

所管事項調査に関する資料

目次	ページ
1 令和3年度主要事業の執行予定について	1~12
2 市街化調整区域における住宅団地開発の取扱い方針について	13~19
3 長崎市地域公共交通計画について	20~27
4 長崎駅周辺工事のスケジュールについて	28~31



1 令和3年度主要事業の執行予定について

■以下の表は現時点における主要事業の執行予定です。今後の執行予定額については、追加の補助に伴い変更となることもあります。

令和3年8月時点(単位:千円)

区分	通番	事業実施箇所等	予算額(A)	執行予定額(B)	差引額(B)-(A)	予算の内容 → 執行予定内容	全体計画及び進捗率					
							事業期間	事業計画	総事業費	進捗率		
										R2(R3.3月末)	R3見込み(R4.3月末)	R3見込み内示減後(R4.3月末)
長崎駅周辺	1	長崎駅中央通り線	177,000	177,000	0	道路改良工事 L=60m 用地補償費 1件 → 変更なし → 変更なし	H26年度～R4年度	延長 L=60m 幅員 W=26m	940,000	64%	86%	-
	2	長崎駅東通り線	98,500	98,500	0	橋梁下部工工事 一式 → 変更なし	R1年度～R4年度	延長 L=60m 幅員 W=14m	280,000	10%	66%	-
	3	長崎駅周辺地区 土地区画整理事業	1,249,600	1,222,337	▲ 27,263	※ 工事(道路、広場、宅地造成) 一式 → 宅地造成の一部は次年度実施予定 委託(軌道移設工事委託ほか) 一式 → 変更なし 建物補償等 1棟 → 変更なし	H21年度～R5年度	施行区域 A=19.2ha	15,400,000	45%	72%	72%
再開発	4	新大工町地区 市街地再開発事業	1,752,000	1,746,744	▲ 5,256	※ 施設整備の工事監理 一式 → 変更なし 新築工事 北街区 1棟 → 新築工事の一部は次年度実施予定	H25年度～R4年度	施行区域 A=0.7ha	17,404,000	38%	93%	92%
	5	新大工歩道橋	106,200	106,200	0	歩道橋工事 L=40m 埋設管移設補償 1件 → 変更なし	R2年度～R4年度	延長 L=40m 幅員 W=3m	306,842	5%	40%	-
東長崎	6	東長崎縦貫線	94,000	94,000	0	道路工事 一式 → 変更なし 上水道管等移設補償 一式 → 変更なし	H28年度～R7年度	延長 L=700m 幅員 W=16.5m	1,350,000	49%	64%	-
	7	つつじが丘西線	8,500	8,500	0	建物等調査委託 一式 → 変更なし 丈量図等作成委託 一式 → 変更なし	R3年度～R7年度	延長 L=620m 幅員 W=10m	1,850,000	-	0.5%	-
	8	(仮称)清藤公園	99,000	99,000	0	整備工事 一式 → 変更なし 事業評価委託 一式 → 変更なし	R1年度～R3年度	整備面積 A=0.3ha	197,500	23%	100%	-
その他	9	夜間景観整備事業	40,800	40,800	0	実施設計 2施設 → 変更なし 整備工事 3施設、1路線 → 変更なし 東山手・南山手エリアにおける施設のライトアップに係る実施設計 館内・新地エリアにおける施設のライトアップの整備 中島川・寺町エリアにおける施設のライトアップ及び街路灯の整備工事	H29年度～R7年度	平和公園エリア 東山手・南山手エリア 館内・新地エリア 西坂・諏訪の森エリア 中島川・寺町エリア 丸山エリア 斜面市街地(演出照明)	948,200	70%	75%	-

※ 国庫補助の内示減に伴うもの



長崎駅中央通り線施工位置図

NHK

【補助】都市構造再編事業費(長崎駅中央通り線)

- ・道路改良工事
- ・用地補償費(土地取得特別会計買戻し)

国道 202 号

八千代町電停

新幹線

長崎県交通局

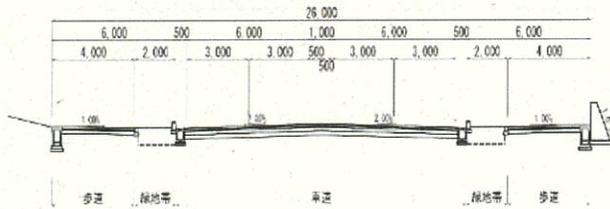
宝町電停

馬込川

サ・ホテル長崎 BW
プレミアコレクション

在来線

(都) 長崎駅中央通り線標準断面図



凡例

施行区域	
施工箇所	



長崎駅東通り線施工位置図

NHK

【補助】都市構造再編事業費(長崎駅東通り線)
・橋梁下部工工事

八千代町電停
国道202号

新幹線

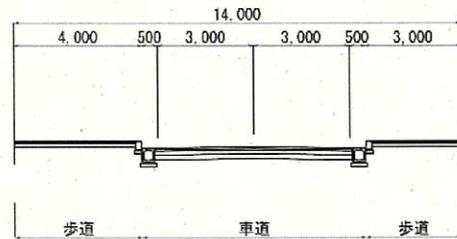
長崎県交通局

宝町電停

馬込川

在来線

(都) 長崎駅東通り線標準断面図



凡例

施行区域	
施工箇所	

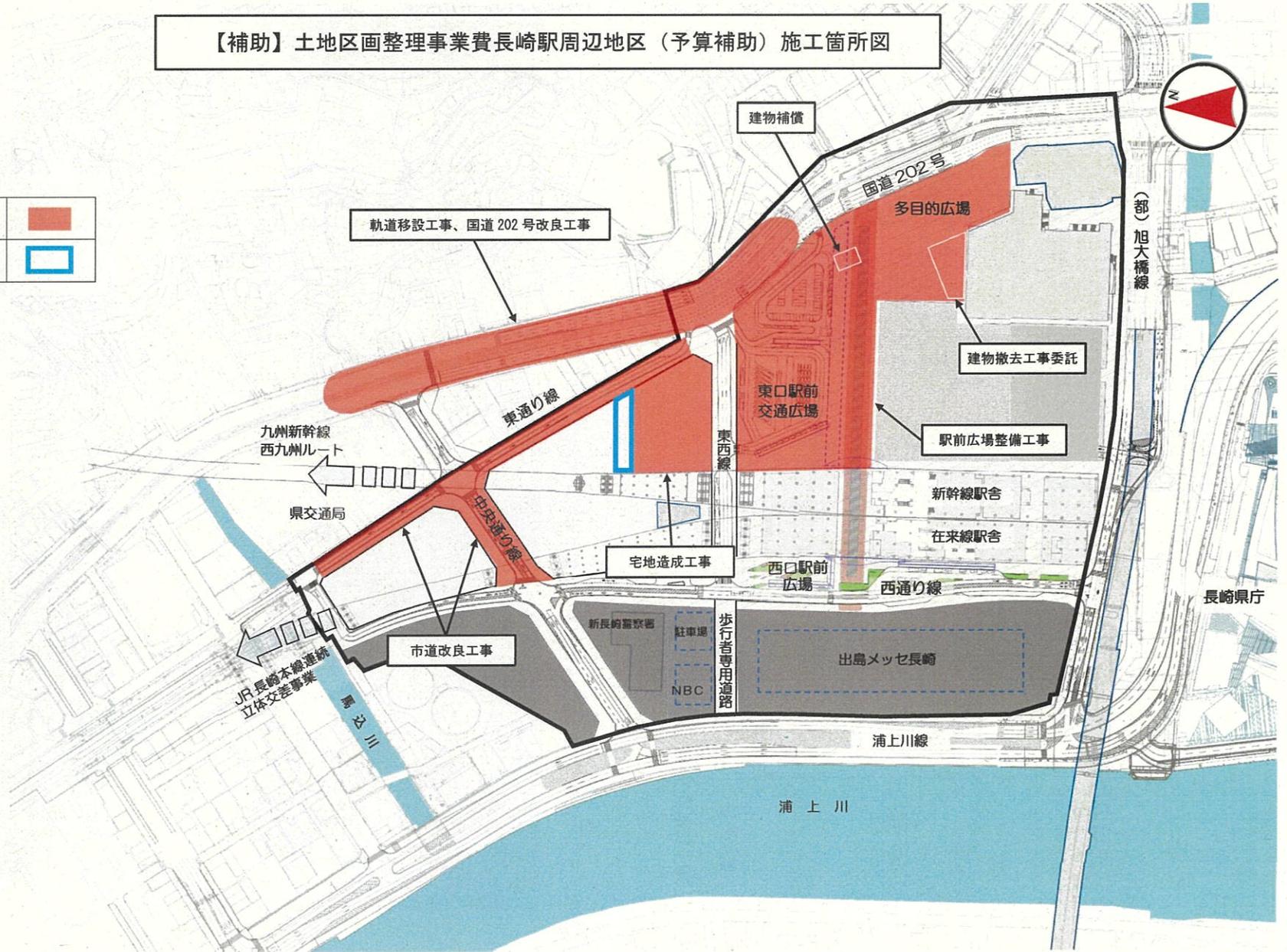
長崎駅東通り線全体図



【補助】土地区画整理事業費長崎駅周辺地区（予算補助）施工箇所図

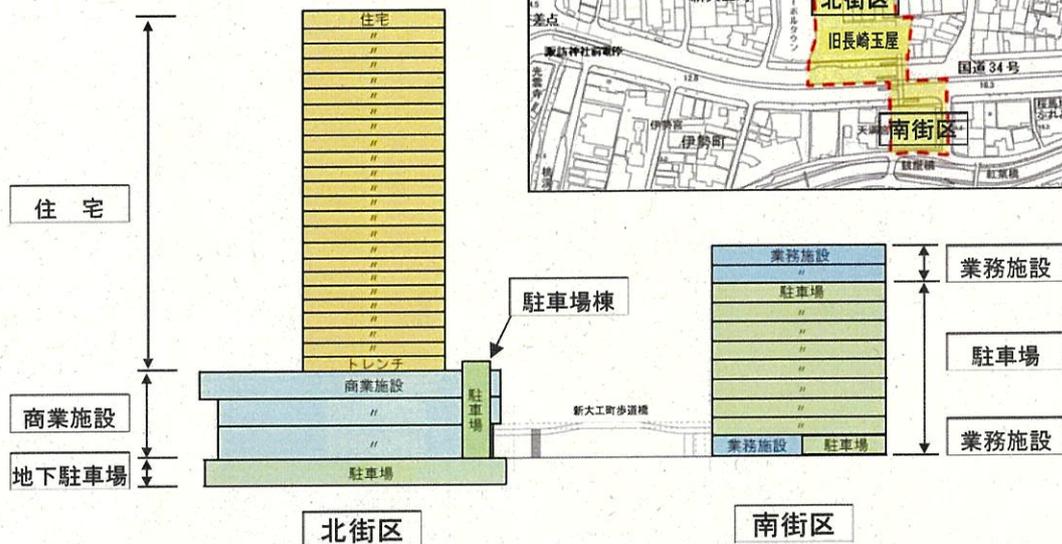
凡例

執行予定箇所	
内示減予定箇所	



新大工町地区市街地再開発事業

〔主な用途の配置イメージ図〕



〔イメージパース〕 ※現段階の想定に基づくものであり、今後変更になる可能性があります。



全体図



北街区(国道側より)

〔現況〕



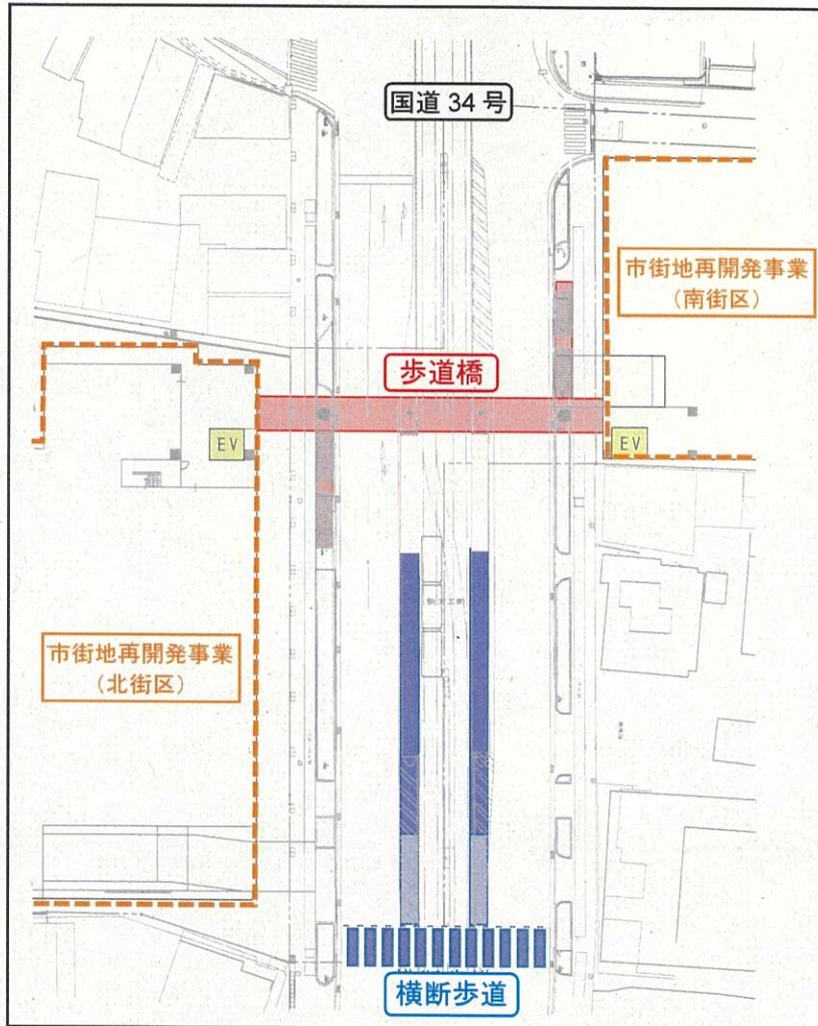
北街区(12階工事中)



