

在来線連続立体交差と整備新幹線の事業連携 ——富山駅での事例研究——

林 岳大¹・加瀬 正樹²・藤井 進一³・浅見 均⁴

¹鉄道・運輸機構 富山工事事務所（〒930-0856 富山県富山市牛島新町5-5）
E-mail:ta.hayashi@jrtr.go.jp

²鉄道・運輸機構 富山工事事務所
E-mail:m.kase@jrtr.go.jp

³鉄道・運輸機構 富山工事事務所
E-mail:shin.fujii@jrtr.go.jp

⁴正会員 博士（工学） 鉄道・運輸機構 富山工事事務所

平成元（1989）年の北陸新幹線（高崎・軽井沢間）着工以降、整備新幹線事業は着実に進捗しており、新規開業のたびに大きな社会的便益を供給している。

在来線連続立体交差事業は都市計画の一部として全国で実施されており、完了146、事業中44と多くの事例があり、踏切解消、渋滞緩和等、整備効果を多くの都市で顕現させている。

整備新幹線と在来線連続立体交差の事業期間が重なり、連携を図っていると明確にいえるものは、現在のところ富山・福井・長崎各駅部3箇所しか存在しない。本論文は、新幹線駅がすでに開業した富山に着目し、連立と整備新幹線の事業連携に関する経緯、得られた成果についてまとめたものである。

本論文に集成された知見、特に制度や技術の実績が、後世の参考に資すれば幸いである。

Key Words : *Shinkansen Planning, Urban Planning, Railway Grade Separation for Road Network
Historical Studies in Civil Engineering*

1. 本論文の目的

北陸新幹線は、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年5月18日法律第71号）に定められた、東京都を起点、長野市付近・富山市付近・小浜市付近を経由し大阪市に至る延長約700kmの路線である。このうち長野・金沢間（延長約228km）は平成27（2015）年3月14日に開業した。



図-1 北陸新幹線路線図

富山駅は北陸新幹線（長野・金沢間）の新設7駅中の1駅で、在来線連続立体交差（以下「連立」）事業等と連携し駅部工事を実施した。

連立は事例数が多く、連立協¹⁾によれば完了146、事業中44とされる。これら連立のうち、整備新幹線と事業期間が重なり、連携を図っていると明確にいえるものは、富山・福井・長崎各駅部3箇所しか存在しない。これら3箇所はいずれも顕著な特色を有するが、本論文では新幹線がすでに開業した富山駅に着目し、連立と整備新幹線の事業連携について、後世の参考に資するよう、現在まで得られている実績や知見を集成することを目的とする。

2. 事業の経緯

(1) 富山駅前史

本節は谷口²⁾、国土地理院³⁾等を参考に記述する。

明治32（1899）年3月20日、官設鉄道北陸線の延伸に伴い、初代富山駅が開業した。開業当初は神通川改修

(馳越線新設) 工事着手前で、初代富山駅は神通川左岸に立地した。神通川改修工事完了後の明治41 (1908) 年、新神通川に架橋のうえ北陸本線が魚津まで延伸され、富山駅は現在位置に設置された。

昭和2 (1927) 年の飛越線 (現高山線) 富山ー越中八尾間開業、富岩鉄道 (のち富山地方鉄道 (以下「地鉄」)) を経て後国有化され富山港線 (貨物支線富山ー富山口間開業により、富山駅に乗り入れる路線は4方向3線となった。

昭和31 (1956) 年度の富山ー富山操車場間、昭和35 (1960) 年度の呉羽ー富山間の複線化により、富山駅の規模は拡充され、基本的な配線が確立した (4面7線+待避線・側線)。

昭和62 (1987) 年、都市計画道 (以下「都計道」) 大泉線アンダーパス化に伴い、富山港線富山ー下奥井間の線路付替が行われた。

平成4 (1992) 年 (頃)、貨物側線等の撤去、富山港線ホーム移設が行われ、連立事業前の配線となった。

(2) 北陸新幹線 (富山駅付近)

北陸新幹線建設事業は、昭和48 (1973) 年11月13日の整備計画決定及び建設指示に始まり、昭和57 (1982) 年3月30日に環境影響評価のための駅・ルート概要が公表された (高崎・小松間)。

