

北陸新幹線「小浜京都」ルートをめぐる温度差

を強く求め続けている。」の「温度差」は、単なる新幹線誘致の意欲の差ではなく、それぞれの自治体が抱える経済的・交通政策的な事情の違いが背景にある。

予算の推定などを参考、予
人口減少が続々、地主

得られない

9月に福井や京都、大阪など北陸関西の7商工会議所でつくる連携会議の会頭会合を開催し、北陸新幹線の小浜・京都ルートによる早期全線開業を求める決議を全会一致で採択した。

11月に入ると年末の政府予算編成に向け、超党派でつくる県会の北陸新幹線整備促進議員連盟が、国会で小浜・京都市内で開催し、北陸新幹線の小浜・京都ルートによる早期全線開業を求める決議を全会一致で採択した。

党を要望。北陸経済連合会は、都内のホテルで福井、石川、富山選出の自民党国會議員と懇談会を開き、北陸新幹線の全線開業を小浜・京都のリードで早期に実現するよう要望。福井県が早期着工を求める最大の理由は、北陸新幹線が敦賀まで延伸したとはいえ、そこから関西圏へ直結するルートが確定していないことである。北陸の交通体系が中途半端で終わるという危機感である。福井県にとって北陸新幹線は単なるインフラではなく、

貴重な成長のテコであり、東京—金沢間に劣らないレベルで「東京・中京・関西」の三大都市圏と直接結ばれることにより、観光・産業誘致・企業立地のすべてで効果を期待している。敦賀止まりでは十分な波及効果が得られないという現実が、福井県を積極姿勢へ駆り立てる。対照的に京都府・大阪府は、かつての国の試算で約2兆2千億円とされた小浜京都ルートの整備費が、2023年の見直しで約4兆円と発表され

さらに建設物価の高騰が続けば5兆円を超える可能性性があるという状況の中、その巨額負担への慎重姿勢が強まっている。

新幹線建設では、地方自治体が負担するのはおよそ整備費の4分の1に相当し、小浜京都ルートの場合、関西側の負担額は数千億円規模に達する。財政余力が限られる京都府にとっては到底怪、負担で

これはどの負担を?」という疑問が根強い。大阪府にどつても同様で、すでにリニア中央新幹線の大阪延伸やIR計画、万博後の都市整備など大型投資が重なり、新幹線に対する優先度は上がりにくい。

壁にさつかる

JR西日本の経営判断である。さらに壁となつてゐるのが、小浜・京都ルートが実現すれば、新大阪間と敦賀駅を43分でつなぐ。政府・与党は利

しかし、7月の参院選、京都選挙区で高騰する建設費に異論を唱え、ルートの変更を訴える日本維新の会がトツヅク当選して意向、16年に選ばれなかつた「米原ルート」を視野に再検討を求める声が増えている。与党の三幹線の整備

北陸新幹線のルート

北陸新幹線

日本海

金沢

石川

福井

岐阜

小浜ルート(未着工)

敦賀

米原ルート

京都

滋賀

米原

愛知

東海道新幹線

新大阪

大阪

京都

N

20km

翔こう 創こう 敦賀の未来 敦賀商工会議所

小浜商工会議所

会頭 井田 浩志
小浜市大手町5番32号
TEL 0770-52-1040 FAX 0770-53-3567
E-mail soumu@ohamacci.or.jp

会頭 奥井 隆

敦賀市神楽町2丁目1番4号