

(件名)

## 菊川駅南北自由通路等整備事業の説明について

---

### 1 要旨・概要

駅北側のポテンシャルを活かしたまちづくりを行うことを目的とした「菊川駅北整備構想」に、南北自由通路を構想実現のために最も重要な施設に位置づけ、それを基にJR東海と協議を進めている。

令和2年7月からJR東海に委託していた菊川駅南北自由通路等整備に伴う概略設計が完了し、事業費や工程が示されたため、詳細について説明する。

### 2 説明内容

- (1) 南北自由通路整備事業のスケジュールについて【資料1】
  - ・令和3年12月にJR東海と事業合意（覚書締結）予定
  - ・令和4年2月定例会にJR東海との工事協定を議案として提出する予定
- (2) 南北自由通路概略設計の成果について【資料2】
  - ・設計概要（南北自由通路L=約90m、駅舎A=約1100㎡）
  - ・工事費 約43.14億円
- (3) 南北自由通路及び駅前広場整備事業費の財源試算について【資料3】
  - ・国庫補助金（社会資本整備総合交付金）
  - ・県費補助金（都市計画街路事業費補助金）
  - ・市債（合併特例債、国土強靱化債）
- (4) 南北自由通路整備及び駅前広場整備事業による効果検証について【資料4】
  - ・南北自由通路及び北口駅前広場整備による駅北駅利用者への直接的効果
  - ・駅周辺地区及び市域全体に波及する効果

菊川駅北構想事業スケジュール【概略版】

R3.10作成

資料1

年度		平成30年度 2018	令和元年度 2019	令和2年度 2020	令和3年度 2021	令和4年度 2022	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026	令和9年度 2027	
自由通路・駅舎	測量・設計・JR協議	基本計画				JR協議	概略設計	覚書締結	詳細設計			
	工事					工事協定	自由通路・駅舎整備工事（仮設・撤去工事含む）					
駅前広場	測量・設計		基本計画		実施設計				南口広場復旧工事設計			
	工事								南口広場復旧工事	北口広場整備		
都市計画決定				関係機関協議 住民説明会 公聴会			都市計画決定 縦覧					

※工事の進捗により変更されることがあります。

## (2) 南北自由通路概略設計の成果

### 設計概要

#### 【自由通路】

- ・ 鉄骨造 2 階建て
  - ・ 通路部：延長約 90m、有効幅員 4.0m
  - ・ 階段部有効幅員：南口 3.0m、北口 2.0m
  - ・ エスカレーター：上り 2 基、有効幅員 1.0m（南北各 1 基）
  - ・ 歩行者専用道路とし、自転車通行は禁止
  - ・ エレベーター：乗用 11 人乗り 2 基（南北各 1 基）
- ※自由通路南口 EV は下り 1 番線ホーム用と兼用  
 ※車いす・セニアカー対応、自転車・ストレッチャー非対応
- ・ 北口自由通路階段下に公衆便所を設置

#### 【駅舎】

- ・ 鉄骨造 2 階建て
  - ・ 形式：橋上化
- ※既存駅舎が自由通路の支障となるため移転し橋上化する
- ・ 延床面積：約 1,100 m<sup>2</sup>
  - ・ 階段：島ホーム 2 箇所、下り 1 番線ホーム 1 箇所
  - ・ エレベーター：乗用 11 人乗り 2 基
- ※下り 1 番線ホーム EV は自由通路南口 EV と兼用
- ・ 改札内に公衆便所を設置

