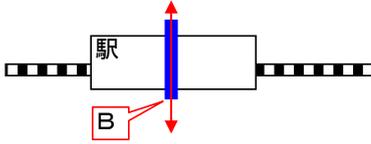
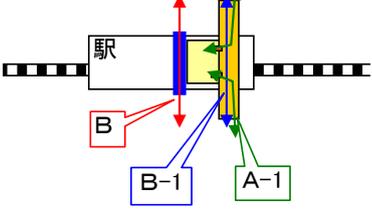
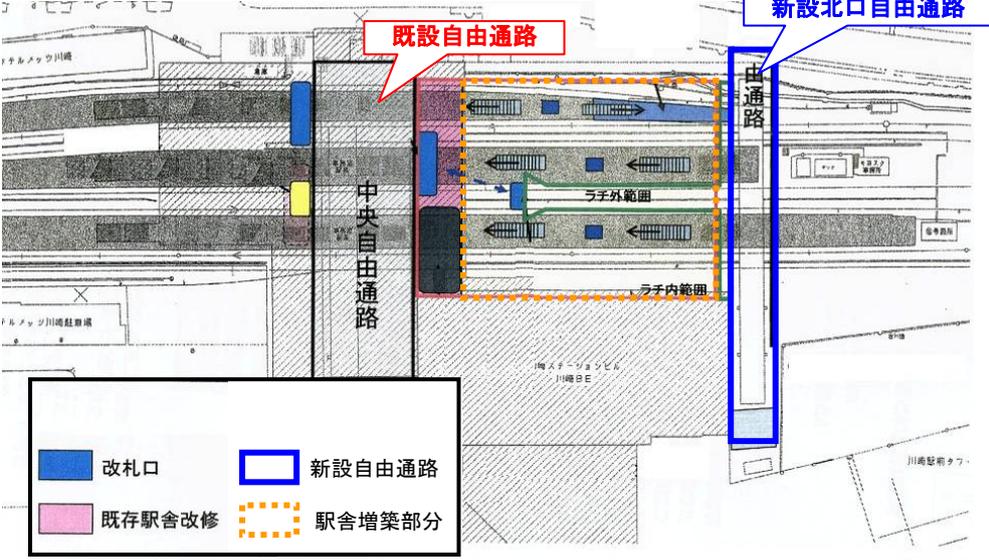


