

令和5年11月 長崎駅周辺交通対策特別委員会資料

長崎駅から浦上駅周辺の混雑緩和について

	ページ
1 新駅ビル開業後における長崎駅周辺の交通渋滞状況	2 ~ 4
2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策	5 ~ 11
3 スタジアムシティ周辺における公共交通（バス停・電停）からの歩行者混雑の課題と対策	12
4 長崎駅から浦上駅周辺の賑わい創出	13 ~ 14

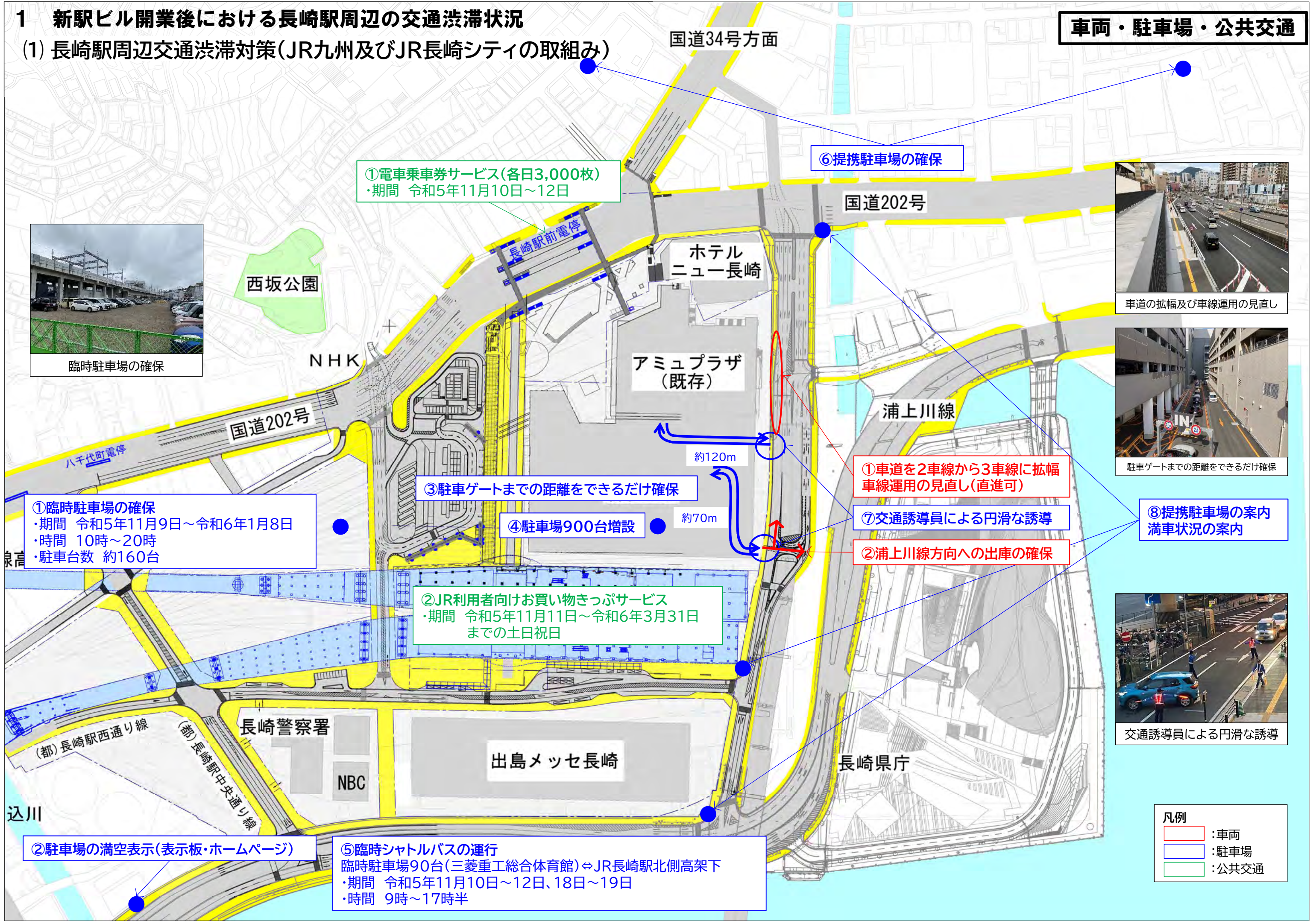
土木部・まちづくり部

令和5年11月

1 新駅ビル開業後における長崎駅周辺の交通渋滞状況

(1) 長崎駅周辺交通渋滞対策(JR九州及びJR長崎シティの取組み)

