

中山間地の地方道における 道路保全対策の現況と課題

藤井 道登¹

¹中部地方整備局 道路部 地域道路課 （〒460-8514 愛知県名古屋市中区三の丸2-5-1）

例年、中山間地における地方道では、土砂崩落や倒木等により道路が閉塞され、通行止めが頻発している状況であり、被災の規模や状況によっては孤立などの地域住民生活に重大な影響を及ぼす事態となる。本稿では、地方道等における過年度の被災による通行規制状況等、保全対策の現況や課題を整理し紹介する。

キーワード 災害、災害対策

1. はじめに

中部地方整備局では、災害発生時等において、地域の道路災害を速やかに把握するため、中部地方整備局管内の4県（岐阜県、静岡県、愛知県および三重県）並びに3政令市（名古屋市、静岡市および浜松市）より、各道路管理者が把握した通行規制を伴う道路の災害や事故等について情報提供を受けている。

中部地方整備局では、これらの災害等情報を集約するとともに、重大な災害等が発生した場合には、各道路管理者と調整し、必要に応じて災害対応等の支援を実施している。

この件数については、各県および政令市が管理する補助国道、主要地方道および都道府県道において全面通行規制を実施した件数であり、雨量による事前通行規制や災害による片側交互通行は含まれない。また、市町村管理道の通行規制状況も含まれていない。

