\かもめ出発!/

西九州新幹線

(長崎～武雄温泉)

～ 新幹線でつくる長崎県の新しい未来 ～

長崎県民の長年の悲願であった新幹線が
令和４年９月２３日に開業しました。
多くのお客様が新幹線を利用し、長崎に来て
いただけるよう、魅力溢れる
長崎県の未来を作って
いきます。

開業PRキャッチコピー&ロゴマーク

- 長崎～武雄温泉：新幹線区間（西九州新幹線）
- 武雄温泉～博多：在来線特急区間

■長崎～博多間の所要時間（最速）

現行（対面乗換方式）令和６年３月時点	30分短縮	1時間20分
従来（在来線特急）令和４年３月ダイヤ		1時間50分（平均：約2時間）

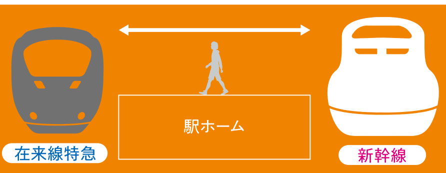
■JR 佐世保線の高速化

開業に合わせて、JR 佐世保線の高速化工事を行い、佐世保～博多間の特急列車の一部は振子型車両が運行され、所要時間の短縮が図られました。

■長崎本線の上下分離

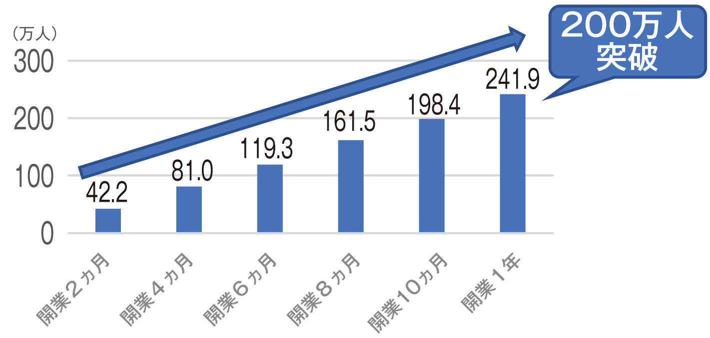
開業に伴い、江北～諫早間について、列車の運行を JR 九州が行い、レール等の鉄道施設を佐賀・長崎鉄道管理センター（佐賀・長崎両県で設立）が維持管理を行っています。

対面乗換方式による開業

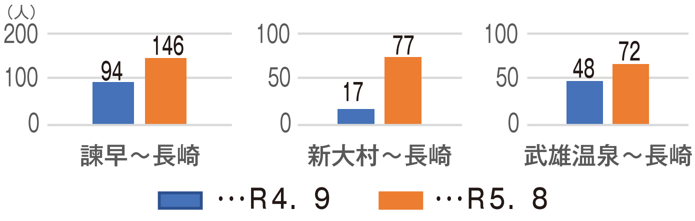


西九州新幹線は武雄温泉駅での対面乗換方式によって開業しました。対面乗換方式とは、通常の乗換のように、階段の上り下りや改札の通過は必要なく、同一ホームの両側で新幹線と在来線の間を平面的な移動で乗り換えることができる方式です。

