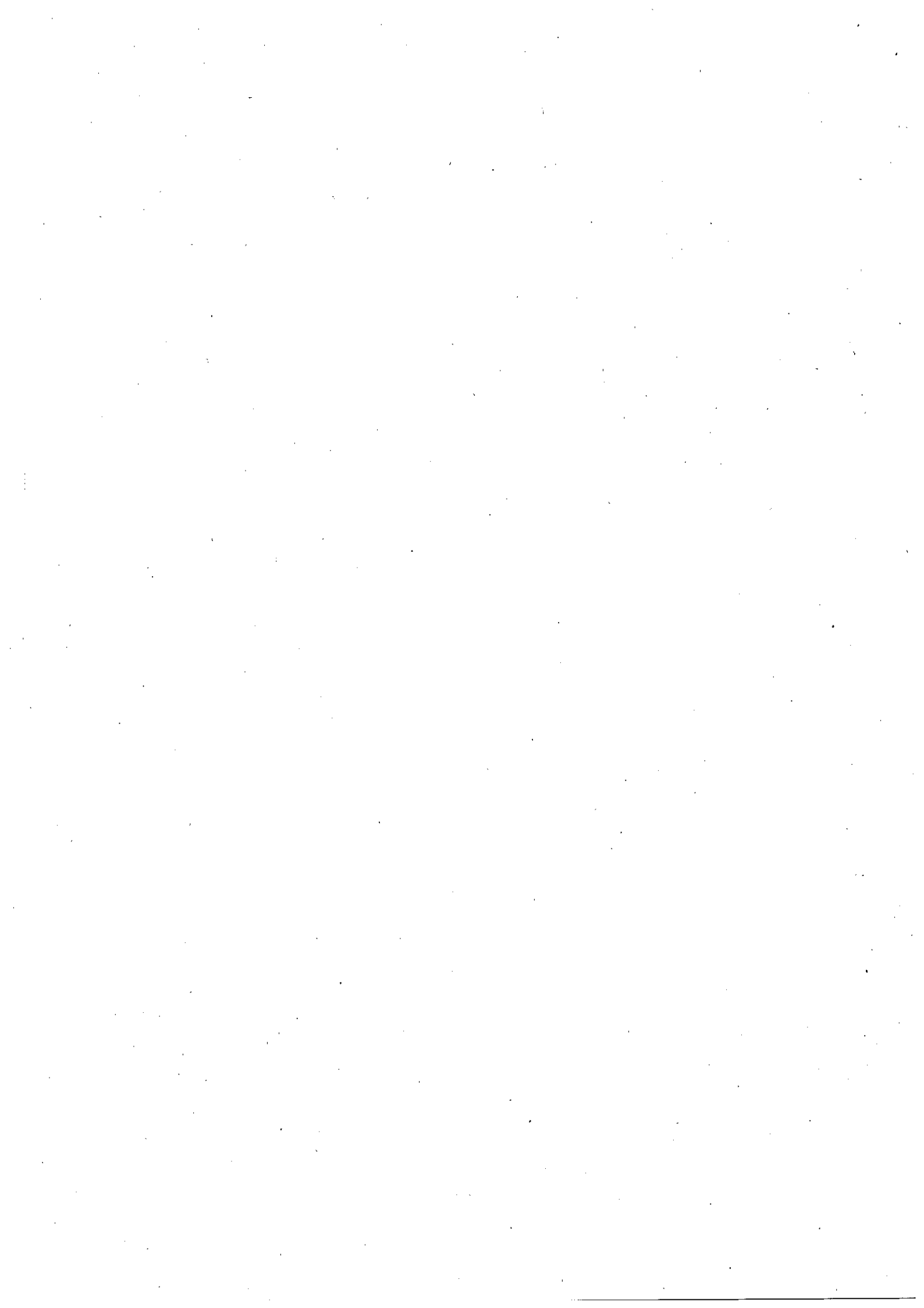


令和4年6月市議会建設水道委員会資料

所管事項調査に関する資料

目次	ページ
1 長崎駅周辺工事のスケジュールについて……………	1～11
2 長崎市地域公共交通利便増進実施計画（案） 【東部地区】について……………	12～15
3 東長崎平間・東地区土地区画整理事業の現況について……	16～20



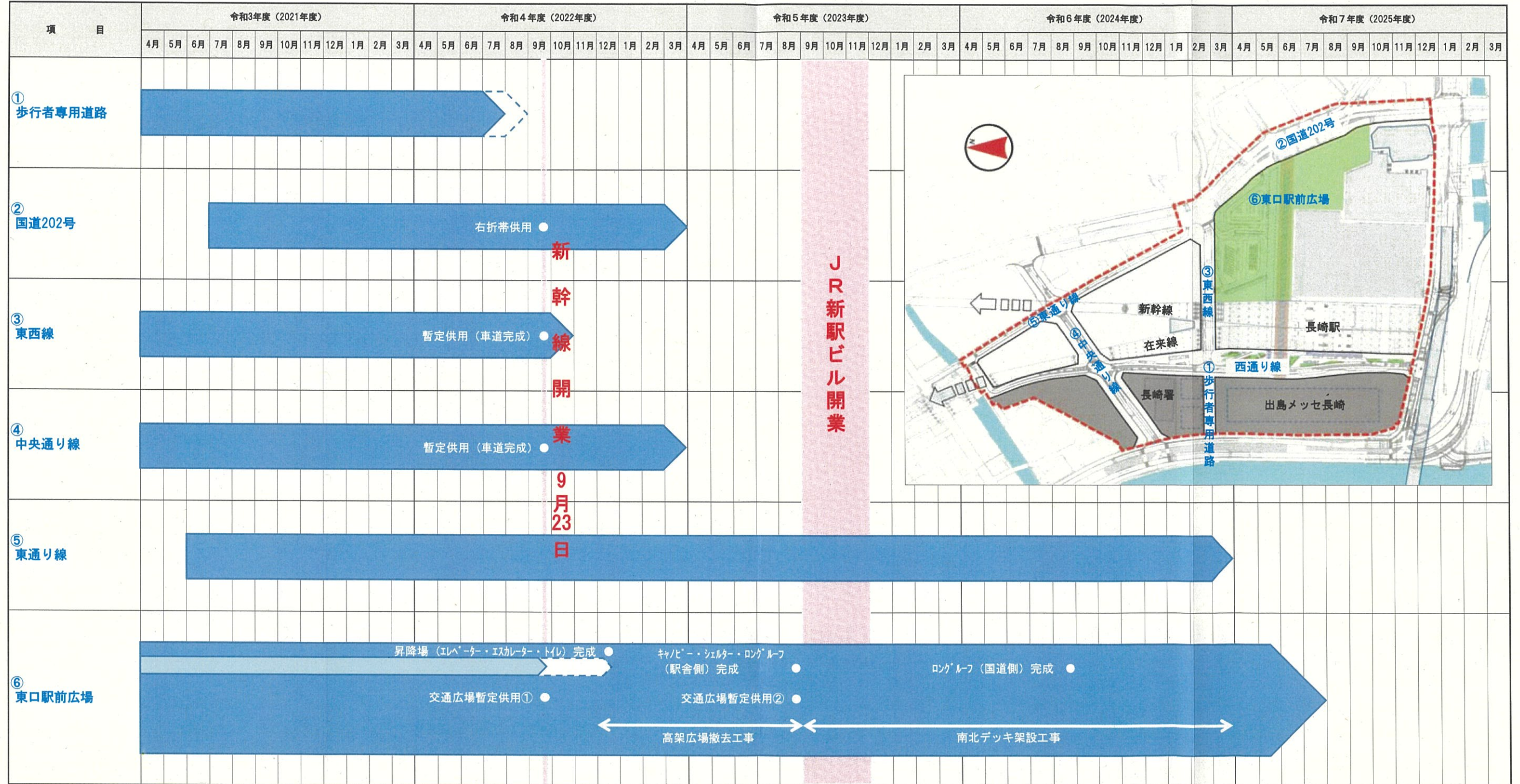
1 長崎駅周辺工事のスケジュールについて

(1) 新幹線開業時
(令和4年9月23日)



凡例	
	完成
	暫定供用中
	工事中(市)
	工事ヤード(市)
	工事中(JR九州)
	工事ヤード(JR九州)
	工事中の歩行者通路
	区画整理事業区域
	相互通行
	一方通行

(2) 長崎駅周辺工事スケジュール



(3) 昇降場の整備について

1) 昇降場とは

- ・新駅舎側（1階レベル）と国道横断施設（歩道橋・2階レベル）との移動を容易にするための施設で、建物は、エレベータ、エスカレータ、階段の3つの昇降設備のほか、1階の公衆トイレで構成される。

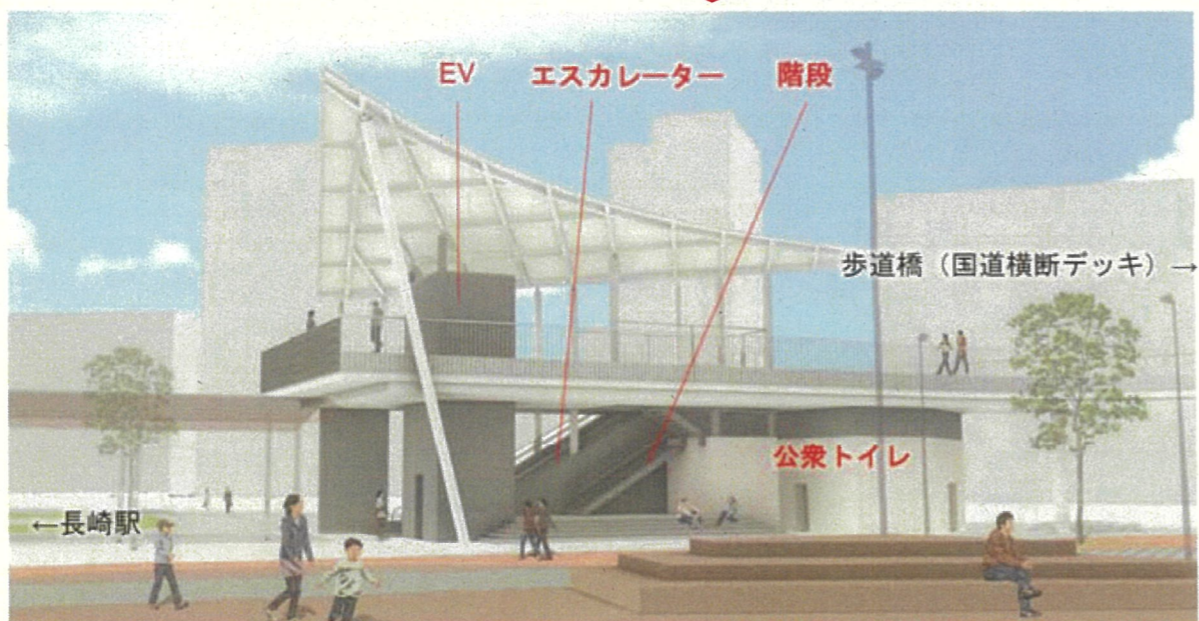
2) 仮設歩道橋とは

- ・昇降場の整備後、国道202号（バスベイ等）や多目的広場の整備に先立ち既存の高架広場（2階レベル）を撤去することとなるが、昇降場の利用開始にあたっては、施工の手順上、仮設歩道橋を設置する必要がある。（歩行者動線の確保）

