

災害時の道路啓開に関する実態調査

結果報告書

令和5年4月

総務省行政評価局

前 書 き

首都直下地震や南海トラフ地震といった大規模な地震は今後 30 年以内に高確率で発生すると想定されており、例えば、首都直下地震では、道路被害による通行困難や渋滞に伴い、車両を放置して避難する者が発生し、放置車両が交通を妨げると想定されている。

平成 26 年の災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）改正の趣旨を踏まえ、道路啓開計画の策定や、民間事業者等との車両の移動等に係る協定の締結、訓練などの取組が進められているが、国及び地方公共団体では、次のような状況がみられる。

- ① 過去に被災した地方公共団体では、発災時の具体的な備えや他の道路管理者等との協力、連携等の備えが不十分であったために、道路啓開に課題が生じた例がある。
- ② 地方公共団体における道路啓開を円滑かつ迅速に実施するための備えの課題や効果的な取組などの実態について、これまでのところ十分に明らかではない。
- ③ 地方公共団体が備えを進めるに当たって、国がどのような支援をしているのか、国と地方公共団体がどのように協力、連携等をしているのかなどの状況について、十分に明らかではない。

本調査では、これらの状況を踏まえ、特に、今後起こり得る大規模災害時における道路啓開への備え、その中でも、手続や人員、資機材の確保等、事前の準備が不可欠な車両移動等への備えを平時から進めるためには、どのような課題があり、どのような支援等があれば取組が進むかを検討するとともに、効果的な取組例を収集・提供することで、地方公共団体における備えの向上に資することを目的とする。

目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果	2
1 道路啓開に関する全体概況等	2
(1) 道路啓開のための備えが必要とされる背景及び課題	2
(2) 関係法令や国の計画における道路啓開の位置付け等	4
(3) 本調査の視点等	7
2 道路啓開計画の策定状況等	10
(1) 制度概要等	10
(2) 調査結果	10
3 道路啓開の実効性確保のための取組状況	24
(1) 制度概要等	24
(2) 調査結果	27
事例集	47
資料編	71

第1 調査の目的等

1 目的

本調査は、平成26年の災害対策基本法（昭和36年法律第223号。以下「法」という。）の改正において対策の強化が図られた車両等の移動を中心に、国及び地方公共団体による円滑かつ迅速な道路啓開を推進する観点から、地方公共団体における道路啓開への備えの課題、効果的な取組等を明らかにするとともに、地方公共団体が道路啓開への備えを更に進めるために、国による支援、国と地方公共団体の協力、連携等の在り方等の検討に資するために実施したものである。

2 対象機関

(1) 調査対象機関

内閣府、国土交通省（地方整備局（5））

(2) 関連調査等対象機関

都道府県（8）、市区町村（16）、民間団体等（8）

3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局（関東、中部、近畿）

四国行政評価支局

行政評価事務所（新潟）

4 実施時期

令和3年9月～5年4月

第2 調査結果

1 道路啓開に関する全体概況等

(1) 道路啓開のための備えが必要とされる背景及び課題

道路啓開とは、地震や大雪等の災害発生時に、緊急通行車両等の通行のため早急に最低限の瓦れき処理や車両の移動等を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを確認することをいう¹ (図 1-①)。災害発生時には、被災した地域の応急復旧を実施するためにも、救援ルートを確認する道路啓開が必要となる。

図 1-① 道路啓開のイメージ

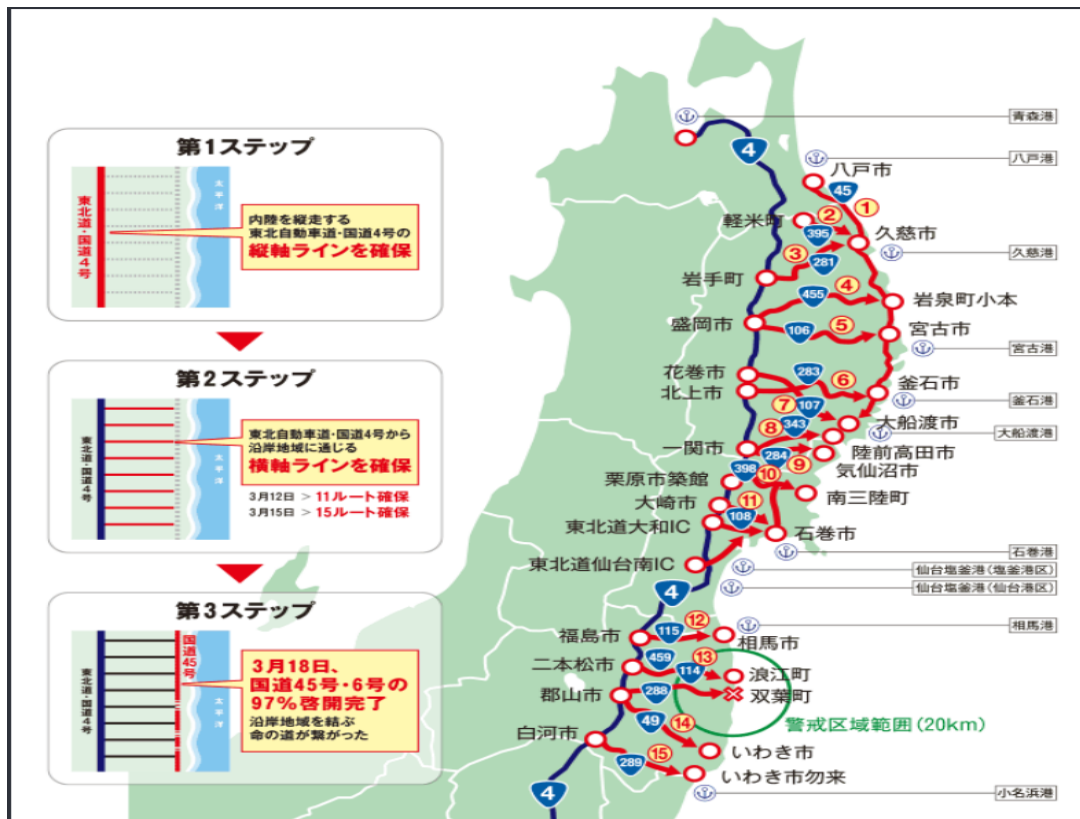


(注) 国土交通省のホームページによる。

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災では、巨大津波により太平洋沿岸の各地域に甚大な被害が生じたところ、被災地へのアクセスルートを迅速に確保するため、国と建設業者の事前の災害協定（以下「協定」という。）に基づき、災害発生後に立案された「くしの歯作戦」（図 1-②）による道路啓開が行われた。これにより、震災翌日には、太平洋沿岸の主要都市へのアクセスルートが確保され、災害初動時における道路啓開の重要性が大きく認識された。

