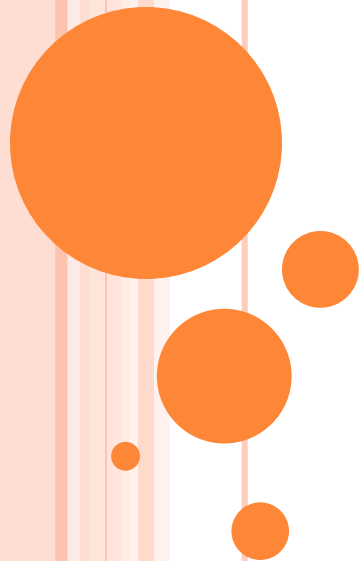


魚津駅・新魚津駅周辺まちづくり協議会 (第5回)

令和元年12月5日

3. 協議事項

(1) 前回までの議論内容



㊦ 駅周辺のまちづくり構想案

ア. まちづくりの方向性

魚津駅周辺には、飲食施設・宿泊施設・公的施設・文教施設などが集まっており、賑わいにつながる多くの要素を有している。

魚津駅と新魚津駅を合わせて1日に5千人を超える人が行き来しており、駅の賑わいが周辺地域の賑わいにつながるような駅および駅前広場の構造を目指す。

歩行者の動線を重視してできるだけ段差のない構造として、高齢者等にやさしいまちづくりを目指す。

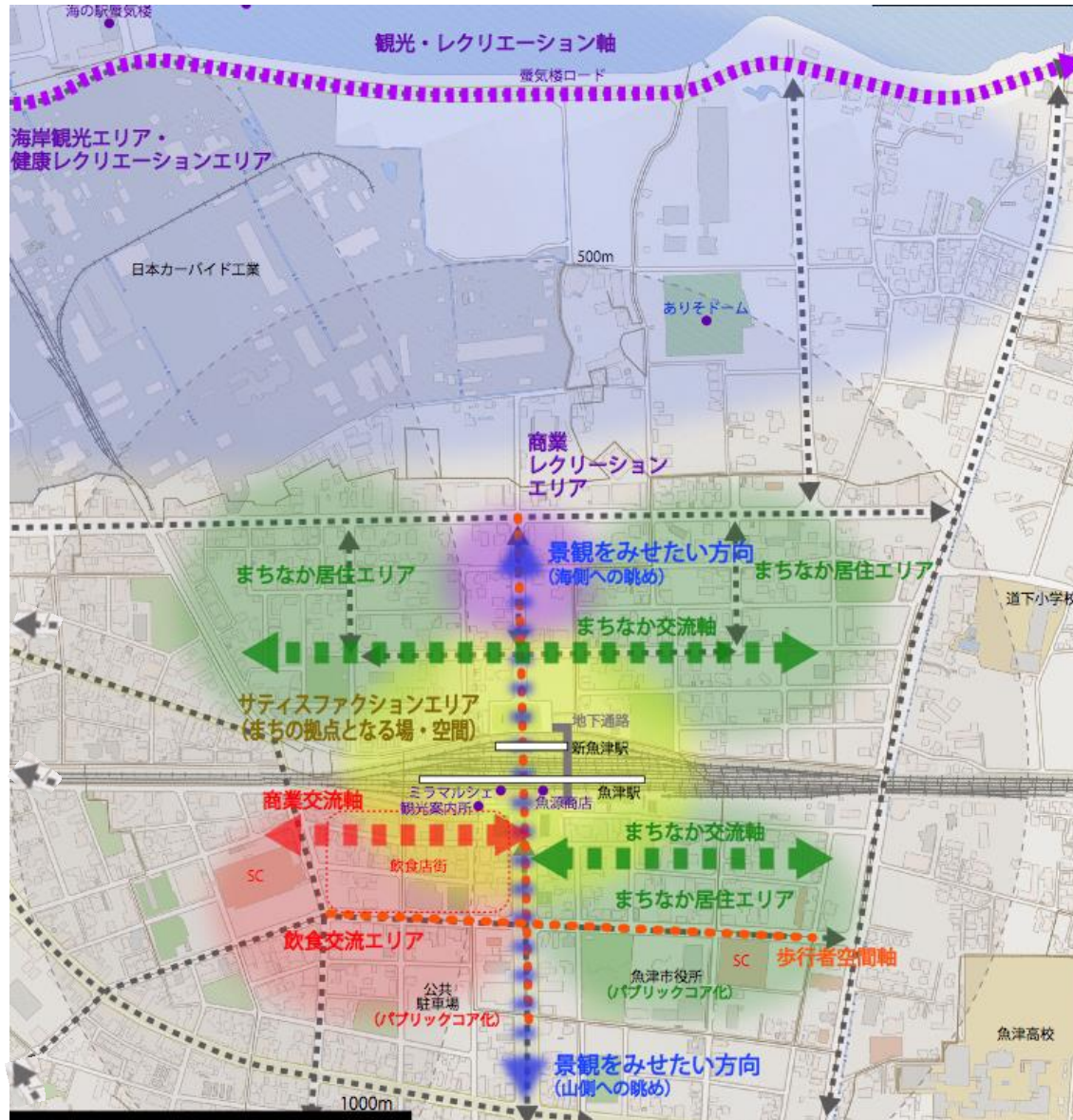
また、多くの高校生が行き交う駅でもあり、若者が集えるような場所を生み出すことによって賑わいにつなげることを目指す。

