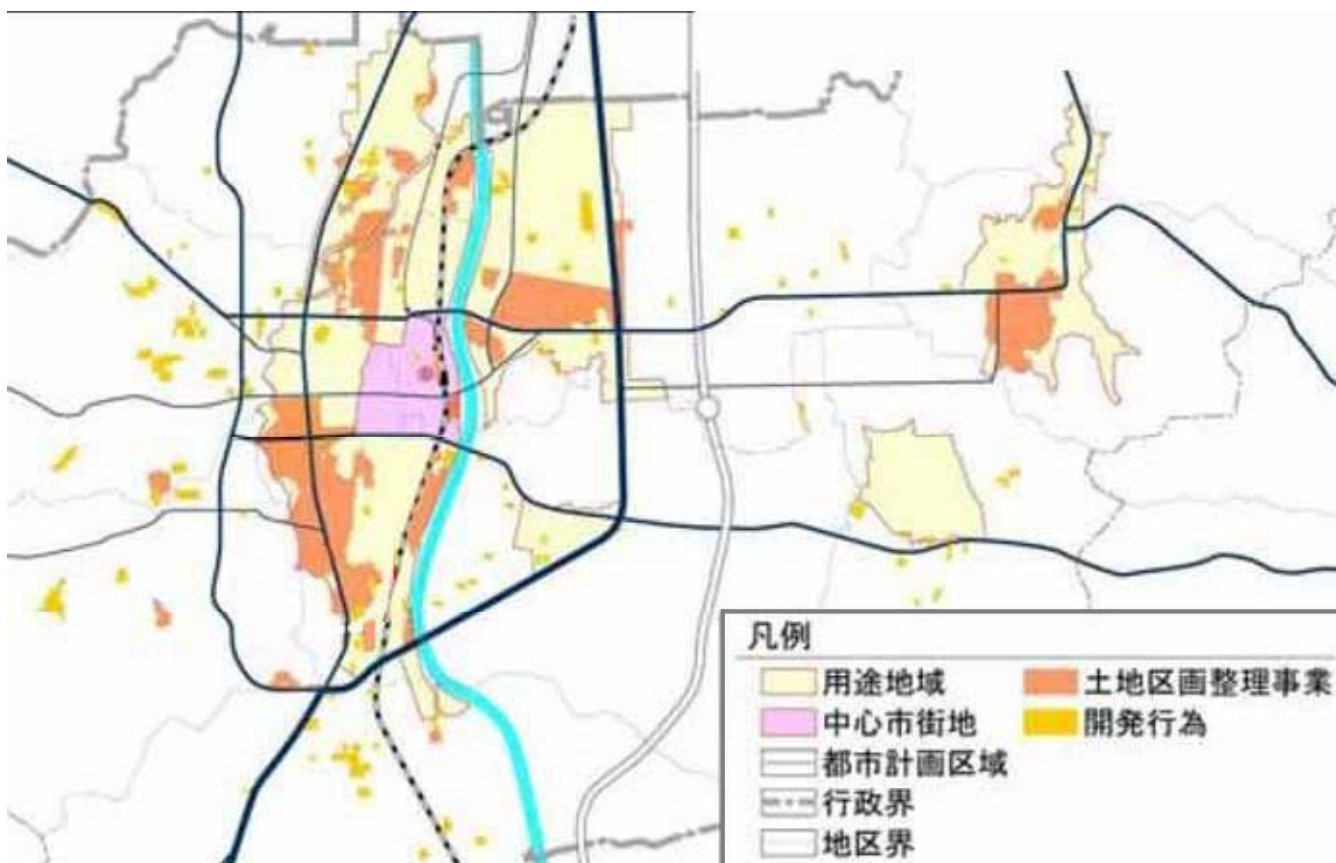
方向性	整備構想策定当時(H15.4)	現在(H26.9)
丹南地域の人口	丹南地域の平成 12 年の人口は、194,594 人で、福井県全体の 23.5%を占めていました。	丹南地域の平成 22 年(2010 年)の人口は 190,821 人と 3,773 人減少しています。福井県の人口全体の 23.7%を占めており、占める割合は、ほぼ変化はありません。
越前市の人口構造	平成 12 年の人口構造は、若年人口(0～14 歳)が 14,071 人(16.0%)、生産年齢人口(15～64 歳)が 55,929 人(63.8%)、高齢人口(65 歳以上)が 17,699 人(20.2%)という人口構造でした	平成 12 年からの 10 年間で、若年人口が 1,801 人(12.8%)減少、生産年齢人口が約 3,576 人(6.4%)減少しました。一方、高齢人口は約 3,058 人(17.3%)増加し、人口の約4人に1人が65 歳以上となりました。
宅地開発	市街地内では市施行の大型土地区画整理事業(武生北部地区、神山区)が完了しました。また、中心市街地では武生駅北土地区画整理事業が完了しています。 国道8号バイパスや用途地域の外側では、組合施行や共同施行で土地区画整理が実施されました。 開発行為は、既存の開発区域の隣接地などで行われています。	用途地域の南部で大規模な土地区画整理事業が完了しました。 人口の減少や経済情勢の悪化などもあり、平成 17 年以降、開発行為は比較的沈静化しています。
南越駅における将来需要	構想策定当時、北陸新幹線の全線開業までの整備スケジュールは、未確定であったが、南越駅については、長野～富山間と同時期(平成 25 年頃)の開業と想定した。そのため構想策定時は、東京～南越間が開業された後の代表年次を今から約 20 年後の平成 32 年(2020 年)、南越～大阪間が開業された後の代表年次を今から約 30 年度の平成 42 年(2030 年)と想定し、南越駅における将来の新幹線利用客数の推計を行った。	

■ 丹南地域の人口の推移(国勢調査) ■ 越前市の人口の推移

(国勢調査 平成27年以降は、国立社会保障・人口問題研究所による推計)



■ 宅地開発の状況(平成 25 年)



■ 将来新幹線利用客数推計

(整備構想)

