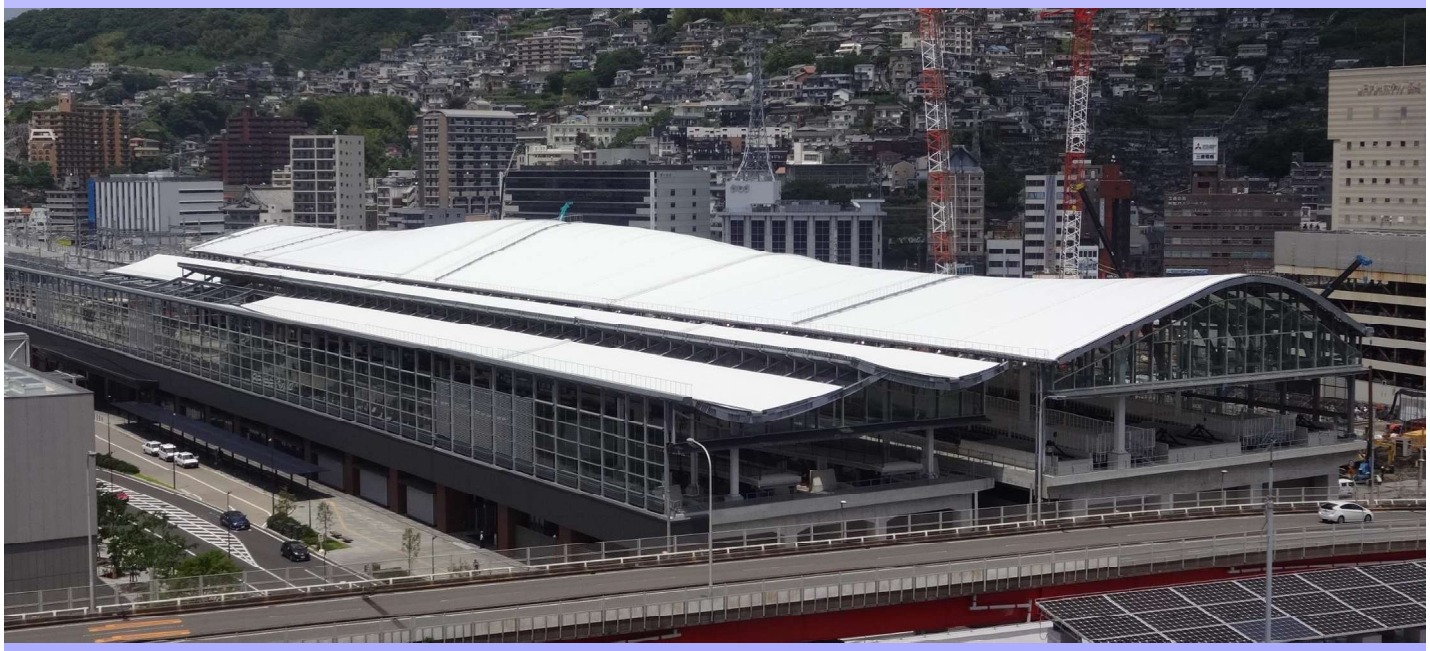
第５４回　連続立体交差事業研究会　事業報告

「ＪＲ長崎本線連続立体交差事業」



長崎県　土木部　都市政策課
総括課長補佐　船越一成

目次

１．長崎駅周辺のまちづくり

２．JR長崎本線連続立体交差事業

３．新幹線開業後のまちづくり



目次

1．長崎駅周辺のまちづくり

2．JR長崎本線連続立体交差事業

3．新幹線開業後のまちづくり

◎長崎市中央部・臨海地域の都市再生

長崎市は県都であることや、県管理施設の整備・改築事業が数多くあることから、
都市再生のスキームを活用し、県市一体となって関係施策を推進
→　県内一円に波及効果を拡大

○都市再生とは・・・都市の国際競争力を強化し、我が国経済を牽引するため、
基盤施設の整備と業務機能の集積を一体的かつ重点的に推進する仕組み

自治体の取組みへの支援
【公共公益施設の整備など】

～国土交通省の補助事業～

- 都市･居住環境整備重点地域の指定
- 都市･居住環境整備基本計画の策定
- 重点エリアの整備計画の策定
- 交付金を活用した公共事業等の実施
  ①道路、公園、駅周辺施設、バスターミナルなど
  ②駐車場、広場、地域交流センターなど

民間企業の取組みへの支援
【業務用建築物の整備など】

～都市再生特別措置法に基づく制度

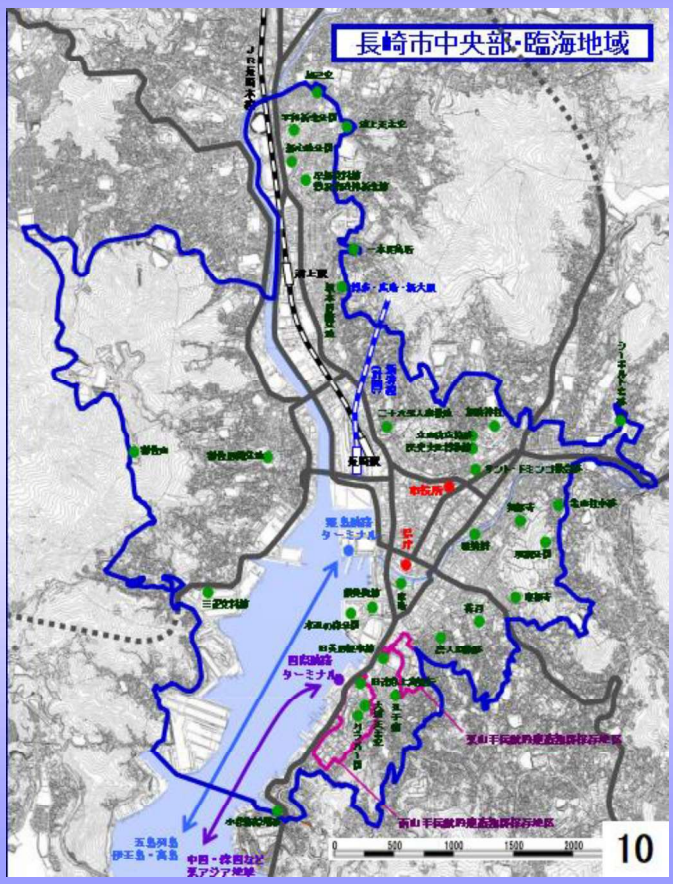
- 都市再生緊急整備地域の指定
- 民間都市再生事業計画の認定
- 個別の民間開発事業の実施
  ①民間建設投資への金融支援
  ②民間建築物への税制優遇
  ③都市計画制度の特例

◎都市再生の基本計画

○都市･居住環境整備重点地域
H20年12月、国土交通大臣が指定（約1360ha）

○都市・居住環境整備基本計画
H22年３月、県と長崎市が共同で策定

目指す姿	平和と文化の国際交流拠点都市の再生
目標Ⅰ	都市の魅力の強化
整備方針	①平和都市の魅力を磨き、世界に平和を発信する
	②世界遺産など多様な歴史･文化資源の魅力を磨く
	③特色あるまちなみ景観を保全･形成する
	④コンベンションなど、官民一体となった都市機能の強化と新たな需要の創出を図る
	⑤環境に配慮した都市･交通機能を強化する
目標Ⅱ	回遊性の充実
整備方針	⑥道路･公共交通･歩行者動線などのネットワークを充実･強化する
	⑦「さるく」まちとしての機能を充実･強化する
目標Ⅲ	国際ゲートウェイ機能の再構築
整備方針	⑧新幹線と国際航路･離島航路との接続により広域交通機能を強化する



◎都市再生の整備計画

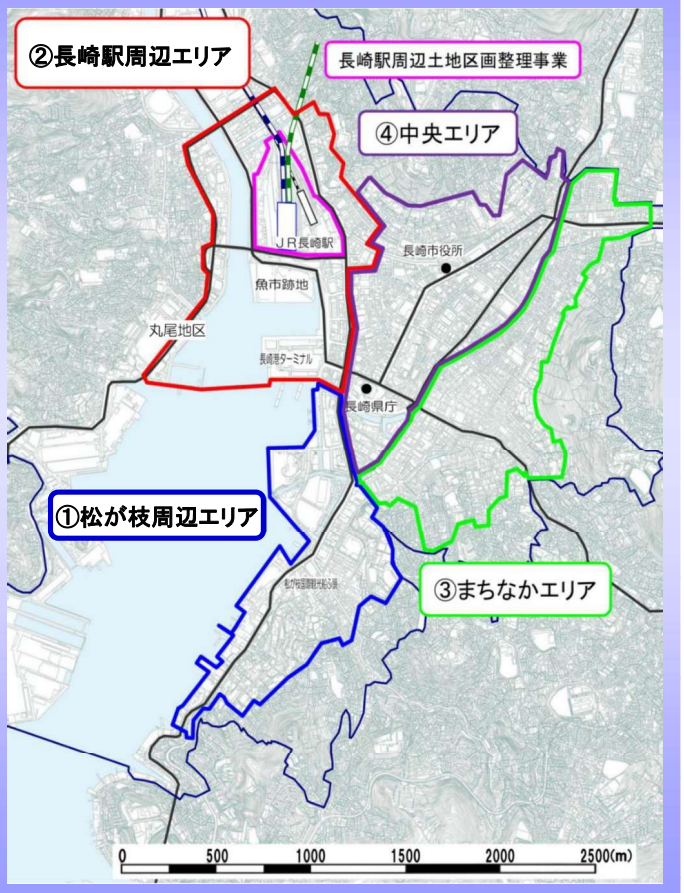
○整備計画とは・・・
特に重点的な整備を必要とするエリアについて、整備方針、実施する施策・事業の内容、実施主体と時期、推進体制などを取りまとめたもの。(県市共同で策定)

