

- 現在の状況を招いたのは国が約束したフリーゲージトレイン（FGT）を断念したため
- フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合の在来線への影響
- JRによる旅客流動
- フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合の建設費負担

令和5年12月28日
佐賀県

現在の状況を招いたのは国が約束した フリーゲージトレイン（FGT）を断念したため

- 西九州ルートについては、
 - ・ 博多から武雄温泉までは在来線を活用し、武雄温泉から長崎までバイパス新線を建設する
 - ・ 在来線と新幹線の両方を走行できるFGTでつなぐという提案であったので、佐賀県は、長崎県のことを考えて、その整備に協力してきた。
- FGTの開発の遅れから、FGT導入までの暫定措置としてリレー方式での開業が提案され、長崎県とJR九州がリレー方式での早期開業を希望されたことから、六者合意※を行い、令和4年度に開業することとなった。
- そして、本来であれば、開業から数年後にFGTが佐賀駅を通り、それで終わりとなる話であった。
- しかし、六者合意の後、国が責任を持って開発すると約束されたFGTを断念するとされたことから、現在の状況に至っている。



※六者：与党検討委員会、佐賀県、長崎県、JR九州、鉄道・運輸機構、国交省鉄道局

フル規格（佐賀駅を通るルート）で整備する場合の 在来線への影響

➤ 特急列車が新幹線に振り替わる

- ・ 並行在来線にならなくても特急列車はなくなる
⇒ 九州新幹線の開業後、鹿児島本線の特急列車が全てなくなった
- ・ 移動料金は大幅に増加する
⇒ 大牟田（新大牟田）－博多間の事例では移動料金が約2.0倍に増加

➤ 新たな乗換負担の発生

- ・ 例えば、有田駅の利用者は武雄温泉駅で、江北駅の利用者は佐賀駅で新幹線に乗り換え
- ・ さらに、在来線と新幹線のホームは改札を通り、階段やエレベーターなどで昇り降りして移動

➤ 上下分離区間はさらに不便に

- ・ 鹿島や太良などの長崎本線沿線地域の利用者は、特急列車が大幅に減少する上に、佐賀駅まで行って新幹線に乗り換え

➤ 並行在来線の経営分離

- ・ 第三セクターの設立、列車の運行、維持管理経費等を県、市町、民間等で負担

JRによる旅客流動



関西2府4県との流動(約27万人)が2倍、3倍に増えたとしても、
在来線の利便性が低下すると、2,500万人に影響が出るリスク

資料：平成30年度 府県相互間旅客輸送人員表
関西2府4県は、大阪、京都、兵庫、奈良、滋賀、和歌山

フル規格(佐賀駅を通るルート)で整備する場合の建設費負担

佐賀県の実質負担は1,400億円以上、長崎県の2.5倍以上に

区 間	建 設 費	実質負担	
		長 崎 県	佐 賀 県
武雄温泉～長崎	約 6,200億円	(推計) 約 600億円	約 200億円
新鳥栖～武雄温泉	約 6,200億円 ⇒ 1兆円超	なし	約 660億円 ⇒ 1,400億円超
計		約 600億円	約 200億円 ⇒ 1,600億円超