

①

【見附駅周辺整備事業】

東西自由通路・新駅舎整備の再検討について (検討結果の報告)

〔目次〕

- | | |
|--------------|---------|
| 1. 再検討内容 | p. 2 ~ |
| 2. 各案の評価 | p. 3 ~ |
| 3. 評価結果 | p. 12 ~ |
| 4. 今後のスケジュール | p. 17 ~ |



見 附 市

令和 5 年 4 月 2 1 日

1. 再検討内容

・ 前回（R4.11.28 議員協議会）の振り返り

（１）東西自由通路・新駅舎整備の目的

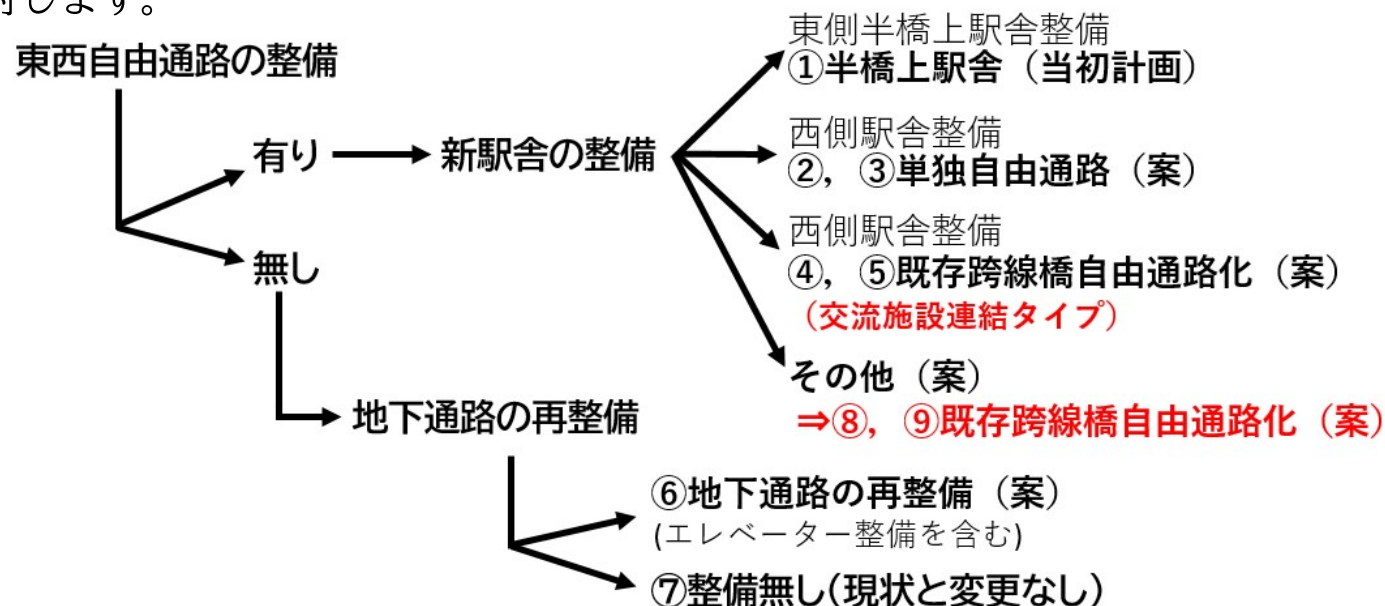
- ① 西口地区（今町や柳橋町など）から駅へのアクセス性及び安全性の向上
- ② 東西の自由な往来に向けてバリアフリー環境の整備
- ③ 市の玄関口にふさわしいシンボル空間としての顔づくり

（２）再検討の実施について

駅利用者等の利便性や事業規模の適正性などの観点から、当初計画の是非を含めて再検討します。

（３）再検討の内容整理

これまでの検討内容に加え、東西自由通路・新駅舎整備の目的を考慮し、以下について比較検討します。



※ 赤字については、前回資料から追記した箇所

2. 各案の評価

(1) 留意事項

- 本検討内容については、見附市が独自に検討したものであり、JR東日本(株)様から合意を得たものではありません。
- 本検討内容について、今後の設計等を踏まえ変更となる場合があります。
- 本検討項目における整備費用については、あくまでも概算金額であり、今後の設計や物価変動等に応じて変更となる場合があります。また、国庫補助金額等についても、見附市が独自に想定したものであり、事前に了解を得たものではありません。

(2) 評価検討項目

分 類	評価項目	説 明
利便性	A階段の昇降回数	東口側、西口側の両駅利用者が1番線（長岡方面）、3番線（三条方面）を利用する際の比較
	B東口側地域の交通渋滞の緩和	西口側の利便性を高める事で、東口側の利用者を分散させ交通渋滞の緩和を比較
	C駅舎と周辺施設との接続性	送迎用駐車場や駐輪場、東口駅前ロータリー、駅前芝生広場等との距離やバランス性
	D東西移動のバリアフリー化	（現在はバリアフリー化が未対応）
防犯性	E歩行者の防犯や安全	
シンボル性	F市の玄関口としての景観形成	
健全性	G既存施設利活用の場合の施設の健全度	
工事制限	H工事期間中における駅利用者の利用制限	利用制限がある場合には、想定期間も記載
概算整備費	I全体整備費	
	J実質的な市の負担額	実質的な市の負担額は、国庫補助金等を差し引いた金額