①松が枝周辺エリア整備計画
（海の国際玄関口拠点）
面積　約76ha
H23年３月策定（平成27年３月改訂）

②長崎駅周辺エリア整備計画
（陸の玄関口拠点）
面積　約118ha
H25年３月策定

③まちなかエリア整備計画
（歴史と賑いの拠点）
面積　約89ha
H26年３月策定

④中央エリア整備計画
（交流と賑いの拠点）
面積　約99ha
H26年３月策定

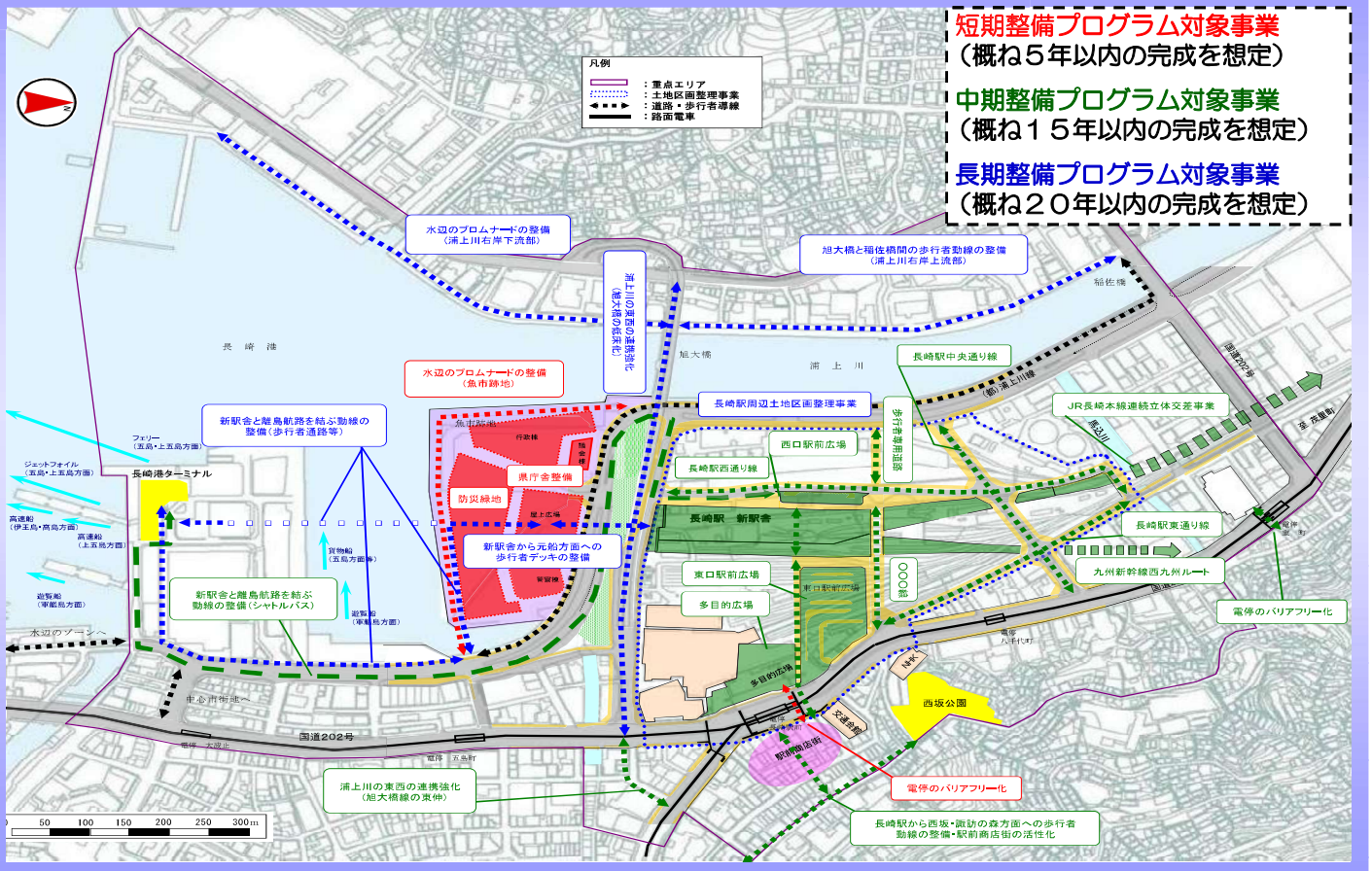


◎都市再生の整備計画（長崎駅周辺エリア）

短期整備プログラム対象事業
（概ね５年以内の完成を想定）

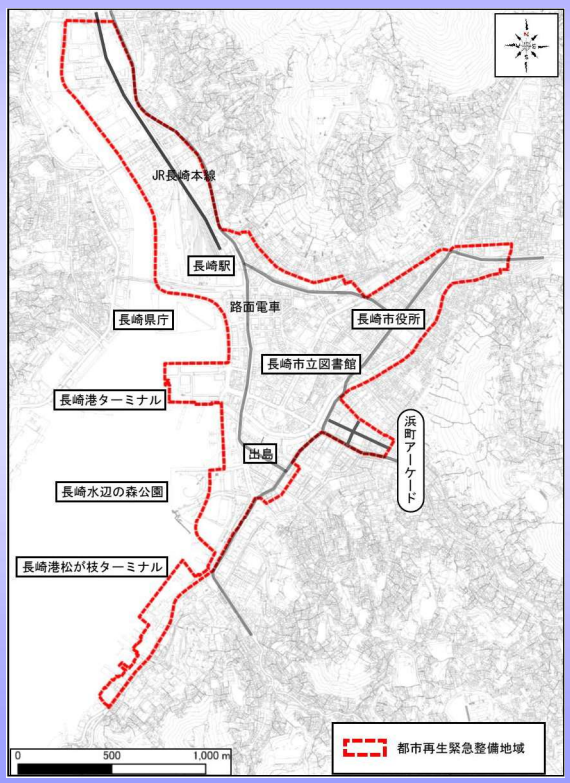
中期整備プログラム対象事業
（概ね１５年以内の完成を想定）

長期整備プログラム対象事業
（概ね２０年以内の完成を想定）



◎新たなまちづくりの動き（都市再生緊急整備地域）

〇都市再生に高く寄与する民間開発事業を総合的に支援する制度
〇令和２年９月に「長崎中央地域」（約180ha）を指定



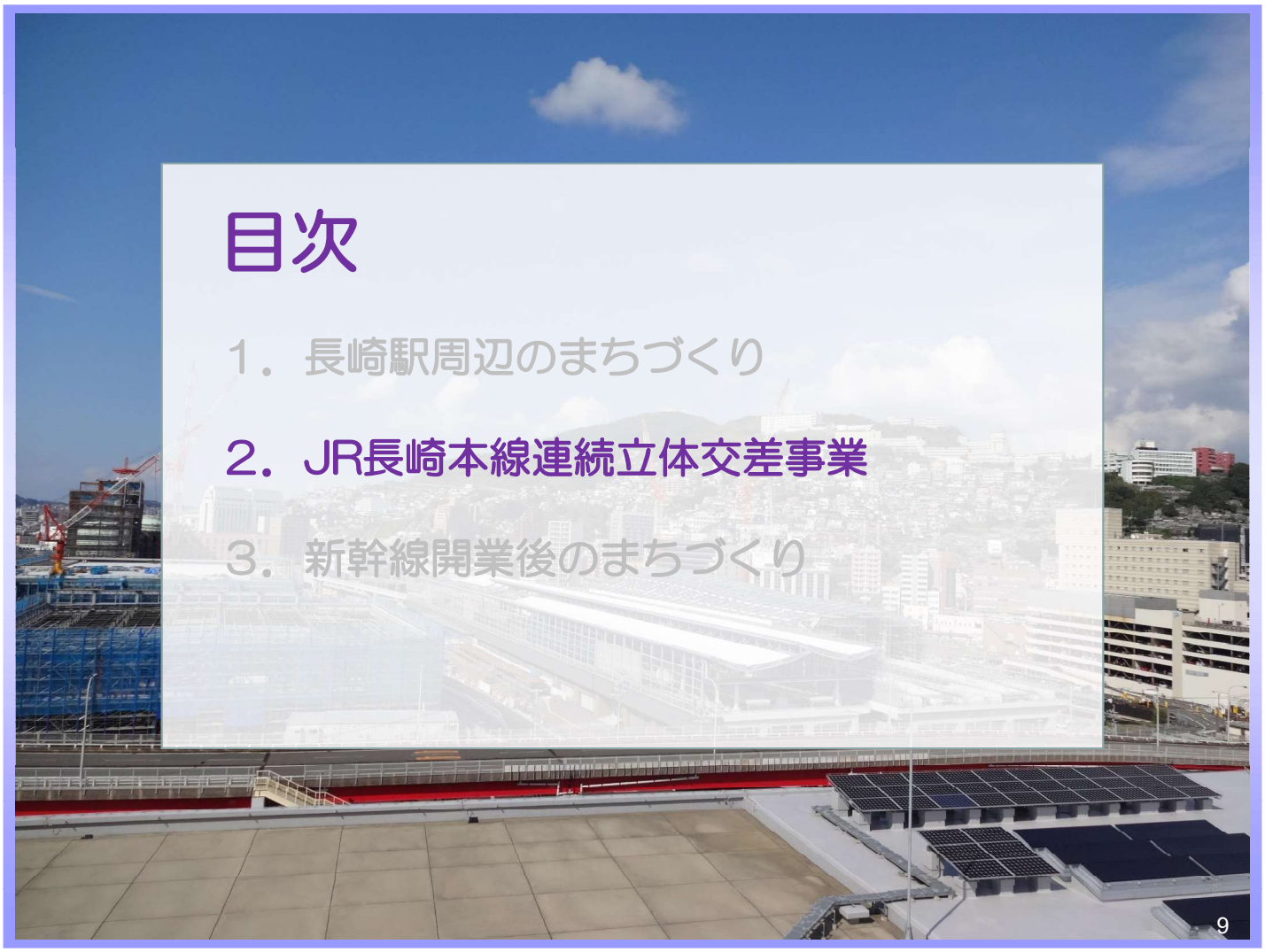
《主な支援措置》… 事業ごとに国の認定が必要

◆法制上の支援
- 既存の用途地域等に基づく規制に囚われず、容積率等の緩和が可能（都市再生特別地区制度）
- 道路の付け替えや廃道を行わずに道路上空に建築することが可能（同上）
- 事業者による都市計画提案制度の適用
- 市街地再開発事業の認可期間の短縮

◆財政支援
- 都市再生安全確保計画に基づくソフト・ハード対策への補助（都市安全確保促進事業）

◆金融支援
- 公共施設等の整備を伴い、環境に配慮した事業に対し、民間都市開発推進機構（みんと機構）が融資や社債取得などのメザニン支援を実施

◆税制支援
- 所得税、法人税について、５年間2.5割の割増償却を適用
- 登録免許税(建物保存登記)を、0.4%から0.35%に軽減
- 不動産取得税の課税標準から1/5を控除
- 固定資産税、都市計画税について、課税標準から５年間1/2を控除

