

## 所管事項調査に関する資料

### 【目次】

1	長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画について	
	(1)長崎市中心部の交通結節等検討会議	1
	(2)検討経緯	4
	(3)長崎駅周辺地区での意見聴取の結果	5
	(4)長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画	13

土木部 ・ まちづくり部

令和2年9月



# 1 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画について

## (1) 長崎市中心部の交通結節等検討会議

令和元年8月20日

長崎県・長崎市

### 「長崎市中心部の交通結節等検討会議」の設立について

#### (設立趣旨)

現在、長崎駅部においては、令和4年度の新幹線開業に向けて新駅舎や駅前広場、交流拠点施設(MICE)などの整備が進められており、周辺部においても幸町工場跡地の開発や、市役所移転など具体的な計画が進められるとともに、県庁跡地の利活用についても活発な議論が交わされるなど、「100年に1度」と称される大規模な再開発が進む変革期を迎えている。

また、2つの世界遺産登録や全国第3位のクルーズ船寄港数を誇る松が枝国際ターミナルの2バース化に向けた調査費が計上されるなど、今後ますます観光客が増加されることが想定され、人・モノの流れが大きく変わろうとしている。

一方で、長崎市では、少子化と高齢化が同時に進行する中で、特に若年層の転出超過(社会減)が深刻化し、公共交通においては利用者の減少が進む一方で、高齢者の移動手段としての重要性が高まるなど、課題は山積している。

これらの状況を受け、県都長崎の長期的な発展や、交流人口の更なる拡大を目指すためには、人・モノの流れを最適化することが重要である。

特に、長崎駅周辺の再整備事業においては、交通結節強化に向けた検討に取り組んできたが、駅前国道の交通量が多いことから様々なものが実現できず、新しい長崎駅と路線バス・路面電車の結節機能に課題が残ることや、また、松が枝地区においては、2バース化に伴って訪日外国人等を県内市内へ円滑に回遊させるための施策が必要である。

今後、長崎の長期的な発展のためには、市民や観光客等の多くの利用者にとって、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の確立が重要であることから、交通事業者、経済関係者、学識経験者、行政で構成する「長崎市中心部の交通結節等検討会議」を設立し、交通結節機能の強化・拡充について検討を行う。

長崎市中心部の交通結節等検討会議

<委員>

所 属		役 職
国土交通省		
九州地方整備局	道路部 長崎河川国道事務所 港湾空港部 長崎港湾・空港整備事務所	部長 所長 部長 所長
九州運輸局	交通政策部 長崎運輸支局	部長 支局長
長崎県	土木部	副知事 ◎ 部長
長崎市	土木部 まちづくり部	副市長 部長 部長
長崎県警本部	交通部	部長
交通事業者	九州旅客鉄道（鉄道） 長崎県交通局（バス） 長崎自動車（バス） 長崎電気軌道（路面電車） 長崎市タクシー協会（タクシー）	長崎支社長 局長 取締役自動車本部長 取締役電車事業部長 会長
経済界	長崎商工会議所 長崎経済同友会 長崎国際観光コンベンション協会	副会頭 副代表幹事 会長
学識経験者	長崎県立大学 東京大学大学院	西岡 誠治 羽藤 英二

注) ◎は座長

幹事会

<幹事>

所 属		役 職
国土交通省 九州地方整備局	道路部 長崎河川国道事務所  港湾空港部 長崎港湾・空港整備事務所	道路計画第二課長 所長 副所長 調査第二課長 港湾計画課長 所長 副所長 企画調整課長
九州運輸局	交通政策部 長崎運輸支局	交通企画課長 首席運輸企画専門官
長崎県	土木部  企画振興部	参事監 ○ 都市政策課長 道路建設課長 道路維持課長 港湾課長 新幹線・総合交通対策課長
長崎市	土木部 まちづくり部	土木企画課長 政策監 都市計画課長 長崎駅周辺整備室長
長崎県警本部	交通部	交通規制課長
交通事業者	九州旅客鉄道(株)(鉄道) 長崎県交通局(バス) 長崎自動車(株)(バス) 長崎電気軌道(株)(路面電車) 長崎市タクシー協会(タクシー)	経営企画部 担当部長 営業部長 自動車部長 経営企画室長 専務理事
アドバイザー	東京大学大学院	教授 羽藤 英二

