

◆◆特集◆◆

★東九州自動車道 椎田南IC～豊前IC間の開通★
～生活の道、命をつなぐ道、活力の道～
(西日本高速道路(株) 九州支社 中津工事事務所)

東九州自動車道(以下「東九州道」という)は、九州東側の福岡県北九州市を起点とし、福岡、大分、宮崎、鹿児島県の各県を結び鹿児島県鹿児島市に至る436kmの高速自動車国道で、東九州地域の広域的なネットワークを形成する幹線道路として、沿線地域の産業・経済・文化の発展に重要な役割を果たすとともに、高規格幹線道路ネットワークの機能強化及び災害時の代替道路としての役割を担う道路です。

ここでは、平成28年4月24日に開通した椎田南(しいだみなみ)IC～豊前(ぶぜん)IC間の概要および開通による整備効果などについて紹介します。

◆◆道路占用Q&A◆◆

★電線を道路の地下に設ける場合における埋設の深さ等について★
(国土交通省 道路局 路政課 道路利用調整室)

電線を道路の地下に設ける場合における埋設の深さ等について解説する。

◆◆TOPICS◆◆

★国道16号保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)町田立体の本線部開通について★
(国土交通省 関東地方整備局 川崎国道事務所)

国道16号保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)町田立体は、国道16号が国道246号と交差する東名入口交差点付近を立体化し、東名高速や横浜新道等の幹線道路との連絡強化、交通渋滞緩和、沿道環境の改善を図る等、円滑な道路交通網の形成を目的とした、東京都町田市鶴間地先における延長2.1kmの道路事業です。本事業は平成28年4月24日に本線部が開通しました。本稿では、事業の概要と開通後の状況、整備効果等について紹介します。

★「道路ふれあい月間」における道路愛護団体等の国土交通大臣表彰について★
(国土交通省 道路局 総務課)

国土交通省では「道路ふれあい月間」(8月1日～8月31日)に当たり、多年にわたり道路愛護思想の普及等に功績のあった民間の団体または個人に対して、感謝状を贈り表彰することとしています。

本稿では、平成28年度に表彰された94団体94件、個人9名9件について紹介します。

◇◆地域における道路行政に関する取組み事例◆◇

★紀勢自動車道（南紀田辺 IC～すさみ南 IC）、那智勝浦新宮道路（那智勝浦 IC～市屋間）開通に伴う整備効果について★

（国土交通省 近畿地方整備局 紀南河川国道事務所 調査第二課）

紀勢道、那智勝浦道の開通によって、京阪神や中京方面から紀南地域がぐっと身近になり、今回開通した区間の沿線市町村では様々な整備効果がみられました。紀南地域の活性化のために引き続き事業を進めていくとともに、将来の南海トラフの巨大地震等による津波などの被害が危惧されている紀南地域において、沿線地域を守るための「命の道としても整備を進めていくことが肝要です。

.....

★八幡城陽線 上津屋橋「流れ橋」復旧事業について★

（京都府 建設交通部 道路建設課）

上津屋橋は、梅雨や台風がもたらす大雨により、川の水位が上がると、橋板や橋桁が浮かびあがり、流れ出すしくみをもつ全長 356.5m の木造橋です。近年は台風等による豪雨

の影響により流出が増加する傾向にありましたが、平成 26 年の台風 11 号の影響により、4 年連続で被災してしまいました。本稿では、周囲との景観に馴染むように配慮しつつ、流出頻度を低減するために行った、検討及び工事手法についてご紹介します。

.....

★京都市における無電柱化の取組みについて★

（京都市 建設局 道路建設部 道路環境整備課）

京都市では、昭和 61 年度から「電線類地中化計画」などにに基づき、世界文化遺産周辺部や緊急輸送道路などにおいて無電柱化の推進を図っているが、予算上の制約や歩道がない狭い道路に埋設していくための物理的な制約などの課題を有している。

本課題は全国的な課題でもあり、国ではこれらの課題解決のため「無電柱化低コスト手法の技術検討」を行っている。

本稿では、当該検討内容をいち早く取り入れ、かつ地元関係者、電線管理者との協働により、これまで技術的な制約により実施出来なかった路線でも実施が可能となった、先斗町通無電柱化事業の事例について紹介する。

◆◆編集後記◆◆

スポーツ観戦がとても楽しかった夏でした。

今夏は、4年に1度のオリンピック開催年で、ブラジルのリオデジャネイロ等にて開催されました。日本の裏側に位置するブラジルへ行くことは叶いませんでしたが、時間の許す限り、いろいろな競技をテレビで観戦することができました。ただ、12時間もの時差があるので、応援するはずの競技開始を待つ間にうっかり寝てしまい、気づけば表彰式だったことが何度かありました。また、早起きして応援するはずが、2度寝、3度寝してしまい、睡魔との戦いに敗れるなど、睡眠時間との調整が難しいオリンピック観戦となりました。

17日間という短い期間に28競技306種目というたくさんの競技が行われましたが、世界記録が出た競技に興奮し、連覇を達成した種目や初めてメダルを獲得した選手・チームの戦う姿から感動をもらいました。また、勝負に挑む真剣な表情や繰り出される技の美しさに感嘆したり、最後まで諦めない姿にたくさんの勇気をもらいました。どの競技も、日本選手の活躍に期待しながら応援していましたが、一戦一戦の戦いやメダルの獲得に興奮しつつも、敗れてしまった選手の悔しさをかみしめる姿が、とても印象深く心に刻まれ、胸が熱くなる感動のオリンピックであったと思います。選手や応援するものの嬉し涙悔し涙、多くの涙とともに感じたたくさんの感動が、4年後の2020年に東京を舞台に繰り広げられることを想像すると、いまからとてもワクワクします。

2020年夏の東京には、世界中からの数多くの選手とその関係者、報道陣、観客や観光客等が訪日することでしょう。そのため、輸送計画が大会の成功を左右するといっても過言ではないといわれています。これから本格的な輸送計画が詰められていくと思いますが、道路には大会関係者専用車線として「オリンピック・レーン」が設置されたり、観戦者等の移動にはシャトルバス等が運行される計画があるようです。また、大会期間中には、競技場周辺は交通規制がされることと思いますが、この特別な大会のために用意された移動に関する環境や、公共交通の利用に興味があるので、競技観戦以外の楽しみとしようと思っています。

また、夏真っ盛りに開催されるので、暑さ対策も気になるところです。マラソン等の道路を走る競技のために、路面温度の上昇を抑える舗装技術の導入が検討されているようです。また、出場選手の練習会場へのアクセスも快適なものとなるよう準備が進められているようです。これらの工夫によって、選手自身が積み重ねてきた練習の成果を存分に発揮することができ、素晴らしい記録樹立が達成されるような東京大会が実現することを願っています。(U)