

沿道区域制度の直轄国道への初の指定について

九州地方整備局道路部路政課／
鹿児島国道事務所道路管理第一課

1. はじめに ～沿道区域制度の概要～

道路管理者は、道路法第 42 条に基づき、「道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない」とされています。

近年、道路の区域の外からの落石や土砂の崩壊、倒木などにより、道路の構造や交通に支障を及ぼす災害が発生しています。本来は道路の区域の外の地権者が自らの責任で対策を実施すべきであるにもかかわらず、地権者が対策を実施しない、あるいは当該地権者が不明で対策が未実施のまま放置されているなど、対策が十分進んでいないことが大きな課題となっていました

道路法第 44 条の沿道区域制度は、このように本来なら道路管理者の直接的な管理責任が及ばない、道路の区域に接続する土地、竹木又は工作物の管理者（以下「土地等の管理者」という。）に対し、道路への損害予防の観点から一定の義務を課し、道路管理者が対策等の措置が特に必要と認める場合には、損害予防の措置を講ずべきことを命令することができる制度です。従前から規定はありましたが、損失補償に関する規定がなく土地等の管理者に受忍限度内の軽微な措置（枝の切除）しか課すことが出来ませんでした。

平成 30 年度の法改正にて、新たに損失補償の規定が設けられ、損失補償の行えるもの（不安定な竹木（植樹されたものを除く）や岩石をワイヤー、ロープ等で固定する）、損失補償の行えないもの（水流に関する工作物の修繕、竹木の枝の切除・根の切り取り、境界線付近での掘削）が明確となりました。また、損害予防措置を命令したが履行しない場合の行政代執行、土地等の管理者が判明しない場合の略式代執行の手続きなどが制定され、必要な対策を行うことが可能となりました。

2. 国道 10 号の概要

国道 10 号は北九州市を起点とし、大分、宮崎を経由し、鹿児島市に至る延長約 450km の九州の東側を縦断する重要な幹線道路です。

また今回沿道区域として指定した鹿児島市吉野町付近では、一日当たりの交通量が 30,231 台（平成 27 年全国道路・街路交通情勢調査）の JR 日豊本線と鹿児島湾（錦江湾）に挟まれた狭い地域です。これまでに道路防災点検を実施した際に、国道 10 号より山側の JR 日豊本線のトンネルのある崖地部の高さ約 15m 付近に不安定な岩の塊が確認されていました。大きさは縦 3m、横 2m、奥行き 1m 程度で、現時点では緊急を要するほど不安定な状態ではありませんが、将来的に国道に落下することが予想されていました。

そのため、対策内容を検討したところ、急峻な地形で JR 日豊本線のトンネルもあることから道路区域内に構造物を設置するようなスペースがなく対策が困難であったため、沿道区域制度の活用し、道路区域外の土地等の管理者と協力して対応することを検討することとなりました。



高さ約 15m 付近の縦約 3m、横約 2m、奥行き約 1m の不安定な岩塊。

3. 適用にあたっての検討

1) 対象・範囲

今回の崖地部の不安定な岩の塊については、損失補償の行える場合（不安定な岩石のワイヤー、ロープ等での固定）に該当しており、損害予防措置を命じた場合に、土地等の管理者に損失補償を行うことが可能でした。

対策工法については、不安定な岩塊を落石防護ネットにより固定し、安定化させる工法が適切であると判断されました。また必要な最小限度の範囲の検討については、道路区域に隣接した崖地部分の高さ約 15m の箇所に、幅約 18m、水平距離で奥行き約 11m の範囲に落石防護ネットを設置する想定であり、道路の区域との境界から水平距離で 20m を超えない範囲となっています。

2) 相手方の特定・調整

指定に当たっては、沿道区域内の土地等の管理者に損害予防義務及び損害予防義務の履行を命じるな

ど、財産権に一定の制限を課すこととなるため、事前に説明を行い指定の同意を頂くことを目標としました。

今回の対象地は急峻な山地であり境界もわかりにくかったため、土地等の管理者は土地所有者①と土地所有者②の2者の可能性があり調整を開始しました。現地立会等を通じて土地所有者を確定させる予定でしたが、コロナ禍で令和3年1月から3月にかけて緊急事態宣言が発令されたこともあり、時間を要することとなりました。

