

三遠南信地域の道路啓開計画について

令和7年1月27日

国土交通省 中部地方整備局 道路部
藤山 一夫

災害初動期指揮心得



備えていたことしか、役には立たなかった。
備えていただけでは、十分ではなかった。

東日本大震災 被災写真



↓ 岩手県 宮古市
2011年03月12日 10:41 金浜 宮古道路
出典:東北地方整備局

↑ 宮城県 仙台市
2011年03月14日 9:52 若林区 市道
出典:宮城県建設業協会



東日本大震災 道路啓開

一面のガレキから、「道」を啓く^{ひら}

ガレキに覆われた国道
(岩手県陸前高田市)



啓いた後の国道
(岩手県陸前高田市)



資料: 東日本大震災津波伝承館

東日本大震災 道路啓開



国道45号の被災状況



令和6年能登半島地震 被災写真



法面崩壊による土砂流出



路面の段差

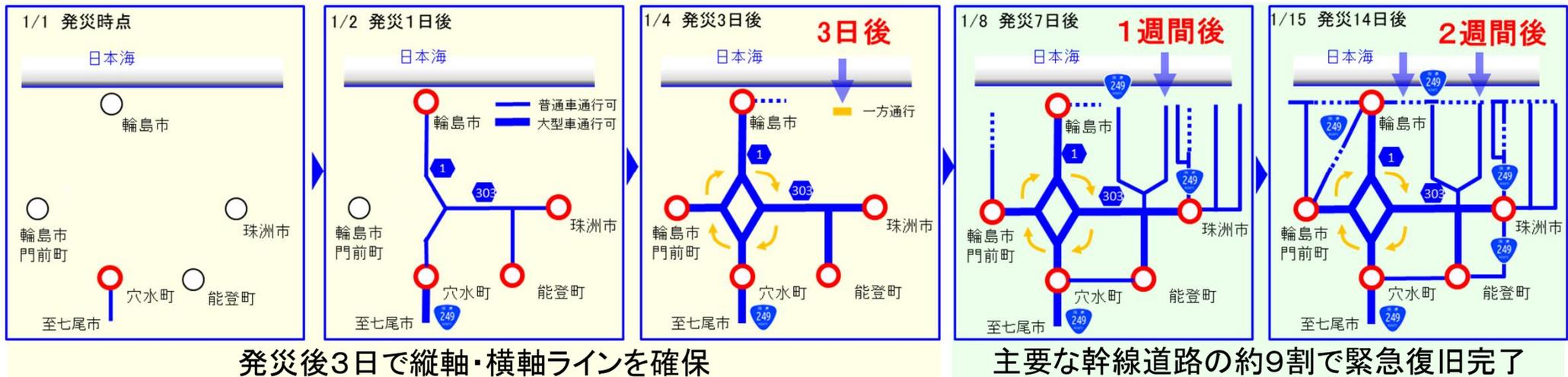


橋梁の段差



トンネルコンクリートの落下

- <孤立集落の解消に向け、県・自衛隊と連携し、陸・海・空からくしの歯状の緊急復旧を以下の手順で実施>
- 1/2 七尾市から、輪島市役所、珠洲市役所、能登町役場まで普通車での通行を確保
 - 1/4 輪島市役所、珠洲市役所、能登町役場まで大型車が通行可能となり、縦軸・横軸ラインを確保
 - 1/8 「くしの歯」の「歯」になる幹線道路の緊急復旧を継続し、能登半島内陸及び海側から7ルートを確認
 - 1/15 日本海側へ9ルートを確認し、緊急復旧を加速。国道249号等半島内の主要な幹線道路の約9割で緊急復旧完了



○緊急復旧(道路啓開)作業の様子



写真① 県道1号 輪島市三井町での啓開作業(1月3日撮影)



写真② 深見海岸 海側からの重機運搬(1月14日撮影)



令和6年能登半島地震 能登半島 道路の復旧状況

令和6年7月9日(火)7時00分時点
国土交通省・石川県

- 1/2から幹線道路の緊急復旧に着手。24時間体制を構築し、地元を中心とした各建設業協会や(一社)日本建設業連合会の応援を受け、緊急復旧作業を順次実施
- 沿岸部では被災箇所が多数確認されているため、自衛隊と連携し、内陸側・海側の両方からくしの歯状の緊急復旧も進めており、13方向で通路を確保
- 孤立集落は1/19に実質的に解消。引き続き、水道・電力などの要望、自治体の要請を踏まえ、緊急復旧を実施。



写真② 国道249号輪島市野田町 (千枚田工区)
 ・R6年5月2日(木) 1車線通行確保済 (緊急車両・地元車両通行可能)
 ・R6年内に2車線通行確保予定



・主要な幹線道路における緊急復旧の進捗率

| | | |
|-------------------|-----------|------------------------|
| | 1/7 7時 | 現在 |
| 半島内の 主要な幹線道路 | 約6割 | ⇒ 約9割 |
| うち国道249号 沿岸部※1 | 約2割 | ⇒ 約8割 (迂回路を考慮: 約9割) |
| 沿岸部への到達 ※2 | 6方向 | ⇒ 13方向 |

・孤立地区数の推移※3

| | |
|--------|--------------------|
| 1月5日8時 | 33地区 (最大3,345人) |
| 1月19日 | 実質的に解消 ※4 |

※3: 内閣府防災資料より
 ※4: 2/13に全て解消

・生活インフラ復旧に必要な重要箇所の緊急復旧※5

| | |
|---------------------|---------------------|
| 優先復旧の要望箇所 への対応状況 | 43/43箇所 (5月8日完了) |
|---------------------|---------------------|

※5: 水道、電力、通信、放送事業者より聞き取り

7月17日(水)から徳田大津IC8のと里山空港IC対面通行確保
 ※経路の原ICと穴水IC間の能登大橋付近は9月未までに対面通行確保

- ### 凡例
- 国交省対応(走行可能)
 - 県対応(走行可能・この他でも作業を実施)
 - 自衛隊対応(走行可能)
 - 自動車専用道路(走行可能)
 - × 被災規模 大
 - × 被災規模 大(緊急車両等の通行を確保済)
 - 沿岸部への到達点

能登半島地震の教訓を踏まえた道路啓開計画の見直し

- 令和6年1月1日の**能登半島地震の教訓**を踏まえ、道路啓開計画の策定・見直しが喫緊の課題となっている。中部版「くしの歯作戦」においても、計画の**実行性向上**を図るとともに、**発災時に確実に機能する計画**として見直す必要がある。
- 能登半島地震における道路啓開に係る初動対応や今後の中部版「くしの歯作戦」に関する取り組みについて、**以下の資料を参考に方向性を整理**した。

◆ 説明内容の構成

『令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の在り方について（令和6年11月）』

中央防災会議 防災対策実行会議

令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ

“**応急対策や生活支援策の今後の方向性について幅広く**” とりまとめた報告書

『令和6年能登半島地震を踏まえた緊急提言（令和6年6月28日）』

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会

“**今後道路行政が取り組むべき方向**” をとりまとめた提言

↓
抜粋

↓
抜粋

2. 道路啓開に関する
能登半島地震の初動対応



3. 中部版「くしの歯作戦」における取り組みの方向性
【緊急提言】 【道路啓開計画の改善ポイント(※)】
【今後の取り組みの方向性】

※国土交通省作成資料

令和6年度能登半島地震を踏まえた緊急提言 概要

現状認識

<地域的特色>

- ・山がちで低平地に乏しい
- ・半島でアクセスが限定
- ・過疎・高齢化、点在集落

<道路被災の特色>

- ・道路網が大規模に被災
- ・倒壊家屋が道路を寸断
- ・盛土構造に大きな被害

<被災の特色(全体)>

- ・孤立集落が多数発生
- ・避難所生活が長期化
- ・生活インフラの復旧長期化

教訓

<主な評価点>

- ・初動から建設業団体等と連携し、概ね2週間で半島内幹線道路(約9割)を緊急復旧
- ・自衛隊等との連携(陸路、海路、空路の活用)
- ・交通マネジメントの実施(道路復旧状況を地理空間データとして共有)
- ・道の駅の広域的な防災機能の発揮

<主な課題>

- ・道路ネットワークの寸断による復旧活動等の困難化
- ・アクセスルートとして機能すべき高規格道路の被災
- ・道路啓開の実効性の向上(計画の事前準備による更なる実効性向上)

災害に脆弱な国土を有する我が国では、今回の災害は、今後、全国どこでも起こる可能性がある。

提言

■ 地域安全保障のエッセンシャルネットワークの早期確立

✓ 耐震性や復旧性を備え災害時に機能するネットワーク整備

(物流機能も含め、「いざという時」にこそ機能するネットワークの早期確立/持続可能な地域づくりへの貢献)

<新たな知見を踏まえた盛土の緊急点検の実施>

- ・集水地形上の盛土(高盛土)の早急な点検の実施
- ・災害脆弱箇所に対する計画的な補強等の対策

<能登半島における道路ネットワークの再構築>

- ・能越自動車道の4車線化や線形改良などの機能強化
- ・珠洲道路など高規格化も含め、必要な機能や役割の精査

✓ 機動性と持続可能性を備えた管理体制 (適切な管理のあり方の検討/道路啓開等の権限代行の手続き等についての必要な見直し)

