

■主な意見と対応方針

主な意見		対応方針	
①	●長崎の玄関口としてどういう印象を与えるか考慮した景観デザインについて検討が必要。	●景観デザインの検討にあたっては『長崎駅周辺エリアデザイン調整会議』に諮り、景観に配慮した施設を検討する。	資料① P2
②	●バスターミナルにおける交流機能・賑わい機能・情報提供機能などについて、規模・内容の検討が必要。また回遊性を強化するうえで、駅側だけでなくまち側に向けたゲートウェイ機能、ビジターセンター的な機能の取り込みが必要。	●交通ターミナルには、待合時間を過ごす居場所やまち歩きの拠点となる待合空間になるよう、情報提供機能等の導入を検討する。（機能の検討） ●長崎駅周辺の回遊性強化に向け、まち側のゲートウェイとなる交通ターミナルへの歩行者動線をシームレスに連絡する歩行者デッキを検討する。（回遊性強化）	機能の検討 資料② P8 回遊性強化 資料② P4,7
③	●スマホを活用した乗り換え案内等、ICTを活用した利便性向上について検討が必要。	●ICTを活用した運行情報提供の運用状況を踏まえ、利用者の利便性が更に向上するよう交通マネジメントの高度化を今後検討する。	資料① P3
④	●バス停の集約については、既設バス停の利用者には利用しづらくなる可能性がある。また、バス停留所に収まらず通行車両の支障となる可能性もあるため、利用者のニーズ等も踏まえた検討が必要。	●バス利用者の乗り換え等の利便性向上に向け、長崎駅周辺の乗降場の集約については関係者間で継続検討する。	資料① P4
⑤	●国道202号の交通量をいかに減らしていくかが重要であり、浦上川線へ交通転換させるなど、機能分担について検討が必要。	●国道202号の交通量は減少、浦上川線の交通量は増加で推移しており、今後も継続して施策を検討する。	資料① P5
⑥	●バスターミナル等の整備に伴う交通処理について、今後検討が必要。	●現在の県営バスターミナルを含めた再開発に伴う交通需要を算定し、交通処理を継続検討する。	資料① P4

- 長崎駅周辺エリア全体のデザイン調整を行うことを目的として『長崎駅周辺エリアデザイン調整会議』を開催
- 当事業においても、景観デザインの検討にあたっては、『長崎駅周辺エリアデザイン調整会議』に諮り、景観に配慮した施設を検討

●長崎駅周辺エリアデザイン調整会議

- ・長崎駅周辺エリア全体に係るデザインルールづくりや、エリア内で整備される主要な建築物、及び基盤施設の相互間のデザイン調整を行うことを目的とした会議

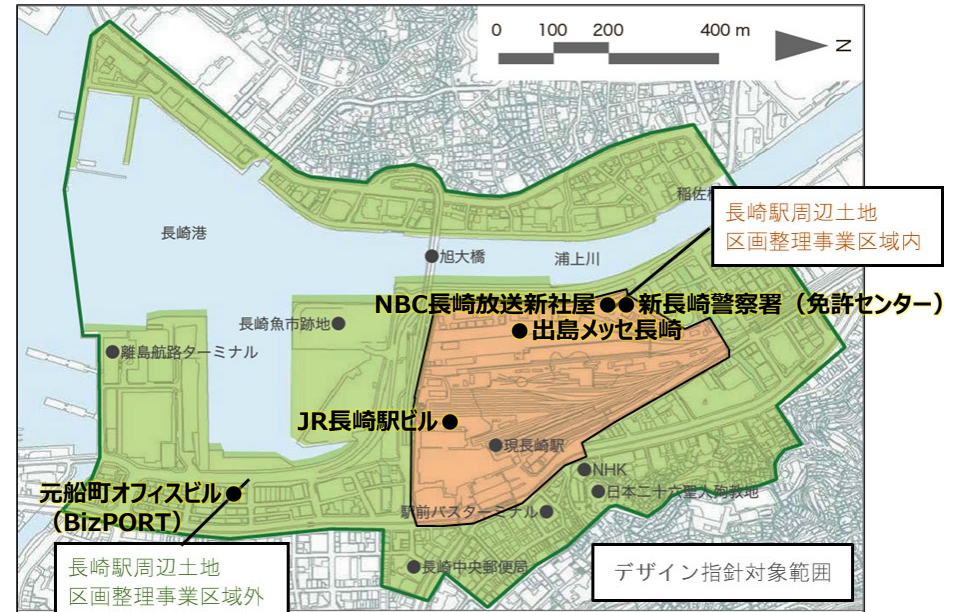
【対象規模等】

長崎駅周辺エリアデザイン調整会議（事務局：県・市）		
協議対象規模等	区画整理区域内 （橙の範囲）	・公共事業等（対象施設） ・次のいずれかのうち、座長が必要と認めるもの ①敷地面積500㎡を超える建築行為等 ②TM線や歩行者専用道路に接する敷地における建築行為等 ③仮設建築物等
	区画整理区域外 （緑の範囲）	・公共事業等（対象施設） ・高さ40mを超える建築行為等のうち、座長が必要と認めるもの

※ただし、座長が必要と認めるものはこの限りではない。

※建築行為等とは、建築物及び工作物の新築、新設だけでなく、増改築、外壁全面の1/2を超える意匠の変更（色彩の変更、模様替えを含む）等を含む。

【対象範囲】



出典：長崎県資料（一部加工）

【これまでのデザイン調整施設等】

- ・JR長崎駅ビル
- ・出島メッセ長崎
- ・NBC長崎放送新社屋
- ・新長崎警察署（免許センター）
- ・元船町オフィスビル（BizPORT）



第1回検討会での主な意見

主な意見③対応

- より便利に安心して公共交通が利用できるよう、県内の交通事業者がバスロケーションシステムやバス停・電停でのデジタル運行案内を開始し、利用者からも好評
- ICTを活用した運行情報提供の運用状況を踏まえ、交通マネジメントの高度化に向けた取り組みを今後検討

