

長崎駅周辺交通対策特別委員会 調査報告書のまとめ（正副委員長案）

新長崎駅ビルやスタジアムシティの建設などが進められている長崎駅周辺の交通対策の推進に寄与するため、長崎駅から浦上駅周辺の交通環境の現状と課題を把握し、新駅ビルやスタジアムシティ開業後における市民や観光客の安全で快適な交通環境を確保するための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 長崎駅周辺の交通渋滞対策について

株式会社 J R 長崎シティの代表者から長崎駅周辺の交通渋滞対策について説明を受けた。その概要は、次のとおりである。

(1) 新長崎駅ビルの概要

建設場所は市が施行している長崎駅周辺の土地区画整理事業の区域内に位置しており、現在、このエリアでは在来線の高架化事業、新幹線事業、長崎駅周辺の土地区画整理事業の3つの大きな事業が進められている。今回、J R 九州及び株式会社 J R 長崎シティ等がグループとして商業、ホテル、オフィスが一体となった新長崎駅ビルを、既存の J R 九州ホテル長崎、アミュプラザ長崎横に建設している。新長崎駅ビルは、1階から4階が商業施設、5階、6階がオフィス、7階から13階がマリOTTホテルとなっており、新たに約900台を収容する駐車場を備えている。延床面積は約10万平方メートルで、既存の J R 九州ホテル長崎及びアミュプラザ長崎の延床面積が約6万平方メートルと合わせて約16万平方メートルのエリアの開発を行っている。

なお、既存のアミュプラザ長崎や新設されるテナント、オフィス、ホテルを合わせ施設全体で約4,700人の雇用が見込まれるとの説明があった。

(2) 渋滞対策の取組

ア 駐車場増設

新長崎駅ビルの着工前は、立体駐車場と平面駐車場を合わせて約700台分の駐車場を設け、入口2か所、出口2か所で運用していた。今回、新長崎駅ビルを開業するのに合わせて平面駐車場敷地を活用して新しく900台分の立体駐車場を整備したことにより、既存立体駐車場と合わせて約1,500台分の駐車場に増設した。また、出入口を既存の立体駐車場及び新立体駐車場の県庁側に各1か所ずつ設けるとともに、これまで前面道路から入ってすぐのところにあった発券機を奥側に設置し、約700メートルの滞留長を確保することで前面道路に車が滞留することによる渋滞の軽減を図る計画としているとの説明があった。

イ 新長崎駅ビル敷地を活用した道路拡幅・県連携施策

新長崎駅ビル開業に向け、駐車場出口側の J R 敷地を活用し、歩道の付け替え、1

車線約70メートルの車道の追加を県と連携して行い、駐車場を出ていく車が滞留するスペースを確保することで渋滞を軽減する計画としているとの説明があった。

ウ 通常期及び新長崎駅ビル開業時における渋滞対策

通常期における渋滞対策としては、提携駐車場の確保及び提携先の拡大、駐車場の満・空標識の設置、ホームページでの満・空情報リアル配信などを行っている。

新長崎駅ビル開業時には、これまでの通常期での対策に加え、市保留地や三菱体育館駐車場の臨時駐車場としての借用、臨時駐車場からのシャトルバス運行、路面電車やバス会社との提携、お買物券付きのJR企画乗車券の販売などによる公共交通機関の利用を促進するキャンペーンを実施するなどの渋滞対策を講ずる計画であるとの説明があった。

(3) 今後のスケジュール

新長崎駅ビル及びオフィス部分は2023年秋に、併設する長崎マリオットホテルは2024年初頭に順次開業する予定であるとの説明があった。

2 長崎市による長崎駅周辺の交通渋滞対策

(1) 都市計画道路大黒町恵美須町線の進捗状況

長崎駅周辺の交通環境改善及び歩行者の安全確保を図るため、都市計画道路大黒町恵美須町線の整備を行っている。これは特に交通量の多い夕方に旭大橋側から本路線への流入車両が先に進めず一部国道206号に滞留し交通を阻害することや、歩道の幅員が狭小であることから、当該道路の拡幅を行うものである。令和11年度の完成を目標に取り組んでおり、現況で幅員約7メートルのところを約26メートルに拡幅する予定で、総事業費は45億5,000万円となっている。現在、買取面積ベースでの進捗率は43%で、残り2名の地権者との交渉を継続して行っており、早期の事業完了を目指して取り組んでいる。