### 工事費

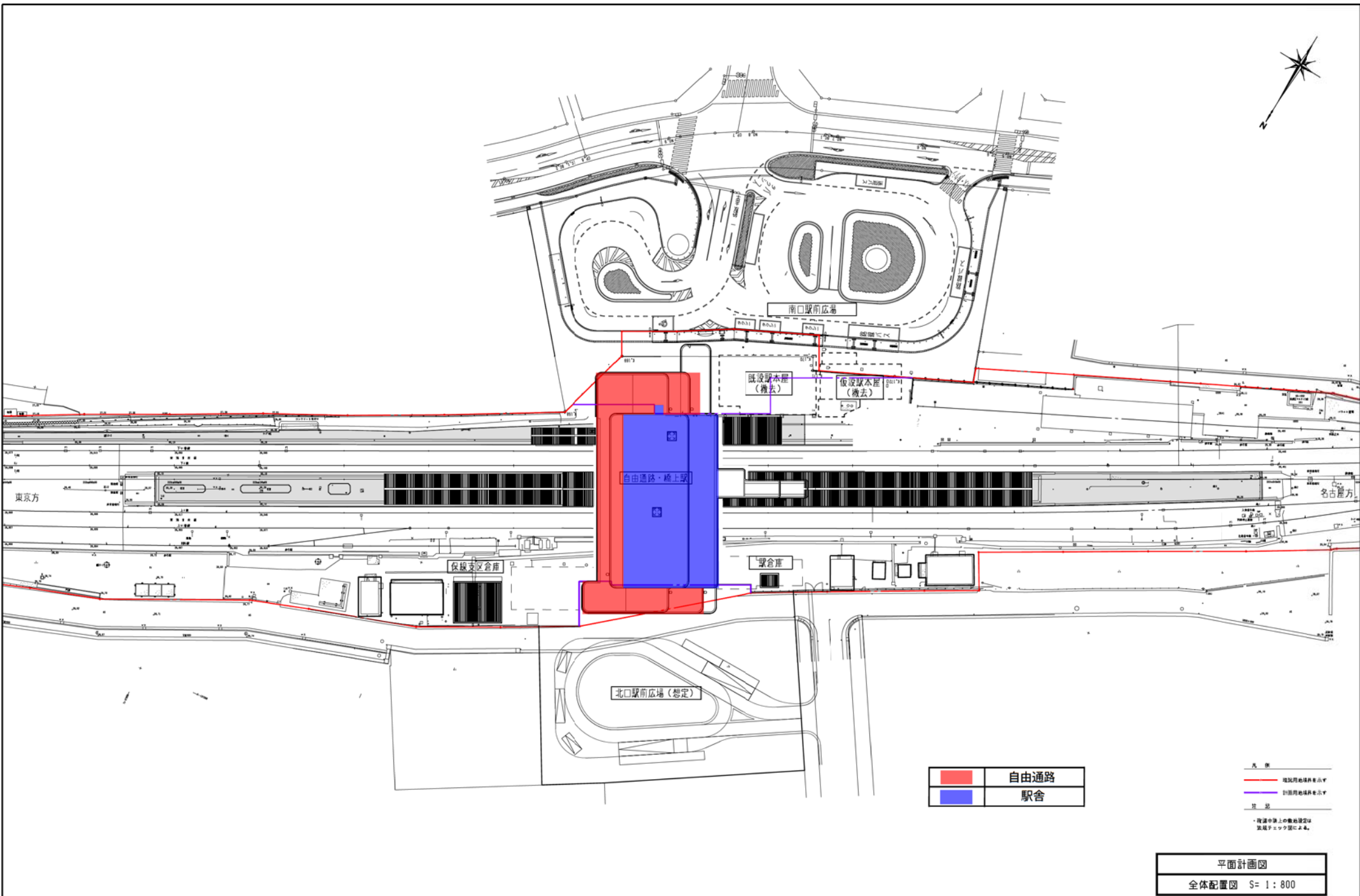
	自由通路	支障移転（駅舎含む）	合計
工事費	11.9 億円	31.9 億円	43.8 億円

