

第2章 事業概要

2-1 高知駅周辺都市整備の事業体系

本事業は、高知市の中心部における南北市街地の一体化、南北交通の円滑化、高知駅周辺の拠点化などを総合的に進める「高知駅周辺都市整備」の中核的な事業であり、「高知駅周辺土地区画整理事業」、「関連街路事業」などと一体となって整備を進めた。

各事業の体系を次に示す。

図1-2-1 高知駅周辺都市整備の事業体系(1)

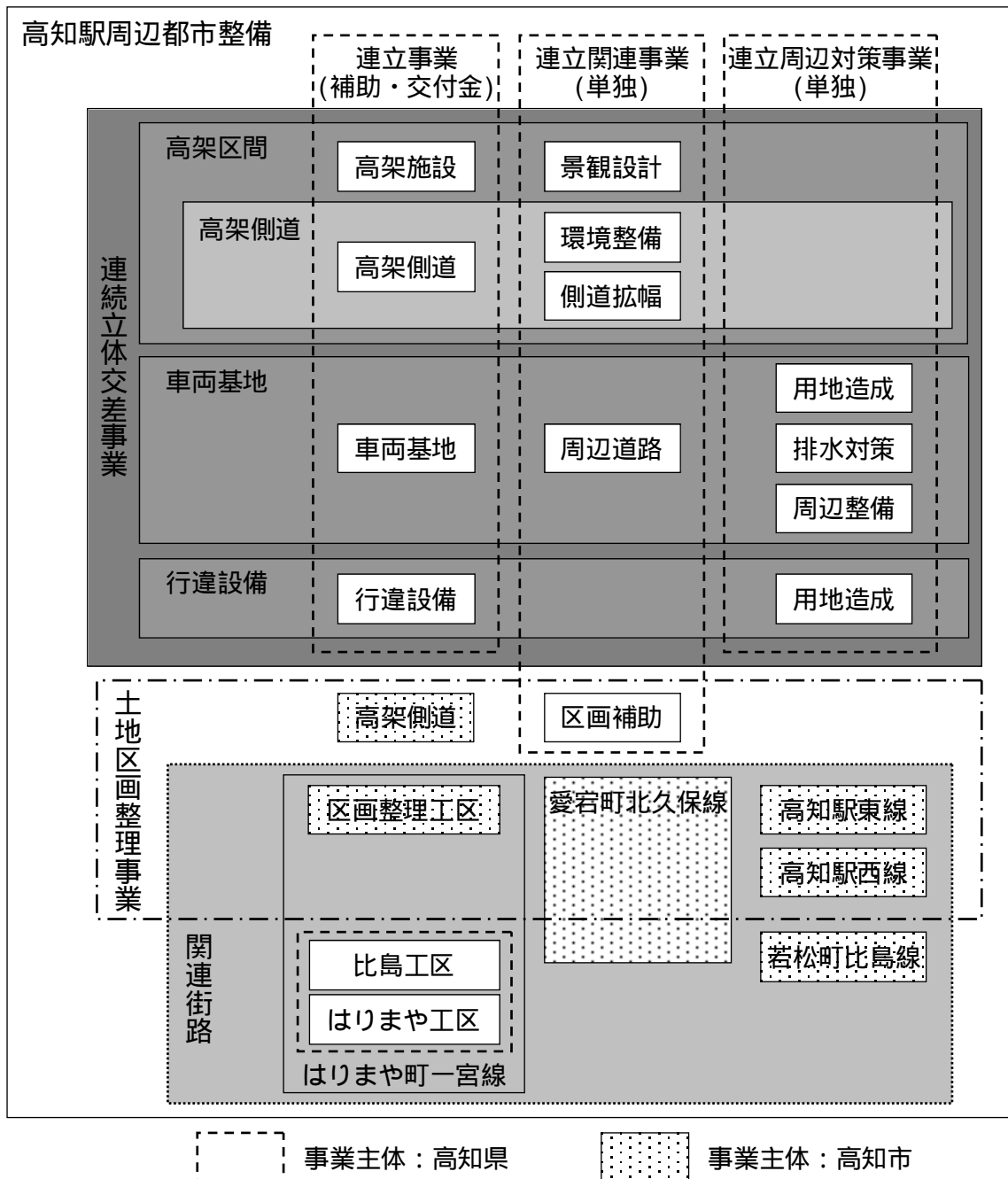


図1-2-2 高知駅周辺都市整備の事業概要図

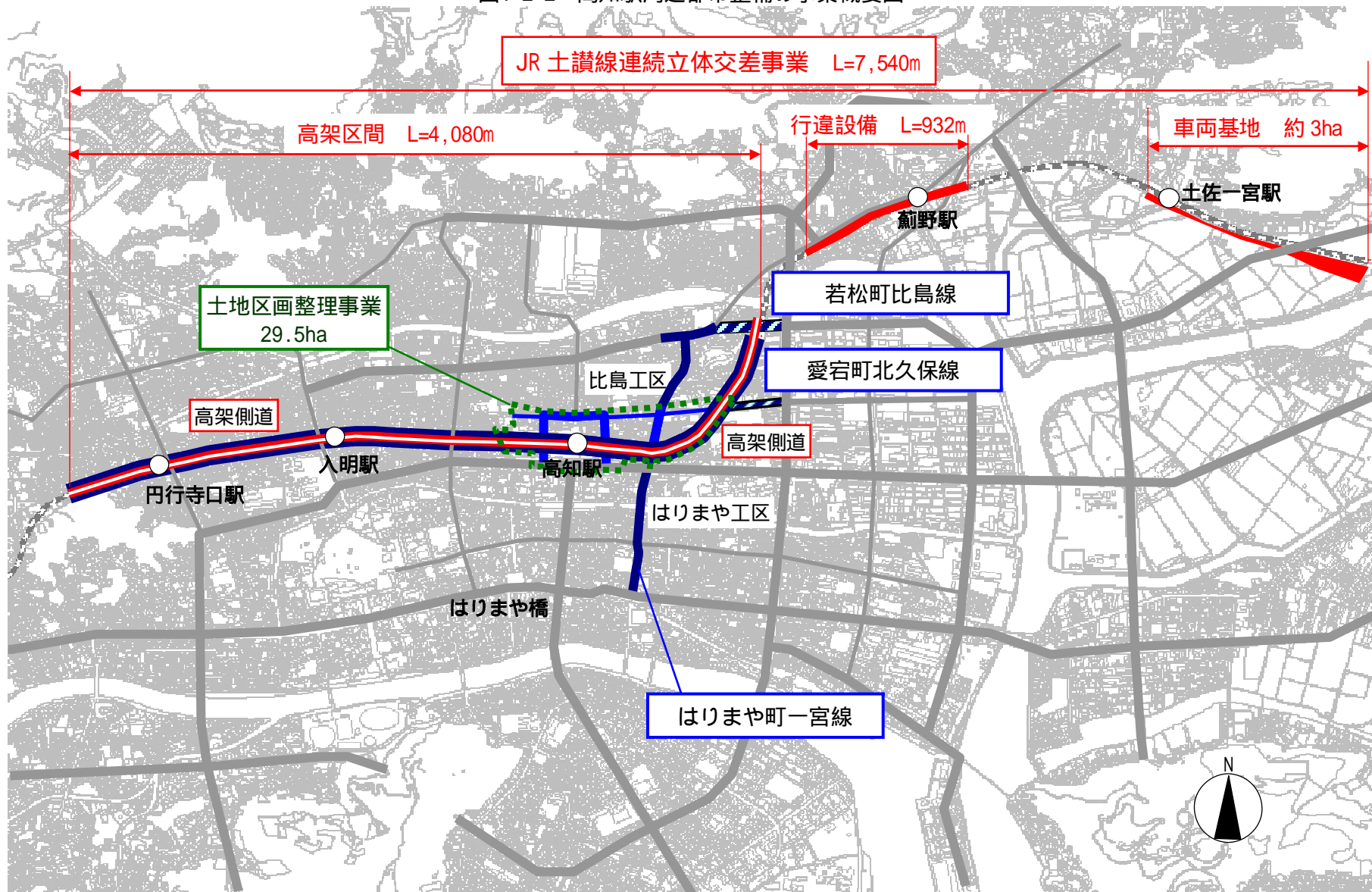
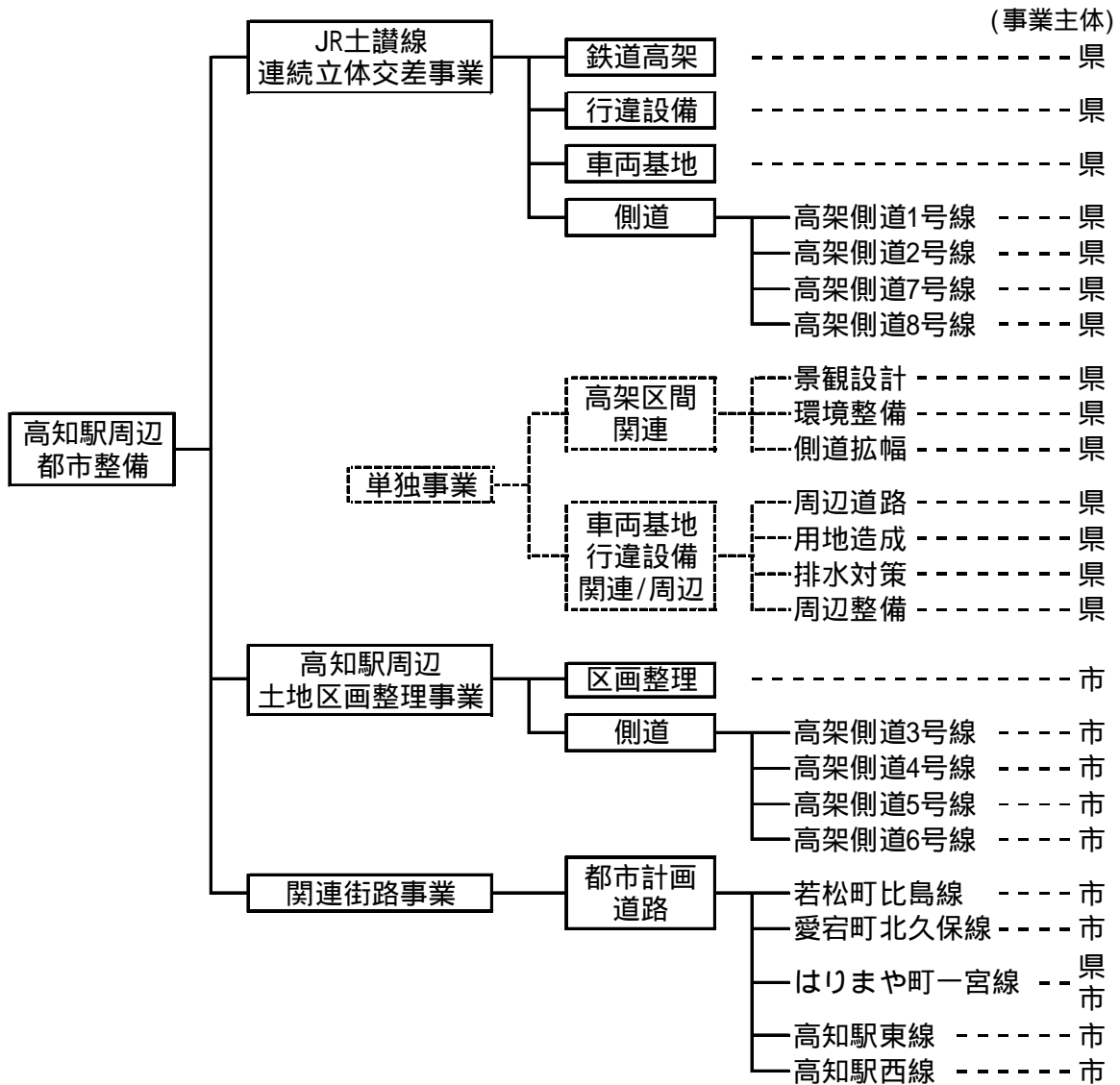


図1-2-3 高知駅周辺整備の事業体系(2)



2-2 事業内容

本事業は、平成6年度(1994)に事業採択を受け、平成8年度(1996)に測量立入、平成11年(1999)に高架区間の仮線工事に着工し、事業完了の予定は、平成22年(2010)である。四国旅客鉄道株式会社との基本協定(以下、「JR基本協定」と記す)に基づく総事業費は、約430億円となっている(県予算に基づく総事業費は、約500億円)。

本事業の工区は、高架区間と行違設備、車両基地からなっているが、都市計画事業としては、鉄道高架を進める連続立体交差事業と高架側道を整備する街路事業とともに、周辺整備や景観設計などの関連事業を含めた集合体であり、これらは国庫補助事業の対象になるものと県単独事業のものに区分される。

また、土地区画整理事業の区域内における鉄道施設の工事以外の高架側道の整備や用地補償は、同事業で実施するものとして事業区分を行っている。

さらに、施行範囲及び事業費の負担区分などを定めた鉄道側との基本協定の対象になるものとそれ以外のものに分けられるなど、事業構成は複雑なものになっている。

高架区間の概要(土地区画整理事業区域内の高架側道は、同事業による施行)

- ・高架延長 : 約4,080m
- ・高架方式 : 単純高架(非電化、単線)
- ・踏切除却数 : 11箇所
- ・高架化駅 : 高知駅(2面4線) 入明駅・円行寺口駅(1面1線,無人駅)
- ・景観設計 : 高知駅舎(大屋根)、高架橋
- ・高架側道 : 高架橋の両側(都市計画決定 W=6.0m)

行違設備と車両基地の概要

- ・行違設備 : 約930m(^{あぞうの}薊野駅)
- ・車両基地 : 約28,500m²(^{いっく}土佐一宮駅)
- ・車両基地と行違設備の用地・造成
- ・車両基地の外周道路
- ・車両基地周辺の排水対策(排水路、排水機場)
- ・車両基地の周辺整備

本事業の内容を整理すると、表1-2-1～表1-2-2に示すとおりになる。

表1-2-1 JR土讃線連続立体交差事業(鉄道本体)の内容

項目	内 容
事業名	高知広域都市計画都市高速鉄道事業 1号 四国旅客鉄道株式会社土讃線
事業主体	高知県
事業区域	起点：高知市布師田 ~ 終点：高知市福井東町
施行延長	全区間 約7,540m 高架区間 : 約4,080m 行違設備 : 約 930m 車両基地 : 約28,500m ²
事業費	事業費総額 42,984,016千円(JR基本協定に基づく。側道整備費含む) 施行額：都市側 17,366,436千円 鉄道側(四国旅客鉄道) 25,617,580千円 負担額：都市側 38,479,109千円 鉄道側(四国旅客鉄道) 4,504,907千円
施行区分	高知県 事業総括、交付申請等、街路整備等 四国旅客鉄道株式会社 鉄道高架施設工事、行違設備・車両基地工事等
認可等	都市計画法による事業認可 平成9年1月28日~平成22年3月31日 当 初 H9.1.17付け認可 H9.1.28付け告示 建設省告示第92号 第1回変更 H17.2.16付け認可 H17.3.4付け告示 四国地方整備局告示第12号 第2回変更 H21.2.5付け認可 H21.2.25付け告示 四国地方整備局告示第17号

