

## 北陸新幹線米原ルートが俎上に復活！

3月16日に北陸新幹線が金沢から福井を經由して敦賀まで延伸されて2か月。5月の連休中は多くの方が首都圏から福井県に足を運んだ。特に、福井県の粟原温泉街は多くの観光客で活況を呈した。しかし、敦賀から大阪への延伸計画は頓挫したままだ。ここに来て、地元から米原ルートを復活、待望する声が大きくなった。一度はなくなった米原ルート案だが、果たして復活なるか！

＜解説＞北陸新幹線が金沢から福井市を經由して敦賀市まで延伸されたが、特に福井県民の評判は芳しくない。従来、



福井県の方が関西に出向くには、JR西日本の特急サンダーバードが非常に便利だった。おおよそ30分に1本の運行があり、いくつかの駅に停車する列車と、金沢、福井、京都と県庁所在地しか停車しない列車との併用で運行され、選択肢が広がった。乗り継ぎもなく、いったん乗車したらほとんど座って行けた。ところが、北陸新幹線ができて、特に武生、鯖江周辺の住民の利便性が一気に消滅した。まず、在来線がJR西日本から新設の第三セクターに移管され、乗り

継ぎが非常に複雑になり、手間がかかるようになった。料金も高くなり、所要時間も大きくは変わらない。また、敦賀駅での在来線との接続が悪く、延べ時間では大幅に時間がかかるようになった。逆の現象として、福井市から首都圏に移動する人数は当然増加した。従来、関西に流れていた商流人口が、関西から首都圏に向かうようになった。これは、全国各地で新幹線が開通したときに起こる同様の減少だ。もともと、全国に新幹線網

検討ルート	米原ルート	小浜・舞鶴ルート	小浜・京都ルート
建設延長	約50km(*)	約190km	約140km
概算建設費	約5,900億円	約25,000億円	約20,700億円
所要時間 (敦賀-新大阪間)	約1時間7分	約1時間0分	約43分
費用便益比	2.2	0.7	1.1

(\*)建設区間は敦賀～米原。米原～新大阪間は東海道新幹線への乗り入れまたは接続を想定  
出展：国土交通省鉄道局「北陸新幹線敦賀・大塚間のルートに係る調査について」(2016/11/11)



を張り巡らし、交通網を充実することで地方を活性化することが、昔の田中角栄氏が提唱した「日本列島改造論」だったはずだ。越後に生まれた田中氏は、地方を活性化するには交通網の充実が最優先だとの信念から、全国に新幹線、高速道路を通した。その結果、期待に反して地方から首都圏に人口が流入する「ストロー現象」が起こり、期待に反した結果となった。この現象は現在も続き、地方の若者が多く都市圏に流れ、流出した若者は地方に戻らない。北陸新幹線の敦賀から大阪への延伸が、本当に必要か。地方はこれで活性化するのか。京都地区工事の目処が全く立っていない現状で、再度計画を見直す勇気があるのか。政治家の胆力が問われている。