

## 長崎駅周辺エリアの都市基盤施設整備等の検討状況

### 1. 重点エリア指定の経緯

（1）重点エリア指定に至る主な経緯

（2）重点エリアの範囲

### 2. 長崎駅周辺エリアの都市基盤施設整備等の検討状況

① 長崎駅周辺土地区画整理事業・JR長崎本線連続立体交差事業の推進

② 浦上川の東西の連携強化（路面電車の延伸や運行ルートの見直し含む）

③ 新駅舎建設と歩行者デッキ整備の推進

④ 水辺のプロムナード整備の推進

⑤ 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進

## 1. 重点エリア指定の経緯

### (1) 重点エリア指定に至る主な経緯

長崎市は、昭和 24 年の長崎国際文化都市建設法制定、昭和 52 年の国際観光文化都市への指定など、世界平和を基調として、わが国における文化及び国際親善の中核都市としての役割を担ってきたことや、長い交流の歴史の中で築かれてきた「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」や、わが国の近代工業化の原動力となった「九州・山口の近代化産業遺産群」といった世界遺産候補、世界恒久平和を願う被爆地長崎市のシンボルゾーンである平和公園、鎖国時代にわが国で唯一西洋との窓口であった史跡「出島」など、世界的にも価値の高い文化・観光資源が数多く存在し、これらを活用した観光立国（ビジット・ジャパン）を牽引する都市としての役割も期待されていることから、観光立国を牽引する都市である「国際観光文化都市・長崎」の再生という観点から、平成 20 年 12 月 26 日に国土交通大臣により都市再生総合整備事業の実施区域（都市・居住環境整備重点地域）として指定された。

**重点地域の名称：長崎市中央部・臨海地域**

**指定の区域** : 世界遺産候補、出島、平和公園などを含む 1,360ha（うち海域 200ha）

これを受け、長崎市と長崎県は共同して、平成 22 年 3 月 31 日に同重点地域の基本的な方針等を定めた「長崎市中央部・臨海地域」都市・居住環境整備基本計画を策定、公表した。

さらに、同年から特に重点的に整備を進める地区について、具体的な事業計画の策定を進めるものである。

具体的には、社会資本整備総合交付金（都市再生総合整備事業）等で個別の公共事業等の実施を想定している松が枝周辺の重点エリアの整備方針、土地利用、整備内容、整備主体・時期、推進体制等を取りまとめた整備計画を策定する予定である。

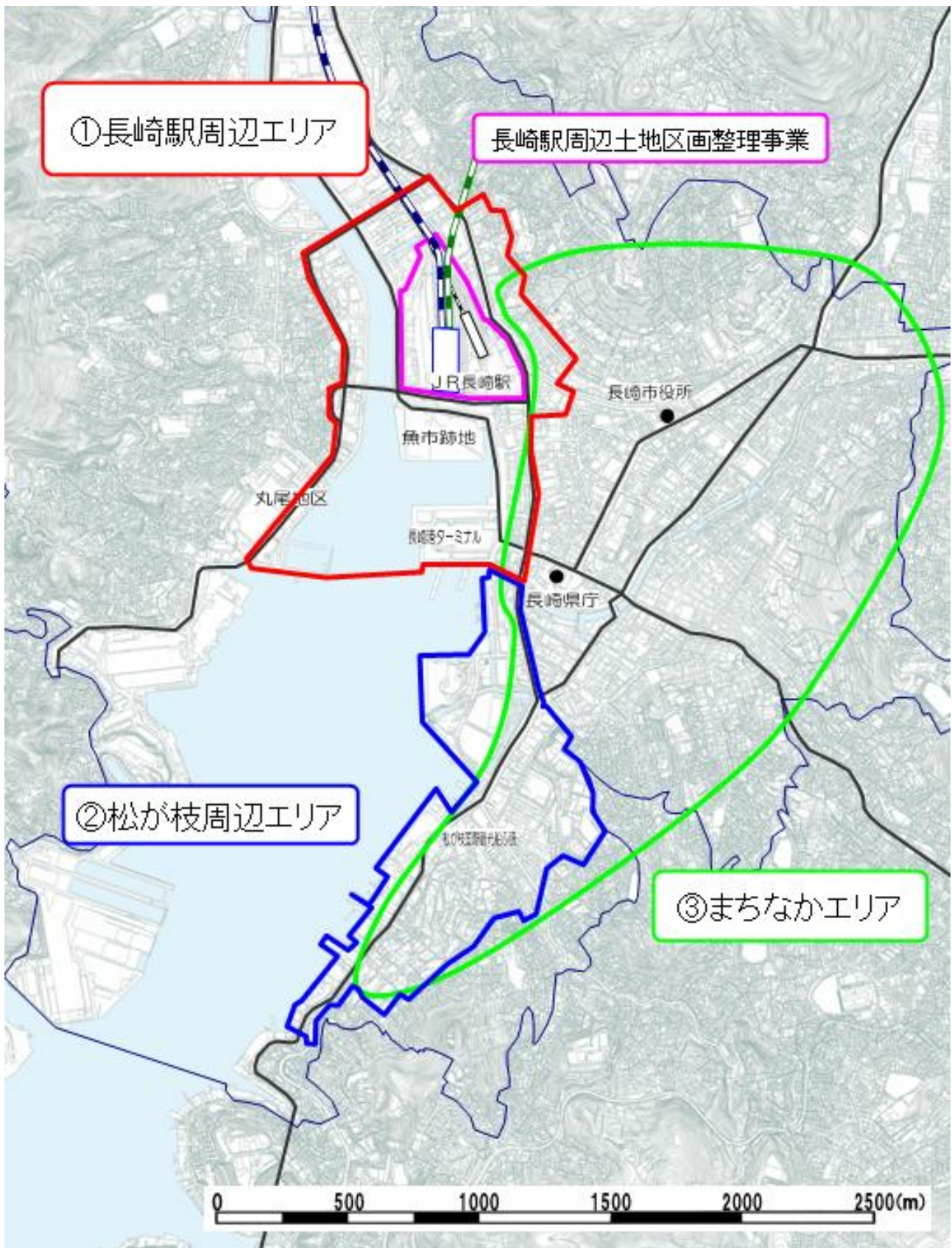
長崎の都市再生を促進する上で波及効果の大きいエリアとして、「長崎駅周辺」を指定した。

