

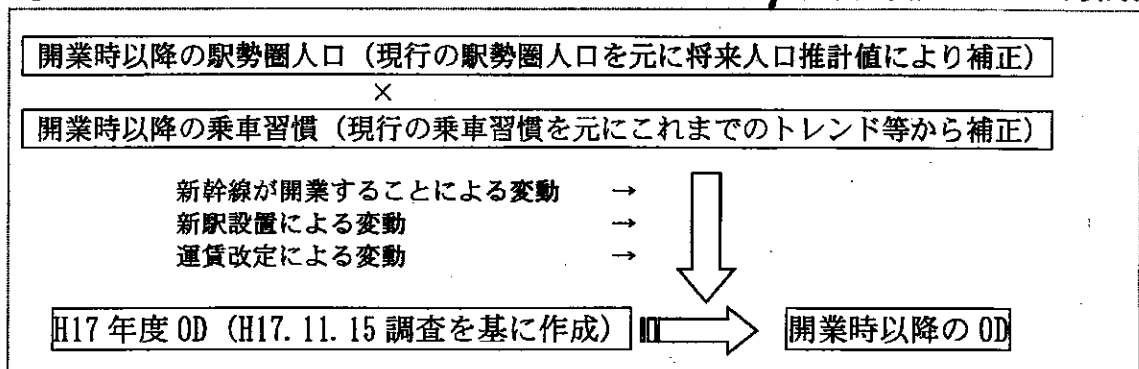
## 北陸本線(富山県内区間) 将来需要予測調査の結果について

### 1 調査の基本的考え方

H17. 11. 15 の旅客流動調査をJRの年間データにより補正して作成したH17年度ODが、今後の利用動向の変動により、どのように変化するか調査するもの。

(利用動向予測の手法)

- ① 開業予定年度：平成 26 年度とする。
- ② 需要予測年度：開業年度、平成 27, 32, 37, 42, 47, 52, 57 年度とする。
- ③ 駅勢圏人口(半径 2 km の人口) × 乗車習慣(利用割合) = 乗車人員として将来の利用者数を予測。
- ④ 新幹線の開通、新駅設置、運賃改定が必要に及ぼす影響等需要の変動要因についても検討。

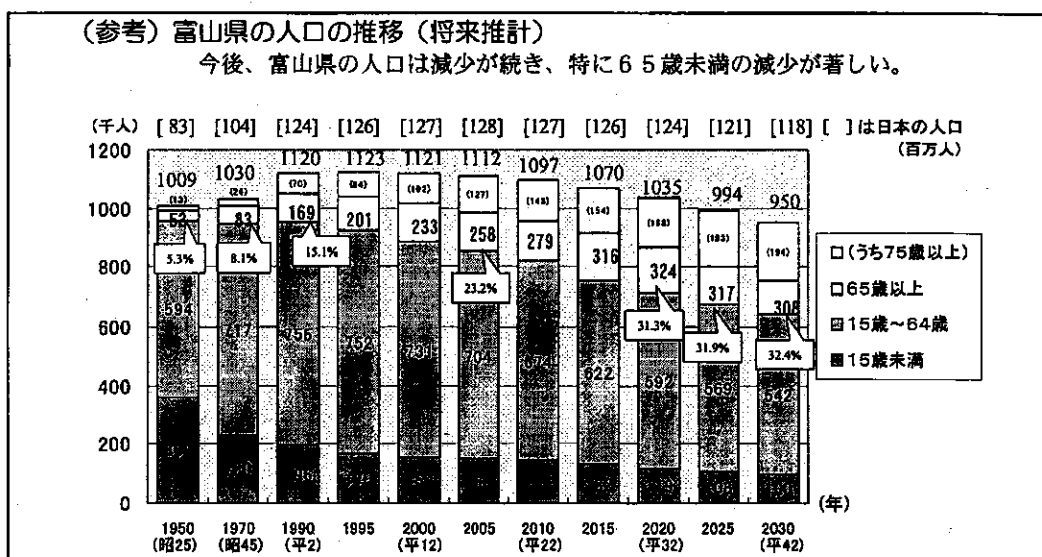


### 2 駅勢圏人口の推移(北陸本線 19 駅の合計)

単位：人

年度	H7	H17	H26	H37	H57	H7⇒H17	H17⇒H26	H17⇒H57
通勤定期	221,321	205,571	182,557	163,634	134,091	93%	89%	65%
通学定期	21,135	14,679	13,377	11,513	7,780	70%	91%	53%
定期外	327,680	320,547	306,230	282,901	236,855	98%	96%	74%

※ 通勤定期：生産年齢(15~64歳)人口 通学定期：15~19歳人口 定期外：全年齢人口

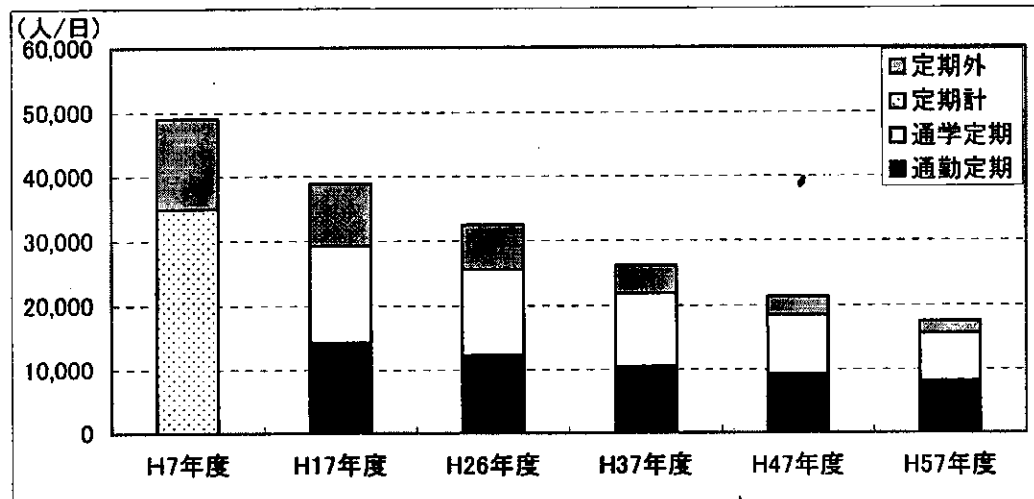


### 3 開業時以降の乗車習慣（北陸本線 19 駅の合計）

年度	H7	H17	H26	H37	H57	H7⇒H17	H17⇒H26	H17⇒H57
通勤定期	6.80%	6.46%	6.12%	5.72%	5.06%	95%	95%	78%
通学定期	83.28%	96.29%	96.29%	96.29%	96.29%	116%	100%	100%
定期外	3.97%	2.78%	1.98%	1.30%	0.61%	70%	71%	22%

※ 通学定期については、H17 以降乗車習慣に変化がないものと想定

### 4 北陸本線（富山県内区間）の乗車人員の推移



年度	H7年度	H17年度	H26年度	H37年度	H47年度	H57年度
通勤定期		14,325	12,244	10,519	9,234	8,116
通学定期		14,904	13,391	11,376	9,319	7,528
定期計	34,925	29,229	25,635	21,895	18,553	15,664
定期外	14,145	9,629	6,766	4,260	2,788	1,829
合計	49,070	38,858	32,401	26,155	21,341	17,473
対17年度比	126%		83%	67%	55%	45%

注1 北陸本線の富山県内区間（石動～越中宮崎間）の各駅乗車人員の合計

注2 H7年度は通勤定期、通学定期の内訳が不明のため定期計としている。

### 5 輸送密度の推移

単位：人/日

年度	H17	H26	H37	H47	H57	H17⇒H26	H17⇒H37	H17⇒H57
輸送密度	通勤定期	3,468	3,052	2,723	2,436	88%	79%	59%
	通学定期	2,745	2,503	2,160	1,774	91%	79%	51%
	定期外	2,488	1,558	1,014	654	63%	41%	18%
	計	8,700	7,112	5,897	4,864	82%	68%	45%
乗車人員	38,858	32,401	26,155	21,341	17,473	83%	67%	45%

※輸送密度・・・北陸本線の富山県内区間（約 95 km）の 1 kmあたりの平均通過人員を示す指標。利用者の乗車距離の要素が加味されているため、単なる利用者数（乗車人員）よりも、対象区間の輸送の実情を表すのに適している。

$$\text{輸送密度} = \frac{\text{1日あたりの輸送旅客数（人）} \times \text{輸送距離（km）}}{\text{営業距離（km）}}$$

## 6 需要の変動要因

## (1) 新幹線開業による在来線⇒新幹線、特急⇒在来線の変動

- ・定期…JR西日本の他路線の利用割合のデータを参考に、新幹線と在来線の所要時間差による新幹線と在来線の利用割合を推計。
- ・定期外…新幹線開通により特急利用者の一部が、在来線に移るものとする。在来線利用の場合と新幹線利用の場合の時間差を考慮したうえで、転移率を設定。
- ・上記の手法により、新幹線開業を考慮した並行在来線の輸送密度（H26年度）

