



国土交通省北陸地方整備局

富山河川国道事務所  
金沢河川国道事務所

記者発表資料

令和 7年 3月 14日  
配布: 富山県政記者クラブ  
石川県政記者クラブ  
扱い: 配布後解禁

## 国道415号県境部における直轄調査結果の送付について

この度、国道415号県境部における直轄調査結果がまとまり、富山県及び石川県にその結果を送付したことをお知らせします。

資料 : 国道415号県境部における直轄調査結果 (別添)

### <これまでの経緯>

- ・令和2年度から、富山県西部及び石川県中能登地区における、規格の高い能越自動車道やのと里山海道を補完する道路の機能強化に向けた調査検討を富山県、石川県及び国土交通省が連携して実施してきました。
- ・令和6年度は、国道415号の県境部における概略ルート・構造の検討等について、上記の検討結果等も踏まえ、富山県、石川県及び国土交通省等が連携して「国道415号県境部に関する有識者委員会」を開催し、対応方針を「起終点間を最短で結び、かつ周辺集落との接続を確保する案」としました。
- ・このうちトンネル構造が想定される富山・石川県境付近は、地すべり地形に近接し、高度な技術力や施工管理能力を必要とされるため、富山県・石川県からの直轄権限代行要望を受け、国土交通省が直轄調査を実施しました。
- ・直轄調査結果をもとに、「国道415号県境部に関する技術検討会」(会長: 金沢工業大学 川村國夫教授)にて、地形や地質特性等から想定される課題・道路設計や施工上の課題等の検討を実施しました。その結果、国道415号県境部では施工方法や施工管理において高度な技術力を活用することにより、事業実施が可能となることが確認されました。

### お問い合わせ先

◇富山河川国道事務所 計画課長 つじ ひろかず 辻 裕和  
住所: 富山県富山市奥田新町2番1号  
TEL: 076-443-4717(直通) FAX: 076-443-4718  
HP: <https://www.hrr.mlit.go.jp/toyama/>

◇金沢河川国道事務所 計画課長 みずの りきと 水野 力斗  
住所: 石川県金沢市西念4丁目23番5号  
TEL: 076-264-9912(直通) FAX: 076-233-9631  
HP <https://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/>



富山河川国道  
事務所HP



金沢河川国道  
事務所HP



国道415号  
富山・石川県境部HP

◇国道415号富山・石川県境部HPもご覧ください。  
<https://www.hrr.mlit.go.jp/toyama/common/old/hakuihimi/>

# 国道415号県境部に関する直轄調査結果(概要)

別添

## 【直轄調査の経緯】

- 計画ルートにおいて、トンネル構造が想定されている富山・石川県境付近は大規模地すべりブロックに近接。
- 県境付近の整備には、高度な技術力や施工管理能力が必要になると想定されることから、石川県知事及び富山県知事より、直轄権限代行での事業化について要請を受け、直轄調査を開始。

