

3. 協議事項

(2) 両駅整備各案

掲載一覧

1	各案比較表
2	費用便益分析の概要
3	案① 両駅橋上化案（基本形）
4	案①′ 両駅橋上化案（魚津駅現状維持）
5	案② 跨線橋延伸案（基本形）
6	案②′ 跨線橋延伸案（魚津駅現状維持）
7	案③ 新魚津駅フラット案（基本形）
8	案③′ 新魚津駅フラット案（魚津駅現状維持）
9	案④ フラット方式案（基本形）
11	案④′ フラット方式案（魚津駅現状維持）
12	案⑤ 自由通路案（魚津市議会）
13	従来計画 新魚津駅移設案
14	（参考資料）これまでに頂いた意見等

各案比較表

	案1 両駅橋上化案 新魚津駅（地鉄）側	案2 跨線橋延伸案	案3 新魚津駅フラット案	案4 フラット方式案	案5 市議会地域振興とまちづくり特別委員会案 自由通路案	従来計画 新魚津駅移設案
概略図						
各案のポイント	両駅の乗り換え距離が短縮される 新魚津駅のバリアフリー化が図れる 複合施設による賑わい・創出が図れる 自由通路は維持管理費がかかる JR貨物敷地の利活用は要検討	両駅の乗り換え距離が短縮される 新魚津駅のバリアフリー化が図れる JR貨物敷地の利活用は要検討	両駅の乗り換え距離が短縮される 新魚津駅のバリアフリー化が図れる JR貨物敷地の利活用は要検討	両駅の乗り換え距離が短縮される 新魚津駅のバリアフリー化が図れる JR貨物敷地の利活用は要検討 国内でも先駆ける先導事例となる	既存鉄道施設に影響が少ない 駅西広場周辺に駐車場が整備できる 本案の自由通路は地下道と同じ機能 市の施設として管理が必要	両駅の乗り換え距離が短縮される 新魚津駅のバリアフリー化が図れる 駅西広場周辺に駐車場が整備できる
鉄道法・国の政策	立体交差なので法律上問題無く、国の鉄道政策上も問題無い。	立体交差なので法律上問題無く、国の鉄道政策上も問題無い。	法律で禁止されている訳ではないが、国の鉄道政策にも逆行し、実現困難。	法律で禁止されている訳ではないが、国の鉄道政策にも逆行し、実現困難。		立体交差なので法律上問題無く、国の鉄道政策上も問題無い。
バリアフリー化	新魚津駅へのエレベータ設置のためには線路の大規模な移設が必要。	新魚津駅へのエレベータ設置のためには線路の大規模な移設が必要。	新魚津駅にエレベータを設置する必要が無い。	新魚津駅にエレベータを設置する必要が無い。	新魚津駅へのエレベータ設置のためには線路の大規模な移設が必要。	線路の移設を前提とした案なのでエレベータ設置は可能。
協議会その他から頂いた意見等	将来的な発展性が見込める 乗換距離の短縮とバリアフリー化は良い 鉄道東西の分断が解消される 上下移動が増える分不便となる 複合施設の必要性は要検討 何のための事業なのか目的がわかり難い 目標値を示すべき	新魚津駅がバリアフリー化されるだけ 両駅の間にある広場が利用し辛い 広場からの不正乗車防止対策が必要 何のための事業なのか目的がわかり難い 目標値を示すべき	新魚津駅のバリアフリー化は良い 駅西広場からのアクセスは良くなる ライフサイクルコスト面では良い 広場に雨雪対策の屋根付通路が必要 踏切は安全面で疑問がある 何のための事業なのか目的がわかり難い 目標値を示すべき 年寄りに足場の悪い通路は論外	新魚津駅のバリアフリー化は良い 利用者から見ると使い易い 開かずの踏切りになる可能性がある 段差ゼロは魅力がある ライフサイクルコスト面では良い 広場に雨雪対策の屋根付通路が必要 踏切は安全面で疑問がある 何のための事業なのか目的がわかり難い 目標値を示すべき 年寄りに足場の悪い通路は論外 上下移動が無いので自転車に優しい		市全体まちづくりと駅整備の整合を図るべき 事業費に見合う効果では無い 両駅橋上化や自由通路も計画すべき 駅西よりも駅前広場の環境改善を望む 現地下道の活用努力を望む 効果的な駅整備の推進を望む
専門部会意向	○	×	△	○		
概算事業費 （魚津駅現状維持の場合）	2,513 (1,830) 百万円	1,783 (1,162) 百万円	1,402 (844) 百万円	1,286 (697) 百万円	1,377 百万円	1,797 百万円
国庫補助（交付金）事業	運輸局：鉄道駅総合改善事業費補助 事業主体：鉄道事業者（1/3補助） 社会資本整備総合交付金（街路） 事業主体：地方公共団体等（国費率50%以上） 都市局：未定（現状なし）	運輸局：鉄道駅総合改善事業費補助 事業主体：鉄道事業者（1/3補助） 都市局：未定（現状なし）	運輸局：なし 都市局：未定（現状なし）	運輸局：なし 都市局：未定（現状なし）	運輸局： 都市局：	運輸局：幹線鉄道等活性化事業費補助 事業主体：法定協議会等（1/3補助） 社会資本整備総合交付金（街路） 事業主体：地方公共団体等（国費率50%以上） 都市局：
維持管理経費 （EV、跨線橋、税金）	18.6 百万円/年	16.2 百万円/年	8.2 百万円/年	1.6 百万円/年	16.2 百万円/年	8.0 百万円/年
費用対効果	基本案：0.002 魚津駅現状維持の場合：0.003	基本案：0.827 魚津駅現状維持の場合：1.173	基本案：0.835 魚津駅現状維持の場合：1.263	基本案：1.636 魚津駅現状維持の場合：2.671		

費用便益分析の概要

1. 算出した便益

- (1) 利用者便益（移動抵抗の削減による便益）
- (2) 土地資産価値上昇
- (3) 踏切事故リスク

上記以外に、移動距離の短縮やバリアフリー化等による移動抵抗の減少によって発生する乗降客・乗換え客の増加による事業者便益等が考えられるが、今回は計算に含めていない。

2. 利用者便益の計算方法

- ・「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 年改訂版（文献 1）」に従った。
- ・原単位等は、下記調査報告書に記載の値を用いた。

「城端線・氷見線直通化検討調査業務委託その 2 分析業務編（文献 2）」
（平成 28 年 2 月 高岡市、ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社）

3. 便益計算に用いた数値

- (1) 利用者便益（移動抵抗の削減による便益）

①歩行速度（文献 2）

水平 66.0m/分、上り階段 36.0m/分、下り階段 38.4m/分

②時間価値（文献 2） 33.9 円／分

上り階段 補正值+0.65 55.9 円／分、下り階段 補正值+0.53 51.9 円／分、
水平移動 補正值+0.25 42.4 円／分

エレベーターによる移動抵抗はゼロとした。

③移動人員

魚津駅地下道流動調査報告（平成 28 年 1 月）による流動量（下表）を用いた。

各地点間流動量データ整理結果 整理方法（e）（単位：人）

O\D		①魚津駅	②東口	③新魚津駅	④西口	合計
東口	①魚津駅ホーム		1,974	151	166	2,291
	②鉄道利用外	1,957		489	39	2,485
－	③新魚津駅ホーム	198	450		53	701
西口	④鉄道利用外	136	108	105		349
合計		2,291	2,532	745	258	5,826

(2) 土地資産価値上昇

駅周辺の公示地価を参考に、貨物跡地について 8 万円/㎡の資産価値上昇があるとした。

(3) 踏切事故リスク

公表された定量的データはないため、駅利用者 5000 人あたり 10 年に 1 度、1 億円の経済損失となる事故が発生するとして計算した。

4. 費用の算出

①費用として計上した費目（案によっては発生しない費用もある）

貨物用地取得費、地鉄駅撤去費、J R 貨物レール撤去費、あい風駅舎撤去費
連絡通路撤去費、駅舎新設費、ホーム及びホーム上屋整備費、エレベーター設置費
線路移設費、自由通路整備費、複合施設整備費、自動改札機・券売機等設置費
遮断機整備費

②費用として計上していない主な費目（全案に共通して発生）

駅前広場整備費、貨物跡地広場整備費

5. 計算結果

利用者便益は 40 年間の便益を算出。社会的割引率は 4%に設定。工事期間を 1 年として、費用の全額が工事着手時に発生するとした。

	案1①	案1②	案2①	案2②	案3①	案3②	案4①	案4②
	両駅橋上化案		西口まで跨線橋延伸案		新魚津駅フラット化案		両駅フラット化案	
	基本案	魚津駅現状維持案	基本案	魚津駅現状維持案	基本案	魚津駅現状維持案	基本案	魚津駅現状維持案
事業費	2512.8	1830.0	1783.3	1162.0	1402.3	844.0	1285.8	697.0
利用者便益	-434.4	-434.4	1305.3	1305.3	936.1	936.1	2044.7	2044.7
土地資産価値上昇	440.0	440.0	440.0	440.0	440.0	440.0	440.0	440.0
維持費（年間）	18.6	18.6	16.2	16.2	8.2	8.2	1.6	1.6
事故リスク費用	0.0	0.0	0.0	0.0	80.5	80.5	201.2	201.2
便益合計	5.6	5.6	1745.3	1745.3	1376.1	1376.1	2484.7	2484.7
費用合計	2886.9	2204.2	2109.1	1487.9	1647.7	1089.4	1519.1	930.3
B/C	0.002	0.003	0.827	1.173	0.835	1.263	1.636	2.671

