

沿道民地における届出対象区域の指定について

田井 智也

関東地方整備局 高崎河川国道事務所 道路管理第一課 (〒370-0841 群馬県高崎市栄町6-41)

地震や台風などの災害によって沿道工作物が倒壊し、道路閉塞を引き起こす事象は度々発生しているが、直轄国道は緊急輸送道路として指定されていることから、災害時にはその機能を確保するため、沿道工作物による道路閉塞は未然に防ぐ必要がある。

2021年の道路法改正により、沿道工作物の倒壊による道路閉塞を防ぐことを目的とした届出勧告制度が創設され、高崎河川国道事務所では、関東地方整備局で初めて電柱を対象とした本制度を導入した。本稿は、その事例の紹介である。

キーワード 緊急輸送道路、沿道区域、届出勧告制度、電柱、道路閉塞

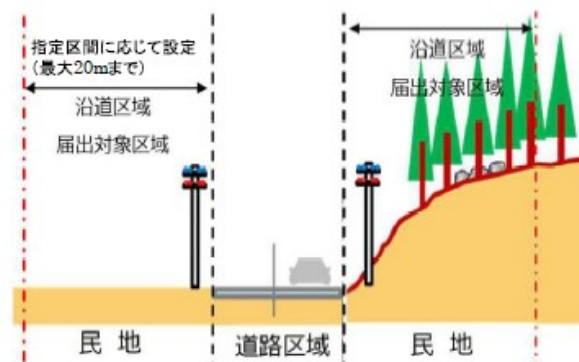
1. はじめに

直轄国道は、緊急輸送道路に指定されている。緊急輸送道路は、災害発生直後から避難・救助をはじめ、物資供給の応急活動のために、災害時に、緊急車両の通行を確保すべき区間であることから、物資の輸送のみならず、復旧や人命救助の観点からも重要な役割を果たすものとなっている。

一方で、地震や台風等により、沿道工作物が倒壊し、道路閉塞を生じさせる事象は、度々発生している。実際、1995年1月に発生した阪神淡路大震災では、電柱が電力と通信の合計で約8000基倒壊した。倒壊した電柱や電線が、道路の通行を阻害し、生活物資の輸送に影響を与えたのみならず、緊急車両の通行にも支障を与えた。よって、電柱等の沿道工作物の倒壊による道路閉塞で、緊急輸送道路が通行不能となる事態を防ぐ必要がある。

2021年の道路法改正により、沿道工作物の倒壊による道路閉塞を防ぐため、届出勧告制度が創設された。これは、特定の工作物等を対象とした沿道区域及び届出対象区域を、道路区域から最大20m以内の幅で指定することで、指定した区域内へ新たにその工作物等を設置する場合、設置者は道路管理者への届出が必要となる。そして、道路管理者が審査の結果、工作物等が倒壊し道路閉塞を生じる可能性があるとは判断した場合は、倒壊しても道路を塞がない位置や構造に変更するよう、設置者へ勧告できるという制度である(図—1)。

高崎河川国道事務所では、関東地方整備局で初めて電柱を対象とした届出対象区域を指定した。



図—1 沿道区域・届出対象区域のイメージ

2. 区域の検討

(1) 区間の決定

届出勧告制度の導入にあたり、道路境界から最大20m以内の沿道民地を沿道区域に指定し、さらに同じ範囲を届出対象区域に指定する必要がある。(以下、本稿において沿道区域および届出対象区域をまとめて「区域」および「届出対象区域」とする。)区域の検討にあたっては、道路局作成の「沿道区域における届出・勧告制度に係るガイドライン」(以下、「ガイドライン」とする。)を参照した。

区間については、一般国道17号における、関越自動車道の前橋ICから群馬県庁までの区間約3kmを選定した。これは、交通拠点である前橋ICと、群馬県地域防災計画において、第一次防災拠点に位置づけられている群馬県庁を結ぶこの区間は、災害時に非常に重要な役割を果たすことから、沿道電柱の倒壊による道路閉塞を優先的に防ぐ必要があるためである。よって、この区間から届出

対象区域に指定する必要がある範囲を検討することとした。

区域決定にあたり、道路の縦断方向である区域延長と、道路の横断方向である区域幅の2つを定める必要がある。ガイドラインによれば、沿道区域指定の考え方として、「沿道区域の指定では、過度な制限とならないよう、道路構造の損害予防または道路交通の危険防止のための必要最小限のものとすること。」とされているため、区域延長と区域幅については、必要最小限で検討した。

