

# 長崎市中心部の 交通結節機能強化の基本計画（案）

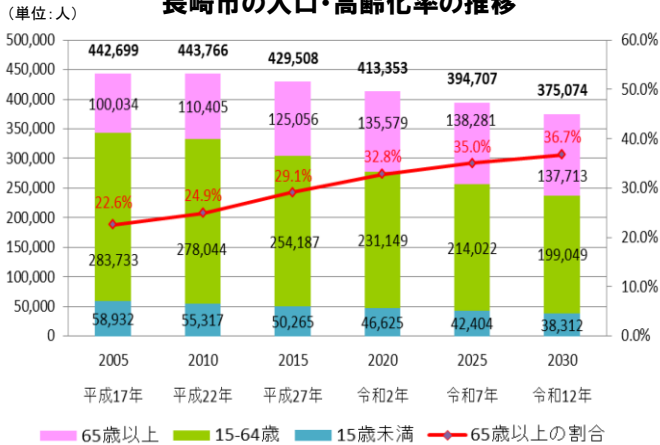
令和 2 年 7 月

長崎市中心部の交通結節等検討会議

## ①人口動向

- 人口減少や少子高齢化の進行により、消費市場や地域経済の縮小、地域コミュニティの低下が懸念

長崎市の人口・高齢化率の推移

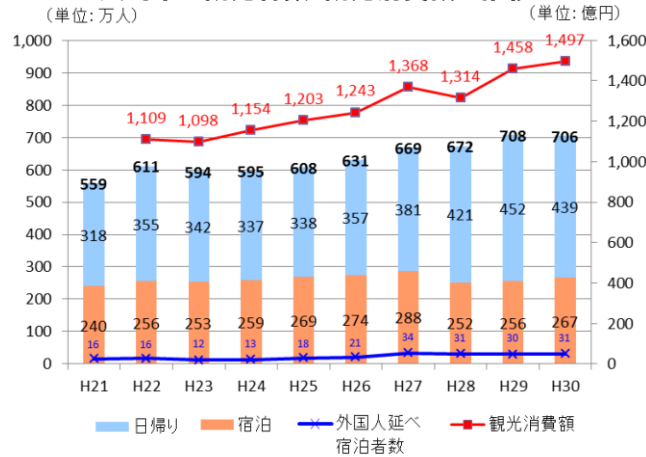


出典：2015(H27)までは国勢調査、2020(R2)以降は社人研の推計

## ②観光動向

- 各種イベントの取り組みと2つの世界遺産等の相乗効果により、観光客数と観光消費額は年々増加傾向

長崎市の観光客数・観光消費額の推移

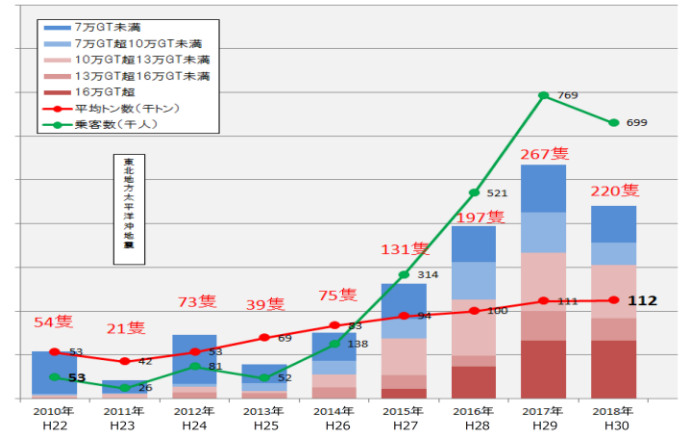


出典：長崎市観光統計

## ③クルーズ船の寄港状況

- 東アジアクルーズの急増により、近年寄港数が大きく増加  
※2018(H30)寄港数：全国3位

長崎港のクルーズ船寄港隻数・乗客数の推移

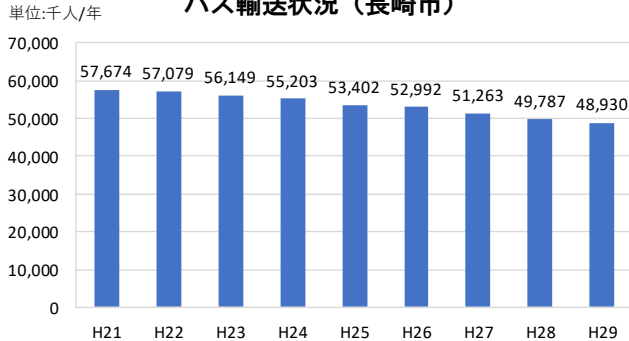


出典：長崎県港湾課資料

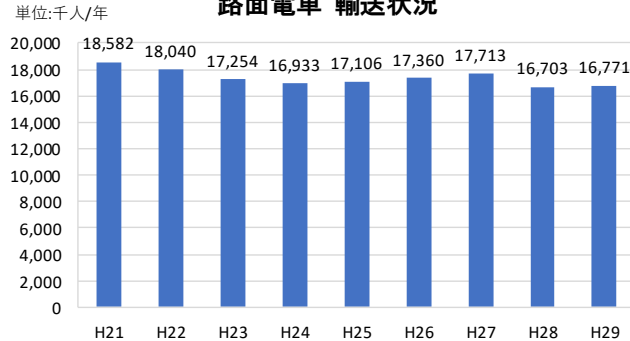
## ④公共交通機関の利用状況

- 公共交通利用者が減少しており、運行便数の減少や不採算路線からの撤退などが徐々に進行

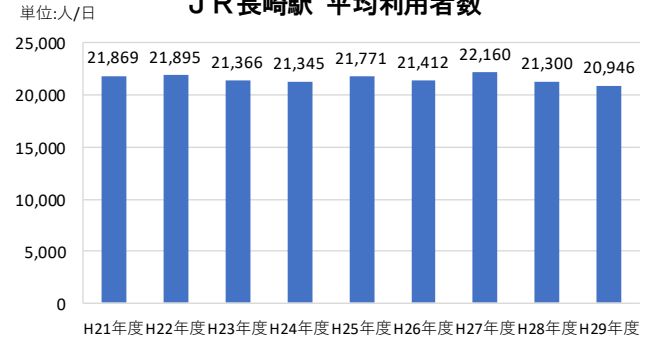
バス輸送状況(長崎市)



