

# 道づくりだより

第35号

2011. 1 島根県道づくり調整会議



松江県土整備事務所管内除雪作業状況

## CONTENTS

1. 今冬の除雪状況について
2. 一般国道 186 号小国バイパスが開通しました
3. 神門通りの道づくりについて
4. 西郷漁港の臨港道路について
5. 平成 22 年度「手作り郷土賞」(国土交通省)
6. 全国林道研究発表会において優秀賞受賞!



## 今冬の除雪状況について

年末年始にかけて寒波により県東部の松江市・安来市周辺及び県境などの山間部を中心に豪雪がありました。

特に平野部で記録的な積雪が目立ち、松江地方気象台によると松江市で56cmを記録し観測史上5位で、積雪が50cmを越えるのは27年ぶりのこととなりました。

今回の降雪は水分を多く含んだ非常に重たい雪であり、その雪の重みで木が倒れ、道路がふさがれたため除雪車が進めなくなった。そこに積雪がさらに加わったため、木の伐採が終わっても除雪が円滑に行えず、除雪に長時間を要しました。

また、1月に入ってから15日から16日にかけて再び寒波の影響で大雪になるなど降雪が続いており、道路幅員を確保するための拡幅除雪を行うなど毎日県内各地で除雪作業を行っている状況です。

### 【年末から新年にかけての大雪情報】

12月30日から1月3日の5日間で、552路線901区間、総延長にして5,642.8kmの除雪を実施。

代表的に積雪の多かった地点は、国道314号奥出雲町三井野原（広島県境）で73cm、飯南町下赤名国道54号付近で98cm、国道186号浜田市大佐山（広島県境）で116cm、国道191号益田市匹見町道川（広島県境）で139cmの積雪を観測。

水分を多く含んだ非常に重たい雪が降り、その重みで木や電柱が倒れたため、13路線14区間で全面通行止めが発生。

### 【1月15日からの大雪情報】

1月16日から1月19日の4日間で、398路線660区間、総延長にして4,260.5kmの除雪を実施。

年末年始からの積雪もあり、さらに雪が積もったため、今シーズンの最大積雪深さを記録。積雪深さのピークは1月17日の早朝で、最大積雪深は、国道191号益田市匹見町道川（広島県境）で209cm、その他、奥出雲町大貫で155cm、三井野原で117cm、浜田市大佐山で160cm。

### 【今冬の除雪出動状況】

12月9日に今シーズン初めて除雪に出動してから1月24日までに36日間除雪に出動し、1,634路線2531区間、総延長で16,298.5kmの除雪を実施。

今年度の除雪費は1月19日現在で545百万円。

指定観測点（赤屋、頓原、川本、都川、津和野）の、1月24日現在の過去10年平均累積降雪量が95cmに対して、今冬は194cm。

**冬期の積雪状況等の映像をホームページで公開しています**

<http://www3.pref.shimane.jp/roadi/index.html>

# 一般国道186号 おくに 小国バイパスが開通しました

事故が多発している田の原トンネル付近の連続した急カーブを解消し、安全で快適な道づくりを平成17年度から進めていましたが、平成22年12月28日に小国バイパスが開通しました。



位置図

一般国道186号は、島根県江津市を起点とし広島県大竹市に至る延長約14.7kmの幹線道路です。  
小国バイパスは、事故多発区間の急カーブを解消し、安全で円滑な交通の確保を目的としています。

**【事業概要】**  
 事業主体：島根県  
 着手年度：平成17年度  
 完了年度：平成22年度  
 工区延長：520m  
 総事業費：1,215百万円  
 道路規格：3種4級  
 幅員構成：車道幅員5.5m  
 全幅員7.0m



事業箇所  
(浜田市金城町)



田の原トンネル前後の急なカーブ

## 主要構造物

新小国橋



単純非合成鋼桁橋  
(耐候性鋼材)  
橋長52m

犬戻り橋



立体ラメンプレハブ棧道橋  
(メタルロード)  
橋長108m  
橋面舗装はゴム入りの  
凍結抑制舗装

田の原橋



単純非合成鋼桁橋  
(耐候性鋼材)  
橋長53m

## 現場見学会

バイパス開通前の11月23日に、土木の日にあわせ現場見学会を開催しました。波佐小学校の児童11名を含む21人が、供用前の道路を散策したり、除雪機械の試乗体験、クイズをしました。最後は、「犬戻り橋」(波佐小学校児童が揮毫)の橋銘板と一緒に記念撮影。