西九州新幹線累計利用者数の推移



西九州新幹線定期利用者の推移



開業１周年の取り組み

沿線市では、開業１周年を記念したイベントが開催されたほか、大村車両基地では「かもめ」のお掃除イベントが行われ、多くの方が新幹線かもめの１周年をお祝いしました。

観光列車などによる周遊

長崎県には魅力あふれる観光列車等が運行しています。西九州新幹線とあわせて県内各地を周遊することができます。

ふたつ星4047（JR九州）

カフェトレイン（島原鉄道）

レトロン号（松浦鉄道）

新幹線開業を契機とした新たなまちづくり

地域の交流・賑わいの拠点として、新幹線駅や駅周辺の整備が進められるなど、長崎県は「まち」の佇まいが大きく変わり、100年に1度の大きな変革の時期を迎えています。

提供:JRTT鉄道・運輸機構

長崎県内アクセスマップ

各地への所要時間

※便によって所要時間は異なります。乗り継ぎ時間は含まれておりません。

離島エリア(対馬・壱岐・五島列島)への
アクセスはこちらから

新大村駅・長崎空港間のバスはこちらから

■ハウステンボス（佐世保市）

■フルーツバス停（諫早市）

■大三東駅（島原市）

■平和公園（長崎市）

写真提供：長崎県観光連盟

全線フル規格の実現に向けて今が重要な時期

全国には、5つの整備計画路線があります。そのうち、**未着工区間は、西九州ルート（武雄温泉～新鳥栖）と北陸新幹線（敦賀～新大阪）のみ**です。これまで新幹線は、整備する区間を選択しながら財源を確保し、順次着工していることから、**西九州ルートの議論が進まなければ、フル規格の実現が大幅に遅れる懸念があります。**また、基本計画路線（整備計画路線の下位計画）が整備計画路線に格上げされれば、西九州ルートのフル規格はさらに数十年単位で遅れることが考えられます。今はフリーゲージトレインの導入断念を受け、国が主体的に対応しようとする環境にあることから、**将来の長崎県の発展を見据えると、「今」が重要な時期であり、長崎県一丸となって、全線フル規格の実現に向けて取り組む必要があります。**

Q いつフル規格になるの？

A 未定ですが、工事期間は約 12 年（国土交通省試算）とされています。

Q 建設費用はいくらなの？効果はあるの？

A 建設費は6200億円とされていますが、投資効果（B/C）は３.１と非常に大きく、投資額を大幅に超える効果が期待されており、収支改善効果も86億円/年と大きく、多くの需要が喚起されると見込まれています（国土交通省試算）。
また、建設費は、JR九州からの貸付料や国の負担、地方交付税措置等により賄われる部分が多く、実質的な地方の負担は、低く抑えられます。

参考		B／C	収支改善効果
	北海道新幹線（新函館北斗～札幌）	1.1	35億円／年
	北陸新幹線（金沢～敦賀）	1.1	102億円／年

Q ストロー効果など、マイナスの影響もあるのでは？

A 開業による買い物客の流出や支店の統廃合など、マイナス効果も指摘されていますが、鹿児島ルートの全線開業の際は、懸念されたほどのマイナス効果はなかったと言われています。
地域の魅力を高めるなど、官民一体となって取り組むことで、マイナス効果を小さくすることは可能と考えます。

Q スーパー特急やミニ新幹線ではダメなの？

A スーパー特急やミニ新幹線は在来線を走行するため、在来線区間の速度は在来線特急と変わらず、災害や事故などの輸送障害もフル規格に比べ多くなります。また、スーパー特急は山陽新幹線に乗り入れることができないため、在来線の改良工事が必要となります。ミニ新幹線については、在来線の改良工事が必要なため、工事期間中に所要時間の増加や運行本数の減少を伴います。このように両方式とも課題が多いため、長崎県としては、整備効果が最も高いフル規格による整備を求めています。

