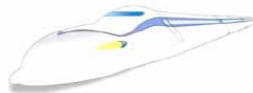


長崎県ヒアリング資料



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

○平成24年6月29日 武雄温泉～長崎間のフル規格による工事実施計画が認可

(フリーゲージトレインの導入)

○平成24年8月18日 諫早～長崎間起工式

【所要時間】

国土交通省試算（平成23年12月公表）

最速：博多～長崎間 **1時間20分**（現行より28分短縮）

※条件：武雄温泉～長崎間をフル規格で整備し、
フリーゲージトレイン（FGT）で運行

【建設費】 約5,000億円（武雄温泉～長崎間）

【工事計画等】

- ・武雄温泉～長崎間（約66km）認可後概ね10年後完成
フリーゲージトレインの導入によるフル規格整備
※新たな区間である諫早～長崎間を一体的に整備
- ・肥前山口～武雄温泉間の複線化
※武雄温泉～長崎間と一体的に整備
- ・フリーゲージトレインの開発促進

【予算額】

	25年度	26年度
・整備費（全国ベース）	2,660億円	1,560億円
（うち西九州ルート）	270億円	310億円

・FGT開発費

26億円 22億円

（別に24年度前倒し補正 34.5億円）

（別に25年度前倒し補正 4.6億円）

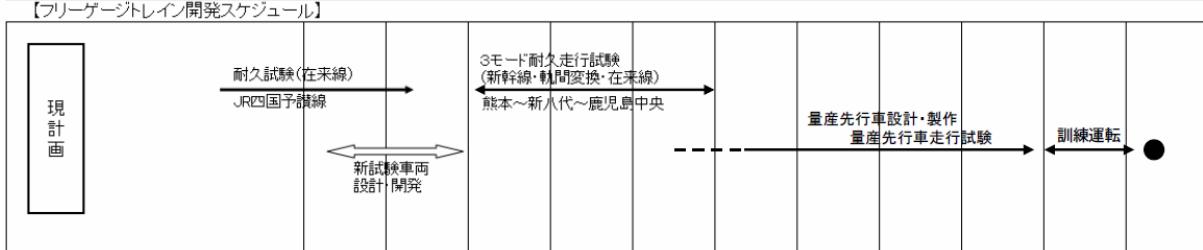


1

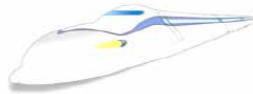


九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

九州新幹線西九州ルート整備スケジュール（長崎県による想定）



2



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

開業予定時期について

現行認可による開業予定時期

平成34年6月頃（認可日から概ね10年後）

← 現行認可に至るまで、長崎・佐賀両県は、早期着工・早期開業を要望し続けてきたところ。

- ・産業の活性化や地域振興のためにも新幹線による経済効果が早急に発現することが不可欠
- ・長崎県内でも新幹線予定駅周辺のまちづくり、2次交通体系構築等に着手しており、受入態勢の整備を積極的に推進しているところ

➡ **工期の短縮を図り、1日も早い開業を切に要望**
(具体的には、次ページを参照)

- ・山陽新幹線区間への直通も重要であることから、全国のJRダイヤ改正時期に合わせた開業が望ましい。
- ・**長崎県としては、新大阪までの直通運行の実施を強く要望**

3



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

○ 九州新幹線西九州ルートは、関西・中国圏との連携による社会経済の発展に寄与。全国の新幹線ネットワークにつながることで、関西や中国地方との交流人口が、観光やビジネスといった分野において飛躍的に拡大する効果を期待。山陽新幹線区間への直通は重要であり、その実施が可能となるよう、全国のJRダイヤ改正時期に合わせた開業が望ましい。

