

25



愛知県舗装技術研究会

2022

表紙写真

工 事 名：道路整備事業

路 線 名：都市計画道路 万場藤前線

施工場所：名古屋市中川区下之一色町、江松三丁目

発 注 者：名古屋市

本路線は名古屋市西部を南北に結ぶ約 7 k m の幹線街路であり、当該工区は新川に架かる正江橋の新設を含む約 0.7 k m の道路整備を行いました。

令和 3 年 7 月に供用開始し、当該地域の南北道路不足の解消による交通の円滑化と河川による地域分断の解消が図られました。

目 次

あいさつ

昭和 平成 令和を歩んで ～創刊 60 号を迎え～	1
愛知県の魅力を高める道づくり	2
無電柱化推進に向けた取組	4
中部地方管内の道路整備について	9

官公庁からのレポート

一宮稲沢北 I C の整備と効果	11
一般県道西尾幡豆線 新横須賀橋の整備について	15
公園は「舗装」がいっぱい 一油ヶ淵水辺公園と他の県営公園から	20
一般県道小渡明川足助線の災害復旧工事について	24
一般県道 茶臼山線の道路改良事業について	28
主要地方道東三河環状線の大崎工区について	32
祝 広域農道奥三河線全線開通	36
まちの歴史を道路空間に表現する ～「徳川家康公生誕の地 岡崎」の取組み～	40



昭和 平成 令和を歩んで ～創刊 60 号を迎え～

愛知県舗装技術研究会

会 長 大 矢 伸 明

今回、『みち』は創刊 60 号を迎えました。昭和 35 年に創刊以来、愛知県知事、中部地方整備局長、道路行政に携わる各界の皆様をはじめ会員各位に支えられ、長きにわたり活動を続けてまいりました。内容も年々素晴らしいものになるとともに、昭和、平成、令和と時代の流れを感じるものになっています。

ここ 3 年間は、コロナ禍により様々な制約を受ける中、人々のライフスタイル、働き方にも大きな変化をもたらし、これまでの IT 化による組織内の業務の効率化から、社会全体の業務変革をデジタル技術で実現しようとする D X (デジタルトランスフォーメーション) の急速な浸透につながりました。また、世界水準に大きく後れを取っていることも認識され官民を挙げて現状と課題、取るべきアクションの実行をしているところです。このことは業界における建設 D X 普及への十分な呼び水となり、担い手不足の改善、技術の継承、危険作業のリスク低減に大きく貢献します。今後、発注者、元請企業、協力会社に至るまでの早い段階での取組が望まれます。

国外では、2 月に勃発したロシアによるウクライナ侵攻が続いており、国際的にエネルギー、食糧の安定供給に支障が出ており、全体的な物価高騰による経済的影響が顕著になり、国内の建設関連においても資材の高騰等、先行きの不透明感が憂慮されます。また、東アジアにおいても中国・台湾問題の顕著化を含め政治的、経済的な問題もあり、混とんとした環境となり、早期の問題解決による明るい兆し待ち望まれる状況です。

建設業界は、地域の災害対応にも大きく関わっており、常に最前線で活動してまいりました。特に研

究会発足以降、昭和 34 年伊勢湾台風、昭和 47 年豪雨、平成 12 年東海豪雨等、大きな自然災害が発生し業界を挙げて災害復旧に取組みました。幸い愛知県において昭和 20 年の三河地震以来、大きな地震災害の発生はありませんが、近年、南海トラフ巨大地震の発生が危惧されており、今年も年明けとともに、震度 6 以上の地震が能登半島、福島沖で発生し、豪雨も 8 月時点で高知県、埼玉県、宮城県九州北部、東北地方、北陸地方で線状降水帯を伴い発生し大きな被害が出ており、いつ愛知県で発生してもおかしくない状況です。有事の際には業界を挙げての対応が求められます。

いささか暗い話になりましたが、去年は、東京オリンピック、パラリンピックがコロナ禍の中にも関わらず成功裡に開催されました。この愛知県においても近年、平成 17 年中部国際空港が開港し、その年に愛知万博が開催され閉幕が惜しまれるほどの盛況さでした。関連で東海環状道も開通しました。その後、第二東名高速道路、名二環も完成し、今年 11 月には愛知万博会場跡地に開園したモリコロパークに国内外に多くのファンを持つスタジオジブリと愛知県協働のジブリパークが開園し、その集客力で愛知県が益々活性化し、建設業にもその効果が波及してくることを望むところです。

結びに、今後も『みち』が皆様に有益な情報を提供できる場であり続けられるよう努めてまいります。



愛知の魅力を高める道づくり

愛知県知事 大村 秀章

1. はじめに

1872年（明治5年）11月27日に、当時の愛知県と額田県が合併して現在の愛知県が誕生してから、2022年で150周年を迎えました。

県政150周年は、愛知の歩みを振り返り、県民の皆様へ郷土への愛着や誇りを改めてお持ちいただく貴重な機会です。これを契機として、県民の皆様が愛知の魅力を再発見し、よりよい愛知をつくっていきたく思っているように、これからも様々なプロジェクトに取り組んでまいります。

2. 愛知の魅力が詰まったプロジェクト

愛・地球博記念公園に日本が世界に誇るスタジオジブリ作品の世界観を表現した唯一無二の公園施設「ジブリパーク」のうち、今年11月1日に「青春の丘」「ジブリの大倉庫」「どんどこ森」の3エリアを開園しました。残る「もののけの里」「魔女の谷」の2つのエリアについても来年度の開園に向け、着実に整備を進めてまいります。

将来の長きにわたっても、愛知県民を始めとした多くの人たちに愛され、後世に引き継がれていく公園にしたいと考えております。

また、今年7月から10月にかけての国際芸術祭「あいち2022」、11月には世界ラリー選手権なども開催したことに加え、まもなく始まる2023年NHK大河ドラマ「どうする家康」を活用して、市町村や関係団体・事業者等と連携した観光周遊キャンペーンなどを展開してまいります。

さらに、2025年に愛知県体育館をアジア最大級のスマートアリーナとして整備するプロジェクト、2026年のアジア競技大会などの準備も着々と進めるなど、今後も魅力的な地域づくりを行ってまいりますのでご期待ください。

一方、人を呼び込むためには、交流拠点となる社

会インフラの整備も重要です。そのため、三大都市圏による大交流圏を形成するリニア中央新幹線の整備はもちろん、玄関口となる名古屋駅において、分かりやすい乗換空間の形成等によるスーパーターミナル化を推進しております。

さらに、中部国際空港では、今後も増加が見込まれる航空需要等に対応するため、「中部国際空港の将来構想」に基づき、2段階の整備で2本の滑走路を配置することにより、現在の滑走路処理容量を1.5倍とすることを目指しております。

いずれも未来の愛知、日本を支えるプロジェクトとして取り組んでまいります。

3. 愛知の魅力を高める道づくり

愛知の魅力をさらに高め、地域を活性化するためには、駅・空港・港などの交流拠点と県内地域の核となる都市、観光拠点とを相互に連携する広域道路ネットワークを強化し、人の流れを活発にさせなければなりません。

なかでも、西知多道路は名古屋高速道路を經由し、中京圏の中心である名古屋市およびリニア名古屋駅と中部国際空港のアクセスを強化するとともに、知多半島道路と一体となってダブルネットワークを構築し、定時性の確保や信頼性・利便性の向上に資する重要な路線です。昨年12月に愛知県道路公社が許可を受けた有料道路事業も活用し、今後さらに整備を加速するとともに、未事業化区間の早期事業化にも取り組んでまいります。

また、名古屋から豊橋を結ぶ名豊道路は、生産拠点と物流拠点とをつなぐ動脈であるとともに、西三河・東三河地域の主要都市と観光地や交流拠点の連携を強化させます。唯一残るミッシングリンクである蒲郡バイパスの2024年度開通、および暫定2車線区間の4車線化に向けた取組を進めております。

三遠南信自動車道は、愛知県・静岡県・長野県を跨いだ広域連携軸を形成するほか、観光資源の豊富な奥三河地域への東名・新東名高速道路を経由したアクセスルートとなることが期待されます。2025年度の完成見通しが公表されている東栄IC～鳳来峡IC間が繋がることで、愛知県内の区間は全線開通となります。

これら事業中の路線については、一日も早いネットワーク化を目指して取り組んでまいります。

さらに、リニアインパクトをより広域へ波及させる名岐道路、東名・新東名高速道路から三河港へ連絡し、風光明媚な渥美半島地域へのアクセスルートにもなる浜松湖西豊橋道路、名古屋都市圏の環状機能を高めることで周遊性を強化する一宮西港道路・名古屋三河道路などの調査中路線における計画の早期具体化、および日本の大動脈である新東名高速道路の6車線化の早期実現に向けた取組も進めてまいります。また、これら広域道路と連携・補完して県内の道路ネットワークを構築する国道・県道の機能拡充や強化を進めるなど、愛知の魅力をさらに高める道づくりを引き続きしっかりと進めてまいります。

4. おわりに

最後に、舗装技術の研鑽により本県の道路行政に大きく貢献いただいております愛知県舗装技術研究会が、益々発展されますことをお祈り申し上げます。



無電柱化推進に向けた取組

愛知県建設局長 道 浦 真

1. はじめに

愛知県舗装技術研究会の会員の皆様方、並びに関係の皆様方には、日頃より本県の道路行政にご理解とご支援をいただいておりますことを、厚くお礼申し上げます。

これまで無電柱化は1980年代後半から防災性の向上、安全性・快適性の確保、良好な景観形成を目的に実施されてきましたが、近年、災害の激甚化・頻発化等により、特に防災の観点からその必要性が高まっています。2011年に発生した東日本大震災では、約28,000本もの電柱が倒壊し、緊急輸送道路等を塞ぎ、被災直後の救急活動や災害復旧に影響を与えました。また、2018年の台風21号では、関西地方で1,000本以上の電柱が倒壊し、翌年2019年の台風15号では、関東地方で約2,000本もの電柱が倒壊し、いずれも約2週間の大規模な停電が発生しました。

特に、本県においては、南海トラフ地震の発生が危惧されるとともに、降雨の局地化、集中化、激甚化による大規模な風水害の発生も懸念されています。

一方で、本県には、モノづくりを中心とした産業が集積し、国内外との物流ネットワークである道路、港湾、鉄道といった、社会経済活動にとって重要な機能が集中しており、大規模災害発生時に、これらの機能を維持することは重要な課題であります。

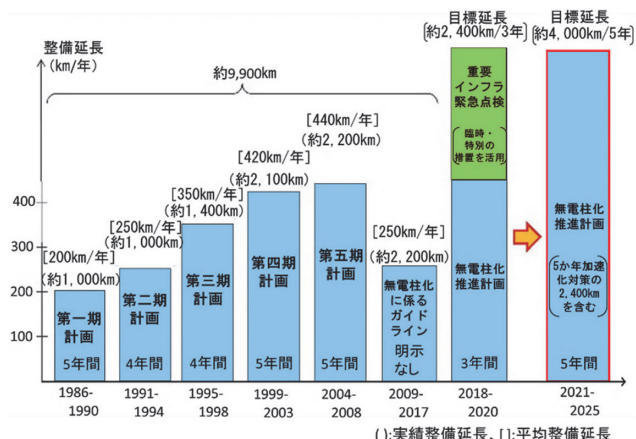
そこで、災害時における被害の軽減につながる無電柱化事業について、本県の取組を紹介します。

2. 無電柱化の現状

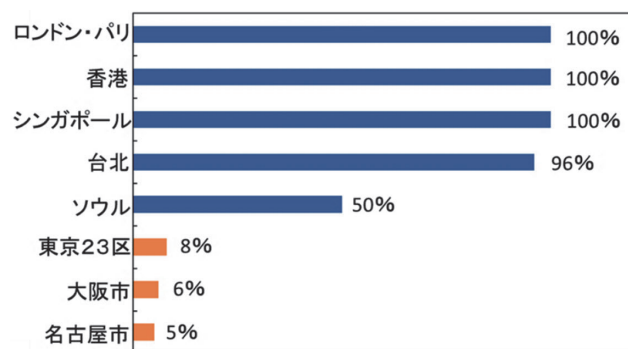
(1) 海外および国内における無電柱化状況

本県も含め、国内の無電柱化は、1986年以降計画に基づき取り組まれておりますが、欧米はもとよりアジアの主要都市と比較して極めて低い状況にあります(図1、2)。ロンドン・パリの無電柱化率は100%、アジアの主要都市でも50%以上の無電柱化が進んでいるのに対して、国内の無電柱化率は、主要都市でも10%未満に留まっています。そうした中、

全国では依然として年間7万本もの電柱が増加し、道路と民地合わせて約3,600万本の電柱が存在します。これは、国内にある桜の本数とほぼ同じと言われています。



▲図1 無電柱化の整備延長の推移
【年度毎の無電柱化延長(着手ベース)】



▲図2 欧米やアジアの主要都市と日本の無電柱化の現状

(2) 愛知県における無電柱化の現状

本県における無電柱化の現状は、道路延長で32km、整備延長で54kmであり、これは、県管理道路の約0.7%、緊急輸送道路の約1%に留まっています(表1)。

▼表 1 愛知県管理道路における計画ごとの整備実績

計画名	計画期間	道路延長 (km)	整備延長 (km)
電線類地中化計画 (第1期～第4期)	1986～2003	10.24	19.26
無電柱化推進計画 (第5期～第6期)	2004～2013	19.08	28.49
単年度計画	2014～2017	1.17	2.17
無電柱化推進計画 (第7期)	2018～2020	1.83	3.77
合 計		32.32	53.69

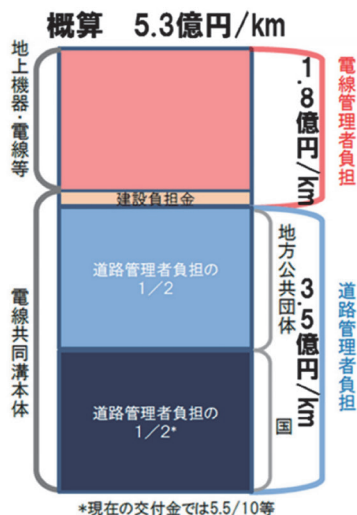
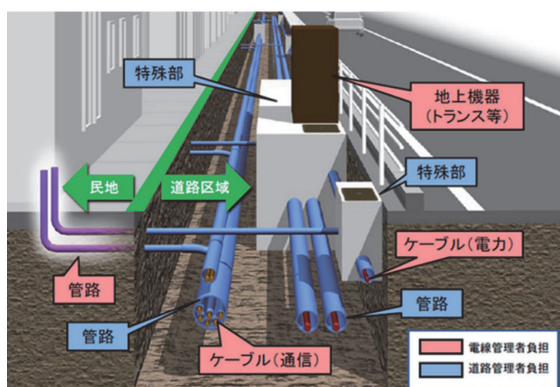
※整備延長とは、電線共同溝の整備延長のことを示しており、道路延長 1m に対して、片側整備の場合は、整備延長 1m、両側整備の場合は、整備延長 2m となる

3. 無電柱化推進における課題

無電柱化が進まない主な理由として高額な整備費用と多岐にわたる関係者調整が挙げられます。

(1) 高額な整備費用

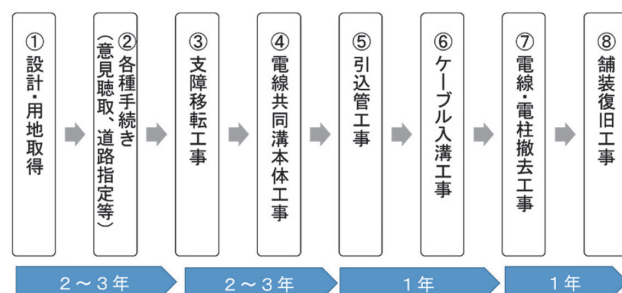
国土交通省資料によると、電線共同溝の整備費用は、施設整備延長 1km あたり 5.3 億円（道路管理者負担額：3.5 億円、電線管理者負担額：1.8 億円）と算出しており、道路管理者及び電線管理者ともに大きな負担となっています（図 3）。



▲図 3 電線共同溝の費用負担

(2) 多岐にわたる関係者調整

無電柱化事業の実施にあたっては、設計、法手続き、支障移転、本体工事などのそれぞれの項目において電気事業者や通信事業者などの複数の関係事業者と多くの調整期間を要するため、事業が長期化しています（図 4）。特に、設計や工事の段階では、地下埋設物の状況が不明なことが多いため、関連事業者との調整を円滑に行うことが課題となっています。



▲図 4 標準的な電線共同溝の整備スケジュール

4. 無電柱化を取り巻く動向

(1) 法律制定と国の無電柱化推進計画

近年、無電柱化に関する法律の整備が進んでいます。2016 年 12 月には、災害の防止、安全・円滑な交通確保、良好な景観形成・観光振興等を図るため、無電柱化の推進に関し、基本理念、国等の責務、推進計画の策定等を定めた「無電柱化の推進に関する法律（以下、無電柱化法）」が制定、施行されています。これを機に、道路法による占用制限や無電柱化法による電柱又は電線の設置抑制及び撤去に取り組めるようになり、その後も無電柱化推進計画の策定や道路法等の改正が行われ、無電柱化に対し、より積極的に取り組めるようになりました。

- ① 2016 年 12 月 無電柱化法 制定 施行
- ② 2018 年 4 月 国の無電柱化推進計画（2018-2020）策定
- ③ 2021 年 5 月 国の無電柱化推進計画（2021-2025）策定
- ④ 2021 年 9 月 道路法改正
「沿道区域における工作物の届出・勧告制度」 施行

(2) 愛知県無電柱化推進計画

本県では無電柱化法に基づき「愛知県無電柱化推進計画（2021-2025）」を 2021 年 9 月に策定し、その中で、約 90km の無電柱化に着手することを目標としました。約 90km という数字は、前述した愛知県の無電柱化の現状からわかるように、30 年以上かけてわずか 54km に留まっている整備延長を、今後 5 年間で

その1.6倍もの延長に着手することになるため、非常に高い目標を掲げたことになります。

①対象道路と実施方法

本計画では、「防災」「安全・円滑な交通確保」「景観形成・観光振興」の3つの観点から無電柱化の対象道路を選定していますが、南海トラフ地震による甚大な被害が想定されていること、また、近年、台風や豪雨による被害が頻発化かつ激甚化していることを踏まえ、事業実施においては、特に「防災」を重点目的として、緊急輸送道路を中心に無電柱化を推進していきます（表2）。

▼表2 愛知県無電柱化推進計画の対象と実施方法

実施対象 (観点)	防 災	安全・円滑な 交通確保	景観形成・ 観光振興
重点路線	緊急輸送道路		
実施方法	分類①【無電柱化による防災機能向上を速やかに展開】 DID地区内を通る緊急輸送道路のうち、用地取得が不要な区間に的を絞り、実施効果の高い区域から迅速に対策範囲を広げ、ネットワーク化を図る		
	分類②【道路事業と併せた無電柱化を効率的に実施】 防災上の重要性が高い緊急輸送道路を中心として、道路改築を行う場合に無電柱化を同時実施することで、効率的に無電柱化を実施		
	分類③【その他個別事業】 その他、市町村事業と連携した事業実施や、個別事情に応じて実施		

目標を着実に推進するため、速やかに展開すべき箇所や効率的に実施できる箇所など実施方法を3つに分類して実施することとしています。

まず分類①として、迅速に事業着手可能な用地買収が不要でかつ、実施効果の高いDID地区内の歩道の広い区間を選定して実施することとしています。本県における緊急輸送道路は、約1,533kmと膨大なため、優先順位をつけて着手するなど無電柱化による防災機能向上を速やかに展開する必要があり、分類①からは全体の約5割の区間を抽出しています。

次に分類②として、効率的に事業着手可能である既に計画されている道路事業と併せて無電柱化を行うことできる区間を選定して実施することとしています。本県において緊急輸送道路上で工事を計画している箇所が約40km（2020年度末時点）あり、分類②からは全体の約4割の区間を抽出しています。

最後に分類③は、その他の個別事業とし、市町村事業（主に区画整理事業等）と連携した事業や個別事情に合わせた箇所としております。この分類からは全体の約1割を抽出しています。

②整備目標

整備目標は、2021年度から2025年度に、整備延長で約90kmを事業化（無電柱化事業に着手）することとしています（表3）。全体の約9割が、防災の観点での抽出となっており、次に安全・円滑な交通確保が全体の約半数となっております。今回の計画では、防災を中心に進めつつ、半数以上は合わせて通学路等の安全な交通確保にもつながっていきます。

▼表3 愛知県無電柱化推進計画の対象と実施方法

分類	対象路線	整備延長 (km)	整備延長の内訳【重複あり】 (km)			
			防災	安全 円滑	景観 観光	その他
①	DID内の緊急輸送道路のうち両側歩道整備済の路線 (補助国道)	25.87	25.87	14.25	5.18	—
	(県道)	16.11	16.11	16.11	—	—
②	市街地を通る緊急輸送道路のうち街路事業と併せた無電柱化路線	4.43	4.43	3.63	1.02	—
	緊急輸送道路で改築(拡幅・バイパス整備事業)と併せた無電柱化路線	34.90	34.90	5.00	—	—
③	その他個別路線	8.94	5.60	8.24	0.29	0.41
合計		90.25	86.69	48.59	6.49	0.41

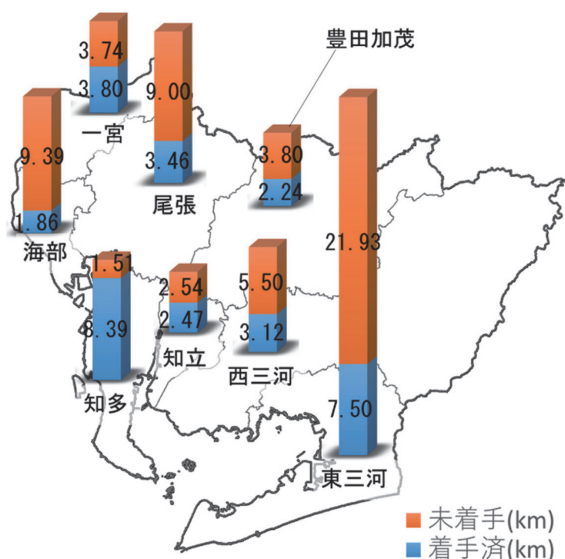
② これまでの実績

2021年度末時点で全体90kmのうち約3割にあたる32kmにおいて設計着手済みであります。さらに、今年度の工事着手に向け、電気、通信事業者等と調整を進めております。着手済みの箇所は、分類①がほとんどであり、用地買収が不要な区間を対象としたことで、速やかな事業着手につながりました（表3、4、図5）。

▼表4 愛知県無電柱化推進計画の各建設事務所における進捗状況

	整備延長 (km)	着手済 (km)	未着手 (km)
尾張建設	12.46	3.46	9.0
一宮建設	7.54	3.8	3.74
海部建設	11.25	1.86	9.39
知多建設	9.9	8.39	1.51
西三河建設	8.62	3.12	5.5
知立建設	5.01	2.47	2.54
豊田加茂建設	6.04	2.24	3.8
東三河建設	29.43	7.5	21.93
合計	90.25	32.84	57.41

2021年度末時点



▲図5 愛知県無電柱化推進計画の各建設事務所における進捗状況

5. 無電柱化推進に向けた取組

(1) 実務担当者の課題解決

①実務担当者へのアンケート調査

無電柱化の加速的な推進に向け、実務担当者が抱えている課題を把握しなければ従来どおりの進捗となってしまいます。そこで、過去に無電柱化事業に携わったことがある職員及び本県が発注する電線共同溝に関する業務を受注したコンサルタント（約30名）に対し、アンケート調査を行い、実態調査を行いました。

②手引きの改定

本県では、電線共同溝の手引きを作成しておりますが、2011年以降大きな改定がされておらず現状と合わない内容が多く存在し、わかりにくいものでありました。前述したアンケート調査の結果からも改定を望む意見があったことから、2022年1月に改定を行いました。改定作業は、国土交通省中部地方整備局が作成した電線共同溝マニュアルを参考にするとともに、実務レベルで設計や施工の実務が円滑に進むように県内部だけではなく、電線管理者とも調整して行いました。

③県や市町村実務担当者へ向けた研修

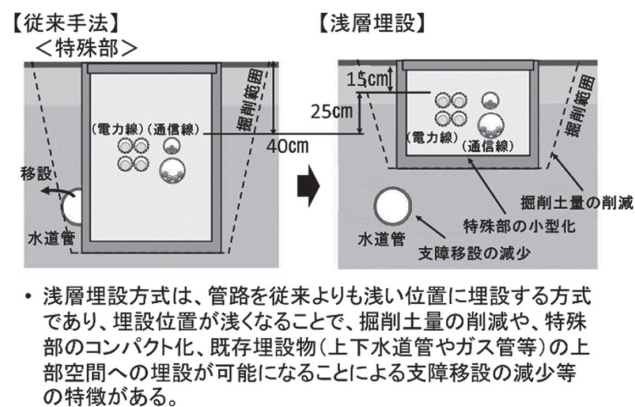
アンケート調査の結果を受け、県及び市町村実務担当者へ向けて電線共同溝事業に関する研修を2022年5月より開始しました。この研修は、年2回実施することとして、第1回目の研修内容は、概要から手続き関係、設計に関することの無電柱化事業の導入部分を、第2回目は、設計方法等の実務的な内容としています。今年度の第2回目は10月頃を予定しています。

(2) 無電柱化推進における課題解決

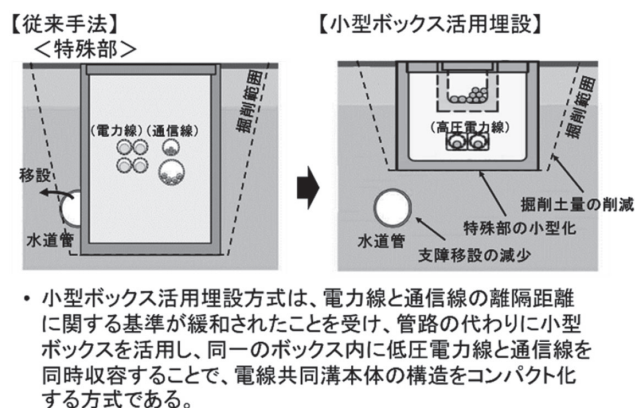
①低コスト手法の導入について

無電柱化の手法として最も採用されている電線共同溝方式は、整備費用が高く、その整備がなかなか進まないのが現状であり、一層の低コスト化が求められています。このような背景のもと、国土交通省及び国土技術政策総合研究所において2014年度より低コスト化に向けた技術的検証が行われ、2016年には、埋設深さの基準の緩和や、電力線と通信線の離隔距離に関する基準の緩和が行われ、「浅層埋設方式」や「小型ボックス活用埋設方式」が可能となっています。「浅層埋設方式」は、管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式であり、「小型ボックス活用埋設方式」は、管路の代わりに小型ボックスを活用し、電線共同溝本体の構造をコンパクト化する方式です(図6、7)。

本県においても「浅層埋設方式」や「小型ボックス活用埋設方式」の導入事例はわずかながらありますが、今後は、「浅層埋設方式」を中心に採用していき、「小型ボックス活用埋設方式」については、国や市町村の実績を参考に導入検討を行っていき、整備コスト縮減を進めていきます。



▲図6 浅層埋設方式



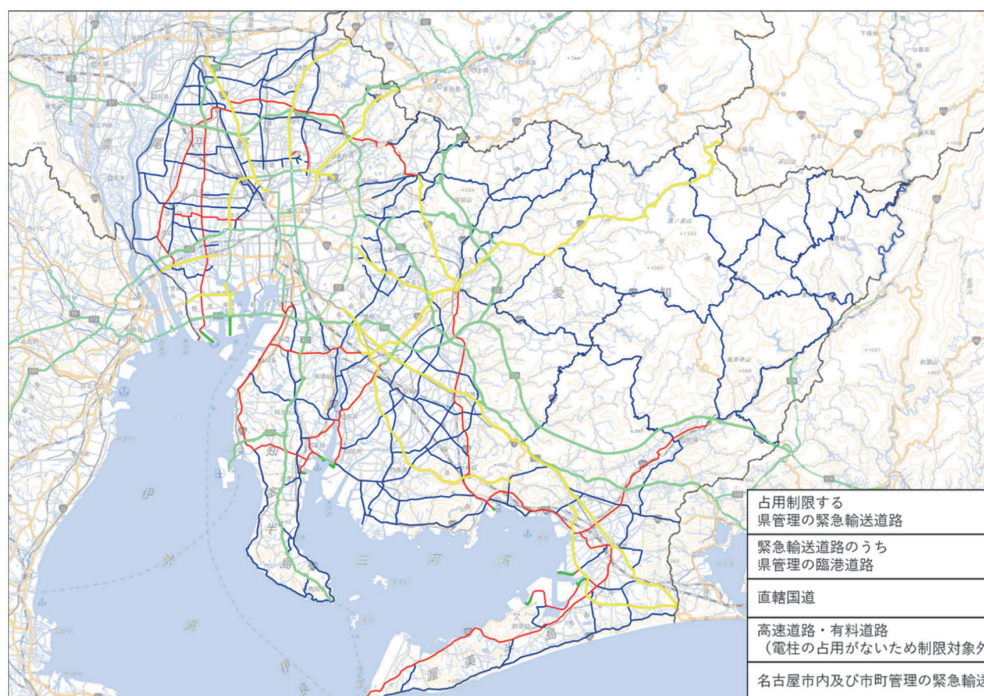
▲図7 小型ボックス活用埋設方式

②地中レーダ探査の導入について

電線共同溝方式の設計では、既存地下埋設物との位置関係の把握が正確にできないことによって関係機関との調整に膨大な時間を要しています。このため、設計前に埋設物の位置情報を正確に把握し、関係機関との調整が円滑に進むよう、地下空間を3次元で可視化する技術である地中レーダ探査を試験的に取り入れ、電線共同溝整備における関係機関との調整の円滑化や手戻り工事の防止等による事業期間の短縮の実効性について、またその効果について検証していきます（図8）。また、地中レーダ探査を電線共同溝管理及び地下埋設物管理へ活かすため、地下埋設物の3次元データ化も試験導入していきます。電線共同溝方式における地中レーダ探査の技術の効果を見極め、この技術を効果的に導入することで業務の効率化を図っていき、本県における円滑な無電柱化の推進に取り組んでいきます。



