

島根県の道路行政について

島根県土木部道路課長 渡辺 恭平

ま え が き

島根県は、中国地方の西北部に位置し、東に鳥取県、西に山口県、南に広島県の3県と接し、北に日本海と面しており、所謂「山陰地方」と称せられ、出雲、石見、隠岐の3地域よりなっている。

本県の総面積は6,625.7Km²あり全国46都道府県中、第19位であるが、その約90%を中国山脈による山地部によつて占められ、結果的には可住地割合は19.7%しか及んでいない。

又、本県の地形は、著しく狭長で東西の長さ185Kmに対し、南北の中は狭く、最狭部では25Kmしかないが、地勢は変化に富み美しい自然の景観にくわえてこの地方は古来より発達していたため、神話や伝説を産み、古代をしのぶ史跡や名勝が数多くあり、又、白山火山系のため各地に温泉が湧出する等、観光資源にめぐまれている。

本県の人口は、昭和30年の939,066人を頂点として、毎年減少の一途をたどり、ついに昭和43年において80万人を割り、今年3月31日では777,990人となつた現状で人口密度は1Km²117人程度となつており特に、石見地域では離村等の人口流出がはげしく過疎現象を示している。

又、産業別人口構成においては、一次産業が圧倒的に多く、続いて第3次産業となつている。このように本県の現状であるが以下道路現況、道路の管理、中海穴道湖周辺幹線道路、舗装網整備計画、有料道路計画、橋梁拡中工事、防雪と除雪等の問題点について述べてみることにしたい。

道 路 の 現 況

昭和44年3月31日現在における本県の道路現況は、現況表に示す様に、国道6路線465Km主要地方道23路線646Km、一般県道194路線2,132Kmで総延長は3,248Kmに及んでいる。これ等の道路は、本県を東西に縦貫する国道9号線及び広島～松江を結ぶ国道54号線を主動脈として道路網を構成している。

本県の道路密度は、面積あたり道路延長488.2m/Km²で全国平均値410m/Km²と比してやや大きいが、人口あたりの道路延長は4,157.8m/4人で全国平均値1,512m/4人の約2.7倍という高い率を占めている。又本県が中国山脈の北側に位置しているため、大部分が花崗石及び石

英斑岩等によつておおわれた侵蝕高原の山地部で起伏のある地形に加えて、雨量は、年間降雨量1,600~2,000mmに及び、雪量は中国山地沿いに多く数mに及ぶ等の気象的悪条件に災いされて道路の整備には比較的多額を要してきており、その整備状況は、改良延長1,131.1km、34.9%舗装延長930.6km、28.7%となつており、各々全国平均、中国平均に比して劣っている現況であり特に、一般県道について著しいおくれがあるので、今後はこの整備に重点をそそがなければならないと考えている。

道路管理について

昭和43年3月31日現在で、島根県の道路の総延長は3,234.8kmである。これに対し昭和44年当初予算4,948,993千円で、県民1人당りにして7,000円近い金額であり、これは過去の道路投資の累積を加えるとぼう大な額に達し、道路は本県の大資産ともいえる。

そこで道路の利用状況について道路交通の主体となる自動車は、昭和43年3月31日現在で66,780台に達しており、年々20%の伸びを示している。これは県民70人당り1台の自動車を保有していることとなる。一方このような道路交通の発展の裏には年々交通事故によつて数多くの人命、財産が損傷され、道路交通の重要度が高まり、それだけに道路管理に対するあらゆる要求が大きくクローズアップされてきており、この為道路管理者においてそれぞれ道路の管理に力を入れているのであるが、なお各地で多くの問題を生じているのが実情である。

