

並行在来線新駅設置可能性調査の結果概要

(1) 前提条件

- ・新駅設置の検討箇所は、平成 18 年度調査と同じ箇所とした。(駅間 4 km 以上の区間のほぼ中央であり、概ね 5,000 人の駅勢圏人口及び概ね 500 人の乗車人員が見込まれた区間)
- ・駅勢圏人口の将来推計の考え方は、既存駅と同様とした。(関係市の人口の推移によるトレンド)
- ・乗車習慣は、隣接駅の乗車習慣の推移を用いた。なお、通学定期利用者については、駅勢圏人口のほか、駅周辺の学校の学生定員と乗車習慣との相関関係に基づく補正を行った。
- ・運賃は現行 J R 運賃を用いた。
- ・駅整備費は行政負担とした。

(2) 乗車人員の見通し

平成 18 年度に実施した 7 つの新駅設置検討箇所の乗車人員予測等について、最新データ (平成 22 年) に基づき再試算したところ、以下の結果となった。

区 間	駅勢圏人口： 人 (純増分)	乗車人員 (純増分)：人/日			
		H27	H37	H47	H57
石動～福岡	4,168	289	214	159	116
西高岡～高岡	9,827	582	483	385	297
		714	615	517	430
小杉～呉羽	5,218	726	604	482	355
呉羽～富山	5,630	555	467	373	282
富山～東富山	16,390	1,054	877	689	516
		1,067	998	794	607
水橋～滑川	4,925	433	349	273	206
魚津～黒部	7,705	712	580	444	326

(※) 西高岡～高岡及び富山～東富山の区間はモデル事例として一定の駅周辺整備 (宅地開発や駐車場、駐輪場の設置等) を行った場合に想定される乗車人員を下段に示している。

(3) 収支予測及び周辺の状況等について

別紙1のとおり

(4) モデル事例の考え方

基本的に一定の乗車人員が見込まれることを前提としたうえで、さらに周辺開発による乗車人員の増加を想定して検討するため、

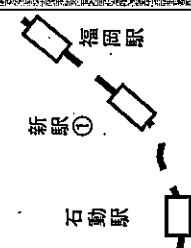
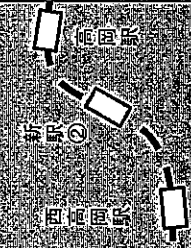
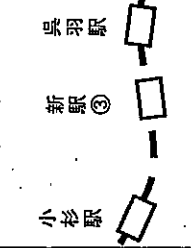
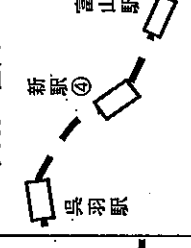
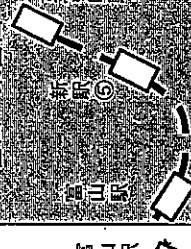
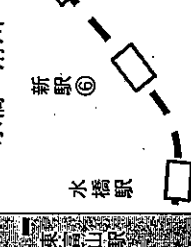
- ① 都市計画上、開発が可能であること
- ② 周辺地域において開発が進行中であること又は開発に必要な用地の確保が期待できること。