車両・駐車場・公共交通



①電車乗車券サービス(各日3,000枚)
・期間 令和5年11月10日~12日

⑥提携駐車場の確保



臨時駐車場の確保



車道の拡幅及び車線運用の見直し



駐車ゲートまでの距離をできるだけ確保

①臨時駐車場の確保
・期間 令和5年11月9日~令和6年1月8日
・時間 10時~20時
・駐車台数 約160台

③駐車ゲートまでの距離をできるだけ確保

④駐車場900台増設

②JR利用者向けお買い物きっぷサービス
・期間 令和5年11月11日~令和6年3月31日
までの土日祝日

①車道を2車線から3車線に拡幅
車線運用の見直し(直進可)

⑦交通誘導員による円滑な誘導

⑧提携駐車場の案内
満車状況の案内

②浦上川線方向への出庫の確保



交通誘導員による円滑な誘導

②駐車場の満空表示(表示板・ホームページ)

⑤臨時シャトルバスの運行
臨時駐車場90台(三菱重工総合体育館)⇄JR長崎駅北側高架下
・期間 令和5年11月10日~12日、18日~19日
・時間 9時~17時半

凡例

■	: 車両
■	: 駐車場
■	: 公共交通

(2) 長崎駅周辺交通状況調査結果

新長崎駅ビル開業に伴う交通状況調査
R05.11.11(土)~12(日)10時~19時

■交通状況:

駐車待ち車両による混雑が見受けられたものの、公共交通機関の利用促進や円滑な交通誘導等により、周辺道路への大きな影響は生じなかった

凡例

- 道路の交通状況
- 駐車場の状況



長崎式見港線(12日13時)



長崎式見港線(12日10時)



浦上川線(12日11時)

■アミュプラザ来館者及び入庫台数

調査日	来館者数 (新館・本館)	駐車台数 (新館・本館)	備考 (自動車分担率(推計))
11月11日(土)	129,198人	4,586台	1割程度
11月12日(日)	135,138人	4,834台	1割程度

■11日(土)開店時入庫台数

時間	新館 900台	本館 600台	計 1,500台	時間あたり 入庫台数
10時	390台	190台	580台	-
11時	650台	310台	960台	380台

■12日(日)開店時入庫台数

時間	新館 900台	本館 600台	計 1,500台	時間あたり 入庫台数
10時	390台	310台	700台	-
11時	730台	490台	1,220台	520台

※入庫台数はアミュプラザHPより算定

(3) 新長崎駅ビルと長崎スタジアムシティとの比較

	新長崎駅ビル(アミュプラザ長崎)	長崎スタジアムシティ
ピーク時来場者数	11月11日(土) 129,198人 ※ランドオープンの日	スタジアム 約20,000席 ⇒ 最大20,000人 アリーナ 約6,000席 ⇒ 最大6,000人
時間当たり来場者数	(1時間あたり) 営業時間で換算すると、 129,198人/11時間=約12,000人 (2時間あたり) 12,000×2=約24,000人	※スタジアムとアリーナで最大26,000人 新長崎駅ビル(2時間あたり)と同規模の来場者数
時間当たり入庫台数	(1時間あたり) 営業時間で換算すると、 4,586台/11時間=約400台 (2時間あたり) 400×2=約800台	想定自動車入庫数 スタジアム 20,000人×1割=2,000人 2,000人/(3人/台)=約670台 アリーナ 6,000×1割=600人 600人/(3人/台)= 200台 合計 約870台



新長崎駅ビルの交通渋滞対策や他都市の事例等を参考に、長崎スタジアムシティの交通渋滞対策を検討

(4) 大型集客施設の効果的な交通渋滞対策

- ① 公共交通の利用促進による自家用車での来場抑制(1割程度)
- ② 臨時・提携駐車場やシャトルバスの運行による駐車場の分散
- ③ 付加車線の整備、敷地内での滞留長確保
- ④ 入出庫時や歩行者の交通誘導による円滑な交通処理(駐車場出入口)
- ⑤ 入出庫時間の平準化(駐車場の予約制やピークシフトなど)