## 【求められる道路機能】

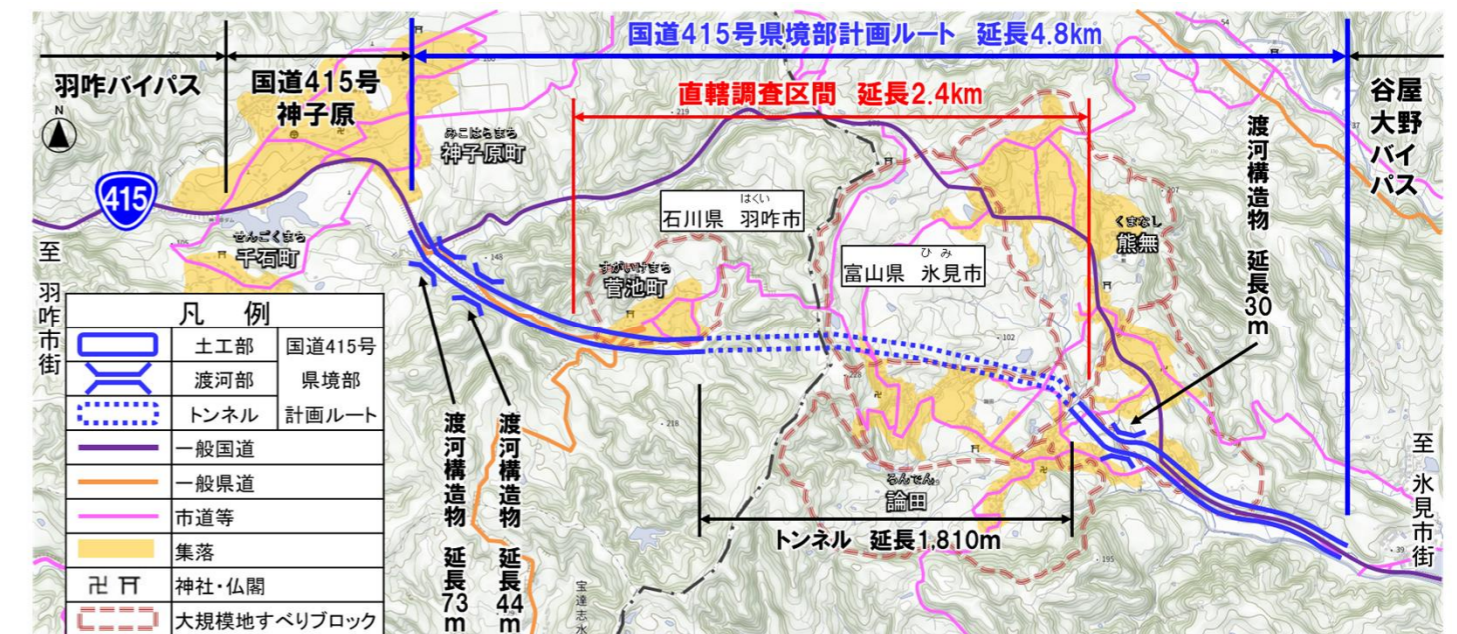
- 安全性・走行性の向上  
現道の国道415号県境部における厳しい縦平面線形区間や災害等の交通障害リスクを回避し、安全性・走行性の向上が必要。
- 災害に強い道路ネットワークの構築  
災害時の迂回による社会経済活動や日常生活への影響を最小限に留める多重性を考慮し、エッセンシャルネットワークを結び地域活動の活性化を促すとともに、災害復興にも寄与する道路が必要。
- 信頼性の高い物流経路の確保  
産業拠点と広域交通結節点を最短で結び、信頼性の高い物流経路を確保する道路が必要。
- 観光振興の促進  
観光客の来訪を促進させ、観光拠点間を円滑に結び、地域の活性化および観光振興に寄与する道路が必要。

## 【技術的な課題】

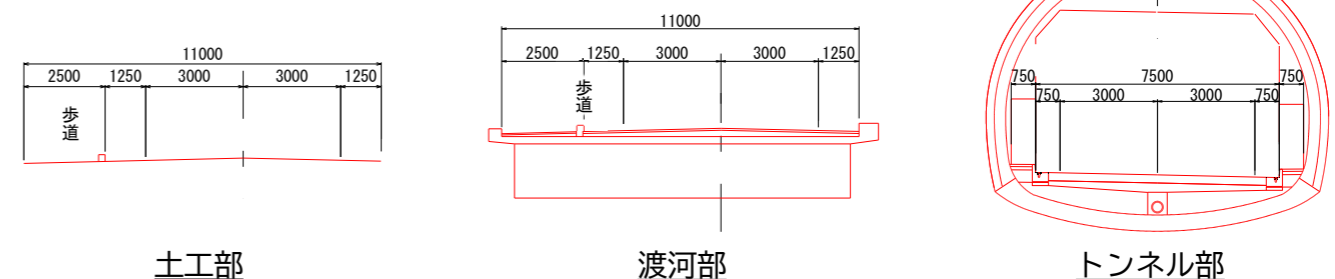
- 国道415号県境部は大規模な地すべり地形が密集し、断層破砕帯や被圧地下水帯と想定される箇所が存在、極めて脆弱である砂岩泥岩互層、膨張性地山といった地質的課題がある箇所をトンネルで通過する。トンネル施工時に、地山の流動化、切羽崩壊、突発湧水及び大規模な地すべりの誘発が懸念されるが、施工方法や施工管理において、高度な技術力を活用することにより事業実施が可能となる。

