

目的

令和6年1月に発生した能登半島地震においては、人命救助やライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保のための道路啓開の重要性が再認識された。これを踏まえ、令和7年に道路法等を改正し、道路啓開計画が法定化された。

中部地方では、南海トラフ地震による甚大な地震・津波被害が広範囲に想定されており、発災時に緊急車両の通行を確保し、迅速な救命・救助活動を支援する道路啓開が極めて重要である。道路啓開作業を迅速かつ円滑に実施するために実効性のある道路啓開計画を作成する。

計画の概要

○対象災害

- 震度6弱から震度7の強い揺れが広範囲に発生し、沿岸地域に巨大津波の襲来が想定される「南海トラフ地震※」クラスの地震・津波災害を対象とし、津波等による甚大な被害が想定される沿岸3県（静岡県、愛知県、三重県の118市町村）を対象とした道路啓開計画を策定する

○道路啓開の目標、優先的に道路啓開を実施する路線・区間

- 津波により甚大な被害が想定される沿岸部の被災地内のルートが発災から概ね72時間内に啓開
- 優先啓開路線・区間は、各県の地域防災計画で定める緊急輸送道路の中から選定することを基本
- 能登半島地震の教訓を踏まえ、半島部における救助救援活動の支援において空路・海路を活用

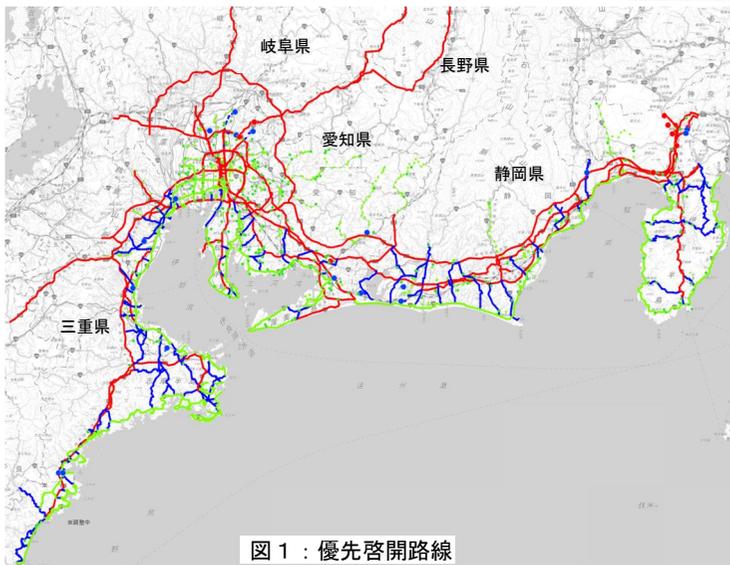


図1：優先啓開路線

表1：優先的に道路啓開を実施する路線・区間

広域支援ルート (STEP1: 概ね24時間以内)	津波による甚大な被害が少ないと想定される内陸部の幹線道路等で広域応援部隊が広域進出拠点および進出拠点へ移動するためのルート
被災地進出ルート (STEP2: 概ね48時間以内)	広域支援ルートから甚大な被害が想定される沿岸部の被災地内ルートや被災地周辺の救助活動拠点へ向かうためのルート
被災地内ルート (STEP3: 概ね72時間以内)	甚大な被害が想定され、孤立の危険性が高い沿岸部の被災地内を通るルートや被災地内の救助活動拠点等に向かうためのルート

これらのルートから各種拠点を結ぶ拠点アクセスルートを別途設定

表2：広域応援部隊が進出・活動するための拠点

広域進出拠点 ●	災害発生直後、直ちに広域応援部隊が被災地方面に向かって移動する際の一次的な目標となる拠点（大規模な広域防災拠点を含む）
進出拠点 ●	広域応援部隊が応援を受ける被災地内に向かって移動する際の目標となる拠点
救助活動拠点 ●	各部隊が被災地において部隊の指揮、宿営、資機材集積、燃料補給等を行うため、速やかに確保すべき拠点

