

荒川第二・三調節池整備における

きょう JR 川越線荒川 橋 りょうの架け替えに関する よくある質問と回答

【目的・概要などについて】

質問 1

なぜ、JR 川越線荒川 橋 りょう の架け替えを行うのでしょうか？

現在の JR 川越線荒川 橋 りょう 周辺の堤防は、調節池に必要な高さや幅が不足しています。このため、周辺の堤防を今よりも約 2.5m から 2.8m ほど高くする計画ですが、これに合わせて JR 川越線も高くする必要があることから 橋 りょう の架け替えを行うものです。

なお、この 橋 りょう の架け替えは、現状の川越線の機能を補償するものであることから、単線で実施します。

質問 2

今回の事業で JR 川越線荒川 橋 りょう の線路は、架け替え後、どの程度高くなるのでしょうか？

今後、詳細設計を行い決定していきますが、JR 川越線荒川 橋 りょう の線路は、左右岸の堤防付近では、現況より約 4～5m 高くなる予定です。

【架け替え位置について】

質問 3

架け替え位置を検討するうえで、「土地利用状況をふまえ」とはどのような意味でしょうか？

左岸側には堤防から約 550m しか離れていないところに指扇駅があり、また、右岸側には川越車両センターがあります。これらの施設を移設すると施工期間が長くなると想定されることから、これら施設の移設は行わないこととしました。

質問 4

架け替え位置を検討するうえで、「鉄道運行への影響」とはどのような意味でしょうか？

線路が急こう配であったり、カーブが急すぎると、脱線の恐れがあり鉄道を安全に運行することができません。架け替えの概ねの位置を検討するにあたっては、こう配、カーブ等の基準を満たし、安全な運行が可能な線形となるように検討しました。

質問 5

架け替え位置が今後変更になる可能性はあるのでしょうか？

架け替え位置は今回お示しさせていただいたものが基本となります。なお、線路や橋脚、付替道路などの詳細な位置については今後の設計をふまえ決定します。

質問 6

架け替え後はどのような構造になるのでしょうか？

概略設計の結果、基本的には高架橋構造を想定しており、道路や堤防・河川低水路（普段、水が流れている部分）など、横架する場所に併せて RC 高架橋・トラス橋などの形式を

選択・組み合わせた構造となる見込みです。

なお、詳細な構造については今後の設計をふまえ決定します。

質問 7

JR 東日本と締結した基本協定では、何について取り決めたのでしょうか？

JR 川越線荒川橋りょうの架け替えについて、国土交通省関東地方整備局と JR 東日本が相互に協力して、今後実施する設計や工事等を円滑に推進させることを目的として、協定の範囲などの基本的な事項を取り決めたものです。

【今後のスケジュール等について】

質問 8

調節池事業の中で実施する橋りょう^{きょう}架け替えのスケジュールはどのようになっているのでしょうか？

今後、調査、概略設計、詳細設計、用地補償を行い、工事に着手する予定です。橋りょう^{きょう}の構造や位置の詳細については、この「設計」の中で検討する予定です。

令和3年度については主に測量、地質調査、令和4年度については概略設計を行い、令和5年度からは詳細設計に着手しました。詳細設計の完了は令和7年度になる見込みです。

用地の補償については、本工事に必要な範囲が詳細設計の結果により確定した後、対象となる方々には改めてご説明させていただきます。

質問 9

移転が必要な物件はいつ決まるのでしょうか？

また、いつまでに移転しなければならないのでしょうか？

現時点では架け替えの概ねの位置・基本となる構造が決定した段階であり、移転いただく必要がある範囲については今後の設計の中で検討する予定ですが、架け替えルート上の土地の他に、周辺の道路や水路の付け替えに伴い家屋や施設の移転が必要となる場合があります。本工事に必要な範囲が確定した後、対象となる方々には改めてご説明させていただきます。

質問 1 0

具体的な工事の説明はいつ行うのでしょうか？

現時点では架け替えの概ねの位置・基本となる構造が決定した段階であり、今後の設計を踏まえ、本工事に必要な範囲が確定した後、対象となる方々には改めてご説明させていただきます。

質問 1 1

設計に際して、環境影響評価は実施しないのでしょうか？

調節池事業において実施する鉄道の橋きょうりょうの架け替えは、現状の川越線（単線）の機能を補償するために実施するものであり、新たな鉄道の建設や、増設、その他施設の設置等の改良は行わないため、環境影響評価は実施しない予定ですが、工事にあたっては環境にも配慮して、進めてまいります。

質問 1 2

橋きょうりょう架け替え後、旧橋は撤去するのでしょうか？

橋きょうりょう架け替え後、不要となった旧橋は撤去する予定です。

質問 1 3

調節池事業において実施する橋きょうりょう架け替えに要する工事費はいくらでしょうか？

橋りょう^{きょう}架け替えに要する工事費については、橋りょうの構造や鉄道の延長、必要となる用地等によって変わるため、今後の設計の中で算定してまいります。

【複線化について】

質問 1 4

調節池事業の中でJR川越線荒川橋りょう^{きょう}の架け替えを実施する際に、国が複線化仕様の橋りょう^{きょう}にしてくれないのでしょうか？

本調節池整備に併せて実施する橋りょうの架け替えは、治水事業の一環として、現状の川越線の機能を補償するものであることから、単線で実施するものです。

荒川調節池工事事務所では、近年激甚化する豪雨災害も踏まえ、一日でも早く地域の安全・安心を確保するため、全力で調節池事業を進めています。そのために、令和3年7月に架け替えの概ねの位置をお知らせさせていただいたとともに、概略設計を速やかに着手するためにJR東日本と基本協定を締結しました。

なお、将来的な複線化に関する検討については、本事業とは別に、令和3年度に埼玉県、さいたま市、川越市により、「JR川越線荒川橋りょうの複線化仕様での架換えに関する調査」が進められていましたが、令和4年1月28日に開催された「第5回JR川越線荒川橋りょうの複線化仕様での架換えに関する協議会」にて、「調節池事業における架換えは単線で行い、将来の複線化時に新たに橋りょうを架ける案が最も総合評価が高い」という調査結果が報告されました。

国土交通省としてはこの結果も踏まえつつ、引き続き荒川第二・三調節池の完成に向けて全力で事業を進めてまいります。

【埼玉県ホームページ：JR川越線荒川橋りょうの複線化仕様での架換えに関する協議会】

<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/kawagoesen/kawagoesenkyougikai.html>

【周辺堤防について】

質問 1 5

川越線周辺の高さが不足している堤防と、川の中に新たにつくる堤防（いぎょうてい 囲繞堤等）は、どのような手順で整備していくのでしょうか？

工期となっている令和12年度までに事業を完了するため、基本的には周辺の堤防と^い 囲繞堤等は並行して整備を進める予定です。

なお、詳細な施工手順については、運行している鉄道との近接施工になるため、JR 東日本と協議を行いながら決定してまいります。

質問 1 6

川越線周辺の高さが不足している堤防は、いつ高くするのでしょうか？

新しい線路が完成し切り替えられなければ、現在線路が横断している区間の堤防整備はできませんが、橋りょう改築工事に影響のない区間については順次堤防を高くしていくことで検討を進めます。