



大分県が東九州新幹線の整備構想に前のめりだ。関係自治体と一緒に「全国総決起大会」を本年度中に東京で開くという。機運醸成は結構だが、導入に伴うリスクは議論の俎上に載って

いない。生じうるデメリットも公正に県民へ周知すべきだ。同新幹線は日豊線、久大線の2ルート案が示されている。県の試算によると大分～博多間の所要時間は日豊線が47分で、久大線は46分。事業費はトンネルの割合が75%に上る久大線(8339億円)の方が14.4億円高い。1日の各利用者数は2万人を超え、共に費用対効果など採算は合うという。いずれも机上の想定だ。ただ「負」の面も正視しなければならぬ。佐藤樹一郎知事(67)が国内の新幹線整備の財源に国際観光客税(出国税)を充て

論説

2025.10.4

東九州新幹線の整備構想



デメリットも周知すべきだ

「国は新幹線の整備に際して「並行在来線をJRの経営から分離」することを「原則」としている。営業過重となるJRへの負担を避けるためだ。つまり東九州新幹線が県内を買った場合、ルートに選ばれた路線は現状のJRがなくなる可能性がある。普通列車はさるるよう全国知事会で提案するなど、構想が前進しつつある今だからこそ、慎重に足元を見つめることも必要である。県民にとって最大の懸念要素になるのは「JR在来線の処遇」であろう。それはルート案の選択にも関わる。

法律に基づいた措置ではないが、久大線は同ゆふいんの森がそれぞれ消える恐れがあることも念頭に置かねばならない。東北、上越、九州、北陸など国内各地の新幹線延伸地域がそうであるように、多くは地元自治体などでつくる第三セクターが地域鉄道を運営し、「地元」に影響が出ている。果たして大分県にその覚悟はあるか。しかも速達性が最大目的の新幹線である。観光振興を踏まえれば別府、由布の2市の停車はあっても中津、日田の両市に止まる100%の保証はない。さらにJR在来線がなくなれば「弱り目にたたり目」となり、地域の衰退にも直結しよう。慎重な熟議と判断は欠かせない。東九州新幹線の実現はまだ見通せない。とはいえその光はまぶしく、半面、影も深い。具体的な議論が本格化・活発化する前に、県は整備効果のみならず「痛み」も丁寧に県民へ説明すべきである。



〔問①〕 国は新幹線の整備に際して「並行在来線をJRの経営から分離」することを“原則”と書いていますが、現在の東九州新幹線の整備において考えられる「並行在来線」を2線答えてください。

(JR 日豊 線) と (JR 久大 線)

〔問②〕 国内各地の新幹線延伸地域の多くでは第3セクターが地域鉄道を運営していますが、地元の県や沿線市町村、そして鉄道の利用者にはどのような「負」の面が出ていると書かれていますか（複数回答可）。

(解答例)

- 数億円単位の公的支援に頼っている実情
- 人口減少化で乗客の増加は見込めず、かといって公共性の観点から廃止にできない
- 高い運賃設定や便数の大幅減が避けられず、通勤・通学をはじめとする住民利用に影響

〔問③〕 この記事で指摘されているように、東九州新幹線の整備にはメリットとデメリットがありますが、その上であなたはどのように考えますか。整備に賛成、反対だけでなく、将来の大分県についても考えながら自身の意見を書いてみましょう。

自由記述