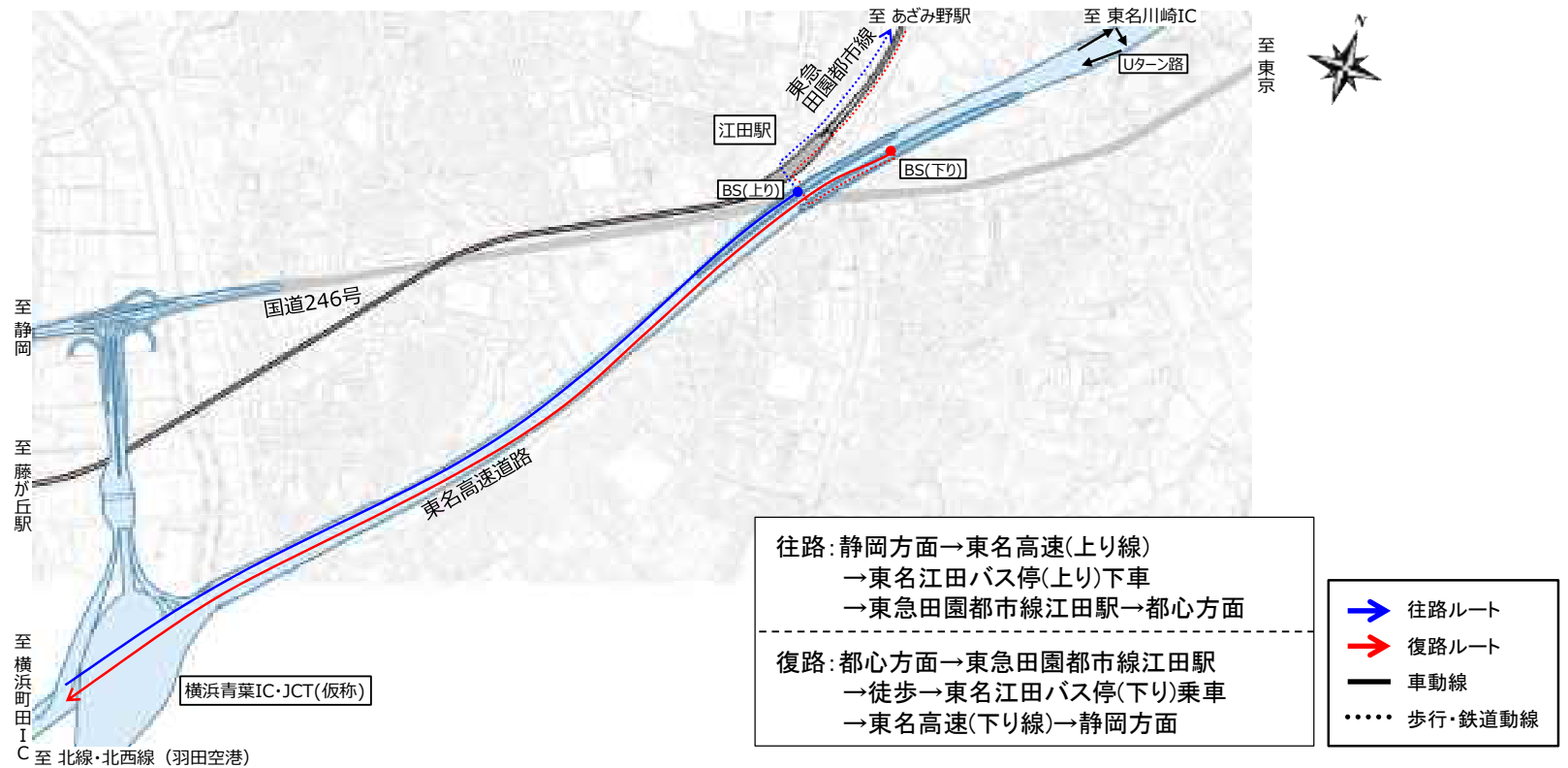


#### ④ 利用者の動線

これまでの検討結果を基に、「高速バス&レールライド」および「高速パーク&レールライド」の利用者動線を整理し、次頁に示した。

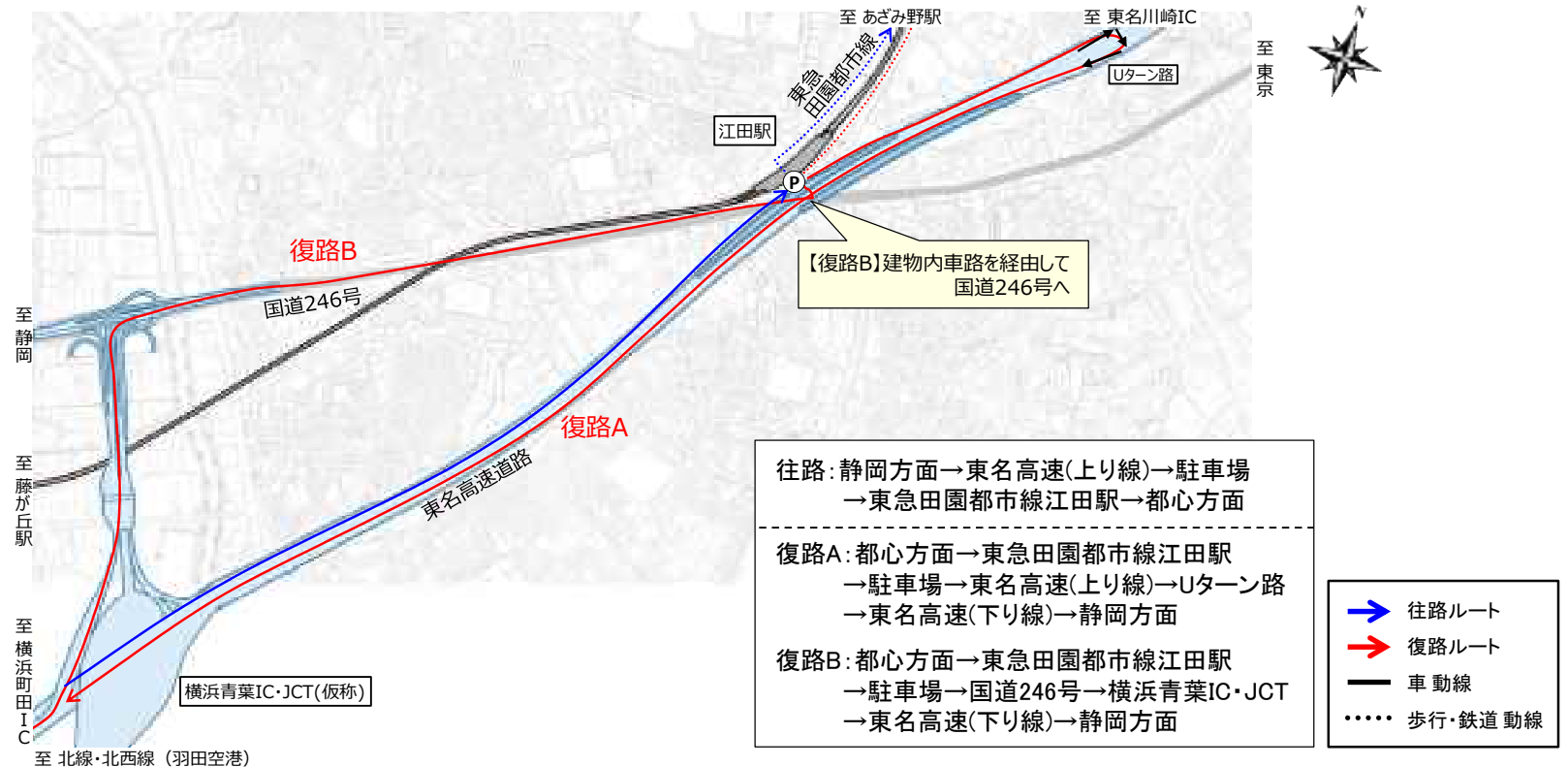
◎高速バス利用者 → 鉄道乗り換え【高速バス&レールライド】



◎高速バス利用(東名軸) → 高速バス利用(羽田軸)【高速バス&高速バス】※乗り換えのみ



◎高速道路利用者(一般車) → 建物内の駐車場利用【高速パーク&レールライド】



#### (4) 整備効果

以下では、高速バス停移設に伴う導入施策の4つの効果を整理した。

- ①高速パーク(自家用車)&レールライドによる都心への流入交通減少・渋滞緩和
- ②高速バス&レールライドによる都心部までの定時性確保
- ③高速バス&レールライドによる都心部までの所要時間短縮
- ④高速バス⇄鉄道の乗り換え時間短縮・利便性向上

### ① 高速パーク&レールライドによる都心への流入交通減少・渋滞緩和

- 江田駅周辺に東名高速直結の自家用車用駐車場を整備することで、高速パーク&レールライド、高速パーク&高速バスライドが可能
- パーク&ライドにより、朝ピーク（平日6時台）の交通量が240台削減できれば、最大安定交通量\*での運用が可能
- 東名高速（上り方向）の都心への流入交通が減少し、渋滞の緩和に寄与

※最大安定交通量…渋滞が発生しないとされる交通量

#### <パーク&ライドとは>

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、近くの駐車場に車を駐車させ、バスや電車等の公共交通機関を利用して都心部の目的地に向かうシステム

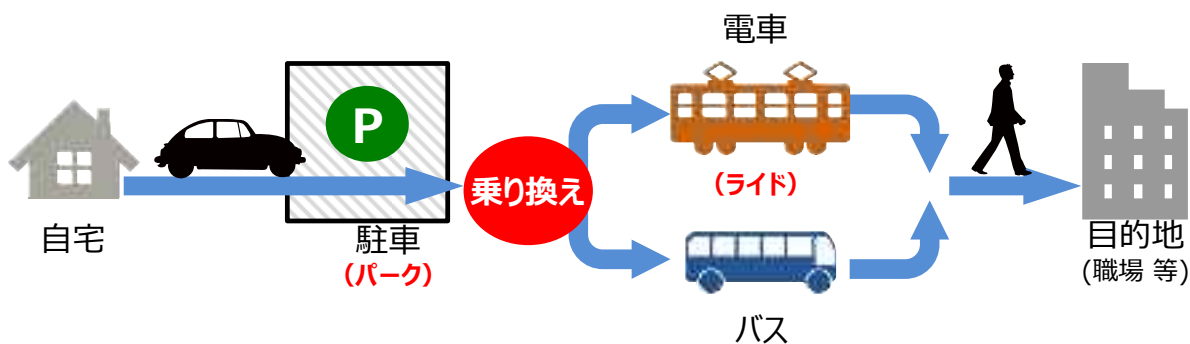


図 3-9 パーク&ライドのしくみ

<具体的な渋滞発生状況>

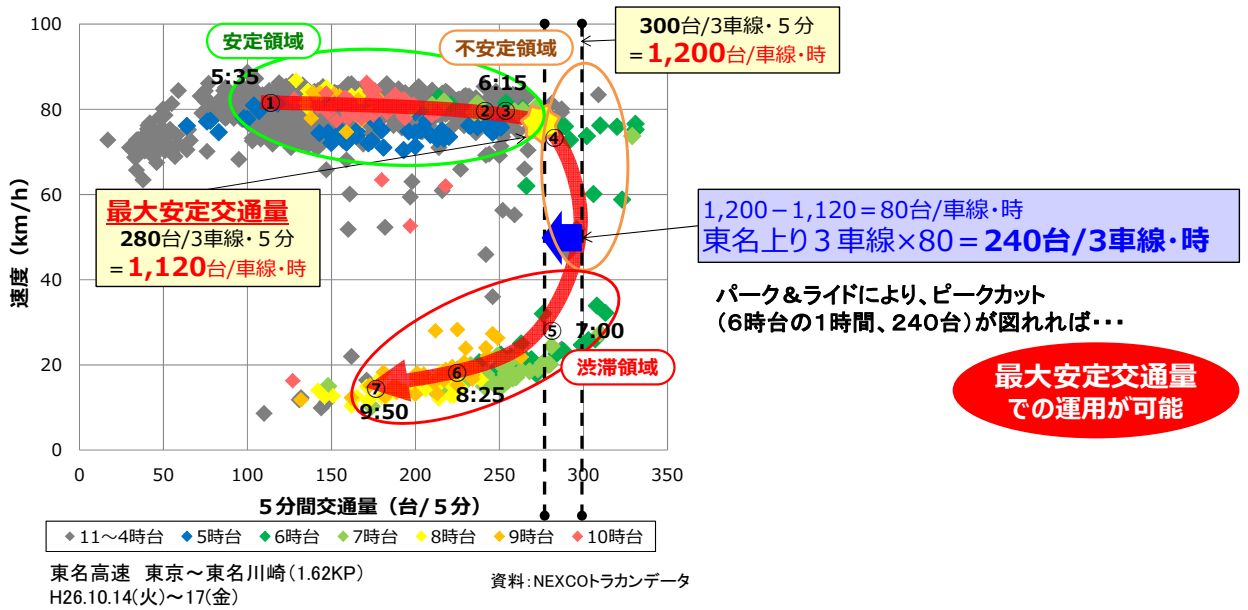
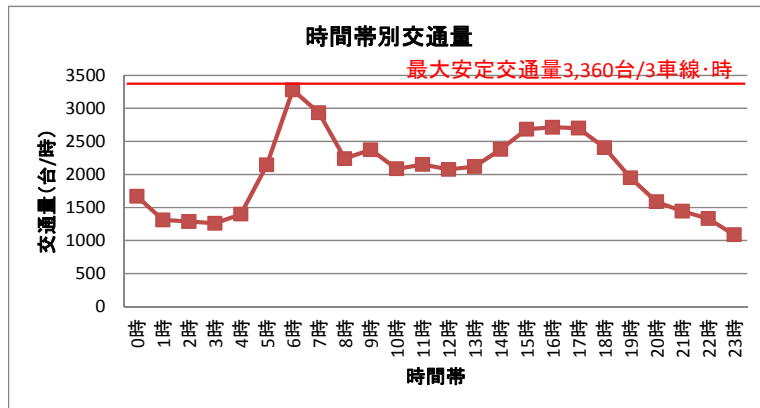


図 3-10 最大安定交通量

【参考】



注) 東名高速 東京～東名川崎 (1.62KP)、H26.10.14(火)～17(金)の平均値

## ② 高速バス & レールライドによる都心部までの定時性確保

- 東名高速（上り）の高速バスは、東名江田バス停以东の渋滞によって、所要時間に大幅なばらつきが生じている。
- 江田駅周辺で高速バスから鉄道に乗り換えると、都心までの移動定時性確保に有効

### <東名江田⇒新宿駅の経路>




出典：(経路図) 高速バス（ジェイアルバス関東株式会社）の車積 GPS データより算出、  
鉄道は YAHOO! JAPAN 路線情報より算出

### <高速バス & レールライドによる所要時間のばらつきの解消>

《算出条件》

- ・ 出発前行動に着目し、遅延の場合の時間をばらつきとして設定
- ・ 東名江田バス停での鉄道乗り換えの所要時間と比較するため、高速バスおよび鉄道の江田～新宿間の所要時間を対象とする。
- ・ 鉄道の所要時間には、乗り換え時間を含まない。

表 3-4 高速バスと鉄道のばらつきの比較（江田→新宿）

	経路 (江田→新宿)	予定所要時間		所要時間【実績値】	ばらつき (最大所要時間 - 予定所要時間)
		昼間時	混雑時 (朝ピーク時)		
高速バス	東名江田バス停 ↓ 用賀PA ↓ 池尻大橋バス停 ↓ 新宿駅	44分	44分	28分～89分 (61分の時間の幅がある)	45分 
鉄道	江田駅 ↓ (東急田園都市線) [あざみ野駅乗換え] ↓ 渋谷駅 ↓ (JR山手線) 新宿駅	[各駅停車の場合] 41分  [急行乗換えの場合] 32分	[各駅停車の場合] 45分  [急行乗換えの場合] 37分	予定所要時間と同じ	0分

出典：[所要時間]

高速バス：平日（H26. 10. 10）と休日（H26. 9. 13～15、10. 11～13、11. 1～3、11. 22～24）の「新静岡⇄新宿駅」系統の上り方面（新宿駅行き）の東名江田バス停～新宿駅の所要時間の発着全数平均、および最大所要時間を算出した。

鉄道：YAHOO! JAPAN 路線情報より算出。昼間時（11時～15時）、および朝ピーク時（7時～9時）の正時で出発時刻を設定し、各駅停車の場合と急行 or 準急の場合の乗車時間を算出し、それぞれの平均所要時間とした。

<東名江田⇒東京駅の経路>



出典：(経路図) 高速バス(ジェイアールバス関東株式会社)の車積 GPS データより算出、  
鉄道は YAHOO! JAPAN 路線情報より算出

<高速バス&レールライドによる所要時間のばらつきの解消>

《算出条件》

- ・出発前行動に着目し、遅延の場合の時間をばらつきとして設定
- ・東名江田バス停での鉄道乗り換えの所要時間と比較するため、高速バスおよび鉄道の江田～新宿間の所要時間を対象とする。
- ・鉄道の所要時間には、乗り換え時間を含まない。

表 3-5 高速バスと鉄道のばらつきの比較 (江田→東京)

	経路 (江田→新宿)	予定所要時間		所要時間【実績値】	ばらつき (最大所要時間 - 予定所要時間)
		昼間時	混雑時 (朝ピーク時)		
高速バス	東名江田バス停 ↓ 東名向ヶ丘バス停 ↓ 用賀PA ↓ 霞ヶ関バス停 ↓ 東京駅	35分	49分	29分～74分 (45分の時間の幅がある)	32分
鉄道	江田駅 ↓(東急田園都市線) [あざみ野駅乗換え] ↓ 大手町駅 ↓(東京メトロ丸の内線) 東京駅	[各駅停車の場合] 47分  [急行乗換えの場合] 41分	[各駅停車の場合] 58分  [急行乗換えの場合] 49分	予定所要時間と同じ	0分

出典：[所要時間]

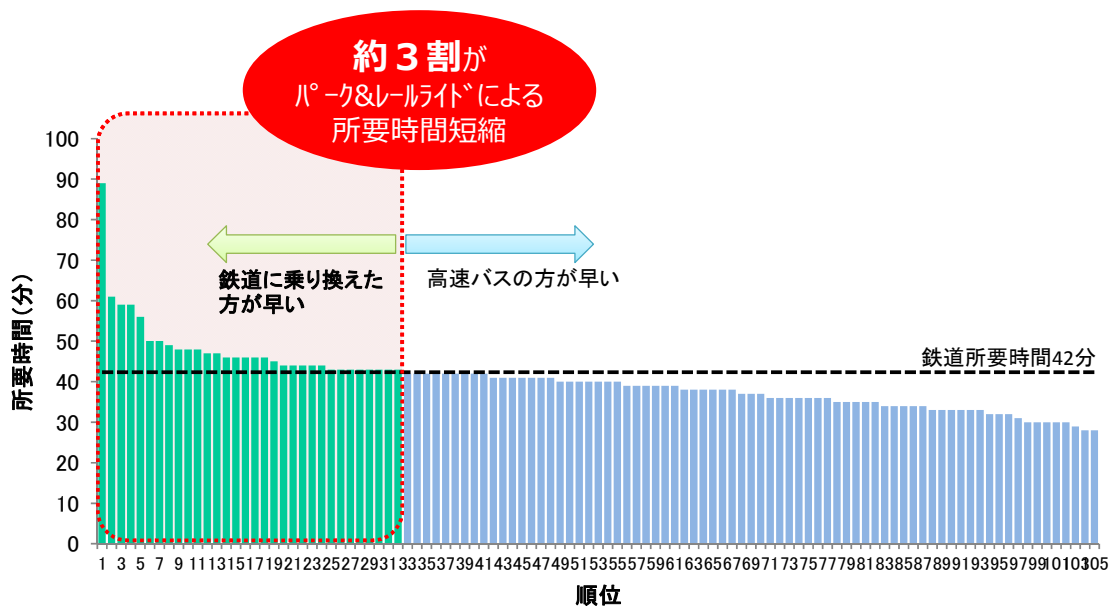
高速バス：平日 (H26. 10. 10) と休日 (H26. 9. 13～15、10. 11～13、11. 1～3、11. 22～24) の「富士宮⇄東京駅」系統および「知多⇄東京駅」系統の上り方面 (東京駅行き) の東名江田バス停～東京駅の所要時間の発着全数平均

鉄道：YAHOO! JAPAN 路線情報より算出。昼間時 (11 時～15 時)、および朝ピーク時 (7 時～9 時) の正時で出発時刻を設定し、各駅停車の場合と急行 or 準急の場合の乗車時間を算出し、それぞれの平均所要時間とした。

③ 高速バス&レールライドによる都心部までの所要時間短縮

■現在運行されている高速バスのうち、約3割の便で高速バス&レールライドが効果的

<高速バス（東名江田⇒新宿駅）の所要時間分布>



◎算出方法

平日 (H26.10.10) と休日 (H26.9.13~15、10.11~13、11.1~3、11.22~24) の「新静岡⇄新宿駅」系統の上り方面(新宿駅行き)の東名江田バス停～新宿駅の所要時間(全数 105 便)の降順に並べた。

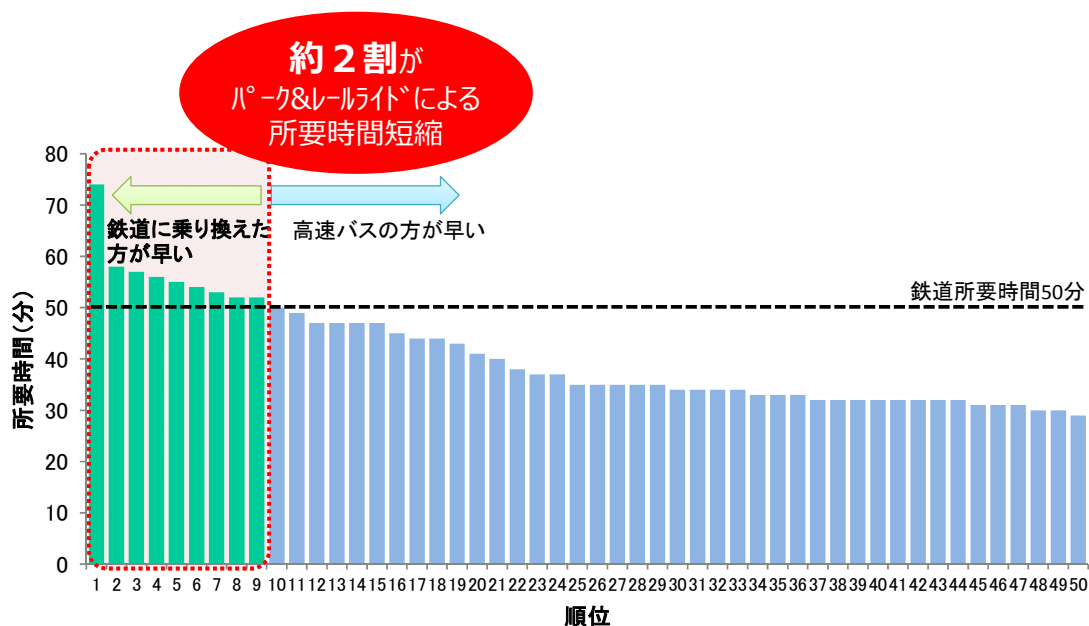
出典：[所要時間]

高速バス：平日 (H26.10.10) と休日 (H26.9.13~15、10.11~13、11.1~3、11.22~24) の「新静岡⇄新宿駅」系統の上り方面(新宿駅行き)の東名江田バス停～新宿駅の所要時間の実績値

鉄道：YAHOO! JAPAN 路線情報より、高速バスデータの江田バス停出発時刻を、江田駅出発時刻として設定した。到着時刻が最速となる経路の所要時間を、鉄道の所要時間とし、全 105 便の平均値を算出



<高速バス（東名江田⇒東京駅）の所要時間分布>



◎算出方法

平日 (H26.10.10) と休日 (H26.9.13~15、10.11~13、11.1~3、11.22~24) の「富士宮⇄東京駅」系統および「知多⇄東京駅」系統の上り方面(東京駅行き)の東名江田バス停～東京駅の所要時間(全数 50 便)を降順に並べた。

出典：[所要時間]

高速バス：平日 (H26.10.10) と休日 (H26.9.13~15、10.11~13、11.1~3、11.22~24) の「富士宮⇄東京駅」系統および「知多⇄東京駅」系統の上り方面(東京駅行き)の東名江田バス停～東京駅の所要時間の実績値

鉄道：YAHOO! JAPAN 路線情報より、高速バスデータの江田バス停出発時刻を、江田駅出発時刻として設定した。到着時刻が最速となる経路の所要時間を、鉄道の所要時間とし、全 50 便の平均値を算出

④ 高速バス⇄鉄道の乗り換え時間短縮・利便性の向上

- 高速バス停を移設することで、高速バス停から鉄道駅の乗り換え時間(徒歩)が約 11 分短縮
- 急な階段を使用する必要がなくなり、公共交通のバリアフリー化を達成

＜東名江田バス停～江田駅間の乗り換え時間＞

【現況】



©日本スペースイメージング株式会社、デジタル・アース株式会社、©Google™  
この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の数値地図 25000(空間データ基盤)及び数値地図 50mメッシュ(標高)を使用したものである。(承認番号 平 19 総使 第 87 号)

【移設後】



## (5) 概算事業費の算定

■整備事業費は概算で約128億（用地補償費含む）

### ① 算定条件

高速バス停整備の概算事業費として、以下の項目を試算対象とする。

- 1) 高速バス停
- 2) 高速バスターミナル
- 3) パーク&ライド駐車場
- 4) Uターン路
- 5) 高速バス停整備に付随する施設（歩道橋、E V）
- 6) 用地補償費

既往構造物の事業費を基に、各項目の直接工事費の原単位を設定する。

#### 1) 高速バス停

- ・ 神奈川県内の高規格道路の概算事業費を基に設定  
[土工部] 1,560 千円/10 m<sup>2</sup>      [橋梁部] 3,150 千円/10 m<sup>2</sup>
- ・ 経費率は、新設でなく、改修となることを踏まえ、2.0を適用



図 3-11 概算事業費対象位置（高速バス停）

## 2) 高速バスターミナル

- ・高規格道路上の構造物とし、神奈川県内の高規格道路の概算事業費を基に設定した。なお、現在の江田駅東口駅前広場および民地部に整備することを想定しているため、橋梁部のみの原単位を設定する。

[橋梁部] 3,150 千円/10 m<sup>2</sup> ※経費率は2.0

- ・バスバースの所要規模より、高速バスターミナルのバース数は、6台とした。
- ・高速バス利用者の待合施設や乗務員休憩施設等の概算費用は考慮しない。



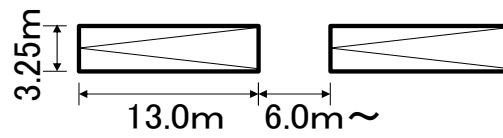
図 3-12 概算事業費対象位置（高速バスターミナル）



図 3-13 高速バスターミナルおよび高速バス停のバスバース位置

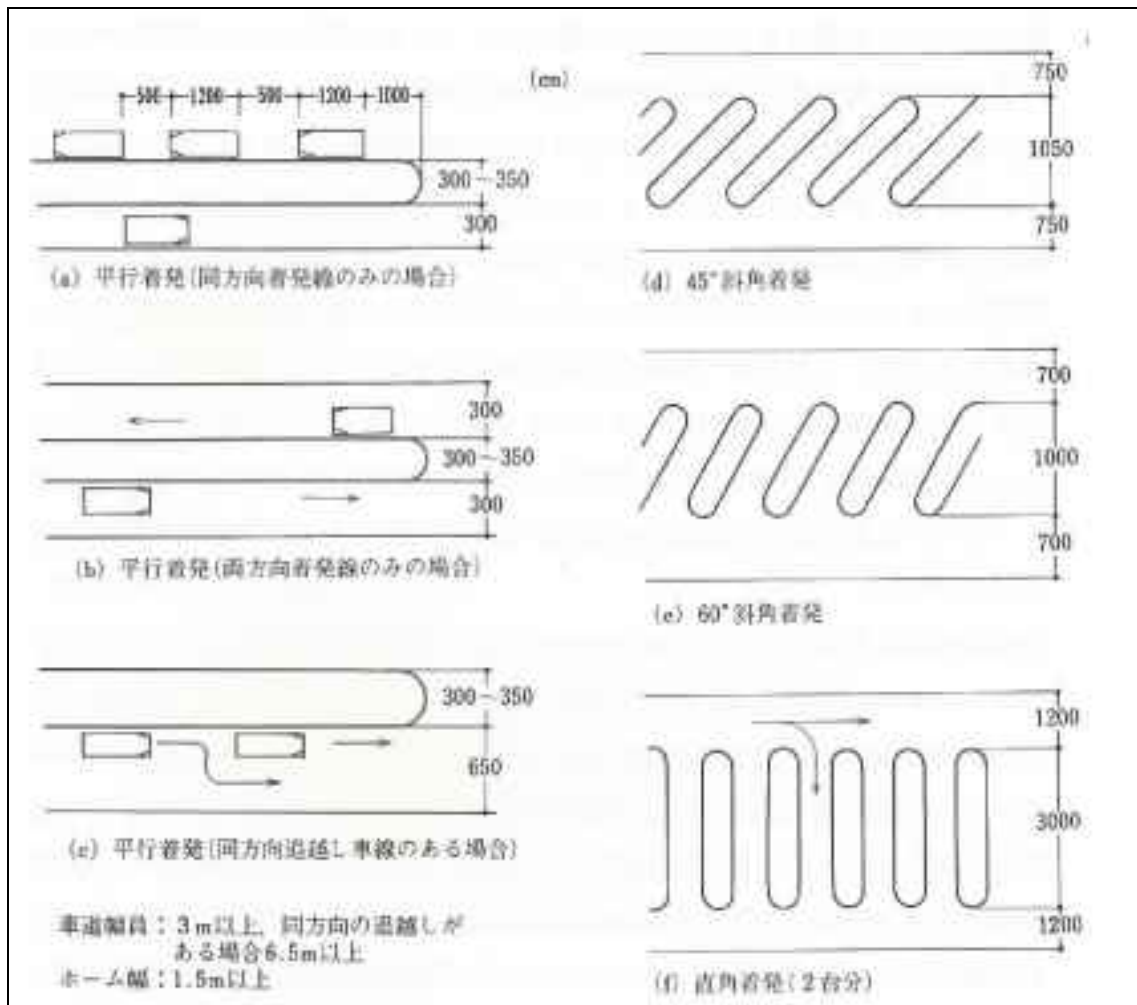
<参考>

○バスバースの所要スペース



出典：「駅前広場計画指針 建設省都市局都市交通調査室監修」

○バス乗降場の所要諸元



出典：「駅前広場・駐車場とターミナル 交通工学研究会」

3) パーク&ライド駐車場（「建築技術 vol.8 駐車場の計画と設計」より）

- ・東名高速道路における最大安定交通量の実現のため、必要収容台数は240台/時とする。
- ・東名高速道路と国道246号を最短かつ連続的に接続させることを想定し、地上部～高速バスターミナルの間をパーク&ライド駐車場とする（公共単独による整備の場合）。