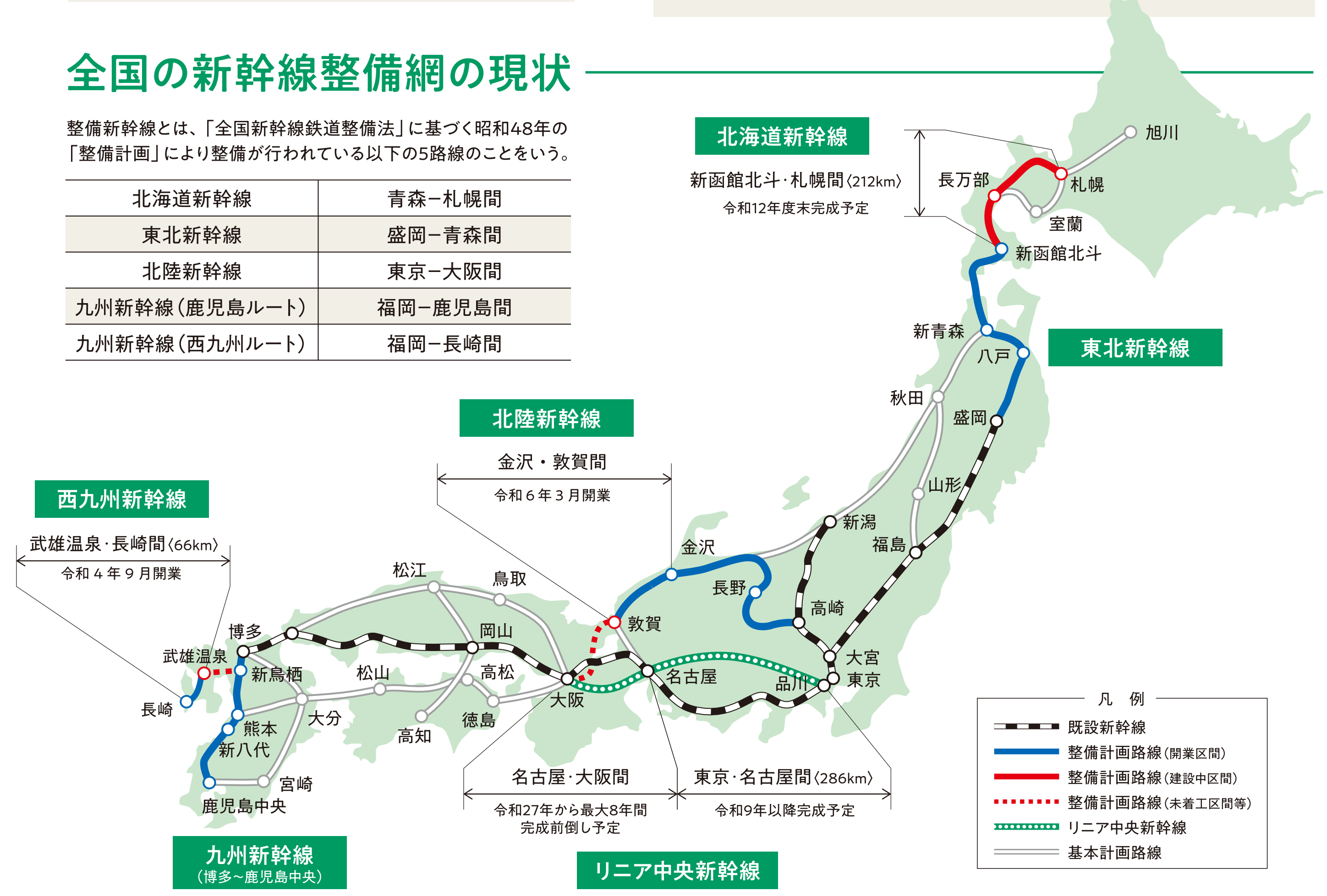
Q 全線フル規格になると、在来線の武雄温泉～新鳥栖間は、並行在来線としてJR九州から経営分離されるの？

A 同区間は佐世保と博多を結ぶ都市間ネットワークの一部として、県北地域の方々の生活や交流を支える重要な幹線であるため、県では JR 九州による経営が維持されるよう求めています。

全国の新幹線整備網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

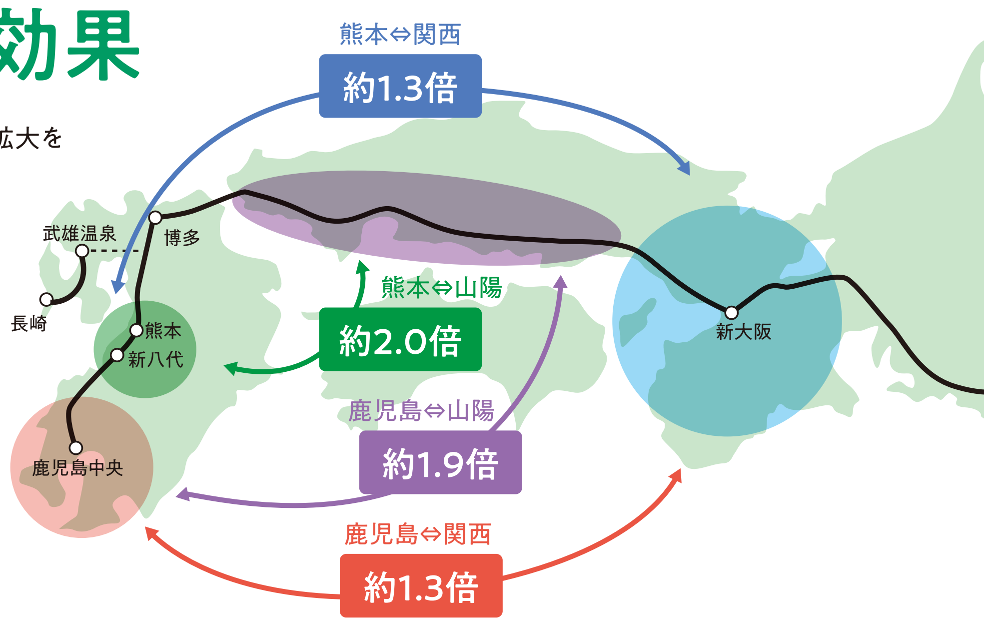
北海道新幹線	青森－札幌間
東北新幹線	盛岡－青森間
北陸新幹線	東京－大阪間
九州新幹線（鹿児島ルート）	福岡－鹿児島間
九州新幹線（西九州ルート）	福岡－長崎間



