

鹿児島都市計画都市高速鉄道 JR 指宿枕崎線

第4章 事業実施に向けた取り組み



木之下川仮線橋りょう施工状況

第4章 事業実施に向けた取り組み

4-1 施行者拡大

建運協定の要綱化以前は、連続立体交差事業の施行者は都道府県・政令指定都市に限定されていたことから、本市としては中核市でも施行可能な限度額立体交差事業の可能性について検討を進めるとともに、連続立体交差事業の施行者の拡大について国へ要望を行ってきました。

本市としては、

- ・土地区画整理事業や市街地再開発事業等のまちづくりと一体となって鉄道の高架化を実施しようとするときに、連続立体交差事業の要件を満たしていても、都道府県の事情により実施できない場合がある。
- ・連続立体交差事業の施行者が、都道府県又は政令指定都市となっていることから、中核市において踏切を除却する場合、限度額立体交差事業を実施することとなるが、限度額立体交差事業は、道路の立体交差化による事業費と鉄道の立体交差化による事業費を比較し、小さい方が国庫補助対象限度額となるため、連続立体交差事業に比べて財政的負担が非常に大きくなる。

といった現状に対する問題点を説明し、都道府県の事情に左右されることなく、中核市の主体性を活かしたまちづくりを可能とするために、連続立体交差事業の施行者を中核市まで拡大するよう、あらゆる機会をとらえて国へ要望を行ってきました。

これを受け国土交通省からは、平成16年2月に『施行者を中核市などの市レベルに広げる方向で検討しており、対象となる市の規模などを財務省と協議する』旨の考えが示されました。その後、平成16年3月30日に建運協定の要綱化にあわせて『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が自らの発意に基づき、都道府県の事業を代行できることが明文化されました。また、平成17年度に県庁所在都市又はそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）が施行者に追加され、平成19年8月9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要綱』の改訂が行われました。

『都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱』

（事業の代行）

第22条 都市計画事業施行者以外の地方公共団体であって、財政力、技術力等の観点から施行能力を有するものが都道府県に対して自ら当該連続立体交差化を施行することを申し出た場合、当該地方公共団体を都市計画事業施行者とみなすことができるものとする。

平成16年12月24日 国土交通省記者発表資料

連続立体交差事業の施行者拡大

1. 背景及び必要性

全国には約3万6千箇所の踏切が存在し、慢性的な交通渋滞や踏切事故の原因となるなど、魅力的で快適なまちづくりを行う上で大きなバリアとなっている。

特に、朝夕のラッシュ時に長時間開かない「開かずの踏切※」は約500箇所存在しており、社会問題となっている。

鉄道を高架化または地下化することにより複数の踏切を一挙に除却する連続立体交差事業は、踏切の抜本的な解消に有効であるが、施行者が都道府県・政令指定都市に限定されていること、また、多大な事業費、事業期間を要することから、順番待ちが発生している。

このため、連続立体交差事業の早期着手の促進に向けて、これまで都道府県、政令指定都市に限定されてきた連続立体交差事業の施行者を拡大することが必要不可欠となっている。

(※ピーク1時間当たり40分以上遮断している踏切)

2. 制度概要

都道府県、政令指定都市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）を追加する。

3. 効果

都道府県・政令指定都市に限定されている施行者を拡大することにより、連続立体交差事業の早期着手を促進し、「開かずの踏切」等の解消を強力に推進する。

「開かずの踏切」の解消



事業前



事業後

小田急小田原線連続立体交差事業（東京都世田谷区）

4-2 高架構造物デザイン

(1) 架道橋部（道路を横断する部分）

【検討方針】

一般部ラーメン高架橋との連続性を重視するとともに、圧迫感をやわらげ、シンプルなデザインを基調とする。

【検討結果】

- ① 主桁の側面は、フラットにすることで、シンプルな印象とする。
- ② 橋脚柱のコーナー部分に曲線加工を施すことで、ソフトな仕上げにする。
- ③ 橋脚の梁先端（張り出し部）を薄くすることで、圧迫感を和らげる。
- ④ 桁高が異なる箇所は、調整桁にハンチ付き足を設置するとともに、橋脚上部をフラットにする

