

交通対策特別委員会 調査報告書

本市のまちの姿が大きく変化し、市民や観光客の都市交通に対するニーズも多様化する中、交通渋滞の解消、二次交通の整備、交通空白地域の解消など、総合的な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、本市の道路・都市交通の現状と課題を把握し、今後予想される交通需要の変化を見据えながら、市民や観光客の安全で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 交通渋滞対策について

(1) 本市の交通（渋滞）状況

ア 本市を取り巻く現状

本市は平地が少なく急峻な地形であるため、都市機能の過度な集中や交通のふくそうといった構造的な問題を抱えていた。そのため、昭和の中期ごろから、長崎県を中心に、本市に集中した都市機能を広域的視点から周辺市町に分散再配置し、それらを長崎自動車道、西九州自動車道、将来的には長崎南北幹線道路・西彼杵道路や島原道路などの広域道路ネットワークでつなぐ取り組みが進められている。

イ 市民の自動車保有台数及び運転免許保有者数

本市の人口は減少し、今後も少子高齢化の進行が予測されているが、市統計年鑑によると、自動車保有台数（二輪車を除いた台数）は、平成18年に20万6,007台、平成29年に20万7,151台と、微増している。また、運転免許保有者についても、平成18年に24万8,216人、平成29年に25万674人と、微増している。

ウ 本市の公共交通機関別輸送人員

市統計年鑑によると、平成18年と平成29年を比較した公共交通機関別輸送人員の増減率は、バスが1.0%減、タクシーが35.1%減、路面電車が15.0%減、J Rが3.8%増であり、全体では10.1%の減と、減少傾向が続いている。

エ 本市への観光客の交通機関別入込み数

市観光統計によると、本市を訪れた観光客は平成29年から700万人を超えており、観光客の交通機関別入込み割合は自動車が最も高く、55%を超えている。

平成7年と平成30年を比較した交通機関別入込み数の増減率は、全体では34.1%の増であり、内訳は自動車が36.7%増、J Rが11.6%減、航空機が8.0%増、船舶が316%増と、近年は船舶（クルーズ船）による入込みが増加している。

オ 主要渋滞箇所

平成24年6月に、国、長崎県、長崎県警、NEXCO西日本、本市、佐世保市、諫

早市、大村市、バス・トラック・タクシーなどの交通事業者らで構成する長崎県交通渋滞対策協議会が設立された。同協議会が平成25年1月に公表した主要渋滞箇所数は135カ所で、うち本市内は61カ所であり全体の約45%を占めている。

本市の渋滞ポイントは、長崎駅付近、中央橋付近などの中心部のほか、中心部から北部へ向かう国道202号、国道206号の沿線に多く存在している。南部の渋滞ポイントは、国道499号に数カ所あり、長崎南環状線などの整備で解消が図られていく見込みである。

(2) 交通渋滞対策のための取り組み

ア 道路ネットワーク整備

(ア) 長崎南北幹線道路・西彼杵道路

長崎南北幹線道路・西彼杵道路は、整備完了後は本市と佐世保市を約1時間で結ぶことになる道路であり、長崎南北幹線道路は延長約20キロメートル、供用率約40%、西彼杵道路は延長約50キロメートル、供用率約28%である。

なお、長崎南北幹線道路の未整備区間である茂里町から時津町野田郷付近までの国道206号沿線には、長崎エリアの主要渋滞箇所（61カ所）の約4割（25カ所）が集中しており、25カ所の約9割が交通容量不足を要因としている。主要渋滞箇所の対策状況としては、既存対策有（事業中であり、整備後に渋滞解消・緩和が見込まれる箇所）の割合が約3割であるが、当該未整備区間の事業化によって、既存対策有の箇所が約6割へ増加する見込みであり、今後の最重要路線と位置づけられている。

(イ) 長崎自動車道（長崎インターチェンジー長崎多良見インターチェンジ）

長崎自動車道（長崎インターチェンジー長崎多良見インターチェンジ）は、平成16年に暫定2車線で供用開始された。令和元年6月に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間の4車線化が完了し、残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間の4車線化については、現在トンネルの掘削が行われており、令和3年度の完成を予定している。

(ウ) 一般国道34号（日見バイパス）

日見バイパス事業は、馬町交差点から東長崎の切通交差点までの延長約7.1キロメートルの4車線化を行うもので、令和2年度に新日見トンネル1.6キロメートルが完成予定である。