南越駅の将来新幹線利用客数

平成 32 年:900 人／日 平成 42 年:2,200 人／日

◆ 新幹線新駅先行事例の整理

駅名(路線)	上越妙高(北陸)	黒部宇奈月温泉(北陸)	新高岡(北陸)
新幹線駅の位置づけ	新たな都市拠点の形成	富山県東部の玄関口	広域(飛越能地域)の玄関口
開発規模	28.5ha(事業費 11,820 百万円) 駅前広場や幹線道路の整備と併せた面整備実施	約6ha(事業費 4,200 百万円) 交通ターミナルや観光機能に限定した開発を実施中	約5ha(事業費 3,180 百万円) 駅前広場、アクセス道路、P&R 用駐車場を整備
整備手法と状況	土地区画整理事業(H17～H31) 保留地 1.0ha(処分済 0.5ha) ※商業地は固定資産税 2 年分を交付金支給で募集中。住宅分譲 10 区画募集中	買収方式(H17～H29) (都市再生整備計画) 事業用地 東側 1,200m ² (事業者決定) 西側 4,600m ² (募集中)	土地区画整理事業(H20～H27) ※民間事業用地 2.3ha(募集中)
導入機能	商業ゾーン、駅前広場(2 箇所 16,000 m ²)、住居ゾーン(14.1ha)、歴史公園(遺跡活用)	駅前広場、アクセス道路、P&R 用駐車場、多目的広場、地域観光ギャラリー、交流プラザ、民間事業用地	駅前広場公園、観光案内、特産品展示販売、飲食・物販、宿泊、レンタカー等の機能立地を誘導
アクセス方法	信越本線脇野田駅を移設	富山地方鉄道に新駅を設置 DMV(鉄道と道路の両方が走行可能な交通機関)の導入検討	JR 城端線に新駅を設置
駐車場	300 台(西側 100 台、東側 200 台)	パーク&ライド用駐車場(500 台)	パーク&ライド用駐車場、大型バス用駐車場、一時利用者用駐車場 約 800 台
中心市街地との関係	●中心市街地との距離:約4km ●立地場所:市街地外延部 ●都市計画マスタープラン ・現在、上越市都市計画マスタープランの見直しに着手。主要課題として「人口減少を見据えた市街地拡大抑制」、「既存ストックを生かした既成市街地の有効活用」を掲げている。 ●中心市街地活性化の取り組み ・ともに古い歴史を有する高田地区と直江津地区の2つの市街地核を有している。 ・中心拠点性の高い高田地区を対象とした【認定】中心市街地活性化基本計画を策定し、活性化を進める一方で、直江津駅周辺においても、空き店舗対策、商店街の賑わい創出事業を進めるなど、2つの核において賑わい再生に取り組む。 ●機能分担 ・中心市街地の商業施設等と適正な機能分担を図る(新幹線新駅周辺地区の土地利用方針)	●中心市街地との距離:約3.5km ●立地場所:農業地域 ●都市計画マスタープランの位置づけ ・中心市街地は、集積した都市機能の充実を図り、市街地の外延的拡大を避け、公共交通等を重点的に整備、まちなか居住を促進。商業の活性化を図り、都市機能の整備充実に努める。 ・新幹線新駅周辺は、交通結節機能、交流機能、観光情報機能、商業機能などの充実、県東部の玄関口・拠点とする。 ●中心市街地活性化の取り組み ・地域の課題に対する取り組みを計画。 ○ 市街地における防災上の課題 ○ 歩行者の安全性の確保 ○ 街の賑わいづくり ・総合計画後期基本計画では、商店街の空き店舗対策の推進が位置付けられている。	●中心市街地との距離:約2km ●立地場所:市街地外延部 ●都市計画マスタープランの位置づけ ・JR 高岡駅周辺から新幹線新駅にかけてのエリアを中心市街地として位置づけ、交通条件の優位性を生かし、広域的な中心核の形成を図る。 ●中心市街地活性化の取り組み ・国の認定を受け第 2 期中心市街地活性化基本計画(H25.3 策定)を策定。 ○ 歴史文化を活かしたまちづくり ○ 便利で住みよく快適なまちづくり ○ 活力と賑わいのあふれるまちづくり ・中心商店街の賑わい創出、街なか居住の促進、街なかの回遊性の向上、歴史的な資源を生かした観光客の増加などの施策展開が計画されている。 ・中心市街地に位置する JR 高岡駅は生活者のための機能に特化。土地利用の見直しや、安全で安心な居住地の創出が位置付けられている。

新玉名(九州)	佐久平(長野)	先行事例のまとめ
熊本市北部の玄関口	佐久都市圏の玄関口／ 大規模商業店舗等の集積による 広域商業拠点	・上越妙高駅以外の4駅は、市域を越えた広域都市圏の玄関口(立地条件によっては県境を越えたより広域圏の玄関口)。
約6ha(事業費 3,200 百万円) 駅前広場、アクセス道路、駐車場等を整備	約 60.0ha(事業費 13,100 百万円) 駅前広場、アクセス道路、駐車場、公園、 観光案内・物産販売施設等を整備	・黒部宇奈月温泉駅、新高岡駅、新玉名駅は周辺開発規模 5ha～6ha。 ・玄関口として、交通結節機能や観光案内・物産販売機能が整備されている。
買収方式(H18～H22) (都市再生整備計画) ※分譲地なし	土地区画整理事業(H6～H14) 保留地 2.8ha	・交通結節点として駅前広場やP&R用駐車場を整備。 ・上越妙高駅、佐久平駅は玄関口、交通結節点としての機能に加え、商業・住宅機能の導入を目指しているため、周辺開発規模が大きくなっている。
駅前広場(3.2ha)、交流広場、 観光交流センター(高架下に設置)	駅前広場(2箇所 0.4ha, 1.05ha)、公園(6箇所)、パーク&ライド用駐車場、 観光案内・物産販売施設(駅に併設)	
路線バス(6路線)	在来線(JR 小海線) 路線バス(6路線) 高速バス(4路線) 市内巡回バス	・新玉名駅は、路線バスのバスが経路し、大学や行政機関など地域内の拠点と連絡 ・上越妙高駅、黒部宇奈月駅、新高岡駅は、JRや地域鉄道が結節 ・佐久平駅は、在来線、路線バス、地域巡回バス、高速バスが接続しており、高い交通結節機能を有している。
公共駐車場 300 台	パーク&ライド用駐車場 (3箇所 378 台)	・パーク&ライド用駐車場や無料駐車場が整備され、自動車によるアクセスに対応。
●中心市街地との距離:約4km ●立地場所:農業地域 ●都市計画マスタープラン ・都市計画マスタープランは策定中であり、内容に関する情報は、現在、公開されていない。 ●中心市街地活性化の取り組み ・中心市街地活性化の推進では、多様なサービスや機能の集積を前提とし、地域の資源価値を高めていく取り組みの必要性が位置付けられている。 ・具体的な施策としては、大規模小売店舗撤退跡地の活用として「歴史と文化を活かした賑わい空間」と位置付けた「まちの駅」としての活用や市庁舎移転跡地の活用(街なか居住)、新庁舎周辺の秩序ある公共エリアの形成(緑化景観、憩い・潤いの環境整備)が計画案として示されている。	●中心市街地との距離:約 1.5km ●立地場所:農業地域 ●都市計画マスタープランの位置づけ ・中心市街地については、中山道の宿場町としての歴史文化や、街道筋の商業施設の集積、佐久市子供未来館等の公共施設が共存する中心拠点として位置づけます。 ・佐久平駅周辺地区及び佐久インターチェンジ周辺地区の新しい市街地で形成される地区は、広域交流拠点として位置づけます。 ・広域交通ネットワークの結節拠点、広域な商業・業務機能の集積拠点、多様な人々が訪れる交流拠点といった、多様な性格を有する拠点として整備を進めます。 ●中心市街地活性化の取り組み ・土地利用の課題として、「近年の商業環境の変化により既存商店街の空間が現受けられません。歴史・風土に培われた地域資源を生かした、新たな活性化を図ることが必要です。」と示されている。 ●機能分担 ・交通利便性の高さから大型商業施設が複数立地し、広域商業拠点を形成している佐久平駅周辺や佐久インターチェンジ周辺と中心市街地の連携し、一体で多様な機能を有するまちづくりの推進が示されている。	・上越市では、まちづくり3法改正以前の構想に基づいた計画を進めてきたため、現在「人口減少を見据えた市街地拡大抑制」、「既存ストックを生かした既成市街地の有効活用」の課題と向き合いながら、新幹線新駅周辺の新たなまちづくりに取り組まなければならない状況となっている。 ・黒部市、玉名市では、国の認定を受けていないが中活計画を策定し、中心市街地の課題解決に向けた取組みを実施、新幹線新駅周辺では、交通結節点として必要最低限の機能導入が実施されている。 ・高岡市の都市計画マスタープランでは、既存の中心市街地と新幹線新駅周辺を合わせた中心核の形成を目指しているが、【認定】第2期中活計画では、既存の中心市街地において、重点的・優先的に活性化施策が展開される。 ・佐久市では、交通利便性の高さから大型商業施設が複数立地している佐久平駅周辺地区や佐久インターチェンジ周辺地区との機能分担の観点から、中心市街地においては、歴史・風土に培われた地域資源を生かした、新たな活性化を図ることを目指している。
		いずれの都市も既存の中心市街地の活性化に取り組んでおり、地域の特性を活かし、機能の集積とインフラ資源を活用し、地域資源の価値を高めていく取組みが行われている。

