



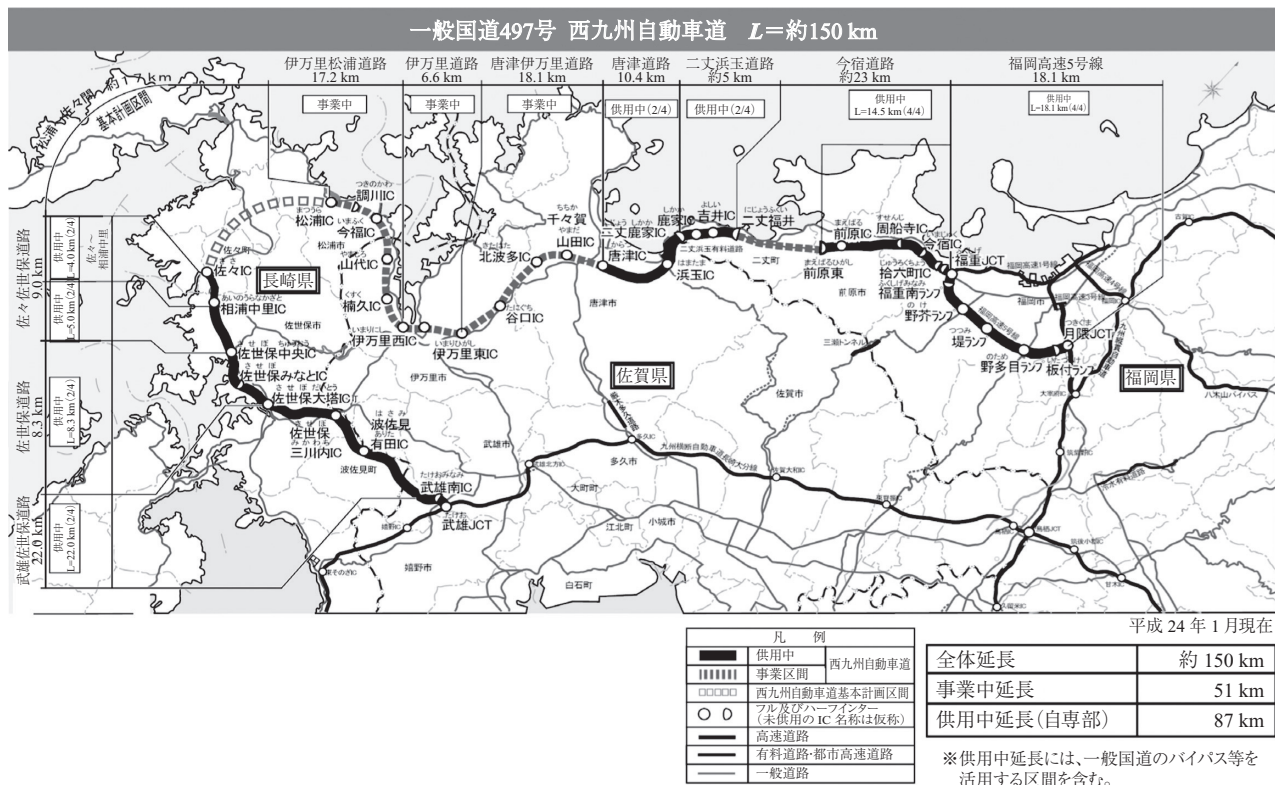


図 - 2 西九州自動車道路網

佐世保道路、武雄佐世保道路が供用又は事業中であり、松浦～佐々区間が基本計画区間となっている。

## 2.2 西九州自動車道の整備状況

これまでの整備状況は、昭和 62 年度の武雄佐世保道路佐世保大塔 IC～波佐見有田 IC の供用を皮切りに、平成 21 年度までに佐々佐世保道路の相浦中里 IC まで供用していたところである。

平成 23 年 9 月には佐々佐世保道路の相浦中里 IC～佐々 IC まで供用し、武雄佐世保道路、佐世保道路、佐々佐世保道路 3 路線全線の供用を果たした。

現在、伊万里松浦道路の整備を進めているところであり、山代 IC～今福 IC 間については、県境を挟んで佐賀国道事務所と一体となって事業を進めている（図 - 2）。

