

鹿児島都市計画都市高速鉄道 JR 指宿枕崎線

第3章 事業の背景と必要性



大久保踏切（事業前）

第3章 事業の背景と必要性

3-1 事業化に至る背景

JR 軌道と幹線道路の交差については、道路法第 31 条の規定に基づき、原則として立体交差が義務付けられており、谷山第一地区土地区画整理事業を施行していた時点から、この道路法第 31 条の規定に基づき、高架化前の JR 軌道敷の高さで、向川原森山線（現 惣福森山線）はアンダーパス、御所下和田名線はオーバークラスの立体交差で、昭和 49 年に都市計画決定がなされていました。

【道路法】

（道路と鉄道との交差）

第三十一条 道路と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は鉄道事業者の鉄道とが相互に交差する場合（当該道路が国道であり、かつ、国土交通大臣が自らその新設又は改築を行う場合を除く。）においては、当該道路の道路管理者は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構又は当該鉄道事業者と当該交差の方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担について、あらかじめ協議し、これを成立させなければならない。ただし、当該道路の交通量又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。

2, 3, 4, 5, 6, 7 略

その後、昭和 54 年に木之下川の改修計画が認可され、その時点で護岸の嵩上げが必要となることから、JR 軌道の嵩上げの必要性が生じました。さらに、平成 5 年度に谷山第二地区土地区画整理事業の基本計画の作成を行い、この段階で木之下川の改修等に伴い、JR 軌道の嵩上げが必要なが判明しました。

木之下川の河川改修については、既に谷山第一地区内の木之下川 JR 鉄橋から下流側が都市小河川改修事業で改修されており、計画河床高および計画高水位の関係からも、木之下川 JR 鉄橋の嵩上げは避けられないものでした。

平成 5 年度の基本計画においては、JR 軌道の嵩上げが必要なことから、土手方式（盛土方式）により JR 軌道を嵩上げた計画で道路の立体交差を計画しました。

軌道の嵩上げ高さについては、慈眼寺駅で 1.0m、諏訪踏切で 1.5m、木之下川で 1.9m、本庄踏切で 2.2m、大久保踏切で 2.5m、試験場踏切で 2.5m、陣之平踏切で 1.4m、軌道敷の幅は約 11m、嵩上げ区間は慈眼寺駅から田辺第 2 踏切付近までの約 900mとなっていました。

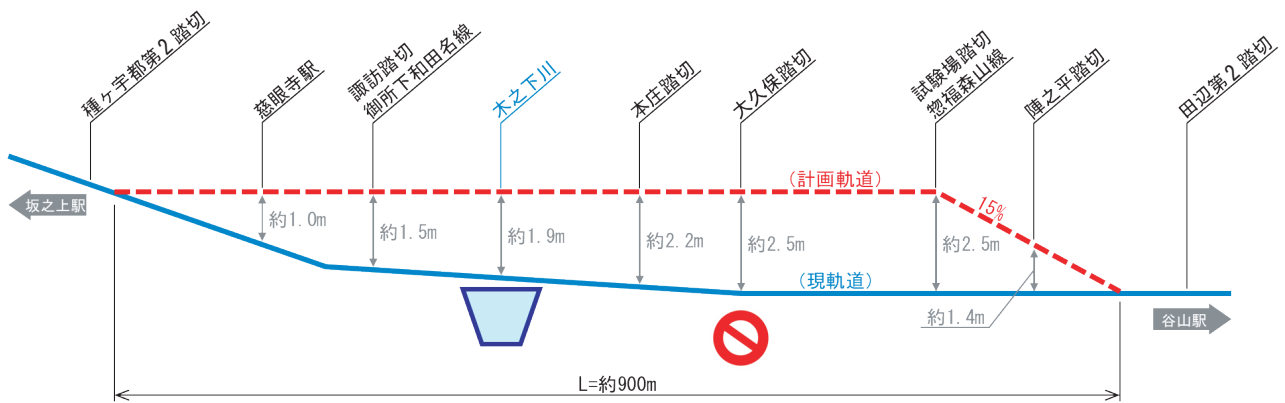


図 3-1 土手方式による JR 軌道嵩上げイメージ

【土手方式による JR 軌道嵩上げの影響】

- ①木之下川の河川改修に伴い軌道の 1.9m 嵩上げが必要。
- ②都市計画道路「惣福森山線」の通行を確保する為には、地下道とすることが必要。
- ③建築限界を確保できない大久保踏切は車両が通行できない。
- ④自転車歩行者のみ通行可能な陣之平踏切・本庄踏切についても通行に支障が生じる。
- ⑤鉄道で分断されている地区が、約 900mにわたり嵩上げ盛土されることにより、谷山第一地区と谷山第二地区の地域分断が一層進み、深刻化する。



