

西日本高速道路(株) 九州支社 中津工事事務所

道路行政セミナー 2016.8 1

2 路線の概要

今回開通した椎田南 IC ～豊前 IC 間は延長 7.2km で、道路規格は第 1 種第 3 級、設計速度は 80km/h の暫定 2 車線道路です。

平成 18 年 3 月 31 日の事業許可から約 10 年の歳月を経て、今回の開通となりました。この開通により、平成 28 年 4 月末の東九州道の供用延長は約 352 kmとなりました。

3 事業の特徴

当該区間は北九州市から宮崎市までの最後のミッシングリンクとなっており、この区間の開通により、九州自動車道（以下「九州道」という。）等と一体となって北部九州の道路ネットワークと九州全体の道路ネットワーク、2つのループ状の高規格幹線道路ネットワークが形成される事となります。このため、早期の開通を期待する声が多く、その期待に応えるためにも、工程短縮が求められました。

事業延長 7.2km のうち 6.1km（延長比約 85%）が切盛土工で残りの 1.1km は橋梁構造（10 橋）になっています。

この区間を起点側（北九州方面）と終点側（大分方面）に分けると、起点側は陸地側から海側に向かって細長く伸びる複数の尾根（写真 1）を切土で通過し、終点側の田園地帯に盛土を行う工事が主体となりました。



写真 1 海に向かって伸びる複数の尾根

(1) 高含水の地山

地山は含水比が高い火山灰質粘性土で作業機械の作業性（走行性）が確保できなかったことから石灰による土質改良を行いながら施工を行いました。（写真 2）（写真 3）



写真 2 高含水の地山



写真 3 自走式土質改良機による石灰改良

(2) 深刻なダンプトラック不足

約 200 万 m³の土を起点側から終点側にダンプトラックで運搬する必要があり、この土運搬が軌道に乗り出した平成 24 年ごろ。当時は隣接する行橋 IC ～みやこ豊津 IC 間、豊前 IC ～宇佐 IC 間（当該区間より約 1 年前に開通）も共に建設工事の最盛期を迎え多くのダンプトラックを必要とする時期ではありました。当該区間も多くのダンプトラックを必要としており 100 台／日を目標に、徐々にその数を増やし目標数を確保できつつありました。

しかし、平成 24 年 7 月。九州北部の各地に甚大な被害をおこした「九州北部豪雨（激甚災害指定）」が発生し、その復旧工事のために深刻なダンプトラック不足に陥りました。

幸いにも当該区間に大きな被害は発生しなかったものの、災害発生後、当該工事で確保できたダンプトラックの台数は約 30 台／日。これでは、大幅な工程遅延が避けられないため県外からのダンプトラックの応援や作業時間の延長等を行い、工程短縮に最大限努めました。

(3) 行政代執行による事業用地取得

当該区間の一部の土地については、最後まで所有者の理解を得る事ができず、土地収用法に基づく手続により土地の引き渡しを受けました。この土地の所有者とは平成 18 年 6 月から交渉を行い、所有者からの計画諸元や財源など質問に対し、可能な限り丁寧に対応しつつ、粘り強く交渉を行いましたが、所有者から協力を得る事が出来なかったため、任意交渉と並行して平成 23 年 12 月から土地収用法に基づく手続きを開始し、2 回にわたる行政代執行を経て平成 27 年 9 月にすべての事業用地取得が完了しました。（表 1、写真 4）

表 1 土地収用法に基づく手続き

事業名称	東九州自動車道新設工事 椎田南 IC ～宇佐 IC
事業説明開始	平成 18 年 6 月 6 日
事業認定申請	平成 23 年 12 月 28 日
事業認定告示	平成 24 年 10 月 5 日
裁決申請	平成 25 年 1 月 9 日
結審（第 9 回審理）	平成 26 年 8 月 22 日
裁決	平成 27 年 1 月 23 日
権利取得の時期	平成 27 年 5 月 23 日
明渡しの期限	畑 地：平成 27 年 5 月 23 日 建物等：平成 27 年 7 月 22 日
行政代執行の請求	畑 地：平成 27 年 5 月 25 日 建物等：平成 27 年 7 月 23 日
行政代執行 （福岡県）	畑 地：平成 27 年 7 月 14 日 建物等：平成 27 年 9 月 15 日 ～ 18 日（4 日間）
土地の引き渡し	畑 地：平成 27 年 7 月 14 日 建物等：平成 27 年 9 月 18 日