## 3. 西九州自動車道の整備効果

### 3.1 地域間交流・連携の支援

西九州自動車道沿線には、福岡市、唐津市、伊万里市、松浦市および佐世保市の主要都市が存在しているが、これら都市間の現況所要時間は最低でも 30 分以上を要し、福岡市～佐世保市間の現況（平成 21 年度末）の所要時間は約 2 時間 12 分となっている。

今後の西九州自動車道の整備により、福岡市～佐世保市間の所要時間は現況の約 2 時間 12 分→約 1 時間 17 分へと約 55 分短縮され、地域間の交流連携を支援する（図 - 3）。

### 3.2 物流の効率化支援

西九州自動車道沿線には、特定重要港湾「博多港」およ

### ■所要時間の短縮

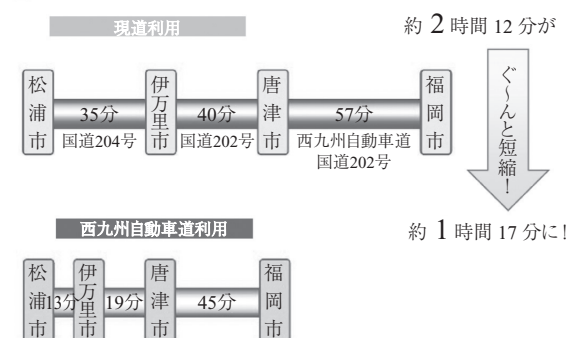


図 - 3 主要都市間の所要時間の変化

び重要港湾「唐津港・伊万里港・佐世保港」が存在し、とくに「伊万里港」は重点港湾に指定されている。

博多港は中枢国際港湾に指定されており、九州一のコンテナ取扱量を誇っている。また伊万里港は、平成 21 年、コンテナ取扱量が九州 4 位にまで躍進しており、西九州自動車道沿線には海外との物流の玄関口となる拠点港湾が連なっている。

港湾で陸揚げされた貨物は、県内のみならず、西九州自動車道沿線方向に搬出されている。とくに、唐津港・伊万里港搬出量の約 4 割は、西九州自動車道沿線への搬出となり、西九州自動車道の整備により、これらの広域的な物流を支援することが期待される（図 - 4）。

また、西九州自動車道沿線の松浦港は、「まあじ」および「さば類」の水揚量が全国トップクラスの漁港であり、

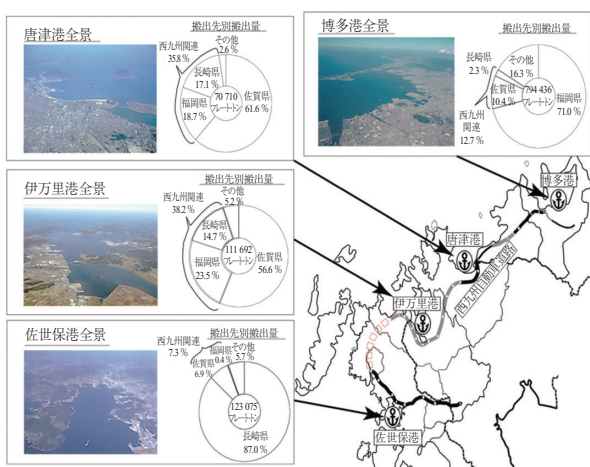


図 - 4 西九州自動車道沿線の特定重要港湾・重要港湾

約 3/4 が三大都市圏へ出荷されている。

西九州自動車道の整備により、輸送時間短縮による鮮度の向上など商品価値の向上が図られるほか、輸送量の増加が見込めるなど、輸送コストの低減も期待でき、良質で安価な商品を大都市圏へ提供することが可能となり、地域ブランドとしての地位確立を支援する（図 - 5）。

