

第5章 九州新幹線（鹿児島ルート）

1. 経緯

九州新幹線鹿児島ルートは、1972（昭和47）年6月の基本計画の決定によって調査が開始され、1973（昭和48）年11月13日に整備計画が決定した。その後の石油危機などによって計画が凍結されたが、計画凍結中であった1984（昭和59）年3月27日に候補ルート・駅の位置を決定し、環境影響評価を行った。そして、その報告書が公表された1986（昭和51）年8月26日に工事実施計画の認可申請を運輸大臣に行った。

しかし、1988（昭和63）年8月31日の政府・与党申し合わせによって、鹿児島ルートは運輸省案に基づいて八代 - 西鹿児島間に新幹線規格新線（スーパー特急）を建設するとし、着工優先順位は北陸新幹線（高崎 - 軽井沢）北陸新幹線（金沢 - 高岡）東北新幹線につぐ4番目とすることが決められた。そして、平成元年度予算編成において難工事部分についての予算が認められ、翌1989（平成元）年8月に出水 - 川内間の阿久根市付近にある第3柴尾山トンネル（全長10,010m）の難工事部分が本格着工を前に着工した。さらに、後述の並行在来線問題が解決したことで1990（平成2）年12月24日の政府・与党申し合わせにより本格着工が決定し、1991（平成3）年8月22日に八代 - 西鹿児島間の工事実施計画が認可され、9月7日に工期10年の予定で建設工事が始まった。

また、1988（昭和63）年の政府・与党申し合わせ時に出された「5年後の見直し」の時期となっている最近では、博多 - 八代間を含めた全線フル規格による建設を目指す運動が熊本・福岡両県を中心として行われている。

2. 建設計画

1986（昭和61）年の工事実施計画の認可申請時点での建設計画は博多 - 西鹿児島間に標準軌新線（フル規格新幹線）を建設し、途中駅として久留米、新大牟田（仮称）、熊本、新八代（仮称）、新水俣（仮称）、出水、川内、西鹿児島の8駅を設置するというものである。博多 - 西鹿児島間の総延長は257kmで、そのうちの約半分にあたる約125kmがトンネルで占められている。また、工事費用は昭和62年度価格で8,700億円（1kmあたり34.9億円）となっている。それに対して、現在工事が進められている八代 - 西鹿児島間の建

設計画は、八代 - 西鹿児島間に新幹線規格新線（スーパー特急）を建設し、途中駅として新水俣（仮称）出水、川内、西鹿児島の4駅を設置するというものである。八代 - 西鹿児島間の総延長は126 kmで、全体の約7割がトンネルで占められている。また、工事費用は着工当時（平成3年）の価格で4,750億円（1 kmあたり37.7億円）となっており、工事費用の負担割合は国・地方が各47.5%、JRが5%となっている。



