

【論説】

長崎市浦上駅の歴史と周辺の変化

— 西九州新幹線の開業で変わる駅と街 —

田代雅彦・春田菜々子

要約

1897（明治30）年に終着駅として誕生した歴史のある長崎市の浦上駅は、原爆により大きな被害を受けたが、平和を学ぶ拠点駅、特急かもめが全て停車する長崎市内の拠点駅として発展してきた。2022年の西九州新幹線の開業後は、在来線の特急が廃止され、浦上駅は普通列車と快速列車だけが停車する駅となった。しかし、2020年に高架駅舎となって駅及び周辺の利便性が高まるとともに、2024年に新しく開業した長崎スタジアムシティなど浦上川沿いの公共施設への最寄り駅となった。また、浦上駅周辺に大型マンションが次々に立地して、新しい住宅街の中心駅として発展しており、人口減少が深刻な長崎市にあって、浦上駅周辺の人口や世帯数は増加している。

Keyword : 長崎市, 浦上駅, JR九州, 西九州新幹線, 高架化, 長崎スタジアムシティ, マンション

1. はじめに

2022年9月23日、西九州新幹線（武雄温泉～長崎間、69.6km）が開業した。博多駅から長崎駅まで武雄温泉駅で乗り換えはあるものの、開業前より約30分早く約1時間20分で行けるようになった。終着駅である長崎駅とその周辺は、大規模な再開発により大きな変貌を遂げつつある。一方、筆者のうち春田が高校時代に最寄り駅だった長崎市の浦上駅は、西九州新幹線の開業前は特急「かもめ」が全列車停車する非常に便利な駅だったが、開業後は普通列車と快速列車だけになっている。そこで、浦上駅や駅周辺が西九州新幹線の開業前後でどのように変化しているのか知りたいと考えた。

西九州新幹線の開業と駅の変化に関する既往の研究として、例えば立花・北川（2023）は、新幹線の駅として開業した武雄温泉、嬉野温泉、新大村、諫早、長崎の5駅について、長崎駅と嬉野温泉駅を中心に駅及び周辺整備の概要をまとめている。しかし、在来線で新幹線が停車しない浦上駅についての言及はない。また、（公財）九州経済調査協会（2023）は、月報10月号で「西九州新幹線開業1年の効果と影響」を特集しているが、同じく浦上駅についての記述はなかった。浦上駅に関する研究として、松本（2009）があるが、これは2000年代に実施されたバリアフリー化に関する論文であり、西九州新幹線を含む最新の動向は記述されていない。このように、ターミナルである長崎駅とその周辺については複数の論文やレポートで紹介されているが、浦上駅とその周辺について最近の変化を記述した研究は、管見の限り見当たらなかった。

本研究の目的は、長崎市の浦上駅とその周辺の歴史を踏まえ、西九州新幹線の開業に伴い、

浦上駅とその周辺地域がどのように変化しているかを明らかにすることである。研究方法は、文献調査と現地調査およびヒアリングである。文献調査では、学术论文のほか、関係組織のホームページなど主にインターネット資料を使用した。そして筆者の1人、春田は、2024年8月に実際に長崎市に行き浦上駅とその周辺を調査したほか、浦上駅の駅員や、浦上駅の近くに長く暮らしている祖父母にもヒアリング調査を実施した。筆者の1人、田代は、2025年2月に現地での補足調査を行った。

2. 浦上駅とその周辺の歴史

2.1. 浦上駅の歴史

浦上駅は、長崎本線の終点である長崎駅から1つ手前、1.6kmのところにある駅である。浦上駅は1897（明治30）年7月22日に、終着駅「長崎駅」として開業したが、8年後の1905年に新しい長崎駅が開業して「浦上駅」に改称された¹（表1, 図1）。

表1 浦上駅の歴史

西暦	元号	出来事
1897年	明治30年	7月22日, 終着駅「長崎駅」として開業
1905年	明治38年	4月5日, 新しい長崎駅が開業して「浦上駅」に改称
1945年	昭和20年	8月9日, 原爆投下。浦上駅は駅舎が全壊, 構内で多数死亡。勤務中の国鉄職員ら約70名のうち65名が死亡
1953年	昭和28年	新しい駅舎が開業（2代目駅舎）
1973年	昭和48年	8月9日, 国鉄労働組合が「国鉄原爆死没者慰霊之碑」を建立
1980年	昭和55年	10月1日, ダイヤ改正で浦上駅に特急かもめが停車
1982年	昭和57年	7月24日, 長崎大水害で駅舎が水没, 全線運休。27日に復旧
1987年	昭和62年	4月1日, 国鉄分割民営化, JR九州の駅となる
2013年	平成25年	6月, 連続立体交差事業が着工, 駅舎の取り壊し, 12月から仮駅舎
2020年	令和2年	3月28日, 長崎駅～浦上駅～西洋館裏まで約2.5kmの高架化完成。新しい高架駅舎が開業
2022年	令和4年	9月23日, 西九州新幹線開業。停車は普通列車と快速列車だけに

出所：Wikipedia「浦上駅」、新長崎市史、長崎市HP、長崎新聞HP、JR九州HPより作成

それから40年後の1945年8月9日、長崎市に原爆が投下された。浦上駅は爆心地から約1kmの至近距離に位置していたことから、駅舎は全壊し構内には多数の遺体が散乱していたそうである。国鉄職員の人的被害も甚大で、勤務中の職員ら約70名のうち即死者20名を含む65名が亡くなった²（図2）。しかし、そのような極限状態にあっても浦上駅は8月11日には復旧し、

