

## 小型車専用道路で交通渋滞解消を

### 1 交通渋滞解決策の現状

大都市のいたるところで、また、中小都市の駅前周辺等で、幹線道路との平面交差や、開かずの踏切で渋滞が発生しています。

その方策として、立体交差化計画やバイパス計画がありますが、建設コストが高かったり、住民の協力が得られず、計画が遅れ気味なのが現状です。近年の財政難による公共投資縮減の方向から、ほとんど諦められている箇所もあります。

### 2 提案

バスやトラック等の大型車は通れませんが、乗用車等の小型車のみが通れる道路を建設しては、解決を図ってはどうか。

小型車だけの道路を考えると、

- ・ まず、幅員が狭くてすみます。
- ・ 橋梁ですと、荷重が少なくてすむので、通常の道路橋と歩道橋の中間程度の規模の橋梁ですみます。
- ・ トンネルでは、内空断面は幅だけでなく高さも小さくてすみますので、通常の道路トンネルの約半分の断面積ですみ、工事費も半分ですみます。

日本の道路は原則として、全ての車種が通行可能な道路を作る決まりになっています。しかし、今ある道路に小型車専用道路を付加するのですから、機能上支障はないものと思われれます。

小型車専用道路の建設が実現しますと、以下ような利点があります。

荷重が少なく断面が小さいために、建設費が安くすみます。

幅員が小さいため、都心部の交通の多いところでも、交通を供用しながら比較的障害が少なく施工できます。

交差点の平面交差や踏切等の現在の道路を残したままで、補足の道路を作るだけですから地域の理解も得られます。

小型車専用道路を付加することで、解決が不可能になって諦めている交通渋滞箇所を打開できないでしょうか。

#### 提案適用の具体的な箇所 1

例えば、鉄道、幹線道路等との平面交差で4車線道路が分断されている箇所があるとします。従来の方策ですと、完全立体化を目指すので、断面が大きく、建設コストが高くなるので、極力、立体交差区間を短くしようとし、工事が交差点周辺に集中し、交通供用を確保しながらの工事は大変な難工事になります。

小型車専用道路を、4車線中央の2車線を高架橋またはトンネルで立体交差を計画してはどうでしょうか。しかも、交差点周辺は交通が輻輳して複雑ですので、十分手前から計画をしたら、交差点周辺も比較的容易に施工できるものと思われれます。

### 提案適用の具体的な箇所 1

私の住んでいる福岡市は大都会のため幹線道路が渋滞しています。都市計画決定されたバイパス計画があるようですが、住宅が年々密集し、実現が遅れています。

現在の道路の下にトンネルでバイパスを建設する発想は、東京や大阪では古くからあります。しかし、大型車が通れる道路ですと断面が大きくなり、更に地質が悪いために、難工事となり莫大な費用が必要となることから、ほとんど実現をしていません。

福岡市の多く地域では、東京や大阪と違い、すぐ浅い箇所に岩盤があり、トンネル建設には有利な立地条件にあります。今建設中の地下鉄工事も開削工法、シールド工法、NATM工法と使い分けていますが、最も安い工法は岩盤地質に適するNATM工法です。バイパス計画ですと工事延長が長くなるため、地中深く潜ることが出来、ますます地質が良くなります。小型車専用トンネルで断面が小さくでき、地質が岩盤の場合には驚くほど安く建設が出来、現在計画されることが多い別ルートのバイパスより、安価で実現が可能なのではないのでしょうか。

さらに、道路トンネルで問題となる排ガスの換気に関しては、大型車からの排ガスが圧倒的に多く、小型車だけですと換気設備も驚くほど小規模ですみません。

### 4 おわりに

この提案は、小型車専用道路ということで法律改正が必要なのかも知れませんが、戦後、日本の走行車数は増加し続けて来ました。特に乗用車が多くなりました。今、それらの変化を踏まえて、1.5車線道路や、高速道路の完成2車線化というふうに、生活の多様化、コスト縮減の観点から道路構造の見直しがされています。小型車専用道路による渋滞緩和策も時代の要請にあっていないものと思います。是非検討をお願いします。