2. 各案の評価

(3) 採点方法

分 類	評価項目	評価の考え方
利便性	A階段の昇降回数	各比較項目において◎、○、△、×の4段階で評価する。
	B東口側地域の交通渋滞の緩和	
	C駅舎と周辺施設との接続性	
	D東西移動のバリアフリー化	
防犯性	E歩行者の防犯や安全	
シンボル性	F市の玄関口としての景観形成	
健全性	G既存施設利活用の場合の施設の健全度	
工事制限	H工事期間中における駅利用者の利用制限	
概算整備費	I全体整備費	
	J実質的な市の負担額	

(参考) 実質的な市の負担額の想定イメージ

50%	9%	41%
国庫補助額 (都市構造再編集集中支援事業)	国からの交付税措置額	市の実質的な負担額

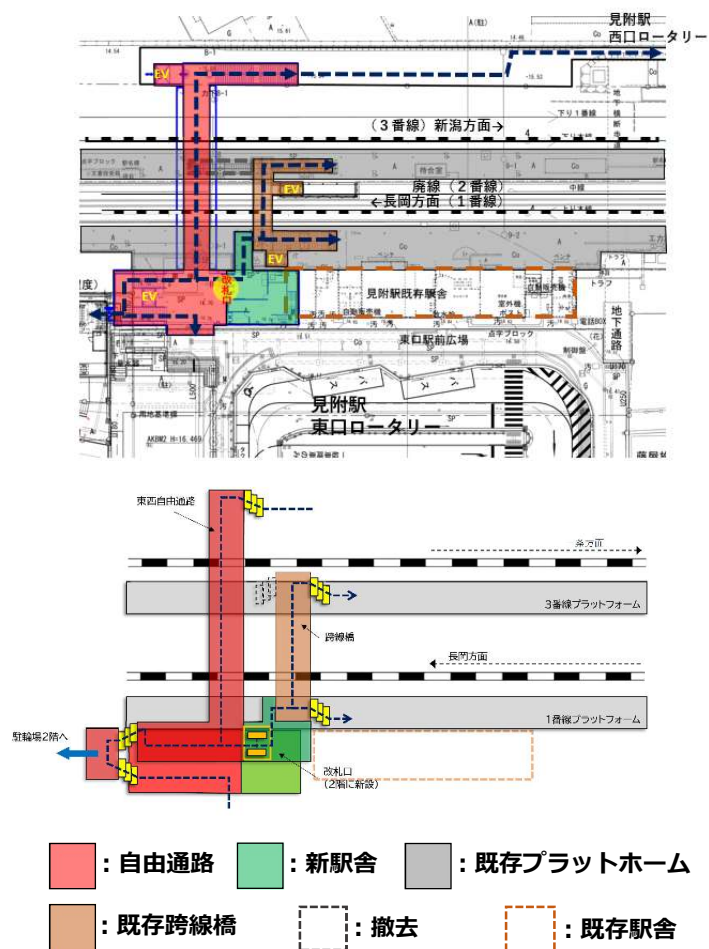
※ 現在実施中の前期計画と同様の国庫補助メニューの活用を想定

2. 各案の評価

(4) 各案における比較検討

各案における比較検討について、詳細は別紙比較検討表のとおりですが、本項においては、各案における概要を記載することとします。

①半橋上駅舎(当初計画)



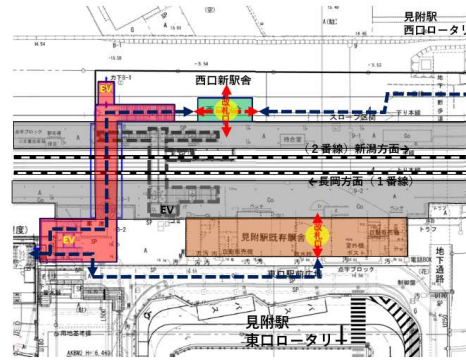
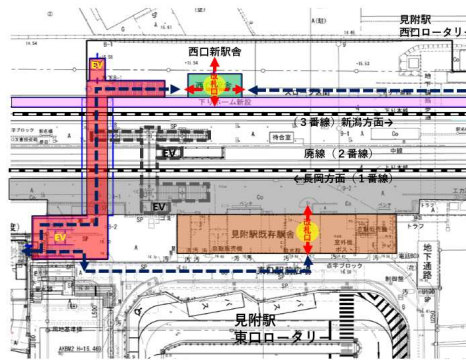
分 類	評価項目	評 価
利便性	A階段の昇降回数	△
	B東口側地域の交通渋滞の緩和	○
	C駅舎と周辺施設との接続性	◎
	D東西移動のバリアフリー化	◎
防犯性	E歩行者の防犯や安全	◎
シンボル性	F市の玄関口としての景観形成	◎
健全性	G既存施設利活用の場合の施設の健全度	◎
工事制限	H工事期間中における駅利用者の利用制限	○
概算整備費	I全体整備費	約16.1億円
	J実質的な市の負担額	約6.6～ 8.8億円

