

第3回 JR笠岡駅南北連絡施設等整備検討委員会 [整備検討案の見直し]

笠岡市 建設部 都市計画課

平成31年1月28日

※本資料は、本委員会での検討を目的としたものであり、地権者・事業者等の調整が未了の中で検討したものであることに留意し、取扱いには、注意をお願いします。

第1回・第2回検討委員会の主な意見

◇駅前広場について

	意見内容
1	バスは、すべて駅北口から離発着するようになっているため、朝夕はダイヤが混み合い駅前広場が混雑する。南側から一部路線が離発着できれば、混雑の解消が図れるのではないかと
2	駅前広場は送迎で朝夕混雑しているので、分散できるのであれば南口広場があるのが望ましい
3	交通量等調査の結果から、西の浜ロータリーを経由して駅西側の道（笠岡駅前郵便局前の道）から駅に至る車両が全体の4割程度あることが想定される。
4	国道2号線を福山方面から来て、駅にアクセスするには西の浜ロータリーを経由する必要があるが、信号や渋滞により5分程度ロスが生じる
5	自転車でのアクセスについても考えてほしい
6	北側駅前広場の一般車ロータリーはラッシュ時には入れない車も見られるので、代替地検討は必要だと思う

第1回・第2回検討委員会の主な意見

◇自由通路について

	意見内容
1	地下道で南北が結ばれているが、地下道はバリアフリー化されてないうえ、防犯面に不安がある
2	JR利用者にとっては、自由通路のみの整備ではなく、南口改札と自由通路の整備が一体でなければ意味がない
3	自由通路の位置はまちと関係して決まるため、まちづくりにおける必要性や賑わいなどの観点も含めて議論するのが良い

◇駅施設について

	意見内容
1	駅舎は北側のみに開いており、南側から駅へのアクセスが悪い
2	現在の駅構造は、岡山方面へ行く場合、改札を入るとすぐ電車に乗れるので非常に便利が良い

第1回・第2回検討委員会の主な意見

◇その他

	意見内容
1	駅を降りて旅客船ターミナルまでの動線がわかりにくい
2	身の丈に合った事業にするなら、港までのデッキは必要ないのではないか
3	整備に関しては、市の支出を抑えるため国等からの補助金を考える
4	商店街等の活力が低下し、空き店舗も増加していることから、人が駅周辺を回遊する仕組みづくり、動線づくりが必要ではないか

笠岡駅周辺の主な課題と対応策(見直し)

	問題点・課題	対応策・理想の姿
駅舎 RC造2階建て (バリアフリー対応済)	駅舎は北側のみでバリアフリー未対応の地下道はあるものの南側からのアクセスが悪い	◆ 南口改札の設置 ◆ 駅舎等の改良
北口広場 (約5400㎡) バス 乗降 4バス タクシー 乗車 1バス 待機 7バス 一般車 駐車場18台 降車 2バス	- 駅前広場は北側のみだが、広域道路である国道2号は南側にある(西ノ浜交差点経由で駅に至るまでに5分程度のロスが生じる) - バス・タクシーと一般車の分離がなされているが一般車の乗降バスが2バス程度であり、特にタピーク時には広場外での一般車の乗降が見られる(雨の日はさらに混雑が生じる) ※H30.10調査結果から必要バス数を算定(平均停車時間を朝1分、夕3分と想定) 朝ピーク228台/時→4バス 夕ピーク150台/時→8バス - 駐車場は広場内18台(時間貸)の他、駅西側に約160台あり(月極駐車場が約9割) ※H30.10調査結果では駅南側の民間駐車場でも高い利用率がみられた。 - 駐輪場は駅西から約200m離れた位置に約400台。駅近くには民間駐輪場あり。 ・バスは、時間帯や路線によっては信号や渋滞により定時運行が妨げられることがある	◆ 南口広場の整備 ◆ 南口からのアクセス改善 ◆ 北口広場の再整備 ◆ 駐車場の整備 ◆ 駐輪場の整備

