

# 都市計画道路 東中央線の開通について

藤本 恭一<sup>1</sup>・木村 俊之<sup>2</sup>

<sup>1</sup>京都府 山城南土木事務所 道路計画課 (〒619-0214京都府木津川市木津上戸18-1)

<sup>2</sup>京都府 建設交通部 道路建設課 (〒602-8570京都市上京区下立売通新町西入藪ノ内町)

京都府木津川市に位置する都市計画道路東中央線のうち、未整備区間であった関西文化学術研究都市木津中央地区北端から国道163号までの1.4km区間が、2020年(令和2年)3月15日に開通した。本事業は、国土交通省事業による木津東バイパス(L=0.6km)と同時開通することにより、地域のまちづくりの支援、慢性的な交通混雑の緩和、緊急時の代替輸の確保による防災機能の向上等を目的として整備したものである。本稿では、本事業における主な構造物、整備効果、景観検討及び環境対策について、報告するものである。

キーワード 都市計画道路、整備効果、景観検討、環境対策

## 1. はじめに

都市計画道路東中央線は、京奈和自動車道木津インターチェンジから関西文化学術研究都市木津中央地区を通過し、一級河川木津川を渡り、国道163号に至る都市計画道路である。

このうち、未整備区間であった1.4kmの区間について、2009年度(平成21年度)に事業着手し、11年を経て、2020年(令和2年)3月15日に開通した(図-1)。

本事業は、木津東バイパスと同時開通することにより、木津中央地区と木津川市の中心市街地を結ぶ新たなネットワークの形成によるアクセス性の向上や地域のまちづくりを支援するほか、国道24号と国道163号の重複区間における慢性的な交通混雑の緩和、災害や事故等の緊急時の代替輸送の確保による防災機能の向上等を目的として整備したものである。



図-1 都市計画道路東中央線位置図

## 2. 事業概要

事業概要を表-1に示す。道路規格は第3種第2級、設計速度は60km/h、計画交通量は13,000台/日で計画している。主な構造物としては、木津川橋(L=377.1m)、鹿背山高架橋(L=201.9m)を有する(図-2)。

表-1 都市計画道路東中央線事業概要

路線名	3・1・17号 東中央線
区間	木津川市木津～木津川市山城町上狹
延長	1.4km(国道163号影響区間を含む)
幅員	6.5(12.0)m(2車線 片側歩道)
事業期間	2009年度～2020年度(平成21年度～令和2年度)
全体事業費	約70.4億円

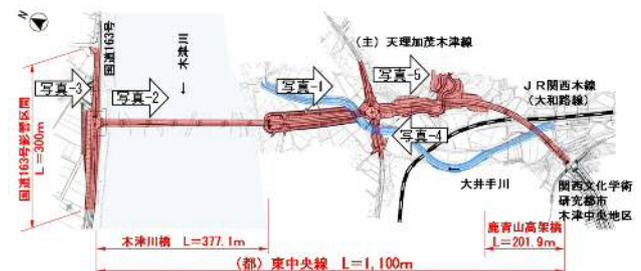


図-2 都市計画道路東中央線(本事業区間)概要図



写真-1 開通直後



写真-2 開通直後



写真-3 木津川橋 上空  
写真-4 天理加茂木津線交差点上空  
写真-5 鹿背山高架橋 上空

表-3 鹿背山高架橋概要

橋長	201.9m
上部工	鋼4径間連続合成箱桁橋
下部工	橋台：逆T式2基 橋脚：張出式3基
工事費	約21.9億円

### 3. 主な構造物

#### (1)木津川橋 (きづがわはし)

木津川橋の概要を表-2, 図-3に示す。木津川橋は、木津川の渡河橋で、周辺の「里山景観」との調和や山城地域で古くから栄え根付く「宇治茶生産の景観」にふさわしいデザインとなるよう、橋桁を木津川の砂をイメージしたグレーベージュ色とし、親柱、高欄には、お茶の葉をモチーフにしたレリーフを施した。さらに、歩道部の高欄には抹茶色のビームを一本入れることで、橋のイメージを引き締めるなど、随所にこだわりが見える作りとした(写真-6, 写真-7)。

表-2 木津川橋概要

橋長	377.1m
上部工	鋼7径間連続合成細幅箱桁橋
下部工	橋台：逆T式2基 橋脚：壁式6基
工事費	約24.2億円

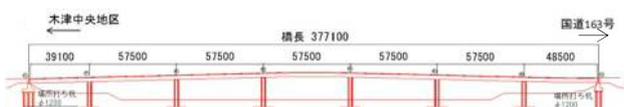


図-3 木津川橋概要



写真-6 木津川橋全景

写真-7 親柱, 高欄

#### (2)鹿背山高架橋 (かせやまこうかきょう)

鹿背山高架橋の概要を表-3, 図-4に示す。木津川市鹿背山に位置する鹿背山高架橋は、JR関西本線(大和路線)の跨線橋で、JR高架部分(L=69m)の鋼桁については、列車の安全と円滑な運行に配慮して、1,250t吊の超大型クレーンを使用し、列車運行が終了した深夜の一晚で架設した(写真-8, 写真-9)。