(2) 区域延長の決定

区域延長の検討にあたっては、官民境界付近に設置されている電柱が倒壊することで、緊急車両が通行可能な幅員を確保できない場所を指定した。緊急車両の通行を確保できる幅員については、ガイドラインに基づき、建築基準法に定められる最小幅員である4mとし、電柱が道路へ倒壊したあとの残余幅員が4mを確保できない区間について、届出対象区域として指定することとした。また、電柱の高さは一般的な電柱で最も大きい16mとして検討した。

前橋ICから群馬県庁にかけての区間は、中央分離帯や側道のある箇所や、本線と側道の高低差がある箇所など、条件が多岐にわたるため、各条件において、電柱倒壊による道路閉塞の可能性を検討した。

区間の始点である前橋IC（写真—1）は、中央分離帯があるものの、国道17号にランプが接続するほか、上り側は側道があるため、比較的広大な幅員を有する箇所である。よって、電柱が倒れたとしても、中央分離帯と倒壊した電柱との間の残余幅員は4m以上確保されるため、この箇所は届出対象区域の対象外とした。



写真—1 前橋ICから群馬県庁方面を望む

前橋ICから0.3kmほど群馬県庁方面に進んだ箇所からは、側道がなくなり幅員が狭くなるほか、中央分離帯と倒壊した電柱との間の残余幅員が4m以下となる（写真—2）ことから、道路閉塞が生じる可能性が確認されたためこの箇所を区域の起点とした。



写真—2 届出対象区域内
（新前橋駅西口入口交差点）

起点から約1.5km群馬県庁方面に進んだ大友町一丁目交差点付近の箇所は、側道を有し、本線はJR上越線を跨ぐ跨線橋（写真—3）となっていることから、本線と側道に高低差が生じる箇所となっている。この箇所で電柱が倒壊した場合、電柱は本線の擁壁にもたれかかるように倒壊し本線を閉塞しないと判断した。この箇所から群馬県庁にかけての区間についても、中央分離帯がなく比較的広大な幅員であることや、橋梁で電柱の設置が想定されない箇所があるため、電柱倒壊による道路閉塞のリスクは確認できなかった。よって、大友町一丁目交差点付近の箇所までを区域の終点とし、最終的に前橋ICから群馬県庁までの区間約3km中、約1.5kmの延長で区域を指定することとした。



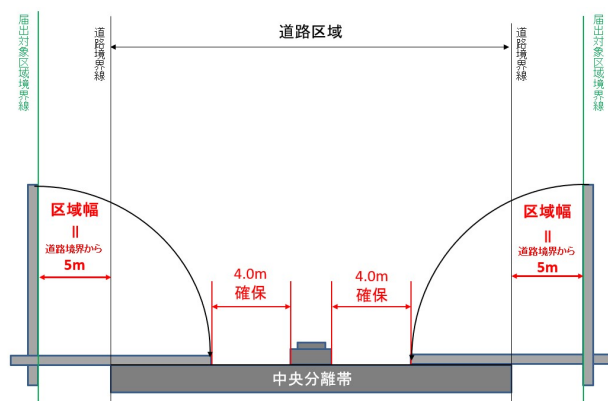
写真—3 跨線橋から群馬県庁方面を望む

(3) 区域幅の決定

区域幅については、上記の電柱倒壊による道路閉塞が生じる区間内において電柱を設置する場合に、官民境界からどの程度民地側へセットバックすれば道路閉塞を生じさせないか、という観点から検討した。

その結果、区域延長の中で最も幅員の狭い箇所でも5mセットバックすれば、電柱倒壊による道路閉塞は生

説明会での質問事項としては、既設電柱の取扱いや、届出対象区域に関する今後の展開等があがった。



図一2 区域幅の検討（横断図）

以上により、区域延長約1.5km、区域幅5mにて届出対象区域の指定を行うこととした。(図-3)

