

# 旧道移管に伴う工事の進め方 ～草津守山線を事例紹介として～

加藤 義弘

南部土木事務所 道路計画課

県道草津守山線は平成24年度末に守山市大門町地先までのバイパス整備が完了した。これに伴い草津市上笠町～栗東市十里までの現道約3キロを草津市・栗東市（以下、「両市」という。）へ移管することとなり、現在は移管対象区間の引継ぎ整備工事（以下、整備工事）を進めているところである。

今回のバイパス事業に伴い、市へ移管する旧道を生活道路として安全に利用していくための取り組みについて紹介する。

キーワード 車道センターライン抹消, 車道幅員の縮小, グリーンベルト, 市への移管

## 1. はじめに

主要地方道草津守山線は、湖南地方の中心都市である草津市、栗東市、守山市の中心部を縦貫し、湖南地域の道路網の骨格を形成する幹線道路であり交通量は非常に多い路線である。また隣接して工業団地が立地することから大型車両の通行も多い状態である。慢性的な渋滞の解消ならびに自動車・歩行者の安全を確保すべくバイパス整備をすすめており、平成24年度に守山市大門町地先まで開通することとなった。

しかしながらバイパスの開通以前より両市と移管について協議を行ってきた中で様々な課題が浮かび上がってきた。（図-1）

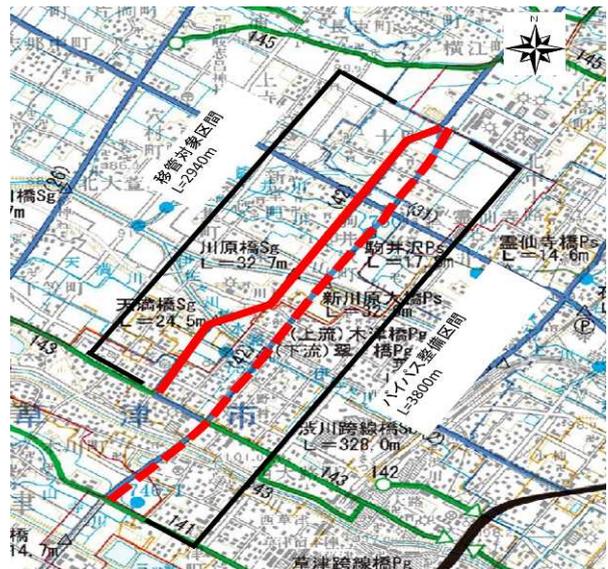


図-1 位置図

## 2. 課題の抽出について

### (1) 構造的な課題について

バイパス開通後の現道草津守山線（以下、現道）の交通量は従来の半分となり、バイパスの整備効果が大きく見られた。しかし現道の歩道の整備が不十分でないことには変わりはなく、また交通量が減少したことで現道を通る車両の速度が速くなり歩行者・自転車にとって危険な状態であることには変わりはなかった。このため交通をさらにバイパスへ誘導することと、通過する車両の速度抑制が求められることとなった。

### (2) 合意形成に係る課題について

移管にあたっては両市、草津警察署、地域住民それぞれから以下の事について対応を求められた。

a)市から…

整備工事にあたっての「今後の維持管理の容易さ」。「自転車・歩行者の安全」についての対応。

b)草津警察署から…

車道センターラインを消す際、規制に係るものについての事前協議。

c)地域住民から…

「この道に歩道は設置されないのか」、「児童の通学路対策はどうなるのか」といったこれまでの要望。



写真-1 現道の状況



写真-2 現道の状況

させることによりドライバーに対して圧迫感・緊張感を与えることができる。結果、自動車の速度の低下が期待される。これは通常の2車線道路においてドライバーが「車線を越えない限り対向車との接触はないだろう…」という心理を持つのに対し、『自分の車線』が存在しないことによる「対向車が来れば危ない」という心理によるものだと言える。

b) 自転車・歩行者の安全性向上

路肩が広がることで自転車が安全に車道を通行する事が出来る。またグリーンベルトの設置により、歩道のない箇所でも歩行者がすれ違うことのできる空間が増えることや、路肩を「自転車・歩行者の空間」として認識させることができる。

c) 通過交通の減少

車道幅員縮小により「走りにくくなる」ことで交通量の減少が見込まれる。またセンターラインの無い道路についてはカーナビがルート選定時に優先的に排除することもあり、カーナビを利用した遠方からのドライバーの通過が減る分さらに交通量が減ると推測される。