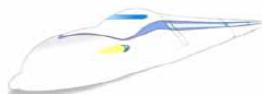
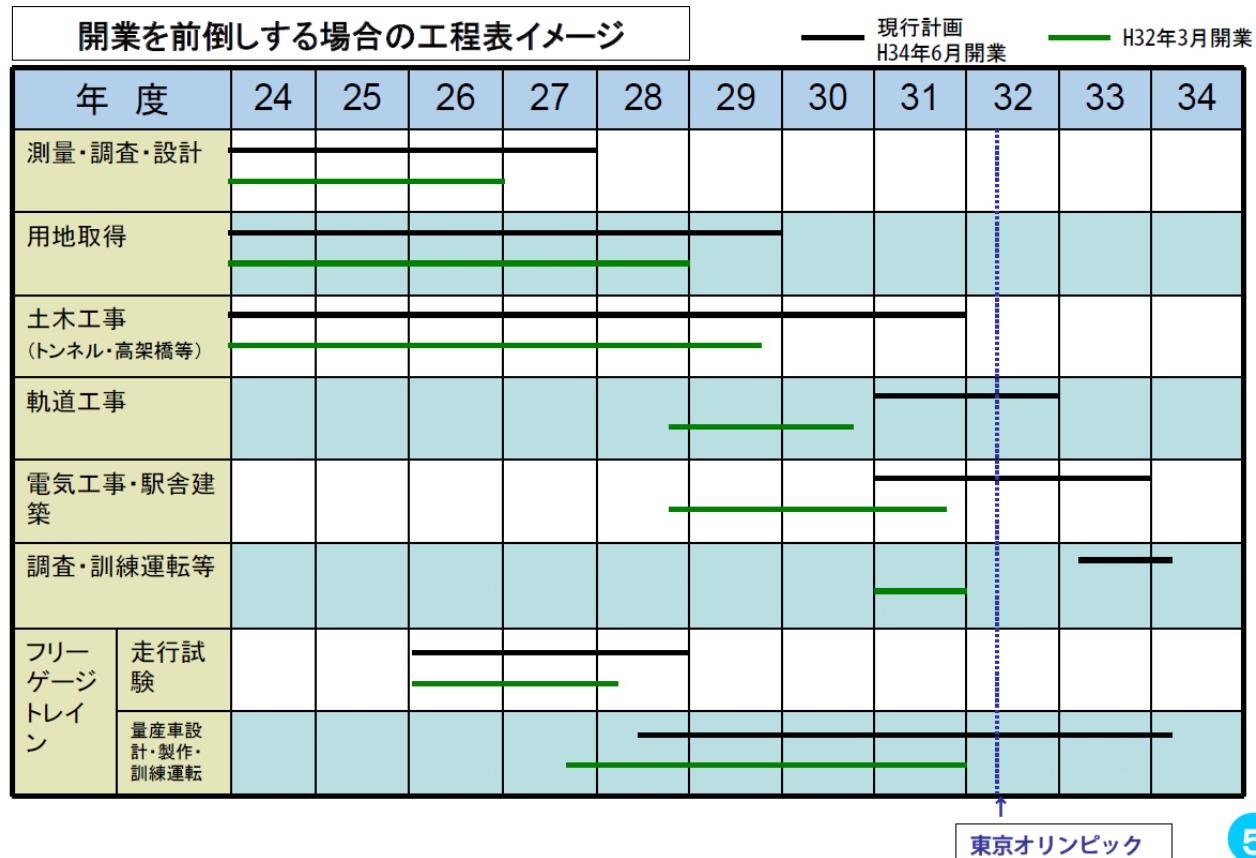
○ 平成32年7月24日に東京オリンピックが開幕予定。観光立国を推進する国家戦略の観点からも、西九州地域がアジアの玄関口となり、新幹線ネットワークにより西九州－西日本－東京と周遊する訪日観光ルートの構築も視野。

○ 工期短縮を図り開業時期を平成32年度内まで前倒しすることと、さらに工期を短縮して開業時期を平成31年度内まで前倒しすることを目標として、これらの工期短縮に係る技術的な可能性や財源確保等について、具体的な御検討・評価を実施していただきたい。

4



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

平成25年12月10日のヒアリングにおける長崎県の提案

技術面について

土木工事等…… 市街地・道路との交差、在来線の移設・交差等、困難が予想される箇所が複数存在

車両開発 …… 量産先行車の設計・製作、耐久走行試験に長期間を要する(F G T)

- ・技術面は建設主体（鉄道・運輸機構）や営業主体（JR）でなければ対応できず、両者が工期短縮の実現につながる結果を出すことを要請します。
- ・検討状況について県側との情報共有を要請します。