¹ 国土交通省のホームページを基に当省において記載。なお、道路啓開について法令上の定義は存在しない。

図 1-② くしの歯作戦



(注) 1 国土交通省東北地方整備局のホームページによる。

2 「くしの歯作戦」とは、上記ホームページによると「内陸部を南北に貫く東北自動車道と国道4号から、「くしの歯」のように沿岸部に伸びる何本もの国道を、救命・救援ルート確保に向けて切り開く作戦」を意味する。

また、東日本大震災以降に発生した地震においても道路啓開が行われてきたが、その中では以下のとおり、対応に苦慮したことなど課題がみられた。

ア 平成 28 年熊本地震（平成 28 年 4 月）

二度にわたり熊本県で最大震度 7 を観測した熊本地震では、熊本市内から阿蘇にかけて九州自動車道や国道、県道などで橋梁損傷や土砂崩れ等の被災が発生した。

熊本県では、被災地が広範囲にわたったことから被災状況の全体把握が難しく、協定締結先の民間団体に道路啓開の作業要請を行うに当たり、どこから作業を行うべきか判断し、指示を出すことに時間を要したとしている。また、民間団体の支部の中でも連絡系統が円滑でなく、啓開がなかなか進まなかったとしている²。

イ 平成 30 年北海道胆振東部地震（平成 30 年 9 月）

北海道胆振地方中東部で最大震度 7 を観測した北海道胆振東部地震では、道路啓開に当たり、①現場との通信手段がなく、現場の状況を把握できなかったことから、啓開作業応援業者への指示ができなかったことや、②林地・

² 第 32 回日本道路会議 講演概要「パネルディスカッション「巨大地震への備え～熊本地震から学ぶべきこと～」による。

斜面崩壊により道路上に堆積した倒木処理のための機械が未配備であったこと、③車両や家屋などの財産物の取扱いや土砂仮置き場の確保などの対応に苦慮したことなどが課題として挙げられている³。

我が国では、地震や豪雨等の大規模災害の発生が懸念されており、特に今後 30 年以内に、首都直下地震（マグニチュード 7 程度）は約 70%、南海トラフ地震（マグニチュード 8 から 9 程度）は 70～80%という高確率で発生することが想定されている⁴。

国の「首都直下地震の被害想定と対策について（最終報告）」（平成 25 年 12 月中央防災会議首都直下地震対策検討ワーキンググループ）では、首都及びその周辺地域で大規模災害が発生した場合、沿道建物から道路への瓦れきの散乱、電柱の倒壊、道路施設の損傷、停電に伴う信号の滅灯、延焼火災の発生、放置車両の発生、鉄道の運行停止に伴う道路交通需要の増大等により、発災直後から深刻な道路交通麻痺が発生し、消火活動、救命・救助活動、ライフライン等の応急復旧、物資輸送等に著しい支障等が生じることが危惧されており、「緊急交通路⁵、緊急輸送道路⁶等について、被災後速やかに一体的かつ状況にあわせた最適な道路啓開を実施するため、各機関が結んでいる建設会社等との災害協定の運用に当たって、優先順位や資機材投入等、発災時に円滑な調整を行う枠組等を構築すべきである」と指摘されている。

(2) 関係法令や国の計画における道路啓開の位置付け等

ア 災害対策基本法及び防災基本計画

(ア) 災害対策基本法

道路啓開を行うに当たって必要となる、崩壊した建物などの瓦れきの除去については、従来、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 42 条の規定に基づき道路管理者⁷による道路の維持管理として行われてきた。一方、車両については、同法第 67 条の 2 の規定に基づき長時間放置された車両の移動等が可能とされていたものの、同条では適用可能な場面が限られることや車両を破損させるような移動はできないこと等の課題がみられた。また、東日本大震災や平成 26 年 2 月に発生した関東甲信越地方の大雪では、大量の放置車両や立ち往生車両が発生し、迅速に車両を移動する必要性が改めて認識された。

そのため、今後首都直下地震等の大規模災害が発生した場合に、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間す

³ 北海道第 2 回道路管理に関する懇談会 資料「3. 大規模地震時における道路管理の現状と課題」による。

⁴ 地震調査研究推進本部地震調査委員会の予測による（令和 4 年 1 月 1 日基準）。

⁵ 緊急交通路は、法第 76 条第 1 項の規定に基づき、災害時に都道府県公安委員会が、災害応急対策が的確かつ円滑に行われるようにするために緊急の必要があるとき、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止又は制限するために指定する道路区間である。

⁶ 緊急輸送道路は、高速道路、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と都道府県知事等が指定する防災拠点を連絡する道路又は指定防災拠点を相互に連絡する道路である。平成 8 年 5 月に国土交通省から通知「緊急輸送道路ネットワーク計画等の策定について」（平成 8 年 5 月 10 日付け建設省道防発第 4 号）が発出されたことに伴い、各都道府県において関係機関（道路管理者、都道府県防災部局、警察、自衛隊、港湾管理者等）からなる協議会が主体となり、緊急輸送道路の整備を内容とした「緊急輸送道路ネットワーク計画」が策定されている。計画で策定された緊急輸送道路は地域防災計画に規定されている。

⁷ 道路法によると、国、都道府県、市町村等が道路管理者になるものとされている。

ら確保されず、災害応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがあることから、平成 26 年 11 月に法が改正され、災害発生時における道路管理者による車両の移動等に関する規定が盛り込まれた⁸。

改正により、可能となった措置は以下のとおりである。

- ① 緊急通行車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、区間を指定して次の措置を実施（その際、やむを得ない限度での破損を容認するとともに、これに伴う損失補償についても規定を整備）
 - ・ 緊急通行車両の通行の妨げとなる車両の運転者等に対して移動を命令
 - ・ 運転者の不在時等は、道路管理者自ら車両を移動
- ② ①のためやむを得ない必要があるとき、道路管理者は、他人の土地の一時使用、竹木その他の障害物の処分が可能
- ③ 都道府県公安委員会は、道路管理者に対し、①の措置の要請が可能。また、国土交通大臣は地方公共団体に対し、都道府県知事は市町村に対し、①の措置について指示が可能