(2) 長崎駅周辺における駐車場の状況

令和2年に実施した駐車場の利用実態調査によるとJR長崎駅周辺の駐車場の需給バランスは、駐車場供給量がピーク時の駐車需要量を上回っており、駐車場は充足している状況である。市の駐車場の整備状況としては、これまでにJR長崎駅の周辺に平和公園駐車場、松山町駐車場、茂里町駐車場、桜町駐車場、長崎駅西口自動車整理場、出島メッセ長崎駐車場の6か所を整備している。令和2年の利用実態調査では需給バランスは充足しているが、大型商業施設への自動車の過度な集中も考えられるため、令和3年には出島メッセ長崎駐車場や長崎駅西口自動車整理場を整備し、車両の受入環境を高めている。

(3) パークアンドライド駐車場の活用

大規模イベント開催時や休日の大型商業施設では、道路混雑が発生する可能性があるた

め、市では平和公園駐車場、松山町駐車場、県営野球場駐車場の3つの公営駐車場を活用し、公共交通の利用促進や道路交通の混雑緩和などが期待されるパークアンドライドに取り組んでおり、普通車は2時間を超える利用が620円の定額料金としている。今後も既存の市営駐車場の更なる活用や商業施設駐車場などを活用した郊外型パークアンドライド等の展開について検討を行うこととしている。

(4) 既存駐車場の案内及び分散利用の促進

低未利用地の駐車場転換や建物ごとに駐車施設の設置を求める附置義務制度等により、駐車場の散在が進んでおり、このことが駐車場の見つけにくさの要因にもなっているため、満・空表示をリアルタイムで提供する駐車場案内システム「とむ〜で. com」や駐車場の位置や料金等の情報を提供する「ながさきマップ（駐車場）」などの既存システムの有効活用を引き続き図っていくこととしている。

(5) 長崎駅周辺整備の状況

東口駅前広場については、令和4年9月に交通広場が暫定供用を開始したが、現在も様々な工事が行われている。令和5年度は7月より高架広場の撤去工事に着手しており、令和6年9月に完了予定である。令和5年9月にはロングルーフ（Ⅱ期）の整備に着手し、令和6年3月には国道の南北の既存歩道橋を結ぶ南北デッキの整備に着手する。令和6年度には令和5+年度から着手しているロングルーフ（Ⅱ期）やシェルターが令和6年4月から8月に完了予定である。交番については令和6年6月に着手し、令和7年3月に完了予定であり、令和7年度にフルオープンとなる予定である。

(6) 新長崎駅ビル開業に伴う臨時駐車場の確保

令和5年秋の新長崎駅ビル開業に合わせ、株式会社JR長崎シティより土地区画整理事業において処分に至っていない保留地を臨時駐車場（約180台分）として確保したいとの要望があっている。市としては、臨時駐車場として貸し出すに当たり、駐車待ち車両を道路に滞留させないようにすること、利用者へホームページ等で満空情報を提供すること、駐車場出入口での安全確保の観点から交通誘導員を配置することについて協議を行っている。

(7) 長崎駅における公共交通の乗り継ぎについて

長崎駅西口駅前交通広場は既に完成し、供用を開始しており、在来線駅舎を出た左側に路線バスやタクシーの乗降場、タクシープールがあり、長崎駅西通りを挟んだ出島メッセ長崎側には路線バス乗降場、団体バス乗降場がある。また、駅舎を出て右側には一般車乗降場、駐車場を挟み、長崎警察署の対面側に路線バス乗降場がある。

長崎駅東口駅前交通広場は、新幹線駅舎を出たところにタクシーや路線バス乗降場、タクシープール、バス待機場を整備する予定で、現在これらの機能は一定確保して暫定形で運用している。団体バス8台分の駐車場については、今後整備を予定しており、観光バ

スや修学旅行などの団体バスが利用する想定となっている。一般車駐車場については、現在は仮設の乗降場と駐車場13台分で暫定運用しているが、今後一般車乗降場と駐車場40台分を整備することとしている。

1次交通の発着点である長崎駅から2次交通であるタクシー、路線バス、路面電車までは、マップや矢羽根標識などの案内サインを設置し誘導する。なお、駅舎から2次交通の乗降場がある国道部までは、駅舎キャノピー、ロングルーフ、乗降場シェルターの屋根を整備し、雨に濡れず2次交通に乗降できるようにすることとしている。また、バスについては、事業者が乗降場に時刻表を貼った標柱を設置し案内しているが、将来的には路線バスや観光バスに加え、路面電車についても発着場所や時刻表、運行状況をリアルタイムで分かりやすく提供するための交通案内版の設置について交通事業者などの関係者と仕様や運用の協議を進めていくこととしている。