(エ) 主要地方道長崎南環状線（新戸町ー江川町工区）

主要地方道長崎南環状線は、新戸町インターチェンジから江川町交差点までをつなぐ延長約5.15キロメートルのバイパスで、平成30年度末時点の進捗率は約7%である。

(オ) 補助幹線道路の整備

本市が施行している補助幹線道路の重点路線として、市道江平浜平線、市道虹が丘町西町1号線、都市計画道路新地町稲田町線、市道中川鳴滝3号線、市道清水町白鳥町1号線、都市計画道路大黒町恵美須町線、都市計画道路銅座町松が枝町線、都市計画道路片淵線の8つがあり、それぞれ整備が進められている。

イ 主要渋滞箇所の対策進捗状況

(ア) 新大工町交差点及び馬町交差点

平成31年2月から3月にかけて、国道34号の新大工町交差点から馬町交差点付近における対策が行われた。新大工町交差点付近においては、新大工町電停に横断歩道が設置されバリアフリー化が図られるとともに、国道34号から市道へ右折する車両のために右折専用信号が設置された。また、馬町交差点においては、蛍茶屋方面から市役所方面に向かう下り線において、右折待ち車両による後続車両の阻害などにより渋滞が発生していたことから、電停側の直進右折レーンを右折専用レーンに、歩道側の左折専用レーンを直進左折レーンに変更するとともに、信号の表示も変更された。これらの変更による安全対策及び渋滞解消の効果について、道路管理者である国土交通省において調査・分析が行われているところである。

また、親和銀行馬町支店の移転を含む交差点の改良やバスベイの設置について、長崎県において令和2年度から予算化が図られる見込みである。

(イ) 一般県道長与大橋町線（昭和町バス停付近）

国道206号と長崎バイパスを結ぶ幹線道路である一般県道長与大橋町線は、交通量が非常に多い道路である。また、昭和町バス停はバスベイがないことから、空港バス、高速バスの乗客の乗降時は、荷物の出し入れなどにより長い時間の停車となり、後続車の通行阻害による渋滞が発生している状況が見られる。さらに、昭和町バス停に近接する、同県道から丸善団地へと向かう二郷橋交差点においては、右折専用車線がないことから、右折待ち車両により同様に渋滞が発生している状況にある。こういった状況から、道路管理者である長崎県において、平成30年度から、交通状況を正確に把握するためのバス停利用状況調査や交通量調査が実施されており、今年度は調査結果をもとに、どのような対策ができるのか検討するための交通シミュレーションが実施されている。

ウ ボトルネック解消策

(ア) 踏切解消（在来線の高架化事業）

ボトルネックである踏切の解消策として、長崎県において、平成21年度からJR長崎本線連続立体交差事業が進められており、令和元年度末に高架への切り替えにより、竹岩橋、梁川橋、宝町、幸町の4つの踏切がなくなり、渋滞や事故が解消される予定となっている。

(イ) 駐車・駐輪対策

駐車場整備を重点的に行うべき地区を昭和42年に都市計画決定しており、昭和45年には一定の規模以上の建築物を新築される場合に駐車場の附置を義務づけるための駐車場附置義務条例を制定した。また、昭和45年から市営駐車場を整備しており、現在7カ所、普通車1,014台分、バス70台分を整備している。平成4年には市や市民の責務などを定めた違法駐車等の防止に関する条例を制定し、平成6年には駐車場整備計画を策定した。同計画の検証のため、令和元年度に駐車台数などの調査を行っている。

駐輪対策としては、平成元年から市営駐輪場の整備を進めており、現在21カ所、計942台分を確保している。また、市営駐車場への二輪車の受け入れも行っており、桜町駐車場や市民会館地下駐車場などで160台分を受け入れている。

エ 交通需要マネジメント

(ア) パークアンドライドの取り組み

都市周辺部に駐車して都心部まで電車やバスなどの公共交通機関を利用することで交通渋滞の緩和を図るためのパークアンドライド駐車場は、平和公園駐車場、松山町駐車場及び県営野球場駐車場の3つである。

