

## 徳島市内鉄道高架事業に関する 県・市・JR四国3者協議の協議状況について

徳島市内の鉄道高架やまちづくりについて、徳島県、徳島市、JR四国各者の相互理解を深め、取組方針を議論するため、3者での協議を、令和6年12月から令和7年1月までに7回実施している。協議には、各者の担当課室長が参加した。

### 協議内容

- ◆ 「3者協議事項」について、次の3項目を設定した。  
①まちづくりの検討 ②車両基地の場所 ③高架事業の進め方
- ◆ 3者協議事項の「対応案の方向性」をまとめるため、次のことを確認した。  
①まちづくりの検討
  - ・まちづくりの課題等を整理し、まちづくり計画の見直しに向けた協議を行うこと
  - ・ウォーカブルな空間づくりに連携して取り組むこと
- ②車両基地の場所
  - ・車両基地の候補地における条件を整理し、候補地の絞り込みに向けた協議・検討を行うこと
  - ・候補地の地元住民に対して、丁寧な説明を行い、理解促進に取り組むこと
- ③高架事業の進め方
  - ・都市計画決定等に関する事務手続き等の進捗状況を共有していくとともに、事業実施に向けて、費用面等の調整を図ること
  - ・常にコスト縮減の観点を持って取り組むこと
- ◆ 上記3点のうち、①及び②について、次のことを整理し、3者で確認・共有した。  
(1) まちづくり検討に際しての課題や検討項目の整理 **別紙1**
- (2) 車両基地の候補地について、現行計画（基地：徳島市南部の牟岐線沿い）、新計画（基地：旧文化センター跡地）、代替計画（基地：徳島駅北側の現車両基地場所）における経済性や基地周辺への影響性等の観点での条件整理 **別紙2**
- ◆ 整理結果を踏まえて、引き続き、3者で今後の対応案について協議していく。

## 別紙1

### まちづくり検討に際しての課題や検討項目の整理

#### (徳島駅周辺まちづくり)

- 徳島市が令和元年6月に策定した「徳島駅周辺まちづくり計画」について、新ホール建設場所の変更や徳島駅周辺整備などに関して、計画の見直しが必要であることを確認した。
- 計画の見直しに向け、まちづくりに関する課題や検討・調整が必要となる事項として、「徳島駅北側」、「徳島駅南側」及び「徳島駅周辺の動線等」があることを確認した。
- 「徳島駅北側」には、市立体育館や県立武道館のほか、国史跡である徳島城跡を含む徳島中央公園や鉄道施設があり、各施設の敷地や国史跡の活用について関係者と調整を図るとともに、徳島駅北側の開発を検討する際には、「徳島駅南側」にあるバスターミナルやタクシー乗り場などの交通広場の配置や規模も含めて駅周辺としての一体的な検討が必要である。
- 「徳島駅周辺の動線等」については、上記徳島駅北側及び南側の検討に合わせ、自動車やバス等の経路が変化することによる交通ネットワークの検証や計画が必要であり、さらに、歩行者動線（ウォーカブル）や国道192号と市道市役所通り線との交差部の構造などについても検討が必要である。
- これらの検討にあたっては、徳島駅周辺整備の内容により、交通広場の配置等道路交通ネットワークや人の動線が変化するなど、検討項目ごとに関連するものであるため、まずは、徳島駅北エリアの位置付けを明らかにすることが必要との認識を3者で共有した。

#### (二軒屋駅付近まちづくり)

- 徳島市が平成22年9月に策定した「徳島駅周辺及び二軒屋駅付近まちづくり計画」における、二軒屋駅付近の都市計画道路や駅前広場の配置等について再検証する必要があることを確認した。
- 上記の現計画では、都市計画道路が駅前広場と駅出入口の間に配置され、広場と駅との歩行者動線を分断することになるため、駅出入口の位置を含め再検討が必要である。加えて、二軒屋駅の東側に設けることとしている駅前広場へ駅西側からアプローチするための動線検討が必要である。

## 別紙2

### 車両基地候補地の条件整理

#### (鉄道高架事業におけるこれまでの経緯)

- 徳島駅西～文化の森駅付近までの鉄道高架事業については、平成14年度より国の連続立体交差事業調査の新規箇所として採択され、調査に着手した。
- 平成16年度には、知事と徳島市長が面会し、徳島市内鉄道高架とまちづくりに係る基本方針として、以下の6項目について合意した。

##### (1) 事業の役割分担について

鉄道高架については、徳島県が、鉄道高架に関連するまちづくりについては、徳島市が施行するものとする。

##### (2) 事業の施行範囲等について

鉄道高架については、いわゆる2期3期全区間を連続立体交差事業で高架化する事を目指すものとする。

まちづくりについては、徳島駅周辺地区～二軒屋駅付近において、施行するものとする。

##### (3) 都市計画決定について

鉄道高架とまちづくりの都市計画決定については、全ての施行範囲において、同時にを行うものとする。

##### (4) 費用の負担について

連続立体交差事業及びまちづくり事業のそれぞれの地方負担に係る費用については、県と市が「1：1」で負担することを原則とする。

##### (5) 事業化の当面の目標時期について

連続立体交差事業の「平成18年度着工準備採択」を目指すために必要なまちづくり事業の具体化に向けて努力するものとする。

##### (6) 鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部所有土地の処理について

徳島駅東側の鉄道・運輸機構国鉄清算事業本部所有の土地については、鉄道高架及びまちづくりに必要な用地として、平成16年度内に県と市で取得するものとする。

- 平成18年度には、国の連続立体交差事業の「着工準備箇所」として採択され、その後、平成20年度に設置された「JR高徳線・牟岐線鉄道高架事業技術検討会」における徳島駅北側にある車両基地の移設先についての検討結果を踏まえ、「徳島市南部の牟岐線沿い」へ移設する計画で検討を進めることを県、市、JR四国の3者で合意した。

