

# (4) 長崎駅の交通結節計画

## 【駅周辺計画着手時の検討項目(計画当初に目指した内容)】

- ・ 路面電車の駅側への引き込み(トランジットモール線の都市計画決定、電停のサイトリノベーション)
- ・ バス停の集約
- ・ 国道202号の平面横断(電停のバリアフリー化含む)、平面横断が困難な場合の国道横断デッキ更新

## 【関係機関※での協議結果(現計画)】※事業者(長崎市)、道路管理者(長崎県)、交通管理者(県警)、交通事業者

⇒駅前広場の設計や、駅舎・駅前広場等デザイン基本計画策定の過程で関係機関との協議調整により決定

### ○駅部への公共交通(路線バス、路面電車)の引き込みについて

- ・ 「駅を通過する公共交通利用者の利便性低下」につながるため断念
- ・ サイトリノベーションは、国道横断を複数回伴うことから、「交通の円滑化」が困難であるため断念  
⇒通過型バスのバス停や電停は現在位置のまま、新たに駅前広場内にバス停を整備し、起終点型、循環型及び通過型の一部路線乗入を検討

### ○国道横断について

- ・ 平面横断は、「交通の円滑化」、「歩行者の安全性の確保」の両立が困難
- ・ 立体横断施設は、将来の平面横断や国道改良による支障物件となる可能性を踏まえ、既存デッキを活用(エレベーター設置)  
⇒国道横断及び電停バリアフリーは立体横断で実現し、当面、既存の歩道橋を活用する。

## 【現計画の課題】

### (路面電車)

- ・ 駅から電停までの距離が遠い
- ・ エレベーターの設置により一定バリアフリー化されるものの、電停までは立体横断のまま。

### (国道の歩行者横断)

- ・ 歩道橋による立体横断(長崎駅前の交通量が多く、平面横断は困難)

### (路線バス)

- ・ 国道を通過するバスの多くが通過型であり、バス停が現在位置のままであるため、駅から通過型バスのバス停までの距離が遠い。(国道北向きバス停で約200m、最も遠い東口バス停で約400m)
- ・ バス停が分散し、初めて訪れた観光客等にとって分かりにくい。

## 【今後の取組の方向性】 ※2/1長崎サミットでの知事・市長の発言

- ・ 最大の課題は国道の交通量が極めて多いこと。
- ・ 現計画の課題は認識しており、県市で知恵を出しながら検討しないといけない。

# (5) 松が枝地区の交通結節計画

## 【現在の状況】

- 現在の松が枝国際ターミナルからは、貸切バスでの移動がメインで、16万総トン級の大型クルーズ船の場合はバスが100台以上が必要となり、近隣の駐車場まで徒歩での移動が行われている。
- 現在は、公共交通機関(路線バスや路面電車等)との連携(結節機能)はほとんどなく、不十分な状況である。
- 松が枝ふ頭2バース化の計画が進められており、その計画にあわせ背後地を再開発することを目指し、県市により再開発構想の検討を進めており、開発コンセプトの1つとして「国内外の観光客の快適な移動を支える交通結節機能の強化」を挙げている。

## 【2バース化、背後地の再開発への対応】

- 2バースになると更に多くのクルーズ船の寄港が可能となり、そのクルーズ客の乗換対応が必要となる。
- 2バース化による多くのクルーズ客の多様なニーズ(貸切バスによる団体行動だけでなく、グループや個人での移動等)に対応し、円滑に県内・市内へ周遊してもらうためには、公共交通機関との連携(交通結節の充実・強化)が必要になる。
- 背後地再開発構想における「観光・交流機能の強化」や、世界遺産が隣接している立地条件から、県内外の観光客などを受け入れる体制づくりや、ここから市内を周遊してもらうには公共交通機関との連携が必要となる。

## 【公共交通機関との連携における課題】

### (路面電車)

- 最寄りの電停(大浦海岸通り)まで遠い。(約600m)
- 広域的な交通機関である鉄道駅(長崎駅)へのアクセス性が悪い。

### (路線バス)

- 沿道型バス停で滞留スペースがなく、多くのクルーズ客が利用できる環境となっていない。

## 【今後の取組の方向性】

- 現状では、公共交通機関との結節機能が不十分なため、充実・強化等に取り組むことが必要。

# (7) 対応策アイデア (実現可否を含め検討する対応策) の一例

## 【長崎駅周辺】

### ○交通結節機能の強化

- ・路面電車の駅部への引き込み(サイドリザベーション等)
- ・多くの路線バスを駅前広場への乗り入れ
- ・立体交通ターミナル

### ○国道横断の円滑化、負担軽減

- ・横断歩道の設置(平面での横断)
- ・地下通路の設置
- ・エスカレーターの設置

### ○駅前交通量の低減(通過交通の排除)

- ・浦上川線への更なる交通転換
- ・小規模なバイパス整備(必要区間)
- ・大規模なバイパス整備(環状道路等)

浦上川線への交通転換

	国道(駅前)	浦上川線
H11	79,648	—
H17	76,346	—
H22	67,743	—
<u>H22.10 供用開始(全線)</u>		
H27	58,695	21,945

## 【松が枝地区】

### ○公共交通との結節機能強化

- ・路面電車の軌道延伸(松が枝地区まで)
  - ・路面電車の軌道新設(出島～メディカルセンター)
  - ・複合交通ターミナル(路線バス、路面電車+貸切バス、タクシー)
- } ※軌道延伸・新設には、一部道路拡幅も必要

### ○その他の交通手段の受入体制

- ・貸切バスの乗降場、駐車場の整備
- ・タクシーの乗降場、待機場の整備
- ・周辺観光やP&Rに対応した駐車場の整備