笠岡駅周辺の主な課題と対応策（見直し）

	問題点・課題	対応策・理想の姿
駅周辺	• 駅を挟んだ南北市街地がJR山陽本線、国道2号によって分断されている（横断箇所は地下道、踏切等の3箇所に限られ迂回が必要） • 駅から東約60mにある地下道はバリアフリー基準を満たしていない（勾配12%（基準は5%以下））うえに防犯面等に不安がある • 駅から港への乗り換え動線が分かりづらい（特に観光客） • 市民病院、笠岡シーサイドモール等の主要施設は駅南側に立地している • 駅周辺には月極駐車場は多数立地しているが時間貸駐車場が不足している • 駅南側の新交流拠点等の構想があるほか、官民連携による各種まちづくり事業が位置づけられている	◆ 南北自由通路の整備 ◆ 東地下道のバリアフリー化 ◆ 周辺施設への動線整備 ◆ 時間貸駐車場の整備
その他	• 商店街や大規模商業施設の活力が低下している • 駅周辺を含む市全体の人口減少、高齢化が進んでいる • 空地、空き店舗が増加傾向にある	◆ 各種まちづくり事業の推進 ◆ 官民連携事業等の模索

笠岡駅及び駅周辺の整備方針(見直し案)

＜課題と特徴＞

- ・鉄道や国道2号により南北市街地が分断されている(横断箇所は踏切やバリアフリー未対応の地下道等の3箇所に限られ迂回が必要である)
- ・広域道路ネットワークである国道2号のある駅南側から駅へのアクセスが悪い(西ノ浜交差点経由で駅に至るまでに5分程度のロスが生じる)
- ・駅前広場が北側のみであることと、一般車乗降機能が不足していることにより、タピーク時を中心に一般車の送迎車が駅前広場及び周辺道路まであふれている
- ・駅周辺に時間貸駐車場があるものの利用勝手が悪く路上を利用されている
- ・駅から港への動線がバリアフリー未対応の地下道のみで分かりにくく、特に観光客には乗り継ぎ利便性が低い
- ・地域活力が低下しているが、高校生が主体となって駅前にイルミネーションを設置するなど、新たな賑わいが生まれつつある
- ・現在の駅舎は、岡山方面へ行く場合、改札を入るとすぐ電車に乗れるので非常に便利が良い