図 3-5-1 鹿児島ルート アセス案（「読売新聞」1992年10月18日付）

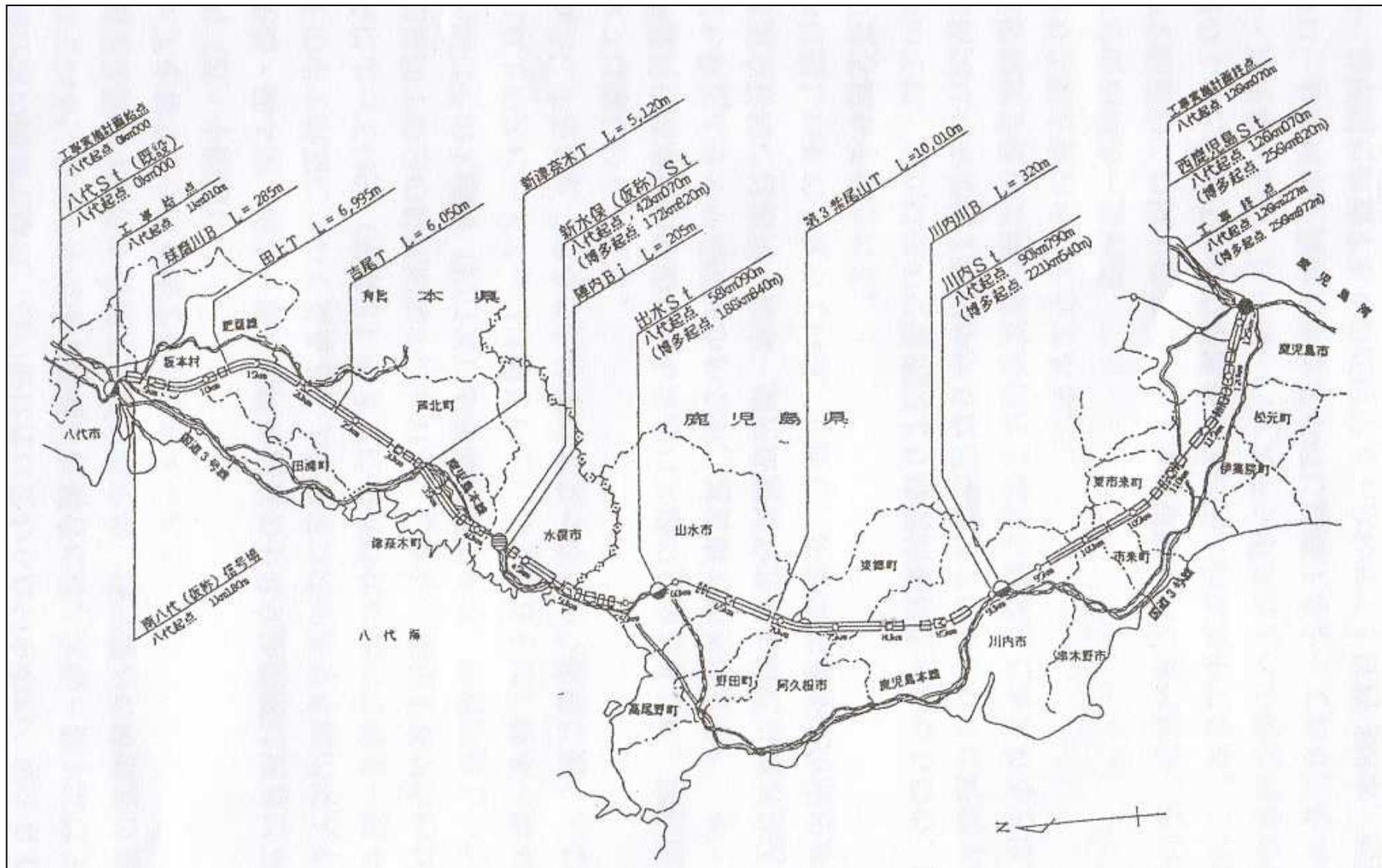


図 3-5-2 八代 - 西鹿兒島間計画図 (熊本県資料より抜粋)

3.現状

(1)対東京・大阪（長距離）

東京・大阪 - 鹿児島・熊本間の現在の公共交通機関は表 3-5-3 に示した通りである。現在はいずれの区間についても時間的優位性から飛行機が他の交通機関を圧倒しており、この状況は新幹線が開業しても大きく変わらないものと考えられる。しかし、対大阪については現行案の開業では飛行機の優位性は変わらないものの、現在着工を求める運動が行われている区間がフル規格で開通した場合には、大阪 - 熊本間は 3 時間半前後、大阪 - 鹿児島間は 4 時間半前後で結ばれるため、飛行機との時間差は少なくなり、飛行機のシェアを奪うことも可能であると考えられる。

(2)九州内（近・中距離）

福岡 - 鹿児島・熊本間、熊本 - 鹿児島間の現在の公共交通機関は表 3-5-3 に示したとおりである。その中で鉄道について見ると、JR 発足以降の新型車両の導入や、線路などの設備改良によって 1991（平成 3）年までに国鉄時代に比べて博多 - 熊本間で 11 分、博多 - 西鹿児島間で 45 分の時間短縮が行われた。しかし、現在工事が行われている八代 - 西鹿児島間はその大部分（約 77%）が単線区間であり、地勢が険しいためカーブも多く、これ以上のスピードアップは難しいといえる。さらに博多 - 熊本間も最高時速を 130 km にするなどできることはすべてやったという状態に近く、これ以上のスピードアップは難しいといえる。

また、九州縦貫自動車道の整備による高速バス網の発達も著しい。現在はいずれの区間についても鉄道よりやや時間がかかるが、運賃面での差は大きく、また数年後の九州自動車道全通時には福岡・熊本 - 鹿児島間は約 20 分の時間短縮が見込まれており、乗客争いは激しいものとなっている。しかし、新幹線開通後は時間差が大きくなるためバスの乗客減も予想される。

飛行機については、現在は他の交通機関より時間的優位性があるものの、鹿児島空港 - 鹿児島市街間はバスで約 1 時間かかるなど空港までのアクセスに時間がかかる。そのため、新幹線開業後は福岡 - 鹿児島便などは待ち時間などを入れるとほとんど時間差がなくなり苦戦を強いられそうである。

(3)パンク寸前の博多 - 鳥栖間

(2)の中で鉄道のこれ以上のスピードアップは難しいと述べたが、それを難

しくしている原因の1つが博多 - 鳥栖間の列車集中である。この区間には博多から熊本・鹿児島・長崎・佐世保・ハウステンボスなどへの特急列車の他に快速・普通などのローカル列車、貨物列車などが同じ線路上を走っており、その本数は通常期には博多 - 鳥栖間を直通するものだけで上下合わせて1日約320本、混雑期には1日約360本に達している。さらに、博多 - 南福岡間はそれに加えて上下合わせて1日約30本以上の列車が走っており、まさにパンク寸前の状態にある。