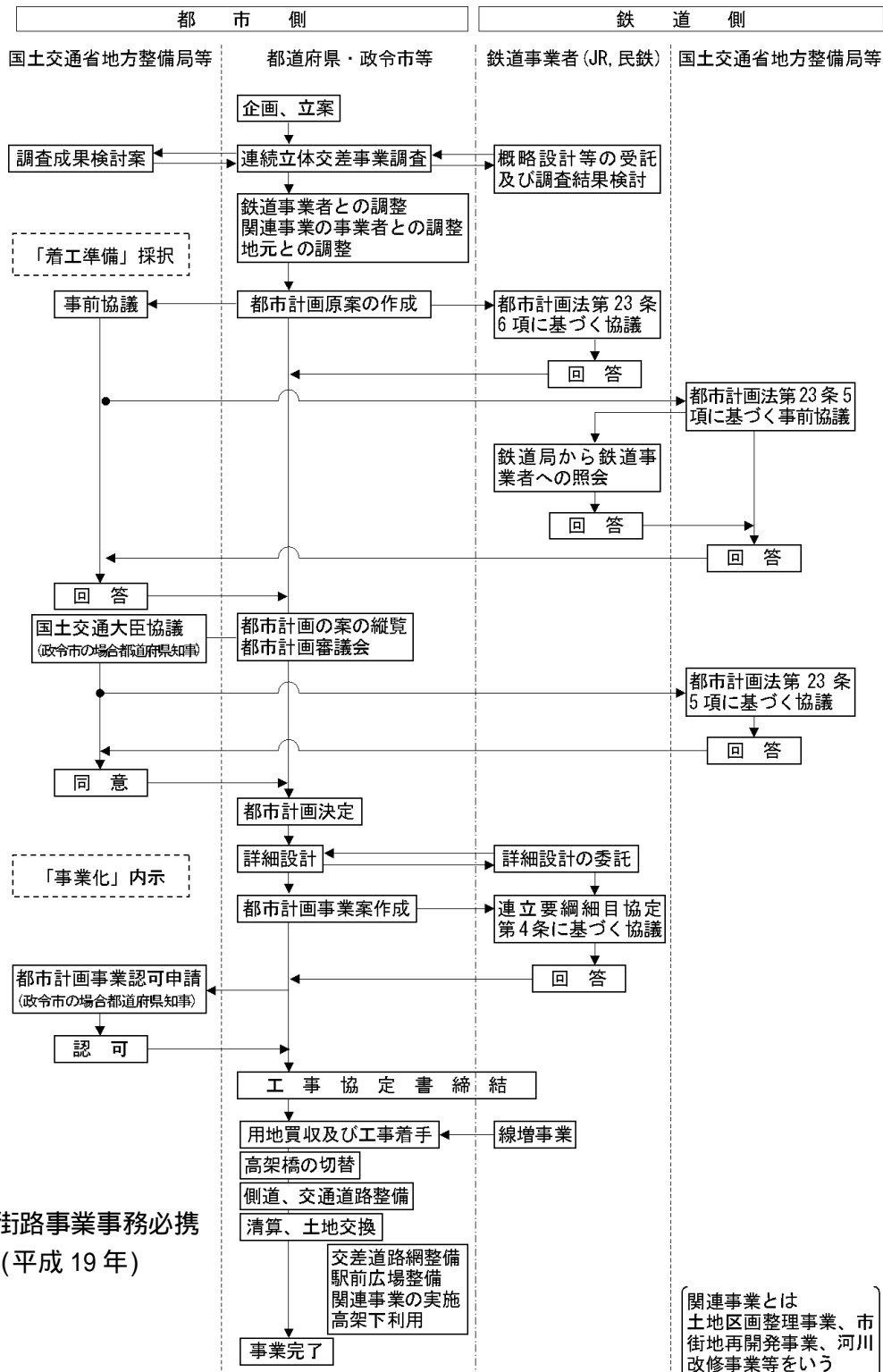
表1-2-2 JR土讃線連続立体交差事業(関連側道)の内容

項目	内 容
事業名	高知広域都市計画道路事業 7・7・9号 高架側道1号線 高知広域都市計画道路事業 7・7・10号 高架側道2号線 高知広域都市計画道路事業 7・7・15号 高架側道7号線 高知広域都市計画道路事業 7・7・16号 高架側道8号線
事業主体	高知県
事業区域	高架側道1号線 起点：高知市江陽町 ~ 終点：高知市北本町 高架側道2号線 起点：高知市比島町 ~ 終点：高知市比島町3丁目 高架側道7号線 起点：高知市栄田町1丁目 ~ 終点：高知市福井東町 高架側道8号線 起点：高知市北本町1丁目 ~ 終点：高知市新屋敷2丁目
施行延長	高架側道1号線(W=6.0m)：約 790m 高架側道2号線(W=6.0m)：約 280m 高架側道7号線(W=6.0m)：約 2,450m 高架側道8号線(W=6.0m)：約 2,030m
施行区分	高知県 側道整備
認可等	都市計画法による事業認可 平成9年1月28日~平成21年3月31日 当 初 H9.1.17付け認可 H9.1.28付け告示 高架側道1号線 建設省告示第93号 高架側道2号線 建設省告示第94号 高架側道7号線 建設省告示第95号 高架側道8号線 建設省告示第96号 第1回変更 H17.2.16付け認可 H17.3.4付け告示 高架側道1号線 四国地方整備局告示第13号 高架側道2号線 四国地方整備局告示第14号 高架側道7号線 四国地方整備局告示第15号 高架側道8号線 四国地方整備局告示第16号

2-3 事業の流れ

JR 土讃線の高架化計画については、昭和 46 年度(1971)に踏切による渋滞解消のための予備調査を始めたが、その後事業化を一度中断した。その後、都市内交通のパーソントリップ調査や再開発などの調査を経て、鉄道高架を含む総合的なまちづくりに取り組むため、本事業の都市計画決定、事業認可、基本協定などの手続を進めてきた。

図1-2-4 一般的な事業全体の流れ



資料:街路事業事務必携
(平成 19 年)

(1)事業調査

1)事前調査

事前調査としては、昭和46年(1971)に踏切による渋滞解消のための予備調査があるが、その具体化については、昭和52年度(1977)に一度中断され、その間に独自の調査を行った。

パーソントリップ調査

昭和55~57年度(1980~1982)に実施された都市内交通体系を調査する「パーソントリップ調査」において、都市内交通体系の確立を目指す観点から鉄道高架の必要性が提言された。

図1-2-5 提言における「鉄道の立体交差化計画」



資料: 「高知広域都市圏における望ましい総合交通体系への提言」(昭和58年3月、高知広域都市圏総合都市交通体系調査委員会)

高知駅周辺南北交通及び市街地整備基本構想調査

昭和58~60年度(1983~1985)、県市合同で実施された「高知駅周辺南北交通及び市街地整備基本構想調査」において、踏切除却だけでなく新設道路整備、駅周辺の区画整理と再開発の実施の総合的な観点から、鉄道高架や市街地整備の必要性が示され、連続立体交差事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業の3事業の一体的導入による「高知駅周辺都市整備」の基本構想が提案された。

この中で、高知駅付近の幹線道路計画として、高知駅直近部における南北連絡道路と都心地区の骨格となる「駅環状道路」を計画し、その内部に通過交通を排除した歩行者優先の都心空間を形成する「駅環状道路型」と、南北道路を直結した「都市軸道路」を計画し、この道路沿いに都心機能立地を図る「南北直結道路型」の2案が併記された。これについては、高知駅周辺都市整備の方向性を決めるものとして検討が続けられ、最終的には再開発を重視したの「駅環状道路型」(口の字型)になったが、後々まで議論を残すことになった。

図1-2-6 高知駅付近の幹線道路計画の比較



資料:「高知駅周辺南北交通及び市街地整備基本構想調査 概要報告書」(昭和61年3月、財団法人都市計画協会)

2)連続立体交差事業調査

昭和60年(1985)以降、本事業に関して「連続立体交差事業調査」に相当する各種個別調査を実施した。通常の「連続立体交差事業調査」の調査項目は、次に示すとおりであり、本事業については、これらに概ね該当する項目を各種の個別調査で整理した。

ア.現況調査

- ・ 広域的条件調査、高知市の諸指標の時系列変化、高知駅周辺市街地現況調査、街路整備状況調査、鉄道整備状況調査、及びこれらをふまえた問題点整理

イ.都市計画の総合的検討

- ・ 上位計画、関連計画などをふまえた将来目標の設定、都市整備基本構想の作成、高知駅周辺整備計画の作成、基本構想実現化方策

ウ.鉄道施設の設計

- ・ 測量調査、土質調査、鉄道高架設計(基本設計、概略設計)

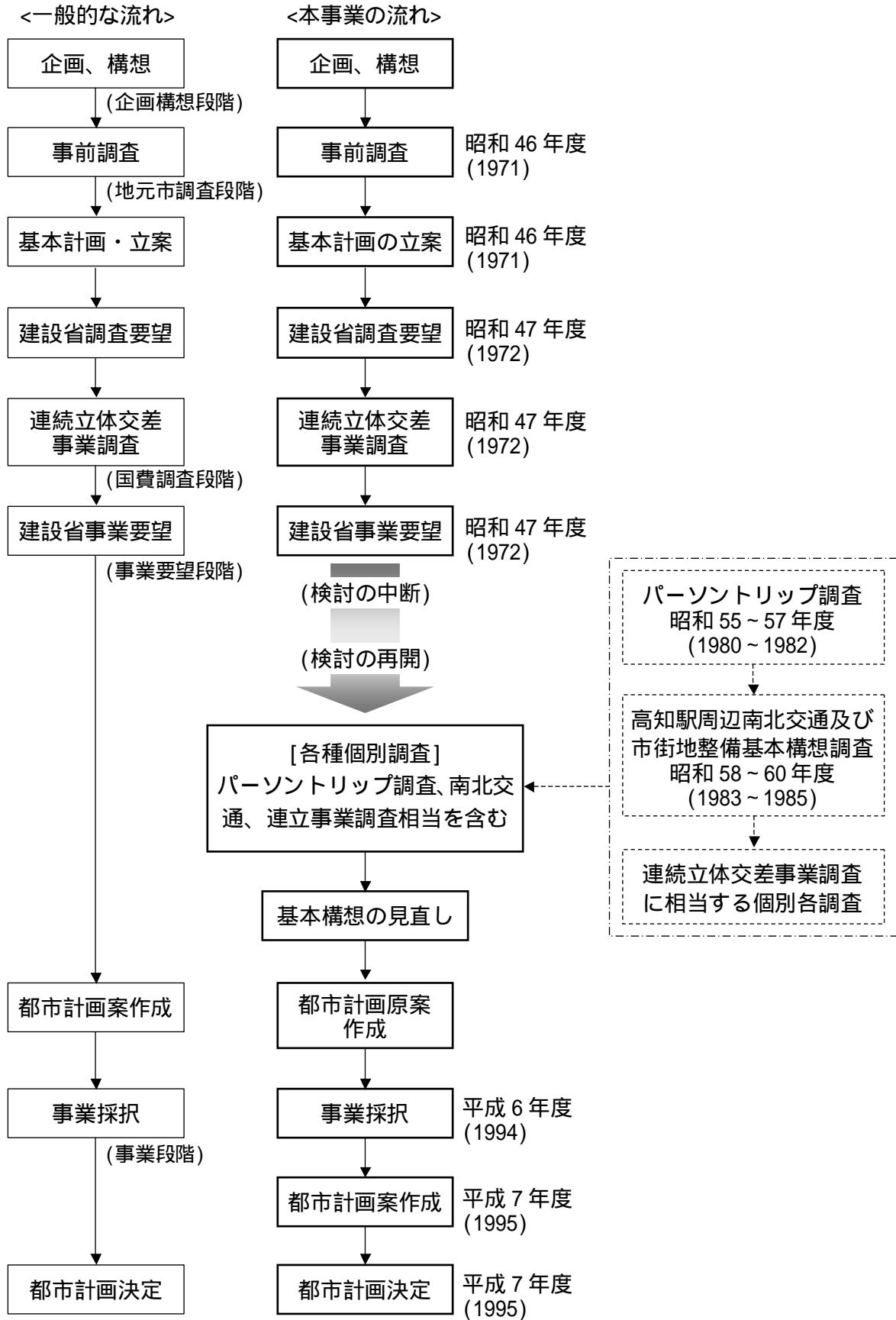
エ.関連事業計画等の検討

- ・ 関連事業計画の検討、駅周辺動線計画の検討、高架下利用計画の検討、
- ・ 交通結節機能の強化：南北駅前広場の整備、南口駅前広場に路面電車の乗入、バスターミナルの整備

オ.総合アセスメント調査

- ・ 事業効果調査、環境調査

図1-2-7 連続立体交差事業に関わる調査実施の流れ



(2) 「高知駅周辺都市整備」の都市計画決定

「高知駅周辺都市整備」の都市計画決定は、連続立体交差事業と土地区画整理事業、関連街路事業を一体的に行うため、各事業に関する都市計画を一括して同時決定し、平成7年(1995)12月1日に告示した。各事業の都市計画決定の概要は、次のとおりである。

<p>「高知駅周辺都市整備」の都市計画決定状況 (県決定) <高知広域都市計画都市高速鉄道 四国旅客鉄道株式会社土讃線> 平成7年12月1日 高知県告示第640号 <高知駅周辺土地区画整理事業> 平成7年12月1日 高知県告示第640号 (県決定)、(市決定) <関連街路> 3.5.25 若松町比島線、3.4.74 愛宕町北久保線、3.4.16 はりまや町一宮線、 3.3.82 高知駅東線、3.3.83 高知駅西線 平成7年12月1日 高知県告示第641号 <区画街路> 高架側道1号線、高架側道2号線、高架側道3号線、高架側道4号線 高架側道5号線、高架側道6号線、高架側道7号線、高架側道8号線 平成7年12月1日 高知県告示第122号</p>
--

1) 都市高速鉄道(JR 土讃線連続立体交差事業)

連続立体交差事業の都市計画決定は、都市施設(交通施設)の都市高速鉄道として決定される。本事業の都市計画決定は、土佐一宮駅から旭駅までの区間で、計画延長7,540mとなっており、この中に高架区間、車両基地、行違設備の事業区間が含まれる。

2) 高知駅周辺土地区画整理事業

高知駅周辺土地区画整理事業は、市街地開発事業として、施行区域面積29.5haで都市計画決定した。

3) 都市計画道路(関連街路事業)

関連街路事業は、都市施設(交通施設)の道路として都市計画変更した。このうち、本事業に関係する主な街路は、次のとおりである。

はりまや町一宮線(W=25m)	:	比島町4丁目～はりまや町1丁目
高知駅東線(W=25m)	:	新本町2丁目～北本町2丁目
高知駅西線(W=25m)	:	北本町1丁目～新本町1丁目
愛宕町北久保線(W=16～25m)	:	愛宕町2丁目～杉井流
若松町比島線(W=22m)	:	比島町2丁目
高架側道1～8号(W=6m)	:	比島町2丁目～福井東町

図1-2-8 一般的な都市計画決定の手続き

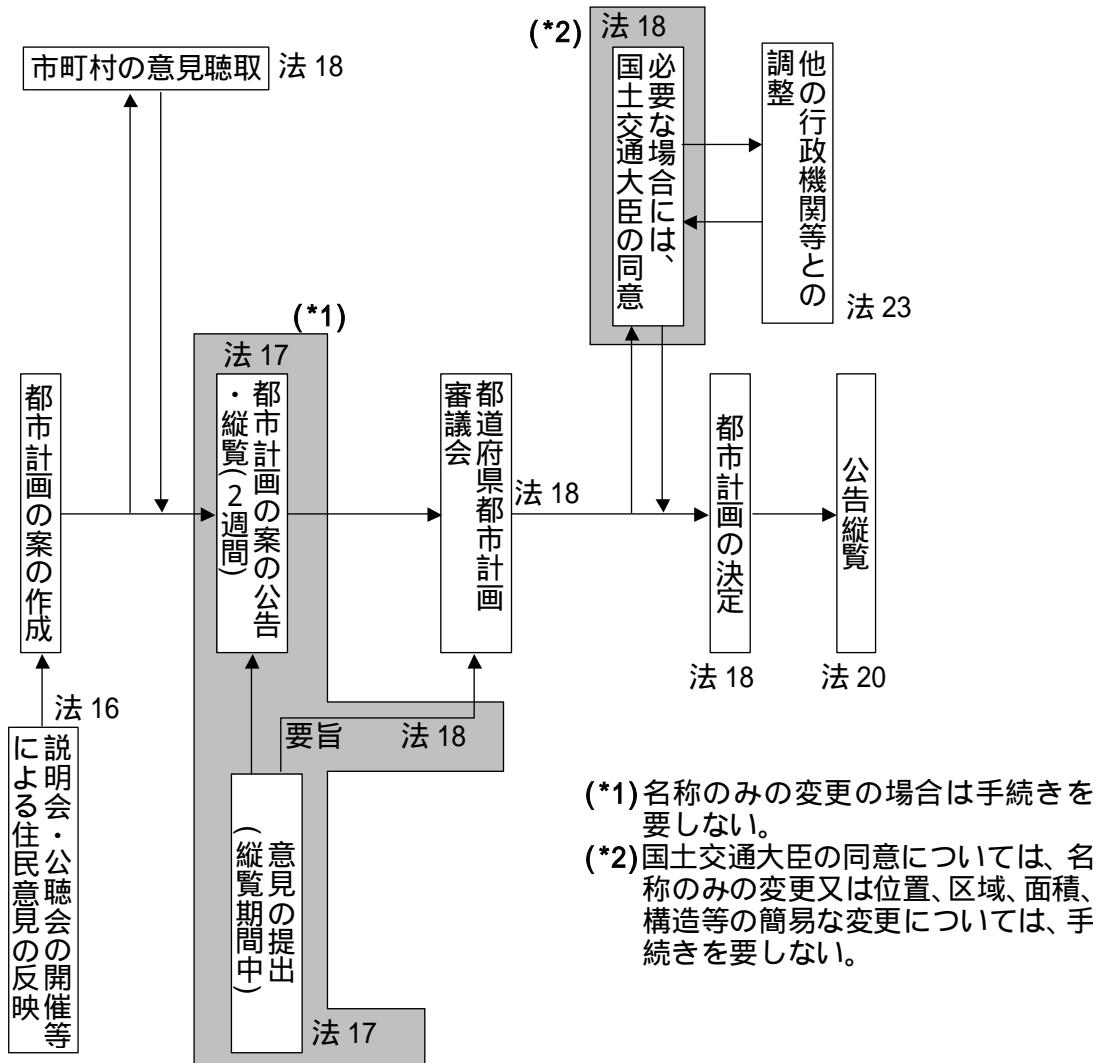
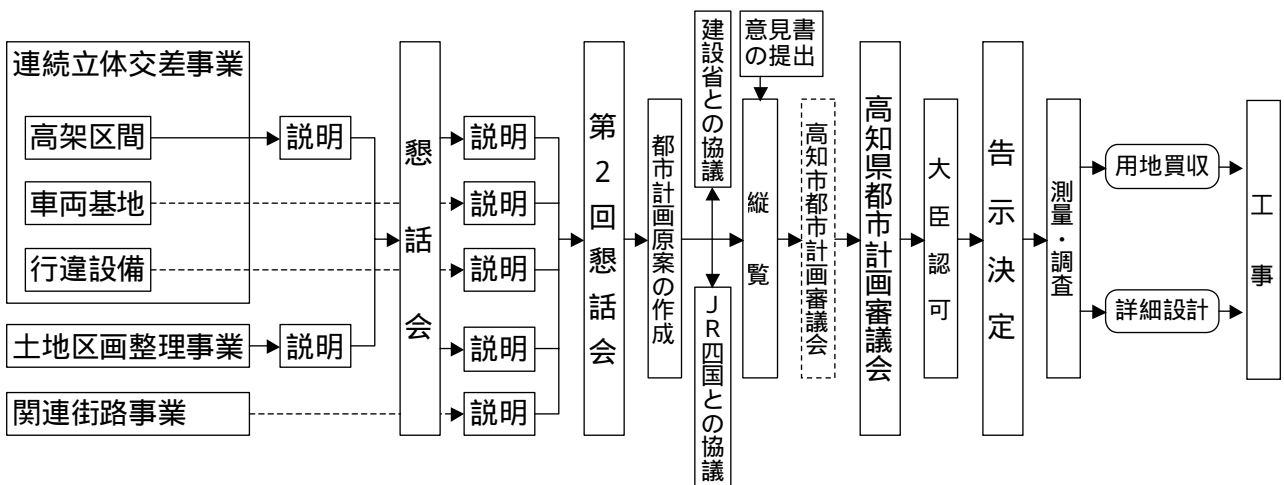


