



長野以北並行在来線 (信越本線)新駅設置調査

平成24年11月22日

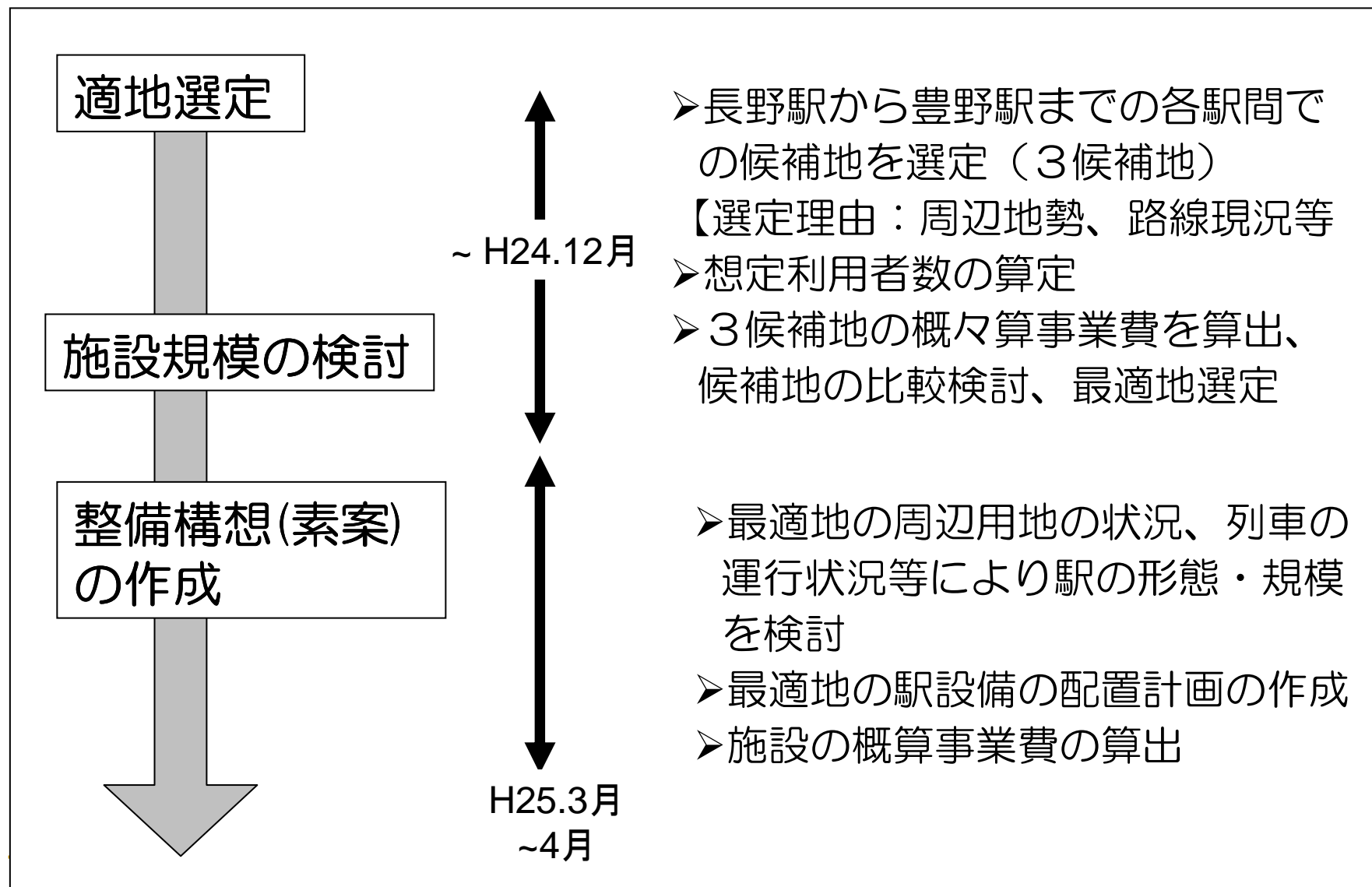
長野市企画政策部交通政策課



1 調査の目的

- 長野以北並行在来線(信越本線)は、通勤・通学・通院・買い物等の日常生活のほか、観光・ビジネス面でも重要な社会基盤
 - しなの鉄道移管後、厳しい経営が予想されており、安定して運行を続けるためには利用促進がかかせない。
 - 新駅は、利便性を高め、利用者増加の効果
 - 新駅設置要望：平成23年8月26日付け古里及び若槻地区住民自治協議会、長野高専・平成24年5月11日付け第二、第三、古牧、三輪地区住民自治協議会
 - 新駅設置調査を実施
-