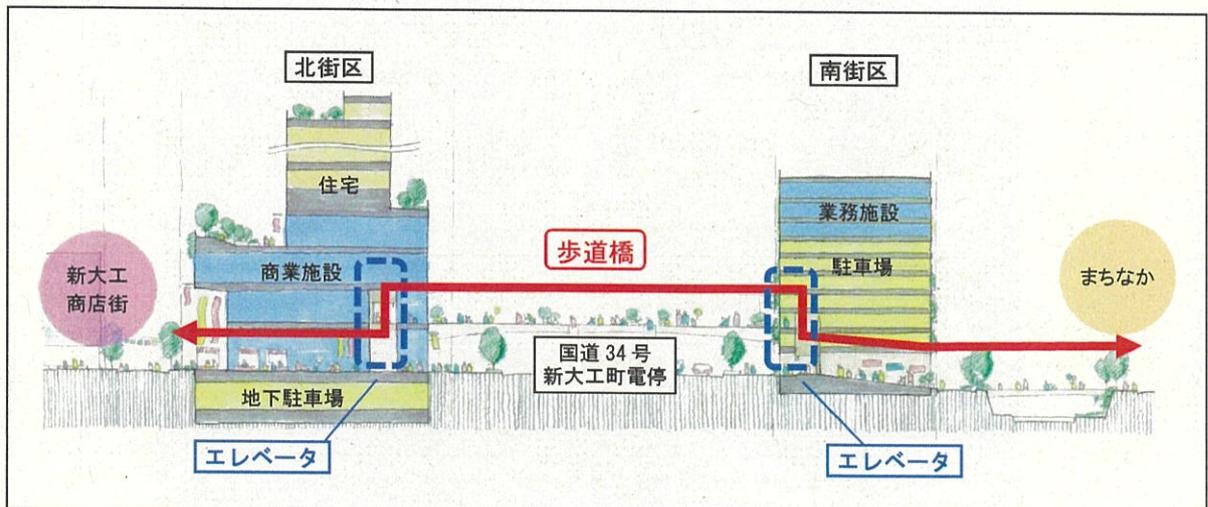
南街区(完成)

新大工歩道橋整備

○位置図

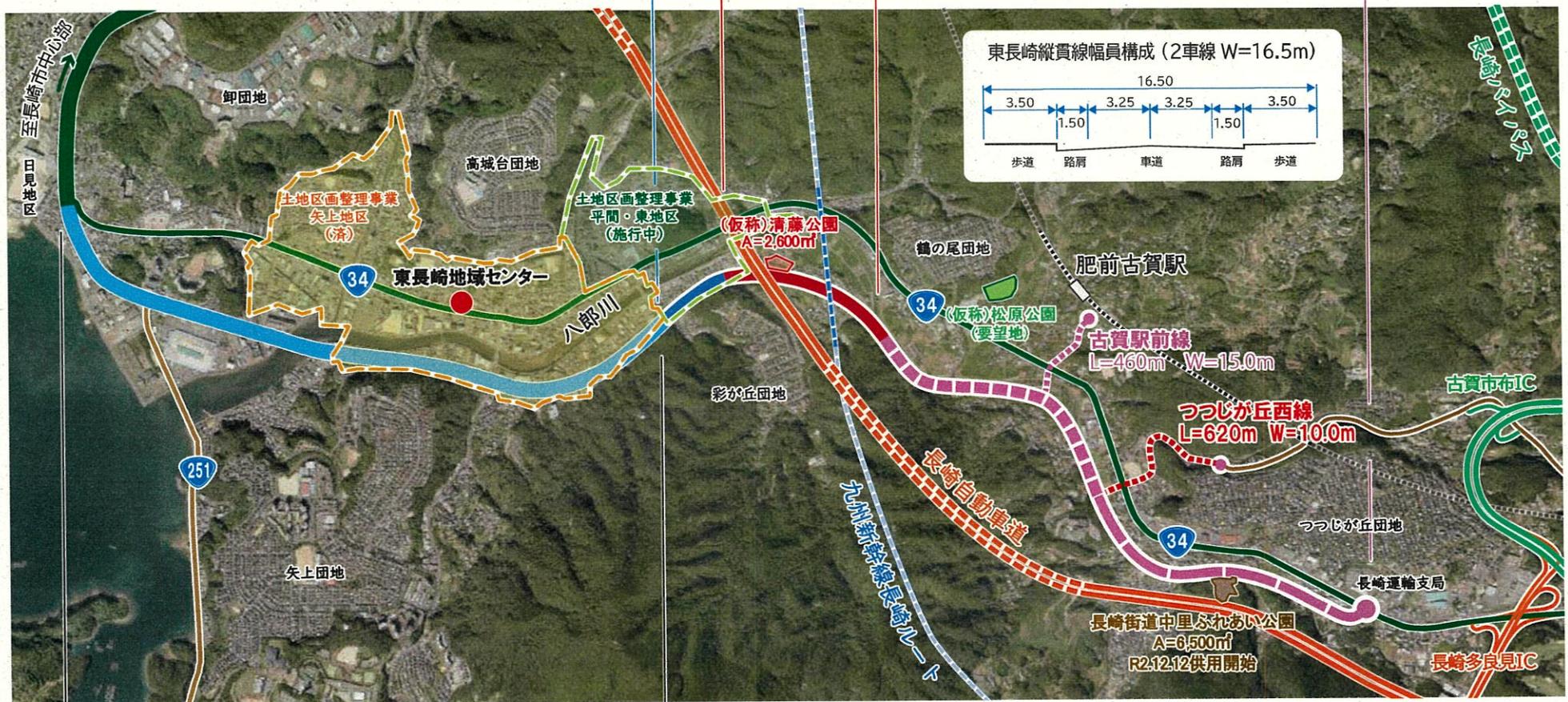


○新大工歩道橋イメージ



事業箇所位置図

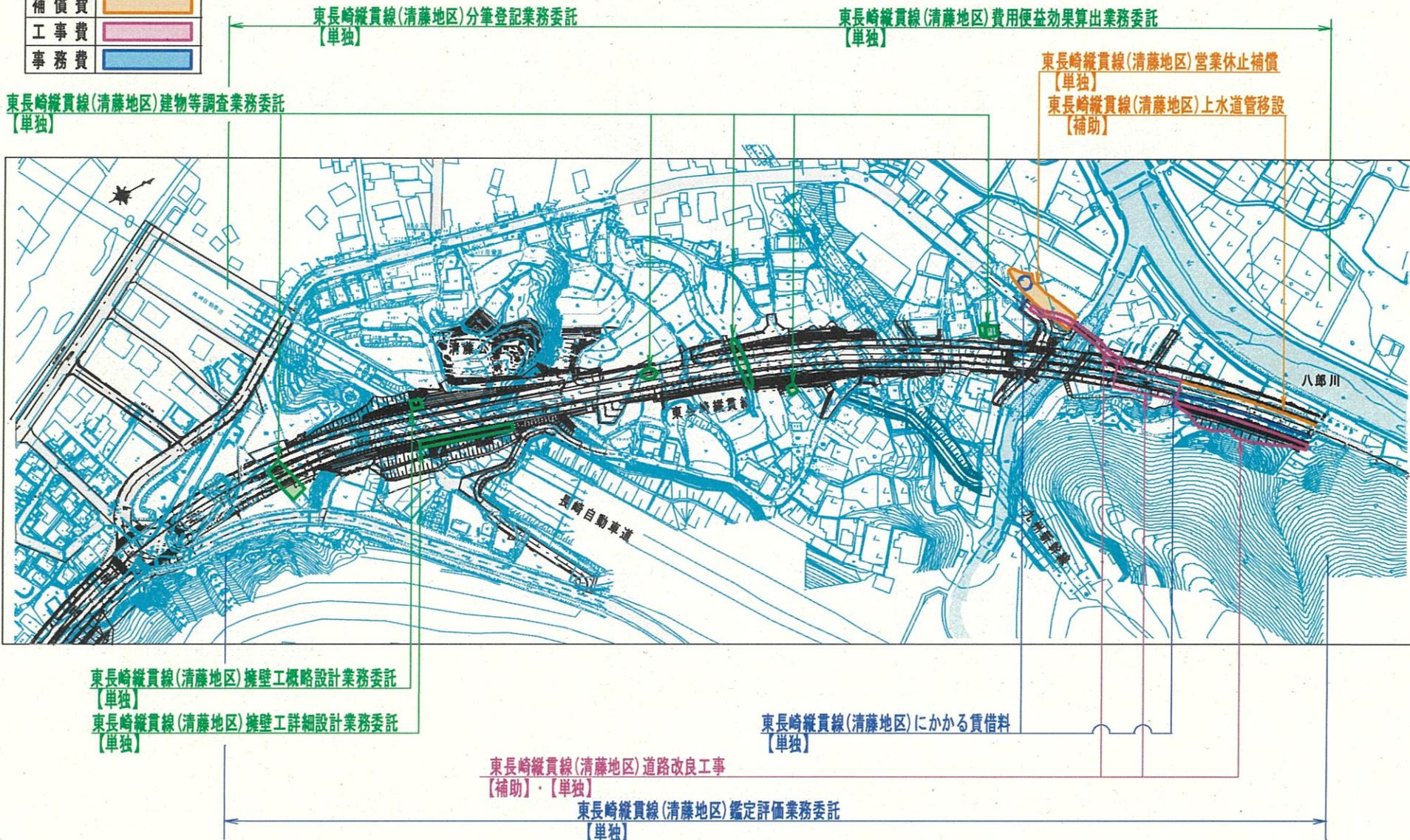
土地区画整理事業区域区間 延長:L=300m 事業期間:H28~R3	地方創生道整備推進交付金対象区間 延長:L=700m 事業期間:H28~R7(10ヶ年)	未着手区間 延長:L=2,500m 事業期間:未定
--	--	---------------------------------

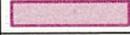
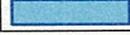


供用済区間 4車線 L=2,970m W=22.0m	整備区間 2車線 L=3,500m W=16.5m
(都) 東長崎縦貫線 L=6,470m W=16.5~22.0m	

