

立山有料道路の誕生

道路公社設立以前

現在の有料区間14.4kmについては、昭和35年5月に設立された立山黒部有峰開発株式会社(TKA)が道路運送法により、順次、事業着手し、追分～室堂間は昭和39年6月に、桂台～美女平間は昭和45年11月にそれぞれ道路として完成し、TKAが供用を開始した。

美女平～追分間は、昭和30年7月に県が有料道路として供用し、昭和31年に道路公団の発足と同時に同公団へと移管され、昭和45年4月に有料期間が終了し、県へ移管された。



弥陀ヶ原を行く高原バス(昭和48年頃)



弘法のバス停(昭和30年頃)

道路公社設立後

昭和46年4月に道路公社が設立され、TKAから桂台～美女平間及び追分～室堂間を買収することとなり、買収費に道路改良費、道路舗装費及び交通安全施設費を加えた額(C=3,668百万円)で有料道路事業を昭和46年5月に導入し、同年6月から有料道路として供用するに至った。

また、美女平～追分間についても、県から管理委託を受けて、昭和46年6月1日より桂台～室堂全線を一体的に管理している。



恒性寺トンネル工事(昭和43年頃)



桂台～美女平間の道路工事(昭和43年頃)

建設の歩み

年月	区間	桂台～美女平	美女平～追分	追分～室堂	摘 要
S27.3					・立山開発鉄道KK設立
.12					・千寿ヶ原(立山駅)～美女平ケーブル着工
S28.9			・県が有料道路事業として着工		
S29.8					・千寿ヶ原～美女平ケーブル開通
S30.7			・供用開始(美女平～弘法)		
S31.4					・日本道路公団設立
.7			・県から日本道路公団に移管		
S33.7				・関電輸送道路を県に譲渡	
S35.5					・立山黒部有峰開発KK(TKA)設立
S36.10				・TKAが道路運送法により道路改良に着手	
S39.6				・供用開始	
.12					・立山黒部貫光KK(TKK)設立
S41.6	・TKAが道路運送法により建設着手(県が工事受託)				
S45.4		・有料期間(15年)終了により日本道路公団から県へ移管			
S45.12	・供用開始				
S46.4					・富山県道路公社設立 ・TKKルート全線開通
.5	・道路公社が買収	・道路公社が県から管理受託	・道路公社が買収		
.6					・関電、TKK、道路公社路線を通して、立山黒部アルペンルート全線開通
S47～49	・道路供用を行いながら道路拡幅、道路舗装および安全施設整備の各工事を実施		・道路供用を行いながら道路拡幅、道路舗装および安全施設整備の各工事を実施		
H11～15	・道路法面、トンネルの大規模改築補強工事の実施				
H23～	・大規模落石対策工事の実施				
R4～	・大規模施設修繕工事の実施				

※関電ルート(黒部ダム～長野県大町市)、TKKルート(室堂～黒部湖)

(S:昭和、H:平成、R:令和)

自然環境保護の機運を背景にマイカー規制

立山黒部アルペンルートが全線開通した昭和46年当初から、道路交通法に基づく公安委員会告示及び道路法に基づく道路公社告示で、路線バス及び観光バス以外の車両の通行が原則禁止(いわゆる「マイカー規制」)された。

時あたかも自然環境保護の意識が高揚した時期とも重なり、道路工事等が完了し道路法による交通規制がなくなった後も道路交通法による規制が継続され、今日に至っている。

立山有料道路の営業概要

営業期間、時間

令和3年4月1日現在

期 間	始 業	終 業
5・6・9・10・11月	7:00	18:00
7・8月	6:00	19:00

立山有料道路の起点である桂台は標高が663m、終点の室堂が2,450mで、冬季は気温マイナス20度にもなる厳しい自然環境の中にある道路であり、除雪に多

大な時間を要している。営業期間中も道路パトロール等により十分に安全を確保する必要があることから、営業期間や時間が限られている。

また、安全確保のため基準を設けており、雨量（時間雨量30mm、連続雨量70mm）や風速（毎秒30m）、震度4以上の地震等が観測された場合に、交通規制を行っている。

