

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（正副委員長案）

長崎駅周辺地区では、新駅舎や新駅ビルの開発などをはじめ、着々と整備が進められている中、市民や観光客に望まれるまちの姿の実現に向けて、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・市における最新の長崎駅周辺の整備計画について把握するとともに、これまでの特別委員会等での議論を踏まえ、目指すまちの方向性を示しながら、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 これまでの長崎駅周辺整備にかかる特別委員会の検討状況について

(1) 長崎市中心部における公共交通結節の現状と課題及び課題解消に向けた取組

ア 長崎駅周辺

(ア) 現状と課題及び課題解消に向けた取組

通勤・通学時間帯におけるJR長崎駅降車後の移動手段は、バス・電車への乗り継ぎが全体の約20%であり、残り約80%は徒歩で目的地に向かっている状況である。また、観光客も含めた乗り継ぎの状況において、長崎駅前の断面輸送量に占めるJRからの乗り継ぎ客の割合は、路線バスが10%程度、路面電車が20%程度と想定されている。

課題としては、JRから路面電車、バスへの乗り継ぎ需要は多くはないが、身体的な弱者や観光客等への配慮として、東口・西口へのバスの引き込みや増便が一定必要であること、また、JR長崎駅と県営バスターミナル、電停、長崎駅前南口バス停は歩道橋で接続されているがバリアフリーとなっていないこと、バスターミナルのタクシー乗り場については、ターミナル内に明確な案内がなく分かりにくいことなどが挙げられる。

なお、課題のうちバスの引き込みについて、西口には一部の路線バスや観光地を周遊するバスが乗り入れており、東口には新しく整備される駅前広場の中にできる限り多くの路線バスを乗り入れるように交通事業者等と協議を重ねており、長崎県交通局が主体となって、路線バスを一定数乗り入れる計画となっている。

(イ) 長崎駅周辺の主な事業スケジュール及び事業費

令和4年秋頃の新幹線開業に併せ、在来線を高架化する連続立体交差事業は、令和2年3月に高架切替えの完了及び新駅舎が開業し、令和3年度末に完成予定である。次に、土地区画整理事業については、西側が令和3年4月に供用開始し、東側については令和7年度の完成予定である。また、出島メッセ長崎は令和3年11月に開業し、JR九州の施設である高架下の店舗開発は令和4年春に、新駅ビルは令和5年の秋に開業する予定である。さらに、土地区画整理事業区域外の事業ではあるが、都市計画道路大黒町恵美須町線については、令和9年度の完成を予定している。

事業費について、土地区画整理事業の総事業費は、土地区画整理事業区域内の道

路、東西駅前広場、多目的広場などの整備費や、建物補償費、調査設計費などを合わせて154億円となっているが、これは事業が認可された平成21年当初の想定事業費であるため、事業の進捗に伴い工事費の精査が進んだことや、人件費や物価が上昇したこと、消費税の改定などにより当初の計画時から変動しているため、今後事業計画の変更を予定しており、事業費についても精査、見直しを検討している。また、都市計画道路大黒町恵美須町線の事業費は、45億5,000万円となっている。

(ウ) 長崎駅周辺整備の将来像

在来線の新駅舎が令和2年3月に開業し、令和3年4月には西口駅前広場が完成し供用開始している。東側の歩行者動線は仮設通路となっているが、工事の進捗に伴い順次切替えを行う予定としている。

J R九州の新駅ビルは、1階から4階までが商業施設、5階、6階がオフィス、7階から13階までがホテルの予定である。なお、新駅ビルと国道202号との間には多目的広場が新しく整備される予定であり、面積は約6,000平方メートルで既存の高架広場の約4倍の広さである。中央付近に2列に並ぶ並木は、J R長崎駅と国道を結ぶ主要な歩行者動線の東西軸となり、平行して設置する幅10メートルの屋根空間のロングルーフには、国道側に横断歩道橋へアクセスするためのエレベーターやエスカレーターを整備する。また、交通広場には、駅舎側に公共交通ゾーンとしてタクシーやバスの乗降場を、国道側に一般車の駐車場や送迎のための乗降場を整備する。

イ 浦上駅周辺

(ア) 現状と課題及び課題解消に向けた取組

通勤・通学時間帯におけるJ R浦上駅降車後の移動手段は、バス・電車への乗り継ぎが全体の約20%であり、残り約80%は徒歩で目的地に向かっている状況である。浦上駅前の断面輸送量人員に占めるJ Rからの乗り継ぎ客の割合は、路線バスが3%程度、路面電車が2%程度と推定される。

課題としては、駅前広場の大部分を駐輪場が占めており、一般車、タクシー、バスの乗降場及び一般車駐車場といった交通施設の配置が窮屈となっていること、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て国道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ことが挙げられるが、浦上駅周辺整備計画により、駅前広場の大部分を占めている駐輪場は駅舎北側の鉄道高架施設と市道とに挟まれた場所への移設が計画されている。また、駅前広場は各乗降場が整理されるとともに、国道への出口が1か所に集約される計画となっている。

