

長崎「新幹線」建設の歴史

1964年10月	東海道新幹線開業（東京オリンピック直前10/1）。
1970年5月	全国新幹線鉄道整備法成立（新幹線を定義。新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備をめざす法律）
1972年3月	山陽新幹線開業（大阪－岡山）
1973年11月	九州新幹線長崎ルート（フル規格、佐世保寄り）など5ルートが整備新幹線に決まる。 1973年10月第四次中東戦争が勃発し、第一次オイルショックに。以降巨大公共事業は事実上凍結状態になる。
1975年3月	山陽新幹線全線開通。
1977年4月	原子力船むつ佐世保寄港の条件として長崎ルート建設を、久保知事が自民党河本政調会長に要望。
1980年1月	博多－長崎間（早岐回り）の駅・ルート概要を国鉄が発表。
1982年6月	大宮駅～盛岡駅間（465.2km）暫定開業。
1982年11月	上越新幹線開業。
1982年12月	第2臨調基本答申で整備新幹線計画は凍結に。 JR九州が長崎ルートは採算があわないと発表。
1980年代 後半	「経済的繁栄」と、アメリカの大型公共事業強要の圧力もあり、整備新幹線計画が動き出す。
1987年4月	国鉄は6社に分割民営化。
1989年1月	建設費のJR、国、地方の負担割合決定（50:35:15）。
1990年10月	3県知事会議で、フル規格でなく、ミニ新幹線やスーパー特急への転換を決定。
1990年12月	「並行在来線のJRからの分離」が建設条件に。
1991年6月	東京駅～上野駅間（3.6km）開業
1991年9月	佐賀県知事が、「スーパー特急を前提に、博多－武雄間は在来線活用、武雄－長崎は新幹線規格で」提案－ 新幹線でなくなる。
1992年7月	山形新幹線（福島駅～山形駅間）開業
1992年11月	建設促進協議会で 新長崎ルート（短絡ルート）案 を決定。佐世保市などが反発。
1996年	建設費の負担割合の見直し（国81.67%、地方18.33%）。
1996年11月	JR九州が肥前山口－諫早間の経営分離を表明。並行在来線の経営分離は沿線自治体の同意が条件となる。鹿島市などが反対する限り、着工はできなくなった。
1997年7月	秋田新幹線開業、
1997年10月	長野新幹線開業。
2004年3月	九州新幹線（新八代－鹿児島中央間）が部分開業。

2004年12月	西九州ルートの特許付き着工が決定。鹿島市など並行在来線沿線自治体の反対で着工できず。
2005年度	事業費10億円の配分。着工できず。
2006年度	事業費10億円の配分。着工できず。
2007年度	事業費10億円の配分。
2007年12月	<p>長崎県・佐賀県・JR九州が「3者基本合意」</p> <p>－「経営分離でないから、鹿島市や江北町の同意は必要ない」と－「奇策」。</p> <p>① JR九州は肥前山口－諫早完全区間を経営分離せず、開業後20年間運行する。</p> <p>② 肥前山口－諫早間の線路等は、長崎、佐賀県が14億円で買い上げる。</p>
2008年3月	国土交通省が長崎ルートの特許着工を認可。
2008年度	事業費10億円の配分。