

都市整備・交通対策特別委員会 調査報告書

新市庁舎や新長崎駅舎の完成などにより、本市のまちの姿が大きく変わっていくことを見据えながら、都市整備・交通対策の推進に寄与することを目的として調査を行うこととし、本市の都市整備・交通対策に係る諸問題を把握し、特に新市庁舎周辺地区や長崎駅周辺地区などで今後予想される交通需要の変化に対応するとともに、市民の安全・快適な交通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 長崎市の都市づくりの方向性について

(1) 人口減少・高齢化を踏まえた都市づくりの流れ

ア 最近の国の動向

日本の総人口は、平成22年をピークに減少するとともに、超高齢社会に突入している。このような背景を踏まえ、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉などの生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるようコンパクト＋ネットワークの都市づくりが必要であるという国の考え方が示されている。また、平成26年5月には法改正が行われ、立地適正化計画制度及び地域公共交通網形成計画制度が創設されている。

イ 長崎市における都市づくり

長崎市においても、国の考え方を踏まえ、都市づくりの基本的な考え方を示す「都市計画マスタープラン」の改訂や、これに基づく具体的な個別計画の策定に取り組んでいる。

(ア) 長崎市都市計画マスタープラン

平成28年12月に改訂した本計画は、長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けた道筋を明らかにするものであり、平成28年度から平成47年度までの20年間を計画期間とし、目標年次である平成47年の将来人口を約35万人と想定している。

また、長崎市が目指す将来都市構造として、「ネットワーク型コンパクトシティ長崎」を掲げている。

具体的には、まず、地域の区分として、「都心部」「都心周辺部」「地域拠点」「生活地区」を定めている。「都心部」は、浜町、市役所、長崎駅付近といった高いレベルの都市機能が集積し、長崎市全体を牽引する役割を担う地域である。「都心周辺部」は、都心部と利便性の高い公共交通（路面電車）で結ばれた、都心部のにぎわいと活力を支える地域である。「地域拠点」は、市域を中央、北部、東部、南部の4つの地域に分類した中で、将来的にも都心部、都心周辺部を補完する商業・業務・行政などのサービスを担うべき地域である。それぞれの地域拠点は、北部は西

浦上、東部は東長崎、南部は土井首・深堀である。「生活地区」は、地域コミュニティの中心であり、将来的にも公共交通により都心部・都心周辺部・地域拠点との連携を図る地区である。それぞれの生活地区は、中央は式見、福田、小榊、小ヶ倉、茂木、高島、北部は滑石、三重、琴海、外海、東部は日見、南部は香焼、伊王島、三和、野母崎である。

以上のように、都心部、都心周辺部、地域拠点といった利便性の高い地域に日常生活に必要な機能を計画的に誘導・配置するとともに、それら拠点と生活地区を公共交通などのネットワークでつなぐことで、今後、人口減少や高齢化が進んでも、市民にとって暮らしやすい持続可能なまちづくりを進めていく。

(イ) 立地適正化計画

a 立地適正化計画の必要性

人口減少下においても持続可能な都市としていくためには、市民にとって安全安心で暮らしやすい場所に居住及び都市機能が集積する、コンパクトな都市づくりを進めていくことが課題である。この課題に対応すべく、都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造へと効率よく再構築するためには、あらかじめ居住及び都市機能を誘導すべき区域を示し、官民が一体となって区域内への誘導施策等を実施し、都市活動の選択と集中を促していく必要がある。このようなことから、平成30年4月に、居住や都市機能の誘導・維持を図るため、本計画を策定した。目標年次は、都市計画マスタープランと同じく平成47年度としている。

b 都市づくりの基本的な方針

本計画では、計画区域を長崎都市計画区域とし、その中に「都市機能誘導区域」「居住誘導区域」「自然共生区域」「その他の区域」「市街化調整区域」と5つの区域を設定している。

それぞれの区域の定義として、まず、「都市機能誘導区域」は、都市全体における各種サービスの効率的な提供拠点として、高次のサービスを提供する都市機能が立地・集積する区域であり、①公共交通の利便性が高い場所、②都市機能が集積している場所、③都市機能の立地が見込まれる場所の3つの考え方に基づき区域を設定している。「居住誘導区域」は、人口減少下においても生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるように、居住を誘導する安全で暮らしやすい区域としている。また、この居住誘導区域の外側を3つの区域に分けており、「自然共生区域」は、人口減少下において生じる空き地を活用し、防災性の向上や自然との共生を図りながら、眺望・通風・採光がよい斜面地の魅力を生かしたゆとりある居住を許容する区域としている。「その他の区域」は、災害のおそれがある区域及び法令・条例により住宅の建築が制限されている区域としている。「市街化調整区域」は、都市計画法に基づいて定める、市街化を抑制すべき区域としている。

c 誘導施策

これまで形成してきた都市機能を維持しつつ、必要な都市機能や居住を誘導していくための施策を展開していくために、集約、連携、自然共生の3つの視点で整理している。

まず、集約の視点では、都市機能誘導区域内において高次の都市機能の維持・増進を図っていくために、中心市街地活性化による都市のにぎわいと活力の創出や、快適で暮らしやすい市民生活の実現、都市機能を誘導しやすい環境づくりに向けて、市街地再開発や新市庁舎建設、都心部の高度利用に向けた規制緩和などの取り組みを進めていく。また、居住誘導区域では、安全安心で快適な空間の創出や、安全安心な場所への住みかえがしやすい環境づくりに向けて、公園の再編や計画道路の早期整備、空き家の活用などの取り組みを進めていく。