(イ) 浦上駅周辺整備計画

浦上駅周辺整備について、令和3年6月時点での計画は次のとおりである。

浦上駅周辺における鉄道施設の高架化工事に先立ち、鉄道施設を挟んだ東西方向

の歩行者動線を確保するために地下歩道が設置され、本市が管理する浦上歩道橋の一部や鉄道施設の前面にあった浦上駅の駅舎が撤去された後、新駅舎を含め鉄道施設の高架化工事が進められ、令和2年3月に完成している。

その後、鉄道高架施設の西側において、幅員3メートルの歩行者通路が鉄道高架施設に沿って整備中で、令和3年7月頃に完成予定である。なお、完成後は、鉄道高架施設を挟んだ東西方向に平面の歩行者通路が確保されることから、JR九州が地下歩道の撤去に着手する予定である。

本市は、駅前広場の再整備に先立ち、市が管理する浦上歩道橋を10月頃までに撤去する予定である。また、浦上駅二輪車等駐車を整備する計画で、令和3年度中に供用開始予定である。

なお、浦上駅前広場は、長崎県が再整備に着手する予定であり、国道206号上の長崎県が管理する歩道橋については、撤去することも含め検討が進められている。

ウ 大波止ターミナル周辺

下船後の移動手段は様々であるが、タクシーへの乗り継ぎ割合がほかの交通結接点に比べて高い状況となっている。

課題としては、主要な系統が運行する大波止バス停及び大波止電停までが約500メートルと遠く、案内も不十分であるといった点が挙げられるが、課題解消に向けた具体的な検討には至っていない。

エ 松が枝国際ターミナル周辺

クルーズ船からの乗換え状況としては、ほとんどがツアーバスへの乗換えとなっている。その他の二次交通の手段としては、タクシー、バス、路面電車が考えられる。

課題としては、最寄りの路面電車の電停がターミナルから遠く、またその区間が単線区間であり他の系統と比較して運行間隔が長いことが挙げられる。

課題解消に向けては、路面電車の複線化や松が枝方面への延伸等が挙げられるが、実際にどこまで延伸するのか、どの方向に延伸するのかについては、これから議論がなされていくところである。

オ 新市庁舎周辺

(ア) 現状と課題及び課題解消に向けた取組

来庁者の約45%が公共交通機関を利用しており、特にバス利用者が多くなっている。

課題の1つとして、北部・西部・南部方面から新市庁舎の最寄りバス停にアクセスする系統の設定を調整する必要があることから、交通事業者との協議を進めているところである。なお、現市庁舎前を通る路線を多く有する長崎バスからは、既存路線の一部を新市庁舎経由に変更し、市内各方面からのアクセスが向上するように考えていくとの意見が出されている。

また、課題の2つ目として、現市庁舎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ことから、現市庁舎から新市庁舎に向けた道路を整備するとともに、新市庁舎の建設と並行してバスベイの設置や交差点の改良等を進めることとしている。

(イ) 新市庁舎周辺道路整備計画

新市庁舎周辺の4辺の道路における道路改良工事と無電柱化工事の令和3年6月時点での計画は次のとおりである。

まず、北側の旧長崎署前の道路については、新市庁舎側が令和4年度に、旧長崎署側が令和5年度に施工予定である。次に、東側の魚の町公園前の道路については、公園側は令和3年度に施工予定であるが、新市庁舎側は令和4年11月末の新市庁舎完成後の仮囲い撤去後に工事に着手する予定としている。次に、南側の松翁軒前の道路についても、無電柱化も含めて仮囲い撤去後に工事に着手する予定としている。次に、西側の勤労福祉会館裏の道路については、無電柱化には令和3年度内に着手予定であり、道路改良も令和4年度から一部工事に着手する予定であるが、仮囲い撤去後も工事を継続する予定としている。そして、現市庁舎から新市庁舎への新設区間については、現在、地権者との用地交渉を進めているところであり、用地取得後の着手となるため、無電柱化工事も含め令和4年度に着手する予定である。最後に現市庁舎別館横の拡幅区間については、別館解体後の令和5年度以降に無電柱化工事も含め施工する予定であるため、新市庁舎開庁後もしばらくは道路工事等が続く状況となる。

カ 長崎スタジアムシティへの歩行者動線

長崎駅からは、西口を出て土地区画整理事業区域内の道路や都市計画道路浦上川線を通るルートが、浦上駅からは、国道206号や都市計画道路長崎駅東通り線などを通るルートがそれぞれ検討されている。

(2) 各交通結節点における利便性向上の取組

ア 主要な交通結節点における取組

(ア) 長崎駅西口側のバス路線の開設

市内の主要観光地を結ぶバス路線として、長崎バスが長崎駅西口からグラバー園を結ぶ観光ルートバスを設定し、令和3年11月から運行を開始している。一般路線については、長崎バスが二本松団地や住吉方面へ、県営バスが立神や長崎みなとメディカルセンター方面への路線をそれぞれ開設している。

(イ) 市民会館電停での乗換機能追加

新地中華街電停に加え、令和2年7月から市民会館電停でも路面電車の乗換機能が追加されている。

(ウ) **フリーWi-Fiの整備**

路面電車の全ての電停や一部のバス停、松が枝国際ターミナルにフリーWi-Fiが導入されている。

(エ) **路面電車サイネージシステムの導入**

電車の接近や遅延など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について、平成31年3月から長崎駅前をはじめとする電停に導入が進められている。

