

## 第6章 九州新幹線（長崎ルート）

### 1. 経緯

九州新幹線長崎ルートは、1972（昭和47）年12月に他の整備新幹線に遅れて基本計画が決定して調査などが開始されて1973（昭和48）年11月13日に整備計画が決定したが、その後の石油危機などによって計画が凍結された。その後、1985（昭和60）年1月22日に候補ルートが決定し、環境影響評価が行われた。しかし、1987（昭和62）年12月16日にJR九州が提出した報告書では、現行案では開通後の並行在来線との収支合計は赤字となり、収支改善効果は望めないとし、並行在来線の廃止、単線新幹線、在来線利用などあらゆる角度からの検討が必要であるとしてアセス案に対して難色を示した。

その後、1991（平成3）年6月に長崎ルート建設促進連絡協議会において新ルートの検討を開始し、同年9月には佐賀県知事が代替案を発表した。そして、翌10月に開かれた九州北部3県知事会議でその案で速やかに合意を形成していくことが決まった。しかし、この案に対して長崎県の人口の3分の1を占める佐世保を中心とする長崎県の県北地域が反発して佐世保よりのルート実現に向けて運動を行い、ルート案として三川内案を提出した。しかし、JR側が出した試算報告では佐賀県案で建設した場合は収支は黒字となり経営可能であるが、三川内案で建設した場合には収支は赤字になるとして三川内案に対して難色を示した。また、長崎県知事らによる運輸省鉄道局長への要望に対して、JRの支持の得られない新幹線計画は実現できないという回答などがあり、長崎県側も断念し、1992（平成4）年11月25日に佐賀県案を地元案として決定し長崎ルートの案が決まった。

そして、1988（昭和63）年8月の政府・与党申し合わせ時に出された「5年後の見直し」の時期を迎えたが、今回の政権交代によって議論は先送りされた形となり、着工のメドが立たないまま現在に至っている。

### 2. 建設計画

1987（昭和62）年の環境影響評価のために公表されたルート案（アセス案）は、九州新幹線鹿児島ルート上に新鳥栖（仮称）駅を設置し、そこから早岐、大村を経て長崎へ標準軌新線（フル規格新幹線）を建設し、途中駅として佐

賀、武雄温泉、早岐、新大村（仮称）、諫早、長崎の6駅を設置するというものである。博多 - 長崎間の総延長は約 166 km、建設費用は昭和 60 年の試算で 5,200 億円（1 kmあたり 36.6 億円）というものであった。それに対して現在のルート案となっている佐賀県案は博多から武雄温泉までの約 82km は在来線を利用し（このうち肥前山口 - 武雄温泉間は現在単線であることを複線化する）、武雄温泉 - 長崎間約 85 km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大村（仮称）、諫早の2駅を設置するものである。博多 - 長崎間の総延長は約 167 kmとなり、建設費用は約 2,380 億円（武雄温泉 - 長崎間 1 kmあたり 26.8 億円）となっている。

また新幹線の整備とあわせて武雄温泉 - 佐世保間を複線化し、博多 - 佐世保間にもスーパー特急を走らせる予定となっている。また、ルート案決定の課程で出てきた三川内案は博多から佐世保市南部の三川内にある三川内駅まで在来線を利用し、三川内 - 長崎間に新幹線規格新線（スーパー特急）を建設するというもので、博多 - 長崎間の総延長は約 167 km、建設費用は約 2,420 億円となっている。



図 3-6-1 長崎ルート案一覧（「西日本新聞」1992 年 2 月 25 日付）

### 3.現状

#### (1)対東京・大阪（長距離）

東京・大阪 - 長崎間の現在の公共交通機関は表 3-6-2 に示したとおりであ

るが、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圧倒的なシェアをしめており、新幹線開業後もこの状態はほとんど変わらないものと考えられる。

## (2)対福岡（近距離）

福岡 - 長崎・佐世保間の現在の公共交通機関は表 3-6-2 に示したとおりである。そのうち、鉄道については J R 発足後の線路改良などによって、1990（平成 3）年には博多 - 長崎間で J R 発足直後に比べて 17 分の時間短縮を行った。しかし、肥前山口 - 長崎間はそのほとんど（約 91%）が単線区間であるとともに、肥前山口 - 諫早間は海岸沿いを走っており、結果的にカーブが多い。そのため、これ以上の線路改良も難しく、スピードアップは難しいといえる。さらに、肥前山口 - 佐世保間についても全線が単線区間であり、これ以上のスピードアップは難しい。また、長崎自動車道（鳥栖 - 長崎）西九州自動車道（武雄 - 佐世保）の整備による高速バスの発達も著しい。特に福岡 - 長崎間は 1990 年 1 月の長崎道全通以降は鉄道との所要時間もほとんど変わらず運賃も安いと、休日にはほとんどの便で満席になるなど盛況が続いている。しかし、高速道が全通しているということもあり、これ以上の時間短縮はほとんど望めないといえる。

