

長崎駅周辺整備・交通結節対策特別委員会 調査報告書のまとめ

新幹線開業を前に長崎駅周辺の整備計画が一層具体化され、大黒町へのバスターミナル再整備などの新たな動きも出ている中、これまでの特別委員会等での議論を踏まえつつ、新たな計画も含めた具体的な整備計画を調査し、長崎駅周辺整備及び交通結節対策の推進に寄与するため、国・県・市及び交通事業者の最新の長崎駅周辺整備計画、駅周辺及び市中心部の交通結節について把握し、市民や観光客の利便性向上や100年に一度のまちづくりに資する諸方策について鋭意検討を行った。

以下、調査の過程で出された主な意見、要望を付して、本委員会のまとめとする。

1 長崎市中心部における交通結節の現状と課題及び利便性向上の取組について

(1) 中心部の主要な交通結節点

長崎市の中心部は主要な都市機能が集積し、市内交通として路線バスや路面電車が頻度で運行されているほか、広域交通の発着地として、主要な交通結節点が各所に形成されている。交通結節点として長崎駅や浦上駅、大波止ターミナル、松が枝国際ターミナルがあり、現在建設中である長崎市新庁舎の周辺についても、今後、多くの市民が訪れると見込まれることから、新たな主要な交通結節点の1つとして整理している。

(2) 各交通結節点に関する現状と課題

ア 長崎駅周辺

通勤、通学時間帯におけるJRから各交通機関への乗り継ぎの状況は、路線バスは全体の14.3%、路面電車は6.3%程度であり、残りの約80%は徒歩で目的地に向かっている。長崎駅前を通過する断面輸送量（特定の位置を通過する人数）のうち、JRから路線バスや路面電車への乗り継ぎは、バスの断面輸送量2万1,322人のうち2,573人で全体の約10%、路面電車の断面輸送量1万1,239人のうち2,466人で全体の約20%と推定しており、長崎駅前の断面輸送量に占める割合は低い状況にある。

次に、既存の各バス停や電停等からJR改札口までの距離は、長崎駅前バス停（高架下）及び長崎駅前電停から約460メートル、長崎駅前南口バス停から約590メートル、長崎駅前東口バス停から約690メートルであり、新長崎駅舎が旧駅舎の位置から西側に約150メートル移転したことによって、各バス停や電停等から改札口までの距離が遠くなっている。なお、令和2年6月時点の検討案では、新たに東口駅前広場に設置されるバス停からJR改札口までの距離は約110メートル、タクシー乗り場からは約125メートルである。

課題の1点目に身体的弱者や観光客等への配慮として、東口や西口へのバスの引込みや増便が一定必要であること、2点目に長崎駅、長崎県営バスターミナル、電停、長崎駅前南口バス停は、現在いずれも歩道橋で接続しているが、バリアフリーに対応していないこと、3点目に長崎県営バスターミナル横のタクシー乗り場は、現在バスターミナル内に明確な案内がなく、分かりにくいことが挙げられる。

イ 浦上駅周辺

通勤、通学時間帯におけるJRから各交通機関への乗り継ぎの状況は、路線バスは全体の13.5%、路面電車は9.8%程度であり、残りの約76%は徒歩で目的地に向かっている。浦上駅前を通過する断面輸送量のうち、JRから路線バスや路面電車への乗り継ぎは、バスの断面輸送量1万3,802人のうち355人で全体の約3%、路面電車の断面輸送量1万1,769人のうち258人で全体の約2%と推定しており、浦上駅前の断面輸送量に占める割合は低い状況にある。

次に、各バス停や電停等からJR改札口までの距離は、浦上駅前バス停（駅構内）から約40メートル、浦上駅前バス停（北向き）及び浦上駅前電停から約50メートル、浦上駅前バス停（南向き）から約80メートルであり、長崎駅に比べ、近距離に配置されている。

主な課題は、現在、浦上駅前広場の大部分は駐輪場となっており、一般車両やタクシー、バスの乗降場及び一般車両駐車場などの交通施設の配置が窮屈になっている点、また、市道岩川町川口町4号線と駅前広場の出口が隣接し、国道206号と接続しているため、交通がふくそうする形となっている点である。

ウ 長崎スタジアムシティへの歩行者動線

現在、株式会社ジャパネットホールディングスが事業主となり「長崎スタジアムシティプロジェクト」として、令和6年の開業に向け、サッカースタジアムを中心とした大型複合施設の建設を三菱重工業長崎幸町工場跡地で進めている。スタジアムへのアクセスは観客用の専用駐車場が整備されないことから、歩行者動線の案として、長崎駅からは完成予定である出島メッセ長崎横の歩行者専用道路を抜け、都市計画道路浦上川線を通るルート、浦上駅からは国道206号や都市計画道路長崎駅東通り線を通るルートなどが検討されている。

エ 大波止ターミナル周辺

下船後の移動手段は、タクシーが全体の21.9%、路線バスが20.6%、路面電車が21.1%、徒歩が21.3%、自家用車が15.1%と様々であるが、鉄道駅とは異なり、タクシーへの乗り継ぎ割合がほかの交通結節点に比べ、高い状況である。また、大波止～五島町間の断面輸送量に占める船からの乗り継ぎ客の割合については、路線バスはバスの断面輸送量9,383人のうち209人で全体の約2%、路面電車は路面電車の断面輸送量5,845人のうち214人で全体の約4%であると推定している。