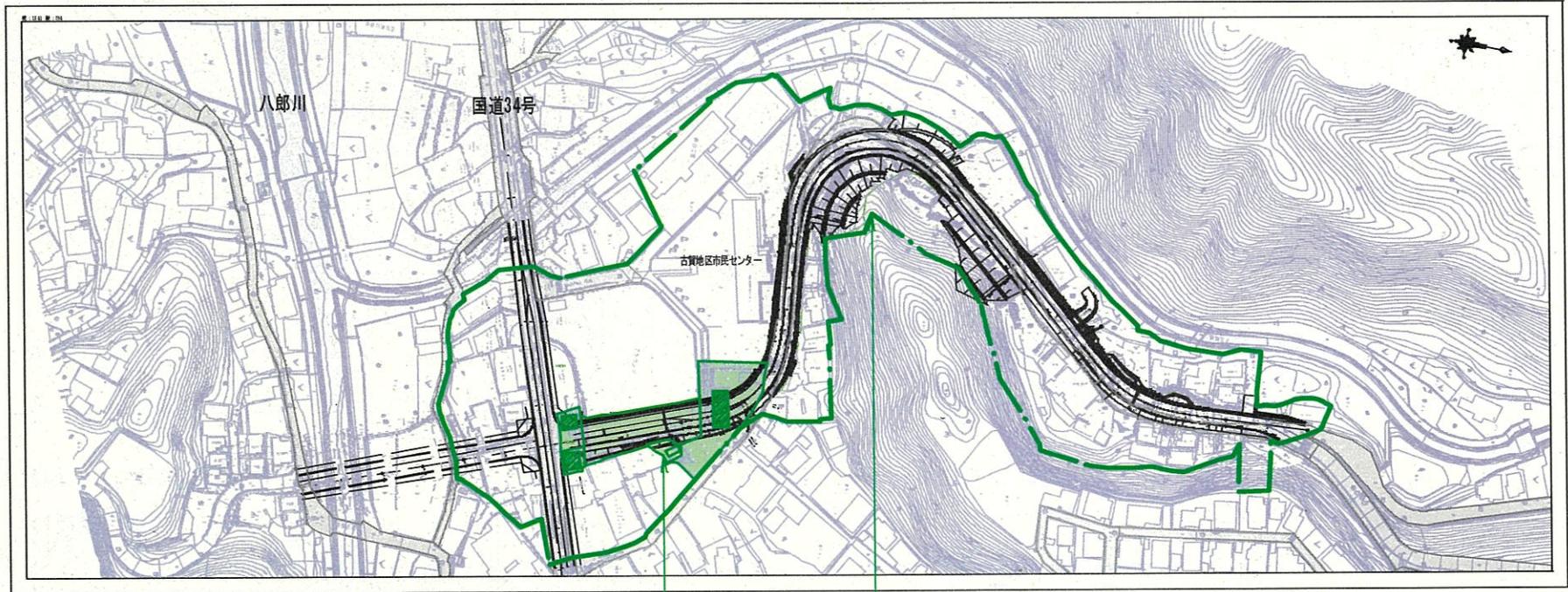
令和3年度 東長崎縦貫線(清藤地区) 施行箇所

凡例	
測量費	
用地費	
補償費	
工事費	
事務費	



凡例	
測量費	
用地費	
補償費	
工事費	
事務費	

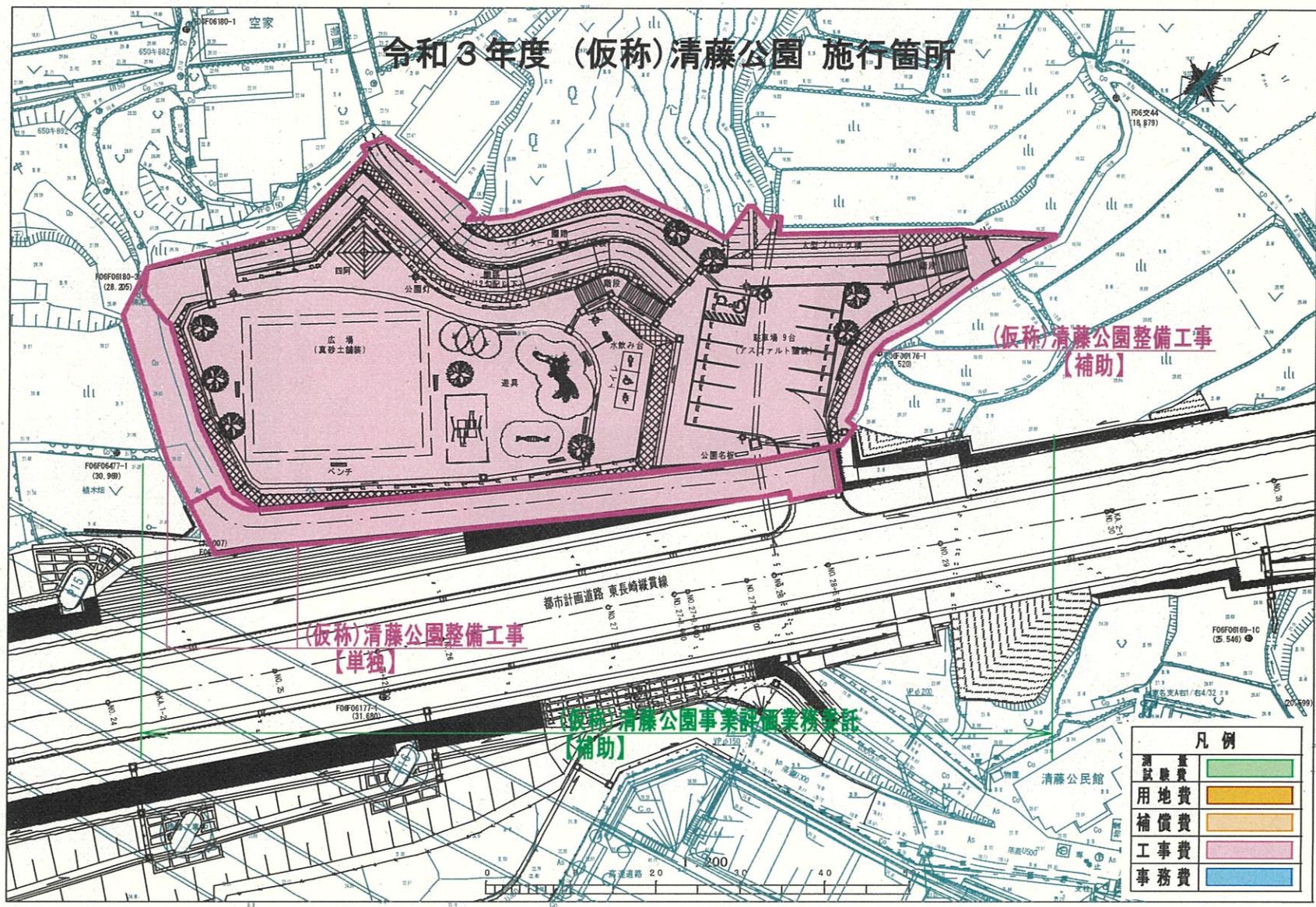
令和3年度 つつじが丘西線 施行箇所



つつじが丘西線丈量図等作成業務委託
【補助】

つつじが丘西線建物等調査業務委託
【補助】

令和3年度 (仮称)清藤公園 施行箇所



(仮称)清藤公園整備工事
【補助】

(仮称)清藤公園整備工事
【単独】

(仮称)清藤公園事業課課業務委託
【補助】

凡例	
測量費	
用地費	
補償費	
工事費	
事務費	

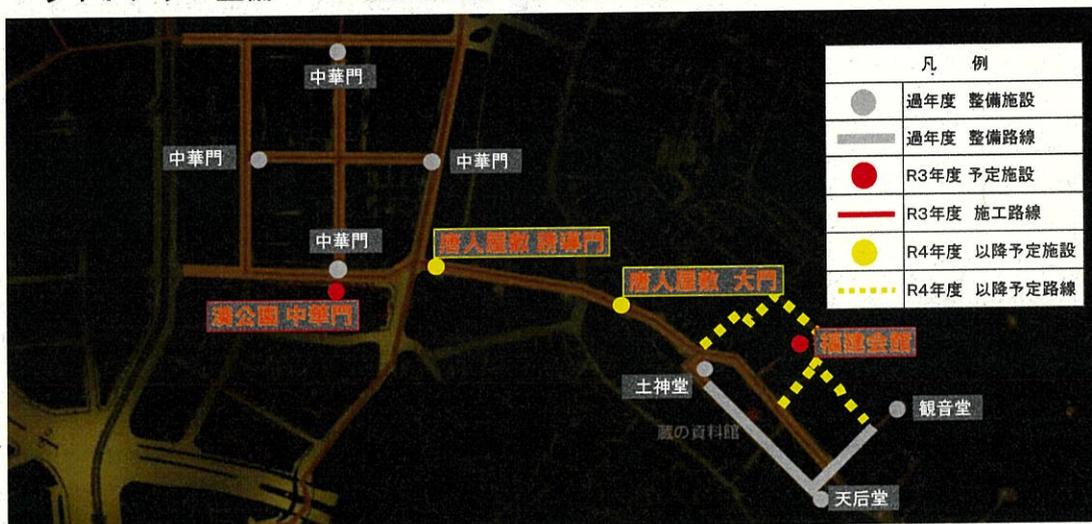
令和3年度 夜間景観整備事業

1 夜間景観照明施設整備工事

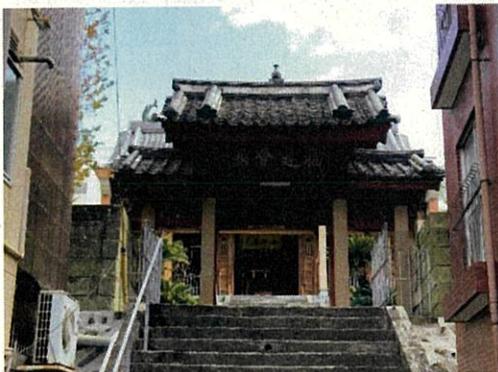
(1) 館内・新地エリア

ア 工事予定箇所

- ・ライトアップ整備・・・福建会館、湊公園中華門



イ 工事予定箇所現況写真



福建会館



湊公園 中華門

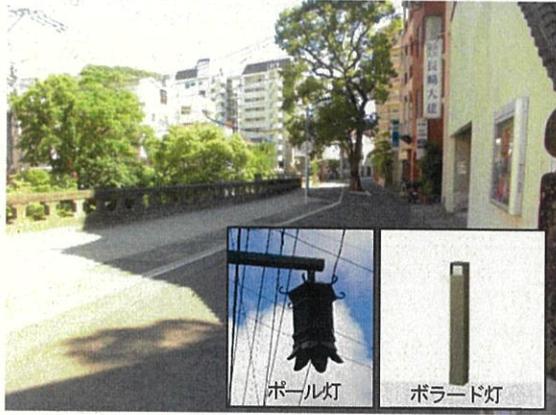
(2) 中島川・寺町エリア

ア 工事予定箇所

- ・ライトアップ整備・・・ 中島川公園
- ・回遊路（街路灯）・・・ 出来大工町桶屋町線



イ 工事予定箇所現況写真



出来大工町桶屋町線（道路照明施設整備）
【大井手橋～馬町交差点間】



中島川公園（テープライト整備）
【眼鏡橋～魚市橋間】

2 夜間景観照明施設実施設計

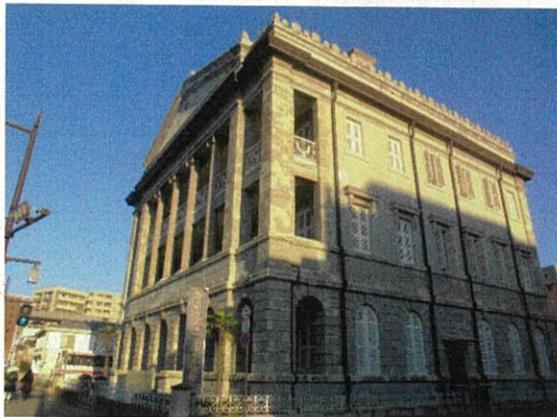
(1) 東山手・南山手エリア

ア 実施設計予定箇所

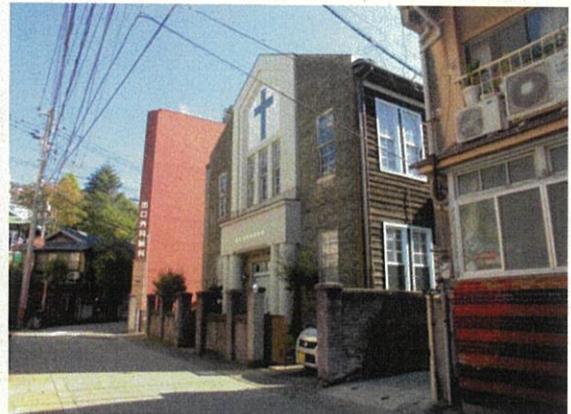
- ・ 旧香港上海銀行長崎支店記念館、長崎教会



イ 実施設計予定箇所現況写真



旧香港上海銀行長崎支店記念館



長崎教会

2 市街化調整区域における住宅団地開発の取扱い方針について

(1) 現状認識

①人口転出

- ・長崎市の人口は転出超過（特に若い世代）が続いており、危機的状況にある。

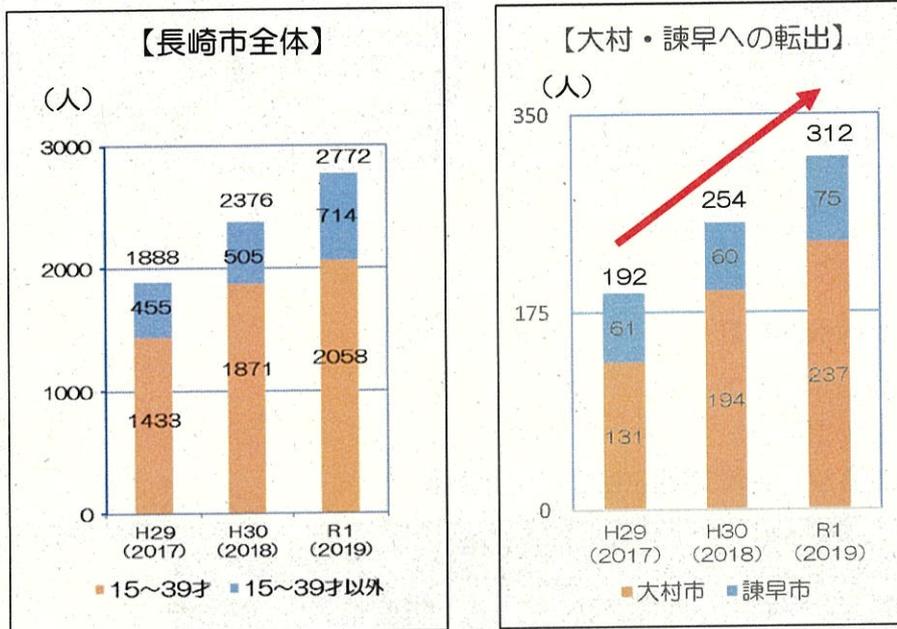


図1 転出超過人口

出典：総務省統計局（令和元年 住民基本台帳人口移動報告）
長崎市統計年鑑

②転出理由

- ・周辺市町に転出した若い世代（18～49歳）の転出理由のうち、約7割が住宅事情によるものと推察される。

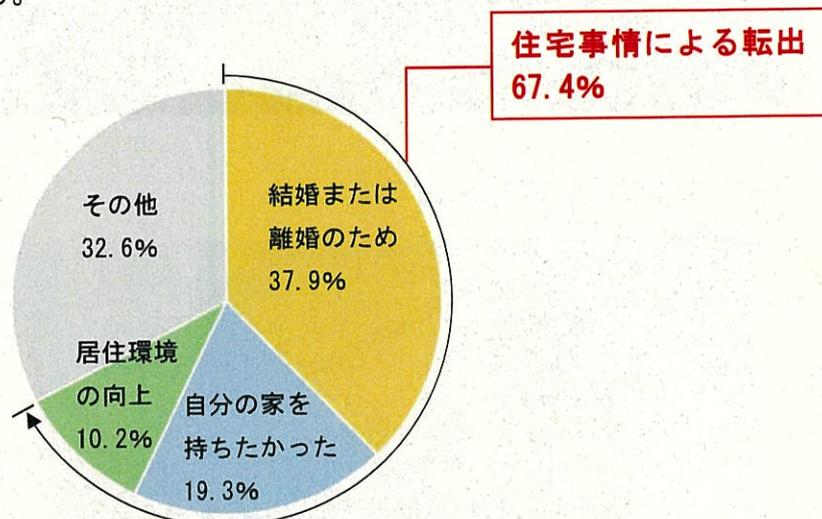
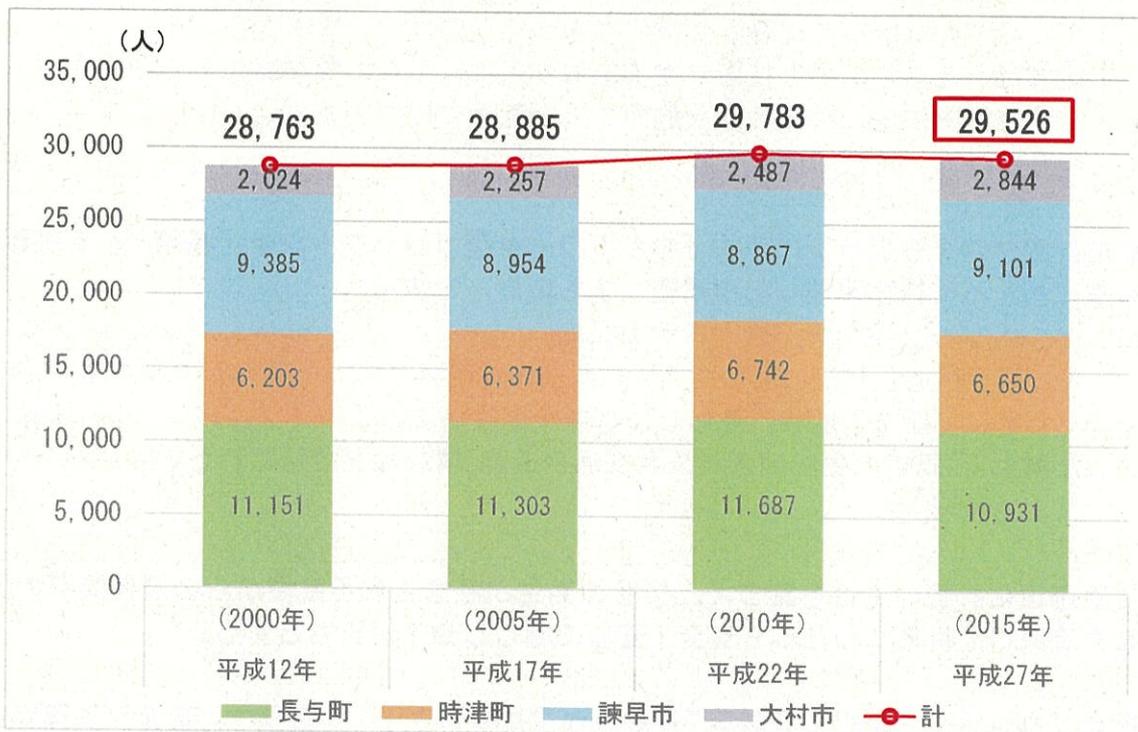


図2 周辺市町への転出理由

出典：第2期長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略

③周辺市町からの通勤通学状況

- ・長崎市の生産年齢人口（220,885人：H27国調）の約14%に相当する約3万人が周辺市町から通勤通学している状況にある。



出典：国勢調査

図3 周辺市町から長崎市への通勤通学者数

④市内への居住意向

- ・長崎県内、県外への転出者のうち、約6割が長崎市に「住みたいと思う」と回答している。（転出者を対象としたアンケート調査：サンプル数3,765人）

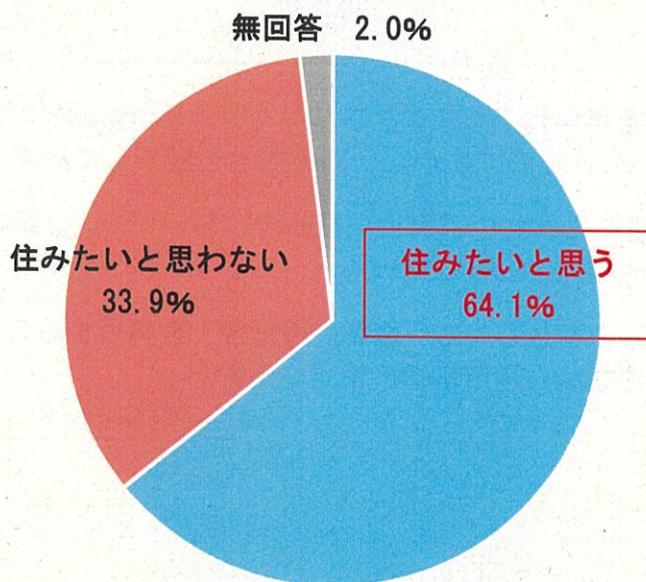


図4 転出者の長崎市への居住意向

出典：第2期長崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(2) 今後の取り組み方針

○第五次総合計画の基本構想に示す「めざす 2030 年の姿^{※1}」の実現を図る。

※1 めざす 2030 年の姿（第五次総合計画基本構想）