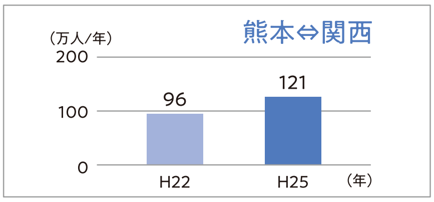
他県での開業効果

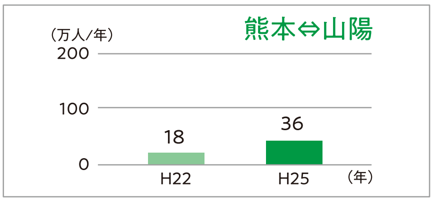
先に新幹線が開業した地域では、交流人口拡大をはじめとした様々な効果が現れています。

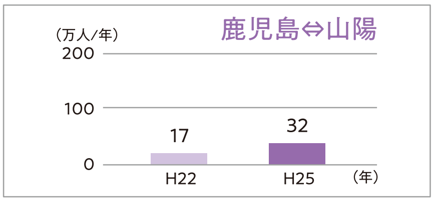
交流人口の拡大（九州新幹線鹿児島ルート）

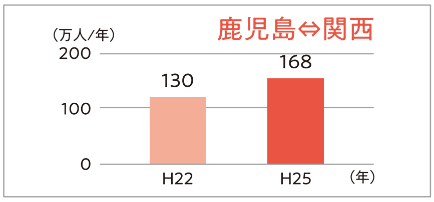


●地域間流動量の変化（全線開業）









出典:九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書（H28.3鉄道・運輸機構）

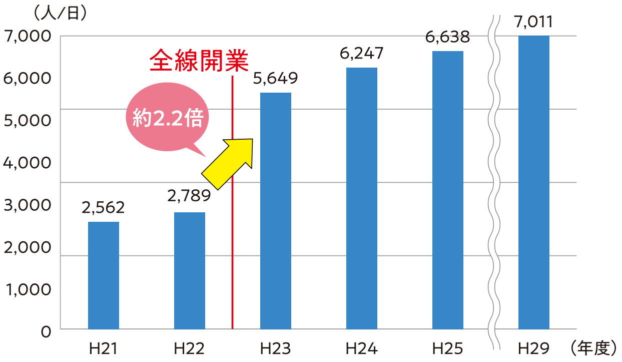
定住人口の拡大

●富山県における転入・転出者数の状況

	県外からの転入	県外への転出	差引
H26	15,939人	17,086人	△1,147人
H27（開業1年目）	16,744人	17,641人	△897人
H28（開業2年目）	17,352人	17,126人	226人
H29（開業3年目）	17,822人	17,464人	358人