## 【ルート・構造案】

「安全性・走行性の向上」「災害に強い道路ネットワークの構築」「信頼性の高い物流の確保」「観光振興の促進」を実現するルートとして、下記計画ルートを設定した。



### 《標準横断図》

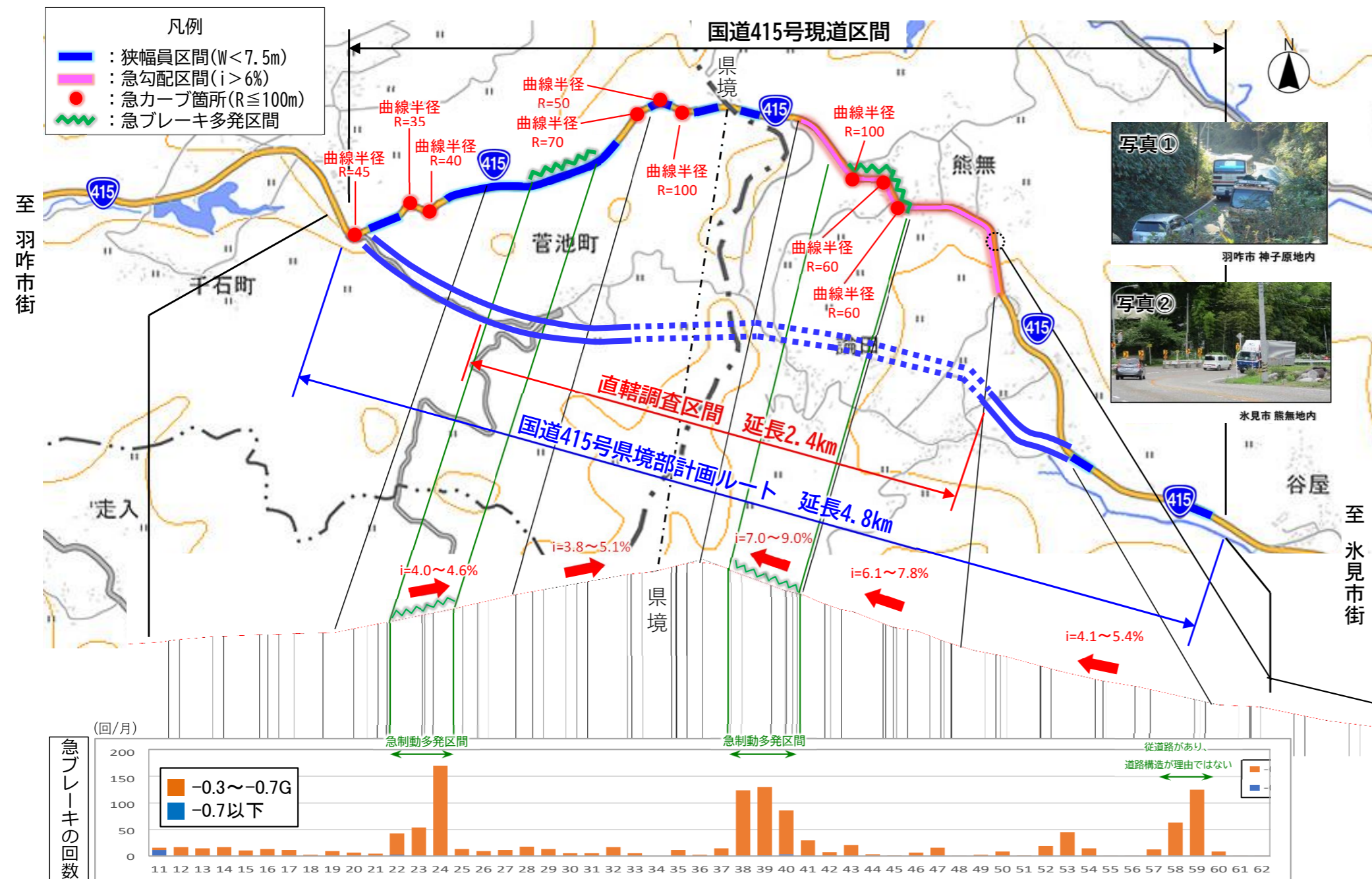


# 求められる機能 ①安全性・走行性の向上

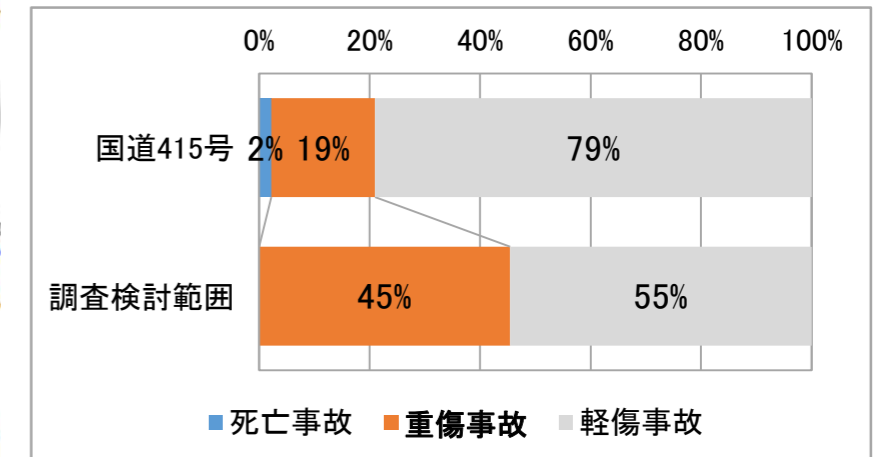
※『国道415号県境部に関する有識者委員会』資料より抜粋・加筆

- 国道415号現道区間は、縦平面線形の厳しい区間、狭幅員区間が存在し、道路構造に起因すると思われる急ブレーキが多く発生。重大事故(死亡+重傷事故)の発生割合が国道415号全線に比べて2倍以上と高く、冬期にはスタック車両による立ち往生が発生するなど、安全性と走行性が低い。
- 現道における厳しい縦平面線形区間や災害等の交通障害リスクを回避し、安全性・走行性の向上が求められる。

## ■国道415号の整備状況と急ブレーキの発生状況



## ■重大事故の発生状況



調査データ：ETC2.0走行履歴 (R4年10月)

# 求められる機能 ②災害に強い道路ネットワークの構築

※『国道415号県境部に関する有識者委員会』資料より抜粋・加筆

- 令和6年能登半島地震において、能越自動車道・のと里山海道、国道359号に大規模な斜面崩壊が発生したほか、国道304号・415号は液状化に伴う地盤沈下が発生。その他の県管理道路においても、車道・歩道に亀裂・段差等が多数発生。
- 国道415号は、UPZ※圏内から避難する車両、大津波警報から避難する車両が利用する重要な道路。
- 災害時の迂回による社会経済活動や日常生活への影響を最小限に留める多重性を考慮し、エッセンシャルネットワークを結び地域活動の活性化を促すとともに、災害復興にも寄与する道路の確保が求められている。

※UPZ：緊急時防護措置(避難等)を準備する区域(概ね30km)