ことに近時交通量の増大にともない、交通事故も日々その数を増し、これに比例して道路の瑕疵による事故も増加の一途を辿り、道路管理の責任を追求した訴が全国各地で提起されているが、本県においても本年4月路肩通行転落損害賠償請求事件の訴訟で、松江地方裁判所で判決があり道路管理者である被告島根県の主張が認められ、県側の勝訴に終つたがその内容は概ね次のとおりであつた。事件は、昭和43年3月21日県道をA会社の従業員が小型貨物自動車を運転し進行中、道路を先行している小型乗用車を追い越そうとし道路の右側に寄つたところ路肩の舗装外の軟弱な部分に右側車輪をとられたため道路から4.5m下方の川に転落したもので、自動車は大破し、商品が流失したので道路管理者である島根県を相手に損害賠償請求の訴をおこしたものである。この事件の争点となつたのは路肩の法的性格とこれに関連して、路肩が崩壊したことが道路設置の瑕疵といえるかどうかという点であつた。一般的に農村部の道路では車道が舗装されている場合でも路肩は未舗装のまま残されていることが多く、このような未舗装の路肩部分をたまたま自動車が走行し、路肩が崩壊した場合、道路の通常の状態において法律上も構造上も車の立ち入りが考えられていない路肩が軟弱であつた故に崩壊したことの道路管理上の責任を追求した事

例がなく、このような構造上そのもののあり方について道路管理上の瑕疵があるとすれば、事件がおこるたびに損害賠償を支払うべきことは勿論であるが、それ以上に今後の道路の構造は路肩といえども舗装すべきであり、その結果が注目されたのである。

判決においては県の主張する路肩の通行を禁止した車輛制限令第10条の規定、また道路交通法の道路の左側又は左側端とは路肩を除いたものであるなど、一般の交通に供されていないことが認められ県の勝訴となつたものである。

こうしたことから、道路交通事故が発生した場合、事故発生の原因について道路管理上充分検討を加え、もつて道路の保全、及び運行の安全確保について万全を期す為、警察官が事故現場の実況見分を行う際、所轄土木事務所に通報し共に職員が現場に立つ便宜を与えるよう警察本部長に依頼するとともに、土木事務所から道路交通事故情報の報告を求める等、道路損傷事故に対処しているものの、最近ガードレール等道路損傷事故は増大の一途を辿っている現状である。

また本県では本年4月、県議会で県有財産特別委員会が設けられ、県有財産等の管理のうち、廃道、廃川敷の処理について指摘され、当時把握されている廃道廃川は約350箇所、面積約40ヘクタールとなっており、(その後の調査で相当ふえている。)特に廃道については、道路区域の変更から廃道処分に至るまでの事務処理が遅れ相当古いものも放置されており、この処理については専任職員2人1組(一般職員1名非常勤職員1名)を11事務所で6事務所に配置し、専らこの事務処理に従事させ、3年を目標に処理することになっている。

今一つは道路の不法占用、道路の不法使用が多いということである。これは①道路に対する公物としての觀念が薄い事。②道路法に対し無知である事。③道路法の督促取り締まり手続きに時間と労力がかかり過ぎる事。④管理体制の問題等があるが本県においては、より良い道路管理の実現の為、国、市町村とともに相協力して県民の期待に応えて行くよう努力しているところである。

中海周辺道路網計画について

中海宍道湖周辺をかこむ一帯は古くからひらけて神話の国出雲として全国に知られた本県の主要地域であり、松江市、出雲市、安来市、平田市の4市が周辺に点在している。又、縁結びの神として有名な出雲大社、日御崎、美保関等観光地があり、民謡で有名な安来節、関の5本松節はこの地域より発祥したものである。古記によれば北部の島根半島は神話で有名な「やまたのおろち」の斐伊川の流砂によつて地続きとなつたもので、古代は島であつたもので此の間の海面が宍道湖と中の海となつたものと伝えられている。

この周辺の道路網としては、宍道湖、中海周辺を循環する道路が幹線となっており松江市を

中心として、いわゆる8の字型を呈していて、南側は国道9号線が安来市、松江市、出雲市を東西に結び、北側には島根半島を東西に主要地方道、境美保関線、松江境線、松江平田大社線の3本により美保関より松江市、平田市を経て出雲大社まで結んでいる。

