

# 西九州新幹線の駅舎及び周辺整備

立花 貴光・北川 裕一郎

令和4年9月23日開業した九州新幹線（武雄温泉・長崎間）（以下、西九州新幹線という）は、工事延長が約67kmの路線であり、起点方（博多方）から順に武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅及び長崎駅の計5駅が設置され、嬉野温泉駅以外の4駅は在来線との併設駅となっている（JR大村線の新大村駅は新駅として設置）。また、これらの駅舎建設にあわせて、その周辺においても駅前広場や公共施設・商業施設等の周辺整備事業が進められてきた。本稿では、最も大規模な整備事業が行われている長崎駅及び嬉野温泉駅を中心に、各駅及びその周辺整備事業の概要について紹介する。

キーワード：整備新幹線，建築，駅舎，デザイン，周辺整備事業，駅前広場

## 1. はじめに

令和4年9月23日、西九州新幹線が無事開業を迎えた。本事業は全国新幹線鉄道整備法に基づき実施するものであるが、基本計画の決定が昭和47年12月であったことから、「約半世紀越しの悲願」が成就したことになる。建設主体は(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、鉄道・運輸機構という）であり、新幹線の高架橋やトンネル等の構造物はもとより、計5駅の新幹線駅舎の建設も担った。本事業により、西九州地域に新たな国土軸が築かれるとともに、九州地方の活性化のみならず、他の地方との連携がより一層強固なものになることが期待されている。

また、新幹線の特徴である速達性、大量輸送による効果もたらされ、沿線地域の豊富で多彩な観光資源の魅力が高まり、人々の余暇活動の拡充や広域的な活動を促し、生活の質の向上に寄与すると考えている。

さらに、新幹線の駅が建設され、各駅の周辺で進められている沿線自治体による開発事業と連携し、より効果的なまちづくりが促進され、地域の活性化に貢献することが期待されている。

## 2. ルート及び工事の概要

西九州新幹線は、武雄温泉駅を起点として嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅を経由して長崎駅に至る工事延長約67km、線路延長約66kmの路線である(図-1)。工事の概要については、路線の特徴としてトンネルの

割合が多く、路線全体の約6割を占めていることが挙げられる。また、主要建物としては、駅舎を計5駅、車両基地建物を1箇所設置している(表-1)。



図-1 ルート概要

表-1 工事の概要

工事延長	約67.0km	
設計最高速度	260km/h	
最小曲線半径	基本4,000m	
最急こう配	30‰	
路盤	約5.3km(約8%)	
橋りょう	約7.1km(約11%)	
高架橋	約13.7km(約20%)	
トンネル	約40.9km(約61%)	
停車場	武雄温泉駅	(併設・高架下駅) 武雄市
	嬉野温泉駅	(新設・高架下駅) 嬉野市
	新大村駅	(新設・高架下駅) 大村市
	諫早駅	(併設・橋上駅) 諫早市
	長崎駅	(併設・高架下駅) 長崎市
車両基地	大村車両基地	

### 3. 駅及び周辺整備の概要

#### (1) 長崎駅

##### (a) 立地

長崎駅は長崎県の県庁所在地である長崎市に設置された、新幹線と在来線が併設する終端駅である。また、駅舎が位置する場所は、東に立山、西に稲佐山、南に長崎港を抱える長崎の大景観における円形劇場の焦点ともいえる場所となっている。

長崎駅は、この立地の特性や取り巻く環境を最大限活かし、国際観光文化都市長崎の玄関口として、都市イメージの核をつくり出すことが期待されている。また、新幹線建設にあわせて長崎駅周辺整備事業が着々と進められており、地域活性化に向けた長崎県及び長崎市の大きな期待がうかがえる。

##### (b) 計画・デザイン

長崎駅（新幹線）は島式2面4線のホームを有する高架下駅であり、令和2年3月に現在の位置に移転したJR長崎本線長崎駅と接続する。デザインイメージは「長崎の新たな玄関口～長崎らしさを体現する駅舎～」であり、「海への方向性」を感じさせる上家架構、来訪者を柔らかな光で迎え入れる膜屋根、駅とまちの劇場関係を創り出す透明感のあるガラススクリーン等が特徴である（写真—1, 2）。