3) 現況

- ・現在、昇降場の整備を進めており、その後、仮設歩道橋の設置を行う予定。
- ・当初、この2つの施設については、新幹線開業時の供用開始を目標としていたが、現地条件等から令和4年12月中の完成となる見込みである。

4) 完成イメージ



※イメージは変更になる場合があります

5) 現況写真



6) 昇降場、仮設歩道橋の整備が当初想定から遅れた理由

(理由1) 地盤改良工事の遅延

- ・令和2年度に実施した地盤調査（現地状況により地盤改良範囲から少し離れた位置での調査）により、昇降場設置箇所の支持地盤深さを4.5mと判断。その後、現地状況の変化（~~現駅広出口部の道路切替~~）により、より近くでボーリング調査を実施したところ、支持地盤深さが12.6mであることが判明。
- ・その結果、地盤改良工法の変更（中層混合→深層混合）が必要となり、地盤改良工事が約1.5か月延長（昇降場工事の着手遅れ）

(理由2) 仮設歩道橋工事の遅延

- ・昇降場工事（主に昼間施工）と仮設歩道橋（主に夜間施工）の接合部においては、昇降場工事の外部足場解体を行いながら並行作業を想定していたが、昇降場請負業者と検討した結果、安全性等の確保の観点から、昇降場外部足場の解体後に接合部の工事を実施することになった（並行作業は困難）

以上の理由により、令和4年12月中の完成となる見込み

7) 昇降場工事の着手が遅れた理由 (地盤改良工事が遅れた理由)

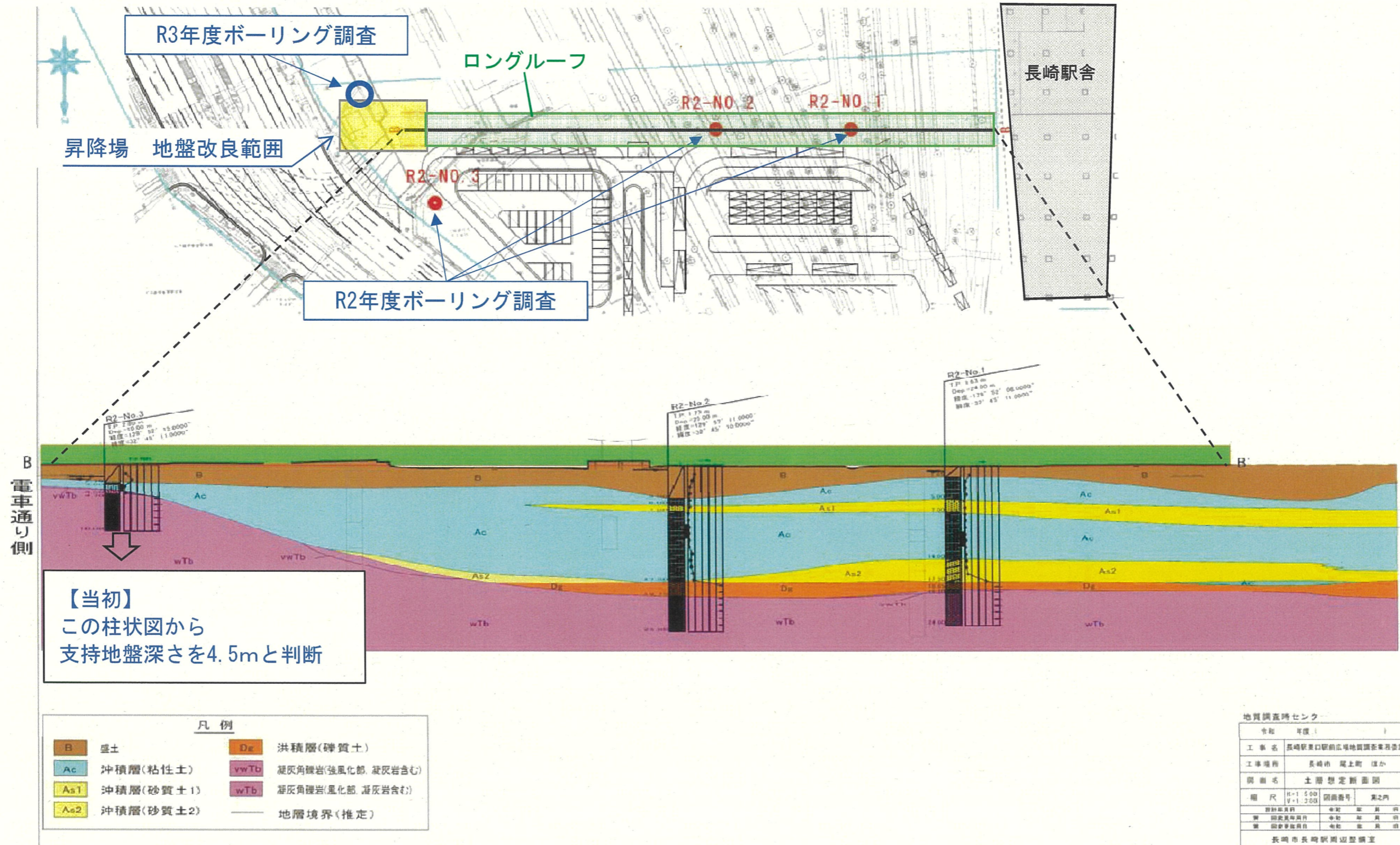
R2年度に実施したボーリング調査 (R2-No.3) により、昇降場設置箇所の支持地盤深さを4.5mと判断 (現地状況により地盤改良範囲から少し離れた位置での調査)



現地状況の変化 (現駅広出口部の道路切替) により、より近くでのボーリング調査が実施可能に。その結果、支持地盤深さが12.6mであることが判明



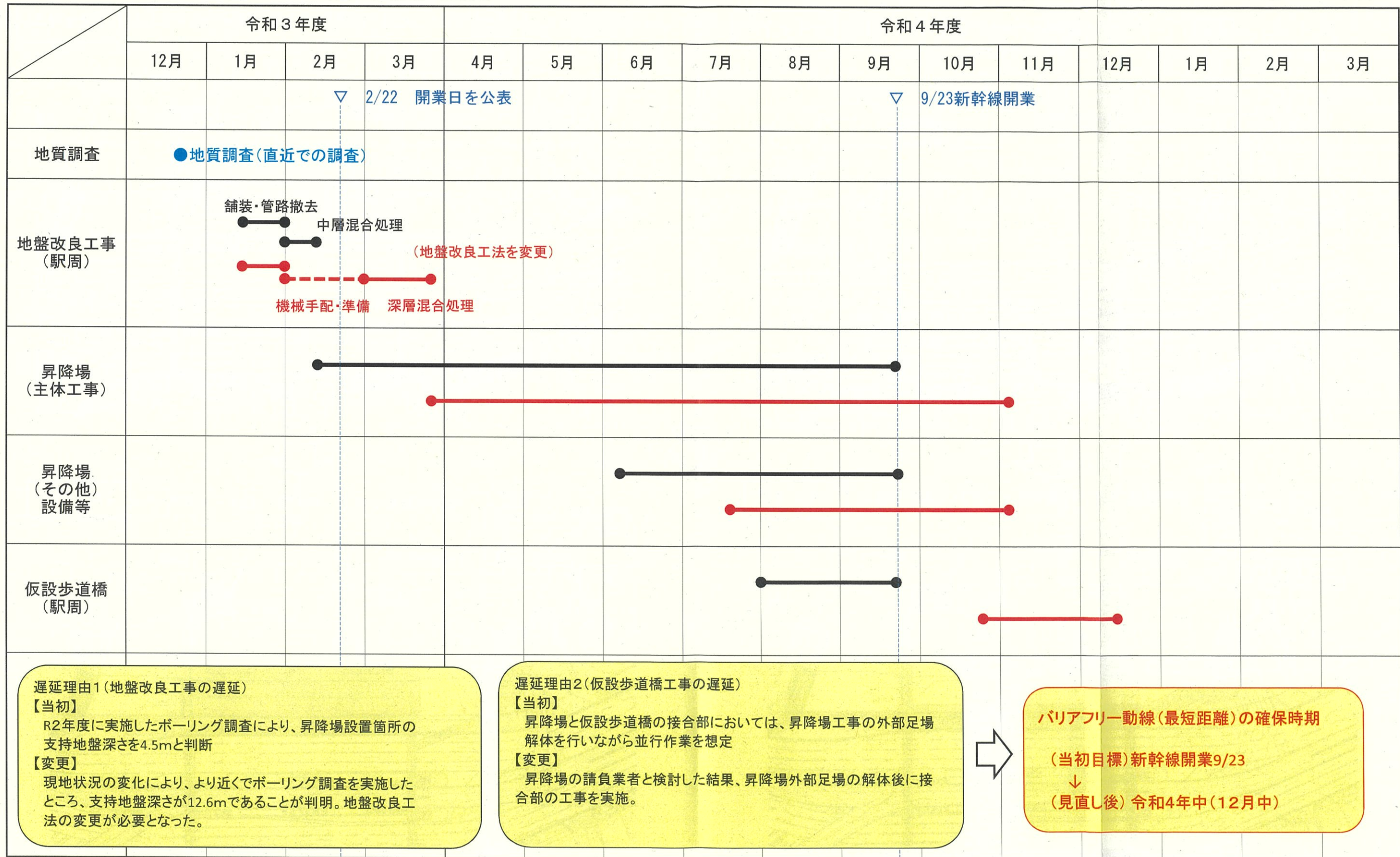
地盤改良工法を変更せざるを得ないことに (中層混合 → 深層混合)



