



【目次】

- ・はじめに
- ◎ 見附駅周辺整備事業について
 - ① 東西自由通路&新駅舎整備の計画の再検討
 - ② R5年度に駅周辺で予定する工事の概要
- ◎ topic (トピック)
 - 「導入技術」地中熱融雪システムをご紹介



・はじめに

今号では、見附駅周辺整備事業について、①東西自由通路&新駅舎整備の計画の再検討（R5.4/21に稲田市長発表）、②R5年度に駅周辺で予定する工事の概要をお伝えします。

今回の①の再検討結果の報告で、今後の整備の方向性が確定した訳ではありませんが（更に詳細に検討することが条件ですが）、現在の見附駅よりも利便性や安全性が向上し、かつ当初計画と比較した場合に、整備コストの縮減につながるものと期待されます。

また、②のR5年度中に駅周辺で予定する工事について、その範囲やスケジュール等の詳細をお知らせします。工事に伴い、今後も交通規制や作業音等でご迷惑をお掛けいたしますが、駅利用者や一般の方々の安全に気を付けて作業を進めていきますので、引き続きご理解とご協力をお願いします。

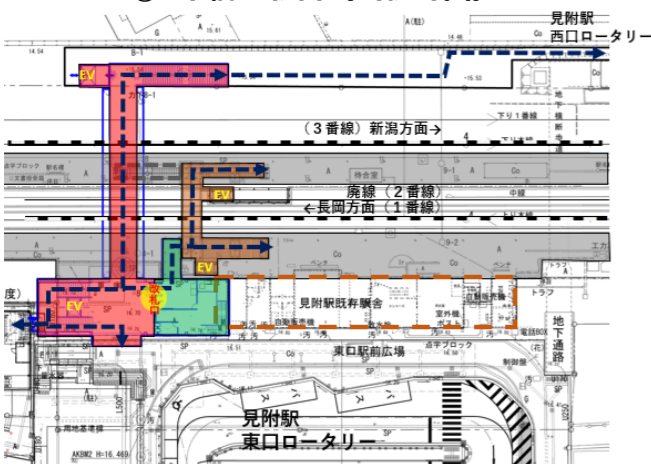
◎ 見附駅周辺整備事業について

① 東西自由通路&新駅舎整備の計画の再検討

見附駅の整備事業については、H30年に策定した整備基本計画に基づき進めているところです。今後予定する「自由通路及び新駅舎の整備」については、駅利用者等の利便性向上や整備コストの縮減などの観点から、前号（Vo.10）でもお伝えしたとおり、当初計画からの見直しも含めこれまで再検討してきました。

今回の再検討では、計10通りの案を比較・検討し、今後、詳細に検討を進めるために優先順位を整理しました。当初計画（半橋上駅舎）と合わせ、今回の再検討結果に関する概要を抜粋してお知らせします。

