

# 1 九州新幹線西九州ルート of 早期実現

## 【目 的】

我が国本土の最西端に位置する長崎県を活性化し、県勢の発展を図るためには、主要都市との時間距離の短縮を図ることが最重要課題です。新幹線の実現を核として高速交通ネットワークを確立し、国土の均衡ある発展と九州地方の一体的浮揚を図るとともに西九州地域の活力ある地域づくりを目指します。

## 【概 要】

根拠法令 全国新幹線鉄道整備法  
 名称 九州新幹線西九州ルート  
 区 間 博多～長崎間 約 143 km  
 ・博多～新鳥栖間 約 26 km：鹿児島ルート共用（フル規格）  
 ・新鳥栖～武雄温泉間 約 51 km：未整備区間  
 ・武雄温泉～長崎間 約 66 km：新幹線鉄道（フル規格）

整備方式 平成 24 年 6 月の武雄温泉～長崎間の工事实施計画(その 1)認可時点では、フリーゲージトレイン（FGT）を導入し、新鳥栖～武雄温泉間は在来線を活用することとされていましたが、FGTの開発遅れ等により、現在、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」（以下、与党PT検討委員会）において、西九州ルートの整備のあり方が検討されています。

長崎県としては、西九州ルートへの FGT 導入は事実上困難であると受け止めており、現在整備中の武雄温泉～長崎間のインフラを十分に活用でき、西九州地域の発展に最も寄与する全線フル規格による整備を目指しています。

西九州ルートの整備に関する比較検討結果（H30.3月 国土交通省）

整備方式	FGT	ミニ新幹線	フル規格
投資効果（B/C）	—	2.6～3.1	3.3
収支改善効果（年平均）	約 20 億円	約 2 億円～約 9 億円	約 88 億円
所要時間	長崎・博多間（最速）	約 1 時間 14 分～約 1 時間 20 分	約 51 分
	長崎・大阪間（最速）	約 3 時間 38 分～約 3 時間 44 分	約 3 時間 15 分
対面乗換開業以降に要する費用	約 1,400 億円	約 1,700 億円～約 2,600 億円	約 6,000 億円
開業見込み（想定工期）	H39 年度（約 9 年）	H44～48 年度（約 10～14 年）	H46 年度（約 12 年）
山陽新幹線への乗り入れ	なし	あり	あり

県内の駅 長崎、諫早、新大村（仮称）

建設費 約 5,009 億円（武雄温泉～長崎間）

平成 24 年 6 月 武雄温泉～長崎間 工事实施計画（その 1）認可

平成 29 年 5 月 " 工事实施計画（その 2）認可

開業方式 武雄温泉駅での対面乗換方式（平成34年度暫定開業時）  
フリーゲージトレインの開発遅れを受けて、平成28年3月、与党PT検討委員会、国土交通省、鉄道・運輸機構、長崎県、佐賀県、JR九州による関係六者において、武雄温泉駅での対面乗換方式により平成34年度に開業すること等を内容とする合意に至りました。

### 【今後の取組】

関係自治体等と連携し、西九州ルート of 全線フル規格による整備など、以下の項目について、国等に要望していきます。

- (1) 山陽新幹線への直通運行を実現し、現在整備中の武雄温泉～長崎間のインフラを十分に活用できる最善の選択肢として、フル規格により西九州ルートを整備すること  
併せて、西九州ルートへの直通運行も視野に入れた JR 佐世保線の輸送改善に向けた支援の充実を図ること
- (2) 整備新幹線建設に伴う地方公共団体の建設費負担について、建設費の縮減を図るとともに、国が開発を進めてきたフリーゲージトレインの導入が困難になったという特殊事情も考慮し、負担軽減のための制度を充実・創設すること
- (3) 新幹線整備に伴い地方が維持することとなる在来線について、鉄道輸送サービスの維持に係る負担軽減のための制度を充実・創設すること