R2年度実施のボーリング調査による土層想定断面図
新長崎駅側

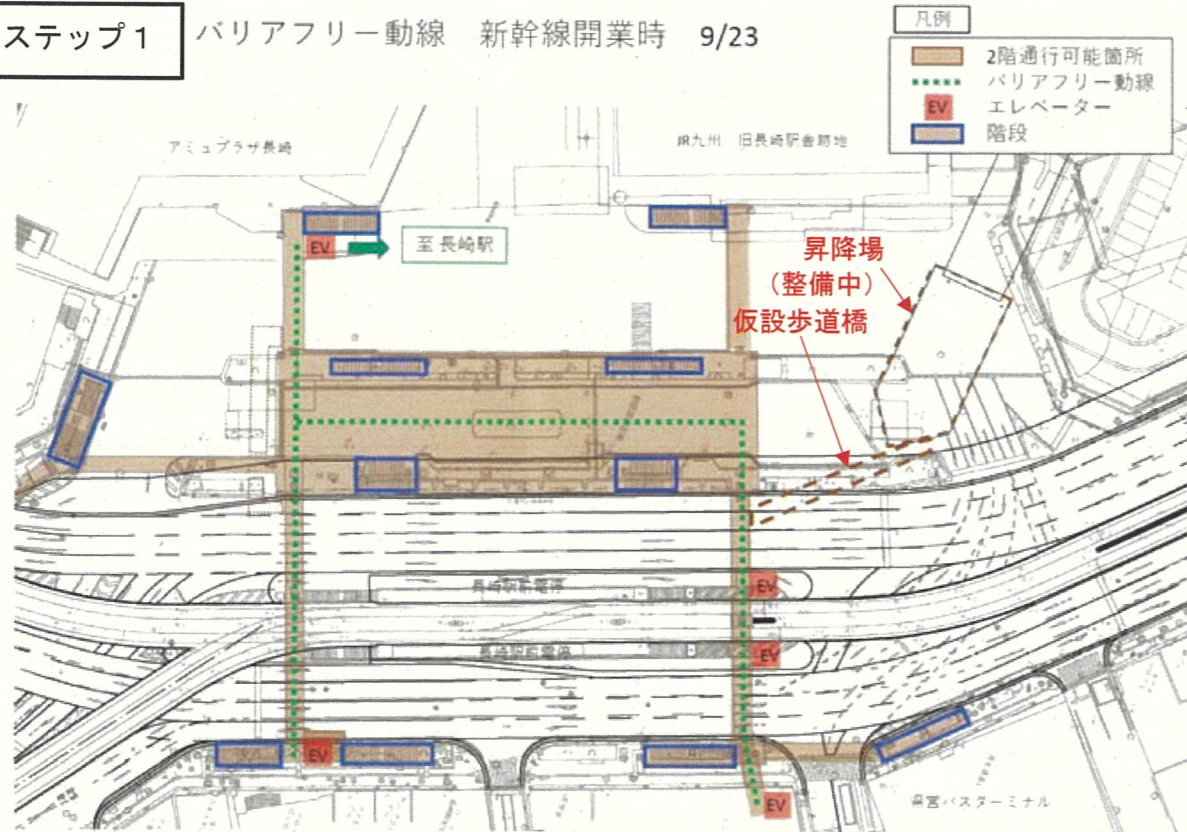
8) 工事スケジュール (昇降場、仮設歩道橋)

