

■猿楽橋架替事業について（全般）

よくあるご質問	区の考え・回答															
<p>1 猿楽橋を架替える理由を教えてください。</p>	<p>猿楽橋は昭和9年（1934年）に供用開始されて以来、約90年にわたり渋谷駅と代官山・恵比寿地域を結ぶ重要な道路として、地域の生活を支えています。</p> <p>竣工当時に比べ、車両の大型化、通行台数の増加、経年による老朽化、耐震や耐荷重について現行の基準を満たしていないという課題に加えて、JR山手線・埼京線という著しく運行本数が多い鉄道を跨ぐ環境にあることから、常に高い安全性を確保するとともに、良好な状態で長く安全に供用し続ける必要があることから、架替えを決定しました。</p> <p>補強により現在の橋を活かす案についても検討しましたが、現行の基準に適合させるには、部材の大幅な取り換えや継ぎ足し、橋脚部分の地盤の改良など、橋全体を補強する大規模な工事が必要となり、鉄道を安全に運行させながら工事をするのは、極めて困難であることが判明し、学識経験者及び有識者からも同様な見解をいただきました。また、補強は、現在の橋の部材の一部を取り替えたり、継ぎ足したりする工法であり、部材の老朽化を根本的に解決するものではありません。</p> <p>そのため、補強後も損傷や劣化の対策が高頻度で発生する恐れがあり、長期的な維持管理を考えると多額の費用と手間がかかります。加えて、仮に老朽化した部材を使用し続けた場合、予期し得ない不具合が生じ、人命に関わる重大な事故などが発生する懸念があります。</p> <p>こうしたことから、将来にわたり、地域の皆様の安心安全を確実に確保し続けるため、より抜本的な対策をする必要があったことから、架替えを決定したものです。</p>															
<p>2 猿楽橋の橋りょう定期点検の結果（橋の健全性の診断結果）を教えてください。</p>	<p>これまでの点検結果は、前回（令和2年度）、前々回（平成27年度）ともⅢ（早期措置段階）であり、早急な対策が必要です。</p> <p>【健全性の診断の区分（橋梁定期点検要領（国土交通省道路局））】</p> <table border="1" data-bbox="960 855 1796 1161"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>定義</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>健全</td> <td>道路橋の機能に支障が生じていない状態。</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>予防保全段階</td> <td>道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>早期措置段階</td> <td>道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td>緊急措置段階</td> <td>道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。</td> </tr> </tbody> </table>	区分		定義	I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態。	II	予防保全段階	道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。	III	早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。	IV	緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。
区分		定義														
I	健全	道路橋の機能に支障が生じていない状態。														
II	予防保全段階	道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。														
III	早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。														
IV	緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。														
<p>3 猿楽橋はこれまでどのような補強工事を実施しているか教えてください。</p>	<p>猿楽橋の対策について検討を開始した平成28年度時点においては、架替えに着手するまでに設計や関係機関協議などで一定の期間を有することを考慮し、架替え着手までの安全対策として、ひび割れ補修、地震による橋桁の落下防止、橋脚の補強、桁下施設の移転、重量規制、防水、落下物防止などの対策を実施しました。</p>															
<p>4 いつから猿楽橋の工事が始まるのか教えてください。</p>	<p>現在、JRや交通管理者と調整を行い、効率的な施工計画を立案するとともに、全面通行止め期間が最小限になるよう調整しています。調整が終わりましたら、区公式ウェブサイト「渋谷区ポータル」などを活用して、事業の内容、通行止めによる影響や迂回路について丁寧に周知するとともに、説明会の開催を予定しています。</p>															