主要な2次交通乗降場がある国道部におけるバリアフリー化については、長崎駅側の1階レベルと国道歩道橋の2階レベルの行き来を円滑にするために、エレベーター・エスカレーターを備えた昇降場を市が整備している。国道部においては、長崎県において、長年階段でしかアクセスできなかった長崎駅前電停にエレベーターを整備するとともに、民間事業者の協力を得て、民間施設エレベーターの一般開放がなされている。

以上、長崎駅周辺の交通渋滞対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 県庁側と長崎駅舎南側をつなぐ横断歩道については信号機の設置やペDESTリアンデッキを設置することで歩行者と車の動線の交差を回避し、安全性の確保や交通の円滑化に努めてほしい。

3 長崎スタジアムシティプロジェクトについて

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プロジェクトと交通関連の検討状況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

幸町に建設を進めており、約2万席のサッカースタジアム、約6,000席のアリーナを核とし、商業施設、オフィス、ホテルを併設する。駐車場は立体駐車場と敷地内の平置きを含めて約1,100台分が整備される予定で、2023年8月末時点の工事進捗率は41.3%となっている。令和6年7月には駐車場を除いたほぼ全てが完成する予定である。アリーナはB1リーグの長崎ヴェルカのホームアリーナにもなるが、バスケットの試合だけでなく、コンサートやイベントなどでも利用することとしている。商業施設はスタジアムに併設し、スタジアムを歩いて回る中で買物ができる空間づくりを行うこととしている。オフィスは長崎大学の大学院も入ることとなっており、約2,000人が平日を中心に働き、学ぶこととなる予定である。なお、スタジアムシティの年間想定利用者数は約850万人と見込んでおり、約9割が商業施設の利用者となる見込みであるとの説明がなされた。

(2) 交通関連の検討状況

本施設への車両の進入口が大きく2つあり、新設される市道宝町茂里町1号線を介して市道幸町宝町1号線に接する東側と一般県道長崎式見港線に接する西側で、商業施設及び立体駐車場の利用者は西側、ホテル利用者は東側と、目的別に出入口を誘導することでスムーズな入退場を図ることとしている。また、西側の入口に左折導入路を新設するとともに、入口ゲートを敷地内に約100メートル引き込み、入退場はチケットレスのナンバー認証とすることで道路上の滞留を軽減することとしている。このほか、臨時駐車場の確保やシャトルバスの運行、パークアンドライド推進のための交通事業者と連携した企画商品の実施、臨時便の運行などを検討中である。また、公共交通機関来場者は買物が割引になるなどのインセンティブの検討、試合・イベント時の駐車場予約や規制、駐車場混雑状況の可視化など施設側でできることは積極的に検討を重ねていくとの説明がなされた。交通対策は周辺施設も含む面的な対策は必須であることから行政などと一緒になって検討していきたいとの考えが示された。

4 スタジアムシティ周辺の交通渋滞対策について

(1) スタジアムシティへの動線計画（案）

現在、長崎スタジアムシティへの車両及び歩行者の動線について、開発事業者や県、市、警察などの関係者で協議、調整中であるが、一般車両の出入口は目的別に出入口を検討している。立体駐車場、商業施設の利用者の車両は都市計画道路浦上川線（一般県道長崎式見港線）側に1か所、ホテル利用者の車両は都市計画道路長崎駅東通り線（市道宝町茂里町1号線）側に入口と出口のそれぞれ1か所が計画されている。長崎駅などからの主要な歩行者の動線は、スタジアム南側に2か所、北側に1か所の計3か所が計画されている。

一般車両の入庫動線については、立体駐車場、商業の利用者で、主に北部方面から来る車両は、既存の都市計画道路浦上川線からスタジアムシティの西側に位置する出入口に進入するルートを、主に南部方面から来る車両は、スタジアムシティ東側に位置する都市計画道路長崎駅東通り線から市道茂里町3号線を介して、都市計画道路浦上川線から西側の出入口に進入するルートを、また、ホテル利用者は都市計画道路長崎駅東通り線を介して、東側に位置する入口に進入するルートを検討している。

