

## 第1回 長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会

### 議 事 次 第

日 時：令和6年7月17日（水） 9：00～

場 所：長崎県庁3階 307会議室（長崎市尾上町3番1号）

#### 1. 開会

#### 2. 議事

（1）検討会の設置について

（2）これまでの経緯、現状と課題について

（3）交通拠点機能強化の方向性、整備方針（案）について

（4）今後の進め方

#### 3. 閉会

#### 《配付資料》

- ・ 議事次第、出席者名簿、配席図
  
- ・ 資料1 設立趣意書、規約（案）、委員名簿（案）
- ・ 資料2 長崎駅周辺地区の交通結節に関する検討経緯
- ・ 資料3 バスタプロジェクトの取り組み
- ・ 資料4 長崎駅周辺のポテンシャル
- ・ 資料5 長崎駅周辺の現状と課題
- ・ 資料6 長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性
- ・ 資料7 整備方針（案）の検討
- ・ 資料8 今後の進め方

## 長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会 設立趣意書

長崎駅前においては、令和4年9月に西九州新幹線が開業し、長崎の陸の玄関口として駅前広場などの整備が進められているが、鉄道と路線バスや路面電車の乗継利便性向上が求められている。また、駅前の路線バス停留所が分散し、バス停車帯が設置されていないことから交通混雑の一因になっている。さらに、国道横断歩道橋や駅前バスターミナル周辺においては、狭隘な幅員の改善や昇降施設の設置といったバリアフリー化が必要であり、交通結節に関する多くの課題がある。

一方で、交流拠点施設である出島メッセ長崎の令和3年11月開業や、長崎スタジアムシティの令和6年10月開業（予定）により駅周辺を訪れる人のさらなる増加が見込まれ、公共交通の利用促進が必要である。

令和2年7月には、「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」を策定し、長崎駅周辺地区の交通拠点の整備に関する検討や調整を進めているところである。

そこで、「長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画」を踏まえ、国土交通省、長崎県及び長崎市は、関係者とともに長崎駅前の交通拠点の機能強化に関する整備方針及び事業計画のとりまとめに向けて検討を行い、計画の具体化を図ることを目的として、本検討会を設立するものである。

## 長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会 規約

### (名称)

第1条 本会は、「長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会」(以下、「検討会」という。)と称する。

### (目的)

第2条 検討会は、長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画を踏まえ、長崎駅前の交通拠点の機能強化に関する整備方針及び事業計画のとりまとめに向けて検討を行い、計画の具体化を図ることを目的とする。

### (検討事項)

第3条 検討会は、第2条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行う。

- (1) 整備方針及び事業計画に係る事項
- (2) その他、第2条の目的を達成するために必要な事項

### (組織)

第4条 検討会は、第2条の目的を達成するため、有識者、交通事業者、行政機関をもって組織し、委員の構成は別紙のとおりとする。

- 2 委員の追加・変更は、検討会の承認を得るものとする。
- 3 委員は、やむを得ない事情により検討会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。
- 4 委員の任期は、事業計画の策定が完了するまでとする。

### (座長)

第5条 検討会に座長を置き、委員の互選をもって充てる。

- 2 座長に事故等があるときは、あらかじめ座長が指名する委員がその職務を代理する。
- 3 座長は、必要があると認めたとき、委員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

### (検討会の運営)

第6条 検討会は、第3条に規定する事項を審議するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 検討会は、運営にあたり必要な資料等を委員に求めることができる。

### (守秘義務)

第7条 各委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(検討会の公開について)

第8条 この検討会の審議は非公開とする。なお、検討会の資料（参考資料を除く）及び議事要旨については、後日公表するものとする。

(規約の変更)

第9条 本規約の改正等は、出席委員の過半数以上の賛同をもって行うことができる。

(事務局)

第10条 検討会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2 事務局は、国土交通省九州地方整備局長崎河川国道事務所計画課、長崎県土木部都市政策課及び長崎市土木部土木企画課に置くものとする。

(その他)

第11条 本規約に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、検討会においてその都度審議して定めるものとする。

附則

本規約は、令和6年7月17日より適用する

## 長崎駅前交通拠点整備事業計画検討会

## 委員名簿

(敬称略・順不同)

	所 属	氏名	備 考
有 識 者	東京大学大学院工学系研究科（工学部） 教授	羽藤 英二	
	長崎県立大学地域創造学部公共政策学科 教授	西岡 誠治	
交 通 事 業 者	九州旅客鉄道株式会社 経営企画部 担当部長	神崎 諭	
	長崎県交通局 乗合事業部長	柿原 幸記	
	長崎自動車株式会社 自動車部長	吉村 武匡	
	長崎電気軌道株式会社 経営企画室長	向 賢治	
	長崎市タクシー協会 専務理事	野口 博文	
行 政 機 関	国土交通省 九州地方整備局 建政部 都市調整官	三宅 伸宏	
	国土交通省 九州地方整備局 道路部 道路調査官	新保 二郎	
	国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所長	大場 慎治	
	長崎県 土木部長	中尾 吉宏	座長
	長崎県 土木部 参事監	椎名 大介	
	長崎県警察本部 交通部長	田川 佳幸	
	長崎市 土木部長	川原 直樹	
	長崎市 まちづくり部長	赤倉 史明	