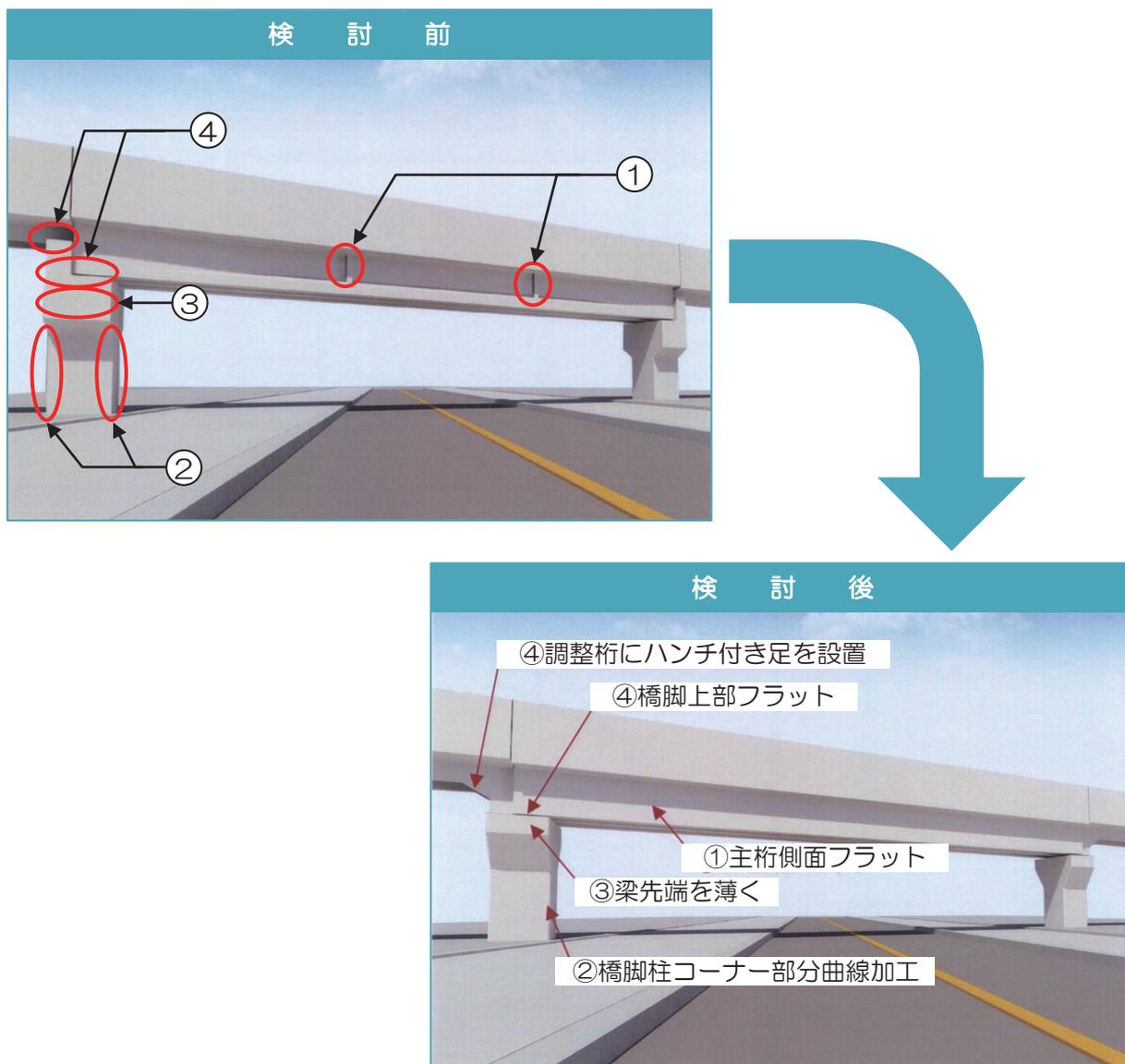


図 4-1 架道橋部デザイン検討結果

(2) 一般部ラーメン高架橋

【検討方針】

水平性及び連続性を重視し、直線的でシンプルなデザインを基調とする。

【検討結果】

- ① 一般部ラーメン高架橋とスパン調整区間の桁高を統一するとともに、柱と梁の結合部のハンチを省略することで、シンプル性と水平性・連続性を確保する。
- ② 排水管は塩化ビニル管とし、柱内側に切欠きを設けることで、露出しない構造とし、煩雑さのないスッキリした印象とする。