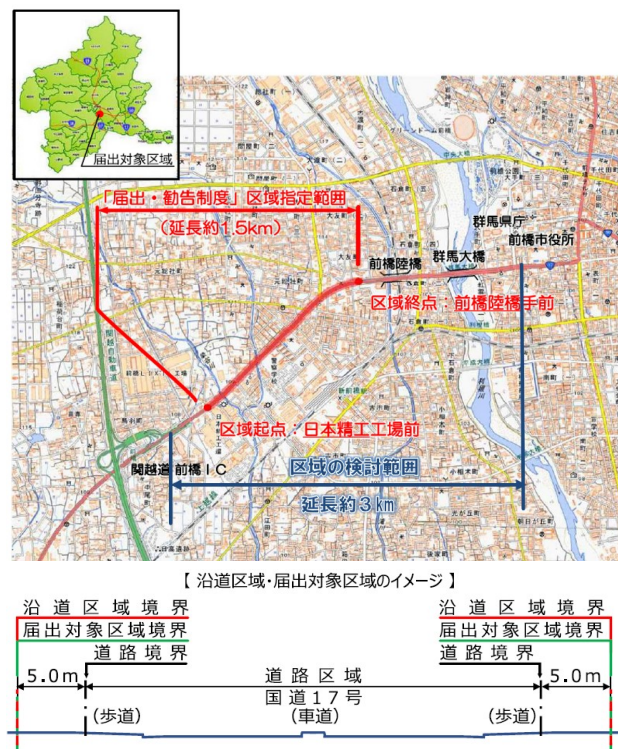


图-3 区域图

3. 関係先への説明

(1) 電線管理者への説明

本制度により道路管理者へ届出を提出するのは、電柱を設置しようとする電線管理者である。よって、当該区間に電柱を要する電線管理者を対象に、本制度について説明会を開催した。

(2) 沿線住民への説明

届出対象区域は、道路区域の外側を指定することから、
県道や市道の管理者や、沿線の土地等の所有者へ説明を
行い、理解を得るべきである。

県・市道の道路管理者に対しては、複数回打合せを重ねご理解をいただいた。さらに、沿線住民への周知方法などで相談に乗っていただくなど、本制度の導入に関し、多岐に亘りご協力いただいた。

沿線の土地等の所有者に対しては、制度周知のため、住民説明会や、区域図面案の縦覧等を行った。この際、事務所のホームページによるPRだけでなく、地元自治会の協力を得て、制度概要や説明会の日程が記載されたチラシの回覧や、図面縦覧等の周知を前橋市の協力を得て、市の広報誌である「広報まえばし」に掲載してもらうことで、周知を行った。

住民説明会や縦覧では、電柱以外の工作物が今回の区域指定において対象となるかという質問が上がった。

以上により、関係先への説明において、ご理解をいただくができたため、2023年7月4日より届出勧告制度を導入した。

4. 届出があった際の対応

本区域内において新たに電柱を建てる場合、設置する電線管理者は、道路管理者へ届け出ることとなる。届出があった場合には、届出書類を基に、電柱の倒壊による道路閉塞のおそれの有無を審査し、道路閉塞の可能性があると判断された場合は、電柱の設置位置や構造を変更するよう、勧告等を行うこととなる。

なお、2024年1月末時点で、本区域内に電柱を新設する旨の届出はなされていない。

5. まとめ

高崎河川国道事務所では、関東地方整備局で初めて電柱を対象とした届出対象区域を指定した。指定を行ったことのメリットとしては、緊急輸送道路としての機能向上が挙げられる。

今回、前橋ICから群馬県庁までの区間のうち、電柱倒壊に道路閉塞のリスクがある区間を、沿道区域と合わせ、届出対象区域に指定した。届出対象区域に指定したことによって、道路閉塞を生じさせる可能性のある電柱の新設を抑制できる。

また、沿道区域は、区域内の対象となる工作物等について、損害予防義務が発生する制度である。これは、既

設の物件等が対象となる制度のため、本区域内に既に設置されている電柱へ、倒壊しないよう措置を講ずる義務が発生することから、既設電柱についても、倒壊による道路閉塞のリスクを減らすことができる。

交通拠点である前橋ICと県の重要な防災拠点である群馬県庁を結ぶ当区間について、道路閉塞のリスクを低減させ、緊急輸送道路の役割を確保することの意義は、災害時において非常に高いと思料される。

また、指定にあたっては関係自治体との協力が重要であると感じた。道路管理者にて検討し決定した届出対象区域は、地元住民へ説明を行い、合意形成がなされて初めて指定する運びとなる。道路管理者のみで実施できる地元PRには限りがあり、今回のような地元自治会への働きかけや説明会の開催、広報誌への掲載等は、自治体にご協力いただいたことで、実施できたと思料する。

ただ、今回電柱を対象とした届出対象区域に指定した区間の沿道には、電柱のみならず既設の店舗看板などもあり、それらが倒壊することによる道路閉塞のリスクは、

依然として残っている。よって、沿道工作物による道路閉塞のリスクを減らすために、電柱以外の工作物についても、本制度を導入することを検討してもよいのではないかと考える。

届出対象区域の指定は、関東地方整備局では当事務所が初の事例となるが、前述のとおり、沿道の工作物倒壊による道路閉塞を防ぐ制度であることから、区域指定のメリットは大きいと考えられる。本事例が、今後の届出対象区域指定にあたり参考となれば幸いである。

謝辞：本制度の導入にあたり、区間の選定、関係先との調整等多岐に亘り尽力いただいた、当事務所関係者および群馬県道路管理課、前橋市道路管理課の皆様に、この場を借りて感謝申し上げます。