

九州新幹線長崎ルート並行在来線の 現状と課題に関する一考察

魏 蜀 楠¹・中 野 智 貴²
平 野 晃 成³・赤 尾 萌⁴
尾 上 亜彩妃⁵

I はじめに

鉄道は本来、貨物・旅客の大量輸送を果たす交通手段である。特に、速達性に特化した新幹線は、主要都市を結ぶ幹線交通ネットワークとして位置づけられ、段階的に整備されてきた。中では、「全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）」第7条に基づき、政府が1973年11月に整備計画を決定した「北海道新幹線（青森～札幌）」「東北新幹線（盛岡～青森）」「北陸新幹線（東京～大阪）」「九州新幹線鹿児島ルート（福岡～鹿児島）」「九州新幹線長崎ルート（福岡～長崎）」の5つの新幹線、いわゆる整備新幹線⁶は、地域間の移動時間を大幅に短縮させ、関係地域の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす「基幹的な高速輸送体系を形成するもの」⁷として位置づけられた。

整備新幹線の5路線は日本の総合交通体系を構成するものとして政府主導で整備され、1997年10月の北陸新幹線（高崎～長野）、2010年12月の東北新幹線（八戸～新青森）、2011年3月の九州新幹線（博多～新八代）、2015年3月北陸新幹線（長野～金沢）、2016年3月北海道新幹線（新青森～新函館北斗）、2022年9月九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～長崎）の順で開業した。整備新幹線の順次開業は地域の経済活性化の起爆剤として期待が寄せられる一方、よりサービス質の高い新線開業は既存の鉄道線路、特に新線の並行在来線と指定される線路へのマイナスの影響も懸

¹ 長崎県立大学地域創造学部実践経済学科 講師。

² 長崎県立大学地域創造学部実践経済学科 4年生。

³ 長崎県立大学地域創造学部実践経済学科 4年生。

⁴ 長崎県立大学地域創造学部実践経済学科 4年生。

⁵ 長崎県立大学地域創造学部実践経済学科 4年生。

⁶ 国土交通省「新幹線鉄道の整備」

<https://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen1.html> 参照（2022.12.10）。

⁷ 国土交通省「整備新幹線の整備に関する基本方針」

<https://www.mlit.go.jp/common/000055477.pdf> 参照（2023.4.28）。

念され、問題視されている。

本研究は、九州新幹線長崎ルート⁷の並行在来線と指定された長崎本線の肥前山口と諫早の間の61キロ区間の現状と課題を考察することを目的とする。まず、Ⅱでは並行在来線の定義、整備新幹線各路線の並行在来線の事例を整理し、並行在来線を把握する。Ⅲでは、並行在来線と指定された区間の沿線自治体の規模、移動目的となる沿線の医療機関、学校、観光地の分布などを精査し、九州新幹線長崎ルート開業前の問題点を考え、新幹線開業後の並行在来線の利用状況を分析する。Ⅳでは新幹線開業後に変更されたダイヤや、乗降客数をもとに、今後の利用状況を推測し、長崎本線の経営面の持続可能性について考察する。最後に、九州新幹線長崎ルート⁷の並行在来線の今後と課題について筆者なりの意見を加える。

Ⅱ 並行在来線の現状

1. 並行在来線とは

並行在来線は「整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道のこと」であり⁸、後から整備される整備新幹線との時間的前後関係により定義、位置づけられるものである。また、一般的に、代替輸送能力を持つ新規路線の開業に伴い、沿線地域における存在意義、存在価値の低下が見通される鉄道路線のことでもある。

しかし、並行在来線の特徴としては、旧国鉄時代より我が国の国土軸の一端を担う幹線鉄道として大量高速輸送機能を担っていたこともあり、設備等の仕様が高規格であることから、一般の地方鉄道と比べ維持管理費用が大きい一方、沿線人口の減少に伴い旅客収入が減少傾向にあることが挙げられる。2022年には九州新幹線（西九州ルート）の武雄温泉～長崎の新規開業、2024年には北陸新幹線の金沢から敦賀への延伸が予定されている。更に、北海道新幹線についても新函館北斗から札幌までの延伸が2030年度の完成を目指し工事に着手されており、今後も新たな新幹線の開業、延伸により、並行在来線会社が増えることが予想される⁹。また、近時、台風等の自然災害の増加による被害損失の増加やコロナ禍により公共交通機関の利用が敬遠され、並行在来線を取り巻く事業環境は厳しさを増しており業績が悪化している。その一方で、交通弱者である学生や高齢者の身近な足として、地域にとっては欠かせない交通手段としての役割を担い続けている。そのため、国では CO₂

⁸ 国土交通省「新幹線鉄道について」

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html（2023.4.28）。

⁹ 岡田忠夫「並行在来線の収益構造の分析から見た今後の鉄道経営のあり方について」『都市計画論文集』Vol.56 No.3、公益社団法人日本都市計画学会、2021年、627頁。

排出量が少ない鉄道を環境面から支援を行っている。並行在来線の主要株主でもある都道府県の中には、開業当初時から公的主体がインフラを所有し鉄道事業者が列車運行を担う上下分離方式¹⁰を採用し、運行後の維持管理費用の軽減を図っているもの、更に、経営安定化基金を創設し経営支援を行っている事例もある¹¹。

並行在来線会社が安定的な経営を維持出来るよう、国は支援を行っている。中では国の支援策として2011年の貨物調整金制度¹²がある。これは、まず JR 旅客会社から経営分離された並行在来線区間を JR 貨物会社が引き続き運行する場合、適切な線路使用料が並行在来線事業者を支払われるよう調整措置を講じることである。理由としては、並行在来線事業者の経営環境が厳しいので、使用実態に応じた線路使用料を確保する必要があると国が判断したためである。その一方で、JR 貨物側の負担増を回避する必要があることから、差額相当分¹³を調整金として JR 貨物に交付する。このよう貨物調整金制度により、経営状況の厳しい並行在来線事業者に対し、使用実態に応じた線路使用料を支払いつつ、JR 貨物の負担増も回避できるようになった。さらに、2011年度より、国は貨物調整金の支払い対象を拡充することで、並行在来線事業者に対する支援を強化した。他にも税制特例措置として、JR からの譲渡資産に対して、登録免許税と不動産取得税は非課税とし、固定資産税と都市計画税は20年間 1 / 2 とすることも講じられたのである¹⁴。

さらに、整備新幹線に加えて並行在来線を経営することは営業主体である JR にとって過重な負担となる場合があるため、沿線全ての道府県及び市町村から同意を得た上で、整備新幹線の開業時に経営分離されることとなっている。

2. 並行在来線の設立経緯

(1) 整備新幹線の延伸

1970年の「全国新幹線鉄道整備法」に基づく1973年の「整備計画」により整備が行われ、表1で示す5路線のことを言う。

¹⁰ 上下分離方式の意味については一般社団法人日本民営鉄道協会「上下分離」
<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16390.html> (2022.10.18)。

¹¹ 岡田忠夫、前掲。

¹² 国土交通省「貨物調整金について」<https://www.mlit.go.jp/common/000224522.pdf> (2022.10.18)。

¹³ 差額相当分について同上参照。

¹⁴ 国土交通省「令和4年度鉄道局関係税制改正概要」、3頁。<https://www.mlit.go.jp/common/001445246.pdf> (2022.10.19)。

表1 整備新幹線5路線

路線名	建設区間 (キロ数)	開業年月日	並行在来線を運営する 鉄道会社
①北海道新幹線	青森～札幌 (361キロ)	2016年3月26日	道南いさりび鉄道
②東北新幹線	盛岡～青森 (179キロ)	2002年12月1日	青い森鉄道線、IGRいわて銀河鉄道
③北陸新幹線	東京～大阪 (約716キロ)	2015年3月14日	しなの鉄道、えちごトキめき鉄道、あいの風とやま鉄道、IRいしかわ鉄道
④九州新幹線 (鹿児島ルート)	福岡～鹿児島 (257キロ)	2011年3月12日	肥薩おれんじ鉄道
⑤九州新幹線 (西九州ルート)	福岡～長崎 (118キロ)	2022年9月23日	

注：国土交通省「鉄道整備新幹線について」参照。

整備新幹線¹⁵について、1997年10月に北陸新幹線（高崎～長野）が整備新幹線として初めて開業した。以降、2010年12月の東北新幹線（八戸～新青森）、平成2011年3月の九州新幹線（博多～新八代）、2015年3月の北陸新幹線（長野～金沢）、2016年3月の北海道新幹線（新青森～新函館北斗）と順次開業してきたところであり、2022年9月には九州新幹線（武雄温泉～長崎）が開業した。一方、新幹線の延伸に伴い、新幹線と並行する在来線の投資・運営のあり方に関する問題も浮上した。

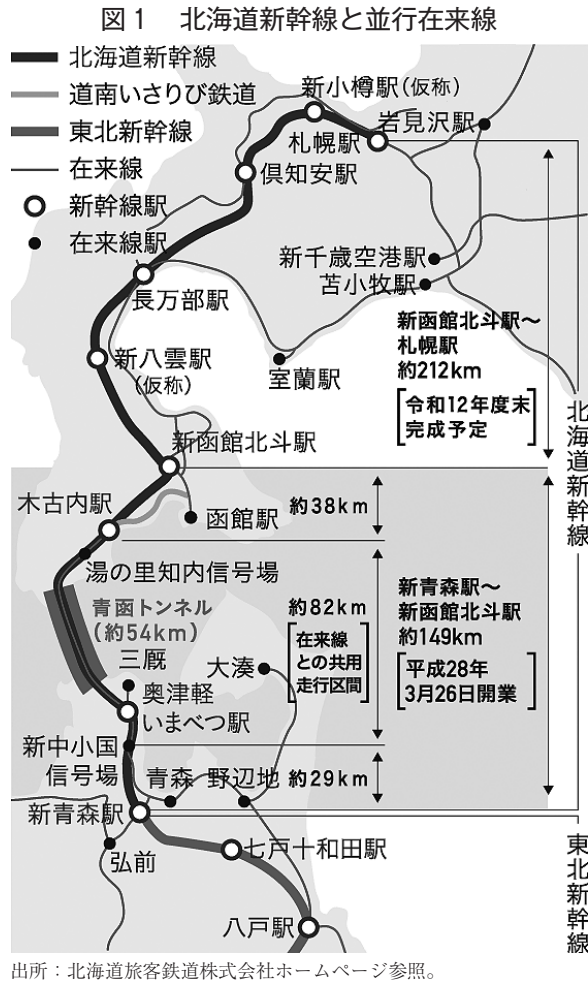
（2）並行在来線鉄道会社の設立

①北海道新幹線と「道南いさりび鉄道」

北海道新幹線は、函館～小樽付近を經由して札幌市に至る路線であり、現在は新函館北斗～札幌の整備を行っている。新函館北斗～札幌の線路延長は約212kmであり、平成24年に工事实施計画の認可を受け、新青森～新函館北斗の開業から概ね20年後の完成を予定して工事に着手した。整備新幹線の整備スキームは、鉄道・運輸機構が新幹線施設を建設・保有し、営業主体であるJR（車両保有・運営）に対して施設を貸し付ける上下分離方式となっている。新幹線建設の財源については、貸付料収入を充てた残りの部分について、国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担することとなっている。これに対して、北海道新幹線並行在来線対策協議会では、北海道新幹線の開業に伴い、北海道旅客鉄道株式会社（JR北海道）から経営

¹⁵ 国土交通省ホームページ、「鉄道整備新幹線について」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html (2023.8.30)。

分離される函館線（函館～小樽）について、沿線15市町とともに「北海道新幹線並行在来線対策協議会」を組織し、地域交通の確保に関する検討を行っている。



江差線とは、かつて北海道函館市の五稜郭駅から檜山郡江差町の江差駅までを結んでいた北海道旅客鉄道（JR北海道）の鉄道路線である。江差線の五稜郭～木古内間は、北海道新幹線の新青森～新函館北斗間開業時（2016年3月26日）並行在来線としてJR北海道から経営分離され、第三セクター「道南いさりび鉄道株式会社」により運行開始となった。

