

# 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の混迷の要因

北 崎 浩 嗣

## <目次>

1. はじめに
2. 西九州ルートの計画の経緯と沿線自治体の抵抗
  - (1) 住民説明会（2005年8月）までの経緯
  - (2) 西九州ルートの概要
  - (3) 経営分離区間沿線にとっての影響
  - (4) 住民アンケートの後押し
  - (5) JR九州から提示された経営分離区間への譲歩案
3. 西九州ルート着工を巡る佐賀県とJR長崎本線存続期成会の対立点
  - (1) 基本的考え方（立場）について
  - (2) 時間短縮効果について
  - (3) 費用対効果について
  - (4) 代替運行案に対して
  - (5) 地域振興策に対して
4. 住民説明会から市長選挙までの協議の経緯と混迷の深まり
  - (1) 具体化される代替運行案とそれに対する疑念
  - (2) 江北町の住民意向調査とその結果
  - (3) 肥前鹿島一諫早間への島原鉄道乗り入れ報道
  - (4) 太良町の期成会脱退
  - (5) 現職市長当選の意味とその影響
5. おわりに一並行在来線の政治問題化と制度見直しの必要性一

## 1. はじめに

2006年4月16日、佐賀県南部に位置する人口3万人強の鹿島市で行われた市長選挙は、当市

最大の観光スポットである祐徳稲荷のつつじが満開に咲き乱れる中、全国的注目を浴びた。新幹線着工反対の立場で、長崎本線存続期成会（以下、期成会と略すこともある）の会長を務

める現職市長が落選すれば、九州新幹線西九州ルート<sup>(注1)</sup>の建設には大きな弾みがつき、肥前山口-諫早間はJRから経営分離される可能性が高くなるからである。新幹線誘致に対して柔軟に対応すると主張する新人候補は、自民党の推薦を受け、マスメディアでは接戦というのが大方の予想であった。

しかし、現職市長は5選という批判にもかかわらず、相手候補に約2600票差をつけ、勝利した<sup>(注2)</sup>。選挙戦の争点を新幹線誘致の賛否1本に絞った現職市長の勝利は、鹿島市民が新幹線誘致・JRからの経営分離に反対の立場を表明したことになり、建設を推進したい佐賀県にとって、今後の協議が非常にやりにくいものとなった。

西九州ルートに2005年度計上された10億円は、沿線の反対で着工の見通しがつかず、予算未執行となったが、そういう状況下、2006年度には更に10億円の予算が認められている。予算未執行ながら次年度の予算を計上し続けることが、何年許されるのか。佐賀県ばかりでなく、強力に佐賀県を後押ししている同じ推進派の長崎県の焦りは容易に想像される。今後、佐賀県と期成会の交渉が進まないことが十分予想されるが、そうなれば、国、JR九州の新幹線整備に対する方針も、大きく揺らぐ可能性も秘めている。

本稿の目的は、西九州ルートのこれまでの経緯を丹念にたどりながら、第1に、沿線自治体が、これほどJRからの経営分離に反対し、JR長崎本線の維持にこだわる理由を明らかにすることである。それによって、西九州ルート反対の真相にできる限り迫ることができる。そのためには、先発並行在来線3路線(篠ノ井-軽井沢、盛岡-八戸、川内-八代)と西九州ルートとの比較検討が必要であるが、これまでの研究調査の成果をもとに、西九州ルートの特徴を探り、他の先発路線と本ルートの本質の相違を明らかにしたい<sup>(注3)</sup>。次に、混迷の中で抱く疑問、そもそも並行在来線問題において、地域の選択権が、沿線自治体に存在しているのかについて検討してみたい。例えば並行在来線沿線自治体には、国・県の方針に反し、経営分離に反対し特急を残すという現状維持の選択が、現実に存在していたのであろうか。沿線から離れた研究者として、できうる限り第三者的に考察してみたい。最後に、西九州ルートの混迷を受けて、並行在来線問題を地域の立場でどう考察すべきなのか、今後どういった方策が必要なのかについても、言及したい。

かくて、市長選挙の結果は出たが、西九州ルートの問題がこれで全て決着したわけではない。

<sup>(注1)</sup> 九州新幹線の博多-新鳥栖-長崎のルートは、これまで「長崎ルート」の名称を使用し、公文書等でもこの名称を使ってきた。2005年9月30日、長崎県は、佐賀県側の沿線三自治体が本ルートの着工に反対していることに配慮し、「長崎だけの新幹線ではなく、西九州全体に効果を及ぼす」との理由で、西九州ルートと名称を変える変更案を県議会に提出した。これ以降、長崎ルートから西九州ルートへと名称が変わったとの認識から、本稿でも例外を除き、西九州ルートの名称を選択する。

<sup>(注2)</sup> 今回の鹿島市長選の確定投票数は、無所属現職の桑原允彦氏(60歳)10,439票、無所属新人の中西裕司氏(58歳)7,839票で、現職の桑原氏が五選を果たした。

<sup>(注3)</sup> 拙稿「並行在来線問題への鹿児島県・沿線市町の対応-岩手・青森、長野における先行事例との比較検討-」(鹿児島大学経済学会、ディスカッションペーパーNO.0204, 2002年9月)、同「並行在来線先発地域との比較検討からみた『肥薩おれんじ鉄道』」(鹿児島大学経済学会『経済学論集』第59号, 2003年6月)、同「苦悩する並行在来線第三セクター鉄道の経営」(鹿児島大学経済学会『経済学論集』第64号, 2005年12月)を参照。

今後も二転三転があるかもしれない。しかし、これを承知で、あえてこの時期に本稿の執筆を企図したのは、今回の鹿島市長選挙は西九州ルートの大きな一つの転機となることは間違いないと確信するからである。また、2005年8月に傍聴した住民説明会の残像があるうちに、自らの記憶をとどめておきたい意味もある。そのため、第3章では、住民説明会における佐賀県側

と期成会の各々の立場からの説明と意見交換を詳細に扱っている。

## 2. 西九州ルートの計画の経緯と沿線自治体の抵抗

### (1) 住民説明会（2005年8月）までの経緯

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）は、

#### 資料2-1 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の経緯

年 月 日	事 項 ・ 内 容
1972年12.12	・長崎ルート基本計画決定。
1973年9.18	・自民党三役と地元国会議員等との間で確認された「佐世保ルート」が決定（10.17、整備計画決定、同日、第4次中東戦争勃発、オイルショックに突入し、事実上の凍結状態）。
1982年7月	・第二次臨調答申によって、国鉄について分割民営化を基本とする改革案の提示。
1982年9.24	・整備新幹線凍結の閣議決定、整備新幹線建設凍結解除の閣議決定（87年1.30）。
1988年8.31	・3線5区間の優先着工が決定。
1988年12.12	・JR九州は、運輸省に対し、採算面で長崎ルートの建設に対して否定的な見解を示す。
1989年1.17	・JR、国、地方の負担割合は、50：35：15とすることで、財源問題の決着が図られることによって、整備新幹線着工が10年以上の年月を経て実現した（長崎ルートは排除）。
1991年9.19	・井本佐賀県知事の早期着工を図るための独自案公表（いわゆる「短縮ルート案」の提起、①佐世保をはずすことによりルート短縮を図る②武雄市までは在来線を利用し、武雄市から長崎までを新幹線規格新線で整備するスーパー特急方式を採用する）。これについては、長崎県、JR九州、日本鉄道建設公団などが理解を示す一方で、佐世保を中心として長崎県北地域関係者は反発、最終的には屈服する。
1996年2.15	・JR九州は、長崎ルートのスーパー特急での整備に伴う並行在来線の経営分離方針を固め、分離区間を肥前山口―諫早間とした。
1996年9.9	・長崎県、佐賀県、JR九州との三者協議会。
1996年12.4	・第3回目の三者協議会（第三セクター方式による铁路存続で三者が合意、分離区間にはレールバスを走らせ、また、現行の16駅に加えて、およそ10の新駅を設置するなど、地域住民の利便性を高める方策を行うなどを決定した。第三セクター案に関して、鹿島市と太良町は「検討に値しない」と拒否の姿勢。長崎県側も長崎本線存続期成会は、12月24日に高田知事に8項目の要望を提示するなど県の動きを牽制した。
1998年1.21	・第11回政府・与党整備新幹線検討委員会にて、長崎ルートの環境影響評価実施決定。
1998年2.3	・日本鉄道建設公団は、武雄温泉―新大村間の駅・ルートを公表。
1998年10.8	・環境影響評価に着手。
2000年3.31	・金子長崎県知事による北高来郡4町に対する回答（①並行在来線を鉄道として残す②住民の足としてサービスを図る③地元の要望を十分尊重する）。JR長崎本線存続期成会から、北高来郡鉄道輸送サービス向上推進期成会に改組。
2000年4.26	・設立総会で、小長井・高来両町は、これまでのJRによる経営存続には固執しないことを金子知事に伝える。
2002年11.8	・日本鉄道建設公団は、環境影響評価報告書を国土交通相に提出、同時に武雄温泉―長崎間の工事実施計画の許可申請を行っている。
2004年3月	・96年12月に打ち切られていた佐賀県と期成会との協議再開（その後9回）。
2004年11.5	・JR側から、経営分離区間へ支援策が提示される（詳細は2.（5）を参照）。
2004年12.9	・古川佐賀県知事、並行在来線の経営分離について「基本的にはやむを得ない」と表明。

(出所) 角一典「外部環境の変化と巨大公共事業―九州新幹線長崎ルートを事例として―」（北海道教育大学紀要、人文科学・社会科学編、56(1)、2005.8）を下敷きに著者が加工。

資料2-1にみるように、1972年に計画され紆余曲折を経ながら、当初の佐世保ルートから変更され、91年9月の短縮ルート案の提起によって現在のルートになっていく。1988～89年にかけて、JR九州は本ルートの採算面での懸念を提起しており、短縮ルート案を採用しながら96年に経営分離区間を設定することを条件に、新幹線導入に踏み切っている。96年11月にJR九州が三者会議（長崎県、佐賀県、JR九州で構成される）の席上で、肥前山口－諫早間を経営分離区間と決定した経緯を、佐賀新聞は以下のように記している。

「・・・肥前山口－長崎間（85キロ）が並行在来線にあたると、言明。この区間の利用、収支状況、長崎ルート開業後の収支予想などを明らかにした。

それによると、同区間の収支（平成6年）は収入67億円、経費55億円で、減価償却後の利益は1億円。ただし、利用者（1日・1キロ当り）は諫早－長崎間が1万6880人に対し、肥前山口－諫早間は半分以下の7760人にすぎないという。

また、長崎ルート開業後（平成19年）の長崎線に限って推計すると、諫早－長崎間は6億円の欠損にとどまるものの、肥前山口－諫早間は22億円の赤字になる、としている。

この推計をもとにJR九州側は『諫早－長崎間は努力すれば経営が可能だが、肥前山口－諫早間は経営分離せざるを得ない』と表明した。』（佐賀新聞、平成8年11月29日付）

この記述によると、並行在来線区間は肥前山口－長崎間なのに、経営分離区間が肥前山口－諫早間と区別され、さらに肥前山口－諫早間の新幹線開通後の年間予想赤字額が22億円にも達

