



Japan Project-Industry Council

国土造りプロジェクト構想

# 地方開発プロジェクト計画 1

～SDGs時代の新たな地方活性化に向けて～

【畿北ブロック(近畿北部・北陸嶺南)】

～北陸新幹線敦賀延伸開業を踏まえて～



2024年8月

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

## まえがき

わが国の国土の均衡のある発展を担った「国土総合開発計画」は、2005年に「国土形成計画」へと変更され、少子高齢化の成熟社会に向けた新たな内容へと転換を遂げた。同計画は8つの地域で国と都道府県が協働して「広域地方計画」が作成される二層構造が特徴である。但し、これまでの広域地方計画では、従来型の「地方圏」との整合性もあり、新たな発展構想が必要な地域が取り残されているものも見受けられる。

本提言は、そのような地域に焦点を当てた地域圏域計画を民間から提言するものである。

その第一弾として、古都京都をはじめとした人口集積地の近くにありながら、地域振興策の対象としてこれまであまり注目を受けなかった「畿北」（福井県嶺南、京都北部中山間地、滋賀県西部を合わせた地域を呼ぶ）という新たな地域圏域を設け、検討の対象とした。日本の原風景ともいえる美しい景観をもつこの地域の特性を最大限に活かすため、SDGsに配慮しながら新たな地域圏域計画を構想したものである。私たちの構想が同じような状況に置かれている全国の地域圏のモデルになれば幸いである。

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

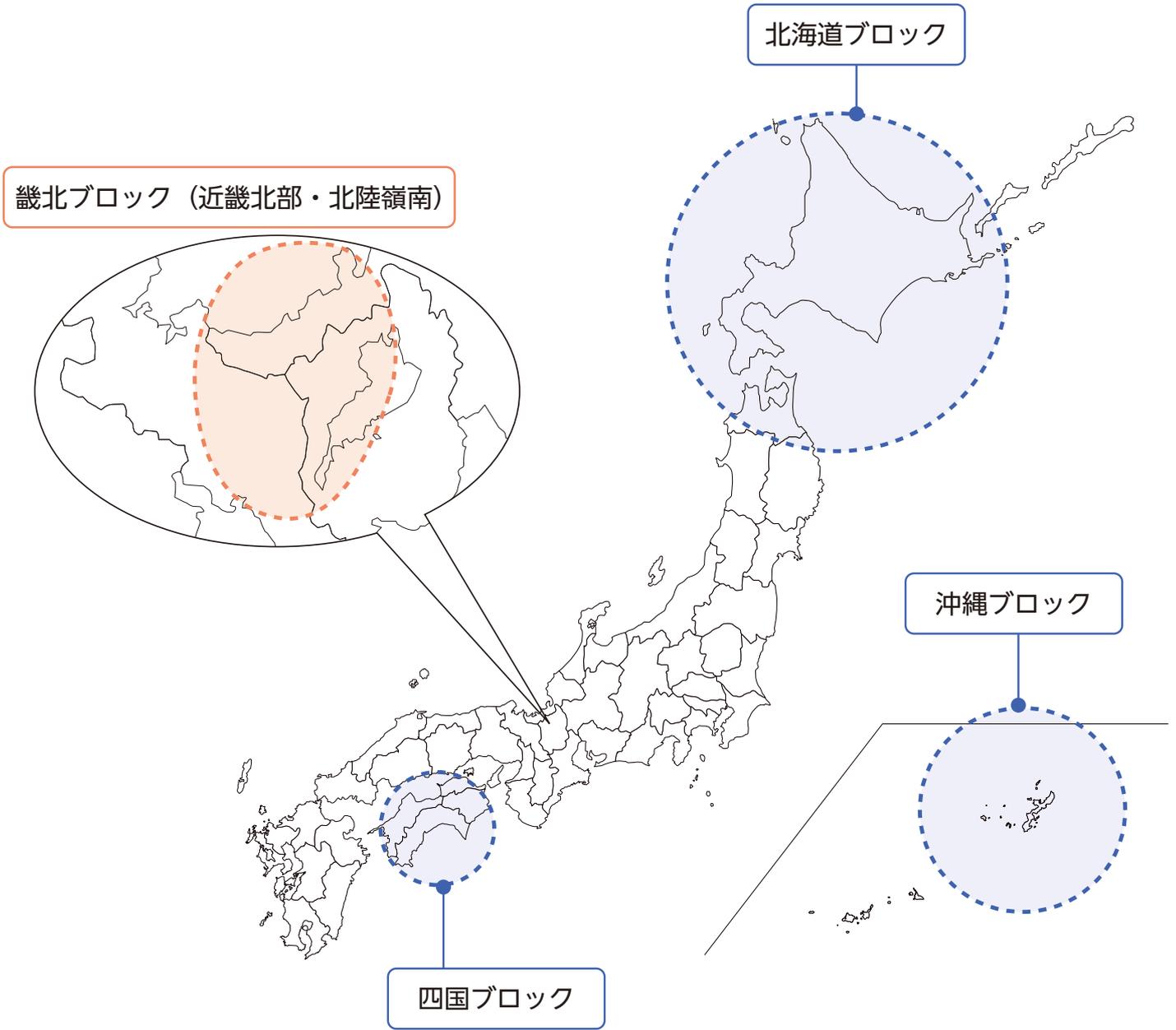
副会長

東京都市大学 名誉総長

中村 英夫

# 国土造りプロジェクト構想

## (地方開発プロジェクト計画)



# 目次

Contents

---

1. 提言の概要 .....	1
2. 提言プロジェクト	
① サバ街道サイクリングを基軸とした畿北地域の 再生・活性化 .....	19
詳細検討資料 .....	25
② 敦賀観光活性化 .....	61
③ 若狭湾周辺観光魅力アッププロジェクト .....	67
④ 小浜線サービス向上による利用促進策 .....	73
⑤ 脱炭素をはじめとするSDGsの推進 .....	79
⑥ 京都北山林業と地域の再生 .....	85
ワーキンググループメンバー .....	91
プロジェクト検討メンバー .....	92

提言プロジェクト

1

Japan Project-Industry Council

**提言の概要**

# SDGs時代の新たな地方活性化に向けて

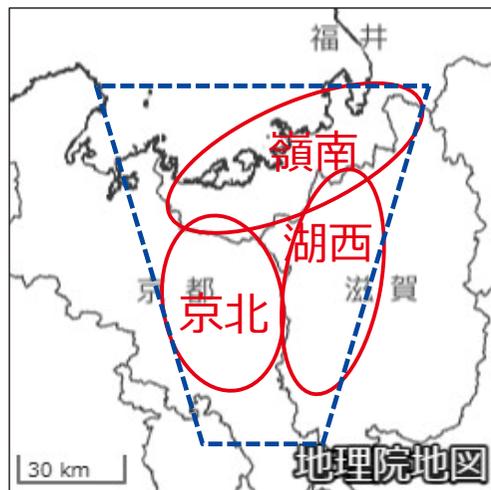
## ～北陸新幹線敦賀延伸開業を踏まえた 畿北地域(近畿北部・北陸嶺南)の総合開発～

---

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 <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・行政的に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年の廃藩置県では、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)



## 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。(2020年時点)  
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6.4、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