(イ) 公共交通の利便性向上

自動車交通需要を公共交通機関に転換するため、公共交通の利便性の向上を図っている。路線バスにおいては、バス専用レーン、ノンステップバス、全国相互利用交通系ICカードの導入などを順次進めている。また、路面電車においても、全国相互利用交通系ICカードの導入が予定されており、そのほか、路面電車接近表示板の設置、超低床式車両の導入などを総合的に実施して利便性向上を図りながら、公共交通機関への乗りかえを推奨し渋滞対策を図っている。

オ 市中心部の交通結節等検討会議の設立

国においては、新たな国土構造の形成、国土強靱化、ICT活用・自動運転社会への対応などを主な課題とし、新たな広域道路交通計画を各県が策定するよう進めている。また、重要物流道路の指定、広域道路ネットワークの見直しとあわせて交通結節点の機能についても検討していく動きとなっている。

そのような国の動きの中、長崎県が座長となり、主に長崎駅前の再開発及び松が枝国際観光船埠頭の2バース化に関連する対策を検討する「長崎市中心部の交通結節等検討会議」が、令和元年8月20日に設立された。委員は、国土交通省、長崎県、本市、長崎県警本部、各交通事業者、長崎商工会議所などの経済界、学識経験者らで構成されており、令和元年度中をめどに具体的な対応策を基本計画として取りまとめた旨の方針が示されている。

以上、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。

- 自動運転などの今後の技術革新を見据え、幹線道路整備による交通量の推移を常にシミュレーションし、数値で示しながら対策を進めてほしい。
- 交差点の改良などにおいては、タクシーや路線バス、路面電車の運転手など現場の声を聞き、道路利用者の目線に立った安全対策、渋滞対策を進めてほしい。
- 交流拠点施設整備や幸町スタジアムの計画が進行し、状況が刻々と変わる中、今後駐車場がどのように必要になってくるのか調査し、新しい駐車場計画を策定してほしい。
- 市中心部の交通結節等検討会議においては、本市としても積極的に意見を述べ、一定の方向性を出してほしい。

2 観光地への二次交通について

(1) 観光客の動向

本市への観光客数は平成17年以降増加傾向にあり、平成29年には700万人を突破している。月別に見ると、3月から5月、8月から11月に観光客の入込みが多く、毎年同様の傾向にある。また、日帰り客数が増加傾向にあり、全体の約6割が日帰り客である。

観光客の居住地は九州が37.0%で最も高く、次いで関東の24.0%である。観光客の交通手段としては自動車（バスを含む）が半数以上を占めており、近年では船舶が増加している。また、市内での訪問先・予定先は、多い順にグラバー園、原爆資料館、出島、中華街、平和公園、大浦天主堂、稲佐山、浦上天主堂、眼鏡橋、軍艦島となっている。

また、クルーズ船の寄港数・乗客数は、平成26年度に75隻19万9,031人であったが、平成30年度は220隻93万6,046人と、大幅に増加している。なお、国際クルーズ船の乗客数の約90%が中国からとなっている。

(2) 観光客の観光地までの移動手段と二次交通との結節性

ア 一次交通の到達点と二次交通手段

本市まで移動する公共交通の一次交通としては、鉄道、飛行機（空港バス）、高速バス、船舶であり、一次交通の到達点として長崎駅、長崎駅前のバス停、新地ターミナル、大波止ターミナル、松が枝国際ターミナルが挙げられる。観光地への二次交通としては、路面電車、路線バス、タクシーである。

イ 一次交通の到達点としての長崎駅（再整備後）

(ア) 各種施設の完成予定時期

新しい在来線駅舎については令和元年度末、新幹線駅舎については令和4年度に完成予定である。

東口駅前広場については、現在の駅前広場をできる限り利用しながら段階的に工事を行うこととしており、令和4年度の新幹線開業時には、バスやタクシーの乗降場などの交通機能を有する部分を先行して完成させ、東口駅前広場全体としての完成は令和5年度末となる見込みである。

長崎駅前電停のバリアフリー化については、長崎県において、新幹線開業に合わせた電停へのエレベーター設置が進められている。

駅舎から国道や二次交通までの屋根については、段階的に整備し、全ての完成は令和5年度末を予定している。

(イ) 二次交通との結節

長崎駅を発着する起終点型の路線バスや主要な観光地などを周遊する定期観光バス、国道上で乗降する通過型の路線バスの一部を交通広場に乗り入れることについて、バス事業者と協議中である。また、県営バスターミナルは、新幹線と在来線に挟まれた位置に移転する計画で、新幹線の高架下付近には新しい観光案内所を設置する予定である。

