



ここから北側(右方向)へ延びる東播磨南北道路は、近年開院した兵庫県立加古川医療センターへの緊急搬送ルートとしての機能も担う。

### 工事概要

工事名称：加古川中央JCTランプ改良工事  
 施工場所：(自)兵庫県加古川市野口町野口地先  
 (至)兵庫県加古川市加古川町美乃利地先  
 発注者：国土交通省 近畿地方整備局  
 施工者：株式会社奥村組  
 工期：平成23年1月18日～平成25年2月28日

## 南北を縦走する新しい道路

東播磨南北道路は地域高規格道路に指定され、東播磨地域から北播磨地域内陸部までを南北に貫く延長約二・五キロの自動車専用道路だ。現在、国道二号加古川バイパスと小野市の国道一七五号を結ぶ約六キロの整備が、第一期事業として展開されている。瀬戸内海沿岸部と北播磨を、この新しい道路で繋ぐことにより交通ネットワークを形成。人と物の交流の拡大と加古川市内の渋滞緩和が図られ、利便性が飛躍的に向上すると大きな期待を集めている。

## 幹線道路を繋ぐJCTの現場

今回訪れたのは東播磨南北道路の南の起点と



新しく建設されたJCT橋梁部から国道2号加古川バイパス神戸方面を望む。バイパスは1日10万台もの車が行き交う、日本で8番目に交通量の多い自動車専用道路だ。



# 播磨国の 人物を結ぶ 道の結節点

## 加古川中央JCTランプ改良工事

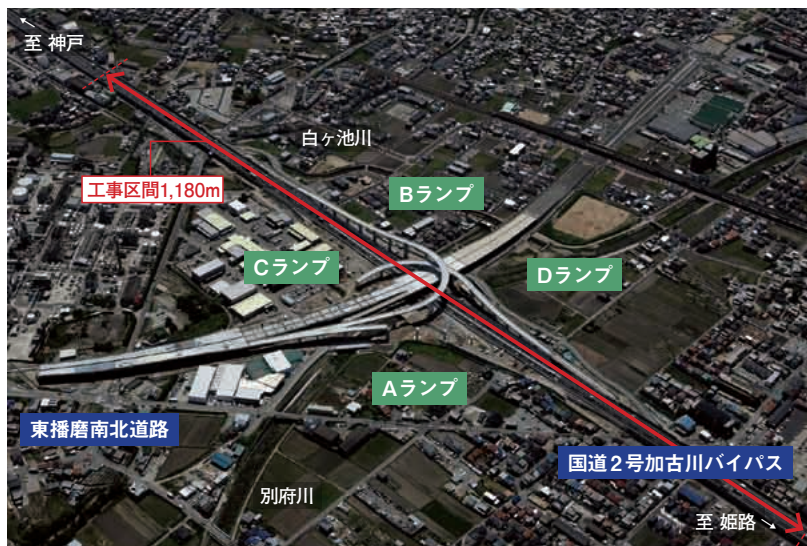
関西以西の東西物流は、国道二号、山陽自動車道、中国自動車道などの東西を走る動脈が担っている。さらに兵庫県内の新たな交通ネットワークを構築するため、国道二号と国道一七五号を連結する東播磨南北道路の整備が進む。その南の要衝となる国道二号接続部の加古川中央ジャンクション(JCT)建設現場を訪ねた。

なる国道二号加古川バイパスの加古川中央JCT。東播磨地域においては東西、南北、両方向の幹線道路の交差点で慢性的な交通渋滞が生じているが、このJCTは東西南北の結節点となり交通環境の改善に大きな役割を果たす。迎えてくれたのは、現場を率いる(株)奥村組の竹山信喜所長だ。「工期は約二年。着工して一年と少しが経ち、進捗状況もちょうど五〇%。我々の仕事としては、これから仕上げの段階に入っていきます。…などと説明するよりも現場を見ていただいた方が早いかな」。その言葉を裏付けるように、そこは多岐にわたる工種、工法が錯綜する土木の「カタログ」のような現場だった。

## 多様な工法工種を並行して展開

現場では、すでに美しい弧を描く上部工がほぼ完成し、国道二号加古川バイパスに向かって北から延びてくる東播磨南北道路もその軌跡がはっきりと確認できる。この二本の道を繋ぐ工事が着々と進む。

これまでにJCT中央部の道路改良、ランプの下部工がほぼ終了した。「これからバイパスとランプ取付部の拡幅、側道整備、歩行者専用の横断用トンネルの施工が並行して始まります。近くを流れる白ヶ池川の護岸改修も施工中ですが、これは渇水期の五月いっぱいまで完工しなければなりません」と竹山所長はさらりと語る。