また、改正法の施行に当たり、内閣府、消防庁及び国土交通省から各都道府県に通知「災害対策基本法の一部を改正する法律について」（平成 26 年 11 月 21 日府政防第 1230 号、消防災第 275 号、国道政第 62 号。以下「施行通知」という。）が発出され、法改正の趣旨や留意事項等が示されるとともに、地域防災計画の修正を行うなど必要な見直しを速やかに進めることや、発災時に関係者で連携して速やかな道路啓開が行われる体制を構築することなどが周知されている。

さらに、施行通知と併せ、実際の運用に当たっての必要な事項を取りまとめたものとして、「災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き」（平成 26 年 11 月国土交通省道路局。以下「手引き」という。）が作成された。手引きは地方整備局等⁹が対象と想定されているが、地方公共団体等の道路管理者が対応する際にも参考にできるものとされ、また、災害時の対応だけではなく、道路啓開等の計画（以下「道路啓開計画¹⁰」という。）の策定や実働訓練を実施する場合等にも活用できるものとして、都道府県、市町村等に広く周知されている。

（イ）防災基本計画

法第 34 条の規定に基づき作成された防災基本計画（昭和 38 年 6 月中央防災会議決定、令和 4 年 6 月 17 日最終修正）では、道路管理者は道路啓開等（雪害においては除雪を含む。）を行い道路機能の確保に努めるものとされ、

⁸ 本報告書では、法第 76 条の 6 に基づく①車両の運転者等に対する移動命令、②道路管理者自らによる車両移動をまとめて「車両移動等」とする。

⁹ 「地方整備局等」には国土交通省北海道開発局、内閣府沖縄総合事務局開発建設部を含む。以下同じ。

¹⁰ 道路啓開計画についての法令上の定義はない。本報告書では、道路啓開計画は「災害時に道路管理者が道路啓開を行う際の方針として、実施体制及び関係機関との連携、災害時に優先的に道路啓開を行うことが想定される路線（以下「道路啓開候補路線」という。）などについて定めた計画」のことをいうものとする。

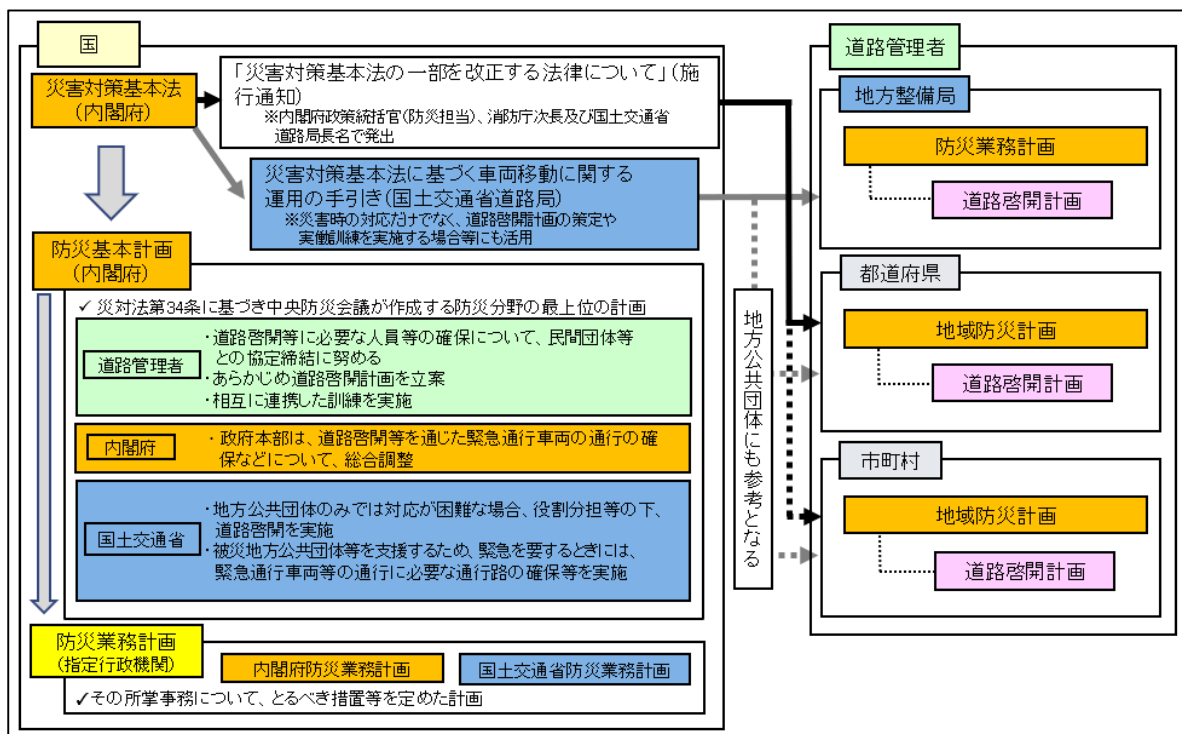
また、道路啓開等に必要な人員、資機材等の確保について、民間団体等との協定の締結に努めるものとされている。

防災基本計画は過去の災害対応の教訓や関係法令の改正等を踏まえて修正されており、平成 23 年 12 月には、道路管理者相互の連携の下、あらかじめ道路啓開計画を立案することについて追加され、その後、26 年 1 月に上記連携は協議会の設置等により行うことが記載された(資料編 資料1-⑥参照)。

また、防災基本計画では、国(非常災害対策本部等)は、応援部隊の災害現場への投入を迅速化するため、交通規制や道路啓開等を通じた緊急通行車両の通行の確保などについて、総合調整を行うものとされており、さらに、国(国土交通大臣)は、道路管理者である都道府県及び市町村に対し、必要に応じて、ネットワークとして緊急通行車両の通行ルートを確認するために広域的な見地から指示を行い、迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、地方管理道路において、道路啓開を代行できる制度を活用し支援を行うものとされている。

さらに、国は、公共機関、地方公共団体等との連携を強化するため、広域に被害が及ぶ大規模災害を想定した防災訓練を積極的に実施するものとされている。

図 1-③ 防災計画の体系(道路啓開に係る部分)



