

一般国道17号 湯沢・塩沢地域 国道事業に関する説明会

○湯沢・塩沢地域における現状と課題

- ・ 平成26年度の現状を整理して
- ・ 現状に課すべき課題を整理
- ・ 課題の整理と対策
- ・ 平成27年6月29日

北陸地方整備局
長岡国道事務所

○道路行政における最近の話題

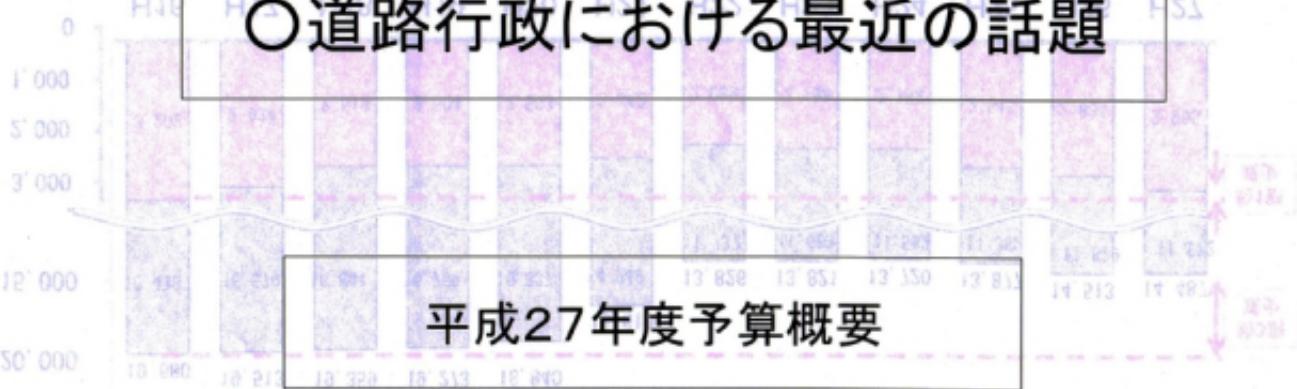
- ・ 平成27年度予算概要
- ・ 道路の老朽化対策
- ・ 道の駅に関する最近の話題
- ・ 平成26年度の除雪を終えて

○湯沢・塩沢地域における課題と対応

- ・ 湯沢・塩沢地域の現状と課題解消に向けて
- ・ 湯沢・塩沢地域の道の駅
- ・ 27年度の工事等予定

（運送基を含む）
京成基
新幹線基

○道路行政における最近の話題



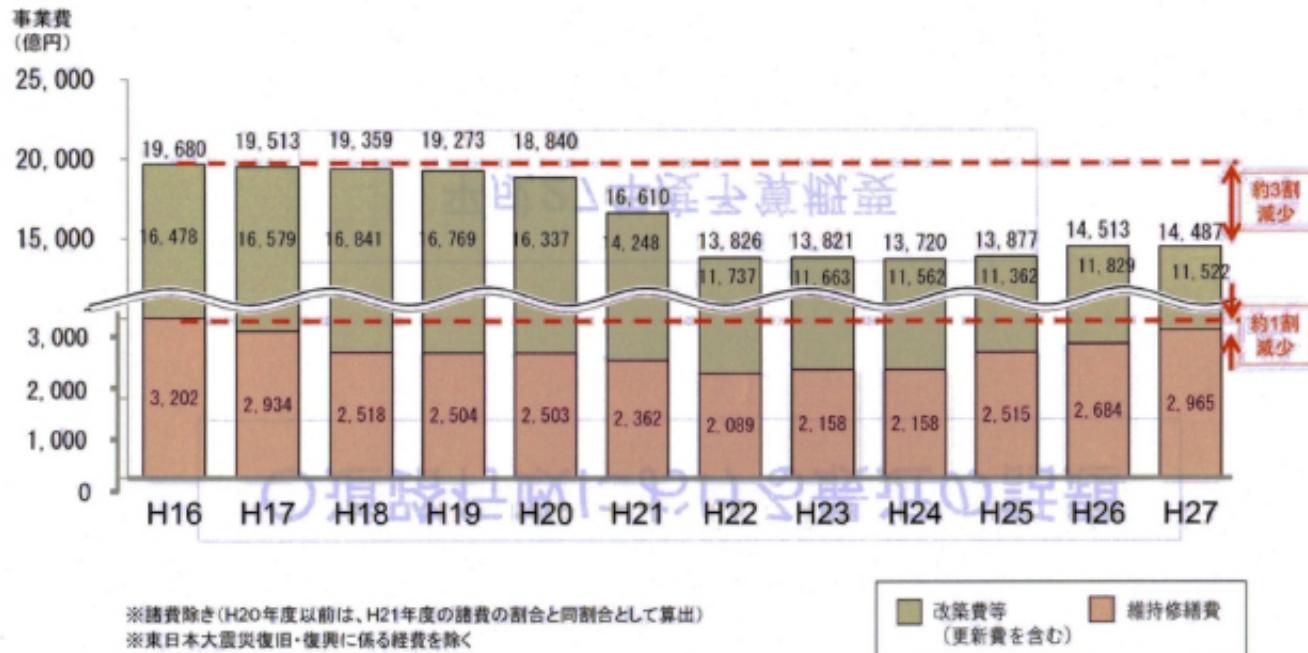
（運送基）
京成基

■ 延長の実施車両の構成

延長

直轄維持修繕費の推移

■直轄の道路事業費全体と維持修繕費の推移



平成27年度道路関係予算総括表

※「工事費基準は該く」

(単位: 億円)

事 業 計	項 目	事業費 132,044	対前年度比	国 費 140,520	対前年度比
基 本 直 轄	事 業 費	15,691	-1.00	15,691	+2.00
國 庫 改 善 整 理	そ の 他	11,522	-0.97	11,522	+3.97
物 資 中 水 道 維 持	修 繕	2,965	-1.10	2,965	+0.10
其 他	諸 運 賃	1,204	-1.00	1,204	+0.00
補 助 金	事 業 費	1,125	-1.08	686	-1.07
地 域 高 速 道	規 格 道 路 等	864	-1.00	485	-1.00
大 規 模 修 繕 ・ 更 新		87	皆増	45	皆増
除 雪		152	-1.00	101	-1.00
補 助 率	差 額 等	22	1.00	55	0.98
有 料 道 路	事 業 費	20,383	1.13	225	1.05
合 計		37,198	1.07	16,602	1.00

【原 費】

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費9,018億円)、防災・安全交付金(国費10,947億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費1,975億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 上記の他に、行政開発(国費5億円)がある。

注2. 平成26年度より社会資本整備特別会計が廃止されたことに伴い、既往事業の「改築その他」の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(12,913億円)を含む。

注3. 銀行五入の開保で、各計数の内が一義しないところがある。

北陸地方整備局（直轄）の平成27年度予算

科事業別計上額の差額に相当する補正予算に並んであります。
後記の欄にて、本年度予算額から既往年度に於ける補正額を差し引いた額が示されています。

【直 轄】

(単位:百万円)

区分	特 境	平成27年度 (A)	31.12.31 (参考)	1.03	10.9.3	1.10	伸率 (A)/(B)
			復興庁計上分	1.13	1.2.2	1.12	
治	水	50,892	-		51,983	51,983	0.98
海	岸	5,676	-		5,616	5,616	1.01
道	路	63,740	-	北陸新幹線	67,211	67,211	0.95
港	湾	10,695	-	1.08	10,993	10,993	0.97
空	港	1,871	-	1.00	1,603	1,603	1.17
都 市 水 環 境 整 備	機	759	-	1.10	1,072	1,072	0.71
国 営 公 園	園	1,242	-	1.03	1,335	1,335	0.93
官 庁 基 営	繕	169	-	1.00	456	456	0.37
合	計	135,044	-	1.00	140,270	140,270	0.96

※ 1.工事諸費等は除く。

※ 2.計数はそれぞれ四捨五入しているため端数において合計とは一致しないものがある。

(監修 横田)

（この資料は、主に道路の状況と、それを改善するための取り組みについて述べています。）

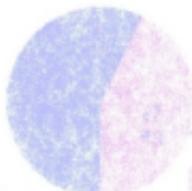


10年未満

10年未満の道路

未満5年

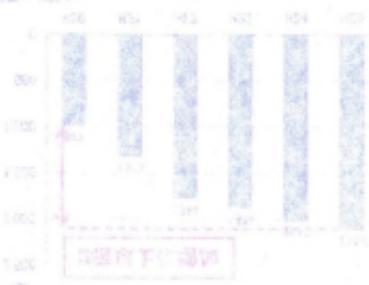
【20年未満の道路】



未満20年

未満20年の道路

（この資料は、主に道路の状況と、それを改善するための取り組みについて述べています。）



年間平均増加率

(約120万)
約250,000本
年間増加率

年間増加率
約30,000本

道路の老朽化対策

【現状の大要】

【現状の大要】

に問題

主な問題点は、以下のような点です。

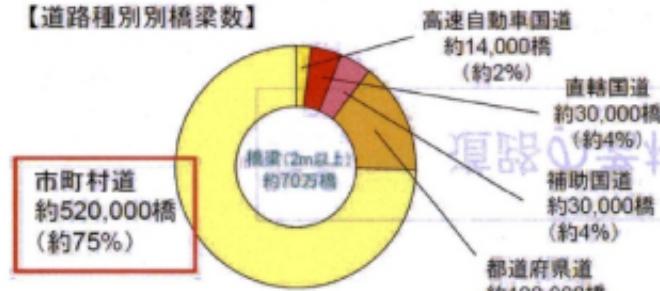
- ① 路面の舗装剥離や陥没
- ② 路肩の侵食や陥没
- ③ 横断歩道の陥没や陥没
- ④ 信号機や標識などの設置基盤の陥没や陥没
- ⑤ 駐車場の陥没や陥没
- ⑥ その他、車両の走行による路面の陥没や陥没

