

長崎市中心部（拡大版）

図面2

主要施設名
(H30来場者数)



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)

- 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
- 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、歩行者の平面横断が困難

路面電車
松が枝～長崎駅の直通運転不可

駅とバス停・電停が遠くなり
利便性が低下

交通量58,695台/日
交差点処理が困難

多くの電停・バス停が分散

- 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必要
- ※ 2バース化により更なるクルーズ客船の寄港が可能となり、大量のクルーズ客の市内・県内との周遊性の確保が必要

H30(入港数全国第3位)
クルーズ船 220隻
利用者数 936千人

駅乗降客数2.1万人/日
R4年度 新幹線開業

松が枝埠頭
2バース化
再開発構想

路面電車延伸構想

新駅舎

長崎駅
(現在)

在来線の高架化

新幹線の整備

旧グラバー住宅
グラバー園
(97万人)

大浦天主堂

孔子廟

オランダ坂

新市立病院

長崎県美術館
(38万人)

長崎ビル

大波止
ターミナル

長崎
BizPORT

出島
(54万人)

中華街

浜町
アーケード

浜町
再開発

新市庁舎
建設

めがね橋

長崎歴史文化博物館
(40万人)

112

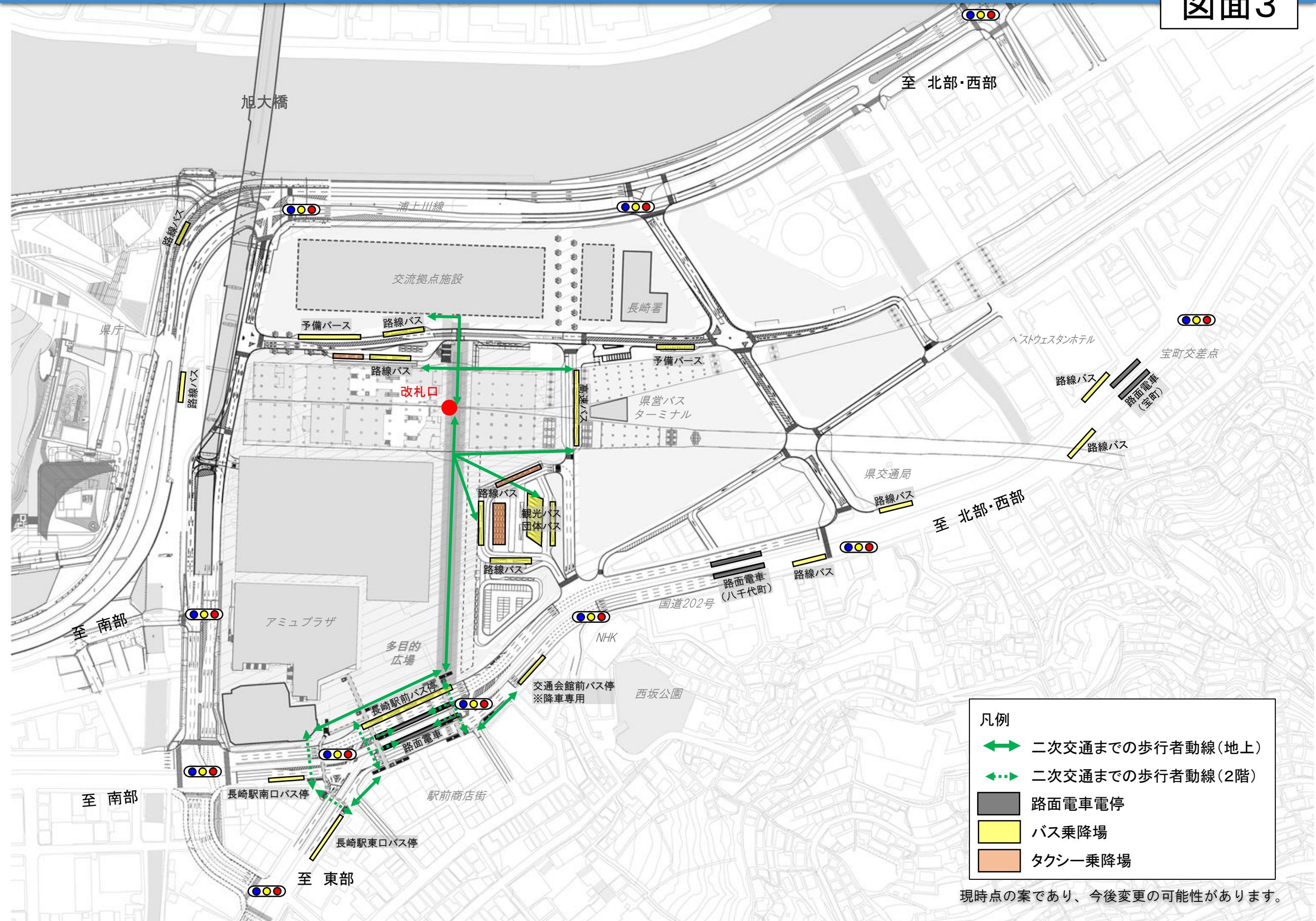
幸町跡地
活用

499

202

324

34



- 凡例
- ←→ 二次交通までの歩行者動線(地上)
 - ⋯ 二次交通までの歩行者動線(2階)
 - 路面電車電停
 - バス乗降場
 - タクシー乗降場

現時点の案であり、今後変更の可能性がります。

長崎駅東口駅前広場 検討状況図



長崎駅東口駅前広場
※現在検討中であり、確定した計画ではありません。

【課題】
・国道横断は、電停アクセスは立体横断（平面横断困難）

【現計画での対応】
・電停にエレベーターを設置

【課題】
・駅から電停までの距離が遠い
・駅から通過型バス停までの距離が遠い

【現計画での対応】
・駅前広場内にバス停を整備し、起終点型、循環型、一部通過型バスの引き込みを検討

【課題】
・バス停が分散し、初めて訪れた観光客等にとってわかりにくい

【現計画での対応】
・案内の充実
・一部バス停の統合(南口バス停(北向き))

【これまでの検討経過】

- 路面電車の駅側への引き込みを検討（トランジットモール線への引き込み、電停のサイドリノベーション）
⇒引き込みによる運行ロスの発生及び交差点処理が困難
- 国道 202 号の平面横断
⇒安全に横断できる信号時間の確保と国道の円滑な交通確保の両立が困難
- バス停の集約
⇒駅前広場内での集約は、駅を通過する利用者の利便性低下となるため困難
- 国道横断デッキの更新
⇒将来の平面横断実現や国道改良等を踏まえ、当面、既存デッキを活用する
上記について、関係者で協議調整し、現計画で整備予定

路線バス(通過型) 現在通過便数 約 2,200 便/日

長崎駅前電停 現在通過便数 約 720 便/日

路線バス(通過型東口) 現在通過便数 約 1,100 便/日

路線バス(通過型南口) 現在通過便数 約 1,100 便/日

松が枝地区再開発構想（素案）

図面 5

《将来像》

海の国際玄関口

～人々が交流する海陸のクロスロード～

《開発コンセプト》

- A. クルーズ客船の受入拠点となる国際ターミナル機能の強化
- B. 国内外の観光客の快適な移動を支える交通結節機能の強化
- C. 来訪者に充実したサービスと楽しさを提供する観光・交流機能の強化
- D. 地域の安心快適な暮らしを支える都市機能の強化