¹ 長崎市史編さん委員会（2014）pp.224-226。

² 長崎平和研究所（1997）p.81。

諫早駅等との間で被災者や支援物資をピストン輸送する拠点駅として機能し続けた³。原爆により焼失した駅舎はバラック建てで仮復旧の後、1953年に建て替えられた（2代目の浦上駅）⁴。それから20年後の1973年に、当駅を含む国鉄職員の前原爆犠牲者を慰霊する目的で、「国鉄原爆死没者慰霊之碑」が国鉄労働組合により浦上駅構内に建立され、慰霊祭が執り行われた⁵。



図1 開業直後の浦上駅

出所：長崎市史編さん委員会(2014) p.224



図2 原爆で破壊された浦上駅前の電車

出所：朝日新聞DIGITAL

その後、1976年10月1日のダイヤ改正で、小倉・博多～長崎間を結ぶ「L特急かもめ」が登場し、1980年ごろから浦上駅にも次第に特急かもめが停車するようになっていった⁶。1982年7月の長崎大水害の時には、駅舎が水没して全線運休したが、3日後に復旧している⁷。1987年4月、国鉄分割民営化に伴い、浦上駅は九州旅客鉄道（JR九州）の駅となった。1999年3月には特急「白いかもめ（885系）」が導入され、浦上駅は早朝から深夜まで、ほぼ30分毎に、諫早、佐賀、そして博多へと直結する全ての特急列車が停車する⁸非常に便利な駅となった。

2013年6月、JR長崎本線連続立体交差事業による高架化工事のため、旧駅舎が取り壊され、仮駅舎での運用が開始された。それから、7年後の2020年3月に、長崎駅～浦上駅～長崎西洋館（松山町）の裏側付近まで約2.5kmの高架化工事が完了し、浦上駅も高架駅舎として完成した（3代目の浦上駅）⁹。これに伴い「国鉄原爆死没者慰霊之碑」は北へ約400m離れた場所に移転した。そして、2022年9月23日の西九州新幹線の開業に伴い、浦上駅に停車していた在来線の特急かもめは全て廃止され、浦上駅に停車するのは普通列車と快速列車だけになっている¹⁰。

³ 長崎市史編さん委員会（2013） p.57。

⁴ 長崎の原爆遺構を記録する会（1993） p.210。

⁵ 長崎平和研究所（1997） p.82。

⁶ Wikipedia「1976年-1987年の国鉄ダイヤ改正」。

⁷ 長崎市史編さん委員会（2013） p.431。

⁸ JR九州ホームページ「JR九州年譜（1987～）」。夜行特急列車を除く。

⁹ 長崎新聞ホームページ「JR新「長崎駅」開業 高架化、踏切4カ所廃止」。

¹⁰ 2024年8月の現地調査による。

2.2. 浦上駅周辺の伝統的施設と浦上川

浦上駅周辺にはどのような施設があるのか。浦上駅から東側1～2kmの丘陵地には、「平和公園」や「浦上天主堂」、「長崎原爆資料館」や「長崎市平和会館」、一本柱鳥居の「山王神社」、「長崎大学病院」などがある。これらの施設はJRでは浦上駅が最寄り駅であり、一帯は平和を学ぶ観光エリアとなっている（図3）。



図3 浦上駅周辺の地図

出所：長崎MICE観光マップ

また、浦上駅周辺の浦上川沿いには、観覧車がランドマークでバスターミナルを併設した8階建ての複合商業施設「みらい長崎ココウォーク」のほか、「日本赤十字社長崎原爆病院」や「長崎県総合福祉センター」、大型コンサートホールや貸会議室がある「ベネックス長崎ブリックホール」、長崎市の障害者福祉施設「もりまちハートセンター」、マスコミの「長崎新聞文化ホールアストピア」や「NCC長崎文化放送」、スポーツ施設の「長崎市宮松山陸上競技場」や「長崎市民総合プール」など公共的な施設が集積している。これら浦上川沿いの施設は、浦上駅から概ね徒歩圏内にあり、JRでこれらの施設を訪れる人は、浦上駅を利用することが多い。

ここで浦上駅周辺の地形について見ておく¹¹。浦上駅付近を流れる浦上川は、市北東部の前岳（標高366m）を水源として最終的に長崎港に注ぐ長崎市街地で最大の川である。川幅が狭いため、昔から橋が各所に架けられており、特に浦上駅付近にある大橋、下大橋、竹岩橋、梁川橋、稲佐橋、旭大橋は市街地の主要な交通路となっている。

かつての浦上川周辺の状況について、浦上駅付近で長く暮らしている筆者・春田の祖父に話

¹¹ 高橋（2015）pp.581-582 及び 2024年8月のヒアリングによる。

を伺った。それによると、昔は長崎駅から見て北方向の浦上天主堂がある方を浦上地区、反対の南方向の大浦天主堂がある方を大浦地区と呼んでいたそうである。現在の複合商業施設「みらい長崎ココウォーク」の場所には、もともと長崎バスの茂里町営業所とバス整備工場があった。浦上川沿いは海拔が低い。かつては、この営業所と路面電車が通る国道との間に小川があったため、洪水及び高潮の度に溢れて、周辺がたびたび浸水していたという。現在、この小川は暗渠になっており、溢れることなく浦上川に流れ込むようになっているそうである。

