



平成24年 1月13日

長崎「新幹線」の建設中止を求める県民の会
代表委員 大石 久仁子 様

長崎県企画振興部

新幹線・総合交通対策課長 西元 英隆



平成23年12月28日に申し入れがありました各事項について、別紙のとおり回答いたします。

別 紙

1. 新幹線長崎ルートは、スーパー特急方式に比べても時間短縮効果が小さいとか、諫早・長崎間の費用対効果は1以下になるなどの指摘もあるが、安定財源の確保や収支の採算性、費用対効果の見通しはあるのか正式な見解を聞きたい。

平成23年12月26日の「整備新幹線問題検討会議」において、財源については、既開業区間の貸付料を柱に、公共事業関係費に過度に依存することなく、事業ペースを調整することで財源の見通しがたったこと、武雄温泉・長崎間は一体として開業することとされ、その費用対効果は1.1、JR九州の収支採算性は年間20億円と公表されております。整備新幹線は国家プロジェクトとして進められており、国が上記のとおり公表したことで見通しが示されたものと考えます。

なお、国においては諫早・長崎間の費用対効果は示されておられません。

また、時間短縮効果については、国の試算した、博多～長崎間1時間20分は最速時間であり、現在の特急「かもめ」の最速1時間48分と比較して28分短縮とされています。

2. 国交省の評価委員会は、フリーゲージトレイン開発の現状について「現行特急並みの走行性能」は達成したが、今後は、「耐久性、保全性、経済性」の分析が必要。さらに、軽量化や長編成化を行ったうえでの走行試験が必要と述べている。公共交通で最も重要である安全性は確保できるか見解を聞きたい。

フリーゲージトレインの開発は、安全性の確保も含め、国において行われているものです。なお、平成22年9月7日に開催された「フリーゲージトレインに係る軌間可変技術評価委員会」において、開発目標である標準軌及び在来線での走行性能が達成されましたが、在来線の半径600メートル以下の曲線区間での走行性能に改良するべき点があるとの技術評価がなされました。これを受けて、軌道改良や改良台車による走行試験等を実施し、平成23年10月27日の同評価委員会において、「軌間可変電車の実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している」との技術評価がなされたところです。

現在、鉄道建設・運輸施設整備支援機構において、約10万キロの耐久試験を行っており、平成25年度までに開発の結論を出すとされているところであり、その中で、耐久性、保全性、経済性について十分な検証がなされるものと考えます。

3. 各種世論調査で、長崎県民や佐賀県民の多数が新幹線建設に反対や疑問だと述べている。沿線住民の声を無視しての建設強硬は、民主主義に反するものである。なぜ、沿線住民の声を無視するのか見解を聞きたい。

県民の中に新幹線建設に反対する方がおられることは承知しています。

しかしながら、各地区の代表として選出された県議会や沿線各市をはじめとする県内経済界、各種団体にあつては、新幹線を推進する決議や意見書が採択されており、決して、沿線住民の声を無視しての建設強硬ではありませんし、民主主義に反するものとは考えておりません。

今後とも、県民の皆様のご理解が得られるよう、様々な機会を捉えて、正確な情報を発信してまいります。

4. 建設予定地の用地買収は、地権者の納得・同意が原則である。強制収用しないか見解を聞きたい。

用地取得については、県が鉄道・運輸機構から委託を受けて行っておりますが、最終的に収用するか否かの判断は、事業主体である鉄道・運輸機構が行うものであります。

県としましては、地権者の皆様方に充分説明し、納得のうえ契約に同意していただくことが大切であると考えており、今後とも地権者の皆様方のご理解が得られるよう、誠心誠意対応してまいります。

5. バス、飛行機、鉄道など総合的な交通対策を考えた場合、今長崎新幹線が必要なのか見解を聞きたい。

新幹線・総合交通対策課は新幹線のみでなく、バス、航空路、航路、地域鉄道、路面電車など、公共交通全般を所管しております。

特に、県民の皆様が生活の足として利用されるバスや地域鉄道、離島の皆様が本土との往復に利用される航路は、利便性の向上に努めていくことは当然のことであり、高齢者や学生などの交通弱者はもちろん、様々な方が利用し易い、運賃体系、運行（航）体系を構築していくことが重要であると考えます。

また、運行（航）主体である事業者が経営的に破綻することがないような方策を講じることも大切であり、県は、利用者、事業主の両面から、交通対策に取り組ん

でいるところです。

一方、県外から多くの方々が長崎県を訪れていただくためには、高速移動手段としての西九州ルートの整備は必要不可欠であると考えており、併せて、新幹線駅からの2次交通、3次交通を整備することで、新幹線効果を県下全域に波及させていくことが大切であると考えます。今後、関係自治体や公共交通事業者、利用者も含めたところで、こうした課題に取り組んでまいりたいと考えます。

6. 東日本大震災の復興に莫大な財源が必要な時期であり、また様々な国民負担を強いる増税まで検討されているなかで、費用対効果に疑問がある新幹線建設（特に諫早・長崎延伸）を強行することは、国民の納得を得られないと思うが、見解を聞きたい。

長崎県としましても、東北地方が一日も早く復旧・復興されることを強く望んでおります。

また、東日本大震災の復興対策等により、国も厳しい財政状況にあると認識しております。こうした中で、国においては、1. でも回答いたしました。が、財源については、JRが支払う既開業区間の貸付料を柱に、公共事業関係費に過度に依存することなく、事業ペースを調整することとされており、過度に財政に負担をかけないよう配慮がなされていると考えています。

なお、長崎県の将来を考えた場合、高速交通手段としての西九州ルートの整備は必要不可欠であり、西九州ルートを整備し、西九州地域の産業振興や交流人口の拡大、地域活性化等を図っていくことが必要であると考えております。

長崎市については、国立社会保障・人口問題研究所の試算によると、2030年の人口は2005年に比べ、22.2%減少するとの試算結果が示されております。全国平均が9.8%であることを考えると、大きな減少率であると言え、このままでは、県都長崎市の経済活動、ひいては長崎県全体の経済活動が衰退することは必至であります。

武雄温泉・長崎間を一日も早く整備し、県外から長崎県へ多くのお客様に来ていただき、観光業を通して、地域活性化を図っていくことが必要であると考えます。