

お母さんのためのミニ現場見学会

「緑立つ道」をはじめとする、道路や橋などの社会資本は、次世代に引き継いで大切に使うべきです。そこで、将来この道を利用する子どもたちを育てているお母さんの意見をお聞きしようと工事現場見学会を行いました。今回は、寝屋地区にお住まいのお母さんを集まいただきました。

1 現場事務所で完成模型を使って工事の概要を説明させていただきます。



寝屋地区では寝屋川北IC(仮称)付近の橋脚などの下部工を行っています。現在はタチ川をはさんで北側の橋脚が4基完成し、南側では橋脚の鉄筋を組んでいる段階です。(平成17年2月4日:現場見学会開催時)

2 完成した橋脚の一つ。



この上に橋桁が架かり、自動車専用道路となります。横にある溝の中に配水管が納まるので、スッキリした表情です。

3 橋脚の基礎です。



地下約20mまで杭が入っていますが、土地が軟弱なところではさらに深く杭を入れるところもあります。ドリルのように土をかき混ぜながら、ゆっくりに杭を押し込み、騒音や振動が起きない工法を採用しました。

4 工事車両のタイヤに着いた泥を洗う装置です。



一般道路が泥だらけにならないように、タイヤを洗ってから工事現場を出ます。田んぼから帰った軽トラックをキレイにするのに、うちの家にほほいわ。

10 タチ川の橋梁工事でも川の水を濁さないように、気を配っています。

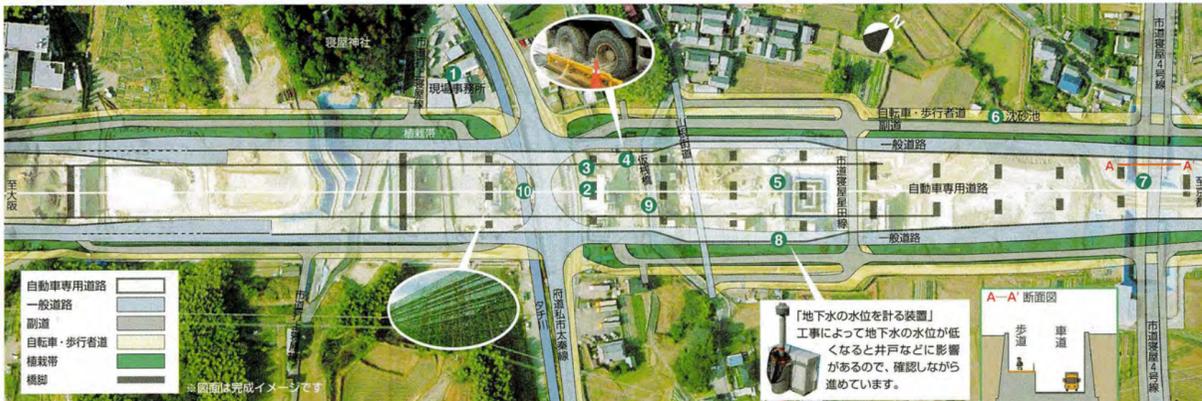


以前、タチ川にポンプの水が流れ込んでいましたが、あれは工事の水ではないのですか？

タチ川では橋梁工事をしていますが、一時的に川をせき止めた時には上流の水を下流にポンプで流して、川の水を汚さないようにしていました。



「緑立つ道」と交差する山根街道は、小学生の通学路なので、どうなるかが心配でした。子どもたちがここでボール遊びをしていると、工事現場にボールを落としてしまうそうです。そのたびに、工事の方がボールを持って駆け上がってきてくれると言っていましたよ。



8 山根街道は仮の橋をつかって、工事中も通行できるようにしています。



8 高架道路から下に降りる分岐道路の橋脚です。



背後の橋脚は、コンクリートが固まったので型枠を外しているところです。

7 交通安全を考えて、クルマと歩行者を分けています。



ここにあった生活道路はどうなるのですか？

既存の道路には迂回路を設け、できるだけ、不便にならないように考えています。ここでは、これまでの道の代わりに「緑立つ道」の下をくぐる道をつくっていますが、クルマと歩行者を分けています。