次に、各バス停や電停等から大波止ターミナルまでの距離は、タクシー乗り場から約10メートル、夢彩都バス停及び元船町バス停から約400メートル、大波止バス停の北向き及び大波止電停から約500メートル、大波止バス停の南向きから約600メートルであり、課題としてタクシー乗り場を除き、各バス停、電停がターミナルから離れており、案内も不十分な点が挙げられる。

オ 松が枝国際ターミナル周辺

平成30年の国際クルーズ船乗客数の国別割合では約90%を中国人が占めており、下船後、近隣駐車場から貸切りバスを利用し各方面に移動していることから、クルーズ船の乗客数は年々増加しているものの、松が枝国際ターミナル周辺の電停の利用客数に大きな影響はない。

周辺の路面電車の運行は、松が枝国際ターミナル近隣を運行する系統（大浦海岸通～石橋）が単線区間であることから、ほかの主要な系統である1号系統（赤迫～崇福寺）や3号系統（赤迫～蛍茶屋）に比べ運行便数は少なく、運行間隔も長くなっている。次に各バス停や電停等から松が枝国際ターミナルまでの距離は、グラバー園入口バス停（北向き）から約50メートル、タクシー乗り場及びグラバー園入口バス停（南向き）から約80メートルであるが、大浦海岸通電停からは約240メートル、大浦天主堂電停からは約290メートルと離れている。

今後、松が枝埠頭の2バス化に併せ、クルーズ船乗客の市内回遊の促進と市民及び一般観光客の利便性向上を図るため、松が枝方面への延伸など路面電車の複線化を図る必要があり、課題となっている。

カ 新市庁舎周辺

来庁者の移動手段は、来庁者全体の約45%が公共交通機関を利用しており、路線バスが38.1%、路面電車が5.1%と、特に路線バスの利用者が多い状況である。新市庁舎移転後、路線バスについては、東長崎方面や西山、立山方面からのアクセス性が向上し、路面電車については、現在の3号系統に加え、4号、5号系統が利用可能となり、桜町電停から現市役所までのルートと比較して、高低差なくアクセスが可能となる。

課題の1点目として路線バスは北部、西部、南部方面から新市庁舎の最寄りバス停に直接アクセスする系統の設定について交通事業者と調整が必要であること、2点目に現市役所前バス停から新市庁舎への歩行者動線の確保が必要であることが挙げられる。

キ 新市庁舎建設に向けた各交通事業者の考え

本市と交通事業者との間における、路線の再編、バス停及び電停の整備についての協議概要は、次のとおりである。

(ア) 路線の再編

a 長崎自動車株式会社

既存路線の一部を新市庁舎方面に振り替え、各方面からのアクセスが向上するよう路線の再編を行う予定で、具体的な系統や便数については、新市庁舎の完成時期を見据え、検討する。また、旧長崎警察署前を通過し、馬町交差点方面へ結ぶルートについては、現在、朝の時間帯に数便運行しているが、現時点で増便する予定はないとの考えが示されている。

b 長崎県交通局

現在ほとんどの系統が新市庁舎前を経由していることから、運行系統を変更しなくても利用者の利便性に大きな影響はないと考えているが、現在、新市庁舎前を経由していない中央橋起終点の系統の一部を新市庁舎まで延伸することについては、検討の余地がある。また、旧長崎警察署前を通過し、馬町交差点方面へ結ぶルートについては、現在、朝夕の時間帯に数便運行しているが、長崎自動車株式会社同様、現時点で増便する予定はないとの考えが示されている。

c 長崎電気軌道株式会社

現状の運行系統を変更する予定はないとの考えが示されている。

(イ) バス停及び電停の整備

a 長崎自動車株式会社

新市庁舎前及び市民会館前に新たなバスベイを設置してほしい、新市庁舎前を左折し、長崎駅方面へ向かうバスの走行に支障がないようなバスベイや交差点の形状にしてほしいとの要望が出されている。

b 長崎県交通局

新市庁舎前及び市民会館前に新たなバスベイを設置してほしいとの要望が出されている。

c 長崎電気軌道株式会社

現在の電停の位置を変更することはないとの考えが示されている。

(3) 各交通結節点における利便性向上の取組

ア 長崎駅周辺

長崎自動車株式会社では、長崎市内の主要観光地を結ぶ新たなバス路線として、長崎駅西口を起終点とし、原爆資料館前、グラバー園入り口を結ぶ観光ルートを開設し、令和2年4月6日から運行を開始している。また、一般路線では、長崎駅西口を経由し、二本松団地や住吉方面への路線、長崎県交通局では長崎駅西口を経由し、立神方面や長崎みなとメディカルセンター方面へ向かう路線を開設している。バリアフリー対策として、長崎駅ではかもめ広場から新しい改札口までの歩行者動線に点字ブロックが設置されているほか、車椅子対応のエレベーター、バリアフリー及びオストメイト対応のトイレが整備され、点字案内も行われている。このほか、長崎駅前南口バス停（長崎バス）及び長崎駅前ターミナル（長崎県営バス）にフリーWi-Fiの整備、長崎駅電停などに電車の接近や遅延、自然災害などの異常時の運行情報をタイムリーに提供するサイネージシステムが導入されている。

イ 浦上駅

出入口に点字ブロックや自動ドアが設置され、施設内には点字ブロックや点字案内のほか、手すり、車椅子対応のエレベーター、バリアフリー及びオストメイト対応のトイレが整備され、車椅子の貸し出しや音声案内なども行われている。