【コメント】

西口利用者の利便性は一定程度向上するが、東口利用者については現状よりも利便性が劣る。
 本案では、西口側に駅舎は整備されない。
 実質的な市の負担額が高額となる可能性がある。

2. 各案の評価

②単独自由通路(3番線活用案) ③単独自由通路(2番線活用案)



②, ③案については、**既存駅舎の継続活用**が前提となります。

懸案事項

- 既存の駅舎は昭和30年代に建築されており、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の構造になっている建物です。
- 既存駅舎は、耐震性に関する課題（既存不適格）があることが分かっています。



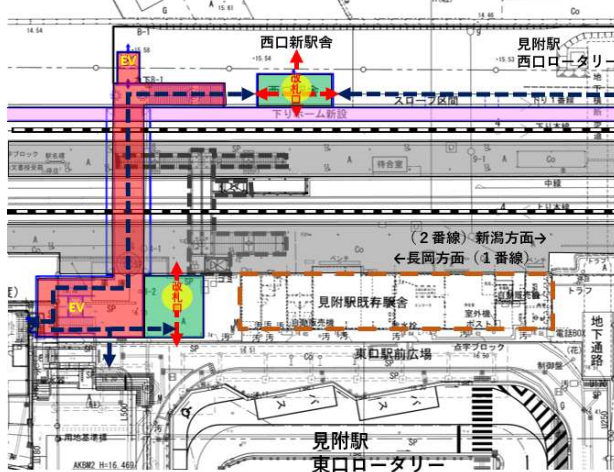
駅舎とホーム上屋の状況

- 上記の構造的な課題を踏まえ、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、本事業と合わせて最適な手法を検討する必要があります。

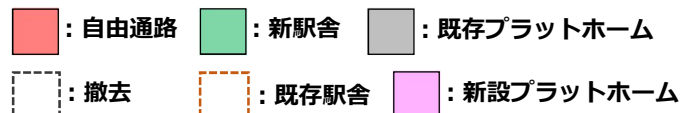
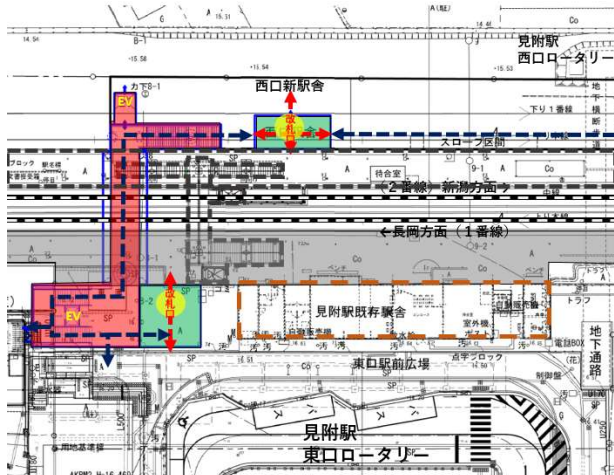
⇒既存駅舎の活用を想定する②, ③案については実現が難しいことから、自由通路の整備と合わせて駅舎を新設する②-1案及び②-2案、③-1案を追加で検討することとします。

2. 各案の評価

②-1単独自由通路(3番線活用案)



③-1単独自由通路(2番線活用案)



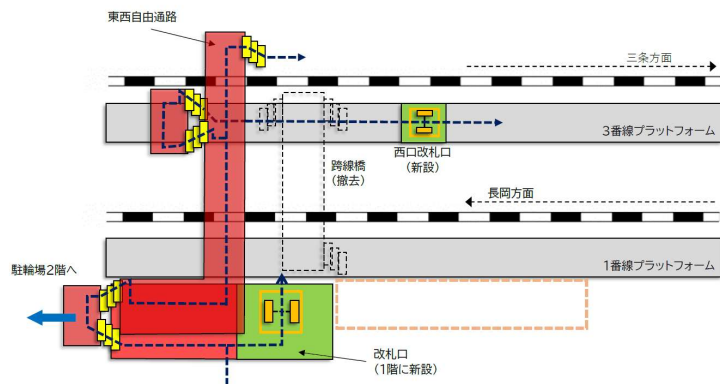
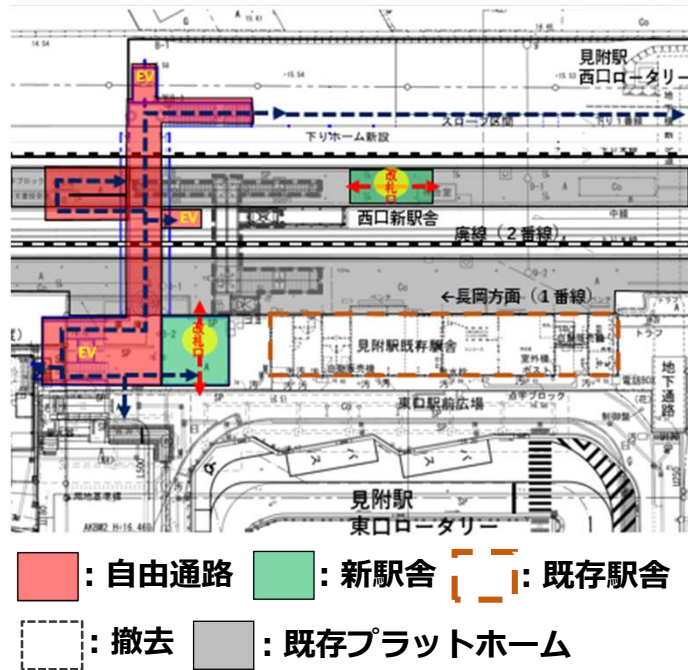
分類	評価項目	②-1単独自由通路 (ホーム新設:3番線活用案)	③-1単独自由通路 (2番線活用案)
利便性	A	◎	◎
	B	◎	◎
	C	◎	◎
	D	◎	◎
防犯性	E	◎	◎
シンボル性	F	◎	◎
健全性	G	◎	◎
工事制限	H	○	○
概算整備費	I	約17.2億円	約18.0億円
	J	約5.9～8.1億円	約6.4～8.9億円

