

# 第8回「幅広い協議」 佐賀県説明資料

令和6年8月23日



# 西九州新幹線開業後の状況

## ■ 武雄・嬉野 ⇒ 移動の利便性が向上

- 武雄温泉 : 佐賀・博多方面は特急倍増  
長崎方面は新幹線皆増
- 嬉野温泉 : 嬉野市に新駅誕生、鉄道で佐賀・博多方面、長崎方面に行けるように

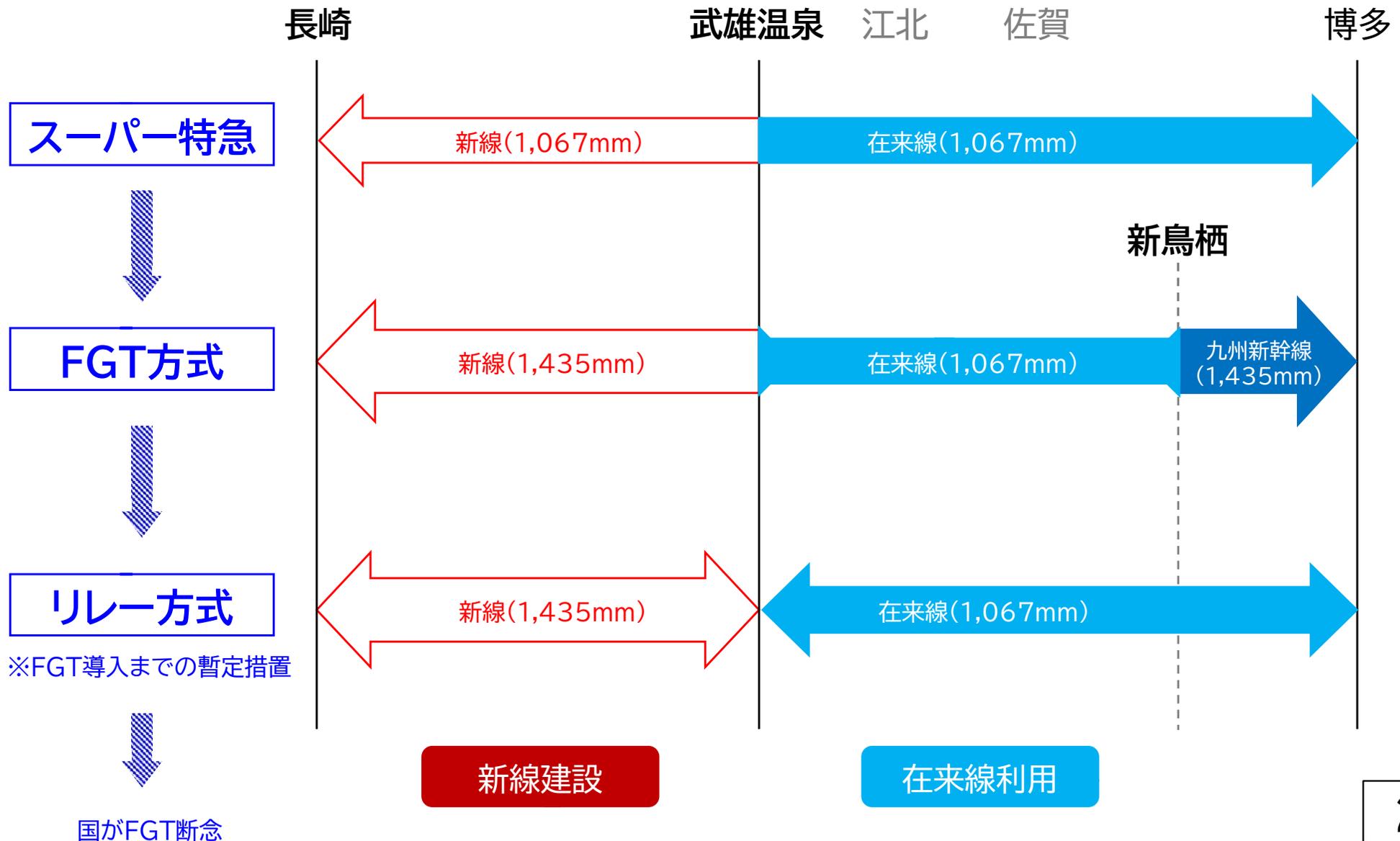
## ■ 鹿島・太良など長崎本線沿線地域

⇒ 在来線の利便性が大幅に低下、日常的な通勤・通学、事業活動に大きく影響

- 肥前鹿島 : 博多直通の特急が大幅減  
長崎方面の特急がゼロ
- 江北～肥前大浦 : 太良方面と佐賀方面の直通がゼロ、肥前浜駅 又は 江北駅での乗換が必要に  
江北～肥前大浦間の往来でも肥前浜駅での乗換が増加
- 鉄道施設を佐賀・長崎で維持管理（上下分離区間）

住んでみたい、訪れてみたいと思える地域づくりこそが重要

# 西九州ルートに関する合意



# 地元で新たな合意形成が図られるのが本来の議論の在り方

- 西九州ルートは、長崎県が博多から武雄温泉までの在来線利用を提案され、  
地元で合意  
在来線利用を大前提として様々な合意を重ねながら整備が進められてきた
- 佐賀県は合意に基づき西九州ルートの整備に真摯に協力  
佐賀県は合意したことを守ってきた
- 新鳥栖－武雄温泉間には「在来線を利用する」という合意しかない
- 長崎県が佐賀県内の区間について合意と異なるものを望むのであれば、  
原点に立ち戻り地元で新たな合意形成が図られるのが本来の議論の在り方
- 佐賀県の呼びかけで、5月に佐賀県、長崎県、JR九州の地元トップによる  
意見交換を実施  
三者での意見交換は有意義であり今後も続けていくことを一致
- これとは別に、国から求めがあった「幅広い協議」に今後も応じていく

