

幅広い協議（第4回）での発言要旨（抜粋）

（佐賀県）

➤ 在来線の取扱いについて

- ・ 在来線の利便性低下を心配。特に在来特急がどうなるのか。今ある在来線はどうなるのか。

➤ フル規格の比較検討について

- ・ ルートを含めてゼロベースからしっかり議論する。
- ・ 県議会でも福岡空港の代替機能、九州のハブ空港としての可能性、貨物ターミナル、九州全体の浮揚の可能性などの議論がある。
- ・ 佐賀駅を通るルートだけでなく、佐賀空港を通るルート、佐賀市北部を通るルートについて、比較検討できるものを示していただきたい。
- ・ 新幹線というのは、30年、50年、100年をにらんでの話だと思うので、単に時間短縮効果や収支改善効果だけでなく、新幹線があることで地域の発展にどうつながっていくのか、長期的な視点や幅広い視点を持って協議していくことが必要。

➤ フリーゲージトレインについて

- ・ 200km/hを前提としたフリーゲージトレインもあっていいのでは。260km/hであれだけ改善されて、もう少しのところまで来ているので、200km/hで耐久テストをやったらクリアしているのではないか。

幅広い協議（第4回）での発言要旨（抜粋）

（鉄道局）

- ・九州の活性化、中国地方や関西とのつながり、そういった観点からも、九州全体、ひいては日本全体にとっても非常に大きな交通ネットワークをどうすべきかという議論をしなければいけない。
- ・アジアの人口は今後10億人増えるとも言われている。そういう中で、アジアの玄関口である佐賀県のポテンシャルを活かすということができれば、素晴らしい未来を創造できることになると思うので、そういう未来を考えたときに、この高速ネットワークがどうあるべきかを大きな視点を持って議論していきたい。

幅広い協議（第1回）

アジアの成長をいかに日本として取り込んでいくか、そういう目で見ると、ここの交通基盤をどうするか、そういう視点で考えている。

- ・その地域にとって20年、30年、100年を見たときの重要なインフラということで、100年を見据えて新幹線を考えていますという言葉、そのとおりだと思う。
- ・単にコストがいくら、効果がいくらということだけではなく、在来線を含めてこの地域がどうなるかという視点も入れて話をしたい。
- ・フリーゲージは、200km/hでやったらどうなのかというところは、技術部門に話をしてみたい。

フル規格（アセスルート）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 1.7 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、肥前山口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（平成30年度）

