

## 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概要

### －開催概要－

- |   |      |   |             |
|---|------|---|-------------|
| 1 | 日 時  | 令和4年1月28日（金曜日）  | 15：30～16：20 |
| 2 | 場 所  | WEB会議   |             |
| 3 | 出席者  | 別添のとおり  |             |
| 4 | 議 事  | 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の結果報告について   |             |
| 5 | 配布資料 | ・ 次第<br>・ 名簿<br>・ 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業務委託最終報告<br>・ 別紙1 先進事例の調査<br>・ 別紙2 荒川橋りょう架換えにおける技術上・工程上の課題<br>・ 参考資料 架け替え位置について（国土交通省資料抜粋）<br>・ 別紙3 整備形態案ごとの分析・検討結果<br>・ 別紙4 各整備形態案のコスト比較 |             |

### －議事概要－

- ・事務局から、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の結果報告について、配布資料により説明があった。
- ・さいたま市から、別紙3の案1（1）の「複線化時は、現在線位置に単線構造の橋りょうを架ける」案が最も総合評価が高いということだが、実現の可能性という点ではどう評価するのか、との質問があった。事務局から、「荒川第二・三調節池整備事業への影響」の評価項目では、案1（2）は、既存構造物を撤去せずに残しておくのか河川管理者との協議が必要であることに加え、かさ上げに要する補強の程度によって実現の可能性は左右され不明確であり、現時点では実現の可能性については明らかではない。また、案3の「橋りょう架換え時に現在線の上流側に複線構造の橋りょうを構築する案」は、荒川第二・三調節池整備事業への影響を与える可能性があることが指摘されている。したがって、今の段階

で荒川第二・三調節池整備事業への影響を考慮して実現の可能性があるものとして申し上げられるのは、案1（1）に加えて、案2の「単線仕様で架換え、複線化時には現在線位置とは別の位置に単線構造の橋りょうを架ける案」である。一方で、案2は案1（1）と比べて民有地の買収の必要が多くなるため、案1（1）の方が実現の可能性は高いと考えている、との回答があった。

- ・川越市から、案1（2）については、補強の程度によって左右される要素が多いとされているが、具体的にはどのような課題があるのか、との質問があった。事務局から、現況については不明な点も多く、具体的な課題については分析が困難であった。特に、建設当時から現在まで80年以上経過している橋りょうを現行の高さから約4～5m程度かさ上げするため、躯体の補強だけでなく基礎の補強も必須であること及び、設計基準が当時の水準によるものであることも考えると、現在の基準に合わせた形でとなると、相当な費用がかかると見込まれる、との回答があった。
- ・さいたま市から、前回の協議会でコスト比較についてどのような工夫ができるのか検討することになっていたかと思うが、今回、大まかなコスト比較にとどまった理由を確認したい、との質問があった。事務局から、建設費用については概略設計を行った上で初めて試算できるものであるが、今回の調査は5月に着手したものであるため困難であった。一方で、建設費用は重要な要素であるため、整備形態案ごとのコスト比較ができないかということから、新幹線の事業単価に関する調査から大まかな比率という形であるが今回の調査結果に反映したものである、との回答があった。
- ・川越市から、前回の協議会で聞いた「複線化時に流水に支障を与えない橋脚の位置」についてはどうなっているか、との質問があった。事務局から、今回の調査内容として、そこまで含んでいなかったため、報告の中では一般的な問題点等の分析にとどまっている、との回答があった。
- ・国土交通省から、荒川第二・三調節池整備事業におけるJR川越線荒川橋りょうの架換えについては、現在概略設計を実施中であり、令和4年度の完了に向けて順調に進んでいる。今回報告のあった「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

めていく、との発言があった。

- ・ J R 東日本から、国土交通省との協定に基づき、引き続き設計等を進めていく、との発言があった。
- ・ 議長から、前回（第4回）の協議会における会員からの「最終報告では建設費用も算出するのか」との質問にかかる対応について、建設費用は重要な要素だとした上で、事務局に発言を求めた。事務局から、最終報告では整備形態案ごとのおおまかなコスト比較を行ったが、案3においては複線仕様の追加費用について算定されておらず、案1（2）においては既存の橋りょうの活用の可否が不明であるため、これらの点について3県市で追加調査を実施し、調査結果について情報共有したい。調査については、今年度と同様に、さいたま市・川越市からの負担金を受け、県が発注することとし、実施する方向で調整させていただきたい、との提案があった。
- ・ J R 東日本から、国の調節池整備事業の一環で現在当社が実施している概略設計とは検討の範囲も段階も異なるものと考えており、国土交通省との協定に基づき、引き続き設計等を進めていく、との発言があった。
- ・ 国土交通省から、案1（1）が最も総合評価が高いという結果が示されたが、本協議会としては今後どのように進めていくのか、との質問があった。事務局から、今年度の調査結果としては、将来の複線化に向けた方向性を確認・共有できたことから本協議会としては一区切りとなる。追加調査については、予算の関係もあり、別途3県市で個別に相談させていただきたい、との回答があった。
- ・ 今回の意見交換の内容について「J R 川越線荒川橋りょうの複線化仕様での架換えの検討については、最終報告で示された、複線化時には現在線位置に単線構造の橋りょうを架ける案が最も総合評価が高い、という調査結果を共有する。」  
「複線仕様にした場合の追加費用等について、来年度3県市で追加調査を実施し、調査結果について情報共有する。」とまとめることを議長が提起し、全員異議なく了承された。
- ・ 議長から、本協議会は今回の調査結果を共有したところで一区切りとするこ  
と、今後も情報共有や必要な情報提供などの引き続きの協力を、会員・オブザーバーにお願いすることの発言があり、了承された。

以上