(注) 法、防災基本計画、内閣府防災業務計画、国土交通省防災業務計画等を参考に当省において作成した。

イ 南海トラフ地震や首都直下地震が想定される地域における計画

南海トラフ地震が想定される地域に関しては、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法(平成 14 年法律第 92 号)に基づき「南海ト

ラフ地震防災対策推進基本計画」(平成 26 年 3 月中央防災会議、令和 3 年 5 月 25 日最終改定)が策定されている。道路啓開については、当該計画に基づき策定された「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」(平成 27 年 3 月中央防災会議幹事会、令和 4 年 6 月 10 日最終改定。以下「南海トラフ地震具体計画」という。)に関連の記載がある。

また、首都直下地震が想定される地域に関しては、首都直下地震対策特別措置法(平成 25 年法律第 88 号)に基づき「首都直下地震緊急対策推進基本計画」(平成 26 年 3 月 28 日閣議決定、平成 27 年 3 月 31 日改定)が策定されている。道路啓開については、当該計画に基づき策定された「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」(平成 28 年 3 月中央防災会議幹事会、令和 4 年 6 月 10 日最終改定。以下「首都直下地震具体計画」という。)に関連の記載がある。

上述した南海トラフ地震具体計画及び首都直下地震具体計画では、災害応急対策に必要な部隊、物資等を被災地に投入するための緊急輸送ルート¹¹が選定され、国土交通省や道路管理者等の防災関係機関による、緊急輸送ルートに対する発災時の措置について取り決められている。

具体的には、国土交通省が緊急輸送ルート等について、通行可否情報の共有、必要に応じた点検、啓開活動・応急復旧を行うことや、道路管理者等が、必要に応じて、自らの管理する道路について、法第 76 条の 6 の規定に基づき、区間の指定を行い、車両の移動など緊急通行車両等の通行を確保するために必要な措置を行うことなどが記載されている(資料編 資料 1-⑦、資料 1-⑧参照)。

(3) 本調査の視点等

道路啓開は、瓦れき除去や車両移動等を含む様々な活動から構成されており、大きく、平時と発災後のフェーズに分けると、図 1-④のとおり整理できる。

道路啓開は、災害応急対策として位置付けられており、被害の拡大を防ぎ、人命救助に大きな役割を果たすとの観点からは、初動期にいかに迅速な対応を行えるかが重要となる。そのため、発災後に、各道路管理者が円滑かつ迅速に対応できるよう、平時からの備えが必要である。

特に、平成 26 年の改正後の法第 76 条の 6 の規定に基づく車両移動等は、国民の財産に対する直接的な公権力の行使であり、一定の手続(民間事業者等に行わせる場合には協定の締結や身分証明書の発行等)が求められる。また、発災時に多くの関係機関等の役割分担や、人員及び資機材の確保をどうするかといった点などについて事前の準備が重要となる。

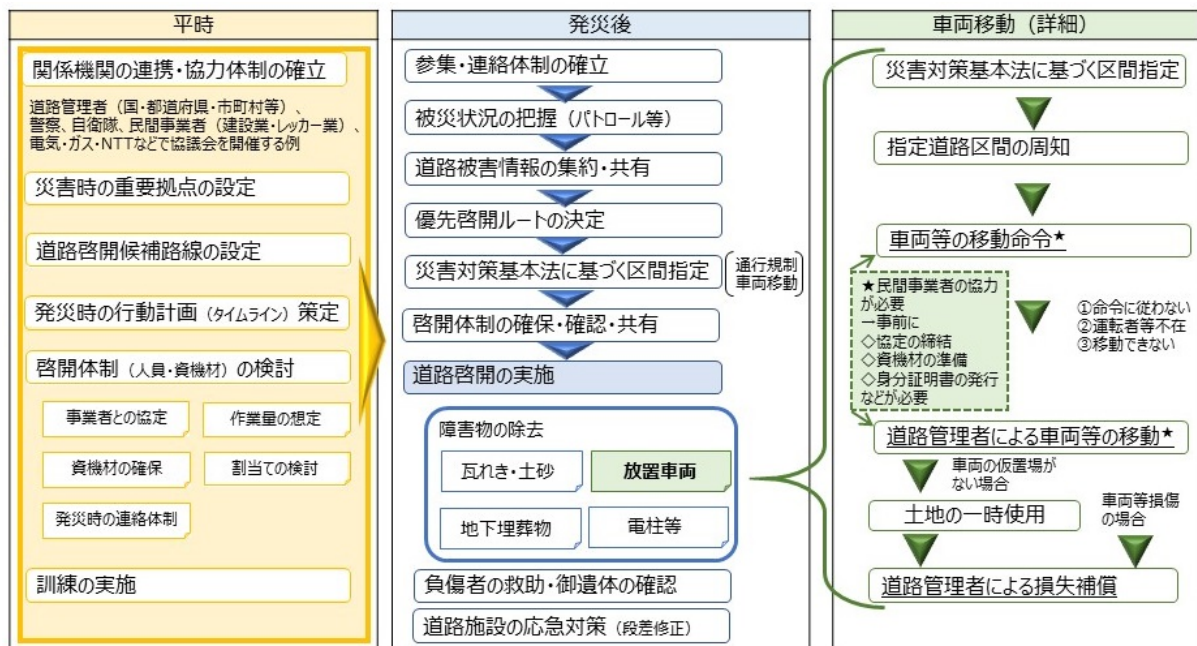
上記のことから、本調査では、道路啓開のうち発災時の車両移動等に係る備えに着目し、国及び地方公共団体における①道路啓開計画の策定状況やその内容、訓練

¹¹ 緊急輸送ルートとは、南海トラフ地震具体計画及び首都直下地震具体計画において、全国からの応援部隊や緊急物資輸送車両等の広域的な移動を確保するとともに、甚大な被害が見込まれる地域及び防災拠点に到達し、活動を確保するために、都道府県地域防災計画で定める緊急輸送道路を踏まえ、国土の骨格をなす幹線道路である高速道路、主要国道を中心に必要に応じて都道府県等が管理する道路も含め、選定したネットワークである。

