

【取組の概要】

地方公共団体は、避難者を適切に避難所へ誘導するためや避難所へ食料、水等の支援物資や資機材を運搬できる避難路や緊急輸送路の確保が重要です。そのためには、避難路や緊急輸送路の耐震化や沿道建築物の耐震化等が重要となります。

【計画、整備にあたっての着眼点・留意点】

- ・道路沿道に土砂災害危険箇所（急傾斜地の崩壊、地すべり、土石流）が指定されている箇所や区域があるため、強い揺れによって、土砂災害の危険があります。このため、避難路や緊急輸送路沿道の土砂災害防止対策が必要です。また、沿道の建築物の倒壊防止対策（耐震化）も重要です。
- ・海岸部の地方公共団体では、海上からの物資補給の検討も必要です。港湾へつながる緊急輸送路を指定し、沿道建築物の倒壊防止（耐震化）や液状化対策を進める必要があります。
- ・東京都では、震災時において避難、救急消火活動、緊急支援物資の輸送及び復旧復興活動を支える緊急輸送道路が建築物の倒壊により閉塞されることを防止するため、沿道の建築物の耐震化を推進する「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」を制定しています。
- ・災害時要援護者等の避難に自動車を検討する場合は、渋滞による避難困難を防止するため、避難路のルート選定や幅員を確保する等、十分な検討が必要です。

◆参考資料

- ・津波避難を想定した避難路、避難施設の配置及び避難誘導について（国土交通省都市局 平成24年4月）

<http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi-hukkou-arkaibu.html>

- ・東京都耐震ポータルサイト

<http://www.taishin.metro.tokyo.jp/>

【事例】

○宮城県の取組(再掲)

・津波来襲時に円滑な避難を可能とするための避難路の考え方

宮城県は、東日本大震災で明らかとなった課題を踏まえ、津波襲来時に円滑な避難を可能とするための避難場所・津波避難ビル等、避難路、避難誘導サイン等の整備に際して留意すべき事項等について整理し、「津波避難のための施設整備指針」をまとめています。避難経路の考え方を以下に示します。

幅員の考え方も県独自の考え方を示し、「県道の構造の技術基準等に関する条例」を定めることとしています。

3.7.1 避難路・避難経路の考え方

■市町による指定が想定される避難路において、以下の項目に沿って安全性や機能性を確保されているかを確認の上、問題箇所を抽出し、道路の拡幅や新設を含め、必要な対策を検討する。

- ①観光客等や多数の避難者が見込まれる地域は、十分な幅員が確保されていること。
- ②防潮堤や胸壁等の避難障害物を回避する対策が図られていること。
- ③海岸沿い、河川の河口沿いの道路は原則避け、河川橋梁は極力避けること。
- ④避難誘導サインが設置されていること。
- ⑤同報無線等が設置されていることが望ましい。
- ⑥蓄電池式非常灯など、停電時も機能する夜間照明等が設置されていることが望ましい。
- ⑦高台等の避難場所・避難目標地点へ向け、極力直線的であることが望ましい。
- ⑧交差点については、円滑な交通処理を可能とするよう検討すること。
- ⑨自動車での避難が想定される場合は、歩車分離とし、自動車を路側に置いても緊急車両が通行可能な幅員とすることが望ましい。
- ⑩踏切の通行を伴う道路は原則避けること。
- ⑪津波避難ビル等、避難困難地域内からの二次避難に活用するため、避難路をネットワーク化するとともに、極力周辺地盤より高い路面高を確保することが望ましい。

■住民等による設定が想定される避難経路についても、以下の項目に沿って安全性や機能性を確保されているかを確認の上、階段・スロープの設置を含め、必要な対策を検討する。

- ⑫山・崖崩れ、建物・ブロック塀の倒壊等による危険が少ないこと。
- ⑬最短時間で避難路又は避難目標地点に到達できること。
- ⑭複数の代替路が確保されていること。
- ⑮海岸沿い、河川の河口沿いの道路は原則避けること。
- ⑯避難経路に面して津波避難ビル等が設置されていることが望ましい。
- ⑰大きく迂回を伴う場合は、階段やスロープ等の整備を検討すること。
- ⑱蓄電池式非常灯など、停電時も機能する夜間照明等の設置も検討すること。

※最終的な避難路は、市町により指定する。

※最終的な避難経路は、自主防災組織や町内会などの住民や、企業・団体等で設定する。

**③津波襲来時に円滑な避難を可能とするための避難路について
(道路構造令第8条・第10条の2・第11条)**

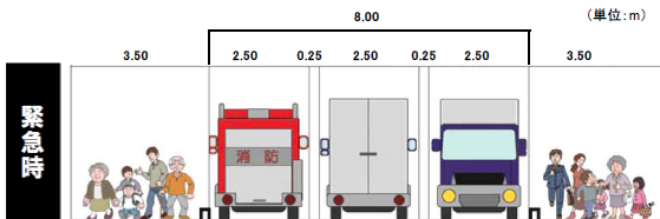
◆宮城県では、津波来襲時に円滑な避難を可能とするための避難路等の整備について整理した「津波避難のための施設整備指針(平成24年3月)」を策定。

＜津波避難路の考え方＞

- 車道幅員：緊急車両、避難者乗捨車両が停車するなかでも、すれ違い可能な幅員を確保するため、 $W=8.0\text{m}$ 以上とする。
- 歩道幅員：一度に多くの歩行者や自転車の通行を確保するため、(自歩道) 路上施設 0.5m 等を加えた 3.5m 以上とする。

- 津波避難路とは
 - 災害対策基本法に基づく市町村地域防災計画
 - 津波防災地域づくりに関する法律に基づく推進計画
 - 復興特区法に基づく復興整備計画

に位置づけられた避難路

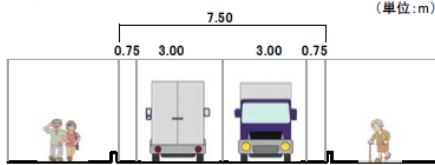


①車道部の整備

◆車道部幅員 $W=8.0\text{m}$ 以上を確保するために、路肩の幅員を拡幅できるものとする

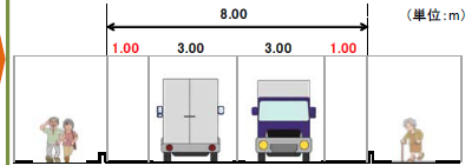
国の基準

例)第3種3級の道路の場合



県独自基準

※車道幅員 8m 以上を確保



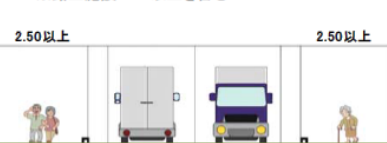
②歩道の整備の考え方

◆歩道幅員 3.5m 以上確保できるものとする

国の基準

例)歩道の場合

※路上施設 0.5m 以上を含む



※自転車歩行者道の場合 幅員 3.5m 以上

県独自基準

※歩道幅員 3.5m 以上を確保



出典:「津波避難のための施設整備指針」(宮城県、平成24年3月)

<http://www.pref.miyagi.jp/soshiki/kikitaisaku/ks-tsunamishishin.html>

県道の構造の技術的基準等を定める条例(案)について(宮城県)