

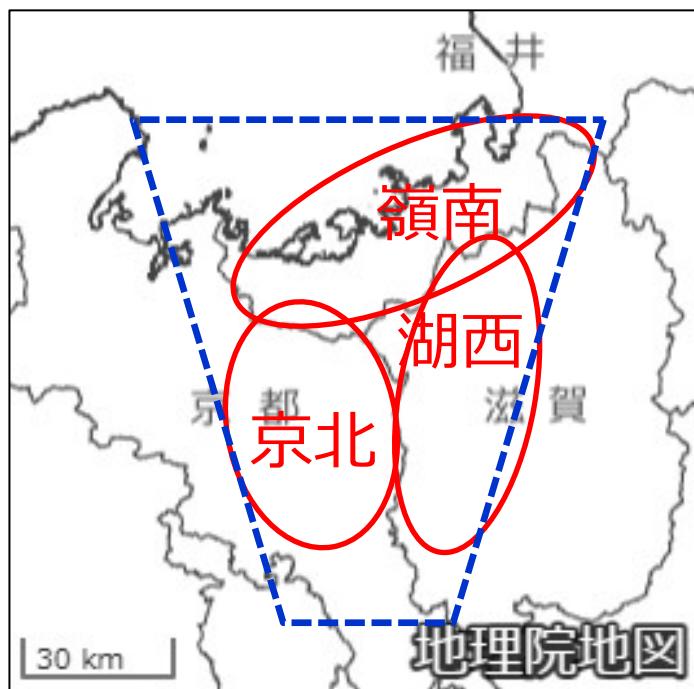
# SDGs時代の新たな地方活性化に向けて

## ～北陸新幹線敦賀延伸開業を踏まえた 畿北地域(近畿北部・北陸嶺南)の総合開発～

JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会  
畿北ブロック総合開発ワーキンググループ

# はじめに

- 2024年3月に北陸新幹線が敦賀駅まで延伸。敦賀～新大阪ルート開通には相当時間がかかり、当面敦賀が東京からの暫定的な終着駅。
- 同時に大阪、京都、名古屋からの特急終着駅となり、北陸の玄関駅。
- 新幹線延伸は、敦賀をはじめ急速に過疎化が進む畿北(\*)にとって活性化の千載一遇のチャンス
  - \*畿北 = 近畿北部・北陸嶺南地域  
 <嶺南(福井県南部)、京北(京都山間部)、湖西(滋賀県西部)>  
 ~過去から現在にわたり、政治・行政とは無関係な地域が今回の対象~
- 歴史・地理・文化的に豊かな資産を持ちながら、戦後あまり顧みられることがなかった畿北に再び脚光を当て持続的な発展(SDGs)を目指した提言を行う。
- 同様の課題を抱える全国の中山間地域の地域活性化モデルとなることを期待。



京都中山間地域：美山町「かやぶきの里」



嶺南：高浜町の海水浴場



# I. 畿北とは

## 1. 歴史・文化的特徴

- 畿北は、京都と密接に関わる地域として発展。  
同時に、日本海側の国内・海外拠点港として発展。
- 古代～ 御食国(みけつくに)と呼ばれ朝廷に海産物、米、塩等を献上。「サバ街道」によって食料に加え、人や文化も往来。
  - 東大寺へのお水送り
  - 小浜を中心とする数多くの神社・仏閣群
  - 小浜は堺と並ぶ2大港湾都市
- 江戸 敦賀・小浜等、若狭の港は、北前船の寄港地として繁栄。
- 明治 敦賀は4大重要貿易港(+横浜・神戸・関門)。  
ウラジオストクとの定期船の開設
- 現代 交通網の近代化や国際情勢の変化により、若狭の港湾としての重要度は従前ほど高くない。

山間部の寺院 (常照皇寺)



