

平成19年5月31日 与党整備新幹線建設促進
プロジェクトチームヒアリング資料

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の整備について

平成19年5月31日
佐賀県・長崎県

1. 全国新幹線網と西九州ルート（長崎ルート）※

西九州ルートについては、当初の計画からルートを変更し、在来線を活用することとした現在の計画によって、投資効果の高い優れた路線として、平成16年12月の政府・与党申合せで、西九州ルートの申請区間のうち、武雄温泉～諫早間の条件付き着工及び、長崎駅部調査の実施について決定を行っていただいております。

全国の新幹線ネットワークは、東海道・山陽新幹線の例をみるまでもなく、わが国の経済成長を支えてきた国土軸のひとつです。さらに、わが国では、官民一体となって、観光立国の取り組みを強化しており、国家的なプロジェクトであるこの政策を推進するためには、大量高速輸送機関であり、安全で安心な乗り物である新幹線は絶対に欠かせない交通システムとなっています。

西九州ルートは九州の新幹線を「線」の状態に終わらせるか、「面」への拡がりへと導くか、非常に重要な分岐点と考えております。西九州ルートに全国初のフリーゲージトレインを導入することは、新幹線・在来線の直通運転を実現し、九州ブロック内の主要都市にも交流を拡大させ、地域の新たな発展の可能性を開くうえでの試金石となるものです。

東アジアの21世紀は高速鉄道の時代に入っています。中国では既に2010年までに総延長7000キロの旅客専用高速鉄道の建設が計画されているほか、韓国や台湾でも高速新線網が整備されるなど、「面」的な整備が進み、環東シナ海の国境を越えた地域間競争が本格化しております。

このような中、アジアのゲートウェイである九州が自律的発展をしていくためには、鹿児島ルートの「線」の整備だけでなく、西九州ルートの整備による「面」的な整備が不可欠です。

また、西九州ルートは全国の面的な新幹線ネットワークの可能性を切り開く新幹線であると考えています。

※ 西九州ルートの名称については、このルートが西九州地域全体の発展に寄与するものとの考え方から、佐賀・長崎両県とJR九州、地元経済界等で協議し、呼称として使用しています。趣旨をご理解の上、プロジェクトチームにおいても使用していただきますようお願いいたします。

2. 並行在来線区間の経営分離同意に向けた協議の状況

① 協議の経緯

並行在来線として新幹線開業時に経営分離されることとなる長崎本線肥前山口～諫早間については、平成16年12月の政府・与党申合せの「調整が整った場合には、着工する。」という決定を受けて、佐賀県内の沿線自治体との協議を、長崎県の協力を得ながら佐賀県において鋭意行ってきたところであります。

しかしながら、経営分離区間は新幹線ルートから地理的に離れており、新幹線の効果を直接受けにくいという特殊性があること、また、沿線地域は鉄道が経営分離されることに対する不安感が強いという理由により、沿線自治体1市3町のうち、白石町、太良町の同意は得たものの、残る鹿島市、江北町の同意を得るには至っていない状況であります。

② 新しい運行案等の提案

この協議の間、JR九州の多大なるご協力を得て、経営分離後の新しい運行案として、上下分離方式により施設は佐賀県・長崎県が保有、維持管理し、列車の運行は肥前山口～肥前鹿島間はJR九州、また、肥前鹿島～諫早間は佐賀県・長崎県が中心となって設立する第三セクターの地域鉄道会社が運行し、鉄道は佐賀県・長崎県が責任を持って存続させること、さらには、これまでの経営分離区間にはなかった沿線自治体の鉄道運行に対する負担は一切求めないという提案をしております。

また、地域鉄道の列車運行についても、料金や運行本数は現行維持として利便性は低下させないことをベースに、今後、沿線住民の要望も勘案しながら運行本数の増加や利便性の高いダイヤへの組み換え、さらには新駅の設置を行うことも提案しています。

