

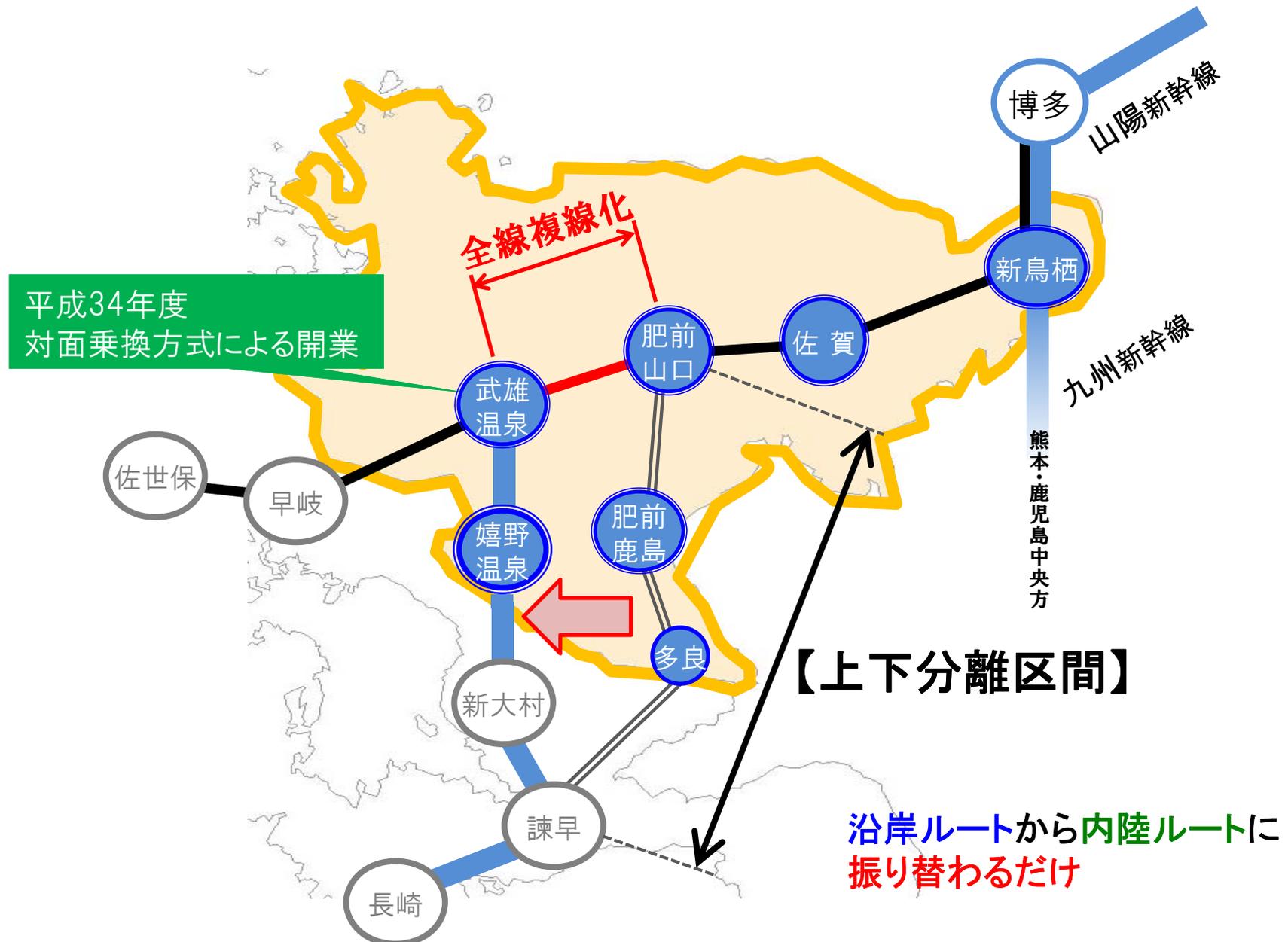
# 与党 整備新幹線建設推進プロジェクトチーム ヒアリング資料

平成30年11月28日

# 九州新幹線(西九州ルート)整備にかかるこれまでの経緯

- 平成4年に九州新幹線長崎ルート建設促進連絡協議会において、博多から武雄温泉までは在来線を活用して、スーパー特急を走らせる方式を地元案として合意
- 並行在来線の沿線自治体が、長崎本線肥前山口・諫早間の経営分離に反対  
⇒以降、佐賀県を二分するような厳しい議論に。
- 平成16年12月、政府・与党申し合わせ  
武雄温泉・諫早間について、「調整が整った場合には、着工する。その際、軌間可変電車方式(フリーゲージトレイン)による整備を目指す。」  
⇒佐賀県にとって、「時間短縮効果」はほとんど得られない。
- 平成19年12月、三者基本合意  
長崎本線肥前山口・諫早間の上下分離方式による運行継続する等
- 平成28年3月、六者合意  
フリーゲージトレインの開発の遅れから、国から平成34年(2022)度に、武雄温泉駅での対面乗換方式で開業したいとの提案を受け、佐賀県として非常に厳しい状況の中、これを受け入れ六者合意を締結

# 六者合意における平成34年度の開業と全線複線化の確実な実現



## 【参考】六者合意の概要(平成28年3月29日)

1. 平成34年度に対面乗換方式により開業。
2. 必要となる施設は、整備新幹線スキームで整備。肥前山口～諫早の上下分離時点でJR九州は、鉄道施設を無償で譲渡。
3. 肥前山口～諫早間は、平成34年度に上下分離し、23年間JR九州による運行。3年間は一定水準の運行を維持。
4. 新鳥栖アプローチは量産車導入時、武雄アプローチは先行車導入時に整備。
5. 肥前山口～武雄温泉間の複線化工事は、全線について整備新幹線スキームで整備、平成34年度の開業時までには大町～高橋間の複線化、その後順次、**全線複線化を実施。**