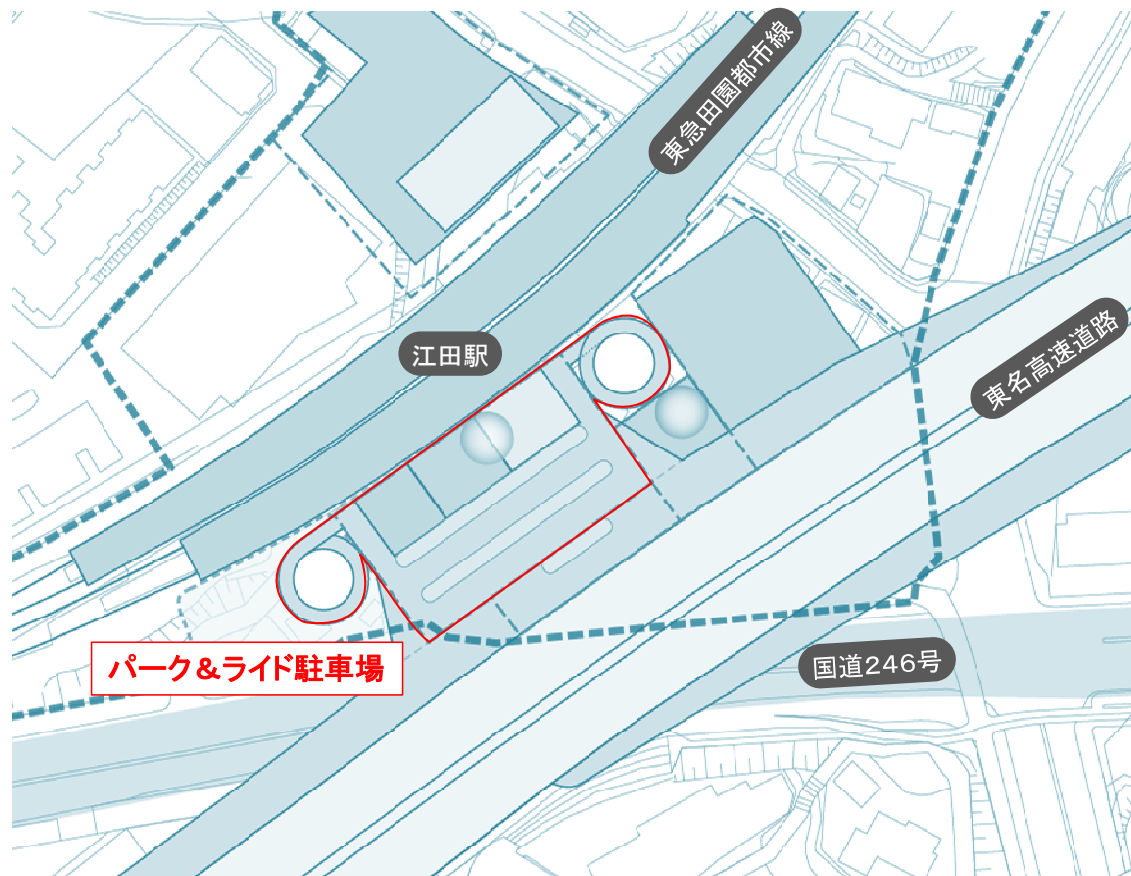

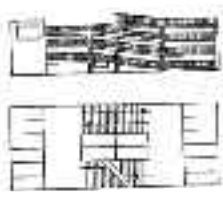


図 3-14 概算事業費対象位置【平面図】（パーク&ライド駐車場）

- ・限られた平面スペースでの整備となるため、自走式立体駐車場を想定。

表 3-6 自走式駐車場形式（平面・立体）の利点と難点

名称	姿図	概要	利点	難点
平面自走式		運転者が同一平面に設けられた駐車スペースに駐車する最も単純な形式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最も単純な形でコストも安い</li> <li>・無人管理が可能</li> <li>・維持管理費が安い</li> <li>・駐車が容易</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1台当たりの平面スペースが大きくなる必要</li> </ul>
立体自走式		自走式をスロープを介して多層に重ねたもの。最も簡易なプレハブ式の2層式から鉄骨ユニットや、本設建屋による多層式まである。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多層化するほど1台当たりの敷地面積が小さくなる</li> <li>・無人管理が可能</li> <li>・維持管理費が安い</li> <li>・駐車が容易</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多層化するほどコストがかかる</li> <li>・スロープを対面通行にしたものは衝突と渋滞の危険が高い</li> <li>・平面が小さいとスロープに面積をとられ効率が悪い</li> </ul>

今回の駐車場形式

出典：「建築技術 vol.8 駐車場の計画と設計」

- ・建設費用（車路を含む）：270 万円/台、敷地面積：18 m<sup>2</sup>/台

表 3-7 形式別の駐車場建設費用・敷地面積

形式	1台当たりの建設費用 (万円/台)	1台当たりの敷地面積 (m <sup>2</sup> /台)
平面自走式	110	35
立体自走式	プレハブ式	90
	本格建物	270
エレベーター付自走式	300	20

今回の原単位

出典：「建築技術 vol.8 駐車場の計画と設計」

- ・概算事業費の算定は、1台当たりの建設費用より算出した。
- ・整備に要する事業費のため、維持管理費は考慮しない。
- ※経費率は、新設でなく、改修となることを踏まえ、2.0を適用

#### 4) Uターン路

- ・神奈川県内の高規格道路の概算事業費を基に設定  
[土工部] 1,560 千円/10 m<sup>2</sup>      [橋梁部] 3,150 千円/10 m<sup>2</sup>
- ・経費率は、新設でなく、改修となることを踏まえ、2.0を適用

#### 5) 歩道橋、エレベーターの直接工事費

- ・千葉県内の国道上の横断歩道を基に設定
- ・幅員 3 m、延長 50m    3 億円(直接工事費) \*経費率は 2.0 を適用
- ・エレベーター    5,000 万円/基

## 6) 用地補償費

- ・ 用地補償費は、用地買収費および建物補償費の合計とする。
- ・ 建物補償費の対象となる建物は、図 3-15 に示す、3 棟（オレンジ色着色）とする。便宜上、対象物件 A, B, C とした。以下に、対象物件の階数および用途を示す。
  - 対象物件 A：地上 5 階建（1 階：商業・店舗、2～5 階：住居<sup>※1</sup>）
  - 対象物件 B：地上 5 階地下 1 階建（全て住居<sup>※1</sup>）
  - 対象物件 C：地上 1 階建（商業・店舗）



図 3-15 建物補償の対象となる建物

- ・ 建物補償費の単位面積あたり価格は、用途別（商業・店舗、住居）不動産情報サイトの物件情報に記載している「参考坪単価<sup>※2</sup>」を基に試算した。対象物件 C は物件情報が無いため、対象物件 A の商業・店舗の単位面積あたり価格を適用した。

[商業・店舗]	327,278 円/㎡
[住居]	(対象物件 A) 293,939 円/㎡
	(対象物件 B) 269,444 円/㎡ <sup>※3</sup>

※1: 対象物件 A および B の住居部分は、分譲・賃貸の混合タイプであり、詳細は不明なため、ここでは、一括分譲の扱いとした。

※2: 参考坪単価…HOME'S 不動産アーカイブ内の各種データを集計して算出した、一坪あたりの価格（専有部分の価格÷坪数）の参考推計値。価格の変動要因を考慮しない推計値であり、実際の土地価格と乖離する場合もあるため注意が必要（出典：HOME'S 不動産アーカイブ）

※3: 対象物件 B の住居の単位面積あたり価格は、階層によって異なるため、階層ごとの参考坪単価を単純平均した価格を適用した。



表 3-8 建物補償費原単位

建物名	用途	坪単価 (円/坪)	単位面積当たり価格 (円/㎡)	単位面積当たり価格 (千円/10㎡)
対象物件A	商業店舗	1,080,016	327,278	3,273
対象物件A	住居	970,000	293,939	2,939

建物名	用途	坪単価 (円/坪)	単位面積当たり価格 (円/㎡)	単位面積当たり価格 (千円/10㎡)
対象物件B	住居 1	848,520	257,127	
対象物件B	住居 2	929,810	281,761	
対象物件B	住居(平均)	889,165	269,444	2,694

注) 超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

- ・ 用地買収費の対象とする用地は、1)～5)に挙げた施設の整備箇所および建物補償の対象となる建物の宅地とする。なお、道路用地は除く。
- ・ 用地買収費の原単位は、国土交通省の不動産取引価格情報より江田駅周辺の近隣商業地区における直近2年間の土地と建物の取引価格を参考とした。しかし、江田駅周辺の近隣商業地区において、直近2年間の不動産取引がないため、利用状況および用途区分が同等のあざみ野駅の不動産取引価格を参考に原単位(単位面積当たりの取引額)を適用(62.5千円/10㎡)。

表 3-9 用地買収費

内容	工種	対象不動産	方向	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	必要経費 (千円)
用地買収費	高速バス停	民地 (東急用地含む)	上り	1,140	6,250	712,500
			下り	1,804	6,250	1,127,200
		小計	2,944	—	1,839,700	
	高速バスターミナル 及びパーク&ライド駐車場	民地 (東急用地含む)	—	3,899	6,250	2,436,900
小計			3,899	—	2,436,900	
合計				6,843	—	4,276,600

注) 超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

表 3-10 建物補償費

内容	対象不動産	用途	階層数	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	必要経費 (千円)
建物補償費	対象建物A	店舗	1	612	3,273	200,300
		住居	4	2,448	2,939	719,600
	小計	3,060	—	919,900		
	対象建物B	住居	6	2,112	2,694	569,100
小計		2,112	—	569,100		
対象建物C	店舗	1	105	3,273	34,400	
	小計	105	—	34,400		
合計				5,277	—	1,523,400

注) 超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

## ② 算定結果

①の算定条件にもとづき、概算事業費を算定した。なお、現時点では設計等を行っていない概略検討レベルであることから、用地補償費（用地買収費および建物補償費）と各工種の直接工事費の原単位に所要面積を乗じることにより、簡易的に算定した。

※超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

表 3-11 概算事業費（高速バス停整備）

工種	種別	方向	構造	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	直接工事費 (千円)	経費率	概算事業費 (千円)
1)バス停	減速車線長	下り	土工部	900	1,560	140,400	—	
		上り	土工部	900	1,560	140,400	—	
	バス停	下り	土工部	1,600	1,560	249,600	—	
		上り	橋梁部	1,200	3,150	378,000	—	
			土工部	400	1,560	62,400	—	
	加速車線長	下り	土工部	443	1,560	69,000	—	
			橋梁部	655	3,150	206,200	—	
		上り	土工部	225	1,560	35,100	—	
橋梁部			870	3,150	274,100	—		
小計						1,555,200	2.0	3,110,400
2)バスターミナル(車路含む)			橋梁部	2,720	3,150	856,800	—	
小計						856,800	2.0	1,713,600
3)パーク&ライド駐車場 (車路含む)			本格建物	240(※1)	2,700(※2)	648,000	—	
小計						648,000	1.0	648,000
4)Uターン路			土工部	1,736	1,560	270,800	—	
			橋梁部	308	3,150	97,000	—	
小計						367,800	2.0	735,600
5)その他	歩道橋					300,000	2.0	600,000
	EV(2基)					100,000	1.5	150,000
6)用地補償費	用地買収費					4,276,600	—	4,276,600
	建物補償費					1,523,400	—	1,523,400
<b>合計</b>						<b>9,627,800</b>	<b>—</b>	<b>12,757,600</b>

※1,2 パーク&ライド駐車場の必要収容台数（240台）と立体自走式駐車場（本格建物）の1台当たりの建設費用（2,700千円/台）より、経費率を含めた概算事業費を試算。

注）用地補償費には、既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注）設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。（参考値）

### 3.2.2 駅前広場の概略検討

江田駅の駅前広場は、現在、鉄道事業者の敷地である。モーダルミックス拠点整備にあたっての駅前広場の整備のあり方を検討する上での基礎資料として、まずは、現状を整理し、所要規模の妥当性を検証した。また、既往の設置基準・整備事例を整理し、概略のレイアウトを検討した。

- (1) 東口駅前広場の現状
- (2) 現況駅前広場の所要規模の検証
- (3) 駅前広場の設置基準
- (4) 駅前広場のレイアウト

#### (1) 東口駅前広場の現状

- 江田駅の駅前広場は、現在、鉄道事業者の敷地
- バスバース(乗降)は、路線バス用が2バース、スクールバス用が1バース設置
- 駅前広場の中央には、バスプール(待機場)が1プール、設置
- タクシーは、スペース的に、概ね4~5台分(駐車マスのラインなし)

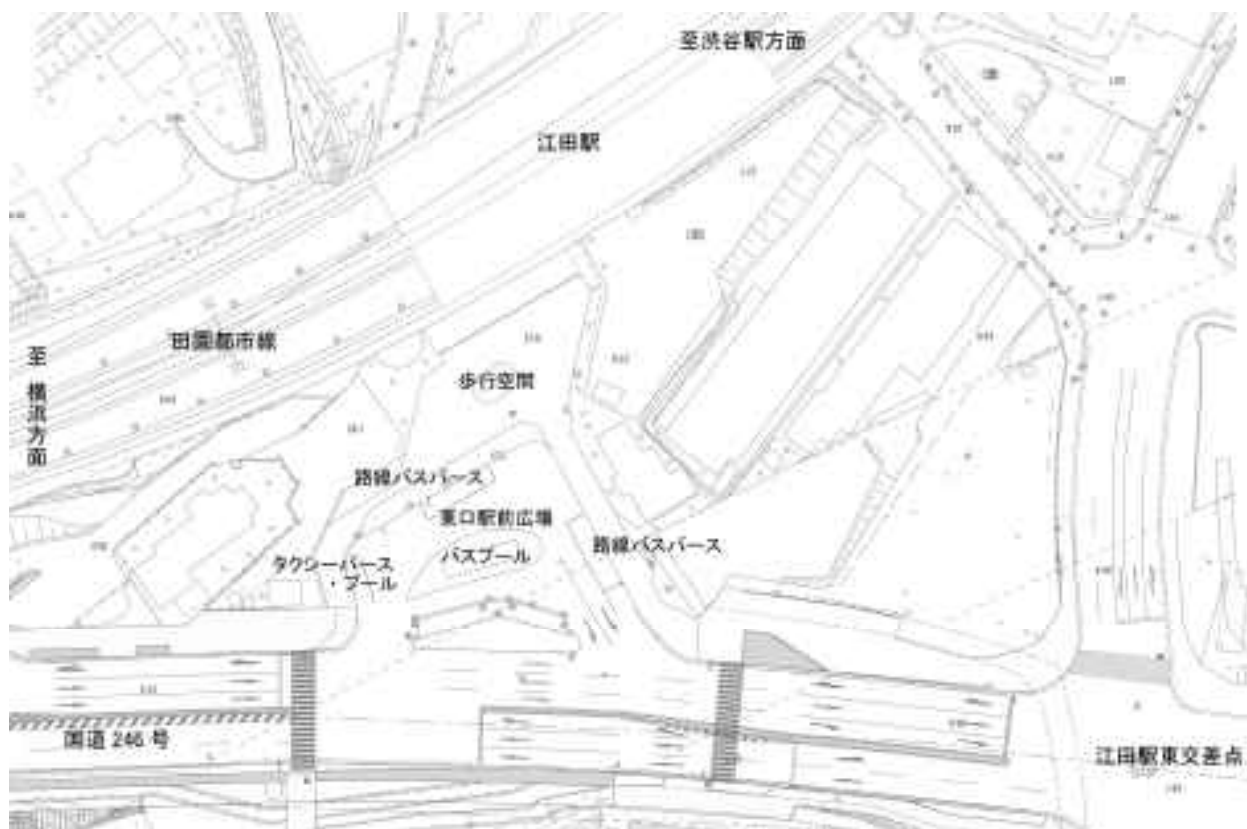


図 3-16 江田駅東口駅前広場の現状



図 3-17 江田駅東口駅前広場の現況写真 1



図 3-18 江田駅東口駅前広場の現況写真 2

## (2) 現況駅前広場の所要規模の検証

前述したとおり、以下では、「駅前広場計画指針 建設省都市局都市交通調査室監修」（以下、「98年式」と略記）を用いて、「現況の駅前広場」と98年式による「駅前広場の所要面積」と「駅前広場の所要面積」とを対比することにより、バス・タクシー等の乗降・待機スペースの過不足状況を評価した。

### ① 駅前広場の所要面積の算定フロー

98年式では、駅前広場面積の所要面積を以下の総和としては、求めることとなっている。

- ・「交通空間基準面積」
- ・「環境空間機能の確保に別途追加すべき面積」

具体の算定フローは下図に示すとおりである。同図に示すとおり、98年式では、駅前広場の所要規模算定を、駅の東側・西側の別ではなく、駅全体として評価する。

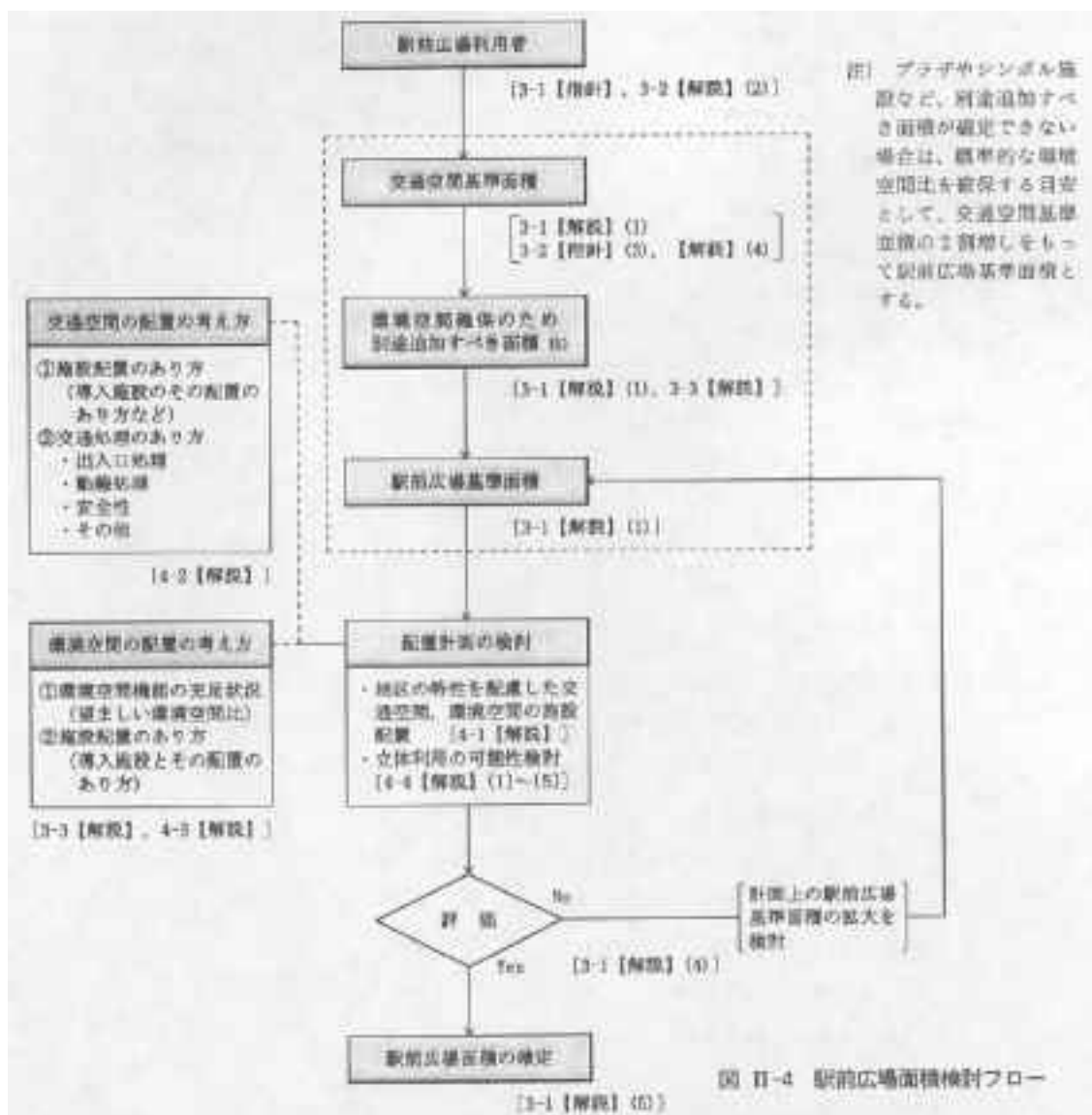


図 3-19 駅前広場面積検討フロー

② 駅前広場の所要規模の算定(西口・東口合計)

■98年式の算出手法に基づき、駅前広場の所要規模を検証した結果、充足  
 (一般車の乗降バースは、駅前広場には設置されておらず、コインパーキングが設置)

算定に用いた江田駅の端末交通手段分担率は下表のとおりである。

表 3-12 江田駅の端末交通手段分担率

	構成比(%)								
	路線バス	乗用車	自家用バス・貸切りバス	タクシー・ハイヤー	自動二輪車	原動機付き自転車	自転車	徒歩	計
乗車	12.8	3.8	2.8	0.0	0.2	1.6	5.7	73.1	100.0
降車	12.6	2.4	3.1	0.2	0.2	1.3	5.4	74.7	100.0
乗降計	12.7	3.1	3.0	0.1	0.2	1.5	5.5	73.9	100.0

出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

<駅前広場の所要面積の算定>

■駅前広場利用者数

	現状
駅前広場利用者数	35,500

※東急電鉄提供データ

■交通手段別計画交通量（台／日）

$$\alpha 1 = \text{手段別利用者数（人／日）} \div n$$

	バス	タクシー	自家用車
現状	113	31	847

■交通手段別計画交通量（乗車ピーク時：台／時）

$$\alpha 2z = \alpha 1 \times PK \times RON$$

	バス	タクシー	自家用車
現状	11	2	144

■交通手段別計画交通量（降車ピーク時：台／時）

$$\alpha 2k = \alpha 1 \times PK \times (1 - RON)$$

	バス	タクシー	自家用車
現状	11	3	—

■交通手段別計画交通量（ピーク時滞留者数：人／時）

$$\alpha 3 = \alpha 2z \times n$$

	バス	タクシー	自家用車
現状	454	2	187

※指標の設定

			指標	出典
モード別ピーク率 (PK)	バス	乗車	0.20	③
		降車	0.20	
	タクシー	乗車	0.13	
		降車	0.22	
	自家用車		0.17	④
交通手段分担率	バス		0.127	②
	タクシー		0.001	
	自家用車		0.031	
乗車客比率 (RON)	バス		0.504	
	タクシー		0.500	
平均乗車人員 (n)	バス		40人	①
	タクシー		1.16人	
	自家用車		1.3人	
サービス時間（出発頻度） (SB)	バス		5分	
	タクシー		5分	
平均停車時間 (TC)	自家用車		1分	
乗降時間 (T)	バス	乗車	—	
		降車	2分	
	タクシー	乗車	0.17分	
		降車	0.5分	
バスタクシー待ち滞留空間 (TA)	バス		1(m <sup>2</sup> /人)	
	タクシー		1(m <sup>2</sup> /人)	

- 出典： ①駅前広場計画指針（p99～p103）  
 ②第5回東京都市圏パーソントリップ調査  
 ③交通工学実務双書-6 駅前広場・駐車場とターミナル  
 ④駅前広場計画指針（p97）

■施設規模

		現況値	所要規模
バスバース	乗車 $= \alpha 2z \times SB \div 60$	4	1
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシーバース	乗車 $= \alpha 2z \times T \div 60$	4~5	1
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシー駐車場 $= \alpha 2z \times SB \div 60$			1
一般車乗降バース $= \alpha 2z \times TC \div 60$		0	2

注) 現況値・所要規模ともに、西口・東口駅前広場の合計値である。

⇒現況では、所要面積を充足しているといえる。



### ③ 駅前広場の将来の所要規模の試算

民間商業ビルの開発や高速バスターミナルの整備によって、将来的に駅前広場利用者数が増加した場合を想定し、同様の算出方法で施設規模を試算した。

高速バスターミナルの将来の利用者数は、停車する高速バス系統や便数が不透明である。ここでは、民間商業ビル利用者数を商業用途の床面積から算出し、将来、駅前広場に必要な施設規模を算定する。

#### <駅前広場利用者数の算定>

民間商業ビルの開発による将来の増加分を試算の試算にあたっては、大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成 26 年 6 月改定)にもとづき、事務所の発生集中原単位(休日)を適用した。

発生集中原単位 : 16,926 人 T. E/日・ha

民間商業ビルの床面積 (2.45ha) を発生集中原単位に乘じ、将来の利用者数の増加分を算定した。

将来発生する民間開発ビルの利用者数 : 41,469 人 T. E/日

駅前広場の利用が想定される人数として、上記、民間開発ビル利用者数に鉄道の交通分担率 (20.5%) を乗じる。なお、使用したゾーン別・代表交通手段別発生集中量の構成比は表 3-13 のとおり。

将来増加する駅前広場利用者数 : 8,501 人 T. E/日

表 3-13 ゾーン別・代表交通手段別発生集中量 (ゾーンコード: 1324)

	構成比(%)								
	鉄道・地下鉄	路線バス・都電	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
乗車	21.3	0.0	53.0	2.3	1.5	18.9	0.0	3.0	100.0
降車	19.7	2.0	50.0	2.3	2.5	23.5	0.0	0.0	100.0
乗降計	20.5	1.0	51.5	2.3	2.0	21.2	0.0	1.5	100.0

出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査 (H20)

以上の試算から、民間商業ビルの開発後に駅前広場を利用する人数は、約 44,000 人。

現況 : 35,500 人 → 将来 : 44,001 人 (約 1.2 倍)

〈参考1〉民間商業ビルの発生集中原単位

表 3-14 発生集中原単位

①	床面積 用途 平日・休日の別	単位 ha	開発ビル(南側)					
			商業(1-8F)		商業(6F)		商業(3F)	
			平日	休日	平日	休日	平日	休日
②	発生集中原単位	人T.E/日・ha	11,600	18,600	11,600	18,600	11,600	18,600
③	床面積による割引率		0.95	0.91	1.0	1.0	1.0	1.0
④	駅からの距離	m	0	-	0	-	0	-
	駅からの距離による割引率		1.0	-	1.0	-	1.0	-
⑤	補正後の原単位	人T.E/日・ha	11,020	<b>16,926</b>	11,600	18,600	11,600	18,600

<出典および計算方法>  
 ①: 作成した階層図を基に算出  
 ②~④; 大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改定版(平成26年6月)より  
 ⑤; ②×③×④

