

第 1 章 九州新幹線長崎ルート of 政治過程

角 一典

第 1 節 九州新幹線長崎ルート計画の膠着状況

(1) 整備計画の決定と計画の「凍結」

整備新幹線とは、北海道・東北（盛岡 - 青森）・北陸・九州鹿児島ルートと、本稿で取り上げる九州新幹線長崎ルートの総称である。九州新幹線長崎ルートは、他の整備新幹線 4 線からやや遅れ、1972 年 4 月 28 日、中曽根康弘総務会長ら自民党三役が新たに九州新幹線長崎ルートを基本計画路線に組み入れることを佐藤首相に説明¹、同年 5 月 2 日の鉄道建設審議会において長崎ルートを基本計画線に組み入れることが建議された。11 月 9 日、新たに総務会長に就任した鈴木善幸は、九州新幹線長崎ルートを基本計画路線として答申、これを受けて、国鉄本社も、他の整備新幹線ルートとともに 1979 年までに九州新幹線長崎ルートを開業させることを表明、12 月 12 日、九州新幹線長崎ルートの基本計画が決定した。この時点で、九州新幹線長崎ルートは他の整備新幹線と肩を並べることとなった。

駅の設置位置は整備計画策定後に行われる駅・ルート公表の時点で確定するが、計画の大枠は整備計画が決定される時点でほぼ確定しているのが通例であったため、基本計画に組み入れられた 5 線の地元においては、ルートがどのようになるのかがきわめて大きな関心事であり、誘致合戦が展開されることとなった。長崎ルートにおいては、特に長崎県内における新幹線に対する期待が急速に高まり、特に長崎第二の都市である佐世保における誘致活動を活性化させることとなった。1972 年 12 月 19 日、長崎県北西部の 4 市 25 町 2 村が集まり九州新幹線佐世保ルート建設促進大会が開かれ、翌 73 年 1 月 29 日には佐世保商工会議所が中心となって佐世保ルート誘致委員会が設置された。3 月 8 日には、佐世保市議会が九州新幹線佐世保ルート誘致対策特別委員会を設置している。

6 月 9 日、自民党は、誘致合戦が白熱している 5 線について客観的なルート選定基準を定めることを決定し、それにしたがって、建設主体である国鉄と日本鉄道建設公団は各ルートに関する調査をはじめた。1973 年 6 月 25 日、自民党三役と長崎県選出国會議員・長崎県知事との間で話し合いがもたれ、九州新幹線長崎ルートに関して、終着駅を長崎とし、ルートを佐世保寄りにして、佐世保付近に駅を設置するなどを確認

¹ 当時、鉄道建設審議会には自民党三役が委員として加わり、特に会長には自民党総務会長が就任する慣行があった。それゆえ、首相に対する総務会長の説明はきわめて重要な意味を持っていた。また、新幹線建設は、法的には、1970 年 5 月 18 日に、議員立法として制定された全国新幹線鉄道網整備法によって基本計画・整備計画・工事実施計画の 3 段階を踏むこととなっており、当時はその建議・答申を鉄道建設審議会が行うこととなっていた。なお、1987 年の国鉄分割民営化によって鉄道建設審議会が廃止され、新たに新幹線鉄道建設審議会が設置されたが、今日まで委員の任命は行われていない。

事項としてまとめた。そして9月18日、国鉄と日本鉄道建設公団によって基本計画が決定した5線に関するルート調査の結果がまとめられ、九州新幹線長崎ルートに関しては、先に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」が内定した。

10月5日、新谷運輸大臣は、基本計画決定がなされている5線についての整備計画決定を鉄道建設審議会に諮問した。同日開かれた鉄道建設審議会小委員会は運輸大臣の諮問案を承認し、事実上5線の整備計画決定が認められた。10月17日、鉄道建設審議会は、5線に関する整備計画決定を答申、これを受けて新谷運輸大臣は5線の整備計画を決定した。しかし、奇しくも、同じ日に第4次中東戦争が勃発し、アラブ産油国の石油戦略発動によって第一次オイルショックに突入した。これにともない日本の経済状況も急速に悪化、その経済状況と比例するかのようになり、田中内閣の支持率は急速に低下し、退陣を余儀なくされた。新たに成立した三木内閣の下で、財政政策もそれまでの田中内閣が『日本列島改造論』を軸にして進めてきた内需拡大方針から総需要抑制へと大きく方向転換し、巨大公共事業への予算が大幅にカットされた。殊に、整備新幹線や本州四国連絡橋など未着工巨大公共事業の多くは事実上の凍結状態となった。

その後も、整備新幹線沿線の議員を中心とする誘致活動は引き続き行われ、九州新幹線長崎ルート沿線においても陳情や決起集会などが繰り返されたが、芳しい成果を上げることはできなかった。九州新幹線長崎ルートでは、原子力船むつの寄港問題にかかわり佐世保港が最有力候補のひとつとされ、1977年4月11日、当時の久保長崎県知事は、むつ寄港の条件として九州新幹線長崎ルートの早期着工を河本政調会長に要望している。

国家財政と同様に、建設費用の最終負担を求められる国鉄の財務も危機的状況に拍車をかけていたため、整備新幹線の着工実現へのハードルはさらに高まった。1964年に単年度赤字を計上して以来、経営状態が徐々に悪化していた国鉄は、1970年代に入ると急速に経営状況が悪化し、国鉄の累積債務が政府にとっても無視することのできない問題として認識されはじめていた。新規投資は大幅に抑制されざるを得ず、当面は東北・上越新幹線の建設に集中されることが基本方針となった。1982年7月に公表された第二次臨時行政調査会の答申では、分割民営化を基本とする改革案が示され、整備新幹線については「慎重な取り扱い」を求める答申がなされた。政府はこれを受けて9月24日に整備新幹線凍結の閣議決定を行い、当面整備新幹線の着工を見合わせる方針を示した。

(2) 整備新幹線計画の「復活」

オイルショックに起因する世界的不況は日本経済にも大きく影響し、国鉄の経営悪化と重なり、整備新幹線建設はきわめて困難な状況にあった。そうした中、自民党内では、沿線選出国会議員をはじめとして、整備新幹線建設を望む声が依然として大きく、国鉄も交えた形での検討会などが繰り返し開催された。その過程で確認されたのは、着工実現に向けては財源の確保がきわめて重要であり、また、経営状態が末期的状況に陥っている国鉄単独の負担での建設は不可能であり、新たな建設財源を確保し

なければならないということである²。また、早期着工のために建設費用を圧縮することも検討課題として含まれるようになっていった。

第一次オイルショックにより、主要先進国の経済は大きなダメージを受け、不況が長期化する中、日本経済はいち早く立ち直った。1979年に再び発生した第二次オイルショックは、先進国経済の長期停滞に追い打ちをかけた。しかし、日本経済への影響は相対的に小さく、80年代の「経済的繁栄」を享受することとなる。その一方で、国際的には貿易摩擦を生じることとなり、その対応を迫られることとなった。アメリカを中心に日本の対応を求める外圧が強まり、政府も公共投資を中心とした内需拡大策を進めていく方向をとるようになる³。これら一連の流れは、整備新幹線推進派に有利に働き、1984年から、整備新幹線のルート公表や環境影響評価に着手されるようになった。そして、長崎ルートも、国鉄によって1985年1月22日に駅・ルート公表が行われ、争点となっていた佐世保付近の停車駅については、早岐が明記された。さらに、1986年9月12日には環境影響報告書案が公表され、関係知事に送付された。そして、同年12月9日、環境影響評価報告書に対する知事意見書が提出されている。

1987年1月30日、第二次臨調の方針にしたがって凍結の閣議決定がなされていた整備新幹線建設について凍結解除の閣議決定がなされた。1987年4月、第二次臨調の方針にしたがい国鉄は旅客6社と貨物会社に分割民営化されるに至るが、政府内では、新会社の経営を圧迫することが懸念される整備新幹線の建設については慎重な取り扱いが必要とされるとの消極姿勢が貫かれる一方、自民党内における整備新幹線推進の勢力は勢いを増していった。長崎ルートについても、1987年10月27日、長崎および佐賀に着工準備作業所が設置された。

1988年8月31日には、北陸：高崎 - 軽井沢間、北陸：金沢 - 高岡間、東北：盛岡 - 八戸間、九州：八代 - 西鹿児島間、北陸：魚津 - 糸魚川間の3線5区間の優先着工が決定、1989年1月17日、整備新幹線建設について、建設費の地元負担について関係者の合意を得て、JR・国・地方の負担割合をそれぞれ50：35：15とすることで財政問題の決着が図られることによって、整備新幹線着工が、整備計画決定から15年の歳月を経て実現した。

(3) 佐世保市議会における議論

佐世保市議会では、九州新幹線長崎ルートにおける議論が活発に行われている。基本的な論調は建設推進である。しかしながら、その中には、建設に対する疑念の声も少なからずあったことも事実である。ここでは、新幹線に対する批判的な意見を中心にまとめてみよう。

² 1970年代に入ると、東海道新幹線沿線における騒音・振動が社会問題化しており、人口密集地域を抱える都市部の自治体では、新幹線建設に対する対応が消極的になっており、山陽新幹線の建設地域においては、沿線住民による測量拒否なども起こっていた。また、当時の国鉄は、1975年に環境庁の定めた騒音基準のクリアに関して悲観的な見方を示しており、このことも、整備新幹線建設推進にとっては大きなマイナスとなっていた。

³ 1990年6月に日米構造協力が終了し、1991年度から10年間で430兆円の公共投資を行うことが合意されたが、これも整備新幹線建設にとってはプラスに働いたといえる。

1970年代半ば、佐世保市議会においては九州新幹線長崎ルートについての質問が繰り返しなされている。1975年、当時の辻市長は、長崎ルート着工について、景気対策との関連で楽観的な見通しを述べ、むしろ騒音・振動問題が建設へのネックとなっているとの認識を示している。また、1976年には、企画部長が質問に回答し、国鉄経営の破綻状況が、整備新幹線建設に対するマイナス状況として浮上してきたことを指摘している。

1979年になると、長崎ルートが三河内ルートに内定したことによって、佐世保市議会の議論も急速に具体的な内容に変化していくこととなる。

12月定例会では、国鉄が発表した九州新幹線長崎ルートの試算結果が紹介された。それを受けて、佐世保市議会においても、新幹線誘致に関する否定的意見が出されるようになってきている。例えば、新幹線に採算性がない(当時の需要では16両編成3本分) 在来線の複線化を優先させるべき、国鉄改革にともない廃止が決定された松浦線との関連(新幹線建設により、佐世保線が縮小、松浦線と同じ運命をたどる可能性がある) 新幹線による時短効果と複線化による時短効果の差はない、などである。さらに、1980年12月の定例会では、自民党を中心にまとめられた財源案について議論が交わされた。新幹線赤字の際の地元負担は、自民党交通部会案では、建設費の1/3もしくは償還利子補給の1/3とされ、長崎県の負担は前者で800億、後者で1200億とされた。同時に、地元負担について福岡県と佐賀県が難色を示していることも報告されている。

また、自民党内における整備新幹線建設に向けての努力が続けられていた1985年には、新幹線駅設置にともない在来線の佐世保線・長崎本線・大村線の廃止があるのではないかとの危惧が表明されている。松浦線の廃止が決定していた長崎県にとっては、並行在来線経営分離方針はきわめてセンシティブな問題であったことがわかる⁴。

しかし、基本的には、佐世保市議会における論調は、長崎ルート建設推進である。1987年の3月定例会においては、整備新幹線建設に現実味が帯びてきた状況に対応して基金を積み立てる案が議員から提案されている⁵。相対的な問題にはなるが、当時、他の地方議会ではさほど大きな問題にもなっていなかった、並行在来線問題などの事柄が、かなり深い水準で議論されていたということは、九州新幹線長崎ルートの特殊性を物語るものといえることができる。

⁴ 逆に言えば、長崎本線といえども、全体の鉄道網からいえば支線に位置づけられる立場と、その他の、いわゆる「真の」本線といえた東北(東北新幹線)・鹿児島(九州新幹線鹿児島ルート)・信越(北陸新幹線)とは、並行在来線経営分離のリアリティにかなりの差があったものと思われる。

そして、敢えてさらに逆説的なことを言うならば、国鉄分割民営化後に第3セクター化された鉄道のうち「優等生」といわれる松浦鉄道を持っているからこそ、現在の長崎県は、並行在来線の経営分離にそれほど動揺していないということもできるかもしれない。しかしながら、松浦鉄道の黒字は減価償却なしでの数字であり、県議会において、鉄道資産の更新について問題化している状況を鑑みれば、そうした仮説もあまり意味あるものではないかもしれない。

⁵ これは、自民党を中心に議論されていた地元負担の問題に対応した発言とみられる。

(4) 九州新幹線長崎ルートへの取り組みの遅れ

第一次オイルショック以降の整備新幹線をめぐる政治過程は、ある意味では整備 5 線の競争の過程であったということもできる。表面上は 5 線の同時着工を要求する横並びスタイルをとりつつも、財源問題を直視した場合にはそれが極めて非現実的な要求であるということは、一部の関係者の中では理解されていたように思われる。それが、自民党整備新幹線建設特別委員会などの席での提案、言い換えれば「踏み絵」に対する対応の違いとして現れ、結果として優先着工順位における優劣を決定づける要因となる。

この一連の決定では、九州新幹線長崎ルートは、北海道新幹線とともに他の路線の後塵を拝することとなり、1988 年の決定の段階では排除されている。九州新幹線長崎ルートが優先着工から外れたのにはさまざまな要因があるといわれているが、最終的な段階、すなわち 1988 年の段階における最大の要因は JR 九州の消極姿勢である⁶。国鉄が分割民営化され、九州新幹線長崎ルートは JR 九州の管轄となった。整備新幹線の建設を審議していた政府与党で構成される整備新幹線財源問題等検討委員会は、整備新幹線に関連する JR 各社に対して、整備新幹線に対する収支採算性予測や意見聴取を行うことを決定、1987 年 12 月 12 日、JR 九州は運輸省に対し、九州新幹線長崎ルートに関して、現行計画である佐世保ルートによる場合、全額公費で賄われたとしても大幅な赤字となるとの予測を提示、九州新幹線長崎ルートの建設に対して否定的な見解を示した。12 月 16 日、整備新幹線に対する JR 各社の見解が運輸省によって公表されたが、JR 九州は長崎ルートに関して、並行在来線との収支合計が建設費を全額公費負担しても、昭和 68 年開業を前提として、昭和 75 年において年間 102 億円の赤字を生じ収支改善効果は現われない、このため、並行在来線の一部区間廃止の他、単線新幹線方式、在来線活用方式などあらゆる角度からの検討が必要である、との回答を行っていた。発足直後の JR 各社の意見は重要な意味を持ち、九州新幹線長崎ルート建設にとってきわめて大きな障害となったのである⁷。