## &lt;事務局&gt;

国土交通省 九州地方整備局 長崎河川国道事務所 計画課

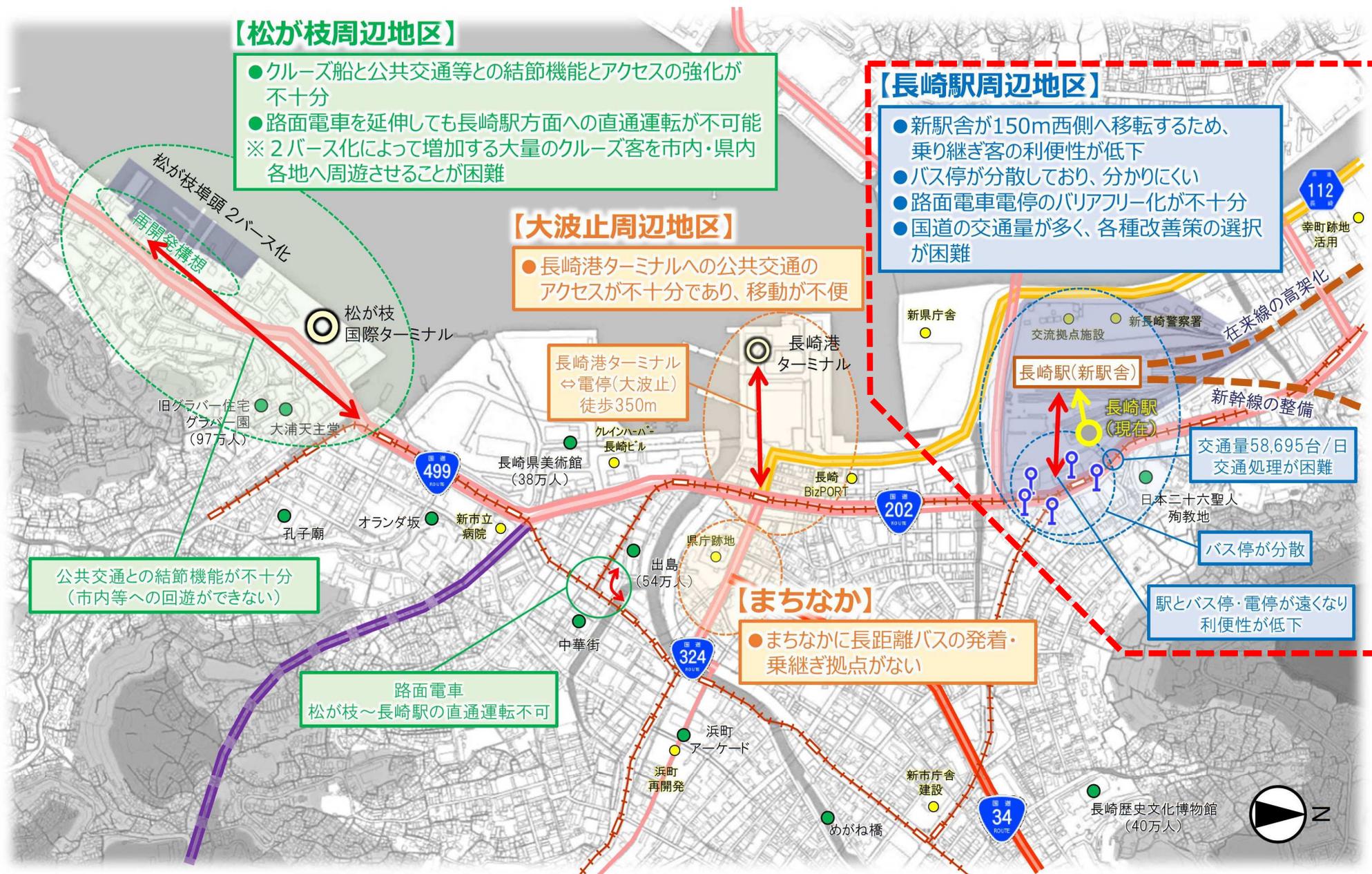
長崎県 土木部 都市政策課

長崎市 土木部 土木企画課



# 長崎駅周辺地区の交通結節に関する検討経緯

## 2. 長崎市中心部における交通結節の課題



# 長崎駅周辺地区の交通結節に関する検討経緯

## 3. 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本方針

### 長崎市中心部における交通結節の課題

#### 【長崎駅周辺地区】

- ・改札口が150m移転し、鉄道からバスや路面電車への乗継利便性が低下
- ・バス停が分散し分かりにくい
- ・路面電車電停のバリアフリー化が不十分
- ・国道の交通量が多く、各種改善策の選択が困難

#### 【松が枝周辺地区】

- ・クルーズ船と公共交通等との結節機能が不十分
- ・路面電車を延伸しても長崎駅方面への直通運転が不可能

#### 【大波止周辺地区・まちなか】

- ・長崎港ターミナルへの公共交通のアクセスが不十分であり、移動が不便
- ・まちなかに長距離バスの発着・乗継ぎ拠点がない

### 検討方針

- 各交通手段相互の結節強化
- 交通結節点とまちとの連携強化
- 回遊性の向上
- 歩行者の移動支援
- 移動経路のバリアフリー化
- 国道の通過交通排除

- 公共交通との結節強化
- 市内各方面への回遊性向上

- 歩行者動線の拡充
- 各交通手段相互の結節強化

### 長崎市中心部の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
- デッキに動く歩道を設置するとともに、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
- 国道の通過交通を浦上川沿いの県道へ転換

- 路面電車を延伸し、新たに整備する複合交通ターミナルへ引き込み
- 出島～メディカルセンター間にまず(短期的に)三方分岐を検討
- 次に(長期的に)短絡軌道を設け、長崎駅方面への直通運行を実現

- 長崎港ターミナル～長崎駅間の歩行者回遊ルート・バスルートの整備
- 県庁舎跡地に長距離バスの発着や市内周遊バスとの乗継ぎのためのバスベイ及び待合所の設置を検討

# 長崎駅周辺地区の交通結節に関する検討経緯

## 4. 交通結節機能強化の整備イメージ【長崎駅周辺地区】

### 国道の渋滞対策

長崎駅前の国道202号の交通を浦上川線に転換し、交通量を低減

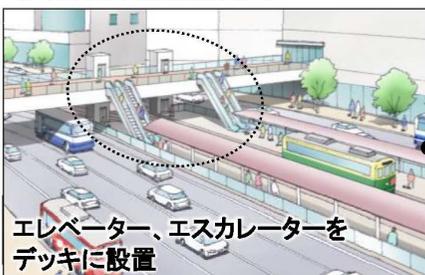
### 歩行者の移動支援

デッキに動く歩道を設置

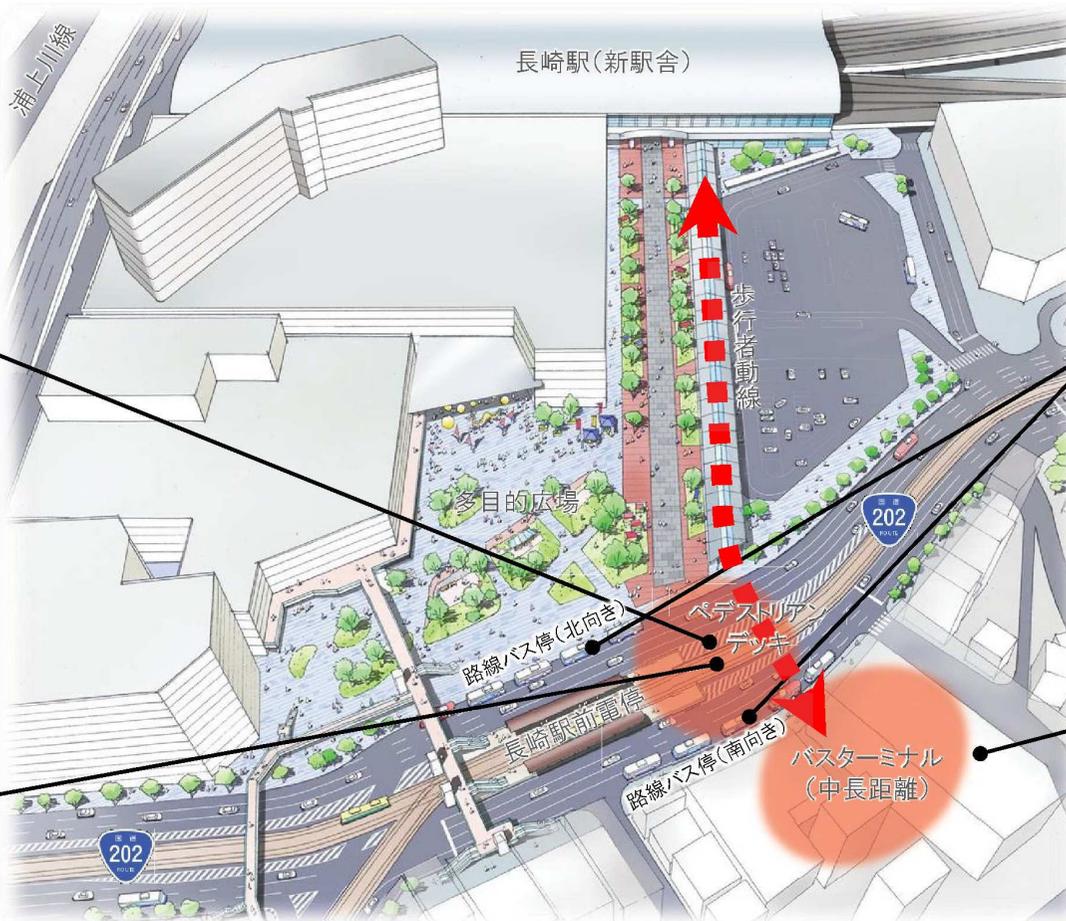


### 回遊性の向上・バリアフリー化

駅とバスターミナルをデッキで結び、歩行者の回遊性を向上



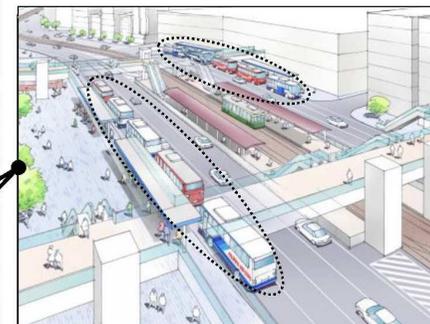
エレベーター、エスカレーターをデッキに設置



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

### バス停の集約

国道上に路線バスのバス停を集約



大黒町にバスターミナルを再整備



## 1. バスタプロジェクトのコンセプト

- **バスタプロジェクト**は、道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナル（バスタ）の整備・マネジメントを行い、地域における課題を解決するとともに、**みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出**して、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る**未来志向の新たな取り組み**。
- 具体的には、交通拠点における「**人中心の空間づくりの推進**」、「**モーダルコネクトの強化**」、「**官民連携の推進**」、「**ICT等を活用した交通マネジメントの高度化**」等の取組の具体化や、交通拠点のネットワーク化を通じて、**道路交通ネットワークのトータルマネジメントを目指す**。



