

## 九州新幹線長崎ルート of 整備について

平成16年2月18日  
長崎県、佐賀県、福岡県

### 1 長崎ルート of 整備に関する考え方について

#### (1) 開業を希望する区間について

九州新幹線長崎ルートは、日本の高速交通体系の重要な柱の一つとして、他の4線とともに昭和48年に国により整備計画が決定され、整備5線として当初より位置づけられた路線であり、沿線地域振興の鍵として、また、鹿児島ルートと連携することにより九州の一体的浮揚を図るものとして、長年、実現が待ち望まれてきた路線です。

昭和61年にはほぼ全線の環境影響評価も終了し、昭和62年には着工準備作業所が長崎・佐賀両市に設置されていましたが、昭和62年、分割民営化されたJR九州が当時の佐世保回りのルートでは「収支改善効果は現れない」という意見表明をしたことにより、ルートの再設定という苦難の過程に入りました。

収支改善を図るには、ルート短縮による建設費の圧縮以外に方法がないということで協議を進め、このルート短縮案をめぐって地元が真っ二つに割れるという状況の中で、たいへん厳しい調整を重ねました。苦渋の選択により、ルートと整備区間を変更して距離を短縮し、在来線を最大限活用してスーパー特急を走らせるという現在の計画案を提示し、JR九州においても収支改善効果が見込めるとして建設を積極的に進めていく姿勢を示したため、現在の計画案を決定しました。このような苦難の過程を経て、長崎ルートは建設費が半分に圧縮され、投資効果の高い優れた路線となっています。

また、この案は、現在、山が海に迫っている地形上の理由から海岸線に沿って大きくカーブを描くように走り、長い単線区間のため、すれ違いの待合いが多くならざるを得ない長崎本線を実質的にほぼ複線化し、時間短縮と安定的輸送を実現するものとして、住民の期待が大きい路線となっています。

このように長崎ルートは、これまで建設費圧縮、収支改善の苦渋の努力を行ってきたものであり、30年間に亘る住民の期待を1日も早く実現させるため、現在工事実施計画認可申請中の武雄温泉～長崎間の早期一括認可及び平成17年度からの着工を強くお願いいたします。

#### (2) 武雄温泉～諫早間及び長崎駅の早期整備について

2月3日の当特別委員会のヒアリングにおいて、JR九州は、「現在工事実施計画の認可申請中の武雄温泉～長崎間の一括開業が望ましいと考えるが、部分着工の場合は、一定の時間短縮効果が見込まれ、島原・雲仙観光など地域への経済波及効果が期待できる武雄温泉～諫早間の早期開業と、長崎駅周辺整備計画との整合性を図るために長崎駅部の早期着工をお願いしたい。」という考えを示し、「少なくとも武雄温泉～諫早間の整備が行われると、時間短縮効果が図れ収支採算性は見込める」と表明されました。

沿線3県におきましても、もとより、現在工事実施計画認可申請中の武雄温泉～長崎間の一括整備を強く願うものであります。

しかしながら、財源が厳しい中でどうしても整備区間を絞らざるを得ない場合には、できるだけ少ない整備費で収支採算性が見込める区間を先行整備してできるだけ早く整備効果を出すという考え方から、JR九州と同様、少なくとも、「時間短縮効果が図れ収支採算性が見込める」武雄温泉～諫早間の早期整備と、長崎駅部の早期着工を是非とも認めていただきますとともに、併せて安定的財源の拡充について強くお願いいたします。

長崎駅部につきましては、現在計画中の長崎駅周辺の在来線連続立体交差事業及び土地区画整理事業が計画から約10年が経過していますが、新幹線長崎駅を前提とした計画であり、新幹線長崎駅部工事との整合をとって手戻りなく進めることが不可欠であるため事業の進捗が図れない状況にあることを十分ご理解いただきますようお願いいたします。

## 2 フリーゲージトレインの導入の要望について

長崎ルートは、現在スーパー特急方式で認可申請されており、このスーパー特急方式での整備により、JR九州も表明している通り「時間短縮効果が図れ、収支採算性が見込める」ものと考えており、基本的にはスーパー特急方式での1日も早い認可及び着工を決定していただき、工事を進めていただきたいと考えております。

その上で、フリーゲージトレインにつきましては、実用化が図られれば、長崎ルートは在来線と新幹線鉄道規格新線が混在する形態からフリーゲージトレインを導入するのに最もふさわしい路線であり、九州新幹線鹿児島ルート博多～新鳥栖間への乗り入れによってさらなる時間短縮、乗り換えの不便の解消など、より大きな効果が得られるものと考えています。