7,112人/日⇒6,964人/日

## (2) 仮に新駅を設置した場合による利用者増の検討

- ・新駅設置の検討箇所として、駅間4km以上の区間のほぼ中央を設定し、駅勢圏人口及び乗車人員を集計整理した。
- ・この中で、駅勢圏人口（概ね5,000人）及び乗車人員（概ね500人）が見込める区間は、以下のとおりで、周辺の施設状況、道路状況、技術的可能性（線形、勾配等）を調査した。
- ・駅勢圏人口の将来推移の考え方は、既存駅と同様。（関係市の人口の推移によるトレンド）
- ・乗車習慣は、隣接駅の乗車習慣の推移を用いる。

区 分	駅勢圏人口：人 (純増分)	乗車人員（純増分）：人/日				
		H17	H26	H37	H47	H57
石動～福岡	4,590	600	435	333	261	207
西高岡～高岡	11,448	673	625	549	478	411
小杉～呉羽	6,007	575	482	387	312	252
呉羽～富山	6,730	644	541	434	349	283
富山～東富山	23,685	1,334	965	732	556	428
水橋～滑川	5,481	506	479	399	323	260
魚津～黒部	8,182	735	606	461	351	260

## (3) 運賃改定による利用者減少

- ・並行在来線の先行事例では、全て開業時以降運賃改定を実施している。
- ・先行事例における運賃改定と利用者減少の関係を参考に、同程度の運賃改定した場合、(券種別平均で、27%～56%) 利用者は、8.6%減少するものと想定。

## 7 将来の輸送密度 (H17 時点…8,700 人/日)

(5に6 (1)、(2)、(3)の要素を加味したうえで、推計したもの)

単位：人/日

区分	H17 (現況)	H26	H37	H47	H57	H17⇒ H26	H17⇒ H37	H17⇒ H57
新駅なし 運賃改定なし	8,700	6,964	5,513	4,367	3,474	80%	63%	40%
新駅なし 運賃改定あり	8,700	6,365	5,039	3,991	3,175	73%	58%	36%
新駅1駅 運賃改定なし	8,700	7,469	5,900	4,667	3,702	86%	68%	43%
新駅1駅 運賃改定あり	8,700	6,827	5,393	4,265	3,384	78%	62%	39%

※新駅…富山・東富山間 と仮定

(参考：先行並行在来線の輸送密度)

しなの鉄道 約 7,500 人/日 (H17)、青い森鉄道 約 1,100 人/日 (H17)、

IGR いわて銀河鉄道 約 3,500 人/日 (H16)、肥薩おれんじ鉄道 約 900 人/日 (H17)

## 8 今後の検討課題

## (1) 並行在来線の経営

- 北陸本線(富山県内区間)の輸送密度は、先行事例である長野県のしなの鉄道とほぼ同等であり、他の3社よりはかなり高いと言える。しかし、しなの鉄道も厳しい経営環境に直面していること、また、今回の調査結果のとおり、将来需要が減少せざるを得ないと考えられることから、その経営は厳しいものがある。
- 並行在来線の経営を成り立たせるためには、初期投資を含めたコスト縮減や適切な運賃設定等による収入確保が必要である。このため、並行在来線を経営する場合の方法や収支採算性などについて整理分析する「収支予測調査」を実施することとする。
- また、北陸本線が地域住民の日常生活の足としての機能にとどまらず、現在、1日約40本の貨物輸送が走行しており、主として北陸と関東や北海道と関西とを結ぶ貨物列車の大動脈となっている。このように北陸本線が広域的・幹線的な物流のネットワークを支える重要な役割を担っているという実態をかんがみると、国による積極的な支援が望まれる。このため、並行在来線の経営が成り立つよう、関係県とも連携のうえ、国へ働きかけていく必要がある。

## (2) 利用促進方策

- 今から開業まで、さらに開業以降において、利用者の減少が進まないよう、先行事例における利用促進方策の成果について整理・分析する必要がある。
- 利用促進方策の成果による定量的な分析は困難であるが、今後、①駅・駅周辺及び沿線開発による駅の活性化(商業機能、業務機能、居住機能の充実等)や②鉄道利便性の向上(運行本数の増加、ダイヤの改善等)、③自動車利用の見直しなど、利用促進方策の実現性について、関係者と十分に協議していく必要がある。

# 新駅設置ガイドライン

平成 21 年 5 月 28 日

富山県並行在来線対策協議会

# 【 目 次 】

1	ガイドライン策定について	1
2	新駅設置に対する基本的な考え方	2
	(1) 技術的可能性	
	(2) 利用可能性	
	(3) その他（都市計画上の位置づけ）	
3	新駅設置の調査・検討等の方法	3
	(1) 調査・検討等の流れ（総括フロー）	
	(2) 調査・検討等の内容	
	①沿線地域毎の現時点での考え方の整理	
	(第1ステップ調査・検討等)	5
	②新駅設置検討調査	
	③新駅収支予測	
	④新駅設置の評価	
	(第2ステップ調査・検討等)	17
	⑤新駅・駅周辺整備事業計画の策定等	
	⑥新駅設置の決定	
	⑦都市計画の決定	
	⑧新駅及び駅周辺整備工事の実施	
	⑨新駅開業及び利用促進方策の実施	

## 1 ガイドライン策定について

並行在来線（北陸本線）の新駅の設置は、県民の利便性向上、並行在来線の収支改善等の観点から重要な検討課題であり、検討を進めていく必要がある。

その際、駅の設置は一義的には、まちづくり、土地利用等と密接に関連するものであるため、新駅設置の検討に際しては、協議会又は将来の鉄道経営主体として、沿線地域の意向や具体的検討内容を十分踏まえていく必要があるとともに、新駅設置の候補となる沿線地域毎に、地域の実態を十分踏まえた利用見通し、開発見通し等、即地的、具体的な検討が十分進められる必要がある。

（先行事例をみると、設置の意向のある沿線地域において、駅及び駅周辺整備等の調査検討が行われ、その意向等を踏まえて、県、市町村、経済界等からなる協議会もしくは発足後の運営会社において、その可否も含めて新駅設置についての基本的方向性等が定められている。）

本協議会としては、沿線地域において上記のような検討の際に参考となるよう、並行在来線の安定的な経営の確保、土地利用のあり方等に留意しつつ、あらかじめ、新駅設置ガイドライン（新駅設置を検討するにあたって必要な調査・検討等のフロー及び内容）を策定する。

## 2 新駅設置に対する基本的な考え方

新駅設置を検討するにあたっては、以下の(1)、(2)及び(3)の点について、その適性を十分考慮して行う必要がある。

(1) 技術的可能性	
○ 一定の駅間距離、線路(線形)条件等を満たすこと	(下記参照)
(2) 利用可能性	
○ 全体としての利用者数が増加し、収支採算上、問題のないこと。(P3以降参照)	
・ 他の交通機関との連携を図ること。	
・ 新駅を活用した利用促進の具体的な方策や、新たな利用者増・域内人口増等につながる周辺整備等の施策・事業の実現を図ること。	
(3) その他	
○ 都市計画上の位置づけを明確化すること。	(P3以降参照)

### ※(1) 技術的要件について

① 隣接駅との間隔が利用圏域の競合等から適切な離隔を有すること。(既存の駅間距離が概ね4km以上あり、新駅設置後の隣接駅との駅間距離が概ね2km以上)

#### ○ 先行事例

駅名	駅名	隣接駅間距離	備考
しなの鉄道	信濃国分寺	5.3km	複線
		大屋 から 2.4km 上田 から 2.9km	
	テクノさかき	6.0km	同上
		西上田から 3.5km 坂城 から 2.5km	
屋代高校前	5.2km	同上	
	屋代 から 1.9km 篠ノ井から 3.3km		
IGR いわて銀河鉄道	青山	5.6km	同上
		盛岡 から 3.2km 厨川 から 2.4km	
	巢子	6.6km	同上
厨川 から 4.6km 滝沢 から 2.0km			

② ホームに沿う曲線半径、勾配等が、技術基準(国土交通省令)に合致するとともに、列車進入時の見通しや旅客乗降時の安全確認上、なるべく平坦で直線区間であること。

#### ○ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令(国土交通省)

項目		基準
ホームに沿う曲線		400m
勾配	基本	5% (=0.5%) 以内
	列車の留置又は解結をしない区域	10% (=1%) 以内
ホーム	両側使用のホーム幅員(島式)	中央部: 3.0m以上 端部: 2.0m以上
	片側使用のホーム幅員(相対式)	中央部: 2.0m以上 端部: 1.5m以上
	ホーム端とホーム上の柱類との距離	1.0m以上
	ホーム端とホーム上の跨線橋口等との距離	1.5m以上
	ホーム長	最長の列車長(旅客車)以上で安全上、円滑な乗降上の支障のないもの



### 3 新駅設置の調査・検討等

#### (1) 調査・検討等の流れ (総括フロー)

新駅設置の調査・検討については、以下のとおり進めていくことを基本とする。(本ガイドラインにおいては、第1ステップの調査検討等を進める上で必要となる項目、内容を中心に整理する。)

