

ガイドウェイバス専用道^{しだみ}志段味線建設工事

受賞機関 名古屋市緑政土木局 ガイドウェイバス路線建設事務所

はじめに

名古屋市北東部の志段味地区は、川と森に囲まれた緑豊かな地区であり、現在、土地区画整理事業を中心とした開発が進められている。これにより新たに発生する交通需要に応えるとともに、都心方向への慢性的な渋滞を緩和するため、平面道路と専用高架を連続して走行できるガイドウェイバスを全国で初めて営業線に導入したものである。



ガイドウェイバス

事業の概要

専用高架区間(大曽根～小幡緑地) 6.8km

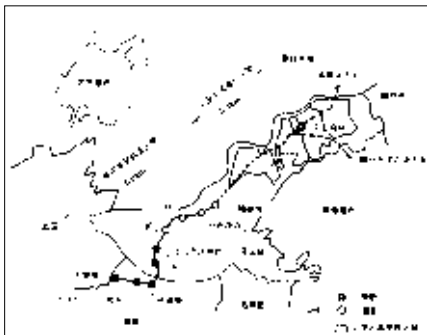
事業費：約376億円

インフラ 約320億円

インフラ外 約56億円

事業期間：平成7年度～平成12年度

専用高架軌道区間内の標準幅員は7.5m、上下線合わせて2車線を有し、案内レール間の幅員は2.5mである。高架の一般部は桁高1.2mの多径間PC連続桁であり、約30m間隔のY型RC橋脚と合わせ、すっきり



位置図



案内輪



大曽根駅(二層駅)

した景観を形成している。

駅はプラットフォームのみの一層駅が4駅、上下線の横断が可能なコンコース階を有した二層駅を5駅整備し、ともに蒲鉾型屋根の統一したデザインを採用している。全駅出入口にはエレベーター、また、二層駅内にはエスカレーターを設置している。

事業の特徴

ガイドウェイバスは案内軌条を敷設した専用道をバス車両から側方へ案内輪を出して走行し、一般の道路では案内輪を格納して走行するものである。

このガイドウェイバスの特徴としては、専用高架軌道を走るため、定時性・高速性が確保できることや、専用高架軌道から一般道へ乗り換えなしで連続走行できる(デュアルモード)ことが利点としてあげられる。

施工にあたっては、高架下の道路交通を阻害せず作業の大半を上空で行うことができるよう、PC橋梁部において供用中の道路上空を1径間ごとに移動しながら施工する大型移動支保工の採用や、大曽根～砂田橋間の地下鉄工事との競合区間において地下鉄躯体上に橋脚を上載した構造とするなど、通行車両・沿道などへの影響を少なくするとともに、工期短縮への努力をした。

また、平面道路の一部に公共車両優先システム(PTPS)が導入されるなど、利便性がさらに向上し、地域の発展に大きく寄与するものと期待されている。