＜整備方針(案)＞

◎南北市街地の分断解消

- 南北自由通路の整備
- デッキの整備

◎南口からのアクセス改善

- 駅施設の整備・改良
- 南口改札の新設

◎交通結節機能の強化

- 南口広場の整備
- 駐車場・駐輪場の整備

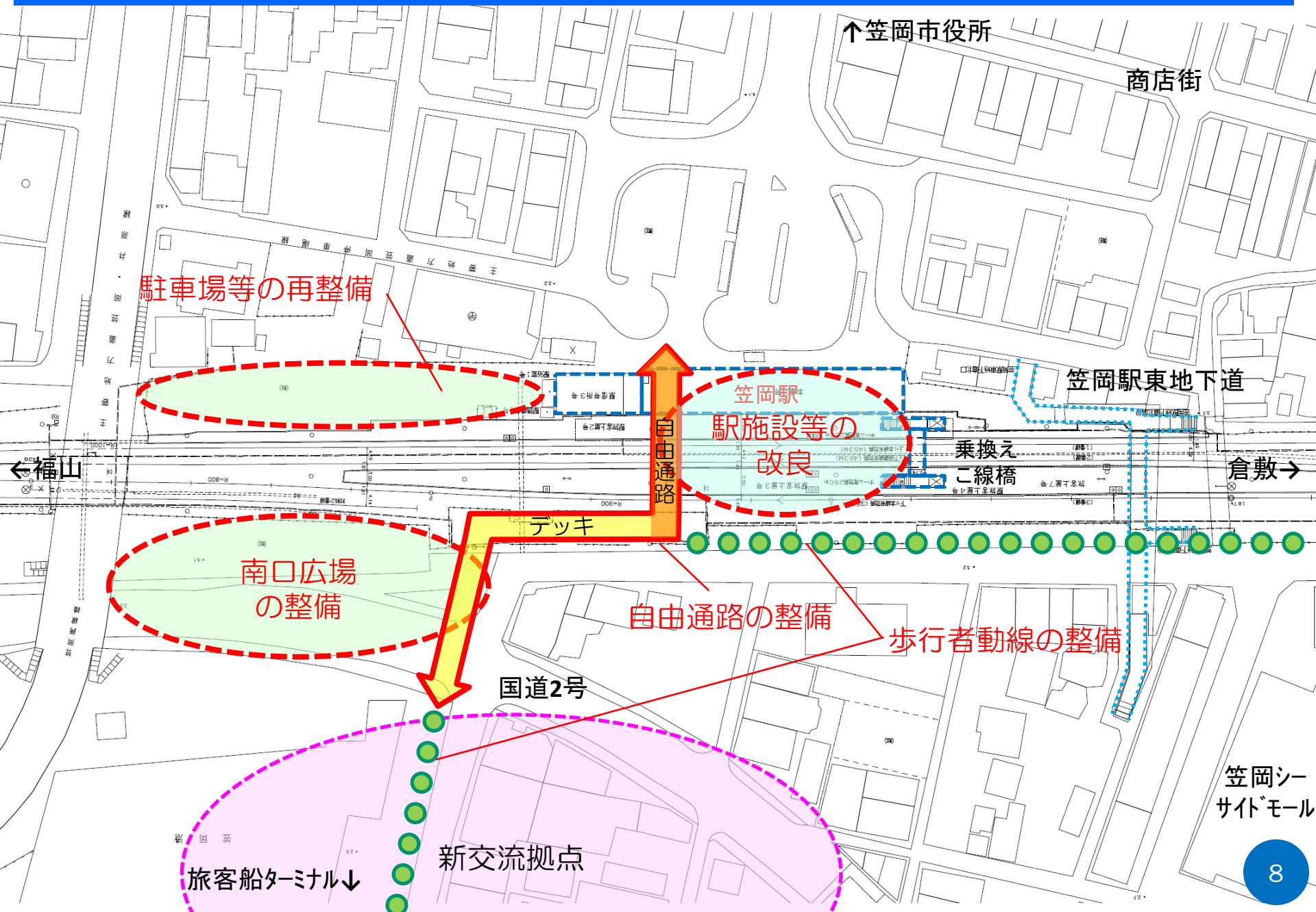
◎駅と港・商店街等との連携強化

- 歩行者動線の整備
- バス路線の検討

◎駅周辺のにぎわい創出、地域情報発信

- 各種街づくり事業の推進(別途)
- 官民連携事業等の模索

笠岡駅及び駅周辺の整備方針(見直し案)



整備検討案の評価

案②③⑤の整備検討案による整備効果のうち、貨幣換算可能な「移動時間短縮」、「走行経費短縮」、「歩行者の移動サービス向上」を対象とし、費用便益マニュアル(国土交通省)に基づく費用対効果により整備検討案の評価を行う

<整備検討案>

<整備効果>

	自由案① 通路整備案	自由案② 通路+橋上駅整備案	自由案③ 通路+簡易橋上駅整備案	南口案④ 改札新設案	自由案⑤ 通路+南口改札新設案
自由通路整備	○	○	○	—	○
駅施設整備・改良	—	○	○	○	○
駅前広場整備 (南北)	○	○	○	○	○
その他(駐輪場・歩行者動線等)	○	○	○	○	○



○自由通路整備

- ・南北一体の市街地形成
- ・南側からのアクセス改善(移動時間短縮)
- ・港等との結節機能強化

○駅施設整備・改良

- ・バリアフリー対応(現状も対応済み)

○南口広場整備

- ・南側からのアクセス改善(移動時間短縮)(走行経費短縮)
- ・南北分散による北口広場の混雑緩和
- ・移動の快適性の向上(歩行者の移動サービス向上)
- ・バスの定時性確保

○駐車場・駐輪場整備

- ・公共交通利用の促進

○周辺歩道整備

- ・歩行者の安全性・回遊性の向上
- ・移動の快適性の向上(歩行者の移動サービス向上)
- ・周辺の賑わい向上

費用対効果とは

費用対効果とは事業効果による便益(B)を事業に要する費用(C)で割ったもので、大きい値ほど事業効果が大きい。

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{事業により利用者が受ける利益=B(ベネフィット)}}{\text{事業に要する費用=C(コスト)}}$$

