

# 大津湖南幹線 大門～播磨田工区の 4車線化供用について

上月 真人<sup>1</sup>・築山 省吾<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>南部土木事務所 道路計画課

大津湖南幹線の守山市大門町から播磨田町に至る延長3.9kmの区間において、これまで2車線での暫定供用となっていたが、整備工事が完了したため、4車線で供用開始することとなった。本事業区間においては、周辺の道路事情の変化や利用者の声もあり、平成26年度末の4車線化は絶対条件となっていた。そのような条件のもと、いかにして4車線化供用に至ったか、南部土木事務所としての取組みを紹介する。

キーワード 大津湖南幹線，草津守山線，4車線化，暫定供用

## 1. はじめに

大津市丸の内町の近江大橋西詰から野洲市比留田の日野川左岸の間の延長18.3kmの都市計画道路である大津湖南幹線（以下 本道路）の4車線化整備は県土木事業の中でも重要事業の一つである。本道路は平成22年度には十里工区9.7kmまでの整備が完了しており、4車線の供用は開始しているが、近江大橋の無料化が平成25年12月に実施され、これまで瀬田川を横断するために国道1号に迂回していた車両が本道路を利用する形にシフトする事により交通量の増加が見込まれている。また、知事も平成26年度末の4車線化供用を公言され、南部土木事務所として何としても供用を実現しなければいけない状況であった。

本稿ではそういったタイトなスケジュールの中、供用開始のための手法や現場でおこった問題点について報告を行う。

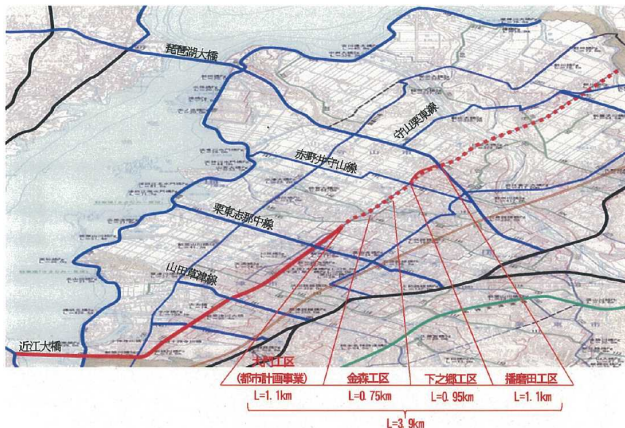


図-1 大津湖南幹線の位置図

## 2. 供用開始に向けた具体的な取組み

### (1)交通の切替え方法の検討

大門、金森、下之郷、播磨田の各工区では道路の改良状況が違う。そのため現道交通の確保をしつつ、各工区ごとの工事進捗状況に合わせ交通の切替えをする必要があり、図-2のとおり施工計画を立てた。