区間	輸送人員 (万人)	交通機関	所要時間 (最速)	運行回数 (往復)	運賃 (片道)	シェア (%)
東京 - 鹿児島	179.6	J R	9:04	11	26,750	6.5
		飛行機	1:35	9	29,100	93.2
東京 - 熊本	136.2	J R	6:39	26	24,950	16.1
		飛行機	1:35	8	27,300	83.9
大阪 - 鹿児島	170.0	J R	6:32	13	18,800	8.8
		飛行機	1:05	5	18,450	84.0
		高速バス	12:05	3	12,000	2.0
大阪 - 熊本	104.7	J R	4:07	30	17,000	24.9
		飛行機	1:05	8	15,800	71.8
		高速バス	10:00	1	10,300	3.3
福岡 - 鹿児島	315.7	J R	3:42	14	7,710	25.7
		飛行機	0:40	8	12,550	20.5
		高速バス	3:50	16	5,300	5.0
福岡 - 熊本	5465.8	J R	1:16	32	3,690	7.5
		高速バス	1:48	60	2,300	3.2
熊本 - 鹿児島	343.0	J R	2:23	15	5,340	18.8
		高速バス	3:10	10	3,600	7.8

注(1) J Rの東京・大阪 - 博多間は「のぞみ」を利用。

(2) J Rは乗り継ぎ時間も含む。

(3) J Rの特急料金は指定席(通常期)で計算。

(4) J Rの寝台特急は考慮せず。

(5) 飛行機は待ち時間、空港へのアクセスに要する時間などは含まず。

(6) 高速バスの発着所は次の通り

大阪：上本町バスセンター、福岡：天神バスセンター、熊本：熊本交通センター、
鹿児島：西鹿児島駅前

(7) シェアの値の根拠となっている「旅客地域流動調査」は都府県相互間の人の流れを交通機関別に分けてまとめたもので、九州内のような中・近距離の地域については自家用自動車などによる移動もかなり多く、表のシェアの値を足しても100%にならないことが多いので、あくまで目安として参照されたい。

(8) 東京・大阪・熊本・鹿児島間のJRの運行回数は、[(出発地の始発新幹線の博多駅到着時刻以降に目的地へ行く列車の本数：往路) + (出発地へ戻る最終新幹線の博多駅発車時刻までに博多駅に到着する列車の本数：復路)] / 2 で計算。

表 3-5-3 主要都市間の現在の公共交通機関

(『JTB時刻表』1993年7月号、「平成3年度 旅客地域流動調査」より作成)

4. 地元の論理

なぜ九州新幹線鹿児島ルートをつくる必要があるのか、1988(昭和63)年4月に各界の有識者で構成される九州新幹線建設推進研究会によってとりまとめられたフル規格による早期着工の必要性ならびに優位性に関する中間報告によると、鹿児島ルートの必要性について主として次の3点が挙げられる。(なお、報告がまとめられた時期と現在の状況に若干の相違のある部分がある)

(1) 鹿児島ルートは全国の人口50万人以上の都市を結ぶ国土を縦貫する骨格
全国の人口50万人以上の都市の中で新幹線が開通していないのは、札幌市と首都圏・近畿圏の都市を除けば熊本市と鹿児島市のみであり、国土を縦貫する骨格として鹿児島ルートは21世紀の国土計画上必要不可欠なものである。

(2) 九州域内の高速交通ネットワークの整備は著しく遅れている

九州域内を循環する高速交通ネットワークの整備は全国的にみて遅れており、例えば鹿児島から東京まで飛行機を利用した場合の所要時間は2時間弱であるのに対して、隣接する2県の県庁所在地である熊本市・鹿児島市間ほどの交通機関を利用しても2時間半前後を要し、隣県が近くて遠いというのが現実である。

(3) 鹿児島ルートは九州の自立的発展に不可欠

九州地域が自立的な発展を図るためには高速鉄道、航空、道路等の多重系高速交通の形成が必要であり、九州全体の交通ネットワークの整備によって、域内の交流が活発化し地域内の連携が強固になることによって、九州全体の均衡ある経済圏が形成される。

さらに、鹿児島ルートがもたらす効果について次のようなことが挙げられている。

(1)九州地域と中国・近畿圏が日帰り行動圏となり西日本地域における交流が拡大し、その結果西日本地域全体の活性化を促進し、ひいては東京一極集中の是正につながる。

(2)新幹線を基軸とした都市拠点整備が進む。

(3)ハイテク産業の立地促進や、技術交流の活発化をもたらす。

(4)観光地への到達時分の短縮によって観光客が増大し、広域観光ルートの形成が進む。

また、最近の運動（博多 - 八代間の早期着工を求める運動）が起こってきた背景には、八代 - 西鹿児島間という末端部分の開通では、熊本県や福岡県南部地域にはほとんどメリットがなく、新幹線による効果を完全な形で発揮するためには博多 - 八代間の建設が必要だという考えがある。さらに、全線をフル規格で建設した場合の効果について次の3点を挙げている。

