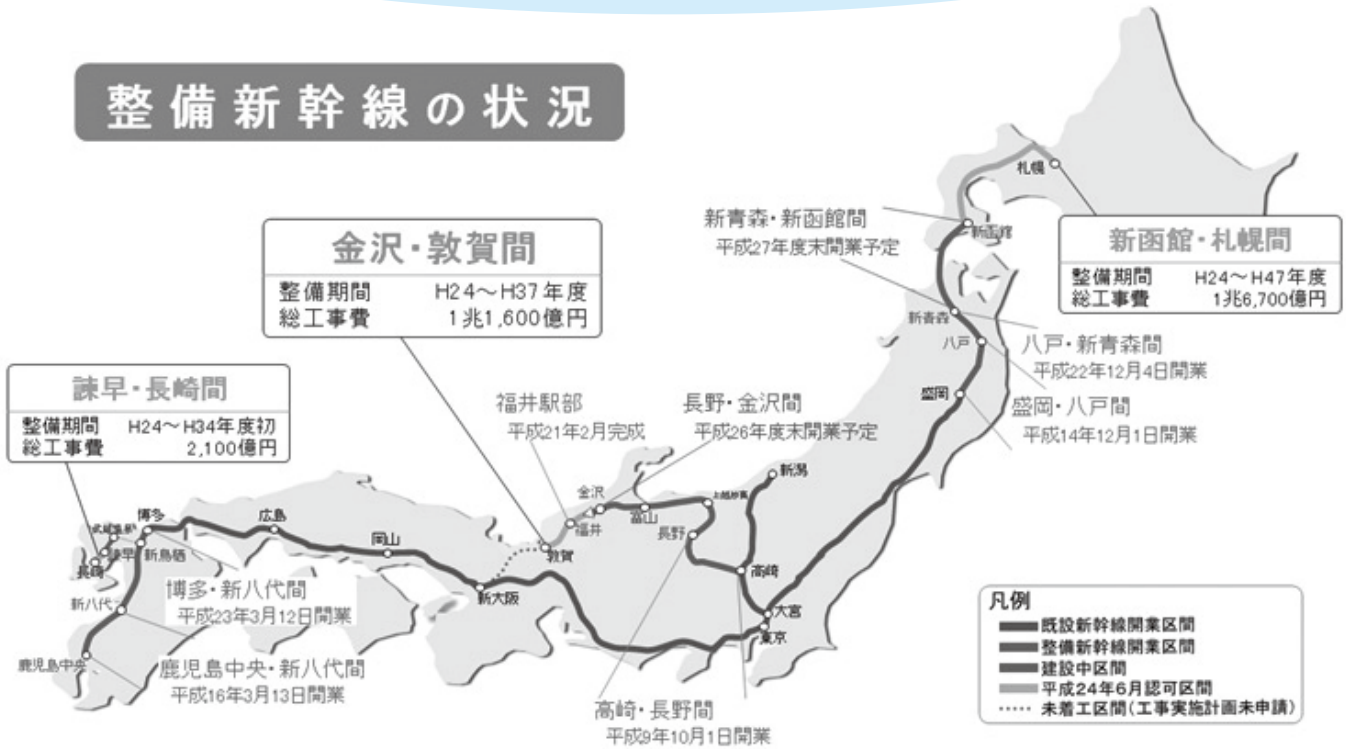


北陸新幹線、福井の現況と課題

北陸新幹線の金沢開業がいよいよ2年後となり、福井県でも金沢―敦賀間の工事着工が行われるなど新幹線をめぐる動きが活発になってきた。敦賀までの開業はまだ12年後とされているが、現時点での北陸新幹線にかかわる 県内の動きと課題をまとめてみた。

整備新幹線の状況



北陸新幹線の概要

北陸新幹線は1970年（昭和45年）に全国新幹線鉄道整備法が制定され、1972年（昭和47年）6月29日、東京都―大阪市間を高崎・長野・富山・金沢経由で結ぶ「北陸新幹線」として基本計画が決定。翌年の1973年（昭和48年）には整備計画決定及び建設の指示がなされたところからスタートした。

その後1997年10月に長野―東京間が長野オリンピックに合わせて開業し、現在、「長野新幹線」とも呼ばれている。さらに現在建設中の長野駅―金沢駅間は、金沢駅から福井方面へ約10kmに位置する白山総合車両基地までの回送線とあわせて2014年（平成26年）度末に一括開業される予定である。