●— 当初 ●— 変更

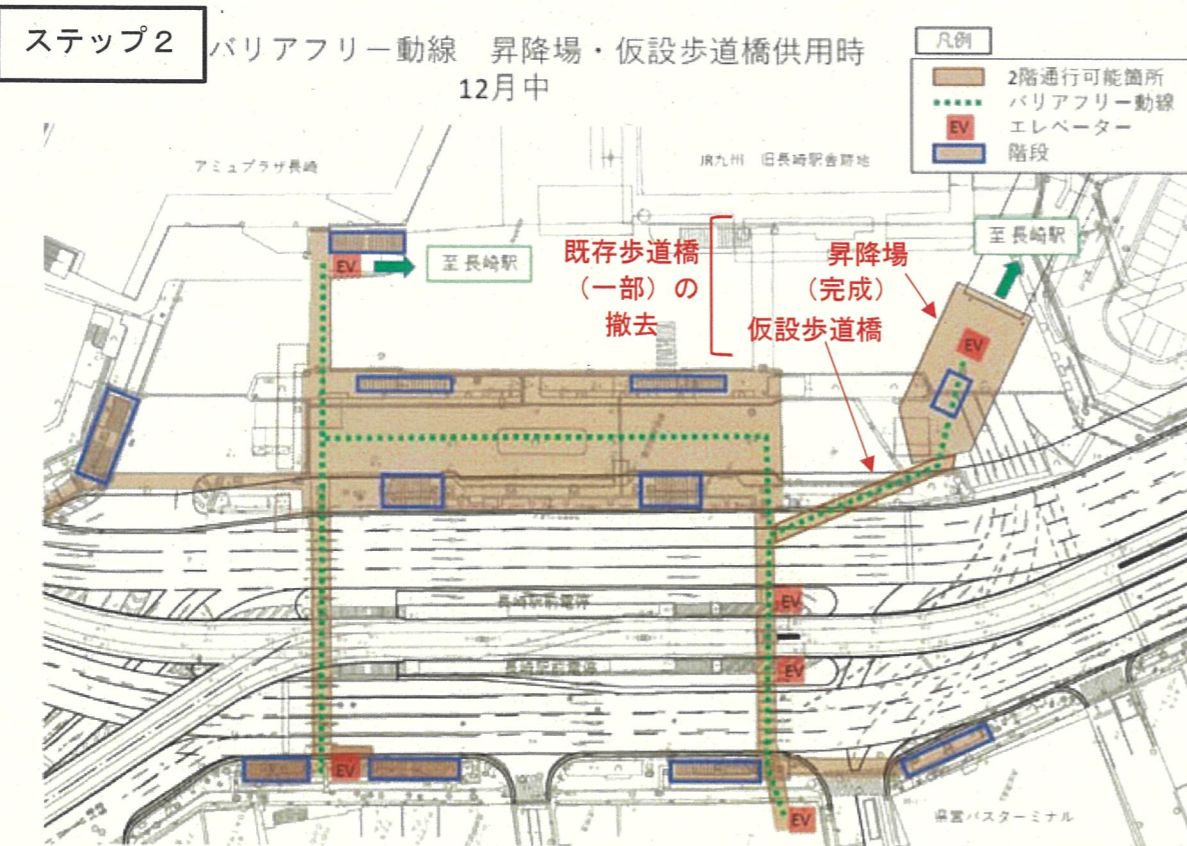


9) 今後の施工の流れ

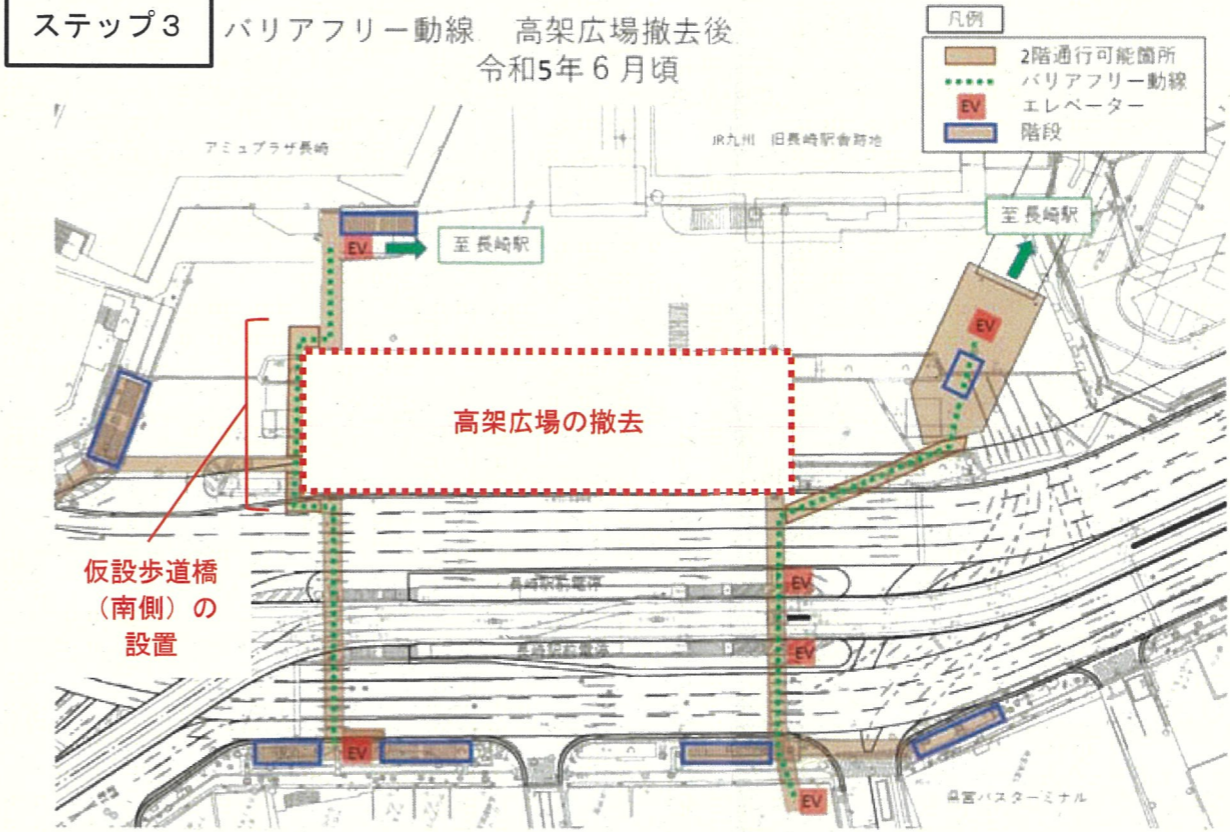
ステップ1 バリアフリー動線 新幹線開業時 9/23



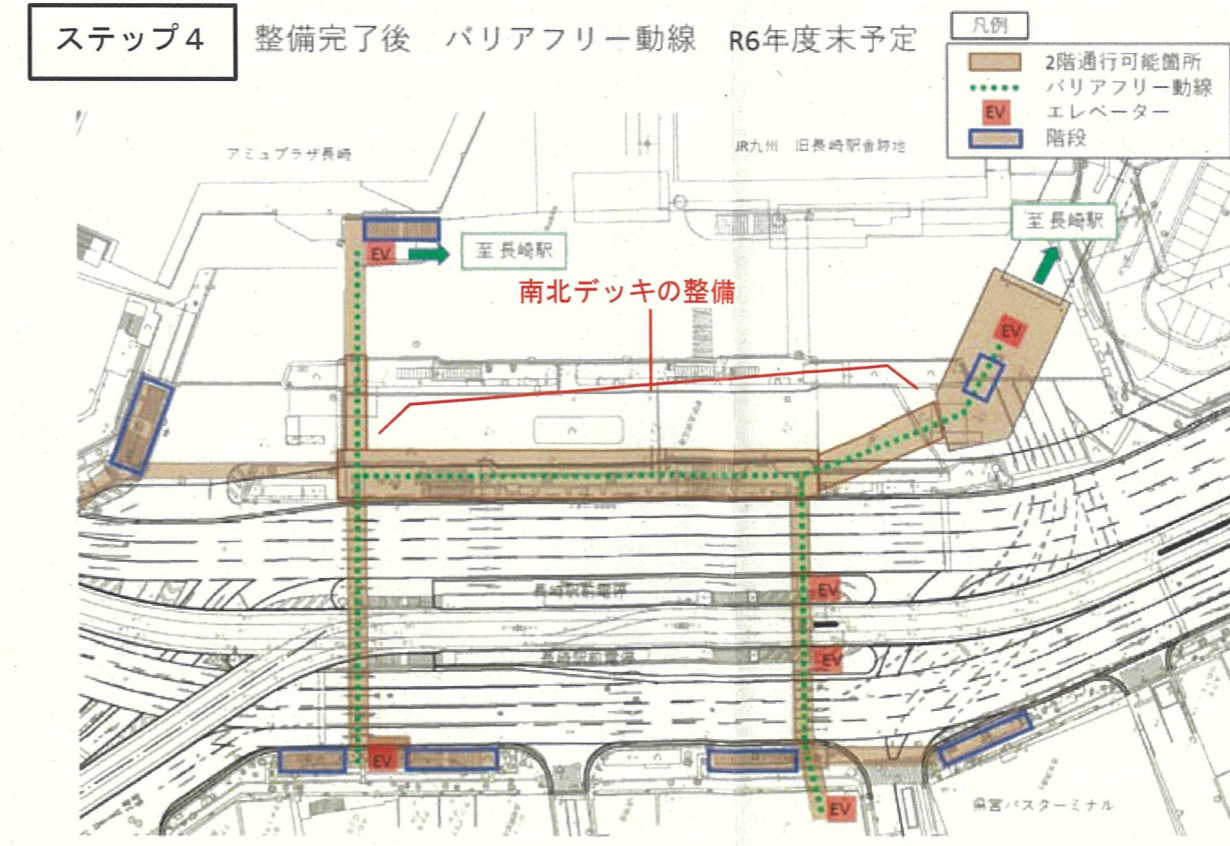
ステップ2 バリアフリー動線 昇降場・仮設歩道橋供用中 12月中



ステップ3 バリアフリー動線 高架広場撤去後 令和5年6月頃



ステップ4 整備完了後 バリアフリー動線 R6年度末予定



(4) 長崎駅西口歩行者専用道路の整備について

1) 整備の目的

- ・歩行者の移動としての機能だけでなく、市街地の貴重なオープンスペースとして、沿道施設と一体となった滞留や賑わいを誘導する
- ・東西線から連続し、浦上川線に抜ける広場のような街路空間とする

2) 現況

- ・上下水道局（下水道建設課）が令和3年2月から実施していた工事（污水管（内径 1200mm）推進）が5月20日に完了
- ・当初、7月末完成予定
- ・6月より最終の仕上げ工事（舗装、照明、植栽）を実施中