資料集 ～ 各界・各世代から 未来へのメッセージ ～

目次

1 北陸新幹線フォーラム in えちぜん

- 記念講演 「北陸新幹線の開業とまちづくり」 . . . 1
(株)日本総合研究所 調査部 主席研究員 藻谷 浩介

2 次世代を担う若者に関心を持っていただく取組み結果

- 大学生による北陸新幹線開業に関するプレゼンテーション . . . 3
優秀作品
仁愛大学 コミュニケーション学科 3年 林 光希

- 武生東高校生による提言
「北陸新幹線南越（仮称）駅の周辺整備
（サブテーマ：交流人口の増加を目指して）」 . . . 4

赤組提言「南越国計画」

黄組提言「田舎に行こう、田舎で会おう ～ありのままのこの場所で～」

青組提言「刈り暮らしの食べるティ ～思い出にカーニー～」

- 「新幹線と未来のわたし」中学生 作文コンクール . . . 別紙
入賞作品：市長賞、教育長賞、特別賞

- 「新幹線と未来のわたし」小学生 図画コンクール . . . 別紙
入賞作品：市長賞、教育長賞、特別賞

先行する80駅に見る現実



- 工場誘致は高速道路の効果で、新幹線は無関係。
観光客は1年だけ増えた後に逆に減少。市の人口も増えない。
- 全国のフル規格新幹線の駅80のうち、郊外型の駅では、
米原や岐阜羽島を見れば明らかなように、駅前での市街地
開発や商業開発がほとんど進んでいない。
- 2011年度、一番旅館の倒産が多かった地域は東北ではなく、
北陸でも関西でも中国でも四国でもなく九州。理由は新幹線。
- 新幹線の「終着駅効果」は過去どこでも発生したことがない
「幻の都市伝説」。八戸の人口も開業直後から大きく減少。
- リゾートマンションが激増した越後湯沢は、その後全国の
フル規格新幹線沿線で一番激しく人口が流出する町となった。
開発規制が厳しい軽井沢では、むしろ人口が増えている。
- 新幹線通勤は死語。JR東日本は初代2階建て新幹線Max
を廃車に。熊谷市も、商業開発が進んだ佐久市も、人口減少。

新幹線駅前整備の とても当たり前の現実



× 新幹線のお客さんは駅前商業施設を利用しない

東京・名古屋から来た/これから東京・名古屋に行く客は、大きな買い物はしない
旅行客が必要とするのは土産物屋や弁当屋、飲食街であって、洋服屋ではない

× 新幹線駅前で泊まる出張者・観光客は例外

大阪への上張者や観光客は、新大阪駅前には泊まらずに、中心街・飲食街に泊まる
駅前に来たら電車で帰るのが人情 / 駅に着いたら繁華街まで出るのが人情

× 「ここが新宿になる」と勘違いすると大失敗する

新幹線の郊外駅前にビル街を造る試みは全国ですべて失敗し、空き地の山ができた
しかし他の事例をまったく見ずに動く人が多く、今日も失敗は繰り返されている
そんな中、九州新幹線の各駅だけは、よく勉強して乱開発をしなかった

