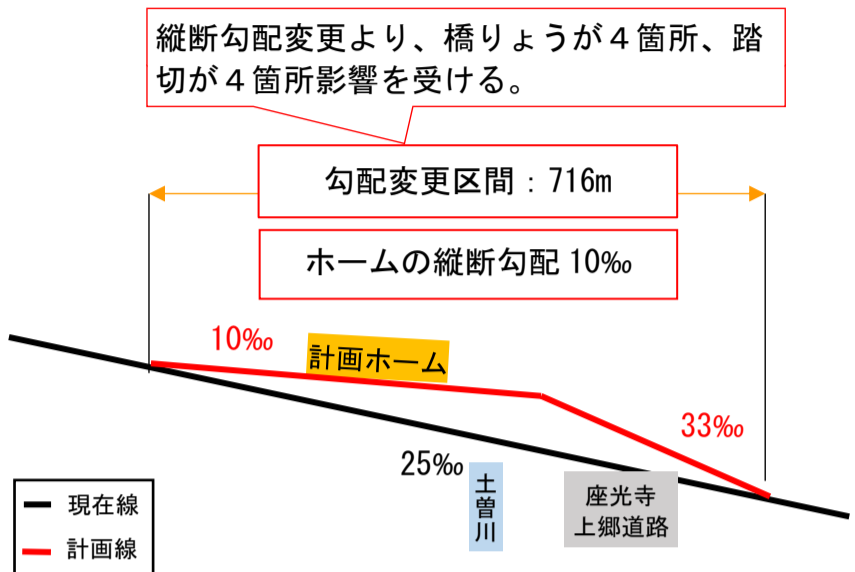
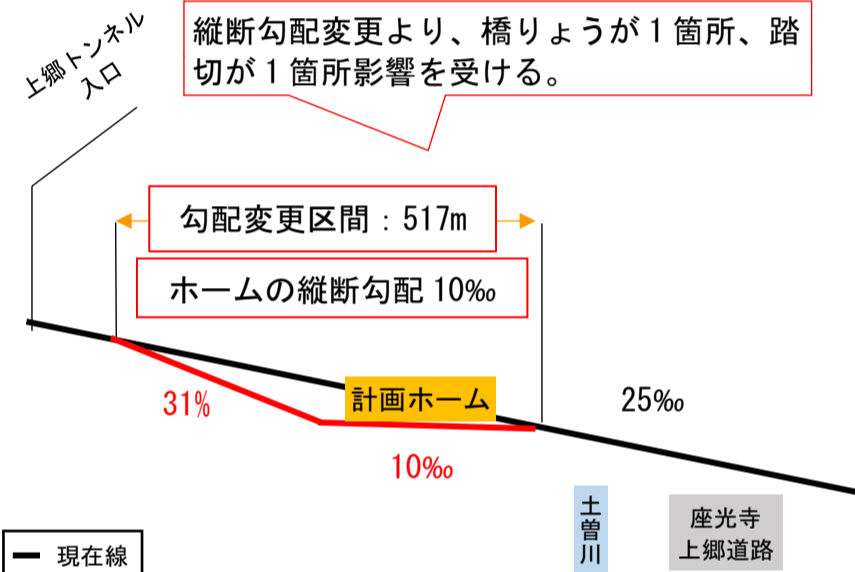
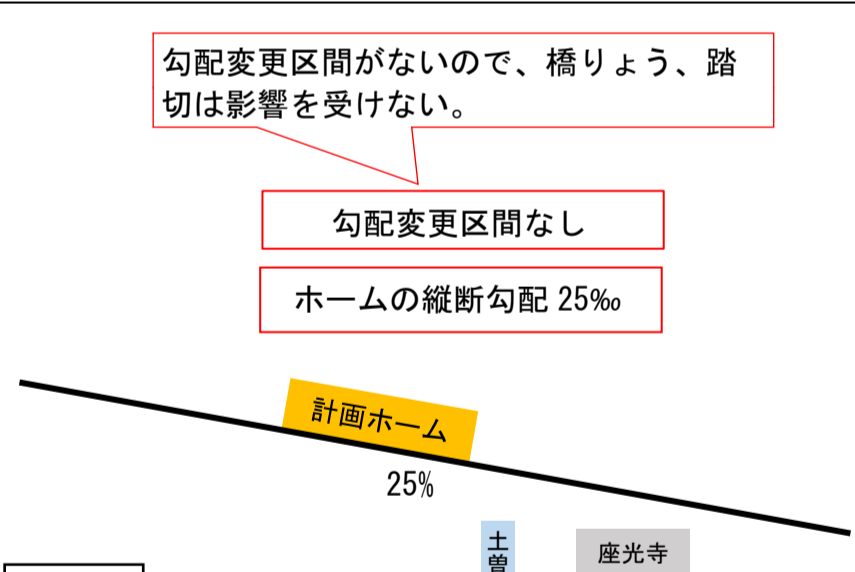