するという予想がされていることがわかる。沿線住民には、採算の悪い区間だからこそ、経営分離されたのだという理解が生じたのは当然である。三者協議当初は、経営分離に対し、長崎県は積極的だったのに対し、佐賀県は消極的姿勢であったといわれる<sup>(註4)</sup>。最後には佐賀県も経営分離を受諾しているが、沿線自治体の拒否の姿勢は強固なものだった。

だが、2000年からは、経営分離区間の長崎県側沿線の軟化姿勢が見てとれる。4月には、小長井・高来両町が県側に説得され、経営分離を事実上受け入れている。その時の条件は、第三セクター移行後の運行本数を確保すること、町に財政負担をかけないこと、県が30億円の基金を創出することであった。その後、平成の大合併により、2005年3月、両町は諫早市に編入合併されることになるが、経営分離に対する沿線自治体の対応は、市町村合併問題とも大いに関連してくる。

## （2）西九州ルートの概要

最初に、西九州ルートの概略を説明しよう。西九州ルートは、フリーゲージトレインによる走行が予定されている。そのため、鹿児島ルートの博多－新鳥栖間と新区間武雄温泉－諫早間は、時間短縮が可能であるが、新鳥栖－武雄温泉間は在来線利用なので、時速は130キロにとどまる。また、肥前山口－武雄温泉間は現在でも単線であるため複雑化工事が必要となる。

フリーゲージトレインとは、線路幅が違う新幹線（1,435mm）と在来線（1,067mm）を乗り換えなしで、直通運転できるように車輪幅を変換できる列車で、現在更に技術を高めるために、

<sup>(註4)</sup> 詳細については、角一典「前掲」を参照のこと。

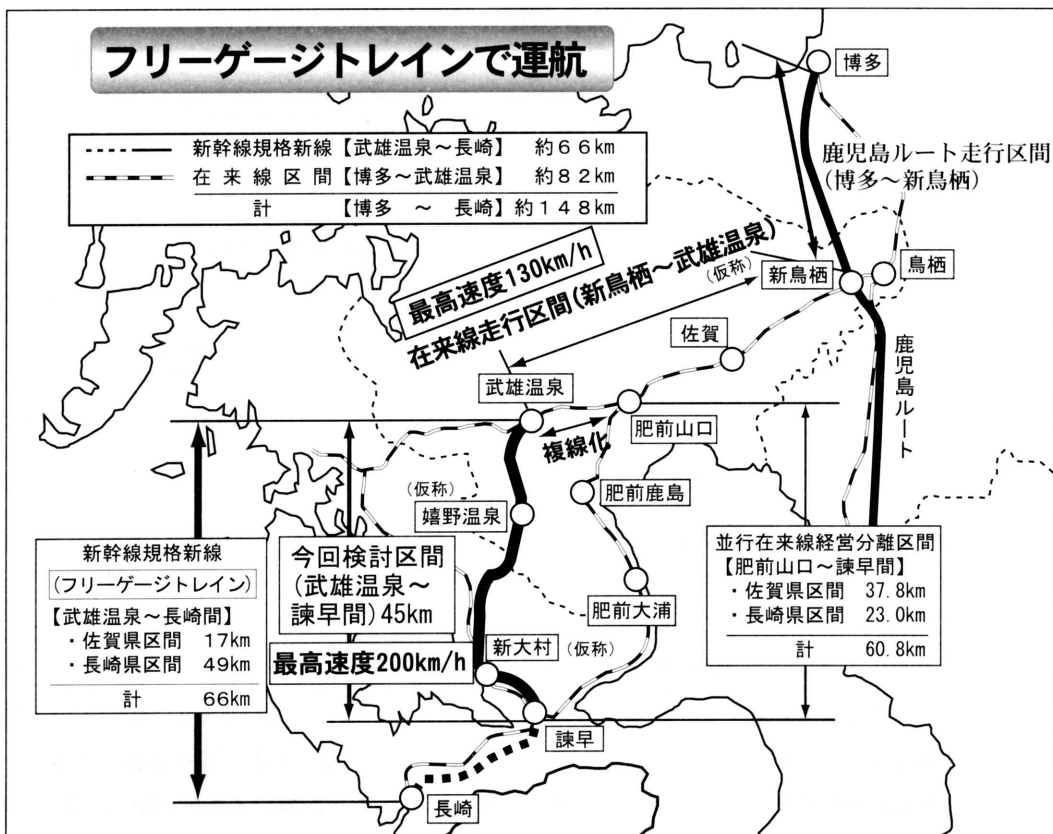


鹿児島ルート八代付近で試験開発を進めている。その導入メリットは、博多－新鳥栖間で鹿児島ルートに乗入れできるため、かなりの時間短縮が可能となるだけでなく、博多駅以降も山陽新幹線への直通も可能となる。ただ、その場合、山陽新幹線で導入されているぞみやレールスターの方がフリーゲージトレインよりはるかに

速度が速いため、フリーゲージによる乗入れが効率的かどうかには疑問が生じる。そもそも博多以東は、JR西日本の管轄であることから、乗入れが可能かどうかも問題となる。

資料2-2で、新幹線の走行区間を確認するとともに、並行在来線区間を確認していただきたい。短縮ルートは、ルートの営業距離短縮と

資料2-2 西九州ルートの概要図



1. 西九州ルートにおける新幹線（フリーゲージトレイン）の運行方法

- ①博多－新鳥栖間は、九州新幹線鹿児島ルート区間を最大時速260キロで走行、②新鳥栖－武雄温泉間は、在来線区間を同130キロ程度で走行、③武雄温泉－諫早間は、新幹線規格新線を同200キロ程度で走行、④諫早－長崎間は、在来線区間を走行。

\* 肥前山口－諫早間を並行在来線経営分離区間とする。

2. 新幹線運行方法とそれに伴う特急運行のイメージ

- ①新幹線の本数は、1日に上下64本の予定、②長崎行きのかもめを廃止し、佐世保行きのみどり等の特急列車は、現行本数通りの運行、③佐世保行きと長崎行きの分岐は、武雄温泉駅になる予定。

(出所) 上図は佐賀県側資料で、下部は各種資料により著者が作成。

資料2-3 新幹線開通後の予定運行本数と利便性の変化

駅名	運行・停車本数の変化			利便性の変化の推測
	現在	①最大	②推測	
佐賀	66本	96本	96本	かもめとみどり等の現行66本から、新幹線64本とみどり32本の96本に。全てが停車するため、メリットは大きい。
肥前山口	66本	96本	64本	新幹線とみどりがどれだけ停車するかが鍵。長崎、佐世保の分離駅としての機能喪失、将来的不安大で、全体的メリット薄い。
武雄温泉	32本	96本	64本	新幹線の停車本数が鍵だが、間違いなく大きなプラス。また佐世保との分離駅としての特典もできる。
嬉野温泉 新大村	0本	64本	32本	特急がなかった所に新幹線駅の設置は大きなプラス。半分程度の停車予定だが、停車数次第でメリットは増大する。
諫早	49本	64本	32本	49本のかもめ等から64本の新幹線に。便数の増加は見込めるが停車本数が鍵。鹿島地域方面との関係は薄れる。
長崎	49本	64本	64本	終着駅のため、停車本数は約1.5倍とメリット大。問題は料金のアップ額である。
肥前鹿島	49本	10本	10本	最大の被害者、特急の停車本数は大幅に減少し、それ以外に多くのマイナス面が生じる。並行在来線の責任もかかえる。
早岐 佐世保	32本	32本	32本	特急の停車本数は、従前どおり、武雄温泉-博多間で新幹線利用も可能という選択肢ができる。

(注) 運行・停車本数の変化の項目で、①最大は、新幹線・特急が当駅を通過する運行本数であり、運行本数どおり当駅に停車する場合の最大の利用可能性を示しており、②推測は、暫定的に予測した停車数を示しており、その場合、佐賀・長崎両駅は新幹線の停車本数を100%、その他の駅は運行本数の半分と仮定して算出している。利便性の変化の推測についても、著者の見解である。

(出所) 住民説明会での佐賀県側資料等を基に著者が作成。

建設費軽減に寄与したが、現行特急かもめとみどりの中間を走っているようなルートで並行在来線区間とは路線が離れており、しかも肥前山口-諫早間が並行在来線にあたるかどうかは沿線側から常に指摘されている。

新幹線開通となると、現行の特急かもめは原則廃止、佐世保行きの特急みどりは、現行の便数で走らせる予定で、新幹線の便数は、1日に上下64本が計画されている。これによる運行の変化を、主な停車駅ごとにまとめると、資料2-3のようになる。

これはあくまで暫定的で大雑把なものであるが、これにより新幹線開通後の各地域の利害得失が明確になる。本来、新幹線の開通メリットは次章でも詳述するように時間短縮効果が最も

大きいですが、本ルートでは時間短縮効果が限定されていることから運行本数の方も大きな意味をもつと考えられる。時間短縮効果の小さい佐賀県側の場合、特にそうなる。新幹線ルートの駅では、どれだけ新幹線が停車するかでその利便性が左右されるが、佐賀・長崎両駅は間違いなく1.5倍になるし、仮にその他の駅に半数の新幹線が停車するとしたら、武雄温泉、嬉野温泉、新大村の各駅は、2倍以上となり利便性は大きく高まる。諫早市は市町村合併により現在14万人を超える人口であるし、大村方面、鹿島方面、島原鉄道周辺地域との結節点であるため、新幹線停車数が半分以下ということはないと思われる。ここでは現在と同水準かそれ以上の停車数が確保されるであろう。だが、肥前山口駅は、

分岐駅としての機能を武雄温泉に譲るために、新幹線の停車数が開通後徐々に、減少していくことも懸念される。新幹線停車駅のプラス面より将来的不安のデメリットの方が感じられる駅となる。

新幹線ルート外の佐世保・早岐は、現状とあまり変わらないが、肥前鹿島の影響は甚大である。後述するJRの譲歩・支援策がなければ、肥前鹿島は特急の停車数は、約50本からゼロとなる。支援策によって1日に10本だけの博多間の特急が特別に用意されることになるが、利便性の低下には測りがたいものがある。1日に特急列車10本といても、計画されているダイヤでは、上りが朝6時から10時までに4本、夕方に1本であり、下りは夕方6時から午前零時までに5本が肥前鹿島に到着するというものである<sup>(注5)</sup>。また、特急列車といても、これまでの6両編成を基本としたかもめから、1～2両編成のディーゼル列車であり、JR九州がいつまで運行してくれるかもわからないという代物である。

### （3）経営分離区間沿線にとっての影響

佐賀県と期成会の協議が再開された2004年3月以降も、経営分離に合意をせず新幹線着工に反対した沿線自治体は、鹿島市と太良町、江北町の三自治体であった<sup>(注6)</sup>。その中で、新幹線沿線にあり新幹線停車駅の肥前山口駅を擁する江北町の立場は、なぜ反対なのかという疑問も生じようが、前述した前節の2の（2）と後述する4の（2）の江北町の住民意向調査でも明