■猿楽橋検討会について

よくあるご質問	区の考え・回答
<p>1 猿楽橋検討会が設置された理由と、外部のメンバー（委員）を教えてください。</p>	<p>猿楽橋は、供用開始から約90年経過しており、かつ、施工条件が極めて悪いことから、今後の整備方針を検討するにあたり、広い知見と高度な専門技術を活用していく必要があることから、外部の学識経験者及び有識者を含めた猿楽橋検討会を設置しました。また、学識経験者及び有識者は、橋りょうはもとより、インフラ全般の計画・設計・維持管理、構造、材料、施工、まちづくり等を専門としております。</p> <p>【猿楽橋検討会の外部の学識経験者及び有識者（※ 検討会発足時の所属・役職）】</p> <p>会長：藤野 陽三 城西大学学長（※ 横浜国立大学 上席特別教授）</p> <p>委員：宮下 剛 名古屋工業大学特任教授（※ 長岡技術科学大学 准教授）</p> <p>委員：千々和 伸浩 東京科学大学教授（※ 東京工業大学 准教授）</p> <p>委員：神田 昌幸 大和ハウス工業株式会社 執行役員（※ 国土交通省 都市局街路交通施設課長）</p>
<p>2 猿楽橋検討会において、これまでにどのような事が検討されていたのか、教えてください。</p>	<p>猿楽橋検討会は、これまでに計11回が開催されており、主な内容は下記のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第1回 平成28年（2016年）6月 「猿楽橋検討会」の設置、整備方針、猿楽橋等の概要と最近の取組み状況、当面の安全対策について ・第2回 平成28年（2016年）12月 第1回検討会での課題と対応、架替え及び補強検討結果、既設構造物に対する現行基準での構造照査結果（常時、地震時）、整備方針の比較評価（案）、「検討会まとめ」について ・第3回 平成29年（2017年）3月 第2回検討会での課題と対応、今後の検討、「検討会のまとめ」について ・第4回 平成29年（2017年）10月 取組み状況、更新検討、「基本計画」の策定に向けて、まちづくりについて ・第5回 平成30年（2018年）2月 「基本計画」、更新検討、まちづくりについて ・第6回 平成30年（2018年）9月 「現状への対策」の進捗状況、更新検討（橋りょう形式第二次選定）、架替え事業の意思決定、まちづくり、基本計画（改訂版）の策定に向けて ・第7回 平成31年（2019年）1月 構造等の詳細な検討、前半工事の事業概要、基本計画（改訂版）について ・第8回 令和元年（2019年）8月 構造等の詳細な検討、猿楽橋事業等の大規模事業を実施するための体制検討、猿楽橋長期計画（案）、前半工事の事業概要 ・第9回 令和2年（2020年）3月 構造等の詳細検討 ・第10回 令和3年（2021年）2月 新設橋設計の課題、既設橋撤去工法の変更、長期通行止め対策 ・第11回 令和5年（2023年）3月 都市計画事業化、今後の事業の見通し、架替え詳細検討について

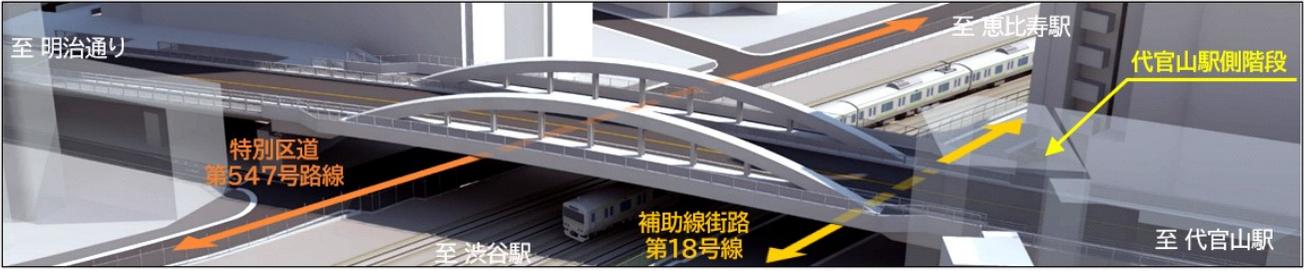
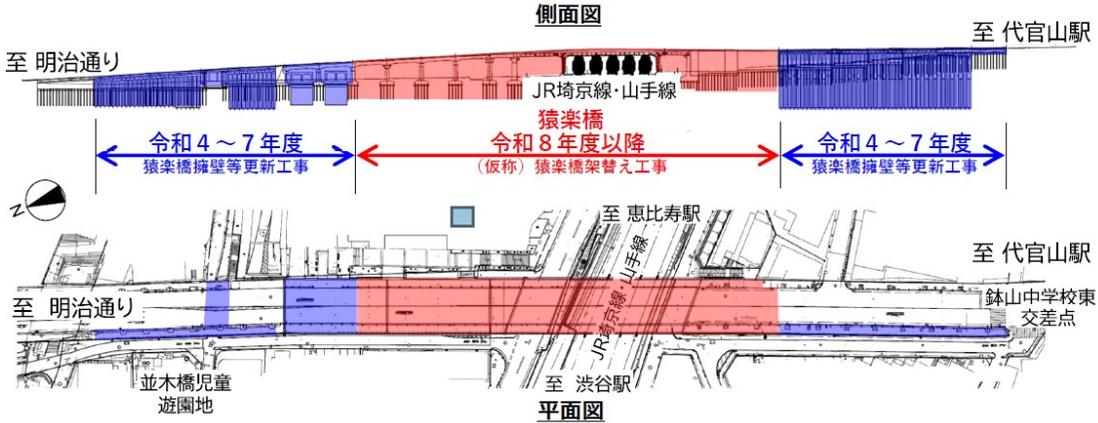
■ 通行止めについて

