

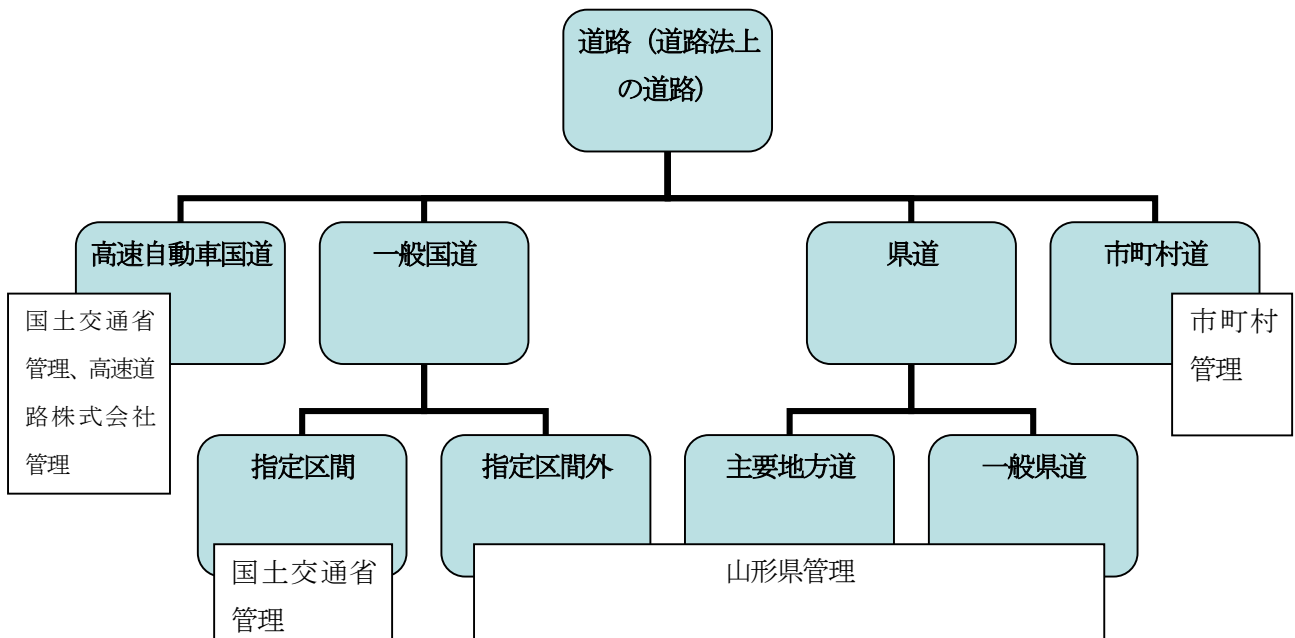
### Ⅲ 道路

#### 1. 担当部局

道路の管理部局は県土整備部道路課である。

#### 2. 管理対象資産の概要および個別に調査対象とした資産の概要

山形県の道路を、管理主体により区分すると次のようになる。



山形県の道路現況は次のとおりである。

『「2012年版 山形県の道路」(山形県県土整備部)より』

平成22年4月1日現在

道路種別		路線数	実延長 (km)	整備率*2 (%)	改良率*3 (%)	舗装率*4 (%)	
高速自動車国道		3	137.5	100.0	100.0	100.0	
一般道路	一般国道	指定区間*1	6 (2)	550.5	62.1	100.0	100.0
		指定区間外	11	585.0	71.3	85.2	80.0
		小計	15	1,135.5	66.8	92.4	89.7
	県道	主要地方道	61	1,160.9	81.3	87.2	73.4
		一般県道	189	1,356.4	72.6	75.2	56.2
		小計	250	2,517.2	76.6	80.7	64.1
市町村道		26,879	12,705.3	66.1	66.1	11.8	
合計		27,147	16,495.5	-	70.4	25.9	

\*1 路線数の( )は内書きで一部区間を県が管理している路線数。「指定区間外」の路線数と重複。

\*2 (改良済延長(車道幅員5.5m以上)－混雑度1.0以上の割合(車道幅員5.5m以上)) / 実延長  
市町村道は、改良済延長 / 実延長

\*3 車道幅員5.5m以上(市町村道は5.5m未満を含む)の改良済延長 / 実延長

\*4 簡易舗装を除いた舗装済延長 / 実延長

道路法(昭和27年6月10日法律第180号。以下、「道路法」とする。)第77条の規定に基づき国土交通省が実施する道路施設現況調査により、毎年4月1日現在の道路現況数値(道路、橋梁、トンネルの面積、延長等)が把握され、情報公開されている。

県が管理している県道については、道路法第28条に基づく「道路台帳」により管理されている。さらに、県では「道路台帳整備・管理の手引き」を作成し、この道路台帳の整備・管理を全県統一した記載となるようにしている。

道路法施行規則(昭和27年8月1日建設省令第25号)により、道路台帳の記載事項は次のように記載されている。

道路法施行規則より抜粋

<p><b>第四条の二</b> 道路台帳は、調書及び図面をもつて組成するものとする。</p> <p><b>2</b> 調書及び図面は、路線ごとに調製するものとする。</p> <p><b>3</b> 調書には、道路につき、少くとも次に掲げる事項を記載するものとし、その様式は、別記様式第四とする。</p> <p>一 道路の種類</p>
--

- 二 路線名
  - 三 路線の指定又は認定の年月日
  - 四 路線の起点及び終点
  - 五 路線の主要な経過地
  - 六 供用開始の区間及び年月日
  - 七 路線（その管理に係る部分に限る。）の延長及びその内訳
  - 八 道路の敷地の面積及びその内訳
  - 九 最小車道幅員、最小曲線半径及び最急縦断勾配
  - 十 鉄道又は新設軌道との交差の数、方式及び構造
  - 十一 有料の道路の区間、延長及びその内訳（自動車駐車場にあつては位置、規模及び構造）並びに料金徴収期間
  - 十二 道路と効用を兼ねる主要な他の工作物の概要
  - 十三 軌道その他主要な占用物件の概要
  - 十四 道路一体建物の概要
  - 十五 協定利便施設の概要
- 4 図面は、道路につき、少くとも次に掲げる事項を、付近の地形及び方位を表示した縮尺千分の一以上の平面図（法第四十七条の六の規定により道路の区域を立体的区域とする場合は、平面図、縦断図及び横断定規図）に記載して調製するものとする。
- 一 道路の区域の境界線
  - 二 市町村、大字及び字の名称及び境界線
  - 三 車道の幅員が〇・五メートル以上変化する箇所ごとにおける当該箇所の車道の幅員
  - 四 曲線半径（三十メートル以上のものを除く。）
  - 五 縦断勾配（八パーセント未満のものを除く。）
  - 六 路面の種類
  - 七 トンネル、橋及び渡船施設並びにこれらの名称
  - 八 自動車交通不能区間（幅員、曲線半径、勾配その他の道路の状況により最大積載量四トンの貨物自動車が行き通ることができない区間をいう。）
  - 九 道路元標その他主要な道路の附属物
  - 十 道路の敷地の国有、地方公共団体有又は民有の別及び民有地の地番
  - 十一 道路と効用を兼ねる主要な他の工作物
  - 十二 交差し、若しくは接続する道路又は重複する道路並びにこれらの主要なものの種類及び路線名
  - 十三 交差する鉄道又は新設軌道及びこれらの名称
  - 十四 軌道その他主要な占用物件
  - 十五 道路一体建物
  - 十六 協定利便施設