らかなように、江北町にとっては肥前山口駅が新幹線停車駅と計画されていても現状の維持がベストの選択だからである。

一方、新幹線ルートから離れ、新幹線の恩恵を受けられなくなるばかりか、路線の維持さえ危ぶまれる鹿島市と太良町の反対は容易に想像がつこう。三自治体の足並みが揃った最大の理由は、「現状のままが最もよい」という利害で三者が一致しているからである。長崎方面と佐世保方面の分岐駅としての機能をもつ肥前山口駅は、人口1万人足らずの町にある駅としては破格の役割・機能を持っている。新幹線開通後、分岐駅としての機能は武雄温泉駅に徐々に移るであろうし、並行在来線区間の経営状況が悪化し廃線という事態になれば、鹿島・諫早方面への分岐駅としての機能もなくなるわけだから、新幹線が肥前山口駅に停車する目的もなくなる。地元では、新幹線開通は肥前山口駅の斜陽化を促すという見方をしているのである。

鹿島市と太良町の旅客輸送の実態を見るために、資料2-4で、両駅の時刻表を掲載した。これをみると、この地域では特急を除くローカルの列車本数が少ないことがわかるであろう。鹿島で言えば、列車本数上下87本のうち、特急は約6割の53本を占めている。1時間に1本、1日上下32本の特急が走っていた経営分離前の阿久根駅と比較すると、鹿島市民にとっての特急の重要性は明白である。佐賀駅まで19分、博多駅まで最速52分で結ぶ特急（かもめ）がなくなることは、鹿島市にとって両腕をもぎ取られるに等しい痛手となる。当地での経営分離によ

<sup>(注5)</sup> 佐賀県が提案している特急列車運行案については、『広報かしま』（2006.2.1）を参照のこと。

<sup>(注6)</sup> これについては4の（4）で詳細にみるように、太良町は、2006年1月24日、期成会からの脱退を表明した。期成会の構成自治体は、現在、鹿島市と江北町の2自治体である。期成会の歴史は、1996年12月に遡るが、その時は長崎県側の小長井・高来の両町議会も参加していた。その後、長崎県側が離脱し、2005年3月に佐賀県の白石町、塩田町などが離脱する。

資料2-4 肥前鹿島駅・多良駅における列車時刻表

種別	肥前鹿島駅				多良駅		阿久根駅			
	上り		下り		上り	下り	上り		下り	
	特急	普通	特急	普通	普通	普通	特急	普通	特急	普通
5時	44 59			29	04					
6時	35	18 49		11	31	02 31		35		05 35
7時	24	52	18 36	45		21	23	37		10 51
8時	24	28	39	33	03	03 50	23	42		23
9時	24 57	07	01 33 57		00	50	25		07 52	26
10時	25 57	10 45	57	10		52	26	21		
11時	25 57	14	25 57	14			28		05 51	
12時	25	38	25 57	49			26	52	52	
13時	25 57	11	25 57		15		25		52	25
14時	25	45	57			26	25		52	25
15時	25 57		57	08	27		25	42	52	
16時	25 57	35	25 57	07 35	53		25	56	52	57
17時	25	31	25 57			07	26		52	
18時	25 57	45	25 57	06 35	45	23	26	04	52	26
19時	25 57		25 57	36	15 55	36	26	04		13
20時	25	04 32	57	25		07 56	09 25			25
21時	04 25	14		25	41			06		
22時	20		00					36		
23時		38	03	06		26	0 : 46			5 : 53
合計	27本	18	26	16	11	14	16	12	16	12

(注1) 肥前鹿島駅で、下りの10:35、14:07鹿島止普通列車は除いている。

(注2) 多良駅で、上りの10:28、20:40、23:25多良止は除いている。

(出所) 肥前鹿島駅の時刻表は肥前鹿島駅監修の肥前鹿島駅列車時刻表から、多良駅分は多良駅構内時刻表から、阿久根駅分は、2002年8月のJR時刻表から著者が作成。

る最大のデメリットは、三セク移行による路線維持の危機もさることながら、特急の喪失であると考えている。協議の中でJR九州が期成会に投げかけた譲歩案に、特急10本が用意されたのはこうした地元の要望を察してのことだと考えられる。

一方、太良町における当路線の利用は地元高校生の通学以外、極めて限られているといえる。時刻表をみると、多良駅下りで10時52分から14時26分まで約3時間半、列車はない。1日上下

25本の本数は非常に少ないといえるが、多良駅以南の肥前大浦駅では23本、湯江駅では19本とそれ以上に減少する<sup>(注7)</sup>。さらに諫早駅までいくと、今度は25本にまで回復する。

経営分離区間内の駅と乗降客数を示した資料2-5をみると、佐賀県側では、肥前山口と肥前鹿島が1日2千人台、次に肥前白石が1千人台で続き、多良駅、日本三大稲荷の一つとして有名な祐徳稲荷の最寄り駅である肥前浜駅となる。長崎県側は、諫早駅が86%を占め、湯江駅

(注7) 詳細は、鹿島市住民説明会佐賀県側資料と長崎県ホームページ「並行在来線の沿線にだけ、マイナスを強いることになるのでは」を参照のこと。

資料 2-5 経営分離区間（肥前山口ー諫早間）の駅と乗降客数等の状況

（単位：キロ、人）

佐賀県側（乗降者数7,885人）				長崎県側（13,381人）			
駅名	自治体名	駅間距離	乗降者数	駅名	自治体名	駅間距離	乗降者数
肥前山口	江北町	↓5.1	2,248	小長井	諫早市	↓2.4	301
肥前白石	白石町	↓4.7	1,139	長里		↓2.9	94
肥前竜王		↓5.2	309	湯江		↓3.3	630
肥前鹿島	鹿島市	↓3.0	2,405	小江		↓3.7	313
肥前浜		↓3.9	468	肥前長田		↓2.2	211
肥前七浦		↓2.1	122	東諫早		↓3.6	315
肥前飯田		↓4.1	181	諫早		—	11,517
多良	太良町	↓7.9	581				
肥前大浦		↓6.7	386				

（注）乗降者数については、平成16年度の数字である。肥前山口駅と諫早駅は分岐駅であり、当然他の路線の乗客も含まれているので留意されたい。

（出所）JR時刻表、総務省『統計年鑑』より、著者が作成。

が600人強で続くが乗降客数は比較にならない。当区間は、肥前山口から肥前鹿島までは比較的輸送密度が高く、それ以南は利用客が少なく、諫早駅での乗降客だけは多いという区間なのである。

このように、経営分離区間である肥前山口ー諫早間の特徴としては、第1に、肥前鹿島以南は便数も乗降客数も非常に少なく、第2に、ローカルの利用において、通学定期による高校生利用の比率が極端に高い区間であり、第3に、鹿島にとっては特急（優等）の意味は非常に大きいということが、挙げられる。

#### （4）住民アンケートの後押し

新幹線建設に反対する沿線自治体では、将来のまちづくりに対する不安要素も多い。九州横断高速自動車道は、有明海沿岸の当地域から離れた佐賀県の北部を通過し、当地域への恩恵は少ない。同じ鍋島の三譜代と言われる武雄、小城と比すると、鹿島は交通ネットワークの点では冷飯を食わされている地域といってもよい。おまけに、今回新幹線着工に合意すれば、新幹線ルートからはずれ、並行在来線の十字架だけを背負わされることになる。

不安要素と言うのは、まずは人口減少である

資料 2-6 沿線自治体の人口の推移

	1960(昭和35)年	2000(平成12)年	増減数	人口増減率
鹿島市	38,506	33,215	-5,290	-13.7%
（杵島郡）江北町	16,378	9,584	-6,796	-41.5%
（杵島郡）白石町	19,493	13,757	-5,734	-29.4%
（藤津郡）太良町	15,574	11,140	-4,432	-28.5%
武雄市	39,440	34,603	-4,837	-12.3%
鳥栖市	41,869	60,726	+18,857	+45.0%
（三養基郡）基山町	9,458	19,176	+9,718	+102.7%
佐賀県全体	942,830	876,654	-66,176	-7.0%

（出所）国勢調査より。

う。資料2-6に、沿線地域の人口増減率を示してみた。佐賀県の場合、福岡に近い東部地方（鳥栖市、基山町）の人口上昇率は高く、西部・南部地方の減少率が高くなっているが、当地域の人口減少率も想像以上に高い。1960～2000年の40年間で江北町41.5%減、太良町28.5%減、鹿島市13.7%減である。当地域で人口減少という将来不安がつかまどっていることは疑いが無い。

また、人口減少の要因ともかかわるが、鹿島市の場合、佐賀県の旧7市<sup>(注8)</sup>と比較して、若者定住率、雇用機会、工業製品出荷額などの面で、状況は最も憂慮されている。祐徳稲荷で有名な市であるから、観光面は強いと思われがちだが、観光客数は多いものの、観光消費額は少

なく旧7市の中では最低のレベルとなっている。高速道路から離れ、人口も減少しており、鉄道維持も危機に立たされるという沿線の特徴は、鹿児島ルート<sup>(注8)</sup>の阿久根地域と全く同じである。しかし、過去の先発並行在来線沿線は、阿久根市の場合もそうであったが、県の説得に応じざるを得なかった。何が違うかと言うと、それは新幹線そのものの必要性が住民アンケートで否定されていることである。期成会が国・県の方針に反して新幹線着工に反対しつづけることができたのは、住民意思と新幹線誘致がマッチしていないという点にあり、これが期成会の主張を後押しする最大の強みとなっている。

新幹線西九州ルート<sup>(注8)</sup>の是非を問うアンケート調査の結果を、資料2-7で示してみた。調査

資料2-7 新聞各社の西九州ルート<sup>(注8)</sup>の是非を問うアンケートの結果

新聞社・調査名（日時）	内容
長崎新聞街頭アンケート （平成16.6.25）	「新幹線は必要ですか」＜長崎県全体＞ 必要31%，不必要69%
佐賀新聞世論調査 （平成16.9.8）	「新幹線長崎ルート建設について」＜佐賀県全体＞ 必要30%，不必要45%，どちらともいえない25%
西日本新聞長崎電話世論調査 （平成16.7.6）	「新幹線長崎ルート年度内着工」＜佐賀県全体＞ 推進すべき28.5%，中止すべき38.2%，わからない35.3%
読売新聞、佐賀県に寄せられた新幹線の賛否に関する意見（平成17.4.20）	＜全体＞ 賛成28%（11件）、反対・疑問72%（28件） ＜佐賀県＞ 賛成19%（6件）、反対・疑問81%（26件）
西日本新聞世論調査* （平成17.9.4）	「長崎ルートは必要か」 ＜佐賀県・1514人＞ 必要35.3%，不必要55.7% ＜長崎県・2071人＞ 必要46.3%，不必要46.7%
佐賀新聞社県民世論調査* （平成17.10.21）	「西九州ルートは必要か」＜佐賀県・553人＞ 必要28.1% 不要56.0% わからない15.9%
長崎新聞社県民アンケート* （平成18.1.10）	「長崎ルートは必要か」＜長崎県＞ 必要36.6% 不要44.8% わからない・不明18.6%

（注）日時は新聞等の掲載日、\*のついた調査は、結果の詳細を本文で記している。  
（出所）各種新聞より著者が作成。

<sup>(注8)</sup> 旧7市とは、佐賀市、唐津市、伊万里市、鳥栖市、武雄市、多久市と鹿島市である。

時期、調査方式等で若干の相違はあるが、住民の意思は、建設推進にあるとはいえない。この状況は、長野、東北、九州鹿児島ルートのもとは、全く異なるものである。

昨年秋に実施された西日本新聞世論調査と佐賀新聞社県民世論調査、本年1月に実施された長崎新聞社の県民アンケートを検討してみよう。佐賀県においては、「必要」が28～35%、「不要」が約56%と誘致に消極的で、長崎県では昨秋の西日本新聞調査では賛否二分という結果だったが、06年1月の長崎新聞社調査では長崎県においても「不要」が「必要」を8ポイントほど上回った。