▲図8 地中レーダ探査のイメージ図



▲図9 電柱の占用制限の路線図

(3) 新設電柱抑制に向けた取組

無電柱化の取組のひとつとして、既設の電線類を地中化する以外に新設電柱の抑制があります（道路法第37条）。直轄国道においては、道路法第37条に基づき2016年4月1日に緊急輸送道路を占用制限の対象として指定し、制限が開始されています。また、本県においても、2018年1月に第1次緊急輸送道路、第2次緊急輸送道路を指定し、制限を開始しました。

今後は、県内市町村の地域防災計画に位置付けられている県管理道路の緊急輸送道路等を占用制限の対象として追加指定していくとともに、市町村道の緊急輸送道路等についても、関係市町村に対して占用制限指定を促進していきます（図9）。

6. おわりに

本県における無電柱化は、都市部や駅前を中心に進めてまいりました。しかし、近年の災害の激甚化、頻発化等を踏まえると、防災に重点を置き、無電柱化を進めることが重要であります。よって、緊急輸送道路を中心に無電柱化を推進することで、災害に強い道路ネットワークを構築し、本県の防災性の向上に努めてまいります。

会員の皆様方におかれましては、本県の道路行政の推進に引き続きご支援とご協力を賜りますようお願いを申し上げます。



中部地方管内の道路整備について

国土交通省

中部地方整備局長 稲田 雅 裕

1. はじめに

愛知県舗装技術研究会の皆様には、日頃より道路行政に特段のご理解とご協力を賜り、厚くお礼を申し上げます。

中京圏は、国土の中央に位置し、世界との交流、国内の東西交通等の要衝といった「日本のまんなか」に位置しています。また、最先端ものづくりのリーディング産業の集積地域であり、自動車関連産業、航空宇宙産業などの卓越した産業が集積しており、日本経済を牽引する地域です。

また、三大都市圏の中で最も自動車交通への依存度が高い地域であるとともに、各拠点都市が分散する多極分散型の地域構造であることから、高規格幹線道路等の交通ネットワークが多様な交流・産業活動を支えている地域でもあります。

これら地理的要因や地域の状況を踏まえつつ、国際的な産業競争力及び地域間の交流・連携の基盤としての高規格幹線道路の整備、交通渋滞を緩和し都市の骨格を形成するバイパス・幹線道路の整備、主要な渋滞箇所での交差点改良、良好な生活環境を確保するための沿道環境対策事業、災害に強い地域づくりを進めるための防災・震災対策・老朽化対策、交通事故を減少させるための交通安全・事故対策等を推進しています。

2. 中部地方の道路整備状況

地域の安全・安心、国土強靱化、生産性向上等に資する道路ネットワークの早期整備を図るため、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備を重点的に推進しています。

2021年度は、国道19号桜沢改良、国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区分）の須走口南IC～ぐみ沢IC間の延長5.2km、名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）の延長12.2km、熊野尾鷲道路Ⅱ期の延長5.4kmが開通しました。名古屋環状2号線や熊野

尾鷲道路の高規格道路が全線開通する等、中部管内の道路整備は着実に進んでいます。



名古屋環状2号線 名古屋西JCT（R3.2撮影）



熊野尾鷲道路Ⅱ期 尾鷲南IC（R3.8撮影）

2022年度の開通区間は、国道1号島田金谷バイパス菊川インターチェンジのフルインター化、国道414号河津下田道路Ⅱ期の河津IC（仮称）～逆川IC（仮称）間の延長3.0kmを予定しており、1日も早い開通に向け事業を推進します。

2022年度は、直轄事業として国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）を新たに事業化しました。国道1号の立体化及び平面6車線化により、地域交通の円滑化及び交通安全性の向上とともに、交通混雑が

解消されることにより物流の速達性、定時性が向上し、地域産業の活性化支援に寄与します。また、権限代行事業として2021年度に事業化した国道247号西知多道路（長浦～日長）は、中部国際空港へのダブルネットワークを実現し、災害時等の空港アクセス代替機能の確保とともに、リニア中央新幹線の開業も見据え、空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保が可能となります。

引き続き地域の協力を頂きながら、中部圏の安全・安心や経済を支える信頼性の高い道路ネットワークの整備・管理を推進します。

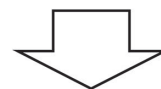
3. 国土強靱化の取り組み

近年、気象変動の影響による気象災害の激甚化・頻発化や高度成長期以降に集中的に整備されたインフラ施設の急速な老朽化に対応するため、令和3年度から令和7年度までの5年間で重点的かつ集中的に講ずる対策を定めた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が令和2年12月に閣議決定されました。道路事業においては災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築や道路施設の老朽化対策等の目標を計画的に推進し、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図り、災害に屈しない強靱な国土づくりを進めます。

4. 道路メンテナンス

建設後50年以上経過した橋梁数は、中部4県全体で約10万3千橋のうち現在（2021年3月時点）35%ですが、10年後には60%、20年後には79%となる等、老朽化が急速に進行していきます。2014年度から始まった5年に1度の定期点検は、2018年度に一巡し、2019年度から二巡目点検が始まりました。今後は二巡目点検の実施と合わせ、蓄積した点検結果等を活かした戦略的・効率的な修繕等の推進が求められています。

橋梁・トンネル・舗装等の道路構造物は、各道路の特性を踏まえ道路が担う機能の重要性に鑑み、構造物の長寿命化及び計画的な補修の実施により、ライフサイクルコストを低減すると共に、交通への影響が最小となるように取り組んでいます。



床版上面補修 国道22号 北方高架橋

5. おわりに

中部地方はこれまで、ものづくり拠点として我が国を牽引してきました。これからも我が国の経済をしっかりと牽引していくための社会資本整備を皆さまと連携し進めていきたいと考えていますので、引き続きご支援とご協力をよろしくお願い申し上げます。

貴舗装技術研究会におかれましては、引き続き道路舗装の技術の研鑽に努められ、地域とともに、更なるご発展を祈念いたします。

4 I C部の計画諸元

1) 道路規格

A規格ランプ、設計速度 40km/h

2) 土工区間

補強土壁（多数アンカー式）

3) 橋梁区間

上部工形式：4 径間連続合成鋼鈑桁橋

橋長：170.5 m

橋台：逆T式（鋼管杭φ 800・16.5 m）

橋脚：張出式（鋼管杭φ 800・15.5～21 m）

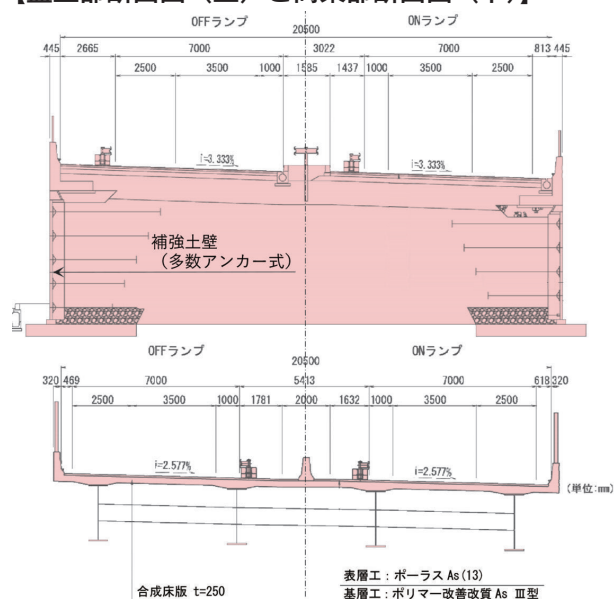
5 整備における課題と対応

1) 埋設管の移設等

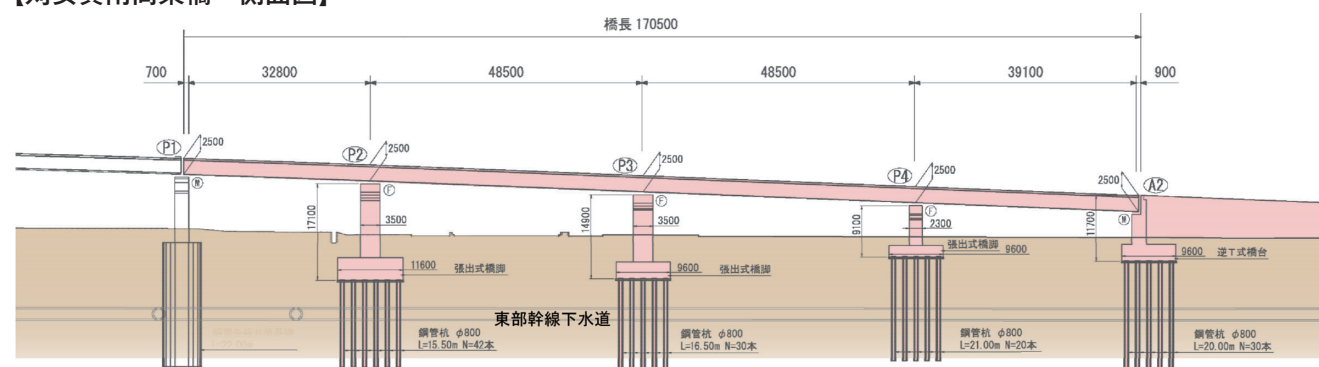
専用部築造に先立って、既供用の平面道路の占用管（県上水道管φ 600～1000、県工業用水管φ 1200）の移設が必要となり、旧埋設管の撤去の完了まで7年の期間を要した。

この他、移設が不可能な流域下水道の本管への対応として、管の周囲の地盤改良や下水道管を避けた橋梁下部工の杭配置が必要となった。

【盛土部断面図（上）と高架部断面図（下）】



【刈安賀南高架橋 側面図】



2) 道路利用者への対応

専用部築造工事に際しては、工事箇所が高速道路に隣接する上に、両側を県道に挟まれた狭小な空間であったため、橋梁部の桁架設関連だけでも夜間交通規制が80回以上に及んだ。道路利用者への影響軽減を図るため、「バス会社などの企業へ工事の事前周知」、「夜間通行止予告の横断幕の設置」、「日本道路交通情報センターへ情報配信の依頼」など事前の対策を行った。

また、本インターチェンジが、東海北陸自動車道との接続のみで、名神高速道路とは接続していないことから、事前にパンフレット等で周知を行うとともに、岐阜稲沢線には案内看板を複数設置するなど、利用車の混乱を避けるよう工夫した。

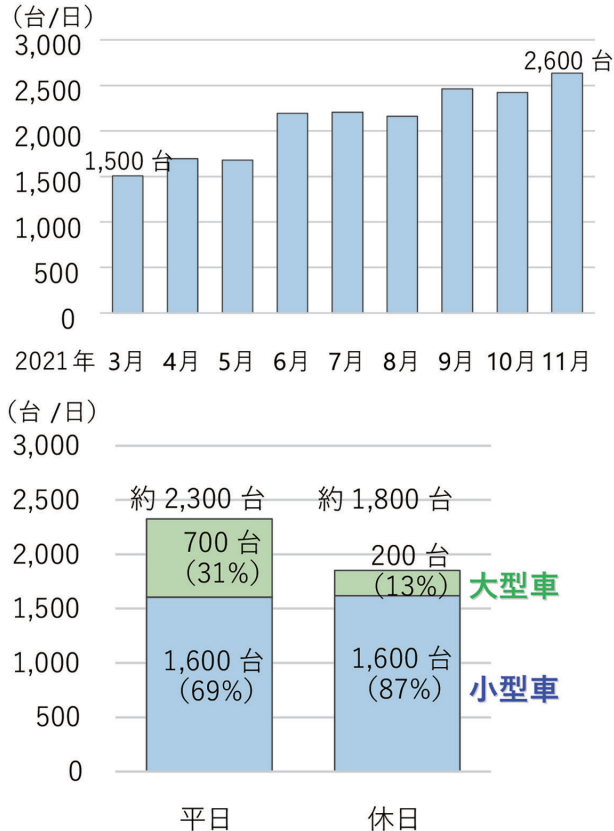


6 開通後の状況

1) 利用台数・利用特性

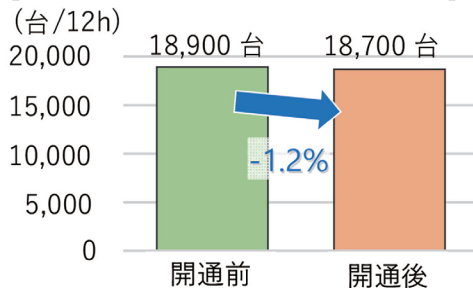
一宮稲沢北 I C の利用台数は、令和 3 年 3 月 28 日の開通後、増加傾向で推移している。平日は休日の約 1.3 倍程度の利用があり、平日利用の約 3 割が大型車となっている。

【日平均利用台数（上）と内訳（下）】

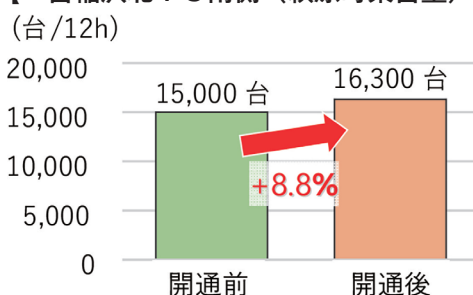


一方、一般部である岐阜稲沢線の交通量は、一宮稲沢北 I C よりも北側の交差点では交通量が減少し、南側では増加の傾向がみられた。

【一宮稲沢北 I C 北側（毛受）交通量】



【一宮稲沢北 I C 南側（萩原町東宮重）交通量】



2) 整備効果

① 岐阜稲沢線の渋滞緩和

東海北陸自動車道と並走する岐阜稲沢線の区間（一宮稲沢北 I C より北側の区間）では、平均旅行速度が向上するなど、渋滞緩和の効果がみられる。

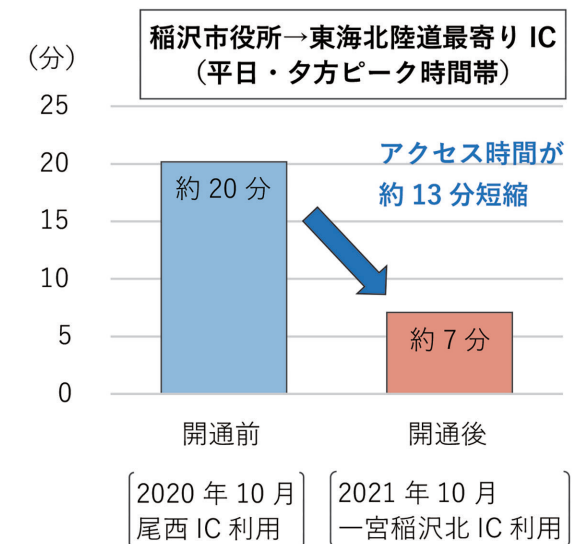
【岐阜稲沢線上り線の旅行速度の変化】



② I C アクセス時間の短縮

一宮稲沢北 I C の整備により、稲沢市を始めとする本 I C より南側の地域から東海北陸自動車道へのアクセス時間が大幅に短縮された。

【最寄り I C へのアクセス時間】



③ 新たな企業立地など土地利用の促進

岐阜稲沢線の渋滞緩和や東海北陸自動車道へのアクセス性向上などにより、一宮稲沢北IC周辺では、新たな企業立地が進んでおり、今後の地域・経済交流の活性化や物流の効率化が期待されている。

【一宮稲沢北IC周辺の企業立地状況】



【整備後の状況】



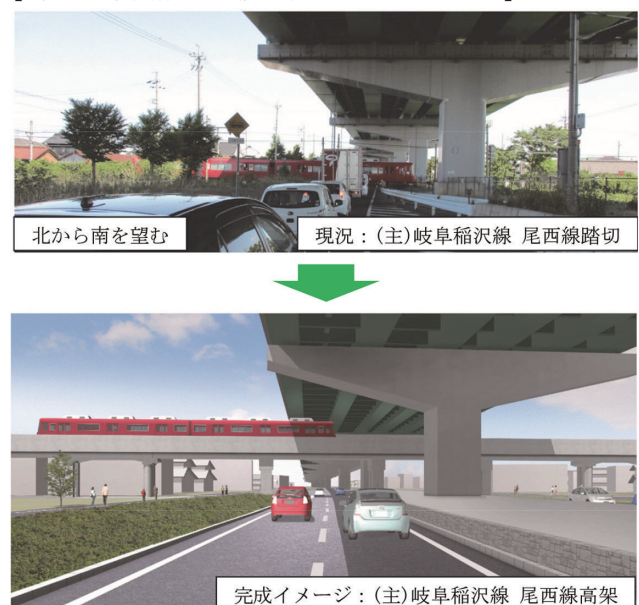
7 おわりに

一宮稲沢北ICの開通後は、並走する一般部である岐阜稲沢線の4車線化工事を引き続き進めており、令和4年度内には当該工事を終え、平成21年度に着手した一連の事業が完了する。しかしながら、当該区間の北側には、名鉄尾西線との平面交差部（踏切）があり、車線数も2車線に絞られていることから、円滑な自動車交通の確保の阻害要因となっている。

当該踏切についても、「名鉄尾西線荏安賀駅付近鉄道高架事業」として、平成28年度から鉄道高架化に必要な仮側道の用地交渉に、令和2年度からは仮側道整備の工事に着手したところであり、いよいよ今年度内には名鉄による鉄道工事の着工に至る予定となっている。

この鉄道高架事業が完了した際には、岐阜稲沢線が計画通り4車線化され、都市計画道路名である西尾張中央道の名に相応しい、一本の軸が完成する。沿線市や民間企業において、これら一連の基盤整備を活かしたまちづくりや施設立地が一層促進されることを期待している。

【高架事業箇所の現況と完成後のイメージ】



一般県道西尾幡豆線 新横須賀橋の整備について

愛知県西三河建設事務所

道路整備課 課長補佐

主 査

技 師

梶
武
青

島
井
山

由
和

人
剛
将

1. はじめに

橋梁と言われるとどのようなものを思い浮かべるだろうか。昔ながらの山間部に見られるような橋台にコンクリート桁が乗っている数mの橋梁から河川や線路を跨ぐ数百mのもの。あるいは海峡を渡るような橋長が数千mあるようなもの。それこそ多種多様に存在しており、暮らしや産業・経済を支える上で必要不可欠である。

自身、橋梁に携わるようになったのは最近であるが、関わりがない方にとっては漠然としたイメージしかないと思われる。例に漏れず私もそうであった。高校生に他現場を見学していただく機会があったが、杭基礎である橋台や橋脚の説明で、地中に何十mもコンクリート杭が入っていることを聞いて非常に驚いていた。

本稿は、西尾幡豆線バイパスに架かる新横須賀橋の整備について、構造形式や施工計画を交えて報告するものであるが、橋梁に馴染みがない方にも、橋梁ってこんな感じで施工されていくものだと、なんとなくでも知っていただけるようなものになれば幸いである。

2. 事業の概要

- (1) 工事名：橋りょう整備工事
 - (2) 路線名：一般県道西尾幡豆線（新横須賀橋）
 - (3) 箇所名：西尾市鵜ヶ池町地内始め
 - (4) 下部構造形式：（橋台）逆T式橋台
：（橋脚）張出式橋脚
- 上部構造形式：鋼4径間連続非合成鈑桁橋
橋長 L=162m、幅員 W=15.3m

3. 新横須賀橋の概要

現在、現道の西尾幡豆線の渋滞緩和等を目的としたバイパス整備を進めており、令和4年度末供用後は名古屋及び衣浦方面への時間短縮がされる事で新

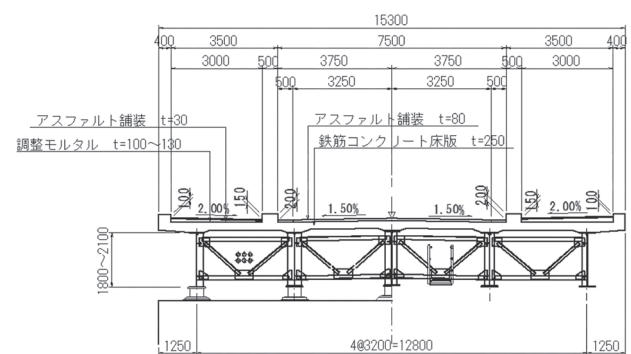


図-1 上部工断面図

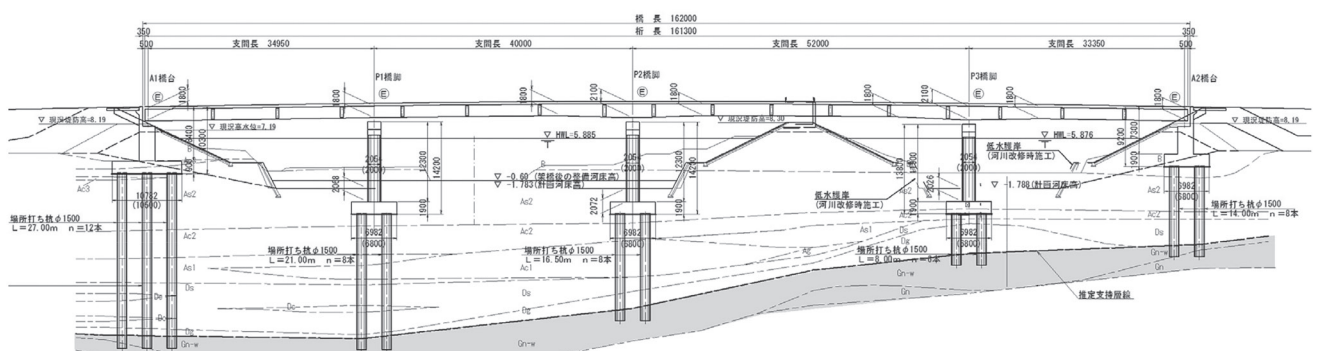


図-2 側面図

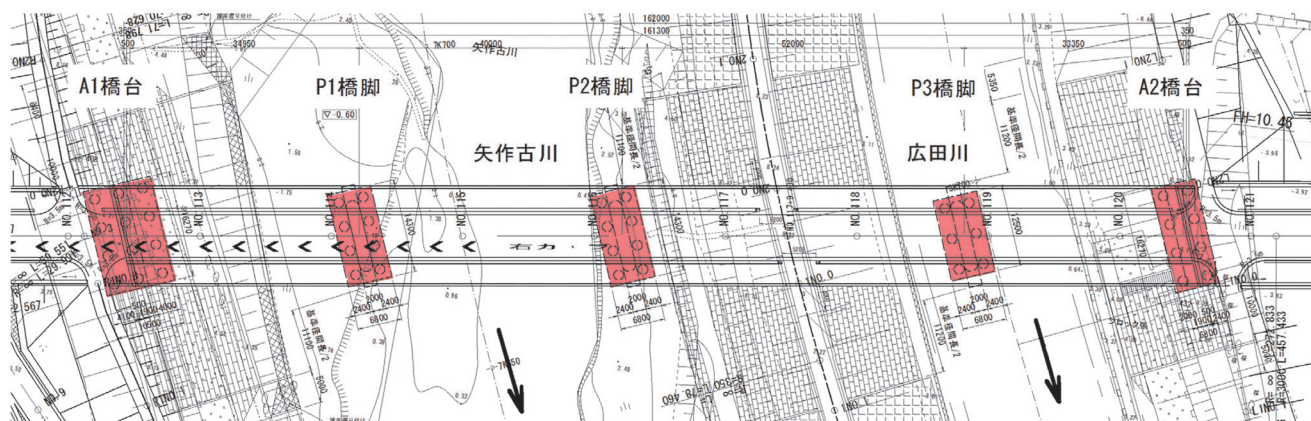


図-3 平面図

たな企業展開などが期待されている。新横須賀橋は、西尾幡豆線と二級河川矢作古川、広田を渡河する橋長 162 m の橋梁である。

H 28 年度から P 2 橋脚の工事着手をした。これは中堤寄りの橋脚を先に施工することで後に控える P 1 橋脚や A 1 橋台の進入路等施工時に支障にならないようにする為である。次年度以降の施工についても H 29 年度に P 1 橋脚、H 30 年度に P 3 橋脚に着手していき、R 1 年度には A 1 A 2 橋台を同時に施工した。また上部工の工場製作についても同年度に着手していき、翌年の R 2 年度非出水期に架設を行った。架設完了後、R 3 年度に床版工を、R 4 年度に橋面工を施工するのが全体の施工順序となっている。下部工及び上部工の構造形式や施工計画については、次項にて少し具体的に記載する。



図-4 位置図

4. 施工計画及び構造形式

4-1 全体工程表

新横須賀橋は、河川を渡河する橋梁であり、非出水期（11 月～5 月）の限られた期間での施工が求められる現場であった。これまでの施工順序について全体工程表を図-5 に示す。

工種	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
P2橋脚	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1	4 7 10 1
P1橋脚	出水期	非出水期	出水期	非出水期	出水期	非出水期	出水期
P3橋脚							
A1橋台							
A2橋台							
上部工(工場製作)							
上部工(架設)							
床版工							
橋面工							

図-5 工程表

4-2 下部工構造形式（橋脚）

橋脚の躯体形式は張出式橋脚（小判型）で、基礎形式は場所打ちコンクリート杭（D=1500、全周回転）となっており、P 1～P 3 の 3 橋脚を有している。図-6 に P 1 橋脚の構造図を示す。

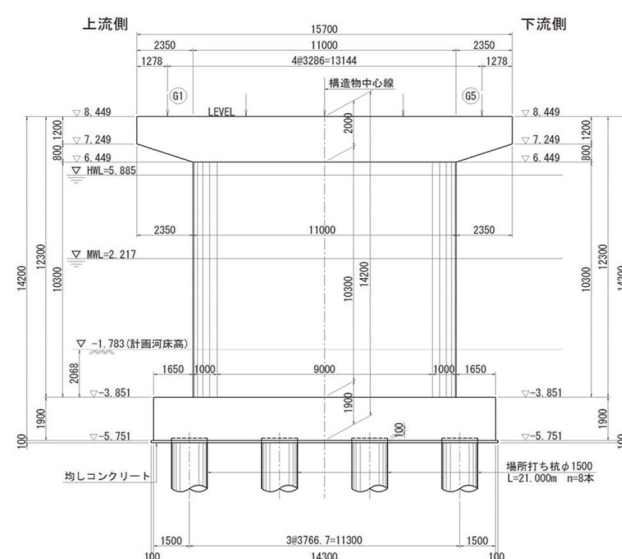


図-6-1 P1 橋脚構造図（側面）



これらの橋脚においてもそれぞれ違いがあり、分かりやすい違いとしては杭長が上げられる。**図-2**の側面図からも分かるようにP 1からP 3に向かって徐々に杭長が短くなっているのが見てとれる。これは杭を支持する支持地盤がP 1からP 3にかけて高く確認されたためである。

4-3 下部工（橋脚）施工計画

施工計画は、前述の通り H 28 年度から P 2 橋脚の工事着手したところであり、河川を跨ぐ必要があることから仮栈橋を用いて施工を行った。H 29 年の P 1 橋脚は矢作古川右岸側の高水敷での施工が可能であったが、H 30 年の P 3 橋脚は広田川の左岸側から仮栈橋を用いて施工を行った。図-7-1,3 に仮栈橋詳細図を示す。また施工の際には河川等の止水が必要であったため、図-7-2 に示した鋼矢板による仮締切りを実施して場所打ち杭や躯体の施工を行っていった。

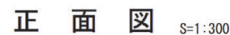
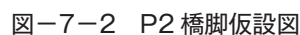




写真 1 P2 橋脚完成写真

4-4 下部工構造形式（橋台）及び躯体施工

橋台の躯体形式は逆T式橋台で、基礎形式については橋脚と同様に場所打ち杭である。躯体施工は河水の影響がなかったため、護岸を床掘りしたのち、鉄筋組立、コンクリート打設を実施した。

4-5 上部工構造形式及び安全性確保

上部工構造形式は桁長 161.3 m の鋼 4 径間連続非合成鈑桁橋で、鋼材の防食仕様は耐候性鋼材を採用し、支承は免震ゴム支承を採用している。また橋梁としての長寿命化を図っていくためには、良好な保護性さびの形成が重要であり、工場製作、現場への運搬、架設作業などに傷や汚れをつけないよう養生材の使用を徹底して施工を行った。また架設時の安全性確保においては、ベントの転倒事故予防のためベント基部・クレーンアウトリガー部に、覆工板及び傾斜計を設置して常に監視を行う事に加え、ヤード内に風速表示警報装置を設置し、架設時の風速値を現場作業員にリアルタイムに知らせることで安全性を確保した。