「自由通路の整備及び管理に関する要綱（平成 22 年国土交通省）」に基づき負担割を計算すると菊川市負担は 43.14 億円となる見込み

工事費には、下記費用 約 4 億円 は含まれない

- ・ 北口駅前広場整備費
- ・ 南口駅前広場拡張用地購入費
- ・ 南口駅前広場改修費
- ・ JR東海所有外移転補償費（自動販売機、屋外広告物等）

※設計内容、工事費等は、JR東海との合意をしていないため、確定したものではありません。

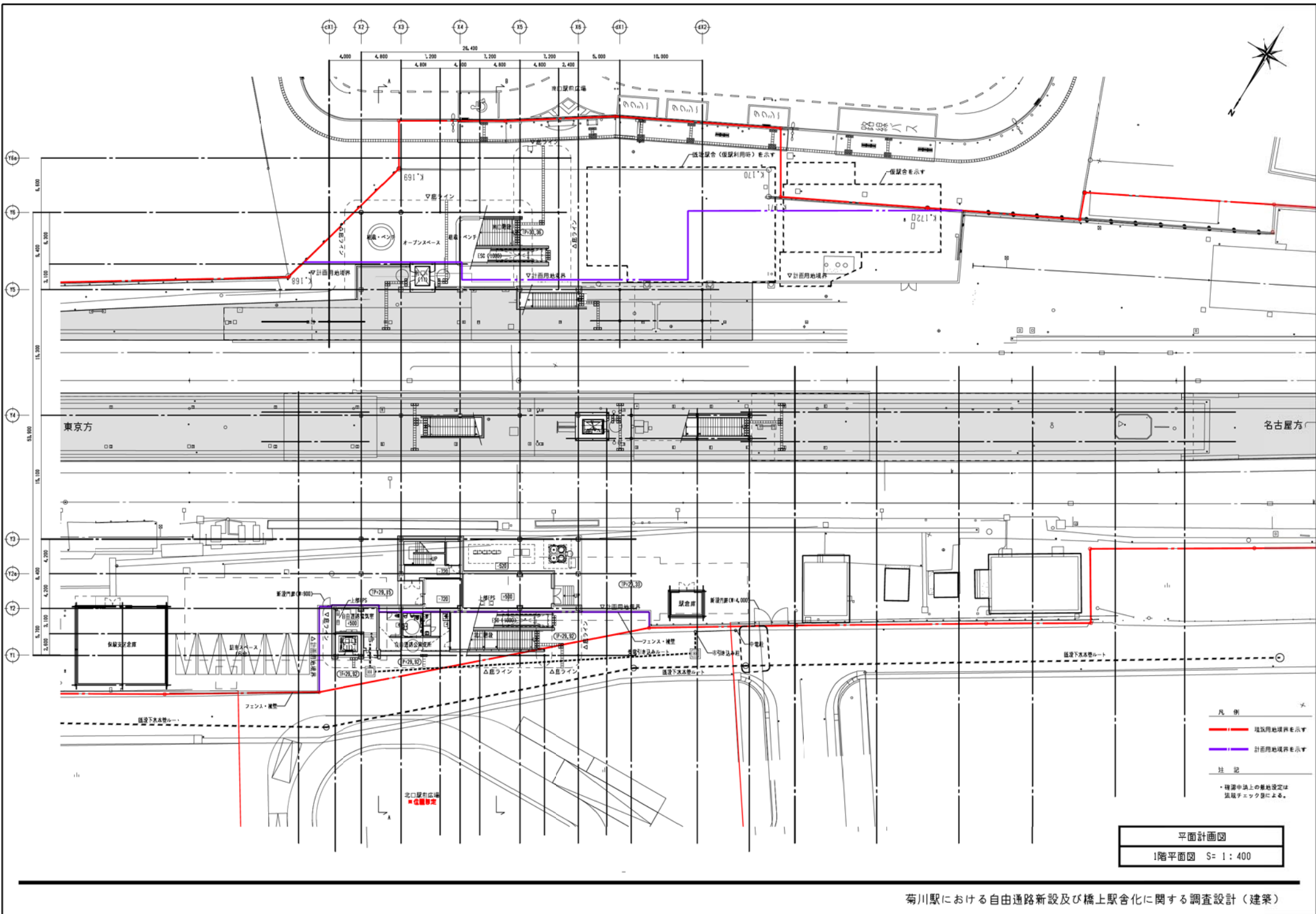


	自由通路
	駅舎

凡例  
— 現況用地境界線  
— 計画用地境界線  
— 井戸  
\* 階途中上の軌道設定は既設チェック図による。

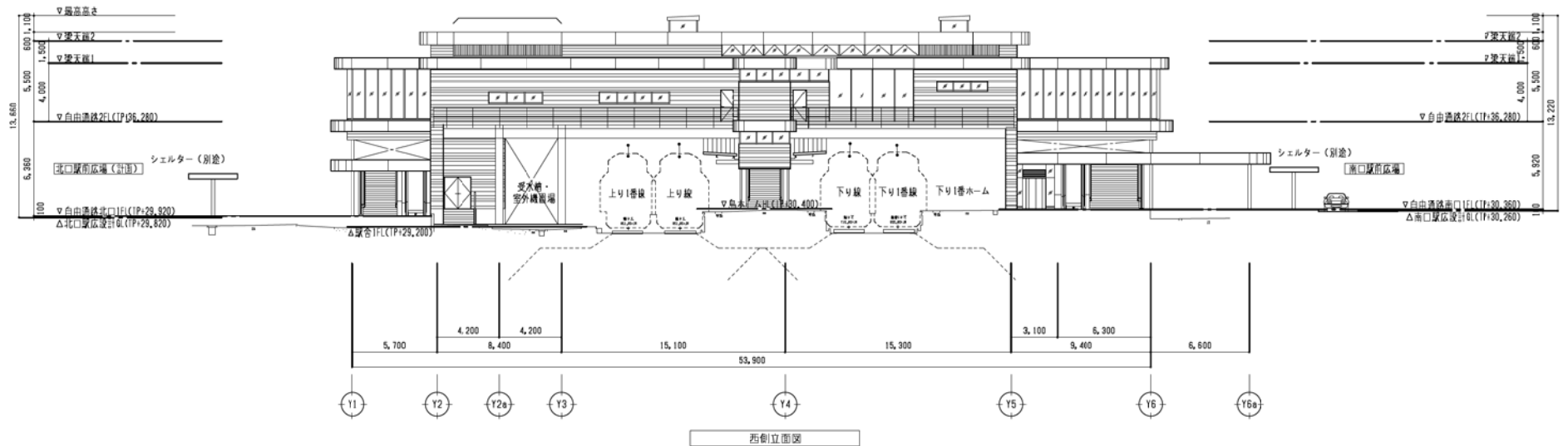
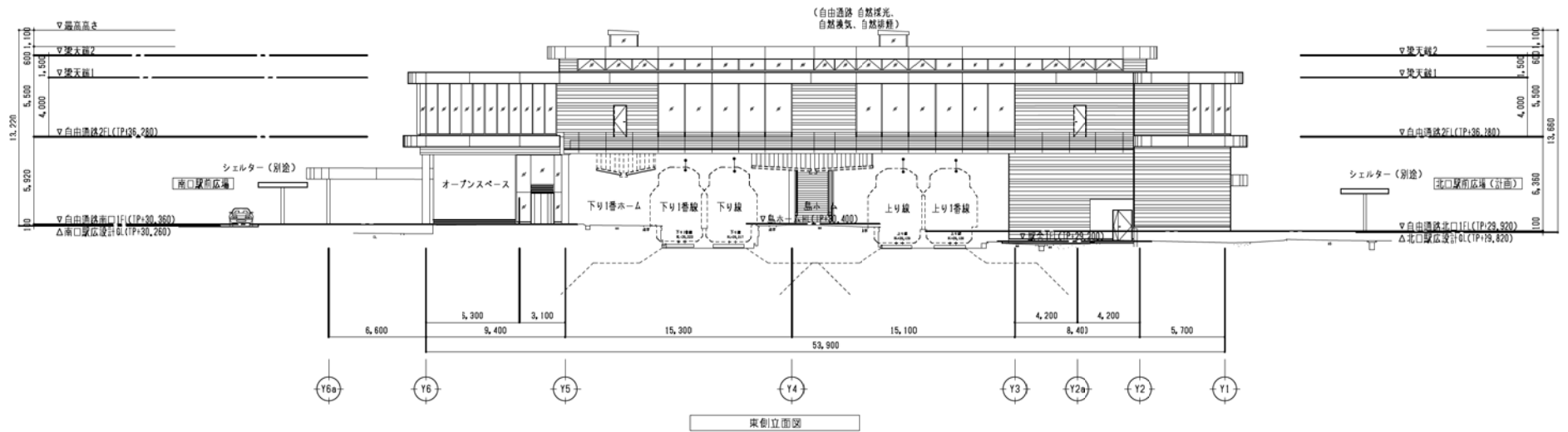
平面計画図  
全体配置図 S= 1:800