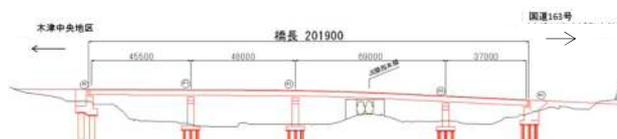


図-4 鹿背山高架橋概要



写真-8 JR高架部分架設準備



写真-9 深夜架設状況

### 4. 整備効果

#### (1)地域のまちづくりの支援

木津中央地区は、整備に伴い(表-4, 図-5), 年々人口が増加しているところである(図-6)。

また、木津中央地区と木津川市の中心市街地を結ぶアクセスには、踏切や狭隘な箇所がある道路を利用しており、アクセス性、安全性に課題があることから、東中央線と木津東バイパスの整備により、木津中央地区と中心市街地を結ぶ新たなネットワークを整備し、まちづくりの支援に寄与することが期待される(図-7)。

表-4 木津中央地区の事業推移

年月	事業の進捗状況
平成24年5月	木津中央地区まちびらき
平成24年9月	「城山台」JR分譲開始
平成26年4月	城山台小学校が開校 愛児みのりこども園が開園
平成28年4月	京都大学大学院農学研究科 附属農場が移転



約10年後... ▲H19.8撮影

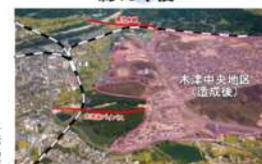


図-5 木津中央地区の整備状況

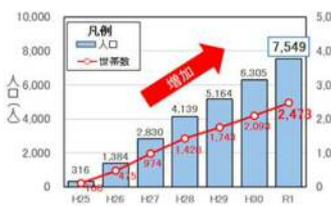


図-6 木津中央地区の人口推移



図7 木津中央地区と中心市街地の新たなネットワーク

(2) 慢性的な交通混雑の緩和

国道24号と国道163号の重複区間である上狛四丁町交差点～大谷交差点については、主要渋滞箇所であり、当該箇所の交通量は交通容量を超過し、慢性的な交通混雑が発生しているところである。東中央線と木津東バイパスを一体的に整備し、重複区間に並行する新たなネットワークが形成されたことにより、交通混雑の緩和に寄与していることが、交通量調査結果により、確認できる(図-8、図-9)。

国道24号(南行き) 木津交差点付近の混雑状況



国道24号(南行き) 大谷交差点付近の混雑状況

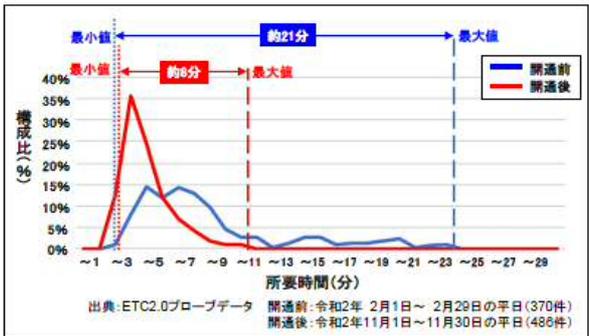
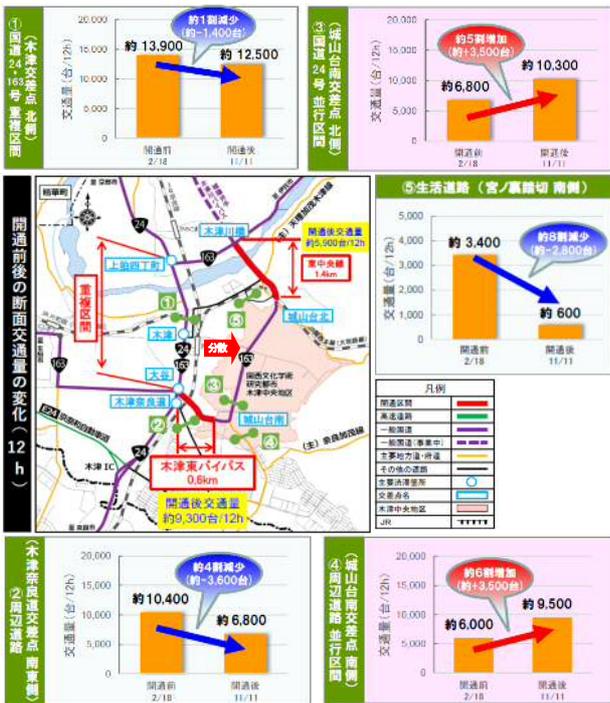