長崎市街地は平地が少ない。しかも数少ない平地である川沿いは、たびたび水害に襲われていた。そのため人々は、斜面沿いに上へ上へと住宅を拡大せざるを得なかった。平地が狭いので公共施設をつくる場所も限られていた。浦上川沿いの土地は、水害常襲地帯という条件不利地だったために、まとまった空き地があり、水害克服技術の発達とともに工場や公共施設が立地していった。結果的に、浦上川沿いに公共的な施設が集中することとなり、浦上駅がこれら施設の最寄り駅となっていった。

1989年に浦上駅の裏に「浦上川歩道橋」が開通した¹²。浦上川の対岸に長崎西高校などの学校があり、朝夕に浦上駅を利用する学生が多く往来している。また、浦上川右岸沿いに梁川橋から稲佐橋まで約1kmの「浦上川遊歩道」が整備された。ゆっくりと散策を楽しむことができ、様々な種類の桜が植えられて隠れた名所となっている¹³。

3. 西九州新幹線開業に伴う浦上駅とその周辺の変化

3.1. 浦上駅の高架化による変化

長崎市では、西九州新幹線の開業を見据えて、2013年6月にJR長崎本線連続立体交差事業による高架化工事が始まった。同時に浦上駅も取り壊され、同年12月から仮駅舎で営業していた。7年後の2020年3月28日に、長崎駅～浦上駅～長崎西洋館（松山町）付近まで約2.5kmの高架化工事が完成した（図4）。それと同時に長崎駅と浦上駅は新しく高架駅舎となって開業した¹⁴。

高架化の目的は、踏切による交通渋滞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た沿線市街地の一体化・均衡ある発展を図るためである。高架化により、長崎駅から浦上駅付近まで約2.5kmの区間にあった4つの踏切（竹岩橋、梁川橋、宝町、幸町）が全て無くなった。高架化前の踏切では、どこも1時間あたり30分（11回）くらい遮断されていたが、

¹² 日本橋梁建設協会 橋梁年鑑データベース「橋梁年鑑 浦上川歩道橋 詳細データ」。

¹³ 2024年8月の現地調査による。

¹⁴ 長崎県ホームページ「JR長崎本線連続立体交差事業」。



図4 連続立体交差事業

出所：長崎市ホームページ「JR長崎本線連続立体交差事業」

高架化後は全て解消された。踏切が除却された4区間の交通量は、1日あたり2,229台増加した。一方、もともと踏切が無く交通が集中していた稲佐橋通りは、1日あたり926台減少して渋滞が緩和された。これら5つの路線合計で、交通量は1日あたり1,303台増加した。高架化により東西の交通量が増加して交流が活発になるとともに経路の多様化による交通分散が図られ、朝夕ピーク時の移動時間も短縮した。また、踏切が無くなったことで救急活動もスムーズになった¹⁵。

なお、鉄道の高架化に伴い、高架化区間の鉄道沿線の利便性向上を目的とした側道（長崎駅東通り線、幸町線など）も整備されている。幸町線は、浦上駅近くにある梁川橋付近から稲佐橋付近までの浦上川沿いにあり、元々ある道路に加え複数のルートが選択可能となった。従来の路面電車が通る国道206号よりも早く移動できる¹⁶。

長崎市が2002年8月に策定した「長崎市交通バリアフリー基本構想」では、重点整備地区として、都心地区（JR長崎駅及び浜町地区を中心とする約183.1haの区域）と、浦上地区（JR浦上駅及び松山町を中心とする約77.5haの区域）の2つの地区が選定されていた¹⁷。新しく高架

¹⁵ 長崎県ホームページ「JR長崎本線連続立体交差事業の整備効果について」。

¹⁶ 長崎県長崎振興局（2022）「JR長崎本線連続立体交差事業」。

駅舎となった浦上駅はバリアフリー駅として生まれ変わり、駅の西側へ直結する通路が新設され、日本赤十字社長崎原爆病院やベネックス長崎ブリックホールへのアクセスが改善された。浦上駅員へのヒアリングによると、高架化されて踏切が無くなったことで、浦上駅に人が立ち寄りやすくなったという。さらに5年前に高潮があった時（2019年3月16日）には、線路が冠水したことで電車がしばらく走れない時があったけれども、線路が高架化されたことで、今は水害に対して強くなっているということだった。

一方で、浦上駅員は、「西九州新幹線の開業以降、在来線の特急かもめが廃止されたことで、浦上駅の乗客数が圧倒的に減った」と語った。しかし、JR九州のホームページ「駅別乗車人員」で浦上駅の1日平均乗客数を調べてみると、2016年の2,609人から2019年の2,590人まではほぼ横ばい。2020年は2,146人と新型コロナウイルスの影響で17.1%と大幅に減少したが、その後は回復し、2023年に2,313人となった（図5）。2023年は前年比で50人減、2.1%の減少、コロナ前の2019年と比較しても277人、12.0%の減少にとどまっており、「乗客数が圧倒的に減った」とまでは言えない。新型コロナでの減少の印象と、西九州新幹線の開業前は特急かもめで乗換え無しで博多駅まで行く人が多かったが、開業後は普通と快速列車だけになっているため、その分減少を強く感じるのかもしれない。