次に、連携の視点では、公共交通ネットワークの保持や都市機能間の連携強化を図っていくための取り組みを進めていく。

最後に、自然共生の視点では、自然と共生したゆとりある暮らしの維持を図っていくための取り組みを進めていく。

d 目標値の設定

コンパクトなまちづくりの成果の指標及び目標値として、居住誘導区域内の人口密度は1ヘクタール当たり60人の維持を掲げている。平成28年の現況値は1ヘクタール当たり69.2人であり、平成47年の推定値は1ヘクタール当たり56.4人である。国土交通白書によると、人口密度と1人当たりの財政支出の関係として、人口密度が高いほど1人当たりの財政支出は低くなることが示されているため、平成47年に目標とする1ヘクタール当たり60人を維持できた場合、現状の動向のまま推移するよりも1人当たりの財政支出が縮減される。この結果、人口密度により算出される全国平均的な効果だけでも、20年間で約22億円の財政支出が縮減されるといった効果が見込まれている。

ネットワークのまちづくりの成果の指標及び目標値として、公共交通利便区域の人口カバー率90%の維持を掲げている。平成28年の現況値は92%である。平成2年から平成22年までの国勢調査結果を基に、長崎市における市街化区域の人口密度とバスの利用率の関係を算出した結果、人口密度が高いほどバスの利用率が高くなる相関関係が確認されたため、平成47年度に、目標とする1ヘクタール当たり60人を維持した場合、公共交通機関利用率の減少に歯止めがかかり、居住誘導区域内において20年間で約9万人の利用者の減少が抑制できる効果が見込まれている。

なお、目指すべき将来都市像の達成状況を確認するために、おおむね5年ごとに指標や誘導施策の実施状況、効果等を評価・検証し、必要に応じて施策や事業等の見直しを行うこととしている。

(ウ) 公共交通総合計画

公共交通の維持・確保に向けた総合計画であり、平成29年度から作成に着手している。

(2) 幹線道路概況

ア 道路ネットワーク構想

長崎市は平坦な土地が少ないという地形的な条件があり、幹線道路の多くが狭い平坦地の中心部に集中して道路ネットワークを形成している状況にある。このため各地区間の移動に際しては、必ず中心部を経由するような一点集中型の道路ネットワークとなっており、朝夕を中心に慢性的な交通混雑が発生している。この現状を踏まえ、放射環状型の道路網の整備を目指すこととしており、この構想により各地区間のネットワークの強化、交通混雑の解消、交通安全の確保などの効果が見込まれている。

イ 各種事業の進捗状況

(ア) 高速自動車道 九州横断自動車道長崎大分線

(長崎インターチェンジー長崎多良見インターチェンジ間の4車線化)

長崎自動車道における長崎インターチェンジから長崎多良見インターチェンジまでの暫定2車線区間については、交通環境の改善を目的として、平成24年には長崎芒塚インターチェンジから長崎多良見インターチェンジまでの約8.3キロメートル、平成28年には長崎インターチェンジから長崎芒塚インターチェンジまでの約3キロメートルが4車線化の事業認可を受け、西日本高速道路株式会社において事業が進められている。

長崎芒塚インターチェンジから長崎多良見インターチェンジまでの区間については、橋梁が6橋、トンネルが3本あり、トンネルについては掘削がほぼ完了した状況である。当該区間の完成予定は平成30年度となっている。

長崎インターチェンジから長崎芒塚インターチェンジまでの区間については、橋梁が1橋とトンネルが1本あり、唯一未着手であった長崎トンネルについては平成30年度に着工された。当該区間の完成予定は平成33年度となっている。

(イ) 一般国道34号(新日見トンネルの4車線化)

国道34号における新日見トンネルについては、交通混雑の緩和と交通の安全性の向上を目的として、平成28年度に、既存のトンネルと並行に走る約1.6キロメートルの区間が新日見トンネル4車線化として事業化されている。平成29年に延長約1キロメートルのトンネル工事が着手され、平成30年3月末で約40メートルの掘削が完了している。平成31年12月末にトンネル掘削工事は完了し、その後トンネルの設備が施工される予定である。

(ウ) 一般国道34号（新大工町交差点改良）

当該事業の進捗状況としては、国において、平成29年度に矢の平方面から西山方面へと向かう交差点部分に右折帯を設置している。平成30年度には新大工町電停へのアクセスのバリアフリー化のため、横断歩道を整備することとなっている。

(エ) 一般国道34号（馬町交差点改良）

馬町交差点は朝夕の混雑が著しい状況にあり、今後も、日見バイパスの4車線化に伴い交通量の増加が見込まれている。交差点内の交通混雑への対策、諏訪神社電停のバリアフリー対策としての横断歩道の設置など、交差点改良の方向性について、国、県、警察、長崎電気軌道株式会社などの関係機関と長崎市中心部道路交通対策検討会議を開き、総合的に検討を行っている状況である。

(オ) 一般国道499号

南部地区の交通混雑の緩和を目的として、県において、平山台から南総合事務所までの約1.3キロメートルの区間を栄上工区として、4車線化整備が平成20年度から進められているが、供用済み区間は約25%にとどまっている。現在、元宮公園バス停付近の約200メートル区間の工事を行っており、平成30年度も継続して工事、用地交渉などを行い、平成32年度の供用開始を目指している。

岳路運動公園から黒浜町へ至る約2.1キロメートルの区間は、岳路工区として、平成22年度から2車線道路整備が進められており供用済み区間は約72%である。現在、黒浜ダム入口付近の約240メートル区間の工事を行っており、平成30年度の完成を目指している。

