

J R松山駅付近連続立体交差事業の高架橋工事にかかる説明会（竹原地区）H30.6.12

【質疑応答】	
質問者① 市道雄郡 15 号線の路面補修や草刈り等、工事完成時期について	
(質問)	市道雄郡 15 号線の竹原踏切から南側では、舗装が凸凹になっているうえ、線路側（J R敷地又は県買収地）から雑草が飛び出してきている。早々に対応してもらいたい。
(回答)	舗装の凸凹は道路管理者である松山市が対応します。雑草については、J R 四国と県がそれぞれの管理地の草刈りを実施します。（※今回記載）
(質問)	市道雄郡 15 号線と県買収地との境に木柵を設置しているが、市道の道幅が狭く離合が困難なところがあるので、少しでも木柵を寄せて道幅を広くしてもらいたい。
(回答)	木柵を寄せて県買収地を市道の一部として利用するには、道路法に基づく手続きが必要となります。また、当該県買収地は、高架橋等を施工する際に工事用道路として利用する予定としておりますので、道幅は現状のままでご利用いただきますようお願いいたします。（※今回記載）
(質問)	高架工事はいつ完成するのか。
(回答)	2024 年度（平成 36 年度）の完成を目標としています。
質問者② 前側踏切部分の工事完成後の通行について	
(質問)	工事が完成すると、前側踏切部分は自転車・歩行者のみが通行可能となり、自動車は通れないとのことだが、このあたりはバイクで通行する人が多く、バイクの通行が竹原踏切部分だけになると、朝夕の通勤時間帯には事故が起こりかねないと思われる。前側踏切部分もバイクの通行ができるようにならないか。
(回答)	<ul style="list-style-type: none"> ・側道は工事完成後、松山市が管理することとなるため、通行車両については松山市と協議しながら最終的に決定していくこととなります。 ・バイク等の通行については、警察との協議も必要ですので、可能かどうか相談をさせていただきます。なお、竹原踏切部分も高架化で踏切はなくなり、4 m 程度の道幅となりますので通行しやすくなります。
質問者③ 側道にかかる問合せ窓口について	
(質問)	側道は工事完成後、松山市が管理することだが、問合せ窓口はどこか。
(回答)	工事は県が実施し、完成後に松山市へ引き継ぐこととしています。工事完成までの間は、県（鉄道高架課）へご連絡いただければ対応させていただきます。
質問者④ 側道幅、高架化後の騒音・振動について	
(質問)	側道幅は、西側も東側も 6 m か。
(回答)	西側の側道（側道西線）の一部で 6 m を切る区間がありますが、基本的には道路幅員 6 m で計画しています。
(質問)	現在はレールに継ぎ目があり、列車走行時にカタコトと音が鳴るが、ロングレールにしたり、防音壁をつける等の計画はあるのか。
(回答)	<ul style="list-style-type: none"> ・今回工事で P C 枕木設置とロングレール化を行います。また、防音壁を設置する予定はありませんが、高架橋側面に高さ 2 m 程度（レール高さから 1.5 m）の高欄を設置します。 ・事業着手に先立ち実施した環境影響評価（環境アセスメント）では、これらの対策により、現状よりも騒音・振動は低減すると予測されています。 ・また、工事完成後も調査を実施し、環境影響評価で予測したように騒音・振動が低減されるのかどうか確認します。この調査の結果、万一、騒音・振動が現状より大きくなっていれば、追加の対策を検討する場合があります。

質問者⑤ 夜間作業、工事損害事前調査の範囲について

(質問) 夜間作業はあるのか。

(回答) ・これから実施する「その1工事(H30.6~H31.11)」では夜間作業は予定していませんが、次の「その2工事(H31.10~H32.7)」で、太陽市(おひさまいち)南側にある道路に高架橋(新玉架道橋)を施工する際、夜間作業となる可能性があります。
・また、電気設備工事など、停電して列車運行のない時間帯に作業をしなければならない場合がありますので、その際には事前にお知らせいたします。

(質問) 工事損害事前調査の範囲として、建物に影響を及ぼす振動が伝わる範囲(11.7m)としているが、何か計算式があるのか。

(回答) 建物等に軽度の損傷が発生する可能性がある振動値が70dB程度とする文献があり、今回実施する工種ごとに70dBが伝わる距離を計算式で算出しています。算出したところ、鋼矢板の油圧圧入引抜工で発生する振動の影響範囲(鋼矢板圧入位置から11.7m)が最も広くなることから、これを工事損害事前調査の範囲としています。

(質問) 今回工区(竹原北工区)の南側の工区には建物が多くあるが、工事損害事前調査の範囲はどうか。

(回答) ・南側の工区(竹原南工区)でも計算結果は同じで、鋼矢板圧入位置から11.7mの範囲が工事損害事前調査の範囲となります。
・竹原南工区の着手時期については県とJR四国において調整中ですが、着手時期の目途が立った段階で工事損害事前調査の範囲をお示しし、調査対象となる建物等の関係者の方へ個別にお伺いしたいと考えています。

質問者⑥ 側道東線の計画について

(質問) 東側の側道は県道松山空港線に接続するのか。

(回答) 東側の側道(側道東線)は、伊予鉄道郡中線が並走する県道松山空港線までは接続せず、その手前で高架下を通過して西側の側道(側道西線)に接続する計画です。

質問者⑦ 側道への信号機設置について

(質問) 現在、中之川通線には踏切(松山第二踏切)があるため車は減速するが、踏切がなくなり、車が減速しなくなるところに側道が接続すると事故が懸念される。側道と中之川通線との交差点には信号機は設置されるのか。