事業により利用者が受ける利益=B(ベネフィット)

移動時間短縮便益 + 走行経費短縮便益 + 歩行者の移動サービス向上便益

事業費・維持管理費

事業に要する費用=C(コスト)

便益の種類と効果内容等

	効果内容
移動時間短縮便益	自由通路、南口広場の整備の有無における短縮距離を用いて、交通手段別に総移動時間費用の差として算定する
走行経費短縮便益	南口広場の整備の有無における短縮距離を用いて、走行経費(燃料費、整備費など)の差として算定する
歩行者の移動サービス向上	駅南側の歩道整備による効果(自動車と完全に分離されることで安心感が向上する。)を対象に、歩行者の移動サービス向上便益を算定する

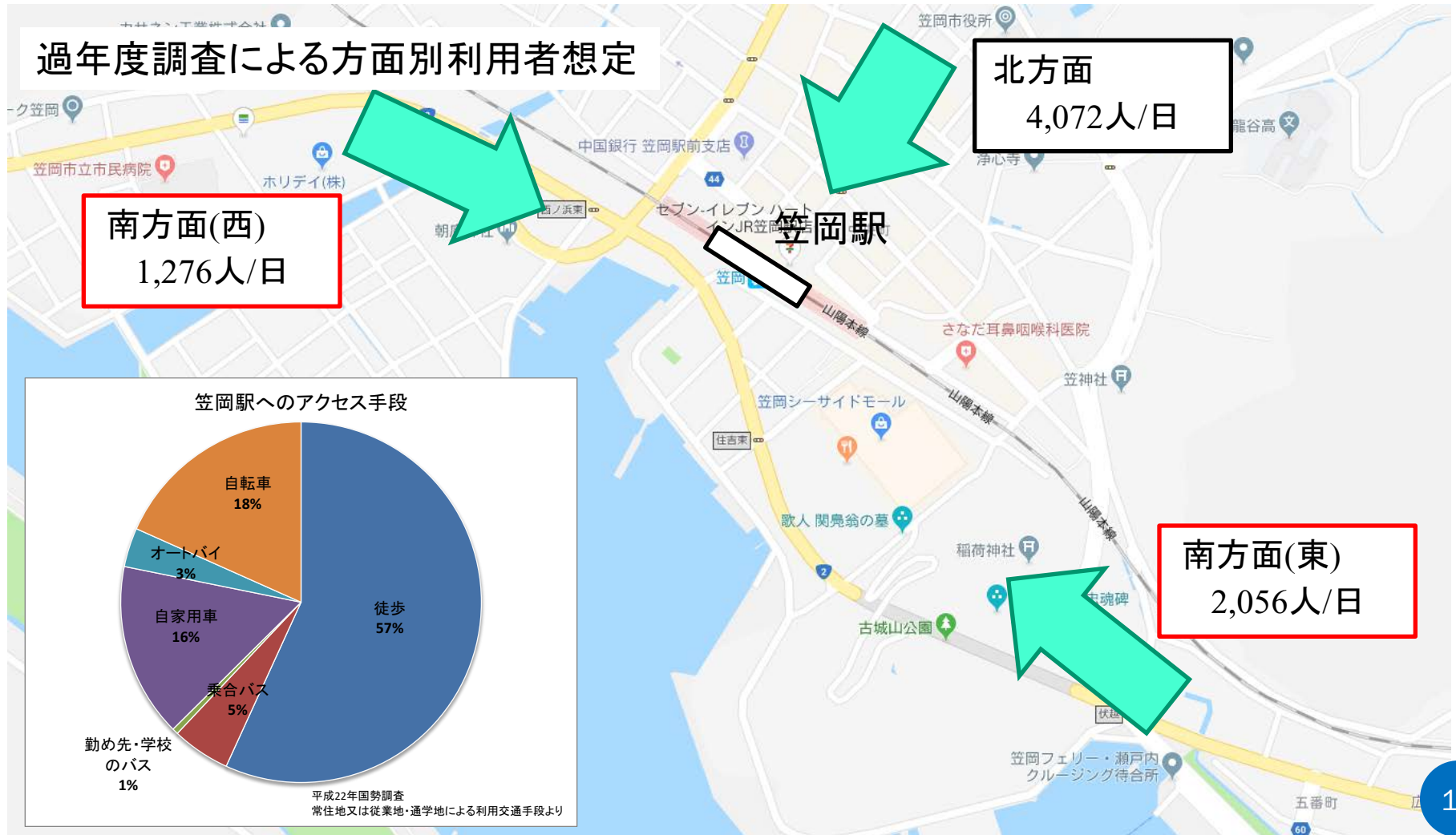
方面別利用者想定(過年度調査より)

