

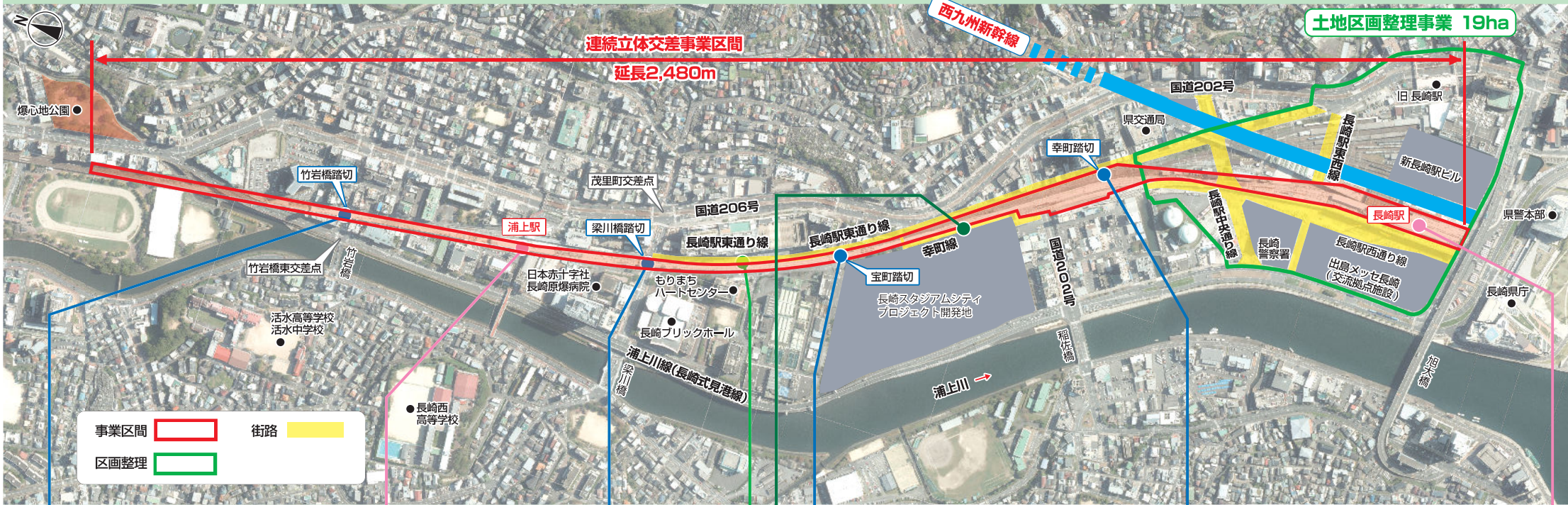
～街をつなぐ 人をつなぐ 明日へつなぐ～

J R 長崎本線 連続立体交差事業



令和2年3月28日に長崎駅～浦上駅間のJR長崎本線が高架線路へ切り替わりました。

鉄道の高架化に伴い4か所の踏切が除却され、長崎駅と浦上駅の新駅舎が開業しました。



竹岩橋踏切 (市道川口町茂里町線) 除却踏切

高架化前は踏切からの滞留車列が西側の竹岩橋東交差点を越え、交差点の混雑緩和や安全性の確保が課題でした。高架化後は踏切を起因とした交通渋滞が解消され、安全性や走行性が向上しました。

1時間あたり最大30分(11回)遮断 → 高架化後解消

梁川橋踏切 (市道茂里町3号線) 除却踏切

1日130回の踏切遮断が解消され、茂里町交差点～梁川橋間のアクセスが改善されました。電停や駅から沿道の公共施設への快適な移動空間が形成されました。

1時間あたり最大27分(11回)遮断 → 高架化後解消

宝町踏切 (市道宝町幸町2号線) 除却踏切

高架前は渋滞する梁川橋踏切や茂里町交差点の抜け道となっていました。高架化後はそのような交通は少なくなり、周辺の福祉施設等へのアクセス道として利用しやすくなりました。