●交通事業者の取組

【バスロケーションシステム】



出典:長崎バスHP

令和6年3月(県営バス)
令和6年4月(長崎バス)
から運用開始



出典:長崎県営バスHP

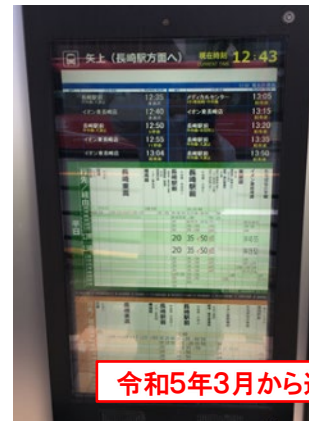
【デジタルバス停】



令和6年4月から運用開始

長崎バス「宝町バス停」

【スマートバス停】



令和5年3月から運用開始

長崎県営バス「矢上バス停」

●利用者の声



バスナビが導入されて、**到着を待つのが楽**になりました。いつ到着するかわからないというストレスから解放されてありがたいです。

バスナビのお陰でバス待ちのストレスが減りました。「バスが今〇〇にいるから走れば間に合う！」とか「まだ暫く来ないからコンビニに寄れる」みたいに**時間が上手く使えて**助かります。

出典:長崎県交通局アンケート調査(R6.9～10)



【路面電車の位置情報デジタル配信】



令和5年3月から運用開始

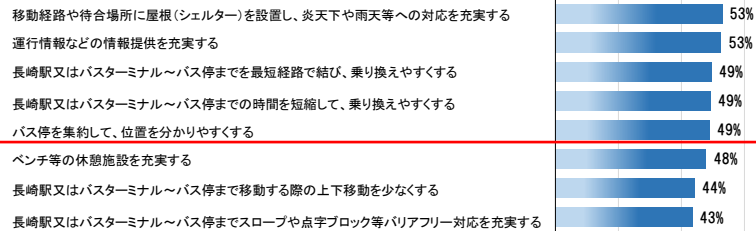
長崎電気軌道「長崎駅前電停」

- バス利用者の乗り換え等の利便性向上に向け、長崎駅周辺の乗降場の集約については関係者間で継続検討
- 長崎駅前の交通混雑の改善に向け、現在の県営バスターミナルを含めた再開発に伴う交通需要を算定し、交通処理を継続検討

●長崎駅前バス停（下り線）の状況

- ・長崎駅前の南向き路線バスのバス停は、降車専用の駅前バス停と、乗降可能な東口バス停、南口バス停に分かれています。
- ・バス利用者の約5割が「待合空間」「情報提供」「移動経路」「バス停位置」について改善が必要と回答しています。
- ・バス事業者から、集約する場合の待合空間整備や安全対策等について要望もあるため、関係者間で継続的に検討していきます。

問:長崎駅周辺の路線バスの利便性を向上するために、重要だと思う改善内容を教えてください。



資料:アンケート調査(R5年8月)

【バス利用者の意見】

0% 20% 40% 60% (N=295)

写真①



【長崎駅前交差点付近の交通状況】

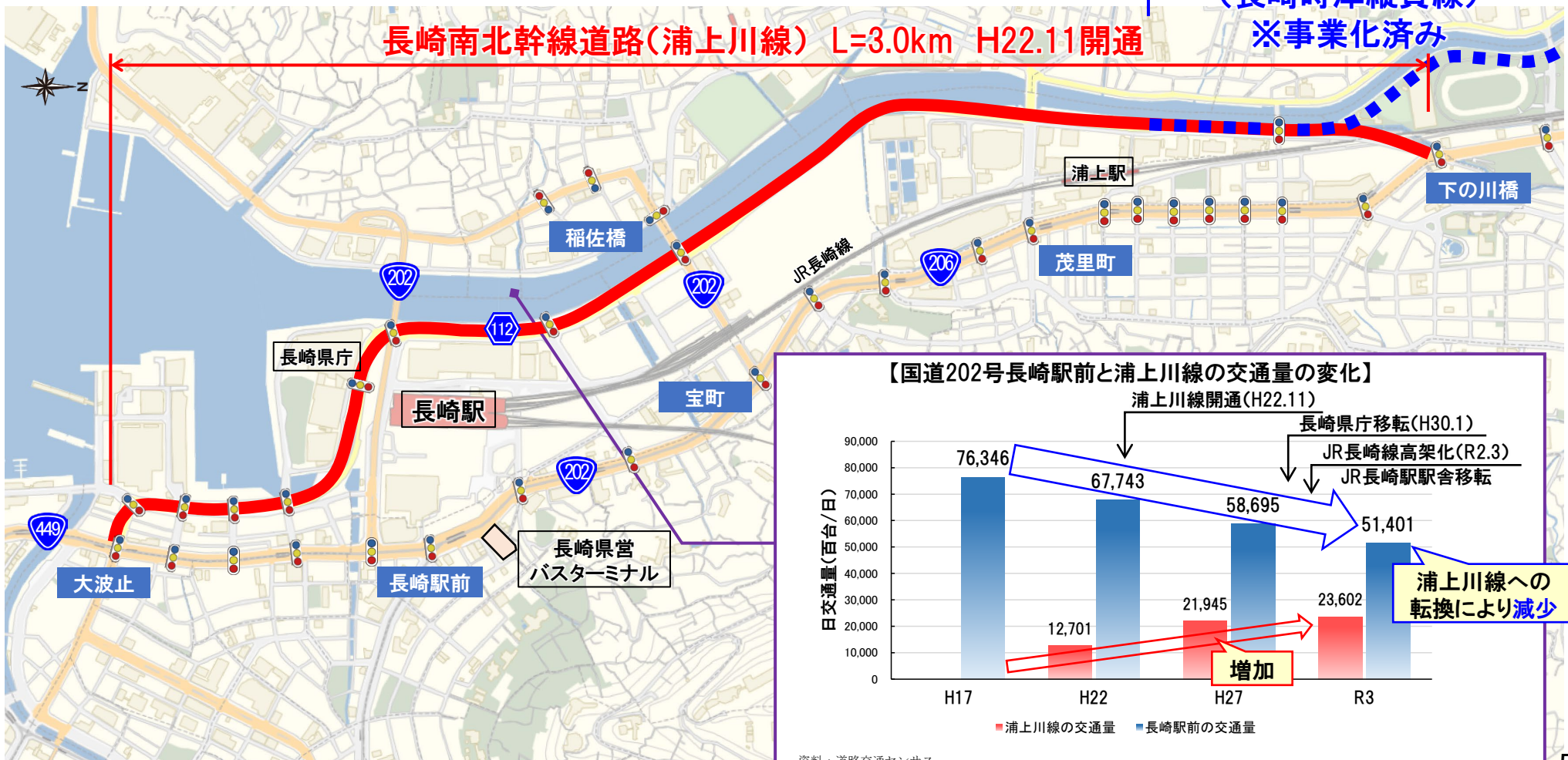


●再開発に伴う交通需要

- ・県営バスターミナルを含めた再開発に伴う交通需要（駐車場計画台数）を算定します。
- ・新たなバスターミナルの計画を踏まえ、長崎駅周辺が混雑しないよう当街区の交通処理を検討していきます。