現在、国及びフリーゲージトレイン技術研究組合を中心に開発中のフリーゲージトレインにつきまして、早期に実用化の目的を立て長崎ルートへの導入の方針を決定していただき、長崎ルートのフリーゲージトレインでの開業を実現していただきますよう要望いたします。

## 3 長崎ルートの整備に伴う経済効果について

長崎ルートは、短絡ルートへの変更とスーパー特急方式の選択により投資が大幅に圧縮され、財政負担が少ない割に効果が大きく、収支採算性も図れる路線であり、駅が設置される市町村人口を合計して沿線1kmあたりの人口を算出すると約1万5千人となって整備新幹線の中でも最も人口集積の高い地域を走る新幹線であります。

長崎ルート沿線地域は日本の西端という地理的制約を受け、定住人口が減少傾向にある中で、今後とも地域の活性化を図っていくためには、交流人口を拡大していくことが必要不可欠であり、観光客誘致がその決め手であると考えています。

長崎県は、異国情緒豊かな県都長崎、日本最初の国立公園の温泉地雲仙、城下町島原のほか、ハウステンボス、絶景九十九島の佐世保、南蛮貿易の平戸など多くの観光客が訪れる全国的に名の知れた観光県であります。

佐賀県も、全国的に知られた温泉地である武雄温泉、嬉野温泉が計画駅となっているほか、世界にも誇れる窯業の有田、注目を集めている吉野ヶ里遺跡など、沿線及びその周辺には豊富な観光資源が集中しています。

長崎ルートの整備により、九州内では鹿児島ルートと長崎ルートが新鳥栖駅と結節点として縦横に繋がることによって九州の大部分の大都市間が3時間圏内となるとともに、中国地方や近畿地方については、長崎ルートの整備による時間短縮によって、例えば岡山が長崎まで3時間圏内に、大阪が長崎まで4時間圏内になるなど、鉄道による移動に適する3時間圏内、4時間圏内の地域が大きく広がり、地域が豊富に備えている観光資源を最大限に活用して観光客の増加が大きく見込まれるものであります。

さらに、長崎県は、地理的にも歴史的にも最も中国、特に上海に近い位置にあり、これまでも極めて密接な関係を築いてきました。全国に4カ所しかない中国総領事館のうちの1つが設置され、長崎～上海定期航空路が日本で3番目に開設され今年で開設25周年を迎えるのもその表れであり、現在も全国の自治体の中で最も積極的な海外観光客誘致活動を行っています。中国等東アジアからのゲートウェイを目指す九州・長崎として、縦横の新幹線網によりその魅力を向上させることは、国を上げて取り組んでいる訪日客増加にも資するものと考えます。

なお、平成13年2月に長崎新幹線建設期成会の委託により三菱総研が行った調査によれば、長崎ルート整備による地域経済効果について、スーパー特急での開業後15年目に長崎県に係る税収増累計は約3,000億円となり、長崎県部分の整備費を超えることとなると試算されています。

#### **4 肥前山口～武雄温泉間の複線化等について**

長崎ルートが開業すると、肥前山口～武雄温泉間は、新幹線の長崎ルートと在来線の佐世保線の共用区間となりますが、JR九州としては、速達性を確保するためには、同区間の複線化及び高速化が必要としております。

長崎ルートのより確かな効果を確保する上からも、国による助成措置を含めた、新幹線整備と一体となった整備をお願いしたいと考えています。

#### **5 並行在来線の経営分離について**

営業主体であるJR九州は、肥前山口～諫早間を経営分離したいとの意向ではありますが、長崎県、佐賀県ともに、認可までに経営分離についての沿線自治体の同意が必要であるなどの基本スキームにおける諸条件については十分認識しています。

現在、佐賀県側の並行在来線沿線市町はこの同意に至っておりません。佐賀県としては並行在来線沿線市町や県民の理解が得られるよう適切に対処することとしております。

経営分離後については、沿線住民の生活の足の確保と利便性の向上を図りたいという基本的な姿勢で取り組み、整備新幹線を推進するという基本的立場で、並行在来線の問題については、責任をもって対処いたします。

## 6 終わりに

以上ご説明いたしましたとおり、九州新幹線長崎ルートは、地域の振興と九州の一体となった発展に不可欠な社会資本であり、投下される費用に対し、効果の高い優れた路線であり、沿線住民は、長崎ルートの着工を一日千秋の思いで待ち望んでいるところであります。

私達の長年の悲願である九州新幹線長崎ルートが、一日も早く着工できますよう、諸先生のお力添えを心よりお願いいたします。