図1-2-9 「高知駅周辺都市整備」に関わる都市計画決定の流れ



(H7.9.19 都市計画法第23条6項協議の同意回答)

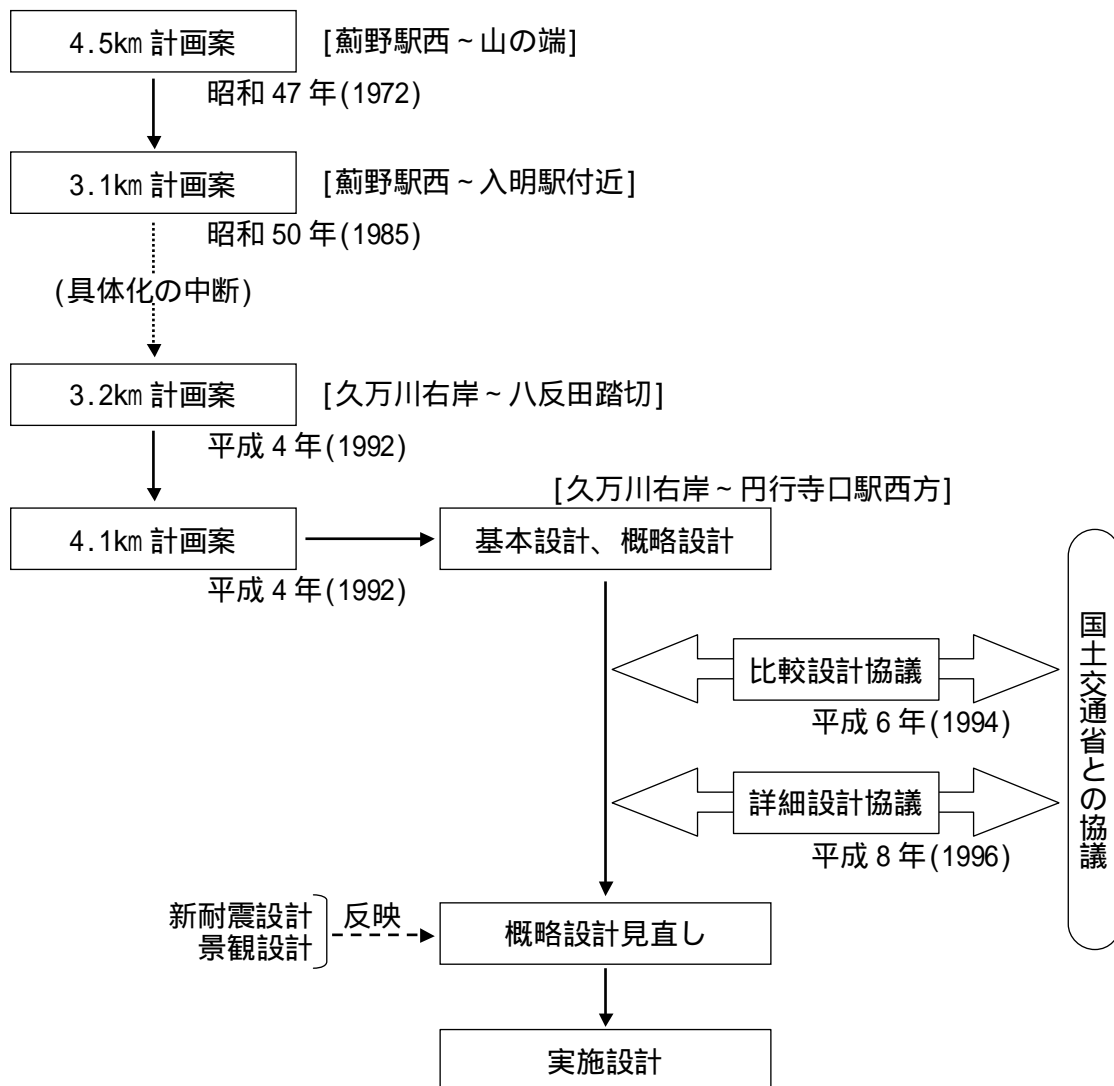
(3) 鉄道施設の設計協議等

鉄道施設の設計については、当初の昭和47年(1972)に県による延長4.5kmの高架化構想があったが、昭和50年(1975)に国鉄から延長3.1km案が提示され、昭和61年(1986)に延長3.2km案に見直した。その後、平成4年(1992)に3.2km案を基本にして、地元説明を行ったが、同年4.1kmに延長した計画案を策定した。その後は、この4.1km案に基づいて基本設計、概略設計を行い、平成7年(1995)の阪神淡路大震災による新耐震設計や景観設計の実施に基づいた概略設計の見直しを行った。

また、車両基地や行違設備についても同様の基本設計、概略設計を行った。

国土交通省との設計協議については、平成6年(1994)に比較設計協議、平成8年(1996)に詳細設計協議を行い、承認を得た。

図1-2-10 設計の流れ



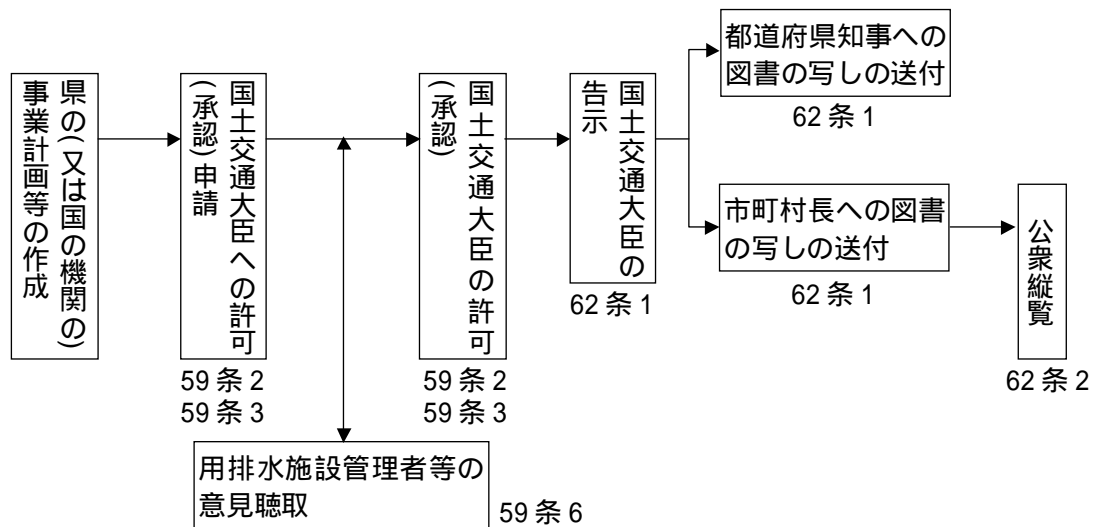
(4)事業認可

本事業の事業認可は、事業主体の県が都市計画法の手続きを行い、平成9年(1997)1月17日に「高知広域都市計画都市高速鉄道事業1号 四国旅客鉄道株式会社土讃線」について、国土交通大臣の認可を受けた。

事業認可経緯

当回事業認可	H 9.1.17 付け認可	H 9.1.28 告示
事業認可第1回変更	H17.2.16 付け認可	H17.3. 4 告示
事業認可第2回変更	H21.2. 5 付け認可	H21.2.25 告示

図1-2-11 事業認可の手順(都市計画法に基づく)



(5)基本協定、覚書

四国旅客鉄道株式会社との基本協定は、平成4年3月31日付で当時の建設省と運輸省が締結した「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」及び「同細目協定」に沿って、都市側と鉄道側の施行区分、事業費の負担等の基本事項及び細目に関して定めた。

県と四国旅客鉄道株式会社の間における本事業の高架区間の基本協定「土讃線高知駅付近連続立体交差事業の施行に関する協定」は、平成9年(1997)9月19日に仮協定を結び、県議会による議決後の同年10月15日に本協定を締結している。車両基地と行違設備の基本協定「土讃線高知駅付近連続立体交差事業に伴う車両基地新設に関する協定」についても、同様の経緯を経て締結し、別途これらの協定を補完する工事施工に関わる覚書を交わした。

また、高知市とは、この基本協定を確認する覚書(同年9月18日付)を交換した。

高架区間の基本協定

平成9年(1997)10月15日付の高架区間の基本協定は、平成4年(1992)の概略設計を基本に締結した。基本協定の第1回変更は、平成7年(1995)の阪神淡路大震災による耐震設計基準の見直しにより、第2回の基本協定変更は、景観設計による見直しによるものである。

車両基地と行違設備の基本協定

車両基地と行違設備の基本協定は、供用開始時期が高架区間よりも早く、また用地処理の方式についても、県が買収した車両基地と行違設備の鉄道用地を旧車両基地用地と等価交換するなど、高架区間とは異なるため別途締結した。

県と高知市の覚書

「高知駅周辺都市整備」を県と高知市が一体となって進めていく観点から、その費用負担の考え方として、「高知駅周辺都市整備」における全事業の負担総額が県市で概ね同等になるよう覚書を交換した。

また、その他にも、県が整備する高架側道等の市への移管方法や高架下利用に関する覚書を交わした。

これらの基本協定に基づいて、毎年度の工事協定を行い、また四国旅客鉄道株式会社の用地を買収する契約を締結してきた。平成22年度(2010)に予定している精算協定では、道路用地と鉄道用地の用地交換契約を締結して、事業費を精算する予定である。

表1-2-3 高知県と鉄道事業者の協定、覚書

		締結年月日	主な内容
高架 区間 協定	当初	平成9年10月15日	施行期間：平成9～17年度 工事費：約291億円
	第1回変更	平成13年3月23日	工事費：約325億円
	第2回変更	平成17年3月31日	施行期間：平成9～20年度 工事費：約338億円
	第3回変更	平成20年10月14日	施行期間：平成9～22年度 工事費：約340億円
車両 基地 協定	当初	平成9年10月15日	施行期間：平成9～12年度 工事費：約91億円
	第1回変更	平成13年3月23日	施行期間：平成9～14年度 工事費：約88億円
	第2回変更	平成14年1月21日	工事費：約89億円
覚書	-	平成9年9月19日	工事施工などに関わる事項

表1-2-4 高知県と高知市の覚書、確認書

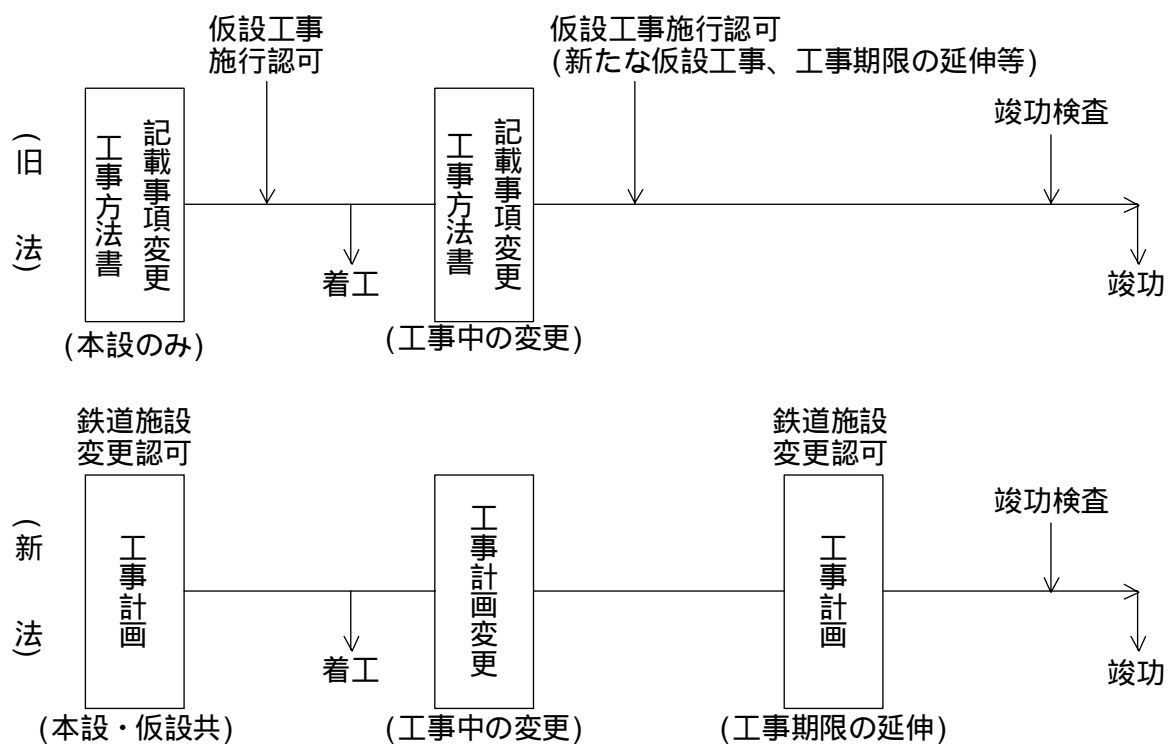
締結年月日	主な内容
平成7年11月24日	事業に関わる費用の県と市の負担区分について
平成9年9月18日	高知県と鉄道事業者との協定に対する確認
平成13年4月6日	鉄道敷地となる市道等の処理方法及び高架側道等の移管方法
平成21年9月11日	高知駅付近連続立体交差事業に伴う高架下利用に関する覚書

(6) 鉄道事業法上の手続き

鉄道事業者は、鉄道施設の変更が生じる場合、事業基本計画の変更を鉄道事業法第7条に基づいて、国土交通大臣の認可を受けることが必要である。

昭和62年(1987)4月に地方鉄道法が廃止され、これに代わって鉄道事業法が施行されたため、以後その定めにより手続きが行われている。新旧両法における工事に関する手続きの流れを下図に示す。

図1-2-12 鉄道工事に関する手続き



2-4 施行区分

(1) 施行区分

本事業は、高架区間における鉄道高架化工事、高架側道整備、景観設計及びそれに関わる用地処理とともに、車両基地と行違設備における鉄道施設工事及び道路や排水対策の周辺対策工事並びに用地処理などからなっている。また、この施行内容を土地区画整理事業の施行者である高知市や、鉄道施設の管理者である四国旅客鉄道株式会社とで役割分担している。

表1-2-5 施行区分

施行者	施行区分	施行内容
高知県	事業総括	都市計画決定手続 事業認可申請 覚書、協定書の締結作業 補助金交付申請
	工事、用地補償、調査設計等 (鉄道施設、区画整理区域内を除く)	調査、実施測量、試験 説明会(測量立入、用地補償、工事) 用地取得、支障物件の移転補償、借地、用地交換 景観設計(委員会、概略設計、調整等) 区画整理区域外の側道の設計(ワークショップを含む)、工事業業損失補償(電波受信障害、日照障害、地盤変動等による家屋損傷) 車両基地周辺地区の排水路、排水機場、環境対策付帯工事
四国旅客鉄道株式会社	鉄道施設関係	鉄道施設の詳細設計 鉄道施設の工事 景観設計(詳細設計、工事等) 付帯工事
高知市	土地区画整理事業区域内	区画整理区域内の用地処理及び物件補償等 区画整理区域内の関連側道の設計、工事

(2) 都市側(県、高知市)施行

1) 用地買収、補償

高架区間における用地買収面積は約 29,195m²、補償件数は 446 件で、道路用地及び鉄道用地と交換する予定地を用地買収した。鉄道高架と交差する道路部分は、地下埋設等を考慮して道路用地とした。仮線により通行できなくなる道路は、仮設道路用地を借地し、入明駅と円行寺口駅の駐輪場は、仮設駐輪場用地を借地して確保した。