参考文献

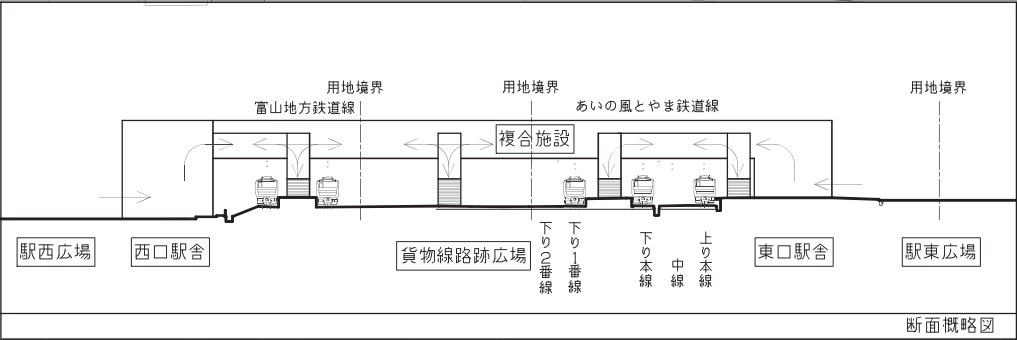
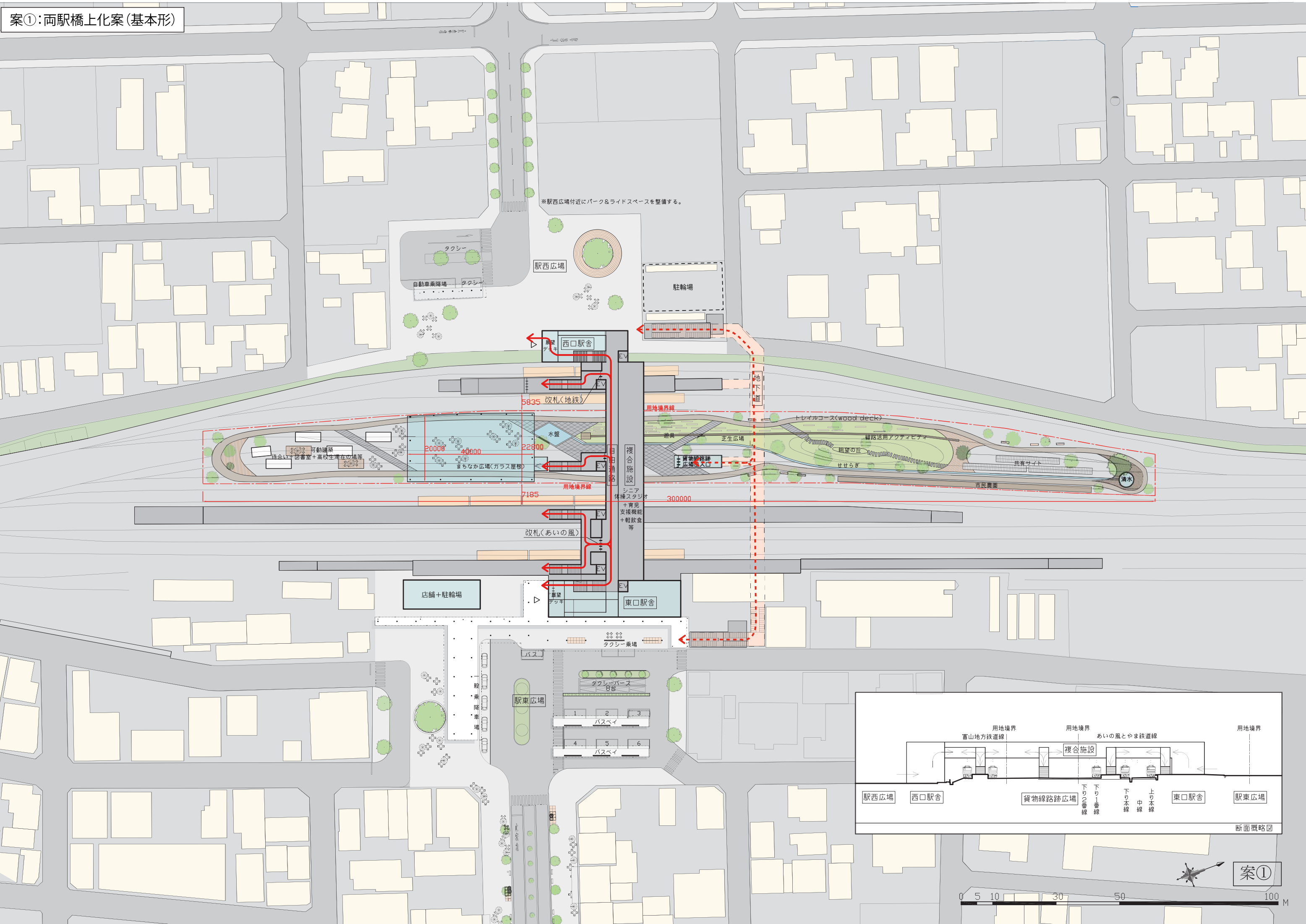
1. 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」

2012 年改訂版 運輸政策研究機構

2. 「城端線・氷見線直通化検討調査業務委託その 2 分析業務編」

平成 28 年 2 月 城端線・氷見線活性化協議会、ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社

案①：両駅橋上化案(基本形)



案①':両駅橋上化案(魚津駅現状維持)

※駅西広場付近にパーク＆ライドスペースを整備する。

タクシー
自動車乗降場

駐輪場

西口駅舎

展望デッキ

改札(地鉄)

水盤

芝生広場

トレイルコース(wood deck)

児童遊具

市民農園

清水

複合施設

EVデッキ

展望デッキ

改札(あいの風)