などに加え、既存の公共交通機関への影響等も総合的に考慮した結果、「西高岡～高岡」と「富山～東富山」の区間をモデル事例として選定した。

なお、モデル事例としての検討概要は別紙2のとおり

<参考資料>新駅先行事例調査の概要

並行在来線新駅設置可能性調査結果【モデル事例：新駅②(西高岡一高岡)、新駅③(小杉一呉羽)、新駅④(富山一東富山)】
一収支予測及び周辺の状況等について

項目	新駅① 石動一福岡	新駅② 西高岡一高岡	新駅③ 小杉一呉羽	新駅④ 呉羽一富山	新駅⑤ 富山一東富山	新駅⑥ 水橋一滑川	新駅⑦ 魚津一黒部
鉄道経営の観点	場所						
	H27 駅勢圏人口 (5%純増分)	4,705人 (4,168人)	5,485人 (5,827人)	5,805人 (5,218人)	7,858人 (5,630人)	9,775人 (4,925人)	10,254人 (7,705人)
	H27 乗車人員 (5%純増分)	351人 (289人)	681人 (582人)	784人 (726人)	775人 (655人)	847人 (433人)	958人 (712人)
	増加収入 (人、日)	129円	91円 (91円)	68円	73円	75円 (75円)	140円
赤字転落年目 (※)	1年目	1年目	1年目	1年目	1年目	1年目	21年目
	特徴等	乗車人員が少ない。	駅利用者が多い。 ・通学定期利用者が多い。 ・地鉄バスとの競合が予想される。	・通学定期利用者が多い。 ・地鉄バスとの競合が予想される。	北側は地区計画が必要 ・農業振興地域 非農用地 ・市街北調整区域 南側は特に大きな問題なし ・市街北区域(第1種低層住居)	・乗車人員は多いが、うち約半分の競合からの転移による。 また地鉄西滑川駅との競合が予想される。	乗車人員が多いが、地鉄黒田駅との競合が予想される。 また地鉄西滑川駅との競合が予想される。
まちづくりの観点	土地利用規制	農振除外が必要 ・農業振興地域 農用地 ・非線引き白地	農振除外と地区計画が必要 ・農業振興地域 農用地 ・市街北調整区域	北側は地区計画が必要 ・農業振興地域 非農用地 ・市街北調整区域 南側は特に大きな問題なし ・市街北区域(第1種低層住居)	特に大きな問題なし (非線引き用途地域) ・北側(第1種住居) ・南側(準工業)	農振除外が必要 ・農業振興地域 南側・農用地 北側:非農用地 ・非線引き白地	農振除外が必要 ・農業振興地域 南側・農用地 北側:非農用地 ・非線引き白地
	周辺の状況	・アクセス道路あり	・アクセス道路が未整備	・アクセス道路が未整備	・南側は鉄道や住宅団地に囲まれアクセスが困難 ・富山国際学園呉羽キャンパス	・北側に区画整理の計画があったが、事業化には至らず ・アクセス道路あり ・滑川高校	当該箇所は盛土区間であり、費用が高くなるほか、駅周辺整備が難しい ・アクセス道路あり ・新川みどり野高校
その他	近隣の主な施設	・特になし	・富山国際学園呉羽キャンパス	・富山大学附属小・中学校	・アピタ富山東店	・滑川高校	・新川みどり野高校
	他の公共交通への影響	—	・地鉄バス(富山短大前)	—	—	・地鉄西滑川駅	・地鉄黒田駅
調査結果	▲	◎	▲	▲	◎	▲	▲

(※)モデル事例については、左側が開発想定前、右側が開発想定後となっている。
新駅②の開発は進行中の区画整理による需要増を想定し、新駅③の開発は新駅⑤の開設後に順次行われていくものと想定している。

新駅の収支予測

新駅の整備費は行政等側で負担することを前提としたうえで、乗車人員見込み等から算定した増収効果と、業務委託方式（専門会社への委託）での人件費、駅舎の光熱水費等の業務費や保守管理費、固定資産税等の駅の維持管理費用から試算した。

単位:千円/年

年度		新駅① 石動一 福岡	新駅② 西高岡一高岡		新駅③ 小杉一 呉羽	新駅④ 呉羽一 富山	新駅⑤ 富山一東富山		新駅⑥ 水橋一 滑川	新駅⑦ 魚津一 黒部
			開発想定前	開発想定後			開発想定前	開発想定後		
H27	収入	27,153	38,631	47,658	35,933	29,492	58,034	58,545	30,569	72,861
	支出	35,541	35,706	35,706	37,985	37,985	38,788	38,788	36,050	54,205
	収支	-8,388	2,925	11,952	-2,052	-8,493	19,246	19,757	-5,481	18,656
H37	収入	19,973	33,899	43,565	29,858	24,556	46,909	54,608	23,260	58,148
	支出	33,930	34,043	34,043	36,270	36,270	36,879	36,879	34,490	51,033
	収支	-13,957	-144	9,522	-6,412	-11,714	10,030	17,729	-11,230	7,115
H47	収入	14,681	28,693	38,744	23,580	19,672	36,789	43,440	18,388	46,196
	支出	32,319	32,379	32,379	34,554	34,554	34,969	34,969	32,931	47,861
	収支	-17,638	-3,686	6,365	-10,974	-14,882	1,820	8,471	-14,543	-1,665
H57	収入	10,856	23,651	33,496	18,133	15,036	27,627	33,061	12,275	37,576
	支出	30,707	30,716	30,716	32,839	32,839	33,060	33,060	31,372	44,689
	収支	-19,851	-7,065	2,780	-14,706	-17,803	-5,433	1	-19,097	-7,113