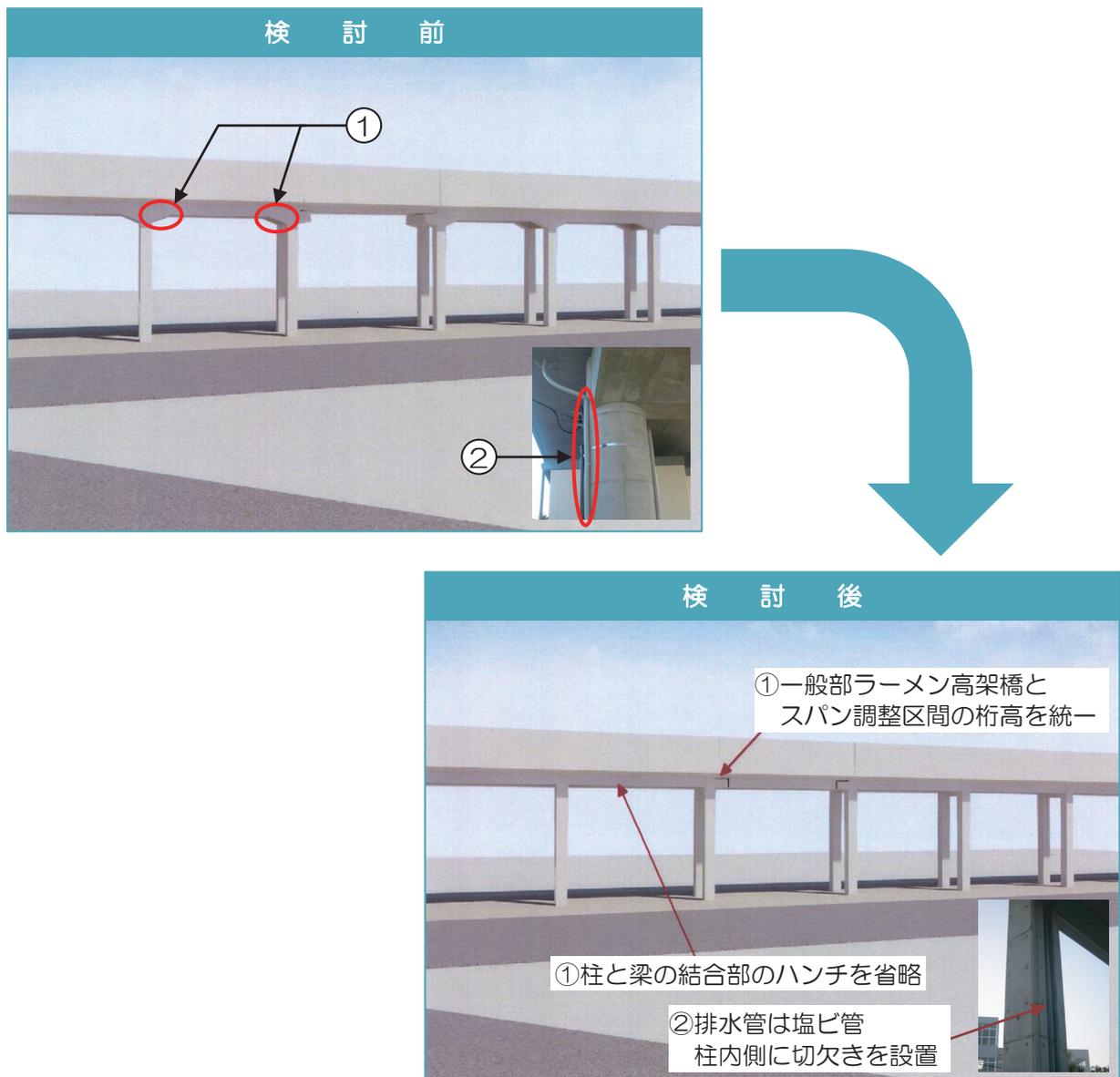


図4-2 一般部デザイン検討結果

4-3 駅舎デザイン

(1) 駅舎上屋構造に関する検討

① 谷山駅

検討結果を総合的に勘案し、谷山駅の上屋構造は「フラットルーフ案」を採用。

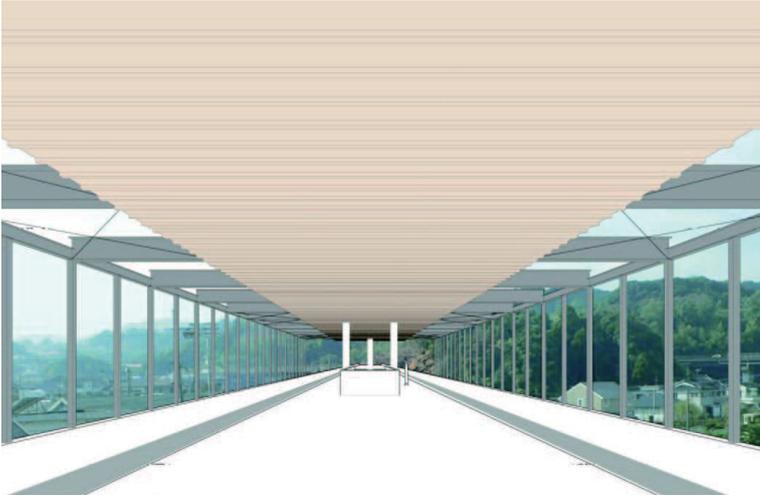
表 4-1 谷山駅上屋構造に関する検討結果

| | パース図 | 特徴 |
|----------|------|--|
| 切妻案 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 柱の位置や屋根形状から、「フラットルーフ案」に比べると、眺望性は勝る。 ・ 屋根勾配で屋根が下がってくることから、駅舎側面の明かり部が狭くなり、採光性が低減。 ・ 屋根にボリューム感はあるものの、高欄に柱を立てて屋根を支える構造であることから、全体的に重たくて煩雑な印象。 |
| フラットルーフ案 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 天井高を高くし、柱本数を1本にすることで、「切妻案」と同様に、ホーム東側で桜島の眺望を確保。 ・ 天井高を高くすることで、駅舎側面の明かり部が広くなること、また、天井に明かり部を設けることで、さらに採光性が向上。 ・ 天井高を高くすることにより、ボリューム感を持ちながらも、スッキリとした印象で、駅周辺の新しい街並みにふさわしい魅力ある都市空間を形成。 |

