

磯新駅検討調査に関する協議会の検討結果  
(磯新駅設置の可能性)

平成30年12月

磯新駅検討調査に関する協議会

## ◎磯新駅設置の可能性について

道路交通への影響や費用対効果、世界遺産・史跡、景観への影響等について、各面から検討した結果、当協議会として、磯新駅設置の可能性について、下記のとおりとまとめた。

検討した配置計画案や交通シミュレーション結果等については、次頁以降のとおりである。

①交通シミュレーションの結果、渋滞が現況より改善する時間帯がある一方、悪化する時間帯もあること、また、一部の時間帯に通過列車を設けることについて、地元住民や道路利用者の理解が得られること。

②駅設置によって、世界遺産と国の史跡の価値が損なわれないこと。

③経済界の理解のもと、地域活性化の核となる経済界が主体的に進める体制が構築されること。

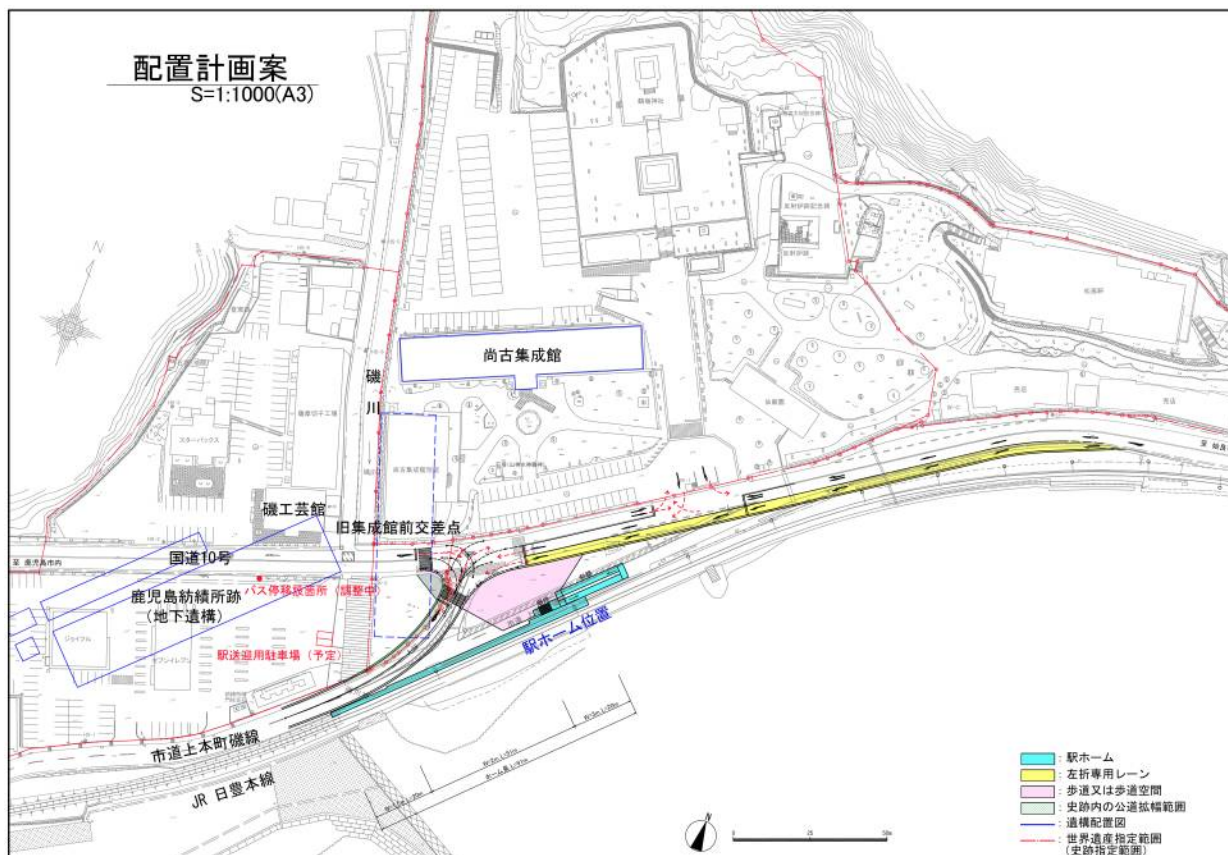
上記の3点が整った場合には、駅設置は可能であるとする。

### 【付記】

鹿児島県トラック協会の委員から、交通シミュレーション結果より渋滞が悪化することが懸念されることなどから、国道10号鹿児島北バイパス整備後の駅設置をお願いしたいとの理由で、賛同できないとの意見があった。

## 1. 配置計画案

世界遺産への影響が最も少なく、かつ4両編成に対応できることから、駅ホームを尚古集成館前海側付近に設置し、現在の交差点と同位置のまま始良方面から市道上本町磯線への左折フリー車線を廃止する代わりに、国道（市街地方面行）を拡幅し、左折専用レーンを新設する案とした。



## 2. 道路交通への影響（交通シミュレーション）

昨年度の検討結果のとりまとめにおいて、観光客の多い休日の昼間の時間帯等についても、交通シミュレーションを実施する必要があるとされたため、今年度は、平日・休日の交通シミュレーションを実施した。

### (1) 交通実態調査日時

平日：平成30年7月10日（火）7時～19時

休日：平成30年7月14日（土）7時～19時

### (2) 交通シミュレーションの主な前提条件

#### ①配置計画案

上記1のとおり

#### ②JRの運行ダイヤ

現況のダイヤを使用

#### ③信号現示

県警と協議の上、設定

#### ④渋滞対策

ア. 踏切遮断時間の短縮