**長崎駅周辺エリア : 約 125 ha（海域を含む）**

### (2) 重点エリアの範囲

重点エリアの範囲は、以下の諸事項を考慮して指定しました。

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）となる長崎駅周辺地区として、まちなかの賑わいの拠点である浜町地区や海の玄関口である元船地区と連携を図りつつ、一体的・総合的に整備する必要がある区域を「重点的に整備を実施すべき範囲」として指定した。



「長崎市中央部・臨海地域」と「重点エリア」 位置図

## ① 長崎駅周辺土地区画整理事業・JR長崎本線連続立体交差事業の推進

都心部の求心力を高めて、まちなかの活性化を進めていくためには、まちなかの賑わいの拠点である中心商業地区、海の玄関口である松が枝地区、陸の玄関口である長崎駅周辺を含めた3つの拠点の連携を図ることが重要であり、陸の玄関口となる長崎駅周辺は、既存商店街と連携しつつ、商業・業務・公共公益・交流・居住機能等を充実・強化し、「交流のまち長崎の玄関口」として、まちなかは「多様な都市機能が集積した賑わいと歴史・文化の中心」として国際都市にふさわしい中枢拠点を形成する。

具体的には、JR長崎本線連続立体交差事業に伴い高架化され、約150m西側に移動する新駅舎と駅前商店街やまちなかとの連携強化を図り、交流人口の拡大効果をまちなかの賑わいにつなげていくとともに、土地区画整理事業区域内には中枢拠点にふさわしい機能の導入を進める。

### ● 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

施行地区面積 A=約 19.2ha

- ・ 駅前広場（東口：約 15,000 m<sup>2</sup>、西口：約 3,000 m<sup>2</sup>）
- ・ 多目的広場（約 6,900 m<sup>2</sup>）
- ・ トランジットモール線
- ・ 歩行者専用道路
- ・ 都市計画道路（長崎駅中央通り線、長崎駅西通り線、長崎駅東通り線）

### ● JR長崎本線連続立体交差事業の推進

事業延長 L=約 2.5km

【参考】基本計画の整備方針で主な施策として記載した内容

- 長崎駅周辺土地区画整理事業【整備方針④】
- JR長崎本線連続立体交差事業の推進【整備方針④】

### ※参考

- ・ 平成22年9月に「長崎駅周辺まちづくり委員会（長崎市主催）」から最終報告が提出。
- ・ これを踏まえ、本年度中に「長崎駅周辺まちづくり基本計画」を策定し、随時仮換地指定を進める。
- ・ 歩行者動線については、南側歩行者デッキの検討結果と調整が必要。