敦賀港

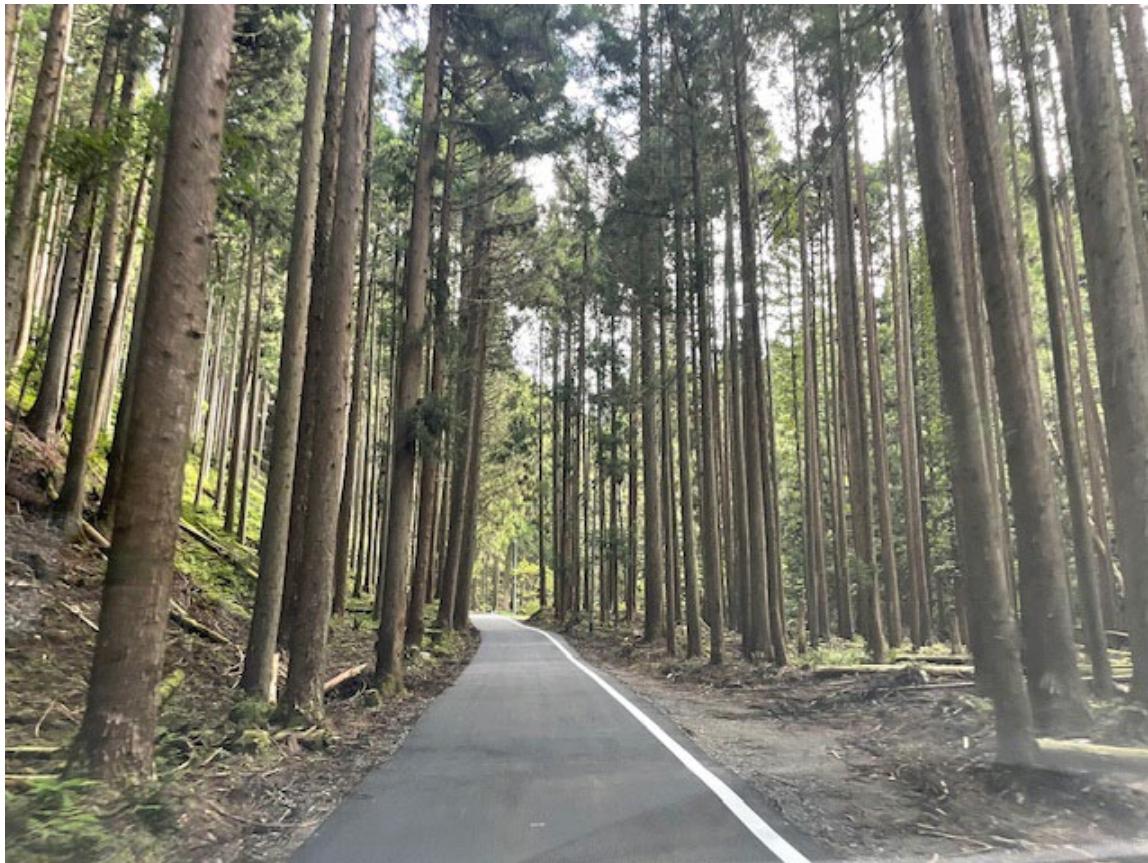


# I. 畿北とは

## 2. 地理的特徴

- 京都人にとっての最も近い海は若狭（京都から72km(18里)）
- 美しいリヤス式海岸で天然の良港であり、豊富な海産物の産地。
- 山間部は、古来京都への食材や木材(北山杉)の供給拠点。
- 内陸部は、標高は低いながら幾重にもなす峰々と、複雑に入り組む河川が地域の一体化を阻害。若狭から京都へ至るには複数の峠越えが必要。