沿線地域ごとに、当面、当該地域の状況(検討の熟度、検討を進める環境の整い具合等)に応じて順次実施されることとなる「新駅設置検討調査」に際しては、検討会が設置された場合への参画や基礎データ提供等、協議会として、県も一体となって検討や協力を行う。なお、当該調査の重要部分たる、沿線地域ごとの即地的な調査内容や駅周辺基盤整備については、特に、市町村による検討が必要不可欠であり、当該調査の実施には関係市町村の主体性が求められる。

区分	沿線地域	協議会又は将来の鉄道運営会社
20年度	「既存駅活性化及び新駅設置の考え方について」の整理、協議会(事務局)へ提出 ⇒4ページ①	「既存駅活性化及び新駅設置の考え方について」の照会 新駅設置ガイドラインの作成(幹事会、協議会で協議)

#### (第1ステップ調査・検討等)

21年度以降	<p>新駅設置ガイドラインに基づき、「新駅設置検討調査」の実施 ⇒5~15ページ②</p> <p>ア 目的、必要性等 イ 新駅位置の検討、周辺状況の整理 ウ 必要な交通基盤等の検討 エ 当該地域の鉄道利用者現況と将来の新駅利用需要についての認識 オ 新駅利用意向調査(アンケート実施)、利用者見込みの算出(エへの反映) カ 駅施設、周辺基盤整備の構想等 キ バス等の他の交通との連携の可能性 ク 新駅を活用した利用促進方策等</p>	<p>新駅設置検討調査の結果等に基づき、「新駅収支予測、評価」の実施 ⇒15ページ③、④</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新駅利用者見込みの確認・検証等</li> <li>新駅設置による増収額</li> <li>要員計画(駅務員配置等)</li> <li>増加運営費</li> <li>新駅の収支試算</li> <li>技術的及び利用可能性の評価</li> <li>都市計画上の位置づけ</li> </ul> <p>※ まちづくりの観点にあわせて、鉄道経営等の観点からの新駅設置のあり方についても並行して検討</p>
--------	--	---

#### (第2ステップ調査・検討等)

新駅開業 5年程度前~	<p>「新駅・駅周辺整備事業計画」の策定等 ⇒16ページ⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>詳細な駅施設・周辺整備計画の作成</li> <li>事業費の算定、費用負担の検討</li> <li>利用促進の具体的方策の検討</li> <li>市町村マスタープランの見直し</li> </ul>	<p>一定の採算性、その他適当性について総合的に判断</p>
(2~3年前頃)	<p>都市計画の決定 ⇒16ページ⑦ 新駅周辺整備事業の設計 新駅周辺の用地買収</p> <p>⇒16ページ⑧ 新駅周辺整備工事</p>	
新駅開業年 以降	<p>新駅を活用した 利用促進方策の実施 ⇒16ページ⑨</p>	<p>⇒16ページ⑧ 新駅設置の設計、必要な認可申請手続き 新駅設置工事 ⇒16ページ⑧ 新駅開業 ⇒16ページ⑨ 鉄道側としての利用促進方策の実施</p>

(2) 調査・検討等の内容

①沿線地域毎の現時点での考え方の整理 (20年度実施)

本協議会より、幹事(沿線市町村)あてに、以下のとおり「並行在来線の既存駅活性化及び新駅設置の考え方」について照会を行い、現時点における沿線地域の考え方を把握し整理する。

○ 並行在来線の既存駅活性化及び新駅設置の考え方について(照会)

1 既存駅の活性化について

① 既存駅(貴市町村管内)を核としたまちづくり(周辺開発、地域振興等)の状況、今後の予定(計画)及び必要性について
② 既存駅の活性化につながる駅周辺整備、現駅舎の改良等の状況、今後の予定(計画)及び必要性について(例:パークアンドライド駐車場の設置、片側駅の改善等)
③ 既存駅を活用した鉄道利用促進策の具体的な取組み状況、今後の予定(計画)及び必要性について

2 新駅設置について

① 新駅設置の考えの有無	有	無
② 設置を検討している場所及びその現状(住宅地図等の写・現場写真の添付)		
③ 周辺の状況(住宅・公共施設・企業等の状況、道路の状況等)		
④ 新駅設置を検討する理由及び検討状況		
⑤ 貴市町村のまちづくり計画における新駅設置の位置づけ、新駅設置の目的		
⑥ 当該地域の鉄道利用者現況と将来の新駅利用需要についての認識		
⑦ 隣接の既存駅との関係(既存駅からの利用者の転移、まちづくりの分散化等の問題)		
⑧ 駅施設のあり方についてのお考え		
⑨ 駅周辺基盤整備(駅前広場、アクセス道路、駐車場、バス路線、宅地開発、公共施設等)のお考え		
⑩ 整備費用・財源についてのお考え		
⑪ 利用促進・利用者確保策についてのお考え		

(第1ステップ調査・検討等)

②新駅設置検討調査

新駅設置が検討されている沿線地域において、以下の調査項目、内容に基づき、前記2.の「新駅設置に対する基本的な考え方」を踏まえながら、「新駅設置検討調査」を実施する。

調査項目	「新駅設置に対する基本的な考え方」(P2参照)の該当部分
ア 目的、必要性等	(全体)
イ 新駅位置、周辺状況の整理 (例) 駅間距離、線路線形条件(直線平坦区間)等 土地利用状況・利用規制、集客施設等	(1) 技術的可能性 (2) 利用可能性 (3) 都市計画上の位置づけ
ウ 必要な交通基盤、周辺の市街化見込みの検討 (例) 必要な交通基盤、周辺の市街化の見込み	(2) 利用可能性 (3) 都市計画上の位置づけ
エ 当該地域の鉄道利用現況と将来の新駅利用需要についての認識 (例) 利用者数とその増加の見込み (駅勢圏人口、乗車習慣(利用率)、乗車人員)	(2) 利用可能性
オ 新駅利用意向調査(アンケート実施)、利用者見込みの算出 (例) アンケート結果のエへの反映(利用者数増加の見込み)	(2) 利用可能性
カ 駅施設、周辺基盤整備の構想及び概算事業費の試算 (例) 駅施設、必要な交通基盤(駅前広場・駐車場・駐輪場・7x24道路等)の整備構想	(2) 利用可能性 (3) 都市計画上の位置づけ
キ バス路線(コミュバス含む)等の他の交通との連携の可能性	(2) 利用可能性
ク 新駅を活用した利用促進方策、利用者増・人口増につながる周辺整備等のあり方等	(2) 利用可能性

(調査内容)

ア 目的、必要性等

新駅設置の目的、必要性及び想定される効果(新駅利用需要、土地利用、まちづくり等)について検討し、整理する。

イ 新駅位置の検討(駅間距離、線路線形条件)、周辺状況の整理(土地利用状況・規制、集客施設等)

新駅位置については、既存隣接駅との駅間距離、線路(線形)条件のほか、地形による制約(駅前広場等の用地確保の可能性)、周辺市街地の状況(既存住宅地や開発計画の有無など)、道路の状況(既存道路の状況や整備計画の有無など)から見たアクセスのしやすさ等の面から検討する。

また、周辺状況については、土地利用状況(土地利用規制)、集客施設及び家屋立地状況、開発計画等を整理する。

## ウ 必要な交通基盤、周辺の市街化見込みの検討

市町村の都市計画との関係に留意しつつ、必要な交通基盤（駅前広場、駐車場、駐輪場、7x24道路等）の整備のあり方や周辺の市街化見込み（公共公益施設、民間商業施設・集合住宅等の誘導・立地等）について検討する。（それらの検討に基づき、力において、駅施設、周辺基盤整備の構想及び概算事業費の試算を行う。）

## エ 当該地域の鉄道利用者現況と将来の新駅利用需要についての認識

新駅設置検討箇所周辺における駅勢圏人口（徒歩又は自転車での移動圏内となる駅を中心とした半径2 km以内）のトレンドを把握し、将来の駅勢圏人口を予測する。また、現状の鉄道利用状況（乗車習慣＝各駅の乗車人員／各駅の駅勢圏人口）や普段の交通行動状況を把握し、その他、既存の参考指標、データ（隣接駅等）も活用して新駅への転移や鉄道利用への転移などを考慮し、将来の新駅利用需要（乗車人員）の見通しについて検討する。

## オ 新駅利用意向調査（アンケートの実施）、利用者見込みの算出

エにおける鉄道利用状況や乗車習慣、交通行動等をさらに実態的に把握するため、対象地域におけるアンケート調査を実施する。その結果については、エの利用者見込みの算出に反映させる。

なお、当該算出において、利用者増につながる施策で、既に今後の事業化等の確実性の高いもの（ク 参照）については、その確度に応じて新規の域内増加人口、利用者数として考慮する。

- ・アンケート実施地域：新駅並びに両側既存駅ごとに、駅を中心とする半径2 km 圏、2～5 km 圏に含まれる地域
- ・抽出数： 居住者については、世帯数（住民基本台帳）を基準に2 km 圏内の10%程度、2～5 km は数%程度。また、可能な限り、非居住者（対象地域内の従業者、学校関係者等）についても同様に調査する。