結果として、今回沿道区域の対象となる土地等の管理者は土地所有者①のみが対象であることが判明しました。

その後、土地等の管理者に沿道区域制度の説明、対策工法、損失補償等について説明を行い、沿道区域として指定すると利用に一定の制限がかかること、またその後の流れ等について理解を頂くことができました。

3) 措置命令

道路管理者が沿道区域を指定した場合、速やかにその内容を公示するとともに、道路の構造への損害や交通への危険を予防するために必要な措置を講ずべきことを土地等の管理者に勧告又は措置命令を行う必要があります。今回は、事前説明にて沿道区域として指定することに同意を頂いていたため、勧告については実施せず沿道区域の指定と同日付けで土地等の管理者に措置命令書を手渡ししています。

4) 履行の委託契約

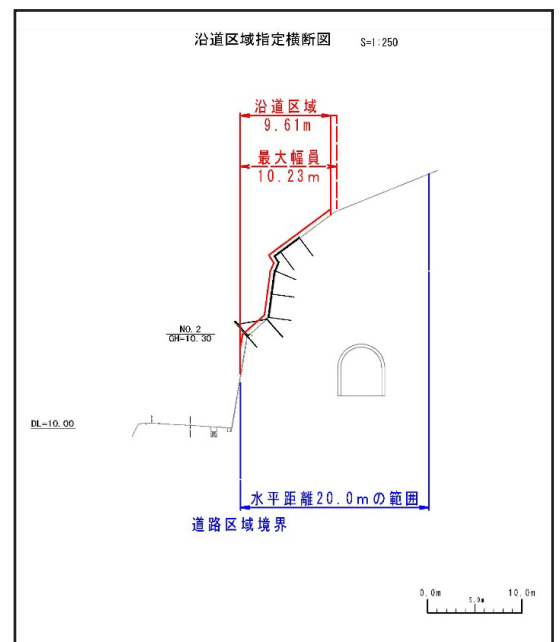
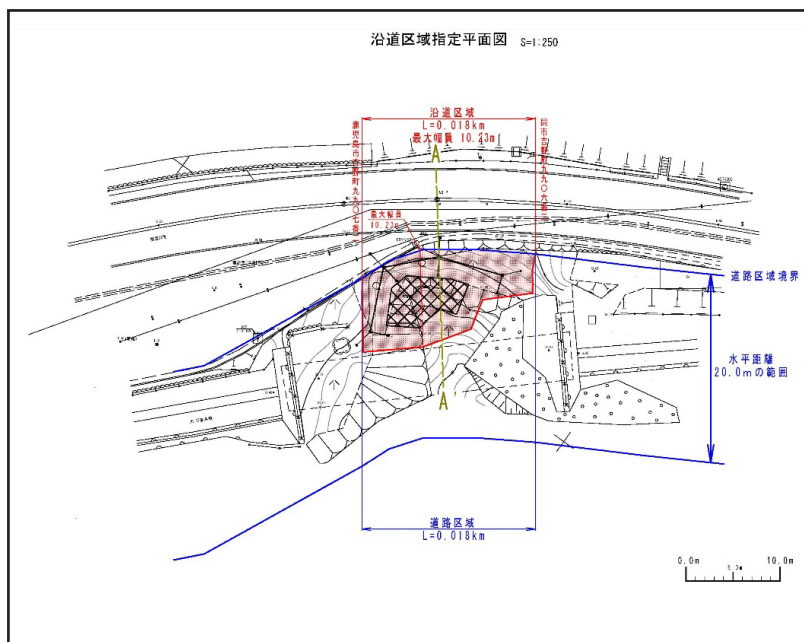
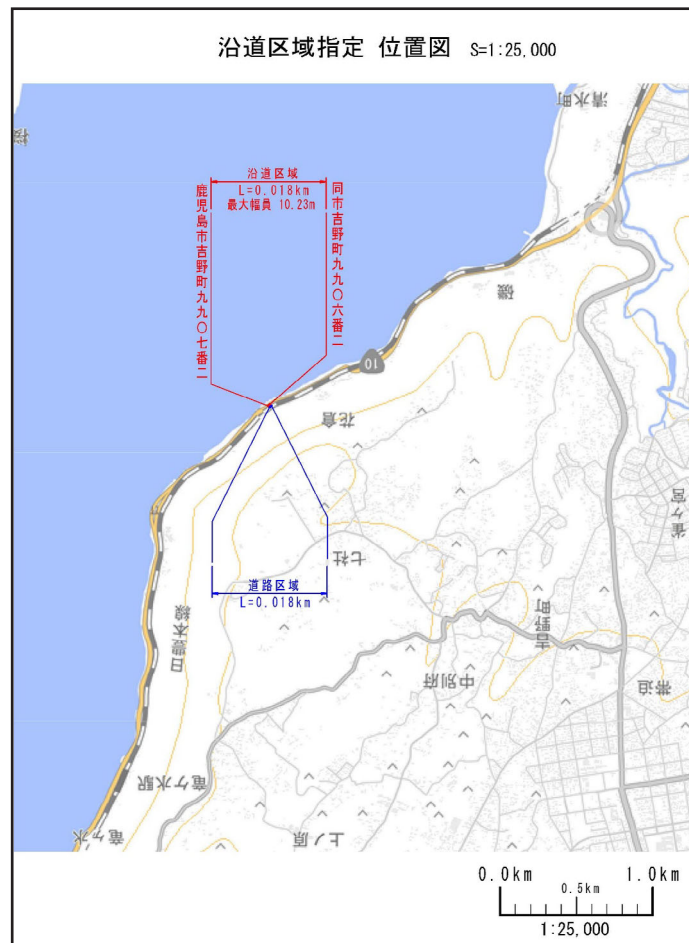
土地等の管理者が措置命令書に従うことにした場合、自ら損害予防措置を実施し、道路管理者が履行を確認した後に損失補償を受け取るか、道路管理者に委託するか希望を確認することとなっています。道路管理者に委託する場合には、土地等の管理者の合意を得た上で、損失補償について委託費と相殺することが出来ることとなっており、今回、急峻な地形であり、JRのトンネルにも近接していることから道路管理者への委託を希望されたため、道路管理者が工事を実施することとなりました。