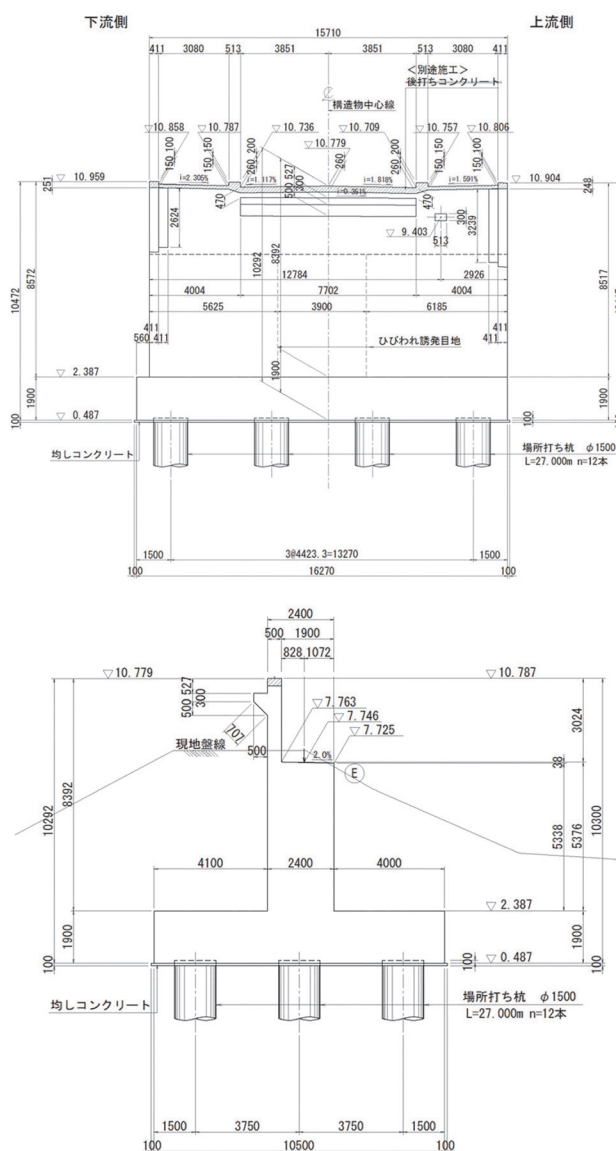


圖-8 A1 橋台構造圖

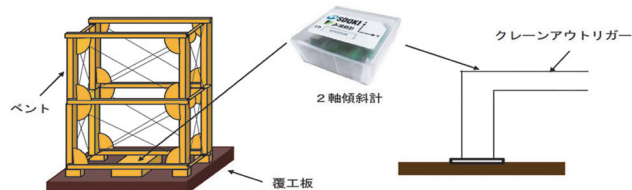


図-9 覆工板及び傾斜計設置イメージ図

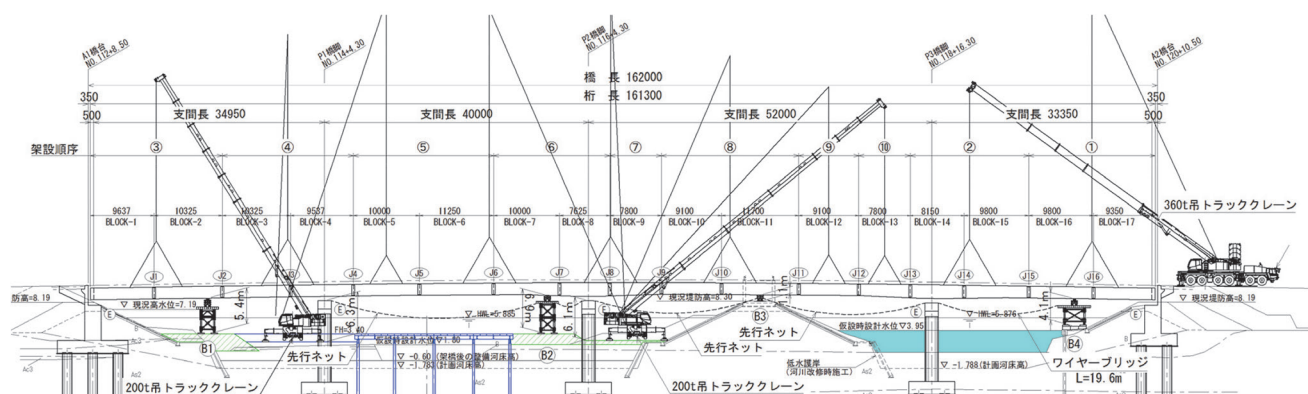


図-10 上部工架設計画図



完成 A1橋台(矢作古川右岸)より全体を望む

4-6 上部工施工計画

上部工の架設計画について図-10に示した通り、ベント架設により200t、360t吊りトラッククレーンを用いて施工した。ベントは架設桁が連結されるまでの間、橋脚間で桁を仮支持するものであり、本工事ではベントを3箇所設置した。その後、上に示す全体施工フローの通り、支承据付を行い、桁架設後に現場継手を行うことで完成となる。R3年度に、床版工として吊足場を全面に掛けて型枠設置後、鉄筋組立、コンクリート打設を実施しRC床版を施工した。R4年度は、橋面工として床版コンクリートへの水の浸入を防止するため橋面防水、橋面舗装を

実施し、防護柵等の橋梁附属物の施工を行っている状況である。

5. おわりに

本稿では新横須賀橋の整備について、概要ではあるが過年度からの事業の流れを紹介させていただいた。私自身、実際に現場へ赴いて現場が徐々に整備されていくのを見るとモチベーションも上がり良い経験になったため、本稿を見て橋梁事業に少しでも興味を持っていただければ幸いである。

公園は「舗装」がいっぱい —油ヶ淵水辺公園と他の県営公園から—

愛知県知立建設事務所

都市施設整備課 課長補佐

岡 本 篤 典

1 公園で「みち」？

「みち」に、公園が取り上げられることに違和感を覚える方もみえるでしょう。

私もその一人です。

しかし、公園を「みち」という視点で改めて見てみると、公園には人が歩く「園路」や「駐車場」、そこに至る「進入路」など、確かに「みち」はあります。

さらに、視点を「舗装」まで広げると、公園には園路だけでなく、駐車場も、広場も、テニスコートも「舗装材」で舗装されています。意外と、公園は「舗装」がいっぱいです。

県営公園には、50年以上前から整備されている公園もあり、逆に、万博後に整備が始まった公園もありと様々で、当然、そこに使われている舗装も時代とともに変わってきています。

そこで一度、改めて公園で使われている舗装を、園路を中心に、「油ヶ淵水辺公園」や他の県営公園などと比較しながら眺めてみようと思います。

2 油ヶ淵水辺公園の舗装はいろいろ

油ヶ淵水辺公園をご存じでしょうか。

平成17年に、安城市と碧南市にまたがる「油ヶ淵」を中心に、面積約140haで都市計画決定されました。平成30年度に一部開園し、その後も整備を進め、現在は約9.8haを供用しています。県営公園としては最も新しく、非常に若い公園です。

大きく5つのエリアで構成され、現在は、遊具広場や田んぼ体験施設のあるBエリア「自然ふれあい生態園」やハスや桃など花に親しめる広場のあるEエリア「水生花園」の整備、これらを結ぶ周回園路の整備などを進めています。大高緑地など県営公園の多くが丘陵地にあるのに対し、平らな地形の中で広がりをもった公園であることが特徴としてあげられます。



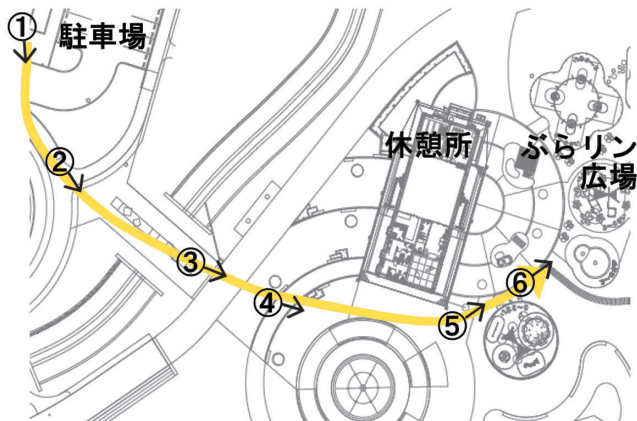
この油ヶ淵水辺公園で使われている「舗装」を整理すると下表のようになります。

それほど広くないエリアなのに、多くの種類の舗装を使っていると思いませんか？

油ヶ淵水辺公園で使用されている舗装

舗装種類	主な使用箇所
脱色アスファルト舗装	周回園路（堤防天端）
透水性脱色アスファルト舗装	主園路
保水性アスファルト舗装	駐車場
透水性コンクリート舗装	休憩所前広場
透水性ブロック舗装	園路（部分的）
自然石風透水性ブロック舗装	園路（アプローチ）
保水性ブロック舗装	園路（アプローチ）
透水性インターロッキング舗装	ベンチ周辺
レンガ舗装	広場（部分的）
タイル張り舗装	広場（噴水）
ゴムチップ舗装	遊具周辺
土舗装	広場（土の広場）

では一度、駐車場から遊具のある「ぶらりん広場」までの約100mを歩いてみましょう。



【写真①】 駐車場の「保水性アスファルト舗装」から、歩道部の「透水性脱色アスファルト舗装」を歩き、



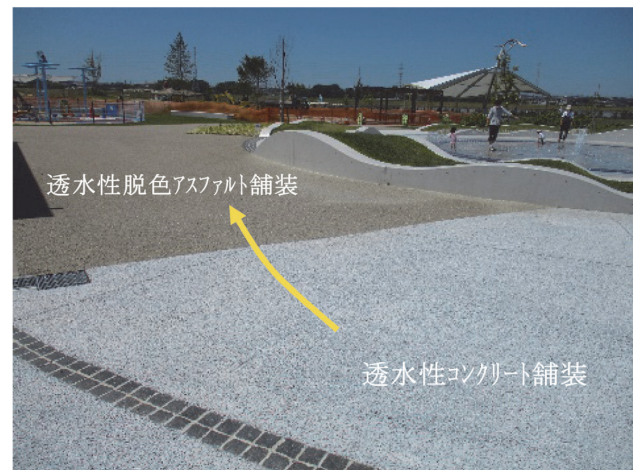
【写真②】 アプローチ部の「透水性ブロック舗装」へと向かい、



【写真③】 主園路の「透水性脱色アスファルト舗装」を横切って、広場の「透水性コンクリート舗装」を通り、



【写真④】 「透水性脱色アスファルト舗装」の部分のぬけ、



【写真⑤】 また「透水性コンクリート舗装」を通して、



【写真⑥】「ゴムチップ舗装」の中での遊具に至るという具合です。



目まぐるしく舗装が変わる感じですが、実際には、目に入る周囲の植栽や噴水、芝生の広場、休憩所の建物や遊具などと相まって、自然と受け止められる印象です。

例えば、写真③の延長 12m 程の「透水性ブロック舗装」について、以前であれば歩道から同じ「脱色アスファルト」を続けているケースが多いのですが、玄関アプローチとして周囲と違った空間を設えるために色調の違う「ブロック舗装」にしています。

こうした景観への配慮など舗装の「適材適所」を探る、求めるという設計思想が「当たり前」となってきた例だと思います。

3 時代によって舗装は変わる

愛知県の県営公園は、油ヶ淵水辺公園の他に 10 か所あります。

代表的なものは、現在ジブリパークが整備されている愛・地球博記念公園、ディノアドベンチャーワールドのある大高緑地、オバッタベッタのある小幡緑地などです。

県営公園を当初整備の年代から 4 つに大別してみました。

第 1 世代 昭和 40 年代以前

(大高緑地、小幡緑地、牧野ヶ池緑地、熱田神宮公園)

舗装の傾向：主園路は密粒

第 2 世代 昭和 50 年代以降

(木曽川祖父江緑地、新城総合公園、尾張広域緑道)

舗装の傾向：カラー舗装、平板やインターロッキングの黎明期

第 3 世代 愛知万博以前

(あいち健康の森公園 東三河ふるさと公園)

舗装の傾向：脱色アスファルト舗装やインターロッキングが主流

第 4 世代 愛知万博以後

(愛・地球博記念公園 油ヶ淵水辺公園)

舗装の傾向：第 3 世代の傾向に加え、石張舗装など多様化

と、世代ごとに初期の主園路に使用されている舗装をみると、時代の特徴が見られると思います。

この中でも、県営公園の舗装の転換点は大きく 2 つあったように思います。

一つは昭和の終わりから平成の初め、私の中では「けいかん」という言葉が「警官」だけでは無くなった頃です。「景観」が一般化し、公園でもインターロッキングなどが当たり前を受け入れられるようになった時期です。

もう一つは万博以後、公園そのものが都市のレクリエーション施設から観光施設へと変化し、公園の個性が一層求められてきている現在です。

この傾向は、愛・地球博記念公園でジブリパーク計画に合わせ実施されている関連整備でみることができます。例えば、元々園路舗装は脱色アスファルトのみであったものを、一つの園路でも園内バスが通る部分と歩行者が歩く部分と舗装は別にされているほか、バス停部は「石張舗装」にされています。

また、大高緑地、小幡緑地といった昭和から整備されてきた公園でも、再整備や Park - PFI 制度を活用した民間施設の整備に合わせて、様々な舗装が使われています。例えば、小幡緑地で整備された「オバッタベッタ」周辺では「洗い出し舗装」なども見られます。



小幡緑地 Park-PFI で造られたレストラン 洗い出し舗装

今後も、民間事業者とのタイアップが進んでいくと思われ、作られる施設の個性に合わせて舗装の多様化も一層進展していくのではないかと思います。

4 どうやって決めているの？

では公園の舗装はどうやって決めているのか。何か基準はあるのでしょうか。

実は、公園には明確な基準はありません。

例えば、公園のエントランス部の舗装はこれじゃないとダメだということはないのです。

実際には、エリアの特徴や目的、周辺の景観などを勘案し、設計の担当者がコンサルタントや施工業者と協議しながら決めています。

ただ、意外と舗装を決めるのは難しいのです。インターロッキングをとっても、暖色系のものとグレー系のものとは、出来上がりの景色が変わります。色の組み合わせやブロックの形によっても変わります。

平面図だけで出来上がりを想像することは困難なので、時にはサンプルを取り寄せ、屋外に並べたり水に濡らして雨の日の色目などをみて判断する場合もあります。

さらには、施工事例を見に現地に行くこともあります。

ただ、どれだけ手を尽くしても、最後は担当者の想像力と判断によってしまいます。

つまりは、担当者が自身の担当する現場によく足を運び、前後の繋がりなども考え、何が適しているか徹底的に考え、それを誰かに説明し理解を得られれば、きっとそれが正解なんだと思います。



油ヶ淵水辺公園 ブロムナード 土舗装と芝生

5 やっぱり公園にとって舗装は大事

公園において、園路などの舗装は決して主役ではありません。ただ、これを間違えるととても残念なものになりうることを考えれば、公園の舗装は「名脇役」でなくてはなりません。

多くの県営公園の舗装も、改良の時期を迎えています。時代に即した魅力ある公園へ、舗装は益々重要となっていくでしょう。

これまでの舗装の変遷をみると、多様な舗装が可能になった背景には、舗装材メーカーを始め多くの方々の切磋琢磨があったものと想像され、今後もより良い素材の開発などが期待されます。

最後に、これから公園を担当する方には、自分が「良し」とするものを追求していただき、多少逡巡することはあっても大胆にいていただければと思います。



油ヶ淵水辺公園 ぶらりん広場 カエルの遊具（施工中）

一般県道小渡明川足助線の災害復旧工事について

愛知県豊田加茂建設事務所

足助支所建設課 課長 林 高 吉
課長補佐 松 田 徹

1. はじめに

『天災は忘れた頃にやってくる』とは、自然災害はその被害を忘れた時に再び起こるものだという戒めである。当事務所が所管する三河山間地域では、過去から多くの災害が発生し、甚大な被害も経験していることから、現在も災害への意識は高く、『忘れたくてもやってくる』と言う方がしっくりくる地域である。今回は、平成元年に被災し、対策が完了した道路斜面で、再び発生した地すべり災害について紹介する。

2. 現地の状況

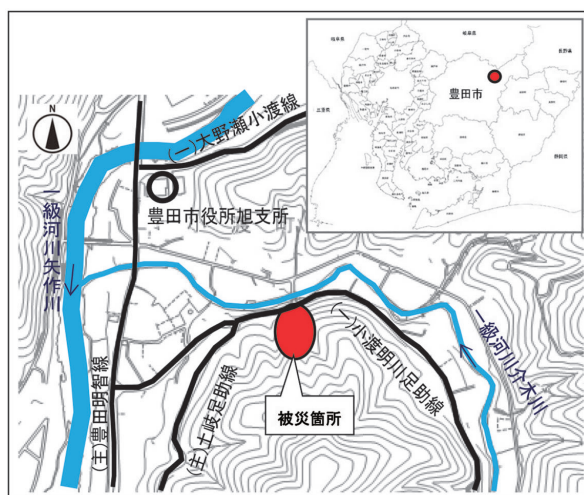


図-1 位置図

被災場所は、豊田市東部の旭地区（旧東加茂郡旭町）の中心地である小渡町地内に位置し、山間部の集落と豊田市旭支所を始めとする公共施設や医療機関を結ぶ主要道路である一般県道小渡明川足助線が、一級河川介木川を挟んで北側にある小渡町の集落と最も接近する区間の県道南側斜面である。

周辺の山地は、起伏量200～400mの中起伏山地で、自然斜面は、 $\angle 30 \sim 40^\circ$ 程の斜面を呈すものの、尾根部は比較的緩い斜面を形成している。

被災前の斜面の端部には簡易法枠工が施工されており、西側の法枠工は平成元年の台風で生じた斜面崩壊の対策工であった。



写真-1 平成元年被災と対策状況（西側）
（出典：恵那・東加茂災害の記録，豊田建設業協同組合）

3. 発生時の状況と初動対応

今回の地すべりは、3段階で発生している。

まず、平成30年5月19日に西側と東側で1回目の法面崩壊が発生し、崩土は既存の落石防護柵の下部で堆積し、県道への流出はなかった。この時の直近雨量（前日23時～当日6時）は、26mmであった。

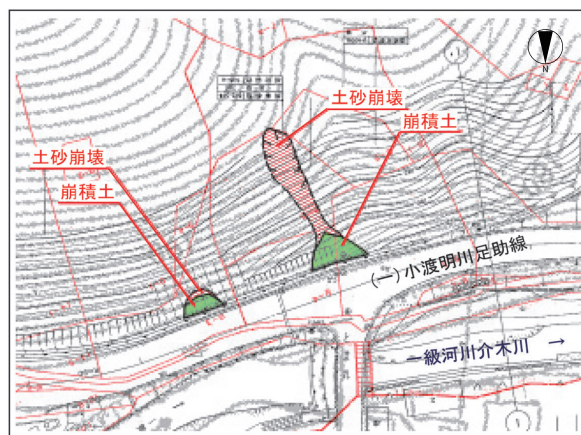


図-2 1回目の法面崩壊状況図

次に、5月24日に東側で2回目の法面崩壊が発生し、崩土は落石防護柵の上部まで堆積し、斜面の樹

木が傾き、県道へ張り出す状況となった。この時の直近雨量(前日11時～当日2時)は、8mmであった。

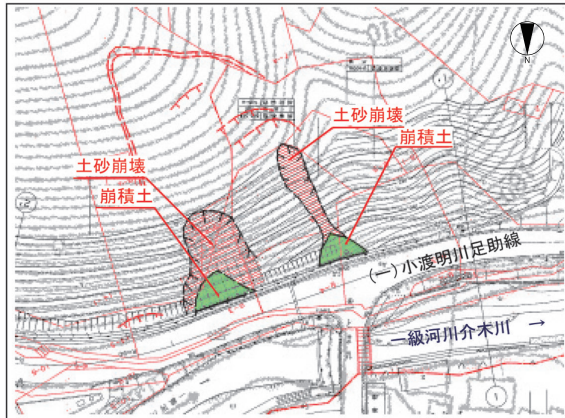


図-3 2回目の法面崩壊状況図

2回目の法面崩壊後の現地調査の結果、更なる法面崩壊の危険があると判断し、5月25日に県道を通行止めするとともに、災害時支援協定に基づき建設コンサルタント会社への出動要請を実施し、対応策の検討に着手した。

5月30日の3回目は、大規模な地すべりとなり、落石防護柵が倒れ、県道が土砂と倒木により塞がれる状況になった。この時の直近雨量(当日8時～16時)は、8mmであった。

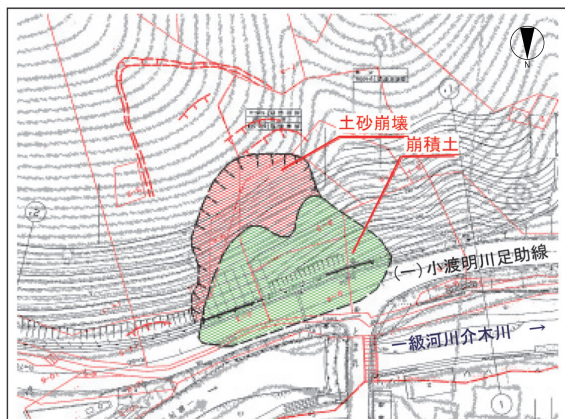


図-4 3回目の法面崩壊状況図



写真-2 3回目の法面崩壊状況(正面)



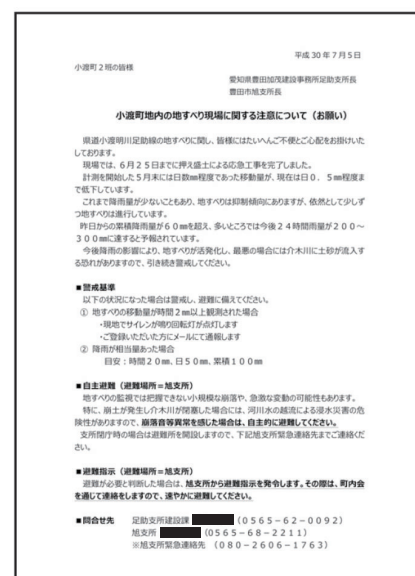
写真-3 3回目の法面崩壊状況(県道上)

地すべりが再び発生した場合、対岸の集落と現場作業員の被害を未然に防ぐため、先ず、5月31日から被災斜面の地盤伸縮計観測を開始するとともに、現地に警報装置を設置した。

6月4日からは伸縮計の自動観測システムを導入し、その後、管理基準値に応じた連絡体制や非常配備体制等の運用を決め、県、市旭支所、地元住民、委託業者、協定業者で情報を共有できるようにした。

具体的には、伸縮計の移動量が2mm以上/時になった場合を「警戒体制」とし、県は非常配備体制を取り、地元は避難準備を行う。さらに移動量が4mm以上/時、又は2mm以上/時を2時間継続した場合を「避難体制」とし、県は現地に出動して変状を監視し、地元は安全な場所へ避難することとした。

また、地すべりの進行を構造的に抑える応急対策も並行して実施し、現道上に大型土のう等による押え盛土を設置する工事を6月2日に着手し、6月25日に完了した。



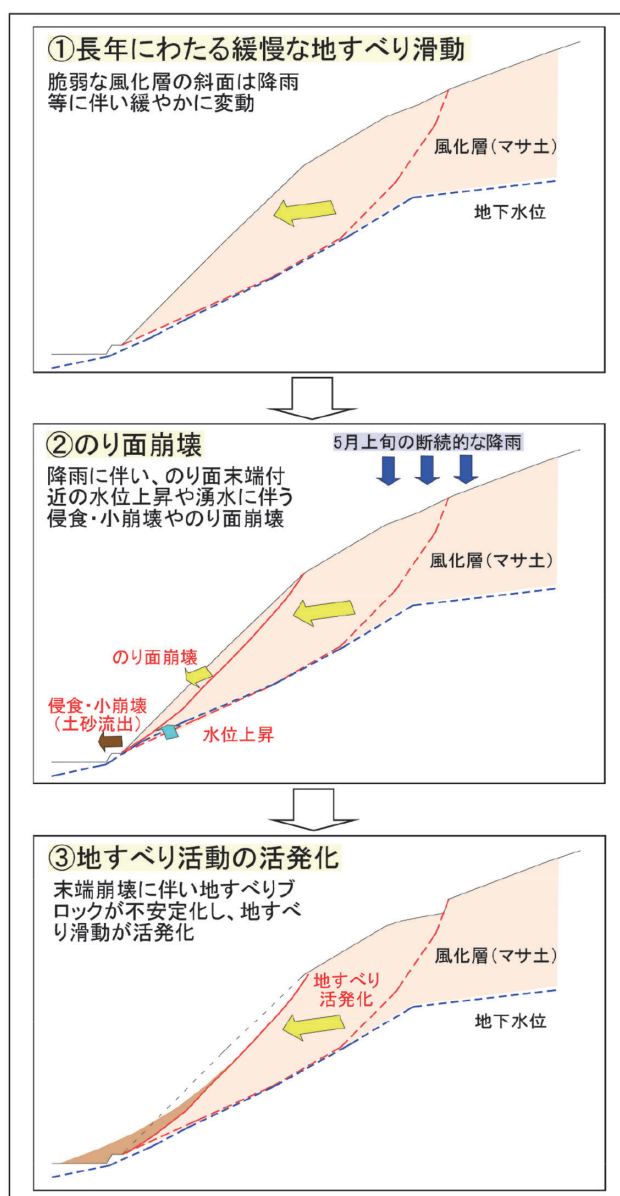
資料-1 避難等に関する地元周知文

4. 地すべり発生メカニズム

現地は、表層 5 ～ 10 m 程度まで N 値 30 以下の脆弱な地質であり、20 m 程度深部までマサ状に風化した岩盤が分布しており、東西の端部に法枠工が施工される元々崩壊しやすい脆弱化した地質であった。

また、観測の結果、降雨から遅れて数日の間に地下水位が上昇し、定常水位まで水位低下するのに時間を要する傾向が確認されている。

平成 30 年 5 月上旬の断続的な降雨による長期間の地下水供給があったことで、地すべりブロック内の間隙水圧が上昇し続け、当該斜面の不安定な状態が継続したことから、地すべり土塊下部のバランスが崩れて地すべり活動が活発化したことが原因と推定される。



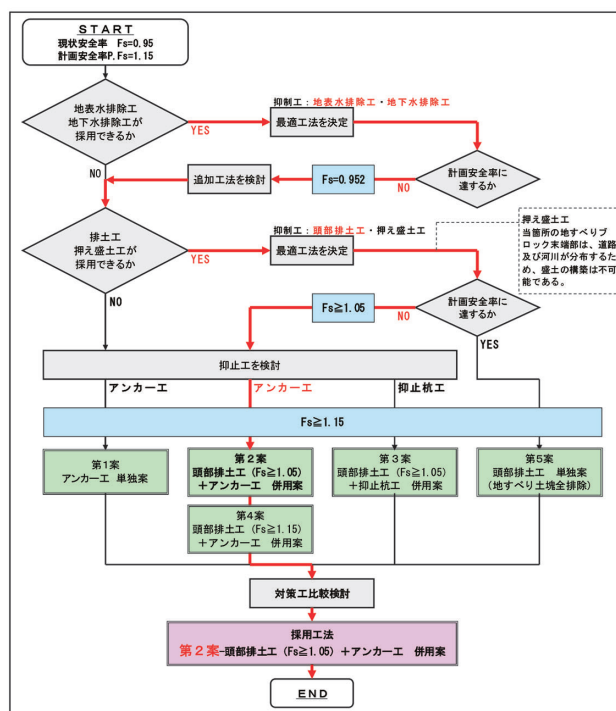
図－5 地すべり形成過程イメージ

5. 対策工法の選定

対策工法は、地すべりブロックの中央付近に設定した主測線上のすべり面（深層部）で安定解析を実施し、被災道路が一般県道であるため、計画安全率が 1.15 を満足するものとした。なお、安定解析に用いる現状安全率は、災害発生後の地すべり動態観測結果より、降雨の少ない時期でも継続的に運動していると判断できることから、応急押え盛土完了後の状態の安全率を 0.95 と設定した。

そして、抑制工と抑止工を組み合わせた工法を基本とし、対策規模、施工斜面及びその周辺状況等を考慮して、現地への適用性を検討のうえ、5 案を抽出した。

次に、“①滑落崖背後の自然斜面に樹木の根曲がりや古い段差地形が見られることから、これらの範囲の地形改変(頭部排土工)は最小限に抑える”、“②表土の崩落が断続的に見られることから、施工時の完全性を確保する”をポイントに 5 案を比較検討した結果、経済性及び安全性に優れ、周辺への影響が小さく、維持管理面も問題がない「頭部排土工 ($F_s \geq 1.05$) + アンカー工併用案」を最適工法とした。