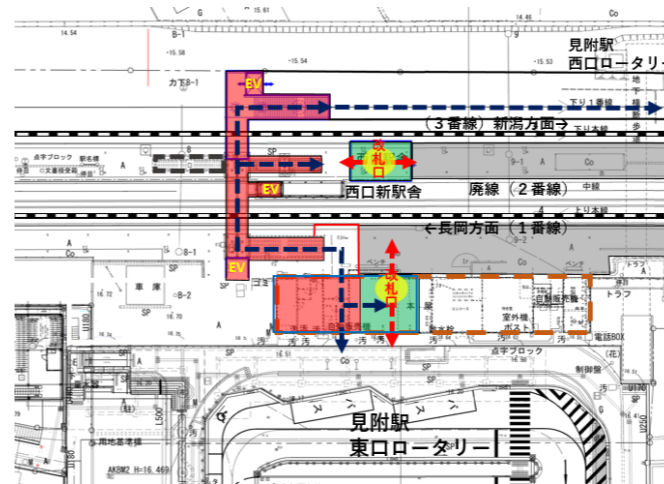
① 半橋上駅舎（当初計画）



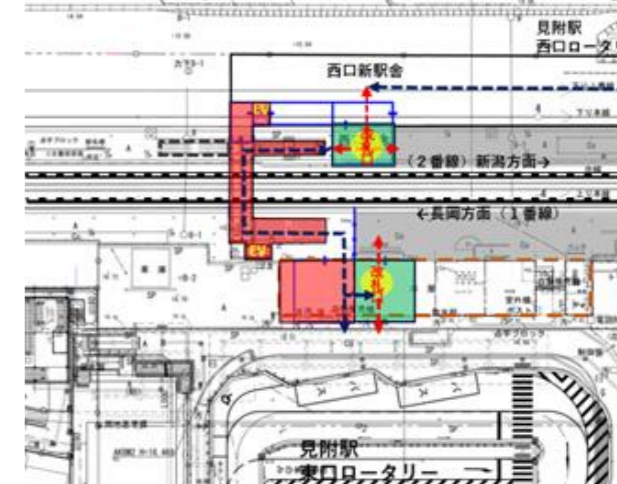
概算整備費及び評価コメント	
全体整備費	約16.1億円
実質的な市の負担額	約6.6~8.8億円
<ul style="list-style-type: none"> 西口利用者の利便性は一定程度向上するものの、東口利用者の1番線ホームへのアクセスについては階段の昇降回数が増えるため現状よりも利便性が劣る。 西口側に駅舎（改札口）は整備されない。 実質的な市の負担額が高額となる可能性がある。 	

各検討案を比較した結果、以下の⑧⑨「既存跨線橋自由通路化（案）」を優先検討案として選定しました。⑧⑨既存跨線橋自由通路化（案）については、利便性の向上や東西のバリアフリー化などの当初の目的を達成しつつ、自由通路を整備するものの中で最も安価な案となります。