菊川駅における自由通路新設及び橋上駅舎化に関する調査設計（建築）

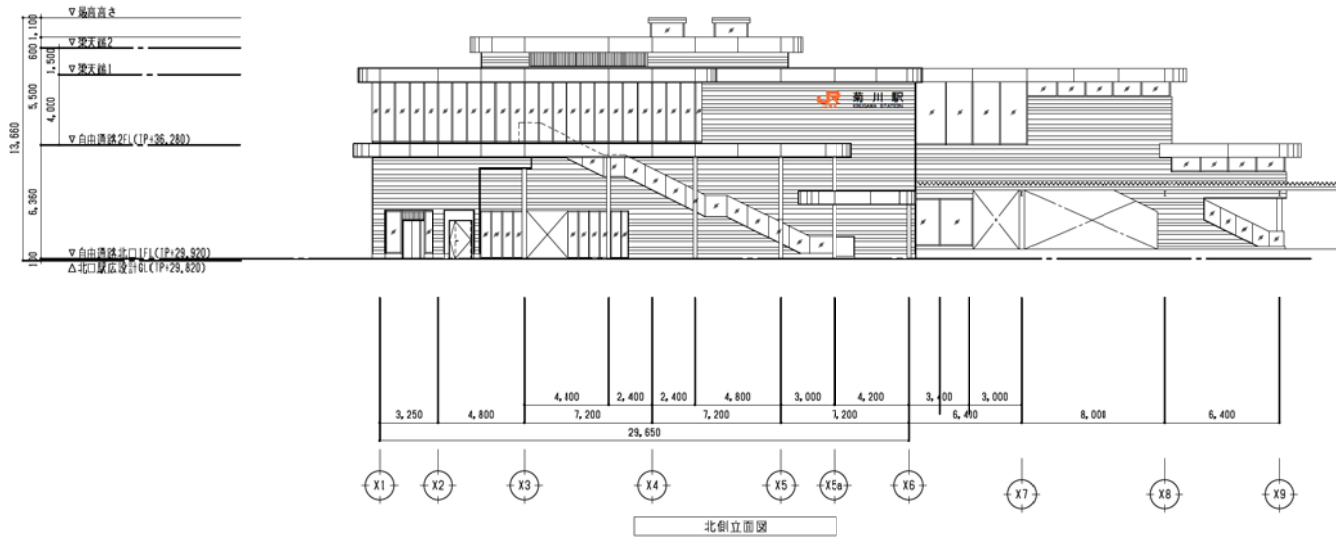
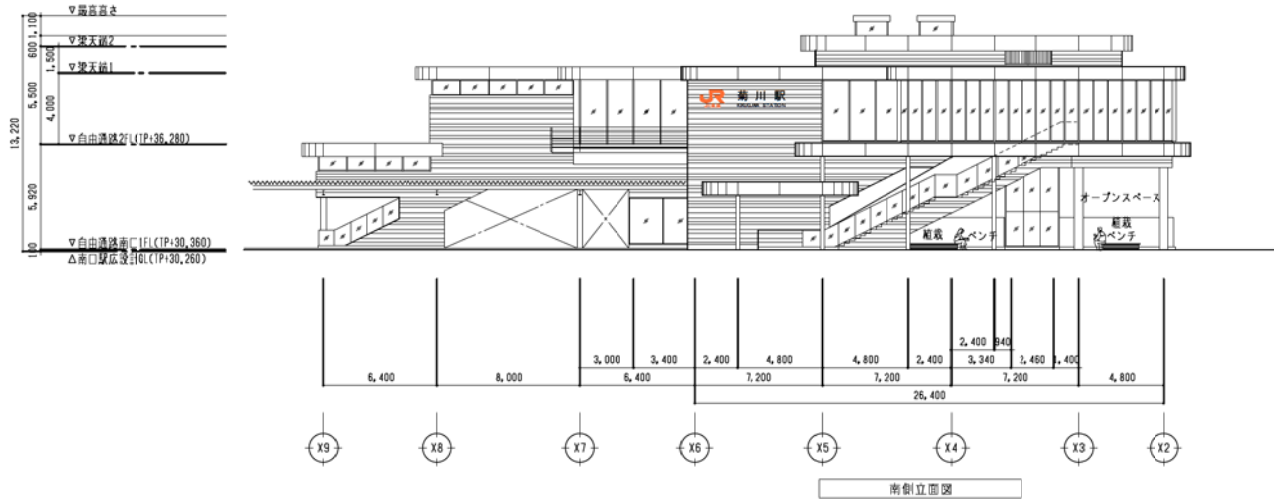