〈参考2〉民間商業ビルの床面積

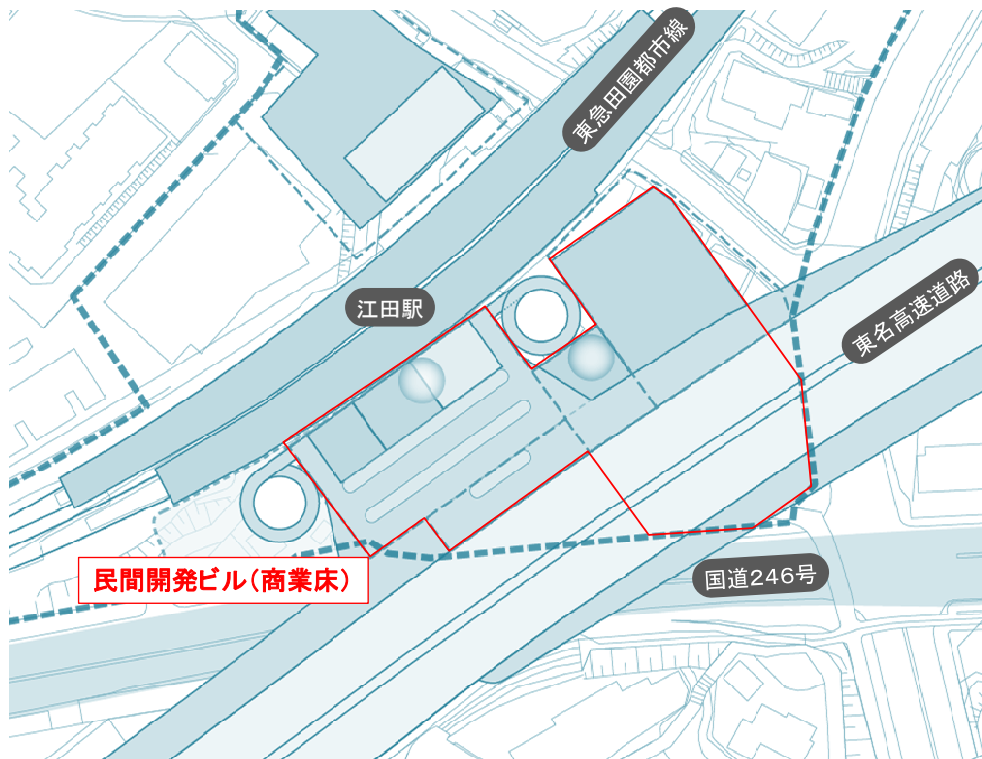


図 3-20 民間商業ビル範囲

〈参考3〉第5回東京都市圏パーソントリップ調査 ゾーン区分

表 3-15 ゾーンコード表(抜粋)

JIS コード	ゾーンコード			市区町村	該当町丁・字名
	大	中	計		
14113	13	2	3	緑区	上山町、台村町、寺山町、中山町、三保町、 藪が丘1丁目～6丁目、十日市場町、新出町、いぶき野、 長津田1丁目～7丁目、長津田町
14113	13	2	4	緑区	あざみ野1丁目～4丁目、美しが丘1丁目～5丁目、 荏子川1丁目～3丁目、新石川1丁目～4丁目、元石川町、 荏田北1丁目～3丁目、荏田町、荏田西1丁目～5丁目、 荏田東1丁目～4丁目、荏田南1丁目～5丁目、大丸、見花山、市ヶ尾町、 大堀町、鉢町、黒須田町、すずき野1丁目～3丁目、もみの木台
14101	14	1	0	鶴見区	鶴見町1丁目～2丁目、安藤町1丁目～2丁目、扇島、小野町、寛政町、 末広町1丁目～2丁目、大常町、幸天町、大黒町、大黒5丁目
14101	14	1	1	鶴見区	岸谷1丁目～4丁目、牛妻1丁目～3丁目、瀬崎坂、寺谷1丁目～2丁目、 東寺尾1丁目～6丁目、東寺尾北台、東寺尾中台、東寺尾東台、佃野町、 鶴見1丁目～2丁目、鶴見中台1丁目～5丁目、豊岡町



図 3-21 ゾーンコード図(神奈川県)

<駅前広場の所要面積の算定(将来)>

■ 駅前広場利用者数

	将来
駅前広場利用者数	44,001

※東急電鉄提供データ

■ 交通手段別計画交通量 (台/日)

$\alpha 1 = \text{手段別利用者数 (人/日)} \div n$

	バス	タクシー	自家用車
将来	140	38	1,049

■ 交通手段別計画交通量 (乗車ピーク時 : 台/時)

$\alpha 2z = \alpha 1 \times PK \times RON$

	バス	タクシー	自家用車
将来	14	2	178

■ 交通手段別計画交通量 (降車ピーク時 : 台/時)

$\alpha 2k = \alpha 1 \times PK \times (1 - RON)$

	バス	タクシー	自家用車
将来	14	4	-

■ 交通手段別計画交通量 (ピーク時滞留者数 : 人/時)

$\alpha 3 = \alpha 2z \times n$

	バス	タクシー	自家用車
将来	563	3	232

※指標の設定

		指標	出典	
モード別ピーク率 (PK)	バス	乗車	0.20	③
		降車	0.20	
	タクシー	乗車	0.13	
		降車	0.22	
	自家用車		0.17	④
歩行者		0.11		
交通手段分担率	バス	0.127	②	
	タクシー	0.001		
	自家用車	0.031		
乗車客比率 (RON)	バス	0.504	②	
	タクシー	0.500		
平均乗車人員 (n)	バス	40人	①	
	タクシー	1.16人		
	自家用車	1.3人		
サービス時間 (出発頻度) (SB)	バス	5分	①	
	タクシー	5分		
平均停車時間 (TC)	自家用車	1分	①	
乗降時間 (T)	バス	乗車		-
		降車		2分
	タクシー	乗車		0.17分
		降車		0.5分
バスタクシー待ち滞留空間 (TA)	バス	1(m <sup>2</sup> /人)		①
	タクシー	1(m <sup>2</sup> /人)		

出典： ①駅前広場計画指針 (p99~p103)

②第5回東京都市圏パーソントリップ調査

③交通工学実務双書-6 駅前広場・駐車場とターミナル

④駅前広場計画指針 (p97)

施設規模を算定すると、将来的に、駅前広場利用者数が増加すると仮定しても、施設規模は充足。

■施設規模

		現況値	所要規模 (将来)
バスバース	乗車 $= \alpha 2z \times SB \div 60$	4	2
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシーバース	乗車 $= \alpha 2z \times T \div 60$	4~5	1
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシー駐車場 $= \alpha 2z \times SB \div 60$			1
一般車乗降バース $= \alpha 2z \times TC \div 60$		0	3

注) 現況値・所要規模ともに、西口・東口駅前広場の合計値である。

<参考：駅前広場の所要規模(再掲)>

■施設規模

		現況値	所要規模
バスバース	乗車 $= \alpha 2z \times SB \div 60$	4	1
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシーバース	乗車 $= \alpha 2z \times T \div 60$	4~5	1
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシー駐車場 $= \alpha 2z \times SB \div 60$			1
一般車乗降バース $= \alpha 2z \times TC \div 60$		0	2

注) 現況値・所要規模ともに、西口・東口駅前広場の合計値である。

### (3) 駅前広場の設置基準

(2)に示したとおり、江田駅の駅前広場の規模は、充足している結果となった。

以下では参考として、「駅前広場計画指針 建設省都市局都市交通調査室監修」による「駅前広場と取り付け道路の関係」を整理した。

#### ○駅前広場と取り付け道路の関係および諸元

- 現在の江田駅東口駅前広場は、「斜行」タイプに該当
- 交通処理面では比較的、有利な形状

表 3-16 駅前広場と取り付け道路の関係

駅前広場と取り付け道路の関係	自動車交通	歩行者	その他	事例
	出入りに自動車が集積しやすいので、交通量が多い広場には適さない。バスの通常の運行路線に対してはサービスが低下する。	歩行者が広場内を横断しがちなため。	施設配置が困難なため、アッドスペースが生じやすい。	新潟駅南口広場 釧路駅前広場 札幌駅前広場 任道駅前広場
	自動車の出入りは直交型より利便性がある。	歩行者の広場横断は少ない。歩行者動線が直交しやすい。	施設を計画しやすい。	北江八幡駅前広場 川口駅前広場 西武池袋線池袋駅前広場 所沢駅前広場
	交通処理が容易である。特に、バス発着の効率化に有利である。	自動車との動線分離が容易である。中央島部への連絡が不便である。	中央島部が孤立し、歩行者動線からはずれがちなため。	柏崎駅前広場 深谷駅前広場 牛久保駅前広場 大宮駅前広場
	高層ビル建物の小さな広場に多い形状である。広場内での交通処理が容易である。道路が高架でない場合、騒音が発生しやすい。	自動車との動線分離が容易である。	施設を計画しやすい。	近鉄八尾駅前広場 三軒ヶ丘駅前広場 小牧駅前広場
	通過交通が多く見込まれる場合は十分な前面道路幅員が必要。広場内での交通処理が比較的容易である。	自動車との動線分離が容易である。大規模の駅では、開口が大きくなりがちである。	施設を計画しやすい。	多摩センター駅前広場 大船駅前広場 家科駅前広場 三宮駅前広場
	駅と駅広との連絡が不便である。通過交通を営む企業などが広場前を通過する。歩行者が広場内を横断するため安全対策が必要である。	歩行者の安全性は低い。		
	駅前辺りに交通が集中する。通過車両の進入がある。広場出入口での交通処理が複雑になる。	歩行者には利用しづらく、安全性は低い。		福島駅前広場 長岡駅大手口広場 静岡駅北口広場 金沢駅西広場 岡山駅前広場
	広場内での交通処理は容易である。広場内の建物の配置が整いやすい。	車との分離が容易である。		新幹線駅前広場 サッポロビール公園駅前広場 少れぬ広場

出典：「駅前広場計画指針 建設省都市局都市交通調査室監修」

■ バスバースは、「停車した場合の所要面積に車間スペース」が必要

■ 乗降場の形状は、通常の平行発着以外にも、駅前広場の縦横の用地制約に応じ、「45° 斜角着発」や「60° 45° 斜角着発」がある。

<乗降場の所要諸元>

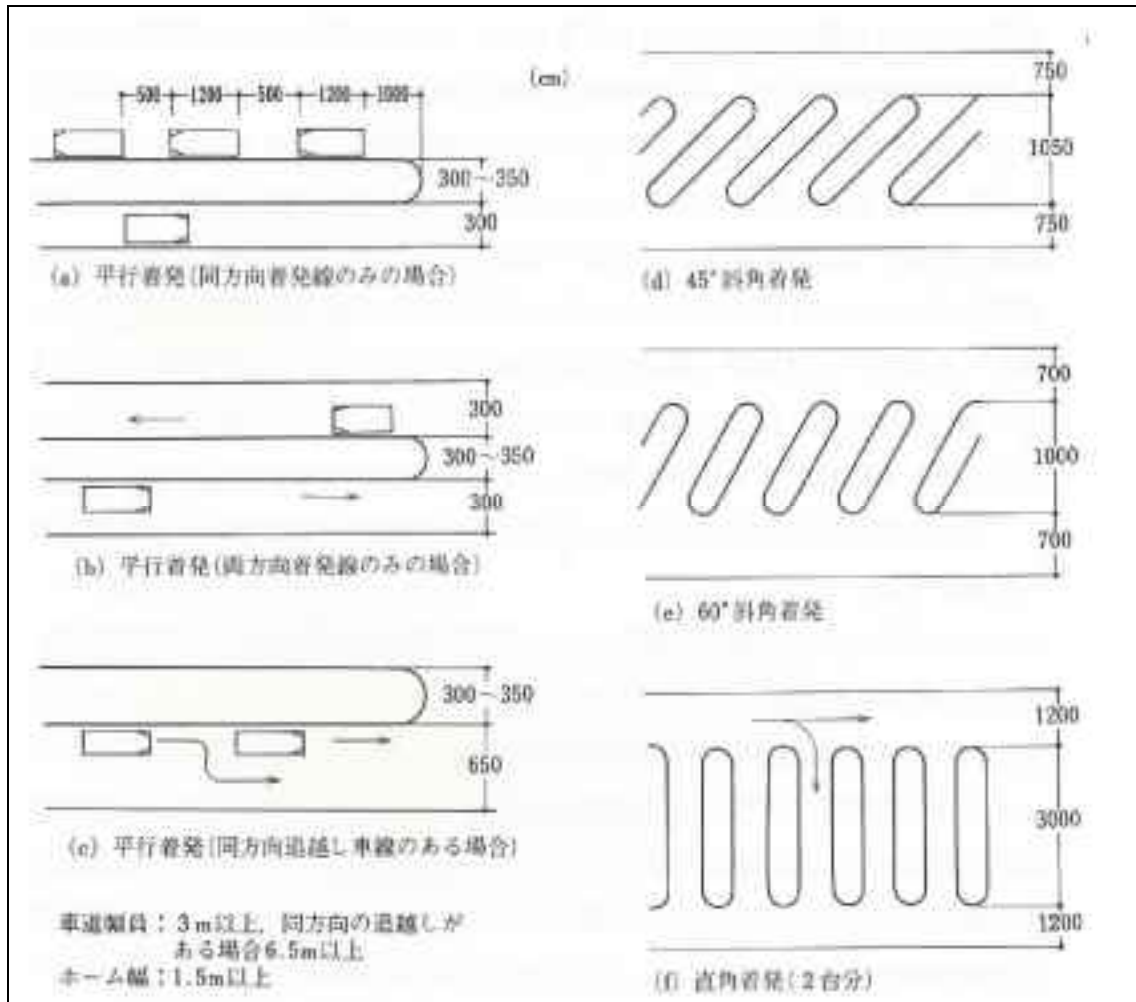


図 3-22 バス乗降場の所要諸元

出典：「駅前広場・駐車場とターミナル 交通工学研究会」

<バスバースの所要スペース>

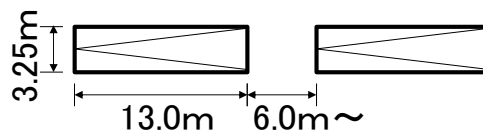


図 3-23 バスバースの所要スペース

出典：「駅前広場計画指針 建設省都市局都市交通調査室監修」

#### (4) 駅前広場のレイアウト

これまで整理・検討した内容を整理すると、以下のとおりである。

- 98年式を基に、駅前広場の所要規模を算定し、現状の妥当性を検証した結果、充足
- 現行の江田駅は、原則、一筆書き（交通動線）となっており、一定の安全性は担保

以上から、当面、江田駅のレイアウトは現行維持で概ね妥当であると判断される。なお、今後、江田駅の乗降客数の大幅な増加が見込める事象が発生した場合には、適宜、見直しが必要である。

#### <参考>駅前広場利用者数が増加した場合の施設規模（再掲）

なお、民間商業ビルの開発やバスターミナルの整備によって、将来的に駅前広場利用者数が増加する場合を想定し、参考として同様の算出方法で施設規模を算定した。

駅前広場利用者数	現況：35,500人	→	将来：約44,000人（約1.2倍）
----------	------------	---	--------------------

#### ■ 施設規模

		現況値	所要規模 (将来)
バスバース	乗車 $= \alpha 2z \times SB \div 60$	4	2
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシバース	乗車 $= \alpha 2z \times T \div 60$	4~5	1
	降車 $= \alpha 2k \times T \div 60$		1
タクシー駐車場 $= \alpha 2z \times SB \div 60$			1
一般車乗降バース $= \alpha 2z \times TC \div 60$		0	3

⇒将来的に、駅前広場利用者数が倍増したと仮定しても、施設規模は充足

所要規模に変更がないことから、レイアウトの大幅な変更はないと想定される。



### 3.2.3 モーダルミックス拠点における交流広場整備の概略検討

江田駅周辺において、交流機能を持つ施設の整備にあたっては、複数の手法が考えられる。以下では、「道の駅」の機能や設置基準を参考に、モーダルミックス拠点における交流広場を整備した場合の整備可能性および整備内容、整備のあり方について検討を行った。

具体的には、下記項目の検討を行った。

- (1) 「道の駅」の指定要件の整理
- (2) 所要規模の算定(試算)
- (3) モーダルミックス拠点(江田駅周辺)における交流広場整備のあり方検討(導入機能の検討)
- (4) 概算事業費の算定

## (1) 「道の駅」の指定要件の整理

前述したとおり、江田駅周辺において、交流機能を持つ施設の整備にあたっては、複数の手法が考えられる。以下では、「道の駅」の機能や設置基準を参考に、モーダルミックス拠点における交流広場を整備した場合の整備可能性および整備内容、整備のあり方について検討を行った。

『道の駅』登録・案内要綱」および国土交通省資料等を基に、下記の項目を整理した。

- ①「道の駅」の目的
- ②「道の駅」の要件
- ③「道の駅」の機能と整備主体

### ① 「道の駅」の目的

- ・一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間を確保
- ・沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し、多様で個性豊かなサービスを提供
- ・地域の核を形成し、活力ある地域づくりや道を介した地域連携を促進

### ② 「道の駅」の要件

- ・休憩施設としての利用しやすさと適切な位置
- ・十分な容量の駐車場と清潔な便所、それを結ぶ歩行経路のバリアフリー化
- ・多様なサービスと道路・地域に関する情報の提供
- ・駐車場・便所・電話が24時間利用可能
- ・案内・サービス施設における、親切な情報提供

### ③ 「道の駅」の機能と整備主体

- ・休憩機能 : 24時間、無料で利用できる駐車場・便所
- ・情報提供機能 : 道路情報、地域の観光情報などの提供
- ・地域連携機能 : 地域振興施設による各種サービスの提供



図 3-24 道の駅の設備と整備主体

出典：「道の駅ハンドブック東日本」を基に作成

## (2) 所要規模の算定(試算)

NE XCO東日本の「休憩施設設計要領(平成17年10月)」を基に、仮に江田駅周辺に「道の駅」を設置した場合の所要台数・面積を試算した。

- ①用地面積
- ②駐車需要の算定
- ③便所スペースの算定
- ④収容可否

### ① 用地面積

「道の駅」を設置した場合の収容可否を検討するため、公共的な用地として、現在の江田駅東口駅前広場の用地面積を整理した。

駅前広場のみ： 約 2,230 m<sup>2</sup> (うち車道部 1,050 m<sup>2</sup>)



図 3-25 現在の江田駅東口駅前広場の用地面積

## ② 駐車需要の算定(試算)

現行の「道の駅」の指定要件では、道路管理者・市町村が一体的に道の駅を整備する「一体型」とした場合、駐車場は道路管理者による整備となる。ここでは、駐車需要から必要な駐車マスを算定した。

なお、前面道路は国道 246 号とし、道路交通センサスによる交通量を適用した。

■設計要項に基づく必要駐車マスの算定結果は下記のとおり

- ・小型車 115 台
- ・バス 1 台
- ・大型貨物車 73 台

### 1)算定条件

計算式：
$$\text{駐車マス数} = \text{設計交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{回転率}$$

- ・交通量：国道 246 号の交通量 (H22 道路交通センサス) × サービス係数
- ・サービス係数：年間 365 日のうち、90%に相当する 330 日に対してサービスが確保される係数
- ・立寄率：上記、道路利用者が道の駅へ立ち寄る率  
立寄り台数 (台/日) / 本線交通量 (台/日)
- ・ラッシュ率：一定時間への集中率  
ラッシュ時立寄台数 (台/日) / 立寄台数 (台/日)
- ・回転率：道の駅の平均駐車時間 1 (時) / 平均駐車時間 (時)

表 3-17 年平均日交通量に対するサービス係数

年平均日交通量 Q (台/日)	サービス係数
$0 < Q < 25,000$	1.40
$25,000 \leq Q < 50,000$	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
$50,000 < Q$	1.15

出典：休憩施設設計要領 (H17)

## 2) 駐車需要の算定(試算)

1)に示した算定条件に基づき駐車需要を算定した。その結果、駐車需要は、「小型車 115 台、バス 1 台、大型貨物車 73 台」となった。

表 3-18 駐車台数の算定

	交通量	サービス係数	立ち寄り率
小型車	40156	1.15	0.1
バス	144	1.15	0.1
大型貨物車	15269	1.15	0.125
合計	55569	-	-
	ラッシュ率	回転率	駐車台数
小型車	0.1	4	115
バス	0.25	4	1
大型貨物車	0.1	3	73
合計	-	-	189

「休憩施設設計要領(平成 17 年 10 月)」では、車種・駐車角に応じて、「1 台あたりの駐車所要面積」が示されている。ここでの算定は、下記、条件を適用した。

小型車	20 m <sup>2</sup>	(90 度後退駐車時の 1 台あたりの駐車所要面積)
大型車	91 m <sup>2</sup>	(90 度前進駐車・前進発車時の 1 台あたりの駐車所要面積)

表 3-19 1 台あたりの駐車所要面積

車種	駐車角	駐車方式	車路幅 Aw (m)	車路に直角方向の駐車深 Sd (m)	車路に平行方向の駐車幅 Sw (m)	単位駐車幅 W (m)	1 台あたりの駐車所要面積 A (m <sup>2</sup> )	備 考
小型車	30°	前進駐車	4.00	4.70	5.00	13.40	33.5	W=A <sub>w</sub> +2S <sub>d</sub> A= $\frac{W}{2}$ ×S <sub>w</sub>
	45°	“	4.00	5.30	3.55	14.60	25.7	
	45° 交差	“	4.00	4.45	3.55	12.90	22.9	
	60°	“	5.00	5.60	2.90	16.20	23.5	
	60°	後退駐車	4.50	5.60	2.90	15.70	22.8	
	90°	前進駐車	9.50	5.00	2.50	19.50	24.4	
	90°	後退駐車	6.00	5.00	2.50	16.00	20.0	
大型車	30°	前進駐車 前進発車	4.00 6.00	9.30	6.50	14.30	93.0	W=A <sub>w</sub> /2+S <sub>d</sub> A=W×S <sub>w</sub>
	45°	“	7.00 6.50	11.50	4.60	18.25	84.0	
	60°	“	11.00 7.50	12.90	3.75	22.15	82.1	
	90°	“	19.00 11.00	13.00	3.25	28.00	91.0	
	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.25	19.00	6.25	118.8	
特大 大型	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.50	25.00	6.50	162.5	

出典：休憩施設設計要領 (H17)

以上から、必要駐車スペースの試算結果は次のとおりとなる。

$$\begin{array}{rcl} \text{小型車} & = 115 \text{ 台} \times 20 \text{ m}^2 & = 2,300 \text{ m}^2 \\ \text{バス} & = 1 \text{ 台} \times 91 \text{ m}^2 & = 91 \text{ m}^2 \\ \text{大型貨物} & = 73 \text{ 台} \times 91 \text{ m}^2 & = 6,643 \text{ m}^2 \\ \hline \text{合計} & = & 9,034 \text{ m}^2 = \text{約 } 9,030 \text{ m}^2 \end{array}$$

### ③収容可否

①で整理した用地面積および②の駐車場の所要規模の算定結果を基に、収容可否を整理した。

◆現在の駅前広場に収容する場合：

江田駅東口駅前広場： 2,230 m<sup>2</sup>      ・ ・ a)

駐車場の所要規模   ： 9,034 m<sup>2</sup>      ・ ・ b)

a) ÷ b) = 9,034 ÷ 2,230 ≒ 約 4.05

以上から、現在の駅前広場上に「道の駅」を整備する場合、概ね「4層」が必要となる。

### (3) モーダルミックス拠点(江田駅周辺)における交流広場整備のあり方検討(導入機能の検討)

首都圏に「道の駅」が設置されなかった理由を考察するとともに、モーダルミックス拠点(江田駅周辺)における交流広場整備のあり方を検討する。

#### ① これまでの検討結果の整理

(2)にて所要規模を試算したとおり、現在の江田駅周辺において、道の駅を収容するには、4層が必要となる。

■現在の駅前広場に収容する場合：

$9,034 \div 2,230 \approx$  約 4.05 となり、4層が必要

下表に示すとおり、「道の駅」の所要面積約 9,030 m<sup>2</sup>のうち、約 7割が大型車の駐車スペースである。

表 3-20 1台あたりの駐車所要面積

車種	所要面積	割合
小型車	2,300 m <sup>2</sup>	25.5%
バス	91 m <sup>2</sup>	1.0%
大型貨物	6,643 m <sup>2</sup>	73.5%
合計	9,034 m <sup>2</sup>	100.0%

## ② 首都圏に「道の駅」が設置されなかった理由

「平成22年度全国都市交通特性調査 国土交通省」による全国70都市を対象とした代表交通手段分担率を見ると、次頁の図 3-26 に示すとおり、公共交通機関が発達した関東では、一部を除き、「鉄道」が約4割を占めている。

前述した、「道の駅」の所要面積9,030㎡のうち、約7割が大型車の駐車スペースであるが、公共交通機関が発達した首都圏で駐車スペースを算定するにあたり、地方部と同じ算定式が必ずしも適切であるとは言えない。

以下では、首都圏に「道の駅」が設置されなかった理由を考察する。

### <首都圏に「道の駅」が設置されなかった理由(考察)>

#### 【理由1】多くの施設、機能が立地

- 民間施設、公共施設ともに多数立地
- サービスや機能が集積  
⇒地方部のような「地域振興」のニーズが低い

#### 【理由2】導入空間の確保が困難

- 都区部は既に高度利用されており、大規模な施設用地を確保することが困難
- 仮に、整備可能な空き地があったとしても、地価が高く、用地確保が困難  
⇒用地費に見合う程の「道の駅」設置の必要性がない

#### 【理由3】自動車の交通分担率が低い

- 地方部に比べ、自動車の交通分担率が低い
- 一般道には長トリップ交通が少ない  
⇒自動車交通に限定すると、「道の駅」の利用者が少ない

#### 【理由4】管理・運営に課題

- 24時間無料の休憩施設や駐車場を整備すると、目的外利用の増加が懸念
- ホームレスや治安の悪化など、管理が難しくなる恐れ
- コインパーキングなどの民間駐車場と競合し、民業圧迫となる恐れ  
⇒「道の駅」の設置要件である駐車場の24時間無料開放は、実質、不可能



<参考>平成 22 年度 全国都市交通特性調査「代表交通手段分担率」(国土交通省)

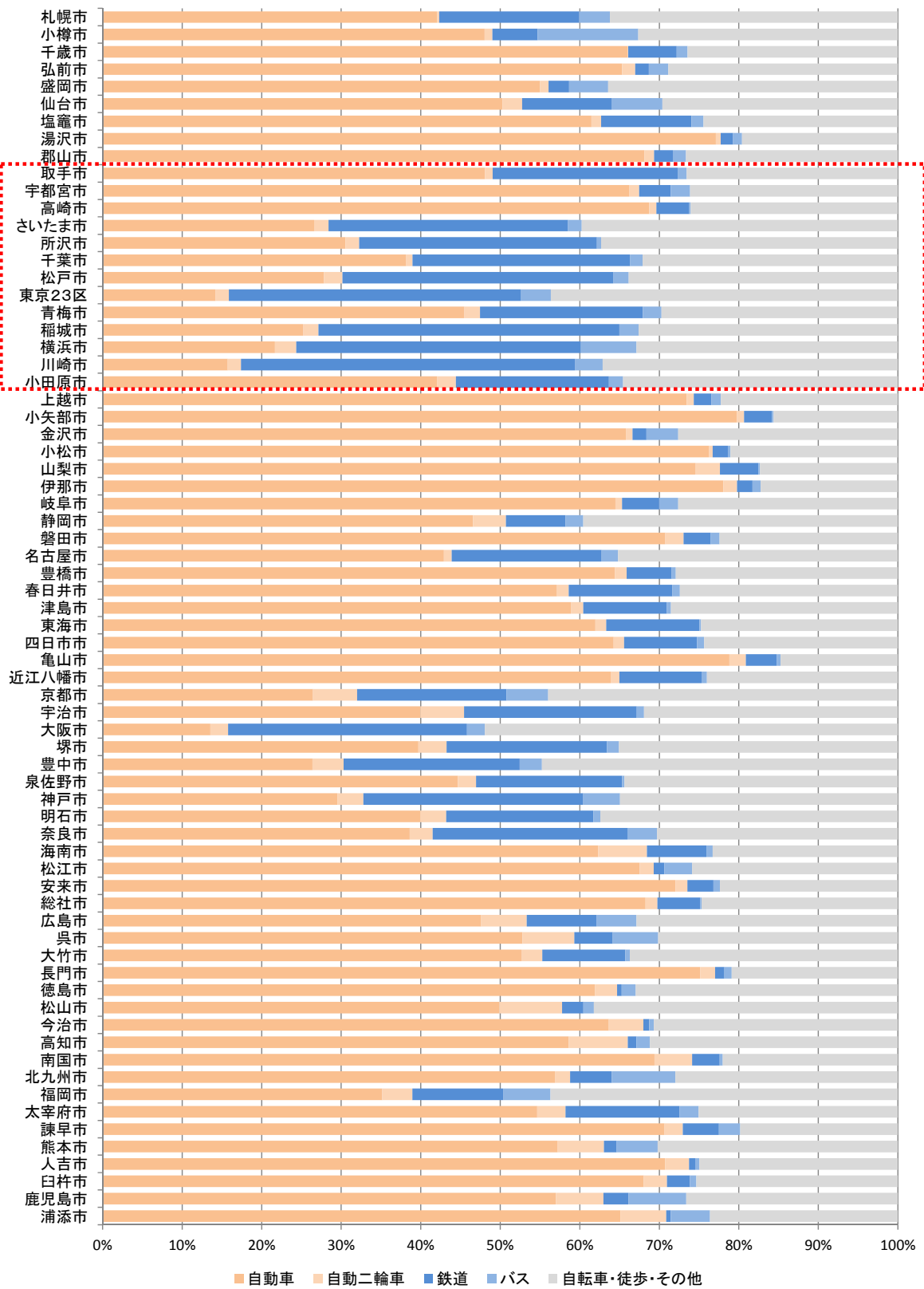


図 3-26 全国の代表交通手段分担率 (70 都市を対象。「平日」の分担率)

