

1 調査報告まとめ 関連資料

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利便性向上の取組について

(2) 各交通結節点に関する現状と課題

ア 長崎駅周辺

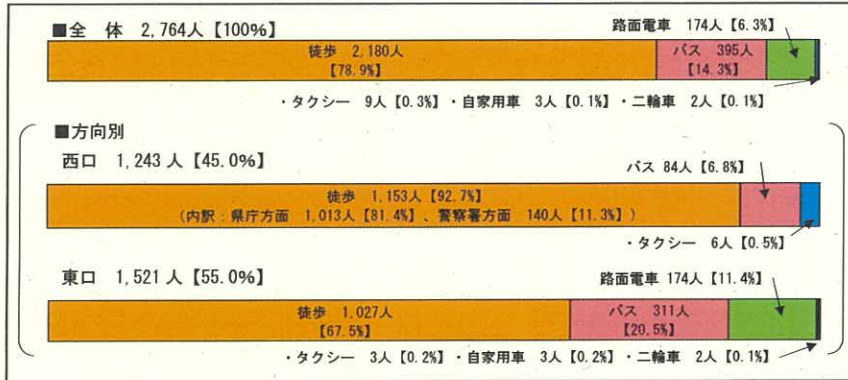
(まとめ資料 P1 関連)

(ア) 現状

a 通勤・通学時間帯 (7:00~9:00) における乗継の状況

○JRからバス・電車への乗継ぎは全体の約20%であり、残り約80%は徒歩で目的地に向かっている。

【長崎駅降車後の移動手段 (通勤・通学時間 7:00~9:00)】 調査日: 令和2年6月3日 (水)



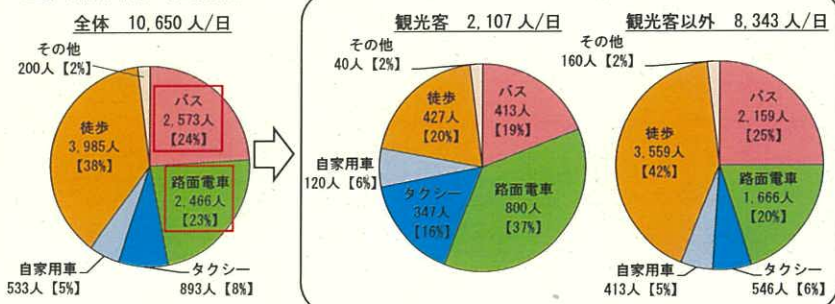
b 観光客も含めた乗継の状況 (平成30年度アンケート調査結果ベースの推計値)

○長崎駅前の断面輸送量に占めるJRからの乗継ぎ客の割合は、路線バスは10%程度、路面電車は20%程度と想定される。

■断面輸送量とJRからの乗継ぎ割合

| バス断面輸送量 | 21,322人 | H2810データより推計 | 路面電車断面輸送量 | 11,239人 | H2810データより推計 |
|---------|------------------|--------------|-----------|------------------|--------------|
| 乗継ぎ割合 | 2,573人 / 21,322人 | ≒10% | 乗継ぎ割合 | 2,466人 / 11,239人 | ≒20% |

■長崎駅降車後の移動手段



・H28都市計画現況調査の日あたりの全休人数を、H30のアンケート結果に基づく交通分担率を用いて推計

c JRと電停・バス停等との距離 ※ () 内の距離は整備前 (各乗り場から改札口まで)

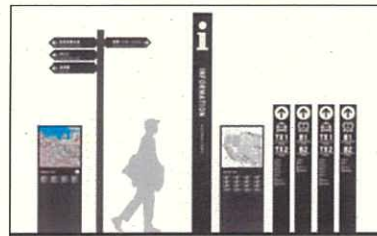


※現在の検討案であり、確定したものではありません

■歩きやすい動線を確保
【屋根イメージ】



■分かりやすい案内サインを設置
【案内サインイメージ】

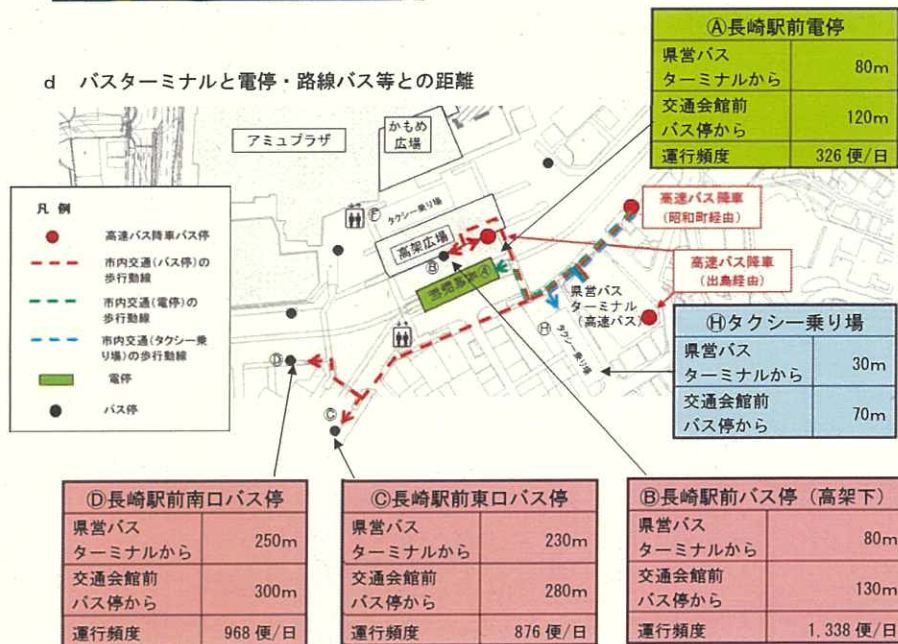


(イ) 課題

- JRから路面電車、バスへの乗継需要は多くないが、身体的弱者及び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は一定必要である。
- 長崎駅、バスターミナルと電停・長崎駅前南口バス停は歩道橋で接続しているが、バリアフリーとなっていない。
- 県営バスターミナル横のタクシー乗り場は、ターミナル内に明確な案内がなく分かりにくい。



