

## 鞍手インターチェンジ建設とその後について

直方支部 直方県土整備事務所 坪内 秀平

平成 23 年 2 月 19 日（土）九州自動車道に 34 番目の新しいインターチェンジがオープンした。名称は『鞍手<sup>くらて</sup>インターチェンジ（以下鞍手ICと省略）』、八幡ICと宮若ICの中間に位置し、筑豊北部地域及び中間・遠賀地域から九州自動車道へのアクセス向上を目的として、平成 16 年度に事業着手した。私は幸いにもこの鞍手ICの建設に 3 年間関わり、企画班に係異動した後も、開通式や開通後の調査を実施したので、そのことについて紹介します。

### ① 鞍手インターチェンジについて

鞍手 IC の位置する筑豊北部地域は、福岡・北九州両都市圏への近接性という地理的優位性に恵まれながら、高速道路へのアクセスが十分でなく、石炭産業衰退後の産業構造の変化に伴う人口減少、産業活動の低迷など地域の活力が低下していた。このような状況を打開し、地域に活力を取り戻すため地域活性化 IC 制度を利用し平成 16 年度より事業がスタートした。この地域活性化 IC 制度とは従来の IC と違い、高速道路の有効活用を図るために地方公共団体が主体となり建設し整備する IC であり、高速道路に接続する道路の建設費は地方公共団体が負担する。ちなみに福岡県内において地域活性化 IC は平成 21 年 3 月に開通した『みやま柳川 IC』とこの『鞍手 IC』の 2 箇所だけである。

接続位置は八幡 IC から 4.8km、宮若 IC まで 9.1km の地点で、IC の形状はトランペット型インターチェンジ、各ランプの合計延長は 1.6km、事業費は 4 5 億円（福岡県分のみ）である。



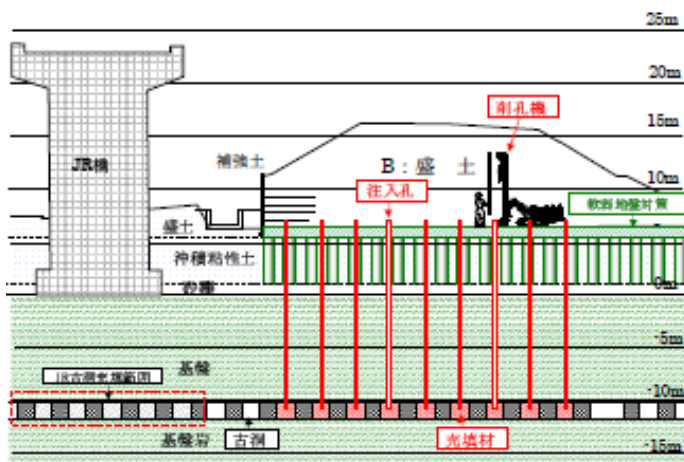
鞍手 IC 完成写真

（平成 24 年 2 月撮影）

## ② IC 建設工事について

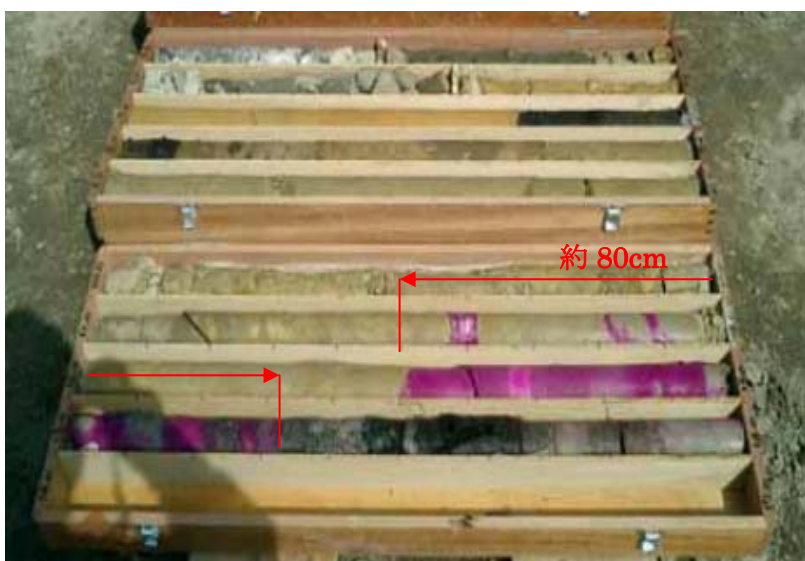
これだけ大規模な事業であったので、関係機関との調整も多く、また様々な工種の工事も行なった。遠賀地区特有の粘土層に対する地盤改良工事、町道の付け替え、大規模なコンクリートのカルバートボックス、新幹線に隣接する直立の擁壁、大規模盛土など・・・その中でも特に印象に残っている工事が一つある。それは『古洞』と呼ばれる石炭産業時代の採掘穴を埋める工事である。このIC建設予定地付近は過去大小さまざまな炭坑が存在し、石炭採掘が盛んに行われていた。周辺の地質調査を行った所、この採掘穴が空洞で残っており、この穴を放置すると長い年月の中で少しずつ陥没し、それが地表に達した時、場合によっては数mの穴が突然出現するかもしれないのである。当然、安全性の観点からこの穴を埋めるべく対策を講じた。

