

# 庄内川堤防道路検討会(第2回)

## 資 料

平成18年11月14日

国土交通省 庄内川河川事務所  
名古屋市 緑政土木局 道路管理課

## 目 次

### 1. 堤防道路の実態の追加説明

1) 堤防、道路それぞれにおける構造上の盛土の条件及び舗装構成	
堤防、道路の盛土条件の比較	1
堤防盛土の現状	1
舗装構成の考え方	2
庄内川堤防における舗装構成	3
2) 堤防における道路付属物等(防護柵、道路排水施設)の構造	
堤防における道路付属物設置の考え方	4
道路における防護柵設置の目的	4
堤防道路の防護柵設置の現状	5
堤防における道路排水施設設置の考え方	6
道路における道路排水施設設置の考え方	6
堤防道路の道路排水施設の現状	6
3) 堤防と道路との関係	
堤防と道路との関係	7
堤防と道路構成との考え方	7
堤防と道路構成の現状	7
4) 堤内地沿川の土地利用状況と高水敷利用状況	
堤内地沿川の土地利用状況	9
高水敷利用状況	9
5) 名古屋市全体の交通体系の中での堤防道路の位置付け、実態	
道路法手続きの経緯	11
路線の位置付け、実態	12
6) 道路利用の経年変化	
交通量計測箇所及び平成17年度の交通量	13
交通量の経年変化	14
7) 交通事故を含めた被害履歴	
名古屋市管理路線における事故履歴	15
名古屋市管理路線における舗装の修繕履歴	17
8) 工事に伴う通行止めによる周辺交通への影響	
堤防道路の工事通行止め	18
通行止めの影響に関する交通量調査結果	19

### 2. その他

1) 出水時の通行規制	
庄内川堤防道路出水時規制調整会議(第2回)	21
個別ヒヤリング	22

1. 堤防道路の実態の追加説明

1) 堤防、道路それぞれにおける構造上の盛土の条件及び舗装構成

堤防、道路の盛土条件の比較

盛土材料として望ましいとされる土質の条件は、河川と道路で大差はない。

【河川土工と道路土工の比較】

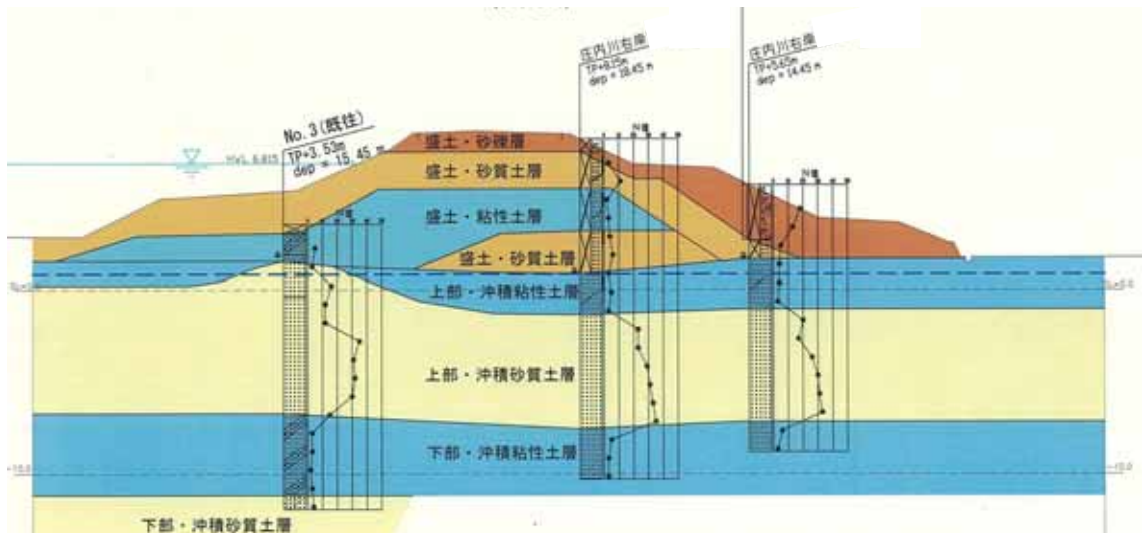
	河川土工(築堤)		道路土工(路床・路体)	
	土木工事 共通仕様書 土木工事施工 管理基準 (中部地整)	河川土工 マニュアル 目安	名古屋市基準	土木工事 共通仕様書 土木工事施工 管理基準 (中部地整)
最大粒径		100mm ~150mm以下	100mm以下 (路床)	
75µm(細粒分) ふるい通過量		15%以上 50%以下	35%未満 (路床)	
修正CBR	-	-	20%以上 (路床)	
含水比		最適含水比付近 の湿潤側	最適含水比付近 の湿潤側 (路床)	
締固め度	平均締固め度が 最大乾燥密度の 90%以上(RIの 場合)	平均締固め度が 最大乾燥密度の 90%以上で、下 限值が80%以上	最大乾燥密度の 90%以上 (路床)	平均締固め度が 最大乾燥密度の 90%以上(RIの 場合) (路体、路床)
一層の仕上厚	30cm以下		20cm以下 (路床)	30cm以下 (路体) 20cm以下 (路床)

「河川土工マニュアル」は基準ではなく目安

堤防盛土の現状

新しく堤防を嵩上げ、拡幅する部分については、盛土材料を選定し施工しているが、過去に整備された部分については、必ずしも工学的に設計されたものではなく、また様々な土質で形成されている。

【土質分布(庄内川右岸10.6k付近)】



## 舗装構成の考え方

アスファルト舗装は、一般に表層、基層と路盤からなり、路床上に構築する。

### 【各層の役割】

**表層**：舗装の最上部にあって、交通の安全性、快適性など、路面の機能を確保することにある。

**基層**：路盤の不陸を修正し、表層に加わる交通荷重を路盤に均等に分散させることである。

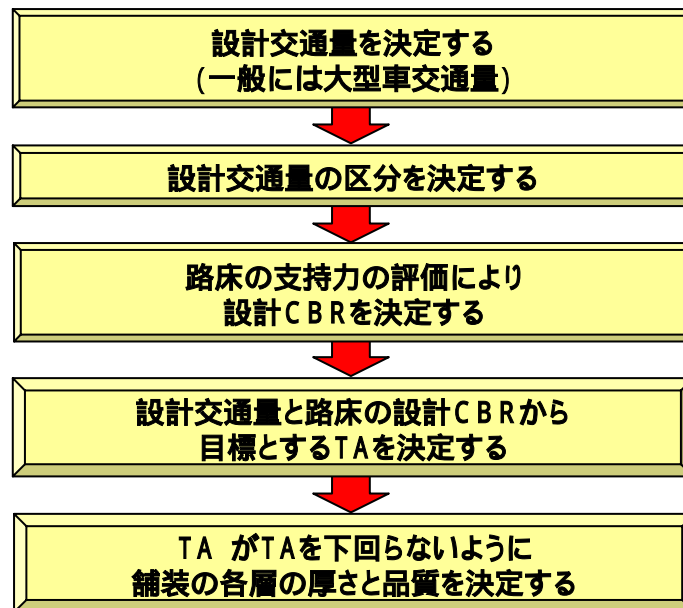
**路盤**：表層及び基層に均一な支持基盤を与えたとともに、上層から伝えられた交通荷重を分散して路床に伝達させることである。

**路床**：舗装の下の厚さ約1mの部分で、舗装と一体となって交通荷重を支持し、さらに路床の下部にある路体に対して、交通荷重をほぼ一定に分散することである。またその上に築造される舗装の施工基盤としての役割ももつ。

アスファルト舗装の構造設計は、通常、設計条件の把握と構造の設計の2つの段階からなり、設計条件は、交通条件、基盤条件、環境条件等から適切に判断する。

構造の設計は、過去の実績(経験にもとづく設計手法)からTA法を用いて路床の支持力(設計CBR)と舗装計画交通量により等値換算厚を求め、これを下回らないよう舗装構成を決定する。

### 【舗装構成設計手法(イメージ)】



#### 大型車交通量

設計期間内の大型車の平均的な1日1方向あたりの交通量

#### 設計CBR

路床の支持力を表す指標

#### TA

厚さ× (等値換算係数: 舗装を構成するある層の厚さ1cmが表層、基層用加熱アスファルト混合物の何cmに相当するかを示す値)