また、連続立体交差事業に伴う関連整備として、駅周辺の整備が計画されており、JR高架横への駐輪場移設や駅前広場のバスやタクシー、一般車両、それぞれの乗降場の整備、国道への出口一本化のほか、コンコース（改札前通路）を介して、駅の東西が平面で結ばれることから、交通流が一定秩序化される見込みである。

ウ 大波止ターミナル、松が枝国際ターミナル

出入口に自動ドアが設置され、施設内には点字ブロックやエレベーター内の点字案内のほか、車椅子対応のエレベーターやバリアフリー及びオストメイト対応のトイレが整備され、一部の事業者による車椅子の貸し出しも行われている。また、松が枝国際ターミナルでは、補助犬同伴啓発マークが表示されている。

(4) 乗り継ぎ利便性向上の取組

路線バスや路面電車では、運賃支払い時に、地域独自のカードとして長崎スマートカードを運用してきたが、カードの移行にあわせて、全国相互利用交通系ICカードを路線バスや路面電車でも利用できるよう整備し、運用を開始した。

以上、長崎市中心部における交通結節の現状と課題及び利便性向上の取組について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 現在の長崎駅周辺のバス停は分散しているため、どのバス停から乗ればいいのか分かりづらいことから、今後、観光客向けバス停の整備に当たっては、西口または東口に集約するとともにバス停までの案内をしっかりとしてほしい。
- 浦上駅駐輪場の整備に当たって、現在も駅にバイクや自転車をとめて、通勤、通学している市民が多く見られることから、アンケートや調査を行い、確保する台数を決定し、違法な駐車や駐輪がされないようにしてほしい。
- 長崎スタジアムシティプロジェクトにより、浦上駅周辺の整備が進められているが、近隣の宝町交差点においては信号機が青になっても稲佐方面に左折できず、渋滞が生じるケースがあることから、信号機の調整などを含め、検討してほしい。
- 新市庁舎移転後、旧市役所前バス停で降りた市民が新市庁舎に移動する際の歩行者動線については、安全性を確保するよう十分取り組んでほしい。

2 在来線駅舎開業後の長崎駅の現状と課題について

長崎県の担当所管から長崎駅の現状と課題、長崎市中心部の交通結節等検討会議の進捗状況などについて、説明を受けた。その概要は、次のとおりである。

(1) 長崎市中心部の交通結節等検討会議の設置経緯と検討状況

長崎駅前にはバス停が分散し、分かりづらい上、電停に行くには歩道橋を渡る必要があり、鉄道から路面電車や路線バスへ乗り継ぐ利用者に不評であった。また、在来線の高架化と新幹線の整備に併せ、駅の改築が計画され、新駅舎が旧駅舎より約150メートル西側に移動し、バス停や電停との距離がさらに遠くなり、ますます不便になることが予見されていた。そのため、駅周辺の再整備に当たっては、長崎市が中心となり、路面電車とバスを駅側に引き込む案など種々検討されたが、国道の交通量が非常に多く、いずれの案も通過客の利便性が大きく低下することから実現困難と判断され、検討の主眼が駅から国道までの移動負担の軽減にシフトされた。

そのような中、国土交通省においては、重要物流道路の制度化を契機に、全国各地に新たな広域道路交通計画の策定を推進する一環として、道路と公共交通機関との連携を強化する観点から主要鉄道駅などの交通結節拠点の再整備について注力していく方針が打ち出され、平成30年に国土交通省九州地方整備局から長崎県に対し、駅前の交通結節計画の見直しの提案がなされた。また、平成31年2月には、長崎サミット（長崎都市経営戦略推進会議）において、長崎商工会議所及び長崎経済同友会より、既定計画に対し再検討を強く求める意見が出された。

このようなことから、長崎県では長崎市に対し、共同での取組を呼びかけ、令和元年8月に長崎市中心部の交通結節等検討会議を立ち上げ、長崎県、長崎市、国土交通省、交通計画に関する学識経験者に加え、鉄道、路面電車、バス、タクシー等の交通事業者や地元の経済団体が参画し、令和2年5月28日までに検討会議を2回、幹事会を4回開催したところである。

(2) 長崎駅周辺の課題と対策案の方向性

「長崎市中心部の交通結節等検討会議」において、長崎駅周辺の課題の整理及び対策案の抽出を行った結果、5点の課題とその対策案の方向性が示された。

1点目は、長崎駅の移転によりバス停や電停までの距離が遠くなり、JRからの乗り継ぎがさらに不便になる点である。その対策案としては、路面電車のサイドリザーションや駅前広場内へのバス停の集約による短縮化、または動く歩道やエスカレーター等の歩行支援施設の整備が考えられる。2点目は、バス停が分散しており、初めて訪れた観光客等にとって分かりにくく、乗換えも不便な点である。対策案としては、バス停を集約することのほか、分散したままでも効果的な案内及び誘導を行うことが考えられる。3点目は、国道の幅が広く横断するのが容易ではないことや、電停へのアクセスがバリアフリーに対応していない点である。対策案としては、国道の車線数を減らして幅を狭めた上で横断歩道の設置、あるいは動く歩道やエスカレーター等を併設した歩行者デッ

キを設けることが考えられる。4点目は、大黒町側と長崎駅が遠くなることで相互の連携に支障を来す点である。対策案としては、動く歩道やエスカレーター等を備えた歩行者デッキを設置することが考えられる。5点目は、国道の交通量が非常に多く、対策案を実施する際に障害となる点である。対策案としては、通過交通の浦上川線への転換、あるいは国道内にミニバイパスを設けることによる交通量の低減などが考えられる。

