

## 第 4 3 5 回鯖江市議会定例会

### 陳情文書表

陳情第 3 号

(令和 4 年 5 月 31 日)

受付年月日	件 名	陳 情 者	付託委員会
令和 4 年 5 月 13 日	北陸新幹線が大阪へ延伸するまで、特急「サンダーバード」「しらさぎ」を JR 西日本・JR 東海の運営・運行で現行のまま存続させることを求める陳情	特急存続を求める有志  代表 橋川 洋	公共交通 整備特別 委員会

#### (要 旨)

2024 年春、北陸新幹線敦賀駅開業となりました。2 年後の開業と同時に、国の計画では、特急「サンダーバード」「しらさぎ」(金沢・敦賀間)は廃止になり、次のようなこととなります。

- ① 新幹線敦賀駅で新幹線列車から特急列車へ乗り換えなければなりません。現在の JR 敦賀駅と新幹線敦賀駅とは、200m 離れ、20m (ビル 7 階に相当)の高低差があるため、大規模で困難な乗り換えになります。

新幹線敦賀駅から特急へ乗り換える場合、新幹線敦賀駅 3 階に降りた乗客は、2 階までエスカレーターで降り、改札を済ませ、また 2 階からエスカレーターで降り、1 階に待機している特急に乗り換えることとなります。

特急は、在来線新正田・敦賀間から枝線で入ったものです。

在来線敦賀駅から特急へ乗り換える場合、乗客は、動く歩道とエスカレーター等で新幹線敦賀駅 2 階まで移動し、改札を済ませ、同じく、1 階に待機している特急に乗り換えることとなります。(下りは、その逆の行程になります。上り下りのエスカレーターは全部で 26 基・エレベーター往復 4 基・動く歩道往復 2 基も設置されます。)

- ② 大阪・敦賀間特急「サンダーバード」、名古屋・敦賀間「しらさぎ」とこれらの列車と乗り継げる新幹線の本数については、開業 2 年前の現在、その計画もなく、大幅に削減されるおそれがあります。

県は、国に、サンダーバード 25 往復/日(敦賀・大阪間)・しらさぎ 16 往復/日(敦賀・米原間 8 往復、敦賀・名古屋間 8 往復)合計 82 本の特急と乗り継げる新幹線の運行を要望しています。これは、新幹線敦賀駅開業時には、県民に現在の特急(サンダーバード・しらさぎ)利用と変わらない利便性が提供されることを願う必要最低限の要望です。

しかしながら、JR 西日本・東海は、県の要望に応える気配すら示していません。国の計画では、北陸新幹線が大阪まで延伸するのが、2046年になっています。新幹線敦賀駅開業後、大阪延伸まで少なくとも四半世紀(24,5年)もの間、このような状況が続くこととなります。

福井と結びつきの深い、関西や中部との往来は、特急が敦賀駅止まりになり、新幹線に乗り換えなければならないことから、特に県内の嶺北地方では、著しい利便性の低下によって利用客が遠のくこととなります。

経済交流・人的交流での影響は、はかりしれません。

したがって、北陸新幹線が大阪へ延伸するまでは、70年近く営々と守ってきた乗り換えなしの高速鉄道特急「サンダーバード」「しらさぎ」を存続させるべきではないでしょうか。

上記の理由から、下記事項について陳情致します。

## 記

1. 北陸新幹線が大阪へ延伸するまで、特急「サンダーバード」「しらさぎ」をJR 西日本・JR 東海の運営・運行で現行のまま存続させるよう、国に対する意見書を提出することを求める。