## 十七 調製の年月日

5 調書及び図面は、その記載事項に変更があつたときは、すみやかに、これを訂正しなければならない。

6 道路台帳は、次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に掲げる場所において保管するものとする。ただし、道の区域内の道路に係る道路台帳のうち、国道に係るもの及び令第三十二条第一項に規定する開発道路で国土交通大臣が維持を行うものに係るものは、北海道開発局の事務所において保管するものとする。

一 高速自動車国道に係る道路台帳 国土交通省の事務所

二 国道に係る道路台帳 指定区間内の国道に係るものは関係地方整備局の事務所、指定区間外の国道に係るものは関係都道府県（法第十七条第一項の規定により指定市の長が国道の管理を行なう場合又は同条第二項の規定により指定市以外の市の長が国道の管理を行なう場合にあつては、当該指定市又は指定市以外の市）の事務所

三 都道府県道に係る道路台帳 関係都道府県（法第十七条第一項の規定により指定市の長が都道府県道を管理する場合、同条第二項の規定により指定市以外の市が都道府県道を管理する場合又は同条第三項の規定により町村が都道府県道を管理する場合にあつては、当該指定市、指定市以外の市又は町村）の事務所

四 市町村道に係る道路台帳 関係市町村の事務所

道路台帳には修繕履歴の記録は残されていないが、大規模な修繕については、別途その記録を残している。

また、後述する長寿命化の取組みの中で、補修履歴をデータベース化することとしている。

管理上、道路の構造は次のように区分されている。

- ・舗装路面
- ・橋梁
- ・トンネル

県では、平成19年度より継続して、道路の長寿命化について取り組んでいる。平成24年度においても県土整備部所管の主な事業のひとつとして、「道路施設長寿命化対策事業費」を挙げ、当初予算4,100,234千円（平成23年度当初予算計上額4,235,400千円）を計上している。

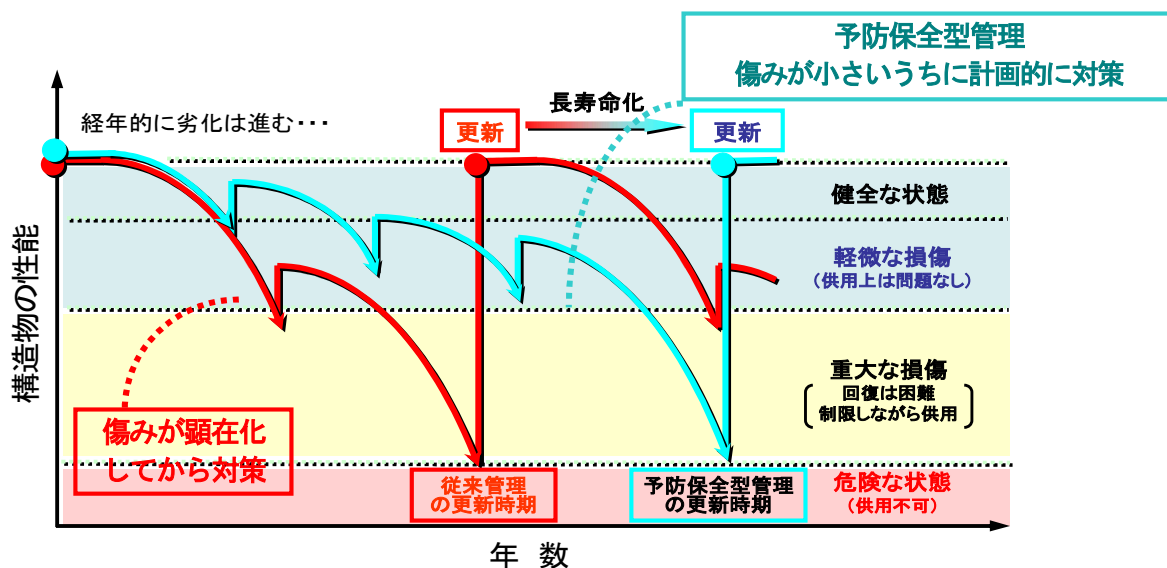
この道路施設長寿命化対策事業費に関して、その概要は次のとおりである。

(以下、県のホームページより抜粋)

## 道路施設長寿命化対策事業費

～「次の世代に継承できるみちづくり」 道路施設長寿命化対策の推進～

- 1 事業概要 山形県が管理する道路橋、舗装、トンネル等の道路施設について、これまでの「傷んでから治す」維持管理から、「傷みが小さいうちから計画的に補修する」予防保全型の維持管理に転換することで、県民生活の安全安心を確保しながら将来的な財政負担を抑制する。



## 2 事業内容

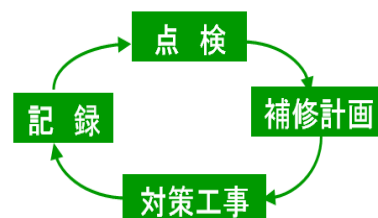
- (1) 橋梁 ( 橋梁定期点検 、 補修計画策定 、 長寿命化対策工事 )



塗膜劣化による錆→放置すると腐食



再塗装により長寿命化



(2) 舗装 ( 長寿命化対策工事 )



(3) トンネル ( トンネル詳細点検 、 長寿命化対策工事 )



3. 管理対象資産について適正規模とするための取組みについて

(1) 交通量の把握

全国道路・街路交通情勢調査（通称 道路交通センサス）が、概ね5年ごとに実施されている。

・目的

全国の道路交通量を実態把握し、道路計画・管理への活用および各種道路政策策定上の基礎資料とすることを目的とする。

・対象

高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道、市町村道

・公表

国土交通省ホームページ上で、平成22年度調査結果が公表されている。

この国土交通省の調査結果をもとに、県が編集した資料が、山形県行政情報センターにおいて、公開されている。

(2) 交通量の将来予測

上記(1)の調査結果に基づき、将来予測を行い、道路計画等に反映しているが、将来予測値については非公開となっている。

道路網は、例えば国道や県道の区別なく、一体として整備されるべきものである。交通量の調査についても、県単独で県道の交通量調査を実施しないで国の調査の一環として実施さ