⑧ 既存跨線橋自由通路化（3番線活用案）



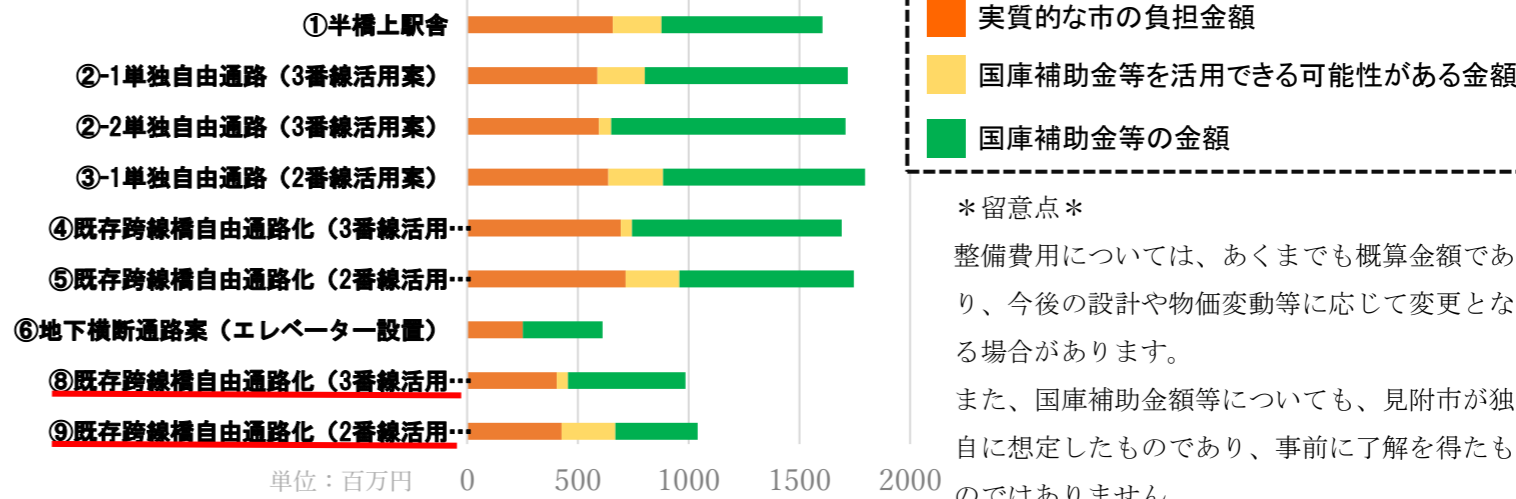
⑨ 既存跨線橋自由通路化（2番線活用案）



	概算整備費及び評価コメント	
	⑧ 既存跨線橋自由通路化 （3番線活用案）	⑨ 既存跨線橋自由通路化 （2番線活用案）
全体整備費	約9.9億円	約10.5億円
実質的な市の負担額	約4.1~4.6億円	約4.3~6.7億円
<ul style="list-style-type: none"> 既存跨線橋を自由通路化するのに合わせ、西口側にもコンパクトな駅舎（改札）を新設。 既存跨線橋を有効活用することで、自由通路を整備する他案と比較し、工事費が最も安価となり、かつ実質的な市の負担額が最小となる案。 		

各案における概算整備費用を以下のグラフにより比較します。

各案における概算整備費の比較



⑧⑨既存跨線橋自由通路化（案）については、全体整備費が10億円前後であり、①当初計画（半橋上駅舎）の16.1億円から大幅に削減できる可能性があります。

なお、最も安価となる⑥地下横断通路案（エレベーター設置）については、東西がバリアフリー化されるものの、工事期間中の利用規制期間が長くなり、地下通路利用者への負担が大きくなることから優先検討案より除外しています。

見附駅の既存跨線橋



* 今後、優先検討案で進めていくに当たりいくつか懸案があります。

懸案Ⅰ：既存跨線橋の健全度について、詳細な調査を行う必要があります。

既存跨線橋は、S54年に整備され、既に40年以上が経過しています。

自由通路として活用するためには、詳細な健全度の調査を行う必要があります。

懸案Ⅱ：国庫補助金の活用について、今後、国土交通省等との協議を進めます。

当初は鉄道施設への国庫補助充当は困難と考えられていましたが、追加された補助メニューの活用を模索し、国と協議を進めます。

懸案Ⅲ：実施内容を明確化するため、JR東日本と本格的な協議に着手します。

既存駅舎の耐震性に関する課題等を踏まえ、効率的でコスト低減できる手法を協議し模索します。

【今後のスケジュール】

- ・上記3つの懸案事項に関する調査や協議を進め、今年度中を目途に最終案を確定する予定です。
- ・全てが予定通り進めば、各種設計を経て令和9年度に工事着手、令和10年度内の完成を目指し、事業を進めていくことを想定しています。

	実施内容	前期計画			後期計画				
		R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
自由通路	既存跨線橋調査		←→						
	JR協議・国庫補助に関する協議		←→						
	概略設計			←→					
	詳細設計				←→				
東口広場	駐輪場改修工事	←→							
	東口駅前広場工事		←→						
	駅前シェルター工事							←→	
	駅前芝生広場工事								←→

