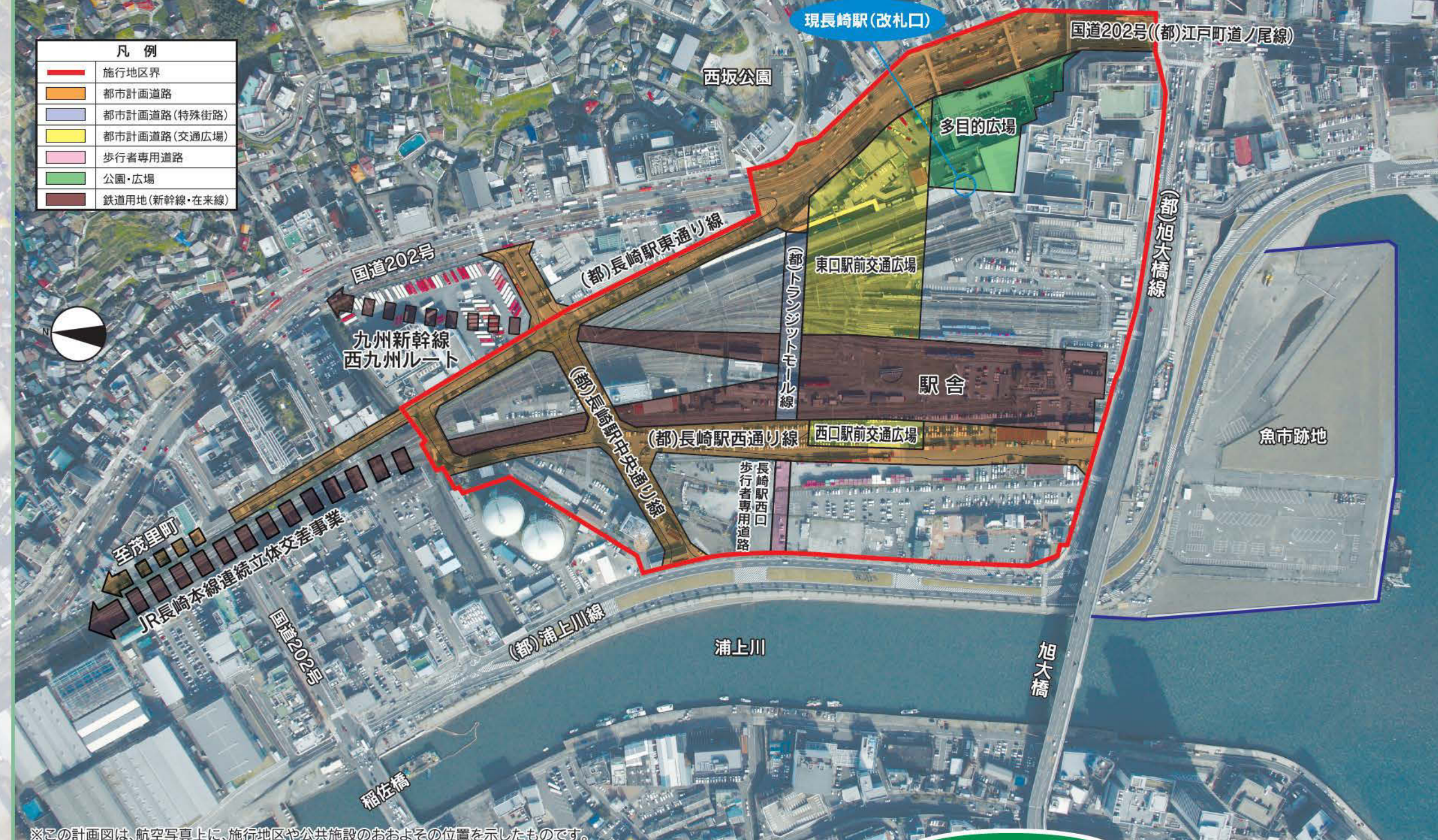


長崎駅周辺土地整理事業 計画図



凡例

- 施行地区界
- 都市計画道路
- 都市計画道路(特殊街路)
- 都市計画道路(交通広場)
- 歩行者専用道路
- 公園・広場
- 鉄道用地(新幹線・在来線)

公共施設の計画

●道路計画

都市計画道路	長崎駅中央通り線	幅員約26m	延長約300m
	長崎駅東通り線	幅員約10~17m	延長約1,240m
	長崎駅西通り線	幅員約12~21m	延長約610m
	トランジットモール線	幅員約18m	延長約150m
	長崎駅東口駅前交通広場	約15,000㎡	
	長崎駅西口駅前交通広場	約3,000㎡	
その他の道路	長崎駅西口歩行者専用道路	幅員約12m	延長約80m

●広場計画

多目的広場	約6,900㎡
-------	---------

※施行地区内(赤線内)の着色していない部分が宅地となり、土地の所有者の方への換地などになります。

- 計画の主な点**
- 地区の中央に在来線と九州新幹線西九州ルートが、ともに高架となって新しい長崎駅に乗り入れます。
 - 新しい長崎駅は、現在の長崎駅から西側(浦上川方面)へ150m程度移動します。
 - 新しい長崎駅の東西両側に交通広場を配置します。
 - 人々が憩い、集い、語らう場として、さらには、様々なイベントなど多目的に利用できる空間として、多目的広場を配置します。

九州新幹線西九州ルート

九州新幹線西九州ルートは、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画路線として位置づけられています。全国とを結ぶ高速交通ネットワークの一端を担い、わが国土の西端に至る国土軸の骨格をなし、国土の均衡ある発展と九州地域の一体的浮揚のため、必要不可欠な高速交通手段です。

ルート概要図



- 建設主体 (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
- 主な経過
 - 昭和48年11月 整備計画路線として決定
 - 平成4年11月 新ルート案(短絡ルート)を地元案として決定
 - 平成20年3月 武雄温泉・諫早間認可(スーパー特急方式)
 - 平成24年6月 武雄温泉・長崎間認可(軌間可変電車方式)
- 軌間可変電車(フリーゲージトレイン)とは
 - 線路の幅(軌間)が違う新幹線(標準軌1,435mm)と、在来線(狭軌1,067mm)の直通運転を可能とするために、車輪の幅を変えることができる電車のこと。

JR長崎本線連続立体交差事業

長崎市内を南北に走るJR長崎本線は、路線が地表面を走行していることから、鉄道による東西市街地の分断と交通渋滞が発生し、市民生活のみならず都市圏全体の発展に大きな影響を及ぼしています。このような状況を解決するために、連続立体交差事業により、鉄道を高架化させることで踏切を無くし、踏切に伴う交通混雑や踏切事故を解消するとともに、鉄道で東西に分断されている沿線市街地の一体化・均衡ある発展を図ろうとするものです。

事業概要	主な経過
<ul style="list-style-type: none"> ■事業主体 長崎県 ■事業区間 松山町～長崎駅(2,490m) ■工事方法 仮線方式 ■除却踏切 竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切 ■高架駅 長崎駅、浦上駅 ■事業期間 平成21年度～平成32年度 ■総事業費 約431億円 	<ul style="list-style-type: none"> ■平成13年 連続立体交差事業(着手準備)採択 ■平成20年12月26日 都市計画決定 ■平成22年2月18日 事業認可 ■平成22年2月24日 鉄道事業者との基本協定締結



駅の構造

- 改札口が1階部分、列車に乗り込むホームが2階部分になります。
- 長崎駅は3つのホームに線路6本、浦上駅は1つのホームに線路2本の駅となります。