主要な歩行者の動線については、長崎駅からは歩行者専用道路や長崎駅西通り線を介して都市計画道路浦上川線及び都市計画道路長崎駅東通り線を通り、スタジアム南側の2か所の出入口を利用するルートを、浦上駅からは国道206号を介して都市計画道路長崎駅東通り線を通り、スタジアム北側の出入口を利用するルートを検討している。

(2) スタジアムシティ周辺における道路整備の状況

現在、スタジアムシティ周辺では、都市計画道路長崎駅東通り線と一般国道202号の稲佐立体交差部において道路整備が行われている。

都市計画道路長崎駅東通り線の延長は約1,240メートル、幅員は11メートルから17メー

トルで代表幅員は14メートル、車道部は4メートルの車道の両側に1メートルの路肩を確保した全体6メートルの幅員で全線北向きの一方通行の道路である。なお、車道のJ R高架橋側には5メートル、国道側には3メートルの歩道を設ける計画としている。

国道202号の稲佐立体交差点部は、長崎駅東通り線をアンダーパスする構造となっており、車道の両側に歩道が設けられているがこの一部を取り壊し、一部を埋め上げすることで、車道を稲佐橋方向に1車線、宝町交差点方向に右折車線を追加した3車線の計4車線を確保し、両側の側道部分にこれまでなかった歩道を宅地側に確保するものである。大部分がスタジアムシティ開業時期までには完成する予定であるが、長崎駅東通り線の一部及び稲佐立体交差点部については令和7年度に工事が完成する予定である。

(3) スタジアムシティ周辺における駐車場の状況

スタジアムシティ周辺の駐車場の状況として、スタジアムシティから1キロメートル以内の市に届け出が必要な時間貸し駐車マス500平方メートル(40台分程度)以上の駐車場はスタジアムシティの駐車場1,100台分も含め10か所で3,253台分ある。令和2年の駐車場の利用実態調査では、駐車場供給量はピーク時駐車需要量を上回っており、平常時は駐車場が充足している状況である。

駐車場対策としては、駐車状況が「ながさきマップ」や「とむ〜で.com」に掲載されているが、スタジアムシティ周辺の駐車場の掲載が少ないため、今後施設管理者と調整、協議を行っていくこととしている。

以上、スタジアムシティ周辺の交通渋滞対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 予定される車の動線について、しっかりと交通量を調査し、交通計画を立てて道路改良など必要な対策を講じて欲しい。
- 国道の交通量減少への寄与や、稲佐橋アンダーパスの冠水時の影響を回避するため、西部地区へのバス路線の浦上川線周りへ切り替えや、合わせて、西部地区と北部地区との乗り換えバス停が宝町であり、現状で道路横断には歩道橋を渡る必要があることから見直しを行って欲しい。

5 長崎駅から浦上駅周辺の混雑緩和について

(1) 新長崎駅ビル開業後における長崎駅周辺の交通渋滞状況

ア 長崎駅周辺交通渋滞対策

J R九州とJ R長崎シティは新長崎駅ビル開業時に、交通対策として車道、駐車場、公共交通に関する様々な対策を行った。車道の対策として、既存のアミュプラザ(本館)の南側の駐車場出入口付近で車道を2車線から3車線に拡幅、浦上川線方向への出庫の確保といった対策を行った。駐車場の対策としては、約900台分の駐車場の増設、約160台分の臨時駐車場の確保、浦上川線側での駐車場の満・空状況を表示板の設置やホームページでの周知、駅ビル本館及び新館駐車場における発券機までの滞

留長の確保、三菱重工体育館からの臨時シャトルバスの運行、提携駐車場の確保、駐車場出入口への交通誘導員の配置などを実施した。さらに、公共交通対策として電車乗車券サービス、JR利用者向けにお買物切符サービスを実施した。

イ 長崎駅周辺交通状況調査結果

新長崎駅ビルの開業後、初の週末である11月11日、12日の2日間の10時から19時まで、長崎駅周辺の交通状況の調査を実施した。

2日間の交通状況としては、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により、周辺道路への大きな影響は生じていなかった。具体的には、国道34号及び国道202号は混雑はなかった。県道長崎式見港線は南部方面からの車両の駐車待ちが12日に一時的に発生していたが、交差点までの影響はなかった。北側方面からの車両の駐車待ちは11日の17時から19時まで、12日は10時から17時40分に生じていたが、周辺交通への大きな影響は生じていなかった。なお、12日の開店時に駐車場に向かう車両が集中したことに加え、出島メッセ長崎のイベントによる歩行者の影響があり、稲佐橋交差点付近まで一時的に駐車待ちが発生したが、ほかの車両はスムーズに流れていた。