東口既存駅舎

WC

バス

タクシー乗場

駅前広場

タクシーバス8台

バスベイ

1 2 3

4 5 6

用地境界

富山地方鉄道線

あいの風とやま鉄道線

複合施設

下り1番線

下り本線

中線

上り本線

西口駅舎

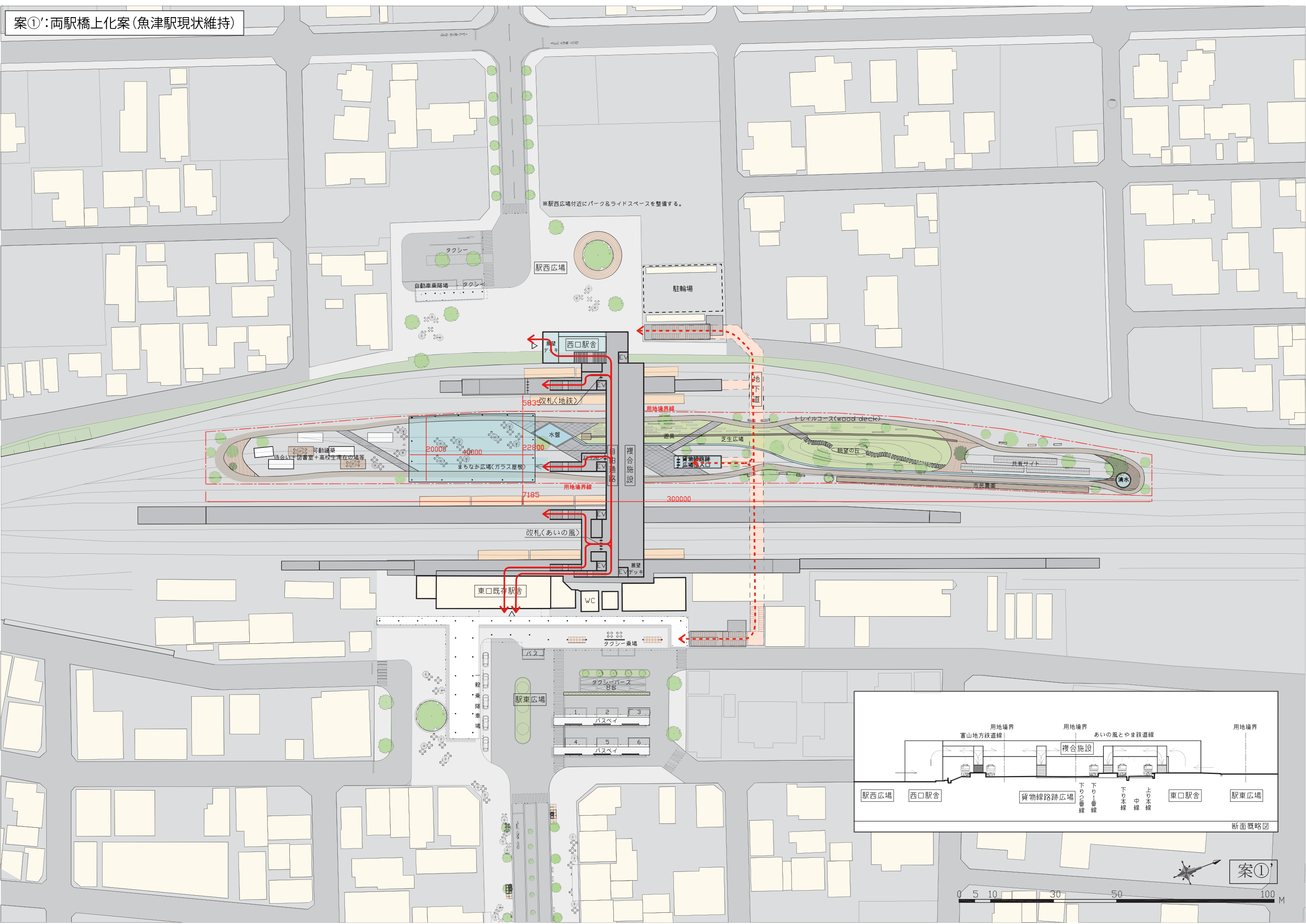
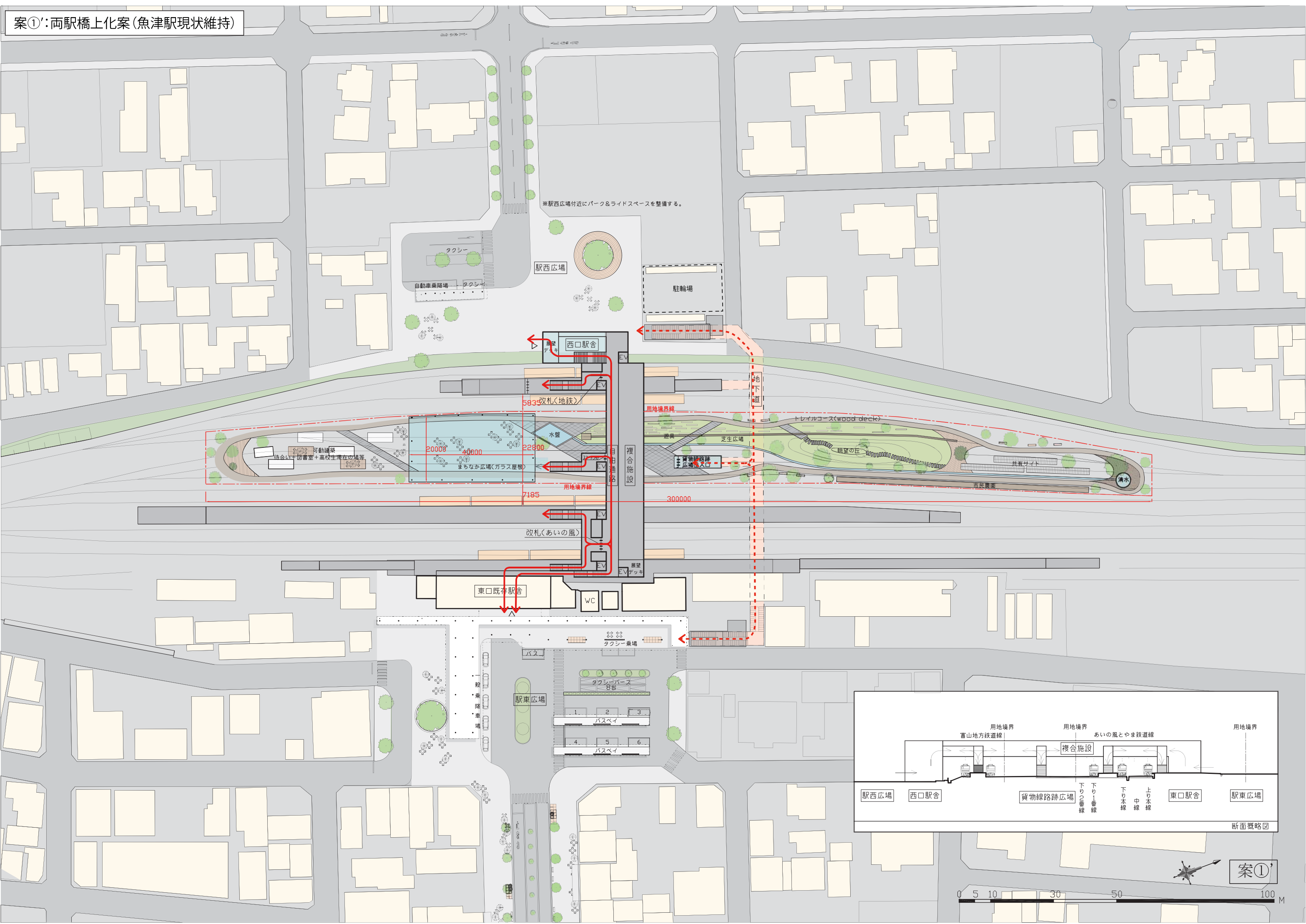
東口駅舎

貨物線路跡広場

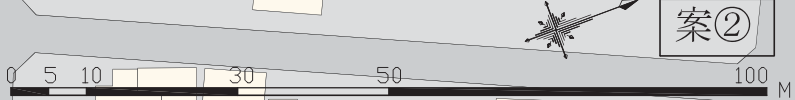
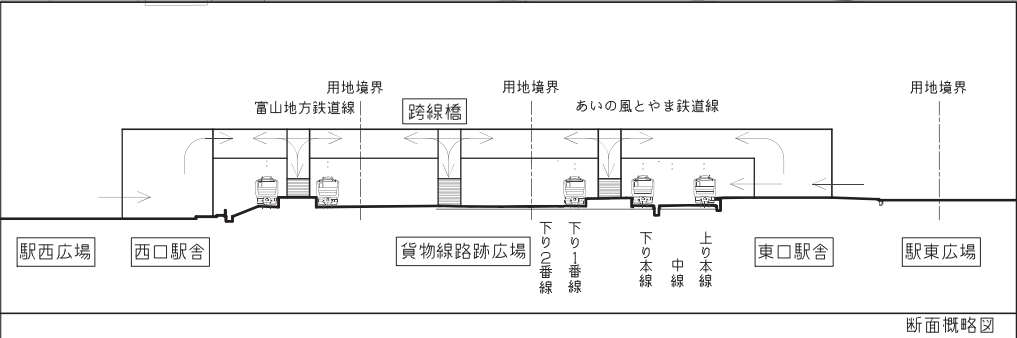
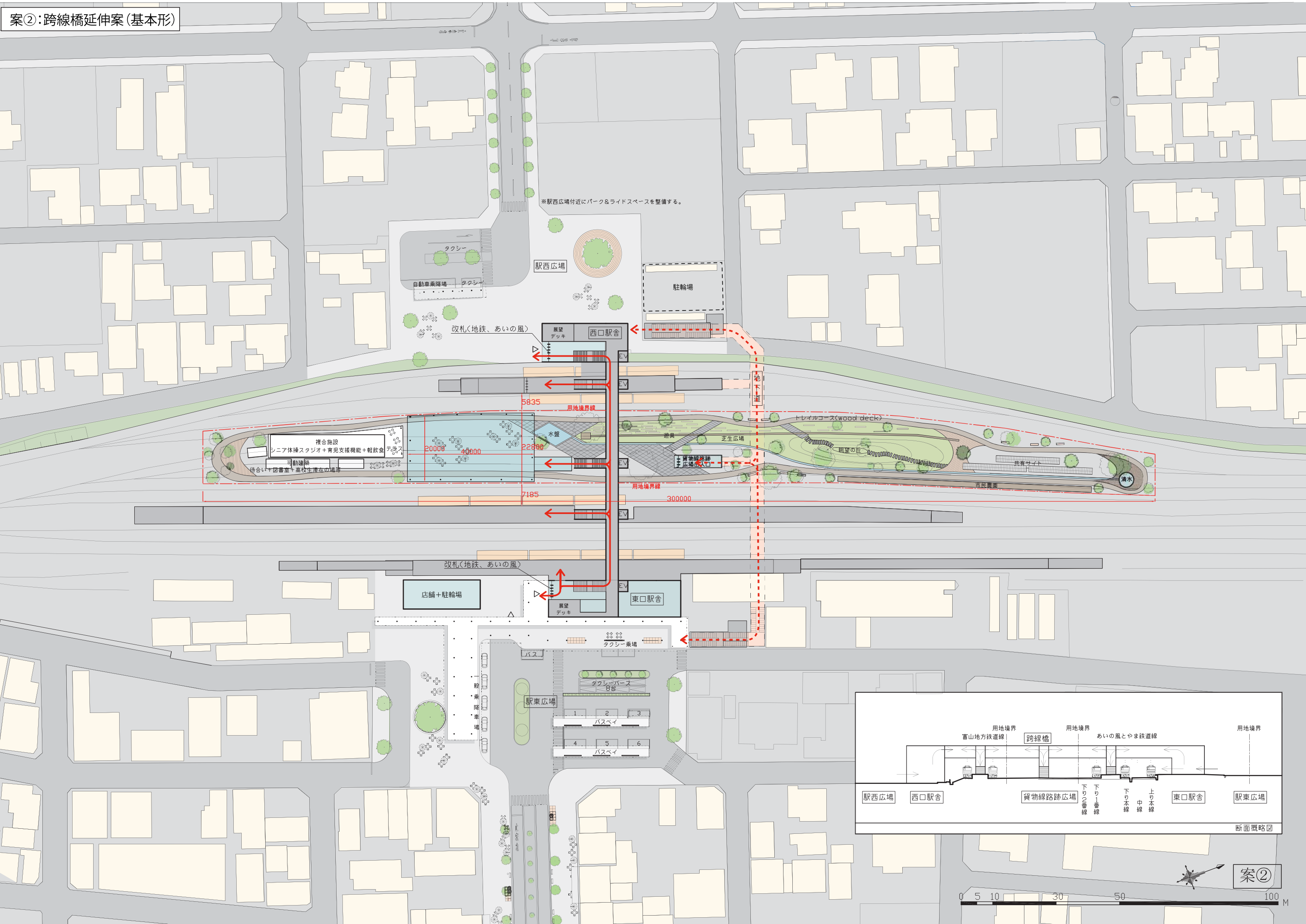
断面概略図

