

交通処理について

1. 基本方針

- ・原則として公共交通を最大限利用して、周辺道路の車を極力増やさない。
- ・候補地周辺の交通整備状況を勘案した交通機関分担率を設定する。
- ・平常時（平均来場者数）は1時間以内、最混雑時（3万人）は1.5時間以内での退場を目指す。

※吹田市立スタジアム検討資料によると、サッカー観戦者は試合終了後 90 分程度の時間をかけて帰宅する傾向にある。

2. 前提条件

1) 交通手段分担率の設定

(1) 類似施設の交通手段分担率（実績値）

広島市内の類似施設（3 万人以上収容可能な球技場）として、旧広島市民球場、マツダスタジアム及びエディオンスタジアムの交通機関分担率を示す。この表より以下のことが分かる。

- ・同一スタジアムにおいても、開催日により分担率が異なる。
- ・お盆休みは遠方からの観客が多いのか、自家用車での来場者が多い。
- ・ナイターよりもデーゲームの方が、自家用車での来場者が多い。

■交通手段分担率（実績値）

調査箇所	交通手段分担率（％）				備考
	自家用車	公共交通	その他(徒歩・自転車・バイク)	合計	
①旧広島市民球場	38.4	53.0	8.6	100.0	お盆
②マツダスタジアム	23.0	61.2	15.8	100.0	平日
③マツダスタジアム	40.0	50.5	9.5	100.0	お盆
④マツダスタジアム	30.2	54.7	15.1	100.0	休日
⑤エディオンスタジアム	40.7	33.0	26.3	100.0	2013平均
⑥エディオンスタジアム	44.3	33.7	22.0	100.0	デー平均
⑦エディオンスタジアム	42.4	33.7	23.9	100.0	ナイター平均

※①～④：広島市資料、⑤～⑦：サンフレッチェ資料

(2) 候補地における交通手段分担率の設定

上記を参考に、各候補地の分担率を以下の様に設定した。

(中央公園・市民球場跡地)

- ・旧市民球場及びマツダスタジアムの実績値を参考に設定する。
- ・①は候補地での調査結果ではあるが、お盆の調査結果のため、平常時より自動車分担率がかなり高くなっていると思われる。
- ・したがって、②と③を参考に、自動車分担率を 30%、公共交通分担率を 55%と設定した。
- ・上記設定から、その他（徒歩・自転車・バイク）分担率は 15%となるが、①～④の実績値と比較しても妥当な設定結果であると判断できる。

(広島みなと公園)

- ・立地特性から、自動車分担率は、マツダスタジアムよりは高く、エディオンスタジアムよりは低い

と考えられる。

- ・同様に公共交通分担率は、マツダスタジアムよりは低く、エディオンスタジアムよりは高いと考えられる。
- ・したがって、自動車分担率を 40%、公共交通分担率を 40%と設定した。
- ・なお、上記の結果、その他（徒歩・自転車・バイク）分担率は 20%となるが、この値はマツダスタジアムより高く、エディオンスタジアムより低い結果であるため、妥当な設定結果であると判断できる

■交通手段分担率の設定

候補地	交通手段分担率 (%)				備考
	自家用車	公共交通	その他(徒歩・自転車・バイク)	合計	
中央公園・市民球場跡地	30.0	55.0	15.0	100.0	
広島みなと公園	40.0	40.0	20.0	100.0	

2) 輸送能力等の設定

(1) 自動車交通の処理能力

①駐車場収容台数

- ・来場者が利用可能な駐車場として、下記について算出した。
 - (a)1km 圏内の既存駐車場（収容台数 10 台以上で一般利用可能なもの。月極めは除く）
 - (b)1km 圏内の既存公共施設等の駐車場（利用可能性について検討）
 - (c)駐車場の新設（附置義務駐車場＋複合施設の駐車場）
 - (d)臨時駐車場（遊休地や未利用地などの一時利用可能な土地を活用）

②道路の交通容量

- ・方面別にアクセス道路を設定し、道路交通センサスによる交通容量と現況交通量の差分をサッカー観客が利用可能な交通容量の余剰分とした。

(2) 公共交通の輸送能力

- ・交通機関別に、1 便あたりのサッカー観客輸送可能人数を、最大輸送可能人数－通常時の輸送人数で算出した。
- ・運行本数は、現況の運行本数を基本とした。

①路面電車

- ・最大輸送可能人数は混雑度 200%（定員の 2 倍）、通常時の乗車人数は混雑度 100%（定員）と仮定して算出した。

（混雑度の目安） 混雑度 200%：体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。

混雑度 100%：定員乗車(座席につくか、吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。)