路面電車 輸送状況



JR長崎駅 平均利用者数

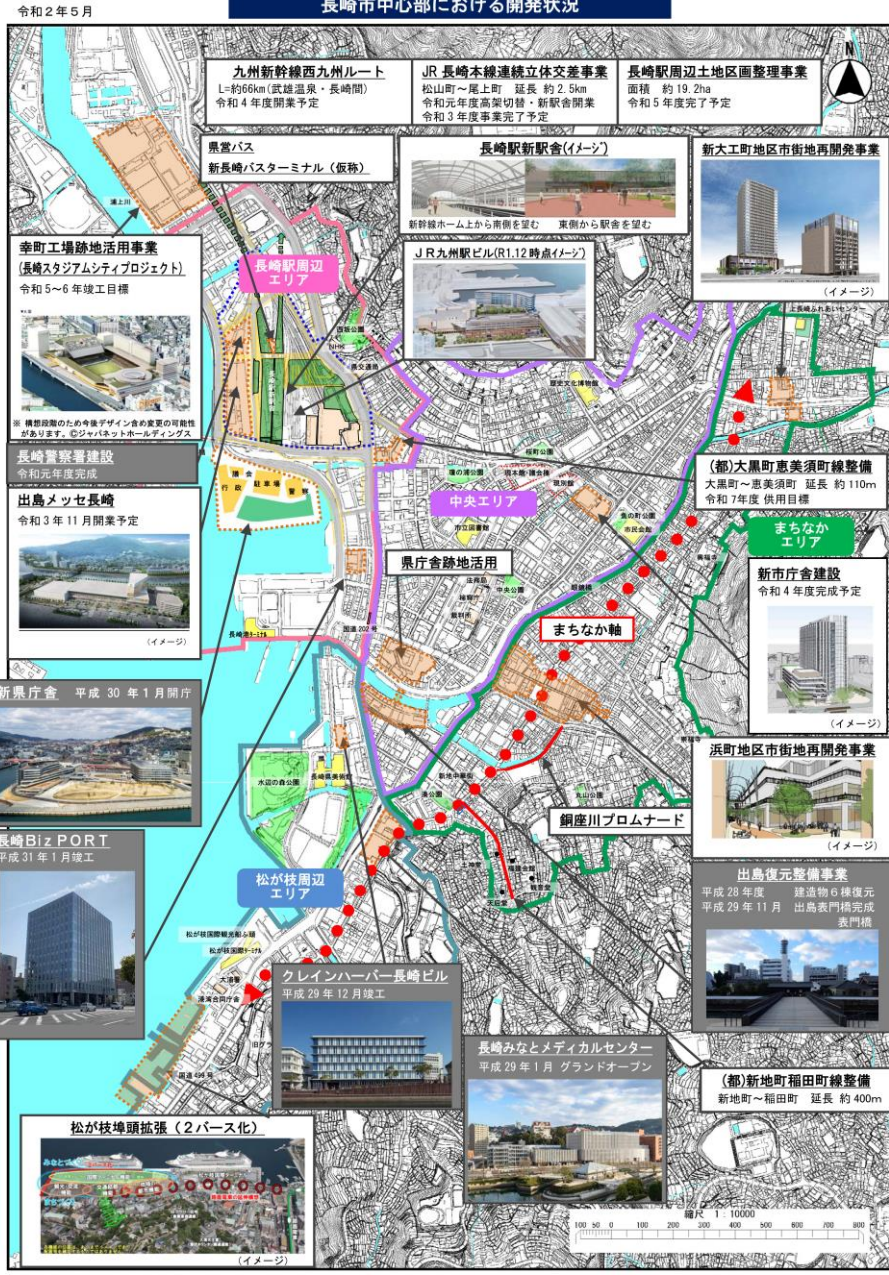


出典：長崎市統計年鑑

## ⑤ 各種事業・開発の状況

令和2年5月 更新

事業名	事業主体	内容	完成 (予定)
九州新幹線西九州ルート	鉄道運輸機構	L=約66km (武雄温泉・長崎間)	令和4年度 開業予定
JR長崎本線連続立体交差事業	県	L=約2.5km (松山町～尾上町)	令和2年3月 高架切替 新駅舎開業 令和3年度 完了予定
長崎駅周辺土地区画整理事業 (都) 大黒町恵美須町線	市	A=約19.2ha L=110m	令和5年度 完了予定 令和7年度 供用目標
新県庁舎	県	建設工事 H26～H29	平成30年1月 移転開庁
長崎警察署	県	移転	令和2年3月 竣工
県営バス 新長崎バスターミナル (仮称)	県	移転	
長崎市交流拠点施設 (出島メッセ長崎)	市(PFI)		令和3年11月 開業予定
JR九州 駅ビル拡張	民間	拡張	
長崎BizPORT(ピズポート)	民間	オフィスビル	平成31年1月 竣工
幸町工場跡地活用事業 (長崎スタジアムシティプロジェクト)	民間		令和6年 竣工目標
長崎みなとメディカルセンター市民病院	市(PFI)		平成29年1月 グランドオープン
松が枝埠頭 2バース化	国・県	既存410m+延伸410m	
クレインハーバー長崎ビル	産業振興財団	オフィスビル	平成29年12月 竣工
新大工町地区市街地再開発事業	民間	A=0.7ha	令和4年度 完成予定
浜町地区市街地再開発事業	民間	計画中	
(都) 新地町稲田町線	市	L=400m、 W=15m	令和4年度 供用目標
出島復元整備事業	市	事業期間：S26～	
出島表門橋・中島川都市公園整備事業	市	出島表門橋38m、 公園整備0.3ha	平成29年11月 完成
新市庁舎建設	市		令和4年度 完成予定
県庁舎跡地活用	県	広場、交流・おもてなしの空間 等	