通行料金（主な車種）

令和3年4月1日現在（単位：円）

	桂台～室堂（往復）	
	普通通行券	回数通行券（11枚つづり）
普通自動車（貨物）	26,400	264,000
小型車（貨物）	13,420	134,200
マイクロバス	19,800	198,000
路線バス	33,000	330,000
大型観光バス	52,800	528,000

（料金徴収予定期間：令和23年11月30日まで）



桂台料金所での料金収受

早期開通に向けて春山除雪

立山有料道路は、日本で有数な観光地「立山」へのアクセス道路であることから、関係団体及び機関で「立山ルート除雪組合」を組織し、最大積雪20mに及ぶ除雪を実施している。

春山観光に間に合わせるため、除雪作業は2月、まさに厳寒の中でスタートする。

ブルドーザーで雪を削り、まず一車線幅を確保した後、バックホウで両側の雪壁を崩し、それをロータリー除雪車が雪壁を越えて吹き飛ばす。熟練したオペレーターが、

21台の除雪機械を駆使し、約2か月にも及ぶ作業である。



「立山熊太郎」による除雪作業

開通日の変遷

（月、日）

年度	桂台 ↕ 美女平	美女平 ↕ 弥陀ヶ原	弥陀ヶ原 ↕ 天狗平	天狗平 ↕ 室堂
S46	6.1	4.24	5.2	5.27
S57	5.22	4.20	4.25	5.1
S62	5.17	4.20		4.28
H2	5.13	4.25		
H9	5.3	4.10	4.23	
H12	5.1	4.10	4.20	

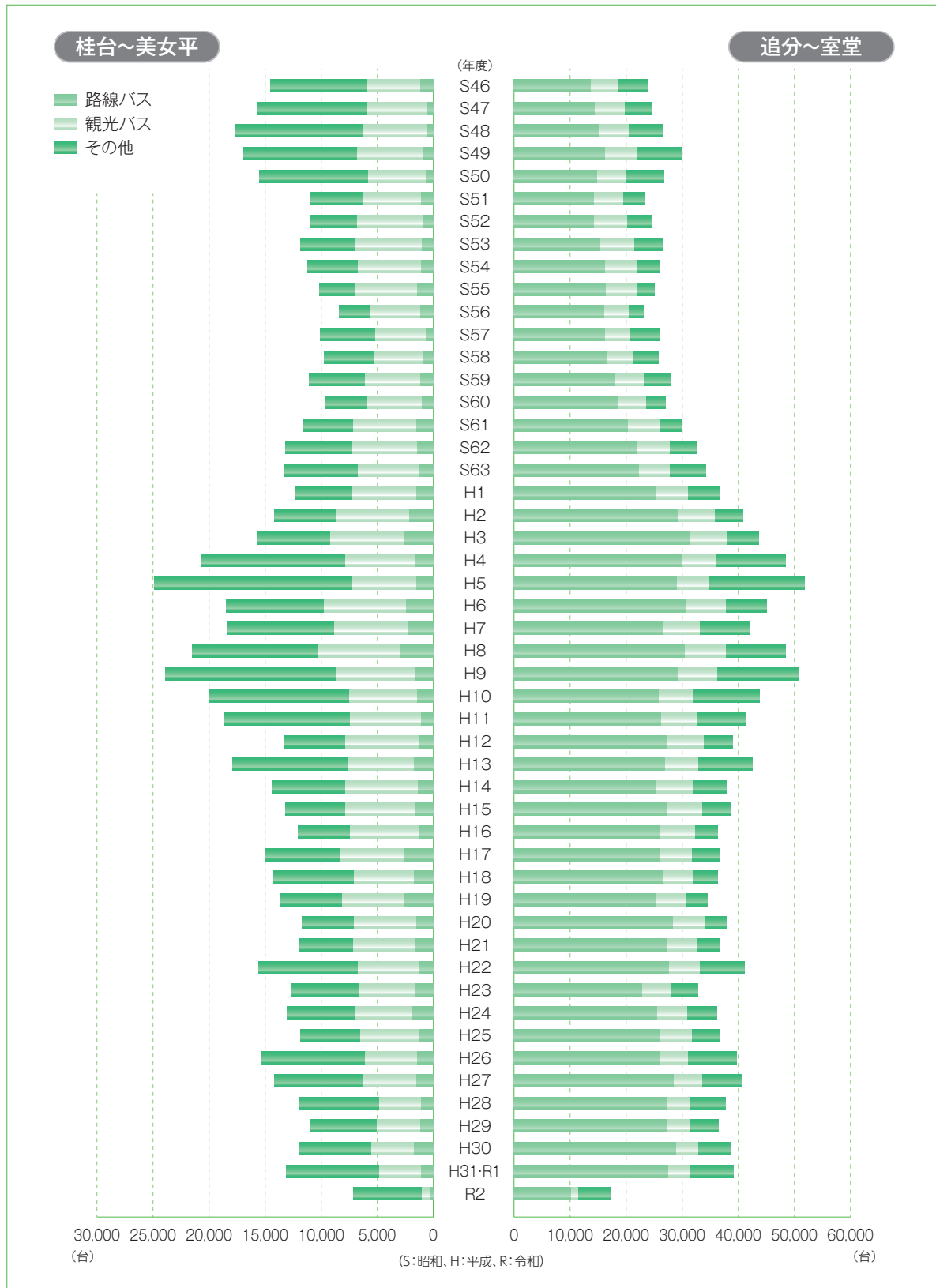
年度	桂台 ↓ 美女平	美女平 ↓ 弥陀ヶ原	弥陀ヶ原 ↓ 天狗平	天狗平 ↓ 室堂
H16	5.1	4.10	4.17	
H23	5.1	4.10	4.16	
H24	5.1	4.10	4.17	
H25	5.1	4.10	4.16	
H29	4.29	4.10	4.15	
R3	4.29	4.15		