いずれにせよ浦上駅は、長崎市における長崎駅に次ぐ長距離移動の拠点駅から、市内および都市近郊の通勤・通学の駅へと変化していることが分かる。

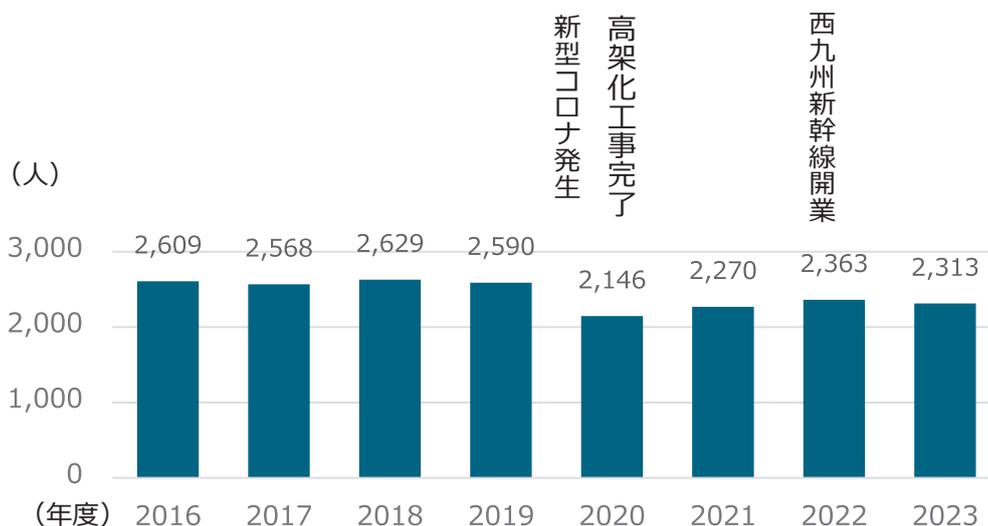


図5 浦上駅の1日平均乗客数の推移

出所：JR九州ホームページ「駅別乗車人員」より作成

¹⁷ 長崎市ホームページ「長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想」。

3.2. 浦上駅と駅前広場の変化

浦上駅の構内は、昔は階段だけだったが、高架駅舎になってからはエスカレーターやエレベーターもできた。また、仮駅舎の中にあったファミリーマートは、高架駅舎になって駅前広場の南側に移転した。そして、そこにあった「国鉄原爆死没者慰霊之碑」は約400m北側に移転された。なお、高架化された線路の下には、「JR浦上駅高架化北駐車場」ができて¹⁸。

高架化前、浦上駅前広場には、路面電車が通る国道206号の東側から浦上駅前電停の上を通り、駅前広場の北側の上を通って浦上駅の駅裏（西側）まで行ける「浦上歩道橋」があった（図6）。この歩道橋は、両端の階段に加えて、浦上駅や歩道、浦上駅前電停に上り下りできる階段があった。しかし、この歩道橋は2021年夏に全て撤去されて駅前広場が再整備された。現在は浦上駅前広場から、路面電車が通る国道206号は普通の横断歩道となっている¹⁹（図7）。

そして、浦上駅の近くの国道206号沿いには、以前から「浦上駅前」というバス停があるが、現在はこれに加えて駅前広場の中にも同じ名前の新しいバス停ができて、長崎東高校への通学バスの発着場となっている²⁰。なお、駅前広場では、JR九州の12階建て150戸の賃貸マンション「RJRプレシア浦上クロス」が2025年2月の完成を目指して建設中である²¹。

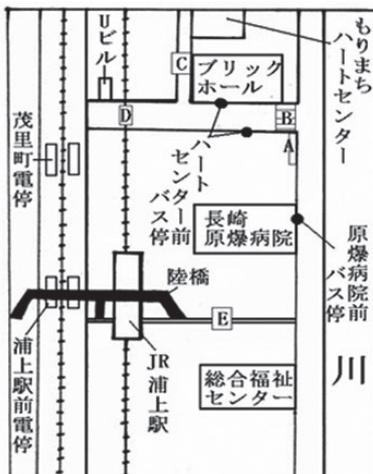


図6 浦上歩道橋
出所：松本(2009), p40



図7 高架駅舎となった浦上駅(左奥)
出所：筆者撮影(2025.2.17)

3.3. 長崎スタジアムシティ

2024年10月14日、浦上駅の南約1.7kmに長崎スタジアムシティが開業した（図8, 図9）。浦上川沿いの三菱重工業の工場跡地を再開発して、長崎県佐世保市に本社がある通信販売企業グループのジャパネットホールディングスが主導して1,000億円を投じて整備された複合施設で、

¹⁸ 2024年8月の現地調査による。

¹⁹ 2024年8月の現地調査による。

²⁰ 2025年2月の現地調査による。

²¹ 2025年2月の現地調査による。



図8 浦上駅付近の鳥瞰図

出所：長崎市「長崎MIRAISM」ホームページ



図9 長崎スタジアムシティ

出所：筆者撮影 (2025.2.17)

長崎市の都市再生への一翼を担っている²²。国土交通省ホームページによると、2021年に国土交通大臣は、長崎スタジアムシティプロジェクトを優良な民間都市再生事業計画として認定した。これにより、金融支援や税制上の特例措置等の支援が受けられることとなった。