新長崎駅や新県営バスターミナルから路面電車や既存の長崎駅前バス停を利用する場合は、現在よりも移動距離が長くなるため、二次交通へのわかりやすい案内サインの設置や雨にぬれない動線の確保に努めることとしている。

ウ 一次交通の到達点としての新地ターミナル

新地ターミナルにおいては、路面電車の新地中華街電停は視認できるものの、北部方面行きのバス停は分散し案内が不十分であること、周辺にタクシー乗り場がないことが課題として挙げられる。

なお、新地中華街電停における多客時の混雑に対しては、軌道事業者において主要電停に設置している運行情報監視カメラにより混雑状況を把握し、必要に応じて社員が現地へ出向き乗客の誘導を行うなどの対応が行われている。

エ 一次交通の到達点としての大波止ターミナル

大波止ターミナルにおいては、大波止バス停及び大波止電停が遠く、案内も不十分であることが課題として挙げられる。

オ 一次交通の到達点としての松が枝国際ターミナル

松が枝国際ターミナルにおいては、二次交通の乗り場までの案内は一定整備がなされているものの、最寄りの大浦海岸通電停まで距離があることが課題として挙げられる。

(3) 二次交通の現状と課題

路面電車においては、沿線に主要な観光施設が位置し、路線がわかりやすく便数も多いが、一部乗りかえが必要なこと、淵町のロープウェイ乗り場までの移動距離が長いことが課題として挙げられる。

路線バスにおいては、一部のバス停を除き概ね便数が多いが、路線がわかりにくい場合があること、主要な観光施設への移動に一部乗りかえが必要なことが課題として挙げ

られる。また、観光客から交通事業者に対し、系統が複数に分かれていてわかりにくい、同じ名称のバス停が複数ありわかりにくい、バス停に路線図を設けてほしいなどの意見が寄せられている。

(4) 二次交通の利便性向上に向けた交通事業者の取り組み

貸し切りバス事業者においては、長崎駅発着の主要な観光地を周遊する定期観光バスが1日2便運行されている。また、市内各ホテルを經由し稲佐山山頂とを往復する夜景ツアーバスが毎日運行されている。

市内タクシー事業者においては、主要な観光地をめぐる観光タクシーが運行されており、ニーズに応じてコースや時間帯などが自由に設定できる。

長崎バスにおいては、原爆資料館前とグラバー園入口とを結ぶバス路線が平成31年4月に開設され、9時から16時30分までの間、30分間隔で毎日運行されている。4月から9月までの1カ月間の平均で延べ1,600人が利用している状況であり、令和元年度末の新しい在来線長崎駅開業に伴い、長崎駅西口を經由する路線変更についても事業者において検討がなされている。

さらに、長崎電気軌道やバス事業者においては、全国相互利用交通系ICカード（10カード）が利用できるように新しい交通系ICカードの更新が進められており、長崎バスとさいかい交通は令和2年2月ごろに、県営バスと長崎電気軌道は令和2年春ごろに10カードが利用できるようになる見込みである。

そのほか、各交通事業者においては、車両設備や案内サイン等の多言語化、フリーWi-Fiの導入、車両や交通結節点のバリアフリー化、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路面電車サイネージシステムの導入などを進めている。

以上、観光地への二次交通について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 松が枝国際観光船埠頭の2バース化、松が枝への路面電車の延伸、トランジットモール、幸町へのロープウェイの延伸など、国、県、交通事業者らを交えて大きな枠組みや計画を積極的に話し合う場を設け、具体的な方向性を示してほしい。
- ローマ教皇の来崎により潜伏キリシタン関連の世界遺産にも注目が集まる中、長崎市版DMO等と連携し、遠方の教会群などへダイレクトに行き来できるような商品の開発などを積極的に行ってほしい。
- ホテルニュー長崎前の長崎駅前南口バス停付近は、路線バスやタクシーがふくそうし交通事故が多発しているため、東口駅前広場の整備を待たずに早急にバス停を統合し、長崎駅前南口バス停を廃止してほしい。
- 長崎駅再整備後の長崎駅前バス乗り場は、観光客が一目見て行き先がわかるような表示や形態とするよう、バス事業者としっかり協議してほしい。
- ホームページ等でのバリアフリーに関する情報発信は、観光客や障害者の目線で、より詳しくわかりやすい情報発信となるよう検討してほしい。