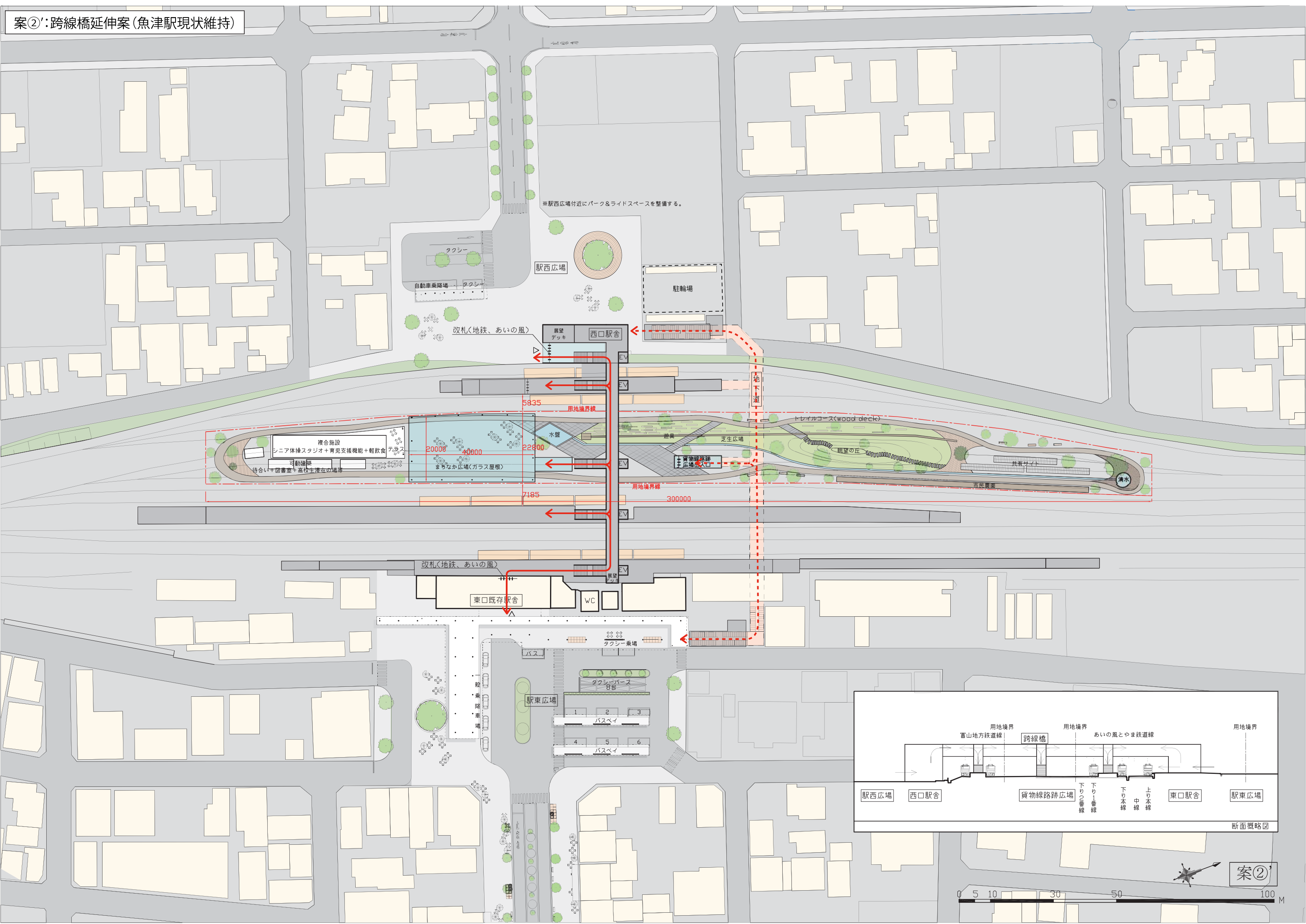
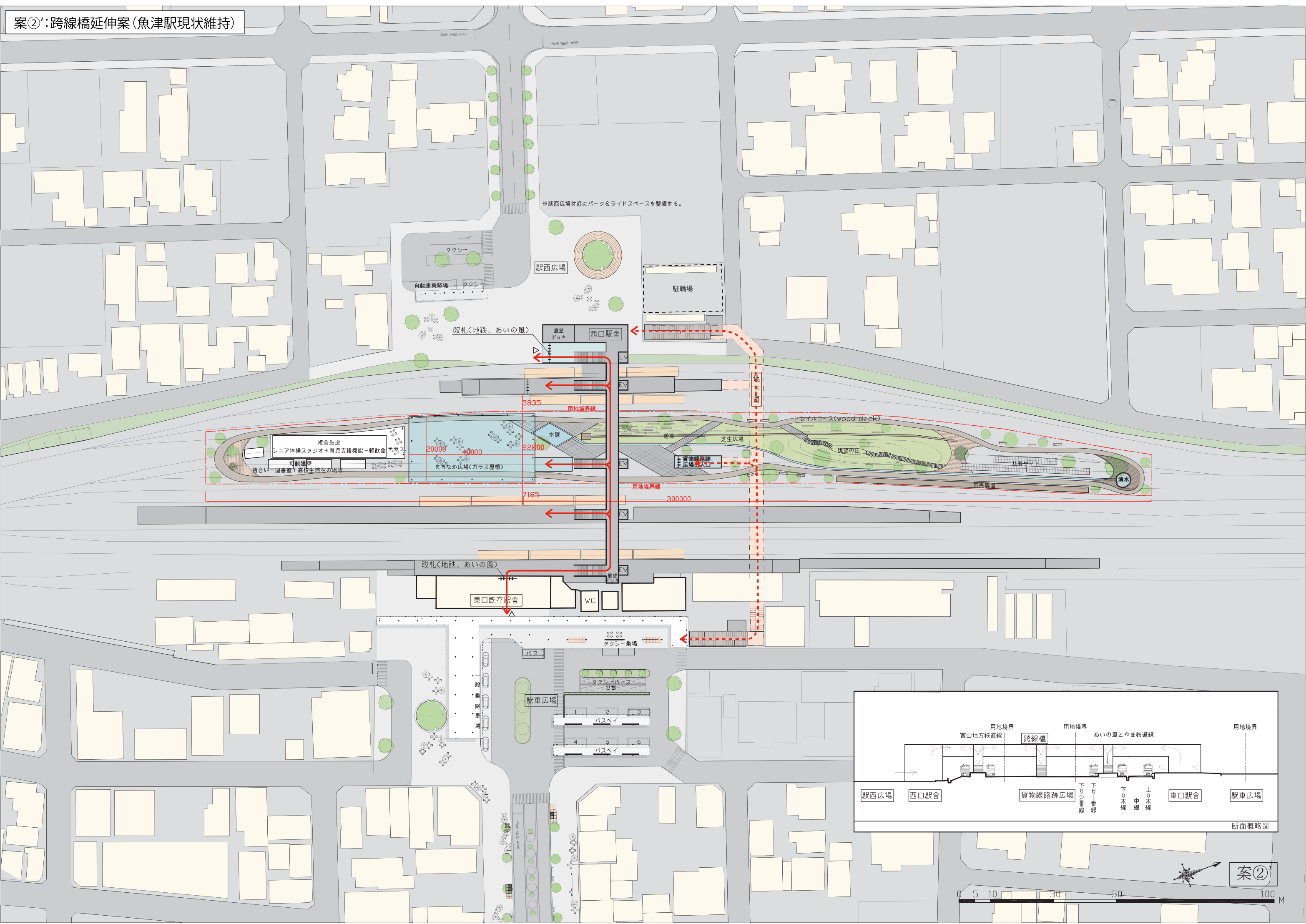
案①'

0 5 10 30 50 100 M

[illegible]

案②：跨線橋延伸案（基本形）



[illegible][illegible]

案③:新魚津駅フラット案(基本形)

駅前広場付近にパーク＆ライドスペースを整備する。

タクシー

自動車乗降場

駐輪場

西口駅舎

5835改札(地鉄)

用地境界線

水盤

遊具

芝生広場

トリアルコース(wood deck)

眺望の丘

市民農園

複合施設
シニア体操スタジオ+育児支援機能+軽飲食
可動建築
待合+図書室+高校生滞在の場等

20000

40000

22800

まちなか広場(ガラス屋根)

7185

改札(あいの風)

300000

改札(あいの風)