長崎スタジアムシティは、浦上駅から徒歩約8分、長崎駅から徒歩約10分のところにあり、

²² 東洋経済 ONLINE。

JRでは浦上駅が最寄り駅である。なお、路面電車の電停は、かつての銭座町が「スタジアムシティノース」、宝町が「スタジアムシティサウス」にそれぞれ改称され、徒歩約3~4分でスタジアムシティにアクセスできる²³。

長崎スタジアムシティは、約7.5ha（東京ドーム約1.5個分）という広大な敷地であり、プロサッカークラブ「V・ファーレン長崎」の本拠地となるピーススタジアム（約2万人席）を中心に、2022-23シーズンに最短でのB1昇格を果たしたプロバスケットボールクラブ「長崎ヴェルカ」の本拠地となるハピネスアリーナ（約6千人収容）が隣り合わせで併設されている。プロスポーツ以外に、音楽コンサートなど文化イベントも開催できる。また、ピーススタジアムは、試合がない日も7時から23時まで客席が一般開放されている。筆者が訪れたときは2月の肌寒い平日であったが、好天に恵まれたこともあり、天然芝が鮮やかで開放感があるスタジアムで憩う市民や観光客が複数見られた²⁴（図10）。



図10 一般開放されるピーススタジアム

出所：筆者撮影（2025.2.17）

このほか、日本初のスタジアムビューホテルとなった「スタジアムシティホテル長崎」や、長崎及び九州初進出の飲食・物販・体験型サービスのテナント店舗等の商業施設、長崎県内最大級の大規模賃貸オフィスを含む大規模複合施設である。また、「ジップライン」というものがある。これは、スタジアムの上空（オフィス棟の屋上と商業施設の屋上の間258m）を最高時速50kmで約30秒滑空するアクティビティ施設である。スタート地点は、地上距離約60mと

²³ 長崎市ホームページ「長崎市スタジアムシティへのアクセス」、2025年2月の現地調査による。

²⁴ 2025年2月の現地調査による。

高く、敷地内にあるグラウンドや周りの長崎市の景色を眺めながら写真を撮ることもできる。施設内には「THE STADIUM BREWS NAGASAKI」というビール醸造所もある。話題性のあるアルコールを提供することで、公共交通での集客を拡大したいという狙いもあるという²⁵。

長崎スタジアムシティは、2024年10月の開業から2ヶ月で来場者は95万人を記録した。試合がない日でも楽しめるスタジアムを活かした街づくりが功を奏し、試合が無い平日でも1日1万人程度を手堅く集客しているそうである²⁶。

長崎スタジアムシティのオープンにより、浦上駅は市の内外からJRで応援、観戦、そして試合のない日でも遊びに来る客の乗降駅となった。このように、浦上駅とその周辺は、西九州新幹線の開業後に大きく変貌している。

3.4. 浦上駅周辺のマンション建設

JR九州は、「住みたい、働きたい、訪れたい」を方針として九州各地でまちづくりを行っており、長崎においても長崎駅周辺や浦上駅周辺で都市開発を行っている²⁷。浦上駅周辺では、実は西九州新幹線が開業するかなり前から、JR九州の新しいマンションが複数建設されてきた。例えば2008年11月には、浦上駅から北部の三芳町に11階建て60戸の賃貸マンション「RJRプレシア三芳町」が竣工した²⁸。2014年10月には、浦上駅から西部の春木町に14階建て116戸の分譲マンション「MJR浦上プレシヤスガーデン」が竣工している²⁹（表2）。

そして近年、JR九州は浦上駅周辺に立て続けに大型マンションを建設している。2023年1月下旬に浦上駅から南へ徒歩3分の川口町に「RJRプレシア浦上駅南」という14階建て130戸の賃貸マンションが竣工し、2月上旬に入居が開始された³⁰。また、川口町の浦上駅から徒歩1分の駅前広場に、「RJRプレシア浦上クロス」という12階建て150戸の賃貸マンションも建設されていて、2025年2月下旬に竣工予定、3月上旬から入居開始予定となっている³¹。さらに、路面電車で浦上駅前電停から北へ浦上車庫電停まで7分、そこから徒歩2分の三芳町に、「MJR浦上ザ・レジデンス」という14階建て130戸の分譲マンションを建設中であり、2026年4月中旬竣工予定、7月中旬から入居開始予定となっている³²。このように浦上駅周辺には、JR九州のマンションだけで、既存のものを含めて合計5棟586戸が誕生することになる。

²⁵ 長崎スタジアムシティホームページ

²⁶ 東洋経済 ONLINE

²⁷ JR九州（2022）「長崎エリアのまちづくり」

²⁸ JR九州ホームページ「RJRプレシア三芳町－物件概要」

²⁹ アットホームホームページ「MJR浦上プレシヤスガーデン」

³⁰ JR九州ホームページ「RJRプレシア浦上駅南－物件概要」

³¹ JR九州ホームページ「RJRプレシア浦上クロス－物件概要」

³² JR九州ホームページ「MJR浦上ザ・レジデンス－物件概要」

表2 浦上駅周辺のJR九州のマンション一覧表

No.	マンション名	竣工年	種別	階数	戸数	住所	浦上駅からのアクセス
1	RJR プレシア三芳町	2008年 11月	賃貸	11階	60戸	三芳町1-48	路面電車で北へ 浦上車庫電停まで7分 そこから徒歩2分
2	MJR 浦上プレシヤスガーデン	2014年 10月	分譲	14階	116戸	春木町18-1	西へ徒歩12分
3	RJR プレシア浦上駅南	2023年 1月下旬	賃貸	14階	130戸	川口町1-3	南へ徒歩3分
4	RJR プレシア浦上クロス	2025年 2月下旬	賃貸	12階	150戸	川口町1-49	駅の正面 徒歩1分
5	MJR 浦上ザ・レジデンス	2026年 4月中旬	分譲	14階	130戸	三芳町1-50	路面電車で北へ 浦上車庫電停まで7分 そこから徒歩2分