また、沿線自治体となる佐賀県の「消極姿勢」も、九州新幹線長崎ルート建設に対してマイナス要因となっている。整備新幹線建設に際しては地元負担が前提となるが、福岡・博多との距離が短く、実質的に新幹線による時間短縮効果をほとんど期待できない佐賀県にとって、九州新幹線長崎ルートに対する建設費の負担は好ましいものと考えられないのである。さらに 1991 年、整備新幹線建設にあたっては、原則として並行在来線の経営分離に地元⁸が同意することが条件として付加されたことも、後に問題を生じることとなる。

⁶ ちなみに、九州新幹線長崎ルートの環境影響評価報告書の縦覧が行われたのは 1986 年に入ってからであり、その後工事実施計画認可申請には至っておらず、東北・北陸・九州鹿児島ルートに遅れている。この事実は、整備新幹線の中での九州新幹線長崎ルートのおかれた位置を暗に示すものでもある。

⁷ この報告があつて以降、佐世保市議会における議論も急速にトーンダウンする。1988 年の 3 月定例会においても、長崎ルート建設は絶望的という意見が出されている。

⁸ ここでいう地元は市町村を指す。

表 1-1 JR九州による収支見通し(1987年・単位：億円)

	年度	新幹線開業			新幹線 未開業	収支改 善効果
		新幹線	在来線	合計		
建設費全額公費負担 + 固定資産税等免除	昭和 70 年度	- 15	- 90	- 105	- 29	- 76
	昭和 75 年度	30	- 132	- 102	- 40	- 62
建設費一部負担(10%) + 固定資産税等免除	昭和 70 年度	- 82	- 90	- 172	- 29	- 143
	昭和 75 年度	- 62	- 132	- 194	- 40	- 154

出典：長崎県(2001:77)

第 2 節 長崎ルート着工の決定過程

(1) 短絡ルート案の提示

閉塞状況に追い込まれた九州新幹線長崎ルートの建設に向けて、地元関係者において検討が重ねられたが、1991年9月17日、井本佐賀県知事が、九州新幹線長崎ルートの現行アセス案の問題点を指摘した上で、早期着工を図るためにルートの短縮などを盛り込んだ独自案を公表、佐世保を外すことによりルート短縮を図るほか、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となどを提案した。佐世保ルート案に代わって、嬉野温泉から山岳地帯をトンネルで通過、大村・諫早へと至る、いわゆる「短絡ルート案」の提起である。この案に対して、九州新幹線長崎ルートについて共に協議をしてきた長崎県・JR九州・日本鉄道建設公団などの関係者が理解を示すに至り⁹、事態は進展の兆しを見せた。その一方で、ルートから外れることとなる、佐世保を中心とした長崎県北地域関係者の反発も強く、事態は微妙な状態となった¹⁰。長崎県が正式に短絡ルート支持の態度表明を行うのは、11月25日の九州新幹線長崎ルート建設促進連絡協議会(六者協議会：佐賀・長崎・福岡・JR九州・日本鉄道建設公団・九州経済連合会)においてである。高田長崎県知事は、短絡ルート案を井本佐賀・奥田福岡両県知事と共にJR九州に説明、了承を得て短絡ルート案を地元案として主張していくことを決定した¹¹。1993年2月10日、三塚政調会長は「長崎ルートも見直しの対象になることは間違いない」と発言、地元案に対する理解を暗に示した。

⁹ 1991年9月27日、高田長崎県知事は佐世保を訪れ、市長および市議会議員に対して短絡ルート案の説明を行っており、10月22日には、九州北部3県知事会議で井本佐賀県知事より短絡ルート案が提示され、「長崎ルートの整備方策について可及的速やかに合意形成していく」ことで合意している。また、1992年1月24日、JR九州本社で行われた自民党長崎県連新幹線協議会との勉強会で、JR九州の田中浩二専務は九州新幹線長崎ルート問題について「佐世保を通らない長崎直行ルートならば経営を圧迫しない」と発言しており、2月にはJR九州が、長崎ルートに関し30年間の収支予測を行い、「佐賀県案(短絡ルート)では578億円の黒字、佐世保案では595億円の赤字」との試算を発表している。

¹⁰ 1992年6月19日、長崎県知事・県議会議員・佐世保市長は運輸省鉄道局長にアセスルートによる実現を要望したが、鉄道局長は「JRの支持を得られない新幹線計画は実現できない」と回答している。この動きは、長崎県の置かれた微妙な立場を示している。

¹¹ 一方、「並行在来線については今後具体的に協議していく」と、問題を先送りしている。

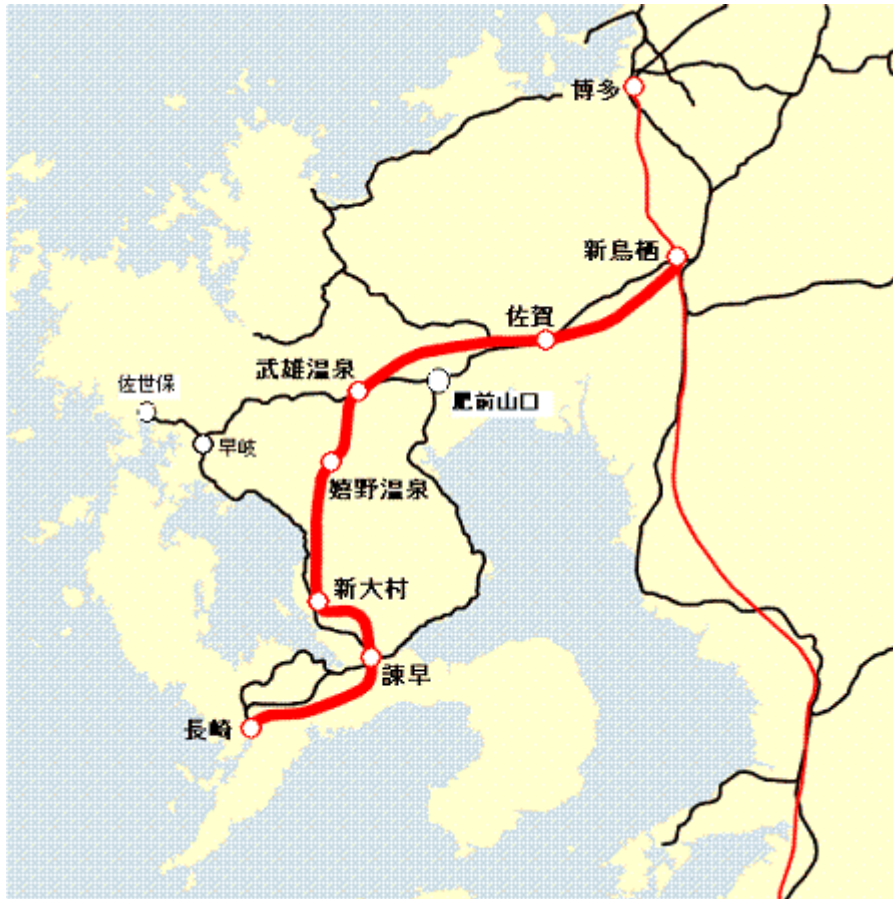


図 1-1 九州新幹線長崎ルート（短絡ルート）概略図

高田長崎県知事の短絡ルート支持姿勢が明確になり、自民党本部もそれに理解を示していることが明らかになったことにより、佐世保ルートを支持する勢力においても「屈服」を余儀なくされ、1993年3月5日、佐世保市議会新幹線誘致特別委員会委員長が短絡ルート案受け入れを表明、26日には長崎新幹線建設促進県北期成会が短絡ルート案を了承、ルート変更をめぐる政治過程は決着した¹²。

表 1-2 JR九州による長崎ルート 4 案の比較

	短絡ルート	三河内ルート	早岐ルート	武雄・早岐ルート
距離	147.7km	166.5km	173.0km	170.6km
総工費	2380 億円	2420 億円	2540 億円	3180 億円
所要時間	81 分	96 分	100 分	92 分
短縮時間	29 分	14 分	10 分	18 分
投資効果（1分あたり）	82 億円	173 億円	254 億円	177 億円

出典：長崎新幹線建設促進期成会（2001:89-90）

¹² 1994年9月28日から、日本鉄道建設公団による短絡ルート調査が開始されている。また、これ以降、長崎県を中心として、佐世保市の長年の懸案であった佐世保線の複線化を検討することとなるが、調査の結果、膨大な建設費用が必要であるとの試算となったために、実現には至っていない。

表 1-3 JR九州による長崎ルート代替案収支予測¹³

		年度	新幹線 開業	新幹線 未開業	改善効 果	累計
ケ - ス 1:ハウス テンボス 効果で 40万人 利用増	短絡ル - ト	平成 15 年度	- 5	4	- 9	- 9
		平成 20 年度	13	8	5	- 19
		平成 44 年度	18	20	- 2	66
	三河内ル - ト	平成 15 年度	- 22	4	- 28	- 26
		平成 20 年度	- 8	8	- 16	- 137
		平成 44 年度	- 55	20	- 75	- 1108
	早岐ル - ト	平成 15 年度	- 22	4	- 26	- 26
		平成 20 年度	- 8	8	- 15	- 137
		平成 44 年度	- 55	20	- 75	- 1112
	武雄・早岐 ル - ト	平成 15 年度	- 18	4	- 22	- 22
		平成 20 年度	- 3	8	- 18	- 110
		平成 44 年度	- 28	20	- 48	- 753
ケ - ス 2:ハウス テンボス 効果で 100万人 利用増	短絡ル - ト	平成 15 年度	11	19	- 8	- 8
		平成 20 年度	30	24	6	- 10
		平成 44 年度	50	49	1	124
	三河内ル - ト	平成 15 年度	- 3	19	- 22	- 22
		平成 20 年度	15	24	- 9	- 102
		平成 44 年度	26	49	- 23	- 447
	早岐ル - ト	平成 15 年度	- 3	19	- 22	- 22
		平成 20 年度	15	24	- 9	- 102
		平成 44 年度	26	49	- 23	- 450
	武雄・早岐 ル - ト	平成 15 年度	3	19	- 16	- 16
		平成 20 年度	20	24	- 4	- 69
		平成 44 年度	34	49	- 15	- 254

出典：長崎新幹線建設促進期成会（2001:87）

（2）並行在来線問題をめぐる政治過程

短絡ルート案の提示にともない、基礎自治体水準においては、整備新幹線着工の条件とされた並行在来線問題に関して関心が高まっていった。1992年5月21日、長崎新幹線建設にともなう並行在来線問題について諫早市議会議長と小長井町議会正副議長が、6月21日には、高来・小長井町議会正副議長が協議を行い、7月28日に、高来・

¹³ この試算は、平成5年に着工し平成15年開業となっている。したがって、表3の平成15年度は開業初年度、平成44年度は30年後を示している。4案のうち、武雄・早岐ルート以外は佐世保線を複線化し、既存の駅（短絡ルートは武雄温泉）から長崎までをスーパー特急で整備する案であり、武雄・早岐ルートは、武雄 - 早岐間もスーパー特急とする案である。

小長井町議会全議員連名で、ＪＲ長崎本線経営分離に関する要望書を長崎県知事に提出している。また、佐賀県側では、6月24日に、佐賀県内の長崎本線沿線8市町がＪＲ長崎本線経営分離に関する要望書を佐賀県知事に提出し、8月4日にはＪＲ長崎本線存続期成会が発足している¹⁴。これに対して、1993年4月15日に、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が沿線自治体5知事を招き意見聴取を行った席上、高田長崎県知事は「新幹線の着工認可までに並行在来線の問題も結論を得る覚悟」と発言している。

1996年2月15日、ＪＲ九州は九州新幹線長崎ルートของスーパー特急での整備にともな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 - 諫早間とすることを公表した¹⁵。これを受けて、基礎自治体水準の活動が活発化し、長崎側では高来・小長井両町、佐賀側では鹿島市・太良町が中心となって、並行在来線存続、ＪＲ九州による経営の維持を要求した。特に佐賀県側では、7月4日に鹿島市に住民組織「鹿島市ＪＲ長崎本線存続市民会議」が発足、また、鹿島市を選挙地盤とする新進党衆議院議員愛野興一郎氏が「在来線経営分離なら長崎新幹線建設に反対」との意見を述べるなど、強力な運動が展開されることとなった。5月31日に行われた佐賀側のＪＲ長崎本線存続既成会総会では、長崎本線の経営分離を佐賀県が認めた場合、新幹線そのものに反対することを決議している¹⁶。

1996年4月18日、第7回連立与党整備新幹線検討委員会の席上、オブザーバーとして参加していた高田長崎県知事は、並行在来線の問題を話し合うため、長崎・佐賀両県とＪＲ九州との三者協議会の開催を提案した。5月23日、第9回与党整備新幹線検討委員会の席上、長崎ルート沿線各県は、武雄市から長崎市までの短絡ルート案でスーパー特急規格による早期着工を要望、佐賀県は新鳥栖駅、嬉野温泉駅設置と、並行在来線の鉄道資産の無償譲渡などを要請した¹⁷。6月21日の県議会では、井本知事が、九州新幹線長崎ルート建設にともない仮に長崎本線がＪＲ九州から経営分離された場合、何としても鉄道として残す考えを示すとともに、経営体や駅、便数、財政負担などの検討が必要との認識を示した。8月27日、高田長崎県知事は、三者協議会設置が事務レベルで進行中であることを明らかにし、9月2日には井本佐賀県知事が三者協議会開催の意向を表明、9月9日に初会合が開かれた。ＪＲ九州は、両県に対して並行在来線の分離の意志を改めて表明、これに対して、清浦長崎県副知事は並行在

¹⁴ 長崎県側のＪＲ長崎本線存続期成会は、ほぼ1年遅れの1993年7月20日に結成されている。

¹⁵ 4月17日に行われた第7回連立与党整備新幹線検討委員会で、ＪＲ九州は長崎ルートの早期実現を望む考えを表明、同時に並行在来線の廃止を明確に打ち出している。

¹⁶ 同じ日に、それまで動きをともにしていた嬉野町が期成会脱退を表明している。この背景には、嬉野町では、短絡ルートになることによって駅設置の公算が高まり、新幹線誘致に積極的な姿勢を示していたことと、嬉野町は並行在来線に関して利害関係をほとんど持っていなかったことがある。