イ **乗り継ぎ利便性向上の取組**

長崎スマートカードの更新に併せて、全国相互利用交通系ICカード（10カード）の相互利用が可能になっている。

(3) **在来線駅舎開業後の長崎駅の現状と課題**

ア **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**

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、その強化、拡充について検討するため、令和元年8月に、国・県・市・県警本部・交通事業者等で構成された検討会議が設立された。なお、令和2年7月に長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画が取りまとめられ、この検討会議は役割を終えている。

イ **長崎駅周辺の課題**

長崎駅周辺の課題として、1点目に、JR長崎駅からバス停・電停までの距離が遠くなりJRから二次交通への乗換えが不便なこと、2点目に、バス停が分散し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こと、3点目に、国道の幅員が広く横断に負担がかかることや、電停へのアクセスがバリアフリーでないこと、4点目に、まちと駅の距離が遠くなり連携に支障が出ること、5点目に、国道の交通量が多く混雑しているため、各種改善策の選択が困難なことが挙げられる。

ウ **課題解決に向けた対策案**

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「バスターミナル+デッキ案」と長崎駅側にバスターミナル、国道にミニバイパスを整備し、国道の平面横断を目指す「ミニバイパス+平面横断案」の2つの案が提案され、オープンハウスの方法により意見聴取を行ったところ、約9割の方が「バスターミナル+デッキ案」を選択している。

以上、これまでの長崎駅周辺整備にかかる特別委員会の検討状況について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 新市庁舎へアクセスするバス路線は、バス会社と協議をして櫻橋の下を通る路線を十分に考慮してほしい。
- 路面電車の松が枝方面への延伸については、課題は多いと思うがぜひ取り組んでほしい。
- 観光バスは、他のバスと異なることが分かるようにラッピングをしたり、特別な形にしたりしてほしい。また、観光地へ乗り換えずに直接行けるバスを検討してほしい。

2 長崎スタジアムシティ周辺の整備計画及び長崎駅、浦上駅への動線について

株式会社リージョナルクリエーション長崎の担当者から長崎スタジアムシティ周辺の整備計画及び長崎駅、浦上駅への動線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) 長崎スタジアムシティプロジェクト

ア スタジアムへの動線

スタジアムへは、試合時は基本的に徒歩で、また J R を利用される方は長崎駅や浦上駅から、現在計画している V ロードと仮称する道路を歩いていただくことを想定している。また、公共交通機関との連携に関しては、J R 九州をはじめ、長崎バスや長崎県営バスと臨時便の運行について協議をしているが、計画が具体化していないため、しばらく時間をおき本格的に検討していきたい。なお、郊外に臨時駐車場を確保できないか、交通事業者や県、市と協議しており、そこからシャトルバスを使ってスタジアムへ移動することも計画している。

また、次世代の移動手段について、スタジアムシティの中は I C T などの先進技術の活用を考えているが、敷地外については県や市と協議しながら進めていきたいとの考えが示された。

イ 交通渋滞への対応について

県警や県、市と交通シミュレーションを行い、それぞれの交差点で渋滞が起こらないよう検討している。ただし、シミュレーションを行った段階では、計画に未確定な部分が多かったため、計画が固まった段階で再度シミュレーションを行い、問題がないようにしたい。

大きな方針としては、スタジアムシティ周辺に車が集中するのを防ぐため、基本的には徒歩で来ていただくか、郊外の臨時駐車場に車を止め、そこからはシャトルバスで移動するパークアンドライド方式を計画している。また、敷地内の駐車場料金の高額設定については、福岡 P a y P a y ドームの隣の施設で実施していることから、参考にしながら検討したい。

そのほか、ソフト面として、V ロードを歩いて楽しい空間とし、V ・ファーレン長崎や長崎ヴェルカを通じ、積極的に公共交通機関を使っていただくよう誘導するとともに、県や市の広報や媒体を通じたほうがより周知しやすい部分があれば連携してい

きたいとの考えが示された。

ウ コロナ禍によるプロジェクトの再検討

当初から非接触型センサー等の整備を計画していたこともあり、コロナ禍を受けてプロジェクトの再検討を行うことはないとの考えが示された。

エ 三菱幸町工場跡地の土壌汚染の有無について

三菱重工由来の土壌汚染については、三菱重工が撤去処分の上、長崎市にも撤去状況を報告している。それ以外の海面の埋立てに由来する自然の土壌汚染については、健康被害にはならない程度のものであるとの説明がなされた。

オ 雇用

詳細は決まっていないが、長崎をよくしたいという大きなプロジェクトビジョンに共感し、強い意思を持っていただける方を面接上の採用基準として考えており、一定規模の雇用は生まれるのではないかと考えが示された。

