九州新幹線西九州ルートの在り方に関する
二者合意

令和8年7月17日

国土交通省　　佐賀県

九州新幹線西九州ルートの在り方に関する二者合意

国土交通省と佐賀県は、速達性などの整備新幹線の一般的なメリットを共有し、一方で、通常の整備新幹線の整備スキーム下での九州新幹線西九州ルートのフル規格整備においては、佐賀県にとって財政負担や在来線の利便性低下などの大きな課題があることで認識が一致した。

さらに、九州新幹線西九州ルートには、国土交通省が開発を進めていたフリーゲージトレインを断念せざるを得なかったという特殊事情があり、国土交通省においては導入が技術的に困難との結論になり、現在の状況に至った責任を十分に認識していることを確認したうえで、当該ルートの在り方について議論を前に進め、深めていくために、下記のとおり合意した。

記

1.環境影響評価及びその事前調査の実施

・国土交通省は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」という。）と連携し、環境影響評価の実施に向けた事前調査を令和８年度末に完了するよう実施する。

・事前調査は、北陸新幹線（敦賀−新大阪間）の環境影響評価の実施状況（最大幅12km）を参考に、技術的な課題等を確認しながら進める。

・国土交通省と鉄道・運輸機構は事前調査の実施及び結果の評価について、佐賀県との間で構成する技術検討会（仮）の検証を経て行う。

・鉄道・運輸機構は事前調査終了後、令和9年度から環境影響評価を実施する。環境影響評価については、事前調査結果を踏まえ、国土交通省及び佐賀県の協議に基づき、鉄道・運輸機構において進める。

・なお、事前調査及び環境影響評価は特定のルートを前提としない。

2．1．の実施と併せた実施事項

国土交通省は、1．の実施と併せ、次の（a）～（c）を確実に行う。

(a) 財政負担

・九州新幹線西九州ルートを事業化する場合の佐賀県の地方負担について、国土交通省は、一定の上限を設ける等、特別の配慮を行う。

・佐賀県区間に係る地方負担は、長崎県と佐賀県が、受益の程度等を踏まえて、共同して負担をすることが適当であり、両者の負担の在り方については、国の特別の配慮も踏まえ、別途、両県で協議のうえ決定し、国土交通省は当該決定を尊重する。

・地方負担に関する地方交付税措置について、国土交通省は、充当する地方債の元利償還金に対して現行の上限を超える交付税措置率を適用するよう、関係省庁と協議する。

(b) 在来線

・長崎本線及び佐世保線について、国土交通省は、佐賀県と連携・調整して、九州旅客鉄道株式会社（以下、「JR九州」という。）に対して、九州新幹線西九州ルートを事業化する場合においても、現行の経営形態を維持することを念頭に、佐賀駅を通るルートとなる場合には、長崎本線又は佐世保線を区間に含む特急列車及び普通列車のそれぞれについて、開業前の本数を確保する（※）内容でJR九州と佐賀県の間の合意を成立させるよう、JR九州に対して要請する。

※　特急列車については、九州新幹線西九州ルートを事業化する場合においても、佐賀駅を通るルートとなる場合には、整備新幹線と合わせて開業前の本数を確保し、それ以外のルートとなる場合には、特急列車の開業前の本数を確保する。

（c）地域振興

国土交通省は、交通ネットワーク全体の相乗効果を最大限発揮させる観点も踏まえ、以下の事項を確実に行う。

・佐賀空港の滑走路延長及び平行誘導路整備の議論があることを受けて、北部九州地域の空港のあり方に関する検討の調査について、令和9年度から実施する。

・有明海沿岸道路及び佐賀唐津道路の早期完成に向けて、国と県が連携し、計画的に整備を推進する。

・長崎本線（上下分離区間）の利便性向上に向けて、遅滞なく、ICカードの導入に係る支援策の提示を行い、イニシャルコストを佐賀県が、運用のコストをJR九州が負担する形での IC カードの導入に係るJR九州の同意を得る。

・佐賀市内の南北アクセスの充実に向けて、佐賀県及び佐賀市と連携して取り組む。

3. 今後の取り扱い

今後仮に、九州新幹線西九州ルートのフル規格整備に関して佐賀県が合意する場合は、国土交通省と佐賀県による、2. に記載した内容の具体化やルート決定に伴う新たな事項を含めた「新たな合意」を前提とする。

以 上

令和8年７月17日

国土交通事務次官　　佐賀県知事

水嶋智　　山口祥義

※　本合意書は、水嶋智国土交通事務次官と山口祥義佐賀県知事が、それぞれ国土交通省と佐賀県を代表して協議を重ね、国土交通省と佐賀県の見解として取り纏めたものである。