

新広島国道の計画と施工について

中国地方建設局 企画課 室長補佐 佐藤本次郎
中国地建 広島国道工事事務所 設計係長 河内真澄

1. まえがき

新広島国道は国道2号線のバイパスとして建設されるもので、海田町から広島市観音町に至る約9.5kmに8年の歳月と68億円の建設費を投じて昭和41年11月30日、暫定断面区間の一部を残して、待望の開通をみまうのである。現在ほぼ完成の段階にあるが、以下の新広島国道について計画概要を紹介し、その将来意義、今後の問題点等について、廣州市民に伝える。

2. 計画概要

- (1) 区間 : 広島県東区 海田町～広島市観音町一丁目
- (2) 延長 : 9.5km
- (3) 幅員 : 海田～洲崎間 22m
(月形船越地区横断面区間29m)
東雲～出汐地区 30m
街路区間(出汐～観音) 40m
- (4) 種別 : 海田～洲崎……第1種
洲崎～観音……第2種
- (5) 概事業費 : 約68億円(内用地費約22億円)
- (6) 予想交通量 : 昭和55年度において50,000台～100,000台/日
- (7) 設計基準 : 設計速度 : 海田～洲崎……80km/h, 街路区間……50km/h
- (8) 着工と竣功 : 用地買収……昭和34年4月, 工事着工……昭和37年7月
暫定断面開通……昭和41年12月, 全線開通……昭和42年6月

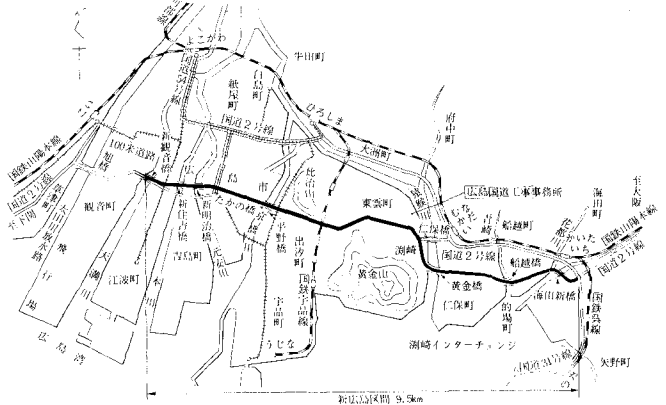
3. 新広島国道計画の主な特徴

(1) 出入制限について

起英の海田町から洲崎迄の0.6km区間は、構造的にAccess controlし、自動車専用道路的な機能を発揮出来るような道路として作る。特に船越地区では側道及びRamp wayと設け、交差する道路はすべてUnder passすることにした。またこの区間の終英洲崎には、Inter-Changeを設けて、出入制限の効果と失われないようにした。

(2) 洲崎インターチェンジ

新広島国道が猪狩川を渡る黄金橋には、自動車工場内の道路の確保及び橋下を通る船の運行を考へて、桁下5mのClearanceと

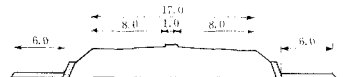


標準横断面

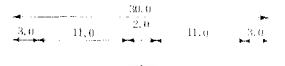
盛土区間 (海田地区)



盛土複断面区間 (船越地区)



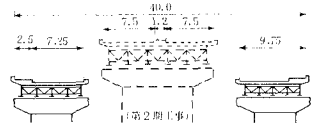
街路区間 (東雲～出汐町)



街路区間 (出汐町～観音町)

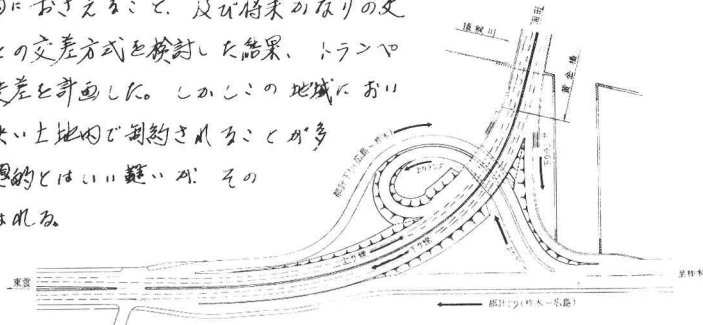


平野橋、新明治橋



必要とする際、判荷で直接県道の側面に取付けようとする。6名の急勾配となるが、この勾配を3名以内におさえること。及び将来かなりの交通量が予想される都市計画街路との交差方式を検討した結果、ランプ・バット型インターチェンジによる交差を計画した。しかしこの地域において民家と工場が密集しており、狭い土地で制約されることが多。必要最小限に留めるため理想的とはいえないが、その効果は十分発揮されるものと思はれる。

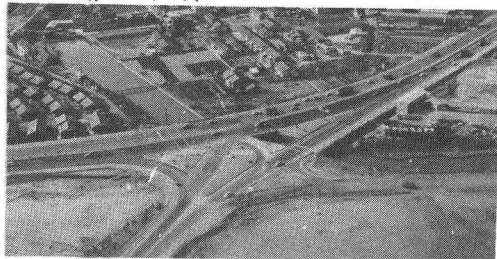
淵崎インターチェンジ平面図



③ 東雲交差点

街路区間の東雲地区には、在来2号線より分岐した保橋と終白市道とのY字形の交差点がある。市道は本国道に鋭角に流入し、かつ国道上は勿論市道方向にも相当の交通量が推定される特殊性を有する交差点である。為安全で円滑な交通を確保するよう交通施設による導流型式処理を計画した。(右写真参照)