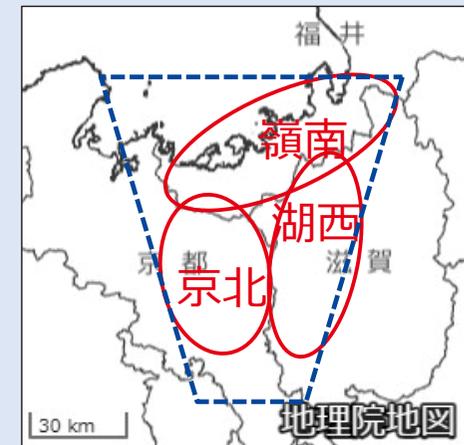


### (2)経済規模、産業

- 製造品出荷額等：府県全体の中では低い位置づけ

	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。

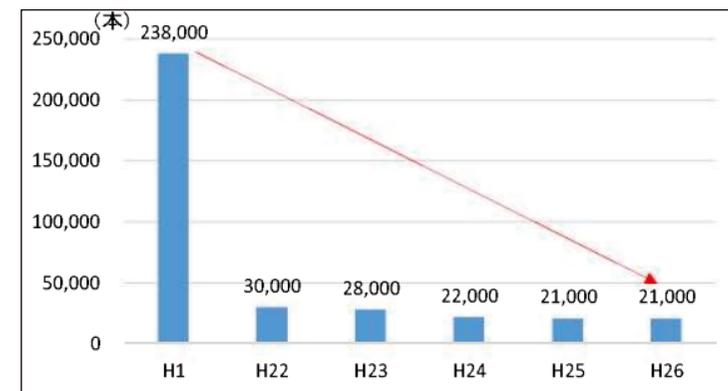
人口と高齢化率の推移見通し

	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

### Ⅲ. 畿北の課題

#### (3) 脆弱な交通アクセス

- ・嶺南: 高速道は開通も、2車線区間が主体。  
JR小浜線は、地区を横断的に結ぶも、  
運行頻度が低い(13往復/日)。赤字路線。
- ・京北: 高速道路、鉄道は無し。公共交通は  
バスのみ、かつ運行は極めて限定的。  
ex. 出町柳～鞍馬以北(広河原行)は1日2本。  
出町柳～大原以北(朽木行)は、  
土日のみ1日1本(冬場除く)



出町柳～大原以北(朽木行) バス停表示

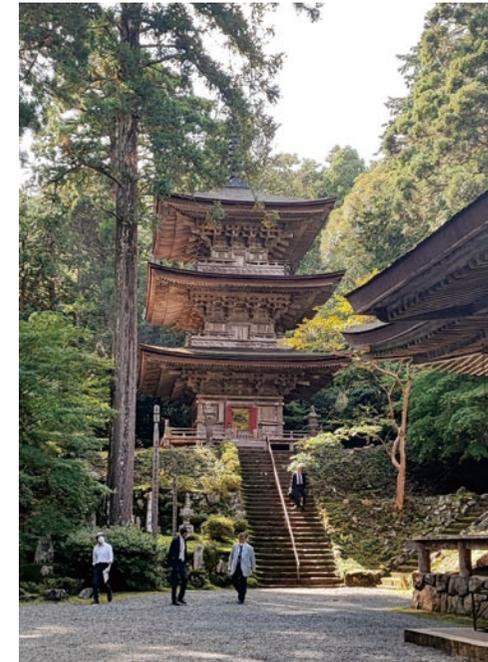
#### (4) 低い認知度

- ・都道府県魅力度ランキング2022(47都道府県)  
福井県: 37位  
京都府: 2位 ※但し、南丹地区の観光消費額は京都府全体の僅か1%

(出典)ブランド研究所より

## 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



JR小浜線小浜駅



## IV. 畿北発展の手段

### 3. 総合林産業(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
- ②敦賀観光活性化
- ③若狭湾周辺観光魅力アッププロジェクト

### 【地域資源最大化】

- ④小浜線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

提言プロジェクト

2

Japan Project-Industry Council

提言プロジェクト ①

---

## サバ街道サイクリングを基軸とした 畿北地域の再生・活性化

## 地域の現状と課題

### (1)高齢化、人口減少、過疎化による衰退

- ・自然溢れる森林や清流、歴史ある古刹が体験可能な里山の景観
- ・京都の近郊にも関わらず、来訪者が少ない

### (2)サイクリストを惹きつける魅力が十分とは言えない

- ・サイクリングルートの計画を進めるものの、路線自体の特徴性に乏しい
- ・サイクルステーションなどのサービス機能整備が十分とは言えない
- ・周辺の素晴らしい自然景観を活かしたアピール度の高い計画が必要

### (3)「わかさいくる」「ビワイチ」とのネットワークは必要

- ・「わかさいくる」は素晴らしい里海の景観が魅力で整備が進む
- ・「ビワイチ」は景観や走りやすさで既に認知度の高い人気のルート

### (4)安全面・快適性の確保

- ・京都～若狭湾のサバ街道は、起伏が激しく道路には課題が多い
- ・サイクリストの安全で快適な走行を守る施設などが十分とは言えない

### (5)沿道の地域づくりを活性化

- ・特に中山間地にネットワークの拠点となるような施設が少ない
- ・サイクリング計画と集落の住民が協働した「地域づくり」が必要



サバ街道 及び「わかさいくる」  
「ビワイチ」全体図



わかさいくる (TABIRIN提供)



落石が頻発する針畑越え「おにゆう峠」

# 提言1 「サイクリング道路の魅力向上」

## 1. 「サバ街道」サイクリング道路

雲海を望む絶景「針畑越え」を再整備

- ・県境「おにゅう峠」からの雲海展望を活かした施設設置
- ・森林浴を楽しみながら雲海が望める特徴をアピール

## 2. 「わかさいくる」の魅力向上

壮大な景観を活かす工夫で魅力向上

- ・三方五湖にシンボリックな橋梁構築
- ・海岸線沿いルート整備
- ・三方五湖PAを活かしたサイクリング拠点整備

## 3. 関連施設整備によるグレードアップ

- ・サイクルステーション、休憩施設、宿泊施設
- ・交通安全対策のための施設  
(トンネル回避の旧道利用、自転車専用トンネル 等)

## 4. ネットワーク化によるグレードアップ

- ・3つのサバ街道ルートの横連絡、ビワイチとの連携



「サバ街道」サイクリング道路完成イメージ



三方五湖サイクリング道路完成イメージ

## 提言2 「沿道の中山間地での地域づくり」

### 1. 地域づくりの拠点整備

- 京都北部の山間部は「心やすらぐ空間」
  - 中山間地の課題解決には地域の中核となる拠点が必要
  - 京都との連携でオーバーツーリズム対策としても重要
- ・交通拠点：サイクリング、公共交通、駐車場
  - ・文化ホール：音楽、演劇、美術など多様な文化、芸術を楽しむ木造ホール整備
  - ・eバイク等のレンタルで、マウンテンバイクを楽しむ
  - ・林業や森林浴体験のためのグランピング施設等



中山間地でのサイクリング拠点イメージ

### 2. 古民家再生による地域づくり

- ・沿道には茅葺屋根の家屋が見られる集落が点在
- ・サイクリングや街道歩きのための、古民家を活かした「地域づくり」
- ・サイクリスト、街道歩きの人々の休憩所、自転車メンテナンス、宿泊施設を整備
- ・主体は地元集落の人々。事業を行う転入者を巻き込みながら展開



古民家を活用した休憩施設 (TABIRIN提供)

# プロジェクトの意義及び今後の課題

## 1. 過疎地域での活性化のモデル化

- ・歴史的名勝や里山里海の美しい景観を楽しむ  
サイクリング事業の先駆的事例
- ・内外への発信力を高め個性的なサイクリングルートと  
周辺の観光地をアピール
- ・冬季の厳しい気象条件にもマッチする施設の併設で  
冬期集客にも貢献



しまなみ海道サイクリングロードによる  
島嶼部活性化例(大三島) (TABIRIN提供)

## 2. 整備の効果

- ・国内事例:「しまなみ海道でのサイクリストによる経済効果」  
(サイクリスト数×平均消費金額) ⇒年間約6億円強
- ・海外事例:「台湾の日月潭(にちげったん)」 特徴ある地形を活かしたサイクリング専用道の整備  
来訪者:100万人⇒800万人, 当該地地価⇒10倍に

## 3. 今後の活動課題

- ①国内外先進事例研究(ユーロヴェロ、しまなみ海道等): 国・自治体と民間の役割分担検討
- ②地元機運醸成: 地元経済界や商工会議所の支援、世界大会招致、JRとの連携(サイクルトレイン等)
- ③世界への発信: しまなみ海道などの事例研究、サイクリツーリズム先進企業との協働
- ④整備効果の検討(概略事業計画の策定)