#### ● 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進

事業計画の決定 H21. 10. 30

事業期間 H21～H35（駅西側地区 H23～H29、駅東側地区 H28～H34）

#### ● JR長崎本線連続立体交差事業の推進

事業認可 H22. 2. 18

事業期間 H21～H32





## ② 浦上川の東西の連携強化(路面電車の延伸や運行ルート of 検討)



### 【プロジェクト⑥のイメージ】

#### 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

長崎駅前などの交通結節点と生活・観光拠点を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し、ユニバーサルデザインにも配慮し、歩行者等の回遊性向上を図る。

また、浦上川東西市街地のネットワークの改善、都心部循環バスや路面電車等の公共交通システムの充実・強化の検討などにより回遊性の向上を図る。

#### 〈道路〉

- ・浦上川の東西の連携強化

#### 〈公共交通〉

- ・都心部循環バス「らんらん」の運行ルートの見直し検討
- ・路面電車の延伸や運行ルートの検討

#### 〈歩行者動線〉

- ・歩行空間の魅力づくりネットワークの充実・整備の推進
- ・浦上川線沿いの水辺のプロムナードの延長整備の推進(旧魚市跡地と五島町方面への連結)
- ・浦上川右岸における水辺のプロムナード整備の検討
- ・電停のバリアフリー化の推進

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。

具体的には、浦上川の東西連携の根本的解決に向け、旭大橋の低床化や旭大橋線の東伸について検討を進め、旭大橋の低床化については九州新幹線西九州ルート開業時期を目指して整備を促進する。

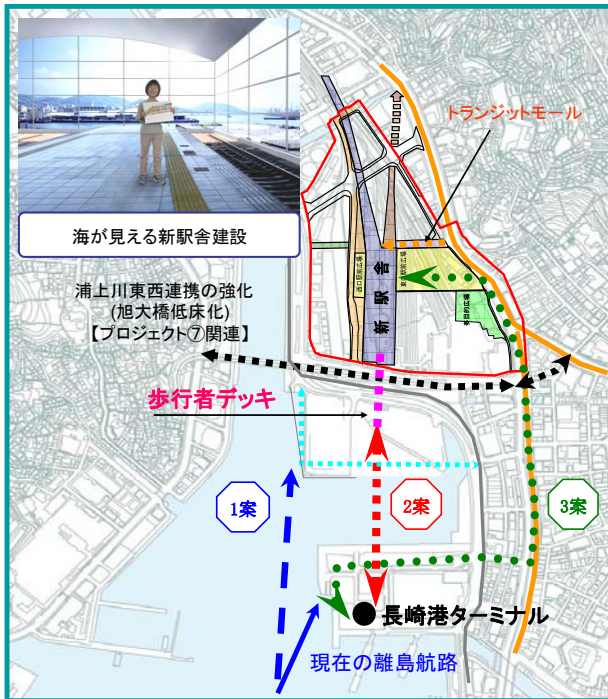
- 旭大橋の低床化
- 旭大橋線の東伸（市道大黒町筑後町1号線）

【参考】基本計画の整備方針で主な施策として記載した内容

- 浦上川の東西の連携強化（旭大橋の低床化・旭大橋線の東伸） 【整備方針⑥】



### ③ 新駅舎建設と歩行者デッキ整備の推進



#### 【海につながる新駅舎プロジェクトのイメージ】

JR長崎本線連続立体交差事業に伴う長崎駅について、海と山の大自然が見えるように整備するとともに、**新駅舎と長崎港ターミナル機能を歩行者デッキと動く歩道などの新たな機能で直結し、離島への利便性を強化するなど、全国他にない魅力ある海につながる駅としての整備を図る。**

あわせて、総合案内機能、路面電車やバスの交通機能の利便性、周辺地域のまちづくりとの連携を強化し、国際都市にふさわしい拠点を形成し、拡大する交流人口をまちなかへ誘導する。

#### 【施策】

- ・長崎駅周辺土地区画整理事業の推進【再掲 プロジェクト④】
- ・JR長崎本線連続立体交差事業の推進【再掲 プロジェクト④】
- ・九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)(武雄温泉～諫早間)の整備の促進
- ・景観や眺望に配慮した新駅舎と歩行者デッキの整備の推進
- ・新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進