【参考】2023シーズン ホームゲーム 試合開催数(サッカー)

試合数	平日	休日
	14時試合開始	
17時試合開始		3試合
18時試合開始		2試合
19時試合開始	2試合	5試合
合計	2試合	19試合

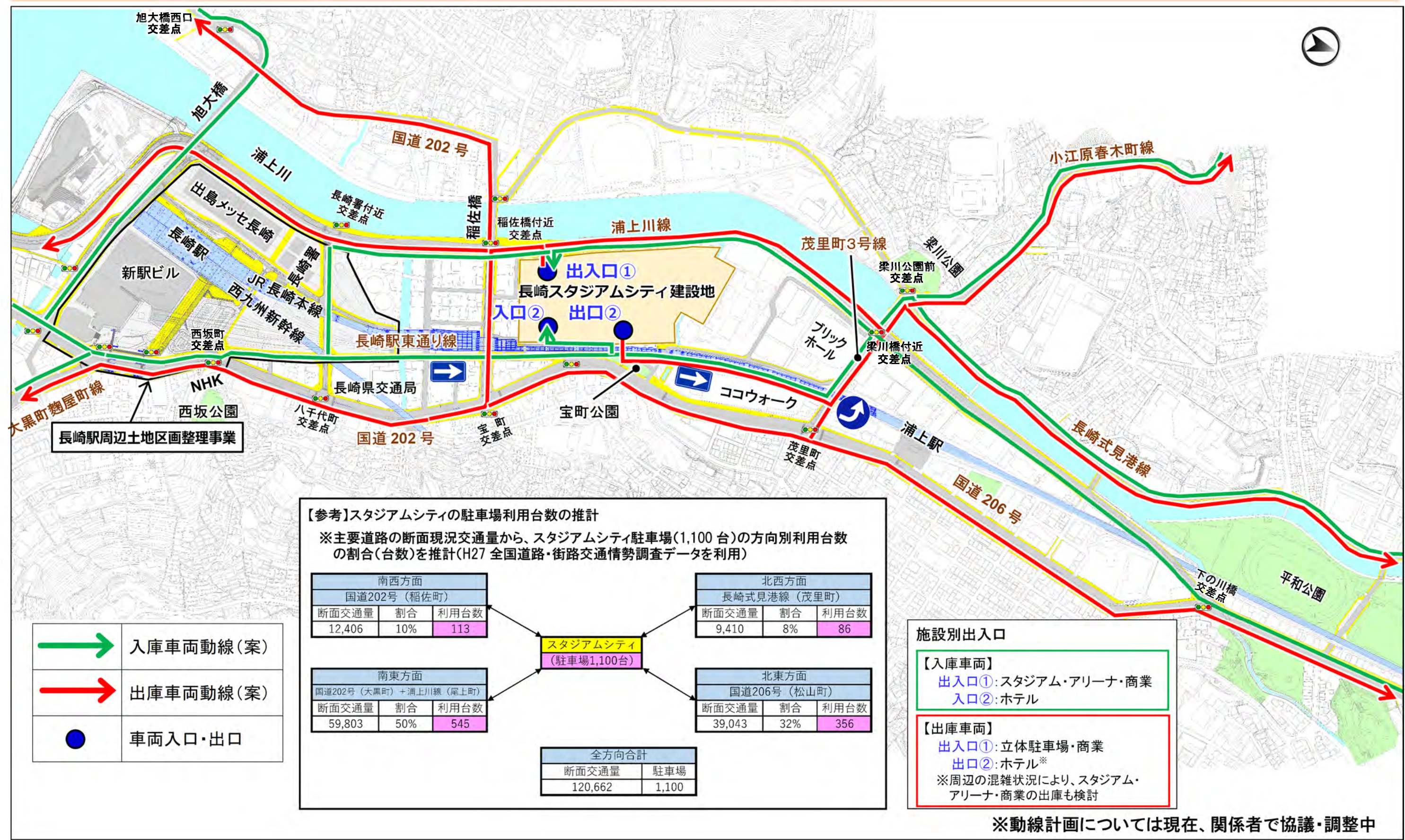
【参考】2023-2024シーズン ホームゲーム 試合開催数(バスケット)