又、島根半島東端美保関町字宇井と、鳥取県境港市との間には現在フェリーボートにて連絡しているが、年々増加する交通量に対処するため夢の架け橋であつた境水道大橋も昭和44年度より着工の運びとなり、昭和46年完成の予定である。此の概要は境水道をまたぐ693mの橋梁に島根県側は取付707m、鳥取県側は取付317m、合せて延長1,717mであり橋梁部分については日本道路公団が施行し、その投資額15億5千万円となつている。また前後取付道は公共事業費を以つて2億54百万円を島根、鳥取両県が折半負担し合せて総額18億4百万円を要することとなつている。主橋部分は海面上からの桁下空間は40mで、主橋幅は230mとし、航路巾170m確保して1万t級の運航が可能となるような計画となつている。此の計画によつて中海、宍道湖の周辺を結ぶ8字ルートの連結が実現することとなる。また、この境水道大橋は境港市から中国横断自動車道の岡山、米子線に接続する予定である。

次に周辺主要道路の整備状況についてみると国道9号線は松江市街地約200mと安来市街地約300mの未改良部分があるが46年度までには拡巾完了の予定になつている。さらに米子、松江、出雲間については二次改築として米松バイパスの計画について建設省において調査検討中である。松江市、平田市、出雲大社を結ぶ主要地方道の松江平田大社線は改良済29.3km(75%)未改良9.8km(25%)で昭和46年度には舗装を完了し、昭和49年改築完了を目標に整備中である。

松江と境港とを結ぶ主要地方道松江境線については、44年度に改良舗装共に完了することとしている。出雲市と大社町、日御崎を結ぶ主要地方道2路線については整備済であり、終点日御崎には県営第1号の日御崎有料道路が43年度より営業しており、なお第2号として枕木山有料道路を現在施行中であり、その他の有料道路としては日本道路公団の松江有料道路、又民営による自動車運送法で施行した一畑山有料道路等がある。

舗装事業整備計画について

本県の道路延長3,284kmのうち、昭和43年度末の舗装延長は925kmで28.7%である。そのうち国道については延長465kmで9号線は全線完成、54号線についても昭和46年度で完成を目標に直轄工事中であり、また191号線の全線13.8kmと261号線の(桜江町谷住郷～川本町因原間)15.8kmについても直轄事業として施行中であるが早期完成を国に要望している。

その他の県施工区間については 186 号線 6km と 261 号線の 1.4km の改良工事区間を除き昭和 44 年度で完了し、現在の改良区間についても昭和 46 年度で完了する計画である。また県道については 277.8km のうち、舗装済延長は 54.8km 19.6% で全国平均並びに中国 5 県の平均に比して著しく遅れている現況である。(表 1)

各 県 舗 装 率 (県 道)	年度		40	41	42	43	44(予定)	順 位
	県名							
	全国	平均	16.7	21.7	25.6	30.1	35.0	
	中国 5 県	平均	12.1	17.7	22.2	28.7	35.0	5 4 2 3 1
	島	根	8.3	11.0	15.4	19.6	25.4	
	鳥	取	13.3	19.6	23.4	28.8	34.0	
	岡	山	11.7	21.3	26.3	31.3	39.0	
	広	島	11.7	16.3	21.9	28.8	38.5	
	山	口	15.8	20.1	24.3	35.2	40.0	

この様な遅れをとりもどすべく国補事業については舗装事業を重点とすることとし更に県単独事業についても、まず昭和 42 年度より 3 ケ年計画をたて、国補対象外の連担地を舗装することとし約 130km を 9 億円余で昭和 44 年度までに完了。引続き昭和 44 年度より国補県単独を含めて網計画をたて、この網計画では第 1 段階として①主要地方道全線 ②市町村中心より国道及び主要地方道を結ぶ重要路線 ③産業及び観光開発に必要な重要路線 ④前記 1.2 の項に連絡する旧市町村を結ぶ路線及び学校総合等による通学通園上整備を必要とする路線について進めることとして、この延長 658km を昭和 46 年度迄に完成し舗装率を 4.5% とすることを目標とし引続き昭和 47 年度より昭和 50 年度までに 1476km を舗装し、交通可能区間 2134km の舗装を完了したいと考えている。このためには本県の場合、山間部の道路には過疎現象もあつて交通量の少ないルートが多いので軽舗装を実施したいと考え昭和 43～昭和 44 年度で試験舗装を実施している。この軽舗装は重交通のない 100 台/日未満の路線について考え、その構造は現道グレーディング常温混合厚 5～6cm 表面シーコート実施、一部アマコート二層仕上げで行うこととしているが、現在まではクラックもなく路面状況も良好であり、45 年度以降は本格的に軽舗装を採用して舗装の追伸をはかりたいと考えている。