## 2 佐世保線等の輸送改善

### 【目 的】

平成 4 年 11 月の「九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）等の整備に関する基本的考え方」に基づき、新幹線の整備と併せて佐世保線及び大村線の輸送改善策を検討し、その整備充実を図ります。

### 【概 要】

九州新幹線西九州ルートは、国土の均衡ある発展、九州地域の効率的交通体系の形成、長崎県の発展のために必要不可欠であることを認識し、関係者間で鋭意その実現可能な整備方策について検討を重ねてきた結果、平成 4 年 11 月に佐世保寄りのルート案を変更し、現在のルートを新しい地元案として決定しました。

しかし、地方拠点都市としての佐世保市及びその周辺地域にはかなりの人口・産業の集積があり、今後の地域開発の可能性が高いことから、佐世保市に至る鉄道サービスの改善を図る必要があるため、長崎県、佐世保市及び JR 九州で構成する「佐世保線等整備検討委員会」を平成 5 年 9 月に発足させ、継続的に佐世保線等の輸送改善策の検討を行っています。

平成 27 年度には、JR 佐世保線の高速化など、複数の輸送改善手段について調査を行いました。平成 29 年度は曲線改良等の諸課題について実地調査を行うなど、平成 27 年度の調査結果の更なる精査を行いました。この調査結果を参考に、佐世保市や JR 九州とも協議を行いながら、引き続き検討を深めていきます。

なお、大村線の輸送改善については、沿線自治体の意向を踏まえ、JR 九州に対して輸送力の強化や利便性の向上について要望を行っています。

### 3 県内空港の活性化

#### 【目 的】

長崎県空港活性化推進協議会を活用し、長崎空港はじめ県内空港の利用者を増加させ、交流人口の拡大を図ります。

#### 【概 要】

##### (1) 現状

長崎空港は、昭和 50 年 5 月 1 日に世界初の海上空港として供用が開始され、昭和 55 年には滑走路が 2,500m から 3,000m に延長されました。県内には長崎空港のほか、五島つばき空港、壱岐空港、対馬やまねこ空港の 4 空港に定期便が就航しており、全国の主要都市を始め本土と離島とを結ぶ航空網を形成しています。

長崎空港は、国内線は東京（羽田）、名古屋（中部）、大阪（伊丹・関西）、神戸、沖縄など 9 路線 37 便、国際線は上海・ソウル（仁川）線の 2 路線週 5 便が就航しています。

利用者数は平成 29 年度実績 3,158 千人<内訳：国内線（チャーター便含む）3,049 千人、国際線（チャーター便含む）53 千人、乳幼児 56 千人>となっています。

また、離島の空港は、五島つばき空港と対馬やまねこ空港は長崎と福岡、壱岐空港は長崎と結ばれており、平成 29 年度の利用者数は 366 千人（乳幼児は含まない）で、生活路線としての役割を果たしています。

路線数及び便数は平成 30 年 4 月 1 日現在の数字。

長崎空港利用者数の推移

(単位:人)

区 分	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
国 内 線	2,769,292	2,878,834	3,001,915	2,906,428	3,049,261
国 際 ( 定 期 ) 線	32,692	72,751	39,382	35,003	51,882
国 際 チ ャ ー タ ー 便	10,058	3,301	10,134	430	1,408
乳 幼 児	51,012	53,811	56,187	54,858	55,891
計	2,863,054	3,008,697	3,107,618	2,996,719	3,158,442