上記の地、人命救助や緊急物資輸送のための防災拠点を別途設定

○道路啓開の方法（管理区分を超えた道路啓開）

- 啓開作業を担う企業、団体を啓開路線毎に予め設定
- 本来道路管理者に代わって国が啓開する路線を設定（直轄啓開予定道路）

表3：直轄啓開予定道路の路線・区間

（伊豆半島）	
路線設定の考え方	半島先端にある主な拠点（下田市役所（河内庁舎））までの主軸となる区間を設定
直轄啓開予定道路	【静岡県および静岡県道路公社管理道路】（合計 約47km） 国道136号、伊豆中央道、修善寺道路、国道414号
（渥美半島）	
路線設定の考え方	津波浸水域の救助活動における主な拠点（赤羽根文化広場）までの主軸となる区間を設定
直轄啓開予定道路	【愛知県管理道路】（合計 約22km） 県道406号、国道42号
（志摩半島）	
路線設定の考え方	進出拠点（防災道の駅「伊勢志摩」）までの主軸となる区間を設定
直轄啓開予定道路	【三重県管理道路】（合計 約25km） 県道37号、国道42号、国道167号



<凡例>

- 名称：啓開目標（概ね）
- STEP 1：24時間以内
- STEP 2：48時間以内
- STEP 3：72時間以内
- 直轄啓開予定区間
- 直轄管理区間
- 主な拠点



図2：直轄啓開予定道路

- 直轄啓開の発動条件は、各々の直轄啓開予定道路の存する市町村※のいずれかにおいて、震度6強以上を観測した場合とする

※具体的な市町村
【伊豆半島：函南町、伊豆の国市、伊豆市、河津町、下田市】、【渥美半島：豊橋市、田原市】、【志摩半島：伊勢市、鳥羽市、志摩市】

中部道路啓開計画【地震・津波編】の概要（2／3）

計画の概要

○資機材の備蓄・調達

- 被災量および道路啓開に必要な資機材量を算定し、道路管理者と災害協定業者の保有する資機材量（備蓄量）と比較した
- 資材は想定必要量に対し、備蓄量が上回っており、不足は生じない想定となった
- 機材は一部で不足が生じる可能性があるため、レンタル事業者等との災害時協定の充実を図るなど、発災時における機材調達の体制を構築する
- 発災時に想定を超える資機材が必要となった場合には、長野県・岐阜県を含めた中部ブロック全体で、資機材を融通して対応し、さらに不足する場合は、北陸地方整備局または関東地方整備局より受援予定

被災分類	被災量	必要な資機材量		備蓄量 (道路管理者+災害協定業者)		不足量	
がれき	257,936m ³	大型土のう	9,975袋	大型土のう	95,027袋	大型土のう	充足
橋梁段差	2,021橋台	土砂	4,612m ³	土砂	566,246m ³	土砂	充足
橋梁流出	11橋	RC-40	8,317m ³	RC-40	51,379m ³	RC-40	充足
落橋	9橋	バックホウ	883台	バックホウ	2,784台	バックホウ	充足
斜面崩壊	196箇所	ブルドーザ	335台	ブルドーザ	203台	ブルドーザ	132台 ※
		タイヤローラ	307台	タイヤローラ	263台	タイヤローラ	44台 ※
		振動ローラ	298台	振動ローラ	66台	振動ローラ	232台 ※

図3：資機材の備蓄・調達

※不足する資機材は、隣接する整備局より受援予定

○実践的な訓練

- 道路啓開の実効性を高めるため、道路管理者のほか、警察、消防、自衛隊、建設関連団体、ライフライン事業者、技術系NPO等が参加する実践的な訓練を実施
- 道路啓開における実効性の向上と広域連携の強化を図るため、ブロック全体での訓練とともに、実際に啓開作業を担う各県単位の訓練についても年1回以上実施