- ・ みんなでつながって、暮らしやすさをつくり続けています
- ・ 産業がもたらす活力と技術の進歩を取り入れ、生活の質が高まっています
- ・ 交流の歴史に培われた多様な魅力で人を惹きつけています
- ・ 平和な世界、持続可能な世界の実現に貢献しています

○都市計画マスタープランに示す「ネットワーク型コンパクトシティ長崎^{※2}」を実現し、将来にわたって持続可能な都市構造（まちの形）とする。

※2 ネットワーク型コンパクトシティ長崎

- ・ 人口減少が進む状況においても、それぞれの地域にあった暮らしやすさを整えていくために、都市や地域の暮らしに必要な施設がまとまって（コンパクト）確保された拠点と、周辺的生活地区が公共交通や道路、情報などで結ばれた（ネットワーク）「まちの形」

○立地適正化計画の主旨を踏まえ、災害の発生が懸念される区域からの居住誘導の受け皿を確保し、将来にわたって安全・安心で暮らしやすいまちとする。

○重点プロジェクトの1つである「住みよかプロジェクト」が目指す、若者や子育て世帯が住みやすいまちの実現を図る。

○長崎駅周辺や長崎スタジアムシティの整備などにより、官民が連携して「若者の楽しみ場」を創出し、都市の魅力向上に努めている中、今後、若い世代が市内に定住できるような環境を整備する。



☆このような方向性を具体化するため、まちづくり（都市計画）の分野から、次のような取り組みを行うことで、「市内に住む」ための用地を増やしていく。

◎原則、住宅等が建てられない市街化調整区域においても、一定の要件を満たす土地については住宅団地開発を許容していく。

◎上記を進めるための手法として「地区計画制度」を利用することとし、今後、関係団体等の意見を聞きながら運用基準の策定を進める。

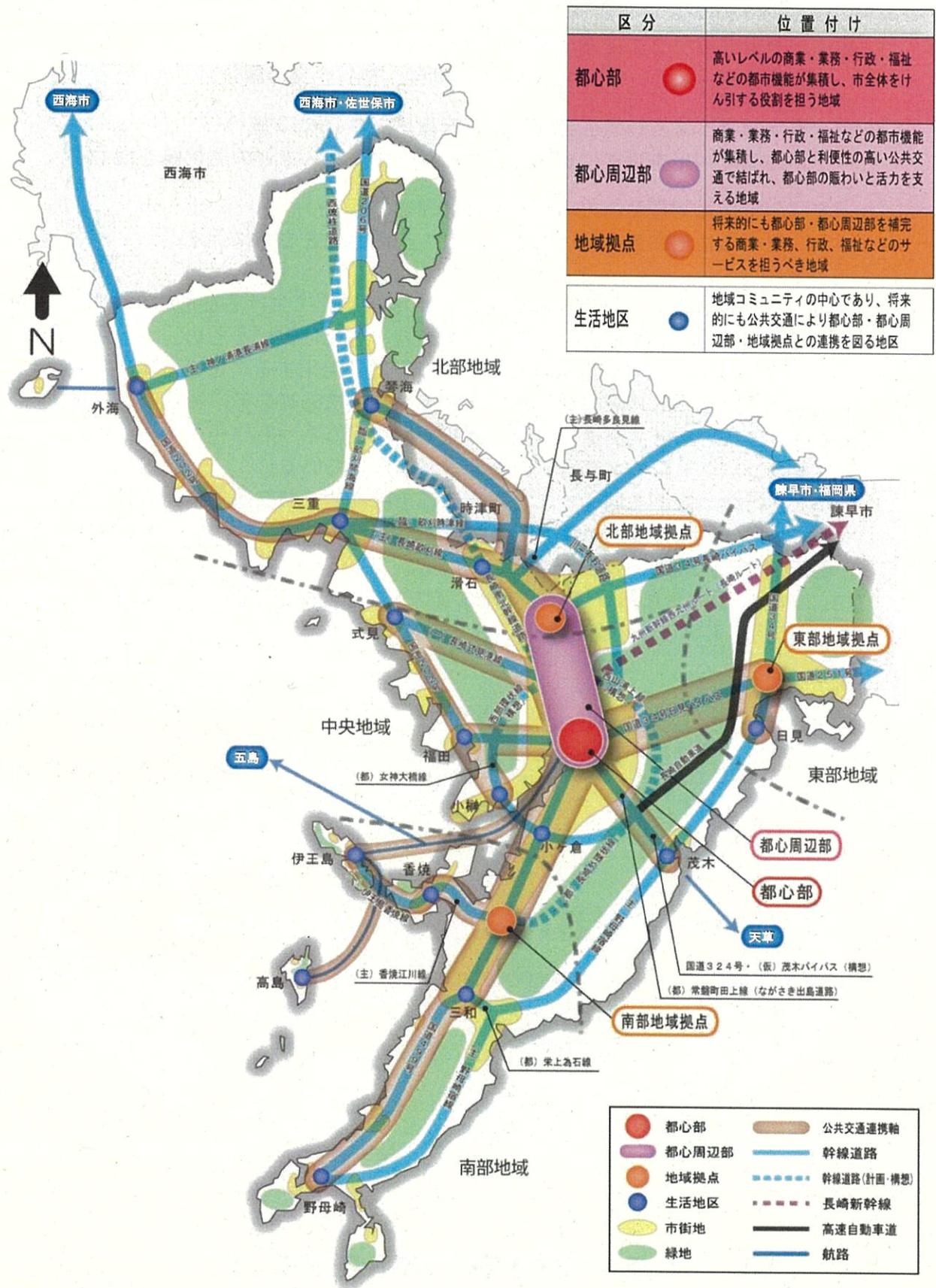


図5 将来都市構想図
 出典：長崎市都市計画マスタープラン

【参考】近年実施している都市計画の規制緩和の取組み

- ア 市街化調整区域での工業系企業立地用地開発を許容 (R2.10 施行)
⇒働く場を確保する。(市内企業の転出抑制、市外企業の誘致)
- イ 都市機能誘導区域及び居住誘導区域の容積率UP (R3.3 施行)
⇒土地の高度利用を可能にし、住宅や店舗、オフィスなどの選択肢を増やす
- ウ 【今回】市街化調整区域での住宅団地開発を許容
⇒若い世代の住宅需要の受け皿をつくり、市内定住をさらに促す



- ・ イは主に「都心部」や「都心周辺部」、「地域拠点」における機能強化を図るもの。
- ・ ウは各地区の中心となる「生活地区」の維持・強化に繋げるもの。
- ・ また、ア～ウは、いずれも既存のインフラを有効活用することを基本。
⇒各地区の特性に応じた商業・業務、医療・福祉機能等の都市機能等を誘導するとともに、これらを公共交通、道路、情報通信などでネットワークする「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」の考え方と整合している。
⇒また、行政コストを増やすことなく、都市機能や公共交通を支える定住人口の確保につなげ、開発後は市街化区域（居住誘導区域）へ編入する方針であり、「立地適正化計画」の考え方とも整合している。
- ・ なお、本基準運用後も無秩序な市街地の拡大・拡散の抑制に努めるとともに、必要に応じて市街化区域の縮小を図る。

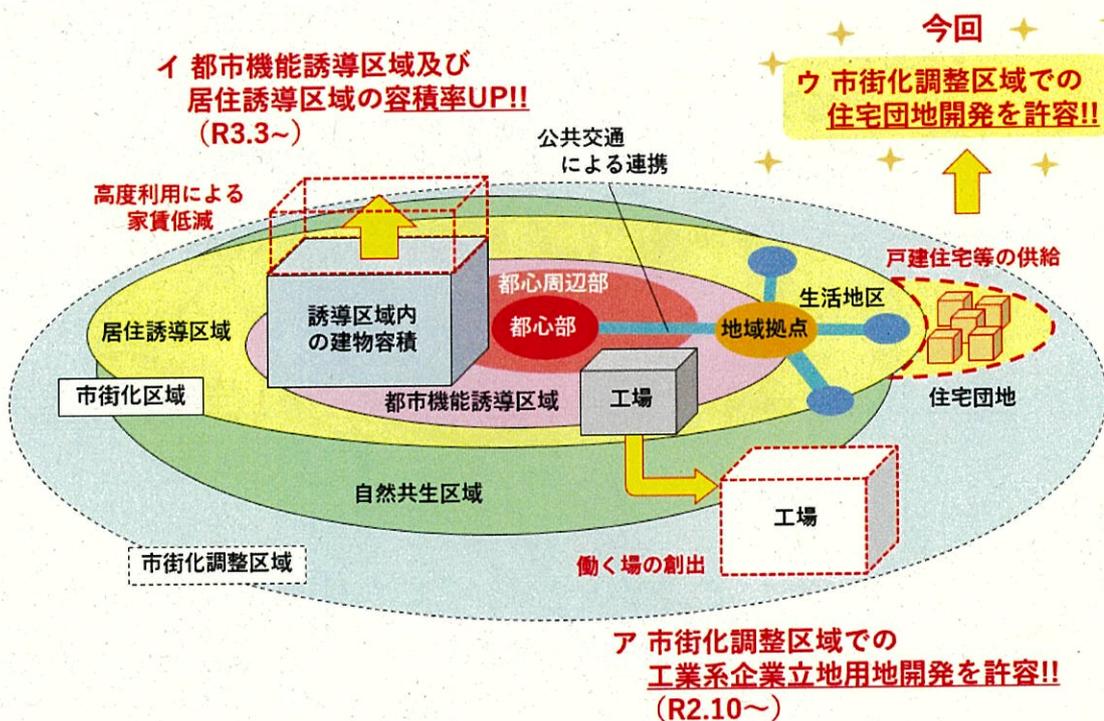


図6 都市計画の規制緩和の取組み

(3) 市街化調整区域における住宅団地開発を目的とした地区計画の運用について

① 基本的な考え方

- ・市街化調整区域は市街化を抑制すべき区域という本来の性格を踏まえ、同区域における住宅団地開発は、
「居住誘導区域に連続し既存ストックが有効活用できること」
「環境悪化や災害の恐れがない」
などを満足する土地のみを対象とすることで、無秩序な市街地の外延化を防ぎながら、民間による良好な住宅用地の供給を支援する。