# 神門通りの道づくりについて

出雲大社門前にふさわしい、にぎわいの道づくりを目指し、県道斐川出雲大社線「神門通り」で行った社会実験の結果について報告します。

## 社会実験の内容

期間：11月25日(木)～12月5日(日) 11日間

内容：歩道を拡げ、車道を狭くする(速度抑制) 車の通行性、歩道の歩きやすさ等の確認



## 社会実験の結果

車の通行性

- ・渋滞の発生なし
- ・車の速度低下を確認

平均速度 37km/h → 31km/h (6km/hの減)

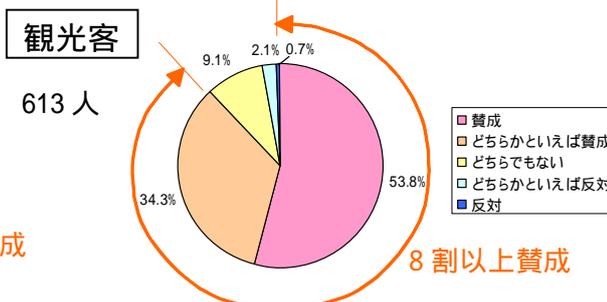
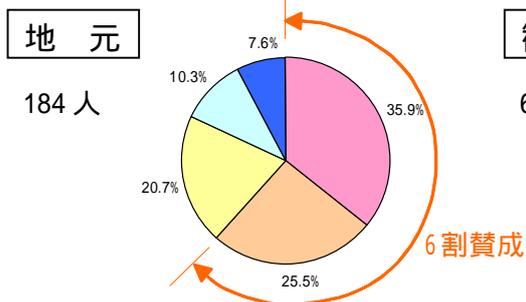
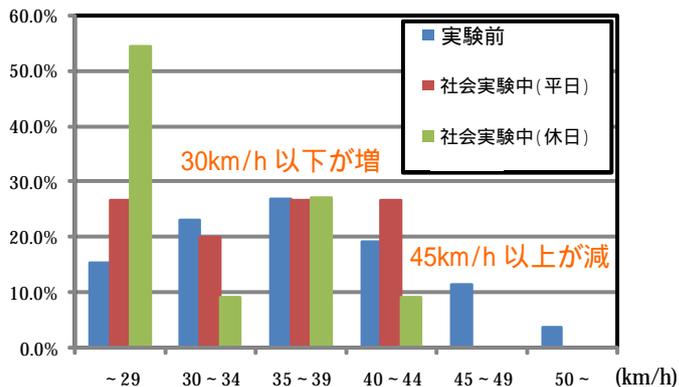
最高速度 52km/h → 41km/h (11km/hの減)

