

1 調査事件

長崎駅周辺交通対策について

2 調査概要

(1) 広島市（人口 1,185,920人）

ア エディオンピースウィング広島建設及び広島駅周辺の再整備について

広島市は令和2年3月に中央公園サッカースタジアム（仮称）基本計画を策定し、広島の新たなシンボルとして広域的な集客効果を高めるなど、同市ひいては広島県全体の活性化につなげ、サッカーを通じた国際交流を図るため、プロポーザル方式により施工業者を選定し、旧広島市民球場跡地を含む中央公園に令和6年2月の開業を目指し令和3年2月よりサッカースタジアムであるエディオンピースウィング広島の建設を行っている。同スタジアムは翼をモチーフにした大屋根を有し、都市景観に配慮した水平線を強調したデザインとなっており、近隣にある広島城や旧広島市民球場跡地とペDESTリアンデッキでつながるとともに本川（旧太田川）の水辺空間との連携を行うことで、新たな回遊空間を生み出し、「街なかスタジアム」としてにぎわいの創出に寄与するものである。また、規模は観客席2万8,520席、敷地面積4万9,914平方メートル、建築面積2万6,056席、延床面積6万6,069平方メートル、地上7階建てRC造（一部SRC造）となっている。スタジアムに併せて整備する広場エリアについては整備面積3万5,675平方メートル、うち芝生広場は1万1,938平方メートルとなっている。ペDESTリアンデッキの幅員は道路横断部等は8メートルから10メートル、24人乗りエレベータを2基備えている。

スタジアム周辺の交通環境としては、まず公共交通環境については、計画地周辺はJR、新交通アストラムライン、路面電車、路線バス等の公共交通が各方面から集まる交通の要衝であり、近隣乗降施設はJR1箇所、新交通アストラムライン4箇所、路面電車2箇所のほか、路線バスのターミナル施設である広島バスセンターがある。また、同市の陸の玄関口となるJR広島駅からも路面電車や路線バスの運行本数が充実しておりアクセス性が高い。

次に、歩行者交通環境としては、計画地の南側には、公共交通の主要駅が集中しており、駅から計画地への歩行アクセスは幹線道路の歩道及び中央公園内の園路等の様々なルートがあるが、計画地は東側と南側を幹線道路である国道54号及び城南通りに囲まれており、アクセスする際

には当該道路の横断方法が課題となっている。現況では、計画地の北東部及び南西部の横断歩道、もしくは南東部の地下歩道を利用する必要がある。

これらを踏まえ、交通計画の策定に当たっては、「街なかスタジアム」であることを生かし、公共交通利用を基本とした計画を基本としている。

スタジアム内には条例に基づき一定数の駐車場を設けることとしているが、スタジアム周辺への自動車交通が集中しないよう来場者用の駐車場は設けず、駅付近等でのパークアンドライド駐車場の実施の検討、公共交通の利用促進を呼びかけることとし、送迎車の駐停車や違法駐車等についても、案内看板の設置や警備員による誘導などを検討している。

そして、公共交通の計画として、交通事業者と連携し、来場者が集中する公共交通の乗降場付近での歩行者の滞留や、一般の利用者が多い路線での輸送能力の検証を行い、必要に応じて増便等の対策をサッカースタジアム開業に向け調整していくこととしている。また、歩行者の交通計画として、生活交通、周辺環境に配慮したルートの設定、隣接する幹線道路を自動車交通と交錯しないようペDESTリアンデッキの設置、試合やイベント開催日の来場者に対応できる歩道幅員の確保や試合開催日には自転車による多数の来場が想定されることから、サッカースタジアム敷地内や広場エリア内に駐輪場を設置するとともに、臨時駐輪場の設置も検討している。