注) ○は幹事長

<事務局>

長崎県土木部都市政策課

長崎市土木部土木企画課

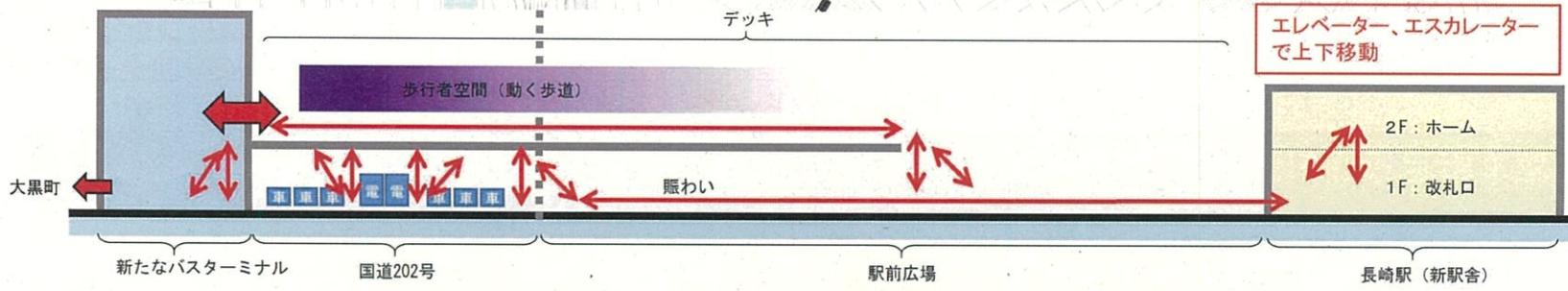
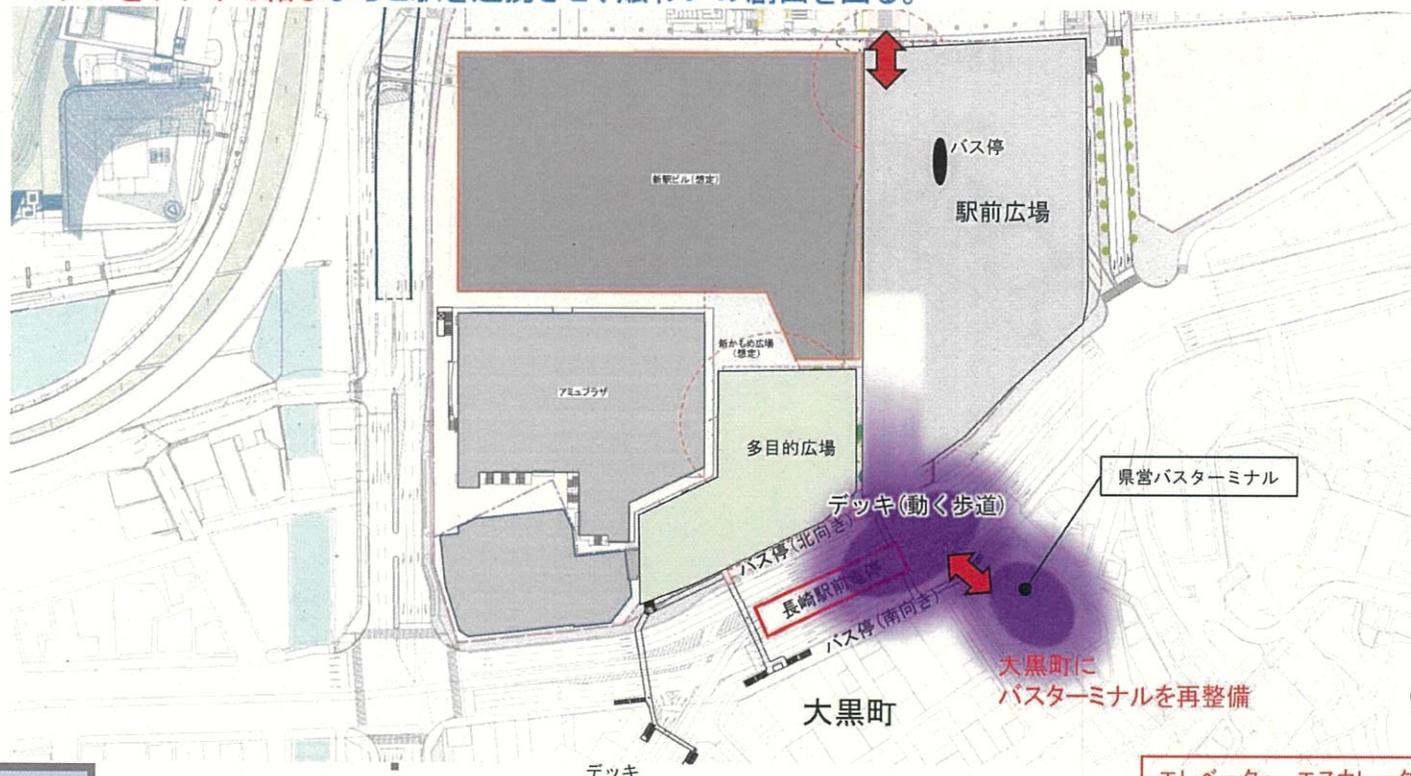
## (2) 検討経緯

R1 8/20	第1回 検討会議	【議題】 ・検討会議の設立 ・検討対象、課題確認 ・今後の進め方
R1 10/8	第1回 幹事会	【議題】 アイデアに対する意見の聴取 ・現状と課題の確認 ・対策案(整備イメージ)の検討
R1 11/6	第2回 幹事会	【議題】 評価案の作成に向けた検討 ・現状と課題の整理 ・対策案(整備イメージ)の検討
R1 12/20	第3回 幹事会	【議題】 対策案の比較 ・評価項目の整理
R2 2/5	第4回 幹事会	【議題】 対策案の比較 ・各案の評価
R2 2/19	第2回 検討会議	【議題】 対策案の検討 (長崎駅周辺の対策・松が枝地区の対策)
R2 6/26-6/30	意見聴取	6/26-27 県営バスターミナル 6/28-30 かもめ広場
R2 7/20	第5回 幹事会	【議題】 意見聴取の結果報告 基本計画(案)の検討 (長崎駅周辺の対策・松が枝地区の対策)
R2 7/31	第3回 検討会議	【議題】 意見聴取の結果報告 基本計画のとりまとめ (長崎駅周辺の対策・松が枝地区の対策)