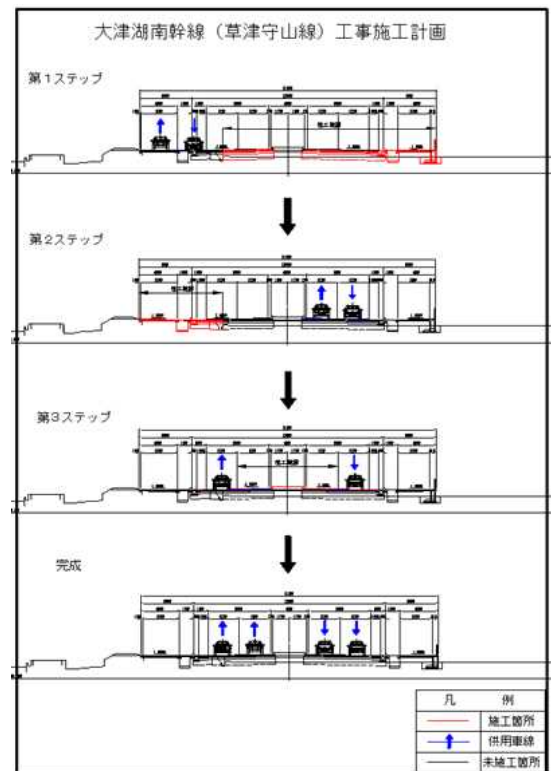


図-2 車線振替計画図

### (第1ステップ)

拡幅側（道路東側）を基層まで完成させ、上下線とも拡幅側に交通を振り替える。（図-3）

### (第2ステップ)

現道側（道路西側）の構造物を撤去し、基層工まで完成させる。

### (第3ステップ) ~ 完成

上下線をセパレートに分離し、中央分離帯の施工を行い、表層工や区画線工を行い完成。（図-4）



図-4 第3ステップの状況



図-3 第1ステップの状況

### (2)各占有者との調整

工事を進めるにあたり、信号機やガス管の移設が必要となる。特に信号機については、上記の各ステップ毎に移設が必要となり、綿密な工程計画（図-5）を立てた。延長3.9kmを7工区に分割し、各ステップに切り替える時期を明確にすることによって、占有者の工事発注時期等を逆算することができた。また、お互いに情報を共有するためにおおよそ2か月に1回程度、県警本部交通規制課、守山警察署交通課と工程会議を実施した。

