

1 九州新幹線西九州ルートへの整備促進について

【総務省、国土交通省】

【提案・要望】

- 1 西九州地域の産業振興や交流人口の拡大を図るため、国において開発が進められてきたフリーゲージトレイン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、以下の事項について対応すること
 - (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。また、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、令和2年度予算に環境影響評価調査費を計上すること
- 2 新幹線整備に伴い、上下分離されるJR長崎本線(肥前山口・諫早間)の鉄道施設の維持管理について、経営分離される並行在来線と同様の支援制度を充実・創設すること
- 3 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予算を確保すること

【本県の現状・課題等】

整備方式が定まっていない新鳥栖・武雄温泉間については、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、平成30年7月、「整備のあり方に係る中間とりまとめ」が示され、フリーゲージトレインの導入が断念されるとともに、フル規格又はミニ新幹線のいずれかを選択する必要があるとされた。

武雄温泉駅での対面乗換を早期に解消し、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するため、早急に整備方式を決定していただく必要がある。

新幹線整備に伴い、JR長崎本線(肥前山口・諫早間)は上下分離され、引き続き、JR九州が運行することとなっているため、経営分離される並行在来線に対する支援(税制特例等)を受けることができない。

また、新幹線開業に合わせ、利用者の利便性を高めるため、JR長崎本線連続立体交差事業をはじめとする長崎駅周辺の整備を完了させる必要がある。

(本県の取組)

国土交通大臣や与党PT座長、与党PT検討委員会委員長等に対して、県議会等と共に、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。

JR佐世保線については、今年度から佐世保・有田間の高速化に要する地上設備の整備等を進め、振り型車両の導入と併せて、佐世保・博多間の高速化を図ることとしている。

JR長崎本線(肥前山口・諫早間)については、佐賀県、JR九州とともに上下分離実施に向けて協議を進めている。また、地域住民の重要な生活路線の維持のため、並行在来線関係道県協議会において、政府・与党及び関係省庁に対し各種支援制度の拡充・創設に向けて要請を行っている。

■各整備方式の比較検討結果

※国土交通省からの聞き取り

整備方式	フル規格	ミニ新幹線	
		単線並列	複線三線軌
概算建設費	約 6, 200 億円	約 1, 800 億円	約 2, 700 億円
開業見込み ^{※1} (想定工期)	2035年度 (約12年)	2033年度 (約10年)	2037年度 (約14年)
※2 所要時間	長崎・博多間 ^{※3} (約1時間20分)	約1時間19分 (△約1分)	約1時間13分 (△約7分)
	長崎・新大阪間 ^{※3} (約3時間58分)	約3時間43分 (△約15分)	約3時間37分 (△約21分)
投資効果 (B/C)	3. 1	2. 9	2. 5
収支改善効果 (年平均)	約 86 億円	約 9 億円	約 1 億円

※1 環境影響評価手続きを考慮し、2023年度末着工を想定。

※2 最速達タイプによる所要時間。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 対面乗換方式の場合の所要時間(想定)。

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)

西九州ルートがフル規格で整備されることにより、新大阪まで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2)

並行在来線と同様の支援が講じられることにより、地方負担の軽減が図られ、JR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3)

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。