よくあるご質問		区の考え・回答
1	全面通行止めに10年以上かかる理由を教えてください。	<p>猿楽橋の架替え工事は、以下のような厳しい施工環境下での対応となるため、全面通行止めは10年以上に及ぶ見込みです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1日あたりの作業時間が少ない <p>鉄道が終日運行しているため、1日の作業時間は深夜の終電後から始発前までの2時間程度に限られています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎日工事できない <p>深夜帯に貨物列車が運行されたり、鉄道施設のメンテナンス作業を実施する日は工事できないため、作業できる日が制限されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施工スペースの制約 <p>周辺に建物が密集しており、資材置き場や重機の配置などが制限されています。</p>
2	補強案が不採用となった理由を教えてください。	<p>補強により現在の橋を活かす案についても検討しましたが、現行の基準に適合させるには、部材の大幅な取り換えや継ぎ足し、橋脚部分の地盤の改良など、橋全体を補強する大規模な工事が必要となり、鉄道を安全に運行させながら工事を行うことは、極めて困難であることが判明し、学識経験者及び有識者からも同様な見解をいただきました。また、補強は、現在の橋の部材の一部を取り替えたり、継ぎ足したりする工法であり、部材の老朽化を根本的に解決するものではありません。</p> <p>そのため、補強後も損傷や劣化の対策が高頻度で発生する恐れがあり、長期的な維持管理を考えると多額の費用と手間がかかります。加えて、仮に老朽化した部材を使用し続けた場合、予期し得ない不具合が生じ、人命に関わる重大な事故などが発生する懸念があります。</p> <p>こうしたことから、将来にわたり、地域の皆様の安心安全を確実に確保し続けるため、より抜本的な対策をする必要があったことから、架替えを決定したものです。</p>
3	橋を半分ずつ架替えすれば、片側通行が可能となるのか教えてください。	<p>現況の道路幅員が狭く、半分ずつの架替えした場合、自動車や歩行者が安全に通行可能な幅員が確保できないため、全面通行止めによる架替えとしました。</p>
4	歩行者用の仮設踏切が設置できない理由を教えてください。	<p>道路法に基づき、原則、鉄道と道路は立体交差することになっています。</p> <p>当該鉄道の運転回数が少ない場合や、地形上やむを得ない場合などに限り、踏切の設置が可能となっておりますが、猿楽橋が跨いでいるJR山手線・埼京線は、鉄道運転回数が非常に多いことから、仮設を含めて踏切の設置は難しい状況です。</p> <p>【参考】</p> <p>道路法第31条 道路と鉄道事業者等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及び当該鉄道事業者等は、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。</p>