1時間あたり最大21分(10回)遮断 → 高架化後解消

幸町踏切 (市道宝町幸町1号線) 除却踏切

踏切遮断が長時間に及び(1時間あたり最大35分)、踏切直近の東側交差点では過去5年間に15件の交通事故(人身物損)が生じていました。高架化後は踏切の滞留車列がなくなり、交差点の安全性が向上しました。

1時間あたり最大35分(18回)遮断 → 高架化後解消

高架駅 (浦上駅)

バリアフリー駅として生まれ変わりました。駅西側へ直結する通路が新設され、長崎原爆病院やブリックホールへのアクセスが改善されました。

街路事業 (長崎駅東通り線) 街路事業 (幸町線)

長崎駅周辺地区から発生する交通の円滑な処理と、高架化区間沿線の利便性向上を目的とした側道を整備します。この側道は、長崎スタジアムシティプロジェクトで計画されているサッカースタジアムへのアクセス街路としても期待されています。

高架化駅 (長崎駅)

旧駅舎の西側に整備され、浦上川方面からもアクセス可能となりました。新幹線駅や東西の駅前広場と一体となり、県都の「陸の玄関口」として機能します。

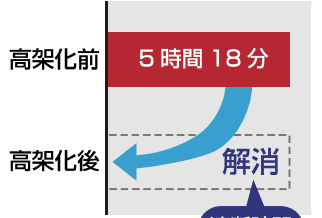
直接効果(移動の円滑化) 鉄道の高架化により、移動しやすさや安全性が向上しました。

踏切除却による交通の円滑化

踏切がなくなり、東西の移動がしやすくなりました。

●高架化前は、1日のうち最大7時間(幸町踏切)、4踏切平均では5時間18分踏切で遮断されていました。高架化後はいつでも待たずに通れるようになりました。

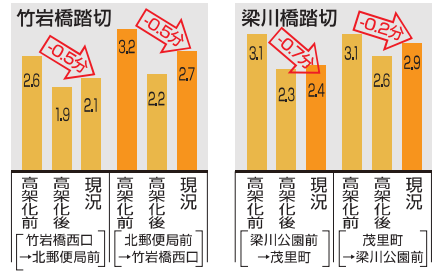
1日あたりの踏切遮断時間(4踏切平均)



高架化前: 令和2年3月17日(火)調査

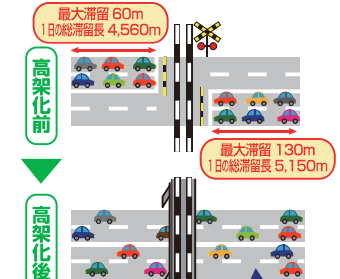
●竹岩橋踏切、梁川橋踏切を含む前後区間では国道206号から浦上川線間の通過時間が高架化前に比べ、最大0.7分短縮しました。

通過時間の変化



出典: ETC2.0フロップ情報
 高架化前: 令和1年4-5月 平日 昼間12時間平均
 高架化後: 令和2年5月16-29日 平日 昼間12時間平均
 現況: 令和2年10-11月 平日 昼間12時間平均

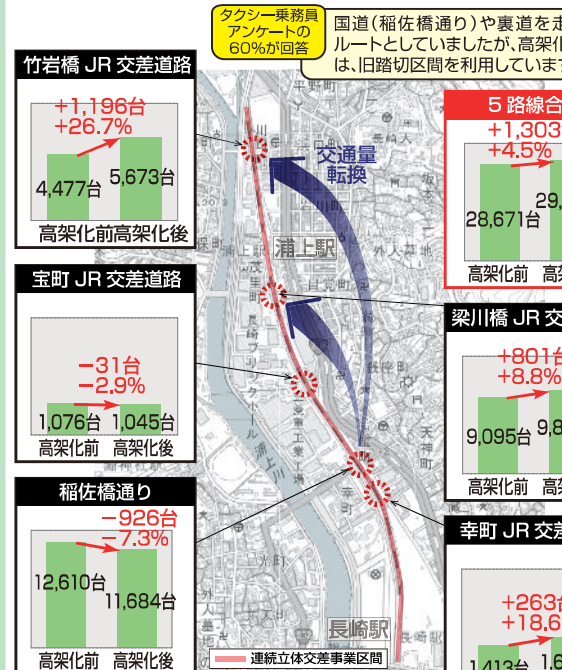
●梁川橋踏切では1回の踏切遮断により最大130m(1日あたり5,150m)の滞留が発生していましたが、高架化後は滞留がなくなりました。