d バスターミナルと電停・路線バス等との距離



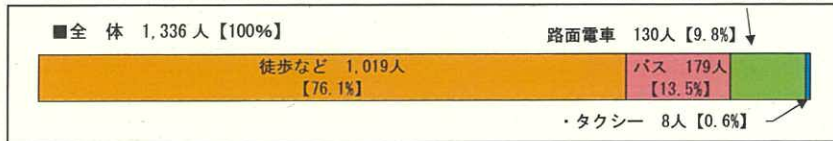
イ 浦上駅周辺 (まとめ資料 P2 関連)

(ア) 現状

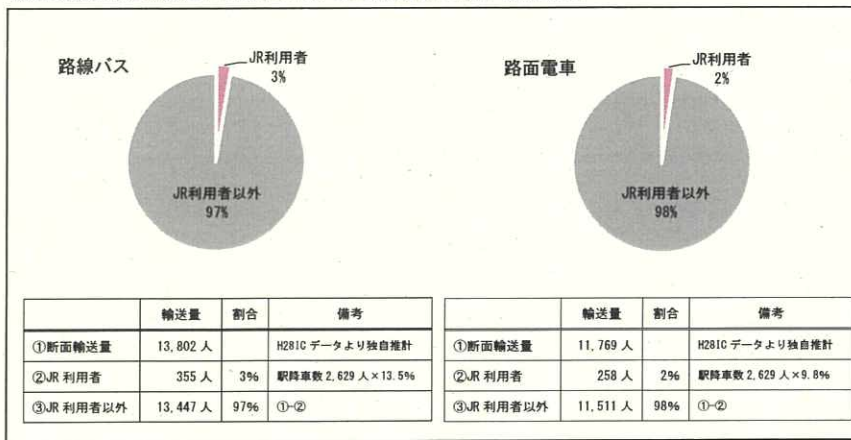
a 通勤・通学時間帯 (7:00~9:00) における乗継の状況

- JRからバス・電車への乗継ぎは全体の約 20%であり、残り約 80%は徒歩で目的地に向かっている。
- 浦上駅前の断面輸送量に占めるJRからの乗継ぎ客の割合は、路線バスは3%程度、路面電車は2%程度と想定される。

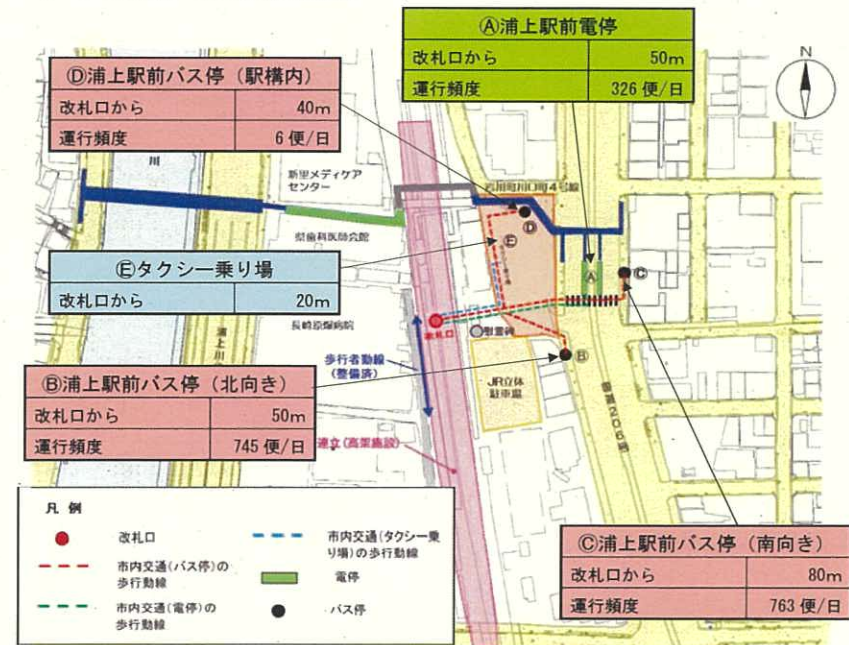
【浦上駅降車後の移動手段 (通勤・通学時間 7:00~9:00)】 調査日: 令和2年6月3日 (水)



【浦上駅前の断面輸送量に占めるJRからの乗継ぎ客の割合 (推計値)】



b JRと電停・バス停等との距離



(イ) 課題

- 駅前広場の大部分を駐輪場が占めており、交通施設 (一般車、タクシー、バスの乗降場、一般車駐車場) の配置が窮屈となっている。
- 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202号と接続しているため、交通が輻輳する形となっている。