出所：JR九州ホームページの各マンションの物件概要等より作成

さらに、浦上駅から北に750m（路面電車で5分）の所にあった「長崎西洋館」の跡地にも、土地と建物を購入したJR九州が、マンションを建設する方針を2023年10月26日の定例会見で明らかにした。解体工事の期間は2年程度を予定し、その後のスケジュールは未定である³³。

長崎西洋館とは、1990年11月に開館した商業施設で、建物の中のトンネル部分を路面電車が走る珍しい構造で市民から親しまれていた³⁴（図11）。長崎電気軌道の子会社である株式会社ナガデンクリエイトが運営する地上3階地下2階の商業ビルで、飲食店や雑貨店などがテナントして入居していた。最盛期には年間200万人の来館があったが、近年は近隣に大型商業施設が開業³⁵したことに加え、2020年以降の新型コロナウイルスの影響も重なり、来館者は年間68万人まで落ち込んだ。それにより、2023年5月末に閉館した。2025年2月現在、長崎西洋館は解体され、跡地の一部ではJR九州がワンルームを中心とする地上15階、98戸のマンションを建設中である³⁶（図12）。

JR九州のほかにも、浦上駅周辺にマンションを建設している会社はいくつかあった。例えば、株式会社森美工務店は、浦上駅から北へ徒歩6分の川口町10-10に、12階建て33戸の分譲マンション「オーヴィジョン浦上駅」を建設し、2023年11月に竣工している³⁷。また、浦上駅から北へ徒歩5分の川口町30-2に、14階建て40戸の分譲マンション「オーヴィジョン大学病院前」も建設しており、2025年4月上旬に竣工予定である³⁸。さらに、浦上駅から北へ徒歩2分

³³ 長崎新聞ホームページ「「長崎西洋館」解体へ 5月に閉館 JR九州が土地と建物を購入」

³⁴ ながさちホームページ

³⁵ 例えば、すぐ隣接地に「プラットモール長崎」という大きなショッピングモールが2021年10月29日に開業している。スーパー「エレナ」、カフェ「コメダ珈琲店」、ドラッグストア「ココカラファイン」、家具・インテリア販売「ニトリ」など、数多くの店が入っている。

³⁶ 2025年2月の現地調査による。

³⁷ 全国マンションデータベースホームページ「オーヴィジョン浦上駅」

³⁸ オーヴィジョンマンションホームページ「オーヴィジョン大学病院前 - 物件概要」

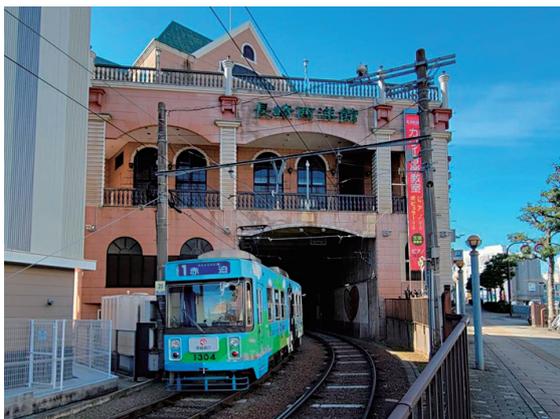


図11 2023年に閉館した長崎西洋館
出所：ながさちホームページ



図12 解体された長崎西洋館
出所：筆者撮影(2025.2.17)

のところでは、福德不動産グループによる県営住宅の大規模な「川口アパート建替事業」が進行中である³⁹。

長崎の市街地は坂が多くて車が無いと不便である。坂の上の方や坂の途中に住むより、平地にある駅や電停に近いマンションの方が、周りにたくさんの商業施設や病院などもあって生活は楽で便利だろう。浦上駅周辺は、大型マンション建設により大きな変貌を遂げようとしている。浦上駅は普通列車と快速列車だけしか停車しない駅となったが、周辺のマンション利用者にとっては、日常生活ではそれで充分だと考えられる。

3.5. 浦上駅周辺の人口・世帯数の変化

浦上駅周辺の人口と世帯数の変化について、住民基本台帳に基づく町丁別の数値を調べた⁴⁰ (図13, 表3)。まず、長崎市全体の人口を見ておくと、2014年10月末の43万9,318人から、2024年10月末には39万1,321人となった。10年間に4万7,997人減、10.9%減少している。長崎市全体の世帯数は、2014年10月末の20万7,956世帯、2024年10月末には20万5,824世帯と10年間でほぼ横ばいながら1.0%減少している。このように、長崎市全体では人口、世帯数ともに減少している。

一方、浦上駅周辺について町丁別の人口の変化を見ると、2014年10月末から2024年10月末までに、浦上駅がある川口町では1,175人から1,303人へ10.9%増であるのをはじめ、目覚町は932人から955人へ2.5%増、岩川町は923人から992人へ7.5%増、浜口町は815人から874人へ7.2%増、岡町は467人から535人へ14.6%増、城栄町は1,682人から1,808人へ7.5%増、城

