

J R 曾根駅整備に関する地元説明会

日 時：令和6年12月7日(土) 午後7時00分～

場 所：阿弥陀地域交流センター 2階 多目的ホール

次 第

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 J R 曾根駅整備の現状と今後の取り組みについて
- 4 質問・意見
- 5 閉 会

J R 曾根駅周辺整備に係る主な経過

年 度	内 容
昭和 6 2 年度	阿弥陀町連合自治会から陳情書の提出 (J R 曾根駅周辺整備計画)
平成 元 年度	J R 曾根駅周辺整備推進委員会が発足 (駅北周辺の段階的整備、貨物ヤード敷地の確保、南側からの連絡道)
平成 2 年度	高砂市連合自治会から要望書の提出 (J R 曾根駅周辺整備の推進、南口の開設)
平成 6 年度	阿弥陀町連合自治会から要望書の提出 (J R 曾根駅付近の整備事業の推進)
平成 7 年度	阿弥陀町連合自治会から要望書の提出 (市の北西の玄関にふさわしい開発計画の立案の要望)
平成 1 3 年度	地元自治会 1, 7 2 7 名から陳情書の提出 (J R 曾根駅に住民が安全で便利に乗降できる環境整備を要望する陳情)
平成 2 1 年度	第 1 回 J R 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会 (令和 4 年までで計 1 5 回開催。以降は、まちづくり協議会に移行)
平成 2 9 年度	駅周辺道路整備工事 (南池・時光寺準幹線道路)
平成 3 0 年度	第 1 1 回 J R 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会にて要望事項の提出 (J R 曾根駅北側に安全な通学路、車道の確保、タクシー乗り場の移転等)
令和元年度 (平成 3 1 年度)	第 1 2 回 J R 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会にて要望事項の提出 (J R 曾根駅北側に安全な通学路、車道の確保、タクシー乗り場の移転等) 駅前広場整備工事 (北側のロータリーや駐輪場など)
令和 2 年度	第 1 3 回 J R 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会にて要望事項の提出 (J R 曾根駅北側に安全な通学路、車道の確保、タクシー乗り場の移転等) J R 曾根駅南基本調査業務委託 (南口整備に向けて、 J R 協議資料の作成)
令和 3 年度	J R と協議 (南口整備に向けて、 J R と事前協議)
令和 4 年度	J R 曾根駅周辺基本計画策定業務委託 (南口整備工法の検討、 J R と計画協議)
令和 5 年度	J R 曾根駅自由通路等基本設計業務委託 (自由通路や南側駅前広場等の基本設計、 J R と実施協議) 用地測量業務委託及び物件調査業務委託 (南側駅前広場整備に必要な事業用地を取得するための調査)
令和 6 年度	J R 曾根駅自由通路等詳細設計業務委託 (J R 委託) 春日野・牛谷準幹線道路等詳細設計業務委託 (駅前広場含む) 用地測量業務委託及び物件調査業務委託 (駅構内 J R 施設分含む) J R 曾根駅周辺地区まちづくり計画策定業務委託 公有財産購入費 (用地買収費) 及び補償補填及び賠償金 (物件補償費)

第12回JR曾根駅周辺整備推進委員意見交換会（令和元年5月31日）要望事項

計画平面図(案)
縮尺：1/300(A1) 1/600(A3)