なお、土地区画整理事業区域内の鉄道施設に関する用地処理は、別途同事業で対処したが、減歩軽減のために県と高知市が側道となる四国旅客鉄道用地を先行取得した。

土地区画整理事業区域外における、民地の買収面積は約 16,000m²、四国旅客鉄道株式会社からの買収面積は約 13,000m²で、借地は約 2,500m²となった。

2)事業損失補償

a.日照障害

本事業の鉄道線は、主に東西方向に通っているため、高架構造物の北側には日陰が生じることから、高架構造物沿いに側道を設け、その影響を軽減した。

高架構造物の完成後、日照障害が生じた住居については、平成15年(2003)6月19日～平成21年(2009)8月6日の間に調査を実施し、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係わる費用負担について」(昭和51年2月23日付建設事務次官通達)に基づき、必要に応じて補償を行った。

b.電波障害

鉄道の高架化により、五台山から発信されるVHF電波及び烏帽子山から発信されるUHF電波について、テレビジョン電波受信障害(電波障害)が発生する恐れがあったことから、電波障害が発生した場合に迅速かつ的確に対応するため、事前に該当地域においてテレビ電波の受信状況を調査した。

調査時期：平成12年(2000)9月～10月

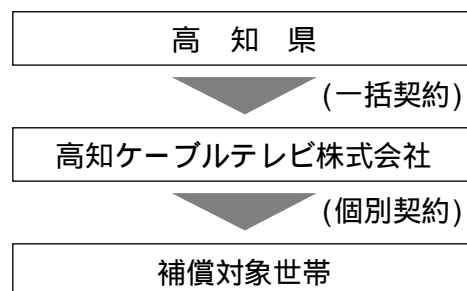
調査対象：沿線において電波障害が発生すると予測された範囲

調査内容：電界強度、画質評価等の状況を調査し、画面状況の写真を撮影

高架構造物が立ち上がった後、平成20年(2008)2月23日～9月30日の間に事後調査を実施し、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和54年10月12日建設事務次官通達)に基づき、補償対象世帯でのケーブルテレビへの切り替えを基本として対策を実施した。

なお、実際の工事にあたっては、県が高知ケーブルテレビ株式会社と対象事項について一括で契約し、個々の補償世帯に対して、同社が個別に契約する形態とした。

図1-2-13 電波障害対策の契約関係



c.地盤変動等による家屋損傷

本事業の工事に起因して、地盤変動等により家屋等に何らかの変状が生じたときに対応するため、家屋等の事前調査を行った。

調査時期：平成11年(1999)1月29日～平成19年(2007)11月8日

調査対象：沿線30mの範囲

調査内容：建物の床、壁等のクラック、隙間等の状況を調査し、写真を撮影

事後調査については、平成15年(2003)3月28日より実施し、対象世帯に対して、工事による家屋への影響に関する調査についての希望の有無を確認した上で希望者に対して事後調査を実施し、補償を行った(意向調査については、「第2編 第2章 2-1 (5)事業損失補償の対応」の項を参照)。

d. 井戸調査

本事業の工事及び地下構造物に起因して、地下水脈の変化及び地下水の枯渇等が生じる恐れがあったことから、地下水の現状を把握した。

調査時期：平成11年(1999)12月～平成12年(2000)3月

調査対象：沿線100mの範囲

調査内容：アンケート調査及び聞き取り調査により井戸の有無を確認し、それらの使用状況を把握するとともに、水質及び地下水位について調査

調査結果：井戸総軒数は、53軒

事業完了後、対象となった井戸の状況に関して問題等は、発生しなかった。

3) 用地交換

高架化による新鉄道敷地については、基本協定に基づき、四国旅客鉄道株式会社の旧鉄道用地と都市側の道路用地や取得用地を等価交換して生み出した。

また、県と高知市の間で交わした覚書(平成13年[2001]4月6日付)に基づき、県が四国旅客鉄道株式会社との用地交換により取得した用地と、道路用地として取得した用地を高知市へ譲与することになっている。

4) 関連側道の整備

a. 事業計画

鉄道高架橋の両側に幅員6mの側道を整備した。これは高架橋沿いの住居への日照障害、騒音等を緩和することなどが主な目的であり、併せて高架橋完成後の沿線における生活道路の整備や土地利用の向上などを図るものである。

高架側道の工事は、県が施行主体であるが、土地区画整理事業の区域内は高知市が施行した。高架側道には、住家連坦地域の環境対策のための関連側道と、既設の道路を付け替える付替側道、高知駅の起点方にある自動車学校や畑など人家に隣接しない区間の一般側道とがある。

通常、側道整備は、高知市など地元自治体が行うのが一般的であるが、今回は連続立体交差事業と側道事業で違う事業主体が同時に地元に入ると混乱するおそれがあったこと、また高知駅周辺都市整備の費用負担を県と市が同程度になるように事業を分担したことにより、県施行の事業とした。

b. ワークショップによる整備計画の検討

側道の整備計画については、住民意見を反映させる取り組みとしてワークショップ形式によって基本計画の策定を進めた。

高架沿線を4地区に分け、平成12年(2000年)3月から平成17年(2005年)7月までにワークショップを計22回開催し、延べ500人以上の沿線住民が参加した。

このワークショップにおいて、側道の通行方法や構造、高架下の利用などを検討し、検討内容については、後日ワークショップニュースとしてとりまとめて、参加者だけでなく該当町内会に配布して回覧してもらった。ワークショップで出た意見については、道路管理者である高知市や交通管理者と協議を行い、協議結果を次のワークショップに反映させて計画を煮詰めていった。最終的にまとまった側道整備計画は、次のとおりである。

- ・側道は、地域住民のための生活道路として整備する。通過交通の流入を防ぐために、クランク、ハンプ等を設置する。
- ・歩行者優先の道路とし、幅員構成を基本的に歩道、車道それぞれ3.0mとする。
- ・車道は、一部を除き高架北側側道を東向き、南側側道を西向きの一方通行とする。
- ・歩道舗装は、景観と雨天時の水はねを考慮し、透水性のカラー舗装とする。
- ・側道には、道路照明を設置する。
- ・可能な箇所には、植栽を検討する。

c. 実施設計

ワークショップで決まったことを基にして現地測量を進め、実施設計を行った。実施設計についても、側道沿線町内会を対象に地元説明会を開き、計画を確認してもらった。ただ、説明会出席者の中には、ワークショップに参加していない人もおり、計画の説明には時間を要した。

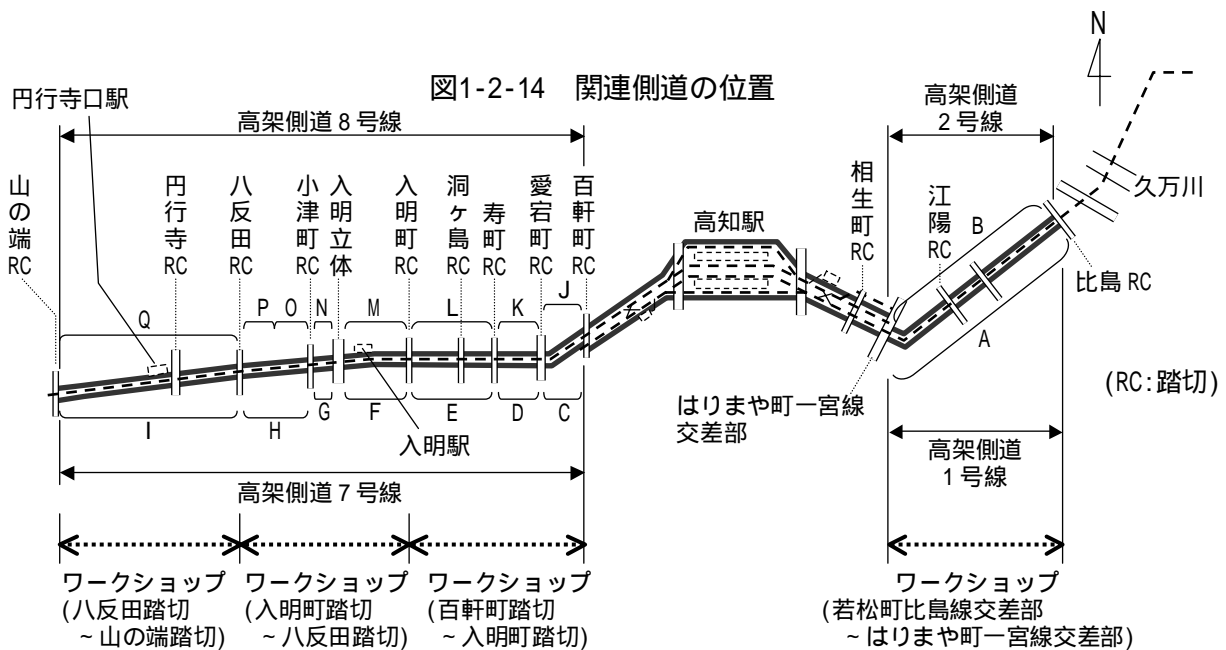
この中で、ワークショップから計画が変更となった事項もいくつか出た。以下にその例を示す。

- ・ハンプ 車両通過時の振動、音の発生が問題になることがあるため、設置について隣接住民の同意が得られず設置を取り止めた。
- ・道路植栽 側道側に車の出入り口を造るため、植えてもらっては困るという意見が多く出され、植栽範囲が大きく減った。
- ・歩道 愛宕町踏切～寿町踏切の区間では、毎週金曜日に開催される金曜日(街路市)があり、この金曜市の開催形態を考慮し、この区間に限り歩道を高架側に計画していた。しかしながら、沿道住民から住宅側への歩道設置を再検討して欲しいという意見が出され、再度道路管理者、交通管理者、金曜日関係者、町内会と協議を行い、歩道を高架側から住宅側に変更した。

表1-2-6 関連側道の計画

都市計画 道路名	区間 (RC:踏切)	通行 方法	道路幅員(m)			延長 (m)
			車道	歩道		
高架側道 1号線	A.比島 RC~相生町 RC	一方	6.0	3.5	2.5	790
高架側道 2号線	B.比島 RC~相生町 RC	一方	6.0	3.5	2.5	280
高架側道 7号線	C.百軒町 RC~愛宕 RC	対面	6.0	6.0	-	2,450
	D.愛宕 RC~寿 RC	対面	5.8~7.8	8.0	2.0	
	E.寿 RC~入明町 RC	一方	6.0	3.0	3.0	
	F.入明町 RC~入明立体	対面	7.3 8.2	5.8 6.0	1.5~2.2	
	G.入明立体~小津町 RC	一方	6.0	3.0	3.0	
	H.小津町 RC~八反町 RC	一方	6.0	3.0	3.0	
	I.八反町 RC~山の端 RC	一方 対面	6.0 6.0	3.0 6.0	3.0 -	
高架側道 8号線	J.百軒町 RC~愛宕 RC	一方	6.0	3.0	3.0	2,030
	K.愛宕 RC~寿 RC	一方	6.0	3.0	3.0	
	L.寿 RC~入明町 RC	一方	6.0	3.0	3.0	
	M.入明町 RC~入明立体	一方	6.0	3.0	3.0	
	N.入明立体~小津町 RC	一方	6.0	3.0	3.0	
	O.小津町 RC西側(宝町)	一方	6.0	3.0	3.0	
	P.小津町 RC西側(八反町)	一方	6.0	3.0	3.0	
	Q.八反町 RC~山の端 RC	一方 対面	6.0 6.0	3.0 6.0	3.0 -	

*区間のA~Qは、下図中の記号と対応。



*図中のA~Qは、上表中の記号と対応。

ワークショップは、図の各区間に分けて開催(両側の側道が対象)

高架側道1号線



事業前の状況



高架側道2号線



事業前の状況



高架側道7号線



事業前の状況



高架側道8号線



事業前の状況



5)高架区間の交差道路の整備

a. 既存道路

既存の交差道路の整備計画は、前後の現道の幅員や高さに合わせて計画したが、ワークショップによって新たに歩道を設置して拡幅するなど、既存の交差道路の計画を変更して施工している。

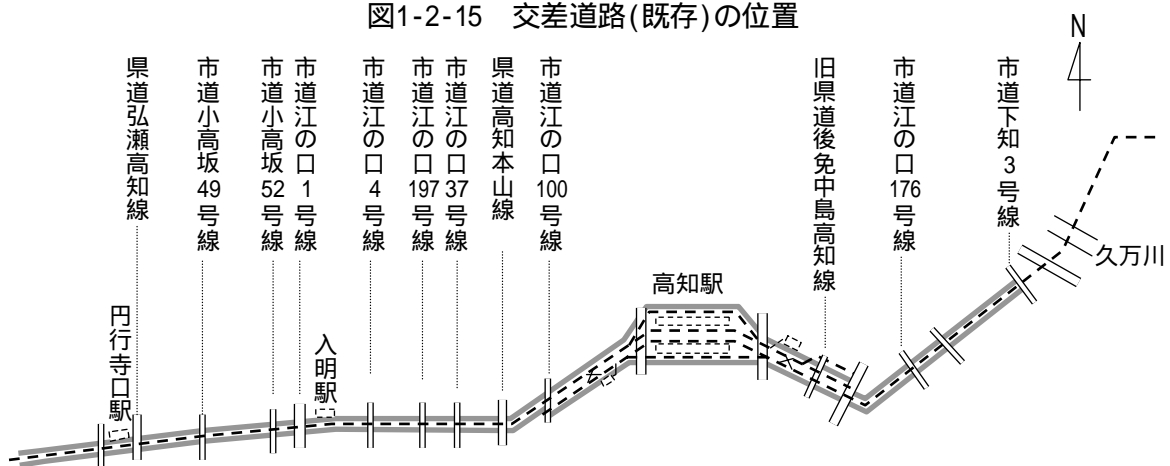
なお、土地区画整理事業区域内の既存の交差道路は、同事業で高知市が計画、施工した。

表1-2-7 交差道路(既存)の整備状況

道路名 [都市計画道路名]	踏切名	計画道路 中心キ口程	道路幅員(m)		交角
			事業前	事業後	
市道下知3号線	比島踏切	124k974m	7.00	9.00	90°
市道江の口176号線	江陽踏切	125k460m	7.00	12.00	右55°
市道(旧県道後免中島高知線)	相生町踏切	125k859m	9.30	10.00	左79°
市道江の口100号線	百軒町踏切	126k628m	5.70	7.00	左64°
県道高知本山線 [3.5.5中の橋通り線]	愛宕町踏切	126k806m	14.90	15.00	左87°
市道江の口37号線	寿町踏切	126k970m	5.00	8.00	90°
市道江の口197号線	洞ヶ島踏切	127k055m	1.90	6.00	右85°
市道江の口4号線	入明町踏切	127k223m	5.60	10.00	90°
市道江の口1号線 [3.4.29入明久万線]	(既設立体)	127k471m	20.00	20.00	左87°
市道小高坂52号線	小津町踏切	127k611m	6.00	8.00	左86°
市道小高坂49号線	八反田踏切	127k998m	6.00	10.00	左83°
県道弘瀬高知線 [3.6.18円行寺線]	円行寺踏切	128k257m	21.90	22.00	左85°

*相生町踏切の既存道路は、県道後免中島高知線であったが、100m東の位置にはりまや町一宮線として整備したことから、該当箇所では市道の交差道路を整備した(区画整理による事業)。

図1-2-15 交差道路(既存)の位置



市道下知3号線事業後



事業前の状況(比島踏切)



市道江の口176号線事業後



事業前の状況(江陽踏切)



市道(旧県道後免中島高知線)事業後



事業前の状況(相生町踏切)



市道江の口100号線事業後



事業前の状況(百軒町踏切)



県道高知本山線事業後



事業前の状況(愛宕町踏切)



市道江の口 37 号線事業後



事業前の状況(寿町踏切)



市道江の口 197 号線事業後



事業前の状況(洞ヶ島踏切)



市道江の口 4 号線事業後



事業前の状況(入明町踏切)



市道小高坂 52 号線事業後



事業前の状況(小津町踏切)



市道小高坂 49 号線事業後



事業前の状況(八反田踏切)