資料：平成 22 年度全国都市交通特性調査 国土交通省

### ③ 江田駅周辺における交流広場整備のあり方

②で考察したとおり、首都圏に位置する江田駅において、現行制度に基づき「道の駅」を整備した場合は課題がある。

ここでは、全国画一的な道の駅の設定基準ではなく、自動車利用者に限定しない江田駅周辺における交流広場整備のあり方について検討した。

表 3-21 江田駅周辺における交流広場整備のあり方(案)

視点	現状・ニーズ	所要機能 (イメージ)
①福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>江田駅周辺には「荏田地域ケアプラザ」をはじめ、数多くの福祉関連施設が数多く立地</li> <li>待機児童はゼロ(公表)であるが、遠隔地にはシャトルバスで送迎。駅近くの利便性が高い場所での設置に対するニーズは存在</li> </ul>	②児童福祉施設 <ul style="list-style-type: none"> <li>児童待機施設</li> <li>簡易診療スペース</li> <li>介護サービス(デイサービス)</li> </ul>
②観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>江田駅は、神奈川県を中心とする広域的な主要観光施設の分布の中央に位置。北西線整備に伴う羽田からの近接性を活かし、観光の「中継基地」となり得る。</li> <li>江田駅周辺には、大山街道周辺の歴史的資源あり</li> </ul>	③観光施設 <ul style="list-style-type: none"> <li>地域情報・観光情報センター(観光・旅行案内含む)</li> <li>交通情報(羽田・成田行きバスの時刻表・運行状況、一般道・高速の渋滞情報)</li> </ul>
③防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>江田駅周辺は広域物資拠点の空白地帯。東名と北西線の結節性を活かした拠点化が有効</li> <li>帰宅困難者受入は「シティホール江田」の1箇所のみ(最大収容人数100人)。            (隣接するあざみ野駅(最大収容人数600人※)、市が尾駅(最大収容人数1,000人)に比べ、小規模)</li> </ul>	④防災関連施設 <ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅困難受入 or 一時避難場所</li> <li>備蓄倉庫</li> <li>防災インフォメーション</li> </ul>
④地域活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>「浜なし」はブランド化されており、売れ行きも良好</li> <li>特産物直売店が江田駅の後背地に点在</li> </ul>	①地元物産店 <ul style="list-style-type: none"> <li>地元特産物販売店(従来タイプ)</li> </ul>

※「山内地区センター」および「アートフォーラムあざみ野」の最大収容人数の合計値

#### (4) 概算事業費の算定

■ 交流広場整備の概算事業費は、概算で約 5 億円（用地補償費含む）

##### ① 算定条件

交流広場整備の概算事業費を試算する。

(6)で前述したとおり、首都圏である江田駅周辺に、現行の設置要件を適用した「道の駅」を整備することは現実的に考えにくい。また、機能が集積する江田駅周辺に、新たに整備すべき「道の駅」機能を、再整理する必要がある。

ここでは、以下の考えに基づき、「休憩機能を持つ交流広場」として整備した場合の概算事業費を算定した。

##### <現行の「道の駅」の設置要件(再掲)>

- ・ 休憩施設としての利用しやすさと適切な位置
- ・ 十分な容量の駐車場と清潔な便所、それを結ぶ歩行経路のバリアフリー化
- ・ 多様なサービスと道路・地域に関する情報の提供
- ・ 駐車場・便所・電話が 24 時間利用可能
- ・ 案内・サービス施設における、親切な情報提供

出典：国土交通省 HP「道の駅案内」

##### <江田駅周辺における交流広場整備の考え方>

- ・ 24 時間無料の休憩施設や駐車場を整備すると、目的外利用の増加が懸念
- ・ 24 時間利用可能な便所や電話は、隣接する民間開発ビルの設備で代替可能
- ・ 商業機能や情報提供機能は、隣接する民間開発ビルの機能と重複する可能性  
⇒ 「休憩機能を持つ交流広場」を整備

### <用地費>

- ・ 東名高架下の敷地を適用。(図 3-27 の赤枠内) 面積は 767.5 m<sup>2</sup>
- ・ 用地費は、直近の地価、補償費は、単位面積あたりの賃料を適用
- ・ 直近の地価は、国土交通省の不動産取引価格情報より江田駅周辺の近隣商業地区における直近2年間の土地と建物の取引価格を参考とした。しかし、江田駅周辺の近隣商業地区において、直近2年間の不動産取引がないため、利用状況および用途区分が同等のあざみ野駅の不動産取引価格を参考に単位面積当たりの取引額を適用 (62.5 千円/10 m<sup>2</sup>)



図 3-27 交流広場の配置イメージ

<舗装費>

- ・「平成 27 年度 自然公園等整備工事予算単価(環境省)」にもとづき、自然公園等整備工事標準予算単価を使用
- ・ここでは、都市部における一般的な交流広場として、インターロッキングブロックを施した場合の概算事業費を算定する。単価は、11,200 円/m<sup>2</sup>

表 3-22 路盤工(芝生舗装)の原単位

番号	名 称	仕 様	参考図	単位	単 価
1	路盤工	現場発生石敷き	参考1	m <sup>2</sup>	17,250
2	路盤工	シルト舗装等	参考2、3	m <sup>2</sup>	16,500
3	路盤工	木チップ舗装	参考4	m <sup>2</sup>	16,500
4	路盤工	透水脱色A <sub>1</sub> 舗装歩道	参考5	m <sup>2</sup>	7,000
5	路盤工	透水脱色A <sub>1</sub> 舗装車道・駐車場	参考5	m <sup>2</sup>	9,950
6	路盤工	インターロッキングブロック	参考6	m <sup>2</sup>	11,200
7	階段工	木製	参考7	m	22,820
8	階段工	木製 w=1.0m	参考8、9	段	16,470
9	階段工	木製 w=1.5m	参考8、9	段	17,950
10	階段工	木製 w=2.0m	参考8、9	段	19,330
11	階段工	現場発生石材w=1.5m	参考10	段	29,200
12	梯子工	木製 w=1.0m	参考11	m	69,670
13	木道工	木製 w=0.6m	参考12	m	47,290
14	木道工	木製 w=0.9m	参考12	m	64,780
15	木道工	木製 w=1.2m	参考13	m	133,800
16	木道工	木製 w=2.0m	参考14	m	139,550
17	ロープ障工	木製 H=0.8m	参考15	m	4,650
18	木欄工	木製 H=0.6m 手摺1段	参考16	m	17,700
19	木欄工	木製 H=0.8m 手摺2段		m	23,000
20	木欄工	木製 H=1.1m 手摺2段		m	35,320
21	金属欄工	鉄製 H=1.1m 手摺2段		m	52,610
22	土留め工	木製 H=0.5m	参考17	m	22,280
23	土留め工	(金属+6割) H=0.5m フトン巻	参考18	m	16,280
24	土留め工	石製 H=1.0m 縦り石積み	参考19	m	44,650
25	植生工	植生マット(むしろ)	参考20	m <sup>2</sup>	2,190
26	縁石工	石製 H=150	参考21	m	9,890
27	排水工	既製C <sub>10</sub> 製 w=0.3m U型側溝	参考22	m	10,920
28	野外卓ベンチ	木製	参考23	箇所	337,760
29	野外ベンチ	木製	参考24	箇所	111,960
30	総合案内標識	木製(基礎共) W=3,000 H=2,000	参考25	箇所	2,458,470
31	案内標識	木製(基礎共) W=1,600 H=2,000	参考26	箇所	1,093,770
32	案内標識(小型)	木製(基礎共) W=1,000 H=1,000		箇所	433,200
33	資源名標識	木製(基礎共) 200角 H=1,300	参考27	箇所	86,200
34	誘導標識	木製(基礎共) 200角 H=1,300 2方向	参考28	箇所	107,470
35	誘導標識(四方)	木製(基礎共) 200角 H=1,600 4方向	参考29	箇所	157,170
36	注意標識	木製(基礎共) 150角 H=1,300	参考30	箇所	120,730
37	橋	木製(基礎共) W=2,000 L=5,000		箇所	1,400,530
38	橋	木製(基礎共) W=1,500 L=5,000		箇所	1,158,330
39	橋	木製(基礎共) W=1,500 L=2,000		箇所	317,580

出典：平成 27 年度 自然公園等整備工事予算単価 環境省

## ② 算定結果

上記の算定条件にもとづき、概算事業費を算定した。なお、現時点では設計等を行っていない概略検討レベルであることから、用地費と舗装費の原単位に所要面積を乗じることにより、簡易的に算定した。

※超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

表 3-23 概算事業費（モーダルミックス拠点における交流広場）

	仕様	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	直接工事費 (千円)	経費率	概算事業費 (千円)
1)舗装費	インターロッキングブロック	767.5	112	8,600	—	
			小計	8,600	2.0	17,200
2)用地補償費(用地買収費のみ)				479,700	—	479,700
<b>合計</b>				<b>488,300</b>	<b>—</b>	<b>496,900</b>

注) 用地補償費には、既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注) 設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。(参考値)

### 3.2.4 民間開発の概略検討

江田駅周辺の施設整備を検討するにあたり、用地確保と収益確保の視点から、高速バス停整備や駅前広場と一体となって、民間開発を行うことは有効である。

ここでは、3.1 で検討した機能配置に基づき、インフラと一体的に整備すべき民間商業施設について、施設計画と施設内の機能配置について検討を行った。

#### (1) 江田駅周辺の配置機能(再掲)

民間商業施設を含む、江田駅周辺に配置すべき機能は以下のとおり。そのうち、民間開発で整備する「商業」とあわせて、「交流広場」「パーク&ライド駐車場」「高速バス停」を一体的な構造物として、整備する。

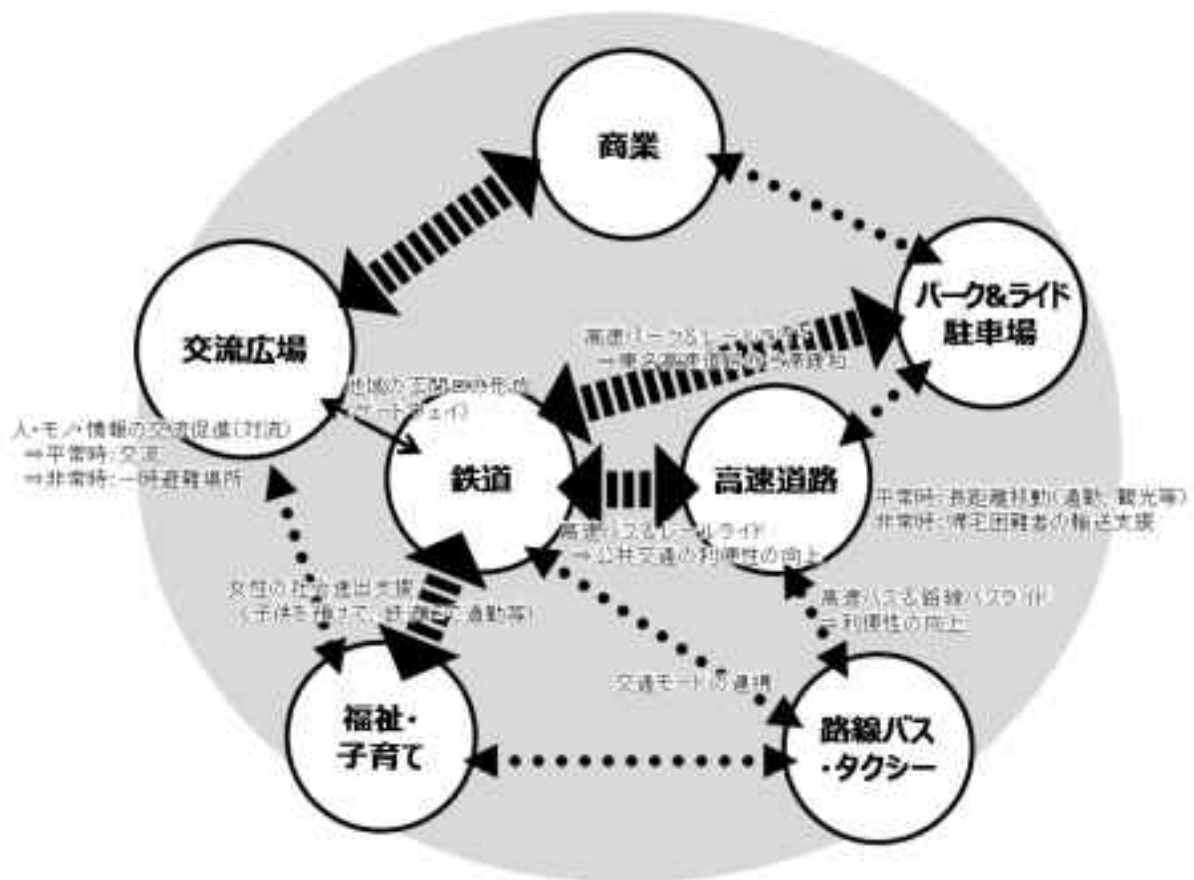


図 3-28 機能配置の検討（基本的な考え方）（再掲）

## (2) 施設整備の考え方

3.2.1～3.2.3 で検討した、高速バス停、駅前広場、「道の駅」機能と、民間商業施設を一体的に整備することで、事業費を削減することができる。ここでは、民間商業施設に上記の3機能を組み込んだ場合の施設整備計画を検討する。

### ① 基本的な考え方

- 集客率の高い低層階（1～3階）を商業用途として活用することが一般的。
- 4階部分の東名高速との連続性を図るため、中層階（4～8階）に高速バスターミナルと高速パーク&レールライド用駐車場を配置。
- モーダルミックスのねらいであるコンパクトなまちづくり実現のために、上層階（9階以上）に住居機能を設ける。
- 歩行者横断施設によって連続的な歩行者動線を確保するとともに、ターミナルコアによる縦動線の確保も考慮する。

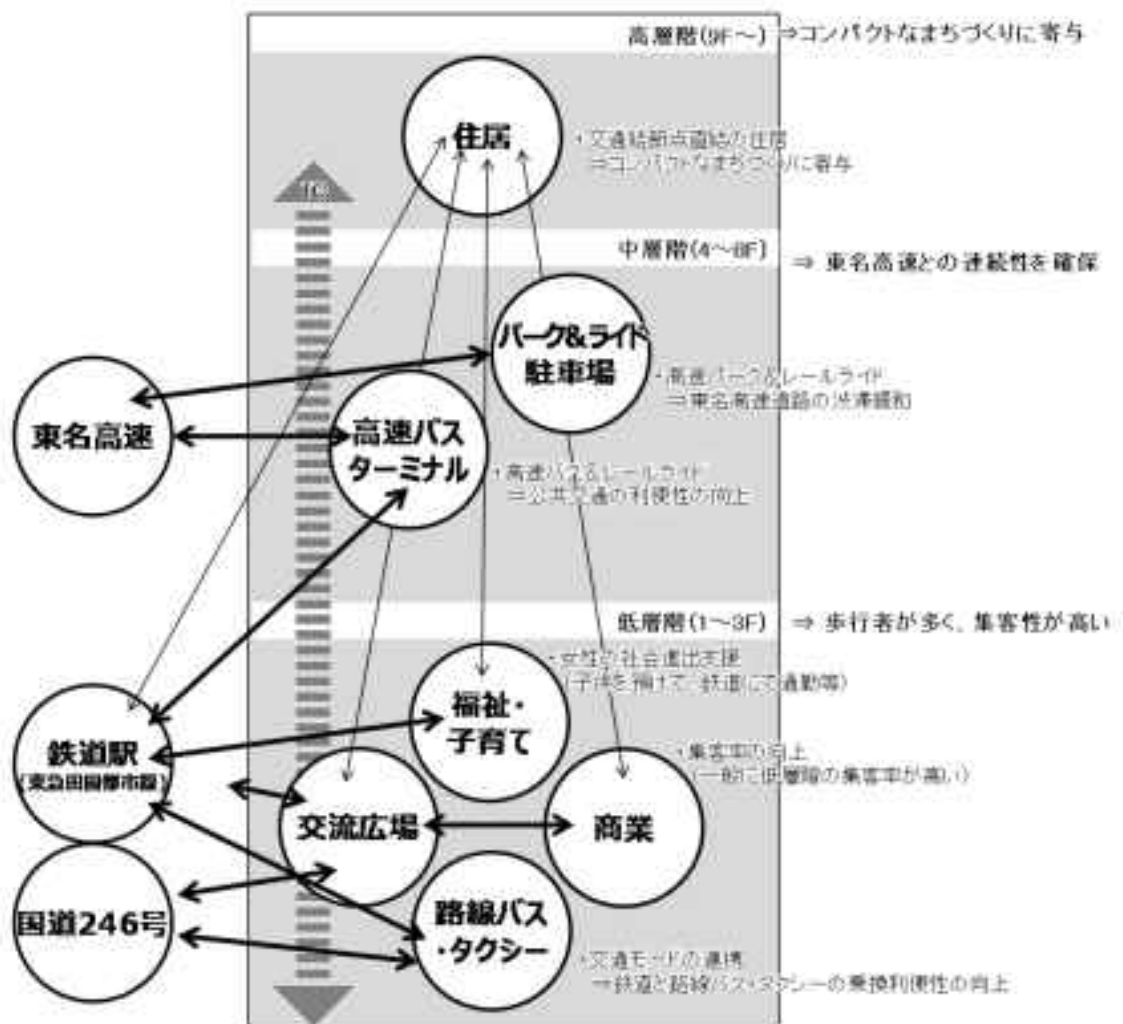


図 3-29 民間商業施設の機能配置（基本的な考え方）



<参考>東急グループの賃貸オフィスビル概要

物 件 名:世田谷ビジネススクエア(共同事業)  
 事 業 主:東京急行電鉄、東急不動産  
 立 地 地:東京都世田谷区  
 着 工 年 月:1990年10月  
 開 業 年 月:1993年11月  
 用 途:事務所、店舗  
 延 床 面 積:約96,000㎡  
 構 造 規 模:地下2階地上29階 1棟、地下2階地上5階 3棟  
 地下1階地上6階 1棟、地下2階地上2階 3棟  
 東急負担建設費:約280億円

物 件 名:キャロットタワー  
 事 業 主:(再開発事業)  
 立 地 地:東京都世田谷区  
 着 工 年 月:1992年10月  
 開 業 年 月:1996年11月  
 用 途:事務所、店舗、その他施設  
 延 床 面 積:約77,000㎡  
 構 造 規 模:地下5階地上27階 1棟  
 東急負担建設費:約60億円(※保留床取得費等)

物 件 名:渋谷マークシティ(共同事業)  
 事 業 主:帝都高速度交通営団、東京急行電鉄、京王電鉄  
 立 地 地:東京都渋谷区  
 着 工 年 月:1994年4月  
 開 業 年 月:2000年4月  
 用 途:事務所、ホテル、店舗  
 延 床 面 積:約139,000㎡  
 構 造 規 模:[イースト]地下2階地上25階、[ウエスト]地下1階地上23階  
 東急負担建設費:約160億円

物 件 名:セルリアンタワー  
 事 業 主:東京急行電鉄  
 立 地 地:東京都渋谷区  
 着 工 年 月:1997年11月  
 開 業 年 月:2001年4月  
 用 途:事務所、ホテル、その他施設  
 延 床 面 積:約106,000㎡  
 構 造 規 模:地下6階地上41階  
 東急負担建設費:約430億円

物 件 名:JR東急目黒ビル(共同事業)  
 事 業 主:東京急行電鉄、JR東日本  
 立 地 地:東京都品川区  
 着 工 年 月:2000年3月  
 開 業 年 月:2002年4月  
 用 途:事務所、店舗、その他施設  
 延 床 面 積:約52,000㎡  
 構 造 規 模:地下4階地上17階  
 東急負担建設費:約90億円

物 件 名:COREDO日本橋(共同事業)  
 事 業 主:東京急行電鉄、三井不動産、東急不動産  
 立 地 地:東京都中央区  
 着 工 年 月:2001年7月  
 開 業 年 月:2004年3月  
 用 途:事務所、店舗他  
 延 床 面 積:約98,000㎡  
 構 造 規 模:[A街区]地下4階地上20階、[B街区]地下2階地上2階  
 東急負担建設費:約90億円

出典:東急電鉄株式会社HP 投資家向け説明会 参考資料

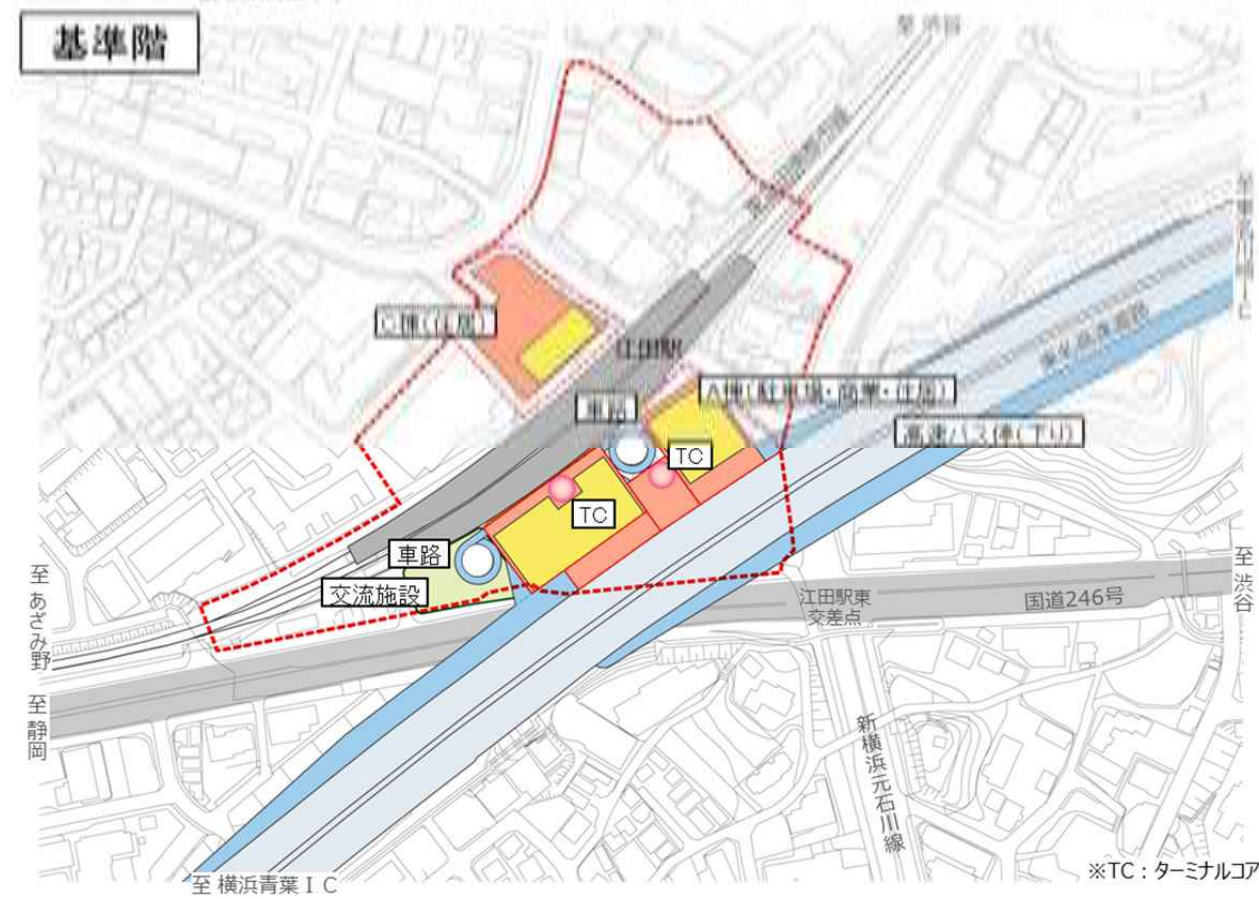
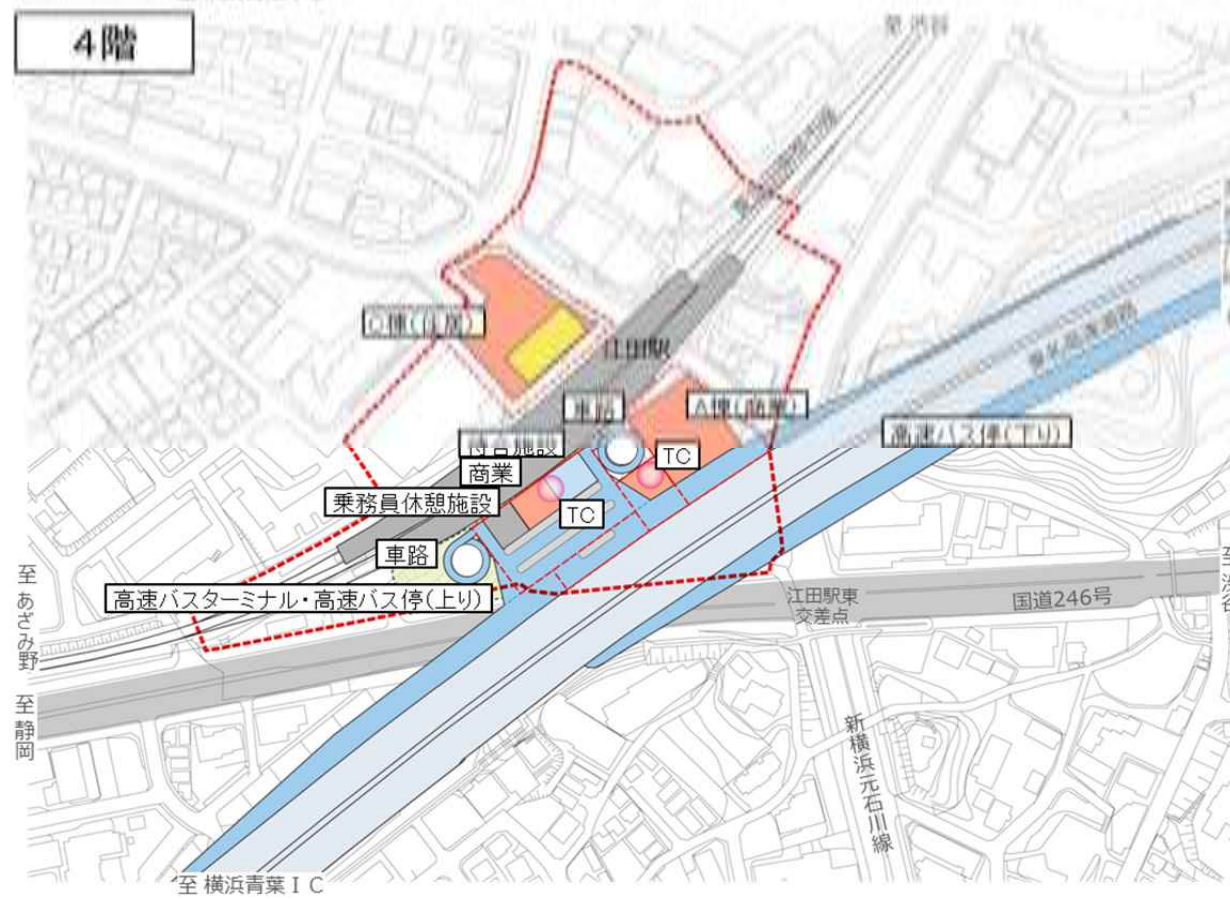
## ② 検討条件・制約条件

- 民間商業施設と移設した東名江田バス停を立体的に重ねることにより、コスト削減を図る(官民連携)。
- 高速バス、鉄道、自家用車用駐車場など、各モーダル間の乗換えの際に、商業施設内を経由することで、誘客を図る。
- 駅前広場や高速バスターミナルの機能を施設内に整備することにより(公共貢献)、容積率の割り増しなどの規制緩和を想定

