

＜参考資料＞九州新幹線西九州ルート問題の経緯と今後の予測 及び北海道「維持困難線区」沿線との連携について

2017. 6. 28
安全問題研究会

1. はじめに

九州新幹線・西九州ルートでの実用化を目指して開発が進められてきた「フリーゲージトレイン」(軌間可変式車両)が頓挫しそうだとの報道が、6月15日から各メディアでいっせいに行われた。

●九州新幹線フリーゲージ見送り案 佐賀県や沿線自治体が困惑 県「断念ない」、フル規格化「負担できぬ」(佐賀新聞)

<https://headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20170615-00010004-saga-141>

九州新幹線長崎ルートに導入予定のフリーゲージトレイン(軌間可変電車、FGT)に関してJR九州で導入見送り案が浮上し、佐賀県や沿線自治体の首長からは困惑の声が聞かれた。FGT導入を前提に整備が進められており、断念となれば事業は根本的な軌道修正を迫られることになる。

「そうした意思決定をした事実はないとJRに確認している」。佐賀県の副島良彦副知事は13日、「JR九州がFGT導入断念」との一部報道に関し記者団に答えた。

FGTは昨年12月から今年3月まで営業路線で検証走行試験を行っており、5月に開発主体の鉄道・運輸機構から県へ「技術的に大きな課題は上がっていない」と報告があったという。

武雄温泉駅で在来線と新幹線を乗り継ぐ「リレー方式」で2022年度に暫定開業することなどを佐賀、長崎県や国などと、JR九州を含む6者で合意しており、副島副知事は「6者合意のまま進んでいると認識している」と強調した。

FGT断念となれば全線フル規格化の議論が持ち上がる可能性は高い。フル規格化となれば地元負担が800億円以上にもなるとされ、副島副知事は「県として負担できるものではない」と改めて否定した。

新幹線開業も見据えて佐賀駅周辺整備を進める佐賀市の秀島敏行市長は「新幹線絡みで佐賀駅を整備すると説明してきた。(フル規格化が持ち上がって)今とは違うルートを通るという話になれば、混乱する。内心、穏やかでない部分がある」と戸惑いを隠さない。

武雄市の小松政市長は「13日から同様の報道があり、14日も市としてJR九州などに事実関係の把握を進めたが、現段階で断念の確認はできていない」とした上で「初夏といわれている技術評価委員会の検証結果に基づく判断を待ちたい」と答えた。

新鳥栖駅(佐賀県鳥栖市)で九州新幹線から分岐し長崎に向かう新幹線は、すでに博多～鹿児島中央間で開業した九州新幹線(鹿児島ルート)と並んで、九州新幹線「西九州ルート」(旧「長崎ルート」)と呼ばれてきた。全国新幹線鉄道整備法(全幹法)に基づいて整備計画路線になった、いわゆる「整備新幹線」の1つである。

全線フル規格(北海道新幹線などと同じ1435mm軌間で200km/時を超える高速運転)ではなく、新鳥

栖～武雄温泉（佐賀県）までは建設費を抑えるため在来線を走行、武雄温泉～長崎までは既存の在来線の線形が悪すぎるためフル規格の新線を建設という内容で建設の認可を受けている。この計画通りに進んだ場合、博多～新鳥栖間は新幹線（軌間1435mm）、新鳥栖～武雄温泉間は在来線（軌間1067mm）、そして武雄温泉～長崎間はフル規格新線（軌間1435mm）となるため、車輪の幅を線路幅に合わせて自動で変換できる「フリーゲージトレイン」の開発が進められてきた。

しかし、世界的にも、フリーゲージトレインはスペインの「タルゴ」くらいしか例がなく、その「タルゴ」も標準軌（1435mm軌間）とスペイン用の広軌（1668mm軌間）の切り替えである。標準軌より狭い軌間との間でのフリーゲージトレイン実用化事例は国際的にもまだない。

