

## 1 調査事件

長崎駅周辺交通対策について

## 2 調査概要

### (1) 金沢市（人口 457,831人）

#### ア 金沢駅周辺における渋滞対策について

金沢市は、400年以上も戦禍に遭わなかった平和都市であり、同時に自然災害の大きな被害を受けなかったことから、現在も当時の都市構造（坂路、広見を取り込む城下町独特の街路網など）と歴史遺産（武士住宅、武家庭園、寺院群、茶屋街などの歴史的な街並みなど）が良好に残っている。また、それらの中で一体となって近世以来の伝統を伝える多様な文化や工芸技術が、現在も市民生活に息づいている。一方、その代償として、道路空間は他都市に比べ制約がある。

金沢駅周辺における公共交通は、J R 北陸本線をはじめ、J R 七尾線、I R いしかわ鉄道線などの地域鉄道や、地域間幹線バスがある。同市では、限られた道路空間に自家用車が集中すると、まちなかでの渋滞が発生するだけでなく、歩行者、自転車のための空間を十分に確保できないため、地域鉄道や地域間幹線バスなどの輸送力が大きい公共交通での移動促進、パーク・アンド・ライドの活用、まちなかを目的地としない通過交通や環状道路等への迂回の誘導などの取組が求められる。また、公共交通は日常生活の移動手段だけでなく、温室効果ガス削減など環境負荷の低減、高齢者や子ども・障害のある方などの移動環境確保、医療、防災などといった多面的な効果があることから、歩いて暮らせるまちづくりが不可欠であり、持続可能なまちづくりに寄与するものである。

しかしながら、コロナ禍において公共交通での輸送者が減少したことで、事業者は国内他地域と同様に大きな赤字となった。また、バス運転士は40歳から60歳代が約8割と高齢化が進行し、令和4年度においては、北陸鉄道グループの運転手充足率は87%で、必要数366人に対し47人不足が生じ、現状のバス路線を維持できない状況であった。その後、令和5年4月のダイヤ改正において、利用状況を勘案した路線や系統の廃止、減便等を実施により、充足率は91%となったが、依然として厳しい状況が続いている。

このような実態を踏まえ、市では平成28年に策定した第2次交通戦略策定以降の取組を踏まえた視点とともに、これからの交通まちづくりに求められる視点から、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」、

「交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり」を基本的な考え方とした第3次金沢交通戦略を令和5年に策定した。当該戦略では、持続可能な交通ネットワークの形成、交通機能の連携強化、交通利用環境の向上、人が中心となるまちなかの形成、交通行動の転換を基本方針とし、重点的な取組には、新しい交通システム（第1段階）の整備、郊外の移動手段の確保、公共シェアサイクル「まちなか」の充実、金沢MaaSの推進、モビリティハブの整備を掲げている。

同市における渋滞対策としては、金沢駅周辺、市内中心部で特に混雑が発生するGWや年末年始などにおいて、パーク・アンド・ライドの実施をはじめ、金沢市の交通系アプリ「のりまっし金沢」での市内1日フリー乗車券の販売促進、公共シェアサイクル「まちなか」の利用促進、駐車場管理者による入出庫誘導、警察による交通整理などを実施している。パーク・アンド・ライドでは石川県庁、東金沢駅P&R駐車場、NTT鳴和などの駐車場（GW：計987台、年末年始：計817台）で実施し、市や県、警察及び観光協会等のホームページやLINEなどで市民に周知している。

また、渋滞対策にも関与する駐車場について、市では金沢市駐車場整備に関する基本計画及び駐車場整備地区における駐車場整備計画（第3次）を令和5年に改訂し、「量的な駐車場整備から、質的な整備への転換」を基本方針とし、駐車場台数の総量増加の抑制、小規模駐車場の抑制・集約化、都心軸上からの入出庫の抑制、まちなかへのマイカー流入抑制、路上における荷捌き車両の適正化、都心軸上や駅周辺におけるタクシーや観光バスの乗降の適正化などを方策としている。主な取組としては、市内中心部等で必要以上の駐車場の設置を抑制するため、建築物に係る駐車場の附置義務の原単位の見直しや緩和可能範囲を拡大する。附置義務緩和のための公共交通利用促進の取組事例としては、バス待ち環境の整備などのハード整備のほか、ホテルの宿泊プランに市内1日フリー乗車券を組み込むなどのソフト整備などがある。また、当該計画には、市内中心部の朝夕ラッシュ時における交通渋滞緩和と環境負荷軽減のため、パーク・アンド・ライド駐車場を確保し商業施設利用者、駐車場提供者、行政や交通事業者などの実施者の「三方良し」の関係構築を目指すとしている。その他、市では、まちを安全、かつ快適に歩くことのできる交通環境を整え、「歩けるまちづくり」も推進することで、更なる交通施策を進めていくこととしている。