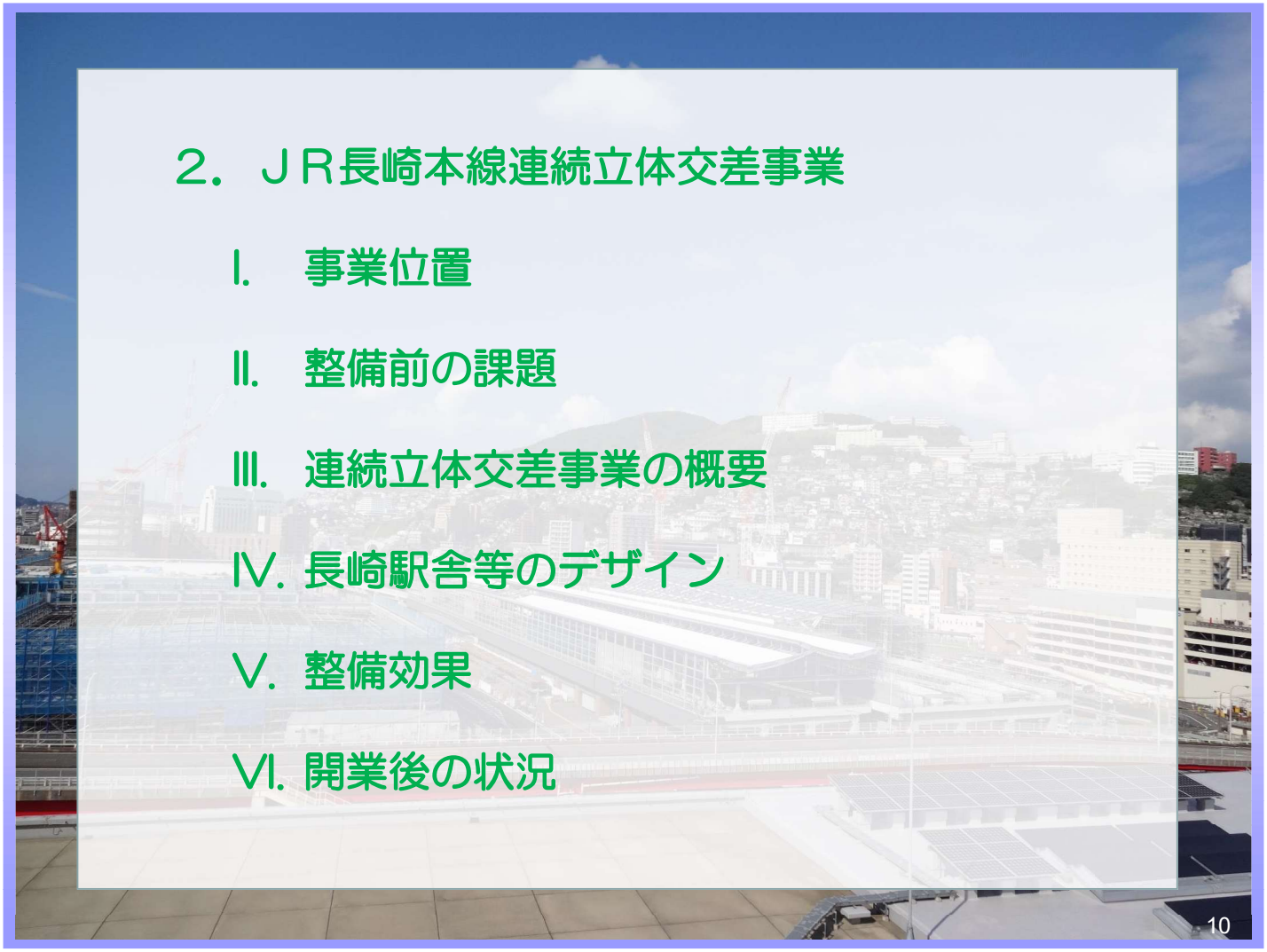


目次

1．長崎駅周辺のまちづくり

2．JR長崎本線連続立体交差事業

3．新幹線開業後のまちづくり



2．ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ．　事業位置

Ⅱ．　整備前の課題

Ⅲ．　連続立体交差事業の概要

Ⅳ．長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ．整備効果

Ⅵ．開業後の状況

2．ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ．事業位置

Ⅱ．整備前の課題

Ⅲ．連続立体交差事業の概要

Ⅳ．長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ．整備効果

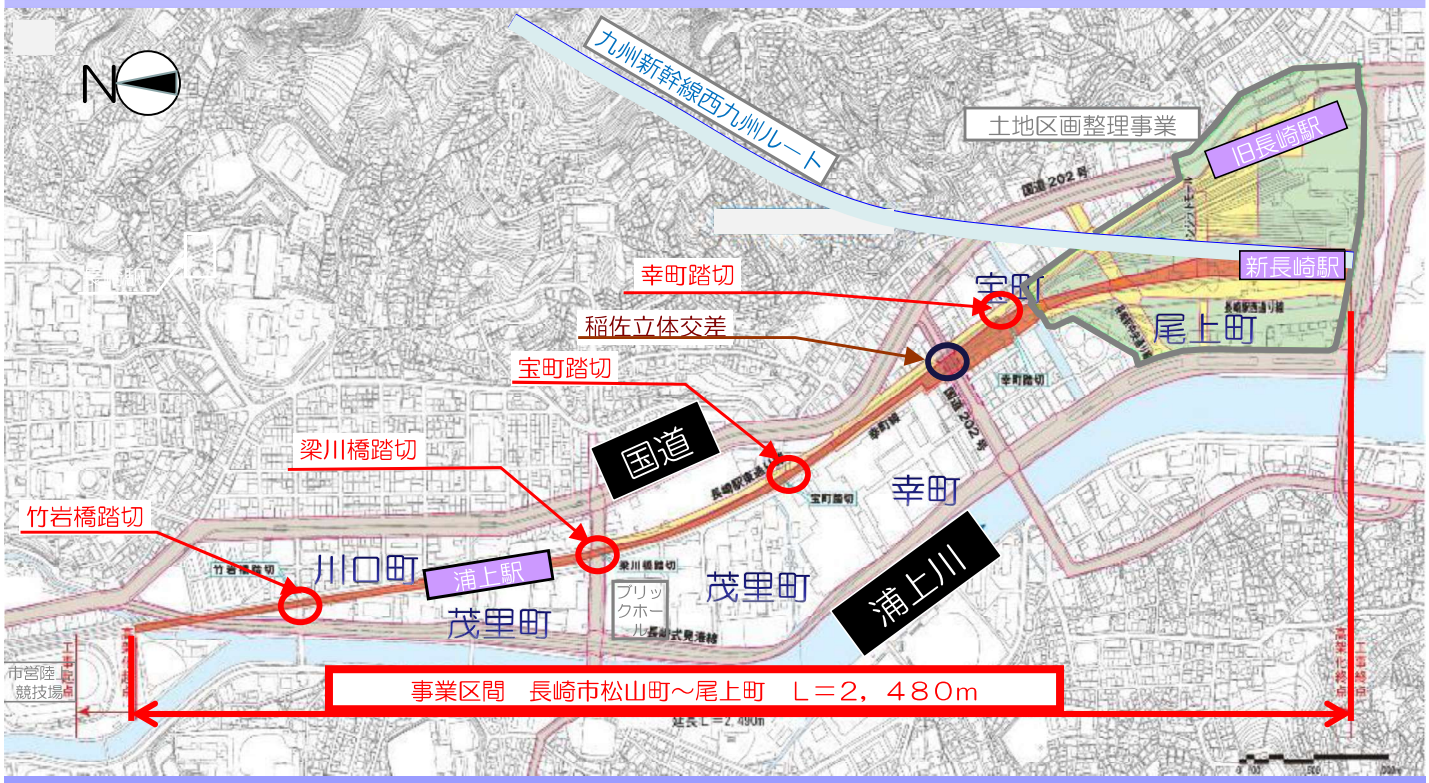
Ⅵ．開業後の状況

1．事業位置



1．事業位置

【事業区間】ＪＲ長崎本線　長崎市松山町～尾上町間　Ｌ＝2，４８０m
【高 架 駅 】 長崎駅、浦上駅
【除去踏切】 竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切



