

第7号

帰って来た

栗尾通信

発行：京都市建設局事業推進室

1年間ありがとうございました

皆さん、こんにちは。

前回の栗尾通信発行から随分と間隔が空いてしまい、栗尾通信ファン(?)の皆さんには、『栗尾バイパスは、どうなったのだろう?』『事業中止になったのかな?』『栗尾通信は、発行中止だろうか?』と、ご心配をいただいていたのではないのでしょうか?

皆さん、ご心配なく!栗尾通信は1年間休刊していましたが、**バイパス整備は1日たりとも休んでいたわけではありません!**

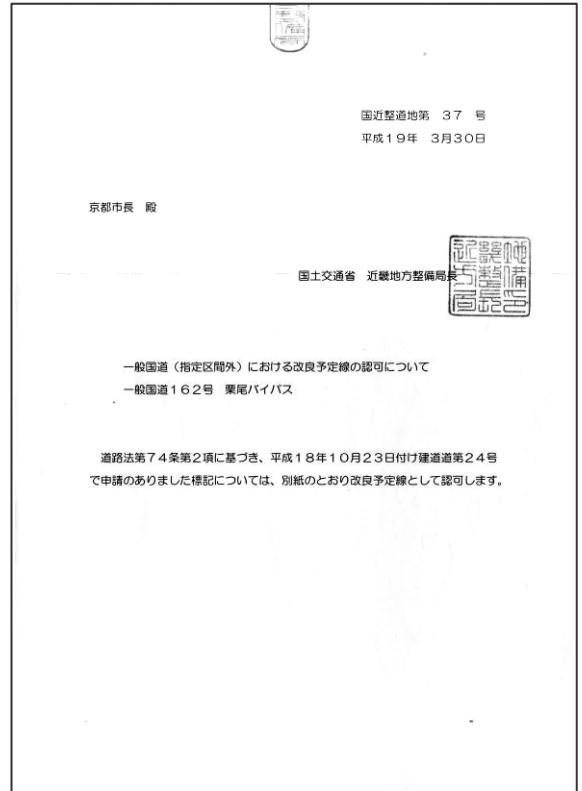
そこで、この1年間、栗尾バイパス整備事業でどのようなことに取り組んできたのか、状況を振り返ってみたいと思います。

バイパスルートが認可されました

まず、この1年間を通して最も大きかったことと言えば間違いなくこれです。平成17年に旧京北町と旧京都市が合併して以来、皆さんと検討を重ねて決定した**栗尾バイパスのルートが、昨年3月に国土交通省から認可されました。**

平成18年3月のルート案決定以来、1年間かけて京都市から国に対して国道162号の重要性や、栗尾バイパスが地域の方々の生活にどのような効果をもたらすかなどについて懸命に説明を続け、ようやくルート認可までこぎつけることができました。

京都市はこの認可を受けて、本格的にバイパス整備を進めてまいります。



↑ ↓ 国土交通省 近畿地方整備局長からの認可通知

改良予定線確認箇所

(別紙)

路線番号	箇所名	区間	延長 (km)	構造規格 (種級)	設計速度 (km/h)	幅員 (m)	備 考
一般国道 162号	栗尾バイパス	自：京都市右京区京北福野町 至：京都市右京区京北周山町	4.3	3種3級	50	9.75 (2車線一般部) 9.5 (2車線トンネル部)	

重要事業になりました

次に、この栗尾バイパスが旧京北町域と旧京都市域の一体化の速やかな確立を促進する路線であるということから、**建設局の行う事業の中で、特に『重要事業』と位置付けられました。**そして、バイパス計画や工事を担当する元道路建設課の事業担当と、用地や建物等の買収交渉等に携わる元用地室の用地・補償担当が、事業推進室として同じ部屋で事業を進めることになりました。