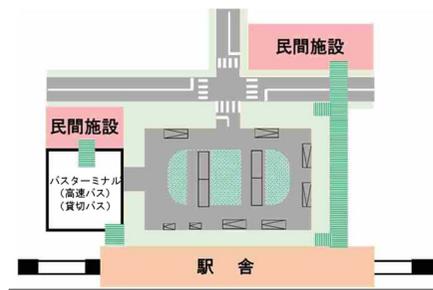
# バスタプロジェクトの取り組み

## 2. バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型

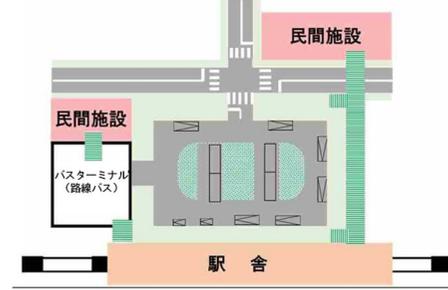
- 交通拠点には様々な形態が想定されるが、道路交通ネットワーク上の立地特性に着目し、「**マルチモードバスタ**」、「**ハイウェイバスタ**」、「**地域のバスタ**」の3つの類型に分類。
- これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点、また立地特性ではなく、ネットワークの規模や施設構造等による分類も考える点に留意が必要。

**マルチモードバスタ(M)**  
(既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点)

M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点

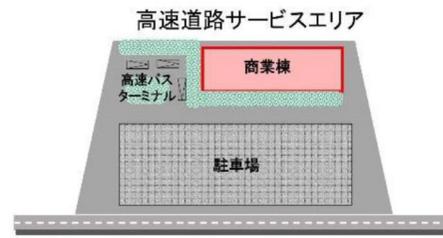


M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点

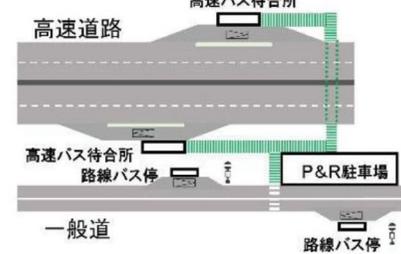


**ハイウェイバスタ(H)**  
(高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点)

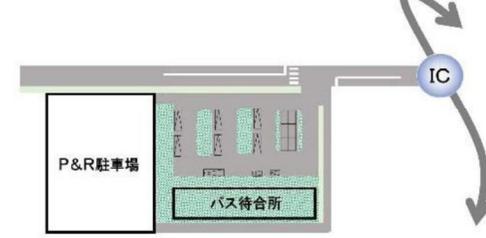
H1 SA・PA併設型



H2 高速バス停形



H3 IC直結型

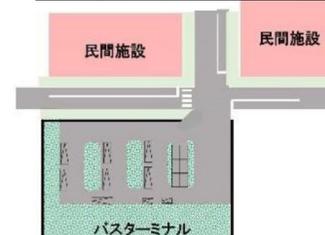


**地域のバスタ(L)**  
(鉄道駅及び高速道路の近傍ではない交通拠点)

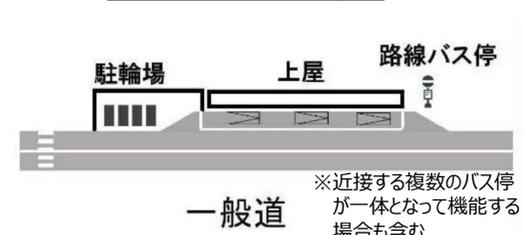
L1 地域の拠点型



L2 独立ターミナル型



L3 地域のバス停型





# バスタプロジェクトの取り組み

## 3. 他事例

### ② 事業手法

○交通拠点の整備はまちづくりの一部でもあることから、交通拠点の整備にあたっては**民間開発**や**公園**、**自由通路の整備等**、まちづくりと連携し、**地域で一体となって拠点整備を行うことが求められる。**

#### 例：呉駅 交通ターミナル整備(広島県)

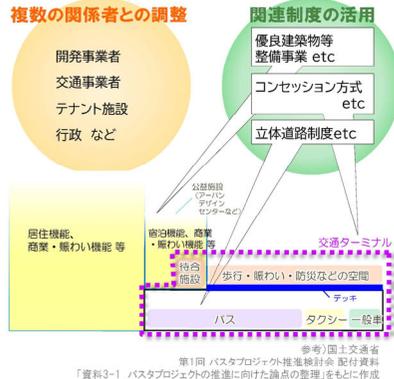
#### 例：神戸三宮駅 交通ターミナル整備(兵庫県)

## 7. 整備・管理・運営手法

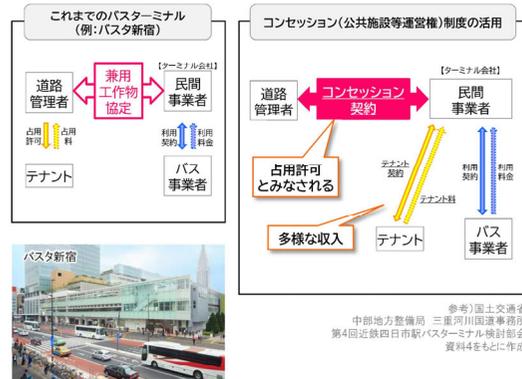
「道路法等の一部を改正する法律」（2020年11月25日施行）を踏まえながら、民間事業者の知見を活用しつつ、周辺施設と一体となった管理・運営を検討します。

- 2020年11月25日に施行した「道路法等の一部を改正する法律」を踏まえながら、コンセッション（公共施設等運営権）制度等の活用も視野に入れ、民間の技術やノウハウを活用した効率的・効果的な管理・運営を検討します。
- 民間事業者の知見を活用した他地域のバスターミナルの官民連携手法を踏まえ、周辺施設と一体となった整備・管理・運営を図ります。