富山駅に関していえば、昭和61 (1986) 年3月16日に、長野・金沢とともに駅周辺環境整備事業が着手された。さらに平成6 (1994) 年度の富山駅部構想調査実施、平成8 (1996) 年4月28日の富山駅整備調整事業認可、平成13 (2001) 年4月25日の上越・富山間の工事実施計画認可と、段階を経て事業着手準備が進んだ。

北陸新幹線富山駅付近の整備計画は、北陸本線南側に新幹線富山駅を新設することが確定していたが、北陸本線・地鉄等の在来線駅・線路設備になんらかの形で支障することが確実だった。北陸新幹線富山駅の具体的な計画は2面4線の高架構造を基本としており、在来線駅・線路設備との支障について関係機関との調整を経ながら検討が進められた。

(3) 北陸線連続立体交差

平成7 (1995) 年7月、富山市は研究会を設け、富山駅南北一体的まちづくり事業、北陸線富山駅付近高架化の実現可能性に関する検討を始めた⁴⁾。

また、富山市は平成11 (1999) 年3月に都市計画マスタープランを発表、翌平成12 (2000) 年3月には「富山市中心市街地活性化基本調査」に路面電車ネットワーク構想、富山港線と市内軌道の直通化が打ち出され、同時期に富山市公共交通活性化基本計画が策定された⁵⁾⁶⁾⁷⁾。

ここで、平成13 (2001) 年の北陸新幹線上越・富山間

工事実施計画認可の際、北陸線 (富山ー直江津間) を並行在来線とすることが同意されているが、これに先立つ平成12 (2000) 年2月、西日本旅客鉄道株式会社 (以下「JR西」) は北陸本線のほか、富山港線を含む北陸の7支線も一括分離する方針を表明している⁸⁾。すなわち、この時点はすでに「富山港線存続が危ぶまれる状況」⁶⁾⁹⁾にあったといえ、富山港線ホーム1面2線の取扱は、北陸新幹線富山駅計画と北陸線富山駅付近連立計画を調整するうえでの課題となっていた。

平成15 (2003) 年4月、北陸本線富山駅周辺地区が連続立体交差調査に採択された¹⁰⁾¹¹⁾。これにより富山市は富山港線を原位置で高架化するか他方策を採るかの判断を迫られ⁷⁾⁸⁾、同年5月、富山市長は富山港線の路面電車化を議会で表明⁷⁾¹¹⁾するとともに、富山港線路面電車化検討委員会を組織した。同委員会による中間とりまとめが同年11月に、最終報告書が翌平成16 (2004) 年2月に公表され、富山港線富山ー奥田中学校踏切間の専用軌道を廃止し、道路上の併用軌道に付け替え、全線を路面電車化する方針が示された¹²⁾。この方針は前述した富山港線と市内軌道の直通化を具体化するものでもあった。

平成16 (2004) 年4月、北陸本線富山駅付近の連立事業着工準備が採択され⁴⁾¹⁰⁾、事業完成時の富山駅の形が確定した。

事業前：4面7線1切欠+2待避線

↓ ……富山港線含む2面3線と2待避線を廃止
完成後：2面4線1切欠+北陸新幹線富山駅2面4線

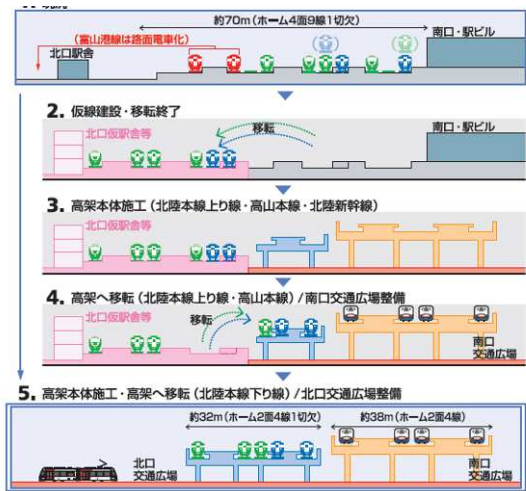


図-2 富山駅連立工事の施工手順¹³⁾

平成16 (2004) 年4月21日、路面電車化後の富山港線を運営する第三セクター会社富山ライトレール株式会社 (以下「TLR」) が設立され⁸⁾、事業化の準備が整えられた。