## (2) 高崎市（人口 372,973人）

### ア 高崎駅周辺における渋滞対策について

高崎市は、古くから市が立ち「お江戸見たけりゃ高崎田町」と言われるほどにぎわい、商業、交通の要衝として栄え、上越・北陸新幹線をはじめ、高崎線ほか4本のJR線や私鉄、高速自動車道3路線、国道5路線が集中する全国有数の内陸交通の拠点性を有している。

群馬県最大のターミナルとなる高崎駅は、明治17年5月に開業した。その後、昭和46年10月に上越新幹線ルートが発表され、高崎駅が停車駅の候補地となったことから、新幹線駅として相応しく、併せて駅周辺のまちづくりを進めていくため、昭和48年9月に高崎駅周辺開発構想を策定した。それから10年、昭和57年3月には高崎駅舎が完成し、同年11月には上越新幹線が開業した。そして平成9年10月、高崎から長野を結ぶ長野新幹線（現：北陸新幹線）が開業し、更なる交通拠点として風格を高めるとともに、より利用しやすく快適で安全な交通ネットワークを確立するため、高崎駅周辺の再整備に着手した。

再整備前の東口駅前広場では、北陸新幹線や北関東自動車道の整備が進む中、高崎駅の交通需要の高まりにより様々な課題が浮き彫りとなった。1つは、バスやタクシーなどの公共交通と一般車が同じルートを使うことによる錯綜である。そして複雑で分かりにくい動線となっていたことから、車両と歩行者の接触の危険性があったため、公共交通と一般車のルートを明確に分け、スムーズな車道の流れを確保するとともに、複雑な動線から右回りの一方通行とし、シンプルで分かりやすい動線に変更した。また、一般車を主動線とし、ルートを2つ設け、東口駅前広場での短時間の利用を促進するとともに、交通拠点性を高めるため、高速バスターミナルを整備した。さらに、車両と歩行者の接触や、歩行者の横断待ちによる渋滞を改善するため、駅前広場を囲むようにペDESTリアンデッキを整備し、周辺の公共施設、民間施設との接続を確保し、回遊性の向上や歩行者の横断待ちによる渋滞を緩和した。

西口駅前広場においても、平成27年度から再整備に着手し、東口駅前広場と同様の整備を行った。また、平成29年4月に開業した高崎アリーナへのシャトルバスの発着所についても、西口駅前広場に整備し、現在は通常の路線バスの発着所として利用している。

再整備により整備したペDESTリアンデッキは、高崎駅を中心として放射状に各施設とを結んでいる。整備に当たっては、高崎市で整備した部分と民間が整備した部分があり、官民共同のもとデッキを延伸するこ

とで、歩行者の安全性、回遊性、バリアフリー化を促進している。なお、民間が整備したデッキ部分については、民間と協定を締結し、市において維持管理を行っている。

高崎駅周辺では、高崎アリーナ、高崎芸術劇場、Gメッセ群馬などの県や市による開発があり、民間ではヤマダ電機、高崎オーパなどが進出している。群馬県が建設したGメッセ群馬については、オープン時の周辺道路の渋滞などが懸念されていたことから、同市では、平成24年度から3年に亘り、交通シミュレーションや各種対策の検討を行った。交通シミュレーションの結果により、道路の新設や拡幅などのハード整備を行うとともに、施設利用時における居住エリアへの車の侵入を防ぐため、大型施設の出入りについてルールづくりを進めてきた。あわせて、民間の活力による大型の立体駐車場が2か所整備されたところである。その他、高崎芸術劇場において大規模なイベントが実施される際には、高崎駅からシャトルバスを運行し、これまで大きな混乱もなく順調に機能している。

しかしながら、駅前広場における渋滞は未だ改善できていない。群馬県では、人口一人当たりの自動車保有率が全国でトップであり、自動車への依存度が非常に高い県民性がある。また、高崎駅は群馬県最大のターミナルであり、東京への通勤圏でもあることから、駅前広場の再編整備後においても、イベント時に関わらず、一般車が高崎駅に集中し、特に通勤時間帯などは慢性的な渋滞が発生している。その対策としては、注意喚起のサインや誘導員による案内などを行っているが、抜本的な対策にはなっていないため、引き続き検討するとともに、調査研究を行っていくこととしている。

#### イ 高崎駅東口再開発について

高崎駅東口再開発では、地上27階建て、延べ床面積約7万5,000平方メートルの複合ビルを建設する予定である。複合ビルには、子ども図書館や遊び場などの設置に加え、託児所の整備や中央公民館の移転などを盛り込む。複合ビルの西隣には高崎芸術劇場があり、周辺とはペデストリアンデッキによる接続も検討されている。令和6年度に基本設計を行い、早期の整備を進めていくこととしている。