## (3) 民間開発の概略計画

(2) 施設整備の考え方にもとづいて検討した、江田駅周辺施設の施設計画図案(階層図・断面図)を次頁以降に示す。

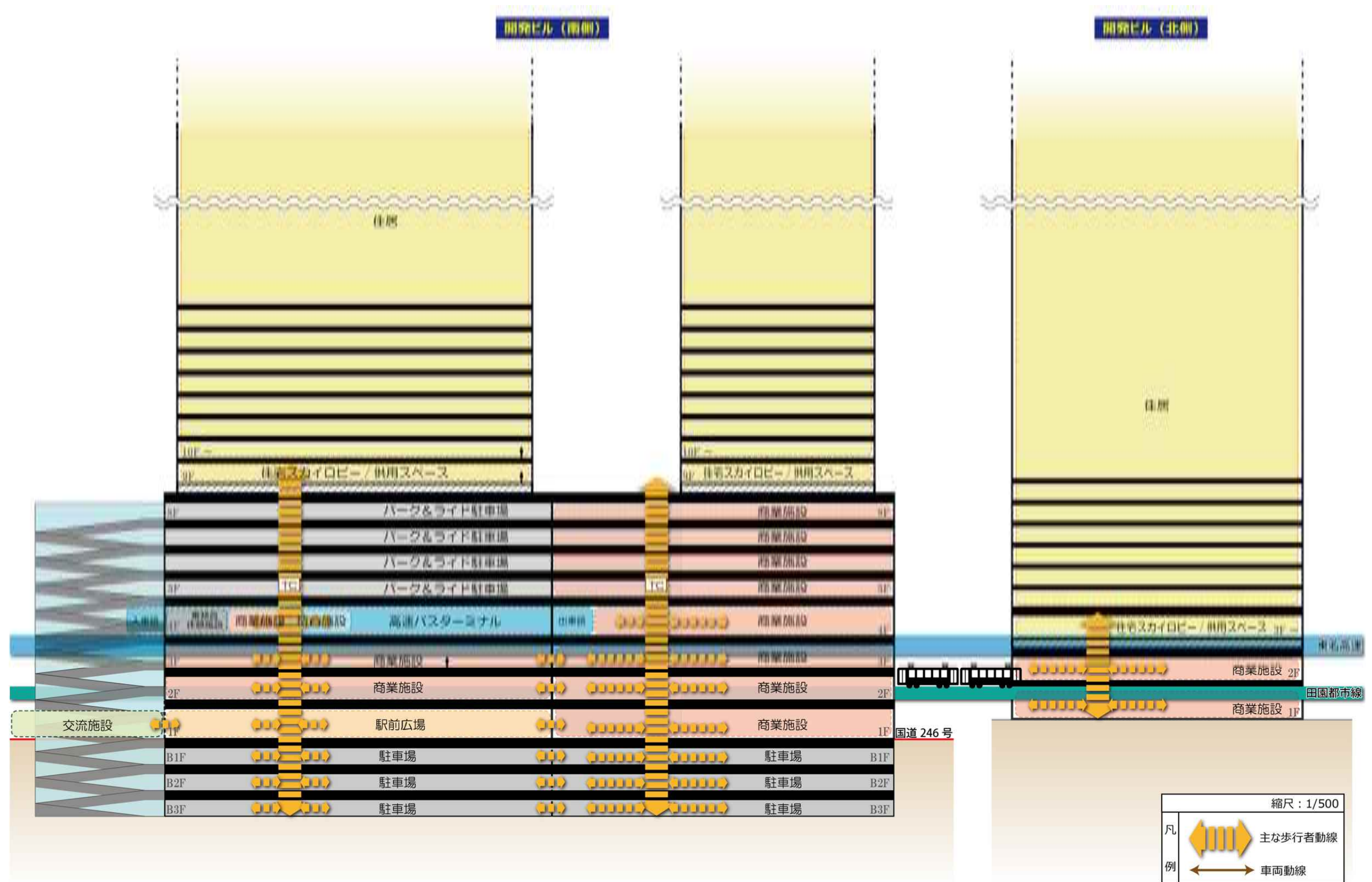
<施設計画図案（階層図）>



※TC：ターミナルコア

※今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある

<施設計画図案（断面図）>



※機能図のため、縦横比・寸法等はデフォルメしている。  
 ※上図はイメージを示したものであり、今後詳細な検討が必要

#### (4) 概算事業費の算定

以下の算定条件にもとづき、民間開発施設の概算事業費を算定した。

- 整備事業費は概算で、民間開発施設単体整備の場合、約 322 億（用地補償費含む）
- 高速バスターミナル・パーク&ライド駐車場と一体的に整備する場合、約 395 億（用地補償費含む）

##### ① 算定条件

- ・ 1) 民間開発施設単体で建設した場合と、2) 高速バスターミナルおよびパーク&ライド駐車場の機能を民間開発施設と一体で建設した場合の事業費を比較する。
- ・ 民間開発施設は、江田駅南側の東急用地と一部用地買収した計画エリア内に建設することを想定
- ・ 概算事業費は、建築費と用地補償費の合計とした。
- ・ 建築費は、開発施設の構造によって坪単価が異なる。一般的に、商業ビルやマンションは鉄筋コンクリート造（RC造）を採用しているため、当該民間開発施設はRC造を適用
- ・ RC造：24.2 千円/10 m<sup>2</sup>（出典：宮建築設計 HP より）
- ・ 用地補償費は、用地買収費および建物補償費の合計とする。
- ・ 建物補償費の対象となる建物は、図 3-30 に示す、3 棟（オレンジ色着色）とする。便宜上、対象物件 A、B、C とした。以下に、対象物件の階数および用途を示す。
  - 対象物件 A：地上 5 階建（1 階：商業・店舗、2～5 階：住居<sup>※</sup>）
  - 対象物件 B：地上 5 階地下 1 階建（全て住居<sup>※</sup>）
  - 対象物件 C：地上 1 階建（商業・店舗）

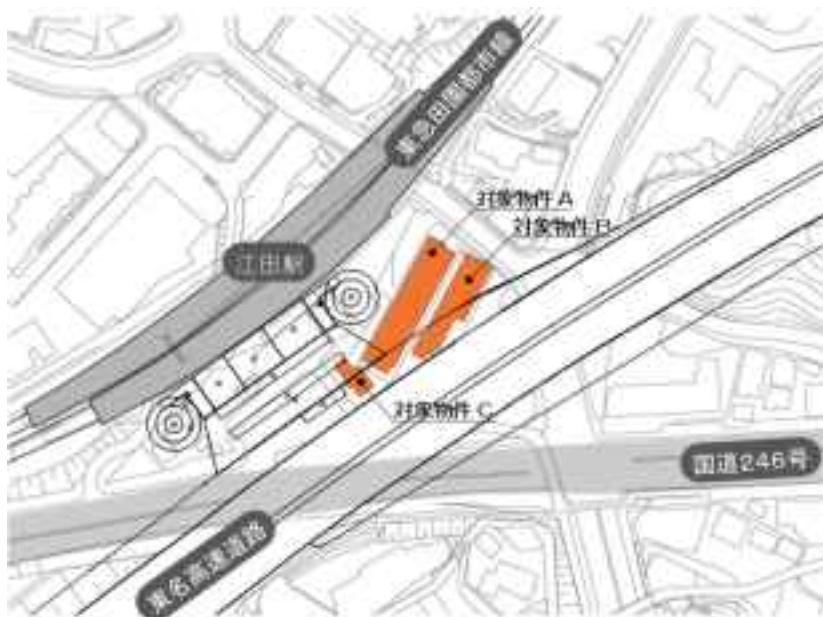


図 3-30 建物補償の対象となる建物（再掲）

※：対象物件 A および B の住居部分は、分譲・賃貸の混合タイプであり、詳細は不明なため、ここでは、一括分譲の扱いとした。

- ・建物補償費の単位面積当たり価格は、用途別（商業・店舗、住居）不動産情報サイトの物件情報に記載している「参考坪単価<sup>※1</sup>」を基に試算した。対象物件Cは物件情報が無いため、対象物件Aの商業・店舗の単位面積あたり価格を適用した。

[商業・店舗] 327,278 円/㎡

[住居] (対象物件A) 293,939 円/㎡  
(対象物件B) 269,444 円/㎡<sup>※2</sup>

※1: 参考坪単価…HOME'S 不動産アーカイブ内の各種データを集計して算出した、一坪あたりの価格（専有部分の価格÷坪数）の参考推計値。価格の変動要因を考慮しない推計値であり、実際の土地価格と乖離する場合もあるため注意が必要（出典：HOME'S 不動産アーカイブ）

※2: 対象物件Bの住居の単位面積当たり価格は、階層によって異なるため、階層ごとの参考坪単価を単純平均した価格を適用した。

表 3-24 建物補償費原単位

建物名	用途	坪単価 (円/坪)	単位面積当たり価格 (円/㎡)	単位面積当たり価格 (千円/10㎡)
対象物件A	商業店舗	1,080,016	327,278	<b>3,273</b>
対象物件A	住居	970,000	293,939	<b>2,939</b>

建物名	用途	坪単価 (円/坪)	単位面積当たり価格 (円/㎡)	単位面積当たり価格 (千円/10㎡)
対象物件B	住居1	848,520	257,127	
対象物件B	住居2	929,810	281,761	
対象物件B	住居(平均)	889,165	269,444	<b>2,694</b>

注) 超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

- ・用地買収費の対象とする用地は、民間開発施設の整備箇所および建物補償の対象となる建物の宅地とする。なお、道路用地は除く。
- ・用地買収費の原単位は、国土交通省の不動産取引価格情報より江田駅周辺の近隣商業地区における直近2年間の土地と建物の取引価格を参考とした。しかし、江田駅周辺の近隣商業地区において、直近2年間の不動産取引がないため、利用状況および用途区分が同等のあざみ野駅の不動産取引価格を参考に原単位（単位面積当たりの取引額）を適用（62.5 千円/10㎡）

表 3-25 用地買収費（民間単独）

内容	対象不動産	方向	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	必要経費 (千円)
用地買収費	民地(東急用地を含まない)	-	4,380	6,250	2,737,500
合計			<b>4,380</b>	<b>-</b>	<b>2,737,500</b>

表 3-26 用地買収費（一体整備）

内容	対象不動産	方向	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	必要経費 (千円)
用地買収費	民地(東急用地を含まない)	-	4,380	6,250	2,737,500
		車路部分	128	6,250	80,000
合計			<b>4,508</b>	<b>-</b>	<b>2,817,500</b>

表 3-27 建物補償費 [民間単独・一体整備共通] (再掲)

内容	対象不動産	用途	階層数	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	必要経費 (千円)	
建物補償費	対象物件A	店舗	1	612	3,273	200,300	
		住居	4	2,448	2,939	719,600	
		小計		<b>3,060</b>	<b>-</b>	<b>919,900</b>	
	対象物件B	住居	6	2,112	2,694	569,100	
		小計		<b>2,112</b>	<b>-</b>	<b>569,100</b>	
	対象物件C	店舗	1	105	3,273	34,400	
		小計		<b>105</b>	<b>-</b>	<b>34,400</b>	
	合計				<b>5,277</b>	<b>-</b>	<b>1,523,400</b>

## ② 算定結果

上記の算定条件にもとづき、概算事業費を算定した。なお、現時点では設計等を行っていない概略検討レベルであることから、用地費と面積当たりの原単位に所要面積を乗じることにより、簡易的に算定した。

※超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

### 1) 民間開発施設を単独で開発した場合

- ・ 1～3階：商業、4～39階：住居、地下1階：附置義務駐車場(商業床分のみ)

表 3-28 概算事業費（民間開発施設を単独で開発した場合）

工種	用途	階層	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	直接工事費 (千円)	経費率	概算事業費 (千円)
1)民間開発施設	商業 <sup>※1</sup>	3	16,500	2,420	3,993,000	—	
	住居	36	93,024	2,420	22,511,800		
	附置義務駐車場 <sup>※2</sup>	1	72	20,000	1,440,000	—	
				小計	27,944,800	1.0	27,944,800
2)用地補償費	用地買収費				2,737,500	—	2,737,500
	建物補償費				1,523,400	—	1,523,400
<b>合計</b>					<b>32,205,700</b>	<b>—</b>	<b>32,205,700</b>

※1 民間開発施設の商業用途の階層には、駅前広場を含んだ面積を算出している。

※2 附置義務駐車場は、商業床（※1の商業用途の対象面積より駅前広場面積を除いた面積）を対象に算出。

注) 用地補償費には、既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注) 設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。(参考値)

### 2) 民間開発施設を単独で開発した場合

- ・ 1～4階：商業、5～8階：パーク&ライド駐車場、9～44階：住居、地下1階：附置義務駐車場(商業床分のみ)

表 3-29 概算事業費（インフラと民間開発施設を一体的に開発した場合）

工種	用途	階層	対象面積 (㎡)	単価 (千円/10㎡)	直接工事費 (千円)	経費率	概算事業費 (千円)
1)民間開発施設	商業 <sup>※1</sup>	4	26,654	2,420	6,450,300	—	
	住居	36	93,024	2,420	22,511,800		
	附置義務駐車場 <sup>※2</sup>	1	123	20,000	2,460,000	—	
				小計	31,422,100	1.0	31,422,100
2)公共施設 <sup>※2</sup>	ハスターミナル(車路含む)	1	2,604	2,420	630,200		
	パーク&ライド駐車場(車路含む)	4	12,857	2,420	3,111,400		
				小計	3,741,600	1.0	3,741,600
3)用地補償費	用地買収費				2,817,500	—	2,817,500
	建物補償費				1,523,400	—	1,523,400
<b>合計</b>					<b>39,504,600</b>	<b>—</b>	<b>39,504,600</b>

※1 民間開発施設の商業用途の階層には、駅前広場を含んだ面積を算出している。

※2 附置義務駐車場は、商業床（※1の商業用途の対象面積より駅前広場面積を除いた面積）を対象に算出。

注) 用地補償費には、既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注) 設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。(参考値)



### 3.2.5 その他の施設

その他の施設として、下り側の東名江田バス停と江田駅を結ぶ、歩行者横断施設の整備を検討する。

#### (1) 施設整備の考え方

##### ① 基本的な考え方

- 東名江田バス停(下り)から、鉄道に乗り換える利用者のための歩行者横断施設
- 両端を延伸し、東名高速や国道 246 号による地域分断を解消する(地域貢献)。
- 江田駅や高速バス停を利用しない地域住民も使用できる、自由通路とする。

##### ② 検討条件・制約条件

- 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成 26 年 6 月)」に準拠し、歩行者横断施設の幅員を決定する。
- 算定にあたっては、民間商業施設(開発ビル南側)の 6 階の利用者が歩行者横断施設を使用すると仮定した。

## (2) 歩行者横断施設の概略検討（ボリュームスタディ）

国道 246 号と東名高速道路を跨る歩行者横断施設の概略検討として、施設の所要規模を算定した。検討にあたっては、国土交通省の「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版(平成 26 年 6 月)」の原単位を基に、地区発生集中交通量の予測フローに従って、歩行者の発生集中量を試算した。

(検討対象施設一覧)	
検討対象施設	予測対象項目
① 自動車系交通施設 ・ 都市計画道路 ・ 地区関連道路 ・ 駅前広場、交通広場 ・ 駐車場、二輪車駐車場 ・ 荷捌き施設 ・ タクシー施設	① 自動車系交通予測 ・ 地区内外の道路における自動車交通量（単路部、交差点） ・ 駐車場需要量 ・ 荷捌き需要量 ・ タクシー需要量
② 歩行者系交通施設 ・ 歩道 ・ 歩行者専用施設	② 歩行者系交通予測 ・ 歩道の歩行者交通量 ・ 歩行者専用施設の歩行者交通量
③ 公共輸送機関関連施設 ・ 鉄軌道系施設 ・ バス関連施設	③ 公共交通予測 ・ 鉄軌道系の輸送量 ・ バス輸送量

今回の試算対象

出典：国土交通省「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版(平成 26 年 6 月)」

ただし、民間施設の全商業店舗への発生集中量が 6 階の歩行者横断施設からの出入りで見なすのは、過大である。

しかしながら、安全性（検討条件としては厳しめ）の検討として、商業延床面積が最大である 3 階の商業店舗を選定する。

したがって、3 階レベルの商業店舗のみを対象に歩行者横断施設の所要規模を試算した。

また、大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しい。高水準のサービスを行うよう十分な幅員とするため、自由歩行が可能なサービス水準 A (27 人/m・分) を目指す。

<歩行者流量によるサービス水準>	
A 自由歩行	~ 27人/m・分
B やや混雑	27~ 51
C やや困難	51~ 71
D 困難	71~ 87
E ほとんど不可能	87~100

目指す水準

出典：国土交通省「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版(平成 26 年 6 月)」

表 3-30 歩行者横断施設のピーク時所要幅員

①	床面積 用途 平日・休日の別	単位 ha	開発ビル(南側)					
			2.45		0.20		0.55	
			商業(1-8F)		商業(6F)		商業(3F)	
			平日	休日	平日	休日	平日	休日
②	発生集中原単位	人T.E/日・ha	11,600	18,600	11,600	18,600	11,600	18,600
③	床面積による割引率		0.95	0.91	1.0	1.0	1.0	1.0
④	駅からの距離	m	0	-	0	-	0	-
	駅からの距離による割引率		1.0	-	1.0	-	1.0	-
⑤	補正後の原単位	人T.E/日・ha	11,020	16,926	11,600	18,600	11,600	18,600
⑥	交通手段分担率[歩行者]	%	25.4	25.4	25.4	25.4	25.4	25.4
⑦	自動車発生集中通行量	人/日	1,063	1,633	91	146	251	403
⑧	ピーク率	%	10	12	10	12	10	12
⑨	ピーク時発生集中通行量	人/時	10,630	19,592	913	1,757	2,512	4,833
⑩	サービス水準[A]	人/m・分	27	27	27	27	27	27
⑪	所要幅員	m	6.6	12.1	0.6	1.1	1.6	3.0

< 出典および計算方法 >

①; 作成した階層図を基に算出

②~④; 大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改定版(平成26年6月)より

⑤; ②×③×④

⑥; H20PT調査 発生集中量関連 ゾーン別目的種別代表交通手段別発生集中量 小ゾーン 発集量のうち  
徒歩の交通分担率

⑦; ①×⑤÷⑥

⑧; 大規模開発地区関連交通計画マニュアルに記載されている値を用いた。

⑨; ⑦×⑧

⑩; 大規模開発地区関連交通計画マニュアルに記載されている値を用いた。

⑪; ⑨÷60分(分換算)÷⑩

上記の算定より、平日の所要幅員は1.6m、休日の所要幅員は3.0mとなった。

したがって、当該歩行者横断施設の所要幅員は3.0mとする。

### (3) 概算事業費の算定

以下の算定条件にもとづき、歩行者横断施設の概算事業費を算定した。

■整備事業費は概算で約9千万円（用地補償費除く）

#### ① 算定条件

- ・歩行者横断施設は、東名高速道路および高速バス停（上下）を横断する高速道路の構造物とした。そのため、用地買収は考慮しない。
- ・神奈川県内の高規格道路の概算事業費を基に、直接工事費の原単位を以下のように設定  
[橋梁部] 3,150千円/10m<sup>2</sup> ※経費率は、2.0を適用
- ・幅員：3.0m、延長：50m

#### ② 算定結果

上記の算定条件にもとづき、概算事業費を算定した。なお、現時点では設計等を行っていない概略検討レベルであることから、高規格道路（橋梁部）の原単位に所要面積を乗じることにより、簡易的に算定した。

※超概算値であり、今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

表 3-31 概算事業費（歩行者横断施設）

工種	構造	対象面積 (m <sup>2</sup> )	単価 (千円/10m <sup>2</sup> )	直接工事費 (千円)	経費率	概算事業費 (千円)
歩行者横断施設	橋梁部	150	3,150	47,300	—	
			小計	47,300	2.0	94,600
合計				47,300	—	94,600

注) 既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注) 設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。(参考値)

### 3.3 施設整備の概略検討結果

前項までの各施設の概略検討結果を以下にまとめた。なお、概算事業費は、後述する事業スキームのあり方検討に用いることを主目的としていることから、国交省単独整備となる歩行者横断施設は、下記から除外した。

表 3-32 概算事業費（総括）

(百万円)

1 高速バス停 (⇒3.2.1 高速バス停整備の概略検討)			概算事業費
	工事費	バス停(移設)	3,110
		バスターミナル整備(車路含む)	1,714
		パーク&ライド駐車場(車路含む)	648
		Uターン路	736
		歩道橋	600
		EV(2基)	150
	用地補償費	用地買収費	4,277
		建物補償費	1,523
合計			12,758
2 駅前広場 (⇒3.2.2 駅前広場の概略検討)			概算事業費
	工事費	—	0
	用地補償費	—	0
合計			0
3 交流広場(道の駅) (⇒3.2.3 モーダルミックス拠点における交流広場整備の概略検討)			概算事業費
	工事費	舗装	17
	用地補償費	用地買収費	480
合計			497
4 民間開発ビル (⇒3.2.4 民間開発の概略検討)			概算事業費
単独開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	27,945
	用地補償費	用地買収費	2,738
		建物補償費	1,523
合計			32,206
一体開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	31,422
		バスターミナル整備(車路含む)	630
		パーク&ライド駐車場(車路含む)	3,111
	用地補償費	用地買収費	2,818
		建物補償費	1,523
合計			39,505

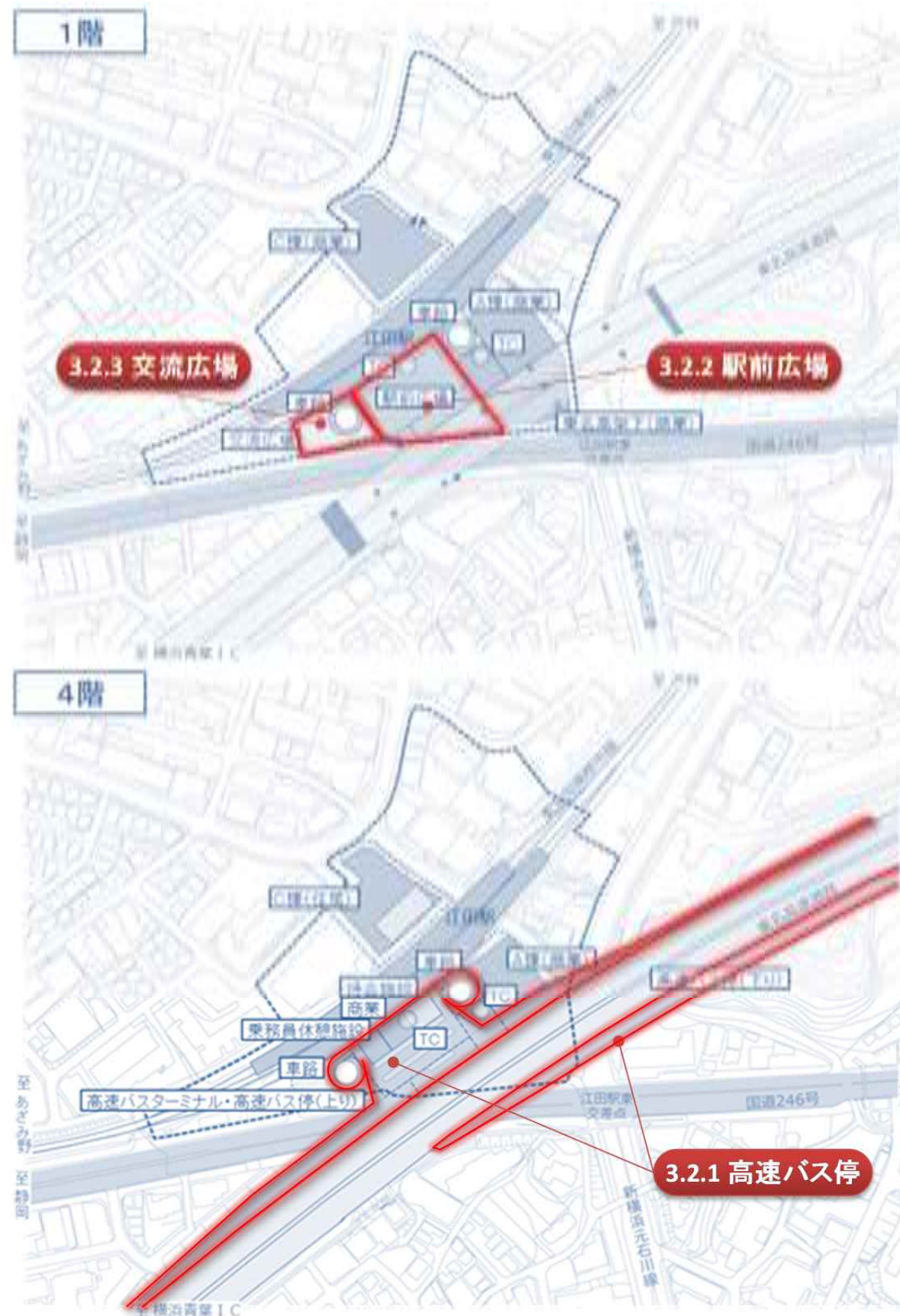
注) 既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注) 設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値。今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。(参考値)

注) 駅前広場は、前述したとおり、現行が鉄道事業者用地であり(民間単独)、かつ今後の開発に基づく大規模な改修は想定しにくいことから、表中の事業費は「ゼロ」とした(後述するコスト削減量の算定を主目的としているため)。

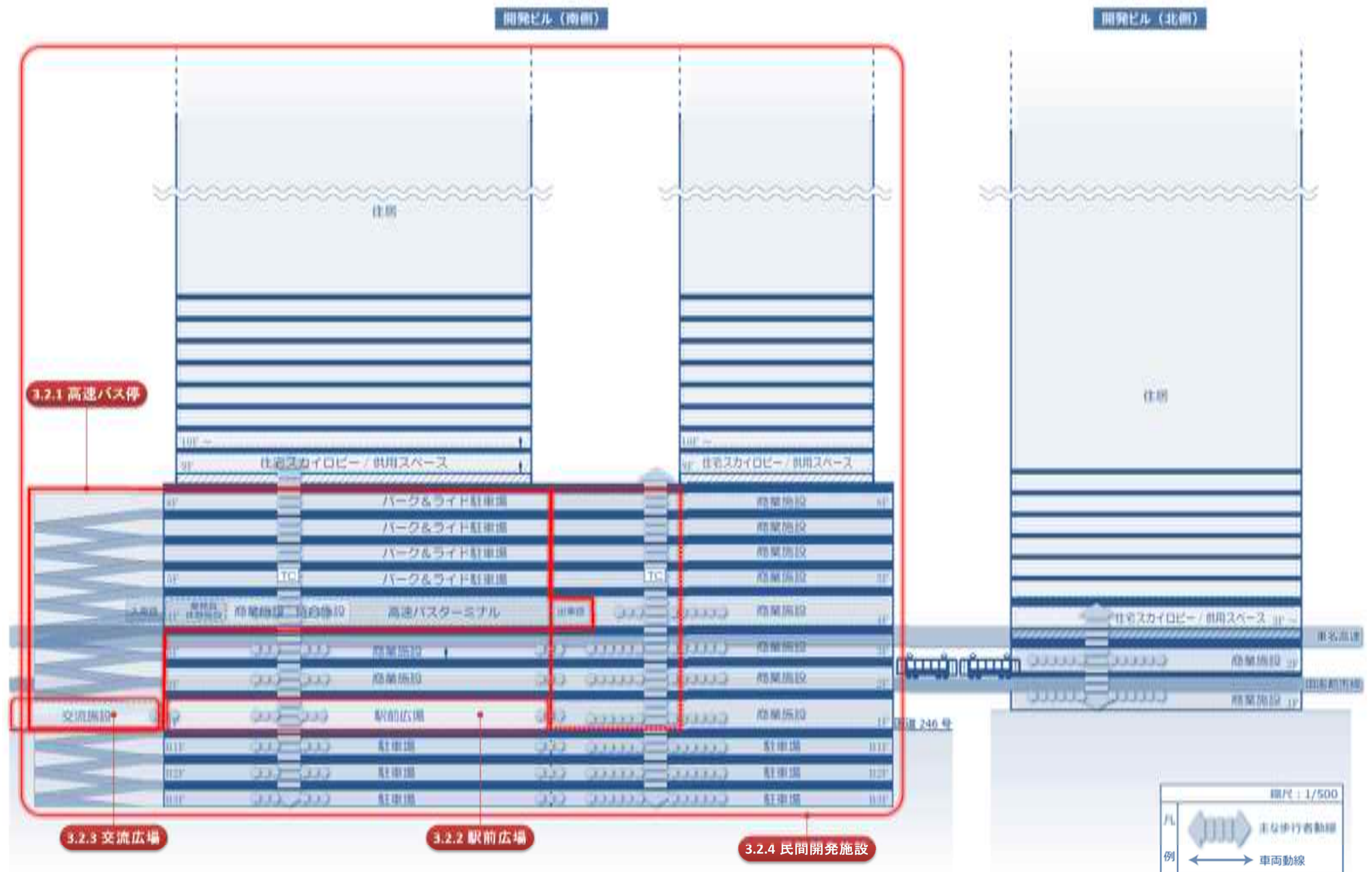
注) 駅北側の民間開発は、民間による独立採算事業であり、官民連携の枠組みが考えにくいいため、検討の対象外とした。

