

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

平成30年5月11日

# 西九州ルートは、これまで、 佐賀県と長崎県の合意に基づいて進められてきた

## 《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。」
- 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

西九州ルートの整備は  
「地元自治体の意思」、「両県の合意」が大前提

# 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



平成34年度  
対面乗換方式による開業

在来線走行区間  
(新鳥栖～武雄温泉間)  
約51km

全線複線化(約14 km)  
・平成34年度までには  
大町～高橋間  
・残りの区間は、その後、  
順次整備

整備区間  
(武雄温泉～長崎間)  
約66km  
佐賀県区間:約17km  
長崎県区間:約49km

- 《六者合意の概要》
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. 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**

## それぞれの地域の魅力アップ

西九州ルートの開業



嬉野温泉駅の整備イメージ

事例1:【嬉野茶時プロジェクト】



地域づくり・まちづくり

事例2:【肥前窯業圏による連携】



## 西九州ルートへの整備に対する費用負担

### ●西九州ルートへの整備に対する負担額(佐賀県による試算値)

区 間	全 体	佐賀県	長崎県
	(延長) 工事費	(延長) 県負担額	(延長) 県負担額
武雄温泉～長崎間	(約 66 km) 約 5,000 億円	(約 17 km) 約 408 億円	(約 49 km) 約 1,017 億円
新鳥栖～武雄温泉間 (フル規格で整備の場合)	(約 51 km) 約 6,000 億円	(約 51 km) 約 2,000 億円	( 0 km) 0 億円
計	(約 117 km) 約 11,000 億円	(約 68 km) 約 2,408 億円	(約 49 km) 約 1,017 億円

※ 県負担額は歳出予算ベース

※ 佐賀県の県負担額は、貸付料が不明なため、整備新幹線スキームによる地方負担1/3として試算。

※ 武雄温泉～長崎間に対する長崎県の県負担額は、長崎県から与党検討委員会(H30.4.27)に報告された内容を参考に記載。

※ 新鳥栖～武雄温泉間については、国土交通省から与党検討委員会(H30.3.30)に報告された内容を参考に佐賀県で試算。

※仮に西九州ルートへの全線をフル規格で整備した場合、  
佐賀県の負担額は、合計 約 2,408億円となる



# 佐賀県の考え

- 西九州ルートへの整備は、  
佐賀県の意思、両県の合意が大前提  
フル規格での整備は受け入れられない
- 平成34年度の開業と全線複線化の  
確実な実行をお願いしたい