■ 通行止めについて

よくあるご質問		区の考え・回答
5	令和2年2月に「猿楽橋長期計画」が策定されてから、現在までに約5年以上が経過している。新技術等によって工事期間及び全面通行止め期間の短縮はできないのか教えてほしい。	工事期間の短縮を重要課題と認識しており、現在、J Rと区において可能な限り工期短縮をした施工計画を技術的に検討しております。
6	全面通行止めに伴う歩行者迂回路案とされている、四反道跨線人道橋の工事状況について教えてほしい。	四反道跨線人道橋の架替え工事は、令和10年度末に完成予定です。新しい人道橋を設置後、既存の人道橋を撤去するため、四反道跨線人道橋の通行止めはありません。
7	全面通行止めに伴い、猿楽橋が経路となっている路線バスがどうなるのか教えてほしい。	路線バス（東急バス渋71）の運行は、バス会社や地域公共交通会議で検討されることとなりますが、渋谷区としても利用者がいると認識していますので、バス会社などに引き続き情報提供を行います。路線バスが今後どのようになるのか判明いたしましたら、改めてご案内いたします。
8	全面通行止めの際、間違っ車や歩行者が通行止め区間に入ってきてしまうのではないか。また、通行止めの区間に住居や職場がある場合、通行止め区間に入ることはできるのか教えてほしい。	全面通行止めに伴い、交通誘導員を配置し、通行止め及び迂回路を示した看板を設置します。また、通行止め区間に住居や職場がある方は、入ることができるようにします。
9	全面通行止めに伴い、自動車が自動車迂回路図（案）のとおり迂回した場合、迂回路の幹線道路が混雑してしまうのか教えてほしい。	過年度の交通量調査・検討において、迂回路となる幹線道路における交通負荷の処理は問題ないと確認しています。更に、令和7年度もより詳細な交通量調査を実施し、検討を行っているところです。
10	架替え工事中の通学路を含めた安全な迂回ルートの確保や、工事車両の安全な運行をしてほしい。	架替え工事期間中においては、地域への影響を最小限に抑えるため、近隣の鉢山中学等の通学路、地域住民の生活動線などを詳細に把握するとともに、交通管理者との継続的な協議を行うことで、安全な迂回ルートの確保や工事車両の安全な運行に取り組んでまいります。

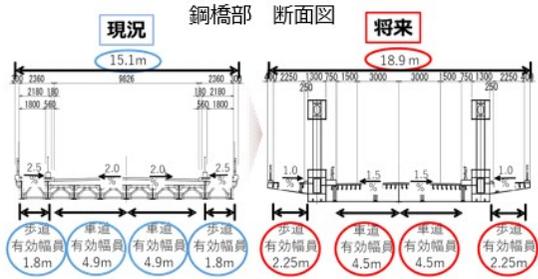
■ 通行止めについて

よくあるご質問	区の考え・回答
<p>11 猿楽橋周辺の道路や階段は、今までとおり通行可能なのか教えてほしい。</p>	<p>特別区道第547号路線、補助線街路第18号線、代官山駅側階段は、従来どおり通行できるように、今後、JRと施工計画を検討しています。しかし、施工時に一時通行止めなどが生じる可能性がありますので、改めて周知いたします。</p>  <p>新しい猿楽橋については現時点でのイメージ図であり、今後変更になる可能性があります。</p>
<p>12 架替え事業に伴い、渋谷清掃工場へ出入りする車両についてはどうなるのか教えてほしい。</p>	<p>渋谷清掃工場に出入りする車両は、架替え工事中においても八幡通りの出入口は通行可能となっています。また、特別区道第547号路線からも車両の出入口があるため、そちらの利用も予定しています。</p>
<p>13 猿楽橋擁壁等更新工事では、昼間の道路幅を狭くする交通規制や、夜間の片側通行規制などで通行止めはなかったが、架替え事業においては、どうして全面通行止めとなるのか教えてほしい。</p>	<p>猿楽橋擁壁等更新工事は、猿楽橋の前後区間にある擁壁やトンネルなどを新しくする工事であり、道路幅を狭くするなどの交通規制で対応しましたが、架替え事業においては、現在の猿楽橋を完全に撤去し、新しい猿楽橋を架設することから、橋が存在しなくなる期間があるため、全面通行止めが必要となります。</p> 

■ 通行止めについて

よくあるご質問		区の考え・回答
14	全面通行止めに伴う損失補償や税制の変更の有無について、教えてほしい。	猿楽橋架替に伴う全面通行止めによる補償や税制の変更は、予定しておりません。 【理由】 一般に公道の設置管理者は、当該公道を一般公衆の通行に適した状態に維持、管理する義務を負担しているにすぎないのであって、公道に面した土地の所有者に対して一定量の自動車の通行を保障する義務を負担するものではないから、その反面として、その所有者は沿道サービス業を成立させうる程度の自動車通行量の確保について特定の権利、利益を有するものではないと考えております。また、道路を利用していたことにより、その利益を得ていたとしても、当該利益はかかる利用の反射的な効果に過ぎないものであり、このような反射的な営業上の利益の損失は、補償等の対象となるものではないと考えています。
15	通行止めに係る法的根拠を教えてください。	工事のため「やむを得ない」と認められる場合には、道路管理者は区間を定めて通行を禁止又は制限できると道路法第46条で規定されており、架替事業は道路法の規定に基づき安全確保を最優先に判断しているものです。