写真—1 長崎駅外観（東側）



写真—2 南側歩行者通路（ホーム）

##### (c) 周辺整備計画

###### ・組織体制

平成25年当時、長崎駅周辺エリアにおいては、在来線の高架化や新幹線の建設とあわせてこれから重点的な都市整備が実施され、駅舎や駅ビルをはじめとする多くの建築物と駅前広場や街路等の基盤施設が新たに建設されることとされていた。各施設の整備にあたり、長崎県、長崎市、JR九州及び鉄道・運輸機構等の諸機関が事業をそれぞれ担当するが、それらがばらばらに進められると、機能が十分に発揮できない施設配置となったり、不調和なまちなみ景観を生んだりすることが懸念された。

このため、専門家と主要な事業実施機関をメンバーとする会議を立ち上げ、諸施設のデザインに関する検討・調整を行い、国際交流拠点都市・長崎の玄関口にふさわしい一体的で魅力あるまちなみ景観と機能的な都市空間の創出を図ることとした。

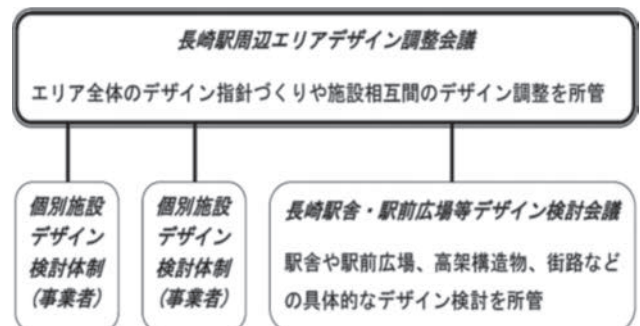
具体的には、「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」（以下、調整会議という）及びその下部組織として「長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議」（以下、検討会議という）が設置された。調整会議ではエリア全体のデザイン指針づくりや施設相互間のデザイン調整が行われ、検討会議では駅舎、駅前交通広場、多目的広場及び街路等に関する具体的なデザイン並びに「デザイン基本計画」の検討が行われている（図—2）。

また、デザイン会議発足時に取り扱うことを想定していた施設の数は、長崎駅（新幹線及び在来線）、同東口・西口駅前交通広場、長崎MICEセンター（のちの「出島メッセ長崎」）及び新長崎駅ビル（JR九州）等、計20以上に及んだ（図—3, 4, 写真—3）。

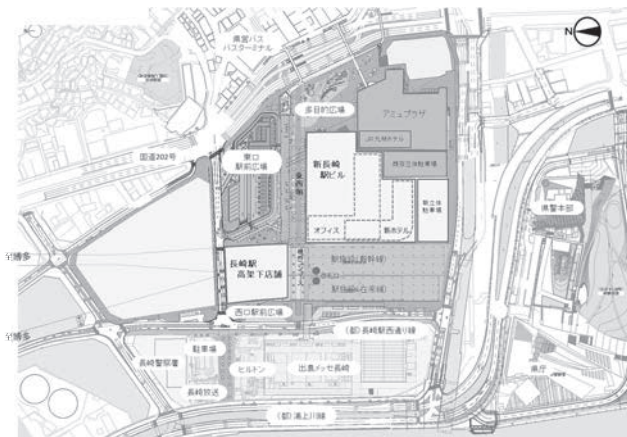
なお、上記以外に鉄道・運輸機構が参加している会議体として「JR長崎本線連続立体交差事業推進協議会」が挙げられる。

###### ・調整会議

第1回（平成26年2月20日開催）を皮切りに、概ね年2回程度の頻度で開催され、西九州新幹線がす



図—2 長崎駅周辺整備における組織体制



図一 長崎駅周辺配置図  
【提供：JR九州】



図一 新長崎駅ビル（北面）（右端の施設が長崎駅（新幹線））  
※あくまでイメージです【提供：JR九州】



写真一 長崎駅周辺整備状況（西九州新幹線開業前）

に開業した現在においても継続中である（令和5年2月現在で計18回開催済み）。座長は長崎総合科学大教授の林一馬氏，副座長は東京大学名誉教授の篠原修氏が務め，事務局は長崎県及び長崎市の関係部署（ともにまちづくり推進室）が担当した。なお，鉄道・運輸機構からは部長級職員が委員として参加している。

#### ・検討会議

第1回（平成26年4月14日開催）を皮切りに，概ね年4回程度の頻度で開催され，西九州新幹線がすでに開業した現在においても継続中である（令和5年2月現在で計23回開催済み）。座長は篠原修氏，副座長