(ウ) 浦上駅周辺整備計画(案)

- 整備後は、駐輪場は近くの高架横へ移設され、バス、タクシー、自家用車の乗降場が整理され、国道への出口も1ヵ所に集約されることから、交通流は一定秩序化される。
- コンコース(改札前通路)を介し、駅の東西が平面で結ばれる予定である。



エ 大波止ターミナル周辺 (まとめ資料 P2 関連)

(ア) 現状

a 乗継の状況

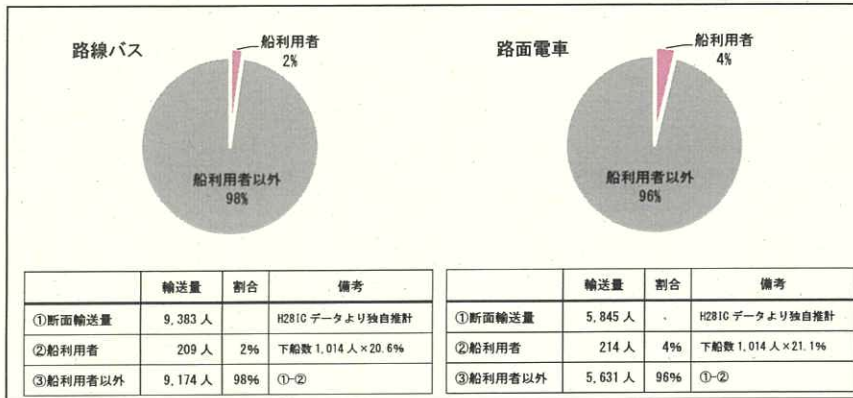
- 下船後の移動手段は様々であるが、特にタクシーへの乗継ぎ割合が他の交通結節点に比べて高い。
- 大波止一五島町間の断面輸送量に占める船からの乗継ぎ客の割合は、路線バスは 2%程度、路面電車は 4%程度と想定される。

【下船後の移動手段】

調査日：令和2年6月12日（金）



【大波止一五島町間の断面輸送量に占める船からの乗継ぎ客の割合（推計値）】



b ターミナルと電停・バス停等との距離



(イ) 課題

○主要系統が運行する大波止バス停及び大波止電停まで遠く、案内も不十分である。



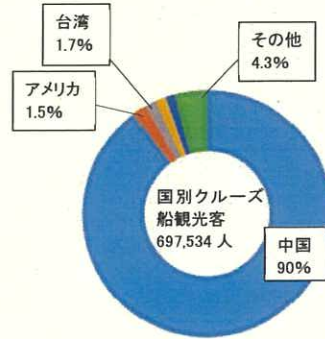
オ 松が枝国際ターミナル周辺 (まとめ資料 P3 関連)

(ア) 現状

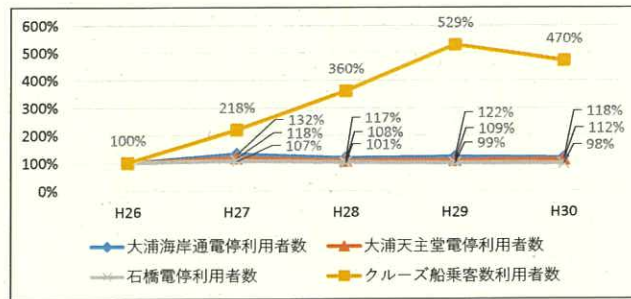
a クルーズ船からの乗継の状況

【国際クルーズ船乗客数の国別割合 (H30)】

○クルーズ船の乗客数の約 90%は「中国」であり、近隣駐車場から貸切バスを利用した移動が多い。



【クルーズ船乗客数と電停の全利用者数の増減率推移 (H26=100%)】



b 路面電車 (5号系統) の運行

○大浦海岸通～石橋間が単線区間であるため、他の系統に比べ運行便数は少ない。

| 系統 | 区間 | 区間距離 (km) | 所要時間 (分) | 運行度数 | 運行間隔 (分) |
|----|-------------------|-----------|----------|------|----------|
| ① | 赤迫～(西浜町)～崇福寺 | 7.3 | 35分 | 362本 | 約5分 |
| ② | 蛸茶屋～(大波止)～赤迫 | 8.8 | 43分 | 1本 | 深夜最終便 |
| ③ | 赤迫～(桜町)～蛸茶屋 | 7.4 | 33分 | 289本 | 約6分 |
| ④ | 崇福寺～(浜町A-カード)～蛸茶屋 | 2.9 | 16分 | 104本 | 約20分 |
| ⑤ | 石橋～(西浜町)～蛸茶屋 | 3.5 | 23分 | 210本 | 約9分 |

c ターミナルと電停・バス停等との距離



(イ) 課題

○将来の松が枝埠頭の2バス化とあわせ、クルーズ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、路面電車の複線化(松が枝方面への延伸)を図る必要がある。



カ 新市庁舎周辺 (まとめ資料 P3関連)

(ア) 現状

a 来庁者の移動手段

○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い。

【来庁者の移動手段】

調査日：平成29年9月26日(火)



b バス・路面電車の運行状況

○バスについては、多くの便数が運行されている。新市庁舎移転後、東長崎方面や西山、立山方面からのアクセス性は向上するが、北部・西部・南部からのアクセス向上が必要である。