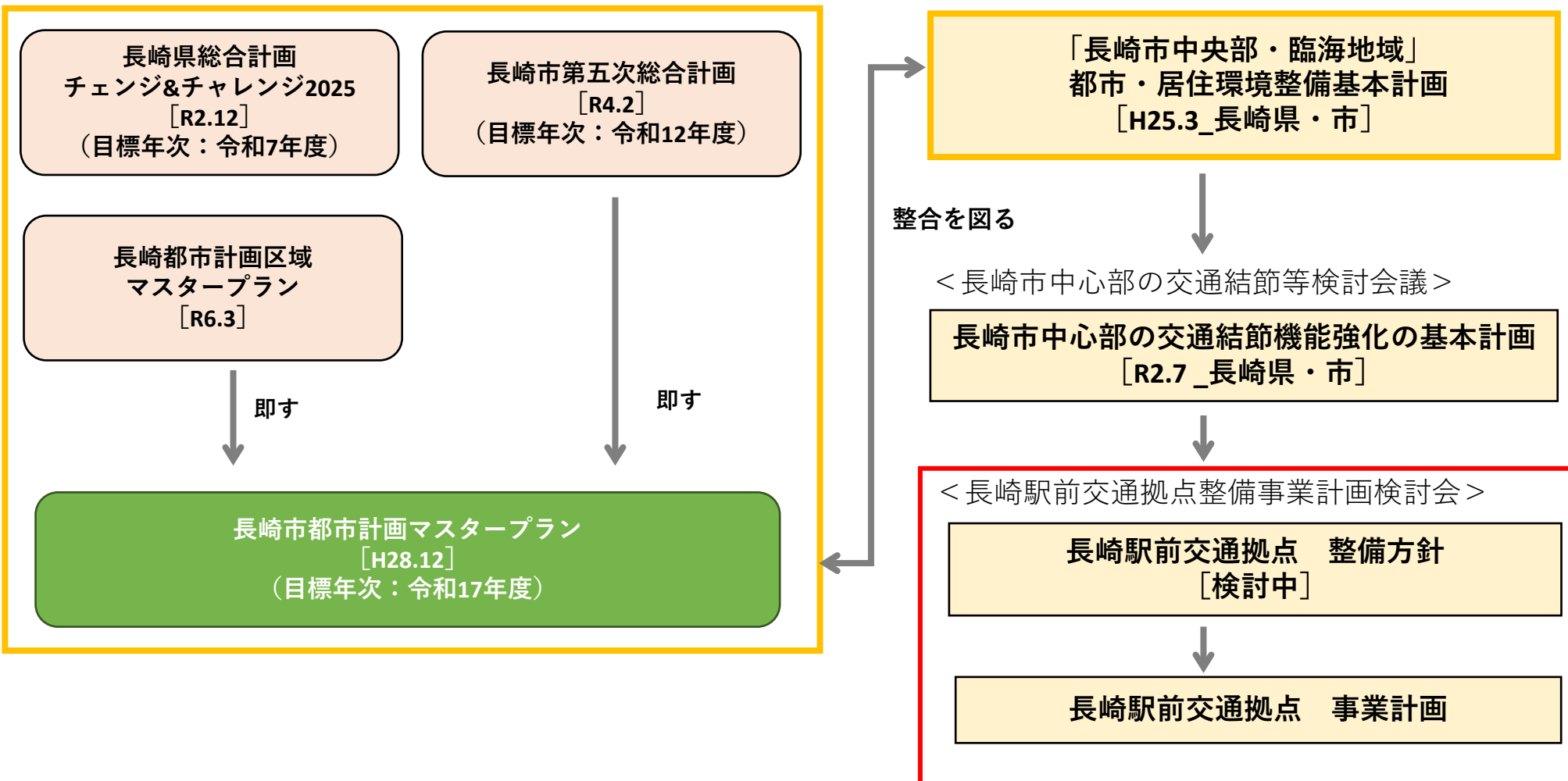
- 浦上川線の開通に伴い、国道202号の交通量は年々減少
- 長崎駅周辺の交通機能の分担に関して、今後も国道202号長崎駅前交通量の変化や長崎南北幹線道路の整備を踏まえて継続検討

●長崎駅前の交通量の変化



1. 関連計画との関係

- 長崎駅周辺は、陸の玄関口としての広域アクセスの充実と、安全で安心な道路・交通ネットワークの確保を目指すこととされており、各種計画でその具体化を図っている。



2. 長崎駅周辺のまちづくり =「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画=

①長崎駅周辺エリア

④中央エリア

長崎駅周辺土地地区画整理事業

②松が枝周辺エリア

③まちなかエリア

九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）整備等の**広域交通機能の強化を契機として、さらなる交流人口の拡大や経済波及効果を目指し**、その効果を離島や県内各地に波及させることにより長崎県全体の活力の再生向上を図り、併せて「交流のまち長崎の玄関口」にふさわしいまちづくりを促進するため、陸のゲートウェイ（玄関口）となる長崎駅周辺エリアとして、**まちなかの賑わいの拠点である浜町地区や海の国際玄関口である松が枝周辺エリアと連携を図りつつ、一体的・総合的に整備する必要がある区域**

(出典:各重点エリアの整備計画(平成25年3月))



【長崎駅周辺エリア】
⇒陸の玄関口



【中央エリア】
⇒交流と賑わいのエリア



【松が枝周辺エリア】
⇒海の国際玄関口



【まちなかエリア】
⇒歴史と賑わいのエリア

(出典:長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画(令和2年7月))