歩きやすさ

- ・「歩道が歩きやすくなった」との声が多数

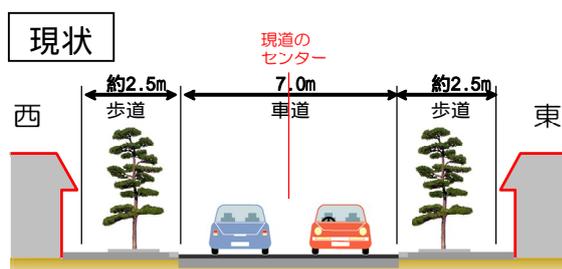
道づくり

- ・「歩道を広く車道を狭くする道づくり」について、地元住民の約6割、観光客の8割以上が賛成



アンケートの詳細は、出雲県土整備事務所ホームページをご覧ください

## 今後の整備方針



～実験結果を踏まえ、歩道の拡幅、美装化を行います。(H23年春より工事着工)～

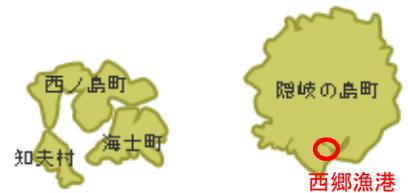
# さいごう 西郷漁港の臨港道路について

今回は「道づくりだより第29号」の恵曇漁港に続き、水産物や漁具などの運搬を円滑に行うために整備した西郷漁港の臨港道路を紹介します。

西郷漁港は、隠岐諸島、隠岐の島町の南部に位置し、帆船時代の風待ち港として歴史的に古くから栄えてきた漁港です。地形的に冬季風浪の影響を受けにくい天然の良港であることから、隠岐の島町における水産物集出荷の拠点となっており、また、隠岐島周辺漁場で操業する、まき網、いか釣り、底びき網等全国の漁船の避難、休憩港としても重要な役割を果たしています。当漁港の本格的な整備は昭和31年度から始まり、現在も継続的に整備が実施されています。

臨港道路(L=439m)は、荷さばき所と県道を繋ぐ道路として昭和46年に整備されましたが、隠岐の玄関口ということもあり一般交通が多いことから、歩道等の交通安全施設整備等を目的として平成7年度より改良工事が実施されました。このように、漁港の臨港道路の中には水産物資の輸送だけでなく、住民の生活道路として役だっているものも数多くあります。

漁港位置図  
(隠岐郡隠岐の島町)



○臨港道路(L=439m)の内、港橋(L=81m)



## 隠岐の冬と言えば・・・！？

隠岐の冬と言えばやっぱりズワイガニ！！山陰では松葉ガニ、北陸では越前ガニと呼ばれています。日本海側のほとんどの県が底びき網という漁法で漁獲するのに対し、島根県ではかご漁により漁獲することで、傷の少ない高鮮度なカニが水揚げされます。（隠岐島近海でのカニかご漁業は11月下旬～2月下旬までが漁期）

島根の魚についての紹介はこちら(県ホームページ)。

[http://www.pref.shimane.lg.jp/industry/suisan/shinkou/umi\\_sakana/sakana/](http://www.pref.shimane.lg.jp/industry/suisan/shinkou/umi_sakana/sakana/)



漁獲されたカニは、発泡スチロールに箱詰めされた状態で西郷漁港に陸揚げされ、漁獲物運搬船により境港まで輸送されます。

## 西郷お魚センター「りょうば」にもカニがいっぱい！！



JFしまね西郷支所の直販店である西郷お魚センター「りょうば」には旬な生鮮魚介類をはじめ、島内で生産される水産加工品が数多く販売されています。お土産に最適ですので隠岐へ来島の際には是非お立ち寄りを！！

## 【余談】松葉ガニは高くてちょっと・・・という人には！！

### ○水ガニ

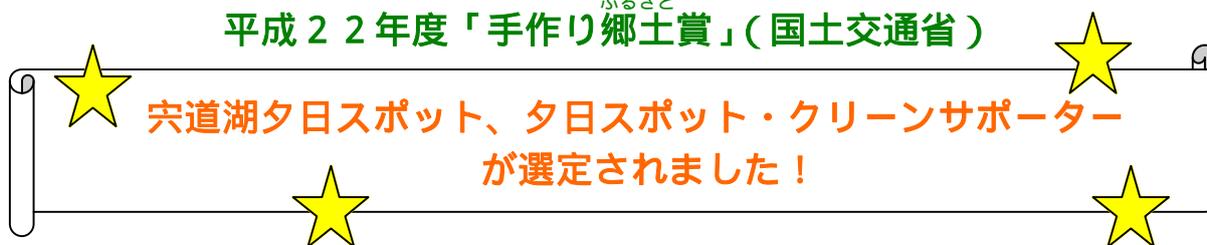
1月下旬に解禁されるズワイガニの脱皮後間もない甲羅の柔らかいカニのことで、別名「若松葉ガニ」。格安な値段で仕入れられる割においしいと評判です。

### ○紅ズワイガニ

ズワイガニよりも深い水深数百～二千メートルに生息。松葉ガニよりも安価（漁期が長い等により）ですが、身が甘く松葉ガニよりも美味しいという人もいるくらい。ぜひお試しを！！



平成22年度「<sup>ふるさと</sup>手作り郷土賞」(国土交通省)