写真 3-1 高架化前の木之下川 JR 鉄橋

しかしながら、この計画では、谷山支所前通線に通じる大久保踏切を車両が通行できなくなることや嵩上げによって地域が分断されること、谷山地区の一体的整備や交通渋滞の抜本的解決を図ることが難しくなることなどから、連続立体交差化の導入がこれらの問題解決の最良の方策であるという立場にたち、平成6年7月から建設省（現国土交通省）と連続立体交差化の協議を開始しました。また、当時、連続立体交差事業の事業主体は都道府県又は政令指定都市に限られていたことから、谷山地区における連続立体交差事業導入について、鹿児島県に対して要請を行ってきました。

鹿児島県からは、「谷山地区が住宅地域であること、当初の計画で鉄道を高架化することになっていないこと、土地利用やJRの列車通過量などから鉄道高架化の必要性は感じない等の理由により、谷山地区の鉄道の高架化については、谷山第二地区の区画整理の状況や農業試験場の動向、谷山駅周辺地区リニューアル整備事業などで副都心的な土地利用の進展を見て決めたらよい。」との考えが示されており、谷山地区における連続立体交差事業導入に関する県との協議は難航していました。

そのような中、平成8年6月24日の鹿児島市議会本会議において、『谷山地区のJR軌道の連続立体交差化の実施を求める決議』が全会一致で採択をされ、市議会議長より県当局に働きかけが進められました。

市議会の決議を受け、その後も県市協議会等において、谷山地区の連続立体交差事業について、県に対してその実施を強く求めてきたところですが、平成11年2月15日に市長・県知事会談において県知事から「区間内に県道が一本もないことなど、県が事業主体となって連続立体交差を行うことは県政との直接的なつながりの面から困難である。」との考えが示されました。市としては、谷山地区の鉄道高架化は各面から検討して必要であると考えていたことから、もう一つの事業手法である限度額立体交差事業の可能性について検討を開始しました。

平成12年度より、限度額立体交差事業の導入に向け、各種調査などを実施するとともに、谷山副都心地区のまちづくりや道路網、公共交通のあり方などについて、学識経験者や国、県、JR九州で構成する委員会などを設置し検討を重ね、国土交通省の意見を聞く機会を設け、各面からアドバイスを受けながら、事業化に向け調査検討を進めてきました。その結果を踏まえ、平成15年6月に平成16年度概算要望を行い、平成16年3月に谷山地区の限度額立体交差事業が補助採択されました。

また、限度額立体交差事業の導入に向けた取組と並行して、連続立体交差事業の制度改正について、中核市が事業主体となれるよう地方分権改革推進会議や中核市サミットなどあらゆる機会をとらえ国に要望を行い、平成16年3月30日に『都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱』に事業の代行が追加され、財政力及び技術力等の観点から施行能力を有する市町村の自らの発意で事業を代行できることが明文化されました。これを受けて、改めて連続立体交差事業の新規着工準備箇所として補助要望を行い、平成17年度に政令市以外の市が施行する連続立体交差事業として、全国で初めて補助採択されました。

谷山地区の JR 軌道の連続立体交差化の実施を求める決議

鹿児島市の谷山地区は、現在、谷山第一地区土地区画整理事業が概成し、引き続き、谷山第二地区土地区画整理事業が事業化に向けて動き出すなど、副都心としてのまちづくりが着実に進展している。

そのような中、谷山第二地区の基本計画によると、当該地区に隣接する JR 指宿枕崎線の軌道敷については、これまでの国・県との協議経過を踏まえ、延長約 900m の区間がかさあげされ、最高 2.5m の高さになる計画になっており、このままでは、同地域は JR 軌道敷により 2 つに分断され、今後の一体的なまちづくりに支障をきたすことが想定される場所である。

したがって、鹿児島市議会としては、谷山地区のまちづくりを進めるに当たっては、鉄道の高架化による地域の一体化や交通渋滞の解消など道路ネットワーク、駅や駅前広場等の同時改良による駅前の活性化等を図るためにも、連続立体交差事業を導入すべきであると考えているところである。

よって、同事業の事業主体である県におかれては、このような地域の実情を考慮し、早急に連続立体交差事業の実現化に向けて努力されるよう強く要請するものである。

以上、決議する。

平成 8 年 6 月 24 日

鹿児島市議会

3-2 事業の必要性

(1) 土地利用・市街地整備上の必要性

谷山副都心地区のまちづくりにおいては、下記①～④の方針から面的基盤整備が必要であり、一体的なまちづくりを行うため、鉄道による地域分断の解消が必要でした。しかしながら、木之下川河川改修に伴う鉄道敷の嵩上げや商業地域にある南清見諏訪線の道路単独立体交差では新たな地域分断が生じ、また、北清見薬師堂線を道路単独立体交差しても国道 225 号に取りつかない状況にあり、これらの課題を解消するには、鉄道の高架化が必要不可欠でした。