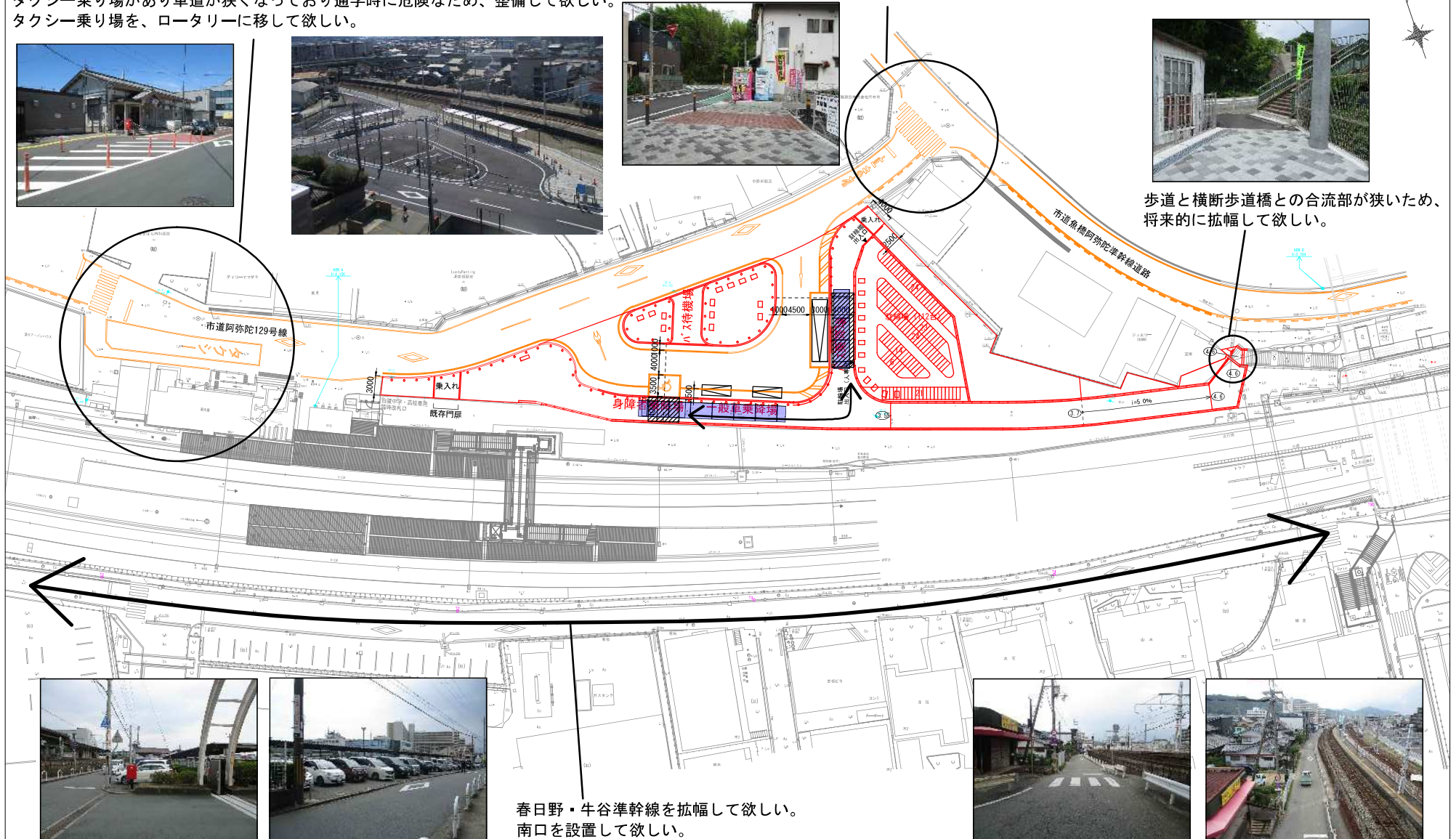
隅切り部を拡幅して欲しい。

駐輪場入口付近が混雑するため、対策して欲しい。

タクシー乗り場があり車道が狭くなっており通学時に危険なため、整備して欲しい。
タクシー乗り場を、ロータリーに移して欲しい。

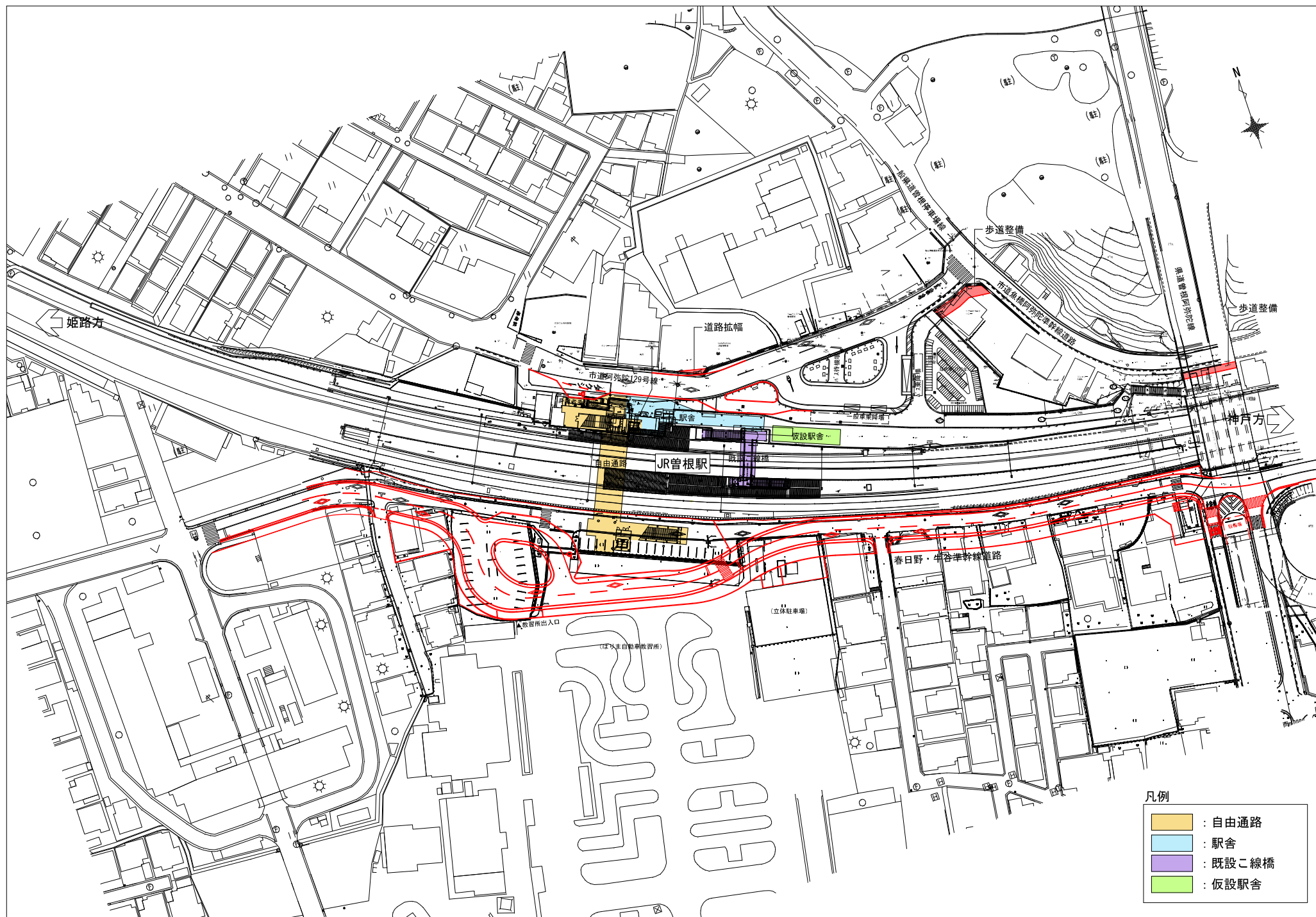


歩道と横断歩道橋との合流部が狭いため、将来的に拡幅して欲しい。



春日野・牛谷準幹線を拡幅して欲しい。
南口を設置して欲しい。