※ その他、後期計画内においては西口駅前広場整備も予定しています。

【補足情報】

＝既存駅舎の構造に問題があり、今後の検討に合わせ駅舎の建て替えが必要＝

既存の駅舎は昭和30年代に建築され、鉄道線路を利用してつくられた構造（レール構造）で、かつ1番線ホームの上屋と一体構造となっている建物です。

既存駅舎は、上記の要因から耐震性に関する課題（既存不適格）があることが判明しており、補強による耐震性の確保が難しい状況です。

そのため、駅舎や1番線ホーム上屋の改修を念頭に、本事業と合わせ最適な手法を検討する必要があります。

※ 注意事項 ※

本検討結果は、見附市が独自に検討したものであり、現段階では国庫補助の採択の確約や、JR東日本の事前の了解を得たものではありませんので、ご承知おきください。

再検討に関する内容は、下記のQRコードより確認できます。



検索 見附駅周辺整備基本計画 検討結果の報告

駅舎とホーム上屋の状況



② R5年度に駅周辺で予定する工事の概要

今年度を実施する見附駅周辺での工事の予定スケジュールや範囲について、以下のとおりお知らせします。

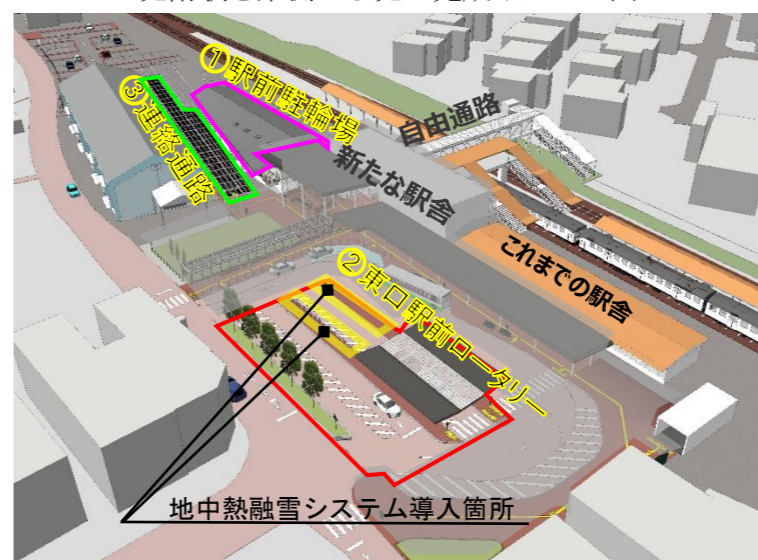
既存鉄骨の顕著な腐食が判明したことにより中断していた①駅前駐輪場工事も再開し、今冬の完了を目指し工事を進めているところです。また、7月より②東口駅前ロータリーの改修工事にも着手します。工事期間中には、一般車両の乗り入れを制限することとなりますので、ご利用の際は予告看板等にご注意ください。

①駅前駐輪場工事に引き続き、③連絡通路新設工事を進めていく予定です。

継続的な工事に伴い、駅利用者や一般の方々には交通規制や作業音等でご迷惑をお掛けいたしますが、引き続きご理解とご協力をお願いします。

工事箇所	R5 予定スケジュール	工事期間中の規制及び対応
① 駅前駐輪場改修工事 着色範囲	(工事中) ~ 12月頃	・ 外置きの仮駐輪場をご利用ください。
② 東口駅前ロータリー改修工事 着色範囲	7月~12月頃	・ バスやタクシー等の公共交通の乗り入れは可能ですが、一般車の乗り入れは出来ません。 ・ 一般車両は、新たにできた送迎用駐車場をご利用いただきます。 ※ 完成後には、ロータリー内は降車専用として利用する予定です。
③ 連絡通路新設工事 着色範囲	11月頃~3月頃	・ 工事期間中は通行できませんので、送迎用駐車場利用の際は迂回していただく必要があります。

見附駅を東側から見た完成イメージ図



バックナンバーから過去の出発進行をチェック！
駅周辺整備事業に関する情報を掲載しています。



お問合せ先:

見附市役所 都市環境課 地域交通係

TEL: 0258-62-1700(内線 161)

e-mail: tokan@city.mitsuke.niigata.jp

＝topic (トピック)＝

②東口駅前ロータリー改修工事において、歩道部（右図参照）に地中熱を利用した融雪システムを導入する計画です。導入を予定する地中熱融雪システムは、以下のような効果が期待できます。

ランニングコスト不要

- ・ 地中熱のみを利用し電気やガスは使用しません。

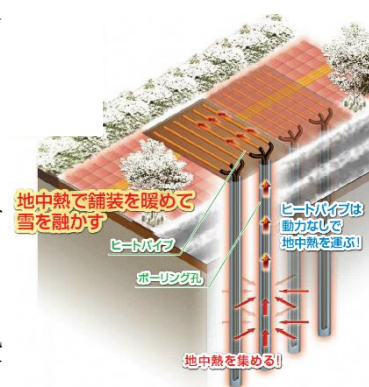
地盤沈下の抑制

- ・ 従来の消雪パイプと異なり、地下水の汲み上げはありません。

快適な歩行空間を確保

- ・ 路上に露出した施設が一切無く、かつ水跳ねもありません。

地中熱融雪システムのイメージ図



地中熱融雪システムの導入事例（上越妙高駅）