長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

3. 交通拠点の位置付け

- 長崎駅前には交通結節点として、道路・公共交通の機能を強化するとともに、歩行者ネットワークの向上や公共交通の利便性向上を図ることとされている。

■長崎都市計画区域マスタープラン

2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

2) - 1 交通施設

①基本方針

a. 交通体系の整備の方針

長崎県新広域道路交通計画に基づき、高規格道路や一般広域道路の整備を推進し、佐世保や大村、島原方面との広域的な連携強化を図るとともに、佐賀県、福岡県など県外との交流促進を図り、多軸型ネットワークの構築を目指す。

また、幹線道路網の整備により、交通の分散導入や他の交通モードへの転換を促進し、都市環境の改善、都市機能の向上を図る。

国内のみならず東アジアをはじめとする海外との広域交流を強化するためには、広域高速交通の充実に資する九州新幹線西九州ルートの全線整備が不可欠であり、早期実現に向けての取り組みを推進する。

鉄道、港湾については、モーダルコネク（多様な交通モード間の接続）の強化や幹線道路などによる交通拠点へのアクセス強化に取り組んでいく。

都市部における面的な交通マネジメントや、事故危険箇所への対策、また、広域的な道路ネットワークの効果的・効率的な計画・整備に向けて、ICT技術の積極的な活用を推進する。

ひとにやさしいまちづくりをめざし、安全な歩行者空間の確保や駅、港湾の旅客ターミナルなどにおける歩行者支援施設の整備、電停やバス停のバリアフリー化などを図る。

b. 整備水準の目標

概ね20年後には、都市の骨格を形成する主要な幹線道路網及び交通体系を確立することを目指す。

また、本都市計画区域における公共交通機能を高めるとともに、交通混雑の緩和をめざす。

②主要な施設の配置の方針

b. 鉄道

国内のみならず東アジアをはじめとする海外との広域交流を強化するためには、広域高速交通の充実に資する九州新幹線西九州ルートの全線整備が不可欠であり、早期実現に向けての取り組みを推進する。

JR長崎本線、JR大村線及び島原鉄道は、住民の通勤・通学や買物などの日常生活の利便性向上に資する鉄道であることから、地域に密着した鉄道として位置づける。

路面電車は、住民の日常生活を支える地域に密着した軌道として位置づけ、さらなる利便性向上を図るための検討を行う。

JR長崎駅周辺については、本都市計画区域の玄関口であり、交流とにぎわいの拠点として位置づけ、新幹線、在来線、路面電車及びバスなどとの交通結節機能の強化や充実に図る。

JR諫早駅周辺については、県央地域の玄関口として各地域を相互に結び広域的な交流拠点であり、交通結節機能の強化・充実に図る。

■長崎市都市計画マスタープラン

第4章 地区別構想 (中央東部地区)

◎位置図



4) 地区の将来像

現況と特性を踏まえて、地区の将来像を次のように設定します。

都心部における賑わいと活力のある計画的な地区づくり

5) 地区の生活像の目標

住 む：都心部・都心周辺部の利便性を活かした住み良い快適な暮らしの確保

都市機能が集積した利便性の良い暮らしの確保を図ります。また、斜面市街地においては、地域との協働による居住環境の向上や防災性の確保を目指します。

働 く：都心部・都心周辺部としての商業・業務と観光を中心とした雇用の場の充実

都心部・都心周辺部としての商業・業務と観光地における雇用の場の充実を目指します。

動 く：陸の玄関口としての広域アクセスの充実と、安全で安心な道路・交通ネットワークの確保

路線バスなどの適切な運行により、地域拠点や生活地区との公共交通による連携を目指します。

集 う：都心部・都心周辺部としての都市機能の集積と交流の促進

都心部・都心周辺部としての都市機能の集積を行い、利便性の向上を図ります。また、出島和蘭商館跡などの歴史的な資源の活用により交流の促進を目指します。

学ぶ・育む・やすらぐ

：豊かな自然環境と市街地の共存と歴史的景観の保全、学びの場の充実

市街地を取り囲む金比羅山などの自然環境の保全を図ります。また、文化施設の有効活用や中島川などにおける良好な景観の形成を目指します。

■「長崎市中央部・臨海地域」 都市・居住環境整備基本計画

5. 都市再生に向けた基本方針（4.整備方針）

【目標Ⅱ】 回遊性の充実

整備方針⑥ 道路・公共交通・歩行者動線等のネットワーク整備を充実・強化する

○ 長崎駅前や中央橋などの交通結節点と点在する生活や観光の拠点を、市民や県民、観光客が円滑に往来できるようにするため、道路・公共交通の機能を強化するとともに、歩行者ネットワークの向上を図る。

○ 道路機能では、長崎駅前の交通渋滞緩和や浦上川で分断されている東西市街地のネットワークの改善などを図るため、市街地内幹線道路の整備を進める。

○ 公共交通では、路面電車やバスなどの公共交通機関のシステム充実・強化の検討を進め、公共交通の利便性向上を図る。

○ 歩行者動線では、新たに長崎駅周辺と浦上川右岸とを連絡する歩行者動線等の強化や重点地域内の回遊性向上を図る。特に、主要な歩行者動線を明確にするなど、わかりやすい歩行空間のネットワークを形成するとともに、歩道橋の撤去や電停のバリアフリー化など、ユニバーサルデザイン[※]を推進する。

(主な施策)