■ 拠点機能の強化

✓ 防災拠点としての「道の駅」の機能強化

「防災道の駅」の追加選定、高付加価値コンテナの活用推進

✓ 災害時における交通結節機能の強化

■ データ活用による災害時交通マネジメントの高度化

✓ ドローン活用など地形に合わせた機動的な情報収集体制の構築

✓ 交通情報と地理空間情報とのデータ連携とオープン化・アーカイブ化

■ 災害に備えた体制の強化

✓ 建設業者等の民間企業との連携

民間企業による「地域インフラマネジメント産業」としての役割の強化

✓ 代替手段も備えた総合的な防災力の強化

地理的不利性を有する地域における総合的な対応の必要性
自衛隊等との連携による海上・航空アクセスルート/緊急時の空陸一体輸送

■ 地域の新たな価値の創出につなげる道路空間の活用

✓ 半島地域の豊かな地域資源を生かす道路空間の活用

✓ 能登半島地域の効果的な復旧・復興

既存の枠にとられない道路空間の活用で関係人口拡大と新たな価値の創出に貢献

■ その他

多様な価値に対応した評価

道路ネットワークの多様な効果をより適切に評価

負担のあり方

良質な道路ストックの将来への継承

震災伝承 人材育成

新広域道路交通計画の更新

能登半島を含む災害脆弱性を有する地域での内容の必要な更新

道路啓開に関する能登半島地震の初動対応

◆ 道路啓開の初動対応における着眼点 (11月中央防災会議報告書を要約)

※赤字番号：『令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応の在り方について』の記載箇所

◆ 空路や海路の活用 ※P147

道路の寸断、地盤の隆起や港湾の被災により、陸路での速やかな進出が困難

○自衛隊は、発災後直ちに航空機を発進させ被害状況を把握し、ヘリコプターによる患者の輸送や救援物資の輸送、孤立住民の救助を実施したほか、小型・軽量化された消防車両や資機材を人員とともに自衛隊の航空機等で輸送。

○海からは、自衛隊エアクッション艇を活用した重機・車両等の輸送。

○消防は、消防防災ヘリコプターによって、消火、倒壊家屋からの救出、消防防災ヘリコプターによる孤立集落からの救出、病院や高齢者福祉施設からの転院搬送等。

◆ 道路啓開の進捗と合わせた復旧実施のための関係者との連携 ※P11、P35

○発災により道路交通途絶やライフライン復旧に支障が生じたため、現地対策本部内に道路、電気、通信等の関係者でチームを構成し、道路啓開の調整が行われた。

○北陸電力送配電株式会社では、必要に応じて道路管理者（北陸地方整備局、地元自治体）の道路啓開作業に同行、電力線の加圧状況を確認した。

○電力の復旧作業に当たって、道路管理者の協力を得て、随時道路情報の共有を図り緊密に連携した。

◆ 被害情報の収集 ※P142

○被災地の交通状況の把握のため、ETC2.0可搬型路側機、可搬型トラカン、AIwebカメラ等により交通量等のデータを収集し、ホームページ等で道路の被災状況や通行可否、所要時間等を提供された。

◆ 通信の確保 ※P145

○発災当初の通信途絶が生じている状況の中、衛星インターネット、船上基地局や車載型基地局、可搬型衛星アンテナ等が活用された。

○ 中部版くしの歯作戦への反映項目

① 空路・海路を活用したアクセスルートの確保

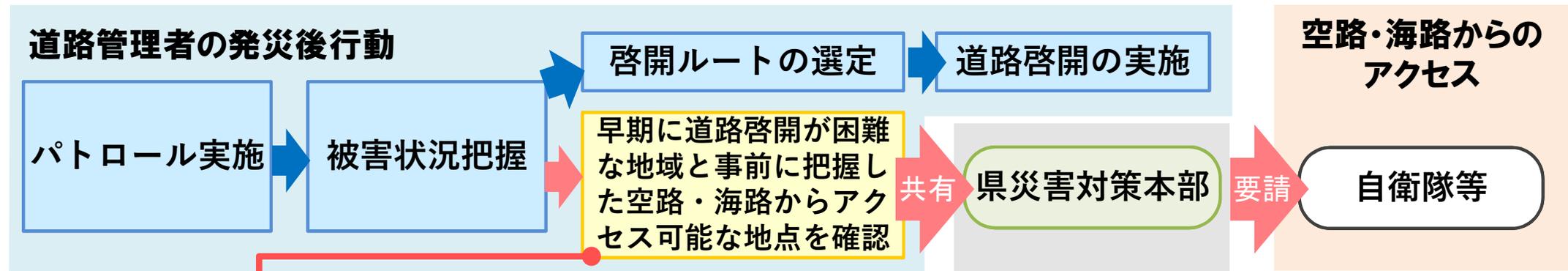
② ライフライン復旧支援等に当たる関係機関・事業者との連携強化

③ 被災状況早期把握のための情報収集体制の構築

④ 通信途絶に対する備え

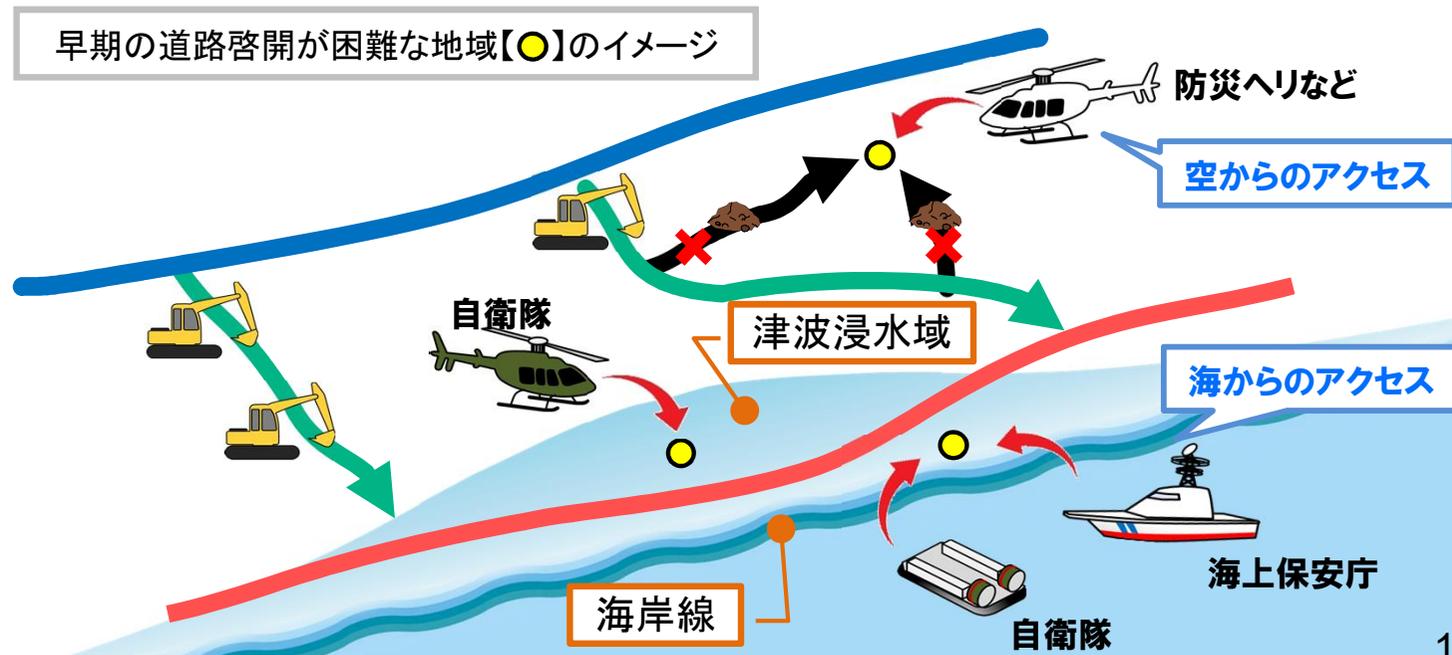
空路・海路を活用したアクセスルートの確保

- 被災地への早期の道路啓開が困難な地域については、陸路以外のアクセスルートとして、空路・海路からの救急救命活動・救援物資輸送等を実施する必要がある。
- 道路管理者は、空路・海路からアクセス可能な地点を事前に整理しておき、空路・海路を活用したアクセスルートを迅速に確保できるよう、事前に把握する。



事前準備

- 各地域の被害想定、地形条件等に関するデータを整理し、海上や航空からのアクセスが可能な地点を事前に把握。
- 有事の際に、上記と合わせて道路管理者が収集した被害情報や早期の道路啓開が困難な被災地域の情報を提供。