有料道路計画について

本県における有料道路についてすでに建設されたものに道路整備特別措置法第8条にもとづく「日御崎有料道路」があり、昭和43年12月27日より供用開始し営業を行なっている。

この有料道路の路線は県道大社日御崎線で、出雲大社より日本海々岸線沿いに風光明媚な大山隠岐国立公園区域の日御崎にいたる路線であるが、このルートの一部延長2,460mの区間を事業費245,000千円にて施行したものであり、周辺の観光開発を促すために重要な役割りを果たしている。

また、現在有料道路として建設中のものは、道路整備特別措置法第8条にもとづく「枕木山有料道路」があるが、これは国際文化観光都市である松江市の観光需要の増加に対処するための一環として、東に美保湾、弓ヶ浜半島、中海、南に伯耆大山等の中国山脈、西に松江市、宍道湖、北に日本海をのぞむ「宍道湖北山自然公園」中にある枕木山よりの眺望を開発するためのもので、県道枕木山線のうち延長5,250mの区間を事業費290,000千円にて45年9月30日完成予定で施行中である。更に、現在有料道路として計画中のものは、道路整備特別措置法第8条にもとづく「宍道湖大橋有料道路」と「奥出雲有料道路」との2路線がある。

まず「宍道湖大橋有料道路」についてみると、県都松江市は、宍道湖畔の水郷の町で人口11万を擁する都市であるが、斐伊川水系の宍道湖より中海に通ずる大橋川により南北に2分断されているため松江市内の南北交通は現在松江大橋、松江新大橋により結ばれており、43年度の交通量は、大橋12,950台/12時間、新大橋19,820台/12時間、合せて33,000台/12時間となっていて、いづれも2車線のため交通混雑は甚しく、すでにピーク時には交通マヒの状態にあり50年には60,000台、60年には100,000台に増加することが予想される。これに対応するため橋の架設が必要であり、第3、第4の大橋が速やかに架橋されなければならないが、現在松江第3大橋は都市計画事業として計画中であり同時期に公共事業として「宍道湖大橋」を計画することは実現性に困難があるので有料道路として計画することとしたものである。

この計画は、宍道湖南側の松江市灘町と、北側の末次町を直結して宍道湖上に架設するもので、一部宍道湖を埋立て延長600m(道路部分300m、橋梁部分300m)巾員11.50m(車道7.00m、歩道2@2.25=4.50)として現在計画設計中である。架橋位置の地質は軟弱層が深いため下部工の関係において上部工のタイプもおのずから決定されるが、一般的なものとしては5径間桁の連続方式上路橋となるのではないかとと思われる。この他特に留意していることとしては宍道湖に調和する将来の松江観光の名所とするよう附近の環境に合致した橋梁とするため審美委員会を設置して検討することを考慮している。なお工期は45年、46年の2ケ年を予定し

47年3月完成を目標としている。

次に「奥出雲有料道路」について大山隠岐国立公園の主要地であり、中国地方屈指の行楽地である三瓶山は県内はもとより京阪神、山陽方面からの観光客も年々増加の一途をたどつていて、特に広島方面よりの観光客が約50%を占めている。その経路の54号線は現在、整備されつつあり46年度には改築が完了する状況であるが、これより分岐して連絡している県道は、いずれも未改良の砂利道であるため、その発展がそこなわれている。また、この地域は開発のおくれた地域であり、その開発を進める上からも早急に道路整備の必要に迫られているが、国道54号線の掛合町より三瓶山に通ずるルートを整備することとし、このためこのうちの県道頼原江南停車場線の掛合町波多地内より、県道出雲三次線の頼原町志津見地内にいたる延長5,500mの区間を有料道路として計画し、観光資源開発ならびに奥出雲の地域開発の促進を図るものである。なお工期は45年～47年の3ヶ年を予定し、47年9月完成を目標としている。