店舗+駐輪場

展望デッキ

東口駅舎
あいの風

バス

タクシー乗降場

駅前広場

バス乗降場

タクシーバス
8台

バスベイ

バスベイ

断面概略図

用地境界

富山地方鉄道線

あいの風とやま鉄道線

跨線橋

西口駅舎

貨物線路跡広場

下り1番線

下り本線

中線

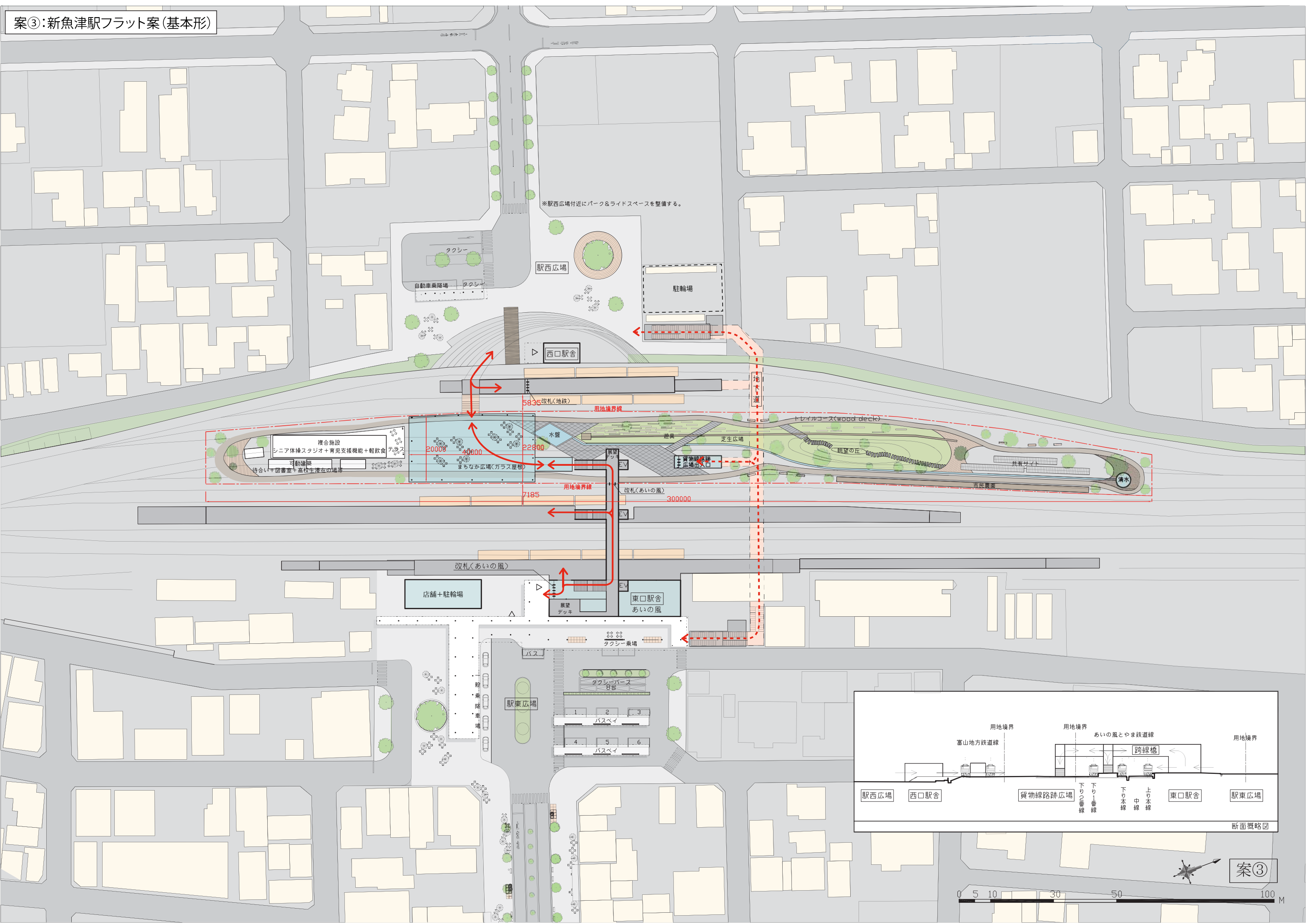
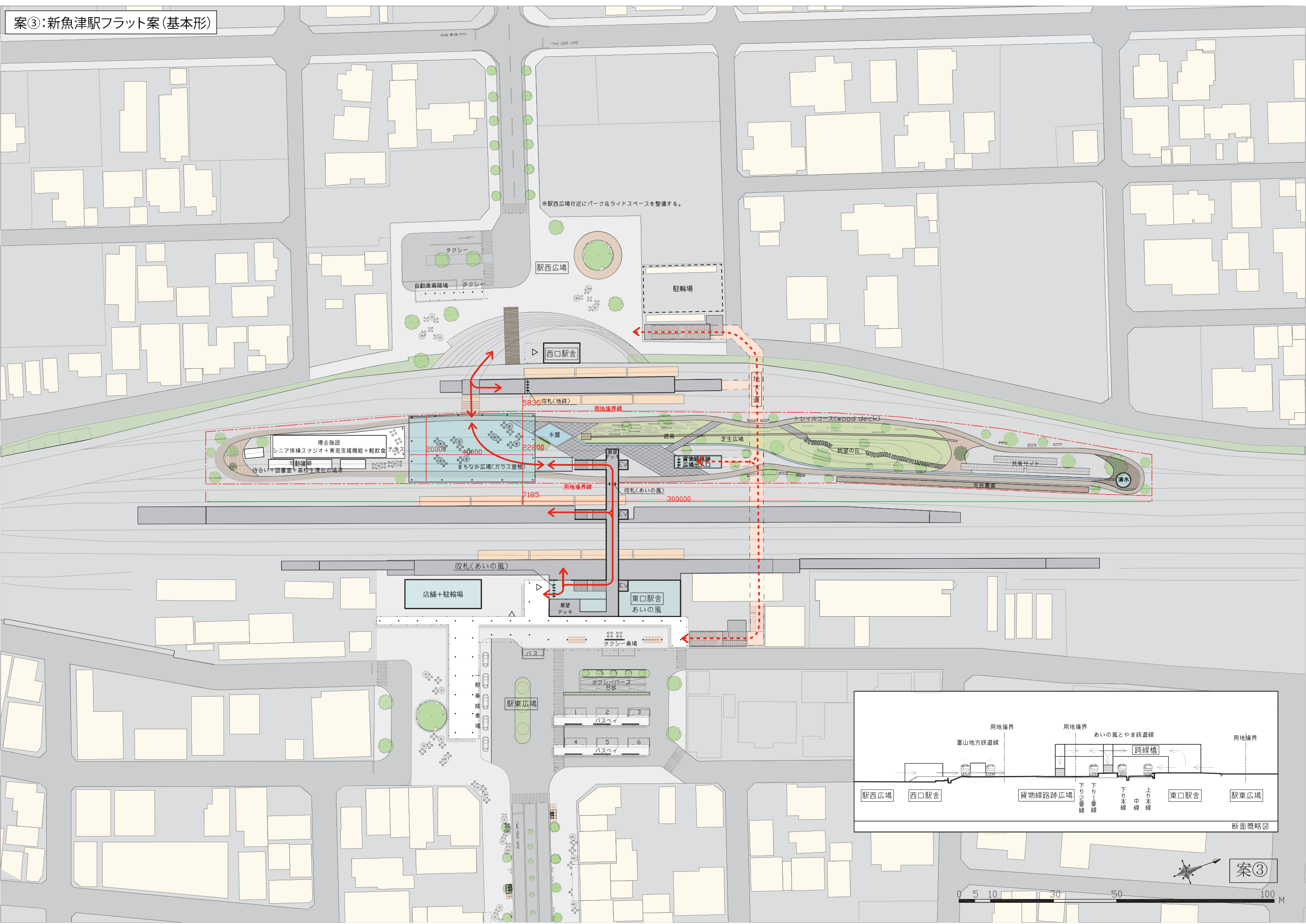
上り本線

東口駅舎

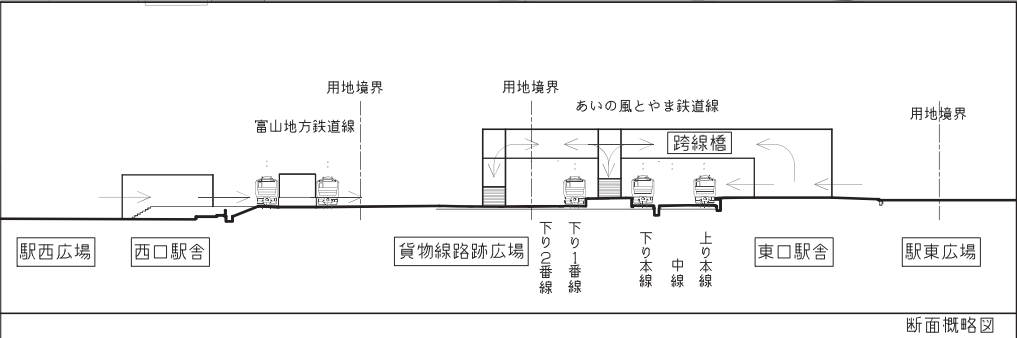
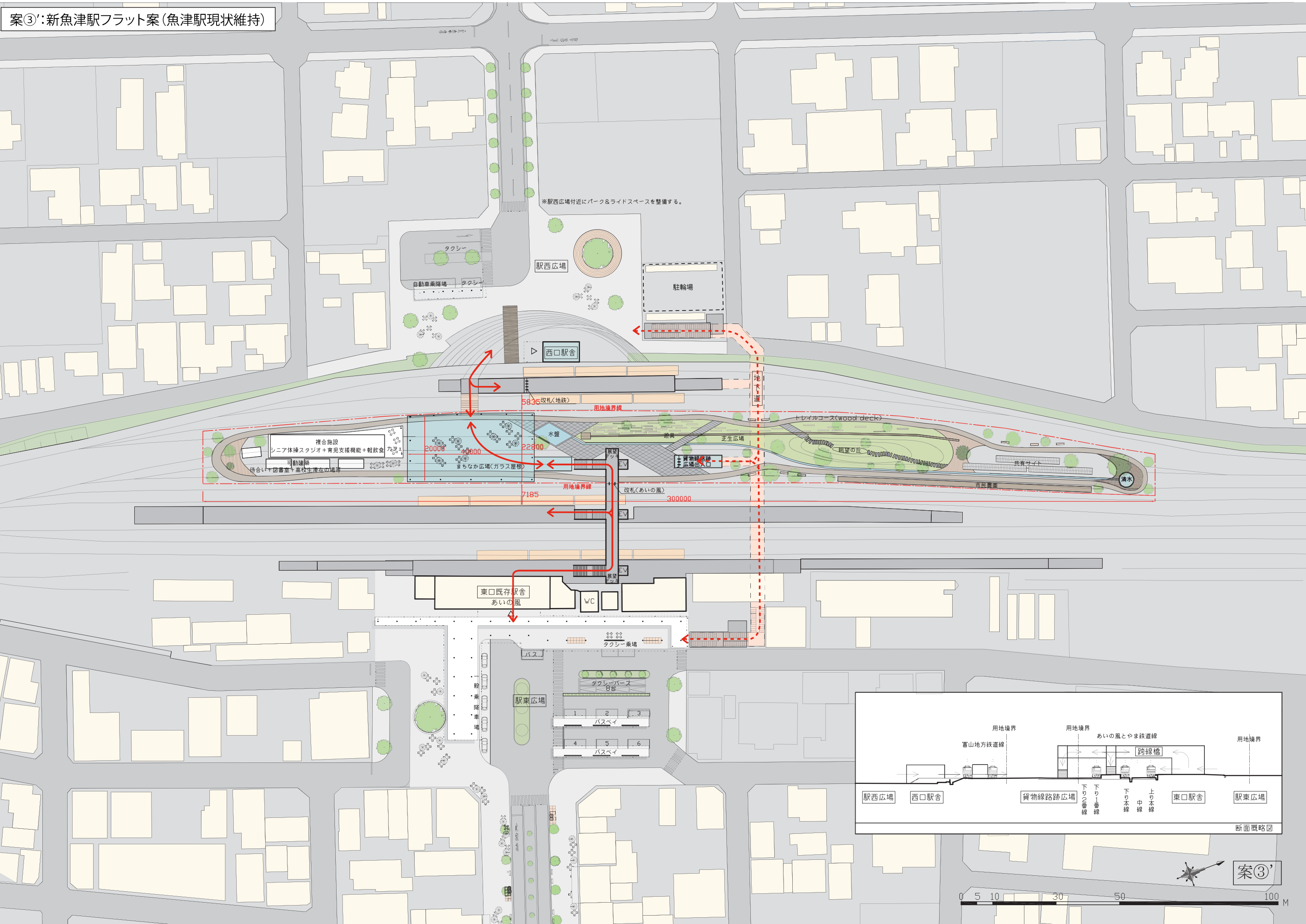
駅前広場