県道弘瀬高知線事業後



事業前の状況(円行寺踏切)



b. 新規道路

新規の交差道路は、次ページの表に示す都市計画道路 5 路線と新規市道 12 路線の計 17 路線が整備された。

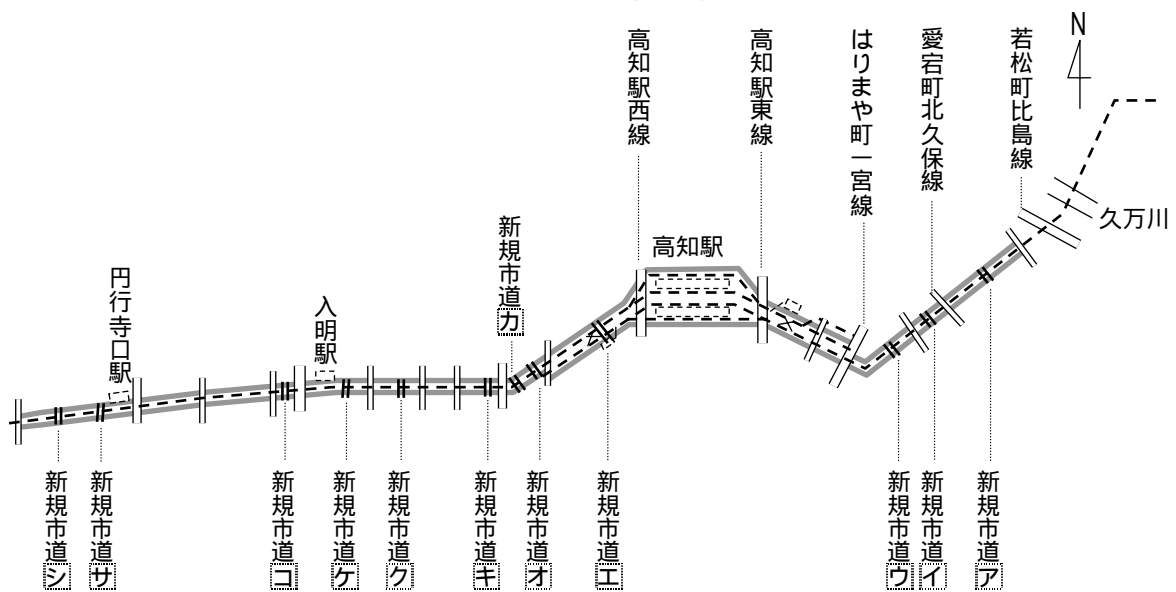
都市計画道路 5 路線のうち、若松町比島線、愛宕町北久保線、はりまや町一宮線の 3 路線は、市内の幹線道路網を構成し、都市内交通の円滑化を図るものである。また、高知駅東線と高知駅西線は、高知駅付近で「口の字型」道路網を構成する路線で、駅前広場やバスターミナルへの出入り、駅直近における円滑な歩行者動線などを確保する上で重要な路線である。

新規道路の交差部は、土地区画整理事業の区域内のものを同事業で高知市が、区域外のものを本事業で県が施行した。

表1-2-8 交差道路(新規)の整備状況

	計画道路 中心キ口程	道路幅員 (m)	交角
若松町比島線(新規市道)	124k798m	28.00	左 85°
(新規市道)ア	125k095m	6.00	90°
愛宕町北久保線(新規市道)	125k255m	16.00	左 58°
(新規市道)イ	125k358m	4.00	左 90°
(新規市道)ウ	125k592m	6.00	90°
はりまや町一宮線(県道後免中島高知線)	125k761m	27.00	右 77°
高知駅東線(新規市道)	126k010m	25.00	左 85°
高知駅西線(新規市道)	126k298m	25.00	右 86°
(新規市道)エ	126k406m	6.00	右 86°
(新規市道)オ	126k670m	6.00	90°
(新規市道)カ	127k746m	2.50	90°
(新規市道)キ	127k812m	8.00	90°
(新規市道)ク	127k125m	6.00	左 89°
(新規市道)ケ	127k388m	6.00	90°
(新規市道)コ	127k516m	6.00	90°
(新規市道)サ	128k388m	6.00	90°
(新規市道)シ	128k516m	6.00 </td <td>90°</td>	90°

図1-2-16 交差道路(新規)の位置



若松町比島線



愛宕町北久保線



はりまや町一宮線



高知駅東線



高知駅西線



新規市道



新規市道



新規市道



c. 交差道路上の上空占用物件の対応

既存の交差道路沿いで線路上空を横断していた8箇所の電線、通信線については、高架工事期間中高さ約21mのハイポールで高架橋上空に仮移設した。これを道路工事に合わせ、各事業者が地中化移設を行った。

ハイポールの状況
(県道高知本山線 旧愛宕町踏切付近)



6) 車両基地と行違設備の用地処理

車両基地と行違設備の鉄道用地は、県が用地買収した後、高知駅の旧車両基地の用地と等価交換した。また、県が車両基地周辺の付替道路及び外周道路、排水路、排水機場等の周辺対策の用地取得を行い、施設管理者の高知市に譲与した。

7) 車両基地と行違設備の周辺対策事業

車両基地と行違設備の周辺対策工事は、県が施工した。車両基地周辺では、周辺道路の付替えや拡幅整備、ポンプ場整備などの排水対策、公園整備などを行った。

<車両基地周辺整備事業の概要>

総事業費 約66億円

事業期間 平成8～17年度(1996～2005)

事業内容

- ・排水機場整備：1箇所 事業費=1,644百万円

建物 排水機场上屋 RC造2階
(延床面積389.59㎡)

排水機場

機械 排水機械設備
主ポンプ 1000 -1基
主ポンプ 1350 -1基
補助ポンプ 400-1基
樋門ゲート -2門
除塵機設備 -1式



土木施設

樋管・吐出水槽 -1 式

遊水池 -1 式

・排水路整備：L=1,000m 事業費=1,658 百万円

・車両基地周辺道路整備：事業費=1,743 百万円

ルート1 L=450m(大久保踏切地下道化)

ルート2 L=580m

ルート3 L=350m

ルート4 L=171m(大切踏切地下道化)

ルート5 L=100m(第1石淵踏切地下道化)

ルート6 L=440m

・その他：周辺整備 事業費=1,552 百万円

公園整備

県道・市道待避所設置

市道拡幅

農道・水路整備

公民館整備補助 等

排水路



ルート4 道路(大切踏切地下道化)



石淵公園



8)沿線環境の保全

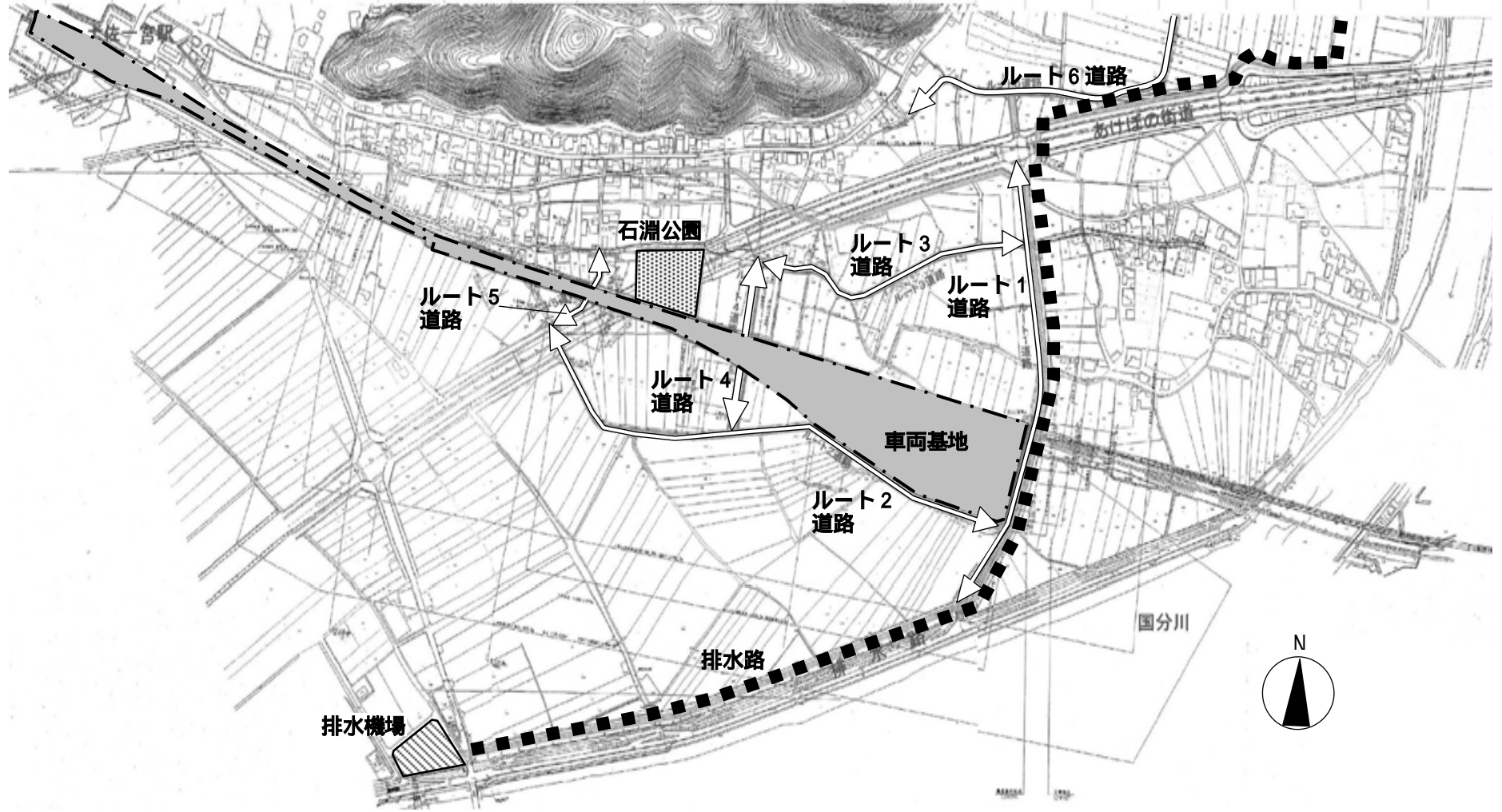
a. 鉄道騒音・振動

本事業の実施に伴い「本線沿線における鉄道騒音・振動」、「行違設備沿線における騒音・振動」、「車両基地周辺における騒音・振動」の状況が変化すると考えられたことから、それぞれ騒音・振動の調査を実施し、必要に応じて環境保全に資するための措置(遮音壁等)を実施した。

遮音壁の設置状況



図1-2-17 車両基地周辺整備



b. 建設工事騒音・振動

a) 建設作業に係る騒音・振動

工事期間中は、工事に係る情報(工事内容、連絡窓口等)を地元へ掲示、配布することによって理解を得るよう努めた。

b) 仮線走行に係る鉄道騒音・振動

現在線より仮線が接近する区間の沿線では、仮線走行による鉄道騒音・振動の増加が懸念されたことから、適宜、騒音・振動の調査を実施し、必要に応じて、環境保全に資するための措置(遮音壁)を実施した。

仮線時の遮音壁等



c. 騒音、振動の測定

鉄道高架化により、騒音・振動の状況が変化するものと予測されたことから、高架切替前と高架切替後に鉄道騒音・振動の調査を実施し、変化の状況を把握、評価した。調査により、沿線の鉄道騒音・振動は低減し、環境が改善されたことが判明した。

騒音

- ・事前調査：「連立第2号 JR土讃線連続立体交差騒音調査委託業務(高架区間及び行違区間) 報告書」(平成9年2月)
- ・事後調査：「連立第9-33号 JR土讃線連続立体交差事業 騒音・振動事後調査委託業務 報告書」(平成20年11月)
- ・調査結果及び評価：次ページ参照

振動

- ・事前調査：「高知駅周辺連続立体交差事業調査 概要報告書」(昭和63年3月)
「都調第6号 高知駅周辺連続立体交差事業 環境アセスメント調査委託業務 報告書」(平成9年2月)
- ・事後調査：「連立第9-33号 JR土讃線連続立体交差事業 騒音・振動事後調査委託業務 報告書」(平成20年11月)
- ・調査結果及び評価：次ページ参照

現地調査風景

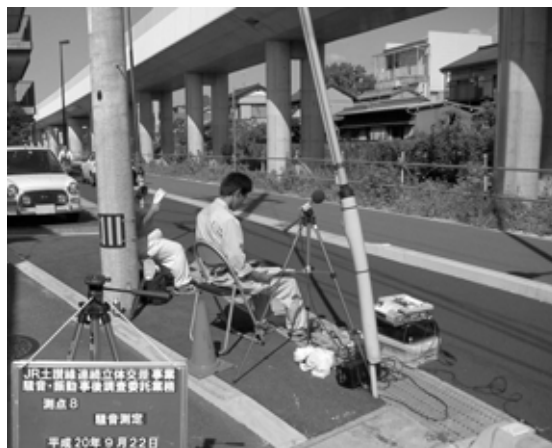


図1-2-18 騒音、振動調査点の位置



図1-2-19 騒音、振動調査点横断面図

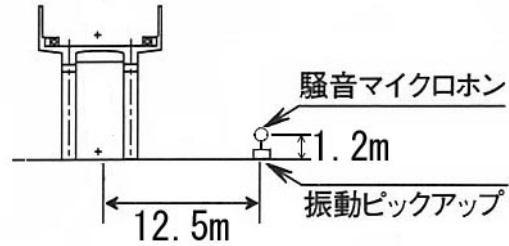


表1-2-9 騒音調査結果

調査位置	時間区分	騒音調査結果(dB)			振動調査結果(dB)		
		調査結果 事前・事後	変化 (事後-事前)		調査結果 事前・事後	変化 (事後-事前)	
測点1	昼間	59	50	-9	64	47	-17
	夜間	51	46	-5			
測点2	昼間	65	51	-14	62	45	-17
	夜間	58	46	-12			
測点3	昼間	62	55	-7	63	42	-21
	夜間	54	48	-6			
測点4	昼間	65	51	-14	58	47	-11
	夜間	58	44	-14			
測点5	昼間	60	52	-8	62	44	-18
	夜間	52	46	-6			
測点6	昼間	65	50	-15	61	42	-19
	夜間	54	41	-13			
測点7	昼間	62	49	-13	65	42	-23
	夜間	50	39	-11			
測点8	昼間	60	50	-10	65	52	-13
	夜間	49	41	-8			
測点9	昼間	62	51	-11	49	42	-7
	夜間	51	42	-9			
測点10	昼間	59	51	-8	53	46	-7
	夜間	50	43	-7			
測点11	昼間	61	47	-14	62	53	-9
	夜間	49	40	-9			
測点12	昼間	62	51	-11	63	51	-12
	夜間	49	42	-7			
測点13	昼間	64	50	-14	71	46	-25
	夜間	51	42	-9			
測点14	昼間	63	50	-13	62	44	-18
	夜間	53	42	-11			
測点18 (4階)	昼間	67	63	-4	-	-	-
	夜間	59	56	-3	-	-	-
測点18 (屋上)	昼間	59	64	5	-	-	-
	夜間	51	57	6	-	-	-

(3) 鉄道側施行

1) 鉄道施設の概要

四国旅客鉄道株式会社の施行分は、鉄道施設の詳細設計及び工事であり、県の委託を受けて施行した鉄道高架工事の概要は、次に示すとおりである。

鉄道施設の工事は、高架区間(約 4,080m)である久万川右岸～円行寺口駅西方、行違設備(約 930m)を設置した薊野駅付近、車両基地(約 3ha)を設置した土佐一宮駅付近の3つの区間に分けられる。

高架区間	四国旅客鉄道上讃線	約 3,760m	
・盛土部	四国旅客鉄道上讃線	多度津方 約 61m	
		窪川方 約 259m	計 約 320m
・駅施設			
高知駅	1階 改札口、コンコース等駅施設		
	2階 ホーム		
	ホーム延長	163.0～165.8m	(島式2面4線)
	ホーム幅員	3.1～7.8m	
	駅務室	98m ²	
	エスカレーター	4基	
	エレベーター	2基	
	留置線	起点方-2線 110m、終点方-1線 211m	
	引上線		
入明駅、円行寺口駅	ホーム延長	90.2m(片側1面1線)	
	ホーム幅員	2.0m(有効幅員)	
	エレベーター	1基	
行違設備	約 930m		
車両基地	約 28,500m ²		

a. 高架区間

高架区間の平面線形としては、若松町比島線交差部～愛宕町北久保線交差部間と高知駅付近で現在線の北側、入明駅前後で現在線の南側になっており、その他の区間は、現在線とほぼ同じ位置で高架化した。また、縦断線形は、交差道路の桁下有効高さ4.7mの確保を基本とし、全区間で高架橋を1層とした。

高架の高知駅舎は、駅業務施設及びコンコースを中央部に配置し、改札口は1箇所、ホームと連絡する階段を各2箇所、エスカレーターを各2基、エレベーターを各1基を配置したほか、券売機等の点字標示、誘導ブロック並びに身障者用トイレの設置により、多様な利用者の利便の向上に努めた。また、駅南北間の歩行者動線に配慮して、起点方(多度津方面)、終点方(窪川方面)それぞれに自由通路を設けた。

入明駅、円行寺口駅については、それぞれ階段2箇所(都市側施設1と鉄道施設1)、エレベーター1基(都市側施設、入明駅は通り抜けタイプ)を配置した(無人駅のため、改札口は無い)。