橋梁の拡巾工事について

近年急増する自動車交通に対処するため、既設橋梁の拡巾工事及び旧橋の改修工事が全国的に増加している傾向にある。本県においても松江市内の交通混雑を解消するために県道松江境線、松江新大橋において現在本格的な拡巾工事を施行中であるので、この工事の計画の段階で検討した点を参考までに報告するものである。

県都松江市の交通事情は、現在大橋川をまたぐ橋梁としては、松江大橋（車道6.50m 歩道2@2.30）と松江新大橋（車道7.70m 歩道2@2.25）との2つしかなく、その交通量は昭和43年度の調査でそれぞれ12,950台/12時、19,820台/12時となつていて交通混雑の隘路となつている現状で将来交通量に対し、第3、第4大橋の架橋が必要であるが、現時点の解決方法として既設橋梁の拡巾計画を検討したものである。

この松江新大橋について、拡巾計画を着目したのは、前後道路が整備されていて車道巾員13.0mあるにもかかわらず、橋梁部分では7.70mしかなく橋梁上で特に交通の流れがネックになつていたので現在の歩道部分を撤去し、車道部分に拡巾して車道巾員を4車線の13.0mとし新たに歩道巾員1.50mのものをその両側に設置するよう計画した。

本橋は、昭和9年に内務省直轄工事として架橋されたもので、その概要は上部工は橋長140.60m、巾員13.20m（歩道2@2.25 車道7.70m）のゲルバー式鋼鈑桁橋のリベット構造であり、また下部工は杭基礎をもつ択壁式橋台2基、井筒基礎をもつ橋脚4基で、いずれも支持層に定着している。拡巾の方法として既設主桁よりブラケットを出した場合と、新設主桁を取り付

けた場合とを考へて既設主桁に及ぼす断面の検討を行つたが、本橋の場合、床版コンクリートの耐久性、部材の破損状況を調査した結果、主構の補強、床組の取替え、その他局部的な手直し等の必要はなく、現時点における拡巾のみを考へた対策となつた。次に橋面舗装は数年前に橋面を補修しており、今回剝離させる必要なく摺り付けにて横断勾配を採る様にした。

また昭和9年に打設されたコンクリート床版についてコンクリートの品質を非破かい検査、及び状況調査を行い車輪荷重の増加に対しては、「鋼道路橋の床版の設計に関する暫定基準」によつて検討し安全であつたので解体は拡巾部のみで計画することにし、既設の床版鉄筋は継手を確保する必要長まで利用することとした。

次に、新旧コンクリートの打ち継ぎについて、新旧主桁及び床版の撓み差を調整するため設けた施工目地3cmに硬化収縮の少ないエポキシ樹脂モルタル"シヨ-ボンド#303"に硅砂を混合したSBモルタルを填充する工法を採用し、もし新旧床版の撓み差による不平整は、舗装にて調整することで解決出来ると考へた。また、新たに添える主桁の支承部として下部工の拡張方法として橋台については既設翼壁を撤去して鉄筋コンクリートにて拡張する形式を計ることが出来たが、橋脚について大橋川の低水位等による施工足場を検討して据付けが簡易で、工期の短縮が計れ完全な施工が可能である点より、既設軀体の上、下流に鋼製ブラケットを設置し、これにPC鋼棒にてプレストレスを導入し緊張する工法を採用した。

このような工法は、我國においては十指を数える程度あるようであるが、コンクリートブロックによる張り出し部分をPC鋼棒にて緊張する工法もあるが、コンクリートの場合、導入するプレストレスが大ききものが必要となるので、材令のことなるコンクリートにあまり大きな外力を導入することは疑問があつたので、鋼製ブラケット工法を有利と考へたものである。

この構造の設計理論は、上部荷重ならびに鋼製ブラケット自重による回転モーメントに対して、鋼製ブラケット頂部にプレストレスをあたえて抵抗するものであり、本橋の場合、上部工よりの反力、60tに対し、プレストレスは計算値では110tであるが、施工誤差、地震時の水平力を考慮して250tをあたへることとした。特にこの場合、PC鋼棒を使用したことは、PC鋼線の場合は応力伝達が片寄りするのではないかとと思われるからである。