案③

0 5 10 30 50 100 M



案③':新魚津駅フラット案(魚津駅現状維持)



案④：フラット方式案(基本形)

※駅西広場付近にパーク＆ライドスペースを整備する。

タクシー

自動車乗降場

駅前広場

駐輪場

西口駅舎

改札(地鉄)

5835

用地境界線

シニア体験スタジオ

可動建築

待合い+図書室+高校生滞在の場等

まちなか広場(ガラス屋根)

53500

20000

水盤

展望デッキ

複合施設

児童支援機能

軽飲食

22800

用地境界線

7185

300000

遊具

芝生広場

トレイルコース(wood deck)

眺望の丘

共有サイト

市民農園

地下水

改札(あいの風)

店舗+駐輪場

東口駅舎

バス

タクシー乗場

駅前広場

タクシーバス

8台

バスベイ

1

2

3

4

5

6

断面概略図

用地境界

富山地方鉄道線

用地境界

あいの風とやま鉄道線

用地境界

西口駅舎

駅前広場

貨物線跡広場

下り1番線

下り本線

中線

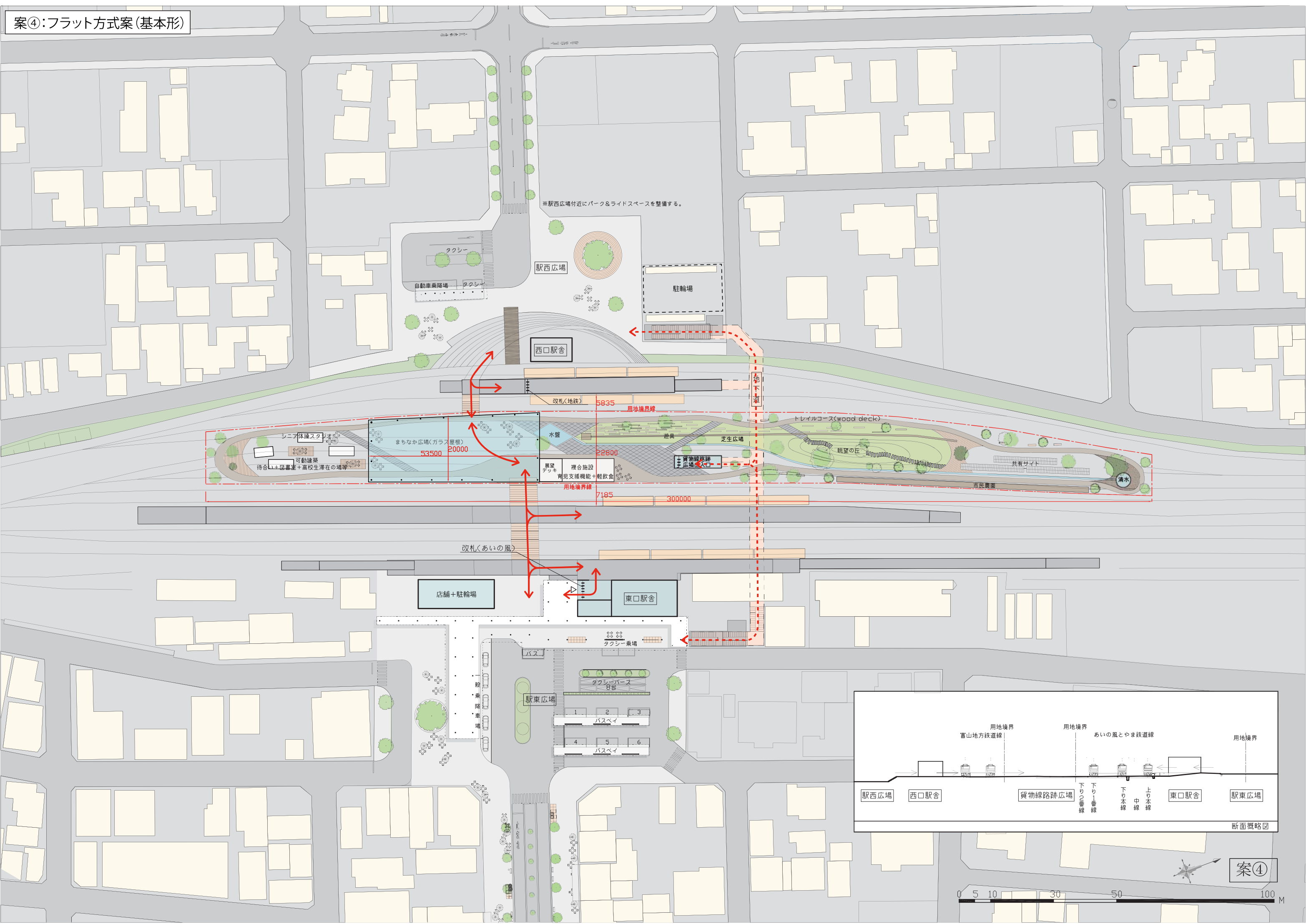
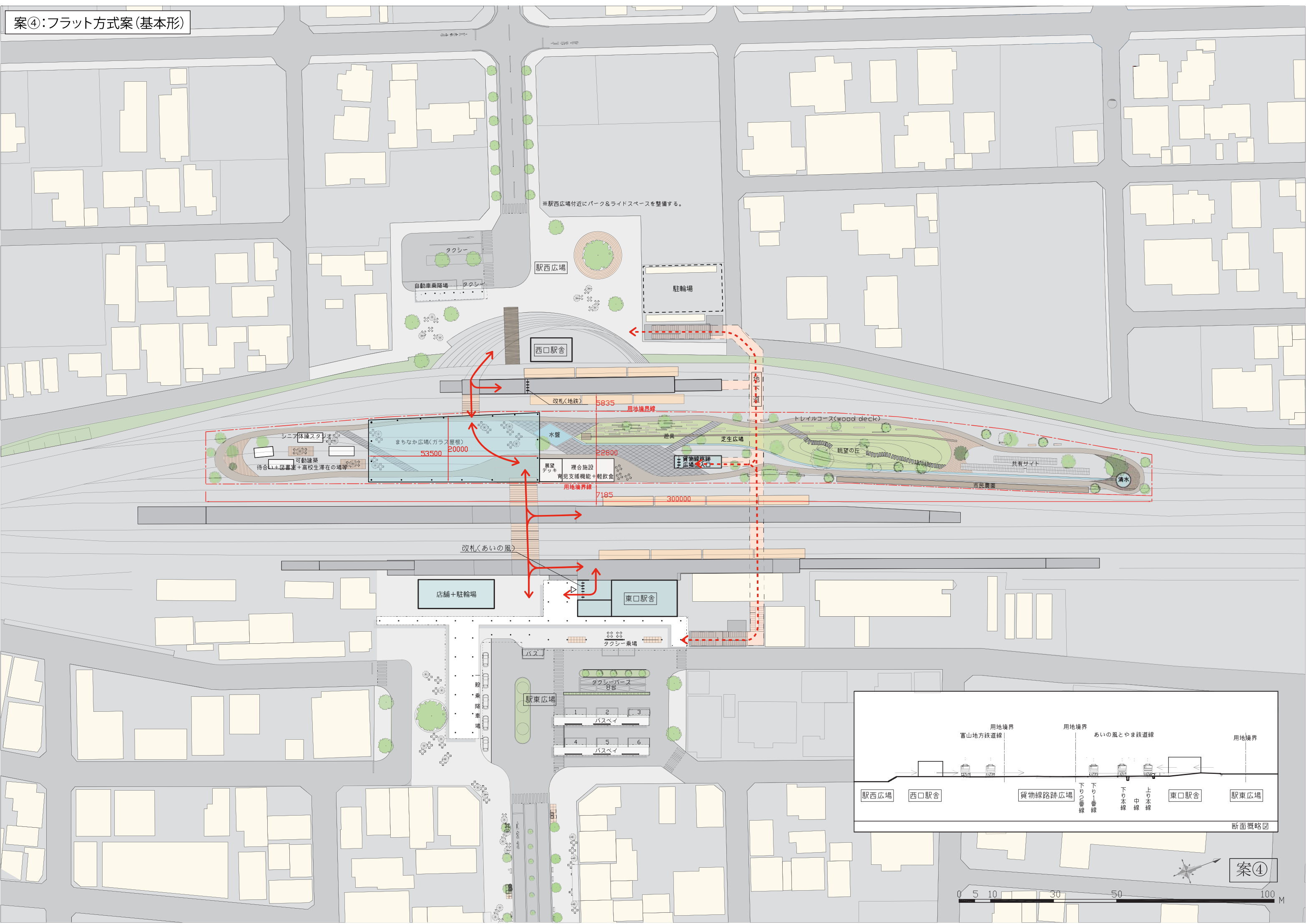
上り本線