※イメージ図は、今後変更になる場合があります。

# 策定の背景 【交通結節機能強化の必要性】

## ～既定の構想・計画等～

長崎市中心部では、令和4年度の新幹線開業に向け、長崎駅の新駅舎や交流拠点施設（MICE）等の整備が進んでいるほか、クルーズ船の受け入れ拠点である松が枝埠頭の2バース化や大規模な民間開発の計画もあり、「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えています。

これらのプロジェクトを有機的に結び付け、県都の魅力や都市機能を高めて地域活力の向上につなげるため、長崎県と長崎市が協力し、平成21年度から平成25年度にかけて、「長崎市中心部・臨海地域」の都市再生に関する基本計画と整備計画を策定しました。

4つのエリアごとに定めた整備計画には、各エリア内における基盤施設や公共施設の整備のほか、主要な拠点における交通結節の確保や、エリア相互間の回遊・連携の強化についても取り組むべきことを盛り込んでいます。

## 既定計画：「長崎市中心部・臨海地域」の都市再生に関する整備計画

※交通に関するもののみ抜粋



【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

回遊・連携

### 【長崎駅周辺エリア】⇒陸の玄関口

- 公共交通機関のシステム充実・強化  
→既存バスターミナルの老朽化、狭隘化、交通の輻輳の改善を図るため、施設の更新と機能強化の検討を進める。  
路面電車の電停のバリアフリー化について、具体的な方法を検討する。  
移動の負担を軽減することや、乗り換えの利便性の向上を図るため、長崎駅前電停と長崎駅との結節性の確保に向けた取り組みを進める。
- 新駅舎と離島航路を結ぶ動線の整備  
→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動線の検討を進める。