### (3) 長崎駅周辺地区での意見聴取の結果

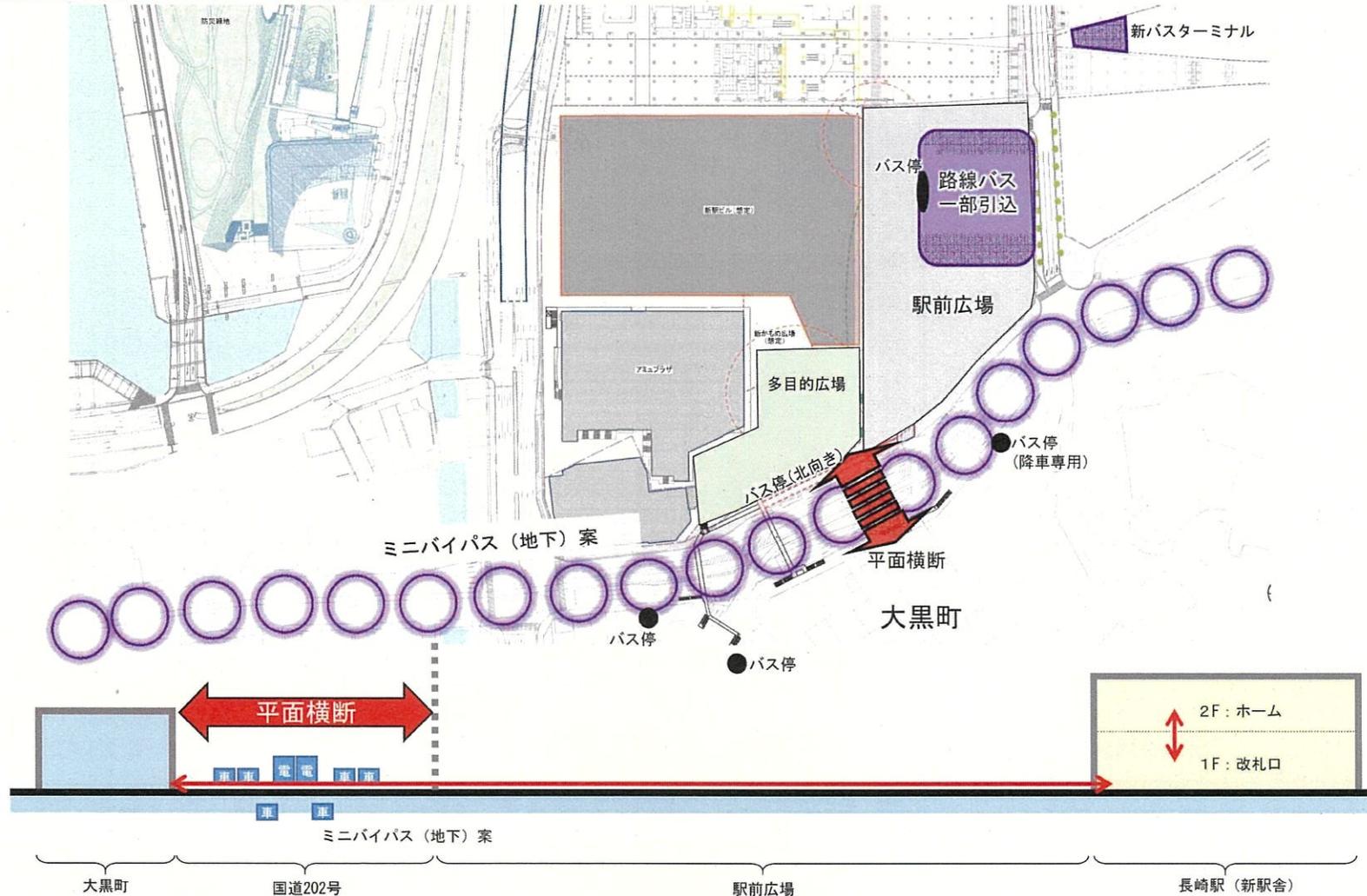
#### ① 大黒町側にバスターミナルを整備し、デッキで長崎駅側と接続する案

- 大黒町にバスターミナルを再整備する。また、デッキ付近にバス停を集約し、バス乗り場の分散を解消する。
- デッキ上に動く歩道を設置し、駅からバス停、電停までの歩行者の移動を支援する。
- 駅とバスターミナルをデッキで結びまちと駅を連携させ、賑わいの創出を図る。



## ② 長崎駅側にバスターミナルを、国道にミニバイパスを整備し、平面横断を目指す案

- 川沿いの道路(浦上川線)への交通転換に加えてミニバイパスの整備により駅前交通量を低減させる。
- 国道を平面横断する。
- 駅前広場に路線バスの一部を引き込む。



## 意見聴取の結果概要

■意見聴取は、以下の2箇所でオープンハウスを実施した。

■意見聴取の実施状況：令和2年6月26日(金)～6月30日(火) 計5日間

意見聴取方法	実施期間	時間	場所	回収状況
オープン ハウス	令和2年6月26日(金) ～6月27日(土)	8時～19時	県営バスターミナル	全222名
	令和2年6月28日(日) ～6月30日(火)	8時～19時	長崎駅かもめ広場	全297名

合計 519名

▼県営バスターミナル：令和2年6月26日(金)～6月27日(土)



▼長崎駅かもめ広場：令和2年6月28日(日)～6月30日(火)



# 意見聴取の結果概要

## 調査票：県営バスターミナル

### 長崎駅周辺の交通結節整備に関するアンケート調査票

#### 目的

長崎駅周辺の交通結節について、バスターミナル利用者の皆様のご意見を広く伺うことを目的にアンケートをお願いしています。

#### あなたご自身の事について

住所： 県 市 町  
性別： 男性 ・ 女性 年齢： 歳代

#### 問1 バスターミナルの利用頻度について

ふだん、バスターミナルをどの程度利用していますか？（1つお選びください）

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回程度
- 3 月に数回程度
- 4 ほとんど利用しない

#### 問2 バスを降りたあとの移動手段について

バスターミナルからの主な移動手段は何ですか？（1つお選びください）

- 1 路面電車
- 2 路線バス
- 3 JR
- 4 タクシー
- 5 自動車
- 6 自転車
- 7 徒歩
- 8 その他( )