過年度調査による予測結果等にアクセス手段率を乗じて南方面からの交通手段別の利用者を設定

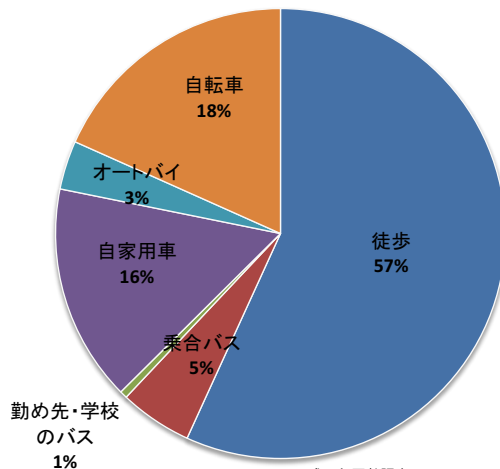
方面別交通手段別利用者

	徒歩	自動車	自転車	計
南方面(西)	766	255	255	1,276
南方面(東)	1,234	411	411	2,056

過年度調査による方面別利用者想定



笠岡駅へのアクセス手段



平成22年国勢調査
常驻地又は従業地・通学地による利用交通手段より

移動時間短縮効果の想定(徒歩の場合)

整備により西方面で100m(所要時間約1.3分)、東方面で100m(同約1.3分)短縮される
※徒歩4.8km/時で評価



移動時間短縮効果の想定(自転車の場合)

整備により西方面で300m(所要時間約1.5分)、東方面で200m(同約1.0分)短縮される
※自転車12km/時で評価



移動時間短縮効果の想定(自動車の場合)

整備により西方面で500m(所要時間約1.5分)、東方面で200m(同約0.4分)短縮される
※自動車20km/時(西方面)または30km/時(東方面)で評価



許容事業費の試算(B/C=1.00となる事業費)

現在の駅利用者数(乗車約3700人/日)から費用便益比の算定を行ったところ、「移動時間短縮」、「走行経費短縮」、「歩行者の移動サービス向上」による便益に対する建設費は約20億円程度(用地費・設計費等は除く)までと試算される

⇒案⑤自由通路+南口改札新設案は範囲内に収まる見通し(ただしデッキは除く)

評価期間50年間の費用便益比(社会的割引率を※4%と想定)