加えて、経営分離後の沿線地域の振興を図るために、沿線自治体と合意した支援策については、関係省庁のご協力をいただくという努力も含めて、県が責任を持って実施していくという提案もしております。

③ 今後の取組み

このように、今まで関係各位のご協力をいただきながら佐賀県として可能な限りの提案をしてきたにもかかわらず、これまでの県の提案に対して沿線自治体の理解が得られず、いまだ沿線自治体すべての同意を得ることができないことは、直接当事者として大変残念であり、かつ、関係各位のご協力に報いることができない責任を痛感しているところであります。

今後も、沿線自治体からの早期の同意取得は大変困難な状況ではありますが、佐賀県としては、沿線自治体すべての経営分離同意が着工の前提であるとのルールに従って、沿線自治体すべての同意を得るべく努力していくこととしております。

3. 諫早～長崎間の延伸及び長崎駅の早期整備について

長崎駅部につきましては、長崎駅周辺の在来線連続立体交差事業及び区画整理事業が、計画から十数年を経過しておりますが、西九州ルート着工の決定を受け、平成19年度内には都市計画決定を実現できるよう進めております。これらの事業は新幹線長崎駅の整備を前提とした計画であり、新幹線駅部工事との整合をとって手戻りなく進めることができることです。

また、諫早～長崎間については、大半が単線区間であり、速達性、快適性、安全性からみても全線の一体的な整備は、大きな経済波及効果をもたらすものと考えております。

是非とも、諫早～長崎間、特に長崎駅部の着工を強くお願ひいたします。

4. フリーゲージトレインの技術開発の推進と早期実用化について

西九州ルートは、平成16年12月の政府・与党申合せにおいて、フリーゲージトレインの導入を目指すとされ、全国初の軌間可変方式による新幹線と在来線の直通運転が実現することになっています。

現在、国及び技術研究組合で開発中のフリーゲージトレインにつきましては、2次車両が完成し、九州内において性能、耐久性等の試験が進められるものとうかがっております。

西九州ルートは新鳥栖～武雄温泉及び当面は諫早～長崎までは在来線を利用する計画で進められており、フリーゲージトレインの導入によって、九州新幹線鹿児島ルートに乗り入れが実現し、全国の新幹線網とも直接つながることで、より大きな効果が得られるものと考えています。

そのため、既設新幹線並の高速で安定走行できるフリーゲージトレインの技術開発と早期実用化に向け、さらなる開発、試験の加速及び十分な予算の確保を要望いたします。

5. 肥前山口～武雄温泉間の複線化について

① 単線による影響

西九州ルートの運行区間のうち新鳥栖（仮称）～武雄温泉間は在来線を活用する計画となっているため、この区間は新幹線と佐世保線特急及び在来線普通列車が同一軌道上を走行することとなります。このうち肥前山口～武雄温泉間の約14kmは単線となっています。

現在、JR九州では新幹線を上下64本運行させる計画であり、これに、佐世保線特急32本、在来線普通列車の30本を加えると、一日当たり120本を超える列車が通過することになります。

肥前山口～武雄温泉間が単線のままでは、新幹線の定時制を確保するために佐世保線特急及び在来線普通列車のダイヤ編成や新幹線待合時間の増加などの影響を与えるとの見解がJR九州から示されており、地元としても在来線利用者の利便性の低下を懸念しています。

② 複線化の必要性

フリーゲージトレインの導入による全国初の軌間可変方式による新幹線と在来線の直通運行の実現は、沿線県として大きな誇りであります。しかし肥前山口～武雄温泉間が単線のままでは、全国の幹線鉄道ネットワークにつながる新幹線と地域交通としての在来線が利便性を高めながら共存するという、新しい新幹線の姿を全国に示すことができないのでないかと危惧しています。

このため、西九州ルートの整備に当たっては、肥前山口～武雄温泉間を複線化して、新幹線と在来線の定時性及び速達性が両立することが必要不可欠であると考えていることから、同区間の複線化を整備新幹線の整備スキームに位置づけていただくようお願ひいたします。