



北陸新幹線の新型車両 E7(W7) 系

これまでのあゆみ

昭和45年5月 全国新幹線鉄道整備法制定
 昭和47年6月 北陸新幹線の基本計画が決定
 昭和47年8月 嶺南2市6町村が若狭乗り入れを実現するための同盟会を設立
 昭和48年6月 福井県北陸新幹線建設促進同盟会設立
 昭和48年11月 小浜市付近を主要な経過地とする北陸新幹線の整備計画が決定
 昭和61年10月 上中以西5市町村で北陸新幹線若狭駅設置促進期成同盟会を設立
 平成13年6月 敦賀までの着工認可を優先させるため若狭ルート建設促進に関する活動休止を決定
 平成24年6月 金沢・敦賀間の着工認可
 平成25年3月 北陸新幹線若狭ルート建設促進期成同盟会総会（活動再開）
 平成25年6月 北陸新幹線若狭ルート建設促進総決起大会

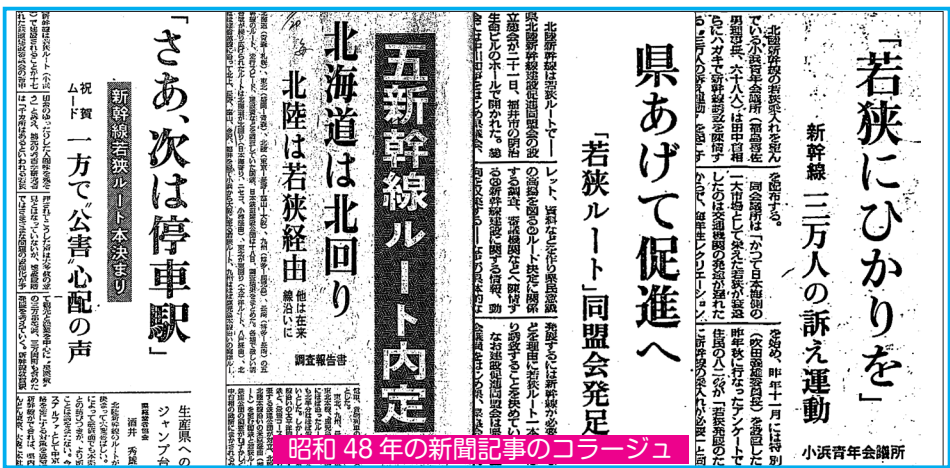
先人の努力で勝ち取った若狭ルート

北陸新幹線若狭ルートの実現に向けた運動は、北陸新幹線の整備計画策定を控え、昭和47年8月に嶺南2市6町村が若狭乗り入れを実現するための同盟会を設立。これ以後、若狭ルートの決定に向けて活発な運動が展開されることとなりました。

また、県では若狭ルート実現のため早くから県民総ぐるみの意思を明確にして関係方面に強く働き掛け、昭和48年6月には「福井県北陸新幹線建設促進同盟会」を設立し、若狭ルート実現と北陸新幹線早期建設の運動が進められました。

その後、県民総ぐるみの運動が実を結び、同年11月、運輸大臣（当時）が、全国新幹線鉄道整備法に基づき、小浜市付近を主要な経過地とする北

若狭にひかりを！ ～北陸新幹線若狭ルートの 早期実現を目指して～



昭和48年の新聞記事のコラージュ

陸新幹線の整備計画を決定しました。

しかし、当初、昭和54年の開業を目標としていた整備新幹線は、経済の低成長に伴う財政難などのため計画が大幅に縮小され、現在まで「若狭ルート」の具体化には至っていません。この間、昭和61年10月に「北陸新幹線若狭駅設置促進期成同盟会」を上中以西5市町村で設立。



想定される敦賀以西の3つのルート案

県民総ぐるみの運動で昭和48年11月に整備計画が決定されてから40年が経過した北陸新幹線若狭ルート。

平成24年6月に金沢・敦賀間の着工が認可され、新幹線のレールがすぐそこまでやってきている今、具体的な決定がないまま現在に至っている敦賀以西ルートの早期決定と公表が望まれています。