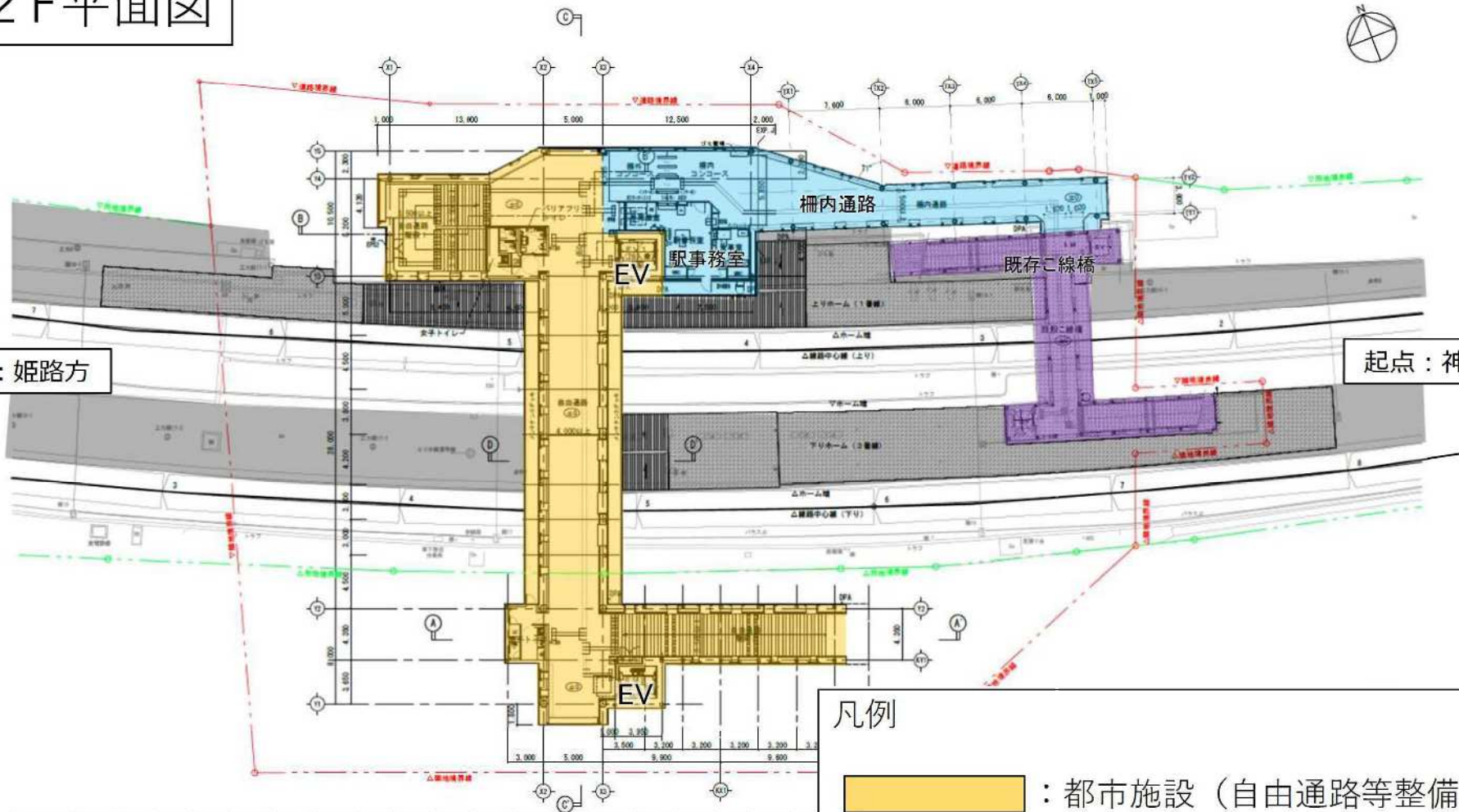
JR神戸線曽根駅自由通路等整備及び駅舎橋上化に関する基本協定書

2F平面図

4

終点：姫路方

起点：神戸方



凡例

都市施設（自由通路等整備）

鉄道施設（駅舎橋上化）

【現況】

停車台数

車いす 1	タクシー 3
一般 2	バス 2



タクシーのりば

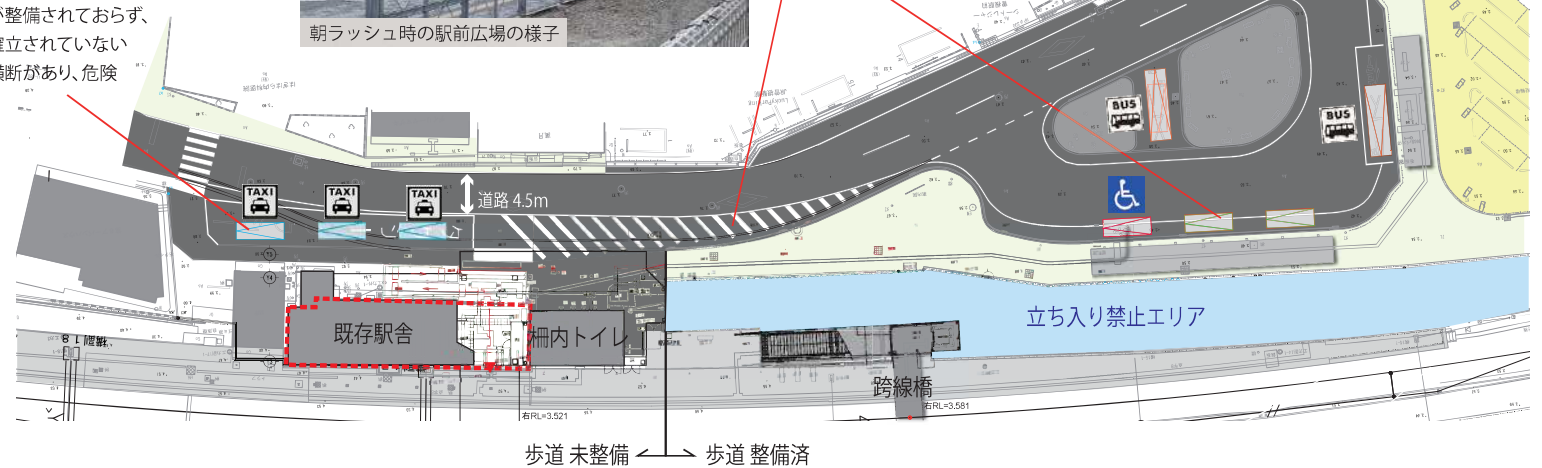
駅前の歩道が整備されておらず、歩車分離が確立されていない歩行者の乱横断があり、危険



朝ラッシュ時の駅前広場の様子

駅前広場

ロータリー内に一般車の乗降場があるが、駅舎と広場が遠いため、駅近くに停車する車が多くみられる朝ラッシュ時は交通渋滞が発生する



歩道 未整備 ← 歩道 整備済

【整備案】

停車台数

車いす 1	タクシー 3
一般 4	バス 2

【新】駅前広場

- ・既存ロータリー範囲だけでなく、駅前ピロティ空間も含めて「駅前広場範囲」と考える。
- ・停車台数が増え、歩車分離の明確化が可能。
- ・駅舎のピロティ下を歩道として活用することで、各停車位置から雨にぬれずに駅までアクセスできる