れている。この結果が、管理する道路の整備状況の適正性を検証することに利用されている。

#### 4. 現状把握のための調査等の実施状況およびその結果について

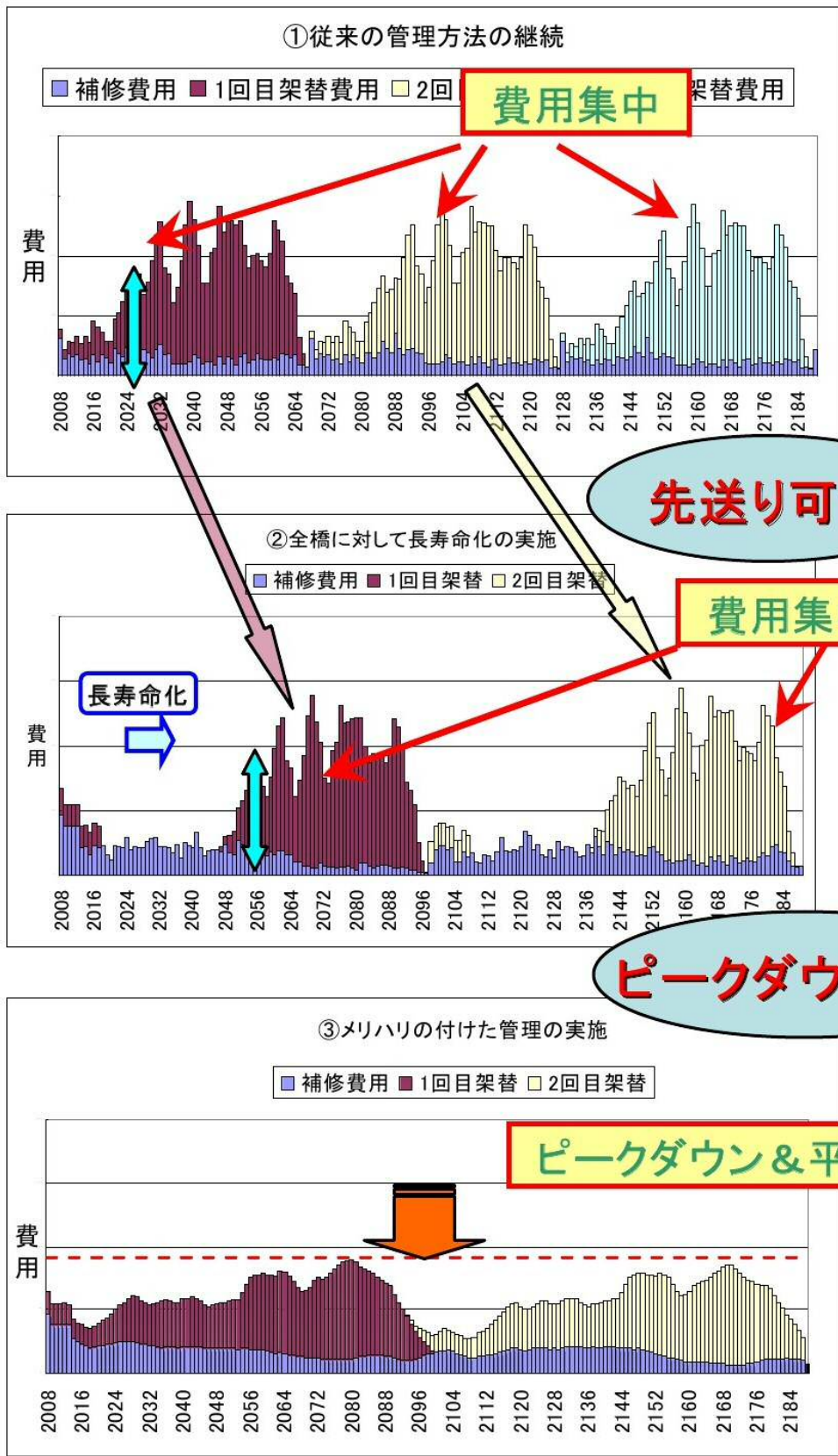
##### (1) 橋梁

県では、平成 19 年度より「山形県橋梁長寿命化修繕計画」を策定し実行している。

この計画において、県は、既存橋梁のうち、積極的に長寿命化を図る橋梁を「予防保全型管理橋梁」と位置づけ、その寿命を 90 年（「対症療法型管理橋梁」は従来どおり 60 年）に延命することを目標として補修を行うことに加え、計画的な架替を併せて実施することにより、コスト削減効果を 100 年間で 2,000 億円削減できると試算している。コストとは補修費および架替費を指す。