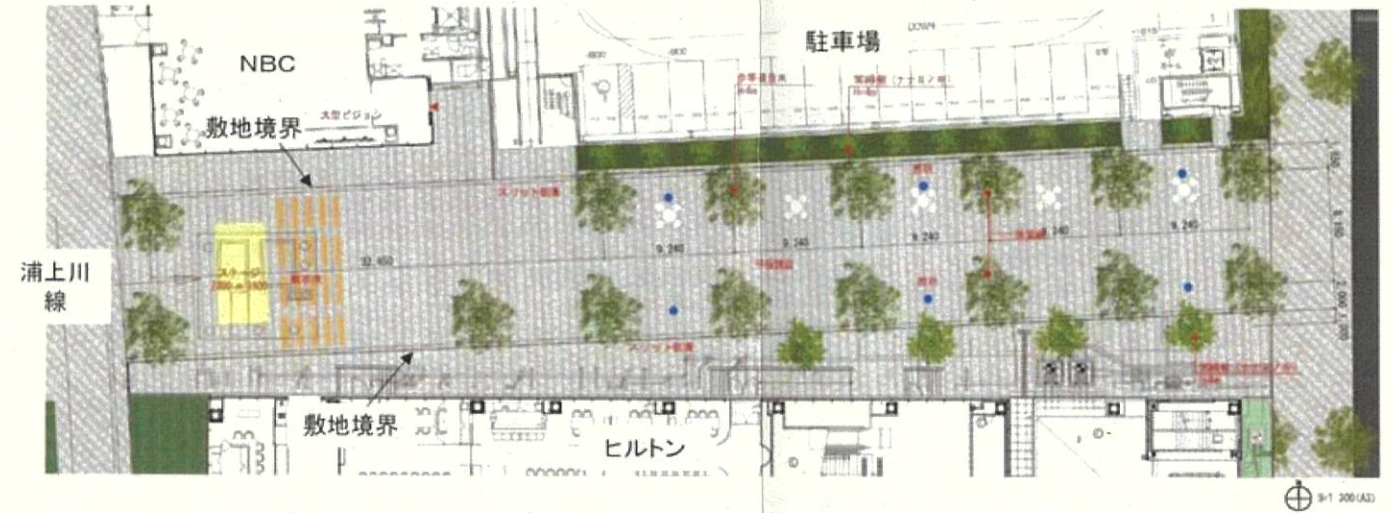
3) 現況写真



4) 今後の予定

- ・工事は、歩行者動線を切り替えながら実施する（別紙参照）
- ・全体としては、9月上旬に完了予定
- ・NBC前の部分については、7月中の完了を目指す

5) 完成イメージ



平面イメージ

東側からの VIEW IMAGE

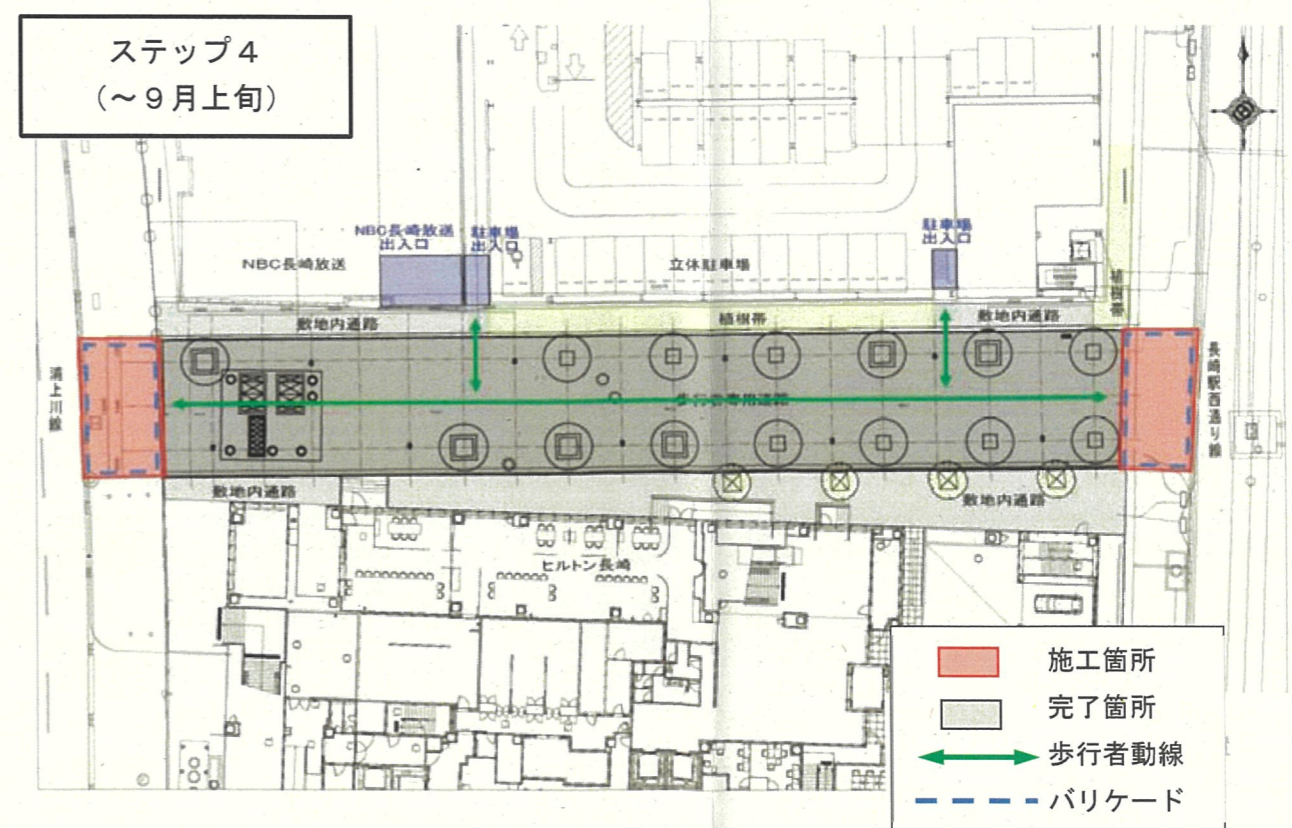
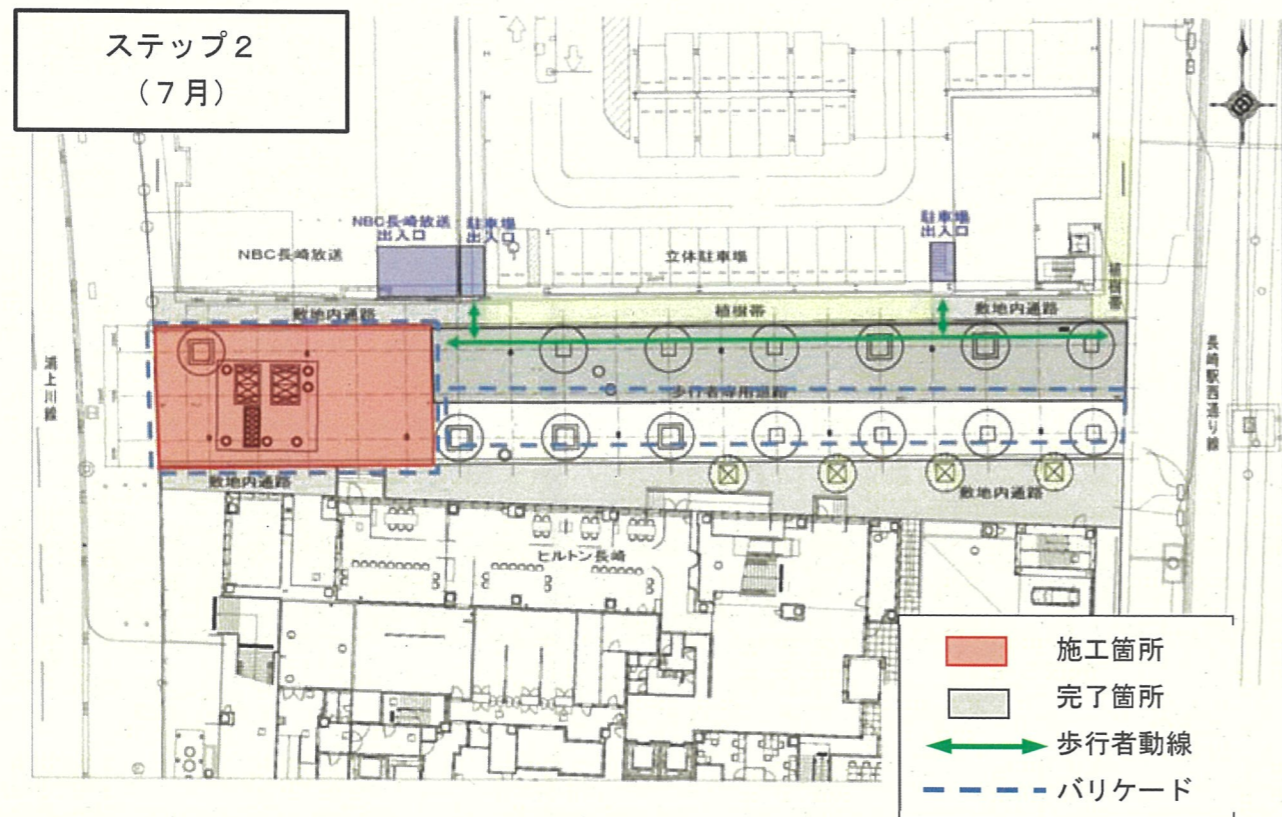
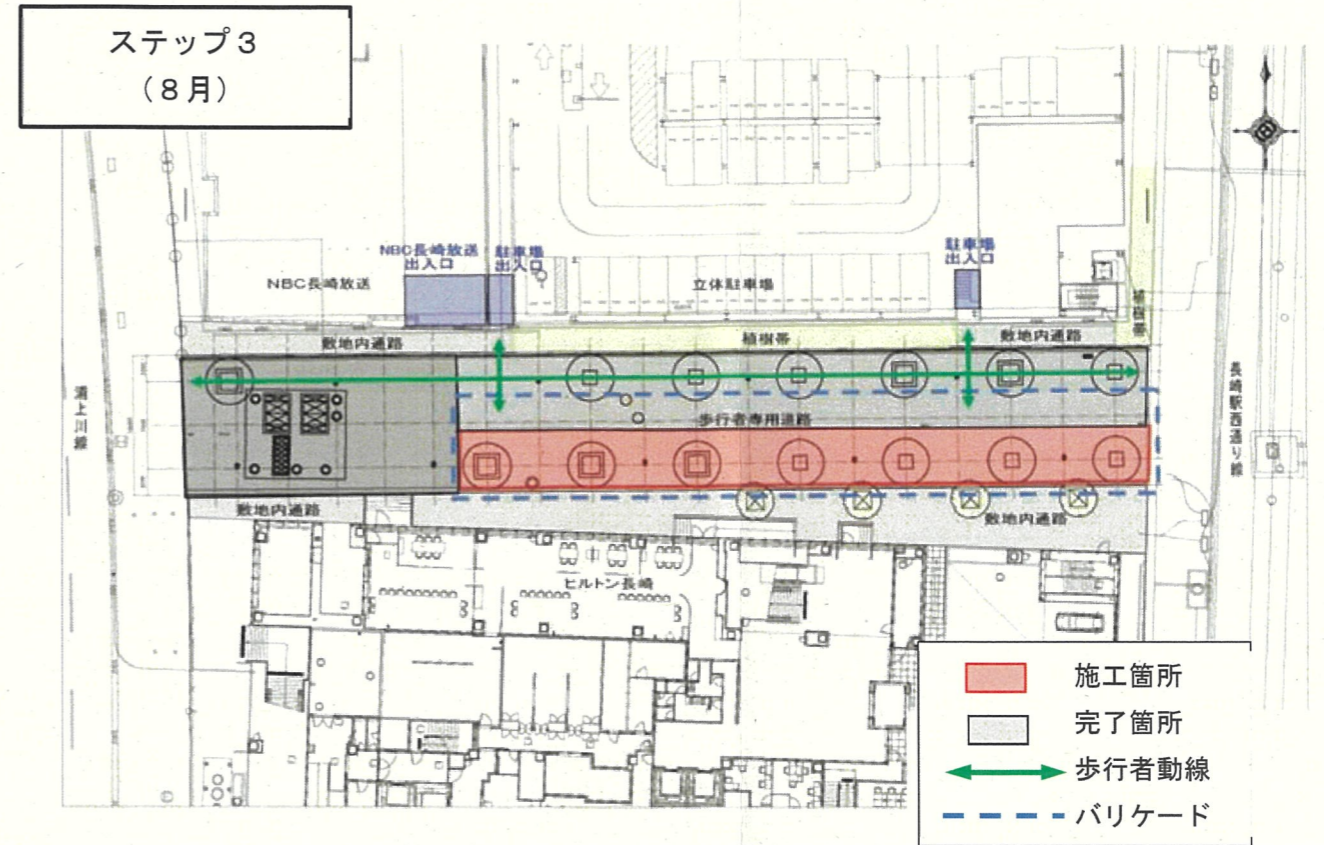
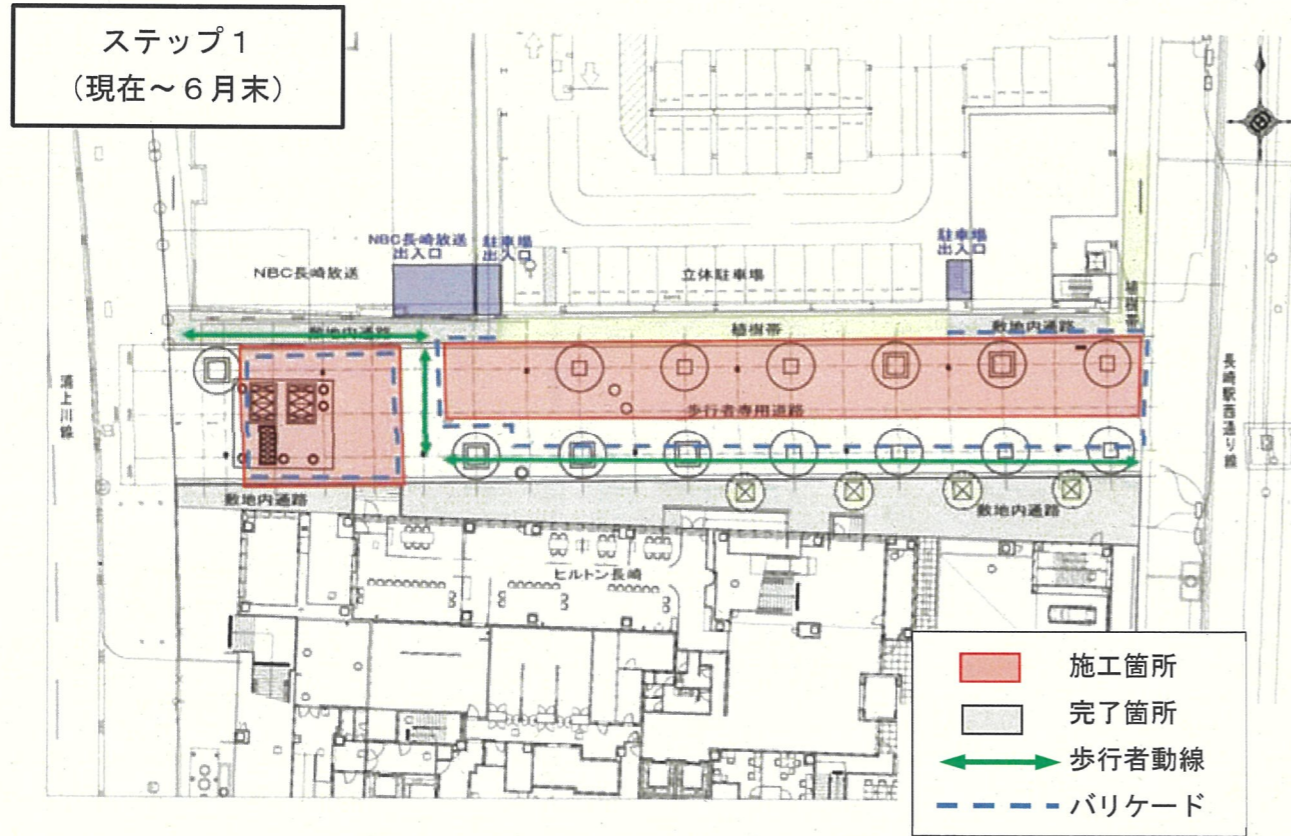