3 交通空白地域の解消対策について

(1) 路線バスの現状

長崎バスと県営バスをあわせた輸送人員は減少傾向にあり、平成30年度の輸送人員は約5,422万人、平成元年度と比較すると約44.3%減少している。しかしながら、バス事業者の努力もあり、運転キロ数は微減にとどまっている。

なお、人口減少が進む中、本市の自動車保有台数は年々増加している。また、市民意識調査結果による市民の利用交通手段は、平成26年度の自動車・二輪が49.0%に対して平成30年度は51.3%と微増しており、市民の移動手段は徐々に公共交通から自家用車へ移行しつつある。

(2) 公共交通空白地域の現状

ア 公共交通空白地域（バス空白地域）の定義

本市内であり、バス停周辺の地形勾配が10度未満の場合はバス停から300メートル以上、10度以上の場合は150メートル以上離れている区域において、50メートル掛ける50メートルの範囲に建物が3戸以上ある区画が連坦し、全体として5ヘクタール以上ある区域を公共交通空白地域と定義している。

イ 公共交通空白地域の抽出結果

抽出結果として、37カ所を公共交通空白地域として位置づけており、地域の状況に応じて次のAからDの4つに分類している。

分類A：コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通の運行が行われており、一定解消が図られている地区（12カ所）

分類B：バス路線が近接しており、バス停の新設や路線の延伸などが検討可能な地区（7カ所）

分類C：道路整備が予定されており、将来的にはバスの乗り入れが検討可能な地区（8カ所）

分類D：上記A～Cのいずれにも該当しない地区（10カ所）

(3) 乗合タクシー・コミュニティバスの運行状況

乗合タクシーは丸善団地地区、矢の平・伊良林地区、北大浦地区、金堀地区、西北地区の5地区で運行している。5地区を合計した利用者数は減少傾向にあり、収支率も年々低くなっている。平成30年度は丸善団地地区のみ黒字で、残り4地区の運行維持に対する本市の補助額は1,441万4千円、利用者1人当たりに換算すると78円である。

コミュニティバスは滑石式見線、香焼恵里線、伊王島線、高島線、池島線、外海線、香焼三和線、三和線、野母崎線、琴海尾戸線の10路線で運行している。デマンド交通は琴海地区のみで運行している。全路線赤字であり、これらの路線の運行維持に対する本市の平成30年度の補助額は9,235万7千円、利用者1人当たりに換算すると657円である。

(4) 公共交通空白地域の解消策

ア 手法

(ア) 乗合タクシー・コミュニティバス

公共交通空白地域などにおいて、市町村が企画運営し、タクシー事業者やバス事業者に運行を委託、または赤字額を補助するもので、本市を初め多くの自治体で運行されている。

(イ) 相乗りタクシー

配車アプリ等を活用し、目的地が近い利用者同士を組み合わせることでタクシーを配車させ、1台当たり複数利用者が相乗りをすることで割安でタクシーを利用できるサービスである。

(ウ) 自家用有償旅客運送

公共交通空白地域などにおいて、バスやタクシーによる運行が困難な場合に、道路運送法に基づく登録を受けた上で、市町村またはNPO法人などが自家用車（白ナンバー車両）を使用し、有償で運送を行う制度。本市では事例はないが、全国では多数の地域で運行されている。

(エ) 許可・登録を要しない輸送

地域の移動手段確保のために、利用者と運送者の共助関係において自家用車（白ナンバー車両）を使用し輸送する制度で、道路運送法の許可や登録といった手続を必要としない。

イ 自動運転の動向

現在、国において自動運転の技術開発が進められており、将来コミュニティバスなどの運行車両としての活用が期待されている。自動運転は技術レベルによって5段階に分かれており、国は、一定の条件下でドライバーにかわってシステム走行を担うレベル3の自動運転を可能とする法改正を令和2年5月までに実施する予定である。