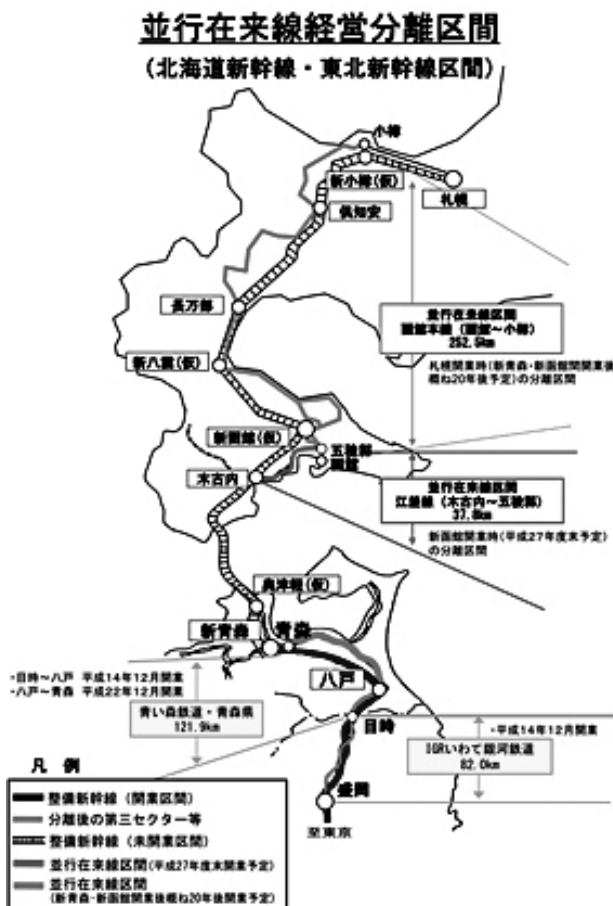
2030年度末の完成を目指す新青森～新函館においては、開業時に函館線の函館～小樽が経営分離することをJRが提示し、自治体が同意することで決定する。函館線小樽～札幌は、札幌都市圏輸送の使命を担っており、新千歳空港方面や岩見沢方面と一体的な列車の運用を行っていることからJR北海道が運営を継続予定してい

る。

②東北新幹線と「青い森鉄道」「IGRいわて銀河鉄道」

1982年に開業した東北新幹線は東京～新青森を結び、JR 東日本管内の新幹線で最も長い距離を持つ。また、新青森～新函館北斗を結ぶ北海道新幹線等と直通運転を行っている。全区間が東日本旅客鉄道（JR 東日本）により運営されているが、整備新幹線として建設された区間は鉄道建設・運輸施設整備支援機構が鉄道施設を保有している。これに対して並行在来線に関しては、経営分離に際して様々な手続きが必要となった。特に、東北新幹線八戸～青森間については、必ずしも新幹線のルートと「並行」していないことから、新幹線が通らない三沢市や野辺地町の調整が重要となった。

図2 東北新幹線と並行在来線



出所：国土交通省ホームページ参照。

・「青い森鉄道」

目時～八戸（2002年12月開業）と八戸～青森（2010年12月開業）を運行する並行在来線が青い森鉄道である。路線の運営は「上下分離方式」を採用している。「上下分離方式」とは、鉄道の車両を第3セクターである青い森鉄道株式会社が保有して旅客の輸送を行い、鉄道のレール・駅舎・ホーム等の施設及び鉄道整備を青森県が保守管理する方式である。

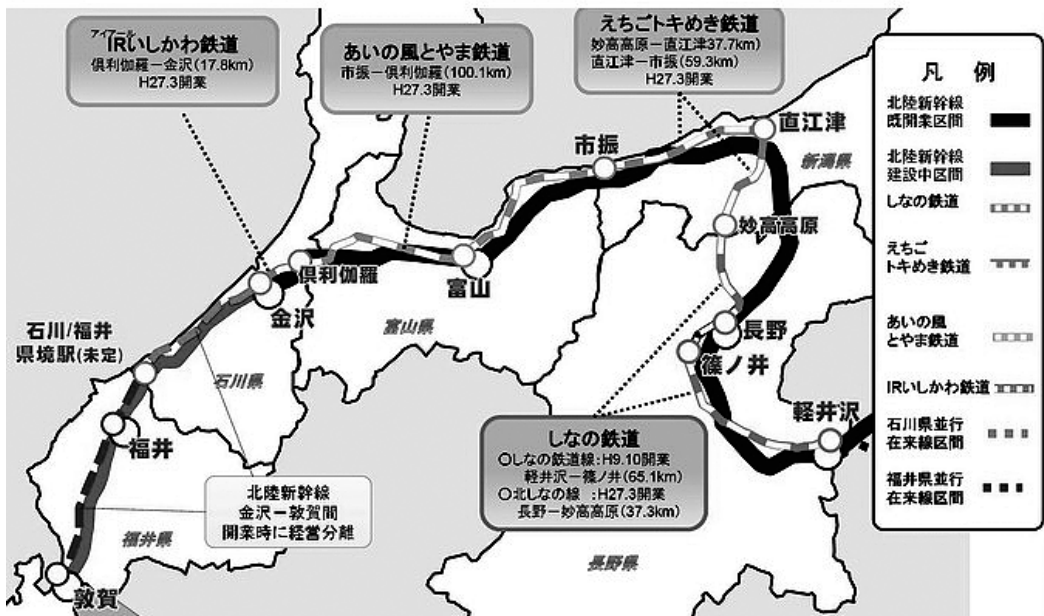
・「IGR いわて銀河鉄道」

盛岡～目時（2002年12月開業）を運行しているのが IGR いわて銀河鉄道である。東北新幹線盛岡～八戸間の開業に伴い、JR 東日本から経営分離された東北本線の盛岡～目時間を引き継ぎ開業した。通勤、通学、通院をメインとし、1日14,000人を超える市民の「生活路線」として利用されている。また、北海道と首都圏を結ぶ貨物輸送の大動脈として1日50本の貨物列車が運行されている。

③北陸新幹線と「しなの鉄道」「えちごトキめき鉄道」「あいの風とやま鉄道」「IRいしかわ鉄道」

北陸新幹線は長野市～富山市～小浜市付近を經由して東京と大阪を結ぶ路線であり、現在は金沢～敦賀の整備を行っている。金沢～敦賀の線路延長は約125kmであり、2012年6月に工事实施計画の認可を受け、長野・金沢間の開業から概ね10年強後の完成を予定して工事に着手した。これに対して、並行在来線として「しなの

図3 北陸新幹線と並行在来線



出所：国土交通省ホームページ参照。

鉄道」（長野～妙高高原）、「えちごトキめき鉄道」（妙高高原～直江津、直江津～市振）、「あいの風とやま鉄道」（市振～倶利伽羅）、「IR いしかわ鉄道」（倶利伽羅～金沢）が2015年3月に開業した。

・「しなの鉄道」

北陸新幹線建設に当たり、並行在来線となる軽井沢～篠ノ井は、新幹線開業時に東日本旅客鉄道株式会社から経営分離されることとなった。しかし、同区間は1888年に開通して以来、長野県の東北信地域と首都圏および新潟県並びに北陸地区とを結ぶ幹線鉄道として、また、沿線地域住民の生活路線として地域の発展に大きく寄与しており、沿線地域にとって必要不可欠な交通手段として将来にわたり維持発展を図る必要がある。このため、1991年6月に長野県、沿線市町、経済団体等の出資による第三セクターにより同区間の鉄道事業を経営することとして地域の合意がなされ、1996年5月1日には、第三セクター「しなの鉄道株式会社」が設立され、北陸新幹線の開業と同時に同区間の旅客鉄道事業を開始する事になり、1997年10月1日に開業に至った。

・「えちごトキめき鉄道」

えちごトキめき鉄道は、2015年3月14日の北陸新幹線金沢開業に伴い JR から経営を分離し、新潟県上越地方の在来線を運行している第三セクター鉄道である。

「妙高はねうまライン」（旧 JR 東日本信越本線）と「日本海ひすいライン」（旧 JR 西日本北陸本線）の2つの路線を持つ総延長98.3kmの鉄道である。「妙高はねうまライン」は妙高高原～直江津、「日本海ひすいライン」は直江津～市振を運行している。

・「あいの風とやま鉄道」

あいの風とやま鉄道は JR から経営分離し、北陸新幹線の富山県内区間にあたる市振～倶利伽羅駅を運行する鉄道である。2012年7月の設立時には「富山県並行在来線準備株式会社」として設立され、一般公募により「あいの風とやま鉄道」に変更された。

・「IR いしかわ鉄道」

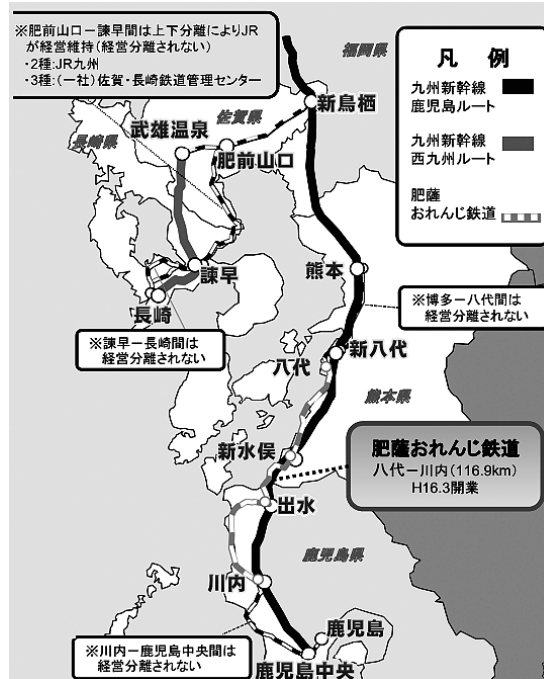
IR いしかわ鉄道は JR から経営分離し、北陸本線の石川県内区間にあたる倶利伽羅駅～金沢駅において運営を担う第三セクター鉄道である。金沢駅と倶利伽羅駅はそれぞれ JR 西日本およびあいの風とやま鉄道との境界になるが、金沢駅に関しては JR 西日本、倶利伽羅駅に関しては IR いしかわ鉄道が管理することとなっている。

④九州新幹線（鹿児島ルート）と「肥薩おれんじ鉄道」

九州新幹線は2004年に新八代～鹿児島中央間、2011年に博多～新八代が開業した。

2011年より九州新幹線は、山陽新幹線との間で相互直通運転を行っている。そして九州新幹線長崎ルートは2022年9月23日に武雄温泉～長崎間が開業した¹。これに対して、並行在来線として、鹿児島ルート開業と共に鹿児島本線の川内～八代の運行をJRから引き継いだ「肥薩おれんじ鉄道」がある。

図4 九州新幹線（鹿児島ルート）と並行在来線



出所：国土交通省ホームページ参照。

・「肥薩おれんじ鉄道」

肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線新八代駅～鹿児島中央駅開業の際に、鹿児島本線の川内～八代の運行をJRから引き継いだ。鹿児島県と熊本県の両県にまたがる路線であるが、県境で運行会社が変わることはない。

また、⑤九州新幹線（西九州ルート）については、当初導入予定であったフリーゲージトレイン（軌間可変列車）の開発に時間がかかり、開業を予定していた2022年度から2025年度以降に一旦ずれ込む見通しと発表された。その後、国土交通省は暫定措置として博多駅～武雄温泉駅を在来線特急列車、武雄温泉駅～長崎駅を新幹線列車とするリレー方式を採用している¹。

