

1 調査名称：三島市総合都市交通体系調査

2 調査主体：三島市

3 調査圏域：東駿河湾都市圏

4 調査期間：平成23年度

5 調査概要：

三島駅は東海道新幹線、東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線の3線の駅であり、県下で3番目に乗降客が多いが、駅の南北地区が分断され、その移動には歩行者・自転車ともに市道を利用して東回り（700m）、西回り（1100m）と大きな迂回を余儀なくされており、入場券を購入し駅構内を通過しない限りは、南北の回遊性が低い状況にある。駅周辺部の整備は市民の永年の悲願であり、市民の利便性向上と地域活性化を図ることが課題となっている。

近年、三島駅北口周辺では、教育機関（大学・高校）、ビジネスホテル、出版社等の建設や道路整備が進んでおり、南口周辺では、再開発事業の構想が検討されている。このような状況から南北自由通路計画案の整備効果の検討を実施し、交通結節点の機能強化に資する効果的な自由通路の整備方針を定めることを目的とする。

I 調査概要

1 調査名：三島駅南北自由通路整備効果検討調査

2 報告書目次

序章 業務の概要

1 業務の目的

1章 現況の整理

1 関連事業、関連計画等の整理

2 駅及び駅周辺の歩行者流動状況の把握

2章 整備効果の検討

1 自由通路のルートの検討

2 アンケート調査による市民意向の把握

3 整備効果の検討

3章 費用便益の算定

1 費用便益算定条件の整理

2 費用便益分析の実施

4章 自由通路の整備方針の検討

1 効果的な自由通路の整備に向けて

2 今後の検討課題

参考資料

1 各整備計画案の費用便益分析

2 アンケート調査関連資料

3 費用便益分析マニュアル

4 鉄道事業者ヒアリング議事録

3 調査体制

検討組織

三島市南北自由通路推進協議会（会長：三島市長） 事務局：三島駅周辺整備推進課

4 協議会委員：54名

会長	三島市長	豊岡 武士
副会長	三島市議会 議長	碓井 宏政
	三島商工会議所 会頭	諏訪部 敏之
	三島商店街連盟 会長	熊沢 英治
	三島市観光協会 会長	山形 武弘
	日本大学国際関係学部 学部長	佐藤 三武朗
	東レ(株)三島工場 工場長	松村 正英
	JA三島函南 代表理事組合長	山田 壽次
	三島市自治会連合会 会長	長谷川 清成
	連合静岡沼駿・三田地域協議会 議長	中西 清文
顧問	衆議院議員	細野 豪志
委員	その他団体代表者	