西日本新聞調査の地域別詳細をみると、新幹線新駅建設予定地の武雄市でも「不必要」が47.0%で「必要」を4.8ポイント上回り、嬉野町でも「不必要」が大きく上回っている。新幹線効果が期待されている長崎県でさえ、佐世保市、諫早市、北松浦郡では「不必要」が過半数を超え、長崎市でも「不必要」が「必要」を上回っている。賛成が多いのは、平戸や五島などの離島、雲仙・島原地区である。06年1月の長崎新聞調査でも、以下のような同様の結果がでている。「長崎ルートの必要性については、地域的なばらつきも大きく、雲仙市や南高では6割近くが必要と回答。・・・新幹線効果で観光客を呼び込みたいとの思いがあるようだ。・・・一方、同ルートの終着駅として最も効果があるとされる長崎市で必要は3割にとどまり、半数が不要と回答。（長崎新聞2006年1月10日付記事）」

佐賀新聞社調査では、是非の判断を下した理由についても尋ねているが、不必要の理由は、

「多額の建設負担」42.6%、「地域振興につながらない」21.3%、「移動時間の短縮効果がない」21.0%、「並行在来線が経営分離される」10.6%となっている。必要の理由では、「移動時間の短縮」25.9%、「観光客の増加」11.5%、「企業誘致にプラス」10.3%という具体的理由はそれほど高くなく、「人、物、情報の交流が盛んに」34.0%、「地域のイメージアップ」15.4%という抽象的理由がかなり高くなっている。住民には、新幹線の時間短縮効果、費用対効果に大いなる疑念があるとみてよい。こうした住民のアンケート調査の結果は、誘致反対を唱える期成会に、大きな力となったことは疑いない。

#### （5）JR九州から提示された経営分離区間への譲歩案

2004（平成16）年11月、佐賀県と期成会との決着がつかない協議の中、佐賀県からの申し入れを受けたJR九州は、地元沿線の合意を得るために、破格の譲歩案を提示する。それは、インフラの保有・維持管理については佐賀・長崎両県が担うという上下分離方式をとりながら、並行在来線区間を2分割して、肥前山口－肥前鹿島間の運行については、引き続きJRが行い、特急・ローカル列車を運行するという驚きの内容であった。更に、12月になると、その譲歩案は明確化される。前期の内容に加えて、第1に、肥前山口－諫早間における線路等の鉄道設備を佐賀・長崎両県に無償譲渡すること、第2に、肥前山口－肥前鹿島間の運行による営業損失については、JR九州が主に負担を担うこと（年間1億円までJRが負担する<sup>(注9)</sup>）、第3に、博多－肥前鹿島間で、特急を1日10本程度走らせ

<sup>(注9)</sup> 佐賀新聞の2005年11月6日付記事と朝日新聞の同年同月16日付記事による。

る。第4に、両県と協議し、肥前鹿島－諫早間での臨時・季節列車、イベント列車の乗り入れを実現させるなどである。

これは、肥前山口－肥前鹿島間では、1億円までの年間赤字を負担しながら引き続きJRが運行する、博多－肥前鹿島区間だけに10本程度のディーゼル特急列車を走らすなど、先発並行在来線にはなかった破格の譲歩案である。というよりも、並行在来線の取扱いの先例を覆すような内容であるといってもよい。しかし、この譲歩案によっても、期成会は新幹線建設の反対を取り下げることではなく、従来どおりの姿勢を保持した。この譲歩案で期成会の態度が変化しなかったのは、肥前山口－肥前鹿島間の特別待遇の永続性への疑問、それによる長崎本線存続の不確実性、さらに同志である太良町への配慮があったからと推測する。この譲歩案をもとに、佐賀県側は肥前山口－諫早間の代替運行案（経営分離区間の運行案）を模索していくが、肥前山口－肥前鹿島間はともかく、JRから特段の

配慮がなされなかった肥前鹿島－諫早間における第三セクター鉄道の運営は、きわめて厳しいものになるであろうことはこの段階でも明白であった。この譲歩案の登場は、西九州ルートの混迷度の高さを如実に示したものといえよう。

### 3. 西九州ルート着工を巡る佐賀県とJR長崎本線存続期成会の対立点

本章では、西九州ルート着工を巡る佐賀県側の主張と期成会側の主張を紹介し、両者の対立点を明らかにし、問題点を整理したい。両者の見解を正しく紹介するために、2005年8月18日に鹿島市で実施された住民説明会の資料を丹念にたどっていく。また、必要に応じて期成会の主張が掲載されている2006年2月1日発刊の『広報 かしま』も引用する。

#### (1) 基本的考え方（立場）について

佐賀県の基本的姿勢は、西九州ルートの整備

#### 資料3-1 両者の基本的考え方（立場）の相違

##### <佐賀県の基本的考え方>

- (1) 立場と対応～九州新幹線長崎ルート整備を推進、その対応として、並行在来線区間の交通利便性を確保、新幹線整備に合わせた南部地域の振興、肥前山口駅の機能を維持する。
- (2) 考え方～長崎ルートを西九州の一体的発展に必要な高速ネットワークとして位置付ける。
- (3) 新幹線効果による地域メリット～時間短縮効果、運行本数増加、二次交通整備により、利用者数・観光客・通勤（定期）利用者の増加という具体的効果が現れ、地域活性化や地域振興を期待できる。
- (4) 判断～①新幹線長崎ルートの評価（利便性の向上・費用対効果等）②今回の機を逸せば本格着工は平成30年度以降③肥前鹿島までのJRによる運行、④長崎県からの佐賀県の立場への理解と支援、以上により、県としての判断は、財源確保のため並行在来線の経営分離は基本的にやむを得ない。

##### <期成会の基本的立場>

- (1) 経営分離されればこの地域は衰退する。～我々にも「基本的地域権」があるはず。
- (2) 新幹線のルートと長崎本線（肥前山口－諫早間）は離れているのに、なぜ並行在来線なのか。そして、なぜ我々が犠牲にならなければならないのか。
- (3) 新幹線そのものへの疑問～はじめから新幹線ありきで進展、費用対効果への疑問、時間短縮効果への疑問、犠牲となる地域をどう考えるのか、新幹線建設で発展するとは限らない。

(出所) 佐賀県側住民説明会資料「九州新幹線長崎ルートについて」（平成17年8月18日）と期成会側住民説明会資料「なぜ、長崎本線の経営分離に反対しているのか？」（同上）から、著者が加工作成。



促進、並行在来線の経営分離やむなしであることから、佐賀県の住民説明会での内容は、県の基本的考え方、西九州ルートの説明、並行在来線運行案、振興策の4つに大別、展開された。県としては、自ら提示する並行在来線運行案と振興策を説明し、沿線自治体に、当区間のJRからの経営分離を了承してもらわねばならない。

県が整備推進すると判断した根拠は、新幹線効果による地域メリットが挙げられ、具体的には、時間短縮効果と利便性の向上、今回を逃せば平成30年まで新幹線建設ができず、鹿児島より長崎の方が福岡へ遠くなるという事実でもあつ

た<sup>(注10)</sup>。また、鉄道整備充実の方策の一つとして考えられる肥前山口以西の複線化については、新幹線建設の地域実質負担18.3%に対して複線化の負担割合は73.3%と高く、新幹線ルートの建設の方が地元負担として軽い<sup>(注11)</sup>という事実も建設推進の方針に大きく関与しているようである。鹿児島ルートの開通効果についても、資料の数ヶ所で、とりあげられている<sup>(注12)</sup>。

ちなみに、新幹線建設費、地元負担について触れると、資料3-2のようになる。西九州ルート建設費は、新幹線工事費2700億円と肥前山口～武雄温泉間の複線化工事費120億円の合計2820

資料3-2 長崎ルート建設費に係る地元負担

区 間	全体		佐賀県区間		県負担額	実質負担額
	延長	工事費	延長	工事費		
武雄温泉～諫早 (フリーゲージ トレイン)	45km	2,700億円	17km	1,020億円	* 1 340億円	* 2 約187億円
肥前山口～ 武雄温泉 (複線化)	14km	120± $\alpha$ 億円	14km	120± $\alpha$ 億円	* 3 30± $\alpha$ 億円	約30± $\alpha$ 億円
新幹線工事費は、平成16年3月国土交通省試算額（平成15年価格）						約217± $\alpha$ 億円

\* 1 県負担額は、平成9年度改定「全国新幹線鉄道整備法施行令」に基づき工事費の1/3と想定

\* 2 実質負担額は、交付税措置割合（45%）を控除し、18.3%と想定

\* 3 複線化工事負担は幹線鉄道整備補助事業を適用と想定  
「± $\alpha$ 」とは、今後、精査が必要であるため、増減する可能性がある。

(出所) 佐賀県側説明会資料「前掲」による。

<sup>(注10)</sup> 新幹線建設推進派からは、新幹線全線開通によって1時間20分となる福岡と鹿児島を近づける一方で、特急かもめによる福岡からの平均移動時間が1時間57分と時間を要する長崎を遠くするため、南北と東西で縮尺をかえた九州地図がよく使われる。

<sup>(注11)</sup> 長崎県ホームページ「九州新幹線長崎ルートの平成17年度着工予算が認められました」のp1に、長崎本線の複線化が困難な理由を明確に記している。その理由として挙げられているのは、山と海に挟まれているための地理的難しさ、複線化により現行以上のスピードアップが望めないこと、新幹線より実質地元負担額が大きくなることの3点である。ちなみに、複線化の地元負担は、JR九州が負担しない場合、約700億円になるという。

<sup>(注12)</sup> 著者は、鹿児島ルートの開通効果が数年続くかどうかということに疑問を感じている。鹿児島ルートの開通効果を相当のページを費やし語られている、例えば、新幹線九州新幹線長崎ルートに係る地域振興策検討プロジェクトチーム『九州新幹線長崎ルート開業に向けての活用方針の検討について（第1回レポート）』平成17年4月、などをみると、鹿児島ルートの開業効果を、数年後、冷静に分析してみる必要性を感じている。

億円である。実質的負担額は、交付税措置等により、佐賀県は約217億円、長崎県は約310億円とされている。

一方、期成会は、なぜ長崎本線の経営分離に反対しているのかという論陣を張る。基本的立場の論理は、新幹線ルートと離れている肥前山口―諫早間がなぜ経営分離区間とされるのか、経営分離されれば、確実に衰退する、それなのに新幹線効果は大したものではないではないか、だから、どの地域でも権利として存在する「基本的地域権」により、できる限り抵抗するというものである。

また、期成会がよく引き合いに出すのは、平成17年3月10日に参議院国土交通委員会での答弁である。ここで話題になった関係自治体の同意というものの解釈でのやり取りは、下記のとおりである。

「質問：仁比聡平参議院議員『基本であるというのは、つまり一つでも同意ができなければ着工できないというふうに理解してよろしいか。』  
答弁：北側国交相『そのように理解していただいて結構である。』（期成会側の鹿島市住民説明会資料 p14から抜粋）