#### 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入 以下の3案について検討

- ①案 魚市跡地からジェットフォイルを発着させる
- ②案 長崎港ターミナルから新駅舎に直結する動く歩道設置
- ③案 シャトルバス等による所要時間の短縮

長崎駅の新駅舎の整備については、駅前広場や周辺施設との調和し、景観や眺望に配慮した海につながる終着駅がイメージされるデザインやまちなかへの歩行者の利便を高めるための南口改札、さらには歩行者デッキの整備を進めるため、国、JR九州及び鉄道・運輸機構と協議を進め、新幹線開業に向け整備の促進を図る。

- JR長崎本線連続立体交差事業の推進
- 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進
- 景観や眺望に配慮した新駅舎建設と歩行者デッキ整備の推進
- 新幹線新駅舎整備（運輸機構整備）の促進

#### 【参考】基本計画の整備方針で主な施策として記載した内容

- JR長崎本線連続立体交差事業の推進【整備方針⑧】
- 長崎駅周辺土地区画整理事業の推進【整備方針⑧】
- 景観や眺望に配慮した新駅舎建設と歩行者デッキ整備の推進【整備方針⑧】

#### ④ 水辺のプロムナード整備の推進



#### 【プロジェクト⑥のイメージ】

#### 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

長崎駅前などの交通結節点と生活・観光拠点を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し、**ユニバーサルデザインにも配慮し、歩行者等の回遊性向上を図る。**

また、浦上川東西市街地のネットワークの改善、都心部循環バスや路面電車等の公共交通システムの充実・強化の検討などにより回遊性の向上を図る。

#### 〈道路〉

- ・浦上川の東西の連携強化

#### 〈公共交通〉

- ・都心部循環バス「らんらん」の運行ルートの見直し検討
- ・路面電車の延伸や運行ルートの検討

#### 〈歩行者動線〉

- ・歩行空間の魅力づくりネットワークの充実・整備の推進
- ・浦上川線沿いの水辺のプロムナードの延長整備の推進 (旧魚市跡地と五島町方面への連結)
- ・浦上川右岸における水辺のプロムナード整備の検討
- ・電停のバリアフリー化の推進

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により回遊性向上を図るため、水辺のプロムナードの整備をはじめ、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、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。

水辺のプロムナード整備については、旧魚市跡地の整備を先行し松が枝から稲佐橋間の水辺のプロムナードを完成するとともに、浦上川右岸における水辺のプロムナード整備については、旭大橋の低床化後の整備を目指し検討を進める。

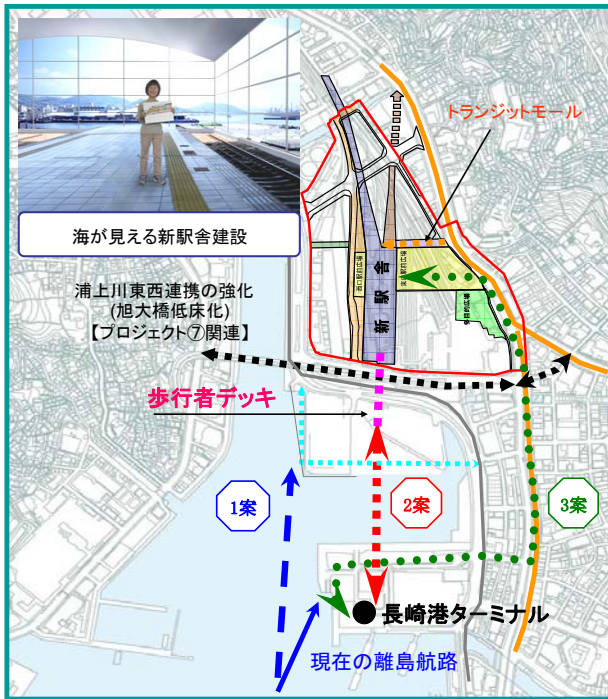
- 水辺のプロムナード整備の推進 (旧魚市跡地)
- 水辺のプロムナード整備の推進 (浦上川右岸部)

#### 【参考】基本計画の整備方針で主な施策として記載した内容

- 浦上川右岸における水辺のプロムナード整備の検討 【整備方針⑥】
- 浦上川線沿いの水辺のプロムナードの延長整備の推進 (旧魚市跡地と五島町方面への連結) 【整備方針⑥】