平成25年10月時点

### 大津湖南幹線事業工程表

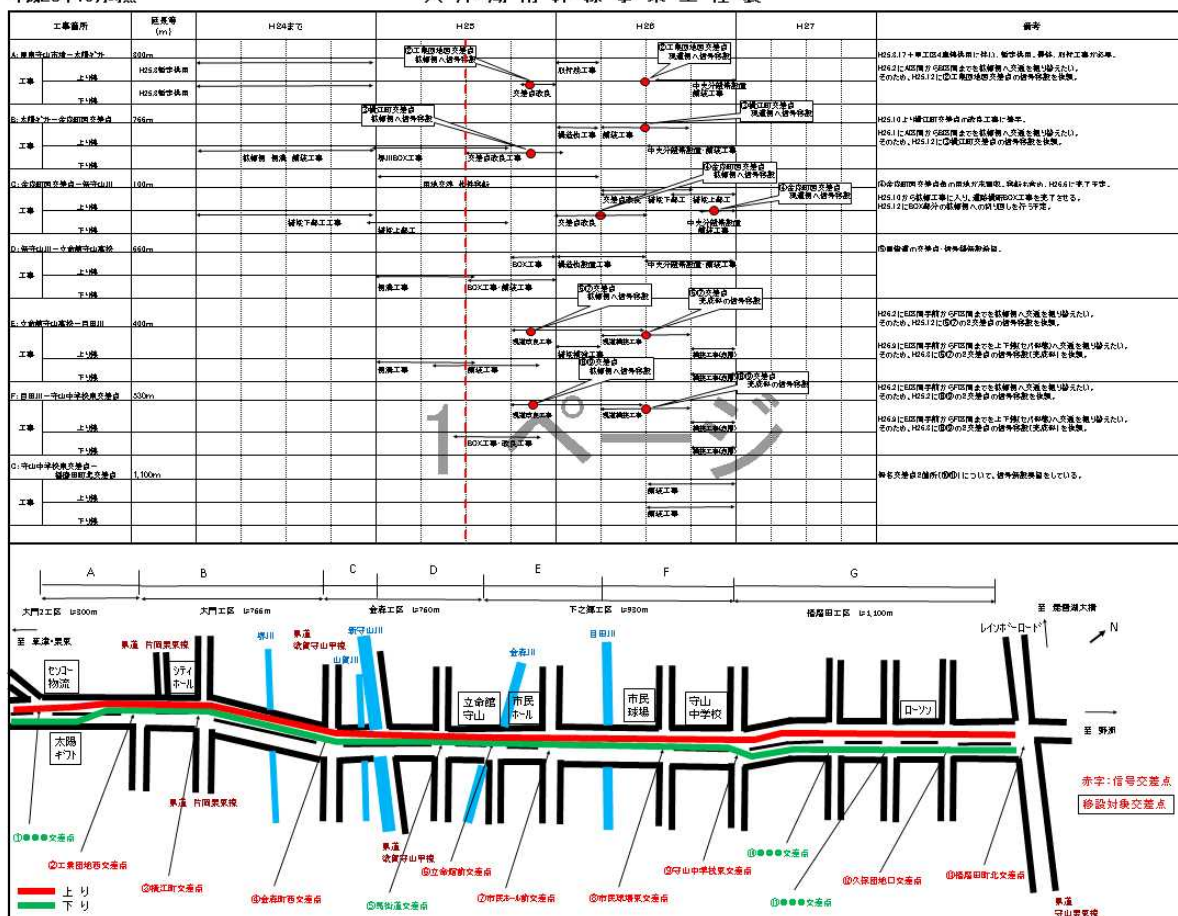


図-5 事業工程表

(3)用地取得の遅れに対する対応

平成26年4月時点で守山市金森町地先において建物移転が3件残っていた。該当する3件は金森西交差点の交差点改良や新守山川橋梁の施工の際に支障となり、平成26年度末に供用するためには一刻も早く地権者の同意を得る必要があった。平成26年7月には解体撤去を完了し、橋梁工事に着手する予定であったが、2件が契約に至っていない状況であった。(物件(B)については、新築建設中であり引っ越し後、解体予定となっていた。)

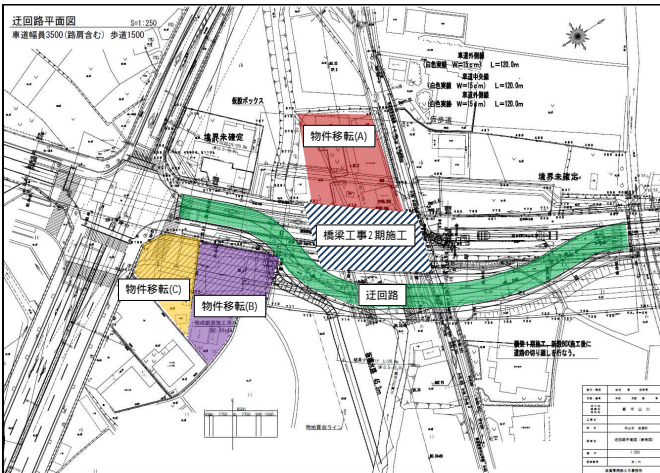


図-6 物件移転位置図



図-7 金森西交差点 (物件 C)

a) R20での迂回路

当初計画では物件(B)(C)を撤去後、車線を拡幅側に振り替え橋梁工事の2期施工に着手する予定であったが、撤去時期の見通しが立たないため、図-6のとおり迂回路を設置し対応することとした。迂回路は近江鉄道のバス路線となっており、この道路線形ではバスの通行が不可能であるため、事前に協議しバスの通行時間帯には交通誘導員を配置し対応することとした。また、迂回路設置前に通学路の変更も行った。(グリーンベルトや「通学路」の看板を設置し、学校関係者やPTAに納得していただいた。)

b)橋梁の三分割施工

拡幅側の橋梁は完成していたが、現道側の橋梁を施工

するにあたり、物件(A)の契約ができておらず、計画どおりに施工できない恐れがあった。平成19年度に橋梁の詳細設計は完成していたが、未買収地に影響を及ぼさず、第一段階として車道部のみを完成することが可能となる橋梁設計に修正した。(歩道部W=5.4mを削除した。)なお、歩道部については、物件(A)の撤去完了後、平成29年度以降に新守山川の河道掘削に合わせて施工予定である。

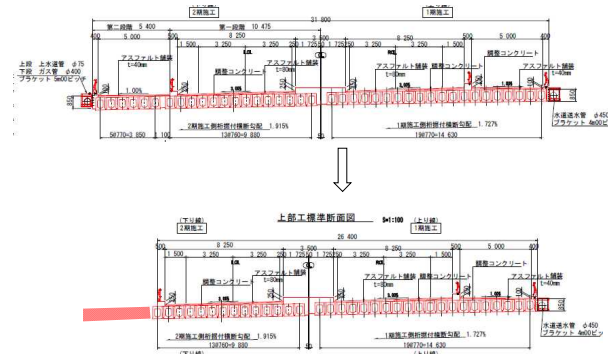


図-8 橋梁断面図

c)A1,A2橋台の同時施工

橋台の施工は杭打ちからコンクリート打設までをA1,A2同時施工することを契約条件とし、工期の短縮を図った。また、「確実に期限内完了するための具体的な対策」を総合評価の提案内容とし、工期短縮に秀でた業者と契約することにより、約2ヶ月で橋台が完成した。