（S：昭和、H：平成、R：令和）



弥陀ヶ原をいく路線バス

通行実績



立山有料道路の営業概要

春の雪壁「雪の大谷」

「立山ルート除雪組合」により全線除雪されている立山有料道路の室堂近く、その名も「雪の大谷」では雪壁が20mにも達する迫力で県外観光客に大変好評であったことから、平成6年度、観光機関が中心となり「雪の大谷散策実行委員会」が結成され、4月下旬の数日間、時間を限定し、自由に散策できることとした。

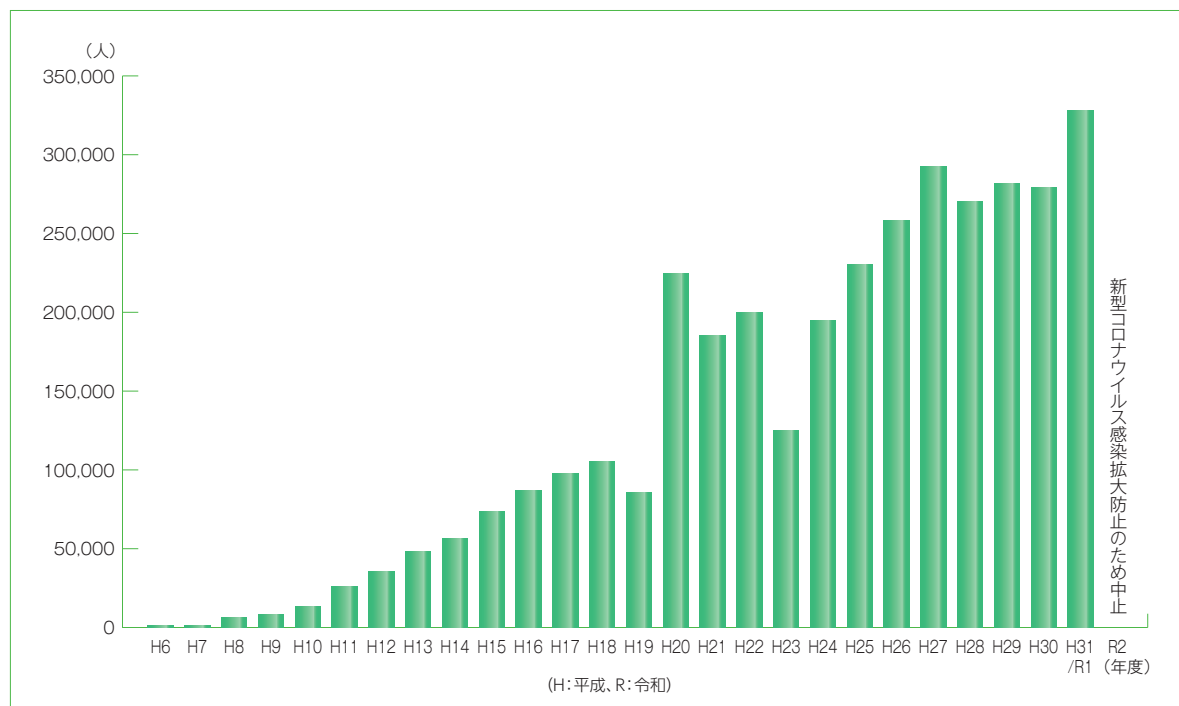
その後、さらに観光客が増加したことから、平成12年度からは、2車線に拡幅し、4月下旬の10日余り、片側1車線を歩行者専用とした。

さらに、平成23年度以降は開催期間を5月・6月まで延長され、令和元年度の参加者は30万人を突破した。



雪の大谷

立山・雪の大谷ウォーク参加者数



立山有料道路トンネル改築工事(30年目のリフレッシュ)

恒性寺トンネルと美女平トンネル

立山有料道路の桂台～美女平間(5.5km)は、標高差が310m、斜面勾配が40～60度の急峻な斜面を3段のつづら折りに建設されており、全国でも屈指の山岳道路である。

この区間にある恒性寺トンネル(L=770m)及び美女平トンネル(L=271m)は、弥陀ヶ原溶岩台地の北壁に位置し、昭和45年に完成したものである。両トンネルともに30年が経過し、覆工コンクリートにクラックが発生し、ト