※富山県ホームページ「富山県の人口」をもとに作成

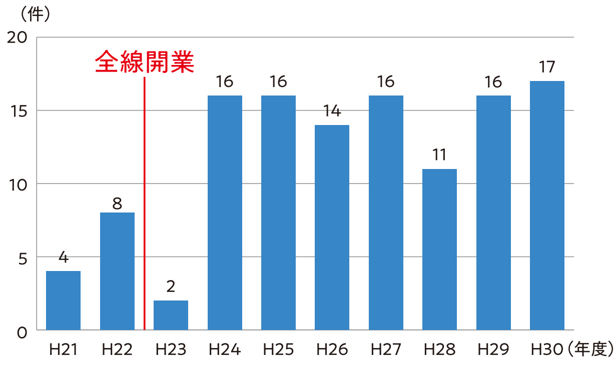
●新幹線定期利用者の推移（鹿児島ルート）



出典:九州新幹線（博多・新八代間）事業に関する事後評価報告書（H28.3鉄道・運輸機構）等

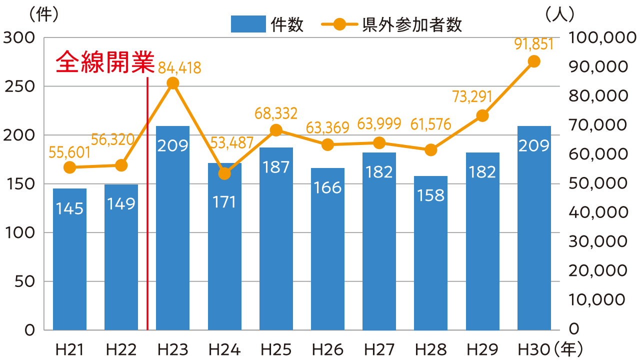
企業立地やコンベンション開催の促進

●熊本市における企業立地件数の推移



出典:熊本市報道発表資料

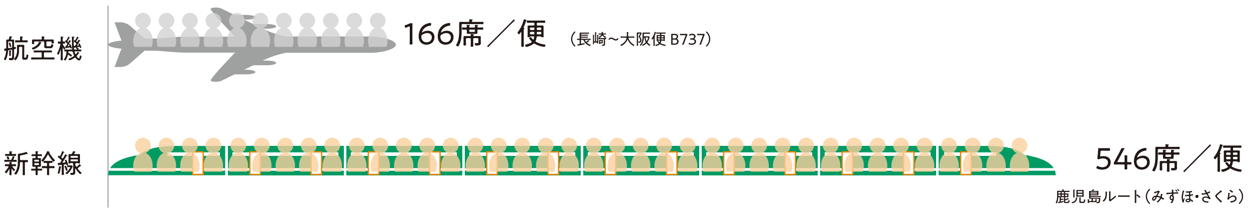
●鹿児島市におけるコンベンション開催件数の推移



出典:鹿児島市観光統計

大量輸送が可能な鉄道は、交流人口拡大に不可欠!

輸送可能量



フル規格はその他にもメリットがたくさん!

定 住 促 進

福岡市など、これまで進学や就職、転勤等により引越しが必要だった地域が、自宅からの通学・通勤圏内となり経済的・心理的負担が減少します。

このことは、新たな定住者の増加にもつながるものと考えられます。

行動範囲の拡大

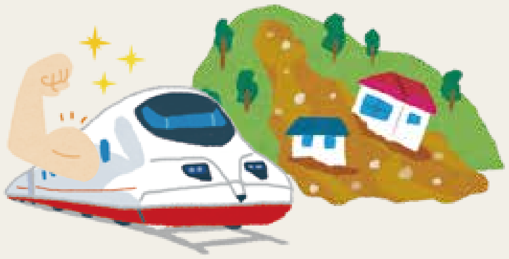
日帰りで仕事や観光が可能と言われている2時間圏内が広がり、広島までがその圏域となります。ビジネス面での交流拡大による産業の活性化や県民のレジャー活動（買い物やスポーツ観戦など）の利便性向上など、様々な分野に効果が広がります。

安全で安定的な輸送

新幹線は専用の高架を走行するため、雨や事故などによる輸送障害が少なく、観光やビジネスの計画が立てやすくなります。また、カーブや振動も少ないことから、快適な移動が可能です。さらに、新幹線は踏切がないため、尊い人命を奪う踏切事故がなく、列車の定時運行も保たれます。

災害に対する強靭性

過去の震災被害を教訓として、新幹線の耐震性は向上しており、強靭な構造物で支えられています。また、熊本地震からは2週間弱で全線運転再開を遂げており、また、西日本豪雨からも2日間で復旧し、不通となった在来線の代替輸送を実施するなど、優れた強靭性と代替機能を有しています。

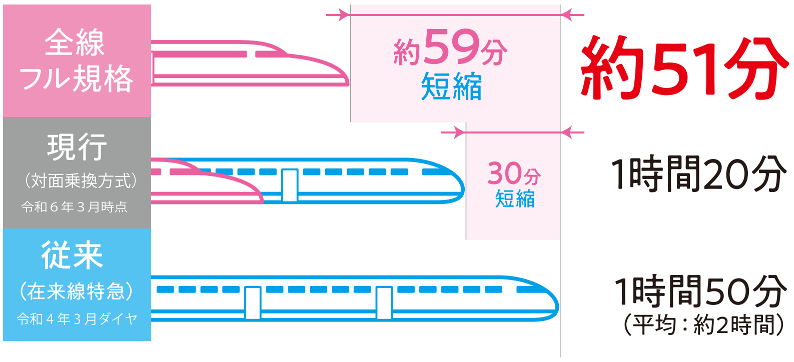


フル規格のメリット

全線フル規格が実現すれば、時間短縮効果等による交流人口の拡大をはじめとする
多くのメリットが期待されます。
人口減少が進む長崎県や西九州地域はもとより、九州地域全体のためにも、
全線フル規格による整備は必要不可欠です。

大幅な時間短縮効果と新大阪直通運行!