3. 全国の並行在来線の現状

(1) 全国の並行在来線の概況

青い森鉄道は日時～八戸の乗客が極めて少なく、県がもたざるをえないとの判断を受け管理を預かっているという背景もあり経営面の数字があまりよくないというのはあるが、青い森鉄道以外に目立って経営難が激しくなっているのは肥薩おれんじ鉄道であり、この路線は九州新幹線（鹿児島ルート）開業後も八代以北の路線はJR九州が経営している。また同じ九州圏であること営業キロや沿線人口、利用者の多くが通学者であるという点など、長崎の在来線と似ている部分が多々ありそこから長崎本線の経営が難しくなることが予想される。

表2 主な並行在来線の運営状況（2019年度）

事業者名	項目 営業キロ (km)	輸送人員 (1000人)	財務（1000円）			職員数 (人)	資本金 (100万円)
			収益	費用	経常損益		
青い森鉄道	121.9	4,403	3,659,152	3,771,109	△111,957	334	2,900
IGR いわて 銀河鉄道	82.0	5,106	4,473,819	4,572,098	△98,279	184	1,849
しなの鉄道	65.1	14,047	4,300,009	4,209,908	90,101	272	2,364
肥薩おれん じ鉄道	116.9	1,076	1,613,709	2,308,454	△694,745	126	1,560

注：鉄道統計年表参照。筆者作成。

表3 2017年度長崎本線の概況

	区間	営業キロ (km)	輸送人員 (1,000人)
長崎本線 (長崎37駅)	鳥栖～長崎	148.8	15,218

注：「平成29年度 鉄道利用の概況 - 長崎県」参照。

(2) 主な並行在来線の現状と課題

① 青い森鉄道と東北新幹線経営分離区間

青森県の管理分と合わせると1日の利用客はおよそ10,000人でそのうち高校生通学定期券利用が45%であり、ここも通学者が利用者の大部分を担っている。JR時代と比べて、普通運賃が1.37倍、通勤定期が1.65倍、通学定期は据え置いた。また

東北ならではのトラブルとして豪雪などにより運休が増えると収入減につながるといふ悩みもあり地方ならではの特徴もある。

表4 青い森鉄道—利用客の増加に向けた対策

項目	内容
アテンダントの常務	「駅やホームでの乗降案内」「列車内の案内」「青い森鉄道沿線情報発信」や各駅前商店街との連携イベント参加、お年寄りの介助など。
イメージキャラクターの展開	「モーリー」。着ぐるみが沿線自治体のイベントに参加し、PRに努めた。
直営店の開業	浅虫温泉駅にモーリーズ・カフェを開業（平成24年4月1日より）。 JR時代にキヨスクであった場所に開業。お土産品の販売、レンタサイクルの貸し出し。
イベント	鉄道の日イベント
	青い森鉄道フォトコンテスト
	10周年記念イベント
	駅舎等の環境整備（花壇整備等）
	沿線団体の青い森鉄道を利活用する取組への助成金。

注：江川（2013）参照。筆者作成。

②しなの鉄道と北陸新幹線経営分離区間

しなの鉄道は、コロナ禍までは13期連続黒字と地方在来線の鉄道会社としては順調に思える経営を行っていたが2020年度には4億円を超える最終赤字と経営の状況は悪化しており、その中の策として「車両更新計画の見直し更新車両数を最大52両から最大46両に削減」「設備投資計画の見直し優先順位の見極めによる投資額の削減」「社員数の削減効率化により16名以上を目標（退職者不補充）」を2021年度中から実施に加えた（表5参照）。

表5 しなの鉄道—コロナ禍での経営体制の見直し

項目	内容	実施時期
ダイヤの見直し	土休日ダイヤの見直し（土休日運休の拡大、区間により4本または6本を新たに運休）	2022年春
	ダイヤの全面見直し（日中から深夜帯のダイヤ減便、最終列車の繰上げ）	2023年春
業務体制の見直し	戸倉駅の駅業務委託化	2023年4月
	無人駅の拡大（現状3駅→7駅）	2022年4月
	土休日無人駅の導入（6駅）	2022年4月
	駅営業時間の短縮（一部駅）	2022年4月

運賃制度の 見直し	乗継割引制度の廃止	2023年4月
	企画乗車券の改廃	2022年4月
組織のスリ ム化と人件 費の抑制	要員の効率化（駅営業時間短縮、列車本数削減、保守作業効率化による）と人件費の抑制	順次実施
	外注作業の直営化による経費削減	順次実施
設備維持費 の低コスト 化	最高速度引下げによる設備寿命延伸	2023年春
	線路等級引下げによる設備基準見直し	2023年春
	不要設備使用停止による維持費削減	2021年12月

出所：しなの鉄道株式会社（2021）「コロナ禍を乗り切る経営改善策の概要」
https://www.shinanorailway.co.jp/news/20211126_r.pdf（2023.01.11）参照。

このような様々な取り組みが必要となった背景にはしなの鉄道自体が沿線の観光を中心とした事業を行っていたということが理由にあげられる。年間800万人以上の観光客が訪れている軽井沢を中心に滞在型広域リゾートの形成を目指しコロナ以前から軽井沢観光協会と連携し様々な取り組みを行っている。コロナ収束後もこの取り組みの成功が観光客の引き戻しや増加に直結するだろう。

③肥薩おれんじ鉄道と九州新幹線経営分離区間

肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線鹿児島ルート新八代～鹿児島中央の開業に伴い、JR九州から経営分離される鹿児島本線八代～川内の並行在来線に係る第三セクター鉄道として2004年3月13日に開業した。

肥薩おれんじ鉄道は、南九州にとっての基幹的物流ルートであるとともに、全国の貨物鉄道ネットワークの一部を形成しており、2006年度は、日本貨物鉄道株式会社の貨物列車が肥薩おれんじ鉄道の線路を1日5往復運行し、49万トンの鉄道貨物を輸送している。

肥薩おれんじ鉄道の運行区間はJR時代の平成12年度に248万人であった利用者は開業時の2004年度には188万人、2007年度には170万人となっており輸送人員は大きく減少している。また170万人の利用者のうち120万人が通学者であり（全体の70%）この同じ九州内の鉄道として長崎も利用者減少は免れないだろう。

ここまで主な並行在来線の現状について見てきたが、ほとんどの在来線では乗員不足による収益減が問題として見えてきている。そんな中でも収益がプラスで維持できているか右肩下がりで落ち込んでいるかには観光面でどれだけ人を呼び込めているかまた単純に都心に近いか否かも関係しているように感じる。都心また人口が集中しているところに近いか否かはどうしようもない点ではあるため観光面をいかに活性化させて沿線への興味を引くかがこの先の経営を大きく左右していくと考え

る。

表6 肥薩おれんじ鉄道—利用客増加に向けた対策例

利用客増加目的の事業例	① イベント列車事業：ビール列車、ラッピング列車等
	② 沿線イベント事業：みなまた未来コンサート、アユの建網漁、グランドゴルフ大会等
	③ 小中学校利用支援事業：沿線小中学校利用運賃の助成
	④ 友の会関係事業：会員募集、情報誌等の発行等
	⑤ JR 直通乗入れ関係事業：愛称募集、体験モニター募集、記念切符の発売等
	⑥ モニター関係事業：一般・体験（直通）モニター募集、旅行者、NPO 等モニター募集、アンケート等
	⑦ 旅行商品開発関係事業：JR、旅行会社等との旅行商品の開発等
	⑧ コンテスト事業：小中高校生による絵画コンクール
	⑨ NPO 等協働事業：ちびっこの旅、いも掘り大会等
	⑩ 広報関係、その他事業：広報誌、車両・駅、新聞等による広報、イメージアップ事業、スタンプラリーの開催等
イベント列車	・クリスマス列車 クリスマスに合わせた車内装飾列車の運行、サンタクロースの添乗による乗客へのプレゼント配布
	・新春の旅 沿線社寺への初詣参拝、出水でのツル観察、武家屋敷群の散策
	・スイーツ&マジック列車 肥薩おれんじ鉄道限定特製スイーツの車内試食会、テーブルマジックのアトラクション実施
	・親子車両基地体験 九州新幹線と肥薩おれんじ鉄道の車両基地見学
	・お笑い列車 お笑いイベントの車内で実施
	・日本酒列車 日本酒ミニボトルの飲み比べ、お酒ミニ講演会の実施
	・焼酎・ワイン&三味線列車 沿線の焼酎やワインの飲み放題提供、津軽三味線の車内ライブ
・鯛王・鯛王&温泉ツアー、鯛王の養殖体験、取れたての鯛・鯛を用いた食事、温泉入浴	

注：八代市、芦北町、津奈木町、水俣市、出水市、阿久根市、薩摩川内市（2009）「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」

https://www.town.tsunagi.lg.jp/common/UploadFileOutput.ashx?c_id=3&id=26&sub_id=1&fid=19（2023.1.11）参照。

地方の並行在来線の経営を圧迫しているもう一つの要因だと考えられるのが整備費にもあると思われる。限られた資金の中でも安全面を鑑みて車両や線路の整備は欠かせないがどうしても並行在来線には古い車両を使っている鉄道会社も多く一斉

に整備が必要な時が訪れたりするとそれだけ費用もかかる。整備面の費用も鉄道会社の資金面を圧迫している大きな要因の1つであると考えられる。

Ⅲ 九州新幹線長崎ルート開業前の現状と問題点

1. 沿線の地理環境

並行在来線の現状を述べる前に、長崎本線主要駅である長崎駅・諫早駅・大村駅・肥前鹿島駅の沿線地理環境について述べる。

(1) 長崎駅

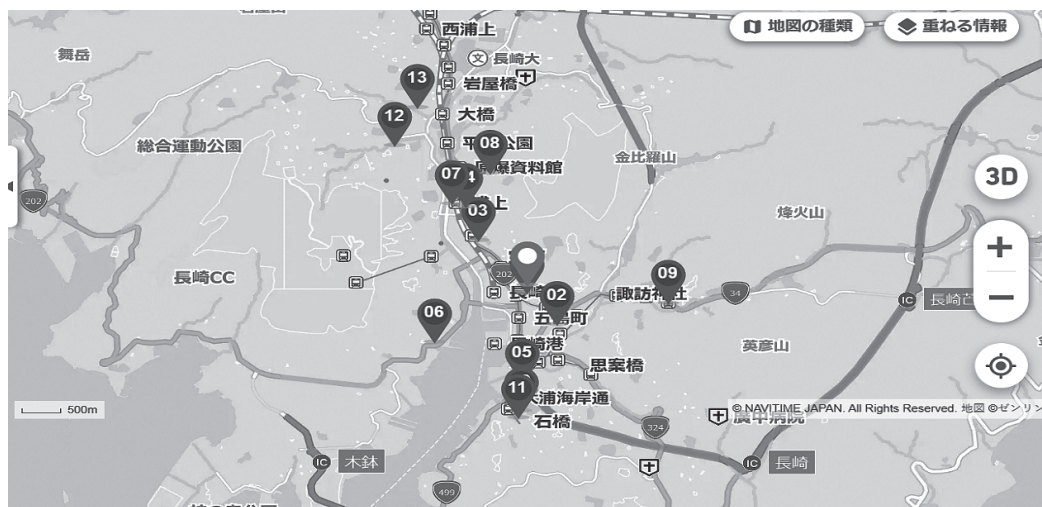
長崎駅は長崎県尾上町にある九州旅客鉄道（JR九州）、日本貨物鉄道（JR貨物）の駅である。長崎市の中心駅であり、九州新幹線長崎ルートおよび長崎本線の終着駅である。長崎県内でもっとも利用者数が多く、新幹線「かもめ」や長崎都市圏及び佐世保市などの県北地域を結ぶ快速「シーサイドライナー」（普通列車）が発着している。