今後も、令和6年2月のサッカースタジアム開業を見据え、安全安心な交通環境の実現のため市と事業者一丸となって取り組んでいくこととしている。

イ 広島駅周辺の再整備

広島市では、これまで路面電車が信号待ちで駅の手前で渋滞する、路面電車が駅まで市内を最短距離でなく迂回したルートを走行しているため所要時間が長い、バス乗り場と駅が離れており乗り換えが不便、待合場所や憩いの場が少ないといった様々な課題があることから、JR西日本が実施する新駅ビルの建て替えと連携し、路面電車を新駅ビルの2階レベルへ高架で進入させることを計画している。それにより生まれる空間や新駅ビルの1階などを活用して、バスの乗降場の増設などを計画しており、令和7年度に新駅ビル及び路面電車、令和8年度に全体の完成を目指して広島駅南口広場の再整備を行っている。

また、広島駅に近接する広島市民球場（マツダスタジアム）への安全

で快適な歩行者空間を確保するため、通称カーブロードを約27億円を投じて整備しており、広島駅からスタジアムへの歩行者用道路としてのペDESTリアンデッキ及び歩道の整備が進められている。整備区間は広島駅南口のエキシティヒロシマから南区西蟹屋三丁目のスタジアムプロムナード入口付近までの延長約460メートル、整備内容はペDESTリアンデッキ約110メートル、歩道は北側が約350メートル、南側が約390メートルとなっている。また、令和3年度に国が策定した無電柱化推進計画の中に整備路線として位置づけ、電線共同溝管路を約270メートル整備する計画である。ペDESTリアンデッキは一部が完成しており、令和5年度中の供用開始を目指し工事を進めている。歩道についても一部が完成しており、北側を令和6年度、南側は令和8年度に歩行者が通行できるようにし、全体としては令和11年度の完成を目指し、現在は拡幅用の取得予定地にある支障物の移設工事や、残る区間の無電柱化に向け、電線管理者と協議調整を行っている。整備により歩行者と車両の動線の交錯を避け、歩行者の安全を確保するとともに市内各所の回遊性、利便性を向上させ、都市の魅力向上にも寄与するよう取組を進めている。

(2) 広島電鉄株式会社

ア 広島電鉄株式会社について

広島電鉄株式会社は、広島市内において1912年に路面電車事業を開業し、現在は電車事業のほかバス事業、不動産事業や街、地域のにぎわいづくり等様々な事業を展開している。

電車事業においては、開業以降、市内各所を結ぶ市内路線をはじめ、安芸の宮島の対岸の宮島口へと路線を延ばす中、1945年8月6日の原爆により大きな被害を受けたが、3日後には一部区間で運行を再開し、市民を大いに勇気づけたという歴史を持っている。その後、自動車社会の到来により一転廃止の危機を迎えたこともあったが、軌道敷内の乗り入れ禁止などの関係機関の協力とワンマン運転の実施などにより運行の安定化、効率化を図り利便性を向上することで、再び市民の足として見直された。近年では、2025年春に広島市とJR西日本による広島駅南口整備事業に伴い整備される新駅ビル2階に広島電鉄が乗り入れることで、都心の回遊性向上につなげる計画としている。

バス事業においては、1938年に市内バスを運行していた広島乗合自動車株式会社を合併し自動車部を創設した。戦時下の国策により中小のバス会社を統合して郊外部に進出、戦後はさらに山口県東部や島根県へも路線を

広げた。近年では少子高齢化や人口減少の時代を迎え、広島市、呉市を中心とした都市圏と近郊部の路線が中心となっており、ニーズに合わせて運賃・制度の見直しにより、他事業者や他の交通モードと連携を図っている。

不動産事業においては、電車、バスのネットワーク、信頼あるブランド力を生かした住宅地、マンションなどの企画や販売、仲介斡旋、オフィスビルや商業施設などの賃貸事業など幅広く、広島都市開発の一翼を担っている。

街、地域の賑わいづくりにおいては、地域の活性化、交流人口の拡大、回遊性の向上、移動機会の創出するための取組を実施し、まちづくり、にぎわいづくりに積極的に参画しており、同社が今注力している部門である。

広島市都心部で活動しているエリアマネジメント団体や、2021年4月に設立した官民連携のまちづくり組織である広島都心会議に参画し、KOI PLACE（コイプレ）などのにぎわい創出施設の設置、パークPFI事業への参画など、中心となって関係者と連携したまちづくり、地域全体の活性化、地域経済の発展に向けた取組を行っている。