(3) 課題解決に向けた対策案

上述の対策案の方向性を踏まえ、複数の対策案を検討した結果、実現可能性があるものとして、バスターミナル+デッキ案及びミニバイパス+平面横断案の2案が残され、今後意見聴取を行った上で、検討会議で最終判断を行うこととしている。

ア バスターミナル+デッキ案

大黒町側に中長距離用のバスターミナルを再整備し、バスターミナルと長崎駅側を歩行者デッキで結ぶ案である。デッキ上には動く歩道を設置し、デッキとバス停、電停とはエスカレーター及びエレベーターで接続し、移動の負担軽減を図る。また、電停は現在の位置に残し、路線バスのバス停は国道上の新バスターミナル付近に南向き、北向き、それぞれで集約する。

イ ミニバイパス+平面横断案

通過交通を浦上川線へ転換することに加え、国道地下にミニバイパスを建設し、国道の交通量を大幅に減らした上で、横断歩道を設置し、国道上を平面横断する案である。一定数の路線バスを駅前広場へ引き込むことを想定している。

以上、在来線駅舎開業後の長崎駅の現状と課題について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 長崎駅西通り線と旭大橋線の側道との交差点には、現在、信号機が設置されていないが、人命を守るという観点から、再度長崎県や長崎県警などの関係者と危険性について検討し、信号機の設置について協議してほしい。
- 大黒町から長崎駅への歩行者動線については、移動負担の軽減及び安全性の観点から、アミュプラザ長崎と新駅ビルの中を通り抜けて、新駅舎へ向かうことができるよう関係者と協議してほしい。
- 大黒町恵美須町線については、早期に整備してほしい。
- 既存の長崎駅前の高架広場は、これまで広場や公園として、地域の夏祭りなど、いろんな面で利用されてきたことから、撤去せずに大黒町側まで広げてほしい。
- 出島メッセ長崎の完成も控え、稲佐橋の渋滞がますます深刻化するおそれがあることから、西口から対岸の旭町側に橋梁を架けてほしい。

- 動く歩道は、多くの荷物を持つ観光客などには有効であるが、障害者団体などからは障害者や高齢者には乗ることができない方もいるとの意見もあることから、カートなどの利用も視野に入れ、歩行者支援策を検討してほしい。

3 長崎市中心部の交通結節等検討会議から出される基本計画案について

(1) バスターミナル+デッキ案及びミニバイパス+平面横断案に対する意見聴取

長崎駅周辺の課題解決として提案された2案に対する意見聴取を、令和2年6月下旬に長崎県営バスターミナル及びかもめ広場においてオープンハウス方式で実施し、計519名から回答を得た。回答者の属性は年代、性別に大きな隔たりはなく、約7割が長崎市居住者、約2割が市外の県内居住者、約1割が県外居住者であった。

今回の意見聴取では、約9割の方がバスターミナル+デッキ案を選択し、理由として、コストが低いこと、高齢者や障害者に優しいこと、動く歩道は便利であることなどが挙げられた。一方、ミニバイパス+平面横断案に対しては、地下トンネルによる浸水のリスクやコストが高いことなどを懸念する意見が多く寄せられた。

(2) 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画

ア 長崎駅周辺地区

令和4年度の新幹線開業後のすがたとしては、新幹線駅舎の東側に駅前広場が整備されることから、一定の路線バスを引き込み、必要最低限の交通結節機能を確保するとともに、既存の北側の歩道橋にエレベーターを設置し、電停へのバリアフリー化を図ることとしている。将来的には、大黒町側に中長距離用のバスターミナルを再整備し、前面の国道上に路線バスのバス停を集約するとともに、長崎駅側と新たなバスターミナルをペDESTリアンデッキ（高架で設置された歩行者専用通路）で結び、デッキには動く歩道を設置し歩行者の移動を支援する計画である。また、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つなぎ、歩行者の回遊性向上及びバリアフリー化を図る計画である。なお、長崎駅側へのペDESTリアンデッキの取付位置は、今後検討することとしている。

関連する幹線道路については、交差点の立体化や改良、長崎南北幹線道路の整備などにより、市街地南北方向の交通を国道から浦上川線へ転換し、長崎駅前の交通負荷の軽減を目指す。

イ 松が枝周辺地区及び大波止周辺・まちなか地区

松が枝周辺地区は、国際クルーズ船と公共交通との結節強化を図るため、路面電車を松が枝国際ターミナル方面へ延伸し、新たに整備する複合交通ターミナルへ引き込むことと、回遊性の向上を図るため、長崎駅方面への直通運行の実現に向け、短期的には出島から長崎みなとメディカルセンター間に三方分岐を検討し、長期的には短絡軌道を設けることを方針としている。

大波止周辺・まちなか地区は、公共交通相互の結節強化のため、長崎港ターミナル

から長崎駅間の歩行者回遊ルート及びバスルートを整備することと、県庁舎跡地に長距離バスの発着や市内周遊バスとの乗り継ぎのためのバスベイ及び待合所の設置を検討することなどを方針としている。