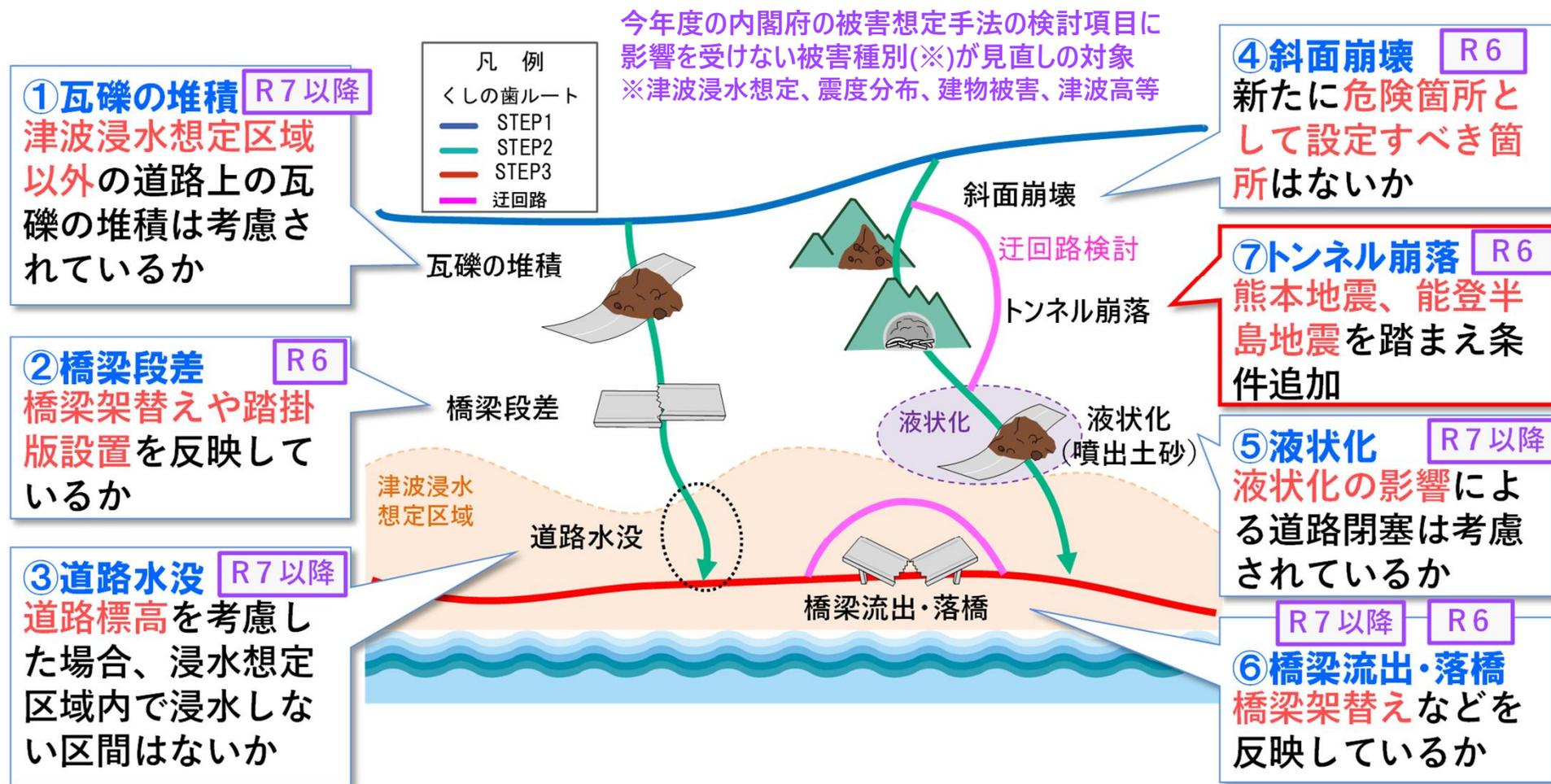
被害想定の見直し

【目的】

- 平成29年度に三県（愛知・静岡・三重）の具体計画が完成し、被害想定量及び必要資機材量を整理したが、ルート変更箇所以外の被害想定の見直しが不十分である。そのため、能登半島地震での被害事例も参考としつつ、被害想定や必要資機材の時点更新を行い、計画の見直しを行う。

【実施方針】

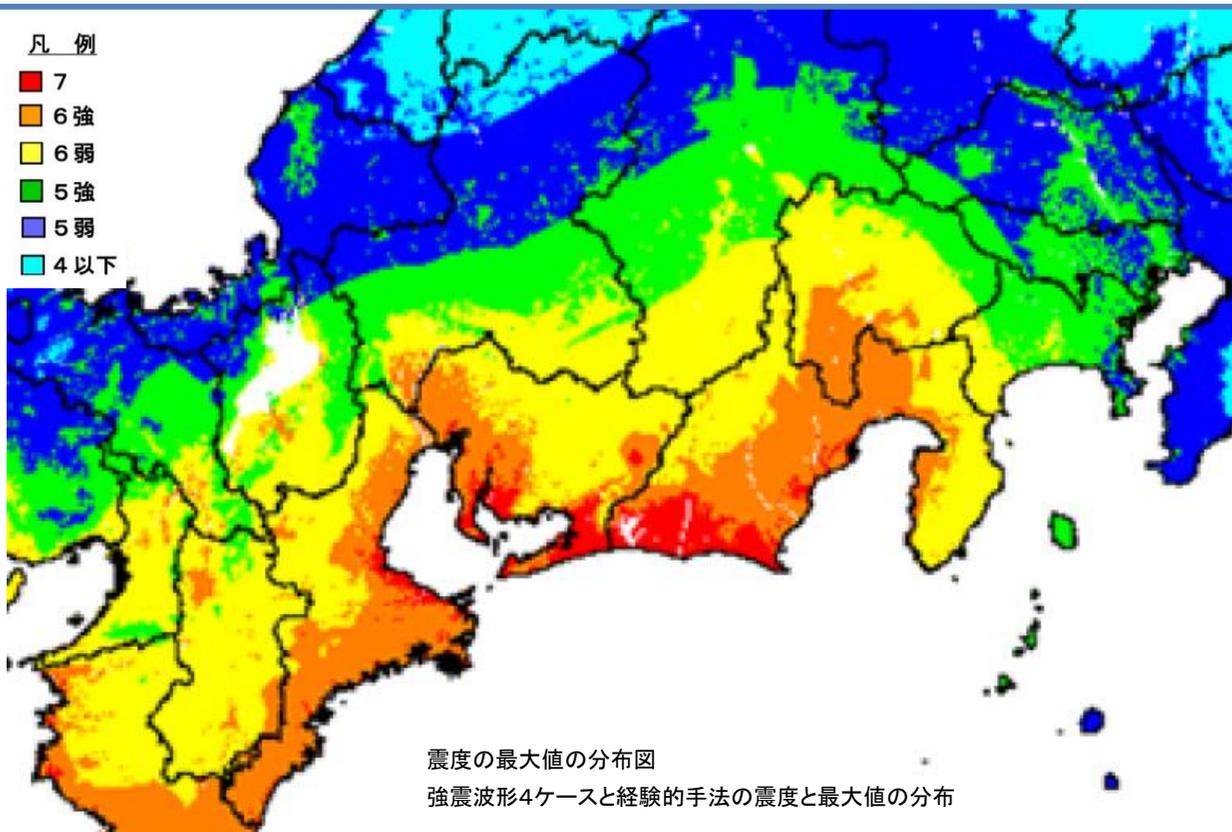
- 平成29年度に各県小分科会にて整理した被害想定に対し、最新のくしの歯ルートにて全体の被害想定の時点更新を行うとともに、トンネルなど新たな被害想定に対する迂回路の設定を検討する。



- 想定される震度7の市町村:55市町
- 最大クラスの津波が10m以上:30市町
- 外海は地震発生後10分以内に1mの高さの津波が到達。(津波到達時間が早い)

※中部地整管内

- 凡 例
- 7
 - 6強
 - 6弱
 - 5強
 - 5弱
 - 4以下



震度の最大値の分布図
強震波形4ケースと経験的手法の震度と最大値の分布

○死者数:約175千人

| | 揺れ | (うち屋内収容物移動・転倒、屋内落下物) | 津波 | 急傾斜地崩壊 | 火災 | ブロック塀・自動販売機の転倒、屋外落下物 | 計 |
|-----|----------|----------------------|----------|--------|---------|----------------------|-----------|
| 静岡県 | 約 13,000 | 約 1,200 | 約 95,000 | 約 40 | 約 1,600 | - | 約 109,000 |
| 愛知県 | 約 15,000 | 約 1,300 | 約 6,400 | 約 50 | 約 1,800 | - | 約 23,000 |
| 三重県 | 約 9,800 | 約 600 | 約 32,000 | 約 60 | 約 900 | - | 約 43,000 |
| 岐阜県 | 約 200 | 約30 | - | 約20 | - | - | 約200 |
| 長野県 | 約 50 | 約10 | - | 約10 | - | - | 約50 |

全国合計 約323,000

○全壊棟数:約957千棟

| | 揺れ | 液状化 | 津波 | 急傾斜地崩壊 | 火災 | 計 |
|-----|----------|---------|---------|--------|----------|----------|
| 静岡県 | 約208,000 | 約4,900 | 約30,000 | 約600 | 約75,000 | 約319,000 |
| 愛知県 | 約243,000 | 約23,000 | 約2,600 | 約400 | 約119,000 | 約388,000 |
| 三重県 | 約163,000 | 約6,500 | 約24,000 | 約800 | 約45,000 | 約239,000 |
| 岐阜県 | 約3,900 | 約3,800 | - | 約20 | 約400 | 約8,200 |
| 長野県 | 約700 | 約1,500 | - | 約90 | 約40 | 約2,400 |