### ・実施方法

#### 1 アンケート内容、配布先等の概要の確定

- （1）アンケート項目・内容・レイアウトの確定
- （2）アンケート配布時期、回答期間等の設定
- （3）アンケート配布先の抽出（無作為）

#### 2 アンケート票の用意

- ・ アンケート回答要領、アンケート票（質問用紙）、回答用紙の印刷

#### 3 アンケート発送・回収

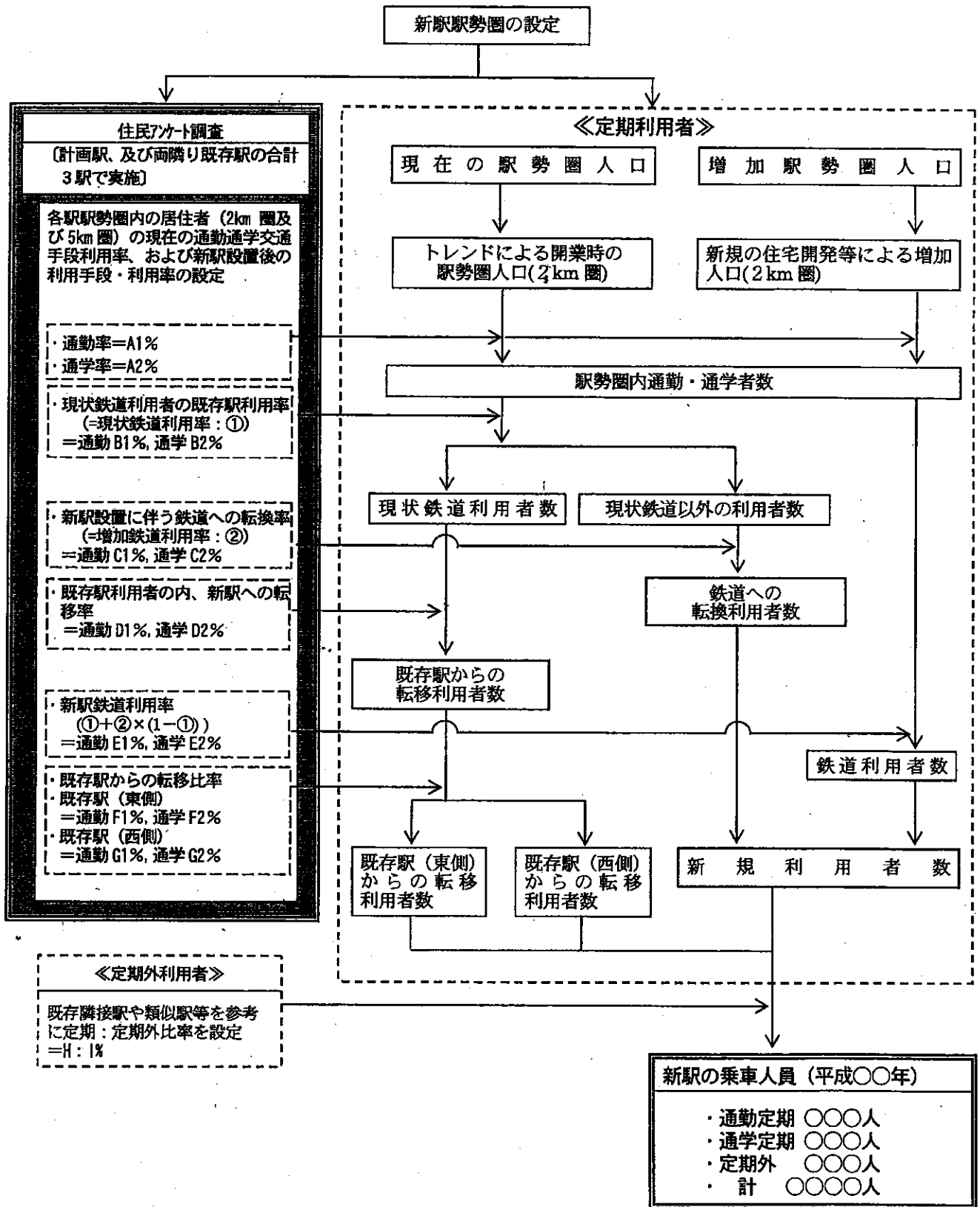
- （1）アンケート発送
- （2）アンケート回収

・調査項目（参考例）

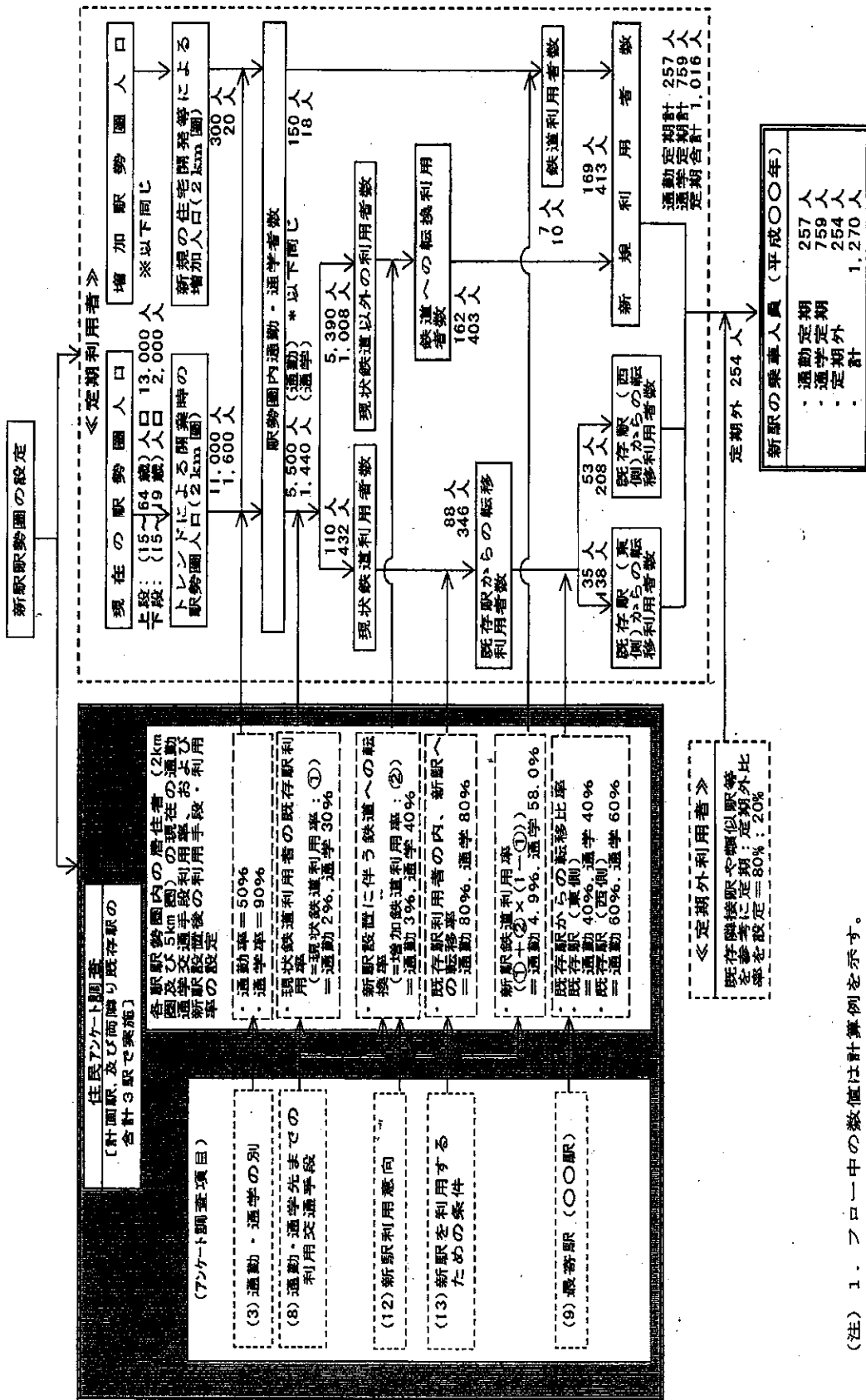
世帯に関する項目	(1)現住所：大字、小字まで														
	(2)世帯の構成人数：○人														
	(3)世帯の通勤・通学者数及び通勤・通学時の鉄道・路線バス利用状況														
	<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">通勤・通学者数</td> <td colspan="4">うち、鉄道・路線バス利用者数</td> </tr> <tr> <td>鉄道・バス 両方利用</td> <td>鉄道利用</td> <td>バス利用</td> <td>いずれも 利用しない</td> </tr> <tr> <td>人</td> <td>人</td> <td>人</td> <td>人</td> <td>人</td> </tr> </table>	通勤・通学者数	うち、鉄道・路線バス利用者数				鉄道・バス 両方利用	鉄道利用	バス利用	いずれも 利用しない	人	人	人	人	人
通勤・通学者数	うち、鉄道・路線バス利用者数														
	鉄道・バス 両方利用	鉄道利用	バス利用	いずれも 利用しない											
人	人	人	人	人											
通勤・通学者に関する項目	(1)年齢：①10代②20代③30代④40代⑤50代⑥60代⑦70代以上														
	(2)性別：①男 ②女														
	(3)通勤・通学の別： ①通勤（パート含む）②通学（大学生）③通学（専門学校生） ④通学（高校生）⑤通学（中学生）⑥通学（小学生）														
	(4)通勤・通学先：町丁名														
	(5)運転免許：①自動車②バイク③両方④なし														
	(6)自分用の自動車：①持っている②持っていない														
	(7)自分用のバイク：①持っている②持っていない														
	(8)通勤・通学先までの利用交通手段： ①鉄道②路線バス③会社・学校等の送迎バス④自家用車（自分で運転）⑤自家用車（家族による送迎）⑥バイク・自転車 ⑦徒歩														
	(9)最寄駅：○○駅														
	(10)最寄駅までの利用交通手段： ①路線バス②自家用車（自分で運転）③自家用車（家族による送迎）④バイク・自転車⑤徒歩														
	(11)通勤・通学に鉄道を利用している理由： ①時間的、距離的に最寄駅に近い ②自家用車を利用したいが渋滞するため ③鉄道を利用することが通勤・通学に便利であるため ④鉄道を利用することが経済的であるため ⑤路線バスが駅まで運行しているため ⑥駅周辺に駐車場、駐輪場があるため ⑦駅周辺が発展して便利であるため ⑧他に利用手段がないため														
	(12)新駅利用意向（駅位置については地図添付）： ①利用する②条件が整えば利用する③利用しない														
	(13)新駅を利用するための条件： ①駅位置が（地図の範囲の中で）家に近ければ利用する。 ②駅まで路線バスが整備されれば利用する。 ③駅周辺に駐車場や駐輪場が整備されれば利用する。 ④駅への道路が整備されれば利用する。 ⑤駅周辺に公共施設、商業施設ができ、便利になれば利用する。 ⑥北陸本線が便利（運行本数増、スピードアップ等）になれば、利用する。														