### 【松が枝周辺エリア】⇒海の国際玄関口

- 周辺地域との交通ネットワークの充実・強化  
→松が枝周辺と長崎駅周辺、中心商業地等との連携強化及び周辺観光施設へのアクセス向上のため、交通ネットワークの充実と利便性の向上を図る。
- 安全・安心な歩行者動線の充実  
→エリア内の観光施設へのスムーズな誘導を図るため、また、松が枝周辺と長崎駅周辺、まちなかとの回遊性の向上を図るため、安全・安心で快適な歩行者動線の整備を進める。
- クルーズ客船の受け入れ体制の強化  
→2バース化に併せ、十分な待合スペースやC I Q施設を確保したターミナル機能の拡充を行うとともに、定まったコースを周遊する定点クルーズの誘致強化を図り、海の玄関口としての交通結節機能を強化する。

# 策定の背景 【交通結節機能強化の進め方】

## ■ 策定の背景

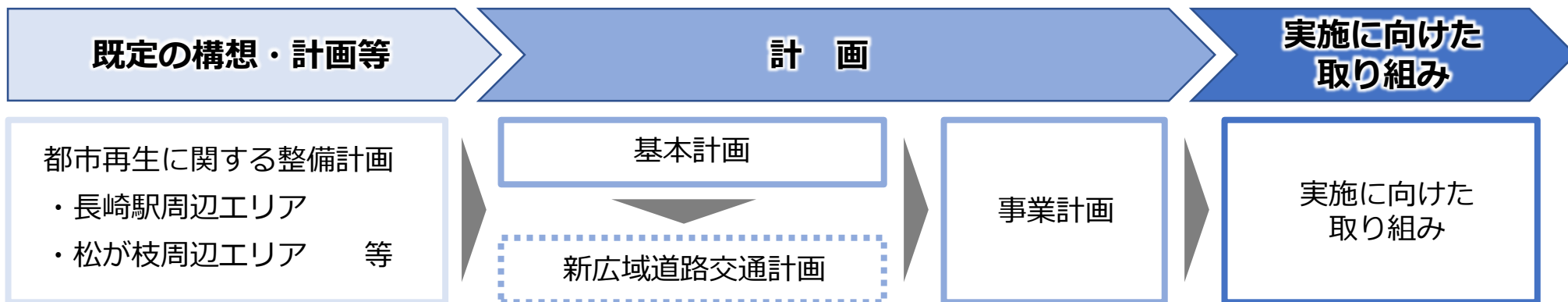
- ・都市再生に関する整備計画の策定後、県市で一体となって関係事業を推進し、その多くが着実に進捗していますが、交通結節の強化に関する取り組みについては、国道の交通量が多いことや関係者間の合意形成が進まなかった等の要因により、実現が見通せない状況でした。
- ・長崎駅周辺の整備や松が枝埠頭の2バース化が実現すると、今後ますます来訪者が増えるとともに、市民・県民の生活パターンにも変化が生まれ、人の動きが大きく変わるものと思われます。
- ・長崎の持続的な発展を図るためには、これらの人の動きの変化に適切に対応した交通環境の整備が必要不可欠であることから、行政と交通事業者・経済団体等の関係者が連携し、長崎市中心部における交通結節機能の強化に向けた基本計画を策定することとしました。

## ■ 取り組みの方向性

- 市民や観光客等の利用者にとって快適で利便性が高く、公共交通の利用促進につながる交通結節機能を強化
- 長崎駅や松が枝国際ターミナル周辺の再整備事業を推進し、効果を最大限に発揮する交通結節点相互の連携を強化
- 訪日外国人や観光客等を県内・市内へ円滑に回遊させる交通ネットワークを構築

## ■ 基本計画の策定に向けた検討内容

- (1) 鉄道・バス・路面電車相互の乗り継ぎ利便性の向上
- (2) 公共交通ネットワークの拡充
- (3) 交通結節と関連する幹線道路の整備



## 【松が枝周辺地区】

- クルーズ船と公共交通等との結節機能とアクセスの強化が不十分
- 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
- ※ 2 バース化によって増加する大量のクルーズ客を市内・県内各地へ周遊させることが困難

## 【大波止周辺地区】

- 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

## 【長崎駅周辺地区】

- 新駅舎が150m西側へ移転するため、乗り継ぎ客の利便性が低下
- バス停が分散しており、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

長崎港ターミナル  
⇄ 電停(大波止)  
徒歩350m

## 【まちなか】

- まちなかに長距離バスの発着・乗継ぎ拠点がない

長崎駅(新駅舎)  
長崎駅(現在)