高架化前: 令和2年3月17日(火)調査

JR長崎本線の東西間の交通量が増加し、交流が活発になりました。

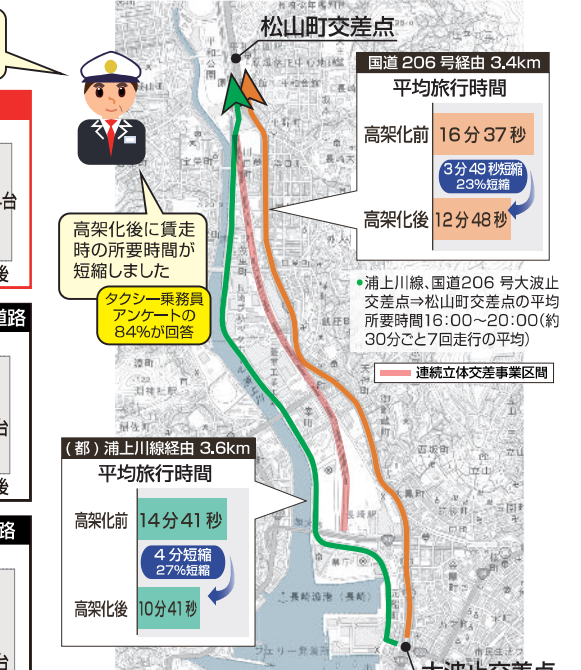
●高架化後、踏切除却4区間の交通量は2,229台/日増加しました。一方、交通が集中していた稲佐橋通りは、926台/日減少し、5路線合わせて、1,303台/日(4.5%)増加しました。
 ●高架化により、交通分散や東西交流の活発化が図られました。



交通量調査: 高架化前R2.3.17(火) 高架化後R2.9.15(火)実施
 タクシー乗務員アンケート: R2.12実施 近傍の3事業所の
 タクシー乗務員88人が回答

経路の多様化による交通分散が図られ、朝タピーク時の移動時間が短縮しました。

●高架化後、踏切除却区間を利用した複数の経路が選択可能となり、南北移動の時間短縮が図られました。例えば夕方帰宅時間の北向き所要時間は、国道206号、浦上川線ともに4分の1程度短縮されました。



高架化前: 令和2年3月17日(火)調査
 高架化後: 令和2年9月15日(火)調査



踏切除却による交通の安全性向上

踏切遮断による交差点内の滞留車両がなくなり、安全性が向上しました。

●高架化前は、踏切の滞留車列が1日に数十回以上にわたり近傍の3交差点を超えていました。高架化後はその車列がなくなり、交差点の安全性が向上し、渋滞解消が図られました。



踏切前後区間の交通事故や踏切内に取り残された事故がなくなり、安心安全な通行環境となりました。

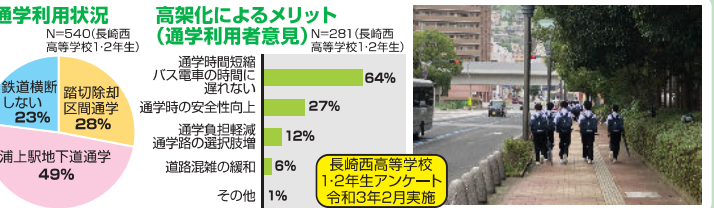
●踏切内に取り残されるなどの踏切支障が5年間に26件発生していました。高架化により解消されました。
 ●高架化前の踏切前後区間では年間20件の交通事故が発生していました。高架化後は交通事故が8件と半減しました。