以上、長崎市中心部の交通結節等検討会議から出される基本計画案について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 新長崎駅舎から国道に向かう場合、平面部分の歩行者支援について、動く歩道の設置は困難であるとの見解だが、カートを備えるなど代替策もしっかり講じてほしい。
- コロナ禍で交通事業者の体力が落ちている状況の中においては、交通事業者と意見交換を密に行い、行政と事業者が実現可能な着地点を見つけた上で、バスターミナルの再整備に着手してほしい。
- かもめ広場から新しい改札口までの間には車椅子が備えられておらず、高齢者や障害者が移動する際は非常に不便である。駅の完成までまだ時間がかかることから、車椅子を配置するようJR九州に要望してほしい。

4 関係機関との長崎駅周辺整備及び交通結節の課題に対する意見交換について

長崎駅周辺整備や交通結節について特に関係する交通事業者等と、意見交換を行い、考えや提案などをいただいた。その概要は、次のとおりである。

(1) 長崎県交通局及び長崎自動車株式会社

ア 長崎駅周辺整備に伴うバス停の整備

(ア) 長崎県交通局

西口バス停について令和2年4月のダイヤ改正により、長崎駅東側の構内を起点とする朝の通勤時間帯の6便を西口バス停発に変更しており、現時点で、運行上で問題点はないが、今後、出島メッセ長崎の開業などにより交通混雑が生じた場合には、安全面や円滑な運行の面で新たな問題が生じる懸念があるとの意見が出された。長崎駅前のバス停統合のメリット・デメリットについては、今後、バス停の集約が計画されており、1か所に集約されることで県外からの観光客が利用しやすいというメリットはあるものの、仮に東口バス停、南口バス停が廃止された場合、これらのバス停を利用する市民には、かえって利便性の低下を招くおそれがあるとの意見が出された。

新駅舎の改札口と長崎駅前バス停の距離が遠くなることは、長崎県交通局では今後も通過型のバス停は国道上での乗降を予定していることから、鉄道から路線バスや路面電車への乗り継ぎの利便性に課題があり、駅舎から国道間を天候にかかわらず快適に移動できる空間の整備が必要との考えが示された。

今後、新設される東口駅前広場のバス停の発着便数は、現在、長崎駅構内で発着する路線が片淵線、風頭線など3路線で1日約40便あり、そのほか長崎駅周辺のバス停を起終点とする路線が約400便あることから、これらの路線を中心に安全性、

運行の円滑性を確保しつつ、具体的な乗り入れは今後検討する必要があるとの考えが示された。また、バスの乗り入れに当たっては、自家用車やタクシーとの合流地点、安全な歩行者の横断、駐車待ちや送迎に伴う渋滞が発生しないよう駅前広場の管理運営をお願いしたいとの要望が出された。

(イ) 長崎自動車株式会社

西口バス停には観光ルートバスと一般路線バスの一部が乗り入れているが、西口バス停付近の旭大橋に向かう交差点には信号機が設置されておらず、アミュプラザ長崎の駐車場の出入口とも隣接し、週末には交通渋滞も生じていることから、問題点として捉えているとの意見が出された。なお、安全上の観点から、現在、北部向けへの入り込みに限定したルートで運行しており、南部向けの旭大橋向けのルートが開設できていない状況で、今後、出島メッセ長崎の完成が迫る中、アミュプラザ長崎では開発に併せ増床するとの話もあることから、西口バス停周辺の道路環境の整備は大きな課題であるとの考えが示された。

長崎駅前のバス停集約のメリットは長崎県交通局と同様であり、デメリットとして長崎駅を利用しない東口、南口のバス停利用者が目的地から遠くなり、利便性低下のおそれがあるとの意見が出された。また、運転者の視点として、単なるバス停の集約では、時間帯によってはバスが長く連なることが懸念され、スムーズに利用者が乗降できるようなスペースの確保や道路形状、バス停の位置などが今後の大きな課題ではないかという意見が出された。

新駅舎の改札口と長崎駅前バス停の距離が遠くなることは、長崎県交通局と同様に課題として捉えており、乗り継ぎ利用者に対するハード面の整備には支援をいただきたいとの要望が出された。

今後、新設される東口駅前広場のバス停の発着便数は、現在、長崎駅前や南口、東口発着のバスが1日約100便あり、駅前通過型の運行を主としているが、今後、長崎駅を利用しないバス利用者の利便性や速達性を確保し、実態に即した対応をとりながら、現在計画中的の東口の道路形状や車両動線に関する多くの課題について、行政と協議しながら検討していきたいとの考えが示された。

イ 長崎県営バスターミナルの建設

(ア) 長崎県交通局

長崎県営バスターミナルの再整備は公共交通機関の利用促進の観点から、前向きに捉えており、今後、バス事業者の意向や利用者の需要動向、周辺権利者の意向などを踏まえ、バスタプロジェクトも視野に入れた整備、運営手法の検討、施設計画の検討が行われるものと理解しているとの考えが示された。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、現在も利用者の大幅な減少が続き、令和2年4月以降、空港リムジンバスなど中長距離バスの一部を減便しており、今後バスの移動需要がどの程度まで回復するのか現時点では見通せない状況であることから、

施設の整備に当たっては、人と人との接触をなるべく避けるため、窓口での予約決済のオンライン化やソーシャルディスタンスを保つ待合空間の整備など、ウィズコロナを見据え、安全性、運行の円滑性及び利便性の確保をお願いしたいとの要望が出された。