この組織改組により用地・補償担当がチームに加わるとともに、担当課長が大西から秋山へ代わりました。これからは従来のメンバーだけではなく、新メンバーも皆さんのところにお邪魔することになります。そうして、全メンバーで「平成26年度までにバイパスを完成する」という、この事業最大の目標に向かって確実に進めてまいりますので、今後ともよろしくお願いいたします。



これからもよろしくお願いいたします

測量・設計等を進めています

現在、バイパス整備事業は、工事や工事に先立つ用地買収のために必要となる測量や色々な調査、そして、今まで行ってきたバイパス設計の精度を上げていく作業を行っています。

測量では、事業に必要な範囲を特定するために、**トンネル出入口周辺の用地境界の立会いや確認を行っています。**周山、細野両地域の皆さんにご協力いただき、作業は順調に進み、**昨年の12月に調印式を行いました。**今後は、現トンネル以北についても用地の立会い、確認作業を行っていく予定です。また、用地の測量と並行して、バイパスに必要な範囲がどこまでかを示す杭等を設置するための測量も、周辺の皆さんへの説明を行いながら進めています。



立会当日の様子です

思い出話も伺えました



を行っています。

こうして得られたデータ等を基にして、実際の施工を見越した設計を行っています。今後、地域の皆さんのご意見も伺いながら進めていきたいと考えています。

説明会を開催しました



細野地区説明会の様子です



↑ 用地買収について、
用地担当からご説明しました

周山地区説明会です →

説明会Q & A

提供いただくか、という説明も個別に行っています。各説明会では『トンネルの排気はどうなるのか』『事業期間はいつまでなのか』『工事中の交通規制はあるのか』などのご質問がありました。（質問内容は下に記載しています。）



Q 事業期間はいつまでか

A 平成26年度を事業の完成目標として、各部分の工事を組み合わせて行っていく。

Q 今ある水路はどうなるか

A 現状の機能を確保するように整備する予定であり、ある程度図面を作成した段階でお示しする。

Q 一部分だけでなく全て買収してほしい

A 資料には事業必要範囲を示してある。今後、どの範囲で協力をお願いするかを含め、個別協議を行う。

Q 排気ガス対策は

A ジェットファン設置を考えており、坑口付近に人家のない周山側への排気も検討していく。トンネル途中に立坑を建設する予定はない。

Q 井戸水が枯れたら補償されるか

A 科学的調査により井戸の変化がトンネル工事の影響であるという結果が出て、その変化が受忍の限度を超える場合には補償をする。

Q 交通規制はあるか

A 片側交互通行などの規制がありえる。また、発破の際には一時的な通行止めもある。これら規制を行なう際には交通安全対策をきちんと行なう。

冒頭でもお話ししましたように、今まで、栗尾バイパス整備事業は『道路建設課』で担当していましたが、平成19年度からは『事業推進室』が担当しています。

合併から2年間、栗尾バイパス整備事業を引っ張ってきた担当課長の
大西が、南部土木事務所長となり、後任として秋山がこれからの栗尾バイパスを担当することとなりました。これから皆さんには色々とお世話になることとなりますので、ご挨拶させていただきます。

はじめまして。栗尾バイパスを担当することになりました秋山です。

京北町と京都市の合併以来、仕事だけではなく休みの日にも京北、美山方面に遊びに伺う機会が増えました。美しい自然と歴史ある地で仕事ができることを誇りに思っています。

私にとりまして国道162号での仕事は、前職場で担当していた川東工区、平成19年7月に開通した周山道路、そして栗尾バイパスと三つ目となり、『周山街道』に愛着を覚えています。

これから栗尾バイパスは目に見えて事業が進んでいく段階となります。今後とも、皆様のご期待に応えられるよう事業の推進に努力していきますので、本市のスタッフともどもよろしくお願いいたします。