特に、施行中の谷山第二地区土地区画整理事業及び木之下川河川改修事業との一体的な整備が必要な慈眼寺駅付近については、緊急性が高くなっていました。

- ①谷山駅周辺地区リニューアル整備事業により密集した旧市街地の面的基盤整備を行い、魅力ある都市空間の形成と都市機能の集積を進め、谷山地区の生活拠点として中心市街地の活性化を図る。
- ②広域文教福祉拠点（県農業試験場跡地の有効利用）を含め、谷山第二、第三地区の土地区画整理事業を促進し、土地区画整理事業施行済の谷山第一地区を含む JR 線東西の一体的市街地の形成を図る。
- ③丘陵部住宅団地と谷山駅周辺や臨海部をつなぐ幹線道路の整備により東西軸を強化し、新たな多重的東西都市構造の形成を図る。
- ④谷山駅周辺、県農業試験場跡地、臨海部等の地域内道路網を整備し、連携強化や生活環境改善を図る。

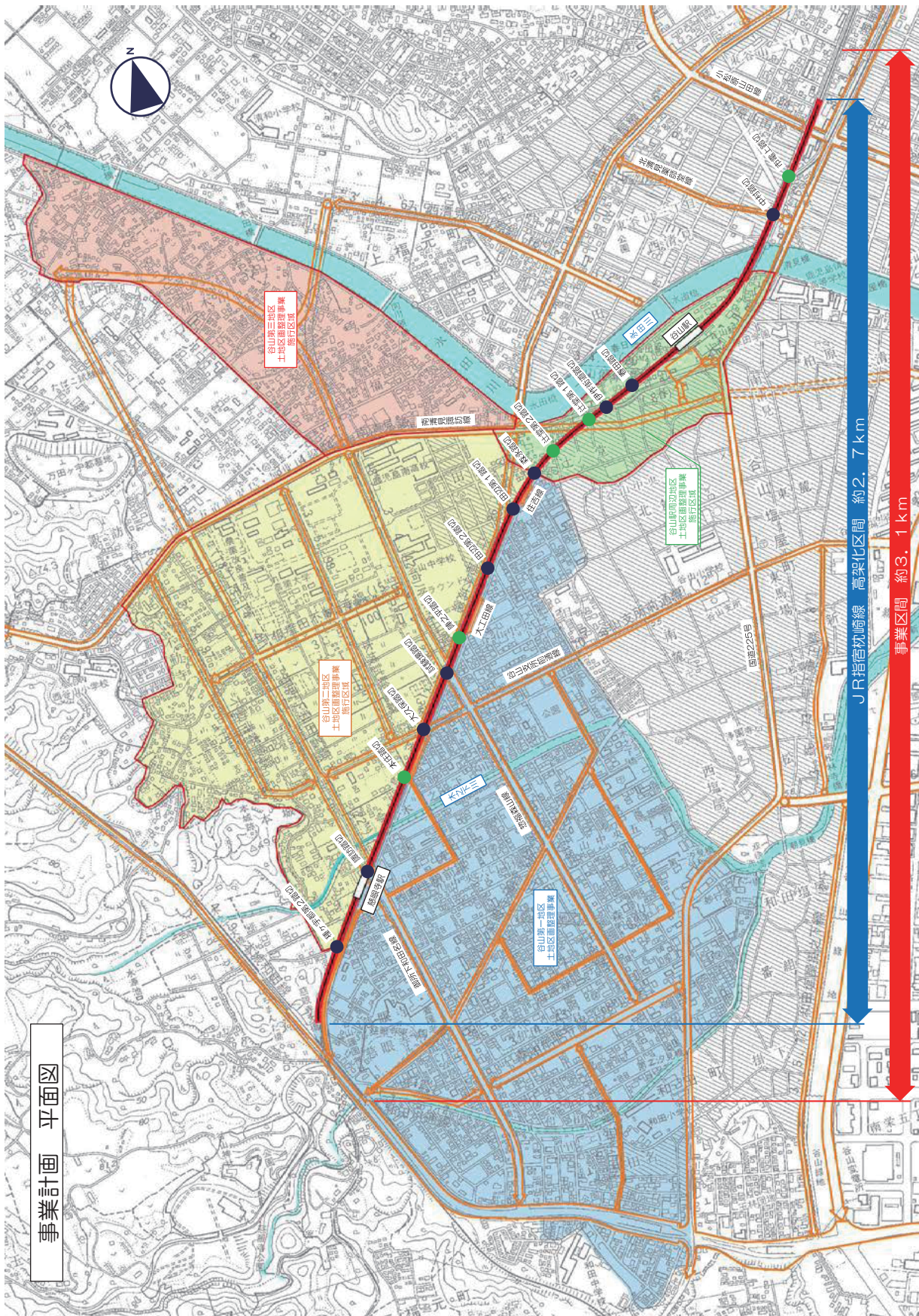


图 3-2 谷山地区連続立体交差事業及び土地区画整理事業 事業計画平面図

(2) 交通上の必要性

①踏切交通遮断と踏切事故の解消

事業区間には、踏切交通遮断量1万台時/日を超える踏切4箇所を含め、15箇所の踏切があり、過去に踏切事故が12件（うち死亡事故が4件）発生していました。交通渋滞の解消と交通安全の確保を図るため、鉄道の高架化が必要でした。

