

「北陸新幹線の延伸ルートについて、中央リニアのルートの 確定が先決では？」

平成 27 年 9 月 15 日

●トップハンデさんからの質問

北陸新幹線の延伸ルートについてご意見を述べられていましたが、まずは、中央リニアのルートを確認させることが先決かと思います。小浜から舞鶴を通す事の是非はわかりませんが、リニアが開業すれば東海道新幹線に相当余裕が出来ます。そこで、敦賀～米原ルートを通せば、京都と名古屋両方向から北陸若狭に短時間で行けるようになります。また、山陰新幹線にも言及されていましたが、失礼ですが、新幹線よりも高速道路を国道 9 号線に沿わせるように整備することが先決かと思います。現実的に山陰方面の新幹線は、姫路～鳥取の播但線ルートか、岡山～米子の伯備線ルートを最初に議論すべきではないのでしょうか？そして、リニアを関空～成田につなげれば、伊丹空港を廃港にして、そこに巨大ターミナルを作ることも可能ですね。西田氏の見解をお願いします。

●西田昌司の答え

リニア中央新幹線が開業して東京と大阪間が結ばれると、東海道新幹線ののぞみは不要になってその分だけひかり・こだまを増やせますし、現在は 1 時間にひかり・こだまがそれぞれ 1 本ずつしか停まらない米原駅の発着数が増えるとなると米原駅を北陸への玄関口にするという案は確かに説得力があります。かつては私もそのような考えを持っていたのですが、東海道新幹線は JR 東海が運営者である一方、北陸新幹線の運営者は JR 西日本であり（但し、上越妙高より以西に限られ、以東は JR 東日本が運営者）、運営者が異なるがゆえにダイヤの連携がしにくいという問題があるのです。

北陸新幹線を東海道新幹線とは別経路で関西圏まで延伸したいというのはJR 西日本の意向でもありますし、私もいろいろと研究した結果そのような結論に達しました。但し、敦賀と米原を（北陸新幹線とは別の）高速鉄道で結ぶべきとは強く思っています。

我々の提唱する『新幹線ネットワークによる近畿メガリージョン構想』は、二重行政を解消して無駄をなくすという都構想よりも遥かにスケールが大きく、近畿の発展に資するのは明らかです。今年の5月に住民投票によって否決された都構想を今度のW選挙でまたぞろ再挑戦するなど叫ぶのは大阪府民・市民をなぶった話でしかありませんし、都構想は手続きが出鱈目なだけでなく中身も全く出鱈目であり、都構想を実現すれば大阪の経済が落ち込むのは目に見えています。

北陸新幹線の建設費用は国と地方自治体が負担しますが、都構想を推進する橋下維新の候補者が大阪府知事・大阪市長に選ばれてまたぞろ都構想といった誤った政策に彼らが傾注してしまうと、近畿メガリージョン構想も肝心の大阪地区の計画が進まなくなってしまうと思います。私は本日、近畿メガリージョン構想を自民党近畿ブロック両院議員総会で提案し、全会一致で決議されました。今度のW選挙では近畿メガリージョン構想を公約として掲げていただける方を候補者として擁立し、橋下維新と対決する覚悟です。何卒、近畿メガリージョン構想のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

反訳：ウッキーさん

Copyright：週刊西田 <http://www.shukannishida.jp>