② 運用基準（案）の概要

a 基本的な方針

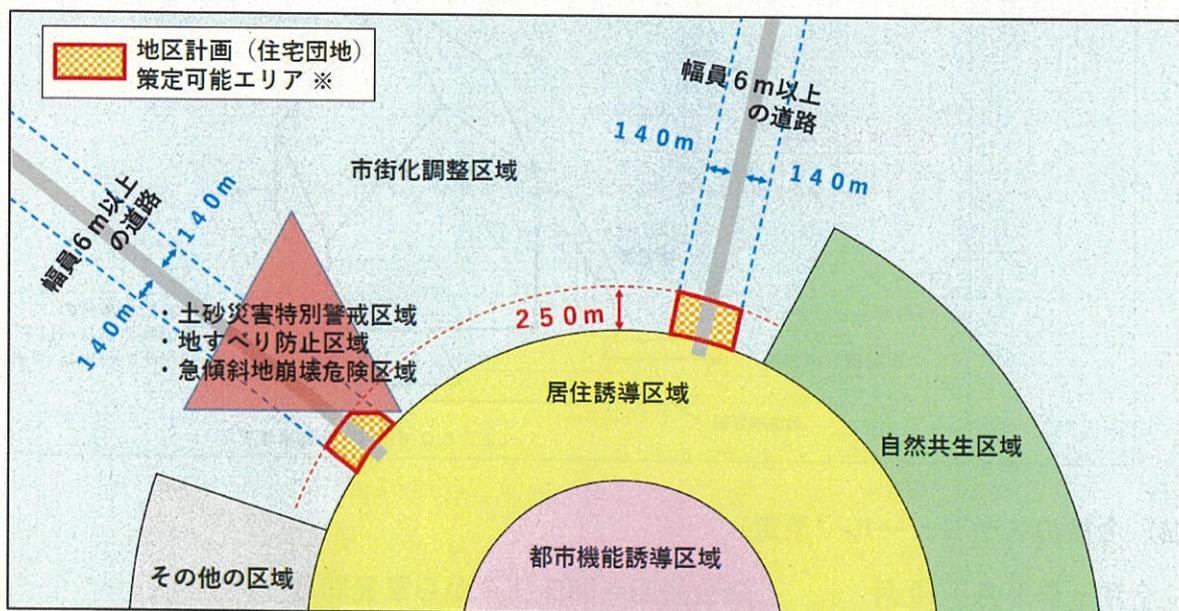
- ・周辺の自然環境や農林漁業との健全な調和を図ること
- ・既存インフラ（道路、上下水道、学校など）を有効活用すること

b 地区計画策定可能エリア

- ・居住誘導区域（平成30年4月制定時点）から250m以内
- ・幅員6m以上の道路（計画、事業路線含む）から140m以内
- ・造成前の地形が勾配15度を超える傾斜地を3分の1以上含まない概ね整形な土地

c 地区計画の要件

- ・居住誘導区域に連続（既存ストック等の有効活用）
- ・地区計画区域内外に土砂災害特別警戒区域を生じさせない（安全性）
- ・小中学校規模の適正化と適正配置に支障を生じさせない（関連計画との整合）
- ・原則的に、自然環境・農林水産業・文化財保護のため保全すべきとされた区域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域等を含まない（法との整合）
- ・区域の規模 0.5ha以上（都計法で規定）



※運用基準により開発された住宅団地は、市街化区域及び居住誘導区域への編入に向けた手続きを行う。

図7 地区計画策定可能エリアのイメージ

- d 許容する土地利用（第一種低層住専内で建築可能なもののうち、次に掲げるもの）
- ア 住宅
 - イ 住宅で事務所、店舗、その他これらに類する用途を兼ねるもの
 - ウ 共同住宅、寄宿舎又は下宿
 - エ 集会所
 - オ 診療所
 - カ 巡査派出所、公衆電話所、その他公益上必要な建築物（地方公共団体の支所又は支所の用に供する建築物、老人福祉センター、児童厚生施設を除く）
 - キ ア～カ に附属する建築物で軒高 2.3m 以下・床面積の合計 5 m² 以内の平屋物置、軒高 2.5m 以下・床面積の合計 50 m² 以内の車庫

e 建築条件等

- ・ 第一種低層住居専用地域の建築条件等を準用し、次のとおりとする。

表 1 建築条件等

項目	条件	項目	条件
容積率	100% 以下	北側斜線制限	
建蔽率	50% 以下 (角地 60%以下)		
敷地面積	180 m ² 以上		
高さ	10m 以下		
道路斜線制限		天空率	斜線制限により確保される環境（採光・通風等）が同程度以上に確保される建築物については、その斜線制限を適用しない。
壁面後退			

(4) 今後のスケジュール（予定）

令和 3 年 9 月～10 月
 令和 3 年 11 月～12 月
 令和 4 年 1 月

議会説明⇒関係団体から意見聴取
 都計審諮問⇒議会説明⇒基準制定
 基準公表・運用開始

3 長崎市地域公共交通計画について

I 長崎市地域公共交通計画の概要

1 目的

長崎市では、路線バス、路面電車、鉄道などによって市内一円で移動サービスが提供され、公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%と、全国平均の55%を大きく上回る水準で市民の日常の移動を支えています。一方で、公共交通の利用者数は減少し、このままでは減便や路線廃止などによってカバー率が低下する恐れが高まっています。

そこで、国が定める基本方針に基づき、行政と事業者や関係者が連携・協力し、公共交通ネットワークのあるべき姿を明らかにしつつ、取り組むべき実施施策を示すものとして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「長崎市地域公共交通計画」を策定します。

2 位置づけ

令和2年6月に策定した「長崎市公共交通総合計画」を基礎とし、具体的な施策の実施に向けた法に基づく計画とします。

3 対象区域

本計画は、長崎市全域を対象とします。

4 計画期間

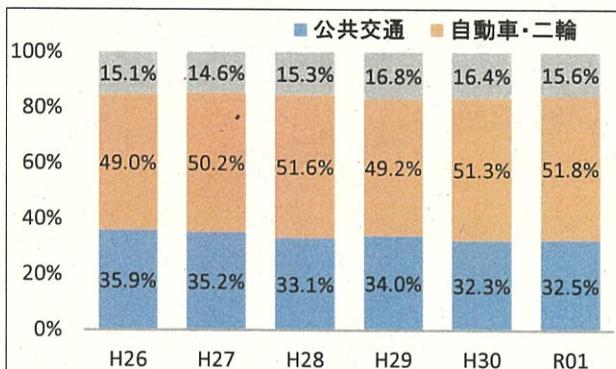
本計画の計画期間は、令和3年度から7年度までの5年間とします。



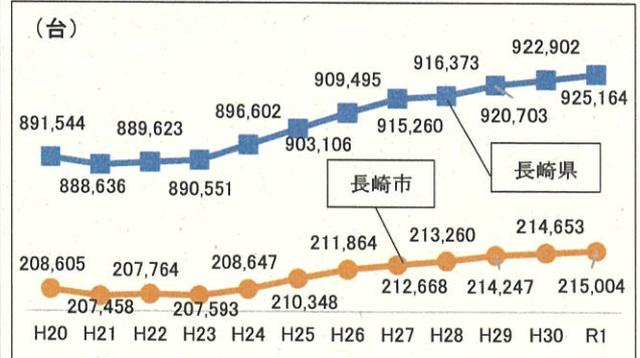
II 公共交通を取り巻く状況

- ・人口減少と少子・高齢化の進行
- ・自家用車依存率の上昇
- ・交流人口の増加と人の流れの変化
- ・公共交通遺児に係る補助金の増大
- ・新型コロナウイルスの流行

■人口の推移



■市民の利用交通手段



■自動車保有台数推移 (長崎市)

Ⅲ 公共交通の現状

1 運行エリア

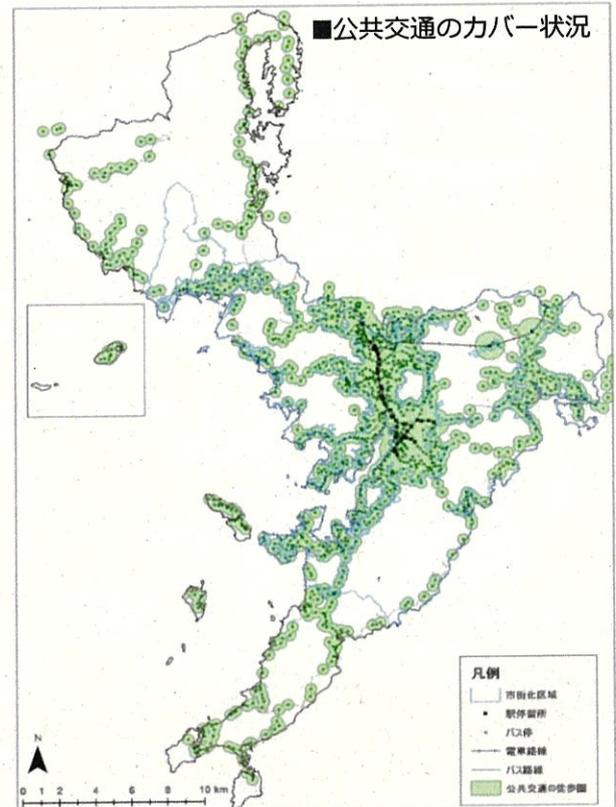
- ・公共交通の徒歩圏人口カバー率は80%
- ・一部、公共交通が不便な地域がある

2 利用状況

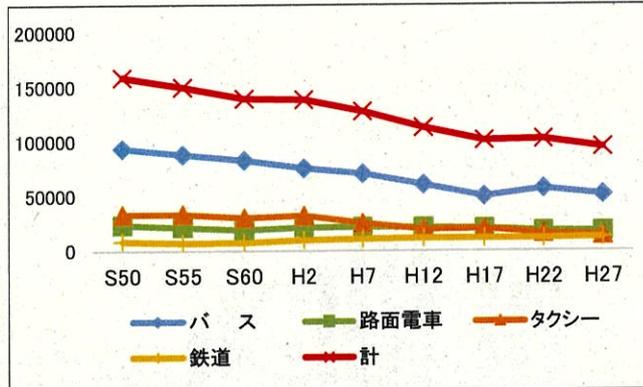
- ・市民の43%が日常的に公共交通機関を利用
- ・中心部から離れるに従い公共交通機関を利用しない傾向
- ・人口の減少率よりも公共交通機関利用者の減少率が上回っている
- ・朝の通勤通学時間帯と帰宅時間帯利用が多い

3 経営状況

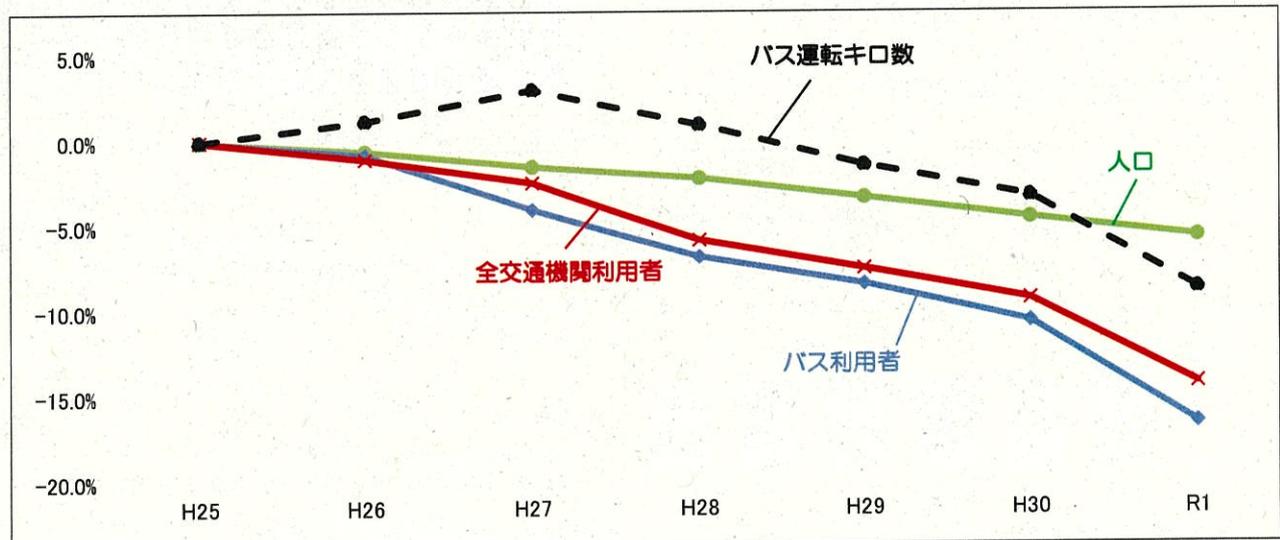
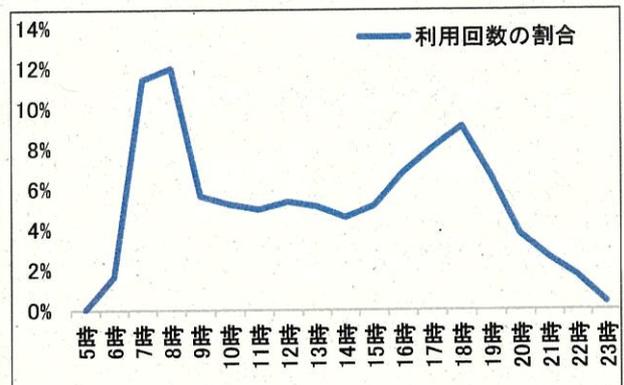
- ・各交通事業者は、運輸部門以外の収益で路線を維持
- ・路線バスの運転キロ数は、近年減少傾向
- ・公共交通機関の運転手は不足