■ 新しい猿楽橋について

よくあるご質問		区の考え・回答
1	新しい猿楽橋の道路幅員は、どうなるのか教えてください。また、自転車通行空間はどこに設置されるのか教えてください。	道路幅員は、以下の断面図のとおりです。また、車道の一部に自転車ナビラインとナビマークを設置する予定です。 
2	新しい猿楽橋の色を教えてください。	新しい猿楽橋の色は決まっておりませんが、汚れが目立たない、維持管理が容易な色の検討を進めています。
3	新しい猿楽橋は、何故アーチ橋となったのか教えてください。	新しい猿楽橋について、総合評価を行い、ライフサイクルコストや構造的、景観性が優れていたことから、最良なものとしてアーチ橋となりました。
4	新しい猿楽橋の明治通り側の橋の下は、何に利用されるのか教えてください。	橋の下の利用については、今後検討していく予定です。
5	新しい猿楽橋にエレベーターが設置されるのか教えてください。	代官山駅側にエレベーターの設置を検討しています。なお、明治通り側は用地の確保ができないため設置の予定はしていません。

■ 迂回路について

よくあるご質問	区の考え・回答
<p>1 自動車の迂回路について教えてください。</p>	<p>自動車の迂回路案は、下記の図のとおりです。</p>  <p>自動車の迂回路案</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の運行に支障なく、安全に施工するため、令和8年度以降に予定している猿楽橋架替工事では10年以上の全面通行止めが発生 ● 全面通行止めに伴う自動車の迂回路案については、左図のとおり幹線道路を想定 <p>■ 迂回路現況写真</p> 
<p>2 歩行者の迂回路について教えてください。</p>	<p>歩行者の迂回路案は、下記の図のとおりです。</p>  <p>歩行者の迂回路案</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の運行に支障なく、安全に施工するため、令和8年度以降に予定している猿楽橋架替工事では10年以上の全面通行止めが発生 ● 全面通行止めに伴う歩行者の迂回路案については、左図のとおりを想定 <p>■ 迂回路現況写真</p>  <p>午前4時頃から午前1時まで歩行者通行可能 令和4年度から令和10年度まで架替工事を実施中 *工事中においても歩行者通行可能</p>
<p>3 自転車・車いす・ベビーカー等の迂回路について教えてください。</p>	<p>自転車・車いす・ベビーカー等の迂回路案は、下記のとおりです。</p>  <p>自転車・車いす・ベビーカー等の迂回路案</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の運行に支障なく、安全に施工するため、令和8年度以降に予定している猿楽橋架替工事では10年以上の全面通行止めが発生 ● 全面通行止めに伴う自転車・車いす・ベビーカー等の迂回路案については、左図のとおりを想定 

■ 架替え工事について

よくあるご質問		区の考え・回答
1	架替え工事の主体はどこなのか教えてほしい。	猿楽橋は渋谷区が管理している橋であり、架替え工事の主体は渋谷区となります。
2	架替え工事に伴う騒音対策について教えてほしい。	騒音を抑えるための施工の方法や使用する建設機械を検討するとともに、防音シートを使用するなど、できる限り騒音や振動の影響を抑え、騒音及び振動に関する条例を遵守し、架替え工事を進めていきます。
3	補助線街路第18号線の事業が終わってから、猿楽橋の架替え事業を開始するのか教えてほしい。	猿楽橋は、経年による老朽化、耐震や耐荷重について現行の基準を満たしていないという課題があり、高い安全性を早急に確保しなければならないことから、架替え事業を進めていきます。
4	補助線街路第18号線の事業と猿楽橋架替え事業の関係について教えてほしい。	補助線街路第18号線については、事業期間を令和11年3月末として事業実施中であり、猿楽橋架替え事業は、同第18号線の計画幅員（15m）に適合できるよう計画しており、それぞれ事業を進めています。
5	猿楽橋の工事の事業費および施工期間について教えてほしい。	昨今の人件費及び建設資材の高騰の影響が推測されますが、引き続きコスト削減に向けて検討してまいります。また、地域への影響を踏まえ、施工期間及び通行止め期間の短縮に向けて、関係機関と協議を続けてまいります。
6	現在の猿楽橋の部材を保存するのか、歴史を伝えるものを設置するのか教えてほしい。	猿楽橋の架設当時から面影を残す橋名板の部材の活用や、歴史を伝えるモニュメントサイン（展示パネル）などについては、今後、検討してまいります。