¹⁷ 6月20日に行われた第12回与党整備新幹線検討委員会では、地元経済界に対するヒアリングが行われたが、九州・山口経済連合会と九州商工会議所連合会は、長崎ルートについて武雄温泉 - 長崎間のスーパー特急による着工と嬉野温泉駅の設置を要求している。

来線分離に前向き、木挽佐賀県副知事は消極的な立場を示した¹⁸。11月28日の第2回会合では、JR九州は長崎本線の肥前山口 - 諫早間について、採算面から経営分離せざるを得ないとの考えを正式に表明、会議後高田知事は、第三セクター方式による存続を示唆した。12月4日の第3回会合では、第三セクター方式による鉄道存続で三者が合意、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、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ことなどを決定した。12月6日に開かれた佐賀県議会では、並行在来線の経営分離問題が取り上げられ、井本知事は、JR九州側に鉄道資産の無償譲渡を強く要望していくことを強調した。

県水準でのこうした「新幹線建設推進・並行在来線は第三セクターで存続」という動きに対し、基礎自治体水準では反発の姿勢が強く現れた。佐賀側では、反対の急先鋒に立つ鹿島市と太良町が県の方針に対する不信感を再三強調、12月4日に三者協議会によってまとめられた第三セクター案に関して、「検討するに値しない」として拒否の姿勢を示した。長崎側においても、12月24日に長崎本線存続期成会が高田知事に対して8項目の要望を提示するなど、県の動きを牽制している¹⁹。

(3) 長崎ルート建設の前進と地元の変化

1998年1月21日、第11回政府・与党整備新幹線検討委員会において新規着工区間が決定し、それと同時に九州新幹線長崎ルートにおいても、短絡ルートに関して環境影響評価を行うことが決まった。2月3日、日本鉄道建設公団は地元案に沿った形で、ショートカットすることとなった武雄温泉 - 新大村間の駅・ルートを公表、10月8日より環境影響評価に着手した²⁰。2000年7月には、新たに環境影響評価が行われた短絡ルート沿線自治体で、環境影響評価報告書案の縦覧が行われた。

日本鉄道建設公団による着工への準備が徐々に整っていく中、長崎側の並行在来線問題も進展を見せる。

2000年3月31日、金子長崎県知事はJR長崎本線存続期成会に参加する北高来郡4町に対し、並行在来線を鉄道として残す、住民の足としてサービス向上を図る、地元の要望を十分尊重する、の3点を知事名で回答、翌日、これを受けて、北高来郡4町はJR長崎本線存続期成会を北高来郡鉄道輸送サービス向上推進期成会に改組、4月26日に鉄道輸送サービス推進連絡協議会設立総会が開かれた。経営分離を前提と

¹⁸ 1997年3月18日の佐賀県議会九州国際空港誘致等交通対策特別委員会で、県は整備新幹線の新スキームについて、財源の裏付けがない「その他の区間」とされた長崎ルートは、2028年以降の着工になるとの見通しを述べている。このように、佐賀県は表面上九州新幹線長崎ルート推進で一貫しているが、その動きは長崎と比べて非常に緩慢である。1999年5月29日には、佐賀県が整備新幹線建設にかかる地元負担の佐賀県負担分を試算、長崎ルートに関しては150億円と肥前山口 - 武雄温泉間の複線化工事30億円と見積もっている。これに対しては、福岡方面の時間短縮にまったく役立たないことを理由に費用対効果の面で疑問を呈する意見も強い。

¹⁹ 1998年5月20日、長崎県新幹線建設推進室長がJR長崎本線存続期成会を訪れ、今後のステップについて説明した際、8項目の要望に対しては回答できないことを伝達している。

²⁰ これ以外の、博多 - 武雄温泉間および新大村 - 長崎間は、現在も1986年の環境影響評価がそのまま生きている。

しないことを確認した上で、鉄道の存続のあり方や利便性の向上などについて協議することを申し合わせたものの、小長井・高来両町はこれまでのJRによる経営存続に固執しないことを金子長崎県知事に伝えた。6月27日、金子長崎県知事は、環境影響評価を策定するまでに、並行在来線問題解決に向けて一定の方向を示せるよう努力したいと語り、並行在来線問題の全面解決への意欲を示した。

(4) 与党内における長崎ルートの新規着工決定

2002年1月8日、日本鉄道建設公団は、環境影響評価を行っていた北海道新幹線・九州新幹線長崎ルート武雄温泉 - 新大村間、北陸新幹線南越 - 敦賀間の環境影響評価書を扇国土交通相と沿線知事に提出、北海道新幹線および九州新幹線長崎ルートについては工事実施計画を認可申請した。長崎ルートは建設に向けてさらに一步前進した。

2002年12月に東北新幹線盛岡 - 八戸間が、2004年3月に九州新幹線新八代 - 鹿児島中央間が開業することとなり、整備新幹線の未着工区間関係者たちの中では、新たな着工への期待が高まっていった。予算配分見直しの機運が高まる中、2003年9月22日、石原国土交通相が、整備新幹線のスキーム見直し時期について「九州新幹線の3月開業を待って見直しされるものと承知している」と発言するものの、2日後の24日には、未着工区間について「必要な路線はあると思うが、フル規格で全部作るのは現実として無理。コストの安いミニ新幹線を念頭に、採算性を見ながら来年3月以降計画を見直していく」と述べ、関係者に一抹の不安を抱かせた。

与党の自民党・公明党は整備新幹線建設促進プロジェクトチームを設置、2003年12月2日、座長の久間氏は、与党の整備新幹線スキーム見直しの中に盛り込む新規着工区間を1兆円の範囲に絞り込むことを表明、小泉内閣の進める行財政改革に対する一定の配慮を示した。そして11日、プロジェクトチームは未着工の3線について2004年度中に着工を認める与党案をまとめた。これを受けて、16日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が未着工となっている北海道・九州長崎・北陸の3線について同時着工すること、2004年度予算で新規着工を位置づけることを口頭で決議、翌17日には、プロジェクトチーム5回目の会合の場で3線の新規同時着工に合意した。しかし、具体的な着工区間は示さず、2004年度の着工は断念、21日、プロジェクトチームは、翌日に行われる予定の、整備新幹線スキームの見直しに関する政府与党会議に向けて、2005年度着工を実現するために、2004年度の工事実施計画認可を政府に強く求める方針を決定した。

12月22日に行われた、石原国土交通相・谷垣財務相・額賀政調会長との会談で、整備新幹線未着工区間の中で、新規着工する区間などを決める政府・与党検討委員会を年明けに設置することで合意した。具体的な着工区間は2004年6月までに決めることとし、検討委員会では、2005年度予算での新規着工に必要な安定的な財源の確保策、未着工区間の北海道の新青森 - 新函館、北陸の富山 - 南越、長崎の武雄温泉 - 長崎の収支採算性などの精査や着工区間の絞り込み、2012年ごろと予定される既着工区間の東北・北陸・九州の3線開業時期の前倒しなどを検討することが決まった²¹。

²¹ 会合後の記者会見で、石原国土交通相は、「投資効果や収支採算性などをまず明らかに

年が明けた 2004 年 1 月 28 日、自民党と公明党は整備新幹線建設促進プロジェクトチームを開き、北陸・北海道・長崎新幹線の 2005 年度新規着工区間などについての与党案を 3 月末までにまとめることを決定した。作業部会では、新規着工区間や財源などの与党協議と並行して政府との調整を進め、6 月中の政府・与党合意を目指す方針を確認、作業部会の次回会合で、JR 各社から 3 路線の新規着工区間などに関する意見聴取を行うことを決定した²²。2 月 3 日に行われた JR に対するヒアリングの席上、JR 九州は長崎新幹線の武雄温泉 - 諫早間の早期開業を要望した。

2 月 18 日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会が関係道県から意見聴取を行った。質疑では、長崎ルート地元の金子原二郎長崎県知事が武雄温泉 - 諫早間の早期整備と長崎駅部の早期着工を要望、肥前山口 - 諫早間の並行在来線問題では「沿線住民の生活の足確保と利便性向上を図る基本的姿勢で取り組み、責任を持って対処する」と、川上義幸佐賀県副知事が「西九州発展のための交通機関として、長崎ルートに特段の配慮をお願いする」と述べた。他方、佐賀 2 区選出の今村雅弘衆議院議員は「長崎ルートは投資効果が低いと思う。佐賀県は並行在来線問題で同意を取れるのか」などと発言している。積極姿勢を明瞭にする長崎県に対して、佐賀県側の「迷走」している様子がかうかがわれる²³。3 月 9 日、古川康佐賀県知事は県議会において、地元負担について 1997 年の旧運輸省の試算を基に、交付税措置後の実質負担額が約 180 億円との見通しを示した。最大の課題となる並行在来線の経営分離については「地元同意が着工認可の前提条件、沿線市町の意向を最大限に尊重し、出来るだけ早期に誠意を持って協議したい」と述べた。また、在来線の線型改良が有益との指摘には「新幹線と違い補助率が低く、JR に大きな負担が望めない現状では、過大な地元負担が必要」と否定的見解を示した。地元負担と並行在来線問題が深刻な状態にあることが迷いの原因だったと思われるが、この発言からは、古川知事は新幹線建設に「前向き」であるということがうかがわれる。

3 月 10 日に行われた与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームの会合では、新規着工論議の対象として、北海道新幹線新青森 - 新函館間、北陸新幹線富山 - 南越間とともに九州新幹線長崎ルート武雄温泉 - 長崎が取り上げられ、区間を短縮することで、

する必要があり、造れ、造れというから造るというのは間違っている」と慎重な姿勢を示している。

²² 席上、久間章生座長は北陸新幹線の 2005 年度予算に関して「福井に足がかからなければどうにもならない」と述べるとともに、北陸新幹線の新規着工区間について「松任車両基地までは皆がよいと思っているが、それだけではまとまらないだろう」と発言、終了後の記者会見では「5 月に入れば参院選も迫ってくるので与党内の作業を急ぎたい」と語っている。また、2 月 3 日のプロジェクトチームによるヒアリングの席上、JR 西日本の垣内剛社長は北陸新幹線の整備について「政府が南越か敦賀までの延伸の時期を明確にし、車両基地を含めた金沢までの暫定開業を国で決めるのであれば、可能性を検討したい」とし、長野 - 金沢の部分開業に前向きな考えを示している。ここからは、少なくともこの段階においては、未着工区間の 3 線のうち、与党プロジェクトチーム内での最大の問題は、北陸新幹線の新規着工区間、特に福井を含めるかどうかであるように思える。

²³ さらに、佐賀県が担当の副知事をヒアリングに派遣したことは示唆的である。この時点ではまだ、古川佐賀県知事は、九州新幹線長崎ルートの推進に対して迷いがあったものと思われる。

3路線の建設費を確保することで合意した。4月1日には、国土交通省が整備新幹線の未着工区間を調査する整備新幹線建設推進高度化等事業の2004年度実施計画を発表、総事業費35億円のうち、九州新幹線長崎ルートへ導入が検討されているフリーゲージトレインの調査に15億円を充てることとなった。地元の問題が大きなハードルとなっている一方で、中央での着工への準備は徐々に整備されていったのである。

4月3日、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームは、北海道新幹線新青森 - 新函館間・北陸新幹線富山 - 金沢車両基地間・九州新幹線長崎ルート武雄温泉 - 諫早間を2005年度に同時着工することを盛り込んだ整備計画案を固めた。総事業費は1兆1600億円で、5月にも与党案を正式決定し、6月中に政府与党合意に持ち込んで、2005年度予算の概算要求で新規着工分の事業費確保を目指すこととなった。4月27日に開かれた自民党整備新幹線建設促進特別委員会では、2005年度に未着工3区間を同時着工し、着工から12年後の完成を目指すことを盛り込んだ整備計画案を固めた。

6月2日、自民党整備新幹線建設促進特別委員会は、未着工の北海道新幹線新青森 - 新函館間、北陸新幹線富山 - 金沢車両基地間、九州新幹線長崎ルート武雄温泉 - 諫早間の3線を、開業目標は示さず2005年度当初に同時着工するなど合意したが、財源をどう確保するかの問題は先送りされた。また、2005年度に長崎駅部調査費用を計上、先行着工区間から漏れた区間については、建設中の3路線の完成後に見直すとの条項を盛り込んだ。小里貞利自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長は会議後の記者会見で、新規着工区間として決定した3区間の開業目標について「財源の交渉中であり、示すことはできないが、昔のように10年も15年もかからない。期間を短縮してやる」と述べた。この決定を受け、6月10日、与党の整備新幹線建設促進プロジェクトチームは、整備新幹線の未着工3路線について2005年度に同時着工する自民党案を了承、与党内での新スキームが確定した。

(5) 新規着工の「正式」決定

しかし、7月22日、自民党と国土交通省の間で、与党が2005年度からの新規着工を求めている3線について、建設費を明記しない「事項要求」にして概算要求に盛り込む方針で調整に入ったことが報道された。8月21日には、国土交通省が、2005年度概算要求のうち、整備新幹線の未着工区間の建設費については事項要求とする方針を固めた。国土交通省内で事項要求の方針がまとまったことは、事実上翌年度の着工が不可能になることを意味していた。

8月31日、政府・与党は整備新幹線にかかる中間申し合わせをまとめた。安定的な財源の確保・既着工区間の前倒し・未着工区間の着工のあり方について技術的検討を行うため、政府・与党からなるワーキンググループを設置すること・2005年度概算要求では国土交通省が未着工区間について事項要求することなどで合意をみている。9月24日、政府・与党ワーキンググループが首相官邸で初会合を開き、与党が求めている3線の新規着工などについて意見交換した。会合では、新規着工や建設中の九州新幹線など3線の完成前倒しに向けた財源をどう確保するかに意見が集中した。プロジェクトチームに引き続き座長に就任した久間氏からは、民間からの借り入れや既設新幹線を保有するJR東日本と西日本からの受益者負担案などが示された。

