

平成20年12月19日

古河市長 白戸 仲久殿

(仮) 南古河駅と筑西幹線道路の早期実現を求める要望書

(仮) 南古河駅は、古河市における長年の懸案であります。昭和58年には「東北本線南古河駅設置期成同盟会」ができ、毎年JRに対して陳情活動を続けてまいりました。平成17年9月12日に3市町が合併して、新生古河市が誕生いたしました。が、(仮) 南古河駅の早期実現は、合併協定における新市建設計画の先導的プロジェクトで、第1位に位置づけられています。アンケート調査をみても、10代、20代、30代という若者の多くが大きな期待と関心を寄せています。

また、(仮) 南古河駅は、第1次古河市総合計画において新都市拠点に位置づけられており、筑西幹線道路も合わせて整備をすることで、通勤・通学の利便性が飛躍的に向上するとともに、市の活性化にもつながります。

さらに、県においてもこの地域を茨城の西の玄関口として発展させたいという考えもあり大きな期待をかけており、支援をしていただけるものと考えます。

このように多くの方が期待を寄せている(仮) 南古河駅と筑西幹線道路を早期に実現していただきますよう要望いたします。

○要望者 4, 622名

(ただし、平成20年12月19日までの集計分の数字です。)

12月19日、定例議会の最終日に白戸市長に要望書を提出いたしました。南古河駅の基礎調査の結果も踏まえて、平成21年度の当初予算に組み込んでいただきますようお願いをいたしました。

南古河駅基礎調査見直し業務の報告書を掲載いたします。

東北本線（仮）南古河駅新駅設置計画

基礎調査見直し業務

報告書概要

●調査の目的

本市は公共交通幹線としてJR東北本線（宇都宮線）の古河駅を有する茨城県の西の玄関である。古河駅は、古河市の北西に偏在しており、地域の活性化、公共交通の充実のためには新駅（仮）南古河駅設置が必要であり、昭和58年に周辺市町と共同して新駅設置を促進する同盟会を発足した。古河市は、本同盟会の会長として率先して本件に取り組み、関係機関に設置要望等の活動を積極的に行うと共に、平成11年3月には、新駅設置計画基礎調査を行った。

しかし、財政的事情や地元住民の意向等により、新駅の実現には至っておらず、課題等の整理を行うなか、社会経済状況の変化や市町村合併による新「古河市」の誕生などにより新駅設置の環境が変化していることから、新駅設置計画に関する基礎調査について、必要な見直しを行うものである。

●調査項目

1. 古河市の現況及び上位計画
2. 駅勢圏3kmでの利用者等の将来予測
3. 駅勢圏2kmでの利用者等の将来予測
4. 施設規模の検討
5. 概算工事費の算出
6. 課題の整理

●調査内容

1. 古河市の現況及び上位計画
 - ・ 県上位計画である新総合計画「元氣いばらき戦略プラン」では、県西ゾーンの施策展開の方向のなかで、新駅設置による都市圏形成の方向性が示されている。
 - ・ 市上位計画である第1次古河市総合計画「新生『古河』いきいきプラン」では、新駅周辺における新たな都市拠点の整備について市民とともに検討することとしている。また、「大堤南部土地区画整理事業」を計画しており、都市基盤の整備促進を図るものとしている。
 - ・ 第1次古河市総合計画の策定の際に行った市民アンケート調査では、「（仮）南古河駅の設置」は市民の関心の高いプロジェクトとなっている。

2. 駅勢圏3kmでの利用者等の将来予測

ここでは、過年度調査と同様に駅勢圏3kmで駅利用者の将来予測を行う。

○新駅の利用者は以下の点を検討して予測する。

- ① 駅勢圏人口の推計（将来人口、町丁目別人口）
- ② 鉄道利用率（周辺駅から想定、乗車人員／駅勢圏人口）
- ③ 周辺駅からの転移による新駅利用者
- ④ 新駅設置により新たに駅勢圏に取り込まれるエリアからの利用者

○結果 ・鉄道利用率（＝乗車人員／駅勢圏人口）は、約28%となる。

・新駅が、将来時点で開業していると想定した場合の新駅の駅勢圏人口は、約31,000人となり鉄道利用率28%を乗じると、乗車人員は約8,600人/日となった。

検討結果から、古河駅駅勢圏及び周辺・類似駅駅勢圏の都市機能の集積、市街化の状況と、新駅駅勢圏のそれを鑑みると、新駅の駅勢圏を3kmで考えた場合の新駅の乗車人員8,600人/日は、やや大きいと考えられる。

新駅及び古河駅の駅勢圏の外縁部では、鉄道利用率が低下する傾向にあることや、古河駅の実際の市街地の展開をみると、駅を中心にはぼ2km圏内に都市的土地利用が展開していることから、新駅の駅勢圏を市街化の状況等を考慮して、駅勢圏2kmで再検討する。