#### 問3 バスターミナルを利用する目的について

バスターミナルを利用する主な目的は何ですか？（1つお選びください）

- 1 通勤・通学
- 2 仕事(営業・商談など)
- 3 私用(買物・食事・通院など)
- 4 観光
- 5 その他 [具体的な内容を記入してください]

そのため、このアンケート用紙に記入されたことは、この目的以外には使途いたしません。  
回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。  
(法令により開示を求められた場合を除きます。)

#### 問4 長崎駅周辺の交通結節整備にふさわしいと思う案について

検討会議においては案①が優位とされましたが、本日の説明をお聞きになり、長崎駅前の交通結節整備においてふさわしいと思われる案を選択してください（1つお選びください）

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1 | 案① バスターミナル+デッキ案 |
| 2 | 案② ミニバイパス+平面横断案 |
| 3 | どちらでもない         |

#### 問5 選択理由について

問4の選択理由について、各案のメリットやデメリットと思われる点など具体的にお願いします。  
(自由回答)

#### 問6 その他自由記入

その他、これからの長崎駅周辺の交通結節について期待すること等、具体的にお書きください。  
(自由回答)

ご協力ありがとうございました。

## 調査票：長崎駅かもめ広場

### 長崎駅周辺の交通結節整備に関するアンケート調査票

#### 目的

長崎駅周辺の交通結節について、駅利用者の皆様のご意見を広く伺うことを目的にアンケートをお願いしています。

#### あなたご自身の事について

住所： 県 市 町  
性別： 男性 ・ 女性 年齢： 歳代

#### 問1 長崎駅の利用頻度について

ふだん、長崎駅をどの程度利用していますか？（1つお選びください）

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回程度
- 3 月に数回程度
- 4 ほとんど利用しない

#### 問2 駅を降りたあとの移動手段について

長崎駅からの主な移動手段は何ですか？（1つお選びください）

- 1 路面電車
- 2 路線バス
- 3 高速バス
- 4 タクシー
- 5 自動車
- 6 自転車
- 7 徒歩
- 8 その他( )

#### 問3 駅を利用する目的について

駅を利用する主な目的は何ですか？（1つお選びください）

- 1 通勤・通学
- 2 仕事(営業・商談など)
- 3 私用(買物・食事・通院など)
- 4 観光
- 5 その他 [具体的な内容を記入してください]

そのため、このアンケート用紙に記入されたことは、この目的以外には使途いたしません。  
回答いただいた個人に関する情報は、本人の同意なく第三者に開示・提供することはありません。  
(法令により開示を求められた場合を除きます。)

#### 問4 長崎駅周辺の交通結節整備にふさわしいと思う案について

検討会議においては案①が優位とされましたが、本日の説明をお聞きになり、長崎駅前の交通結節整備においてふさわしいと思われる案を選択してください（1つお選びください）

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1 | 案① バスターミナル+デッキ案 |
| 2 | 案② ミニバイパス+平面横断案 |
| 3 | どちらでもない         |

#### 問5 選択理由について

問4の選択理由について、各案のメリットやデメリットと思われる点など具体的にお願いします。  
(自由回答)

#### 問6 その他自由記入

その他、これからの長崎駅周辺の交通結節について期待すること等、具体的にお書きください。  
(自由回答)

ご協力ありがとうございました。

# 意見聴取の結果概要

## ■回答者の属性

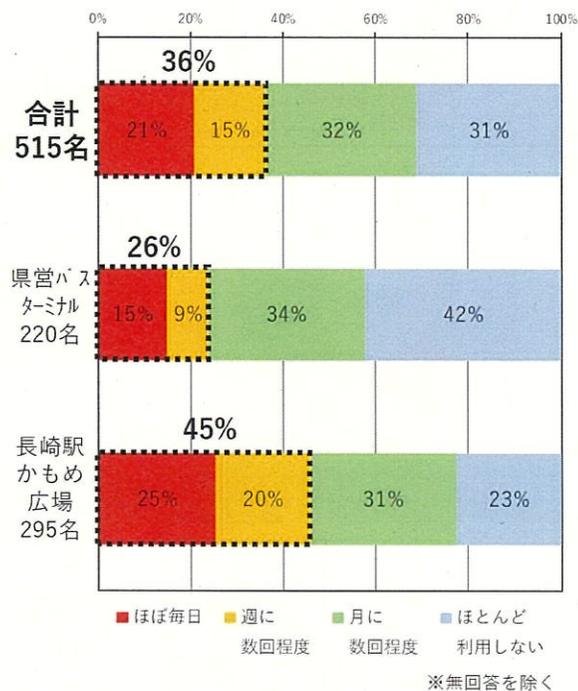
	年代	性別	居住地
合計	<p>519名</p>	<p>519名</p>	<p>519名</p>
県営バス スタ ミナル	<p>222名</p>	<p>222名</p>	<p>222名</p>
長崎駅 かもめ広場	<p>297名</p>	<p>297名</p>	<p>297名</p>

