

九州新幹線西九州ルート of 経緯

昭和 48(1973)年	11 月	全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画路線として決定、建設の指示
昭和 60(1985)年	1 月	国鉄が環境影響評価のための駅・ルートの概要を公表
昭和 61(1986)年	9 月	博多～長崎間(早岐回り)の環境影響評価報告書案の公表
	12 月	博多～長崎間(早岐回り)の環境影響評価報告書案に対する知事意見書提出
昭和 62(1987)年	10 月	長崎市と佐賀市に着工準備作業所を設置
平成 4(1986)年	11 月	新ルート案(短絡ルート)を地元案として決定
平成 8(1996)年	12 月	整備新幹線の新しい基本スキーム決定 上下分離方式により、JR は受益の範囲を限度とした貸付料を払う。
平成 10(1998)年	1 月	政府・与党整備新幹線検討委員会結果 武雄温泉～新大村間の駅・ルート公表を速やかに行い、引き続き環境影響評価に着手するとともに、長崎駅の駅部調査を開始する。
	2 月	武雄温泉～新大村間の駅・ルート公表
	5 月	長崎駅部構想調査委員会の開始
	10 月	武雄温泉～新大村間の環境影響評価着手
平成 12(2000)年	3 月	長崎駅部構想調査の取りまとめ報告 駅位置と規模の大枠決定
	8 月	政府・与党整備新幹線検討委員会ワーキンググループ会議結果 建設費(平成 9 年価格) 武雄温泉～新大村間 約 1,900 億円 新大村～長崎間 約 2,200 億円
	11 月	環境影響評価準備書に対する知事意見の提出
	12 月	政府・与党整備新幹線検討委員会結果 武雄温泉～長崎間において、環境影響評価終了後、工事実施計画の認可申請を行う。 鹿児島ルートにおいて、交通結節点として新鳥栖駅を整備する。
平成 13(2001)年	12 月	新幹線鉄道規格新線等に係る暫定整備計画の決定、建設の指示
平成 14(2002)年	1 月	環境影響評価書(武雄温泉～新大村間)・(新大村～長崎間)の送付
	1 月	工事実施計画(その1)認可申請(武雄温泉～長崎間) 建設費(武雄温泉～長崎間 スーパー特急方式) 約 4,000 億円(平成 11 年価格)
	2 月	環境影響評価の終了(武雄温泉～新大村間)・(新大村～長崎間)
平成 16(2004)年	8 月	政府・与党中間申合せ「整備新幹線の取扱いについて」 平成 17 年度の概算要求については、国土交通省は、整備新幹線の未着工区間については事項要求を行うこととする。
	12 月	政府・与党申合せ「整備新幹線の取扱いについて」 武雄温泉～諫早間 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、軌間可変電車方式による整備を目指す。 長崎駅部の調査を行う。
	12 月	長崎ルートの平成 17 年度予算として、10 億円が配分される。

