

第6号

栗尾通信

発行：京都市建設局道路部道路建設課

今年も栗尾バイパスをよろしくお願ひします!!

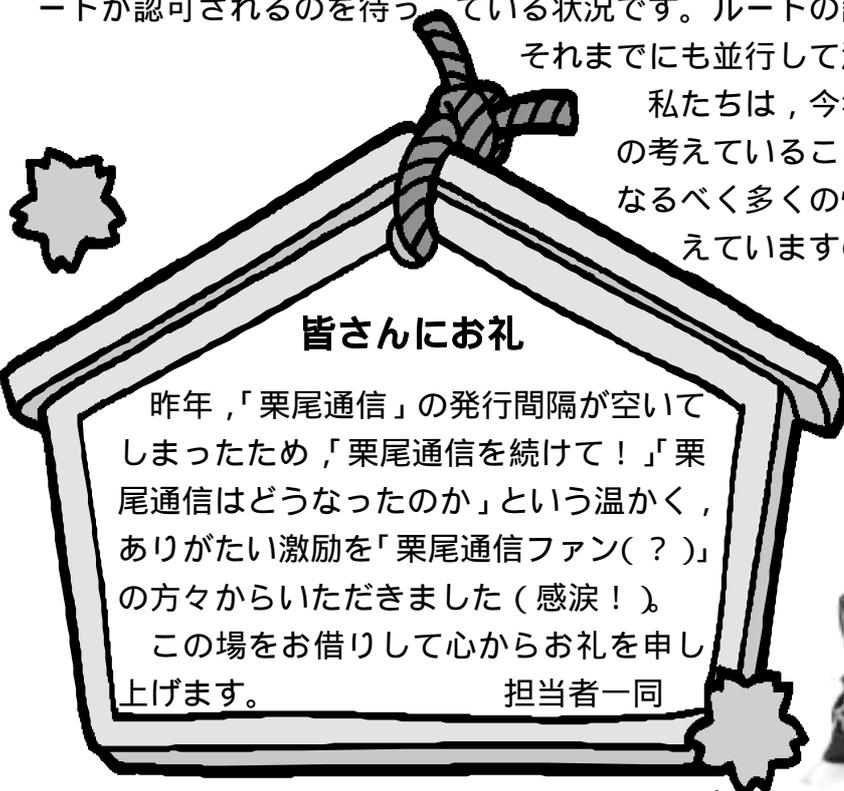
皆さん、新年明けましておめでとうございます。

早いもので、京都市が栗尾バイパスの整備計画に携わって、2度目の新年を迎えました。昨年は1月のルート途中経過報告を経て、3月には「ルート案の決定」という事業の最初の大きな節目を迎えましたが、皆さんのご協力のおかげで大きな問題もなく、無事乗り越えることができました。

今年は昨年に引き続き、用地等の測量や調査・設計業務に取り組みながら、早い時期に「道路として、どこまで土地が必要か」を皆さんにお示しします。そして、関係する方々に協力をお願いし、用地買収を進めていくとともに、栗尾バイパスがより使いやすい道路となるように、皆さんと知恵を絞っていきたくと考えています。

現在、栗尾バイパス整備事業は、国土交通省に対するバイパスルートの認可申請を終え、ルートが認可されるのを待っている状況です。ルートの認可は、今年の3月頃の予定ですが、それまでにも並行して測量や設計等の作業を進めていきます。

私たちは、今年も、この「栗尾通信」を通じて本市の考えていることや、決定した事柄をどんどん公開し、なるべく多くの情報を皆さんと共有していきたくと考えていますので、今年もよろしくお願ひします。



皆さんにお礼

昨年、「栗尾通信」の発行間隔が空いてしまったため、「栗尾通信を続けて!」「栗尾通信はどうなったのか」という温かく、ありがたい激励を「栗尾通信ファン(?)」の方々からいただきました(感涙!)。この場をお借りして心からお礼を申し上げます。 担当者一同



ご声援
ありがとうございます
今年もよろしく
お願ひします

意見交換会を開催

今までも説明会や「栗尾通信」紙面上でご説明していますように、京都市では、新設トンネル北側（栗尾峠の周山側最終ヘアピンカーブ（大曲）から周山側）については、現道の線形が比較的良好ことから、現道をなるべく利用して、必要な箇所の改良をしながら道路整備していこうと考えています。

その中で、現栗尾トンネルから周山側については、道路の両側に人家が連なり、道路を歩いて利用される方々もいらっしゃるにもかかわらず、現状では片側にしか歩道がありません。また、今まで皆さんにお示している「京都市ルート案」でも、“片側（西側）に歩道を設置する”としていました。そのため、京都市では「車が高速で近くを通るので怖い」「峠手前の最終直線なので、車がスピードを上げる」など皆さんからのご意見を受け、昨年12月2日、国道沿いの集落である周山町栗尾区、同町橋南区の方々と、そして自治会、自治振興会関係者