(3) 第3分科会

■「交通結節点の整備にあたっての関係者間連携等」に係るアンケート結果概要

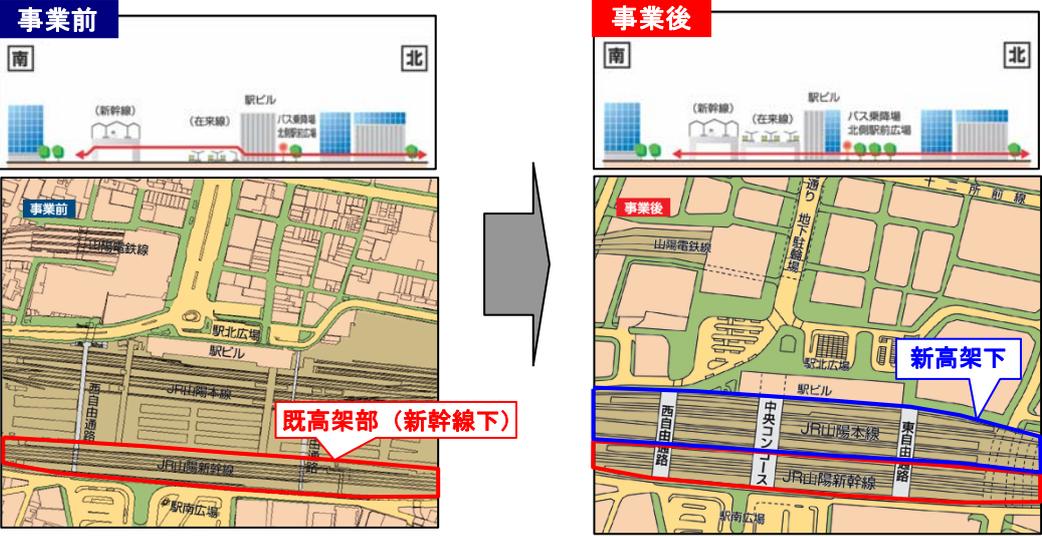
1) 検討事項1/費用負担について

自治体名	川崎市																				
駅名	川崎駅																				
事業概要	<p>○ 既存自由通路（中央）に加え、北口自由通路を新設+橋上駅舎の改修・増築（事業年度：平成18年度～平成22年度）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>現況</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>将来</p>  </div> </div> <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">人/日</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">現況 (H17)</th> <th style="text-align: center;">将来 (H22)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">鉄道乗降客数(A)</td> <td style="text-align: center;">280000</td> <td style="text-align: center;">350000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">新設北口自由通路利用者</td> <td></td> <td style="text-align: center;">123811</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> うち鉄道利用者(A-1)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">99296</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> うち通過者(B-1)</td> <td></td> <td style="text-align: center;">24515</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">既設中央自由通路利用者(B)</td> <td style="text-align: center;">35350</td> <td style="text-align: center;">53583</td> </tr> </tbody> </table>		人/日		現況 (H17)	将来 (H22)	鉄道乗降客数(A)	280000	350000	新設北口自由通路利用者		123811	うち鉄道利用者(A-1)		99296	うち通過者(B-1)		24515	既設中央自由通路利用者(B)	35350	53583
			人/日																		
		現況 (H17)	将来 (H22)																		
	鉄道乗降客数(A)	280000	350000																		
新設北口自由通路利用者		123811																			
うち鉄道利用者(A-1)		99296																			
うち通過者(B-1)		24515																			
既設中央自由通路利用者(B)	35350	53583																			
																					

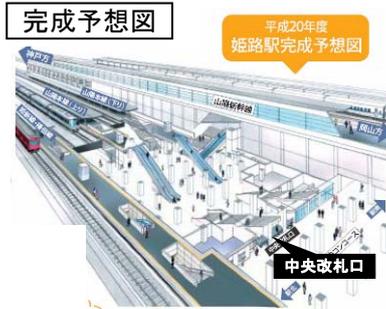
自治体名 姫路市

駅名 姫路駅

○ 連立事業により、自由通路を設置（事業年度：平成 15 年度～平成 21 年度）



事業概要



		人/日	
		現況	
鉄道乗降客数(A)		45700	
自由通路利用者			
うち鉄道利用者(A-1)			
うち通過者(B-1)			
鉄道横断利用者(B)		12642	
		事業費総額 (百万円)	都市側 鉄道側
自由通路本体		1174	1174 0

※姫路市負担分のみ

※中央自由通路（中央コンコース）の整備費用については新高架下は連立事業、新幹線下は姫路市（道路交通環境改善促進事業 1/2 補助）の負担。（連立事業のJR負担は7%）