<施設整備概略検討位置図（平面）>



※国交省単独となる、歩行者横断施設（3.2.5）は対象外とした。  
 ※今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある

<施設整備概略検討位置図（断面）>



※国交省単独となる、歩行者横断施設（3.2.5）は対象外とした。  
 ※機能図のため、縦横比・寸法等はデフォルメしている。  
 ※上図はイメージを示したものであり、今後詳細な検討が必要

## 第4章 事業スキームの検討

第3章の施設整備の概略検討結果を受け、交通結節点整備に関する現在の事業手法を収集・整理し、現行事業手法や制度の問題・課題を抽出した。また、官民連携によるモーダルミックス拠点を整備するにあたっての事業スキームおよび新たな事業制度のあり方を検討した。

これら検討結果を踏まえ、概略の事業スケジュールを作成した。

具体的には、結節点整備に関する助成制度を収集・整理した。また、第3章で立案したモーダルミックス拠点の施設整備に対する現行手法・制度の適用要件、補助率、対象等を精査し、問題・課題を抽出した。また、民間開発とインフラ整備を組み合わせた官民連携によるモーダルミックス拠点整備の新たな事業スキームのあり方を検討した。



#### 4.1 交通結節点整備に関する既往の事業手法の検討

第3章で立案したモーダルミックス拠点の施設整備を踏まえ、これら関連施設の整備に対し、まずは従来手法(公共主体)にて整備する場合の国交省支援メニューを整理した。

##### 《まちづくり関連》

対象箇所	所管	事業名	事業内容	交付金	備考	
江田駅西口 江田駅東口	社会資本 整備総合 交付金	イ-10 都市再生 整備計画 事業	イ-10-(1)	1.事業活用調査	4/10	
			都市再生 整備計画 事業	2.まちづくり活動推進事業	4/10	
				3.地域創造支援事業	4/10	
				4.道路	4/10	
				5.公園	4/10	
				6.古都及び緑地保全事業	4/10	
				7.河川	4/10	
				8.下水道	4/10	
				9.駐車場有効利用システム	4/10	
				10.地域生活基盤施設 ・駐車場	4/10	
		イ-13 市街地整 備事業	イ-13(2) 市街地再開発事業	(1)調査設計計画 ・事業計画の作成、地盤調査、建築設計及 び権利変換計画の作成	1/3	
				(2)土地整備 ・建築物の除去、土地の整地、仮設店舗等の 設置及び土地整備に伴い生ずる損失の補償	1/3	
				(3)共同施設整備 ・空地など、供給処理施設その他の共同設備 の整備	1/3	
				(4)建築物の防災性能の強化 ・特殊基礎工事	1/3	

出典：国土交通省資料

##### 《交通結節点関連》

対象箇所	所管	事業名	事業内容	交付金	備考	
駅前広場	社会資本 整備総合 交付金	交通連携 推進	交通結節点改善事 業	自動車滞留等空間の整備	5.5/10	都市計画決定 が原則
				歩行者・自転車空間の整備	5.5/10	
				交通連携情報施設	5.5/10	
				交通結節点に直接接続する幹線道路の整備	5.5/10	
				パークアンドライドのための公共駐車場の整備	5.5/10	
		イ-13 市街地整 備事業	イ-13(1) 都市・地域交通戦 略推進事業	□ 公共的空間の整備	1/3	
				ハ 駐車場の整備	1/3	
				ニ 駐車場有効利用システムの整備	1/3	
				ホ 荷捌き駐車場の整備	1/3	
				ヘ 自転車駐車場の整備	1/3	
ト バリアフリー交通施設の整備	1/3					
チ 路面電車・バス等の公共交通に関する施設 の整備	1/3					

出典：国土交通省資料

### 《高速道路施設》

対象施設	所管	事業名	事業内容	交付金	備考	
高速バス停	社会資本整備総合交付金	イ-1 道路	アクセス道路整備	Uターン路（ETCゲート通過後）整備に伴うアクセス道路支援（基幹事業(C)）	5.5/10	
			江田駅前への高速バス停移設	バス停移設（効果促進事業(C)）	5.5/10	

※交通結節点実施要領(H13.4.1)による機構もしくは道路会社への補助が可能か不明

出典：国土交通省資料

### 《直轄国道関連》

施設	所管	事項	事業内容	地方負担	備考		
国道246号改良	道路	交通円滑化	道路改築	江田東交差点 駅前再開発規模により、交差点形状変更の生じた場合、現道路計画内で必要な道路機能を強化。 ・左折レーン増設、右折レーン延長、立体化	1/3	追加事業はB/Cによる事業評価が必要	
			立体横断施設	東名高速下の歩行者通路（国道横断部）	1/3	追加事業はB/Cによる事業評価が必要	
		交通連携推進	交通結節点改善	一般車滞留施設	自動車滞留等空間の整備	1/3	駅前広場
				駅広駐車場	パークアンドライドのための公共駐車場の整備	1/2	
				交通連携情報施設	道路情報やバス等の公共交通情報等の提供に供する情報版などの施設整備	1/2	
		交通安全施設整備等	Ⅱ種	簡易パーキングエリア	道路管理者の行う自動車駐車場(簡易パーキングエリア)の整備	1/2	「道の駅」の場合

※江田地区は「一般国道246号都筑青葉地区環境整備拡幅事業（交通円滑化）」として事業中。

事業名：一般国道246号都筑青葉地区環境整備拡幅（B/C対象事業） ※H27.1.16 事業再評価審議済み。

\*新石川立体、市ヶ尾立体含む H27以降残：約60億円（H26までの進捗率89%）

出典：国土交通省資料

## 4.2 既存制度の問題・課題の抽出

4.1 を踏まえつつ、関係部局から得た最新の助成制度に関する情報を基に、既存制度の問題・課題を抽出し、以下に整理した。

### ○都市局所管に関する交付金制度について横浜市がヒアリングした結果

(事業スキーム)

1. 基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために「効果促進事業(C)」として必要な事務・事業について交付を受けることは可能
2. 都市局所管の交通連携（交通結節点改善事業(5.5/10)）は交付率が高いが、支援できるメニューが限定（都市計画決定が原則）  
（都市局所管「交通結節点改善事業」は、H26～山梨市駅（駅広、自由通路）、H27～幸手駅（駅広、自由通路）の2カ所が該当）
3. 市街地再開発事業(1/3)に都市・地域交通戦略推進事業(1/3)を併せることは可能。ただし、協議会を立ち上げ、集約型まちづくりを目指す計画書の作成が必要。また都市計画決定が補助要件とされていないので、都市局所管事業としての自由度が高い（例えば駅ラッチ内のEV・ES等の整備）。
4. 市街地再開発事業(1/3)に都市再生事業(4/10)を併せることは可能
5. 建物に対しては立体的に区切った異なる種類の交付金投入は不可能  
（東京都環状第2号線の上空利用立体道路制度の利用が道路事業と再開発事業が連携した手法としての好事例）

### ○道路局所管に関する交付金制度について横浜市がヒアリングした結果

(事業スキーム)

6. アクセス道路や駅前広場整備を「基幹事業(A)」とし社会資本整備総合交付金（道路事業(5.5/10)）を使った東名バス停移設の「効果促進事業(C)」として交付金を受けることは可能。ただし、「効果促進事業(C)」が、「基幹事業(A)」の効果を一層高めるために必要な事業であることが前提  
（道路局所管「交通結節点改善事業(5.5/10)」は、通常補助事業であり、現在は、交付金となっているため、交通結節点改善事業の採択基準は使用されていない。）
7. 駅前広場整備の拡張がない場合でも、東名バス停移設による利用の向上が図られる整備（キスアンドライド(kiss-and-ride)など）も含めて実施するため、「基幹事業(A)」の整備効果を高められる等の整理が必要

## ＜参考＞立体道路制度の概要・適用事例の整理

交通結節点等において、道路施設と建築物等を一体的に整備する手法の一つである立体道路制度を対象に概要を整理した。ただし、後述するとおり、江田駅周辺におけるモーダルミックス拠点整備は、「民設民営」を基本としており、立体道路制度の適用を前提とするものではない（参考扱い）。

### (1) 道路空間の立体的整備に関する主な法律

- ・道路法（4条）：天井天下道路区域内は私権制限され、建築等や物品設置等、原則不可
- ・建築基準法（44条）：道路内は原則建築不可
- ・都市計画法（53条）：都市計画施設等の区域内は建築制限

### (2) 立体道路制度創設後の制度改正等

#### ①「国土交通省成長戦略(H22.5) (抄)」

##### ■国民展開・官民連携分野

##### ■インフラ整備や維持管理への民間資金・ノウハウの活用（PPP/PFI等）

##### ■現状の課題・問題点

厳しい財政状況の中で民間資金の活用を拡大し、真に必要な社会資本の新規投資及び維持管理を着実に進めていくため、従来のPFI制度に基づく事業を拡大するとともに、新たにPPP/PFI制度の構築を図る必要がある。

##### ■老朽化したインフラへの対応等

##### 道路空間のオープン化

首都高等の高速道路の老朽化に対応するため、周辺の民間開発との協働が図れる場合に、既存道路の上下空間を民間開放（道路空間のオープン化）し、その収益還元を活用した、新たな官民連携による整備・管理を展開する。あわせて、一般道路も含め、立体道路や占用制度を緩和し、都市の道路空間を活用した新たなビジネスチャンスを創出する。

#### ②「道路法等の一部を改正する法律」の施行開始(H26.6.30)

首都高速道路等の高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うとともに、高速道路の活用を図るため、現行の料金徴収期間後の一定期間における継続的な料金徴収、立体道路制度の既存の道路への適用拡大、スマートインターチェンジの整備に対する財政支援等の所要の法的措置を講じることとした。

この一環で、道路管理者は、既存の道路についても、道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めることが可能となった。

### (3) 立体道路制度が適用できる道路

前頁に示したとおり、平成 26 年 6 月 30 日、道路法等の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 53 号）が施行され、既存の道路においても立体道路制度が適用可能となった。

表 4-1 立体道路制度の適用対象となる道路

道路の種類	新築	改築	既存
自動車専用道路	○	○	○
特定高架道路等	○	○	○
SA・PA	○	○	○
歩行者専用道路	○	○	○
自由通路	○	○	○
自転車専用道路	○	○	○
路外駐車場	○	○	○
モノレール	○	○	○
駅前広場	×	×	×
一般道路	×	×	×

(H26. 6. 30 現在)

### (4) 立体利用した場合の土地や建物の権利

状況により異なるが、一般的に分離構造の場合には、道路事業者は道路の立体部分の区分地上権を持ち、建物事業者は土地・建物の所有権を持つことが一般的である。一体構造の場合には、道路と建物事業者の双方が土地を共有し、道路一体建物に関する協定を結ぶことで事業者双方が必要とする権利を持ち、建物事業者はそれに加えて建物の所有権を持つことが一般的である。

表 4-2 立体利用した場合の土地や建物の権利

不動産種別	事業者	分離構造	一体構造
土地	道路事業者	区分地上権	地上権（共有）
	建物事業者	所有権	地上権（共有）
建物	道路事業者	なし	道路一体建物協定
	建物事業者	所有権	所有権

※上の表に示す権利状況は一般的なものであり、道路や建物の状況により異なる場合がある

### (5) 立体道路制度の適用事例

立体道路制度の適用事例を以下に示す。

- ①新宿駅南口      ②環状2号線

#### ①新宿駅南口（平成27年完成予定）

道路	事業主体	国土交通省
	路線名	一般国道20号（甲州街道）
建物	事業主体	JR東日本
	主な用途	駅舎、駐車場
	用途地域	商業地域
権利関係（土地）  （建物）	道路事業者	区分地上権
	建物事業者	所有権
	道路事業者	道路一体建物（調整中）
	建物事業者	所有権
関連法	立体的区域決定	
	道路保全立体区域指定（調整中）	
	道路一体建物に関する協定（調整中）	
	建築基準法対象外（路外駐車場等の位置づけ）	
	都市計画法はなし	

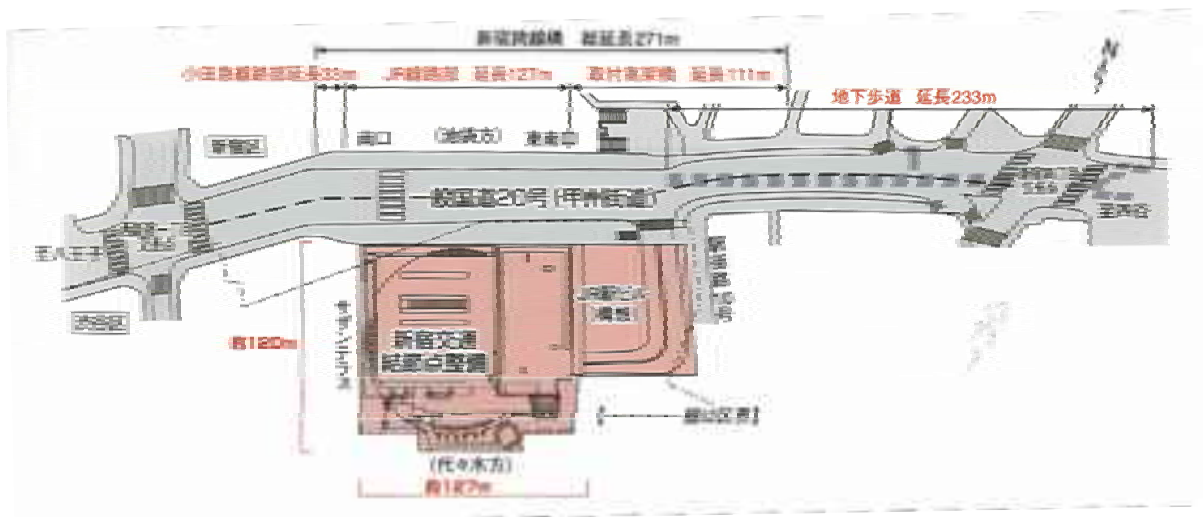


図 4-1 新宿駅南口 平面図

出典：「改訂版立体道路事例集」

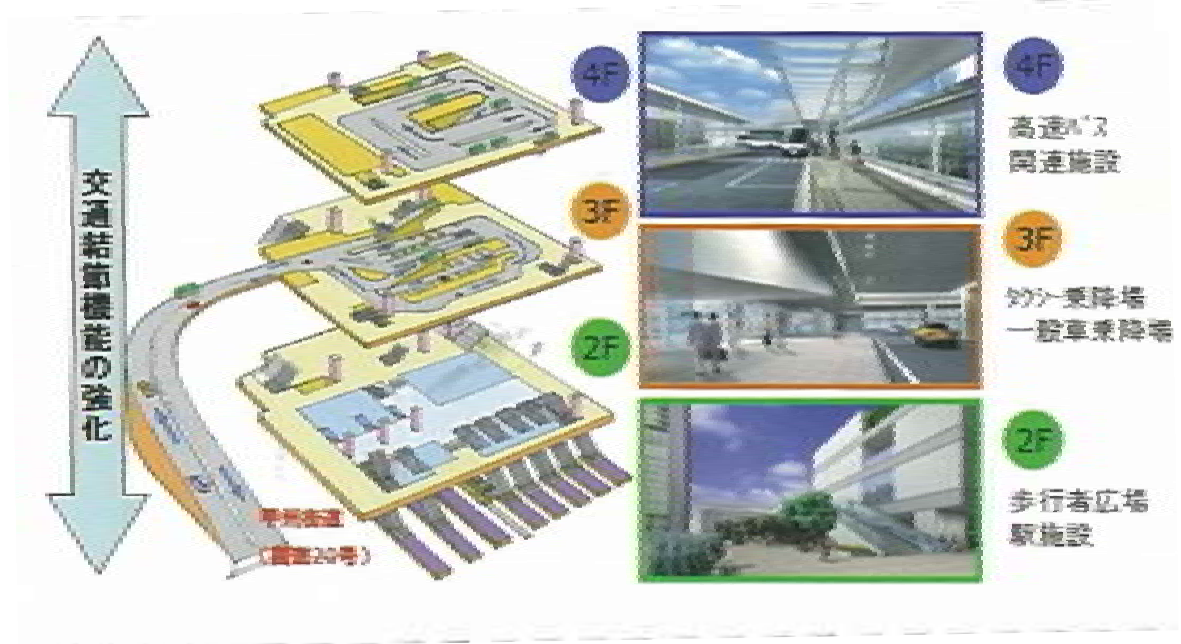


図 4-2 新宿駅南口 断面イメージ



図 4-3 新宿駅南口 完成イメージ

出典：「改訂版立体道路事例集」

②環状2号線（平成 26 年完成）

道路	事業主体	東京都省
	路線名	東京都市計画道路幹線街路環状2号線
建物	事業主体	東京都
	主な用途	店舗、住宅、事務所、文化・交流施設、駐車場
	用途地域	商業地域
権利関係（土地） （建物）	道路事業者	区分地上権
	建物事業者	所有権
	道路事業者	なし
	建物事業者	所有権
関連法	立体的区域決定	
	道路内建築制限	
	地区計画	
	都市計画制限	



図 4-4 環状 2 号線 全体計画図

出典：「改訂版立体道路事例集」



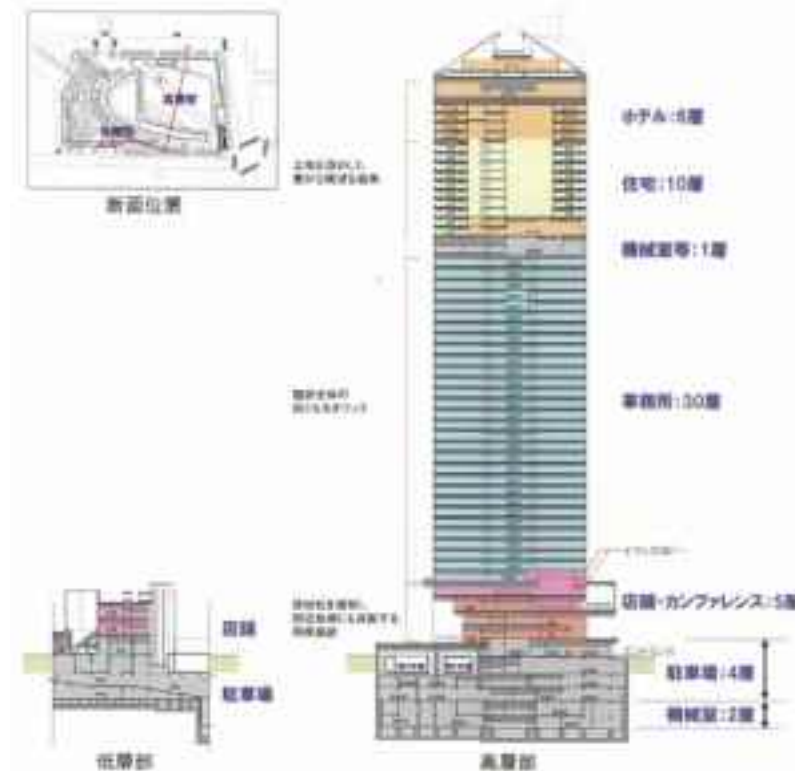


図 4-5 環状 2 号線 完成イメージ

出典：「改訂版立体道路事例集」

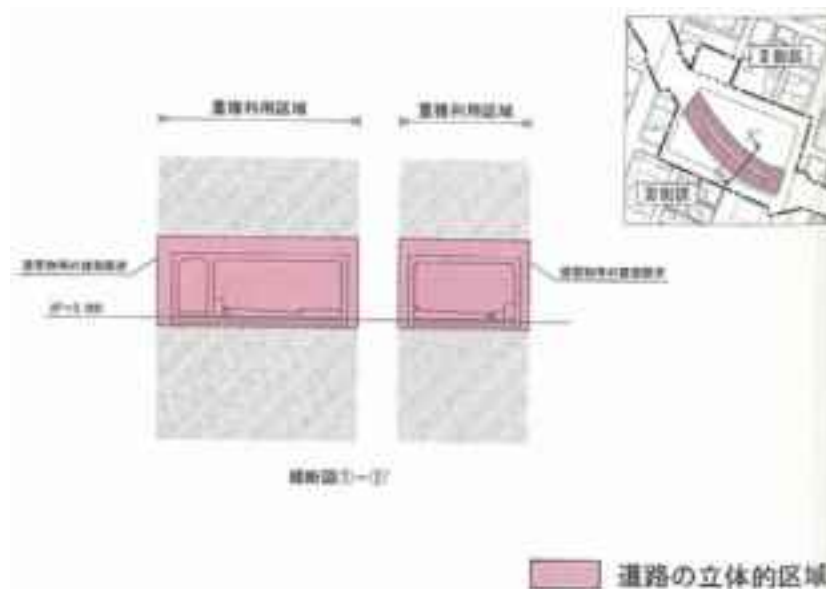


図 4-6 環状 2 号線 地区計画図

出典：「改訂版立体道路事例集」

### 4.3 事業スキームおよび新たな事業制度のあり方の検討

第3章にて示したとおり、モダルミックス拠点の整備にあたり、公共施設と民間施設を個別に整備することは非効率である。すなわち、公共施設と民間施設を立体的・一体的に整備することを前提とし、各種整備手法の比較検討を行うことにより、事業スキームのあり方を検証した。

#### 4.3.1 基本的な考え方の整理

以下では、(1)PPPの概要を整理するとともに、(2)一般的な官民連携の整備・運営手法を整理の上、(3)江田駅周辺におけるモダルミックス拠点整備を行う上での官民連携のあり方について、基本的な考え方をとりまとめた。

##### (1) PPPの概要

PPPとは、「Public Private Partnership」の略で、国や地方自治体が提供してきた公共サービスに、民間の資金や技術・ノウハウを取り入れることを指す。行政が実施している公共サービスや社会資本整備を、計画段階から民間企業と共同で知恵と資金を出し合いながら実施していくものであり、PFIや指定管理をはじめとした官と民との連携による事業を総称した概念である。

一般的な官民連携による事業メリットは下記のとおりである。

##### 【一般的な官民連携による事業メリット】

- 一体的なコンセプトでの拠点整備
  - ・ 公共と民間が同じコンセプトに基づく地域開発の実践
  - ・ 工程等の一体化、コスト縮減、工期短縮（効果の早期発現）
- インフラと民間開発の一体化
  - ・ 一体的な広がりのある空間の創出（柔軟な空間活用、収容効率の向上）
  - ・ 連続的な歩行者動線の確保、官民の一体的サービスの享受
- サービス向上、効率的な維持管理
  - ・ 収益還元による公共・民間サービスの質の向上
  - ・ 一体的・効率的な施設の維持・管理

## (2) 一般的な官民連携の整備・運営手法

関連法制度等に基づく一般的な官民連携による施設の整備・運営手法を下表に整理した。

表 4-3(1) 一般的な官民連携の整備・運営手法




名 称	概 要
①包括管理 (委託契約)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の業務（施設管理、清掃、植栽 etc.）を束ね一括契約 ※性能発注を基本</li> <li>・契約は複数年（通常2～3年程度）</li> <li>・収益のない施設（インフラ等）の維持管理に向く</li> <li>・利用料を徴収することはできるが、民間の収入はあくまで契約に基づく委託料のみ</li> </ul> 
②指定管理者制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設の運営・維持管理を行政の代行者として定める制度 ※性能発注を基本</li> <li>・契約は複数年（原則10年以下（通常3～5年程度））</li> <li>・委託料は支払われないが、指定管理者が自主事業により収益を上げる事が可能（指定管理料を支払うケースは有り）</li> <li>・施設の使用許可を行うことが可能</li> <li>・施設に関する改修・改築等は不可（原状回復が原則）</li> <li>・道路管理においては、行政判断を伴う事務（災害対応）・行政権の行使を伴う事業（占用許可等）は不可</li> </ul> 
③PFI	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施工等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間（PFI事業者）の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る考え方</li> <li>・所有権譲渡のタイミングにより、主にBOT方式とBOO方式等がある</li> <li>・事業形態には、サービス購入型、独立採算型、ジョイントベンチャー型がある</li> <li>・経営主体は、行政（最終的な経営責任を持ち、重要な方針、計画や施策の決定権を持つ）</li> <li>・指定管理者制度との併用が可能（一般的）</li> </ul>

表 4-4 (2) 一般的な官民連携の整備・運営手法

名 称	概 要
③PFI（続き）	<p><b>【BTO(Build-Transfer-Operate)方式】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>施設建設後、所有権を行政に譲渡</li> <li>固定資産税が不要</li> <li>サービス購入型の場合、行政が民間に建設費・運営費の総費用をサービス購入料として分割払い</li> </ul> <p><b>【BOT(Build-Operate-Transfer)方式】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業期間終了後、所有権を行政に譲渡</li> <li>固定資産税は必要</li> <li>事業全体において、民間（PFI 事業者）の創意工夫を引き出しやすいが、参入リスクが高い事業となる可能性がある</li> </ul>
④コンセッション方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI 事業の中で、料金徴収を伴う公共施設において、施設の所有者を公的機関に残したまま、運営を特別目的会社（SPC）が行うスキーム</li> <li>公的機関側は、SPC に運営権を付与し、運営権対価を受け取る（運営権取引）</li> <li>SPC は利用者から利用料を直接受け取り運営にかかる費用を回収する「独立採算型」にて事業実施</li> <li>本方式のみ、経営主体は民間事業者（SPC）となる</li> <li>指定管理者制度との併用が可能（一般的）</li> </ul>

表 4-5(3) 一般的な官民連携の整備・運営手法

名 称	概 要
⑤負担付寄附	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該寄附を受ける際に反対給付の意味において地方公共団体の負担を伴う一定の条件が付せられるもの</li> <li>例) 民間側で契約に基づき施設を建設し、市へ寄附。寄附に当たり、市は運営機関における運営権を与える</li> <li>・運営期間は10年以上も可</li> <li>・固定資産税は不要</li> <li>・利用料金で建設費を賄う独立採算性が基本</li> <li>・公募により寄附を募ることも可能</li> </ul> 

### (3) 江田駅周辺におけるモーダルミックス拠点整備の官民連携の基本的な考え方

(2)に示したとおり、官民連携には複数の手法がある。これらは、従来の公共主体の整備に対し、民間活力を活用するものである。一方、本案件における江田駅周辺のモーダルミックス拠点整備は、民間事業者による発案を契機とした事業であり、必ずしもPFI（BTO・PBT）等が馴染まない。

すなわち、本検討での官民連携の基本的な考え方は、以下のとおりとする。

#### 【江田駅周辺におけるモーダルミックス拠点整備の官民連携の基本的な考え方】

- 民間主体による事業実施を基本（整備・運営＝「民設民営」）
  - ・受益者負担の原則に基づき、民間による整備・運営を基本
  - ・事業実施に伴う受益は複数の民間事業者に及ぶため、費用分担や共同事業等を基本（受益に基づくアロケーションや、共同事業による経営の合理化 等）
- 公共（自治体）は、民間による事業実施を制度面（容積緩和等）にて支援

上記を踏まえ、4.3.2では具体の事業スキームを検討した。また、官民連携による事業メリットを把握するため、仮に公共単独・民間単独で整備した場合の事業コストの対比を参考として試算した。

なお、ここでの公共単独とは、公共性の高い「交通連携施設」と定義し、次頁以降に対象区分を示した。



図 4-7 交通連携施設（1～2階平面図）



図 4-8 交通連携施設（4階・基準階平面図）





### 4.3.2 事業スキームの検討

4.3.1 に示した基本的な考え方に基づき、江田駅周辺のモーダルミックス拠点の施設整備に関する事業スキームのあり方を検討した。

具体的には、まず、(1) 事業関係者ニーズを整理し、(2) 受益構造を分析した。これらを踏まえ、(3) 事業スキームのあり方を検討し、(4) 官民連携による事業コストの削減量(参考)を試算した。

#### (1) 事業関係者ニーズの整理

第2～3章の検討結果および「江田駅周辺モーダルミックス官民連携事業検討会（事務局：横浜市）」での議論を踏まえ、事業関係者ニーズを整理すると、下表に示すとおりである。

表 4-6 事業関係者ニーズ(再掲)

事業者	事業関係者ニーズ
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・北西線・北線の整備に併せた「羽田空港行きバス」の運行（新たなサービス提供、既存バス路線のサービス向上）</li><li>・羽田空港～江田バス停のフィーダー輸送のためのバスターミナル</li><li>・バス⇒鉄道乗り換えの促進による定時性の向上</li></ul>
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・田園都市線江田駅の利便性向上（駅利用のための連続的な歩行者動線の確保 等）</li><li>・田園都市線の利用者増</li><li>・交通モードの連携による多様な利用形態の創出</li></ul>
高速道路事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>・東名高速道路の渋滞緩和</li><li>・港北 PA(休憩施設)の容量不足の緩和</li><li>・新たな車の使い方の提供・利用促進（観光プロモーション等）、ビジネス拡大（主に収益部門）</li></ul>
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"><li>・国道 246 号の地域分断解消、渋滞緩和</li></ul>
ディベロッパー	<ul style="list-style-type: none"><li>・開発施設への来客増・収益増に資する交通インフラとの一体化</li></ul>
横浜市	<ul style="list-style-type: none"><li>・まちづくり（コンパクトなまち形成、地域活性化 等）</li><li>・地域防災性の向上（地域住民の暮らしの安全性向上）</li></ul>

