事業概要

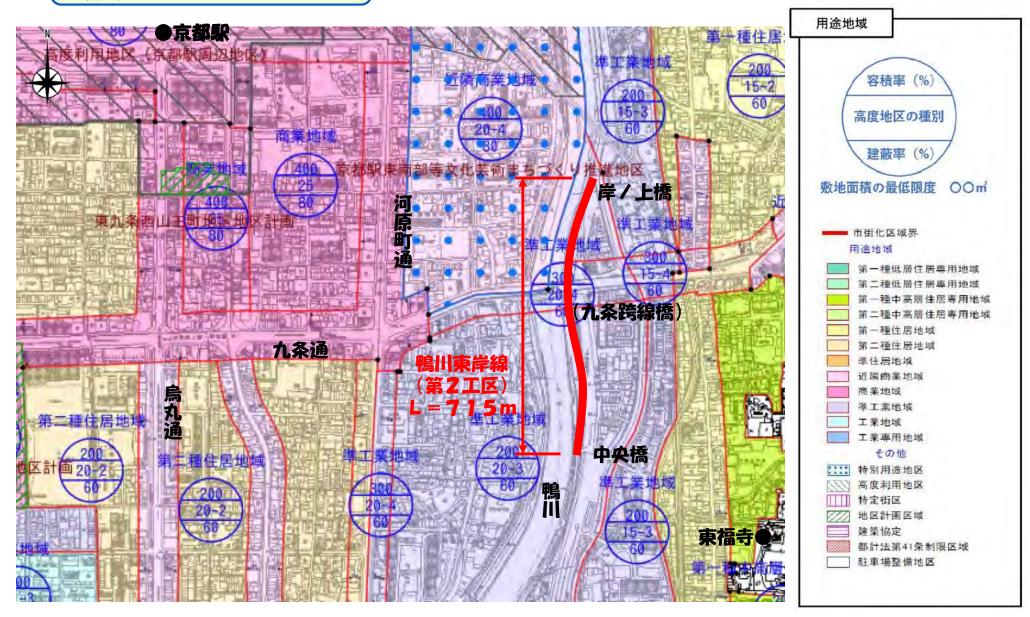
応募No.	10			
事業主体	京都市		事業箇所	京都府京都市東山区
応募者名	京都市 建設局 道路建設部 道路建設課			
ふりがな 事業名称	としけいかくどうろ 3・3・184ごうかもがわとうがんせん(だい2こうく)せいびじぎょう 都市計画道路 3・3・184号 鴨川東岸線(第2工区)整備事業			
事業概要 (400字以内)	鴨川東岸線は、京都市内を南北に流れる鴨川の東岸において左京区の出町柳を起点、東山区の十条通を終点とする延長6.5kmの都市計画道路であり、4車線化による整備によって、交通ネットワークの充実、歩行者・自転車交通空間の確保、JR横断部の交通容量不足の解消、JR桁下高の確保等を目的とし、港や空港を持たない内陸都市である京都市における南北方向の主要な幹線道路である。また、鴨川以東の南北道路で唯一、緊急輸送道路に指定されている東大路通の代替路としての役割も果たすものであり、現在、出町柳から塩小路通間及び第1工区(中央橋から十条通)が完成(0.6km)している。本事業は、未整備区間であった塩小路通から松風橋までの約1.3kmうち、岸ノ上橋から中央橋までの0.7kmの区間において、現況道路のバイパスとして整備を行い、交差する九条通(九条跨線橋)と橋梁形式による交差点を新たに構築し、交通の円滑化を図った。			
事業規模	事業延長(km)	約O. 7km		
	幅員(m)	約21. 0~30. 6m		
	事業期間(和暦)	平成9年度~令和2年度		
	事業費(億円)	約96億円		
URL	https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000283867.html			