※東側・西側自由通路の整備費用については姫路市（道路交通環境改善促進事業 1/2 補助）の負担。

駅名 (仮称) 勝原駅

事業概要 ○ 都市側の請願により自由通路+橋上駅舎を設置 ⇒ケーススタディ対象駅として検討

自治体名 春日井市

駅名 神領駅

事業概要 ○ 自由通路新設+橋上駅舎化 ⇒ケーススタディ対象駅として検討

2) 検討事項2 / 鉄道事業者・交通管理者等との協議・調整について

		計画段階での課題
鉄道事業者との協議・調整における問題点・課題	費用負担関連	<ul style="list-style-type: none"> ●自由通路整備 [新規整備] ○自由通路整備に係るJR負担は、橋上駅に新設するエレベーター・エスカレーター事業費の1/3相当額であり、それ以外は橋上駅も含めて都市側で負担 [春日井市・JR神領駅] ○自由通路と橋上駅舎整備において費用負担が課題 [各市] [請願駅] ○請願駅のため、橋上駅舎・自由通路事業費の大半を都市側で負担 [姫路市・[仮称]勝原駅] ※請願駅で鉄道事業者が一部事業費負担を行うことは少ないのではないかと。
	費用負担以外	<ul style="list-style-type: none"> ●協議の長期化 ○JR敷地内での工事の決定に時間を要する [姫路市・JR姫路駅] ○JR側の体制により、設計協議結果に別部門からのクレームで設計変更が発生 [姫路市・JR姫路駅] ○高架化に伴う公租公課相当として都市側で賃借できる場所の特定に時間を要する [春日井市・JR勝川駅] ○駅前広場内の市施設と駅舎とのデザインの相違等の調整に時間を要する [岐阜市・岐阜駅] ●乗り入れ協議 ○連続立体交差事業に合わせた鉄道乗入れについて、不採算を理由に進展なし [春日井市・JR勝川駅] ●デッキ等の設置位置 ○ペデ・自由通路の設置位置が、歩行者の利便性と駅下環境から調整が難航 [春日井市・JR勝川駅、JR神領駅] ●施設（トイレ・駐輪場等）の設置 ○駅前広場内の公衆用トイレの位置 [岐阜市・岐阜駅] ○請願駅における鉄道利用者の自転車駐輪場が都市側負担となる [姫路市・[仮称]勝原駅] ○連続立体交差事業完了後の高架下利用について、協議が難航 [春日井市・JR勝川駅]
その他交通事業者との協議・調整における問題点・課題 [バス・タクシー事業者]		<ul style="list-style-type: none"> ●バース・プール数の要望 ○タクシー事業者より計画以上のタクシープールの台数要望があり、調整が難航 [姫路市・JR[仮称]勝原駅] ●営業権絡み ○バス事業者との協議・調整は、岸和田市バス運行連絡協議会と協議しているが、タクシー事業者との協議・調整は、既存組織がない [岸和田市・JR阪和線東岸和田駅]
交通管理者との協議・調整における問題点・課題 [交通管理者]		<ul style="list-style-type: none"> ●交通規制に係る申請手続き ○交通規制の変更に係る申請が年1回で、安全対策に対応できない [姫路市・JR姫路駅] ○横断不可の広場前道路の平面横断化に係る調整 [川崎市・JR川崎駅] ●自家用プールの不足 ○広場内の自家用プールについて、道路管理者から「不法駐車の原因となる」との理由により、設置できない [姫路市・JR[仮称]勝原駅]
その他(民間権利者等)の協議・調整における問題点・課題		<ul style="list-style-type: none"> ●地元商店街の要望 ○地元商店街から階段の設置位置、橋上改札口開設に伴う地上改札口の閉鎖等への要望への対応 [所沢市・所沢駅] ●地下街との調整 ○広場改良に係る地下街との調整 [川崎市・JR川崎駅] ●組合施行のため同意が必要 ○限度額立体交差事業を若干先行する防災街区整備事業(組合施行)により、駅舎改良費用負担等に組合員同意が必要となり、行政側に負担を求めてくる可能性あり [岸和田市・JR阪和線東岸和田駅]

		管理・運営段階での課題
鉄道事業者との協議・調整における問題点・課題	費用負担関連	<ul style="list-style-type: none"> ●請願駅における管理・運営 <ul style="list-style-type: none"> ○請願駅のため、協定広場にならず、駅前広場の設置・管理・運営が全て都市側負担〔姫路市・J R〔仮称〕勝原駅〕
	費用負担以外	<ul style="list-style-type: none"> ●バリアフリー化の調整 <ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場のバリアフリー化にあたって、鉄道事業者の所有・管理部分について、鉄道事業者と改善時期、費用負担等について具体的な調整が必要〔所沢市・所沢駅、新所沢駅、小手指駅、狭山ヶ丘駅〕 ●自由通路の道路認定 <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道用地上空の自由通路について、鉄道事業者が道路認定を認めないため、道路管理者による管理（道路法の適用）ができない〔横浜市・J R小机駅、J R大船駅〕 ●J Rの見積額と実績の相違 <ul style="list-style-type: none"> ○受託工事におけるJ Rの工事積算額と精算時の差が大きい〔姫路市・J R姫路駅〕 ●利用計画変更の際の協議 <ul style="list-style-type: none"> ○高架下利用については、都市側利用部分についても利用計画を変更する場合にJ Rと協議が必要〔岸和田市・J R阪和線東岸和田駅〕 ●関連会社との共存共栄方策 <ul style="list-style-type: none"> ○高架下利用の自転車駐車場について、J R関連会社の駐輪事業との共存共栄方策について協議が必要〔岸和田市・J R阪和線東岸和田駅〕
その他交通事業者との協議・調整における問題点・課題〔バス・タクシー事業者〕		<ul style="list-style-type: none"> ●タクシープール管理協定の締結 <ul style="list-style-type: none"> ○タクシー協同組合に未加入の業者があり、全事業者とのプールの管理協定の締結が困難〔姫路市・J R〔仮称〕勝原駅〕 ○複数のタクシー事業者が駅前広場に乗入する場合、バースの割振り等を行政側では調整不可能〔岸和田市・J R阪和線東岸和田駅〕 ●乗降場の改善要望 <ul style="list-style-type: none"> ○バス事業者・タクシー事業者からの駅前広場における乗降場の改善要望に対して、改善方法や費用負担等について具体的な調整が必要〔所沢市〕 ●バス・タクシー事業者の共存共栄 <ul style="list-style-type: none"> ○バス事業者とタクシー事業者が共存共栄を図るための組織検討が必要〔岸和田市・J R阪和線東岸和田駅〕
交通管理者との協議・調整における問題点・課題〔交通管理者〕		<ul style="list-style-type: none"> ●駐車対策 <ul style="list-style-type: none"> ○送迎用自家用自動車の広場周辺における不法駐停車対策が必要〔姫路市・J R〔仮称〕勝原駅〕
その他（民間権利者等）の協議・調整における問題点・課題		<ul style="list-style-type: none"> ●啓蒙活動の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ○都市基盤施設（道路や公園）に対するボランティアサポートプログラムの導入、啓発活動が必要〔岸和田市・J R阪和線東岸和田駅〕