○路面電車については、現在の3号系統に加え、4号、5号系統も利用可能となり、また高低差なくアクセス可能となる。

| | バス停・電停名 | 交通機関 | 運行便数 | | 運行間隔 |
|--------------|--------------|-------|--------|--------|------|
| | | | 6時～23時 | 1時間あたり | |
| 現市庁舎周辺 | ㊦市役所前(本庁舎側) | 長崎バス | 613便 | 36便 | 2分 |
| | | 県営バス | 264便 | 16便 | 4分 |
| | | 路線バス計 | 877便 | 52便 | 1分 |
| | ㊧市役所前(別館側) | 長崎バス | 603便 | 36便 | 2分 |
| | | 県営バス | 223便 | 13便 | 5分 |
| | | 路線バス計 | 826便 | 49便 | 1分 |
| ①桜町 | 路面電車 | 154便 | 9便 | 7分 | |
| ↓ 新市庁舎移転後 | | | | | |
| 新市庁舎周辺 | ㊨市民会館(新市庁舎側) | 長崎バス | 59便 | 3便 | 20分 |
| | | 県営バス | 322便 | 19便 | 3分 |
| | | 路線バス計 | 381便 | 22便 | 3分 |
| | ㊩市民会館(市民会館側) | 長崎バス | 55便 | 3便 | 20分 |
| | | 県営バス | 333便 | 20便 | 3分 |
| | | 路線バス計 | 388便 | 23便 | 3分 |
| ㊪市民会館(旧長崎署側) | 路面電車 | 154便 | 9便 | 7分 | |
| ㊫市民会館(市民会館側) | 路面電車 | 157便 | 9便 | 7分 | |

c バス・路面電車等との接続



(イ) 課題

○バスについては、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。

○併せて、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。



キ 新市庁舎建設に向けた各交通事業者の考え (まとめ資料 P3 関連)

(ア) 新市庁舎建設に向けた交通事業者の意見

a 路線の再編について

【長崎バス】

- 既存路線の一部を新市庁舎方面へ振り替える(Aルート)考えである。
- 各方面からのアクセスが向上するように考えていく。
- 具体的な変更内容(系統、便数等)は新市庁舎の完成時期を見据え、検討していく。
- 長崎署前からの左折ルート(Bルート)の増便は考えていない(現在、朝の時間帯に数便運行)。

【県営バス】

- 現時点においては、運行系統を変更しなくても利用者の利便性には大きな影響はないと考えている(現在、Aルートを実行する系統は一般路線バスでは存在しない)。
- 現在、市民会館を経由しない中央橋起終点の系統の一部を市民会館起終点とすることについては検討の余地はある。
- 長崎署前からの左折ルート・馬町方面からの右折ルート(Bルート)の増便は考えていない(現在、朝夕の時間帯に数便運行(通過のみ))。

【長崎電気軌道】

- 現状の運行系統を変更する考えはない。

b バス停・電停について

【長崎バス】

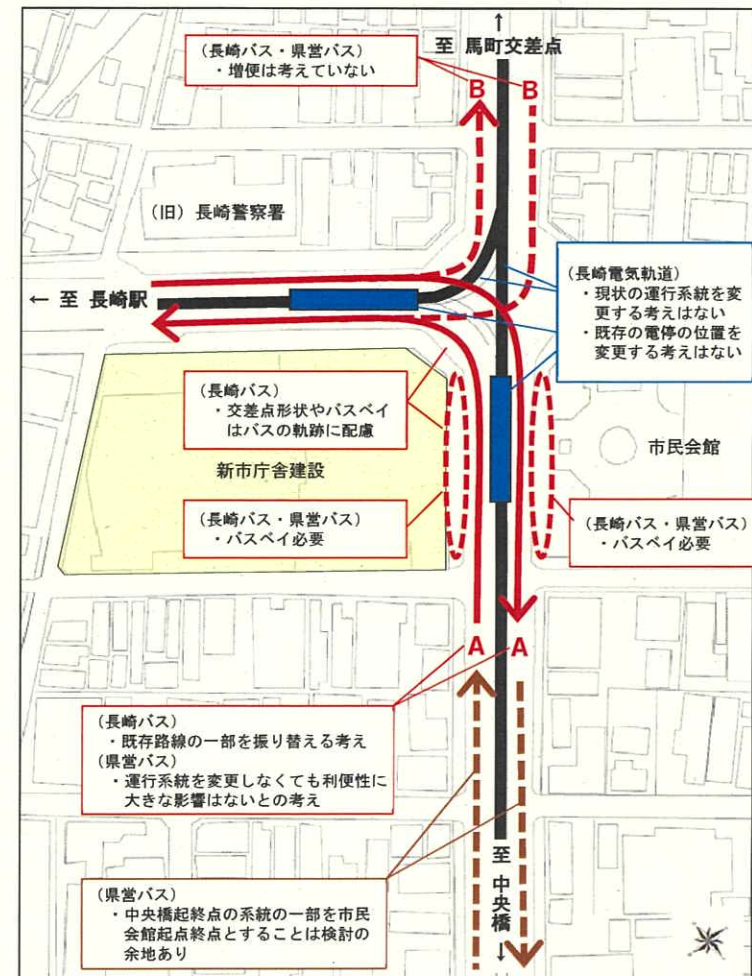
- 市民会館バス停部にはバスベイが必要である。
- 市民会館バス停(新市庁舎側)から長崎駅方面への左折が円滑にできるよう、バスの軌跡に配慮したバスベイや交差点の形状としてほしい。

