

九州新幹線西九州(長崎)ルートについて



九州旅客鉄道株式会社

長崎支社長 江越善一郎

昭和56年4月 日本国有鉄道 入社
 昭和62年4月 九州旅客鉄道株式会社 入社
 昭和62年4月 小倉工場勤務
 平成14年7月 サービス部 サービス課長
 平成16年3月 総務部 広報課長
 平成19年6月 総務部 担当部長(兼総務課長)
 平成20年6月 広報室 広報室長
 平成22年4月 長崎支社長

1. はじめに

九州新幹線西九州(長崎)ルートについては、平成24年6月29日、着工区間である武雄温泉・諫早間に続き、長崎までを標準軌化(フル規格)による一括開業を目指すことで着工認可がなされました。

武雄温泉・諫早間の認可から4年、整備計画決定から約39年、ようやく長崎まで全国新幹線鉄道網が整備されることとなります。

今回の認可着工にあたっては、長崎県をはじめ、沿線自治体、地元の皆さま方の長年にわたる不断のご努力と熱意の賜物であったと深く敬意を表する次第であります。

本稿では、認可の概要や工事の状況などについて紹介します。

2. 長崎延伸までのあゆみ

S 48.11 整備計画決定

(起点：福岡市、終点：長崎市)

- S 61.09 環境影響評価報告書公表
- H 04.11 現ルートを地元案として決定
- H 10.02 武雄温泉・新大村間の駅・ルート公表
- H 13.12 新幹線鉄道規格新線等に係る暫定整備計画の決定、建設指示
- H 14.01 環境影響評価書の送付
- 〃 工事実施計画認可申請(武雄温泉・長崎間)
- H 16.12 政府・与党申合せ
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。調整が整った場合には着工する。
- H 19.12 佐賀県、長崎県、JR九州による三者基本合意
- H 20.03 武雄温泉・諫早間認可着工
- H 23.12 政府・与党確認事項
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)により整備する。

H24.06 武雄温泉・長崎間認可着工

H24.08 建設工事起工式



建設工事起工式 H24.8.18

■認可の概要

- ・ 区間 武雄温泉・長崎間
- ・ 駅の位置 武雄温泉駅
嬉野温泉駅(仮称)
新大村駅(仮称)
諫早駅
長崎駅
- ・ 最高速度 260km/h
- ・ 路線延長 約66km
- ・ 工事延長 約67km
 - トンネル = 約40.7km (61%)
 - 橋梁 = 約20.6km (30%)
 - 切取、盛土 = 約15.7km (9%)
- ・ 軌間 標準軌 1,435mm
- ・ 軌条 60kgレール
- ・ 到達時間 博多・長崎間
速達型で約1時間20分
- ・ 完成時期 武雄温泉・長崎間を一体として、諫早・

長崎間の着工から概ね10年後

※軌間は、博多・新鳥栖間、武雄温泉・長崎間が標準軌(1,435mm)、新鳥栖・武雄温泉間が狭軌(1,067mm)であることから、両方を走行できる軌間可変電車(フリーゲージトレイン)での整備を目指すこととなっている。

3. 予算の状況

平成19年度末の武雄温泉・諫早間の認可着工以降、平成24年度までの累計額は約472億円であり、今後は長崎延伸分を含めた約5,000億円(約472億円含む)の総事業費により事業が進められていく予定です。

予算年度	金額(億円)
平成19年度	10.0
平成20年度	10.0
平成21年度	60.0
平成22年度	71.8
平成23年度	100.0
平成24年度	220.0
累計	471.8

4. 工事の状況(H24.8.1現在)

用地取得率51%(確保済み延長/工事延長)
工事着手率28%(着工延長/工事延長)
※武雄温泉・長崎間工事延長に対する比率

平成19年度末の武雄温泉・諫早間の認可着工以降、建設主体である鉄道・運輸機構により工事が進められているところであり、昨年11月には長崎県の鈴田トンネルが貫通するな