寒い中、ご参加ありがとうございました

京都市から提示した内容

- ・ 現栗尾トンネルから周山側は、2.0mの歩道を両側に設置する
- ・ 現栗尾トンネルは閉鎖し、西側（川側）に新トンネル（2車線歩道付）を新設する

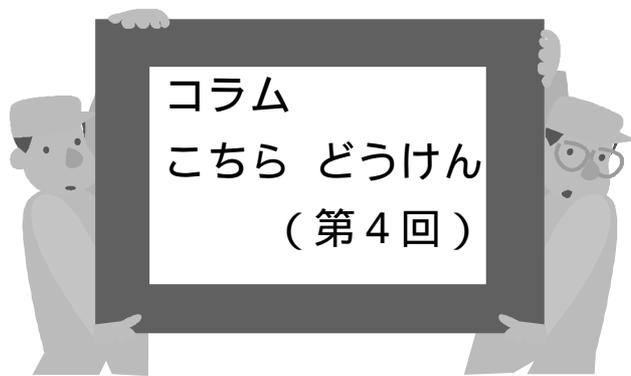
の方々と、バイパス整備の際に歩道をどのように整備していくかなどについて、京都市からの提案を交えながら意見交換会を行いました。

参加いただいた方々からは「集落内を幹線道路が通り、危険だ。安全対策をしてほしい」や「冬期、除雪した雪を歩道に溜めないよう、バイパス整備時に対策できないか」など、貴重なご意見を頂きました。（ご意見の詳細は右に書いています）

ご参加いただいた皆さん、寒い中、ご協力ありがとうございました。

皆さんからのご意見と京都市の回答

- ・ 今までは除雪した雪を歩道の上に溜めていたので歩行者は車道を歩いていた。バイパス整備の際に対策を行えないか
両側に歩道を設けることにより、積雪時にはどちらか一方を主動線とするなどして歩行空間を確保するよう、検討したい。
- ・ 周山側のトンネル出入口は急勾配だが、融雪施設はできないか。
トンネル内で発生する湧き水と外気の温度差を利用するなどして融雪している事例はある。新トンネルでも有効な方法を考えていきたい。
- ・ 現道拡幅部分では人家のすぐ近くを自動車が行くので、安全対策を十分に行ってほしい。
道路が通行しやすくなると自動車のスピードが上がるが、その対策としても両側歩道とする意味はあると考えている。それ以外にも歩車道の間には柵やガードレールの設置も検討している。
- ・ 今後の予定はどうなるか
19年度に道路の幅の説明、用地買収に着手し、20年度に工事契約のための議会手続き、その後、21年度からトンネル工事、というように進めていきたいと考えている。そして、26年度中に現道拡幅部を含め、全線整備したいと考えている。



皆さんお久しぶりです。道路建設課の高橋です。今回の『コラム こちら どうけん』は、前回、前半で終わっていた「トンネル建設と周辺環境」について、その後半、自然環境について現状をお話したいと思います。

トンネル工事によって影響を受ける可能性がある「自然環境」には、「大気(質)」「騒音・振動」「水(質)」などがあります。このうち「水(質)」については別に機会を設けることとして、ここで

は「大気(質)」「騒音・振動」について簡単に見ていくことにします。(調査データの抜粋は、別紙に表しています。参考にしてください。)

先ず、「大気(質)」ですが、「大気(質)」とは、風の向き、速さや、空気のきれいさのことです。調査結果からは、NO₂(二酸化窒素。窒素酸化物の大部分は、工場・事業所の燃焼施設(焼却炉等)や自動車から排出されます)に関しては“基準の値”を大きく下回っていますが、SPM(浮遊粒子状物質。ディーゼル車から排出されるものが多いが、他の要素のもの(黄砂や花粉等)も多い)に関しては、春に黄砂が観測されていた関係で“基準の値”を超えています。それ以外の季節は基準内に収まっています。

トンネルのように筒状の構造物を山の中に建設すると、今までなかった風の道ができます。また、長いトンネルではトンネル内に「ジェットファン」と呼ばれる大きな扇風機のようなものを取り付け、強制的にトンネル内の空気を外に排出する(栗尾バイパスの新トンネルでも設置予定です)ので、トンネル出入口付近ではトンネル建設により大気(質)が変わってしまう可能性があります。栗尾トンネルの計画でも、いかにして影響を小さくするかなどについて考える必要があります。



非常にきれいな空気です

次に、「騒音・振動」についてですが、現状では、両者とも“基準の値”に収まっています。しかし、特に「騒音」に関しては、大型車両が通過する際には瞬間的に大きな音が発生している、という結果になっています。(この調査は、道路のすぐ脇で行いましたので、生活の中で感じるよりもやや大きめの値が出ています)

「騒音・振動」には、完成後のもの以外に、トンネル掘削中のものがありますが、完成後のものについては、バイパス開通によって通行車両の数が急に増加したり、通行する車両の種類が変わったりすることはないと思われるので、現状とあまり変わらないと思われます。

しかし、工事中の「騒音・振動」については、トンネル工事が基本的に24時間操業であることから、十分な対策が必要になります。現在では、工事範囲を防音シートなどで覆うことや、発破を制御(何回かに細かく分ける)することで影響を少なくしています。また、栗尾バイパスの新トンネルでは、標高の低い大曲側から掘ることになるとと思われるので、工事のための作業スペースが周山側の人家から離れており、影響が少ないと考えています。また、細野側についてはトンネルが貫通するまでは山が壁になって、騒音や振動は人家までは届きにくい、届いても小さなものになると考えられます。

いずれにしても、これから大きな工事を迎える栗尾バイパス整備事業ですが、皆さんと十分に話し合い、皆さんの周囲の生活環境、自然環境に配慮した事業となるよう心がけていきたいと考えています。

最新情報

今、栗尾バイパス整備事業では、ここに書いているような作業・調査を行っています。
私たち職員や調査業者が、周辺にお邪魔することもありますので、よろしくお願い致します。

契約!