② 慈眼寺駅

検討結果を総合的に勘案し、慈眼寺駅の上屋構造は「フラットルーフ改良案」を採用。

表 4-2 慈眼寺駅上屋構造に関する検討結果

| | パース図等 | 特徴 |
|------------|--|--|
| フレーム型案 |  | <ul style="list-style-type: none"> ・ JR九州管内の一般的な高架駅において採用。 ・ 支柱サイズが大きくなり、また防風スクリーンの設置にあたっては、強度上の問題から、水平方向にサッシ等の部材が必要。 |
| フラットルーフ改良案 |  | <ul style="list-style-type: none"> ・ 支柱ピッチを短くすることで、支柱サイズがスリムになり、横方向のサッシ等の部材も不要。 ・ 慈眼寺駅周辺の住宅地としての土地利用状況を勘案し、天井高を低くし、コンパクト化を図るとともに、ホーム上の柱を1本にするなどの工夫によりプラットフォームの有効幅員を広く確保。 |

(2) 駅舎デザイン（案）についての意見聴取

- 対象者 谷山支所来庁者、谷山駅・慈眼寺駅利用者、沿線住民
- 意見聴取期間 平成23年11月1日～11月30日【1ヶ月間】
- 意見聴取場所 谷山支所1階 市民待合ホール【駅舎模型の展示+パース図の掲示】
 谷山駅構内 【パース図の掲示】
 慈眼寺駅構内 【パース図の掲示】
 ※連立だより（沿線住民の方々や関係権利者へ配布）にて周知
- 意見聴取方法 谷山支所及び谷山・慈眼寺両駅構内に、アンケート用紙を備え付け、回収ボックスにて回収する。（郵送・ファックス・電子メールも可）

表 4-3 駅舎デザイン（案）

| | パース図 | 駅舎模型 |
|------|---|--|
| 谷山駅 |  |  |
| 慈眼寺駅 |  |  |

【アンケート用紙】

谷山地区連続立体交差事業に関する 駅舎デザイン（案）について

本市では、谷山地区において、地域分断の解消と都市生活の安全性・快適性の向上を図るため、JR 指宿枕崎線を高架化する「谷山地区連続立体交差事業」を進めております。

このたび、鉄道高架後の谷山駅及び慈眼寺駅について、駅舎デザイン（案）がまとまりましたので、市民の皆様のご意見を募集します。多くのご意見をお寄せ下さい。

- 性別 男 ・ 女
- 年代 10代 ・ 20代 ・ 30代 ・ 40代 ・ 50代 ・ 60代
- 主な利用駅 谷山駅 ・ 慈眼寺駅 ・ その他（ ）
- 利用形態 通勤 ・ 通学 ・ 買い物 ・ その他（ ）

○ 自由意見

鉄道高架後の谷山駅及び慈眼寺駅の駅舎デザイン（案）について、自由意見をご記入下さい。

.....

.....

.....

.....

[ご意見の提出期間] 平成23年11月1日（火）～11月30日（水）

[ご意見の提出先]