## (2) 受益構造分析

(1)に示した事業関係者ニーズを踏まえ、モーダルミックス拠点の関連施設の整備に伴う受益構造を示すと、下図のとおりとなる。また、関係者毎の概ね受益規模を把握するため、次頁には、これを受益者ベースに再整理した。

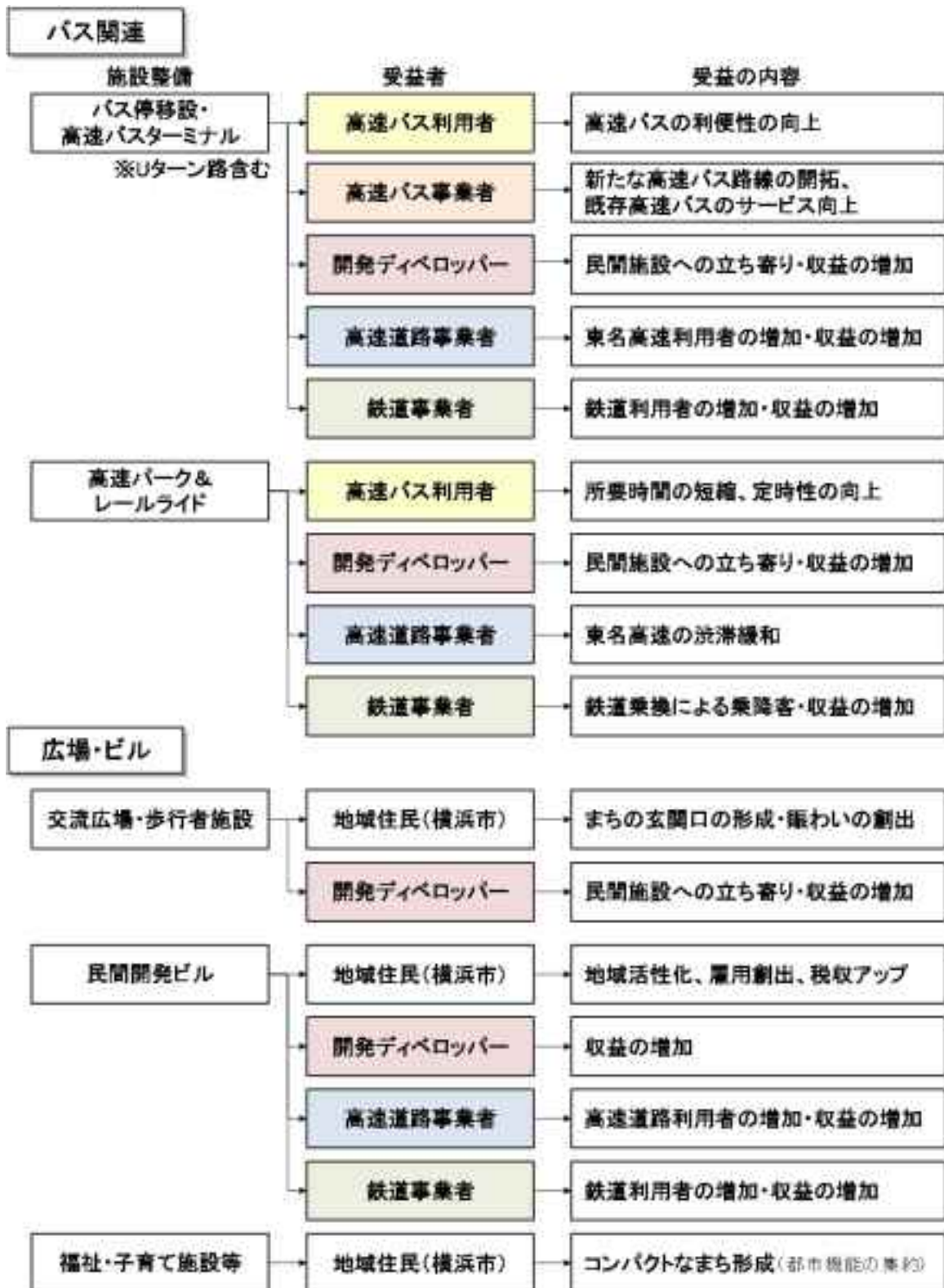


図 4-10 モーダルミックス拠点施設整備の受益構造（施設ベース）

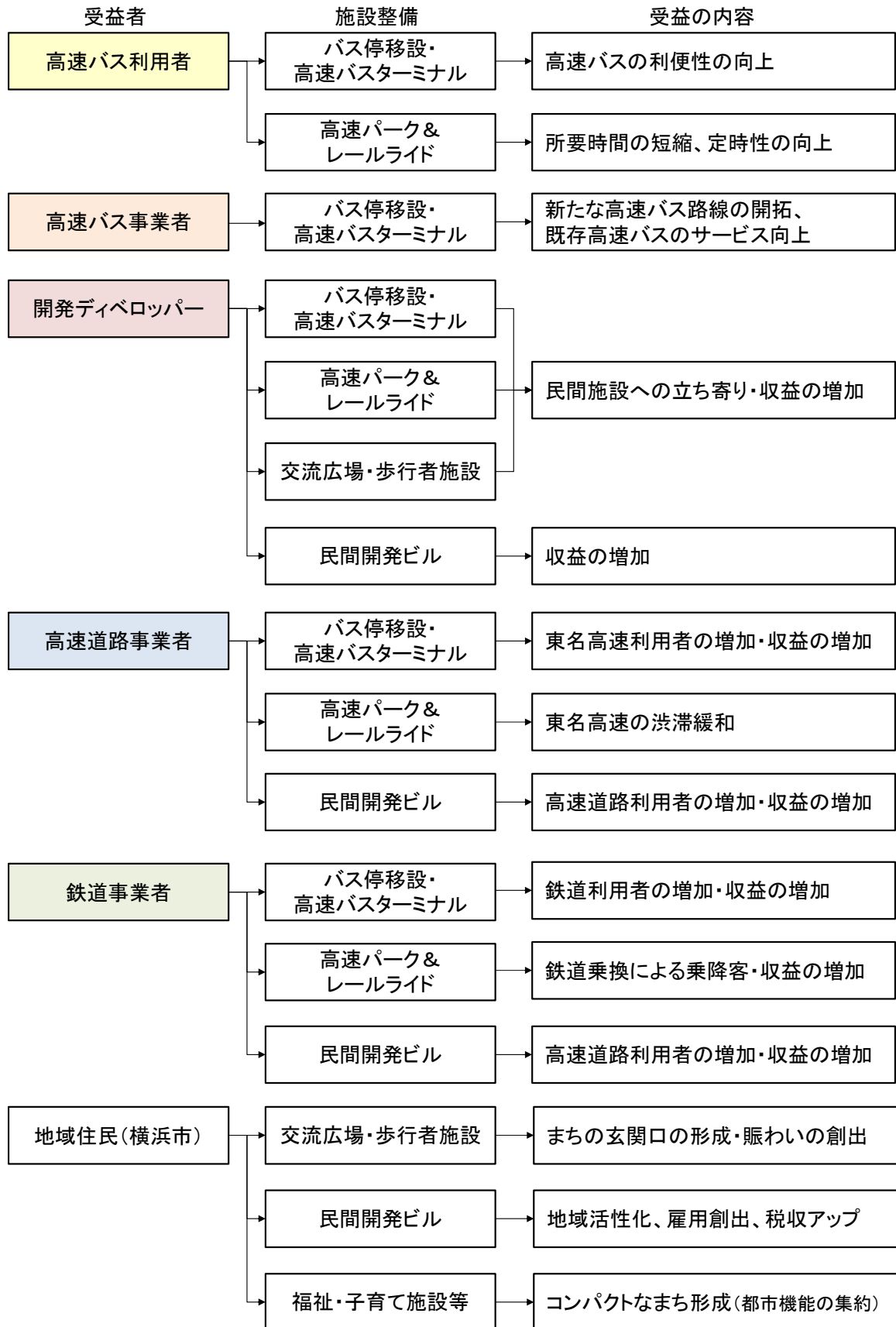


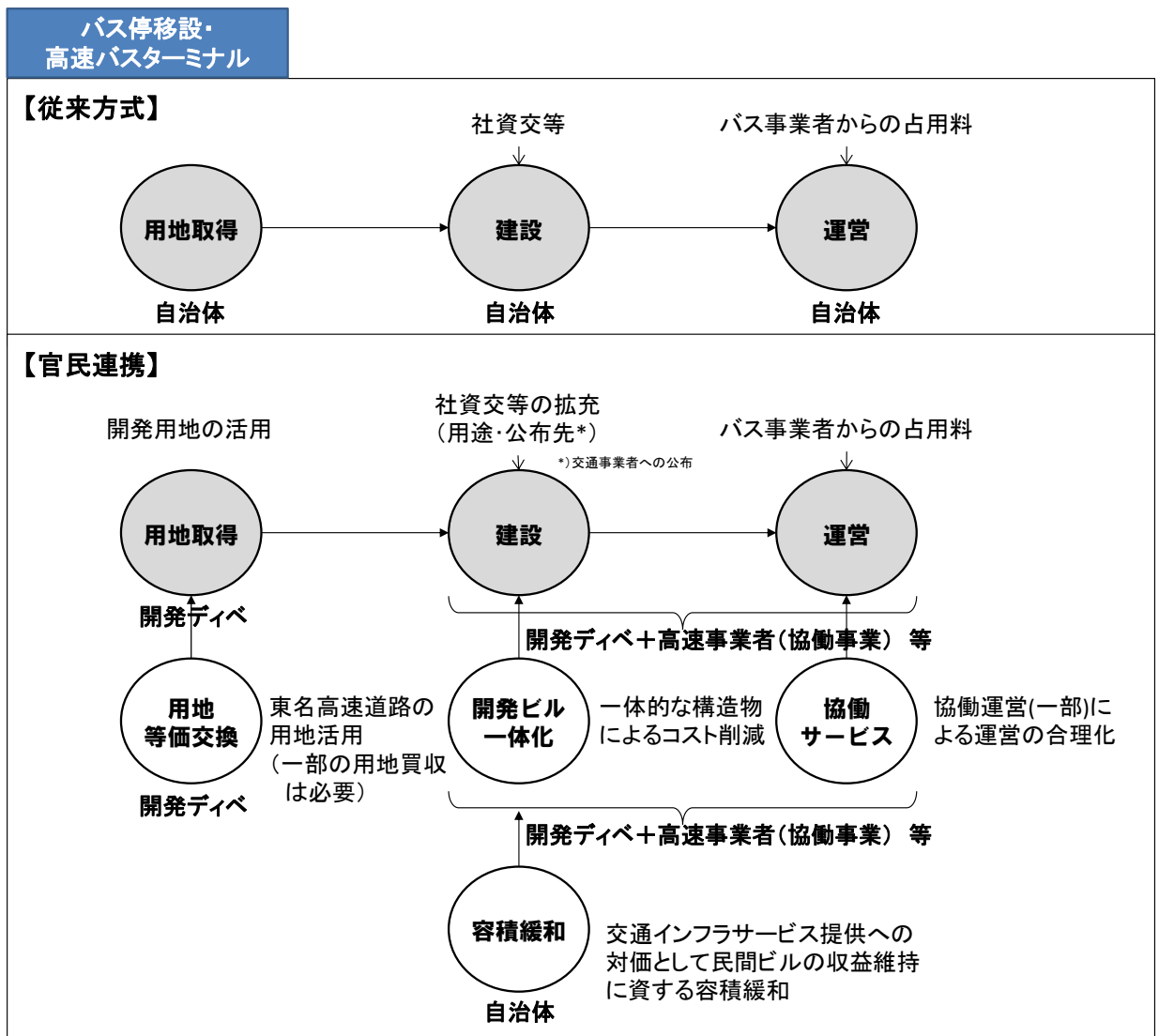
図 4-11 モーダルミックス拠点施設整備の受益構造 (受益者ベース)

### (3) 事業スキームのあり方

(1)の事業関係者ニーズおよび(2)の受益構造を踏まえ、従来方式に対する官民連携スキームのあり方を検討した。ただし、国交省単独となる歩行者横断施設は対象外とした。

#### ①バス停移設・高速バスターミナル

- 従来方式では、自治体による高速バス停の設置が基本
- 官民連携(PPP)により、民間(東急)用地を活用。併せて、現在の東名高速道路の高架下および東名高速道路沿線の高速道路事業者用地を活用し、高速バス停を現行位置から江田駅周辺へ移設(高架下空間は、民間開発施設内用地との等価交換)
- 構造物を民間開発ビルと一体とすることにより、建設コストを大幅に削減
- 運営は、高速道路事業者と民間ディベロッパー双方のノウハウを共有し、協働事業化とすることで、経営の合理化

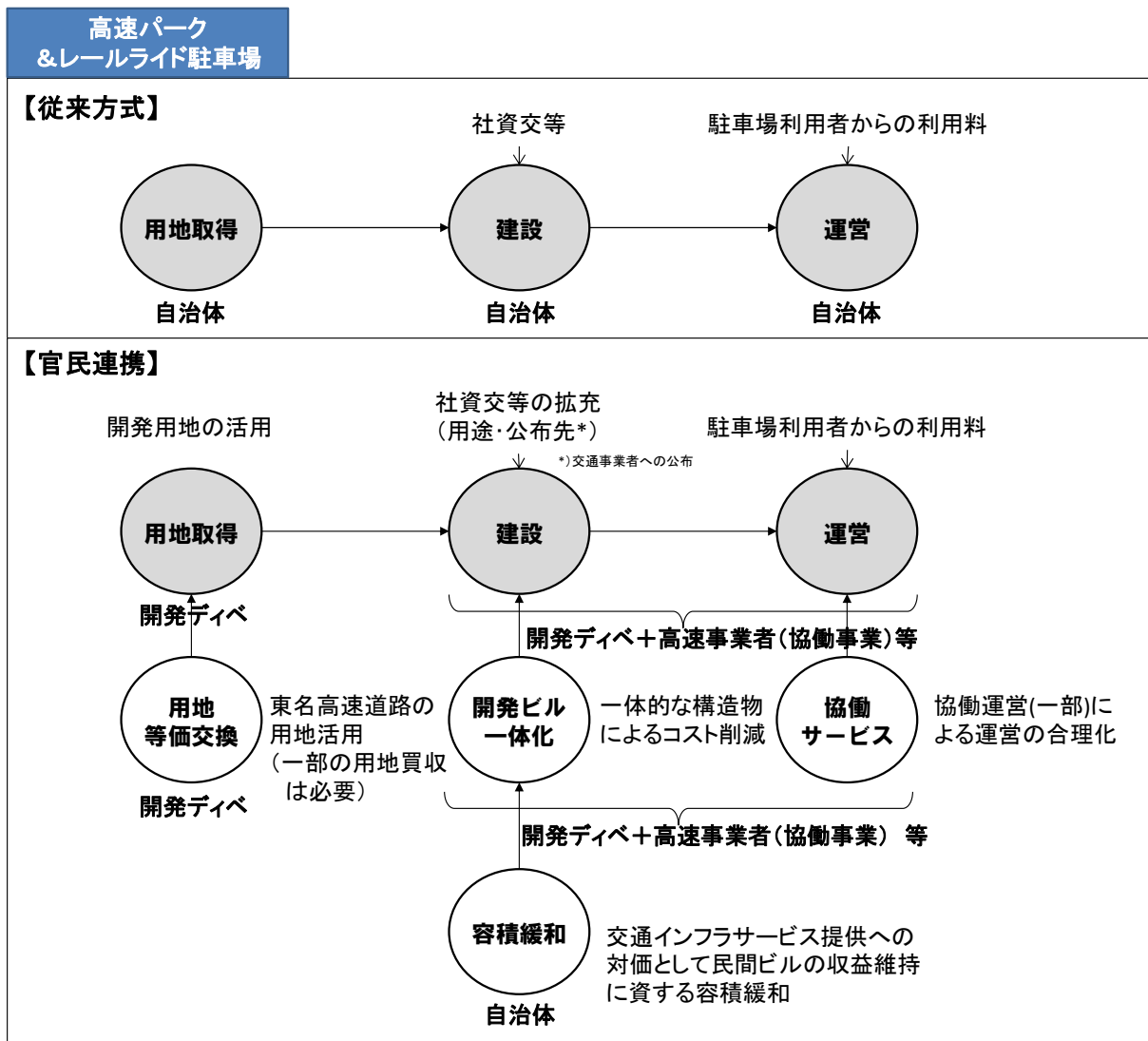


注) 図中の「従来方式」とは、後述の官民連携による「一体的整備によるコスト削減量の算定」を目的とし、公共主体の整備を前提としたものであり、一般的な整備主体を意味するものではない。

図 4-12 事業スキーム (高速バス停移設・高速バスターミナル)

## ②高速パーク&レールライド駐車場

- 従来方式では、自治体や高速道路事業者による高速パーク&駐車場整備が基本
- 官民連携(PPP)により、民間(東急)用地を活用。併せて、現在の東名高速道路の高架下および東名高速道路沿線の高速道路事業者用地を活用し、高速バス停を現行位置から江田駅周辺へ移設(高架下空間は、民間開発施設内用地との等価交換)
- 構造物を民間開発ビルと一体とすることにより、建設コストを大幅に削減
- 運営は、高速道路事業者と民間ディベロッパー双方のノウハウを共有し、協働事業化とすることで、経営の合理化 (①と同様のスキーム)



注) 図中の「従来方式」とは、後述の官民連携による「一体的整備によるコスト削減量の算定」を目的とし、公共主体の整備を前提としたものであり、一般的な整備主体を意味するものではない。

図 4-13 事業スキーム (高速パーク&レールライド駐車場)

### ③駅前広場

■駅前広場の整備は、一般的に、下記の形態が存在する。

- ・用地が鉄道事業者所有であり、鉄道事業者自らが整備
- ・都市計画上の都市施設として、自治体・道路管理者等が整備

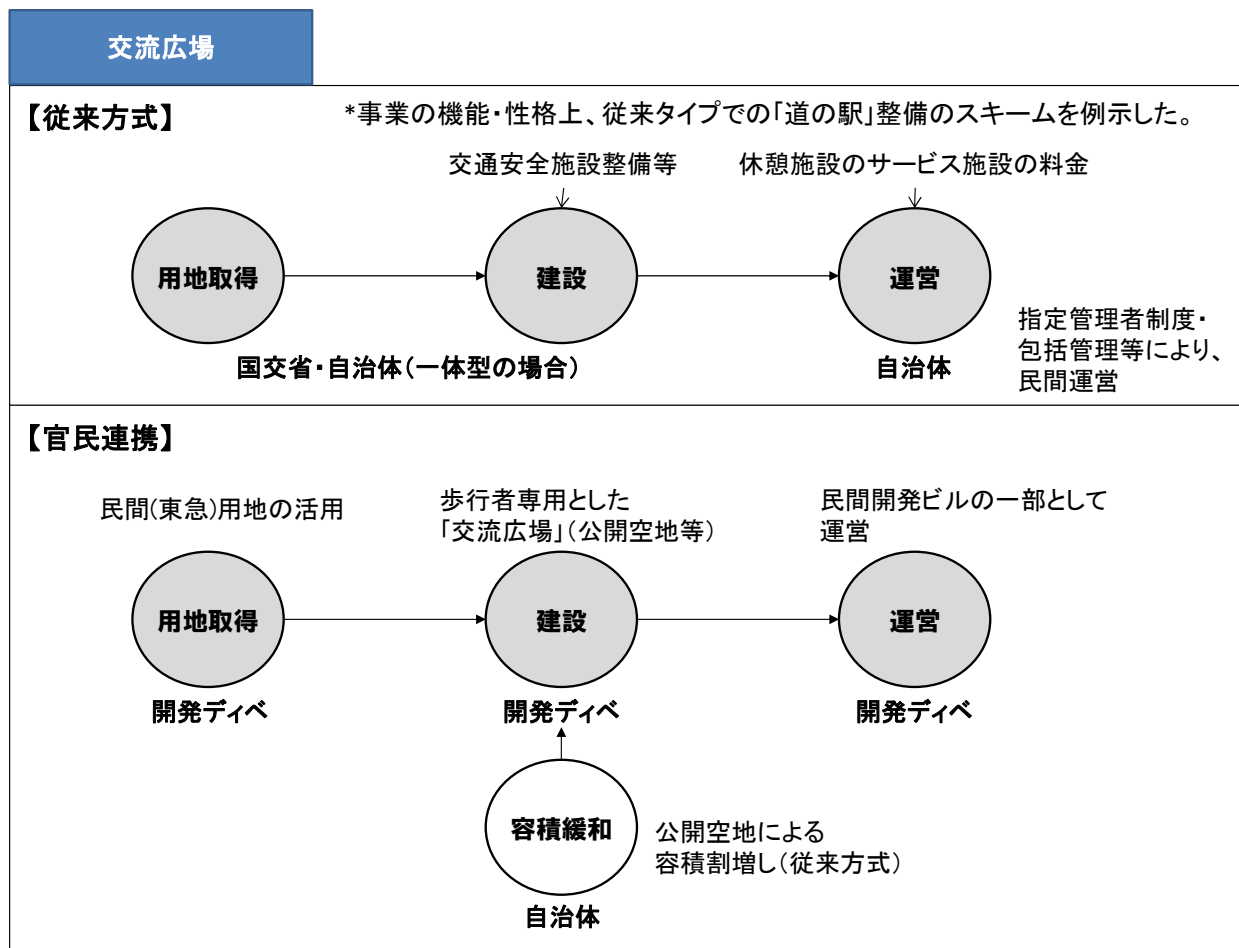
(街路事業、道路事業。その他、土地区画整理事業、市街地再開発事業)

■江田駅の駅前広場は、現在でも既に鉄道事業者の敷地であり、将来においてもほぼ同等の規模・レイアウトで妥当であると判断されることから(第3章参照)、官民連携スキームの検討の対象外とした。

⇒民間開発ビルの一部を駅前広場として活用することを前提とした。

④交流広場(「道の駅」的な機能を持つ歩行者専用の休憩機能)

- 従来方式では、国交省・自治体による「道の駅」の整備が基本。ただし、現行制度に基づく、自動車の駐車スペースの占める割合が過大。都市特有の「無料駐車場の長時間利用」「市街地部への大型車進入の助長」等が懸念
- 現在の江田駅の駅前広場は、鉄道事業者用地であることから、民間開発ビルの敷地として整備し、公開空地とすることが合理的(公開空地による容積割増しは現行制度どおり)



注) 図中の「従来方式」とは、後述の官民連携による「一体的整備によるコスト削減量の算定」を目的とし、公共主体の整備を前提としたものであり、一般的な整備主体を意味するものではない。

図 4-14 事業スキーム (交流広場)



⑤事業スキームのあり方(総括)

以上①～④の検討結果を総括し、江田駅周辺のモダルミックス拠点施設整備の事業スキームを示すと、下図のとおりとなる。

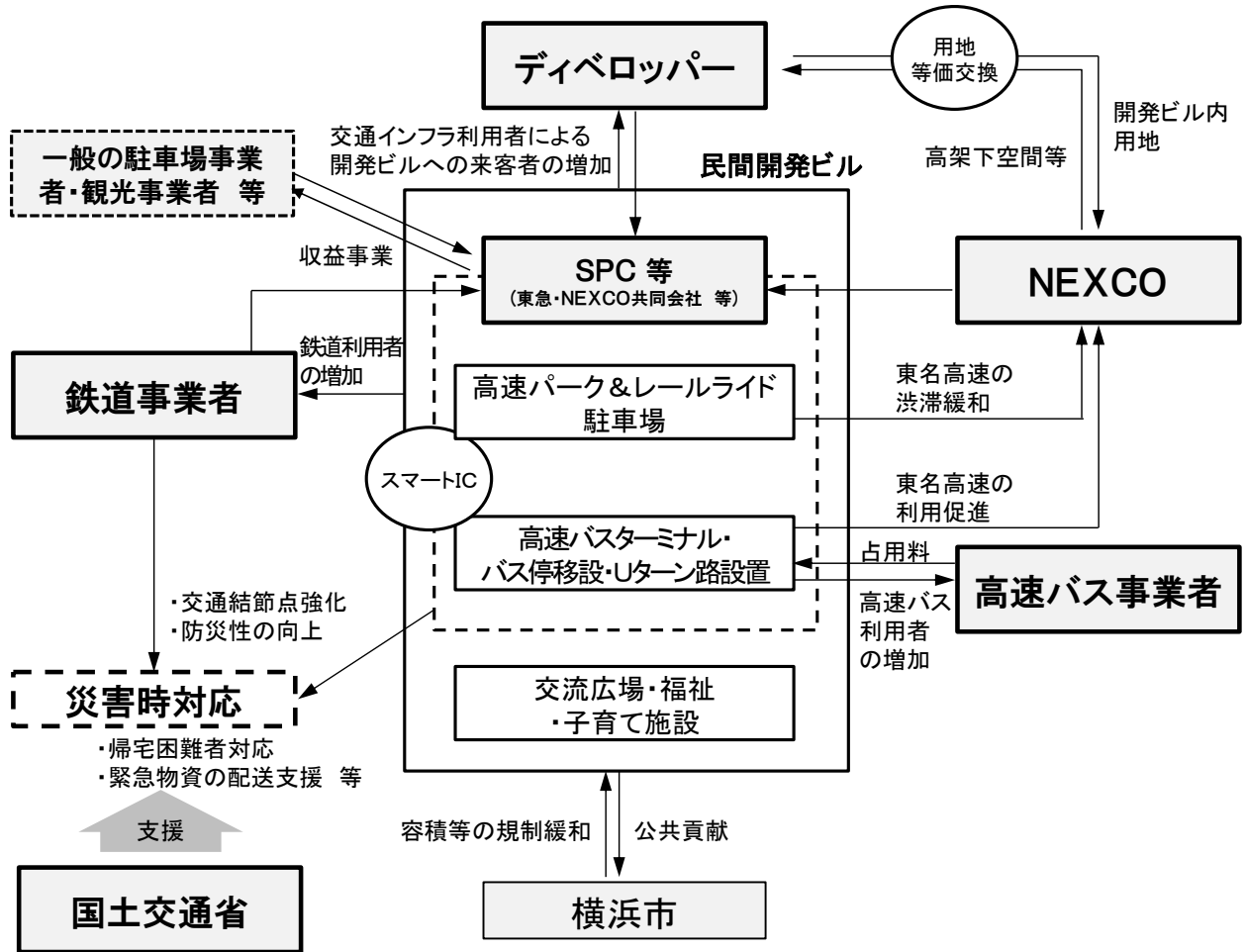


図 4-15 事業スキーム (総括)

#### (4) 官民連携による事業コストの削減量(参考)

##### ①算定条件

第3章にて算出した各種施設の概算事業費を基に、(3)の事業スキームのあり方を踏まえた「官民連携による事業コストの削減量(参考)」を試算した。

##### 【補足】

- ・通常、官民連携事業においては、従来方式に対する「VFM」を算定する。一方、4.3.1にも示したとおり、江田駅周辺におけるモーダルミックス拠点整備は、「民設民営」を基本としていることから、「VFM」算定は馴染まない。
- ・「VFM」(Value For Money)とは、一般に、「支払に対して最も価値の高いサービスを提供する」という考え方である。同一の目的を有する2つの事業を比較する場合、支払に対して価値の高いサービスを提供する方を他に対し「VFMがある」といい、残りの一方を他に対し「VFMがない」という。通常、公共施設等の整備等に関し、PFI事業としての実施の有無等を検討する際に用いられ、「PSC(事業期間全体を通じた公的財政負担の見込額の現在価値)」と「PFI事業のLCC」との比較を行う。

本調査における試算にあたっては、民間開発ビルの詳細な用途・規模が未決定であり、主に、商業・住宅等による年間収益額の想定が困難であることから、以下では、公共単独と民間による整備費(イニシャルコスト)の比較をベースとした。すなわち、第3章の施設計画にて検討したとおり、民間商業・住宅等の用途と交通インフラ施設を一体構造物として整備し、同一目的の事業に対する建設費の比較を行った。

表4-7には試算ケース、次頁の表4-8には、第3章にて算出した概算事業費を整理した。ただし、概算事業費は、現時点、設計等を行っていない概略検討レベルであることから、構造別の投影面積に、上記、原単位を乗じることにより、簡易的に算定した超概算値である。今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。

表 4-7 コスト削減量(参考)の試算ケース

ケース	概要
ケース1 従来方式	公共施設と民間施設を単独でそれぞれ整備 ⇒公共(横浜市)負担分は、国土交通省の支援メニューを活用
ケース2 交通インフラ民間整備	まちの玄関口形成として、交流広場のみ自治体(横浜市)整備とし、その他の交通インフラ施設は、鉄道事業者・高速道路事業者の収益事業として実施した場合
ケース3 民間一括整備	交流広場も含め、モーダルミックス拠点の関連施設を一括し、民間の収益事業として整備した場合