【コメント】

②, ③の改良案として、前項 (p.6) の既存駅舎の継続活用が困難な状況を踏まえ、自由通路の整備と合わせ新駅舎を平屋建てで整備することを想定した案。
全体的に好評価となるものの、整備費が割高となる。

2. 各案の評価

②-2単独自由通路(3番線活用案)



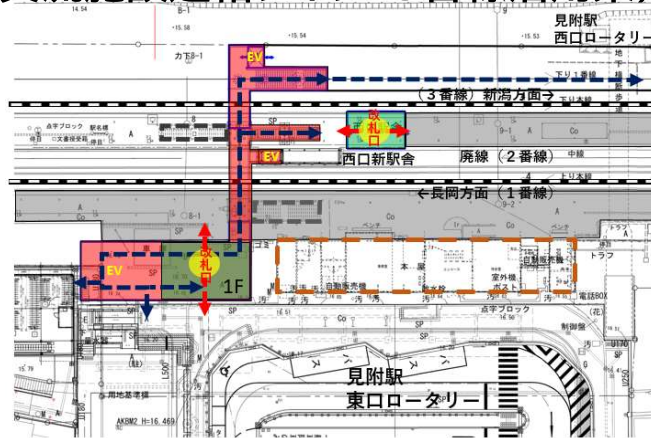
分類	評価項目	②-2単独自由通路 (既存ホーム:3番線活用案)
利便性	A	○
	B	◎
	C	◎
	D	◎
防犯性	E	◎
シンボル性	F	◎
健全性	G	◎
工事制限	H	○
概算整備費	I	約17.1億円
	J	約6.0～6.5億円

【コメント】

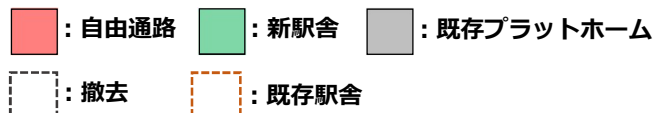
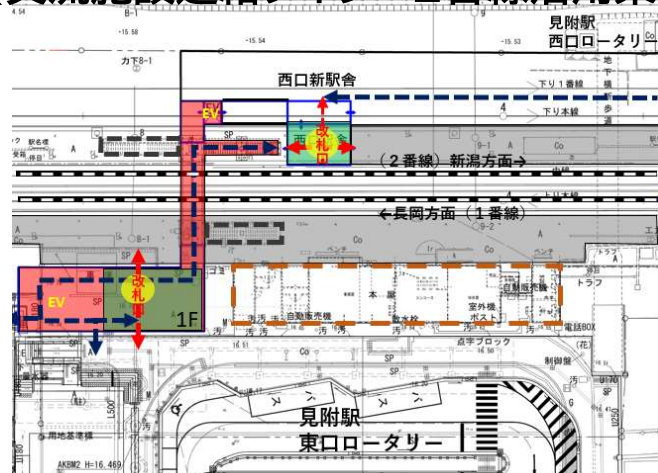
②-1の改良案として、同様に自由通路の整備と合わせ新駅舎を平屋建てで整備するもの。
 全体的に好評価となり、かつ鉄道施設の整備がほとんど無いことから概ね国庫補助を活用できる見込み。

2. 各案の評価

④既存跨線橋自由通路化 (交流施設連結タイプ: 3番線活用案)



⑤既存跨線橋自由通路化 (交流施設連結タイプ: 2番線活用案)