北側整備案



A 案 ひと結び案

取扱注意※外観はイメージで、最終形のものではありません。

駅利用者の多くが白陵中高の学生であることから、学生のためのクリーンな駅をイメージした案。
白陵の「白」をベースに、工業都市を表す金属スリットのデザインとした。

北側パース



南側パース



北西側パース



柵内通路下プロティパース



自由通路内観イメージ



柵内通路内観パース



※パースはイメージです。最終形の外観ではありません。

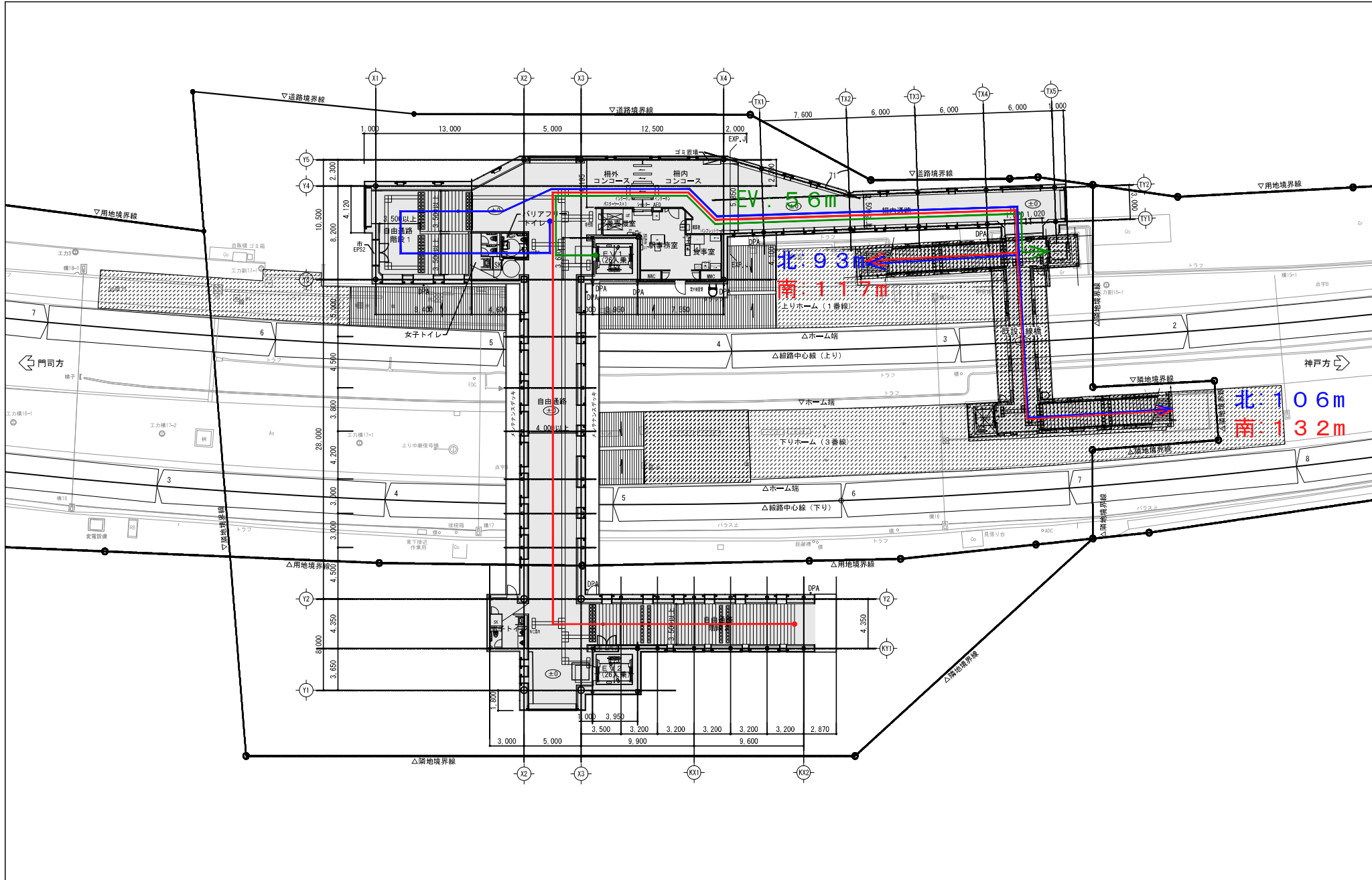
J R 曾根駅自由通路及び橋上駅 イメージパース

【北東 鳥瞰】

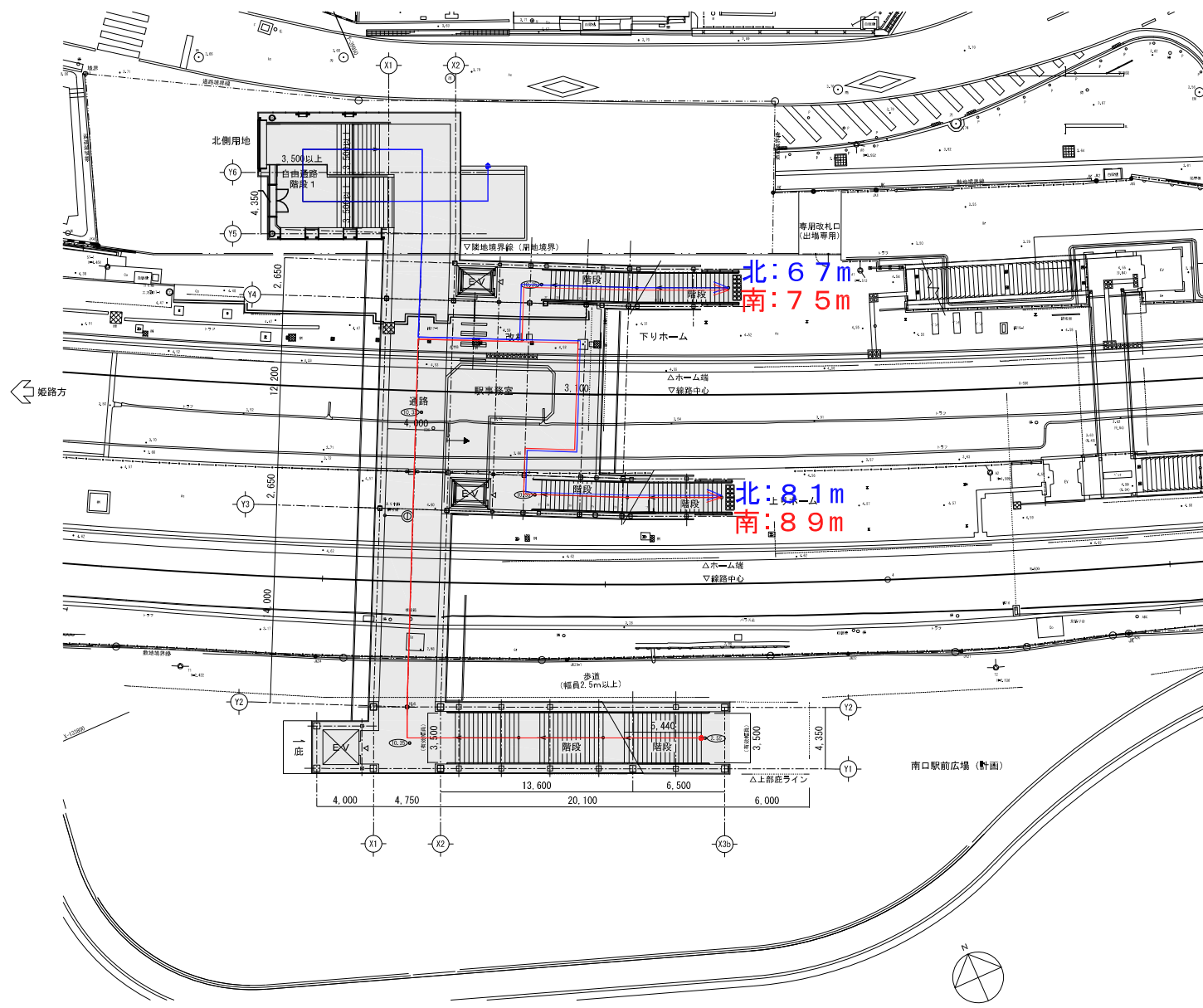


【南東 鳥瞰】





特 記												ジョイアール西日本コンサルタンツ株式会社 一般建築士事務所	工 号 名	JR管根駅自由通路等基本設計業務委託												
													図 面 名											A-	NO	
													SCALE													
											設計番号	223-0062														



J R 曾根駅周辺整備事業スケジュール（案）

	令和 6 年度				令和 7 年度				令和 8 年度				令和 9 年度				令和 1 0 年度			
事業期間	●																			●
自由通路及び橋上駅																				