【県営バス】

- 市民会館バス停部にはバスベイが必要である。

【長崎電気軌道】

- 既存の市民会館電停(市民会館側・長崎署側)の位置を変更する考えはない。



(3) 各交通結節点における利便性向上の取組 (まとめ資料 P4 関連)

ア 主要な交通結節点における取組み

(ア) 長崎駅西口側のバス路線の開設

a 市内の主要観光地を結ぶバス路線

- 運行事業者：長崎バス
- 運行時間：9:00～16:30
- 運行便数：1日14便(30分間隔)
- 運行ルート：長崎駅西口～原爆資料館前～長崎駅前南口～グラバー園～長崎駅西口



b 一般路線

| 事業者 | 運行ルート | 運行便数 |
|------|---|-----------------|
| 長崎バス | 《うみかぜ》ココウォーク茂里町～長崎駅西口～長崎県庁前～長崎新地ターミナル～二本松C棟 | 平日：8便 土日祝：6便 |
| | 《元気くん》長崎県庁前～長崎駅西口～ココウォーク茂里町～大病院玄関前～住吉 | 平日：3便 |
| 県営バス | 《立神行》長崎駅西口～稲佐橋～鮑の浦～立神 | 平日：5便 |
| | 《メディカルセンター行》長崎駅西口～メディカルセンター | 平日：1便 |

(イ) 市民会館電停での乗換え機能追加

新地中華街電停に加え、令和2年7月1日から市民会館電停でも路面電車の乗換えが可能となる。(※現金での乗換え取り扱い扱いは、令和3年3月31日まで)

(ウ) 交通結節点のフリーWi-Fi 整備状況

フリーWi-Fi を一部バス停等と路面電車の全電停などに導入。

| 事業者 | 対応場所 |
|--------|--|
| 長崎電気軌道 | 全電停 |
| 長崎バス | 市内主要9バス停（グラバー園入口、長崎新地ターミナル、中央橋、長崎駅前南口、大波止、浜の町） |
| 県営バス | 長崎駅前ターミナル 車内（県外高速便、空港便） |
| 航路 | 松が枝国際ターミナル |

(エ) 路面電車サイネージシステムの導入（長崎電気軌道）

電車接近や遅延・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を平成31年3月28日から導入。

【平成30年度導入】

- 長崎駅（崇福寺・蛸茶屋方面ホーム2基、赤迫方面ホーム1基）
- 浦上車庫（崇福寺・蛸茶屋方面ホーム1基）

【令和元年度導入】

- 新地中華街（赤迫方面ホーム2基）
- 市民会館（赤迫方面ホーム1基、崇福寺・石橋方面ホーム1基）
- 平和公園（崇福寺・蛸茶屋方面ホーム1基）
- 原爆資料館（崇福寺・蛸茶屋方面ホーム1基）



長崎駅前電停



サイネージシステム画面表示（例）

(オ) 交通結節点のバリアフリー対策

a 長崎駅

- かもめ広場から新改札口までの歩行動線は点字ブロックが設置されている。
- 施設内は、点字ブロック、点字案内、車いす対応のエレベーター、バリアフリー対応のトイレ、上下のエスカレーターが設置され、音声案内もされている。
- 長崎駅西口に自動ドアが設置されている。



点字ブロック（かもめ広場→新改札口）



車いす対応 EV（施設内）



バリアフリー対応トイレ（施設内）



点字案内（施設内）



エスカレーター（施設内）



自動ドア・点字ブロック（西口）

b 県営バスターミナル

- 出入口はスロープや手すり、自動ドアが設置されている。
- 施設内の階段部には車いす用のステップリフトが設置されている。
- バリアフリー対応のトイレが設置されている。
- 施設内は点字ブロックが設置されている。



スロープ・手すり（出入口）



自動ドア（2番ホーム）



ステップリフト（施設内）



バリアフリー対応トイレ（施設内）



点字ブロック（施設内）

c 浦上駅

- 出入口は点字ブロックや自動ドアが設置されている。
- 施設内は、点字ブロック、点字案内、車いす対応エレベーター、バリアフリー対応のトイレが設置され、音声案内もされている。
- 窓口に筆談サインが設置されている。
- エスカレーターは上りのみ設置されている。



d 大波止ターミナル

- 出入口は自動ドアが設置され、施設内には点字ブロックが設置されている。
- 施設内のエレベーターは車いす対応のものが設置されている。
- 一部事業者では車いすの貸出を行っている。
- 窓口には筆談マークが設けられている。



e 松が枝国際ターミナル

- 出入口は自動ドアが設置され、施設内には点字ブロックが設置されている。
- バリアフリー対応のトイレが設置されている。
- 施設には補助犬同伴を啓発するマークが表示されている。