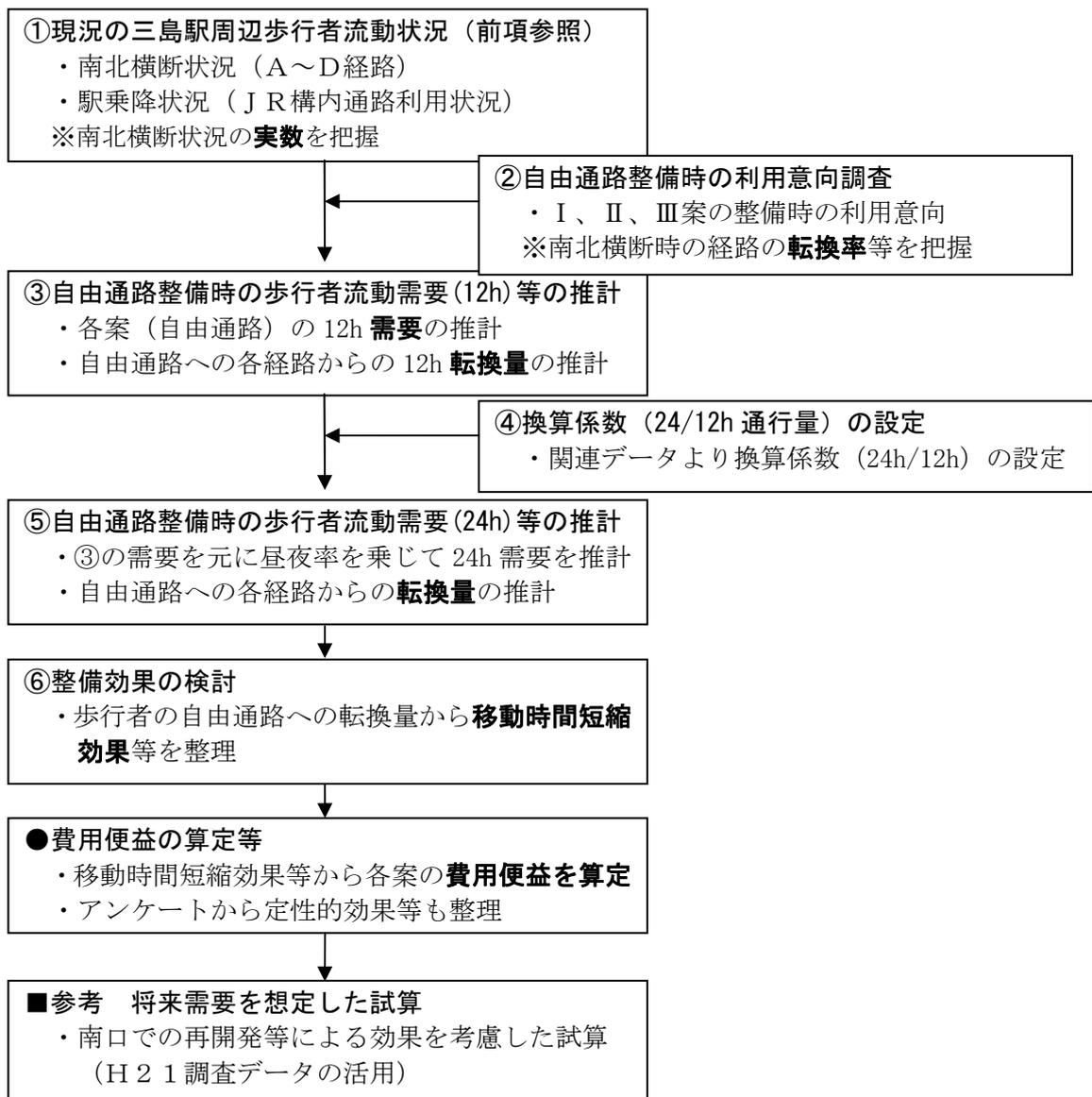
II 調査成果

1 調査目的

三島駅南北自由通路の整備検討箇所としては、これまでの検討結果から I 貨物引込線、II 連絡通路、III 資材搬入路の3箇所に絞られており、さらにJR東海との協議により、I 東レ貨物引込線を活用した整備のみが唯一実現可能性のある案として示された。

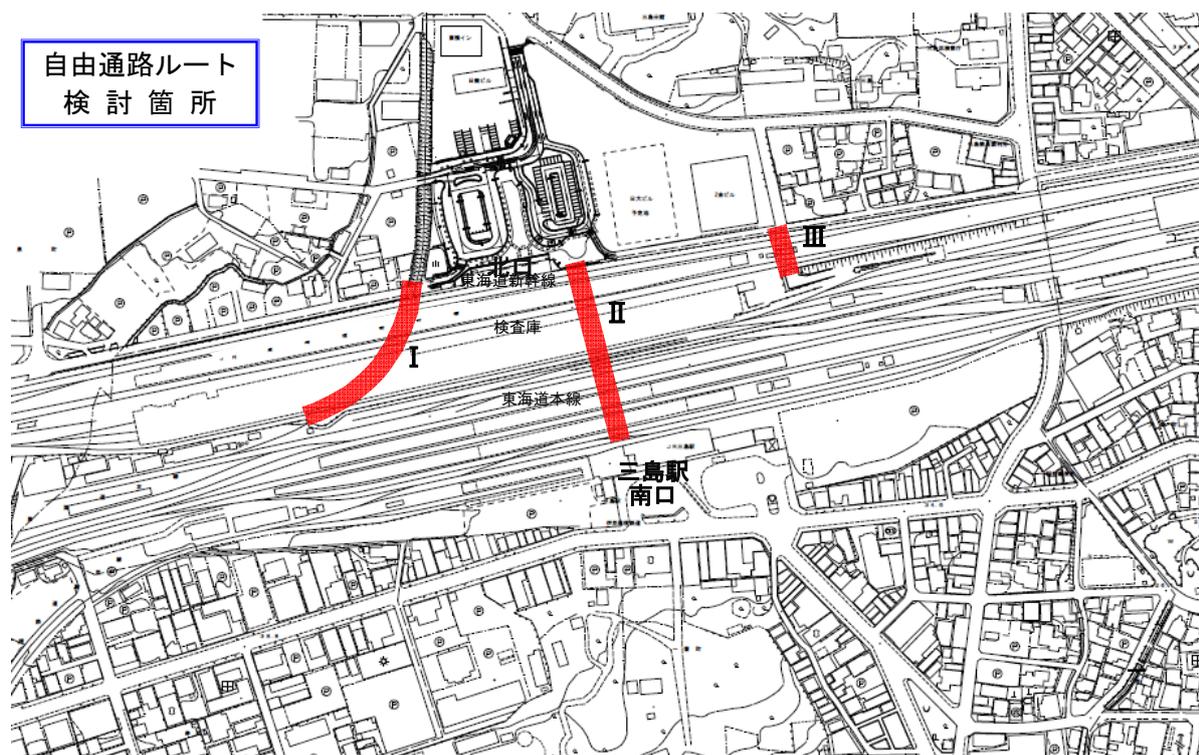
これを受けて、駅利用者の需要や市民の意向、整備に係る事業費等を調査するとともに整備効果を検討し、事業推進の判断指標としての費用便益を算定する。