³⁹ 2025年2月の現地調査による。

⁴⁰ 長崎県長崎市(42201)国勢調査町丁・字等別境界データセット、長崎市ホームページ「住民基本台帳に基づく町別人口・世帯数(各月末)」

表3 浦上駅周辺の町丁の人口・世帯数の変化

	人口（人）			世帯数（世帯）		
	2014年 （10月末）	2024年 （10月末）	増加率 （%）	2014年 （10月末）	2024年 （10月末）	増加率 （%）
川口町	1,175	1,303	10.9	555	674	21.4
目覚町	932	955	2.5	569	672	18.1
岩川町	923	992	7.5	544	660	21.3
浜口町	815	874	7.2	529	614	16.1
平野町	1,766	1,730	▲ 2.0	854	894	4.7
平和町	1,654	1,632	▲ 1.3	863	916	6.1
岡 町	467	535	14.6	248	353	42.3
大橋町	1,679	1,627	▲ 3.1	974	1,032	6.0
三芳町	1,464	1,404	▲ 4.1	706	731	3.5
江里町	1,535	1,294	▲ 15.7	844	804	▲ 4.7
城栄町	1,682	1,808	7.5	824	904	9.7
城山町	1,522	1,639	7.7	690	759	10.0
宝栄町	889	917	3.1	473	500	5.7
竹の久保町	889	755	▲ 15.1	494	462	▲ 6.5
茂里町	449	407	▲ 9.4	182	187	2.7
浦上駅周辺 小計	16,841	17,872	6.1	9,349	10,162	8.7
長崎市	439,318	391,321	▲ 10.9	207,956	205,824	▲ 1.0

出所：長崎市ホームページ「住民基本台帳に基づく町別人口・世帯数(各月末)」より作成

浦上駅周辺の浦上川沿いでは、人口が増加しているだけでなく、世帯数の合計も9,349世帯から10,162世帯へ8.7%の増加である。

このように、長崎市全体では人口・世帯数が減少しているが、浦上駅周辺では人口・世帯数とも増加している町丁が多かった。浦上駅周辺では、新しく建てられているマンションや商業施設などにより、今後も人口や世帯数が増加していくことが見込まれる。長期的に人口減少が続く長崎市において、浦上駅周辺では今後も人口が増加するとともに、長崎スタジアムシティなどで広域からも人が集まる活気のある町になっていくだろう。

4. おわりに

浦上駅は、かつての特急かもめが停車する長崎市内では長崎駅に次ぐ拠点駅から、西九州新幹線の開業後は、普通列車と快速列車だけが停車するローカル駅となった。しかしながら、引

⁴¹ 現地調査によると、竹の久保町では2025年2月現在、谷川建設の分譲マンション（31戸）と、九電不動産のワンルームマンション（130戸）が建設中であった。2014～2024年の人口及び世帯数の減少は、マンション建設のための立ち退きの影響もあったと推測される。

き続き「①長崎市街地北部の観光（平和を学ぶ）拠点駅」であり，新たに整備された長崎スタジアムシティをはじめとする「②浦上川沿いの公共的集客施設へのアクセス駅」，そして，狭い斜面を登らなくてもいい「③駅周辺の平地に新しく作られた大型マンション住民の最寄り駅」へと，その機能が変化していることが明らかとなった。そして浦上駅周辺は，長期的に人口減少が続く長崎市内にあって，常住人口，交流人口が増加する発展エリアとなっていることが明らかとなった。

人口減少が続く長崎市では，西九州新幹線の開業や長崎市中心部の大きな開発により「100年に1度の変革期」を迎えている。浦上駅周辺を含む様々な取り組みが，長崎市全体の活性化に繋がることを期待する。

参考文献・資料

<取材>

長崎市浦上駅 駅員 川井様（2024年8月17日ヒアリング）

長崎市小江原4丁目在住 春田の祖父母（2024年8月17日ヒアリング）

<文献>

Wikipedia「1976年-1987年の国鉄ダイヤ改正」，2025.1.30閲覧。

1976年-1987年の国鉄ダイヤ改正 - Wikipedia

Wikipedia「浦上駅」，2024.5.3閲覧。 <https://ja.m.wikipedia.org/wiki/浦上駅>

朝日新聞DIGITAL「ナガサキ，フィルムの記録」，2024.5.3閲覧。

https://www.asahi.com/special/nuclear_peace/gallery/nagasaki/031.html

アットホームホームページ「MJR浦上プレシヤスガーデン」，2024.9.28閲覧。

<https://www.athome.co.jp/bldg-library/nagasaki/nagasaki/1104889/>

オーヴィジョンマンションホームページ「オーヴィジョン大学病院前-物件概要」，2024.10.7閲覧。

<https://o-vision-m.jp/daigakubyoinmae/outline/>

（公財）九州経済調査協会（2023）「特集 西九州新幹線開業1年の効果と影響」，九州経済調査月報956（2023年10月号）

国土交通省ホームページ「スタジアムを核とした大規模プロジェクトから，新しいまちの誕生～長崎スタジアムシティプロジェクトを国土交通大臣が認定～」，2024.10.3閲覧。