○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

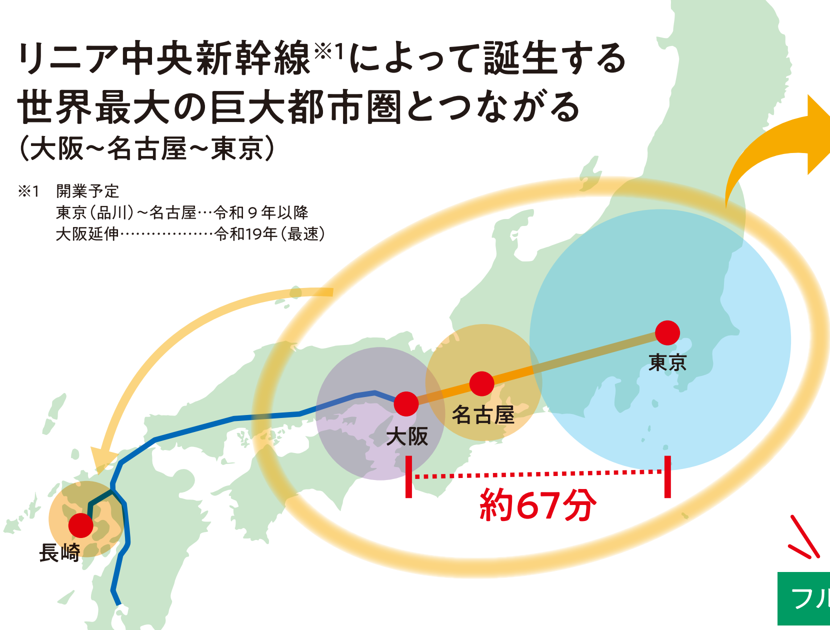
※国土交通省試算（長崎～広島は協議会試算）

福岡都市圏（人口約250万人）**のみならず、**
中国圏（人口約740万人）**や関西圏**（人口約2000万人）**との交流拡大**

リニア中央新幹線の整備によって、巨大都市圏との結びつき強化!

リニア中央新幹線[※1]によって誕生する世界最大の巨大都市圏とつながる
（大阪～名古屋～東京）

※1　開業予定
東京（品川）～名古屋…令和９年以降
大阪延伸………………令和19年（最速）



人口 **7000万人**

総生産 **393兆円**
（日本のGDPの約70%）

全訪日外国人のうち、
ゴールデンルート[※2]を訪れるのは、
6割超

※2　外国人観光客の多くが訪れる
東京、箱根、富士山、京都、大阪を巡るルート

＼ 航空機とほぼ同じ所要時間に ／

	フル規格+リニア[※3]	現行航空機[※4]
長崎～東京	約4時間27分	約4時間30分

※3　長崎～新大阪間の所要時間（国土交通省試算）に新大阪～東京（品川）間のリニアによる所要時間を加味したもの（乗換は5分で試算）
※4　長崎駅～東京駅の所要時間（駅～空港間の所要時間を含む）

詳細はこちら

＼ 実現させよう! ／

フル規格!

～つながることで、長崎県の未来が拓く～

令和４年９月２３日に西九州新幹線（長崎～武雄温泉）が開業しましたが、西九州ルートの本来の姿は、新大阪まで直通し、全国の新幹線ネットワークにつながることであり、そのためには、対面乗換方式を早期に解消する必要があります。長崎県は、西九州地域の将来の発展のため、武雄温泉～新鳥栖間のフル規格による整備を目指しています。

武雄温泉～新鳥栖（整備方式検討中）

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、令和元年８月、「フル規格により整備することが適当」との基本方針が示されています。

全線フル規格に向けて、今が非常に重要な時期

国が開発を進めてきたフリーゲージトレインの導入断念により、国が主体的に対応している「今」がチャンスです。このタイミングを逃せば、他の整備新幹線に先行され、西九州ルートのフル規格の実現が大幅に遅れる懸念があります。

令和６年３月　長崎新幹線・鉄道利用促進協議会