■公共交通利用者数推移(千人)



■時間帯別利用回数の変動

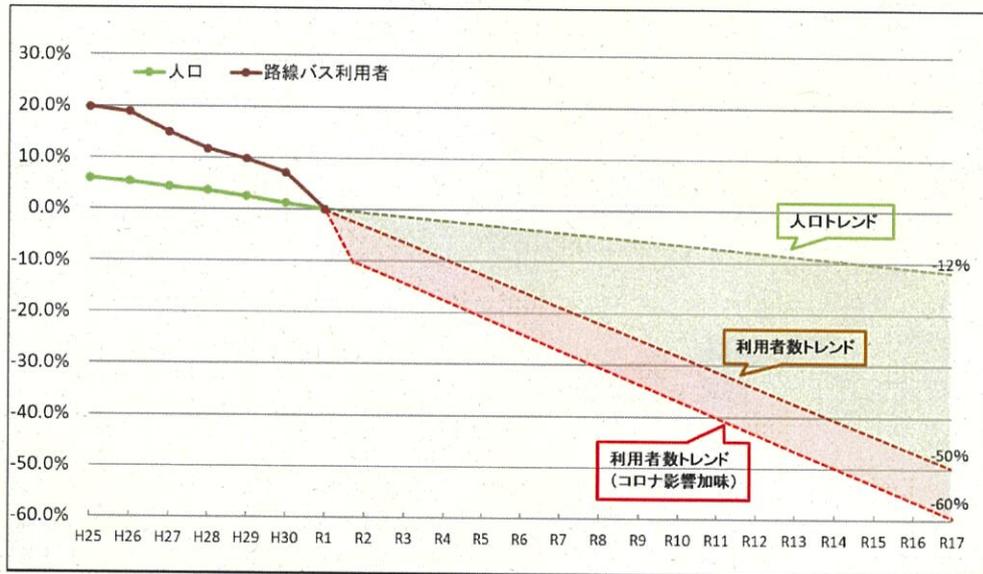


■長崎市の人口と公共交通利用者、路線バス運転キロの増減率の推移 (H25 = 0.0%)

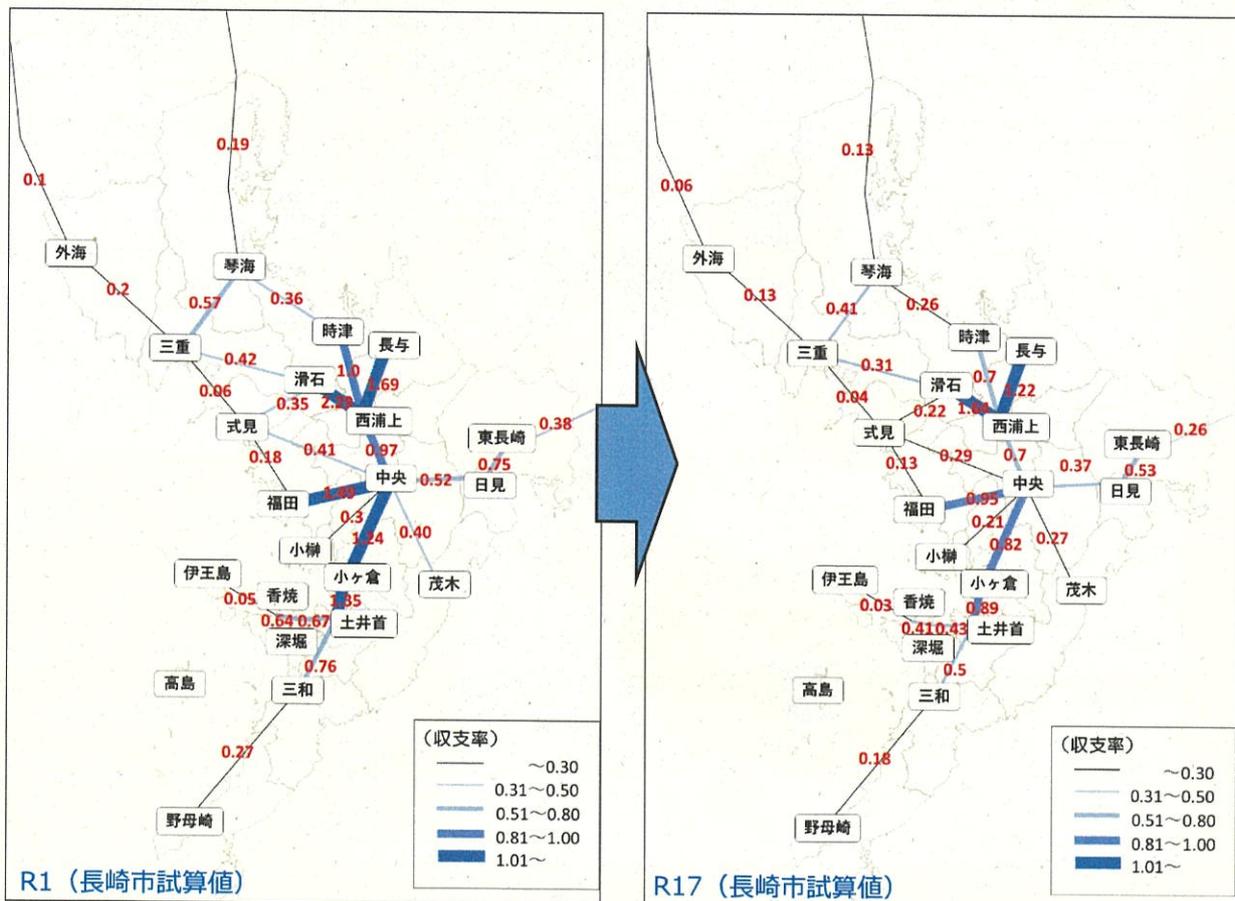
IV 公共交通に関する調査・分析

- ・アンケートではサービス水準として便数、移動時間、車内環境を重視
- ・利用全体のおよそ半分が生産年齢人口層の通勤や通学
- ・運行系統が重複している路線では、乗車率が低い傾向
- ・利用者数の減少率は、人口の減少率よりも高い割合で推移
- ・将来の減収分を運賃収入で補うには、利用者減少率ベースなら現状の倍の運賃が必要

■長崎市の人口と公共交通利用者の減少率の推移 (R1=0.0%)

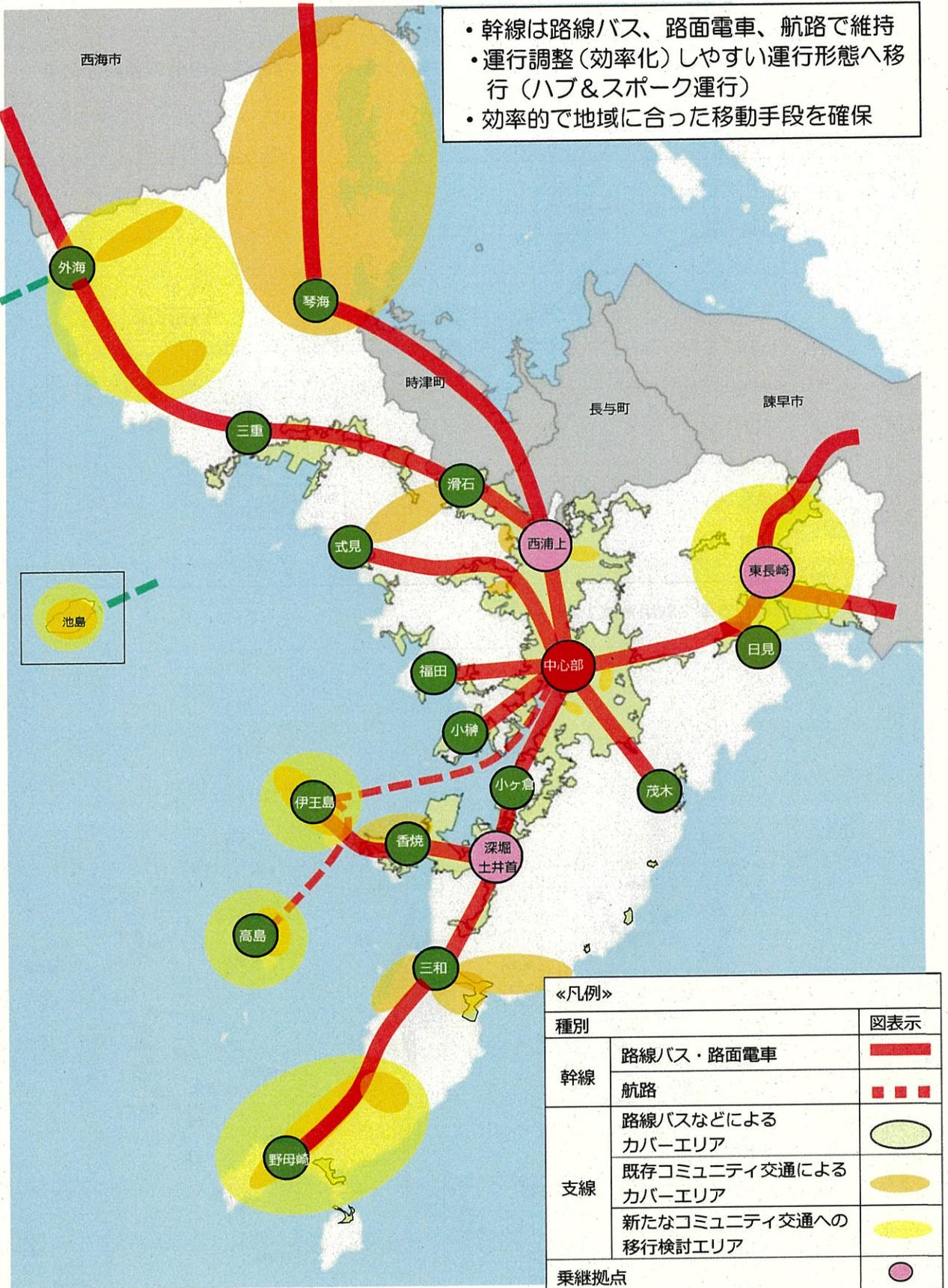


■主要地点間の収支率 (利用者減少率ベース)



V これからの公共交通に向けた基本方針

1 公共交通ネットワークの将来像（令和7年度まで）



2 目指す姿

目指す姿① 各種の公共交通が持続可能な運行形態となっている

- ・市民生活や都市活動を支える重要な移動手段であることから、持続可能なものでなければなりません。

目指す姿② 拠点間の移動を支えるサービスレベルが保たれている

- ・都心部と地域拠点、生活地区が連携しながら一体的に機能するものであり、公共交通は連携を支えられるサービスレベルでなければなりません。

目指す姿③ 地域内の移動手段が確保されている

- ・生活地区内での暮らしを支え、都心部や地域拠点のサービスを受けるための、必要な移動手段が確保されなければなりません。

目指す姿④ 都市の活性化等に貢献する運行形態となっている

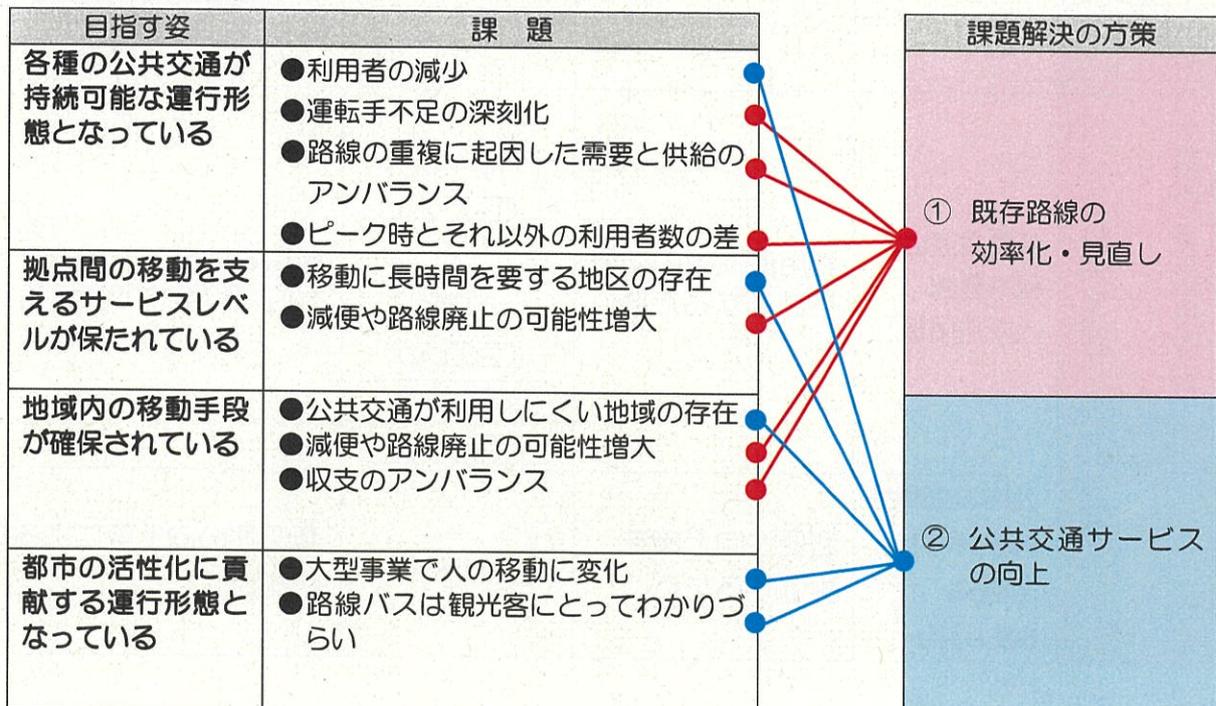
- ・生活を支えること以外にも、観光、産業、都市の発展に必要な様々な移動への対応や、世界的にも求められている低炭素社会の実現に貢献できる公共交通でなければなりません。