老朽化の現状・老朽化対策の課題

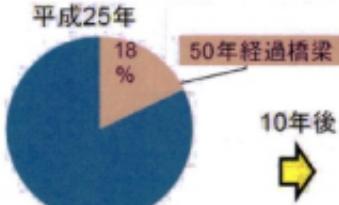
全国約70万橋の橋梁のうち、7割以上となる約50万橋が市町村道にあり、建設後50年を経過した橋梁(2m以上)の割合は、10年後には43%と増加

緊急的に整備された箇所や水中部など立地環境の厳しい場所などの一部も構造物で老朽化による変状が顕在化し、地方公共団体管理橋梁では最近5年間で通行規制が2倍以上に増加

【道路種別別橋梁数】



【50年経過橋梁の割合】



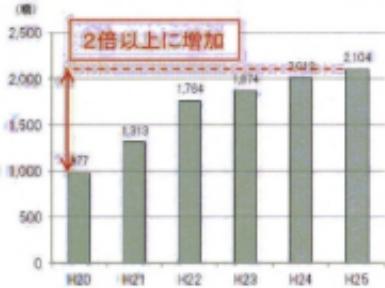
※建設年度不明を除く
※この他、古い橋梁など記録が確認できない建設年度不明橋梁が約30万橋ある

【重大な損傷の事例(橋梁)】



■見晴橋(市道 新山下第8号線)は、37歳で損傷を発見

【地方公共団体管理橋梁の通行規制等の推移(2m以上)】



※東日本大震災の被災地域は一括含まず 横道府県・政令市は、地方道路公社を含む

道路の老朽化対策に関する取組みの経緯

○ 笹子トンネル天井板落下事故[H24.12.2]

下りは事理操作の間でこのまま前走車との接触を免れられず、前走車が左側車線を離れて右側車線へ侵入する形で、坂道上り車線を走行する車両と衝突する形で、天井板が脱落する。

○ トンネル内の道路附属物等の緊急点検実施[H24.12.7] : ジェットファン、照明等

坂道の登り坂では、天井板が剥落する事例が多発している。

○ 道路ストックの集中点検実施[H25.2～] : 第三者被害防止の観点から安全性を確認

この年に委託する中長期的整備計画「支承工等」第3回定期点検で、特に坂道における天井板の剥落や、天井板の脱落による車両への衝突の危険性が指摘される。

○ 道路法の改正[H25.6] : 点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

「点検の報告」が定期的に提出される義務化が定められる。

○ 定期点検に関する省令・告示 公布[H26.3.31] : 5年に1回、近接目視による点検

付帯は定期点検の施設が延長20～50mに掛かる場合は、定期点検の実施頻度を1年間に1回に規制する。

○ 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言[H26.4.14]

既存橋梁にて、主塔や斜柱の剥離や剥落が見られる事例がある。

○ 道路メンテナンス会議 設立[H26.4～] : 地方公共団体の取組みに対する体制支援

定期点検の実施頻度を1年間に1回に規制する場合は、定期点検の実施頻度を1年間に1回に規制する。

○ 定期点検要領 通知[H26.6.25] : 円滑な点検の実施のための具体的な点検方法等を提示

○ 定期点検に関する省令・告示 施行[H26.7.1] : 5年に1回、近接目視による点検開始

最後の警告ー今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

静かに危機は進行している

高度成長期に一斉に建設された道路ストックが高齢化し、一斉に修繕や作り直しが発生する問題について、平成14年以降、当審議会は「今後適切な投資を行い修繕を行わなければ、近い将来大きな負担が生じる」と繰り返し警告してきた。

しかし、デフレが進行する社会情勢や財政事情を反映して、その後の社会の動きはこの警告に逆行するものとなっている。即ち、平成17年の道路関係四公団民営化に際しては高速道路の管理費が約30%削減され、平成21年の事業仕分けでは直轄国道の維持管理費を10~20%削減することが結論とされた。そして、社会全体がインフラのメンテナンスに心配を示さないまま、時間が過ぎていった。國民も、管理責任のある地方自治体の長も、まだ橋はずっとこのままであると思っているのだろうか。

この間に、静かに危機は進行している。道路構造物の老朽化は進行を続け、日本の橋梁の70%を占める市町村が管理する橋梁では、通行止めや車両重量等の通行規制が約2,000箇所に及び、その箇所数はこの5年間で2倍と増加し続けている。地方自治体の技術者の削減とあいまって点検すらままならないところも増えている。

今や、危機のレベルは高進し、危険水域に達している。ある日突然、橋が落ち、犠牲者が発生し、経済社会が大きな打撃を受ける。そのような事態はいつ起こっても不思議ではないのである。我々は再度、より厳しく言い方で申し上げたい。「今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩落など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろう」と。

すでに警鐘は鳴らされている

平成24年12月、中央自動車道篠子トンネル上り線で天井板落下事故が発生、9人の尊い命が犠牲となり、長間にわたって通行止めとなった。老朽化時代が本格的に到来したことを告げる出来事である。この事故が発した警鐘に耳を傾ければなければならない。また昨今、道路以外の分野において、予算だけでなく、メンテナンスの組織・体制・技術力・企業風土など根柢的な部分の変革が求められる事象が出現している。これらのことを見明す自らの地域に起こりうる危機として捉える英知が必要である。

2005年8月、米国ニューオーリンズを巨大ハリケーン「カトリーナ」が襲い、甚大な被害の様子が世界に報道された。実はこの災害は早くから想定されていた。ニューオーリンズの巨大ハリケーンによる危険性は、何年も前から専門家によって政府に警告され、前年にも連邦緊急事態管理庁（FEMA）の災害研究で、その危険性は明確に指摘されていたのである。にもかかわらず対策は実行されず、死者1330人、被災者250万という巨大な被害を出している。「来るかもしれないし、すぐには来ないかもしれない」という不確実な状況の中で、現在の資源を将来の安全に投資する決断ができなかったこの例を反省教訓としなければならない。

橋やトンネルも「壊れるかもしれないし、すぐには壊れないかもしれない」という感覚があるのでないだろうか。地方公共団体の長や行政も「生きか自分の任期中は...」という感覚はないだろうか。しかし、私たちは東日本大震災で経験したのではないか。千年に一度だろうが、可能性のあることは必ず起ること。篠子トンネル事故で、すでに警鐘は鳴らされているのだ。

行動を起こす最後の機会は今

道路先進国の中にはもう一つ学ぶべき教訓がある。1920年代から幹線道路網を整備した米国は、1980年代に入ると各地で橋や道路が堪れ使用不能になる「荒廃するアメリカ」といわれる事態に直面した。インフラ予算を削減し続いた結果である。連邦政府はその後急ピッチで予算を増やし改善に努めている。それらの改善された社会インフラは、その後の米国の発展を支え続けている。

篠子トンネル事故は、今が国土を維持し、国民の生活基盤を守るために行動を起こす最後の機会であると警鐘を鳴らしている。削減が続く予算と技術者の減少が限界点を超えたのちに、一斉に危機が表面化すればもはや対応は不可能となる。日本社会が置かれている状況は、1980年代の米国同様、危機が危機に、危機が崩壊に発展しかねないレベルまで達している。「篠子の警鐘」を確かな教訓とし、「荒廃するニッポン」が始まる前に、一刻も早く本格的なメンテナンス体制を構築しなければならない。

そのためにには、「道路管理者に対して設しく点検を義務化」し、「産学官の予算・人材・技術のリソースをすべて投入する総力戦の体制を構築」し、「政治・報道機関・世論の理解と支持を得る努力」を実行するよう提言する。

いつの時代も軌道修正は簡単ではない。しかし、科学的知見に基づくこの提言の真意が、この国をリードする政治、マスコミ、経済界に届かず「危機感を共有」できなければ、国民の利益は確実に失われる。その責はすべての関係者が負わなければならない。

道路の老朽化対策の本格実施に関する提言

社会资本整備審議会 道路分科会 基本政策部会

【1. 道路インフラを取り巻く現状】

(1) 道路インフラの現状

- 全橋梁約70万橋のうち約60万橋が耐用年数超
- 一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理構造では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

(2) 老朽化対策の課題

(2) 老朽化対策の課題

- 直轄業務指揮予算は最近10年間で割合減少
- 市の約5割、村の約7割で権限復旧業務に専従している土木技術者が存在しない
- 地方公共団体では、遠隔監視による点検も多く直接の目にはまらない

(3) 現状の総括(2つの根本的課題)

最低限のルール・基準が確立していない

メンテナンスサイクルを回す仕組みがない

産学官のリソース(予算・人材・技術)を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦】

【3. 具体的な取組み】

(1) メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

各道路管理者の責任で以下のメンテナンスサイクルを実施

【点検】

- 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全般監視を実施
- 舗装、照明柱等は適切な更新年数を設定し点検・更新を実施

【診断】

- 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

【道路インフラ診断】

(省令・告示:H26.3.3・公令、昭和7.1施行予定)

区分	状態
I	健全
II	構造物の機能に支障が生じていない状態
III	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から留意を要することが望ましい状態
IV	早期修理要因
V	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に注意を要すべき状態
VI	緊急修復要因

【措置】

- 点検・診断の結果に基づき計画的に修繕を実施し、必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止め
- 利用状況を踏まえ、橋梁等を集約化・撤去
- 適切な推置を講じない地方公共団体には国が勧告・指示
- 重大事故等の原因究明、再発防止策を検討する「道路インフラ安全委員会」を設置

【記録】

- 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価・公表(見える化)

【2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性】

(1) メンテナンス元年の取組み

本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手

(2) 道路法改正【H25.6】

・点検基準の法定化

・国による修繕等代行制度創設

(3) インフラ長寿命化基本計画の策定【H25.11】

『インフラ老朽化は国営の理由に関する関係省庁会議』

→インフラ長寿命化計画(法律計画)の策定へ

【2】目標すべき方向性

- ①メンテナンスサイクルを確定
- ②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

(1) メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築

【予算】

- (高速) ○高速道路更新事業の財源確保(通常国会に法改正案提出)