試合数	平日	休日
	14時試合開始	
15時試合開始		2試合
16時試合開始		9試合
18時試合開始		2試合
19時試合開始	5試合	
合計	5試合	22試合

※サッカー・バスケの同日開催は1日(サッカー：14時開始、バスケット：18時開始)

2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

(1) 長崎スタジアムシティへの車両動線計画(案)(全方向)



2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

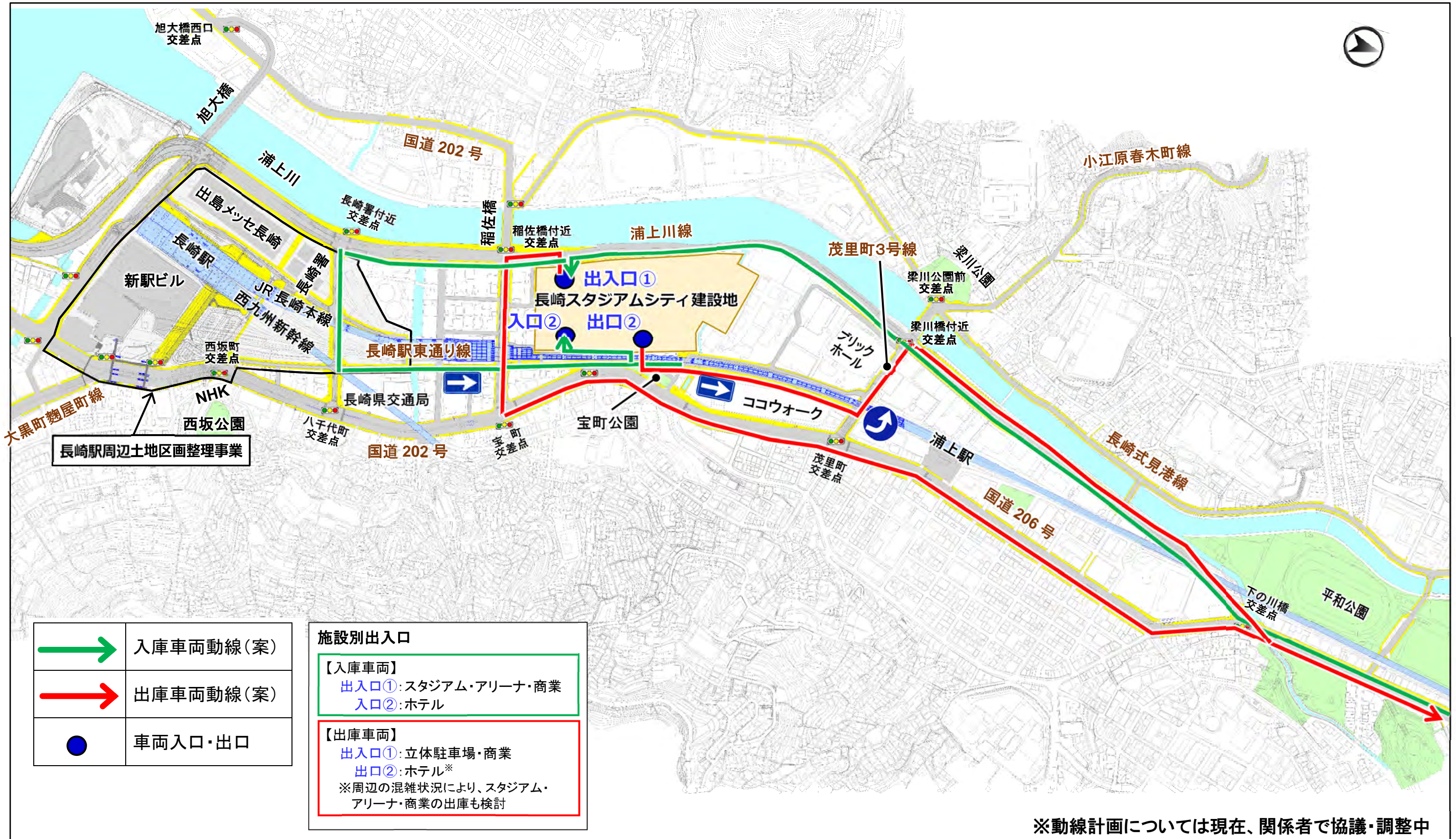
(1-1) 長崎スタジアムシティへの車両動線計画(案)(北西方面から)