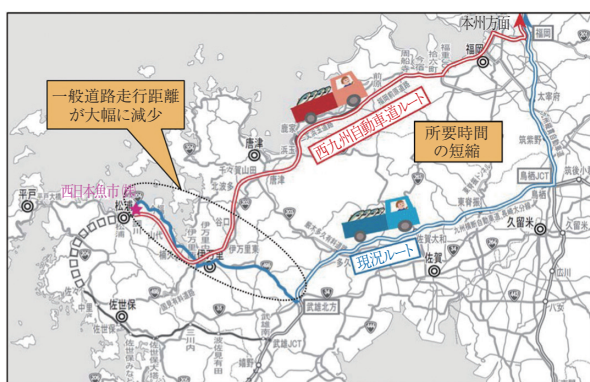


図 - 5 西九州自動車道整備による地域ブランドの支援

### 3.3 地域の防災機能・安全性の向上

九州北西部地域には、「北松型地すべり」と呼ばれる地すべり地帯が存在し、平成 2 年には、被災区域面積 22 ha に及ぶ大規模な石倉地すべりが発生している。

並行する国道 202、204 号沿線には地すべり防止区域が連続し、土砂災害による道路災害発生の危険性が高い区間となっており、防災面で脆弱な幹線道路となっている。

西九州自動車道の整備により、国道 202 号、204 号の代替路の確保が図られるとともに、線形不良区間を回避することにより、走行時の安全性が向上される。

また、国道 202 号、204 号の大型車両などが西九州自動車道に転換することにより、交通事故の減少が予測され、安全性の向上が期待される（写真 - 1）。

### 3.4 活力ある地域づくりの支援

西九州自動車道沿線地域には、福岡市、唐津市、伊万里市、佐世保市など観光客が 100 万人を超える市町が点在し



写真 - 1 現道の整備状況

ている。福岡県の西九州自動車道沿線地域では、平成 2 年以降、観光客数は増加傾向にある。

西九州自動車道が整備されることにより、沿線の観光拠点間のアクセス性が向上し、県外からの観光客の利便性向上が図られるとともに、沿線の観光拠点のネットワーク化が図られるなど、観光活性化の支援が期待される（図 - 6）。



図 - 6 西九州自動車道沿線の観光客数の分布

## 4. 西九州自動車道の PC 橋

### 4.1 長崎管内の PC 橋

長崎管内の西九州自動車道に計画されている PC 橋は、佐世保道路で 8 橋 ( $L = 1067$  m)、佐々佐世保道路で 6 橋 ( $L = 901$  m)、伊万里松浦道路で 8 橋 ( $L = 284$  m)、合計 16 橋  $L = 2252$  m であり、その他に取付道の跨道橋が 4 橋  $L = 258$  m 存在する。

佐世保道路の佐世保みなと IC ～佐世保中央 IC 間はすべて複断面構造の高架橋であり、そのうち PC 橋は、7 橋、延長  $L = 972$  m となっている。佐世保道路、佐々佐世保道路は、すでに供用しており、今回、佐々佐世保道路の真申川橋について、概要を紹介する。

### 4.2 真申川橋の概要

真申川橋は、佐々 IC ～相浦中里 IC 間 ( $L = 4.0$  km) の佐々佐世保道路に架かる橋梁であり、佐世保市と佐々町の市町境付近に位置する。橋長 365 m、最大支間長 100 m の PC 2 径間 + PC 3 径間連続ラーメン箱桁橋で、国道 204 号、佐世保市道 田原棚方線および普通河川真申川を跨いでお

## ○特集／解説○

り、佐々佐世保道路においてもっとも支間長の長い橋梁となっている（図 - 7）。



図 - 7 佐々佐世保道路 真申川橋の位置図

橋梁選定時、交差条件に道路と河川がコントロールポイントとなっており、かつ道路のり面と干渉することから下部工選定箇所がかぎられており、経済比較を行い2径間と3径間に分割した方が経済的となった。