(4) 都市計画決定

以上までの経緯に関連して、都市計画決定が行われた。

平成16(2004)年10月、富山市の都市計画決定により、富山港線の併用軌道付替導入空間として都計道富山ライトレール線(特殊街路)が都計道綾田北代線・富山駅北線に設定された¹¹⁾¹⁴⁾。翌平成17(2005)年3月、富山県が北陸本線富山駅付近連立事業の都市計画決定を行った¹¹⁾。

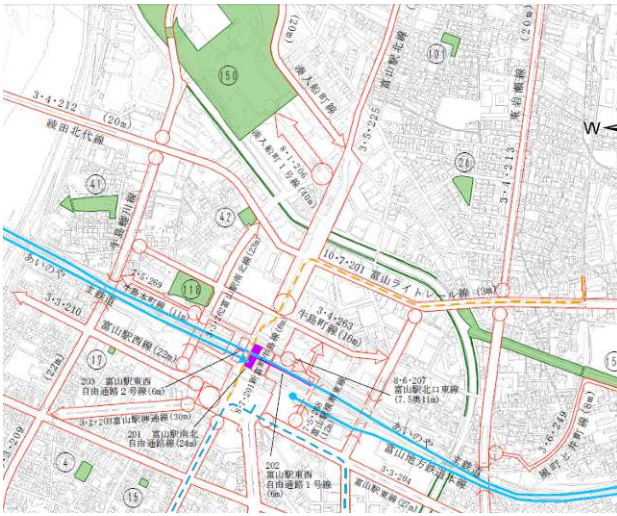


図-3 富山駅付近の都市計画施設図¹⁴⁾

これら都市計画決定手続を経て、平成17(2005)年4月、北陸本線富山駅付近連立事業が認可された。

3. 事業の進捗

平成17(2005)年4月27日、北陸新幹線富山・金沢間の工事計画実施認可が得られたこととあいまり、北陸新幹線富山駅部工事、北陸本線富山駅付近連立事業が本格化した。事業主体の区分は、北陸新幹線富山駅部工事が鉄道・運輸機構(以下「機構」)¹⁵⁾、富山駅付近連立事業は主に富山県¹⁵⁾である。富山港線路面電車化は主にTLRだが⁷⁾、軌道区間は上下分離スキームが採られ富山市が担っている⁹⁾。この他、富山駅前広場等を土地区画整理事業により富山市が実施している¹⁵⁾。(詳細な事業区分および各事業財源スキームは本論文では割愛する)

以下、上記の主な事業の進捗状況について述べる。

(1) 富山港線路面電車化

TLRは設立約半年後の平成16(2004)年11月、鉄道事業の許可(奥田中学校前-岩瀬浜間6.5km)と軌道事業特許(富山駅北-奥田中学校前間約1.1km)の認可を得た⁹⁾。翌平成17(2005)年2月に鉄道・軌道工事施工認可と都市計画道路綾田北代線事業認可を得て⁷⁾、同月中に綾田北代線上の八田橋工事が始まった。同年6月からは併用軌道区間の工事が本格化し、9月からは専用軌道区間の工事も着手された⁷⁾。

JR西富山港線としての列車運行は平成18(2006)年

2月28日が最終日で、翌3月1日よりTLRが代行バスを運行、路面電車工事を進めた。約2ヶ月後の4月29日より、TLRによる列車運行が開始された。

平成25(2013)年1月、富山市は路面電車南北接続事業を総合交通戦略地域公共交通連携計画に位置づけ、同年4月に軌道運送高度化実施計画として認定を得た。同年7月に都市計画事業認可、12月の工事施工認可を経て、翌平成26(2014)年1月より路面電車南北接続事業第1期区間の工事に着手した。



写真-1 併用軌道上のTLR
(複線化起点の永楽町(仮称)付近)

平成27(2015)年3月14日、北陸新幹線(長野・金沢間)開業に併せ、路面電車南北接続事業第1期区間として、北陸新幹線富山駅高架下に路面電車富山駅が開業し、富山駅南側で運行している路面電車(地鉄軌道線(1・2系統と環状線))が乗り入れを開始した。