出島メッセ
長崎側

駐車場側

横断イメージ



6) 今後の施工の流れ



(5) 工事状況写真 (写真撮影位置)



凡例

	土地区画整理事業 施行区域 (約 19.2ha)
	撮影方向

① 東口駅前交通広場 (9/23 時点、暫定供用)



長崎駅 (新幹線駅舎)

国道側から駅舎側 (西側) を望む

③ 東西線 (9/23 時点、暫定供用)



新幹線高架下から国道側 (東側) を望む

⑤ 中央通り線 (9/23 時点、暫定供用)



新幹線
高架

在来線高架下から新幹線高架側 (東側) を望む

② 国道 202 号 (NHK 前) (9/23 時点、右折帯供用)



長崎駅 (新幹線駅舎)

国道側から駅舎側 (西側) を望む

④ 中央通り線 (9/23 時点、暫定供用)



新幹線
高架

国道側から新幹線高架側 (西側) を望む

⑥ 歩行者専用道路 (9/23 時点、完成供用)



在来線
高架

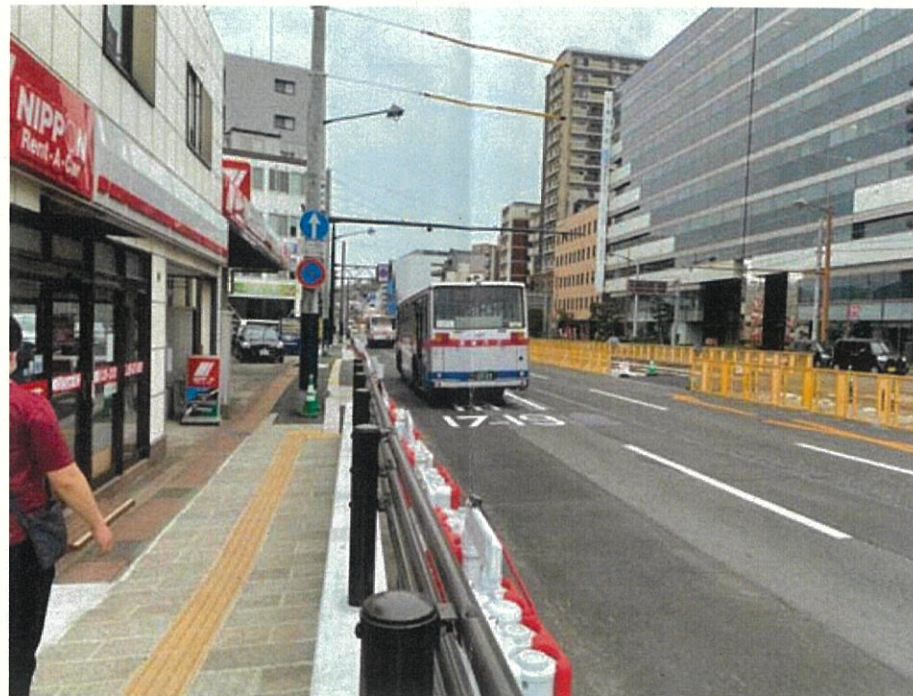
浦上川線側から在来線高架 (東側) を望む

⑦ 国道 202 号 (9/23 時点、暫定供用)



ガソリンスタンド跡地付近から北側を望む

⑧ 国道 202 号 (9/23 時点、暫定供用)



レンタカー前から北側を望む

⑨ 国道 202 号 (9/23 時点、暫定供用)



現八千代町電停付近から北側を望む

2 長崎市地域公共交通利便増進実施計画(案)【東部地区】について

策定目的・概要

◆持続可能な公共交通機関への転換

◆行政と事業者や利用者などが連携・協力

『長崎市地域公共交通計画』を策定
(令和3年8月)

- ・本計画は『長崎市地域公共交通計画』に定めた施策を具体的に進めるためのもの
- ※法律(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)に基づき策定

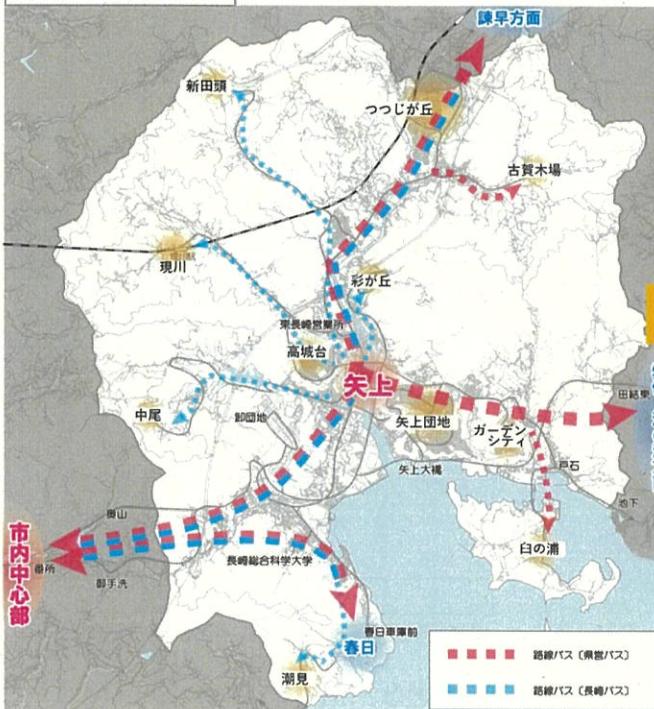
実施区域

長崎市東部地区(東長崎地区+日見地区)

矢上バス停を拠点としたハブ&スポーク型運行への再編

- 幹線路線の運行頻度の適正化
- 競合路線の解消(長崎県交通局への一本化) ※スクール便を除く
- 利用者が少ない路線のコミュニティ交通化

現在の運行状況

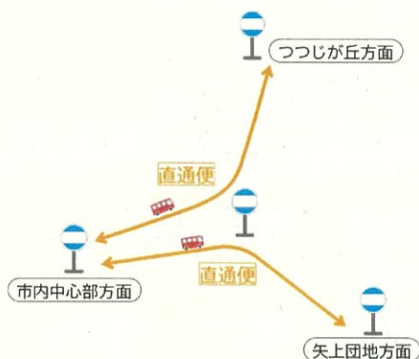


再編イメージ



ハブ&スポーク型の“運行イメージ”

- ・朝夕の利用が多い時間帯は直通運行
- ・利用が少ない時間帯で乗継ぎ運行



事業 I : 矢上バス停を拠点としたハブ & スポーク型運行への再編

事業 I -①: 幹線路線の運行頻度の適正化

- ・ 通勤通学時間帯は立席含め満員(55人/便)、昼間は全員が座れる便数(30人/便)とし、運行頻度を適正化します。
- ・ 平日昼間の時間帯も、人口規模や利用実態にあった運行頻度を確保します。

幹線路線の平日の時間帯別運行頻度の変化

◆ 中心部⇄ 東部地区間 【切通-網場道間】(矢上大橋経由除く)

時間帯	市内中心部方面			東部地区方面		
	現況 便数	計画 便数	増減	現況 便数	計画 便数	増減
朝ピーク	35	29	-6	7	8	1
昼間※	46	23	-23	40	23	-17
夕ピーク	14	12	-2	28	22	-6
深夜	7	4	-3	22	19	-3
計	102	68	-34	97	72	-25

※昼間時間帯の計画便数は60分に3本以上

◆ 春日方面⇄ 中心部間 【網場-長総大前間】

時間帯	市内中心部方面			春日車庫方面		
	現況 便数	計画 便数	増減	現況 便数	計画 便数	増減
朝ピーク	8	6	-2	4	3	-1
昼間※	16	9	-7	15	10	-5
夕ピーク	7	3	-4	7	4	-3
深夜	2	1	-1	5	5	0
計	33	19	-14	31	22	-9

※昼間時間帯の計画便数は60分に1本以上

◆ 東部地区⇄ つつじが丘方面間 【矢上-馬場】(普賢神社口方面除く)

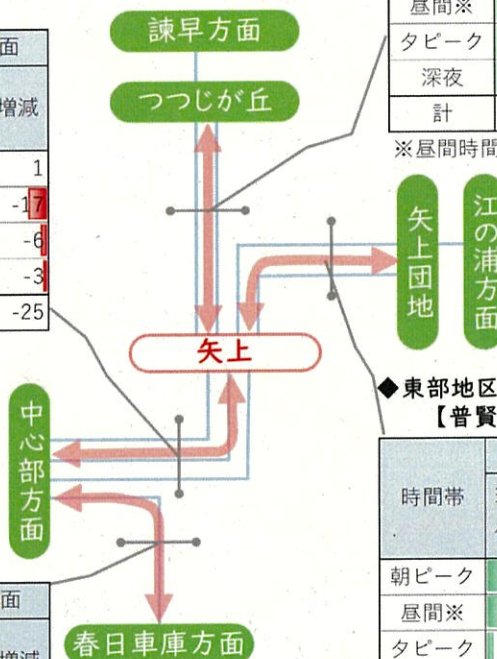
時間帯	東部地区方面			諫早方面		
	現況 便数	計画 便数	増減	現況 便数	計画 便数	増減
朝ピーク	18	14	-4	10	9	-1
昼間※	31	14	-17	25	15	-10
夕ピーク	11	7	-4	15	8	-7
深夜	6	4	-2	9	8	-1
計	66	39	-27	59	40	-19