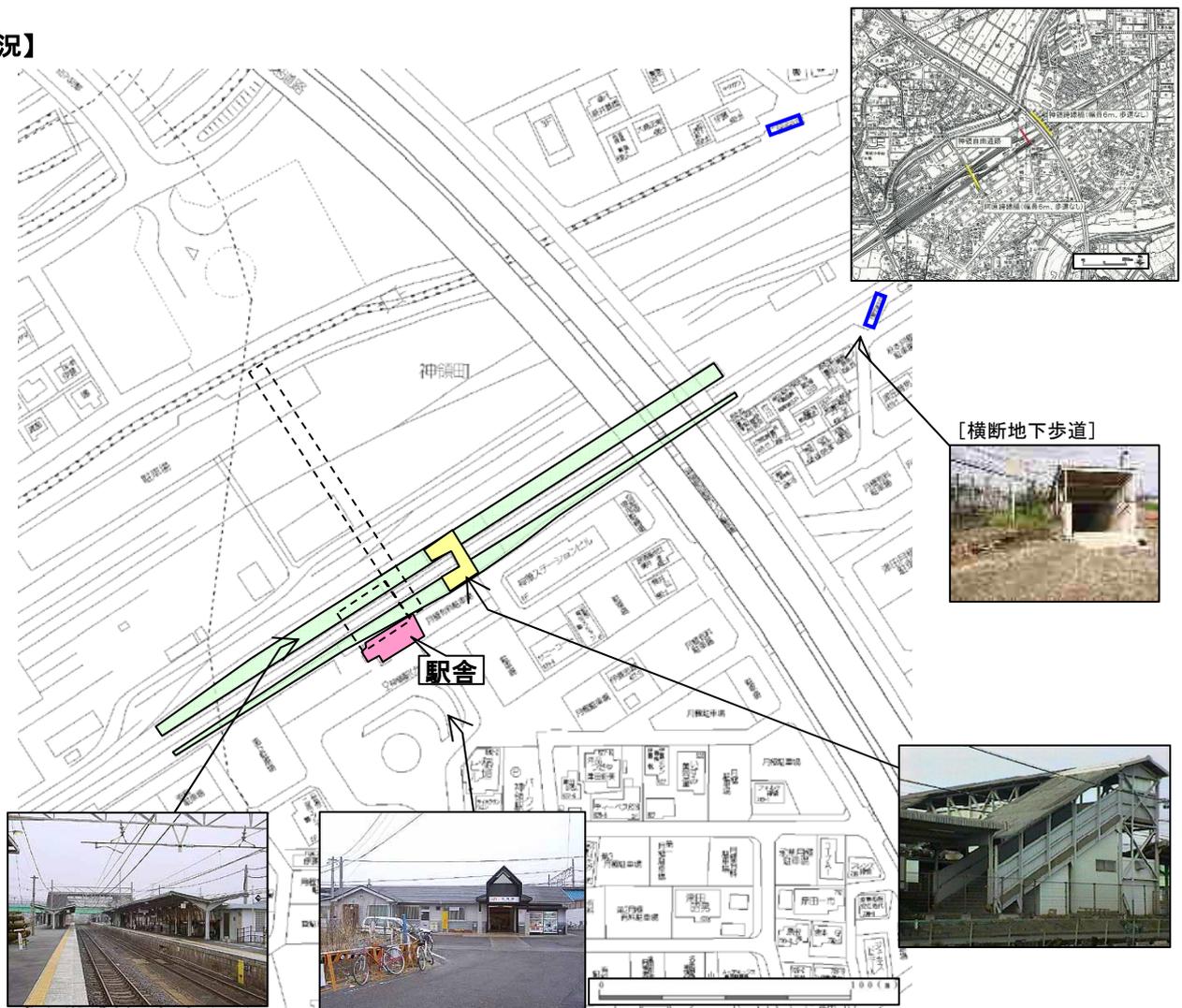
■ケーススタディ

1) ケーススタディ駅の現状と計画

①神領駅（春日井市）

自治体名	春日井市					
駅名	J R 神領駅					
事業期間	平成 18 年～20 年度					
乗降客数	現況	14,370 人 (H16)				
	将来	1,044 人/15 分(ピーク)				
事業概要 (事業の背景等)	○ J R 中央本線により南北に分断されている神領駅周辺地区の一体化を図るため、自由通路整備+橋上駅舎整備を進める。平成 18 年度は基礎工事に着手。 ○自由通路延長：141m 幅員 6 m					
事業費 (百万円)			計	都市側	鉄道側	負担割合
	自由通路	本体 (EV・ESC 込み)	1,540	1,540	0	都市：鉄道=100：0
	橋上駅舎	本体	1,208	1,208	0	都市：鉄道=45：1
