

議 事 概 要

用 務	長崎市中心部の交通結節等検討会議（第1回）
日 時	令和元年8月20日（火） 13：30～15：12
場 所	長崎県農協会館 701 号室
出席者	別添資料のとおり（委員21名出席）
内 容	＜主な質疑＞ 【議事（4）長崎駅の交通結節計画】 ●委員A 以前の検討では、道路の交通量と結節の両立が困難な状況で、平面で横断したいが交通量が問題。バスタプロジェクトは、道路を立体利用し、歩行者もシームレスに繋ぐ役割も担っている。今までの議論になかった立体道路などを組み合わせることで解決できないか。 ○事務局 国道の立体化については区画整理での実施は難しく、これまで検討してこなかった。 これまで県市で検討していない内容を含め、アイデアを出し合って比較検討し、最適な対応策を検討していきたい。 ●委員B 車両の動線計画を教えて欲しい。在来線が高架橋に切り替わり、西口が完成した時の道路の状況を教えて貰いたい。 ●委員C タクシーも西口の利用もあるが、現在の東口での利用もあるため、どのようになるのか。タクシー利用者の配慮も必要。 ○事務局 在来線が高架橋に切り替わった段階で、西口に繋がる道路を一部供用する。また、現在の東口広場も、新しい東口の駅前広場の完成まではなるべく現状のまま残して工事を進めていく。 【議事（5）松が枝地区の交通結節計画】 ●委員E 松が枝地区については、長崎市を周遊する観光客をどれだけ見込んでいるのか。 ○事務局 現在、具体的な数字はないが、中国系のツアーバスの分担率は低下してきており、欧米系は路面電車を利用している状況を踏まえると公共交通利用の可能性は増えてくると考えられる。 また、クルーズ船以外の目的として、背後地では観光・交流機能の強化も考えており、それに伴って公共交通の利用者も見込まれる。 【議事（6）その他の検討対象】 ●委員F 大波止ターミナルは、離島の玄関口航路や長崎港の観光船が出ており、長崎駅を結ぶ動線が必要であり、観光による離島振興などの観点から検討対象とすべきではないか。

●委員G

自動運転は 2025 年にレベル4を目指している状況であり、この計画もその時期を目指すのであれば、自動運転も議論に加えるべきではないか。

長崎駅は、国道の交通量が問題であり、限られた道路空間に市民や観光客をどのように割り付けるかが重要であり、見込みを付けて検討していくことが重要ではないか。

●委員H

国道202号の将来はどうなるのか。幸町のプロジェクト、長崎駅のJRビルなどが沿道で計画され、その交通需要により駅前から松山までの大渋滞するのではないか心配している。

バスタ計画には賛成であり、松が枝地区に複合交通ターミナルの検討は良いと思っている。

県庁跡地も結節点の1つの候補地ではないか。

【議事（7）対応策アイデアの一例】

●委員I

市も過去に結節を検討してきたが、交通量で断念した経緯がある。国道の平面横断などは、駅前交通量の低減が前提となる。

新幹線開業時には現計画で進めるしかなく、その後の中長期的な内容の検討を議論することになると考えている。

●委員J

今のままの交通量では、長崎駅前はどうにもならない。長崎市全体の道路網も考えなければならない。

現在の道路整備は、20年前の計画に沿って進めており、その当時はクルーズ船や自動運転などの観点はなかった。

今回は、そのような新しい観点も踏まえ、20年、30年先を見据えた計画を議論すべき。

●座長（副知事）

長崎駅前の交通量が最大の問題。国の支援も受けながら検討していく。