しかし北陸3県の範囲内でありながら福井県は敦賀以西のルート問題もあり、2011年（平成23年）12月26日に、白山総合車両基地―敦賀間の建設を当時の民主党政権が認め、2012年（平成24年）6月29日に、政府・国土交通省が、金沢―敦賀間（113km）の着工認可を決めたものの、開業予定は金沢に遅れること12年後の2025年度末という残念な状況になっている。

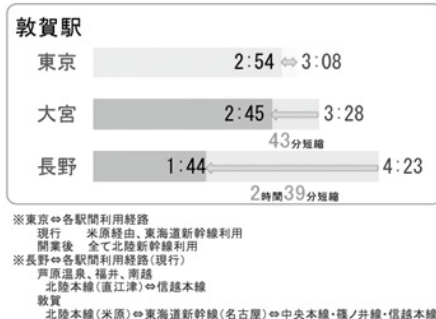
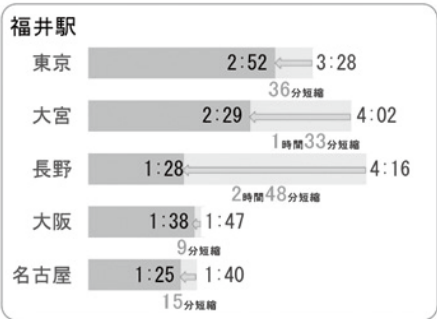
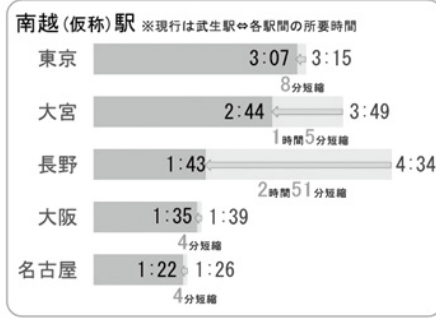
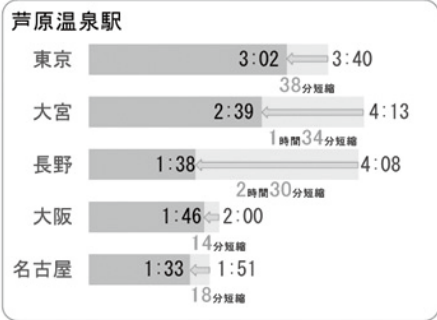
金沢―敦賀間の総事業費は一兆千六百億円が見込まれている。

福井県内の概要 2025年度末開業へ工事着工

県内では福井駅部が2005年に部分認可され2009年2月に完成しているが、県内区間の74・2キロについては、2012年8月19日にJR福井駅東口で起工式が行われ、整備計画決定から約十九年を経て、ようやく県内区間の工事に踏み出した状況にある。また6月28日には、福井市高柳町で新幹線のルートを確定する「中心線測量」の作業が行われ、年内に石川県境から南越前町の新北陸トンネル入り口にかけて中心線の木杭約1900本が設置される予定になっている。県内の駅としては「芦原温泉」「福井」「南越（仮称）」「敦賀」の四駅が整備される。しかし、敦賀以西の大阪に至るルートは未定とされている。

東京は本当に近くなるのか？

北陸新幹線は福井から東京までの時間短縮や交流人口増、経済効果などが期待されているが、時間短縮ほどの程度か、その費用対効果を疑問視する県民も多い。福井



県内各駅から各都市間の所要時間(敦賀開業時)

「着工五案件」の一つであり、新幹線が事業化された場合、並行在来線はJRから経営分離され、地元自治体を中心とした第三セクターによる運

並行在来線の経営分離は整備新幹線の「着工五案件」の一つであり、新幹線が事業化された場合、並行在来線はJRから経営分離され、地元自治体を中心とした第三セクターによる運

県の資料による時間短縮の見込みは別表のとおりである。
芦原温泉駅から東京38分、福井駅からは36分、南越駅からは僅か8分、敦賀から殆んどメリットがない。このことから丹南以南の住民にとっては東京への時間は現在の米原回りと比較してメリットはない。ただ、長野、大宮への短縮は大きく、北関東や東北との新たな人の流れは期待できる。

在来線はどうなる、第三セクター運営と利便性は

現在の北陸線は関西へは「サンダーバード」。東京、中京方面へは「しらさぎ」が一時間に一本の割合で走っている。全国的にみても特急がこれほど頻繁に走り利用度が高い路線は多くない。並行在来線の経営分離は整備新幹線の「着工五案件」の一つであり、新幹線が事業化された場合、並行在来線はJRから経営分離され、地元自治体を中心とした第三セクターによる運