の実施状況、②道路啓開計画に基づき対応するための関係機関や民間事業者等との連携状況等について調査した。

なお、本調査では、道路法に基づく道路の大部分を占める一般国道、都道府県道、市町村道を対象とし、これらの道路における道路啓開のための備えについて調査した。

図 1-④ 道路啓開の流れ



(注) 埼玉県、沖縄県等の道路啓開計画及び国交省の「災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き」を参考に当省において作成した。

また、本調査で調査対象とした地方整備局及び地方公共団体の選定基準は以下①、②及び表 1-①のとおりである。

- ① 今後 30 年以内に発生する確率が高く、甚大な被害をもたらすとされる首都直下地震及び南海トラフ地震については、これらの地震が発生した場合、大量の放置車両の発生が見込まれ、車両移動等を含む発災時の道路啓開への事前の備えの必要性が非常に高いと考えられることから、これらの地震の被害が想定される地域を所管する地方整備局及び都道府県
- ② 上記①以外の地域については、冬期道路交通確保計画等の道路除雪に関する計画を策定しており、かつ、地震への備えを実施しているなど、豪雪への備えを地震発災時の道路啓開の備えに活用できると考えられる地方整備局及び都道府県

表 1-① 調査対象とした地方公共団体の選定理由

調査対象機関		想定される地震	選定理由	
関東地方 整備局	東京都	首都直下地震	国の計画策定の協議会に参加	
			江東区	23区のうち東部から選定
			新宿区	23区のうち西部から選定
	埼玉県	首都直下地震	国の計画を踏まえ独自の計画を策定	
			さいたま市	県の計画策定の協議会に参加
			川口市	東京都に隣接し交通の要衝のため
中部地方 整備局	静岡県	南海トラフ地震	国の計画を踏まえ独自の計画を策定	
			焼津市	県の計画策定の協議会に参加
			藤枝市	県の計画策定の協議会に参加
	愛知県	南海トラフ地震	国の計画策定の協議会に参加	
			名古屋市	国の計画策定の協議会に参加
			豊橋市	県東部の交通の要衝のため
四国地方 整備局	徳島県	南海トラフ地震	国の計画を踏まえ独自の計画を策定	
			徳島市	県の計画策定に当たって連携あり
			小松島市	県の計画策定に当たって連携あり
	高知県	南海トラフ地震	国の計画を踏まえ独自の計画を策定	
			高知市	県の計画策定に当たって連携あり
			四万十市	県の計画策定に当たって連携あり
北陸地方 整備局	新潟県	新潟県を被災 対象とする地震	豪雪への備えを地震発災時の道路啓開の備えに活用できないかとの観点から選定	
			上越市	県の上越地域より選定
			南魚沼市	県の中越地域より選定
近畿地方 整備局	福井県	福井県を被災 対象とする地震	豪雪への備えを地震発災時の道路啓開の備えに活用できないかとの観点から選定	
			福井市	県庁所在地であり県内交通の中心のため
			坂井市	福井市及び石川県と隣接し県北部の交通の要衝のため

(注) 1 当省において作成した。表中の「計画」とはいずれも道路啓開計画を指す。

2 市区町村の選定に当たっては、①国若しくは県が設置した計画策定のための協議会への参加又は計画策定や見直しに当たっての国や都県との連携の有無、②地勢及び交通状況を考慮した。

2 道路啓開計画の策定状況等

(1) 制度概要等

道路啓開に係る平時の備えについては、まず、発災時に道路管理者が道路啓開を実施する方針・計画をあらかじめ定めておくことが重要であると考えられる。具体的には、道路啓開を要する災害の想定、優先的に道路啓開を実施するルート（道路啓開候補路線）やその際の手順、啓開作業に必要な人員及び資機材の確保方法等が想定される。

この点、法では、道路啓開の方針・計画について、特に規定されていない。防災基本計画においては、道路啓開計画に定める具体的な事項は明示されていないものの、道路管理者は「道路啓開等を迅速に行うため、協議会¹²の設置等による道路管理者相互の連携の下、あらかじめ道路啓開等の計画を立案するもの」とされている。

なお、手引きでは、道路管理者間や関係機関との情報共有・連携について、①地方整備局等には、各道路管理者の道路啓開候補路線の被災状況を速やかに収集し、道路啓開の必要性を判断することが求められる、②そのためには、関係する道路管理者で構成された協議会等により、あらかじめ、被災情報の連絡方法や道路啓開候補路線、区間指定の決定方法等について共有しておく必要がある、③協議会等には、必要に応じて関係機関の参加を求め、各関係機関との連絡手段等について事前に取り決めておくことが望ましいなどとされている。

(2) 調査結果

今回、当省が地方整備局の管轄区域ごとに、5 地方整備局、8 都道府県及び 16 市区町村における道路啓開計画の策定や、計画に基づく訓練の実施などの取組状況を調査したところ、以下①～③のような状況がみられた（なお、地方整備局及び地方公共団体ごとの状況は、ア～オを参照）。

- ① 首都直下地震や南海トラフ地震といった大規模な地震による被害が想定される地域では、国が主体となって関係機関で構成される協議会を設置し、同協議会での検討を経て道路啓開計画を策定し、地域としての対応方針を定めている。
- ② また、国が主体となって策定した道路啓開計画を踏まえて、独自の計画や作業手順書等を策定する地方公共団体があるなど、地域として道路啓開のための取組が一定程度進んでいる。
- ③ 一方で、①及び②以外の地域では、大規模な地震ほどの地域でも起こり得るにもかかわらず国を主体とした協議会は設置されておらず、道路啓開計画を策定するには至っていない。また、国を主体とした道路啓開のための対応方針が定まっていないことから、これらの地域における個々の地方公共団体においても、道路啓開のための取組に課題がみられる。

¹² 協議会については、道路法第 28 条の 2 の規定に基づき設置されているものもある。なお、当該規定は道路法等の一部を改正する法律（平成 25 年法律第 30 号）によって新たに盛り込まれたものであり、大規模災害が発生した場合の道路啓開路線の選定等を進めるために、関係道路管理者や関係地方公共団体等による協議会を道路法上位置付け、協議が整った事項について構成員に尊重義務を課すこととされたものである。