用地取得に当たっては、業務を受託する長崎県としても、体制の強化、その他の取り組みを最大限に実施します。

- ・建設主体（鉄道・運輸機構）等において、用地取得の前提となる作業（測量、設計、交差協議等）の加速を要請します。

財政面について

国における財源措置に合わせ、長崎県として追加的な財政措置に対応します。

6



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

平成25年12月10日の長崎県提案に対する基本的考え方（鉄道局）

平成26年2月6日
与党 整備新幹線建設推進PT
(第6回) 資料より

	提 案	提案に対する基本的考え方
①	○ 土木工事等に係る工期短縮のための技術的検討	○ コストに配慮した工期短縮が可能か検討する予定。
②	○ 上記①の技術的検討の状況及びFGTの開発状況について県との情報共有	○ 工事の円滑な推進を図るためにには、県との連携が不可欠と認識。 ○ このため、工事の検討状況やFGTの開発状況等について、着実に情報交換を実施する予定。
③	○ 用地取得の前提となる作業(測量、設計、交差協議等)の加速等 ・用地測量に係る一部作業を前倒しする等の柔軟な対応 ・設計協議の加速(宇都高架橋、諫早駅等)	○ 提案のとおり、用地の早期取得のためには、設計協議等の加速が必要と認識。 ○ 県等地元と連携しながら、作業を加速する予定。 ・用地取得に必要な調査については、現地の状況を見ながら、機構と委託先(県)で情報を共有し、前倒しできるものは柔軟に対応する予定。 ・宇都高架橋や諫早駅等の在来線の支障移転を伴う工事についても、JR等と連携しながら設計協議を加速する予定。

7



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

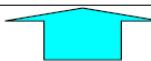
工期短縮を実施するため技術上検討を要する事項(1)

【検討事項】は、
平成26年3月25日、与党 整備新幹線建設推進PT(第8回)資料より

【検討事項1】

【FGTの開発】

- FGT(フリーゲージトレイン)については、平成34年度開業時の導入を目指して技術開発を推進する。



長崎県としての考え方

- 3モード耐久走行試験の期間(平成26年～平成29年3月)について
 - ・ 試験走行距離合計60万kmのうち新幹線区間と在来線区間の比率は、西九州ルートの博多～長崎間での新幹線区間と在来線区間の比率を踏まえたもの。
 - ・ 当該比率について、山陽新幹線への直通を想定して長崎～新大阪間での新幹線区間と在来線区間の比率を踏まえたものとすることは考えられないか。
 - ・ 新幹線区間の比率が高まれば、より短時間でより長距離を走行するので、3モード耐久走行試験の期間を短縮する結果につながらないか。
- 量産車設計・製作の期間(平成28年度中?～平成33年3月)について
 - ・ 3モード耐久走行試験による耐久性最終評価に先んじて、量産先行車の設計・製作を開始することとなっている。
 - ・ 上述の3モード耐久走行試験の期間の短縮により、当該設計の開始を前倒しできないか。
 - ・ その上で、過去の新幹線車両の設計の経験を活かして、新規車両の設計に必要とされている期間(3年?)を短縮できないか。
 - ・ 併せて、量産先行車の試験走行に必要とされている期間(2年半?)を、試験を効率化して短縮できないか。

8



九州新幹線西九州ルートの工期短縮について【長崎県】

工期短縮を実施するため技術上検討を要する事項(2)

【検討事項】は、
平成26年3月25日、与党 整備新幹線
建設推進PT(第8回)資料より

【検討事項2】

〔用地取得〕

- ・ 難航が予想される長崎駅周辺の住宅密集地等における用地協議や設計協議については、地元の協力を得つつ、推進を図る。
- ・ また、長崎駅付近の在来線の連続立体交差事業及び土地区画整理事業との調整を図る。



長崎県としての考え方

○ 用地取得について

- ・ 用地取得事務を受託する長崎県としても、体制の強化、その他の取組みを最大限に実施し、前倒しに努めていくので、鉄道・運輸機構等において、用地取得の前提となる作業（測量、設計、交差協議等）の1年間前倒しを検討するなど、作業の加速を要請。

○ 長崎本線連続立体交差事業や駅周辺土地区画整理事業について

- ・ これらの事業については、工程調整など、関係機関と連携を取りながら対応。