(カ) 都市計画道路 長崎外環状線

長崎外環状線は、一点集中型の道路ネットワークの解消を目的とした、時津町左底郷から江川町までの延長約22キロメートルの都市計画道路であり、新戸町から江川町までの約5.2キロメートルの区間が平成28年度より事業化されている。現在までに、県において設計・測量業務が行われており、平成30年度には用地交渉などを行う予定となっている。現段階では完成予定は未定である。

(キ) 地域高規格道路 西彼杵道路・長崎南北幹線道路

西彼杵道路・長崎南北幹線道路は、長崎市と佐世保市を約1時間で結ぶことを目的とした地域高規格道路である。西彼杵道路は延長約50キロメートルで進捗率約28%、長崎南北幹線道路は延長20キロメートルで進捗率約40%である。西彼杵道路のうち、県が整備している一般県道奥ノ平時津線（時津工区）については、時津町の日並郷から野田郷に至る約3.4キロメートルの自動車専用道路で、橋梁2橋、トンネル1本の整備が進められており、平成30年3月末で、(仮称)久留里トンネル約1.7キロメートルのうち約700メートルのトンネル掘削が完了し、平成32

年度の工事完了を予定している。

以上、長崎市の都市づくりの方向性について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- コンパクトなまちづくりについては、計画だけでは実現しないと考えるため、具体的な誘導策、年次計画を立て、目指すべき姿を示しながら進めてほしい。
- コンパクトシティを目指して居住地域の集約を図っていく中で、老朽危険空き家対策をあわせて進めてほしい。
- 市域を大きく4つの地域に分ける中で、高島町が中央地域とされているが、地域の結びつきや生活圏を考慮し、南部地域に組み込むことを検討すべきである。

2 長崎市の公共交通機関の現状と課題について

(1) 公共交通機関を取り巻く現状

路線バスなどの公共交通機関の主たる利用者層である65歳未満の人口減少が進んでおり、今後もその傾向が続くものと予想されている。各種統計によると、自動車保有台数については、一時期減少傾向にあったものの、近年は再び増加傾向となっている。運転免許保有者率については、近年は横ばいで推移している。また、バス運転者は不足しており、高齢化も進んでいる状況にある。

(2) 公共交通網の現状

路線バスについては、市内のほぼ全域で運行されている。公共交通機関の長崎市全域のカバー率は約8割で、全国平均の55%と比べ、高い数値を示している。

公共交通機関別の輸送人員については、全体として利用者は減少傾向にあり、特に路線バスとタクシーの減少が顕著となっている。しかし、路線バスの利用者数は減少しているものの、路線バスの運転キロ数は減少していない状況であり、利用者が減少しても減便などの見直しが思うように進んでいないという状況が想定される。

(3) 公共交通に関するアンケート調査結果

ア 実施概要

公共交通機関に対する市民ニーズ等を把握するため、平成29年度にアンケート調査を実施した。調査対象は、満18歳以上の市民約6,500人とその家族、長崎市ホームページ等からのアンケート参加者であり、3,622人から回答を得ている。

イ 調査結果

(ア) 将来の公共交通機関を維持する方策に対する考え

運賃や運行区間よりも運行便数の維持を優先する方の割合が高い。また、利用者が少ない路線の統合や廃止もやむを得ないという回答も一定なされている。

(イ) 現在のサービス水準を維持するための考え

①補助金を出して現在のサービス水準を維持する、②補助金を出すよりも減便や料金を上げることが先である、という2つの考えに対し、約75パーセントの人が、補助金を出して現在のサービス水準を維持していくべきであると回答している。

(4) 公共交通機関の課題

1つ目の課題として、持続可能な効率性の高い交通体系の構築が挙げられる。多くの市民が公共交通機関を利用しており、今後も市民の日常生活における移動手段は確保しなければならないが、特に路線バスにおいては、利用者が減少しても需要に合わせた適切な運行の見直しが余り進んでいないという実態も見受けられるため、利用実態や利用者ニーズなどに合わせた効率的な運行を進めていく必要がある。

2つ目の課題として、公共交通機関の利用促進が挙げられる。特に、中心部から離れた地区ほど、路線バスを利用しない傾向が見受けられ、理由として速達性が弱いことが大きいと考えられるため、速達性の向上に向け、これまでも通勤シャトルバスやバス専用レーンの設置などに取り組んできたが、今後も交通事業者はもとより関係機関と連携を図りながら、より具体的な施策について検討を行う。

以上、長崎市の公共交通機関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。

- コミュニティバスと公共交通の連携を強化し、公共交通ネットワークづくりを進めてほしい。
- 子どもの通学のための交通手段を確保するため、バス路線拡充など、しっかりと公共交通機関との協議を進めてほしい。

3 新市庁舎周辺地区の都市整備・交通対策について

(1) 新市庁舎建設事業

ア 長崎市新市庁舎建設基本設計の策定

長崎市では、新市庁舎の基本計画を踏まえ、建物の配置や構造、各階の基本的なレイアウトなどについて取りまとめた基本設計を、平成30年5月に策定している。

敷地面積は約6,600平方メートルであり、敷地北側は市道大黒町麴屋町線、東側は市道出来大工町江戸町線、南側は市道諏訪町桜町1号線、西側は市道興善町桜町1号線に面している。建物位置は長崎市魚の町4番、階数は地上19階、地下1階、建物高さは約90メートル、建築面積は約4,100平方メートル、延べ面積は駐車場を除き約4万6,200平方メートルである。事業費は、設計・建設費等で約245億円、既存庁舎解体費で約7億円、その他移転費で約6億円、合計約258億円である。平成30年度に実施設計を行い、平成31年度から建設工事に着手し、平成34年度中の完成を予定している。