11月11日、政府・与党のワーキンググループが首相官邸で開かれ、国土交通省が、北海道・北陸・九州の3区間について、開業後30年間の収支採算性に問題はないとする試算を示した。九州新幹線長崎ルート武雄温泉 - 諫早を営業するJR九州はスーパー特急方式で45億円、フリーゲージ方式ならば75億円の収支改善効果が認められるとされた。他の2線も含め、収支採算性というハードルはこれでクリアされた。11月13日、政府・与党は、未着工3区間の新規着工に必要な約1兆1600億円の建設費の確保策について、既に建設中の整備新幹線も含め建設コストをさらに削減して事業費全体を圧縮し、必要であれば国と自治体の公共事業費での負担を増やして賄う方向で検討を開始、さらに新規着工が現実近づいた。11月26日には、国土交通省は、政府・与党のワーキンググループに対して、新規着工を目指す3線の経済波及効果について分析結果を報告、いずれも建設の条件を満すとされた。九州新幹線長崎ルートについては、武雄温泉 - 諫早が2760億円で1.4、フリーゲージトレインの場合は4300億円で1.9とされ、他の2線に比べると波及効果は小さいものの²⁴、基準とされた1.0を上回った。中央においては、着工への条件が次第に整っていった。

12月4日、政府内で、未着工区間の新規着工を認める方向で最終調整に入ったことが新聞報道された。12月10日、政府・与党ワーキンググループの最終会合が官邸で開かれ、3線の2005年度新規同時着工を決定した。ただし、北海道・北陸の2路線について「2005年度着工」を明記したが、長崎ルートについては「(佐賀県内の並行在来線問題の)調整が整った場合は着工する」との条件を付け、着工年度を明記しなかった。12月16日には、政府・与党が整備新幹線計画の見直しについて検討委員会を開き、未着工3区間を来年度新規着工し、北海道は2015年度末、北陸は2014年度末開業を目指すことを決定、完成年度も明記された。しかし、この会合でも、九州新幹線長崎ルートの武雄温泉 - 諫早は地元の合意が得られていないため着工・完成時期を示さず、「調整が整った場合には着工する」とされた。12月21日には、国土交通省が、2005年度整備新幹線事業費の路線別配分を決定、新規着工する北海道新幹線新青森 - 新函館間と北陸の富山 - 金沢車両基地間に各30億円、福井駅周辺の整備に10億円、九州新幹線長崎ルート武雄温泉 - 諫早間は10億円とされ、他の2区間と金額の面においても差をつけられることとなった。

ともあれ、九州新幹線長崎ルートに関するこうした決定は、これまでの整備新幹線建設の中では異例である。これまでの整備新幹線着工の条件として大きなハードルとされてきた並行在来線の経営分離に関する地元同意について決着をみていない状況のまま、予算の執行について条件が付されているものの、着工にゴーサインが出たのである。

第3節 JR長崎本線存続期成会の分裂と佐賀県知事の分離同意

(1) 佐賀県側における基礎自治体の反対運動

佐賀県側では、1996年に期成会が第三セクター案を検討に値しないとして拒否して

²⁴ 北海道新幹線新青森 - 新函館間は3.7、北陸新幹線富山 - 金沢間は2.3となっている。

以降、交渉が頓挫していたが、2000年5月1日、井本佐賀県知事は県内沿線市町と経営分離問題で意見交換することを表明、この発言を受けて、17日に佐賀県空港・交通対策課副課長が鹿島市を訪れ、第三セクター案の見直しについて協力を要請するが、交渉は不調に終わった。そして、再び膠着状態へと逆戻りし、長崎ルートが与党内で現実味を帯びてくるまで、佐賀県における交渉は冬眠状態となった。

九州新幹線鹿児島ルート新八代 - 鹿児島中央間の開業が間近となった2003年末から与党内での未着工区間の新規着工論議が活発化したのを受けて、2004年3月29日、川上義幸佐賀県副知事が鹿島市役所で桑原允彦市長と会談、8年ぶりに県と沿線自治体の議論が再開することとなった。会談では、桑原市長が「県と市町村はいわば家族。隣近所との付き合いも大切だが、まずは家族から面倒を見ていただきたい」と牽制した。同じ日、金子原二郎長崎県知事は、「並行在来線問題は大きなハードル。これが解決かその見通しが立たないと着工は難しい」との認識を示し、佐賀県における並行在来線問題の解決を暗に促している。

5月6日、JR長崎本線存続期成会の定期総会が開かれ、九州新幹線長崎ルート建設計画にともない並行在来線の第三セクター化が着工の条件となっている現状では計画に同意しないことを確認した。6月4日、川上義幸副知事とJR長崎本線存続期成会会長の桑原允彦鹿島市長らが会談を行ったが、桑原市長は「長崎県が示す（新幹線波及効果などの）数値は信用できない」として、県独自の試算を要望、その試算結果も踏まえて協議することを確認した。与党内での進行とは裏腹に、佐賀県内における並行在来線問題は依然として膠着状態にあった。6月7日、古川康佐賀県知事は九州新幹線長崎ルートの建設について、「実質的な県民負担額は約180億円とされている。とんでもない額だとは思わないが、県民の理解を得るため長崎ルートの費用対効果を（県独自で）出したい。また並行在来線について地元の合意がなくては、問題の進展・解決はない」と発言、並行在来線問題の地元合意に向けて努力する姿勢を示している。

1992年に長崎本線存続期成会が結成されて以来、1市6町体制で反対運動を続けてきたが²⁵、徐々に、その一枚岩体制に綻びがみえはじめるようになる。6月13日、太良町で鹿島市との合併の是非を問う住民投票が行われ、賛成3116票、反対3553票で合併反対票が上回った。これを受けて百武豊町長は「町民の意思を尊重し、合併関連議案は提案しない」として、合併協からの離脱を表明、二人三脚で並行在来線の経営分離に反対してきた鹿島市と太良町との共闘に水を差す結果となった。

8月19日、九州新幹線長崎ルートの早期実現を目指そうと、佐賀・長崎両県の6市（鳥栖・佐賀・武雄・大村・諫早・長崎）による沿線市議会議長会が発足、武雄市で初会合を開いた。「地域経済の浮揚には新幹線が不可欠」と長崎県側各市が強調する一方、開通しても時間短縮効果の少ない佐賀市と鳥栖市からは消極論が聞かれるなど、自治体間の温度差が浮き彫りになった。9月8日には、佐世保商工会議所が、九州新幹線長崎ルートの実現に向け「長崎新幹線建設推進協議会」を発足させた。佐世保ルートの断念以来行動していなかった佐世保が推進に動いたことは、ある種のアピール

²⁵ 先に記したとおり、1996年、駅の設置が見込まれた嬉野町が脱退している。

と見られる²⁶。9月10日には、金子原二郎知事をはじめとした長崎県の政財界の代表22人が佐賀県庁を訪れ、九州新幹線長崎ルート実現に向けた取り組みの強化を古川康佐賀県知事らに要請、着工の前提となる並行在来線問題について早期解決を迫ったが、佐賀県側は明確な回答を示さなかった。この時点では、佐賀県の態度は明確ではなく、長崎県が佐賀県の更なる努力を喚起している状況にあった。

(2) JR九州・長崎県による譲歩

10月27日、川上義幸佐賀県副知事はJR九州本社を訪ね「並行在来線を経営分離し第3セクター化するという現行方針のままでは佐賀県として進めるのは難しい」として見直しを要請した。これを受ける形で、11月5日、JR九州は、肥前山口 - 肥前鹿島間は佐賀・長崎両県がインフラを保有し維持管理や赤字補てんをして、JR九州が引き続き特急などを運行する上下分離を最終案として提示した。11月15日、JR長崎本線存続期成会は臨時総会を開き、JR九州が示した経営分離見直し案を拒否することを決定している。11月22日、古川康佐賀県知事は、九州新幹線長崎ルート建設について「地元の了解なくして同意しない」と述べ、着工への同意には沿線自治体の了解が不可欠だとの考えをあらためて強調した。11月24日、JR九州は、JR長崎本線存続期成会に、JR九州が佐賀県に示した経営分離見直し案を説明した。JR九州は「長崎ルートの新幹線は一日当たり30本」と説明、肥前山口 - 肥前鹿島間の特急は「現行の往復49本から10本になる」との見込みを示すとともに、肥前山口 - 諫早間の鉄道資産を売却する場合は、「限りなく無償に近いものにしたい」と述べた。しかし、JR長崎本線存続期成会メンバーの首長らは、あらためて経営分離に反対する姿勢を強めた。

国土交通省が政府・与党ワーキンググループに経済波及効果の試算結果を報告した11月26日、金子原二郎長崎県知事は、佐賀県で並行在来線に関する議論が難航していることについて「(長崎と鹿児島から)両方入って非常に特殊なのは理解している」と述べ、国に建設費軽減を求める佐賀県の支援を表明するとともに、佐賀側の説得に建設費などの負担を肩代わりする可能性について「正式に話があったら検討していく」と発言、長崎県による肩代わりの可能性を示唆した。他方、同じ日に桑原允彦鹿島市長が、九州新幹線鹿児島ルートの開業によって設立された肥薩おれんじ鉄道の視察結果について報告、「三セクでは絶対に経営が成り立たないことが分かった」、「どんな内容が示されても主張は変わらない」と述べ、改めて並行在来線の経営分離に反対する姿勢を示した。11月29日、川上義幸佐賀県副知事が鹿島市を訪れ、国土交通省が示した長崎ルートの費用対効果の試算を桑原市長に説明、事業推進に理解を求めたが、桑原市長は「我々はノーと言っており、今後も変わることはない。国にも今の現実をそのまま伝えて下さい」と述べた。

11月30日、整備新幹線関係18都道府県期成同盟会が、未着工3線について「来年度の同時着工」を要望、長崎ルートで問題になっている経営分離される並行在来線に

²⁶ ただ、会長が商工会議所の副会頭である点をみると、佐世保の力の入れ具合をある程度理解できるのかもしれない。

については「事業用資産の無償譲渡、税制上の優遇措置などの支援策」を求めた。これに対して久間章生総務会長は、新規着工について「だいぶ話が進み、財務当局も理解を示している」と述べ、財源面では三線同時着工の環境は整いつつあるとの認識を示すとともに、九州新幹線長崎ルートの並行在来線問題については「最終的には佐賀・長崎両県の知事に腹を固めていただくことになる。さらなる努力を再考していただきたい」と述べ、沿線自治体に早期解決を求めた。

12月2日、金子原二郎長崎県知事は県議会で、「佐賀県から要請があれば、長崎県が佐賀県の負担軽減のため、応分の負担をすることを積極的に検討したい」と述べ、建設費などの佐賀県負担分を長崎県が一部肩代わりする意向を初めて公式に示した²⁷。翌日、古川康佐賀県知事は、「長崎県に対し、佐賀県は鹿児島・長崎の2ルートを抱えている特殊性や、時間短縮効果が小さい割に地域負担が大きいという問題があることを説明してきた。長崎県知事の答弁は、この問題について配慮され、長崎県として大きく一步踏み込んだものと考えている」とのコメントを発表、県議会一般質問では「同意なくして進展なしの基本は今も変わらない」としつつも、「JR九州の新たな経営分離案提示や長崎県知事の佐賀県負担分「肩代わり」発言などで「状況の変化があるのは事実」と述べ、「今回のプロセスの中でやらなければならない」と、長崎ルート建設推進の姿勢を強調した。

12月4日、JR九州は、佐賀・長崎両県に求めていた並行在来線の一部区間の赤字をJR九州も負担する譲歩案を週明けにも佐賀県に提示する見通しであることが明らかとなった。譲歩案では、1億円弱の赤字を同社も負担する上、鉄道資産の無償譲渡を明確化、特急の増便も盛り込まれることとなった。しかし、翌5日に桑原允彦市長が会見し、あらためて並行在来線の経営分離への反対を表明、同日、鹿島市JR長崎本線存続運動市民会議が会合を開き、7日に開催を予定していた総決起集会に、鹿島市民だけでなく沿線6町（福富・江北・白石・有明・塩田・太良各町）の住民にも参加を呼び掛けることを決定、7日、「JR長崎線をみんなの力で残そう総決起集会」が開催された。

（3）JR長崎本線存続期成会の共闘体制の崩壊と佐賀県知事の受け入れ表明

12月7日、古川康佐賀県知事は県議会の一般質問で、並行在来線の経営分離に反発している沿線自治体について「真意を確認したい」と答弁、自ら各市町に出向いて意向を確認、着工への同意を求めていく考えを示した。これに対して、鹿島市・江北町・太良町は反対の姿勢を崩さなかったが、白石町・福富町・有明町・塩田町は並行在来線の経営分離に対する同意を表明、1996年から続いていた1市6町の共闘関係が崩れた。

12月8日、石原進JR九州社長が古川康佐賀県知事と会談、譲歩案を示した。簿価50億円とされた鉄道資産の無償譲渡、肥前鹿島 - 諫早間へのJRの臨時・季節列車やイベント列車の乗り入れの他、肥前山口 - 肥前鹿島間へのJR列車の乗り入れにとも

²⁷ この発言に対しては、県内では批判が相次いだ。12月8日の諫早市議会では、金子知事の発言に対する批判が相次いだ他、13日には、長崎県議会総務委員会で金子知事の発言が取り上げられ、委員からは十分な説明がないままの表明に批判や注文が相次いだ。

なう年間赤字約 1 億円のすべてを JR が負担することとしている。同日、桑原允彦鹿島市長は毎日新聞の取材に応じ、佐賀県分建設費の一部肩代わりを打ち出した金子原二郎知事の交渉の進め方に不快感を示し、市議会本会議では「古川康知事が万一（平行在来線を経営分離しないとする）約束を反故にされるならば、重大な決断をしなければならない」と述べ、辞任を示唆した。

12 月 9 日、古川知事は、沿線自治体の同意をまとめることができないまま、並行在来線の経営分離方針を正式に表明した。当日、並行在来線の経営分離反対を訴える鹿島市議や市民有志が佐賀市で抗議行動を行うとともに、県庁で太良町のメンバーと合流し、古川知事に対し、並行在来線の存続を改めて要請した。古川知事は「この機会を逃すと、長崎新幹線の芽はなくなると思っている」と建設予算の確保に理解を求め一方で「皆さん方が反対運動を続けられる限り、新幹線の着工はありません」と、見切り発車ではないことを強調した。翌 10 日の県議会県土整備常任委員会では、佐賀県が、九州新幹線長崎ルートが開業した場合、経営分離される見通しとなった並行在来線の運営について、沿線 1 市 6 町から費用負担を求めない方針を明らかにした。しかし、太良町議会では、並行在来線の経営分離問題について「十分な議論と時間がないまま強行されるようであれば、新幹線建設そのものに反対せざるを得ない」として、並行在来線の JR 経営での存続を求める意見書案を全会一致で可決、桑原允彦鹿島市長は、古川康知事が経営分離に同意したことに対し、「約束違反をした県への不信感をぬぐい去ることは出来ない」と強く批判した²⁸。