##### (2) 平成30年度の主な取組

県内空港の利用者を増加させ、交流人口の拡大を図るため、新規就航支援等を推進します。

- ・ 国内新規航空路線の就航促進にかかる支援
- ・ 航空マイルの活用による離島航空路線の利用促進
- ・ 県内空港の運営手法にかかる可能性調査



## 4 離島航空路線対策

### 【目的】

離島航空路線維持確保のため、県内の離島航空路線運航事業者に対し助成を行います。

### 【概要】

#### 1 現状

オリエンタルエアブリッジ株式会社（ORC）は、ダッシュ8にて、長崎～苅岐線、長崎～福江線、長崎～対馬線、福江～福岡線を運航しています。

全日本空輸株式会社は、対馬～福岡線、福江～福岡線を運航しています。

運航事業者名	暦年	H24	H25	H26	H27	H28	H29
オリエンタル エアブリッジ株式会社 （ORC）	路線数	4	4	4	4	4	4
	往復便数	11	11	11	11	11	11
	利用者数	175,287	176,081	176,654	171,926	167,331	188,227
	対前年比	102.7	100.5	100.3	97.3	97.3	112.5
全日本空輸株式会社 （ANA）	路線数	2	2	2	2	2	2
	往復便数	6	6	6	6	6	6
	利用者数	240,544	245,540	253,000	235,588	221,920	230,704
	対前年比	97.6	102.1	103.0	93.1	94.2	104.0

注）路線数、往復便数は各年の4月1日現在

注）全日本空輸株式会社には、そのグループ会社を含みます。

注）利用者状況欄の人数に乳幼児は含みません。

#### 2 今後の方針

離島航空路線の維持のため、地元市・航空会社・関係団体と連携して路線の利用を促進します。

#### 3 離島航空路線補助制度

長崎県航空機購入費補助金（運航費関係）

内容：国の運航費補助対象路線に対して、補助を行います。

補助対象額 × 50%

予算額：122,578 千円

ORC（ダッシュ8-Q200）



長崎県離島航空路線確保対策補助金

内容：県内の離島航空路線を運航している事業者に対し支援を行います。

（1）航空機の整備の費用のうち、運航費補助の対象とならない費用

（2）離島航空路線のうち、一定の利用率に達しない路線の収入不足額

予算額：100,664 千円

#### 4 融資制度

長崎県離島公共交通事業対策貸付金 期間1年、利率1.55%

## 5 離島航路対策(離島航路への欠損補助制度等)

### 【目 的】

離島航路は、過疎化の進行に加えて、船舶の老朽化に伴う修繕費等運航コストの高騰、さらには航空機との競合等極めて厳しい環境に置かれています。しかし、航路は、しまの人々にとって重要な交通手段であり、日常生活に不可欠な住民の足となっています。このため、離島航路の維持・確保対策として、国の補助制度に加え、県においても離島航路の運航に対する補助を行っています。さらに、航路事業の経営安定等に資するため、各種融資制度を設けています。

### 【概 要】

#### (1) 離島航路補助制度

##### 離島航路事業対策補助金

- …一定の基準に該当する航路の運航事業者から提出される生活交通確保維持改善計画に基づき、県離島航路対策協議会において、離島の生活に必要な不可欠な航路として、その確保・維持が必要と認められた航路を補助対象航路として認定し、そのうち欠損が発生した航路に対し補助を行います。(国庫補助を差し引いた額を対象)
- ・ 基幹的補助航路(2以上の市町を結ぶ航路) 補助対象欠損額の100%以内の額
  - ・ 市町内補助航路(1市町内の航路) 補助対象欠損額の50%以内の額とし、市町が負担する額を限度とします。

#### (2) 離島住民割引事業補助金

離島航路事業者が離島住民を対象として、寄港地のバス運賃を限度とする運賃割引を実施する場合、それによる減収額を補助(国庫補助航路:国1/2、県1/4、市町1/4 県単補助航路:県1/2、市町1/2)

#### (3) 離島航路融資制度

##### 航路改善対策資金貸付金

航路事業者の船舶の建造等の貸付資金	期間10年、末端利率1.85%
補助航路事業者の共有船舶の買取りに対する貸付資金	〃

##### 内航海運改善資金貸付金

内航海運業者の船舶建造等の貸付資金	期間8年、末端利率1.85%
-------------------	----------------

##### 離島公共交通事業経営安定対策資金貸付金

補助航路事業者に対するつなぎ融資	期間1年、末端利率1.55%
------------------	----------------

上記のほか航路事業者及び内航海運業者の船舶建造・改造に対する公的支援としては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有制度等があります。