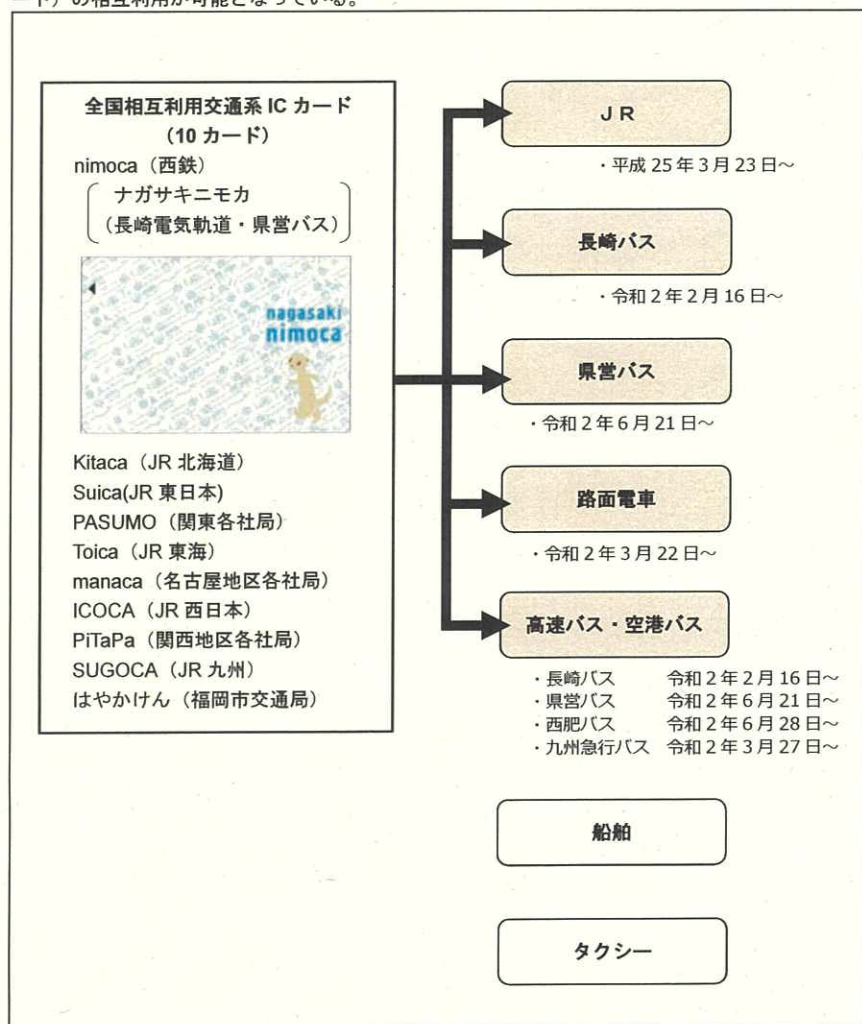
f バリアフリー状況一覧

| 施設内 | 長崎駅 | 県営バスターミナル | 浦上駅 | 大波止ターミナル | 松が枝国際ターミナル |
|--------------------|-----|-----------------------|-----|---------------|---------------|
| スロープ設置 | — | ○ ※出入口にあり | — | — | — |
| 手すり | ○ | ○ ※出入口にあり | ○ | × | × |
| 自動ドア | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 車いす対応エレベーター | ○ | — | ○ | ○ | ○ |
| バリアフリー対応トイレ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| オストメイト対応設備 | ○ | × | ○ | ○ | ○ |
| 車いす貸出 | ○ | × | ○ | ○ ※九州商船のみ | ○ |
| 車椅子貸出(電動) | × | × | × | × | × |
| 2次交通への電光掲示板 | × | × | × | × | × |
| 点字ブロック | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 点字案内 | ○ | ○ ※エレベーター内 | ○ | ○ ※エレベーター内 | ○ ※エレベーター内 |
| 窓口対応(筆談等の標示) | ○ | × | ○ | ○ | ○ |
| 周辺状況(2次交通への点状ブロック) | ○ | ○ ※ターミナル内の地下歩道にはなし | ○ | ○ | ○ |

イ 乗り継ぎ利便性向上の取組み

(ア) 全国相互利用交通系 IC カード利用環境の整備

地域独自カードである長崎スマートカードの更新にあわせて、全国相互利用交通系 IC カード（10 カード）の相互利用が可能となっている。



2 在来線駅舎開業後の長崎駅の現状と課題について (まとめ資料 P6関連)