ンネルの変状が顕著になるなど健全度が低下したことから、平成10年5月にトンネル技術の専門家からなる「立山有料道路トンネル検討委員会」を設置し、健全度評価を行うとともに、対策工を検討した。

そして、当委員会から対策工の提言を受けて、平成11年度から改築工事に着手、工事費1,658百万円を投資し、平成13年5月に完成した。



改築前



改築後

工事概要

対策工法として、トンネルの損傷度合いにより、NATM 全面巻立工法、NATM上半断面改築工法、裏込注入工法、坑口対策工を実施した。

改築延長は、2トンネルの全延長1,041mのうち706mに至る大規模なものとなった。

工事の施工にあたっては、次の4点に留意した。

- ①コンクリートの吹付けが厳冬期となったため、各種設備をスノーシェッド内に入れ、また、骨材やコンクリート練

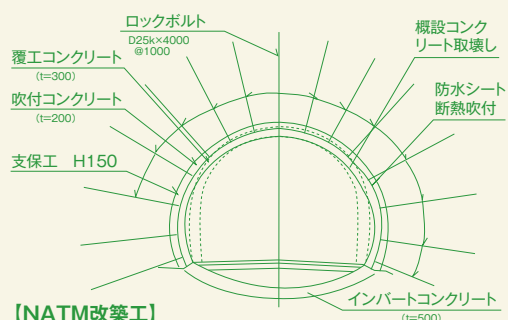
混ぜ水を加温するなどの凍結防止対策を実施した。

- ②防水シートの接合部の水密性を高めた。
- ③地山の凍結と融解の繰り返しによる巻立てコンクリートの劣化を抑止するため、防水シートとコンクリートの間にウレタン断熱材を貼ることにより、凍結防止を図った。これは、北海道以外では、初めての施工例である。
- ④営業期間と重なる時期は、大型バスの安全な通行に最大限の注意を図った。

