

新幹線・総合交通対策課

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：整備方式検討中区間
・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の開発の遅れから、令和 4 年度は対面乗換方式により開業することとなりました。

その後、FGTの西九州ルートへの導入は断念されたため、新鳥栖～武雄温泉間の整備のあり方については、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」（以下、与党PT検討委員会）において検討されていましたが、令和元年 8 月にフル規格による整備が適当との基本方針が示され、今後は、関係者による協議を実施することとなっています。

長崎県としては、この関係者協議へ積極的に参加し、議論を進め、西九地域の発展に寄与するフル規格の早期実現を目指します。

〔フル規格の整備効果（国土交通省試算）〕

- ・所要時間（博多～長崎の最速） 約 51 分（対面乗換 約 1 時間 20 分）
(現行 1 時間 48 分)
- ・投資効果（B/C） 3.1
- ・収支改善効果 約 86 億円/年

県内の駅 長崎、諫早、新大村（仮称）

建設費 約 6,197 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
平成 31 年 4 月	〃	工事实施計画の変更認可

開業方式 武雄温泉駅での対面乗換方式（令和４年度開業時）

F G Tの開発遅れを受けて、平成 28 年 3 月、与党 P T 検討委員会、国土交通省、鉄道・運輸機構、長崎県、佐賀県、J R 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（令和 4 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) 武雄温泉駅での対面乗換を早期に解消するため、一刻も早く新鳥栖・武雄温泉間のフル規格による整備を実現すること。また、西九州ルートへの直通運行も視野に入れた J R 佐世保線の輸送改善に向けた支援の充実を図ること
- (2) 北陸新幹線と一体的に財源確保の議論を進めるため、令和 2 年度予算に環境影響評価調査費を計上できるよう、早期にルートを決定するとともに、地方負担、並行在来線等の課題解決に向けた方策を示すこと
- (3) 国土交通省が実施する関係者間での協議において、諸課題の解決に向けて、早期に合意形成が図られるよう、与党においても積極的な支援を行うこと
- (4) 新幹線開業に伴い、上下分離される J R 長崎本線（肥前山口・諫早間）の鉄道施設の維持管理について、経営分離される並行在来線と同様の支援制度を充実・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きました。

その結果、平成 31 年 3 月、西九州ルート（長崎～武雄温泉間）の開業時期を原則として、ＪＲ佐世保線の高速化を図るため、高速化工事（佐世保～有田間）と振子型車両の導入を一体的に実施し、「佐世保～博多間」の時間短縮を図る事業について、長崎県・佐世保市・ＪＲ九州の三者で合意に至りました。

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きます。

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 日に世界初の本格的な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、全国の主要都市をはじ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・成田）、名古屋（中部）、大阪（伊丹・関西）、神戸、沖縄など 10 路線 38 便、国際線は上海、香港線の 2 路線週 5 便が就航しています。

利用者数は平成 30 年度実績で 3,269 千人<内訳：国内線（チャーター便含む）3,145 千人、国際線（チャーター便含む）68 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空港と福岡空港、壱岐空港は長崎空港と結ばれており、平成 30 年度の利用者数は 453 千人で、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 31 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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
国 内 線	2,878,834	3,001,915	2,906,428	3,049,261	3,145,370
国 際 線 (定 期 便)	72,751	39,382	35,003	51,882	66,356
国 際 線 (チャーター便)	3,301	10,134	430	1,408	1,859
乳 幼 児	53,811	56,187	54,858	55,891	55,902
計	3,008,697	3,107,618	2,996,719	3,158,442	3,269,487

(2) 令和元年度の主な取組

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、長崎空港の活性化を推進する。

- ・ 国内新規航空路線の就航促進にかかる支援
- ・ 離島航空路線の利用促進
- ・ 長崎空港運用時間の延長のための航空需要創出
- ・ 県内空港活性化にかかる運営手法等の検討



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(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	H25	H26	H27	H28	H29	H30
オリエンタル エアブリッジ株 (ORC)	路線数	4	4	4	4	4	4
	往復便数	11	11	11	11	11	12
	利用者数	176,081	176,654	171,926	167,331	188,227	215,517
	対前年比	100.5	100.3	97.3	97.3	112.5	114.5
全日本空輸株 (ANA)	路線数	2	2	2	2	2	2
	往復便数	6	6	6	6	6	5
	利用者数	245,540	253,000	235,588	221,920	230,704	212,402
	対前年比	102.1	103.0	93.1	94.2	104.0	92.1