※昼間時間帯の計画便数は60分に2本以上

◆ 東部地区⇄ 矢上団地・戸石方面間 【普賢神社口-下侍石間】

時間帯	東部地区方面			江の浦方面		
	現況 便数	計画 便数	増減	現況 便数	計画 便数	増減
朝ピーク	21	19	-2	3	3	0
昼間※	16	16	0	14	14	0
夕ピーク	6	6	0	17	14	-3
深夜	3	3	0	14	11	-3
計	46	44	-2	48	42	-6

※昼間時間帯の計画便数は60分に2本以上

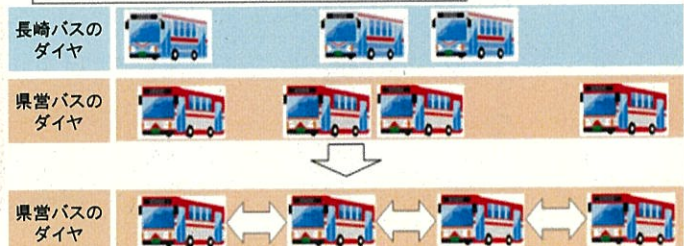


※現況便数は、令和4年4月時点
 ※計画便数は、確保すべき便数
 ※方面別の便数を示しており、当該断面を
 通っても、各方面を連絡しない便数は含まない

事業 I -②: 長崎県交通局への運行の一本化

- ・ 長崎県交通局に運行一本化し、運転手や車両運用の適正化、運行コストの最小化を図ります。
- ・ 運行間隔を一定に保つなど、利便性が確保できるダイヤに調整します。

等間隔運行による利便性を確保

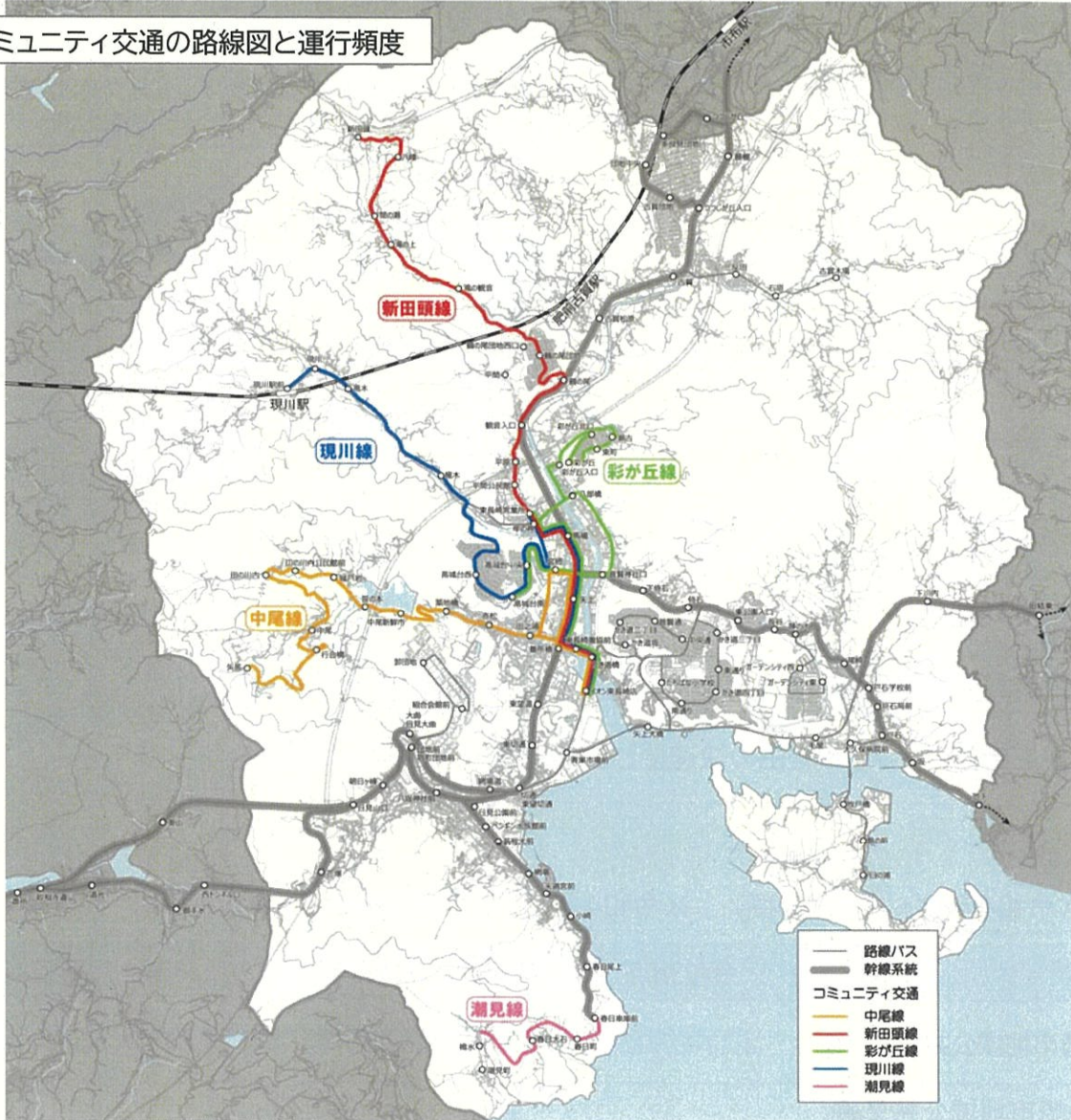


事業 I : 矢上バス停を拠点としたハブ & スポーク型運行への再編

事業 I - ③ : コミュニティ交通への転換

- ・ 子供たちの通学は可能な限り配慮します。
- ・ JRともしっかり接続させ、乗継拠点や商業施設など地域内の移動手段も確保します。

コミュニティ交通の路線図と運行頻度



中尾線	矢筈→イオン		イオン→矢筈	
	現状	再編後	現状	再編後
平日	5便	4便	4便	4便
13時まで	4便	4便	1便	1便
13時以降	1便	0便	3便	3便
土曜	3便	3便	2便	2便
日祝	3便	3便	2便	2便
備考	平日朝の登校1便、夕方の下校2便は確保			

新田頭線	新田頭→イオン		イオン→新田頭	
	現状	再編後	現状	再編後
平日	4便	4便	3便	3便
13時まで	4便	4便	1便	1便
13時以降	0便	0便	2便	2便
土曜	2便	2便	2便	2便
日祝	2便	2便	2便	2便
備考	平日朝の登校1便は確保			

潮見線	潮見町→春日車庫		春日車庫→潮見町	
	現状	再編後	現状	再編後
平日	3便	3便	3便	3便
13時まで	3便	3便	1便	1便
13時以降	0便	0便	2便	2便
土曜	2便	2便	3便	2便
日祝	2便	2便	2便	2便
備考				

彩が丘線	彩が丘→イオン		イオン→彩が丘	
	現状	再編後	現状	再編後
平日	4便	4便	8便	8便
13時まで	4便	4便	1便	2便
13時以降	0便	0便	7便	6便
土曜	2便	2便	4便	4便
日祝	2便	2便	4便	4便
備考	平日朝の登校2便、夕方下校2便は確保 ※ルートは彩が丘～高城台南			

現川線	現川駅前→イオン		イオン→現川駅前	
	現状	再編後	現状	再編後
平日	11便	10便	10便	10便
13時まで	6便	4便	4便	4便
13時以降	5便	6便	6便	6便
土曜	11便	10便	10便	10便
日祝	9便	10便	9便	10便
備考	平日夕方下校2便は確保 ※登校は路線バスで確保			

運行事業者: 長崎県交通局
 運賃: 長崎県交通局と同一運賃
 ※現状便数は、令和4年4月時点の路線バスでの運行便数
 ただし、現川線は高城台西発を含む昼間の便数

事業Ⅱ：再編と併せて実施する公共交通サービスの向上

乗継ぎによる利便性の低下

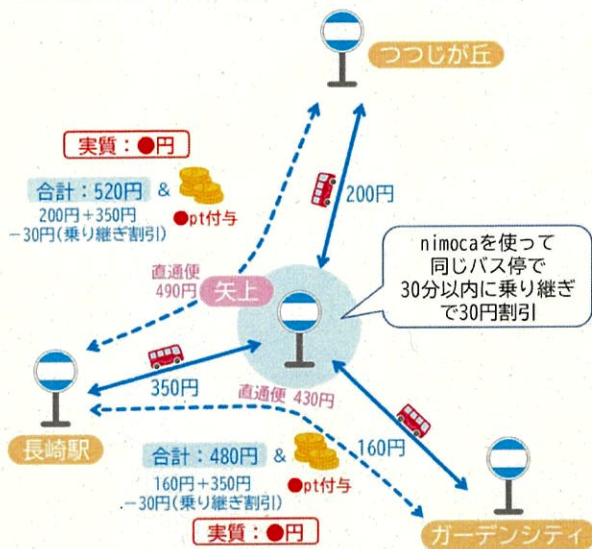


別の方法で、利便性の確保、サービスの向上を目指します

事業Ⅱ-①：ハブ＆スポーク型運行に対応した乗継ぎポイントの導入

- 乗継ぎによる運賃増加分はポイントで還元

ポイント付与サービスのイメージ



事業Ⅱ-③：乗継ぎ拠点でのリアルタイムの情報提供

- 乗継ぎバス停に接近情報や遅延情報を提供

バス停での接近情報のデジタルサイネージ事例



出典：(株)両備システムズ

スマートバス停の導入事例(熊本駅)



出典：西鉄エム・テック

事業Ⅱ-②：東部地区の拠点と市内中心部を結ぶ路線の一部快速化

- 一部の便を新日見トンネル経由の快速便とし、移動時間を短縮

実施予定期間

4年間（令和4年度～令和7年度） ※令和4年度10月から事業を実施

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
長崎市地域公共交通計画	→				
長崎市地域公共交通利便増進実施計画(東部地区)		実施 →	検証、見直し →		

