

〔平成12年11月28日 政府・与党整備新幹線検討委員会
ワーキンググループヒアリング資料〕

九州新幹線長崎ルートの取り扱いについての考え方

平成12年11月28日
福岡県・佐賀県・長崎県

1. 長崎ルートの整備に関する基本的考え方

(1) 意義及び経緯

・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本として他の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ます。

鹿児島ルートと合わせ、国土の均衡ある発展と九州の一体的浮揚に貢献することが大いに期待されるルートであります。

・長崎ルートは、元々、既に着工されている鹿児島ルートを初めとする3線と同じベースで進められ、昭和61年にはほぼ全線の環境影響評価が終了し、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ました。

しかしながら、昭和62年、国鉄の分割民営化により発足した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。」と運輸省へ文書回答、以後、ルートの再設定という苦難の過程に入りました。

・沿線三県とJR九州等は協議の末、平成4年に至り、建設費の圧縮と収支改善効果を図る観点から、佐世保市をルートから外して距離を約20km短縮するいわゆる短絡ルートに変更するとともに、博多～武雄温泉間は在来線を利用して、武雄温泉～長崎間に新線を建設しスーパー特急を走らせる方式で合意しました。

・これにより、建設費が2分の1に大幅に圧縮され、JR九州も「並行在来線の分離を前提とすれば収支改善効果がある」と長崎ルートの実現に前向きの姿勢に転換しました。

(2) 収支採算性及び整備効果

・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、財政負担の少ない割に効果の大きいプロジェクトであります。

・沿線1km当たりの人口は約5万人であり、既設新幹線全体の平均4万4千人を上回っております。

・長崎本線（博多～長崎間）自体も現在の輸送密度が約1万人であり、スーパー特急方式の整備による約40分の時間短縮効果は各都市間の交流人口拡大をもたらし、開業時の輸送密度は一日1万5千人を超えるものと予測しております。なお、設定条件が異なっておりますが、運輸省のモデルケースにおいては一日1万人で収支改善効果が認められる試算となっております。

また、現在開発中のフリーゲージトレインが導入されれば、さらなる時間短縮と需用拡大が図られることとなります。

・長崎県は2つの国立公園と1つの国定公園を有し、長崎市、平戸市、佐世保市やハウステンボスなど多くの観光客が訪れる一大観光地であります。

また、佐賀県内ルートでも全国的に有名な武雄温泉、嬉野温泉が計画駅であり、新幹線利用により本州各地からの観光客の流入も大いに期待されます。

(3) 地元における取り組み

(イ) 環境影響評価

・平成10年2月の短絡ルートに係る駅・ルート公表を受けて、新ルート（武雄温泉～新大村間）に係る環境影響評価が開始されました。

・今年度中には環境影響評価の全ての手続きが完了する見込みであり、この後、工事実施計画認可申請の段階に入ることが可能となっております。

(ロ) 新幹線を核とした「まちづくり」

・平成10年からスタートした長崎駅駅部調査も今年3月には終了いたしました。

周辺の土地区画整理事業や鉄道高架化事業も平成13年度都市計画決定、14年度事業化を目指しております。

・新幹線駅を核とした街づくり計画もいよいよ本格化することに地元は大いに期待しております。

(ハ) 並行在来線対策

・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あります。長崎県、佐賀県とともに整備新幹線を推進するという基本的な立場であり、基本スキームにおける諸条件については十分認識しております。従って両県とも並行在来線対策について引き続き責任をもって対処する所存であります。

・なお、JR九州から経営分離することが表明されている並行在来線（肥前山口～諫早間）の運営の在り方については、既に平成8年度に佐賀・長崎両県及びJR九州との「三者協議会」においてレールバス方式によるダイヤ増発・新駅設置を前提として収支計算を実施し、第三セクター鉄道として残すという案を作成し、地元に提示しました。

・今年4月、長崎県側はこの案を基本に、県と地元町で分離後の鉄道の利便性向上を目的とした協議会を発足させ、今後第三セクター鉄道を前提とした協議を行うことになってます。

・佐賀県側地元は、JR九州による経営存続を強く求めており、平成8年12月、提示した第三セクター案に対して拒否する旨の厳しい回答を佐賀県に示し、現在も経営分離には同意しておりません。

このため、現在、両県協力して平成8年度の第三セクター案の見直し作業を実施しており、出来るだけ早く作業を完了し地元の理解を得られるよう努力しているところであります。

2. その他

(1) 昨年12月の与党三党とりまとめについて

・整備計画策定から未着工のまま四半世紀を経過したなかで、昨年12月の与党三党とりまとめにおいて、長崎ルートについては、

- ①環境影響評価の結果を見てスーパー特急方式により出来る限り早期に着工し、着工後10数年後の開業を目指す
- ②長崎駅については現在行っている駅部調査を更に進める
- ③フリーゲージトレインの技術開発状況をにらみつつその活用を図る
- ④九州新幹線（鹿児島ルート）の駅として新鳥栖駅を設置

が盛りこまれております

このような内容が合意されましたことは、私どもの長年の労苦が報われたものと大変感謝いたしております。

・与党三党のとりまとめは、来年度予算の観点からだけではなく、全国の高速交通体系がいかにあるべきかという観点から整備5線を整理されたものと理解しております。

(2) 政府・与党整備新幹線検討委員会ワーキンググループにおけるご検討について

・是非、昨年の与党三党のとりまとめを踏まえて、九州新幹線長崎ルートの着工に向けて以下の内容につき政府・与党の合意をとりまとめていただくよう要望いたします。

①武雄温泉・新大村間の環境影響評価の手続を速やかに完了し、武雄温泉・長崎間の工事実施計画認可申請をただちに実施すること

②武雄温泉・長崎間について出来る限り早期に着工すること

③鹿児島ルート上に、将来の長崎ルートの分岐駅として新鳥栖駅を設置すること

④長崎ルートについて時間短縮及び利便性向上効果が期待されるフリーゲージトレインの技術開発を推進すること

⑤公共事業費の重点配分等による建設財源の安定的確保及び地域負担についての財源措置の充実・強化を図ること

⑥新幹線開業時に経営分離される並行在来線の第三セクターによる経営が成り立つよう、事業用資産の無償譲渡、固定資産税の非課税措置など支援策を確立すること

以上について、特段のご配慮をお願いいたします。