- (直轄) ○点検・修繕予算は優先度で確保

- (地方) ○複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新に対して支援する補助制度

【体制】

- 都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置

- メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施

- 社会的に影響の大きな路線の施設等について、国の職員等から構成される『道路メンテナンス技術団体』による『直轄診断』を実施

- 重要性、緊急性の高い構梁等は、必要に応じて、国や高規会社等が点検や修繕等を代行(跨道構等)

- 地方公共団体の職員・民間企業の社員も対象とした研修の充実

【技術】

- 点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定

- 点検・診断の知識・技術・実務経験を有する技術者確保のための資格制度

- 産学官によるメンテナンス技術の総合的な技術開発を推進

【国民の理解・協働】

- 老朽化の現状や対策について、国民の理解と協働の取組みを推進

省令・告示の施行、点検要領の通知(道路管理者の義務の明確化)

[点検] 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施



道路法施行規則(平成26年3月31日公布、7月1日施行) (抄)

(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

……点検は、……、近接目視により、**5年に1回の頻度**で行うことを基本とすること。

[診断] 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示(平成26年3月31日公布、7月1日施行)

トンネル等の健全性の診断結果については、次の表に掲げるトンネル等の状態に応じ、次の表に掲げる区分に分類すること。

(5) 目標本へ導く手筋

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講すべき状態
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講すべき状態

「車で走る風景が何より
の感動はそれが餘程
車に初登場」などある
歴史的見本館下駄の現物

● おどるアーチ壁

「おどるアーチ壁」の名前から
「おーとーくわーくわー」と歌
うるおとこおとこおとこおとこ
「おーとーくわーくわー」と歌

● 撮影スポット

道の駅に関する最近の話題

○ 韓国車の車掌工事の「現行の車掌運転制度」の問題と車掌補助の実態

「車の運行装置操作」を専門とする
車掌補助を導入

韓国地下鉄の「車掌操作」コントローラーを相手
車掌補助に車掌の運転装置を握りさせる

の導入等は車掌の運転に支障を及ぼすのか
日本導入への注目。車掌補助・車掌距離を標準化する「標準

車に車掌操作装置にて車掌運転装置を標準化する車掌運転装置

○ 上渡の動画

渋滞も駆除して車の音で走る現象

地域の創意工夫の場となる「道の駅」

○ 「道の駅」は

主に市町村が設置し、国土交通省が登録する道路休憩施設

駐車場やトイレのほか、情報提供・休憩施設や地域振興施設を備え、地域の情報発信や交流の場として活用されている。



制度創設 平成5年

「道の駅」登録数は、全国1,040駅



中山間地に立地し、地場産品を扱いながら、

年間売上額約2,100億円は、コンビニ第5位にも相当

○ 地域の創意工夫で、「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展

● 観光で人を呼ぶ

「農業プラス観光」で人口3700人の村に年間120万人来訪。
リピート率は約7割。

(群馬県川場村「川場田園プラザ」)



● 移住で人を呼ぶ

毎年100名以上が「道の駅」へ
移住相談。これまで
17世帯34名が移住
(熊本県小国町「小国」)



● 特産品で盛り上げる ~6次産業化で雇用と経済効果~

特産品を活かした加工食品の開発販売等、約60名の雇用を創出
(愛媛県内子町「内子フレッシュパーク」)



● 「小さな拠点」をつくる

診療所や役場機能等、生活に必要な機能をワンストップで提供
(和歌山県古座川町「瀧之坪太郎」)



● 防災力を強化する

広域防災拠点として高度な防災機能を発揮
(岩手県遠野市「遠野風の丘」)



「道の駅」の新たな展開 ~重点「道の駅」の選定~

- 「道の駅」を、好循環の地方拡大の強力なツール、地方創生を進めるための「小さな拠点」と位置づけ、各省庁と連携して、特に優れた取組を選定し、重点支援する取組を実施。
- 有識者委員会を経て、重点「道の駅」等として合計90箇所を選定し、公表。(1月30日)

「道の駅」の機能別タイプ

地域外から活力を呼ぶ ゲートウェイ型

- ① 地域の観光総合窓口機能
地域全体の観光案内、宿泊予約窓口 等
- ② インバウンド観光の促進
外国人案内所、免税店、無料公衆無線LAN、海外対応ATM 等
- ③ 地方移住等の促進
地方移住のワンストップ窓口
ふるさと納税の情報提供 等

「道の駅」が
活力を呼び、雇用を創出、
地域の好循環へ



地域の元気を創る 地域センター型

- ④ 地域の産業振興
地方特産品のブランド化、6次産業化、等
- ⑤ 地域福祉の向上
診療所、医療機関、高齢者住宅 等
- ⑥ 高度な防災機能
広域支援の後方支援拠点、防災教育 等



全国モデル「道の駅」

国土交通大臣選定

今後選定
6箇所

地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に
発揮していると認められるもの

全国的なモデルとして成果を広く周知するとともに、さらなる機能発揮を重点支援

重点「道の駅」

国土交通大臣選定

今後選定
35箇所

地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の
重点支援で効果的な取組が期待できるもの

取組を広く周知するとともに、取組の実現に向けて、関係機関が連携し、重点支援

重点「道の駅」候補

地方整備局長等選定

今後選定
49箇所

地域活性化の拠点となる企画の具体化に向けて、地域
での意欲的な取組が期待できるもの

関係機関が連携し、企画検討等を支援

<支援にあたっては関係省庁が連携、各種制度が活用可能>

国土交通省

社会資本整備総合交付金
集落活性化推進事業
河川環境整備事業
地域観光環境改善事業
地域公共交通確保経済改善事業
河川環境整備事業
みなとオアシス制度

総務省

地域経済循環創造事業交付金 等

農林水産省

農山漁村活性化プロジェクト支援交付金
6次産業化ネットワーク活動交付金
都市農村共生・対流総合対策交付金 等

経済産業省

次世代自動車充電インフラ整備促進事業
ふるさと名物応援事業
地域エネルギー供給拠点整備事業 等

北陸地方整備局管内の選定箇所（1月30日公表）

重点「道の駅」(国土交通大臣選定)

取組を広く周知するとともに、取組の実現に向けて、関係機関が連携し重点支援

- ・新潟県十日町市 道の駅「瀬替えの郷せんだ」
- ・新潟県妙高市 道の駅「あらい」

重点「道の駅」候補(北陸地方整備局長選定)

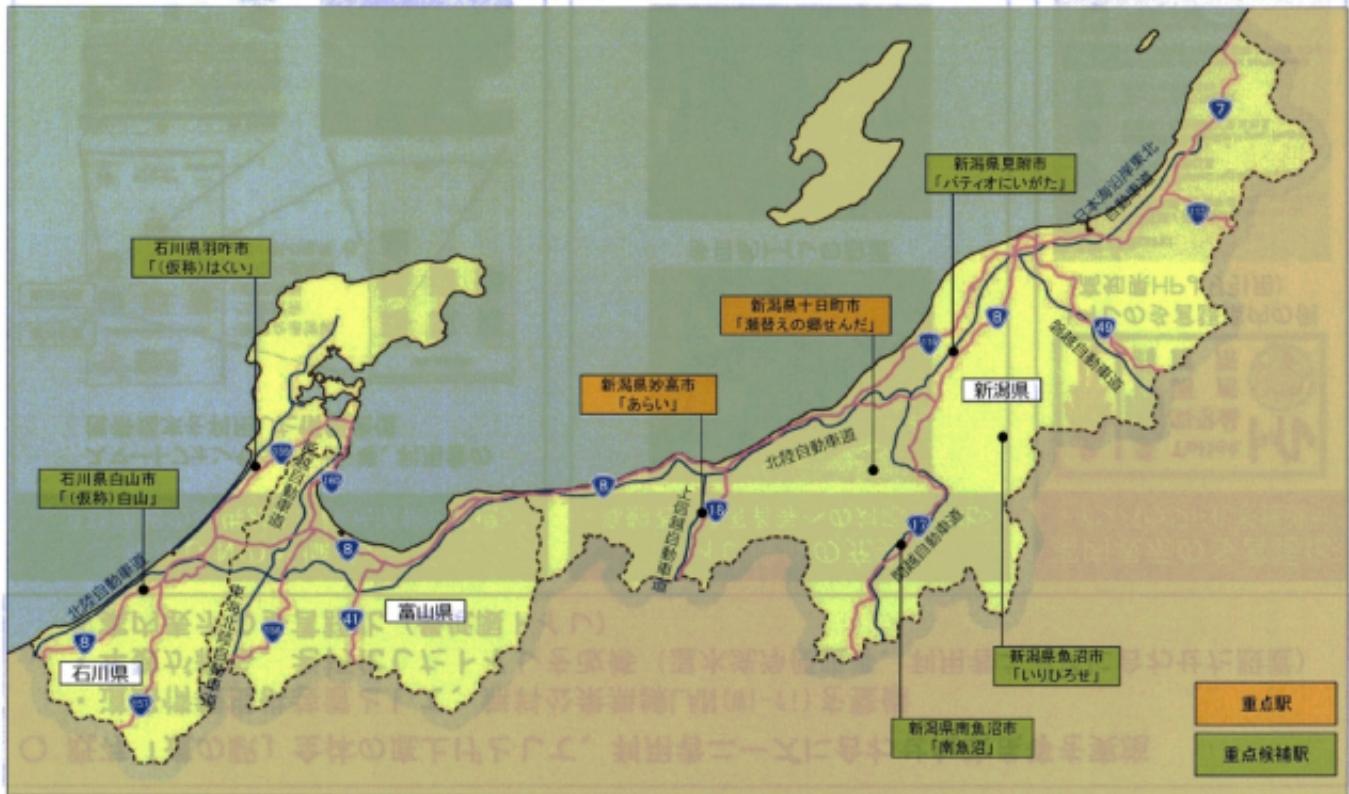
関係機関が連携し、企画検討等を支援

- ・新潟県見附市 道の駅「パティオにいがた」
- ・新潟県魚沼市 道の駅「いりひろせ」
- ・新潟県南魚沼市 道の駅「南魚沼」
- ・石川県羽咋市 道の駅「（仮称）はくい」
- ・石川県白山市 道の駅「（仮称）白山」