### ■ 整備・管理運営手法に関する制度・調整



### ■ バスターミナルにおける事業方式例



## 9. 整備・管理・運営手法

### 9. 1 再開発ビルの整備・管理・運営

新たな中・長距離バスターミナルを含む再開発ビルでは、複数の事業者が役割を分担し、民間事業者を活用しながら整備・管理・運営を行います。

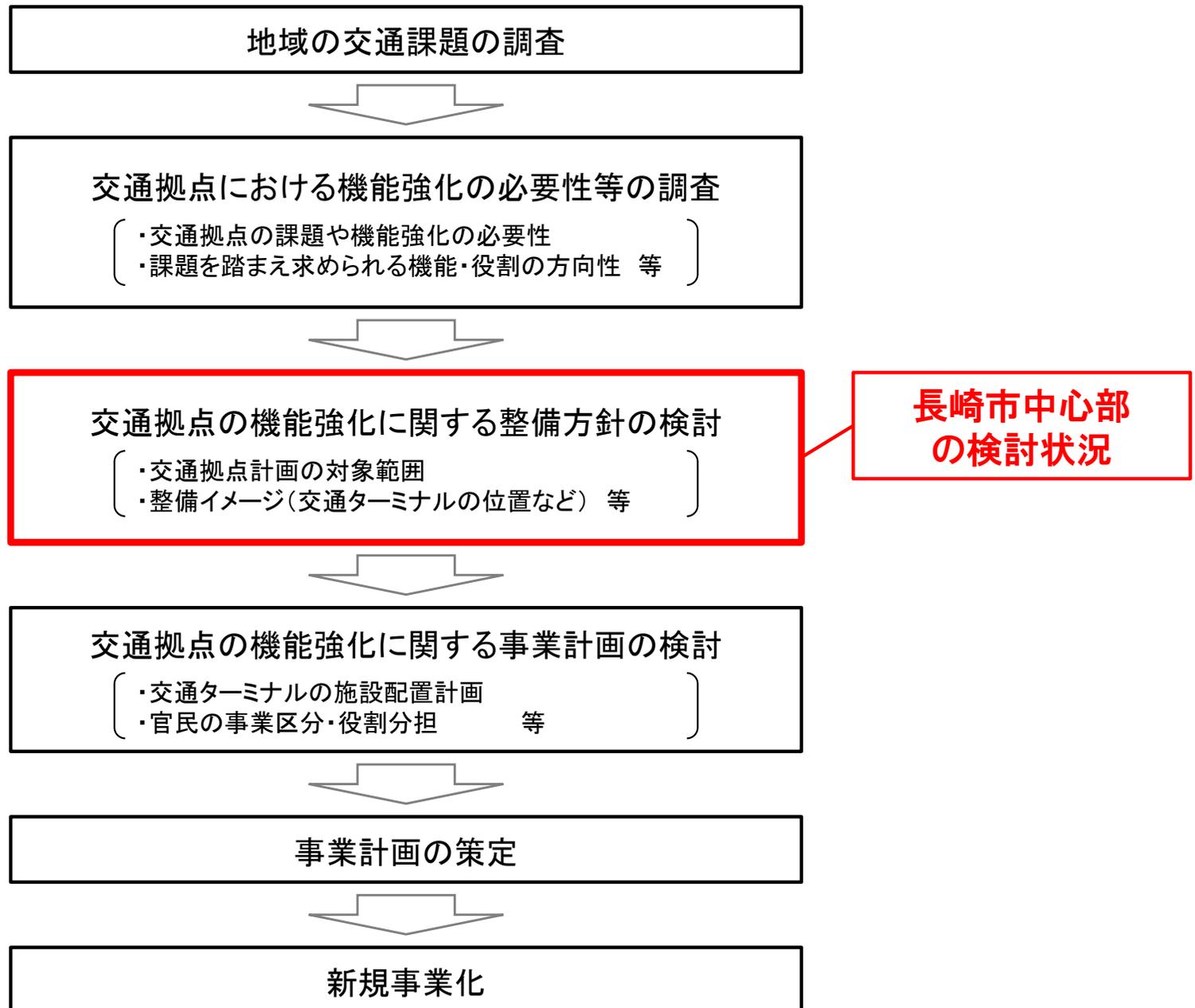
- 再開発ビルの整備・管理・運営にあたっては、再開発会社・地権者（兵庫県、神戸市等）・国・民間事業者の役割分担について検討します。
- 新たな中・長距離バスターミナルの運営では、民間のノウハウを活用して、民間主導で管理・運営を行う手法について検討します。

### ■ 再開発ビル整備・管理・運営の主体（案）



# バスタプロジェクトの取り組み

## 4. バスタプロジェクトの調査の流れ

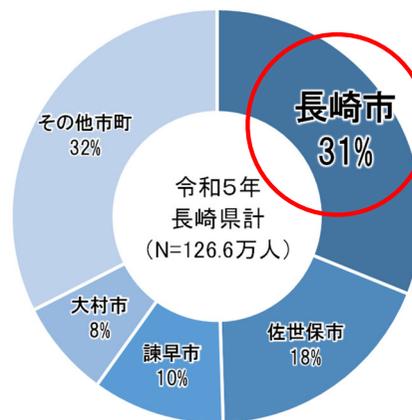


## 1. 長崎市の概要

- 県都・長崎市には、県内人口の約3割、来訪する観光客の約2割が集中（県内で最も多い）
- 長崎県は2つの世界遺産（平成27年、平成30年に登録）があり、**観光客数は増加傾向**（令和2～4年はコロナ禍で減少）
- コロナ禍から**観光客数が回復傾向**にある中、令和4年9月には**西九州新幹線が開業**

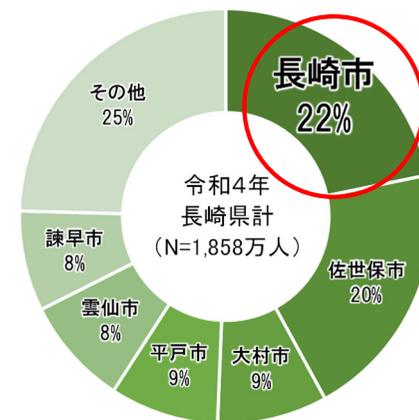


■長崎駅市（長崎駅周辺）の位置



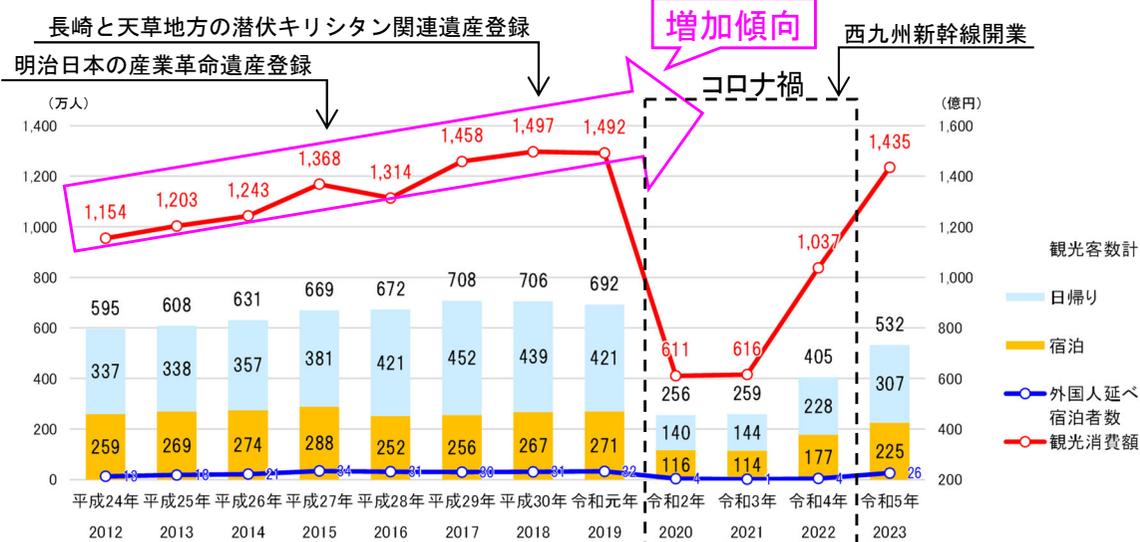
■長崎県の市町別人口割合（令和5年）

（資料：長崎県市町別年齢別推計人口（10月1日現在））



■長崎県の観光客実数割合（令和4年）

（資料：長崎県観光統計）



■長崎市の観光客数・観光消費額の推移

（資料：長崎市観光統計）

# 長崎駅周辺のポテンシャル

## 2. 長崎駅周辺のポテンシャル

- 駅周辺には、**2つの世界遺産**（長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産、明治日本の産業革命遺産）が存在
- 令和3年11月に交流拠点施設となる**出島メッセ長崎**、令和4年9月に**西九州新幹線**、令和5年11月に**JR九州駅ビル（商業施設）**が開業し、令和6年10月には**長崎スタジアムシティが開業予定**
- 長崎駅周辺土地区画整理事業は令和10年度に完了予定など、**長崎駅周辺の開発は着々と進行**