## JR飯田線乗換新駅 比較検討のまとめ

区分	縦断図	課題・問題点等
<p>案① 現況嵩上げ案</p>	 <p>縦断勾配変更より、橋りょうが4箇所、踏切が4箇所影響を受ける。</p> <p>勾配変更区間：716m</p> <p>ホームの縦断勾配 10‰</p> <p>10‰ 計画ホーム</p> <p>25‰ 土曾川</p> <p>33‰ 座光寺上郷道路</p> <p>— 現在線 — 計画線</p>	<p>★乗換新駅設置概算事業費 約7.7億円</p> <p>○ホーム部分の勾配については、鉄道に関する基準を満たしている</p> <p>△勾配変更区間が長くなる（3案の中で最長）</p> <p>△橋りょう4カ所の掛け替え必要</p> <p>△踏切4カ所の嵩上げ必要</p> <p>△橋りょうの掛け替えや踏切の嵩上げ時には、列車の運休が必要</p> <p>→バスによる代替運行等が必要になる</p> <p>△軌道の嵩上げ工事が必要</p> <p>→工期が長くなり、工事費も高くなることが想定される</p>
<p>案② 現況切下げ案</p>	 <p>縦断勾配変更より、橋りょうが1箇所、踏切が1箇所影響を受ける。</p> <p>勾配変更区間：517m</p> <p>ホームの縦断勾配 10‰</p> <p>31‰ 計画ホーム</p> <p>25‰ 土曾川</p> <p>座光寺上郷道路</p> <p>— 現在線 — 計画線</p>	<p>★乗換新駅設置概算事業費 約5.3億円</p> <p>○ホーム部分の勾配については、鉄道に関する技術基準を満たしている</p> <p>△勾配変更区間が長くなる（3案の中では真ん中）</p> <p>△橋りょう1カ所の掛け替え必要</p> <p>△踏切1カ所の切下げ必要</p> <p>△橋りょうの掛け替えや踏切の切り下げ時には、列車の運休が必要</p> <p>→バスによる代替運行等が必要になる</p> <p>△軌道の切下げ工事が必要</p> <p>→工期が長くなり、工事費も高くなることが想定される</p>
<p>案③ 現状勾配をそのまま利用する案</p>	 <p>勾配変更区間がないので、橋りょう、踏切は影響を受けない。</p> <p>勾配変更区間なし</p> <p>ホームの縦断勾配 25‰</p> <p>25‰ 計画ホーム</p> <p>25‰ 土曾川</p> <p>座光寺上郷道路</p> <p>— 現在線 — 計画線</p>	<p>★乗換新駅設置概算事業費 約3.2億円</p> <p>△ホーム部分の勾配については、鉄道に関する技術基準を満たしていない。</p>

★各案の概算事業費は、乗換新駅の設置にかかる部分のみを計上しており、乗換新駅前に整備する広場やアクセス道路の整備事業費、軌道の嵩上げまたは切下げ時の工事に際に必要となるバスによる代替運行等の経費は含んでいない。

**【参考】**

- 歩道シェルター設置 約2億
- 一般的に想定される工事期間
  - ・嵩上げ案：約10ヶ月
  - ・切下げ案：約07ヶ月
- 想定される代替輸送の費用
  - ※バス1台1日当たり200,000円
  - ・嵩上げ案 1日バス2台（上下）300日×20万円＝120,000,000円
  - ・切下げ案 1日バス2台（上下）210日×20万円＝80,400,000円