(回答) 信号機設置については今後警察と協議する必要があるため未定です。この協議を経て警察が最終決定することになります。

質問者⑧ 工事に関する連絡先、工事中の安全確保について

(質問) 工事に関する連絡先はどこか。

(回答) 工事はJR四国が発注及び監督をしますが、ご連絡等の窓口は県が対応します。

(質問) 松山第二踏切では、工事車両は踏切を渡ってすぐに工事用道路に侵入することになり、特に雨の日は渋滞が発生し危険であるため、安全対策等をよく検討していただきたい。

(回答) 現在施工中の愛光工区では交通誘導員を1名配置しており、竹原北工区でも1名配置を予定していますが、状況を見ながら必要であれば交通誘導員の増員も検討します。

(質問) 中之川通線の用地買収ができているところは木柵で囲っており、歩行者は車道を通行している状況であるが、用地買収が終わったところは、応急的にでも歩行者が通行できるようにしてもらいたい

(回答) 中之川通線の市担当課へご要望を伝えさせていただきます。

J R松山駅付近連続立体交差事業の高架橋工事にかかる説明会（新玉地区）H30. 6. 15

【質疑応答】	
質問者① 防音壁、駅舎の規模、高架事業の窓口について	
(質問)	高架橋に防音壁は設置されるのか、またその高さはどの程度か。
(回答)	防音壁設置の予定はなく、高架橋の両側面に高さ2m程度（レール高さから1.5m）の高欄を設置します。事業着手に先立ち実施した環境影響評価（環境アセスメント）では、高欄設置、PC枕木設置及びロングレール化により、現状よりも騒音・振動は低減すると予測されています。
(質問)	駅舎（駅ビル等を含む）の規模はどのくらいか。
(回答)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、駅部の設計を実施していますが、新しい高架駅では2つのホームにそれぞれに1番線と2番線、3番線と4番線ができ（2面4線と言います）、対面で乗り降りすることができます。 ・なお、県が実施する連続立体交差事業では、高架化に伴う駅機能の復旧にかかる駅整備を行います。いわゆる「駅ビル」等の駅機能以外の整備については、土地区画整理事業において駅正面に換地を受けるJR四国において適切に判断されます
(質問)	工事に関するクレーム等は松山市へ連絡したのでよいのか。
(回答)	連続立体交差事業は県が施行主体として実施しておりますので、ご要望やご意見等は県（鉄道高架課）へご連絡いただければ対応させていただきます。
質問者② 事業の完成時期、県が取得予定の貨物駅跡地の利用について	
(質問)	これまでに、車両基地移転先での埋蔵文化財調査や高架区間での土地買収の長期化等により完成時期が大幅に遅れているが、事業はいつ完成するのか。
(回答)	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年4月、高架区間の一部用地の取得が長期化し、工事着手に必要なまとまった土地の確保に時間を要していたこと等から、以降の工事工程を抜本的に見直した結果、平成36年度（2024年度）まで事業期間を要する見通しとなったことを公表させていただきました。関係者のみなさまには大変ご迷惑をおかけし申し訳ございません。 ・これまでのところ、今年1月に愛光工区で高架橋工事に着手し、今回の竹原北工区が今月から工事着手することとしています。他の工区についても、まとまった土地が確保できている部分から適宜工事着手し、目標とする平成36年度（2024年度）までに事業を完成したいと考えております。 ・車両基地等の移転先では、埋蔵文化財調査に時間を要しましたが、現在検修庫や各種鉄道設備の工事を進めており、平成32年3月には車両基地と貨物駅を移転できる予定です。
(質問)	土地区画整理事業に関連して、県が取得する予定の貨物駅跡地はどのように活用する予定か。
(回答)	現在のところ具体的な跡地利用計画は決まっていますが、松山市が平成27年5月に策定した『車両基地跡地利用に関する基本構想』や「松山駅周辺笑顔あふれるまちづくり推進協議会」が平成29年7月に策定した『松山駅周辺拠点地区まちづくりガイドライン』、松山市が本年4月に策定した『松山市景観計画』等を踏まえ検討したいと考えています。
質問者③ 高架への列車切替え時期、千舟町空港線について	
(質問)	平成36年度までに列車が高架に切り替えられるということか。
(回答)	高架への切り替えを行った後に、現在線の撤去を行うと共に、高架に平行して設ける側道を整備して事業完成となりますので、高架への列車切替えは、それより前に行うこととなります。

(質問) 予讃線をアンダーパスしている千舟町空港線はどうなるのか。

(回答) 県が連続立体交差事業で予讃線を高架化する平成 36 年度 (2024 年度) 以降に、松山市が千舟町空港線を平面化する予定です。

質問者④ 通学路の安全確保について

(質問) 工事車両の進入路として計画している千舟町空港線は、新玉小学校の通学路となっている。学童の安全確保はどのように考えているのか。

(回答) 主な進入路は中之川通線を予定していますが、作業の都合上、千舟町空港線を利用する場合は、朝の登校時間帯は工事車両の通行を控えます。

(質問) 高学年になるとクラブ活動等で下校時間がバラバラになる。交通誘導員を配置するなどして工事車両と学童を完全に分離してもらいたい。

(回答) しっかりと検討し交通誘導員を配置するなど安全最優先で対処します。

質問者⑤ 工事車両進入路の重量制限について

(質問) 工事車両の進入路として計画している市道 (新玉 64 号線) には重量制限がかかっていると思われるが把握しているか。

(回答) 6 t の重量制限がかかっているため、小型車両の進入路として計画しています。