菊川駅における自由通路新設及び橋上駅舎化に関する調査設計（建築）





立面計画図  
立面図(1) S= 1:300



立面計画図  
立面図(2) S= 1 : 300





< 鳥瞰 >



< 外観（南口） >



< 外観（北口） >



< 内観（自由通路：改札付近） >



< 内観（自由通路：見通し） >

## ◎南北自由通路・橋上駅舎等に係る財源試算

単位：百万円

R3.10.28 企画財政部財政課

区 分		金 額	うち国土強靱化債対象事業費	うち合併特例債対象事業費	うち起債対象外事業費
事業費	南北自由通路	4,314.0	2,182.2	1,454.8	677.0
	橋上駅舎				
	準備工	400.0	0.0	0.0	400.0
	駅前広場				
	計	4,714.0	2,182.2	1,454.8	1,077.0
財源内訳	国庫補助金	1,354.2	1,091.1	0.0	263.1
	県補助金	50.0	0.0	0.0	50.0
	市 債	2,473.0	1,091.1	1,381.9	
	一 般 財 源①	836.8	0.0	72.9	763.9
一般財源（後年度）②	960.1	545.5	414.6		
実質的な一般財源負担 ①+②	1,796.9	545.5	487.5	763.9	

※国庫補助金：国庫補助金は社会資本整備総合交付金（国土強靱化分）補助率50%に対し内示率60%として試算

※地方債：国土強靱化債 充当率100%（交付税措置率50%）、合併特例債 充当率95%（交付税措置率70%）

※一般財源（後年度）②：市債として借り入れ、後年度に公債費として償還する額の内、交付税措置がなされない額。下図②の部分

自由通路・橋上駅舎事業費（4,314百万円）の内、国の補助対象事業に係る財源内訳				
0	60		100	
補助事業	補助事業		単独事業	
国補助金 30% 補助率50% × 内示率60%	国土強靱化債 30% (補助対象事業費 - 国補助金) × 100%	国土強靱化債 30%	合併特例債 38% 補助対象事業費の残額 (40% × 95%)	合併特例債 38%
	【交付税措置50%】 15%	一般財源（後年度）② 15%	【交付税措置70%】 26.6%	一般財源 （後年度）② 11.4%
				一財① 2%