そのため、道路管理者による対策工事を実施し、完成後には土地等の管理者に引渡しを行っていくことになります。

4. 時系列

～道路防災点検にて不安定な岩塊を確認～

令和2年9年	沿道区域指定への現地照査及び対策工法の検討
令和2年10月	関係者との調整開始（JR及び土地所有者2者）
令和3年1～3月	緊急事態宣言の発令
令和3年3月	土地所有者①と現地立会
令和3年5月	土地所有者②と連絡確認し、対象外であることを確認（以後土地所有者①と協議）
令和3年6月	土地所有者①に対策工法及び損失補償等について説明→了承
令和3年7月末	沿道区域の指定告示、措置命令書の発出
令和3年8月	土地所有者①より対策工事について道路管理者へ委託する旨の回答
令和3年10月	対策工法工事開始予定 工事完了後、土地所有者①へ引き渡し予定



5. 終わりに

今回の沿道区域の指定にあたっては、コロナ禍のため土地等の管理者の特定に時間を要しましたが、その後は土地等の管理者の理解が得られ、円滑に進めることができました。これは、損害予防措置を行う必要性、対策工法の具体的な内容の説明に加え、平成30年の法改正にて損失補償及び道路管理者への委託が可能となったことが大きいと思われます。今後も対策内容や指定要件等を考慮しながら沿道区域制度を活用した防災対策を実施していきたいと思います。