1自治体でも同意できなければ新幹線着工はできないということを再確認させたくだりであるが、古川佐賀県知事も「全市町の同意がなければ、杭1本打たせない。」<sup>(注13)</sup>と沿線自治体全ての同意を新幹線着工の前提としている。一旦新幹線着工が決定すれば、その後の環境変化等にかかわらず、新幹線建設は進み、沿線住民の意思はなかなか反映できない。期成会の言う「基本的地域権」は、新幹線誘致に対する地域としての最後の抵抗権といってもよいだろう。ただ、前章でも指摘したように、国・県の方針に背いてまで反対していくためには、よほどの条件が必要である。住民アンケートの結果は反対する沿線自治体に唯一の光明であり、反対する権利が沿線に与えられているといっても、これがなければ抵抗はできないであろう。

## (2) 時間短縮効果について

資料3-3に、時間短縮効果についての両者の主張を記した。短縮時間をどのレベルで計算するのか、説明会では、期成会から「新幹線停車駅と白いかもめの停車駅を同じにして計算すべき」などの注文も出た。現行の長崎本線の特

### 資料3-3 西九州ルート の時間短縮効果について

#### <佐賀県の説明>

- 最速列車の比較（現行上下66本のうち2本） 1時間47分→1時間19分（28分短縮 26%短縮）
- 平均的な列車時間の比較（現行上下66本の平均値） 1時間58分→1時間24分（34分短縮 29%短縮）
- 緩行列車時間の比較（仮定）（現行上下66本のうち1本） 2時間14分→1時間29分（45分短縮 34%短縮）

#### <期成会の主張>

- ・時間短縮を比較する場合には、停車駅数及び停車時間等を同じ条件にして比較すべきで、本ルート建設に伴う時間短縮効果は、11分である。
- ・この時間短縮効果では、乗客は飛躍的に伸びない。

（出所）資料3-1に同じ。

<sup>(注13)</sup> 平成16年12月9日、古川佐賀県知事の発言。

急は大きく2種類で、1つは博多までの主体となる所要時間1時間51～54分の「白いかもめ」による運行であり、もう1つは、2時間を若干越える所要時間の従来からのかもめによる運行である。ただ、最速の「白いかもめ」には、所要時間1時間46分の列車がある。期成会の主張のように、この列車が3駅を停車せず通過すれば、約9分の短縮ができ、1時間35分となることから、新幹線との時間差は、11分ということになる。細かいことはさておき、西九州ルートの時間短縮効果は、並行在来線を抱える他の新幹線路線と比較して、はるかに小さいことは明白である。

東京－長野間（222.4km）は、新幹線開通前では約2時間50分であったのが、最速1時間19分となったし、東北新幹線の八戸までの開通により、631.9kmもある東京－八戸間は、最速2時間56分で結ばれている。九州新幹線鹿児島ルートの新八代までの部分開通でも、開通前約3時間50分かかっていた鹿児島から博多までの時間は、最速2時間11分まで短縮され、博多までの本格開通となると、所要時間は1時間20分が予定されている。

このようにみると、時間短縮効果については、本ルートの効果を積極的に主張できる要素は少ないといえる。ただ、九州の州都のような存在である福岡と鹿児島、熊本を結ぶ九州の縦のラインがより強化され、横のラインが取り残される不安は大きいであろう。実質的には20分もないと思われる時間短縮効果であるが、前章で示したように新幹線プラスみどりでの便数増加があるので、新幹線ルートでは若干の客数の増大は見込まれるかもしれない。鹿児島ルートの客数が開業後に急増したのは、時間短縮効果もあるが、開業前の1時間1本の特急便数が、1時

間2本の新幹線便数になったことも大きく左右している。ただ、西九州ルートでは現在でも1時間2本の割合で特急が運転されているので、便数増の効果は、鹿児島ルートほどないと思われる。それよりも、時間短縮によるメリットと、建設費負担や並行在来線問題というデメリットをどう比較考量するかが、最も大切な観点だと考える。

### （3）費用対効果について

資料3－4は、国が平成16年に検討した西九州ルートについての費用対効果の調査結果である。フリーゲージトレインの列をみれば、総費用に対する直接便益は約1.8、経済波及効果は約1.9と試算されており、1を上回ることによって投資効果のある事業と認定された。

一方、期成会は、費用対効果は国が言うように「1」を上回るとはいえない。計算の期間、人口推計、工事費、需要予測、時間短縮など甘い予測であり、実際は「1」を超える効果はないと反論する。

そもそも、費用対効果についての議論は、最も予測困難な需要予測が大きな鍵を握っているため、平行線となることが多い。推計のシステムは存在しているものの、実際の推計値には推計者の立場・主張が、色濃く反映している。ここでの推計においても、基礎データとして30年間の推計しかやられていない実質GDP、人口などのデータを、50年間に延長して適用しており、無理がある。特に30年間減少すると予想されている人口が、31年目から50年目まで横ばいであるとする前提も賛同が得られるとは思えない。工事費についても、計画の範囲内でおさまらないのが通常で、費用便益比の分母が実質上、安く評価されることになり、その推計値は実質

資料3-4 西九州ルート費用対効果

整備区間（武雄温泉～諫早）	スーパー特急方式	フリーゲージトレイン
①直接便益	約2,150億円	約3,910億円
②経済波及効果	約2,760億円	約4,300億円
③総費用	約2,010億円	約2,220億円
＜費用対効果（費用便益比）＞ 50年間の累計額を現在価値化して算出。		
*直接便益 / 総費用	約1.1 (約2,150億円 / 約2,010億円)	約1.8 (約3,910億円 / 約2,220億円)
*経済波及効果 / 総費用	約1.4 (約2,760億円 / 約2,010億円)	約1.9 (約4,300億円 / 約2,220億円)
＜収支改善効果＞（ ）内の試算参考値の数字は、6）を参照、単位は年平均概算額・億円/年。		
開業後10年経過	約40億円（約45億円）	約70億円（約75億円）
開業後20年経過	約50億円（約55億円）	約80億円（約85億円）
開業後30年平均	約45億円（約50億円）	約75億円（約80億円）
＜需要予測結果＞〔人キロ/日km〕	約6.1千人（約6.7千人）	約6.8千人（約7.4千人）
<p>1) ①直接便益は、利用者便益と供給者便益（鉄道事業者の収益の増）からなる。利用者便益は、総移動コスト【(金額に置き換えた所要時間+所要経費)×利用者数】の差分である。</p> <p>2) ②経済波及効果は、総生産の増加額である。</p> <p>3) ③総費用は、工事費（建設費+用地関係費）+維持改良費・再投資費である。</p> <p>4) 費用便益比(B/C)は、「事業を実施する場合」の便益-「事業を実施しない場合」の便益 / 総費用で、1.0以上であれば、投資効果があるとされる。</p> <p>5) 需要予測に当たっての実質GDP及び人口、収支採算性算出のための物価上昇率の仮定は下記のとおり。○実質GDP=2013年まで1.8～2.2%，2014～25年1.0～1.5%，2026～48年0.4～0.8% ○人口=2010年まで微増，2020年まで対2010年比で2.6%減，2030年まで対2020年比で5.3%減，2048年まで対2030年比で13.0% ○物価上昇率=2004年は対前年比▲0.2%，2005～08年対前年比+0.5～+1.9%，2009～48年対前年比+1.9%。また需要予測結果の数値，約6.1千人(約6.7千人)や約6.8千人(約7.4千人)は，開業後30年間平均の予想数値である。</p> <p>6) 試算参考値の前提条件は，以下の通り。実質GDP及び人口は，2010年まで上記5）と同じで2011年以降は2010年時点の需要で横ばいと想定，物価上昇率は上記5）と同じ。</p>		

(出所) 資料3-2と、九州新幹線長崎ルートに係る地域振興策検討プロジェクトチーム「九州新幹線長崎ルート開業へ向けての活用方策の検討について（第1回レポート）」（平成17年4月）より、著者が加工。原資料は、「整備新幹線に係わる政府・与党ワーキンググループ」第2回（平成16年11月11日）、第3回（平成16年11月26日）会議資料。

より高くなっているケースが多い。

さらに、期成会側は、フリーゲージトレインによる直接便益は西九州ルートの効果でないことを付加する。資料3-4で示されているように、スーパー特急方式からフリーゲージトレインに代わると、費用便益比（特に直接便益）は大きく増大する。増大の要因である新鳥栖-博多間の時間短縮は、フリーゲージトレイン導入により実現できた鹿児島ルート利用によるもので

あるため、西九州ルートの建設によるものではないことが強調された。そこには、フリーゲージトレインと西九州ルートを一体的ものと考える国・県と、現在の長崎本線にフリーゲージトレインの可能性を模索している期成会との考え方の違いが現われている。

たとえ前提となる数値が甘く、費用便益比が高めに推計されている可能性があるとしても、現在の費用対効果の算定式にのっかったもので

ある。筆者は、費用対効果についての現在の算定方法・方式に常々疑問を感じているが、明確な代替案を示すことは非常に難しい。佐賀県側は、直接便益1.8と経済波及効果1.9を楯に、住民説明会でも積極的に西九州ルートの建設効果を訴えた。

#### （４）代替運行案について

資料３－５は、佐賀県側が提示した代替運行案のあらましを示したものである。大まかに言うと、上下分離方式を採用し、下部インフラに関しては、佐賀・長崎両県が全面的に負担する、肥前山口－肥前鹿島間はJRが引き続き運行し、肥前鹿島－諫早間の運行は、新規に立ち上げる三セク会社が担当する、三セク立ち上げに際し必要となる車両購入費等の初期投資は佐賀・長崎両県が補助するというものである。運行方法における詳細については、すでに２の（５）で紹介しているので、ここでは新たに加わった点

だけ述べて、運行本数を現行並とし、運賃もJR運賃とし、同一ホームでの特急乗換えを可能にするということであった。また、三セク会社の経営に資するように、朝夕などの時間帯の運行本数を増加したり、JRとの協議で相互乗り入れを行えるようにしたり、新駅を設置するなどの工夫・対応も付加されている。しかし、佐賀県側の運行案で中身があると思われる上記の点は、今後のJRとの協議項目であり、即実行可能なものではない。また、新駅を設置しても、それが乗客増大に大きく寄与するのか、そのコストを払う自治体の負担だけが大きくなるかという懸念も生じる。JRとの相互乗り入れについても、先発並行在来線三セク鉄道会社は、これまでの努力にもかかわらず、十分な成果をあげていない<sup>(注14)</sup>。運賃水準も三セク会社の収支計画から出てきたものではなく、路線利用住民の不評を買わないために据え置いているのではないかという印象も与える<sup>(注15)</sup>。