## 南北自由通路整備及び駅前広場整備事業による効果検証

自由通路及び北口駅前広場が整備されれば、駅利用者の利便性向上に加え、菊川駅周辺のポテンシャル向上や南口駅前広場及び周辺道路の混雑緩和等の効果が期待される。

このうち駅北駅利用者への直接的効果については、「都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル（案）」（平成 13 年 4 月国土交通省）に基づき費用便益分析（金額換算）を実施した。

### 1. 南北自由通路及び北口駅前広場整備による駅北駅利用者への直接的効果

※菊川駅の平均乗降客数 8,321 人／日（平成 30 年度）のうち、約 2 割となる 1,213 人が北側を利用すると予測される。※平成 31 年度交通量調査結果

#### ア. 歩行者の時間短縮（自由通路）

南北自由通路（歩行者専用道）が整備されることにより、駅南北の横断に要する歩行時間が、整備されていない場合に比べ短縮される。

**効果**：歩行の短縮時間を便益として算出 約 17,709 千円

#### イ. 歩行者の移動サービス向上（自由通路）

南北自由通路（歩行者専用道）が整備されることにより、歩行者は快適に歩行することが可能となる。また、自動車との立体的に分離されることで安心感の向上も図られる。

**効果**：歩行における快適性の向上に対する便益を算出 約 8,854 千円

#### ウ. 上下移動快適性の向上（自由通路）

上下移動に対してエレベーターやエスカレーターが整備された場合、高齢者や障がい者の歩行を支援できる。また、健常者においても重い荷物を持つ人を支援できる。

**効果**：上下移動の快適性といつでも利用できるという安心感を便益として算出  
約 885 千円

#### エ. 歩行者の時間短縮（駅前広場）

北口駅前広場にバスバースやタクシーバース、送迎車駐車場を整備した場合、列車の乗り換え利用者の乗り換えに要する時間が短縮される。

**効果**：鉄道への乗換利用者の短縮時間を便益として算出 約 17,709 千円

#### オ. 自動車交通利便性向上（駅前広場）

広場内にバスバース、タクシーバースが整備された場合、バス、タクシーは広場内で待機できるため、一般道路の混雑に左右されず、待ち時間が短縮される。

**効果**：バス、タクシー利用者の短縮待ち時間を便益として算出 約 4,197 千円

#### カ. 歩行者の移動サービス向上（駅前広場）

広場整備により広幅員歩道が整備された場合、歩行者は快適に歩行することが可能となる。

**効果**：歩行における快適性の向上に対する便益を算出 約 8,854 千円

#### キ. 滞留・交流機会増大・都市景観向上（駅前広場）

駅前広場に環境空間を十分にとることは、利用者が滞留する空間が十分に確保される。憩いの空間が創出されることで、交流機会が増大することにつながる。また、広場の景観を向上し、まちの顔としてシンボリックな機能を持たせることとなる。

**効果**：機能向上に対する利用者の快適性を便益として算出 約 885 千円

### 費用便益の合計 約 59,093 千円／年

## 2. 駅周辺地区及び市域全体に波及する効果

### A. 菊川駅周辺の土地ポテンシャル向上

- ・拠点の魅力向上  
※都市部から地方部への移住(新型コロナによる職住ニーズ変化)
- ・駅周辺の地価上昇  
※駅周辺の路線価：駅南 55,900 円/㎡、駅北 21,800 円/㎡ (R3.1.1)
- ・新市街地整備（住宅・商店）
- ・駅周辺の未利用地の解消（住宅・商店）
- ・上記に伴う税収増

### B. 南口駅前広場及び周辺道路の混雑緩和

- ・南口駅前広場の混雑緩和による時間短縮
- ・吉田大東線、朝日線の混雑緩和
- ・上記に伴う CO2 削減、交通事故削減

### C. 駅周辺施設へのアクセス・安全性向上

- ・通学路のアクセス性・安全性向上
- ・災害時の避難施設へのアクセス・安全性向上