5 橋脚の内側は、たくさんの鉄筋が入っています。



阪神淡路大震災では高速道路が倒壊しましたが、大丈夫なんでしょうか？

震災以降、構造物の設計基準が見直されました。ここでは新しい基準に沿って、鉄筋をたくさん入れています。工事を担当している人たちは鉄筋が多くて大変と言っていますね。



鉄筋のサンプルを手に持って、重さを実感しました。

6 工事現場の排水は2箇所ある沈砂池に一度溜めます。



クルマを洗った排水や工事現場の排水が、向かいを流れているタチ川に流れ込むのですか？

工事現場の排水は2箇所ある沈砂池に一度溜め、濁った水が水路に直接流れ込まないようにしています。

見学を終えて...



このあたりは「みどり」が多いところだったので、樹木を切ったあとに道路ができる、どうなるかが心配です。

第二京阪道路は「緑立つ道」という愛称の通り、道路の両側に約20mの環境施設帯とよばれる空間を設けて、そこに植樹することで緑の帯をつくらうと計画しています。植樹にあたっては、背の高い木だけでなく、低い木なども植える予定です。樹木には騒音や大気汚染物質が周辺に影響を与えるのを抑える役割もあります。

高速道路や国道の音を遮音壁で防くのはわかりましたが、その外側には副道の騒音が心配です。

副道は地域の人が生活道路に行くための道なので、交通量は非常に少ないと考えています。また、交差点では、副道を通じて直進できないように、大量のクルマが流れ込むことのない構造にしています。副道の横には幅3.5mの自転車・歩行者道があるので、ジョギングや散歩にも利用していただけたいと考えています。

道路ができあがってからの管理が心配です。完成後の維持管理も重要ですし、設計段階からの配慮も必要だと思います。

一般的に道路の維持管理は、国・府・市・JHというように分かれています。緑立つ道では管理者同士が連携をとって対応したいと考えています。設計段階においても、維持管理を考慮して設計を行っています。また、「緑立つ道」に関しては、私どもだけでなく地域のみなさんも協力して維持管理に努めたいと考えています。

子どもが環境問題を勉強していて、「高速道路ができると空気が汚れるのに、なんで必要なのか聞いてきて」と言われたのですが。

「緑立つ道」は国道1号をはじめとする幹線道路の渋滞緩和や周辺地域の環境改善、地域活性化、交通サービスの向上などを目的として計画されました。「緑立つ道」が開通すると国道1号をはじめとする幹線道路の渋滞が緩和されます。これにより、こうした地域の排気ガスやCO₂などの環境汚染物質が削減でき、広い地域の環境改善に資することになります。「緑立つ道」の沿道地域では、沿道環境を守るため、環境省が定めている環境基準等を環境保全目標として環境施設帯や遮音壁を設置するなど道路構造での対策を実施します。

山根街道は通学路になるので、子どもたちの安全には十分に配慮してほしいですね。

工事現場の入口には誘導するガードマンを立たせています。また、防犯面では、市などの関係機関と協議をするところです。植栽の高さや高架下の照明灯など、地域のみなさんの意見を採り入れて進めていきたいと考えています。

環境施設帯とは

環境施設帯とは、道路と生活空間の距離を置くための空間です。道路と生活空間の距離を置くことで、騒音や振動、大気汚染物質による影響が軽減されます。「緑立つ道」では、両側に約20m、合わせて約40mの環境施設帯を設けることにしています。ここには副道や自転車・歩行者道、植栽を設けることで空間を効率的に利用しています。また、植えられた樹木は、大気汚染物質や騒音などの影響を和らげる役割も果たしています。



日頃は、男性の意見をお聞きすることが多かったのですが、今日は子育てをされている女性の立場からのお話を伺って本当に参考になりました。お母さんは現在だけでなく、子どもたちが成人してクルマで利用される将来までを考えておられます。母としての優しさと厳しさを含んだご意見から、「緑立つ道」は子どもたちへの大切な贈り物なのだということがひしひしと伝わってきました。

Includes a map of the project area and a testimonial from a woman. The map shows the route of the 'Green Standing Road' through the Nishiyama North and South areas. The testimonial expresses appreciation for the project's consideration of future generations.