以上、設計の過程において最近なされた施工例と、本橋における施工計画とを比較しながら検討した工法について要約したものであるが、この工事は11月末までに全面交通開放出来るよう施工中である。

防雪と除雪について

積雪地域における冬期の交通確保は、民生安定上及び経済活動上、欠くべからざるものとなっており昭和42年は38年に次ぐ豪雪となり（図-3）このため家屋被害107戸、死傷者6名その他交通不能による部落の孤立等おびただしい被害が発生している。このように、冬期交通の確保は本県ではきわめて重要なことがらであり、除雪及び防雪についてその概要を説明することにした。

本県は、東西に長く、南北が短く、中国山脈の北斜面を占めているため、一般に山地が多く急斜面をなして日本海に臨んでいる。したがって気候は一般的に裏日本型に属するが県東部は冬期多雨雪の北陸型に近いものがあり県西部は北九州の気候に似ている。本県を中心として降る雪は性質からみて一般に平野部の雪といわれ、山間部や北陸地方の雪のような針状結晶となつた降雪とくらべ（比重0.02～0.07）六花結晶となつた片雪（綿雪）とよばれる雪であり（比重0.08～0.3）この雪は密度が大きく一般に湿雪ともいわれる。昭和38年の豪雪には片雪が5.0～7.0cmの大きなものが降り、雪の密度も普通の2～3倍と測定され県下雪害史上はじめての被害が発生した。

本県の「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」による当初においての地域指定は、本県面積の33%程度、指定路線は424.1kmであつたが、昭和44年には面積の75%（県下面積6,625.7km²、地域面積4,929.5km²）指定路線900.4km（道路総延長2,990.6km）に各々追加指定され凍雪害防止事業及び除雪事業を主体とし進めており、44年度より流雪溝防雪事業を取り入れ地域交通の安全を図りつつある。

以下本県で特記すべき事項をあげてみることにする。

A) 消雪パイプ設置概要（大田市三瓶町）

温泉街の廃湯を路面に導き、それが保有する熱量を利用して路上の降雪を融かすものである。昭和42年に試験的に行ない、その成果が懸念されたが同年の豪雪に非常に効果を上げ、スキー客等で混雑する温泉街での交通確保は経済活動上成果を上げた。

構造は図-1のとおりで、道路中央にパイプを設置し、ノズルから各々噴出させて降雪を融かす。なお、廃湯を使用するので地下水と違い湯垢、その他不純物を流入させる懸念があり、そのためポンプ及びパイプの腐蝕防止及び取外し、組立が容易に出来るように計画した。

○構造概要

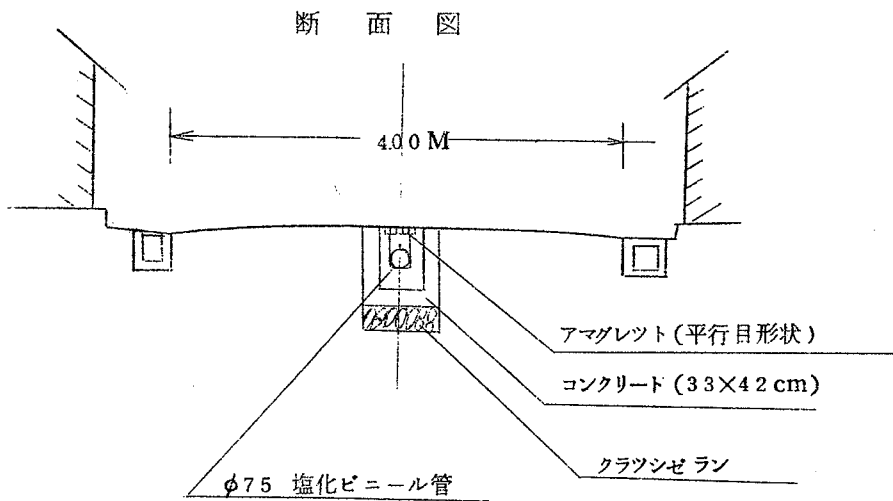
消雪延長 135.0m 1日当り最深降量 40cm（5ヶ年平均）

温泉廃湯量 100ℓ/min 所有水量 96.5ℓ/min 噴出温度 30℃
(泉源 43℃)