従来管理 80 億円 / 年	－	最適管理 60 億円 / 年
＝ <u>20 億円 / 年の削減</u>		

# 各管理方法の総事業費の推移





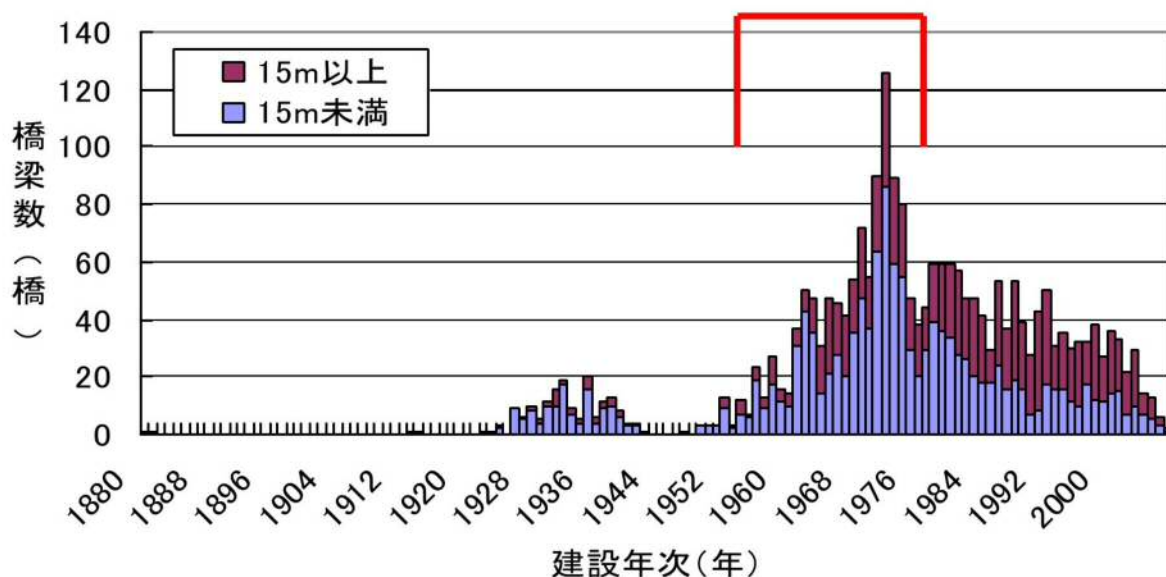
この計画において、次のように述べられている。

①背景及び目的について

- ・山形県は平成 23 年 4 月現在で 2,349 橋の橋梁を管理している。このうち、昭和 30 年～昭和 50 年ころの高度成長期に大量に架けられた橋梁が、今後急速に高齢化が進むことで、従来の『傷んでから治す管理』を継続した場合、近い将来、維持管理コストが膨大となり、道路利用者へ安全・安心なサービスを提供することがだんだん難しくなる。
- ・今後も限られた予算の中で①安全性を確実に確保し、従来の『傷んでから治す管理』から『傷みが小さいうちから計画的に対策を実施することで長寿命化（長持ち）させる管理』に移行することで②コスト削減を図りつつ、併せて橋ごとに適切な手法を使い分ける管理で③必要予算の平準化を図るために、長寿命化修繕計画を策定する。

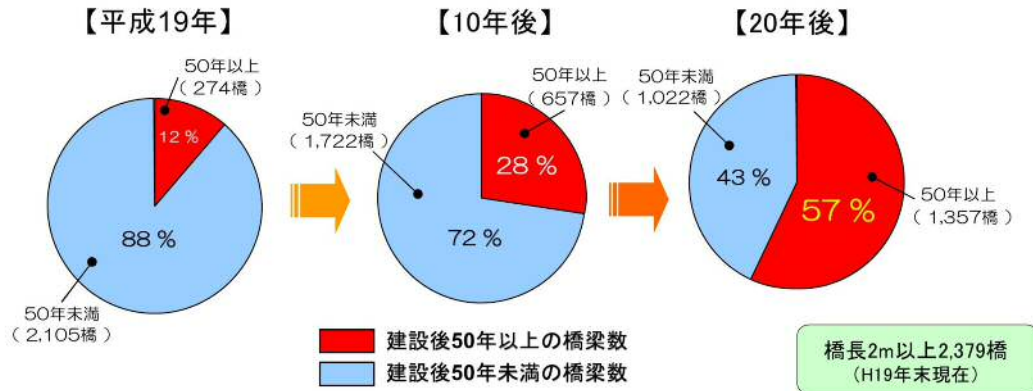
## 建設年別の橋梁数分布

高度経済成長期  
1955～1973年



## 建設後50年以上の橋梁（老朽化橋梁）の増加

橋梁の寿命が平均60年程度と言われているなか、建設後50年以上を経過した老朽化橋梁は、20年後に全管理橋梁の約6割となり、今後、架替費など膨大な費用が必要となることが予想されます。



### ②計画策定に向けた基本的な方針

- ・「安全・安心の確保」、「長期的なコスト削減」および「予算の平準化」を基本方針とし、長期的な視点に立ち複数の管理方法を仮定して、将来かかる費用をシミュレーションすることで最適な管理方法を選定し、その考え方に基づいた計画を策定する。
- ・具体的には、対症療法型管理方法と予防保全型管理方法を使い分けたメリハリある維持管理の実施を最適な管理方法として選定している。

### ③具体的な取り組み方針

- ・早期かつ的確な状態の把握  
道路パトロールによる通常点検と5年に1回の頻度で橋毎に行う定期点検により、橋梁の状態を早期かつ的確に把握する。
- ・日常的な維持管理の徹底
- ・市町村との連携  
市町村に対する技術的支援を行う。
- ・緊急時の対応
- ・山形の気象条件に対する劣化対策の推進  
鉄の錆やコンクリートの劣化原因となる水の供給を防ぐことが長寿命化のために有効である。  
沿岸地域の橋梁の劣化原因のひとつである塩分浸透に対する対策が有効である。  
風や低気温等の気象条件に対する対策が有効である。
- ・手間のかからない橋への架替  
新たに建設する橋梁については、これまでの劣化や損傷の経験を生かした、傷みに

くい設計とすることで、長寿命化・コスト縮減に努める。

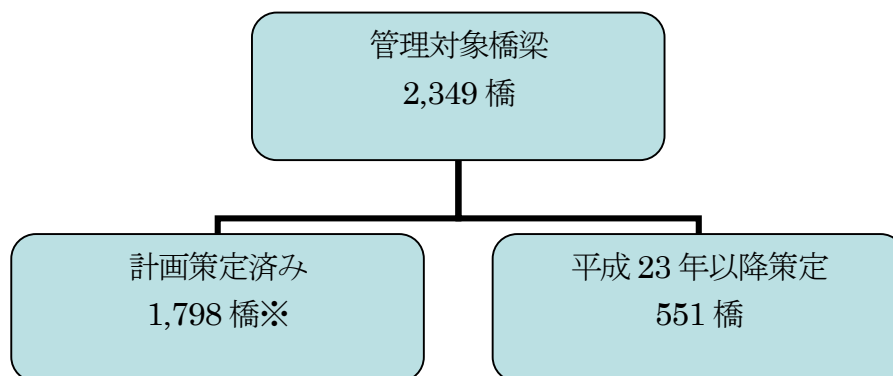
#### ④平成 23 年度版（平成 22 年度策定）の計画内容

##### ・対象橋梁

平成 22 年度は、山形県が管理する道路橋 2,349 橋のうち、平成 21 年度までに点検した 1,798 橋について長寿命化修繕計画を策定した。今後、すべての橋を対象に計画を策定する。

また、点検、計画は 5 年サイクルで継続することとしており、平成 22 年度は、114 橋について 2 巡目の計画を策定した。

##### ・計画の具体的内容



##### ※計画策定済みの内訳

区分	橋数	比率	摘要
早期対策	70 橋	4%	
要対策	762 橋	42%	うち再劣化対策必要 9 橋
次回点検（5 年サイクル）まで対策不要	966 橋	54%	うち平成 23 年 3 まで対策実施 361 橋
計	1,798 橋	100%	