以上、長崎スタジアムシティ周辺の整備計画及び長崎駅、浦上駅への動線について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 浦上駅は新幹線が止まらず、在来線しか止まらなくなるが、スタジアムで大規模な試合が開催されるときには在来線の臨時便を止めてもらうようJR九州に要望してほしい。
- 浦上駅や長崎駅からの動線などは、障害者や高齢者、車椅子の方など様々な方が歩くことを想定した内容にしてほしい。また、車椅子の方や、目が見えない方、耳が聞こえない方など、様々な観点からユニバーサルデザインのあるまちを目指してほしい。
- スタジアムシティ施設内の駐車場料金を上げると、スタジアムシティ利用者が比較的安価な周囲の駐車場を利用し、本来その駐車場を利用したかった方が利用できなくなる可能性があるため、配慮して計画を立ててほしい。
- 中部下水処理場跡地の今後の活用予定や計画については、検討されている事項を逐次報告し、決定する前には議会とも協議してほしい。
- 稲佐山ロープウェイの全面的な再整備などは、本市が積極的に関与し、青写真を早く示してほしい。また、大きな視点で総合的に考えてまちづくりをしてほしい。
- 稲佐橋がとても混雑しているため、浦上川線から対岸へ橋を架けてほしい。
- 100年に一度の計画であり、後から実施するのは難しいため、やるべきときに一生懸命知恵を絞ってほしい。

3 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) 新長崎駅ビル

ア 長崎駅高架下店舗工事の着工

長崎駅の改札口正面に、にぎわいと交流の拠点として地元を代表する土産や食品などの物販、ご当地グルメをはじめとした飲食店を導入する予定である。また、長崎の様々な年間催事と連携してお客様をもてなし、にぎわいをつくりたいという考えから、長崎らしさをコンセプトに、土産・食品の物販、飲食、サービスの約50店舗について地元のテナントを中心に誘致を進めており、令和4年春の開業を予定しているとの考えが示された。

イ 新長崎駅ビル計画の変更

J R九州から令和元年12月に公開されていた計画について、令和3年3月に見直した内容が公開されたため、その説明があった。

主なポイントとしては3点挙げられ、1点目は、全面開業の時期を令和7年度から令和5年秋へ早めたこと、2点目は、環境負荷の軽減、新型コロナウイルス等の感染症対策、次世代のA I ・ I C Tの導入などに取り組むこと、3点目は、駐車場の台数を当初計画していた1,300台から1,500台に増やすことである。なお、駐車場台数の増については、既存の立体駐車場600台を存置し、新たに900台の立体駐車場を整備するよう内容を見直したことによるものである。また、7階から上層の約200室のホテルは、マリオット・インターナショナルとの提携に向けて引き続き協議しており、長崎の夜景景観の向上に貢献するような照明計画を検討中であるとの考えが示された。

今回見直しを行った理由としては、1点目に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした感染症対策や新しい生活様式への対応、さらに脱炭素に向けた環境対策を建築計画に盛り込むことにしたこと。2点目に、新幹線開業の効果を高め、長崎の景気浮揚にできるだけ早く貢献するため完成時期を早めることにしたこと。3点目に、工事期間中に周辺道路の交通渋滞を発生させないようにできるだけ工期を短く、かつ駐車場台数を多く確保することを目指したことが挙げられた。

ウ 高架下利用計画（案）について

梁川橋架道橋から稲佐立体交差区間は、高架下を通る道路を除き現在検討中であり、サッカースタジアムと連携したにぎわいに資する使い方について、市と協議を進めているとの説明がなされた。

エ 高架下の活用策について

長崎駅からスタジアムシティまで、スタジアムシティ沿い、浦上駅からスタジアムシティまでの3エリアの高架下の活用策について、長崎駅からスタジアムシティまではJ R九州長崎支社、鉄道関連施設、駐車場等で利用しているが、長崎駅部のコンコースに面した区画については、J R九州の商業施設と市の観光案内所を計画している。

なお、スタジアムシティ沿いについては、側道整備完了時期に併せて利用開始できるよう引き続き検討していく。浦上駅からスタジアムシティまでについては、駅前の店舗開発や高架下での駐車場開発を検討しているとの考えが示された。

オ 九州新幹線西九州ルートについて

佐賀県の理解が得られない状態であることから、西九州新幹線は対面乗換方式での開業となるが、少しでも早期に西九州ルートの整備の在り方が方向づけされるよう、佐賀県をはじめとする関係者との協議に真摯に対応していきたいとの考えが示された。

カ JR長崎駅への長崎市恐竜博物館関連オブジェの設置について

現時点では市からの要望があっていないが、今後設置の要望があれば協議するとの考えが示された。

キ 新駅ビルについて

新駅ビルへのテナント入居については、未定との説明がなされた。

ク 長崎駅及び浦上駅のトイレについて

長崎駅及び浦上駅共に改札外への設置は検討していないとの説明がなされた。

ケ 電動レンタサイクルについて

電動レンタサイクル（自転車楽チャリ（長崎））のサービスについては、平成15年5月に導入し貸出しを行っていたが、貸出し実績が僅少であることから令和元年9月30日をもって終了している。民間型のレンタサイクル事業を定着させるためには、貸出し拠点及び貸出し台数が駅からの出発に限定されず、長崎市内の主要観光地をある程度網羅するなど、利用しやすい環境整備が必要だとの考えが示された。