仮 駅																				
本 体																				
周辺道路及び駅前広場																				
用地買収	●																			
整備工事																				

設置

撤去

供用開始予定
自由通路・橋上駅舎

■ J R 曾根駅舎及び周辺整備に係る地元要望事項と整備方針について

1 地元要望事項

第 11 回 JR 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会（平成 31 年 1 月 24 日）⇒北側駅前広場整備前

第 12 回 JR 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会（令和元年 5 月 31 日）⇒北側駅前広場整備前

第 13 回 JR 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会（令和 2 年 7 月 9 日）⇒北側駅前広場整備後

1) 北側道路（市道阿弥陀 129 号線及び魚橋・阿弥陀準幹線道路）

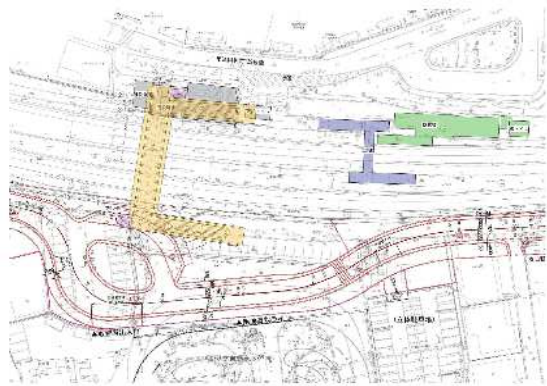
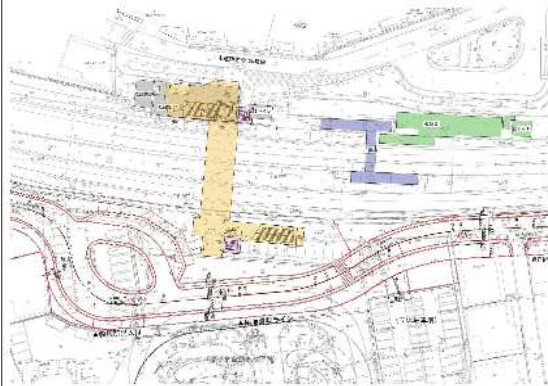
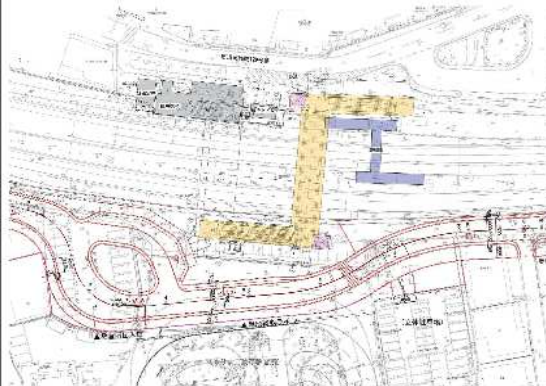
- ・歩道（通学路）の整備
- ・車道の拡幅
- ・タクシー乗り場の移転