○ 利用者にとって新幹線駅は空港と同じもの

空港と新幹線駅はどちらも都市間高速交通の乗降場であってそれ以上ではない
→ 必要なのは、①自家用車駐車場、②市内公共交通(含むいっか-)乗場、③土産物屋

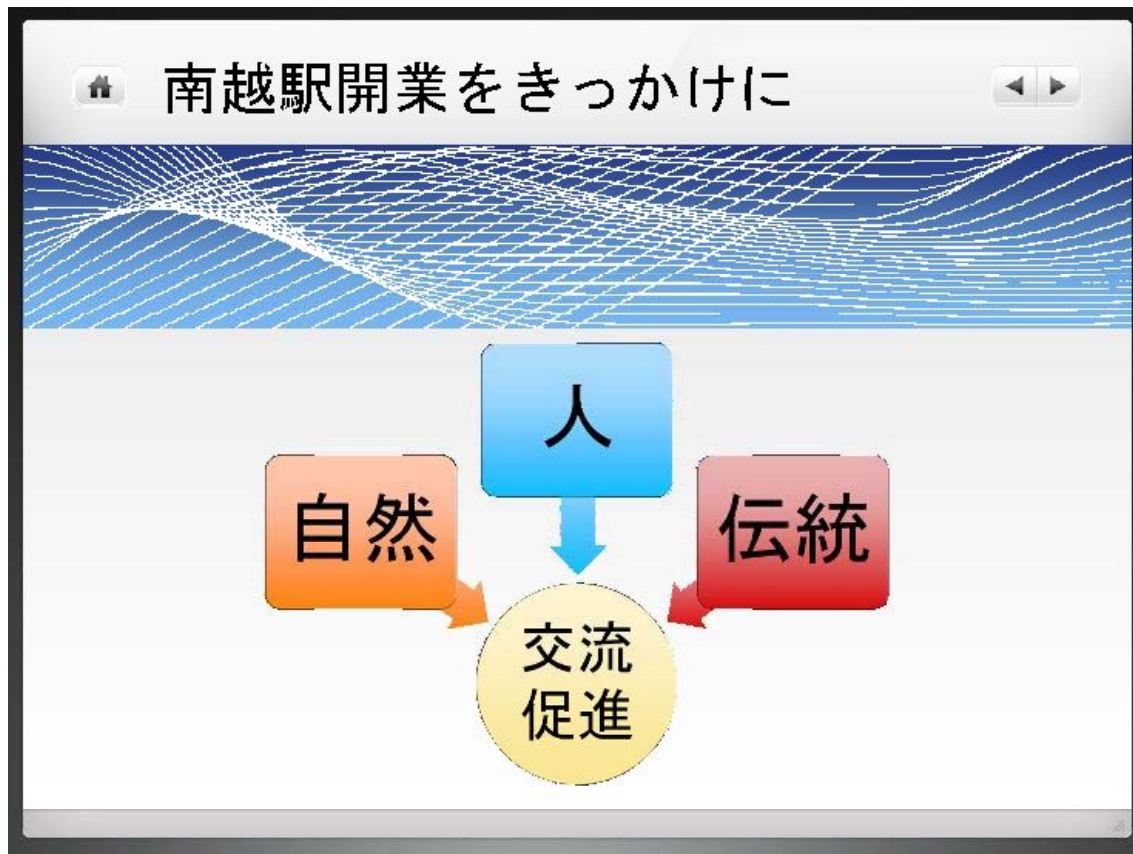
新幹線時代、世界の一隅に輝く 越前市になるための3つの戦略

- × 世界のどこでも作れる、ハイテク・大量生産・低単価の製品づくり
→ 地域地域の生活文化に支えられた、その地域でしか作れない、ハイセンスで、少量生産で、高単価のブランド商品づくり（地産地消／地産外商）
- × 減り続ける現役世代や、財政窮乏の公共の財布を奪い合う商売
→ 豊かな高齢者や、アジアの中上流層に、ゆとりある生活文化を体験させる商売（個人客観光）
- × 過去の計画の延長で道路上下水道を延長し農地や山林を開発
→ 既存の市街地や拠点集落に居住・業務・教育・福祉・交流機能を再集中（コンパクトシティ&タウンズ）、歩いて暮らせる多数の生活圏を再生



筑後船小屋駅





【 仁愛大学 コミュニケーション学科 3年 林 光希 】

プレゼンテーション資料より抜粋

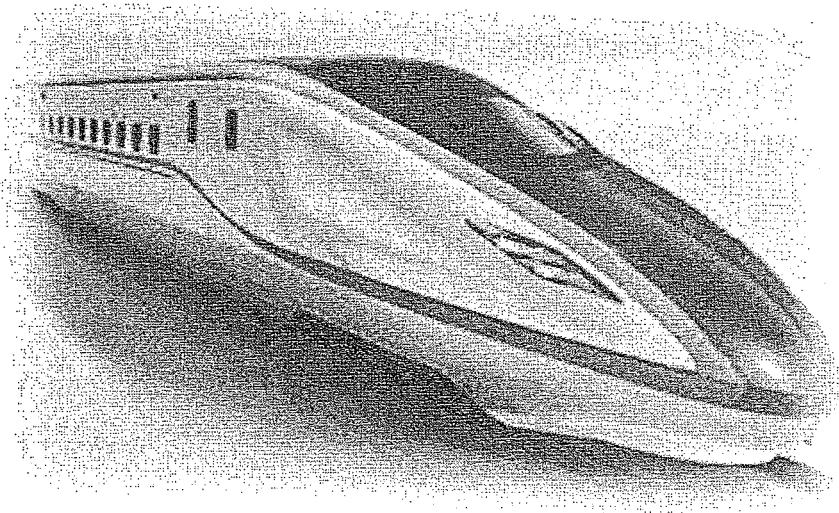
交流促進の展開といたしまして自然、人、伝統に注目するべきだと私は考えます。丹南地域は豊かな自然環境をもっています。これを強みにして動かなければなりません。この豊かな自然を題材にフォトコンテストを開いたり、農業体験をつのったりとイベントの展開が必要になります。

次に人。これは地域住民と来訪者のふれあいのことをさします。来訪者が訪れることで様々な世代が南越駅に集まるとはとっても、それをここにとどめていくための戦略が必要です。武生IC近くにはこれといった商業施設が存在しないので来訪者の確保のためにも建設が必要となります。

最後に伝統。丹南地域にはたくさんの伝統工芸品が存在します。例えば越前市であれば越前打刃物、越前和紙、鯖江であれば眼鏡枠。これらは特定の施設で販売されていますが、これを南越駅前で販売展開すれば、さらに集客に期待できるといえます。

以上の点をふまえて南越駅建設までに準備を整えれば、この丹南地域に更なる賑わいをもたらすことができるでしょう。

提言書



平成 26 年 9 月 12 日

福井県立武生東高等学校

提言書

福井県立武生東高等学校 赤組

北陸新幹線南越駅周辺整備について

～交流人口の増加を目指して～

《コンセプト》

「南越国計画」

南越政府は日野山を拠点として、日野山から越前市全体を活性化させる法案を提示する。その名も『南越国計画』。南越を一つの国として、日野山を新たに開発しなおし、昼は自然活動、夜は天体観測を楽しめるようにし、さらに南越国内では地元の学校と密接した国際活動を行っていく。2025年の開業に向けて、南越国を大いにアピールし、県外からの来訪者をたくさん呼び込みたいと考えている。

《内容》

私たち赤組は南越駅周辺に「南越国」という壮大な国を計画しました。ふもとに青年の家を建設、日野山を拠点とした自然活動、夜は天体観測を楽しめるようにし、地元の学校とも連携していきます。

ふもとから日野山の山頂までロープウェイを設置することにより自動車からの排気ガスの影響を抑えられ、青年の家での自然環境維持についての学習会を行い、環境問題にも対応します。

また、周辺の田畑での農業体験や越前そば、吉川なすやハスワインなどの地元の食材を使用したスロースピードレストランの経営を行います。これによって現在問題になっている賞味期限の問題を解決することができます。

