



## 私の歩んだ政令指定都市土木技術職員の足跡

齋木 亮一（元 大阪市）

### 1. はじめに

私は大阪市の行政職技術職員として土木行政全般を担当し、退職後も企業で土木にかかわり 40 数年働いてきました。

ここに、私の関わった業務を、振り返ってみたいと思います。

### 2. 道路法による道路改良

道路改良とは線形変更や拡幅等を言います。先ず現地を測量して用地境界を確定し計画線を入れ道路法による認定、区域決定を行います。その後用地買収、設計積算、工事を行い、供用開始を行う事業です。

先ず航空写真をベースに作成した 1/500 の図面を基に現地調査、次に概略の計画線を入れた図面を作成し、測量の目的を地主や沿道住民に話し理解してもらいところから始めます。

道路拡幅等の計画に対する同意を得て用地境界測量(地籍測量)を行います。民衆の用地境界測量では隣接地主と合意に至らない場合や立会いの協力が得られず境界線確定が出来ない場合、また用地境界が確定しても法務局の地籍図と整合がとれない場合は、古地図等資料を基に法務局と協議を行い、時間を要することになります。

出来上がった地籍測量図面に道路の計画線を入れ、用地や建物補償の話へと移っていきます。買収等の同意が得られたら、補償担当局へ補償交渉を依頼します。その間買収用地の分筆登記図面を作成します。地籍図と整合がとれない場合は分筆登記が出来ないため、法務局と地籍図の訂正について資料を揃えて地籍図訂正の申出を行います。

また用地買収協力者には、租税特別措置法の適応があり、税務署へ免税の手続きも行います。用地買収が終われば一定の道路用地として纏る迄フェンスで囲い管理し、用地が纏まれば予算確保、交通管理者(府警本部や所轄警察署)との設計協議、埋設企業体との埋設協議、設計積算、入札を行い施工業者決定します。なお設計積算については、道路構造令、アスファルト補償要綱や国の積算基準に基づき行います。

### 3. 維持補修設計

アスファルト舗装は 10 年程で補修が必要になります。現場管理事務所(工営所)からの要望等を参考に、轍、コルゲーション(縦断方向の凸凹)、ひび割れの調査を行います。交通量特に大型車混入率を参考に損傷の程度に応じて、何時どの様な工法で補修工事を行うかを検討します。工事発注前に、埋設企業体には新舗装になる為一定期間道路掘削出来ない旨発表し、埋設物の更新時期と調整を図ります。その後予算確保、設計積算、業者発注となります。

#### 4. 現場監督

現場監督業務は現場管理事務所(工営所)が担当します。

設計担当課が工事発注する頃に交通管理者と施工協議を行い、工事中の交通処理等の安全対策や施工時間等を決めます。

工事業者が決まると施工計画書を基に、沿道住民に工事内容や工期等の説明を行い工事着手します。

私は、道路、橋梁、河川工事を担当し、沿道や埋設企業体との工事調整や、信号や横断歩道の新設に当たっては交通管理者と法規制時期の調整を行い、現場の出来形管理等の施工管理を行いました。

大阪市では設計担当が工事予算を持っていることから、施工方法の変更等については、工事費や工期にかかわる為、現場事務所と設計担当と文書により変更することになります。

動く現場でその場で判断をしなければならない場合もあつたり、事故により警察で調書をとられたり、苦情や無理な要望、施工業者の倒産、水防動員等の様々なことが有りました。

#### 5. 都市計画道路の計画設計

都市計画道路は建設省(現国土交通省)都市局の補助事業です。

予算は国補助金と市の単独予算です。

政令指定都市の管理する道路は、指定区間以外の国道や全府道、市道です。

直接建設省本省への予算要望、協議を行います。本省へ当日電話をかけて、日帰り出張することが何度もありました。

また、国予算ですから会計検査院の検査を受けることになります。

疑問を持たれた時は、毎週上京です。先ず建設省へその後会計検査院、帰りに会計検査院からの宿題内容を建設省へ報告に行き、翌週回答をもって上京することを繰り返したことも有りました。