2．ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ．事業位置

Ⅱ．整備前の課題

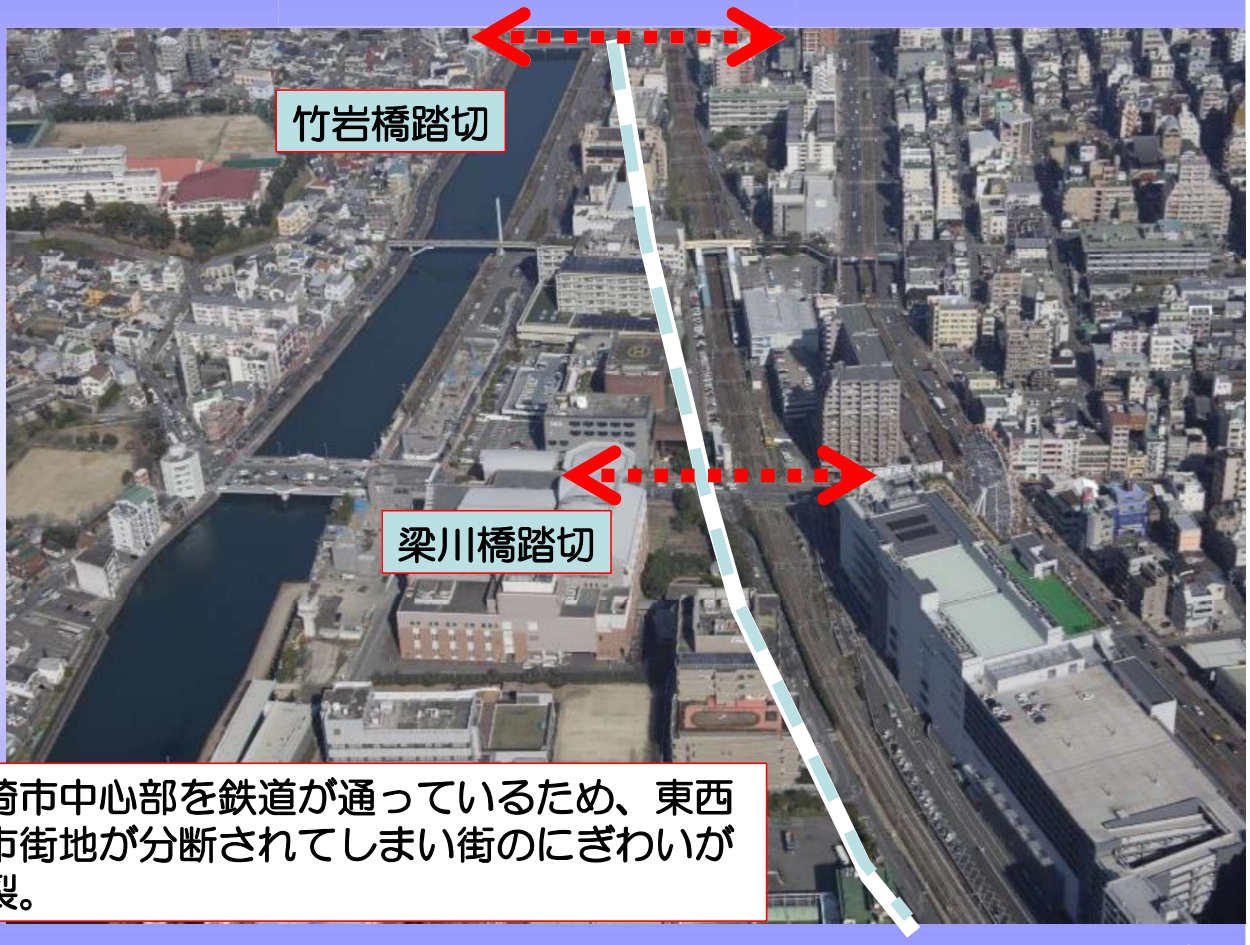
Ⅲ．連続立体交差事業の概要

Ⅳ．長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ．整備効果

Ⅵ．開業後の状況

2. 整備前の課題

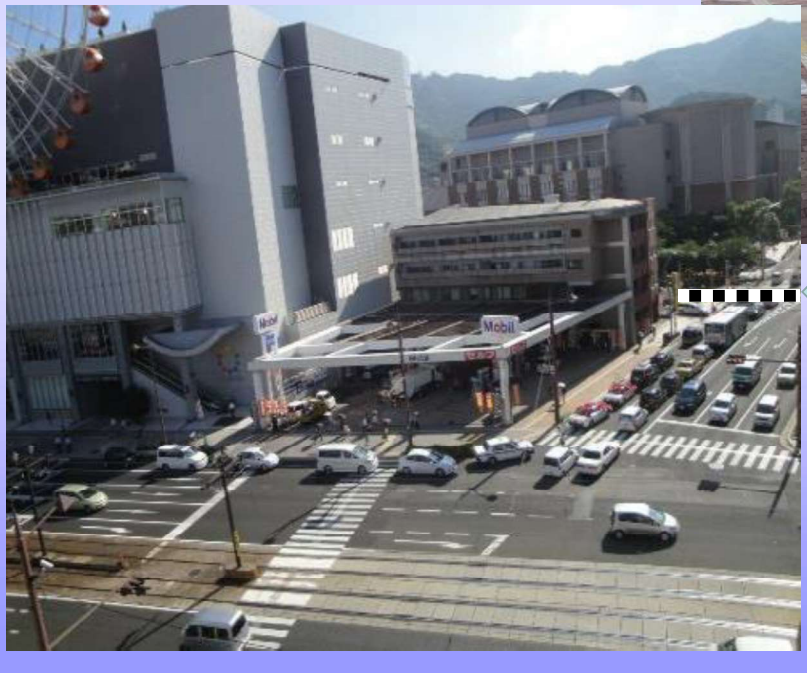


長崎市中心部を鉄道が通っているため、東西に市街地が分断されてしまい街のにぎわいが分裂。

2. 整備前の課題

交通量が多い竹岩橋踏切及び梁川橋踏切では渋滞が発生していた。





梁川橋踏切

梁川橋踏切の渋滞は国道まで伸び、国道にも渋滞を生じさせていた。

2．整備前の課題



踏切の近くに救急病院があるが、
踏切で救急車が通れない事態も発生していた。

2．整備前の課題

各踏切の遮断時間

	遮断時間（時間／日）	ピーク時遮断時間（分／時間）	交通量（台／日）
竹岩橋踏切	４時間３０分	約２０分（18時～１９時）	６，１６３
梁川橋踏切	４時間００分	約１８分（18時～１９時）	１１，８４５
宝町踏切	４時間１０分	約２０分（8時～9時）	１，７８５
幸町踏切	８時間００分	約３７分（23時～24時）	２，２９３
	平均５時間１０分		計　２２，０８６

（調査年：平成26年）

2. 整備前の課題



- 長崎駅西側に広大な低・未利用地が存在
- 長崎駅への西側からのアクセスが不可能

2. ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ. 事業位置

Ⅱ. 整備前の課題

Ⅲ. 連続立体交差事業の概要

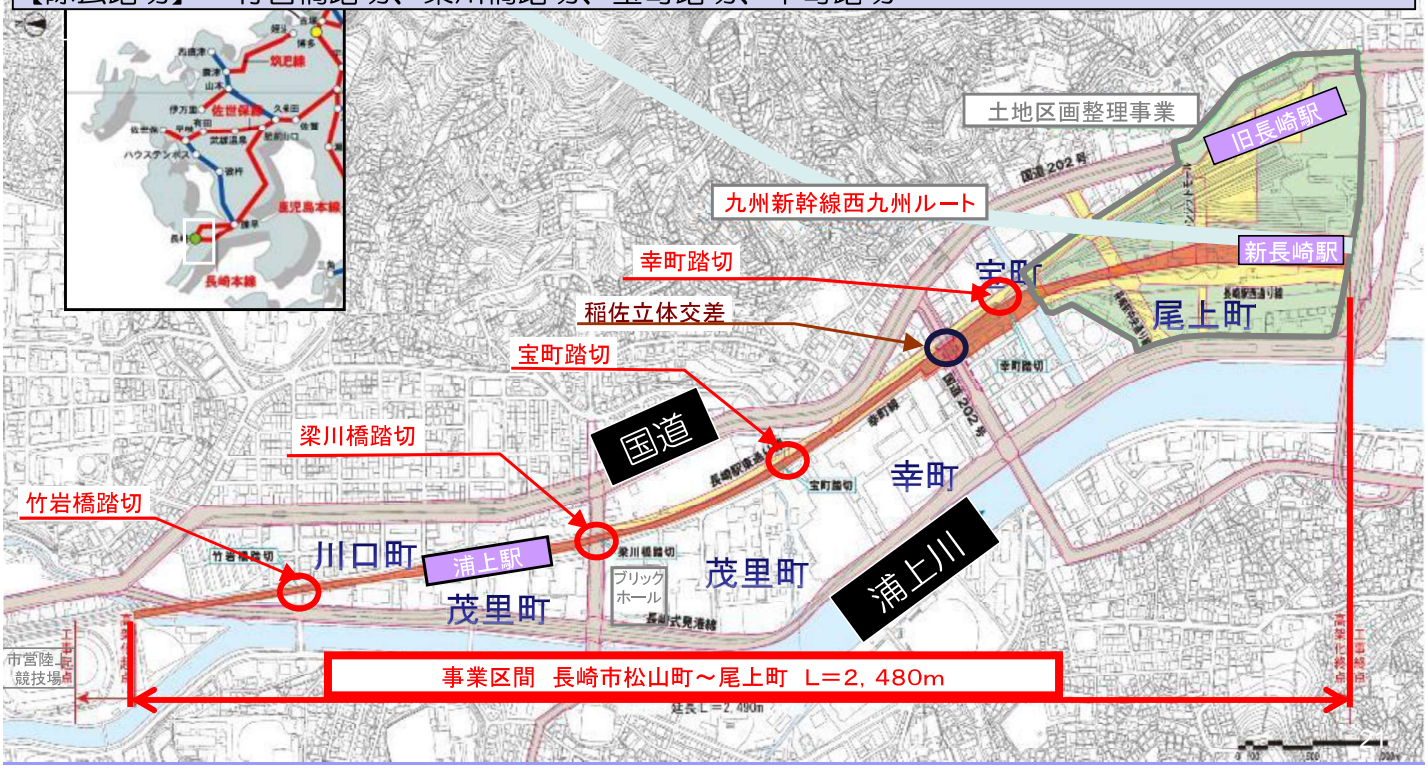
Ⅳ. 長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ. 整備効果

Ⅵ. 開業後の状況

3．連続立体交差事業の概要

【事業区間】　長崎市松山町～尾上町間　Ｌ＝２，４８０ｍ
【事業期間】　平成２１年度～令和５年度
【総事業費】　約５２９億円
【工事方式】　仮線方式
【高 架 駅 】　長崎駅、浦上駅
【除去踏切】　竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切



3．連続立体交差事業の概要

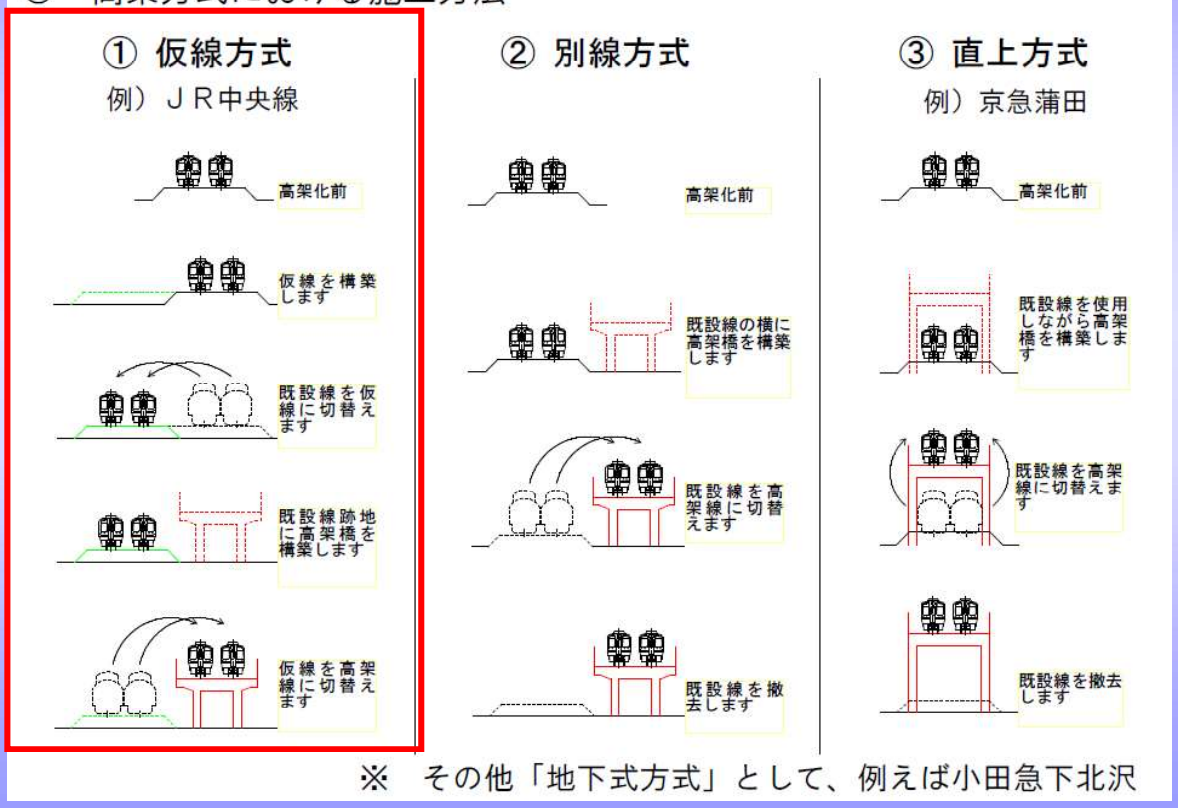
事業の経緯

H13.4	連続立体交差事業（着工準備）採択
H20.12.26	都市計画決定
H22.2.18	事業認可
H22.2.24	鉄道事業者との基本協定締結
H22.8	早岐駅構内へ車両基地移転工の着工
H25.5.13	浦上駅仮駅舎・仮線路関係工事の着手
H25.12.14	浦上駅仮駅舎営業開始
H26.3.15	早岐駅車両基地運転開始
H28.3.2	仮線路全線切替完了
H28.10	高架本体工事の着手
R2.3.28	高架切替・新しい長崎駅舎（在来線部）と浦上駅舎が営業開始