本市をはじめ嶺南地域の発展に欠かすことのできない若狭ルートの実現。北陸新幹線若狭ルートの実現にける熱い思い、未来を担う子どもたちの夢などを紹介します。



昨年の総決起大会

「北陸新幹線若狭ルート建設促進同盟会」と同調して、駅設置に向けての運動を展開しました。

活動休止。そして活動再開へ

その後、敦賀までの早期着工が敦賀以西の整備促進につながるという判断から、敦賀までの着工認可を最優先させるため、平成13年度以降は両同盟会の活動を休止することとなりました。

活動休止から11年が経過した平成24年6月、金沢・敦賀間の着工が認可され、これを受け、平成25年3月に嶺南6市町で構成する「北陸新幹線若狭ルート建設促進同盟会」の活動が再開されました。

なぜ若狭ルートなの？ 若狭ルートのメリットは？



1 Point 新大阪への 所要時間短縮効果が最大

若狭ルートは、新大阪に直結するため、湖西ルートや米原ルートと比べ敦賀・新大阪間の所要時間の短縮効果が最大。小浜・新大阪間では、現行の約2時間30分（敦賀経由）から約2時間短縮されます。

敦賀・新大阪間所要時間（関西広域連合試算）

現行	若狭ルート	湖西ルート	米原ルート
75 分	33 分	35 分	45 分

※湖西ルート、米原ルートは東海道新幹線への直接乗り入れが不透明であるため、それぞれ京都や米原で乗り換えが想定され、所要時間は試算より更に長くなることが見込まれます。

3 Point 建設費の 財政負担は大きくない

建設費は、対象経費のうち国が3分の2、県が3分の1を負担することとなります。駅の設置が予定されている本市では、市内建設費のうち駅部と都市計画区域内の整備費のみを対象に、県負担分の10分の1を負担することになります。市負担分の9割を借り入れで賄うことができ、その返済に対しては、交付税で軽減措置が受けられることから、市としての実質の負担は大きなものとなりません。

2 Point 新幹線の大量輸送で 観光誘客、交流人口が拡大

特急路線がなく、車での来訪者が大部分を占める嶺南の各市町にとって、新幹線によるアクセス・利便性の飛躍的な向上により、観光誘客や交流人口の拡大に絶大な効果が見込まれます。

ちなみに…

平成23年度に全線開業した九州新幹線では、年間の鉄道需要が開業前の在来線特急に比べ、博多・福岡間で38%増、熊本・鹿児島中央間で約64%増と利用者が大幅に増加。沿線地域の宿泊数、観光施設の来場者数、観光消費額なども大幅に増加しています。

4 Point 税収の増で 財政面のメリットも大きい

新幹線の鉄道施設に係る固定資産税が見込まれ、数年で建設費負担を上回る規模の税収を得ることができます。駅の設置がない嶺南の沿線各町では建設に対する負担がなく、固定資産税収入が得られます。

5 Point 国土の強^{きょうじん}靱化と 均衡ある発展に役立つ

東海・東南海地震などの発生が危惧される中、若狭ルートは災害時などに東海道新幹線の代替機能を果たす完全二重系統の国土構造が実現でき、国土の強靱化や均衡ある発展に大きく役立ちます。

若狭ルートの実現を目指して～夢で終わらない小浜の未来～



小浜商工会議所交通開発委員会
委員長

桂田 定樹さん（49歳・男山）

新幹線が来ると観光交流人口の拡大のみならず、小浜のまちは大きく変わります。九州新幹線が開通した鹿児島^{きょうしん}のまちは、日本の中でその存在感が飛躍的に増しています。また、新大阪へ30分足らずで行けることで、通勤に利用が可能なこと、少子化対策にもつながるものと考えます。

先人たちが勝ち取った若狭ルート、決して夢物語ではありません。あと11年先、2025年の東京駅のホームに止まっている新幹線、ほぼ間違いなくその車体には「敦賀行き」と書かれているのです。先人から受け継いだ夢を、夢のままで終わらせないため、この数年が若狭ルート実現の「天下分け目の戦い」であり、これからは住民目線で運動をしていきます。

