

JR 紀勢線紀和駅付近高架化工事に伴う高架使用開始について (平成 20 年 8 月 19 日 (火) 13 時 00 分から)

市長発表

(市長)： JR 紀勢線和歌山駅と和歌山市駅間の紀和駅付近の高架化工事を以前から行ってきましたが、いよいよ供用開始になるということで発表させていただきます。

JR と協議を重ねてまいりましたが、10 月 4 日土曜日、和歌山駅発の始発電車から新しく建設された高架橋を運行いたします。高架切換は、前日の 3 日夜から 4 日の早朝にかけて夜間作業で行われます。

この事業は、国土交通省近畿地方整備局が施行する一般国道 26 号改築事業（和歌山北バイパス）および本市が施行する和歌山都市計画道路六十谷手平線立体交差事業に伴って施行されてきたものです。平成 14 年 8 月末に国土交通省近畿地方整備局と和歌山市と JR 西日本の 3 者間で基本協定を締結し、国土交通省と和歌山市が事業主体となって、JR 西日本に工事を委託してきました。

紀和駅付近の約 1.7km を高架にすることにより、幹線道路の嘉家作踏切や中ノ島第二踏切をはじめ 9 箇所の踏切を無くして、都市内交通の円滑化を図るとともに、鉄道で分断されていた市街地の一体化による都市の活性化に寄与するものと考えています。今までこの線路によって区切られていた南北が一体化しますと、例えば、下水道工事について北側がなかなか進まないといった問題がありましたが、そういう工事もこれから行いやすくなります。

仮線工事の着手等、本格的な工事着工から概ね 4 年の工事期間を要しました。その間、沿線住民の方々には騒音、振動など、大変なご辛抱をいただき、ご理解、ご協力をいただいたことに感謝いたします。

高架切換後は、引き続き仮線設備等の撤去工事を行い、平成 21 年の秋には当該事業を完了したいと考えています。

この事業に伴い、「紀和高架ウォーク」という和歌山市駅と紀和駅間のウォーキング・イベントが実施されます。これは、JR 西日本のイベントですが、私の方からも、皆さんにお知らせします。

日時は、9 月 13 日土曜日、10 時から 10 時 30 分までに紀和駅へ集合、事前にはがきで応募し、募集人員は 100 人、超えた場合は抽選だそうです。参加対象者は、小学校 4 年生以上、小学生は保護者同伴ということです。往復はがきに必要事項（氏名、年齢、住所、電話番号、参加人数）を記入し、美園町 5 丁目 22 番地、西日本旅客鉄道株式会社営業課宛に 9 月 5 日必着、1 枚のハガキについて 4 名まで応募可能です。高架を紀和駅から市駅まで折り返して往復約 1.8km、所要 1 時間くらいのウォーキングです。高架の上を歩けるのは、このときだけですから、いろんな写真を撮ることができるということです。

記者の質問事項

(記者)： この工事の利点をもう一度説明してもらえますか。

(市長)： 第二阪和国道和歌山北バイパスの建設に当たっては、立体交差の道路でないと新しいバイパスは作れないこととなっておりました。平成15年の4月、暫定供用という形で踏切を残したまま北バイパスが開通しましたが、最終的にこれを立体交差にすることが当初からの約束でした。そのため、この区間にあった9つの踏切を全部無くして立体交差化し、まちを一体化するとともに交通安全の面でも資することができるということで行った工事です。

(記者)： 最大のメリットは踏切がなくなったということと、下水道がひけることですか。

(市長)： 将来的に言えば、そういうことです。9つの踏切を無くすことができるとともに駅も高架になり、新しい駅舎はエレベーターの付いたバリアフリーの駅になります。地域にとっても、これまでの古めかしい駅から新しい駅になりますし、周辺の安全性も含め、交通渋滞も無くなることが期待できます。六十谷手平線、それから和歌山北バイパスという2つの幹線道路がスムーズに通れるようになります。

(記者)： 高架の始まりと終りの住所地は。

(担当課)： 起点が、和歌山市中之島字上島で、終点が和歌山市源蔵馬場1丁目です。

(記者)： 下水道について、要するに北側にひけるということですか。

(市長)： そうです。JRの線路があるところは、それをくぐっての管路設置がしづらくなっています。現在、宮前地区などでも、紀勢線の西側は管路が設置されていますが、東側にはそれが伸びていけず、地域にとって非常に迷惑がかかっています。しかし、この中之島地区については、これからそれが可能になるということです。

(記者)： 具体的にいつ頃とかはありますか。

(市長)： 今すぐという話ではありませんが、地域の皆さんには、下水道の整備がこれで可能となり、順次行っていきますという話をしています。

(記者)： 工事期間は、平成15年からですか。

(市長)： 平成14年8月30日に協定書を締結して、実際に工事に取り掛かったのが平成16年9月です。地元との協議に時間がかかりましたが、翌年の平成17年12月に仮線に切換、その後高架工事を行ってきました。振動や騒音の問題などについての対応策や踏切の問題など、いろいろ地元の皆さんと協議が必要で納得いただくまで時間がかかったということです。

(記者)： 工事の完成がしたのはいつですか。

(市長)： この後、仮線を撤去し、この高架についての事業が終わるのは平成 21 年の秋となります。ただ、10 月 4 日から新駅が開業し、供用開始ということになります。

(記者)： 駅周辺の環境整備の計画的なことは。

(市長)： 市としては、防災公園などの計画をしていますが、さらに地元との協議を重ねているところです。

(記者)： 幹線道路の通行がスムーズにというお話でしたが、これが完成前というのは例えば、ラッシュ時間にこれくらいかかったのがこれくらいになるとかは。

(市長)： 踏切といっても、都会の開かずの踏切とは違ってそんなに電車が走っているわけでもないですからさほどの差はありません。その意味では、明らかな時間短縮効果といったものはありません。

(記者)： 渋滞の緩和というよりは、むしろ安全性が向上するということですか。

(市長)： そうです。平面交差の踏切があるということは、常に安全面での問題があります。新しい道路をつける時には、JR も国土交通省も、平面交差の踏切をなくす方向で対応するように進んでいます。踏切を無くすことが、安全面で何よりも一番良いということです。

(記者)： 工事総額の負担額のそれぞれに内訳は。

(市長)： 工事総額 54 億 1,000 万円で、国が 32 億 3,000 万円、市が 20 億 9,000 万円、JR が 9,000 万円となっています。