

2 九州新幹線西九州ルート of 整備促進について

【総務省、国土交通省、財務省】

【提案・要望】

- 1 西九州地域の産業振興や交流人口の拡大を図るため、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）検討委員会が示した、新鳥栖～武雄温泉間を「フル規格により整備することが適当」との基本方針等を踏まえ、以下の事項について対応すること
 - (1) 新鳥栖～武雄温泉間の整備方式に係る関係者間の協議を進展させ、整備効果が最も高く、西九州地域の発展に資するフル規格による整備の早期実現を図ること。
また、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を行うこと
 - (2) 関係者間の協議において、地方負担や並行在来線等の課題解決を図ること
 - (3) 暫定的な姿である武雄温泉駅での対面乗換を一刻も早く解消するため、早期に環境影響評価の調査に着手すること
- 2 新幹線整備に伴い、上下分離されるＪＲ長崎本線（肥前山口～諫早）において、ＪＲ九州から譲り受ける鉄道資産についても、並行在来線の譲受固定資産に係る特例措置の対象とすること

【本県の現状・課題等】

新鳥栖～武雄温泉間については、令和元年８月、与党ＰＴ西九州ルート検討委員会において、フル規格により整備することが適当とされるとともに、関係者間（国土交通省、佐賀県、長崎県、ＪＲ九州）で協議を行い、検討を深めていくべきとされた。

武雄温泉駅での対面乗換を早期に解消し、西九州ルートの本来の姿である新大阪までの直通運行を実現するため、早急に関係者間の合意形成を図り、フル規格による整備方針を決定していただく必要がある。合意形成に向けては、地方負担の軽減を図るとともに、佐世保線と直結する重要な路線である新鳥栖～武雄温泉間の在来線について、ＪＲ九州による経営を維持していただく必要がある。

新幹線整備に伴い、ＪＲ長崎本線（肥前山口～諫早）は上下分離され、引き続き、ＪＲ九州が列車の運行を行い、鉄道施設の維持管理は長崎県及び佐賀県で設立する一般社団法人が行うこととなる。一般社団法人は、上下分離方式に至るこれまでの経過等から鉄道施設の使用料を徴収せず、自主財源が乏しい経営環境のもと、経費削減等を行いながら、両県の財政支援に頼らざるを得ない法人運営となるため、譲受固定資産に係る特例措置が必要である。

（本県の取組）

政府・与党等に対して、県議会等と共に、フル規格による整備の早期決定や地方負担の軽減、環境影響評価調査の予算計上等について、重ねて要請を行っている。

ＪＲ佐世保線については、令和元年度から佐世保～有田間の高速化に資する線路等の整備を進め、振り型車両の導入と併せて、佐世保～博多間の所要時間の短縮を図ることとしている。

ＪＲ長崎本線（肥前山口～諫早）については、令和４年度の西九州ルート（武雄温泉～長崎）開業時の上下分離の実施に向けて、佐賀県及びＪＲ九州とともに協議を進めている。また、地域住民の重要な生活路線の維持のため、平成２０年度から継続して、並行在来線関係道県協議会において、政府・与党等に対し各種支援制度の拡充・創設に向けて要請を行っている。

■各整備方式の比較検討結果（平成31年4月の国土交通省資料をもとに作成）

整備方式		フル規格	ミニ新幹線	
			単線並列	複線三線軌
概算建設費		約6,200億円	約1,800億円	約2,700億円
想定工期		約12年	約10年	約14年
※1 所要時間	長崎～博多間 ※2 (約1時間20分)	約51分 (△約29分)	約1時間19分 (△約1分)	約1時間13分 (△約7分)
	長崎～新大阪間 ※2 (約3時間58分)	約3時間15分 (△約43分)	約3時間43分 (△約15分)	約3時間37分 (△約21分)
投資効果（B／C）		3.1	2.9	2.5
収支改善効果 (年平均)		約86億円	約9億円	約1億円

※1 最速達タイプによる所要時間。需要予測等のための想定であり、開業後の運行ダイヤは営業主体が決定する。

※2 対面乗換方式の場合の所要時間（想定）。

注：費用、工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。



【提案・要望実現の効果】

（項目1）

西九州ルートがフル規格で整備されることにより、新大阪までの直通運行が可能となり、関西や中国地方との交流人口が拡大、関西・中国圏との連携により社会経済の発展に寄与する。

また、西九州地域がアジアの玄関口となり、高速鉄道網の整備により新たな観光ルートが構築され、観光立国を推進する国家戦略にも寄与する。

更に、新幹線の全国ネットワーク構築は、災害に強い国づくり、国土強靱化に資する。

（項目2）

並行在来線と同様の支援が講じられることにより、地方負担の軽減が図られ、JR長崎本線（肥前山口～諫早）の鉄道輸送サービスが将来にわたり安定的に維持される。