提言プロジェクト ①

---

## 詳細検討資料

# サバ街道サイクリングを基軸とした 畿北地域の再生・活性化

---

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

# 内 容

**I. 提言の概要**

**II. 現状の課題**

**III. 国内外の事例**

**IV. 提言の内容**

**IV-1 提言 1 「サイクリング道路の魅力向上」**

**IV-2 提言 2 「沿道の中山間地における地域づくり」**

**V. 本事業の意義及び今後の課題**

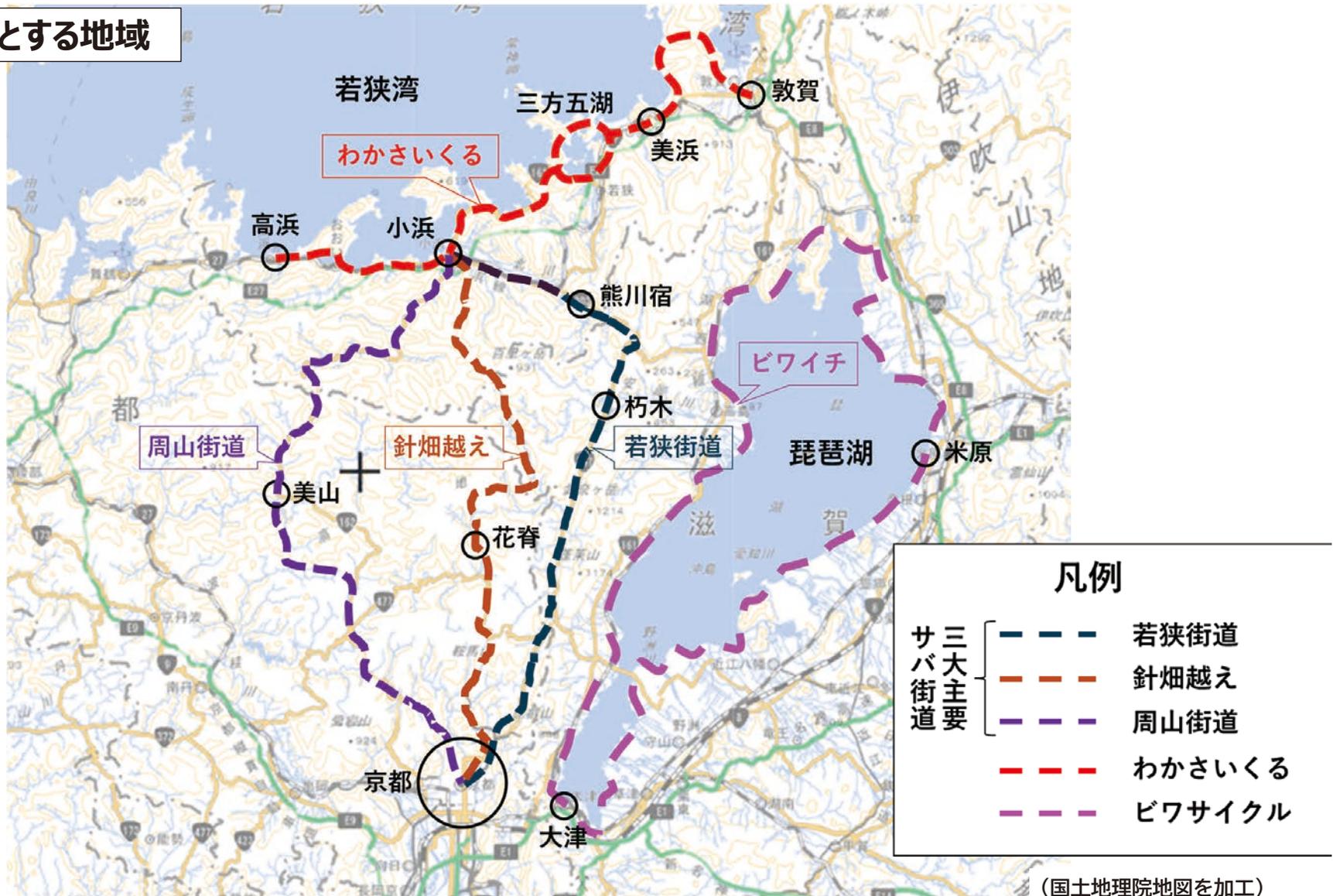
# I. 提言の概要

- ・嶺南から京都に至る「サバ街道」を活かし、サイクリングによる新たな南北の移動を誘発し京都の中山間地の振興を図る
- ・敦賀～小浜～高浜の東西サイクルルートにより海側の地域を活性化
- ・ビワイチとの連携したサイクリングルートとともに、地域づくりの拠点（「溜まり」）を整備し、畿北の地域振興を促進



# I. 提言の概要

## 対象とする地域



## II. 現状の課題

### (1) 高齢化、人口減少、過疎化による衰退

- ・京都中山間地には美しい森林や清流、歴史ある寺社を持つ里山の景観（日本の原風景）が残っているにも関わらず、内外に知られていないため来訪者が多くない
- ・歴史ある寺社や自然資源を活かした地域づくりが十分とは言えない
- ・公共交通サービスが充実しているとは言えず道路も狭隘区間が多く改良が必要
- ・地域の産業基盤となっていた林業が衰退



サバ街道沿道には古刹名勝が多い（常照皇寺）



京都中山間地の狭隘な道路

## II. 現状の課題

### (2) サイクリストを惹きつける魅力が十分でない

- ・サイクリングルート of 整備が進んでいるが、ルート of 魅力度が高いとは言えない
- ・周辺 of 素晴らしい自然景観を活かしたアピール度 of 高い路線計画が必要
- ・サイクルステーションなどのサービス機能整備が十分とは言えない
- ・地域 of 特性も含めたサイクリング of 魅力を内外へ発信することに工夫が必要



「針畑越え」ルート：改善が必要と思われる休憩施設



里海 of 美しい景観を十分活用しているとは言えないルート

## II. 現状の課題

### (3) 「わかさいくる」「ビワイチ」とのネットワークが十分ではない

- ・「ビワイチ」は景観や走りやすさで既に認知度の高い人気のルート
- ・「わかさいくる」は素晴らしい里海の景観を楽しめるのが魅力
- ・「サバ街道」の認知度向上、活性化には両ルートと連携した誘客の拡大が必要



内外にファンが多い「ビワイチ」ルート



里海景観が魅力の「わかさいくる」ルート

写真提供：TABIRIN

## Ⅱ. 現状の課題

### (4) 安全性・快適性の確保が必要

- ・京都から若狭湾に至るサバ街道は、起伏が激しく道路状況は良いとは言えない
- ・トンネル部に歩道や路肩が十分に確保されない危険な箇所があり改良が必要
- ・安全で快適な走行を守る施設（メンテナンス、休憩、転倒防止柵）が十分でない



自転車が走行する歩道や路肩が狭いトンネル



斜面からの落石が頻発する針畑越えの「おにゅう峠」

## II. 現状の課題

### (5) 沿道の地域づくりが十分ではない

- ・サイクリングルートに沿道には高齢化が進み衰退する集落が多数存在
- ・サイクリストが立ち寄る或いは地域づくりの魅力ある交流拠点（「溜まり」）が必要
- ・十分に利用されていない既存施設の有効活用も図る必要がある



高齢化が進み空き家となる家屋も点在する



「京都花背リゾート 山村都市交流の森」  
（拠点化には多面的な機能の充実が必要）

## Ⅲ. 国内外の事例

### (1) 事例1：ユーロヴェロ

- ・ 計画総延長9万kmに及ぶ世界最大の欧州自転車道のネットワーク。
- ・ ネットワーク化により地域経済の活性化に貢献。
- ・ アップピア街道、サンティアゴ巡礼路などの歴史ある著名な路線も含まれる。
- ・ 自転車道の管理に沿道の市町村だけでなく国や民間企業が絡んでいる。
- ・ 沿道の地元の受入態勢が充実、飲食、宿泊などで地域経済に貢献。



【ユーロヴェロの路線網図】

## Ⅲ. 国内外の参考事例

- ・小さな村が多数あり特産の料理、清楚なホテルでサイクリストを誘客
- ・各自治体が自主性を発揮し地域を活性化している
- ・主要な観光都市とは異なり自転車ネットワーク効果で集客に成功している