図－6 対策工法の選定フロー

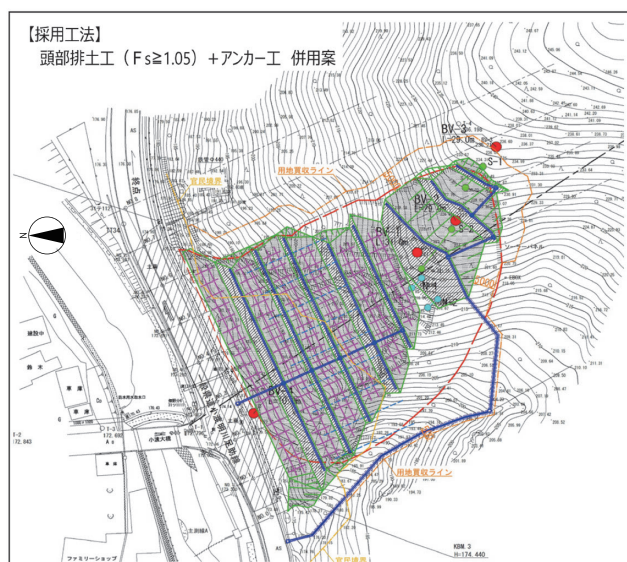


図-7 採用工法平面図

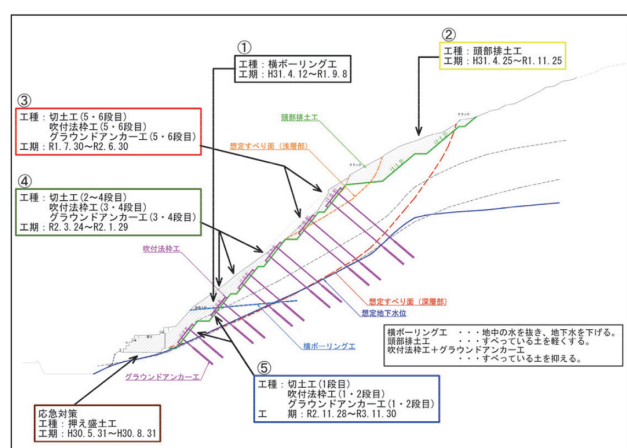


図-8 採用工法断面図（施工ステップ入り）

6. 災害査定及び復旧工事の経過

災害査定に向け、平成30年7月から有識者へ相談しながら、発生メカニズムや対策工法等の検討を本格的に開始し、国土交通省防災課と平成31年1月までに計4回の打合せを実施した。これと並行して、関係地権者との交渉、地元説明、保安林協議等も順次進め、平成31年3月に災害査定を受けた後、4月に最初の復旧工事となる横ボーリング工と頭部排土工に着手した。その後、グラウンドアンカー工を含む切土法面工を上段から2段ずつ、工事を切れ間なく施工し、途中、動物の進入と思われる地盤伸縮計の誤作動といったトラブルはあったものの、心配していた地すべりの増破やそれに伴う第3者への被害が発生することなく、令和3年10月29日に約3年5カ月に及んだ県道の通行止めを解除し、11月30日に全ての復旧工事が完了した。



写真-4 頭部排土工着手時

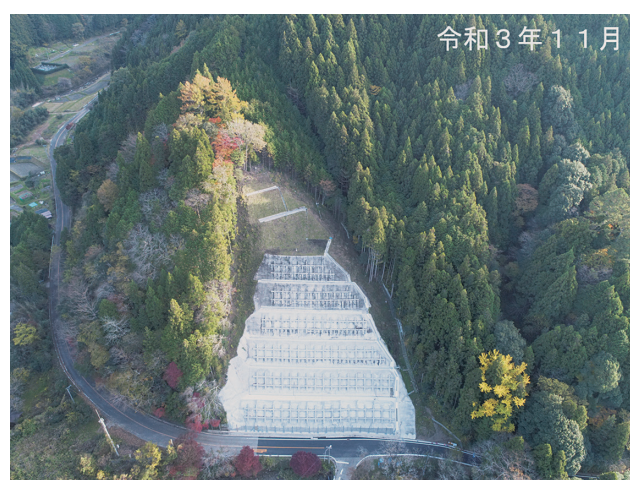


写真-5 災害復旧工事完了時

7. おわりに

災害発生に伴う県道の通行止めにより、集落内を通過する狭小な市道を迂回路とせざるを得なかったため、地元住民の皆様には、地すべりの進行に対する心配に加え、生活道路の利用にも長期間にわたりご不便をお掛けすることとなった。今回の災害復旧工事が無事に完成することができたのは、何よりも地元住民の皆様のご協力とご理解があったうえでのことであり、ここで改めて感謝を申し上げる。

一方、今回の災害現場がある豊田市東部地区の高齢化率は4割を超えており、地域を支える建設会社で働く技術者の高齢化も進んでいる。30年後に再び同様の災害が発生した時にはどのようなになっているのだろうか。持続可能な山間地域の営みを実現するためには、建設業界の人員確保が重要かつ不可欠な要素の1つであると痛切に感じる。

一般県道 茶臼山線の道路改良事業について

愛知県新城設楽建設事務所

設楽支所建設課 課長補佐

主 査

山 口 哲 司
星 野 勝 弘

1. はじめに

県の北東部に位置し、天竜奥三河国定公園内にある茶臼山高原には、県内唯一のスキー場である「茶臼山高原スキー場」や「茶臼山高原芝桜の丘」(写真1、2：豊根村役場提供)があり、年間約50万人の観光客が訪れる県内有数の観光地となっています。

この茶臼山高原へは、愛知県側からは、一般県道茶臼山高原設楽線と一般県道茶臼山線を利用し、長野県側からは、根羽村又は売木村を経由して多くの人が訪れています。



写真1 茶臼山高原スキー場



写真2 茶臼山高原芝桜の丘

ここでは、三遠南信自動車道や国道151号を通じて、東三河地域及び静岡県方面から訪れる際の主要

なルートである「一般県道茶臼山線」の道路改良事業のこれまでと現在について紹介して行きたいと思います。

2. 一般県道茶臼山線のはじまり

一般県道茶臼山線は、茶臼山高原を起点とし、山麓の国道151号に至るまでの延長約6kmの県道です。

もともとは、豊根村の村道茶臼山線でしたが、昭和41年8月に道路法第7条の規定に基づき県道認定を行い、昭和41年11月に一般県道茶臼山線として供用開始しました。(図1)



図1 位置図

3. 一般県道茶臼山線のこれまでの改良工事

一般県道茶臼山線は、観光地をつなぐ道路であるにも係わらず、冬季には降雪・積雪による路面凍結に加え、急カーブ・急勾配が連続し、見通しが悪く、また、幅員狭小であることから、早期の道路改良が望まれてきました。

本路線の改良工事は、供用開始を行った時期と幅員構成の違いで、一期工事と二期工事の2つに分ける事ができます(図2)。

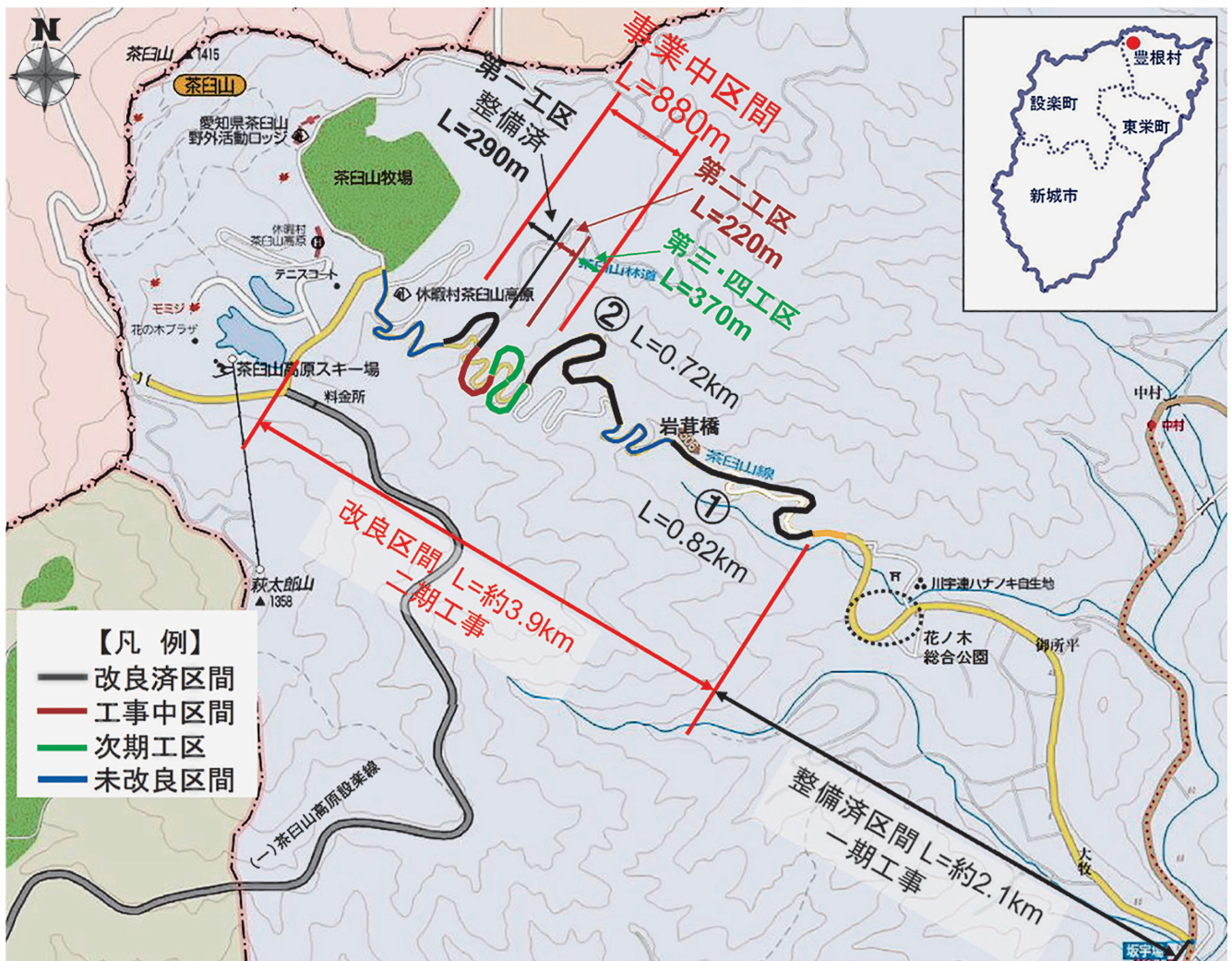


図2 道路改良の状況

この内、一期工事区間（ L =約2.1km）は、最初に改良が行われた区間で、比較的なだらかな地形の中での道路改良工事です。供用開始は、昭和59年12月を皮切りに、平成5年1月までの約10年間に4つの工区に分けて行われました。

道路規格は、第3種第4級、設計速度 $V = 30\text{km/h}$ 、幅員構成は図3の通りで、この区間には、花ノ木総合公園や民家があるため、片側の歩道が整備されています。

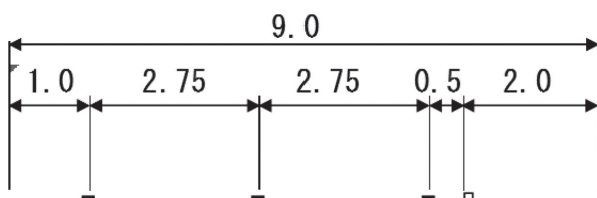


図3 幅員構成（一期工事）

また、現在事業中の二期工事区間（ L =約3.9km）は、平成2年に予備設計に着手しており、この区間は急峻な地形となってくることから、最急縦断勾配を10%（標準8%、特例値11%）とし、かつ、事業費

削減のため歩道無しとしています。（図4）

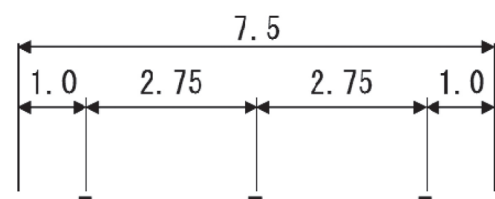


図4 幅員構成（二期工事）

二期工事区間では、一期工事と二期工事の境から山頂に向かって工事を開始し、これまでに、図2の①区間（ $L=0.82\text{km}$ ）を平成10年6月に、図2の②区間（ $L=0.72\text{km}$ ）を平成16年12月に、それぞれ供用開始を行っています。

4. 現在の事業中区間の状況

現在は、図2に示す $L=0.88\text{km}$ 区間において改良工事を進めています。この区間は、つづら折りの線形が続き、縦断勾配も厳しい地形の中、早期に効果を得る事を目的に、山頂側から工区を4つに分け、

順次現道にタッチしながら工事を行う計画としています。(図5)

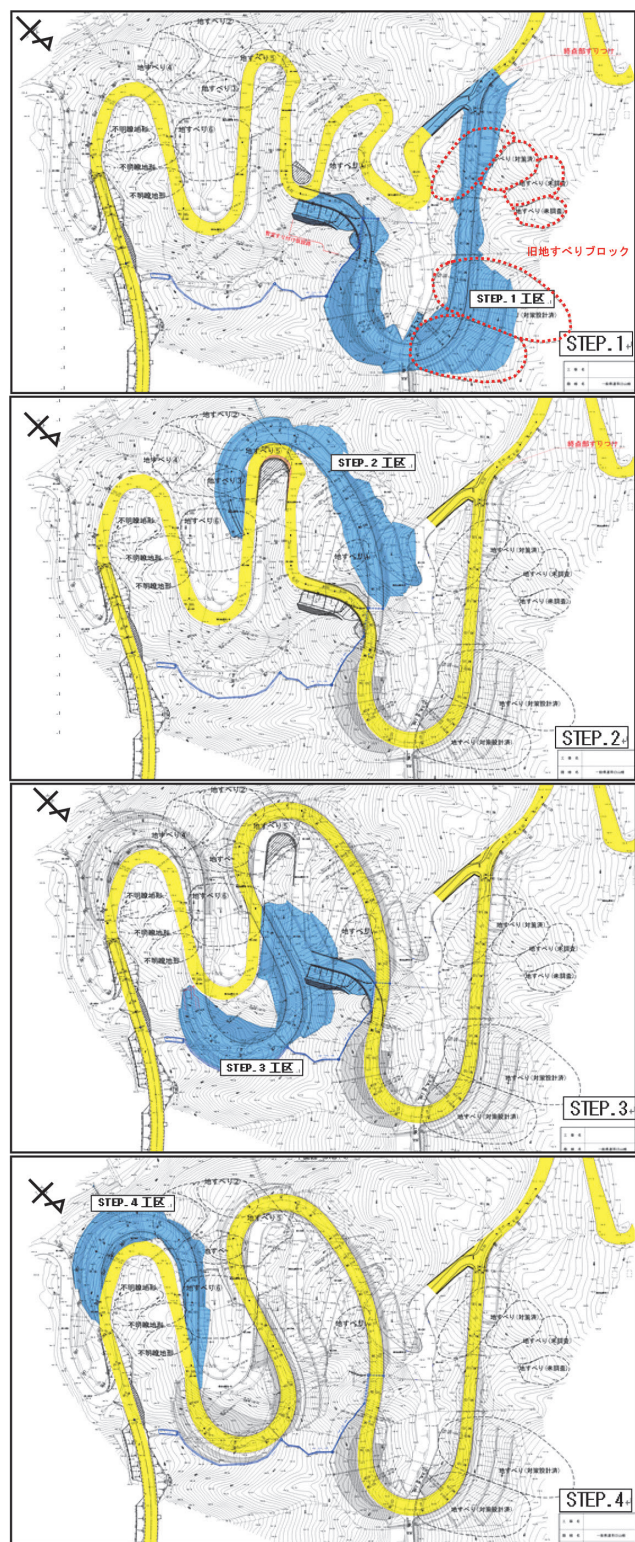


図5 施工STEP図

〔青色：STEP毎の工事区間
黄色：STEP毎の車両通行区間〕

【STEP1】

第一工区の工事を発注し、一段目の切土工事を終え、引き続き二段目の切土工事を行っていた平成21

年3月に、道路延長方向に25m、横断方向に約7mの規模で切土法面の崩壊が発生するという予想なかった事態が発生しました。(写真3)



写真3 切土法面の崩落

当面の対策として、抑え盛土により崩落の進展を抑止すると共に、崩壊の原因調査のため、既存の周辺地形図(1/25,000)と実測した地形図の判読及びボーリング調査を行ったところ、『旧地すべりブロック(現在は滑動していないが、過去には滑動していたと想定されるという意味で、「旧」という表現を使用)』の存在と、潜在的に地中に分布しているすべり面が確認できました。また、崩壊前後の降雨記録を確認すると、崩壊前日に約75mm/日の降雨があり、10日前にも同じく約75mm/日の降雨を確認できました。

これらのデータから、崩壊のメカニズムは、『もともと不安定な旧地すべりブロックが存在しており、切土によりやや不安定となったところに、降雨による地下水位の上昇が伴って著しく不安定となった結果、崩壊に至った』ものと推測されました。

これを受け、恒久的な対策として、地下水排除のための横ボーリング+グラウンドアンカー+簡易吹付法枠により切土法面の安定化を図る工事を行っています。また、隣接する切土箇所においても、規模の大きな旧地すべりブロックが2つ確認できたため、地下水排除のための集水井の設置(2箇所)+グラウンドアンカー+簡易吹付法枠により切土法面の安定化を行っています。

これら修正設計や追加工事を行い、平成29年12月にL=0.29km区間の供用開始を行う事ができました。(写真4)



写真4 供用開始直前の道路



写真5 抑止杭の施工状況

【STEP2】

第一工区の工事に並行して、第二工区以降の区間でも旧地すべりブロックの調査を行い、多くの旧地すべりブロックの存在を確認しました。(図6の①～⑥)

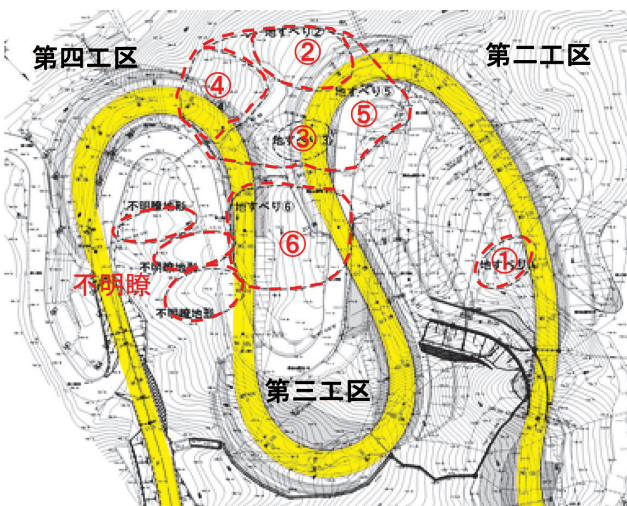


図6 旧地すべり地形ブロックの位置

第二工区において検討を行った結果、盛土区間にある旧地すべりブロック②、③、⑤、⑥に対して対策が必要となり、現在、鋼管杭を用いた「抑止杭」の施工を行っています。(写真5)

抑止杭の工事完了後は、盛土工事に着手しますが、地形の動態観測を行いながら、慎重に進めて行く予定です。

【STEP3・4】

残りの第三、第四工区については、昨年度、用地買収が完了しており、第二工区の工事完了後に、速やかに工事に着手できるよう準備を進めている所です。

5. おわりに

一般県道茶臼山線の道路改良工事は、多大な事業費と、時間を要する山間部の代表的な工事と言えます。このため、本事業では、事業効果を早期に発現させるため、現道にタッチさせながら、工区を分割して工事を進めています。

しかしながら、事業を進めていくと、第一工区のような予期せぬ事態に遭遇し、思うように進捗できない事もありますが、あわてず、落ち着いて適切な対応を取る事が必要であることは言うまでもありません。

また、工事着手前には、自然公園法第20条第3項の規定（特別地域内工作物の新築許可申請）や森林法第27条第1項の規定（保安林解除申請）に基づき許可申請書を提出し、許可を得る必要があります。

これからも、工事を進める事だけに気を取られず、これらの手続きを計画的に行い、茶臼山高原を訪れる方が、安全・安心な道路を利用できるよう、早期の完了を目指して事業を進めていきます。

主要地方道東三河環状線の大崎工区について

愛知県東三河建設事務所

道路整備課 課 長

課長補佐

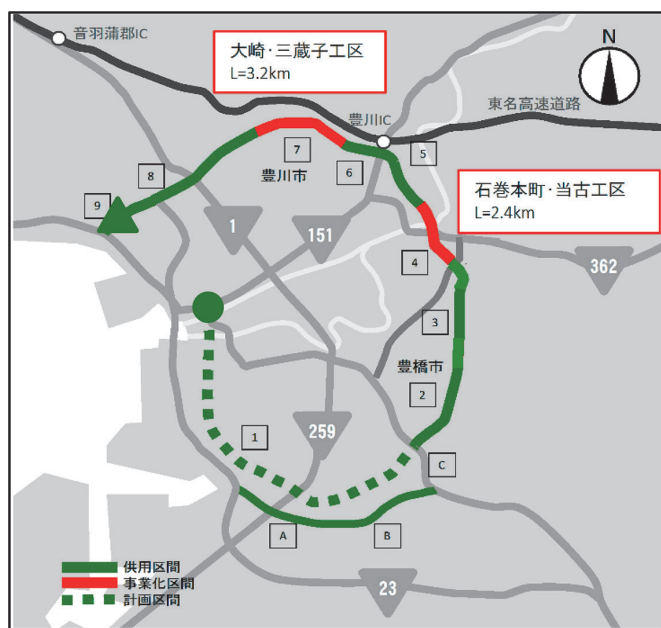
技 師

村 田 卓 則
岡 田 充 広
齋 木 拓 郎

1. はじめに

主要地方道東三河環状線は、豊川市と豊橋市を中心とした東三河都市圏の骨格となる環状道路で、昭和46年に都市計画決定（再編成）、昭和47年に主要地方道として認定されました。

本路線は、重要港湾三河港を中心にした臨海工業地帯と東三河地域の内陸工業地帯とを連結する交通軸としての機能や東名高速道路、名豊道路（国道23号）、国道1号などの幹線道路へのアクセス道路としての機能のほか、第2次緊急輸送道路として位置づけられ、災害時には安全・円滑な交通を確保することや通過交通を迂回させることで、中心市街地の交通混雑の緩和を図ることなどを目的に整備を進めています。



東三河環状線概要図

2. 東三河環状線の概要と現状

(1) 概要

起 点：豊橋市^{ひしきの}日色野町地内

終 点：豊川市^{みと}御津町地内

構造規格：3種2級（設計速度60km/h）

延 長：L = 36.1km

（暫定計画での全体計画延長 L = 32.5km）

幅 員：W = 30.0m ~ 35.0m

（暫定計画箇所 W = 16.0m ~ 21.0m）

※暫定計画箇所は、起点から国道1号の岩屋町西交差点 L = 13.0km を国道23号豊橋港ICから国道1号の岩屋町西交差点区間 L = 9.4km としています。

全体計画内訳表

区間番号	区 間	延長(km)	幅員(m)
1	国道247号～国道1号	13.0	30
2	国道1号～(主)豊橋大知波線	3.0	30
3	(主)豊橋大知波線～(主)東三河環状線	4.1	30
4	(主)東三河環状線～国道362号	1.5	30
5	国道362号～国道151号	3.5	30
6	国道151号～県道三蔵子一宮線	1.4	30・35
7	県道三蔵子一宮線～(主)国府馬場線	4.9	30
8	(主)国府馬場線～県道小坂井御津線	3.5	30・35
9	県道小坂井御津線～国道23号	1.2	30・35
計		36.1	

暫定計画箇所内訳表

区間番号	区 間	延長(km)	幅員(m)
A	名豊道路～県道伊古部南米線	3.2	16
B	県道伊古部南米線～国道1号	4.3	16
C	国道1号重用区間	1.9	21
計		9.4	

区間別内訳表

(2) 現状

東三河環状線は、現在、事業を実施している大崎・三蔵子工区の3.2km、石巻本町・当古工区（豊川渡河を含む）2.4km及び計画区間である①国道247号から国道1号を除き供用しています。

昭和50年代から平成の終わりまでに、⑥の区間は4車線、その他の区間は暫定2車線で整備を実施しました。

3. 大崎工区について

(1) 事業概要

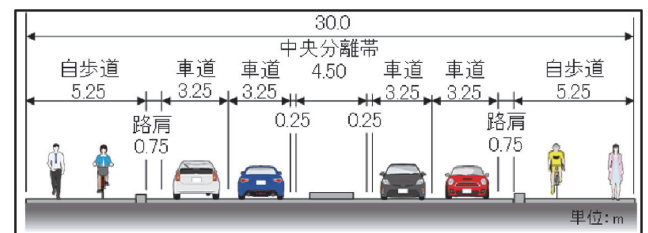
大崎工区は、豊川市の中心市街地、旧海軍工場跡地（現在は自衛隊の駐屯地や企業などが立地している）の北側に位置し、主要地方道豊川新城線と交差する市田町下中野交差点から一般県道千万町豊川線と交差する大崎町北交差点までの延長約1.7kmをバイパス整備するものです。

また、東三河環状線の沿線では、大型ショッピングモールのオープンが予定されており、当該路線はアクセス道路の一つとして早期完了を大いに期待されています。

れております。

事業は、平成16年度に公安協議や区域変更手続きを実施し、暫定2車線による整備をスタートしました。用地買収や工事を進める中、平成30年度には、増大する交通需要に対応するため道路計画は、4車線整備に方針転換されました。

計画幅員は30.0mで、内訳は、車道4車線（3.25m×4）、歩道（5.25m×2）、中央分離帯（4.5m）です。道路規格は3種2級、設計速度は60km/h、事業費は約52.5億円となっています。



標準断面図



位置図

(2) 事業の経過

大崎工区は、全線にわたりほぼ平坦な地形です。計画平面図にお示ししますとおり、工区の東側は市街地になっており豊川市道を取り込んで拡幅する計画、西側は田園地帯となっておりバイパスとして整備する計画となっています。

まずは、用地取得の経過について説明します。

平成16年度より買収を始め、平成20年度までには東側では4筆、西側では2筆を残すのみとなり、順調に交渉を行い用地の進捗を図ってきました。残りの地権者との交渉は難航し、最終的な用地取得完了は平成30年度となっております。

次に、工事の経過について説明します。

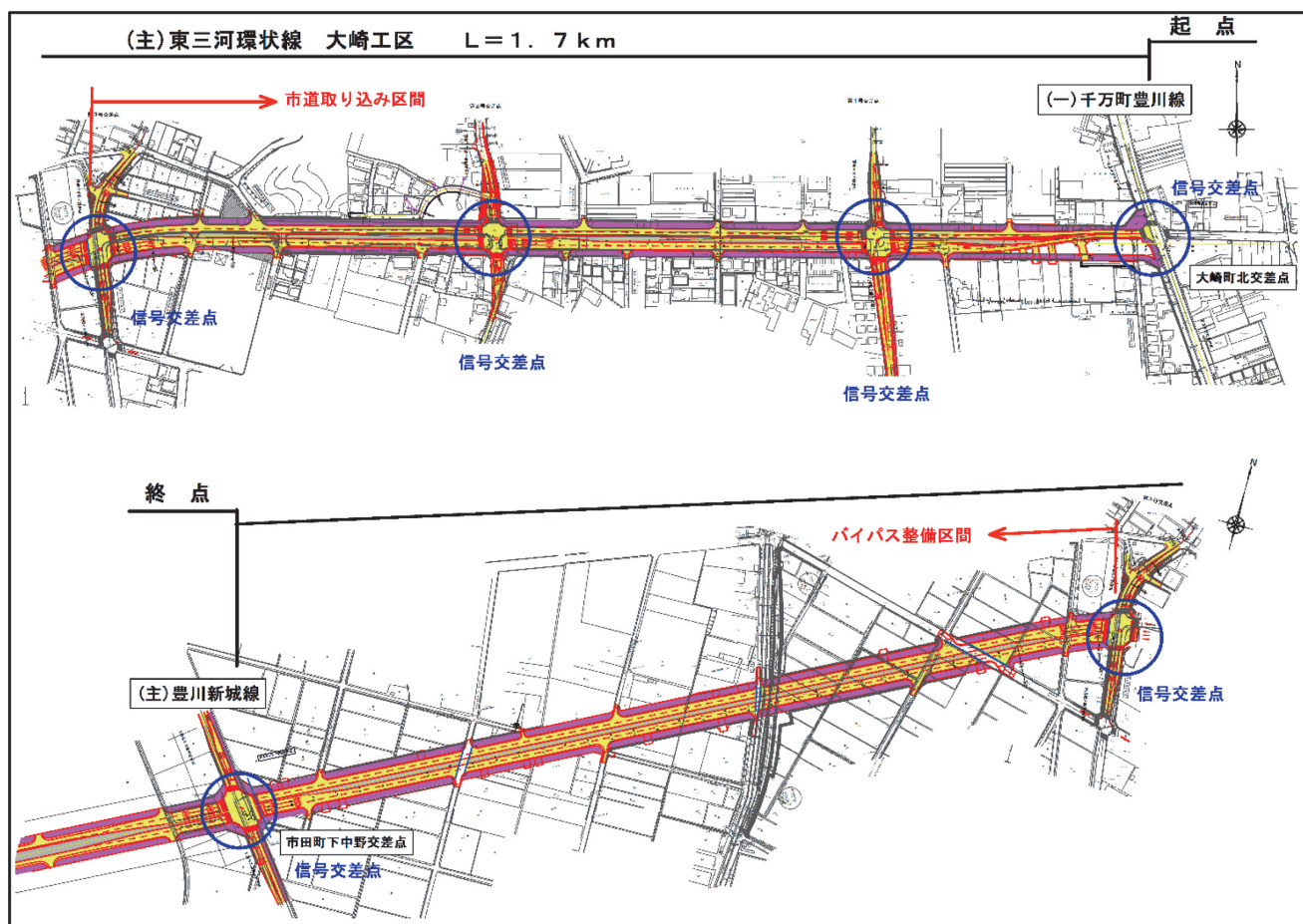
工事は、平成18年度より用地取得のできた区間から着手し、車道部の路床改良まで行い、供用しない第2走行車線部へアスカープとコンクリート張りを設置する形で、4車線の施工に大きな影響が無いよう暫定2車線工事を進めてきました。