○ 単獨事業者による申請（1月30日）

- 「道の駅」

北陸地方整備局管内の選定「道の駅」



「道の駅」の利用者ニーズに合わせた機能改良

○ 既存「道の駅」全体の底上げとして、利用者ニーズに合わせた改良等を実施

- ・道路情報提供装置として、無料公衆無線LAN(Wi-fi)を整備
- ・年数が経ち、老朽化したトイレを改修（温水洗浄便座等、利用者ニーズに合わせた設置）
- ・案内表示の多言語化（最低限トイレ）

無線LANの整備イメージ

<道路情報の提供および観光情報を発信>

スマートフォンやタブレット等、利用者の携帯端末を利用した情報発信



トイレ機能の充実

<高齢者、障害者等への対応を強化>



多目的トイレの設置



子供用トイレ等、
利用者ニーズに合わせたトイレの設置

案内表示の多言語化

<インバウンド化を推進>



トイレの多言語案内の例
(高知県HPより引用)

■ 凡例 / Legend

- バス停 / 公交车站 / Bus Stop
- 国道番号 / 国道号 / National Highway Route No.
- 都道番号 / 都道號 / Metropolitan Highway Route No.
- エレベーター / Elevator
- だれでもトイレ / Toilet for disabled person
- 駐車場 / 停車場 / Parking
- タクシーのりば / Taxi Stop

地図の凡例の多言語案内

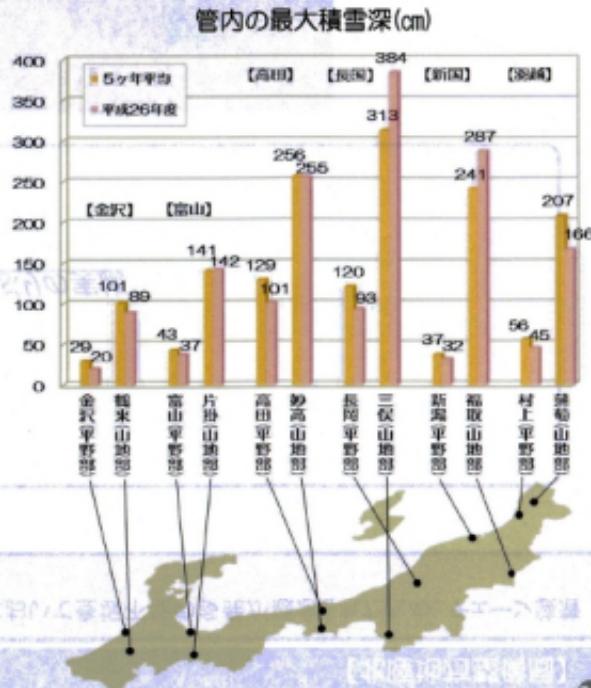
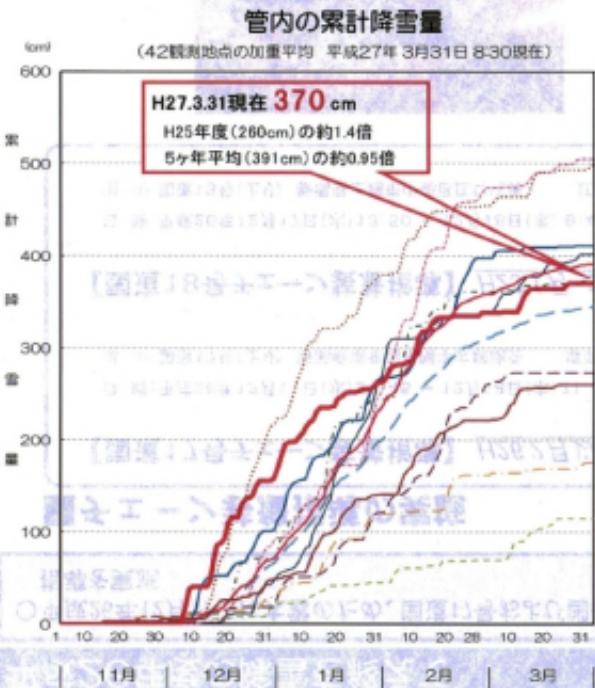
平成26年度の除雪を終えて

- ・雪の運搬車両（大型）・除雪機械・除雪機械による積下の運搬
 - ・雪の運搬に付ける（運搬車・運搬車下車場）（支拂（運搬車・運搬車下車場）申請相談窓口）
 - ・運搬（運搬車・運搬車下車場）（支拂（運搬車・運搬車下車場）申請相談窓口）
 - ・EVA（運搬車・運搬車下車場）（支拂（運搬車・運搬車下車場）申請相談窓口）
- 雪の運搬の運搬車下車場にて運搬車の運搬を運搬

平成26年度の除雪を終えて

【北陸地方整備局】

- 平成26年度の管内の累計降雪量は370cmで、直近5ヶ年平均(391cm)の約0.95倍
- 降雪初期から断続的に強い冬型の気圧配置となって管内全域で大雪となり、12月中旬までは平成18年豪雪(平成17年度)を上回る降雪を記録
- その後は山間部を中心に降雪が継続したが、平野部では積雪が少なく、管内平均としては平年並みに推移
- 積雪深は概ね平年並みだが、新潟県内の山地部で5ヶ年平均積雪深を大きく上回る地点も(三俣 384cm)



- 平成26年12月17日に大雪のため、国道17号および国道18号県境部において登坂不能の多発が懸念されたため、チェーン装着指導を実施

■ チェーン装着指導の実施

【国道17号チェーン装着指導】 H26.2月以来の実施

日 時: 平成26年12月17日(水)21:45 ~ 12月18日(木)21:00

場 所: 国道17号(上り) 新潟県南魚沼市関字大塚地先 塩沢道路ステーション

【国道18号チェーン装着指導】 H23.1月・3月以来、4年ぶりの実施

日 時: 平成26年12月17日(水)13:50 ~ 12月18日(木) 9:45

場 所: 国道18号(上り) 新潟県上越市中郷区江口地先 江口道路ステーション



- 保器溝付近付近
- その他の除雪活動
- 新潟初雪や除雪活動
- 古見39主峰の見出の雪斜面

【江口道路ステーション】

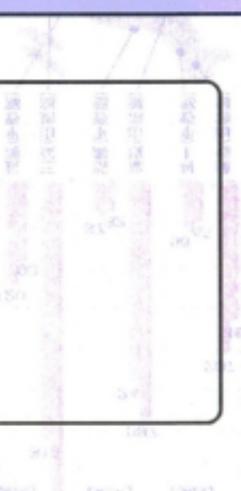
(H26.12.17撮影)



チェーン装着指導状況

【江口道路ステーション】

(H26.12.17撮影)



平成26年度の除雪を終えて

【北陸地方整備局】

- 今冬の湯沢地区の降雪は平成18年豪雪と同様の傾向を示し、湯沢町三俣の最大積雪深が過去5年平均を大幅に上回る384cmを記録し、道路に影響を及ぼすような雪崩発生が懸念された。
- このような状況を踏まえ、過去に雪崩が発生した箇所等の雪崩危険箇所については、雪崩パトロールにより斜面監視を強化するとともに、積雪断面観測や危険箇所の踏固めによる斜面雪の安定化、雪庇処理等を実施
- また、2月中旬より気温上昇に伴う融雪が進んできたことから、ヘリコプターによる雪崩パトロールを実施する等、早期の異常発見に努め、雪崩被害を防止

■雪崩への備え



雪崩点検(斜面雪監視)



雪崩点検(斜面雪監視)



積雪断面観測

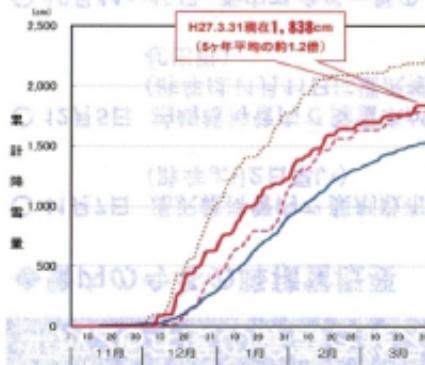


人力による雪壁の築堤



危険箇所の踏み固めによる斜面雪の安定化

国道17号 三俣 累計降雪量



国道17号 三俣 最大積雪深



人力による雪庇処理



ヘリコプターによる上空からの雪崩パトロール
(湯沢町火打地先 斜面)
1回目: 平成27年2月21日
2回目: 平成27年3月27日



◆管内の今冬の降積雪概要

- 11月7日 湯沢維持管内で薬剤散布車が初出動
(昨年より2日早い)
- 12月5日 柏崎維持管内で除雪車が初出動
(昨年は11月11日に湯沢維持管内で除雪車が初出動)
- 12月14～15日 管内で今冬一番の日降雪を観測
中之島33cm、長岡57cm、五十土55cm、柏崎27cm、
出雲崎31cm(12/6)、小千谷54cm、川口95cm、小出34cm、
塩沢110cm、湯沢95cm、三俣92cm、二居72cm
- 12月15日 「雪害注意体制」発令
管内6箇所(中之島、長岡、五十土、小千谷、塩沢、
湯沢)において注意積雪深を超える。
- 2月10日～16日 今冬の最大積雪深を記録
管内7箇所(小千谷、川口、小出、塩沢、湯沢、三俣、
二居)において警戒積雪深を超える。

●今冬(平成26年度)における管内の最大積雪深

	観測所名	警戒積雪深(cm)	今冬最大積雪深(cm)	記録日	観測所の設置場所
1	中之島	100	69	12月15日	長岡市中之島
2	長岡	140	93	12月15日	長岡市川崎町
3	五十土	130	124	2月11日	柏崎市大字五十土
4	柏崎	80	35	12月14日	柏崎市日吉町
5	出雲崎	80	34	12月14日	出雲崎町大字小木
6	小千谷	220	240	2月11日	小千谷市木津
7	川口 (堀之内)	270	280	2月10日	魚沼市新道島
8	小出	240	269	2月10日	魚沼市井口新田
9	塩沢	220	259	2月15日	魚沼市市闠
10	湯沢	210	277	2月15日	湯沢町大字湯沢
11	三俣	300	384	2月15日	湯沢町大字三俣
12	二居	240	305	2月16日	湯沢町大字三国