以上、長崎駅及び新駅ビルの整備計画について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 長崎駅周辺が発展して、既存の商店街や商業施設が衰退しないように、JR九州、地元の商店連合会などと十分に連携し、協議をしながら進めてほしい。
- 新幹線の開通で、市内商店街や商業施設への集客を増やす可能性のある施策があれば、それを実行できるようにJR九州と協議しながらやってほしい。
- 駅もしくは公共交通機関周辺へのトイレの設置に当たっては、内容及びトイレに至るまでの動線について、専門家の意見を聞きながら進めてほしい。
- 長崎駅からの移動手段として、グリーンスローモビリティも考えられることから、取り入れるための空間や動線を確保できるかの研究や実証実験に取り組んでほしい。また、導入する場合は、JR九州や周辺の関係者の協力が必要となるため、意見交換を行って

ほしい。

- 騒音などでスケートボードの練習場所がないという声を聞くため、高架下の利用計画については、スケートボードの練習場所としての活用をぜひ前向きに検討してほしい。

4 長崎県営バスターミナルの再整備計画について

(1) 県営バスターミナルの現状

建物は地下1階、地上6階の鉄筋コンクリート造で、1階のバスターミナルには、乗車5、降車1の6バースの乗降機能を有している。昭和38年に建築され、現在築57年が経過している。利用状況については、平成30年度のデータで、発着便数が1日当たり約300便、利用者数が1日当たり約5,000人となっている。路線の行き先は、県外高速が福岡、北九州、熊本、大分、宮崎、県内都市間が長崎空港、佐世保、ハウステンボス、雲仙となっている。

(2) これまでの主な経緯

平成25年2月に長崎県交通局が、県営バスターミナルを長崎駅周辺土地地区画整理事業区域内へ移転する考えを示し、平成27年11月には具体的な移転先を新幹線と在来線の高架施設に挟まれた場所とする方針を示した。その後、令和元年8月に、長崎市中心部の交通結節等検討会議が設立され、令和2年7月に策定された長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画により、県営バスターミナルの土地地区画整理事業区域内への移転については白紙となっている。

(3) 長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画（令和2年7月策定）

長崎駅周辺、松が枝地区周辺などの地区ごとに課題、基本方針、整備イメージが整理されている。

まず、長崎駅周辺地区の課題としては、新駅舎が150メートル西側へ移転するため、乗り継ぎ客の利便性が低下すること、バス停が分散して分かりにくく、路面電車電停のバリアフリー化が不十分であることが挙げられている。

課題解決の基本方針としては、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こと、駅側とバスターミナルとを結ぶデッキを設け、駅とまちを連携させて回遊性を強化すること、デッキ上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つなぎ、歩行者の移動を支援することなどが挙げられている。

なお、この基本方針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考え方として、新幹線駅舎の東側に駅前交通広場が整備されるため、そこに路線バスを引き込み、交通結節を確保しながら既存の北側の歩道橋にエレベーターを設置し、路面電車のバリアフリー化を図ることとしている。なお、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け位置については、今後検討されることとなっている。

また、松が枝地区周辺については、公共交通との結節強化を図るため、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、路面電車の長崎駅方面への直通運行を実現するため、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整理している。

大波止周辺・まちなか地区については、長崎港ターミナルから長崎駅間のバス運行ルートや歩行者動線を整備し、県庁舎跡地にバスの乗換えのためのバスベイや待合所の整備を検討することなどを方針として整理している。

(4) 長崎駅前ターミナル公共施設等の整備運営事業スキーム検討調査業務委託

長崎市中心部の交通結節機能強化の基本計画で、大黒町側に中長距離用のバスターミナルを再整備するとの基本方針が示されたことに伴い、長崎県がその整備に向けた事業スキーム等を検討するための業務委託を国土交通省の官民連携に係る補助メニューを活用し、令和2年8月末から実施している。

調査のポイントとしては、1点目に、既存バスターミナルの再整備に当たって、周辺街区を含む一体的な再開発に係る整備条件の整理や事業方式の検討、2点目に、令和2年11月の道路交通法の一部改正により、バスターミナルが特定車両停留施設と位置づけられたことによって、公共が道路附属施設の所有権を有したまま施設の運営権を民間事業者を設定するコンセッション方式の活用が可能となったため、その導入可能性や課題についての検討が挙げられる。

新バスターミナルへの建て替え及び管理運営等の事業概要としては、既存のバスターミナルビルを、周辺街区を含めて新ターミナルビルとして建て替え、高度利用を行うことを想定し、新ターミナルビルの一部に新バスターミナルを設置し、管理運営を行う事業を実施するとの想定が示されている。

また、土地や建物所有者などの権利者、交通事業者、民間事業者に対し意向調査が実施された。主な意見として、構想を詳しく知りたい、再整備と併せ土地・建物の活用を考えたい、共同ビル化に不安がある、再整備と共に事業継続したいが不安があるなどがあった。