バイパス整備区間・暫定整備済み状況（未供用）

しかし、用地交渉の難航により、工事の進捗が遅れたことから、平成30年度に将来4車線で整備を行う方針となりました。

平成16年度に、暫定2車線で公安協議を済ませておりましたが、4車線化に伴う信号交差点とするため新たな協議が必要となり、公安協議は、県内のどの事務所も大変苦勞して実施している状況の中、本



計画平面図

工区も約2年の月日を要し完了することとなりました。地元は信号交差点でないと地域が分断され不便になる、事業に協力できない等の譲れない意見があり、対して、公安は交通量が少ないので信号交差点はできない等の方針で、非常に困った状況でありましたが、担当者は間に入り説明と調整を重ね、令和3年度に何とか双方で理解を得られた5箇所の信号交差点（既設2箇所、新設3箇所）を設置できることになり工事を進めている状況です。



バイパス整備区間・4車化整備状況



市道取り込み区間・4車化整備状況

工事を進める中で、バイパス整備区間は周辺が田園地帯であることから、大きな問題なく進捗を図れましたが、工事終盤には交差市道が鋭角に交わり通過交通量が多いことから、中央分離帯で閉鎖し通過交通を迂回させる検討には苦勞しました。

市道取り込み区間では、通過車両の車線確保と沿道住民の通行確保に努め工事を進めました。また、市道沿線には住宅が連坦しており、すでに各々の高さで家屋が建築されていたため、既設側溝の高さを

固定し歩道縦断を変更することにより家屋への影響が無いよう施工者と相談しながら対応しました。

特に、地元からの施工に係る要望や意見などを、大崎地区の役員の方と相談・調整のうえ対応し、ご理解をいただき工事を進めることができました。

供用に向け、地元では令和4年11月に道路を利用したウォークラリーの開催を計画しており、本路線に興味を持っていただくとともに、供用への期待が大きいことがうかがえます。

4. おわりに

大崎工区の約1.7km区間の完成には、約17年の長きに渡る月日を費やし、歴代担当者の努力の結晶として、令和4年度に供用する運びとなりました。

この事業に協力していただいた地権者や地区役員の方々、計画から完成までの設計や施工に関った豊川市、豊川警察署、設計・建設業者の方々へ、心より感謝申し上げます。

東三河環状線の全線開通には、しばらくの時間をいただくこととなりますが、早期の完成に向け微力ながら努力していきたいと考えております。

祝 広域農道奥三河線全線開通

愛知県新城設楽農林水産事務所

建設課 課長補佐

技 師

河
尾

合
崎

利
恭

憲
仁

1. はじめに

2022年5月29日、「広域農道奥三河線（奥三河2期地区）」の開通記念式典が行われ、1994年から整備を進めてきた広域農道奥三河線が、28年の歳月をかけて全線開通となりました。

広域農道奥三河線は、愛知県北設楽郡設楽町津具（旧津具村）と同町名倉を結ぶ奥三河地区と、名倉と豊田市（旧東加茂郡稲武町）を結ぶ奥三河2期地区の2つの地区からなります。

本広域農道のある奥三河地域は、愛知県の北東部に位置し、面積の約8割を森林が占め、矢作川、豊

川の水源の一端を担う自然豊かな地域です。農業に関しては、水稻を中心に、中山間地の特性を活かした施設野菜、花きの栽培や畜産等が行われています。一方で、都市部とのアクセス、農家の高齢化や後継者不足、人口の流出による過疎化などの課題を抱えた地域でもあります。

本広域農道は、農産物の輸送路としての役割はもちろんのこと、都市住民との交流による地域の活性化も期待されることに加え、前述のような課題に対する解決の一端ともなるべく、計画されました。

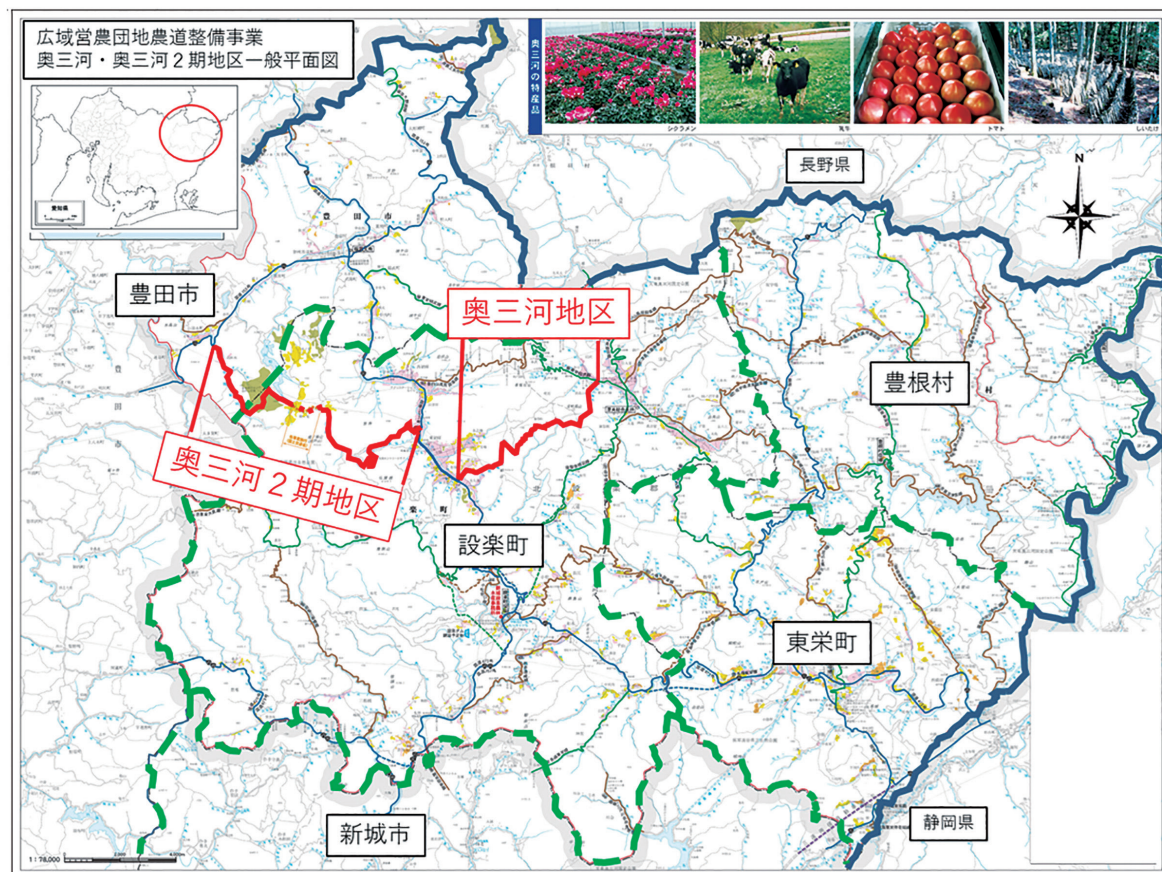


図-1. 位置図

2. 広域農道とは

農産物運搬を始めとする農作業全般に役立つ「農業用道路」のことを「農道」と呼んでいます。

農道は農作物の集出荷や市場へ運ぶ「農産物の運搬」と、トラクタの搬出入や農作物の積み込みなどの「農作業の手助け」が主な役割となります。それらの役割によって「基幹的農道」と「ほ場内農道」に分類され、広域農道は「基幹的農道」に含まれます。

表-1. 農道の種類

基幹的農道 (広域農道・ 農免農道)	田畑から収穫した農作物を集出荷場や各地の市場などへ運搬する際に利用される、農村地域の基幹となる農道。	
ほ場内農道	幹線農道	集落とほ場、ほ場間、ほ場と基幹的農道を結ぶ農道
	支線農道	幹線から分岐し、ほ区、耕区に連絡する農道
	耕作道	耕区内の農道

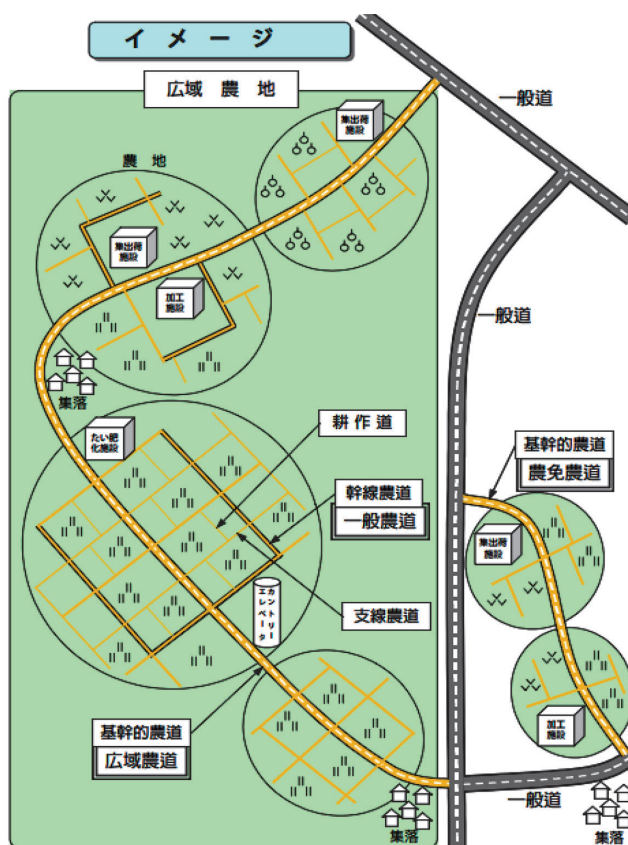


図-2. 農道イメージ図（農林水産省 HP より）

3. 事業概要

本広域農道は、北設楽郡設楽町、東栄町、豊根村及び豊田市（旧東加茂郡稲武町）の農地1,770haと各種農業用施設を結び、さらに名古屋や豊橋等の市場への流通経路を確保することで、奥三河地域の農産物（米、野菜、花き、畜産等）の広域的な産地形成を図ることが大きな目的となります。加えて、過疎化、高齢化が深刻な課題である本地域の活性化への効果を期待されるものとして、事業が計画されました。

表-2. 事業概要

事業主体	愛知県（新城設楽農林水産事務所）
事業名	広域営農団地農道整備事業
所在地	豊田市（旧稲武町）、北設楽郡設楽町
事業量	全線 約 21.2 k m 奥三河地区 約 8.2 k m 奥三河2期地区 約 13.0 k m
総事業費	約 173 億円
事業工期	奥三河地区 1994 年度（H6）～2007 年度（H19） 奥三河2期地区 1996 年度（H8）～2022 年度（R4）

全長 21.2km の道路造成は、その大半が山あいを通る新設路線で、大規模な樹木の伐採から始まり、急峻な山の中での掘削作業、全長 271m のトンネル掘削、発破による岩盤破碎、約 30m の深い谷間への架橋（図-3参照）など困難な工事が必要とされました。また、権利者が大多数となっている共有地の用地交渉や、県内の平野部よりも厳しい寒さと降雪もあり、思うように工事が進まず、施工は困難を極めました。

開通を控えた昨年度は、近年稀にみる雪の多さで、最高 30cm 以上の積雪があり、1月から3月中旬までは、思うように工事が出来ない状況が続きました。しかし、その後は施工業者の尽力により、急ピッチで残りの工事を終え、無事 2022 年度に全線開通を迎えることが出来ました。



図-3. 4号橋梁施工状況（奥三河2期地区）

4. 開通に向けて ～橋面ペイント～

全線開通を翌年に控えた2021年11月には、地域の子供たちに広域農道について知ってもらおうという思いから、地元小学生を工事現場に招き、舗装前の橋面に絵を描いてもらうイベントを開催しました（図-4参照）。

参加したのは名倉小学校の全校児童33名、11月中旬という寒い中、各児童が名倉の特産品であるトウモロコシや、五平餅などをテーマとした絵を描き、橋一面が鮮やかな絵で彩られました。

他にも、箱桁橋内部の見学や、施工業者（株式会社ごんだ様）の協力による舗装重機の展示（図-5参照）も行いました。普段できない体験に子供たちも興奮している様子でした。楽しそうに絵を描いたり、重機に興味津々な様子を見て、職員一同やってよかったという気持ちで一杯でした。



図-4. イベントの様子①



図-5. イベントの様子②

5. 開通記念式典

いよいよ全線開通の日を迎え、開通記念式典（奥三河広域農道推進協議会主催）が設楽町立名倉小学校にて開催されました。

式典は、大村秀章愛知県知事、今枝宗一郎衆議院議員をはじめとする国・県・市町村議会議員、地元関係者及び設計・施工業者の方々をお招きし、盛大に執り行われました。式典後、広域農道上でテープカットが行われ、その後、出席者による車両パレードで締められました。



図-6. テープカット

開通直前には、地元住民や、バイクでツーリングに来た方が名倉側の入り口で並んでいる光景が見られました（図-7参照）。

私もスタッフとして働いていたのですが、地元の方や、ツーリングに来た方から声をかけられ、地元の方が待ち望んでいたこと、また、想像以上に多くの方に知れ渡っていることを知り、感慨深い気持ちになりました。



図-7. 開通直前

6. 広域農道付近の観光スポット

せっかくの機会なのでここで広域農道付近の観光スポットを紹介したいと思います。

駒ヶ原地域

(ばんじゃーる駒ヶ原・遊べる花屋)

広域農道奥三河線（奥三河2期地区）の中間点に位置する駒ヶ原地域では、段戸牛を使用したステーキが食べられる「ばんじゃーる駒ヶ原」、2022年4月にオープンした花屋&カフェの「遊べる花屋」があります。遊べる花屋さんは、駒ヶ原地域でシクラメン等花きの生産販売を営む麻野間園芸さんが手がけています。



図-8. 遊べる花屋

稲武町の氷瀑（1月上旬～2月下旬）

豊田市稲武町大井平公園付近にある湧水広場では、町内在住の水道屋さんが、山から流れてくる水を使って散水し、巨大な氷瀑に仕上げています。期間中の夜間はライトアップされ、神秘的な光景が見られます。



図-9. 稲武町の氷瀑

（湧水広場の氷瀑 | 【公式】愛知県の観光サイト Aichi Now (aichi-now.jp) より)

7. おわりに

はじめにでも述べたように、本広域農道は奥三河地域の農業をはじめとした地域全体の活性化を目的としています。そして、地域の活性化にはこうした「みち」の整備が非常に重要な要素となると思っています。本広域農道の開通が奥三河地域の農業の発展及び、地域全体の活性化に繋がると信じています。

最後に、本事業の事業用地にご協力いただいた用地協力者の方々、設計・施工業者の皆様、そして、工事にご理解・ご協力いただいた地元住民の方々に深く感謝いたします。

8. おまけ（広域農道最高地点）



図-10. 広域農道最高地点 標高 995m

ひそかな写真スポットになっています。お越しの際は来訪記念にぜひ。

まちの歴史を道路空間に表現する ～「徳川家康公生誕の地 岡崎」の取組み～

岡崎市 都市政策部

まちづくりデザイン課 主事

神 尾 実 沙

1. はじめに

岡崎市は、愛知県の中央部に位置する人口約38万人の中核市であり、温暖な気候条件のもと、山地、丘陵、台地及び平野など変化に富んだ地形を基盤とし、三河山地から連なる緑、矢作川や乙川などの清流をはじめ、四季の移ろいを感じられるとても自然豊かな都市です。この恵まれた自然環境を背景に、古代には三河国の成立、中世には源氏・足利氏の武家文化の重要拠点、そして近世には江戸幕府の礎を築いた徳川家康公の生誕の地・岡崎城下町として栄え、西三河地方の拠点となって発展してきました。現在も、13件もの国の文化財指定を受けた建造物を有するとともに、八丁味噌等の伝統産業や、山車が練り歩く祭り等の祭礼行事が営まれており、数多くの歴史文化資産及び景観資産が継承されています。



位置図

これら豊富な資産をまちづくりに活かすため、本市固有の7つの歴史的風致を維持向上させる「歴史まちづくり」や、美しく風格ある岡崎の創生をテーマに、地域の個性ある景観を保全・活用する「景観まちづくり」に取り組んでいます。また、近年では、岡崎城の南側を東西に流れる一級河川乙川から、こ

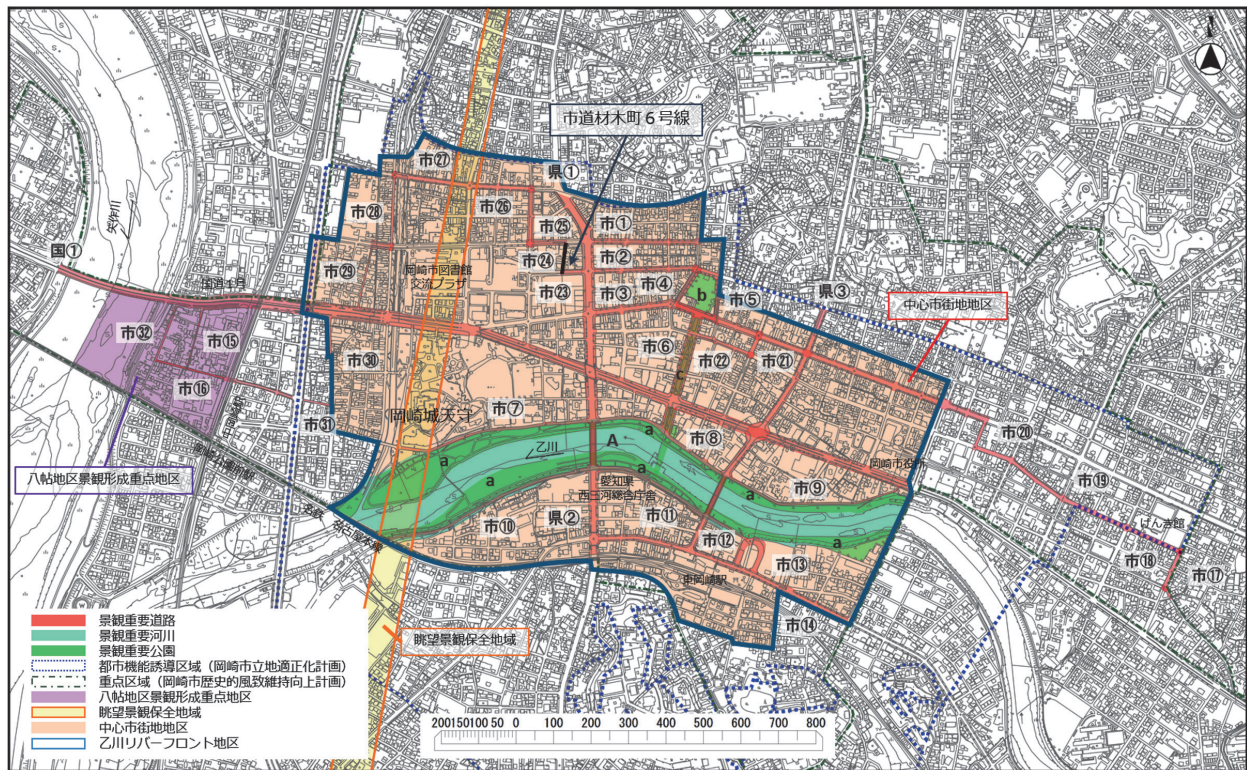
れとつながる中心市街地一体の乙川リバーフロント地区約157haにおいて、豊富で良質な公共空間を活用した公民連携まちづくりにより、まちの回遊を実現させ、その波及効果として、市民の暮らしの質とエリアの価値向上を図る「QRUWA 戦略」や、地区内の河川空間を活かす「かわまちづくり」、公園等の公共空間再整備と合わせたエリアマネジメントなど、景観・観光・交通・健康等の政策とも連携したまちづくりを進めています。

2. 徳川家康公生誕の地 岡崎

本市の歴史文化資産及び景観資産等の中でも、天下泰平の世を築いた徳川家康公を輩出した地として、徳川文化にまつわる様々な歴史的・文化的資産が特徴的です。とりわけ、家康公生誕の岡崎城は、“岡崎らしさ”を感じるシンボリックな存在で、長年にわたり市民からも親しまれています。令和5年1月には、家康公を主人公としたNHK大河ドラマの放送が開始されることから、観光客増加による地域活性化への期待が高まっており、本市も一丸となって準備を進めています。「徳川家康公生誕の地 岡崎」に暮らす市民の誇りと愛着を育むための取組みについて紹介します。



岡崎城天守



景観重要公共施設位置図

3. 景観法を活用した高質な公共空間の形成

平成24年に、①景観まちづくりの目指す方向を共有すること、②景観まちづくりへの意識を高め取組みを促すこと、③景観まちづくりの施策を体系化し総合的に推進すること、をねらいとして、景観法に基づく「岡崎市景観計画（以下「景観計画」という。）」を策定し、景観まちづくりに取り組んでいます。

実施にあたって本市は、道路や河川等の公共施設が、地域景観の骨格を成す主要な構成要素の一つであるとともに、景観上の目印となるなど、地域の景観形成にとって重要かつ先導的な役割が期待されることから、景観計画の選択事項である「景観重要公共施設」の制度を活用しています。平成29年に、乙川リバーフロント地区内の道路を景観重要道路に位置付け、その後、令和2年と4年には、「東海道岡崎城下二十七曲り」の道路や、河川、公園を含む公共施設を、景観重要公共施設に追加しています。

景観重要公共施設は、国や愛知県、市担当部局の施設管理者と、整備の方針や占用許可の基準についての協議・同意を経て位置付けられます。これにより、乙川リバーフロント地区内の道路整備によって、無電柱化や石畳風の舗装、道路照明の統一など、景観にも配慮された高質な公共空間を、次の整備の際にも継承していくことができます。また、東海道岡崎

城下二十七曲りは、現在、生活道路としての使用が主となっていますが、歴史的背景を活かす整備を検討していくことができます。このように、景観法制度を活用し、本市固有の景観的・歴史的な観点でのエッセンスを加えることによって、道路空間の価値向上を図っています。

4. 東海道岡崎城下二十七曲りの道路整備

「家康公生誕の地 岡崎」のシンボルとなっている岡崎城や城下町ですが、実は、天守や石垣を築き、城下町の整備を行ったのは、家康公が江戸へ移った後に新たな城主となった、豊臣重臣の田中吉政です。岡崎城総構え内に引き込まれた東海道の道筋が幾重にも折れ曲がる「東海道岡崎城下二十七曲り」の原型は、天正18（1590）年に、田中吉政が岡崎城の防衛や城下町の経済的發展などを目的とした大規模な城郭拡張と城下町造成を行ったことに始まると言われています。



田中吉政肖像画

現在の東海道岡崎城下二十七曲りには、当時の東海道の道筋を辿ることができるよう、金のわらじの案内標示や曲がり角の道標（石柱）が設置されています。また、かつて東海道有数の宿場町であった岡崎宿の歴史の語りべとして、伝馬通二丁目には 20 基の石碑が設置され、宿場町のストーリーを伝えています。



左：金のわらじの案内
右：曲がり角の石柱



伝馬通二丁目の石碑（二十七曲）

さらに景観に配慮し、安全・快適かつ容易にまちなかを巡ることができる道路空間整備を行うため、平成 29 年度に道路部局と連携し、東海道岡崎城下二十七曲り道路修景整備計画（以下「整備計画」という。）を策定しました。整備計画では、市内の東海道を、城下町内とその他の東海道と分けて整理し、整備イメージを定めています。城下町内は、花崗岩（御影石）の産地として発展してきた地域の特性を活かし、城下町の風格を出す石色の脱色アスファルト舗装、その他の東海道は、旧東海道や宿場町の風情が漂う土風の脱色アスファルト舗装で整備を行います。令和元年には、整備計画に基づき、城下町内に位置する市道材木町 6 号線をモデル的に整備しました。

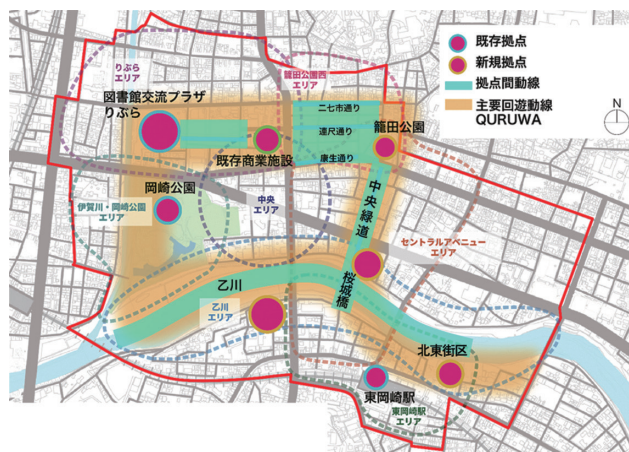


市道材木町 6 号線

東海道二十七曲りのような生活に密着した身近な道にも、あまり世に知られていない本市固有の歴史資産があります。このように、まちの歴史を道路空間に表現していくことで、地域の歴史資産を一つ一つ大切に後世に伝えていきます。

5. QURUWA 戦略との連携

QURUWA 戦略では、高質な公共空間を活かす公民連携プロジェクトを展開していますが、土台となる公共空間のハード整備においても、ウォークブルなまちづくりと並行して、家康公の歴史を感じてもらうための取り組みを行っています。



QURUWA 戦略における拠点等

① 東岡崎駅北東街区の徳川家康公の騎馬像

東岡崎駅北東街区は、主要回遊動線「QURUWA」の来街者に対するおもてなしの玄関口として位置付けられています。来街者を迎える優れた景観や、乙川へスムーズに誘導する歩行者動線、まちなかへの回遊性を高める情報発信等が求められる場所です。

令和元年、乙川への新たな歩行者動線として整備したペデストリアンデッキ上に、高さ 9.5 メートル、

日本最大級の高さを誇る「若き日の徳川家康公の騎馬像」を設置しました。本市の新たなシンボルとして、来街者を迎え入れてくれることを期待しています。



25歳の徳川家康公の騎馬像

②中央緑道の四天王像と歴史解説板

中央緑道は、その名の通り、緑豊かな公共の庭としてまちなかの暮らしを支えるため、また、東岡崎駅とまちなかをつなぐ主要な軸を形成するため、回遊性とにぎわいを創出する質の高い空間整備が求められる場所です。



中央緑道

令和2年、桜城橋の完成に合わせ、徳川四天王の石像を設置しました。徳川四天王とは、家康公を支えた三河武士である酒井忠次、本多忠勝、榊原康政、井伊直政です。家康公が天下を治めるまでの歴史的出来事の順になるよう、中央緑道の南側から北側に向かって、四天王像を配置しています。四天王像には、多言語化に対応した歴史解説板を設置しており、本

市の歴史と三河武士の偉業を広く伝えるとともに、解説板に記載されたQRコードを読み取ると、本市出身の声優・櫻井孝宏氏による音声ガイドを聴くことができ、歩行者を楽しませる工夫を施しています。また、石像を通じて、石都岡崎として戦国時代から受け継がれた職人の技術力の高さが体感できます。



徳川四天王像

上段左：本多忠勝像（1572年 一言坂の戦い）
上段右：酒井忠次像（1572年 三方ヶ原の戦い）
下段左：榊原康政像（1584年 小牧・長久手の戦い）
下段右：井伊直政像（1600年 関ヶ原の戦い）

6. おわりに

最近では、ハード主体のまちづくりからソフトも含めたまちづくりが求められるようになり、全国的に、車中心から人中心の、居心地がよくウォークアブルで歩きたくなるまちなかを目指す取組みが進められています。今回紹介した本市の事例も、大規模なハード整備ではないですが、「徳川家康公生誕の地 岡崎」という特徴を活かし、公共空間の質を高め、回遊性を向上させるためのまちづくりの一つだと考えます。

今後も、本市の豊富な歴史文化資産及び景観資産等を、私たちと将来の子どもたちの共通財産として大切に継承していくとともに、市民や来街者の目線に立ち、ふとした時に脈々と受け継がれた歴史に触れ、学ぶことができるまちづくりを目指していきます。

おいでん！道の駅「どんぐりの里いなぶ」

～“魅力あふれる目的地”にリニューアル～



マスコットキャラクター
「グリッピー」

豊田市建設部

建設企画課 担当長

川 戸 貞 幸



1. はじめに

道の駅「どんぐりの里いなぶ」は、岐阜県と長野県に隣接する豊田市稲武地区にあります。名古屋市と長野県塩尻市を結ぶ国道153号と、浜松市と岐阜県高山市を結ぶ国道257号との交差点近くに位置し、豊田市中心部から車で約1時間、最寄りの高速道路ICからも約1時間で訪れることができます。

