

ヒアリングにおける主な意見等について（長崎県）

- ◎ 諫早・長崎間の早期着工
- ◎ 武雄温泉・長崎間はフル規格で一括開業

【発言要旨】

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）は、わが国本土の西端に至る国土軸の骨格を成す大動脈であります。

本ルートの整備は、単に西九州地域の振興と発展に大きく寄与するだけでなく、九州新幹線として鹿児島ルートとともに2線一体で整備することで、アジアの玄関口である九州地域の一体的浮揚を図るとともに、中四国地方、関西地方と連携した社会経済の発展に寄与するものと考えております。

○ 特徴

① 西九州地域の観光・ビジネス市場を中四国、関西、全国へ拡げる

西九州地域と約800万人の人口を有する中国圏、約2,000万人の人口を有する関西圏などが新幹線ネットワークでつながることにより、多くの観光客を呼び込んだり、新たなビジネスの展開が可能となり、西九州地域の活性化に大きく貢献します。

② 陸上輸送だけではなく、海上輸送ともつなげることにより、「離島」や「アジア」のゲートウェイ機能を強化する

長崎駅から隣接する長崎港からの離島航路の利用者は、年間100万人を超えております。さらに、長崎駅までを新幹線で結びつけると、例えば新大阪発五島行きというネットワークをつくることが可能となり、離島の振興につながります。

また、長崎港は外国旅客船の寄港が日本一で、長崎県でも、東アジアとのさらなる交流促進を目標に観光客の誘致に力を入れてまいります。西九州ルートが整備されると、長崎港から入ってくる外国人客は、新幹線ネットワークで広域な観光も可能となり、アジアのゲートウェイ機能が強化され、観光立国にも大きく貢献することができます。このような離島やアジアのゲートウェイ機能を高めるため、本県と長崎市が

一体となって、国の都市再生の制度を活用して、新幹線長崎駅と離島への旅客船ターミナル及び国際観光船ふ頭とのアクセスを向上させる方法を検討しています。

さらに新幹線長崎駅を含めた長崎駅周辺の整備として現在、JR 長崎本線の連続立体交差事業と長崎駅周辺土地区画整理事業の2つの事業に着手しており新幹線長崎駅の整備と一体となって、事業を進めているところです。

③ 費用対効果、経済波及効果等についても高い優位性を持っている

県では独自に、武雄温泉～長崎間をフル規格で整備し、フリーゲージトレインで運行した場合の費用対効果、経済波及効果等を検証しました。その結果、平成20年に国が算出した武雄温泉～諫早間を狭軌で整備したケースと比較すると費用対効果、経済波及効果等において高い優位性を持っています。

④ 未着工区間は、短い距離で、事業費が少なく、工事期間も短く済む

諫早～長崎間21kmで、事業費（平成15年価格）は1,100億円と他の整備新幹線未着工区間の整備と比較して、建設距離が短く、少ない事業費で、短期間で整備ができます。

⑤ 並行在来線の問題、JR貨物の運行の問題が無い

平成8年にJR九州が長崎本線の「肥前山口～諫早間の経営分離」を表明したものの、10数年に及ぶ地元調整とJR九州と長崎・佐賀両県の三者協議の結果、両県がJRから並行在来線区間(60.8km)の線路等の資産を14億円で買い取り、いわゆる上下分離方式によりJR九州が運行を継続するということで、平成19年12月に基本合意に至り、JR九州が経営分離を撤回して解決しております。

また、JR貨物は、鍋島駅までしか運行しておらず、西九州ルートの開業後、上下分離を行う肥前山口～諫早間は運行されないため、JR貨物の線路使用料等の問題も発生いたしません。

今まで述べてまいりましたとおり、長崎県を含む西九州ルートの発展を図るために、西九州ルートの整備は不可欠ですが、現在認可されている諫早までの整備では、その効果が十分發揮できません。長崎までのフル規格整備及び一括開業ができますよう、切にお願い申し上げます。