同年12月7日、軌道運送高度化実施計画は変更認定を得て、平成32(2020)年に永楽町(新設・仮称)-奥田中学校前間複線化(約340m)と、地鉄軌道線富山駅までの路線延伸(約90m)を実施することとしている。ここで、後者の路線延伸は、富山駅付近連立事業の進捗に伴い実現しうるものである。

(2) 北陸新幹線(長野・金沢間)

a) 富山駅高架橋¹⁶⁾

北陸新幹線富山駅は在来線駅との併設駅であり、新幹線本体構造物の施工に先立ち北陸本線の移設が必要であった。機構が仮線用地を取得し、北陸本線の仮線設置後、旧北陸本線撤去地に新幹線構造物を施工し、完成後に土地の交換をする計画とした。ただし、仮線用地取得が難航したため開業にむけた工程遵守が非常に重要となった。

本工事の特徴は、①全区間が連立工事との競合工事、②連立工事と地鉄に挟まれた狭隘工事、③JR北陸本線・高山本線、富山地方鉄道線との営業線近接工事、④

マンション等との近接工事であり、工程・安全管理の両面で非常に厳しい施工条件となった。

特に、新幹線工事と連立事業で幅約4mの工事用道路1本と工事用道路の出入口1箇所を共用することから、連立事業との緊密な作業調整を行い工事用車両の通行や工事用道路を使用するクレーン設置作業・生コン打設作業の円滑化を図った。

また、上述に加え駅施設・ホテル等が近接していることから、作業ヤード確保のために高架橋の分割施工や対外協議を重ね駅施設の利用などの対策を行った。

なお、新幹線構造物との離隔が最少で約80cmの近接マンション対策、営業線近接作業にも慎重な施工を求められたが、徹底した安全管理を行い機構と受注者が連携して工程管理を行った結果、所定の工期内に完成することができた。

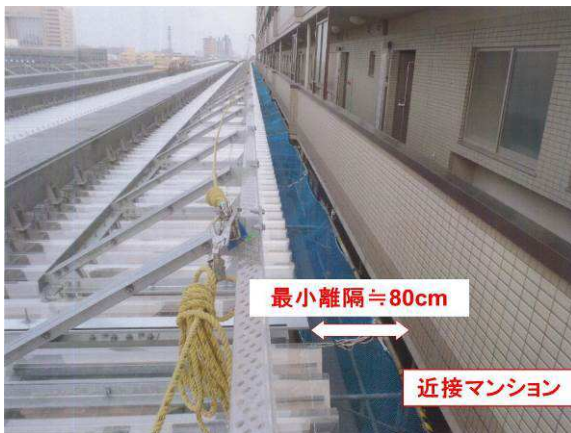


写真2 狭隘な敷地での施工

b) 富山稲荷千歳高架橋

当工区のうち千歳町高架橋は北陸新幹線富山駅に隣接しており、北陸本線と地鉄に挟まれた狭隘区間である。

最少狭隘箇所では橋脚柱面から北陸本線の線路防護柵まで約6m、地鉄側は上空を占有する区間もあり、工事用道路は最大スペースが確保できる区間でも橋脚梁部の下にしか設置できなかった。

また、同高架橋は北陸本線移設跡地に施工されることから、富山駅高架橋と同様に工期短縮を余儀なくされ、加えて工事用進入路が工事用仮踏切1箇所だけとなり、厳しい施工条件を強いられた。

このため、当初予定していたラーメン高架橋を見直し構造形式と施工方法の検討を行った。当該区間は急曲線区間であり設計速度が160km/hであったため、つくばエクスプレスと成田高速鉄道アクセス線で実績のある工場製作のPCU桁を採用し10連200m区間を施工した。

なお、架設に伴う桁運搬トレーラーの搬入が工事用仮踏切や待機場所の制限を受け、1日の架設本数が限定されたことや狭隘区間での夜間架設となったが、工程管理を確実にし事故防止に努めた結果、目標の工期内に

