

都市再生整備計画

いさはやえきしゅうへんちく
諫早駅周辺地区
(第5回変更)

ながさき いさはやし
長崎県 諫早市

平成30年6月

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	長崎県	市町村名	いさはやし 諫早市	地区名	いさはやえきしゅうへんちく 諫早駅周辺地区	面積	24 ha
-------	-----	------	--------------	-----	--------------------------	----	-------

計画期間	平成 26 年度 ～ 平成 30 年度	交付期間	平成 26 年度 ～ 平成 30 年度
------	---------------------	------	---------------------

目標	
大目標	交通結節強化と交流人口拡大による諫早駅周辺地区の活性化
目標1	鉄道と各種二次交通との結節強化を図り、円滑な交通体系を推進する。
目標2	諫早駅東西のアクセス性を高めるとともに公共公益床、商業業務床等を集積することにより、賑わいや活力を創出する。
目標3	観光や物産情報を発信し、新たな観光客やリピーターを呼び込むことにより、広く県央地区の発展に資する。

目標設定の根拠	
まちづくりの経緯及び現況	
<ul style="list-style-type: none"> 諫早駅周辺地区は、JR長崎本線、JR大村線及び島原鉄道が結節していることから、古くから長崎、島原、大村等を結ぶ交通の要衝として栄え、商店街を形成する傍ら、諫早税務署などの国の機関や長崎県県央振興局が立地するなど、公共公益施設等の都市機能が集積している。 諫早駅は明治31年に九州鉄道長崎線(明治42年の線路名称変更により、「長崎本線」と改称。)の駅として開業、明治44年には島原鉄道が接続開業するなど、その歴史は古く、高度経済成長期には住宅地造成事業等の公共投資により、ベッドタウンと化し、現在では年間約470万人が行き交う駅となっている。 しかしながら、当地区は社会資本整備の遅延により、都市基盤が脆弱で、特に諫早駅の正面(東側)には、所定の条件を満たす駅前広場が整備されておらず、やむを得ず、公安委員会の許可を得たタクシーが公道上に車列を成すなど、駅利用者のみならず、周辺の店舗、駅への送迎にも大きな影響を及ぼしていることから、周辺環境の早期改善が強く望まれている。 このような中、九州新幹線西九州ルート建設が平成34年春の開業を見据え建設が進められており、諫早駅も新幹線駅として計画されていることから、これを契機に当地区の整備を行い、「観光振興」、「物産振興」、「情報発信」、「定住促進」、「産業振興」、「スポーツ交流」とした6項目の展開方針のもと、諫早市及び島原半島3市(島原市・雲仙市・南島原市)では、4市の魅力の融合による多様な交流と活力を生み出すまちづくりを目指し、4市での共同事業を行っていくこととして協議を進めているところである。 また、当地区を含む105haにおいては、諫早市中心市街地活性化計画のもと、平成20年7月から各種事業を展開してきたが、平成26年4月からは第2期計画に基づき、中心市街地の活性化に努めていくこととしている。 当地区は、諫早市総合計画において、ゆとりと潤いの都市空間づくりとして、都市機能の整備を推進する地区として位置付けている。 当地区は、長崎県央地方拠点都市地域基本計画において、「商業・業務、広域行政、交通等」を主な拠点機能として位置付けられており、交通ターミナル機能・情報ターミナル機能を活かした商業・業務拠点の形成、市の玄関口にふさわしい、ゆとりと風格ある都市空間の創出、諸活動を支える交通体系の確立を整備方針に定め、まちづくりを推進することとしている。 	
課題	
<ul style="list-style-type: none"> 当地区は社会資本整備の遅延により、都市基盤が脆弱で、特に諫早駅の正面(東側)には、所定の条件を満たす駅前広場が整備されておらず、やむを得ず、公安委員会の許可を得たタクシーが公道上に車列を成すなど、駅利用者のみならず、周辺の店舗、駅への送迎にも大きな影響を及ぼしていることから、周辺環境の早期改善が強く望まれている。 諫早駅とバスターミナル(長崎県交通局所有)は歩道橋で接続されているが、乗り継ぎの面やバリアフリーの観点から早期改善が求められている。 諫早駅は地上駅であることから、駅東西が分断されているため、地下通路を設けているが、治安上の問題やバリアフリーの観点から早期改善が求められている。 中心市街地の空洞化は大店法の廃止以来、急速に進行し、本市においても少子高齢化社会への加速度的移行と相まって、深刻な問題となっている。 	
将来ビジョン(中長期)	
<p>将来都市像:『ひとが輝く創造都市・諫早』 —ゆとりと潤いの都市空間づくり—</p> <ul style="list-style-type: none"> 諫早市総合計画では、新市の発展基盤となる計画として当地区を「次世代を切り拓く交通基盤整備推進プロジェクト」として位置付け、計画期間内に重点的に取り組む地区として位置付けている。 長崎県央地方拠点都市地域基本計画では、交通結節機能を活かした業務・サービス都心「ターミナルビジネスパーク」の形成を目指している。 第2期諫早市中心市街地活性化計画を策定し、国の認定を受けることにより、中心市街地の更なる再生とコンパクトで賑わいのあるまちづくりを行う。 	