イ 新市庁舎への動線計画

基本的な動線の考え方では、バスや路面電車を利用して来庁される方は、主に東側及び北側玄関から入る計画としている。また、来庁者用の駐車場は地下に配置し、出入口は南側の市道諏訪町桜町1号線に沿って設けることとする。さらに、車寄せのスペースや車椅子利用者の駐車場については、1階の東側と地下の駐車場内にそれぞれ配置し、雨にぬれずにアクセスできる計画とする。来庁者用駐輪場は西側に配置し、西側玄関から入る計画とする。また、開庁時間外等に利用する通用口も西側に設ける。

(2) 駐車場計画

新市庁舎に関連する必要駐車台数は、来庁者用139台、議員用40台、公用車142台、合わせて321台分と想定しており、新市庁舎内に整備する駐車場と別館跡地の地下部分を活用した駐車場の中で確保することとしている。まず、新市庁舎駐車場の整備台数は151台分とし、来庁者の車全てと、公用車のうち特別職及び正副議長の車両を基本に配置する。また、別館跡地駐車場の整備台数はおよそ170台分とし、議員の車と公用車をそれぞれ配置する。

なお、別館跡地駐車場を整備するには、新市庁舎完成後、一定の期間が必要となるため、それまでの間は、議員の車両については、議会開会中は市民会館地下駐車場、閉会中は新市庁舎駐車場、市民会館地下駐車場及び桜町駐車場のいずれかに配置する。公用車は、桜町駐車場及び既存の市有地駐車場に配置する。

(3) 新市庁舎周辺道路の整備計画

基本的な整備方針として、新市庁舎へ至る車両及び歩行者動線の確保、公共交通機関の円滑な運行による利便性の向上を掲げている。この方針に基づき、幹線道路としての機能を有する新市庁舎敷地北側の市道大黒町麴屋町線及び東側の市道出来大工町江戸町線については、車両が円滑に通行できるようバスベイや右折車線などの設置を計画している。また、生活道路としての機能も有する南側の市道諏訪町桜町1号線、西側の市道興善町桜町1号線については、歩道を新設し、車両の円滑な通行とあわせて、周辺住民の安全性を確保する計画としている。

(4) 新市庁舎周辺の公共交通の現状

県営バスにおいては、現在運行している系統のほとんどが旧公会堂前を経由しているため、新市庁舎の建設に伴い、運行系統を大きく変更する考えはないということである。

長崎バスにおいては、現在運行している系統のうち、旧公会堂前を経由する系統はわずかであり、そのほとんどが現市役所経由あるいは大波止経由となっているため、新市庁舎の建設に伴い、既存系統の一部を新市庁舎経由に振りかえるとの考えが示されている。具体的な変更内容等については、新市庁舎の完成を見据え検討していくということである。

路面電車においては、新市庁舎への最寄りの電停は市民会館電停となり、これまでの

3号系統に加え、4号系統及び5号系統でもアクセスが可能である。

以上、新市庁舎周辺地区の都市整備・交通対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 現在の市役所本館と別館の間にある地下通路などをバリアフリーとして活用できないか検討してほしい。また、現市役所前バス停から新市庁舎までは傾斜が急であるため、十分なバリアフリー対策を講じてほしい。
- バリアフリー対策を講じるに当たっては、関係団体からの意見を聴取し、必要に応じて障害を持つ当事者等と一緒に現地を見るなど、検証に努めてほしい。
- 渋滞が発生しないよう、バスベイや交差点のあり方などを検討するに当たり、交通事業者や県警としっかりと協議を行い、スピード感を持って進めてほしい。
- 市道諏訪町桜町1号線から国道34号に至る新設道路については、新市庁舎が完成するまでには間に合わせるように用地買収等を進めてほしい。

4 長崎駅周辺地区の都市整備・交通対策について

(1) 長崎駅周辺における施設整備計画

ア 長崎駅周辺の施設開業予定

長崎駅の西側には、敷地面積2万4,160平方メートルの長崎市交流拠点施設が平成33年11月ごろに開業予定であり、北西部には敷地面積約3,950平方メートルの新長崎警察署が平成32年4月ごろに開庁予定である。また、新幹線と在来線の高架橋に挟まれた部分には、敷地面積約600平方メートルの県営バス新長崎ターミナルが平成34年ごろに開業予定である。さらに、駅の東側ではJR九州による商業、オフィス、ホテルなどの施設の開発が予定されている。

イ 西口駅前広場

西口駅前広場へは、浦上川線や旭大橋横の側道からアクセスすることとなる。

西口駅前広場は、西部や北部からのアクセスがメインとなる補助的な駅前広場であること、駅西側の限られたスペースに可能な限りの交通施設を配置する必要があること、交流拠点施設への動線を確保すること、在来線開業から新幹線開業までは暫定的に東側の駐車場機能を確保することの基本的な考え方にに基づき、二次交通の乗り場まで日差しや雨を避けるための屋根、歩行者を誘導する案内サイン、バス乗降場、タクシー乗降場及びタクシープール、一般車乗降場及び駐車場を設置することとしている。

具体的な機能配置は、駅舎側に路線バス乗降場を2台分、タクシー乗降場を4台分、タクシープールを8台分、また、西通り線を挟んで反対側の交流拠点施設側には、路線バス乗降場を2台分、予備のバスバースを3台分程度確保することとしている。また、コンコースの北側には、駅舎側に身障者乗降場を1台分、一般車の乗降場を4台分確保することとしており、さらにその北側には、身障者用1台分を含む一般車駐車場10台分と、予備のバスバース2台分を確保することとしている。なお、平成31年度