NATM (NEW AUSTRIAN TUNNELLING METHOD)

地山を掘削した後、吹付コンクリート、ロックボルト、鋼製支保工等を適切に組み合わせることにより、地山を支持してトンネルを建設する工法である。

この工法は、鋼製支保工と矢板を主たる支保構造部材とする矢板工法に比べて、地山と支保構造部材の間に空隙が残らず、地山と一体となった支保構造を形成する効果がある。



主な安全対策工事（防災改築工事・大規模修繕等）

桂台～美女平間は、供用開始からの年数の経過にともない、山腹斜面の風化が進行し、道路法面のうち危険と思われる箇所についての緊急な対策が必要となり、平成13年度にロックキーパー等の防災改築工事に着手、工事費524百万円を投資し、平成15年度に完成した。

その後、同区間においてさらなる対策が必要となり、平成23年度からロックシェッド等の防災改築工事に着手、

工事費2,070百万円を投資し、現在も工事を実施しているところである。

また、道路法改正に基づき、橋梁、トンネル、シェッドを点検した結果、供用から約50年が経過し、大規模な修繕や更新が必要となったことから、令和4年度から長寿命化対策事業に着手予定である。

工事概要

①対策工法

防災改築工事として、法面の状況により、ロックシェッド工、ロックキーパー工、落石防止柵工、ロープネット工を実施した。

平成13～15年度の工事は、ロックシェッド工30m、ロックキーパー工111m、落石防止柵工109mとなった。

平成23年度からの工事は、ロックシェッド工205m、

ロックキーパー工128m、ロープネット工4,200㎡の計画で、現在工事を進めている。

②工事の施工

平成23年度からの工事において、地質調査の結果から基礎工などに追加対策工事が必要となったことから、工事期間を延長している。



細谷第1ロックシェッド(令和2年)



細谷第4ロックキーパー(平成24年)

立山有料道路開通30周年記念式典

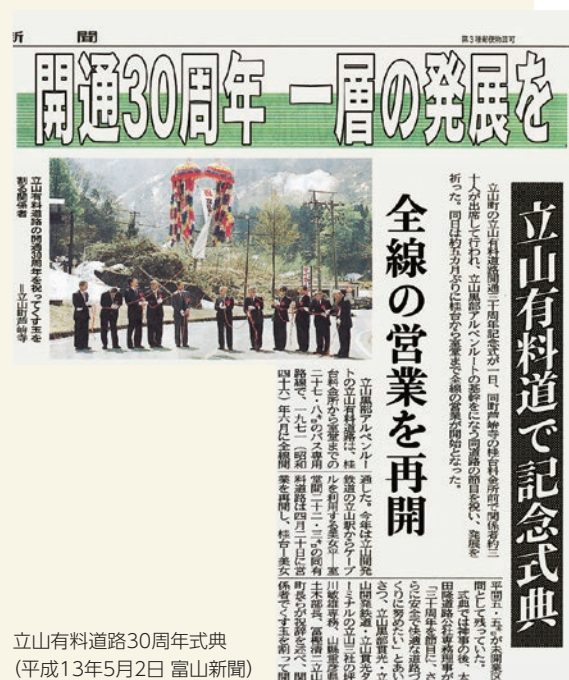
立山有料道路は、昭和46年6月1日に開通し、平成13年度が30周年にあたることから、管理事務所のある桂台において、関係機関・団体を招き記念式典を挙行するとともに、当年の通行の安全を祈願した。



営業再開に先立つ安全祈願(平成13年5月1日)



記念式典で祝辞を述べる山縣富山県土木部長
(平成13年5月1日)



立山有料道路30周年式典
(平成13年5月2日 富山新聞)



開通時刻を待つ観光バスの列(平成13年7月28日早朝)