<p>通勤・通学者に 関する項目（続き）</p>	<p>(14)鉄道、バスに関する改善要望：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①運行本数増</li> <li>②スピードアップ</li> <li>③混雑緩和</li> <li>④運賃</li> <li>⑤他路線への直通</li> <li>⑥バス路線・系統の充実</li> <li>⑦定時性の確保</li> <li>⑧駅・停留所の増</li> <li>⑨車両の改善（低床化等）</li> <li>⑩駅・停留所周辺の駐車場、駐輪場の整備</li> <li>⑪駅へのエレベーター、エスカレーターの確保</li> <li>⑫駅前広場の整備⑬道路の整備、改良</li> <li>⑭駅・停留所周辺の公共・商業施設の整備</li> <li>⑮その他</li> </ul>
<p>公共交通への意見</p>	<p>○自由記述</p>

新駅利用意向調査（アンケートの実施）を用いた新駅の需要予測フロー



新駅利用意向調査（アンケートの実施）を用いた新駅の需要予測フロー（計算例）





## カ 駅施設、周辺基盤整備の構想及び概算事業費の試算

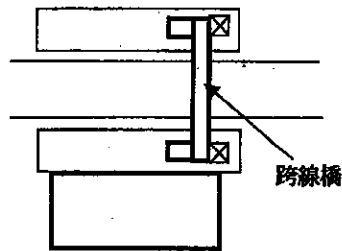
### 1) 駅施設

前記 オ までの検討内容を踏まえ、駅舎、ホーム等について、整備すべき内容、規模を検討し、概略図を作成する。

(なお、橋上駅舎のほうが一般的に多額の費用を要することとなる点に留意が必要である。)

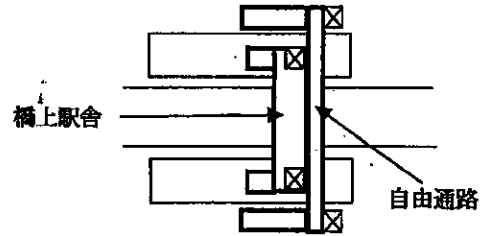
(参考例)

#### <地上駅舎の場合>



※エレベーターは駅構内2基

#### <橋上駅舎の場合>



※エレベーターは駅構内2基、自由通路2基の合計4基

### ○ エレベーターの設置について

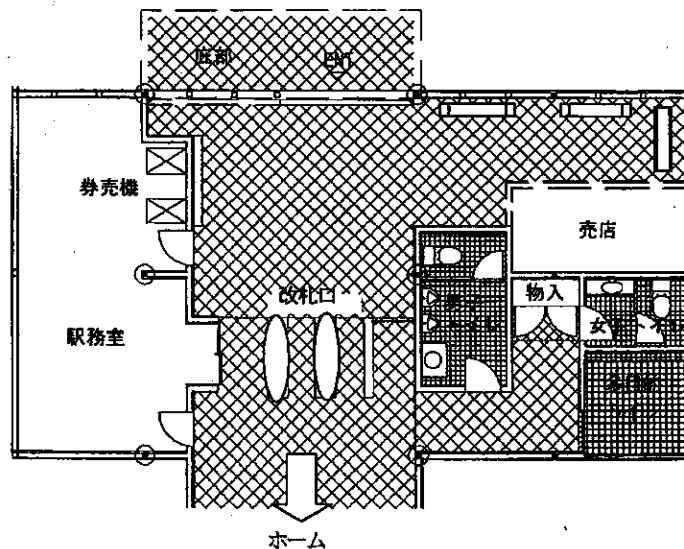
バリアフリー新法(高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)において、駅の新設の場合には、利用者数にかかわらず、全ての駅にエレベーターの設置等の移動円滑化基準への適合義務が課せられている。

### ○ 駅舎について

整備すべき施設として、待合スペース、券売機、車椅子対応改札口、トイレ(多目的トイレを含む。)、売店、駅務室等が考えられる。

乗降人員に見合ったコンパクトな規模、低コスト化を図りながら、機能性等に十分配慮し、地域及び駅周辺の景観等に合わせた外観にするなど、地域住民にとって親しみがもてる、魅力ある駅となるよう検討する。

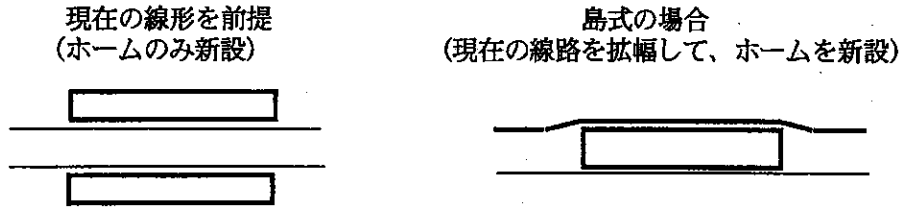
(参考例)



○ ホームについて

ホーム形状には、島式（複線の中に両面使用のホームが1つある）と相対式（複線の外側に片面使用のホームが2つ（上下別））が考えられるが、島式ホームは線形の改良に多額の費用を要するため、特別の事情がない限り、現在の平面線形を前提とした相対式ホームが望ましいと考えられる。

