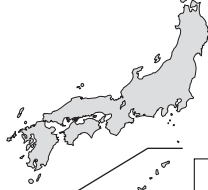


# 国土学事始め



大石久和

国土技術研究センター理事長

道路を走っていると、山岳部などでは「この道路は連続雨量が××ミリになると通行ができなくなります」という意味の看板に出合うことがあります。これは道路ぎわの斜面などが大雨によって崩れることがあり、その場所での経験から××ミリになると崩落の可能性が高くなることがわ

かっているために、通行する車などがその危険に遭わないように、あらかじめ交通を遮断してしまうというもので、公安委員会ではなく道路管理者が道路法を根拠に行っている規制です。

崩れて物理的に通れなくなっているならともかく「過去に崩れたから」「崩壊する危

## 安心な道路へ「事前通行規制」

険があるから」というだけで走れなくするのはひどいではないか、と思われる人も多いかもしれません。実は、これは過去の事故に基づく高裁の判決から発した規制なので

す。  
昭和43年8月に岐阜県内の国が管理する国道41号で、後に「飛騨川バス転落事故」と

呼ばれることになった事故が起きました。当時、事故があった場所では、豪雨のため落石や土砂崩れが発生し、それに挟まれて観光バス6台が走行をやめて路肩に止まっています。

ところが、そこは溪流の出口にあたる場所であったため、豪雨によって生じた土石

流が道路に達し、止まっていたバスのうち2台を押し流しました。乗客や乗務員の104人が命を落とすという、バス事故史上最悪の事故となったのでした。

この事故については、いくつもの裁判が行われましたが、道路管理を問う裁判も提起され、国は事故は予見不可

能だったと主張しました。しかし、予見は不可能でも危険の可能性があれば通行を止めることはできたはずだ、とする高裁判決を受け入れ、上告を断念したのです。

こうして世界にまず例のない「事前通行規制区間」が全国に設けられることになり、ネットワークが十分ではない山間地域ほど、雨による交通遮断を余儀なくされているのです。四国は雨も多い山間部も多い地方ですが、ここでは国管理の道路延長の12%もが事前通行規制となっており、県が管理する道路では22%にも達しています。従って、地方ほど、いつでも安心して使える道路がほしい、との要求が切実なのは当然なのです。