2 調査フロー



3 現況



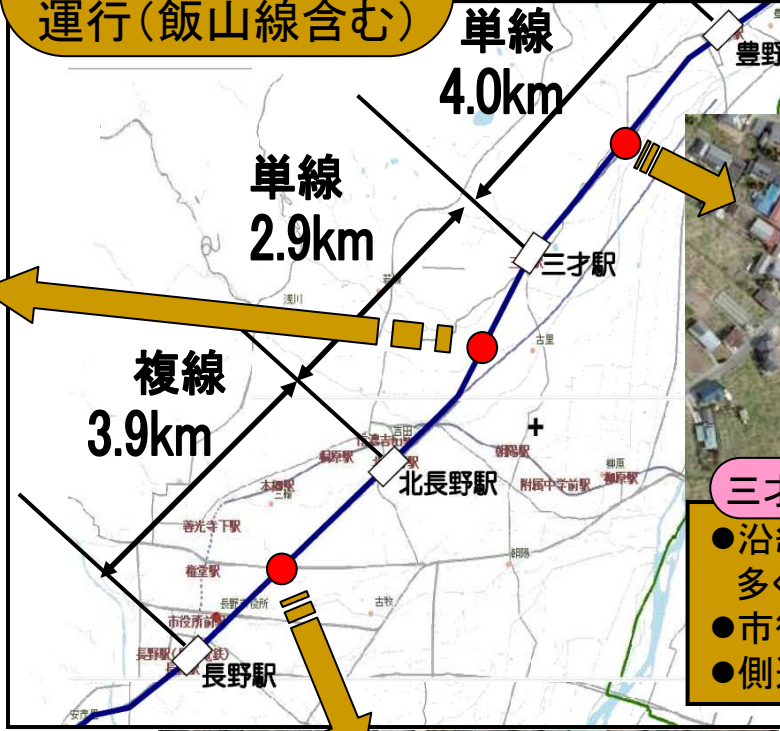
北長野駅～三才駅中間付近

- 住宅地が多く、人口が比較的多い
- 付近に学校が立地(長野高専、市立長野)
- 都市計画道路(北部幹線)整備中(駅への道路横断がしにくい)
- 店舗が多く、西側は準工業地域
- 側道が整備されている

長野駅～北長野駅中間付近

- 住宅地が多く、人口も多い
- 北側に新幹線(一部高架)、
- 南側に車両センター入出庫線(2線)有
- 本線と接した側道が限定される

上り・下り各38本
運行(飯山線含む)



三才駅～豊野駅中間付近

- 沿線人口は他と比べて多くはない
- 市街化調整区域
- 側道がない



<凡例>

- 信越本線
- 駅間中間点



4 適地選定(3箇所)

■新駅接地箇所を選定する上での主なポイント

- 駅に接続する道路の確保
- 新駅(ホーム)を設置するために支障のない地形(平坦地)であること
- 鉄道線形に大きな曲線がないこと
- 鉄道と踏切・河川との交差がない一定区間長が必要

■想定利用者の算定

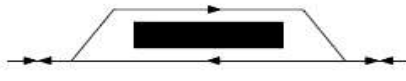
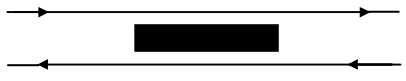



- ★自家用自動車からの転換
- 隣接駅からの転換、他の公共交通機関からの転換

5 施設規模の検討

■ 主な検討施設(概々算事業費の算定)

- 駅舎(地平駅舎、旅客通路・階段、バリアフリー対策等)
- 乗降場(ホーム) ※ホーム形式ごとに検討
- 駅周辺施設は、利用者想定から標準面積を算定した上で、適地の周辺用地を考慮して検討

※ホーム形式

	レイアウト	概要
島式	 単線の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道の改修、跨線橋の設置が必要なため、工事範囲が広い ・上下線車両の入れ違いができる
	 複線の場合	
相対式	 単線の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道の改修、跨線橋の設置が必要なため、工事範囲が広い ・上下線車両の入れ違いができる
	 複線の場合	
単式	 単線の場合	<ul style="list-style-type: none"> ・工事範囲が狭くてすむ ・上下線車両の入れ違いは隣接駅で行う

6 整備構想(素案)の作成

適地選定した3箇所の想定利用者数、概々算事業費、立地条件等から最適地を選定

配置計画図の作成(バス乗降場、タクシー乗り場、一般車駐車場、駐輪場等の施設を想定し、必要最小限の広場面積をシミュレーション)

概算事業費の算定

整備構想(素案)の作成