3. 駅勢圏2kmでの利用者等の将来予測

新駅の開業時期は定まっていないが、ここでは土地区画整理事業の入居開始を平成26年と想定し、入居開始から2年後の平成28年を開業時期とする。

その結果、将来駅利用者数に土地区画整理事業による開発分を加算した新駅の利用者数（乗車人員）は、つぎのとおり開業時点（平成28年）では、6,798人/日、開業10年目（平成38年）では、7,491人/日となる。

■新駅の将来乗車人員の推移

	平成	年次	d) 年次別居住人口	e) 居住人口 (積算)	f)=e)/a) 市街化率	g)=e)*c) 開発による鉄道利用者	h) 2km需要(乗車人員)	i)=g)+h) 新駅乗車人員
入居開始	26	1	441	441	0.07	146	95	51
	27	2	410	851	0.14	281	183	98
新駅開業	28	3	381	1,233	0.20	407	264	142
	29	4	355	1,587	0.25	524	340	183
	30	5	330	1,917	0.30	633	411	221
	31	6	307	2,224	0.35	734	477	257
	32	7	285	2,509	0.40	828	538	290
	33	8	265	2,775	0.44	916	595	320
	34	9	247	3,021	0.48	997	648	349
	35	10	230	3,251	0.52	1,073	697	375
	36	11	213	3,464	0.55	1,143	743	400
	37	12	198	3,663	0.58	1,209	786	423
開業10年目	38	13	185	3,847	0.61	1,270	825	444
	39	14	172	4,019	0.64	1,326	862	464
	40	15	160	4,179	0.66	1,379	896	483
	41	16	148	4,327	0.69	1,428	928	500
	42	17	138	4,465	0.71	1,474	958	516
	43	18	128	4,594	0.73	1,518	985	531
	44	19	119	4,713	0.75	1,555	1,011	544
	45	20	111	4,824	0.77	1,592	1,035	557

・h)については、2kmの需要予測より、H23からH28の5年間で85人の減少→17人/年として推計

4. 施設規模の検討

施設規模の基本的考え方

①施設計画の対象となる駅利用者数（乗車人員）

新駅の施設計画については、その前提となる駅利用者数（乗車人員）は、開業後 10 年目の乗車人員とする。

したがって、前項で算定した平成 38 年の乗車人員 7,500 人/日を用いる。

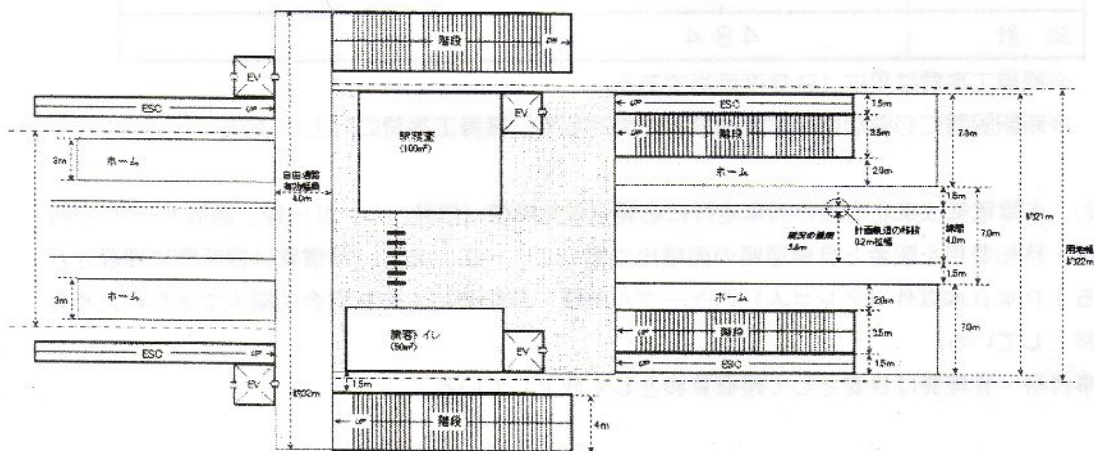
②基本的考え方

新駅の駅施設の基本的考え方は、過年度調査を踏まえて以下のとおりとする。

- ①新駅の駅舎構造形態は、橋上駅舎とする。
- ②新駅は、追越・待避設備の設置を考慮しないものとする。
- ③ホームは相対式ホームとし、駅舎等設計は、鉄道用地の活用を極力図り、本線両側への増加用地もやむを得ないものとする。
- ④ホーム部の上下線の線路中心間隔は、JR 東日本の基準より、4.0m とする。
- ⑤ホーム幅員は、ホーム上の旅客通行の安全を確保するとともに、エレベータ、エスカレータの設置を考慮した幅員とする。
- ⑥ホーム長は、東北本線（宇都宮線）の列車が停車できる長さ（15 両編成、 $L=310\text{m}$ ）とする。
- ⑦橋上駅舎に併せ、改札口に面したところに自由通路を計画する。自由通路の昇降設備は、駅舎と同じく、階段、エレベータ、エスカレータを計画する。
- ⑧駅前交通広場は別途とする。