北山杉の美林



# I. 畿北とは

## 3. 政治的特徴

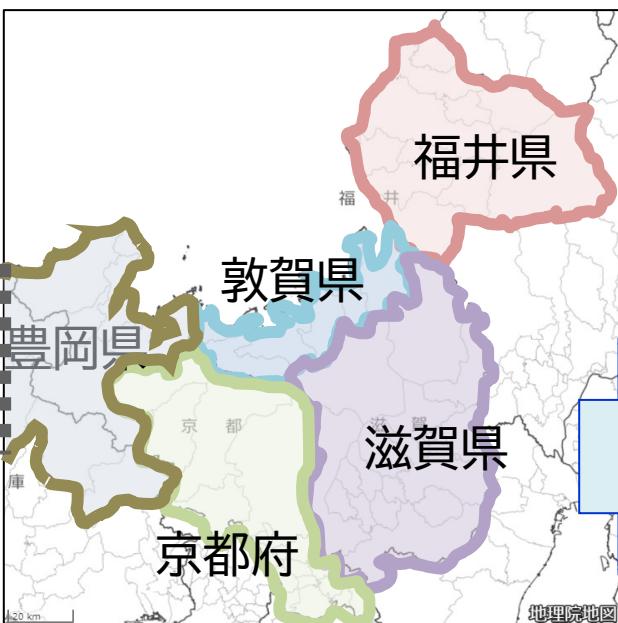
- 律令時代:「五畿七道」 → 畿北は、街道に沿いに区分された地方国で分断。  
山城(畿内)、若狭(北陸道)、丹波(山陰道)、近江(東山道)
- 近世(徳川期以降)以降、地域割りは紆余曲折を繰り返す。
- 江戸末期に山城国のうち皇室領・公家領・寺社領・旗本領を支配地として最初の京都府が成立。明治4の廃藩置県は、畿北は京都、福井、滋賀に。
- 歴史・文化・地理的には近いものの、政治的な一体性はなし。各府県の中でもそれぞれ辺境に位置される場所となった。  
嶺南(福井)、京北(京都)、湖西(滋賀)

1871(明治4) ※廃藩置県

1873(明治6)

1876(明治9)

1881(明治14)~現在



# II. 畿北の現状

## (1) 人口及び構成自治体

- 人口は、畿北地域全体で20万人強。  
自治体単位では、1万人規模の所も多い。

【嶺南】13万人（敦賀市6.2、小浜市2.8、美浜町0.9、高浜町1.0、おおい町0.8、若狭町1.3）

【京北】5万人（京都市山間部0.8、南丹市3.1、京丹波町1.2）

【湖西】4.5万人（高島市4.5）

\*京都市山間部＝左京区、右京区、北区の山間地

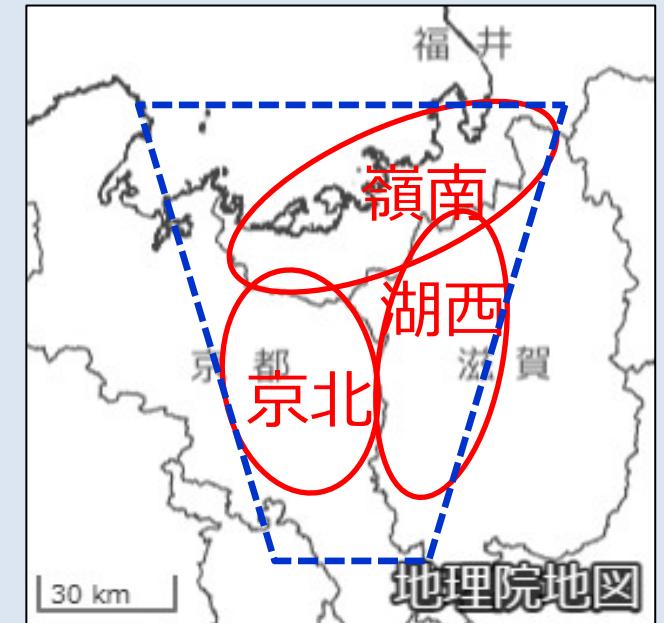


## (2) 経済規模、産業

- 製造品出荷額等：府県全体の中では低い位置づけ

	福井県計		京都府計	
	嶺南 (比率)	福井県計	京北 (比率)	京都府計
製造品出荷額等 (2019年、億円)	2,601 (12%)	22,590	3,508 (6%)	56,588

\*京北は行政区分としての南丹地区(亀岡市、南丹市、京丹波町)のデータ



- 産業別従業員数 (嶺南2022、京北2022)



## II. 畿北の現状

### (3) 交通網

- ・中山間地域を迂回する形で整備(鉄道、高速道路)