1) 学校

長崎市内には、公立高校9校・私立高校11校の計20の高校がある。20の高校があるため、諫早や大村などから長崎市の高校に通う学生も多くいると考えられる。

2) 医療施設

図5 長崎駅周辺の医療施設



出所：NAVITIME。

長崎駅から半径5キロ以内の総合病院 / 医院 / 診療所は以下の通りである。

表7 長崎駅周辺の医療施設

総合病院／医院／診療所名	長崎駅からの距離(m)
①おおつる内科	126
②長崎市夜間急患センター	737
③長崎宝住宅医療クリニック	957
④井上病院	1,478
⑤長崎みなとメディカルセンター	1,523
⑥重工記念長崎病院	1,525
⑦長崎原爆病院	1,623
⑧長崎大学病院	1,823
⑨放射線影響研究所（公益財団法人）	1,898
⑩長崎あじさい病院健診センター	1,980
⑪長崎健康友の会	2,088
⑫長崎みどり病院	2,815
⑬新里クリニック大橋	3,138

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

長崎市には長崎駅から半径5キロ以内に多くの総合病院があり、長崎駅を利用し市街地からも各病院を訪れる人が多くいると考えられる。

3) 観光スポット

長崎市には数多くの観光スポットがある。その中でも、長崎駅から比較的近く移動がスムーズの主な観光スポットをまとめる。

表8 長崎駅周辺の主な観光スポット

観光スポット	長崎駅からの移動時間
①眼鏡橋	徒歩15分
②長崎新地中華街	徒歩20分 長崎電気軌道12分
③出島	徒歩15分
④オランダ坂	長崎電気軌道7分
⑤大浦天主堂	長崎電気軌道20分、徒歩5分

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

①眼鏡橋

江戸時代の寛永11年（1634年）に作られた日本初のアーチ式石橋である。水面に橋が反射し眼鏡のように見えることから眼鏡橋と言われる。また、石垣にはハート形の石「ハートストーン」もあり、パワースポットとして人気の観光地である。長崎駅からは徒歩15分である。

②長崎新地中華街

横浜・神戸と肩を並べる日本三大中華街の1つ。中国福建省と姉妹都市でもあり、約400m四方の区画に中華料理店が数多く立ち並ぶ。長崎駅から徒歩20分、長崎電気軌道利用で約12分である。

③出島

「出島」の歴史を学ぶことができるミュージアム。復元建造物10棟内では、当時の代表的な輸入品の紹介や商館員の暮らしぶりを再現している。長崎駅から徒歩15分である。

④オランダ坂

洋風住宅が立ち並ぶ異国情緒あふれる東山手地区にある石畳の坂である。長崎駅から長崎電気軌道利用で約7分である。

⑤大浦天主堂

大浦天主堂は幕末開国にともなって造成された長崎居留地に在留外国人のために設計された中世ヨーロッパ建築を代表するゴシック調の教会であり、現存するものでは国内最古である。2018年にユネスコの世界文化遺産に登録された「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産のひとつである。長崎駅から長崎電気軌道利用で20分、徒歩5分である。

この他にも長崎市には数多くの観光施設があり、長崎駅を中心に各観光地を訪れる人が多くいると考えられる。

(2) 肥前鹿島駅

肥前鹿島駅は、佐賀県鹿島市大字高津原にある九州旅客鉄道（JR九州）長崎本線の駅である。駅の用地・施設は第三種鉄道事業者の佐賀・長崎鉄道管理センターが所有している。JR九州は第二種鉄道事業者として同法人から維持管理を委託されている。

1) 学校

佐賀県鹿島市には公立高校1校（鹿島高等学校 赤門学舎・大手門学舎）がある。赤門学舎は肥前鹿島駅から徒歩18分、大手門学舎は徒歩14分である。鹿島市には高校が1つしかないため、公立である鹿島高等学校に通う学生にとって肥前鹿島駅の

需要は高いといえる。

2) 医療施設

肥前鹿島駅から半径1.8キロ以内の医療施設は図6と表9示す通りになる。

肥前鹿島駅から1.8キロ以内に多くの病院があることから、肥前鹿島駅で下車し病院に向かう人が多くいると考えられる。また、小児科や休日に診察可能なクリニックもあることから、平日休日関わらず病院に向かう際に利用する人がいると考えられる。

図6 肥前鹿島駅周辺の医療施設



出所：NAVITIME。

表9 肥前鹿島駅周辺の医療施設

総合病院／医院／診療所名	肥前鹿島駅からの距離 (m)
①織田病院	325
②西岡内科クリニック	592
③村山小児科医院	646
④志田病院	674
⑤犬塚病院	681
⑥鹿島市休日子どもクリニック	794
⑦別府整形外科	945
⑧ホロス光武クリニック	1200
⑩ふきあげ納富病院	1800

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

3) 観光スポット

① 祐徳稲荷神社

京都の伏見稲荷大社、茨城の笹間稲荷神社と共に「日本三大稲荷」に数えられる神社。年間の参拝者は約300万人にもなり、九州では太宰府天満宮次ぐ人数である。春には境内を桜が彩り、秋にはモミジやイチョウが紅葉する。外苑である東山公園は市内でも屈指の花の名所であり、一目5万本のツツジに加え、桜やコスモス、菜の花が美しい場所である。肥前鹿島駅からバスに乗りし所要時間は約10分である。肥前鹿島駅からバスで10分で向かうことができ、車が無くても訪れやすいと言える。

② 道の駅鹿島

有明海の干潟を一望できる場所にある道の駅である。佐賀県では唯一の重点「道の駅」に選ばれ、「干菜市（せんじゃいち）」という直売所では地元野菜や有明海の魚介類、鹿島市のお土産を販売している。有明海に隣接しているため、干潟時には干潟に近づきムツゴロウなどの珍しい生物を観察・撮影できる。また、有明海の干潟に入って遊べる「干潟体験」を提供している。さらに「干潟展望館」があり、有明海の様子を観察や水族館では有明海の生物を観察ができる。道の駅であるが、買い物や案内を受けられるだけでなく、様々な体験も行える場所である。肥前鹿島駅よりバスに乗りし「海洋センター前」バス停で下車、所要時間は約13分である。

肥前鹿島駅周辺には自然や地理環境を生かした観光地が多く、普段見られない、

図7 諫早駅周辺の主な医療施設



出所：NAVITIME。

できない体験ができる場所がある。車を持っていない人も肥前鹿島駅を利用し、観光が可能な環境があると言える。

(3) 諫早駅

諫早駅は諫早市の中心駅で長崎県内では長崎駅に次いで2番目に利用者が多い駅である。JR九州と島原鉄道の共同使用駅であるが、駅自体はJR九州が管轄する。JR九州長崎本線と大村線、九州新幹線長崎ルート、島原鉄道の計4路線が乗り入れており、長崎本線の諫早駅と長崎駅は運転本数が多く設定されている。また、島原半島へ行く際には諫早駅で島原鉄道へ乗り換えが必要である。

1) 学校

諫早市内には5つの公立高校と3つの私立高校の全部で8校の高等学校がある。島原鉄道が通っているため、島原方面から諫早市内の高校に通う学生も多いと考えられる。また、諫早駅で長崎本線に乗り換える学生もいると考えられる。

2) 医療施設

諫早駅周辺の12の主な医療施設の位置は、図7と表10で示すとおりになる。

表10 諫早駅周辺の主な医療施設

病院名	諫早駅からの距離 (m)
①星和会クリニック	102
②橋本循環器内科	102
③諫早西口ひろこ内科	120
④ふじえクリニック	122
⑤たきの内科クリニック	131
⑥福田消化器内科医院	191
⑦中島内科神経内科	258
⑧草野内科小児科医院	275
⑨諫早記念病院	397
⑩マツオ内科クリニック	435
⑪JCHO諫早総合病院	465
⑫なかしまつねゆき内科循環器科	486

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

3) 観光スポット

長崎市内に比べると観光スポットとして有名な場所は多くはないが、いくつか観光スポットをとして知られる場所および駅からの移動時間を下表に整理する。

表11 諫早駅周辺の主な観光スポット

観光スポット	諫早駅からの移動時間
①諫早公園	徒歩14分
②諫早神社	徒歩5分
③本明川の飛び石	徒歩5分

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

①諫早公園

諫早公園は平成18年に「日本の歴史公園100選」に選定された上山公園の中心的公園で、山腹のつつじは大正時代に市民のボランティアで植えられ、毎年春には花見客で賑わっている。また、公園内にある眼鏡橋は諫早水害の後で公園内に移設され、石橋では日本で最初の重要文化財に指定されている。

②諫早神社

諫早神社は、長崎県諫早市に鎮座する神社である。九州の守り神をおまつりする、九州総守護の四面宮の神社であり、靈験あらたかなご神徳は廣大無辺で、地域の守り神として崇敬されている。

③本明川の飛び石

諫早神社（四面宮）前の本明川には「飛び石」と言って人が歩いて渡れるように大きな石が並べられている。これは地元・諫早出身の役所広司さんが出演した諫早を舞台としたテレビドラマ「親戚たち」放映の影響で復元されたものである。

（4）大村駅

大村駅は長崎県大村市東本町にある、九州旅客鉄道（JR九州）大村線の駅である。すべての定期旅客列車が停車する。かつて長崎本線の一部であった名残で上下線ともにホームの有効長が非常に長いという特徴がある。周辺には大村市役所、大村公園、長崎県立大村高等学校、長崎県立大村城南高等学校がある。

1) 学校

大村市には4つの私立高校がある。特に向陽高校は大村駅から428mと比較的近い場所にあるため、通学の際に大村駅を利用する学生が多いと考えられる。また、大村駅周辺の大学や専門学校は全部で4つあるため、駅を利用して通学する学生が多いと考えられる。以下は大村駅近くの大学と専門学校である。

表12 大村駅周辺の学校

学校名	大村駅からの距離 (m)
①長崎歯科技術専門学校	99
②長崎リハビリテーション学院	598
③大村看護高等専修学校	1,300
④鎮西学院大学大村 サテライトキャンパス	516

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

2) 医療施設

大村駅周辺の主な医療施設は以下のとおりである。

図8 大村駅周辺の医療施設



出所：NAVITIME。

表13 大村駅周辺の医療施設

病院名	大村駅からの距離 (m)
①大村腎クリニック	113
②伊崎脳神経外科・内科	137
③南野病院	237
④田川小児科	363
⑤貞松病院	377
⑥おおつか内科院	403
⑦中村医院	406

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

3) 観光地

①大村公園

大村公園は長崎県大村市玖島にある大村市立の都市公園である。玖島城跡の外堀を利用してできた公園で、春にはソメイヨシノや国の天然記念物のオオムラザクラ、ハナショウブ、ツツジなどが咲く。日本さくら名所100選・日本の歴史公園100選の1つとして知られる。

②大村神社

大村神社は長崎県大村市の神社。大村藩の居城であった玖島城の本丸跡に鎮座する。旧社格は県社。江戸時代後期から明治時代初期に流行した藩祖を祀った神社のひとつである。

③ガラスの砂浜

長崎空港へと向かう橋の手前に位置する森園公園のそばにある「ガラスの砂浜」は2016年に長崎県が大村湾の水質改善のため、廃ガラス再生砂を用いて造成した浅場である。色とりどりのガラスの砂で砂浜が作られ、日に照らされてキラキラと輝きインスタ映えスポットとして若者を中心に人気がある。

表14 大村駅周辺の主な観光スポット

観光スポット	大村駅からの移動時間
①大村公園	徒歩18分
②大村神社	徒歩24分
③ガラスの砂浜	車で8分、徒歩37分

注：NAVITIME 利用、筆者作成。

2. 長崎本線各駅周辺の人口規模

長崎県内（長崎駅～小長井駅間）の各駅周辺の人口規模や小売、飲食店事業所数、学生数を一覧でまとめた。各データを見ると終点の長崎駅とそこから約1.6kmで隣の浦上駅、そして佐賀との間に位置する諫早駅に人口や事業所の数は集中しており、通学の関係などで少し数がある駅もあるがほとんどのデータは主要三駅に比べるとかなり落ち込んでいる。通勤、通学目線で行くとそこに事業所などの数が集中することは必然ではあるがそれらの駅は新幹線の停車駅でもあるため、在来線の観光面での価値を高めるためには主要駅以外の駅周辺の観光資源というのも重要な観点になりうる。地方の駅の観光面での活性化例とすると長崎県内でいうと JR 大村線の千綿駅がそれにあたるだろう。ホームを出てすぐ目の前に柵なしで広がる一面の海模様とレトロな駅舎が相まって一つの観光名所になっている。このような地方の駅ならではの観光価値を見出せると在来線の観光面での需要も高まると考える。