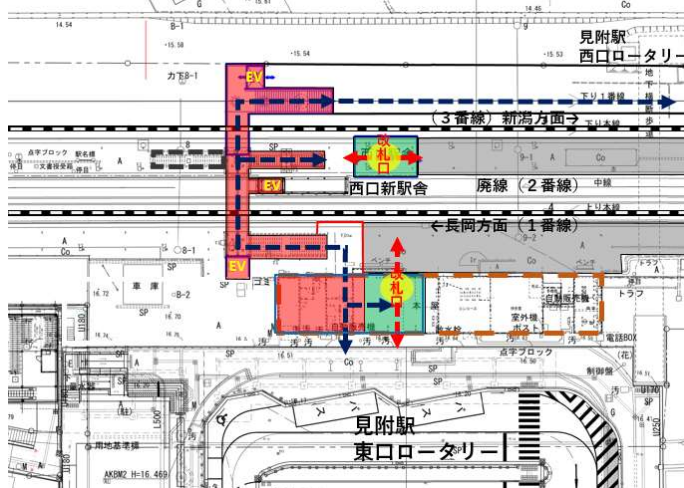
分類	評価項目	④既存跨線橋自由通路化 (交流施設連結タイプ: 3番線活用案)	⑤既存跨線橋自由通路化 (交流施設連結タイプ: 2番線活用案)
利便性	A	○	◎
	B	◎	◎
	C	◎	◎
	D	◎	◎
防犯性	E	◎	◎
シンボル性	F	◎	◎
健全性	G	× or △ or ○	
工事制限	H	○	○
概算整備費	I	約17.0億円	約17.5億円
	J	約7.0～7.5億円	約7.2～9.6億円

【コメント】

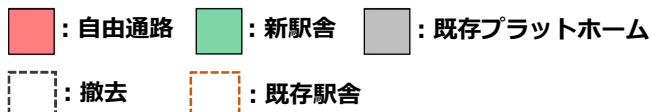
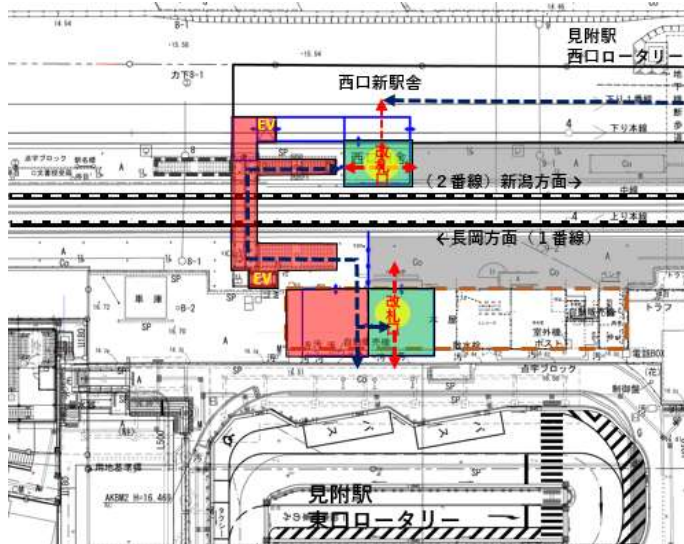
既存跨線橋を自由通路化することで、線路上空での工事ボリュームを減らすことができ、かつ跨線橋の撤去も階段部を除き不要とすることができる。
しかし、東口側の駅舎及び自由通路階段部の面積が他案よりも大きくなるため、整備費用が比較的高額となる。

2. 各案の評価

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)



分類	評価項目	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)
利便性	A	○	◎
	B	◎	◎
	C	○	○
	D	◎	◎
防犯性	E	◎	◎
シンボル性	F	◎	◎
健全性	G	× or △ or ○	
工事制限	H	○	○
概算整備費	I	約9.9億円	約10.5億円
	J	約4.1～4.6億円	約4.3～6.7億円