このように南越国は将来多くの人々が住む所として最適な場所になると考えます。是非越前市役所でご検討頂けたら幸いです。よろしくお願いします。

提言書

福井県立武生東高等学校 黄組

北陸新幹線南越駅周辺整備について

～交流人口の増加を目指して～

《コンセプト》

「田舎に行こう、田舎で会おう～ありのままのこの場所で～」
都会で生活に疲れた人たちに癒しの空間を提供する。農業体験を通して自然と触れ合う喜びを知り、そこで獲れた作物で作った料理をみんなで食べる。そんな私たちにとってはあたりまえのことを体験できる農家民宿を作って、田舎のほっこりした雰囲気を味わってもらおう。そして帰省するような気持ちで「また来てもらおう」ことを狙う。

《内容》

交流人口の増加を促すには、南越地区の魅力を発信する必要があると考えた。そして、南越地区の魅力とは、ありのままのこの田舎にあると考えた。そして、ありのまま魅力を発信するために、ヒノノミクスという方法を利用することを提案する。

ヒノノミクスもアベノミクス同様3本の矢を提示する。

1 本目の矢は「道の駅をつくること」だ。道の駅の中には、特産物の販売スペースを設けることはもちろんのこと、この土地で採れた旬の食材を使った家庭料理を提供するフードコートを設置する。南越地区の特産物を一堂に返すことで、南越地区の魅力を効果的に発信できる。またフードコートを設置することで、高速道路にあるSAではなく、ここで食事をしたいと思う人を増やし、高速道路からの交流人口の増加を促す。

2 本目の矢は「レジャーのPR強化と交通整備」だ。この南越地区に長く住む私たちでも知らないレジャースポットがたくさんある。それらの隠れたレジャースポットをPRすることが大切だと考えた。またそのレジャースポットまでの交通整備をすることで、訪れる意欲を掻き立てることができる。

3 本目の矢は「農家民宿を増やすこと」だ。美しい自然ときれいな水、おいしい空気のもと農業体験をする。そこで採れた作物をみんなで食べることで、家族のあたたかさを感じてもらい、また来てもらうことを狙う。さらにはこの地に住みたいと思ってもらい、将来的には人口増加を促す働きもある。

提言書

福井県立武生東高等学校 青組

北陸新幹線南越駅周辺整備について

～交流人口の増加を目指して～

《コンセプト》

「刈り暮らしの食べるッティ ～思い出にカーニー～」

大阪といえばたこ焼き。京都といえば抹茶。

では福井といえば…？ボルガライス、ヘシコ、ソースかつ井…

どれもおいしいのだが、「福井といえば？」と問われてすらすらと答えられる人は大阪や京都ほどはいないだろう。そこで新幹線が開通することを利用して「世の中を変えたい！！！」と思い、ただ食べるだけでなく自分で作る体験をしたり、目で見ても楽しんでもらうことにより忘れられない「思い出」にしてみようと考えた。

《内容》

米、そば、かのにの3つに焦点をあてました。

米では田植えや稲刈り、米粉を用いた食べ物作りの体験を計画しています。

田植えでは、コシヒカリやハナエチゼン、古代米、赤米の田植えを考えています。

米粉を用いた食べ物では、赤米せんべい、クッキーなどのお菓子や米粉パン作りを考えています。

そばでは、そばの里を拠点に福井県のそばをPRします。

既存のそば打ち体験に加えて、その前のそばの実の収穫からの体験を考えています。

カニでは、養殖場をすることで安価で新鮮なカニを一年中提供することが可能になります。

この安価で新鮮なカニが提供できることは、ソースカニカツ井やカニのお刺身など

ユニークなメニューの提供が可能になります。

他にも世界中のカニを集めたカニ水族館やカニの食べ放題イベントなどを用意しています。

以上の体験や施設があることによって

1. 忘れられない思い出になる
2. 自分で作ることで、より美味しく感じられ、記憶に残る
3. これらの施設は駅周辺にあるため、移動時間がかからず、福井の魅力を味わうのにより多くの時間を使うことができる

米、そば、カニを組み合わせれば一年中いつ来ても福井の魅力を楽しむことができます

また、お菓子作りやそば打ち、水族館などがあることで子供からお年寄りまでの幅広い年齢層からの集客が期待できます。

北陸新幹線フォーラム **in** えちぜん 2014

「新幹線と未来のわたし」図画・作文コンクール 図画の部 越前市長賞



白山小学校 3年 加藤 天真さん

日時：平成26年8月31日（日） 午後6時30分～
会場：越前市福祉健康センター4階 多目的ホール

プログラム

- 18：30 開催挨拶
- 18：35 「新幹線と未来のわたし」 図画・作文コンクール
入賞者表彰式
《図画の部》 越前市長賞
越前市教育長賞
特別賞
《作文の部》 越前市長賞
越前市教育長賞
特別賞
- 18：45 仁愛大学大学生による
北陸新幹線開業に関するプレゼンテーション
- 19：00 記念講演
「北陸新幹線の開業とまちづくり」
(株)日本総合研究所 調査部 主席研究員 藻谷 浩介 氏
- 20：30 閉会

講師 / プロフィール



も 谷 浩 介 氏
たに こう すけ

(株)日本総合研究所 調査部 主席研究員(会社に席のない単年度更新年俸制社員)

(株)日本政策投資銀行 地域企画部 特任顧問(非常勤)

特定非営利活動法人 ComPus 地域経営支援ネットワーク 理事長(無報酬)

《略歴》

山口県生まれの50歳。平成合併前3,200市町村のすべて、海外59ヶ国をほぼ私費で訪問し、地域特性を多面的に把握。2000年頃より、地域振興や人口成熟問題に関し精力的に研究・著作・講演を行う。2012年より現職。

《情報発信活動》

- ・〈最新刊!〉しなやかな日本列島のつくりかた〔新潮社2014年〕(7名の方との対談集)
- ・里山資本主義〔角川 One テーマ21 2013年〕(共著24万部、新書大賞1位、ベスト経済書9位)
- ・金融緩和の罠〔集英社新書2013年〕(共著2万部)
- ・藻谷浩介さん、経済成長がないと僕たちは幸せになれないのでしょうか?〔学芸出版社2012年〕(共著)
- ・デフレの正体〔角川 One テーマ21 2010年〕(単著50万部、新書大賞2位、ベスト経済書3位)
- ・実測!ニッポンの地域力〔日本経済新聞出版社2007年〕(単著12刷3万部)
- ・中心市街地活性化のポイント〔ぎょうせい2001年〕(編著)
- ・海外の中心市街地活性化〔日本貿易振興会 2000年〕(編著)
- *** その他、一部執筆分担として ***
- ・エネルギーから経済を考える〔合同出版 2013〕
- ・アベノミクス大論争〔文春新書 2012〕
- ・リーディングス格差を考える〔日本経済新聞出版社2008〕
- ・日本の論点2008〔文藝春秋2007〕
- ・地方を殺すな!〔洋泉社 MOOK 2007〕
- ・実践!地域再生の経営戦略〔きんざい2004〕
- ・団塊世代の定年と日本経済〔日本評論社2004〕
- ・クラスター戦略〔有斐閣選書2002〕
- ・自立する地域〔ぎょうせい2000〕
- ・IT革命とモバイルの経済学〔東洋経済新報社2000〕