下部工については、P1 橋脚、P4 橋脚においては斜面上に設置されるため、詳細設計において、施工性、経済性、周辺への影響等を検討し、基礎工に大口径深礎（P1:  $\phi$  7.5 m, P4:  $\phi$  8.5 m）を採用した。

上部工架設方法については、現地の立地条件および部材の輸送条件等をもとに、経済性および架設段階の安全性を含めて詳細に検討を行い、張出し架設工法を採用した。

架設作業にあたっては、移動作業車、資材、仮設材の落下からの第三者への安全確保に配慮が求められ、移動作業車の確実な落下防止対策や、資材の落下防止のため足場を全面メッシュシートで覆う等、安全対策に細心の注意を払い施工を行った。さらに国道 204 号上での中央閉合にあたっては、交通への影響にも配慮し、吊足場による作業ではなく移動作業車を足場、型枠として活用し、平成 22 年 7 月に完成した（図 - 8、写真 - 2）。

### ◆一般図

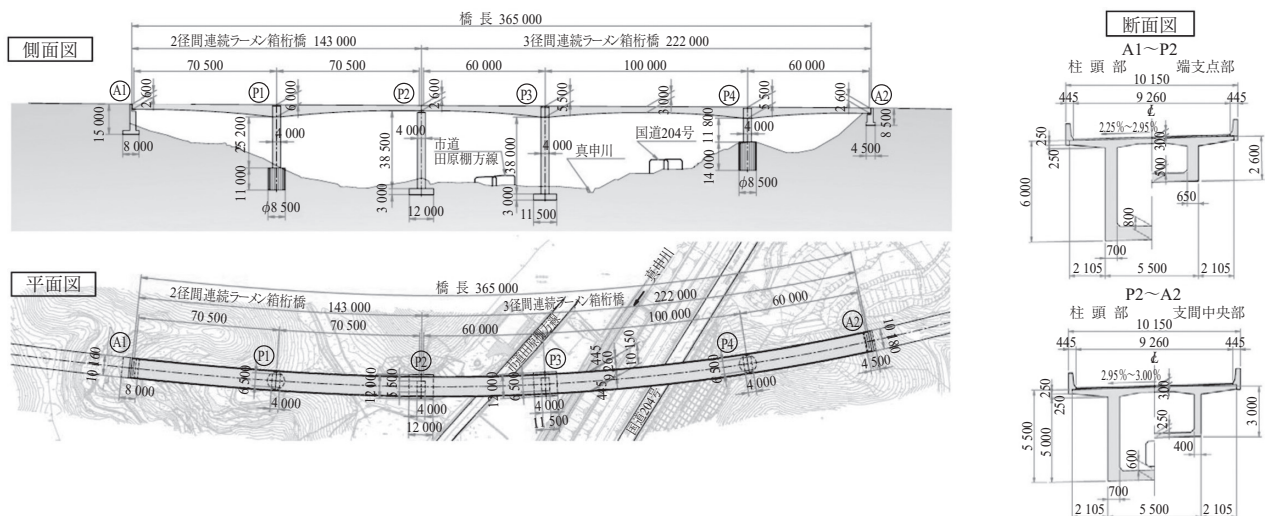


図 - 8 真申川橋の一般図



写真 - 2 架設状況

### 【真申川橋の概要】

- ・橋 長：365.0 m（143.0 + 222.0 m）
- ・所 在 地：長崎県佐世保市下本山町
- ・支 間 長：71.5 + 71.5 m, 61.0 + 100.0 + 61.0 m
- ・構造形式：PC 2 径間 + PC 3 径間連続ラーメン箱桁橋
- ・設計荷重：B 活荷重
- ・架設工法：張出し架設工法

## 5. おわりに

西九州自動車道においては、現在、伊万里松浦道路をはじめ唐津伊万里道路など各所で事業を推進しているところであるが、供用延長は 6 割弱の状況である。

高規格幹線道路は、繋がってこそ整備効果が発揮できるものであり、早急な整備が望まれている。

引き続き、ミッシングリンクの解消に向け、西九州自動車道の整備に精力的に取り組んでいく所存である。

【2011 年 1 月 31 日受付】