自然美を活かした専用道を快走



沿道の小さな村には質素なレストランやホテルが点在

### 【ユーロヴェロの沿道風景】

## Ⅲ. 国内外の参考事例

### (2) 事例2：台湾 日月潭（にちげったん）

- ・日月潭湖は三方五湖と似た景観
- ・各入江を栈橋形式やアーチ形式橋などで特徴づけ、美しい景観を作っている
- ・サイクリングにより従前の賑わいが更に活性化し周辺の街並みも質が向上



水面近くを快走できる栈橋状の専用道



随所に特徴的な橋が設置され  
ルートにアクセントを付与

## Ⅲ. 国内外の参考事例

### (3) 事例3：しまなみ海道サイクリングロード

- ・日本のサイクリングルートでその素晴らしさを世界へ発信した初の事例
- ・2014年に始まった「サイクリングしまなみ」は2年毎に開催される
- ・上記イベントは高速道路の車道を自転車に開放し橋上から多島美を楽しめる
- ・米CNNで2014年、「世界7大サイクリングルート」に選定される
- ・沿道自治体の協力や支援もあり地域振興に多大な貢献



内外で高く評価され「サイクリストの聖地」として愛される



世界的に有名になった高速道路の車道を使う国際大会  
写真提供：TABIRIN

# IV. 提言の内容

## IV-1 提言1 「サイクリング道路の魅力向上」

### IV-1-1 「サバ街道」サイクリング道路

#### 雲海を望む絶景「針畑越え」を再整備

- 県境の「おにゅう峠」からの雲海展望を生かした施設の設置
- 森林浴を楽しみながら雲海が望める特徴を内外へアピール



「針畑越え」ルートの素晴らしい自然美

左図：峠付近から見られる雲海で有名

右図：ルートは険しいが新緑の美しさを堪能できる

## IV-1-1 「サバ街道」サイクリング道路



- ・急斜面に深層杭による柱を構築
- ・主要部材は鋼材を使用
- ・路面部材等は 地元産の木材を使用

## IV-1-2 敦賀から高浜に至る「わかさいくる」の魅力向上

### 壮大な景観を活かす工夫で魅力向上

- 三方五湖にシンボリックな橋梁を構築  
「三方五湖PA」「小浜線」から眺望できる象徴的な橋梁を整備
- 海岸線沿いのルートを整備  
湖面だけでなく壮大な若狭湾を望めるルートや案内表示を含め再整備



五湖テラスから望める三方五湖や若狭湾の壮大な景観

## IV-1-2 敦賀から高浜に至る「わかさいくる」の魅力向上



- ・遠方からの視認を高めるためシンボリックな上部構造
- ・主要径間はアーチを主体とし、床材は木材を主体とする

## IV-1-2 敦賀から高浜に至る「わかさいくる」の魅力向上

### 三方五湖PA「ぷらっとパーク」を活かしたサイクリング拠点整備

- 三方五湖や年縞博物館へのアクセスに優れる三方五湖PAをグレードアップ
- サイクリスト用の休憩施設、メンテ施設、レンタサイクル等の機能を整備
- JR三方駅からのサイクリスト誘客を促す道路空間整備、案内誘導



## IV-1-3 関連施設整備によるグレードアップ°

### (1) 施設整備：サイクルステーション

玄関口となる鉄道駅や道の駅などに整備



サイクリングの出発拠点となるサイクルステーション  
(土浦駅の例：ショップなどの施設が集積)



着替えなどのために用意されたコインロッカー  
(土浦駅の例)

写真提供：TABIRIN

## IV-1-3 関連施設整備によるグレードアップ

### (2) 施設整備：休憩施設



若狭街道にあるメンテナンス施設と一体化したカフェ



古民家を改造し休憩施設にした例

写真提供：TABIRIN

## IV-1-3 関連施設整備によるグレードアップ°

### (3) 施設整備：宿泊施設



しまなみ海道にあるショップと宿泊が一体化した施設  
(尾道市の港湾近辺の倉庫を改造した「U2」)



「U2」の宿泊施設の内部  
(自転車の持ち込みが可能)

写真提供：TABIRIN

## IV-1-3 関連施設整備によるグレードアップ

### (4) 交通安全対策のための施設

【トンネルの危険個所では旧道を活用】



トンネル区間にはこのような旧道が残る  
(サイクリング道路としての案内や道路改良を行う)

【自転車の専用トンネルを設置することも必要】



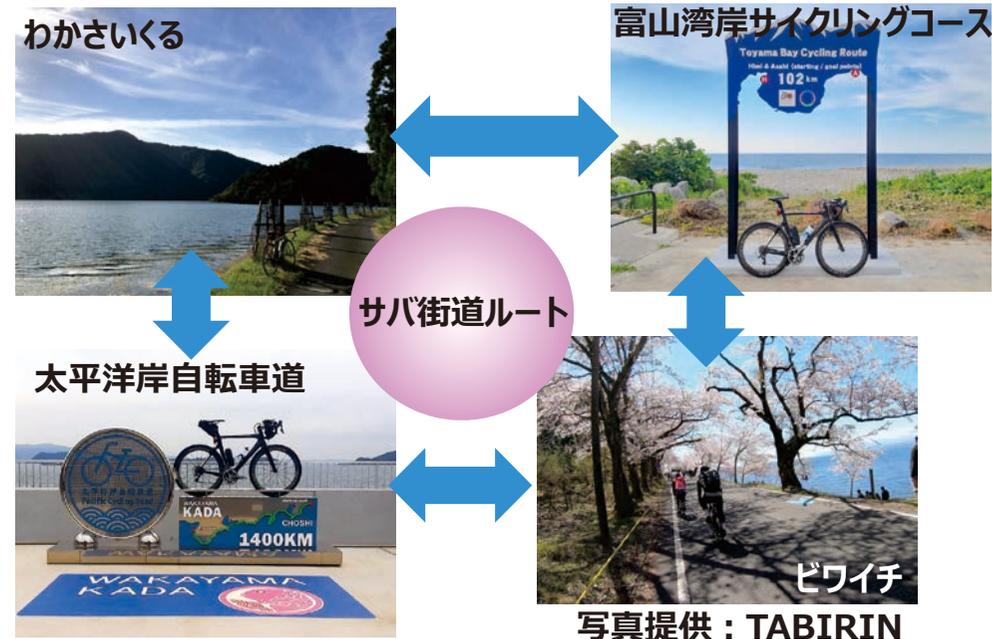
本線脇に自転車専用のトンネルを設置した事例

(写真提供：TABIRIN)

## IV-1-4 ネットワーク化によるグレードアップ

### ■ サバ街道周辺のルートとの連携によるネットワーク化

- ・サバ街道周辺には、ナショナルサイクルルートの「ビワイチ」、「わかさいくる」など魅力的なサイクルルートが存在。
- ・これらルートをつなぐことで、複合的なルート設定が可能となり、長期滞在を伴うサイクリング行動を誘発することが期待できる。
- ・さらに「京奈和自転車道」を経由して、「太平洋岸自転車道」とネットワークすることにより、より広域的な自転車ネットワークが構築できる。



## IV-1-4 ネットワーク化によるグレードアップ

### ■ 3つのサバ街道ルートを横連絡するネットワーク

- ・「周山街道」、「針畑越え」、「若狭街道」を繋ぐルートを整備
- ・道の駅「くつき新本陣」、「梅ノ木」、「久多」を拠点化し横のネットワーク構築

### ■ ナショナルサイクリングロード「ビワイチ」とのネットワーク化

- ・熊川宿、朽木を拠点として国道367号を介して「ビワイチ」と連結
- ・サバ街道、琵琶湖双方の魅力を楽しめる路線が実現



久多付近の清流  
(右にキャンプ場)

横連携することで中山間地の魅力をさらに高める



三街道の横のネットワーク化と  
「ビワイチ」との接続

(国土地理院地図を加工)