##### ・具体的プロセス

###### 標準点検

・径間ごと、位置ごと（桁端と支間中央）、部材ごと（床板、主構、支承、など）、損傷種類ごと（腐食、ひびわれ、など）について、3 段階の損傷等級で評価する。

評価区分の例：鋼材の腐食

区分	形状・損傷の特徴	劣化の程度
A	損傷がないか、錆の発生が表面的であり、板厚に減少は視認できない。 また、損傷箇所の面積も小さく局部的である。	(相対的に) 良
B	錆は表面的であり、板厚の減少は視認できないが、着目部分の全体に錆が生じているか、着目部分に拡がりのある発錆箇所が複数ある。	
C	鋼材表面に著しい膨張が生じているが、または明らかな板厚減少が視認できる（腐食面積の大小は問わない）。	(相対的に) 悪

診断・計画

- ・管理区分の決定（予防保全型か対症療法型かの選択）  
架替計画の有無、損傷の進行状況、建設後の経過年数、機能の十分性等を総合的に判断して決定する。
- ・診断書の作成 → 橋梁ごとの補修計画  
点検結果を基に、部材別（主桁、床版、支承、下部工、伸縮装置、地覆高欄）に、対策区分を設定する。  
必要な対策と概算工事費を設定する。  
部材別対策区分の最悪値を橋全体の対策として評価し、補修方針を決定する。

(対策区分)

対策区分	内容	備考
I	緊急対応が必要	
II+	早期に対策が必要	概ね2年以内 ※次年度すぐに設計
II	次回点検までに対策が必要	概ね5年以内
III	予防的な対策が望ましい	概ね10年内 ※予防保全のみ該当
OK	次回点検まで対策不要	

計画の公表

上記の結果を、学識者の意見を聴取したうえで、毎年、対策区分毎の橋梁数ならびに

前年度までに対策が完了した橋梁および当年度に対策を実施する予定の橋梁を公表する。

### 対策工事の実施

既述のとおり、既に計画が策定されこれに従った計画実行の仕組みが構築され、運用されている。

今後も計画にしたがい実行されていくことが望まれる。また、計画を修正しなければならない新たな事実の発見や知見が生じた場合は、それに応じて適時に計画を修正することが必要である。

また、計画未策定の橋梁については、速やかに点検を行ったうえで計画策定することが必要である。【意見】

なお、平成 24 年度版（平成 23 年度策定）「山形県橋梁長寿命化修繕計画」によれば、平成 23 年度において県管理対象 2,334 橋のうち 2,311 橋の計画が、この年度までに策定されている。

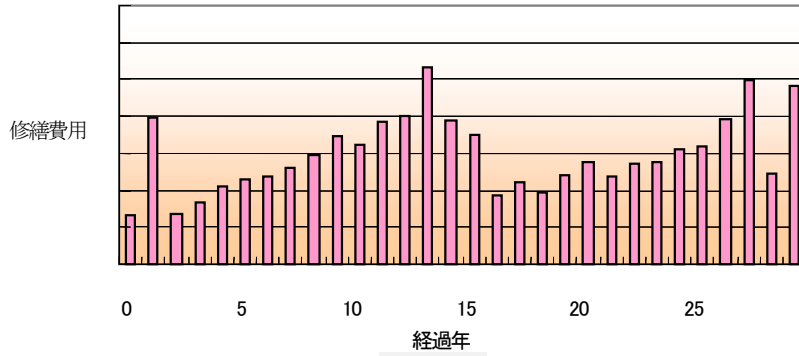
### (2) 舗装

県では、平成 23 年度に「山形県道路舗装長寿命化修繕計画」を策定し実行している。

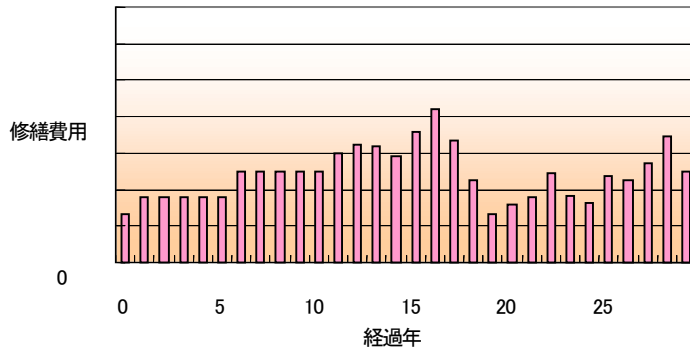
この計画において、県は、コスト削減効果を今後 30 年間で約 2 割削減できると試算している。コストとは総修繕費を指す。

(山形県道路舗装長寿命化修繕計画より)