3．連続立体交差事業の概要

➢ 施工方法

○　高架方式における施工方法



※　その他「地下式方式」として、例えば小田急下北沢

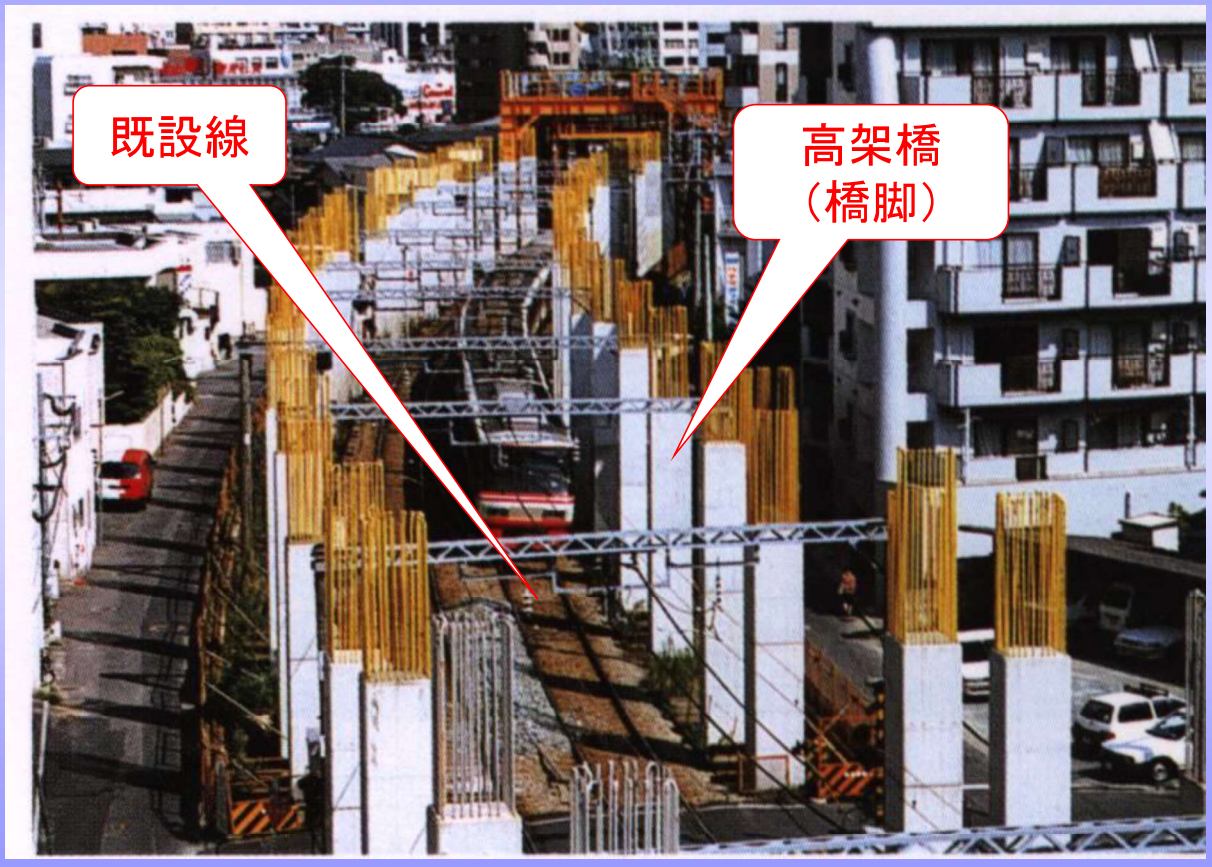
3．連続立体交差事業の概要

■工事の施行方法〔仮線方式〕



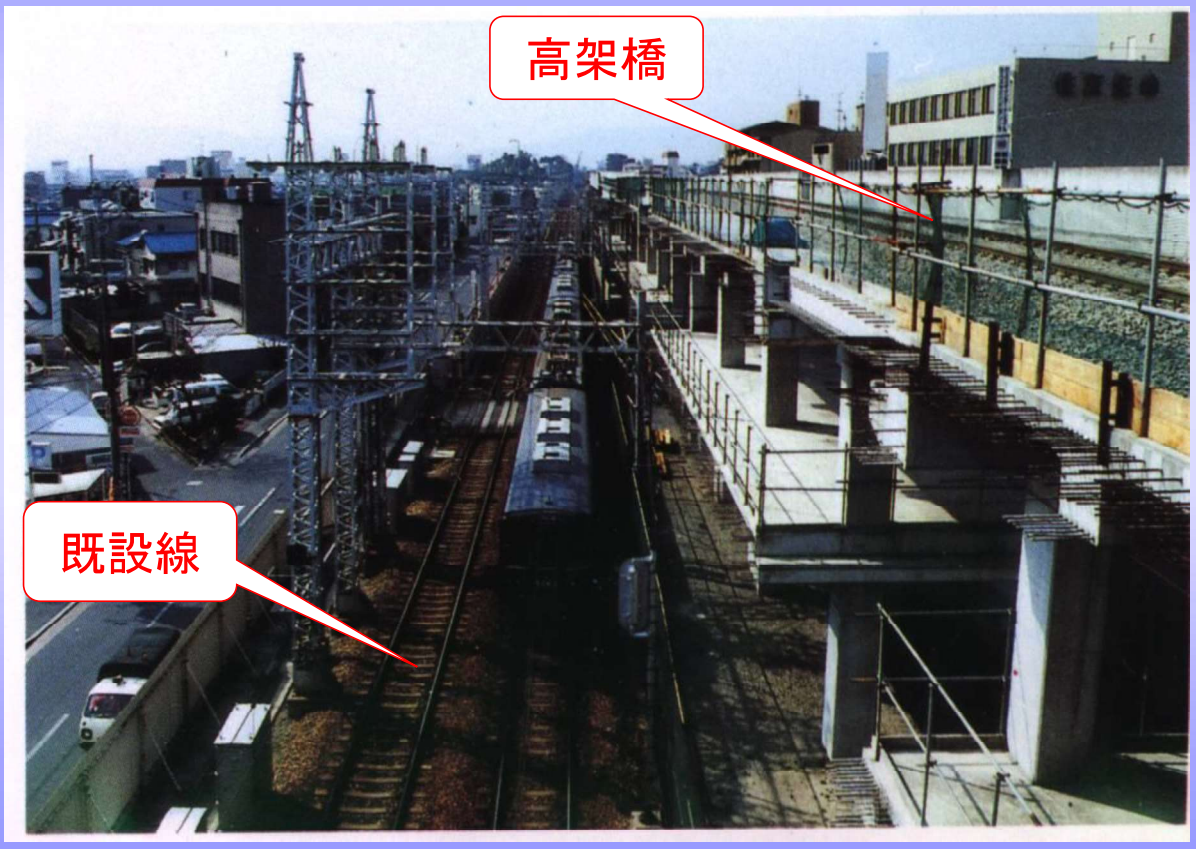
3．連続立体交差事業の概要

■参考〔直上方式〕



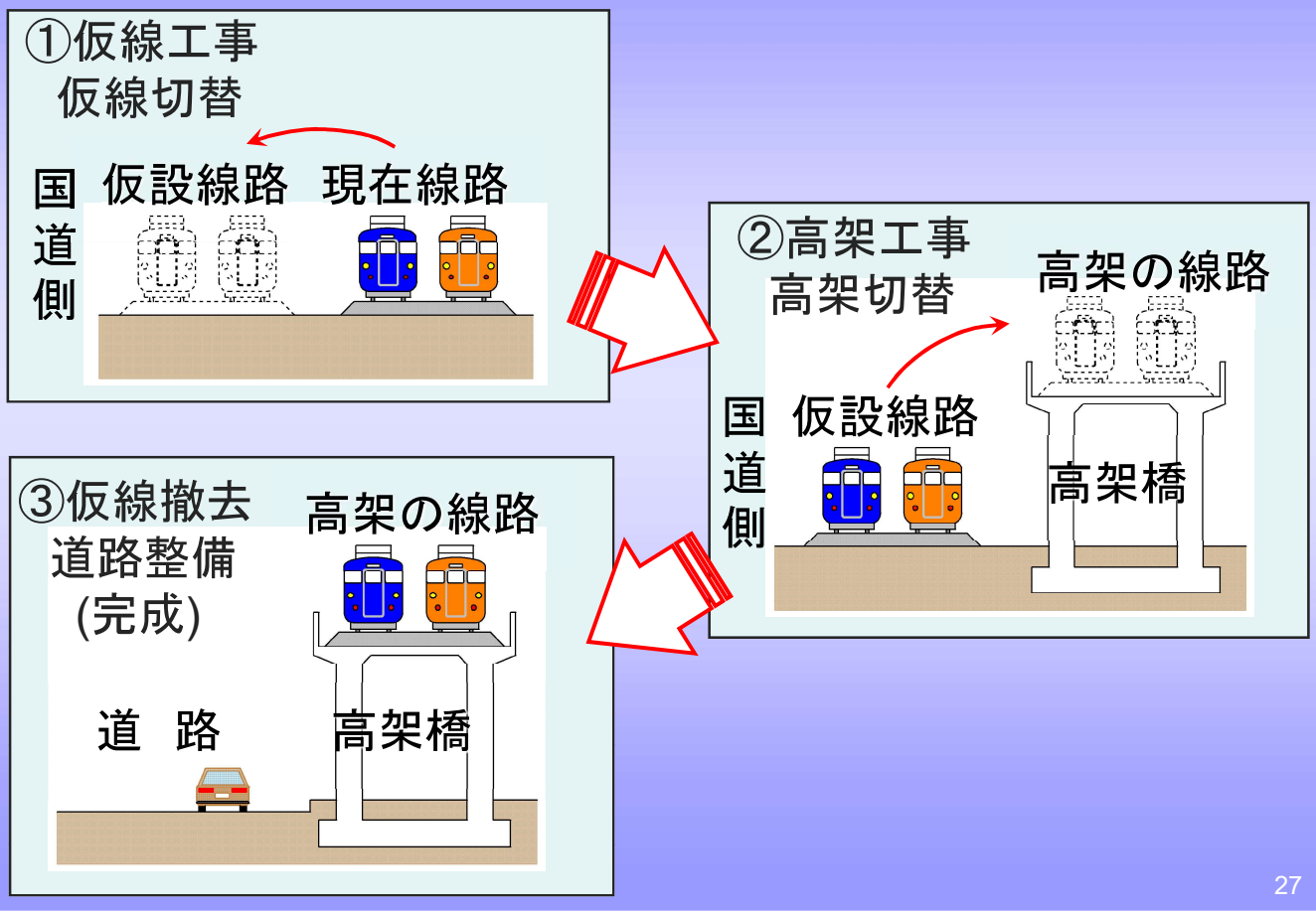
3．連続立体交差事業の概要

■参考〔別線方式〕



3．連続立体交差事業の概要

➢ 施工方法



2．ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ．事業位置

Ⅱ．整備前の課題

Ⅲ．連続立体交差事業の概要

Ⅳ．長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ．整備効果

Ⅵ．開業後の状況

4．長崎駅舎等のデザイン

長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議

エリア全体のデザイン指針づくりや施設相互間のデザイン調整を所管

個別施設デザイン検討体制（事業者）

個別施設デザイン検討体制（事業者）

プロポーザル審査委員会による審査

公募型プロポーザル方式により選定された優秀者

長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議

駅舎や駅前広場、高架構造物、街路などの具体的なデザイン検討を所管