* 今冬は12月中旬に各観測所で今冬一番の日降雪量を記録し、管内12箇所の観測所のうち7箇所において警戒積雪深を超えたほか、110cm/日以上の降雪日もあり、特に山間部において積雪の多い年であった。

【トピックス】災害対策基本法の一部を改正

平成26年11月21日公布・施行

大規模災害時において直ちに道路啓開を進め、緊急車両の通行ルートを迅速に確保するため、道路管理者による放置車両対策の強化に係る所要の措置を講ずる。

改正の背景

- ・首都直下地震など大規模地震や大雪等の災害時には、被災地や被災地に向かう道路上に大量の放置車両や立ち往生車両が発生し、消防や救助活動、緊急物資輸送などの災害応急対策、除雪作業に支障が生ずるおそれ。
- ・一方、道路法に基づく放置車両対策は、非常時の対応としては制約があるため、緊急時の災害応急措置として、災害対策基本法に明確に位置づける必要。



改正の概要

1 緊急車両の通行ルート確保のための放置車両対策（災害応急措置として創設）

緊急車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、区間を指定して以下を実施。

- ・緊急車両の妨げとなる車両の運転者等に対して移動を命令
 - ・運転者の不在時等は、道路管理者自ら車両を移動
- (その際、やむを得ない限度での破損を容認し、併せて損失補償規定を整備)

※ ホイールローダー等による車両移動

被災地へアクセスする道路についても、緊急通行車両の通行のため、緊急に啓開が必要



（首都直下地震における八方向作戦の例）

2 土地の一時使用等

1の措置のためやむを得ない必要がある時、道路管理者は、他人の土地の一時使用、竹木その他の障害物の処分が可能。

※ 沿道での車両保管場所確保等



車両移動のための具体的方策
(例:ホイールローダーによる移動)

3 関係機関、道路管理者間の連携・調整

- ・都道府県公安委員会は、道路管理者に対し、1の措置の要請が可能
- ・国土交通大臣は、地方公共団体に対し、1の措置について指示が可能（都道府県知事は、市町村に対し指示が可能）

※ 高速道路については、高速道路機構及び高速道路会社が連携して対応

○湯沢・塩沢地域における課題と対応

湯

湯沢・塩沢地域の現状と課題解消に向けて

• 雖然ISMS是ISMS的前身

- ・「以降規制」一詞に付く一定期間を指揮する在庫保有量を示す指標
- ・(要複証監督者連絡) 要複証監督者連絡
- ・園子の運営主体は「株式会社アーバンガーデン」
- ・園子の運営主体は「株式会社アーバンガーデン」
- ・要複証監督可認可
- ・要複証監督可認可

3. 宇澤の一種新種

・課題解消に向付

—味起胖消

后势：人性的全部梦

一般国道17号 湯沢・塩沢地域の現状（1）

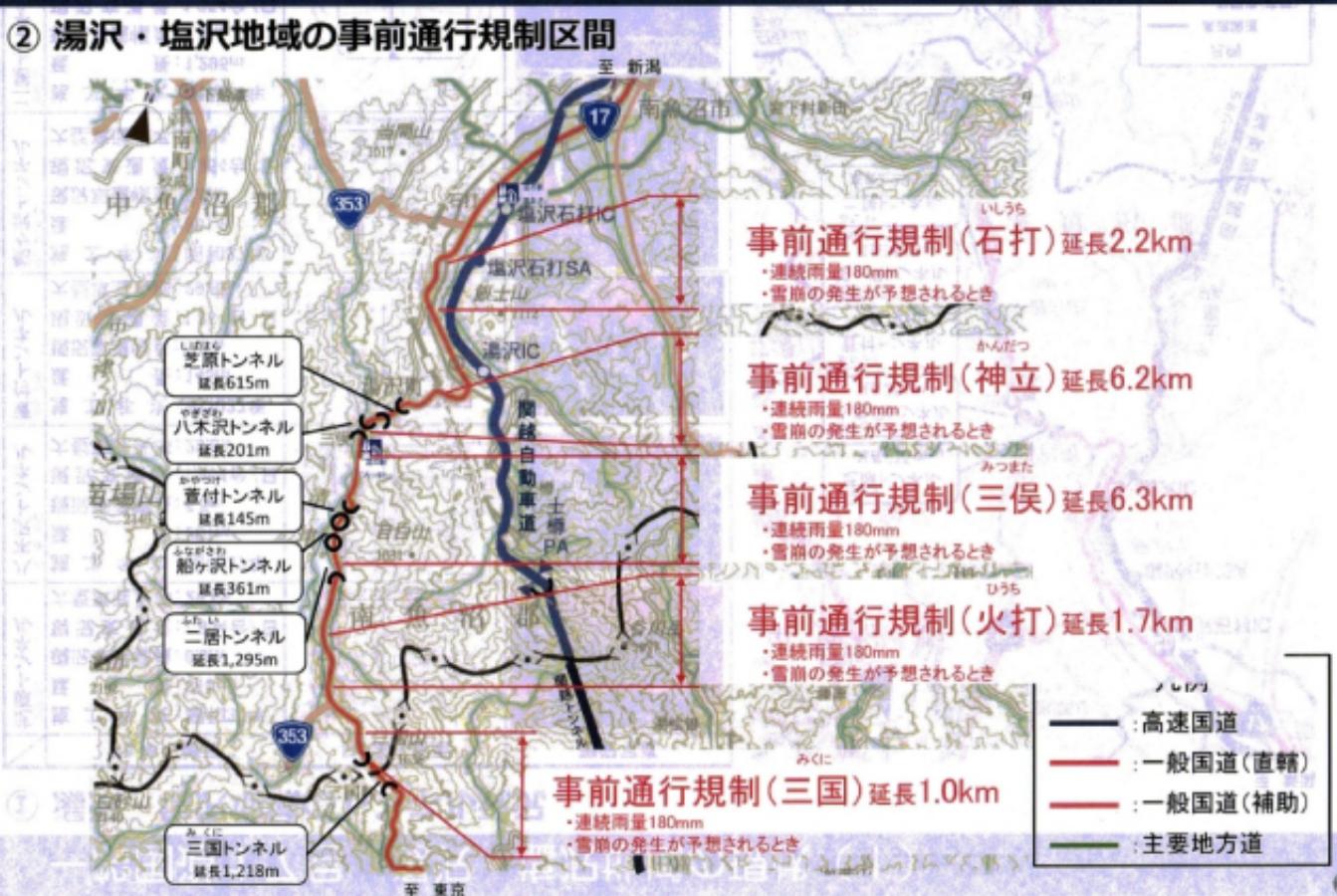
① 湯沢・塩沢地域のトンネル現況

トンネル諸元		トンネル断面	現況写真
芝原トンネル	施工年次：昭和37年 延長：615m 現況車道幅員：6.0m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%		
八木沢トンネル	施工年次：昭和37年 延長：201m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%		
萱付トンネル	施工年次：昭和37年 延長：145m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%		
船ヶ沢トンネル	施工年次：昭和37年 延長：361m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%		
二居トンネル	施工年次：昭和37年 延長：1,295m 現況車道幅員：5.5m 現況交通量：1,854台/日 大型車混入率：29.8%		



一般国道17号 湯沢・塩沢地域の現状（2）

② 湯沢・塩沢地域の事前通行規制区間



一般国道17号 湯沢・塩沢地域の現状（3）

③ 湯沢・塩沢地域の厳しい平面・縦断線形

（群馬県境～湯沢IC間の状況）

○平面曲線の状況

曲線半径150m未満	25箇所
うち、100m未満	13箇所

＜参考＞

曲線半径150m：設計速度50km/hの場合の望ましい最小半径

曲線半径100m：設計速度50km/hの場合の最小半径



○縦断勾配の状況

縦断勾配5%を超える区間	約9km
うち、6%を超える区間	約1km

＜参考＞

縦断勾配5%以上：必要に応じて登坂車線を設置

縦断勾配6%：設計速度50km/hの場合の規定値

縦断勾配7%：設計速度50km/hの場合で積雪寒冷の度が甚だしい地域の特例値

貝掛付近のヘアピンカーブ

※規制速度は40km/h



芝原付近のヘアピンカーブ

※規制速度は40km/h



幅員狭小・老朽化トンネルの課題

主な経緯

- 昭和37年度 二居、船ヶ沢、萱付、八木沢、芝原の各トンネル完成
- 昭和59年度 清津川ダム 実施計画着手
- 平成14年度 清津川ダム 実施計画調査の中止
- 平成21年度 三俣地区道の駅事業着手
- 平成20年度 三国防災（新三国トンネル）事業着手
- 平成25年度 新三国トンネル起工式
道の駅みつまた開所



○課題や既存の対策

課題

- 幅員狭小のトンネルや
厳しい道路線形（急坂、ヘアピンカーブ等）
→ 冬期を含め円滑な交通確保に課題
→ 大型車の通行に支障

題

- 老朽化の進行
→ 維持管理費用の増大、対策実施に伴う交通規制の増加
→ 約50年を経過し、年々確実に老朽化

芝原トンネル 対策実施状況

漏水対策

- 定期点検:H23
- 判定 :B(漏水)のうち冬季漏水に伴う倒水発生箇所
- 施工年度 :H25(H24補正予算)
- 対策内容 横導水工 L=61.7m

【対策前(H25.6)】



【対策後
(H25.12)】



路面湧水

- 定期点検:H23
- 判定 :A(路面)
- 施工年度:H24
- 対策内容 暗渠排水工 L=96m 流末処理 N=4

【対策前(H24.4)】



【対策中(H24.6)】



【対策後(H24.6)】



湯沢・塩沢間の課題解消

主な経緯

平成2年度 湯沢交差点改良 事業着手
平成12年度 P.I.でルート案選定
平成13年度 湯沢交差点改良完了
平成14年度 湯沢地区歩道未整備区間の歩道整備事業着手
平成17年度 神立地区歩道未整備区間の歩道整備事業着手