①従来の対症療法型の修繕

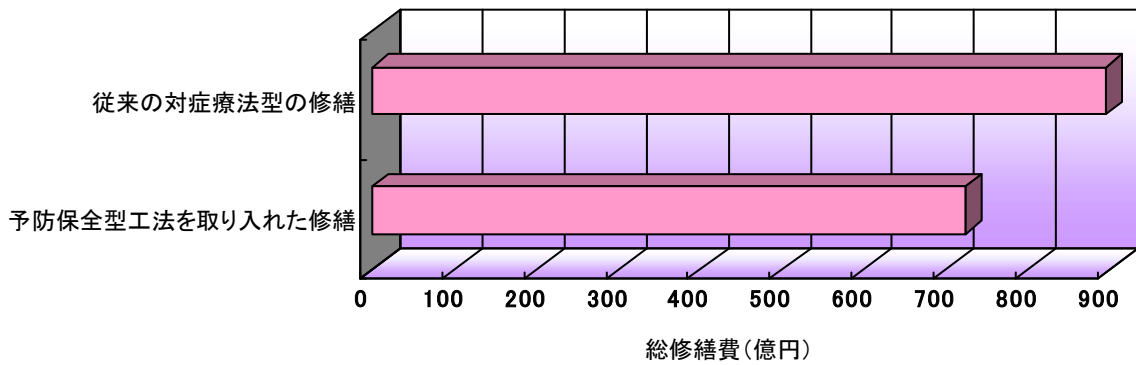


②予防保全型工法を取り入れた修繕



③30年間の総修繕費比較

30年間の総修繕費比較

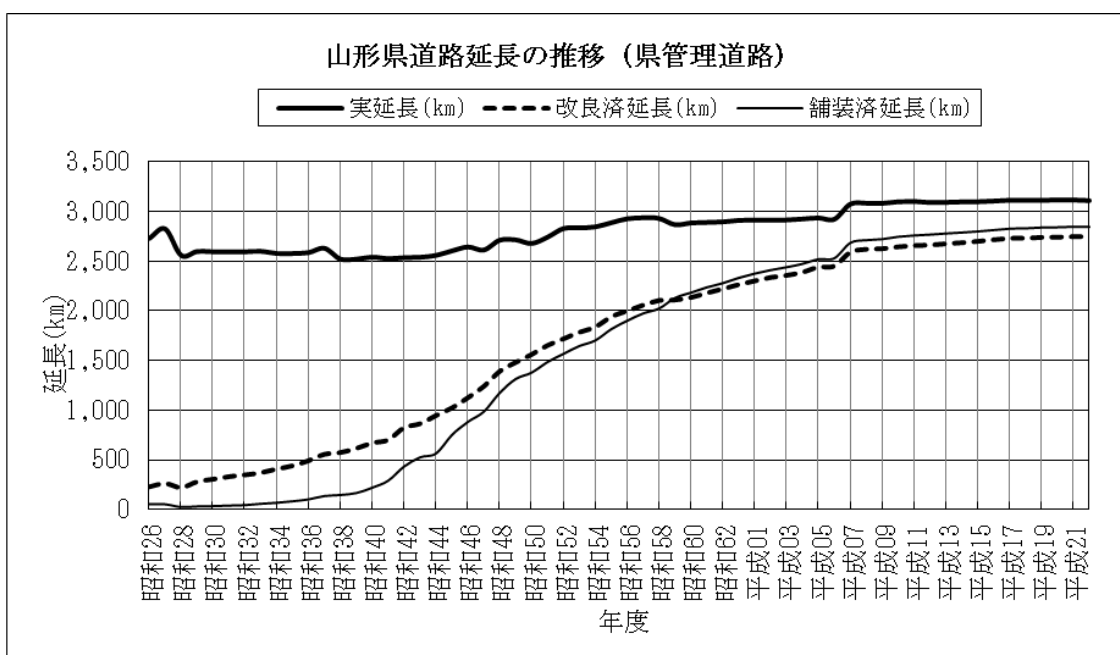


この計画において、次のように述べられている。

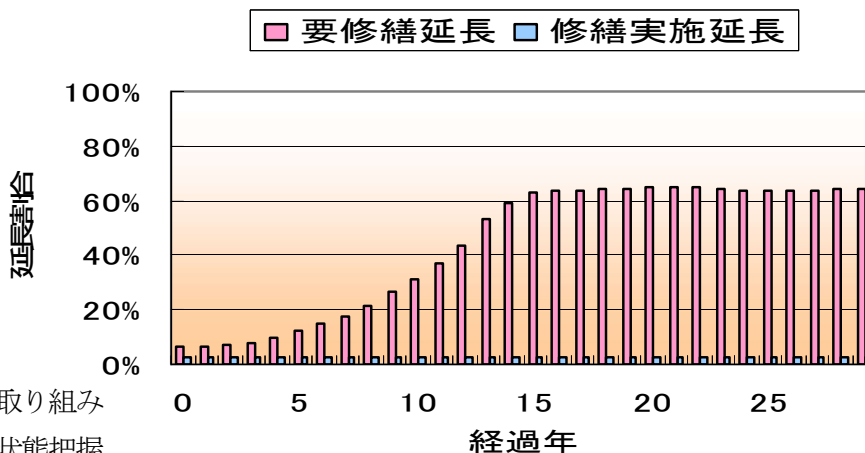
①背景について

山形県は、平成23年4月1日現在で3,090kmの道路延長を管理しており、そのうち舗装延長は2,830kmとなっている。舗装の維持管理には、限られた予算でこれまで以上に効果的・効率的な対策が求められている現状に鑑み、道路の安全性を十分に確保したうえで長期的なコスト縮減を図るため、舗装長寿命化修繕計画を策定した。

(山形県の道路延長の推移)



(現在の予算・管理では)



②具体的な取り組み

- ・的確な状態把握

日常パトロールのほか、路面の損傷度を定量的に把握することを目的とした路面性

状調査を5年に1回の頻度で実施する。

・道路特性に応じた管理

舗装の損傷に影響する大型車両の交通量に応じた管理水準を設定し、メリハリある管理を実施すること。

舗装の管理水準

交通量区分	大型車交通量 (台 / 日・方向)	管理水準
N5 交通以上	250 以上	MCI:4.0 以上
N4	100 以上 250 未満	MCI:3.5 以上
N3 以下	100 未満	MCI:3.0 以上

MCI (Maintenance Control Index 維持管理指数)

路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性(縦断凹凸)の3つの要因を組み合わせて舗装の破損程度を10点満点で総合評価した指数

- ・予防保全を基本とした修繕の実施
- ・舗装管理データベース (DB) による管理

③平成23年度計画内容

- ・舗装状況

(単位：km)

交通量 区分	MCI	早急に修繕が 必要	修繕が必要	修繕が必要	望ましい管理 水準	総計
		0.0~3.0	3.1~4.0	4.1~4.9	5.0 以上	
N4 以下		63.4	142.3	251.0	1,447.9	1,904.6
N5 以上		9.4	39.9	113.1	599.4	761.8
計		72.8	182.2	364.1	2,047.3	2,666.4

路面性状調査結果からは、早急に補修が必要な区間は全体の2.7%である72.8kmと、比較的少ない。しかし、夏暑く冬は豪雪という舗装路面には過酷な本県気象条件を考えれば、適時・適切な管理を怠れば、今後補修を要する区間が急増することも予想される。

- ・修繕工法の選定

県では、「山形県アスファルト舗装修繕に関するガイドライン」に基づき適切な工



法を選択し、対処していく。

なお、これらの取組みにより、舗装後、再舗装するまでの期間を10年と想定している。

既述のとおり、既に計画が策定されこれに従った計画実行の仕組みが構築され、運用されている。

今後も計画にしたがい実行されていくことが望まれる。また、計画を修正しなければならない新たな事実の発見や知見が生じた場合は、それに応じて適時に計画を修正することが必要である。

### (3) トンネル

県管理のトンネルは62箇所である。これらを完成年度順に並べると次のとおりである。

路線名	名称	所在地	延長m	完成年度
日和田松川線	白岩隧道	寒河江市陣ヶ森	38	S. 06
菅野代堅苔沢線	五十川北隧道	鶴岡市五十川	227	S. 27
狸森上山線	山元隧道	上山市狸森	72	S. 28
余目温海線	釜谷坂隧道	鶴岡市温海	155	S. 29
国道344号	青沢第一隧道	酒田市北青沢	54	S. 37
藤島由良線	加茂浦隧道	鶴岡市加茂	50	S. 42
国道344号	青沢隧道	真室川町差首鍋	649	S. 43
米沢飯豊線	屏風岩	飯豊町高峰	345	S. 47
藤島由良線	油戸	鶴岡市油戸	123	S. 48
鶴岡村上線	笹根隧道	鶴岡市大鳥	430	S. 50
尾花沢最上線	山刀伐	尾花沢市～最上町	538	S. 52
米沢猪苗代線	西吾妻	米沢市関	330	S. 53
余目温海線	一霞	鶴岡市一霞	94	S. 54
白滝宮宿線	太郎隧道	朝日町常盤	210	S. 55
余目温海線	下向1号	鶴岡市温海川	238	S. 57
山形永野線	西藏王	山形市蔵王上野	102	S. 58
余目温海線	萩野平	鶴岡市温海川	101	S. 58
国道347号	母袋	尾花沢市母袋	135	S. 59
余目温海線	下向2号	鶴岡市温海川	723	S. 59
国道345号	大日坂	鶴岡市田川	495	S. 60
藤島由良線	油戸南	鶴岡市油戸	80	S. 60
新庄戸沢線	升形	新庄市升形	178	S. 61
尾花沢関山線	常盤隧道	尾花沢市延沢	220	S. 62