末の在来線開業から東側の整備が完了するまでの間、駐車場が一時的に不足すると想定されるため、西側に身障者駐車場1台分を含む一般車駐車場13台分を暫定駐車場として整備することとしている。その後は、東口駅前広場が整備され駐車場が充足していることを確認の上、暫定駐車場を撤去し、高架前広場として整備することとしている。

ウ 東口駅前広場

東口駅前広場の基本的な考え方としては、南部、東部からのアクセスがメインとなる主要な駅前広場であること、路面電車や通過型の路線バスは現状どおり国道での乗降となることから、駅舎と国道間への歩行者支援施設の設置を検討するほか、バリアフリー化された国道横断施設を設置することで円滑で快適な移動を確保すること、交通広場内には駅舎側より①身障者乗降場と駐車場、②タクシー乗降場、③起終点型バス、④観光団体バス、⑤一般車乗降場・駐車場といった優先度順に交通機能を配置すること、駅前広場へのアクセスのためNHK前に交差点を新設し、北部方面からの右折帯を確保すること、としている。

具体的な機能配置は、高架下に、県営バス新長崎ターミナルに近接して、高速バスの乗降場を4台分確保することとしている。東口駅前広場については、駅舎側を公共交通ゾーン、国道側を一般車ゾーンとしており、公共交通ゾーンには駅舎に最も近いところに身障者用乗降場と駐車場を各1台分、タクシー乗降場として乗車2台分、降車5台分の計7台分を配置することとし、次に、東西軸に面した部分に起終点型バスの乗降場として4台分、その北側には団体バス及び観光バスの乗降場が各2台分、バスやタクシーの待機スペースを中央部に配置することとしている。国道側の一般車ゾーンについては、一般車と旅館送迎バスの乗降場や一般車駐車場を設けることとしている。また、国道側には多目的広場側に通過型の路線バス乗降場を5台分、大黒町側には現状どおり通過型路線バスの乗降場を配置することとしている。さらに、駅舎から東口駅前広場や国道の立体横断施設までの歩行者動線については、屋根を設けたり、歩行者支援施設を設置することで、円滑で快適な移動となるよう検討を進めている。

なお、東口駅前広場については、現在、交通管理者である県警、国道の管理者である県、鉄道事業者であるJR九州、バス事業者である長崎バス、県営バス、軌道事業者である長崎電気軌道株式会社などと協議を重ねているところであるため、決定されたものではなく、今後協議の状況によっては変更される可能性がある。

エ 国道202号の立体横断施設

現在の国道横断はデッキのみとなっている。東口駅前広場の出入り口の位置が変更となったことから、再度、平面横断が実現できないか関係者と協議・検討を行ったが、やはり横断歩行者の安全性確保と円滑な交通の確保とを両立させることができないことから、立体横断とするとの結論に至った。

また、現在、長崎駅前電停へのアクセスは階段のみとなっており、バリアフリー化

がなされていない。電停のバリアフリー化はバリアフリー法により必須であることから、電停にエレベーターを設置するために電停を拡幅することとしているが、あわせて、より円滑で快適な国道横断とするため、付加機能としてエスカレーターや屋根が設置できないか、道路管理者等と調整しているところである。

なお、県からは、横断歩道橋のバリアフリー化対策については、既存の歩道橋の利用を前提に検討しているとの見解が示されている。

オ 歩行者支援施設

長崎駅から国道までの区間で設置の要望が多い動く歩道については、1基当たりの導入費が1億円前後となっており、25メートルの動く歩道を4基、往復2列として合計8基整備した場合には、7.5億円から8.9億円の導入費となる。また、維持管理費については、耐用年数20年と想定した場合、8基で20年間当たり約25.1億円が必要となると試算されている。

留意点としては、歩く距離が短縮され歩行者の負担軽減が可能であるものの、降雨・潮風等に対する対策が必要であることや、交通弱者等が利用する場合に速度調整や補助員の配置が必要であること、南北方向への移動が制限されるため歩行者動線間の調整が必要であること、といった短所がある。

カ 長崎駅南改札口

県は南改札口の設置に前向きだが、県単独での費用負担は困難であり、地元長崎市の負担も必要と認識しているとのことである。一方、長崎市は、二次交通との結節機能がある国道、主要な観光地、商業・業務地区が集積している中心市街地などへ人を誘導するには、現計画の、中央改札口から東西軸を介して人を送り出すことが最適であると考えているため、南改札口の整備は否定しないが、協力しかねるとの見解である。

(2) 長崎駅周辺道路等の動線整備計画

ア 基本となる考え方

長崎駅の東側には、二次交通であるバスや路面電車の乗降場が立地し、その背後には駅前商店街や中心商業・業務地及び主要観光地が控えている。また、駅の西側には、今後交流拠点施設、ホテル、警察署などが立地することから、東側と西側を結ぶ動線を東西軸とし、人の流れの基本動線とする。さらに、二次交通により駅から中心市街地や観光地などへの回遊性を向上させるため、交通結節機能を強化する必要がある。

イ 現状と課題

(ア) 東口駅前広場

長崎駅周辺の再整備により、新駅舎の位置が現在の位置から西側へ150メートルほど移動することから利便性が低下すること、電停までの動線がバリアフリー

化されていないため対策が必要であること、バス・路面電車の公共交通機関は国道202号に乗降場が集中しているが、利用者の大部分がJR乗り継ぎ目的ではないことを考えると、駅前広場に乗り入れを行うとすると運行時間のロスにより多くの利用者の利便性が低下することなどがある。