#### 資料３－５ 佐賀県側の代替運行案について

##### ＜佐賀県の代替運行案＞

- （１）並行在来線に対する取組、並行在来線運行のイメージ～並行在来線沿線市町の経営分離に対する同意を得るべく協議を継続する、肥前山口－肥前鹿島間は上下分離方式でJR運行、肥前鹿島－諫早間は鉄道を維持し上下分離方式で三セク運行する予定。
  - （２）肥前山口－肥前鹿島間（JR九州運行）について～普通列車：現行並、特急列車：上下10本程度、運賃：JR運賃とし、同一ホームでの特急への乗換を行うとする。
  - （３）肥前鹿島－肥前大浦間～①朝夕などの時間帯の運行本数を増加する（多良－肥前大浦間の運行本数が少ない）②JRとの相互乗り入れを行うようJR九州と協議する③JR運賃並とする④新駅を設置する（地元との協議により、候補地４箇所）などにより、利便性を高める。
- \* 「代替運行案の収支について（肥前鹿島～諫早）」（巻末の参考資料）は、資料３－６を参照のこと。

##### ＜期成会の主張＞

- ・運行案について～第３セクターでの運営は認められない。大幅な赤字を抱えた場合の経営存続が非常に難しい。事故があったら小規模経営では、対応が非常に難しい。

（出所）資料３－１に同じ。

<sup>(注14)</sup> 「乗り入れ」の問題については、肥薩おれんじ鉄道における乗り入れの問題が南日本新聞の連載『走れ肥薩おれんじ鉄道－第４部－』「存続への道－乗り入れ」（平成18年1月30日付）に掲載されている。

<sup>(注15)</sup> 運賃水準は、三セク会社の経営体力に大きく左右される。三セク会社の収支予測を可能な限り正確に算出し、経営が成立する運賃水準を設定すべきである。青い森鉄道もIGRいわて銀河鉄道も路線維持のために、身を切るような思いで運賃水準を大幅に上げる決定をしている。

一方、期成会側は、長崎本線の維持が最大の目的であるから、県の代替運行案そのものに真向から反対している。全国の三セク鉄道を見て、当区間での三セクの経営困難は、目に見えているとし、肥薩おれんじ鉄道の経営悪化を示す資料を掲げ、三セク鉄道のお手本のように見られている松浦鉄道も2001年度から経常赤字に陥っている事実を紹介している。

住民説明会時点で、佐賀県側が代替運行に関してどれだけ詰めていたかはおくとして、説明会の資料として出された資料3-6に示す代替運行案の収支については、興味をそそられた。それは、路線として厳しい運営が待ち受けていると思われた肥前鹿島-諫早間での三セクの収支が現行本数の場合で、黒字になっていたからである。収支問題については、4の(1)で再度詳細に取り上げるが、この収支予測において、前提条件の③と④に大きな疑問を感じている。

③の「輸送量は、現行の客数とする」という前提では、営業開始となる13年後の平成30年の輸送量が今の水準であることは考えにくい。全国の地方鉄道の輸送客数は、平成3年から13年の10年間で16%減少しているのである。また、特急の依存度が高かった当区間で特急列車本数が大幅に減らされれば、旅客数を維持することは容易ではない。先発の肥薩おれんじ鉄道や青い森鉄道が開業後1年で2割以上の旅客数減を余儀なくされたことは記憶に新しい。④の「経費は、松浦鉄道並とする」の前提については、三セク鉄道として近くで健闘している松浦鉄道を参考にしたといえる。しかし、松浦鉄道を参考にすれば経費総額を抑えられるので、収支予測の材料としてありがたく使ったのではといううがった見方もできる。松浦鉄道は、民間主導型三セク鉄道の性格を活かして、便数と駅数を大幅に増加させ収入を増大しようとした。1日に

資料3-6 代替運行案の収支について（肥前鹿島～諫早）

・ 運行本数については、増加を行うとしているが、仮に現行本数で収支試算を行うと、以下のとおり黒字となる。また、仮に1.2倍の場合は、若干の赤字となるが、収入増や経営の効率化に努めることで安定的な経営ができる範囲である。					
	開業年	5年目	10年目	15年目	15年平均
現行本数	0.11	0.13	0.14	0.14	0.13
1.2倍	△0.12	△0.07	△0.06	△0.06	△0.07
・ 条件は以下のとおりとする。①運賃は、JR運賃並とする。②非電化で運行する。③輸送量は、現行の客数とする。④経費は、松浦鉄道並とする。					

(出所) 資料3-2に同じ。

資料3-7 佐賀県の提示した地域振興策とそれに対する期成会の主張

<p>&lt;佐賀県の並行在来線沿線地域への振興策&gt;</p> <p>(1) 振興策1として、高速の広域幹線道路網を整備（新設及び前倒し）する。具体的には、有明海沿岸道路と国道498号・鹿島-武雄北方IC間が挙げられている。</p> <p>(2) 振興策2として、地域振興のための地域の主体的取組に対し、県は積極的に支援を行う。</p>
<p>&lt;期成会側の県の地域振興策に対する反論&gt;</p> <p>・ 佐賀県は常時、均衡ある県土の発展を目指して施策を行ってもらいたい。我々が高速交通体系から取り残されている現況には佐賀県にも責任がある。</p>

(出所) 資料3-1に同じ。

上下155本を走らせる一方、駅間距離が1.68キロしかない特殊な路線なのである。それに対し、肥薩おれんじ鉄道は、駅間距離4.68キロで1日運行本数29～32本、肥前鹿島－諫早間では3.82キロ、19～32本である。経費を松浦鉄道並で算出したということは、走行距離あたりの経費によって、肥前鹿島－諫早間の三セク会社の経費を算出したということであろうか。そうであれば、松浦鉄道の場合、走行距離に対する経費が非常に小さくなるので、肥前鹿島－諫早間の経費総額は、非常に圧縮され、収支的には楽な試算が可能である。

赤字経営にならないという理由は、説明会でも納得のいく根拠は示されなかった。説明の後の質疑応答で、住民から指摘があったように、経営困難に陥っている肥薩おれんじ鉄道や青い森鉄道の例を知っている住民には、この資料だけで三セクの経営は安定するという県側の主張は、納得できなかつたようである。

#### （５）地域振興策について

地域振興策については、佐賀県側から主に有明海沿岸道路を6年間前倒して整備する、国道498号鹿島・武雄北方IC間を整備するとともに、鹿島・塩田間に高規格バイパスを建設するなどの丁寧な説明がなされた。一方、期成会側からは、県の推進計画は実現可能性の点で疑問である、国の認可も受けていない構想段階の計画ではないかという指摘が示された。

また、高規格道路などの整備による地域振興策と新幹線問題は区別すべきという期成会の意見については、どう考えるべきであろうか。一

方で、新幹線誘致の是非は、地域振興策の中でセットとして考慮されるべきであるとする一般論もある。地域振興のあり方から総合的に考えて新幹線の是非についての判断が下されるべきだという考えは、それはそれで正しいが、ある地域にとって、その事業による損失が明らかな場合は、地域の選択権として、まずは地域振興策を持ち出すより以前にその事業を拒否する姿勢がとられても当然であろう。

一般的に、振興策といっても、沿線自治体に共通のものもあり、一部の自治体だけに大きく関与するものもあろう<sup>(注16)</sup>。佐賀県側は、交渉が期成会全体との協議に限られていることから、自治体毎の協議も申し入れていた。振興策については、とりわけそれぞれの自治体との協議の場が欲しかつたに違いない。

## ４．住民説明会から市長選挙までの協議の経緯と混迷の深まり

### （１）具体化される代替運行案とそれに対する疑念

前述した2の（1）で引用した平成8年11月29日付佐賀新聞の内容を想起してみよう。条件や時期も異なるが、長崎ルート開業後の肥前山口－諫早間の年間赤字額は22億円と見られていた。その後、JR九州から18億円の赤字だと修正がなされるが、それでも多額の赤字額である。佐賀県の代替運行では、この路線を維持しようとした場合、どれくらいの負担（赤字）が余儀なくされるのであろうか。各種資料によって推計してみたい。

<sup>(注16)</sup> 西九州地域に関する地域振興のあり方に対して、提言しているものとして、西九州地域振興懇話会「西九州地域の一体的な振興に関する中間とりまとめ－県境を越えた政策連合の推進－」平成17年8月がある。

資料4-1 当区間の並行在来線の経営・運行方法のイメージと収支予測

上部：運行	
肥前山口－肥前鹿島間（15.0キロ）	肥前鹿島－諫早間（45.8キロ）
JR九州による運行 <収支予測>（特急10本，普通36本） 運行経費～2億5000万円 収益～1億8000万円 収支～△7000万円 （1億円の赤字までJR負担）	主に佐賀・長崎両県出資の三セクでの運行 <収支予測> 現行本数での収支予測では，運営収入1.60億円，運営支出1.47億円で1年目1100万円，15年平均で1300万円の黒字で，1.2倍の運行本数では1年目△1200万円，15年平均で△700万円の赤字。
下部インフラ：施設維持・管理	
肥前山口－諫早間，すべて佐賀・長崎両県の担当・負担 ・施設維持管理費用～両区間で2.3億円。 ・南区間の三セクへの初期投資額～現行本数で16.4億円（内訳：1台1.2億円の車両7台と車両基地整備費など），1.2倍の運行で車両12台を要し21.5億円。 ・JR資産は無償譲渡。	

（出所）主に，JR資料，佐賀県側資料による。

資料4-1は，当区間の経営・運行方法と収支予測を概念図と数字で示したものである。肥前山口－諫早間の並行在来線区間全体の施設維持管理を，佐賀・長崎両県が担当・負担し，区間北側部分15.0キロの肥前山口－肥前鹿島間の運行をJR九州，南側部分45.8キロの肥前鹿島－諫早間の運行を三セク鉄道会社が担うことになっている。負担額（赤字額）についてみると，まず，下部インフラにあたる肥前鹿島－諫早間の施設維持管理の経費は，広報かしま（2006年2.1）によると，年間2.3億円になるという。これを，佐賀・長崎両県が応分の負担をすることになっている。次に，肥前山口－肥前鹿島の運行赤字であるが，その額は，平成17年6月30日付佐賀新聞記事によってわかる。この記事に「現在の特急50本，普通36本を，特急10本，普通36本として試算。それによると経費1億8千万円で，赤字は7000万円。」とあるので，JR九州は，この区間の運行赤字を年間7千万円とみていることになる。最後に肥前鹿島－諫早間の運行赤字であるが，これまで見てきたように，佐賀県側

の説明では，今の運行本数であれば，赤字は生じない。よって，18億円の赤字を予想された区間が，上下分離方式をとり，県が下部インフラを支えることによって，年間3億円の負担（赤字）で済むことになっている。その負担割合は，上部のJRが7千万円，下部の両県が2.3億円となる。上下分離方式が効率運営のための魔法の道具とされており，赤字額の大幅減の原因は，まず第1に，三セク会社に赤字が生じないという試算にあり，第2に，下部インフラ経費が相当甘めに見積もられていることにあるのではないかと見られる。

佐賀県構想で三セク会社が運行する予定の肥前鹿島－諫早間の現況を資料4-2で示した。輸送密度936は，肥薩おれんじ鉄道より低い。おまけに非電化・単線であり貨物輸送もない。このように，路線価値として先発並行在来線に劣るばかりでなく，輸送密度も肥前鹿島－諫早間では最低なのである。この区間の収支を均衡させるのは至難の業である。収支予測が赤字にならなかった理由について，広報かしまでは，