全国合計 約2,382,000

最大クラスの津波が20m以上の主な市町村

- 静岡県: 下田市、南伊豆町
- 愛知県: 田原市
- 三重県: 鳥羽市、志摩市、南伊勢町

最大クラスの津波が10m以上の主な市町村

- 静岡県: 静岡市、浜松市、沼津市、伊東市、磐田市、焼津市、掛川市、袋井市、湖西市、伊豆市、御前崎市、牧之原市、東伊豆町、河津町、松崎町、西伊豆町
- 愛知県: 豊橋市、南知多町
- 三重県: 尾鷲市、熊野市、大紀町、紀北町、御浜町、紀宝町

最大震度が「震度7」の主な市町村

- 静岡県: 静岡市、浜松市、島田市、富士市、磐田市、焼津市、掛川市、藤枝市、袋井市、湖西市、御前崎市、菊川市、牧之原市等
 - 愛知県: 名古屋市、豊橋市、岡崎市、半田市、豊川市、碧南市、刈谷市、安城市、西尾市、蒲郡市、常滑市、新城市、東海市、知多市、知立市、高浜市、田原市等
 - 三重県: 津市、伊勢市、松阪市、鈴鹿市、尾鷲市、鳥羽市、熊野市、志摩市等
- ※長野県、岐阜県における市町村別の最大震度は、最大で「震度6強」

(出典:南海トラフの巨大地震モデル検討会「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水期等(第二次報告)等:H24.8.29内閣府)

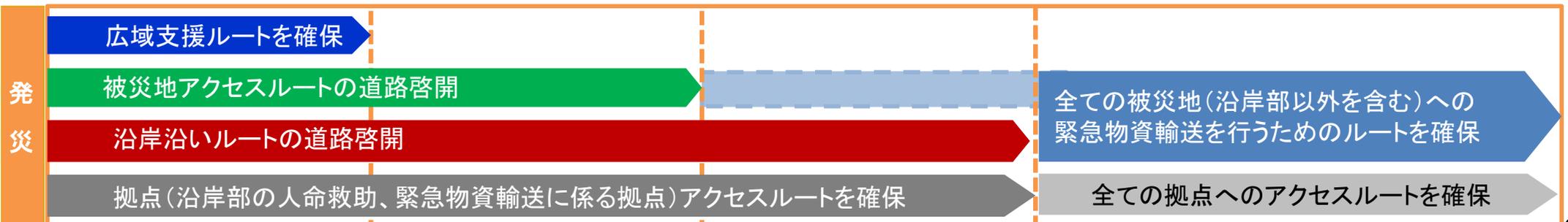
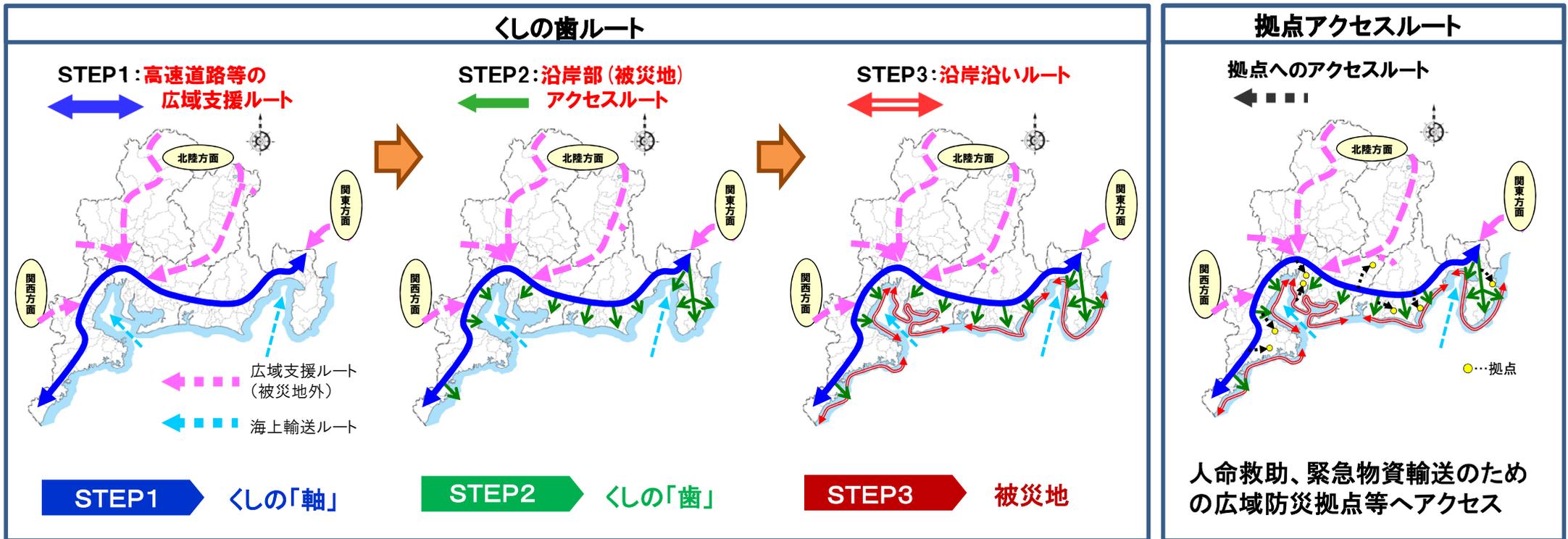
注) 具体計画は、各県の被害想定に基づいて検討している