仁愛大学大学生による北陸新幹線開業に関するプレゼンテーション

テーマ「北陸新幹線と丹南地域」

仁愛大学コミュニケーション学科 3年 林 光希

① 北陸新幹線とは

- 区間・・・東京・大阪間
(長野、上越、富山、金沢福井等経由)
- 総延長・・・約700km
- 建設費・・・1兆1600億円
(金沢～敦賀間)
- 設計最高速度・・・260km/h
<http://www.city.takaoka.toyama.jp/eki-shin/sangyo/shigaichi/shinkansen/about.html>



② 北陸新幹線ルート



<http://www.city.takaoka.toyama.jp/eki-shin/sangyo/shigaichi/shinkansen/about.html>

③ 新幹線の整備効果

- ① 時間短縮効果
- ② 利便性・安全性の高い新幹線
- ③ 環境にやさしい新幹線

<http://www.shin-kurobe.jp/qv/>

④ ①時間短縮効果

- 時間的・心理的に余裕が生まれる
- 距離が縮まる→大都市圏が身近に
- レジャーやビジネスにかかる時間の増加

⑤ ②利便性・安全性の高い新幹線

- 運行本数の増加により多くの人が運べる
- 雪の影響を受けにくい
- 乗客の死亡事故ゼロ
(1964年東海道新幹線開業以来)

⑥ ③環境に優しい新幹線

機関/物質	一酸化炭素 (CO)	窒素酸化物 (NOx)	硫黄酸化物 (SOx)	備考
新幹線	23.0	3.1	1.8	発電
自動車	40.3	57.3	1.8	燃料
航空機	1052.3	202.1	26.9	燃料

<http://www.h-shinkansen.gr.jp/>

⑦ 南越駅（仮称）

- 開業時期－平成37年頃



⑧ まとめ－南越駅が活かす点



「新幹線と未来のわたし」 図画・作文コンクール 入賞者

<図画の部>

越 前 市 長 賞	白山小学校 3 年	加藤 天真 さん
越前市教育長賞	味真野小学校 3 年	渋谷 知夏帆 さん
特別賞		
つ る ぎ 賞	武生西小学校 1 年	大友 由奈 さん
あ さ ま 賞	武生南小学校 4 年	牧野 大那 さん

<作文の部>

越 前 市 長 賞	武生第五中学校 2 年	丸田 歩 さん
越前市教育長賞	万葉中学校 1 年	三好 涼斗 さん
特別賞		
か が や き 賞	武生第三中学校 3 年	田中 晋太郎 さん
は く た か 賞	武生第二中学校 2 年	坂下 理沙 さん

〈作文の部〉
越前市長賞

未来への線路

武生第五中学校 二年 丸田 歩

新幹線が開通したら、私は豊かな自然と伝統を残しながらも観光客でにぎわうような越前市になってほしいです。現在の越前市は、駅前や商店街に来る人が少なく、閉店してしまうお店も少なくはありません。だから、観光客がたくさん来て、発展してほしいです。けれど、田舎の風景や昔ながらの生活はなくなってしまうといけないと思います。

新幹線が開通し、人がたくさん来るようになったら、白山などの田舎の良さを観光客に知ってもらいたいです。東京などの大都市は大型のショッピングセンターがあったり、地下鉄が通っていたりしてとても便利で住みやすいと思います。しかし、田舎にもそれらが無いからこそその良さがあります。まずは、自然の豊かさです。私の住んでいる白山は、見渡す限り山です。山は、心を落ち着かせてくれます。私は、バドミントンをしています。一日練習や走り込みをすると、くたくたになるくらい疲れます。しかしそんな時、窓辺で何も考えずに、風でゆれている木を見ていると、自然に体も心もいやされ、一気に疲れがなくなるように感じます。そんな山が、私は大好きです。

もう一つは、和紙や焼き物などの伝統です。私は、小学校の遠足のときに、和紙すき体験をしました。繊維が入ったドロドロの液体の中にすき杵を入れて、液体が均等に広がるようにします。この均等にする作業が一番難しかったです。すき杵と液体が重くて、均等にしようとしても、つい動かしすぎて何回も何回も同じ作業を繰り返していました。やっとできた自分だけの和紙は、とてもきれいで繊維が散らばっているところが何とも言えない美しさでした。

この体験で、伝統という難しさや美しさを知りました。その地域にしかない貴重な物は、絶対に絶やすことがなく、次の世代に受け継いでいかなければならないと思いました。

私は、観光客の人に自然などの、もともと福井の豊かさを一番に感じてほしいです。そのための工夫として二つのことが挙げられます。

まず一つは、田舎に民宿をつくることです。これは、都会から旅行に来た人がターゲットとなるアイデアです。民宿では、普段の生活を感じてもらいます。夏だったら、ナス・キュウリ・トマト・スイカの栽培や収穫などを体験してもらいます。また、外でゆったりと過ごしたり、夜に花火をしたりと自由に楽しんでほしいです。都会のにぎわったところから、少し離れてみて、のんびりと疲れを取ってリフレッシュするには、うってつけだと思います。

二つ目は、白山に子どもが森の中で元気一杯に遊ぶ大規模な施設（アスレチック）をつくることです。これは、夏休みに遊びたくてしょうがない子供たちをターゲットにしたアイデアです。私も小さいときは、公園に行って汗をかくまでアスレチックで遊ぶことが大好きでした。だから、この考えは、私の小さいときの夢でもあります。大規模なアスレチックをつくり、有名にすることによって、これを目当てにして福井を訪れる親子連れが増えるのではないかと思います。また、親子連れだけではなく、普段、自然と慣れ親しんでいない都会の子供たちに、体で感じてもらうこともできます。そして、思いっきり遊んだ子供たちに、「楽しかった。また来たい。」と言ってもらうのです。

新幹線が開通する頃には、私も大人になっていると思います。そうしたら、次は私達の世代が未来の福井の担い手にならなければなりません。そのためにも、今から福井と新幹線について理解を深め、自分なりの考えを一人一人持つべきだと、私は思いました。