②交通結節機能の強化

谷山駅においては、サブターミナルの整備、バス網の再編等により交通結節機能を強化し、駅や中心市街地への公共交通利便性向上を図り、集客性を向上させること、永田川対岸から駅へのアクセス機能を強化し、駅を中心とした一体性、効率性の強化を図ること、駅周辺や河川、公園等を結ぶ歩行者空間を整備し、地区内の結節性や回遊性を高めることとしており、これらを実現させるには鉄道高架化は有効な手段でした。



図 3-3 谷山駅前広場イメージパース

表 3-1 踏切交通量調査

観測年月日：平成12年10月11日

番号	交差道路		踏切		現況道路幅員			ピーク1時間交通量				24時間交通量				
	道路名称 (都市計画道路名)	道路種別	踏切名	踏切種別	踏切部幅員 (m)	踏切前後の幅員 (m)	計画道路幅員 (m)	時間帯	交通量 (自動車類) (台/時)	列車回数 (回/時)	踏切遮断時間 (分)	最大渋滞長 (m)	交通量 (自動車類) (台/時)	列車回数 (回/時)	踏切遮断時間 (時間)	踏切交通遮断量 (台時/日)
①			市電上	1-自	有	1.5	L3.3 R4.4		-	-	-	-	-	-	-	-
②	北清見薬師堂線	市道	中村	1-自	有	10.0	7.0	18:00	613	6	9	220	7,526	100	2.3	17,310
③	西清見6号線	市道	春田	1-自	有	5.2	5.2	7:00	17	6	13	15	235	100	2.4	564
④	春日線 (南清見諏訪線)	市道	伊作街道	1-自	有	7.0	7.0	7:00	390	6	9	240	4,915	100	2.1	10,322
⑤			辻堂第1	4種	無	2.0	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑥			辻堂第2	1-自	有	1.5	L2.5 R2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦	辻之堂1号線	市道	森永	1-自	有	6.0	4.0	18:00	284	6	5	35	3,246	100	1.3	4,220
⑧	田辺線	市道	田辺第1	1-自	有	2.6	L2.6 R2.7	8:00	139	6	5	20	620	100	1.5	930
⑨			田辺第2	1-自	有	3.6	L2.8 R3.0	8:00	459	6	4	50	3,993	100	1.2	4,792
⑩			陣之平	1-自	有	2.0	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑪	田辺和田線 (向川原森山線※)	市道	試験場	1-自	有	6.0	L4.0 R22.0	14:00	674	7	9	400	11,351	100	2.0	22,702
⑫	本城大久保線	市道	大久保	1-自	有	4.0	3.8	8:00	227	6	8	55	2,478	100	1.9	4,708
⑬			本庄	4種	無	2.6	2.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑭	諏訪和田線 (御所下和田名線)	市道	諏訪	1-自	有	5.5	L2.0 R22.0	8:00	388	8	11	105	3,884	100	2.9	11,264
⑮			種ヶ宇都 第2	1-自	有	2.7	L3.0 R3.1	17:00	45	4	9	15	351	100	2.6	913

※現 惣福森山線

表3-2 踏切事故一覧（中村踏切～種ヶ宇都第2踏切）

	踏切名	事故年月	区分(死亡、負傷)	原因	衝撃物
1	辻堂第1踏切	H12.5	負傷	直前横断	建設機械
2		H14.12	死亡	直前横断	特殊車両
3		H21.8	負傷	直前横断	建設機械
4	辻堂第2踏切	H12.3	死亡	直前横断	建設機械
5		H13.3	死亡	直前横断	建設機械
6	森永踏切	S62.9	—	脱輪	建設機械
7		H16.4	—	その他	建設機械
8	田辺第1踏切	H13.6	—	脱輪	建設機械
9	田辺第2踏切	H12.1	負傷	脱輪	建設機械
10	大久保踏切	H8.6	死亡	その他	建設機械
11	諏訪踏切	H12.11	—	脱輪	建設機械
12	種ヶ宇都第2踏切	H14.6	負傷	その他	建設機械

死亡事故	4件
負傷事故	4件
その他	4件