2 調査フロー



3 調査圏域図

自由通路整備検討箇所については、下記図Ⅰ（貨物引込線）、Ⅱ（連絡通路）、Ⅲ（資材搬入路）の3箇所の位置を基本とし、各々での自由通路整備の考え方及び概算事業費を算定し、整理する。



○各ルートの概要

ルート	概要
Ⅰ：東レ引き込み線活用案	東レ引き込み線のトンネルを活用し、東海道本線区間をまたぐ自由通路
Ⅱ：JR構内通路活用案	既存の駅構内通路を活用する自由通路
Ⅲ：JR管理用通路活用案	Z会前のJRの管理用通路を活用し、東海道本線区間、新幹線車両検査庫をまたぐ自由通路

4 調査成果

【費用便益の算定（第3章）】

1. 費用便益算定条件の整理

(1) 条件設定

①算定において参考とするマニュアル等

- 交通結節点整備における費用便益分析マニュアル（案）（国土交通省）
- 費用便益分析マニュアル（国土交通省）

②算定における前提条件

項目	設定値	備考
・社会的割引率	4%	・上記両マニュアルによる
・基準年次	H23年度	・上記両マニュアルによる（評価時点）
・検討年次	供用後50年	・上記費用便益分析マニュアルによる
・供用開始年	H29年度	・現在の検討状況、鉄道事業者状況等を勘案し、設定

③日便益及び年間便益の算定の基本的な考え方

A：鉄道の南北横断における歩行者の時間短縮便益

B：鉄道の南北横断における歩行者の移動サービス向上便益

●算定方法

項目	基本的計算方法（計算式）	備考
A：時間短縮便益	a 自由通路整備時の歩行者数（人／日） × b 移動経路の変更による短縮時間（ Δt ） × c 時間短縮原単位（35.6円／分・人）	
B：移動サービス向上便益	a 自由通路整備時の歩行者数（人／日） × d 快適性向上に対する支払い意志額（円／人）	※支払い意志額は、上記マニュアルに基づき、20円／人として算定する。

●年間便益の算定 年間便益＝ Σ （各項目あたりの日便益額）×365

(2) 年間便益の整理

		I：東レ引き込み線活用案	II：JR構内通路活用案	III：JR管理用通路活用案
日 便 益	A 移動時間短縮便益 移動短縮時間(分/日)×35.6(円/分)	211,060 (円/日)	688,820 (円/日)	317,550 (円/日)
	B 歩行者の移動サービス向上便益 歩行者数(人/日)×20(円/人)	32,540 (円/日)	61,900 (円/日)	42,340 (円/日)
	合計 (A+B)	243,600 (円/日)	750,720 (円/日)	359,890 (円/日)
概算年間便益 上記日便益×365日		<u>88,910,000</u> (円/年)	<u>274,010,000</u> (円/日)	<u>131,360,000</u> (円/年)

(3) 整備費及び維持管理費の整理

①整備費の設定

・概算事業費は、現段階では非公表であるため、ここでは以下として設定する。

整備費：建設費＋補償費＋土地購入費＝25億円

②維持管理費の算定

1) 検討条件

現段階では、維持管理費用については、C案も条件は、A案に同じと仮定する。

		A：東レ引き込み線案 C：資材搬入路案	B：（構内通路案）
保守点検	EV	2基	※JR東海との協議により決定 （A、C案相当分等の負担が考えられる）
	ESC	2基	
光熱費（照明等）		有り	
清掃費		有り	
備考		A案：延べ床面積：1600㎡ （JR概略設計）	

2) 参考事例

経費項目	館山駅	守谷駅	東飯能駅	春日駅
EV等保守点検費	145万円 （EV2基）	436万円 （EV4基、ESC8基）	262万円 （EV1、ESC1基／西口分）	126万円 （EV1基）
光熱費	250万円			
清掃費	430万円	216万円		
その他 （警備保障費）	23万円	36万円		
合計	848万円	688万円		
備考1（規模等）	・自由通路は、W6×L87=522㎡			
備考2（他）	・光熱費には、市民ギャラリー等の分を含む ・別途トイレ用の上下水等の経費あり		別途トイレ清掃委託費：118万円	上記は入札額 （予定額は237万円）