## 庄内川堤防における舗装構成

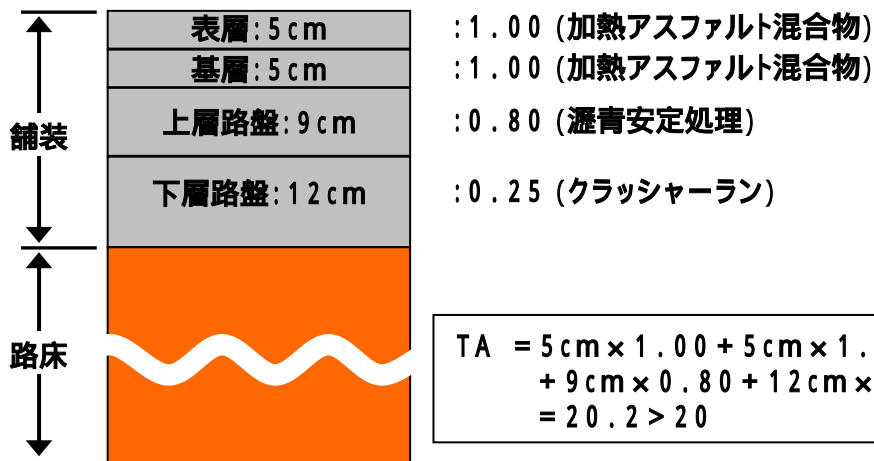
堤防道路は、舗装の劣化、沈下に伴うオーバーレイなどが繰り返されたことにより、施工当時とは異なる舗装構成となっており、現況の舗装構成については十分把握できていない。そのため、激特事業で改修する区間においては、舗装構成を設定した。  
 激特事業における左岸堤防道路の舗装構成の考え方は以下のとおり。

### 【左岸堤防道路の舗装構成(激特事業の場合)】

計画交通量：C交通(庄内川の場合2,000台程度)

設計CBR：20(区間のCBR20以上)

目標TA厚の決定：20



大型車の通行が多いため、表層、基層には、耐流動性、及び耐磨耗性の特性をもつ改質Asを使用している。

## 2) 堤防における道路付属物等(防護柵、道路排水施設)の構造

### 堤防における道路付属物設置の考え方

防護柵等の道路付属物の設置は、洪水時の水防活動の支障や堤防の弱体化につながるため、必要最小限にとどめるものとしており、また設置にあたっては、基礎を計画堤防内に設置しないものとしている。

また基礎付近は一般に亀裂が入りやすく、雨水も浸透するためすべりが生じやすくなるため、基礎を法肩ぎりぎりに設けないものとしている。

#### 【工作物設置許可基準 第二十七】

道路付属物の基礎は堤防の計画堤防内に設置しないことを基本とするものとする。

### 道路における防護柵設置の目的

防護柵は、主として進行方向を誤った車両が路外、対向車線または歩道等に逸脱するのを防ぐとともに、車両乗員の傷害及び車両の破損を最小限にとどめて、車両を正常な進行方向に復元させることを目的とし、設置される。

堤防道路における防護柵の設置区間及び種別の考え方は以下のとおり。

#### 【設置区間(路側の場合)】

下記において、主として車両の路外逸脱を防止するため、道路及び交通の状況に応じて、防護柵を設置する。

- ・路側が危険な区間
- ・道路に鉄道が接近している区間
- ・構造物との関連で危険な区間
- ・幅員・線形等の関連で危険な区間      堤防道路のカーブ区間該当

#### 【防護柵の種別の適用】

道路の区分、設計速度及び設置の区間に応じて適用する。

- ・高速道路・自動車専用道路 : A種
- ・その他道路 60km/h以上 : B種
- ・ " 50km/h以下 : C種      堤防道路該当

重大な被害が発生するおそれのある区間は上位種別採用

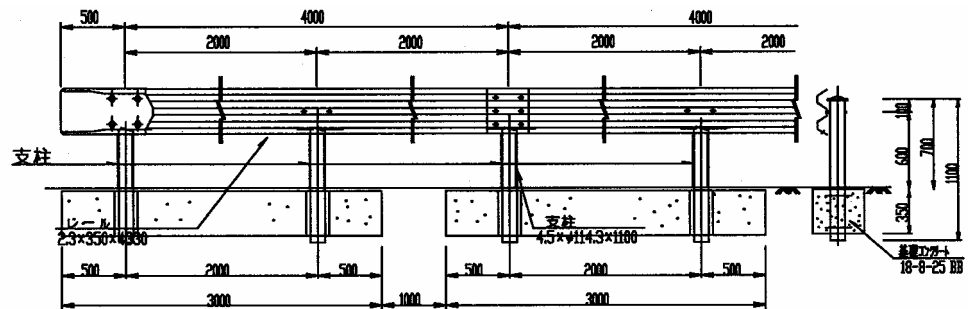
## 堤防道路の防護柵設置の現状

防護柵の基礎構造については、計画堤防外で設置する必要があること及び土中式では車両が衝突した時の堤防本体の損傷の状況が把握しにくいことから、埋め込み長の短い連続基礎を主に採用している。

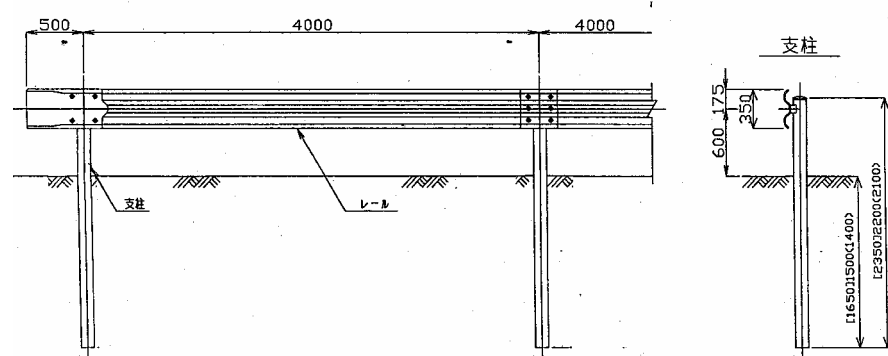
### 【基礎形式】

- ・標準：土中式を基本とする。
- ・その他：地下埋設物などの関係で土中式が設置不可能な場合は根固めを行い埋め込み長の低減を図る。

### 堤防道路で採用している構造(連続基礎式)



### 標準構造(土中式) 堤防に支障のない箇所では、採用している。



## 堤防における道路排水施設設置の考え方

堤防天端は、雨水の堤体への浸透抑制や河川巡視の効率化、河川利用の促進等の観点から、河川環境上の支障を生じる場合等を除いて、舗装されていることが望ましい。  
ただし、堤防法面に雨裂が発生しないように、アスカーブ及び排水処理工の設置、適切な構造による法肩の保護等の措置を講ずるものとしている。

【河川管理施設等構造令及び同令施行規則の運用について(平成11年10月15日)】

堤防天端は、雨水の堤体への浸透抑制や河川巡視の効率化、河川利用の促進等の観点から、河川環境上の支障を生じる場合等を除いて、舗装されていることが望ましいものであること。ただし、雨水の堤体への浸透を助長しないように舗装のクラック等は適切に維持管理するとともに、堤防のり面に雨裂が発生しないように、アスカーブ及び排水処理工の設置、適切な構造によるのり肩の保護等の措置を講ずるものとする。

## 道路における道路排水施設設置の考え方

路面には、降った雨水を処理するため横断勾配を設けるものとしており、排水のため必要がある場合においては、適当な排水施設を設けるものとしている。

【道路構造令 第二十六条】

道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるものとする。

## 堤防道路の道路排水施設の現状

現在、庄内川、矢田川の堤防天端は概ね舗装されているが、堤防法面排水と合わせて、自然排水処理として堤内地側の堤脚水路で受ける構造となっている場合がほとんどで、芝やコンクリートによる法肩保護以外、排水に関する措置はなされていない。



川裏側法面崩壊(矢田川左岸2.0k付近)



### 3) 堤防と道路との関係

#### 堤防と道路との関係

堤防上の道路は、河川管理者と道路管理者とが相互に効用を兼ねるため、兼用工作物と位置付けている。

#### 【河川法 第十七条】

河川管理施設と河川管理施設以外の施設又は工作物(以下「他の工作物」という。)とが相互に効用を兼ねる場合においては、河川管理者及び他の工作物の管理者は、協議して別に管理の方法を定め、当該河川管理施設及び他の工作物の工事、維持又は操作を行うことができる。