飲食街として夜にも賑わうエリアもあり、歩行者が安心・安全に歩くことができるまちとすることによってさらなる活性化を図る。

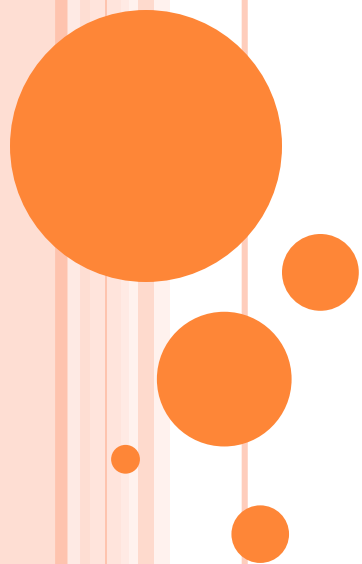


(1) 駅周辺のまちづくり構想案

【ゾーニング】



② 両駅整備各案



	案1 両駅橋上化案	案2 跨線橋延伸案	案3 新魚津駅プラット案	案4 プラット方式案	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貨物敷地の利用は要検討 園内でも先駆けの先進事例となる	既存鉄道施設に影響が少ない 駅周辺部周辺に駐車場を整備できる 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 駅周辺部周辺に駐車場を整備できる
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にくい 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にくい 目標値を示すべき	新魚津駅のバリアフリー化は良い 駅周辺部からのアクセスは良くなる ライオン街の外面では良い 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にくい 目標値を示すべき 年寄りに足踏の悪い道路は除外	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 間かずの踏切になる可能性がある 段差ゼロは魅力がある ライオン街の外面では良い 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にくい 目標値を示すべき 年寄りに足踏の悪い道路は除外 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 事業採算に見合う効果では無い 両駅橋上化や自由通路も計画するべき 駅よりも駅前広場の環境改善を望む 泉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: 鉄道駅改良改善事業補助 事業主体: 鉄道事業各 11/3補助 社会資本整備補助交付金(貸付) 都市局: 事業主体: 地方公共団体等(国費率60%以上)	運輸局: 鉄道駅改良改善事業補助 事業主体: 鉄道事業各 11/3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補助 事業主体: 鉄道協議会等 11/3補助 社会資本整備補助交付金(貸付) 都市局: 事業主体: 地方公共団体等(国費率60%以上)
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		

㊦ 両駅整備各案

案		意見
1	両駅橋上化	費用対効果が小さく、財政面での課題あり
2	跨線橋延伸	同上
3	新魚津駅フラット	費用対効果は大きいですが、安全面での実現可能性に課題あり
4	フルフラット	同上
5	自由通路	案1に加え、現地下道との使い分けに課題あり
6	従来計画	費用対効果が小さい等から見直しに至ったが、上記各案と比較すると良いとの意見もあり

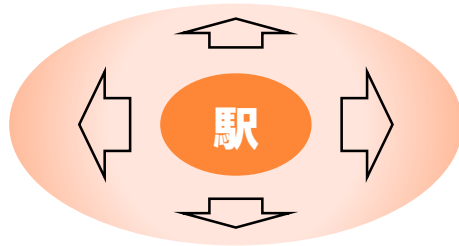
コストの高い案は財政面で現実的とは言えず、コストを抑えた案には安全面や実現可能性に課題がある等、各案を絞り込むまでには至らなかった。



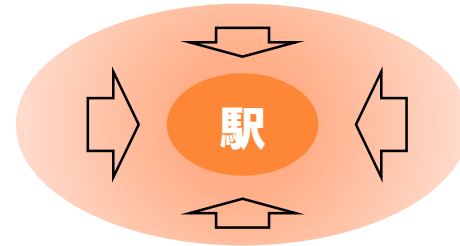
【まとめ】

「駅舎の整備」が「賑わい創出」に繋がるビジョンが見えてこないことから、駅舎よりも周辺の充実に力を注いで欲しい等、駅周辺のまちづくりから取り組む事に言及する新たな意見もあった。

【当初案】



【協議会意見を踏まえて】



駅整備をきっかけとして周辺へにぎわいが波及

駅周辺を活性化させ駅を中心としてにぎわいを寄せる

駅舎を中心としたまちづくり基本構想から、駅周辺を中心としたまちづくり基本構想へと考え方を転換し、時系列をもって計画を整理する。

また、市全体のにぎわいについては、平成30年度から策定を進めている立地適正化計画において、魚津市の将来を描きながら、戦略を立てて、まちづくりを検討している。

駅舎を視点としたにぎわいづくりから、駅周辺を視点とした具体的な施策を検討し、市全体のにぎわいを図る戦略の一つとして、駅周辺のまちづくり基本構想を策定することを検討する。

立地適正化計画

まちづくり基本構想