《概略図》

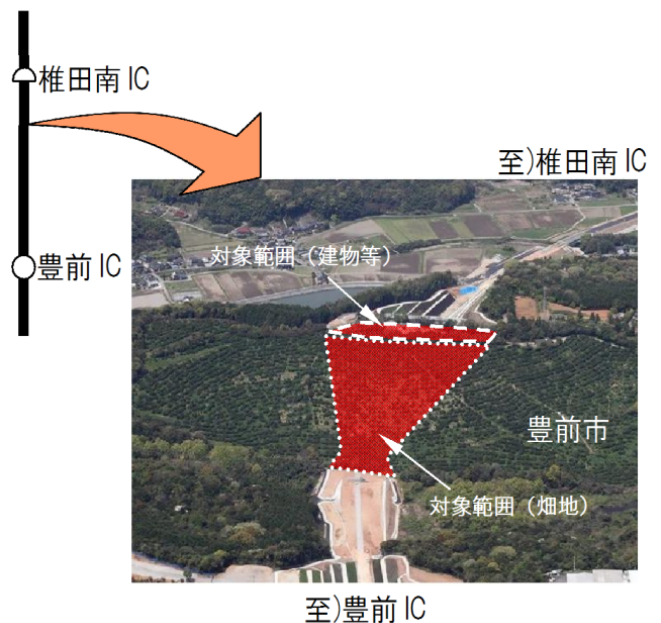


写真 4 行政代執行による事業用地箇所

4 開通による整備効果

(1) 主要都市間の移動時間

この開通により、北九州市から宮崎市までの約 320 km が高速道路で結ばれ、主要都市間の移動時間は高速道路未整備時（S63）と比べ約半分になりました。（表 2、図 2）

表 2 主要都市間の移動時間

	未整備時	開通後
北九州市～宮崎市	8 時間 45 分	4 時間 20 分
北九州市～大分市	3 時間 20 分	1 時間 45 分
大分市～宮崎市	5 時間 20 分	2 時間 50 分



図 2 主要都市間の移動時間

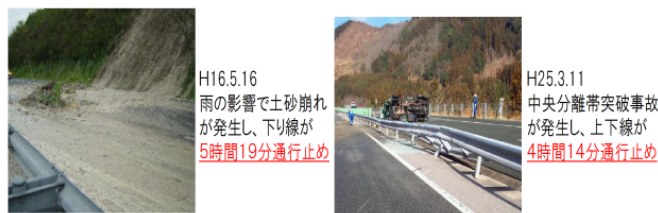
(2) 循環型ネットワークが完成

東九州道の整備により、福岡市と大分市間において 2 つのネットワークが形成されることとなり、災害及び事故による通行止めや交通集中による渋滞等が発生した場合、ルート選択が可能となり、より確実な輸送に寄与します。（図 3、図 4）



図 3 循環型ネットワーク

■事例紹介① 大分自動車道(日田～玖珠)における災害および事故



■事例紹介② 九州自動車道における交通集中渋滞

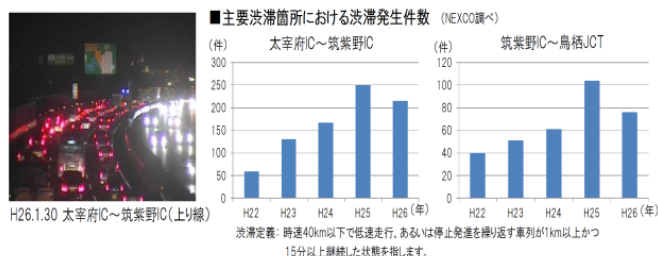


図 4 事例紹介

5 おわりに

東九州自動車道建設促進協議会では、東九州道を「3つの道」で表現されています。日常生活や通勤通学に必要な「生活の道」、地震などの大規模災害が発生した際に支援物資等の輸送に大きな役割を果たす「命をつなぐ道」、地域の産業・経済の発展を支える「活力の道」です。この3つの道は東九州地域にとって、永年の悲願であり、九州全体にとってなくてはならない道路であったことから、この熱い思いを届けようと「100万人」という高い目標を掲げ平成17年6月から署名活動が行われました。その約4ヶ月後、「189万人」を超える署名が集まり当時の東九州4県（福岡、大分、宮崎、鹿児島）の人口の約2割に相当する数となりました（写真5）。



写真5 189万人の署名活動

このような早期開通への期待に応えるべく、西日本高速道路㈱は東九州道の早期開通に向け最大限努力してまいりました。また、東九州道も開通区間が延伸するにつれ、その沿線では観光・商業圏域が拡大し、企業立地が加速し雇用の増加がみられるなど、整備効果が発現しつつあります。

そのため今回の開通にも大きな期待が寄せられており、この開通を盛り上げようと官民一体となって開通式典の準備を行ってきましたが、開通予定日のわずか10日前の平成28年4月14日。熊本県を震源とする最大震度7が発生、その後も相次いで発生した地震により九州道等の高速道路において大きな損傷を受けました。そのため開通式典は中止し、高速道路の速やかな復旧に全力で取り組み、九州道は平成28年4月29日、15日ぶりに通行止めを解除する事ができました。



写真6 開通直後に走行する災害派遣車両

今回開通区間は九州道が寸断されている期間中に開通を迎え、奇しくも開通と同時に「命をつなぐ道」の役割を含む3つの道の機能を最大限に発揮する事になりました。（写真6）

今回開通した椎田南IC～豊前IC間は、計画より約1年前倒しで開通することができました。これは貴重な用地を提供していただいた地権者の皆様、工事にご協力いただいた沿線の皆様、関係自治体の皆様、そして工事関係者の皆様のご尽力の賜物と深く感謝いたします。この開通が平成28年熊本地震の復興に寄与するとともに、広域的にヒト・モノの交流が促進され九州全体の発展に寄与することを願っております。

最後に、平成28年熊本地震によって、亡くなられた方のご冥福を心からお祈り申し上げますとともに、被災された皆様にお見舞い申し上げます。