## 資料4-2 先発並行在来線区間と比較した肥前山口ー諫早間の現況

三セク 鉄道名	先発並行在来線区間				西九州ルート並行在来線区間		
	肥薩おれん じ鉄道	青い森 鉄道	IGRいわて 銀河鉄道	しなの 鉄道	肥前山口ー 諫早	肥前山口ー 肥前鹿島	肥前鹿島ー 諫早
営業距離	116.9km	25.9	82.0	65.1	60.8	15.0	45.8
輸送密度 (年度)	986 (H16)	1380 (H16)	2882 (H16)	8377 (H14)	1208 (H14)	1980 (H14)	936 (H14)
運行本数	29~32本	40	69	111	19~36	36	19~32
貨物輸送	6本	48	48	10	0		
電化・ 非電化等	非電化 単線	電化 複線	電化 複線	電化 複線	非電化 単線		

(注) 最後の3列の長崎本線区間の輸送密度は、ローカルのみ輸送密度。また、肥薩おれんじ鉄道は、貨物輸送のために電路設備は残している。

(出所) 各種資料、ヒヤリングにより著者が作成。

以下のように指摘している。

「県の試算では、現行本数で収支試算をすれば黒字になるとしていましたが、乗客数や人件費等の見込みが甘い予測となっていることが県議会でも指摘されました。その結果、県は人口減などを考慮すれば、赤字になることを認めました。・・・減価償却費も第三セクターの収支には入っておらず、実質、第三セクターの『隠れ赤字』と言えます。」

乗客数の過大評価は、肥薩おれんじでも青い森でも試算における大きな反省点であった。青い森鉄道の中期経営計画では、少子化による高校生の人口の減まで考慮しなければならないとし、沿線上にある高校の定員推移まで検討している<sup>(注17)</sup>。しかし、佐賀県試算の最大の問題は、経費試算の算出にあるとみている。代替運行案の収支を項目別にみた資料4-3をみてみよう。これによると、年間人件費が7500万円で、支出

## 資料4-3 代替運行案の収支（佐賀県側提示資料）

(単位：千円)

		開業	5年目	10年目	15年目
		平成30年	平成35年	平成40年	平成45年
収 入	運 輸 収 入	144,807	144,807	144,807	144,807
	運 輸 雑 収	15,016	15,016	15,016	15,016
	収 入 計	159,823	159,823	159,823	159,823
支 出	人 件 費	74,974	74,974	74,974	74,974
	諸 経 費 計	51,079	51,079	51,079	51,079
固 定 資 産 税		5,946	2,489	1,601	1,327
消 費 税 納 付		5,178	5,178	5,178	5,178
合 計		137,177	137,177	137,177	137,177
損 益	償 却 前 損 益	22,647	26,104	26,991	27,265
	法 人 税	11,244	12,611	12,962	13,071
	単 年 度 損 益	11,402	13,492	14,029	14,914

(出所) 佐賀県側資料から抜粋。

<sup>(注17)</sup> 詳細は、青い森鉄道『中期経営計画』（平成17年3月）を参照。

が1億2600万円程度となっている。人件費については青い森鉄道で1億3800万円、肥薩おれんじ鉄道でもJRから要員補助がなければ5億1300万円かかる。この額は非常に少ないといわざるを得ない。経費総額についても、極限の合理化が実現したとしても、1億2600万円が妥当な数字なのか疑問である。人命を預かる事業には、節約できない経費があろう。最近、JR西日本の福知山線事故や羽越線いなほの脱線事故など、悲惨な事故が続発している。経費試算には公共交通としての使命上、再度の見直しが必要ではないかと思われる。

また、資料をみて明白なように、この試算では減価償却費が計上されていない。車両購入費等は県から補助されるので減価償却費を考慮しなくていいということにはならない。車両の耐用年数によって、減価償却費を積み立てないと、古い車両を永遠に使用しなければならない。ちなみに青い森鉄道では、3.4億円の車両費に対して年間約3千万円の減価償却費を運営経費として計上している<sup>(注18)</sup>。

このように、佐賀県の代替運行案は、三セク会社が安定的な経営をできるという内容に十分なっておらず、反対派を納得させる材料がそろっていない。というよりも、当区間は、赤字を覚悟で運行せざるを得ない区間というべきかもしれない。赤字額をどれだけ狭められるか、それには住民と自治体の連携が不可欠であり、共通の選択をしたという事実が重要になる。今の佐賀県と期成会にはそうした共通の理解が共有されていない。それが最大の問題である。

## (2) 江北町の住民意向調査とその結果

2005年10月12日、江北町議会は、長崎本線のJRからの経営分離に反対し、現状の存続を求める住民の請願を、賛成5、反対8の賛成少数で不採択にした。新幹線反対の方針である田中源一町長は、町議会とのねじれを感じ、民意を問う形で住民意向調査(11月3日までに配布、10日締め)を実施した。この調査にはマスコミでも報道されたように多々問題もあったが<sup>(注19)</sup>、その集計結果を示したものが資料4-4である。

このアンケートは、1問目にJRの利用度、2問目に西九州ルートの認知度、3問目に西九州ルートの必要性、4問目と5問目に必要・不必要の理由を尋ねる5つの設問と自由記入欄からなる非常にシンプルなものである。また、16歳以上の町内居住者8,279人のうち、無作為に1,000人を抽出した大掛かりなもので、民意を問うには十分なサンプル数となっている。

まず、JRの利用度であるが、江北町においても常時利用率4%、それに1ヶ月に1回程度の利用者を合わせて約8分の1という結果は、利用度が低いといわざるを得ない。ただ非常に少ないという部類ではなく、九州地域では平均的というところである。西九州ルートの認知度は、「だいたい知っている」が56.7%と最も多く、「よく知っている」と合わせて約4分の3の住民がこの問題に関心を示していることになり、認知度は高いといってよいだろう。

最大の関心事は、問3の西九州ルートの必要性であったが、それについては「必要である」10.4%、「どちらかといえば必要である」19.2%に対し、「必要ない」が31.9%、「どちらかと

<sup>(注18)</sup> 青い森鉄道『前掲』を参照のこと。

<sup>(注19)</sup> 詳細は、毎日新聞、平成17年11月18日付記事を参照。

## 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）の混迷の要因

## 資料４－４ 江北町のアンケート調査結果（2005年11月）

アンケートの方法	16歳以上の町内居住者8,279人のうち、住民基本台帳より1,000人を抽出、各区の区長にアンケートの配布・回収を依頼し、回収数910人、回答率99.3%で904人の回答数。						
男女別 年代別	男432人（47.5%）、女456人（50.1%）、性別不明22人（2.4%） 10代41人（4.5%）、20代130人（14.3%）、30代142人（15.6%）、40代161人（17.7%）、50代154人（16.9%）、60代135人（14.8%）、70代以上139人（15.3%）、不明8人（0.9%）						
問1. あなたは、この1年間でJR肥前山口駅を何回利用されましたか？	・全く利用しなかった 290（31.9%） ・1～5回 381（41.9%） ・6～10回 117（12.8%） ・11回以上 78（8.5%） ・ほとんど毎日利用（通勤・通学等） 36（4.0%） ・無回答・複数回答 8（0.9%）						
問2. 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）建設についてご存知ですか？	・よく知っている 171（18.8%） ・だいたい知っている 516（56.7%） ・あまり知らない 180（19.8%） ・全く知らない 30（3.3%） ・無回答・複数回答 13（1.4%）						
問3. あなたは、九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）について、どう思われますか？	・必要である 94（10.4%） ・どちらかといえば必要である 175（19.2%） ・どちらかといえば必要ない 247（27.1%） ・必要ない 290（31.9%） ・わからない 83（9.1%） ・無回答 21（2.3%）						
＜問3の年代別結果＞							
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代～
必要	39.0	30.0	24.6	23.0	30.5	34.8	34.5
必要ない	41.5	51.5	64.1	68.9	61.0	58.5	55.4
わからない	19.5	18.5	11.3	8.1	8.5	6.7	10.1
問4. 問3で、1または2を選択された方は、主な理由を1つ選んでください。	・新幹線建設は西九州発展のために国・県が推進しているから 29（10.3%） ・新幹線を活かしたまちづくりが考えられ、町の振興が図られるから 114（40.4%） ・肥前山口駅にも新幹線が半分程度停車するとされており、利用することにより移動時間が短縮になるから 83（29.4%） ・国や県から地域振興支援が期待できるから 34（12.1%） ・その他（ ） 5（1.8%） ・無回答・複数回答 17（6.0%）						
問5. 問3で、3または4を選択された方は、主な理由を1つ選んでください。	・武雄～諫早間の工事費に2700億円投じたわりには、時間短縮効果が少ないから 113（19.9%） ・現在の長崎本線がJRから経営分離されれば、赤字路線となることが想定され、将来廃線となれば肥前山口駅の分岐駅としての機能が失われる恐れがあるから 114（20.1%） ・新幹線（フリーゲージトレイン）となれば、肥前山口～博多間の料金が上がるから 11（1.9%） ・肥前山口駅はすべての特急が停車するため、現状のままよい 274（48.2%） ・その他（ ） 14（2.5%） ・無回答・複数回答 42（7.4%）						

（注） 問3の年代別結果の「必要」は、「必要である」と「どちらかといえば必要である」を合わせたもの、「必要ない」は、「必要ない」「どちらかといえば必要ない」を合わせたものである。

（出所）江北町『九州新幹線西九州（長崎）ルートに関するアンケート結果報告書』平成17年11月。

い必要ない」が27.1%と、必要性を感じない住民が約6割を示す結果となった。先に2の（4）で紹介した新聞社のアンケート調査の結果と類似しているが、積極的賛成派と考えられる「必要である」が1割なのに対し、積極的

対派の「必要ない」が3割を超えている事実は注目すべきであろう。年代別にみても、事情を比較的良好に認識して判断を下したと思われる30代、40代に反対派が多いことにも注目されなければならない。

問4の結果で注目したいのは、必要性の理由で、新幹線開通に伴い住民が真っ先に感じる停車駅かどうかや時間短縮に関してより、まちづくりや町の振興に期待して選択した人が多かった点である。この結果は、江北町では、住民の新幹線停車駅としての期待度が著しく低いということを示している。

反対理由の結果を示した問5が、このアンケートで最も予想と離れ、興味深いものとなった。選択項目の最初の2つである工事費を考慮した時間短縮効果の少なさと経営分離による肥前山口駅の機能低下を反対の理由として選択する人が多いと思われたが、「・・・現状のままでよい」が48.2%と最も多かった。これは、江北町民が今の長崎本線と肥前山口の機能の継続を望んでいる証である。

こうした結果をみると、これまでの肥前山口駅における特急停車駅の機能と西九州ルートにおける新幹線停車駅の機能では、江北町民は、前者の方が大きいとみていることになる。さらにいえば、鉄道路線については現状に満足しているので、変革する必要はないという意見が大半ということになる。しかし、江北町議会は、住民意向調査の結果を重く受け止めるとしつつも、2005年12月に、長崎本線を維持する目的でつながっていた期成会を脱退する決議を行う。こうして江北町では、町長だけが期成会に残り経営分離反対、議会は柔軟姿勢というねじれ現象が生じることになった。