		EV・ESC 等	87	58	29	
総計		2,835	2,806	29	都市：鉄道=98：1	

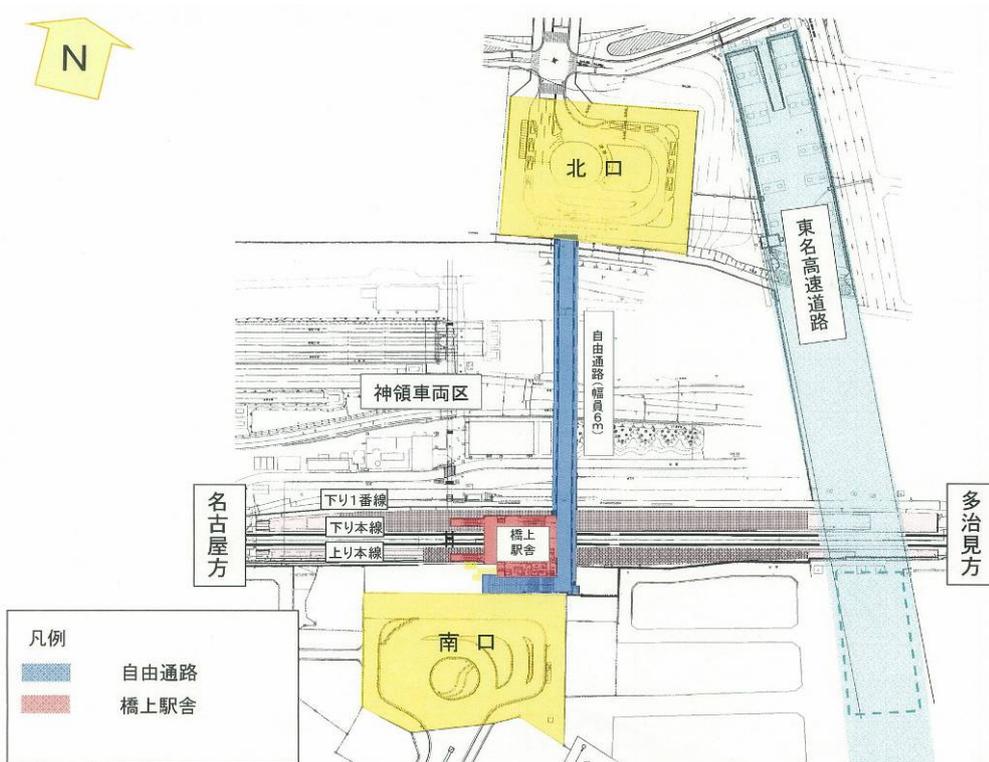
【現況】



- 駅の北に神領車輛区(車輛基地)があり、駅の南北が分断されている。
- 駅北から神領駅へのアクセスが非常に悪い。
- 土地区画整理により駅北に駅前広場用地を確保。

【整備計画（期待される効果等）】

◆計画図面



【都市側の効果】

- ・結節点整備による利便性の向上
- ・良好な居住環境による人口定着
- ・地域の災害や犯罪に対する安全性の向上

【鉄道側（鉄道利用者・事業者）の効果】

- 鉄道利用者
 - ・駅利用者の迂回解消（特に北からのアクセスにおいて効果大）
 - ・バリアフリー化による上下移動解消
- 鉄道事業者
 - ・駅乗降客の増加による運賃収入増