## ⑤ 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進



### 【海につながる新駅舎プロジェクトのイメージ】

JR長崎本線連続立体交差事業に伴う長崎駅について、海と山の大自然が見えるように整備するとともに、**新駅舎と長崎港ターミナル機能を歩行者デッキと動く歩道などの新たな機能で直結し、離島への利便性を強化するなど、全国他にない魅力ある海につながる駅としての整備を図る。**

あわせて、総合案内機能、路面電車やバスの交通機能の利便性、周辺地域のまちづくりとの連携を強化し、国際都市にふさわしい拠点を形成し、拡大する交流人口をまちなかへ誘導する。

### 【施策】

- ・長崎駅周辺土地区画整理事業の推進【再掲 プロジェクト④】
- ・JR長崎本線連続立体交差事業の推進【再掲 プロジェクト④】
- ・九州新幹線西九州ルート(長崎ルート)(武雄温泉～諫早間)の整備の促進
- ・景観や眺望に配慮した新駅舎と歩行者デッキの整備の推進
- ・新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進

### 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入

以下の3案について検討

- ①案 魚市跡地からジェットフォイルを発着させる
- ②案 長崎港ターミナルから新駅舎に直結する動く歩道設置
- ③案 シャトルバス等による所要時間の短縮

陸のゲートウェイ（玄関口）である長崎駅と海のゲートウェイ（玄関口）である長崎港ターミナルを結びつけることにより、離島への利便性を高め、観光客の誘導により離島の活性化と産業振興に繋げていくため、新駅舎から長崎港ターミナルに至る歩行者連絡通路などの検討を進め、九州新幹線西九州ルート開業時期を目指して整備を促進する。

### ● 新駅舎と離島航路を直結する交通施設等の整備の推進

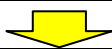
【参考】基本計画の整備方針で主な施策として記載した内容

- 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の導入の推進【整備方針⑧】

● 長崎港ターミナルの利用状況

① 長崎駅の乗降客数及び元船エリアへの移動者数

長崎港ターミナルの利用者数	うち離島航路利用者数	長崎港と長崎駅間の往来者
年間164万人(平成20年)	年間132万人(平成20年)	年間約65万人(推定)



フェリー(福江・奈良尾)	21万人
ジェットフォイル(福江・奈良尾)	36万人
高速船(鯛の浦)	9万人
高速船(伊王島・高島)	66万人
その他、港内遊覧船等	32万人
計	164万人

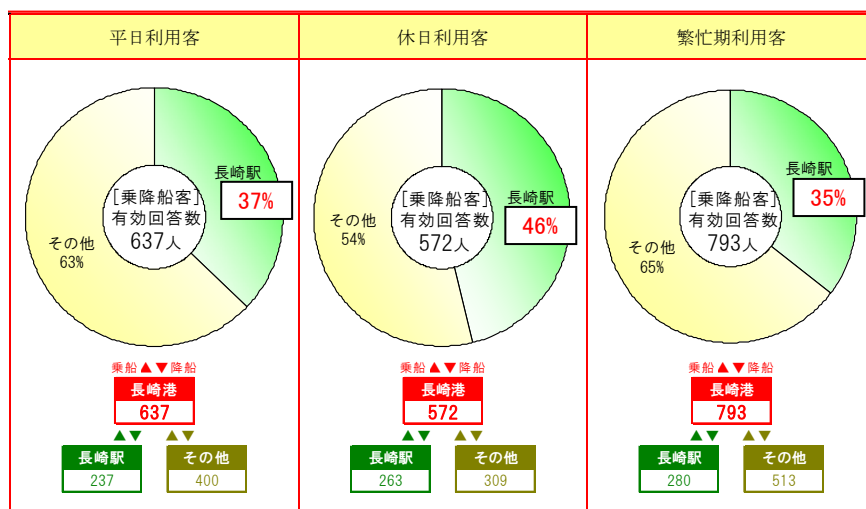
◎ 長崎港と長崎駅間の往来者状況調査結果

長崎港と長崎駅間の往来者状況を把握するため、長崎港ターミナルビルを利用する方に対してアンケート調査を実施した。

〈調査場所〉 長崎港、伊王島港、高島港、福江港、相の浦港、奈良尾漁港、鯛ノ浦漁港の各港ターミナルビルにて実施

〈調査時期〉 平成22年2月の平日、休日、および繁忙期(平成22年正月前後)

※ いずれも実施期間は1日



(調査結果)