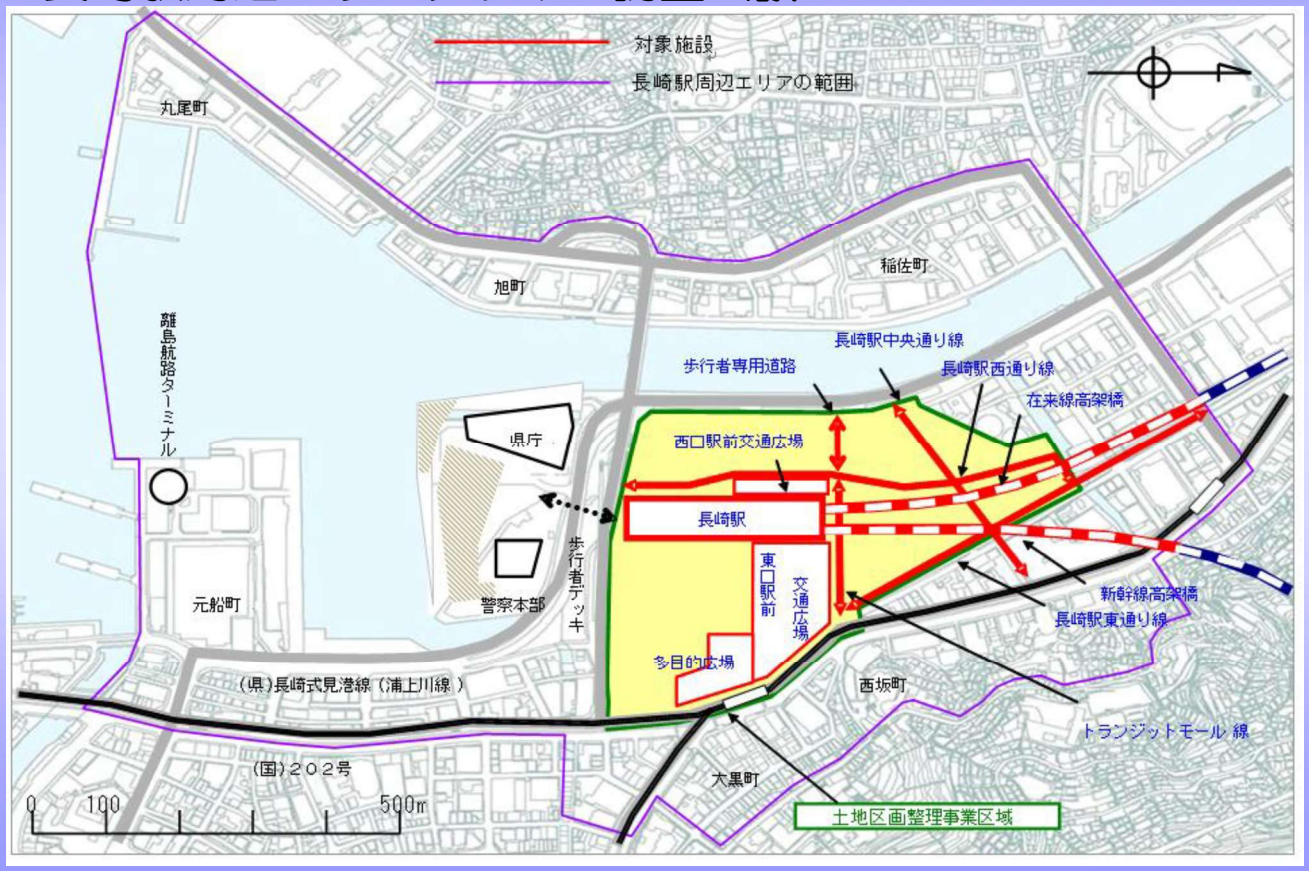
（**デザイン基本計画**の作成）

長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討作業部会

デザイン基本計画の素案作成、事前検討

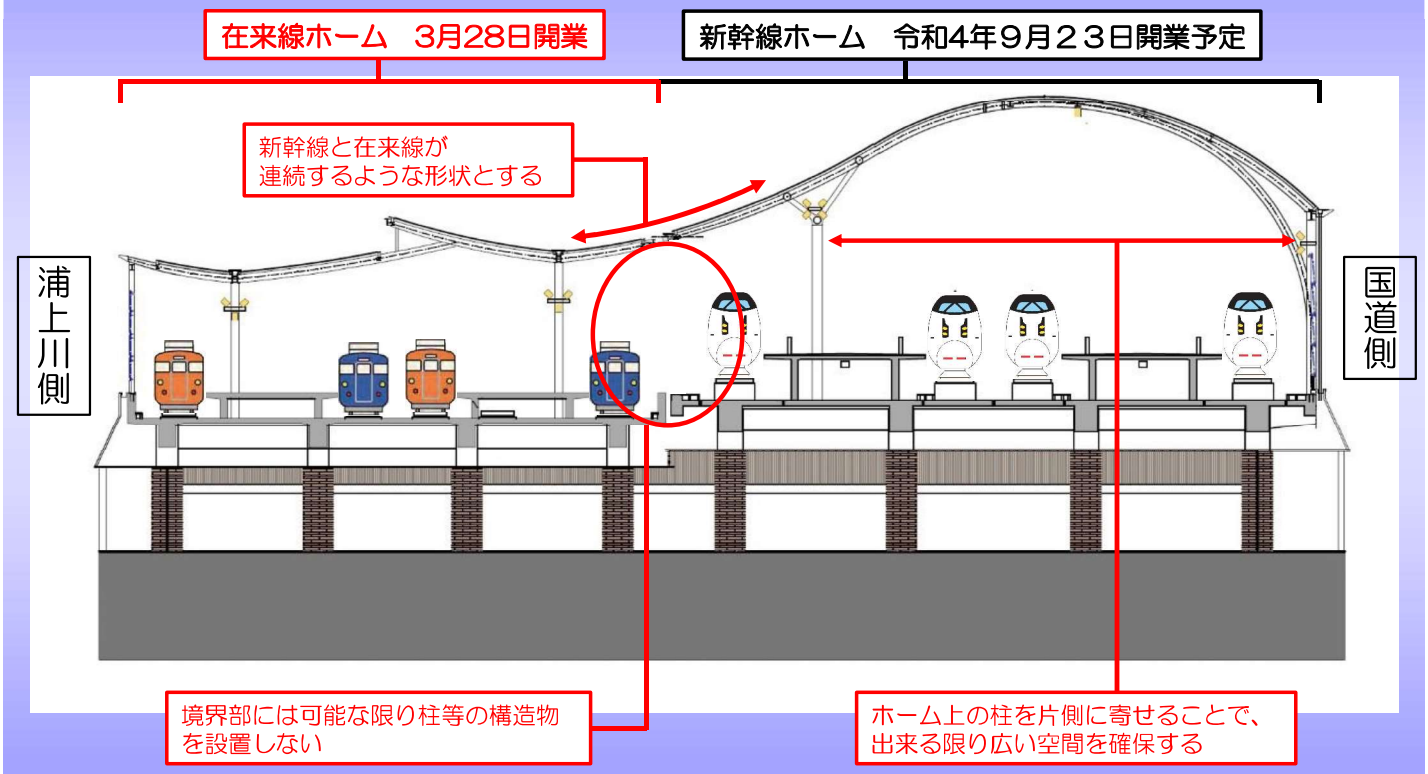
4．長崎駅舎等のデザイン

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議



4．長崎駅舎等のデザイン

➢ 長崎駅の断面



4．長崎駅舎等のデザイン

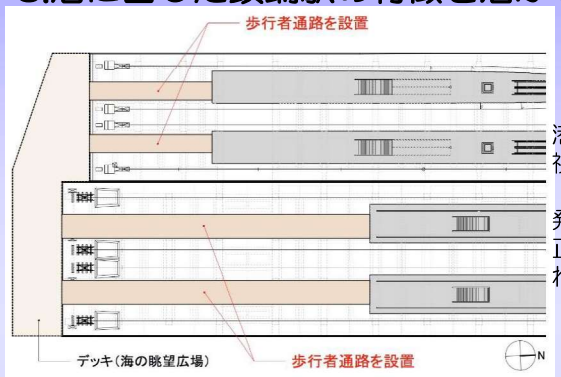
➢ 長崎駅のデザインコンセプト

1.来訪者を迎える大きなホーム空間

ホームイメージ



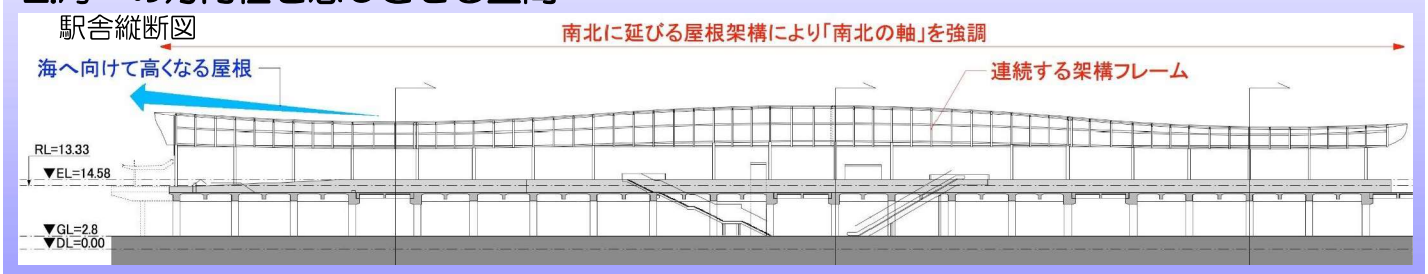
3.港に面した頭端駅の特徴を活かした空間



港を眺められる
視点場を創出

発車する列車を
正面から眺めら
れる空間を創出

2.海への方向性を感じさせる空間



4．長崎駅舎等のデザイン

➢ 長崎駅のデザインコンセプト

4.港・街・山に向かい合う『顔』の創出

- ホーム壁面をガラスにすることで、港・街・山への眺望を確保するとともに、駅舎の存在を印象付ける『顔』を創出します。



5.長崎らしい素材・技術の活用

- レンガや自然石、ガラスなど、長崎では教会や歴史的建造物に古くから使われており、長崎ではなじみ深い素材を活用
- 造船により培われた鉄を曲げる技術を活用し屋根を流線形にデザイン