◆整備イメージ



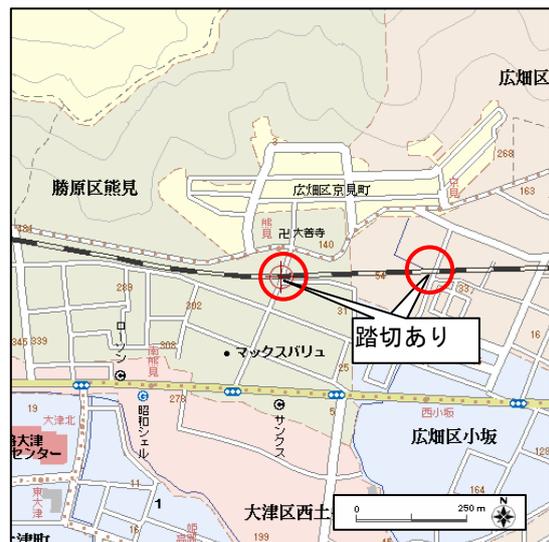
② (仮称) 勝原駅 (姫路市)

自治体名	姫路市					
駅名	(仮称) 勝原駅					
事業期間	平成 18 年～20 年度					
乗降客数	現況	—				
	将来	5,000 人/日 (H20)				
事業概要 (事業の背景等)	<p>○都市側の請願により、新駅を設置。既存踏切を撤去し自由通路+橋上駅舎等の整備を行なうもの。 [事業背景・経緯]</p> <p>○駅の予定地周辺は住宅開発などが著しく、駅間 5.7 km のほぼ中間に位置し強い要望があった。</p> <p>○2002 年 10 月、地元の要請をうけ、J R 西日本に新駅の設置要望書を提出。</p> <p>○2005 年 2 月、J R 西日本が J R 山陽線英賀保—網干駅間に新駅「播磨勝原駅」(仮称) の設置を認可申請。</p>					
事業費 (百万円)			計	都市側	鉄道側	負担割合
	自由通路	本体	675	675	0	都市：鉄道=100：0
		EV・ESC 等	56	56	0	
	橋上駅舎	本体	1,150	1,035	115	都市：鉄道=9：1
		EV・ESC 等	30	27	3	
総計		1,911	1,813	118	都市：鉄道=15：1	

【現況】



姫路市勝原区熊見の J R 山陽本線 英賀保—網干駅間に新駅を設置



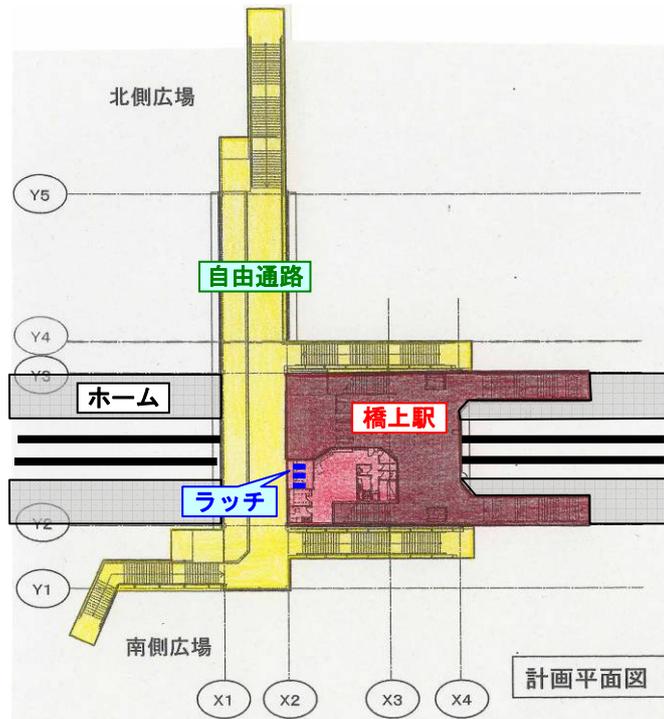
鉄道横断者は現況 1,100 人/日

- J R 山陽本線 英賀保—網干間が約 5.7 km あり、中間に新駅の設置について強い要望と期待がある。

【整備計画（期待される効果等）】

◆計画図

- ・ JR新駅の駅舎（橋上駅約 550 m²）
- ・ ホーム（相対式二面二線 L = 約 245m）
- ・ 自由通路（エレベーター2基）、駐輪場 1,200 台
- ・ 都市計画道路網干線（W = 16m）
- ・ 都市計画道路熊見線（W = 22m）等の整備