# 意見聴取の結果概要

## ■ 利用頻度

・週に数回程度以上利用する方が約4割

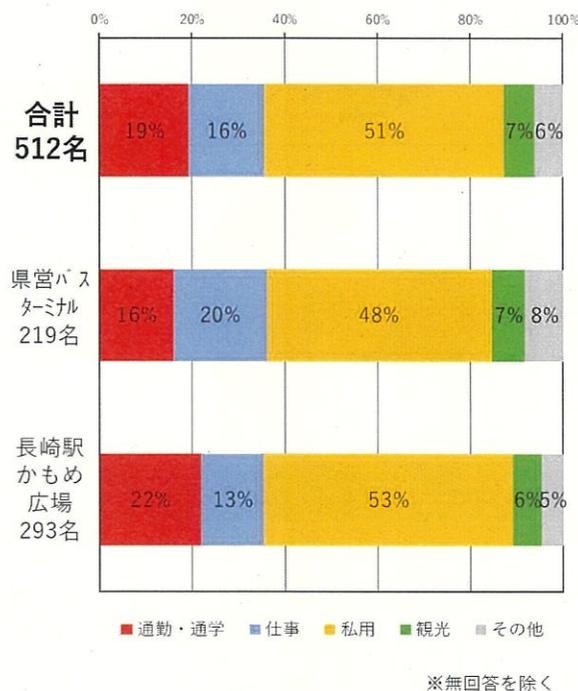
<問1>ふだん、バスターミナル・長崎駅をどの程度利用していますか？  
(1つお選びください)



## ■ 利用目的

・買物等の私用が最も多く約5割  
・通勤・通学が約2割  
・仕事が約2割

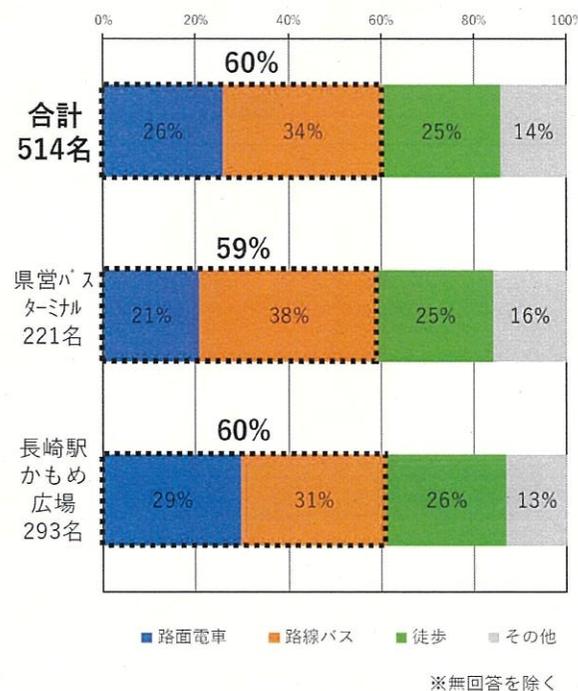
<問3>バスターミナル・長崎駅を利用する主な目的は何ですか？  
(1つお選びください)



## ■ 降りたあとの移動手段

・路面電車や路線バスへの乗り換えが合わせて約6割

<問2>バスターミナル・長崎駅からの主な移動手段は何ですか？  
(1つお選びください)



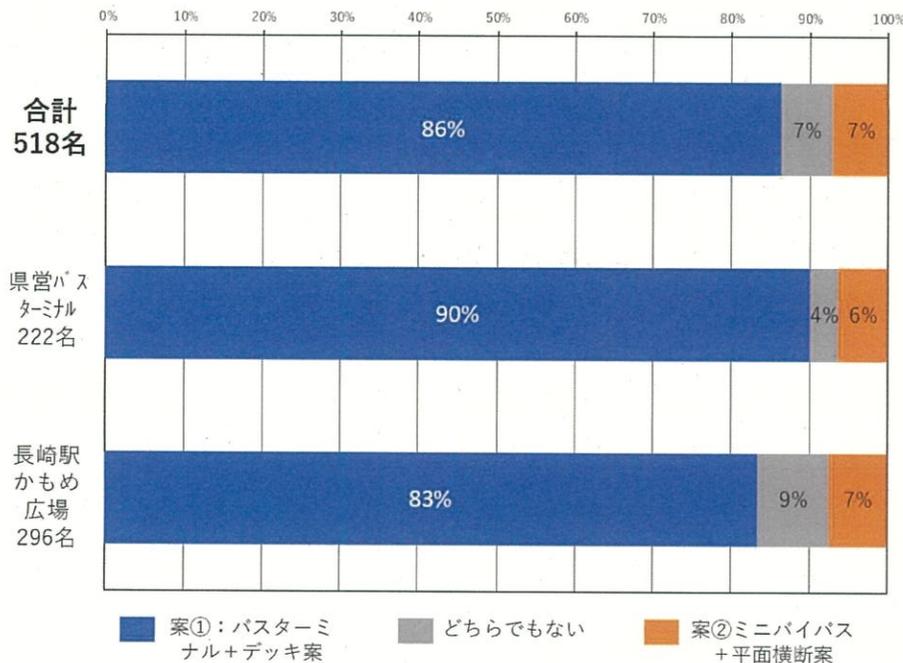
# 意見聴取の結果概要

## ■長崎駅周辺の交通結節整備にふさわしいと思う案

- 「案①：バスターミナル+デッキ案」を選択した方が約9割  
 ⇒“コストが低い”、“バリアフリー”、“動く歩道”、“バス停集約”、“大黒町の活性化”などの理由で選択  
 ⇒「案②：ミニバイパス+平面横断案」については、地下トンネルについて、浸水のリスクを懸念する声が多い

