

2. 短絡ルートについて

長崎新幹線短絡ルート地元案決定までの経緯

1. 九州新幹線長崎ルート（以下「長崎新幹線」という）は、昭和48年11月、整備計画路線として決定され、建設の指示が行われた。
2. 昭和60年1月に環境アセスメントのための九州新幹線（福岡・長崎間）の路線概要が、昭和61年9月にルート全線の環境アセスメント案が国鉄から公表され、建設に向けての諸準備が進められた。
3. 昭和62年12月、運輸省に対して、JR九州は次のように報告し、アセスメント実施に際して定めたルートによる長崎新幹線の建設推進が困難となった。

① 長崎ルートは並行在来線との収支合計は、建設費全額公費負担しても昭和75年（68年開業）において年間102億円の赤字を生じ収支改善効果は現れない。

② このため、並行在来線の一部区間廃止のほか、単線新幹線方式、在来線活用方式などあらゆる角度からの検討が必要である。
4. 長崎新幹線は新たな整備方策について再検討せざるを得なくなった。

昭和63年8月の政府・与党申合せにおいて、長崎新幹線は着工優先順位の明示がなされなかつたが、5年後の見直しに懸けることとなった。

このため、平成2年10月には、長崎、福岡、佐賀の3県知事で構成する九州北部3県知事会議において「長崎ルートの効率的な整備方策としてミニ新幹線やスーパー特急方式の検討をする」ことを決定し、平成3年6月から県及びJR九州等により構成される九州新幹線（長崎ルート）建設促進連絡協議会において、新ルート等の検討を開始した。
5. 平成3年10月に開催された九州北部3県知事会議において、建設費、投資効果、到達所要時間等からみて最も実現性の高い整備案として、佐賀県知事から次のような整備方策が提案され、可及的速やかに合意形成していくことで合意された。

① 新幹線ルートは、当面、博多から武雄までは在来線を活用し、武雄から大村まではほぼ直線とし、諫早を経由して長崎まで新幹線鉄道規格新線を建設する。

② 上記ルートの福岡～長崎間にスーパー特急を設定する。
6. この整備案に対して、佐世保市、県北の商工会議所、市町村からなる長崎新幹線建設促進県北期成会が結成され、佐世保寄りルート実現に向けて運動が開始された。
7. このため、平成4年10月及び11月に、新幹線の運営主体となるJR九州から、長崎新幹線建設促進県北期成会関係者に対して、武雄からの短絡ルートと佐世保寄りの3ルート案の比較について説明があり、JR九州としては短絡ルートによる新しい整備方策以外では長崎新幹線の運営はできない旨の説明が行われた。
8. 平成4年11月24日長崎県議会全員協議会において、長崎新幹線の新しい整備方策を定めた「九州新幹線（長崎ルート）等の整備に関する基本的考え方」が了承された。
9. 平成4年11月25日、長崎県知事は新ルート等について福岡、佐賀両県知事及びJR九州社長に説明し、了承を得て、地元案として決定した。
10. 平成6年9月28日、短絡ルートについて日本鉄道建設公団による調査が開始された。