踏切除却による通学時の利便性、安全性、快適性向上

踏切遮断時の通学時のストレスや不安感が払しょくされ、快適な通行環境が確保されました。

●竹岩橋踏切や梁川橋踏切は、付近の高等学校2校の通学路として利用されています。高架化により登下校時の負担軽減や安全性向上が図られました。

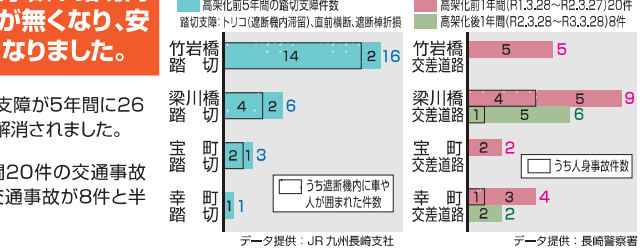


踏切遮断前詰まりによる交差点内滞留回数の変化



道路利用者webアンケート: 令和2年5月実施 長崎市、時津町、長与町の自動車、バイク利用者1,370人に対して実施

鉄道交差点間の踏切支障件数 鉄道交差点間の交通事故件数



データ提供: JR九州長崎支社 (踏切支障) / 長崎警察署 (交通事故)

長崎西高等学校 1・2年生アンケート 令和3年2月実施

間接効果(まちづくり、良質な市街地形成)

JR長崎本線連続立体交差事業とあわせて、県都の玄関口となる長崎駅周辺の新たなまちづくりが進んでいます。



JR長崎本線連続立体交差事業は、魅力あふれる県都長崎の陸の玄関口にふさわしいまちづくりの一翼を担っています。

長崎駅周辺の整備事業3つの柱

- 長崎駅周辺においては、「JR長崎本線連続立体交差事業」、「西九州新幹線」及び「長崎駅周辺土地区画整理事業」が相互に関連しながら進められています。



市街地分断・踏切解消
連続立体交差事業
事業主体：長崎県

低・未利用地の有効活用
土地区画整理事業
事業主体：長崎市

全国に繋がる
高速交通ネットワークの整備
西九州新幹線
事業主体：鉄道建設整備支援機構

- 「連続立体交差事業」の踏切除却による交通円滑化や東西市街地分断の解消、「西九州新幹線」による全国と高速交通網でつながる広域交通拠点の形成、「土地区画整理事業」による低・未利用となっていた駅周辺エリアの再整備を総合的に実施することで、県都長崎の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを進めています。
- 長崎駅周辺における総合的な社会基盤整備を行うことで、交通の利便性が向上し、新たなにぎわい拠点の創出が期待されています。
- 長崎駅周辺では官民の開発計画が誘導され、交流拠点施設(出島メッセ長崎)、新長崎ビル(JR九州)、長崎警察署、長崎スタジアムシティプロジェクト(ジャパネットホールディングス)等の都市開発が進められています。



踏切がなくなり、救急活動がスムーズになりました。

踏切遮断や混雑による救急搬送の阻害状況(踏切除却前)

- 二次救急医療施設の長崎原爆病院は年間2,200回(令和元年実績)の救急搬送を受け入れています。
- 高架化前は、病院周辺の竹岩橋踏切や梁川橋踏切の踏切遮断による停車や交通混雑による搬送遅れが課題でした。



踏切の列車通過時の停止時間がなくなり、搬送時間の短縮が図れました



駅や街路が整備され、公共交通や周辺施設の利便性が向上しました。



長崎駅、浦上駅の駅舎が新しくなり、利用しやすくなりました。

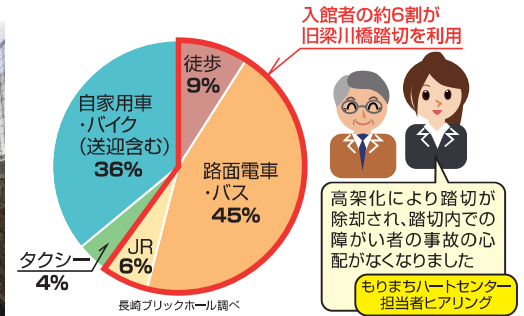
- バリアフリー対応となり、高齢者や障がい者など身体の不自由な方にもやさしい駅舎となりました。
- 1日約500人の外来患者と約700人の病院職員を有する長崎原爆病院へ、浦上駅改札口から直接アクセスが可能となり利便性が向上しました。