当駅には、地域特産物直売所の「どんぐり横丁」や露天風呂を始め岩盤浴等19の浴槽がある温泉施設「どんぐりの湯」等があり、ピークの平成24年度には年間約64万人の方々に訪れていただきました。

しかし、その後の来訪者は徐々に減少傾向となっていたこともあり、ドライブの立ち寄り場所としてだけでなく、“魅力あふれる目的地”として多くの方々に訪れていただけるようリニューアル整備を進め、この度、令和4年7月2日にリニューアルオープンしました。



オープニングイベント テープカットの様子

2. リニューアル整備の概要

(1) 社会資本整備総合交付金（国交省）を活用した整備

当駅は、平成26年度（平成27年1月）に「重点道の駅」に選定されたことを受け、平成27年度から令和元年度にかけて、社会資本整備総合交付金（国交省）を活用して、道の駅東側のリニューアル整備を行いました。

① 交通結節点の整備（交付金事業）

どんぐりの湯東側に約1,500m²の駐車場がありましたが、その北側の用地約1,400m²を取得し、敷地面積を約2倍に拡張して「交通結節点」としてリニューアル整備しました。

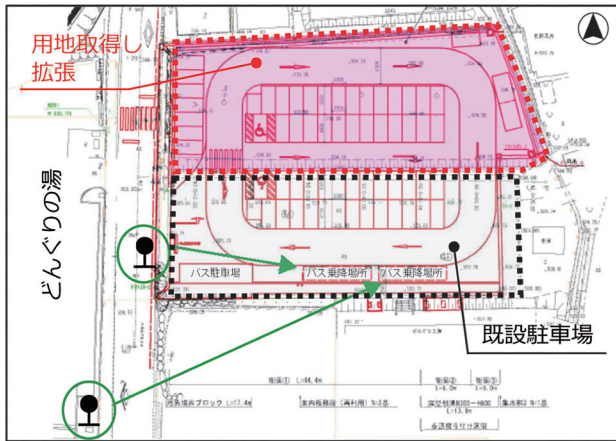
これにより、稲武地域、豊田市内だけでなく、愛知県設楽町、長野県根羽村など計6路線の路線バスの地域拠点となりました。また、市道沿いに上下線別々にあった「どんぐりの湯前」バス停を1箇所に集約したことで、乗客の乗降時の安全性が確保されました。大型バスの乗入れも可能となったことから、観光バスやイベント時の送迎バス乗場としても利用できるようになりました。



位置図

アクセス

高速道路	IC	所要時間
東海環状自動車道	豊田勘八 IC	約 45 分
	鞍ヶ池 SIC	約 45 分
中央自動車道	恵那 IC	約 40 分
	飯田山本 IC	約 60 分
新東名高速道路	新城 IC	約 60 分



交通結節点の整備概要図



整備後の交通結節点

② 多目的広場の整備（単独市費事業）

道の駅東側の用地を取得し、繁忙期の臨時駐車場やイベント開催スペース等として利用できる多目的広場を整備しました。



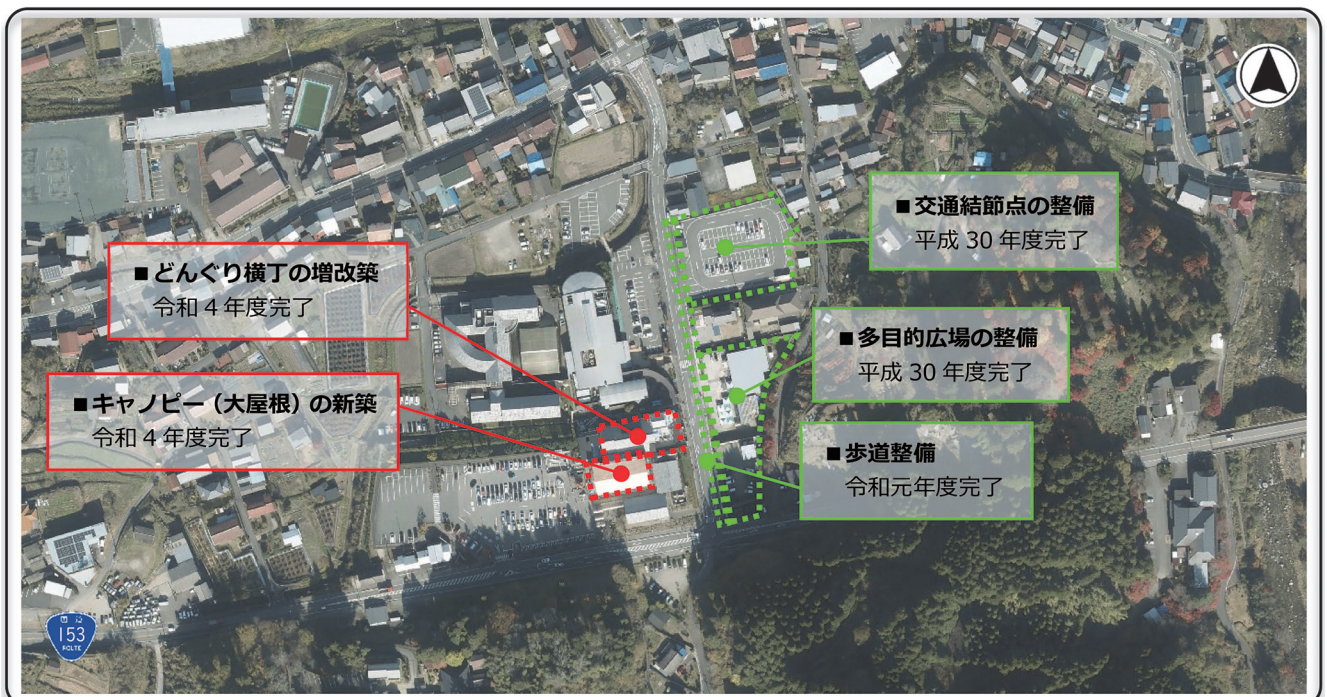
多目的広場でのイベントの様子

③ 市道東側歩道の新設

歩道は、市道西側にしかありませんでしたが、交通結節点及び多目的広場の整備に伴い、市道東側の機能が拡充されたことにより、利用者の安全で快適な歩行空間を確保するため、市道東側歩道を新設しました。



市道東側歩道の新設



リニューアル整備の概要

(2) 地方創生拠点整備交付金（内閣府）を活用した整備

道の駅のさらなる機能拡充を図るため、地域再生計画「道の駅どんぐりの里いなぶ仕事と交流の拠点整備計画」を策定し、地方創生拠点整備交付金（内閣府）を活用して、令和2年度から令和4年度にかけて「どんぐり横丁」及び「イベント広場」のリニューアル整備を行いました。

① どんぐり横丁の増改築（交付金事業）

地域特産物直売所の「どんぐり横丁」は、既存建物の東側に現場で取りうる最大限の規模を増築することで売場面積を約1.3倍に拡大しました。稲武産米「ミネアサヒ」の米粉入りパンや地産地消ジビエ料理の「ロースト鹿茸」がおすすめで、その他新鮮野菜や五平餅、ブルーベリージャムなど稲武を始めとした豊田市の名産を使った商品を数多く取り揃えています。



リニューアルオープンを待ち望む大行列



どんぐり横丁は大賑わい

稲武産米「ミネアサヒ」
米粉入りパン



ジビエ料理
「ロースト鹿茸」



どんぐり横丁のおすすめ商品

② キャノピー（大屋根）の新設

どんぐり横丁の正面に位置するイベント広場には、直射日光や降雨を遮るキャノピーを新設しました。通常時は、飲食、物販のほか休憩スペースとして利用し、四季折々の地域のイベント等の開催スペースとしても利用します。また、災害時には食料等災害救援物資の保管や炊出しの場として利用します。

キャノピーには、地元の木材「アカマツ」と「スギ」が使用され、キャノピーの愛称は、107件の応募の中から地域や利用者に親しんでほしいという思いを込め、マスコットキャラクターである「グリッピー」に関連付けて「グリッピーのぼうし」と名付けられました。



イベント広場全体を覆うキャノピー

3. リニューアルイベントの開催

令和4年7月2日のオープニングイベントを皮切りに、8月7日までをオープニング月間とし、地元実行委員会の主催により毎週末の土日にイベントが開催されました。

7月16日・17日には、当課もイベントに参加し、世界ラリー選手権（WRC）や国道153号伊勢神改良事業のPRを行いました。

(1) 世界ラリー選手権（WRC）のPRイベント

イベント広場「グリッピーのぼうし」では、レースのテストカーとして実際に使用されていたラリーカーを展示しました。展示車両には、レース仕様のエンジンが搭載されており、エンジン始動パフォーマンスを行いました。

始動直後は、想像よりも少し控えめなエンジン音であったため、イベント参加者の多くは「あれっ？」という反応でしたが、暖機運転後の本気モードのエンジン音は、一転して、雷のような「バリバリ」という迫力の破裂音が響き渡りました。



ラリーカーの展示

また、お子さん向けにミニ四駆の体験イベントを行いました。こちらで用意したラリー仕様ヤリス等のマシンを選んでもらい、タイムアタックを楽しんでもらいました。タイムは無料アプリで計測し、コースアウトしてマシンが壊れるアクシデントもありましたが、約 36.8m（3 周）コースのファステストラップは 9.015 秒でした。



ミニ四駆のタイムアタック体験

令和 4 年 11 月 10 日から 13 日にかけて、世界ラリー選手権（WRC）の日本ラウンド「フォーラムエイト・ラリージャパン 2022」が開催されます。令和 2 年及

び 3 年は、新型コロナの影響により中止となりましたが、今年はいよいよ稲武地区の公道をラリーカーが駆け抜けます。

(2) 国道 153 号伊勢神改良事業のPRイベント

道の駅の情報提供コーナーでは、国道 153 号伊勢神改良事業を PR するため、特製うちわの配布や新伊勢神トンネル（仮称）の坑口を背景に合成したオリジナル缶バッジの作成を行いました。



特製うちわ



オリジナル缶バッジ



事業 PR の様子

4. おわりに

オープニング月間のイベントには、多くの方々に訪れていただき、期間中の来訪者数は、コロナ禍前の令和元年度に比べて、約 1.2 倍となりました。また、売上額は約 1.3 倍となり、7 月の月間最高額を記録しました。

皆様、“魅力あふれる目的地”にリニューアルした道の駅「どんぐりの里いなぶ」に是非、おいでん！（お越しください。）

どんぐりの里いなぶ公式 HP

魅力あふれる情報が満載です

URL はこちら→ <http://dongurinosato.com>



知立駅周辺で進む「100年に一度のまちづくり」について ～魅力あるまちづくりの実現に向けて～

知立市

都市整備部長

高 木 清 充

1 はじめに

知立駅は本市の玄関口であり、1日の乗降客数が約3.3万人（令和元年度）に及ぶ西三河地域における拠点駅の一つです。知立駅周辺の市街地は昭和30年代に実施された区画整理事業により整備され、発展して来ましたが、時代の移り変わりと共に道路や駅前広場は手狭となり、また、鉄道で分断されたまちは人口の空洞化、商業の衰退等の問題が生じています。このことから、周辺市街地の生活環境や都市機能の向上、都市交通の円滑化を図るため、知立市では『100年に一度のまちづくり』と銘打って、土地区画整理事業、市街地再開発事業、連続立体交差事業等の『知立駅周辺整備事業』により、既成市街地の再構築に取り組んでいます。



知立駅周辺の様子（知立市文化協会提供）

2 知立市の概要

知立市は愛知県ほぼ中央に位置し、名古屋駅から鉄道での所要時間は20分程であり、自動車産業が盛んな豊田市、刈谷市、安城市に隣接していることから、それらの都市のベッドタウンとして、また、関連産業の事業所が集積する人口約7.3万人の都市です。市域は16.31km²と愛知県西三河地域では高浜市に次いで小さいながらも、人口密度は4,443.84人/km²と西三河地域で最も高い水準となっています。



知立市の位置図

古くから交通の要衝として栄え、鎌倉時代には既に街道が通り、江戸時代には東海道五十三次の39番目の宿場町『池鯉鮒（ちりふ）宿』として知られました。また、無量寿寺（八橋町）のかきつばたは平安時代の歌人在原業平の詠んだ『伊勢物語』にて古くから知られ、江戸時代の画家尾形光琳がその様子を描いた『燕子花図』は現在五千円札の裏面の図柄にも使用されていることから、本市の深い歴史を窺い知ることが出来ます。



無量寿寺（八橋町）のかきつばた

また、文化の面では知立神社において承応2年（1653年）より続く『知立まつり』は山車文楽、からくり人形芝居で知られ、2年に1度行われる本祭

りでは豪華絢爛な5台の山車が境内に並び『山車文楽とからくり』が奉納され、上演されます。平成28年にはこの『知立の山車文楽とからくり』を含む国指定重要無形民俗文化財33件が『山・鈴・屋台行事』としてユネスコ無形文化遺産に登録されました。



知立まつりにおける山車巡業

明治維新後の現代においては、東海道本線の開通により宿場町としての賑わいは一時衰えを見たものの、大正4年に三河鉄道（現在の名鉄三河線）、また、大正12年に愛知電気鉄道（現在の名鉄名古屋本線）が開業すると、知立駅は両線の結節するターミナル駅となり、西三河地域の交通の要衝として再び賑わいを取り戻しました。また、モータリゼーションの発達に伴い、市内には国道1号、国道23号（知立バイパス）、国道155号、国道419号（衣浦豊田道路）といった広域幹線道路が縦横に整備されるなど、道路交通の要所にもなっています。

そのような地勢を活かし、本市では昭和30年代の『知立土地区画整理事業』を皮切りに13の土地区画整理事業により市街地整備を行い、人口増の受け皿づくりを行いました。これにより、本市の人口は増加の一途を辿り、名古屋都市圏と共に発展を遂げ、令和2年12月には市制50周年の節目を迎えました。



移転前の知立駅及び移転後の知立駅の比較図

3 知立駅周辺を取り巻く現状

知立駅周辺は、昭和30年代に駅の移設、及び土地

区画整理事業の施行により、現在の市街地が形成されており、商店街や住宅の密集する既成市街地となっておりますが、近年では、空き店舗、空き家が目立つなど市街地の空洞化が進んでいます。

また、駅前広場、幹線道路は、一度整備はなされていますが、昭和30年代に施行された事業のため、駅前広場は狭く、幹線道路の歩道も2.0m程度と歩行者が安全で快適に移動できる空間が不足しているほか、踏切による交通の遮断により、慢性的な交通渋滞が発生しています。



事業着手前の知立駅周辺の様子

これらの問題を解決するため、知立駅周辺では平成元年に知立市の将来を見据えた長期計画として「知立駅周辺総合整備計画」を策定し、知立駅周辺土地区画整理事業、及び知立駅付近連続立体交差事業に着手しました。

更には、土地区画整理事業と併せて、地区内の土地利用の共同化の検討を始め、土地区画整理事業との一体的施行として知立駅北地区市街地再開発事業も実施しました。

4 知立駅周辺土地区画整理事業の概要



知立駅周辺完成イメージパース
(着色部：知立駅周辺土地区画整理事業区域)

本区画整理事業は、連続立体交差事業と併せて都市基盤を整備し、都市機能の再構築と都心居住環境の整備を進めており、中心市街地の活性化と魅力あるまちづくりを目指しています。

◆土地区画整理事業の概要（事業計画の変更協議中）

施 行 者：知立市

事業面積：13.3ha

事業期間：平成 11 年度～令和 8 年度

事業費：210 億円

（国県費 76 億円 市費 105 億円）

減 歩 率：23.08%（減価買取後 12.37%）

建物移転：249 件（移転率約 91%）

公共施設整備

都市計画道路 8 路線

W = 11 ～ 30m L = 1,696m

区画道路 W = 6 ～ 12m L = 1,780m

駅前広場 7,200㎡ 公園 2 箇所 8,500㎡



事業概要図

本事業の特色としては次のものが挙げられます。

①連続立体交差事業との同時施行

本区画整理区域は、連続立体交差事業と同時に整備を行い、新鉄道用地を土地区画整理事業にて確保する計画としています。地区内における連続立体交差事業に伴う仮線、仮側道用地の補償費は連続立体交差事業施行者である愛知県と費用負担協定を締結し、対応しています。

②中心市街地における再区画整理

本地区は昭和 30 年代において、現在地に移設された知立駅を中心に 43.7ha の区域で実施した区画整理区域内に位置し、本事業区域面積 13.3ha のうち 10.4ha が再区画整理区域となります。

③減価補償地区

本地区は施行後の公共用地率の大きい減価補償地

区となっており、減価補償により約 11,890㎡を先行取得しております。

特筆すべき点として、地区内の寺院・墓地（敷地面積 4,128㎡）を減価補償対応し、地区外に転出していただいたことが挙げられます。

④市街地再開発事業との一体的施行

駅前の土地の高度利用を推進するため特定街区を設定し、参加希望者の換地を集約し、第一種市街地再開発事業を実施しました。

⑤地区計画の策定

中心市街地の商業活性化及び優良な住宅街区としての土地利用を推奨するため、地区計画により土地・建物利用等の誘導を図ります。

5 知立駅付近連続立体交差事業の概要

知立駅付近連続立体交差事業は、知立市内を縦横に走る名鉄名古屋本線及び三河線を連続的に高架化し、中心市街地の分断を解消、踏切を除却することにより交通渋滞や踏切事故を解消するもので、愛知県が施行主体となり、平成 12 年度に着手し、令和 10 年度の完成を目指して事業を進めています。



知立駅の完成イメージパース
（駅舎下を新設の都市計画道路知立南北線が貫通する）

◆連続立体交差事業の概要

事業施行者：愛知県

事業計画延長：約 5.0km

事業費：約 792 億円

事業期間：平成 12 年度～令和 10 年度

駅部構造：3 階構造

（名古屋本線 2 階ホーム・三河線 3 階ホーム）

施工方法：仮線工法

◆事業経緯

・平成 12 年度 事業着手・仮線等の用地取得開始

- ・平成 22 年度 鉄道事業者との工事協定締結
- ・平成 25 年度 仮線工事の本格化
- ・平成 27 年度 知立駅 2,3 番線の仮線切替
知立駅南改札口供用開始
- ・平成 28 年度 知立駅 4,5 番線 名古屋本線下り線
(名古屋方面行き) 仮線切替
- ・平成 30 年度 知立駅 6 番線 名古屋本線上り線
(豊橋方面行き) 仮線切替



知立駅の様子

6 知立駅北地区市街地再開発事業

この事業は、現在施行中の土地区画整理事業、連続立体交差事業と併せて、本市及び西三河地区の玄関口にふさわしい、魅力ある商業・まちなか居住を推進する質の高い住宅を整備し、まちに活力と魅力を生む新たな生活拠点づくりを目指したものです。土地区画整理事業、連続立体交差事業の完成に先立ち事業完了し、平成 30 年度に再開発ビルの竣工を迎えました。

■再開発事業の概要

施 行 者：知立駅北地区市街地再開発組合

事業場所：知立市 栄 1 丁目 地内

敷地面積：3,222.20 m²

延床面積：18,011.91 m²

容積対象床面積：12,872.29 m² (容積率 399.49%)

建物概要：21 階建 (住宅 107 戸 駐車場 200 台 店舗 11 区画)

事業期間：平成 25 年度～令和元年度

事業費：約 52 億円 (補助金 国費 6.7 億円 県費 3.4 億円 市費 3.5 億円)

■事業進捗状況

平成 31 年 1 月 竣工



建物外観 (竣工後)

7 おわりに

知立駅周辺整備事業は、土地区画整理事業の進捗率が事業費ベースで 8 割を超えており、鉄道高架事業も高架構造物が立ち並ぶなど、事業も最盛期を迎えています。このような状況から、知立駅周辺では将来への期待を感じる声が聞こえてきますが、現状では、青空駐車場などの土地利用が目立つなど、今後のまちの賑わいづくりにつながるまちづくりをどう進めるかが、課題となっています。

知立市では今年度からは土地区画整理事業の事業用地を利用し、マルシェ等の賑わいづくりの取組みを、試行的にはじめました。今後は、ハード整備のみならず、まちの賑わいづくり事業と連携して、知立駅周辺がより一層魅力的で賑わいのあるまちとなるよう、取り組んでまいります。



知立駅前でのマルシェの様子

会員等からのレポート

名古屋津島バイパス（七宝工区）の道路整備

工事現場・施工管理の可視化に向けて

海部建設株式会社

工事部

長 田 知 康

1. はじめに

名古屋津島バイパス線は、名古屋市と津島市を結ぶ主要幹線道路であり、防災対策、緊急輸送道路及び慢性的な渋滞緩和等の問題を解消するために整備をおこなっています。

七宝工区におきましては、あま市七宝町桂～七宝町下田地内の県道須成七宝稲沢線から（都）花正我原線を東西に結ぶ事業区間 1.4km となり、七宝町下田地内の蟹江川右岸側を施工しています。



工事着手前

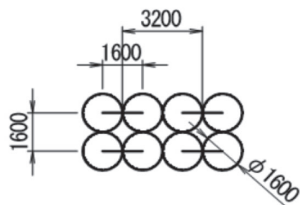


地盤改良状況

地盤改良工は地中の作業であり、この改良作業を可視化するため、3D施工管理システムを活用しました。専用のタブレット端末により、リアルタイムに施工状況・先端深度・スラリー流量・電流値等を可視化でき、視覚的に確認することができました。また、杭芯は従来の測量による杭芯位置出しに加えて、GNSS誘導システムも活用し、二重チェックを行いました。これらの可視化や管理方法の工夫が、出来形や品質管理の向上に繋がっていくと感じています。

2. 地盤改良工事について

地盤改良工事は、深層混合処理方法による地盤の固化改良（深さ約 30m）となります。この西尾張地区は軟弱地盤地域であり、次工程の橋台を計画する上で背面盛土のすべり抵抗の増加に対する安全性を確保するためのものです。



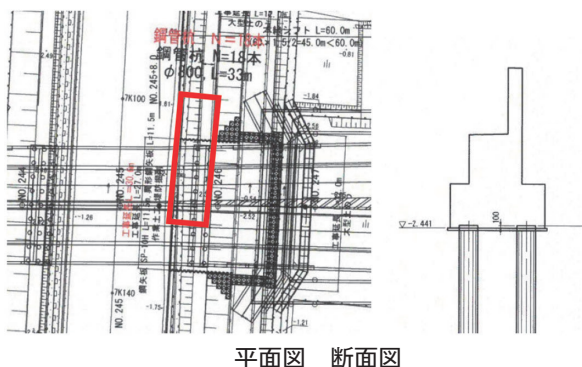
地盤改良 平面図（一部）



タブレットによる可視化

3. 鋼管杭基礎工事について

鋼管杭基礎工事は、橋台の基礎杭施工で鋼管杭φ800、L=33.0 mを18本打込む施工となります。



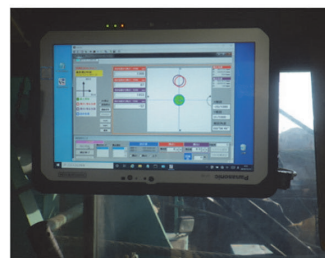
平面図 断面図



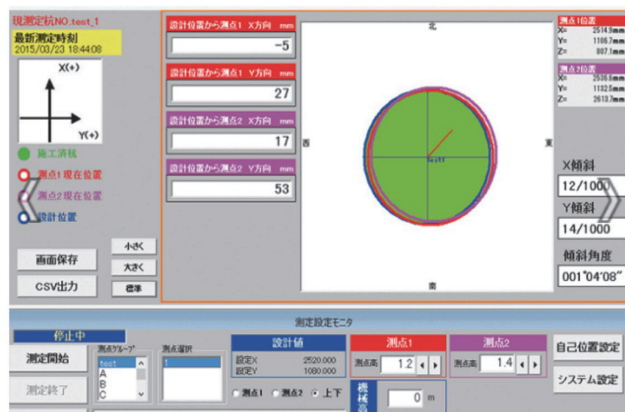
鋼管杭打込み状況

鋼管杭打込みにおいて、ノンプリズムトータルステーションを用いて、杭の傾斜量と偏心量を管理できる「パイルナビシステム」活用しました。

この杭打設管理システムには、計測用モニターと杭打機車載モニターが装備され、打設中の杭体の上部と下部をノンプリズムトータルステーションのレーザー照査により自動計算されることにより、リアルタイムで杭の傾斜量と偏心量が確認できます。この数値が杭打機のパレーターと共有ができるため、従来のトランシット2方向による確認方法よりも、省力化されているが、容易に傾斜量と偏心量の確認が行えるようになりました。施工管理の省力化が図られつつ、可視化により打設完了杭の出来形精度も従来の施工管理よりも同等以上の良い結果が得られています。



計測用と杭打機車載モニター



モニター画面 詳細

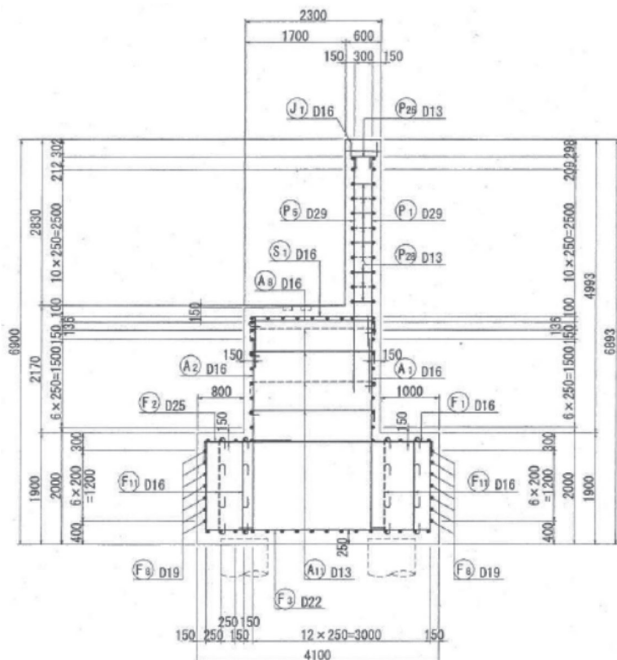


ノンプリズムトータルステーション計測状況

4. コンクリート工事について

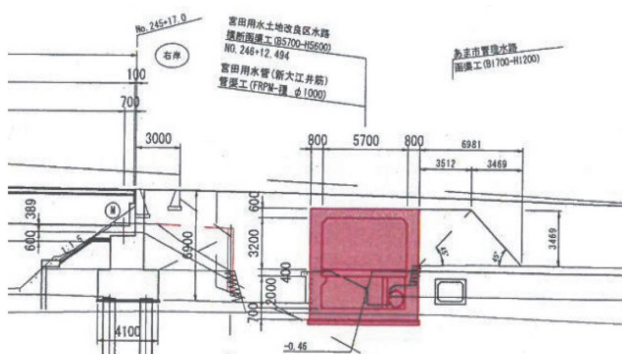
コンクリート工事は大きく分けて、橋台と函渠の二種類あります。

橋台工事は、鉄筋・型枠組立、コンクリート (382m³) 打設等の施工となります。



橋台断面図

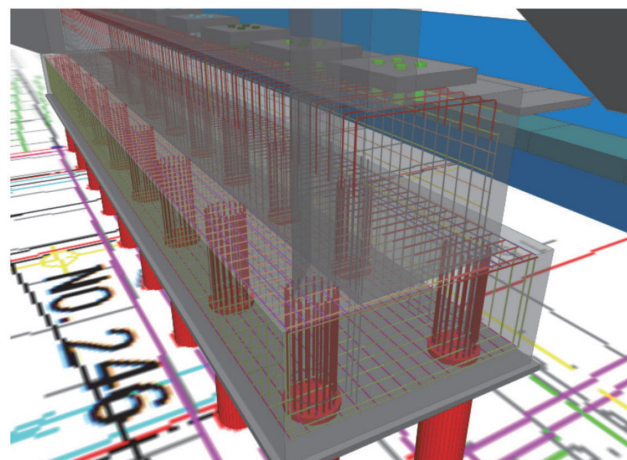
函渠工事は、道路整備に伴い直下の用水路及び生活道路を確保するため函渠(内空断面:5.7m×5.6m)を構築します。



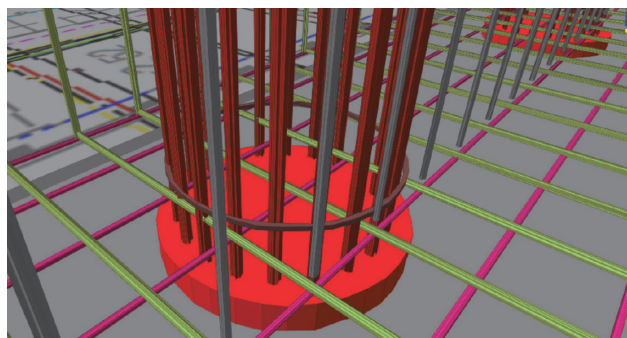
函渠断面図

橋台や函渠などのコンクリート構造物は、一般の方でも施工状況が視覚で捉えやすく、また地元住民の方への工事の理解をより求めるため、事前に3Dデータモデルで完成イメージ図を作成しました。この完成イメージ図は、地元説明をはじめ、イベントでの工事アピールにも活用しました。完成イメージ図を、パソコン上でいろいろな方向から見たり、google上の地図に完成イメージ図を表示したり、コンクリート内部の鉄筋配筋の姿も見れたりなど、

