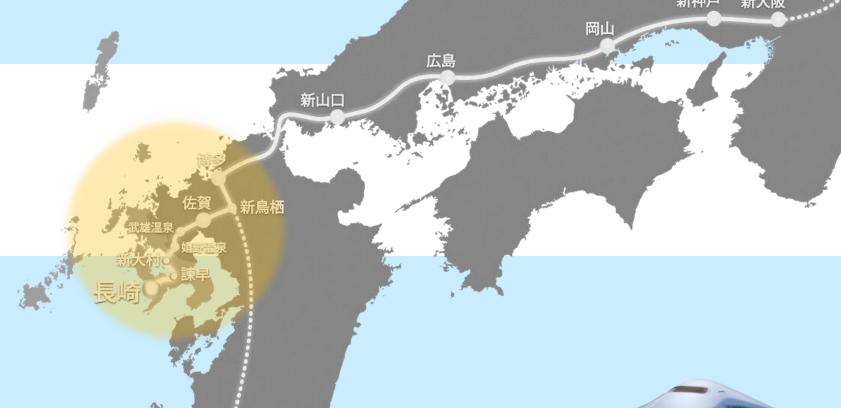
新鳥栖・武雄温泉間の整備のあり方について



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 ヒアリング資料

平成31年4月 長崎県

目 次

西九州ルートの現状・・・・・・・・	• •	• •	•	• •	•	•	•	1
フル規格による西九州地域の将来像	•			•	•	•	•	(7)
フル規格実現に向けた課題・・・	•	• •	•	•	•	•	•	4
長崎・佐賀両県知事会談・・・・	•	• •	•	•	•	•	•	6
長崎県の考え・・・・・・・・	•			•	•	•	•	6

西九州ルートの現状①

これまでの経緯				
S48年 11月	整備計画路線として決定、建設の指示			
H19年 12月	三者基本合意 JR九州は肥前山口・諫早間を上下 分離により開業後20年間運行			
H20年 3月	武雄温泉・諫早間の認可着工 (スーパー特急方式)			
H20年 4月	在来線(肥前山口・諫早間)の運行維持に係る 費用*を「長崎:佐賀=2:1」とすることを決定 路線延長は「長崎:佐賀=1:1.64」のところ、 負担割合は「長崎:佐賀=2:1」 ※維持管理費は当初想定より増加する見込み			
H23年 10月	軌間可変技術評価委員会 FGTの実用化に向けた基本的な走行性能に 関する技術は確立している			
H24年 6月	武雄温泉・長崎間の認可着工 2022年度開業 (FGTが山陽乗り入れ)			
H27年 1月	政府・与党申合わせ 開業を2022年度から 可能な限り前倒し H26年12月 耐久走行試験が休止			
FGT開発の遅れ				
H28年 3月	六者合意 対面乗換方式で暫定開業			
H30年 7月	与党PT検討委員会中間とりまとめ ⇒FGT導入断念、フルかミニかいずれかを選択			

本県の財政状況

自主財源に乏しく、脆弱な財政構造

- ▶ H28財政力指数: 0.326(全国43位)
- > H28歳入に占める県税の割合:19,9%(全国37位)

財源調整のための基金残高も減少

H18末 598億円

H29末 239億円

60%減

新幹線への投資

FGTによる開業を前提に、これまで多額の投資を しており、今後も更なる投資が必要 (億円)

	全体事業費	うち 長崎県内	うち長崎県負担 (交付税措置後)
総額	**1 5,009	3,762	**2 950 (523)
実績 (~H30)	3,674	2,725	686 (377)

建設費増加

1,188

951 **2 242 (133)

- ※1 工事実施計画(その2)認可時点
- ※2 貸付料がH30までの配分率でH31以降も配分されると仮定

未だ西九州ルートの全体像が見えない中、 建設費が約1200億円増加し、追加負担が発生

県民も先行きに不安を感じている

西九州ルートの現状②



比較検討結果(H31年3月 国土交通省)と長崎県の受け止め

	投資 効果	収支改善 効果(年)	時間短縮効果 【長崎・博多】 (対面乗換との比較)
フル 規格	3. 1	86億円	51分 (△29分)
ミニ 新幹線	2. 5 ~ 2. 9	1億円 ~9億円	1時間13分~19分 (△7分~△1分)

[フル規格]

投資効果、収支改善効果、時間短縮効果が最も高い。

⇒多くの需要が喚起され、交流人口が拡大し、西九州地域 の発展に最も寄与する。

[ミニ新幹線]

工事中は、所要時間が増加し、運行本数も減少。開業後も時間短縮効果は数分であり、フル規格に比べ多くの輸送障害が発生。運営主体であるJR九州も新幹線ネットワークへの影響を懸念。

