



【新幹線定期報告】

令和4年3月14日
新幹線事業対策室

1. 概況（西九州新幹線（長崎～武雄温泉）の進捗）

令和4年2月末時点での工事進捗および用地進捗状況は下記のとおりとなっている。

○工事進捗状況（長崎～武雄温泉）（R4.2月末時点）

区分	進捗状況	
土木工事	工事延長 67.0km（長崎県 49.2km、佐賀県 17.8km） ・本線土木工事は、R2.9.23をもって完成率が100%となった ・土木の付帯工事は、引続き実施中 ・長崎県内の主要な土木工事 40 工事中 34 工事が竣工	
建築工事	駅舎工事	新大村駅 令和4年3月15日竣工予定
		諫早駅 令和4年3月20日竣工予定
		長崎駅 令和4年3月14日竣工
軌道工事	レール敷設は、令和3年11月末に、ルート全体で約66km、長崎県内では約49kmの施工が完了し、完成率が100%となった なお、脱線防止ガードの設置は引き続き行われ、令和4年3月頃までに鉄道・運輸機構で全体の4割強（約30km）を、残りは開業後にJR九州で行われる予定	
電気工事	一部の設備（駅の電話機など）を残しほぼ完了 （ルート全体の電気工事進捗率は約94%） 3月中旬に本線の電車線路設備の監査・検査が行われ、3月下旬には変電所から送られる新幹線車両を動かす電気の耐圧試験が行われる予定	
機械工事	長崎駅の可動式ホーム柵の設置が完了 3月からは、新大村駅のエレベーター・エスカレーターの試運転調整と、諫早駅、長崎駅の可動式ホーム柵の試運転調整が行われる予定	
大村車両基地	基地内の建物の建築工事は、令和3年11月下旬に完成 レール敷設は完了し、 基地内の通路と交差する踏切部の工事を実施中 機械工事は塗装設備の設置や設置した機械の試運転調整などを実施中	

※竣工予定時期は、鉄道・運輸機構への聞き取り、またはとりまとめ時点での契約工期の工期末月を示したものであり、今後変更の可能性がある。

※鉄道・運輸機構からの情報をもとに、当室にて整理したものである。

※土木工事の完成については、トンネルは覆工完了、高架橋・橋りょうはスラブコンクリート完了、路盤は施工基面完了をもって、完成と整理されている。

※軌道工事の完成率は、高さなどの最終調整まで完了した率を示している。

※電気工事の完成率は、設備の設置が完了した率を示しているが、最終的には諸試験の合格をもって、工事完了となる。

※前回からの更新箇所を朱書きとしている。

○用地取得実績（長崎県内）（R4.2月末時点）

長崎県全体	東彼杵町	大村市	諫早市	長崎市	全体
取得予定面積 (地上権設定含む)	7.7 ha	33.9 ha	20.0 ha	10.3 ha	71.8 ha
取得済面積 (地上権設定含む)	7.7 ha	33.7 ha	19.9 ha	10.2 ha	71.5 ha
進捗率	100%	99%	99%	99%	99%

※鉄道・運輸機構からの情報をもとに、当室にて整理したものであり、四捨五入により計が合わない場合がある。
 ※買収予定面積は、用地丈量、設計、協議の進捗に伴い変更を行う。
 ※前回からの更新箇所を朱書きとしている。

2. 入札公告・結果

令和4年2月25日から3月14日までに、委託3件（長崎県2件、佐賀県1件）の入札公告が行われた。

また、委託1件（佐賀県1件）の入札が行われた。

3. JR 佐世保線（大町・高橋間）での複線による運行開始

JR 佐世保線の大町・高橋間で進められてきた複線化工事が、一部の工事を除き概ね完了したため、令和4年2月27日から複線での運行が開始された。

平成30年5月から開始されたこの工事は、もともとあった線路の横に新たに線路を設け複線（2本）とするものである。

これは、令和4年9月23日に開業する西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）に、武雄温泉駅で接続し博多駅までを結びりレー特急が走ることにより、列車の本数が増えることが予想される肥前山口・武雄温泉間の、円滑な列車ダイヤの確保のために行われるものである。

今後は、新幹線開業までに、残った一部の工事が行われる。



複線化された線路
(佐賀県杵島郡大町町付近)



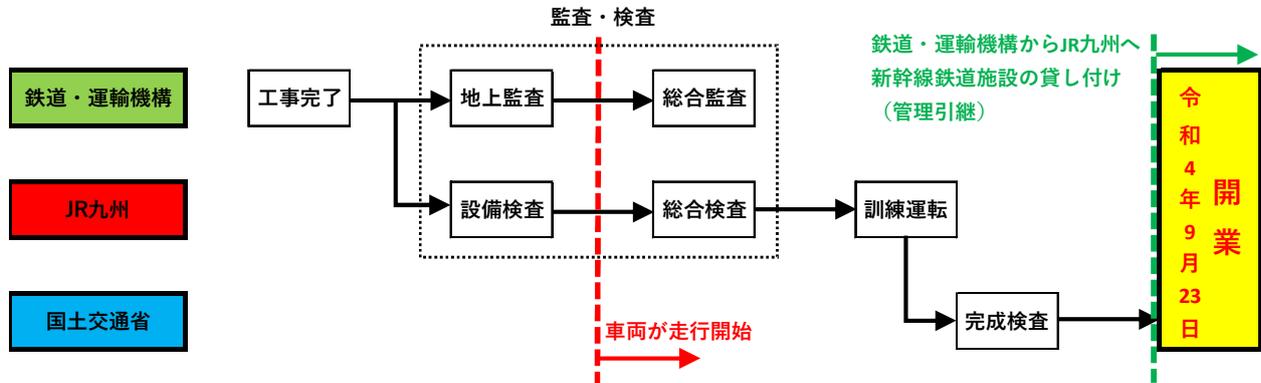
複線化された線路
(佐賀県武雄市北方町付近)