(図-2、図-3)

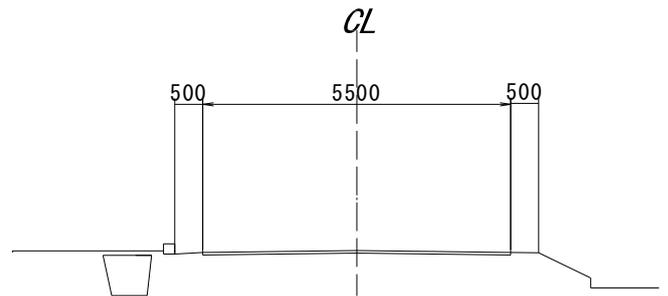


図-2 整備前断面図

3.課題の解決に向けて

これらの課題について以下のような方法で解決を図ることとした。

(1) 構造的な課題の解決について

今回の整備工事で現道を新たに「生活道路＝自動車の走りにくい道路」として整備していくこととした。そのために「車道センターラインを抹消」し「車道幅員を縮小」させ、それにより生じたスペースを路肩の拡幅に用い、両路肩には「グリーンベルト」を施工することとした。この方法により以下に示す効果が期待される。

a) 自動車の速度抑制

車道センターラインを抹消したうで車道幅員を縮小

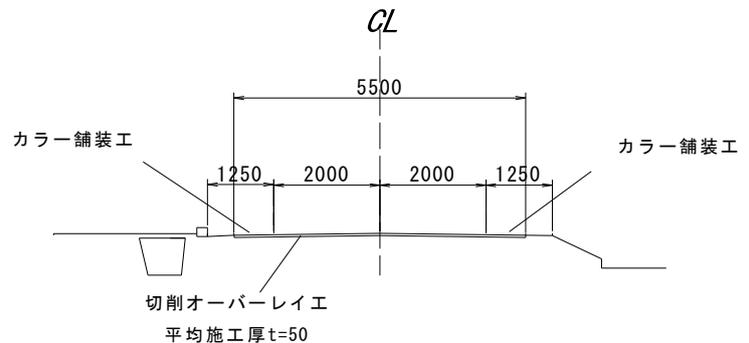


図-3 生活道路への整備後断面図

c) 沿道居住者の駐車場からの出入りのしやすさ

従来出入りでは左右確認のために車を前方に進めたいとき、路肩幅の0.5mしか余裕がなかった。今後は

1.25mに広がった路肩を利用して安全確認しやすくなる。また切り下げ幅4mで旋回しにくい車両もこのスペースを利用して旋回しやすくなる。(図4)

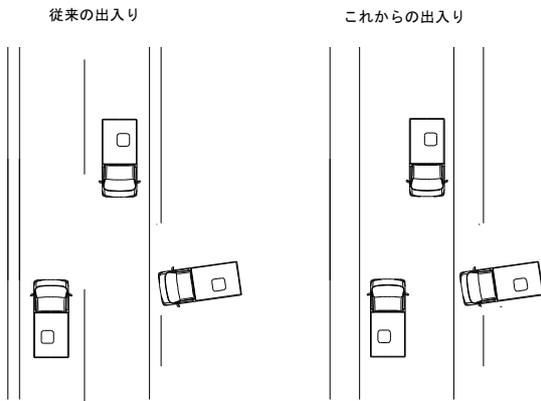


図-4 出入りのイメージ



写真4 現在の出入りの状況

## (2) 合意形成のための課題の解決について

### a)両市との協議

整備方法について両市と協議を行った。両市からは今回の構造での整備について概ね賛同を得られたが、グリーンベルトの色については栗東市からは市の整備ルールである景観色(黄土色)を使うように配慮を求められた。一般的に「グリーンベルト=緑色=通学路や歩行者空間」との認識があることや、道路としての連続性を考えると緑色での整備を進めたかったが、整備工事後にはそれぞれの市で管理を行っていくため、今回は市のルールを尊重することとした。