事業位置図



第34回全国街路事業コンクール応募資料 様式1

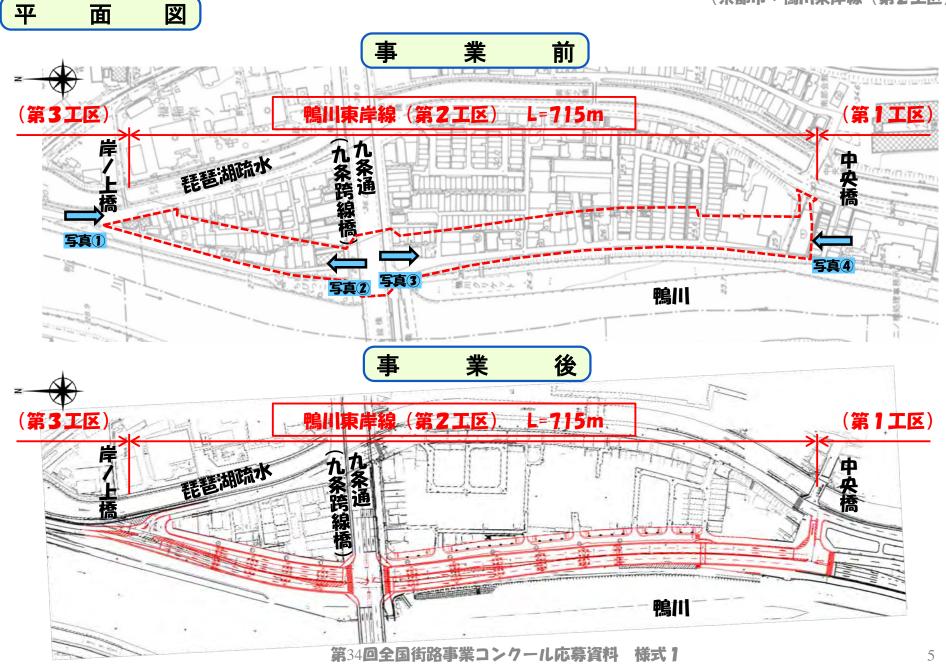
都市計画図(用途地域図)



路線全体の進捗状況



第34回全国街路事業コンクール応募資料 様式1



縦断図•横断図 縦 断 义 九条跨線橋 南側橋梁 6径間連続PC中空床板橋 北側橋梁 4径間連続PC中空床板橋 (耐震補強工事) L=172m (新設工事) L=102m (新設工事) 九条通 横 义 断 部 橋 部 般 梁 一鴨川東岸線一 - 側道 一鴨川東岸線 側道・ 車道 歩 道 車道 南行車線 北行車線 步道 南行車線 北行車線 17750 15000 7000 ,1250 . 9500 7000 3250 .750. 3250 4663 鴨川