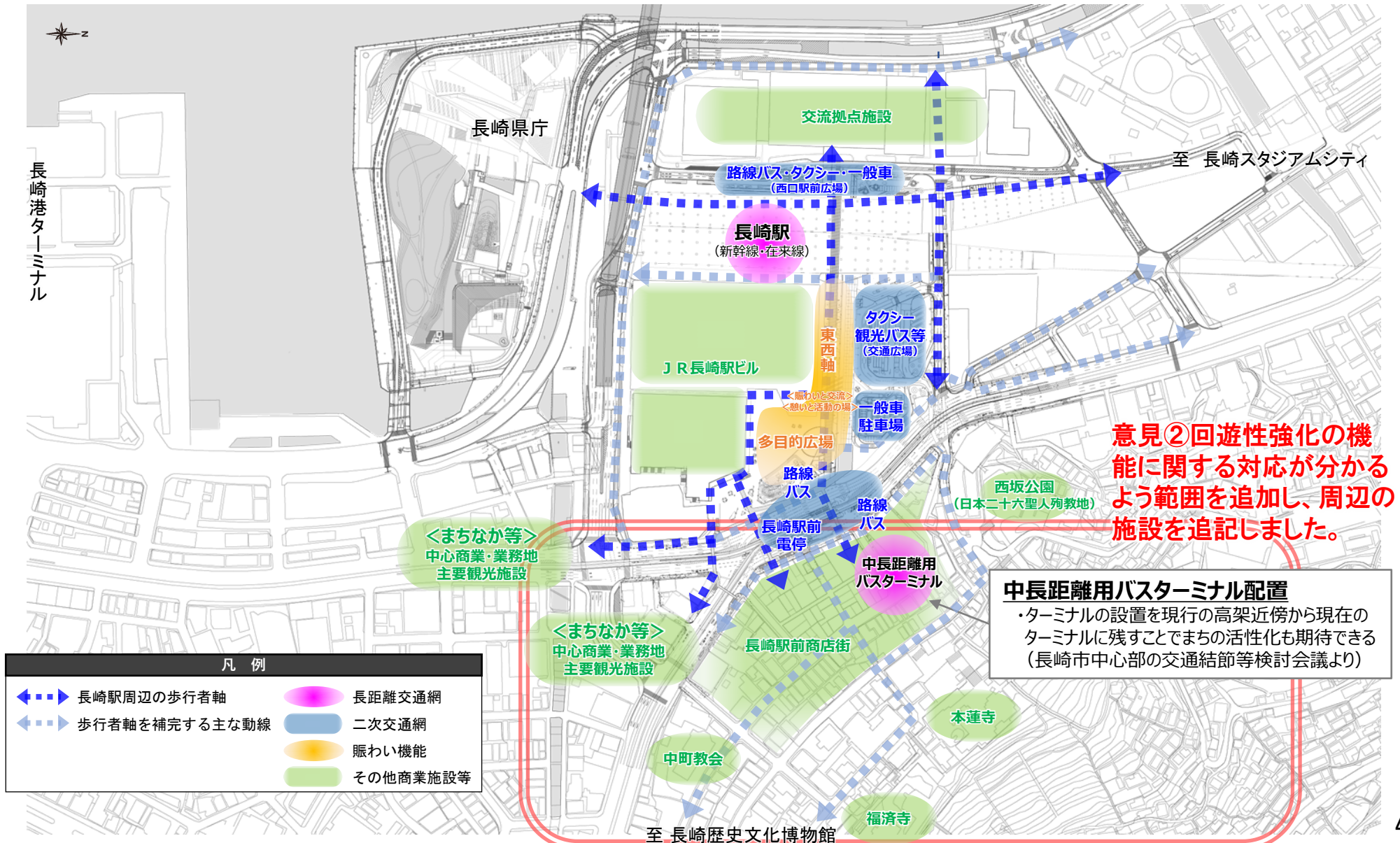
- 都市計画道路浦上川線整備の推進
- JR長崎本線連続立体交差事業の推進【再掲】
- 浦上川の東西の連携強化（旭大橋線の東伸・旭大橋の低床化）
- 放射環状型道路網の形成
- 歩行空間の魅力づくりネットワークの充実・整備の推進
- 松が枝から南山手への歩行者動線整備推進
- 水辺のプロムナード[※]等の整備
- バスターミナルの更新と機能強化
- 電停のバリアフリー化
- 路線バス・路面電車の延伸や運行ルートの検討
- パーク&ライドの検討【再掲】
- 新駅舎から元船方面への歩行者デッキの整備
- 駅前交通広場の整備

(※ユニバーサルデザイン【universal design】：高齢であることや障害の有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように製品や建造物、生活空間などをデザインすること。)

(※プロムナード【promenade】：散歩道)