### b)草津警察署との協議

両市との協議に平行して草津警察署と協議を行った。車道幅員は当初5mを予定していたが、草津警察署の担当者より5mでは自動車への速度抑止効果が弱いことを過去の整備事例より紹介され、協議の結果車道幅員を4mで整備することとなった。また縮小する際は現在の

車道法線を変えないよう車道センターから2mずつの振り分けで行うことと決まった。

グリーンベルトについては幅員についての指定はなかったものの、15cm程度ではドライバーが見落とす可能性が高いことからある程度の幅を求められ、今回の施工では車道幅員縮小により発生した幅150cmの半分75cmで両路肩に整備することとした。

整備区間内に黄色のセンターラインがあるため消す際は告示が必要となるため施工時期の2か月ほど前に伝えるよう指示を受けた。



写真-2 整備前



写真-3 整備後イメージ

### c)地域の住民への説明

整備方針が決まった段階で現道沿いの各自治会へ説明を行った。対象自治会は草津市5自治会、栗東市1自治会の計6つの自治会である。説明については自治会長や自治会役員に整備工事の方針や時期について説明を行った。整備に対する効果について疑わしいと思われる方や歩道

の設置を要望される方もおられたが、部分的な歩道の設置は連続して歩道があることに比べ危険な事や、グリーンベルトの他の地区での施工事例を述べて理解していただいた。その結果、各自治会の理解を得ることができた。

#### 4. 整備工事の実施内容

本工事の施工概要は以下のとおりである。

- ・施工延長 2,940m
- ・切削オーバーレイ工 10,150m<sup>2</sup>
- ・薄層カラー舗装工（グリーンベルト） 4,190m<sup>2</sup>
- ・区画線工 5,510m
- ・道路付属施設工 1式

一般的に移管の際は必要箇所の補修を行ってから市町へ引継ぐこととしている。このため全線を歩き不具合が無いか確認を行った。あわせて地元自治会からの整備要望についても可能な箇所について対応することとし、施工数量の決定を行った。施工の時期については10月末に業者決定となり、準備工を経て現場着手は1月上旬からを予定している。

#### 5. 終わりに

本整備工事は草津守山線のバイパス整備に伴う工事である。そのため通常の補修工事で行うような県道上でのセンターライン抹消工事とは一線を画すものであると考ええる。約3キロにわたる延長と2市にまたがる道路はそれぞれの市と協議が必要であり、それぞれの要望に対し折り合いをつけていく必要があった。時間と労力のかかる仕事であったが、両市・草津警察署それぞれの担当者と協議を重ね、6つの自治会の理解を得て最終的に最良の案で整備工事を進めることができた。今回のような工事はバイパス整備の最後の仕上げであり、それを任されることは身に余る光栄である。本稿作成時は業者が決まっておらず工事にまだ着手できていない状態であるが、無事に工事が完了するよう力を注いでいく覚悟だ。

また工事着工から完了までの状況等については改めて報告させていただくつもりである。そしてバイパス整備前後の交通量の比較や車両の通過速度、事故の状況などを踏まえ整備工事の効果を確認したい。今後もバイパス整備は滋賀県内で行われていき、バイパス整備が完了すれば移管に伴う整備工事が行われる。その箇所ごとに抱える問題はありと思われるが、まずは地域の方々にとって良かったと思っただけの形で整備工事を進めていく必要がある。その整備工事の一例として今回の草津守山線のような整備工事が参考になれば幸いである。