2. フリーゲージトレイン試験走行の経過

これまでの試験走行では、車輪に想定外の摩耗が起きるなど失敗続きで、安全性は確保されていない。安全性が仮に確保できたとしても、①軌間可変式の台車は構造が複雑で重く、また車両の重量も増すため、実用化できても維持管理コストのほか線路の保線コストもかさむ、②仮に台車が原因で車両が故障した場合、対応が難しい——として、山陽新幹線（博多～新大阪）を運行するJR西日本は同区間への乗り入れを認めない方針であると伝えられる。

武雄温泉～長崎間のフル規格新線は2012年に着工が認可され建設が始まっているが、完成予定の2022年までにフリーゲージトレインの実用化が間に合わないことがすでに確定的になっている。このため、西九州ルートは武雄温泉駅で在来線からフル規格新線へ「乗り換え」が必要な状態のまま、暫定開業とならざるを得ない状況に追い込まれつつある。

3. 西九州ルートに関する今後の予測

JR九州から「フリーゲージトレイン断念」の正式発表はまだ行われていないが、台車の維持管理コストも保線コストも通常の新幹線以上にかさみ、採算の見通しが立たないフリーゲージトレインから、JR九州が撤退の方向であることは疑いがない。とりわけ、昨年10月の完全民営化によって、JR九州はすでに完全民営化した本州3社と同様、今後は株主への説明責任が発生する。会社として、株主から責任を迫られる危険を冒してまで採算の取れない事業に首を突っ込む動機が、そもそもJR九州にない。

このままフリーゲージトレインが頓挫した場合、西九州ルートの沿線自治体としては、次のいずれかの判断を迫られることになる。

①新鳥栖～武雄温泉間のフル規格への格上げ

この場合、新鳥栖～長崎の全区間がフル規格になる。フリーゲージトレインの必要はなくなるものの、沿線自治体の新たな費用負担が800億円も発生すると見込まれ、佐賀県などは「負担できない」と表明している。

②武雄温泉で乗り換えを続ける

これは地元にとって最悪の選択に近い。現状でも博多～長崎間は在来線特急で乗換がなく直通で行けるが、武雄温泉～長崎間だけがフル規格になることにより、武雄温泉での乗り換えが発生、この形が半永久的に続く。フル規格化による時間短縮効果はわずか5分で、これでは乗換待ち時間によって消えてしまう。地元は高額の新幹線建設費を負担させられた上、乗換が増え、特急料金は上がり、到達時間は遅くなることでかえって不便になるという悪夢のシナリオである。

地元にとって②は問題外であろう。①のフル規格化を求める声上がることは必至だが、この選択をした場合でも地元には茨の道が待っている。

4. 並行在来線をめぐる問題

西九州ルートでは、これまでの整備新幹線の例と異なり、新幹線開業後も並行在来線は第三セクターに経営分離されない。新幹線が通らないのに建設費の負担だけ押しつけられることが判明した鹿島市、江北町の佐賀県内2自治体が、「並行在来線の経営分離には地元自治体の同意が必要」（政府与党合意）とされているのを根拠として、経営分離、第三セクター化に「不同意」を表明したためである。

●＜参考＞整備新幹線の取扱いについて（平成8年12月25日政府与党合意）

今後の整備新幹線の取扱いに関し、以下のとおり決定する。

一～三 （略）

四、並行在来線については、以下のとおりとする。

（一） 建設着工する区間の並行在来線については、従来どおり、開業時にJRの経営から分離することとする。

（二） 具体的なJRからの経営分離区間については、当該区間に関する工事实施計画の認可前に、沿線地方公共団体及びJRの同意を得て確定する。

（三） （略）

五～八 （略）

西九州ルートの並行在来線である長崎本線・佐世保線は新幹線開業後もJR九州が運行を続けることになっている。沿線地域の住民は安いJR運賃のまま値上げもなく、今までと同じように列車に乗れる（特急列車が廃止され、運行本数は減ることが見込まれる）。

一方で、JR九州が運行を継続することと引き替えに、地元自治体が線路を持つ「上下分離」が導入される。これにより、地元自治体にとっては線路維持費の負担が新たに発生する。しかも、三セクであれば独自判断で運賃を値上げできるが、列車運行はJR九州が行うため、値上げも独自判断では難しい。地元自治体は、新幹線建設費と在来線の線路維持費の両方を負担させられ、値上げも自由できないという状況に陥ることになる。