ちょっとした遊び心もあるため、見学された方がモニターに映る完成イメージ図に夢中になっていました。地元の方とお話しができる道具となり、友好的な時間を過ごすことができました。



3Dデータモデル (橋台)



3Dデータモデル (鉄筋配筋 詳細)



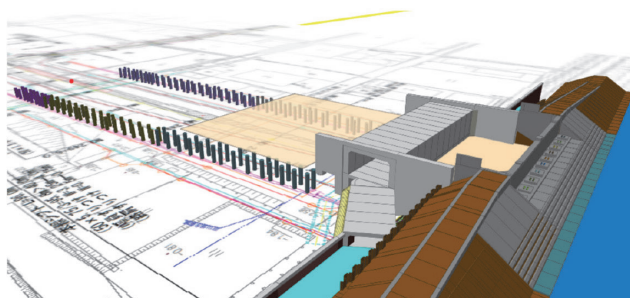
橋台完了



橋台・函渠コンクリート完了

5. 既製コンクリート杭工事について

現在（令和4年7月）の工程は、擁壁部の基礎となる既製コンクリート杭（ $\phi 600$ L=34.0 m）の打込み準備段階であり、この工種においても3Dデータモデルで完成イメージ図を作成するなど、可視化を意識して施工を進めていきたいと思っています。



3Dデータモデル（既製コンクリート杭）

6. おわりに

建設現場の可視化技術は、日々発展し続けています。現場の施工管理に携わる者として、これら技術を活用することで、視覚的な認識を現場内で共有しながら施工管理を進めていきたいと思っています。

国道 155 号村中バイパスにおける凍結防止装置工事の施工について

昭和土木株式会社 工事部
課長 陶 山 宏

⇒はじめに

この工事は、小牧市村中地内の国道 41 号と国道 155 号バイパスが交差する村中交差点をオーバークロスする村中高架橋において、路面の凍結を防止するために、凍結防止装置（ロードヒーティング設備）を設置する工事です。

⇒工事説明

村中交差点は、小牧市村中地内にあり、国道 41 号と国道 155 号バイパスが交差する交差点です。東名・名神高速の小牧 IC 及び名古屋高速の小牧北 IC が近くにあり、両国道の周辺には運送会社の配送センターや倉庫が点在し、国道 41 号、国道 155 号共に交通量も多く、155 号を利用し東西方向に同交差点を通過する車両は、高架橋を利用し、信号交差点を経由せずに東西の移動を行っています。

このように重要な役割を担っている村中高架橋ですが、橋の床版が鋼床版となっていることや、季節風の影響で路面温度が低下することで、冬季において路面が凍結し、スリップによる事故が多発したため、路面の凍結が予想される場合は、高架橋区間の事前通行止めの措置を実施していました。しかし、通行止めは周囲の交通に与える影響が大きく、各方面からの苦情も発生していたことから、路面凍結を防止し、通行止めを行わないようにするために本工事を行うことになりました。

施工箇所は、片側 1 車線で暫定供用している高架橋で、車道面にロードヒーティングシステムを設置するためには、全面通行止めで作業を行う必要がありました。

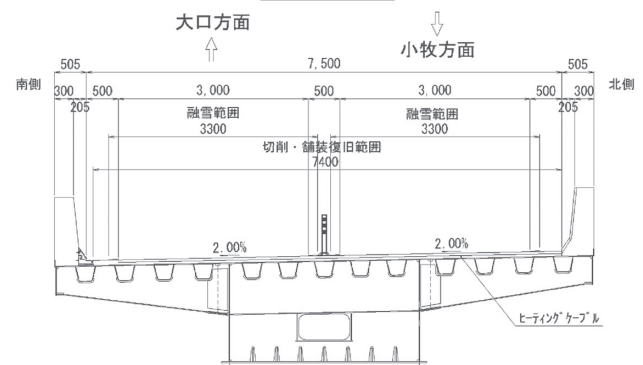
路面切削からロードヒーティングシステムの設置、舗装復旧までを一夜間の施工で完結させるには、時間的に不可能であったため、周辺の交通量が減少す

る、金曜日の夜間から月曜日の早朝にかけて連続通行止め規制を実施し、施工を行うことになりました。

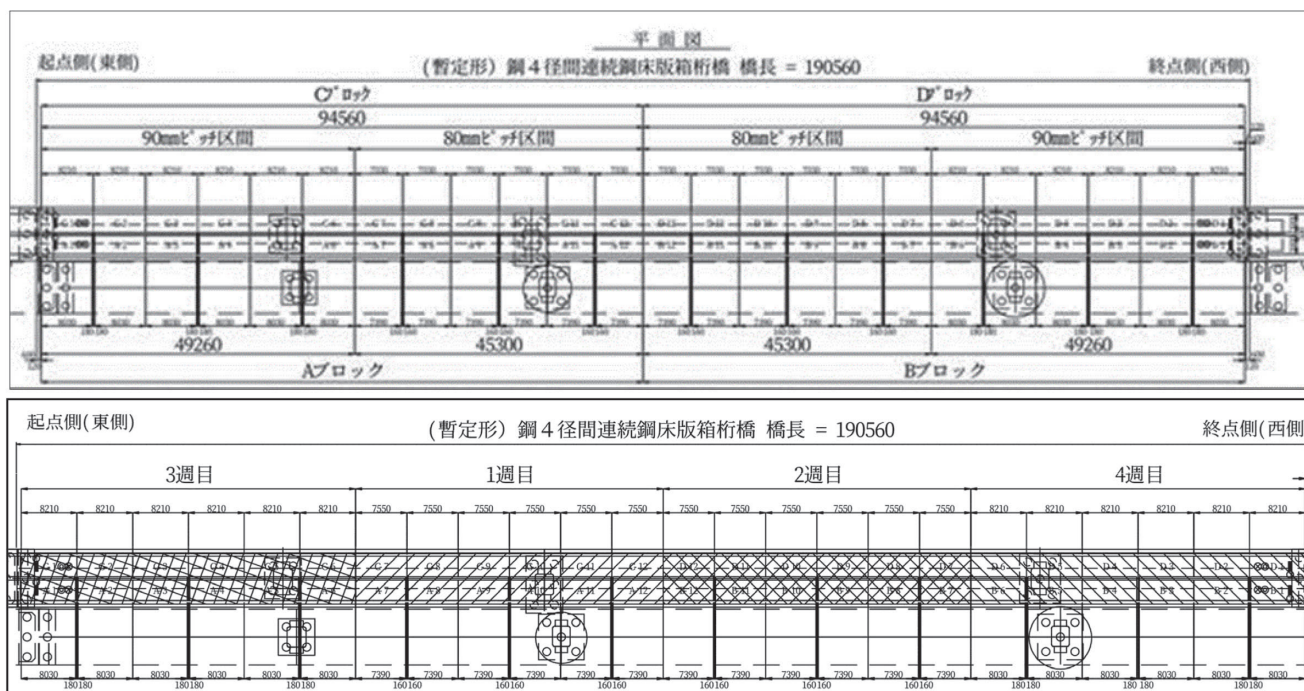
村中高架橋 位置図



標準断面図

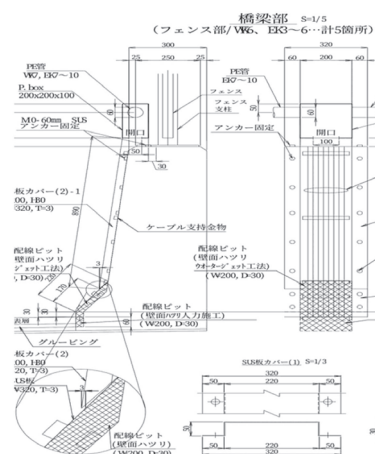


村中高架橋は、歩行者・自転車通行禁止であり、現地調査、事前測量等はすべて夜間通行止めを実施して行う必要がありました。各協力業者と日程の調整を行い、夜間作業にて各作業を進めました。



今回の区間の凍結防止装置は、凍結防止を計画している範囲の路面に、ヒータリングケーブルを敷設し、通電させて発熱させることにより、路面温度を凍結しない温度に保つ方式が採用されました。

路面凍結防止装置としては一般的な装置で、表層の下（基層部）に溝を切削し、その中にヒーティングケーブルを敷設する工法ですが、愛知県内においての凍結防止装置の施工例が非常に少ないことや、当社として施工経験が無いことが重なり、製品や施工方法に対する情報が非常に少なかったため、これらの情報の収集に時間をかけました。



⇒ 施工順序

1. 既設壁高欄ハツリ・電気配線設置

ヒーティングシステムへの電力供給用の配線が既設のコンクリート壁高欄上に設置される。このため、壁高欄の一部を配線ができる様に形状を変更しました。

施工は、既設のコンクリート壁高欄への影響を最小限にするため、ウォータージェット工法にて行いました。(丸印部)

配線は、コンクリート高欄天端及びフェンスに添架しました。



2. 路面切削

路面切削は、路面切削機を使用し、表層部の切削を行いました。

3. 溝切削（縦断溝、横断溝）

路面切削完了後、グルーピングマシンにて縦断溝の切削を行いました。

今回の設計では、溝のピッチが80mmの区間と90mmの区間があり、溝のピッチに合わせてカッターのピッチ幅を変更し施工を行いました。

縦断溝の切削完了後、横断溝の切削を行いました。

縦断溝施工状況



横断溝施工状況



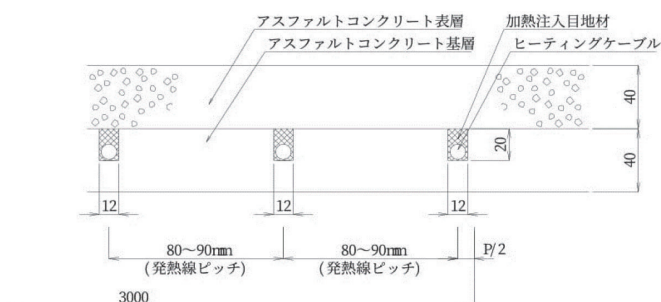
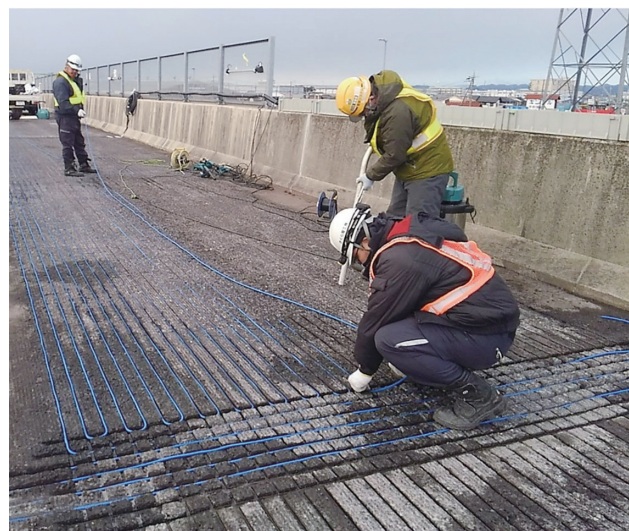
縦断・横断溝完了



4. ヒーティングケーブル敷設

溝切削完了後、ヒーティングケーブルを人力にて設置していきました。

溝切削時に発生した切削屑や骨材等の清掃を行いながら、切削した溝の中の所定の位置に設置しました。



5. 加熱目地注入

ヒーティングケーブル敷設完了後、加熱目地注入を行いました。敷設したケーブルが浮かないように施工しました。また、施工時の注入材の温度を確認し、ケーブルの被覆を傷めないように、必要以上に高温にならないように、慎重に施工を進めました。ヒーティングケーブル敷設後の作業開始となり、作業終了が深夜となってしまったため、翌早朝に最終確認を行い、充填不足がないことを確認しました。



6. 舗設、区画線設置、ポストコーン設置

加熱目地注入完了後、舗設作業を実施しました。



7. 制御盤等電気設備関係

路上工事終了後に、各種機器（受電盤、自動制御盤等）の制作と設置を行いました。

自動制御盤については、ロードヒーティング用の制御盤であることから、遠方（北海道札幌市内）での制作となり、施工当時の状況により、リモートでの工場検査を実施した後、現場へ搬入し設置しました。

⇒おわりに

今回の工事では、週末の交通量が比較的少ないであろう金曜日の22時から月曜日の5時までの55時間の連続規制で高架橋上の作業を実施する設計であった。しかし、休日を含む週末、しかも夜間も連続して施工を行うことは、トラブルが発生した場合のことを考えると非常に不安であった。

この点については、発注者である尾張建設事務所と協議を重ね、事前に施工可能な工種については週末の連続規制時ではなく、別途、平日夜間の高架橋通行止め規制での施工を行うことを認めていただいたことで、週末の連続規制で施工する工種を可能な限り減らすことができ、トラブル発生リスクを減らした状態で施工を行うことが出来ました。

愛知県では施工例が非常に少ない凍結防止装置の設置工事、そして週末の55時間連続規制を伴う工事であったが、無事に完成を迎えることが出来たのは、作業に従事していただいた皆様の努力の結晶であると思っております。

最後に、工事を進めるにあたり、発注者である愛知県尾張建設事務所維持管理課の皆様には、多大なご尽力を賜り、この場をお借りいたしまして御礼申し上げます。

舗装工事における下層路盤の ICT 施工について

朝日工業株式会社

工事部

係長

杉 浦 麻 里

1. 工事説明

岡崎市、幸田町は、製造品出荷額等が県内上位であり、周辺地域には自動車産業を中心に工場が集積しており、物流の効率化を図るため南北の幹線道路の整備が必要である。

一般県道 須美福岡線は、西三河地域の岡崎市と幸田町を結ぶ路線であり、一般国道 23 号や主要地方道岡崎碧南線などの幹線道路と接続し、地域間の南北交通を支える重要な路線である。

このうち当該事業区間の周辺には、鉄道駅や工場などの施設が立地し、現道では朝夕の通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生している。また、現道のうち住宅地内では、狭隘区間や歩道のない区間があるほか、周辺には小中学校もあり、通学路にも指定されていることから、通学児童を含み歩行者の安全性が懸念され、地元から一刻も早い整備が強く望まれていた。このため、本事業は物流の効率化、地域間交通の円滑化、現道における交通安全の向上を目的として、バイパス整備を実施するものである。



2. 工事内容及び工事概要

工事名：道路改良工事（交付金）（2号工）

路線名：一般県道 須美福岡線

工事場所：額田郡幸田町大字永野地内

工事延長 L = 870.0 m

路床安定処理工 A = 5,920㎡

下層路盤工（RC - 40 t = 15cm）

A=5,420㎡（内 ICT 施工 A = 1288.49㎡）

上層路盤工（M-40 t = 15cm） A = 4,700㎡

基層（再生密粒度アスコン 20 t = 5cm）

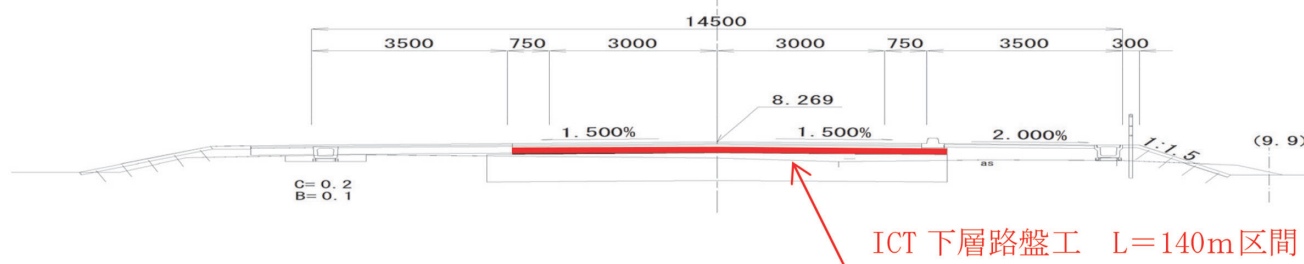
A = 7,520㎡

側溝工 L = 983 m

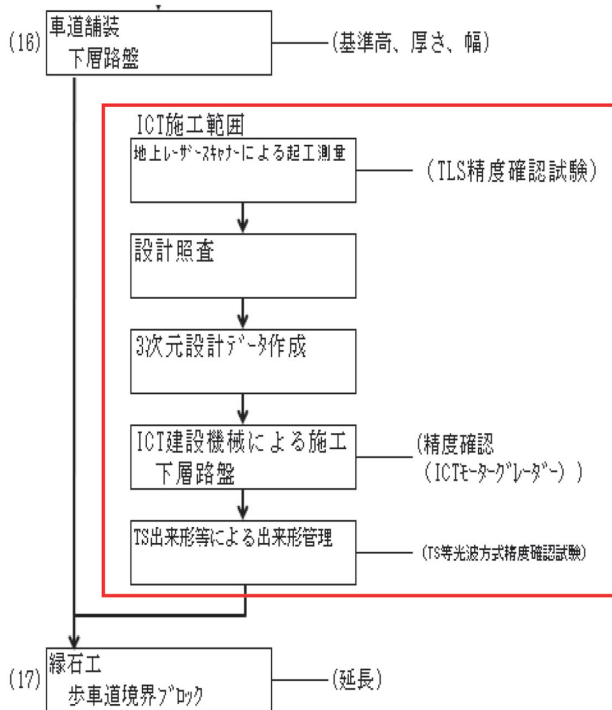
プレキャストボックス工 L = 18.5 m

標準断面図

No.10付近



3. 施工フロー図



4. 建設生産プロセス

今回の ICT 施工にあたり、建設生産プロセスの各段階と採用する技術は以下の通りとしました。

- ・ 3 次元起工測量
→ 地上レーザースキャナー
- ・ 3 次元設計データ
- ・ ICT 建設機械による施工
→ 3 次元 MC 建設機械
- ・ TS 出来形管理（断面管理）

3 次元 MC 建設機械として、MC モーターグレーダーを選びました。

5. 作業手順

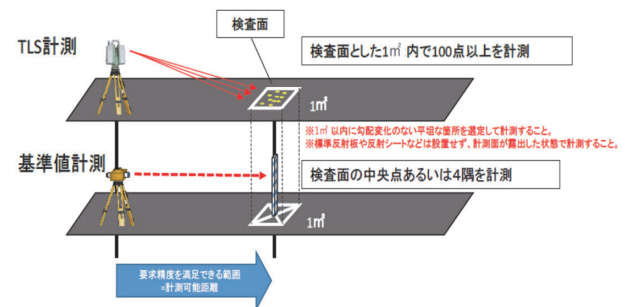
- ① 建設 ICT 活用計画書作成
- ② 施工計画書作成
- ③ 起工測量



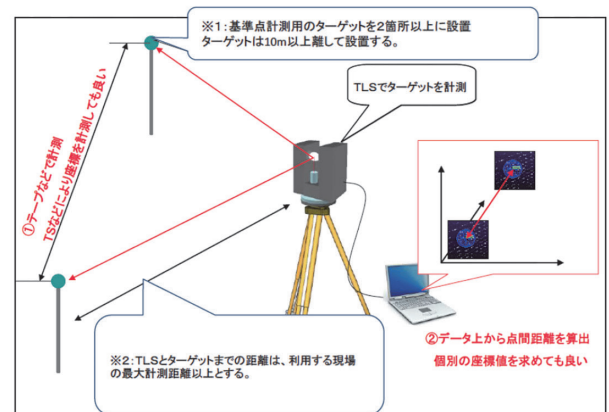
地上レーザースキャナー

《 TLS 精度確認実施方法 》

（鉛直方向の測定精度実施確認）



（平面方向の測定精度実施確認）



鉛直・平面方向参考図

国土交通省

3次元計測技術を用いた出来形管理要領（案）より

(図式-2)

精度確認試験結果報告書

試験概要

試験機名	株式会社 トプコン	写真	
測定装置の名称	GLS-2000		
測定装置の製造番号	T90009		

検出機能 (検出点を計測する測定機能)

主動線方向の精度確認方法	写真	
■レベル : 388mm以上 ■メソッド : 388mm (2機)		
主動線方向の精度確認方法	写真	
■レーザー : 215mm (メソッド) ■メソッド : 215mm (メソッド)		

検出結果

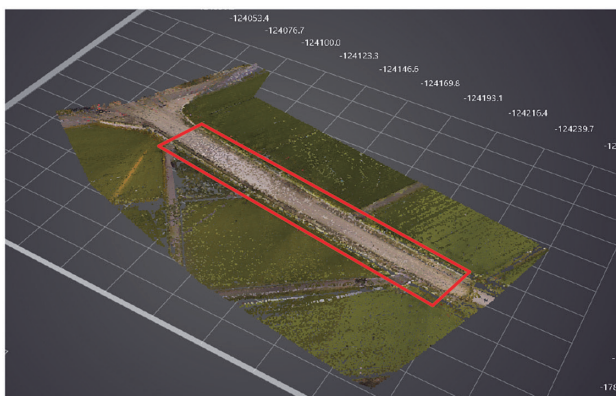
検出結果	令和2年7月23日	写真	
測定条件	天候 晴れ		
測定場所	岐阜県 岐阜市 岐阜市 岐阜市		

検出結果

主動線方向の精度確認方法	
主動線の中心高さ	
主動線方向の精度確認方法	
主動線の中心高さ	

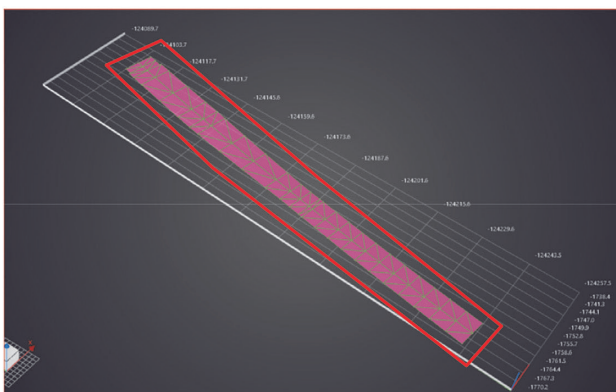
TLS 精度確認試験結果報告書

④ 点群処理



ICT 施工範囲

⑤ 3次元設計データ作成

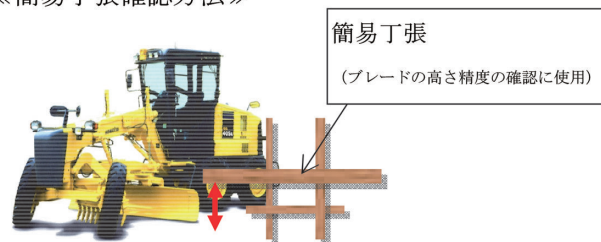


作成設計データ (TIN)

⑥ ICT 施工機械搬入時性能確認実施

ICT 施工機械搬入に、簡易丁張 / 現場基準点を利用して高さ等の性能の確認を行います。

《簡易丁張確認方法》



《現場基準点確認方法》

TS によりブレード先端を測定



左写真：ブレード先端位置確認状況

右写真：TS の測定値と機械の測定値を確認

⑦ 施工前始業点検

精度確認用現場基準点 (右下の写真) と機械のブレード座標表示 (左及び右上写真) との差を計測



⑧ ICT 建設機械施工状況



⑨ TS 出来形測定



規格値 ± 40 mm以内に対し良好な結果となりました。

7. おわりに

今回工事は現場の規模、状況を考慮し、今後の自社の技術向上を計り ICT 下層路盤工の施工に挑戦しました。

工事は〈工事部〉〈課長〉須賀康二が監理技術者として行いました。点群処理、3次元設計データの作成を杉浦が行い、本報告を行いました。

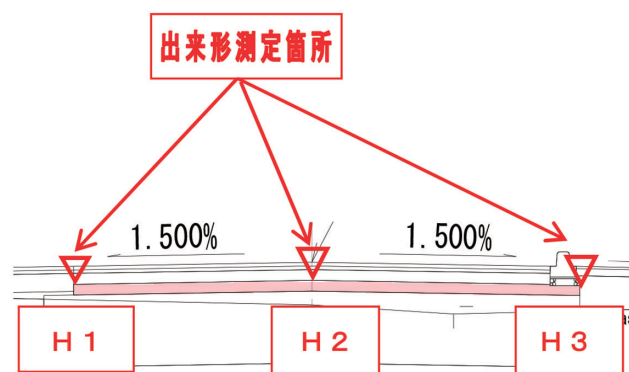
3次元設計データの作成で、縦断勾配にバーチカル入っており苦労しましたが出来形結果は誤差もなく満足のいくものでした。

施工では、ICT 技術の利点である生産性の向上、技能者技術に頼らない品質向上、施工現場の安全確保の3点共に大きく得られた感がありました。

ただし、今回のような施工規模での ICT 施工では採算性において決して良好とは言えず、今後の課題と思います。

しかし、将来の情報化施工の必要性、重要性を鑑みできるだけ取り入れていきたいと思います。

6. 測定結果



測定結果より設計値との誤差は、

- H 1 最大値 + 2 mm
最小値 -11 mm
- H 2 最大値 + 1 mm
最小値 - 7 mm
- H 3 最大値 + 8 mm
最小値 - 7 mm

建設業の今までとこれから

朝日工業株式会社

代表取締役 朝 日 禎 朗



弊社、朝日工業株式会社は大正5年に設立し、今年で106年目を迎えます。

私、朝日禎朗は昨年、令和3年10月に代表取締役に就任いたしました。就任までに105年続く歴史、今までの積み重ねを見返し、これからと言った先のことを考えた時に自社といったミクロの視点でもこの数年で様々な変化を迎えています。さらに建設業といったマクロの視点で見れば近年の変化はめざましく、自社の変化はまだまだ足りませんし、年々新しい単語と共に変化を求められている時代だと実感します。

さてそのような中で、今回の会員からのレポートで弊社も「舗装工事における下層路盤のICT施工について」として寄稿させていただきました。下層路盤工にICTを用いるのは弊社としてもはじめてのことであり新しい経験を得ることが出来たと思うわけではあります。

しかしながら、中小企業の抱える悩みの一つとして一つの経験をどうやって会社全体の知識に落とし込むかが課題としてあります。

今までは漠然とまず新しい事に挑戦してみるでも良かったところもありますが、ICT、CIM、DXと様々な言葉がどんどん増えていくなかでこれからはそれらを中小企業の自社の規模の中でどのように全体に生かしていくかの比重が大きくなってきたと感じます。

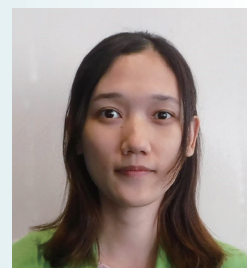
今までとこれからをどこで区切るのかは物事によるかとは思いますが、しかし、変化がこれだけ起きる近年においては今までとこれからの頻繁に切り替わるものだと思っています。これからの時代に合わせられることが今までの積み重ねを無駄にしないことでもあると思いますのでその見極めを間違えないようにして107年目以降の発展に繋げて行きたいと考えております。



新入社員にICTの教育中

現場支援のプロとして

名古屋半田支部
中部土木株式会社 施工管理室
建設ディレクター キンサンダースエー



私はミャンマーのヤンゴン出身で、工科大学で土木を勉強しました。卒業後、母国で仕事をしながら日本語を勉強しました。来日した時は日常会話しか出来なかったので専門用語が理解できず自習しました。入社して1年間土質試験、安定計算、産廃関係書類を行い、2年目からは現場事務所に通って現場支援業務をしています。施工計画書の下書きや出来形管理、写真管理などもしています。また、電子黒板のマニュアルを作成し、担当者のみ

なさんに提供したり、協議簿は参考資料を基に工夫して作成出来るようになりました。そして設計変更時には担当者とコミュニケーションを取りながら図面や数量計算書、変更施工計画書を作成しています。入社したばかりは仕事に慣れないことが多かったですが5年目になり、多くのことを学びました。大学で学んだ知識と積んできた知識を活かして、設計業務について一人前になれるように頑張ります。

誰もが通る道だから

一宮支部
勝建設株式会社 工事部

林 佑 樹



私が入社した当初は、どのように道路が出来来るかも知りませんでした。初めて舗装の現場に関わったのは炎天下の真夏でした。みんな汗をダラダラ流しながら熱い合材を敷均し、周囲に暑気楼が見えるそんな1日を今でも鮮明に覚えています。入社して4年目に入り、書類や発注者との打合せ、機械等の手配など現場を回す役割についた事で、現場に対する気持ちも次第に変わってきました。入社当初は、「熱くて大変で短期勝負で忙しい」としか

思っていませんでした。しかし、今となっては「交通規制を出来るだけ短く、近隣住民の方や通行される方への支障を小さく、そして丁寧に」と周囲の事を一番に考えられる様になってきました。そして完成した道路を見るととてもうれしくなります。きれいな道路は走行時の音も静かでとても気持ちのいいものです。その道路を提供する仕事に携われる事を誇らしく思います。これからもさらなる高みを目指して邁進していきたいです。