対策としては、最初に一定の等間隔で空洞の箇所までボーリングを行い、そのボーリングで開けた穴から可塑性のグラウド材を一定の圧力をかけて注入する工法を行った。



※ 古洞充填対策工事の概略横断面図

現場周辺には新幹線の橋脚もあったため、施工には細心の注意を払った。



※注入完了後のチェックボーリング。コンクリート成分に反応するフェノールフタレイン溶液をかけ紫色に変色しているのが注入した可塑性のグラウド材。黒い部分は当時資源として使えない石炭の残骸（通常ボタと呼ばれる部分）。採掘当時は地下15m前後の石炭をしゃがみ込んで採掘していた状況が想像される。

## ③ 開通式そして開通後の状況について

数多くの困難もあったが無事、鞍手 IC は平成 23 年 2 月 19 日（土）に開通した。当日の開通式には福岡県知事や麻生元総理大臣始め関係者が多数出席し、この鞍手 IC の開通をお祝いした。

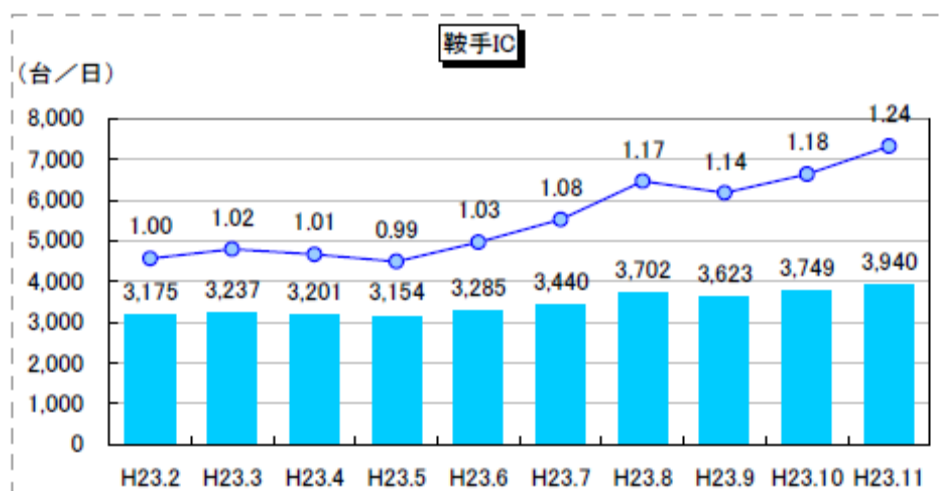


開通式の様子

(平成 23 年 2 月 19 日撮影)

では、開通から約 1 年が経ち、鞍手 IC 及びその周辺は現在どういう状況なのだろう。まず鞍手 IC 利用台数だが、開通直後は 1 日約 3,100 台程度であった。開通直後の東日本大震災や景気低迷の影響も受け、3 月から 6 月頃の利用台数は伸び悩んだが、その後少しずつ増加傾向に転じ、平成 23 年 11 月時点で約 4,000 台程度まで伸びてきている。高速道路の利用台数は景気の影響などに左右されやすいものかもしれないが、周辺の開発なども予定されているため今後も伸びると予測される。

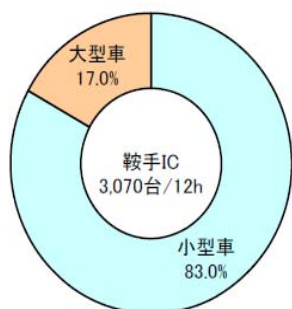
鞍手 IC 1 日平均の利用台数の推移



資料：「高速道路と自動車」(財)高速道路調査会 発行



次に平成 23 年 11 月 15 日に IC の出入口で交通量調査を実施した。下記の表に示すとおり、IC を利用する車のうち約 80%が小型車、約 20%が大型車である。また通過する時間帯を見ても、朝の 6 時台～7 時台、夕方の 17 時台～18 時台が多い。このことから、通勤や営業などで利用している人の割合が多いことが考えられる。



また同時に近隣の企業にアンケートを実施したところ、ほとんどの企業が鞍手 IC を利用したことがあり、その内の半数以上が週に数回以上の利用があることが分かった。また「目的地までの時間が短縮できるようになった」「定刻に到着できるようになった」などの意見も多く、この筑豊北部地域及び中間・遠賀地域は従来の八幡 IC や若宮 IC に比較すると近いところに IC ができ、便利になったと実感していると思われる。

以上の点は開通後すぐに現れる短期的な効果の一面であるが、この鞍手 IC 建設には長期的な効果を求める面もある。それは、企業誘致と周辺の開発である。近年、福岡県のみならず各自治体は企業誘致に力を入れている。企業誘致が出来れば、企業からの税収が見込め、雇用も生まれるからである。その企業誘致の際に重要となるのが高速道路を含めた道路網のネットワークであるため、この鞍手 IC を最大のセールスポイントに鞍手町では企業の誘致活動を行なっている。また鞍手 IC の出入口すぐそばに大型商業施設も、現在建設中である。この先 10 年、20 年後は周辺も様変わりしているかもしれない。

最後に、この鞍手 IC 建設には、福岡県のみならず、同じ事業主体の NEXCO 西日本、鞍手町役場などたくさんの方々の方が携わった。そしてなによりこの鞍手 IC の事業にご理解とご協力を頂いた地元関係者の方へこの場を借りて厚くお礼を申し上げたい。