同社は今後も、安全安心な移動を担い、心豊かで快適な暮らしに貢献し、魅力あるまちづくりに努めていくこととしている。

(3) 鹿児島市（人口 587,699人）

ア 鹿児島中央駅周辺市街地の再開発について

鹿児島市は、人口約60万人と県人口の3分の1以上が集中し、周辺の市町を含む広域な商圈及び通勤通学圏を形成している。中心市街地は商業・業務機能の集積が高く、行政、教育、文化機能なども整備され、高次都市機能の集積地であり、多くのバス路線が中心市街地を經由しているほか、新幹線の始発着駅、桜島や離島とつながるフェリーターミナルを有しており、交通結節拠点としての利便性が極めて高い。中心市街地のまちづくりにより、多様で質の高いサービスを、市民、県民が受けられるように取り組むことで、観光客の増加も見込まれ、市全体さらには県全体の活性化につながることから鹿児島中央駅周辺をはじめとした市街地再開発を実施した。

同市の中心市街地は第二次世界大戦の空襲により、ほとんどの建物が焼失し、戦後の戦災復興整理事業により、計画的な道路整備が行われたことから、道路再編を伴う区画整理事業によるまちづくりは行われていない。一方で、土地の高度利用や都市機能の更新などを行う再開発事業は、中心市街地のまちづくりの有効な手法の一つであり、民間活力を活

用できることから積極的に推進している。また、市街地再開発事業については国、県、市による補助、優良建築物等整備事業などの任意の再開発事業については国、市による補助を行っている。なお、駅周辺の中央町19・20番街区の再開発事業においては、地上24階、地下1階建てで住宅約200戸や商業施設などを含む複合施設が整備されており、市においては、交通渋滞対策として、市道と民地の交換を行い、幹線道路へと出る車線を現行の4車線から5車線へと増設し、新駅ビルと鹿児島駅とを直結する歩行者デッキの設置、駐車場を離れた場所に設置するなどの対策がなされている。

今後も市街地再開発事業や交通渋滞対策などの取組により、鹿児島の玄関にふさわしい都市景観の形成、交通結節拠点としての利便性の向上、にぎわいの創出、快適な都市型住宅の整備促進を図っていくこととしている。

イ 鹿児島駅周辺の再整備

鹿児島駅周辺地区は、中心市街地の北に位置しており、かつては交通の要衝として活気に満ちていたが、近年の周辺環境の変化等による活力の低下や鉄道による市街地の分断、北側市街地から駅へのアクセスが乏しく、駅周辺にはバス停が点在することで、乗り換えが不便であったが、駅前広場の整備によりバス停を集約し、歩行者用上屋を設置することで鉄道や路面電車等各交通機関へのアクセスを改善し、利便性の向上を図った。整備面積は約1万平方メートル、施行期間は平成30年3月27日から令和4年3月31日まで、総事業費は約10億9,000万円で、整備内容として、路線バスの乗り場4台分、降り場2台分、待機場2台分、タクシーの乗り場1台分、降り場1台分、待機場6台分、一般車乗降場1台分、身障者用乗降場1台分、自動車整理場に一般車8台分、身障者用1台分等を整備している。歩行者用自由通路については、北側市街地から駅へのアクセス改善や周辺地域の回遊性向上のため整備を行っており、延長約103メートル、幅員3メートル、15人乗りエレベーターを2基備えており、施行期間は平成30年3月27日から令和3年3月31日まで、総事業費は約22億1,000万円である。交通広場については、路線バス乗り場1台分、タクシー降車場1台分、一般車降車場1台分、身障者用乗降場1台分、その他に歩行者用上屋等を整備し、バス、タクシー等の利用がしやすくなり、歩行者の安全も確保された。また、市道上本町磯線においては、歩道幅員が狭隘で離合が困難な歩道の拡幅や交通広場の新設を行うとともに、交通混雑の緩和を図るため、信号交

差点に右折レーンを整備した。

これらの整備により、交通結節機能の強化及び、利便性・安全性の向上を図るとともに、回遊性のある歩行空間を創出することで、鹿児島県の北の玄関口にふさわしい環境整備が進んでいる。