#### 【鉄道】

- ・北陸新幹線 敦賀延伸 (2024.3.16)
- ・JR小浜線(敦賀～東舞鶴)単線電化  
※13往復/日、2003.3電化
- ・京北地区は鉄道なし(東にJR湖西線、西にJR山陰本線)

#### 【道路】

- ・舞鶴若狭自動車道: 2車線区間を残す
- ・中山間地に高速道路なし
- ・若狭湾沿いに国道27号
- ・若狭～京都間に、国道162号(周山街道)及び367号(若狭街道)

#### 【船舶】

- ・敦賀港、舞鶴港より北海道行フェリーが毎日就航(新日本海フェリー)



# Ⅲ. 畿北の課題

## (1) 人口減少、高齢化、過疎化の進展

- ・畿北全体として、人口減少、高齢化、過疎化が進展。集落は空き家が散見。消滅が危惧される全国の中山間地域の縮図。

## (2) 産業構造

- ・嶺南：原子力発電に依拠・付随した産業が主体。
- ・京北：森林率83%\*(全国平均67%)。林業生産額は大幅に低下。高級木材としての北山杉も、出荷量はピーク時の1/10。

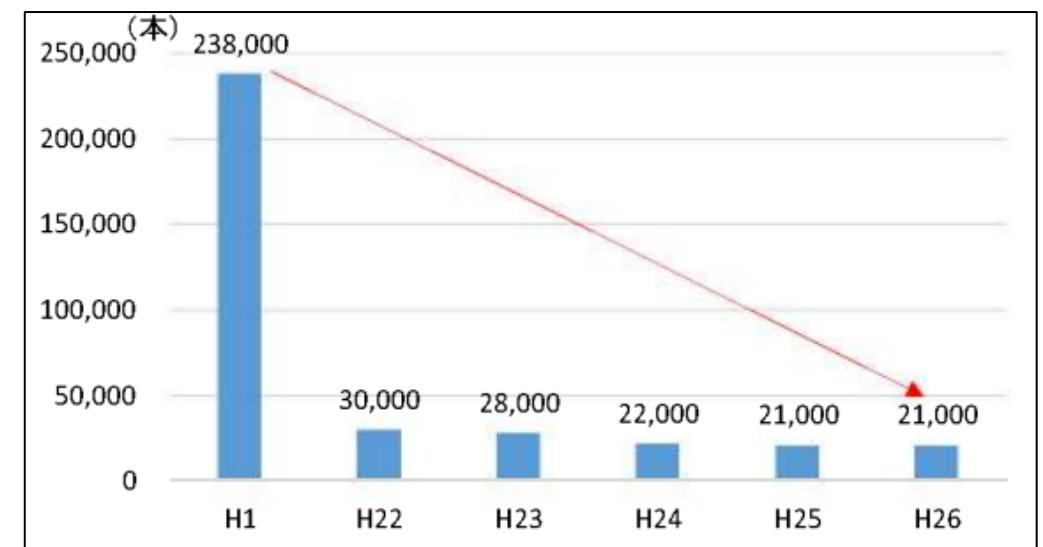
人口と高齢化率の推移見通し

	2017年時点		2045年想定	
	人口	高齢化率	人口 (対2017)	高齢化率
嶺南(福井県)	13万人	29%	9.9万人 (▼29%)	39%
京北(京都府)	13万人	30%	8.9万人 (▼35%)	44%
全国平均	1.27億人	27%	1.06億人 (▼16%)	37%

