

---

# 要 望 書

## 九州新幹線西九州ルート の整備促進等について



経ヶ岳トンネル工区（長崎市内）



第1本明トンネル工区（諫早市内）



福重高架橋他工区（大村市内）

平成29年11月

長崎県・長崎市・佐世保市・諫早市・大村市

## 九州新幹線西九州ルート of 整備促進等を求める要望

九州新幹線西九州ルートは、西九州地域の産業振興や交流人口の拡大、離島地域の活性化等につながる重要な交通基盤であり、関西・中国圏との連携による社会経済の発展に寄与するものです。沿線地域では、官民が一体となって、新幹線の効果を最大限に発揮できるよう、ソフト・ハード両面から新幹線を活用した魅力あるまちづくりに取り組んでいるところであり、一日も早い全線開業が期待されています。

この西九州ルートについては、フリーゲージトレイン（FGT）が山陽新幹線と相互直通し、新大阪まで乗り入れるという前提のもと、平成24年6月に認可・着工がなされました。

しかしながら、FGTについては、平成26年11月に車軸の摩耗等の不具合が発生し、耐久走行試験が中断されたままとなっており、今もなお耐久走行試験の再開の目処が立たず、実用化に向けた見通しは立っておりません。

また、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」において、営業主体であるJR九州が、技術面のみならず、経済面からもFGTによる運営が困難との判断がなされたことは重大な事態であり、西九州ルートにFGTを導入することは現実的な選択肢として極めて難しいと受け止めております。

このような中、西九州ルート of 整備の見通しが全く立たないままでは、民間の経済活動・投資意欲の減退等、地域のまちづくりへの多大な影響が懸念されております。

つきましては、今後、同検討委員会において西九州ルートの整備のあり方等に係る検討を進めるにあたり、公共交通機関としての「安全性」はもとより、関西圏・中国圏まで直通運行できる「利便性」を確保した上で、西九州ルートの姿を一刻も早く明確にさせていただくよう、以下の事項について強く要望いたします。

## 記

山陽新幹線への直通運行を実現し、現在整備中の武雄温泉～長崎間のインフラを十分に活用できる最善の選択肢として、フル規格により西九州ルートを整備すること

併せて、西九州ルートへの直通運行も視野に入れたJR佐世保線の輸送改善に向けた支援の充実を図ること

平成29年11月

長崎県知事 中村法道

長崎市市長 田上富久

佐世保市長 朝長則男

諫早市長 宮本明雄

大村市長 園田裕史

# 九州新幹線西九州ルートのご案内



## 西九州ルートが山陽新幹線へ直通運行することにより、 中国・関西圏との交流が拡大し、地域が活性化されることを期待

### 平成24年6月

- ・「フリーゲージトレインは山陽新幹線と相互直通し、新大阪まで乗り入れる」ことを前提として、認可・着工

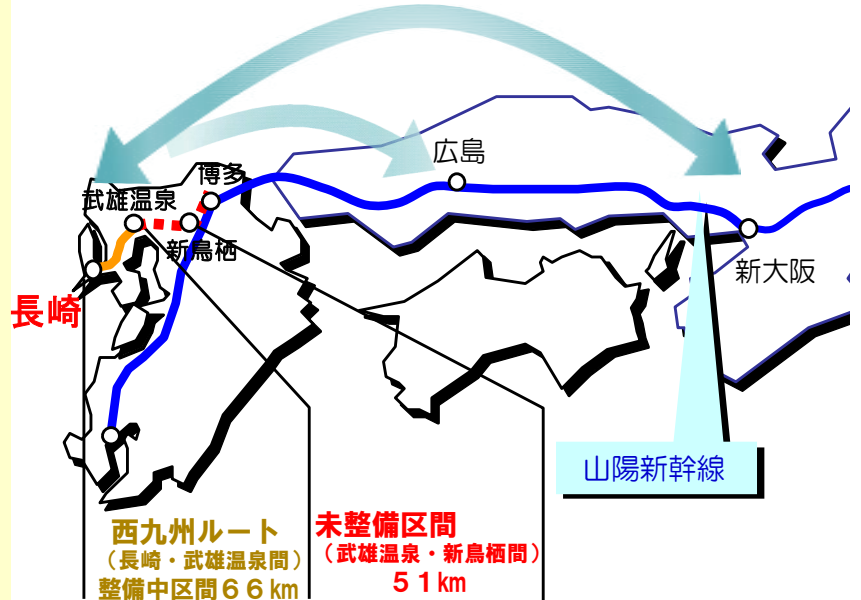
### 平成26年11月

- ・耐久走行試験中に約3.3万km走行時点  
で、車軸の摩耗等により試験休止

### 平成29年7月

- ・軌間可変技術評価委員会で、「車軸の交換周期を延伸するための新たな対策を立案し、その効果を確認することが必要」と評価
- ・JR九州は、「安全性及び経済性の面からフリーゲージトレインによる西九州ルートの運営は困難」との考え

### 西九州地域と中国・関西圏との交流拡大



F G T 以外の方法により、山陽新幹線への直通運行を実現することが必要

## 本県の考え方

### 西九州ルートに求めるもの

- 安全性** 公共交通機関として、万全の安全性が確認できたものであること
- 利便性** 関西・中国圏まで直通運行し、時間距離を短縮することにより、利用者の利便性及び相互交流の拡大が確保されること