中部版「くしの歯作戦」の基本的考え方

中部版「くしの歯作戦」の基本的考え方

- 津波等により、甚大な被害を受けた地域での救援・救護活動を支援するための「道路啓開」を最優先に行う。
- 全ての被災地への緊急物資輸送ルートを確認する。

人命救助のための救援・救護ルート確保に向けたステップ

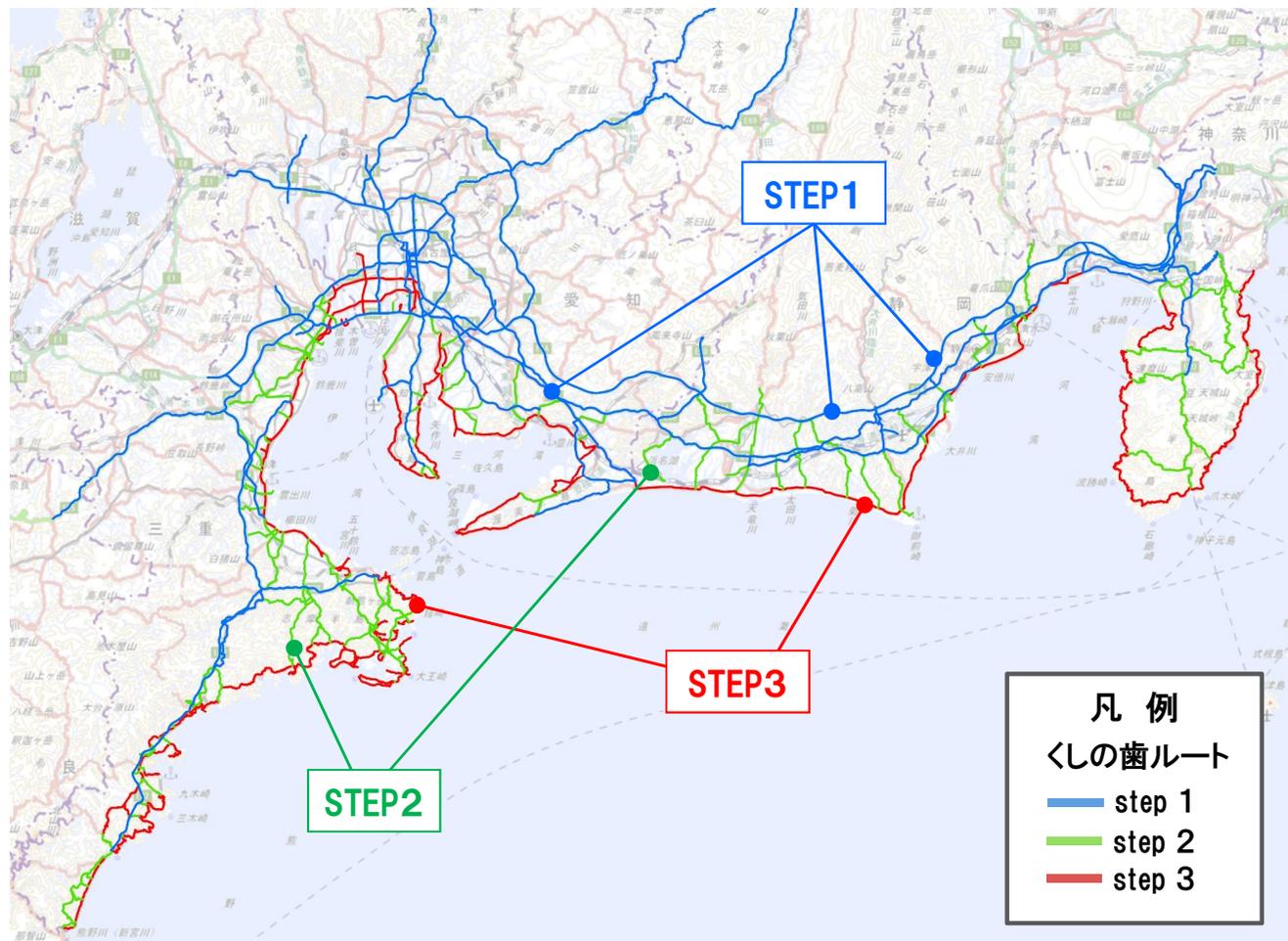


(1) くしの歯ルートを選定

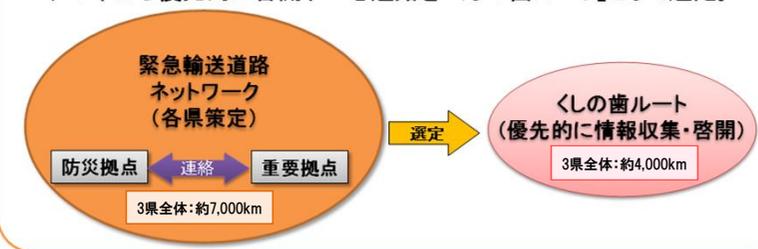
緊急輸送道路の中から、南海トラフ巨大地震発災時に優先的に被災状況の情報収集と道路啓開を行う。

『くしの歯ルート』を以下のSTEP1～3の考え方に基づき選定。

- STEP1 : 全ての高速道路, 都市高速, 及び直轄国道(浸水地域を除く)を選定。ダブルネットワーク確保、緊急交通路指定(※)を考慮。
※緊急交通路:発災時に災害対策基本法第76条に基づいて公安委員会が指定し、一般車両の通行の禁止・制限を行う路線と区間
- STEP2 : 沿岸沿いの地域の道路啓開を迅速に行うため、「STEP1」と「STEP3」の候補ルート及び重要拠点等を効率的に結ぶ比較的耐震性の高い(必要に応じ耐震対策を行うべき)ルートを選定。(STEP1の候補ルートから各市町村へ少なくとも1ルートを選定)
- STEP3 : 沿岸ルート等、被害が甚大で孤立の危険性が高いエリアを通るルートを選定。



□ 津波被害想定(内閣府)をもとに、緊急輸送道路(各県策定)ネットワークの中から優先的に啓開すべき道路を「くしの歯ルート」として選定。



令和6年3月時点

| | 高速道路等 (km) | 直轄国道 (km) | 県・市等 (km) | 計 (km) |
|-------|------------|-----------|-----------|--------|
| STEP1 | 875 | 671 | 188 | 1,734 |
| STEP2 | 0 | 160 | 947 | 1,107 |
| STEP3 | 0 | 324 | 855 | 1,179 |
| 計 | 875 | 1,155 | 1,990 | 4,020 |

※静岡県、愛知県、三重県の合計

(2)拠点アクセスルートを選定

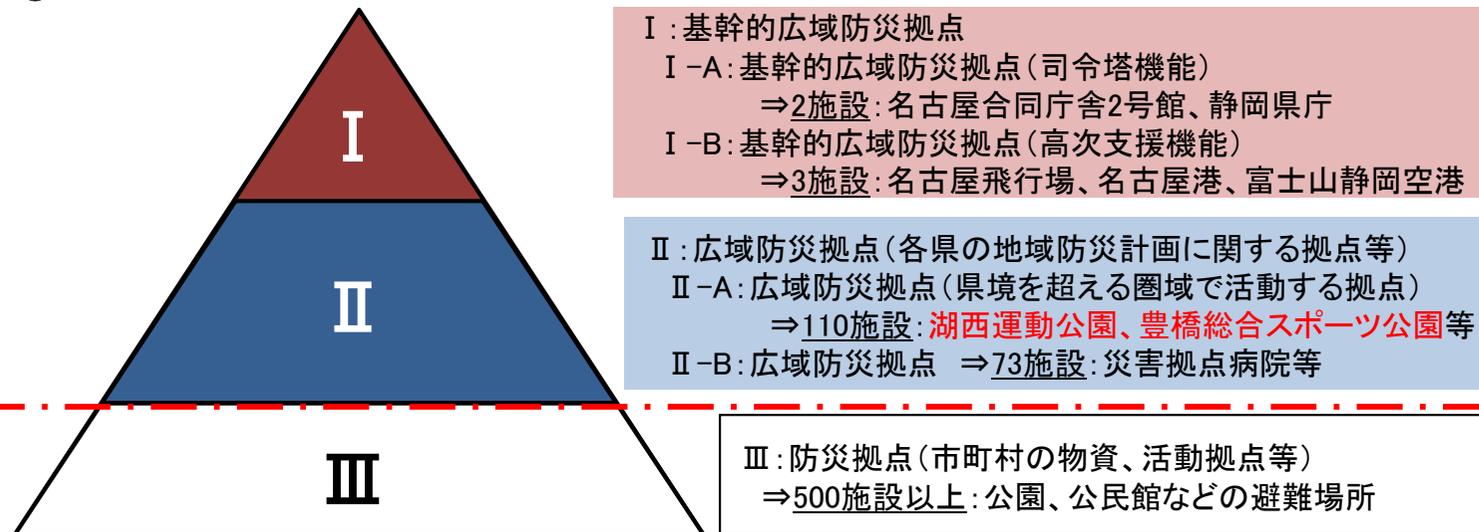
<アクセスすべき拠点の設定>

- 人命救助及び緊急物資輸送のためにアクセスすべき拠点を設定。
- 拠点アクセスルートについても「くしの齒ルート」と同様に具体計画を策定。

◆人命救助のためにアクセスすべき拠点と、物資輸送のためにアクセスすべき拠点を抽出

- ① 人命救助、広域支援において重要な防災拠点
【「中部圏広域防災ネットワーク整備計画(第2次案)」におけるカテゴリⅠ、Ⅱ】
- ② 道路啓開の指揮所となる拠点事務所【国道事務所、県土木事務所等】
- ③ 発災直後のエネルギー確保【油槽所、製油所等】
- ④ 県・市町村の防災計画等との整合から、アクセスすべき施設

①「中部圏広域防災ネットワーク整備計画(第2次案)」におけるカテゴリ



- ② 道路啓開の指揮所となる拠点事務所
- ③ 発災直後のエネルギー確保
- ④ 県・市町村の防災計画等と整合

くしの歯作戦に関する訓練の実施と理解度の向上

くしの歯作戦の説明会【くしの歯作戦を映像を活用して周知】

- 災害協定業者等の建設会社、および市町村等の防災担当者に対して「中部版くしの歯作戦」の理解促進を図ることを目的に、動画を活用して、くしの歯作戦の基本事項を周知。
- 今後も、各種訓練や説明会等で継続的に活用することで、くしの歯作戦の理解度の向上を図る。

【映像の構成】

- ① 中部版「くしの歯作戦」の位置づけ
- ② くしの歯作戦の目的
- ③ 「くしの歯作戦」の基本的な考え方
 - 各ステップの説明
- ④ 道路啓開の進め方
 - 発災から道路啓開実施までの流れ

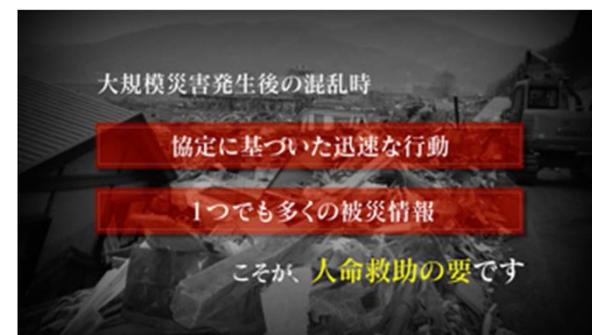
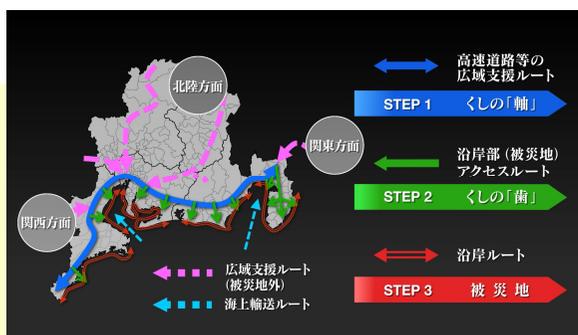
【Youtube、SNSへの掲載】

中部版「くしの歯作戦」や道路啓開手順についてコロナ禍においても広く周知するため、**いつでも、繰り返し確認**していただけるように、インターネットを通じて配信する。