d)直営作業による樹木の伐採

物件(B)については、用地契約上平成26年12月末が撤去の期日となっており、1月から横断BOXの施工に着手する予定であったが、1月中旬になっても建物の撤去が完了していない状況であった。そこで少しでも撤去を進めるため、建物は解体業者に催促し作業を急いでもらい、樹木の撤去を職員の直営作業で行い、少しでも遅れを取り戻した。(雨の中2日ばかりで伐採作業を行った。)



図-9 撤去状況 (物件 B)

### 3. 交差点封鎖問題

播磨田工区においては平成7年度に先行して4車線化工事は完了していたが、車線のシフトによる交通混乱を避けるため、置き式ガードレールにより1車線を規制し、暫定2車線で供用していた。



図-10 播磨田工区規制状況

4車線道路においては信号交差点以外は中央分離帯を設置し、東西の交通の行き来を出来なくする方針である。図-10の交差点においては、これまで東西に横断できていた車両や歩行者が通行できなくなることとなり、工事着手前に自治会を通じて周知を行うこととした。

- ・4車線化することから自動車交通量が大きく増加すると考えられる
- ・交差する市道（市道播磨田布施野線）の幅員が3.5mと離合困難であるため信号設置が出来ない
- ・県直営での交通量調査の結果から東西に横断する歩行者の利用が限定的である

上記のとおり説明をおこなった。本道路の西側に医院があり本交差点を横断している患者さんがいること、平成7年時には説明がなかったことなどから自治体役員からの反対は強く、説明会までに時間がかかったが、円滑な交通と安全な道路の確保について理解していただき、工事に着手、完成することができた。



図-11 播磨田工区完成

一方で周辺店舗については、工事完了後も開放に向けての署名活動を行われる等、理解を得られているとは言い難い。

中央分離帯設置の目的は、安全で円滑な交通の確保にあるが、その結果、周辺住民にとって道路の利用形態が変わり、東西への往来が不可能になった。その中央分離帯の設置が、適切であったかどうか。

ここに参考として青森県の事例を挙げる。国道4号の道路整備の際、中央分離帯を設置したことにより地元住民から訴訟をされた事例である。

この訴訟では、地元住民の主張する「居住からこれに接する道路に自由に入出入りする利益」自体が、法律上保護される利益であるとは認め難く、道路が供用されることに伴う事実上の利益であるに過ぎない。そして住民らの主張する不利益も本件道路の社会公共性、円滑な道路交通や安全上の配慮の必要性に鑑みれば、社会生活上の受忍限度を超えたと認めることもできないと、結論づけられ県に違法性はないとされた。

この訴訟の結果からも今回の本道路で整備した中央分離帯の設置は適切であると言える。道路整備の目的はあくまで、安全の確保並びに円滑な交通である。これらの目的が達成されるように道路構造令は規定され、また我々土木職員もそれに準じて道路改良を行っている。法令順守に則り、職務遂行した結果、中央分離帯は設置され、安全で円滑な道路交通を兼ね備えた本道路ができたと言える。

### 4. 供用開始の遅れから完成まで

平成27年3月末に供用開始するべく工事を進めてきたが、物件(C)の契約、撤去に遅れがあり、金森西交差点前後の約400mについては暫定2車線で供用することとなった。舗装工事完了後、3月31日まではバリケードにより1車線を規制し、31日に順次バリケードを撤去し供用開始に至った。



図-12 暫定供用状況 3/31

物件(C)については交渉を重ね、3月2日に契約に至ったが引っ越しや解体に日時を要し3月31日に更地となった。その後、4月24日暫定（歩道部、中央分離帯は未施工）での4車線化、夜間工事を行い5月末に完全4車線