特に、交通事業者への意向調査では、調査を行った10社全社が新バスターミナルへの乗り入れを希望しており、新バスターミナルへは1日当たり平日は490便、土日祝日は450便の乗り入れ便数が見込まれる。また、新バスターミナル管理運営事業への参画については2社が関心を示しており、想定される事業展開としては、ターミナル窓口業務の受託事業、コンビニエンスストア等の売店事業などを挙げている。

次に、民間事業者マーケットサウンディングについては、7社を対象にヒアリング、アンケートによる調査を実施しており、結果として、全社関心があり、特に3社からは積極的な参画意向があっている。その一方で、複数の事業者から、再整備と管理運営の一括化した事業とする場合の体制組成の難しさや、リスク分担の複雑化への懸念が示されている。

整備計画の検討として、新バスターミナルとして必要最小限の整備にとどめるケース

と、市街地再開発事業等による共同建て替えを行うことを前提に高度利用化された複合施設整備を行うケースの2つを事業方式等の検討の前提となる対象施設の整備計画と設定している。

事業手法の検討及び導入可能性評価について、再整備段階と管理運営段階については、1つの事業者が実施する一括型、さらに別の事業者が実施する分離型が想定されるが、本調査では分離型で検討しており、再整備段階を、道路事業、市街地再開発事業、任意事業の3つのパターンに、管理運営段階を公共による直営方式とコンセッション方式の2つのパターンに整理し検討している。

再整備段階の事業方式としては、市街地再開発事業が事業成立は保留床処分の市場性に左右されるものの、営業継続意向の地権者に最も対応しやすいとの理由から最も高い評価、道路事業は、早期・短期間の事業化やバスターミナルに必要な施設だけを設置するとの理由から地権者合意に不安があるとの評価、任意事業は、参加者が自己持分の建設費用を負担することや、法的位置づけがなく履行が不安定なことから成立に課題が多いとの評価を受けている。

次に、管理運営段階の事業方式については、人口減少やバス交通に係る情勢の変化に係るリスクへの対応が必要であるが、運営権に基づく民間の創意工夫を生かした収入源の確保が可能であることや、事業期間15年間で約29億円の運営権対価が見込まれることから、コンセッション方式が有利と評価されている。

事業化に向けた今後の展望について、再整備事業は、初動期として基本計画と地元調整等を行うのに約2年～3年、実施期として保留床取得者決定、基本設計、実施設計等を行い、補償、工事等に要する期間として約7年～8年、供用開始までに合わせて約10年～11年程度かかると想定されている。また、運営事業についても、同様の年数を要するものと想定されている。

そのほか、大黒町の地権者を対象に、令和2年12月に実施された長崎駅前・大黒町地区の活性化等に関するアンケートでは、地権者の過半数が建物の安全性・災害への不安があると回答しているが、建て替え・改修したいができないと回答した方と、当面はこのままでいいと回答した方を合わせると約9割となることから、建物の安全性について不安はあるものの、建物の更新が進まないといった状況が推測される。新バスターミナルへの入居については、希望するとの回答は3割強、希望しないとの回答は3割弱、分からないとの回答は約4割となっている。

(5) 長崎駅前バスターミナル等再整備に関する計画コーディネート業務委託

令和3年度も引き続き、長崎県において、周辺民有地を含めた新ターミナルビルの再整備に関して、基本計画の策定に向けたまちづくり活動支援、計画立案に係る調査及び整備手法や整備手順の検討実施を目的として業務委託が実施されており、令和3年9月時点では、長崎県が今後土地・建物所有者に対し共同建て替えの仕組み等を説明する予定となっている。

(6) バスタプロジェクトの全国展開に向けた動き

バスタプロジェクトとは、鉄道やバス、タクシーなど多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクトのことで、MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を推進するものである。現在、国において全国的に展開されており、供用中が東京都の新宿バスタで、事業化しているのが6か所、調査中が13か所であり、本市中心部は機能強化の必要性等の調査段階と位置づけられている。

なお、令和2年11月の道路交通法の一部改正により、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設が特定車両停留施設として道路附属物に位置づけられ、その運営について、コンセッション制度の活用が可能になっている。また、令和3年4月のバリアフリー法の改正により、旅客特定車両停留施設がバリアフリー基準適合義務の対象に追加され、乗降場への視覚障害者誘導用ブロックの設置や、通路における傾斜路の幅員やエレベーターの大きさなどのバリアフリー基準が定められている。

以上、長崎県営バスターミナルの再整備計画について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 建て替えに関する本市のかかわり方など、早急に方針を詰めていく必要がある。建て替えについては具体的に詰めて、無駄をなくしながら議会にも報告してほしい。
- 新しいバスターミナルができたときに、駅からの動線とは全く異なる場所に入出口があるというようなことにならないように、建設についても県と連携して行ってほしい。

5 他都市事例の調査研究について

(1) 西九州新幹線事業の概要

西九州新幹線は、令和4年秋頃の開業を予定しており、路線延長は約66キロメートル、駅としては武雄温泉駅、嬉野温泉駅、新大村駅、諫早駅、長崎駅がある。諫早駅を除く4駅では、鉄道事業と合わせて土地区画整理事業が、また諫早駅では再開発事業が行われている。