https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05_hh_000334.html

JR九州ホームページ「JR九州年譜（1987～）」，2025.2.10閲覧。

<https://www.jrkyushu.co.jp/company/info/history/history01.html>

JR九州ホームページ「MJR浦上ザ・レジデンスー物件概要」，2024.9.28閲覧。

<https://www.jrkyushu.co.jp/mjr/urakami/outline.html>

JR九州ホームページ「RJRプレシア浦上駅南ー物件概要」，2024.9.28閲覧。

<https://www.jrkyushu.co.jp/rjr/preciaurakamisouth/outline.html>

JR九州ホームページ「RJRプレシア浦上クロスー物件概要」，2024.9.28閲覧。

<https://www.jrkyushu.co.jp/rjr/preciaurakami/outline.html>

JR九州ホームページ「RJRプレシア三芳町ー物件概要」, 2024.9.28閲覧。

https://www.jrkyushu.co.jp/rjr/lineup/precia_miyoshimachi/index04.html

JR九州ホームページ「駅別乗車人員」, 2024.10.30閲覧。

<https://www.jrkyushu.co.jp/company/info/data/station.html>

JR九州ホームページ (2022)「長崎エリアのまちづくり」, 2024.10.7閲覧。

https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/earnings/_icsFiles/afieldfile/2022/12/09/221129_session2_script.ja_1.pdf

全国マンションデータベースホームページ「オーヴィジョン浦上駅」, 2024.10.7閲覧。

<https://db.self-in.com/mansion/1640326.html>

高橋和雄 (2015)「浦上川の河川改修の歴史」, 土木学会西武支部研究発表会 (2015.3), 581-582。

2024.10.11閲覧。 <http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00074/2015/59-04-0057.pdf>

立花貴光・北川裕一郎 (2023)「西九州新幹線の駅舎及び周辺整備」, 建設機械施工75-4, 20-25。

東洋経済ONLINE「長崎の『試合がない日も1万人』 スタジアムの凄さ」12月24日10:02配信,

2024.12.24閲覧。 <https://toyokeizai.net/articles/-/848066>

長崎県長崎振興局 (2022)「JR長崎本線連続立体交差事業」, 2024.10.5閲覧。

<https://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2022/07/1657610252.pdf>

長崎県ホームページ「JR長崎本線連続立体交差事業」, 2024.10.5閲覧。

<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/machidukuri/toshikeikaku-kokudoriyo/renritsu>

長崎県ホームページ「JR長崎本線連続立体交差事業の整備効果について」, 2024.10.5閲覧。

<https://www.doboku.pref.nagasaki.jp/keiji/gijutuhappyo/r03/2021.04.pdf>

長崎県長崎市 (42201) 国勢調査町丁・字等別境界データセット, 2024.11.1閲覧。

<https://geoshape.ex.nii.ac.jp/ka/resource/42201.html>

長崎市史編さん委員会 (2013)『新長崎市史 第四巻現代編』長崎市。

長崎市史編さん委員会 (2014)『新長崎市史 第三巻近代編』長崎市。

長崎市「長崎MIRAISM」ホームページ, 2024.12.24閲覧。

<https://nagasaki-miraism.com/oiac/ct07/>

長崎市ホームページ「JR長崎本線連続立体交差事業」, 2024.10.5閲覧。

<https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/660000/669003/p001765.html>

長崎市ホームページ「住民基本台帳に基づく町別人口・世帯数 (各月末)」, 2024.11.1閲覧。

<https://www.city.nagasaki.lg.jp/syokai/750000/752000/p023436.html>

長崎市ホームページ「長崎市スタジアムシティへのアクセス」, 2024.10.3閲覧。

<https://www.city.nagasaki.lg.jp/shokai/732000/p042525.html>

長崎市ホームページ「長崎市バリアフリーマスタープラン・長崎市第2期バリアフリー基本構想」,

2024.10.5閲覧。 <https://www.city.nagasaki.lg.jp/sumai/640000/645000/p037869.html>

長崎新聞ホームページ「JR 新「長崎駅」開業 高架化, 踏切4カ所廃止」2020.3.29, 2024.5.3閲覧。

<https://web.archive.org/web/20200329024212/https://this.kiji.is/616649540609000545?c=174761113988793844>

長崎新聞ホームページ「「長崎西洋館」解体へ 5月に閉館 JR九州が土地と建物を購入」2023/10/24,

2024.10.7閲覧。 <https://www.nagasaki-np.co.jp/kijis/?kijiid=1089361983271223630>

長崎スタジアムシティホームページ, 2024.12.24閲覧。

<https://www.nagasaki-stadiumcity.com/>

長崎の原爆遺構を記録する会 (1993)『原爆遺構 長崎の記憶』海鳥社。

長崎平和研究所 (1997)『ガイドブックながさき』新日本出版社。

長崎MICE観光マップ, 2024.12.24閲覧。

<https://www.at-nagasaki.jp/storage/files/shares/mice/NagasakiMICEmap.pdf>

ながさちホームページ「長崎西洋館は5月31日をもって閉館します【33年の歴史に幕】」2023.05.28,
2024.10.12閲覧。 <https://nagasaki-search.com/34490/>

日本橋梁建設協会 橋梁年鑑データベース「橋梁年鑑 浦上川歩道橋 詳細データ」2024.2.12閲覧。

<https://jasbc.or.jp/kyoryodb/detail.cgi?id=10761>

松本由宇貴（2009）「浦上駅周辺におけるバリアフリーの現状とその課題」, お茶の水女子大学文教育学部地理学フィールドワークA 実施報告書, 33-44。