（郵送の場合） 〒891-0194 鹿児島市谷山中央四丁目4927
鹿児島市建設局都市計画部谷山都市整備課

（ファックスの場合） F A X : 099-268-2602

（電子メールの場合） Eメール : t-toshi7@city.kagoshima.lg.jp

(3) 駅舎デザイン（案）についての意見聴取結果

■回答総数 56 通

表 4-4 回答内訳

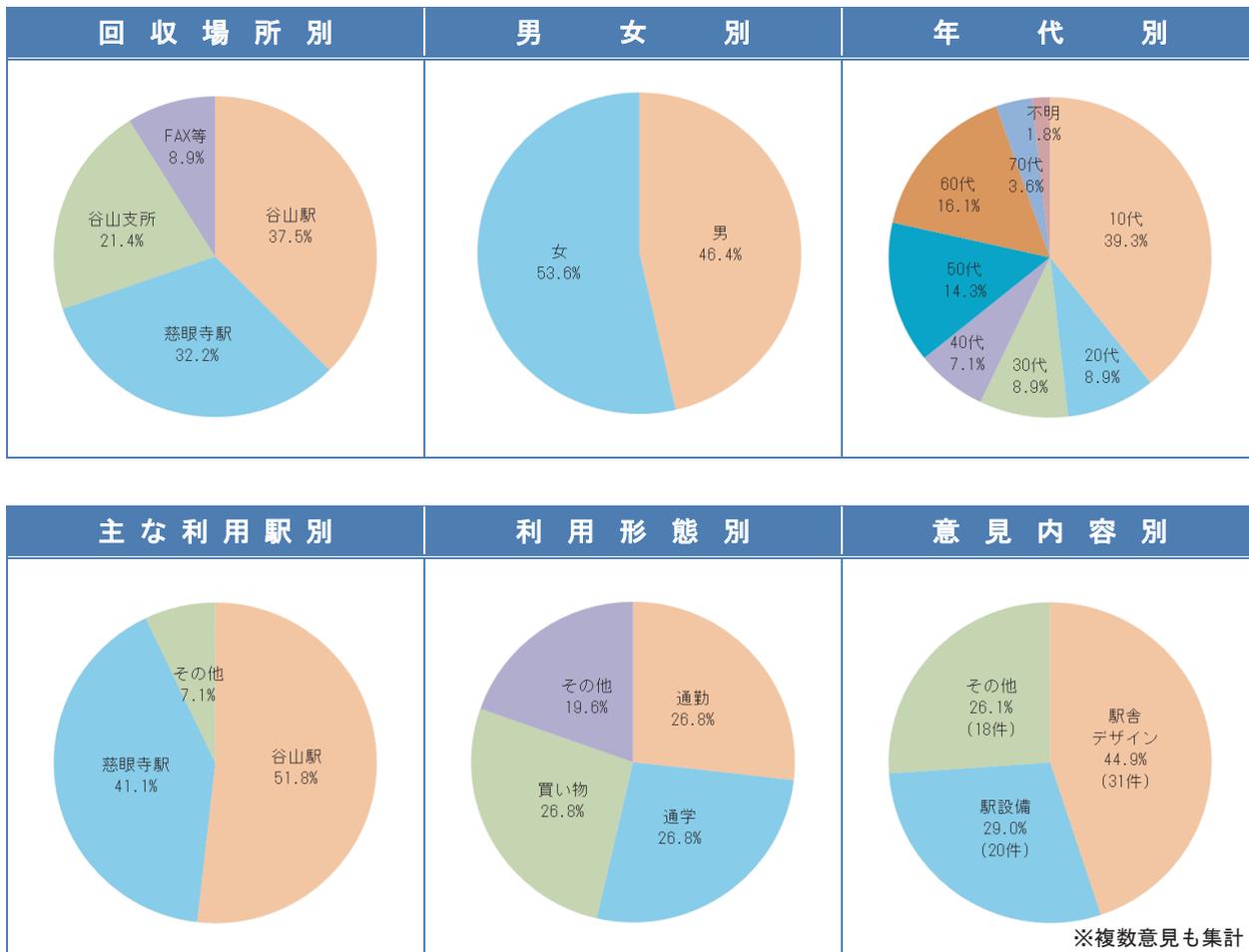


表 4-5 主な意見と対応

| | 主な意見 | 対応 |
|--------|---|--|
| 駅舎デザイン | <ul style="list-style-type: none"> ・近代的でとてもすばらしい。 ・立派で便利な駅ができそうで、とても楽しみ。 ・木材をふんだんに使用した駅舎として欲しい。 ・島式ホームが快適でよい。 ・慈眼寺駅も、全て屋根で覆って欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> ⇒谷山駅ホームにて木材ルーバー及びウッドデッキを設置 ⇒ホーム屋根高さや防風スクリーン高さの調整により、雨風のふきこみに対応 |
| 駅施設 | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に配慮し、エレベーターやエスカレーターを設置して欲しい。 ・車椅子客への対応など、バリアフリー化を充実して欲しい。 ・ホームの待合椅子を多く設置して欲しい。 ・照明を多くして、夜も明るい駅にして欲しい。 ・自動改札を設置して欲しい。 ・乗降場に転落防止扉を設置して欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> ⇒両駅にエレベーターを設置、谷山駅は昇り専用エスカレーターを設置 ⇒両駅ホーム等にベンチを設置 ⇒LED 照明を設置 ⇒両駅に自動改札を設置（慈眼寺駅は IC カードのみ対応） ⇒設置予定無し |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場を作って欲しい。 ・コンビニエンスストアを設置して欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> ⇒JR にて高架下に駐車場を設置予定 ⇒JR にて高架下に店舗を設置予定 |

(4) 谷山駅デザイン最終案

〈谷山駅舎の設計基本方針〉

谷山駅の上屋構造については、副都心の核にふさわしいボリューム感のある駅舎とするため、プラットホームだけでなく、線路も含め全体を覆うことを基本とし、ボリューム感をもちながらもスッキリとした印象としている。



図 4-3 谷山駅舎イメージパース図（遠景）



図 4-4 谷山駅舎イメージパース図（近景）

全体として、こげ茶系を基調とした色彩の駅舎であり、全覆い型の上屋形状はフラットルーフとし、側面はガラス張りの防風スクリーンを設置している。



図 4-5 谷山駅ホーム

- ・プラットフォーム内の一本の柱で上屋を支える構造とすることで、ホームから桜島の眺望を確保し、防風スクリーンは枠組みのみとなり、スッキリとした空間となっている。
- ・ホームは、主に運行している2両編成が停車する際の延長を対象に、人の昇降する階段等を含めた区域（約65m）について天井に木材ルーバーとトップライト、床材にウッドデッキを使用する。



図 4-6 谷山駅構内（通路部）

- ・天井は、茶系の木目調格子天井（張り材）とダウンライトを使用。
- ・2階ホームへのバリアフリー対策としてエレベーターと上り専用のエスカレーターを各1基設置。