#### (4) 長崎県離島航路対策協議会

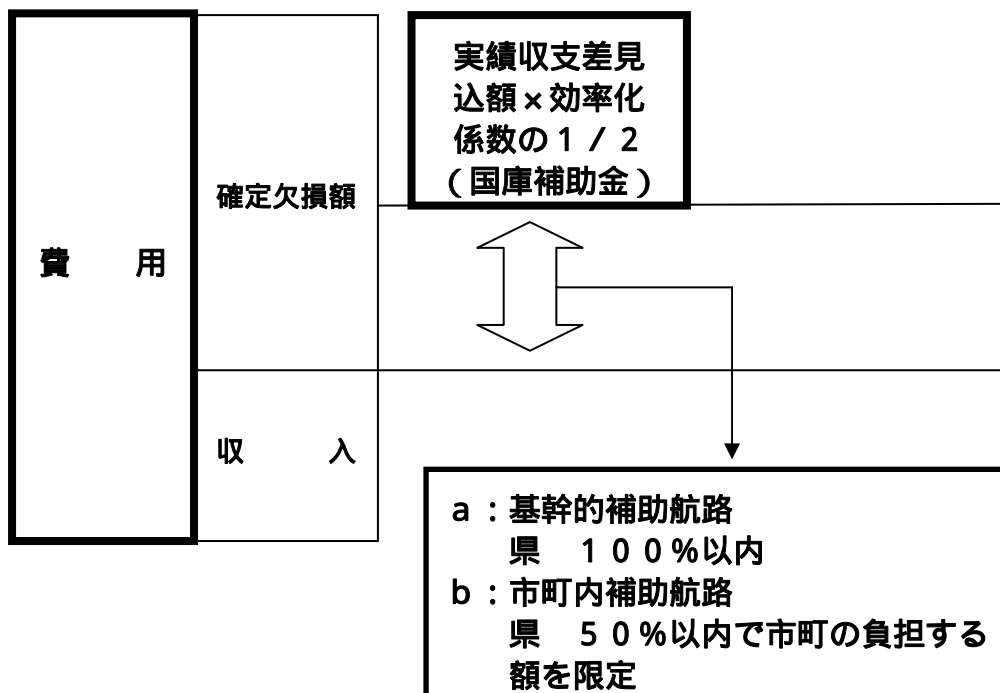
- ・ 設置日 平成23年6月15日
- ・ 委員 国、県、関係市町、運行事業者、利用者代表等
- ・ 設置目的 離島の生活に必要な不可欠な航路の確保・維持について協議、調整を行い、生活交通確保維持改善計画を策定します。

1. 事業の経過							
年度	離島航路事業対策補助金 交付実績(千円)		離島航路船舶 バリアフリー 建造費補助金 交付実績 (千円)	貸付金貸付実績(千円)			輸送人員 (千人) ( )は離島分
	国庫 対応分	県単分		航路改善 対策	内航海運 改善	航路経営 安定	
25	935,861	72,001	0	25,000	0	693,000	6,140 (3,880)
26	984,501	64,361	0	0	0	677,000	6,305 (3,743)
27	751,001	59,049	0	0	0	713,000	6,935 (3,880)
28	495,305	55,302	0	0	0	687,000	6,648 (3,831)
29	542,071	58,010	0	0	0	711,000	6,052 (3,987)

2. 平成30年度予算

補助	航路欠損補助	1,064,018千円
	離島住民割引補助	4,747千円
貸付金	内航海運 経営安定	28,000千円 735,000千円

【県の補助制度(航路欠損補助)】





## 6 離島基幹（貨物）航路対策（航路の運賃低廉化）

### 【目 的】

県内の離島基幹（貨物）航路に使用されている船舶の更新（リプレイス）及び長寿命化（リフレッシュ）に要する経費を補助することにより、補助相当額を運賃低廉化に反映させ、島民の負担軽減及び離島地域の交流人口拡大を図ります。