人口問題研究所「H30将来推計人口」より

\*京北は、行政区分としての南丹地区(亀岡市、南丹市、京丹波町)のデータ

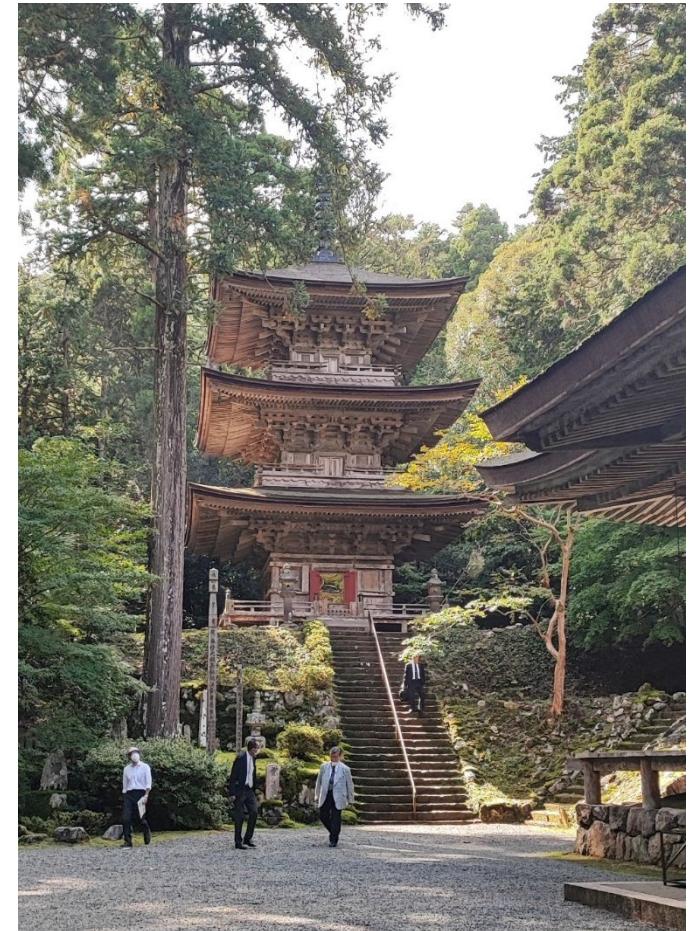
北山丸太類生産量



京都市域における集中的な森林整備に向けた検討会議資料より

# IV. 畿北発展の手段

- 「サバ街道」を通じた、千年にわたる京都との繋がりが大きな遺産(文化、食材等)。
  - ex. 小浜を中心に若狭路に残る平安時代の仏像、山中の古刹の数々
- 日本の里山、里海の原風景を色濃く残す。
  - ex. 美山に残る「かやぶきの里」、若狭湾岸に残る漁村の光景、伝統的建造物
- 日本の原風景・自然美を色濃く残し、規模は小さいものの歴史遺産も多く残る畿北に従来型の大規模な誘客やインフラ開発は似合わない。交流人口や関係人口を増加させるべき。
- 歴史遺産や美しい自然美を味わうSDGsが求められる時代にふさわしい、サイクリングを主体とするスロートーリズムが望ましい。
- 畿北の発展は、京都・若狭の新たな魅力も創出し、京都市のオーバーツーリズム問題解決にも寄与。



# IV. 畿北発展の手段

## 1. 観光

- サイクリングルートとその拠点は、人が「溜まる」場所を形成。
- 「溜まり」として、ルート上に自転車メンテナンス施設・トイレ等を一定間隔で整備（非常時の防災施設の役割も）
- 「みなと」を軸とした敦賀の歴史遺産の活用（トランジットモール化で魅力を向上 等）
- 若狭に広がる多様な水面（三方五湖、小浜湾、高浜の海水浴場 等）を活用したマリレジャーの整備。
  - ex. フィッシング  
サイクリングとセットとなったクルーズ 等
- 里山、里海の豊かな自然を活かした、文化的施設（音楽ホール等）整備、イベント開催等の検討