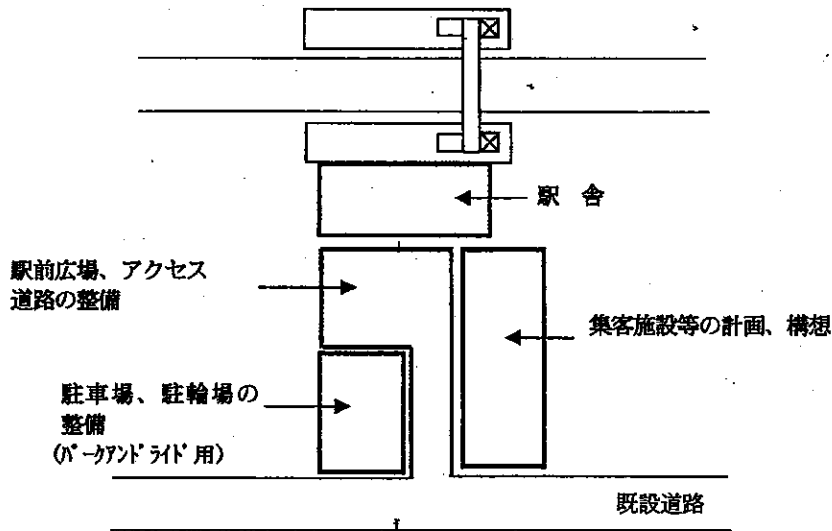
（参考例）



2) 周辺基盤整備

駅前広場、駐車場、駐輪場、アクセス道路等について、整備内容及び駅周辺の土地利用の方針を検討し、概略図を作成する。

（参考例）



○ 駅前広場について

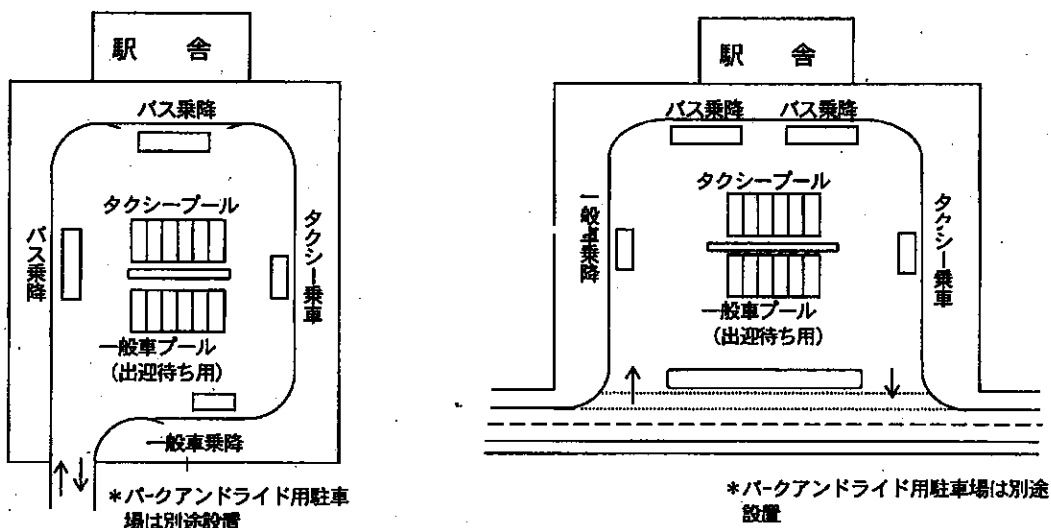
駅の交通結節機能の充実と駅利用者の利便性向上を図るため、駅前広場を整備する。

駅利用の特性に応じて、車道、歩道、自家用車送迎スペースや路線バス・コミュニティバス、タクシーの乗降場など、必要な施設規模を確保する。

緊急時や防災時の機能確保のため、また、バスサービスに配慮した最低限の面積として概ね 2,000 m<sup>2</sup>を確保することが望ましい。

(「道路構造令」「駅前広場計画指針(社)日本交通協会」「都市計画マニュアルⅡ(社)日本都市計画学会編」参照)

(参考例)



<アクセス道路を設ける場合>

<主要道路に面している場合>

○ パークアンドライド用駐車場、駐輪場について

駅利用者の利便性の向上を図るため、自動車駐車場、駐輪場を整備する。

その整備にあたっては、周辺住民へのアンケートに基づく需要や、既存の駐車場の状況などを踏まえ、必要な台数の確保に努めるとともに、駅前広場内の車道や広場外の道路に対し円滑に出入りができる場所を選定する。

(「都市計画マニュアルⅡ(社)日本都市計画学会編」参照)

(参考例) <IGR いわて銀河鉄道>

整備駅	台数	整備主体	内 容
菓子駅	105 台	滝沢村	2 泊 3 日まで無料
いわて沼宮内駅	220 台	岩手町	2 時間無料、24 時間まで 300 円
二戸駅	360 台	二戸広域観光物産セン-	2 時間無料、24 時間まで 200 円

○ アクセス道路について

最寄りの幹線道路から駅前広場までの円滑な交通を確保するため、アクセス道路や案内標識等を整備する。

アクセス道路のルートや幅員構成は、新駅設置に伴う交通需要や既存の道路網とのネットワークに配慮し定めるものとするが、基本的には、駅を利用する自転車や歩行者の安全確保、沿道の市街化の見込みなどを考慮して、自歩道を併せて整備することが望ましい。

(「道路構造令」「都市計画マニュアルⅡ(社)日本都市計画学会編」参照)

○ 駅周辺の土地利用について

現在の都市計画法、農地法上の位置づけ(区域区分や地域地区などの土地利用規制)や、市町村のまちづくりの方針との調整を図りながら、都市と農地の健全な調和、無秩序な市街化の抑制、公共交通のネットワーク化など観点から、新駅設置の位置づけ、駅周辺の土地利用の可能性と見込みについて検討する。

(基本的な考え方の参考例)

- ・拠点駅として新たな市街地の形成を図る場合

既成市街地の維持活性化との関係に留意しつつ、必要に応じて区域区分や地域地区等の見直しを行うとともに、道路等の公共施設の適切な配置と良好な都市空間を創出する観点から、土地区画整理事業や民間宅地開発の可能性、集客施設等の適正な誘導・立地などについて検討する。

- ・郊外駅として主に既存の住民の公共交通利便の向上を図る場合

アクセス道路や駐車場の整備など交通結節機能の充実に重点をおく一方、必要に応じて、駅周辺の農地を適切に保全し無秩序な市街化を抑制する観点から、土地利用の規制・誘導策を検討する。

### 3) 概算事業費の試算

新駅設置に係る費用は、新駅に直接係る費用、駅前広場、アクセス道路等の関連事業部分の整備費用及び駐車場整備費用の概算額を試算し、新駅設置にかかる費用の総額を算出するとともに、その整備方針（事業手法など）について検討する。

#### ○ 新駅に直接係る費用試算（参考例）

工事種別	単 価	数 量	工事費	備 考
駅 舎	千円/m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	千円	
ホーム	千円/m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	千円	
ホーム上屋	千円/m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	千円	
跨線橋通路部、階段部	千円/m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	千円	
営業機器（券売機）	千円/台	台	千円	
電気・信号・通信設備	一式		千円	
小計			千円	
雑工事費、事務費	小計の20%		千円	
測量・設計費	一式		千円	
合 計			千円	

#### ○ 関連事業費を含む新駅設置費用総額試算（参考例）

区 分	費 用 (千円)
新駅に直接係る費用合計	
駅舎（併設施設部分）	
駅前広場、アクセス道路	
駐車場（パークアンドライド用）、駐輪場	
その他	
関連事業計	
新駅設置費用総額	

キ バス路線等の他の交通との連携の可能性

新駅を中心とした地域交通体系を整備するため、バス路線（コミュニティバスを含む。）等の他の交通との連携の可能性を検討する。

ク 新駅を活用した利用促進方策や、新たな利用者増・域内人口増につながる周辺整備等の施策・事業のあり方

周辺住民や周辺施設への通勤通学者の鉄道利用・新駅利用への転換を図るため、駅を拠点としたまちづくりプランの策定や、地域との連携、駅舎・駅前広場の利活用、ノーマイカー運動、鉄道利用意識啓発など、新駅を活用した利用促進方策のあり方について検討する。

また、新たな利用者増、域内人口増等につながる周辺整備等の施策の具体化、事業化に向けた検討を行う。

(モデル例)

利用促進方策	考えられる内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ マイレール意識を持ったまちづくり</li> <li>○ 駅を拠点としてまちの魅力を高めるまちづくりプラン</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域との連携 (利用促進協議会等支援組織の設置、地元商店街とのタイアップ等)</li> <li>○ 沿線地域での利用促進イベントの実施</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 駅舎・駅前広場の利活用 (駅舎への公共公益施設・商業交流スペース等の併設、駅前広場におけるイベント等の実施等)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ノーマイカー運動、鉄道利用意識啓発 (実効性のあるノーマイカー運動の導入、通勤定期購入、出張時の列車利用の制度的定着、学校行事等における電車利用支援等)</li> </ul>	
(その他)	
<b>新たな利用者増等につながる周辺整備等の施策・事業</b>	<b>考えられる内容 (利用者増等の効果含む)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ パークアンドライド駐車場等の整備</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 土地区画整理事業による宅地開発等</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 集客施設、企業立地・誘致</li> </ul>	
(その他)	

### ③ 新駅収支予測

②における検討結果を踏まえ、将来の鉄道運営会社又は協議会においては、以下の各項目について定量的に分析し、整理する。

- ・新駅利用者見込みの確認、検証等
- ・新駅設置による増収額（OD表に基づく積算）
- ・要員計画（駅務員配置等）
- ・増加運営費（人件費、業務費、列車停車費、保守費、管理費、諸税等）
- ・新駅の収支試算（開業後20年間程度）

### ④ 新駅設置の評価

②、③の検討結果を踏まえ、将来の鉄道運営会社又は協議会において、2の「新駅設置に対する基本的な考え方」（技術的可能性、利用可能性、都市計画上の位置づけ）に基づき、新駅設置の総合的な評価を行う。

## （第2ステップ調査・検討等）

### ⑤ 新駅・駅周辺整備事業計画の策定等

新駅設置の評価を踏まえ、沿線地域において、新駅・駅周辺整備の具体的な計画、事業費の算定、費用負担のあり方、事業手法及び利用促進の具体的方策等を盛り込んだ「新駅・駅周辺整備事業計画」を策定する。

また、必要に応じて、市町村マスタープランを見直し、新駅を位置づける。

### ⑥ 新駅設置の決定

新たに設立される並行在来線の運営会社において、新駅設置箇所数、場所、設置時期等を決定し、その内容を経営計画に盛り込む。

### ⑦ 都市計画の決定

沿線地域においては、必要な都市計画（道路、駅前広場、地区計画等）を定める。

### ⑧ 新駅及び駅周辺整備工事の実施

新駅設置工事（運営会社）、駅周辺整備工事（沿線自治体）を連携しつつ実施する。

### ⑨ 新駅開業及び利用促進方策の実施

運営会社においては新駅を開業、運営するとともに、運営会社及び沿線地域においては利用促進方策を実施する。

## 並行在来線新駅設置可能性調査の結果概要

### (1) 前提条件

- ・新駅設置の検討箇所は、平成 18 年度調査と同じ箇所とした。(駅間 4 km 以上の区間のほぼ中央であり、概ね 5,000 人の駅勢圏人口及び概ね 500 人の乗車人員が見込まれた区間)
- ・駅勢圏人口の将来推計の考え方は、既存駅と同様とした。(関係市の人口の推移によるトレンド)
- ・乗車習慣は、隣接駅の乗車習慣の推移を用いた。なお、通学定期利用者については、駅勢圏人口のほか、駅周辺の学校の学生定員と乗車習慣との相関関係に基づく補正を行った。
- ・運賃は現行 JR 運賃を用いた。
- ・駅整備費は行政負担とした。