第34回全国街路事業コンクール応募資料

ULLLIJJA

BS

事業前写真



施工中写真

<u>写真①</u>

事業後写真

写真①



平成9年4月撮影



令和3年2月撮影



令和3年3月撮影



平成9年4月撮影

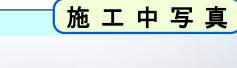


平成25年4月撮影



令和3年3月撮影

事業前写真



<u>写真③</u>

事業後写真

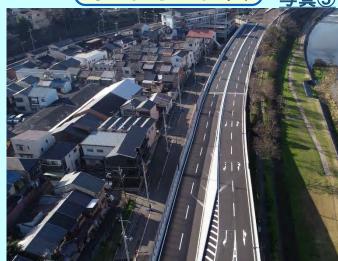
写真③



平成9年4月撮影



平成25年4月撮影



令和3年3月撮影

<u>写真④</u>

平成9年4月撮影



令和元年7月撮影



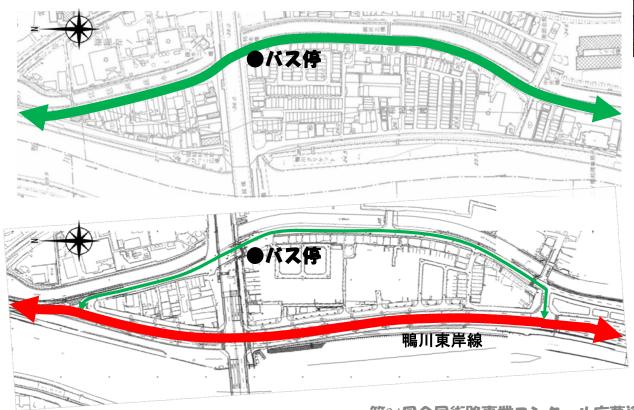
令和3年3月撮影

事業効果アピール資料

【生活環境の向上】

通過交通がバイパスとして整備された鴨川東岸線を通行することから、生活道路の交通量が減少し、安全性が向上した。

また、慢性化していた渋滞が緩和され、バスの定時性が確保された。



事 業 前





事 業 後

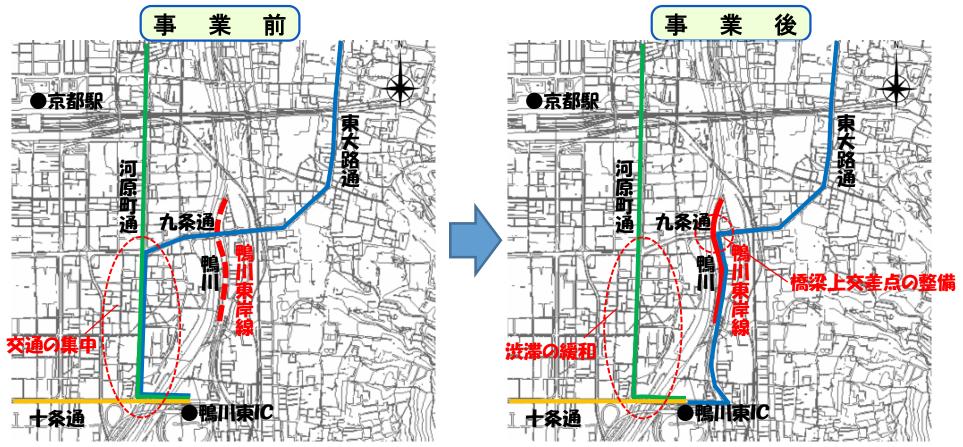


第34回全国街路事業コンクール応募資料 様式 |

事業効果アピール資料

【渋滞の緩和】

鴨川東岸線の整備前は、市内中心部から鴨川東ICを利用する車両が河原町通に集中していたことから慢性的に渋滞が発生していた。しかし、鴨川東岸線の完成により九条跨線橋上に新たな交差点ができたことから、九条通から鴨川東岸線を通り、鴨川東ICにアクセスすることが可能となったため、交通が分散化され、河原町通の渋滞が緩和された。



第34回全国街路事業コンクール応募資料 様式1

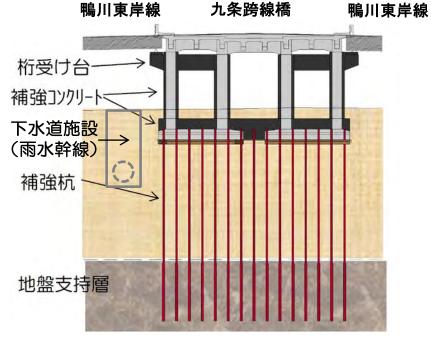
苦労や工夫等アピール資料

九条跨線橋補強工事

九条跨線橋は昭和12年に架設され、昭和50年頃まで京都市電も供用していた。鴨川東岸線の整備に伴う橋梁形式交差点の構築にあたり、接続部付近に下水道施設があるために新たな橋脚が設置できないことや既設橋桁下の制約等、厳しい条件の中、老朽化対策と同時に新たな橋梁の反力にも耐える構造とする必要があり、桁受け台、補強コンクリート、補強杭等の補強工事を実施した。



【市電供用時】



【補強工事概要図】









【九条跨線補強工事】

苦労や工夫等アピール資料

地元説明会の開催





工事区間内の2町内会に は各工事の着手前に幾度 も説明会を開催して情報の 共有化を図った。

また、工事中における地元からの要望を事前に把握することによって工事の円滑化を図った。

完成予想図の掲示





地元説明会に出席できない道路利用者に対し、事業の完成予想図を提示して工事完成時には、九条跨線橋と橋梁形式による交差点で接続することを情報発信し、事業のPRを行った。