ア 関東地方整備局管内の状況

(ア) 関東地方整備局における取組状況

a 首都直下地震を対象とした道路啓開計画の内容等

関東地方整備局では、首都直下地震発災後の速やかな道路啓開を実施すべく、各道路管理者や救命救助活動等に従事する関係機関が連携し、一体的かつ状況に合わせた的確な道路啓開の在り方を検討し、各道路管理者の道路啓開計画に資することを目的として、平成26年7月に、関係省庁や東京都、首都圏の高速道路を管理する高速道路会社などを構成員とする「首都直下地震道路啓開計画検討協議会」を設立し、27年2月に「首都直下地震道路啓開計画」を策定している。

同計画では、東京23区内で震度6弱以上の地震が発生した場合に、全国各方面からのアクセスが可能となるよう、都心に向けた放射状の8方向からの優先啓開ルート（同計画における道路啓開候補路線）が設定され、郊外から一斉に道路啓開を行うための計画となっている。

なお、優先啓開ルートは国道、都道及び高速道路で構成されており、市区町村道は含まれていない。また、国道及び高速道路については、都内だけではなく都心に接続する埼玉県、千葉県、神奈川県などの路線も一部含まれているが、各県が管理する県道は含まれていない。

b 訓練の実施状況

関東地方整備局では、毎年、首都直下地震道路啓開計画に基づく道路啓開の手順や情報連絡体制の実効性を確認するため、首都直下地震防災訓練を実施している。同訓練では、協定を締結している民間団体等の関係機関も参加した道路啓開実働訓練が行われている。

(イ) 東京都における取組状況

a 道路啓開計画の内容等

東京都は、関東地方整備局からの呼び掛けを受けて、首都直下地震道路啓開計画検討協議会の構成員となっており、発災時の道路啓開は首都直下地震道路啓開計画を踏まえて行うこととしている。

また、都では緊急道路障害物除去路線¹³を設定しており、当該路線には都道に加えて一部の市区町村道も含まれている。当該路線は市区町村道も含め、都と協定を締結した民間団体の事業者が、割り当てられた区間の啓開作業を行うこととしている。

¹³ 緊急道路障害物除去路線は、地域防災計画で定める防災拠点間を結ぶ緊急輸送道路（第一次～第三次）等から構成されている。なお、首都直下地震道路啓開計画の道路啓開候補路線（八方向作戦）の対象都道は緊急輸送道路（第一次）に位置付けられている。

b 訓練の実施状況

東京都では、道路啓開の手順を確認するために、年 1 回実施している総合防災訓練の中で、都や市区町村、協定を締結した民間団体が連携し、道路啓開実働訓練を実施している。

(ウ) 区（江東区及び新宿区）における取組状況

a 江東区における取組状況

江東区では、東京都の緊急輸送道路等を踏まえ、それを補完する形で救急医療機関や避難所等の各防災拠点をつなぐ緊急道路障害物除去路線を設定している。

また、平成 30 年度に独自に「緊急道路障害物除去路線道路啓開作業マニュアル」及び「災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用マニュアル」を策定し、両マニュアルに基づき、区の職員や協定を締結する民間事業者等が啓開作業を行うこととしている。

b 新宿区における取組状況

新宿区では、東京都が設定した緊急道路障害物除去路線等を踏まえ、それを補完する形で救急医療機関や避難所等の各拠点を結ぶ緊急道路障害物除去路線を設定している。

(エ) 埼玉県における取組状況

a 道路啓開計画の内容等

埼玉県では、首都直下地震道路啓開計画検討協議会が首都直下地震道路啓開計画を策定したことを契機に、同計画を踏まえた県の道路啓開計画を策定するため、平成 28 年 9 月に、関東地方整備局（大宮国道事務所及び北首都国道事務所）のほか、政令市であるさいたま市も構成員となっている「首都直下地震埼玉県道路啓開調整会議」を設置している。

同会議での協議を踏まえ、平成 29 年 3 月に「埼玉県道路啓開計画」が策定されている。県は独自の計画の策定理由として、首都直下地震道路啓開計画は、埼玉県南東部の外環道以南の地域を対象範囲に含んでいるものの、首都機能が集積する東京都心部へのルート確保を主な目的としており、埼玉県全域の道路啓開活動に関する計画ではないことを挙げている。埼玉県道路啓開計画では、発災時における国、県及びさいたま市の連絡体制や指揮命令系統、道路啓開の実施手順等について規定されており、同計画で設定された優先啓開ルート（同計画における道路啓開候補路線）には、国道、県道及び高速道路に加え、一部市道も含まれ、県内全域の主要防災拠点に通ずる路線を道路啓開対象として含むものとなっている。

また、県の出先機関であるさいたま県土整備事務所が事務局となり、管轄区域内市町村、関東地方整備局大宮国道事務所及び北首都国道事務所が

参加する「さいたま県土整備事務所管内災害対応連絡協議会」において、県から管轄区域内の市町村に対して、埼玉県道路啓開計画の内容についての説明が行われるなど、同計画の内容は県内市町村にも共有されている。

なお、埼玉県では、首都直下地震埼玉県道路啓開調整会議の設置と同時に、「埼玉県道路啓開計画担当者会議」を設置している。同会議は年1回定期開催され、埼玉県道路啓開計画策定後も、同計画に対する課題点や疑問点の共有、今後の検討課題に係る担当者間の議論の場として活用されている。

b 訓練の実施状況

埼玉県では、埼玉県道路啓開計画等の実効性を高めるため、年1回、県内の複数の出先機関において、協定を締結した民間団体と合同で道路啓開訓練を実施している。

また、埼玉県及びさいたま市では、それぞれ毎年、九都県市合同防災訓練¹⁴の中で訓練内容の一つとして道路啓開訓練を実施している。

(オ) 市（さいたま市及び川口市）における取組状況

a さいたま市における取組状況

さいたま市では、埼玉県道路啓開計画に基づき、平成27年11月に優先啓開ルート（同市における道路啓開候補路線）の選定を行っている。

また、災害発生時に埼玉県との連絡体制をとり、円滑かつ確実に初動対応に当たれるよう、首都直下地震埼玉県道路啓開調整会議等において連携強化を図っている。

b 川口市における取組状況

川口市は平成26年3月の川口市地域防災計画の改定に合わせ、同月に道路啓開に関する「道路災害応急対応マニュアル」を策定している。同マニュアルでは、①緊急輸送道路に指定されている路線、②病院、区役所、警察署、消防署等防災関係機関を結ぶ路線、③主要な防災拠点に接続する路線の順で優先して道路啓開を実施すると規定されている。