12 月 16 日、古川知事は桑原鹿島市長に対し、経営分離問題について「着工認可のためにはすべての沿線市町の同意が必要」とする文書を送付、知事の同意が最終判断とはならないことをあらためて確認し、沿線自治体との協議を進めていく意志を伝えた。同日、桑原市長は、県との協議再開に先立って JR 長崎本線存続期成会を再編する意向を表明、無理に同意を迫らず、地元の自主性を尊重することなどを協議再開の条件とした上で「一度同意すれば永久に同意したことになり『ノー』はずっと言い続けなければならない」と経営分離を受け入れない考えに変わりがないことを強調した。

2005 年 2 月 7 日、古川康佐賀県知事は、九州新幹線長崎ルートの地元負担分の予算計上について「具体的な着工には地元自治体の同意を得ることが必要」として、2005 年度当初予算案には盛り込まない方針を表明した。同時に、着工に向けた地元自治体との協議は「（合併した）白石町の新しい町長が決まり、地元は態勢が整うと思う。出来るだけ早く協議を再開したい」と述べた²⁹。これは、沿線自治体に対する配慮と取れると同時に、協議が難航するであろうことを予感したものと取れる。また、3 月 2 日の県議会では、並行在来線沿線市町との協議状況について「実質的な協議は再開出来ていない」と説明、「出来るだけ早く再開し、沿線住民の意向に沿った並行在来線の

²⁸ 同じ会見で、JR 長崎本線存続期成会について、経営分離に同意した 4 町を除くなど今後の再編も示唆した。また、4 町が経営分離に同意したことについては、期成会を通さず個別に接触した県の責任とし、予算編成権を持つ知事に直接来られては、町の立場では同意せざるを得ないだろうと、4 町に同情的な発言をしている。

²⁹ 2005 年 1 月 29 日、金子原二郎長崎県知事も、九州新幹線長崎ルートの建設費の地元負担分について、2005 年度の当初予算には盛らずに補正予算で対応する方針を表明している。

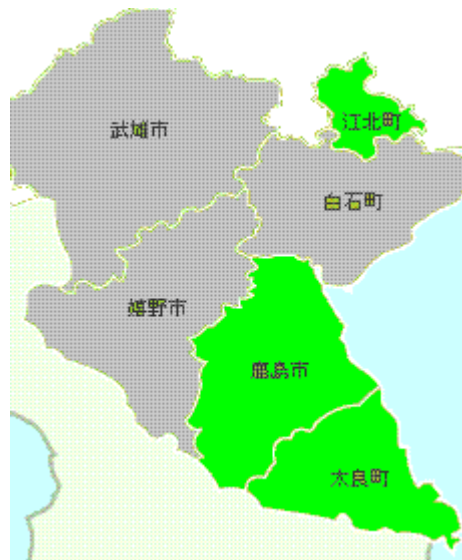


図 1-2 合併後の長崎本線沿線周辺図

運行案など具体的な提案をしたい。その上で新年度内の早い時期に着工出来るよう、何としても沿線市町の理解を得るとの強い決意の下、協議に臨みたい」と2005年度着工を目指す意向を強調するとともに、長崎ルートの費用負担については「佐賀県の負担を軽減するため、国・長崎県にそれぞれ支援策の創設、応分の負担を求めたい」と語った。3月4日には、同じく県議会において、費用対効果について言及、鹿児島ルートを例にあげ、「県だけの費用対効果は長崎ルート以上に厳しいが、九州全域の一体的発展のため推進している」と強調、長崎ルートについても「全体でどれだけの負担・効果があるかで判断されるべきだ」と述べ、県内に限った費用対効果の試算はしない考えを改めて示すとともに、JR九州からの情報として在来線を活用する武雄温泉駅以東の特急料金が「現行と変わることはない」と説明した。また「整備の必要性などの情報が県民に十分行き渡っていないと感じる」と述べ「今後は広報誌などあらゆる媒体を活用し、説明会も積極的にやりたい」と語った³⁰。

2005年3月25日、合併して新たに発足した白石町議会は、並行在来線の経営分離問題について協議、肥前鹿島までJRが列車を運行し、沿線自治体に費用負担を求めないなどとした県・JRの譲歩案の確実な履行を求める意見書を賛成多数で可決した³¹。JR長崎本線存続期成会の構成員のうち旧3町が公式に同意したこととなり、塩田町もすでに受け入れを表明していたため、経営分離に反対する自治体は、鹿島市・太良町・江北町のみとなった。3月30日、JR長崎本線存続期成会は臨時総会を開き、白石町と塩田町の退会を了承、鹿島市・太良町・江北町の1市2町で再発足した³²。

³⁰ この日の答弁で古川知事は、博多 - 長崎の全線フル規格化は「新たな負担・並行在来線区間が生じる」として、想定していないことを明言している。他方、3月8日、桑原市長は市議会での発言に言及し、「古川知事が現職の間はしないだろうが、いずれフル規格にされていく」と発言、県の姿勢に対する不信感を示している。

³¹ この日の議会では、共産党の2議員が新幹線建設に反対するよう求めたが、大半の議員は「有明海沿岸道路の早期完成を求めている立場上、新幹線だけ反対するのはおかしい」などとして、この意見を批判した。

³² 塩田町は、その後7月28日に発足した「長崎新幹線を活かす研究会・佐賀」に加入している。塩田町のほか、武雄市・嬉野町・伊万里市・有田町・西有田町・山内町・北方町

第4節 JR長崎本線存続期成会の再分裂

(1) 佐賀県とJR長崎本線存続期成会との協議再開

古川知事は、並行在来線の経営分離に関する沿線自治体に地元同意をできる限り早く獲得しようと努力を続けたが、調整は難航を極めた。5月10日、古川康佐賀県知事、並行在来線の沿線自治体との協議に入るための条件を巡り、JR長崎本線存続期成会との調整が難航していることを表明した。県は期成会を協議の窓口とする一方、各自治体とは個別交渉で理解を得たい考えだったが、期成会は「各自治体とは個別に交渉はしない」ことを協議入りの条件として対立したのである。

5月12日、鹿島市内6カ所で長崎本線存続への理解を求める説明会が開催され、桑原市長は、長崎ルートの費用対効果について「人口の減少や建設費の増額を考えれば1を下回る」などと独自の分析を発表、「我々は地域エゴだけで反対しているのではない。客観的にも新幹線に疑問を投げかけている」と強調し、あらためて反対の意志を市民に訴えた。5月16日には、桑原市長が佐賀県との協議再開に関する状況を説明、佐賀県が鹿島市など3市町と個別折衝を求めていることについて「立場の弱い我々は密室の中で同意を迫られると抗しがたく、絶対に避けたい」と述べた。また、川上義幸副知事が4月25日に、事前連絡なしに同市役所を訪ねたことについても言及し、「公務のため不在だったのに、知事は私が故意に会わなかったように話している。事実と違い、はなはだ不本意だ」と抗議した。

5月24日になると、桑原市長が、九州新幹線長崎ルートの着工に関する県との協議の再開条件について、県の申し出に応じて公開の場で話し合うことに同意、30日に、JR長崎本線存続期成会と佐賀県の間で、今後の協議の進め方について合意が成立、協議再開のめどがたった。しかし、個別協議について、桑原市長は「原則として認めない」としたが、佐賀県は「必要があれば個別協議も可能」との認識を示し、依然として両者にズレがみられている。6月3日、両者は、協議を6日に再開することで合意、とりあえずの準備が整った

6月6日、佐賀県とJR長崎本線存続期成会の協議が開かれた。協議の場で、百武豊太良町長は「県はまず、我々が喜んで賛成できるような案を出してほしい」と発言、並行在来線の経営分離に見合うだけの支援策を示されれば、新幹線着工に同意する方針を表明した。期成会1市2町は「地域振興策と連動した協議は行わない」ことを確認していたが、内部の不協和音が明るみに出た形となった³³。

6月15日には、佐賀県が、九州新幹線長崎ルート建設費の佐賀県負担分をあらためて試算した結果、従来の見込みから約2割増の217億円前後になると発表した。これに対して桑原市長は、「6日の協議で説明した内容を、10日もたたないうちに覆すとは。われわれは、この地域の生死をかけて協議に臨んでいるのに、国・県はいつも『後出しじゃんけん』。馬鹿にされている」と不信感をあらわにした。また、16日の市議会

の助役・担当部局により構成されている。

³³ 6月8日、古川康佐賀県知事、九州新幹線長崎ルート建設問題について「8月までには一定の結論を出したい」と述べ、地元との合意に意欲を示したが、その背景には、このような期成会側の共闘体制のさらなる揺らぎがあったとも考えられる。

では、「現状ではフリーゲージトレインの最高時速は 210km しか出ない。博多で従来の新幹線に乗り換えた方が、大阪へは圧倒的に早く着く」、「山陽新幹線とは運行システムも違うので、直通運転できる保証もなく、費用対効果が 1.8 になるはずがない」と答弁、長崎県が推進しているフリーゲージトレインの優位性に疑問を投げ掛けている。状況は好転するどころか、一層溝が深まっていく結果となった。

6月23日の2回目の協議では、JR長崎本線存続期成会側からは「膨大な建設費に見合う利益はない」など、九州新幹線長崎ルートの費用対効果に疑問の声が続出した。これに対して佐賀県は、県内の新幹線効果が少ないことを認めながらも「西九州の一体的浮揚のため」と推進姿勢を強調した。6月29日の佐賀県議会九州新幹線・佐賀空港等特別委員会では、フリーゲージトレイン方式についての質疑が行われ、木村徳博空港・交通政策課長は「博多で（山陽新幹線に）乗り換えた方が、広島・大阪方面に早く着くことは歴然としている」と述べ、フリーゲージトレインの場合時間的に劣ることを明らかにしている。7月1日の3回目の協議でも、フリーゲージトレイン導入を推進していることについて、川上義幸副知事が「確かに新大阪までだと（博多駅で）乗り換えた方が早い、小倉や広島までは乗り換えなくて済む効果があると思う」と話し、フリーゲージトレインの優位性が限定的であることを認めた。

7月7日の4回目の協議では、JR長崎本線存続期成会が、県との協議を7月末までに終え、8月に各議会との協議や住民説明会を開くとの考えを示した。事実上、協議の期限を切られたかたちとなった県は、「説明が不十分になる可能性がある」と反発している³⁴。5回目の協議は7月15日に行われ、田中源一江北町長は「長崎ルートが出来れば将来必ず全線フル規格化され、肥前山口も通らない」と述べ、新幹線計画に強い不信感をあらわにした。他方、川上義幸副知事は「県に新たな負担が生じるので、全線フル規格にはしない」と回答、7月20日に行われた第6回協議でも全線フル規格化が争点となり、博多 - 長崎間の全線フル規格化の可能性について川上義幸副知事は改めて否定したが、田中源一江北町長は「今だって、新幹線の効果がさほどないのに2700億円もかけようとしている。将来もまた、何らかの理由を付けてフル規格にすると思えない」と反論している。

7月26日に第7回協議が行われ、佐賀県は、経営分離された場合の鉄道を佐賀・長崎両県と民間企業が出資する第三セクターで列車を運行する方針を明らかにした。運賃はJR並みに据え置き、通勤・通学の利便性向上のため朝夕の運行本数を増やし、JRとの相互乗り入れもできる限り多くする、地元の要望に応じて新駅も設置するなどの方策も同時に示された。この他に県は道路建設などの地域振興策も示したが、期成会は経営分離反対の姿勢を崩さなかった。8月5日の8回目の協議では、長崎ルート開業後に、JR九州から経営分離される肥前鹿島 - 諫早間の列車運行案などを協議したが、百武豊太良町長は「JRは長崎ルートで利潤が出るなら、並行在来線も支援すべきだ。今の案では全く納得できない」と発言、あくまでJR経営のままでの存続を要望した。8月12日、9回目の協議が行われたが、両者の溝は埋まらず、話し合い

³⁴ 7月16日、佐賀県とJR長崎本線存続期成会は、鹿島市と江北町で、合同方式による住民説明会を行っている。

はもの別れに終わった³⁵。

8月23日、金子原二郎長崎県知事は、九州新幹線長崎ルートについて「(来年度政府予算の)概算要求までに決着をつけたかったが、今の時点では難しいと思う」と述べ、着工に向けた作業がずれ込むとの見通しを示した。この発言の背景には、佐賀県における上記の流れがあることは確実である。

(2) JR長崎本線存続期成会における揺らぎ

8月23日、江北町議会は非公開の全員協議会開催し、九州新幹線長崎ルート着工問題についての対応を検討した。並行在来線の経営分離に反対という点では意見がほぼ一致したが、長崎ルート建設については、「経営分離には反対だが長崎ルートは推進すべき」「今結論を出すよりもっとJRや県の説明を聴きたい」などの意見が出たため、採決は見送られた。8月24日には鹿島市議会が全員協議会を開催し、長崎本線の経営分離に同意しない方針を全会一致で決定、8月25日には太良町議会が全員協議会を開催し、長崎本線の経営分離に同意しない方針を全会一致で決定した。依然として期成会の構成メンバーの経営分離反対への意志は固い一方で、江北町の動きは共闘体制のさらなる陰りを明らかにした。

8月24日、川上義幸佐賀県副知事は、太良町での住民説明会で、6月以降9回開かれた期成会との協議について「長崎ルートの費用対効果の議論ばかりしてきた。もういい加減にしろという声があった」と発言、今後の協議で、経営分離後の並行在来線の運行方式など、地域振興策についての議論を深めたい意向を示した。翌25日、この発言に対して桑原市長は、「県は振興策を協議したいと言いながら、準備が出来ていなかった。(副知事の発言は)矛盾だ」と反論、その上で、「経営分離を前提とした振興策はあり得ない。長崎ルートがいかなるものかを検証することが大きな目的だった」と、これまでの協議の意義を強調した。そして8月29日、JR長崎本線存続期成会は鹿島市役所で会議を開き、並行在来線をJRから経営分離し第三セクターに移行する案に同意しないとの回答をまとめた。