受賞歴•報道資料

橋梁上に交差点を作る珍しい構造として、「道路構造物ジャーナル」で紹介

されました。

九条跨線橋左岸側アプローチに繋がる橋梁を建設

鴨川東岸線「橋梁上に交差点を作る珍しい構造」



道路構造物ジャーナルNET

地方自治体

公開日:2016.11.16

Tweet Share 0 CLINEで送る

京都市は、鴨川、JR奈良線、京阪本線、師団街道など重要河川や鉄道、道路を跨ぐ九条跨線橋の両側アプローチ 橋の補強およびそれに交差上に繋がる新橋の架設を進めている。建設と保全が複雑に入り組む現場を取材した。

鴨川東岸線 阪神高速京都線鴨川東出入口との結節点 近傍に雨水幹線 橋脚を立てることができない

左岸側

現在、京都市は鴨川左岸部を南北に 通す鴨川東岸線の建設を進めている

(右絵参照、京都市公開資料より)。

鴨川左岸の出町柳(北端)から十条通 (南端) までを南北に結ぶ主要幹線道 路として計画されている路線。阪神高 速京都線鴨川東出入口との結節点とし ても重要な道路で、いわゆる「師団街 道」(旧国道24号)とほぼ並行して走 る線形となっている。



現在は出町柳から塩小路通までの区間及び第一工区(松風橋から十条通まで)の312粒の建設が完 了しており、中間部715歳の工事を行っている。中間部のうち橋梁は274歳を占めている。

橋梁構造は連続PC中空床版橋であり、府道143号九条跨線橋の左岸側アプローチ部(RCラーメン 橋)に繋がる形で建設される。すなわち「橋梁上に交差点を作る珍しい構造」(京都市、イメージ パース参照)。既に下部工は完了しており、現在は南側(1725年)のアプローチ部との接続部60.7年 の上部工を施工中。記者が取材した9月23日は既に2径間の現場打設及びPC緊張を完了しており、PC のグラウト注入工を施工している段階だった。

さて、面白いのは現場条件とその対策である。最大の注意を要する現場条件は既設アプローチ橋の 近傍に雨水幹線があることだ。そのため近接して橋脚をたてることができない。対策として接続部と なる既設アプローチ桁の橋脚に新設桁を受けるための梁を増設する方法を採用した。



近接する雨水幹線(写真、中央やや下の2つの長方形の坑口)

既設橋脚の一部をマイクロパイル&RC巻立てで補強 受梁はNAPP工法を用いてPCで補強 支承は全高70%のHIPを採用

ただ、そうした対策を行うと既設橋脚が構造的にもたない。そのためP25~P28の基礎に高耐力マ イクロパイル工法を用いて、隣接する道路に影響を与えないよう考慮して補強している。さらに橋脚 柱をRC巻き立てで補強すると共に柱同士を横梁でつなぎ、新設桁を受けるための受梁はNAPP工法を 用いてPCで補強している。なお、支承は全高70ミ」と極薄のHipsを採用している。加えてP26〜P28間 の床版のみ最大100%のPCMを用いた下面増厚(吹付)工を用いて補強している。





受賞歴•報道資料





【開通記念式典(令和2年3月27日)】



facebook 📟



京都市会

2020年3月27日 ·

☆鴨川東岸線第2工区開通式典(3月27日)☆

鴨川東岸線第2工区開通式典が開催され,山本議長,青野副議長をはじめ,関係市会議員が出席しました。

鴨川東岸線は、鴨川左岸の出町柳から十条通までを南北に結ぶ幹線道路で、現在、塩小路通から十条通の区間を3つの工区に分けて整備を進めています。

この度,第2工区が開通し,九条通と第二京阪道路及び無料化された稲荷山トンネルとのアクセスが飛躍的に向上することで,道路交通の円滑化とネットワーク機能の強化が期待できます。

事業の実施に当たり,多大なるご理解・ご協力をいただきました地元の皆様,関係者の皆様に心から感謝を申し上げます。

京都のまちの発展を支える道路等の都市基盤の整備や維持管理は,安心・ 安全なまちづくりを進めるうえで欠かすことができません。

この第2工区の開通を契機に、地域の交通渋滞の緩和や災害時の緊急輸送の円滑化だけでなく、京都全体の活性化につながることを期待するとともに、残る第3工区が1日も早く、無事に完成することを祈念いたします。

祝 鴨川東岸線第2工区開通式典