自動運転の実証実験は全国各地で行われており、運転手不在で自動走行を行う自動運転レベル4による走行も公道で実施し、技術的な検証などが行われている。

以上、交通空白地域の解消対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 路線バスの便数が少なく不便な地域に対しては、コミュニティバスの延伸やコミュニティバスと路線バスの連携などにより利便性を高めてほしい。
- 公共交通空白地域37カ所のうち、従来の手法では解決が難しい地域に対して新たな手法の情報提供や働きかけを行い、モデル地区を設定するなど、空白地域解消のための具体的な取り組みを地域と一緒に進めてほしい。

4 通学路等の交通安全対策について

(1) 通学路点検の現状

ア 通学路交通安全プログラムの策定

本市では平成24年8月から、教育委員会、各小学校、警察署、道路管理者等の関係機関と連携し、通学路の緊急合同点検を行い、必要な対策を協議して現地に合った対策を実施している。

平成28年度からは長崎市通学路交通安全プログラムを策定し、計画的かつ継続的に通学路の交通安全対策を実施し、児童等の歩行者が安心して通学できる通学路の確保を図っている。

イ 合同点検の実施状況

分校を除く市立小学校全68校について、年次的に計画を立てて合同点検を行っており、平成28年度から令和元年度までの4年間で、全68校の通常点検と9校の臨時点検を実施している。なお、平成28年度の点検箇所31カ所のうち、対応済み30カ所、対応不可能1カ所であり、平成29年度の点検箇所119カ所のうち、対応済み118カ所、対応不可能1カ所となっている。平成30年度及び令和元年度の点検分については、対応中である。

(2) 未就学児の移動経路点検の現状

ア 交通安全対策の拡充

令和元年5月に発生した、保育園児ら16人が死傷した大津市の交通事故を受け、長崎市通学路交通安全プログラムに基づく通学路の交通安全対策を園児等の移動経路にまで拡充の上、さらに強力に交通安全の確保を図ることとした。

イ 危険箇所の把握と合同点検結果

まず、市内の保育所等に対し、園児等の移動経路における危険と思われる箇所のアンケート調査を実施し、危険箇所の把握を行った。

次に、アンケート結果を基にした計386カ所について、市所管課、施設管理者、道路管理者、管轄警察署等の関係機関による合同点検を実施し、対策について検討を行った。その結果、対策不要と判断した箇所が105カ所、対策が必要であることは決定しているが、具体策について検討中である箇所が44カ所、対策の実施予定または工事中などの対応中の箇所が223カ所、対策の措置が完了している箇所が14カ所となっている。

以上、通学路等の交通安全対策について、本委員会では次のような意見・要望が出された。

- 子どもたちの通学路等においては、狭隘な道路で対応策が限られる場合であっても、白線を引いたりハンプ等を設けることによって車両の速度抑制を行うなど、しっかりと

安全対策をとってほしい。

5 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、長崎駅周辺の再整備、交流拠点施設や幸町スタジアムの建設計画などが進行し、本市の都市機能などの環境が大きく変化しているため、幹線道路等の整備事業においては遅延させることなく、着実に推進されたい。

また、令和元年8月20日には国、長崎県、本市、交通事業者らで構成する長崎市中心部の交通結節等検討会議が設立され、長崎駅、松が枝国際ターミナル一帯の将来に向けた交通結節機能のあり方が議論されているところである。さらに、9月27日には長崎南北幹線道路ルート選定委員会が設立され、茂里町から西彼杵郡時津町までの未整備区間約7キロメートルについてルート選定が進められており、同ルートの工事着工に向けて大きく前進した。このような中、関係機関との議論に積極的に関与し、機会を捉えて国や県に要望を行うなど、本市中心部の交通結節機能の再整備については停滞させずに、一定の方向性を出して前に進めることを強く要望する。

加えて、長崎駅の再整備に伴い、市民はもとより観光客にもわかりやすい駅前交通広場の整備を進めるとともに、観光地への二次交通のさらなる充実を図るため、長崎市版DMOや交通事業者と十分に連携されたい。

公共交通空白地域においては、コミュニティバスや乗合タクシーの活用により解消を図ってきたところではあるが、未だ解決に至っていない地域も多い。地域自らが解決していく姿勢を持つ機運を高め、解消に向けたモデル地区の設置も含め、自家用有償旅客運送などの手法を地域に情報提供し、関係機関との協議・調整にも積極的に関与するなど尽力して解決に向けた具体的な取り組みを求めるものである。

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、スピード感を持って、本市の交通対策に関する各種施策の実現に引き続き取り組まされたい。