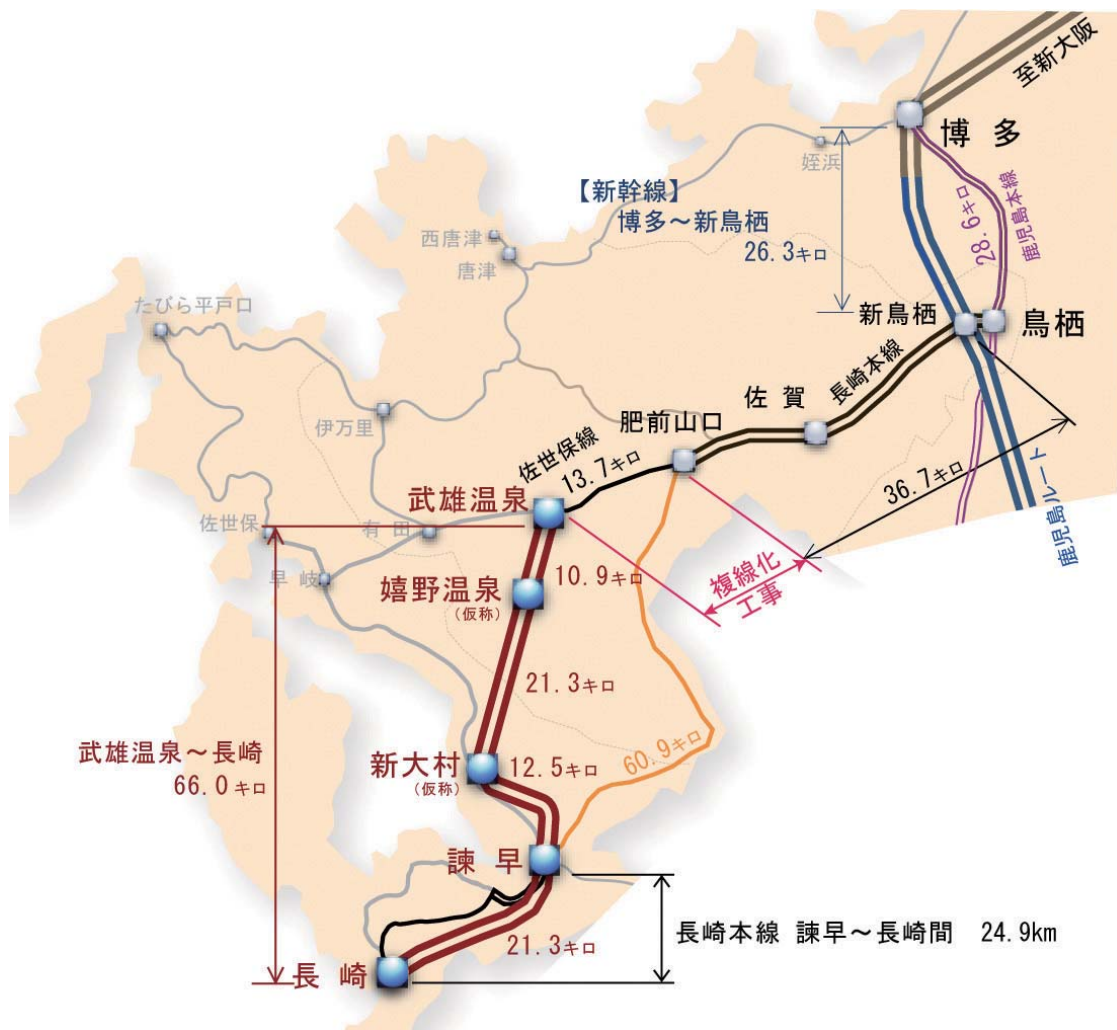


図1 西九州ルート路線図

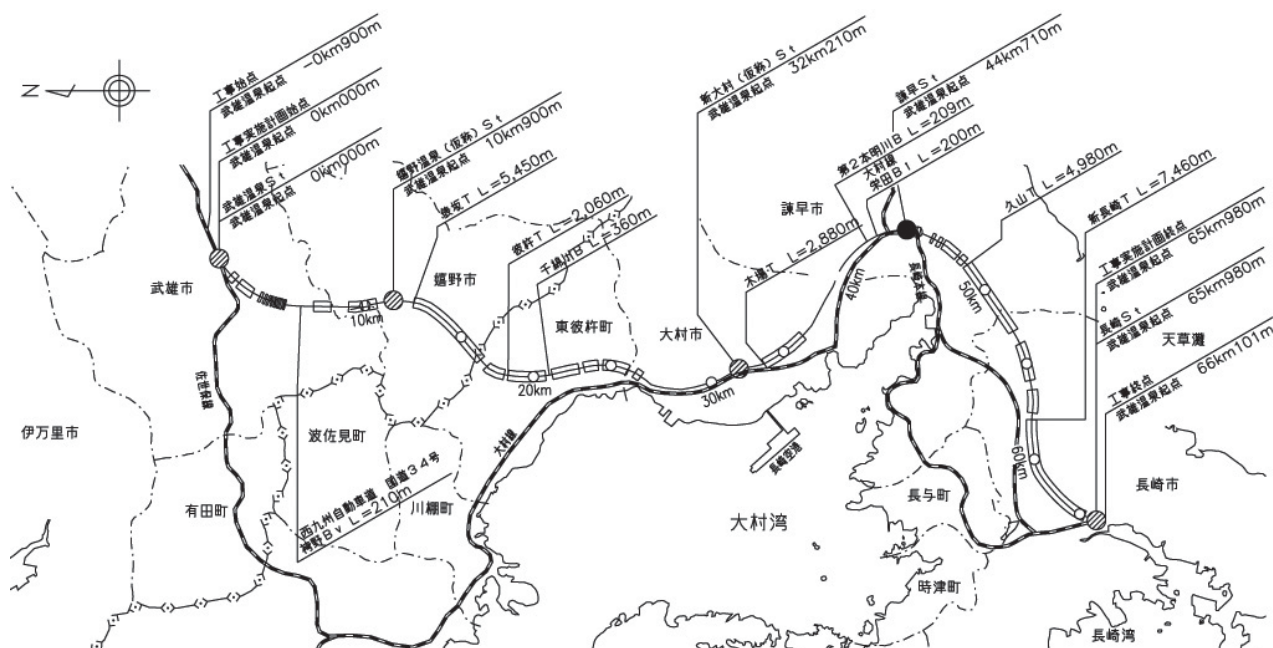


図2 線路平面図

ど、既に佐賀県、長崎県の7箇所です。トンネルの本坑掘削や1箇所の橋りょう工事が開始されています。

諫早・長崎間の着工後も引き続き、予定どおりの完成に向け、安全に工事が行われることを願っております。



工事状況（鈴田トンネル）



工事状況（千綿トンネル）



工事状況（千綿川橋りょう）

5. 新幹線整備への期待

① 鹿児島ルート全線開業の効果