東口駅舎

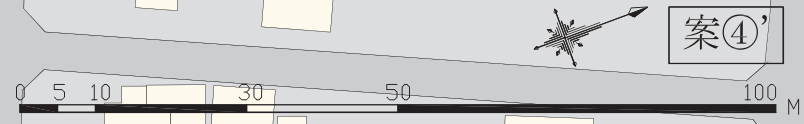
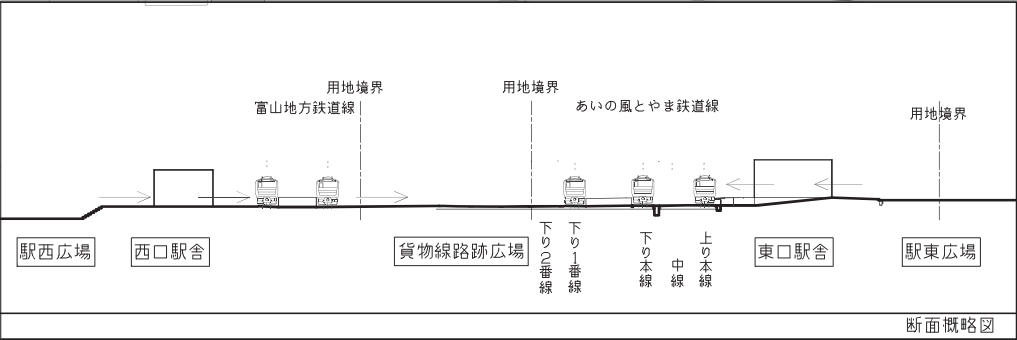
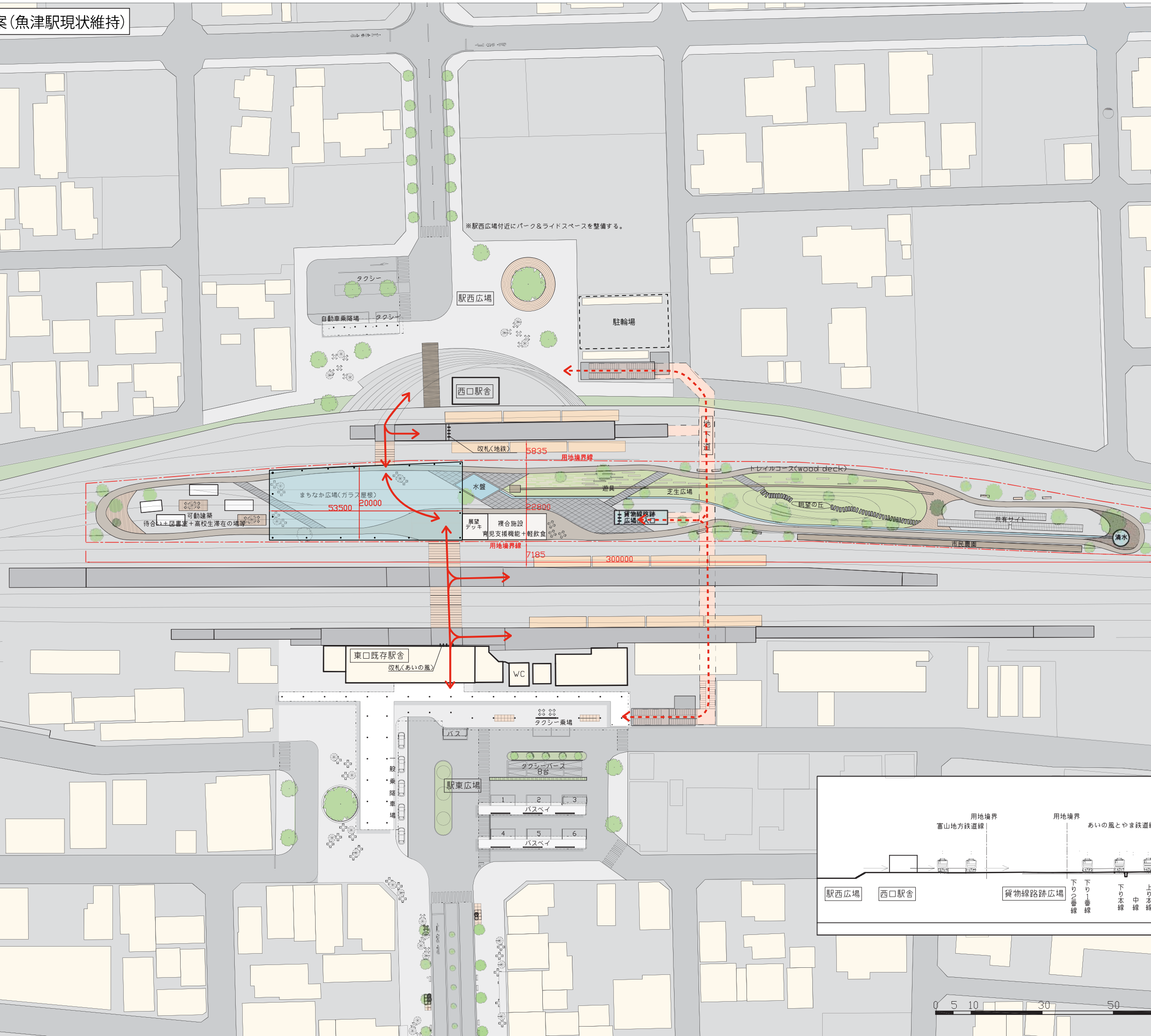
駅前広場

案④

0 5 10 30 50 100 M

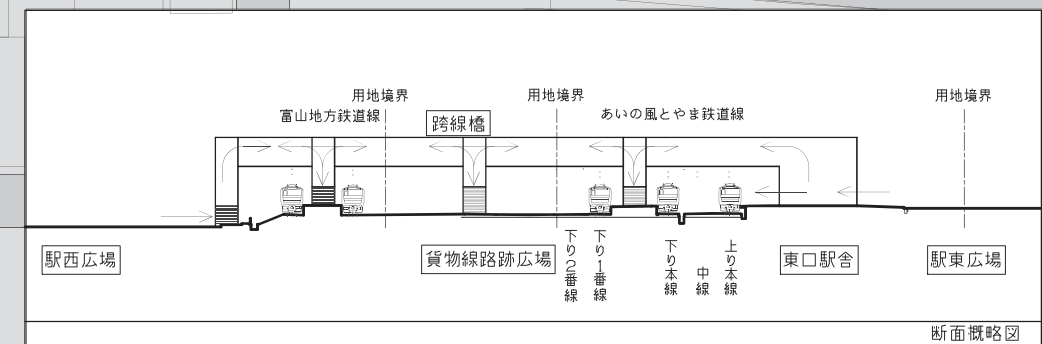
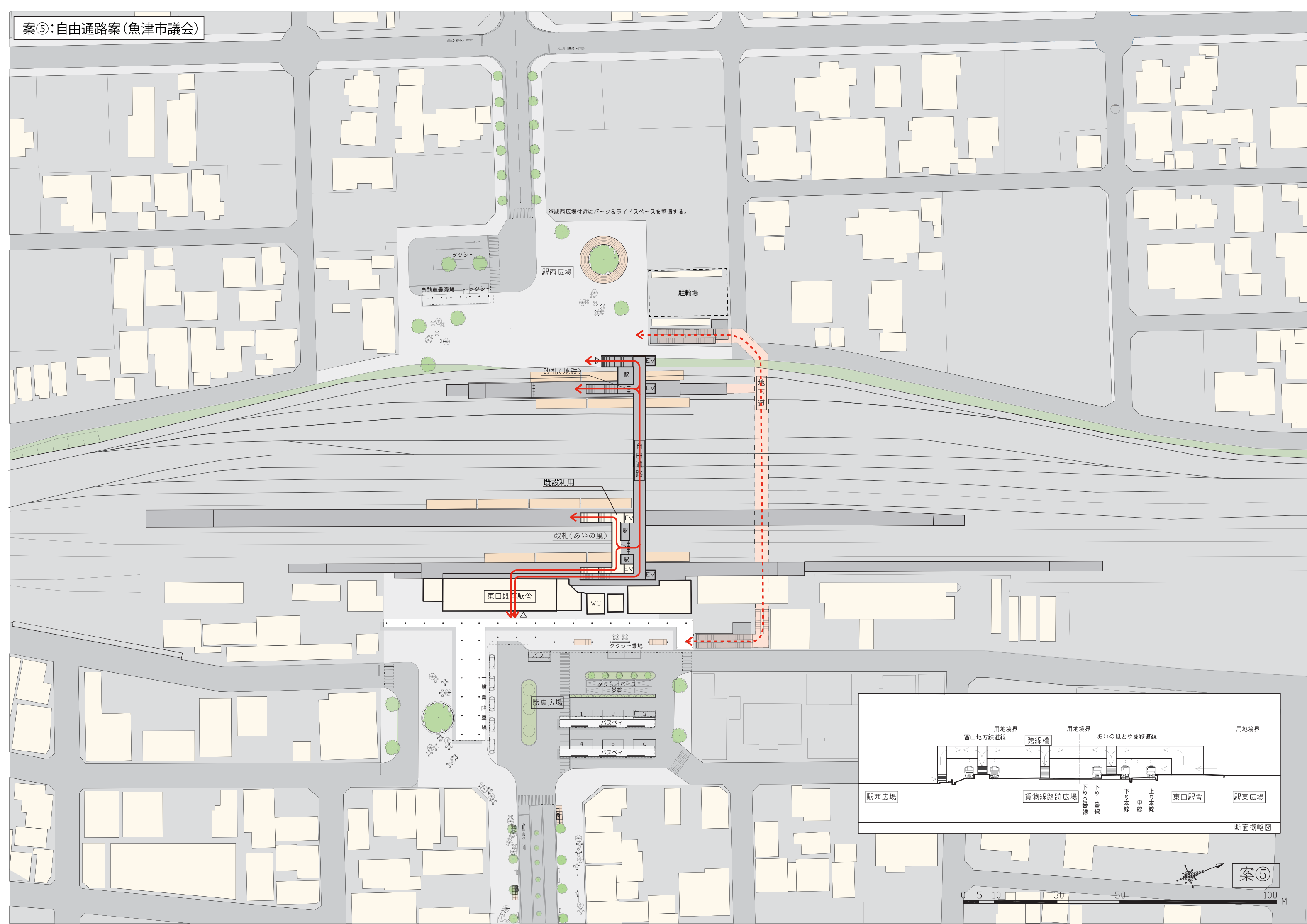