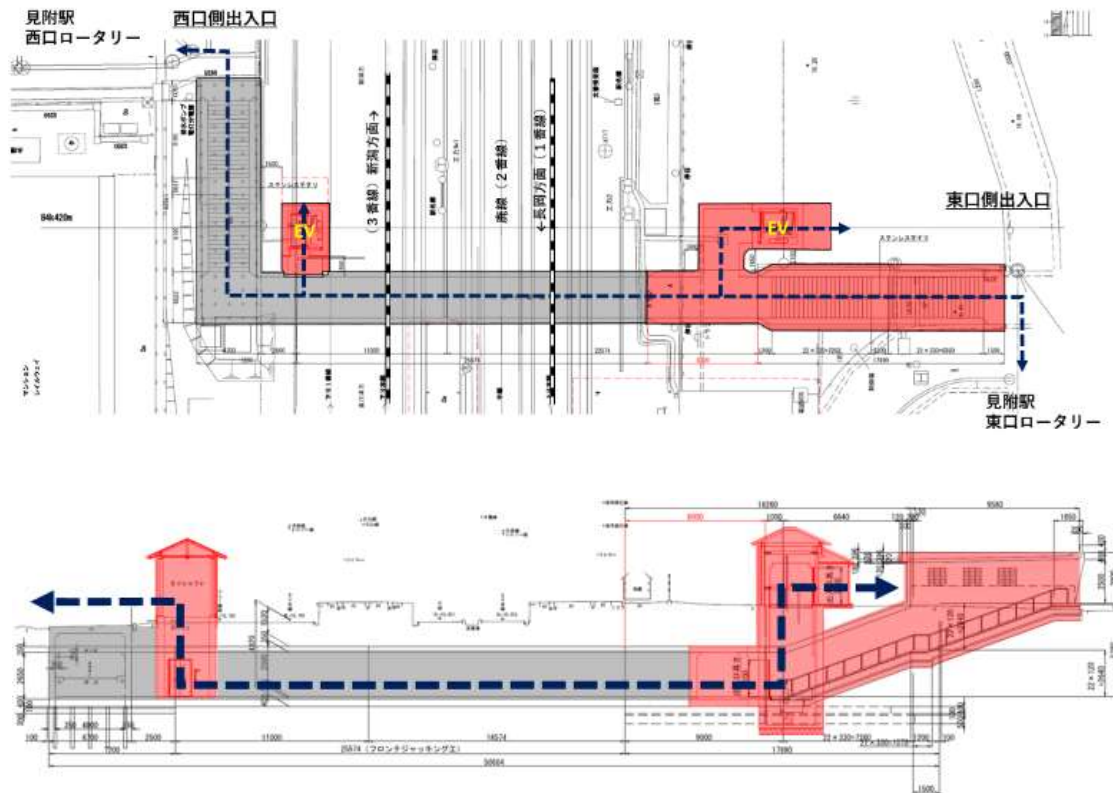
【コメント】

⑧⑨案については、既存跨線橋の撤去範囲を最小として、既存跨線橋が最も有効活用できるもの。

⑧案については、自由通路を整備する他案と比較し、工事費が最も安価で、かつ実質的な市の負担額も最小となる。

2. 各案の評価

⑥地下横断通路(エレベーター設置案)



■ : 整備 (エレベーター設置) ■ : 既存地下通路

※ 地下通路をバリアフリー化した場合、西口側の新駅舎（改札口）整備の可否は不透明

分類	評価項目	⑥地下横断通路 (エレベーター設置案)
利便性	A	△
	B	△
	C	△
	D	◎
防犯性	E	△
シンボル性	F	△
健全性	G	○
工事制限	H	△
概算整備費	I	約6.2億円
	J	約2.6億円

【コメント】

利便性は向上しないが、エレベーター設置によりバリアフリー化が図られる。

工事期間中は通行できないため、約10カ月間は隣接する踏切に迂回する必要がある。

他案と比較し、概算整備費が最も安価となる。

3. 評価結果

(1) 各案における評価のまとめ

分 類	評価項目	半橋上 駅舎	単独自由通路			既存跨線橋自由通路化				地下横 断通路	
		当初 計画	3番線 活用案		2番線 活用案	3番線 活用案	2番線 活用案	3番線 活用案	2番線 活用案	エレベーター 設置案	整備なし (現状と 変更なし)
			ホーム新設	既存ホーム		交流施設連結タイプ ^o					
比較検討（案）⇒		①	②-1	②-2	③-1	④	⑤	⑧	⑨	⑥	⑦
利便性	A 昇降回数	△	◎	○	◎	○	◎	○	◎	△	△
	B 渋滞緩和	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△
	C 施設接続	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	○	△	△
	D バリアリティ	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×
防犯性	E 安全性	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△
シンボル性	F 景観性	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△
健全性	G 健全性	◎	◎	◎	◎	× or △ or ○				○	○
工事制限	H 利用制限	○	○	○	○	○	○	○	○	△	◎
概算整備費 （単位：億円）	I 全体費用	16.1	17.2	17.1	18.0	17.0	17.5	9.9	10.5	6.2	軽微な 修繕程度
	J 市負担額	6.6～ 8.8	5.9～ 8.1	6.0～ 6.5	6.4～ 8.9	7.0～ 7.5	7.2～ 9.6	4.1～ 4.6	4.3～ 6.7	2.6	