○長 所

1. 廃湯を使用したので温度管理の必要がない。
2. 高温のため消雪効果が太である。
3. 工事費が低廉である。 (地下水を使用すれば現行工事費の 3 倍)

図 — 1



4. 維持管理が容易で、そのため管理費が安い。(除雪費 200 千円/年間 消雪工 10 千円/年間)
5. 連担地は特に排雪が不能であり、唯一の工法と考えられる。

○短 所

1. 温度が高いため舗装体のチエン摩耗が甚しい。
2. 滲透水のため路床の軟弱化の懸念。

○そ の 他

1. 瀝青舗装箇所については、舗装体が破損するので鋼性体のコンクリート舗装を考慮すれば破損が最少となると考えられる。

B) スノーセットの設置概要(掛合町恩谷)

本箇所は昭和38年の豪雪には積雪3.5m,昭和42年も2.5mというように毎年積雪量が多いうえに,両側が切取山地(オープンカット)であるので,なだれに併せ吹溜りの積雪が多く,交通が杜絶し通学道路としての使命が失なわれると共に運搬排雪に多額の費用を投じております。かかる折りから県下で始めてのスノーセットを今年度より継続事業にて着工し完成後の成果を期待している。

構造は図—2のとおりですが,計画に当り注意したのは第1に吹溜方向であり方向のいかんによつて工事長が大きく左右されるからである。第2は,なだれ積雪厚による移動荷重であつた。(現在では実験式がない。)