3 目標

- 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率 90%*を維持する
- 周辺地域では、地域の実情にあった移動サービスを確保する

※公共交通のサービス水準の目安である公共交通利便区域（長崎市の定義：①鉄道駅及び路面電車電停から半径 500m 圏内又は②1日 30 本（平日）以上運行されているバス路線の沿線 300m（平均勾配 10 度以上は 150m）圏内の区域）の人口カバー率は居住誘導区域内で現況 92%であり、公共交通のサービス水準を将来も維持する考えから、カバー率 90%を目標としています

4 課題解決の方策



5 数値目標の設定

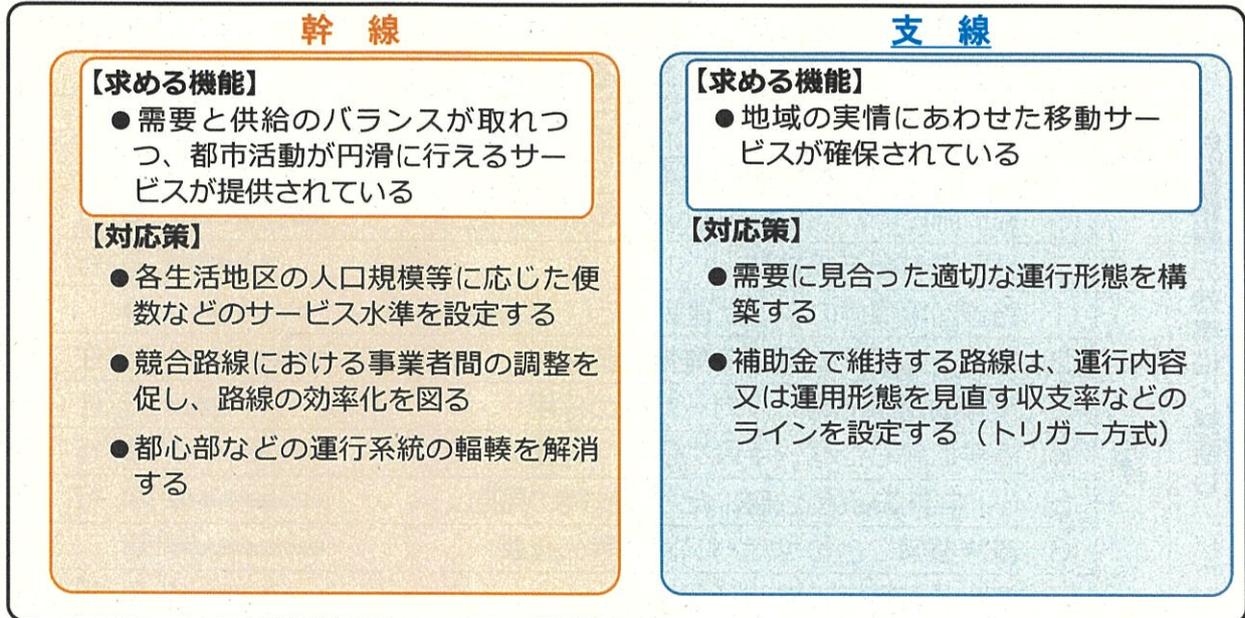
※〇〇 …現状のまま推移した場合の推計値

目標	方策	指標	指標の設定理由	現況値 (R1)	目標値の設定理由
				目標値 (R7)	
・ 立地適正化計画の居住誘導区域内で、公共交通徒歩圏人口カバー率90%を維持する ・ 周辺地域では、地域の実情にあった移動手段を確保する	① 既存路線の効率化・見直し	平均乗車密度 (路線バス)	効率化の施策効果を評価するため	10.0 (人)	過去5ヶ年 (H27~R1) の実績で最も平均乗車密度が高い年度を基準に設定
				11.9 (人) ※8.1 (人)	
		公共交通事業の収支率 (必須指標)	運賃や運行経費が適正であるか評価するため	0.89	持続可能とするため収支率1.00以上必要 収入額=旅客運賃等 支出額=人件費、燃料費、修繕費、減価償却費等
	1.00 ※0.73				
	公共交通への公的資金投入額 (必須指標)	適正な運行形態となっているかを評価するため	238 (円)	国の補助割合 (1/2、1/3) を準用し、コミュニティバスは補助率 1/2 (その他路線は現状維持)、乗合タクシーは補助率 1/3 【地域ごとの現況値→目標値】 縁辺部 (コミバス・デマンド) 401円→377円 ※441円 市街地 (乗合タクシー) 84円→97円 ※120円 ※R7 目標値は加重平均値	
			233 (円) ※262 (円)		
公共交通の利用者数 (必須指標)	利用促進策の効果を評価するため	84.0 (百万人)	利用者の減少トレンドを人口減程度まで抑える		
		70.7 (百万人) ※61.0 (百万人)			
公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合	利便性向上策を評価するため	63.8 (%)	利便性の向上等による現状維持		

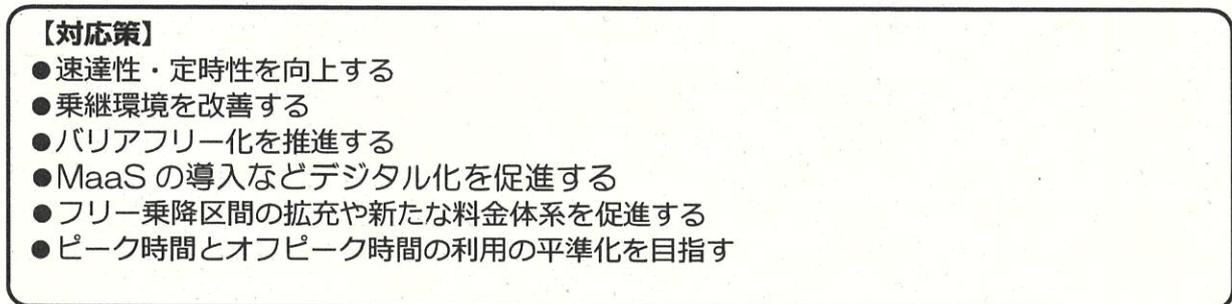
VI 施策の展開

1 施策展開の基本的な考え方

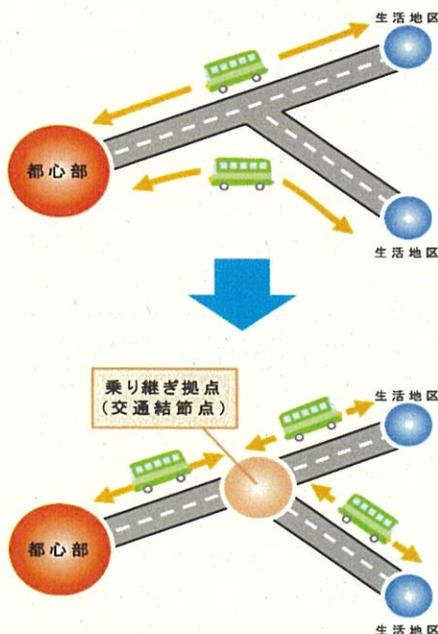
(1) 既存路線の効率化・見直し



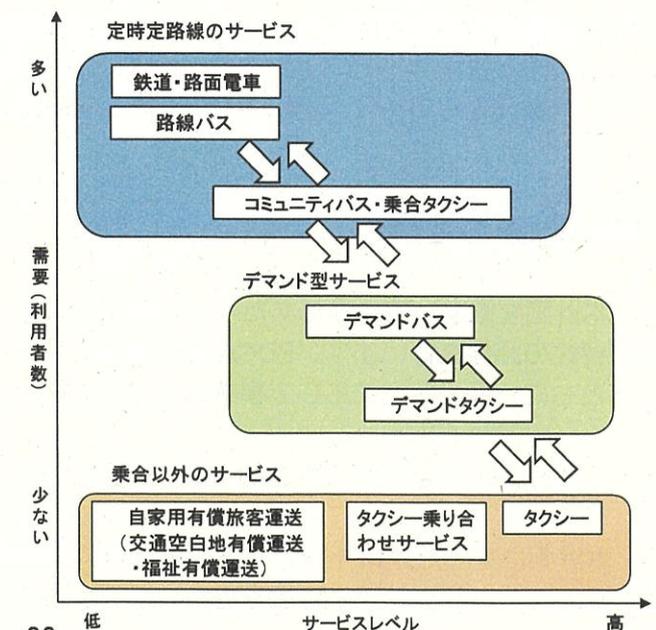
(2) 公共交通サービスの向上



■ ハブ&スポーク型ネットワークの形成（イメージ）



■ 需要に応じた輸送手段の選択



2 展開施策

方針	展開施策	実施時期 ^{※1}			実施主体 ^{※2}	
		現	前	後		
既存路線の効率化・見直し	幹線	(1) 人口規模等に応じた便数、ダイヤの設定		■	事/行	
		(2) 競合路線（路線バス）における便数調整		■	事	
		(3) 「ハブ&スポーク型」ネットワークの形成	■	■	■	事/行
		(4) 需要に応じた輸送手段の選択		■	■	事/行
		(5) 都市施設等の整備と連携したバス路線の見直し	■	■	■	事/行
		(6) 貨客混載輸送の検討		■	■	事/行/運
	支線	(1) 路線沿線環境の変化と連動したバス路線の見直し	■	■	■	事
		(2) コミュニティ交通等の維持・確保	■	■	■	行/住
		(3) 市補助路線でのトリガー方式の採用		■	■	行/住
		(4) 需要に応じた輸送手段の選択（再掲）	■	■	■	事/行
		(5) 小・中学校統廃合と連携したバス路線等の見直し	■	■	■	事/行
		(6) 道路整備に合わせたバス路線等の延長	■	■	■	事
		(7) 貨客混載輸送の検討（再掲）		■	■	事/行/運
公共交通サービスの向上	(1) 通勤シャトルバスの拡充・快速バスの導入	■	■	■	事	
	(2) バス専用レーンの拡充		■	■	事/道/交	
	(3) 主要な交通結節点の整備		■	■	事/行	
	(4) パークアンドライド駐車場の整備		■	■	行	
	(5) 車両等のバリアフリー化	■	■	■	事/道	
	(6) 先進的な ICT 技術の積極的な導入		■	■	事/行	
	(7) 新たな料金体系の設定		■	■	事	
	(8) 時間毎利用の平準化		■	■	事/行	
	(9) 観光需要に応じたバス路線等の開設・延長	■	■	■	事	
	(10) バス停の新設・移設・フリー乗降区間の拡充	■	■	■	事/行	

※1 現…令和3年度
前…令和4～5年度
後…令和6～7年度

※2 事…交通事業者 行…行政
住…地域住民 運…運送事業者
道…道路管理者 交…交通管理者

■…検討
■…実施

Ⅶ 計画の推進

- ・本計画を推進していくにあたり、長崎市公共交通活性化協議会が主体となって施策の効果や必要性の評価を行います。PDCA サイクルに基づき、掲げた指標は毎年度進捗状況を把握するとともに、達成状況に応じて事業の見直しを図ります。
- ・計画終了時には次期計画に向けて、5年間全体の評価、見直しを行います。
- ・本計画に定めた施策を展開するにあたり、実施に係る確実性や円滑化を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通利便増進実施計画を策定します。