(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

設立趣旨

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。

委員名簿

長崎市中心部の交通結節等検討会議
<委員>

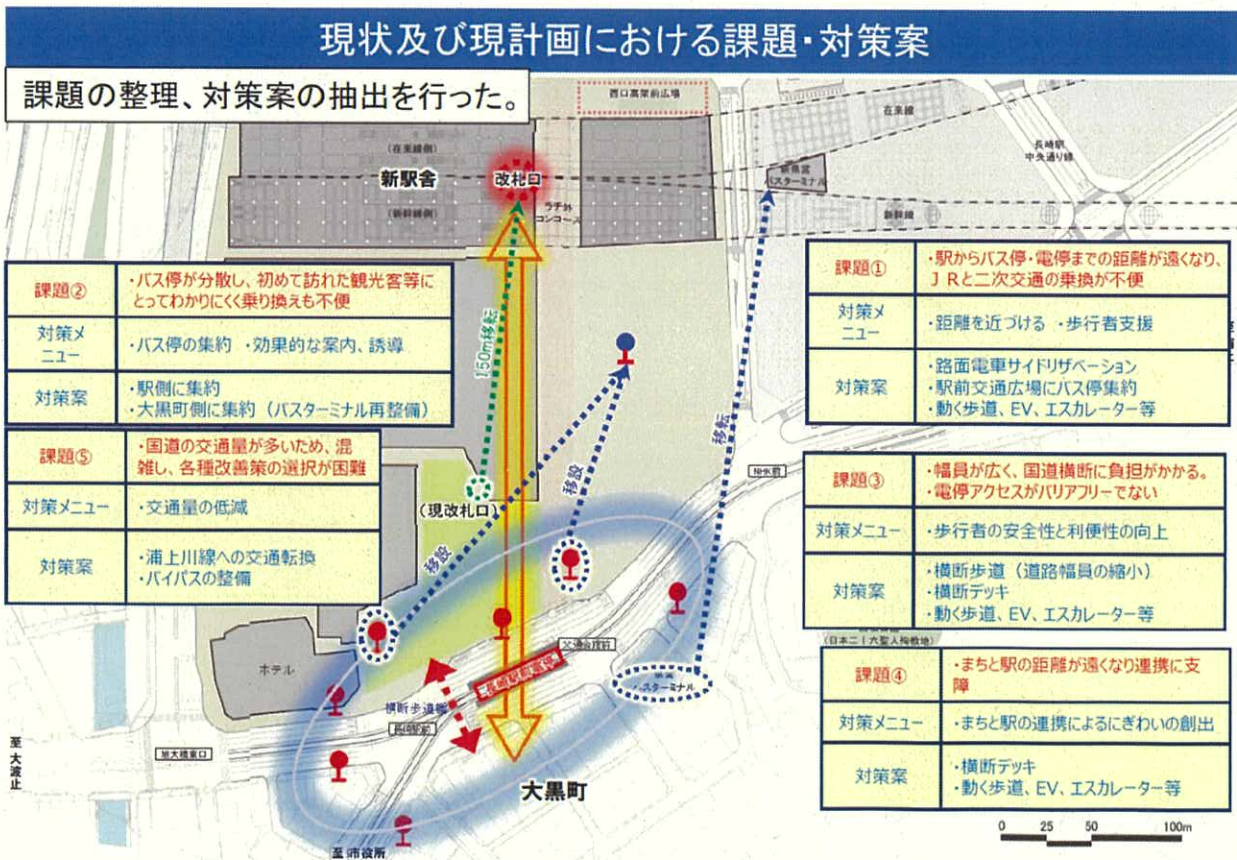
| 所 属 | | 役 職 |
|--------|--|---|
| 国土交通省 | 九州地方整備局 道路部 長崎河川国道事務所 港湾空港部 九州運輸局 長崎港湾・空港整備事務所 交通政策部 長崎運輸支局 | 部長 所長 部長 所長 部長 支局長 |
| 長崎県 | 土木部 | 副知事 部長 ◎ |
| 長崎市 | 土木部 まちづくり部 | 副市長 部長 部長 |
| 長崎県警本部 | 交通部 | 部長 |
| 交通事業者 | 九州旅客鉄道(鉄道) 長崎県交通局(バス) 長崎自動車(バス) 長崎電気軌道(路面電車) 長崎市タクシー協会(タクシー) | 長崎支社長 局長 取締役自動車本部長 取締役電車事業部長 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

検討経過

| | | |
|-----------------|-------------|--|
| 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) |

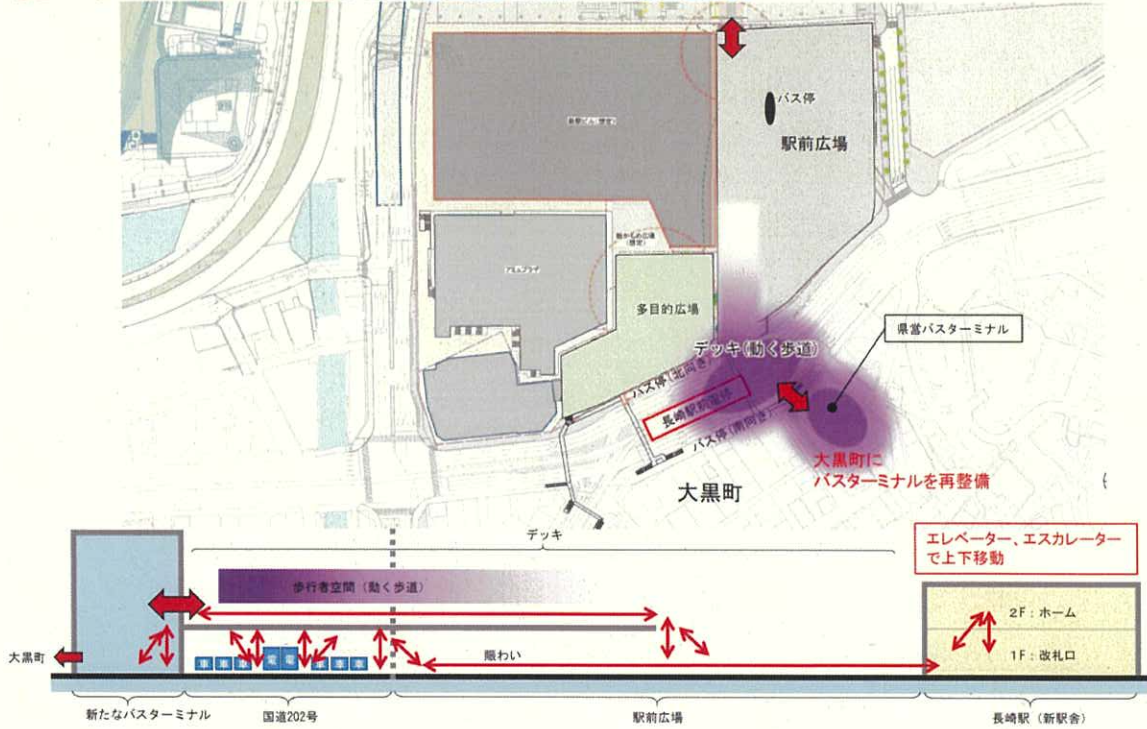
(2) 長崎駅周辺の課題と対策案の方向性



ア バスターミナル+デッキ案

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。



イ ミニバイパス+平面横断案

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。



(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

意見聴取(ふさわしいと思う案)