〈作文の部〉
越前市教育長賞

北陸新幹線への期待

万葉中学校 一年 三好 涼斗

ぼくたちが大人になるころ、北陸新幹線が敦賀まで開業する。そのとき、越前市はどうなっているのだろう。

まず、ぼくの家近くに南越駅ができるらしい。今は田園風景が広がっているけれど、この風景は様変わりしているだろう。その南越駅の近くに、現時点で武生インターがある。武生インターと国道8号線と南越駅。交通のアクセスはさらに便利になっていることだろう。

まず考えられるのは、南越駅の近くに大きなホテルができるであろう。交通の便がよく、宿泊施設があるとなると、宿泊客が増えるだろう。また、大型の商業施設もできるだろう。というのも、南越駅予定地の周辺には、広大な敷地面積がある。今、越前市や鯖江市には、テーマパークと呼べるようなものがない。勝山市の恐竜博物館のように日本全国に、いや世界にほこれるような、公共の施設の開設もされるかもしれない。

そうすると、この越前市の観光客が増えるにちがいない。今、越前市の地場産業といえば、越前和紙や、越前打刃物である。また特産物といえば、トマトのブランド、越のルビー、越前そば、白山スイカなどがある。そして、秋には武生菊人形が開きいされる。これらは、十分観光資源になり得るだろう。

さらに、商業施設があり、観光も充実していると、市が豊かになるだろう。人口が増え、さらなる発展も期待できる。ぼくが調べたところ、過疎化しつつあったある市の人口が、新幹線の駅ができ、約2パーセント増えたらしい。たった2パーセントであるが、その2パーセントはおそらく若年層だろう。となると、さらなる人口増加も期待できる。そして、市の経済は活性化する。つまり、新幹線が来ると、人口が増え、市が発展し、豊かになるのだ。

また、新幹線が開業すると、都会と近くなる。例えば、今は東京へ行くには、滋賀県の米原までJRで行き、そこで新幹線に乗りかえて、東京へ行く。時間にすると四時間だ。しかし、新幹線で直行だと、時間にすると三時間三十分。今と比べると三十分の短縮だ。三十分と聞くと、あまり変わらないような気もするが、乗りかえの手間を考えるとかなり楽になる。行くのも、来るのもだ。来るのも楽になるということは、今まで、大変でできなかった里帰りもしやすくなるのだ。

越前市と、その周辺の市町村では、市民マラソン大会が毎年盛んに行われている。県外からの参加者もとても多い。そういった人達も北陸新幹線を利用するにちがいない。そして参加者もさらに増えるだろう。こういったイベントは、県内各地で行われている。福井の豊かな自然と作物もよいPRとなるだろう。作物だけではない。福井県の一番の特産物といえば越前がにだ。越前がにがとれる越前町に一番近い駅は、南越駅だ。また、越前がにがとれるのは、雪の季節だ。雪が降るとどうしても雪で交通の便が悪くなっている。そのときに、新幹線により、都会とのアクセスが直通になっていることは、とても大きな利点だろう。

このように、新幹線が開業したことによって、交通も便利で、経済も豊かになった越前市は、より住みやすい市になっているだろう。いや、大人になったぼく達が、そうなるように努力しなければならないのだろうと思う。

〈作文の部〉

特別賞 かがやき賞

新幹線の必要性

武生第三中学校 三年 田中 晋太郎

今年、北陸新幹線は長野から金沢まで開通する予定です。これによって、観光やビジネスで北陸を訪れる人々の増加が期待されます。交通機関としては、高速道路や空港が割と早い時期に整備されました。しかし、自動車での移動は混雑や事故の心配があり、飛行機は訪れたい場所から空港までが遠かったり、便数が少なかったりと、決して百点満点ではありません。

その点新幹線は、昭和三十九年の運行以来五十年以上も死亡事故もなく、日本が世界に誇る安全な乗り物と言えます。あの東日本大震災でも、脱線はしたものの安全に停止してけが人が出なかったと聞いています。また、新幹線は運行数も多く、一度に多くの人や貨物を運ぶことが可能です。さらに、自動車に比べて二酸化炭素の排出量も少なく、環境に優しい交通機関とも言えます。また、時間に正確であることも誇れる点です。北陸では、ほぼ毎年のように冬に積雪があり、場合によっては交通機関が完全にまひすることもあります。

私の住む越前市でも大雪で車が走れなくなり、コンビニから食べ物が消えたこともありました。そんな状況でも一番早く復旧したのが鉄道でした。そういえば毎年受験シーズンになると、鉄道を利用して受験会場に向かう先輩方の姿が見られます。天候が悪くても定時に目的地に到着することができるという信頼感があるからでしょう。北陸を走る新幹線は積雪の多い北陸でこそ存在感が増すと思います。

もちろん、気になることもあります。新幹線が開通することはうれしいのですが、そのしわ寄せが地方の路線に来ることもあるということです。採算のとれない路線は廃止するか、それぞれの地方で赤字の分を埋めなくてはならないといわれています。

今年修学旅行で行った東京は人が多く、線路が網の目のように張り巡らされていて、待ち時間もほとんどありませんでした。でも、私の田舎は都会ほどの人口はありませんから、隅々まで伸びた路線網はなく、列車の本数もきわめて少ないのです。そうなるとうちでも車を移動手段とする社会になってしまいます。若い人や車を運転できる人はそれでもいいと思いますが、お年寄りや車を持たない人は鉄道を利用するしかありません。新幹線を新たに建設するのと引き替えに、社会的に弱い立場の人たちの足を奪うことになってはいけないと思います。

考え違いをしてはならないこともあります。新幹線が通るようになって交通の便が良くなるだけで地域が活性化するわけではないということです。日本全国には、交通の便が悪くても人が集まる場所が多くあります。そこには、人々に「行ってみたいと思わせる何か」があるからではないでしょうか。たとえ新幹線が通ることになっても、私たちの街に魅力がなければ、いくら待っていても人が集まるはずはありません。私たちは、新幹線の建設を進めながら、地域の強みを発見し、発信していくことが求められています。今こそ、自分の足下をもう一度見つめ直す良い機会ではないかと思います。新幹線はみんながふるさとに関心を持ち、日頃の生活を見つめ直す機会を提供してくれたのではないのでしょうか。