(c) NTTインフラネットの地図を加工して作成

# 長崎駅周辺のポテンシャル

## 3. 長崎駅周辺の公共交通網

- 長崎駅には西九州新幹線が45本/日発着しており、在来線（115本/日発着）と結節
- 県営バスターミナルには、県内の都市間や県外と連絡する高速バスが200本/日発着
- 市内の主要観光地と連絡する路面電車が1,240本/日発着（長崎駅前駅）、路線バスが約5,750本/日発着（長崎駅前、長崎駅西口、長崎駅前（交通広場））しており、**長崎駅周辺は交通モードが近接する長崎市の公共交通の要衝**

公共交通機関		運行本数(平日)
西九州新幹線	長崎駅着	22
	長崎駅発	23
	合計	45
在来線	長崎駅着	57
	長崎駅発	58
	合計	115
路面電車	長崎駅前駅着	620
	長崎駅前駅発	620
	合計	1,240

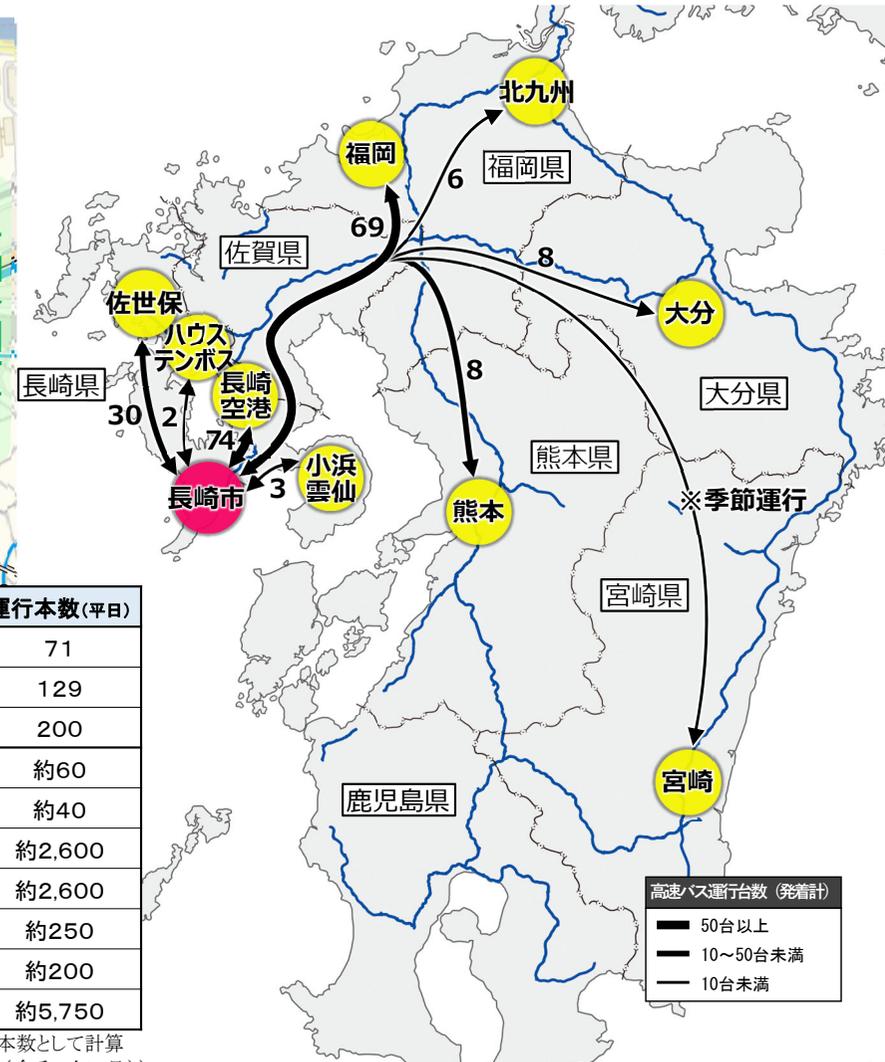
(資料:各社時刻表(令和6年4月))



公共交通機関		運行本数(平日)
高速バス	バスターミナル着	71
	バスターミナル発	129
	合計	200
路線バス	長崎駅西口着	約60
	長崎駅西口発	約40
	長崎駅前発*	約2,600
	長崎駅前着	約2,600
	長崎駅前(交通広場)発	約250
	長崎駅前(交通広場)着	約200
合計	約5,750	

※南向きは降車専用のため、降車数を発本数として計算  
(資料:各社時刻表(令和6年4月))

(c) NTTインフラネットの地図を加工して作成



高速バス運行台数(発着計)  
 厚線 50台以上  
 中線 10~50台未満  
 薄線 10台未満

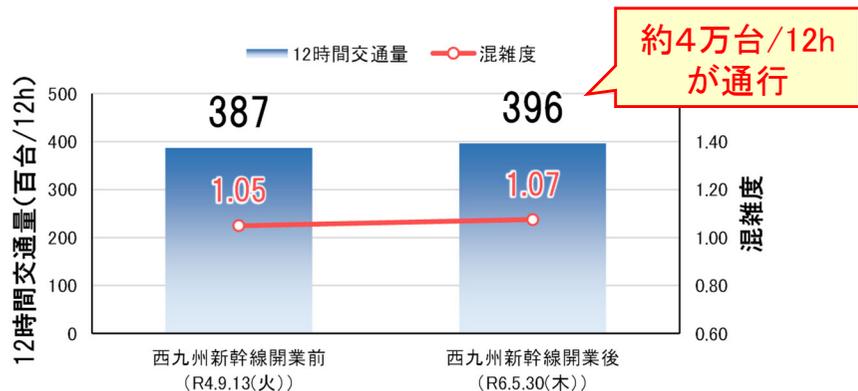
■ 県営バスターミナルからの運行本数(R6.4)

(資料:バス路線:長崎バス・長崎県営バス路線図(令和6年4月))

■ 長崎駅周辺の交通網

## 1. 国道202号の交通状況

- 長崎駅前の国道202号には約4万台/12hの交通が通行しており、西九州新幹線開業後、交通量は増加し、混雑度も上昇
- 公共交通の要所であるため、バスを含む12時間大型車混入率が県平均の約2倍
- 国道202号は、大型車混入率が高い長崎駅前交差点付近で旅行速度が低下



