（平成12年11月28日　自民党交通部会ヒアリング資料）

九州新幹線(長崎ルート)の整備に伴う肥前山口～諫早間の鉄道輸送の今後のあり方について

平成12年11月28日
長 崎 県 ・ 佐 賀 県

１　並行在来線経営分離区間について

平成8年11月に、ＪＲ九州は長崎ルートの開業に伴い現在の長崎本線のうち肥前山口～諫早間を経営分離したい旨を表明している。

２　並行在来線経営分離区間の表明に対する両県の対応

並行在来線問題については、長崎県、佐賀県ともに整備新幹線を推進するという基本的立場であり、基本スキームにおける諸条件についての認識のもと責任をもって対処している。

平成8年9月、長崎県、佐賀県はＪＲ九州とともに並行在来線問題について具体的な検討・協議を行うことを目的として「三者協議会」を発足させ、ＪＲ九州の分離区間表明を受けて、平成8年12月には並行在来線区間を第三セクターで経営した場合の収支計算に基づき、別紙「肥前山口～諫早間の鉄道輸送の今後のあり方」を三者協議会として取りまとめ公表した。

３　並行在来線区間の収支見通しについて

肥前山口～諫早間は、区間距離60.8ｋｍで佐賀県、長崎県の2市6町に跨る区間である。線区の特徴として、

(1) 優等列車（特急）に依存した線区である。

(2) ローカル旅客に占める定期客の率が高い。

(3) ローカル旅客の輸送密度は1360人／日程度である。

同区間の第三セクター経営については、コストの安いレールバス（軽快気動車）を導入し、列車本数を現行の約2倍とし、新駅を約10ヶ所程度設置することで、経費削減と利便性の向上を図ることとしている。

この場合の収支見通しについては、年間約7000万円の赤字となるため、基金約16億円を積み、その運用益を活用することによって、車両・施設の更新を行いつつ健全経営を維持することが可能であるという調査結果を得ている。

両県では現在第三セクターとして松浦鉄道を経営しており、毎年わずかながら黒字を維持しているが、調査に当たっては松浦鉄道の経営数値等を参考とし、ＪＲ九州の協力を得て同区間の収支計算を行った。

４　並行在来線に関する問題点

長崎県、佐賀県においては、平成8年12月に各地元に対し、別紙「肥前山口～諫早間の鉄道輸送の今後のあり方」に基づき、第三セクターによる経営について理解を求めた。

これに対し、長崎県側地元は8項目にわたる要望書を県に提示し、条件付きの賛成の姿勢を示していたが、本年4月には県と地元による「鉄道輸送サービス推進連絡協議会」の設置に同意し、今後第三セクター経営を前提とした協議を行うこととなった。

一方、佐賀側地元は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いない。

このため、現在、両県においては平成8年度の第三セクター案の見直し作業を協力して行っており、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に努力している。

５　その他

並行在来線問題に関連するＪＲ貨物の問題については、ＪＲ貨物がすでに佐賀県の鍋島駅（佐賀市内）に貨物を集約しており、平成11年7月からは、従来長崎駅を利用していた貨物はトラックによる鍋島駅までの代行輸送を行っていることから、他のルートと比して関連は薄いものと考えている。