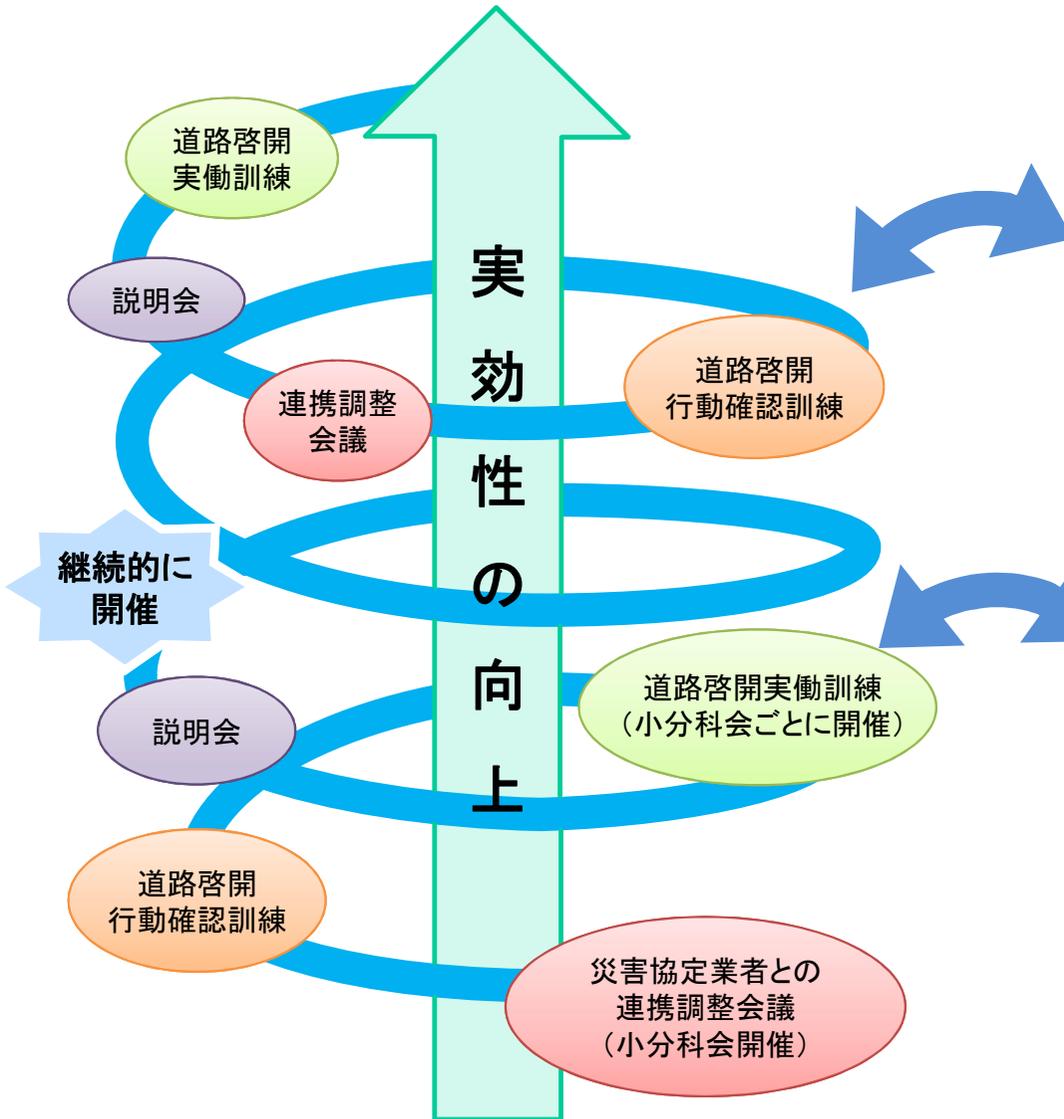
「国土交通省 中部地方整備局」
で検索

https://www.youtube.com/channel/UC7ikdp2FGt_niPat3kAcDKA



道路啓開に関する訓練等の継続的な実施

- 道路啓開の実効性向上のためには啓開作業を実施する災害協定業者の実行力が重要。
- 発災時には、迅速かつ確実に、パトロール、啓開作業を実行するために、災害協定業者の理解・事前準備の推進のための取り組み(連携会議、訓練等)を継続的に実施。



<実効性向上のためのツール>

<作業マニュアル(案)>

災害協定業者及びその他契約業者向けに、連絡体制、役割分担、作業要領、必要な人員・資機材、記録方法等を具体化した、「道路啓開作業マニュアル」を作成。

<手帳>

発災時の連絡体制や作業要領等、具体的な行動を記した「手帳」を作成。

<個票>

くしの歯ルート各区間の担当業者、連絡先、担当区間、被害想定、必要資機材を示した、「個票」を作成。

<タイムライン>

関係機関との連携・調整を時系列に示した、「タイムライン」を作成。

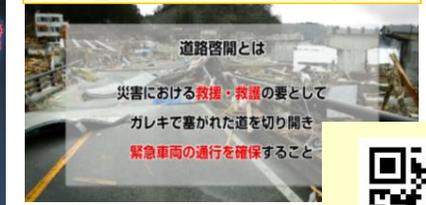
<教育ビデオ>

平常時・発災時での効果的な活用方法を検討し、社内教育訓練で活用できる教育ビデオ等を作成。

建設業者向けに中部版「くしの歯作戦」を説明したビデオ(約7分)



建設業者向けに道路啓開の作業を説明したビデオ(約6分)



■ YouTube チャンネル

「国土交通省 中部地方整備局」で検索

https://www.youtube.com/channel/UC7ikdp2FGt_niPat3kAcDKA

①「防災道の駅」とは

新「道の駅」のあり方検討会 提言 (令和元年11月18日)

「道の駅」第3ステージ (2020年～2025年)

《地方創生・観光を加速する拠点》



赤羽大臣 石田委員長

「2025年」に目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 多言語対応やキャッシュレスの導入
- 海外や観光関係団体との連携



2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域防災
「防災道の駅」の選定・支援
- 地域防災
BCPの策定を促進



3. あらゆる世代が活躍する舞台となる 地域センターに

- 子育て応援
- 地域活性化プロジェクト
- 大学等の連携企画の実施



「防災道の駅」制度

都道府県の地域防災計画等で、**広域的な防災拠点**に位置づけられている道の駅について、「**防災道の駅**」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための**重点的な支援**を実施

広域的な防災拠点機能 を持つ道の駅

- ・自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧・復興活動の拠点等

地域の防災拠点機能 を持つ道の駅

- ・地域の一時避難所等

その他の道の駅

重点的な支援

(最大5年)

ハード面

- ・防災機能の整備・強化を交付金で重点支援

ソフト面

- ・BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援

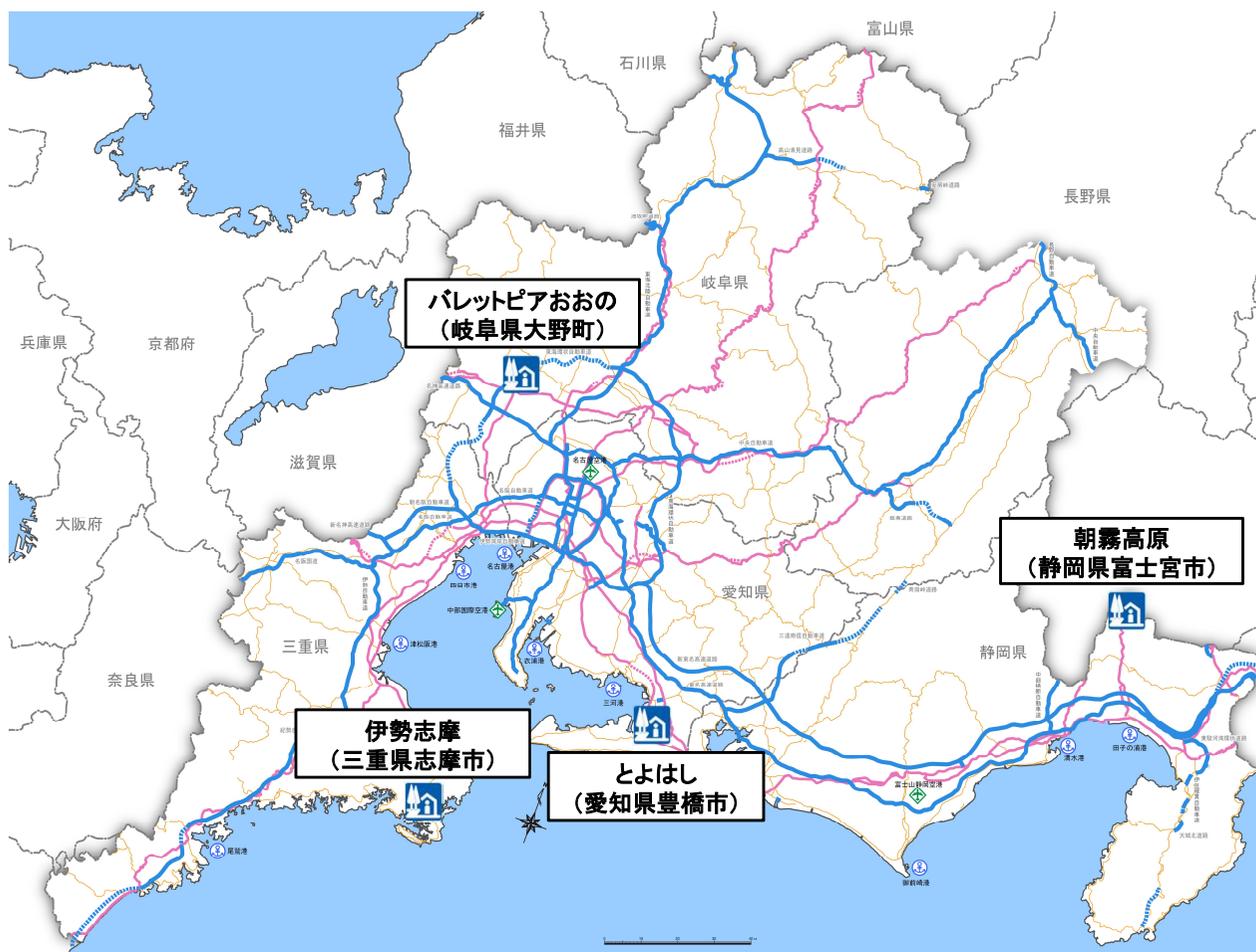


広域的な防災拠点 (イメージ)