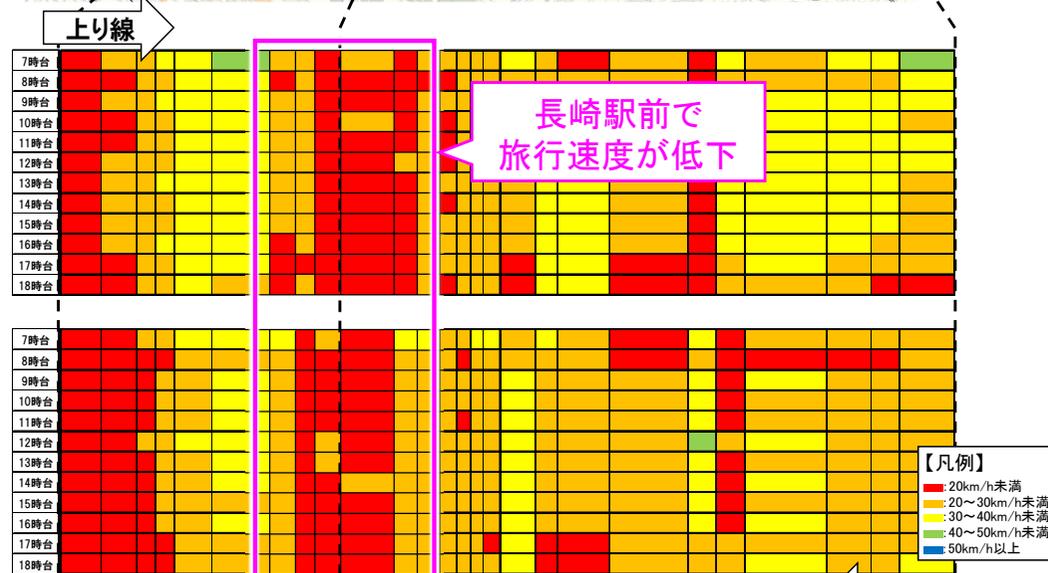
■長崎駅前交差点(北側断面)の交通量変化

資料: 交通量は実態調査結果、混雑度はR3道路交通センサスより算定



■長崎駅前交差点(北側断面)の時間帯別交通量と12時間大型車混入率

資料: 交通量は実態調査結果(R6.5.30(木))、12時間大型車混入率の長崎県国道平均はR3道路交通センサス



■国道202号等の時間帯別旅行速度

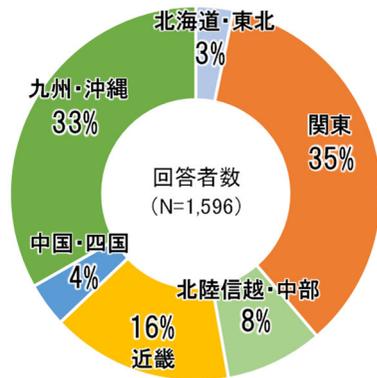
資料: ETC2.0(令和5年度平日平均)

# 長崎駅周辺の現状と課題

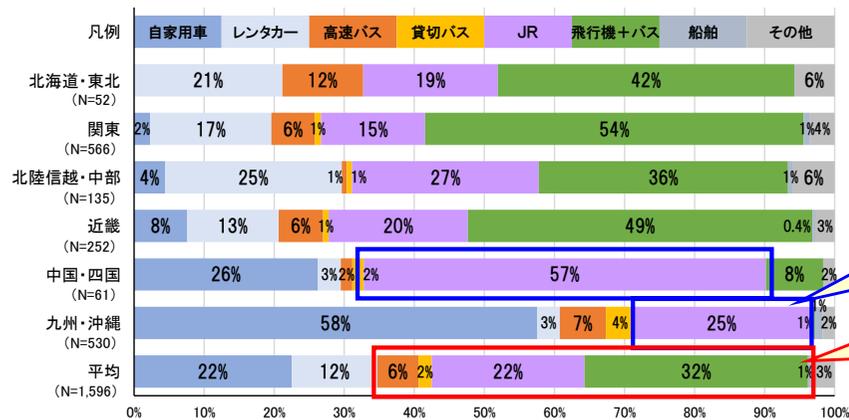
## 2. 来訪者の移動状況

- 長崎市への来訪者は関東地区が最も多く、次いで九州・沖縄地区。来訪手段は「鉄道」「高速バス等」が約6割を占める
- JR長崎駅・県営バスターミナルからの乗継手段は、「在来線」「路面電車」「路線バス」が約6割を占める
- 駅周辺の整備ニーズは、「移動経路上の快適性・安全性・バリアフリー化」「乗り換え環境」「情報施設」が上位を占める

### ■長崎市への来訪者と交通手段



■長崎市への来訪者 (居住地)



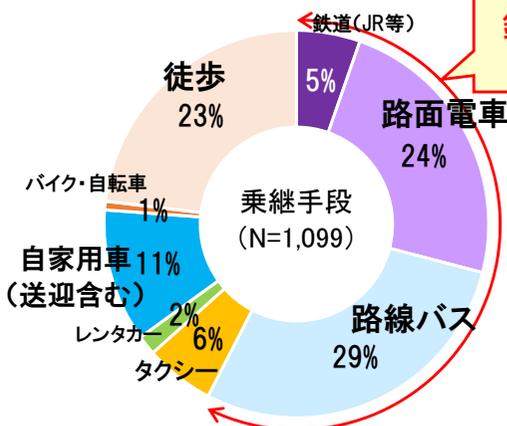
■長崎市への来訪手段

(資料: 令和4年長崎市日本人観光客動向調査報告書)

西九州新幹線開業後、鉄道の割合が増加

鉄道・高速バス等が約6割

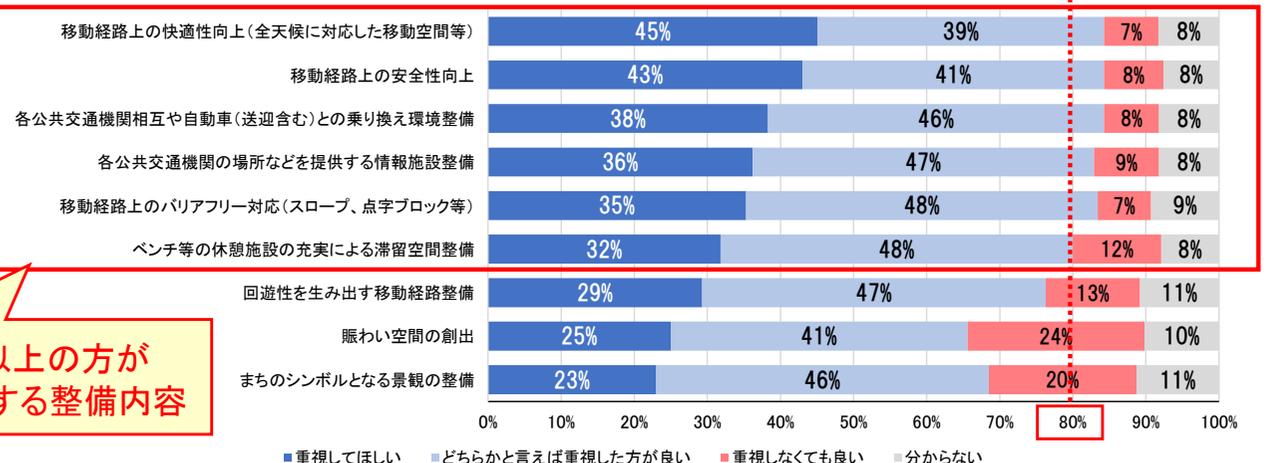
### ■乗換状況と整備ニーズ



■長崎駅・県営バスターミナルとの乗継手段

鉄道・路線バスが約6割

8割以上の方が「重視」する整備内容



■駅周辺の整備ニーズ

(資料: アンケート調査 (R5.8)) 14

## 3. 長崎駅周辺の交通課題

### ① 道路交通に関する課題

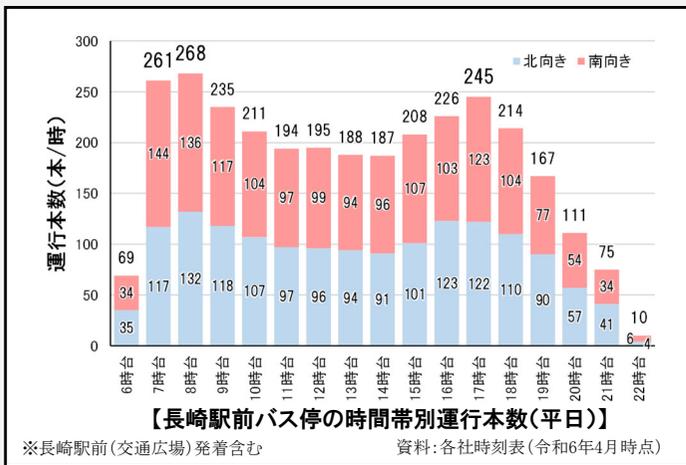
➤ 長崎駅前の国道には、上下線で約5,750本/日の路線バスが発着しており、**車線上にバスが停車することで走行性が低下**