4．長崎駅舎等のデザイン

長崎駅のイメージ（基本計画）



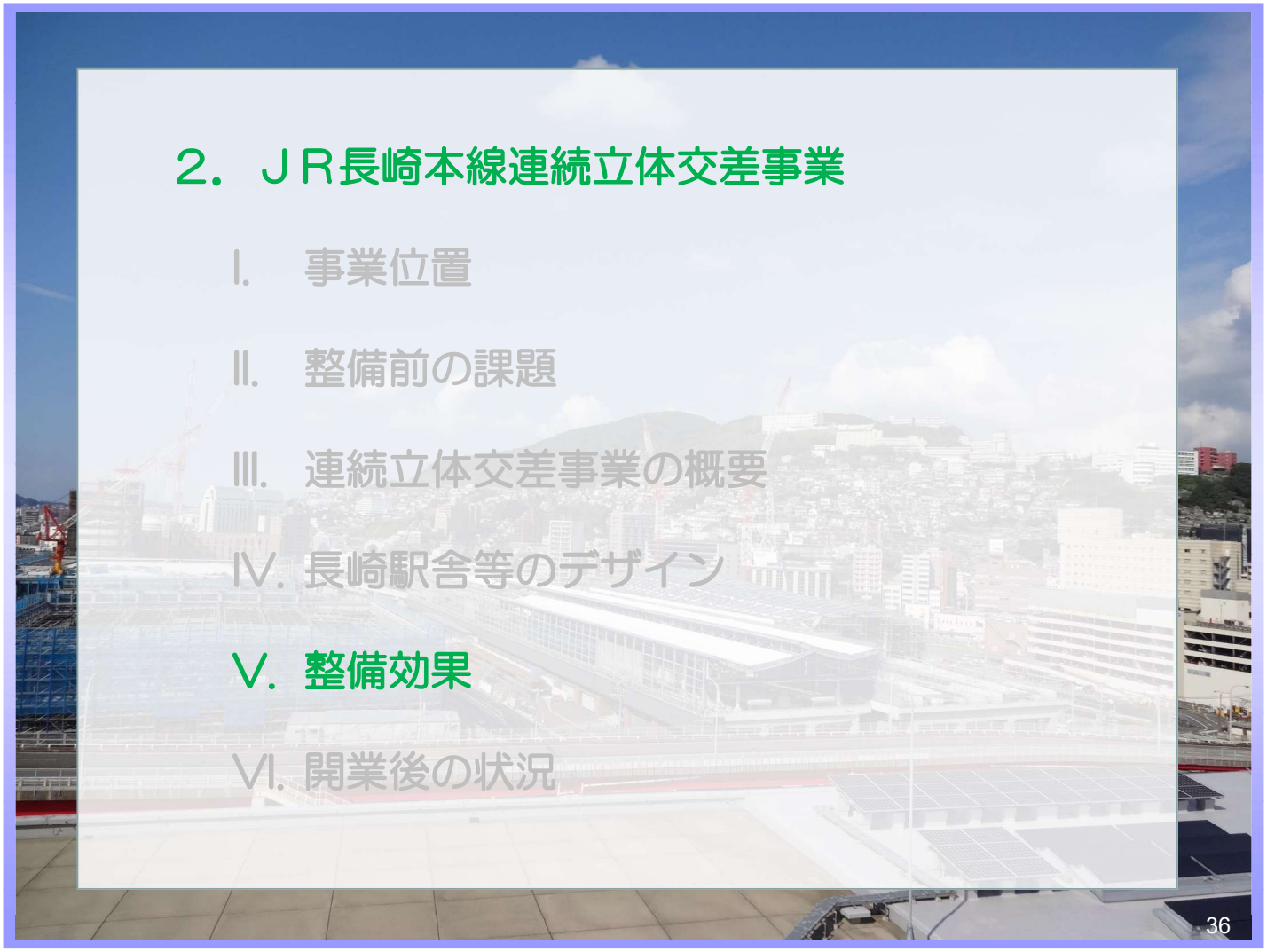
4．長崎駅舎等のデザイン

長崎駅イメージ（新幹線側）（令和４年９月２３日開業予定）



東側から見たイメージ図

出典（独）鉄道運輸機構



2．ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ．事業位置

Ⅱ．整備前の課題

Ⅲ．連続立体交差事業の概要

Ⅳ．長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ．整備効果

Ⅵ．開業後の状況

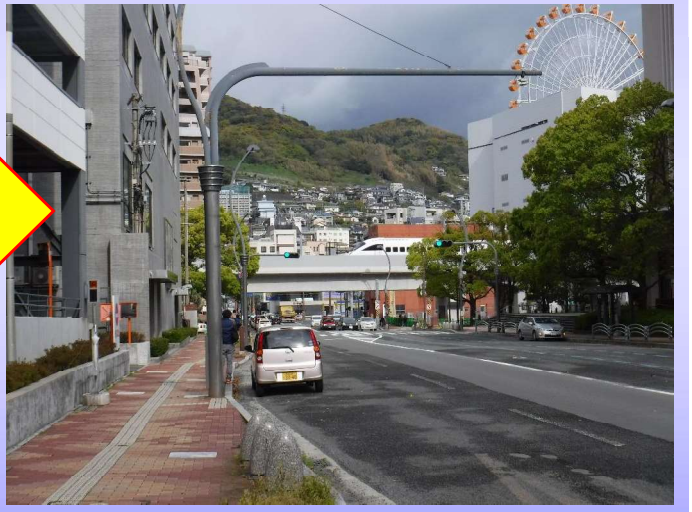
5．整備効果

鉄道高架化により踏切渋滞および踏切事故が解消され、緊急車両の現場到着への通行もスムーズになりました。

高架化前



高架化後



5．整備効果

その他の整備効果

- 渋滞解消によるCO2排出量の削減
- 東西市街地の一体化
- 高架下空間の有効活用

踏切名	遮断時間（時分/日）
竹岩橋踏切	約4時間30分
梁川橋踏切	約4時間00分
宝町踏切	約4時間10分
幸町踏切	約8時間00分

ゼロ！

2．ＪＲ長崎本線連続立体交差事業

Ⅰ. 事業位置

Ⅱ. 整備前の課題

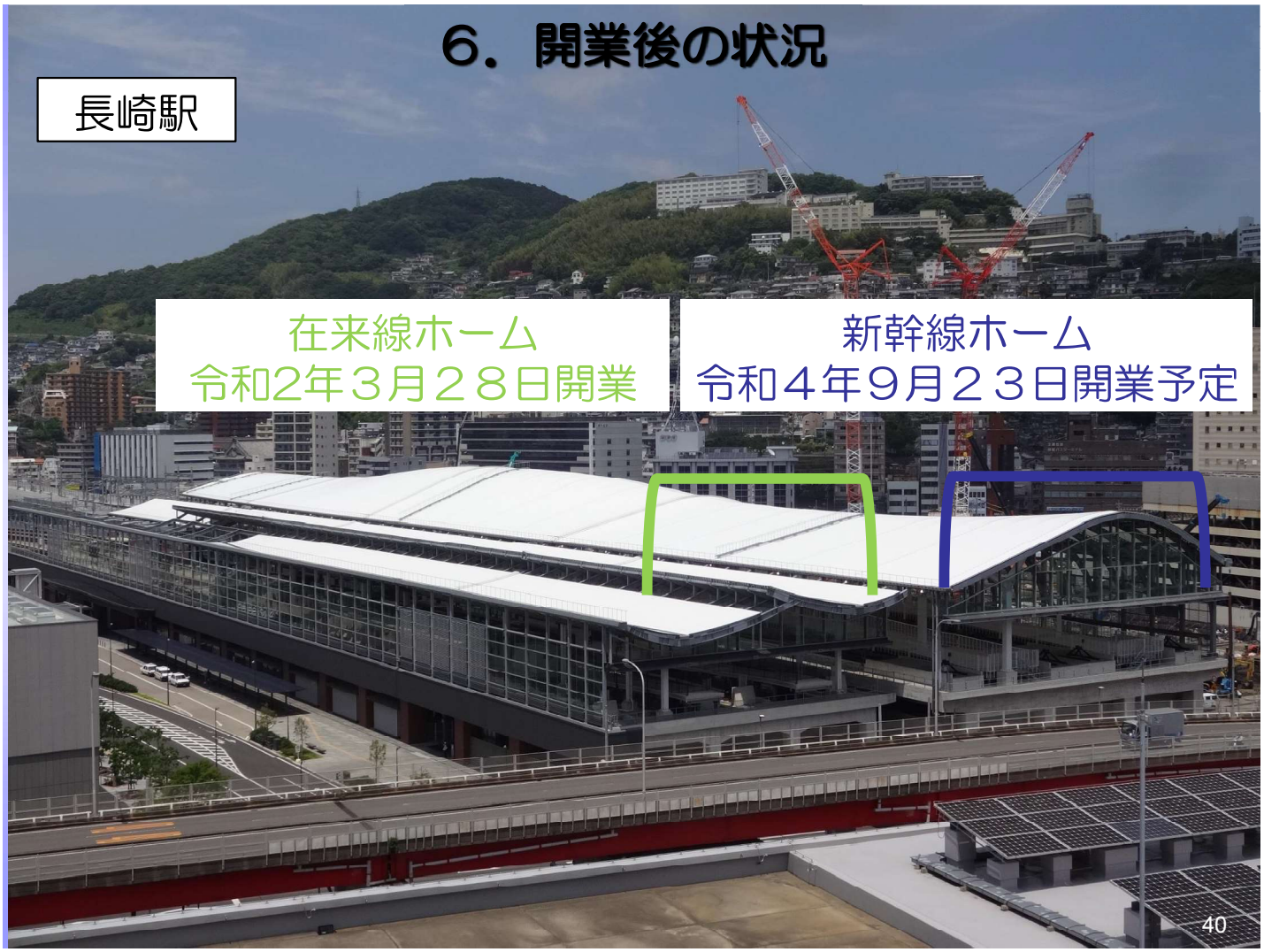
Ⅲ. 連続立体交差事業の概要

Ⅳ. 長崎駅舎等のデザイン

Ⅴ. 整備効果

Ⅵ. 開業後の状況

6．開業後の状況



6．開業後の状況

長崎駅　西口側



西側壁面にはガラスの壁を設置し眺望を確保するとともに風雨の対策をしています。

6．開業後の状況

長崎駅　ホーム（南から北）



屋根を高くし解放感を創出しています。

6．開業後の状況

長崎駅　開札前



6．開業後の状況

長崎駅　開札内



6．開業後の状況

旧幸町踏切



6．開業後の状況

旧宝町踏切



6．開業後の状況

旧梁川踏切



6．開業後の状況

旧竹岩橋踏切



6．開業後の状況

浦上駅



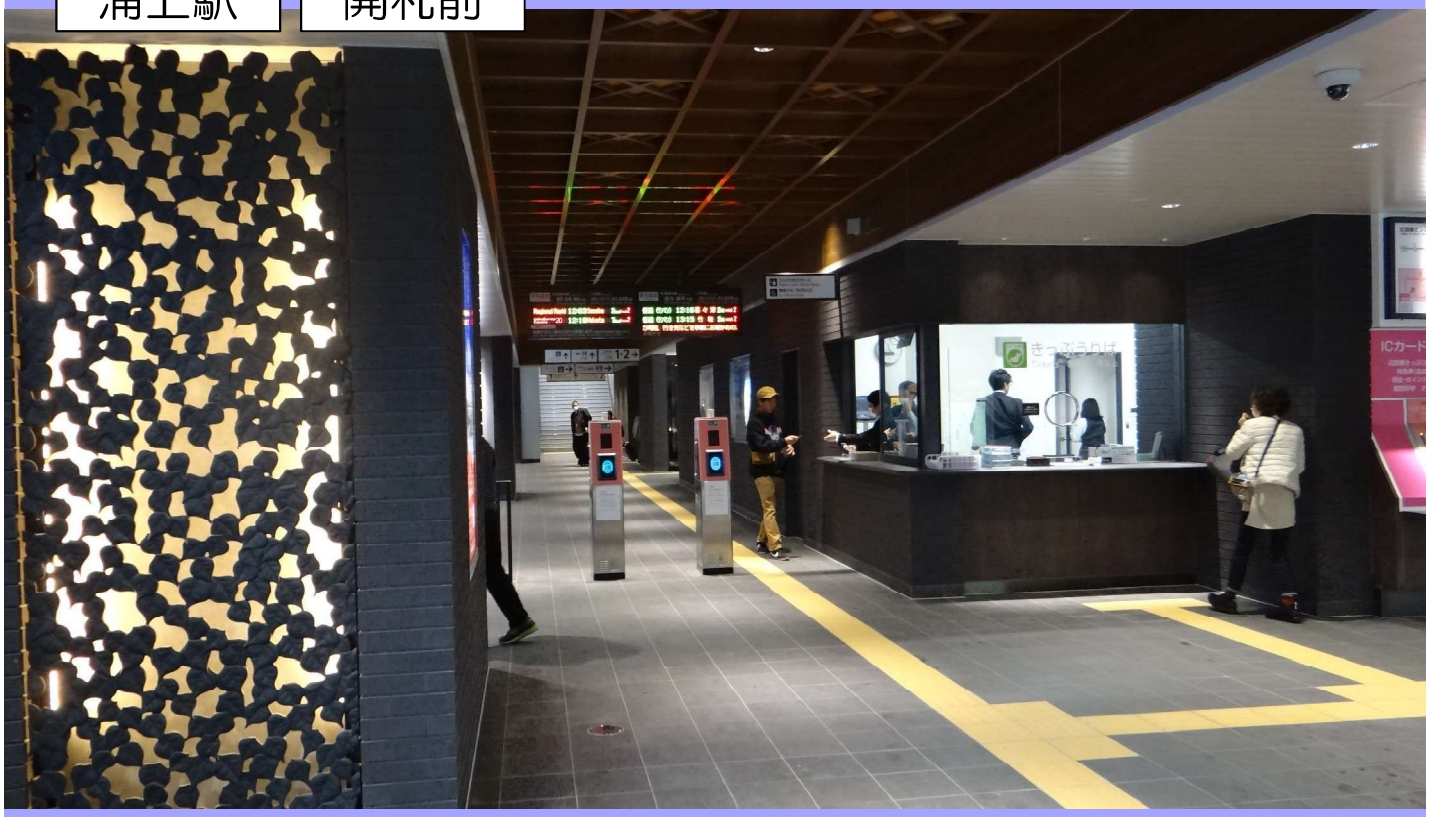
6．開業後の状況

浦上駅　ホーム（北から南）



6. 開業後の状況

浦上駅　開札前



6. 開業後の状況

現況写真