平成23年3月12日に全線開業した鹿児島ルートの開業1年目は対前年で博多・熊本間が137%、熊本・鹿児島中央間が165%でした。

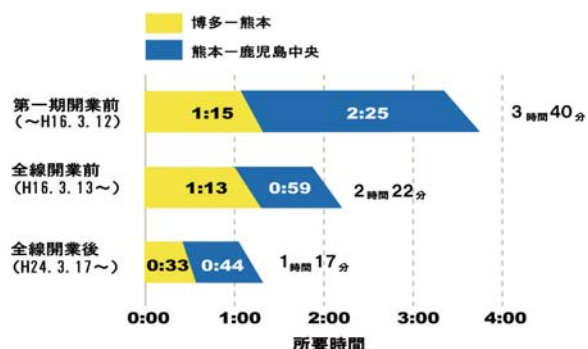


図3 全線開業による時間短縮

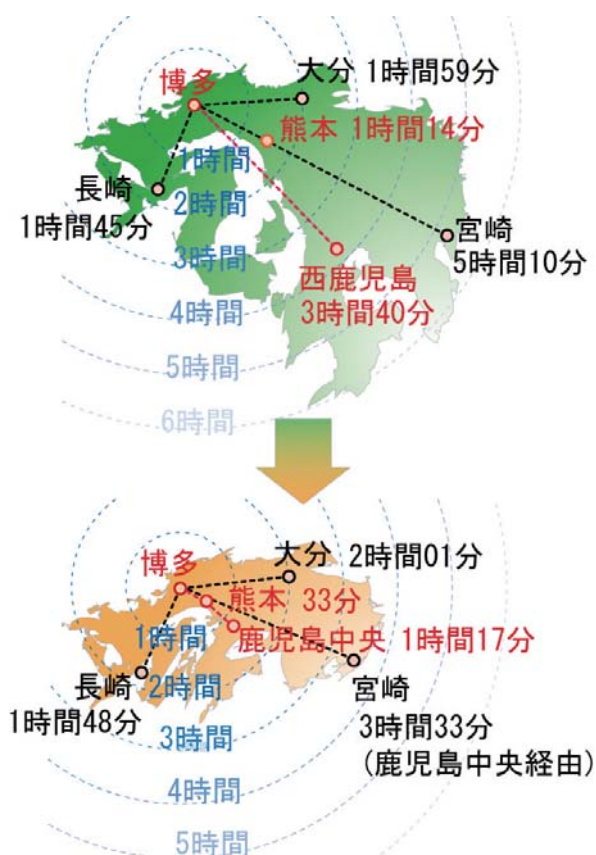


図4 九州時間軸の推移

表1 開業1年間のご利用状況 (千人)

区間		累計	一日平均
博多・熊本間	開業後	8,961	24.5
	開業前	6,520	17.9
	対比	137%	-
熊本・鹿児島中央間	開業後	5,142	14.0
	開業前	3,114	8.5
	対比	165%	-

