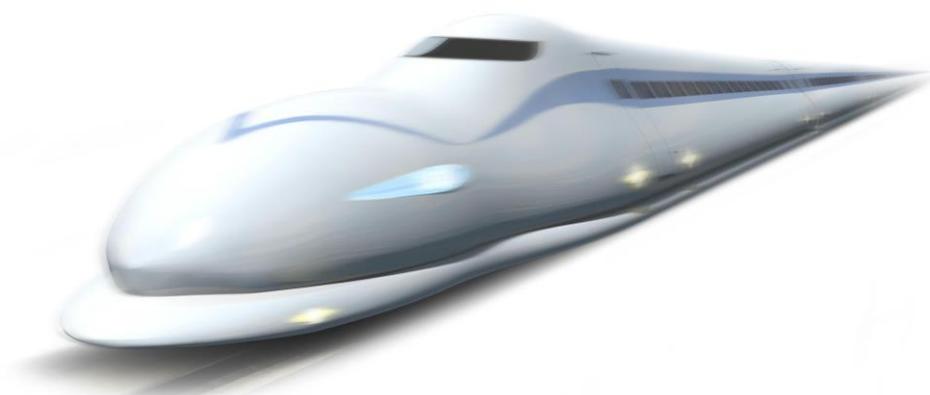


# 要 望 書

## 九州新幹線西九州ルート 整備促進に関する要望



平成 30 年 4 月 10 日

長 崎 市      長 崎 市 議 会

諫 早 市      諫 早 市 議 会

大 村 市      大 村 市 議 会

嬉 野 市      嬉 野 市 議 会

武 雄 市      武 雄 市 議 会



# 九州新幹線西九州ルート of 全線フル規格 による整備について

九州新幹線西九州ルートは、わが国本土の西端に至る国土軸の骨格をなし、国土の均衡ある発展と共に西九州地域をはじめ九州地区の一体的飛躍に大きく貢献する重要な交通軸であり、駅が整備される長崎市、諫早市、大村市、嬉野市、武雄市（沿線5市）にとっても、今後の経済浮揚とまちの発展において極めて重要な役割を担うものです。

現在、西九州ルートは平成34年度の開業に向け、着実に工事が進められておりますが、このような中、先月末には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」が開催され、「フリーゲージトレイン、フル規格、ミニ新幹線」の各整備方式による「費用、工期、費用対効果、時間短縮効果」等の試算結果が国土交通省から検討委員会へ報告されました。

この報告では、西九州ルート全線をフル規格で整備した場合の費用対効果が投資に見合う数値「1」を大幅に超え、3案の中では最も高い3.3になるとの試算結果が示され、また、フリーゲージトレインについては、西九州ルートの整備手法としては困難との考えが検討委員会での大勢であったと聞いております。

今後は、検討委員会において佐賀、長崎両県とJR九州のヒアリングを行った上で議論が行われ、本年夏頃までに西九州ルートの新たな整備方式について一定の結論が出される

こととなっておりますが、沿線5市では、新幹線効果が最大限発揮され、その恩恵が広く波及するよう、地域の魅力や個性を生かしたまちづくりに取り組んでおり、次の事項につきまして、格別のご高配を賜りますようお願いいたします。

- 1 フリーゲージトレインの導入が困難となった今、費用対効果が高く、「速達性」、「安全性」、「定時性」に優れ、「広域交流人口の拡大」という本来の新幹線整備の効果を最大限に発揮できる全線フル規格による西九州ルート<sup>1</sup>の整備の道筋を早急に示すこと
- 2 平成34年度の開業を着実にを行うこと
- 3 整備新幹線の財源として、所要の国費（公共事業費）を確保するとともに、地方負担の軽減を図るために地方財政措置を拡充すること
- 4 新幹線開業に向けて沿線各市が取り組むまちづくりに関する各種公共事業への支援拡充を行うこと

長 崎 市 長  
長崎市議会議長

田 上  
五 輪

富 久  
清 隆

諫 早 市 長  
諫早市議会議長

宮 本  
松 本

明 雄  
正 則

大 村 市 長  
大村市議会議長

園 田  
三 浦

裕 史  
正 司

嬉 野 市 長  
嬉野市議会議長

村 上  
田 中

大 祐  
政 司

武 雄 市 長  
武雄市議会議長

小 松  
杉 原

政 喜  
豊

# 九州新幹線西九州ルート (長崎ルート) 概要図 (平成34年度暫定開業時)



暫定開業時の博多～長崎間の所要時間

最速 1 時間 26 分（現行「特急かもめ」最速 1 時間 48 分より 22 分短縮）

【国土交通省試算】