平成19年度 関山地区で消雪パイプ設置完了
平成20年度 石打地区歩道未整備区間の歩道整備事業着手
平成26年度 五十嵐入口交差点事故対策事業着手



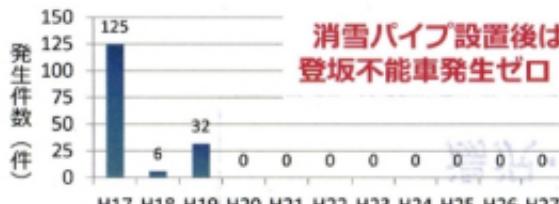
塩沢地区 対策実施状況



H10年2月に発生した登坂不能車



H15年12月に発生した登坂不能車



消雪パイプ設置後は
登坂不能車発生ゼロ！



対向車接近の表示



湯沢いへく道駅区間

T=800m

H=204

H16北港 湯沢

H=327

H18北医

H=304

H15北医

東北道

新潟方面 H15北医 H18北医 H16北港 H16北港

H13 H12 H11 H10 H10 H10 H10 H10 H10 H10 H10 H10

湯沢いへく道駅区間の構成

湯沢・塩沢地域の道の駅

塩沢土産物店年次口
湯澤いへく道駅駅舎

H10北5号に駿平山石と歴史研究 H12北4号に駿平山石と歴史研究



道の駅「みつまた」

■整備概要

- 三国街道脇本陣「池田屋」（新潟県指定文化財）をイメージした建物と、周囲の山々との一体感を演出した園地と清流（池）を整備。
- 駐車場と地域振興施設との間に、園地、木製デッキ等を配置し、利用者の「たまり空間」に配慮したレイアウト。

- 設置者：湯沢町
- 所在地：新潟県南魚沼郡湯沢町大字三俣
- 路線名：国道17号
- 道路管理者：長岡国道事務所
- 登録：平成25年10月
- 全体面積：約5,900m²
- 事業費：2.76億円（国交省）
2.12億円（湯沢町）

＜整備経緯＞

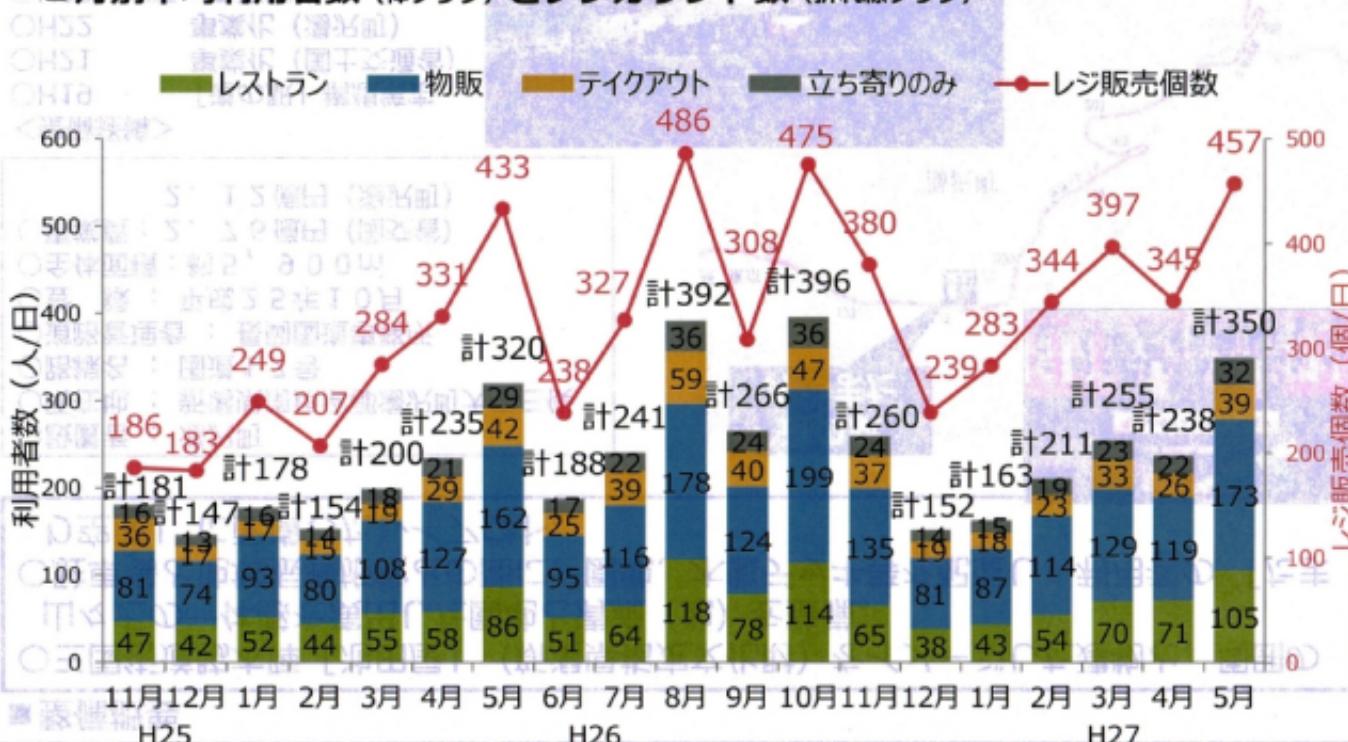
- H19 「道の駅」構想策定
- H21 事業化（国土交通省）
- H22 事業化（湯沢町）
- H23～H25 工事実施
- H25.10.11 「道の駅」登録
- H25.11.23 オープン
- H26 防災施設整備



道の駅「みつまた」

[資料提供：湯沢町]

■月別平均利用者数（棒グラフ）とレジカウント数（折れ線グラフ）



重点 道の駅 候補「南魚沼」

- 地域づくりプラットホームを日本版DMOを視野に、道の駅においてワンストップサービスを実現
- 道の駅による医療サービスの提供による観光客の誘致

<地方創生拠点としての機能>

ゲートウェイ型・地域センター型



インバウンド観光の強化



観光総合案内の窓口



地域医療の推進

インバウンド観光
多言語に対応した案内

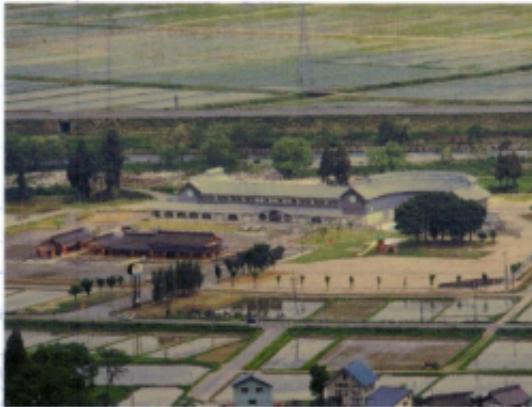
観光総合窓口
雪国観光圏地域のゲートウェイ

地方移住等促進
ふるさと納税の情報発信

地域福祉
診療所・薬局等の地域福祉



駅名	都道府県	設置者	路線	新設西設	設置年度	種別
南魚沼	新潟県	南魚沼市	国道17号	既設	平成24年度	単独型



<提案の先駆性・ポイント>

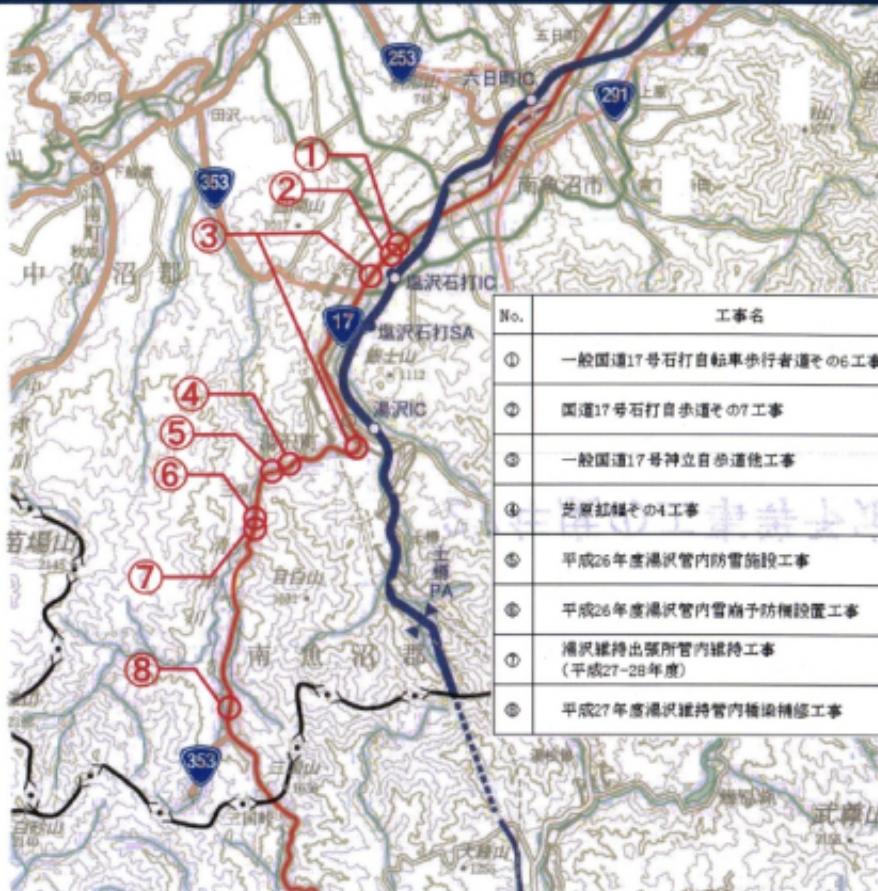
- 産業振興の核として南魚沼産コシヒカリのブランド化、地場産野菜の生産拡大と南魚沼産食材を活用する食文化研究の推進。
- 雪国観光圏地域の広域的案内機能を備えた、地域全体のゲートウェイとして周遊観光及びインバウンド観光を推進。