**手作り郷土賞とは**

社会資本と関わりを持つ地域づくりの優れた取り組みを表彰し、好事例として広く全国に紹介することで、個性的で魅力ある地域づくりに向けた取り組みが進むことを目的として実施されている国土交通大臣表彰です。昭和61年度に創設され平成22年度で25回目の開催となります。

**宍道湖夕日スポット**

国道9号に隣接する嫁が島周辺の宍道湖湖畔は夕景が大変美しい観光スポットで夕日観賞者が大勢訪れますが、従来は狭い歩道しかなく、夕日観賞者と歩行者・自転車などで混雑し危険な状態でした。そのため、夕日観賞者・通行者の安全・安心の確保と夕日観賞のたまり場を創出することを目的とした新たな観光スポットとして平成19年度に宍道湖夕日スポットが整備されました。

**夕日スポット・クリーンサポーター**

宍道湖夕日スポットがオープンするのに伴い、地域で維持管理することができないかを国・県・市で検討しました。夕日スポット周辺企業等に意向を確認したところ多くの企業等から清掃ボランティア参加の賛同を得ることができ、施設オープン当時から清掃活動を行っています。クリーンサポーターは、地元企業、青年会議所、警察署、県など20団体、約350名で構成されています。これまで4年弱活動を続けており、一月に10日以上いずれかの団体が清掃活動を行っています。

**受賞の概要**

受賞件名：宍道湖夕日スポット

受賞団体：夕日スポット・クリーンサポーター及び松江市

一般部門では、全国の応募総数54件のうち、宍道湖夕日スポットを含む22件が受賞しました。中国ブロックだけでは応募総数4件に対し、宍道湖夕日スポットの1件のみが受賞しました。

**クリーンサポーターの清掃活動**



# 全国林道研究発表会において優秀賞受賞！ ～島根県における「県単木材生産加速化路網整備事業」～

第46回 林道研究発表会が平成22年10月19日～20日にかけて国立オリンピック記念青少年総合センターで行われ、島根県「道づくりだより（第26号）」で掲載しました「県単木材生産加速化路網整備事業」を活用した事例発表が見事に優秀賞を受賞いたしましたのでその内容についてご紹介いたします。

〔発表題名〕  
○「地域活性化・きめ細かな臨時交付金」を活用した新しい林道事業  
島根県 雲南県土整備事務所 治山・林道G



## 1. はじめに

現在、農林水産省においては、「森林・林業再生プラン」で掲げられた施策の具体的な検討を行うため、5つの検討委員会が設置されており、その中の1つである「路網・作業システム検討委員会」においては、『林業専用道』の位置付け、具体化等について検討がなされているところである。『林業専用道』は、この委員会において、「10t積みトラックなどの走行を想定し、「用途を森林施業に限定」した道路と定義されており、来年度の国の予算編成において大変注目されている事項の1つとなっている。

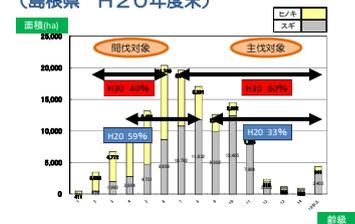
一方、島根県においては、平成21年度補正予算である「地域活性化・きめ細かな臨時交付金」を活用し、県営により通常の林道事業とは別に、生活道的要素を全く取り入れない、用途を森林施業に限定した、簡易かつ耐久性の高い林道の開設事業に昨年度末より着手している。

## 2. 事業創設の背景

この事業を創設した背景には、島根県における、スギ・ヒノキの齢級別面積の状況の推移や路網の開設状況等が関係している。

平成20年度末の状況は、一般的な間伐対象が59%であるのに対し、主伐対象は33%となっている。これをもとに、平成30年度の状況を推定すると、間伐対象が40%であるのに対し、主伐対象は60%となり、今後は間伐対象より主伐対象の森林面積のほうが増えてくる状態となる。10年後における森林資源の状況を考慮すると、島根県では、森林資源の充実とともに木材生産に特化した林道が必要となってきた。

スギ・ヒノキ齢級別面積  
(島根県 H20年度末)