## IV-2 提言2 「沿道の中山間地における地域づくり」

### IV-2-1 地域づくりの拠点整備

#### (1) 拠点の必要性

- ・京都北部の山間部は豊かな自然に恵まれた「心安らぐ空間」
- ・貴重な歴史文化に彩られ「京都の奥座敷」と呼べる魅力溢れる地域
- ・国際観光都市・京都との連携でオーバーツーリズム対策としても重要
- ・様々な課題を解決するためには、地域の中核となる拠点が必要



地域の観光拠点として機能する 道の駅「スプリングスひよし」  
(キャンプ場、温浴施設を備えサイクリストにも好評)

## IV-2 提言2 「沿道の中山間地における地域づくり」

### IV-2-1 地域づくりの拠点整備

#### (2) 拠点の概要

- ・交通拠点：サイクリング、公共交通、駐車場（車⇒自転車、ウォーキング）
- ・文化ホール：サイクリング拠点と併せ、音楽・演劇・美術など多様な文化・芸術を楽しめる文化的な木造ホール整備



長野県軽井沢町 大賀ホール



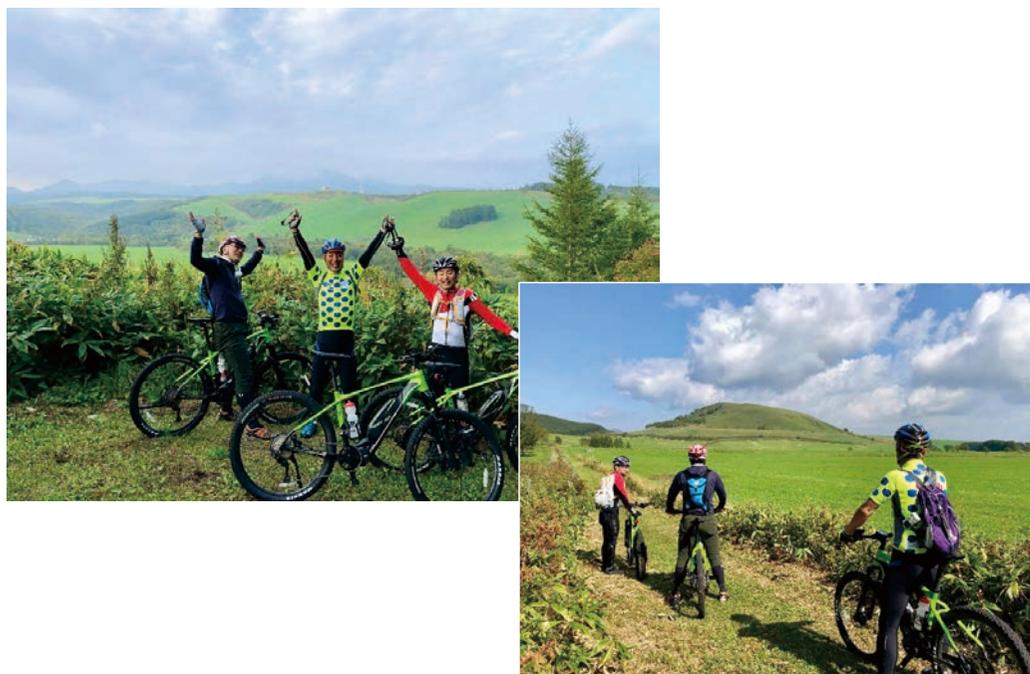
奈良県橿原市：ジョギング&サイクリングステーション

写真提供：TABIRIN

## IV-2-1 地域づくりの拠点整備

### (3) 拠点の機能

- ・eバイク等のレンタルでサイクリング、マウンテンバイクを楽しむ
- ・林業や森林浴の体験のためのグランピング施設、温浴施設
- ・都の食を支えた御食国（みけつくに）の食文化を活かしたレストラン
- ・歩く街道の拠点（歩くサバ街道）、トレッキングや釣りを楽しむ



大自然の中でeバイクを楽しむ（北海道中標津町）

写真提供：TABIRIN



森林浴が楽しめるグランピング施設

## IV-2-1 地域づくりの拠点整備



- ・公共交通、サイクリング拠点、  
 宿泊、文化施設、グランピング施設
- ・森林部を活用したグラベルコース

## IV-2-2 古民家再生による地域づくり

- ・沿道には茅葺屋根の家屋が見られる集落、古刹や料亭などが数多く点在
- ・サイクリングや街道歩きのための、古民家を活かした「地域づくり」
- ・サイクリスト、街道歩きの人々の休憩所、自転車メンテナンス、宿泊施設を整備
- ・主体は地元集落の人々。事業を行う転入者を巻き込みながら展開



古民家を活かした休憩施設



古民家を活かした宿泊施設

写真提供：TABIRIN

## V. 本事業の意義及び今後の課題

### (1) 過疎地域での活性化のモデル化

- ・歴史的名勝や里山里海の美しい景観を楽しむサイクリング事業の先駆的事例
- ・内外への発信力を高め個性的なサイクリングルートと周辺の観光地をアピール
- ・冬季の厳しい気象条件にもマッチする施設の併設で冬期集客にも貢献



しまなみ海道サイクリングロードによる島嶼部活性化例  
移住者が起業した総合ツーリズム施設（大三島）

写真提供：TABIRIN

## V. 本事業の意義及び今後の課題

### (2) 整備効果 (参考事例)

- 国内事例：「しまなみ海道でのサイクリストによる経済効果」  
(サイクリスト数×平均消費金額) ⇒年間約6億円強  
(出典：愛媛県ヒアリング結果, 2017)
- 国内事例：北海道サイクル・イベントの例ではB/Cは3.8～8.3  
(出典：サイクル・イベントの経済波及効果調査 経済産業省北海道経済産業局, 2017)
- 海外事例：「台湾の日月潭 (にちげったん) 周辺」
  - ・特徴ある地形を活かしたサイクリング専用道の整備を行う
  - ・来訪者：100万人⇒800万人, 当該地地価⇒10倍に(出典：自転車を活用した地域活性化に係る先進地 (台湾) 調査業務 国土交通省 国土政策局資料, 2015)
- 海外事例：「EuroVelo (欧州全土を結ぶサイクルルート) による経済効果」
  - ・EuroVeloのネットワーク (約70,000km) が完成すれば、  
年間で6,000万回のサイクルツーリズムによる旅行により、  
70億€/年 (約1.1兆円) の消費を生み出す(出典：Policy Department Structural and Cohesion Policies, 2012)

## V. 本事業の意義及び今後の課題

### (3) 今後の活動課題

- ① 国内外先進事例研究（ユーロヴェロ、しまなみ等）
  - ・国内外の事例を参考に国・自治体と民間の役割分担を検討
- ② 地元機運醸成
  - ・地元経済界や商工会議所の支援
  - ・世界大会などの招致
  - ・JRとの連携（サイクルトレイン、サイクルステーション整備）
- ③ 世界への発信
  - ・しまなみ海道サイクリングロードの事例などを研究
  - ・サイクリツーリズム先進企業との協働
- ④ 整備効果の検討（概略事業計画の策定）

提言プロジェクト ②

---

## 敦賀観光活性化

## 敦賀観光の現状と課題

■R6.3 新幹線敦賀延伸開業＝敦賀がターミナル駅に  
→欧亜国際連絡列車以来のインパクト

■敦賀のアイデンティティーの源は？

→古代から現代にいたる「みなと」の存在  
(北前船／琵琶湖運河計画／欧亜国際連絡列車をはじめと  
した明治～戦前の国際港としての興隆)

■敦賀の課題(観光/魅力)

①低い認知度

→豊富な歴史資産が十分活用されていない。

(金ヶ崎の戦い/北前船/欧亜国際連絡列車/杉原千畝など)