【都市側の効果】

- ・ 結節点整備による利便性の向上
- ・ 良好な居住環境による人口定着
- ・ 歩行者における踏切事故の解消

【鉄道側（鉄道利用者・事業者）の効果】

- 鉄道利用者
 - ・ 既存駅利用から（仮称）勝原駅利用の転換によるアクセスの向上
- 鉄道事業者
 - ・ 駅利用者増による運賃収入増
 - ・ 踏切除去に伴う維持管理費の減少

2) ケーススタディ

(1) 費用負担検証の考え方

- ◇ ケーススタディ駅について、現在の費用負担割合に対して、下記の考え方を考慮した場合における新たな負担割合のあり方を検証する。

考え方1：自由通路と駅舎改良を個別実施と一体整備の比較／仮想設計による事業費負担

- ①自由通路と駅舎改良を個別に実施した場合における仮想事業費の都市側・鉄道側の事業費割合により、一体整備した場合における鉄道側負担額を設定
- ②自由通路と駅舎改良を個別に実施した場合における仮想事業費の都市側事業費を、一体整備した場合における事業費から差し引いて鉄道側負担額を設定

考え方2：利用者比率による事業費負担

- ◇ 整備後における自由通路利用者の割合で事業費を按分（鉄道利用、通過利用）

考え方3：便益による事業費負担

- ◇ 「都市側」、「鉄道利用者」、「鉄道事業者」の各主体における便益比率による按分
- ◇ 経路変化等を仮想的に想定して便益を試算

【考え方3】

○**便益による事業費負担**

- ・自由通路整備による時間短縮便益を都市側と鉄道側それぞれで算定。

[便益を受ける主体と効果]

	対象者数	効果
都市側	駅通過者 200人/日 (F)	・南北横断者の自由通路利用による迂回解消効果 (380m⇒140m)
鉄道利用者	北面側からの鉄道利用者 7,200人/日 (G)	・駅北側からの駅アクセス者の自由通路利用による迂回解消効果 (380m⇒140m)

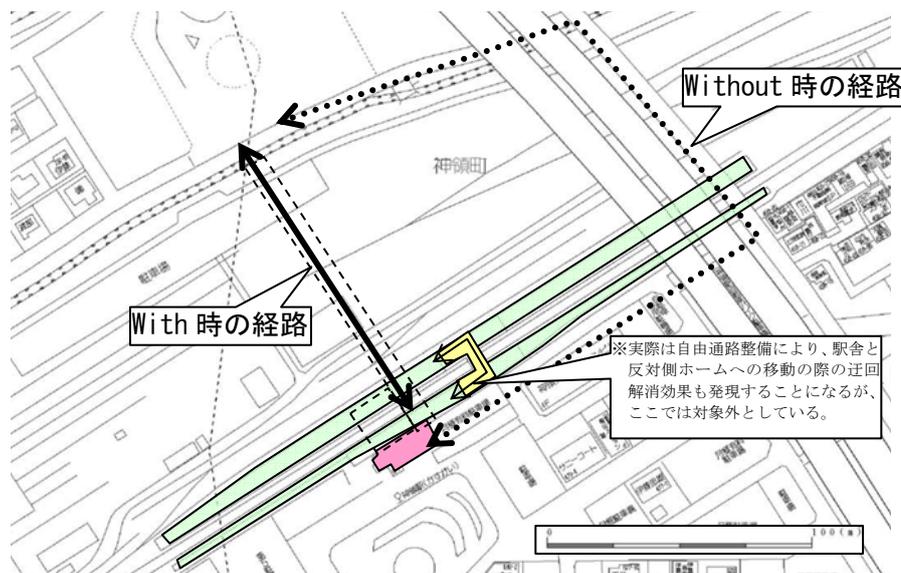
[主体別の便益算定]

単位：万円/日

	時間損失額		便益 (without-with)	
	with	without		
都市側	1.2 (F × 140/80 ^{※1} × 35.6 ^{※2})	3.4 (F × 380/80 × 35.6)	2.2 (H)	79.1 (J)
鉄道利用者	44.9 (G × 140/80 × 35.6)	121.8 (G × 380/80 × 35.6)	76.9 (I)	

※1：歩行者の歩行速度を80m/sと設定

※2：歩行者の時間価値原単位35.6円/人・分 (H15連立マニュアルによる)



[費用負担額の算定]