## 3. 事業のポイント

- ① 木材生産団地または予定地に限定して開設する
- ② 「いずれ」使うのではなく「すぐに」使うための林道として開設する
- ③ 大型トラック（10t積み程度）が進入できる規格で開設する
- ④ 生活道的要素を全く取り入れない『林業専用道』として開設する
- ⑤ 一般車両の進入を想定しないため構造は通常の林道より下げている
- ⑥ 作業ヤード位置は実際に使用する森林組合と協議のうえ決定する
- ⑦ 短期間（開設から3年間）で林道開設効果を検証する

路網イメージ（今回の林道事業）



## 4. 開設事例

雲南県土整備事務所管内で事業着手した「下横田線」（施工地：仁多郡奥出雲町下横田地内）についてその概要を紹介する。今回の計画は、国道から伸びる大規模林道に面した森林において林道を開設するものであり、利用区域面積は約40ha、人工林率は約70%、林道開設予定延長は約1.6kmとなっている。当該地は木材生産団地であるため主伐や利用間伐等の施業内容は既に明確になっている。これを基に4つの路線案の中で、チェーンソー、グラブ、ハーベスタによる作業システムにより一番収益を上げやすいルートで開設している。開設後の路網密度は56m/haとなる。また、生産性は12m<sup>3</sup>/日人を見込んでいる。なお、開設後は林道として町が管理することとなっている。

切り土高は低く、法尻には根株による土留を計画している。作業ヤードについては、谷地形を利用して残土処理場として利用する一方で、実際に使用する森林組合と協議した結果、主伐と利用間伐の区域に隣接している位置に設置することとした。

県単木材生産加速化路網整備事業



県単木材生産加速化路網整備事業



県単木材生産加速化路網整備事業



## 5. 現時点における開設効果の考察

### ①「森林所有者へ収益を大幅に還元できる見込み」

まとまりのある森林は既に現地に存在している。また、今回の林道開設により林内から直接大型トラックでの運搬が可能となり、集積場までの運搬コストが約500円/m<sup>3</sup>縮減されることが見込まれる。さらに、実際に使用する森林組合と協議しながら設計してきた結果、高性能林業機械の効率的稼働が可能となる。以上のように、低コスト木材生産の条件が整ったためである。



### ②「森林所有者の山林への投資意欲が復活」

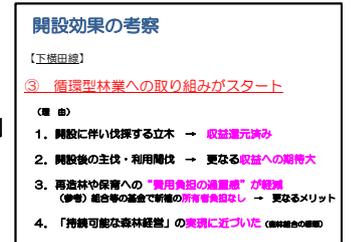
森林所有者、団地管理者である森林組合、施工業者が一堂に会した地元説明会において、この林道事業に関するアンケート調査を実施したところ、その中の1つの質問である『あなたが所有している他の山林においても出来るだけ早くこの林道を開設してほしいですか?』という質問に対して、『そう思う』との回答が約8割を占めていたためである。実際、「次の路線の開設要望」や「見積依頼」が数件出てきており、山が財産として再認識されてきている状況であることから、「潜在的な要望」が「具体的な要望」へと変化してきている。



### ③「下横田地区において循環型林業への取り組みがスタート」

林道開設に伴い伐採する立木は、県が買取補償をせず、有価物として森林組合へ引渡ししているが、この立木を売却したことにより得られた収益は、既に所有者へ還元済みであり、このことは、林道開設後に主伐や利用間伐を実施すれば「更なる収益が還元されるだろう」といった期待感へと繋がってきており、さらに、収益が還元されるという期待感、伐採後の再造林や保育に対する“費用負担への過重感”の軽減にまで繋がってきているためである。(参考：この管内は組合等の基金などにより、再造林への所有者負担が、殆ど必要ないため、還元されたお金がリフォームなどに使われており、地域内の経済循環にも繋がっている。)

また、現場の声として、「『持続可能な森林経営』の実現に近づいたという実感がある」といった森林組合の感想からも判断できると考えている。



## 6. おわりに

この事業を進めていく中で、循環型林業を実現するためには、「森林所有者」「林業事業者」「行政」の連携が改めて重要であると感じられた。