※社会的割引率…将来の価値を現在の価値(2020年)に換算するための比率

	年度	t	社会的 割引率	便益		建設費		維持管理費		計	
				計		費用		費用		費用	
				便益	現在価値	費用	現在価値	費用	現在価値	費用	現在価値
整備 期間	2019										
	2020	1	1.000								
	2021	2	0.962			990.00	951.92			990.00	951.92
	2022	3	0.925			990.00	915.31			990.00	915.31
施設 完成後 の評価 期間	2023	4	0.889	92.43	82.17			1.00	0.89	1.00	0.89
	2024	5	0.855	92.43	79.01			1.00	0.85	1.00	0.85
	2025	6	0.822	92.43	75.97			1.00	0.82	1.00	0.82
	2026	7	0.790	92.43	73.05			1.00	0.79	1.00	0.79
	2027	8	0.760	92.43	70.24			1.00	0.76	1.00	0.76
	2028	9	0.731	92.43	67.54			1.00	0.73	1.00	0.73
	2029	10	0.703	92.43	64.94			1.00	0.70	1.00	0.70
	2030	11	0.676	92.43	62.44			1.00	0.68	1.00	0.68
	2031	12	0.650	92.43	60.04			1.00	0.65	1.00	0.65
	2032	13	0.625	92.43	57.73			1.00	0.62	1.00	0.62
	2061	42	0.200	92.43	18.51			1.00	0.20	1.00	0.20
	2062	43	0.193	92.43	17.80			1.00	0.19	1.00	0.19
50 年	2063	44	0.185	92.43	17.12			1.00	0.19	1.00	0.19
	2064	45	0.178	92.43	16.46			1.00	0.18	1.00	0.18
	2065	46	0.171	92.43	15.82			1.00	0.17	1.00	0.17