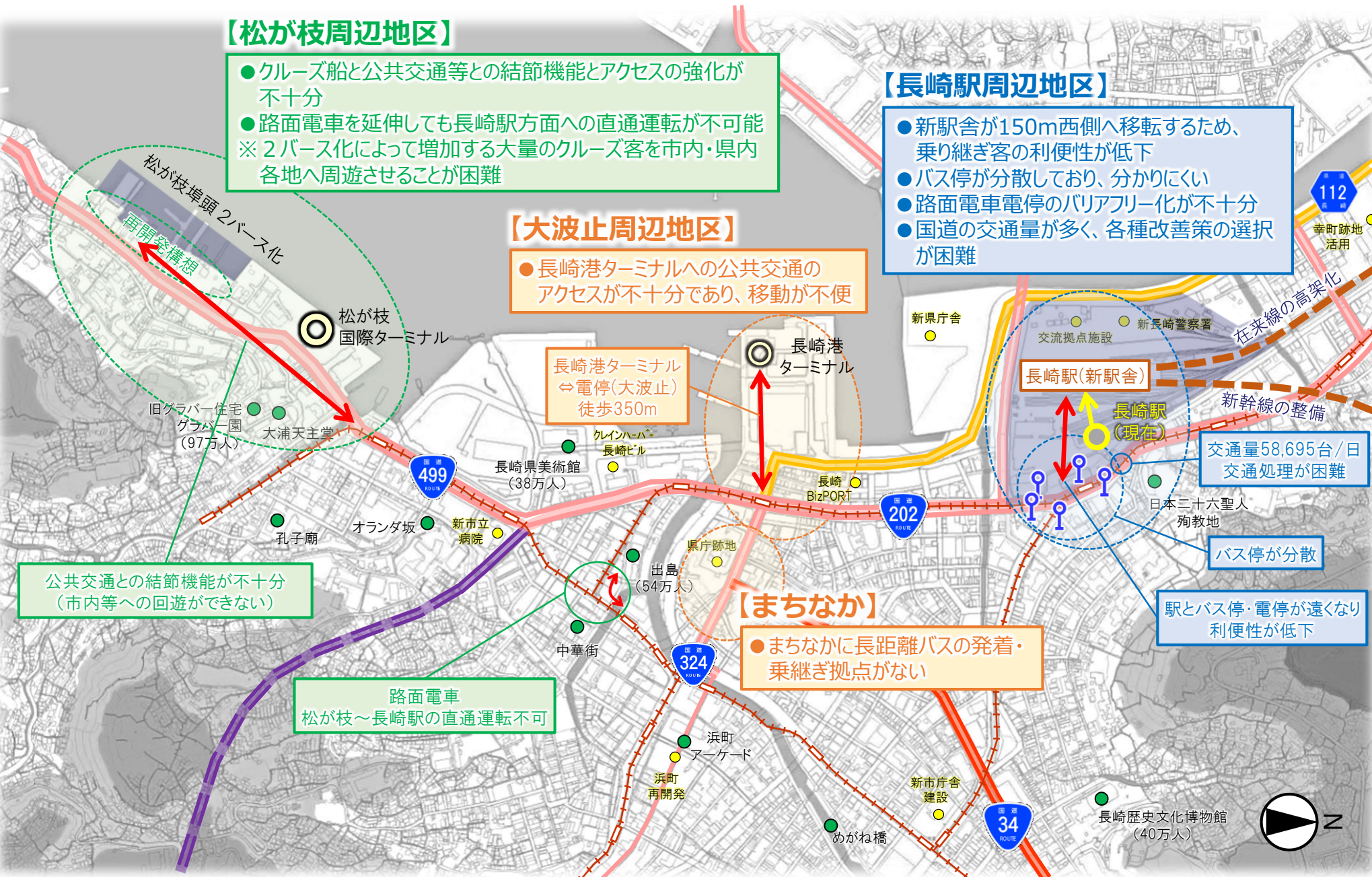
交通量58,695台/日  
交通処理が困難

バス停が分散

駅とバス停・電停が遠くなり  
利便性が低下

公共交通との結節機能が不十分  
(市内等への回遊ができない)

路面電車  
松が枝～長崎駅の直通運転不可



# 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

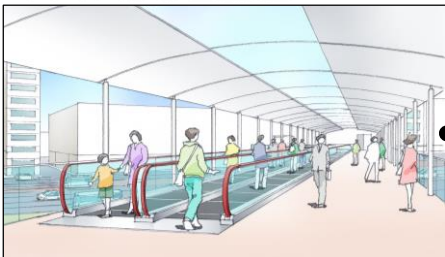
- 長崎港ターミナル～長崎駅間の歩行者回遊ルート・バスルートの整備
- 県庁舎跡地に長距離バスの発着や市内周遊バスとの乗継ぎのためのバスベイ及び待合所の設置を検討