計画概要は下記のとおりである。

工事長 150.0m 車道巾員 5.5m 縦断勾配 $\oplus 2.7\%$ $\ominus 10.0\%$

横断勾配 2.0% 雪質(密度) 0.5 g/cm^3 最大雪積深 4.0m

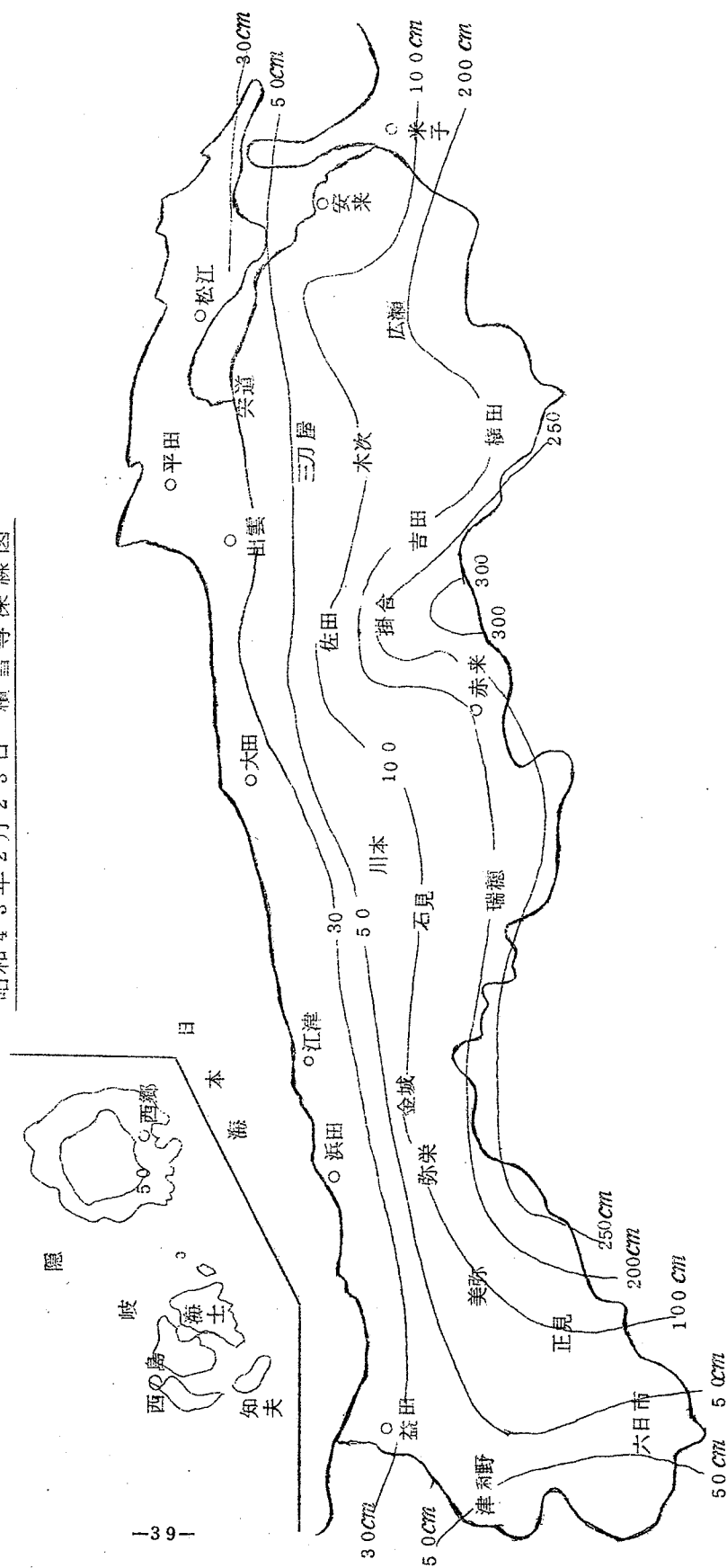
なだれ積雪厚 2.5m

山腹の傾斜角 63° 山腹高さ 30.0m 落石防止のサンドクッション 0.5m

○ 除雪について

本県の積雪量は過去５ケ年平均より、山間部１００cm、平地部５０cmを目標とし、路線は陰陽を結ぶ国道、及び市町村役場を結ぶ主要道路を主体としている。路線延長は６２％に該当し、これに対する除雪車は平常時で６０台が必要であり、現保有台数５０台に対し例年１０台を借上しているが、昭和４２年の豪雪には民間より４０台を借上し交通確保に全力を注いだ。特に本県の雪質は湿質のため、雪を飛ばす工法が不可能であり初期除雪には高速車を走らせるが、８０cmの積雪を見ると低速車に限られる。工法はブレード雪堤を横押して側方に除去しますが、湿雪のため作業能力が低下し時速２km程度の遅い速度で行っている。また、巾員確保の問題で路肩の滞雪も最大積雪に見合う巾員の拡大が必要であり、低速除雪のため雪堤が大きくなり２車線が１車線になりがちである。

特に本県でも陰陽を結ぶ重要幹線である54号は積雪も多く、昭和38年430cm、昭和42年250cmを記録し、例年多額の除雪費を投入している。



島根県の道路橋梁現況表

(44.3.31現在)

種別	道 路 (K M)										橋 梁		
	路線 数	延長	改良未改良内訳			路面別			内 訳		永 久 橋	木 橋	合 計 ヶ所
			改良 延長	改良 %	未改良 延長	良 %	砂 延長	利 道	舗 装	道			
一 般 国 道	8	465.7	3785	81.3	87.2	187	81.3	17.5	3844	82.5	370	1	371
内 元1級国道	2	322.1	296.4	92.0	25.7	80	33.9	10.5	2882	89.5	263	0	263
内 元2級国道	6	143.6	82.1	57.2	61.5	42.8	47.4	33.0	96.2	67.0	107	1	108
上記のうち 直轄管理区間	2	237.9	237.9	100.0	—	—	0.6	0.3	237.3	99.7	216	0	216
県 道	217	2,778.1	752.6	27.1	2,025.5	72.9	2,231.9	80.3	546.2	19.7	1,944	172	2,116
内 主要地方道	23	646.0	351.4	54.4	294.6	45.6	404.1	62.6	241.9	37.4	96 $\frac{1}{2}$	5	469 $\frac{1}{2}$
内 一般県道	194	2,132.1	401.2	18.8	1,730.9	81.2	1,827.8	85.7	304.3	14.3	1,479 $\frac{1}{2}$	167	1,646 $\frac{1}{2}$
合 計	225	3,243.8	1,131.1	34.9	2,112.7	65.1	2,313.2	71.3	930.6	28.7	2,314	173	2,487

(注) 道路統計年報による資料