目標を定量化する指標							
指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
駅利用者満足度	%	駅利用者へのアンケート調査を実施する。	自由通路や再開発ビルの整備により、玄関口にふさわしい、ゆとりと風格ある都市空間を創出する。	27%	平成25年度	60%	平成30年度
鉄路からバスへの乗換え時間短縮	分	駅改札口からバス乗り場までの所要時間を計測する。	バスターミナル機能を駅前広場内に移転することにより、諸活動を支える交通体系の確立を推進する。	5分	平成26年度	1分	平成30年度

都市再生整備計画の整備方針等

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>○鉄道と各種二次交通との結節強化を図り、円滑な交通体系を推進する 市街地再開発事業における土地の高度利用によって公共施設用地を産み出し、そこに道路、広場の整備を行うことで鉄道と各種二次交通との結節機能を高め、利用客の利便性向上を目指す。 また、九州新幹線西九州ルートの開業に伴い、駅利用者の増加が見込まれることから、自由通路や交流広場の整備をあわせて行うことで、円滑な交通体系の確保に資する。</p>	<p>○(仮)諫早駅東地区(基幹事業/市街地再開発事業) ○市道諫早停車場線(基幹事業/道路) ○諫早駅西交通広場(基幹事業/道路) ○諫早駅自由通路(基幹事業/地域生活基盤施設) ○諫早駅東連絡通路(基幹事業/地域生活基盤施設) ○交流広場(基幹事業/地域生活基盤施設)</p>
<p>○諫早駅東西のアクセス性を高めるとともに公共公益床、商業業務床等を集積することにより、賑わいや活力を創出する 自由通路の整備により諫早駅東西のアクセス性を高めるとともに、再開発ビル内の公共公益床、商業業務床、交流広場等の整備との相乗効果により、賑わいや活力の創出を図る。</p>	<p>○諫早駅東地区(基幹事業/市街地再開発事業)【再掲】 ○諫早駅自由通路(基幹事業/地域生活基盤施設)【再掲】 ○交流広場(基幹事業/地域生活基盤施設)【再掲】</p>
<p>○観光や物産情報を発信し、新たな観光客やリピーターを呼び込むことにより、広く県央地区の発展に資する 本市をはじめ島原半島3市の観光や物産情報を4市共同で発信し、新たな観光客やリピーターを呼び込むことにより、当地区はもとより、広く県央地区の発展に資する。</p>	<p>○諫早駅情報発信等多目的床(提案事業/地域創造支援事業)</p>

その他

- ・九州新幹線(西九州ルート)は、昭和47年12月に基本計画決定、翌年11月に整備計画が決定した以後、紆余曲折し、平成20年3月に長年の悲願であった武雄温泉・諫早間が認可着工(スーパー特急方式)され、平成24年6月には長崎までの延伸を含む新幹線規格での認可がなされた。
- ・現在、諫早市内では、トンネル工事や高架橋等の新幹線建設工事が、平成34年春(予定)の開業を見据え、順調に進められている。
- ・諫早市をはじめ島原半島3市の玄関口として年間約470万人が利用する諫早駅に新幹線駅が併設されにあたり、利便性を高めるとともに、地方都市の観光情報や物産情報等を発信し、広く観光客を呼び込むとともにリピーターを確保に繋げるなど、地域経済浮揚の起爆剤として取り組むこととしている。
- ・よって、計画した事業については、平成34年春に予定される新幹線開業までに整備を完了すべき事業として、新幹線建設主体の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構や営業主となる九州旅客鉄道株式会社と協議のうえ、実施することとしているもの。

都市再生整備計画の区域

いさはや えきしゅうへん ちく 諫早駅周辺地区(長崎県諫早市)	面積	24 ha	区域	永昌町、永昌東町の各一部
------------------------------------	----	-------	----	--------------