具体的ルートが示されない敦賀以西

昭和48年の整備計画決定以降、敦賀以西について具体的なルートが示されていないことから、関西の7府県で構成する関西広域連合が国に対し、米原ルートによる建設を提案するなどさまざまな議論が生じています。

国では、北陸新幹線については、敦賀開業により関東・関西を結ぶネットワークが概成すると整理して、敦賀以西については、財源の限界から金沢・敦賀間や九州新幹線、北海道新幹線の新規着工認可区間の事業完了まで整備は難しいとしています。

このような中、県、県議会、県内沿線の各同盟会、さらに県内経済界の代表と一体となって国や政府と党に対し要望活動を行っています。

こうした活動により、昨年12月10日に開かれた与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームでは、整備計画において、北陸新幹線の主要な経路の一つとして小浜市付近が規定されていることが改めて確認されました。

若狭の未来を拓く

先人たちが若狭の未来を拓くという大きな志を持って、多大な努力で勝ち取った若狭ルート。この志を受け継ぎ、現在、市、市議会、商工会議所や各種団体など官民一体となって、若狭ルート実現に向けた運動を展開しています。



平成25年3月以降の主な活動

25年3月 北陸新幹線若狭ルート建設促進同盟会総会【活動再開】

5月 北陸新幹線建設促進大会（東京都）

6月 山陰縦貫・超高速鉄道整備推進市町村会議設立総会
市長が若狭ルートの実現に支援を要請

市議会が北陸新幹線若狭ルート早期実現特別委員会設置

福井県北陸新幹線建設促進同盟会総会
敦賀までの早期完成と若狭ルートの早期決定などを求めることを決議

北陸新幹線若狭ルート亀岡・小浜連携推進懇談会（亀岡市役所）
亀岡・小浜両市長立ち会いのもと、小浜商工会議所から亀岡商工会議所に対し、若狭ルート早期実現に向けた連携、協力を要請

北陸新幹線若狭ルート建設促進総決起大会（文化会館）
整備計画どおり小浜市付近を経過地とする駅・ルートの日も早い公表と大阪までの全線フル規格による整備を政府・関係当局に求めることを決議

8月 市議会と小浜商工会議所との意見交換会

10月 市議会が「北陸新幹線若狭ルート早期整備に関する意見書」を可決

11月 市議会と亀岡市議会の意見交換会（亀岡市役所）

県選出国会議員との意見交換・中央要請
市長が知事、県議会、経済界代表などとともに、敦賀までの工期短縮と若狭ルートの早期決定などについて要請

12月 市長と小浜商工会議所交通開発委員会との意見交換会

26年2月 市議会とおおい町議会、若狭町議会との意見交換会
市議会と市老人クラブ連合会、市連合婦人会との意見交換会



若者も参加して若狭ルートの実現を

私たちの先人が、若狭ルートの早期実現に小浜の未来の夢を抱き、さまざまな活動が行われてきたこと。また、未来の小浜を担う子どもたちが描いた夢の絵の中で、笑顔あふれる人々の中にある新幹線。最後に現代の小浜で、まちの活性化に取り組む若者に北陸新幹線若狭ルートについて率直な意見を伺いました。

北陸新幹線若狭ルートについてはあまり知りませんでした。若狭ルートが実現すれば、小浜に行ってみたいという人々で観光のお客さんは大幅に増えると思います。私たちは、もつと小浜をPRしていかなければならないと思っています。小浜にしかない「食」や「自然」、「古い町並み」など小浜のいいところを生かして観光客に楽しんでもらえるものを作っていきたいと思っています。そうすることで、県外の人々の若狭ルートへの応援を得られるのではないかと思います。

若狭ルートの実現に、さまざまな活動が行われていることを知り、これを将来の世代へ引き継ぐことが自分たちの責任だと思えます。SNSなどの情報ツールを使って広く情報発信することも出来るので、私たちも運動に参加していきたいと思っています。