平成 17(2005)年	9 月	長崎ルートの呼称を「西九州ルート(長崎ルート)」に変更
	12 月	西九州ルート(長崎ルート)の平成 18 年度予算として、10 億円が配分される。
平成 18(2006)年	12 月	西九州ルート(長崎ルート)の平成 19 年度予算として、10 億円が配分される。
平成 19(2007)年	12 月	政府・与党整備新幹線検討委員会における合意 「すでに安定的財源が確保されている九州新幹線(長崎ルート)武雄温泉・諫早間については、早期着工に向けた関係者の調整を促進する。」
	12 月	佐賀県・長崎県及び JR 九州による西九州ルート(長崎ルート)の早期着工に向けた三者基本合意締結
平成 20(2008)年	12 月	西九州ルート(長崎ルート)の平成 20 年度予算として、10 億円が配分される。
	3 月	政府・与党整備新幹線検討委員会において、九州新幹線(長崎ルート)武雄温泉・諫早間の着工の基本条件が確認され、西九州ルートの着工に向けた政府・与党の手続が完了する。
	3 月	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から国土交通省に対し、「九州新幹線武雄温泉・諫早間工事実施計画(その1)」が認可申請される。 建設費(武雄温泉～諫早間)約 2,600 億円(平成 19 年価格)
	3 月	国土交通省から(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、「九州新幹線武雄温泉・諫早間工事実施計画(その1)」の認可書が交付される。
	4 月	武雄温泉～諫早間起工式及び記念式典を実施
	11 月	大村鉄道建設事務所及び武雄鉄道建設事務所を設置
	12 月	整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項 「新規着工区間」として、九州新幹線(長崎ルート)長崎駅部の整備を、平成 21 年末までに認可する検討を進め、結論を得る。 「その他の区間」として、諫早～長崎間について、引き続き検討を行う。なお、肥前山口～武雄温泉間の複線化等を進めることとし、さらにその具体化の方法の検討を行う。
	12 月	西九州ルート(長崎ルート)の平成 21 年度予算に 50 億円が配分されたほか、長崎駅部を含めた未着工 3 区間の着工調整費として 9 億円が配分。肥前山口～武雄温泉間の複線化等の予算などとして 1 億 5 千万円が上乘せされる。
平成 21(2009)年	5 月	追加経済対策として、西九州ルートの平成 21 年度補正予算に 10 億円が配分される。
	8 月	政権交代(民主党政権へ)
	10 月	国土交通大臣が「昨年 12 月の政府・与党合意の新規着工検討区間については白紙とし、新しい政府・与党で整備のあり方を決めていく」と表明
	12 月	整備新幹線問題検討会議(国土交通省政務三役)において、「整備新幹線の整備に関する基本方針」、「当面の整備新幹線の整備方針」等が決定され、平成 22 年夏頃をめどに着工を判断するとされた。
	12 月	西九州ルートの平成 22 年度予算に 70 億円が配分されたほか、未着工 3 区間の留保分として 90 億円が配分。フリーゲージトレイン技術開発費 1,867 百万円が計上される。
平成 22(2010)年	4 月	大村市に長崎県新幹線用地事務所を設置

- 4月 整備新幹線問題調整会議(国土交通省、財務省、総務省の政務官)で九州新幹線沿線自治体(知事)からのヒアリングを実施(4月6日)
 - 7月 国土交通大臣が、新規着工について「8月末までに判断するのは時間的に難しい」と述べ、着工の判断が先送りされる。
 - 8月 整備新幹線問題検討会議において「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」が決定され、西九州ルートにおいては、肥前山口～武雄温泉の単線区間の取扱い、軌間可変電車(フリーゲージトレイン)の取扱いについて、さらに詳細な検討を行う必要があるとされる。
 - 9月 フリーゲージトレインに係る軌間可変技術評価委員会が開催され、「走行性能の目標達成に目途が付き、今後の実用化に向けて開発を続ける」と評価がなされる。
 - 11月 円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策として、西九州ルートの平成22年度補正予算に1.8億円が配分される。
 - 12月 整備新幹線問題検討会議において「整備新幹線問題に関する今後の対応について」が決定され、未着工区間については、各線区の課題について、さらに詳細な検討を進めるとともに、安定的な財源見通しの検討、投資効果の試算など、着工に当たっての基本的な条件について、さらに検討を深め、課題の解決に向けた取組みを進めるとされる。
 - 12月 西九州ルートの平成23年度予算に100億円が配分されたほか、未着工3区間の留保分として90億が配分、フリーゲージトレイン技術開発費1,867百万円が計上される。
- 平成23(2011)年
- 2月 九州新幹線(武雄温泉・新大村(仮称)間)及び九州新幹線(新大村(仮称)・長崎間)環境影響評価(長崎県)に係る事後報告書(平成20・21年度)の送付
 - 4月 平成23年度に向けた個別公共事業評価結果(事業費及びB/C)が公表され、武雄温泉～諫早間の事業費が2,900億円、費用対効果が「スーパー特急1.1(フリーゲージトレイン1.5)」とされる。
 - 4月 国交大臣記者会見において、スーパー特急、現在の開発状況を踏まえたフリーゲージトレインの試算値として、「スーパー特急1.1、フリーゲージトレイン1.3」と公表される。
 - 10月 フリーゲージトレインに係る軌間可変技術評価委員会が開催され、課題となっていた在来線(狭軌)の曲線区間での走行性能については、現行特急並の走行性能との目標を達成することが確認され、「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」との技術評価がなされた。
 - 12月 整備新幹線問題検討会議が開催され、現在建設中の武雄温泉～諫早間と新たな区間である諫早～長崎間を一体的な事業(佐世保線肥前山口～武雄温泉間の複線化事業を含む。)として扱い、軌間可変電車方式(標準軌)により整備し、諫早～長崎間の着工から概ね10年後に完成・開業するとの着工方針が示された。
 - 12月 西九州ルートの平成24年度予算に220億円が配分されたほか、未着工3区間留保分として90億が配分、フリーゲージトレイン技術開発費6,187百万円が計上された。