利便増進事業の効果

①平均乗車密度の向上 ※平均乗車密度とは、1便あたりの平均利用者数

【現況】 R3年度:6.6 ⇒ R7年度:9.1(5.4)

②公共交通事業の収支率の向上

R4～R7年(4年合計)：1.01(0.60)
地域間幹線系統確保維持補助金を収入に含めた値

※()内の数値は事業を実施しなかった場合の推計

※長崎市地域公共交通計画(R3.8)では、市全域での目標値を設定しています。平均乗車密度、収支率ともに、市全域に対し低い水準となっている東部地区で底上げすることで、市全域での目標達成に寄与します。

長崎市地域公共交通利便増進実施計画(案)【東部地区】概要版
令和4年6月作成

長崎市公共交通対策室
TEL 095-829-1271 FAX 095-829-1168
E-mail kokyo_koutsu@city.nagasaki.lg.jp

3 東長崎平間・東地区土地区画整理事業の現況について

(1) 東長崎平間・東地区土地区画整理事業の概要

ア 事業の目的

平間・東地区は、長崎市中心市街地から北東約8.5kmに位置し、長崎市の東の玄関口、交通の要衝として大きな役割を担っている。

また、長崎市中心部の住宅地が飽和状態にあることから、道路事業や区画整理事業の実施などにより、良好な生活環境や物流機能が整った東長崎地区の人口が増加している状況である。

一方で、東長崎地区においては、平坦地だけでなく丘陵地にも小規模な宅地開発が行われ、無秩序な市街地が進展しつつあることから、平間・東地区において、土地区画整理事業を実施し、防災、環境衛生、交通安全等の都市基盤施設の一体的な整備・改善を実施し、健全かつ良好な住環境を有する住宅地の形成を図るもの。

イ 事業の概要

項目	内容
名称	長崎都市計画（長崎国際文化都市建設計画）事業 東長崎平間・東地区土地区画整理事業
施行者	長崎市（長崎市長）
施行面積	30.0ha
都市計画決定	昭和50年12月16日
事業計画決定	平成14年 5月31日
施行期間	平成14年度～令和8年度
総事業費	110億円
減歩 ^{※1} 率	22.55%（公共：15.94%、保留地：6.61%）
計画人口 ^{※2}	2,300人
権利者数 ^{※3}	453人
整理前筆数 ^{※3}	1,453筆

※1「減歩」とは、土地区画整理事業により権利者の土地の面積が減少すること。

※2「計画人口」は、現事業計画における将来的な推計人口。

※3「権利者数」及び「整理前筆数」は、令和4年3月時点での状況。

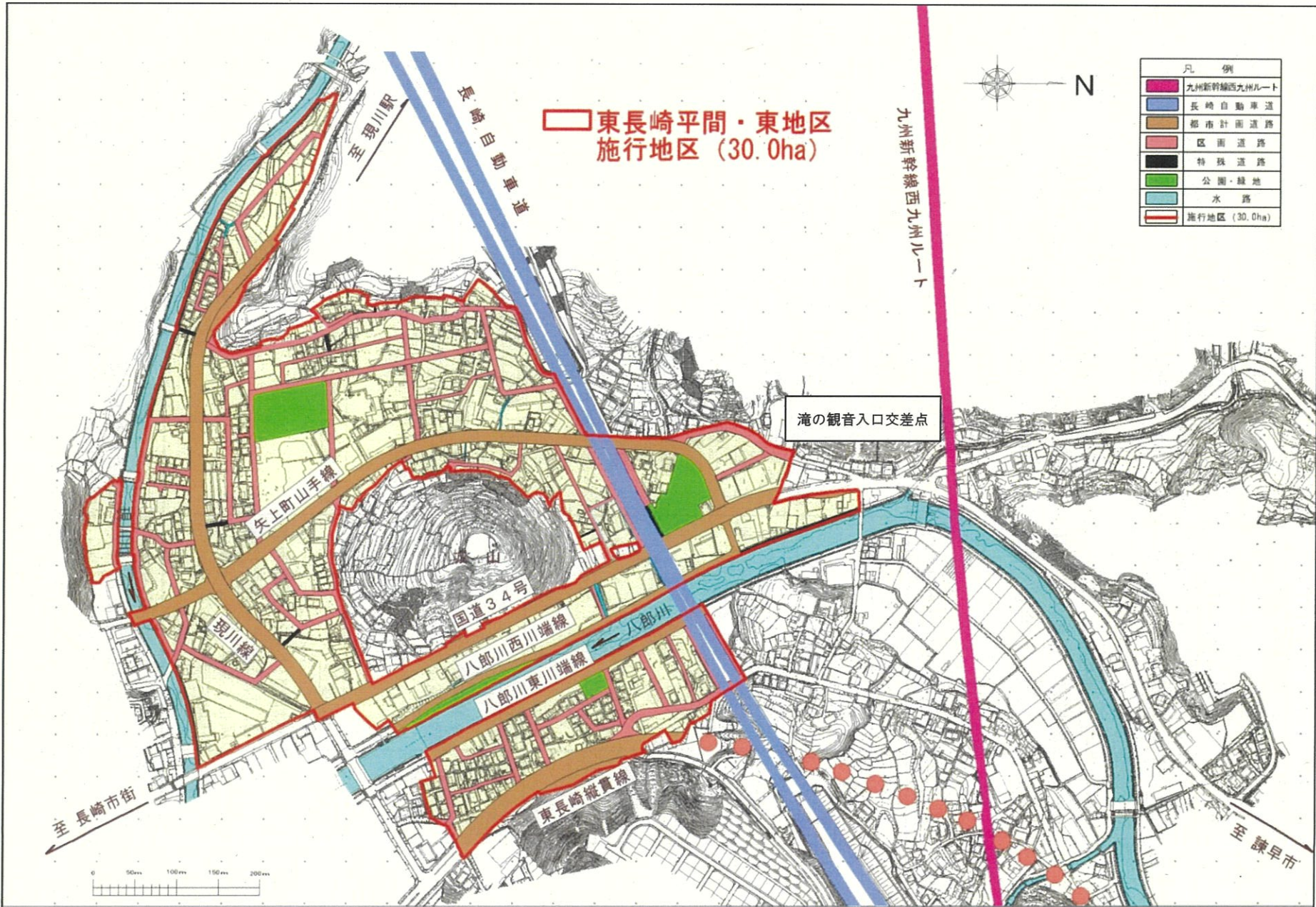
(2) 事業の主な経過

年 月	内 容
平成14年 5月	東長崎平間・東地区土地区画整理事業開始
24年 3月	都市計画道路八郎川東川端線開通
12月	都市計画道路現川線開通（平成23年10月一部開通）
26年 3月	平間中央公園（4号公園）開園
27年 3月	東町一の坪公園（5号公園）開園
平成30年 1月	都市計画道路矢上町山手線開通
3月	都市計画道路八郎川西川端線開通
令和 2年12月	平原公園（3号公園）開園
3年 3月	仮換地指定率100%達成
4年 3月	都市計画道路東長崎縦貫線（土地区画整理事業区域内）完成

(3) 今後の主な事業スケジュール（予定）

本事業については、現在残りの工事を鋭意施工中であるが、下記のとおり、令和4年度中の換地処分に向けて手続きを進めており、今後、換地計画の認可手続きや換地処分通知等を行い、令和5年度から清算金の交付、徴収を行っていくこととしている。

年度	月	内 容
令和 4年度	6月議会 終了後	土地区画整理審議会の開催（換地計画（案）の意見聴取）
	7月頃	換地計画（案）の縦覧（2週間）
	8月頃	土地区画整理審議会の開催（意見処理審査）
	11月頃	換地計画の認可、換地処分通知の送付
	3月頃	換地処分・公告、登記簿・字図の書き換え（4か月程度）
令和 5年度	4月以降	清算金の交付・徴収



(4) 清算金の交付・徴収について

精算金の具体的な額等については、令和4年度実施予定の換地計画（案）の縦覧や換地処分通知において権利者に示され、その後関係法令に基づき交付・徴収を実施することとなるが、当事業に先んじて実施した矢上地区においては、清算金徴収の時点で分割利率や支払期間などへの配慮について強い要望がなされたことから、関係条例等を改正し現在に至っている。

一方、平間・東地区においては、分割利率、支払期間など、従来のみであり、矢上地区との権利者の重複も多い中、今後同様の対応が求められることが想定される。

このことを踏まえ、今後、関係条例の整備などについて十分に検討し、適切に対応したい。

(主な関係法令等の現在の状況)

法令等	法施行令	施行条例	
		平間・東地区	矢上地区
区分	—	平間・東地区	矢上地区
名称	土地区画整理法施行令	東長崎平間・東地区土地区画整理事業施行条例	東長崎矢上地区土地区画整理事業施行条例
分割徴収する場合の利率	法定利率（3%）以内 ※規準、規約、定款又は施行規程で定める率	普通地方長期資金における下記の条件による貸付金に適用される利率 (1)償還期間 20年 (2)据置期間 03年 (3)元利均等半年賦償還 (4)固定金利方式 ※令和4年3月現在0.5%	0.1% ^{※1}
分割の期間	5年以内 ※資力が乏しく納付が困難と認める場合は10年	金額に応じた支払年数（6ヶ月～5年） ※令61条第2項ただし書き（10年）を適用する場合における期限は市長が定める。	5年以内 ^{※2} ※令61条第2項ただし書き（10年）を適用する場合における期限は市長が定める。
徴収方式	規定なし ※期間以外の分割徴収（交付）に関する必要な事項は、規準、規約、定款又は施行規程で定める。	利子を合わせ毎回均等	利子を合わせ毎回変動

※1 平成21年度に「換地処分の公告日における普通地方長期資金の貸付利率」（年1.7%）から年0.1%に見直し（平成21年6月議会条例改正案議決）。

※2 10年間で支払いが完了していない場合、支払能力に応じた個別対応を行い、徴収を継続している。

(参考) 事業区域における整備前後の比較

整備前の状況



現在の状況