### 現状

JR九州の意見によると、現実的には西九州ルートへのF G Tの導入は困難

西九州ルートの見通しが立たず、民間の投資意欲の減退等、地域のまちづくりへの影響が懸念される

山陽新幹線への直通運行の実現は不可欠

「対面乗換方式」の固定化は決してあってはならない

山陽新幹線への直通運行により、九州だけでなく、  
中国・関西圏を含む一体的な活性化につながる。

# フル規格による全線開業の効果(鹿児島ルート)

鹿児島ルート全線開業により、

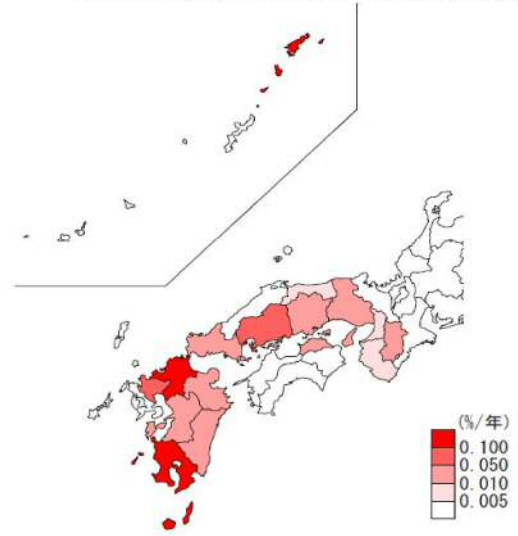
## 全線開業による生産額の変化と各都道府県が生産額(2010)に対する変化率

年間生産額  
**734億円増**

生産額の変化	
全国合計額	年間 約734億円
各都道府県が生産額(2010)に対する変化率	
福岡県	0.102%
佐賀県	0.053%
熊本県	0.038%
鹿児島県	0.220%
山口県	0.027%
広島県	0.052%
岡山県	0.039%

※1 分析手法:空間的応用一般均衡モデル  
 ※2 2010産業連関表  
 (2005産業連関表を県民経済計算のデータに合わせて更新)

出典:鉄道・運輸機構ホームページ  
 「九州新幹線[博多・新八代間]～事後評価の概要～」

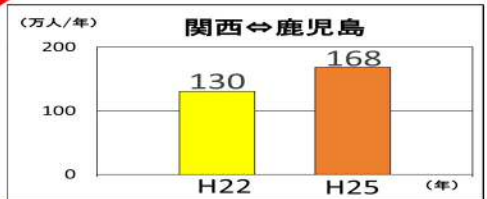
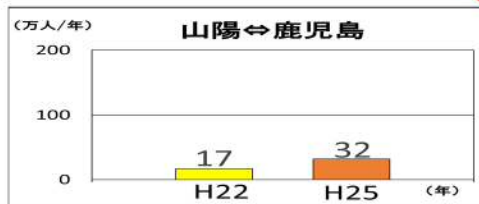
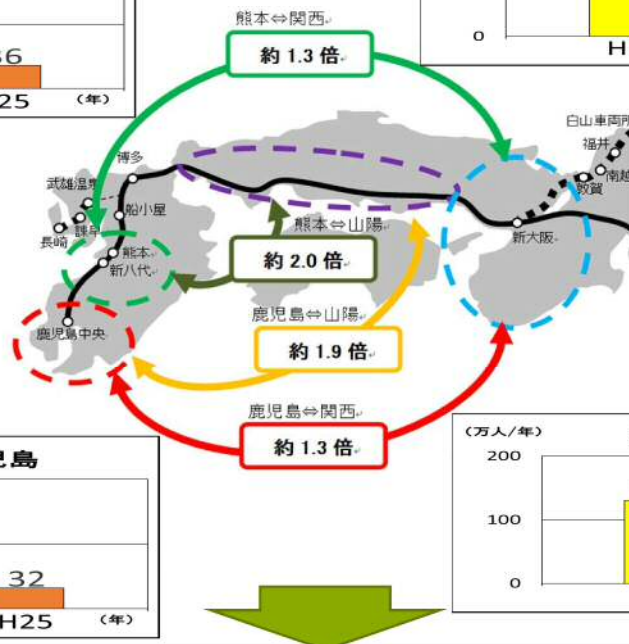
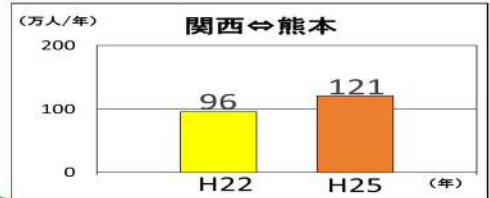
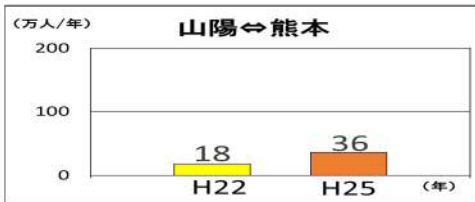


各都道府県が生産額(2010)に対する変化率

## 新幹線開業前後の地域間流動量の変化

関西⇄熊本・鹿児島間の流動 **約1.3倍増**  
 山陽⇄熊本・鹿児島間の流動 **約2.0倍増**

出典:鉄道・運輸機構ホームページ  
 「九州新幹線[博多・新八代間]～事後評価の概要～」



西九州ルートの開業により、中国・関西圏を含む一体的な活性化につなげるため、**全線フル規格**による整備をお願いしたい。

併せて、西九州ルートへの直通運行も視野に入れたJR佐世保線の輸送改善に向けた支援についてもお願いしたい。