

北陸新幹線「小浜京都」ルートをめぐる温度差

北陸新幹線の「小浜京都ルート」をめぐるのは、整備費が最大5兆円に上ると試算。関西側である京都府・大阪府が慎重姿勢を崩さない一方で、福井県のみが早期着工を強く求め続けている。この『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。

〈文責：嵯峨 十郎〉

十分な波及効果が得られない

9月に福井や京都、大阪など北陸関西の7商工会議所で行われる連携会議の会頭会合を京都市内で開催し、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。

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・京都ルートへの認可・着工に必要な

な予算の確保などを政府、与党に要望。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会議員と懇談会を開き、北陸新幹線の全線開業を小浜・京都ルート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、北陸の交通体系が中途半端に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、

人口減少が続く地方において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ている。

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すら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。

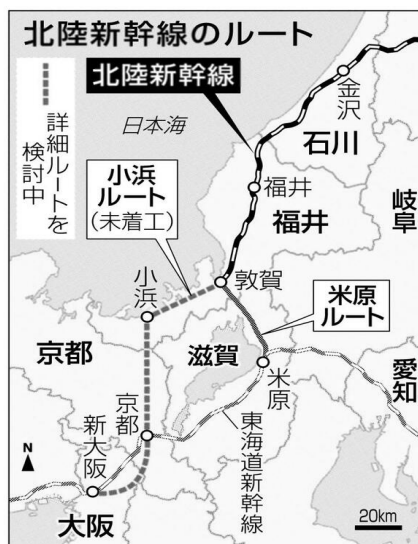
新幹線建設では、地方自治体が負担するのはおよそ整備費の4分の1に相当し、小浜京都ルートの場合、関西側の負担額は数千億円規模に達する。財政余力に限られる京都府にとっては到底軽い負担ではなく、市民からも「なぜ京都に新幹線を通すただけに

これほどの負担を？」という疑問が根強い。大阪府にとっても同様で、すでにリニア中央新幹線の大阪延伸やIIR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。

整備費5兆円の壁にぶつかると

さらに壁となっているのが、JR西日本の経営判断である。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・与党は利便性と公共事業の費用対効果を精査し、2016年にルートを決めた。

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ップ当選して意向、16年に選ばれなかった「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



委員長を務める西田昌司参院議員はルートの費用対効果の再検討を言及した。

これに対し、JR西日本は特急サンダーバードを実質的に新幹線に昇格させることができるとみて小浜・京都ルートを目指す。北陸新幹線が敦賀まで開業した後も、特急サンダーバードは大阪―敦賀間で

引き続き運行でき、営業距離が半分になったが、今も黒字を確保する同社の数少ないドル箱路線だ。

単純に比較はできないが、JR西日本の特急が新幹線になれば、運輸収入が6割増える可能性を示唆する。山陽新幹線に依存する収益基盤改善と、JR東日本の5割、JR東海の6割にとどまる運輸収

翔こう 創こう 敦賀の未来

敦賀商工会議所

会 頭 奥 井 隆

敦賀市神楽町2丁目1番4号

豊かで健やかな街づくり
一魅力と活力ある 個性的な若狭路を 目指してー

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@obamacci.or.jp