凡例

- 通行止め区間 (Red line with 'X' markers)
- 通行止め箇所 (Red 'X' marker)
- 冬期閉鎖区間 (Blue line with 'X' markers)
- 冬期閉鎖箇所 (Blue 'X' marker)
- UPZ避難経路 (Green line)

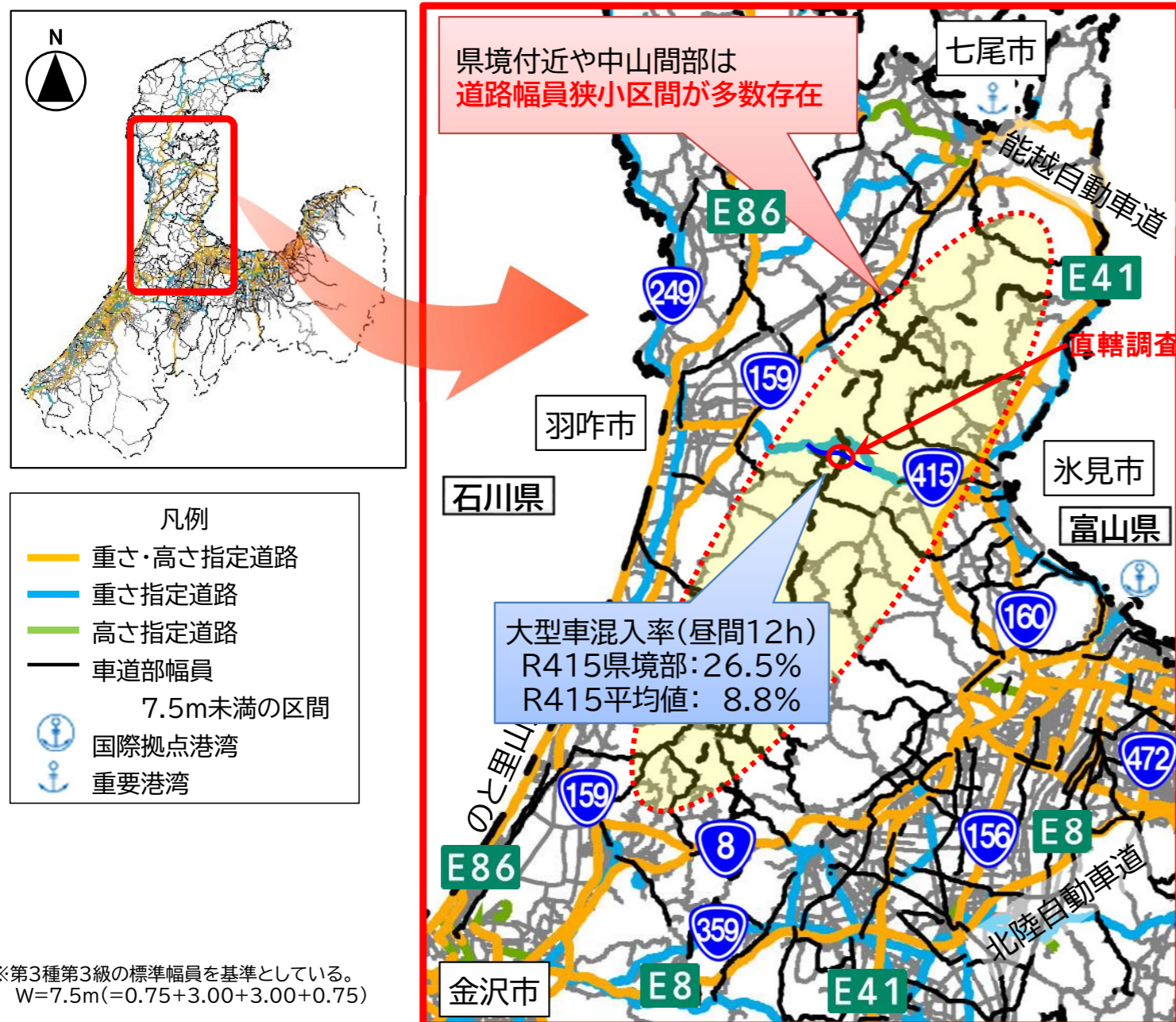


# 求められる機能 ③信頼性の高い物流経路の確保

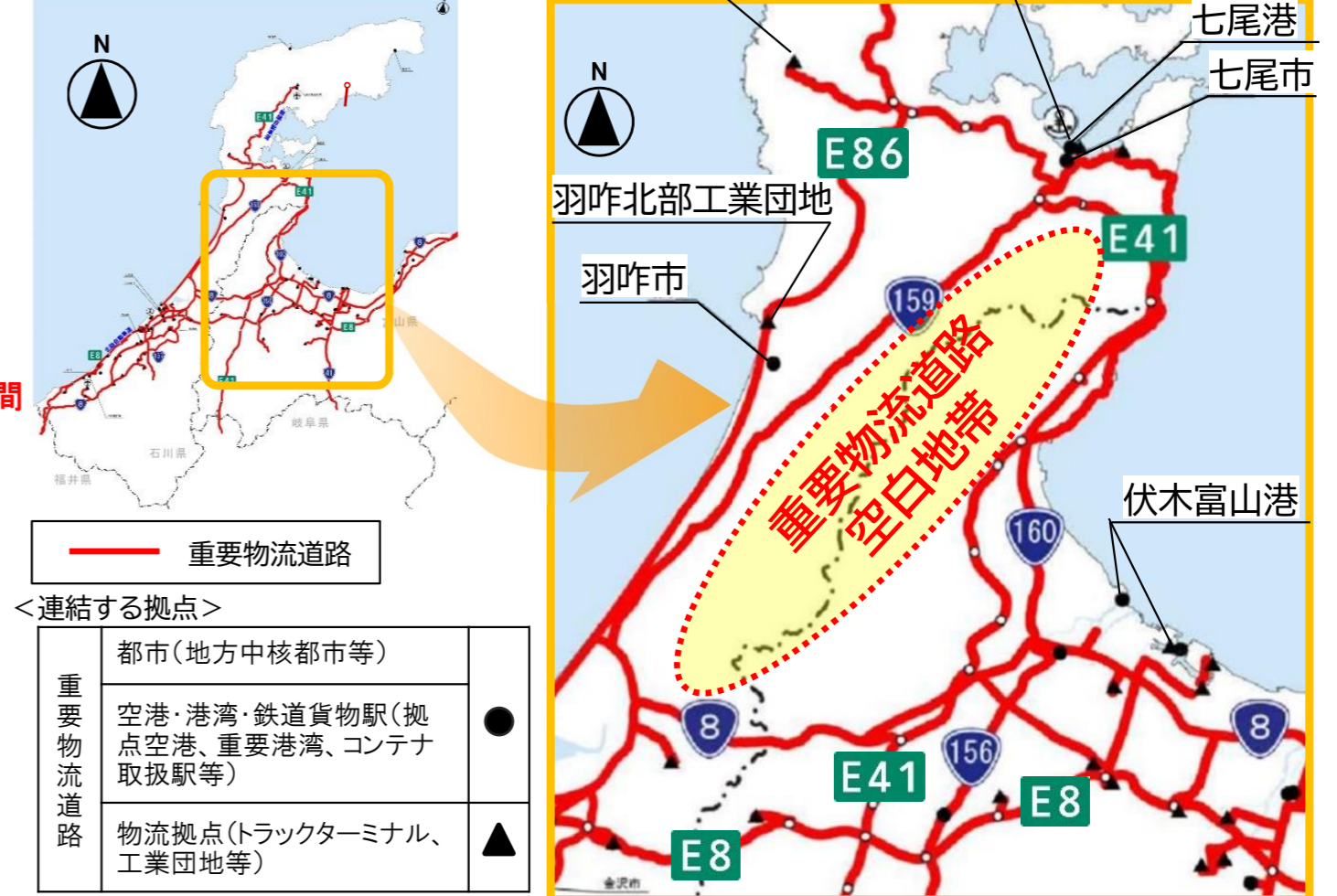
※『国道415号県境部に関する有識者委員会』資料より抜粋・加筆

- 県境を通過する路線は、道路幅員狭小区間(W=7.5m未満)が存在しており、大型車同士のすれ違いが困難。