は林一馬氏が務め，事務局は長崎県及び長崎市の関係部署が担当した。このほか，各事業に関わる設計者等（設計事務所やコンサルタント等）も会議に参加し，数々の課題に対して具体的な対策を様々な角度から検討してきた。なお，鉄道・運輸機構からは課長級職員がオブザーバーとして参加してきたが，西九州新幹線開業に伴い，現在は参加していない。

#### (d) 現況

西九州新幹線はすでに開業しているが，駅周辺整備事業は現在も進行中であり（写真一4），全体完成は令和7年度となる見込みである。主な事業は以下のとおり。

##### ①多目的広場の整備

雨水渠（雨水貯留施設）及び南北接続デッキの設置等を含む。

##### ②東口駅前交通広場（完成形）の整備

雨水渠（雨水貯留施設），ロングルーフ（駅舎と昇降場を結ぶ屋根付き通路），シェルター（タクシー・バス乗降場，身障者用駐車場の屋根）及びキャノピー（駅舎前の庇）等の設置を含む。

##### ③新長崎駅ビル（JR九州）

「新幹線開業を契機につくる国際観光都市長崎の陸の玄関口」のビジョンのもと，商業，ホテル，オフィス，駐車場等を複合的に開発するものであり，ホテルを除き，本年秋の開業を予定している。

##### ④国道202号，長崎駅東通り線及び長崎駅西通り線の整備



写真一 長崎駅周辺整備状況（2023.02 現在）  
（正面奥に見える施設が長崎駅（新幹線））

#### (2) 嬉野温泉駅

##### (a) 立地

嬉野温泉駅は佐賀県西部に位置する嬉野市に設置された西九州新幹線で唯一，在来線が併設しない単独駅である。嬉野市には「日本三大美肌の湯」として知ら

れる嬉野温泉があるほか、「嬉野茶」の栽培、製茶が盛んであり、山並みの斜面に多くの茶畑を見ることができる。駅付近は周辺を山々に囲まれた盆地を形成しており、九州北部地方の中では比較的寒暖差が大きい地域である。

かつては市内の嬉野町（当時は藤津郡嬉野町）と塩田町（当時は藤津郡塩田町）とを結ぶ路面電車があったが、昭和6年廃止後は鉄道網がなく、今回の開業に伴い、市内唯一の鉄道駅として嬉野温泉駅が誕生した。

また、嬉野市の名産として400年の歴史を誇る「肥前吉田焼」は有田焼系統の磁器であり、主に日用食器として生産されている。

#### (b) 計画・デザイン

相対式2面2線のホームを有する高架下駅である（土木構造と建築構造が一体となった通称“ハイブリッド構造”の駅）。デザインコンセプトは「～心とろけるおもてなし～未来へつなげる出会いの舞台～」であり、歴史ある嬉野の湯宿を和の構成で表現し、細い縦格子で温泉宿の趣を演出した。奥行き異なる材料により陰影を出し、深みのある表情を与えた（写真—5）。



写真—5 嬉野温泉駅外観（西側）

#### (c) 周辺整備計画

駅は市の中心部である温泉街から約2kmの場所に位置する。駅から既成市街地までの区域11.4ヘクタールの範囲においては嬉野市による土地区画整理事業が行われ、市内にあった嬉野医療センターが令和元年度に移転した（写真—6）。

また、嬉野市は「嬉野温泉駅周辺まちづくり委員会」（鉄道・運輸機構はオブザーバー参加）を設置し、同委員会から嬉野市長へ駅周辺まちづくりに関して提言が行われた。この提言の中では、まちづくり計画の目標を「健康と癒しのまちをアピールする嬉野の新たなスタートポイント」とし、交通広場等の交通拠点機能、インフォメーション機能（観光案内所）、温浴施設等の飲食・物販・体験機能、駅前賑わい交流センター等



写真—6 嬉野温泉駅（上空から市街地方向を望む）  
（西九州新幹線開業前）

の交流・情報発信機能を導入することを官民の適切な役割分担等により実施していくことが盛り込まれた。

#### (d) 現況

新幹線開業時には、駅の西口に「道の駅うれしのまるく」がオープンし、足湯や手湯・観光案内所・物販施設等を設けることで、地域の玄関口として嬉野市の魅力を発信する場となることが期待されている。また、令和5年度には駅の隣接地に宿泊特化型のホテルのオープンも予定されている（写真—7）。