表15 長崎本線（県内）各駅周辺の人口規模（1 km 以内）、事業所数（1 km 以内）

	乗降客数	人口総数	小売り事業所数	飲食店事業所数	生徒学生数
長崎	21,488	18,908	564	185	2,673
浦上	4,739	19,507	316	119	3,750
市布	670	3,100	32	5	144
現川	947	616	1	0	7
肥前古賀	1,515	3,678	23	5	526
喜々津	4,390	8,274	104	17	1,334
西諫早	2,962	10,386	84	25	1,985
諫早	10,990	11,358	204	65	2,294
東諫早	356	7,664	96	34	678
肥前長田	253	2,254	20	5	565
小江	402	2,169	26	5	285
湯江	738	3,419	57	8	469
小長井	372	1,655	8	3	463

注：2010年国勢調査参照、筆者作成。

3. 九州新幹線長崎ルート開業に至るまでの並行在来線問題

九州新幹線長崎ルートが開業するまでに様々な問題が起きた。フリーゲージトレインなのかフル規格新幹線なのか、佐世保市を通るのか通らないのか、並行在来線はどのようにするのか、などである。ここでは並行在来線に関する問題を主に扱う。

整備新幹線に並行する在来線は原則、JR から経営分離される。九州新幹線長崎

ルートの場合、長崎本線の肥前山口～諫早の60.8kmが経営分離の対象とされた。この区間は九州新幹線長崎ルートのルートから離れていて「並行」しているとは言いがたく、この区間に新幹線の駅は設けられない。そのうえで在来線の経営分離は受け入れなければならないので、沿線自治体が反発するのも当然である。

表16 九州新幹線長崎ルート並行在来線関係諸問題の推移

年月	主体	内容
1992 .2	JR 九州	長崎本線肥前山口～諫早間の経営分離を前提に、構造物は新幹線企画で建設するが期間は在来線と同じ狭軌で整備する新幹線鉄道規格新線（スーパー特急方式）での収支試算結果を公表
1992 .6	佐賀県嬉野町（当時）	「九州新幹線長崎ルート『嬉野温泉駅』設置に関する陳情」を提出
1992 .6	有明海沿いの鹿島市、江北町、福富町、白石町、有明町、塩田町、嬉野町、太良町（すべて当時）	「JR九州長崎本線経営分離に関する要望書」を提出、長崎本線の肥前山口駅～諫早駅を経営分離の対象にしないことを求める
2004 .12	佐賀県知事	並行在来線の経営分離はやむを得ないとの判断を表明
2004 .12		「整備新幹線の取扱いについて」政府・与党申し合わせが公表
2005 .12	白石町	並行在来線の経営分離に同意
2006 .2	太良町	並行在来線の経営分離に同意
2006 .3	江北町	並行在来線の経営分離に同意
2007 .12	佐賀県、長崎県、JR九州	JR九州による並行在来線の運行は新幹線開業後の20年間とし、21年目以降の扱いについてはその時点で再び三者で協議すると決定
2007	佐賀県、長崎県	2007年度内に着工認可が下りることを前提に2007年度補正予算案並びに2008年度本予算案に建設費を計上
2008 .3	政府・与党ワーキンググループ	着工の基本条件が満たされたことが確認
2008 .3	鉄道・運輸機構	九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～諫早間）の工事実施計画を認可申請
2008 .3	国土交通省	九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～諫早間）の工事実施計画を暫定整備認可

2008 .4	佐賀県、長崎県	在来線維持のために両県の負担割合の合意
2016 .3	与党整備新幹線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	「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意」に て、長崎本線肥前山口駅～諫早駅間は開業時点において上下分 離することや、経営分離後について合意
2019 .10	JR九州、佐賀県、 長崎県	肥前山口駅 - 肥前鹿島駅間について、特急列車が乗り入れるた めに電化設備を維持することを決定
2021 .2	佐賀県、長崎県	維持管理費用の負担割合の決定
2021 .4	一般社団法人「佐 賀・長崎鉄道管理セ ンター」	設備保有のための一般社団法人「佐賀・長崎鉄道管理センター」 の設立
2021 .6	JR九州、佐賀県、 長崎県	電化設備を維持する区間を1駅延ばし、肥前山口駅～肥前浜駅 とすることで合意
2021 .8	JR九州	事業形態の変更を申請
2022 .1	JR九州、一般社団 法人「佐賀・長崎鉄 道管理センター」	肥前山口駅～諫早駅間について、旅客輸送営業を行うJR九州 が第二種鉄道事業許可を、設備を保有し維持・管理する佐賀・ 長崎両県出資の一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センターが第 三種鉄道事業許可をそれぞれ国土交通大臣より受けた

注：長崎県、佐賀県ホームページ、JR九州ホームページ、鉄道・運輸機構ホームページ、佐賀・長崎鉄道管理センターホームページ参照、筆者作成。

1992年2月にJR九州は、長崎本線肥前山口～諫早間の経営分離を前提に、構造物は新幹線規格で建設するが、軌間は在来線と同じ狭軌で整備する新幹線鉄道規格新線（スーパー特急方式）での収支試算結果を公表した。同年6月には短絡ルートの通過地点となる佐賀県嬉野町（当時）が「九州新幹線長崎ルート『嬉野温泉駅』設置に関する陳情」を提出した。一方、新幹線の恩恵を受けにくく、長崎本線が並行在来線としてJR九州から経営分離されることを懸念した有明海沿いの鹿島市、江北町、福富町、白石町、有明町、塩田町、嬉野町、太良町（すべて当時）が「JR九州長崎本線経営分離に関する要望書」を提出し、長崎本線の肥前山口駅～諫早駅を経営分離の対象にしないことを求めた¹⁶。

肥前山口駅～肥前鹿島駅を上下分離方式によりJR九州が運営することや長崎県

¹⁶ 佐賀県「九州新幹線長崎ルート『嬉野温泉駅』設置に関する陳情」、
https://web.archive.org/web/20180421093218/https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039655/3_9655_4_material920603.pdf (2022.10.15)。

の応分の負担といった提案などの状況変化を踏まえ、2004年12月9日に佐賀県知事は並行在来線の経営分離はやむを得ないとの判断を表明し¹⁷、12月16日に「整備新幹線の取扱いについて」政府・与党申し合わせが公表された。この中で九州新幹線長崎ルートについては「並行在来線区間の運営のあり方については、長崎県の協力を得ながら佐賀県において検討を行うこととし、速やかに結論を出すこととする。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。とされた。この時点では佐賀県内のすべての沿線自治体からの同意が得られているわけではなかった。

佐賀・長崎両県が当初示していた並行在来線の運行計画としては、以下の通りのものであった¹⁸。いわゆる「上下分離方式」を採用し、線路・路盤・駅設備等の維持・管理は両県が行う（第三種鉄道事業者）。実際に鉄道の運営を行う第二種鉄道事業者は肥前山口駅～肥前鹿島駅をJR九州とし、肥前鹿島駅～諫早駅間は両県が中心となって設立する第三セクター鉄道である。電化設備の使用を止め、ディーゼルカーによる運行とする。これは交流電車が高価であることと、最低でも2両編成での運用となり効率が悪いためとしている。またこの区間を走行する貨物列車は既になく、電化設備を維持する必要はないとしている。肥前山口駅ではJR九州の列車との乗り換えが便利のように「対面乗り換え」とする。また、JR佐賀駅までの直通列車を走らせるようJR九州と協議し、新駅の設置も考慮する。運賃水準は現在のJR九州並みとし、運営費は松浦鉄道と同じ水準とする。佐賀・長崎両県では以上の計画が実施され、普通列車の乗客数が現在と同じ水準であると仮定した場合、第三セクター鉄道の収支はほぼ均衡すると主張していた。

しかし、佐賀県の鹿島市と江北町は、この計画について、前述の運転計画と、利便性の大幅な低下や、将来的に並行在来線区間の利用が低迷し廃線される可能性に懸念を示し、肥前鹿島駅～諫早駅間の経営分離計画には同意しなかったため、2005年度以降西九州ルートの事業予算が毎年計上されながら工事着手が行えない状況が続いていた。その後、2005年12月に白石町が、2006年2月に太良町、同年3月に江北町が並行在来線の経営分離に同意した。

2007年12月16日に佐賀県、長崎県、JR九州の三者は、JR九州による並行在来線の運行は新幹線開業後の20年間とし、21年目以降の扱いについてはその時点で再び三者で協議するとした。鉄道設備はJR九州が集中的に整備した上で佐賀・長崎両

¹⁷ 佐賀県「長崎ルート関係 知事記者会見（H16.12.9）」、https://web.archive.org/web/20180501050258/https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039655/3_9655_8_material041209.pdf（2022.10.15）。

¹⁸ 藤井大輔「整備新幹線並行在来線転換の措置に関する考察」『交通学研究／2011年研究年報』、146-148頁。

県へ14億円にて有償売却し、並行在来線に指定された肥前山口駅～諫早駅を「上下分離方式」で運営するという合意に達した¹⁹。図9で示す案については、経営分離への不同意を貫く鹿島市と江北町長を疎外した推進派三者による恣意的な合意であり、「実質的に経営分離ではないのか」との疑問の声が生じ、江北町長等も「経営分離にあたる」として直ちに異議を唱えたが、国土交通省は、この案は「経営分離にはあたらない」との見解を示した²⁰。

2008年3月26日には、同省内で新幹線の採算性などについての精査が終わり、着工が認可された。佐賀・長崎両県は、2007年度内に着工認可が下りることを前提に2007年度補正予算案並びに2008年度本予算案に建設費を計上した。これにより2008年3月5日に政府・与党ワーキンググループにおいて、着工の基本条件が満たされたことが確認された。これを受けて3月19日に鉄道・運輸機構は九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～諫早）の工事実施計画を認可申請、3月26日に暫定整備認可された²¹。同年4月28日には起工式が行われた。

図9 第二種鉄道事業許可について



出所：JR九州（2022）「長崎本線（肥前山口～諫早間）第二種鉄道事業許可について」https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2022/01/31/220131_nagasaki_kyoka.pdf（2023.01.11）参照。

¹⁹ 佐賀県「三者基本合意」、https://web.archive.org/web/20180505074331/https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039655/3_9655_20_material071217_2.pdf（2022.10.15）。

²⁰ 佐賀新聞「年度内着工認可を確認 - 財源確保策も論議」2008年1月24日
<https://web.archive.org/web/20090202133755/http://www.saga-s.co.jp/view.php?pageId=1071&mode=0&classId=&blockId=765794&newsMode=article>（2022.10.15）。

²¹ 鉄道建設・運輸施設整備支援機構「整備新幹線の手続き状況」、<https://www.jrnt.go.jp/construction/outline/shinkansen/process.html>（2022.10.15）

これに対し、2008年2月24日に投開票された江北町長選挙では、新幹線着工反対を訴えた現職の田中源一が、新幹線容認派で新人の元県職員を破って5選を果たし、「選挙結果が（町民による）最大の意思表示」として町として改めて新幹線の着工に反対を表明した一方で、「着工が決まれば現実的に受け止めなければならない」と現実的対応も示唆した。田中はその後のシンポジウムの席上で「本格着工までは（新幹線建設への）反対を続ける」と明言した。一方、鹿島市長の桑原允彦はJR長崎本線経営分離反対運動を終息させるとした。