〈作文の部〉

特別賞 はくたか賞

新幹線の重要性

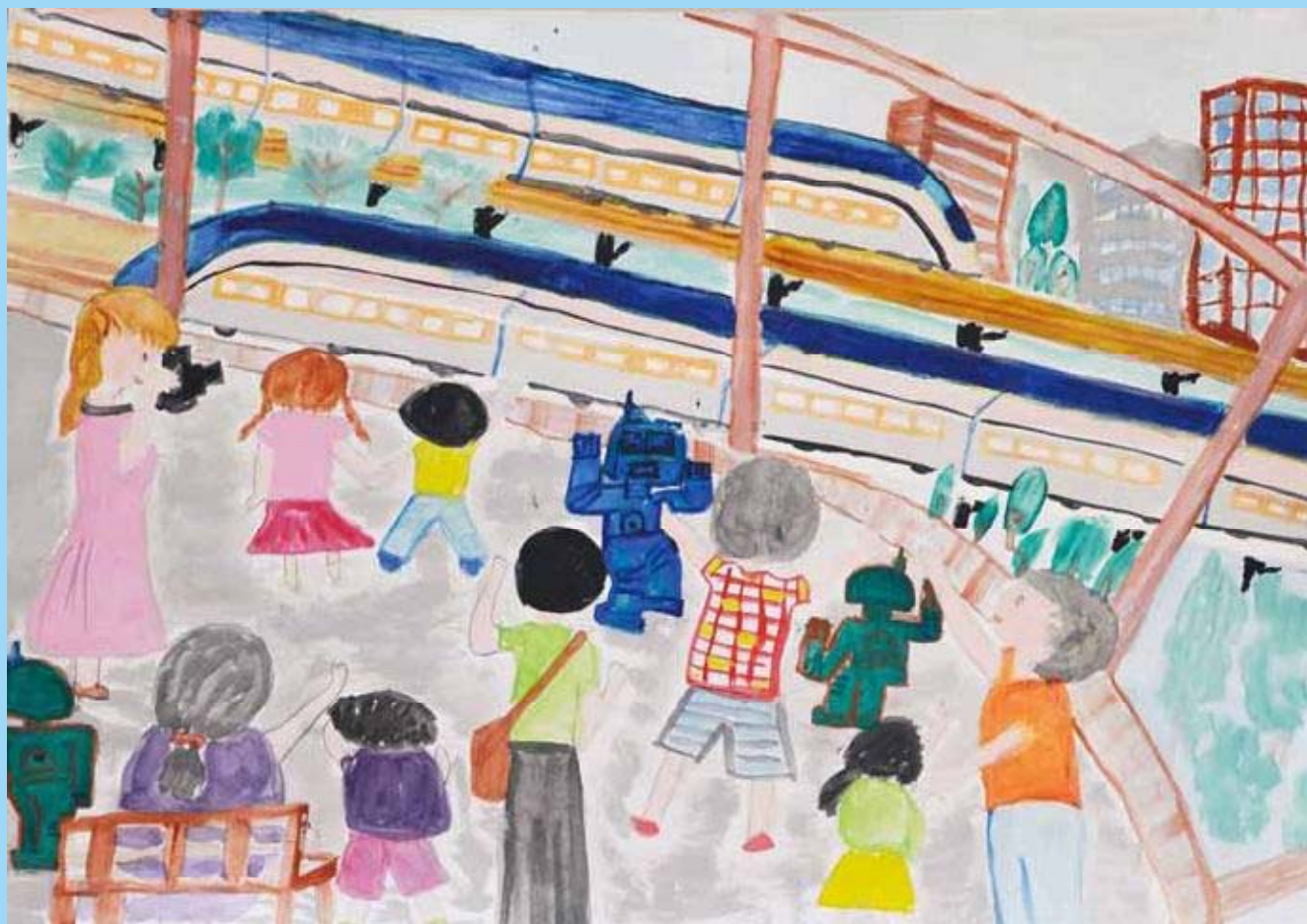
武生第二中学校 二年 坂下 理沙

テレビを見てみると、「北陸新幹線、金沢開通」ととても話題になっていますが、東京が近くなり、金沢から福井そして福井から大阪が近くなるという事に中学生の私にはまだ実感がわかりません。

大阪や名古屋、京都の街をみると、新幹線が通り、高速道路が網目の様に張りめぐらされ、高層ビルや高層マンションが建ち並んでいます。金沢の駅を走行テストしている新型車両をみると、かつて良く和風でモダンな車両だと思います。本当にあの新幹線が福井県内に走る日がやってくるのか私には分かりませんが、私が大人になる頃にはきっと高架橋が建ち並び、より便利になる日がくるかもしれないと思います。そうすれば福井県も道路や駅が整備され、大阪や名古屋のようなよりよい交通網が発達された街に近づく時がくるのかなと思います。新幹線を利用し、快適で楽しい旅や仕事ができる、食べ物がおいしく自然豊かな住みやすいこの福井県が少しでも発展し、福井に住んでいる人はより住みやすく、県外に住んでいる人は一度福井に住んでみようと思える様な街になる事に期待したいです。そのためには「福井」という一つの県の魅力を全国に発信し、アピールしていく事が大事だと思います。県庁所在地である福井市でも駅前にはあまりにぎやかではないなと思います。さらに武生駅は、休日でも人がまばらではたして新幹線が来るとどう変わるか想像できません。まだ数十年先の事です、その時がやってくるまでに福井の良さを発信し、都会的センスで人が集まる場所を作ることは簡単ではありませんが、町並みをデザインし、人が自然と集まり、そこを拠点に観光が発展して産業が栄え、鉄道だけではなく道路が整備されれば、相乗効果により地域が発展していくことを考えるのがみえてくるのではないかと思います。私も、近い将来に向けて、地域の発展を視野に置いて近隣の流通や東京、大阪への関わりをどうすれば良いか、少しずつ活性化という事を考えていきたいと思いました。

ちなみに、鉄道の事がよく分からない私は昔、日本国有鉄道に勤めていた父に色々聞いた所、鉄道の橋やトンネルの工事をしていたと聞き、驚きました。よく聞いてみると、父が就職した時から「北陸新幹線」という言葉が出ていて、やっと25年もかかって金沢まで開通したんだと感動しました。東京や大阪まで開通するにはあと何年かかるのか私には想像できませんが、本当に近い将来、福井から金沢、福井から大阪へ新幹線が通りどこへでも速く、快適に移動できる日がくれば、幸せだと思います。北陸新幹線が福井から金沢や大阪へつながれば、金沢や大阪ならではの物や食べ物、飲み物、遊び、歴史などを満喫してすごく充実した観光になると思います。金沢や大阪の良いところを福井にも取り入れて、金沢や大阪の人も福井で充実した観光になるようなまちづくりをしていけばいいなと思います。

「新幹線と未来のわたし」図画・作文コンクール 図画の部 越前市教育長賞



味真野小学校 3年 渋谷 知夏帆さん

「新幹線と未来のわたし」図画・作文コンクール 図画の部
特別賞 つるぎ賞



武生西小学校 1年 大友 由奈さん

「新幹線と未来のわたし」図画・作文コンクール 図画の部
特別賞 あさま賞



武生南小学校 4年 牧野 大那さん