東雲交差点 (← 羽崎 保橋 → 白市)



④ 平野橋架設計画

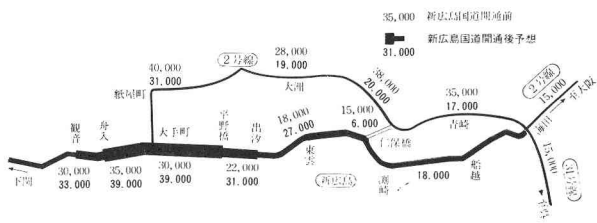
市街地における街路の交通容量は、主として交差点流入部の交通処理能力によって決定される。新大島国道に含まれる約7.5kmの街路区間には、主要街路との平面交差が12處あり、重要構造物の設計に為って、将来交通量を十分処理得る道路幅員を確保することは勿論のこと、いかにこれらの交差点を改良するかが重要な課題である。平野橋架設に為っては、この交差点改良も同時に考慮する必要があり、段階施工の可能な範囲で立体交差方針を各種比較検討し、最も優れたものとして、前後の道路巾員40mを十分利用し、側車線(10×2)を両側に架設し、交差点を平面交差させ、将来側車線の間に約20mの余地に中央車線を架設して立体交差させる案を採用した。(標準橋断面図参照)

転換交通量 (台/日)

4. 今後の課題点

① 将来交通量と交差点処理について

最近の自動車交通の急激な伸びは著しいものがあり、青森地区においても例外ではなく、この10年間に約6倍の伸びを示している。新大島国道における将来交通量に



する計画について、よかつたかどうかは今後の課題であるが、現在のところ交差点以外の処では、道路幅員その他構造についても5万台/日の交通量は十分とばさされるだけの機能を有しており問題として残るのは平面交差の部分で、最大の弱点となるのではないかとと思はれる。特に交錯する重要路線の交差点は、海田(起発)、東雲交差点、及び街路区間の出津、端実、竹屋、大平、加占町等数ヶ所の交差点があげられる。海田、東雲交差点については今後、交通量・交通の流れ等により、調査を続け、新設

バイパスの建設により根本的な改良とはなるよう検討中である。

広島市内の街路区間においては、将来交通量、交差英の処理能力を考へ合すると近い将来飽和状態に達し、市内の交通混雑は勿論のこと、周辺の幹線道路にも悪影響を及ぼすことも予想される。そこで兎に角の幅員をそのまゝとし、交差英における交通渋滞の処理出来る解決策として比較検討しているのが「新広島高架計画」で東区地区から旭橋に至る3.6kmの高架橋を建設しようとする案である。現在の段階では概略計画及び比較案程度であるが、上り、下りランプの設置場所、方法、既設橋梁の処置、建設に要する財源の問題等数々の問題英を含んでおり、今後十分研究して検討していきたいと考えている。

(2) 用地補償について

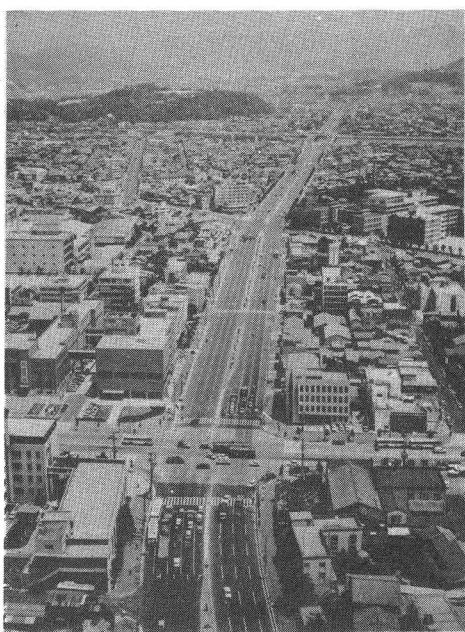
船越・海田地区においては当初計画が平面道路であったが、これに合せて中25mで44～46年度に買収したのであるが、その後前述のように立体交差に計画変更した為追加買収の必要にせまられ、48年から交渉にわたった。計画変更を了解させるのに非常に努力と時間を要した。また交差点インローエッジを設置した場所は、道路とはさんで民家が密集しており、カキの荷揚げ場及びカキ打場等もあり、漁業補償もいふことで予想以上に用地買収に難航を極め、強制執行の一手手前であった。やがて解決したような状態であった。今一つは土地価格上昇の問題でこの6年間に約3倍の値上がりである。このように用地交渉がはかどらず長期にわたると、土地価格の上昇も原因して、後になる程用地買収が困難になる一因となっている。

(3) 工事期間について

新広島国道は昭和34年度から事業に着手したのであるが、計画線が決定したのは10年前の昭和32年度であり、当時と現在とでは交通収勢がまったく異なり、当然道路計画に当って修正を加える必要にせまられる。しかし計画変更は途中からでは制約されることも多く、無理とせざる場合も多く、又用地買収難行の一因ともなるので、出来るだけ早く完成させることが望ましい。

新広島国道街路世間

(大畑と大畑、宇佐所橋から平野橋方面を望む)



5. あとがき

新広島国道開通によって、国道2号線最大の難関といわれた広島市東部地区の交通困難は緩和され、計画施工については多少の欠英はあるにしてもほぼ満足に近い状態だと思っている。

今後次のバイパス工事として計画中のものが数英あるが、このバイパス建設に当って得た貴重な経験を活かしたいと考えている次第である。