#### 【道路法 第二十条(抜粋)】

道路と堤防、護岸、ダム、鉄道又は軌道用の橋、踏切道(中略)、駅前広場その他公共の用に供する工作物又は施設(以下これらを「他の工作物」と総称する。)とが相互に効用を兼ねる場合においては、当該道路の道路管理者及び他の工作物の管理者は、当該道路及び他の工作物の管理については、(中略)、協議して別にその管理の方法を定めることができる。(以下略)

#### 堤防と道路構成との考え方

堤防道路では、堤防盛土部分を路床(路盤から1m)と考え、舗装(表層～路盤)は、計画堤防外で構成することを基本としている。

#### 【工作物設置許可基準 第二十七 Ⅰ】

道路付属物の基礎は堤防の計画堤防内に設置しないことを基本とするものとする。

#### 【中部地方整備局運用】

道路(舗装、路盤部を含む)は、計画堤防外に設置すること。

堤防には、河川巡視や洪水時の水防活動などのため、河川管理用通路を設けるものとしており、その機能の確保を優先するものとしている。

#### 【河川管理施設等構造令 第二十七条】

堤防には、国土交通省令で定めるところにより、河川の管理のための通路を設けるものとする。

#### 【工作物設置許可基準 第二十六 Ⅰ】

河川管理用通路の機能の確保を優先するものとする。

#### 堤防と道路構成の現状

しかしながら以下の理由により、舗装と道路付属物が計画堤防断面内に設置されている区間及び河川管理用通路の機能が優先されていない区間が多く存在するのが実態である。

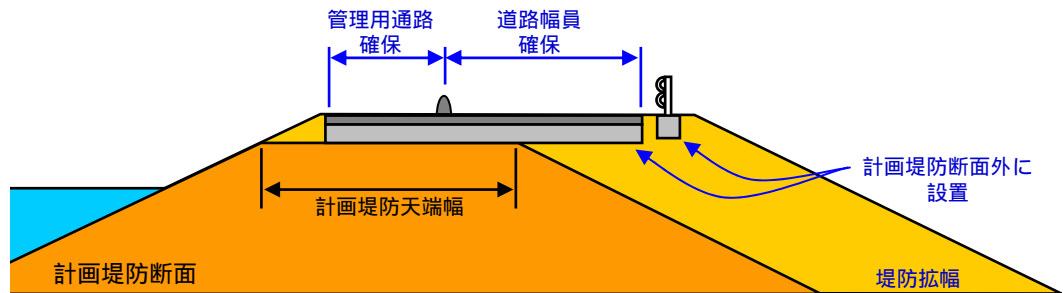
#### 【考え方と異なる理由】

- ・道路として供用された時点でこのような状況にあり、解消されていないため
- ・完成堤防となっていないため
- ・堤防天端幅いっぱいまで道路幅員として使用されているのが現状であり、舗装を計画堤防外とするためや、河川管理用通路を単独で確保するために、嵩上げをしたり、堤防断面を大きくすることが困難なため

【実態のイメージ】

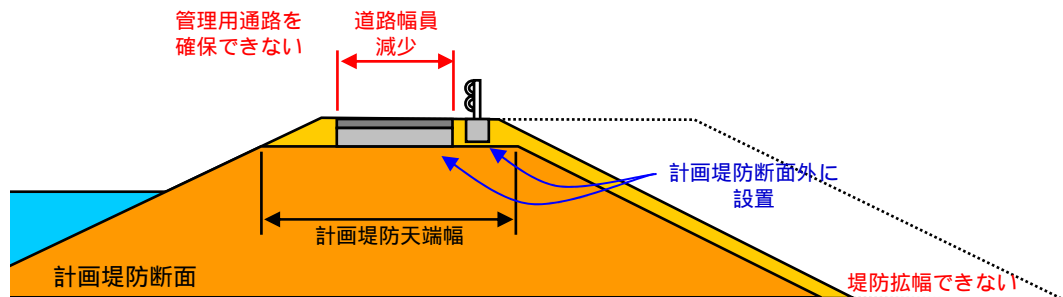
本来であれば・・・

- ・堤防を嵩上げ、拡幅し、計画堤防断面外に舗装や道路付属物を設置する。
- ・計画交通量6,000台/日以上以上の道路では、道路とは別に河川管理用通路を設置する。



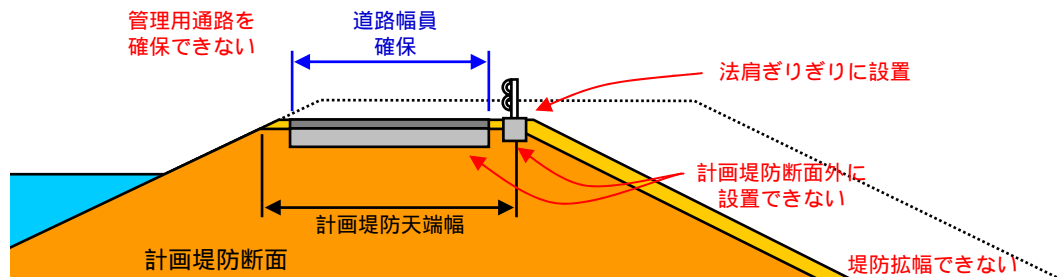
堤防拡幅ができないと・・・

- ・用地の関係などで堤防を十分に拡幅できない状況で、計画堤防断面外に設置すると、道路幅員が減少する。
- ・河川管理用通路は確保できない。



その結果・・・

- ・道路幅員を確保するため、舗装や道路付属物を計画堤防断面内に設置する。
- ・河川管理用通路は確保できない。

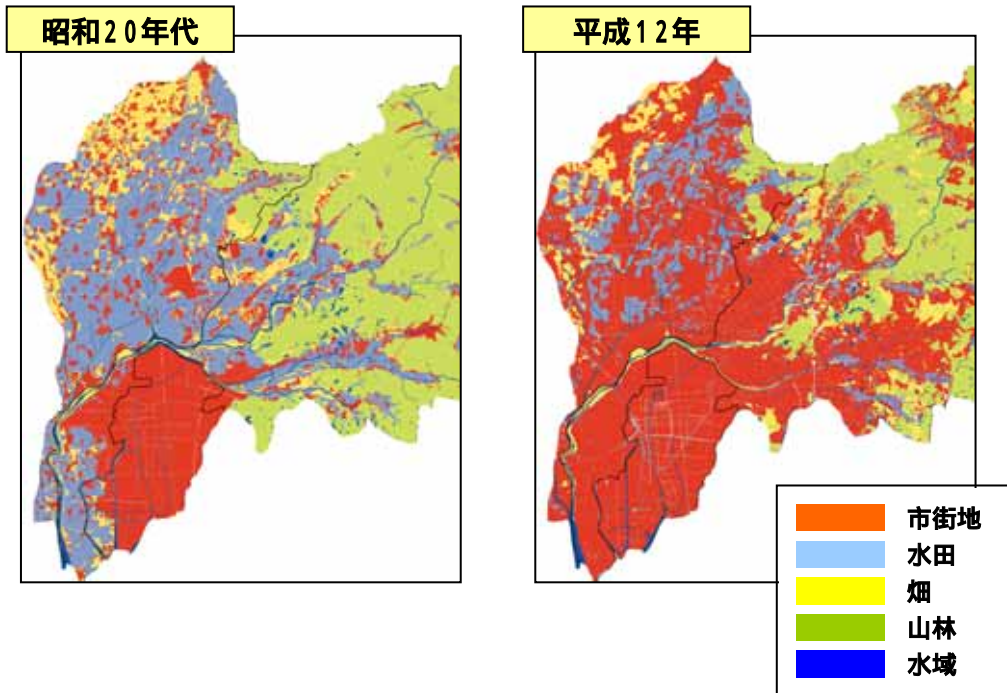


#### 4) 堤内地沿川の土地利用状況と高水敷利用状況

##### 堤内地沿川の土地利用状況

昭和20年代には名古屋市に集中していた市街地が周辺に進展し、現在では庄内川中下流部沿川は概ね市街地となっている。

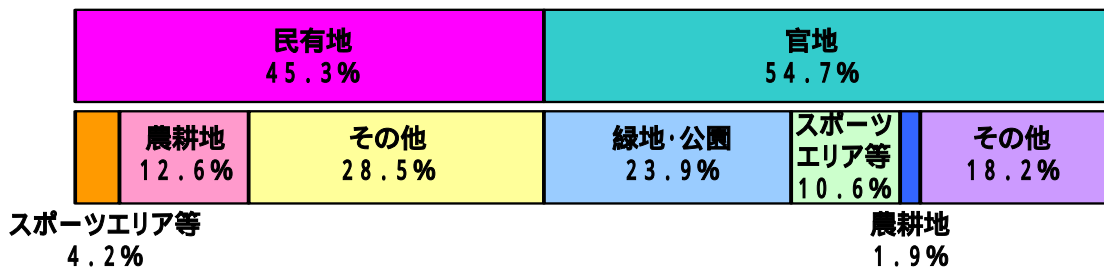
##### 【庄内川流域の土地利用】



##### 高水敷利用状況

土岐川庄内川の高水敷は官地と民有地の割合が半々で、5割が公園やグラウンド等で利用されている。  
また官地はゴルフ場や自動車学校などとして、民有地は畑、竹木林、ゴルフ練習場、学校の野球場などとして利用されている。