図 4-7 谷山駅構内（改札口付近）

- ・通路部と同様に天井は木目調の格子天井（張り材）とダウンライトを使用。

(5) 慈眼寺駅デザイン最終案

〈慈眼寺駅舎の設計基本方針〉

慈眼寺駅については、プラットホームのみを屋根で覆うことを基本とし、天井高を低くしコンパクト化を図っている。



図 4-8 慈眼寺駅舎イメージパース図（遠景）

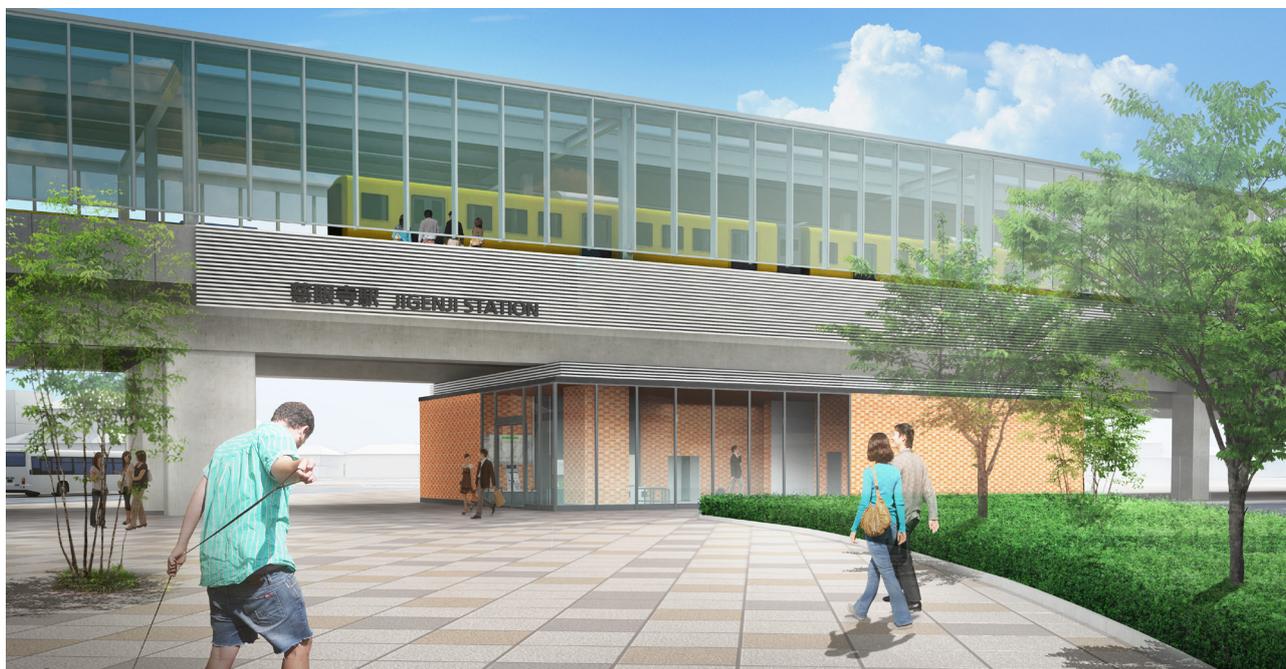


図 4-9 慈眼寺駅舎イメージパース図（近景）

外観についてはシルバー系で、内装は白色を基調とした色彩の駅舎であり、ホームのみを上屋で覆い側面にはガラス張りの防風スクリーンを設置している。



図 4-10 慈眼寺駅ホーム

- ・ 上屋は、三本の柱（ホーム内に1本、防風スクリーンの両側に各1本）で支え、天井高さを低く抑えた構造としている。
- ・ ホームは、主に運行する2両編成が停車する際の延長を対象に、人の昇降する階段等を含めた区域について天井にアルミ材ルーバーを設置し床材はホーム全体にカラー舗装を使用する。



図 4-11 慈眼寺駅構内（改札口付近）

- ・ 内装は白色、天井は茶色を基調とした木目調格子天井（張り材）とダウンライトを使用。
- ・ 2階ホームへのバリアフリー対策として、エレベーターを1基設置。

4-4 谷山駅周辺の整備

(1) 概要

谷山駅周辺地区土地区画整理事業では、指宿枕崎線の高架化にともない新たに整備される「谷山駅」をはさんで、駅南側に「谷山駅前広場（約5,000㎡）」を、また、駅北側に「2号公園（約2,670㎡）」を整備します。

この二つの施設は、谷山駅高架下の自由通路をはさむ、連続した空間となることから、魅力ある景観の形成と一体的な利用ができるよう、整備コンセプトに基づき関係機関と整備に向けた協議・調整を進め、レイアウトをまとめました。

(2) 整備コンセプト

人が主役となり、歩いて楽しいにぎわいあるまちづくりに向け、『まち』～『かわ』をつなぐ軸を形成

○高架下の自由通路を介して、『まち』 国道225号・南側街区などから『かわ』 永田川上流・下流・対岸をつなぐようなX字型の軸を設ける。

○川側へ向かう歩行者動線上に、4つの「ひろば」を設ける。

- ① 立木ひろば（駅前広場・・・ベンチ）
- ② 軒下ひろば（谷山駅高架下・・・自由通路）
- ③ 芝生ひろば（2号公園・・・芝生、多目的広場）
- ④ 水辺ひろば（2号公園・・・四阿<あずまや>）