4 長崎駅周辺工事のスケジュールについて

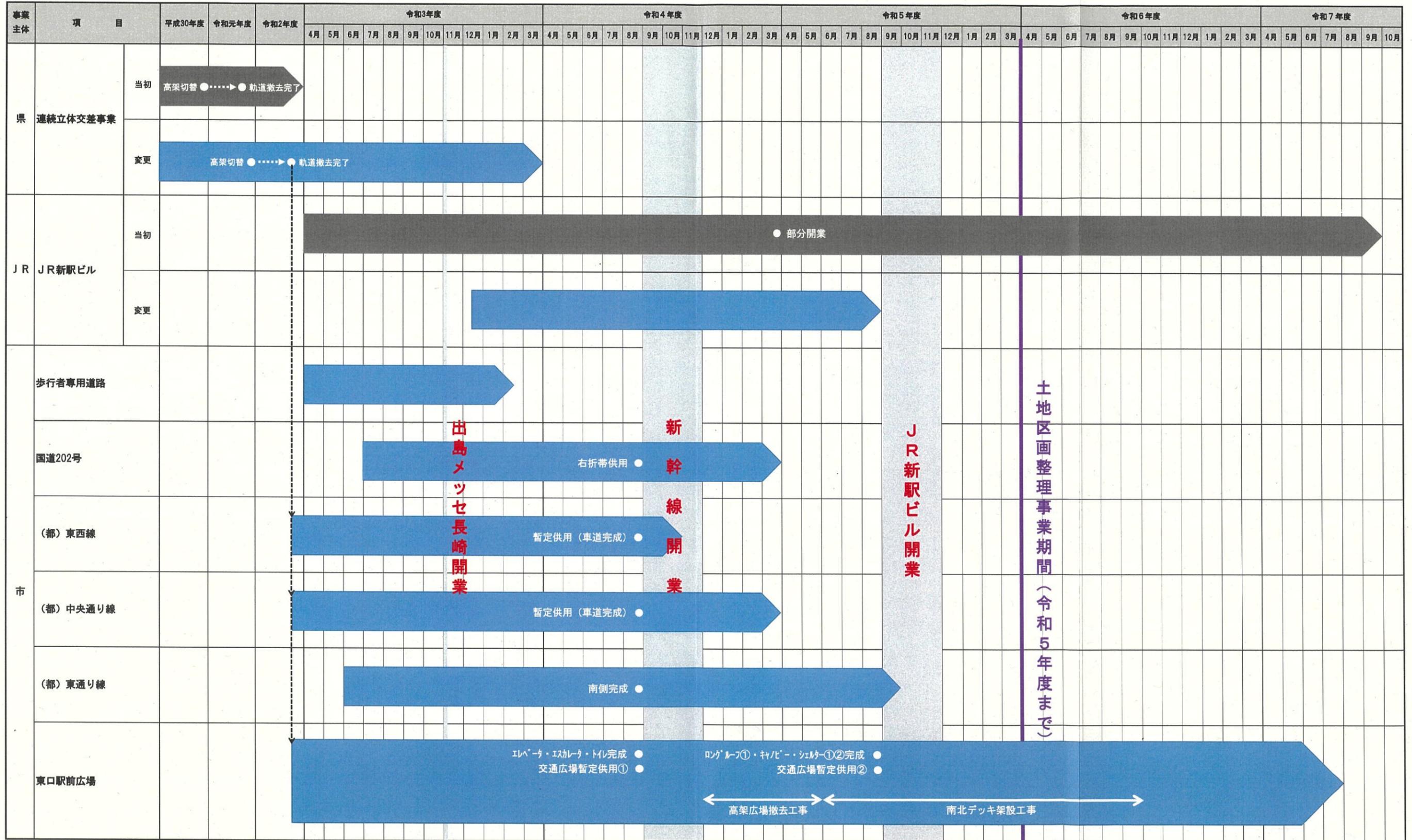


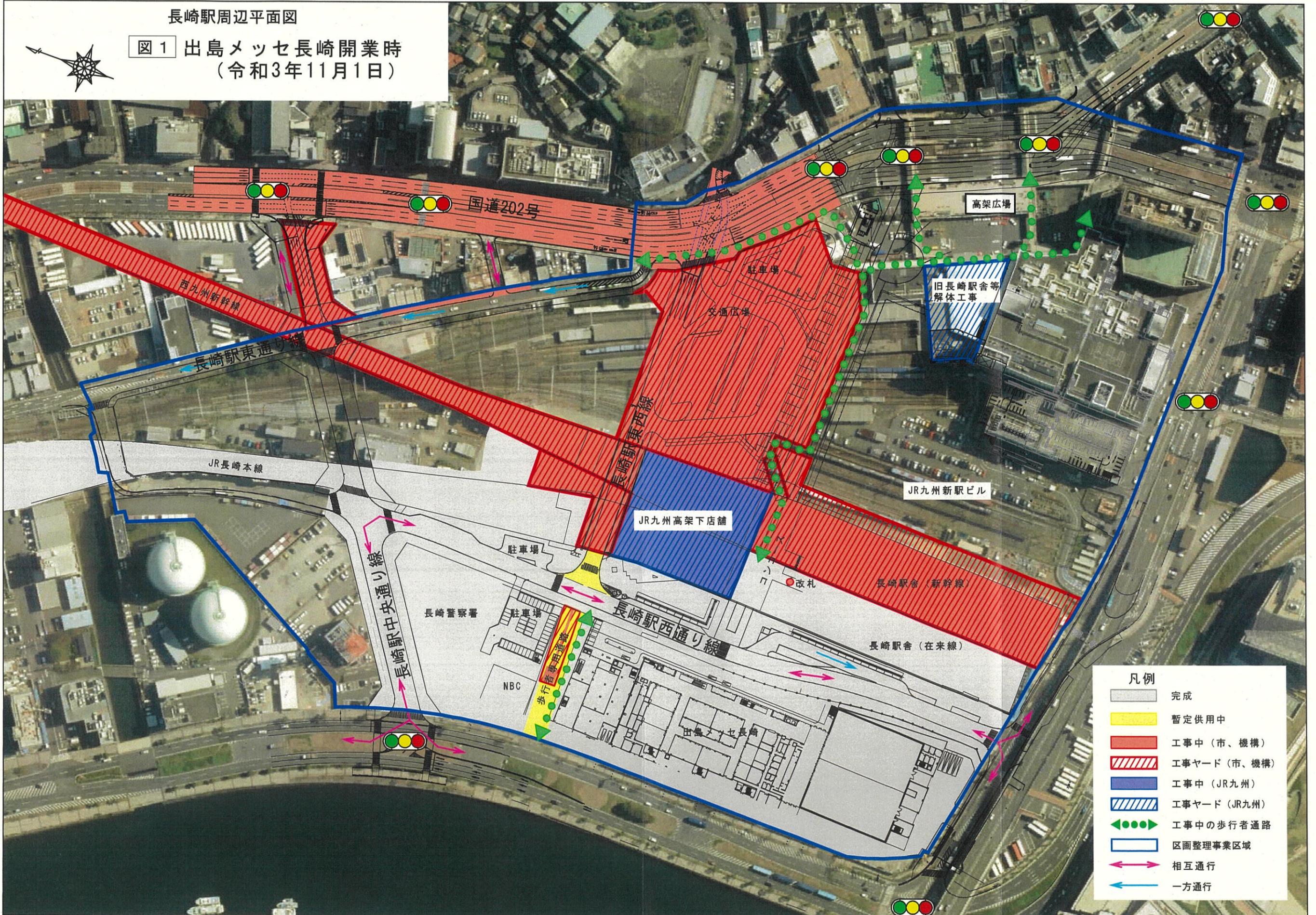
図1

図2

図3

長崎駅周辺平面図

図1 出島メッセ長崎開業時
(令和3年11月1日)

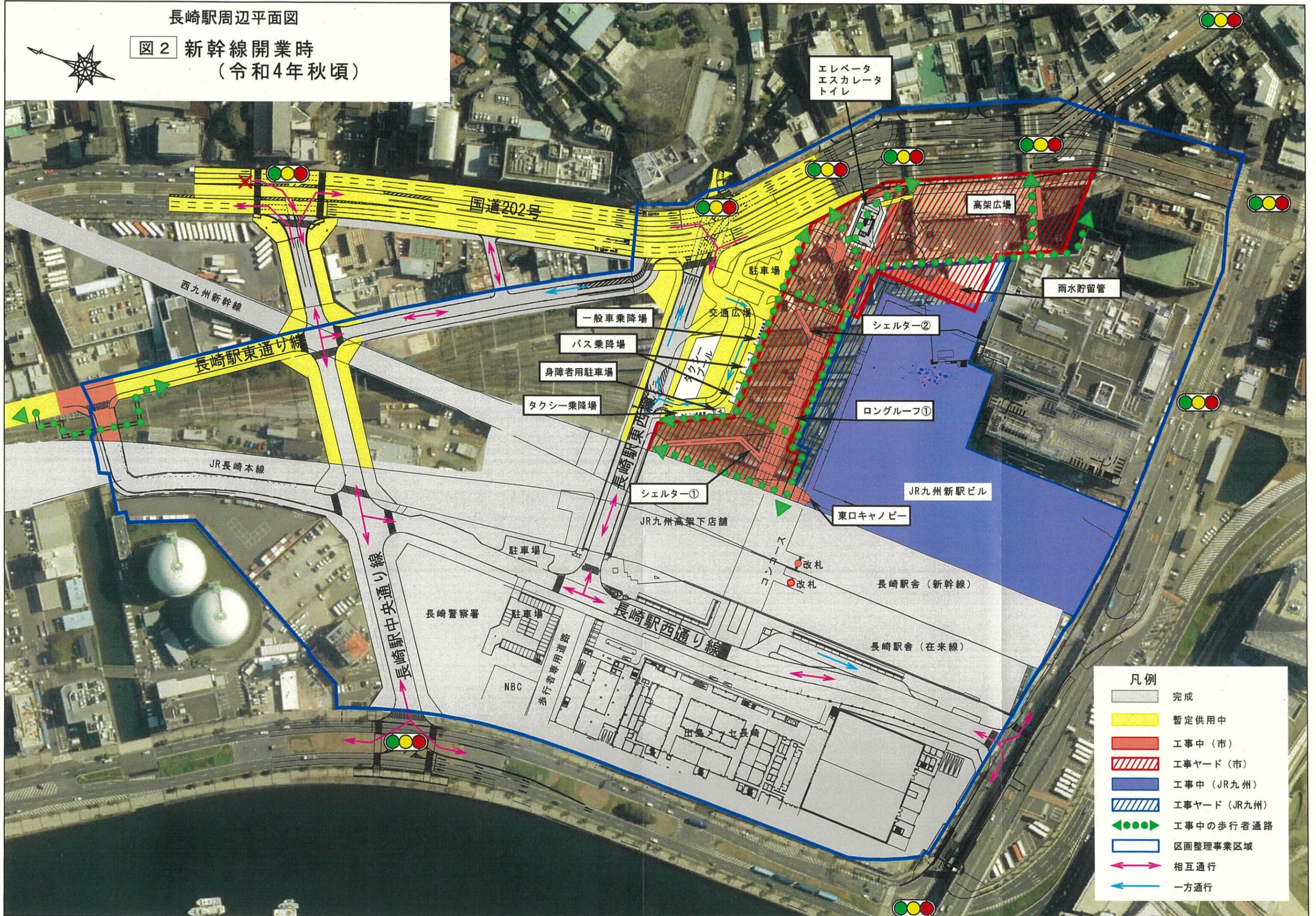


凡例

	完成
	暫定供用中
	工事中(市、機構)
	工事ヤード(市、機構)
	工事中(JR九州)
	工事ヤード(JR九州)
	工事中の歩行者通路
	区画整理事業区域
	相互通行
	一方通行

長崎駅周辺平面図

図2 新幹線開業時
(令和4年秋頃)

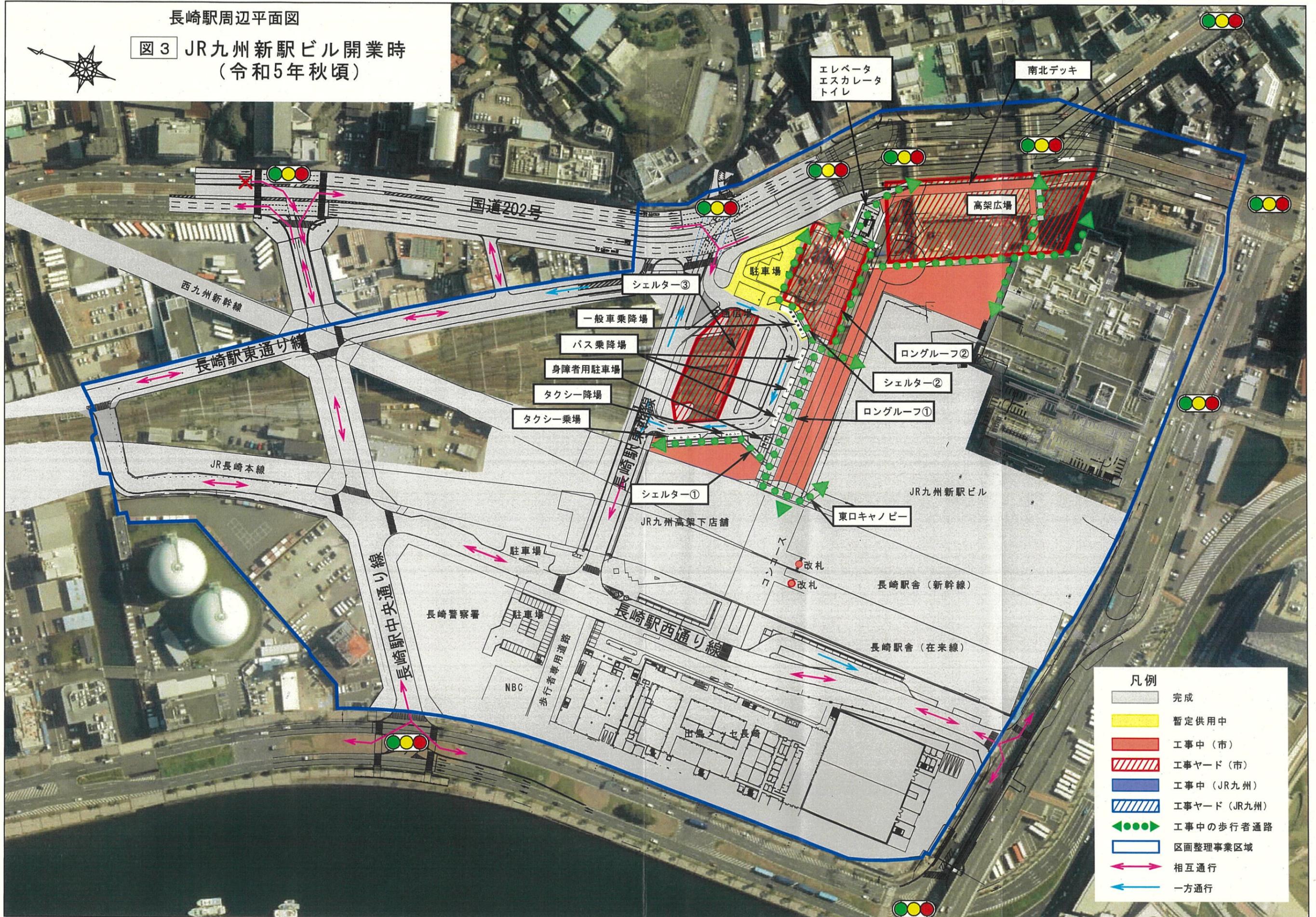


凡例

	完成
	暫定供用中
	工事中(市)
	工事ヤード(市)
	工事中(JR九州)
	工事ヤード(JR九州)
	工事中の歩行者通路
	区画整理事業区域
	相互通行
	一方通行

長崎駅周辺平面図

図3 JR九州新駅ビル開業時
(令和5年秋頃)



凡例

	完成
	暫定供用中
	工事中(市)
	工事ヤード(市)
	工事中(JR九州)
	工事ヤード(JR九州)
	工事中の歩行者通路
	区画整理事業区域
	相互通行
	一方通行