②脆弱な二次交通

→敦賀駅から市内観光資源へのルートはバス路線のみ。  
歴史ある敦賀港線は廃止され再利用は不可能。



未曾有のインパクト 北陸新幹線



旧敦賀港線 敦賀港駅

## 敦賀観光活性化プロジェクトの提言

■プロジェクト名 旧敦賀港線を活用したモール化と自動運転電動バス導入

### ■プロジェクト内容

#### ① トランジットモール化による観光拠点の魅力向上

- ・金ヶ崎地区(国際港、ムゼウム)
- ・敦賀港線跡(欧亚国際連絡列車)
- ・新つるがさかなまち
- ・博物館通り(旧大和田銀行)に重点

#### ② 各拠点を結ぶ回遊ルートの形成

- ・敦賀駅～敦賀港線跡～金ヶ崎(敦賀港)
- ・金ヶ崎～船だまり※～博物館(旧大和田銀行)～カツ井駅～気比神宮～敦賀駅

※かつての琵琶湖運河計画の起点



# 敦賀観光活性化プロジェクトの推進方策

- モールを活用した地元の魅力創出  
食を楽しむ道:ソースカツ丼・かに・ふぐ・昆布など  
寺社を巡る道:気比神宮・金崎宮など  
歴史に触れる道:杉原千畝・大谷吉継・港・鉄道(欧亜国際連絡列車)など
- モールを活用した賑わい拠点創出  
博物館通りを「大市場」として整備  
(清明の朝市、出店・屋台、地元産品飲食・物販等)
- 敦賀港線跡の道路への転換  
レールは残して道路整備  
人と自動運転電動バスだけ通行可のモールとする
- 乗りたくなる車両の導入  
電動自動運転バスの導入／歴史ある意匠性
- 行政・住民等による活性化への機運醸成
- 日本遺産「海を越えた鉄道～世界へつながる鉄道のキセキ～」も活用した地域連携・観光PR



ソウルフード ソースカツ丼



博物館通り(旧大和田銀行)



観光電気バス事例  
(出典：川越市HP)

## 敦賀観光活性化プロジェクトの課題

- トランジットモール整備に向けた事業化策・制度づくり
  - ・沿道住民・事業者の理解
  - ・事業主体
  - ・整備資金
- 地元権利者との調整
  - ・金ヶ崎地区(JR貨物)
  - ・博物館通り(住民)
  - ・敦賀港線(JR貨物、道路管理者、警察)
- 敦賀駅でのバスへの円滑なアクセス・接続
- 住民の「自分事」感の醸成と官民挙げての体制づくり



海外事例：カールスルーエ（ドイツ）



海外事例：デンバー（アメリカ）

提言プロジェクト ③

---

## 若狭湾周辺観光魅力アッププロジェクト

## 若狭湾周辺地域の現状と課題

- 若狭湾周辺にはリアス式海岸などの景勝、多くの観光施設、神社仏閣が存在  
⇒各々が分散し、さらに半島形状となっているので、移動効率の改善が必要
- 小浜線は周辺地域の人口減の影響もあり、鉄道利用者数が減少傾向  
⇒利用者数の維持増加を図るためには、地域への観光客数の増加が必要
- 周辺地域での観光振興は、各自治体の個別対応が中心  
⇒各自治体間の広域連携により観光ポテンシャルの一層の向上が必要

### 景勝地、観光施設



蘇洞門  
(福井県観光サイト ふくいドットコムより)



明通寺  
(福井県小浜市公式行政サイトより)



若狭歴史博物館  
(福井県博物館協議会サイトより)



御食国若狭おばま食文化館  
(福井県観光サイト ふくいドットコムより)



あかぐり海釣り公園  
(おおい町観光協会サイトより)



日引の棚田  
(若狭高浜観光協会公式サイトより)



白浜・鳥居浜海水浴場  
(若狭高浜観光協会公式サイトより)



うみんぴあ大飯  
(おおい町観光協会サイトより)



赤礁崎オートキャンプ場  
(株式会社おおいHPより)

## 「観光魅力アップ」の提言

### ■半島周遊サイクリングルートの形成

- ・自転車積載可能な海上タクシーの運航(半島間及び外海ルート)
- ・海上タクシーにはSDGsへの対応としてEV船(電気船)を導入

### ■地域観光資源のパッケージ化

- ・景勝地、神社仏閣、グルメ、マリンスポーツなど



## プロジェクトの推進方策

- 若狭湾が敦賀～舞鶴・京丹後の間に位置することを最大限活用
  - ⇒ 敦賀～若狭～舞鶴・京丹後を繋ぐ観光ルートを構築し、幅広く誘引
    - ・ 東京、名古屋、京都・大阪から敦賀経由で訪れる観光客
    - ・ 舞鶴、京丹後から若狭地域にアクセスする観光客
    - ・ 鯖街道サイクリングルートを通して訪れるサイクリスト
  - ⇒ 若狭湾周辺で丸一日過ごせるキラコンテンツの強化
    - 御食国(みけつくに)海産物市場、
    - 自然文化歴史体験ツアー、
    - 人工サーフィン場、フィッシング等

- インバウンドをターゲットとしたブランディング
  - ⇒ SNSの利用など多様な情報発信方法活用による知名度の向上

- 観光振興策の実施に対応できる多様な人材の育成・活用



## プロジェクトの効果と課題

### (1) プロジェクトの効果

御食国として歴史的に京都や京文化へ深い影響を与えた小浜周辺において、周回サイクリングルートやグルメ、文化歴史、マリンスポーツ施設等を提供

- 国内外からの観光客増加による新たなビジネスチャンスの創出  
(地域産品飲食・物販、宿泊、地域ガイド等)
- 京都のオーバーツーリズムの緩和に寄与(神社仏閣回遊観光客の分散)
- 雇用機会の増加による、人口低下・若年層流出の抑制

### (2) 事業推進に向けた課題

- 漁業、遊覧船など地元関係者との合意形成
- 自治体・関係機関間の連携強化
- 既存観光施設(うみんぴあ大飯等)との連携
- 損傷の著しい神社仏閣など有形文化財の修復や、周辺環境の整備

海上周回サイクリングのイメージ  
(内湾海域を対象としたEV船例)



提言プロジェクト ④

---

## 小浜線交通サービス向上による利用促進策

# 【小浜線サービス向上による利用促進策】

## 小浜線交通サービスの現状と課題

### <現状>

- 小浜線:単線、利用者数減少の一途
- 交通サービス:ICカード未対応



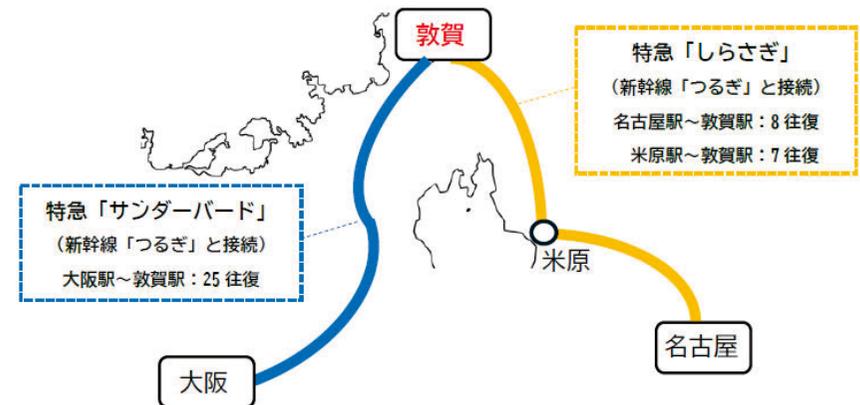
### <新幹線延伸に伴う変化>

- 特急は敦賀駅発着
- 北陸本線(金沢～敦賀)は三セク化  
IRいしかわ鉄道(金沢～大聖寺)  
ハピラインふくい(大聖寺～敦賀)



### <課題>

- 増加・多様化する来訪者の小浜線沿線への誘客  
⇒ インバウンド、サイクリスト、寺巡り等に応える交通サービスの向上
- 嶺南地域の活性化の基盤形成が目標



# 【小浜線サービス向上による利用促進策】

## プロジェクトの提言(1) サイクリスト向けサービスの導入

- サイクルトレインの導入
- サイクルバスの導入
- 駅舎のサイクリングステーション化  
(休憩、メンテ、情報、土産物等)



サイクリングの出発拠点となるサイクルステーション  
(土浦駅の例) 写真提供：TABIRIN



スペインカタルーニャ州鉄道 (出典：国交省HP)



伊豆 サイクルバス (出典：伊豆市HP)