3) 単価の想定

上記事例から勘案し、以下の単価を仮定する。

EV：約75万円／基

ESC：約100万円／基

光熱費：0.3万円／㎡

清掃費：約200万円／年

4) 維持管理費の想定概算（仮定値に基づく試算値）

		規模	単価（万円）	金額 （万円／年）	備考
保守点検	EV	2基	75	350	
	ESC	2基	100		
光熱費（照明等）		1,600㎡	0.3	500	
清掃費		1,600㎡	—	200	
その他		—	—	500	その他諸経費として、上記合計の50%を見込む
合計		—	—	約1,500	

※維持管理費は、保守点検事業者や清掃等事業者との契約内容等にも大きく影響されるため、実際の金額とは大きく異なる可能性もある。

2. 費用便益分析の実施

(1) 費用便益比の整理

これまでの検討を踏まえ、前節で設定した条件により、各案の年間便益と50年便益及び費用を算定し、再整理すると下表のようになる。

また、期待される定性的効果も、アンケート調査による各案に対する意向と各整備計画案内容（通路延長や構造、経路、周辺土地利用状況等）も勘案して評価し、あわせて示す。

			I案： 東レ引込み線案	II案： JR構内通路案	III案： JR管理用通路案	
想定需要（人／日）			1,628人	3,095人	2,117人	
定量的効果 (費用便益比)	年間	便益	約8,900万円	約27,400万円	約13,100万円	
		費用	整備費	約25億円	—	—
			維持管理費	約1,500万円	—	—
	50年	便益(B)	約15.7億円	約48.4億円	約23.2億円	
		費用	整備費	約25億円	—	—
			維持管理費	約2.6億円	—	—
			費用計(C)	約27.6億円	—	—
	費用便益比(B/C)		<u>0.57</u>	—	—	
定性的評価	交通結節機能の向上	△ ・通路を利用して、移動短縮距離は比較的短く、効果は少ない。	◎ ・南北駅前広場が最短で結ばれることで、機能の向上が図られる。	△ ・通路を利用して、移動短縮距離は比較的短く、効果は少ない。		
	駅周辺市街地の活性化	△ ・アンケート結果や、その経路位置からも効果は低いと言える。	◎ ・アンケート結果からも、その経路位置からも、効果が期待される。	○ ・アンケート評価は低い、経路は、南側商業地に近く、期待される。		
	南北横断の安全性・安心感の向上	△ ・トンネル部の幅員や延長の長さから、安心感の面で課題が残る。	◎ ・安全性、安心感とも改善される。	○ ・I案に比較して延長は短く、地上・橋上の通路であり、効果あり。		

○50年便益の算定条件（再掲）

- ・社会的割引率：4%
- ・基準年次：H23年度
- ・検討年次：供用後50年
- ・供用開始年：H29年度

【自由通路の整備方針の検討（第4章）】

1. 効果的な自由通路の整備に向けて

今回の各個別の調査、整備効果に関する検討を通じて、過年度までに検討されていた、「Ⅰ：東レ引き込み線を活用した案」や、「Ⅱ：JR構内通路を活用する案」、「Ⅲ：JR管理用通路を活用する案」の3案について、アンケート調査による利用者意向を踏まえた評価、検証を行い、定量的な効果予測及び期待される定性的な効果について確認した。特に、過年度に概略設計を行っている東レ引き込み線案については、定量的効果の整理として、各種定量的効果に基づく「便益」と、公表されている概算事業費等や予想される管理費に基づく「費用」により、費用便益比の算定を行った。

この結果、現時点においては、東レ引き込み線活用案の費用便益比は、0.57と低く、また、期待される定性的な効果も比較的小さく、事業化に向けた調査、検討を推進する案としては、見直しする必要がある。

一方、他の2案については、費用便益比はここでは、算定していないものの、試算している便益額や、計画内容における鉄道事業への支障の程度等から、費用便益比としては、現時点では必ずしも期待できるものではない。ただ、定性的評価については、「Ⅱ：JR構内通路活用案」が特に高く、次いで「Ⅲ：JR管理用通路活用案」が期待されることから、仮に、優先順位を付けるならば、この案の順で検討を進めるべきと考える。