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 - 長崎	129.6	J R	7:20	16	25,310	14.8
		飛行機	1:40	8	29,100	85.2
大阪 - 長崎	95.9	J R	4:48	18.5	17,460	26.5
		飛行機	1:05	6	17,750	67.1
		高速バス	10:30	2	10,790	6.4
福岡 - 長崎	1386.9	J R	1:54	22	4,620	J R
		高速バス	2:15	36	2,800	14.7
福岡 - 佐世保		J R	1:42	14	3,690	バス
		高速バス	1:44	27	2,200	7.2

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 ) 大阪 - 長崎間的高速バスには表のほかに大阪 - 佐世保線(1日1往復)もあり
- ( 7 ) 高速バスの発着所は次の通り  
 大阪：阪急梅田、福岡：天神バスセンター、長崎：長崎駅前、佐世保：佐世保駅前
- ( 8 ) 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。また統計は県単位で集計されているため、福岡 - 長崎、福岡 - 佐世保を区別することは不可能なので、福岡県 - 長崎県の値(離島への移動は除く)を一括して掲載。
- ( 9 ) 東京・大阪 - 長崎間のJ R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 3-6-2 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

なぜ新幹線が必要なのか、その理由として地元では主に次の3点を挙げている。

##### (1) 時間短縮によって行動圏が拡大

新幹線の開通によって博多 - 長崎間は約81分で結ばれ、移動時間が短くなることで行動域圏が拡大し時間の有効利用につながる。

##### (2) 都市や町が活性化し、地域の発展に大きなプラスとなるとともに観光客の増大によって観光産業が発展

新幹線の開通によって福岡、長崎、佐世保の3都市間を結ぶトライアングルルートが誕生し、観光客の増加や地域開発の促進など地域の活性化が期待される。

##### (3) 文化や情報の交流が促進される

新幹線の開通によって情報、文化、学術等が今まで以上に行き交うことに

なり、新しい交流が始まる。

## 5. 開通後の見込み

現在計画されているルートが開通すると、博多 - 長崎間は現在より約 30 分短縮されて 1 時間 21 分で結ばれる予定である。さらに、開通と同時に武雄温泉 - 佐世保間を複線化し、博多 - 佐世保間にスーパー特急を走らせるとともに、大村線を改良して長崎 - 佐世保間をスピードアップすることも予定されている。また、開通後の収支見込みは 1992 (平成 4) 年 2 月の試算で 2003 年に開業した場合、30 年後の 2033 年には在来線を含めて 578 億円の累積黒字を計上することが見込まれている。

## 6. 並行在来線問題

長崎ルートの並行在来線にあたる長崎本線の肥前山口 - 諫早間の取扱いについては、JR 側としては経営分離が原則との考え方から新幹線開通時には経営分離を予定している。また、今年 4 月に長崎県知事が自民党側へ行ったルート案説明の中で、並行在来線については着工認可までに結論を得ると述べた。これに対して佐賀県側沿線の 1 市 7 町で構成されている JR 長崎線存続期成会は、地元で断りなくそのようなことをいうのはおかしいと反発した。また、長崎県側の沿線自治体も JR による経営継続を求めており、長崎県側と沿線自治体との間で微妙なずれを見せている。そして、現在では在来線を分離するなら新幹線には反対するという雰囲気もあり、火種を抱えたままルート案の正式な承認が先決であるとして事実上先送りされた形となっている。

## 7. 必要性の有無

結論として長崎ルートは必要か否かについて考えてみたい。現段階ではルート案が決まっただけで、着工時期や財源のメドは全く立っていない。しかし、JR 側が難色を示していたアセス案にこだわらずに現在の交通体系を最大限利用したより現実的な案を採用したことは評価できる。また、先に述べたように胆前山口 - 諫早間は線路改良による時間短縮もほとんど望めないで、時間短縮のためには新たに新線を建設する必要があるのは確かである。

しかし、博多 - 長崎間総延長 166 km という比較的短距離かつそれ以上の発展性が低い区間に新幹線を作る必要があるのかといえは疑問が残る。しかも、現在の案は在来線特急を走らせるスーパー特急案なので、時間短縮による恩

恵を受ける地城は武雄温泉 - 長崎間の沿線に限られる。また、将来的にもフル規格の新幹線を建設するほどの需要があるともいえないので新幹線として建設する必要はあまりないのではないかと考えられる。

だが、博多 - 長崎間の時間短縮は将来的には必要なことであるといえるので、新幹線にこだわらずに、在来線として現在のルート案上の武雄温泉 - 諫早間に新線を建設すればいいのではないか。その場合、現在の案に比べて所要時間は多少余計にかかるかもしれないが、建設費用は少なくすむと考えられる。また、新幹線にしなければ国からの予算がつかないという主張もあるが、鉄道整備基金などをうまく活用し、第三セクター方式で経営するなどすれば地元やＪＲの負担も少なくすむのではないかと考えられる。