※動線計画については現在、関係者で協議・調整中

2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

(1-2) 長崎スタジアムシティへの車両動線計画(案)(北東方面から)



2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

(1-3) 長崎スタジアムシティへの車両動線計画(案)(南西方面から)



2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

(1-4) 長崎スタジアムシティへの車両動線計画(案)(南東方面から)



※動線計画については現在、関係者で協議・調整中

2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

車両・駐車場・公共交通

(2) 交通渋滞の課題と対策(案)



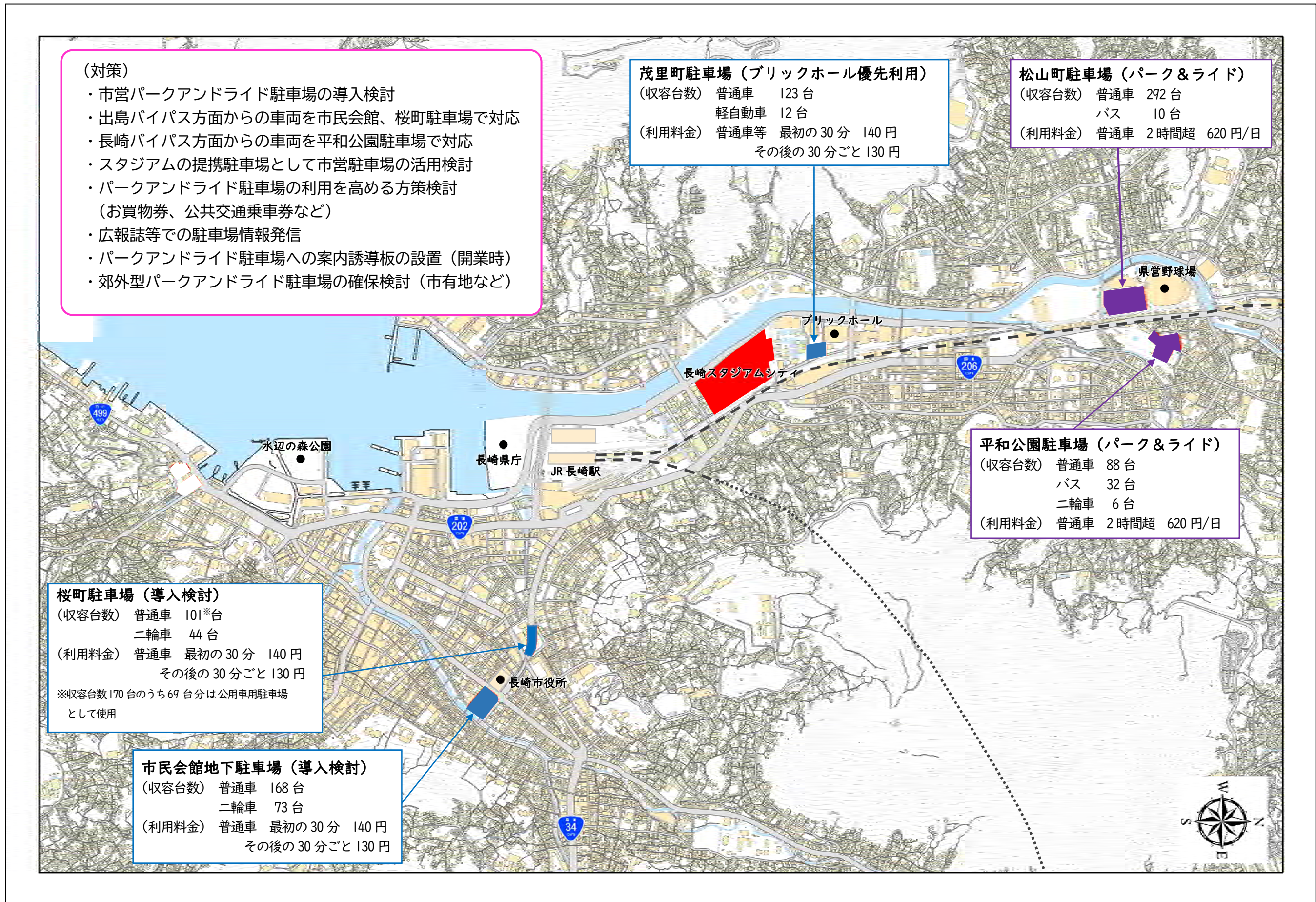
	入庫車両動線(案)
	出庫車両動線(案)
	車両入口・出口
	車両の対策
	駐車場の対策
	公共交通の対策
	P4 効果的な交通渋滞対策