## 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

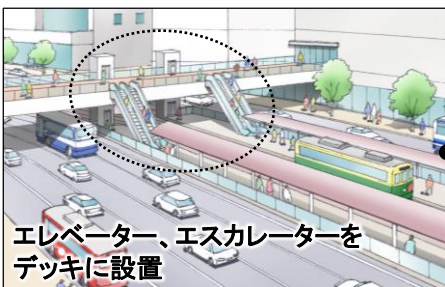
## 歩行者の移動支援

デッキに動く歩道を設置

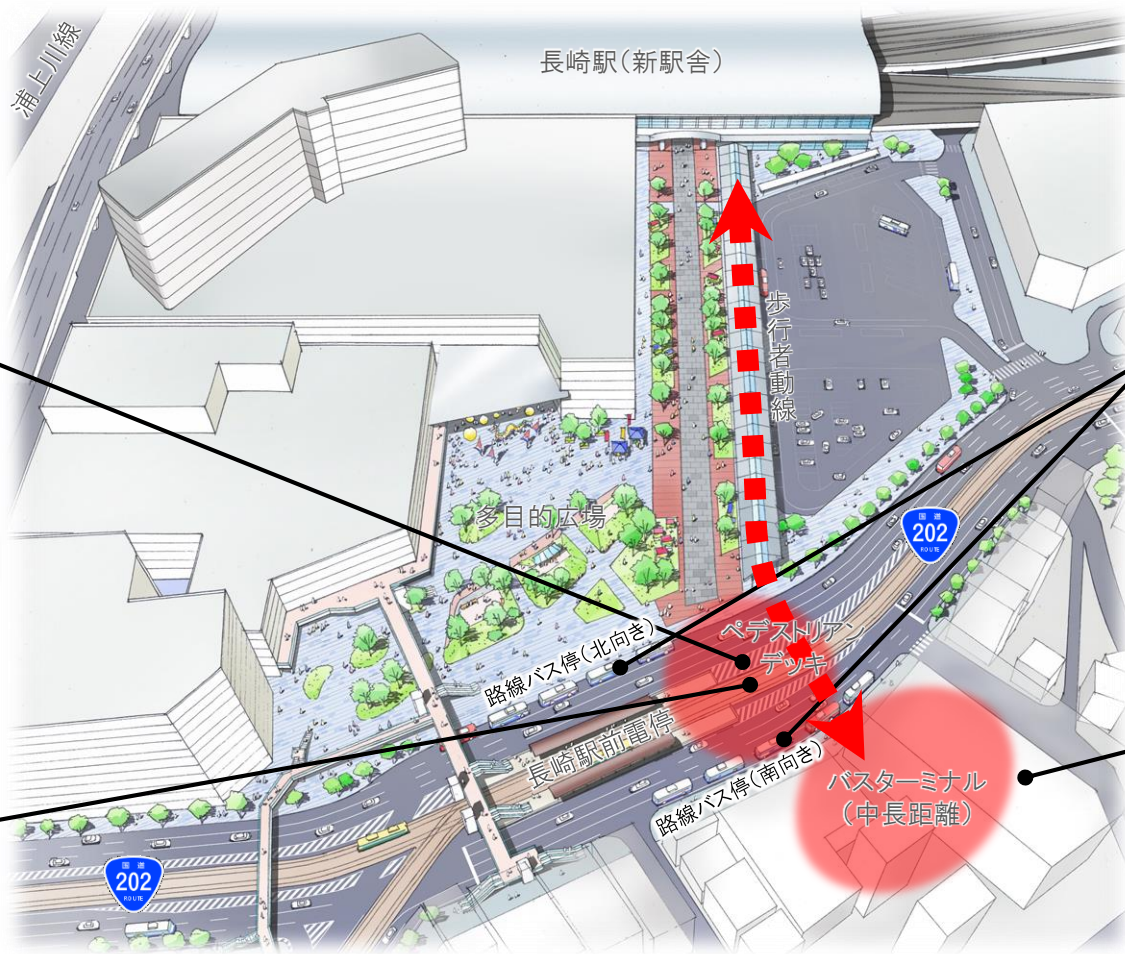


## 回遊性の向上・バリアフリー化

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



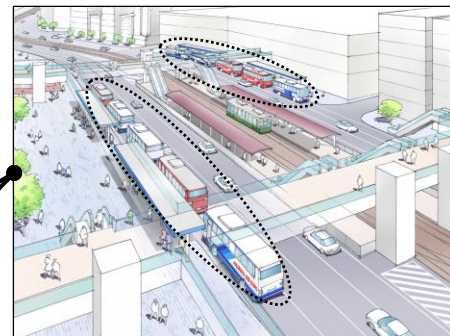
エレベーター、エスカレーターをデッキに設置



※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



※バスターミナルの規模や駅側におけるペDESTリアンデッキの取付位置については今後検討

ペDESTリアンデッキ(動く歩道)