無事故で完成することができた。



写真3 PCU桁架設状況

c) 富山駅新築¹⁷⁾

北陸新幹線富山駅は、高崎起点286km920mに位置し、市街地にて在来線駅と併設し、2面4線島式ホームであり、全長312mの全覆上家である。旅客上家中央部分の約160mにおいては、北側の外壁を設けず、在来線の旅客上家とトップライトで接続し、一体的なホーム空間としている。また、富山駅では、在来線の連立事業、地鉄、在来線富山駅仮駅舎に挟まれた狭隘な敷地条件で施工する必要があり、南側のわずかな駅広ヤードにおいても輻輳する富山駅周辺整備事業などからの制約が厳しく、工程遵守のために仮設計画、施工サイクルなど全面的に検討した。

また上記のような、輻輳及び狭隘な敷地条件のもと、特徴的な構造形式の旅客上家の施工を行うという難易度の高い工事であり、設計計画段階、施工段階それぞれで課題解決に取り組み、多岐に渡る関係事業者と綿密に調整を行うことで、工程短縮を図り、次工程への引き渡しを行った。

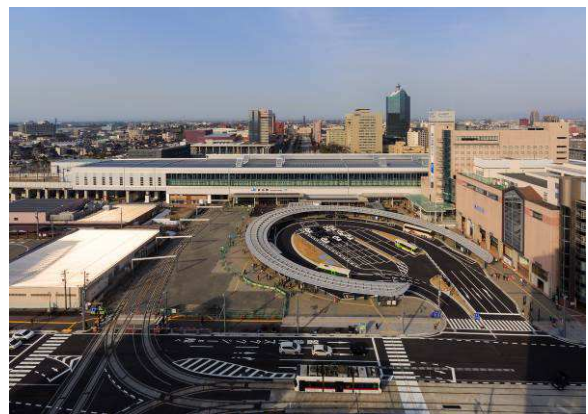


写真4 富山駅全景

(3) 北陸線富山駅付近連立

JR北陸本線は新幹線開業に伴い、JR西から経営分離され、あいの風とやま鉄道（以下「とやま鉄道」）となった。上り線（金沢方面行）高架は平成27（2015）年4

月20日より供用開始した。

今後は以下の事業が予定されている。

平成30（2018）年頃までにとやま鉄道下り線の高架化¹⁸⁾。平成31（2019）年頃までに路面電車南北接続¹⁹⁾²⁰⁾と南北自由通路、都計道富山駅南北線設置。平成33（2021）年頃までに都計道牛島蛭川線拡幅。平成34（2022）年頃までに都計道堀川線拡幅、富山駅横断東線新設²¹⁾。

4. 得られた成果

(1) 総論

富山駅での事例は、整備新幹線事業と連立事業を同時並行で実施した初めてのものであり、意義が大きい。なお、個別事業については各節に詳述する。

また、連立事業採択にあたっては、平成12（2000）年に創設された「踏切道等総合対策事業」により要件緩和適用が大きく貢献している。北陸線富山駅付近連立事業は踏切解消が一箇所もない事例としても知られるが、都計道アンダーパスの拡幅を「みなし踏切」とすることで事業採択された経緯がある⁴⁾。

北陸本線富山駅付近連立が事業採択されたことにより、**図-3**に示されるとおり、鉄道と交差する都計道が新設され、路面電車南北接続事業が具体化することは、富山市にとって大きな意義を有する。

(2) 富山港線路面電車化

富山港線路面電車化に伴い、運行本数の増発、運行時間帯の拡大及び低床車両の導入等によりサービス水準が大幅に向上され、利用者数が激増した（富山港線時代終盤3,000人/日代前半→5,000人/日代前半）⁷⁾。鉄道の起点側を併用軌道の路面電車に付け替えた外見上のインパクトも大きく、地方鉄道経営再建の最も成功した事例の一つと高い評価を得ている。

また、モータリゼーションが深度化した地域でも、公共交通のサービス水準向上により利用者数増加を達成した、貴重な事例の一つとなっている。

利用客数は安定的に推移していたところ、北陸新幹線開業後の平成27（2015）年度は過去最多の年間利用者数200万人強（5,632人/日）を記録し、相乗効果ありと報じられている²²⁾。