○日常的な利用に配慮し、かつ、地域のイベント利用にも対応できる広場公園。

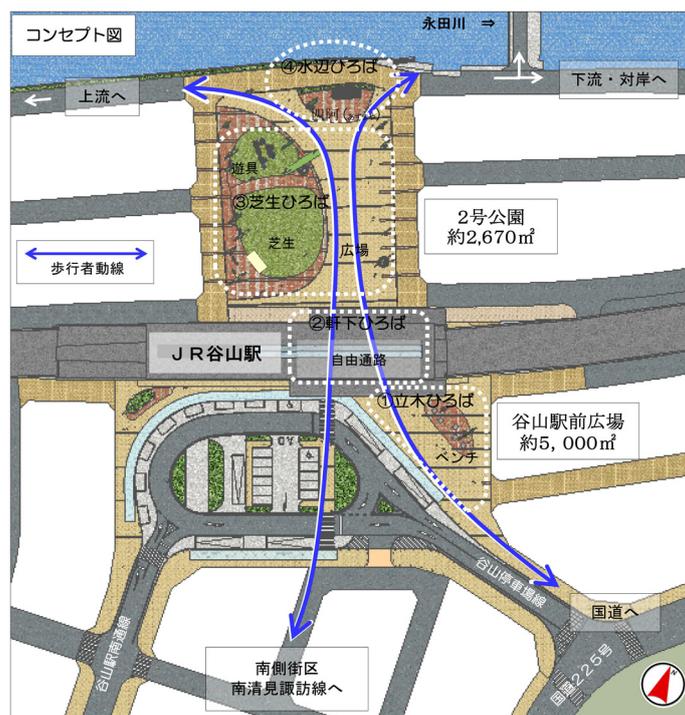


図 4-12 谷山駅周辺整備コンセプト図

(3) 谷山駅前広場のレイアウト

谷山駅前広場は、本市のサブターミナルとして、交通結節機能の強化や交通処理の円滑化、公共交通機関の利便性の向上を目的に整備するもので、約 5,000 m²の広さに路線バス停留所やタクシーのりば、駅利用者用の一般車乗降場や駐車場などの施設を設置します。