イ 中部地方整備局管内の状況

(ア) 中部地方整備局における取組状況

a 南海トラフ地震を対象とした道路啓開計画の内容等

中部地方整備局では、近い将来発生が懸念されている東海・東南海・南海地震など、南海トラフを震源とする巨大地震に備え、被害の最小化を図る方策について議論を進めることを目的として、平成23年8月に関係する

¹⁴ 九都県市合同防災訓練は、首都圏の都県及び政令市の9都県市が毎年、各都県市の会場において合同で実施している防災訓練で、大規模災害を想定し、九都県市の連携協力体制の充実・強化を図ること等を目的として実施されている。なお、令和2年度は川口市が埼玉県の訓練会場となったことから、同市も共催で訓練を実施し、放置車両の移動手順の確認などを行った。

地方公共団体や高速道路会社等を構成員とする「中部地方幹線道路協議会道路管理防災・震災対策検討分科会」を設置し、24年3月に「中部版くしの歯作戦（道路啓開オペレーション計画）」を策定している。

中部版くしの歯作戦では、内閣府の津波被害想定を基に、被害が想定される沿岸部の3県（静岡県、愛知県及び三重県）の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¹⁵（同作戦における道路啓開候補路線）が選定されている。

また、中部版くしの歯作戦では、道路啓開に当たって被災情報の収集から関係機関や道路利用者等への情報提供までの流れに沿って具体的手順が示されているほか、くしの歯ルートについて、早期に太平洋沿岸部及び防災に係る拠点へ到達することを目的に、ルートごとに被害想定、必要資機材量、拠点事務所、参集場所、資材置場、担当業者の割り付けが整理されている。

b 訓練の実施状況

中部地方整備局では、南海トラフ地震を想定した広域連携防災訓練や道路啓開実動訓練を実施している。広域連携防災訓練では、情報伝達手順等を県等の関係機関と確認する訓練を実施している。また、道路啓開実動訓練では、初動期の活動内容の検証や、大規模停電対応時の連携確認等を行っている。

(イ) 静岡県における取組状況

a 道路啓開計画の内容等

静岡県では、中部版くしの歯作戦を踏まえて、県内の各地域の実情に応じて、災害時の情報収集、連絡体制、道路啓開候補路線や啓開手順などの方針を取りまとめる必要があると判断し、県内の東部・中部・西部地域それぞれにおいて、国、県、市町や建設業協会等を構成機関とする「道路啓開検討会¹⁶」を設置している。

各地域の道路啓開検討会の協議を経て、①「静岡県中部地域における道路啓開基本方針・行動計画」（平成27年3月）、②「静岡県東部地域における道路啓開基本方針・行動計画」（平成28年3月）、③「道路啓開オペレーション計画（静岡県西部版）」（平成29年3月）が策定されるとともに、地域ごとの作業手順書が策定されている。

これらの道路啓開計画では、中部版くしの歯作戦のくしの歯ルートについて啓開を実施する際の国（国土交通省）、静岡県、各市町、民間事業者等の関係機関の役割が明らかにされるとともに、各関係機関が今後取り組む

¹⁵ くしの歯ルートは啓開作業を行う優先度順にSTEP1（広域支援ルート：くしの「軸」となる高速道路、直轄国道等のルート）、STEP2（被災地アクセスルート：くしの「歯」となり、STEP1から沿岸部の被災地へのアクセスルート）及びSTEP3（沿岸沿いルート：被災地の沿岸沿いのルート）に区分されている（資料編 資料2-⑤）。

¹⁶ 同検討会では、県と中部地方整備局の出先機関である河川国道事務所等が共同で各検討会の事務局を務めている。

べき課題や 3 地域それぞれにおける被災情報の収集から道路啓開の実施、道路利用者への情報提供に至るまでの流れに沿った具体の手順が示されている。

b 訓練の実施状況

静岡県では、道路啓開訓練も 3 地域それぞれにおいて実施されている。そのうち、静岡県中部地域では、中部地方整備局及び県が中心となり、毎年、市町も参加した道路啓開訓練が実施されており、訓練から得られた課題は中部地域の道路啓開検討会において関係機関に共有され、次年度以降の訓練課題とするなど、その後の対策につなげている。

(ウ) 市（焼津市及び藤枝市）における取組状況

焼津市及び藤枝市は「静岡県中部地域道路啓開検討会」の構成員となり、道路啓開計画等の策定や見直しに関する協議に参加している。

a 焼津市における取組状況

焼津市では、同市が道路管理者である市道について、道路啓開を実施する優先順位付けや道路啓開候補路線が設定されていないことを以前から課題と認識し、令和 2 年度から、道路啓開計画を策定するための検討を開始しており、令和 5 年度末までに策定予定としている。

b 藤枝市における取組状況

藤枝市では、道路啓開計画や作業手順書の策定には至っていないが、啓開を行う路線の優先度をあらかじめ定めておく必要があると判断し、令和 2 年 3 月に既存の緊急輸送ルート¹⁷に啓開順位を盛り込んだ緊急輸送ルート図を策定している。

(エ) 愛知県における取組状況

a 道路啓開計画の内容等

愛知県では、独自の協議会は設置していないが、中部地方整備局が中心となって組織する中部地方幹線道路協議会道路管理防災・震災対策検討分科会の構成員として、中部版くしの歯作戦の策定及び改定に関与している。同県における道路啓開計画に必要な事項については同作戦に定められているとして、発災時の道路啓開は同作戦に基づいて行うこととしている。

¹⁷ 藤枝市が設定している「緊急輸送ルート」は南海トラフ地震具体計画で定める緊急輸送ルートを指すものではなく、静岡県広域受援計画に位置付けられた「緊急輸送ルート」を指す。静岡県広域受援計画の緊急輸送ルートは、発災後における被災地や拠点・施設等への進出経路であり、中部版くしの歯作戦に規定するくしの歯ルートと拠点・施設等への進出ルート（主に東名・新東名 IC から災害時の活動拠点や施設（災害拠点病院等）等までを接続するルートであり、原則として緊急輸送路（静岡県における緊急輸送道路）から選定）で構成される。

