

連続立体交差化の構造工法等について意見交換を始めました

JR南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第2回）を7月22日（金）に中原区役所で開催しました。踏切対策の手法、当該沿線地域における各踏切対策の効果、沿線まちづくりの必要性、連続立体交差化の構造工法について意見交換を始めました。
（構造工法についての当日の資料（抜粋）は下図を参照）

構造工法については、概算事業費の考え方、用地取得期間と工事期間の見込み、バリアフリー、地震やゲリラ豪雨などの自然災害に対する比較などについて、様々なご意見をいただきました。

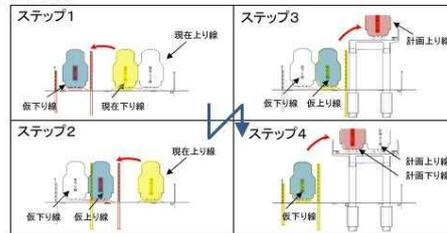
これらの議論を踏まえて、次回以降の地域勉強会では、構造工法の比較検討を深め、完成済の連続立体交差化事例の現場視察も行いながら、当該沿線地域の課題解決に向けて、最良となる構造工法を検討していきます。

また、矢向駅、平間駅周辺で地域活動されている団体の代表者の方々にも、地域勉強会に出席していただくなどのご意見もあり、幅広く地域の方々に参加していただくべく検討していきます。

↓ 当日の資料はこちら →

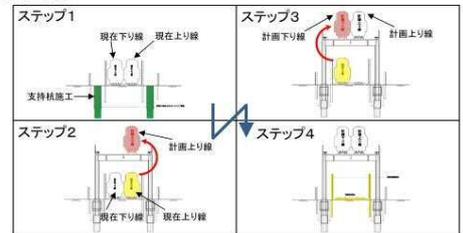
1 高架形式

(1) 仮線高架



現在の線路から仮線路に列車の運行を切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法（仮線路用地には、まちづくり軌道を整備）

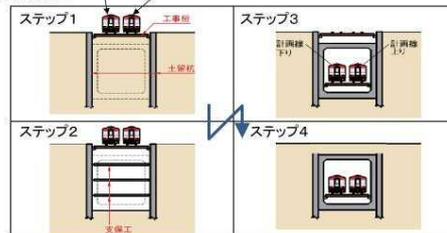
(2) 直上高架



現在の線路で列車を運行しながら、その直上で高架橋を建設する工法

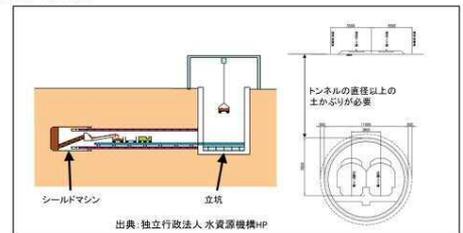
2 地下形式

(1) 開削地下



現在の線の線路を仮受けして列車を運行しながら、直下で地面を開削して躯体を建設した後、土で埋め戻す工法

(2) シールド地下



シールドマシンが発進、到達する立坑（2箇所）を開削工法等で建設した後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法

構造形式	高架形式		地下形式	
工法	仮線高架	直上高架（一部）	開削地下	シールド地下
概要	現在線を一時仮線に切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法	現在線で営業しながら、その直上で高架橋を建設する工法	現在線の線路を仮受けし、直下に開削工法により躯体を建設する工法	立坑を開削工法で建設後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法
概念図	<p>仮線用地 約6000～9000mm（まちづくり線路として活用）</p> <p>現況 W=11.0m</p>	<p>買収幅 約2200mm</p>	<p>買収幅 約1900mm</p>	<p>買収幅 約1000mm</p>
評価	標準的な構造形式 片側に6～8m程度、用地が必要	施工時間が限られ、工事費増加 両側に用地買収が必要	横浜地域の2踏切（尻手第3、日枝）が除却不能 開削区間では両側に、シールド区間でも立坑2箇所と片側に、用地買収が必要	
縦断面凡例	<p>—：現況線（南武線） - -：計画線（南武線） ：交差道路必要高さ ：残る踏切・行き止まり道路</p>	<p>直上高架区間</p>		<p>※極力シールド地下区間を長くし、開削地下と組み合わせる案</p>
概算事業費 ※現時点での概算値	約1,185億円（約263億円/km）		仮線高架の約1.1倍	仮線高架の約1.7倍

お問い合わせ
川崎市 川崎区 駅前本町 12-1 タワーリパークビル14F
川崎市 建設緑政局 道路河川整備部 道路整備課
TEL 044-200-3499



Vol.2 2016.9.7
JR南武線連続立体交差事業に関する
地域勉強会 事務局発行