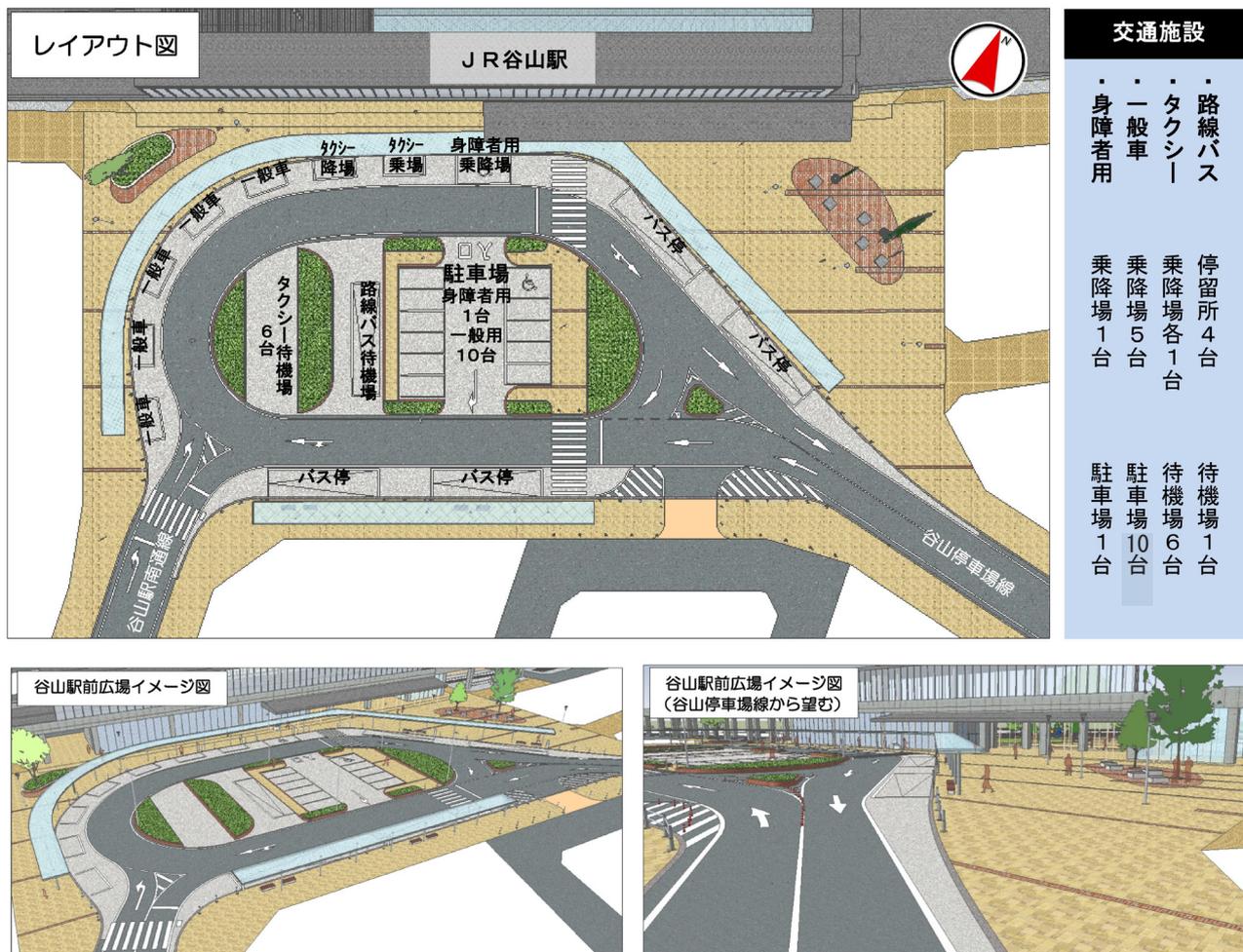


図 4-13 谷山駅前広場レイアウト図

(4) 2号公園のレイアウト

2号公園は都市計画法に基づく都市公園（街区公園）で、周辺住民や駅利用者の日常利用を考慮した、やすらぎと憩いの場として、さらに、地域のイベント利用にも対応できるような広場公園として整備するもので、約2,670㎡の広さに四阿、遊具等の施設を設置します。

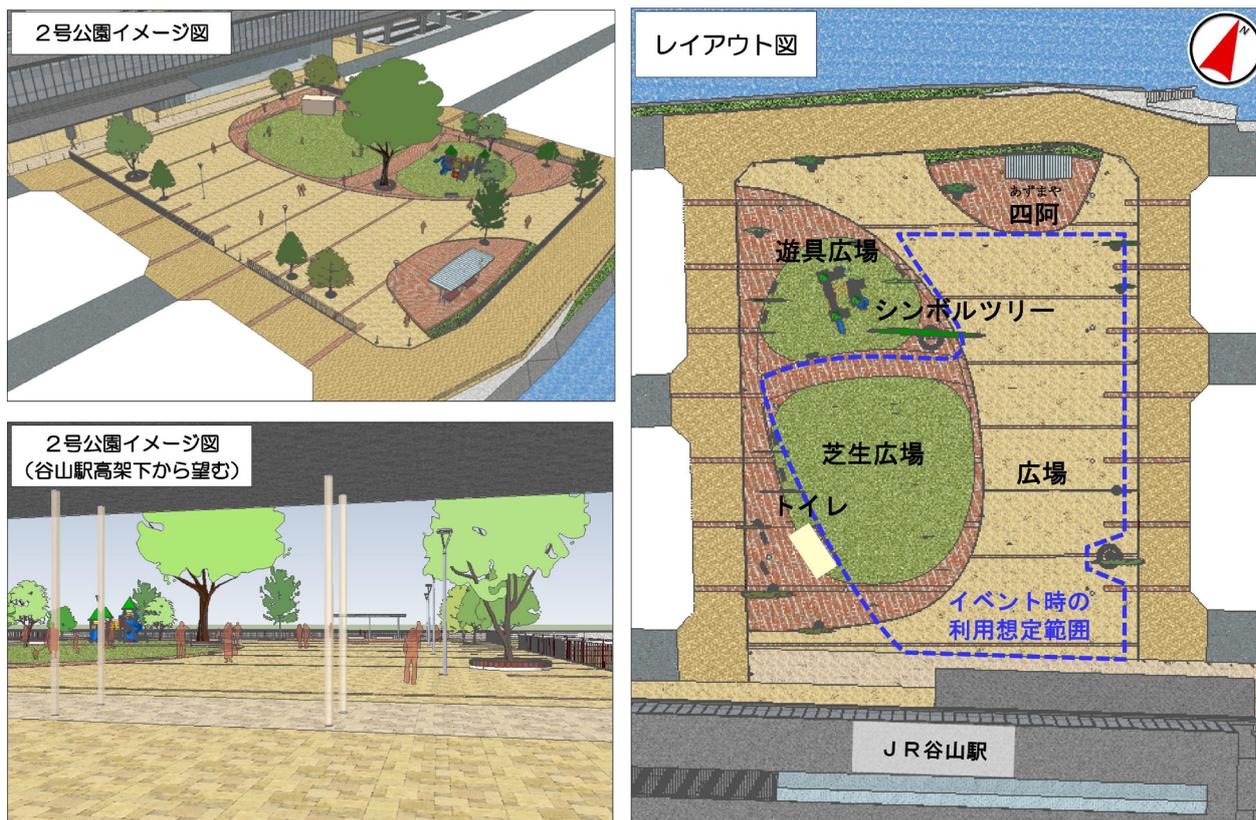


図 4-14 2号公園レイアウト図