駐車場に関しては本館駐車場及び新館駐車場は、12日の12時から16時まで満車に近い状況で入出庫を繰り返しており、臨時駐車場は、12日の12時半から14時に満車となっている。出島メッセ長崎駐車場は終日空いている状況であった。

2日間の来館者数は11日が12万9,198人、12日が13万5,138人、駐車台数は11日が4,586台、12日が4,834台となっており、1台当たり3人乗車として試算すると来館者の1割程度が自動車で来館したものと推定される。開店時の入庫台数は、11日の10時から11時には時間当たり380台、12日の10時から11時には時間当たり520台が入庫しており、この時間帯が入庫台数のピークと想定される。

ウ 新長崎駅ビルと長崎スタジアムシティの比較

長崎スタジアムシティのスタジアムとアリーナの入場者数とそれに伴う想定自動車入庫台数は新長崎駅ビルのグランドオープン時と同程度と考えられることから長崎スタジアムシティの交通渋滞対策は新長崎駅ビルや他都市の事例を参考に検討していく考えである。

エ 大型集客施設の効果的な交通渋滞対策

今回の交通状況調査の結果や交通対策の実施を踏まえ、公共交通の利用促進による自家用車の来場抑制、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、付加車線の整備や敷地内での駐車場入庫待ちの滞留スペースの確保、入出庫や歩行者の交通誘導による円滑な交通処理、入出庫時間の平準化のため、駐車場の予約制やピークシフトなどの対策が必要であると考えられる。

(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

ア 長崎スタジアムシティへの車両動線計画

長崎スタジアムシティでは、スタジアム、アリーナや商業施設の利用者の車両は、浦上川線側に接する西側にある出入口から入庫し、出庫時は北西方面へは国道206号を介して長崎式見港線や小江原春木線へ、北東方面へは国道206号へ、南西方面へは稲佐橋付近交差点を右折し国道202号へ、南東方面へは浦上川線や国道202号へのルートを描画している。また、ホテル利用者の車両は長崎駅東通り線側の入口から進入し、近接する出口から出庫する計画としており、北西方面へは長崎式見港線や小江原春木線へ、北東方面へは浦上川線を介して国道206号へ、南西方面へは浦上川線を介して国道202号へ、南東方面へは市道茂里町3号線を介して浦上川線や国道202号を通るルートを描画している。

なお、市では、スタジアムシティの駐車場収容台数約1,100台分に対し、主要道路の断面現況交通量から、南西方向からは約10%113台、南東方面からは約50%545台、北西方面からは約8%86台、北東方面からは約32%356台の利用割合であると試算している。

イ 交通渋滞の課題と対策

(ア) 車両の対策

車両の対策として、次のような課題と対策が検討されている。

- ① 動線ルートに誘導するため、動線の分岐点となる旭大橋、西坂町、下の川橋交差点周辺への案内誘導板の設置の検討や広報紙などで事前のルート周知
- ② 稲佐橋や下の川橋交差点の右折待機車両に伴う直進車両阻害や稲佐橋交差点の南北方向の歩行者横断による右左折車両阻害について、右折付加車線内での対応可能性の検証や稲佐橋における歩行者の総量抑制の検討
- ③ 生活道路の通り抜けによる沿線への影響の対策として交通誘導員の配置
- ④ スタジアム駐車場入庫における待機車両により直進車両が阻害される可能性があることから、付加車線の整備や敷地内での滞留長確保、チケットレス入場ゲートの導入等
- ⑤ 試合後に車両の出庫が集中することが想定されるため、ピークシフトや交通誘導員の配置等
- ⑥ 長崎駅東通り線において、送迎車両の路上停車などにより交通混雑の発生を引き起こす可能性があることから、路上駐車禁止の規制の検討や交通誘導員の配置、タクシー乗降場の確保
- ⑦ 茂里町交差点における南北方向への歩行者横断による交通混雑に対する交通誘導員の配置等

(イ) 公共交通対策

スタジアム開業により多くの来場者が見込まれ、更なる交通混雑が懸念され

ることから、企画乗車券による公共交通の利用促進の検討、臨時駐車場確保、パークアンドライド駐車場の充実、試合時の駐車場予約や規制の検討が行われている。

(ウ) 駐車場対策

スタジアムシティ駐車場に入れない車両が周辺をうろつくことで更なる交通混雑が懸念されることから、スタジアム周辺駐車場との連携やスタジアムシティ駐車場の混雑状況の可視化の検討が行われている。