##### 【庄内川河川事務所管内の高水敷の占有割合】



河川水辺の国勢調査の河川空間利用実態調査(平成15年度)の結果を基に、1km毎の推定年間利用者数を算定した。

高水敷上に公園・緑地、グラウンド等がある区間については、全般的に利用者数が多く、特に庄内緑地公園のある16kpから18kpの区間は非常に利用が盛んとなっている。

【1km毎の推定年間利用者数】

	推定年間利用者数	左岸		右岸	
		横断施設	高水敷上の主な利用施設	横断施設	高水敷上の主な利用施設
庄内川	～ - 2kp		稲永公園		
	- 2kp ～ - 1kp		稲永公園		
	- 1kp ～ 0kp		稲永公園		
	0kp ～ 1kp				
	1kp ～ 2kp				
	2kp ～ 3kp				
	3kp ～ 4kp				
	4kp ～ 5kp		松蔭公園		
	5kp ～ 6kp	信号交差点	打出体育用グラウンド	横断歩道	
	6kp ～ 7kp	信号交差点		信号交差点	
	7kp ～ 8kp	信号交差点			横井橋緑地 万場大橋緑地
	8kp ～ 9kp	横断歩道 信号交差点	夏産天工業高校グラウンド		
	9kp ～ 10kp	横断歩道 信号交差点	日吉ゴルフ練習場 同朋学園グラウンド 大正橋緑地		
	10kp ～ 11kp	信号交差点			ナゴヤウエストゴルフ練習場
	11kp ～ 12kp	信号交差点			平山学園グラウンド
	12kp ～ 13kp	横断歩道	枇杷島橋緑地	横断歩道 横断歩道	豊公橋ゴルフ練習場 新川ゴルフ練習場 庄内川新川緑地
	13kp ～ 14kp	横断歩道 横断歩道	名城大学附属高校グラウンド	横断歩道	リバーランド
	14kp ～ 15kp	歩道橋			市場の彫刻公園
	15kp ～ 16kp	横断歩道	名西橋緑地		
	16kp ～ 17kp	横断歩道		横断歩道	庄内緑地公園
	17kp ～ 18kp	横断歩道	庄内公園 庄内橋自動車練習場	信号交差点	庄内緑地公園 中京自動車練習場 CBC自動車練習場
	18kp ～ 19kp		庄内川ゴルフ練習場	横断歩道	洗堰緑地
	19kp ～ 20kp		庄内川ゴルフ練習場	横断歩道 横断歩道	洗堰緑地
	20kp ～ 21kp	横断歩道		横断歩道	信号交差点
	21kp ～ 22kp			横断歩道	水分橋緑地
	22kp ～ 23kp			横断歩道	水分橋東緑地 御幸橋ちびっこ広場
	23kp ～ 24kp		庄内川幸心健康公園 松川橋緑地		
	24kp ～ 25kp				松河戸グラウンド
	25kp ～ 26kp				松河戸グラウンド
	26kp ～ 27kp				
27kp ～ 28kp		竜泉寺ゴルフ練習場		上糸グラウンド	
28kp ～ 29kp		吉根グラウンド			
29kp ～ 30kp					
30kp ～ 31kp				熊野グラウンド	
31kp ～ 32kp					
32kp ～ 33kp				さくらの丘	
33kp ～ 34kp					
34kp ～ 35kp					
35kp ～ 36kp				春日井市多目的広場	
矢田川	0kp ～ 1kp	横断歩道 横断歩道	洗堰緑地 愛知工業高校グラウンド 庄内川ゴルフ練習場 庄内川ゴルフ練習場 城西自動車練習場		庄内川ゴルフ練習場
	1kp ～ 2kp				庄内川ゴルフ練習場
	2kp ～ 3kp	横断歩道 横断歩道 信号交差点	水分橋緑地	横断歩道	水分橋緑地
	3kp ～ 4kp	横断歩道 横断歩道 横断歩道	水分橋緑地		
	4kp ～ 5kp	横断歩道 横断歩道 横断歩道	天神橋緑地		天神橋緑地
	5kp ～ 6kp	横断歩道 横断歩道 横断歩道	矢田川橋緑地		矢田川橋緑地
	6kp ～ 7kp	横断歩道 横断歩道 横断歩道	矢田川橋緑地 大幸公園		矢田川橋緑地 宮前橋緑地

橋と堤防道路の交差点については、高水敷に下りられる施設がある箇所のみ記載

5) 名古屋市全体の交通体系の中での堤防道路の位置付け、実態  
道路法手続きの経緯

庄内川、矢田川堤防の名古屋市管理の路線は、都市計画上位置付けられてはいないが、  
全て道路法の手続きが踏まれている。

【主な名古屋市管理の路線認定の時期】

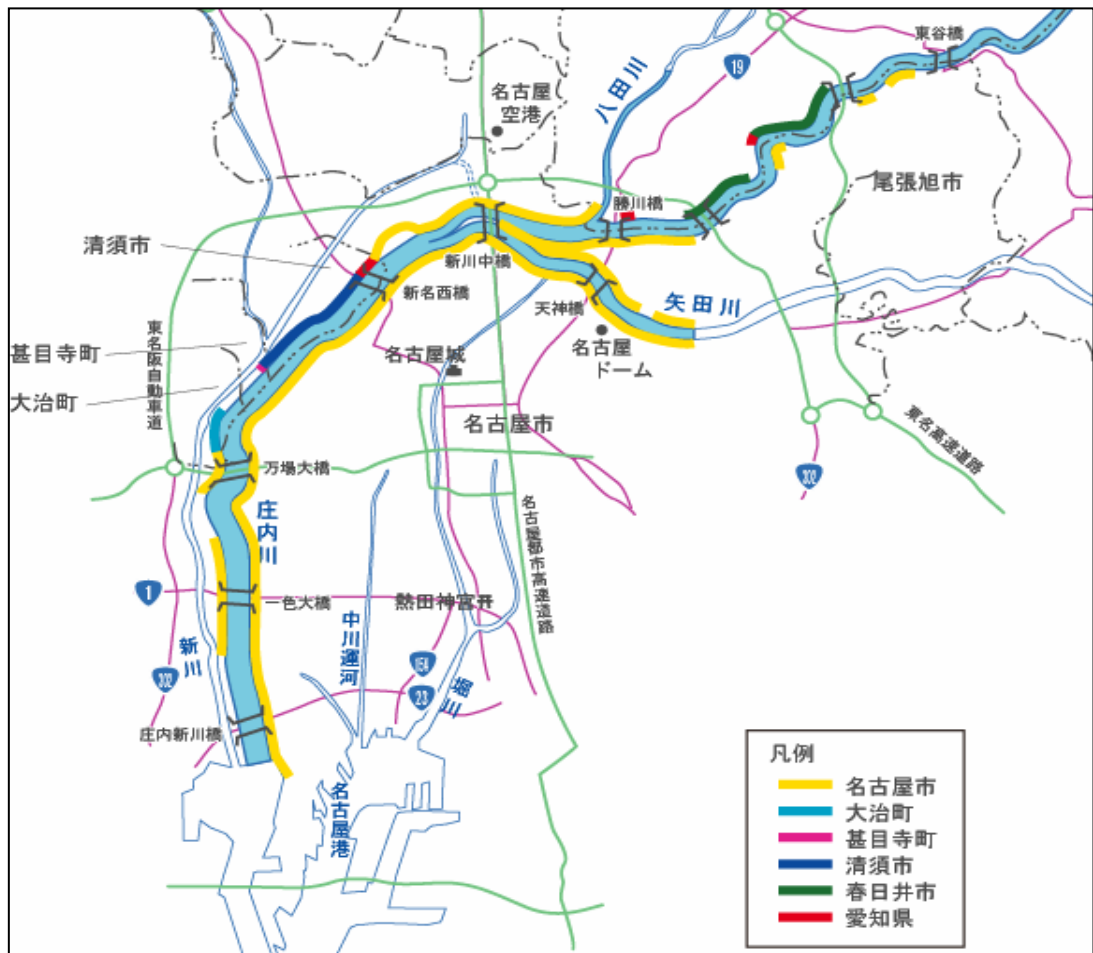
左岸(昭和35年～)