単位：億円

都市側	鉄道利用者	鉄道事業者	計
0.8 (28.4 × H / J)	27.6 (28.4 × I / J)	0	28.4

②（仮称）勝原駅（姫路市）

【考え方1】

①総事業費を都市側・鉄道側の個別事業費割合により按分

〔前提条件〕

個別整備①：仮想設計として、都市側単独自由通路整備＋鉄道側単独橋上駅舎整備を想定

※新駅整備のため、神領駅のケースと異なり、鉄道側のバリアフリー施設整備のみのケースは想定しない。

単位：億円

	都市側	鉄道側	計
現計画	自由通路＋橋上駅舎		19.1
個別整備①	単独自由通路整備 4.0 ^{※1} (A)	単独橋上駅舎整備 19.1 ^{※2} (B)	23.1 (M)

※1：単独自由通路整備の幅員を、通過者が300人/日と少ないため、車いす対応2m＋側方余裕片側0.5m×2＝3mと設定。このときの自由通路本体費用は6.75億円〔現計画の本体費用〕×3m〔設定値〕／6m〔現計画〕＝3.4億円となり、バリアフリー施設0.56億円を加え、4.0億円と設定。

※2：鉄道側単独橋上駅舎整備は現計画と同等の施設規模が必要と考え、現計画事業費にて設定。

〔費用負担額の算定〕

単位：億円

	都市側	鉄道側	計
個別整備	3.3 (19.1 × A / M)	15.8 (19.1 × B / M)	19.1

②総事業費から都市側事業費（個別整備の場合）を差し引き鉄道側負担額を算定

〔費用負担額の算定〕

単位：億円

都市側	鉄道側	計
4.0 (A)	15.1 (19.1 - A)	19.1

【考え方2】

○整備後における自由通路利用者の割合で事業費を按分

〔自由通路利用者（人／日）〕

都市側	鉄道利用者	計
300 (C)	5,000 (D)	5,300 (E)
1	17	

〔費用負担額の算定〕

単位：億円

都市側	鉄道利用者	計
1.1 (19.1 × C / E)	18.0 (19.1 × D / E)	19.1

【考え方3】

○便益による事業費負担

○時間短縮便益

[便益を受ける主体と効果]

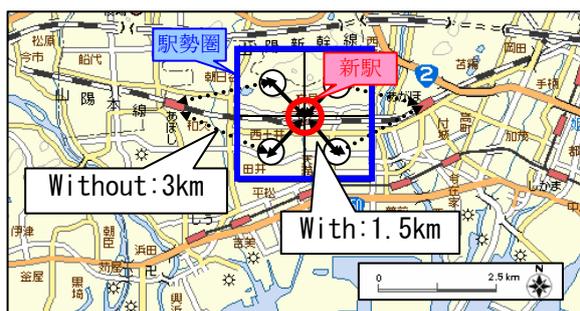
	対象者数	効果
都市側	駅通過者 300人/日 (F)	・踏切除去による待ち時間解消効果 ※ここでは、without時に1分間踏切遮断を受けるものと想定
鉄道利用者	5,000人/日 (G)	・経路変化(駅選択の変化)による時間短縮効果 (下図:[鉄道利用者の経路変化の想定]参照)

[主体別の便益算定]

	時間損失額(万円/日)		便益(億円/年) (without-with)
	With	without	
都市側	0 (F) × 0 × 35.6	1.1 (F) × 1分 × 35.6	0.04 (H)
鉄道利用者	80 (G) × 1.5/20 ^{*1} × 35.6 × 60	160 (G) × 3.0/20 ^{*1} × 35.6 × 60	2.92 (I)

※1: 平均旅行速度を20km/hと設定

[鉄道利用者の経路変化の想定]



○鉄道事業者の供給者便益(営業収入-営業支出)

	項目	試算結果
営業収入	○鉄道利用者の純増分による運賃収入の増加	○純増分を鉄道乗降客の2割、1,000人と見込み、(仮称)勝原⇄姫路間(約7km・190円)の運賃収入増を見込む。 ⇒1,000人×190円×365=0.7億円/年 (J)
営業支出	○新駅設置の維持・管理費用	○人件費: 500万円/年×5人=2,500万円/年 ○その他経費: 人件費と同程度を想定 ⇒計0.5億円/年 (K)
鉄道事業者の供給者便益		0.2億円/年 (L=J-K)

○費用負担額の算定

単位: 億円

都市側	鉄道側利用者	鉄道事業者	計
0.2 (19.1 × (H) / (N))	17.7 (19.1 × (I) / (N))	1.2 (19.1 × (L) / (N))	19.1

※総便益額 = (H) + (I) + (L) = 3.16億円/年 (N)