

新幹線

1 九州新幹線西九州ルート

問合せ先 新幹線事業対策室

日本最西端に位置する観光立県「ながさき」を「交流人口」の拡大により活性化し、県勢の発展を図るために、新幹線整備により高速鉄道ネットワークを確立し、主要都市との時間・距離の短縮を図ります。

新幹線は、「全国新幹線鉄道整備法(昭和45年制定)」に基づき、「国民経済の発展」「国民生活領域の拡大」「地域の振興」に資することを目的に国家プロジェクトとして整備されます。

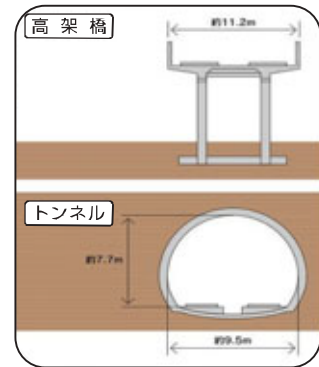


【事業概要】

- 1.区間 : 武雄温泉・長崎間
- 2.工事延長 : 約67km(取付部含む)
- 3.経過地 : 武雄市、嬉野市、東彼杵町、大村市、諫早市、長崎市
- 4.駅 : 武雄温泉駅、嬉野温泉(仮称)駅、新大村(仮称)駅、諫早駅、長崎駅
- 5.設計基準 : 設計最高速度 260km/h
最小曲線半径 4,000m
最急勾配 30‰
軌間 1,435mm
電車線の電圧 25,000V(交流)
- 6.事業主体 : (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- 7.事業期間 : 平成19年~平成34年(予定)
- 8.総事業費 : 約5,000億円
- 9.主要な構造物

5.7km(8.6%)	切取、盛土
5.8km(8.6%)	橋りょう
14.8km(22.1%)	高架橋
40.7km(60.7%)	トンネル

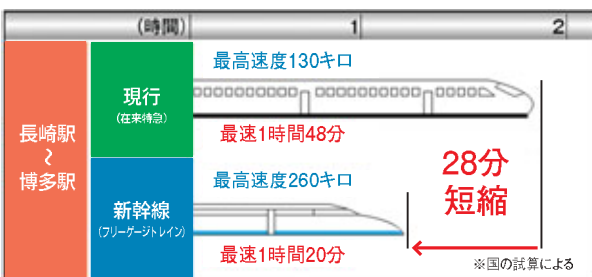
10.構造物標準断面図



【九州新幹線西九州ルートの概要】

- 区間 博多~長崎間 約143km
- ・博多~新鳥栖間 約26km: 鹿児島ルート共用(標準軌)
- ・新鳥栖~武雄温泉間 約51km: 在来線活用(狭軌)
- ・武雄温泉~長崎間 約66km: 平成24年6月29日認可(標準軌)

フリーゲージトレインの導入効果



西九州ルートは、平成34年度に武雄温泉駅において在来線特急と新幹線を乗り換える対面乗換方式により開業する予定です。

現在開発中のフリーゲージトレインの量産車が導入されると、長崎~博多間の最速所要時間は特急かもめと比較して28分短縮すると見込まれています。

関西圏が近くなり、新しい観光客の増加などが見込まれ、長崎県活性化の起爆剤として、ますます期待が膨らみます。

長崎県内建設工事の状況(H28.3末現在)(単位:m)

No.	工事名	発注延長	トンネル延長	完成延長	完成率
A	篠原トンネル(西)他	683	610	489	72%
1	佐賀川橋りょう	370	-	0	0%
2	佐賀トンネル外2箇所他	3,523	3,275	3,275	93%
3	千歳川橋りょう	333	-	333	100%
4	千歳トンネル外1箇所他	2,736	2,604	2,604	95%
5	江ノ串トンネル他	1,646	1,351	1,351	82%
6	松原高架橋他	1,895	335	100	5%
7	種高高架橋他	1,350	-	248	18%
8	竹松高架橋他	1,445	-	706	49%
9	新大村駅高架橋他	2,986	-	0	0%
10	木野トンネル他	3,188	2,885	-	0%
11	第1岩松トンネル外3箇所他	2,045	1,197	0	0%
12	錦田トンネル他	1,767	1,746	1,767	100%
13	第1本明トンネル外1箇所他	1,701	1,098	581	34%
14	柴田高架橋他	1,537	-	130	8%
15	第1平山トンネル外3箇所他	1,373	1,090	0	0%
16	久山トンネル(東)他	2,481	2,555	0	0%
17	久山トンネル(西)他	2,425	2,425	0	0%
18	藤ヶ岳トンネル他	3,275	1,940	0	0%
19	平間トンネル他	1,115	980	0	0%
20	新長崎トンネル(東)他	3,894	3,870	767	20%
21	新長崎トンネル(西)他	3,619	3,590	0	0%
22	長崎駅高架橋他	762	-	0	0%
合計		46,291	31,551	12,357	27%

トンネル完成
工事完成
トンネル完成
トンネル完成

工事完成

県名	計画延長	発注延長	発注率
佐賀県	17,750	17,750	100%
長崎県	49,251	46,291	94%
合計	67,001	64,041	96%

※完成率は、トンネル掘削完了・橋りょうの架設完了を指し、橋りょうの架設完了を指す



⑧竹松高架橋(H28.3)



⑬第一本明トンネル外1箇所他(H28.3)

フリーゲージトレイン(FGT)