表 4-8 概算事業費

(百万円)

1 高速バス停			概算事業費
	工事費	バス停(移設)	3,110
		バスターミナル整備(車路含む)	1,714
		パーク&ライド駐車場(車路含む)	648
		Uターン路	736
		歩道橋	600
		EV(2基)	150
	用地補償費	用地買収費	4,277
		建物補償費	1,523
合計			12,758

2 駅前広場			概算事業費
	工事費	—	0
	用地補償費	—	0
合計			0

3 交流広場(道の駅)			概算事業費
	工事費	舗装	17
	用地補償費	用地買収費	480
合計			497

4 民間開発ビル			概算事業費
単独開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	27,945
	用地補償費	用地買収費	2,738
		建物補償費	1,523
合計			32,206
一体開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	31,422
		バスターミナル整備(車路含む)	630
		パーク&ライド駐車場(車路含む)	3,111
	用地補償費	用地買収費	2,818
		建物補償費	1,523
合計			39,505

注) 既設建築物・構造物の撤去費用は含まない。

注) 設計は実施しておらず、スケールアップによる超概算値。今後の検討・設計等により大幅に変更となる可能性がある。(参考値)

注) 駅前広場は、前述したとおり、現行が鉄道事業者用地であり(民間単独)、かつ今後の開発に基づく大規模な改修は想定しにくいことから、表中の事業費は「ゼロ」とした(コスト削減量の算定を主目的としているため)。

注) 駅北側の民間開発は、民間による独立採算事業であり、官民連携の枠組みが考えにくいいため、検討の対象外とした。

②官民連携による事業コストの削減量(参考)

■官民連携による公共・民間施設の一体整備により、全体事業費は約 40～45 億円の削減  
 ⇒ケース 1（従来方式：国支援なし）に対し、

- ・ケース 2：約 40 億円削減（-8.8%）
- ・ケース 3：約 45 億円削減（-9.8%）

【ケース1】従来方式

■公共(横浜市)

(百万円)

1 高速バス停			概算事業費	備考
工事費	バス停(移設)		1,400	国交省支援メニュー適用
	バスターミナル整備(車路含む)		771	"
	パーク&ライド駐車場(車路含む)		324	"
	Uターン路		331	"
	歩道橋		300	"
	EV(2基)		75	"
	用地補償費	用地買収費		4,277
建物補償費		1,523		
合計			9,001	

2 交流広場(道の駅)			概算事業費	備考
工事費	舗装		9	国交省支援メニュー
	用地補償費	用地買収費		480
合計			488	

合計 9,489 百万円

■民間

3 民間開発ビル			概算事業費	備考
単独開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	27,945	
	用地補償費	用地買収費	2,738	
		建物補償費	1,523	
合計			32,206	

合計 32,206 百万円

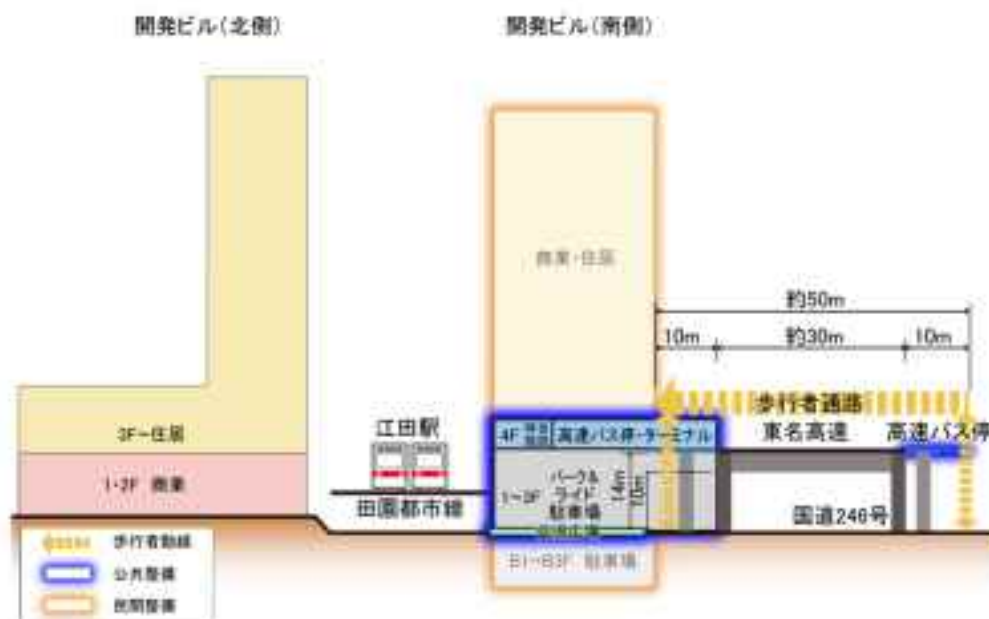


図 4-16 概略断面イメージ：【ケース1】従来方式

【ケース2】交通インフラ民間整備

■公共(横浜市)

(百万円)

1 交流広場(道の駅)		概算事業費	備考
	工事費	9	国交省支援メニュー
	用地補償費	480	
合計		488	

合計 488 百万円

■民間

2 民間開発ビル		概算事業費	備考
一体開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	31,422
		バスターミナル整備(車路含む)	630
		パーク&ライド駐車場(車路含む)	3,111
		Uターン路	736
		歩道橋	600
		EV(2基)	150
		用地補償費	2,818
		建物補償費	1,523
合計		40,990	

合計 40,990 百万円

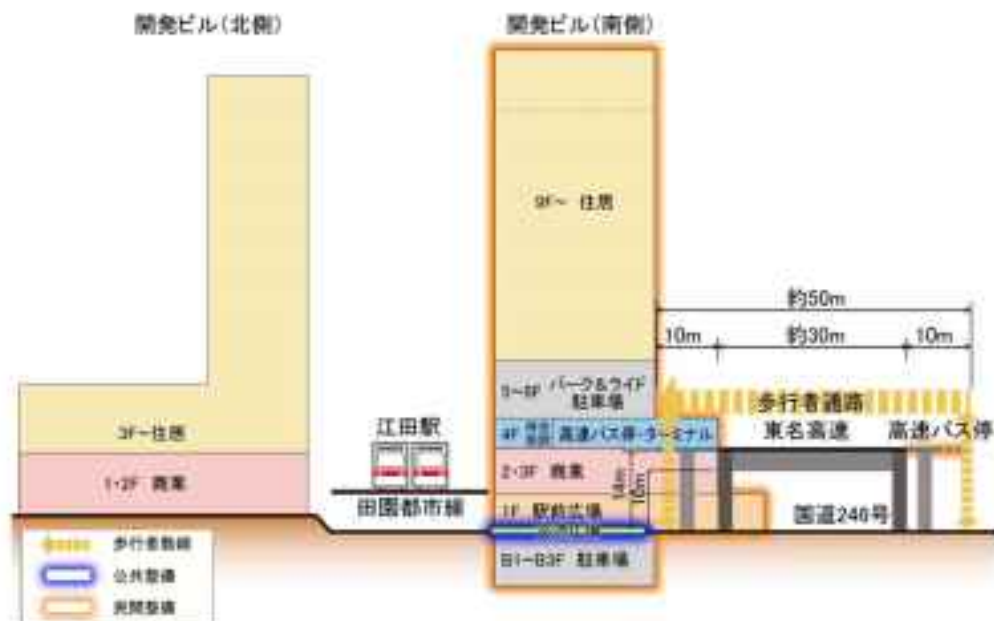


図 4-17 概略断面イメージ：【ケース2】交通インフラ民間整備

【ケース3】民間一括整備

■民間

(百万円)

1 交流広場(道の駅)		概算事業費	備考
	工事費	17	自己民間敷地
	舗装 用地補償費	0	
合計		17	

2 民間開発ビル		概算事業費	備考
一体開発の場合	工事費	ビル(商業・住居・附置義務駐車場)	31,422
		バスターミナル整備(車路含む)	630
		パーク&ライド駐車場(車路含む)	3,111
		Uターン路	736
		歩道橋	600
		EV(2基)	150
	用地補償費	用地買収費 建物補償費	2,818 1,523
合計		40,990	

合計 41,007 百万円

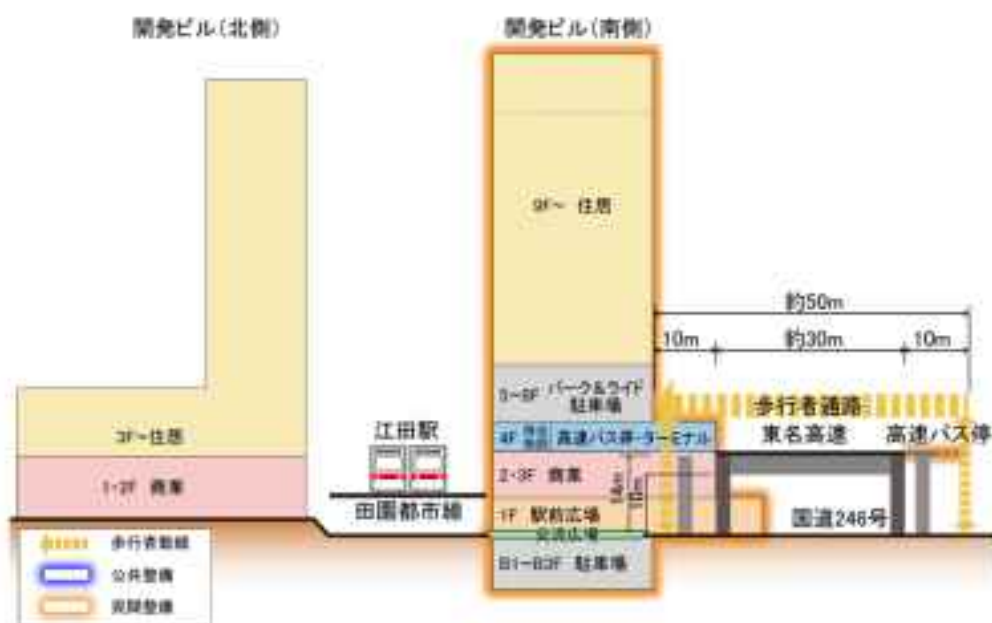
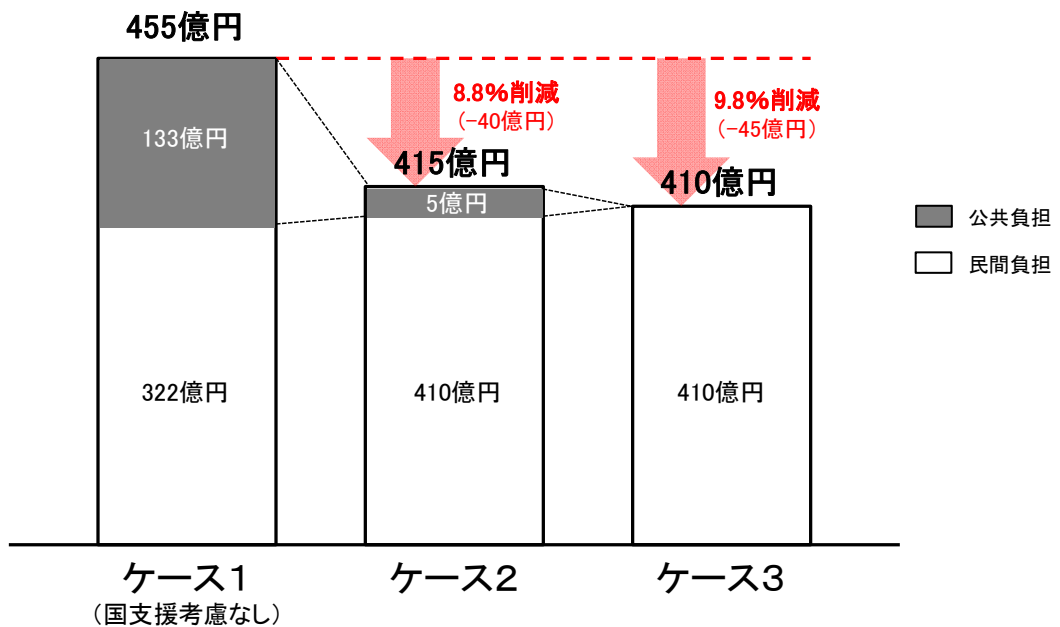


図 4-18 概略断面イメージ：【ケース3】民間一括整備

表 4-9 コスト削減量の試算結果（参考）

	ケース1		ケース2	ケース3
	国支援考慮なし	国支援考慮あり		
公共(百万円)	13,255	9,489	488	0
民間(百万円)	32,206	32,206	40,990	41,007
合計(百万円)	45,460	41,695	41,479	41,007
削減額(百万円)		-3,765	-3,982	-4,453
削減率(%)		-8.3	-8.8	-9.8

注) 国の支援（補助）を考慮すると、官民連携による構造一体化等の削減状況が不明となるため、「削減額」・「削減率」は、ケース1の「国支援考慮なし(=総事業費)」との対比とした（現行の補助制度では、対象が「民間」とならず、比較対象が異なることとなるため）。



## (5) 新たな事業制度のあり方

これまでの検討結果を基に、既存の事業制度に対し、交通結節点等において、交通インフラ施設と民間開発を一体的に行う上で必要と考えられる事業制度のあり方について、以下に示す。

### ①「官民連携による交通結節機能の強化」の促進(制度設計・仕組みの検討)

- ・江田駅周辺のような高速道路と鉄道が近接した地域においては、双方の事業者が連携し、インフラを整備する方が、より付加価値の高いサービスを提供することが可能となる(例：高速道路と鉄道の乗り換え利便 等)。
- ・更には、首都直下型地震をはじめとする首都圏での震災確度が高まる中、これら交通モードの連携は、災害応急・復旧活動を行う上でも極めて重要である。
- ・「社会資本整備審議会 道路分科会建議 中間とりまとめ」においても、「総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化(道路、鉄道、海上、航空の各交通機関がそれぞれの特性に応じて適切に役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成)」「交通結節機能の充実・高度化」が謳われている。
- ・上記から、「官民連携による交通結節機能の強化」を促進する制度設計・仕組みの検討が必要であると考ええる。

### ②官民連携施設に対する既存制度の要件等の緩和(「道の駅」を例として)

- ・現行の「道の駅」設置基準では、当該「道の駅」の前面道路の交通量等を基に、駐車場の所要規模が算定される。これによって、自動車の駐車スペースの占める割合が過大となり、更には、「無料駐車場の長時間利用」「市街地部への大型車進入の助長」等、都市部特有の問題発生が想定される。
- ・自動車運転手の休憩施設等として制度設計された「道の駅」であるが、上記のとおり、首都圏のような都市部での整備を前提としていない。また、近年の「道の駅」に対するニーズは多様化しており、これら取り巻く環境に併せた制度設計の見直しが必要であると考ええる。



#### 4.4 事業スケジュール作成

これまでの検討結果を基に、事業スケジュール（想定）を作成した。

この事業スケジュール（想定）は、駅北側の開発ビル整備までを第一期、交流広場をはじめ交通連携機能を含む施設の整備を第二期として、考えられる事業の進め方のイメージを纏めたものである。

##### ■第一期(短期) ..まちづくり第1ステージ

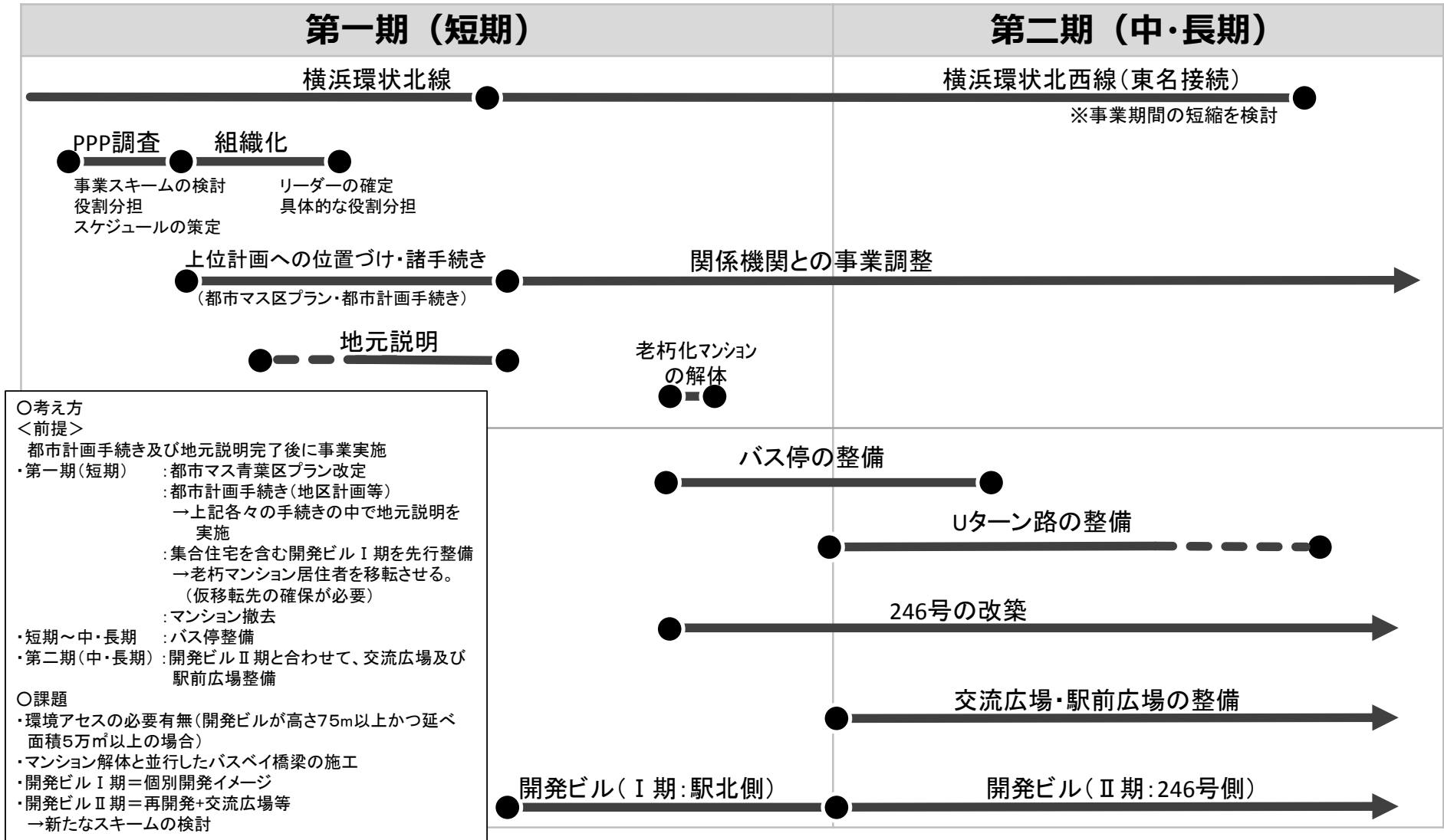
- ・ 官民連携手法の具体化およびそのための検討体制（組織化）の構築が必要
- ・ 現在、青葉区では都市計画マスタープランの改定作業中であり、本検討結果との齟齬がないよう、調整が必要。必要に応じて、地元説明会を実施
- ・ 高速バス停の移設に必要な江田駅南側の老朽化したマンションの住民移転の受け皿として、駅北側の開発を先行着手
- ・ 江田駅周辺の開発の第1ステージとして、駅北側開発の竣工

##### ■第二期(中・長期) ..まちづくり第2ステージ

- ・ 高速バス停の移設と駅南側開発ビルを一体的に施行
- ・ 江田駅前に新たな高速バス停が構築された後、現行の「東名江田バス停」の空間を活用し、Uターン路を整備
- ・ 当該民間開発ビルと一体的に交流広場・駅前広場を整備（第2ステージ）

上記を踏まえ、次頁以降に、事業スケジュール（想定）および段階整備の構想イメージ図を示した。

表 4-10 事業スケジュール（想定）



注) この事業スケジュール(想定)は、駅北側の開発ビル整備までを第一期、交流広場をはじめ交通連携機能を含む施設の整備を第二期として、考えられる事業の進め方のイメージを纏めたものである。

■江田駅周辺段階整備構想イメージ図(Step1)

- ・「議論のたたき台」として作成したものであり、実現可能性も含めて、今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある。
- ・東名高速の敷地境界は、高架橋部は構造端部、土工部は法肩・法尻と仮定
- ・用地買収の判断は、1/2500 図上での評価

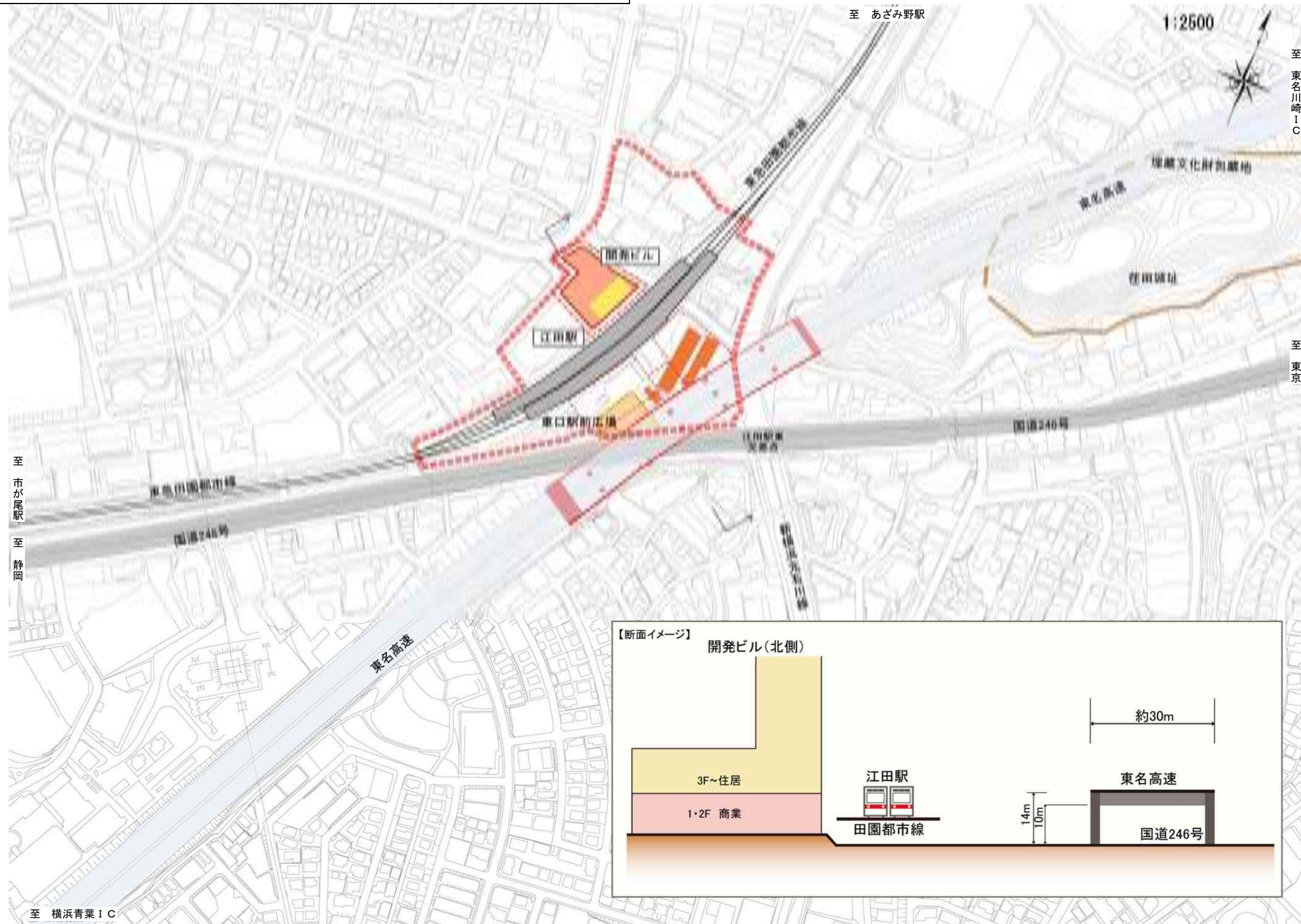


図 4-19 江田駅周辺段階整備構想イメージ図 (Step 1)

■江田駅周辺段階整備構想イメージ図(Step2)

- ・「議論のたたき台」として作成したものであり、実現可能性も含めて、今後の検討・詳細な設計により変更となる可能性がある。
- ・東名高速の敷地境界は、高架橋部は構造端部、土工部は法肩・法尻と仮定
- ・用地買収の判断は、1/2500 図上での評価

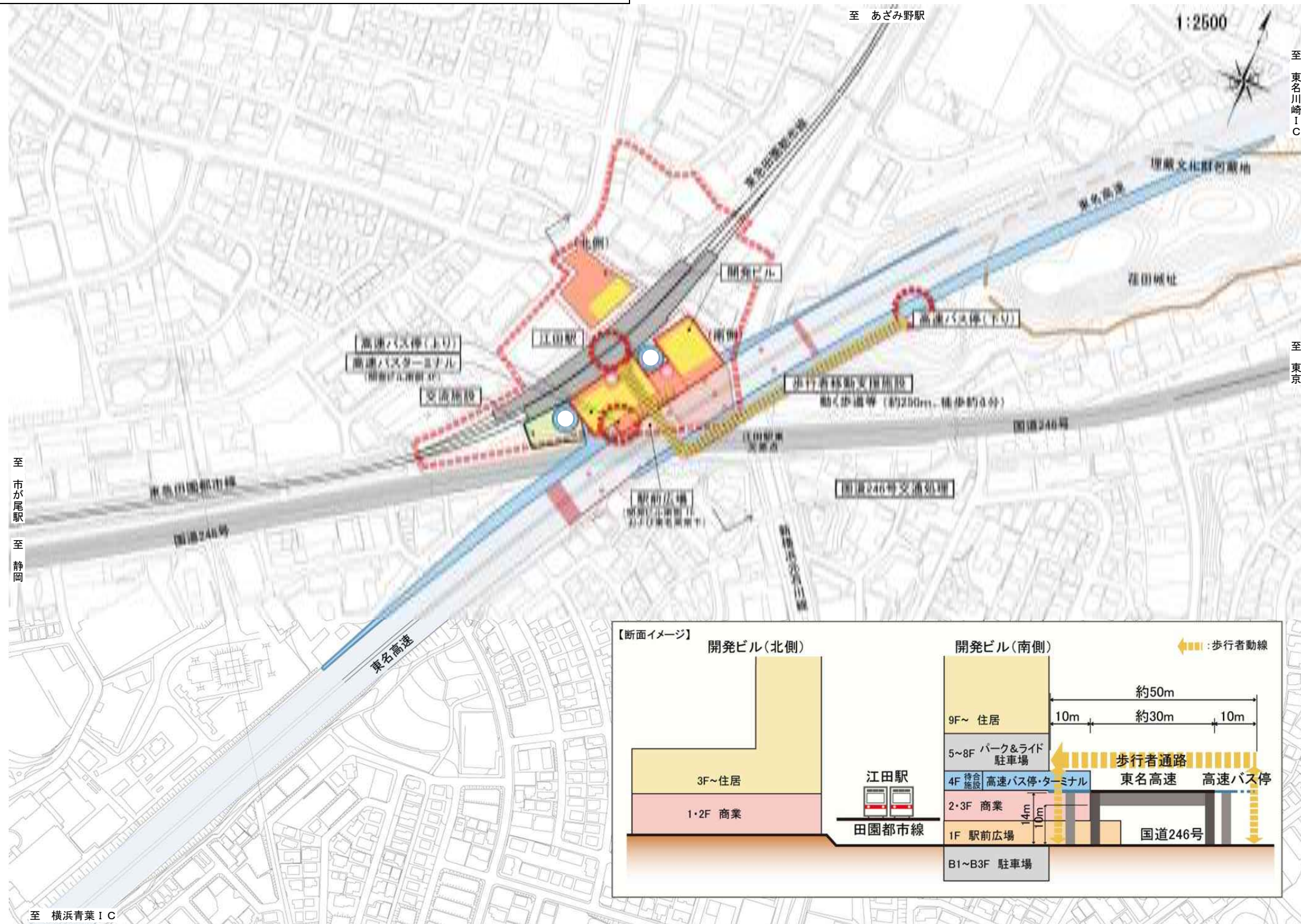


図 4-20 江田駅周辺段階整備構想イメージ図 (Step2)

## 第5章 実現に向けた事業のイメージの作成

第4章までの検討結果を基に、江田駅周辺におけるモーダルミックス拠点整備を契機としたまちづくりの実現に向け、事業イメージ（ステップ図、施設の平面・断面図等）を作成した。

具体的には、立案した施設整備の計画を基に、事業イメージのラフスケッチ、およびステップ図、施設の平面・縦断図を作成した。