主な意見②(回遊性強化)対応

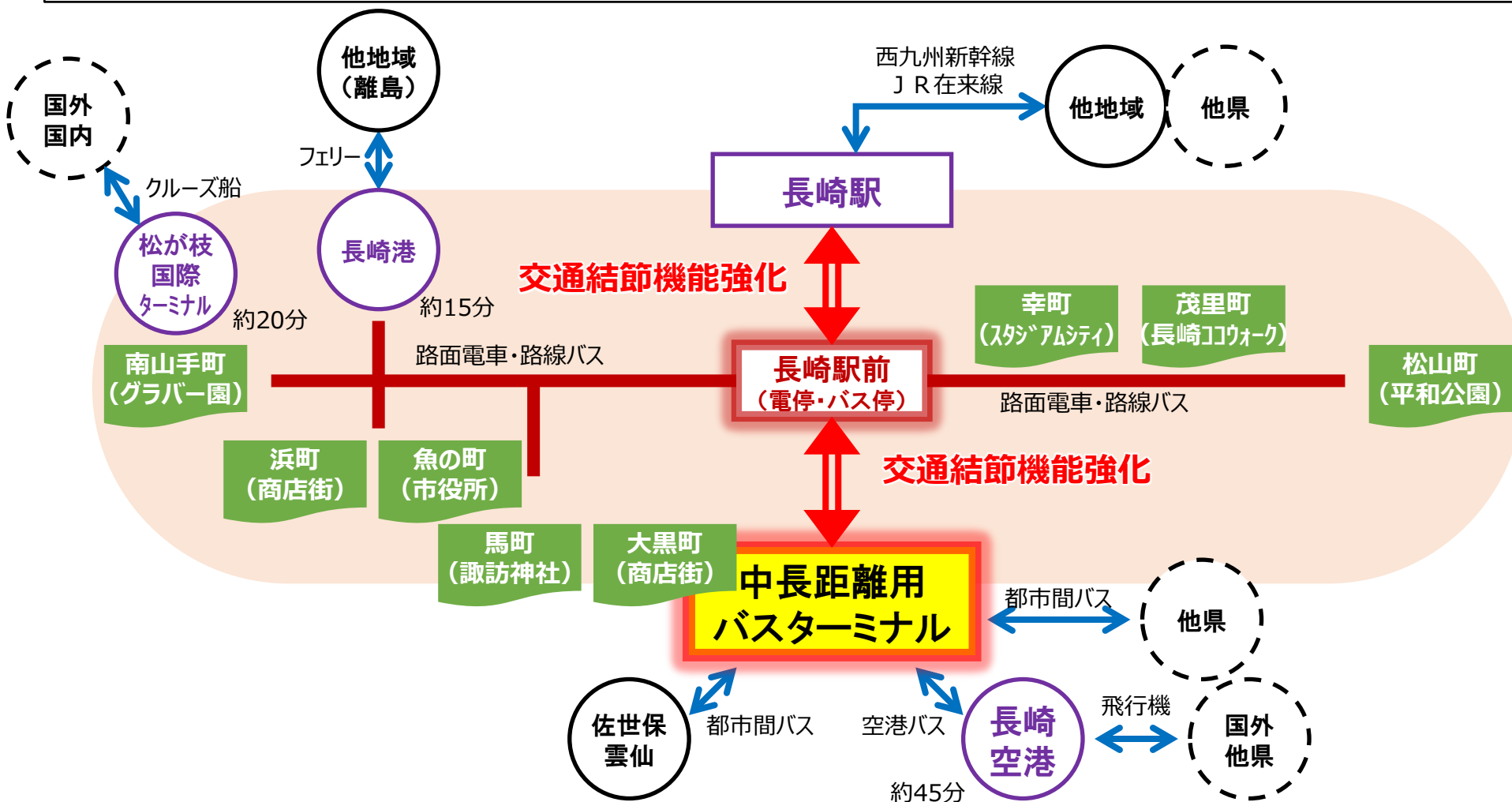
4. 長崎駅周辺の交通機能配置



長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

5. 交通結節機能強化の考え方

- 交流のまち長崎の玄関口となる長崎駅や中長距離用バスターミナルと、市民の日常生活や来訪者の移動を支える路面電車、路線バスとの**交通結節機能を強化し、移動しやすいまちを形成**する
- また、**広域交通拠点**となる空港や港までのアクセス強化を図ることで、**交流人口の拡大や経済波及効果を県内各地に波及**させる



長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

6. 長崎駅周辺の歩行者動線の考え方

- 交通結節機能を強化する長崎駅、中長距離用バスターミナル、電停、路線バス停間の**乗り換え動線**は、目的となる場所が**分かり易く**、**天候に関わらず移動負担が少なくなる**よう検討するとともに、**生み出した賑わいや交流を「まち」側にも波及**できるよう検討する
- 東口に面した空間は**駅利用者や来訪者を迎え、賑わいと交流を生み出し、安全で歩いて楽しい歩行空間を創出**する



【長崎駅前東口広場】



【長崎駅前東口広場】



【長崎駅前（公共交通機関）】

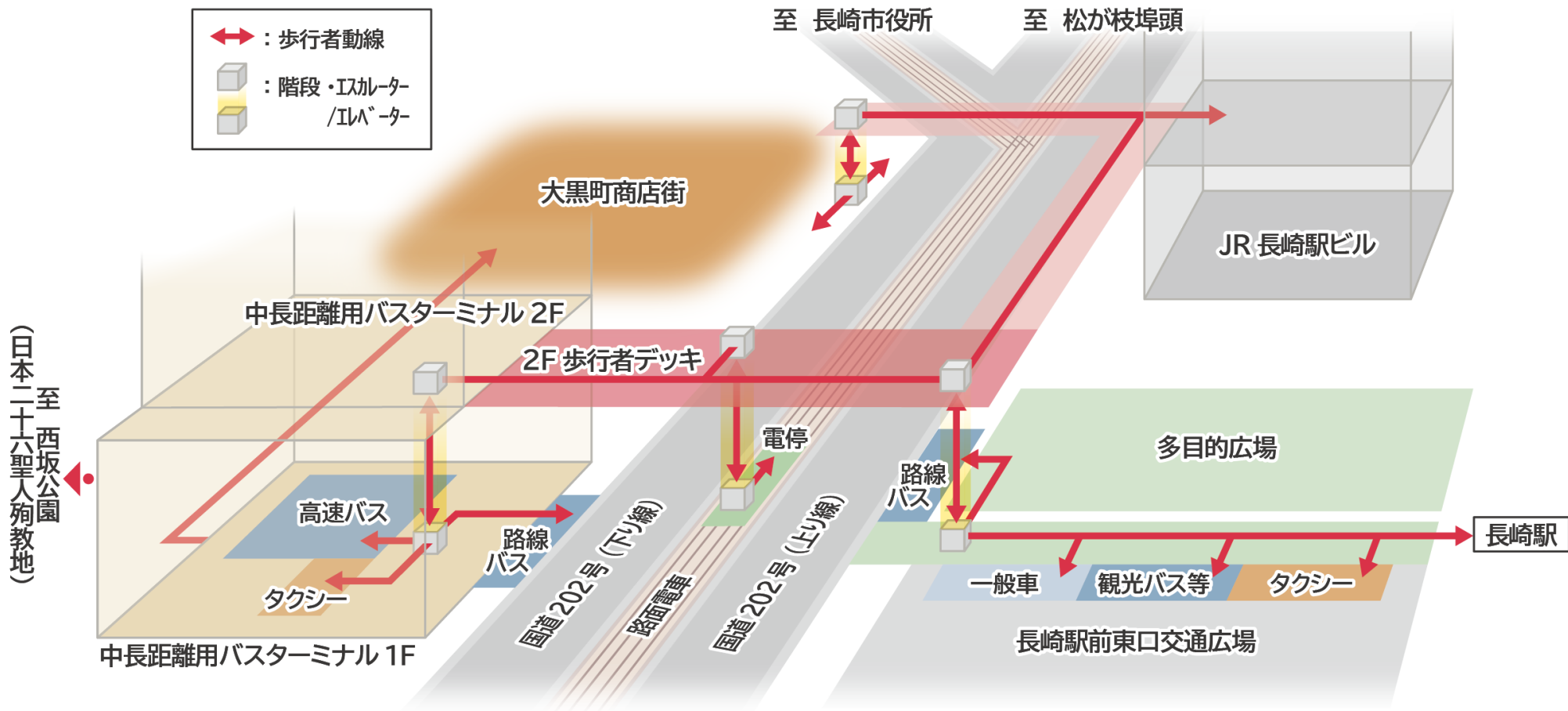


【県営バスターミナル前】

←---→ : 交通結節機能を強化する乗り換え動線
黄色い線 : 二次交通

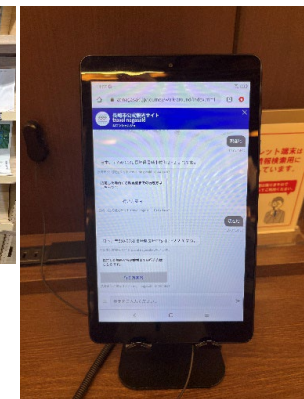
7. 長崎駅周辺の歩行者動線の形成イメージ

- 長崎駅、中長距離用バスターミナル、電停、路線バス停間及び駅周辺の回遊拠点をシームレスに連絡するため、**安全で快適な歩行者動線を形成する歩行者デッキを検討**する