(イ) 長崎自動車株式会社

長崎県営バスターミナルの再整備は前向きに捉えているが、長崎県交通局と同様に、コロナ禍において、先行き不透明の中での対応は極めて難しく、仮に中長距離をメインに再整備を行うのであれば、案内の窓口や定期券、乗車券の販売の際には、密にならないような対応やバスを利用しない利用者への対策も必要である。また、バスの運行状況やバス車内の状況がリアルタイムで利用者に分かるようなバスロケーションシステムの導入を事業者でも考えられるような環境の構築をお願いしたいとの要望が出された。

ウ 新市庁舎前を通過するバス路線の新設

長崎自動車株式会社

新市庁舎前を通過するバス路線の新設は、既存系統の単純なルート変更では、既存ルートの減便につながり、かえって利便性の低下を招くおそれがあり、新市庁舎前の交差点の改良など道路環境を十分に把握した上で、新たな運行系統の検討も改めて行う必要があるとの考えが示された。

エ バスロケーションシステムの導入

(ア) 長崎県交通局

定時性の確保のための新システム導入は、運行情報、あるいは遅延情報をリアルタイムに発信できるバスロケーションシステムの導入が有効かつ効果的であると認識しつつも、システムの導入には、多額の初期投資に加え、通信費などのランニングコストも大きな負担となることから、現時点で事業者独自での導入は極めて困難との考えが示された。

(イ) 長崎自動車株式会社

定時性の確保のための新システム導入は、利便性向上に向け、バスロケーションシステムの研究をこれまで行ってきたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、現在は中断している。ロケーションシステムは、長崎バスをはじめ長崎県営バスや長崎電気軌道など各公共交通機関が同じサービスを提供できる環境が最善であるとの考えが示されるとともに、行政には旗振り役及び実現への支援をお願いしたいとの要望が出された。

オ 運転士の確保

(ア) 長崎県交通局

運転士職で約10名の欠員となっているが、これまで非番勤務などの対応により適正な運行を維持してきた。現在は、コロナ禍による貸切りバスの受注減や高速バスの運休により全体の業務量が減少したことで、運転士は充足しているが、アフターコロナにおいては、適正な運行を確保するために運転士の確保が重要な課題であるとの考えが示された。

(イ) 長崎自動車株式会社

運転者募集の1つの施策として、令和2年から大型二種免許の取得支援制度を導入し、同年4月にはダイヤ改正を行い、利用実態に応じた便数を設定したことなどにより、運転者はおおむね充足している。しかし、全国的にも運転者の成り手が少ないことから、アフターコロナの動向や、景気の動向次第では、また深刻な運転者不足に陥る可能性は十分にあると懸念しており、運転者の確保は路線運行の維持のためには重要な課題であるとの考えが示された。

以上、長崎県交通局及び長崎自動車株式会社との意見交換を踏まえ、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 今後、本市のまちの形や流れが変化していく中においては、路面電車、バス、タクシーなどの交通事業者や地域の住民など様々な関係者を含めながら、解決すべき課題について協議会などで話し合いをしてほしい。
- 駅前交通の課題の解決に当たっては、長崎県警の理解や協力を得ながら、各事業者とも十分に協議を重ね、安全性と利便性の両方が確保できるよう、着地点をしっかりと示しながら進めてほしい。

(2) 長崎電気軌道株式会社

ア 路線の整備

長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画において方針として打ち出されている松が枝国際ターミナル方面への延伸は、まず、長崎新地中華街経由とした場合は、三方分岐による線路の複雑化、右折する際に線路が急曲線となるため、現状の道路へそのまま敷設することは極めて困難であることや、民地の収用、信号機の設置などの課題が考えられ、現状ではハードルが高いものと考えているとの考えが示された。

次に、出島から長崎みなとメディカルセンター間の新しい路線の整備は、松が枝方面への最短ルートの確保や新地中華街停留場の安全性の向上の観点から整備を希望するが、既存道路との兼ね合いなどの課題がある。また、松が枝方面への延伸そのものは、延伸による運転士の確保や車両の購入、停留場施設と線路設備のメンテナンスなど各費用を2バース化で来崎されるクルーズ船の乗客だけで賄うことは極めて困難であることから、今後周辺地域のにぎわいの動向や整備の方向性を見極める必要が

あるとの考えが示された。

イ 長崎駅前の乗換え

運賃は乗り切り制を前提としているが、新地中華街停留場は、以前、赤迫から石橋間の直通路線があったという経緯から、また、市民会館停留場は、新地中華街停留場における多客の危険性のため乗客の分散化を図るという理由から、乗換えを実施している。乗換えは、乗客の利便性は向上するが、事業者には減収を伴うものであることから、現時点で長崎駅前停留場での乗換えを実施する予定はないとの考えが示された。

ウ 運転士の確保

現在、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、ダイヤを変更し、縮小して運行しているため、適正な人員体制を保っているが、通常ダイヤに戻した場合、運転士は不足状態となる。長崎市は県外への人口流出が著しく、他県と比べ、賃金が低水準であることから、運転士の確保が非常に困難な状態であるとの意見が出された。

エ 長崎県営バスターミナルの整備が及ぼす影響

施設の整備方法やどのようにバス路線が運行されるかなどが明らかになっていないことから、影響を検討することは困難との考えが示され、鉄道やバス、路面電車など各公共交通機関の利用者の利便性が最大になるような施設の配置や移動距離の短縮化、バリアフリー化は当然ながら求められるとの意見が出された。

オ ウィズコロナにおける施設への課題や要望

民間の一企業が交通結節点での施設について、将来のウィズコロナを見据えた対応を行うことは費用の面から不可能であることから、行政には継続的な助成をお願いしたいとの要望が出された。

