



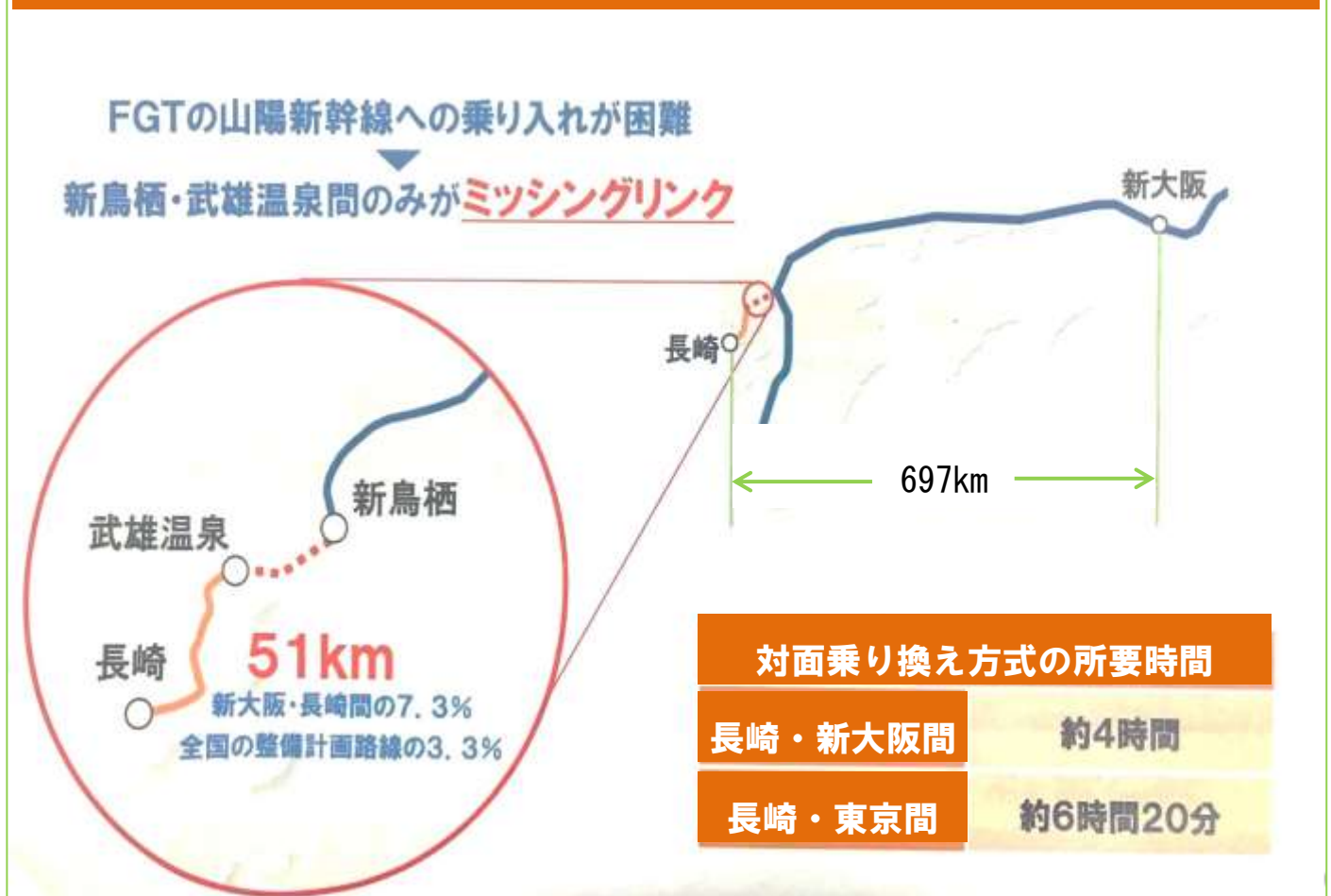
まえてつ通信 2nd

NO. 072-1/2 2018.6.8(金)

◎フル規格による整備の決議の前にやるべきことが

九州新幹線西九州ルートについてはご承知の通り「フリーゲージトレイン（FGT）の導入断念」で知事も県議会もフル規格での整備に舵を切り、先月 28 日の促進協議会では「山陽新幹線への直通運行を実現するため最善の選択枝としてフル規格により西九州ルートを整備すること」と決議し、国に対して現在働きかけを行っています。