表4：道路啓開訓練計画

訓練メニュー	実施単位	
	ブロック	各県
初動対応		
優先啓開ルートの選定訓練	隔年	—
ドローン等を活用した被災情報収集	—	隔年
道路啓開		
放置車両等の移動	各県単位の訓練と合同実施(持ち回り)	隔年での実施計画を策定
土砂・瓦礫撤去、段差解消		
倒壊電柱や倒木撤去		
道路啓開中の人命救助・財産物の移動		
海路・空路を活用した道路啓開		
連絡体制確認		
情報収集・伝達訓練	毎年	—
管理区分を超えた道路啓開の手順	—	隔年
通信手段確保		
拠点事務所・参集場所の開設・参集	—	隔年

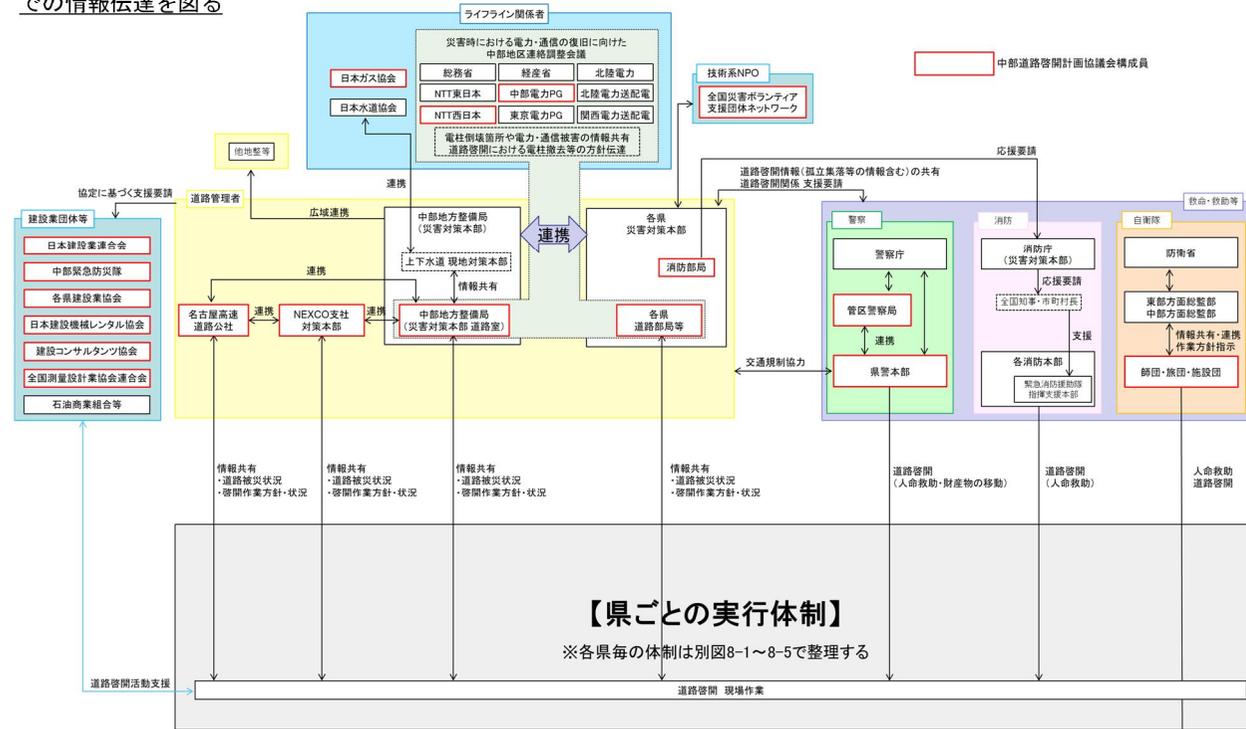
※計画案であり、年度毎に訓練項目を決定のうえ訓練を実施



写真1：情報伝達・実動訓練

○情報収集・伝達

- 道路の被災状況や集落の孤立等に関する情報を道路管理者および関係機関で迅速に収集・伝達できる体制を構築
- 公衆通信網が途絶した場合でも、衛星通信車・衛星携帯などの代替手段を確保するとともに、あらかじめ設定した参集場所での情報伝達を図る



