

## 主要地方道南関大牟田北線 4 車線拡幅（現場紹介）

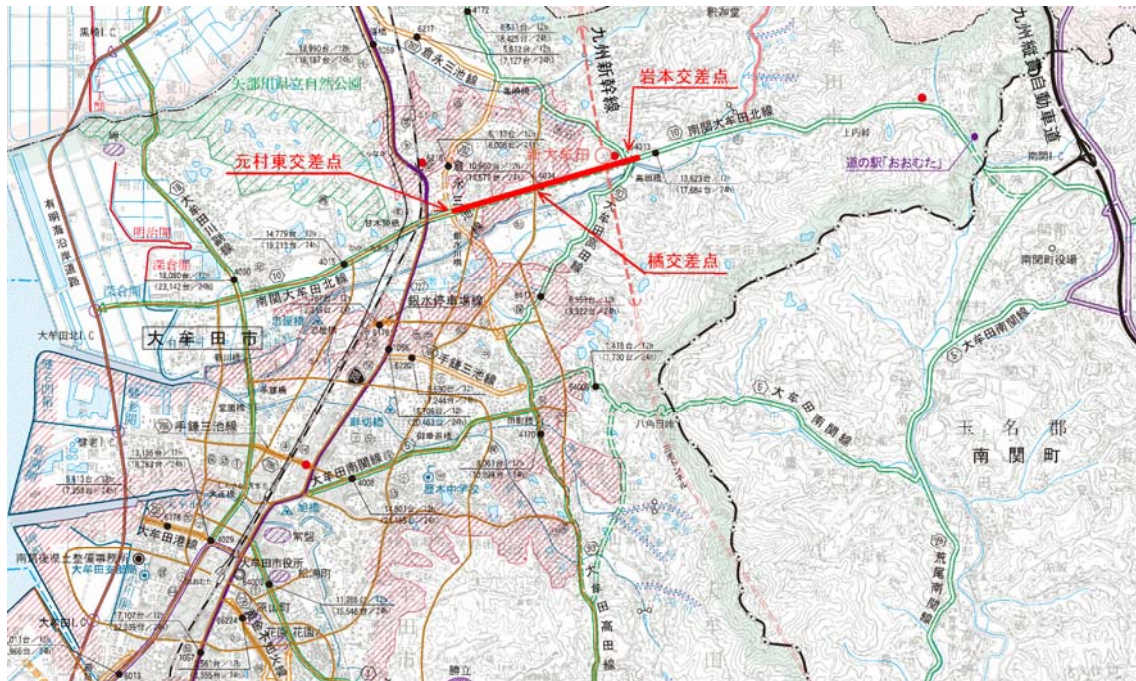
南筑後支部 南筑後県土整備事務所 堤 利満

### はじめに

主要地方道南関大牟田北線は、熊本県玉名郡南関町大字関町の一般国道 4 4 3 号との接続点を起点とし、大牟田市昭和開の有明海沿岸道路大牟田北インターチェンジとの接続点を終点とする延長約 1 2 . 1 km の幹線道路であります。

大牟田市街地の北部を東西方向に位置しており、起点側の熊本県においては、九州縦貫自動車道の南関インターチェンジと接続しており、中間においては、主要地方道大牟田高田線、一般国道 2 0 8 号、主要地方道大牟田川副線といった幹線道路とも接続することから、重要な路線であります。

九州新幹線新大牟田駅の開設、有明海沿岸道路の整備が進むことにより、自動車交通量の増加が見込まれている路線であることから、この事業区間において、岩本交差点および橋交差点の交通渋滞が増すことも予想され、起点側岩本交差点より、平成 7 年に 4 車線供用した終点側元村東交差点間、約 2 km の現道拡幅 4 車線化および歩道の整備を行ったものであります。



## 施工に工夫

(1) 道路では、ちょっと珍しいかなっ・・・歩道下に排水処理を行うための貯水池設置。

場所は、新大牟田駅附近、本線北側は大牟田市の土地区画整理事業が計画されていました、本線4車拡幅計画は南側田面部の用地買収を行い、拡幅することとなり、その道路排水の流出先が問題となりました、面積は約1ヘクタール、田面とアスファルトの流出増分に対する流出抑制として、対策案を検討しました、1案は洪水調節池案(道路下に計画する案)、2案は県管理の白銀川に放水路案(大牟田市道下に水路を計画する案)、3案は下流水路中牟田川(大牟田市管理)の一部改修案(ネック箇所の改良案)等、検討を行った結果、大規模施設とならないことや用地買収を伴わないことなどを考慮し、また、道路拡幅に伴う排水処理対策案(洪水調節池案:調節容量(増分量) $V=250\text{ m}^3$ を確保)の結果を基に、調節地の規模、経済性、施工性、現実性等について比較を行い、最適な対策案として「1案の洪水調節池案(拡幅道路下:延長 $L=65\text{ m}$ )」を抽出した。

調節池施工内容、ボックス断面 $B2.7\text{ m}\times H1.8\text{ m}\times L65.0\text{ m}$ であり、維持管理のために上流端と下流端の2箇所にマンホール、調節池下流部にオリフィスの放流設備 $B0.2\text{ m}\times H0.2\text{ m}$ 、また、下流水路中牟田川(大牟田市管理)からの逆流防止としてフラップゲート、あわせて、道路排水の異常な流入量により調節池容量 $250\text{ m}^3$ を上回った場合の対策として、洪水吐き施設を設けた。



(2) 本線工事は・・・

もともと、まっすぐな現道2車線を右や左に（南や北に）4車線化の工事をしたもの、横断ボックス施工に伴って、現道2車線の切替工事もありましたが、苦慮したのは、交差点（岩本、橋、橋中学校前）の切替工事でした、大牟田警察署の方に手信号をしていただき、その間、約20分程度、特に岩本交差点は現況が3現示であったことから、署員6名体制で切替に対応していただきました、ガードマンも最大で18名、信号機設置施工業者、道路改良施工業者、舗装施工業者、安全施設施工業者等、協力のもと、無事に切り替えることができました。

その後、着々と工事を進め、九州新幹線の開業前である、平成23年3月8日に4車線供用の実現となりました。

終わりに

この4車線化が完成供用したことで、岩本交差点および橋交差点の渋滞解消が出来たことによって、時間が読めるということになったかと思います、関係者の皆様、本当にありがとうございました。



新大牟田駅

九州新幹線 つばめ  
車両屋根が見えてる。



至：鹿児島

南関方面

大牟田方面

※南筑後県土整備事務所 道路課