# 【小浜線サービス向上による利用促進策】

## プロジェクトの提言(2)－小浜線のサービス

### ■ 小浜線とハピラインふくいの乗り入れ拡充

- ・ 現行の臨時貸切運行の通常運行化



出典：  
若狭湾観光連盟HP

### ■ 小浜線の高速化と安全対策の強化

- ・ 待避施設追加整備(追い越し可能に)
- ・ 防風柵・シェルター整備(風雨による運行停止回避)

### ■ 電子決済・MaaS導入

- ・ 円滑な移動のサポート
- ・ 観光地、飲食店などとの連携による目的地の効果的なPR



(国土地理院地図を加工)

## 【小浜線サービス向上による利用促進策】

### プロジェクトの効果

- 小浜線の利用者増加(シームレス化／時間短縮効果)
- サイクリストの鉄道利用の増加(サイクルトレイン、サイクルバス導入による新規需要の開拓)
- 電子決済・MaaS導入による利用者の増加(潜在需要の掘起し＋インバウンド需要の増加)
- 事業推進に向けた課題
  - 沿線住民、観光事業者との連携
  - 交通事業者との合意形成
  - 官民協働(施設整備における公的助成等)

提言プロジェクト ⑤

---

## 脱炭素をはじめとするSDGsの推進

# 【脱炭素をはじめとするSDGsの推進】

## 世界・日本の潮流と嶺南地区の現状

■世界の潮流は脱炭素、生物多様性、教育をはじめSDGs目標達成

■日本

①脱炭素

2030年度にCO<sub>2</sub> 46%削減(2013年度比)

2050年 カーボンニュートラル CO<sub>2</sub>排出実質ゼロ

②生物多様性

2030年までに生物多様性の損失食い止め、回復

2050年までに自然と共存する社会の実現

■嶺南の現状

- ・福井県は全47都道府県幸福度ランキング(日本総合研究所)で常にトップ
- ・脱炭素に寄与する原子力の供給拠点エリア
- ・福井県長期ビジョンで、2050年 CO<sub>2</sub>排出実質ゼロを表明



福井県原子力環境監視センターHPより

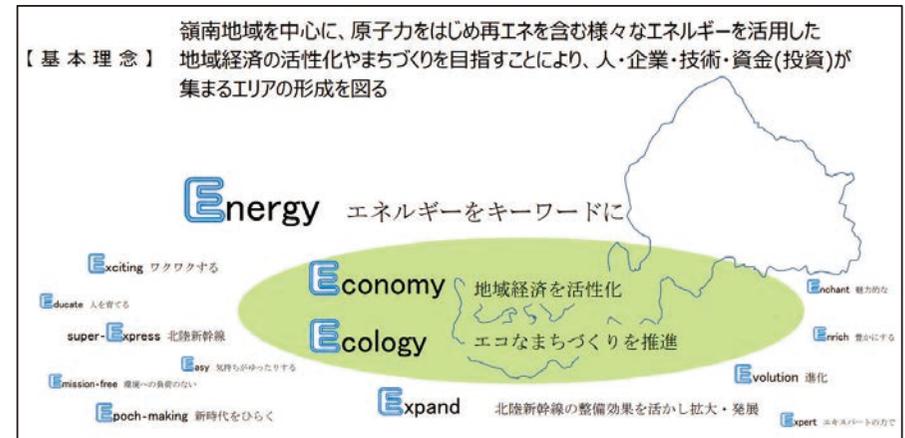
# 【脱炭素をはじめとするSDGsの推進】

## 嶺南地区の現状と課題

### ■嶺南Eコースト計画など

- ①原子力関連研究の推進と人材育成
- ②様々なエネルギーを活用した地域振興
- ③多様な地域産業の育成
- ④石炭火力発電へのバイオマス・アンモニア混焼によるCO<sub>2</sub>排出削減

嶺南Eコースト計画の全体像

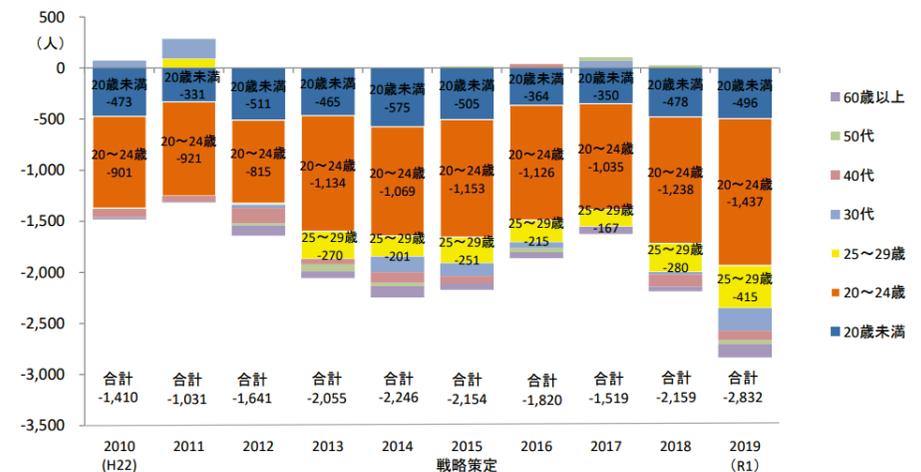


福井県資料より

### ■嶺南における課題

- ・原子力施設があることによる人材・投資・技術等の蓄積を、これまで以上に地域のために活用すべき
- ・地域において原子力や再生可能エネルギー産業など、SDGsの実現を担う人材が不足(若者の県外への流出。県外からの流入停滞・不足)

年齢階級別の社会的人口増減(県外移動)



(出典)福井県の人口の動向と将来見通し(令和2年改訂版)

# 【脱炭素をはじめとするSDGsの推進】

## プロジェクトの提言

### ■課題解決に向けた提言と推進方策と効果

#### 【提言】

#### ①福井大学SDGs学部の創設(国立大学法人初)

- ・SDGs17の目標向上させるための研究を志向
- ・文理融合で環境保全・環境教育・再生可能エネルギー、生物多様性、幸福度から、原子力の安全・利用拡大まで幅広く研究

#### ②全国大学連携サテライトキャンパスの設置

- ・次代を担う国内外の若手研究者・学生等が集うキャンパス(教育の「溜まり」)

#### ③若狭湾エネルギー研究センター(敦賀市)や発電所現場と連携した、課題解明のための研究推進

(参考)東京大学柏の葉キャンパス駅前サテライト



同大学HPより

若狭湾エネルギー研究センター



同研究センター資料より

# 【脱炭素をはじめとするSDGsの推進】

## プロジェクトの推進方策と効果

### ■推進方策

#### ①福井大学SDGs学部の創設

- ・交付金の積極的な活用

#### ②全国大学連携サテライトキャンパスの設置

- ・各大学との連携

東大社会科学研究所(幸福学研究のメッカ)

京大環境・エネルギー・原子力部門

東京都市大学(原子力安全工学科)、早稲田大学(共同原子力専攻)等

### ■効果

- ・若者の地元定着・雇用拡大 = 卒業生が電力・建設会社、自治体などに就職
- ・交流人口、関係人口の拡大 = 東京・関西などのSDGs、再生可能エネルギーを学ぶ学生や研究者の現地研究・研修の場所

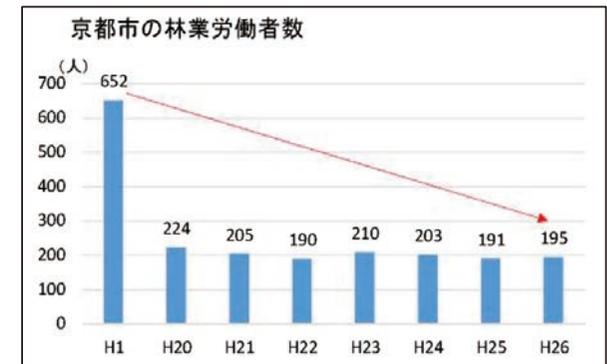
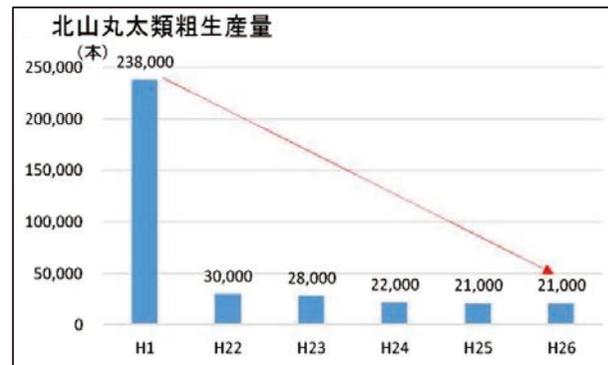
提言プロジェクト ⑥