- 車両基地を徳島市南部に移設すると、牟岐線の運行列車本数に回送列車本数が加わることから、徳島駅から車両基地までの間にある踏切での遮断時間が増加するため、新町川南側区間の鉄道の高架化と交差する街路の整備が必要であること、また、公共

交通の利用促進につながる検討などの徳島駅周辺区間の課題解決に時間を使っていることから、平成25年度徳島市内鉄道高架・沿線整備促進協議会総会において、全体区間を早期に完成させることのできる2区間に「分割した都市計画決定」及び新町川南側区間を「先行して着手する」案を県が提示した。

- その後、徳島県、徳島市、JR四国の3者で協議を開始し、新町川南側区間を先行して着手することや全区間の早期完成を目指すことについては共通認識となつたが、移設後の車両基地への列車回送に伴う課題、徳島駅周辺区間の課題である駅周辺整備に向けた取組やスケジュールについて、3者合意に至つていなかつた。
- 徳島県議会令和6年11月定例会県土整備委員会において、これまでの課題解消を図ることができる新たな車両基地移設候補地として「旧文化センター跡地へ移設」する「新たな鉄道高架計画」を県が示し、同年12月より改めて3者協議を開始した。
- 3者協議を進める中、徳島市より、新たに「徳島駅北側の現車両基地位置に高架橋構造で車両基地を再整備する案」の提案があり、この代替案を含め、「現行計画」、「新計画」、「代替計画」について条件整理を行つた。
- 条件整理にあたつては、平成20年度の技術検討会で検討した「徳島市南部案」である現行計画案及び「現在の徳島駅周辺に存置する案」の評価を基本として、「建設コスト」、「回送列車の運行コスト」、「車両基地周辺の影響性」、「用地取得の難易度」に「早期効果発現」を加えた5項目の観点で今回変更となつた点を考慮して再整理した。なお、過去の検討項目であった「まちづくりの実現性」については、まちづくり計画の見直しが必要な状況であることから、見直しに合わせて整理することとし、今後、これらの整理や検討を踏まえ、車両基地移設候補地の絞り込みに向けて、さらなる協議を進める。

#### (車両基地候補地の条件整理の結果)

##### ①建設コスト

建設コストについては、「基地の構造（盛土、高架橋）や仮基地の有無」が大きな要素となる。鉄道高架を含む全体事業費では、基地を盛土構造で移設する「現行計画」は約800億円、基地を高架橋構造で移設する「新計画」は約850億円を見込んでいる。基地を高架橋構造で現位置に再整備する「代替計画」は、施工手順上、基地を仮移転することが想定され、その場合、仮基地の整備及び撤去の費用が事業費に上乗せされることとなる。

##### ②回送列車の運行コスト

回送列車の運行コスト（以下、回送コスト）については、「移設基地までの回送距離」が大きな要素となる。高架区間よりも南に位置する「現行計画」が最も遠く、徳島駅に近接する「新計画」及び「代替計画」は同程度の距離を見込んでいる。※1

なお、回送コストについては、車両の動力費に加え、社会的な人手不足の中での運転手確保など人的コストについて、JR四国の負担がこれまでよりも大きくなり、基地を

利用する長期間にわたり負担増となり、建設コスト差以上のコストとなる可能性がある。

※1 「新計画」と「代替計画」を比較するためには、概略検討を行う必要がある。

### ③早期効果発現

早期効果発現については、「施工手順」が大きな要素となる。事業期間は、全区間同時着手が可能である「新計画」は約13年、新町川南側区間高架後、基地を移設し、徳島駅周辺区間に着手する「現行計画」は約17年を見込んでいる。「代替計画」は、全区間同時着手が可能であるが、施工手順上、新たに仮基地を整備することが想定され、「新計画」よりも事業期間が長くなる可能性がある。

### ④車両基地周辺の影響性

車両基地については、いずれの計画でも車両の走行や点検等による騒音や振動などについて、環境調査を実施し、影響評価を行い、その結果に応じて対策の検討が必要となる。

この他、「現行計画」では、高架区間外の踏切遮断時間が大幅に増えることや、盛土基地造成による周辺地域への影響について検討が必要となる。「新計画」及び「代替計画」では、周辺に多くの住居があること、徳島城跡に関連する遺構や景観面などについて検討が必要となる。なお、仮基地においても同様の対応が必要となる。

### ⑤車両基地の用地取得の難易度

「現行計画」については、移設候補地は民地であり、用地買収交渉が難航する恐れがある。「新計画」及び「代替計画」は、移設候補地は官地またはJR四国所有地であることから、民地の買収は生じない。なお、「代替計画」において、仮基地を旧文化センター跡地に設置することが可能であれば、民地の借地は生じない。

また、「現行計画」は、新町川南側区間の高架化及び車両基地移設後に、徳島駅周辺区間を着手するという施工手順上の制約があり、新町川南側区間や基地移設先の用地交渉に時間を要した場合は、徳島駅周辺区間の着手がその分遅れることとなる。「新計画」及び「代替計画」は、全区間同時着手が可能であり、徳島駅周辺区間においては、新たな用地取得は必要としないことから、当区間の早期効果発現が可能となる。