58-(1)、58-(2)

5-5 鉄道

# 豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策、豪雨による鉄道隣接斜面の崩壊対策【国土交通省】

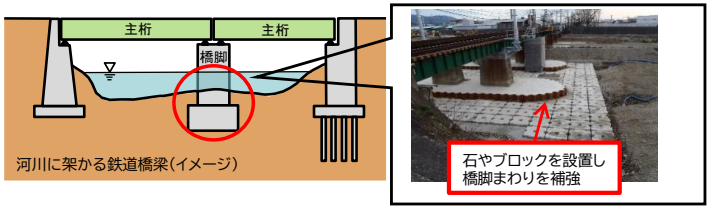
**施策概要** 橋脚・橋台の基礎部分の補強、橋梁の架替え、異常検知システムの導入等の鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策、鉄道に隣接する斜面の法面防護工や落石防止工等の崩壊対策を実施

**効 果** 豪雨による鉄道施設の被害を防止し、鉄道の安全・安定的な運行を確保

## ■ 全国的な対策と効果

**対策 1** 鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の実施（令和6年度末時点で計画箇所の**91%**で対策完了）

ブロック等による橋脚の補強例（洗掘防止工）




**対策 2** 鉄道隣接斜面の崩壊対策の実施（令和6年度末時点で計画箇所の**70%**で対策完了）

コンクリート枠による斜面補強

豪雨による斜面等の崩壊を防ぐため、法面防護工、落石防護工等により豪雨対策を実施

## 5か年加速化対策の効果

橋脚周囲に根固めブロック工・根継工を実施

アイジーアール いわて銀河鉄道

令和4年8月の豪雨により、河川の水位上昇（通常約0.2m程度のところ、最高で2m以上と推定）を観測したが、**橋梁の流失・傾斜等の変状はなく、被害なし**

コンクリート吹付による法面固定を実施

平成筑豊鉄道糸田線

令和5年6月に九州北部地方で線状降水帯による大雨が発生したが、対策箇所における**線路への土砂流入被害はなし**

未整備箇所では線路の被害発生

## ■ 予算額（国費）（加速化・深化分）

| R3 | R4 | R5 |
|---|---|---|
| 6億円 | 12億円 | 4億円 |
| **R6** | **R7** | **累計** |
| 8億円 | 7億円 | **36億円** |

※ 予算額(国費)(加速化・深化分)は、対策番号58-(1)と58-(2)の合計額を記載
※ このほか、加速化・深化分以外の予算も措置されている

## ■ 目標達成の見通し

【KPI①】既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率（対象約150橋梁）

【KPI②】既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面（約1,200箇所）の崩壊防止対策の完了率



**効果発揮事例**

# 鉄道沿いの斜面崩壊を未然に防止し、交通機能を確保する

秋田内陸縦貫鉄道株式会社

秋田県北秋田市

秋田内陸縦貫鉄道における法面固定事業

## ■ 斜面の崩壊対策を実施

## ■ 位置図

路線図：秋田内陸縦貫鉄道提供

令和2年度～令和3年度に、秋田内陸線に隣接する斜面に法面固定による斜面の崩壊対策を実施（対策箇所上部が線路）

## 事業費

**0.6億円（うち5か年加速化対策（加速化・深化分）0.6億円）**

## 事業の背景（地域の課題）

秋田内陸縦貫鉄道の法面では、過去に倒木及び法面の崩壊があったため経過観察を行っていましたが、経年や風による樹木の振動、降雨により、表層部分の浸食が顕著にみられ、法面の崩壊が懸念される状態になっていました。
法面の崩壊が発生すると、復旧するまで鉄道の運行ができないため、地域の方の通勤や通学、通院に影響を及ぼします。そのため、被害を未然に防止することが必要でした。

## 事業の内容

法面の崩壊が懸念される状態となっていた斜面に対して、被害を未然に防止することを目的として法面固定を実施しました。（桂瀬～阿仁前田温泉間、施工延長107.9m）

## 効果

令和6年7月25日からの大雨により線路への土砂流入や斜面崩壊など大雨による被害が計9箇所（土砂流入3箇所、法面崩壊5箇所、コンクリートアーチリブ落下1箇所）発生しましたが、対策を実施した箇所では被害の発生がなく、鉄道施設の被害を未然に防止することができました。このことにより、鉄道の速やかな復旧に役立ちました。

**対策未実施箇所における令和6年7月25日からの大雨による秋田内陸縦貫鉄道の被害例　※対策実施箇所では被害なし**