高知駅 エスカレーター



高知駅 エレベーター



高知駅 階段



高知駅 ホーム階



高知駅 券売機



高知駅 改札口



高知駅 トイレ



高知駅 点字、音声案内板



入明駅 エレベーター



円行寺口駅 エレベーター



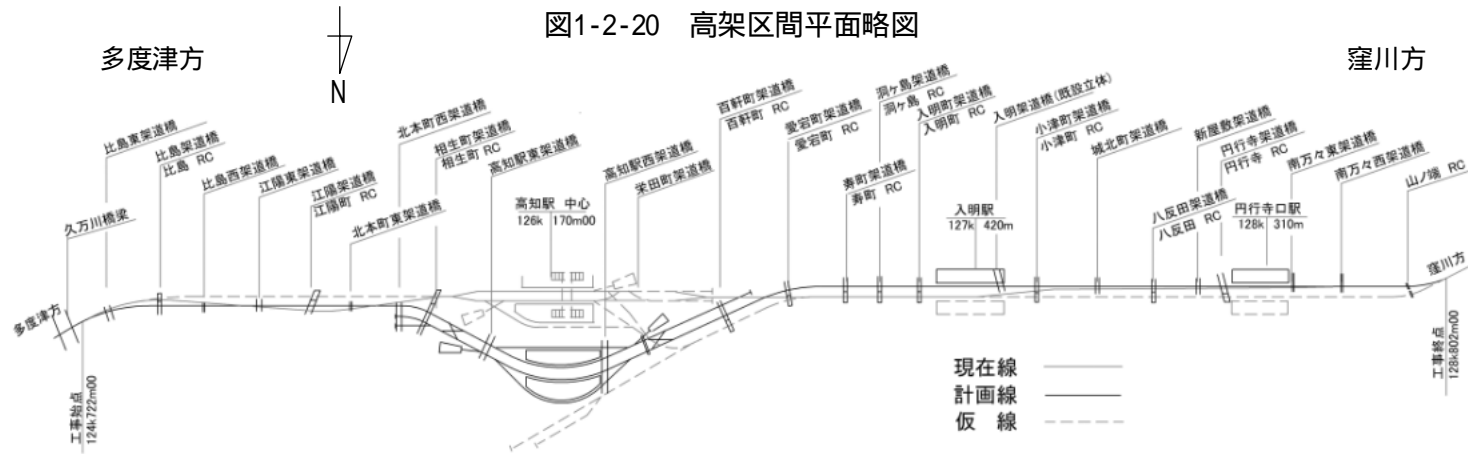


図1-2-20 高架区間平面略図

図1-2-21 高架区間標準断面図

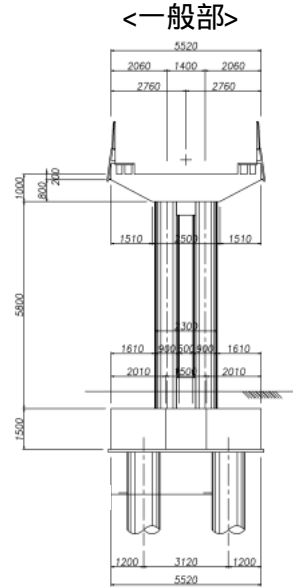
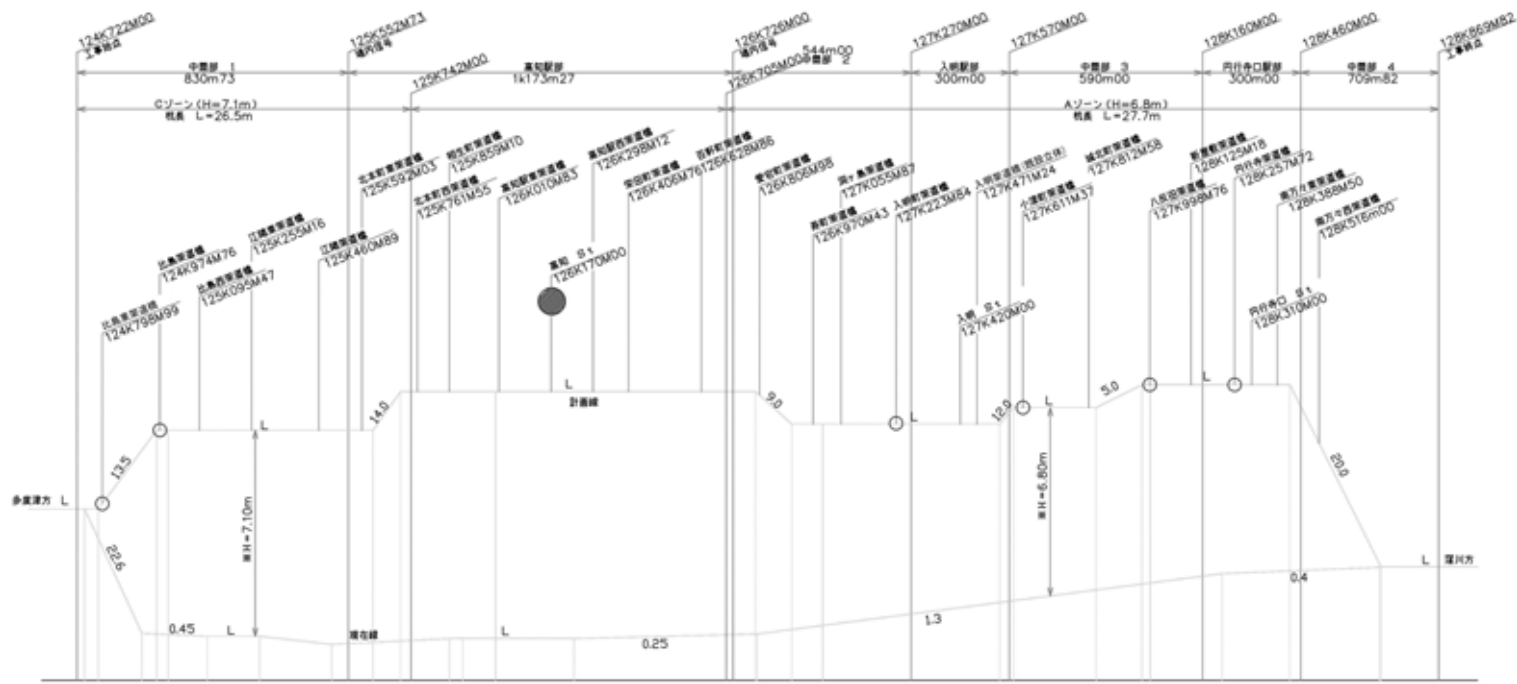


図1-2-22 高架区間縦断略図



<橋脚を広げたタイプ>

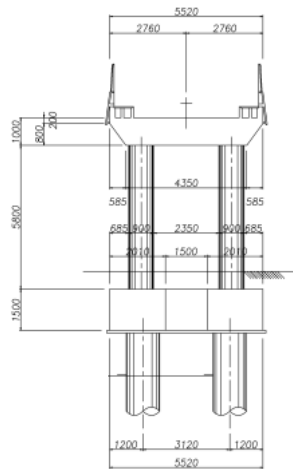


図1-2-23 高知駅平面図

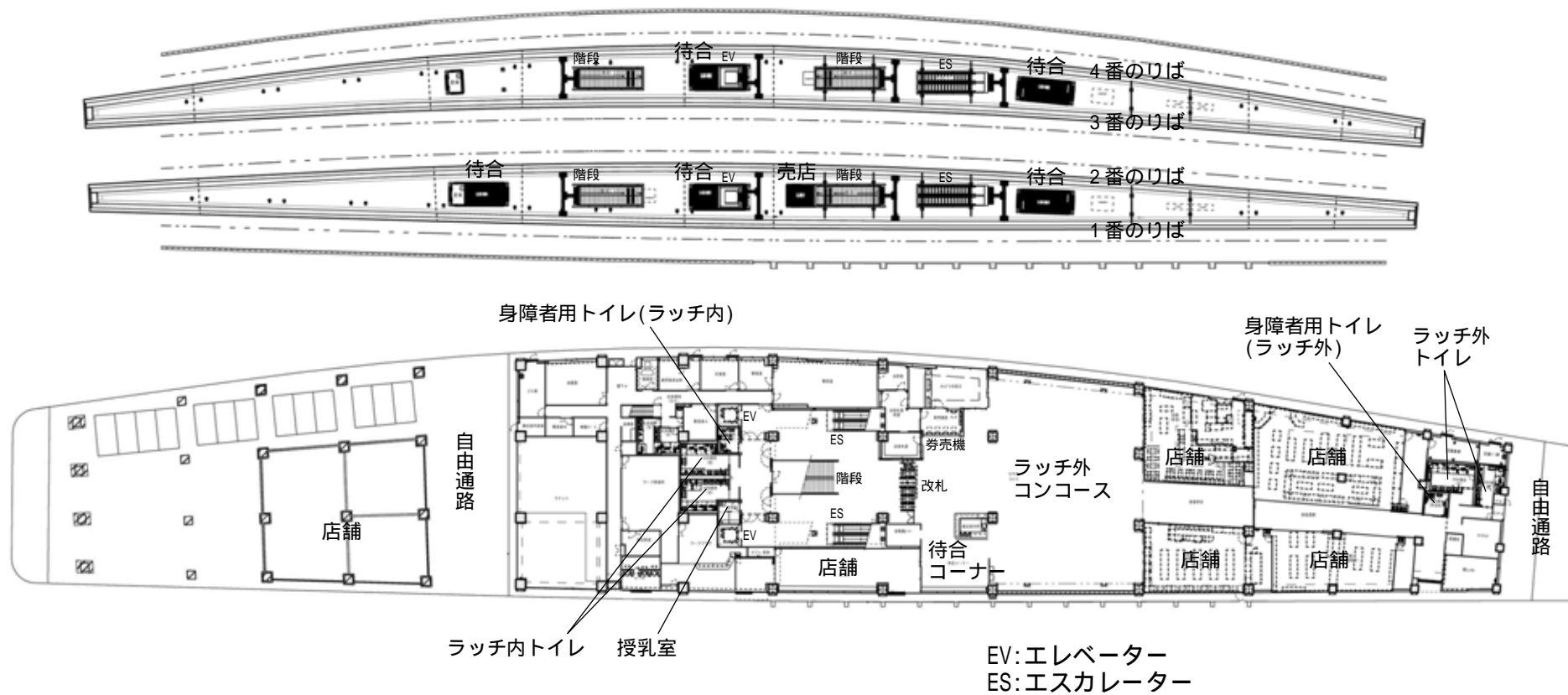
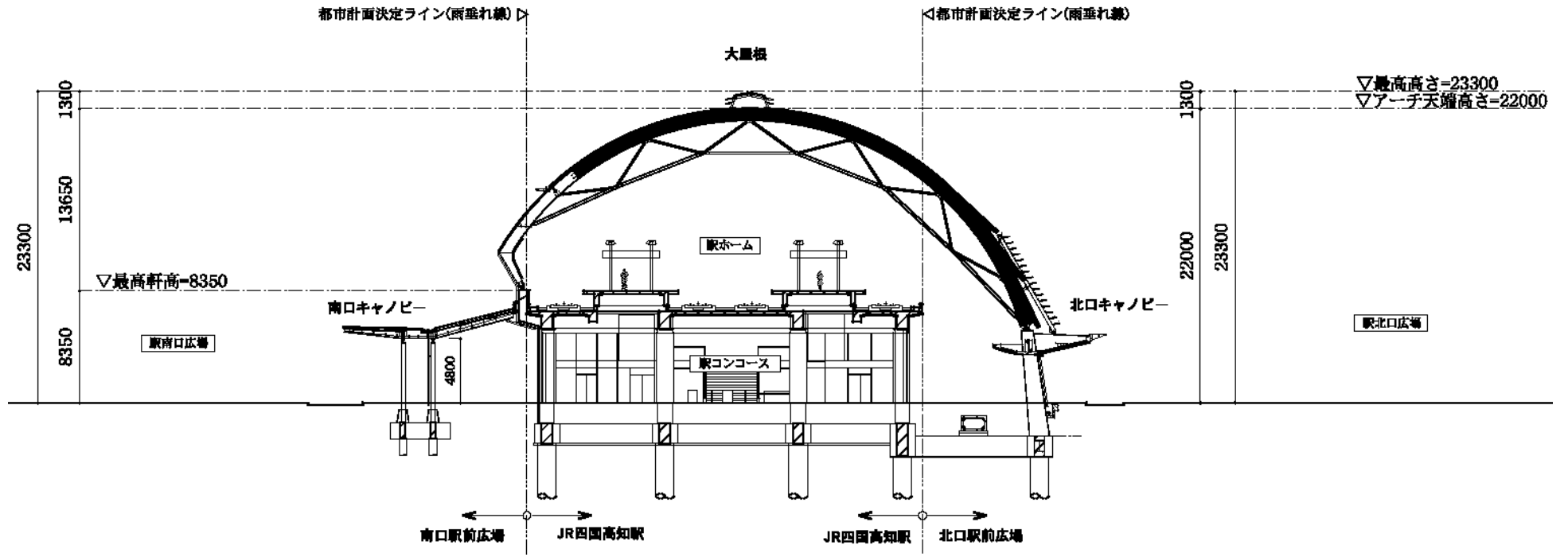
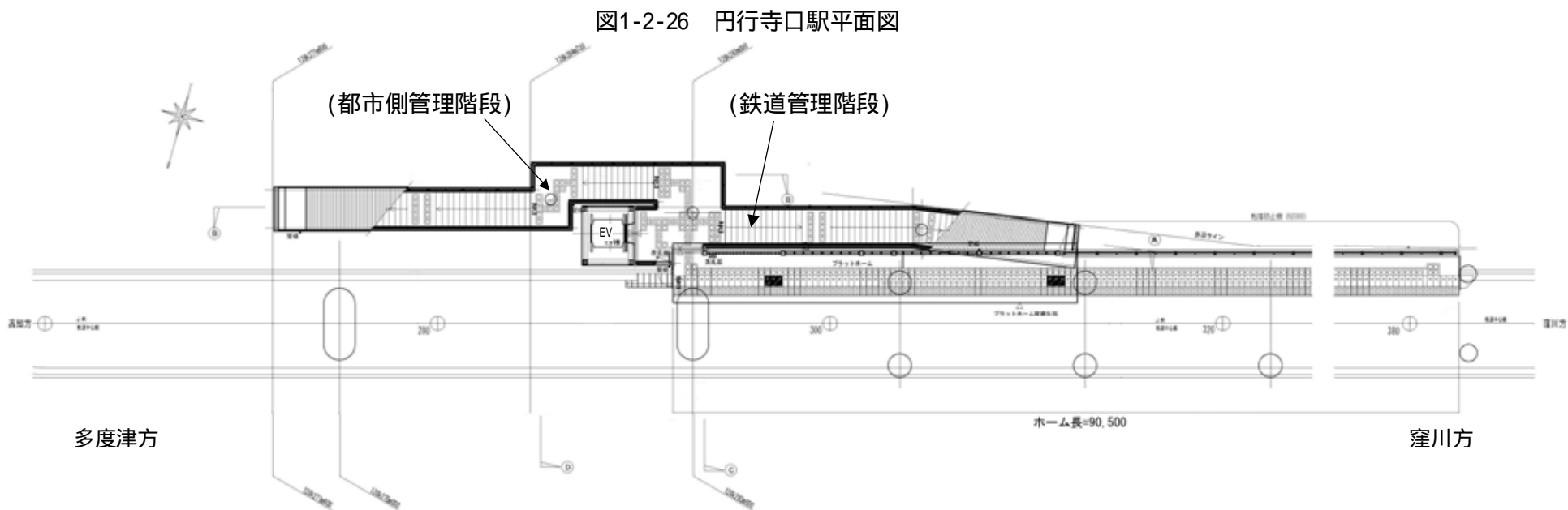
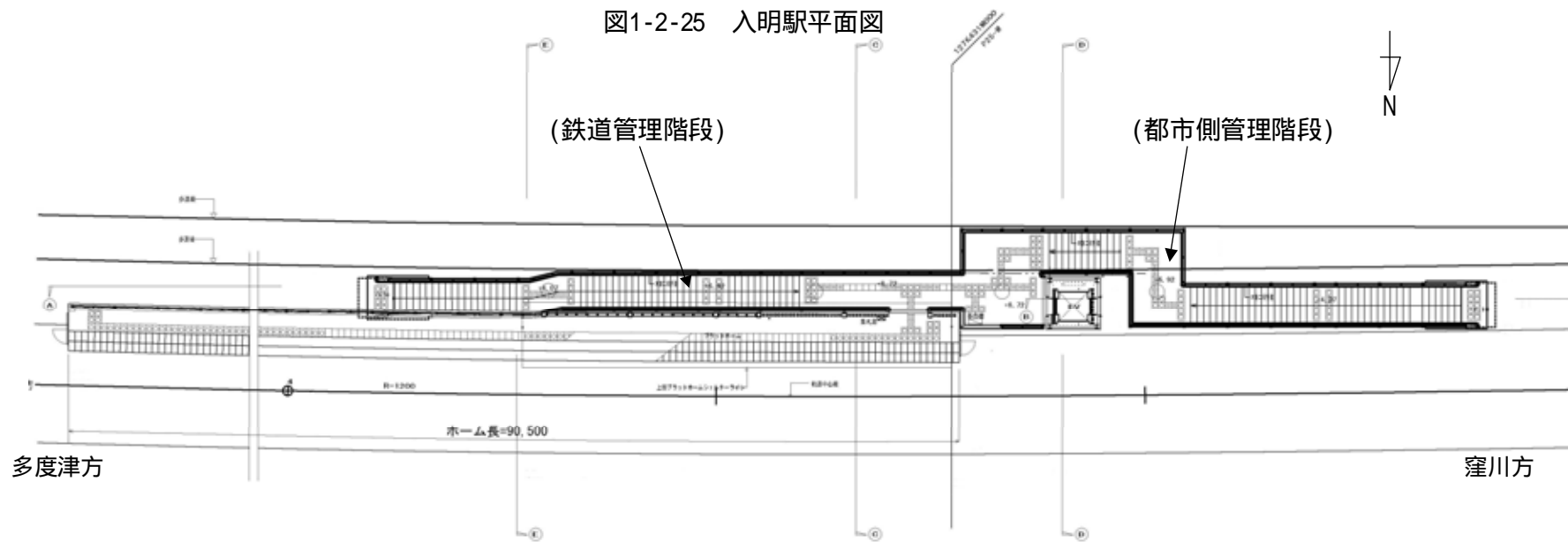