新大阪・長崎間 697km のうち、わずか 51km (7.3%) のみ整備の方向性が未確定



確かにそれが長崎県だけの案件であれば前述のような動きでいいのでしょうか、いかんせん焦点となる 51 キロの整備は佐賀県内の路線なので国のルールでは地元負担は線路を持つ当該自治体に課せられ、今後の負担は「長崎県負担 0 に対して佐賀県は 1000 億強」となり FGT の時の佐賀県の負担は 450 億から大幅に UP します。

FGT での整備でさえ費用対効果を考えて時に抛出財源が大きいと不満を持っていましたが、山陽新幹線への乗り入れで交流人口増が見込めるとの期待から渋々了解していた経緯があります。

今回は一方でフル規格整備の効果として得られる佐賀～博多の時短効果は FGT と比較してわずか 13 分の短縮。これでは佐賀県はなかなか納得いかないと思われそうですが、それでもその懸念はまだ次頁の表のようにオープンにされている情報です。



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 ^{※4}		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 (アプロー手続等が整備の対象)	約50km		約51km	
追加費用 ^{※1}	—	約500億円	約1,400億円	★ 約5,300億円	
開業見込み / 想定工期 ^{※2}	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 ^{※3}	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) ^{※7}	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) ^{※7}	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33分)	約33分(△約2分)	約33分(△約2分) ^{※7}	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) ^{※7}	約2時間54分(△約19分)	約2時間44分(△約29分)
投資効果(B/C) ^{※4}	—	3.1	2.5	3.3	
収支改善効果(年平均) ^{※5}	△約20億円	約9億円	約2億円	約88億円	

※1 FGTによる整備以降に必要な費用。
 ※2 フル規格、ミニ新幹線の整備は、環境影響評価手続きを考慮し、平成35年度(2023年度)着工を想定、FGTについては、平成31年度(2019年度)着工を想定。
 なお、FGTについては、今後、耐久性の確認等が必要となり、技術開発が全て順調に推移したとしても、導入は早くとも平成39年度半ばとなる見込み。ただし、JR九州は、技術評価委員会の評価結果を踏まえ、コスト面で収支採算性が成り立たないため、西九州ルートへの導入は困難と表明している。
 ※3 各区間の最速タイプによる時分を表記。所要時間は、需要予測等のための想定であり、開業後の運行ダイヤは営業主体が決定する。
 ※4 投資効果は、新鳥栖-武雄温泉間について、平成34年度の対面乗換方式での開業からの費用を用いて、山陽新幹線(新大阪駅)への乗り入れのための新たな取組みが実現した場合の便益を考慮して算出(新たな取組みに要する費用は含んでいない)。
 ※5 収支改善効果は、現行(在来特急)と整備後の収支を比較して算出したものであり、貸付料計算の参考になる。
 ※6 単線で列車運行しながら施工した場合、工事期間中、列車の所要時間の増加や本数の減少などの影響がある。工事期間中に列車影響が生じないよう、仮線設置により列車を通常通り複線で運行しながら施工した場合の投資効果は、単線並列2.1、複線三線軌2.0となる。
 ※7 単線区間での行き違い時間を含む。
 注：費用、工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。

私が問題視しているのは「あえて県民に積極的に知らせていない情報があること」です。例えばフル規格にした場合、現在の佐賀駅には停まれず佐賀駅の北か南に別のルートでの整備が必要となり「新佐賀駅」停車になること、さすれば新幹線が整備されても現在の新鳥栖～肥前山口間は「並行在来線」として残り、これも JR の新幹線ルールでは並行在来線は佐賀県が経営しなければならなくなる恐れが極めて大です。

以上のように佐賀県は財源だけの問題で反対しているわけではなく、まさに佐賀県にとってはフル規格での整備についてはデメリットはあってもメリットは薄い「踏んだり蹴ったり」な整備方針なのです。本県も佐世保～博多間については心配される事態もあるのですが…不都合な懸念材料は情報公開せずにフル規格の大合唱は非常にまずいと思っています。また、表にもあるように順調に進んでもフル規格の整備での開通は H46 年。ということは 34 年開業して最短でも 12 年間は武雄駅乗り換えを強いられることになり、ここについても私は「フル規格は将来を見据えると必要。しかし 12 年は耐えがたい。ならばいっその 12 年間は乗り換えなしでいいではないか」と提案しています。今後注視を。

追伸：もちろん批判ばかりでなく前向きな提案をすることが大事です。来週には JR 九州初代社長の石井様を招き会派にて勉強会を開き「フル規格実現に向けての具体的な道筋」を模索します。