佐賀、長崎両県は、在来線維持のために両県が負担することとなる設備購入費を14億円、開業後20年間の維持管理費を46億円と見積もっているが、この計60億円を、長崎県が40億円、佐賀県が20億円負担することで2008年4月25日に合意した。この負担割合について長崎県知事の金子原二郎は「佐賀県の理解と協力がなければ、新幹線は実現しなかった。長崎の誠意を具体化した」と述べている。

2016年3月29日の与党整備新幹線PT検討委員会、国土交通省、鉄道・運輸機構、長崎県、佐賀県、JR九州の6者による「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意」²²では、長崎本線肥前山口駅～諫早駅間は開業時点において上下分離し、三者基本合意に定められた譲渡価格に関わらず、JRは、佐賀県および長崎県に鉄道施設を無償で譲渡する。

JR九州は経営分離せず、三者基本合意が定めるところに関わらず、JR九州は当該開業時点から3年間は一定水準の列車運行のサービスレベルを維持するとともに、当該開業後23年間運行を維持する。特急列車は博多駅～肥前鹿島駅において開業時点での需要を踏まえ、上下14本程度とし、普通列車は現行水準維持とする。2019年12月には、肥前山口駅～肥前鹿島駅について、特急列車が乗り入れるために電化設備を維持することが報道された。従来この区間は全て非電化とする方向で検討されてきたが、同年10月に行われたJR九州・佐賀県・長崎県による協議において、JR九州が方針を転換したとされる。

また、設備保有のための一般社団法人「佐賀・長崎鉄道管理センター」が2021年4月1日に設立されている。移管後の維持管理費用については「佐賀1対長崎2」の割合で負担することが同年2月12日に決定している。同年8月31日にはJR九州が事業形態の変更を国土交通大臣に申請した²³。

²² 佐賀県「九州新幹線（西九州ルート）の開業のあり方に係る合意」、https://www.pref.saga.lg.jp/kiji00350048/3_50048_17873_up_aqielgzd.pdf（2022.10.15）。

²³ 国土交通省九州運輸局「九州旅客鉄道株式会社の鉄道事業の一部を廃止する届出及び本届出に係る公衆の利便の確保に関する意見の聴取について」、<https://web.archive.org/web/20210906084957/https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000244051.pdf>（2022.10.15）。

2021年6月にはJR九州からの提案で、電化設備を維持する区間を1駅延ばし、肥前山口駅～肥前浜駅間とすることがJR九州と佐賀県・長崎県の間で合意されたと報じられた²⁴。なお、肥前浜駅～諫早駅間の非電化切り替えに伴い、他の電化路線との連絡がない諫早駅～長崎駅間では電車の運用が困難となることから、同区間も非電化（主にYC1系）に切り替えられることが決定している²⁵（図10参照）。

図10 並行在来線区間路線図



注：肥前山口～諫早間は営業上は分離されないが、肥前浜駅を境に電化区間と非電化区間に分かれる。
出所：国土地理院地図、加工：鉄道プレスネット、<https://news.railway-pressnet.com/archives/38851> (2023.4.30)。

2022年1月31日、肥前山口駅～諫早駅について、旅客輸送営業を行うJR九州が第二種鉄道事業許可を、設備を保有し維持・管理する佐賀、長崎両県出資の一般社団法人佐賀・長崎鉄道管理センターが第三種鉄道事業許可をそれぞれ国土交通大臣より受けた²⁶。

このように、JR九州は、まず経営分離を前提に、収支試算結果を公表したが、

²⁴ 西日本新聞「JR長崎線の並行在来線、肥前浜まで電化区間延伸 管理費はJR九州負担」、<https://web.archive.org/web/20210616093751/https://www.nishinippon.co.jp/item/n/755568/> (2022.10.15)。
²⁵ 九州旅客鉄道「2022年9月23日ダイヤ改正 西九州新幹線が開業します 在来線各線区でダイヤを見直します」、https://web.archive.org/web/20220610082713/https://www.jrkyushu.co.jp/common/inc/news/newtopics/_icsFiles/afieldfile/2022/06/10/220610_september_23rd.pdf (2022.10.15)。
²⁶ 国土交通省鉄道局鉄道事業課「JR長崎本線（肥前山口～諫早）の鉄道事業許可 ～九州新幹線（西九州ルート）の開業時に、運行と施設保有を分離します～」；国土交通省鉄道局鉄道事業課 <https://web.archive.org/web/20220131084607/https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001461584.pdf> (2022.10.15)。

新幹線の恩恵を受けにくく、並行在来線として経営分離されることを懸念した自治体が要望書を提出した。佐賀県知事は経営分離がやむを得ないとの意見を表明したが、全ての沿線自治体からの同意は得られていなかった。その後、佐賀県、長崎県、JR九州の三者は、JR九州による並行在来線の運行は新幹線開業後の23年間とし、「上下分離方式」で運営し、24年目以降の扱いについては再び三者で協議するというようになった。

IV 九州新幹線長崎ルート開業後の課題

1. 九州新幹線長崎ルート開業後の運行体系

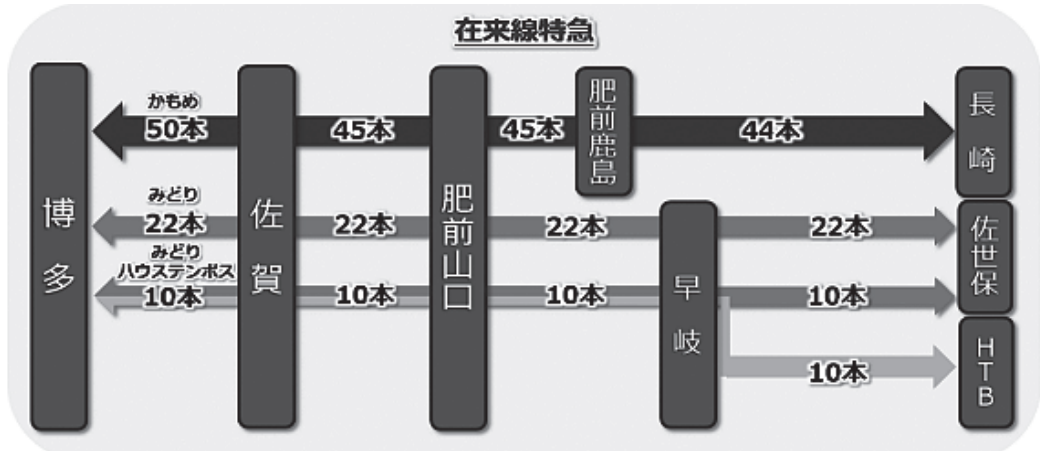
九州新幹線長崎ルート開業前の博多～長崎、博多～佐世保、博多～ハウステンボスの運行体系は図11、開業後の運行体系は図12で示した通りである。在来線特急かもめは、博多を出発後、佐賀・肥前山口・肥前鹿島を經由して長崎までの運行を行っていた。博多～佐賀を50本、佐賀～肥前山口を45本、肥前山口～肥前鹿島を45本、肥前鹿島～長崎を44本の運行されていた。

九州新幹線長崎ルート開業後は、武雄温泉～長崎は44本、新大村～長崎は3本の合計47本の新幹線「かもめ」が運行されている。在来線特急「かもめ」は、九州新幹線長崎ルート開業に合わせて新幹線への愛称名を引き継ぎ、在来線区間の博多～武雄温泉はリレー特急列車「リレーかもめ」が運転されるようになった。「リレーかもめ」は「みどり」と合わせて、博多～佐賀を $34+10=44$ 本、佐賀～武雄温泉を $34+10=44$ 本運行している。

九州新幹線長崎ルート開業に伴い、博多～長崎の運行の中で、肥前鹿島駅に停車することが無くなり、新たに博多～肥前鹿島において「かささぎ」の運行が開始された。

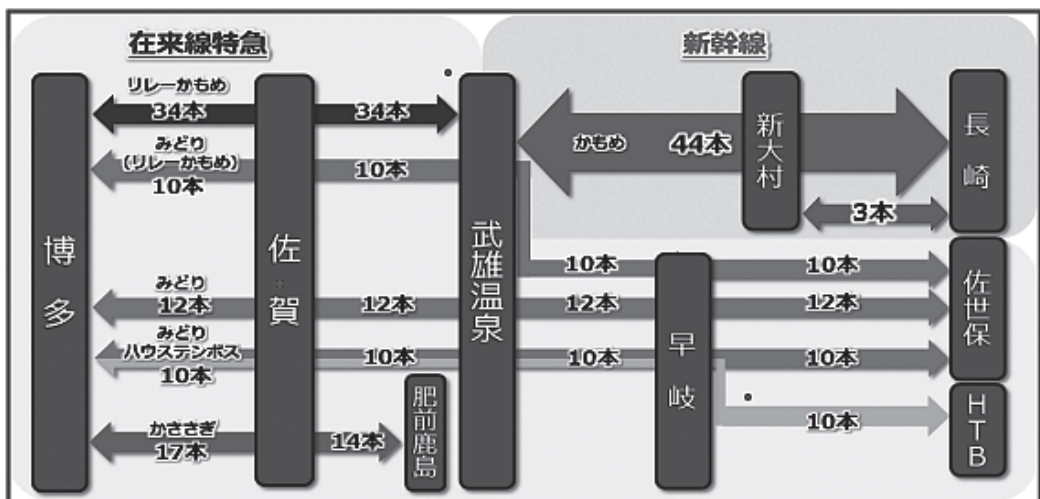
九州新幹線長崎ルート開業前後の本数を比較した時、運行本数に大きな変化はなく、一番大きく減少したものが、博多～佐賀の6本の減少である。そして、最も大きな変化と言えるのが、肥前鹿島～長崎で44本走っていた在来線特急の「かもめ」が全線廃止されたことである。

図11 九州新幹線長崎ルート開業前の在来線特急運行体系



出所：JR九州ホームページ、https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2022/10/07/220610_september_23rd_cps.pdf (2023.4.30)

図12 九州新幹線長崎ルート開業後の在来線特急・新幹線の運行体系



出所：JR九州ホームページ、https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2022/10/07/220610_september_23rd_cps.pdf (2023.4.30)。

九州新幹線長崎ルート開業前と開業後の各主要駅停車本数は以下の通り。

表17 九州新幹線長崎ルート開業前と開業後の運行本数の変化

区間	開業前 (在来線特急)	開業後 (在来線特急・新幹線)	開業前と開業後の差
博多～佐賀	82本	83本	+ 1
佐賀～肥前山口 佐賀～武雄温泉	77本	76本	※ - 1
佐賀～肥前鹿島	45本	14本	- 31本
肥前山口～早岐 武雄温泉～早岐	32本	32本	※ ± 0
早岐～佐世保	32本	32本	± 0
早岐～HTB	10本	10本	± 0

注：筆者作成。

※リレーかもめの停車駅は、博多、二日市、鳥栖、新鳥栖、佐賀、江北（肥前山口）→武雄温泉である。しかし、二日市～江北（肥前山口）に関しては一部のみ停車するため、本数に一部誤差が出る。

2. 九州新幹線長崎ルート開業後の利用者の声

九州新幹線長崎ルートの開業によって新しくできた新大村駅を利用し長崎市へ通勤・通学する人も多く、片道30分という時間短縮の効果が表れている（図13参照）。逆に、九州新幹線長崎ルートの開業によって在来線特急の佐賀県の肥前鹿島駅から長崎駅までを通勤・通学で利用していた人にとっては、これまで1本で長崎駅まで行くことができていたが新幹線の開業によって、特急かもめの長崎方面の運行がなくなってしまったため、不便に感じている人も多くいるのが現状である。

また新幹線の開業に合わせて、これまでの所要時間や料金に変化がでている。博多から長崎までの所要時間は新幹線開業前と比べて約30分短くなっているが、料金は自由席利用の場合で460円上がっている。武雄温泉駅で対面リレー方式での乗り換えがあることを考えると30分の時間短縮になるが、460円の値上がりと乗り換えが1回増えることを許容できるかについては意見が分かれる。