- 名古屋市道庄内川左岸線
- 県道港中川線
- 県道名古屋十四山線
- 県道鳥ヶ地新田名古屋線
- 県道守山西線
- 名古屋市道庄内矢田川左岸線

右岸(昭和35年～)

- 県道松河戸西枇杷島線

【庄内川中下流部の堤防道路の管理者】



## 路線の位置付け、実態

名古屋市管理路線の現状、位置付けは、次のとおりである。

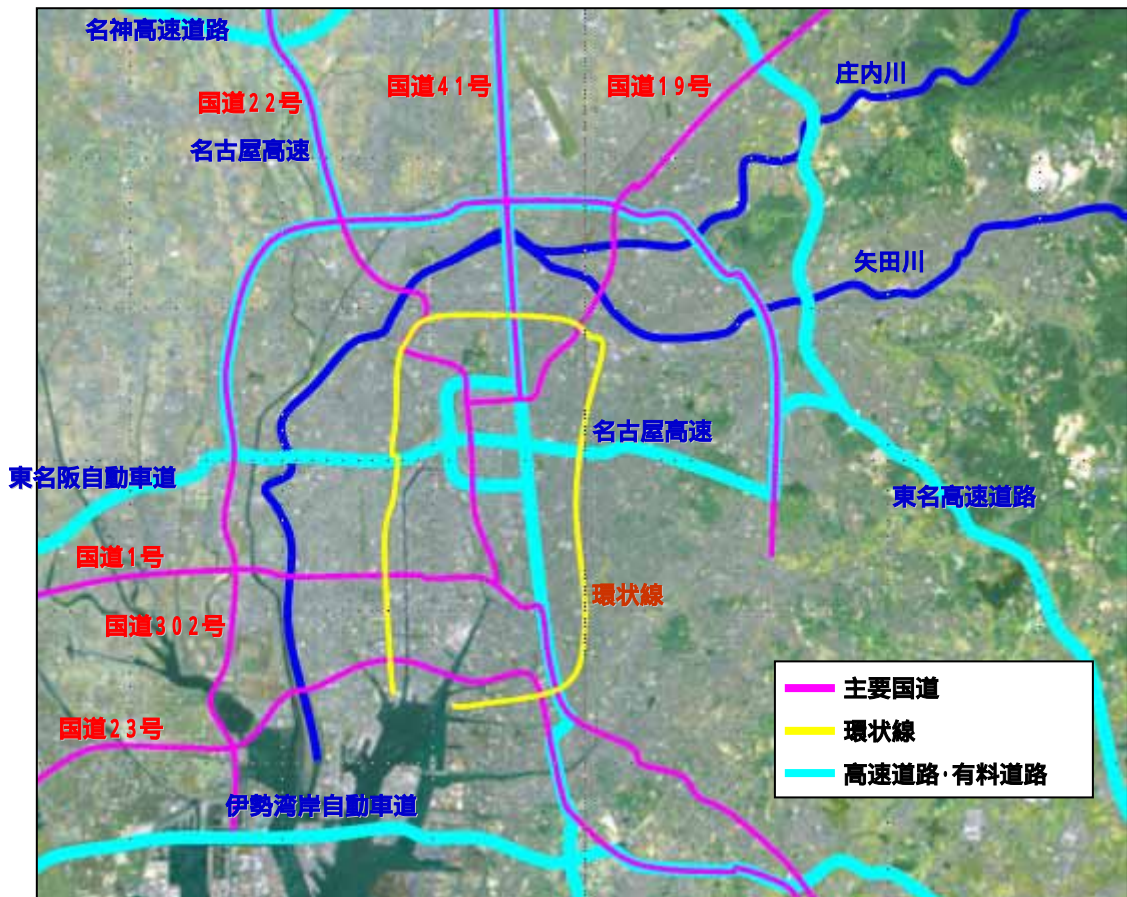
### 左岸

- ・内環状である名古屋環状線と外環状である国道302号を補完している。
- ・北部の国道41号から22号、1号を経て南部の23号と接続している。
- ・市の北東部と南西部を結ぶ環状道路として有効に利用されている。
- ・歩行者、自転車の利用はほとんどなく、信号交差点箇所も少なく、大型車が利用しやすい。(信号は、今後も改良工事等により減少傾向)
- ・そのために大型車の利用が多い。(最大25.9%)

### 右岸

- ・市北部において国道22号から県道名古屋江南線を経て国道41号を接続している。
- ・通勤の抜け道及び付近住民の公園利用等に利用される生活道路的な利用。

## 【庄内川流域の主な交通網】



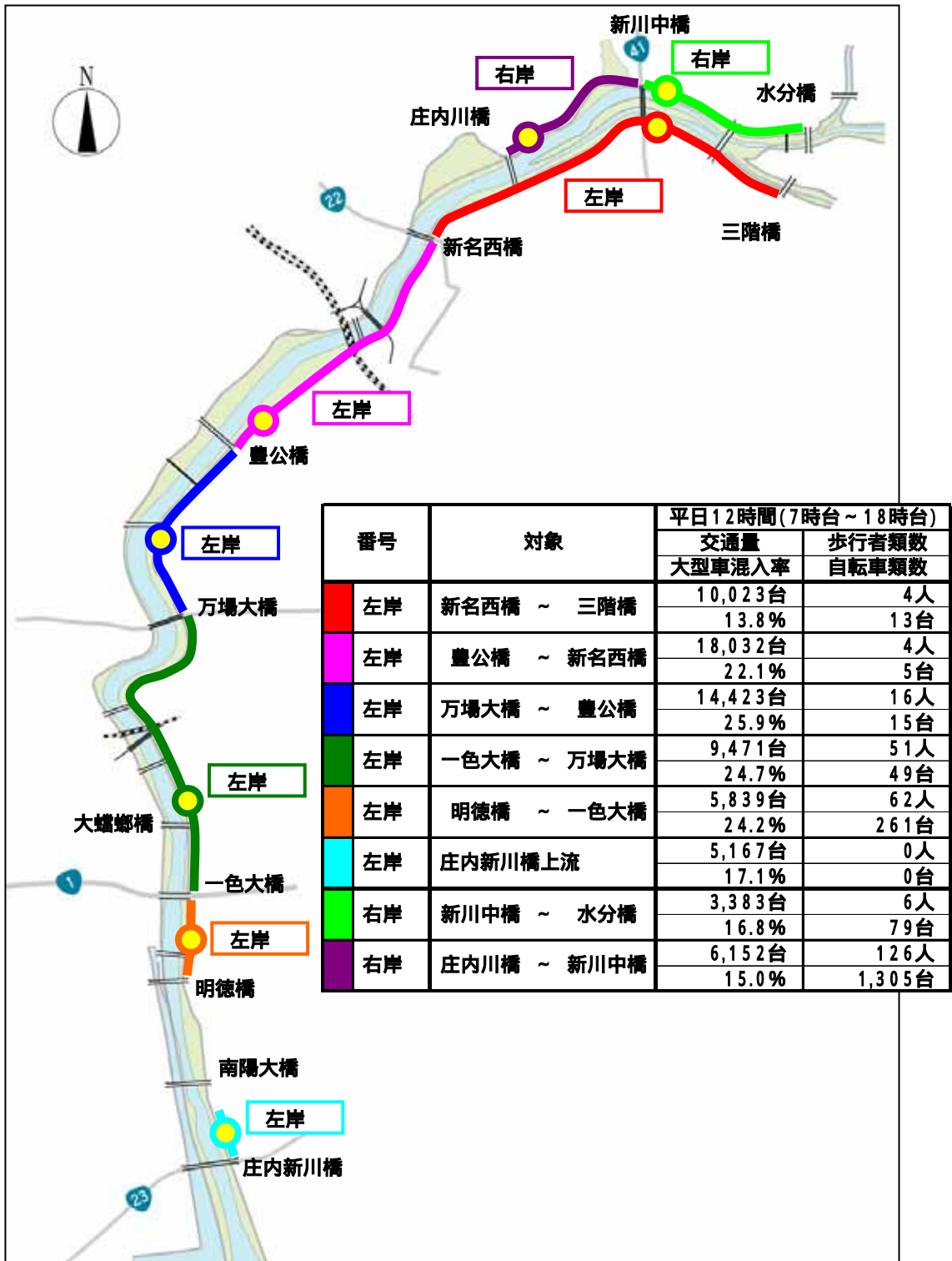
## 6) 道路利用の経年変化

### 交通量計測箇所及び平成17年度の交通量

道路交通センサスにて、経年的に堤防道路の交通量を計測している箇所は、庄内川、矢田川左岸で6箇所、庄内川右岸で2箇所となっている。

平成17年度道路交通センサスの結果は以下のとおりであるが、激特事業に伴う工事により、大蠟郷橋から一色大橋の間で左右岸通行止めを実施していたこと及びその他の区間においても通行規制を実施していたことから、交通量についてはこれらの影響を受けていたものと考えられる。