<実施内容>

- 施設内の案内標記の多言語化及び多言語対応した案内
- 電気自動車による周遊観光を可能とするEV充電設備の設置
- 宿泊予約やツアー手配のための旅行業登録
- ふるさと納税に関する情報提供

27年度の工事等予定

■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定



<工事一覧・箇所図(平成27年6月現在)>

No.	工事名	工期	請負業者
①	一般国道17号石打自軒車歩行者道その6工事	H27.4.10 ~ H27.11.5	越北越縫道
②	国道17号石打自歩道その7工事	H27.5.11 ~ H28.1.29	越北越縫道
③	一般国道17号神立自歩道化工事	H26.10.18 ~ H27.6.30	越森下組
④	芝原拡幅その4工事	H27.4.15 ~ H27.10.16	越後村建設
⑤	平成26年度湯沢管内防雪施設工事	H27.4.10 ~ H27.12.18	町田建設㈱
⑥	平成26年度湯沢管内雪崩予防柵設置工事	H27.4.15 ~ H27.12.18	越苗田組
⑦	湯沢維持出張所管内柵持工事 (平成27~28年度)	H27.4.1 ~ H29.3.31	越文明屋
⑧	平成27年度湯沢維持管内柵染修繕工事		発注予定

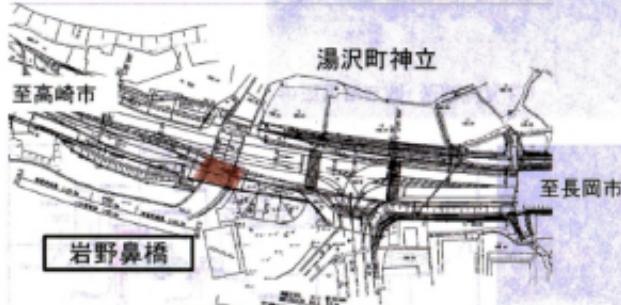
■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定



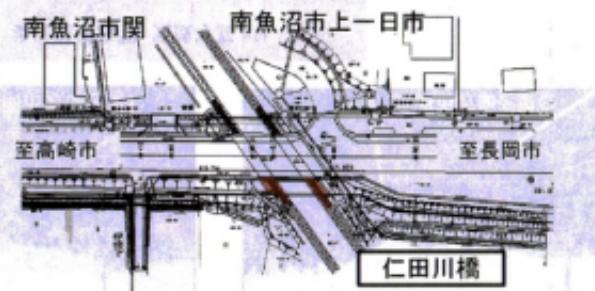
■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定

③一般国道17号神立自歩道他工事

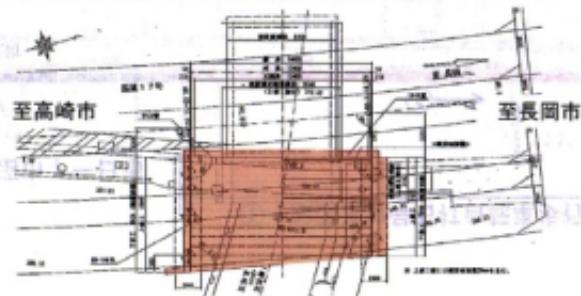
<神立地区>



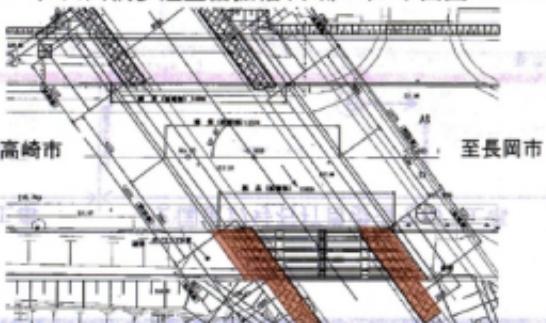
<石打地区>



岩野鼻橋歩道整備拡幅(上部・下部工) 平面図

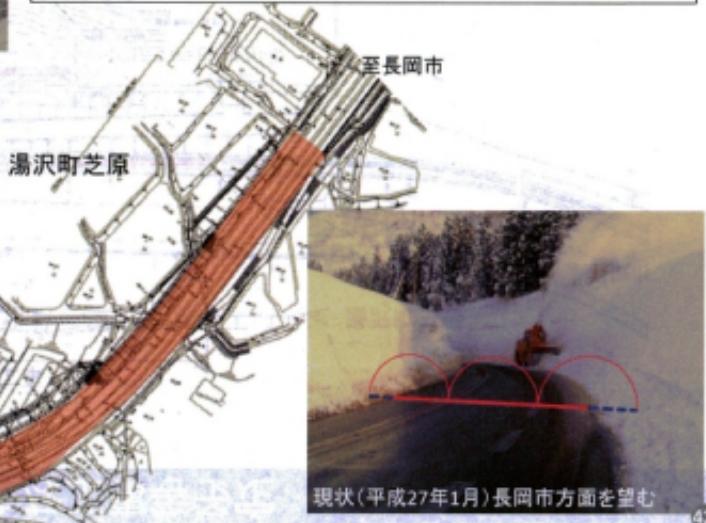
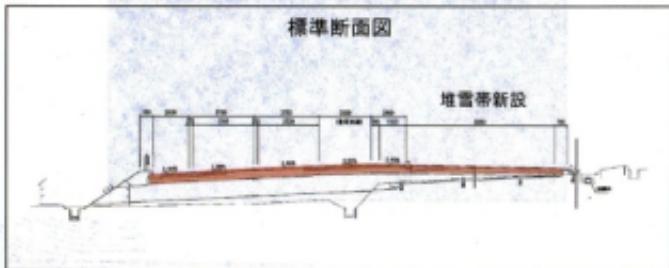
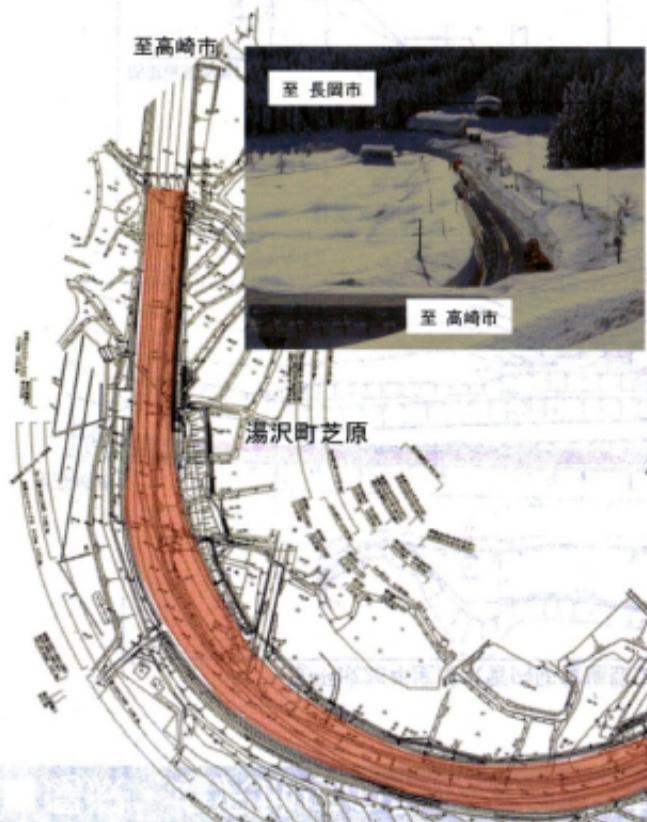


仁田川橋歩道整備拡幅(下部工) 平面図

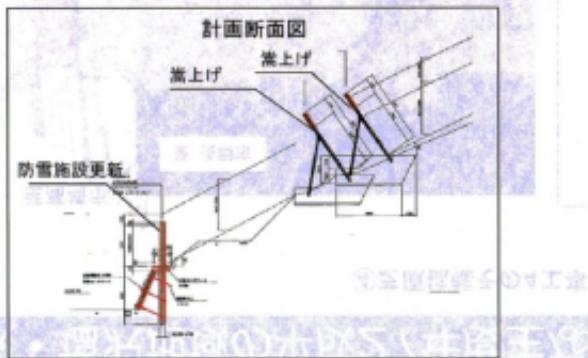
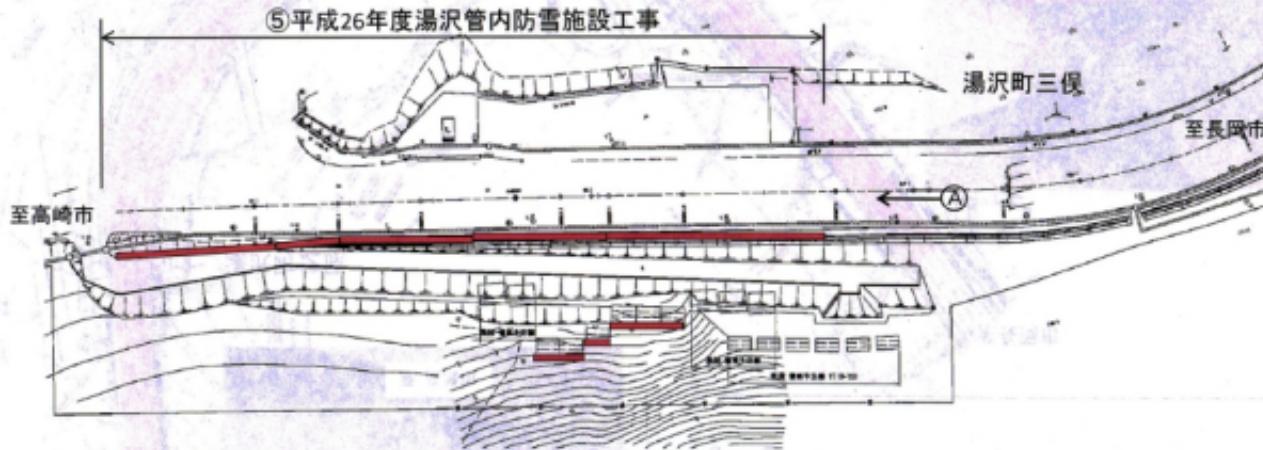