【県ごとの実行体制】

※各県毎の体制は別図8-1～8-5で整理する

図4：道路啓開指揮系統・連絡体制（地震災害・津波災害）

中部道路啓開計画【地震・津波編】の概要（3／3）

計画の概要

○計画の見直し

- 本計画は、道路管理者と関係機関で構成する「中部道路啓開計画策定協議会」での審議およびワーキンググループで議論のうえ策定
- 策定後は、被災想定の見直しや災害対応の教訓等を踏まえ、少なくとも5年に1回計画を見直す

○「道の駅」の活用

- 災害時の「道の駅」の迅速な活用と防災機能の強化に向け、各「道の駅」の位置や防災機能の現状を地図上で整理
- 広域支援ルート上の主要な「道の駅」のうち、広域進出拠点等として11箇所を位置づけて活用

- | | |
|-------------|----------------|
| ○静岡県駿東郡小山町 | 道の駅「ふじおやま」▲ |
| ○静岡県駿東郡小山町 | 道の駅「すばしり」▲ |
| ○静岡県伊豆市 | 道の駅「伊豆月ヶ瀬」●▲ |
| ○静岡県静岡市・藤枝市 | 道の駅「宇津ノ谷峠」▲ |
| ○静岡県掛川市 | 道の駅「掛川」▲ |
| ○愛知県豊橋市 | 道の駅「とよはし」●▲ |
| ○愛知県岡崎市 | 道の駅「藤川宿」▲ |
| ○愛知県額田郡幸田町 | 道の駅「筆柿の里・幸田」●▲ |
| ○愛知県西尾市 | 道の駅「にしお岡山」▲ |
| ○三重県津市 | 道の駅「津かわげ」●▲ |
| ○三重県志摩市 | 道の駅「伊勢志摩」● |

- ：防災道の駅
- ▲：防災拠点自動車駐車場



静岡県伊豆市 道の駅「伊豆月ヶ瀬」



愛知県豊橋市 道の駅「とよはし」

○優先啓開ルート上のリスクの整理と迂回路の設定

- 優先啓開路線について、浸水想定区域、無電柱化の未整備区間、落橋のおそれ、盛土・法面の崩壊リスク等を地図上に整理し、可視化
- 例えば、落橋や盛土崩壊のおそれがある箇所については、あらかじめ迂回路を設定

○地域の道路ネットワークの課題等の整理

- 南海トラフ巨大地震等の大規模災害時には、中部圏周辺地域の同時被災も想定されることから、太平洋側と日本海側の二面活用による物流・人流の広域的な代替補完体制の強化が必要
- このため、中部圏と北陸圏を結ぶ南北軸、太平洋側の東西軸の広域交通ネットワークの拡充に加え、広域的な救命・救援活動を支える優先啓開ルートにおける隘路となる箇所の整備が必要
- 特に半島部においては、地形的制約から被災地への陸路でのアクセスが限定されるため、地震に強い道路ネットワークの整備が求められる
- また、津波浸水による被災リスクの高い三重県東紀州地域における内陸部ルートのミッシングリンク解消による災害時対応の強化も課題

(参考)

三重県紀北町の事例では、平成16年台風21号により約2万人が孤立したが、平成25年豪雨時では供用した紀勢自動車道が迂回路として機能し、孤立は発生せず、ミッシングリンク解消の効果と重要性が示された