※動線計画・交通対策については現在、関係者で協議・調整中

2 スタジアムシティ周辺における交通渋滞の課題と対策

駐車場

(2-1) 交通渋滞の課題と対策(案) パークアンドライド駐車場の充実



3 スタジアムシティ周辺における公共交通（バス停・電停）からの歩行者混雑の課題と対策

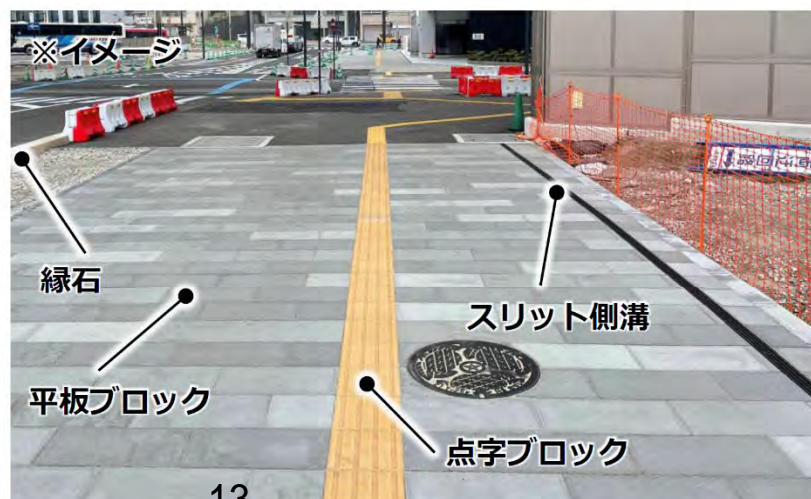
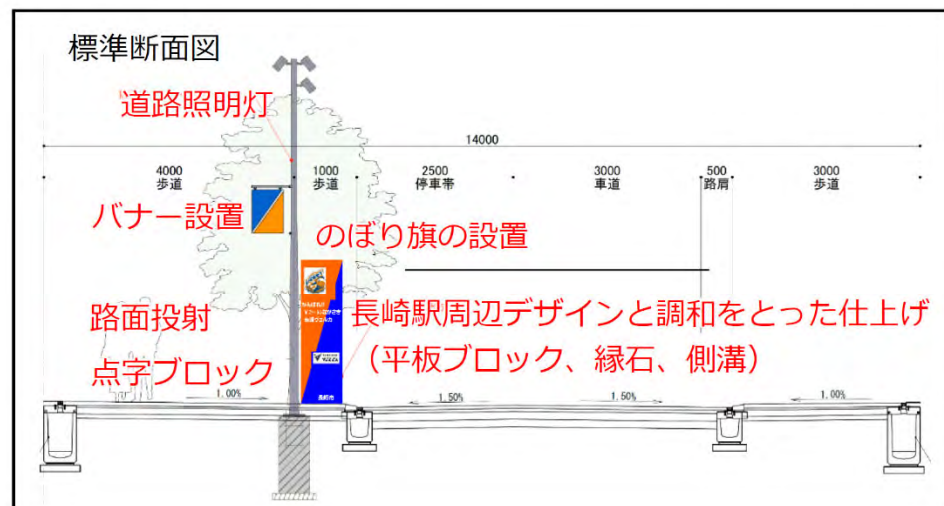
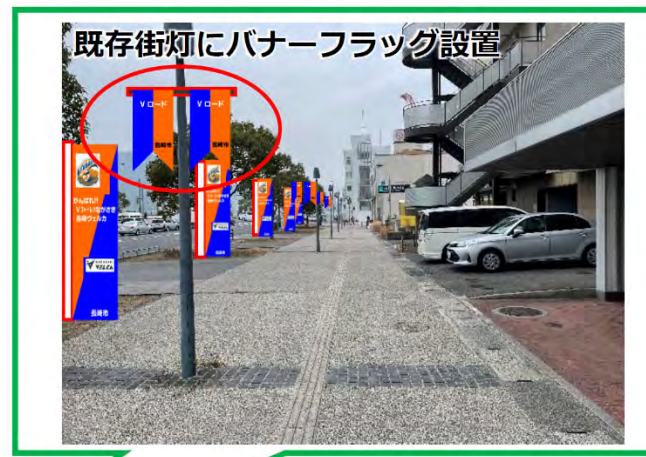
歩行者・公共交通