9月30日、長崎県は県議会総務委員会で、九州新幹線長崎ルートの名称を「九州新幹線西九州ルート」に変更する方針を表明した。しかし、議員からは反発が相次いだ。一方、10月11日、JR九州が、九州新幹線長崎ルートについて「九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)」と表記することを決定、ここでも、建設推進に向けたJR九州の動きが活発化していることがうかがえる。10月13日、佐賀県議会自民党会派の有志でつくる九州新幹線西九州ルート促進議員懇話会のメンバー8人がJR九州本社を訪れ要望書を提出した。建設に向けたJRの主体的な取り組み、博多-肥前鹿島間の特急列車の増便、並行在来線を運営する第三セクターへの積極的支援、肥前鹿島-諫早間のJRとの相互乗り入れの4点が要望内容となっている。

10月11日、江北町議会は臨時議会で、九州新幹線長崎ルートの並行在来線経営分離に反対し、現状での存続を求める住民の請願を賛成5、反対8の反対多数で不採択

³⁵ 8月17日、JR長崎本線存続期成会の構成自治体1市2町で、再び県と期成会の共催での住民説明会が行われている。

とした。8月の全員協議会における微妙な対応に続き、反対を強く訴える町長と議会の意思の齟齬が次第に明らかとなっていた。10月21日、田中源一江北町長は、町議会全員協議会で、並行在来線問題について民意を確認するアンケート調査を11月上旬にも実施することを提案し、実施が決定、11月1日に、九州新幹線長崎ルート計画への賛否を問う住民アンケート用紙の配布が開始された³⁶。

10月27日には、鹿島市議会が、佐賀県が提示している振興策を独自に検討する勉強会の設置を決定した。しかし、開催方法については「県、JR長崎本線存続期成会と個別に勉強会を」とする議会側に対して、市側は「同席が条件」としており、議会側は28日に再度協議することになった。鹿島市においても、市長と議会との意志の齟齬が表面化しつつあった。11月4日、鹿島市議会は、並行在来線の経営分離同意の見返りとして県が提示した鹿島地区への地域振興策に対し、独自に県から詳しい説明を聴くため、非公開の勉強会を開催した。古川知事は、経営分離後の第三セクターの運営を県が全面支援することや、有明海沿岸道路の開業6年前倒しなどについて熱弁をふるった。古川知事は、勉強会終了後も報道陣に「(議員の間には)本当に振興策をやってくれるのかという不安が大きかったが、最高責任者の言葉だ」と語り、議会に対し理解を求めた。同日、鹿島市議会と県の勉強会后、JR長崎本線存続期成会側が反論する勉強会を行い、会長の桑原市長が、長崎本線存続の必要性を訴えた。振興策にも「6年前倒しと言うが、簡単に用地買収は出来ない」などと不信感を示した。さらに、桑原市長は、「多くの議員は、県との協議や住民説明会にも来なかったのに、今さら振興策を聴くというのはおかしい」と、勉強会の開催を疑問視、しかし、「今から県との本格的な協議が始まるのに、私と議会がねじれてはいけない」という判断から勉強会の開催を了承したとの談話を発表した。

11月16日、江北町が九州新幹線長崎ルート建設の賛否を問う住民アンケートの結果を発表した。アンケートは16歳以上の人を対象に無作為抽出で行われ、904人が回答。「必要ない」は59%、「必要」は29.6%、「わからない・無回答」は11.4%。建設反対の理由としては「肥前山口駅はすべての特急が停車するので現状のままでいい」(48%)、「巨額の投資の割に時間短縮効果が少ない」(20%)などが目立った。住民は町長の意見を支持する形となった。11月17日、古川知事は、江北町商工会が主催した勉強会で「皆さんにとっては、失うものが非常に少ない新幹線」と説明、「新幹線が停車する所なのに、同意が得られていない例は全国唯一。説明に苦慮する」などと、「新幹線反対」の立場を明確にした田中源一町長への不信感をあらわにした発言を連発した。「現状維持でよいのでは」との参加者の意見には「今のままだと、5年後、10年後に全部の特急が肥前山口駅に止まるとは限らない」と反論、新幹線が整備された場合は「半数が停車するので、合計の特急停車本数は今とほぼ変わらない。JR九州がはっきりそう言っている」と断言した。また、列車が増え、町中心部の踏切の遮断時間が長くなる問題については「渋滞がひどくなれば、高架化など対策をとらなくてはいい

³⁶ アンケートは、35人の区長を通じて町民の約1割に当たる1000人(16歳以上の町民を無作為抽出)にアンケート用紙を配布して実施された。11月4日、小林正議長を含む同ルート推進派の議員9人が、賛成を求めるピラを作成、アンケート用紙配布に合わせ、3日までに町内全戸を対象に配布していたことが判明、事態が紛糾するきっかけとなった。

けない」と県による支援を示唆した。その後、江北町議会は、JR長崎本線存続期成会からの脱退を表明、江北町は、町長と議会の意見の対立が先鋭化することとなった。

11月21日、金子原二郎知事は、九州新幹線長崎ルートについて「佐賀県を通らなければ長崎県は何もできない。西九州全体のための整備だということを理解してほしい」と述べ、佐賀県鹿島市など建設に反対する自治体に対して理解を求める考えを改めて示した。江北町が発表した町民アンケートで、新幹線を不要とする回答が59%に上ったことについて「コメントしにくい」と言及を避けたが、鹿島市議会に建設を巡る勉強会ができたことについては「以前は入り口の話もできなかった。様変わりしたと思う」との談話を発表した。

(3) 佐賀県とJR長崎本線存続期成会との協議再開

8月31日、川上義幸副知事は、桑原市長と会談し、並行在来線の経営分離について早期の協議再開を要請したが、桑原市長は不快感を表明した³⁷。しかし、9月13日、古川知事と桑原市長は、佐賀県と「JR長崎本線存続期成会」の協議を再開することで合意した。翌14日、古川知事は県議会において、九州新幹線長崎ルートについて「県が提案した並行在来線区間の代替交通案や地域振興策は十分な意見交換をすることができなかった。期成会と新たな協議を進め、できるだけ早く経営分離に対する沿線自治体の同意が得られるよう、最大限の努力をしていきたい」と改めて意欲を示した。9月28日、佐賀県とJR長崎本線存続期成会の協議が再開した。再開された協議では、JR九州から橋本親徳新幹線計画室長も参加することとなった。

11月21日、佐賀県とJR長崎本線存続期成会との協議が行われた。鹿島市内で10月以降、県側だけが参加しての住民説明会が開かれたことに対し、桑原市長が「期成会との合同方式でやると決めたルールに反する」と抗議、川上義幸副知事は「住民側から要請を受けて行くのは問題ない」と反論したが、桑原市長は「認識がずれた時は、まず双方が納得するまで話し合うべき」として、事務方同士で再度、この問題を議論することになった³⁸。

12月6日、古川知事は、九州新幹線長崎ルートについて「今月中から下旬にヤマ場を迎える。現在の情勢では、スムーズに予算を計上してもらうのは一般論としては難しい状況にある」との認識を示した。翌7日の県議会では、鹿島市選出で自民党の土井敏行議員が、九州新幹線長崎ルートに関して新聞各紙の世論・アンケート調査結果を取り上げ「昨年よりも今年の方が『不要』の意見が増えている」と指摘、「県民の理解が深まれば推進派が増える」としている古川康知事の主張との矛盾点を追及した³⁹。

³⁷ 9月6日、古川康佐賀県知事は、「これまで以上に私が出て行く場面を増やしていきたい」と述べ、地元同意取り付けなどに、自らの関与を強めていく意向を表明している。

³⁸ 佐賀県での協議が難航している状況下で、11月28日、長崎県鉄道輸送サービス推進協議会が開かれた。長崎県は、佐賀県が作成した肥前山口 - 諫早間の上下分離方式による運行案を示してイメージを説明、その上で「どう運行するかは今後皆さんと協議したい」として、住民側に理解を求めている。

³⁹ 12月9日、金子原二郎長崎県知事と古川康佐賀県知事は九州新幹線長崎ルートについて地元選出国會議員と協議、席上久間章生総務会長は「地元は同意に向けて話し合いをしている。予算が付かないとおかしい」と話し、15日に党整備新幹線等鉄道基本問題調査会

さらに 14 日の佐賀県議会特別委員会では、経営分離後の長崎本線の運行を受け持つ第三セクターをめぐり議論が交わされ、「開業後 15 年間は一貫して黒字の見込み」とする県に対し、土井敏行県議が「人口減少などが加味されていない。すでに開業した東北や鹿児島などの三セクは、いずれも当初の乗客見込みを下回っている」と追及すると、県は「人口減少を加味すれば年 300 万円程度の赤字」と回答した⁴⁰。古川知事と当局は、県議会でも、鹿島市選出県議から厳しい追及を受けるようになった。

12 月 16 日に開かれた自民党整備新幹線等鉄道基本問題調査会では、九州新幹線長崎ルートについて、「県知事の同意が得られたら着工すべきだ」などの意見が上がったが、国土交通省は沿線市町村の同意が必要との見解を示している⁴¹。古川知事は 19 日、梅田春実国土交通省鉄道局長を訪ね、同意が得られていない地元の状況を説明しつつも、2006 年度予算の計上を要望した。他方、21 日には桑原市長が、九州新幹線長崎ルートの予算措置に対して「極めて異例なことで、無理に無理を重ねている印象は拭えない」と批判、「期成会としては今後も経営分離には反対の立場で頑張っていく」と改めて反対の強い意思を表明し、両者の溝が依然として深いものであることを強調する形となった。

12 月 27 日には、佐賀県は白石町に対して、「JR九州と連携して（支援策を）責任を持って履行し、地域住民の利便性を低下させない」という内容の回答書を送付、これを受けて翌 28 日、白石町と議会は県に同意書を提出、正式に経営分離同意の意思を表明した。

年が明けて 2006 年 1 月 13 日、期成会と県の協議に先立って桑原市長と川上副知事が会談し、桑原市長が、鹿島市内で県のみが出席した住民説明会が開かれたことに対し、「期成会との合同方式で行うとした確認事項に反する」と改めて抗議した。これに対して川上副知事は「確認事項は守っているが、今回の説明会にまで適用されるのはどうか」などと反論、お互いの認識の溝が依然として深い状況がうかがえる。同じ日に行われた佐賀県と JR 長崎本線存続期成会の協議では、県による地域振興策が話し合われた。県は太良町に対する振興策として、県道改築・新たな道路整備計画の前倒し実施などを打ち出したが、予算額や時期については一切触れなかったため、期成会側は「財源の裏付けがない」と批判、実質的な進展はないままに終わった。

1 月 16 日には、白石町で九州新幹線長崎ルート建設にともなう地域振興策などについての説明会が行われた。佐賀県は、並行在来線が JR から経営分離された後の鉄道運行案も含めて説明した他、有明海沿岸道路の福富 - 鹿島間を当初計画より 6 年前倒しして 2017 年に完成させることに加え、新有明漁港の建設、汚水処理施設の整備など、多項目にわたる振興策を提案したが、具体的な時期や予算額には触れなかったことも

を開くなどして与党内調整を進める考えを示している。また、両知事は財務省を訪れ、九州新幹線長崎ルートについて確実に予算化するようあらためて要求した。

⁴⁰ また、土井議員からは、第 3 セクター会社の従業員を 19 人とするということについて、「他に比べて少なすぎる」と質問、県は「長崎本線は線路の点検を県が受け持つので人員は少なくなる」と回答している。

⁴¹ この日国土交通省は、長崎ルートで導入予定のフリーゲージトレインの走行試験を、博多 - 熊本間の在来線と新八代 - 鹿児島中央間の新幹線ルートで行う方針を示している。

あり、新幹線容認派・反対派双方から厳しい意見が相次いだ。ここでも、地元での「空手形」の懸念が噴出する結果となった⁴²。他方、1月20日には、鹿島地区区長会が、並行在来線のJRからの経営分離に反対する決議文を桑原允彦市長に提出する一方、元県議3人と市議6人が名を連ねる鹿島市地域振興推進懇話会が、県が経営分離同意の見返りとして示している地域振興策について「真剣に議論すべきだ」との声明を発表、急先鋒と思われていた鹿島市においても意見の対立があることがさらに表面化している。

この時期、長崎本線沿線自治体は、地域振興策をめぐって大きく揺らいでいたのである。

（4）太良町の離脱と鹿島市・江北町における対立

1月13日の協議の場で、太良町に対して地域振興策が示されたのは、百武町長が条件付き賛成の意思を表明していたことによるところが大きいと思われる。1月18日、桑原鹿島市長は、百武太良町長に対して期成会からの退会を勧告している。1月24日、百武太良町長は、退会勧告を太良町議会全員協議会に諮った結果、議会が全会一致で勧告の受け入れを同意、太良町は、JR長崎本線存続期成会からの退会を正式に決定した。

これ以降、佐賀県と太良町は急速に接近を見せる。2月3日、古川康佐賀県知事は、太良町での九州新幹線長崎ルート問題の勉強会で、着工で同意の取れた並行在来線沿線から地域振興策を進めていくことを明言した上、さらに「今の提案ですべて終わりではないと思う」と、今後さらに振興策を上乗せする可能性にも言及した。2月8日には、太良町議会が開いた勉強会で、坂井浩毅佐賀県統括本部長が道路整備などの地域振興策を新年度予算編成に間に合わせるため、13日までに並行在来線のJRからの経営分離に同意するよう求めた。2月10日、太良町は、川上義幸副知事を招き住民説明会を開催、この場で百武豊町長は並行在来線のJRからの経営分離に同意する方針を表明、同時に、町議会は全員協議会で2月中に同意することを了承した。2月12日には、百武豊太良町長が古川康佐賀県知事を訪ね、「町長として同意を決断した」と伝え、県の新年度当初予算案に町の振興策を計上するよう要望した。これに対し、古川知事は「振興策のうち予算化できるものについて、きちんと具体化をしたい」と受け入れる意向を表明し、2月16日、佐賀県は白石町と太良町に対し、総額2億1700万円の地域振興予算案を提示した。そして、2月28日、百武町長は、並行在来線の経営分離に対する同意書を古川知事に提出した。