もりもと 森本 ゆりさん(28歳・甲ヶ崎)
AKB48の「恋するフォーチュンクッキー」の小浜バージョンの動画制作に取り組む“恋チュン小浜制作組”リーダー

若狭ルートを子や孫の世代へ

- ・国は北陸新幹線について、平成37年度とされる敦賀までの開業で概成としており、敦賀以西ルートについては、平成47年度とされる北海道新幹線の完成後に整備するとしています。しかし、北陸新幹線の整備効果を発揮させるためには、敦賀までの完成後、できるだけ早く大阪までフル規格でつなぐことが必要です。
- ・北陸新幹線が当初の目的地まで早期につながることは、これまで整備されてきた地域も含め、沿線地域全体にとって大変重要です
- ・与党プロジェクトチームは、沿線地域の要望を受け、着工認可区間の工期短縮に向けた整備手法の見直しを政府に求めています。こうした動きから、平成26年度末の金沢開業後、10年かからずに敦賀まで整備されることも期待できます
- ・敦賀開業後できるだけ早く大阪までフル規格でつなぐために、ここ数年のうちに具体的なルートが公表され、環境アセスメントをはじめいろいろな手続きが進められる必要があります。若狭ルート実現のためには、まさに今、全力で取り組まなければなりません



私たちの先人の努力によって整備計画に若狭ルートを勝ち取っていただき、40年が経過しました。敦賀までの工事が始まり、新幹線のレールがすぐそこまでやってきている今、嶺南地域の発展に欠かすことのできない北陸新幹線若狭ルートを確実なものとして、子や孫の世代に引き継ぐことが私たちの責務であると思っています。

今後も、市民の皆さんに必要性などについて十分にご理解いただき、機運をさらに盛り上げるとともに、県や市議会、商工会議所など関係団体と一丸となって、国や関係機関に働きかけ、若狭ルートを勝ち取っていききたい。そのために全力で取り組んでいきます。

みんなの夢をのせて



将来、新幹線を実際に利用することになる子どもたちに、新幹線が切り拓くまちの未来と夢を描いてもらった、「若狭を走る新幹線～みんなの夢をのせて～絵画コンクール」(若狭青年会議所主催)。嶺南地域の小学生から649点の作品の応募があり、新幹線が通ってにぎやかで笑顔があふれるまちの様子など、いろいろな夢や希望が描かれました。このうち、最優秀賞に選ばれた芝田郁香さんに作品に描いた夢などについて話を聞きました。



最優秀賞

「新幹線がやって来た！」

しばた ふみか
芝田 郁香さん

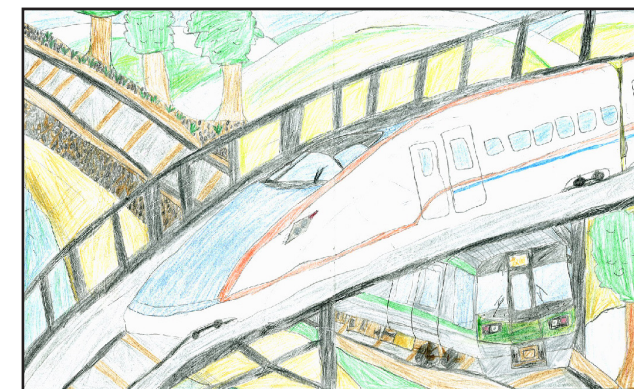
(12歳・山王前二丁目)の作品

鵜の瀬や国宝の文化財、海水浴、若狭ふぐやくずまんじゅうなど、小浜に興味があった人たちが、新幹線に乗って来て、小浜に着いてうれしそうな様子。また、その人たちを迎える小浜の人たちも、たくさんさんの観光客に来てもらって、景気が良くなって、うれしそうな様子を描きました。

コウノトリの住む美しい自然や景観を残したまま、たくさんさんの観光客に新幹線で来てもらえるようなまちになってほしいです。



小浜商工会議所会頭賞 「海の幸 小浜」
やまだ れいな
山田 玲菜さん(12歳・多田)の作品



審査員特別賞 「E7系と小浜線」
いのうえ ふた
井上 楓太くん(11歳・雲浜一丁目)の作品