#### ● 国道等の走行性が低下

- ・国道202号は交通量が多く、車線上に路線バスが停車し、走行性が低下しています



【国道202号下り線(朝ピーク時)】



- ・長崎駅前バス停に加え、南向きは東口バス停、南口バス停でも路線バスが停車し、走行性が低下しています



【長崎駅前東口バス停の混雑状況(朝ピーク時)】



【長崎駅前南口バス停の混雑状況(朝ピーク時)】



## 4. 長崎駅周辺のまちづくり課題

### ①防災機能の強化

- 令和2年7月の基本計画策定後も、**令和2年・3年と豪雨による風水害が発生**
- 台風や豪雨により公共交通等の運行に支障が発生した場合に備え、長崎駅周辺で**来訪者等が避難する受け入れ先の強化が必要**



※指定緊急避難場所、指定避難所は県営バスターミナルから半径2.5km圏内の場所

■長崎駅周辺の指定緊急避難場所・指定避難所

(c) NTTインフラネットの地図を加工して作成

## 4. 長崎駅周辺のまちづくり課題

### ②まちづくりの課題

- 長崎駅前の国道は道路幅員が広く、交通量も多いため、**平面横断が困難**
- 横断歩道橋が設置されているが**屋根は無く、雨天時の移動がしづらい状況**。また、EVはあるものの**入口の幅が狭いなどバリアフリー化が十分ではない**ため、国道202号を挟んだ**「まち」と「駅側」との連携を向上させる対策が必要**