(3) 長崎市タクシー協会及び全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部

ア 長崎駅における出入口の課題

長崎市タクシー協会からは、西口から旭大橋線の側道に抜ける交差点付近は、現在も週末などはアミュプラザ長崎の駐車場に入庫する車両で渋滞が生じており、今後、出島メッセ長崎やJR九州の新駅ビルの完成に伴い、さらなる渋滞の深刻化が懸念されることから、緩和策として信号機の設置やゼブラ帯の設置をお願いしたいとの要望が出された。また、西口から北部方面に向かう場合は、現状では西口付近で車両をUターンさせ、長崎駅西通り線を北上しているため、今後、ゼブラ帯などで右折しやすく整備をしていただければ、スムーズに交通が流れるのではないかと意見が出された。

一方、現在の東口は、駅の入り口付近の左右に一般車両用の駐車場がそれぞれ配置されており、出庫時にはバスとタクシーと一般車両が錯綜したり、駐車場待ちの一般

車両で渋滞が発生したりするなどして非常に危険な状態となっていることから、今後の整備に当たっては、一般車両とバス、タクシーの車路を分ければ、スムーズに交通が流れ、事故防止にもつながるのではないかという意見が出された。また、東口入り口付近のホテルニュー長崎前のバス停は、大波止方面から長崎駅に入構する際、バスに重なるような格好で進入せざるを得ないことから非常に危険であるため、交差点からはなるべく離して、整備してほしいとの要望が出された。

全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部からは、西口については、現在、新型コロナウイルス感染症の影響で長崎駅やアミュプラザ長崎の利用者が少なく、スムーズに行けるが、今後収束すればアミュプラザ長崎の駐車場に入庫する車両が増え、渋滞が予想されるとの意見が出された。

イ 長崎駅構内のタクシー乗り場

現在、JR九州よりラッキータクシーグループ、株式会社エキマエタクシー、中央タクシーの3社、203台が入構の承認を受けており、駅の利用数や混雑状況、安全上の問題などを勘案し、1日約55台で自主規制を行い運用している。また、ラッキータクシーグループと中央タクシーで、7名のドアボーイと観光案内所職員1名の人件費、ドアボーイの休憩室の賃料を負担している状況である。

現在の西口と東口のタクシー利用の割合について、長崎市タクシー協会からは、西口と東口は2対8程度で、東口は遠回りしないといけないものの、利用が非常に多く、西口は少ないとの意見が出された。一方、全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部からは、西口と東口は5対5程度との意見が出された。

また、長崎駅構内のタクシー乗り場については、長崎市タクシー協会からは、3社のタクシー会社はJR九州から承認を受けている立場であり、他のタクシー会社の長崎駅への入構については、意見する立場にないとの考えが示された。全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部からは、他のタクシー会社も長崎駅へ入構できれば、職場が広がるという意味ではいいとは思いますが、そこはJR九州が決定することであるとの意見が出された。

ウ 東口及び西口のタクシー乗降場所

長崎市タクシー協会からは、現在の東口の降り場は改札口まで遠く、歩行者の移動負担が非常に大きいものの、市の計画案では、降り場、乗り場ともに改札口に近いところに整備される予定であるため問題ないという考えが示された。

一方、西口は、路線バスのバス停を改札口近くに整備し、その先にタクシーの降り場と乗り場を配置する計画になっているが、タクシー利用者には、体が不自由で、バスなどの公共交通機関を利用できない方も多いため、路線バスが西口を利用しない場合は、タクシー降り場と乗り場を改札口近くに整備し、付設する屋根はドアの開閉時に接触しない柱の位置にしたり、少し屋根をせり出して乗降時に乗客がぬれないなどの配慮をお願いしたいとの要望が出された。

全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部からは、現在、東口のバス停や電停から列車に乗車する際、長距離移動しなければならないことから、利用者には非常に不便であるとの意見が出された。

エ 市内のタクシーベイ

全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部から電停のある蛍茶屋、赤迫、崇福寺については新たにタクシーベイを設置してほしいとの要望が出された。

オ 長崎県営バスターミナルの整備

長崎市タクシー協会からバスターミナルの再整備は高く評価しているものの、路線バス、高速バスが同じ場所から発着できれば、利用者の利便性向上という観点から最善であるとの意見が出された。また、付近のタクシー乗り場は、タクシーへ雨にぬれることなく最短距離で行けるような動線の配慮と、可能であればバスターミナル内でタクシーも待機できるようにしてほしいとの要望が出された。

カ ウィズコロナにおける施設への課題や要望

長崎市タクシー協会から長崎市役所をはじめとする各施設や待合所などでソーシャルディスタンスを保てるような待合スペースや室内換気施設の整備を求める意見が出された。

以上、長崎市タクシー協会及び全国交通運輸労働組合総連合長崎県支部との意見交換を踏まえ、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 懸念されている東口入口部の交通ふくそうは、対策を講じてほしい。また、国道から今後整備される東口駅前広場への車両の進入方法は、現在の長崎駅前南口バス停から駅への進入方法と類似しており、危険であることから、バス停と東口駅前広場への進入口の間隔は、できる限り広く確保してほしい。
- 現在、タクシー利用の割合は東口が高いことから、西口へ人を誘導したり、ゼブラ帯を至急設置するなどして、仮設の西口であってもタクシーなどに乗りやすい方法を講じてほしい。
- 東口の課題として、バス停や電停からJRの改札口までは、雨天時には雨にぬれながら、長い距離を移動しなければならないケースがあるとのことから、今後事業主体となる国または県に対して、ペDESTリアンデッキも含め、乗降場所には屋根を設置するなどハード面をしっかりと整備するよう働きかけてほしい。