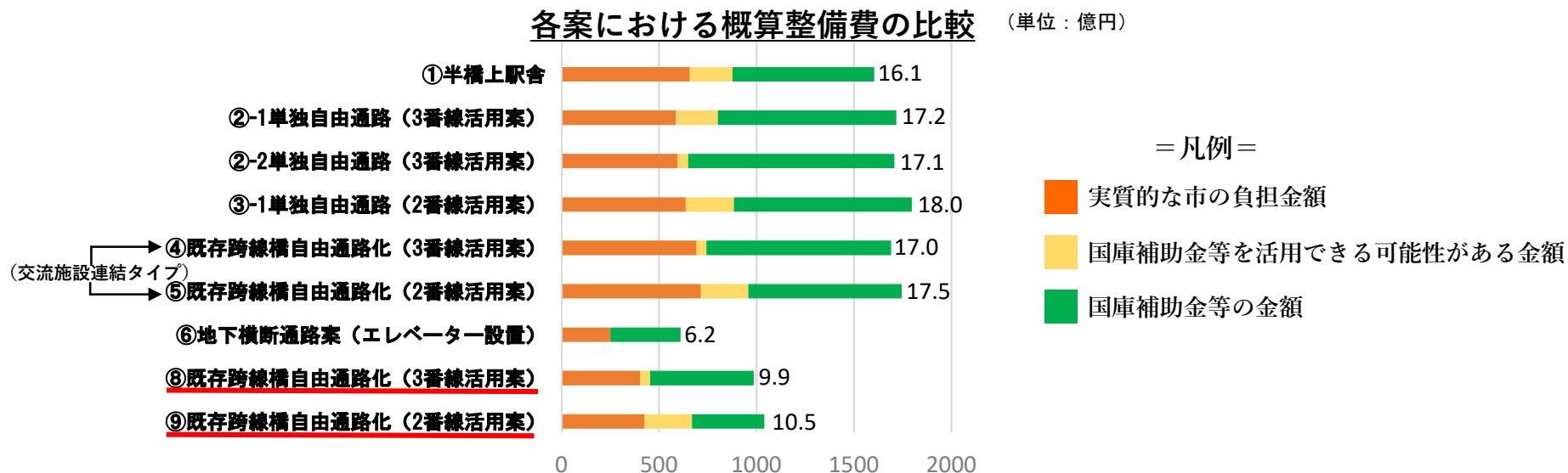
 は、今後、要詳細調査が前提となります。

「J:実質的な市の負担額」について、想定される下限額（最大で拡充した国庫補助を活用できた場合の金額）と従来どおりで国庫補助を活用した場合の想定額を記載しています。

3. 評価結果

(2) 評価項目を踏まえた検討優先順位の整理

- 各案における概算整備費用を以下のグラフで比較します。



- 当初の目的を達成しつつ、自由通路を整備するもののうち、⑧⑨既存跨線橋自由通路化(案)が最も安価な案となります。
- また、⑧⑨既存跨線橋自由通路化(案)以外においても、階段の昇降回数や動線距離等を比較し、P16. 参考2の優先順位に該当しない案を踏まえ、下記優先順位のとおり、今後の検討を進めることとします。

各案における検討の優先順位

優先順位	比較案
1	⑧既存跨線橋自由通路化(3番線活用案)
	or ⑨既存跨線橋自由通路化(2番線活用案)
2	②-1単独自由通路(3番線活用案)
	or ②-2単独自由通路(3番線活用案)
	or ③-1単独自由通路(2番線活用案)

3. 評価結果

優先順位により検討を進める前提として、以下の懸案事項について、今後、調査や協議を進める必要があります。

(3) 懸案事項

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、近接での目視調査を行う必要があります。



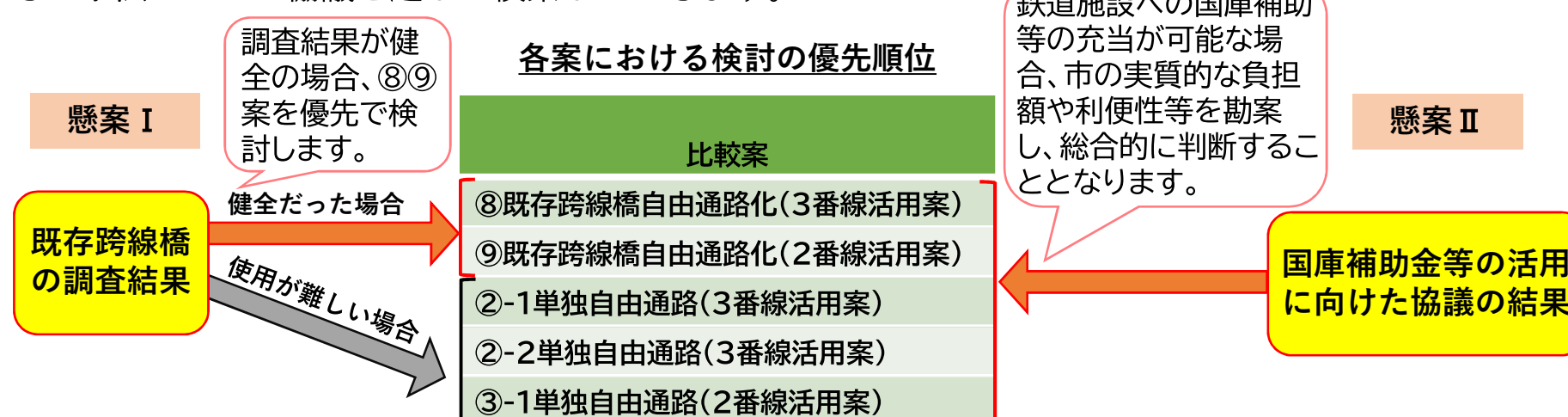
既存跨線橋の外観状況

懸案Ⅱ：国庫補助金の活用について、今後、国交省等との協議を進めます。

当初、線路や架線等の鉄道施設への国庫補助金の充当は難しいと考えられていました。それらの施設整備においても追加された補助メニューの活用を模索することで、実質的な市の負担額を低減できるように国と協議を進めていきます。

