

# 九州新幹線（長崎ルート）建設促進連絡協議会申合せ

平成4年11月25日

1. 国土の均衡ある発展、西九州地域の振興を図るため、全国新幹線鉄道網の一部を形成するものとして九州新幹線（長崎ルート）を整備する必要がある。

2. しかしながら、従来のいわゆるアセスルート案によるフル規格の新幹線鉄道の建設は、取支改善効果、建設費等の面から問題がある。

新幹線鉄道の整備促進を図るためには、他の着工路線を参考としつつ、実現可能な整備方策により進める必要がある。

3. 上記1,2.の観点に立って慎重な検討を行った結果、当協議会は当面次のような整備方策を採用することが、実現性の面から適当であると考える。

○ 九州新幹線（長崎ルート）は、従来のいわゆるアセスルート案を変更して福岡市から武雄市までは在来の鹿児島本線、長崎本線、佐世保線を活用し、武雄市から長崎市までは建設路線の延長を極力短縮しつつ新幹線規格新線を建設して、スーパー特急を運行させる。

4. 今後、上記3.の整備方策について所要の調査を行う必要がある。

当協議会は、日本鉄道建設公団において、新幹線建設推進準備事業費等を充当して所要の調査が行われることを期待する。

5. 上記3.の整備方策に関連する並行在来線の取り扱い、費用負担等について当協議会は結論を得ていない。佐世保地域への配慮という課題も提起されている。これらの問題については、調査結果等を踏まえ、具体的結論を得られるよう検討を行うこととする。

特に、並行在来線の取り扱いについては、地域における交通基盤として重要な役割を果たしている実態を十分認識し、長崎ルート整備に係る極めて重要な課題として、今後、関係者間で十分協議し、九州新幹線（長崎ルート）の認可前までに関係者の合意のもとに具体的結論を得られるよう努力することとする。

(別紙1)

## 「九州新幹線（長崎ルート）建設促進連絡協議会」委員

委員	福岡県企画振興部	部長	太田清忠
"	佐賀県企画局	局長	林田重人
"	長崎県企画部	理事	梅田春実
"	日本鉄道建設公団 福岡新幹線建設準備事務所	所長	今村昌弘
"	九州旅客鉄道(株) 総合企画本部新幹線計画室	室長	行馬一堯
"	(社)九州・山口経済連合会	事務局長	長友泰明

(別紙2)

## 「九州新幹線（長崎ルート）建設促進連絡協議会」幹事

幹事	福岡県企画振興部	交通対策課長	大柳輝壽
"	佐賀県企画局	企画調整課長	高尾俊夫
"	長崎県企画部	交通政策課長	増田武二
"	日本鉄道建設公団 福岡新幹線建設準備事務所	計画課長	溜潤誠一
"	九州旅客鉄道(株) 総合企画本部新幹線計画室	次長	八尋繁美
"	(社)九州・山口経済連合会	企画部長	大石文明

※氏名は、発足時メンバー（H13.6.20）

# 整備新幹線建設促進特別委員会

九州新幹線長崎ルート of 整備について

平成16年2月18日  
長崎県、佐賀県、福岡県

平成16年2月18日(水)  
午後1時 党本部901号

○開会・挨拶

小里貞利委員長

○議 事

・整備新幹線の見直しについて地方公共団体より意見聴取

(説明)

北海道	山本邦彦	副知事
青森県	長谷川義彦	出納長
新潟県	高橋正樹	副知事
富山県	澤合敏博	出納長
石川県	谷本正憲	知事
福井県	西川一誠	知事
長野県	田山重晴	企画局局長
福岡県	長崎紀彦	出納長
佐賀県	金子原二郎	知事
熊本県	川上義幸	副知事
	黒田武一郎	副知事