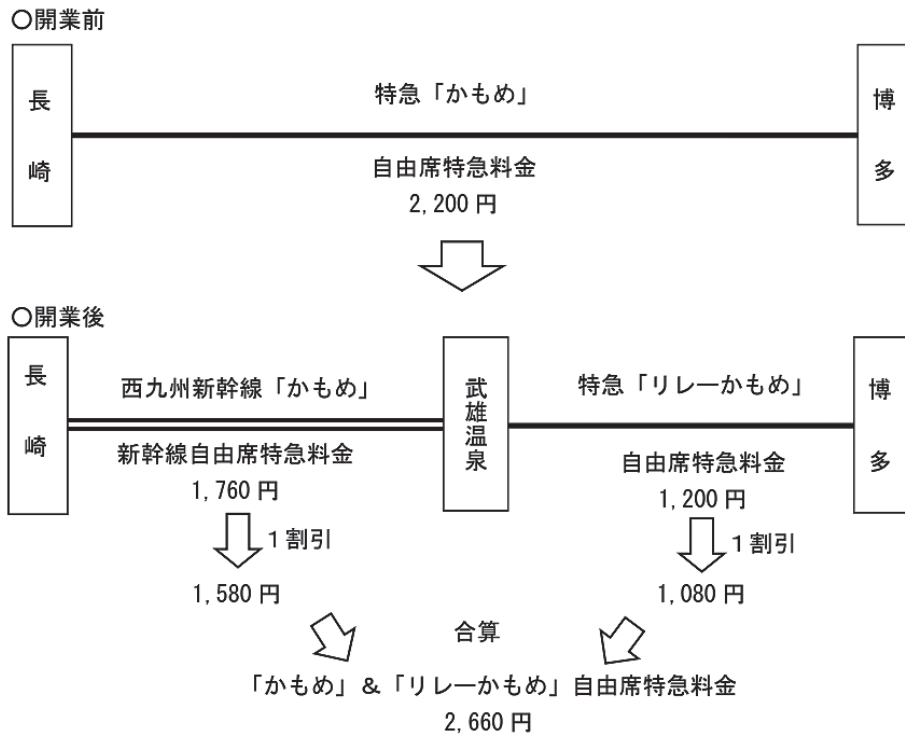
図13 所要時間の変化

	博多			新大阪		
	改正	現行	比較	改正	現行	比較
長崎	1時間20分	1時間50分	▲30分	3時間59分	4時間29分	▲30分

※乗換時間含む

出所：JR九州ホームページ、https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afiedfile/2022/10/07/220610_september_23rd_cps.pdf (2023.4.30)。

図14 新幹線開業前後の料金比較



出所：JR九州ホームページ、https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afiedfile/2022/04/27/220427_nishikyushu_unchinryoukin.pdf (2023.4.30)。

3. 九州新幹線長崎ルート開業後の並行在来線の輸送密度について

鉄道路線の指標の1つに「輸送密度」がある。これは、交通機関における旅客営業キロ1kmあたり1日平均旅客輸送人員のことで、鉄道路線の利用度を示す指標の1つであり、公共交通機関ならではの評価指標である²⁷。民間企業の事業評価は「黒字か赤字か、赤字なら回復の見込みがあるか、その需要はあるか」となるが、公共交通事業の場合は、損益よりも需要の有無が重要となる。言い換えれば、一定の需要があり、他の事業の収益で補填できるなら廃止できないということになる。

鉄道路線の輸送密度の指標からみると、一般的に1,500人/日が営業収支が均衡する目安とされている。このため、1980年に成立した日本国有鉄道の再建を目的とする「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」²⁸においては、輸送密度によって路線を幹線と地方交通線に区分された。地方交通線のうち、鉄道とバスの選択の目安

²⁷ 日本交通学会 (2011)、157頁、参照。

²⁸ 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法については https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/houritsu/09319801227111.htm 参照。(2022.11.17)。

である輸送密度4,000人／日未満の特定地方交通線については国鉄より分離し、民営バスによる代替もしくは他の事業者への転換を求められた。

現在、JR 北海道は足切りの輸送密度を500人／日未満である。国が「4,000人／日未満は公共交通の義務ではない」と決めた数字よりかなり低いものとなっている。自力で維持する路線も輸送密度2,000人／日で、国鉄の基準の半分である。2,000人／日、500人／日という数字は、国鉄時代の存廃論議よりも大きな譲歩となると言える。

並行在来線となった長崎本線（肥前山口～諫早）について、今までの乗降客数と輸送密度について整理する。肥前山口～諫早の輸送密度は、2019年度は7,780人で、全期間コロナ禍の2020年度は3,317人となる²⁹。この数字は特急「かもめ」の利用者を含んでいるため、九州新幹線長崎ルート開業後は大幅に減少することは推測でき、今後、利便性の向上による利用者数の維持が課題となる。特に、普通列車の非電化区間となる肥前浜～諫早は列車の間隔が4～5時間も空く時間帯があり、利便性を向上するなら増発が不可欠であると考えられる。

表18 長崎本線肥前山口～
諫早の輸送密度

年度	輸送密度（人／日）
2016	8,647
2017	8,613
2018	8,334
2019	7,780
2020	3,317

注：国土交通省『鉄道統計年報』1987年度版、2016～2020年度版参照。筆者作成。

肥前山口～諫早で一日当たりの平均乗車人員が一番多いのは肥前鹿島駅である。2021年の当駅での乗車人員は826人で、大半は博多方面への利用となる。また、この路線の主要な駅以外は利用客が少ないため、2016年から一日当たりの平均乗車人員が公表されていない。参考数値として、肥前鹿島駅が2016年から2021年までの間で乗車人員が3割近く落ちていることが確認できているため、その他の駅も7割程度で推測すると、表19になる。この推測では、肥前鹿島駅を除く13駅すべてを合計しても1,769人しか利用者がおらず、非電化区間に絞ると合計で913人となる。

²⁹ 国土交通省『鉄道統計年報』各年度版を参照にせよ（2022.11.16）。

表19 長崎本線肥前山口～諫早の平均乗車人員と予想平均乗車人員

駅名	2016年平均乗車人員（人／日）	2021年予想平均乗車人員（人／日）
肥前山口駅	1,212	858
肥前白石駅	730	611（公表済み）
肥前竜王駅	154	108
肥前鹿島駅	1,167	826（公表済み）
肥前浜駅	196	137
肥前七浦駅	47	32
肥前飯田駅	48	33
多良駅	323	226
肥前大浦駅	145	101
小長井駅	116	81
長里駅	49	34
湯江駅	236	165
小江駅	120	84
肥前長田駅	130	91
東諫早駅	95	66
諫早駅	5,228	4,062（公表済み）

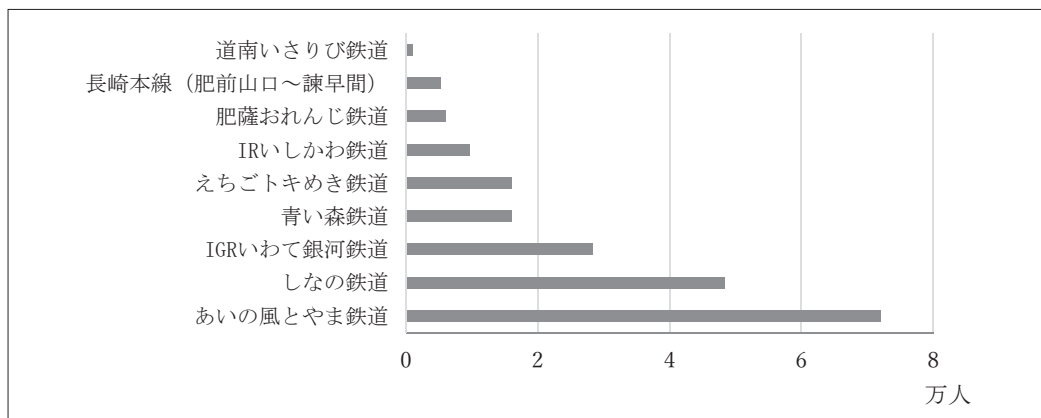
注：JR九州「JR九州駅別乗車人員上位300駅」2021年度、「長崎県統計年鑑」2016年度版、2021年度版、「佐賀県統計年鑑」2016年度版、2021年度版参照。筆者作成。

このように、肥前鹿島～諫早はもともと利用客の少ない路線であるが、九州新幹線長崎ルート開業後特急列車が廃止され、利用者減にさらに拍車がかかることが推測できる。

並行在来線移行後の輸送密度を予測するため、本来、肥前山口～諫早の特急抜き
の輸送密度や非電化区間の輸送密度を把握する必要があるが、公表されてないため、
正確の数値を出すことが困難である。

そこで、他の並行在来線と比較できる指標として、表19の乗車人員を2倍したものを乗降客数と仮定して他の並行在来線区間と比較すると、図15のように道南いさりび鉄道の次に低いことになるのが分かる。

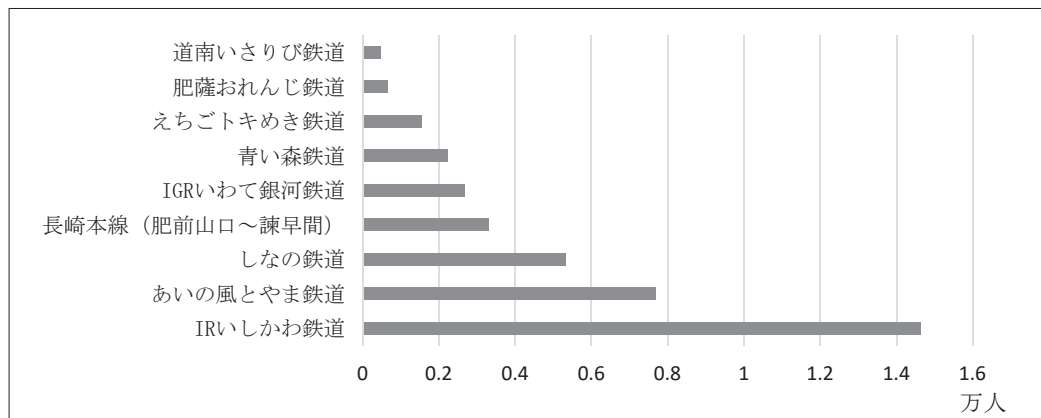
図15 事業者別乗降客数



注：国土交通省数値情報2020年度版参照。諫早駅と肥前山口駅の公表データは長崎本線以外の他路線の乗降客数も含むため、長崎本線の値から除外する。また、長崎本線の乗降者数は表19の予想平均乗車人員の合計（諫早駅と肥前山口駅を除く）を2倍にした値となる。筆者作成。

さらに、長崎本線の輸送密度は特急も含めた値で比較してみると、図16のように上から4番目の値だが新幹線開通後は値が低くなることを確認できる。

図16 事業者別輸送密度



注：国土交通省「鉄道統計年報2020年度版」参照。筆者作成。

つぎに、表20の予想平均乗車人員を利用して輸送密度を計算する。輸送密度の計算式は、「輸送密度＝輸送人キロ（一日当たり）÷営業キロ」である³⁰。まず、「輸送人キロ（一日当たり）」を求める必要がある。計算式は「輸送人キロ（一日当たり）＝輸送人員（一日当たり）×乗車距離」である。乗車距離はこの場合は肥前山口駅から諫早駅となる。そして諫早駅から長崎本線を使って肥前鹿島駅方面を利用