### 【堤防道路通過交通量(平成17年度道路交通センサス)】



## 交通量の経年変化

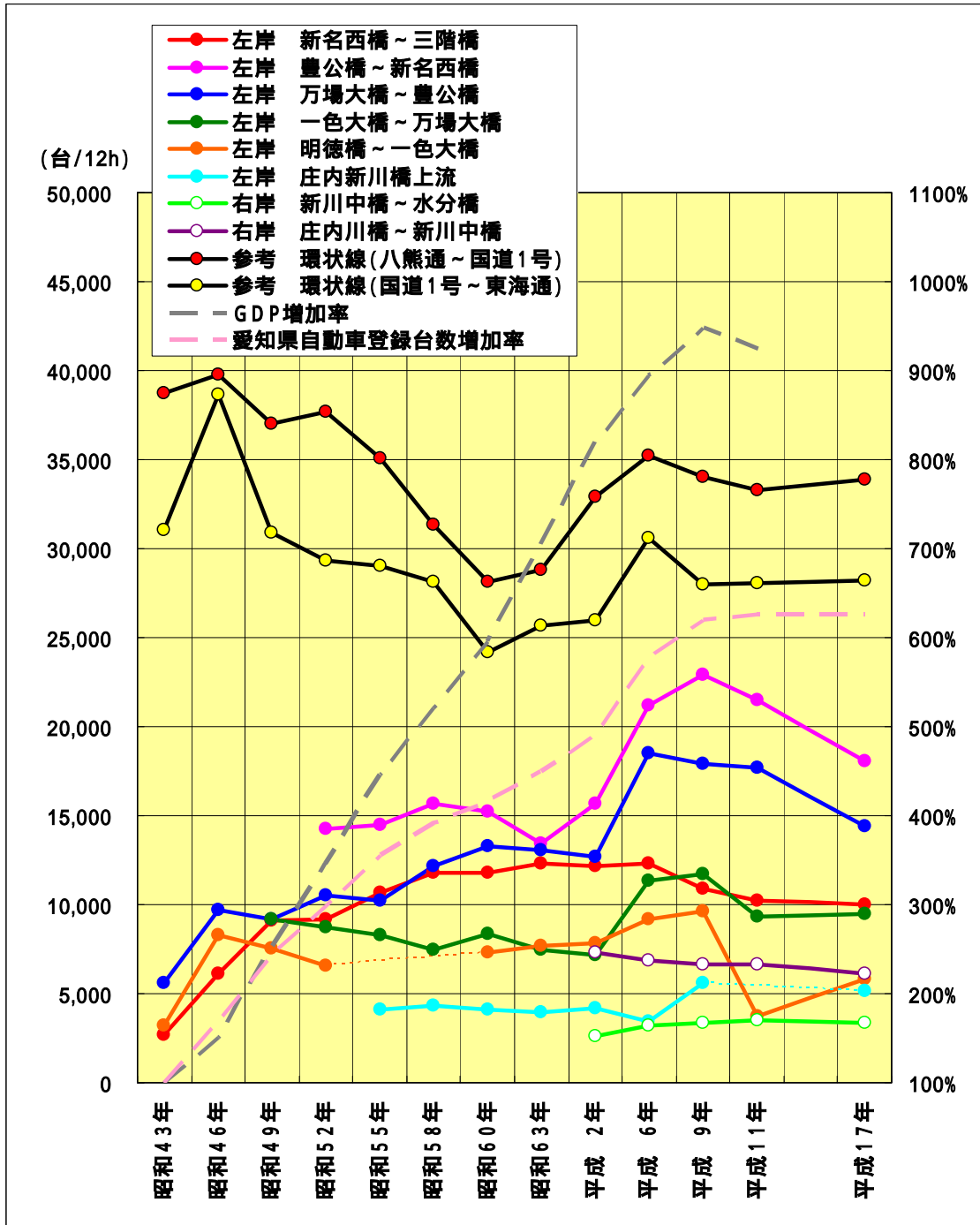
左岸側の堤防道路の交通量に関しては、平成6年～平成9年ごろにピークを迎え、その後は横ばいもしくは減少傾向にあるものと考えられる。

平成17年については、激特事業に伴う通行規制の影響あり

なお交通量の経年変化とGDP、愛知県の自動車登録台数の経年変化を比較すると、概ね同様となる。

また右岸側の交通量に関しては、大きな変動は見られない。

### 【平日12時間交通量の経年変化】



GDP、愛知県自動車登録台数増加率は、昭和43年の値を100%として算出



7) 交通事故を含めた被害履歴

名古屋市管理路線における事故履歴

事故履歴の目安として、名古屋市管理路線における平成16年度、平成17年度の防護柵(ガードレール)の補修箇所数を取りまとめた。

【防護柵補修件数】

平成16年度

		箇所数	1箇所あたり 平均補修延長
守山区	左岸	1箇所	4m
東区	左岸	2箇所	16m/箇所
北区	左岸	21箇所	11m/箇所
	右岸	7箇所	14m/箇所
西区	左岸	7箇所	18m/箇所
	右岸	19箇所	8m/箇所
中村区	左岸	7箇所	12m/箇所
中川区	左岸	4箇所	11m/箇所
	右岸	2箇所	9m/箇所
港区	左岸	2箇所	8m/箇所
合計		72箇所	

平成17年度

		箇所数	1箇所あたり 平均補修延長
守山区	左岸	2箇所	2m/箇所
東区	左岸	7箇所	11m/箇所
北区	左岸	11箇所	9m/箇所
	右岸	4箇所	5m/箇所
西区	左岸	6箇所	8m/箇所
	右岸	9箇所	7m/箇所
中川区	左岸	2箇所	18m/箇所
	右岸	3箇所	18m/箇所
合計		44箇所	

【事故の状況】

平成16年4月  
庄内川左岸5.6k付近(中川区)



平成17年4月  
庄内川左岸7.2k付近(中村区)



平成17年10月  
庄内川左岸13.4k付近(中村区)



平成17年12月  
庄内川左岸11.0k付近(中村区)



平成18年4月  
庄内川左岸15.4k付近(西区)



庄内川堤防で強風にあおられ? 区

### 大型トラック転落

西

三百年前十一時二十五分、西区南堀越の庄内川沿いの堤防道路で、北区の男性運転手(56)が運転していた大型トラックが、道路左側のガードレールを突き破り、斜面を約八分転落した。運転手はけがはなかった。西側の調査では、現場は片側一車線の直線道路。運転手は「強風にあおられてハンドルがとられた」と話している。トラックは建築廃材などを積んでいた。名古屋地方気象台によると、市内では同日昼過ぎ、最大瞬間風速約十七級の強い風を観測した。