図1-2-24 高知駅断面図





b. 行違設備

行違設備は、JR 土讃線が単線であるため、高知駅と移転した車両基地の間で回送列車が待避するために必要な施設である。隣接するはりまや町一宮線との計画を調整するため、薊野駅を移設して複線化した。

図1-2-27 行違設備、車両基地の位置



c. 車両基地

車両基地は、高知駅に併設されていた車両基地と同等の機能を起点方の土佐一宮駅から分岐して整備、移転した。

車両基地の概要

● 配置両数		DC (ディーゼル客車)	72両	● 建物面積	
		DL (ディーゼル機関車)	2両	種別	延床面積(m ²)
		PC (客車)	6両	事務所	1,473.90
● 線路延長 (有効長)				検修庫 (交番検査線)	2,762.15
種別	両数	有効長(m)	構造		
1 # 仕業・留置線	2	55	車輪削正庫	214.70	鉄骨造・1F
2 # 仕業・留置線	2	55	油庫 (危険品庫)	58.56	補強コンクリートブロック造・1F
3 # 仕業・留置線	2	55	排水処理詰所	19.73	鉄骨造・1F
4 # 仕業・留置線	2	55	汚物処理詰所	45.62	壁式鉄筋コンクリート造・1F
5 # 仕業・留置線	9	250	倉庫	15.70	補強コンクリートブロック造・1F
6 # 給油・給水線	4	110	検修車庫 (保線材料線)	192.22	鉄骨造・1F
7 # 給油・給水線	3	90	● その他の主な設備		
8 # 給油・給水線	7	170	車両洗浄装置	検修庫ピットA・B	
9 # 給油・給水線	5	130	転車台	検修坑ピットC・D	
10 # 給油・給水線	4	130	汚水処理槽	保線ピット	
11 # 仕業・留置線	4	110	排水処理槽	車輪旋盤	
気待線・給油・給水線	3	96	給油設備	リフティングジャッキ (40t)	
引上線	9	195		モノレール (4.9t)	
転車線	—	61		電気リフト (0.5t)	
保線材料線	—	115		機器着脱機 (4.0t)	
1 # 交番検査線	2	128			
2 # 交番検査線	2	117			
3 # 交番検査線	2	121			
車輪削正線	5	245			
洗浄・汚水採取線	6	218			
入出区線	—	428			
合計	73	2,934			

図1-2-28 行違設備平面略図

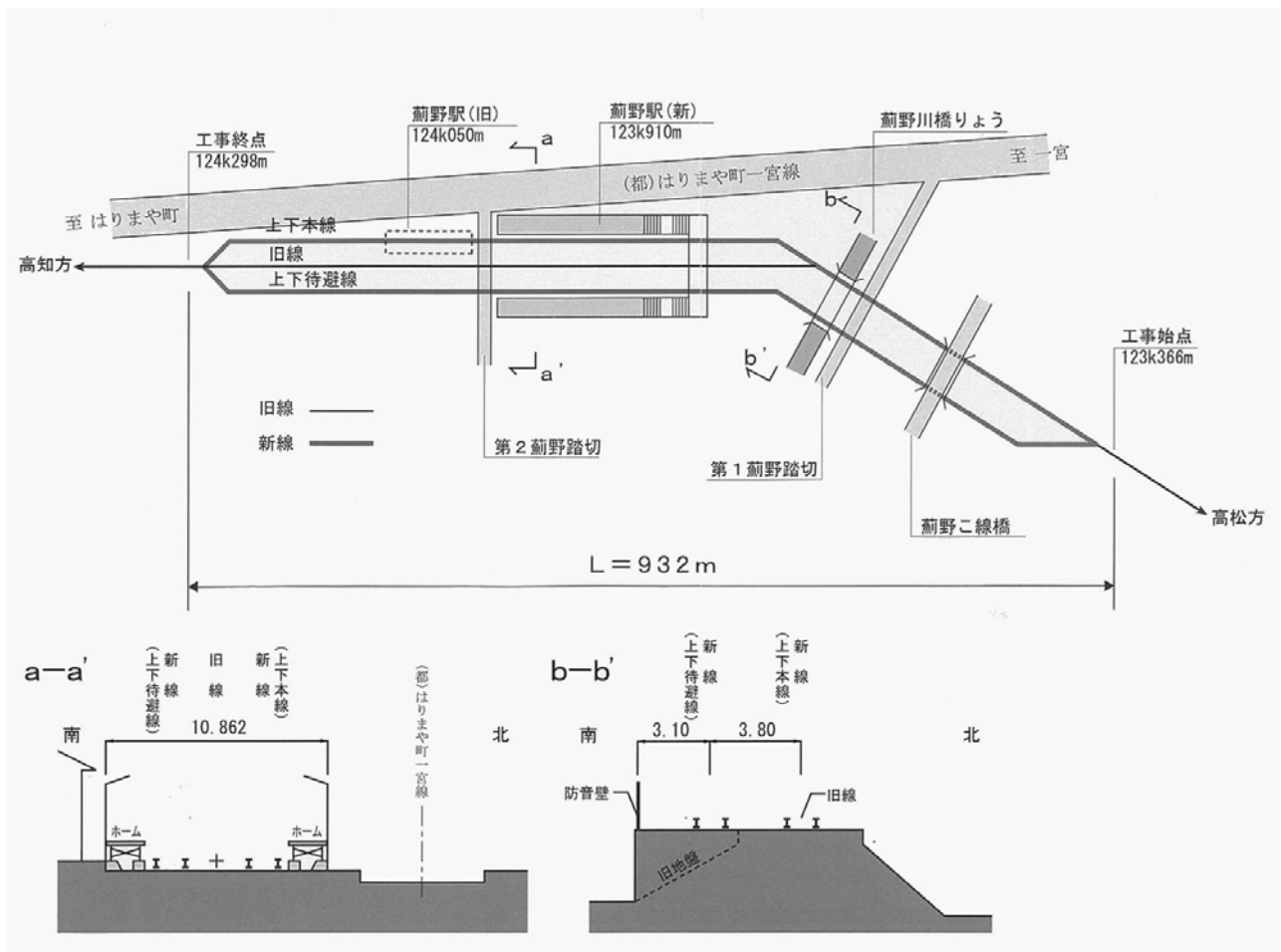


図1-2-29 車両基地平面略図

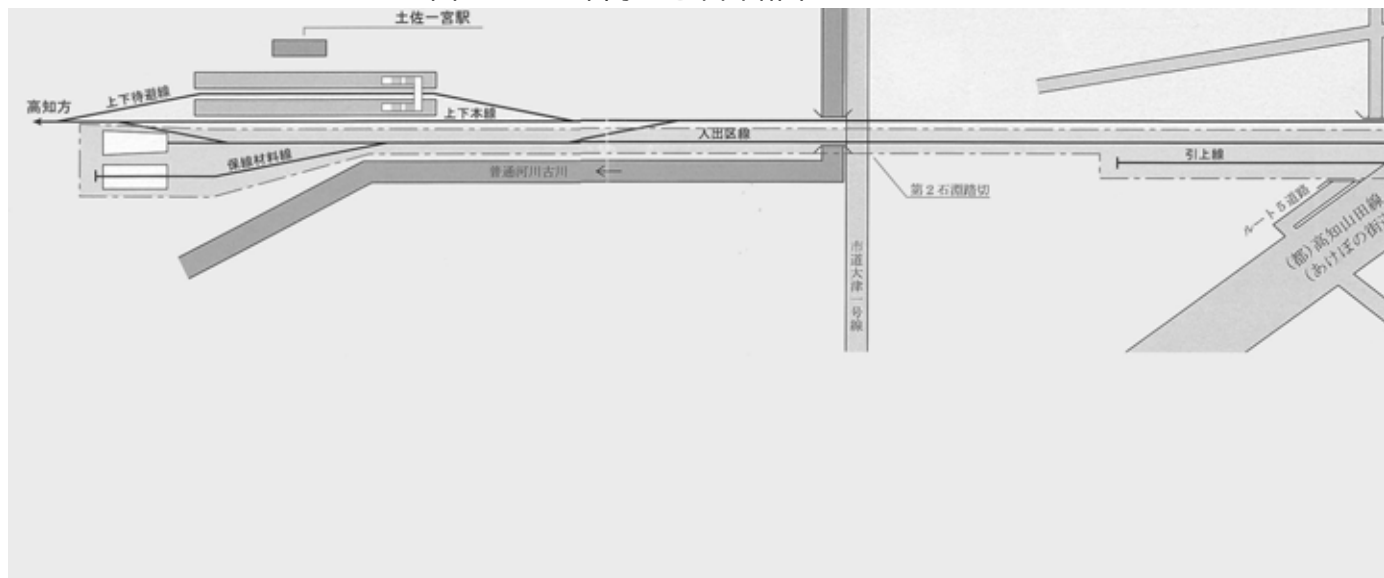
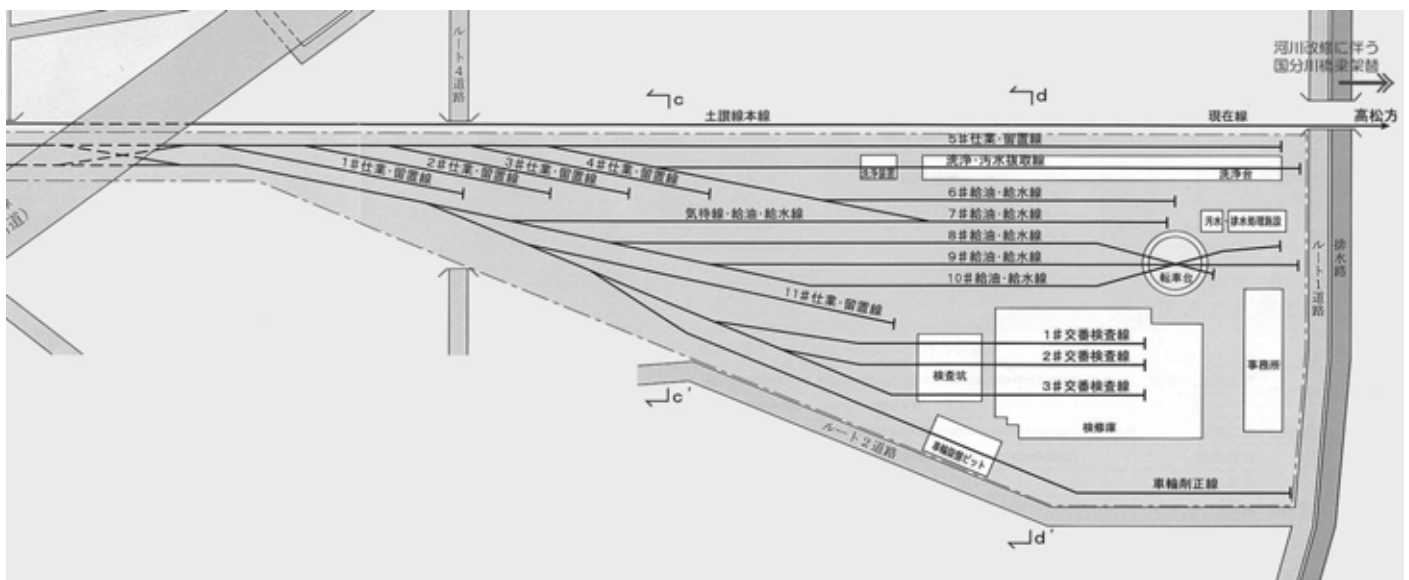
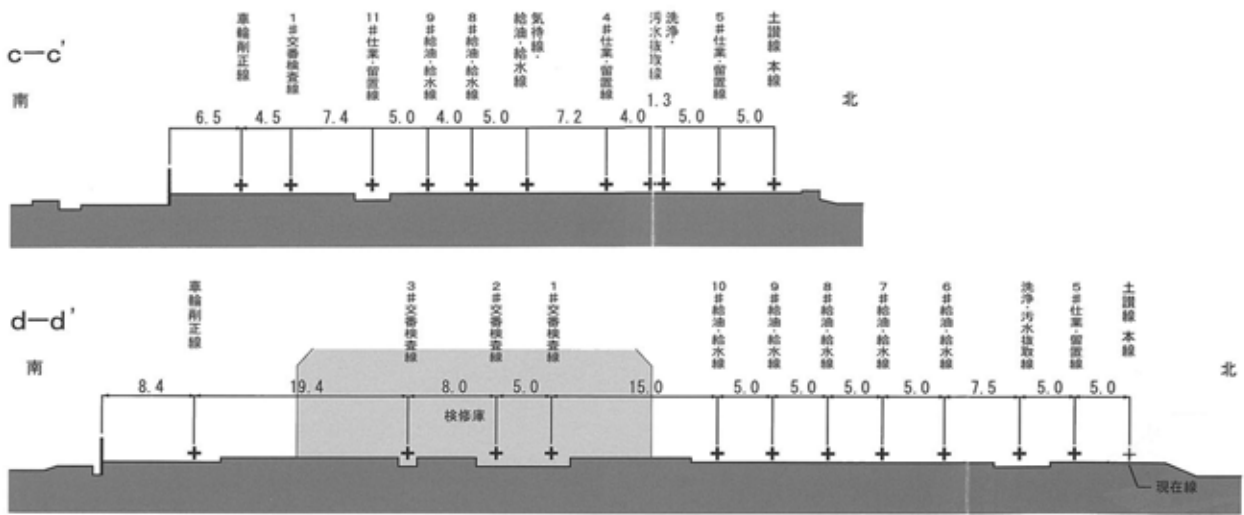


図1-2-30 車両基地断面略図

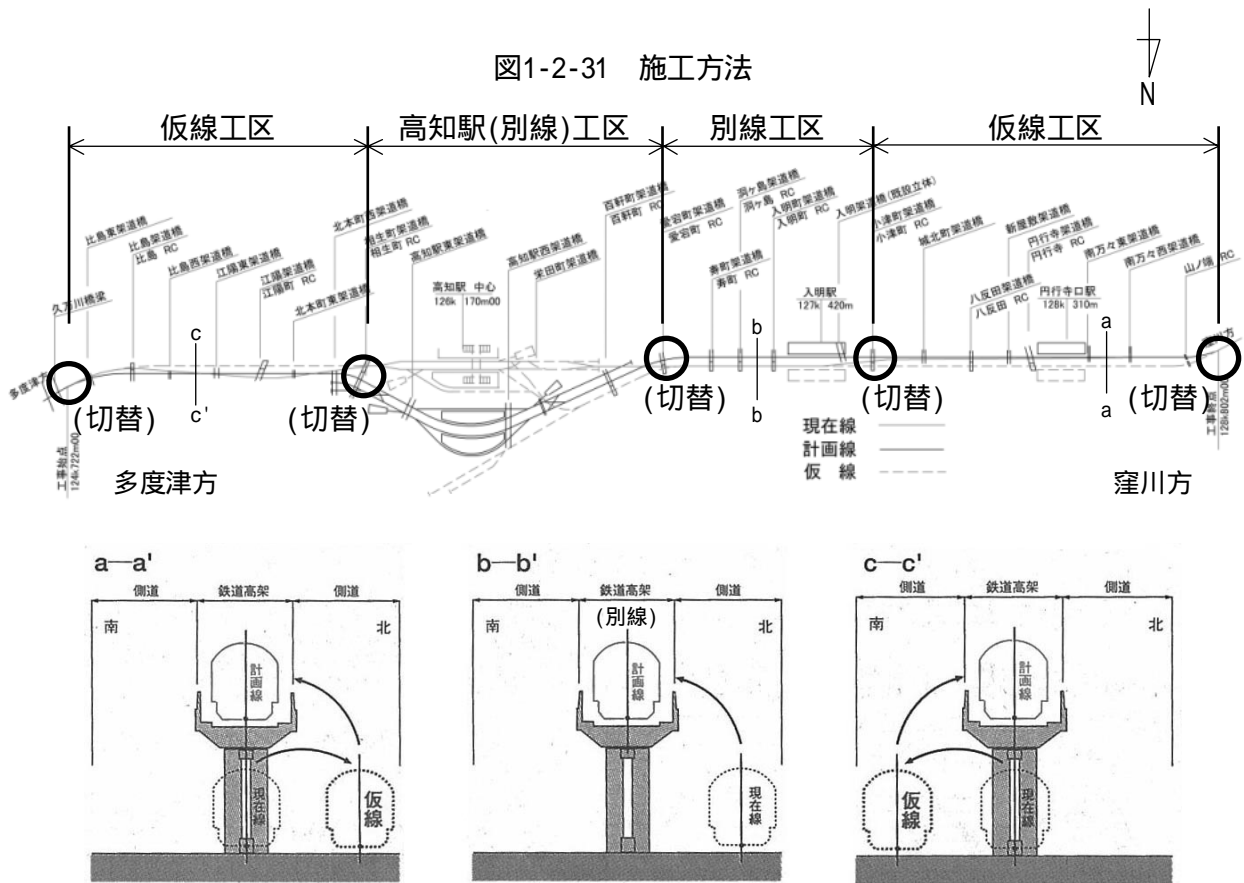


2) 鉄道施設の工事実施

a. 鉄道施設の施工方法

鉄道の高架化については、主に仮線方式、別線方式、直上高架方式が考えられるが、本事業では、高架橋整備後に仮線用地を側道用地として利用できる点や、用地買収費を抑えることが可能なことから仮線方式を基本とし、高架敷地として車両基地を利用できる高知駅部と、既設道路を利用できる愛宕町踏切～入明駅区間については、別線方式を採用した。