³⁰ 輸送密度は、旅客営業キロ1kmあたり1日平均旅客輸送人員のこと。日本交通学会（2011）、157頁、参照。

する人及び、肥前山口駅から肥前鹿島駅方面を利用する乗客はほぼ0に近いので、ここでは計算に含まない。

表20 各駅の予想「輸送人キロ数」

駅名	肥前山口駅からの距離（キロ）	輸送人キロ
肥前白石駅	5.1	3,116
肥前竜王駅	9.8	1,058
肥前鹿島駅	15.0	12,390
肥前浜駅	18.0	2,466
肥前七浦駅	21.9	700
肥前飯田駅	24.0	792
多良駅	28.1	6,350
肥前大浦駅	36.0	3,636
小長井駅	42.7	3,458
長里駅	45.1	1,533
湯江駅	48.0	7,920
小江駅	51.3	4,309
肥前長田駅	56.0	5,096
東諫早駅	58.2	3,841

注：筆者作成。

表20で示す各駅から肥前山口駅への輸送人キロをすべて足すと56,665人キロとなり、これは長崎本線肥前山口～諫早の輸送総量として推定する。「輸送密度＝輸送人キロ（一日あたり）÷営業キロ」であるので、この値を営業キロ（58.2キロ）で割ると931となる。このように、長崎本線肥前山口～諫早の輸送密度は931人／日と推定できる。この数字は勿論、正確な値ではない。しかし、この区間の乗降客が全て、同じ区間を使い、肥前鹿島駅の特急利用者も含めた乗降客数で計算しているので、実際の値は931人／日を下回ると思われる。結果は営業収支が均衡する目安と言われている1,500人／日を大幅に下回っており、鉄道維持は難しい状態にあるのが確認できる。

また、並行在来線を経営する第三セクター会社全体の利用者割合からみると、通学定期が占める比率が高く、特に高校生の利用が多いと考えられる³¹。肥前山口～諫早以外の他の並行在来線路線をみると、道南いさりび鉄道を除く路線で高校が10

³¹ 岡田（2021）、629頁。

近くあるのが一般的である。さらに、金沢市や富山市、盛岡市といった県庁所在地を通る路線もある。鹿児島ルートと並行在来線である肥薩おれんじ鉄道も、出水市、川内市、阿久根市、水俣市、八代市など一定規模の都市を經由している。それに比較すると、肥前山口～諫早の場合、諫早駅付近にの3つ高校と途中の区間の4つを加えて7つとなる。また、令和2年の国勢調査や住民基本台帳によると、経由の最大都市は鹿島市で人口は2.7万人、白石町は2.2万人、太良町は8,533人となる。このように、今後、高校の数や人口規模からみても利用客が増える見込みがほとんどないと言える。2045年以降も鉄道の維持ができるのか、非常に険しい道のりとなると考える。

V おわりに

並行在来線は、整備新幹線区間を並行する形で運行する在来線鉄道のことである。整備新幹線の開業時に、並行在来線が経営分離されると、列車の本数が少なくなり、サービス水準が低下し、利用者数が減少するといった悪循環へと陥る。また、並行在来線は、国土軸の一端を担う幹線鉄道として輸送機能を果たしていたことから、設備等の仕様が一般の地方鉄道と比べて高規格であり、維持管理費用が大きいことに対し、沿線人口の減少に伴い旅客収入が減少傾向にあるという特徴も持っている。このため、現在、並行在来線の経営を担う第三セクター会社の多くがこの危機に直面している。その中で、長崎本線は経営分離に免れたが、新幹線開業から24年目以降の経営形態が不明である。

本研究は、整備新幹線・並行在来線の定義や歴史、日本各地の並行在来線の事例を踏まえた上で、長崎本線の沿線自治体の規模や駅周辺の学校、医療施設、観光地など沿線の社会環境を整理した。そして、新幹線開業後の並行在来線のダイヤや料金を比較し、長崎本線の輸送密度の予測を行い、その24年目以降の経営形態の課題などについて考察した。

新幹線ができると料金は高くなり、移動時間は短縮される。しかし並行在来線の方はそうはいかない。特急は無くなり、本数も少なくなった。乗降客数をもとに輸送密度の予測をすると、他の並行在来線と比べても低い値が得られた。このままでは、並行在来線は24年目以降に廃止される。廃線を免れるために自治体などは知恵を出して動くべきである。鉄道を存続させる意義として、鉄道は地域住民の生活の基盤であり、通勤・通学をはじめとした生活に欠かせないことはIIで明らかになったと通りである。廃線も一つの考えではあるが、しかし、廃線になると元のサービ

ス水準に戻すことが難しく、交通弱者への影響が危惧される。しかし、現状維持だけでは利用客はさらに減り、経営状況が悪化の一途をたどる。

その中で、考えられる1つの取り組みとして観光列車化が挙げられる。観光列車関連のお土産品の販売などからの収入確保や、沿線地域の特産品などを活かした車内食の提供、地域の伝統文化を生かした車内での体験型サービスの提供など、観光地と違いその鉄道路線に価値を生み出すことが可能であると考え。実際、JR九州は九州新幹線長崎ルートの開業と同時に「ふたつぼし4047」の観光列車を導入した。この観光列車は6カ月間で1日の平均利用人数は約160人で、並行在来線を活かした「長崎発」の運行ルートは92%の乗車効率を果たし、今も人気を呼んでいる³²。この観光列車の効果がどこまで出るか、24年日以降の鉄道維持に貢献できるのか、これからも注視していくべきであると考え。

参考文献

- IGR いわて銀河鉄道ホームページ <https://igr.jp/> (2023.4.30)。
 IR いしかわ鉄道株式会社ホームページ <http://www.ishikawa-railway.jp/> (2023.4.30)。
 JR九州旅客鉄道ホームページ「2022年9月23日ダイヤ改正 九州新幹線長崎ルートが開業します 在来線各線区でダイヤを見直します」https://web.archive.org/web/20220610082713/https://www.jrkyushu.co.jp/common/inc/news/newtopics/_icsFiles/afieldfile/2022/06/10/220610_september_23rd.pdf (2023.4.30)。
 JR九州旅客鉄道ホームページ「西九州新幹線開業6カ月間のご利用状況について」https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2023/03/23/230323_nishikyushu_hantoshi.pdf (2023.3.24)。
 あいの風とやま鉄道ホームページ <https://ainokaze.co.jp/> (2023.4.30)。
 えちごトキめき鉄道ホームページ <https://www.echigo-tokimeki.co.jp/> (2023.4.30)。
 しなの鉄道株式会社 (2021)「コロナ禍を乗り切る経営改善策の概要」https://www.shinanorailway.co.jp/news/20211126_r.pdf (2023.4.30)。
 しなの鉄道株式会社ホームページ <https://www.shinanorailway.co.jp/> (2023.4.30)。
 岡田忠夫「並行在来線の収益構造の分析から見た今後の鉄道経営のあり方について」『都市計画論文集』Vol.56 No3、公益社団法人日本都市計画学会、2021年、629頁。
 江川誠一 (2013)「青い森鉄道を例にした並行在来線の活性化策」鯖江市の新幹線開業を見据えたまちづくり懇話会第4回会議資料、https://www.city.sabae.fukui.jp/kurashi_tetsuduki/kokyokotsu/hokurikushinkansen/oshirase/machizukurikonwakai.files/kaseikasaku.pdf (2023.4.30)。
 国土交通省「貨物調整金について」<https://www.mlit.go.jp/common/000224522.pdf> (2023.4.30)。
 国土交通省「新幹線鉄道について」 https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html

³² JR九州ホームページ、https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2023/03/23/230323_nishikyushu_hantoshi.pdf (2023.8.30)。

- (2023.4.30)。
国土交通省「新幹線鉄道の整備」<https://www.mlit.go.jp/tetudo/shinkansen/shinkansen1.html>
(2023.4.30)。
国土交通省「鉄道整備新幹線について」https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000041.html (2023.4.30)。
国土交通省「令和4年度 鉄道局関係 税制改正概要」3頁 <https://www.mlit.go.jp/common/001445246.pdf> (2023.4.30)。
国土交通省『鉄道統計年報』1987年度版、2016～2020年度版 (2023.4.30)。
国土交通省九州運輸局「九州旅客鉄道株式会社の鉄道事業の一部を廃止する届出及び本届出に係る公衆の利便の確保に関する意見の聴取について」<https://web.archive.org/web/20210906084957/https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000244051.pdf> (2023.4.30)。
国土交通省鉄道局鉄道事業課「JR長崎本線（肥前山口～諫早）の鉄道事業許可～九州新幹線（西九州ルート）の開業時に、運行と施設保有を分離します～」<https://web.archive.org/web/20220131084607/https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001461584.pdf>
(2023.4.30)。
佐賀県ホームページ「九州新幹線長崎ルート「嬉野温泉駅」設置に関する陳情」https://web.archive.org/web/20180421093218/https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039655/3_9655_4_material920603.pdf (2023.4.30)。
佐賀県ホームページ「佐賀県統計年鑑2016年度版 第12章 運輸及び通信」<https://www.pref.saga.lg.jp/toukei/kiji00359330/index.html#%E7%AC%AC12%E7%AB%A0> (2023.4.30)。
佐賀県ホームページ「佐賀県統計年鑑2021年度版 第12章 運輸及び通信」<https://www.pref.saga.lg.jp/toukei/kiji00395941/index.html> (2023.4.30)。
佐賀県ホームページ「三者基本合意」https://web.archive.org/web/20180505074331/https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039655/3_9655_20_material071217_2.pdf (2023.4.30)。
佐賀県ホームページ「長崎ルート関係 知事記者会見（H16.12.9）」https://web.archive.org/web/20180501050258/https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji0039655/3_9655_8_material041209.pdf (2023.4.30)。
佐賀新聞「年度内着工認可を確認 - 財源確保策も論議」2008年1月24日 <https://web.archive.org/web/20090202133755/http://www.saga-s.co.jp/view.php?pageId=1071&mode=0&classId=&blockId=765794&newsMode=article> (2023.4.30)。
衆議院ホームページ、法律第百十一号「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_housei.nsf/html/houritsu/09319801227111.htm (2023.7.24)。
西日本新聞、2021年6月15日「JR長崎線の並行在来線、肥前浜まで電化区間延伸 管理費はJR九州負担」、<https://web.archive.org/web/20210616093751/https://www.nishinippon.co.jp/item/n/755568/> (2023.7.24)。
青い森鉄道株式会社ホームページ <https://aomorirailway.com/> (2023.4.30)。
長崎県ホームページ「長崎県統計年鑑2016年度版 運輸・通信」<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/kenseijoho/toukeijoho/kankoubutsu/nenkan/285599.html#unyu> (2023.4.30)。
長崎県ホームページ「長崎県統計年鑑2021年度版 運輸・通信」<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/kenseijoho/toukeijoho/kankoubutsu/nenkan/540691.html#unyu> (2023.4.30)。
長崎県ホームページ「平成29年度—鉄道利用の概況」<https://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2019/06/1561015805.pdf> (2023.4.30)。

- 津奈木町ホームページ「肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」https://www.town.tsunagi.lg.jp/common/UploadFileOutput.ashx?c_id=3&id=26&sub_id=1&flid=19 (2023.4.30)。
- 東北新幹線全線開業への道のり <https://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/kikaku/kikaku/files/h21yokuwakaru-2-4.pdf> (2023.4.30)。
- 藤井大輔「整備新幹線並行在来線転換の措置に関する考察」『交通学研究／2011年研究年報』日本交通学会、2011年、146-148頁。
- 道南いさりび鉄道株式会社ホームページ <https://www.shr-isaribi.jp/> (2023.4.30)。
- 那須野育大「整備新幹線並行在来線の旅客輸送に関する考察—パネルデータ分析による検討」日本交通学会『交通学研究』第65号、2022年、19-26頁。
- 日本交通学会『交通経済ハンドブック』白桃書房、2011年。
- 日本民営鉄道協会「上下分離」<https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/16390.html> (2023.4.30)。
- 肥薩おれんじ鉄道ホームページ <https://www.hs-orange.com/> (2023.4.30)。
- 北海道旅客鉄道株式会社ホームページ <https://response.jp/article/2021/12/01/351874.html> (2023.4.30)。