(2) 各駅の状況

ア 諫早駅

諫早市役所のある市街地から北西に約1.4キロメートル、諫早インターチェンジから北東に約3.5キロメートルの場所に位置している。ホームが1階で橋上駅となっているため、2階の自由通路と改札口を通過して1階のホームへ下りる造りとなっている。

イ 新大村駅

現在の大村駅の北側に新設され、土地区画整理事業により道路、公園のほか民間施設用地、また、新大村駅の北側には大村車両基地が整備される。

ウ 嬉野温泉駅

嬉野インターチェンジから東に約2.1キロメートル、温泉街から北東に約1.8キロメートルの場所に位置している。交通結節機能として、駅を中心とした道路整備や駅前広場、駐車場整備を行い、駅から温泉街、周辺観光地などへの快適な移動のため、巡回バスなどの導入やレンタカー店などの駅前進出の誘導が検討されている。

エ 武雄温泉駅

武雄北方インターチェンジから南西に約3.3キロメートル、温泉街から東に約800メートルの場所に位置している。西九州エリアの中心としての位置づけで、鉄道や高速道路などの交通網の結節点として市内や周辺市町の観光資源等への移動手段を提供することにより、武雄温泉駅での下車を促し、新幹線開業効果を受け止め、波及させることを目指している。

オ 熊本駅

熊本城や熊本桜町バスターミナルのある中心市街地から南西に約2キロメートルの場所に位置している。九州新幹線鹿児島ルートは平成23年3月に全線開業しており、その後平成31年3月に在来線の駅舎が完成している。交通結節機能としては、熊本桜町バスターミナルがバスの起終点かつバス間の結節機能を持つメインのバスターミナルとなることから、熊本駅は陸の玄関口として、バス、鉄道、市電などの異なる交通機関を結節する機能を有するサブターミナルとして位置づけられている。

(3) 熊本桜町バスターミナル

熊本城や熊本市役所、アーケード街などがある中心市街地付近に位置している。長崎駅前の新バスターミナルの調査対象区域と比較して約4倍の敷地面積を有しており、地下1階、地上15階建てで、商業施設やホテル、分譲マンション、バスターミナル、ホールなどで構成されている。

以上、他都市事例の調査研究について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 長崎駅の列車の便数を少なくとも15分から20分の間に1便あるくらいに増便したり、駅周辺に駐車場を整備したりして、長崎駅が活性化するような方策を講じるようJR九州に要望してほしい。
- 博多駅から長崎駅まで、新幹線開通後も料金ができるだけ上がらないように、JR九州と協議してほしい。
- 武雄温泉駅から長崎駅まで、一定連携しながら集客を図っていく動きがある中では、停車駅を明確にするようJR九州と協議してほしい。
- 観光案内所などのソフト面についてももしっかり配慮してほしい。

6 松が枝国際ターミナル2バース化に伴う交通結節点の整備について

(1) 松が枝国際ターミナルとその周辺の現状

ア 松が枝国際ターミナルの現状

岸壁は延長410メートル、幅20メートル、水深12メートル、ターミナルは延床面積1,996平米で、待合とインフォメーション機能を有し、平成22年に供用開始している。第2ターミナルは、延床面積が1,971平米で、C I Q審査機能を有しており、平成24年に供用開始している。駐車場は、普通車で61台分あるが、大型バスが占用する場合14台しか駐車できないため、不足する場合は長崎水辺の森公園の横にある県営常盤駐車場を使用している。

イ クルーズ船の入港状況

平成29年の267隻が過去最大となっており、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和3年10月時点において、令和2年3月以降の入港がない状況となっている。

ウ クルーズ船からの乗り継ぎ状況

平成30年のクルーズ客の国別割合は中国からが約9割であり、その大半はツアーバスを利用し路面電車の利用はほとんどないため、クルーズ船乗客数が大きく増加しても周辺の電停の利用客数は1～2割程度の増加にとどまっている。

エ 路面電車の運行状況

松が枝国際ターミナル方面を運行する5号系統は、大浦海岸通から石橋の間が単線区間であるため、ほかの主要な系統である1号系統や3号系統に比べ運行本数が少なく、運行間隔も長い状況である。

(2) 交通結節上の課題

松が枝国際ターミナル付近を運行している5号系統は、新地町の分岐の構造上、松が枝方面と長崎駅方面との直通運行ができず、長崎駅方面へ行く場合は新地中華街電停での乗換えが必要となっている。乗換電停となっている新地中華街電停では、観光ピーク時に電車待ちの客が道路上まであふれていることが問題となっている。これは、長崎駅方面行きの1号系統が5分間隔で運行されていることに対し、石橋方面行きの5号系統が9分間隔となっていることが主な原因であると考えられる。

(3) 交通結節機能強化に向けた取組

ア 港湾機能の配置計画（案）

松が枝地区旅客船ターミナル整備事業（2バース事業）については、国土交通省において410メートルの岸壁の延長や水深12メートルの泊地の整備が予定されており、長崎県では臨港道路や埠頭用地の整備が進められている。整備スケジュールとしては、令和2年度から事業が開始され、令和7年度までに埋立てなどの整備が完了し、その

