

一般国道2号玉島バイパス船穂高架橋整備事業

受賞機関 国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所

はじめに

一般国道2号玉島バイパスは、岡山県倉敷市内の交通渋滞の緩和を目的として計画され、起点を倉敷市大西から終点倉敷市阿賀崎に至る延長9.3kmのバイパスで地域高規格道路倉敷福山道路の一区間である。今回、船穂高架橋(L=900m)が完成することによって全線高架化が完了し、2車線が全線供用になった。

事業の概要

- 延長：9.3km(うち高架橋部8.6km)
- 道路規格：第3種第1級
- 車線数：4車線 幅員20~40m
- 総事業費：27.3億円(船穂高架橋分)
- 事業着手：昭和47年度

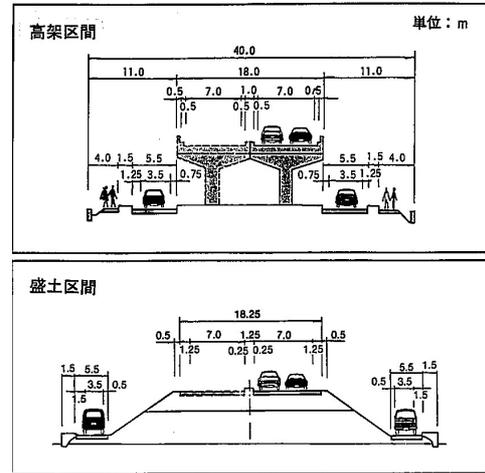
事業の経緯

本事業は昭和52年から工事に着手し、側道の整備を先行して昭和60年には側道と高梁川橋を供用した。その後、順次高架橋が施工され、今回平成14年7月この船穂高架橋が完成することによって全線高架橋が完了し、暫定2車線による全線供用となった。

事業の効果

(1) 通過時間の短縮と定時性の向上

船穂高架橋が開通することにより、山陽自動車道の玉島I.Cへノンストップでつながり、よりスムーズ



標準断面図

な走行が可能になり、昼間の慢性的な渋滞が解消され、玉島バイパス区間の通過時間の短縮と定時性が向上した。

(2) 渋滞損失額の低減

バイパス船穂沖交差点は岡山方面への通勤時の車が集中し、朝夕のピーク時の最大渋滞延長は1,700m、通過時間が25分もかかっていたが、船穂高架橋の開通により、この交差点を中心に渋滞が解消され、玉島バイパス区間の渋滞損失が約40億円から17億円と約6割低減した。

(3) 交通事故の減少

供用後2ヵ月間(8~9月)の玉島バイパスの事故件数は、前年同月比で3~6割減少した。船穂高架橋開通により、通過交通と地域内交通・自転車・歩行者が分離されることによって安全性が向上したためと考えられる。

(4) 開通後の利用者の声

- ・渋滞が緩和されたため、側道から本線への合流がしやすくなって、運転時のいらいらが少なくなった。
- ・倉敷駅、新倉敷駅で列車に乗車するタクシーのお客に対して、所要時間が予測できるようになり、送迎時の時間の見当ができるようになった。

賛助会員 (株)安部工業所広島支店、オリエンタル建設(株)広島支店、佐藤鉄工(株)広島営業所、新日本製鐵(株)中国支店、東亜道路工業(株)中国支店、(株)建設技術研究所中国支社、復建調査設計(株)



船穂高架橋全景