(1)フル規格で開通することによって、スピードアップのみならず乗り換えの手間がなくなるなど山陽、大阪、東京方面へのアクセスが飛躍的に改善される。

(2)新幹線開通によって在来線は、普通列車の本数の増加等が容易になり、より地域に密着したダイヤが組める。

(3)フル規格で開通することによって現行案以上の経済効果が期待される。

5. 開通後の見込み

現在工事が進められている八代 - 西鹿児島間が開通すれば、博多 - 西鹿児島間は約2時間7分で結ばれる予定になっている。また、全線フル規格で開通した場合、博多 - 西鹿児島間は約1時間、博多 - 熊本間は約24分で結ばれる予定である。（ただし、この時間は次世代新幹線で運行した場合の試算であって、現在の「のぞみ」では博多 - 西鹿児島間は約1時間10分、博多 - 熊本間は約30分前後かかるものと推定される）また、利用者数はJRの試算によれば現在の約1.5倍に増加する見込みで、在来線を含めた収支予測も将来的

には黒字になると見込まれている。

6. 並行在来線問題

現在工事が進められている八代 - 西鹿児島間に並行する在来線の取扱いについては1988(昭和63)年8月や、1989(平成元)年1月の政府・与党申し合わせによって、着工前に具体的な結論を出すということが決められた。それを受けてJR九州側は、1990(平成2)年11月6日に新幹線開業後の並行在来線収支についての報告を行った。報告のうち、平成元年度の八代 - 西鹿児島間の輸送密度と区間別の収支試算を表3-5-4、3-5-5に示すが、この区間のうち特に八代 - 川内間については優等列車の利用者の割合が8割を越えており、新幹線開業後は大幅な赤字が予想されるとしてJRから経営分離せざるをえないという考えを示した。

この報告を受けて12月1日に熊本・鹿児島両県知事とJR九州社長による3者会談が開かれ、新幹線開業時の八代 - 川内間の第三セクター化による経営分離が正式に決まった。しかし、資金面などの具体的な詰めの作業は現在も手付かずの状態にある。また、新幹線が通らない地域は今までの在来線特急が走らなくなることも予想されるため、「うれしくもあり悲しくもある(阿久根商工会議所会頭、「朝日新聞」1991年9月11日付)のような声も聞かれる。

区間	八代	水俣	出水	川内	串木野	伊集院	西鹿児島
全体	7100	5300	6100	8500	10800	15300	
優等列車	5800	5000	4900	4700	4700	4700	
ローカル列車	1300	300	1200	3800	6100	10600	
優等の割合(%)	82.7	94.4	80.4	55.3	43.6	30.8	

表3-5-4 八代 - 西鹿児島間輸送密度(平成元年度)(人/日、上下)
(平成2年11月16日「JR報告書」より)

八代－川内間 (単位：億円)			川内－西鹿児島間 (単位：億円)				
条 件	項 目	開 業 時	条 件	項 目	開 業 時		
民鉄並合理化	収入	営業収入	3.9	民鉄並合理化	収入	営業収入	14.9
		貨物収入	0.4			貨物収入	0.2
		計	4.3			営業外収入	0
	経 費	18.9	計		15.1		
	償却前損益	△14.6	経 費	15.2			
	償却後損益	△21.0	償却前損益	△0.1			
			償却後損益	△4.5			

表 3-5-5 収支試算（平成 2 年 11 月 16 日「JR 報告書」より）

7. 必要性の有無

結論として鹿児島ルートは必要か否かについて考えてみたい。まず、現在工事が行われている八代 - 西鹿児島間について考えてみると、この区間については先に述べたように地勢が険しいため、これ以上の所要時間の短縮は難しく、地域発展のためにも近くて遠い隣県という現状を改善していく必要がある。この区間については建設が必要であるといえる。ただし、新幹線が通らない地域にも配慮して、開通後も現在の在来線を走る特急列車を若干残しておく必要があるだろう。また現在着工を求める運動が行われている博多 - 八代間については、必要性についての地元の論理は納得いくものであり、ルート全通後の経済効果などを考えると建設の必要性が全く無いとはいえない。しかし、前項で取り上げた輸送密度などを見ると、博多 - 西鹿児島間全線をフル規格で建設するほどの需要があるのかといえば疑問が残る。しかし、博多 - 熊本間についてはかなり大きな需要があるといえるので、財源問題に決着がつけば博多 - 熊本間はフル規格の新幹線を建設してもよいのではと考えられる。