

主要地方道 生駒井手線の異常気象時道路通行規制基準の緩和について

平成30年6月6日
京都府山城広域振興局建設部
(山城北土木事務所道路計画室)
(片岡室長：0774-62-1731)

生駒井手線(京田辺市打田地内)の大雨時の通行止め基準を緩和します。

道路周辺の土地形状の変化及び防災工事の実施により安全性が向上したことから、生駒井手線(京田辺市打田地内)の300m区間に設定されている通行規制基準値(降り始めからの連続雨量値)を平成30年6月15日より150mmから200mmに緩和します。

※規制解除は、防災工事の影響について経過観察を行った後に検討します。

【規制基準の緩和】

「異常気象時道路通行規制基準見直しガイドライン(案)(H25.5 京都府)」に基づき以下の状況が確認できたことから、規制緩和を実施することとしました。

- ・ 「異常気象時道路通行規制基準見直し検討会議(座長：岸田潔京都大学大学院教授)」を開催し、安全性について妥当であるとの意見を得た。
- ・ H26.5の現地地点検の結果、区間内に要対策箇所は認められなかった。
- ・ 学識経験者と共に行ったH27.11の現地調査により、必要と判断された防災工事が完了した。
- ・ 直近10年間で新基準雨量200mmを越える連続雨量271mm(H25.9)の降雨も経験しているが、降雨による災害はなかった。

【当該区間での大雨の回数】

直近10年間に連続雨量150mmを越えて通行止めを実施したのは5回でしたが、新基準の200mmを越えたのは1回であり、新基準を適用すれば、通行止め回数が1回となります。

[直近10年間(H20～H29)で連続雨量100mmを越えた回数]

100mm以上の降雨の回数	10回
120mm以上の降雨の回数	8回
内、150mm以上の降雨の回数(現在の基準)	5回
内、200mm以上の降雨の回数(新基準)	1回

} 通行止め

【位置図】

【対策実施状況】



(参考1) 異常気象時道路通行規制基準とは

- ・ 「異常気象時における道路通行規制基準」は、崩土等の多発地域において道路施設被害が生じた場合においても道路利用者に被害を生じさせないように通行止めを行う基準です。
本制度は昭和43年の国道41号飛騨川バス転落事件（岐阜県内）を契機として全国で導入された制度です。
- ・ 生駒井手線（京田辺市打田地内）は落石・土砂崩落・路肩決壊という危険内容で、昭和49年に異常気象時通行規制区間に指定されています。

(参考2) 規制緩和の条件（「異常気象時道路通行規制基準見直しガイドライン（案）」抜粋）

- ・ 学識経験者等の診断により、対策工事の効果及びカルテ対応箇所安全性についての見解・判断を得ること
- ・ 規制区間内のすべての要対策箇所の対策工事が完了していること
- ・ 対策工事完了後、規制解除の場合は現在の規制雨量、規制緩和の場合は変更しようとする規制雨量をそれぞれ経験し、無災害であること