

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29年7月28日

 **長 崎 県**

1 九州新幹線西九州ルート概要

平成23年10月

軌間可変技術評価委員会で、FGTの「**実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している**と判断される」と評価。

平成24年6月

「FGTは山陽新幹線と相互直通し、**新大阪まで乗り入れる**」ことを前提として、**認可・着工に至った**。

平成26年2月

軌間可変技術評価委員会で、「**軌間可変台車の耐久性能の確保に目処ついた**」と評価。

【工事実施計画】

- ・ **武雄温泉～長崎間（約66km）をフル規格で整備**
（FGTの導入を前提）
- ・ **肥前山口～武雄温泉間の複線化**
- ・ **認可後概ね10年後（H34）完成**

【建設費】

- ・ **約5,009億円（武雄温泉～長崎間）**
- ※平成29年5月 工事実施計画（その2）認可後



県民は、山陽新幹線への直通運行が実現することを大前提として、関西・中国圏との交流が拡大し、地域が活性化されることを期待し、一日も早い開業を願っています。

2 整備の状況

武雄温泉～長崎間は、フル規格で着々と整備が進められています。



新長崎トンネル(東)工区 (H30年9月竣工予定)【長崎市】



竹松高架橋工区 (H29年8月竣工予定)【大村市】



第1本明トンネル外1箇所他工区【諫早市】
(H29年11月竣工予定)

【用地・工事の進捗状況】

	武雄温泉～ 長崎間
工事着手率	100%
用地買収率	96%

※平成29年7月1日時点
出典：鉄道・運輸機構HP
工事着手率＝着工延長／工事延長
用地買収率＝買収済面積／要買収面積

**長崎県新幹線用地事務所を設け、
用地買収に最大限の努力**

沿線の
まちづくり

新幹線の
工事

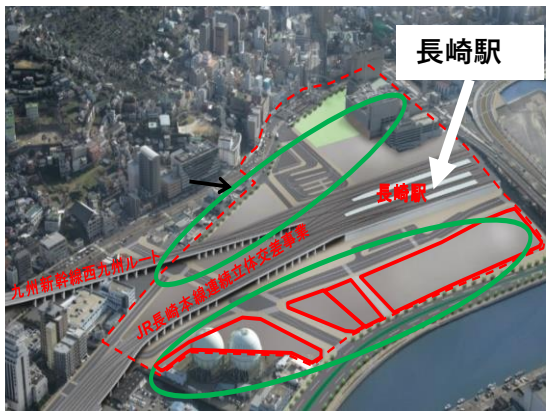
官民一体となって整備が進められています。

3 新幹線駅周辺のまちづくりの進展

開業を地域の活性化の起爆剤として捉え、新たなまちづくりが着々と進められています。

○新幹線駅周辺整備(まちづくり)

長崎駅周辺



長崎駅周辺の整備計画

- JR長崎本線連続立体交差事業を施工し、H30年度末に高架切替、H32年度末完了予定
- H30年度末の連続立体交差事業の高架化時に、西口交通広場の整備完了予定。H34年度の新幹線開業に合わせ、東口交通広場等を整備予定。

諫早駅周辺



諫早駅の整備状況

- H28年6月、駅の東西を結ぶ通路の建設に着手（H30年3月完成予定）
- H29年7月、島原鉄道駅舎を含む再開発ビルの一部（1工区）の建設に着手。2工区は、H30年度発注予定。

新大村駅(仮称)周辺



新大村駅北側 竹松地区の整備状況

- ホテル、商業施設等の誘致に向けて、4,300社へ立地や開発に関する意向調査実施。8月から立地の可能性がある企業への訪問を開始する。

4 フリーゲージトレインに係る主な動向

H23年10月
軌間可変技術評価委員会

実用化に向けた基本的な走行性能に関する技術は確立している。

H24年6月 武雄温泉～長崎間の認可着工(H34年度にFGTにより開業予定)

H26年 2月
軌間可変技術評価委員会

軌間可変台車の基本的な耐久性能の確保に目処がついた。

H26年10月
H26年11月

3モード耐久走行試験開始

約3.3万km走行時点で、車軸の摩耗等により試験休止

原因究明及び対策検討
のための試験・解析

H27年1月 政府・与党申し合わせ(FGTの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒し)

H27年12月
軌間可変技術評価委員会

不具合の原因と対策案了承

【対策案】・すべり軸受の形状変更
・車軸とすべり軸受の隙間を狭くする 等

- ➡ **・改良台車による室内回転試験の実施**
- ➡ **・H34年度開業時に、FGT“量産車”は間に合わない。**

FGTの先行きに
不安の声

H28年3月 六者合意(H34年度に対面乗換方式により開業予定)

H28年11月
軌間可変技術評価委員会

耐久走行試験に移行する条件は満たされていない。

室内回転試験の結果、
いまだ車軸の摩耗が発生

- ➡ **・検証走行試験の実施(耐久走行試験の再開延期)**
- ➡ **・高速走行安定性の確認やメンテナンスコストに関する検討**

H29年 7月
軌間可変技術評価委員会

耐久走行試験に移行する場合には、
新たな対策を立案し、その効果を確認することが必要。

整備は事実上、
後ろ倒しの状況

- ➡ **H34年度開業時に、FGT“先行車”は間に合わない。**

耐久走行試験再開の目処が立たず、一刻も早い事態の打開を切実に望みます。

5 今回の評価結果とJR九州の意見に対する本県の受け止め

	安全性	経済性
技術評価委員会	車軸の摩耗対策は、年単位の更なる対策が必要であり、耐久走行試験への移行の判断までには至らなかった。	いまだ一般の新幹線との比較で割高 (1.9~2.3倍)
JR九州	<ul style="list-style-type: none">・車軸の摩耗は、高速鉄道車両にとって重大な課題であり、細心かつ万全に対策を立案し解決されるべきもの。・車軸の摩耗に関して健全な状態であることを担保できる管理手法が、実現可能かつ経済的な形で確立される必要がある。	車両に関するコストだけで一般の新幹線と比較して年間約50億円の大幅な増額になる。

FGTによる西九州ルートの実営は困難

営業主体であるJR九州により、経済面、技術面からFGTによる実営が困難との判断がなされたことは重大な事態であり、FGTを西九州ルートに導入することは、現実的な選択肢として極めて難しいと受け止めております。

6 意見・要望

西九州ルートに求めるもの

【安全性】

公共交通機関として、万全の安全性が確認できたものであること

【利便性】

関西・中国圏まで直通運行し、時間距離を短縮することにより、利用者の利便性及び相互交流の拡大が確保されること

現状

JR九州の意見によると、現実的には西九州ルートへのFGTの導入は困難



西九州ルートの見通しが立たず、民間の投資意欲の減退等、地域のまちづくりへの影響が懸念される。

山陽新幹線への直通運行の実現は不可欠

暫定的な姿である「対面乗換方式」の固定化は決してあってはならない

FGTによる本格開業がこれ以上遅れることは耐え難く、県民に対しての説明が付きません。

他の整備新幹線に遅れることなく、西九州ルートの姿を一刻も早く明確にしていきたい

- FGT以外の選択肢による整備についての検討を進めていただけるよう要望します。
- 本県としては、現在整備中の武雄温泉～長崎間のインフラを十分活用できる最善の選択肢として、フル規格による西九州ルートの整備を要望します。