平成 24(2012)年	4 月	整備新幹線小委員会において、未着工 3 区間の収支採算性及び投資効果については妥当であることが確認され、西九州ルートについては、「フリーゲージトレインを積極的に活用することが効果的」とする報告がなされた。
	6 月	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から国土交通省に対し、「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画(その 1)」が認可申請される。 建設費(武雄温泉～長崎間)約 5,000 億円(平成 23 年価格)
	6 月	国土交通省から(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画(その 1)」の認可書が交付される。この認可により武雄温泉～諫早間と新たな区間である諫早～長崎間を一体的な事業としてフル規格により整備し、諫早～長崎間の着工から概ね 10 年度完成・開業予定とされる。また、西九州ルートには、フリーゲージトレインを導入し、肥前山口～武雄温泉間については、新幹線スキームにより複線化されることも盛り込まれた。
	7 月	長崎市において、着工認可報告会を実施
	8 月	諫早～長崎間起工式及び記念式典を実施
	10 月	佐世保市において、着工認可報告会を実施
	12 月	西九州ルートの平成 25 年度予算に 270 億円が配分、フリーゲージトレイン技術開発費 2,550 百万円が計上された。
平成 25(2013)年	12 月	西九州ルートの平成 26 年度予算に 310 億円が配分、フリーゲージトレイン技術開発費 2,146 百万円が計上された。
平成 26(2014)年	12 月	同年 10 月に開始されたフリーゲージトレインの耐久走行試験の一時休止 (以降、軌間可変技術評価委員会等において不具合対策を検証)
	12 月	西九州ルートの平成 27 年度予算に 390 億円が配分、フリーゲージトレイン技術開発費 2,020 百万円が計上された。
平成 27(2015)年	1 月	政府・与党申合せにおいて、西九州ルートを含む 3 線区の完成・開業時期の前倒しを図ることとされた。 九州新幹線武雄温泉～長崎間 フリーゲージトレイン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する。 完成・開業時期の前倒しに必要な財源として、これらの区間()の貸付料収入を前倒して活用する。 平成 24 年 6 月認可の 3 区間
	12 月	西九州ルートの平成 28 年度予算に 500 億円が配分、フリーゲージトレイン技術開発費 1,100 百万円が計上された。
平成 28(2016)年	2 月	フリーゲージトレインの量産車が 3 年程度遅れることが明らかになったことから、与党 PT 西九州ルート検討委員会において、関係者ヒアリングを実施(長崎県、佐賀県、JR 九州、鉄道・運輸機構)
	3 月	九州新幹線(西九州ルート)の開業のあり方に係る六者合意がなされた。 平成 34 年度に対面乗換方式により開業 対面乗換方式のための追加施設は共通経費とし、上下分離の鉄道施設を両県に無償譲渡 等 関係六者 (与党 PT 西九州ルート検討委員会、佐賀県、長崎県、JR 九州、鉄道・運輸機構、国土交通省鉄道局)