(1) 公共交通（バス停・電停）からの歩行者混雑の課題と対策（案）



4 長崎駅から浦上駅周辺の賑わい創出

(1) (仮称) Vロード【長崎駅東通り線・浦上川線】の整備計画(案)



道路照明灯 (バナー取付可)

街灯に保護カバー設置



4 長崎駅から浦上駅周辺の賑わい創出

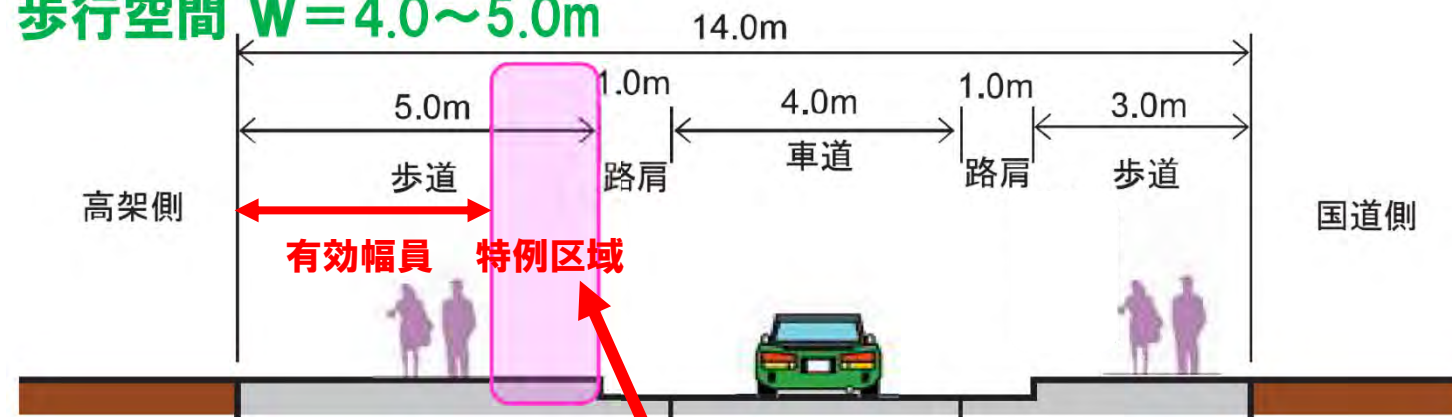
(2) 「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」を活用した道路利用の促進 長崎駅東通り線・浦上川線

