

第 37 回

国道20号・日野バイパス

多摩地域における新たな幹線道路ネットワーク



森戸 義貴

MORITO Yoshitaka

一般社団法人日本道路建設業協会
副会長 兼 専務理事
(元)国土交通省関東地方整備局
相武国道事務所長

はじめに

国道20号は、東京都中央区の本郷を起点とし、長野県塩尻市に至る延長約220kmの国道である。甲州街道とも称されており、五街道が整備された時期から、首都圏（江戸）と中部内陸部（信州）を結ぶ、文化、経済、産業の大動脈である。

本稿では、東京都日野市から八王子市に至る区間で既に整備済の日野バイパスについて、紹介するとともに、日野バイパスから分岐し、八王子南バイパス（一部開通済）を経由して、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」）^{たかおさん}高尾山インターチェンジ（IC）に至るルートとなる日野バイパス（延伸）についても、あわせて紹介する。

1. 多摩地域の国道20号の課題

東京都は東西に長い地形となっており、東部は東京23区（特別区）、23区の西部に位置する地域は総称して「多摩地域」と呼ばれる。

国道20号は、まさに多摩地域の幹線道路であり、私が相武国道事務所長に着任した2005年4月当時、多摩地域内の現道のうち、多摩川を渡河する日野橋から八王子市高倉町^{たかくらまち}及び同市高尾町以西の区間は片側1車線であった。加えて、日野橋北詰の日野橋交差点は国道20号が直角に曲がっていたため、渋滞の著しい交差点となっていた。

日野バイパスは、国立市の国立インター入口交差点から八王子市の高倉町西交差点に至る延長約8.1kmの国道20号のバイパスである。

^{いづみづか}泉塚交差点から高倉町西交差点までの終点側2.02kmは1965年に、国立インター入口交差点から中央自動車道・国立府中ICまでの起点側0.59kmは、中央自動車道の開通に伴って1967年に東京都の施工により都道として供用されている（起点側については、2005年3月1日に建設省〈現国土交通省〉の直轄管理に移管している）。残る約5.5kmについては、先述の国道20号現道が抱える課題（片側1車線、渋滞など）の解消を目的に、1969年に建設省の直轄事業として事業化を行っている。



図-1 日野バイパス位置図

2. バイパス全線開通までの経緯（その1）

残る5.49kmの事業は、2007年3月31日に全線4車線で開通するまで、38年に渡って事業が行われている。

想像の域を超えるものではないが、全国的には一次改築も十分ではなかった区間も多かったと思われる1970年代、日野バイパスのような都市郊外部の二次改築事業に対する予算配分はかなり厳しい状況にあったのではないかと考える。

事業化後、初の開通を迎えるのは、終点側の既開通区間に繋がる神明一丁目交差点から泉塚交差点までの0.88 kmの区間であり、17年後の1986年のこととなる。

続いて開通を迎えるのは、未開通区間の中央部に存在する日野万願寺駅前交差点から新川崎街道との交点までの1.12 kmであり、その時期はさらに15年後の2001年である。

その後は、2001年に開通した部分を起終点側双方に延伸する形で、起点側の石田大橋北交差点（都道府中相模原線との交点）から日野万願寺駅前交差点の間（多摩川を渡河する区間）と終点側の新川崎街道との交点から川崎街道との交点（日野郵便局南交差点）までの間をあわせた1.42 kmが2003年に開通するとともに、2004年には、起点側の未開通区間であった国立府中ICから石田大橋北交差点の間、1.25 kmが開通する運びとなった。