### 【概 要】

離島地域交流促進基盤強化事業費補助金（補助率：10 / 10 以内）の交付による運賃低廉化への反映

補助対象航路： 長崎～五島 佐世保～上五島 長崎～鯛ノ浦 博多～青方～福江  
博多～壱岐～対馬 唐津～印通寺 長崎～五島（貨物）

補助対象事業：

- ・ リプレイス補助：対象航路に就航している概ね 20 年以上の老朽船舶の更新
- ・ リフレッシュ補助：対象航路に就航している船舶の長寿命化のための修理点検（但し、貨物航路は対象外）

運賃低廉化の考え方

- ・ 基本運賃の値下げを実施：リプレイス補助分・リフレッシュ補助分
- ・ 島民を対象にした割引を実施（7 種類）：リフレッシュ補助分

特定医療割引

（特定医療（指定難病）・特定疾患医療割引、小児慢性特定疾患医療割引、育成医療割引）  
後期高齢者割引 本土通院等割引 学生（就職活動）割引 学生（進学受験）割引  
学生（グループ活動）割引 身障者等運転自動車航送料割引

船舶建造及び運賃低廉化に係る協議・検証のための組織設立による適正な執行管理

長崎県離島基幹航路運賃対策協議会（平成 21 年 7 月 28 日設置）

- ・ 委 員 航路運航事業者、関係市町長、学識者等
- ・ 協議内容 航路事業構造改善によるコスト削減方策、離島基幹航路運賃を低廉化するための方策

長崎県新船建造費等検証委員会（平成 21 年 11 月 6 日設置）

- ・ 委 員 学識経験者等造船の専門家
- ・ 協議内容 新船建造費（リプレイス）や修理点検費用等（リフレッシュ）の妥当性について検証等を実施

事業経過・主な実績

船舶リプレイス：

- 平成 23 年度 長崎～五島航路「万葉」就航（4 月）
- 平成 24 年度 博多～壱岐～対馬航路「フェリーきずな」就航（4 月）  
長崎～五島航路「椿」就航（12 月）
- 平成 25 年度 長崎～鯛ノ浦航路「びっぐあーす 2 号」就航（3 月）  
長崎～五島貨物航路「フェリーさくら」就航（3 月）
- 平成 26 年度 福江～青方～博多航路の「太古」就航（7 月）



船舶リフレッシュ：平成 21 年度から実施

基本運賃引き下げ：平成 23 年 4 月から長崎～五島航路で 2 割引き下げ

平成 24 年 4 月から博多～壱岐～対馬航路で 2 割引き下げ

平成 26 年 7 月から福江～青方～博多航路で 2 割引き下げ

島民対象の割引：平成 21 年度から島民対象の割引を実施。平成 24 年度から 特定医療  
割引の対象拡大。平成 28 年度から 本土通院等割引を追加。



「万葉」



「フェリーきずな」



「椿」



「フェリーさくら」



「ぴっくあーす2号」



「太古」

## 7 地方バス対策

### 【目 的】

通学、通院などの日常生活に必要な不可欠な交通手段である乗合バス等の生活交通の維持確保を図るため、国、市町と連携して、乗合バスの不採算路線等に対して補助を行っています。