令和3年に全国で39駅を選定

②中部の「防災道の駅」

- 「道の駅」第3ステージの取組の一環として、防災拠点としての役割を担う「防災道の駅」を全国で39駅選定。
- 中部ブロックでは「バレットピアおおの(岐阜県)」、「とよはし(愛知県)」、「伊勢志摩(三重県)」、「朝霧高原(静岡県)」の4駅が選定。



■「防災道の駅」の選定要件

1. 都道府県が策定する**広域的な防災計画**に広域的な防災拠点として位置づけられていること

2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す**施設、体制**が整っていること

① **建物の耐震化、無電柱化、通信や水の確保等**により、災害時においても業務実施可能な施設 となっていること

② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、**2500m²以上の駐車場**を備えていること

③ 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の**役割分担等**が定まった**BCP(業務継続計画)**が**策定**されていること

※上記について**選定後3年程度**で必要な**機能、施設、体制を整えるための具体的な計画**があることでも可

③災害時に防災機能を発揮する「道の駅」(取組例)

- 「道の駅」は、停電時でも24時間サービス可能な発電設備、備蓄倉庫、ヘリポートなどを備え、地域の防災拠点化。
- 「道の駅」が災害時に機能を発揮するため、道の駅BCP(業務継続計画)を策定。

「とよはし」(愛知県豊橋市)

<防災機能を強化した「道の駅」の事例>

- 発災後3日間を想定し、非常用発電機、貯水槽、備蓄倉庫、マンホールトイレを整備

自動販売機(災害対応)



貯水槽



備蓄倉庫



非常用発電機



マンホールトイレ



<道の駅BCP訓練で災害時の活動を確認>

○訓練の目的

- ・災害時に、道の駅BCPに応じて活動できるかなどの確認や、従業員の防災意識の向上を図る

○訓練の参加者

- ・道の駅設置者である地方自治体、道の駅従業員、道路管理者

○訓練の内容

- ・第1部 座学「道の駅」の防災機能について
- ・第2部 災害発生を想定した図上演習
- ・第3部 振り返り



挨拶



座学



図上演習



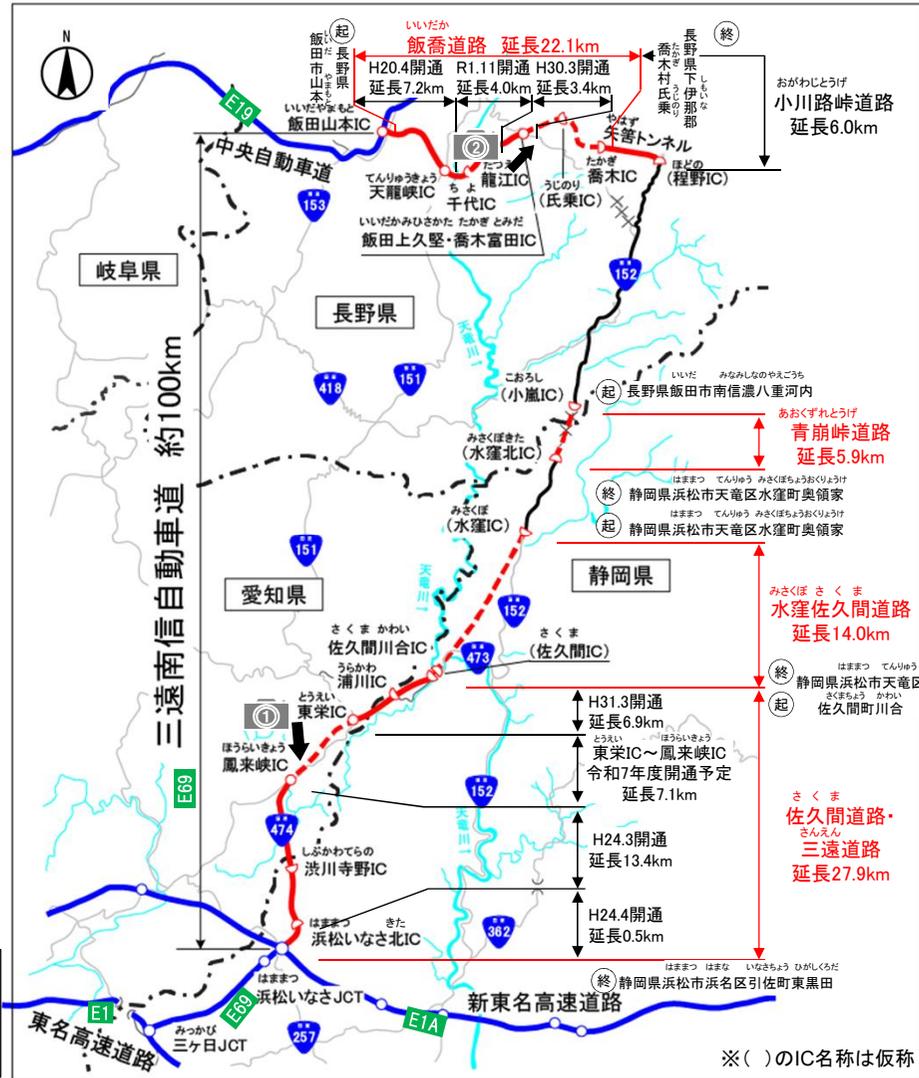
振り返り

三遠南信自動車道 事業概要

- 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路(一般国道の自動車専用道路)です。
- 本事業は、新東名高速道路と中央自動車道をつなぎ、広域ネットワークを構築するとともに、**災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援**を目的に計画された道路です。