営に移行することになっている。北陸新幹線関係では、軽井沢―篠ノ井が「しなの鉄道」に経営移管され、全国では青森の「青い森鉄道」、岩手の「いわて銀河鉄道」、九州の「肥薩おれんじ鉄道」の第三セクター会社が設立されている。二年後の金沢開業が迫る富山、石川両県は昨年に県、市町、民間でつくる県単独の第三セクター会社を設立している。福井県内でも、国土交通省は昨年五月に同じ方針を、県と、沿線自治体から同意を取り付け、2013年3月には県国際交流会館で「福井県並行在来線対策協議会」の初会合が行われた。その中では、敦賀開業の2年前2023年度に第3セクターを設立することで合意。同協議会は知事、沿線六市一町の首長、経済団体、利用者団体、鉄道事業者の代表ら19名で構成することを確認し、会長に西川知事、副会長に東村福井市長、川田県商工会議所連合会会頭が就任した。今後は、第三セクターの経営方針、需要予測、ダイヤ編成などの運行計画、施設や車両計画、運賃設定、資金計画、利用促進案などを詰めていくことになっているが、ダイヤ編成や料金設定など県民に納得できる内容が求められる。

これまでの第三セクターでは、いずれも乗客減と経営赤字などが表面化しており、その運営が地元自治体や住民に相当の負担を強い現状にある。そのために近年ではJR貨物の走行料の見直しが行われ、平成23年度には三つの第三セクター鉄道が単年度決算で赤字から黒字経営に転換したニュースが注目された。今後はJRからの譲渡額の動向なども含め地元自治体の負担軽減をどう図っていくかの論議が必要である。

「サンダーバード」「しらさぎ」金沢開業で本数減が心配
JR西日本は北陸新幹線の開業後は、原則として金沢―直江津駅間では寝台特急をのぞく特急列車は運行しない方針としている。このため、大阪―富山間の特急「サンダーバード」、名古屋―富山間の「しらさぎ」については金沢駅以東を廃止、金沢駅―越後湯沢間の特急「はくたか」、金沢駅―新潟の特急「北越」についても廃止の意向を示している。
新幹線開業を待たず寝台特急の

なお、「越美北線」と「小浜線」は在来並行線ではなく、敦賀まで新幹線が開業してもJR運営である。他にこれまで県と沿線自治体などで守ってきた「福井鉄道」や「えちぜん鉄道」を含めた県内の公共交通網の整備計画と財政負担のあり方も大きな課題である。

北陸新幹線(金沢・敦賀間)の概要

- 最高速度 260km/h
- 整備期間 平成24~37年度
- 総工事費 1兆1,600億円
- 工事延長 114.4km

■ 県内の主な構造物

- トンネル
 - 柿原トンネル (2.5km)
 - 福井トンネル (3.4km)
 - 新北陸トンネル (20.0km)
- 橋りょう
 - 竹田川橋りょう (423m)
 - 九頭竜川橋りょう (410m)
 - 日野川橋りょう (307m)



東京行「北陸」と「能登」、青森行の寝台特急「日本海」と急行「きたぐに」がすでに運行終了となっている。

この方針下での特急廃止などの動きは、金沢―大阪間や米原、名古屋間の現行のダイヤについても大きな影響を与えることはないのか、現時点でJR側は明確な方針を示していないが、現行のダイヤ本数が金沢開業後も継続保障され

るとは予測したい。

ただ、大阪と富山を結ぶ「サンダーバード」は乗車率が高い列車であるゆえに利便性低下を招かない対応に期待したい。しかし、「しらすぎ」の立場は微妙である。金沢以西の客がどのくらい必要とするのか、福井県として相当の運動がなければ厳しい状況にならないか不安が残る。

新幹線建設財源と地元負担額

新幹線の建設費は、JRが支いう営業中の新幹線の施設使用料(貸付料)を充て、残る金額の三分の二を国が、三分の一を県と駅が設置される沿線自治体が負担することになっている。

政府が二〇一三年度予算案に計上した北陸新幹線の金沢―敦賀間の建設費は八十億円であり、福井県内分は約五十三億円とされた。その内の三分の一である約十二億五千万円程度が地元負担額と予測される。この予算での県内工事としては用地取得関連費、測量調査費、新北陸トンネル(南越前町から敦賀市)の第一期工事、新九頭竜橋(仮称)の設計などが予定されている。