今後の効果的な自由通路の整備に向けては、以下の点について考慮しつつ、検討すべきと考える。

<周辺のまちづくり状況を踏まえた段階的な整備>

- ・ 駅周辺では、駅南側地区における再開発事業が進展中であり、また、民間企業や大学による都市開発等も進展している。特に、再開発事業は、事業規模も大きく、また、長期間に及ぶ事業であり、まちづくりへの影響も大きい。
- ・ このことから、自由通路の整備については、駅周辺のまちづくりの長期的な状況から、自由通路の需要を見定めつつ、段階的な整備の可能性も考慮しつつ検討する必要がある。

<整備効果の向上に向けたハード、ソフト両面での取り組み>

- ・ 整備効果の向上に向けては、上記で示した駅周辺における都市開発等による拠点性の向上に向けた取り組みだけでなく、駅の交通結節機能の向上に向けたハード整備や、その運用を支えるソフト面での取り組みをあわせて図っていく必要がある。

<鉄道事業者との連携>

- ・ 自由通路の整備に向けては、当然ながら、鉄道事業者の理解、協力が必要であり、より効果的な整備に向けては、連携体制による事業推進が必要である。
- ・ 今後は、鉄道事業者との協議をさらに進め、これまでの検討経過や今後の整備の方向性等について理解、認識の共有を図り、信頼関係、連携体制を構築して行く必要がある。

<市民の理解、協力>

- ・ 本整備は、公共施設の整備であり、当然ながら、市民の理解、協力が必要である。今回の主として駅周辺住民や従業者を対象としたアンケート調査では、一定の理解が得られているとは言えるが、必ずしも全市的な市民からの理解を得たと言え

るものではない。

- ・自由通路の整備に向けては、さらに市民の理解、協力に向けた取り組みを進めていく必要がある。

2. 今後の検討課題

前項で示した効果的な自由通路の整備に向けた視点等を踏まえ、今後の検討課題について、以下に整理する。

①長期的、段階的な整備計画の方向性の具体化

- ・まちづくりの長期的な動向を踏まえた、段階的な整備計画については、まず、長期的な駅周辺のまちづくりの目標像、駅周辺の整備イメージをさだめ、これを前提に、当面の対応が必要な問題点の解消に向けた方策を具体化する必要がある。
- ・例えば、長期的には、再開発による需要増の状況を見定めつつ、長期的な目標像を位置付けし、短期的な対応として、ハード整備を伴わずソフト的な対応だけで可能な方策を具体化するなどが考えられる。今後は、その考え方や方向性の具体化が課題となる。

②整備効果の向上に向けた方策の具体化

- ・上記の長期的な目標像や短期的な対応の考え方を前提に、その実現、整備効果の向上に向けては、個別の方策の具体化が必要であり、課題となる。特に、前項で述べたように、ハード、ソフト両面から、検討し、具体化を図る必要がある。

<方策の具体化例>

○交通結節機能の向上に向けた方策

- ・例えば、観光施策にあわせた観光バス事業の支援方策の推進（ソフト）と、これにあわせた駅前広場におけるバスバース等の交通施設の再配置（ハード）などが考えられる。このような視点も含め、整備効果の向上に向けた方策の具体化が課題になると思われる。

③鉄道事業者との連携による、Win-Winとなる事業計画の具体化

- ・前項で述べたように、自由通路の整備に向けては、鉄道事業者の協力、連携が必要である一方、民間事業者でもある鉄道事業者にとっては、自社の利益につながる事業でなければ、連携体制は、構築しにくいと思われる。
- ・①、②の将来像や個別方策の具体化においては、鉄道事業者にとってのメリットも考慮した、Win-Winの関係となる事業計画の具体化が課題となる。

④市民や地域の関係者との合意形成に向けた取り組みの具体化

- ・自由通路整備の推進に向けては、その計画内容についての市民や地域関係者の理解が必要であり、合意形成に向けた取り組みの具体化が課題となる。
- ・例えば、整備計画の内容に関する情報の積極的な発信、整備課題や期待される効果等のPRなどを行い、市民の関心を得て行く方策などが考えられる。さらには、市民ワークショップ等を通じた、市民の具体的な意向の把握や、市民の意識の醸成等も考えられる。このような方策の具体化が、今後の検討課題になると考える。

(参考) 取り組み状況について

三島市事業仕分け（10月16日）

仕分け結果：再検討（不要10、再検討13、広域2、要改善11、現行4）

市議会議員説明会（11月21日）

東レ貨物引込線活用案については、課題多く否定的な意見多数

第8回三島市南北自由通路推進協議会（11月24日）

- ・協議会として、現計画については白紙とする。
- ・長期的にJR東海の理解を得るよう努力していく。
- ・社会環境の大きな変化等を捉えながら、実現の可能性を模索する