図-9 国道24号と国道163号の重複区間の混雑状況と定時制性的変化【出典：京都国道事務所資料】

(3) 緊急時の代替輸送の確保による防災機能の向上

東中央線に併走し、京都～奈良～和歌山を結ぶ広域幹線道路である国道24号は、第1次緊急輸送道路に指定されており、山城南医療圏(精華町、木津川市、和束町、笠置町、南山城村)で唯一の災害拠点病院である京都山城総合医療センターへのアクセス道路として市民生活に欠くことができない道路であり、一級河川木津川を渡河する泉大橋に加え、新たな木津川を渡河する橋梁(木津川橋)を整備することにより、代替路確保や広域的なりだんだんシーの確保が可能となり、防災機能の飛躍的な向上が期待される(図-10)。



※交通量調査日 開通前：令和2年2月18日7時～18時台 開通後：令和2年11月11日7時～18時台

図-8 開通前、開通後の交通量調査結果【出典：京都国道事務所資料】



図-10 災害拠点病院へのアクセス

また、梅雨前線豪雨により2020年(令和2年)7月29日に発生した木津川市山城町上狛地内での国道163号の落石・崩土(写真-10)により、約3週間にわたり全面通行止めとなり、2021年(令和3年)6月現在も終日片側交互通行を行っており、鋭意復旧工事を実施しているところであるが、東中央線がその迂回路として機能を果たし、交通の円滑化に寄与している(図-11)。



写真-10 国道163号法面崩壊直後

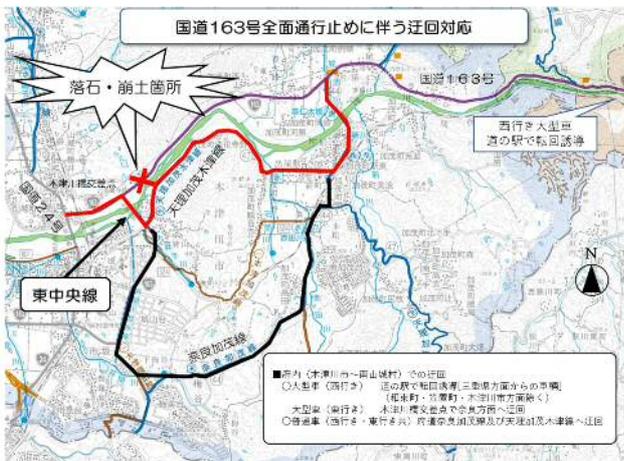


図-11 国道163号全面通行止めに伴う迂回対応

## 5. 景観検討・環境対策

### (1) 景観検討

木津川橋や鹿背山高架橋等の整備にあたっては、学識者等による景観検討会を開催し、景観整備方針を「穏やかな周辺環境に馴染みお茶の里に相応しい落ち着いたみちの創造」と定め、塗装色、舗装色及びデザイン等について選定し、景観整備を行った。景観整備の内容を表-5に示す。

表-5 景観整備の内容

箇所	内容
木津川橋及び鹿背山高架橋	上部工主桁部及び床版側面部 親柱(木津川橋のみ)
高欄及び照明柱等	気品や明るく軽快なイメージが感じられるページュ系を選定
	お茶の葉をイメージしたデザインを選定
歩道舗装	デザインはシンプルな構造の一般製品
	色彩は、主桁部と調和するグレーページュを選定
	柔らかい印象を与える脱色アスファルト舗装を選定

### (2) 自然環境対策

直轄河川である一級河川木津川を渡河する木津川橋の施工にあたっては、水質、景観、生態系等に関する現地調査、予測・評価、環境保全措置の検討、モニタリング計画の検討等を行い、国土交通省近畿地方整備局淀川河川事務所が設置する「淀川環境アドバイザー会議」に諮ることで、必要な指導・助言を得た。表-6に調査した項目と実施した主な環境対策を示す。

表-6 調査項目と主な環境対策

調査項目	主な環境対策
生物相調査	植物、底生動物、魚類、鳥類、猛禽類、陸上昆虫類、両生類、は虫類、ほ乳類
たまり・細流環境調査	魚類注目種調査(25種)、底生動物注目種調査(124種)
河床変動調査	
環境状況・景観調査	

### (3) 生活環境対策

事業区間の沿道環境については、バイパス整備に伴う交通の分散による慢性的な交通混雑の緩和、景観検討や上述の環境対策のほか、事業実施に係る調査や地元協議により、排水性舗装による自動車交通騒音の低減、目隠しフェンスの設置等を行うことにより、地元と合意形成のもと、沿道環境の改善、緩和を図った(写真-11)。



写真-11 排水性舗装と目隠しフェンス

## 6. おわりに

東中央線は、木津東バイパスと同時に2020年(令和2年)3月15日に開通し、同日、国土交通省近畿地方整備局及び木津川市との共催で開通式典を予定していたが、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、非常に残念ながら開通式典は中止となった。

しかしながら、関係するすべての方々のご協力とご尽力をいただき、また関係するすべての方々のご多大なご努力により、無事開通することができた。

東中央線の開通が、この地域のさらなる振興、まちづくりの支援に寄与することを願いたい。

謝辞：本稿の作成に際し、国土交通省近畿地方整備局 京都国道事務所の方々にご多大なる御協力を賜りました。深く感謝いたします。