機転した大型トラックは、3日午後0時50分、西区南堀越で、熊本産産と機転

平成18年4月4日  
中日新聞

名古屋市管理路線における舗装の補修履歴

名古屋市管理路線における平成16年度、平成17年度の舗装の補修箇所数は以下のとおり。

【平成16年度】

		規模	箇所数	1箇所あたり 平均補修面積
守山区	左岸	小規模	2箇所	7㎡/箇所
北区	左岸	小規模	5箇所	33㎡/箇所
		右岸	小規模	4箇所
		大規模	2箇所	4,547㎡/箇所
西区	左岸	小規模	5箇所	72㎡/箇所
	右岸	小規模	6箇所	24㎡/箇所
中村区	左岸	小規模	1箇所	34㎡
		大規模	3箇所	791㎡/箇所
中川区	左岸	小規模	1箇所	21㎡
	右岸	小規模	1箇所	50㎡
港区	左岸	小規模	22箇所	0.9㎡/箇所
		大規模	3箇所	186㎡/箇所 (振動防止対策)
小計		小規模	47箇所	
		大規模	8箇所	
合計			55箇所	

【平成17年度】

		規模	箇所数	1箇所あたり 平均補修面積
守山区	左岸	小規模	4箇所	29㎡/箇所
		大規模	2箇所	1,146㎡/箇所
	右岸	小規模	2箇所	18㎡/箇所
東区	左岸	小規模	1箇所	5㎡
北区	左岸	小規模	4箇所	107㎡/箇所
	右岸	小規模	2箇所	58㎡/箇所
西区	左岸	小規模	11箇所	8㎡/箇所
		大規模	1箇所	1,198㎡
	右岸	小規模	2箇所	11㎡/箇所
		大規模	3箇所	4,187㎡/箇所
中川区	左岸	小規模	4箇所	39㎡/箇所
	右岸	小規模	3箇所	29㎡/箇所
小計		小規模	33箇所	
		大規模	6箇所	
合計			39箇所	

## 8) 工事に伴う通行止めによる周辺交通への影響

### 堤防道路の工事通行止め

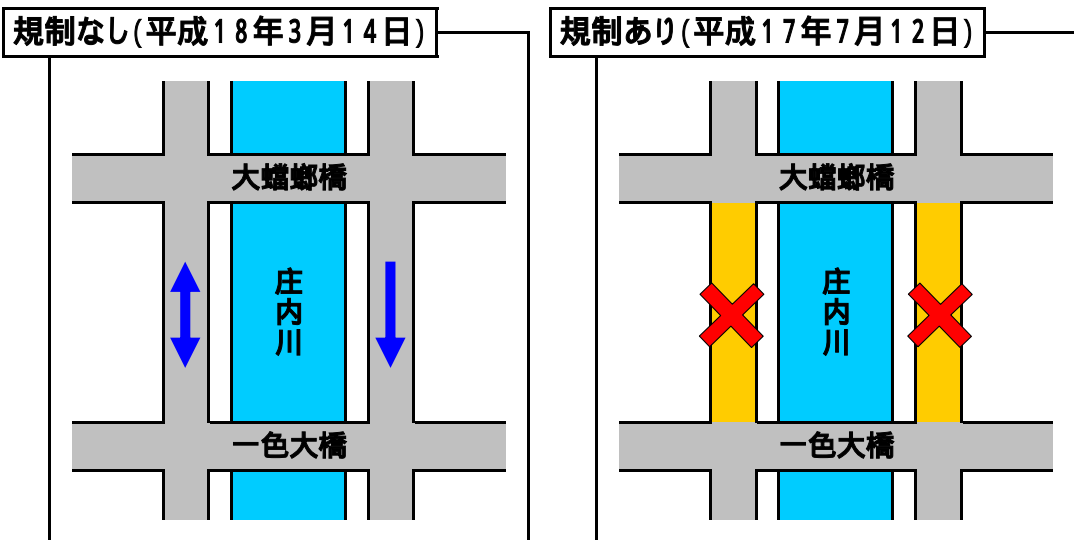
激特事業における工事に伴い、平成16年11月より大蠮螂橋から一色大橋の間において、堤防道路の左右岸通行止めを実施した。

その後、工事の完了に伴い、左岸側は平成17年12月に南向き一方通行の道路として、右岸側は平成18年2月に従前どおり2車線の道路として通行止めを解除した。

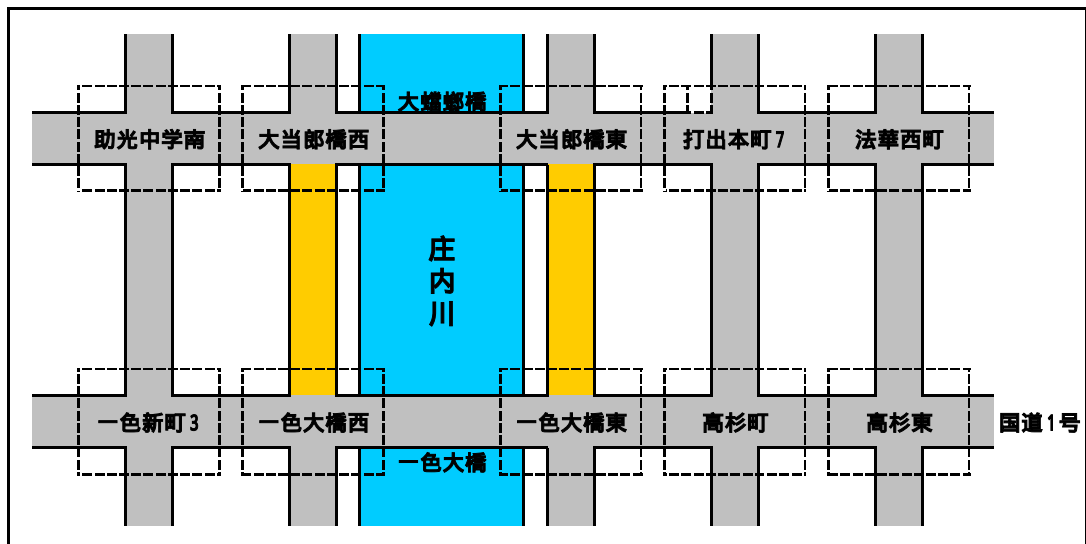
この通行止めに伴う影響を把握するため、左右岸通行止めであった平成17年7月12日と解除後の平成18年3月14日に、規制区間周辺の平日12時間交通量の調査を実施した。