なお、施設規模については、新駅の乗降人員、ホーム配置等が類似している駅を参考に検討する。

■新駅（南古河）の計画案（平面イメージ）



5. 概算工事費の算出

ここで算定する費用は、現地調査、平面図等から判断できるものにより、JRの平均的な価格で算出している。

今後、詳細なデータ（測量・地質調査等）によっては変動もある。

駅舎新設に関する費用は約38億円、自由通路に関する費用は約10億円と想定される。

■概算工事費内訳

(単位：億円)

項目	駅舎関係	自由通路関係	記事
	590㎡	300㎡	
土木構造物	2.9	—	ホーム、路盤等
線路	1.4	—	線路移動、踏切
建物	6.2	3.2	駅舎、ホーム屋根、自由通路
機械設備	2.6	0.8	エレベータ、出改札設備、空調等
電気設備	2.2	0.5	照明、通信設備等
システム	10.8	—	Suica、ATOS
その他	1.3	0.4	保安費
計	27.4	4.9	
支障電気	5.9	3.1	主要設備比により案分
補償	—	0.6	テレコム(光ファイバー)
計	33.3	8.6	
工事付帯	1.7	0.4	設計費等
管理費	3.5	0.9	JRの管理費(人件費・間接費)
合計	38.5	9.9	
総計	48.4		

※概算工事費は平成19年度価格である。

※新駅設置に必要な用地は提供するものとして、概算工事費に計上しない。

なお、支障電気は東北本線の列車走行に必要な電気設備（信号、トロリー線、通信ケーブル等）の防護・移転費用を駅舎と自由通路の面積比で案分している。また、補償費は線路敷に埋設されているJR東日本以外（テレコム）のケーブル防護・移転費用であり駅舎に編入できないため自由通路としている。

工事付帯・管理費は目安として超概算額として計上している。

6. 課題の整理

1) 新駅設置における J R 東日本の一般的な基準

本検討のように土地区画整理事業等の都市開発に伴う新駅設置の場合の一般的な条件として次の事項が考えられる。

◇都市開発に伴う新駅設置の一般的条件（想定）

- ①新駅設置箇所の輸送上、技術上の適性
- ②新駅設置に伴う増加費用を上回る新規利用者による収入確保
- ③新駅設置に要する用地及び建設費の要請者全額負担とその財源確保
- ④新駅周辺の都市施設整備及び街づくりの推進
- ⑤新駅設置についての関係自治体・地元住民等との意思統一
- ⑥新駅周辺での新規利用者拡大の図れる鉄道系関連事業等の展開の可能性

2) 区画整理区域と駅設備

- ・駅中心を平成 11 年度調査で計画した地点とすると、ホーム南端が区画整理区域の境界付近となる。また、東北本線（宇都宮線）の上下線の線路中心間隔を 4 m（J R 東日本の基準）とすると線路移設する区間が区画整理区域外となる。これを回避するには、駅中心を北側に移動させるか、駅舎を動かさずホームのみを北側に移動させなければならない。
- ・しかし、用地境界の確認が出来ていない状況でもあり、現時点では平成 11 年度調査と同様とし、区画整理事業の進展に合わせ J R 東日本と協議により確定することとする。
- ・新駅のホーム幅員については、駅舎付近を除き 3 m で計画している。これは J R 東日本の基準を満たしているが、東北本線（宇都宮線）の列車運行状況（特急・貨物列車等の通過列車）から乗車待ちを考慮しても最小の幅員と考えられる。詳細検討に際してはホーム上の安全確保も含め幅員の精査が必要であり、区画整理事業での対処（用地確保等）も考慮しなければならない。

3) 新駅利用者

- ・需要予測では、現在、計画段階である「大堤南部土地区画整理事業」が、平成 23 年から市街化が開始（入居開始による人口増加）されることを前提に、新駅が平成 28 年に開業したと仮定したときの乗車人員は、約 7,600 人/日（新駅開業 10 年日：平成 38 年時点）と想定された。
- ・そのため、本計画を具体化するための駅利用者増加への方策の検討が必要となる。
- ・たとえば、新駅周辺の区画整理事業の早期推進のほか、その他開発事業の立ち上げや街路整備に合わせたバス路線の開設等により新駅利用者増を図らなければならない。