後ターミナル施設や交通結節機能などの整備が進められる予定となっている。

松が枝地区の再開発構想の概要としては、海の国際玄関口を将来像とし、開発コンセプトは国際ターミナル機能や交通結節機能、観光・交流機能、地域の機能の4点に整理されている。この再開発構想を具体化するため、長崎県が令和3年度に松が枝地区の整備に関する検討業務委託において、新たな旅客ターミナルと背後の都市機能施設を一体的な建設・運営とした場合のPPP/PFIの導入可能性の検討や、路面電車の延伸及びタクシーや路線バス等の複合交通施設等の整備による交通結節機能の検討を行っている。

イ 回遊性の向上

路面電車については、松が枝方面に延伸しクルーズ船と公共交通の結節を強化することや、松が枝地区と長崎駅方面との直通運行に向け出島とメディカルセンター間、新地町付近に三方分岐を設けること、国道499号上に短絡軌道を設けることなどの案が示されている。バスによる連携の取組については、長崎バスによって平成31年に開設された市内の主要観光地を結ぶ路線が、コロナ禍による運休期間を経て新ルートで令和3年11月から運行開始されている。新ルートは、長崎駅西口を発着点として、長崎港ターミナルや出島表門橋、オランダ坂入口、グラバー園などを通るもので、この路線によって、長崎駅と長崎港、山手地区の連携強化が図られ、市民や観光客の利便性向上につながるものと考えている。

(4) 2バース化の事業区域に隣接する山手地区のまちづくり

令和2年3月に国の認定を受けた長崎市歴史的風致維持向上計画の重点区域である東山手・南山手地区において、地域主体の長崎居留地歴史まちづくり協議会と行政が一体となって、地区の将来像の実現に向けた方針等を示す歴史まちづくり計画を策定し、歴史的建造物の保存・活用と周辺環境の整備を行うものである。この計画では、現状と問題点の観点から5つの対応方針を設定し、歴史的建造物の有効活用を図り、来訪者の増大につなげ動線を整備することで、浪の平や東山手方面にもにぎわいを波及させ、地区全体のイメージを高め、その情報発信をすることでさらに来訪者を増やし、移住・定住の促進につなげるという好循環を生むことを目指している。

以上、松が枝国際ターミナル2バース化に伴う交通結節点の整備について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 新地中華街電停において路面電車の乗換え時に混雑し、観光客が路上まであふれている問題については、いつまでにどうするかなど具体的な計画を立てて協議を進める必要があることから、本市内部で協議を進め、関係機関とも早急に協議し具体的に進めてほしい。
- 松が枝国際ターミナルに大型船が2隻停泊することを想定し、ストレスがない二次交通の在り方やバリアフリーの関係については検討してほしい。

- 出島和蘭商館跡保存活用計画は長期計画であるため、道路等の見直しをしながら本市内部で話し合い、最終的に一番良い形になるよう計画を作してほしい。

7 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4年秋の西九州新幹線開業に向け、J R長崎本線連続立体交差事業や新駅ビル建設などの長崎駅開発については、長崎県、J R九州から発表される事業計画や進捗状況などを把握し、連携して事業を進められたい。

特に、J R長崎駅の新駅舎の移動により、バスや路面電車への乗換えなど、東口利用者の移動距離が長くなる問題については、障害者、高齢者、観光客などへも配慮し、動く歩道の設置の再検討を要望する。同じく新駅舎が整備されたJ R浦上駅について、整備前は改札外にもトイレがあったものの、整備後には改札内にしかなくなり、市民の利便性が低くなっていることが懸念されるため、今後整備予定の高架下施設の状況なども鑑み、駅前広場等の空きスペースにトイレの設置を再度検討されたい。

次に、県営バスターミナルの建て替えについて、事業を進めるに当たっては、既存の施設が建築から57年経過していることから、建て替えまでの間の継続利用については、安全面を考慮されたい。あわせて、地権者などの意向や、実際に施設を使う利用者の意見が反映されるよう取り組まれたい。

また、路面電車については、出島和蘭商館跡保存活用計画事業とも調整しながら、出島から長崎みなとメディカルセンター間の三方分岐や国道499号上の短絡軌道の設置、松が枝方面への延伸については引き続き長崎電気軌道株式会社と協議するとともに、これらの新規路線の設置や既存路線の延長については、本市としても計画に参画し積極的に取り組まれたい。

今後、長崎駅周辺は、開発による活性化が予想され、まち中心部などのにぎわいがなくなっていく可能性があるため、市全体が活性化するような提案、提言を要望する。さらに、人の流れを増やす方法や、長崎駅への訪問者をまち中心部へ誘導する方法については、J R九州などの関係機関とも協力し、検討されたい。

最後に、長崎駅周辺整備に関する情報は、広報媒体以外でも様々な形で周知し、このまちづくりが記憶に残るよう取り組まれたい。また、公共交通手段や移動手段等の連携した情報発信については、対象者に必要な情報を届けられるよう、情報発信の在り方についても再度検討されたい。

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・要望を十分に踏まえ、100年に一度となる大きなまちの進化に向け変わり始めた長崎駅周辺が、より一層本市の魅力につながるよう、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。