

**与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム
九州新幹線(西九州ルート)検討委員会
ヒアリング資料**

平成29年7月28日

佐賀県

6者合意の確実な実現をお願いしたい



(六者合意の概要)

1. 平成34年度に対面乗換方式により開業
2. 必要となる施設は、整備新幹線スキームで整備。肥前山口～諫早の上下分離時点でJR九州は、鉄道施設を無償で譲渡
3. 肥前山口～諫早間は、平成34年度に上下分離し、23年間運行。3年間は一定水準の運行を維持。
4. 新鳥栖アプローチは量産車導入時、武雄アプローチは先行車導入時に整備
5. 複線化工事は、全線について整備新幹線スキームで整備、平成34年度の開業時までには大町～高橋間の複線化、その後順次、全線複線化を実施

佐賀県にとっての西九州ルートの意味、期待

- 「時間短縮効果」はほとんどない。(FGTで佐賀駅まで2分短縮)
- 着工の同意は、関西・中国方面からの「人の流れ」に着目。



西九州ルート整備は、「人の流れ」を実現する方策として、フリーゲージトレインを前提とした国の方針が示され、それを受けたもの。

佐賀県にとっての西九州ルートの意味、期待

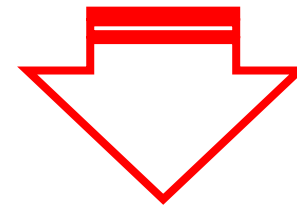


フル規格化に対する考え

西九州ルートをフル規格で整備した場合

◇新鳥栖～武雄温泉間の整備費 **約4,100億円**

※平成9年単価



◇佐賀県の実質負担額 **約800億円以上**

※建設物価上昇率、消費税アップ分を考慮

このような負担を将来世代に残すことはできない。

➡ **フル規格**での整備は**議論できる環境**にない。

議論にあたり、ご理解いただきたい事項

①「6者合意」の実現

- ・平成34年度のリレー方式での開業
- ・複線化の確実な実施

②関西・中国方面からの「人の流れ」実現に向けた議論

③フル規格での整備は、 議論できる環境ではないと認識