長崎港ターミナルビル利用者(H20:164万人/年)のうち、長崎駅間を往来する利用者は、約655,000人/年(全体の約40%)と推定される。

※ターミナルビル利用者は、港内遊覧船等を含む

## ②長崎港ターミナルの発着状況

### 長崎港発

発時刻	発着地・船舶種別	旅客定員	運行会社・ダイヤ備考
1 5:50	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
2 7:20	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
3 7:40	五島ジェットfoil※	233~264	九州商船(春)
4 8:00	五島フェリー※※	630	九州商船(春)
5 8:00	上五島(鯛ノ浦)高速船	150~300	五島産業汽船(夏)平日
6 8:50	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
7 10:15	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
8 11:30	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
9 11:50	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
10 12:10	五島フェリー	630	九州商船(春)
11 13:00	上五島(鯛ノ浦)高速船	150~300	五島産業汽船(夏)平日
12 13:55	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
13 14:50	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
14 15:30	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
15 16:00	上五島(鯛ノ浦)高速船	150~300	五島産業汽船(夏)平日
16 16:25	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
17 16:30	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
18 16:50	五島フェリー	630	九州商船(春)
19 17:55	伊王島・高島 高速船	268	野母商船 平日
20 19:20	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
21 21:05	伊王島・高島 高速船	268	野母商船

### 長崎港着

着時刻	発着地・船舶種別	旅客定員	運行会社・ダイヤ備考
1 7:09	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
2 8:34	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
3 9:20	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
4 9:30	上五島(鯛ノ浦)高速船	150~300	五島産業汽船(夏)平日
5 10:06	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
6 11:10	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
7 11:29	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
8 11:40	五島フェリー	630	九州商船(春)
9 12:40	上五島(鯛ノ浦)高速船	150~300	五島産業汽船(夏)平日
10 13:14	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
11 15:05	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
12 15:11	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
13 16:12	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
14 18:20	五島ジェットfoil	233~264	九州商船(春)
15 16:20	五島フェリー	630	九州商船(春)
16 17:40	上五島(鯛ノ浦)高速船	150~300	五島産業汽船(夏)平日
17 17:45	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
18 19:11	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
19 20:00	五島フェリー	630	九州商船(春)
20 20:49	伊王島・高島 高速船	268	野母商船
21 22:16	伊王島・高島 高速船	268	野母商船

※ えれがんと1号150名、えれがんと2号230名、ビッグアース 300名

※※フェリー五島、フェリー長崎各630名、フェリー福江代替船(フェリー万葉)は最大482名

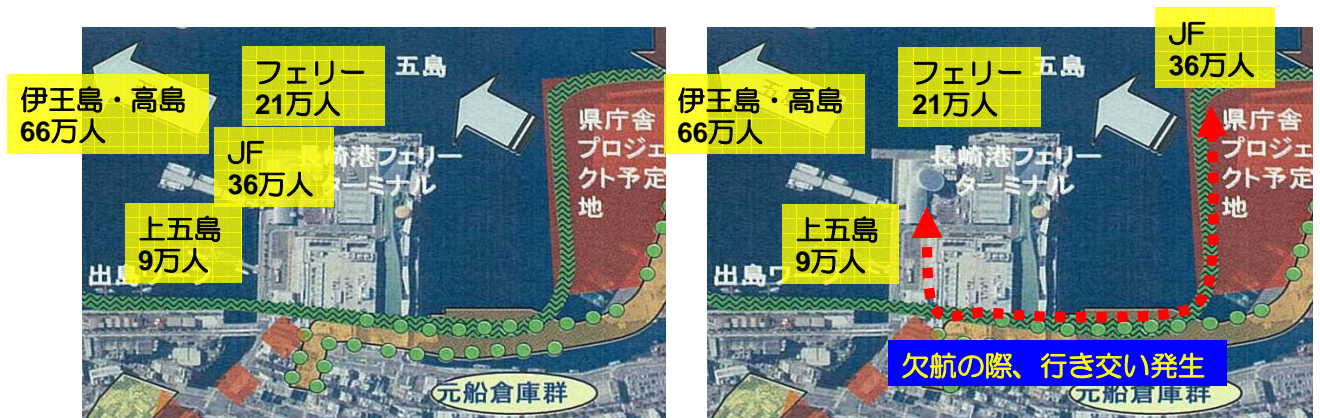
## ● 関係事業者等とのこれまでの調整

○元船棧橋利用者への説明会における主な意見は以下の通り

- ・「新幹線効果を離島まで」の趣旨は大いに賛成。
- ・旅客ふ頭の分断は困る。
- ・ジェットfoilを魚市跡地から就航させるには泊地浚渫など、課題が多い。
- ・ジェットfoilが魚市跡地に来た場合、入出港に支障がないようにしてもらいたい。
- ・動く歩道などがあつたらいい。