同じ時期、江北町においても、誘致派の動きがみられる。2月8日、賛成派が中心となってつくった江北町議有志の研究会に、川上義幸副知事と橋本親徳JR九州新幹

⁴² 1月20日に行われた、武雄市における住民説明会においては、市の担当者は、「道路は、普通に頼むだけではなかなか造ってくれない。『新幹線が出来るから』と言えば実現しやすくなる」と発言。住民からも「この機会を捉えて、われわれの地区の道路も早急に整備してほしい」との声が上がり、古庄健介市長も「新幹線の早期着工と合わせ、県に要望していく」と応じた。新幹線による恩恵をほとんど期待できない佐賀県内の自治体が、なにを新幹線に期待しているかということ、この発言は示唆していると思われる。

線計画室長が参加、肥前山口駅に新幹線の半数程度を停車させることや、並行在来線を JR から経営分離した後も必ず存続させることなどを約束した。田中源一江北町長は、2月19日から住民説明会を数回開催し、あらためて並行在来線の経営分離反対を住民に訴えた。2月22日の住民説明会で田中町長は、「費用対効果のないものを次の世代に残すより、借金を残さないことを考えるべきだ。新幹線が出来ない方が町も県も日本も助かる」と理解を求めた。参加者からは「今の状態を1年でも長く続けてほしい」と町長を支持する意見がある一方、「国や県が推進している中で、いつまでも抵抗するのは得策ではない」などと批判する声も出た。3月17日、江北町議会は、九州新幹線長崎ルート整備にともなう並行在来線の JR からの経営分離に同意する決議案を、賛成9、反対4の賛成多数で可決、議会レベルにおいて、わずかではあるが賛成派の勢力が拡大している。3月23日、小林正江北町議会議長は、並行在来線の経営分離に同意する決議を行ったことを古川佐賀県知事に報告、「知事は早く協議に見切りを付け、町内のねじれを解消してほしい」と発言、知事の決断を要求した。

3月8日、桑原市長は市議会答弁で「巨額を投じて新幹線を通す必要があるのか。われわれの考えを広く県民、国民に訴えていくべきだ」と述べ、九州新幹線長崎ルート問題について公開討論会を開催するよう、県に申し入れていることを表明した⁴³。4月3日、古川知事は、公開討論会について、4月16日投開票の鹿島市長選後になるとの見方を示している。市長選には、現職の桑原市長の他、中西裕司市議会副議長が出馬を決めた。中西副議長は、並行在来線の経営分離について「市民のためになる総合的な判断が必要」として、同意も視野に入れ柔軟に対応する考えを表明、並行在来線問題が重要な争点となった。選挙は、桑原氏が5選を果たした。記者会見で桑原市長は、「経営分離に同意しないという民意が下された。これからは新幹線長崎ルートの問題を全国に向けて訴えていきたい」と語った。6月23日、鹿島市議会は、JRから経営分離されることに反対する決議案を賛成多数で可決、反対の姿勢を再び整えた。

(5) 概算要求をめぐる攻防

6月10日、金子原二郎長崎県知事らの関係者、長崎を訪れた片山虎之助参院自民党幹事長に九州新幹線長崎ルート整備促進など5項目の要望を行った。片山参院幹事長は「新幹線は国策。(反対する自治体を)説得はしなければならないが、時間がたったら決められるように相談させてもらう」と発言した。この翌月から、概算要求を視野に入れた長崎県関係者の佐賀県および鹿島市・江北町に対する陳情が相次ぐこととなる(表1-4)⁴⁴。

⁴³ 公開討論会については、古川知事は最初の開催地を鹿島市に、期成会側は、佐賀市での開催を主張したが、それぞれの思惑があつてのことであると考えられる。すなわち、前者は、鹿島市においてアピールする機会として、後者は、佐賀県民に対するアピールの場として、公開討論会に期待しているものと思われるのである。選挙が終わった後も、古川知事は鹿島市における開催にこだわりを見せている。5月9日、古川知事は、JR長崎本線存続期成会との間で予定されている公開討論会について、最初の開催地を鹿島市にしたいと述べ、6月7日にも、鹿島市での開催を求めていく姿勢を強調している。その一方で、沿線自治体の合意取り付けについては「概算要求までは難しい」との考えを示している。

⁴⁴ 7月26日、久間章生総務会長は、西日本政経懇話会7月例会で講演を行い、道路特定

表 1-4 佐賀県関係者に対して行われた長崎県関係者の陳情（2006 年）

7月3日	長崎県市長会・町村会・市議会議長会・町村議会議長会、合同で佐賀県鹿島市と同県江北町を訪ね、新幹線建設促進への協力を要請。
7月12日	長崎県議会の末永美喜議長ら 20 人、九州新幹線長崎ルート of 早期着工のため、佐賀県鹿島市・江北町と佐賀県庁を訪問。
8月1日	諫早商工会議所のメンバー 50 名が鹿島商工会議所を訪問し協力を要請。愛野克明会頭は「新幹線ができれば大村と諫早の発展はあるが、鹿島は衰退の危険がある」と慎重姿勢。
8月2日	末永美喜長崎県議会九州新幹線西九州ルート建設促進議員連盟会長ら 2 県議、みやき・上峰・吉野ヶ里・久保田・江北・大町の沿線 6 町で建設促進への協力要請。建設に反対する江北町の田中源一町長は面会せず。
8月2日	長崎県看護連盟などの女性団体、鹿島市を訪問し、九州新幹線長崎ルート建設促進の要請。
8月4日	長崎県商工会連合会をはじめとする長崎県内の商工団体、鹿島市を訪問し、九州新幹線長崎ルート建設促進の要請。桑原允彦市長が応対し 50 分にわたって意見交換。桑原市長は、現行の計画では 18 分の時間短縮しかなく、「1 日数本しかない最速の新幹線でも 28 分しか時間短縮できないのに、2700 億円をかけるのは無駄」との意見を訴える。
8月7日	長崎県観光連盟、鹿島市を訪問し、九州新幹線長崎ルート建設促進の要請。
8月11日	長崎県商工会議所女性会連合会のメンバー約 30 人、桑原鹿島市長に建設推進の要望書。
8月23日	佐世保・平戸・松浦・北松の 4 商工会議所および女性団体のメンバーら約 150 人、古川康佐賀県知事および鹿島商工会議所に九州新幹線長崎ルートの早期着工を要望。

7月4日に開かれた佐賀県議会九州新幹線・佐賀空港等特別委員会では、宮崎泰茂の質問に古賀徳明交通政策部長が回答、九州新幹線長崎ルートについて、国が地元の同意がなくても着工できるよう方針を変えたとしても、地元同意を得て進めていく従来の県の考えに変わらないことを改めて示した。7日には、古川知事が「着工に地元の同意が必要」とする国の方針が転換された場合の対応について、「想定していない」と発言している。これは、地元同意取り付けに向けての強い意思表示とも受け取ることができる。他方、8月23日に行われた長崎新幹線建設県南地域促進期成会総会では、出席者からは九州新幹線長崎ルート着工のめどが立たない現状を受けて「国や佐賀県は着工に向けて速やかに政治判断を」など、反対自治体の意向に関係なく建設を進めるべきだとの声が相次いだ。推進派からは、概算要求を前にして、沿線自治体の地元

財源の一般財源化に触れ、踏切の立体交差事業を利用して鉄道事業者への補助や駐車場建設への補助などを行う独自案を表明、在来線区間がある九州新幹線長崎ルートでこの補助制度を適用すれば「(在来線区間の踏切がなくなり)スピードアップにつながる」などとして、経済効果が高まるとの見通しを示した。

同意を無視して建設を進めるよう方向転換すべきであるとの意見が出はじめた。これに対し、8月25日、鹿島市は、九州新幹線長崎ルート建設反対の広報活動費として500万円を追加するなどした補正予算案を発表、反対へのさらなる支持を広げることを狙っている。

8月29日、国土交通省は、2007年度政府予算概算要求をまとめた。整備新幹線は国費ベースで13%増の795億円、長崎ルート事業費10億円も盛り込まれた。金子長崎県知事は、国土交通省が概算要求の中に長崎ルートの事業費を盛り込んだことについて、「佐賀、長崎両県で推進活動が盛り上がりを見せている。予算の確保はもちろん、本年度着工を実現させるために佐賀県とともに全力を挙げて取り組む」との談話を出す一方で、長崎ルートの着工のめどが立たない状況について「いつまでもこういう状況が続くと、長崎新幹線はもういらぬのではないかという話が出てくる恐れがある」と危機感を表明している。9月1日には、長崎・佐賀両県の県議が議員行政懇談会を開き、共通の課題について意見交換をした席で、長崎ルート問題が取り上げられた。古川佐賀県知事は、9月12日の県議会における議案説明で、長崎ルートについて「国の来年度予算の概算要求に盛り込まれ、国の強い意思表示をしてもらった。県としては並行在来線の経営分離に対する沿線自治体の一日も早い同意を得ていきたい」と改めて着工に向けた意欲を示した。

第5節 膠着が続く佐賀県の並行在来線問題

(1) 概算要求以後の動き

2006年10月12日、九州新幹線西九州ルート地域振興連絡協議会の牟田秀敏会長(鳥栖市長)・谷口太一郎会長(嬉野市長)・樋渡啓祐事務局長(武雄市長)の3氏が、金子原二郎長崎県知事と末永美喜長崎県議会議長を表敬訪問し、長崎県と佐賀県側の推進自治体との連携を確認した。牟田会長は鹿島市について「佐賀県が対応しているので、こちらから直接話してはいない」と述べる一方、江北町については「町長の協議会へのメンバー入りに向け努力したい」と述べた。

10月17日に開かれた福岡・佐賀・長崎県知事による九州北部3県懇話会では、九州新幹線長崎ルートについて、3県が協力して整備財源の確保や負担軽減支援策について国などに働きかけていくことで一致する一方、麻生福岡県知事・金子長崎県知事が古川佐賀県知事に並行在来線の経営分離同意を早急に取り付けるよう要請した。懇話会後の記者会見で金子長崎県知事は、佐賀県への支援として表明した「応分の負担」について「今は具体的に示せる状況までいっていない」と明言を回避、議会等における反発を受けて発言が後退している。

推進勢力のこうした動きに対し、10月30日、鹿島市が補正予算を組んで自主制作していた長崎本線存続を訴えるビデオを報道陣に公開した⁴⁵。翌31日には、田中江北町長が、九州新幹線西九州ルート地域振興連絡協議会に対して建設の是非を問う公開

⁴⁵ このビデオはJR長崎本線存続期成会のホームページ上で公開されている他、DVDも配布している(<http://www.nagasakihonsen.jp/index.html>)。

討論会の実施を提案した。協議会側は当座回答を留保し、翌 11 月 1 日、公開討論会開催に応じないことを決定した。

11 月 14 日、鹿島市の若手自営業者らの有志が古川康知事を鹿島商工会議所に招いて九州新幹線長崎ルートに関する意見交換会を行った。桑原市長は「市側を抜きに県だけがこの問題を説明したのは約束違反」と反発するコメントを発表、20 日には佐賀県に対して抗議文を送付、地元有志との意見交換会が県の要請で行われたとし、2004 年 12 月の受け入れ表明および 2005 年 10 月の県単独意見交換会についても触れ、約束違反として佐賀県の対応を非難する内容となっている。

11 月 27 日には、嬉野市・武雄市などが主催し、九州新幹線長崎ルート建設総決起大会が行われ、地元商工業者など約 1600 人のほか、古川康佐賀県知事・金子原二郎長崎県知事・石原進 JR 九州社長らも来賓で出席した。同日、佐賀県は、九州新幹線長崎ルート建設に関連して関係団体が振興策を協議しながら建設機運を盛り上げる広域的な協議会の設立に向け、発起人会を開催している。

11 月 30 日、川上義幸佐賀県副知事が桑原允彦鹿島市長を訪問、10 カ月半ぶりに会談が開かれた。互いの主張が食い違い議論は平行線をたどったが、協議再開については双方とも前向きで、条件が整い次第開く考えで一致した。12 月 6 日、古川佐賀県知事は県議会本会議で、九州新幹線長崎ルート建設に地元自治体の同意が必要との発言について「同意がルールなのでルールに則って努力している」と述べ、それまでのニュアンスからやや変化がみられている。自民党の一部から、地元同意の主体を市町村ではなく県とするという案が主張されているのを受け、政府・与党が定めた方針が変更された際、これまで強く主張してきた、沿線市町村の地元同意なしに事業を進めないとした発言撤回に含みを残す言い方となっている。

12 月 20 日、政府予算財務省原案で長崎ルートに事業費 10 億円が配分される見通しとなった。これについて桑原允彦鹿島市長は、「異常な膠着状態が続くのは、国や県が今でも新幹線神話を信じているからではないか」、「25 兆円も借金（国債発行）してまで組んでいる予算の中で、公共事業である整備新幹線だけを聖域化できるのか。納税者は納得しないと思う」と批判、着工条件から地元同意を外そうとする声が政府・与党内から聞こえていることについて「長崎ルートのためだけに整備新幹線全体の条件を変えることはできないだろう」と語った。

国土交通省は 12 月 22 日、2007 年度予算で九州新幹線長崎ルートへ 10 億円を配分した。これを受け、金子長崎県知事は「佐賀県内での今後の調整への期待の表れで、協力し早期着工にこぎ着けるよう最大限の努力を傾けたい」とのコメントを発表、古川康佐賀県知事は、「3 年連続で予算確保したのは、この事業に懸ける国の意気込み」と述べる一方で、並行在来線経営分離の沿線自治体の同意が必要とするルールの撤回を求める声が与党内から出ていることについて、古川知事は「今は決まったルールがあり、それに則ってやっていく」と、ルール変更後のことは明言を避けた。

2007 年 1 月現在、九州新幹線長崎ルートをめぐる問題は、佐賀県内の鹿島市と、江北町の田中町長の反対による膠着状況に変化はない。

(2) 対立の論点整理⁴⁶

ここでは、佐賀県とJR長崎本線存続期成会との議論の過程で浮上している論点をまとめてみよう。

費用対効果

近年の公共投資にあたっては、投資した費用に対して十分な効果が期待できることが着工の条件として加味されることが多くなっており、新幹線も同様である。新規着工区間として認められるためには、利用予測・収支改善効果・費用対効果の試算結果をクリアしなければならない。

国土交通省の試算によれば、新規着工区間となった武雄温泉 - 諫早間は、開業後30年間の平均利用客数が、スーパー特急の場合6100、フリーゲージトレインの場合は6800とされている。現在の長崎本線の特急利用者（肥前鹿島 - 諫早間）が6100であるということを見ると、新幹線建設において期待される誘発効果はほとんど期待できない結果となっている。佐賀県は、予測は抑えた数値であり⁴⁷、新幹線によって利便性が向上することにより交通機関全体での利用増加も期待できるとしている。