聞ける喜びから教える難しさ

一宮支部
大興建設株式会社 土木部工事課

山 田 貴 大



入社3年目になり中部地方整備局発注の道路建設工事の現場に従事しています。

入社当時は分からないことが多く先輩方に聞くことが多く、測量の際は数値を読み間違えたりすることが多くありました。しかし、経験を重ねることで分からなかったことが理解できるようになり、測量ミスもなくなりました。また、後輩もでき教えてもらう側から教える側になりました。

後輩に教えることは、まず自分が理解しな

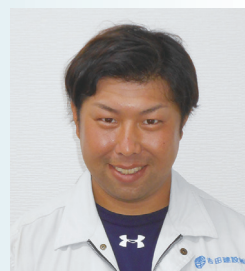
ければならない事に気づき、日々奮闘しています。

まだまだ分からないこともありますが、先輩方に教えてもらった知識を生かして頑張っていきたいです。

今 後

津島支部
吉田建設株式会社 工事部

原 田 智 也



私は、小さいころから土木の仕事に興味がありました。その理由が2つあります。1つ目は、昔、住んでいた家の前が水路になっていて、橋を渡り公道に出て幼稚園に通ってました。それがあっという間に水路と橋が無くなり、舗装された道路になり、小さいながらも驚きました。2つ目は、父親、親戚が土木（監督・重機オペ）の仕事をしているということです。仕事から帰宅する父親を待って、夕食を食べながら土木の話をきいていました。

そして、小学生の職場体験に参加して、父親が働く姿を見て、物作りの楽しさ、難しさ、チームワークを経験しました。

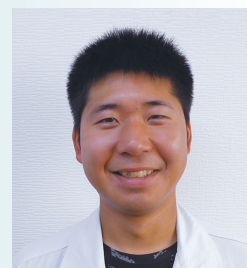
今の私の夢は、技術者として自分が住んでいる街を自分が作った構造物でいっぱいにしたいというのと、後輩たちに、自分が知っている知識や作業の仕方を教えられるようになることです。

そのために、日々の勉強や、先輩方の知識、知恵を拝借したいです。

自分という存在

津島支部
吉田建設株式会社 工事部

佐藤 将 希



土木科の高校を卒業し、18歳から仕事を始めて7年目。現場監督として舗装工事を中心に仕事をしてきました。入社した当初は、上司に基礎を教えていただきました。工程管理、品質管理、出来形管理など覚えることが沢山あり、苦戦することも沢山ありましたが、社内の皆さんのサポートのおかげで現場をこなすことができ、気が付けば僕の自信に繋がっていました。幼い頃から歩いていた道路は、沢山の人が作り上げているものだとは思いますが、

せず、現場監督となった今、道路を作る側の人間になり、僕たちがいるからこそ、車や自転車が快適に走れるのだと実感しています。「いつもありがとう」、「お疲れ様」その言葉が僕のやりがいであり「良い物を作る」という目標を念頭にこれからも現場監督としての誇りを持ち、地域住民や会社の方たちに貢献できるよう日々努力を積み重ねて行きたいと思っています。

みちを作るということ

知立・豊田支部
株式会社近藤組 土木事業部工事部

小林 岳 斗



私は、入社して3年目になります。これまでに、2つの大きな現場を経験させていただきました。

入社して一年目は諸先輩方についていくことが精一杯で毎日指導されていました。最近、業務にも慣れてきて、それと同時に責任も増えてきました。現在は、道路の新設工事を無事に終え完成検査に向け、書類作成業務を学んでいます。

初めて自分が携わった工事が完了し、開通

となった際には、これが『みち』を作るということだと感じ、やりがいと達成感を得ることができました。

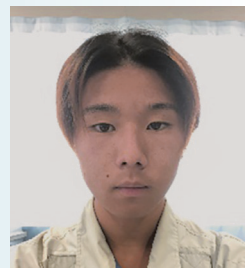
今年度より、現場代理人として業務を任せられることになりましたので、より一層の責任感とやりがいをもって業務に取り組んでいきたいと思っています。そしてゆくゆくは、1人前の仕事ができ、作業所長として後輩の育成ができるように頑張っていこうと思っています。

勉強の日々

岡崎支部

小原建設株式会社 土木事業部

伊 藤 汰 空



入社後二か月の研修期間を経て、現場配属となりました。現場は愛知県発注の敷地整備工事で、L型擁壁や雨水管などの工事を行っています。現場配属当初はわからないことばかりで、先輩や職人さんに教わりながら仕事をしていく日々でした。それでも、最初は上司・先輩の指導の下行っていた測量を今では少しずつ一人でできるようになってきた事により仕事の楽しさを実感しています。配属から3か月経過しましたが今でもわからないことが

多く、毎日現場で学習しています。

配属された現場も徐々にと完成に近づいており、何もなかった場所に大きな構造物ができていくのを見るとすごく達成感を感じます。

これから現場を経験していく中でより多くの知識を身につけ、一人前の現場監督になれるよう頑張ります。

今の自分にできること

豊橋・新城支部

朝日土木興業株式会社 工事部

早 川 真 輝



私は今年で入社6年目になります。入社当時は仕事内容や責任の重さを知り、この仕事を自分にこなせるかとても不安だったのを覚えています。

駅前の工事に携わった際、近隣住民との日程調整、各作業・材料搬入の段取り、交通規制方法、書類の作成などを行うなかでいくつか失敗をしてしまいました。

経験・知識もないなか全て自分1人で遂行しなければと焦るあまり、自分の能力を見誤

り複数の課題を抱えていたからだと思います。

その失敗から、今の自分にできる仕事を把握して社内で相談し、発注者、協力会社、地元住民の方々と協力して無事故無災害で完成させることが大切だと感じました。

工事完了後駅前に訪れた際、通行人が「ここ凄くきれいになったね!」と話をしているのを聞いて、とてもうれしい気持ちになりました。

これからも地元の生活基盤となれるこの仕事に誇りを持ち、胸を張って頑張ります。



工 事 名：街路改良工事（交付金）

路 線 名：主要地方道 瀬戸大府東海線（菱野橋）
（都市計画道路 瀬戸大府東海線）

施 工 場 所：瀬戸市菱野町地内始め

発 注 者：愛知県尾張建設事務所

本路線は尾張東部地域を南北に結ぶ幹線道路で、当工区は瀬戸市内を流れる一級河川矢田川に架かる菱野橋の架け替え事業であります。旧橋は昭和 39 年に架設され老朽化および幅員狭小が課題となっていた為、交通安全対策等を目的として架け替えを行いました。この完成により安全安心な道路交通環境が確保されました。



工 事 名：道路改良工事

路 線 名：一般県道 給父稲沢線
（都市計画道路 祖父江稲沢線）

施 工 場 所：稲沢市片原一色町～西島本町

発 注 者：愛知県一宮建設事務所

（都）祖父江稲沢線は、稲沢市の中央部における重要な東西幹線で、旧稲沢市と旧祖父江町の中心市街地を連絡し、自動車交通の円滑化及び市街地間の結びつきの強化を図る路線です。

国道 155 号付近から西へ約 0.7km の区間を令和 4 年 3 月に一般県道給父稲沢線として供用しました。



工 事 名： 橋梁補修工事
施 工 場 所： 愛西市立田町地内

路 線 名： 一般県道 佐屋多度線（立田大橋）
発 注 者： 愛知県海部建設事務所

県境に位置する立田大橋（鋼床版箱桁橋）は、大型車混入率が高い交通状況にあり、繰り返し荷重により箱桁内等に疲労亀裂が生じている。このため、鋼床版の疲労耐久性の向上及び新たな疲労亀裂の発生進行を予防することを目的に鋼繊維補強コンクリート（SFRC）舗装の打換え工事を令和元年度から4年度までの4箇年で実施している。



工 事 名： 街路改良工事（交付金）
施 工 場 所： 知多郡南知多町大字豊浜地内

路 線 名： 都市計画道路 豊丘豊浜線
発 注 者： 愛知県知多建設事務所

本路線は南知多道路豊丘インターチェンジと一般国道247号を結ぶ幹線街路である。当該事業区間の豊浜地区には県下第1位の漁獲量を誇る豊浜漁港や、豊浜さかな広場等多くの商業施設が立地している。この区間の整備により、安全で円滑な交通の確保、さらなる観光振興が期待される。



工 事 名：自転車歩行者道設置工事（交付金）

路 線 名：主要地方道 東浦名古屋線

施 工 場 所：知多郡東浦町大字緒川地内

発 注 者：愛知県知多建設事務所

当該工区は、通学路に指定されているが、歩道が未整備であり、その内の約 240m の区間について自歩道設置工事を実施した。日交通量が1万台を超える中、交通切り回しを行いながらの工事となり、また、尾根地形のため擁壁工事が多く、その施工に苦勞した。



工 事 名：道路改良工事（交付金）（名古屋岡崎 5 号工）

路 線 名：主要地方道 名古屋岡崎線

施 工 場 所：刈谷市井ヶ谷町地内

発 注 者：愛知県知立建設事務所

主要地方道名古屋岡崎線は、国道1号を補完する東西軸であり、伊勢湾岸自動車道へのアクセス道路ともなる「モノづくり愛知」を支える重要な幹線道路です。令和4年3月の刈谷スマートインターチェンジの供用に合わせて、「豊明刈谷工区」の県道豊田知立線から市道01-4号線までの延長500mの区間が開通しました。



工 事 名：道路改良工事（交付金）

路 線 名：一般県道 宮上知立線
（都市計画道路 豊田刈谷線）

施 工 場 所：豊田市中田町

発 注 者：愛知県豊田加茂建設事務所

豊田市と刈谷市を結ぶ都市計画道路豊田刈谷線の一部となる幹線道路であり、刈谷スマートインターチェンジへのアクセス道路にもなることから、モノづくり愛知を牽引する西三河地域の活発な産業活動を支え地域の活性化に寄与することが期待される。



工 事 名：道路改良工事（交付金）

路 線 名：一般国道 259 号

施 工 場 所：豊橋市老津町地内

発 注 者：愛知県東三河建設事務所

豊橋市南部の臨海工業地域付近の交通混雑の緩和を図るため、国道 259 号植田拡幅事業を行っており、そのうち南側の 4 車線化事業のうち約 2km が完成しました。引き続き、国道 23 号付近から北側の 4 車線化を進めてまいります。



工 事 名：広域営農団地農道整備

路 線 名：広域農道奥三河線（奥三河 2 期地区）

施 工 場 所：豊田市（旧東加茂郡稲武町）北設楽郡設楽町

発 注 者：愛知県新城設楽農林水産事務所

本広域農道は、奥三河地域の農産物の広域的な産地形成及び地域全体の活性化を図ることを主な目的として計画されました。大半が山を大規模に掘削しての新設道路工事であり、既設の町道に比べ、広く安全な道路が開通しました。設楽町西納庫で開かれた式典には、関係者が約 130 人出席し、テープカットやくす玉開披などで開通を祝いました。



工 事 名：用地造成事業

路 線 名：御津 1 区

①道路築造工事（M1R2-1）

②道路舗装工事（M1R3-1）

③道路舗装工事（M1R3-2）

施 工 場 所：豊川市御津町御幸浜地内

発 注 者：愛知県企業庁用地造成事務所

本工事は、愛知県企業庁が三河港御津 1 区に造成した工業用地内に新規の区画道路を整備するものです。

本県は、産業の振興を積極的に進めるため、産業基盤の整備を計画的に推進しており、当地区は国道 23 号に近接した交通アクセスの優れた工業用地です。工業用地内に区画道路を整備することにより、企業立地を促進していきます。



工 事 名：名古屋港鍋田ふ頭道路補修その他工事

路 線 名：鍋田ふ頭 1 号線

施 工 場 所：弥富市富浜二丁目、富浜三丁目

発 注 者：名古屋港管理組合

本道路は名古屋港に位置する鍋田ふ頭コンテナターミナルに至る臨港道路で、海上コンテナを輸送する大型トレーラーが頻繁に行き交うなど、交通量が非常に多い道路です。そのため、本道路は流動わだちやポットホール等による舗装の損傷が著しく、毎年のように、舗装の打替えや切削オーバーレイ工法による補修が必要な道路となっています。



工 事 名：誤進入対策工事（名駅入口）

路 線 名：高速都心環状線

施 工 場 所：名古屋市中村区名駅

発 注 者：名古屋高速道路公社

名古屋高速道路公社では、高速出入口部で車両の逆走や歩行者、自転車、原付等の誤進入を防ぐため、注意喚起対策（「高速入口」「高速出口」の路面標示、立入禁止看板、ポストコーン、路面・壁面シート設置など）の整備を進めています。



工 事 名：交差点改良工事

施 工 場 所：豊川市蔵子六丁目外2地内

路 線 名：都市計画道路 篠束野口線

発 注 者：豊川市

本路線は、片側2車線で整備されており、交差点部は直左車線と右折車線の2車線となっていた。当該路線の北側に位置する八幡駅周辺地区では大規模商業施設の建設が進み、現在の車線運用では交差点での交通容量比が不足し、渋滞が発生するため、交差点部を直進2車線と右折車線を確保し、交通渋滞や交通事故の抑制を図る。



工 事 名：道路新設工事

施 工 場 所：豊田市渡刈町ほか地内

路 線 名：都市計画道路 豊栄河合線

発 注 者：豊田市

豊田市の将来都市構造における、産業技術核に位置付けられる市街化区域縁辺部を東西に通過する、都市計画道路豊栄河合線が令和4年2月24日に全線開通しました。周辺地域の朝夕の交通渋滞緩和、生活区域に流入している通過交通の排除、沿線土地利用の促進などに大きく寄与することが期待されます。



工 事 名：桜淵公園再整備工事
施 工 場 所：新城市庭野・桜淵地内

路 線 名：桜淵公園
発 注 者：新城市

桜淵公園が整備されてから30年が経過し、施設の老朽化や時代のニーズに追いつかない状況となったため再整備を実施しました。今回、未舗装だった駐車場や老朽化した園路などを整備し、公園全体のバリアフリー化を実現しました。公園利用者からは「利用しやすくなった」「また来たい」との多くの声が届いています。



回顧一年（主な活動）

令和3年4月～令和4年3月

定 時 総 会

新型コロナの影響で開催せず。

役 員 会（6回）

主要審議事項

1. 令和2年度事業報告および収支決算について
2. 令和3年度事業計画（案）及び収支予算（案）について
3. 令和3年度定時総会の開催について
4. 委員会委員の変更について
5. 令和3年度定時総会書面評決の結果について
6. 知事要望・局長要望について
7. 「あいち医療応援基金」への寄付について
8. 令和3年度会員名簿の配布について
9. 令和3年度舗装工事の受注状況について
10. 令和3年度研修旅行について
11. 各種委員会の活動経過について
12. 機関誌'21年『みち』発刊について
13. 令和4年度の会費の改定について
14. 令和3年度決算見込み及び令和4年度予算（案）について
15. 令和4年度役員改選及び各種委員会委員の選出について

委員会・講習会等

1. 舗装工事に関する研究議題（要望事項）のとりまとめについて（2回）
2. 舗装工事に関する要望事項の検討会（令和3年11月2日実施）
3. 機関誌'21年『みち』発刊の編集および調整・配布について（6回）

要 望 活 動

1. 舗装工事に関する要望（愛知県）（2回）

愛知県舗装技術研究会

〒461-0001 名古屋市東区泉二丁目11番22号（愛知県土木会館内）

TEL (052) 932-2265 FAX (052) 931-6913

（令和4年11月1日現在）

会 員 名		郵便番号	所 在 地	電話番号
商号・名称	代表者			
足立建設(株)	足立 克也	466-0832	名古屋市昭和区駒方町四丁目24番	052-831-3291
大矢建設(株)	大矢 金太郎	468-0055	名古屋市天白区池場一丁目606番地	052-803-3111
(株)オカシズ	大矢 英樹	461-0022	名古屋市東区東大曾根町22番25号	052-981-7501
(株)岡戸組	岡戸 秀樹	470-2201	知多郡阿久比町大字白沢字二反ノ田39番地の1	0569-48-1981
加藤建設(株)	野中 千晴	466-0041	名古屋市昭和区出口町二丁目40番	052-851-6241
(株)加藤工務店	加藤 隆広	489-0005	瀬戸市水野町二丁目679番地	0561-48-1161
昭和土木(株)	神野 晋也	468-0001	名古屋市天白区植田山五丁目2301番地	052-831-5191
大幸建設工業(株)	前川 寿之	486-0945	春日井市勝川町五丁目31番地の2	0568-31-2663
大有建設(株)	川中 喜雄	460-8383	名古屋市中区金山五丁目14番2号	052-881-1581
(株)ダイワ	長谷川 聖記	464-0086	名古屋市千種区萱場一丁目4番4号	052-722-1111
(株)竹常	森 泰嘉	467-0803	名古屋市瑞穂区中山町一丁目12番地	052-852-6361
中日建設(株)	高木 賢一朗	460-0016	名古屋市中区橋一丁目1番20号	052-321-6501
中部建設(株)	浅見 正直	489-0929	瀬戸市西長根町26番地の2	0561-82-7145
中部土木(株)	難波 陽一	465-0092	名古屋市名東区社台三丁目125番地	052-777-3311
(株)長谷川工務店	長谷川 鉦	486-0932	春日井市松河戸町四丁目7番地6	0568-81-5455
(株)服部組	服部 善弘	456-0056	名古屋市熱田区三番町21番8号	052-304-7701
(株)花井組	花井 宏基	474-0022	大府市若草町二丁目170番地	0562-48-2268
水野建設(株)	野澤 均	464-0031	名古屋市千種区徳川山町一丁目12番30号	052-752-8411
(株)イチテック	伊貝 英治	491-0873	一宮市せんい一丁目2番19号	0586-77-5131
永昇建設(株)	永井 利昌	492-8262	稲沢市池部町二丁目47番地の1	0587-21-1131
(株)秀興組	児島 秀則	495-0024	稲沢市祖父江町野田1122番地	0587-97-2231
大興建設(株)	佐藤 伸二	493-0007	一宮市木曾川町外割田字寺前82番地	0586-86-8121
(株)永井組	永井 義康	483-8007	江南市草井町西7番地	0587-59-8221
永井建設工業(株)	永井 敦基	483-8257	江南市上奈良町豊里107番地	0587-54-8801
勝建設(株)	高矢 勝臣	484-0066	犬山市大字五郎丸字柿崎25番地の1	0568-62-7311
(株)永谷組	水谷 建五	494-0017	一宮市裕久字池田15番地	0586-68-0236
山一建設(株)	山田 純也	492-8212	稲沢市小沢二丁目9番18号	0587-32-6125
山正建設(株)	亀山 真由美	490-1323	稲沢市平和町下起南153番地	0567-46-1147
(株)吉田組	吉田 達弘	494-0003	一宮市三條字中34番地4	0586-61-1181
(株)渡邊組	竹中 宏行	491-0352	一宮市萩原町富田方字上畑33番地	0586-69-2155
海部建設(株)	木全 哲久	497-0040	海部郡蟹江町城四丁目351番地	0567-95-2022
(株)加藤建設	加藤 明	497-0044	海部郡蟹江町大字蟹江新田字下市場19番地の1	0567-95-2181



会 員 名		郵便番号	所 在 地	電話番号
商号・名称	代表者			
吉 田 建 設 (株)	吉 田 康 裕	496-0803	津島市今市場町三丁目 34 番地	0567-28-2938
石橋建設興業(株)	角 谷 圭 祐	467-0869	碧南市山神町二丁目 72	0566-42-8181
(株) ク サ カ	日 下 成 人	446-0066	安城市池浦町池西 108 番地	0566-73-6200
(株) 近 藤 組	近 藤 純 子	448-8622	刈谷市一里山町伐払 123 番地	0566-36-1811
須藤建設工業(株)	須 藤 淳	471-0836	豊田市鴻ノ巣町五丁目 51 番地	0565-28-0347
西 三 建 設 (株)	成 瀬 徳 芳	446-0065	安城市大東町 23 番地 33 号	0566-76-2611
関 興 業 (株)	関 淳 之	448-0834	刈谷市司町七丁目 38 番	0566-23-1434
太 啓 建 設 (株)	大 矢 伸 明	471-0071	豊田市東梅坪町十丁目 3 番地 3	0565-31-1271
中一建設工業(株)	中 根 正 喜	472-0042	知立市内幸町加藤 75 番地	0566-82-7111
ヤハギ道路(株)	櫻 井 正 典	471-0034	豊田市小坂本町一丁目 5 番地 10	0565-36-1112
愛三舗道建設(株)	岡 安 真 也	445-0073	西尾市寄住町洲田 25 番地 1	0563-56-8873
朝 日 工 業 (株)	朝 日 啓 夫	444-0844	岡崎市天白町字池田 5 番地	0564-51-3655
(株) 梅 田 組	伊 藤 博 明	444-0703	西尾市西幡豆町北岡割 58 番地 3	0563-62-2285
(株) 岡 崎 工 業	福 尾 清	444-3515	岡崎市桑谷町字森下 9 番地	0564-48-2814
小 原 建 設 (株)	小 原 睦	444-0867	岡崎市明大寺町字西郷中 37 番地	0564-51-2621
吉 良 建 設 (株)	羽佐田 光 保	444-0524	西尾市吉良町萩原川中 59 番地	0563-32-1131
(株) 畔 柳 組	畔 柳 共 広	444-0813	岡崎市羽根町字中田 5 番地 11	0564-51-4405
山 旺 建 設 (株)	山 崎 克 弥	445-0852	西尾市花ノ木町一丁目 8 番地	0563-56-3191
大 伸 建 設 (株)	酒 井 英 二	444-0201	岡崎市上和田町字城前 22 番地 1	0564-54-7777
長坂建設興業(株)	長 坂 正 志	444-0521	西尾市吉良町上横須賀神ノ木 24 番地	0563-35-0501
幡 豆 土 建 (株)	浅 岡 正 樹	445-0872	西尾市矢曾根町粳山 30 番地 9	0563-56-3758
(株) 堀 田 組	堀 田 譽 愛	444-0525	西尾市吉良町富田八石 11 番地	0563-35-0059
丸真建設工業(株)	石 川 公 庸	444-0403	西尾市一色町松木島下汐田 118 番地	0563-72-7201
三河舗装建設(株)	山 本 二 郎	444-0825	岡崎市福岡町字西後田 61 番地	0564-71-2233
青 山 建 設 (株)	青 山 泰 三	440-0812	豊橋市東新町 245 番地	0532-54-6385
朝日土木興業(株)	鈴 木 雅 人	440-0871	豊橋市新吉町 51 番地	0532-52-1711
(株) 蒲 郡 舗 装	酒 井 一 則	443-0036	蒲郡市浜町 44 番地	0533-69-5225
(株) ご ん だ	権 田 まゆみ	441-1331	新城市庭野字東植田 38 番地の 1	0536-22-1181
鈴 中 工 業 (株)	鈴 木 康 仁	443-0036	蒲郡市元町 5 番 8 号	0533-68-6186
中 採 工 事 (株)	村 雲 靖	441-1113	豊橋市東森岡一丁目 8 番地の 1	0532-88-4858
(株) 中 部	樽 林 孝 尚	441-8077	豊橋市神野新田町トノ割 28 番地	0532-33-0500
東 三 建 設 (株)	柴 田 督 子	441-8031	豊橋市中郷町 7 番地	0532-31-3171
豊橋建設工業(株)	河 合 正 純	440-0884	豊橋市大国町 98 番地	0532-54-6338
藤 城 建 設 (株)	藤 城 匡 昭	441-8019	豊橋市花田町字中ノ坪 11 番地	0532-31-4131

編集 後記

本年号の「みち」は、第 60 号という節目の発刊となりました。

創刊は、昭和 35 年で、途中 2 度ほど発刊されない年もありましたが、こうして長い間皆様に本書をお届けできたことを大変うれしく思います。

今後もこの「みち」を継続できるよう励んでまいりたいと存じます。

最後になりましたが、本書を発刊するにあたり、公私ともご多用の中、原稿執筆や企画・編集のご協力を頂きました関係者の皆様に深く感謝申し上げます。

愛知県舗装技術研究会 広報委員会

委員長	佐藤伸二	大興建設(株)
副委員長	風岡嘉光	(株)加藤建設
委員	土屋竜生	昭和土木(株)
〃	牛田啓彦	大有建設(株)
〃	中村宏唯	大興建設(株)
〃	渡邊浩文	(株)近藤組
〃	金田浩伺	太啓建設(株)
〃	武田好正	山旺建設(株)
〃	中島昭人	東三建設(株)
〃	野澤教良	(株)ごんだ
事務局	片山浩隆	

順不同

2022

み ち

協 賛 団 体 ・ 会 社

- ◇ 東 日 本 建 設 業 保 証 株 式 会 社
- ◇ J T B 三 河 支 店
- ◇ 三 井 住 友 海 上 火 災 保 険 株 式 会 社
- ◇ 常 川 印 刷 株 式 会 社

建設産業と、ともに歩みつつける

当社は、保証事業の公正かつ堅実な運営を通じて、
社会資本整備の円滑な推進と建設産業の健全な発展に貢献します。

東日本建設業保証グループは、皆様のご要望にお応えいたします！

東日本建設業保証株式会社

保証を通じて工事の円滑な施工をサポート

- | | |
|---|---|
|  工事着手時の資金調達には |  前払金保証 |
|  工事半ばでの資金調達には |  中間前払金保証 |
|  契約時に保証金納付に代えて |  契約保証 |
|  入札ボンド対象案件には |  契約保証予約 |

KKS 株式会社建設経営サービス

建設業を専門とした金融支援事業&総合コンサルティング

- | | |
|--|---|
|  出来高に応じた資金調達手段として |  出来高融資 |
|  債権を確実に保全するには |  保証ファクタリング |

日本電子認証株式会社

ビジネスの新たな扉を開く信頼と実績の電子認証サービス

- | | | |
|--|---|-----------------|
|  公共発注機関の電子入札には |  | A O S i g nサービス |
|  e-Tax, eLTAXによる税務申告に対応 | | 法人認証カードサービス |
|  e-Govによる電子申請に対応 | | |

各種お申込み・お問い合わせは

東日本建設業保証株式会社 愛知支店

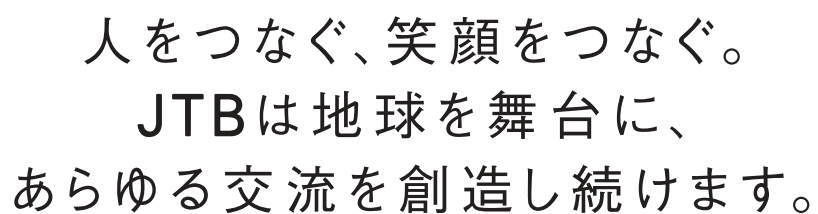
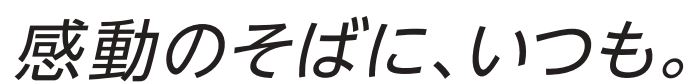
〒461-0008 愛知県名古屋市東区武平町5-1 名古屋栄ビルディング3F

 052-962-3461  FAX 0120-027-516

U R L <https://www.ejcs.co.jp/>

ホームページをリニューアルしました →





全中建会員企業の皆様へ

皆さんご存知ですか？

全建の 中小建設業者災害補償制度は

会員企業の皆様へ
安心をお届けしています。

法定外労災補償保
険は割引

約**73.6%**

※団体契約のスケールメリットによる
割引

請負業者賠償責任
保険は割引

約**14~50%**

※団体契約のスケールメリットによる
割引

企業総合賠償責任
保険は割引

約**25%**

※団体契約のスケールメリットによる
割引

お問い合わせ先

三井住友海上火災保険(株) 全中建共済担当代理店

代理店名： 有限会社・保険コンサルタント（太陽事業部） 担当：春名（はるな）
連絡先： TEL 0536-22-1870 FAX 0536-22-3600

引受保険会社： 三井住友海上火災保険株式会社 愛知東支店 豊橋北支社
連絡先： TEL 0532-54-3391 FAX 0532-53-2451

随時募集中！

加入および商品内容に
関するお問い合わせ、
パンフレットのご請求は
左記の窓口まで
ご照会ください。

一般社団法人全国中小建設業協会



封筒や伝票など
印刷のことは
おまかせください。



制作・印刷から発送までまとめて発注が可能！

よろしければ
印刷以外のことも
ご相談ください。



オリジナルパッケージは
カタチからご提案！



特殊な加工も自社技術と
ネットワークで対応



サインや看板は制作から設置まで！



みち 第60号

2022 年 11 月 30 日発行

編集発行 愛知県舗装技術研究会
〒461-0001
名古屋市東区泉 2-11-22 (愛知県土木会館内)
TEL (052)932-2265 FAX (052)931-6913

印刷・製本 常川印刷株式会社
〒460-0012
名古屋市中区千代田 2-18-17
TEL (052)262-3028

裏表紙写真

工 事 名：道路改良工事（社会資本）道路改築工事（D2-2）合併工事（ICT 希望）

路 線 名：一般国道 257 号

施工場所：北設楽郡設楽町清崎地内

発 注 者：愛知県新城設楽建設事務所

本事業は、設楽ダム関連事業として、国道 257 号の通称「安沢の坂」の中で、つづら折りの急カーブが続き事故が頻発する区間において、ミニバイパスにより線形改良と片側歩道の整備を行う事業です。全体約 1km の計画の内、約 400mの区間を令和 4 年 2 月に暫定として先行して供用しました。



令和 4 年