これからの連絡先はこちらです

私たちの執務室が変わりました。これからの連絡は下までお願いします。

名 前	京都市建設局事業推進室	
メンバー	重点路線担当課長	秋山
	用地取得担当課長	小西（秀）
	重点路線担当	西，高橋，波部（はべ）
	用地担当	山本（隆），今井
郵便番号	604-8187	
住 所	京都市中京区御池通東洞院西入る笹屋町435番地 京都御池第一生命ビルディング3階	
電話番号	075-213-3659	
F A X	075-213-0854	
ホームページ	http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/soshiki/10-6-0-0-0.html	
場 所	京都市営地下鉄「烏丸御池」駅下車3-1番出口へ 御池通の南側を東へ進みます	
	2本目の通り（東洞院通）の南西角のビルの3階です	

京都市建設局事業推進室

TEL (075) 213-3659 FAX(075) 213-0854

同じです あなたとわたしの 大切さ

平成20年1月 京都市印刷物第194447号

号外!! 一般国道162号道路改良川東工区便り

突然ですが、同じ国道162号で、同じようにトンネル工事を行っている川東工区から工事便りが届きました。皆さんの中には「中川トンネルの南側のトンネルは、どうなっているのだろう?」と気にしていただいている方もいらっしゃるかも知れません。こちらの便りもご覧ください。



完成予想図

事業の目的

一般国道162号における高雄・中川間は、幅員が狭く線形不良の箇所が多く、平成10年度に11日間通行止めになる道路災害が発生するなど、早急な整備が課題となっていました。

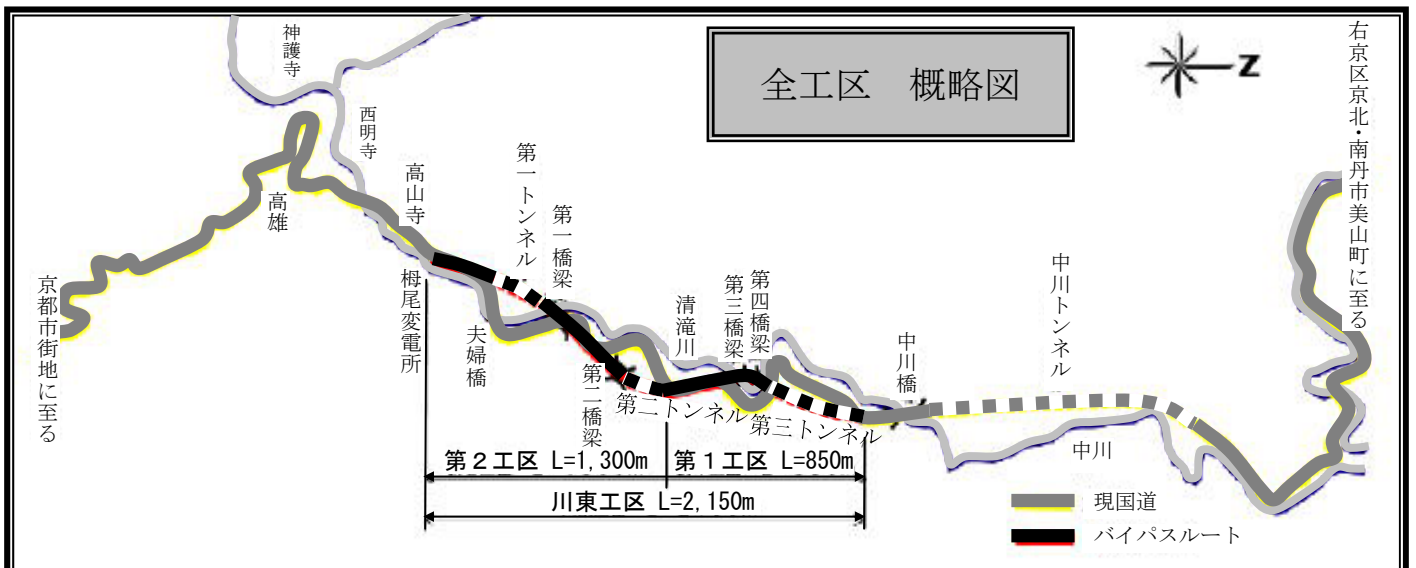
このため、平成11年度に国土交通省から新たなルートとして、トンネルを3箇所、橋梁を4箇所設ける川東工区の承認を受け、第1工区については本年春の開通に向けて鋭意施工中であり、第2工区については工事着手を目指して現在調査設計を進めているところです。この整備によって、安全で円滑な道路交通を確保し、災害に強い道づくりを進めるとともに、地域間の基礎的なネットワークの整備に大きく寄与するものと期待されています。