並行在来線を経営分離した第三セクター鉄道が、JR時代のアボイダブルコストルールを見直し、JR貨物に対して線路使用料を値上げした場合、JR貨物は国から「貨物調整金」の支給を受けることができるが、西九州ルートでは第三セクターに経営分離しないため、JR貨物は貨物調整金を受給できない可能性がある。この結果、沿線自治体が線路使用料の値上げを求めても、JR貨物が容易に応じないことが予想される。そうなった場合、最終的に、線路を保有する地元自治体は増税または他の財源からの振替支出によって線路維持費を捻出する必要に迫られるであろう。地元自治体の住民サービスが低下に追い込まれることは必至である。

●独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法（平成14年法律第180号）附則

（業務の特例）

第十一条 機構は、当分の間、第十三条に規定する業務のほか、次の業務を行うものとする。

- 一 全国新幹線鉄道整備法第四条第一項に規定する建設線（以下この項において「建設線」という。）の全部又は一部の区間の営業の開始により当該建設線に係る同法第六条第一項に規定する営業主体がその全部又は一部を廃止した鉄道事業に係る路線の全部又は一部の区間において新たに他の者が鉄道事業を開始した場合であって、当該区間に係る鉄道線路を使用する日本貨物鉄道株式会社が支払う使用料が増加するときにおいて、日本貨物鉄道株式会社に対し、政令で定めるところにより、助成金の交付を行うこと。

二～六 （略）

5. 今後の展開予測及び北海道との連携の可能性

新幹線建設費も在来線の線路維持費も負担させられた上、フリーゲージトレインは実用化できず、時間短縮も実現せず、今まで必要のなかった乗換が武雄温泉駅で新たに必要になり、不便だけが増す——このような未来を、西九州ルート沿線自治体が座して受け入れるとは思えない。全線フル規格への格上げを求める声や、逆に「こんなことになるのであれば新幹線は要らない。在来線のままでいい」という声が出るのが予想される。

全線フル規格化はあり得る選択肢といえるが、その場合でも武雄温泉～長崎間は営業キロでわずか98.7km（大村線経由で計算）に過ぎず、日高本線（苫小牧～様似、146.5km）のわずか3分の2である。JR北海道が1,100億円の安全投資経費を捻出できず、全営業キロの半分を維持困難線区とせざるを得ないときに、日高本線よりも短い区間のフル規格化（時間短縮効果は30分に満たない）のため、新たに800億円もの巨費を追加投入することが適切な税金の使い道かどうかは当然、議論すべきである。

いずれにせよ、フリーゲージトレインの破たんをきっかけに、九州新幹線西九州ルート計画そのものが一気に崩壊に向かう可能性さえある。

6. まとめ

武雄温泉～長崎間のフル規格新線はまだ着工したばかりであり、今が引き返す最後のチャンスである。西九州ルートの建設工事はいったん中断させるべきではないか。そして、この工事を中断させれば建設費5,000億円が浮く。これにより、JR北海道「維持困難線区」は救済できる。少なくとも、誰も得をしない西九州ルートの建設より、ずっと前向きな税金の使い方だと考えられる。

加えて、西九州ルートの建設主体、フリーゲージトレインの実験主体は両方とも鉄道・運輸機構（JR北海道の親会社）である。無駄な西九州ルート建設を進めた政治責任として、住民が望む北海道の鉄道を救済するよう鉄道・運輸機構に求めることは、理にかなっている。

西九州ルートが全線フル規格となった場合でも、並行在来線が経営分離されないため貨物調整金を受給できないJR貨物が、沿線自治体からの線路使用料引き上げに応じず、政治問題化する可能性はなお残る。JR北海道が求める「市町村主体の上下分離」を地元が受け入れた場合にどのようなことが起きるかのモデルケースとなる可能性もある。この場合、貨物調整金の支給対象の拡大（JRに対しても支給）や、線路保有自治体に対する線路維持費の地方交付税による補てん（現状では制度なし）などを求め、西九州ルート沿線自治体と北海道内「維持困難線区」沿線自治体が連携していくことも、問題を突破するために重要である。

（以 上）