並行在来線新駅設置可能性調査におけるモデル事例の状況

項目		新駅②				新駅⑤				
場所		西高岡－高岡				富山－東富山				
年度		H27	H37	H47	H57	H27	H37	H47	H57	
鉄道 経営	乗車人員 (うち純増分)	新駅周辺 開発想定前 (a)	681人 (582人)	564人 (483人)	451人 (385人)	346人 (297人)	1,293人 (1,054人)	1,076人 (877人)	846人 (689人)	632人 (516人)
		新駅周辺 開発想定後 (b)	813人 (714人)	696人 (615人)	583人 (517人)	479人 (430人)	1,306人 (1,067人)	1,197人 (998人)	951人 (794人)	723人 (607人)
		(b)-(a)	+132	+132	+132	+133	+13	+121	+105	+91
	収支予測 (単位:百万円)		<p>駅管理は業務委託方式 (専門会社委託)により試算 開発想定前:左棒グラフ 開発想定後:右棒グラフ 駅整備費は行政負担</p>							
まちづくり ※	宅地開発のイメージ	土地区画整理事業により、戸建て住宅を整備(400戸、1,120人増加見込)				駅前広場周辺:集合住宅を主に整備(2棟、280戸、700人増加見込) 少し離れた地区:戸建て住宅を主に整備(144戸、360人増加見込)				
	パークアンドランド 駐車場の 規模イメージ	20~30台程度 利用状況を踏まえ、将来的に拡充することも要検討				20~30台程度				
	駐輪場の規模イメージ	200~300台程度				400~500台程度				
その他	新駅概算建設費	約5億円~約6.7億円				約5.6億円~約6.7億円				
	新駅設置による地元 への経済波及効果	建設投資による波及効果 約7.8億円~約10.5億円				建設投資による波及効果 約8.7億円~約10.5億円				

※周辺開発の内容はあくまでも本調査用に仮定したものであり、実際には今後のまちづくりの検討により決定されるものである。

新駅先行事例調査の概要

(1) 先行事例(駅)の選定

並行在来線新駅では、しなの鉄道：4 駅、IGR いわて銀河鉄道：2 駅及び肥薩おれんじ鉄道：1 駅の計 7 駅、地元新駅では、富山地方鉄道：1 駅、JR 西日本：1 駅の計 2 駅、その他新駅では、駅周辺で宅地開発等が実施されている例を中心に、JR 西日本：2 駅、JR 九州：4 駅の計 6 駅、合計 15 駅を選定。

(2) 先行事例(駅)の概要

① 駅舎

駅舎 有：12 駅

駅舎 無：3 駅 ※小杉駅は駅員詰所のみ

・うち並行在来線新駅：有(6 駅)、無(1 駅)

② 駅の管理形態

有人駅：12 駅(業務委託：6 駅、簡易委託：6 駅)

無人駅：3 駅 ※小杉駅は平日 7:00~8:30 のみ社員を配置

・うち並行在来線新駅：簡易委託(6 駅)、無人駅(1 駅)

③ 鉄道施設及び都市施設整備費用・負担区分、国等の補助【並行在来線新駅のみ】

ア) 鉄道施設(駅舎、跨線橋、ホーム等)

○ 整備費用 駅舎 有：約 2.6~6.0 億円、駅舎 無：約 0.4 億円

○ 費用負担 以下の補助を活用し、地元市町村が負担

(地元市町村のみの負担 1 駅：たのうら御立岬公園)

○ 補助等 国補助活用：2 駅(千曲、巢子) ※県補助もあり

県単独補助：4 駅(テクノさかき、屋代高校前、信濃国分寺、青山)

イ) 都市施設(自由通路、駅前広場、駐車場、駐輪場、関連道路等)

○ 整備費用 約 0.3~8.7 億円

○ 費用負担 以下の補助を活用し、地元市町村が負担

(地元市町村のみの負担 2 駅：テクノさかき、屋代高校前)

○ 補助等 国補助活用：4 駅(信濃国分寺、千曲、青山、巢子) ※県補助なし

県単独補助：1 駅(たのうら御立岬公園)

④ 駅周辺における宅地開発等の実施

○ 有：5 駅(婦中鵜坂、ししぶ、新宮中央、弥生が丘、光の森)

⑤ 新駅の利用者数の推移【新宮中央は開業 2 年目のため除外】

ア) 新駅自体の開業 2 年目/開業 3 年目 ※年度途中開業が多いため、2、3 年目で比較

○ 増加：12 駅

○ 減少：2 駅(たのうら御立岬公園、小杉)

イ) 両隣接駅含む開業前年度/開業 3 年目

○ 増加：7 駅

○ 減少：7 駅(屋代高校前、信濃国分寺、千曲、巢子、たのうら御立岬公園、小杉、弥生が丘)

(3) まとめ

並行在来線新駅では、設置費用は基本的に地元市町村が中心となって負担しているが、鉄道施設の多くは県が補助しており、近年では国補助の活用もみられる。

また、新駅設置の効果を広く鉄道活性化につなげるためには、新規利用者をいかに増加させるかがカギであり、新駅周辺の宅地開発等、駅周辺のまちづくりと一体で新駅を整備することが有効であると考えられる。

