開業方式で議論白熱

ＦＧＴ開発遅れ22年導入困難

県議会集中審議 フル規格待望論も

どうなる新幹線

2022年春までの開業を目指す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）の開発が大幅に遅れ、開業時の本格導入が困難となった問題で、県議会は10日、総務委員会で集中審議。地元への影響を懸念する声や、①現行計画②新幹線と特急を乗り継ぐリレー方式③全線フル規格化―3方式のいずれで開業を目指すのか質問が相次いだ。県はフル規格について、財源問題や工期の長期化など課題を挙げ、現行計画で早期開業を求める方針を堅持するとしたが、フル規格待望論も声高に上がった。

【28面に関連記事】

長崎ルートの開業方式をめぐって議論する県議会総務委員会＝県庁

ＦＧＴをめぐっては国土交通省が4日記者会見し、22年の量産車導入は困難との見通しを明らかにする一方、量産前に1、2編成製造する「先行車」導入は可能との見方を示した。

国交省の需要予測などでは、ＦＧＴは8両編成、博多―長崎間で1日計31本を運行し、うち14本が山陽新幹線に乗り入れると想定。委員からは開業遅れによる影響の質問も相次いだ。

企画振興部の牧野充浩次長は経済波及効果について年間71億円と説明。「1年遅れれば71億円の発現がなくなる」と危機感を強調。別の担当者は駅周辺再開発については「すぐに影響が出ると認識している事業主体はいない」としたが、関連する連続立体交差事業では「民間も含めて22年開業を見据えて事業計画が立てられている。何らかの影響が出てくると思う」との見方を示した。

リレー方式については、九州新幹線鹿児島ルートで鹿児島中央―新八代間で部分開業した際、新八代―博多間で在来線特急に乗り継ぐ手法だった。牧野次長は「新八代駅にたまたまあった保線用スペースを活用し新幹線ホームを挟んで乗り換えられるようにした」と説明。リレー方式を求める委員に対し「リレー方式か、ＦＧＴ方式かは国交省から示されるべきもの」と述べるにとどめた。

委員からは「いつ完成するか分からないＦＧＴにしがみつく必要があるのか」と国の財政支援を前提に、全線フル規格への乗り換えを求める声も。

県は新鳥栖―武雄温泉間をフル規格にした場合、この区間の建設費は1997年の試算で4100億円と説明。資材の高騰で今なら5千億円に近くなるとの見込みを示し、新たな財源も見通せないと説明。武雄温泉―長崎間と同様に工期は約10年は要するとして「ＦＧＴ方式による22年開業を目指し、新幹線開業効果の早期発現を目指す」と従来方針を繰り返した。

（田中祐作）