三遠南信自動車道の全体位置図

さくま さんえん
 ■佐久間道路・三遠道路



いいだか
 ■飯橋道路

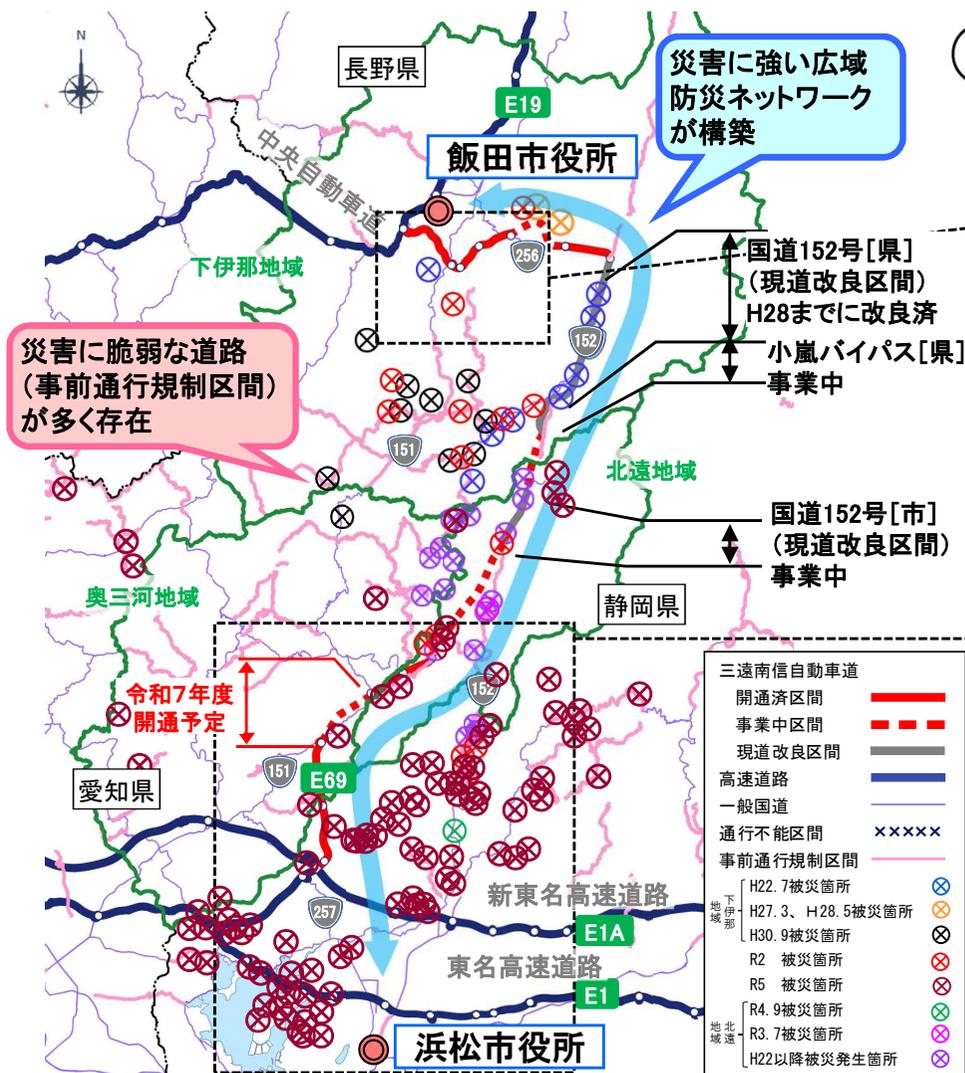


整備効果

災害に強い道路機能の確保

- 北遠地域、奥三河地域、下伊那地域は、事前通行規制区間の存在や災害等による通行止めが多く発生しており、道路ネットワークが脆弱です。
- 令和2年7月と10月の豪雨に伴い、三遠南信地域では、国道や県道の複数箇所で大規模な災害による通行止めが発生しましたが、部分供用した飯喬道路や佐久間道路・三遠道路が都市間のアクセス道路として機能し、リダンダンシー効果を発揮しました。
- 三遠南信自動車道の全線開通により、災害に強い道路での広域防災ネットワークが構築されます。

■北遠・奥三河地域と下伊那地域の災害等による通行止め状況



■通行止め発生状況 (泰阜村へのアクセス)



<泰阜村職員の声>

- ・令和2年7月の豪雨災害により、アクセス路が通行止めになりました。
- ・天龍峡IC~龍江ICの開通により、千代ICを利用する迂回ルートがあったため大きな影響はなかった。

■通行止め発生状況 (浜松市へのアクセス)



<国道152号>



国道152号・県道
全面通行止め

三遠南信自動車道が
災害時の代替路
として機能

<県道 天竜公園阿智線>



| | | | |
|----------|---------------|-----------------|------------------------|
| 三遠南信自動車道 | 暫定2車線 開通 (赤線) | 完成2車線 未開通 (赤点線) | R2.7豪雨災害による通行止め箇所 (赤×) |
| 高速道路 | 主要地方道 (青線) | 一般国道 (紫線) | |
| 一般国道 | 一般県道 (黄線) | | |

整備効果

救急医療活動の支援

- 三遠南信自動車道の整備の進捗により、**第三次救急医療施設の60分カバー圏域が拡大**しています。
- 長野県の上村地区から飯田市立病院への所要時間は7分短縮され、更なる**救命率の向上**が期待されます。
- また、浜松市北遠地域からの緊急搬送では、狭い箇所がある国道473号等を回避する事で、**搬送時間短縮・患者への負担軽減**に寄与します。

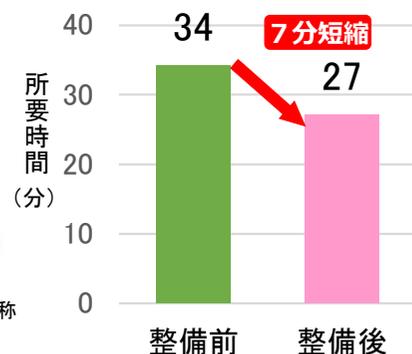
■第三次救急医療施設60分カバー面積の拡大



■飯橋道路開通による飯田市立病院への所要時間の変化



<上村地区から飯田市立病院の所要時間>



出典 ETC2.0プローブデータ
 整備前:R1.10平日平均 整備後:R4.10平日平均
 (事業中区間は設計速度にて算出)

■佐久間道路・三遠道路開通による走行性・安全性の向上

<開通前>



狭い箇所を通過せざるを得ず、すれ違いが困難

<開通後>



走行性がよくなり、搬送時間短縮 患者への負担軽減

【浜松市消防局の声】

- 三遠南信開通により、搬送時間が短縮されるだけでなく、**安全性の向上や患者への身体的な負担の軽減**につながる。
- 東栄IC～鳳来峡ICの開通で**更なる効果が**見込めるため、**早期開通に期待**。

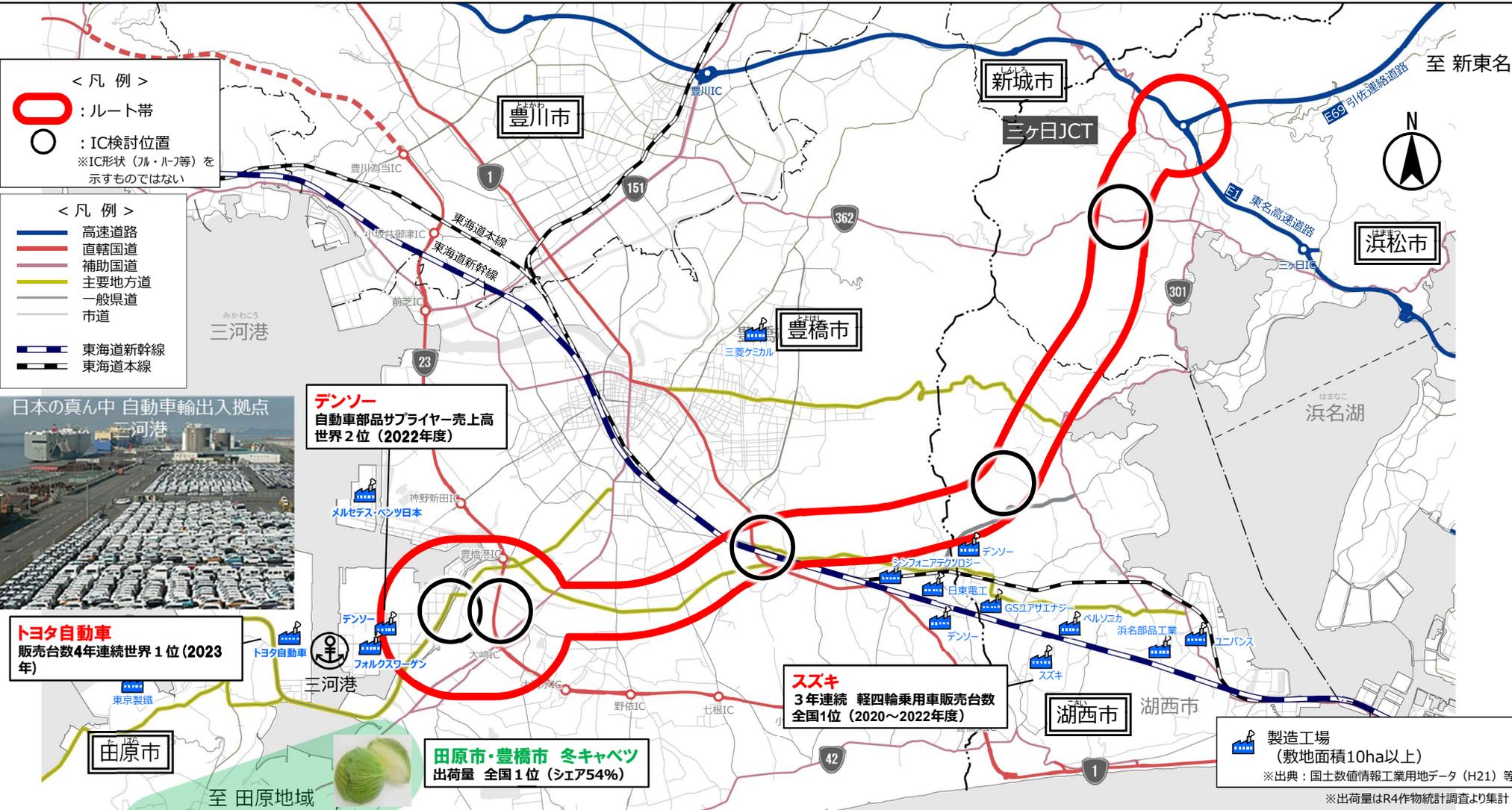


出典: R5.8ヒアリング調査結果

出典: (現況) ETC2.0プローブデータ R4.10平日平均 (整備前) 三遠南信自動車道が全線未整備として算出 (整備後) 事業中区間は設計速度にて算出

浜松湖西豊橋道路

- 東名高速道路 ^{みっかび}三ヶ日JCTと日本を代表する自動車輸出入を誇る^{みかわこう}三河港を直結し、当該地域の主要産業である自動車関連の製造業や全国有数の出荷額を誇る農産物などの物流効率化に寄与する自動車専用道路。
- 令和4年3月に対応方針が決定し、愛知県・静岡県・浜松市において、都市計画・環境アセスメントの手続きを実施しているところ。
- 令和6年度は、引き続き、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査を実施。



ご静聴ありがとうございました。