#### ● 国道の幅員が広く横断に負担がかかり、まちと駅側との連携にも支障が発生

- ・国道202号の中央には路面電車もあるため横断距離が長く、国道202号を挟んだ「まち」と「駅側」との連携が取りづらい状況です



【国道202号長崎駅前】



【大黒町商店街】



#### ● 移動経路のバリアフリー化が不十分

- ・横断歩道橋には屋根が無いため、雨天時は移動がしづらい状況です
- ・EVは設置されているが、入口の幅が狭く、利用しづらい状況です



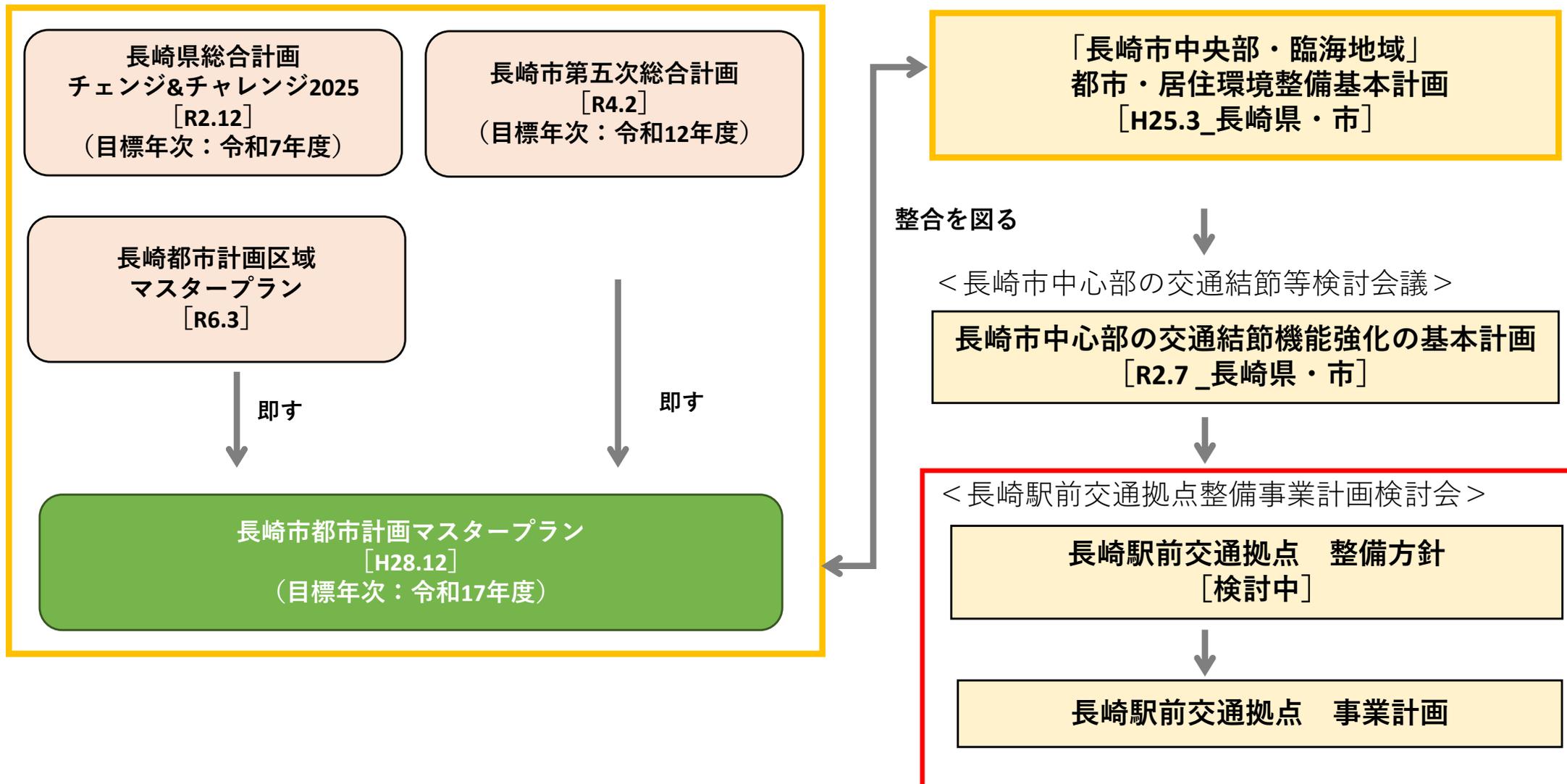
【横断歩道橋（県営バスターミナル前）】



【県営バスターミナル側のEV】

## 1. 関連計画との関係

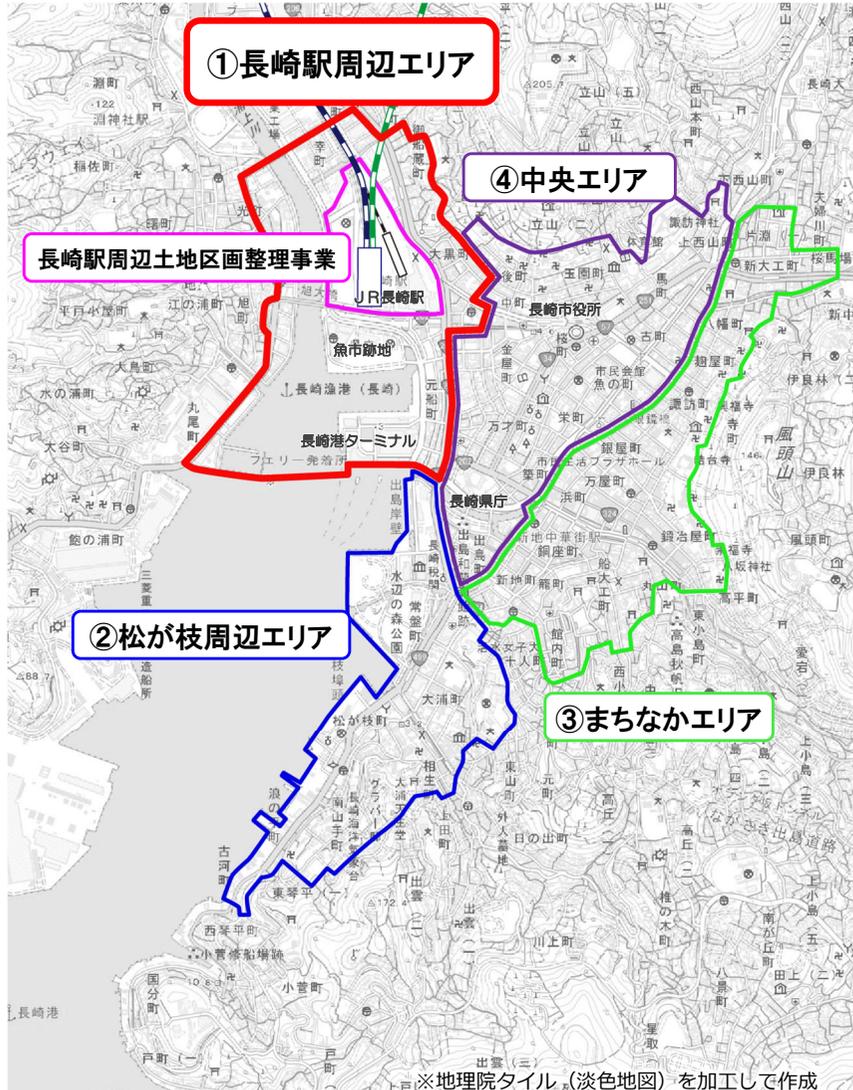
- 長崎駅周辺は、陸の玄関口としての広域アクセスの充実と、安全で安心な道路・交通ネットワークの確保を目指すこととされており、各種計画でその具体化を図っている。



# 長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

## 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 =

▶ 「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を契機に、長崎県と長崎市が一体となって、平成22年に都市再生のためのランドデザインとして、「長崎市中央部・臨海地域」を対象とした都市・居住環境整備基本計画を策定



■「重点エリア」の位置図

### ①長崎駅周辺エリア

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

回遊・連携



【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<sup>①</sup>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<sup>②</sup>（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行う。

###### 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<sup>①</sup>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資する。

JR諫早駅周辺については、県東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・充実に資する。

### ■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行うため、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。

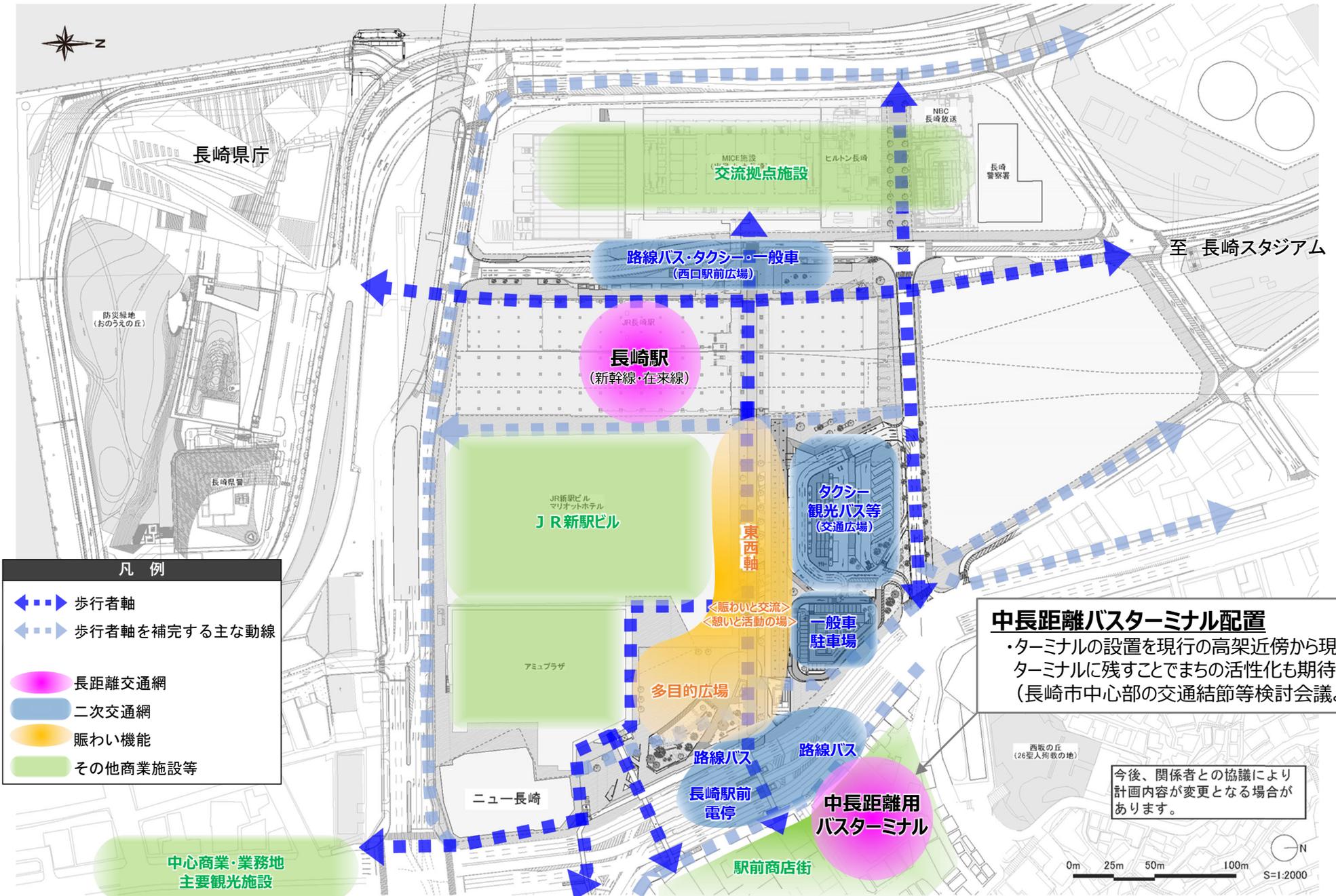
○ 歩行者動線では、新たに長崎駅周辺と浦上川右岸とを連絡する歩行者動線等の強化や重点地域内の回遊性向上を図る。特に、主要な歩行者動線を明確にするなど、わかりやすい歩行空間のネットワークを形成するとともに、歩道橋の撤去や電停のバリアフリー化など、ユニバーサルデザイン<sup>③</sup>を推進する。

（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<sup>④</sup>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

# 長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

## 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. 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】

# 長崎駅周辺の交通拠点機能強化の方向性

## 6. 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



■2F整備イメージ(天神バスターミナル:福岡県)



■導入機能イメージ



■1F整備イメージ(桜町バスターミナル:熊本県)

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 ・案内版 ・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、目指す姿、関連計画を踏まえて**基本コンセプト**を策定
- 令和2年度に策定した交通結節機能強化の基本方針に、「**国道202号の走行性改善**」「**防災機能の向上**」を追加

### 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
- 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を図る

### 【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

- **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
- 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

来訪者の安全・安心を確保する防災機能の向上

令和2年度策定

令和6年度追加

# 整備方針(案)の検討

## 2. 整備方針(案)と備えるべき機能

▶ 長崎駅周辺の交通結節機能強化の基本方針を基に、具体的な交通拠点計画の整備イメージを示す整備方針(案)を検討

### 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

来訪者の安全・安心を確保する防災機能の向上

### 整備方針(案)

#### 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、タクシー等の多用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

#### 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

- ・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
- ・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

#### 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

## 3. 対象範囲と整備イメージ

### 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九州駅ビル(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)
- 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

- ・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