### (3) 肥前鹿島-諫早間への島原鉄道乗り入れ 報道

佐賀県の期成会からの同意取り付け期限の目標が、2005年8月末、12月末と、次々と先延ばしされ、佐賀県は期成会からの同意取り付けに

焦りをみせていた。そうした時、平成18年1月11日の西日本新聞に、佐賀県が肥前鹿島-諫早間に島原鉄道を乗り入れさせる新たな運行案の検討に入っているという衝撃的な記事が報道された。佐賀県側は、自ら提示した三セク運行案が期成会になかなか受け入れられないので、収支見通しに理解が得られない三セクでの運行にこだわらず、新たな案の模索に入ったとも推測される。幸いにも、諫早-加津佐(78.5キロ)を運営している島原鉄道は、経営分離区間の最南端の諫早でつながっている。もし報道のように、島原鉄道が、肥前鹿島-諫早間(45.8キロ)を吸収すれば、肥前鹿島-加津佐間の営業となり、営業距離的には134キロに及ぶ大きな民間鉄道会社になる。今の所、この件は流動的な要素が多く、これ以上の憶測は控えたいが、島原鉄道が収支見通しの暗いこの区間への乗り入れを承認するかどうかは鍵であり、たとえ、承認した場合でも、島原鉄道がどういった条件を出してくるかも気にかかる問題である。

とはいえ、この記事の中にある以下の記述「・・・しかし肥薩おれんじ鉄道など、先行して経営分離された並行在来線区間を運行する三セクの苦戦ぶりから、沿線自治体の一部には民間鉄道会社の参入を求める声が強い。」には注目したい。期成会の方針は、長崎本線を現状のままで維持することであり、文言上では運営主体を明言していないが、現状のままでということなので、おそらく運営主体はJRでなければならぬ。三セク化では、その経営が成立するはずもなくいずれは廃線となるという理由で、三セク化(代替案)にはのれないとかねてから主張されていた。それでは既存の民間鉄道会社なら納得できるのか。期成会の一部は、並行在来線区間を三セクではなく、民間鉄道会社が運

営すれば、進んで経営分離に同意するという報道が本当であれば、いかなる論理でそういう主張がでてくるのであろうか。期成会のいう長崎本線の現状のままでの維持というのは、現在の長崎本線の機能が維持されるという意味ではないのか。JRが見放し、これまで特急依存度の高かったこの区間は、特急が走らなくなった途端、急激な旅客減が予想される。その中で、島原鉄道がこの区間を運営する場合、JR時と同じような運行ができるという保証はどこにもない。これまでとは全く異なる運営がなされる可能性の方が高い。それでもこれが長崎本線の維持といえるのであれば、期成会の目的は、できる限り見返りを期待する、やはり条件闘争であったのか言われても仕方がない。

以上、西日本新聞記事の信憑性を確認することなく論を展開したが、島鉄乗り入れは容易ではなく、この可能性については高くないと推測される。それよりも、江北町議会の脱退等により期成会の足並みが乱れ始めていることが、この記事を通して伺える。並行在来線問題としての本ルートの混迷の度合いは、更に深まっている。

#### （４）太良町の期成会脱退

期成会の足並みの乱れは、その後、太良町の期成会脱退となってあらわれる。佐賀県は、太良町に対し、地域振興策をもとに協議を行っていた。2006年1月24日、太良町は佐賀県側が提示した地域振興策を評価し、期成会から脱退し、近々着工同意を表明することになった<sup>(注20)</sup>。期成会は、2004年3月の協議再開から、3自治

体で構成されていたが、前述の通り、2005年12月の江北町議会の脱退、そして次に太良町が脱退して、残るのは、鹿島市長、鹿島市議会、江北町長の三者のみとなった。

太良町の選択理由の一つとして、太良町では、町の将来における鉄道の役割が鹿島市に比して、小さいということが挙げられよう。前述の資料2-4でもわかるように、多良駅には特急は止まらず、ローカルの本数も1日25本であるため、太良町では、自動車の役割が大きくなっている。太良町は、「竹崎かに」で有名で、町の規模からみた観光客数や宿泊客数、観光消費額はともに大きい。また、その観光客の交通手段のうち鉄道の割合は、佐賀県平均が5.4%、鹿島市が5.5%なのに対し、1.5%と少なく、自動車の割合が98.5%を占めているのである<sup>(注21)</sup>。太良町では、振興策によって、自動車交通網が整備されれば、短期的には住民の支持を得やすい構図となっている。こうした要因が太良町の期成会からの脱退につながっていると考えられる。

#### （５）現職市長当選の意味とその影響

太良町も離脱して、期成会の結束力に影が出てきた段階での現職市長桑原氏の当選は、大きな意味を持つものであった。

桑原氏は、今回の市長選の争点を新幹線の是非1本に絞っていたため、当選後の任期中、よほどの理由がない限り、公約違反ともとれる新幹線着工容認はできない。というより、鹿島市民から新幹線着工阻止を負託された結果となった。新幹線反対、JRからの経営分離反対は、市長の個人的意見ではなく、鹿島市での民意と

<sup>(注20)</sup> 詳細は、日本経済新聞、平成18年1月25日付記事を参照。

<sup>(注21)</sup> 佐賀県資料による。

なったのである。

それでは、鹿島市民が新幹線着工に反対の選択をした理由をここで整理しておこう。これまで叙述したように、高速交通ネットワークにおける長崎本線（特に特急かもめ）の存在が市民にとっていかに大きかったということは言うまでもないが、その他に、新幹線反対を唱える市長の強いリーダーシップの下、並行在来線問題の啓蒙が市民に図られ、市民がこの問題を十分認識できたことも大きいと思われる。その際、同じような境遇から誕生し現在経営問題に苦悩している肥薩おれんじ鉄道の実情を身近に知れたことで、鹿島市民は並行在来線問題をより直近な自分たちの問題として捉えることができたのではないか。また、鹿島市周辺では、大きな話題になった諫早湾干拓事業、利用客が予想より大きく低迷している佐賀空港の問題など、今、大型公共事業に対する警戒感がここ数年高まっている。新幹線誘致は佐賀県にとって恩恵は少なく、県民の声も反対が多いのに、特急かもめがなくなり、将来は鉄道がなくなる可能性のあるシナリオをどうして鹿島市が選ばなければならないのか。こうした思いが、市民に現職市長を選ばせたのではなからうか。

## 5. おわりにー並行在来線の政治問題化と制度見直しの必要性ー

以上、西九州ルートに着工を巡って展開されている佐賀県と期成会との対立を通しながら、西九州ルートの特性、鹿島市を中心とした沿線自治体为新幹線着工に反対している理由について説明してきた。西九州ルートは、佐賀県と長崎県の2県しか通らず、費用対効果は建設の基準を満たしているものの、時間短縮効果は他の

新幹線ルートと比較してはるかに小さいルートである。こうした開通効果の少ない佐賀県にあり、かつ新幹線ルートからはずれた地域（鹿島市周辺）が並行在来線区間に指定された。本来なら、新幹線期待で黙殺され服従される並行在来線区間の反対であるが、今回の場合、開通効果が小さいと県民から認識され、アンケート調査等により新幹線そのものの必要性が否定されたため、沿線自治体は反対の姿勢を保持し続けることができた。開通効果の小ささが県民にも理解され、反対派にとっては追い風になったという皮肉な結果をもたらしたのである。

ということは、開通効果が期待され、住民の多くが誘致を待ち望んでいる新幹線ルートで、不幸にも並行在来線に指定された地域はどうなるのであろうか。こうした場合、沿線には、最後の抵抗権である拒否権は事実上残されていないのではないかと思われる。国の方針、県の意向に逆らって、地域の自説を唱え続けられはしないであろう。これから並行在来線問題は頻繁に政治問題化するともいわれるが、西九州ルートのような混迷は、特別な条件がないと生じないであろう。その条件とは前記したものである。ただ、沿線自治体が着工に同意する際に、条件闘争に持ち込む余地は西九州ルートの一件によりますます強まっている。今回、JRが期成会に出した譲歩案は、並行在来線における支援の慣例をはるかに越えているものであり、枠組み事態に警鐘を鳴らすものだと感じる。これから整備新幹線を整備していく中で、今の並行在来線の取扱いの枠組みで対応できるのか、国による枠組みの見直しが必要なのではないか。それが実現できれば、沿線自治体にとっても好都合であり、JR自身にとっても有効であろう。並行在来線に対する制度見直し等の提言について

は、稿を改めて詳細に叙述する機会をもちたい。

住民説明会で、鹿島市民が代替運行への懸念を問うたところ、佐賀県側から「同じ県の松浦鉄道も頑張っているじゃないですか」という回答があった。松浦鉄道の健闘ぶりは事実だが、沿線住民にとっては、なぜ自分たちが被害者にならなければいけないのか、何のために犠牲にならなければならないのかという不満が常に付きまとっている。住民としては、既得権が失われるわけだから、佐賀県としてもこうした不満を解消できるよほどの何かを持ち合わせなければ鹿島市民の同意を得ることは難しかったのではないかと思われる。

本稿は、学術的分析としては不十分なものであるが、地域問題を扱う上で、本稿によりきわめて重要な素材を提供できたと確信している。

### 【参考文献】

- ・古平 浩『経営再建 嵐の百日—しなの鉄道のマーケティング—』三重大学出版会，2004年。
- ・野崎弘（富山・新幹線を考える会）『どうなる北陸新幹線—異議あり！第三セクター—』桂書房，1992年。
- ・今城光英編『鉄道改革の国際比較』日本経済評論社，1999年。
- ・鉄道まちづくり会議編『どうする？鉄道の未来』緑風出版，2004年。
- ・藤井大輔「整備新幹線開業による並行在来線第三セクター鉄道化の現状と問題点」『国際公共経済研究』(16) 2005年10月所収。
- ・角一典「九州新幹線建設における並行在来線問題の政治過程—八代・川内間の経営分離をめぐって—」『北海道教育大学紀要 人文科学・社会科学編』56(1)，2005年8月所収。
- ・武井孝介「鉄道貨物輸送の視点からみた新幹線並行在来線問題に関する研究—『モーダルシフト』の考え方に基づく公的関与のあり方を中心として—」『公益事業研究』57(2)，2005年度。
- ・石井晴夫「地方公共団体における新しい鉄道インフラの整備方法—新幹線並行在来線分離の事例研究を中心として—」『公営企業』（公営企業金融公庫編）2002年2月。
- ・岩田薫「整備新幹線はバラ色なのか」『世界』2004年9月。
- ・湯浅陽一「政策過程における随伴の結果—整備新幹線建設と並行在来線の経営分離—」『年報 社会学論集』（関東社会学会/関東社会学会機関誌編集委）1998年6月。
- ・「嶋津忠裕「インタビュー—生活空間としての新幹線並行在来線—肥薩おれんじ鉄道の取り組みから」『運輸と経済』65(2)，2005年2月。
- ・KAGOSHIMA report 新幹線暫定開通後は廃止か、存続か—並行在来線の3セク経営めぐって揺れる沿線自治体—」『財界九州』2001年11月。
- ・「アウトルック—整備新幹線・佐賀の乱—不要派が大勢に—費用対効果に大疑問」『東洋経済』2006年2月11日。
- ・「Key person—整備新幹線を誰が望んでいるのか—地元反対多い新幹線長崎ルート—収支計算の説明も議論も不十分」『東洋経済』2005年2月5日。
- ・「地域レポート—立ちふさがる『並行在来線問題』新幹線長崎ルート着工に難題」『財界九州』2004年7月。