

1 九州新幹線西九州ルート¹の整備促進について

【総務省、国土交通省、独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構】

【提案・要望】

西九州地域の産業振興や交流人口の拡大を図り、関西・中国圏との連携による社会経済の発展に寄与するため、西九州ルートの整備を促進すること

- (1) 山陽新幹線への直通運行を実現し、現在整備中の武雄温泉～長崎間のインフラを十分に活用できる最善の選択肢として、フル規格により西九州ルートを整備すること
併せて、西九州ルートへの直通運行も視野に入れたJR佐世保線の輸送改善に向けた支援の充実を図ること
- (2) 整備新幹線建設に伴う地方公共団体の建設費負担について、建設費の縮減を図るとともに、国が開発を進めてきたフリーゲージトレインの導入が困難になったという特殊事情も考慮し、負担軽減のための制度を充実・創設すること
- (3) 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について、鉄道輸送サービスの維持に係る負担軽減のための制度を充実・創設すること
- (4) 新幹線と一体の整備が必要であることから、JR長崎本線連続立体交差事業の財源を確保すること

【本県の現状・課題等】

西九州ルートへの導入が前提とされているフリーゲージトレイン（FGT）については、安全性・経済性の課題が解決しておらず、また、山陽新幹線への乗り入れができないことが明らかになったことから事実上、西九州ルートへの導入は困難となった。

現在、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム「九州新幹線（西九州ルート）検討委員会」において、西九州ルートの整備のあり方等の検討が行われているが、今後の整備方策が定まっていないことから、民間の経済活動・投資意欲の減退等、地域のまちづくりへの多大な影響が懸念される。

また、新幹線開業に合わせ二次交通との結節点確保をはじめとする長崎駅周辺を整備するためには、現在の駅が支障となることから、新幹線整備に先行してJR長崎本線を高架化する必要がある。

（本県の取組）

本県においては、国土交通大臣や与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム座長、九州新幹線西九州ルート検討委員会委員長等に対して、県議会及び経済団体等と共に、フル規格による整備や地方負担の軽減等について、重ねて要請を行っている。

併せて、与党PT検討委員会で示された各整備方策の比較検討結果における投資効果等を研究しながら、フル規格の優位性等に対する関係自治体の理解を深めているところである。

また、JR佐世保線については、高速化のための輸送改善策について、県と佐世保市が共同で行った調査をもとに、検討を進めている。

■各整備方式の比較検討結果

※国土交通省資料をもとに作成

整備方式	F G T	ミニ新幹線 ※5		フル規格	
		単線並列	複線三線軌		
対面乗換開業以降に要する費用	約1,400億円	約1,700億円	約2,600億円	約6,000億円	
開業見込み (想定工期) ※1	H39年度 (約9年)	H44年度 (約10年)	H48年度 (約14年)	H46年度 (約12年)	
山陽新幹線への乗り入れ	なし	あり	あり	あり	
※2 所要時間	長崎・博多間	約1時間20分 (△約2分)	約1時間20分 (△約2分) ※6	約1時間14分 (△約8分)	約51分 (△約31分)
	長崎・大阪間	約3時間53分 (△約7分)	約3時間44分 (△約16分) ※6	約3時間38分 (△約22分)	約3時間15分 (△約45分)
※3 投資効果 (B/C)	—	3.1	2.6	3.3	
※4 収支改善効果 (年平均)	△約20億円	約9億円	約2億円	約88億円	

※1 フル規格、ミニ新幹線の整備は、環境影響評価手続きを考慮し、平成35年度(2023年度)着工を想定。F G Tについては、平成31年度(2019年度)着工を想定。なお、F G Tについては、今後、耐久性の確認等が必要となり、技術開発が全て順調に推移したとしても、導入は早くとも平成39年度半ばとなる見込み。ただし、JR九州は、技術評価委員会の評価結果を踏まえ、コスト面で収支採算性が成り立たないため、西九州ルートへの導入は困難と表明している。

※2 各区間の最速タイプによる時分を表記。()は対面乗換開業時からの短縮時間。所要時間は、需要予測等のための想定であり、開業後の運行ダイヤは営業主体が決定する。

※3 投資効果は、新鳥栖・武雄温泉間について、平成34年度の対面乗換方式での開業からの費用を用いて、山陽新幹線(新大阪駅)への乗り入れのための新たな取組みが実現した場合の便益を考慮して算出(新たな取組みに要する費用は含んでいない)。

※4 収支改善効果は、現行(在来特急)と整備後の収支を比較して算出したものであり、貸付料計算の参考になる。

※5 単線で列車運行しながら施工した場合、工事期間中、列車の所要時間の増加や本数の減少などの影響がある。工事期間中に列車影響が生じないよう、仮線設置により列車を通常通り複線で運行しながら施工した場合の投資効果は、単線並列2.1、複線三線軌2.0となる。

※6 単線区間での行き違い時間を含む。

注：費用、工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。



【提案・要望実現の効果】

(項目1)(項目2)

西九州ルートがフル規格で整備されることにより、山陽新幹線への直通運行が可能となり、関西や中国地方との交流人口が拡大、関西・中国圏との連携により社会経済の発展に寄与する。また、西九州地域がアジアの玄関口となり、高速鉄道網の整備により新たな観光ルートが構築され、観光立国を推進する国家戦略にも寄与する。

(項目3)

在来線維持にかかる地方負担の軽減を図ることにより、長崎本線(肥前山口～諫早間)の鉄道輸送サービスが将来にわたり安定的に維持される。

(項目4)

JR長崎本線連続立体交差事業と新幹線事業を一体的に整備することにより、新幹線効果を最大限に発現することが可能となる。