イ. 国道（始良から市街地方面）に左折専用レーンを整備

ウ. 一部時間帯の下り普通列車に通過列車を設定

(3) 交通シミュレーション結果

交通SIMの前提条件（渋滞対策）  
 ・踏切遮断時間短縮  
 ・国道左折専用レーン新設

平日 ○：現況より改善、－：現況程度、×：現況より悪化

方向	区分	朝ピークその1	朝ピークその2	朝ピークその3	昼ピーク	夕ピーク
国道10号 (市街地から始良方面)	滞留長	－	－	－	－	－
	通過時間	－	－	－	－	－
国道10号 (始良から市街地方面)	滞留長	×	－	○	○	○
	通過時間	×	×	○	○	○
市道上本町磯線 (市街地から始良方面)	滞留長	－	－	－	－	－
	通過時間	－	－	－	－	－

休日

方向	区分	朝ピーク	昼ピーク	夕ピーク
国道10号 (市街地から始良方面)	滞留長	－	×	×
	通過時間	－	×	×
国道10号 (始良から市街地方面)	滞留長	○	○	○
	通過時間	－	○	○
市道上本町磯線 (市街地から始良方面)	滞留長	－	×	×
	通過時間	○	×	×

平日の朝は、通過列車を設定  
 その1 7時台 下り3本停車  
 8時台 下り3本停車  
 その2 7時台 下り3本停車  
 8時台 下り1本停車  
 その3 7時台 下り1本停車  
 8時台 下り1本停車

※交通シミュレーションは平日・休日の各1日（特定日）の結果であり、駅設置後は、ある程度の変動も有りうることを留意する必要がある。

(4) 今後の主な課題

- ①平日の朝は、下りの普通列車に通過列車を設けることが必要
- ②国道（始良から市街地方面）左折専用レーンを整備することが必要
- ③バス停移設について、関係機関との更なる協議・調整が必要

3. 費用対効果（経済波及効果）

昨年度の検討結果のとりまとめにおいて、磯新駅を設置した場合の経済波及効果について、検討が必要であるとされたため試算を行った。

(1) 磯新駅設置に伴う観光客数

仙巖園の入園者数と旅行会社へのアンケート調査結果を基に、磯新駅設置に伴い、本市への観光客が、年間18,360人増加すると見込んだ。

$$5.1 \text{万人} (\text{平成29年度仙巖園入園者数}) \times 3.6\% (\text{旅行会社へのアンケート調査結果による伸び率}) = 18,360 \text{人}$$