道路・トンネルの設計

業務名 一般国道162号 栗尾バイパス道路予備設計(B)等業務
受注者 アジア航測株式会社
履行期間 平成19年6月29日まで
業務内容 昨年行った地質調査で分かった山の状況を、より詳しく知るために行う、電気を用いた地質調査と、道路やトンネル等の基本的な構造を決定する業務を行います。

契約!

道路の縦横断測量

業務名 一般国道162号 栗尾バイパス路線測量等業務
受注者 地理情報サービス株式会社
履行期間 平成19年3月15日まで
業務内容 栗尾バイパスのルートと、現地の凹凸や構造物などとの関係をより詳しく調べるため、道路の縦断方向、横断方向について測量します。

契約!

周辺用地の測量

業務名 一般国道162号 栗尾バイパス用地測量業務
受注者 株式会社ユーズ
履行期間 平成19年5月31日まで
業務内容 栗尾バイパスのルート周辺について、道路・水路等公共用地と個人で所有されている土地の境界や、個人所有地同士の境界などを、立会、協議に基づき測量します。

作業中!

用地測量の立会

「栗尾通信」第5号でもお伝えしたとおり、バイパス整備のための用地測量を行っています。

昨年11月から周山町側(極楽谷川周辺)で立会、協議を始めています。近々、細野地区でもご協力をお願いに伺います。その節は、ご協力、よろしくお願い致します。

京都市建設局道路部道路建設課

TEL(075)222-3580 FAX(075)213-0241

同じです あなたとわたしの 大切さ

平成19年1月 京都市印刷物第183158号

大気質調査の結果

二酸化窒素（NO₂）の濃度
季節ごとに、7日間調査を行いました。

場所	季節	調査期間の 平均値	1日の平均値の 最小値～最大値
細野側	春	0.003	0.001～0.007
	夏	0.002	0.002～0.004
	秋	0.003	0.002～0.003
	冬	0.004	0.002～0.011
	通年	0.003	0.001～0.011
周山側	春	0.006	0.003～0.012
	夏	0.004	0.003～0.006
	秋	0.003	0.003～0.004
	冬	0.006	0.003～0.009
	通年	0.005	0.003～0.012

国の定める環境基準は
『1日の平均値が、0.04ppm
～0.06ppmまでの範囲内、ま
たはそれ以下』
また、京都市の環境保全基準では、
『1日の平均値が0.02ppm以
下（当分の間は、日平均値が
0.04ppm以下）』
です。

浮遊粒子状物質（SPM）の濃度
季節ごとに、7日間調査を行いました。

場所	季節	調査期間の 平均値	日平均値 の最高値	1時間値 の最高値
細野側	春	0.033	0.090	0.180
	夏	0.016	0.024	0.044
	秋	0.012	0.025	0.095
	冬	0.014	0.033	0.055
	通年	0.019	0.090	0.180
周山側	春	0.042	0.111	0.223
	夏	0.021	0.030	0.068
	秋	0.015	0.022	0.041
	冬	0.016	0.033	0.058
	通年	0.024	0.111	0.223

国の環境基準、京都市の環境保全基
準とも基準値は、
『日平均値が0.10mg/m³以下
であり、かつ、1時間値が0.2
0mg/m³以下』
です。

この表の、着色している部分が、“環境基準”の値を超えている部分です。
（ただし、調査時期に黄砂が飛んできていたため、その影響によると考えられます）

騒音・振動調査の結果

騒音の大きさ

1日(24時間), 同じ位置で調査を行いました。

区分	測定時刻	平均値
昼間	6:00 ~ 22:00	69
夜間	22:00 ~ 6:00	61

環境基準は,

『騒音の平均値が, 昼間は70dB, 夜間は65dB以下であること』
です。

(幹線道路沿いという設定になっています)

振動の大きさ

1日(24時間), 同じ位置で調査を行いました。

区分	測定時刻	平均値	最大値
昼間	8:00 ~ 19:00	24	51
夜間	19:00 ~ 8:00	14	42

基準(1)は,

『振動の値(2)が, 昼間70dB, 夜間65dB以下であること』です。

この数値は, 検定で精度が認められている数値の範囲外なので, 参考値です。

- 1 振動の場合, 「環境基準」という設定はありませんが, 道路交通振動の場合, 道路修繕等を要請できる値として「要請限度」が設けられています。
- 2 基準との比較は, 測定値の上位から10%目の値で行います。

環境調査実施位置