○意見交換

○閉 会

【出席者】

国土交通省	鉄道局	丸山篤史	局長
	大臣官房	山下保壽	次長
	鉄道局	森辻明	技術審議官
		福岡代倫	幹線鉄道課長
			施設課長

## 1 長崎ルート of 整備に関する考え方について

### (1) 開業を希望する区間について

九州新幹線長崎ルートは、日本の高速交通体系の重要な柱の一つとして、他の4線とともに昭和48年に国により整備計画が決定され、整備5線として当初より位置づけられた路線であり、沿線地域振興の鍵として、また、鹿児島ルートと連携することにより九州の一体的浮揚を図るものとして、長年、実現が待ち望まれてきた路線です。

～ 中略 ～

## 2 フリーゲージトレイン of 導入の要望について

長崎ルートは、現在スーパー特急方式で認可申請されており、このスーパー特急方式での整備により、JR九州も表明している通り「時間短縮効果が図れ、収支採算性が見込める」と考えており、基本的にはスーパー特急方式での1日も早い認可及び着工を決定していただき、工事を進めていただきたいと考えております。

その上で、フリーゲージトレインにつきましては、実用化が図られれば、長崎ルートは在来線と新幹線鉄道規格新線が混在する形態からフリーゲージトレインを導入するのに最もふさわしい路線であり、九州新幹線鹿児島ルート博多～新鳥栖間への乗り入れによってさらなる時間短縮、乗り換えの不便の解消など、より大きな効果が得られるものと考えています。

- 2 -

現在、国及びフリーゲージトレイン技術研究組合を中心に開発中のフリーゲージトレインにつきまして、早期に実用化の目途を立て長崎ルートへの導入の方針を決定していただき、長崎ルートのフリーゲージトレインでの開業を実現していただきますよう要望いたします。

平成16年12月16日  
政府・与党申合せ

平成23年12月26日

一、基本的な考え方

整備新幹線については、整備計画に沿って着実に整備を進める必要があるが、公共事業のあり方について、効率化や重点化等の観点から見直しが進められている中、期待感のみをふくらませることは慎むべきである。したがって、安定的な財源見通しを確保した上で新たな着工を行うものとする。

～ 中略 ～

四、各線区の取扱い

○ 東北新幹線

八戸－新青森間 平成22年度末の完成を目指す

○ 北海道新幹線

新青森－新函館間 所要の認可等の手続きを経て平成17年度初に着工し、平成27年度末の完成を目指すこととし、できる限り早期の完成に努める

○ 九州新幹線（鹿児島ルート）

博多－新八代間 平成22年度末の完成を目指す

○ 九州新幹線（長崎ルート）

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。

これまでの整備新幹線問題検討会議等における方針等や検討結果、及び「整備新幹線の未着工区間の取扱いにかかる申し入れ」（平成23年12月21日）を踏まえ、今後の整備新幹線の取扱いについて、以下のとおり確認する。

1. 基本的な考え方

- 財政規律に配慮して公共事業関係費やそれに伴う地方負担に過度に依存せず、整備新幹線の貸付料収入を、必要に応じた前倒しも含めて建設財源に活用する。
- 財源を有効活用する観点から新たな区間の事業ペースを調整し、多重的な輸送体系の確保等を考慮しつつ、各線区の適切な事業期間や開業時期を設定する。
- 以上により、安定的な財源見通しを確保した上で、いわゆる「着工5条件」の残余の条件（収支採算性、投資効果、営業主体であるJRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意）を満たした上で、さらに、各線区の課題（「整備新幹線の未着工区間等の取扱いについて」（平成22年8月27日整備新幹線問題検討会議）に掲げるものをいう。以下同じ。）について対応が示されていることを確認した際は、新たな区間の認可・着工を行う。
- 厳しい財政制約を踏まえ、引き続き、建設主体の自主財源の確保のための努力を継続する。

2. 各線区の取扱い

～ 中略 ～

(3) 九州新幹線

区 間	認可・着工に先立ち満たすべき条件	想定完成・開業時期
武雄温泉・長崎間	・ 営業主体であるJR九州の同意	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

(注) 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）により整備する。

## 要 望 書

### 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート） の整備促進に関する要望書

平成23年1月28日

佐 賀 県 知 事 古 川 康  
長 崎 県 知 事 中 村 法 道  
九州旅客鉄道株式会社 社 長 唐 池 恒 二

西九州ルートの整備により、佐賀県、長崎県の高速度交通ネットワークが充実し、西九州地域の産業振興、交流人口の拡大が期待されるとともに、鹿児島ルートとの連携によって、九州の一体的浮揚にも大きく寄与するものと考えております。