また、長崎県バス対策協議会においては、補助路線の運行計画や生活交通の確保方策等について協議・調整を行っています。

### 【概 要】

#### (1) 補助事業

バス運行対策費補助金（国との連携による補助）

地域が必要とするバス路線のうち、広域的・幹線的な路線について国と連携して補助

- ・ 地域間幹線系統確保維持費補助金（補助率 国 1/2、県 1/2）
- ・ 車両減価償却費等補助金（補助率 国 1/2、県 1/2）

生活バス路線運行対策費補助金（市町との連携による補助）

地域が必要とするバス路線のうち、準広域的・準幹線的な路線について市町と連携して補助

- ・ 路線維持費補助金（補助率 県 1/2、市町 1/2）

事業名		バス運行対策費補助		生活バス路線運行対策費補助
		(地域間幹線系統確保維持費補助)	(車両減価償却費等補助)	(路線維持費補助)
補助対象事業者		不採算の乗合バス路線を運行する乗合バス事業者	国庫補助路線を運行する乗合バス事業者	不採算の乗合バス路線を運行する乗合バス事業者 生活交通を確保するため、自ら運行する市町
補助対象の概要	複数市町	またがる	主として、国庫補助路線を運行する低床車両等にかかる減価償却費及び購入に係る金融費用を補助	-
	路線の長さ	-		10km以上
	運行回数	1日3回以上		1日3回以上
	輸送量	15～150人		9～150人
	中心市町等	アクセスすること		-
	収支率等	-		経常収益が経常費用の55%以上
補助対象経費の額		経常費用見込額と経常収益見込額の差額 (経常費用の45%を限度)	補助対象車両購入費 ワンステップバス1,300万円を限度 ノンステップバス1,500万円を限度 小型車両1,200万円を限度	経常費用と経常収益の差額
補助率		補助対象経費の額を国・県で1/2ずつ	補助対象経費の額を国・県で1/2ずつ	補助対象経費の額を県・市町で1/2ずつ
その他		競合率・平均乗車密度による査定減あり		競合率による査定減あり

#### (2) 長崎県バス対策協議会

- ・ 設 置 日 平成12年11月16日
- ・ 委 員 国、県、関係市町、バス事業者、利用者代表等
- ・ 協議内容 補助路線の運行計画や路線廃止後の生活交通の確保方策等

## 8 松浦鉄道・島原鉄道対策

### 【目 的】

県北地域及び県央・島原半島地域における広域的公共交通機関である松浦鉄道と島原鉄道の老朽化した車輛やレール等施設設備の更新・整備を行う費用を、沿線自治体等と一体となって支援することにより地域住民へ安全な交通手段の提供を図ります。

### 【概 要】

(事業期間) 平成18年度～平成35年度

(予算額) 平成30年度 177,887千円

#### 松浦鉄道

##### (会社概要)

- ・設 立 昭和 62 年 12 月 10 日 (営業開始 昭和 63 年 4 月 1 日)
- ・資 本 金 3 億円 (うち県出資額 4,100 万円)
- ・営業キロ 93.8 キロメートル、駅数 57 駅 (うち長崎県内 38 駅)、車両数 23 両

##### (松浦鉄道自治体連絡協議会)

- ・設 立 昭和 63 年 5 月 24 日
- ・構 成 8 団体

(長崎県、佐賀県、佐世保市、平戸市、松浦市、伊万里市、佐々町、有田町)

##### (平成 29 年度事業内容)

- ・整備内容 マクラギ交換、列車無線設備更新ほか
- ・事業費 241,399 千円 (うち県補助 59,085 千円)

#### 島原鉄道

##### (会社概要)

- ・設 立 明治 41 年 5 月 5 日 (営業開始 明治 44 年 6 月 20 日)
- ・資本金等 8 億円 (うち県出資額 8,000 万円)
- ・営業キロ 43.2 キロメートル、駅数 24 駅、車両数 15 両

##### (島原鉄道自治体連絡協議会)

- ・設 立 平成 8 年 10 月 9 日
- ・構 成 5 団体 (長崎県、島原市、諫早市、雲仙市、南島原市)

##### (平成 29 年度事業内容)

- ・整備内容 レール更新、踏切警報機更新ほか
- ・事業費 249,672 千円 (うち県補助 86,242 千円)



松浦鉄道



島原鉄道