⇒追加で多額の事業費が発生するにも関わらず、時間短縮効果も小さく、課題も多い。

[単線フル規格]

建設費は複線の9割弱。ダイヤ乱れの影響が大きい。 実例がなく、システム開発の検証やコストの精査が必要。

⇒建設費は複線とあまり変わらないにも関わらず、課題が 多く、現実的な選択肢にはなりにくい。

フル規格による西九州地域の将来像

リニア中央新幹線の整備により誕生する 世界最大の「巨大都市圏(スーパー・メガリージョン 名古屋 大阪 67分

人口

7,000万人

総生産

330兆円 (日本のGDPの約67%)

全訪日外国人のうち、

ゴールデンルートを訪れるのは、6割を超える

航空機とほぼ同じ所要時間に

航空機より早くなり、4時間圏域に

フル規格+リニア*1 長崎·東京間

約4時間27分

佐賀・東京間 約3時間56分 現行航空機※2

約4時間30分

- ※ 1 両県・新大阪間の所要時間(国十交通省試算)に新大阪・東京間のリニアによる所要 時間を加味したもの(乗換時間は5分で試算)
- ※2 長崎駅・佐賀駅~東京駅の所要時間(駅~空港間の所要時間を含む)
- 巨大都市圏の経済成長力を取り込む
- ゴールデンルートに集中する訪日外国人を積極的に呼び込む

九州の一体的な浮揚 地方創生の実現

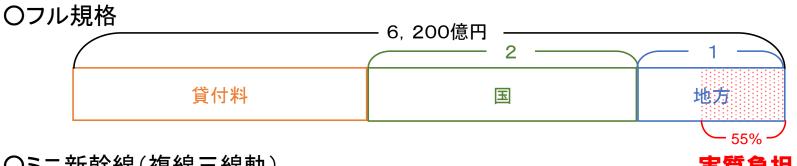
フル規格実現に向けた課題①

建設費の負担

- ○国の責任において地方負担の軽減を図っていただきたい
- ○実質的な負担を踏まえた議論をしていただきたい

実質的な地方負担のイメージ

- フル規格の建設費は6,200億円とされているが、貸付料と交付税措置により地方負担は相 当程度軽減される。
- また、フル規格の収支改善効果はミニ新幹線よりかなり大きいため、この収支改善効果を参考 に算出される貸付料を考慮すれば、両方式の実質的な地方負担の差は縮小すると考えられる。



〇ミニ新幹線(複線三線軌)

2.700億円 玉 地方 55%-貸付料 実質負担

フル規格実現に向けた課題②

在来線の取扱い

新鳥栖・武雄温泉間は、利用者も多く、30年前と比較しても増加しており、また、長崎本線、佐世保線、唐津線と直結した重要な幹線であることから、JR九州による経営を維持していただきたい



佐世保線を含む博多・佐世保間は特急みどりが 32本/日運行され、重要な都市間輸送を担っ ており、引き続き、鉄道利用のニーズは高い。

■平均通過人員(人/日)



佐世保線





JR九州公表資料より

長崎・佐賀両県知事会談(平成31年1月9日)

<両県で意見が一致した点>

- ▶ 現在の事態はFGTの導入断念が原因であり、責任 ある立場として、国においてしつかり協議を進め、 具体的な整備の方向性を示していただく必要がある。
- ▶ 今後も両県で情報交換を密にしながら、西九州地域の振興に取り組む。

<その他佐賀県知事の見解>

- ▶ フル規格かミニ新幹線かを選ぶ状況ではなく、自ら何かを発案するという環境にはない。
- ▶ フル規格による整備については、財源、並行在来線、 ルート、地域振興などの複合的な課題があり、時間を かけて解決すべきもの。

長崎県の考え

国において開発が進められてきたFGTの導入が断念されたという特殊事情も考慮し、 責任ある立場として、国において、次の事項について対応していただきたい。

- 1. 武雄温泉駅での対面乗換を早期に解消するため、また、武雄温泉・長崎間の建設費増加について県民の理解を得て対応するためにも、一刻も早く新鳥栖・武雄温泉間の整備のあり方に係る議論を進め、早期に整備方針を示すこと
- 2. 整備方式については、西九州ルートの本来の姿である新大阪までの直通運行を 実現し、投資効果・収支改善効果・時間短縮効果が最も高いフル規格とすること
- 3. 地方負担や並行在来線等の課題解決に向けた方策を示すこと
- 4. 新鳥栖・武雄温泉間の整備のあり方に係る議論を進め、<u>2020年度予算に環境影響評価調査費を計</u>上すること