②西九州ルート開業に向けた準備

・交流人口の拡大

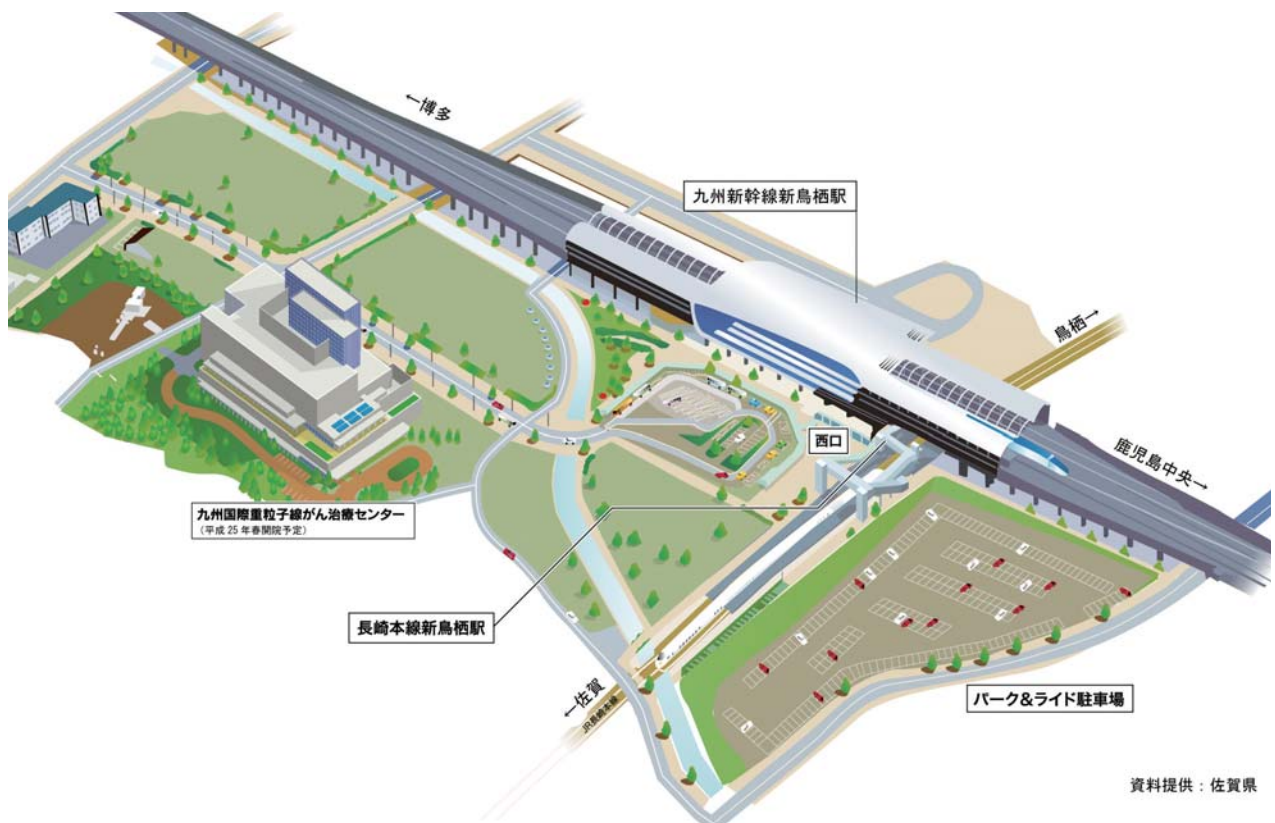
新幹線は「ひとつのきっかけ」に過ぎません。新幹線というツールを最大限に活かすため、九州島内、中国、関西方面のみならず、アジア地域に目を向け、西九州地域の魅力ある食、歴史文化、温泉、自然などの観光資源を磨き、観光需要を拡大させる必要があります。

す。そのためには、「広域連携」「地域連携」の取組みが必要不可欠です。

新幹線効果を最大化するため、10年という短い時間の中で、地元の皆さまとともに準備をして参りたいと考えます。

・二次交通の充実

鹿児島ルートのご利用者数が堅調に推移した要因の一つとして、沿線自治体のご協力により、駅前広場やアクセス道路、新幹線駅周辺での大規模駐車場などの整備を十分に行って頂いたことが寄与していると考えています。西九州ルートについても同様に駅前広場や大規模な駐車場の整備など充実した二次交通の確保をお願いしたいと考えています。



資料提供：佐賀県

図5 新鳥栖駅周辺整備

6. おわりに

鹿児島ルート of 全線開業によって、熊本、鹿児島方面への到達時間は大幅に短縮されることとなり、九州島内の時間軸はまさに交通革命と言えるほどの変化となりました。

西九州ルートは鹿児島ルートと並ぶ基幹路線であり、その整備により、西九州地域の高速交通ネットワークが充実し、交流人口が増加するとともに新しいまちづくりの契機にもつながります。また鹿児島ルートと連携することによって九州の一体的浮揚に大きく寄与することとなります。

当社としましても、引き続き、西九州ルートの事業を円滑に進めていくため、国土交通省をはじめ、沿線自治体である長崎県、佐賀県や建設主体である鉄道・運輸機構のお力添えをいただきながら、営業主体として出来る限りの協力をしていきたいと考えています。