なお、一般車の駅東西の利用割合は、駅の東側、西側の利用が想定される地区ごとの自家用車利用率から、東：西＝3：1と想定している。

(イ) 長崎駅西通り線

長崎駅西通り線は、新長崎駅と交流拠点施設の間に位置する2車線の都市計画道路である。既存の旭大橋側道（長崎式見港線）に西通り線が接続する計画であるが、この交差点については、交差点間の距離が約65メートルしか確保できず、警察庁が制定した信号機設置の指針の基準を満たさないこと、仮に信号機を設置した場合、信号待ちの車両によるピーク時の交通混雑が懸念されることから、関係者との協議の結果、信号機設置は困難であるとの考えが示されている。

また、西通り線から県庁方面への貫通道路については、交差点間の距離が短く車の滞留長が確保できないため、新設が困難であるとの回答を県から得ている。

(ウ) 大黒町恵美須町線

大黒町恵美須町線は、中央郵便局西側から旭大橋線へと抜ける都市計画道路である。慢性的な交通渋滞の解消及び安全な歩行者空間の確保を行うことを目的として、現況の幅員11.03メートルの2車線道路を、両側2車線ずつの車道に加え右折帯を設けるなど幅員26.25メートルの道路とする計画である。平成34年度の完成を目指しており、総事業費は約41億円である。

以上、長崎駅周辺地区の都市整備・交通対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 長崎駅から国道202号までの区間には、費用対効果を勘案し、動く歩道を初めとした歩行者支援施設の設置を十分に検討すべきである。
- 防災や維持管理の面からも、動く歩道を2階に上げて、国道202号の立体横断施設からそのまま長崎駅まで行けるように整備すべきである。また、2階に上げる際には、JR駅ビルと一体化ができないか、JR九州と協議し検討してほしい。
- 長崎駅の南口改札の新設について、県に要望してほしい。
- 国道のデッキ横断について、バリアフリー化も含め、長崎県や交通事業者と十分調整の上、整備してほしい。また、エレベーターだけでなく、エスカレーターの設置についても検討する必要がある。
- 東口駅前広場へのアクセスのために、NHK前に交差点を新設し右折帯をつくるということであるが、どの程度の延長の右折帯を確保するのか、しっかりと調査研究し、関係機関と協議をした上で計画してほしい。

- 現状でもアミュプラザの駐車場への入庫待ちで渋滞が発生しているが、交流拠点施設の駐車場が新たにできることで、イベント時などに相当な渋滞が懸念されるため、長崎駅西通り線や旭大橋側道の道路拡幅も含め、渋滞対策について十分に検討してほしい。また、J R九州が行う新駅ビルの駐車場整備に当たっては、渋滞が発生しないような対策をとるよう、長崎市からJ R九州に対して強く要望してほしい。
- 交通渋滞が懸念される西通り線や旭大橋側道について、道路拡幅を検討してほしい。
- 長崎駅西通り線と旭大橋側道の交差点について、安全性確保の観点から、信号機の設置を再度検討してほしい。
- 長崎駅前を通る路線バスは、現状の国道202号での乗りおりではなく、駅構内での乗りおりとできないか、再検討してほしい。
- 長崎駅構内のタクシーの客待ちについて、現状は2社がJ R九州から承認を受けているが、他社が新たに入ることにしても、長崎市として検討し、関係者と協議してほしい。

5 関係機関における長崎市の都市整備・交通対策に対する考え方について

各交通関係機関と考え方や課題について意見交換を行い、提案などをいただいた。その概要は、次のとおりである。

(1) 九州旅客鉄道株式会社

ア 新駅ビル施設

長崎駅周辺土地区画整理事業の区画面積約19.2ヘクタールのうち、九州旅客鉄道株式会社の用地が約4.8ヘクタールあり、それ以外に高架下の開発として使える用地が約0.4ヘクタールある。開発の検討に当たっては、長崎市の都市計画マスタープラン等に位置づけられた「長崎の新しい玄関口にふさわしい都市拠点の形成」に貢献できるような開発を目指していきたいとの考えが示された。新駅ビルの規模など具体的な計画については、今、事業性を踏まえつつ検討を進めているところであるが、既存のアミュプラザを含め、商業、ホテル、オフィスなどの機能を中心に、駐車場の増強についても検討をしているとのことである。

イ 長崎駅からの動線

改札口の設置位置については、区画整理事業の主体である長崎市のほか、連続立体交差事業の主体である県、九州新幹線の建設主体である鉄道・運輸機構との協議並びに長崎駅周辺エリアデザイン調整会議等における検討結果において、1階部にコンコースと改札口を設置するという計画となっているため、改札口を2階に設置する再検討は行わないとの考えが示された。1階のコンコース、改札口という形で集約し、わかりやすくスムーズな動線でお客様にご利用いただきたいとのことであり、南口改札についても、同様の理由から計画の見直しは難しいとの考えが示された。

西口駅前広場については、東口駅前広場に比べると前面道路からの距離も近く、ス

ペース的な制約もあり、コンパクトな形状になっている。二次交通への誘導、交通広場内の車両等の処理については、長崎市と協力して適切に管理・運営ができるように検討を進めるとの考えが示された。

駅ビルからの2階動線については、現在、国道202号上空の歩道橋と長崎駅前広場上空の歩行者デッキ広場、さらにはアミュプラザの外廊下が2階レベルで接続しており、長崎駅と大黒町、恵美須町との往来も含め、長崎駅周辺の回遊性やにぎわいづくりに貢献できていると考えているため、長崎駅周辺再整備後においても、国道上空と長崎駅部をつなぐ2階動線の機能は存続してほしいとの要望がなされた。ただし、駅ビルというものは、お客様に館内を自由に歩いて滞留していただいて、ゆっくりと買い物、食事、そぞろ歩きを楽しんでいただくという空間の過ごし方を大切にするという考え方があり、駅ビルの中を動く歩道で通過するということは、施設の考え方になじまないとの見解が示された。