### (2) 乗車人員の見通し

平成 18 年度に実施した 7 つの新駅設置検討箇所の乗車人員予測等について、最新データ (平成 22 年) に基づき再試算したところ、以下の結果となった。

区 間	駅勢圏人口： 人 (純増分)	乗車人員 (純増分)：人/日			
		H27	H37	H47	H57
石動～福岡	4,168	289	214	159	116
西高岡～高岡	9,827	582	483	385	297
		714	615	517	430
小杉～呉羽	5,218	726	604	482	355
呉羽～富山	5,630	555	467	373	282
富山～東富山	16,390	1,054	877	689	516
		1,067	998	794	607
水橋～滑川	4,925	433	349	273	206
魚津～黒部	7,705	712	580	444	326

(※) 西高岡～高岡及び富山～東富山の区間はモデル事例として一定の駅周辺整備 (宅地開発や駐車場、駐輪場の設置等) を行った場合に想定される乗車人員を下段に示している。



### (3) 収支予測及び周辺の状況等について

別紙1のとおり

### (4) モデル事例の考え方

基本的に一定の乗車人員が見込まれることを前提としたうえで、さらに周辺開発による乗車人員の増加を想定して検討するため、

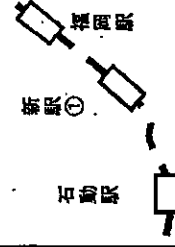
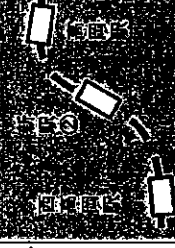
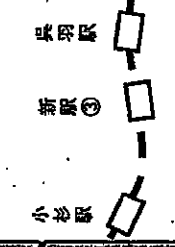
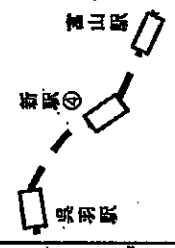
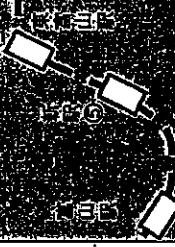

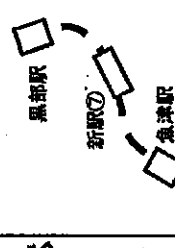
- ① 都市計画上、開発が可能であること
- ② 周辺地域において開発が進行中であること又は開発に必要な用地の確保が期待できること、

などに加え、既存の公共交通機関への影響等も総合的に考慮した結果、「西高岡～高岡」と「富山～東富山」の区間をモデル事例として選定した。

なお、モデル事例としての検討概要は別紙2のとおり

＜参考資料＞新駅先行事例調査の概要

並行在来線新駅設置可能性調査結果【モデル事例：新駅②(西高岡一高岡)、新駅⑤(富山一東富山)】  
一収支予測及び周辺の状況等について

項目	新駅① 石動一福岡	新駅② 西高岡一高岡	新駅③ 小杉一呉羽	新駅④ 呉羽一富山	新駅⑤ 富山一東富山	新駅⑥ 水橋一清川	新駅⑦ 魚津一黒部
場所							
H27年度人口 (うち純増分)	4,706人 (4,168人)	51,456人 (9,827人)	5,805人 (5,218人)	7,868人 (5,880人)	29,122人 (4,990人)	9,775人 (4,925人)	10,254人 (7,706人)
H27年度乗車人員 (うち純増分)	351人 (289人)	631人 (632人)	784人 (726人)	776人 (555人)	1,233人 (1,057人)	847人 (433人)	958人 (712人)
増加収入 (人、日)	129円	90円	68円	73円	75円	97円	140円
収支予測 (単位:百万円) 収支は乗車収入 から(乗車収入増分) に1割増しを以て モデル事例に於いて は同増減率の収支 も仮定(注:増減率)	20 10 0 -10 -20	20 10 0 -10 -20	20 10 0 -10 -20	20 10 0 -10 -20	20 10 0 -10 -20	20 10 0 -10 -20	20 10 0 -10 -20
収支予測は行政負担 赤字転落年目 (※)	1年目	12年目	1年目	1年目	25年目	1年目	21年目
特徴等	乗車人員が少ない。	乗車人員が多い。 地鉄バスとの競合が予想され る。	地鉄バスとの競合が予想され る。	地鉄バスとの競合が予想され る。	乗車人員は多めだが、うち約半 数は旧線からの転移による。 また地鉄西清川駅との競合が予 想される。	乗車人員が多いが、地鉄西清川 駅との競合が予想される。 地鉄西清川駅との競合が予 想される。	乗車人員が多いが、地鉄西清川 駅との競合が予想される。 地鉄西清川駅との競合が予 想される。
土地利用規制	農産物産地 農用地 ・農産物産地 ・非線引き白地	農産物産地 農用地 ・農産物産地 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域	農産物産地 農用地 ・農産物産地 ・市街化調整区域	農産物産地 農用地 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域	農産物産地 農用地 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域	農産物産地 農用地 ・農産物産地 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域	農産物産地 農用地 ・農産物産地 ・市街化調整区域 ・市街化調整区域
周辺の状況	アクセス道路あり	アクセス道路が未整備	アクセス道路が未整備	アクセス道路が未整備	アクセス道路が未整備	アクセス道路あり	アクセス道路あり
近隣の主な施設	特になし	富山国際学園呉羽キャンパ ス	富山国際学園呉羽キャンパ ス	富山大学附属小・中学校	富山大学附属小・中学校	新川みどり野高校	新川みどり野高校
他の公共交通へ の影響	-	地鉄バス(富山短大前)	地鉄バス(富山短大前)	-	-	地鉄西清川駅	地鉄西清川駅
調査結果	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲

(※)モデル事例については、左側が開発想定前、右側が開発想定後となっている。  
新駅②の開発は進行中の区画整理による需要増を想定し、新駅⑤の開発は新駅設置後、10年程度の間に順次行われていくものと想定している。

## 新駅の収支予測

新駅の整備費は行政等側で負担することを前提としたうえで、乗車人員見込み等から算定した増収効果と、業務委託方式（専門会社への委託）での人件費、駅舎の光熱水費等の業務費や保守管理費、固定資産税等の駅の維持管理費用から試算した。

単位:千円/年

年度	新駅① 石動一 福岡	新駅② 西高岡一石橋		新駅③ 小杉一 呉羽	新駅④ 呉羽一 富山	新駅⑤ 富山一長尾		新駅⑥ 水橋一 滑川	新駅⑦ 魚津一 黒部	
		開業見込み	開業見込み			開業見込み	開業見込み			
H27	収入	27,153	38,631	47,656	35,933	29,492	38,034	58,545	30,569	72,861
	支出	35,541	35,706	35,706	37,985	37,985	38,788	38,788	36,050	54,205
	収支	-8,388	2,925	11,952	-2,052	-8,493	19,246	19,757	-5,481	18,656
H37	収入	19,973	33,899	43,566	29,858	24,556	46,909	54,608	23,260	58,148
	支出	33,930	34,043	34,043	36,270	36,270	36,879	36,879	34,490	51,033
	収支	-13,957	-144	9,522	-6,412	-11,714	10,030	17,729	-11,230	7,115
H47	収入	14,681	28,693	38,744	23,580	19,672	36,739	43,440	18,388	46,196
	支出	32,319	32,379	32,379	34,554	34,554	34,969	34,969	32,931	47,861
	収支	-17,638	-3,686	6,365	-10,974	-14,882	1,820	8,471	-14,543	-1,665
H57	収入	10,856	23,651	33,496	18,133	15,036	27,627	33,061	12,275	37,576
	支出	30,707	30,716	30,716	32,839	32,839	33,060	33,060	31,372	44,689
	収支	-19,851	-7,065	2,780	-14,706	-17,803	-5,433	0	-19,097	-7,113

