

特集2 長崎駅周辺の再整備について

現在、長崎駅周辺の踏切では、一日あたり約5万台の自動車が行き来しています。ピークの時間帯では一時間あたり約20分、踏切が閉じた状態になります。

このように、踏切での交通渋滞の解消をはじめ、分断された市街地の一体化、駅構内の低未利用地の活用等を行い、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい魅力あるまちづくりを目指し、県と長崎市が連携し、連続立体交差事業(鉄道

の高架化)と土地区画整理事業の計画をすすめています。鉄道の高架化は、長崎市川口町から長崎駅までの約2.4kmの区間、土地区画整理事業は長崎駅周辺の約19ヘクタールを予定しています。

平成20年度事業着手を目指しており、完成までは、着工後およそ15年を見込んでいます。現在、関係機関等との協議を行って、協議が整い次第、住民の皆さんへの説明会等を開催いたします。

連続立体交差事業の効果

- 高架下を利用した新しい都市空間が生まれます。
- 鉄道により分断された東西市街地を一体化し、均衡ある発展が図れます。
- 踏切をなくすことにより交通渋滞が緩和されます。
- 側道が整備されゆとりある生活空間が生まれます。
- 土地区画整理事業と併せ、観光都市にふさわしい玄関口としての長崎駅が生まれます。

完成イメージ



梁川橋踏切の混雑状況



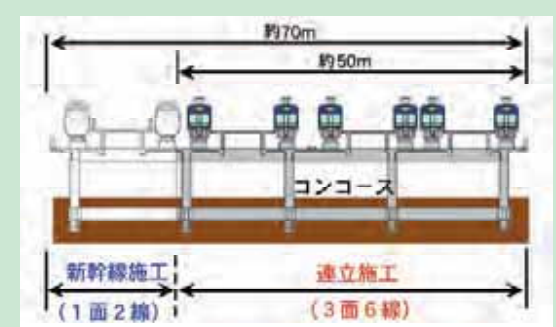
長崎ブリックホール等が立地する梁川橋踏切では1日あたりの交通量は約1万6千台、踏切の遮断時間は約4時間にも及びます。鉄道を高架化し踏切をなくすことで混雑の緩和を図ります。

©踏切すいすい大作戦のホームページ www.fumikiri.com

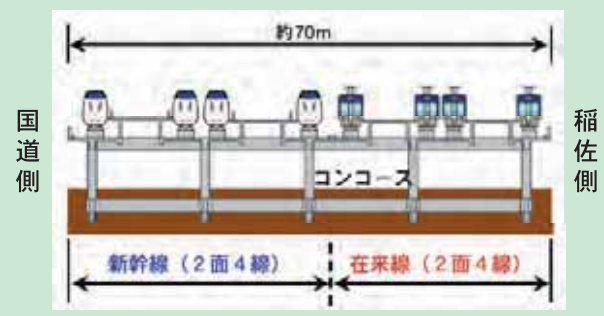


将来の長崎駅の構造

図① 連続立体交差事業での整備



図② 最終形



長崎駅部は、図①のようにホームが3面、その両側に線路が2線ずつ建設されます。最終的に新幹線が長崎駅まで整備されれば、図②のように新幹線ホームが2面、在来線ホームが2面となります。同様に、浦上駅も高架化されますが、その形態はホームが1面、線路が2線となります。

