



# 北陸新幹線が延伸開業 東京からのアクセス向上

北陸新幹線の金沢―敦賀間が3月、延伸開業した。  
1973年に整備計画が決定されてから半世紀以上がたち、  
福井県にとっては念願の新幹線のお目見えとなる。  
延伸で、東京からのアクセスは格段に向上し、東京―福井間の所要時間は3時間を切る。  
元旦に起きた能登半島地震の影響も心配されたが、  
観光復興支援の北陸応援割も第2弾が展開されており、早期復興を願うばかりだ。  
2月にJR西日本が主催した試乗会に参加し、延伸区間の乗車を体験した。  
車窓には名峰白山や田園地帯が広がり、  
沿線には温泉が点在するなど旅の醍醐味を感じさせられる。  
能登半島地震の復興の後押しにと今後、出かける方も多いと思う。  
この機会に、北陸新幹線と沿線の話を紹介したい。

(神戸新聞社東京支社編集部長 小西博美)



雄大な山々や田園風景が美しい車窓



3月に延伸開業した北陸新幹線で走る車両  
=JR金沢駅

### 車窓に広がる雄大な風景 線路を道路で挟む共用橋

どこまでも広がる青い空に白い雲が浮かぶ。金沢から、JR西日本の新幹線「W7系」がそろそろと動き出す。関係者がプラットフォームから手を振ってくれる。いよいよ旅の始まりだ。

早春の2月、北陸新幹線の延伸区間の試乗会に参加した。金沢駅から敦賀駅までの全長125キロを駆け抜け、折り返して金沢駅に帰って来るコース。窓いっぱい広がる田園風景と雪をまとった山々が目に飛び込んで来る。あっという間に最初の駅小松に着いた。

小松駅では降りられなかったが、駅は霊峰白山の山並みを立体的に表した白い建物で、

小松の歴史と未来との融合をイメージ。ホームからは、東側に美しい白山の眺望も見えるという。コンコースには、歌舞伎のまち小松を表そうと、歌舞伎で用いられる市松模様を配した。



北陸新幹線の金沢―敦賀間は3月16日に開業した。既に開業している東京―金沢間と合わせ、福井、石川、富山が1本の新幹線となり、地元経済圏の活性化も期待される。延伸区間では、石川県内に小松、加賀温泉の2駅、福井県内に芦原温泉、福井、越前たけふ、敦賀の4駅が新たに設けられた。

延伸によって東京―福井間の所要時間は最短で2時間51分となり、東海道新幹線と在来線特急を使った場合と比べ、33分間短縮され



グリーン車の座席。落ち着きを感じられる空間



途中駅となる福井駅。  
ホームはコンパクトな  
つくりになっている

る。東京―敦賀間は最短3時間8分で50分の短縮になる。首都圏からのアクセスは格段によくなり、北陸各地は観光客の増加に期待していることだろう。東京―敦賀間をつなぐのは「かがやき」と「はくたか」。これに富山・金沢と敦賀を結ぶ「つるぎ」を合わせ1日計81本が走る。

関西方面からは、大阪・京都から運行していた特急「サンダーバード」が敦賀止まりになり、金沢まで行くには新幹線への乗り換えが必要となる。この結果、大阪―金沢間は最短で2時間9分となり、22分早くなる。



さて、次は加賀温泉駅へ。粟津、山中、片山津、山代の4温泉の総称で、明智光秀や松尾芭蕉が通ったことで知られるトアナウンズが教えてくれた。次の駅の芦原温泉と合わせ、行ってみたい人気の温泉郷だ。

芦原温泉駅を過ぎ福井駅が近くなると、1級河川九頭竜川と交差する九頭竜川橋りょうが現れる。ここは、整備新幹線で初めて、鉄道と道路とが一体化した橋りょうで、新幹線の線路を真ん中に、両側を道路が挟む格好となっている。九頭竜川には豊かな動植物が生息し、特に「アラレガコ」という底生魚は天然記念物に指定されてい

る。そんな河川環境への影響やコスト削減効果を考慮して、鉄道・道路一体橋りょうが建設された。ただ、新幹線に乗っているとあっという間に通り過ぎてしまった。

延伸区間には橋りょうが多い。加賀温泉駅と芦原温泉駅の間にある「加賀細坪橋りょう」は国道をまたぐ中央径間が155メートルと新幹線橋りょうでは最長だ。技術的にも優れ、景観も美しく、先の九頭竜川橋りょうとともに、観察スポットになりそうだ。