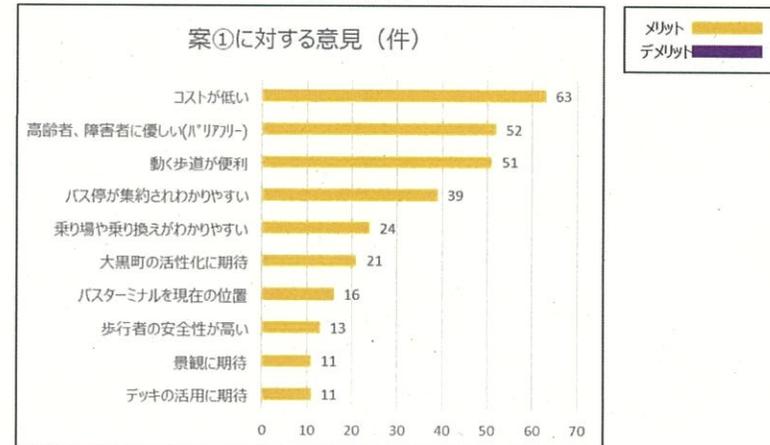
<問4> 検討会議においては案①が優位とされましたが、本日の説明をお聞きになり、長崎駅前の交通結節整備においてふさわしいと思われる案を選択してください。(1つお選びください)

<問5> 問4の選択理由について、各案のメリットやデメリットと思われる点など具体的にお書きください。(自由回答)



※無回答を除く

※意見数10件以上のみ抽出



## 意見聴取の結果概要

<問6> その他、これからの長崎駅周辺の交通結節について期待すること等、具体的にお書きください（自由回答）

### ○施設整備に関するもの

- ・バリアフリーの整備（エスカレーター等）
- ・デッキに屋根を整備（雨対応）
- ・デッキ（動く歩道）の駅までの延伸
- ・デッキ上に広場を設置
- ・大黒町のにぎわい・発展、商業施設の整備、駅前活性化
- ・わかりやすい案内板等の整備
- ・休憩できる場所がほしい
- ・緑を増やしてほしい
- ・時計の設置
- ・歩道上でのバス待対策

### ○その他の施策・まちづくり・現状に関するもの

- ・路面電車のサイドリザベーション
- ・駅前の渋滞解消
- ・各公共交通の相互連携（一括検索システム、相互利用可能なフリー切符など）
- ・現在、駅まで遠いので早く整備してほしい

(4) 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画

# 長崎市中心部の 交通結節機能強化の基本計画（案）

---

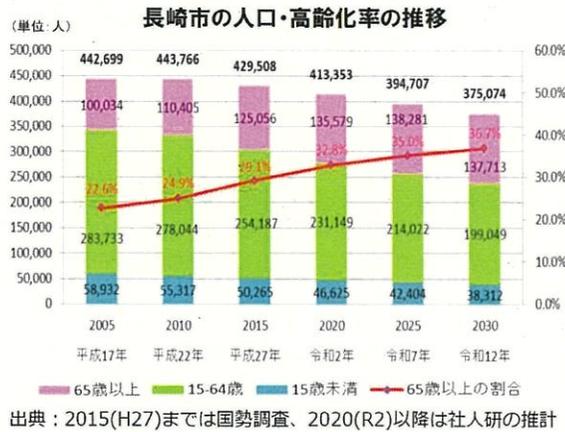
令和2年7月

長崎市中心部の交通結節等検討会議

# 長崎市を取り巻く社会情勢

## 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



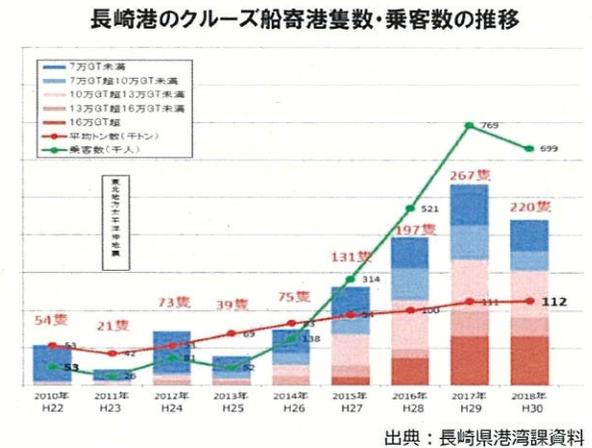
## ②観光動向

- 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



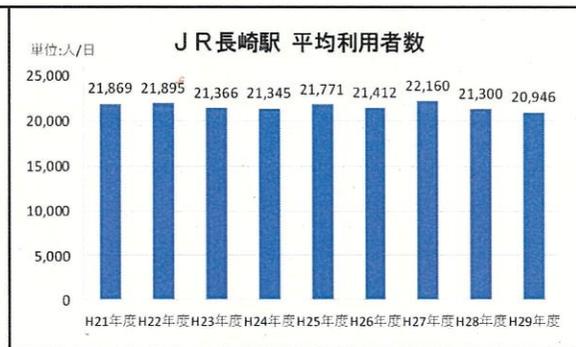
## ③クルーズ船の寄港状況

- 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



## 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



出典：長崎市統計年鑑

# 長崎市を取り巻く社会情勢

## 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	令和5年度 完了予定
新県庁舎	市	L=110m	令和7年度 供用目標
長崎警察署	県	建設工事 H26～H29	平成30年1月 移転開庁
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(ビズポート)	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	