路線名	名称	所在地	延長m	完成年度
国道347号	鍋越	尾花沢市母袋	387	S. 63
国道345号	小名部	鶴岡市小名部	116	S. 63
藤島由良線	由良	鶴岡市由良	230	S. 63
山形永野線	横倉	上山市蔵王開拓	41	H. 元
榎下高畠線	柏木	上山市榎下	322	H. 元
大江西川線	大井沢	大江町柳川	1,565	H. 元
国道348号	白鷹	白鷹町滝野	1,004	H. 元
国道112号	庄内空港地下道	酒田市浜中	358	H. 元
国道345号	関川	鶴岡市関川	291	H. 元
国道458号	肘折	大蔵村肘折	595	H. 02
山形朝日線	鳥海	山辺町大字大蔵	195	H. 03
国道121号	八谷	米沢市入田沢	85	H. 03
国道345号	鬼坂	鶴岡市鬼坂	717	H. 03
国道348号	棚林	上山市小白布	192	H. 04
国道348号	境小滝	南陽市～上山市	1,248	H. 04
国道121号	大峠	米沢市入田沢	2,205	H. 04
綱木米沢停車場線	蟹屋敷	米沢市築沢	210	H. 05
国道345号	鍋倉	鶴岡市鼠ヶ関	255	H. 05
木地山九野本線	高蹴 (タカヘグリ)	長井市平野	497	H. 07
国道345号	楠	鶴岡市温海川	250	H. 07
長井大江線	松程	朝日町松程	387	H. 08
長井大江線	三中	朝日町三中	137	H. 09
国道113号	田沢	高畠町二井宿	205	H. 09
国道113号	二井宿第一	高畠町二井宿	800	H. 09
国道113号	二井宿第二	高畠町二井宿	961	H. 09
国道344号	北青沢	酒田市北青沢	545	H. 09
木地山九野本線	御神輿	長井市平野	83	H. 11
国道344号	愛の俣	酒田市北青沢	206	H. 11
米沢猪苗代線	船坂	米沢市関	168	H. 12
川西小国線	子持	小国町大滝	975	H. 13
鶴岡村上線	大鳥	鶴岡市大鳥	159	H. 13
国道458号	長谷堂	山形市本沢	935	H. 14
玉川沼沢線	叶水	飯豊町叶水	811	H. 14
木地山九野本線	岩切	長井市平野	544	H. 15

路線名	名称	所在地	延長m	完成年度
国道112号	加茂	鶴岡市菱津	777	H. 15
温海川木野俣大岩川線	あつみ温泉	鶴岡市大岩川	852	H. 18
鶴岡村上線	荒沢	鶴岡市荒沢	648	H. 19
木地山九野本線	西栃平	長井市平野	344	H. 20
米沢高畠線	長手	米沢市万世町	254	H. 22
計	62		26,141	

トンネルは次の構造により構成されている。

- ・トンネル本体工（履工、坑門、天井板、内装版、排水施設、路肩およびトンネル内路面）
- ・内部施設（換気施設、照明施設、通報施設、非常用施設、消火施設その他）

従来、トンネルについては、日常パトロール等を実施し、問題が発見されれば対症療法型の補修・修繕を実施してきた。

今後は、平成25年2月策定の「山形県道路トンネル長寿命化基本方針」および「山形県道路トンネル定期点検要領」により実施されることとなっている。この中で「初回定期点検」は、新設道路トンネルの建設後に実施する点検および平成23年度から山形県が管理する全トンネルに対して初めて行う予定の点検をいう、と規定されているように、トンネルについての体系的な点検は今後進められるものである。

県は、当該要領に従った「初回定期点検」を進めており、平成24年12月末時点での進捗状況は次のとおりである。

状況	トンネル数
初回定期点検 完了	31
初回定期点検 未着手	31
計	62

県は、この初回点検を平成27年度までに完了させる方針としていたが、トンネルの安全性に対して社会的関心が高まっている状況もあり、残る31箇所のうち他県や公社等が実質管理している4箇所を除く27箇所について、平成25年度内に完了させることとしている。この点検により、緊急性を要すると判断される不具合が発見されたならば、迅速な対応を行うことが必要である。

さらに、県管理トンネルの全てに対しこの点検が行われた後には、速やかに将来の長寿命化修繕計画を策定し、計画に従った施策を講じる必要がある。この際、トータルのコストを

削減し、将来にわたり平準化するように検討する必要がある。【指摘事項】

なお、県は平成24年12月2日に発生したNEXCO中日本株式会社が管理する中央自動車道路・笹子トンネルでの天井板落下事故を受け、緊急点検を実施している。

平成24年12月5日リリースの「県管理トンネルにおける緊急点検の結果について」より

1.点検内容

(1) 点検月日 平成24年12月3日～4日

(2) 対象トンネル 県管理トンネル62箇所のうち冬期閉鎖により調査不可能な1箇所を除く61箇所

(3) 点検内容 換気施設や照明施設、非常用施設などのトンネル付属施設の落下に対する安全性

(4) 点検方法 目視点検

2.点検結果

落下のおそれがある施設はなし。

3.老朽化への対応

老朽化への対応としては、平成23年度から実施している長寿命化対策の取組みの中で、引き続き詳細点検（近接目視、打音、漏水調査等）を実施し、計画的に補修を行うこととしている。

## 5. 現地調査

### (1) 対象

県道268号線 榑下高畠線

- ・起点 上山市大字榑下字赤裏1394番、終点 高畠町大字二井宿1957
- ・認定年月日 昭和47年6月12日
- ・管理事務所 村山総合支庁
- ・総延長 4,513m（柏木トンネルより南側6,338mは置賜総合支庁にて管理）
- ・区分

(道路台帳より作成)