◆ 「歩行者利便増進道路」制度の概要

ほこみち（歩行者利便増進道路）【道路法等の一部を改正する法律案（R2.5.20成立、5.27公布） 11.25施行】

- 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設

長崎駅東通り線 歩行空間 W=4.0~5.0m



【歩行者利便増進区域】
安全に通行するための有効幅員を確保し、賑わいを創出する空間（特例区域）を確保（車道側、または高架側で区域の指定を検討）

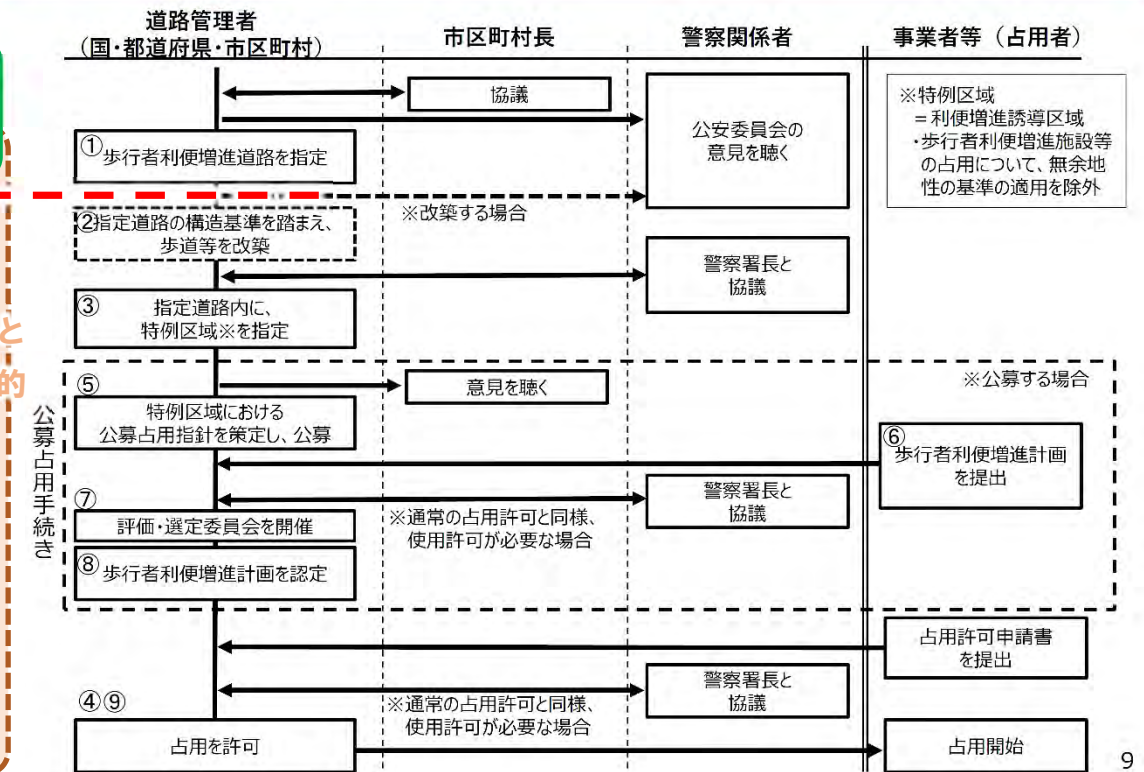
◆ 「歩行者利便増進道路」の流れ

歩行者利便増進道路制度の流れ



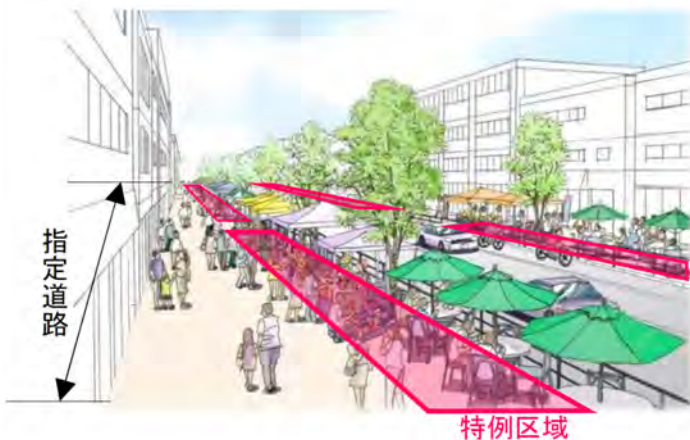
スタジアム開業
までに目指す

関係団体や地元等と
調整しながら具体的
な活用方法を検討



利便増進のための占有を誘導する仕組みの導入

- ・ 特例区域では、**占有がより柔軟に認められる**
- ・ **占有者を幅広く公募**し、民間の創意工夫を活用した空間づくりが可能に
- ・ 公募により選定された場合には、**最長20年の占有**が可能（テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすく）



歩行者利便増進施設

ほこみちで認められる占有物件（例）



看板（デジタルサイネージ）（新宿区）

ベンチ（神戸市）



食事施設（新宿区）