土木学会デザイン賞2008最優秀賞、日本鉄道賞、バリアフリー化推進功労者表彰内閣府特命担当大臣表彰、S D A大賞（経済産業大臣賞）など、TLRでは計11の受賞があると表明している。

富山港線路面電車化に関してはこの他、富山市が全国街路事業促進協議会会長賞（平成20年度全国街路事業コンクール）、低炭素都市づくりベストプラクティスを受

賞しており、プロジェクト全体が高評価を受けている。

(3) 北陸新幹線（長野・金沢間）

連立事業の進捗により富山駅用地を確保した北陸新幹線は、工事実施計画認可の通り開業し、大きな社会的便益の供給源となっている。

北陸新幹線（長野・金沢間）は、平成27（2015）年3月に開業した延長約228kmの路線である。この開業により、東京・金沢間の所要時間は約1時間20分短縮して、最速2時間28分で結ばれることになり、北信越地域と首都圏間の速達性・利便性等が大幅に向上した。

乗車実績は在来線当時と比べ約300%に達し、その結果、関西・中京圏を含めた広いエリアで交流人口の拡大、地域経済の活性化、産業振興・観光誘致等に大きな効果をもたらしている。

当該区間の建設では技術的にも多くの困難を克服しており、建設費の低減及び長大トンネルや長大橋りょうの工程確保等において、新技術の開発、施工方法の工夫を駆使するとともに、最新の雪害対策設備を採用しつつ、沿線地域の環境や景観に配慮して工事が進められた。

地域整備との共同推進の観点では、本稿で述べている富山駅において在来線連続立体交差事業、富山駅構内への路面電車の乗り入れ、駅前広場整備などが並行して実施されるなど、他の各駅においても高速鉄道整備と都市整備との整合・連携が図られている。

北陸新幹線（長野・金沢間）の開業については、プロジェクトそのものが高い評価を受けており、富山駅に関するものだけを挙げても、日本鉄道大賞、土木学会技術賞、鉄道建築協会最優秀協会賞などを受賞している。



写真-5 富山駅を出発する北陸新幹線列車

(4) 北陸線富山駅付近連立

とやま鉄道下り線の高架化は、3.(3)に記したとおり、平成30（2018）年度に完成が予定されている。これにより、在来線の連立事業は完成となる。

とやま鉄道と交差する都計道の新設・拡幅が全て未成のため、現時点では事業効果が顕現していない。とやま鉄道下り線高架化完成以降、都計道側の事業進捗により、

事業効果の顕現が見込まれる。

事業主体の富山県は、駅周辺道路の走行時間の改善等を事業の目標として掲げている。

(5) 土地区画整理事業

富山駅土地区画整理事業に伴い、交通広場の改良整備が実施されている。交通広場のうち南口は完成し、以前より面積が拡大し、より充実した機能を発揮している。北口は仮設構造で供用中、西口は北陸新幹線高架下部分のみ限定的に供用中で、いずれもとやま鉄道下り線高架化完成以降、本設状態に整備される予定である。

また、3.(2)に述べたとおり、路面電車南北接続は第1期区間（南側）が完成し供用されている。

富山駅における路面電車と北陸新幹線、とやま鉄道等在来線との乗換は、移動距離が短いうえに、降雨・降雪時にも傘不要と、乗換利便性を大きく向上している。併せて、交通広場に集まる他公共交通機関との乗継利便性も確保されている。