(提供：奥村組)

しかし、細部のお話を伺うにつれ、この現場の複雑さが垣間見えてきた。

## 「ややこしい」だからこそ面白い

バイパス本線の道路改良には地盤改良、舗装工に加え、排水、遮音壁などの付帯設備が必須だ。下部工の橋脚・橋台は全部で一六基、もちろんそれぞれの形状は異なる。本線拡幅部と市民の生活道路となる側道の擁壁工事では、それ





地上30m近い上空で美しく弧を描くJCTの全景。上部工を建設する際にはこの付近をバイパスの迂回路が走っていた。



白ヶ池川と県道、バイパスが交差する山ノ越交差点では護岸改修が進行中。河川工事も擁する多工種の現場だ。



本線拡幅部に擁壁を施し、側道を設ける。他の施工地点でもそれぞれの地理的条件を考慮し、様々な工法が採用される。

それぞれの法面等の、現場状況が異なるため補強土壁、軽量盛土（EPS）、アンカー、鋼矢板などを用いた様々な工法が採用される。異なる工事が重層的に展開されているということだ。ややこしい現場ですね、と思わず口にする。「その通り、実にややこしい。でも、ややこしいほど面白い！我々もやりがいがあるんですわ」と軽くかわされてしまった。

### いきなりクライマックス バイパス本線切替工事

竹山所長たちが現場に乗り込んだときは、JCTの上部工が最盛期で、その直下にあった国道二号加古川バイパスは施工現場を避けて、上り・下り線それぞれが北側に迂回していた。「この迂回路を元の本線に戻す切替工事が我々の最初の仕事でした。片側を切替える時間は

JCT全体調整会議、占用者合同会議等を定期的に開催し、その度に関係者が綿密な協議、調整を重ね、みんなで知恵を出し合って乗り切ってきました」。

見上げると三〇近い上空で幾何学的なカーブを描く鋼製の空中回廊が層をなしていた。そこへ安全確実に車を導く道路整備は山場を迎えた。

さらに工事は市民のための側道の整備、地下歩道の施工へと駒を進める。このJCTが新しい道路の結節点として「人々に喜ばれる」機能を果たす日はそう遠くない。

の業界に入った理由は給料をいただきながら社会貢献ができるからなんです。公共事業は人のためのもの。つまり人から「便利になった」「きれいになった」と喜ばれる仕事をしたかった」と答えてくれた。「やり切ったときに『周りの人から喜ばれる仕事』だから頑張るんです」と言葉をつなぐ。

この現場では、電気・ガス・上下水道などの埋設物も多く、また予想もなかった地下障害物に時間をとられてしまうこともあり、幾度も設計変更、工程の修正を余儀なくされたという。「業者間の週間工程打合せの他、行政との



迂回路からバイパス本線への切替工事は上下線各32時間の超急速施工を達成。昨年の9月と10月の2回に分けて行われた（提供：奥村組）。

## Q あなたがこの現場で発見したことは何ですか？

A 維持・更新の工事は難易度が非常に高いということ。供用させながら狭い作業ヤードで既存施設を改良する難しさを改めて感じました。今後予想されるこうしたインフラの維持・更新事業の急増を背景として、若手への技術継承の大切さも実感しました。想定外のことが起こり、困難な状況になるほど、対応力、応用力が求められます。奥村組の技術力、開発力と

いうバックボーンに支えられつつも、臨機応変なマネジメント力は現場で肌身に感じながら磨かれていくものです。私は約40年前に製鉄所内の現場からスタートし、山岳トンネル工事、橋梁下部工事などに携わり、その中で応用力を身に付けてきました。技術継承は業界全体の課題でもあります。これからはも持てる知識、技術を可能な限り後進に伝えていきたいと思ひます。



株式会社奥村組  
加古川中央JCTランプ改良工事 所長  
**竹山信喜**  
Nobuki Takeyama

### 仕事は「社会貢献」が大前提

三二時間。一日当たり一〇万台が利用するバイパスの通行を完全に遮断することなく走行車線、追越車線を順番に施工して開通させました。現場の横を一般車両がジュンジュン走っている。事故は絶対に許されない。神経を使う工事でした」と竹山所長は振り返る。繊細ともいえる交通規制、ガードレール撤去・設置、アスファルト舗装、遮音壁など付帯設備の設置、細部まで列挙したらきりがなく作業工程を予定通り完遂。上下線で計六四時間、延べ約九〇〇名の作業員が一致団結、呼吸を合わせて驚異的な短時間施工をやったのけた。

これだけ多くのミッションを着実に成功に導く、その原動力はどこにあるのだろうか。竹山所長に仕事のやりがいについて聞いてみた。「こ