## 出航する船をイメージ 8分の乗り換えをスムーズに

福井、越前たけふ駅を通るとまもなく終着の敦賀駅だ。ここで、47分の自由時間となった。新幹線からホームに降りると、床の木目が美しい。船の甲板をイメージし、木彫タイルで仕上げたという。

広いコンコースとエスカレーターを通過して駅の外に出る。整備新幹線の駅舎の中でも最大規模で、スタイリッシュな建物の外観を見てみたかったからだ。真っ白な外観に波の煌めきを表したグレーの模様がモザイクのよう配置されている。港町として発展した敦賀。港を望む駅として、高さは37メートルを誇り、中央の屋根の部分はゆりかもめが羽ば



木目が美しい敦賀駅のプラットフォーム

たく姿をイメージしているという。美しい駅舎からは、新幹線開通への地元の期待の大きさが感じられるようだ。

さて、関西方面からの乗客にとって気がかりなのは乗り換えだ。大阪駅から特急サンダーバードに乗ると敦賀駅での乗り換えが必要になる。金沢行き新幹線「つるぎ」への乗り換えは8分間しかない。サンダーバードが到着する1階ホームからエスカレーターで2階へ。大勢の乗り換え客がスムーズに素早く通れるように、新幹線の改札前コンコースは広く、19基もの改札がある。JR西は開業前に、実際に敦賀駅で社員らが新幹線から在来線に乗り換える訓練を行い、スムーズな乗り換えの手順を確認する念の入れようだった。

金沢で出会った、仕事で大阪―金沢間をよ

船やゆりかもめをイメージした敦賀駅=敦賀市内



新幹線と在来線との乗り換えがスムーズにいこう広くつくられたコンコース=敦賀駅構内

は、2016年「小浜・京都ルート」で正式決定された。だが、そこまでのつながるのは20年以上先のこと。本当の意匠で「つながる北陸」になるには、もう少し時間がかかりそうだ。

く往復するという男性は「大阪で懇談した後、サンダーバードに乗ると眠っているうちに金沢に着いた。今後は敦賀で乗り換えた後、(金沢以东へ行く新幹線の場合)、乗り過ぎさないようにしなければ」と笑っていた。

大阪までの全線開業

## 利用客増で滑り出し好調 JR西「復旧・復興の後押しに」

短い滞在を終え、ささやかなお土産にと駅構内の店でおぼろ昆布を買う。再び新幹線の席に戻り帰路へ。敦賀を出発するとほどなく新北陸トンネルに入る。延長約20キロに及ぶが、新幹線では最短5分で駆け抜ける。次は越前たけふ。ここには停車せず列車は先へと進む。帰路はあつという間だ。



1月に発生した能登半島地震は発生から5カ月が過ぎ、被災した酒蔵で地震後初めて造った酒が完成するなど復興に向けたニュースも届いた。しかし、まだ、多くの人が元の生活に戻れずにいるのが現状だ。

JR西の北川剛土東京広報室長は「あの時は3月に開業できるのか不安に思ったが、幸いにも開業できた。地震からの復旧・復興に向け少しばかりの勇気になったとすればうれしい」と振り返る。ただ「地震の被害が大きかった和倉温泉など本来、新幹線で訪れてもらうはずだった奥能登の観光地は今も復興途上。今後でもできる範囲で後押ししたい」と話す。

さらに、延伸開業で、福井、石川、富山の北陸3県の距離が一気に縮まり、「エリア経済の活性化が期待される」とも。今後、どのような

効果が出てくるのか楽しみだ。

延伸後、北陸新幹線の乗車状況は好調で、JR旅客各社の発表によると、ゴールデンウィーク期間の4月26～5月6日の利用実績は、北陸新幹線のJR東日本区間で8%、JR西日本区間で14%の増加だった。能登復興を願う石川県を旅する人や、ボランティアに行く人も多かったのではないかと。

今回は、出発駅である金沢と到着駅の敦賀以外の駅には降りられなかったが、沿線には温泉や伝統工芸の盛んな地域、豊かな海、山の幸に恵まれたまちや老舗の酒蔵など魅力的な場所がたくさんある。福井の恐竜たちにも会いたい。いつか奥能登へも。新しい旅を夢見ながら、ホームを後にした。

〈参考文献〉・鉄道・運輸機構「明日を拓く 北陸新幹線 金沢・敦賀間」



延伸の起点駅となった金沢で有名な観光地、兼六園=金沢市兼六町1