長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画

目的

- 長崎駅周辺や松が枝埠頭周辺等における交通結節機能の強化・充実について検討。

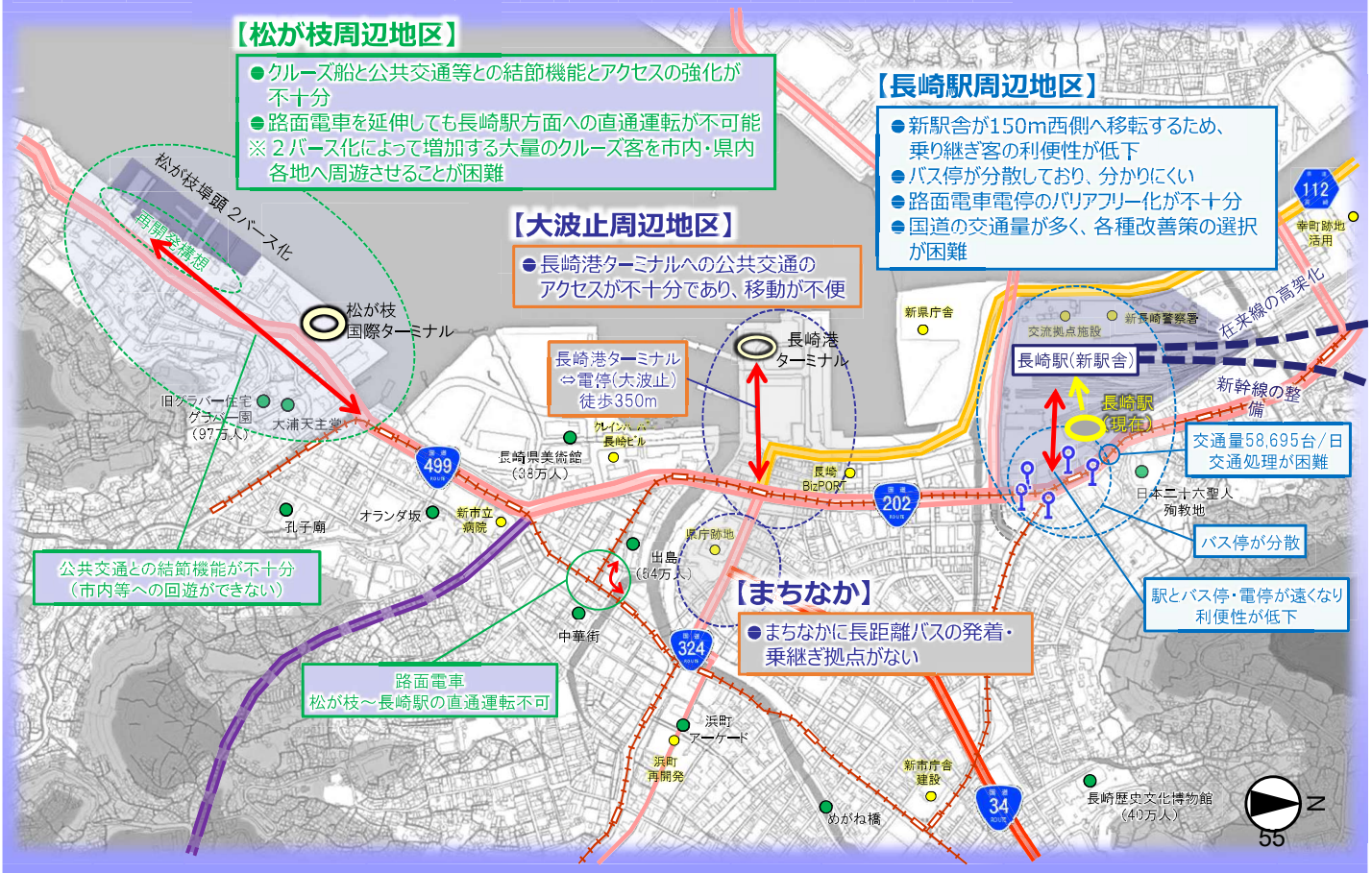
長崎市中心部の交通結節等検討会議の委員

- 国土交通省九州地方整備局
- 国土交通省九州運輸局
- 長崎県警
- 交通事業者（JR、県営バス、長崎バス、長崎電気軌道、長崎タクシー協会）
- 経済団体（長崎商工会議所、長崎経済同友会、長崎国際観光コンベンション協会）
- 学識経験者（東京大学院教授・長崎県立大学教授）
- 長崎市
- 長崎県

基本計画

- 令和2年7月31日の検討会議でとりまとめ

◎交通結節機能強化へ向けた取組み（現状・課題）



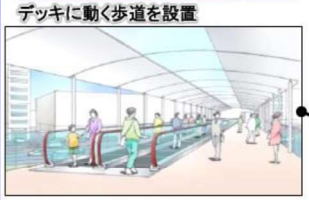
◎交通結節機能強化へ向けた取組み（長崎駅前の基本計画）

国道の渋滞対策

長崎駅前の国道202号の交通を浦上川線に転換し、交通量を低減

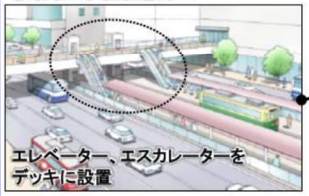
歩行者の移動支援

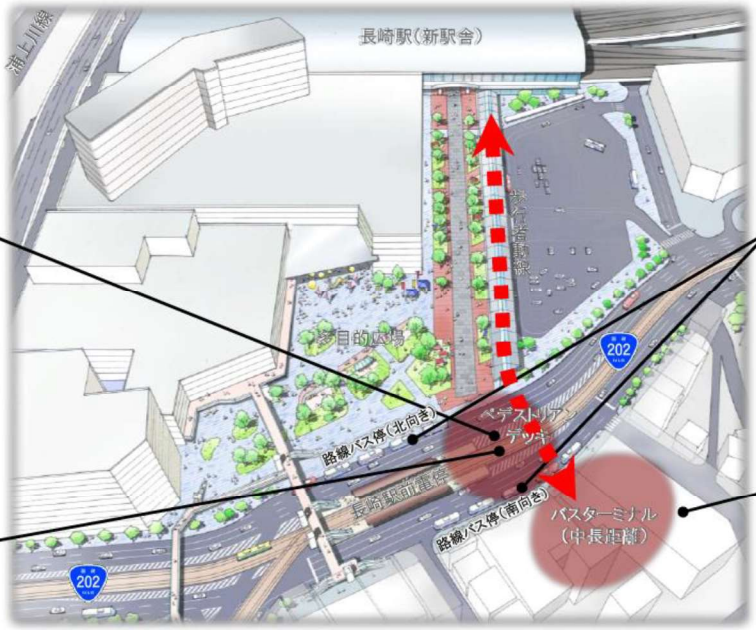
デッキに動く歩道を設置



回遊性の向上・バリアフリー化

駅とバスターミナルをデッキで結び、歩行者の回遊性を向上

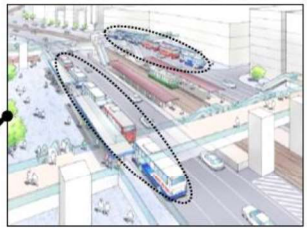




※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

バス停の集約

国道上に路線バスのバス停を集約



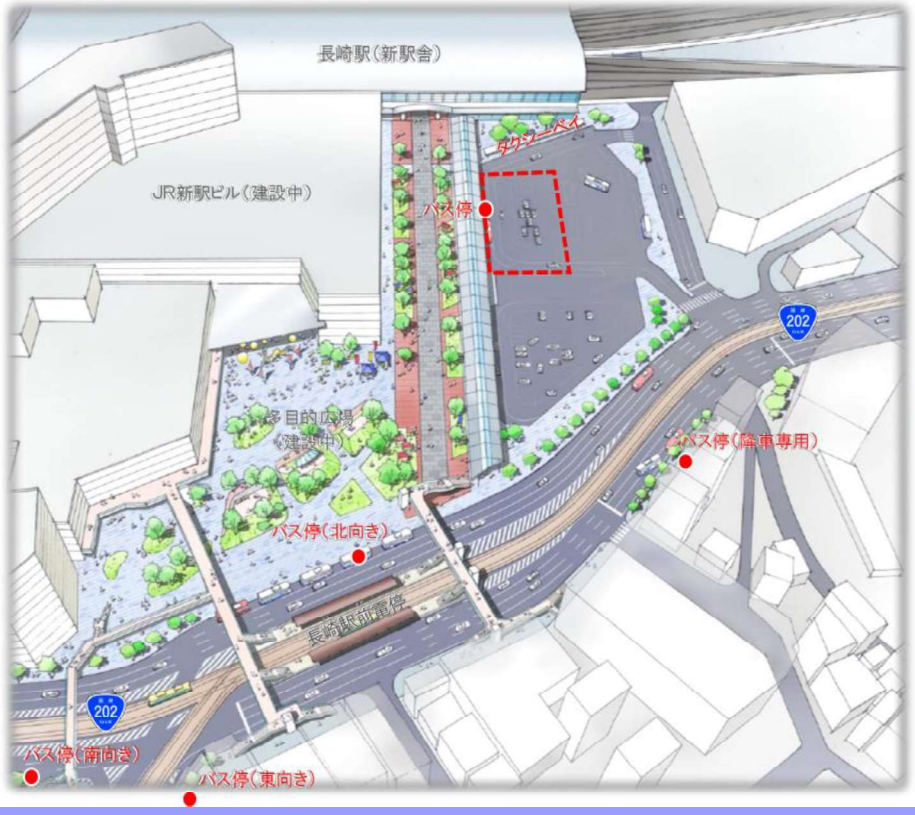
大黒町にバスターミナルを再整備





◎交通結節機能強化へ向けた取組み（長崎駅前の基本計画）

※前頁の対策は実現までに相当な期間を要するため、新幹線開業時の一次対策を実施



必要最低限の交通結節の確保

一定の路線バスを駅前交通広場に引き込み

バリアフリー化

既存歩道橋にエレベーターを設置し、路面電車の乗降場のバリアフリー化を図る

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

◎交通結節機能強化へ向けた取組み（松が枝等の基本計画）



◎交通結節機能強化へ向けた取組み（関連道路の整備方針）

