

北陸新幹線の敦賀以西ルートで、1973年の整備計画決定をめぐり、当初は米原経由が有力だったが、田中角栄首相が福井県知事の度重なる陳情を受けて小浜経由に決めたことが同県関係の資料で分かった。当時盛んだった「列島改造論」の影響による政治決定の過去が浮き彫りになったが、与党ルート選定委員は「冷静な議論が必要」としている。

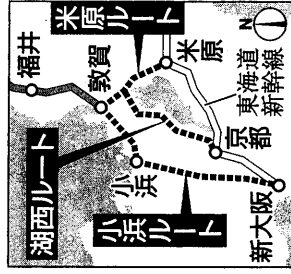
与党選定委は整備計画に示された小浜を経由する小浜ルートを主案、湖西と米原ルートを副案として検討している。しかし先月6日の初会合で委員から「整備計画で長野、富山経由であるのは当たり前なのに、なぜあえて小浜なのか」と質問が出た際、国土交通省は回答できなかった。

北陸新幹線「敦賀以西」ルート

福井陳情で小浜経由に

もともと、米原ルートが有力で、北陸新幹線の沿線各都府県が67年に結成した建設促進同盟会の冊子にも「東京から長野、富山、滋賀を経て大浜に至る構想」と書かれ、滋賀県も同盟会に参加していた。

73年の福井県議会会議録でも、議員が「政府や関係機関



北陸新幹線の大阪延伸ルートイメージ図

選定委「冷静な議論を」

列島改造論 影響の政治決定

首相に陳情を重ね、田中氏も同書への寄稿で「中川君は度々早朝から私邸にきて『若狭回りこそ福井県発展の第一歩だ』と力説。73年9月12日、しず詰め談判にきて『ここで若狭ルートを決めて貰わないと帰らない』というのだ」と振り返っている。

ところが、5期務めた中川知事が72年ごろから小浜案を主張。知事をしのぶ「中川平太夫傳」などによると、田中に強く印象づけられている敦賀から米原へのルート」と発言し、当時の中川平太夫知事が「米原へ出るのは函館でも慣行でもあった」と応じていた。

また、元国會議員秘書も12日に同行した時の様子を「総理が赤鉛筆で福井―敦賀―小浜―大阪と線を引き、決めた」と寄稿で明かしている。国は11月に小浜経由の整備計画を決め、滋賀県は74年に同盟会から抜け、京都府が加盟した。

与党選定委では3ルートの議論を始めているが、過去の政治決定が議論を呼ぶ可能性もある。公明党の竹内議院議員（比例近畿）は「列島改造を掲げた田中首相と福井の人の情熱が一致したのだから、先人の決定は重い」と受け止める。一方、自民党の大阿敏孝衆院議員（滋賀1区）は「福井県知事が『我田引鉄』で陳情するのは当然だが、ルートを決める与党選定委はそうではない」と話している。（相良昌範）