- 5月 六者合意を受け、佐賀県・長崎県及び JR 九州による三者基本合意(平成 19 年 12 月)を一部変更
- 12月 西九州ルート of 平成 29 年度予算に 800 億円が配分、フリーゲージトレイン技術開発費 1,000 百万円が計上された。
- 平成 29(2017)年 3月 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から国土交通省に対し、「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画(その 2)」が認可申請される。
建設費(武雄温泉～長崎間)約 5,009 億円(その 1 を含む全体額)
- 5月 国土交通省から(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画(その 2)」の認可書が交付される。
- 7月 軌間可変技術評価委員会において、フリーゲージトレインについては、耐久走行試験に移行する場合は新たな対策を立案し、その効果を確認することが必要とされるとともに、一般の新幹線と比べたコストは 1.9～ 2.3 倍とされた。
- 7月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、西九州ルートの整備にあり方に係る関係者ヒアリングを実施
JR 九州 フリーゲージトレインによる西九州ルートの運営は困難
長崎県 フル規格による西九州ルートの整備を要望
佐賀県 フル規格での整備は議論できる環境にない
- 9月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、「西九州ルートの整備にあり方等に係る今後の検討方針」として、フリーゲージトレイン、フル規格、ミニ新幹線の比較検討を行うこととされた。
- 12月 西九州ルート of 平成 30 年度予算に 830 億円が配分、フリーゲージトレイン技術開発費 900 百万円が計上された。
- 平成 30(2018)年 3月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、国土交通省から、フリーゲージトレイン、フル規格、ミニ新幹線の比較検討結果が報告された。
- 4～5月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、西九州ルートの整備のあり方に係る関係者ヒアリングを実施
JR 九州、長崎県 全線フル規格による整備を要望
佐賀県 フル規格での整備は受け入れられない
- 7月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、「西九州ルートの整備のあり方に係る中間とりまとめ」がなされ、西九州ルートへのフリーゲージトレインの導入が断念されるとともに、整備方式については、フル規格とミニ新幹線のいずれかを選択する必要があるとされた。
- 11月 与党 PT において、建設費増嵩に係る関係 4 県(石川県、福井県、佐賀県、長崎県)等へのヒアリングを実施
長崎県 2022 年度までの開業を遵守するための財源確保、地方負担の軽減、未整備区間の早期議論を要望
- 12月 西九州ルート of 平成 31 年度予算に 758 億円が配分された。

- 平成 31(2019)年
- 2月 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から国土交通省に対し、「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画」の変更認可が申請される。
事業費 約 6,197 億円(約 1,188 億円増)
フリーゲージトレインの導入断念に伴い、佐世保線複線化工事の区間を肥前山口～武雄温泉から大町～高橋間に変更
- 3月 武雄温泉～長崎間の事業(対面乗換による開業)に関する再評価が実施され、B/C は 0.5 とされた。
- 3～4月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、西九州ルートの整備のあり方に係る関係者ヒアリングを実施
JR 九州、長崎県 全線フル規格による整備を要望
佐賀県 これまで新鳥栖～武雄温泉間について新幹線整備を求めたことはなく、現在も求めていない。
- 4月 国土交通省から(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し、「九州新幹線武雄温泉・長崎間工事実施計画」の変更認可書が交付される。
- 令和元(2019)年
- 8月 与党 PT 西九州ルート検討委員会において、「西九州ルートの整備のあり方等に関する基本方針」が示され、フル規格により整備することが適当と判断された。
- 12月 西九州ルートの令和 2 年度予算に 750 億円が配分された。
- 令和 2 (2020)年
- 6月 新鳥栖～武雄温泉間の整備方式に係る国土交通省と佐賀県の「幅広い協議」(対面乗換、スーパー特急、フリーゲージトレイン、ミニ新幹線、フル規格)が開始
- 6月 国土交通省から佐賀県に対し、「幅広い協議」の対象となる 5 つの整備方式の全てに対応できる環境影響評価の手続きについて提案された。
- 9月 JR九州と鉄道・運輸機構から「九州新幹線(武雄温泉・長崎間)の完成・開業時期は令和 4 年度(2022 年度)秋頃となる見通し」と発表された。
- 10月 JR九州から西九州ルートに導入される新幹線の名称(かもめ)と導入車両(N700S)、車両デザインが発表された。
- 11月 JR九州から仮称とされていた西九州ルート新駅の駅名が「新大村」、「嬉野温泉」と発表された。