並行在来線新駅設置可能性調査におけるモデル事例の状況

項目		新駅②				新駅⑤				
場所		西高岡－高岡				富山－東富山				
年度		H27	H37	H47	H57	H27	H37	H47	H57	
鉄道 経営	乗車人員 (うち純増分)	新駅周辺 開発想定前 (a)	681人 (582人)	564人 (483人)	451人 (385人)	346人 (297人)	1,293人 (1,054人)	1,076人 (877人)	846人 (689人)	632人 (516人)
		新駅周辺 開発想定後 (b)	813人 (714人)	696人 (615人)	583人 (517人)	479人 (430人)	1,306人 (1,067人)	1,197人 (998人)	951人 (794人)	723人 (607人)
		(b)-(a)	+132	+132	+132	+133	+13	+121	+105	+91
	収支予測 (単位:百万円)	<p>駅管理は業務委託方式 (専門会社委託)により試算 開発想定前:左棒グラフ 開発想定後:右棒グラフ 駅整備費は行政負担</p>								
まちづくり ※	宅地開発のイメージ	土地区画整理事業により、戸建て住宅を整備(400戸、1,120人増加見込)				駅前広場周辺:集合住宅を主に整備(2棟、280戸、700人増加見込) 少し離れた地区:戸建て住宅を主に整備(144戸、360人増加見込)				
	パークアンドランド駐車場の規模イメージ	20~30台程度 利用状況を踏まえ、将来的に拡充することも要検討				20~30台程度				
	駐輪場の規模イメージ	200~300台程度				400~500台程度				
その他	新駅概算建設費	約5億円~約6.7億円				約5.6億円~約6.7億円				
	新駅設置による地元への経済波及効果	建設投資による波及効果 約7.8億円~約10.5億円				建設投資による波及効果 約8.7億円~約10.5億円				

※周辺開発の内容はあくまでも本調査用に仮定したものであり、実際には今後のまちづくりの検討により決定されるものである。

## 新駅先行事例調査の概要

### (1) 先行事例(駅)の選定

並行在来線新駅では、しなの鉄道：4 駅、IGR いわて銀河鉄道：2 駅及び肥薩おれんじ鉄道：1 駅の計 7 駅、地元新駅では、富山地方鉄道：1 駅、JR 西日本：1 駅の計 2 駅、その他新駅では、駅周辺で宅地開発等が実施されている例を中心に、JR 西日本：2 駅、JR 九州：4 駅の計 6 駅、合計 15 駅を選定。

### (2) 先行事例(駅)の概要

#### ① 駅舎

駅舎有：12 駅

駅舎無：3 駅 ※小杉駅は駅員詰所のみ

・うち並行在来線新駅：有(6 駅)、無(1 駅)

#### ② 駅の管理形態

有人駅：12 駅(業務委託：6 駅、簡易委託：6 駅)

無人駅：3 駅 ※小杉駅は平日 7:00~8:30 のみ社員を配置

・うち並行在来線新駅：簡易委託(6 駅)、無人駅(1 駅)

#### ③ 鉄道施設及び都市施設整備費用・負担区分、国等の補助【並行在来線新駅のみ】

##### ア) 鉄道施設(駅舎、跨線橋、ホーム等)

○ 整備費用 駅舎有：約 2.6~6.0 億円、駅舎無：約 0.4 億円

○ 費用負担 以下の補助を活用し、地元市町村が負担  
(地元市町村のみの負担 1 駅：たのうら御立岬公園)

○ 補助等 国補助活用：2 駅(千曲、巢子) ※県補助もあり

県単独補助：4 駅(テクノさかき、屋代高校前、信濃国分寺、青山)

##### イ) 都市施設(自由通路、駅前広場、駐車場、駐輪場、関連道路等)

○ 整備費用 約 0.3~8.7 億円

○ 費用負担 以下の補助を活用し、地元市町村が負担  
(地元市町村のみの負担 2 駅：テクノさかき、屋代高校前)

○ 補助等 国補助活用：4 駅(信濃国分寺、千曲、青山、巢子) ※県補助なし  
県単独補助：1 駅(たのうら御立岬公園)

#### ④ 駅周辺における宅地開発等の実施

○ 有：5 駅(婦中鵜坂、ししぶ、新宮中央、弥生が丘、光の森)

#### ⑤ 新駅の利用者数の推移【新宮中央は開業 2 年目のため除外】

ア) 新駅自体の開業 2 年目/開業 3 年目 ※年度途中開業が多いため、2、3 年目で比較

○ 増加：12 駅

○ 減少：2 駅(たのうら御立岬公園、小杉)

イ) 両隣接駅含む開業前年度/開業 3 年目

○ 増加：7 駅

○ 減少：7 駅(屋代高校前、信濃国分寺、千曲、巢子、たのうら御立岬公園、小杉、弥生が丘)

### (3) まとめ

並行在来線新駅では、設置費用は基本的に地元市町村が中心となって負担しているが、鉄道施設の多くは県が補助しており、近年では国補助の活用もみられる。

また、新駅設置の効果を広く鉄道活性化につなげるためには、新規利用者をいかに増加させるかがカギであり、新駅周辺の宅地開発等、駅周辺のまちづくりと一体で新駅を整備することが有効であると考えられる。

先行事例 (15 駅) 一覧表

種別	会社・線名 (開業年月日)	駅名 (開業年月日)	所在地	駅舎	管理形態 [有人駅・無人駅] ※有人駅の場合、委託 方式と委託先を記載	形式 断面	跨線 橋	鉄道施設		都市施設		利用者数推移 (乗降、千人/年)			備考				
								整備費用 (億円)	補助金等 国 (府)	整備費用 (億円)	補助金等 国 (府)	開業 年度	開業 2年目	開業 3年目		増減率			
並行在来線新駅	しなの鉄道 (平成9年10月1日)	テクノさかき (平成11年4月1日)	長野県 坂城町	地上	簡易委託 (坂城町)	相対式 2面2線	有	約3.8億円	×	○	約0.5億円	×	1,943	2,035	1,945	+0.1%	並行在来線先行事例		
		風代高後前 (平成13年3月22日)	長野県 千曲市	地上	簡易委託 (千曲市)	相対式 2面2線	有	約6.0億円	×	○	約1.0億円	×	3,355	3,289	3,271	+19.8%	同上		
		信濃国分寺 (平成14年3月29日)	長野県 上田市	地上	簡易委託 (上田市)	相対式 2面2線	有	約2.6億円	×	○	○	約0.7億円	○	5,900	5,840	5,825	+1.3%	同上	
		千曲 (平成21年3月14日)	長野県 千曲市	地上	簡易委託 (千曲市)	相対式 2面2線	有	約5.0億円	○	○	○	約1.3億円	○	241	297	285	+12.9%	同上	
		青山 (平成18年3月18日)	岩手県 盛岡市	地上	簡易委託 (青山市)	相対式 2面2線	有	約4.6億円	×	○	○	約3.7億円	○	5,253	5,668	5,603	+6.7%	同上	
		菓子 (平成18年3月18日)	岩手県 滝沢村	地上	簡易委託(たきざわ ?/1~?/1)菓子駅舎)	単式 2面2線	有	約4.6億円	○	○	○	約3.9億円	○	2,551	2,433	2,337	+8.4%	同上	
		たのうら御立碑公園 (平成17年3月1日)	熊本県 戸北町	なし	無人駅	単式 1面1線	無	約0.4億円	×	×	×	約0.3億円	×	201	161	146	+27.4%	同上	
		小杉 (平成15年3月25日)	富山県 富山市	なし 駅舎 並置	無人駅 ※平日7:00~8:30のみ 社員を配置	単式 1面1線	無	約0.2億円	×	×	×	約0.02億円	×	308	316	304	+1.3%	富山県内の新駅	
		婦中緑坂 (平成20年3月15日)	富山県 富山市	なし	無人駅	単式 1面1線	無	約1.1億円	○	○	○	約0.3億円	×	880	1,004	1,017	+15.6%	同上	
		JR 西日本	高山本線	JR五位堂 (平成16年3月13日)	奈良県 香芝市	地上	業務委託(エフ・ナ 西日本交通サービス)	相対式 2面2線	有	約2.4億円	×	×	約2.6億円	×	3,427	3,719	3,800	+10.9%	駅舎が簡素な駅
		和歌山線	JR小倉 (平成13年3月3日)	京都府 宇治市	地上	業務委託(エフ・ナ 西日本交通サービス)	相対式 2面2線	自由 通路	約9.0億円	×	○	約9.1億円	×	5,677	7,120	7,490	+31.9%	駅周辺に住宅団地立地	
		奈良線	ししぶ (平成21年3月14日)	福岡県 古賀市	橋上	業務委託 (九州交通企画)	相対式 2面2線	自由 通路	約5.9億円	×	×	約5.0億円	○	12,725	13,347	14,353	+12.8%	駅周辺で宅地開発実施 ※鉄道施設の整備費用は、新 駅建設促進期成会が全額負担	
		鹿児島本線	新宮中央 (平成22年3月13日)	福岡県 新宮町	橋上	業務委託 (九州交通企画)	相対式 2面2線	自由 通路	約7.8億円	×	×	約9.1億円	○	12,952	14,353	-	-	駅周辺で宅地開発実施 ※鉄道施設の整備費用は、土 地区画整理組合が全額負担	
		豊肥本線	弥生が丘 (平成13年3月3日)	佐賀県 鳥栖市	地上	業務委託 (九州交通企画)	島式 2面4線	有	約10.3億円	×	○	約0.2億円	×	3,321	3,319	3,314	-0.2%	駅周辺で宅地開発実施	
			光の森 (平成18年3月18日)	熊本県 熊本市	橋上	業務委託 (九州交通企画)	島式 1面2線	自由 通路	約5.0億円	○	○	約5.3億円	○	2,095	2,343	2,443	+16.6%	P&Rを商業施設と連携 ※住宅団地整備費を (同乗補助)を活用	