3. バイパス全線開通までの経緯（その2）

1967年の事業化以降、37年を要して約5.5 kmのうち、約0.8 kmを残す約4.7 kmが全区間暫定2車線で開通した。

残る区間（約0.8 km）が開通すると、国道20号のバイパスとして全線開通することとなるとともに、同バイパスは国立府中ICのアクセス道路となっているため、

国道20号の通過交通だけでなく、終点側から中央自動車道を利用する車両も全て同バイパスに集中することとなる。

このため、未開通区間の整備とともに、既供用区間の4車線化も並行して事業が進められてきた。

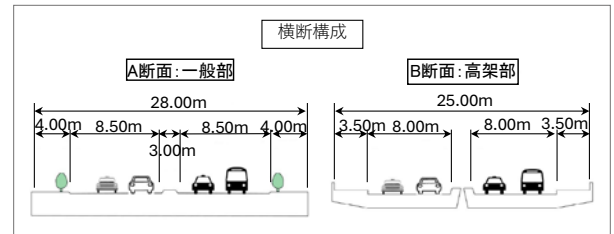


図-2 日野バイパス横断構成



写真-1 日野バイパス工事状況

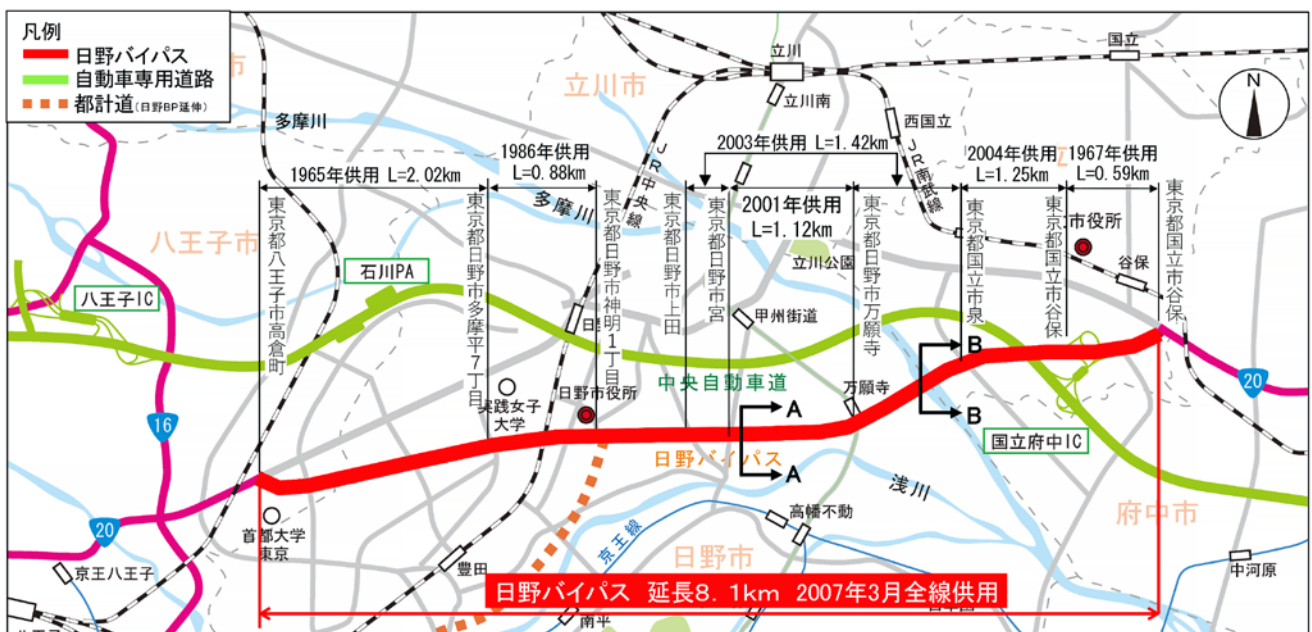


図-3 日野バイパス概要図

2005年4月、私は相武国道事務所長に着任することとなるが、残された区間（約0.8km）は、多摩川沿いに広がる平地部から多摩平地区の台地の上ってゆく区間であり、2003年に開通した多摩川渡河部と同様に橋梁構造が主体の区間であった。

着任時より、「日野バイパスの全線開通及び全線4車線化」は、2006年度末との目標が公表されており、未開通区間の切盛土工事、橋梁工事の工程管理に細心の注意を払うとともに、4車線化区間では未施工部の地元調整等に当時の職員の皆さんは時間をかけてくれていたと認識している。

2007年3月24日、好天に恵まれた土曜日、午前中の式典が滞りなく終了し、15時に未供用区間の開通と併せて、全線4車線での供用を開始した。開通前には、この日を待ちわびた皆さんがたくさん集まっていたと、開通の瞬間を迎えていただいたと記憶しているが、交通の集中により、川崎街道と交差する日野郵便局南交差点において大渋滞が発生し、渋滞解消を目的としていたバイパス事業の新規供用直後に肝を冷やしたことは今では忘れがたい良き思い出である。



写真-2 日野バイパス全線開通式

4. 開通に向けた大詰めでの思い出

先述のとおり、供用目標が決まった中での事業進捗管理は、本当に当時の事務所職員の皆さんの頑張りがなくてはできなかったと実感している。

中でも、4車線化を進めるに際して、新しい道路の部分と沿線の地権者の土地との細かいすりあわせなどにおいては、当然のことであるが、用地・調査・工務の3チームが連携して取り組んでいただかなければコトが進まない。

今の所長の皆さん方は、このような連携体制は何事もなく構築されておられると思うが、当時、40歳前の新任所長であった私には、そのような体制構築を行うのが供用まであと半年程度という時期になってからだったのでなかったかと記憶している。舵を取る所長の私がおもって早く気づいていればと、当時の事務所職員の皆さんにはお詫びの気持ちでいっぱいである。

また、暫定2車線区間の4車線化に際しては、架空線の移設に相当の時間を要したと記憶している。最終的には、架空線の位置は変えずに、占用事業者の皆さんに電柱から片持ち梁の構造で大きく支持材を伸ばして対応していただいたとも記憶している。道路本体だけではなく、占用物件の移設も含めた工程調整が必要だったにもかかわらず、うまく計画立案ができずに占用事業者の皆さんにも大変ご迷惑をかけたものである。