	2066	47	0.165	92.43	15.22			1.00	0.16	1.00	0.16
	2067	48	0.158	92.43	14.63			1.00	0.16	1.00	0.16
	2068	49	0.152	92.43	14.07			1.00	0.15	1.00	0.15
	2069	50	0.146	92.43	13.53			1.00	0.15	1.00	0.15
	2070	51	0.141	92.43	13.01			1.00	0.14	1.00	0.14
	2071	52	0.136	92.43	12.51			1.00	0.13	1.00	0.13
	2072	53	0.130	92.43	12.02			1.00	0.13	1.00	0.13
	合計			4,621.50	1,835.80	1,584.00	1,815.72	50.00	19.86	1,634.00	1,835.58

50年間で現在価値に換算して積み上げ

総便益(B)	1,835.80 百万円
総費用(C)	1,835.58 百万円
費用便益比(B/C)	1.00

⇒ その他便益を含めると、約20～25億円
までであればB/Cが1を超える見通し

整備検討案の比較・検討

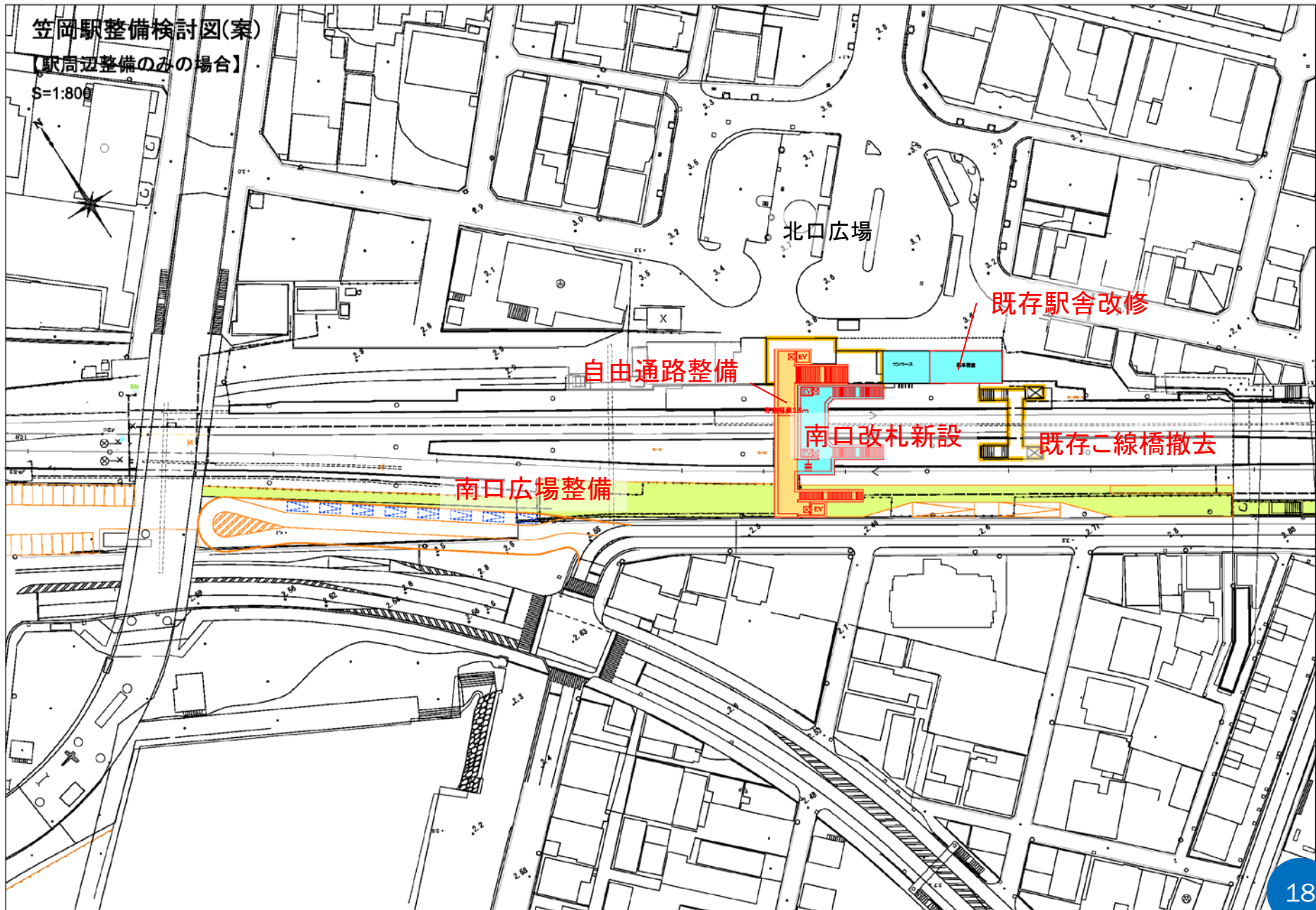
		案②		案③		案⑤	
		橋上駅舎整備案		簡易橋上駅舎整備案		自由通路+南口改札新設案	
評価	機能性	・駅・駅前広場の機能が向上し、街の課題も解消	○	・同左	○	・同左	○
	利便性	・南側の利便性は向上するが、南北とも階段の昇降が必要	○	・南側の利便性は向上するが、南北とも階段の昇降が必要で、南は一部迂回も必要	○	・南側の利便性は向上し、北側からの利便性も維持可能	◎
	事業費	・3案の中で最も高価	△	・案②橋上駅舎整備案より若干安いと同程度	△	・3案の中で最も安価	○
	工期	・3案の中で最も長い	△	・同左	△	・3案の中で最も短い	○
	維持管理	・施設規模が大きく維持管理費也大	△	・同左	△	・施設規模は小さいが改札が2つとなる	△
	その他		—	・都市側機能の導入も可能	○	・段階的な整備にも対応可能	○