5 長崎駅及び新駅ビルの整備計画について

各委員からの質問に対するJR九州の回答について理事者から説明を受けた。その概要は、次のとおりである。

(1) 整備計画の変更の有無

令和元年12月に発表した新駅ビルの計画の内容について、基本的に変更はないが、新型コロナウイルス感染症の影響がどの程度まで続くのかまだまだ分からない状況であるため、状況を見極めながら計画を固めており、JR九州グループとして「住みたい、働きたい、訪れたい」まちづくりを目指していることに変わりはないとの考えが示された。

(2) 交通渋滞対策

新駅ビルの駐車台数は、現在の2倍に当たる1,300台程度を計画している。駐車場の出入口はそれぞれ2か所ずつ設けており、交通管理者、道路管理者など交通関係の方々と、周辺の道路状況も踏まえ協議し、それを元に計画を進めている。また、今からできる取組として、駐車場満空情報のホームページ及び周辺道路での掲出や周辺駐車場との提携の拡大などの取組を進めているとの考えが示された。

(3) アミュプラザ長崎の駐車場

現在のアミュプラザ長崎の立体駐車場は、新駅ビル及び新駐車場が完成後に取り壊す計画としているが、新駅ビルの建設期間中は、引き続き現在の立体駐車場を使用する計画であるという考えが示された。

(4) 新駅ビルに入る施設

新駅ビルに関する具体的な計画は検討中である。現時点で公共施設を整備する予定はないが、多世代交流スペースや子どもの遊び場など地域特有のニーズなどを探りながら、地元に愛されるにぎわいの拠点づくりを目指したいとの考えが示された。

また、商業計画については、既存のアミュプラザ長崎をベースとして、新しい要素を加えながら、地域に愛されるような施設を目指している。具体的な計画については、今後検討していくが、新しい要素として県外に流出しているニーズを呼び戻せるような業態も探っていきたいとの考えが示された。

また、ホテルについては、新型コロナウイルス感染症の影響がどの程度まで続くのかまだ分からない状況であるため、状況を見極めながら計画を固めているとの考えが示された。

(5) 全線フル規格整備に向けた協議

国や佐賀県議会等の情勢に関しては、新聞報道で把握しており、佐賀県議会等の動きについて非常に心強く感じている。JR九州としては、新鳥栖・武雄温泉間の整備方針が早期に決定されることを要望していることから、少しでも早く協議が進展することを期待しているとの考えが示された。

6 委員会からの提言

以上、本委員会の調査項目についてまとめたが、令和2年7月の「長崎市中心部の交通結節等検討会議」において、長崎駅周辺地区や松が枝周辺地区、大波止周辺地区などの整備方針が一定示されたものの、具体的な計画については、今後決定されることから、本市のまちづくりの方向性や考えをしっかりと示しながら、国や県、関係機関と連携し、事業を進められたい。

特に、旭大橋線の側道と長崎駅西通り線との交差点付近は、現状でもバスやタクシーなどの交通事業者から交通渋滞を懸念する声が上がっており、さらにJR九州が今後アミュプラザ長崎横に新駅ビルの開発を計画していることから、JR九州に対し具体的な交通対策を求めるとともに、渋滞することなく、スムーズな交通ができるようハード、ソフトの両面から対策を講じるよう強く要望する。併せて、歩行者の安全性確保の観点から、同交差点への信号機設置及び県庁方面への西通り線の延伸については、引き続き長崎県や長崎県警と協議されたい。また、新駅舎の南口改札については、県庁や大波止、まちなか方面への回遊性の向上につながることから、長崎県とともにJR九州に整備を求められたい。

次に、再整備されるバスターミナルは、交通事業者や関係者の意見を十分踏まえ、アフターコロナを見据えた適正な規模での整備となるよう国や長崎県と連携を図りながら、取り組まれたい。さらに、バスターミナルと長崎駅方面を結ぶペDESTリアンデッキの建設については、健常者のみならず障害者も含めた歩行者の負担軽減及び大黒町とのつながりの創出という点からも、長崎駅までのデッキの延伸を含めた具体的な負担軽減の取組を要望する。

また、浦上駅周辺では、長崎スタジアムシティプロジェクトによる新スタジアムなどが計画されており、完成した折には浦上駅の利用増加が見込まれることから、浦上駅のさらなる利便性向上を図るとともに、利用客を長崎駅と浦上駅に分散させるなど密集させない誘導などについてJR九州と協議されたい。スタジアムまでの歩行者動線については、浦上駅周辺の整備状況を踏まえながら、安全性の確保を最優先に検討し、併せてスタジアム周辺の交通渋滞対策にも取り組まれたい。

最後に、松が枝国際ターミナル方面への路面電車の延伸については、周辺地域のまちづくりの動向を踏まえながら、解決すべき様々な課題を長崎県や交通事業者と協議し進められたい。

理事者におかれては、委員会における調査の過程で各委員から出された意見・要望を踏まえ、100年に一度となる大きなまちの進化に向け、本市の駅周辺整備・交通結節対策に関する各種施策の実現に引き続き取り組まれたい。