中部地方整備局管内では、県や政令市が管理する地方道だけでも、単純に計算して2日に1件以上の通行規制を伴う災害が発生している状況である。

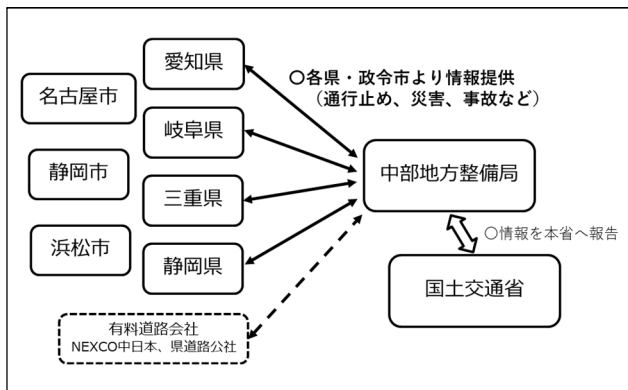


図-1 中部地方整備局と各道路管理者の連絡体制

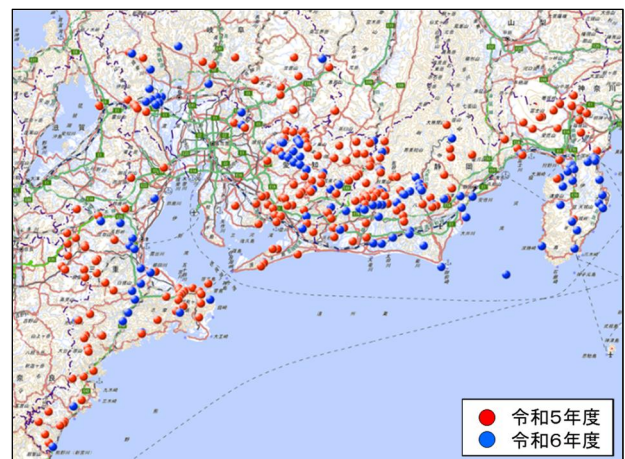


図-2 令和5年度および6年度における災害による通行規制箇所¹⁾

2. 地方道における災害による通行規制の発生状況

(1) 災害による通行規制件数

令和5年度および令和6年度において、中部地方整備局管内の4県および3政令市から報告があった災害に伴う通行規制件数は2年間で約400件であった。

(2) 災害の種類

災害による通行規制について、災害の種類毎にみると“法面崩落・土砂崩れ”が最も多く、次いで“倒木”や“冠水”が多かった。

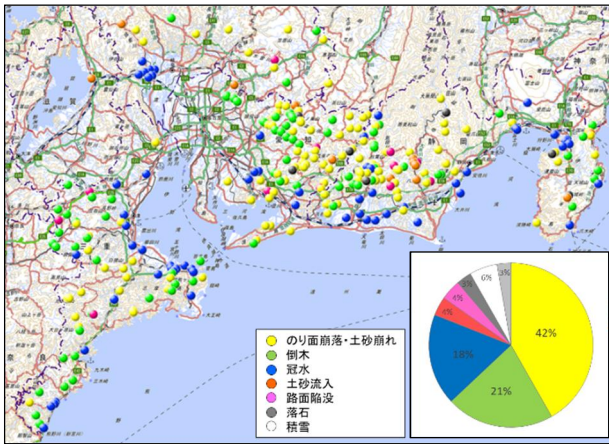


図-3 災害の種類¹⁾

(3) 災害発生箇所

交通規制を伴う災害の発生箇所については、平地部では冠水、平地から中山間地にかけては法面崩落・土砂崩れや倒木が多い傾向にあった。

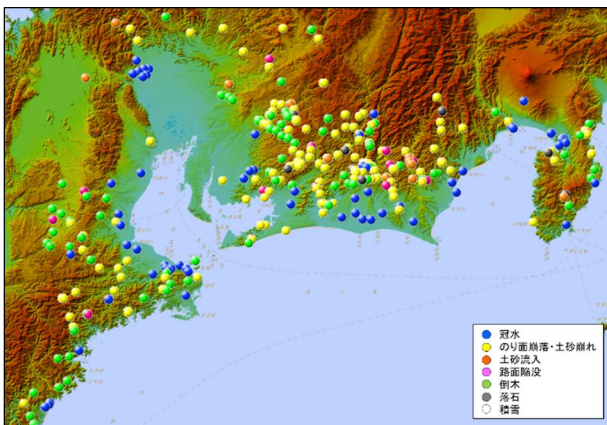


図-4 災害発生箇所¹⁾

(4) 災害が発生する時期

月別の災害を比較すると、6月の梅雨の時期の豪雨および8月に発生した台風時に集中して災害に伴う通行規制が発生していた。

災害の種類別にみると、法面崩落・土砂崩れは、6月や8月に多く発生していたが、それ以外にも一年を通じて発生していた。倒木については、主に上半期に、梅雨や台風時期に限らずに発生していた。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
法面崩落・土砂崩れ	2	4	95	3	8				1		4	3	120
土砂流入	1	5	19	1	12	3	5	1					47
路面陥没			3	4									7
倒木	2	3	9	2	25	2	1					3	47
落石			2	2	2					1	1	1	9
冠水			23		10								33
積雪			11		27	1							39
その他			6		2					6	12	3	18
合計	4	8	147	11	49	3	1	0	1	7	17	7	255
	4	12	40	9	50	17	7	1	0	0	4	1	145

図-5 月別の災害発生状況

3. 現況の道路保全対策の取組と課題

(1) 国の取組

国土交通省では、大規模災害から国民の命と暮らしを守るため、防災・減災、国土強靱化の取組を進めており、土砂災害対策道路事業補助制度や道路のり面对防災対策補助制度などの個別補助制度や社会資本整備総合交付金制度の防災・安全交付金により、自治体の事前防災や減災対策の取組を支援している。

また、国土政策局が所管する防災・減災対策等強化事業推進費や内閣府が所管する緊急自然災害防止対策事業債などの他省庁の制度についても積極的に活用を推奨している。

(2) 自治体の取組

倒木による道路閉塞の発生を防ぐ目的で、道路沿道の樹木を伐採するための費用の補助を実施している自治体もあり、これにより沿道からの倒木による道路閉塞が減少すると期待される。