駅を持つ自治体は駅舎を中心として、その後数キロの建設費を負担するが、それらは開業後にJRからの施設固定資産税などの収入で補われると見込まれている。具体額は自治体によって変わる。

その他、駅舎が存在する地元自治体は、駅周辺の再開発とまちづくりをどう展開するのかが問われる。特に県内四駅のうち、唯一、現駅併設ではない越前市の「南越前(仮称)」は、現市街地や武生駅とのアクセス道路や街の機能の棲み分けなどを含め、新幹線とまちづくり、財政負担など他市以上の総合的な対応と負担が求められている。

若狭ルートか、湖西、米原か 大阪までのルートは未定

本来の北陸新幹線整備計画では、大阪までのルートは明確に若狭ルートが示されている。しかし、今日では、若狭、湖西、米原の三ルートがそれぞれの関係機関で議論されており、敦賀以西のルートがどこに落ち着くのか不明である。

福井県や地元自治体では最近になり若狭ルートが原則とする声が相次いでいるが、これまでは敦賀までの延伸が第一とばかりにルートについては沈黙の状態にあった。

むしろ米原ルート優先を述べる政治家や経済界の発言もあった。

しかし、現在は3月24日に嶺南六市町の首長や議員、経済団体幹部らによる「北陸新幹線若狭ルート建設促進同盟会」が13年ぶりに小浜で総会を開き、福井商工会議所の川田達男会頭も3月29日の年度末会見で若狭ルート実現に努力したいと述べ、西川知事も4月25日の記者会見で「若狭ルートが議論の根本」と述べ、国に若狭ルートを求めていく方向を示した。このように現在では福井県全体の意向としては若狭ルートに一本化されつつある。

しかし、県内の動きとは別に関西の知事などで構成される「関西広域連合」は米原ルートが予算も少なく、費用対効果も最も優れて



東京・金沢間の運行を予定している車両です。
E7系(JR東日本)、W7系(JR西日本)、編成12両、定員934名
(現在、北陸新幹線の名称も募集中です)



いる。工期も早期短縮可能として、国に申し入れている。さらに滋賀県大津市は湖西ルートを検討を求めるなどの発言をしている。

これら三案については、それぞれ一長一短が論議されているが、京都府が過去に試算した結果では、若狭ルートが全長128キロ、湖西ルートが133キロ、米原が153キロ。若狭ルートが最短で時間短縮も36分と最大となっている。各ルートのメリット、デメリットも紹介されているが、主な点では若狭ルートは時間短縮は最大、災害時に東海道新幹線と別に運行が可能。デメリットは建設費が一兆円近くで最高額、利用者総数が少ない。湖西ルートは、現行の京阪、北陸のルートに沿っており安定需要が見込まれる。デメリットは東海道新幹線への乗り換え可能

性の有無。米原ルートは、メリットは関西圏だけでなく中京圏へも波及効果が期待できる、建設費が最も安い、利用者総数は最大の見込み。デメリットは東海道新幹線への乗り換えの有無、新大阪へは最長のルートで時間短縮の効果が薄い。などが示された。

国土交通省、「フリーゲージトレイン」を示し、県内自治体も同意

新幹線は本来はフル規格であるが、国土交通省は昨年に敦賀開業時に富山―大阪にフリーゲージトレイン（軌間可変電車）を走らせる方針を打ち出し、県と沿線七自治体も昨年5月16日「あくまでも大阪延伸までの暫定期間」としながらも同意した。

フリーゲージトレインの場合、新幹線と在来線の二つの線路を乗り換えなしで走れる利便性がある。例えば現在の特急サンダーバードが廃止されても新幹線の軌道上を走る同じ列車で新大阪まで乗車出来ることになり、敦賀での乗り換えが不要となる。しかし在来の湖西線を走るとすれば新幹線並みのスピードは無理であろう。新大阪までフル規格での建設を福井県は求めている。

「南越駅」の名称はどうなる？

最近、鯖江市関係者から越前市に設置される駅「南越（仮称）」の名称について「鯖江」を入れないかとの動きがある。駅名についてJRは「開業一年前に駅設

置自治体の意向を聞いて決める」のが今日までの慣例である。とすれば正式決定までにはまだ十年以上の期間がある。富山では現駅併設ではない新駅として「黒部宇奈月温泉」「新高岡」の名称が6月7日に発表されている。

北陸新幹線停車駅

