

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30年 4月27日



長 崎 県

目 次

1. 新幹線の整備促進に向けた取組	1
2. 西九州ルート of 現状	2
3. フル規格 of 整備効果	3
4. フル規格で整備した時の将来像	4
5. ミニ新幹線の課題	5
6. 対面乗換方式による開業	7
7. 本県の願い	8

1. 新幹線の整備促進に向けた取組

厳しい財政状況の中、本県の最重要プロジェクトとして、力を注いできた

これまでの経緯

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」	
H24年 6月	武雄温泉・長崎間の認可着工 (FGTが山陽乗り入れ)	▶ H34年度開業
H27年 1月	政府・与党申合わせ 開業を平成34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	▶ FGTは3年遅れ、 対面乗換方式で暫定開業
H30年 3月	技術評価委員会 与党PT検討委員会	▶ FGT導入は非常に困難

厳しい財政状況

- 自主財源に乏しく、脆弱な財政構造
 - H28財政力指数：0.33%(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



新幹線への投資

- FGTによる開業を前提に、これまで多くの投資をしてきており、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
総額	約5,009	約3,762	※約1,017
実績 (~H29)	2,844	2,063	553

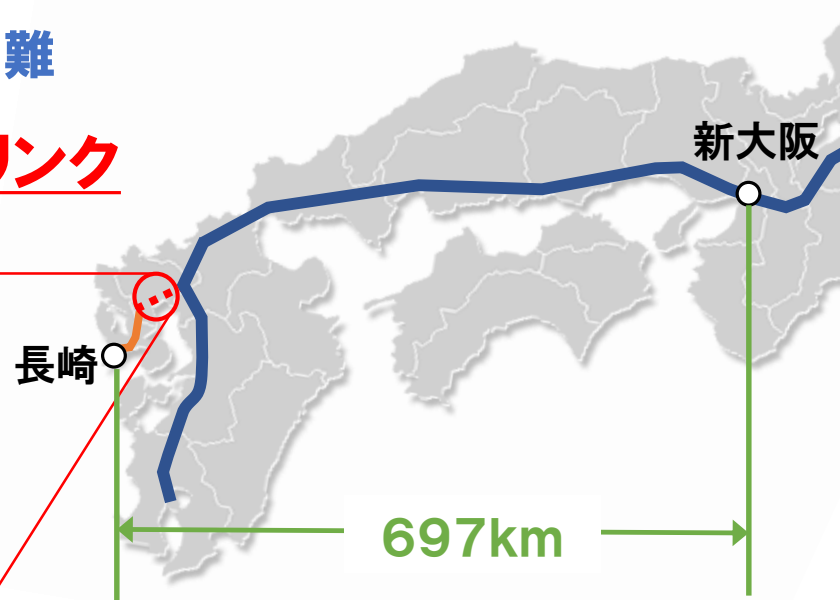
※貸付料がH29までの配分率でH30以降も配分されると仮定

2. 西九州ルート現状

新大阪・長崎間697kmのうち、わずか51km(7.3%)のみ整備の方向性が未確定

FGTの山陽新幹線への乗り入れが困難

新鳥栖・武雄温泉間のみがミッシングリンク



対面乗換方式の所要時間

長崎・新大阪間

約4時間

長崎・東京間

約6時間20分

3. フル規格の整備効果

フル規格の整備効果に関して、
極めて大きい具体的な数値が示されたことを高く評価

経済性・利便性

他線区と比較しても大きな投資効果

■投資効果(B/C)

3.3

北陸新幹線(金沢・敦賀) : 1.1
北海道新幹線(新函館北斗・札幌) : 1.1

■時間短縮効果(現行との比較)

長崎・新大阪:約3時間15分(△約1時間17分)
佐賀・新大阪:約2時間44分(△約30分)

■収支改善効果

88億円／年

(ミニ新幹線:2億円/年 又は 9億円/年)

北陸新幹線(金沢・敦賀) : 102億円／年
北海道新幹線(新函館北斗・札幌) : 35億円／年

安全性・安定性

自然災害に強く、事故の心配がないため、
安定的な運行が可能

■自然災害に対する強さ

九州北部
豪雨災害
(H29)