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

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) 航空機購入経費の35%のうち、運航費補助の対象とならない費用

(2) 国の運航費補助対象路線に対し補助対象額の50%

予算額：219,666千円

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) 航空機の重整備の費用のうち、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：32,184千円

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。

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)

(2) 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

内航海運事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事業者の船舶建造・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。

(3) 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

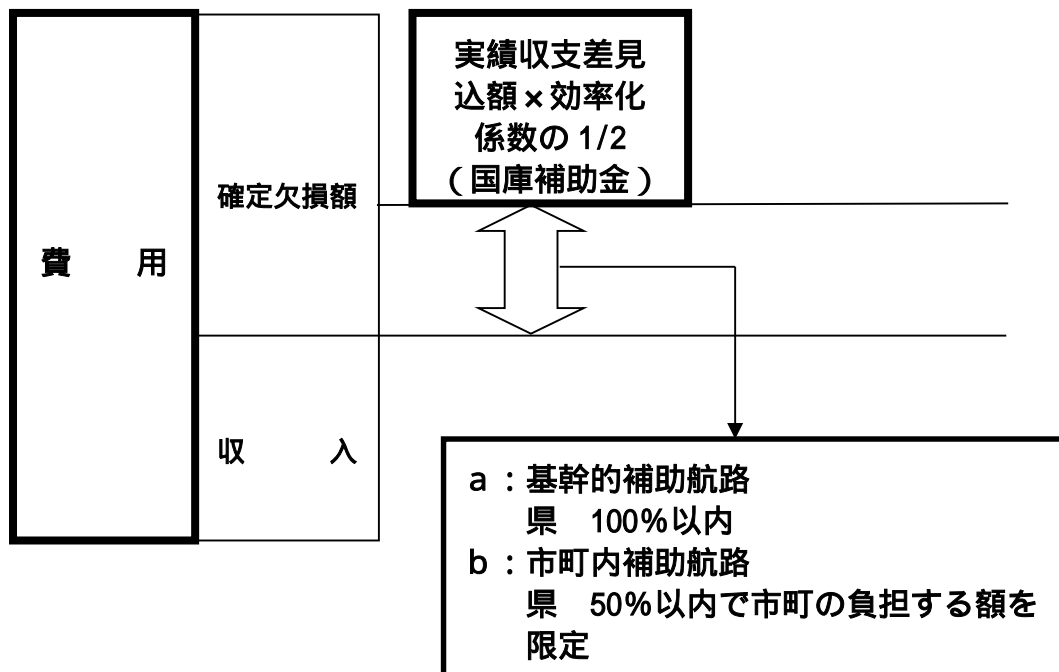
年度	離島航路事業対策補助金 交付実績(千円)		離島航路船舶 バリアフリー 建造費補助金 交付実績 (千円)	貸付金貸付実績(千円)			輸送人員 (千人) ()は離島分
	国庫 対応分	県単分		航路改善 対策	内航海運 改善	航路経営 安定	
26	984,501	64,361	0	0	0	677,000	6,305 (3,743)
27	751,001	59,049	0	0	0	713,000	6,935 (3,880)
28	495,305	55,302	0	0	0	687,000	6,648 (3,831)
29	542,071	58,010	0	0	0	711,000	6,052 (3,987)
30	723,556	86,074	0	0	0	735,000	5,846 (3,879)

2. 平成 31 年度予算

補助 航路欠損補助 1,093,544 千円
離島住民割引補助 4,693 千円

貸付金 内航海運 14,000 千円
経営安定 742,400 千円

【県の補助制度(航路欠損補助)】



6 地方バス対策

【目 的】

通学、通院などの日常生活に必要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

7 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～令和5年度

(予算額) 令和元年度 174,148千円

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30年度事業内容)

- ・整備内容 レール更新、マクラギ交換ほか
- ・事業費 232,565千円(うち県補助 58,920千円)



松浦鉄道

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 9億8,000万円(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30年度事業内容)

- ・整備内容 レール更新、マクラギ交換ほか
- ・事業費 310,300千円(うち県補助 112,668千円)



島原鉄道