ウ パークアンドライド駐車場の充実

市営パークアンドライド駐車場の導入検討として、出島バイパス方面からの車両を市民会館や桜町駐車場で、長崎バイパス方面からの車両を平和公園駐車場ででの対応の検討、また、スタジアムの提携駐車場として市営駐車場の活用、パークアンドライド駐車場利用促進のため、お買物券や公共交通乗車券などの発行、駐車場への案内誘導板の設置、市有地などを利用した郊外型パークアンドライド駐車場の確保検討などに取り組んでいる。

(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

対策として、次のような検討がなされている。

- ア 長崎駅から歩行者動線ルートに誘導するため、改札口周辺などに案内誘導板の設置や広報紙等での事前動線の周知
- イ 長崎駅からスタジアムまでを安全で快適な歩行空間とするため、長崎駅東通り線の歩道幅員を5メートル確保し、バナーやのぼり旗を設置するなど歩道に賑わいを創出
- ウ 試合後に歩行者と車両が集中して退出することにより、交通混雑を引き起こす可能性があることから、稲佐橋付近交差点や茂里町交差点付近への交通誘導員の配置
- エ 銭座町電停など公共交通からスタジアムまで安全な歩行者空間を確保するため、幅員3.5メートルに歩道を拡幅
- オ 試合後に公共交通の乗り場の混雑や交通混雑を引き起こす可能性があることから、電停及び歩道への交通誘導員の配置
- カ 退場時のピークシフト
- キ スタジアムやアリーナ、通路などでバス停や電停の混雑状況の情報発信の検討
- ク 路面電車臨時便の運行検討など

(4) 長崎駅から浦上駅周辺の賑わい創出

スタジアムへの歩行者動線となる長崎駅東通り線、浦上川線において、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を考えている。「ほこみち」は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であり、飲食施設やベンチなどの占

用が柔軟に認められるようになることからスタジアム開業までに道路指定を目指すこととしている。

以上、長崎駅から浦上駅周辺の混雑緩和について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 新長崎駅ビル駐車場は、満・空表示しか出ていないが、混雑状況も表示して誘導できるよう検討を行ってほしい。
- 公共交通の利用促進のためのPRをしっかりと行ってほしい。

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、長崎駅周辺の交通渋滞対策に寄与するため、以下を委員会からの提言とする。

現在でも浦上川線から左折して大黒町へ抜ける県道において商業施設に入る車が渋滞していることから、今後、道路標示の改善や左折車線を2車線に増加させるなどの改善について早急に県など関係先と協議を進められたい。

また、パークアンドライドの利用促進のため、駐車場からの移動に使用する路面電車等の公共交通機関の運賃の一部を駐車料金から割り引くなどの方策の検討や駐輪場や旭町などの対岸地区とを結ぶバリアフリーでの人道橋の整備など、車両を商業施設の周辺に集中させないような計画実施を引き続き検討されたい。

次に、スタジアムシティ関連について、都市計画道路長崎駅東通り線は車道幅員が6メートル程度と広く、スタジアムでの試合開催時には利用者を迎えに来る車の駐停車で渋滞することが想定されるため、対策を十分に検討し周知に取り組みられたい。また、国道202号の稲佐立体交差点は大雨による冠水で通行止めとなることがあり、スタジアムでの試合開催に重なると渋滞の発生が想定されるため、県が計画している対策を早急に進めてもらいたい。

また、スタジアムの最寄りの銭座町電停については、利用が集中すると、降車時に人が道路に溢れてしまう危険があることから、今後、電停を広げるなどの対応を検討するとともに、スタジアム周辺には救急車を受け入れる病院が複数あるため、渋滞時に救急車が円滑に通行することができるよう関係先と協議を進められたい。

最後に、今後、市内ではスタジアムシティや長崎南北幹線道路の建設が予定されていることから、施設の規模等から発生集中交通量を想定し周辺交差点や市中心部にどの程度の影響が出るかというシミュレーションを行い、ソフト面だけでなく、車線幅幅などのハード面からも幅広く検討を行われたい。

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、庁内での連携や民間事業者や関係先との協力を努め、新駅ビルやスタジアムシティ開業後における市民生活への影響を最小限化するとともに利用客の安全で快適な交通環境を確保するため長崎駅周辺の交通対策の推進に向けた対策を講じることを強く要望する。