

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

令和6年7月30日

 長 崎 県

目次



I 西九州新幹線の開業効果

II フル規格整備に向けた課題の解決

III 全線フル規格・関西直通運行の必要性

IV 長崎県の願い

I 西九州新幹線の開業効果

長崎スタジアムシティプロジェクト

令和6年10月完成予定



※構想段階のため今後デザイン含め変更の可能性があります
提供：ジャパネットホールディングス

サクラミライ新大村

複合施設（商業施設・分譲マンション）



諫早駅 i i s a (イーサ) 交流広場

複合施設
（駅舎・バスターミナル・ホテル・商業施設・交流広場）



長崎駅周辺再整備



I 西九州新幹線の開業効果

西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）の利用状況

開業2年目は、1日平均約7千人と1年目を上回る実績

（単位：人）

	1年目	2年目
利用者数 （1日平均）	6,600	7,000 ↑

※ J R九州発表

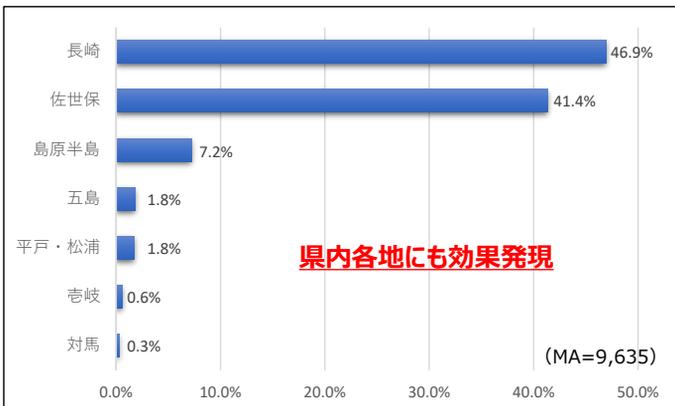
D&S列車「ふたつ星4047」

平均乗車率8割と人気の観光列車（長崎・佐賀を周遊）



県内各地への波及効果

西九州新幹線を組み込んだ旅行商品による宿泊先



県内各地にも効果発現

※ R 5 旅行会社への聞き取り
（長崎県が支援した商品から一部抽出）

災害時等の代替輸送機能

積雪に伴う長崎空港リムジンバスの代替運行

長崎空港－新大村駅間の臨時バス運行 ⇒ 新幹線と接続

利用者数		
R5.1月	往復	1106人
実績	57便	（2日間）
R6.1月	往復	898人
実績	40便	（1日間）



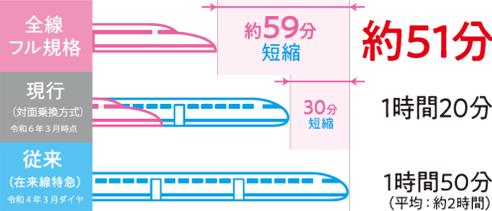
※今後、積雪以外の災害時などの代替輸送機能としても期待



Ⅲ 全線フル規格・関西直通運行の必要性

大幅な時間短縮効果

○長崎～博多間の所要時間（最速）



乗換不要

長崎～新大阪 約3時間15分

長崎～広島 約1時間54分

新幹線開業に伴う他県での前例

年間鉄道利用実績 (九州新幹線鹿児島ルート)

【鹿児島⇄関西圏間】約3倍増

H22全線開業時 18万人→57万人

※鉄道・運輸機構「九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書」を基に作成

インバウンド需要の取込への期待

外国人延べ宿泊者数の状況

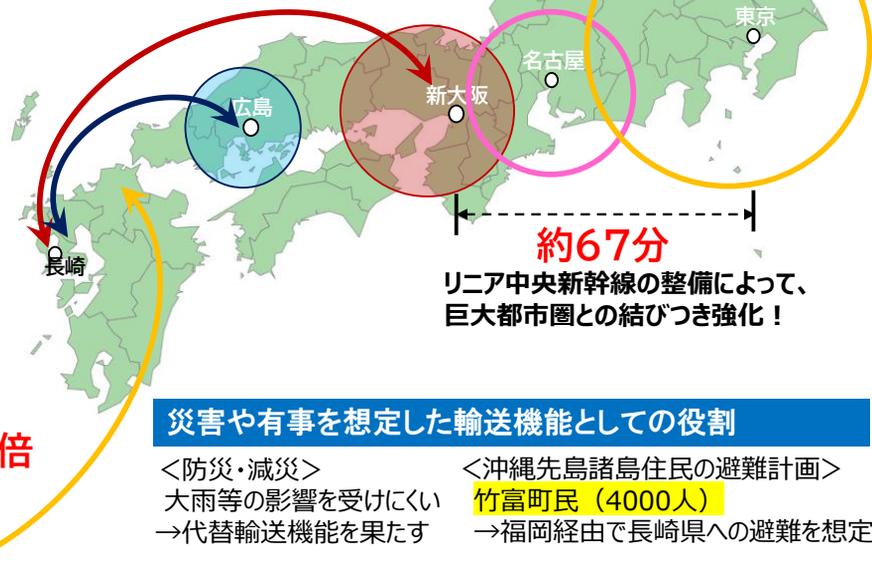
佐賀・長崎 年間約60万人

関西圏 年間約3200万人

50倍

※観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に作成

※関西圏：滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県



災害や有事を想定した輸送機能としての役割

<防災・減災>

大雨等の影響を受けにくい
→代替輸送機能を果たす

<沖縄先島諸島住民の避難計画>

竹富町民 (4000人)
→福岡経由で長崎県への避難を想定

Ⅳ 長崎県の願い

<利用者の声>

- ・短時間での対面乗換は不安
- ・大きな荷物での乗換は大変
- ・高齢者や体が不自由な方にとっては特に大変
- ・新幹線が快適で心地よい

- ・西九州新幹線は動いているのに、大雨や踏切トラブルなどによる在来線の運転見合わせで、移動できなくなる
- 西九州新幹線への影響 (武雄温泉駅で足止め)

- ・武雄温泉駅と博多駅とで、乗換えが2回も必要となりとても不便
- ・博多駅での乗換えはホームが違って、わかりづらい
- ・長崎行きなのに誤って新幹線ホームに行ってしまった...

県内における最近の動き

- ・全線フル規格による整備の早期実現に関する決議
6月定例県議会(R6年7月10日)
長崎新幹線・鉄道利用促進協議会 (R6年5月27日)
- ・大崎市フル規格促進シンポジウム (R6年7月17日)



- 西九州ルートの本来的な姿は、**関西直通運行により、全国の新幹線ネットワークにつながる**こと
- 現在の武雄温泉駅での**対面乗換方式はあくまで暫定的なもの**で、決して固定化してはならない
- フル規格による整備にあたり、地方負担や並行在来線等の想定される課題については、**F G T 導入断念の経緯を踏まえ、解決**を図っていただきたい
- 早期着工を目指す**北陸新幹線との一体的な整備財源の確保**に向け、早期に方向性を決めていただきたい

全線フル規格による整備を一日でも早く実現させるため、解決に向けた具体策を提示し、関係者間の協議を進展させていただきたい