(3) 現状のとりくみの課題

現状において、膨大な延長を有する地方道の危険箇所等の防災・減災対策については、限られた予算・人員の中で管理や対策が追い付いていない状況がある。

自治体へ聞き取りした結果、現況把握できている危険箇所以外にも災害が発生しうる箇所は数多くあると想定されるが、そのための調査・点検費用についても不足しているのと情報があつた。

(4) 対策が進まない理由

現況のとりくみの課題として、道路管理延長が長いことや予算・人員に限りがある点に触れた。加えて、中山間において発生する災害は、法面崩落・土砂崩落や倒木が多く、これらの災害は道路区域外に起因することが多い。山間地を通る道路に隣接する土地はその多くが民有林が占めている。そのため、災害に対しては、道路側での対策や点検には限度があるとも考えられる。

4. 防災・減災の取組の検討

中山間において発生している災害及びそれに伴う通行規制に対して、防災減災対策の取組の思案を紹介する。

(1) 沿道区域指定制度の活用

道路法では、道路の構造や交通に及ぼす損害や危険を防止するため、道路管理者が道路に接続する区域を政令や条例で定める基準に従って「沿道区域」（片側幅20m以内）に指定できると規定されている。さらに、沿道区域内の土地や竹木、工作物が道路に影響を及ぼす恐れがある場合には、道路管理者が土地所有者などに必要な防止措置を命じることができるとしており、倒木等の発生が懸念される箇所については、積極的にこれらの制度活用の検討するとともに、特に危険な箇所については、土地所有者の承諾を受けて道路管理者にて対処を行うことも必要である。

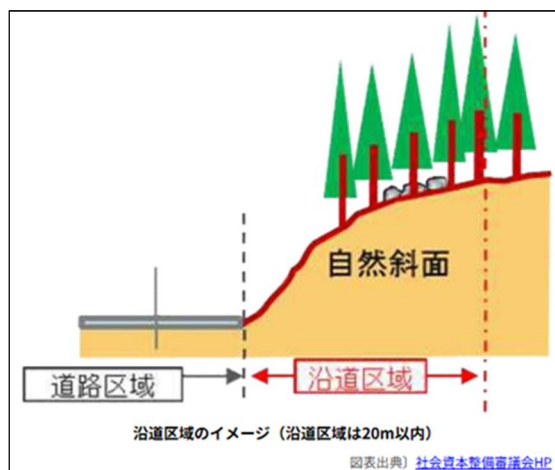


図-6 沿道区域のイメージ¹⁾

(2) 点検費用の重点的な支援

現況、危険箇所や要対策箇所の調査・点検のための費用が十分に確保できていない。災害の事前防災・減災対策を進めるためには、国による点検費用等の重点的な支援が必要ではないかと考える。

(3) 関係機関との連携

中山間地を通る道路に隣接する土地はその多くが民有林が占めている。道路災害に起因する倒木等の発生を抑制するためには、道路区域外の対策も重要となる。

林野庁では、森林の被害防止のため、間伐や木材利用、地方公共団体の連携推進などを推進しており、山間地を通る道路にも資するこれらの取組を行う組織とも連携していくことが必要と考える。

5. おわりに

本稿では、過年度の災害の発生状況、現況の道路保全対策の取組、それに対する課題をまとめ、対応策等について思案を紹介させて頂いたが、昨今の激甚化・頻発化する災害に対する対策は今後も厳しい状況が続くのではないかと感じている。

全国的に人口減少や過疎化が続く現況においては、少しずつでも地域の在り方も見直す必要があるのではないかと考えている。

本稿執筆時点の令和7年6月には、第1次国土強靱化実施中期計画が閣議決定され、防災・減災、国土強靱化の引き続き推進することが示された中で、災害発生の予防につながる対策が進むことを期待しているのと同時に、防災官庁で働くものとして、少しでも防災・減災の取組を進めたいと考えている。

参考文献

- 1) 国土地理院：地理院地図使用
- 2) 社会資本整備審議会：HP