- 新幹線は被害も運休もなし
- 在来線は冠水や土砂流入により
運休(現在も一部運休中)

■震災からの早期復旧

東日本大震災 (H23)

49日



熊本地震 (H28)

13日

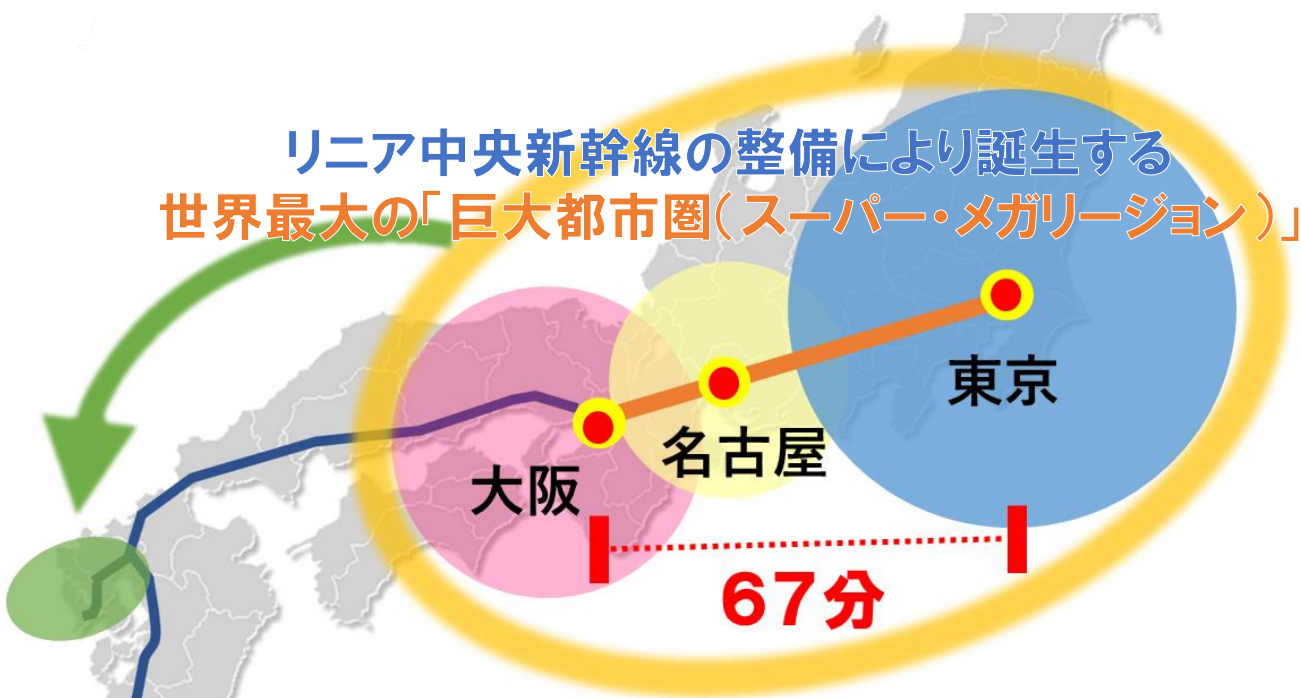


在来線は、数年たった現在も一部運休中

■これまで列車に起因する死亡事故は0

4. フル規格で整備した時の将来像

巨大都市圏の経済成長力を取り込み、
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ことで、
西九州地域の活力を維持・拡大



人口	7, 000万人
域内 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}	現行航空機 ^{※2}
	長崎・東京間 約4時間27分 佐賀・東京間 約3時間56分	約4時間30分

※1 両県・新大阪間の所要時間（国土交通省試算）に大阪・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 東京駅～長崎駅・佐賀駅の所要時間（駅～空港間の所要時間を含む）