※このページの写真は全て「JR TT 鉄道・運輸機構」より提供（令和4年2月撮影）

4. 開業までの流れ

開業に必要な新幹線鉄道施設の工事は、令和3年度末までに概ね完了し、それから令和4年9月23日の開業までの約半年の間には、監査・検査などが行われることとなっている。

そこで今回は、工事完了から開業までの流れについて説明します。



まず、鉄道・運輸機構による工事が完了すると、まず鉄道・運輸機構による監査と JR九州による検査が行われる。

監査・検査は2段階に分かれており、1段階目の地上監査、設備検査では、新幹線車両を用いなくて、完成した構造物（トンネルや橋りょう）や線路、駅舎などが、各種基準に適合し安全に新幹線が走行できる設備となっているか確認が行われる。

完成した設備に問題がないことの確認ができれば、2段階目として、ここで初めて新幹線車両を実際に走らせ、走行上問題がないかの確認を行う総合監査・検査が行われる。

ここでは、車両と駅ホーム間の離隔や線路・電車線の状態の確認、信号・通信設備の機能確認の各種試験などが行われる。

そして、車両走行上問題がないことの確認を終えると、JR九州による訓練運転が行われ運転士、乗務員の教育・訓練などが行われる。

これらが一定期間行われ営業の準備が整うと、法令（鉄道事業法第10条）に基づき JR九州から国土交通省に対し完成検査の申請が行われる。

完成検査では、当該新幹線鉄道施設が工事計画に合致し、かつ国土交通省で定める規定に適合しているか検査が行われ、合格すると晴れて開業となる。

なお、新幹線鉄道施設は、開業のタイミングで鉄道・運輸機構から JR九州に貸し付けが行われ、管理が引き継がれる。

このように、安全に万全を期し、開業後に不具合が起こらぬよう、時間をかけて段階的に準備が進められる。

5. 長崎駅舎建築工事の竣工

長崎市尾上町で、平成31年2月15日より進められていた「長崎駅新築」工事（受注者：清水・西海・三基JV）が、令和4年3月14日に竣工した。

この工事では、長崎駅や長崎駅信通機器室などの建物の建築が行われた。

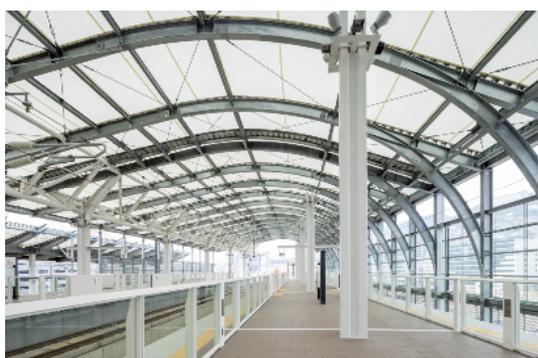
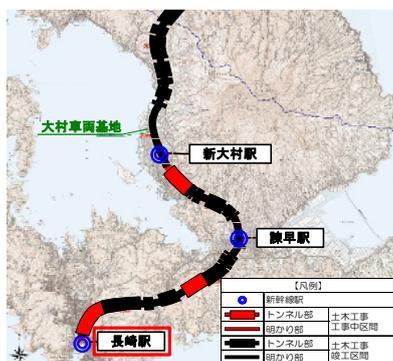
その中の長崎駅は、全長約255m、最大幅約39mの2階建てとなっており、1階にはコンコースや改札口などがあり、2階には2面4線、延長160mのホームが整備された、日本最西端に位置する新幹線駅である。

長崎駅の屋根は、新幹線駅では初となる膜屋根が採用されており、膜は厚さ0.8mmと薄く光を通し、また屋根を支える柱が少なくホームから屋根までの高さが最大約15mもあるため、ホームは明るく広がりのある空間となっているのが特徴である。

駅舎内部は、コンコース内にある旅客トイレ前のガラススクリーンに、市民によって作成されたダルドヴェール（様々な大きさのキューブ状のガラスを樹脂で固めたもの）が市の花「あじさい」をイメージし設置してある。

また、壁面や駅舎を支える柱には、長崎の産業や歴史を感じられるレンガ調のタイルが用いられており、これらにより長崎らしさを感じることが出来る雰囲気となっている。

なお、令和4年3月末までには新大村駅と諫早駅の駅舎建築工事も竣工予定で、竣工すると西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）で建設される5つすべての駅舎建築工事が竣工となる。



ホーム（武雄温泉駅方向を望む）



※このページの写真は全て「JRTT 鉄道・運輸機構」より提供（令和4年3月撮影）