また、費用対効果分析では、国土交通省の試算は、スーパー特急による整備で1.4、フリーゲージトレインであれば1.9という数値となり、着工の最低条件である1.0をクリアしている。しかし、同時に着工が認められた北海道・北陸に比べて相対的に劣った数値である上に、そのメリットは全線に平均的に行き渡るものではなく、佐賀県にはほとんどメリットがないと期成会側は主張する。佐賀県も、協議の中で、佐賀県にとってのメリットが小さいことを認めつつ、西九州の一体的発展が図られ、相乗的に得られる一定のメリットがあるとしている。

さらに期成会では、特に長崎県が導入に積極的に動いているフリーゲージトレインの効果について、現状の長崎本線でもフリーゲージトレインの走行は可能であり、利用客の増加や経済的波及効果は新幹線を建設しなくても発生する可能性が高いと指摘している。

時間短縮効果

新幹線の魅力は、大量輸送とともに高速輸送である。国土交通省の試算では、スーパー特急の場合23分、フリーゲージトレインでは28分の時間短縮があり、佐賀県は、先に開業した九州新幹線を例として取り上げつつ、予想以上の誘発効果が期待できると主張しているが、期成会は、新八代 - 鹿児島中央間の2時間30分に比べて微小に過ぎず、効果は期待できない上に、フリーゲージトレインは現状で210km/hの最高速度しか出せず、新大阪方面についてはむしろ現状の方が早いと反論している⁴⁸。

さらに期成会では、現在、博多 - 長崎間に存在する6つの特急停車駅にすべての列車が停車しているのを、一部の列車について、利用の多い佐賀駅以外をスキップさせ

⁴⁶ これについては、JR長崎本線存続期成会のホームページが詳しい。

⁴⁷ 確かに、東北新幹線や九州新幹線の開業後の利用者数が、JRが当初予測していたよりも多くなっていることを考えると、こうした見解に妥当性がないともいえない。

⁴⁸ 先にも記したが、この点については佐賀県も認めている。

ること約 10 分の短縮が実現できるため⁴⁹、2005 年 3 月のダイヤ改正によって生じた 2 分を加え、フリーゲージトレインとの比較においてもわずか 16 分の差しかないと主張している。さらに、長崎本線にフリーゲージトレインを導入すれば、時間差は 11 分程度でしかない。

並行在来線の定義

そもそも期成会では、なぜ長崎本線が武雄温泉 - 諫早間の並行在来線にあたるのかについて疑問を投げかけてきた。図 1-1 にあるとおり、新規着工予定の武雄温泉 - 諫早間は、長崎本線・佐世保線・大村線に囲まれた地域を二分するような形で建設される。それまでの着工区間ではこのような区間はなく、長崎ルート特有の状況とみることにもできる。期成会は、そもそも新たに作られる長崎ルートは、経済圏・文化圏・生活圏として長崎本線とまったく関係がない上に、肥前山口 - 武雄温泉間は佐世保線であることを疑問の根拠としている。

この点について佐賀県は、並行在来線の明確な定義はないとして期成会の主張に留保を加えるとともに、新幹線が開業することにより、今まで長崎本線経由の特急列車を使っていた利用者が新幹線にシフトするため、長崎本線の収支が悪化することは避けられず、やむをえないとしている。

経営分離後の運行案について

長崎県・佐賀県・JR九州の間では、経営分離される肥前山口 - 諫早間は上下分離方式で、鉄道施設の管理を長崎・佐賀県が、鉄道経営はJR九州と第三セクターが行うことで合意が成立している。先述のようにJR九州は、肥前鹿島までの特急の運行も約束しており、肥前山口 - 肥前鹿島間を運営、肥前鹿島 - 諫早間は第三セクターが経営することとなる。佐賀県では、現行本数で第三セクターが運営した際の収支予測を行い、当面の黒字を確保できるとの結果を期成会に示している。さらに、新駅の設置や運行本数の適正化によって経営を安定化できるとの見込みである。

これに対して期成会は、試算は上下分離方式という前提に成り立つものであり、鉄道施設の維持管理に県は毎年 2.3 億円の支出が必要となること、収支予測の前提が人口減などの要素を含むものではなく、乗客数や人件費の見積もり疑義を呈している⁵⁰。また、特急の運行に関しても、現在上下 55 本が運行されているのが 10 本へと激減、さらに、使用される列車は、現在の電車からディーゼル車へと変わる上に、編成もせいぜい 1~2 両にとどまること、特急の運行は、博多方面が午前 10 時以前、肥前鹿島方面が夕刻以降に集中されるため、結局は肥前山口や嬉野温泉まで移動しなければならなくなるだろうと予測している。

振興策について

経営分離の「見返り」として、県は分離区間の自治体に対する地域振興策を行うこ

⁴⁹ 10 分の根拠は、駅停車による減速・停車・加速のロスが一般に 2 分程度であるため。

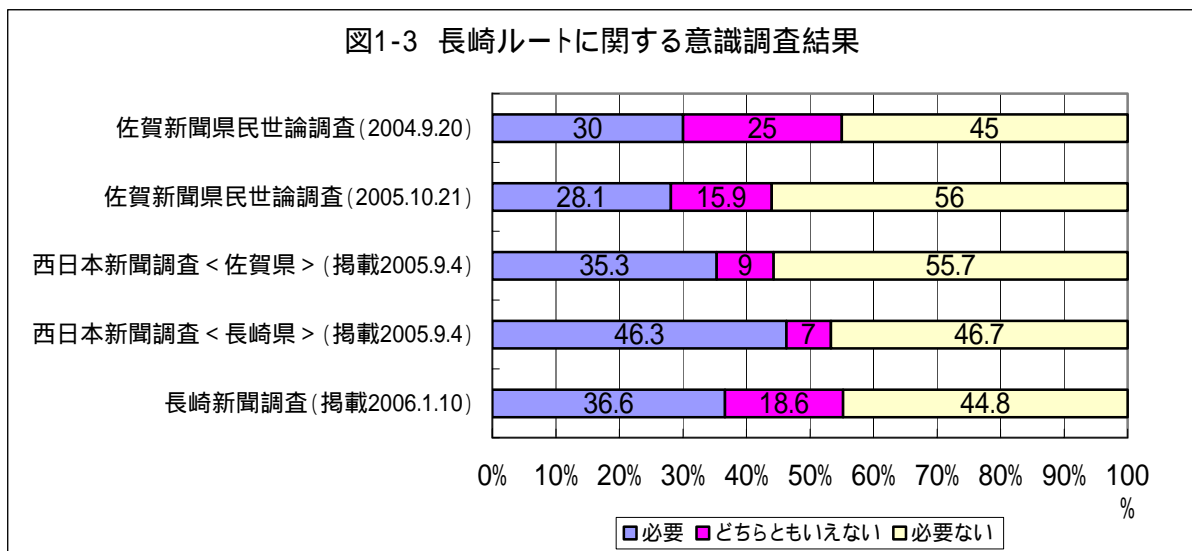
⁵⁰ 先述のとおり、議会答弁で県は、人口減を考慮すると赤字となることを認めている。

とを提案、具体的な対象として、平成 35 年完成予定の有明海沿岸道路（佐賀 - 鹿島）の 6 年前倒し、国道 498 号線のバイパス（高規格道路）整備を提示した他、その他の事業についても随時取り組んでいくとしている。

これに対して期成会は、有明海沿岸道路については、諫早まで整備しなければ本来の機能は果たせず、鹿島まで開業しても効果は薄い上に、すでに 5 年前に整備区間とされている佐賀 - 福富間が未だ着工しておらず、福富 - 鹿島間も含めた全線が 12 年で完成するとは思えないと反論、バイパスについては、提案された鹿島 - 塩田間では効果がなく、武雄までの整備の確約がない計画は意味がない上に、そもそもこの事業は国の計画に入っておらず、実現性に疑問があるとした。さらに、その他の事業についても、具体的な財源等の明示がなされておらず、事業の遂行に際して地元負担などが生じれば、それに対応するだけの体力が地元にはないこと、新幹線の見返りとの「特別な」位置づけをする必要のないものばかりであること、沿線だけを「特別扱い」することが全県的な理解を得られるか疑問であることなどを挙げ、地域振興策についても否定的である。

（3）県民は新幹線を必要としているのか

期成会は、長崎ルートがそもそも県民の支持を受けているのかについて常に疑問を発してきた。その論拠となっているのが、地方新聞社によって行われた各種アンケート調査結果である（図 1-3）。どの調査においても「必要ない」が「必要」を上回り、佐賀県においてその差は大きくなっている。2004 年と 2005 年に行われた佐賀新聞の県民調査を比較すると「必要ない」が 11 ポイント増加しており、地域別に見ても、新幹線とは直接無関係な東松浦郡（現唐津市と玄海町）のみであった。積極的に着工の働きかけを行っている長崎県でも、西日本新聞調査では拮抗しているものの、2006 年の長崎新聞調査では「必要ない」が 8 ポイント上回っている。また、どの調査においても、長崎市・佐世保市・佐賀市といった、都市化の進んでいる地域の住民の「必要ない」という意見が多数となっている。



出典：鹿島市（2006）

参考文献

- ・嬉野町，1996，『九州新幹線長崎ルート・新嬉野温泉駅設置に係る旅客需要見通しと地域整備計画調査報告書』。
- ・嬉野町，2000，『21 うれしのさわやかプラン 第四次嬉野町総合計画』。
- ・大村市，1996，『大村市総合計画 「活力とふれあいあふれる臨空交流都市」をめざして』。
- ・大村市，1998，『九州新幹線長崎ルート 新大村駅(仮称)周辺整備構想調査報告書』。
- ・大村市，2000，『OMURA アジアへ、そして世界へ。大村ハイテクパーク・オフィスパーク大村』。
- ・小里貞利，1992，『熱き闘いの日々 整備新幹線に賭けた男のロマン』東京貞山会出版部。
- ・小里貞利，2002，『秘録・永田町 「失われた十年」を越えて』講談社。
- ・鹿島市，2000，『第四次鹿島市総合計画 人が輝くまち鹿島』。
- ・鹿島市，2006，『広報かしま 検証「長崎本線存続と新幹線長崎ルート」(その2)』。
- ・九州旅客鉄道株式会社，2000a，『KYUSYU RAILWAY COMPANY2000-2001 会社案内』。
- ・九州旅客鉄道株式会社，2000b，『平成12年度版 JR九州の現状』。
- ・九州旅客鉄道株式会社，2001，『G-Vision'03 JR九州グループビジョン2003 新中期経営計画2001-2003』。
- ・江北町，2000，『第4次江北町総合計画 愛あふれるこうほく新世紀プラン 「人とみどりが輝くふれあい交流拠点の町 江北」をめざして』。
- ・小長井町，1996，『みんなで作ろう「ハートフルこながい」 小長井町総合計画後期基本計画』。
- ・佐賀県，1977，『九州新幹線影響調査』。
- ・佐賀県，1979a 『九州新幹線経済効果等調査報告書』。
- ・佐賀県，1979b 『整備新幹線に関する調査調査報告書』。
- ・佐賀県/長崎県，1985，『九州新幹線長崎ルートの採算性等に関する調査』。
- ・佐世保市，1981，『佐世保市総合計画 自然と産業と文化の三位一体を目指して』。
- ・佐世保市，1993，『若者が定着する産業文化都市 佐世保市総合計画』。
- ・佐世保市，1998，『ひと・交流創造都市 佐世保市総合計画書』。
- ・佐世保市議会編，1975-2000，『佐世保市議会会議録』。
- ・新幹線嬉野温泉駅設置促進期成会，1996，『嬉野温泉駅』。
- ・高来町，2001，『基本計画 第7次/平成13年度～平成17年度』。
- ・武雄市，1989，『第三次武雄市総合計画 基本構想・基本計画』。
- ・武雄市，-，『武雄都市計画事業 武雄北部土地区画整理事業』。
- ・鳥栖市，2001，『笑顔ひろがる文化・交流・共生の都市 ハートオブ九州 21 鳥栖プラン 第5次鳥栖市総合計画2001-2010』。
- ・長崎県，1987，『21世紀・成熟社会への出発 長崎県長期構想』。
- ・長崎県，1992-1995，『ながさきタイムズ』(各号)。

- ・長崎県，1992，『長崎エアフロント計画（基本構想編）報告書（概要版）』。
- ・長崎県，1993-2001，『県政だより NEW ながさき』（各号）。
- ・長崎県，1999，『大村線高速化構想調査報告書』。
- ・長崎県，2000，『長崎県長期総合計画 21世紀への羅針盤 2001-2010』。
- ・長崎県，2001a，『フリーゲージトレイン導入効果調査報告書』。
- ・長崎県，2001b，『県勢ガイドブック 魅せますながさき 2001』。
- ・長崎県，2001c，『九州新幹線長崎ルート需要予測及び経済波及効果等調査結果 フリーゲージトレインの導入効果』。
- ・長崎市，2000，『長崎駅周辺の整備』。
- ・長崎市，2001，『共に歩む交流拠点都市 長崎市第三次総合計画』。
- ・長崎新幹線建設期成会，1997，『長崎新幹線を核とした地域振興計画調査報告書』。
- ・長崎新幹線建設期成会，1998，『長崎新幹線将来需要予測等調査報告書』。
- ・長崎新幹線建設期成会，2000，『長崎新幹線のあゆみ 2000』。
- ・長崎新幹線建設期成会，2001，『長崎新幹線のあゆみ 2001』。
- ・日本国有鉄道，1985a，『福岡県 九州新幹線（福岡市・長崎市間）環境影響評価報告書案』。
- ・日本国有鉄道，1985b，『佐賀県 九州新幹線（福岡市・長崎市間）環境影響評価報告書案』。
- ・日本鉄道建設公団，2000a，『九州新幹線環境影響評価準備書の概要（佐賀県・長崎県）』。
- ・日本鉄道建設公団，2000b，『九州新幹線（武雄温泉・新大村（仮称）間）環境影響評価準備書 要約版』。
- ・日本鉄道建設公団，2000c，『九州新幹線（武雄温泉・新大村（仮称）間）環境影響評価準備書（佐賀県・長崎県）』。
- ・福岡県，1998，『ふくおか新世紀交通ビジョン』。