## 案1：魚市跡地からジェットfoil（JF）を発着



※人数はH20乗降客数（港湾課調べ）

- ・ 離島航路利用者132万人のうち、ジェットfoil利用者は**27%**
- ・ 旅客の頭の**2分割**は、県外利用者にとってわかりづらく、船社にとっては人員の二重配置が必要
- ・ 欠航の際、元船との間で**行き交い**が発生
- ・ 河川流やアビキの影響への対応が必要

## ⑧ 新駅舎と離島航路を直結する新たな機能の検討

### 案2：長崎港ターミナルから新駅舎に直結する歩道を設置

「新幹線効果を全ての離島へ」新たな提案

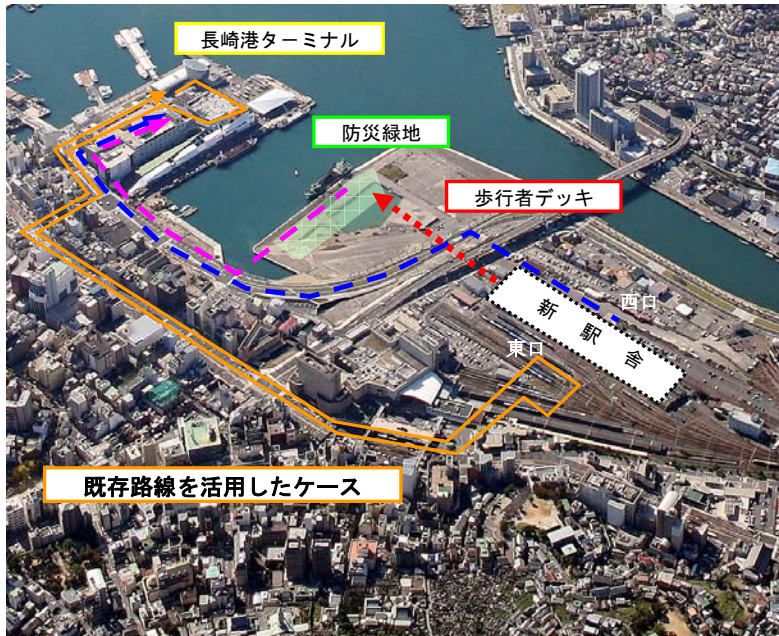


## 案3：シャトルバス等による所要時間の短縮

### 中型バスによるシャトルバス運行の検討

長崎駅東口～長崎港ターミナル 直行の所要時間 7分～8分（既存路線を活用したケース）

※駅前南口、五島町、大波止商業施設前に停車を想定（直行は1分～2分短縮も信号処理との関係あり）



#### ■比較的安価に対応可能

中型バス（50人乗）2台で運行  
（出港、入港時に各1台）

#### ■課題点

1. 長崎駅構内の車両混雑、商業施設付近の渋滞（土日祝日等）、長崎港ターミナルの送迎車両混雑（年末年始等）の要因により一時的に**20分程度の運行遅延**が予想される。
2. 乗車率向上のため停留所を増やすと**所要時間も増**となる。
3. フェリーの乗客の送迎に対応するためには、中型**バス5台が必要**となり、長崎港ターミナルに駐車スペースはなく現実的ではない。

### <参考値>

#### ① 長崎港から長崎駅への移動者数に基づく運行本数の検討

（参考） $65\text{万人（年間）} \div 365\text{日} = \text{約}1,780\text{人/日}$   
 $1\text{便あたり}50\text{名着席} \quad 1,780\text{人/日} \div 50\text{席} = 36\text{本（延べ）}$

#### ② 船舶の旅客定員数に基づく最大必要台数の検討

（参考）（定員最小） $150\text{名} \times 40\% = 60\text{名} \div 50\text{名着席} = 2\text{台（鯛ノ浦 高速船）}$   
・平日 （定員最大） $630\text{名} \times 40\% = 252\text{名} \div 50\text{名着席} = 5\text{台（五島 フェリー）}$