長崎駅周辺

松が枝

その他



※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



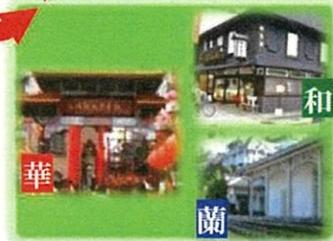
【長崎駅周辺エリア】  
⇒陸の玄関口



【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

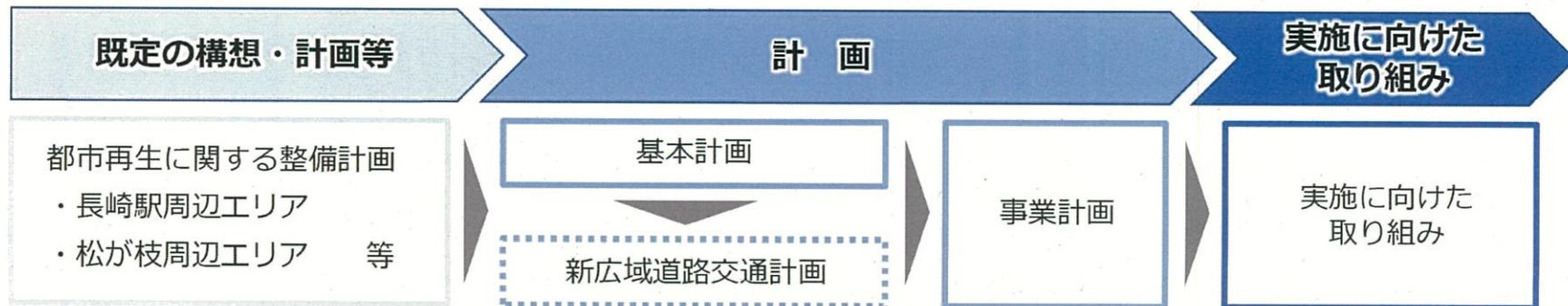
- ・都市再生に関する整備計画の策定後、県市で一体となって関係事業を推進し、その多くが着実に進捗していますが、交通結節の強化に関する取り組みについては、国道の交通量が多いことや関係者間の合意形成が進まなかった等の要因により、実現が見通せない状況でした。
- ・長崎駅周辺の整備や松が枝埠頭の2バース化が実現すると、今後ますます来訪者が増えるとともに、市民・県民の生活パターンにも変化が生まれ、人の動きが大きく変わるものと思われまます。
- ・長崎の持続的な発展を図るためには、これらの人の動きの変化に適切に対応した交通環境の整備が必要不可欠であることから、行政と交通事業者・経済団体等の関係者が連携し、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