- ・広島みなと公園は、「広島みなと夢花火大会」における過去 5 年の輸送実績を用いた。

②アストラムライン

- ・最大輸送可能人数は朝のラッシュ時の輸送人数、通常時の乗車人数は1日平均の利用者数を運行本数で除して算出した（広島高速交通 HP による）。

③路線バス

- ・最大輸送可能人数は乗車定員（大型ワンステップバスと仮定）、通常時の乗車人数は乗車率30%（窓際座席がほぼ埋まっている状態）と仮定して算出した。

④シャトルバス

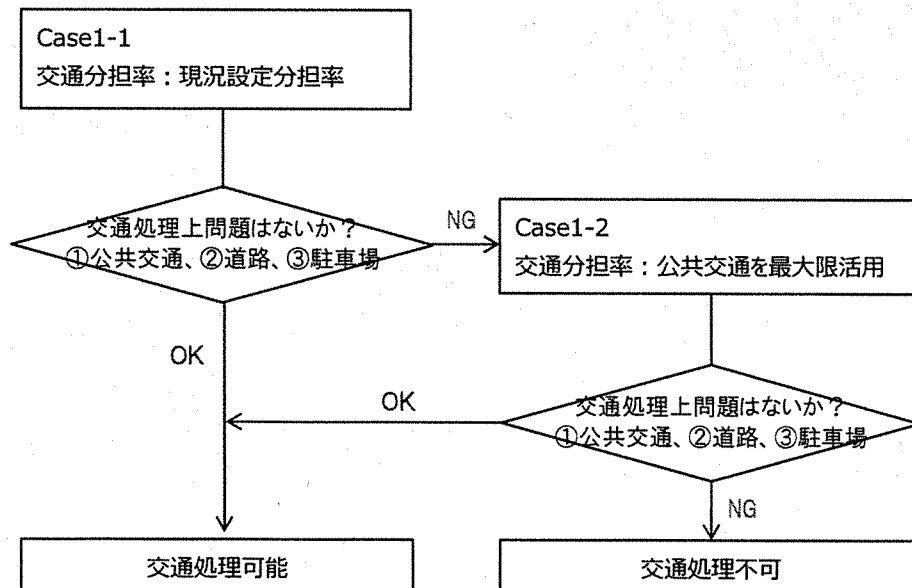
- ・都心部は、シャトルバスは運行しない。
- ・広島みなと公園は、「広島みなと夢花火大会」における過去5年の輸送実績を用いた。

3. 検討ケース

- ・候補地毎に最混雑時（Case1-1）及び平常時（Case2）の2ケースについて、交通処理の検討を行う
- ・なお、最混雑時（Case1-1）において交通処理が困難な場合は、Case1-2として公共交通の分担率を向上させたケースでの交通処理検討を行う。

	想定シーン	来場者数	交通手段分担率の設定		
			自動車	公共交通	その他(徒歩・自転車・二輪)
Case1-1	最混雑時	施設規模：3万人	現況	現況	現況
Case1-2	最混雑時	施設規模：3万人	極力使用しない	最大限活用	現況
Case2	平常時	需要予測結果	現況	現況	現況

※現況とは、現況に基づき各候補地別に設定した分担率を表す。



4. 検討結果

- ・都心部（中央公園・旧市民球場跡地）は、最混雑時（Case1）、平常時（Case2）ともに、公共交通、道路、駐車場のいずれも需要を上回る交通容量があり、交通処理上の問題はない
- ・広島みなと公園は、最混雑時（Case1-1）において、公共交通輸送能力及び駐車場収容能力が現況の交通容量を超過するが、「シャトルバスの運行」「自動車利用から公共交通機関への転換」「周辺地域への臨時駐車場の確保」により、交通処理が可能となる（Case1-2）
- ・また、平常時については、公共交通、道路、駐車場のいずれも需要を上回る交通容量があるため、交通処理上の問題はない。

■各候補地における検討結果

候補地	検討ケース条件				来場者数 (人)	判定結果		
	ケース名	想定シーン	退場 時間	交通機関分担率		公共交通	道路	駐車場
中央公園自由広 場・芝生広場等	Case1	最混雑時	1.5h	現況	30,000	○	○	○
	Case2	平常時	1.0h	現況	17,500	○	○	○
旧広島市民球場 跡地	Case1	最混雑時	1.5h	現況	30,000	○	○	○
	Case2	平常時	1.0h	現況	17,500	○	○	○
広島みなと公園	Case1-1	最混雑時	1.5h	現況	30,000	×	○	×
	Case1-2	最混雑時	1.5h	公共交通最大限活用	30,000	○	○	○
	Case2	平常時	1.0h	現況	15,500	○	○	○

注1) 公共交通は、路面電車、路線バス、アストラムラインとする

注2) みなと公園の最混雑時（Case1-2）は、みなと祭りの実績に基づきシャトルバスを運行する

注3) みなと公園（Case1-1、Case2）の駐車場交通容量には、1km圏内の既存公共施設の駐車場（利用可能性について検討）

注4) みなと公園（Case1-2）の交通需要は、駐車場の需給バランスが取れるよう、試算した交通容量を上限に「自動車」→「公共交通」へ転換させている

注5) みなと公園（Case1-2）の駐車場交通容量は、臨時駐車場（近隣の遊休地・未利用地等を活用）も含めた