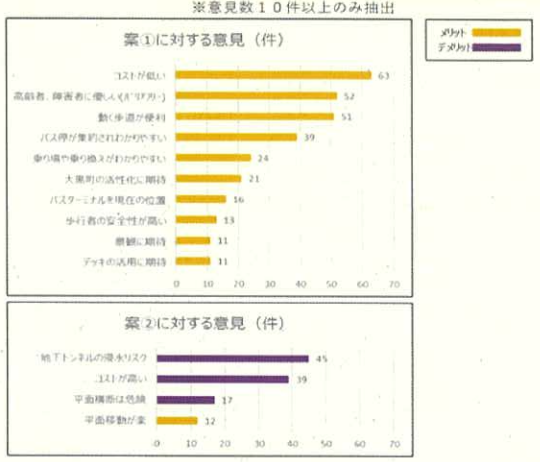
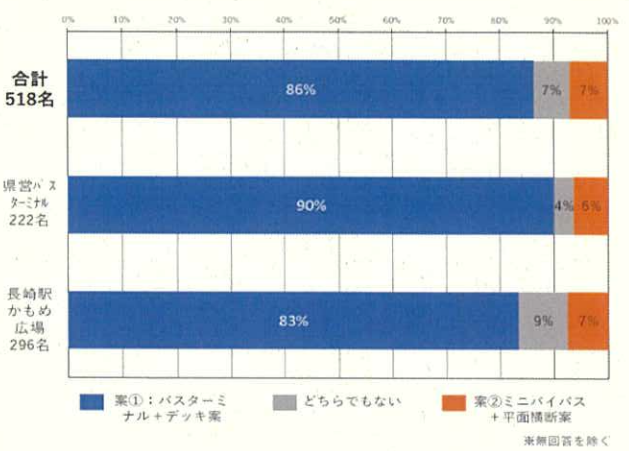
意見聴取の結果概要

■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)



意見聴取(自由意見)

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

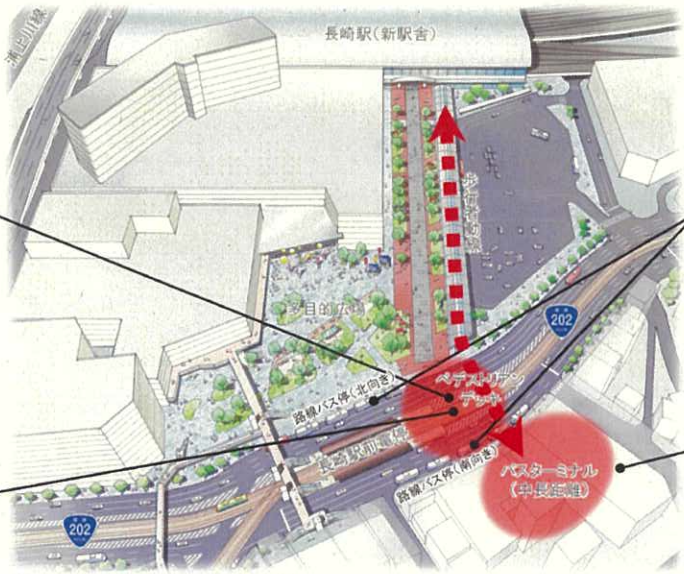
ア 長崎駅周辺地区(整備イメージ)

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





長崎駅(新駅舎)

浦上川線

国道202号


バス停(北向き)

バス停(南向き)


バス停(東向き)

バスターミナル(中央道路)

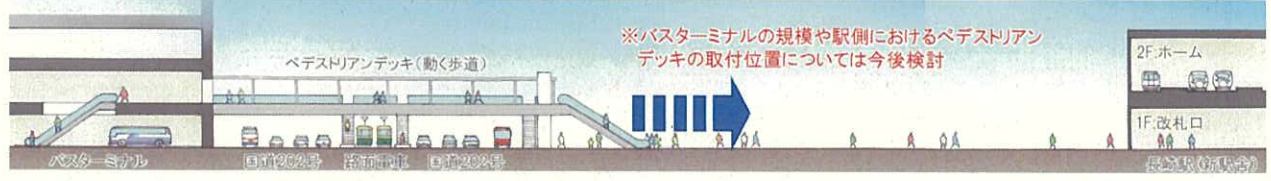
バス停の集約
国道上に路線バスのバス停を集約



大黒町にバスターミナルを再整備



※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



【参考】長崎駅周辺地区新幹線開業後のすがた

【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。



長崎駅(新駅舎)

JR新駅ビル(建設中)

バス停(北向き)

バス停(南向き)

バス停(東向き)

バス停(西向き)

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

イ 松が枝周辺地区及び大波止周辺・まちなか地区(整備イメージ)

交通結節機能強化の整備イメージ【松が枝周辺地区・大波止周辺地区等】



-19-

(参考) 関連する幹線道路の整備(整備イメージ)

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】