本工事は、市街地の中心部で営業線を運行させながらの工事であるとともに、沿線には家屋が近接していることから、地元の理解と協力を求めつつ、列車の安全運行に留意して慎重に進めた。



- ・ 仮線方式とは、現在線の隣に仮線を設置して、営業線を仮線に移して高架橋を新設する方式である。
- ・ 別線方式とは、現在線で営業線を続けて高架橋を新設する方式である。

b. 鉄道施設の施工順序

鉄道高架化工事の施工順序は、以下に示すとおりである。

車両基地と行違設備の工事に着手した後、高架区間の工事に着手した。高知駅東側の起点方で、仮水路の付け替え工事を県が施工した後、仮線を施工して、高架橋工事に取りかかった。

また、高知駅西側の終点方では、まず別線区間で高架橋工事に着手し、入明駅と円行寺口駅の仮ホーム設置や仮線工事など施工して、準備ができた場所から順次高架橋を建設した。高知駅部は、既存車両基地を移転して撤去した後、高知駅で駅業務を続けながら車両基地跡地に新高知駅を別線工事で施工した。

図1-2-32 施工順序の概要

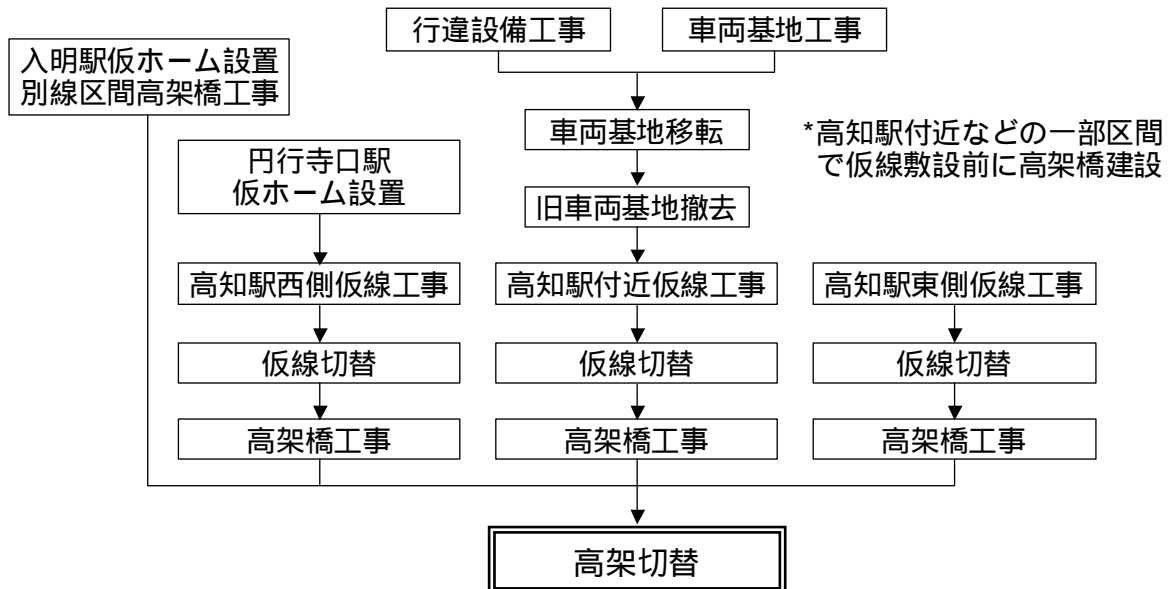
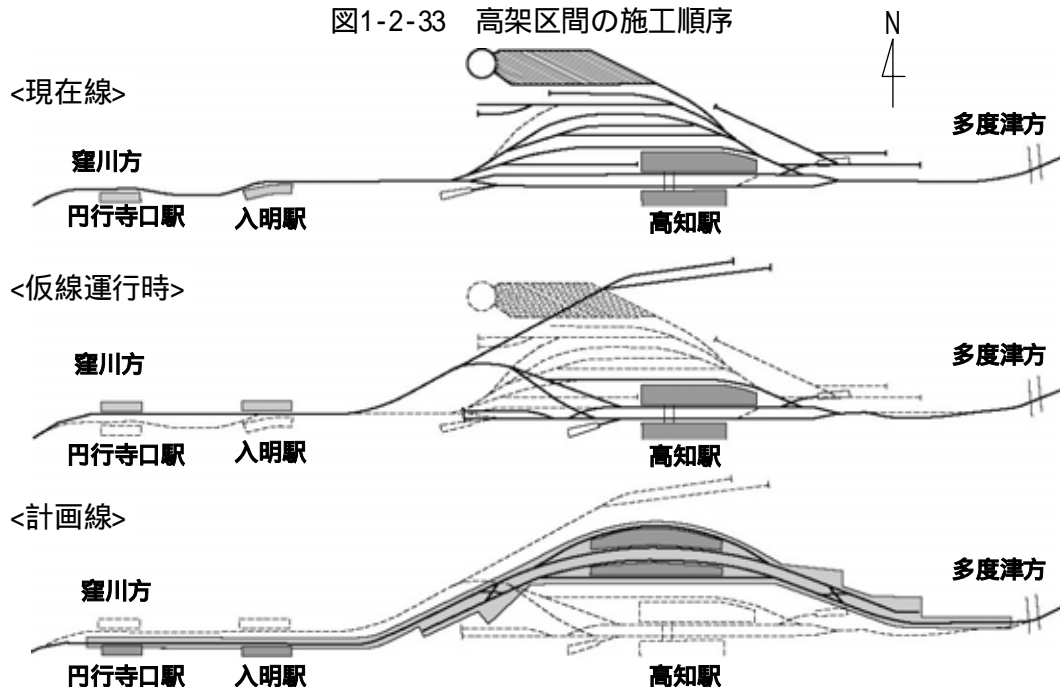


図1-2-33 高架区間の施工順序



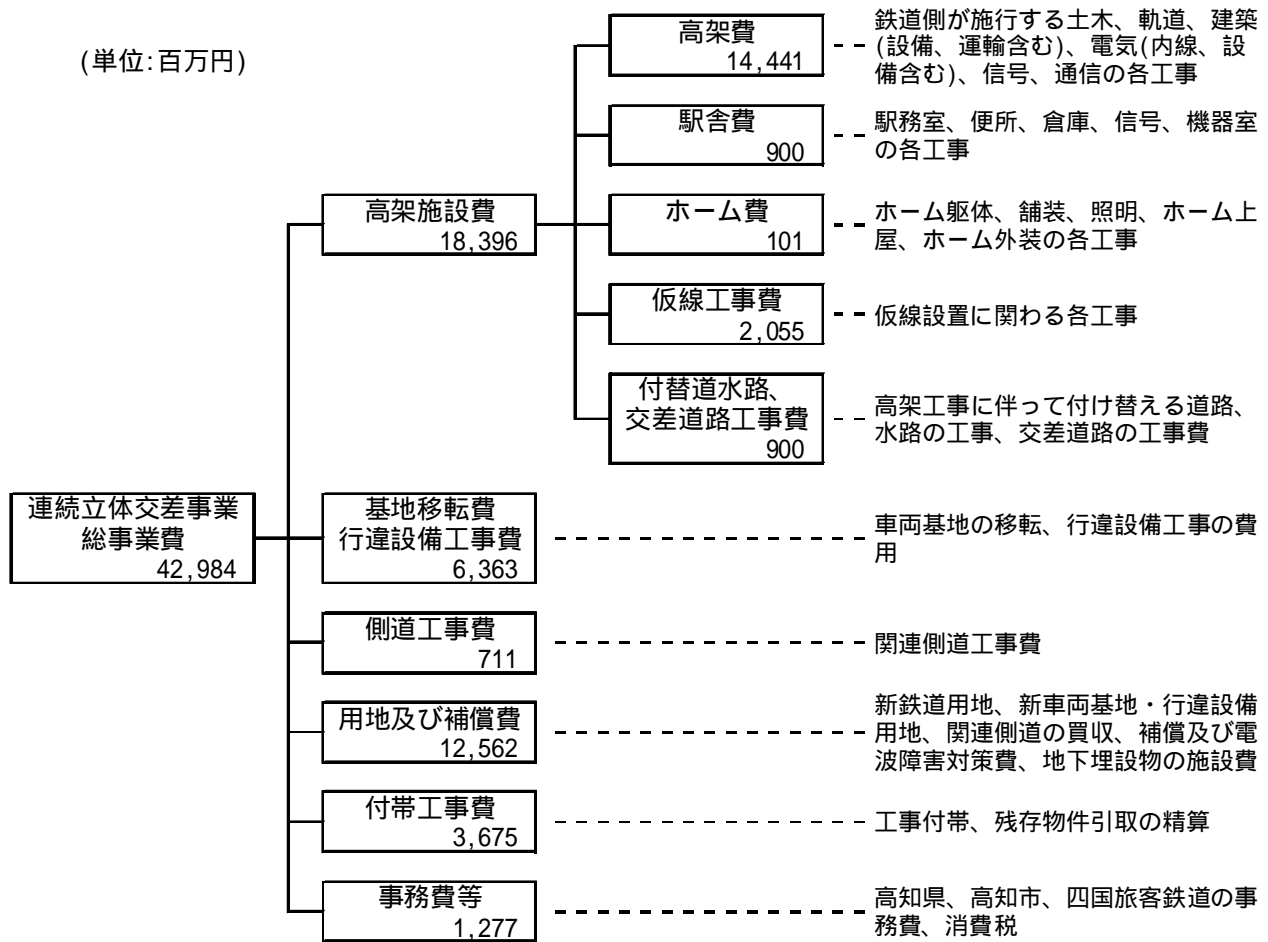
2-5 全体事業費と費用負担

(1)事業費の構成

1)JR 基本協定に基づく事業費

平成 9～22 年度(1997～2010)の 14 年間にわたる本事業の JR 基本協定に基づく総事業費は、42,984 百万円であり、その内訳は下図に示すとおりである。そのうち高架施設費は、18,396 百万円(約 42.8%)、基地移転費と行違設備工事費(用地補償関連除く)は、6,363 百万円(約 14.8%)、側道工事費は 711 百万円(約 1.7%)であった。

図1-2-34 JR 基本協定に基づく本事業の事業費構成



2)県予算に基づく事業費

県予算に基づく事業費は、国庫補助事業、区画整理補助を含む県単独事業、四国旅客鉄道株式会社の負担金を合わせて約 47,651 百万円である。

国庫補助事業は、地方道路交付金事業を含めて総額 26,171 百万円で、その内訳は、高架本体(側道含む)は 21,069 百万円、車両基地は 4,192 百万円、行違設備は 910 百万円となっている。

また、県単独事業は、連立関連事業(景観設計や高架側道、車両基地外周道路等)、連立周辺対策事業(車両基地、行違設備の用地、造成費や排水対策工事等)、土地区画整理事業に関わる補助金を含めて、総額 21,480 百万円であり、高架区間が 10,770 百万円、車両基地が 9,271 百万円、行違設備が 400 百万円、区画整理補助が 906 百万円となっている。

表1-2-10 高知駅周辺都市整備の事業費(県予算に基づく)

費目	内訳	事業費 (百万円)
補助 (連立)	(1)高架事業	15,898.8
	(2)車両基地	4,192.0
	(3)行違設備	910.0
	(4)高架側道	988.0
	計	21,988.8
交付金 (連立)	(1)高架事業	2,916.0
	計	2,916.0
補助 (連立関公)	(1)高架側道	300.0
	計	300.0
交付金 (側道)	(1)高架側道	838.0
	(2)高架側道支線	128.0
	計	966.0
単独 (関連)	(1)高架側道(地方特定)	6,687.0
	(2)グレードアップ(地方特定)	3,594.0
	(3)グレードアップ(純単)	155.0
	(4)車両基地外周道路(純単)	1,743.0
	(5)側道の拡幅整備等(純単)	117.0
	(6)その他環境整備(純単)	217.0
	(7)区画整理(側道負担金)	95.7
	(8)JR高架協定精算金	37.2
計	12,645.9	
単独 (周辺)	(1)車両基地の用地造成費	2,674.0
	(2)行違設備の用地造成費	400.0
	(3)排水路工事	1,658.0
	(4)排水機場工事	1,644.0
	(5)周辺整備	1,552.0
計	7,928.0	
合計	公共(補助+交付金)	26,170.8
	単独	20,573.9
	計	46,744.7
	地方特定	10,281.0
-----	純単	10,292.9
	単独計	20,573.9
	区画整理補助金(単独)	
	区画整理への補助金	906.3
総計	単独合計(単独計+区画補助金)	21,480.2
	計	47,651.0

(2)費用負担

事業費の負担区分は、基本負担額、増加費からなり、その費用負担は、平成4年3月31日付「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」及び「同細目協定」に基づき算出した。

本事業の費用負担区分は、高架施設費の相互負担率が高知市人口(約32万人)に基づいて都市側93%、鉄道側7%であり、車両基地や行違設備が対象内容によって都市側、鉄道側のそれぞれの単独負担である。また、都市側増加費は、掘下げの交差道路、架道橋の支間25m以上に対する費用と景観設計に要する費用である。なお、本事業では、鉄道側の増加費及び増強費は、計上されていない。

本事業における負担区分別費用の内訳は、次のとおりである。

都市側負担額

- ア.基本負担額……高架施設費の都市側負担分、車両基地移転費の既設分及び行違設備工事費
- イ.増加費……掘下げの交差道路の費用、支間25m以上の架道橋の工事費、景観設計関連費
- ウ.関連側道等……関連側道の用地補償費のうち都市側負担分と工事費、その他関連事業、周辺対策事業

鉄道側負担額

- ア.基本負担額……高架施設費の鉄道負担分、移転先車両基地及び行違設備の路盤費と用地費、旧高知駅舎の業務施設撤去費

また、その他費用の負担区分は、次のとおりである。

残存物件と発生物件

- ・工事により残存した物件は、その評価額またはスクラップ価格を高架施設費の負担割合により精算した。
- ・旧営業線レール等の撤廃物については、鉄道事業者側の財産とした。

図1-2-35 工事費負担(JR基本協定に基づく)

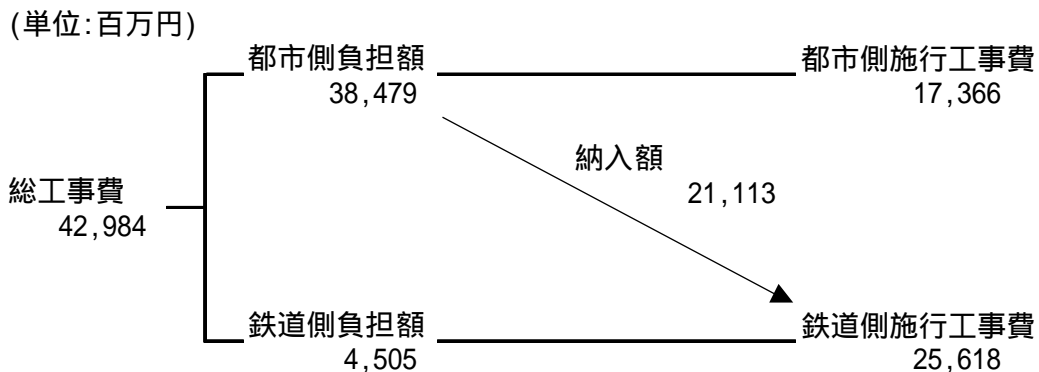


表1-2-11 費用負担区分

項目	相互負担		単独負担		主な内容	記事	
	都市側	鉄道側	都市側	鉄道側			
高架施設費	高架構造物	0.93	0.07			高架橋、軌道(スラブ、バラスト)、ホーム、上屋、防風壁、コンコース等通路、高架支障付替道水路、等	EV等昇降設備は、スペースの確保
	駅舎	0.93	0.07			駅業務施設等	
	支障移転	0.93	0.07			保線区等(高架下収容)	撤去を含む
	仮線敷設	0.93	0.07				撤去を含む
	旧施設撤去	0.93	0.07			現行線路、建物	
	関連側道	0.93 0.07				幅員6mの用地費	
				1	0	工事費及び6mを超える部分	
交差道路	0.93 0.07				交差部分及び取付部の工事費		
			1	0	用地費及び新設・拡幅部の工事費	幅員25m以上の道路を含む	
車両基地 移転費等	車両基地 土佐一宮駅 (分岐設備)			0	1	用地費・路盤費及び付替道水路	交換処理
				1	0	線路・建物等上物設備	
	車両基地 薊野駅 (行違設備)			0	1	用地費・路盤費	交換処理
				1	0	線路・駅設備及び薊野橋梁・付替道水路	
その他	旧基地鉄道施設撤去			0	1	建物・線路等	
	新基地取付道路等			1	0	取付道路及び外周道路の付替部分を除く部分等	基地取付道路幅員6m