既に武雄温泉～諫早間については、平成20年3月に着工認可され、認可から概ね10年後の完成を目指し、工事が順調に進められているところです。

一方、未着工区間の諫早～長崎間の認可・着工や肥前山口～武雄温泉間の複線化については、必要な財源を国において早急に確保していただき、一刻も早く未着工区間の認可・着工や肥前山口～武雄温泉間の複線化をお願いしたいと考えております。

西九州ルートについては、軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の導入を目指すこととされています。私どもとしましても、新幹線と在来線の乗換抵抗を解消するとともに、新線区間での高速運転を可能とするフリーゲージトレインの導入に大いに期待しているところであり、引き続き技術開発をお願いいたします。

つきましては、西九州ルートの整備を進めていくうえで、以下の内容の早期実現について要望いたします。

- 一、 諫早～長崎間について早期認可・着工し、武雄温泉～長崎間を標準軌で整備し一括開業すること。
- 一、 新幹線整備と一体となる佐世保線肥前山口～武雄温泉間の複線化等改良について、早期に実施すること。

昭和61年12月27日

日本国有鉄道

下関工事事務所長

殿

佐賀県知事 香月 熊雄

九州新幹線(福岡市・長崎市間)環境影響評価  
報告書案について(回答)

昭和61年 9月11日付け下工第594号で送付された「九州新幹線(福岡市・長崎市間)環境影響評価報告書案(佐賀県)」(以下報告書案という)に関し関係市町村長及び関係住民の意見を十分勘案し、総合的かつ詳細な検討を行った結果、環境保全に万全を期するため下記のとおり意見を申しあげる。

新幹線建設については、財源の地域負担の問題、並行在来線の存続の問題など解決されなければならない問題がある。

本新幹線の建設路線は、佐賀平野を横断し、整備された圃場や町を分断していることから関係市町村長及び関係住民の意見のなかには生活環境についての不安や危惧の念より、路線計画についての反対又は変更を求めるものがあつたので、これについては、住民に対して納得のいく対応が必要である。

しかしながら、九州新幹線(福岡市・長崎市間)は、21世紀に向けて定住を基礎とした交流がますます活発化していくなかで、沿線各都市と九州・本州の各都市を高速で直結することにより、本県の産業経済活動の促進、文化交流の活発化、生活圏の拡大、観光の振興等に多大の効果をもたらすと同時に、国土の均衡ある発展に不可欠な高速交通基盤であると考え

られる。

については、本意見を十分考慮され、今後の建設促進について特段の配慮をお願いしたい。

貴職におかれては、関係市町村長及び関係住民の理解と協力のもとに、九州新幹線の建設が、地域社会と調和しつつ円滑に推進されるよう今後とも緊密な連絡調整を図るとともに、一層の技術開発及び調査研究に努められ環境対策が十分講じられることを要望するものである。

なお、関係市町村長及び関係地域住民の意見書を併せて添付する。

記

## I 基本的意見

1 九州新幹線長崎ルートと、鹿児島ルート、国鉄在来線、高速自動車道、国道等が狭い地域に集中する場合には、騒音、振動等の生活環境に及ぼす影響が特に懸念されるため、設計、施工等の各段階において、生活環境への影響に十分配慮し総合的な環境保全対策を講じること。

2 沿線地域は農村等静穏な地域が多いことを十分考慮し、沿線の生活環境に及ぼす影響を極力小さくするよう適切な環境保全対策を講じること。

3 報告書案では九州新幹線(福岡市・長崎市間)の建設が沿線の環境に及ぼす影響は少ないとされているが、更に自然環境、生活環境等環境の保全を期するため特に次の事項に留意し万全を期すること。

また、環境保全対策を行うに当たっては、県、市町村等関係機関と事前に十分協議するとともに適切な措置を講ずること。

## II 個別的意见