---

## 京都北山林業と地域の再生

## 京都北山林業の現状と課題

- 京都の北山林業は600年の歴史を有し日本最古。北山杉の磨き丸太は伝統家屋の床柱に利用され、かつては高付加価値の銘木。
- 日本家屋の減少で需要は激減。生産はピーク時の1/10。
- 後継者の不足
  - ・ 京都市も林業労働者の減少は顕著。とりわけ北山杉の中核の中川地区では60%以上が65歳以上の高齢者
  - ・ これまでにない使い方、販売ルートの開拓が急務



「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

## 北山杉の新たな需要開拓と林業の高度化

### ■床柱だけではない、新たな北山杉の需要拡大と京都産材のブランド化

- ・木目を活用した意匠材としての活用
- ・京都府産材を需要家と直結した「ブランド化の展開」「京都府産材の家」
- ・鯖街道の休憩所・文化施設等へ積極的に利用し、ショールーム化
- ・京都伝統工芸産業との連携(仏具、家具)
- ・海外富裕層向けへの販路拡大

### ■林道の路網整備、機械化等による林業の高度化、人材育成

- ・京都府の林道密度は全国に比して低位  
※京都府:3.7m/ha、全国:5.1m/ha(京都府HPより)
- ・林道整備と合わせた、林業機械の導入
- ・林業大学校等を通じた、林業人材の育成

### ■未整備の山林部地籍調査の推進



北山杉を活用した家具

# 【京都北山林業と地域の再生】

## プロジェクトの推進方策

### ■行政、川上・川中・川下の業者による新たなサプライチェーンによる需要開拓

- ・京都市が民間企業と「建築物等における北山杉の利用促進協定」を締結。取り組みを開始。

【協定締結者】

(行政) 京都市

(利活用者) 三井住友信託銀行(株)、(株)内田洋行、菊池建設(株)、ナイス(株)

(生産者) 京都北山丸太生産協同組合、京北銘木生産協同組合



林野庁HPより

### ■業界横断的な北山杉利用例のPR

- ・国内外へPRする広報の強化
- ・JAPIC「林業復活・地域創生を推進する国民会議」との連携

### ■導入された森林環境税の重点投入。



第8回「林業復活・地域創生を推進する国民会議」の様子(2022.10)

## 関連する施策、プロジェクトの効果

### ■ 林業地域資源の活用

- ・中山間地域のスロートゥリズムによる活性化  
ex. 古民家民宿による誘客  
サイクルトゥリズムによる活性化 等
- ・林業体験等を通じた、地域関係人口の拡大



古民家を活用した民宿施設

### ■ プロジェクトの効果

- ・伝統ある北山林業の維持と、それに伴う中山間地域の活性化。
- ・北山杉の美しい景観保全、生物多様性の維持。
- ・都会から比較的近い、貴重な自然の保持 等



北山杉の美林

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

総括版執筆者

主査	中村 英夫	東京都市大学 名誉総長 (JAPIC国土・未来プロジェクト研究会 最高顧問)
	丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	林田 康洋	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	吉川 正嗣	(株)建設技術研究所
	久野 暢之	パシフィックコンサルタンツ(株)

委員

(敬称略 50音順)

	秋田 晶	(株)秋田船具店
	秋山 隆	(株)ニュージェック
	石坂 久志	(株)復建エンジニアリング
	伊藤 太郎	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	今井 稔	(一社)建設コンサルタンツ協会
	大脇 崇	(公社)日本港湾協会
	久野 暢之	パシフィックコンサルタンツ(株)
	酒井 芳一	(一社)建設コンサルタンツ協会
	佐々木 宏	(株)オリエンタルコンサルタンツ
	塩崎 正孝	(株)IHI
	白石 哲也	(一社)港湾荷役システム協会
◎	須野原 豊	東洋建設(株)
	角田 光男	インフラジャーナリスト
○	東福 忠彦	前田建設工業(株)
	中川 雄一	(一社)日本プロジェクト産業協議会(現 鹿島建設(株))
	林田 康洋	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	平田 憲光	前田建設工業(株)
	福田 功	(一財)沿岸技術研究センター
	藤本 貴也	パシフィックコンサルタンツ(株) (JAPIC国土・未来プロジェクト研究会 委員長)
	丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会
	村本 哲二	東洋建設(株)
	吉川 正嗣	(株)建設技術研究所
	吉田 秀樹	八千代エンジニアリング(株)

(◎WG長、○WG長代理)

- ①サバ街道サイクリングを基軸とした畿北地域の再生・活性化
- ◎ 吉川 正嗣 (株)建設技術研究所
  - 今井 稔 (一社)建設コンサルタンツ協会
  - 久野 暢之 パシフィックコンサルタンツ(株)
  - 酒井 芳一 (一社)建設コンサルタンツ協会
  - 須野原 豊 東洋建設(株)
  - 林田 康洋 (一社)日本プロジェクト産業協議会
  - 藤本 貴也 パシフィックコンサルタンツ(株)
- ②敦賀観光活性化
- ◎ 吉田 秀樹 八千代エンジニアリング(株)
  - 秋田 晶 (株)秋田船具店
  - 石坂 久志 (株)復建エンジニアリング
  - 須野原 豊 東洋建設(株)
  - 東福 忠彦 前田建設工業(株)
  - 平田 憲光 前田建設工業(株)
  - 藤本 貴也 パシフィックコンサルタンツ(株)
- ③若狭湾周辺観光魅力アッププロジェクト
- ◎ 村本 哲二 東洋建設(株)
  - 石坂 久志 (株)復建エンジニアリング
  - 大脇 崇 (公社)日本港湾協会
  - 佐々木 宏 オリエンタルコンサルタンツ(株)
  - 塩崎 正孝 (株)IHI
  - 白石 哲也 (一社)港湾荷役システム協会
  - 須野原 豊 東洋建設(株)
  - 平田 憲光 前田建設工業(株)
  - 藤本 貴也 パシフィックコンサルタンツ(株)
  - 吉田 秀樹 八千代エンジニアリング(株)
- ④小浜線交通サービス向上による利用促進策
- ◎ 石坂 久志 (株)復建エンジニアリング
  - 佐々木 宏 (株)オリエンタルコンサルタンツ
  - 須野原 豊 東洋建設(株)
  - 藤本 貴也 パシフィックコンサルタンツ(株)
  - 吉田 秀樹 八千代エンジニアリング(株)
- ⑤脱炭素をはじめとするSDGsの推進
- ◎ 秋山 隆 (株)ニュージェック
  - 石坂 久志 (株)復建エンジニアリング
  - 大脇 崇 (公社)日本港湾協会
  - 白石 哲也 (一社)港湾荷役システム協会
  - 須野原 豊 東洋建設(株)
  - 藤本 貴也 パシフィックコンサルタンツ(株)
  - 丸川 裕之 (一社)日本プロジェクト産業協議会
- ⑥京都北山林業と地域の再生
- ◎ 丸川 裕之 (一社)日本プロジェクト産業協議会
  - 林田 康洋 (一社)日本プロジェクト産業協議会

地方開発プロジェクト計画 1  
～SDGs時代の新たな地方活性化に向けて～

【畿北ブロック（近畿北部・北陸嶺南）】  
～北陸新幹線敦賀延伸開業を踏まえて～

---

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

発行 2024年8月1日

発行所 一般社団法人日本プロジェクト産業協議会  
〒103-0025  
東京都中央区日本橋茅場町3-2-10 鉄鋼会館6F

編集・印刷 株式会社 大應

©Japan Project-Industry Council 2024,Printed In Japan

---