写真—7 嬉野温泉駅周辺整備状況  
（写真手前が新幹線開業と同時にオープンした道の駅）

#### (3) その他の駅

##### (a) 武雄温泉駅（写真—8, 9）

相対式2面2線のホームを有する高架下駅であり、JR佐世保線とホーム to ホームで対面乗換を行う。デザインコンセプトは「#TAKEO LIFE」であり、温泉街になじむ落ち着いた屋根（高層部）と、しっくいや赤い木組をイメージした素材を用いた低層部が調和したデザインとなっている。地域産材として県産材をホーム階の下がり壁ルーバーに使用している。

また、駅舎の南側には新たに駅前広場（交通広場やイベント広場等）が整備された。大型バスの駐車場の整備やコミュニティー空間などを機能的に配置し、観



写真一八 武雄温泉駅周辺整備状況（南側）



写真一〇 新大村駅周辺整備状況（東側）



写真一九 武雄温泉駅外観（南側）



写真一一 新大村駅外観（東側）（2023.02 現在）

光客などの交流人口の増加，駅利用時の利便性の向上が期待されている。

#### (b) 新大村駅（写真一〇，一一）

相対式2面2線のホームを有する高架下駅であり，JR大村線に新設される新駅（新大村駅）と接続する。デザインコンセプトは「豊かな自然と歴史・文化が響きあい，未来へつながる駅」であり，街の発展と躍動感を感じさせるデザインである。外壁の空に向かって開く形状は未来への広がりを表現し，落ち着いた色彩で歴史的な雰囲気を演出した。

また，新幹線の西側に並行するJR大村線の新駅が新幹線駅舎に隣接して建設されるとともに，新幹線を挟んでその両側に新たに駅前広場や道路が整備されている。現在は「新大村駅前市有地開発事業」が進行しており，公園・緑地，集合住宅，商業施設等が整備される予定である。

#### (c) 諫早駅（写真一二，一三）

相対式2面2線のホームを有する橋上駅であり，諫早市自由通路並びにJR長崎本線及び島原鉄道の諫早駅に接続する。デザインコンセプトは「水と緑と歴史が刻まれた人にやさしい県央の玄関口」であり，人々の賑わいを映し出す大きなガラス面と落ち着いた色のある諫早石調の外装により，諫早らしさと未来を映し出す



写真一二 諫早駅周辺整備状況（西側）



写真一三 諫早駅現況（西側）（2023.02 現在）

ゲートを表現した。

もともとこの場所には在来線（JR 長崎本線及び JR 大村線）の駅舎と島原電鉄の駅舎があり、いわゆる鉄道交通の結節点であったが、新幹線整備に伴い、地上駅であった在来駅舎は橋上化され、あわせて自由通路が設置されることとなった。また、これらの駅舎を挟んで西側と東側に新たに駅前広場が整備されたが、特に東側では新幹線の開業を待たずして複合施設等が段階的に開業した。

#### 4. おわりに

今回紹介した西九州新幹線の各駅周辺整備にみられる通り、いわゆる「まちづくり」においては駅舎整備がその中心的役割を果たしているが、各周辺事業が単独で整備を進めるのではなく、関係者で構成される会議体を通じて意思統一を図りつつ事業を進めることの重要性を再認識した。

また、その会議体の立ち上げの時期は可能な限り早いほうが望ましく、その会議体を取りまとめる人物（座長や委員長等）が経験豊かで統率力のあることが非常に重要である。さらには、いずれかの段階でワークショップ等を開催して地元住民の参画を促すことで、より地

域に密着した「まちづくり」が可能となるであろう。

現在、鉄道・運輸機構では北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）建設工事にあたり、すでに地元との協調を強めており、例えば、新幹線駅及びその周辺のまちづくりの整備方針に関する検討の一助とすべく、駅周辺設備の検討状況等について沿線自治体と意見交換を行っている。

今後も地元との連携をより一層強め、周辺の施設・設備等と調和し、地域に愛される駅舎の整備に努めていきたい。

JCMA

#### 【筆者紹介】

立花 貴光（たちばな たかみつ）  
（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
設備部 建築課  
総括課長補佐



北川 裕一郎（きたがわ ゆういちろう）  
（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構  
設備部 建築課  
担当係長