- 国土交通省では、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため重要物流道路の指定を行っており、北陸自動車道、能越自動車道、のと里山海道、国道8号・159号が重要物流道路に指定済。
- 能登半島には、七尾港、羽咋北部工業団地や能登中核工業団地などの交通・物流拠点が多く立地しているが、重要物流道路がない空白地帯が存在。
- 産業拠点と広域交通結節点を最短で結び、信頼性の高い物流経路を確保する道路が求められている。

## ■重さ・高さ指定道路と道路幅員(車道部幅員W=7.5m未満※)



## ■重要物流道路(供用中区間)と拠点



- 羽咋市の滝港などで獲れた魚介類や岩牡蠣の輸送で富山及び関東方面へ行くには、大型貨物車同士のすれ違いが難しく曲がっている国道415号も利用している。
- 雨や雪などにより同路線で災害の心配があるような場合は能越自動車道の七尾市周り、北陸自動車道の金沢市森本周りで迂回している。



※第3種第3級の標準幅員を基準としている。  
W=7.5m(=0.75+3.00+3.00+0.75)

資料:全国道路・街路交通情勢調査(R3)  
国土交通省関東地方整備局HP  
(<http://www.ktr.mlit.go.jp/road/sinsei/road.sinsei00000026.html>)

資料:羽咋市商工会ヒアリング (R3.12)

# 求められる機能 ④観光振興の促進

※『国道415号県境部に関する有識者委員会』資料より抜粋・加筆

- 氷見・能登地域には、多くの観光施設が存在しているが、能越自動車道七尾氷見道路全線供用後、北陸新幹線開業後の観光者数の増加は限定的。
- 北陸新幹線の開業効果を地域全体に波及させていくためには、観光客の来訪を促進させ、観光拠点間を円滑に結び、地域の活性化および観光振興に寄与する道路が求められている。