交通管理者との設計協議では、府警本部交通規制課や所轄警察署交通課と交差点形状、交通処理方法、信号設置時期などについて協議します。

特に記憶に残るのは新設5差路交差点についてです。

新設都市計画道路(幅員25m)が既設幹線道路交差点と交差し新たに5差路交差点が出来る都市計画です。用地買収も済み警察との設計協議で、所轄警察署が5差路は認めないとの話が出ました。将来の自動車交通量や歩行者交通量が信号現示の調整で交通処理できるとの資料を作り説明をしました。結局予算繰越となり時間を要しましたが、計画通り5差路交差点は完成することが出来ました。

また、都市計画道路(幅員15m)と新設軌道(専用軌道)との交差では、平面交差か立体交差のどちらで整備するかの方針検討を担当しました。

平面交差の場合、踏切直近に車庫があり、電車の出入りが相当数見込まれ踏切遮断時間と道路交通量から平面交差は基準上困難でした。交通量を下げたため計画道路を一方通行にし、地域全体の交通計画を見直したりしました。また踏切新設は他の踏切のスクラップ and ビルドなど厳しい条件が有りました。立体交差では道路高架やアンダーの場合は斜路が付近の商店街を分断する。15m幅員では車の通行幅は取れても歩道が取れないことや、消防活動等そ

の他課題がありました。

軌道高架の場合は隣接車庫との接続方法やそれに伴う工事費用に課題が有りました。

4案のメリットデメリットを比較し、課題に対する解や予算を検討し道路アンダーの立体交差で施工する判断を行い局内会議で方針決定されました。現在供用されています。

直轄国道2号の拡幅工事も大阪市の都市計画道路事業として担当しました。

事業終了に合わせて国道事務所に管理を引継ぐこととなりますが、時間の経過で沿道が勝手に道路使用している等、国への引継ぎに苦労しました。

その他事業計画策定です。

歩行者専用道の全体計画を交通利用実態調査等に基づき策定しました。

キャブ(電線地中化事業)の全体計画策定を避難路や消防架梯障害路線、沿道の電力需要密度を想定し短中期計画を策定しました。

## 6. 関西国際空港(株)の土木施設管理

私が出向した1995年度当初では、年1m程は沈下していたと記憶しますが、沈下による共同溝のひび割れ対策や、簡易立体駐車場基礎の損傷補修、海水の掛る緑地帯の管理、異常発生したトノサマバッタ対策、台風被害では民間会社ですので保険会社と復旧協議する等大阪市では出来ない経験をしました。

## 7. 大阪府派遣

府では都市計画担当職員として、府の都市計画道路の見直し等を担当しました。

特に、某市のゴミ処理場の事業認可について隣接市やその住民との調整を行いました。都市計画決定時点で、隣接市の反対が相当有ったことから付帯意見として「地域住民の理解を得るよう努めること」との条件が付いていました。事業認可に当たり実施市が隣接市の住民へ理解が得られるように努めたかが焦点でした。実施市による何回もの地元説明会に対する隣接市住民の反対活動や事業認可する府庁への反対活動が続きその対応を行いました。

結局ゴミ処理場は建設することは出来ませんでした。

## 8. 大阪地下街(株)出向

大規模商業施設の建替えでは、鉄道駅間の乗換客等が多く利用する通路が工事中無くなることから、地下街への流入増加が予想される歩行者交通量の予測とその安全対策、地下街と新設ビルとの接続で新たに起こる既存店舗等の消滅の補償など交渉担当をしました。

## 9. おわりに

CVV会員が後輩たちに贈る会員の経験、体験談(生きざま)のページの作成依頼があり行政職土木技術職員として経験した一部を記しました。

その他、道路公社での有料道路事業、事業評価、検査、積算基準作成、河川管理、下水道事業等、特定の分野を深く掘り下げるのではなく、17カ所の部署で土木行政を広く経験してきました。

具体的な記録や資料は全て職場に引継いでおり手元には有りませんが、このような機会が

無ければ、私の頭の中だけにあって纏めることは無かったと思います。若干ですが記録を残すことが出来ました。このような機会を頂いたことに感謝する次第です。