整備方針の見直し(案)

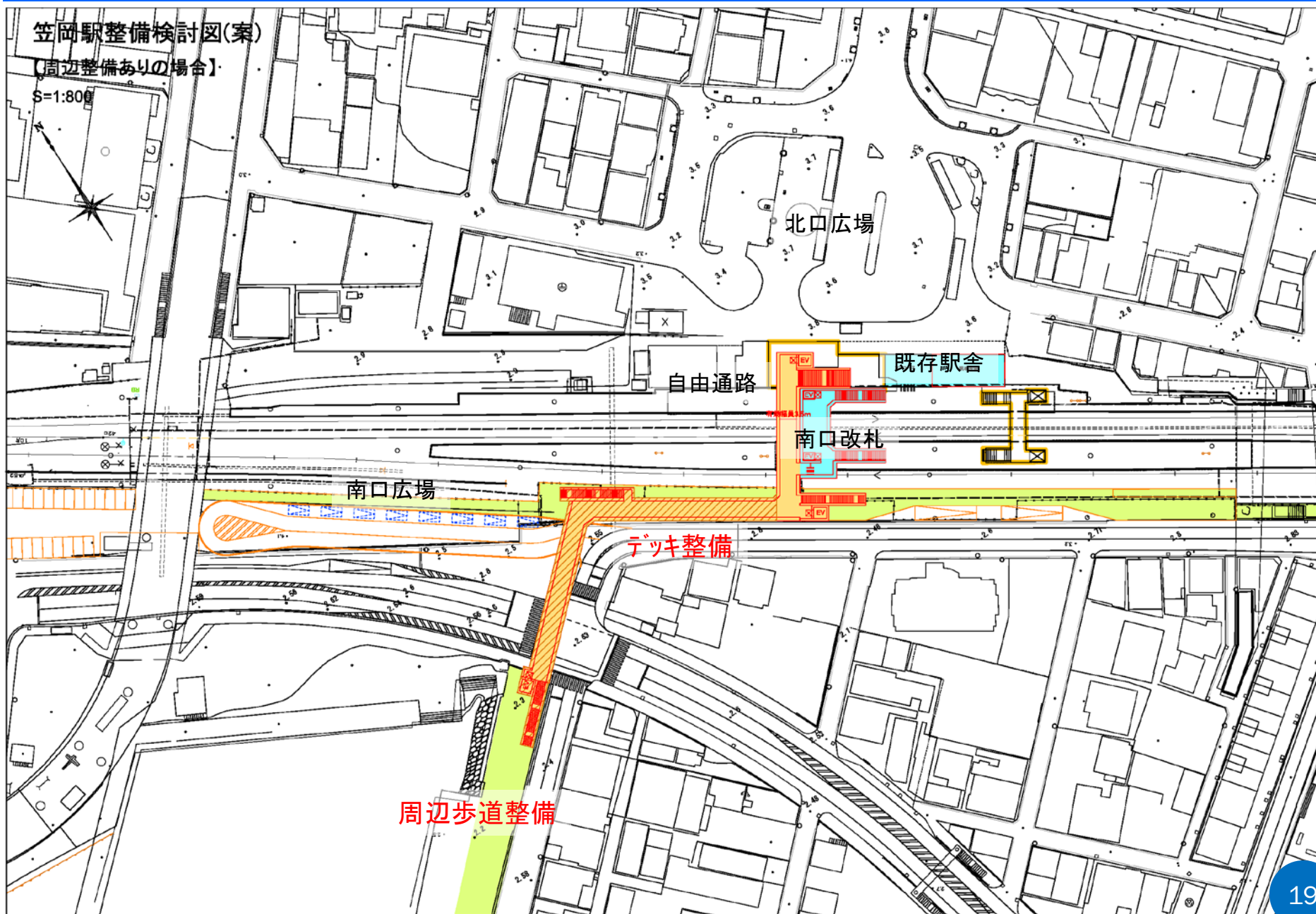
以上より、笠岡駅周辺整備については案⑤が望ましいと考え、以下のように整備内容および整備時期イメージについて検討する。なお、駅改良については、「南口改札新設案」が費用対効果面で最も有利であるが、JR西日本との協議等を行いながら精査するものとする

	整備内容	整備時期イメージ
駅周辺 整備	・自由通路(約500m²) ・南口改札新設 ・南口広場整備(約3,600m²) ・既存駅舎改修 ・既存こ線橋撤去	基本構想のプロジェクト展開による各段階の内容を踏まえて計画の熟度を上げていき、関係機関との協議が整い次第、財政状況を注視しながら整備を実施する
関連 整備	・デッキ整備 ・周辺歩道整備	周辺のまちづくり状況や社会情勢変化等を鑑みながら長期的な整備として位置づける

整備検討図(駅周辺整備のみの場合)



整備検討図(関連整備ありの場合)



今後の検討事項について

案⑤(自由通路+南口改札新設案)という方針で進めるものの、今後の検討事項は以下の通りであり、ご意見を頂戴したい

	検討事項	
駅周辺整備について	現状と将来把握	・駅利用者の実態を詳細に把握すること(例、港⇒駅の利用実態) ・公共交通利用者等の意見を把握すること(利用者アンケート等の実施)
	自由通路	・設置にあたっては、駅周辺の回遊性等を考慮すること
	駅改良	・まちづくりの方針に基づいて、関係機関との協議を行い、早期に事業着手を図ること
	南口広場	・南口広場の位置、規模等については、利用者の利便性確保のための官有地のみでなく民地を含めて幅広く検討すること ・周辺の主要施設(港、商業施設など)への歩行者動線を確保すること ・一部バス路線の南口からの発着について検討すること
関連整備について	デッキ	・多額の費用が想定されるため費用対効果を整理すること
	歩道整備	・周辺整備との整合性を図りながら歩車分離による安全性を確保すること
その他について	・市の財政負担を軽減することを検討すること(補助事業の適用、工事費の縮減等) ・駅周辺駐車場の利用実態を把握すること	