■重点「道の駅」の選定について

「道の駅」は、平成５年の制度創設以来、現在では全国で１０４０箇所に広がり、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献しています。

国土交通省では、この「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、関係機関と連携して特に優れた「道の駅」を選定し、重点的に応援する取組を実施しています。

今般、有識者の意見も参考に、国土交通省は選定対象を決定し公表しましたので、お知らせします。

選定結果
○ 全国モデル「道の駅」　選定数　全　6箇所
○ 重点「道の駅」　選定数　全　35箇所
○ 重点「道の駅」候補　選定数　全　49箇所
※ 選定対象の詳細は下記のとおりです。

国土交通省ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞから抜粋加筆

□上水道配水本管の布設替計画について

～老朽化した上水道管の撤去・残置判断方法の事例紹介～

1. はじめに

本報告は設置後約 40 年経過した配水本館の布設替えとして、その撤去および別途ルートへの新設を行う実施計画を作成したもので、既設の配管は廃止（撤去）し、新設の配管は幹線道路沿いに推進工法で布設する方針でした。

2. 計画上の課題と問題点

①縦断計画上の課題；新設配管を計画する道路上において、既設下水人孔の築造時に使用した鋼矢板が残置されていることが確認され、支障となることから、その対処法を求められました。しかし、残置された鋼矢板の根入長を確認できる当時の資料が残されていないため、縦断計画のコントロールポイントの設定が問題となりました。

②撤去路線計画上の課題；廃止管は住宅密集地内にあることから、撤去処置に支障が生じ、地中に取り残すこととしたため、安全な撤去または充填による廃止の施工可否について検討を求められました。しかし、周囲状況から撤去が不可能である箇所については、既設管内の充填処理を施す必要があるものの、施工範囲を区別・決定する判断が困難な状態でした。

3.技術的提案

①縦断計画上の課題；根入長の設定を建設工事公衆災害防止対策要綱で示される最小根入れ 3.0mを適用することを提案し、さらに離隔を 0.5m確保することで縦断計画のコントロールポイントとして提示しました。

また、砂礫層を通過する線形と粘土層を通過する線形を比較した結果、砂礫層を通過する線形が若干高価（粘土型の101％）となりますが、将来の維持管理を勘案して立坑深度が浅い（砂礫層案：4m、粘土層案：10m）砂礫層案の線形を提案しました。

＜評価＞　表-1　縦断計画評価結果

縦断占用-1案（砂礫通過） ・経済性では2案より若干高価となる。 ・土質は想定であるが設計段階から対応できる工法選定が可能である。 ・埋設が輻輳する中、立坑深度は浅いほうが望ましい ・工期において有利である。	○
縦断占用-2案（粘土層） ・経済性では若干安価である。 ・土質は想定であることより、必ず粘土層での推進とは限らない ・埋設が輻輳する中、立坑深度が深く施工性は1案より劣る。	▲

②撤去路線計画上の課題；まず、重機や車両が進入できず開削工事が行えない範囲と工事車両が進入可能であっても掘削深度により家屋・民地等で近接施工の影響がおよぶ範囲を明確にし、次に、これらを小規模な車上プラントで対応可能である充填材の施工路線と位置付け、その他の路線は開削工事による撤去としました。

図-1　施工方法識別図

4. 今後の展望

今回、撤去・廃止区間の判断に用いた手法を活用すれば、次期に整備すべき施設範囲の抽出に対して既存施設の状況や地形条件などの特性を考慮した効率的・効果的な対策を立案する事が可能になると思います。

従来のように概算工事費用で全体を一律に判断する検討手法ではなく、撤去不可能となる区間を積極的に許容することや、充填対策を綿密に講じることで局所的な被害を発生させない等、効率的に効果が見込める事業が実現できると思います。

株式会社　東光コンサルタンツ　　営業担当：
〒111-0041　東京都台東区元浅草4丁目9番13号
TEL: 03-5830-5600　　FAX: 03-3847-6026
URL: http://www.tokoc.co.jp
担当：　本社　技術本部　笹木

20150331