ウ 新駅ビルの駐車場

新駅ビルの駐車場の規模は現状より大幅にふやすが、具体的な規模や駐車場入り口については、新駅ビルの検討とあわせて検討を進めるため、今後、交通管理者を初めとした関係者と調整を行いたいとの考えが示された。また、旭大橋側道における交通渋滞の対策のため、駐車場の設計とあわせて、施設の計画の中で解決できることがないかということ、今後検討していくとのことである。

エ 長崎新幹線の今後の考え方

整備新幹線事業は国の事業であり、九州新幹線西九州ルートにおいても、現在与党において整備の検討が進められているところである。九州旅客鉄道株式会社としては、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会の場において意見を聞かれ、対面乗りかえによる運営が長期化、固定化することは経営上大きな問題であるということ、対面乗りかえ方式による暫定開業から少しでも早期にフル規格による開業を望んでいるということ、以上2点を回答しており、与党に対し、整備効果を最大限に発揮する整備のあり方について、少しでも早期に方向づけをいただきたいと引き続き要望しているとのことである。

(2) 長崎電気軌道株式会社

ア 長崎駅舎への乗り入れ

長崎駅周辺の再整備が決まって以降、路面電車の軌道敷や電停のあり方について、長崎市を初めとした関係各機関と協議、検討を重ねてきた経緯がある。

長崎駅構内に直接軌道を取り入れるトランジットモール方式や、軌道敷を歩道側に寄せるサイドリザーベーション方式等についても協議、検討を進めたが、解決すべきさまざまな課題があり、現段階では両方の方式とも困難であるという考えが示された。主な課題として、1点目が交通信号の問題であり、いずれの方式でも路面電車が一般

車両の通行帯を横断する必要があるため、路面電車が通行する間は一般車両を交通信号でとめるという状況があるが、長崎駅前には九州内でも有数の交通量がある道路なので、路面電車が円滑に運行できる信号時間の確保が大きな問題になっているとのことである。課題の2点目として、軌道の線形の問題があり、長崎駅前には、路線の1号系統と3号系統、2つの系統の分岐箇所になっており、分岐箇所の急曲線を避けるために緩やかな曲線で新しい線形を引こうとすると、影響範囲がかなり大きな面積を要する点が懸念となっているとのことである。

また、仮に駅舎と駅前電停を低床電車で結ぶ事業を長崎市が実施し、運行委託を求められたとしても、あらゆるケースを想定して長崎電気軌道株式会社と長崎市の間で責任や管理の所在を切り分けるという作業が困難と思われるため、現時点では運行受託の可能性は極めて低いとの考えが示された。

イ バリアフリー対応

現在、路面電車の低床車両は5両あり、平成30年度及び平成33年度に各1両を追加する予定であるとのことである。

また、現在、低床車両については運行情報を公開しており、パソコンやスマートフォンで「ドコネ」と検索すると、低床車両が今どこにいて、どこ行きで運行しているという情報を得ることができるようになっている。

さらに、時期は未定であるが、電停に電車の接近表示装置をつけて、低床車両に限らず全ての車両において、近づいてくる次の電車が何号系統なのかや、今どの付近にいるという簡単な案内ができるような内容を計画しているとの考えが示された。

ウ ダイヤの見直し

長崎新幹線の開通に合わせてダイヤを変えることは考えておらず、新幹線開通後の状況を見て判断したいとの考えが示された。それまでは、ダイヤ改正で対応するのではなく、お客様の利用状況を見ながら、柔軟に臨時増発等を出すことで対応したいとのことである。

(3) 長崎県交通局並びに長崎自動車株式会社

ア 新市庁舎周辺の路線バスの運行

県営バスの路線としては、北部からは現在の市役所経由及び大波止経由で運行しており、市役所経由便については、興善町や万才町での利用者も多数いるため、現時点で新市庁舎を通過するルートへの振りかえは考えていないとのことである。なお、西山台を循環するバスや、東部地区からの路線については、現在も旧公会堂前を通過しており、既存ルートで新市庁舎へのアクセスは十分対応可能である。

長崎バスの路線としては、現在の市役所経由便の一部を新市庁舎経由へ振りかえる予定であるとの考えが示された。どのような便数になるかは、今後、長崎市等と協議・検討したいとのことである。

イ 長崎駅構内への路線バスの乗り入れ

東口駅前広場への路線バスの乗り入れについては、仮に現在の通過型のバスが乗り入れると、時間的ロスやお客様への利便性の低下が大きくなるため、特に朝・夕の通勤・通学時などの速達性を考慮し、現在の国道202号タッチでの運行がよいとの考えが示された。ただし、現在、県営バスが平日48便、長崎バスが平日二十数便長崎駅構内で発着しているため、新しく設置される東口駅前広場においても、当該路線を中心に利用者の動向等を見ながら対応していく予定であり、停留所の位置や配置については、長崎市と協議を継続するとの考えが示された。なお、長崎バスからは、国道202号からの東口駅前広場への進入及び出庫について、公共交通機関のバスであるため、安全を優先し、自家用車、タクシー、バイク等の合流を避けて、渋滞等についても影響がないような形で東口駅前広場の設定をしてほしいとの要望がなされた。

西口駅前広場への路線バスの乗り入れについては、周辺環境の整備や今後の利用者の動きを見て検討するため、現時点で方針を決定することは困難であり、また、同じ行き先の便を東西の広場で分けることは、かえって利用者の混乱を来すことが予想されることから、慎重に対応したいとの考えが示された。

ウ 長崎駅からの周遊バスの運行

東口駅前広場を起点とする観光客向けの周遊バスについて、新幹線開業を見据えて2社で協議を進めている状況であり、需要を見きわめて、行政と連携しながら今後検討したいとの考えが示された。