■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定

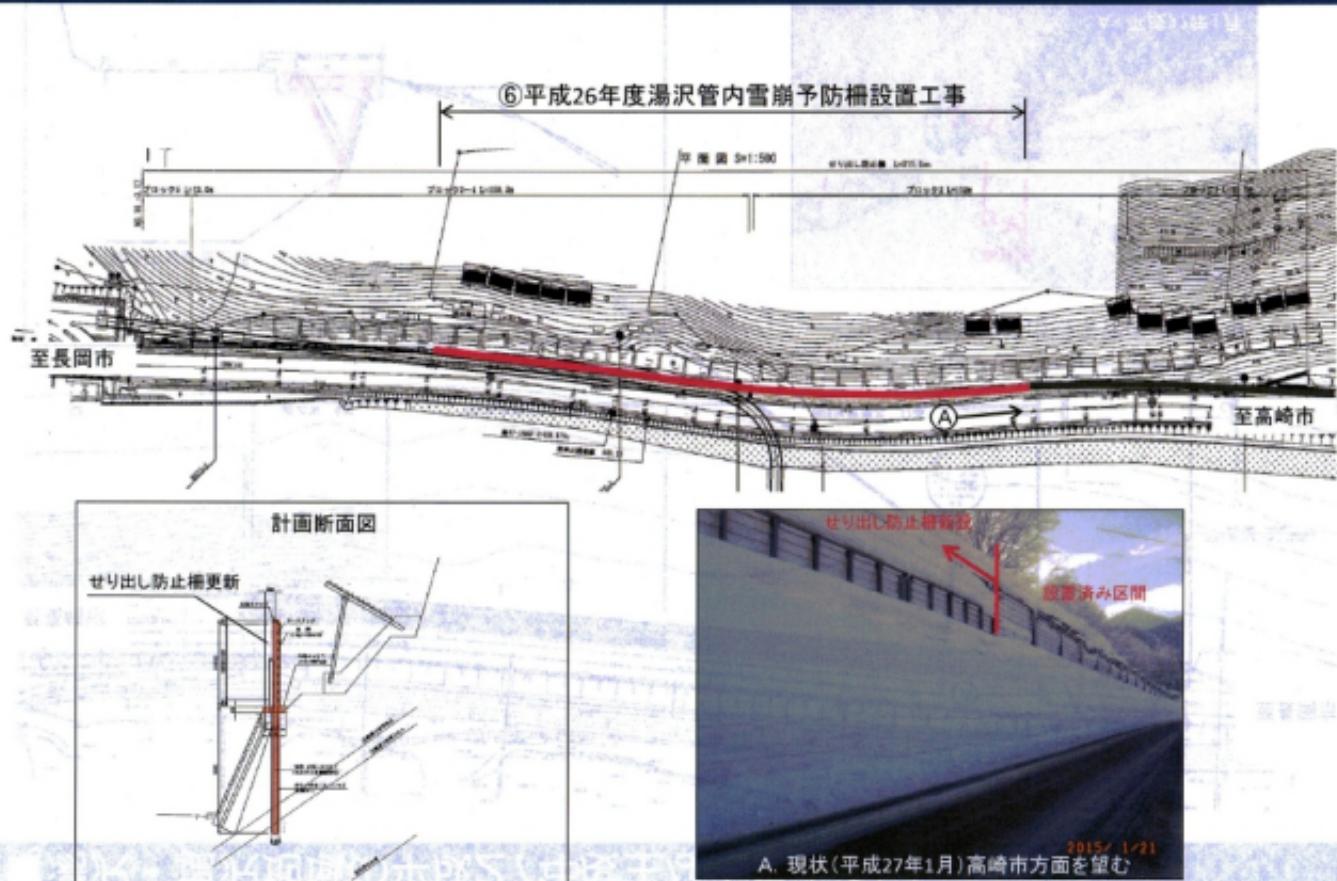
④芝原拡幅その4工事



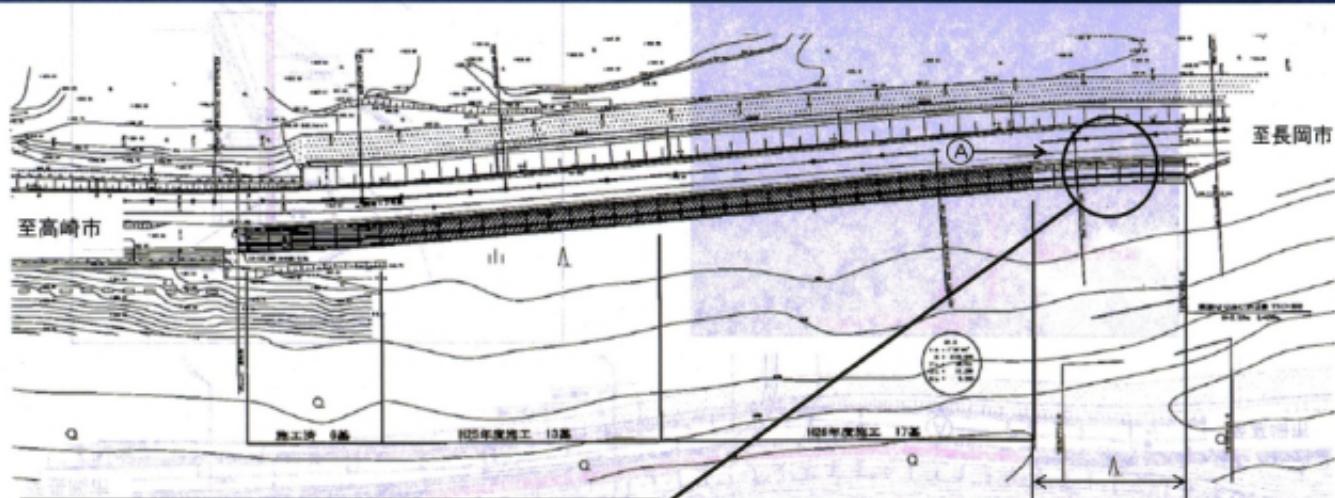
■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定



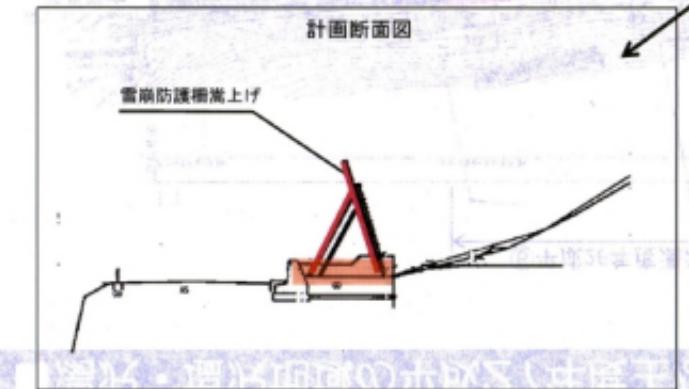
■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定



■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定



計画断面図

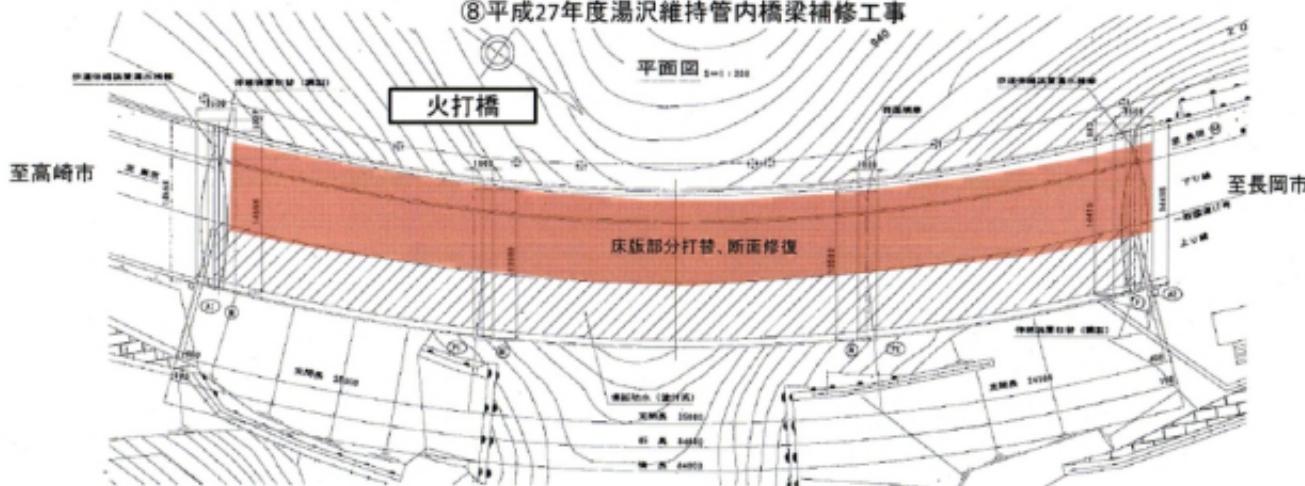


⑦湯沢維持出張所管内維持工事

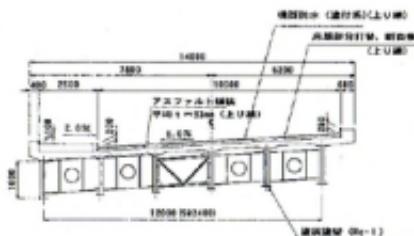


■湯沢・塩沢地域の平成27年度主な工事等予定

⑧平成27年度湯沢維持管内橋梁補修工事



上部工断面図



例題四