## 観光施設立地状況



## 氷見・能登地域の観光者数の推移

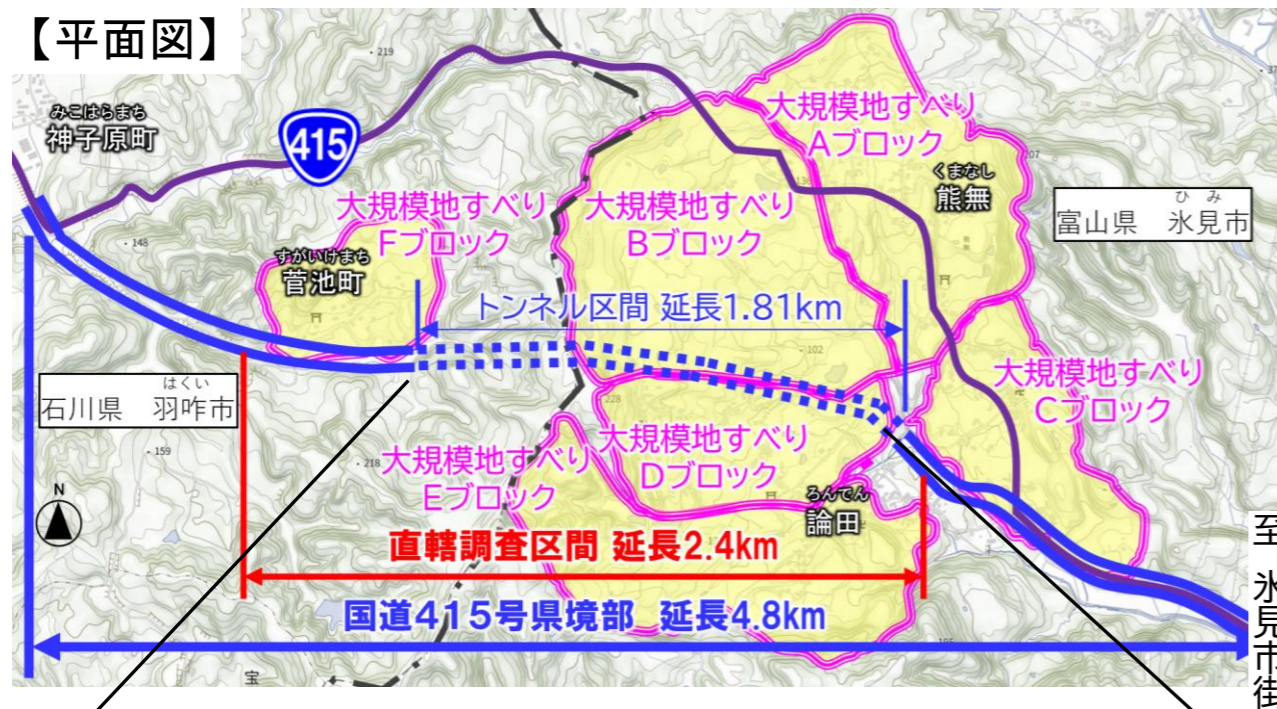


出典：富山県観光客入込数等(富山県観光・交通振興局)  
 統計からみた石川県の観光(石川県観光戦略推進部)

# 技術的課題

- 国道415号県境部のうち直轄調査区間の計画ルートは、①大規模地すべりブロックが複数分布する地域を通過する。またトンネルを掘削する地山は、②断層破碎帯<sup>(注1)</sup>や③被圧地下水帯<sup>(注2)</sup>が想定される箇所を含み、かつ④極めて脆弱な砂岩泥岩互層や⑤膨張性<sup>(注3)</sup>をもつ。
- トンネル施工時に大規模地すべりの誘発や断層破碎帯・被圧地下水帯からの地下水噴出、切羽<sup>(注4)</sup>の崩落、掘削断面の大きな変形等が懸念され、地すべり対策、地山変位や湧水への対策、補助工法の選定、適切なモニタリングが必要となる。
- これらに対応するため、**地山状況に応じた迅速な技術的判断や高度な技術力を活用することで事業実施が可能となる。**

【平面図】



【トンネル区間縦断図】



【地質状況図】



①大規模地すべりブロックの内部および直下を通過  
⇒地すべりを誘発する危険性

③被圧地下水帯が想定される箇所  
⇒地下水の噴出による切羽崩落の危険性

④トンネル部の地質は極めて脆弱な砂岩泥岩互層  
⇒掘削断面の大きな変形および掘削時の湧水に伴う切羽崩落の危険性  
⑤膨張性をもつ地山  
⇒トンネル施工時に地山が膨張し、掘削断面が大きく変形する可能性

(注1)断層破碎帯:断層運動に伴って砕かれた岩石が帯状に連続分布している部分。トンネル掘削工事の際に破碎帯を横切ると、異常出水や崩落などの事故が発生するおそれがある。  
(注2)被圧地下水:上下を不透水層(水を通しにくい地層)に挟まれ、圧力を受けている地下水。圧力を受けているため、被圧地下水がたまっている箇所を掘ると地下水が噴出する。  
(注3)(地山が)膨張性をもつ:トンネル掘削中の地山に大きな土圧が作用すると、トンネルが内側に大きく押し出されるような挙動を伴う性質をもつこと。  
(注4)切羽:トンネルの掘削・掘進の作業を行っている最奥部掘削面。