案④':フラット方式案(魚津駅現状維持)

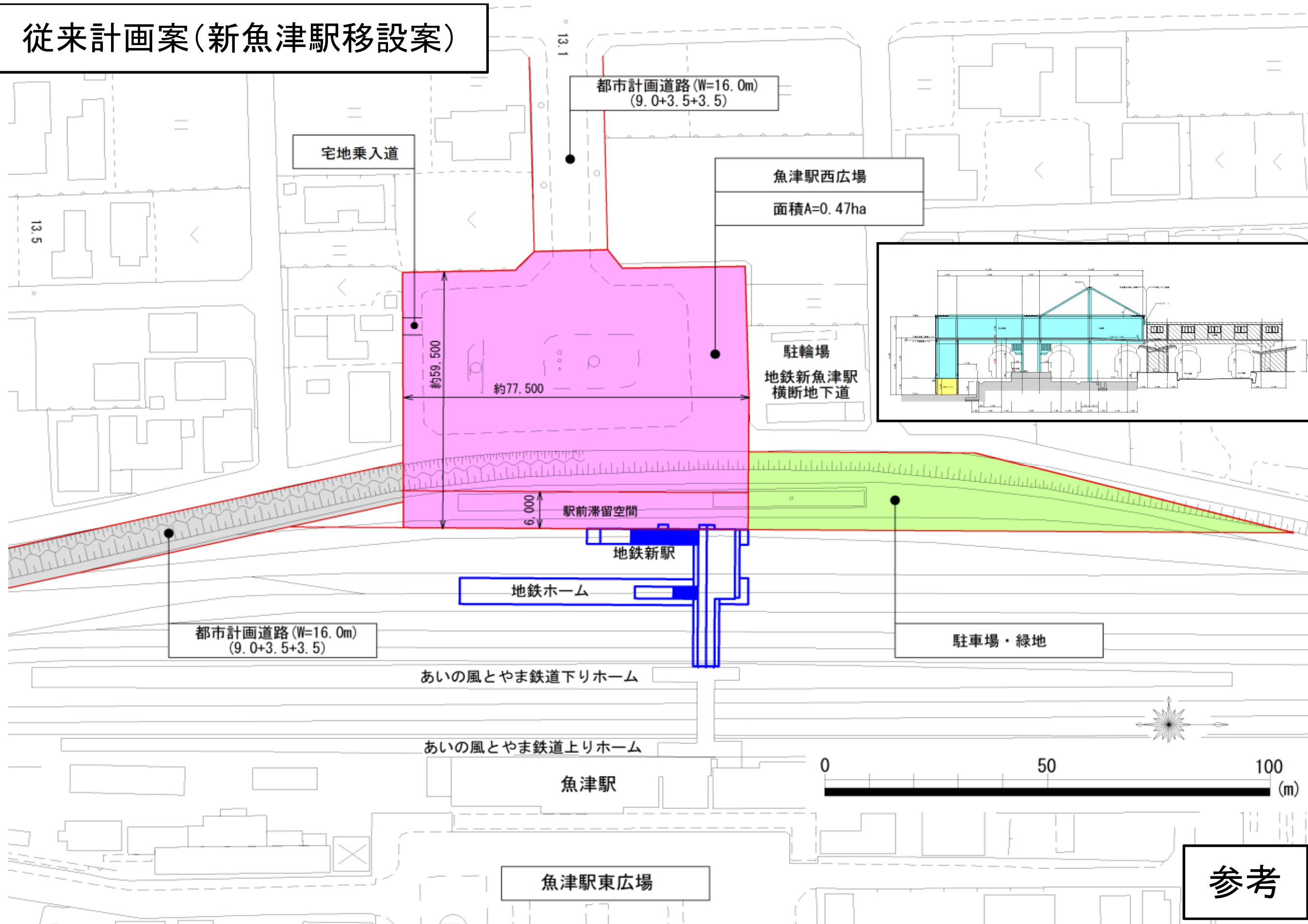


案④'

案⑤：自由通路案（魚津市議会）



従来計画案(新魚津駅移設案)



(参考資料) これまでに頂いた意見等

両駅整備各案について

項目	協議会の発言要旨
全案について	- 撤去する魚津駅事務室の移設場所。 - 市玄関口の景観保全は大切だが、事業費に見合う効果や問題点の再検証も必要。 - 新魚津駅のバリアフリー化は必要。
1 案について	- 鉄道利用者の利便性向上や町の活性化、交流人口の増加等の事業効果を示すべき。 4 案の中では事業費が一番大きく、維持管理も大変。
専門部会の発言要旨	
全案について	魚津駅は既にバリアフリー化されているので、取り壊して欲しくない。
1 案について	- 小売店は営業が厳しい等、複合施設の必要性が感じられない。例えば学生をターゲットにして勉学に寄り合える場所を提供する等、複合施設の目的を明確にするべき。 - 施設が大きいので将来拡張出来る等の発展性があり、新たな眺望も生まれる。 - 改札が2階にあるのは不便で、鉄道乗換距離もそれほど短縮されない。

協議会の発言要旨	
2 案について	- 橋上通路から中の広場利用が出来るので、不正乗車防止改札が必要。 - 通路利用には入場料が必要となるが、類似例として、しなの鉄道軽井沢駅は駅構内の遊園施設に誘導している。
専門部会の発言要旨	
2 案について	- 新魚津駅のバリアフリー化は実現するが、上下の移動があるので、地下道を利用した移動と変わらない。 - 駅を相互に利用する事だけを考えると、4 案の中では最も良いのではないか。 - オープンスペースが駅利用者しか利用できず、土地活用のメリットが薄い。 - 改札の位置や管理について、2 社協議が必要。

項目	協議会の発言要旨
3、4 案について	- 事業費や維持管理を考えるとフラット案は良い。 - 低床車両等の導入まで考えるのか。 - 構内踏切の新設は、実現可能なのか。
専門部会の発言要旨	
3、4 案について	- 新魚津駅を利用する際の上下移動がなくなり、駅西側からのアクセスが良くなる。 - 両鉄道乗り換えの際に通過する踏切の安全対策と広場の雨雪対策が必要。
3 案について	- 跨線橋に券売機が必要となる。 - 広場に記載の飲食店は需要があるのか検証が必要。 - 既存地下道から広場に続く昇降路は必要性があるのか。 - 既存駅舎の改修に国からの補助が見込めるのか。 - 移動経路がわかりにくい。
駅周辺地区進捗報告会で頂いた意見要旨	
3、4 案について	- 年寄りが使う事を考えると、踏切は安全面の配慮に欠けるのではないか。 - 雪が降る事を考えると、踏切には屋根も付けられなく、ホームにスロープも危ないのではないか。

項目	協議会の発言要旨
4 案について	- 構内通路には遮断機等が必要なので、スムーズな鉄道横断の実現に繋がるのか疑問。 - 構内通路は、旅客列車72本と貨物列車通過もあるため慎重な判断が必要。 - 既存エレベーターや跨線橋の撤去は勿体ない。
専門部会の発言要旨	
4 案について	- 持続可能性という観点では、フルフラット化が最も望ましいのではないか。 - 上下の移動がなく、利用者にとっては使い易い構造ではないか。 - 海側と山側の壁がなくなるので眺望が良くなり、景観軸の観点にも合う。 - 駅に停車しない貨物列車の通過もあるため、安全第一を考える鉄道事業者として認める事はできない。 - 魚津駅の改札方法が難しい。 - 両駅前広場及びホームとレールには高低差があるので、フルフラットにはならない。 - 踏切が動く度に音が鳴るのも如何なものか。 - 車輛の停車位置も考える必要があり、どこまで景観軸を求めていくのか。
駅周辺地区進捗報告会で頂いた意見要旨	
4 案について	踏切は安全とは思えない。