8. 待合空間整備の考え方

- 「休憩機能」や「情報発信機能」等を中長距離用バスターミナルに整備し、高速バス、路面電車、路線バスの乗り継ぎ利用者が**快適に待つことができる空間を創出**する
- 災害等により公共交通等の運行に支障が発生した場合の**一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間を創出**する
- 民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携して**効率的・効果的な施設運営**を図る



意見②機能の検討に関する対応が分かるよう、待合空間に導入する情報提供機能の整備イメージを追加しました。

■情報発信機能の整備イメージ(事例:JR長崎駅構内)

導入機能イメージ

導入機能	内容
休憩機能	・トイレ ・ベンチ ・カウンターテーブル 等
情報機能	・デジタルサイネージ ・案内板 ・掲示板 等
利便機能	・乗車券等販売所 ・券売機 ・飲食・物販 等
防災機能	・一時的な避難場所 ・帰宅困難者の受入空間 ・交通情報発信 ・物資備蓄 等

1. 課題解決に向けた基本コンセプト

長崎駅周辺の課題

長崎駅とバスターミナル、電停、バス停が離れている

国道の道路幅員が広く、まちと駅側が離れている

移動経路のバリアフリー化が不十分

国道202号の走行性低下

来訪者等が避難する受け入れ先の強化

【長崎都市計画区域マスタープラン】

- モーダルコネクト（多様な交通モード間の接続）の強化
- JR長崎駅周辺は、交流とにぎわいの拠点として位置づけ
- 新幹線、在来線、路面電車及びバスなどの交通結節機能の強化や充実

【長崎市都市計画マスタープラン】

- 陸の玄関口としての広域アクセスの充実と、安全で安心な道路・交通ネットワークの確保

地区の整備方針

- 市民や県民、観光客が円滑に往来できるよう、道路・公共交通の機能を強化、歩行者ネットワークの向上を図る
- 路面電車やバスなどの公共交通機関のシステム充実・強化の検討などを進め、公共交通の利便性向上を図る

基本コンセプト

交流のまち長崎の陸の玄関口

『「交流」と「にぎわい」を生み出す新たな交通結節機能を形成』

交通結節機能強化の基本方針

大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約

駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化

デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援

バス停車空間を確保し、国道202号の走行性を改善

災害時に来訪者を受け入れる安全な空間の確保

令和2年度策定

令和6年度追加

2. 検討の方向性

交通結節機能強化の基本方針

【令和2年度策定】

大黒町側に中長距離用のバスターミナルを整備し、前面の国道上に路線バスの停留所を集約

駅側とバスターミナルをデッキで結び、駅とまちを連携させて、回遊性を強化

デッキとバス停・電停をエスカレーターやエレベーターで繋ぎ、歩行者の移動を支援

【令和6年度追加】

バス停車空間を確保し、国道202号の走行性を改善

災害時に来訪者を受け入れる安全な空間の確保

検討の方向性

①長崎駅周辺のモーダルコネクト機能の強化

- ・中長距離交通と、バス、路面電車、タクシー等の多様な交通モード間の結節機能強化を検討する
- ・長崎駅や中長距離用バスターミナルと2次交通とのアクセス強化を検討する
- ・観光客等にも分かり易い乗り継ぎ、バス停の集約を検討する
- ・乗り継ぎ利用者が快適に待つことができる待合空間を検討する
- ・将来的な新モビリティ導入、MaaSやICT技術を活用した公共交通の利便性促進への対応を検討する

②長崎駅周辺の交通円滑化

- ・バス停の集約により長崎駅前の国道等の交通円滑化を検討する

③長崎駅周辺の回遊性の強化

- ・長崎を訪れる方々の回遊を促す拠点となる空間を検討する
- ・駅周辺や周辺観光施設等の回遊性強化を目指し、「まち」と「駅側」を連携する歩行空間を検討する
- ・天候に左右されないなど、誰もが移動しやすく、移動負担の少ない歩行空間を検討する

待合空間に導入する情報提供機能
に対応した検討内容を追加しました

④防災機能の強化

- ・災害等により公共交通に支障が発生した場合の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間を検討する
- ・災害時の情報収集・発信等の機能を備える拠点を検討する

⑤官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携による効率的・効果的な施設運営を検討する

3. 整備方針(案)

ポテンシャル

- 豊富な観光資源(2つの世界遺産)
- 長崎駅周辺の開発
 - ・JR長崎駅ビル(商業施設)、出島メッセ長崎(交流拠点施設)
 - ・長崎スタジアムシティ(サッカースタジアム、アリーナ、商業施設)
- 公共交通の要衝
 - ・西九州新幹線開業、電停・路線バス停・中長距離バスターミナルの集積

課題

- 長崎駅とバスターミナル、電停、バス停が離れている
- 国道の道路幅員が広く、「まち」と「駅側」が離れている
- 移動経路のバリアフリー化が不十分
- 国道202号の走行性低下
- 来訪者等が避難する受け入れ先の強化

交流のまち長崎の陸の玄関口

『「交流」と「にぎわい」を生み出す新たな交通結節機能を形成』

①長崎駅周辺のモータルコネクト機能の強化

- ・中長距離交通と、バス、路面電車、タクシー等の多様な交通モード間の結節機能を強化
- ・長崎駅や中長距離用バスターミナルと2次交通とのアクセス強化
- ・観光客等にも分かり易い乗り継ぎ、バス停の集約
- ・乗り継ぎ利用者が快適に待つことができる待合空間
- ・将来的な新モビリティ導入、MaaSやICT技術を活用した公共交通の利便性促進への対応