## 【参考】西九州新幹線開業後の状況

### ■ 武雄・嬉野

⇒ 移動の利便性が向上

#### □ 武雄温泉

- ・ 佐賀・博多方面は特急倍増  
(32本/日 → 67本/日)
- ・ 長崎方面は新幹線皆増  
(44本/日)

#### □ 嬉野温泉

- ・ 嬉野市は約90年ぶりに  
新駅誕生
- ・ 鉄道で佐賀・博多方面、  
長崎方面に行けるように



### ■ 鹿島・太良など長崎本線沿線地域

⇒ 在来線の利便性が大幅に低下  
日常的な通勤・通学、事業活動に  
大きく影響

#### □ 肥前鹿島

- ・ 博多直通特急が大幅減  
(45本/日 → 14本/日)
- ・ 長崎方面特急はゼロ  
(44本/日 → 0本/日)

#### □ 江北～肥前大浦

- ・ 太良方面と佐賀方面の直通  
(14本/日) がゼロ、  
肥前浜駅 又は 江北駅での  
乗換が必要に
- ・ 江北～肥前大浦間の往来でも  
肥前浜駅での乗換が増加

- 鉄道施設の維持管理に年間10億円  
以上を佐賀・長崎で負担  
(上下分離区間)

佐賀県にはプラスとマイナスの両方があった

## 【参考】西九州ルート of 経緯（1）

- 昭和62年 4月 国鉄分割民営化 ⇒ J R九州が発足
- 昭和62年12月 J R九州が「長崎ルートは、現行計画によった場合には、収支改善効果は現れない」と表明
- 平成 2年10月 九州北部三県懇話会（福岡県知事、佐賀県知事、長崎県知事）で長崎県知事が、ミニ新幹線やスーパー特急など話が進められる方法をお互いに研究してみたいと提案
- 平成 2年11月 三県の事務検討会で長崎県がアセスルート案の代替整備案として、
- ・博多～肥前山口 在来線利用
  - ・肥前山口～武雄温泉 在来線を複線化
  - ・武雄温泉～長崎 短絡線建設（スーパー特急）
- を提案 ⇒ 以後、長崎県を中心に関係者で研究
- 平成 4年11月 九州新幹線（長崎ルート）建設促進連絡協議会申し合わせ  
（福岡県、佐賀県、長崎県、日本鉄道建設公団、J R九州、九州・山口経済連合会）
- 九州新幹線（長崎ルート）は、従来のいわゆるアセスルート案を変更して福岡市から武雄市までは在来の鹿児島本線、長崎本線、佐世保線を活用し、武雄市から長崎市までは建設路線の延長を極力短縮しつつ新幹線規格新線を建設して、スーパー特急を運行させる。 ※ 並行在来線の取り扱い、費用負担等については今後協議
- 平成 4年11月 福岡県、佐賀県、長崎県の知事・県議会議長で構成する「九州新幹線（福岡～佐賀～長崎）建設促進期成会」で上記の整備方策による長崎ルートの早期着工を国へ要望
- 平成 8年11月 J R九州が並行在来線（肥前山口～諫早間）の経営分離を表明 ⇒ 県を二分するような激しい議論に
- 平成16年12月 政府・与党申し合わせ
- ・武雄温泉～諫早間について、調整が整った場合には着工する
  - ・その際、軌間可変電車方式（フリーゲージトレイン）による整備を目指す

## 【参考】西九州ルート of 経緯（2）

平成17年 2月～ 県議会において多くの議員から将来全線フル規格になることを懸念する質問に対し、古川知事（当時）は「全線フル規格にすることは考えていない」と繰り返し答弁

平成19年12月 三者基本合意（佐賀県、長崎県、JR九州）  
・ JR九州が肥前山口～諫早間を上下分離方式により運行する等

平成20年 3月 武雄温泉～諫早間工事実施計画認可（スーパー特急方式・狭軌）

平成22年 4月 長崎県が武雄温泉～長崎間の標準軌による整備を国に要望

平成23年10月 軌間可変技術評価委員会  
・ 軌間可変電車の実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立していると判断される

平成24年 6月 武雄温泉～長崎間工事実施計画認可（フリーゲージトレイン方式・標準軌）

平成28年 3月 九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意  
（与党検討委員会、佐賀県、長崎県、JR九州、鉄道・運輸機構、国土交通省鉄道局）  
・ フリーゲージトレインの開発の遅れから、その導入までの暫定措置として、国が平成34年度（2022年度）に武雄温泉駅での対面乗換方式（リレー方式）による開業を提案、長崎県がリレー方式による早期開業を希望したことから、肥前山口～武雄温泉間の全線複線化を進めること等を条件に、これを受け入れ六者合意を締結

平成30年 7月 与党検討委員会 九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方に係る中間とりまとめ（フリーゲージトレイン断念）

平成31年 4月 武雄温泉～長崎間工事実施計画認可（複線化、フリーゲージトレイン関連設備を除外）

【参考】フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合の建設費負担  
 佐賀県の実質負担は1,400億円以上、長崎県の2.5倍以上に

区 間	建 設 費	実質負担	
		長 崎 県	佐 賀 県
武雄温泉～長崎	約 6,200億円	(推計) 約 600億円	約 200億円
新鳥栖～武雄温泉	1兆円以上	なし	1,400億円以上
計		約 600億円	1,600億円以上