2) 駅南側からのアクセス向上及び道路拡幅（春日野・牛谷準幹線道路）

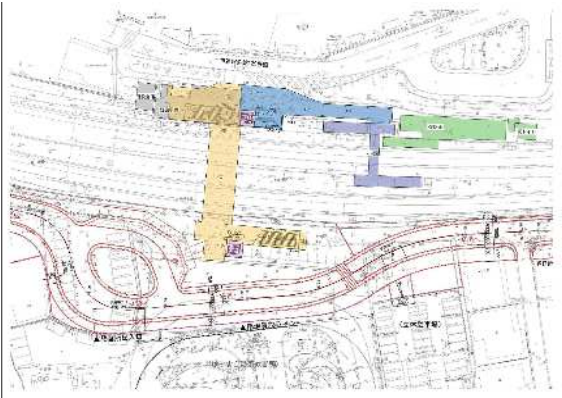
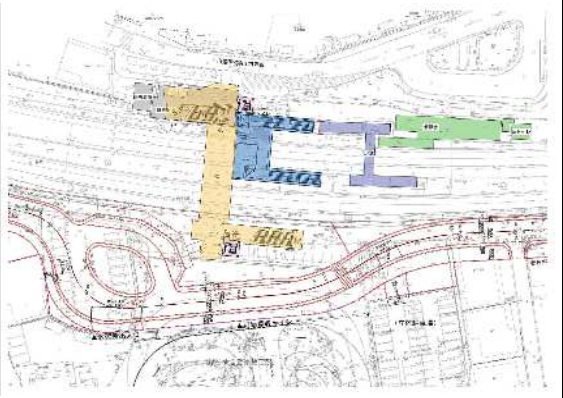
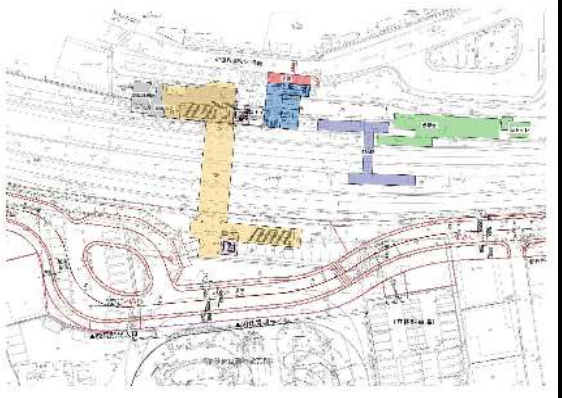
2 整備方針

番号	整備箇所	整備方針
1	自由通路について	高砂市が所有、管理する道路（市道認定）となるため、市が決定、整備を行います。
2	駅舎及び連絡通路（柵内通路）について	JR 西日本が所有、管理する施設となるため、JR 西日本が決定、整備を行います。
3	既設跨線橋及びエレベーターについて	建設費の 3 分の 2 は税金を財源としているため、できるだけ長期にわたり使用したいと考えています。 【平成 23 年 3 月より供用開始（建設費：約 2.2 億円）】

JR曾根駅 自由通路 計画案比較表

	A 西側案		B 中央案		C 東側案	
配置図						
駅舎	△	既設駅舎の移設及び仮駅舎が必要	△	既設駅舎の移設及び仮駅舎が必要	○	既設駅舎は存置、仮駅舎が不要
南側駅前広場との調整	×	南側駅前広場にロータリーが設置できない	○	南側駅前広場にロータリーが設置できる	○	南側駅前広場にロータリーが設置できる
構造計画	○	自由通路の距離が短く、鉄道敷内に柱の設置が不要	○	自由通路の距離が短く、鉄道敷内に柱の設置が不要	×	自由通路の距離が長く、鉄道敷内に柱の設置が必要
評価	×	鉄道敷内に柱の設置は不要となるが、南側駅前広場にロータリーが設置できない。	○	鉄道敷内に柱の設置は不要で、南側駅前広場にロータリーが設置できる。	×	南側駅前広場にロータリーは設置できるが、鉄道敷内に柱の設置が必要となるため、施工できない。

