

J R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中間報告

1 J R川越線の輸送状況及び沿線地域の現状分析と複線化の効果等

○川越線の輸送状況

- ・開業年 1940年（電化年 1985年）
- ・区間 大宮駅～高麗川駅間 30.6 k m
- ・運行本数 大宮駅～川越駅間（上下合計） 150本
川越駅～高麗川駅間（上下合計） 93本
- ・乗車人員 2019年度 日進駅～高麗川駅各駅合計 97,491人
(2010年度比9.5%増)

○沿線地域の現状分析

- ・昼夜間人口（国勢調査）さいたま市、川越市、日高市とも増加傾向
- ・まちづくり計画（整備中）
 - さいたま市 指扇土地地区画整理事業
 - 川越市 川越市中心三駅周辺地区、南古谷駅周辺地区
 - 日高市 高麗川駅周辺地区

○複線化の一般的な効果

- ①線路容量（1日当たり走行可能な列車本数）の増加
- ③ダイヤ設定の制約緩和

- ②列車行き違いによる待ち時間解消
- ④異常時のダイヤの回復性向上

○鉄道施設整備と周辺都市基盤整備の一体的な実施による副次的な効果

- ①開発計画の推進
- ②交通結節点整備や関連基盤整備の促進



J R川越線路線図

2 橋りょうの架換えに関する課題の整理

○荒川橋りょうの概要

- ・形式 鋼製ワーレントラス橋
- ・竣工年 1938年
- ・全長 791.22m、幅4.2m、高さ15m
(橋りょう区間以外に横堤上区間約560m)



○荒川橋りょう架換えの概要（国土交通省）

- ・荒川第二・三調節池整備事業に伴い、荒川橋りょう周辺の堤防について、高さや幅が不足しているため、堤防の整備に合わせて橋りょうの架換えを実施
- ・堤防は現況より約2.5～2.8m、橋面は現況より約4～5m上がる見込み
- ・架換え位置は現在地の上流側
(詳細なルート・構造等については、今後の概略設計等で決定していく予定) (参考資料)

○先進事例の調査

- ・単線橋りょうの架換え事例と複線化事例を調査 (別紙1)

○荒川橋りょう架換えにおける技術上・工程上の課題

- ・荒川橋りょう架換えにおける整備形態案をメリット・デメリットとともに整理 (別紙2)