# 長崎市中心部における交通結節の課題

## 【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



## 【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



## 【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・乗継ぎ拠点が無い

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

バス停が分散  
駅とバス停・電停が遠くなり  
利便性が低下

# 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・乗継ぎ拠点が無い

## 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

# 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

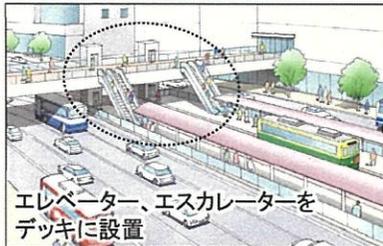
## 歩行者の移動支援

デッキに動く歩道を設置

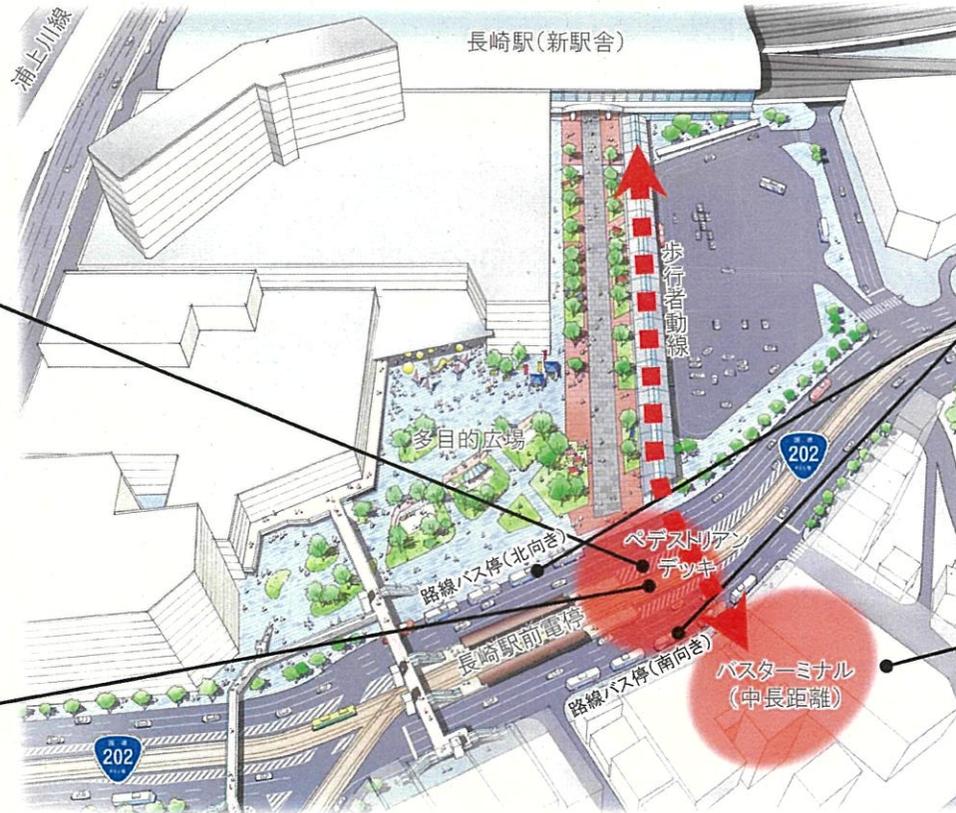


## 回遊性の向上・バリアフリー化

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



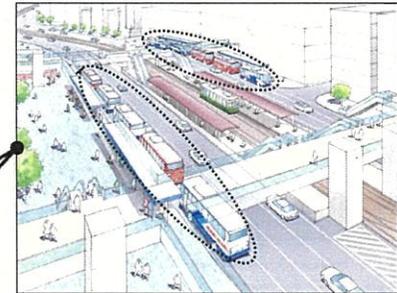
エレベーター、エスカレーターをデッキに設置



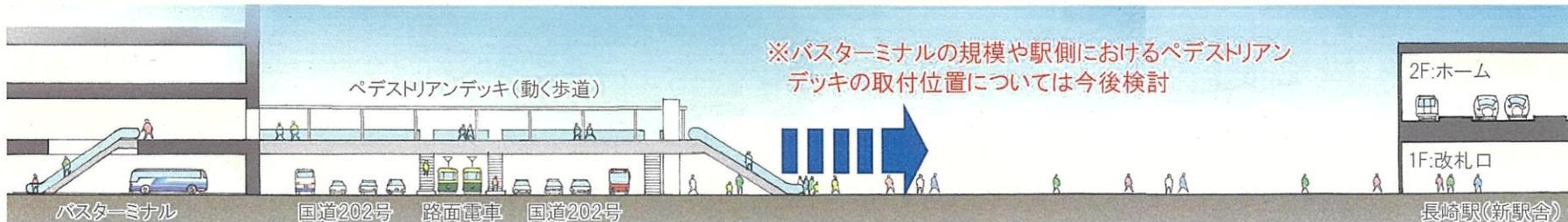
※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

## 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



## 【参考】新幹線開業後のすがた 【長崎駅周辺地区】

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

※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



# 交通結節機能強化の整備イメージ【関連する幹線道路の整備】



参考1

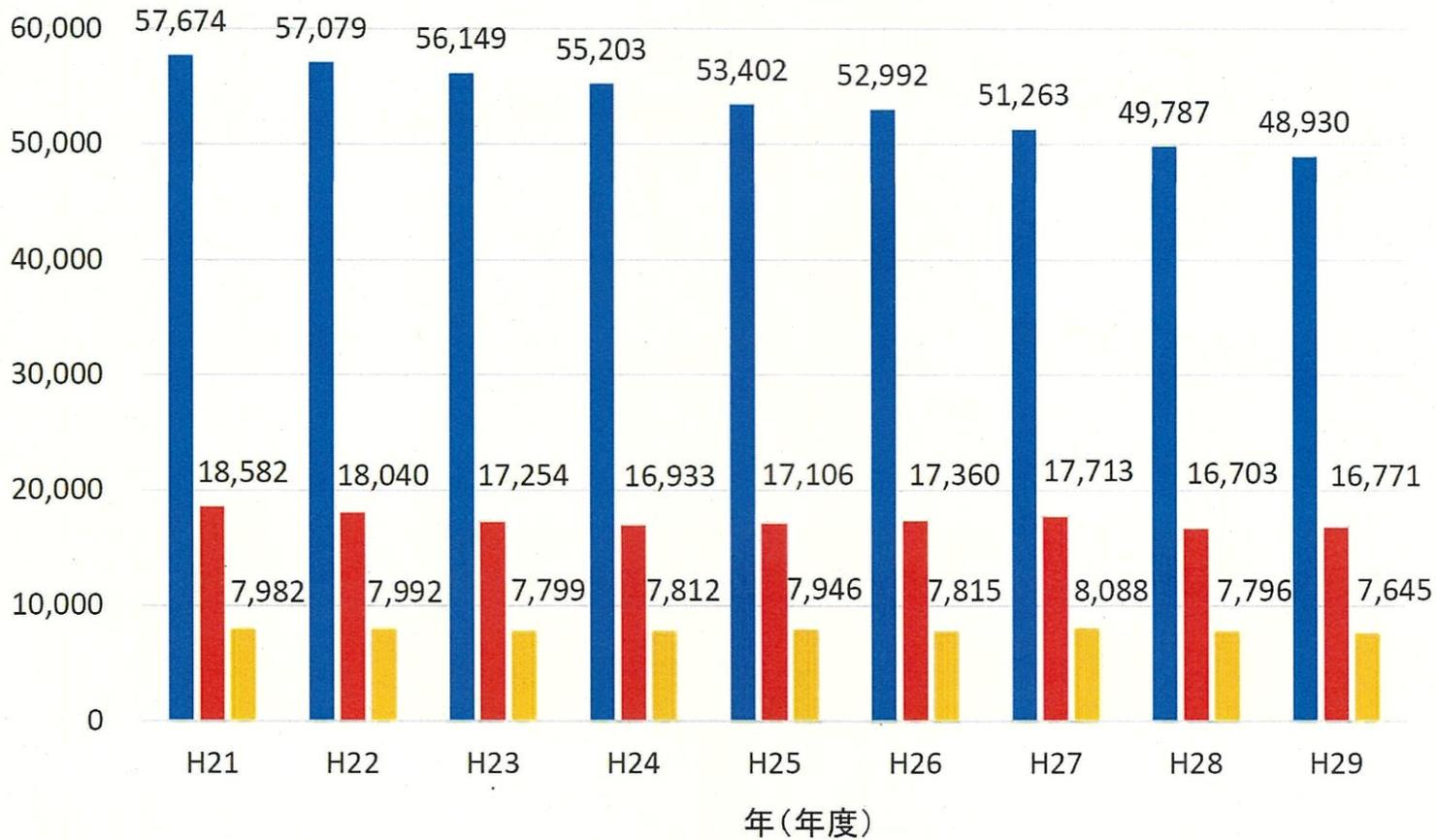
P14④に記載の3つのグラフを1つにまとめたもの

### 公共交通機関の利用状況

単位:千人/年

70,000

バス 路面電車 JR(年度)



# 参考2 P15右側の図面を拡大したもの

令和2年5月

## 長崎市中心部における開発状況



※イメージ図は、今後変更になる場合があります。