

2. 「写真で見る」

道路、橋梁、交通安全施設、道路防災、ダム、河川、砂防

ここで紹介するものは管内の各地で行われてきた事業の一部です。

道路

戦後の急速な車社会の進展に対応して、昭和 30 年代から本格的な道路整備が始まった。市街地を迂回するバイパスの整備、幅の狭い曲がりくねった現道の拡幅改良、橋の架替え、トンネルの掘削、舗装が進められてきた。

正丸トンネル（国道 299 号）

延長 1,918m、幅 8.5m の山岳トンネルで飯能市と秩父郡横瀬町に位置する。

5 年の歳月と事業費 50 億 6 千万円をかけ、昭和 57 年（1982 年）11 月に開通した。

標高 630m の正丸峠越えの約 7 km、20 分をトンネルで約 2 km、3 分に短縮、安全性と利便性が大きく向上した。長きにわたり県内最長の道路トンネルであった。

ちなみに、正丸峠越えの旧道は、戦前に開削工事が行われ 1937 年（昭和 12 年）に開通、秩父を結ぶ定期バスが走っていた。



飯能方坑口、右は正丸峠へ



正丸峠の旧道

国道 299 号（飯能～日高、高麗川沿い）



整備前（日高市横手の旧道）



整備後（旧道の山側、平成元年頃）



国道 299 号入間バイパス (右は圏央道)
入間市小谷田、平成 6 年 4 車線化



国道 299 号飯能狭山バイパス
飯能市中山陸橋付近、平成 18 年



国道 407 号坂戸鶴ヶ島バイパス
鶴ヶ島市、昭和 61 年 4 車線化



飯能寄居線バイパス
越生町、平成 6 年



川越坂戸毛呂山線バイパス
坂戸市関越道付近、平成 13 年
坂戸入西大橋



武蔵中央通線 (入間市停車場)
拡幅と電線類地中化、平成 17 年
沿道区画整理型街路事業

橋梁

河川は交通の障害であり、昔は渡し（船）のあった所もある。やがて木橋が架けられるが洪水で流出することも多かった。昭和初期頃から鉄筋コンクリート（RC）や鉄の橋などに順次架け替えられてきた。現在も老朽化から補修工事や架替工事が進められている。

豊水橋（入間市～狭山市、入間川）



整備前（昭和4年、RC橋）

整備後（平成15年、鋼橋、橋長243.7m）

加治橋（飯能市、入間川、昭和3年の橋は昭和36年に洪水で被災）



整備前（昭和38年、RC橋）

整備後（平成12年、鋼橋、橋長110.0m）

（次ページへ）

天神橋（日高市、高麗川の巾着田）



昭和 28 年頃、木の橋脚が 2 つ見える。



昭和 28 年頃、幅は 4m に満たない。



整備前（昭和 29 年、RC 橋に架替え）



整備後（平成 18 年、橋長 43.7m、幅 15.5m）

天神橋（坂戸市～川島町、越辺川）



整備前（木の冠水橋）



整備後（昭和 54 年、鋼橋、橋長 218.0m）

交通安全施設

交通事故が急増し社会問題化（「交通戦争」）する中、昭和 40 年代初め頃から通学路等に

において新たに歩道や横断歩道橋などを設置する工事が本格的に始まった。その後、歩道の
拡幅、段差の解消、電線類の地中化などのバリアフリー対策も進められてきた。

歩道

馬引沢飯能線（飯能市双柳、平成 21 年）



整備前



整備後



飯能寄居線（日高市北平沢、昭和 47 年）
高麗川橋に歩道橋（写真左側）を併設
横断歩道橋



入間市鍵山、昭和 44 年



日高市高麗小学校前、昭和 49 年

バリアフリー対策

飯能停車場線（飯能駅前通り、平成 6 年）

植樹帯を撤去し歩道を拡げ、電線類の地中化を行い、道路景観も改善された。



道路防災

山間部での落石対策、地震災害に備えての橋脚補強などの工事を進めてきた。

落石防止網工

法面崩落対策工



秩父上名栗線、飯能市上名栗
橋脚の耐震補強



飯能市下名栗線、飯能市久須美
落橋防止（橋脚桁かかり部の拡幅）



国道 299 号入間川高架橋、入間市仏子、西武池袋線交差部付近

有間ダム

入間川総合開発事業の一環として建設された県営第1号の多目的ダムで、「洪水の調節」、「流水の正常な機能の維持」、「都市用水の確保」を目的としている。13年の歳月と事業費240億円をかけ、昭和61年（1986年）3月に完成した。



位置：飯能市下名栗

形式：中央土質遮水壁型ロックフィルダム

構造：堤高 83.5m、堤頂長 260.0m、堤頂幅 10.0m

総貯水容量：7百60万立方メートル

詳細は「ダム管理担当 HP」へ

ダム湖（名栗湖）周辺には、カヌー工房、さわらびの湯（温泉）や溪流釣り場があり、周辺の山々は一年を通じて絶好のハイキングの場所として多くの人々に親しまれている。

河川

昭和30年代半ばからの都市化の進展により、特に下流の平地部における浸水被害の危険性が高まっている。洪水対策として最も一般的な河道拡幅のほか、調節池、放水路、排水機場の整備、さらにダムによる洪水調節など様々な取り組みを進めてきた。

河道拡幅（越辺川、小畔川、南小畔川、飯盛川、葛川、霞川など）

霞川、入間市西三ツ木（平成18年）



整備前

整備後



大森調節池（不老川、入間市宮寺）
洪水を一時的に調節池に貯留



葛川放水路（毛呂山町～坂戸市、平成 21 年）
葛川の洪水を高麗川に分流、写真は越流堤



飯盛川排水機場（坂戸市小沼、平成 17 年）
洪水をポンプで越辺川に強制排水



平成11年8月の豪雨による浸水状況

坂戸市の浸水状況（平成 11 年）
床上浸水 134 棟ほか



不老川上流浄化施設（入間市宮寺、平成 12 年）
清流復活へ、汚れた水を微生物により浄化



写真中央（左岸）が浄化施設

砂防（土砂災害防止）

豪雨等により多量の土砂が流下する恐れのある溪流において、人々の生命や財産を守るため砂防堰堤や流路工などの砂防施設の整備を行ってきた。なお、明治43年の大水害では当時の名栗村や吾野村で45人の尊い命が失われている。 詳細は、コラム「災害史」へ

砂防堰堤



龍ヶ谷川（越生町竜ヶ谷、昭和26年）
戦後間もない頃の石積の堰堤



水晶沢（入間市仏子、昭和48年）
加治丘陵の市街地近くにある堰堤



赤坂川（越生町麦原、平成3年）
小便小僧のある、笑う堰堤



蕨入（飯能市赤沢、平成8年）
スリットを入れ環境にも配慮した堰堤

（次ページに続く）



高畑川（飯能市高山、平成 11 年）
鋼製格子を使った堰堤



平成 11 年 8 月吾野駅付近の災害
駅ホームが土砂に埋まる

流路工



唐沢（飯能市阿須、昭和 35 年頃）
八高線上流の玉石三面張と落差工



秋津川（入間市鍵山、昭和 45 年頃）
市街地での土地の浸食を防止



桂木川（毛呂山町滝ノ入、平成 8 年）



自然環境やアメニティーにも配慮