



新幹線敦賀開業で逆に不便になる福井県民も多い。

喜んでばかりはいられない!

2023年春、北陸新幹線・金沢―敦賀間が開業する。県民待望?の「新幹線」が福井を走る!

これで金沢、富山と肩を並べられると喜んでばかりはいられない。特急「サンダーバード」・「しらさぎ」のJR北陸線乗り入れが中止となり、県は新鉄道会社を設立。今後、福井県と関西、首都圏の結びつきは、北陸3県の関係性は―。いくつもの懸案を抱える。

敦賀で乗り換えを余儀なくされる

2023年春の北陸新幹線・金沢―敦賀間開業が迫り、工事が最盛期を迎えている。石川県の小松、加賀温泉、福

井県の芦原温泉、福井、南越(仮称)、敦賀の6新幹線駅舎の内装デザインも今年4月に公表された。県内の4駅舎は県産スギ材や伝統工芸品をふ

んだんに用い、各駅の地元市の特色を感じさせる工夫が施されている。

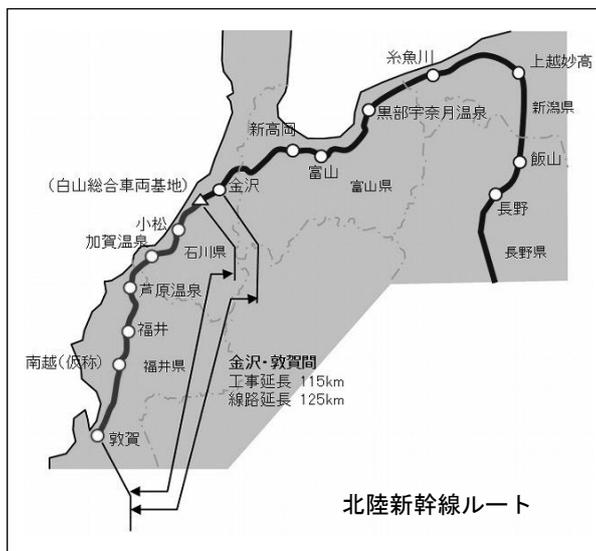
当分の間、終着駅となる敦賀は新幹線駅舎と既存駅舎との間が約200m離れることから動く歩道が設置されるなど新幹線と在来線との乗り換えがしやすいように大規模な

駅構内となつて

いる。県内で唯一設置される北陸新幹線の車両基地、敦賀車両基地も建築工事が始まる。南越駅(仮称)は唯一の新設駅となり、JR武生駅の約5km東、北陸自動車道武生ICの南側に設置される。新幹線の駅名は最終的にJRが決定

するが、今年1月、鯖江市議会は駅名に眼鏡のまちとして鯖江の名称を入れるよう強く要望した。

福井に「県民待望」の新幹線!だが、北陸新幹線・金



沢―敦賀間の開業には、手放しでは喜べない懸案もいくつかある。とくに話題を呼んできたのは、金沢と大阪を結ぶ特急「サンダーバード」と金沢と名古屋を結ぶ特急「しら



特急列車の役割を果たせるか

さぎ」のJR北陸線乗り入れ問題だ。

これまで2つの列車は速く手厚く、北陸地方の移動を支えてきた。しかし、敦賀開業後は、現在の金沢同様、敦賀ですべての旅客が乗り換えを余儀なくされる。利便性低下は金沢開業時、富山エリアでも発生、今なお不満が漂っており、福井県内の動向も気がかりだ。加えて、特急停車駅でなくなる武生と鯖江の将来像も見えにくい。

特急「サンダーバード」・「しらさぎ」のJR北陸線乗り入れ問題は検討時から予測されていたため、延伸時には線路の幅が異なる在来線と新幹線の両方に対応できるフリーゲージトレイン（FGT）を導入して、大阪～北陸の直通運転を継続することが前提とされていた。

しかし、FGT開発が難航したことで頓挫。昨年8月、正式に中止が決定したため乗



工事が進む北陸新幹線新九頭龍橋付近

り換えの手間と時間が、北陸新幹線開業の効果を一定程度相殺してしまう可能性もある。そもそも、北陸新幹線が特急「サンダーバード」・「しらさぎ」に代わる役割を果たせるのか？