5. 日野バイパス（延伸）への期待

日野バイパスは八王子市高倉町において現道に合流し、その後、国道20号は八王子市中心部を經由して山梨県方面に進んでいく。

八王子市は、多摩地域で最も人口が多く、古くから産業や経済の中心地であるとともに、国道16号と国道20号が交差する交通の要衝ともなっている。

八王子市西部では、八王子市北野町の国道16号から圏央道高尾山ICに至る八王子南バイパスの計画も進められており、日野バイパスから日野市川辺堀之内において分岐して八王子市北野町の八王子南バイパスに至る日野バイパス（延伸）の整備により、東西交通を八王子市中心部から迂回させることが計画されている。

日野バイパス（延伸）は、I期区間（起点側3.8km）については2005年度に、II期区間（終点側1.5km）については2017年度にそれぞれ事業化されており、I期区間の用地買収についてはほぼ終了し、II期区間の用地買収については日野市の区画整理事業と一体となって進めている。また、II期区間については2025年8月末に設計用地説明会が開催されるなど、着々と事業が進捗し、今後、一層の事業進捗が期待される。

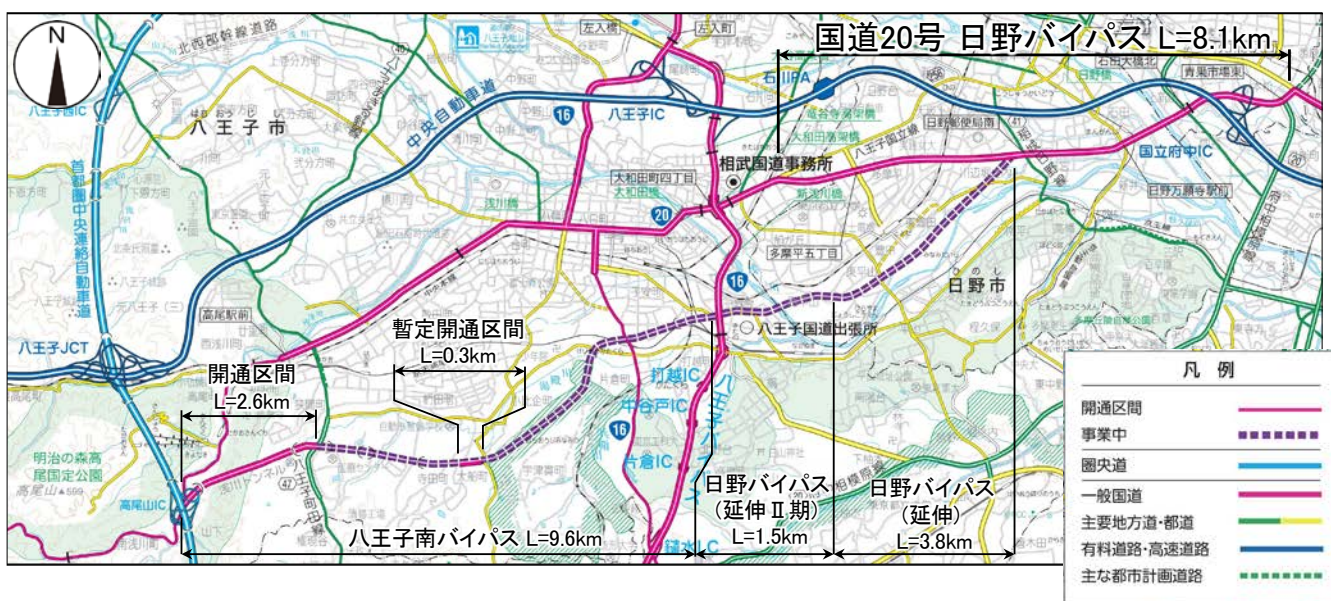


図-4 日野バイパス（延伸）、八王子南バイパス概要図



図-5 開通イメージ

おわりに

2007年は相武国道事務所の設置からちょうど40年の節目の年であった。この間、38年にわたり推進してきた日野バイパス事業は、相武国道事務所の歴史を刻む事業の一つであるといっても過言ではない。

日野バイパス（延伸）、八王子南バイパスなど、多摩地域の国道20号はまだまだ整備が必要であるが、整備区間沿線の地元との調整、関係事業者との連携など、事業進捗を図るには、先を見通す予知力と事前の周到な準備

が必要であることは言うまでもない。

関係者の今後の一層の努力を期待したい。

参考文献

- 1) 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所 資料

「リレー連載 国道をゆく -次世代へつなぐ-」は、国管理国道ほかの幹線道路を対象に、過去の道路整備プロジェクト、維持管理・災害対応、あるいはその他のトピックスについて、地方整備局等（北海道から沖縄までの10ブロック）において道路行政を担当された方にレポートを作成いただき、本誌上で公開する企画です（公益社団法人日本道路協会と一般財団法人日本みち研究所による共同企画）。

本企画により、ややもすると埋もれ、忘れられてしまう過去のプロジェクト等の貴重な経験談、教訓等が記録され、これからの道路行政や道路のプロジェクトを担う道路技術者へ技術や知見を継承し、今後の道路事業の推進や維持管理の効率化の一助となる等、お役に立てれば幸いです。

（「国道をゆく」編集委員会事務局〈日本みち研究所〉）

その他の記事は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/