出典：
新広域道路交通計画（中部ブロック版）
令和3年3月から引用、一部追記

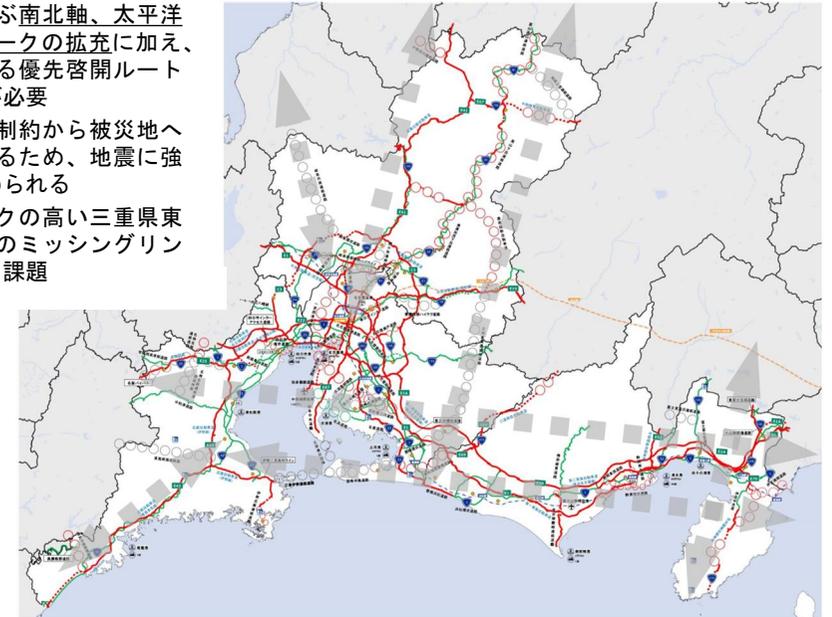


図5：大規模災害時の東西軸・南北軸の広域交通ネットワークのイメージ

○複合災害への備え

【他の自然災害との複合災害】

- 地震・津波発生後に、同時もしくは後発で発生する災害として豪雨、火山を想定しシナリオを設定リスク等を地図上に整理し、関係者間で共有

【原子力災害との複合災害】

- 浜岡原子力発電所の原子力災害発生時の避難ルートと本計画で設定する道路啓開ルートを確認
- 複合災害の発生時には、関係機関と連携し、避難ルートについても道路の被災状況を速やかに把握した上で、道路啓開の優先啓開ルートの調整を図る
- 浜岡原子力発電所に関する防災訓練として、建設業者との情報伝達に関する訓練を実施する

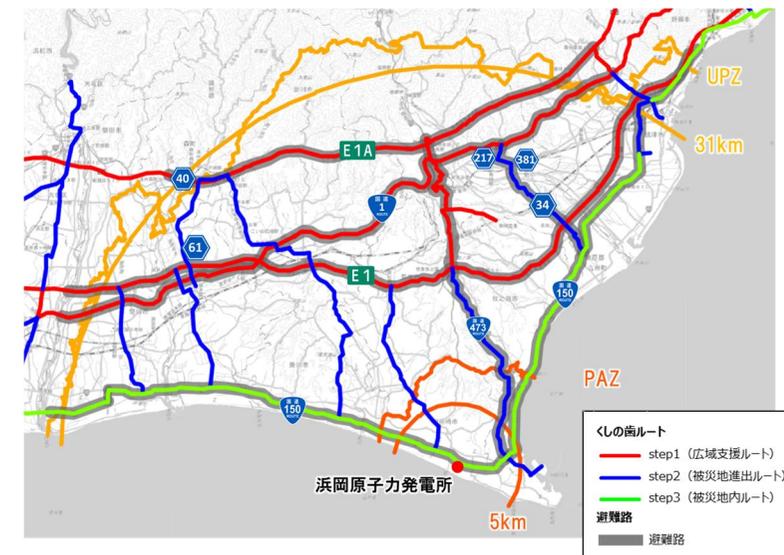


図6：優先啓開ルートと原発に係る基本的な避難ルート