区分	延長	摘要
道路	4,084m	
橋梁（永久橋）	107m	7橋（赤山二ノ橋、滑岩橋、小湊橋、追分橋、荒蒼橋、高道橋、柏木橋）
トンネル	322m	1箇所（柏木トンネル）
計	4,513m	

(2) 点検

舗装、橋梁、およびトンネルについて、それぞれの実施要領等に基づき次の点検がなされる。

- ・通常点検
- ・定期点検（5年毎）
- ・異常点検

(3) 点検結果の現状についての特記事項およびその対応について

- ・舗装  
特記事項はない。

- ・橋梁

名称	橋長 (m)	架設年度	供用年数	最新点検年次	対応
赤山二ノ橋	27.0	2001	11	2008	・橋梁診断によりⅢ判定の対策判定 ・2013年度において伸縮交換を予定。
滑岩橋	34.0	2005	7	2009	・橋梁診断によりⅢ判定の対策判定 ・2013年度において伸縮交換を予定。
小湊橋	12.6	1973	39	2009	・橋梁診断によりⅡ判定の対策判定 ・2012年度において地覆高欄等の交換を実施。
追分橋	5.0	1974	38	2008	・橋梁診断によりⅡ判定の対策判定 ・2012年度において地覆高欄の交換を実施。
荒蒼橋	11.2	1974	38	2009	・橋梁診断によりⅡ判定の対策判定 ・2011年度において地覆高欄等の交換、下部工補修等を実施。
高道橋	10.1	1974	38	2009	・橋梁診断によりⅡ判定の対策判定 ・2012年度において地覆高欄等の交換、下部工補修等を実施。
柏木橋	7.0	1986	26	2008	・橋梁診断によりOK判定の対策判定 ・2013年の2巡目点検まで対応不要と判断している。

当該橋梁については、概ね、「山形県橋梁長寿命化修繕計画」に従った対応がなされているものと考えられる。



小湊橋 「長寿命化計画」に基づき補修工事中(平成24年11月の状況)。

・トンネル

柏木トンネル

有効幅員 (延長) m	有効高 竣工年度	素掘履工の別	路面舗装の別	内部施設の状況
8.5 (322)	4.7m 平成元年度	陸上トンネル 掘進工法	セメント系	【有】 照明 【無】 換気、通報、非常、消火、その他

平成23年度において定期点検を実施しており、今後、「長寿命化計画」に沿った取り組みが進められる予定である。



柏木トンネル 県道榑下高畠線の同トンネル入口を高畠町方向より

## 6. 不用物件について

道路が区域変更または供用廃止となり（道路法第 18 条第 1 項および第 2 項）、道路敷地が不用物件となることがある。こうした不用物件については、「不用物件処理台帳」により管理され、できるだけ早期に売却等により処分するよう努めている。

不用物件処理台帳によれば、平成 24 年 3 月末現在の状況は次のとおりである。

No.	路線名	所在	廃道告示	面積 (㎡)	摘要
1	酒田温海線	酒田市浜中分散山 (2 筆)	昭和 29 年 11 月 25 日・第 838 号	107.02	
2	新庄次年子村 山線	村山市本飯田柳堤	平成 14 年 2 月 8 日・第 94 号	146.00	
3	長井大江線	白鷹町高玉西遅沢 (2 筆)	昭和 60 年 11 月 15 日・第 1477 号	65.51	
4	酒田鶴岡線	鶴岡市茨新田砂山 (41 筆)	平成 3 年 4 月 1 日・第 378 号	4875.08	
5	大江西川線	西川町大井沢原 (3 筆)	平成 9 年 2 月 28 日・第 200 号	48.17	
6	3 4 5 号	鶴岡市本町三丁目	平成 13 年 6 月 5 日・第 455 号	0.21	

No.	路線名	所在	廃道告示	面積 (㎡)	摘要
7	東山七浦線	山形市七浦北川原 (2筆)	平成17年7月5日・第606号	41.29	
8	287号	河北町西里両所 (3筆)	平成20年7月1日・第622号	78.74	
9	287号	朝日町中沢中沢原 (8筆)	平成21年11月13日・第988号	382.00	
10	347号	大石田町今宿鷺の 原	平成22年1月29日・第76号	-	

保有することにより固定資産税負担等の金銭支出を伴う負担が生じるわけではないが、管理業務が生じる等の負担はある。できるだけ速やかに、非常に面積の小さい物件もあることから効率的に処分することが必要である。【意見】

このうち、最も面積が大きい次の敷地について、詳細にヒアリングを行った。

(1) 概要

(所在) 鶴岡市茨新田字砂山地内 (担当部局は庄内総合支庁)

(面積) 41筆・4,875.08㎡ (延長約320m、幅約15m)

(地目) 公衆用道路

(財産種類) 普通財産 (県土整備部道路課所管)

(取得年度) 昭和48年度

(その他) 当該敷地を所有していることにより、支出を伴う負担は生じない。

(2) 廃道となった経緯

昭和48年度、当時の酒田大山線の道路改良事業(現道のショートカット、県単独事業)を計画し、道路用地の一部として5,298.1㎡を3,055,720円で取得した。さらに同地内の用地取得を進めていく予定であったが、庄内空港建設とそのアクセス道路整備に関連して、昭和60年度に、別途、バイパス計画案(国補助事業)が採択された。このため、当初の道路改良事業が中止となり、その後の用地買収も取りやめとなった。なお、現在、このバイパスは主要地方道酒田鶴岡線として供用されている。

このように当初計画に変更が生じたため道路が建設されないまま、平成3年4月に「道路の区域の変更」の県告示が行われた。また、平成4年3月に、山形県公有財産規則第25条第2項に基づき、総務部から土木部(当時、現県土整備部)に対し廃道の処分依頼が行われ、同年4月に土木部より庄内総合支庁へ処分依頼された。



(3) 処分に関して現状

地元住民に対して売却の打診・折衝をすすめてきたが、現在まで買い手はないままになっている。

(4) 今後の見通し

平成 21 年 4 月に、この廃道敷地を含む隣接地において、西郷北部土地改良事業が採択された。この事業は、平成 21 年度から平成 26 年度までの 6 年間に於いて、306ha のほ場を整備するものである。廃道をこのほ場整備事業の地区に編入することが決定されている。

廃道敷地については、今後、地元による買取交渉を進める方針としている。もし不調に終わった場合には、換地処分後に、庄内空港にも近接していることから災害時等の駐車場とするなど行政財産として利用していく方針である。

(5) 意見

既述のように当該敷地については処分または活用の見通しが立っていると考えられる。

しかし、廃道とされてから結果的に 20 年以上を経過している。不用道路については、早期に対応し、可能な限り所有しないように努める必要がある。

なお、P-77 の記述を参照のこと。