5. ミニ新幹線の課題①

特に工事中における利便性が大幅に低下し、
新幹線沿線のみならず、在来線沿線への影響拡大も懸念

工事中の課題

- **通勤通学時の運行本数が2／3に減少**
(新鳥栖・佐賀間の普通列車)
- **所要時間の増加**(新鳥栖・佐賀間)
普通 : 25分 → 51分
特急 : 14分 → 17分
- **武雄温泉・長崎間の整備効果が薄れる**
【博多・長崎の所要時間】
現行 1時間48分(最速)
対面乗換方式 1時間22分(△26分)
ミニ工事中 1時間29分(△19分) **+約7分※**
※国土交通省が試算した新鳥栖・佐賀間(22km)の増加する
所要時間(+3分)をもとに、新鳥栖・武雄温泉間(51km)
の増加する所要時間を試算
- **佐世保線、長崎本線にも影響を及ぼす**
両線の列車は工事区間まで乗り入れているため、
当該区間の所要時間の増加は県内在来線沿線
まで影響

地域のまちづくりへの影響

民間投資意欲の減退

「ミニ新幹線の工事による影響が長く続く状態では経営の見通しが立てられず、進出検討の障害となる」(進出を検討中の事業者)

鉄道離れによる駅周辺のにぎわい喪失

「新幹線駅周辺を交流と交通結節機能の拠点として再開発を進めている中、鉄道利用者の減少は事業効果を低下させてしまう。」(沿線市)



5. ミニ新幹線の課題②

ダイヤの安定性が劣るミニ新幹線が「新幹線ネットワーク」へ及ぼす影響を懸念

比較検討結果

山陽新幹線への乗り入れは、フル規格、ミニ新幹線ともに「あり」

JR九州の見解

既存の新幹線ネットワーク全体への波及も含めて、ダイヤの安定性が劣る

本県の受け止め

フル規格に比べ、自然災害等による多くの輸送障害が発生

運休又遅れ(30分以上)を伴う輸送障害の発生件数 (平成24～28年度)	
九州新幹線(鹿児島ルート)	44件
長崎本線・佐世保線(在来線)	157件
山形・秋田新幹線(ミニ新幹線)	291件

1月に
2.6回

数分程度の遅れは、更に頻繁に発生

- 在来線区間を走行するが故にダイヤの安定性が劣る
- 在来線区間で遅延した車両が新幹線区間へ乗り入れられない可能性

↔ 新幹線ネットワーク(山陽新幹線への直通運行)への影響

6. 対面乗換方式による開業

対面乗換方式は固定化はあってはならないこと

本県の考え方

- FGT開発の遅れにより受け入れた、あくまでも暫定的な開業方式。
- 新幹線効果で最も期待していた新大阪直通運行が実現しないことは耐え難い。
- 武雄温泉・長崎間に多くの資源をつぎ込んできたのは、対面乗換方式のためではない。
- 対面乗換方式のままでは、これまでの投資に見合う効果が得られない。
- 開業を見据えて取り組んでいた地域のまちづくりに悪影響を与える。

JR九州の見解

- 関西方面へ2回の乗換を要し、時間短縮効果も限定的なもの。
- 六者合意では、FGT量産車導入までの一時的なものとして同意。
- 長期化することは、武雄温泉・長崎間の新幹線インフラの整備効果が極めて限定的。
- 整備新幹線の原則である収支採算性が成り立たず、経営上大きな問題になるもの。

**対面乗換方式は暫定的な姿であり、検討が長期化することなく、
早期に方向性を決めるべき**

7. 本県の願い

山陽新幹線への直通運行による
平成34年度の全面開業を期待

FGT導入が困難

西九州ルートの整備方式のあり方の検討

フル規格による高い整備効果
B/C:3.3 収支改善効果:88億円/年

多くの県民のフル規格に対する期待感の高まり

- 対面乗換方式の固定化は決してあってはならない
- 他の整備計画路線から取り残されないよう、早期に方向性を決めていただきたい
- 将来の西九州地域の発展に最も効果的なフル規格を望む
- 地方負担が大きな課題となっており、国が開発を進めてきたFGTの導入が困難になったという特殊事情も考慮して、地方負担の軽減について、まずは国の責任において議論を進め、西九州ルートをフル規格で整備促進するための幅広い財源の確保を図っていただきたい

既存のインフラを最大限活用でき、西九州地域の発展に最も寄与する
フル規格による整備方針を早期に決定していただきたい