5. まとめ

平成元（1989）年の北陸新幹線（高崎・軽井沢間）着工以降、整備新幹線事業は着実に進捗しており、新規開業のたびに大きな社会的便益をもたらしている。

連立事業は都市計画の一部として全国で実施されており、完了146、事業中44と多くの事例があり、踏切解消、渋滞緩和等、整備効果を多くの都市で顕現させている。

ここで、整備新幹線と連立の事業期間が重なり、連携を図っていると明確にいえるものは、富山・福井・長崎各駅部3箇所しか存在しない。

本論文は、新幹線駅がすでに開業した富山に着目し、連立と整備新幹線の事業連携に関する経緯や成果についてまとめたものである。

本論文に集成された知見、特に制度や技術の実績が、後世の参考に資すれば幸いである。

参考文献

- 1) 全国連続立体交差事業促進協議会：②連続立体交差事業とは
- 2) 谷口昭夫：「萬世永頼」北陸線を走った列車たち，pp. 210-211，能登印刷出版部，2014.
- 3) 国土地理院：地図・空中写真閲覧サービス
- 4) 深山剛・加藤浩徳・城山英明：なぜ富山市では LRT 導入に成功したのか？——政策プロセスの観点からみた分析，運輸政策研究，Vol. 10, No. 1, pp22-37, 2007. 春
- 5) 国土交通省，資料 2 事業化の経緯，富山市及び富山地方鉄道株式会社からの軌道運送高度化実施計画認定申請に係る審議（第 1 回），2013. 3. 28
- 6) 栗島康夫：富山市はなぜコンパクトシティを目指したのか？，第 3 回コンパクトシティ推進研究会資料，2009. 9. 30
- 7) 富山市：富山港線路面電車化の概要（パンフレット版）
- 8) 土居靖範：J R 富山港線の L R T 転換と課題（上），立命館経営学，第 43 巻第 6 号，2005. 3
- 9) 森雅史：富山市が取り組むコンパクトなまちづくり，環境省第 6 回地球温暖化対策とまちづくりに関する検討会，2006. 6. 19
- 10) 富山県：富山駅付近連続立体交差事業，2015. 11
- 11) 望月明彦：地方都市における公共交通整備と集約型都市構造形成に関する研究，京都大学博士論文甲第 14595 号工博第 3063 号，2009. 3. 23
- 12) 富山港線路面電車化検討委員会：富山港線路面電車化に関する検討報告書，2004. 2
- 13) 富山市：富山駅周辺整備計画の概要と今後の事業展開資料-3，第 1 回富山駅周辺整備事業推進協議会，2006. 10. 25
- 14) 富山市：都市計画総括図
- 15) 梶本敏規：新幹線開業を見据えた賑わいの拠点づくり——富山駅整備の概要と景観検討について，でるく No. 24，富山県政策研究会，pp4-11，2007. 3
- 16) 藤井進一：「連続立体交差工事と競合する新幹線駅高架橋の施工」土木施工 Vol. 56, No. 2, 2015 年 2 月
- 17) 峯岸明弘，佐藤行雄，野田喜之：「北陸新幹線（長野～金沢間）の駅新築工事」土木施工 Vol. 56, No. 2, 2015 年 2 月
- 18) 北日本新聞：18 年度に下り線高架化，2016. 7. 2
- 19) 富山市：路面電車南北接続事業の概要，2015. 3
- 20) 富山市：富山駅における南北軌道の一体化について資料-4，第 7 回富山駅周辺整備事業推進協議会，2010. 11. 12
- 21) 富山県土木部：平成 26 年度第 3 回富山県公共事業評価委員会資料 No. 12，2014. 10. 29
- 22) 北日本新聞：乗客数最多 205 万人超，2016. 4. 26

(2016. 7. ? 受付)

COLLABORATION BETWEEN SHINKANSEN DEVELOPMENT AND
CONTINUOUS GRADE SEPARATION OF RAILWAY CROSSING PROJECTS
The Case Study of Hokuriku Shinkansen Toyama Station

Takehiro HAYASHI, Masaki KASE, Shinichi FUJII, and Hitoshi ASAMI

New Shinkansen development projects, which were decided in 1973 based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act, have been progressing steadily. Since then, the construction of Hokuriku Shinkansen between Takasaki and Karuizawa was started in 1989. In recent years, additional Shinkansen sections were newly opened in every region of Japan, and have provided social benefits.

In the meantime, continuous grade separation of railway crossing projects have been developed in all over Japan as a part of urban planning. There are many projects; 146 completed cases and 44 ongoing cases. Those projects have also provided social benefits.

The collaboration between Shinkansen development and continuous grade separation of railway crossing projects is very rare. There are only three cases in Japan; Toyama, Fukui and Nagasaki Stations.

In this paper, we focused on a Toyama Station case of Hokuriku Shinkansen between Nagano and Kanazawa which was opened in 2015. We reviewed history and successful results of the Toyama Station case.

We have confidence that this information should be valuable for future reference.