



## ◎八方ふさがりの西九州新幹線 中村県政3期目最初の試練に

既に新聞報道等でご承知されていることかと思いますが、新幹線については国土交通省が

- ①フリーゲージトレインを導入する場合 ②フル規格の新幹線で整備する場合  
③ミニ新幹線で整備する場合（既存の在来線を改良し新在直通運転できる方式）について種々の検討項目を比較検討し、3月末に与党新幹線PT検討委員会にその調査結果の報告がなされています。

結果は「フリーゲージ（FGT）は建設費が最も小さい一方、時間短縮効果が小さく、山陽新幹線への乗り入れは困難。また収支改善効果も見込めない」となり、これで完全に西九州新幹線へのFGT導入はなくなりました。

そして「フル規格については建設費が最も高くなり工期は12年」、「ミニ新幹線については建設費は小さいものの時間短縮効果がFGTと同等であり、工期もフル規格とあまり変わらない」というものでした。これを受け検討委員会としては今後、関係者である佐賀県、長崎県、JR九州からヒアリングを行ったうえで議論を進め、夏頃迄に一定の結論を出したいとのことです。

以下、最も重要な費用、投資効果、収支採算性等の比較です。

### 費用・投資効果・収支採算性等について

整備方式	フリーゲージトレイン (FGT)	ミニ新幹線 <sup>※4</sup>		フル規格	
		単線並列	複線三線軌		
駅の設定	新鳥栖-佐賀-肥前山口-武雄温泉	新鳥栖-佐賀-肥前山口-武雄温泉		新鳥栖-佐賀市附近(佐賀)-武雄温泉	
整備延長	約50km (アプロー子線等が整備の対象)	約50km		約51km	
追加費用 (H29(2017)4価格) <sup>※1</sup>	—	約500億円	約1,400億円	約5,300億円	
開業見込み / 想定工期 <sup>※2</sup>	H39年度 / 約9年	H44年度 / 約10年	H48年度 / 約14年	H46年度 / 約12年	
山陽新幹線への乗り入れ	なし	あり	あり	あり	
所要時間 <sup>※3</sup>	長崎・博多間 (対面乗換開業時 約1時間22分)	約1時間20分(△約2分)	約1時間20分(△約2分) <sup>※7</sup>	約1時間14分(△約8分)	約51分(△約31分)
	長崎・新大阪間 (対面乗換開業時 約4時間00分)	約3時間53分(△約7分)	約3時間44分(△約16分) <sup>※7</sup>	約3時間38分(△約22分)	約3時間15分(△約45分)
	佐賀・博多間 (対面乗換開業時 約35分)	約33分(△約2分)	約33分(△約2分) <sup>※7</sup>	約30分(△約5分)	約20分(△約15分)
	佐賀・新大阪間 (対面乗換開業時 約3時間13分)	約3時間6分(△約7分)	約2時間57分(△約16分) <sup>※7</sup>	約2時間54分(△約19分)	約2時間44分(△約29分)
投資効果(B/C) <sup>※4</sup>	—	3.1	2.6	3.3	
収支改善効果(年平均) <sup>※5</sup>	△約20億円	約9億円	約2億円	約88億円	

ただでさえ財政負担が大きい割に効果が小さい（メリットがない）とフル規格に反対してきた佐賀県はさらに財政負担が増すことが判明し、また報道では触れられていませんが山陽新幹線到着先の新大阪駅乗り入れが既に容量が逼迫（ひっばく）しており、地下に新ホームを設けること等も検討せねばとの今後の新たな検討課題も出てきました。

私が従前主張していた「ミニ新幹線での整備が最善」も想像以上の工期がかかりそうで本当に八方ふさがりの中、知事は優位性が明らかになったとの声があるなかで「やはりフル規格を目指したい」との楽観的なコメント。いやいや開通まで15年かかるという時間についてはどのように考えているのか？県民はそれまで待つのが当然と思っているのか…言葉足らずの発言であったと思います。いよいよ任期最後の年度になりました。しっかり取り組みます。