JR曾根駅 新設駅舎 計画案比較表

	Ⅰ 案（現計画）		Ⅱ 案（宝殿駅タイプ）		Ⅲ 案（地平駅）	
配置図						
地元要望への対応	○	北側道路の拡幅ができる（車道、歩道）	○	北側道路の拡幅ができる（車道、歩道）	×	北側道路の拡幅ができない（車道、歩道）
利便性	△	北側の動線が長く、Ⅱ 案より利便性に劣る	○	北・南ともに動線が短く、利便性に優れる	△	南側の動線が長く、Ⅱ 案より利便性に劣る
施工性	○	線路外での作業のため制約が少なく、施工性に優れている	△	線路上空での作業のため制約が多く、施工性に劣り、工事期間も長くなる	○	線路外での作業のため制約が少なく、施工性に優れている
跨線橋	○	既設跨線橋を利用できる	△	既設跨線橋の撤去が必要	○	既設跨線橋を利用できる
経済性	○	安価（事業費約16.9億円）	×	最も高価（事業費約31.9億円）	○	最も安価（事業費約13.5億円）
評価	○	利便性においてⅡ 案より劣るが、北側道路への地元要望への対応も可能で、施工性等において最も優れている。	×	利便性は優れており、北側道路への地元要望への対応も可能だが、施工性、経済性において劣っている。	×	施工性等についてはⅠ 案と同様で、最も安価ではあるが、北側道路への地元要望への対応が不可である。

J R 曾根駅整備に関する地元説明会（R6.11.2）Q & A

番号	質問	回答
1	今までなぜ説明会を開催しなかったのか。	JR 曾根駅周辺整備推進委員意見交換会（阿弥陀地区 8 自治会：中所、中西、西下台、下台、金ケ田、豆崎、中通、地徳）や JR 曾根駅周辺地区まちづくり協議会（阿弥陀地区 3 自治会：西下台、下台、金ケ田）において、平成 21 年度から JR 曾根駅周辺整備について、継続的に説明しています。 また、説明会の依頼があった自治会に対しては、説明を開催している。阿弥陀町から、その要望がなかったため、これまで説明会の開催は行っていません。 今後も各自治会等の意見を頂きながら、必要に応じて開催します。
2	計画の開示や説明方法について、今後の対応を教えてください。	まちづくり協議会や地元説明会を開催した資料について、市のホームページに掲載しました。今後もその都度更新します。
3	自由通路の幅員が 4m に決まった理由は。自転車が通れないのでは。	自転車に乗って自由通路を通行することは禁止します。 自由通路の幅員 4m については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」及び「立体横断施設技術基準・同解説」に基づいています。
4	宝殿駅タイプの橋上駅にしなかった理由は。	別紙「JR 曾根駅 新設駅舎 計画案比較表」参照
5	既設跨線橋のバリアフリー化の補助金はいくらか。	全体事業費 221,149,013 円。 内訳は、JR(1/3)、国(1/3)、県(1/6)、市(1/6=36,858,000 円)
6	宝殿駅タイプの橋上駅にした場合でも既設跨線橋は撤去せずに残せないのか。	既設跨線橋を残すと、通路、階段及びエレベーター 2 基等の保守管理費用が負担となるため、残しません。
7	既設地平駅を地平駅のまま移設し、自由通路を整備しなかった理由は。	北側駅改札口付近の車道幅員（2 車線化）と通学路である歩道整備と地平駅設置スペースの全てのスペースを確保することは困難です。

8	今から計画の変更は可能か。	原則、不可能。 ただし、軽微な変更であれば協議の上、対応を図ります。
9	地下通路にしなかった理由は。	市は平成 21 年度の意見交換会で地下通路案を含め整備案の 8 案を提示した。平成 23 年 4 月 19 日第 4 回意見交換会においては、水害や防犯の問題について指摘も有り、廃案となりました。
10	既設跨線橋北詰のところに人が集中することに対する安全性の検討は。	安全性の検討については、「鉄道建築物設計・施工標準」に基づき、最も混雑する朝の通学時間帯の乗降客数から適正な必要幅員（2.2m）としています。 駅利用者全員が利用する既設跨線橋北詰から改札までは、基準により算出した幅員より大きい幅員 2.5m 以上を確保しています。
11	雑踏事故は起きないか。 起きた場合の責任はどこか。	上記の通り、JR が現在の乗降客数から必要な幅員を算出しているため、雑踏事故は生じにくいと考えています。 駅構内での管理上、構造上の問題により事故が発生した場合は、JR 側の過失となる。JR はそのことを踏まえて設計、施工を行います。
12	エレベーターに自転車は何台載せられるか。	最大 3 台
13	金ケ田踏切の閉鎖は決定か。	自由通路が整備できれば、安全のため、市は金ケ田踏切を閉鎖したいと考えていますが、決定はしていません。今後、地元自治会、水利、農会等と協議していきます。
14	駅舎タイプ別のメリット・デメリットがわかる比較表を作成してもらいたい。	3 つのタイプ（現計画、宝殿駅タイプ、地平駅）で、別紙のとおり作成しました。