

九州新幹線長崎ルート長崎駅部に関する県と市の考え方

平成8年9月

長崎県・長崎市

1. 経緯

- (1) 長崎駅は、長崎本線のターミナルとして、車両検修施設、貨物ヤード等を含め約15haの広さを有している。

長崎市は土地の制約が大きく、その発展のためには長崎駅部を再開発して利用の高度化を図ることが不可欠であるが、これまで新幹線の計画が未確定であったため、再開発事業等に着手出来ない状況であった。

- (2) 九州新幹線長崎ルートについては、昭和61年9月に環境影響評価報告書案としてルート概要が公表されており、長崎駅部については、銭座町、天神町を経由し、現長崎駅の西側に至るアセスメントルートが設定されているが、その後約10年が経過し、当時に比べ大きな状況の変化が生じている。

- ① 当時在来線は現状どおりで、その上を新幹線が高架で交差して進入する計画であったが、踏切部における渋滞解消等を目的とした在来線連続立体交差化事業が予定され、将来在来線も高架で長崎駅に進入することとなっている。

このため、新幹線の西側に在来線のルートを変更せざるを得なくなったが、アセスメントルートの駅位置は、現在の長崎駅部中央より西よりの位置であるため、在来線の駅位置が更に西側となり、駅東側に立地する他交通機関との乗継ぎや既存市街地との連携上問題が生じることとなった。

以上のような在来線連続立体交差化事業等都市計画上の観点から、アセスメントルートを東寄りに変更する必要が生じた。

- ② その上で、アセスメントルート案では既存市街地分断による影響が大きいこと、さらに当時空地であった駅進入直前部のアセスメントルート上に、大型ホテルが建設されている一方、当時あったガスタンクが移転し、空地になっている等土地利用形態の変化が著しいことなどから、この際新しい地元案を検討することとした。

- (3) このため、7年度事業として県・市共同で行った新幹線進入ルート及び駅部の再開発のあり方に関する調査（長崎駅周辺整備構想調査）を踏まえ、今回地元としての考え方をまとめた。

2. 地元案の概要

新幹線進入ルートについては、地元案として既存市街地への影響が小さく、建設費も安い案とした。今後、路面電車の駅部への導入、駅前広場、バスターミナル、街路等駅部再開発のあり方について、関係行政機関と相談しつつ詳細に検討を行うこととしている。

長崎駅進入ルート地元案図