(2) 経済波及効果

上記(1)の観光客数や市観光統計資料等の各種数値を基に、県の産業連関表を用いて試算した。

経済波及効果	7億5千万円
雇用創出	65人

(3) 今後の主な課題

- ①利用しやすい運行ダイヤの検討
- ②事業主体や費用負担は、経済界が主体的に進めていく体制を構築していくことが重要

#### 4. 世界遺産・史跡、景観への影響

昨年度の検討結果のとりまとめにおいて、複数の視点場からのフォトモンタージュを作成し、専門家等による景観保全の検証を行うなど、詳細な検討が必要であるとされたため、複数のフォトモンタージュを作成し、関係機関等と一定の段階まで調整を行った。

##### (1) 新たに作成したフォトモンタージュ

＜駅と桜島・錦江湾が直線に並ぶ地点から＞



＜仙巖園入口から＞



##### (2) 今後の主な課題

- ①世界遺産と国の史跡の価値が損なわれないこと

#### 5. その他

磯新駅を設置する場合、竜ヶ水駅を廃止（磯新駅に移設）する可能性がある。また、地元団体から早期設置の要望書や経済団体から設置反対の意見書等が提出された。

##### (1) 今後の主な課題

- ①竜ヶ水駅を廃止（磯新駅に移設）する可能性について、別途協議が必要
- ②経済界の機運の高まり  
(経済界の理解のもと、地域活性化の核となる経済界が主体的に進める体制が構築されることが重要)

(参考①) 磯新駅検討調査に関する協議会の協議経過

年度	時期	主な内容
29年度	平成29年4月18日	○第1回磯新駅検討調査に関する協議会 ・25年度の調査結果及び課題 ・29年度の検討調査の内容、スケジュール
	平成29年10月6日	○第2回磯新駅検討調査に関する協議会 ・配置計画案、交通実態調査結果、将来需要予測結果、 交通シミュレーションの条件整理、景観への影響
	平成29年12月1日	○第3回磯新駅検討調査に関する協議会 ・交通シミュレーション結果、費用対効果、アンケート調査計画
	平成30年1月31日	○第4回磯新駅検討調査に関する協議会 ・アンケート調査結果、検討結果のとりまとめ
30年度	平成30年6月29日	○第1回磯新駅検討調査に関する協議会 ・スケジュール、30年度の調査項目の内容
	平成30年11月28日	○第2回磯新駅検討調査に関する協議会 ・交通実態調査結果、交通シミュレーション結果、経済波及効果、 磯新駅設置の可能性

(参考②) 磯新駅検討調査に関する協議会委員（平成30年度最終）

所属	役職	氏名
株式会社九州経済研究所	代表取締役社長	◎ 内田 良信
鹿児島市集成館地区整備活用専門家委員会	委員長	渡辺 芳郎
磯町内会	会長	折田 雄一
清水校区町内会長連絡協議会	会員	小島 三郎
鹿児島経済同友会	鹿児島活性化委員会委員長	福永 浩司
鹿児島県経営者協会	専務理事	濱上 剛一郎
鹿児島県中小企業団体中央会	会長	小正 芳史
公益社団法人鹿児島県トラック協会	専務理事	白坂 功
株式会社島津興業	代表取締役社長	島津 忠裕
九州旅客鉄道株式会社	鹿児島支社長	大石 和弘
国土交通省九州地方整備局鹿児島国道事務所	所長	武藤 聡
鹿児島県	PR・観光戦略部次長	古土井 健
	企画部次長	富永 信一
	教育庁教育次長	谷口 浩一
鹿児島市	観光交流局長	山口 順一
	企画部長	原 亮司
	都市計画部長	福留 章二
	道路部長	中川 英一
	教育委員会管理部長	緒方 康久

◎印は、座長

(19名)