なお左右岸通行止めであった平成17年7月は、他の堤防区間においても激特工事に伴う規制が実施されており、それらの影響も受けているものと考えられる。

### 【規制箇所】



### 【交通量調査対象交差点】



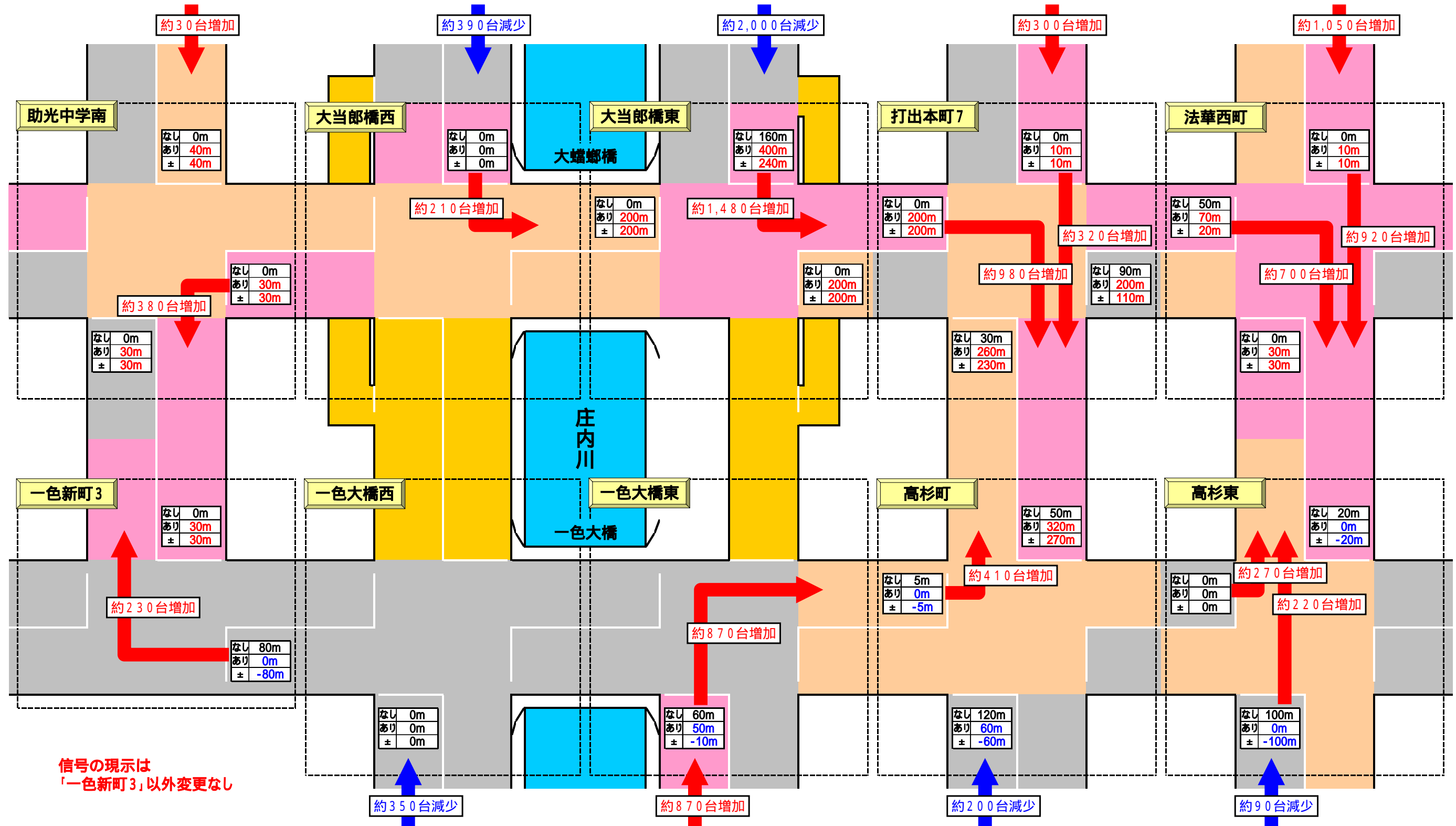
通行止めの影響に関する交通量調査結果

交通量や方向別交通量、渋滞長などについて調査した結果のうち、特徴のある内容については次のとおり。

【交通量調査結果(平日12時間(7時台~18時台))】

- 大蠮螂橋~一色大橋 通行止区間
- 規制に伴い交通量が増加した区間(110%以上)
- 規制に伴い交通量が増加した区間
- 規制に伴い交通量が減少した区間

なし	m	規制がない時の最大渋滞長
あり	m	規制した時の最大渋滞長
±	m	渋滞長の増減



信号の現示は「一色新町3」以外変更なし

**【堤防道路と堤防道路に並行する路線の交通量の増減から見た特徴】**

- ・南向きについては、規制に伴い、堤防道路と並行する路線の交通量が増加しており、特に「法華西町」に進入する交通量が大幅に増加(約1,050台増加)している。
- ・北向きについては、「一色大橋東」に進入する交通量が大幅に増加しているが、その他の路線については減少している。

**【各区間の交通量の増減から見た特徴】**

- ・各交差点とも概ね交通量が増加しており、南向き、北向きとも東側の路線の増加が著しく、堤防道路の迂回路として利用されたと考えられる。
- ・国道1号線から南へ通過する交通量がほとんど増えておらず、他の路線へ分散したと考えられる。

**【交通量の増減に伴う最大渋滞長の増減の特徴】**

- ・「大当郎橋東」及び「打出本町7(北からの進入を除く)」は、各方向とも交通量の増加に伴い、大幅に最大渋滞長が増加している。
- ・「高杉町」に北から進入する箇所も、大幅に最大渋滞長が増加している。
- ・交通量の増加の激しい「法華西町」は、最大渋滞長の増加は少ない。
- ・「一色大橋東」に南から進入する箇所は、交通量は大幅に増加(約870台増)したが、最大渋滞長が減少している。規制期間はT字路形状となり、右折がしやすくなったためと思われる。

## 2. その他

### 1) 出水時の通行規制

#### 庄内川堤防道路出水時規制調整会議(第2回)

平成18年2月1日に開催した第1回調整会議にて、各道路管理者に、水防管理者等と調整を図った上で、規制箇所、方法、規制の要する時間や実施に際しての問題点等についてとりまとめを行うように依頼し、その結果を受け、平成18年5月29日に第2回調整会議を開催した。

会議では、どの法律(道路法、道路交通法、河川法、水防法、災害対策基本法)を根拠として規制を行うのかによって規制の主体が決まることから、法律根拠について意見交換を行ったが、結論が出ず、引き続き検討を進めることとした。

主な意見は、以下「議事概要」のとおりであった。

#### 【第2回調整会議議事概要】

#### 庄内川堤防道路出水時規制調整会議(第2回)

#### 議事概要

庄内川中下流部及び矢田川下流部(以下「庄内川等」という。)の堤防道路における出水時の通行規制を具体化するため、規制の法的な位置付けと規制の実施方法、実施する場合の課題について、意見を交換した。

会議では、法的な位置付けによって、規制をどの立場の機関が実施するのかが決まることから、引き続き整理していく必要があることや、機関によっては、管理延長や事情の違いから規制人員の確保が困難な点などが課題として挙げられた。

主な意見は下記のとおりであった。

#### 記

- (1) 山間部道路での雨量通行規制が理解されているように、堤防道路の出水時の通行規制が必要であることを、市民に理解してもらう努力が必要ではないか。
- (2) 庄内川等の通行規制を実施するために、関連する区間の新川、矢田川中流部の通行規制も考慮していく必要があるのではないか。
- (3) 通行規制を各対象区間一律ではなく、洪水時の堤防の危険度に応じて、段階的に規制を実施することも考えられるのではないか。
- (4) 特に庄内川、矢田川左岸堤防については、出水時の通行規制とともに堤防道路に負担をかける大型車両の交通規制も検討していく必要があるのではないか。

個別ヒヤリング

自治体毎の管理延長や事情の違いによって、出水時の堤防道路通行の各課題をどう認識しているか及び規制が必要であると考えているかを明確にするため、平成18年9月13日～10月4日にかけて個別ヒヤリングを実施した。

【ヒヤリング結果】

出水時における通行の課題

水防活動への支障

堤防上の通行車両や違法駐車車両、堤防近傍の浸水による避難車両が水防活動の妨げになる。(堤防天端が道路の場合)

堤防の弱体化

河川水位が高い状況では、交通荷重や雨水集中等により、堤防の弱体化を招き、場合によっては損傷する。

応急復旧への支障

法崩れ等、堤防が損傷した場合、応急復旧工事に支障をきたす。

道路交通安全上の課題

河川水位が高い状況での堤防道路の通行は、通行車両自体が危険である。(水没するアンダーパス以外)

その他主な意見

愛知県尾張建設事務所

堤防の弱体化については、実際に弱体化し、損傷する箇所が分からないため、とした。

名古屋市

東海豪雨時の支障は、通行車両によるものではなく駐車車両によるものと考えているため、堤防に駐車しないよう、地元の理解を得る必要がある。その上でさらに通行規制が必要であれば、規制を検討していく。

春日井市

堤防が危険と判断する基準は、河川管理者から示して欲しい。またその基準を兼用道路の占用許可条件に付す等をして欲しい。

清須市

堤防の弱体化については、清須市の区間は一部を除き、概ね激特事業で堤防の強化が図られていることから、地元の理解には時間がかかる。

大治町

大治町の管理区間の一部は、路線バスの運行経路となっており、そのような調整も必要となる。

甚目寺町

甚目寺町の管理区間は、高水敷に下りる坂路に取り付くわずかな区間であり、高水敷が水に浸かっている段階では通行できないため、道路法による規制が妥当である。

ヒヤリング結果一覧

			水防活動への支障		堤防の弱体化		応急復旧への支障		道路交通安全上の課題	
			課題の認識	規制の必要性	課題の認識	規制の必要性	課題の認識	規制の必要性	課題の認識	規制の必要性
			名古屋市区間	道路管理者	名古屋市 緑政土木局 道路部 道路管理課 名古屋市 緑政土木局 道路部 道路維持課				×	
	水防管理者	名古屋市 消防局 防災部 防災室 名古屋市 緑政土木局 河川部 河川工務課				×				
春日井市区間	道路管理者	愛知県 尾張建設事務所 維持管理課 春日井市 建設部 道路課								
	水防管理者	春日井市 下水道部 河川排水課								
清須市区間	道路管理者	愛知県 尾張建設事務所 維持管理課 清須市 建設部 土木課								
	水防管理者	清須市 総務部 防災安全課								
大治町区間	道路管理者	大治町 建設部 都市整備課								
	水防管理者	大治町 総務部 総務課								
甚目寺町区間	道路管理者	甚目寺町 建設部 土木課								
	水防管理者	甚目寺町 総務部 総務課								