電停、バス停から公共施設へ行きやすくなりました。

- 浦上駅や国道206号のバス停、電停とブリックホール(年間35万人来館)やもりまちハートセンター(年間15万人来館)を結ぶ経路では、踏切がなくなり安全円滑な歩行空間が形成されました。

長崎ブリックホールの入館者の交通手段割合



鉄道の高架化は環境保全にも寄与します。

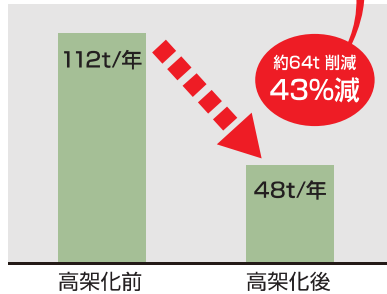


自動車交通の円滑化により、CO₂の削減が期待されます。



- 鉄道が高架化され、踏切遮断による待ち時間や一旦停止がなくなることで、自動車から発生するCO₂が年間で約64t削減できるものと試算されます。
- これは、約7,200本の杉の木が1年間で吸収するCO₂に相当します。(杉の木1本(40年杉、人工林)が1年あたりCO₂約8.8kg-c吸収するとして試算(出典：林野庁HP))

1年間で発生するCO₂の変化

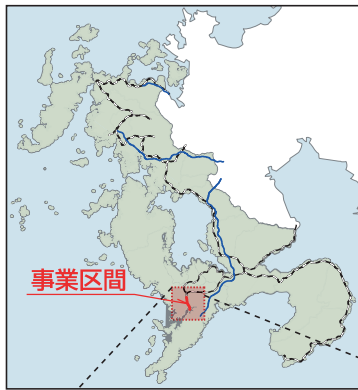


JR長崎本線連続立体交差事業完了後より一層の良質なまちづくりに向けて

- 鉄道高架化は、道路利用者の円滑な移動や良質なまちづくりなどの効果を生み出しました。しかし、鉄道高架化周辺交差点では、依然として朝夕通勤時間帯に交通渋滞が続いています。
- 今後、より一層の良質なまちづくり実現に向けて、更なる広域的なネットワークの強化が必要と考えられます。



事業位置図



JR 長崎本線連続立体交差事業内容

事業名称	JR長崎本線連続立体交差事業
事業主体	長崎県
事業区間	松山町～尾上町(2,480m)
事業期間	平成21年度～令和5年度
事業費	約529億円 (鉄道事業者負担金含む)
高架化駅	長崎駅、浦上駅
交差道路 (除却踏切)	竹岩橋踏切、梁川橋踏切、 宝町踏切、幸町踏切
街路事業(側道)	長崎駅東通り線、幸町線

JR 長崎本線 連続立体交差事業のあゆみ

平成13年 4月	連続立体交差事業(着工準備)採択
平成20年 12月	都市計画決定の大臣同意、都市計画決定
平成22年 2月	事業認可、JR九州との基本協定締結
平成25年 12月	浦上駅仮駅舎営業開始

平成26年 3月
早岐駅車両基地運用開始

長崎駅の車両基地を早岐駅へ移転しました。

平成28年 3月 仮線路全線切替完了(長崎市松山町～幸町)

元の線路の横に仮線路をつくり、列車の運行を、一旦仮線路へ切り替えました。

平成28年10月 高架本体工事着手

令和 2年 3月28日
長崎駅から浦上駅間が高架線路切替完了

仮線路で列車を運行しながら高架橋をつくり、計画(高架)の線路へ切り替えました。

令和 2年 3月28日以降
仮線路撤去・側道等の道路の整備

仮線路を撤去し道路整備を進めています。



お問い合わせ先

長崎県長崎振興局建設部都市計画課 〒852-8134 長崎市大橋町11-1 TEL095-844-2181(代)
<https://www.pref.nagasaki.jp/section/ng-toshikei/>