バスターミナル

国道202号

路面電車

国道202号

2F:ホーム

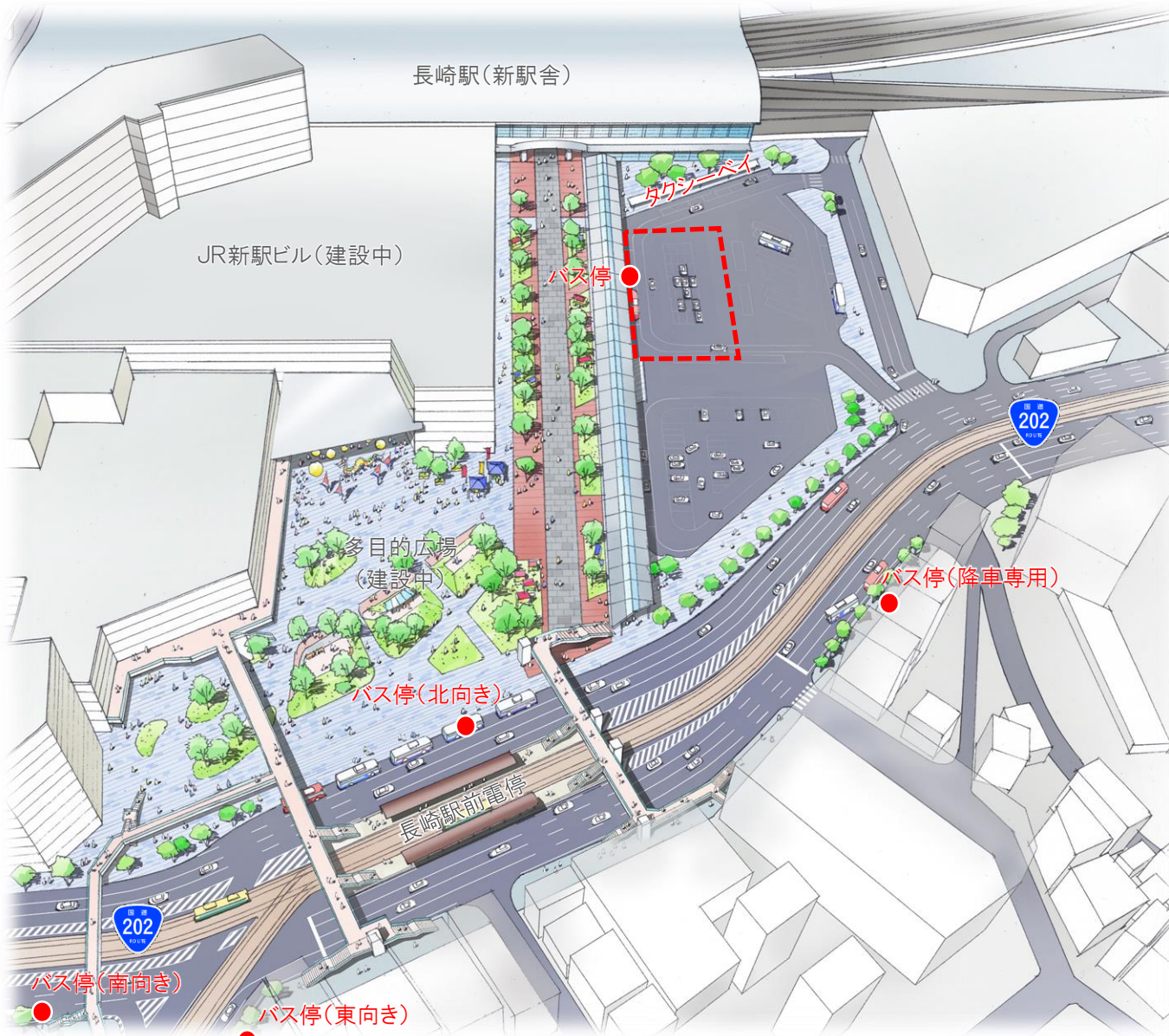


1F:改札口

長崎駅(新駅舎)



前ページに掲げる整備イメージの実現には、相当の期間を要するため、新幹線開業後における交通結節の状況を下図に示す。



## 必要最低限の交通結節の確保

一定の路線バスを駅前交通広場に引き込み

## バリアフリー化

既存歩道橋にエレベーターを設置し、路面電車の乗降場のバリアフリー化を図る

## 公共交通との結節強化

クルーズ船と公共交通とを結ぶ  
複合交通ターミナルの整備



【再開発構想(素案)】

みなとづくり 2パース化  
旅客ターミナル 国際ターミナル機能  
観光・交流機能  
交通結節機能  
地域の都市機能  
松が枝国際ターミナル  
路面電車の延伸構想  
旧クラブ住宅(産業革命遺産)  
大浦天主堂(瀬伏キリタン園遺産)