先行事例（15駅）一覧表

種別	会社・線名 (開業年月日)	駅名 (開業年月日)	所在地	駅舎	管理形態 [有人駅・無人駅] ※有人駅の場合、委託方式と委託先を記載	k-4形式 面数	跨線 橋	鉄道施設		都市施設		利用者数推移 (乗降、千人/年) [上段:新駅/下段:隣接駅含3駅]				備考		
								整備費用	補助金等 国	整備費用	補助金等 県(府)	前年度	開業 2年目	開業 3年目	増減率			
並行在来線新駅	しなの鉄道 (平成9年10月1日)	テクノさかき (平成11年4月1日)	長野県 坂城町	地上	簡易委託 (坂城町)	相対式 2面2線	有	約3.8億円	×	○	約0.5億円	×	1,943	338	358	+5.9%	並行在来線先行事例駅	
		屋代高校前 (平成13年3月22日)	長野県 千曲市	地上	簡易委託 (千曲市)	相対式 2面2線	有	約6.0億円	×	○	約1.0億円	×	-	348	417	+19.8%	同上	
		信濃国分寺 (平成14年3月29日)	長野県 上田市	地上	簡易委託 (上田市)	相対式 2面2線	有	約2.6億円	×	○	約8.7億円	○	-	257	329	+28.0%	同上	
	ICRいわて銀河鉄道 (平成14年12月1日)	千曲 (平成21年3月14日)	長野県 千曲市	地上	簡易委託 (千曲市)	相対式 2面2線	有	約5.0億円	○	○	約1.3億円	○	-	241	272	+12.9%	*ホムEVVのみに補助。交通施設バリアフリー化設備整備補助金を活用	
		青山 (平成18年3月18日)	岩手県 盛岡市	地上	簡易委託 (青山(丸ノ内))	相対式 2面2線	有	約4.6億円	×	○	約3.7億円	○	-	484	591	+22.1%	同上	
		果子 (平成18年3月18日)	岩手県 滝沢村	地上	簡易委託(たざざわ マルノ内)ノ子(果子駅舎)	単式 2面2線	有	約4.6億円	○	○	約3.9億円	○	-	243	300	+23.5%	*鉄道軌道輸送高度化事業費補助金及び地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金を活用	
	肥薩おれんじ鉄道 (平成16年3月13日)	たのうら御立碑公園 (平成17年3月1日)	熊本県 芦北町	なし	無人駅	単式 1面1線	無	約0.4億円	×	×	約0.3億円	×	201	76	75	▲1.3%	同上	
		小杉 (平成15年3月25日)	富山県 富山市	なし 駅舎 跡所	無人駅 *平日7:00~8:30のみ 社員を配置	単式 1面1線	無	約0.2億円	×	×	約0.02億円	×	-	129	124	▲3.9%	富山県内の新駅	
		婦中鶴坂 (平成20年3月15日)	富山県 富山市	なし	無人駅	単式 1面1線	無	約1.1億円	○	×	約0.3億円	×	308	316	304	▲1.3%	同上	
	JR 西日本	高山本線	JR五位堂 (平成16年3月13日)	奈良県 香芝市	地上	業務委託(イワト 西日本交通サービス)	相対式 2面2線	有	約2.4億円	×	×	約2.6億円	×	880	1,017	1,017	+15.6%	駅舎が簡素な駅
		和歌山線	JR小倉 (平成13年3月3日)	京都府 宇治市	地上	業務委託(イワト 西日本交通サービス)	相対式 2面2線	自由 通路	約9.0億円	×	○	約9.1億円	×	-	902	1,041	+15.4%	駅周辺に住宅団地立地
		奈良線	ししぶ (平成21年3月14日)	福岡県 古賀市	橋上	業務委託 (九州交通企画)	相対式 2面2線	自由 通路	約5.9億円	×	×	約5.0億円	×	-	456	531	+16.4%	駅周辺で宅地開発実施 ※鉄道施設の整備費用は、新 駅建設促進期成会が全額負担
	JR九州	鹿児島本線	新宮中央 (平成22年3月13日)	福岡県 新宮町	橋上	業務委託 (九州交通企画)	相対式 2面2線	自由 通路	約7.8億円	×	○	約9.1億円	×	12,725	13,347	14,353	+12.8%	駅周辺で宅地開発実施 ※鉄道施設の整備費用は、土 地区画整理組合が全額負担
		鹿兒島本線	弥生が丘 (平成13年3月3日)	佐賀県 鳥栖市	地上	業務委託 (九州交通企画)	島式 2面4線	有	約10.3億円	×	○	約0.2億円	×	-	99	124	+25.3%	駅周辺で宅地開発実施
		豊肥本線	光の森 (平成18年3月18日)	熊本県 熊本市	橋上	業務委託 (九州交通企画)	島式 1面2線	自由 通路	約5.0億円	○	○	約5.3億円	○	2,095	2,343	2,443	+16.6%	P&Rを商業施設と連携 *住宅市街地整備事業 (間接補助)を活用