エ 新長崎バスターミナル

現在の長崎バスターミナルについては、空港リムジンバスや県外高速バスなど、都市間を結ぶ長距離バスの発着点であり、1日約300便が発着している。新しいバスターミナルにおいても、現在と同様の便数を想定しており、新長崎駅舎の北側に近接する位置に約600平方メートルの用地を確保し、3階建てで延べ床面積が約1,200平方メートルの建物を建築する計画であるとの考えが示された。1階部分にバス利用者のための待合所や案内発券機能などを配置し、バス乗り場については、4バース程度の停車枠を確保できるよう、長崎市など関係機関と協議を進めているとのことである。バスの乗降部分においては、利用者が雨にぬれないようにシェルター式の待合所の設置を予定しているが、ターミナルの動線部分の屋根の対応については、長崎市と協議・調整を進めたいとの考えが示された。

オ 新ICカードの導入

県営バスや長崎電気軌道等は、新ICカードとしてnimocaを導入予定である。一方、長崎バスとさいかい交通は、現在のスマートカードで導入している定期券の割引率やプレミアの10%特典などの利便性が低下しないよう、何らかの形で付加価値をつけるために、独自の長崎地域ICカードを導入予定である。また、長崎地域ICカ

ードへの移行時期については平成31年の夏ごろを予定しているとのことであり、n i m o c a等を筆頭とした全国10カードも利用できるようにしたいとのことである。しかしながら、長崎地域 I Cカードが県営バスや路面電車で利用できるかは、n i m o c aのシステム導入費に加えて、システム改修のイニシャルコストやデータ集計等のランニングコストがかかるため、未定であるとのことである。具体的なサービスや新カードの運用については、今後公表する予定である。

(4) 一般社団法人長崎市タクシー協会並びに一般社団法人長崎県構内タクシー協会

ア 東口駅前広場

東口駅前広場への進入について、国道202号から右折して入る場合、現状は右折帯と直進が一緒になっているが、新しい計画を見ると、右折路線が独立してあるため、明らかに現状よりはよくなる。左折して入る場合も、現状はホテルニュー長崎の前にバス停があり非常に危ないが、新しい計画では改善されているため、進入は非常によくなるとの意見が出された。また、駅構内に入ってから、計画によると、タクシーと路線バスと一般車両の動線が分けられているため、混雑の緩和になると期待しているとの意見が出された。

タクシープールについては、現状15台分で運用しており、現計画の25台分で問題ないとの考えが示された。ただし、タクシーおり場については、乗客の心理を考慮すると、改札を過ぎた先でおろすことは適当でないと考えため、おり場と乗り場を独立させて、おり場を改札口に近いところにつくってほしいとの要望がなされた。

イ 西口駅前広場

タクシープール8台分、乗降場4台分と計画されており、問題ないが、東口と同様に、タクシーおり場を乗り場の後ろのほうにつくってほしいとの要望がなされた。

ウ 長崎駅構内のタクシー乗り場の管理

現在、J R九州の承認を受け長崎駅構内で客待ちができるタクシーは、長崎ラッキータクシーグループが140台、中央タクシーが37台の合計177台であるが、駅構内の交通混雑を防ぐために、自主規制により1日当たりの駅に入る台数を合計50台弱に減らして運用している。東口駅前広場の整備後は、タクシー乗降場が7台分に拡大されるが、自主規制を緩和することで対応できるため、問題はないとの考えが示された。

また、現在、構内タクシー事業者独自でドアボーイ5名を雇用し、観光客等のお客様対応、混雑時の車両誘導、駅構内の清掃など、J R九州と連携してタクシー乗り場及び駅構内の管理・秩序維持に努めている。東西駅前広場整備後のタクシー乗り場の管理については、行政による管理よりも、これまで同様、J R九州による一括管理としたほうが、苦情への対応がスムーズになるなど、駅構内の秩序を保つことができるとの意見が出された。

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、都市計画マスタープランを初めとした立地適正化計画や公共交通総合計画の策定だけでは本市の目指すネットワーク型コンパクトシティ長崎は実現しないため、具体的な誘導施策や年次計画を立て、交通事業者等の関係者とより連携し、目指すべきまちの姿を市民に示して推進されたい。加えて、周辺部についても、コミュニティバスや乗合タクシーを活用して市民の足を確保するなど、公共交通の維持に努められたい。

また、新市庁舎建設事業と長崎駅周辺再整備事業は、市民生活に直結する大事業である。利便性の向上やバリアフリー対応、交通結節の強化を図るためには、市民や関係団体、交通事業者等の意見を聴取・集約した上で計画に反映させ、周辺道路の整備と合わせ、スケジュールどおりに確実に事業を進める必要がある。理事者におかれては、十分な協議を重ねることはもとより、スピード感を持って事業を推進していくことを要望する。

特に、長崎駅については、国際観光文化都市長崎の陸の玄関口であり、観光客が不便さを感じる駅であってはならない。国道202号の平面横断の実現、国道・広場・駅舎・周辺施設間の安全で円滑な歩行者動線の確保や移動手段の整備、周辺施設整備に伴う交通負荷の増大に対応可能な道路の整備など、現時点では実現が困難であったり、解決に時間を要する課題が山積みであるが、必要に応じて国、県、JR九州等へ要望を行うなど、実現や解決に向けた努力を続けるとともに、今後、人の動きや交通量の変化等により状況が変化した際には、柔軟に対応できるような事業の進め方とするよう強く求めるものである。

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、目指すべき姿を市民にわかりやすく示した上で、スピード感を持って、本市の都市整備・交通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。