各機能の位置は、あくまでイメージであり、配置等を確定するものではありません。



## 回遊性の向上①

路面電車の延伸



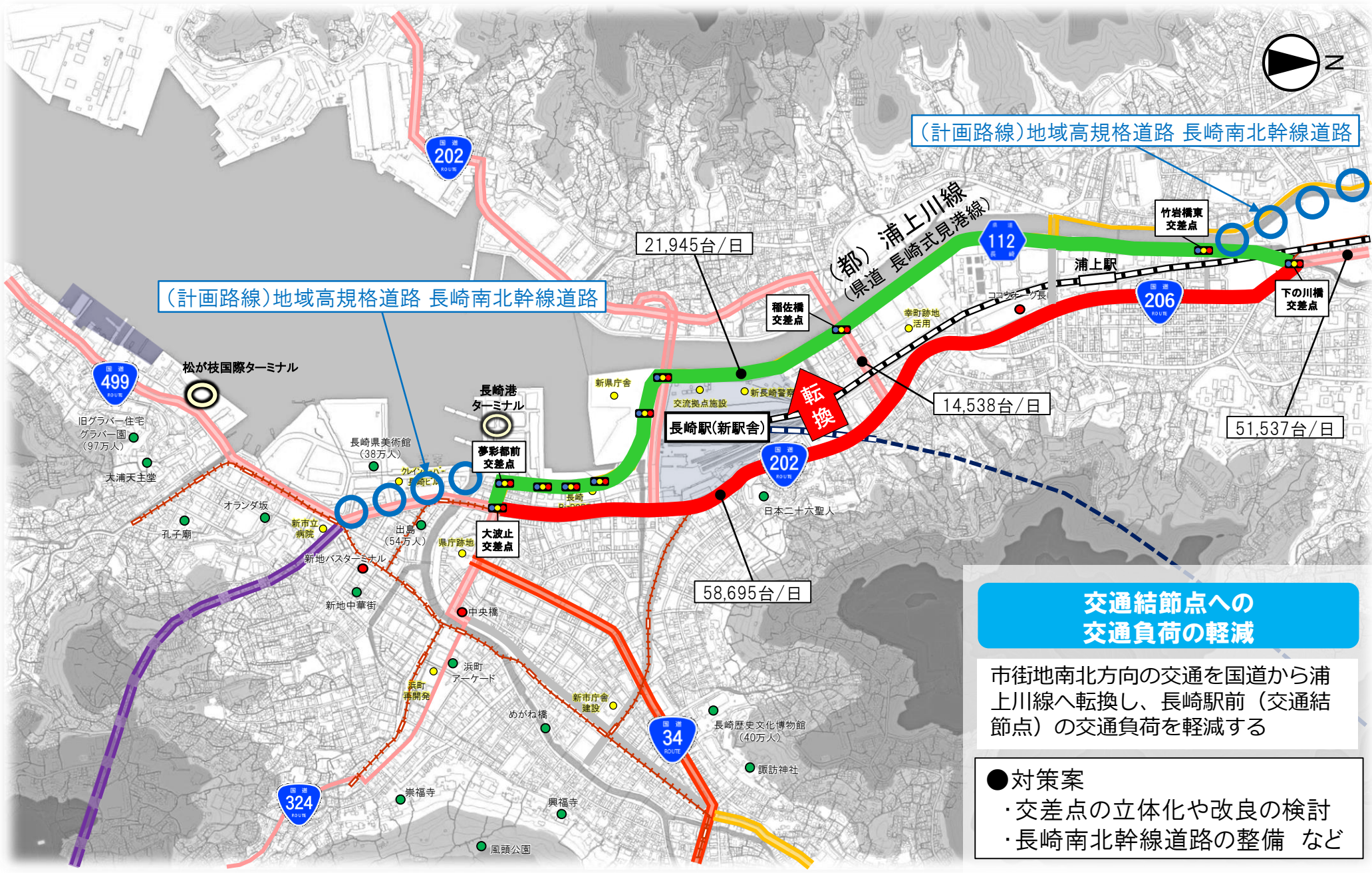
## 回遊性の向上②

松が枝地区と長崎駅方面との  
直通運行  
(短期)三方分岐  
(長期)短絡軌道

## 公共交通相互の 結節強化など

バス運行ルートや歩行者動線  
の拡充、乗換スペースや待合  
所の整備等





(計画路線)地域高規格道路 長崎南北幹線道路

(計画路線)地域高規格道路 長崎南北幹線道路

21,945台/日

14,538台/日

51,537台/日

58,695台/日

## 交通結節点への交通負荷の軽減

市街地南北方向の交通を国道から浦上川線へ転換し、長崎駅前（交通結節点）の交通負荷を軽減する

- 対策案
  - ・交差点の立体化や改良の検討
  - ・長崎南北幹線道路の整備 など