川東工区（第1工区）の概要

- 改良延長 L=850m 橋梁2橋、トンネル1箇所
- 川東3号橋（仮称）L=116.5m
- 川東4号橋（仮称）L=65.0m
- 川東第3トンネル（仮称）L=402.0m

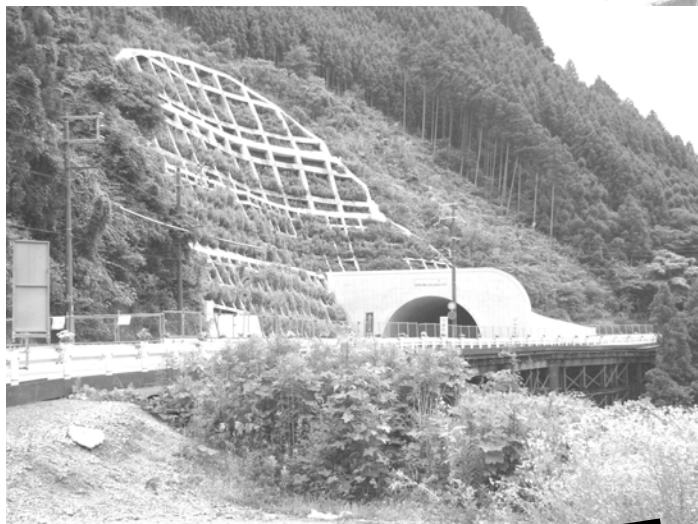
現在までの取組み

- 平成12,13年度 調査・設計・測量等
- 平成14,15年度 現道拡幅部、川東第4号橋工事
- 平成16年度 現道拡幅部、川東第3号橋工事
- 平成17年度 川東第3号橋、トンネル工事
- 平成18年度 トンネル、道路改良工事
- 平成19年度 トンネル、トンネル設備、道路改良工事



完成を目指して

現在、川東工区（第1工区）は本年春の完成を目指し、トンネルの防災設備（トンネル内で事故が発生した場合、迅速に対応できる通信設備等を製作・設置する工事）や、第1工区供用に向けた道路の舗装等の工事を実施しています。



高雄側から北方を望む

← 中川側から南方を望む
新設道路の供用に際し、現在通行されている迂回路仮橋を撤去するため、一時的に片側交互通行規制を行なうなど、皆さんにはご迷惑をおかけしますが、ご協力をお願いします。

トンネル苦勞話 「現国道を供用しながら直下を掘進！」

今回、川東工区のトンネル工事では、現在供用中の国道の下約7mを掘削しました。施工には最先端の技術を駆使し、細心の注意を払い、無事に完成することができました。

この現国道の直下を掘進するためには、通常のトンネル掘削だけでは不可能なので、掘削す



パイプ打設専用機



パイプ

現国道

第4号橋

る前に長さ約20mのパイプ（直径約14cm）33本をトンネルの外側に打ち込み、地盤を改良して、現道を支える工法を採用しました。

掘削に当たっては、トンネルの内空、地表面の沈下状況など掘削に関する情報をできるだけ多く計測・収集し、予測と実測の対比を何度も行い、迅速に対応できるような体制をとって、安全かつ慎重に施工しました。