懸案Ⅲ：実施内容を明確化するため、JR東日本(株)様と本格的な協議に着手します。

p.6の「既存駅舎に関する懸案事項」も踏まえつつ、両者にとって効率的で、整備コストをより低減できる手法について協議を通じて模索していきます。



※ 懸案Ⅱ,Ⅲの検討結果を踏まえ、整備なしとなる場合もあります。

3. 評価結果

参考1

(5) これまで再検討した比較案について、以下のとおり整理します。

分 類		評価項目	半橋上 駅舎	単独自由通路		既存跨線橋自由通路化				地下横 断通路	
						3番線 活用案	2番線 活用案	3番線 活用案	2番線 活用案	エレベーター 設置案	整備なし (現状と 変更なし)
比較検討 (案) ⇒		当初 計画	3番線 活用案		2番線 活用案	3番線 活用案	2番線 活用案	3番線 活用案	2番線 活用案		
			ホーム新設	既存ホーム			交流施設連結タイプ				
		①	②-1	②-2	③-1	④	⑤	⑧	⑨	⑥	⑦
利便性	A 昇降回数	△	◎	○	◎	○	◎	○	◎	△	△
	B 渋滞緩和	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△
	C 施設接続	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	○	△	△
	D バリア性	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	×
防犯性	E 安全性	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△
シンボル性	F 景観性	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	△
健全性	G 健全性	◎	◎	◎	◎	× or △ or ○				○	○
工事制限	H 利用制限	○	○	○	○	○	○	○	○	△	◎
概算整備費 (単位：億円)	I 全体費用	16.1	17.2	17.1	18.0	17.0	17.5	9.9	10.5	6.2	軽微な 修繕程度
	J 市負担額	6.6～ 8.8	5.9～ 8.1	6.0～ 6.5	6.4～ 8.9	7.0～ 7.5	7.2～ 9.6	4.1～ 4.6	4.3～ 6.7	2.6	

は、今後検討しないこととします。

は、今後の詳細調査の実施が前提となります。

は、優先順位 1 位

は、優先順位 2 位

(4) 評価項目を踏まえた除外する案の整理

＜補足＞優先順位に該当しない案について、理由を以下のとおり整理します。

①半橋上駅舎(当初計画)

- 改札位置が2階となるため、他案と比較した場合に、**駅利用者の階段昇降回数が増えることや改札口までの動線距離が長くなることなど、利便性が他案と比較し劣ることとなるため、優先検討案から除外します。**

④⑤既存跨線橋自由通路化(交流施設連結タイプ案)

- 既存跨線橋を自由通路化する同様の整備手法と比較し、**⑧⑨既存跨線橋自由通路化(案)よりも整備費が高額で、かつ市の実質的な負担額が高いことから優先検討案から除外します。**

⑥地下横断通路(エレベーター設置案)

- 東西のバリアフリー化は実現されるものの、その他、利便性や防犯性、景観性については改善されません。
- また、工事期間中に**約10カ月間利用を制限することとなるため、地下通路利用者は東西の横断のためには大きく迂回が必要となります。そのため、地下通路利用者への負担が大きいことから優先検討案から除外します。**

⑦整備なし(現状と変更なし)

- 整備目的である**東西のバリアフリー化については達成することができず、かつ利便性や防犯性、景観性についても現状と変わらないことから、優先検討案から除外します。**

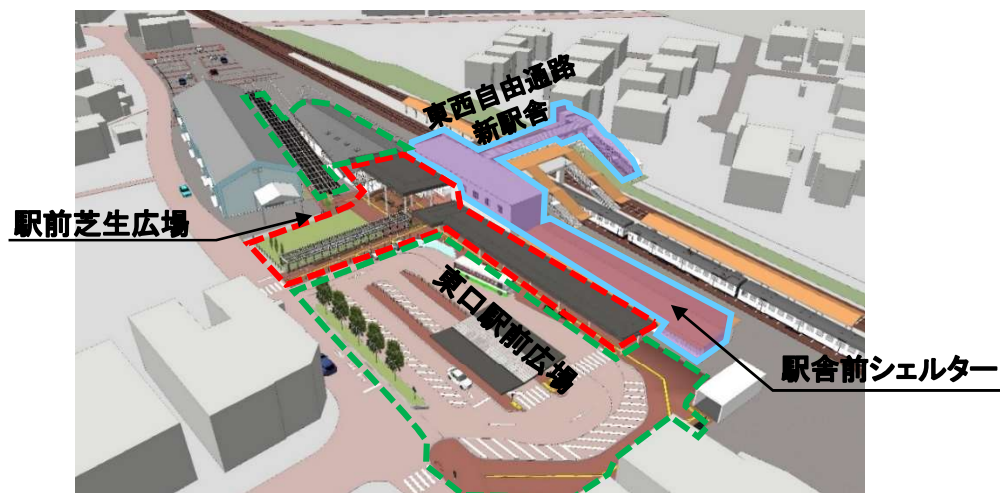
4. 今後のスケジュール

・ 予定スケジュール

※ 市が独自に検討したものであり、今後の協議や設計などにより変更となる場合があります。

	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				↔				
	自由通路工事						↔		
東口広場	駐輪場改修工事	↔							
	東口駅前広場工事		↔						
	駅舎前シェルター工事							↔	
	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。



見附駅整備計画イメージ図

《凡例》

- : 再検討を行った範囲
- : 前期計画で実施する範囲
- : 後期計画で実施する範囲