

長崎市中心部の交通結節等検討会議（第2回）

- 資料3 - 1 長崎駅周辺の交通結節にかかる検討（本日の検討内容） p1～p2
資料5 松が枝地区の交通結節にかかる検討（本日の検討内容） p3～p4

長崎市中心部の交通結節等検討会議（第 2 回）

－長崎駅周辺の交通結節にかかる検討－

本日の検討内容

長崎駅対策案比較表

案	②バスターミナル+デッキ案		③ミニバイパス+平面横断案	
	二次交通を集約し、デッキでスムーズに結節する案		長崎駅通過型の路線バスを駅前に可能な限り引き込み、かつ各交通を平面的に結節する案	
高速バス	バスターミナルに全部集約		現計画の新バスターミナルに乗車を集約	
路線バス	デッキ付近にバス停を集約		駅前広場に路線バスの一部を引き込む。	
路面電車	現状のまま			
歩行者支援	駅とバスターミナルを歩行者デッキで結ぶ。デッキには、動く歩道、エスカレーター、エレベーターを設置。		平面での移動	
課題	対策メニュー	評価	内容	
駅と電停が遠くなる	・距離を近づける ・歩行者支援	○	現計画と駅からの距離は変わらない (動く歩道等により歩行者を支援)	
駅と路線バス停が遠くなる	・距離を近づける ・歩行者支援	○	現計画と駅からの距離は変わらない (動く歩道等により歩行者を支援)	
その他交通機関同士の乗換利便性		○	路面電車	○
			路線バス	○
			高速バス	○
バリアフリー	平面移動	○	デッキ(動く歩道)、エスカレーター・EVによる移動	
	国道横断	○	軌道横断・信号待ちがない	
バスのロスタイム		○	大きなロスタイムはない	
バス停が分散しわかりにくい	・バス停を集約	○	2箇所に集約されわかりやすい (路線バスは国道のバス停に集約、中・長距離バスはターミナルに集約)	
まちとの連携に支障	・まちと駅の連携による賑わいの創出	◎	・デッキによりまちが駅と連携し回遊性生まれる。 ・西坂町～玉園町エリアの歩行周遊ネットワークが期待される。	
施工性		○	・ミニバイパス案に比べ施工時の交通への影響は小さい	
景観		○	・デッキ及びバスターミナルを景観に配慮したデザインとすることで現状以上の景観を確保	
コスト		○	ミニバイパス案の約0.6倍	
着手時期への影響		△	・土地・建物の所有者間の権利調整が必要なため相当の期間を要する	
今後実施に当たっての課題	交通処理上の課題		・交差点解析など交通解析については、今後具体的な計画を進める際に、より詳細な検討が必要 ・長崎駅前の国道交通量を浦上川線へ転換させる際には夢彩都前交差点及び大波止交差点の構造的な対策の検討	
	その他の課題		・バスターミナルの出入口の交通処理 ・工事完成までバスターミナル機能をどこに配置するのか(仮移設するのかなど)	・分合流位置の構造及び交通処理
イメージ図				

※道路事業、その他事業等との分担については今後調整が必要

長崎市中心部の交通結節等検討会議（第2回）

－松が枝地区の交通結節にかかる検討－

本日の検討内容

松が枝地区と長崎駅方面との直通化（検討案）

比較案		(案1) 出島～メディカルセンター（MC）電停間の軌道新設	(案2) 新地バスターミナル（BT）前の分岐新設（3方分岐）
説明		出島電停からMC電停間（国道499号）に軌道を新設	新地BTの分岐に新たな方向を新設（2方分岐→3方分岐）
計画概要	検討条件	・松が枝から長崎駅方面へ直通運転できる軌道を整備する。	
	延長等	軌道新設：約300m	分岐の追加（2方→3方）
	その他施設	なし	電停1箇所（要検討）
	利点	・最短距離で軌道を結ぶことができる。	・最小限の施設で直通化ができる。
	欠点	・道路計画との調整が必要であり、それに伴う道路拡幅が必要となる。	・特殊な分岐構造となる。
評価項目	運行上の課題等	○ ・新設区間の起終点で信号処理が必要であるが、新たな進行方向は発生しないため、影響は小さい。 ・新設区間の両側電停（出島、MC）において、円滑な運行を行うには3線分岐の設置が望ましい。	△ ・交差点内に分岐方向が追加となり、車両との輻輳が懸念され、交差点処理の検討が必要となる。 ・3方分岐は特殊な構造であり、運行上の技術的な課題が懸念される。
	利用者の利便性	○ ・乗降については特に影響は生じない。（松が枝地区と長崎駅方面の直通化が目的で浜町方面へは別系統で対応可能。） ・電停間を最短距離（約300m）で結ぶため、所要時間が短くなる。 （出島・MC間の走行時間：約40秒、信号待ち/MS前交差点：最大2分、出島前交差点：最大1分）	△ ・乗降については特に影響は生じない。（松が枝地区と長崎駅方面の直通化が目的で浜町方面へは別系統で対応可能。） ・案1に比べ区間距離が長くなり（約600m）、所要時間が長くなる。 （出島・MC間の所要時間：約80秒、信号待ち/MC前交差点：最大2分、出島前交差点：最大2分）
	他計画との関連・影響	○ ・地域高規格道路（長崎南北幹線道路）の未整備区間と重複していることから、軌道延伸と一体的に計画して調整を図ることができる。 ・道路計画の検討において、出島復元と調整を図ることができる。	○ ・南北幹線道路や出島復元との調整を図ることはできないが、当面の手法として早期に整備できる。
	事業実施上の課題等	△ ・道路計画の未整備区間と重複し、車線構成の変更や交差処理等が生じるため、道路整備と軌道新設を同時に行う必要がある。また、道路拡幅が必要となるため、全線にわたり沿道建物の移転が生じる。 （既存道路内に先行して軌道のみを新設することは困難。）	○ ・分岐を新設する交差点隅切り部のみの用地買収（建物に地下あり）が必要となる。
概要イメージ図			