②長崎駅周辺の交通円滑化

- ・バス停の集約により長崎駅前の国道等の交通円滑化

③長崎駅周辺の回遊性の強化

- ・長崎を訪れる方々の回遊を促す拠点を形成
- ・駅周辺や周辺観光施設等の回遊性強化を目指し、「まち」と「駅側」を連携する歩行空間
- ・天候に左右されないなど、誰もが移動しやすく、移動負担の少ない歩行空間

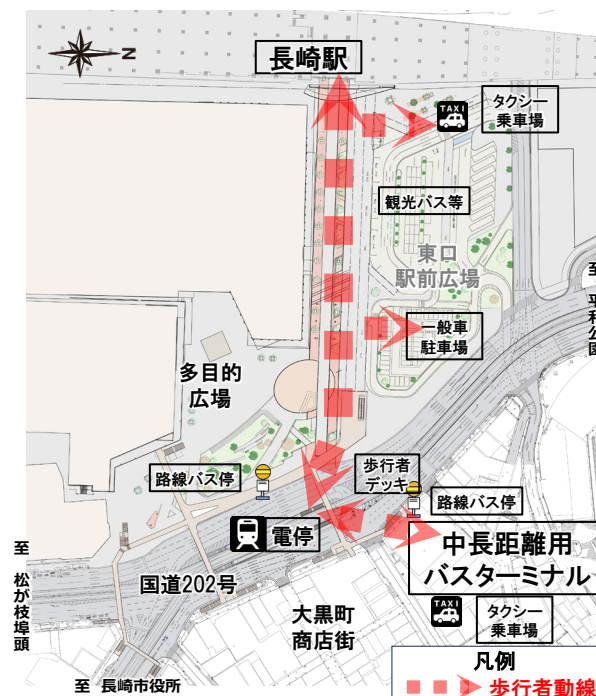
待合空間に導入する情報提供機能
に対応した整備方針を追加しました

④防災機能の強化

- ・災害等により公共交通に支障が発生した場合の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間
- ・災害時の情報収集・発信等の機能を備える拠点

⑤官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携による効率的・効果的な施設運営



長崎駅前交通拠点の整備方針(案)

国土交通省

長 崎 県

長 崎 市

長崎駅周辺では、長崎市中心部の交通結節等検討会議において、令和2年7月に『長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画』が策定され、令和6年7月から長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会において、計画の具体化を検討してきました。

このたび、国土交通省と長崎県、長崎市は、道路・公共交通の機能の強化、歩行者ネットワークの向上、公共交通の利便性向上を目的とし、交流のまち長崎の陸の玄関口『「交流」と「にぎわい」を生み出す新たな交通結節機能を形成』の実現に向け、次のとおり「長崎駅前交通拠点の整備方針」を取りまとめました。

1. 長崎駅周辺のモータルコネクト機能の強化

- ・中長距離交通と、バス、路面電車、タクシー等の多様な交通モード間の結節機能の強化を図ります。
- ・長崎駅や中長距離用バスターミナルと2次交通とのアクセス強化を図ります。
- ・観光客等にも分かり易い乗り継ぎとなるようバス停の集約を図ります。
- ・乗り継ぎ利用者が快適に待つことができる待合空間を形成します。
- ・将来的な新モビリティ導入、MaaS や ICT 技術を活用した公共交通の利便性促進を図ります。

2. 長崎駅周辺の交通円滑化

- ・バス停の集約により長崎駅前の国道等の交通円滑化を図ります。

3. 長崎駅周辺の回遊性の強化

- ・長崎を訪れる方々の回遊を促す拠点を形成します。
- ・駅周辺や周辺観光施設等の回遊性強化を目指し、「まち」と「駅側」を連携する歩行空間を形成します。
- ・天候に左右されないなど、誰もが移動しやすく、移動負担の少ない歩行空間を形成します。

4. 防災機能の強化

- ・災害等により公共交通に支障が発生した場合の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間を形成します。
- ・災害時の情報収集・発信等の機能を備える拠点を形成します。

5. 官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携による効率的・効果的な施設運営を図ります。

長崎駅前交通拠点の整備方針(案)

ポテンシャル

- 豊富な観光資源(2つの世界遺産)
- 長崎駅周辺の開発
 - ・JR長崎駅ビル(商業施設)、出島メッセ長崎(交流拠点施設)
 - ・長崎スタジアムシティ(サッカースタジアム、アリーナ、商業施設)
- 公共交通の要衝
 - ・西九州新幹線開業、電停・路線バス停・中長距離バスターミナルの集積

課題

- 長崎駅とバスターミナル、電停、バス停が離れている
- 国道の道路幅員が広く、「まち」と「駅側」が離れている
- 移動経路のバリアフリー化が不十分
- 国道202号の走行性低下
- 来訪者等が避難する受け入れ先の強化

交流のまち長崎の陸の玄関口

『「交流」と「にぎわい」を生み出す新たな交通結節機能を形成』

①長崎駅周辺のモータルコネクト機能の強化

- ・中長距離交通と、バス、路面電車、タクシー等の多様な交通モード間の結節機能を強化
- ・長崎駅や中長距離用バスターミナルと2次交通とのアクセス強化
- ・観光客等にも分かり易い乗り継ぎ、バス停の集約
- ・乗り継ぎ利用者が快適に待つことができる待合空間
- ・将来的な新モビリティ導入、MaaSやICT技術を活用した公共交通の利便性促進への対応

②長崎駅周辺の交通円滑化

- ・バス停の集約により長崎駅前の国道等の交通円滑化

③長崎駅周辺の回遊性の強化

- ・長崎を訪れる方々の回遊を促す拠点を形成
- ・駅周辺や周辺観光施設等の回遊性強化を目指し、「まち」と「駅側」を連携する歩行空間
- ・天候に左右されないなど、誰もが移動しやすく、移動負担の少ない歩行空間

④防災機能の強化

- ・災害等により公共交通に支障が発生した場合の一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間
- ・災害時の情報収集・発信等の機能を備える拠点

⑤官民連携による計画の具体化

- ・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携による効率的・効果的な施設運営