カフェに併設された自転車メンテナンス施設



三方五湖の小型クルーズ船



# IV. 畿北発展の手段

## 2. 地域資源を最大化する施策

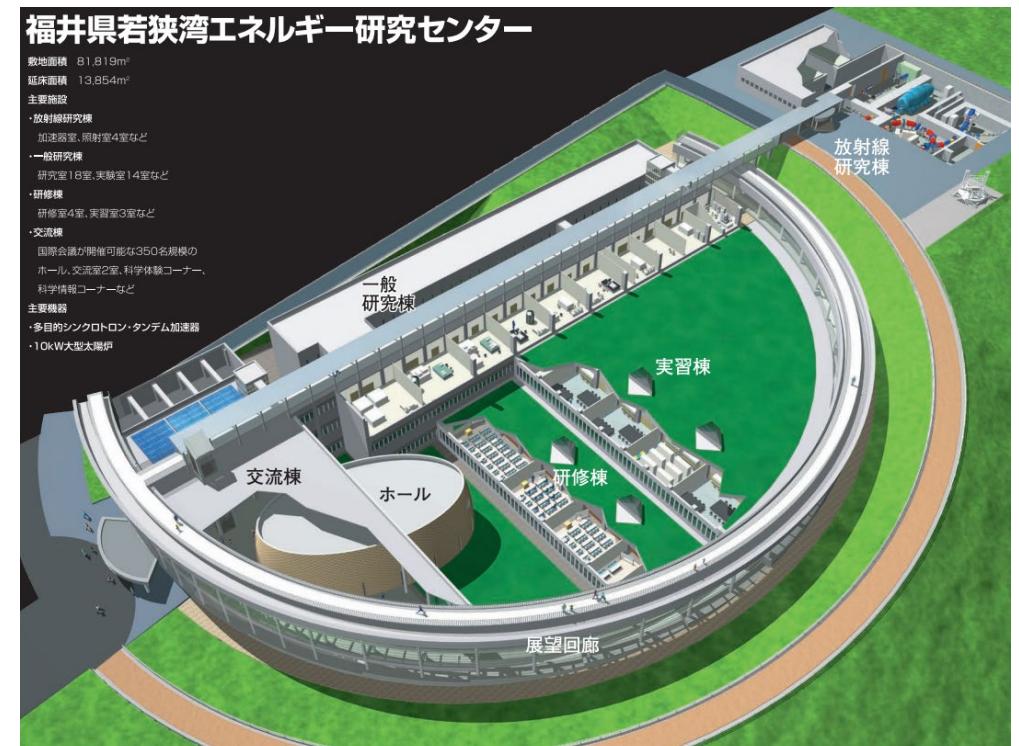
- ・ポテンシャルのある観光への誘客のためにも、JR小浜線のサービス向上による東西軸の強化が重要。

ex. サイクルトレインを導入するとともに、サイクリングルートとも結節し、魅力と利便性を向上

- ・将来の大阪への新幹線延伸を見据え、貨物輸送(自転車、水産物等)も含む新幹線の多目的利用に向けた施設整備も検討。

- ・世界的潮流である、脱炭素、ネイチャーポジティブの達成に向け、これまで蓄積してきた原子力の産業基盤・技術等を活用し、脱炭素をはじめとするSDGsの推進に貢献する。

ex. 若狭湾エネルギー研究センターとの連携



# IV. 畿北発展の手段

## 3. 林産業(川上から川下へ)

- 畿北は、京都への材木供給拠点として発展。京北町の一部は、朝廷に材木を供給する「御料地」。
- 床柱として利用される北山杉は、高値で取引されたものの、伝統的家屋の減少により、出荷量はピークの1/10まで減少。床柱による復活は困難。
- 床柱ではない、新たな北山杉の需要拡大を検討
  - ex. 中高層建築における構造用建築資材
  - 美しい木目を見せた机
  - 京都伝統工芸産業との連携 等
- 京都にも木材加工拠点はあるものの、需要地(森林)とうまく結びついていない。「京都産材の家」等、川上から川下まで一貫したブランド化が必要
- 林業で栄えた古民家の活用、体験型施設等、ツーリズムを念頭に木材による小規模施設を建設し、中山間地の活性化を図る。

美しい北山杉の床柱



古民家を活用した民宿施設



## V. 具体的なプロジェクト

### 【観光】

- ①サバ街道サイクルリングを基軸とした畿北地域の再生・活性化検討
- ②敦賀観光活性化
- ③若狭湾周辺の観光魅力アッププロジェクト

### 【地域資源最大化】

- ④小浜線交通サービス向上による利用促進策
- ⑤脱炭素をはじめとするSDGsの推進

### 【総合林産業】

- ⑥京都北山林業と地域の再生