化供用することとなった。



図-13 物件(C)更地化 3/31



図-14 金森西交差点完成 5/31

### 5. 供用開始後の交通量について

平成25年12月26日に近江大橋が無料開放したこと、本道路が琵琶湖大橋取付け道路まで4車線供用開始したことにより、交通量の変化が予想されるため、本道路、大津守山近江八幡線（浜街道）において交通量調査を実施し、平成22年度との比較を行った。

近江大橋東詰め（草津市新浜町）自動車交通量で約1.5倍

草津市野村交差点で約1.9倍

守山市下之郷町（守山市民ホール前）で約1.3倍

本道路についてはどの調査地点においても大幅に交通量が増えていた。一方、本道路に並行している大津守山近江八幡線（浜街道）については約1割の減少となっており、本道路に車両が流れていると考えられる。

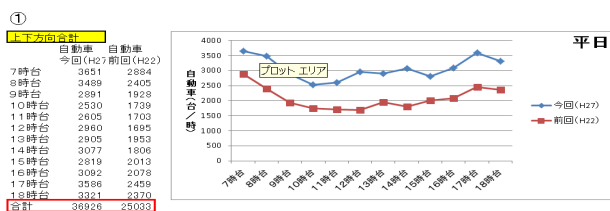


図-15 地点交通量調査結果

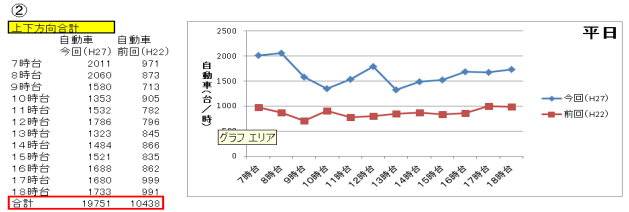


図-16 地点交通量調査結果

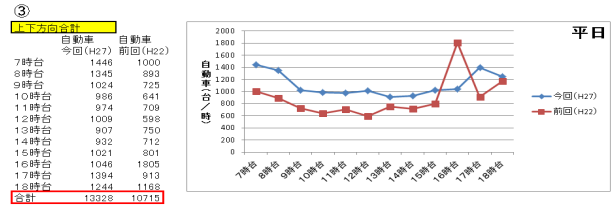


図-17 地点交通量調査結果

### 6. 今後に向けて

琵琶湖大橋取付け道路まで4車線化が完了した本道路は、日野川まで事業を北進していく。現在は野洲市比江工区の用地取得や野洲川に架かる橋梁の設計を進めている。県道野洲中主線までの延長4.3kmについて、平成35年度末4車線化を目指し、事業の促進を図りたい。

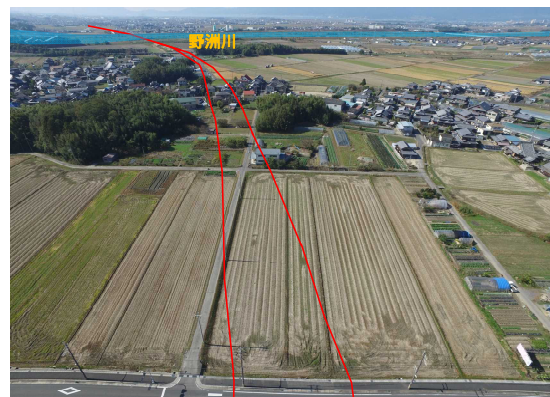


図-18 大津湖南幹線先線

謝辞：昭和47年に大津湖南幹線の都市計画決定をしてから、40年以上の歳月をかけてついに琵琶湖大橋取付け道路までの4車線化に至った。これまで本道路の事業にかかわってこられた担当者は優に100名を超えるのではないかと思います。その最後を縁あって担当することができ、非常に幸運であると感じている。

本稿作成および供用開始にご協力いただいた全ての方に、この場を借りて深く感謝を申し上げます。

### 参考文献

- 1) 滋賀県土木百年表続編（昭和47年度～平成24年度）  
滋賀県建設技術協会・滋賀県特別会員支会