また、同県では、中部版くしの歯作戦に基づき道路啓開作業に当たるため、平時に備えておくべき事項や発災後の道路啓開の具体の手順などを定めた「道路啓開作業マニュアル」を令和4年1月に策定している。

b 訓練の実施状況

愛知県では年1回、県内市町村と合同で南海トラフ地震を想定した地震・津波防災訓練を実施し、その訓練内容には道路啓開に関する情報伝達や実動訓練も含まれている。

なお、同訓練には中部地方整備局も参加している。

(オ) 市（名古屋市及び豊橋市）における取組状況

a 名古屋市における取組状況

名古屋市では、中部版くしの歯作戦の策定を契機に、これを補完する計画が必要であると判断し、平成27年に、国、県等の道路管理者や港湾管理者、愛知県警察本部、ライフライン事業者（電力・ガス・通信）、建設業団体など関係機関で構成される「名古屋市道路啓開計画策定に向けた勉強会」を設置している。また、同勉強会における協議を経て平成28年3月に「名古屋市道路啓開計画」を策定している。

名古屋市道路啓開計画は、中部版くしの歯作戦との整合性をとり、同作戦を実施する上で必要な災害時の道路啓開活動における作業手順や留意事項を定めているものとなっている。

b 豊橋市における取組状況

豊橋市は、独自の道路啓開計画を策定していないが、平成14年に同市が東海地震に係る地震防災対策強化地域に指定されたことを契機に「緊急道路啓開作業班別行動マニュアル」を策定している。同マニュアルでは、市が行うべき地震発生後の班編成から、啓開作業終了までの間の各班の標準的な作業内容・手順が定められている。

ウ 四国地方整備局管内の状況

(ア) 四国地方整備局における取組状況

a 南海トラフ地震を対象とした道路啓開計画の内容等

四国地方整備局では、南海トラフ地震などの大規模災害における道路啓開について関係機関の連携・協力により強力かつ着実に推進していくことを目的として、平成27年2月に、関係する地方公共団体や高速道路会社、関係機関等を構成員とする「四国道路啓開等協議会」を設置し、28年3月に「四国広域道路啓開計画」を策定している。

同計画では、中央防災会議が公表した被害想定¹⁸に基づき、瀬戸内側から太平洋側へ向けて効率的かつ迅速な道路啓開を行うことを目的に、道路啓開の目標、対象道路、具体的な実施方法、事前に備えておくべき事項等が規定されている。

また、同計画では、道路啓開候補路線として、中央防災会議幹事会の南海トラフ地震具体計画に規定された緊急輸送ルート¹⁹のうち、瀬戸内側から被害の大きい太平洋側へ進出するための進出ルート²⁰が8ルート設定され、発災時は主に、進出ルートを優先的に啓開することとされている。²¹

b 訓練の実施状況

四国地方整備局では、道路啓開の手順や情報連絡体制の実効性の確認等を行うため、高知県において南海トラフ地震を想定した道路啓開訓練を実施している。

同訓練では、関係省庁や管内自治体と連携し合同開催により救助・救出、道路啓開等の大規模な実動訓練を実施している。

(イ) 徳島県における取組状況

a 道路啓開計画の内容等

徳島県では、四国道路啓開等協議会が策定した四国広域道路啓開計画を踏まえ、同計画と連携する県独自の計画の策定が必要であると判断し、平成28年10月に四国地方整備局、徳島県警察、民間団体等の関係機関を構成員とする「徳島県道路啓開計画策定等協議会」を設置し、同協議会での協議を踏まえ、平成29年3月に「徳島県道路啓開計画」を策定している。

徳島県道路啓開計画は、四国広域道路啓開計画が策定されたことを受け、これを補完する県の計画として、あらかじめ道路啓開の手法や実施手順等について具体的に定めることを目的として策定されたものである。

徳島県道路啓開計画では、道路啓開の対象道路（同計画における道路啓開候補路線。以下「啓開対象道路」という。）は地域防災計画に基づく緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路とされており、国道、県道、高速道路及び市町村道が含まれるが、そのうち、四国広域道路啓開計画に定められた進出ルートの啓開を優先的に行うこととしている。また、啓開対

¹⁸ 中央防災会議では、南海トラフ地震の被害想定として、平成24年8月に「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等（第二次報告）」及び「被害想定（第一次報告）」、25年3月に「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第二次報告）」を公表している。

¹⁹ 緊急輸送ルートの説明はp.7の脚注11を参照

²⁰ 進出ルートは、四国広域道路啓開計画において、南海トラフ地震具体計画で定める緊急輸送ルートのうち、優先的に啓開作業を行う路線として瀬戸内側から被害の大きい太平洋側へ進出するために必要なルートを設定したもの。四国広域道路啓開計画では、瀬戸内側から太平洋沿岸部に向けた扇形に設定されている。（資料編 資料2-⑦）

²¹ 進出ルートについては、各道路管理者が自ら管理する道路の啓開を行うとともに、四国地方整備局から国土交通省本省へ行う要請により、建設業者等から成る支援部隊が四国島外から派遣され、啓開を支援する。

また、進出ルートに含まれない細部にわたる県道や市町村道等の道路の啓開は、進出ルートの啓開後に各道路管理者が各県の道路啓開計画に基づき行うこととしている。

象道路のうち、直轄国道、県道及び市町村道については、県が協定を締結した民間団体の事業者に作業を要請することとしている。

また、当初策定された道路啓開計画では、重要施設（病院、消防署等）につながる道路（重要施設アクセス道路²²）の道路啓開が想定されていなかったが、協議会の場で構成員から提言を受け、計画の見直しが行われている。

なお、県内の市町村は徳島県道路啓開計画策定等協議会の構成員となっていないが、道路啓開計画策定時には関係市町村向けの説明会を開催し、意見を聴取したほか、令和元年度及び2年度に啓開対象道路として重要施設アクセス道路を追加した際には、当該道路には市町村道も多く含まれることを踏まえ、関係する市町村も協議会に参加している。

b 訓練の実施状況

徳島県では、県主催の津波対応訓練において、道路啓開に関する協定を締結した民間団体と情報伝達訓練を実施している。

(ウ) 市（徳島市及び小松島市）における取組状況

徳島市及び小松島市では、独自の道路啓開計画及び作業手順書は策定していないが、両市が管理する道路のうち、徳島県道路啓開計画に含まれる部分については、同計画に基づき啓開作業が行われる。また、それ以外の道路については、それぞれ民間事業者等と協定や覚書を締結しており、災害時にはそれらに基づき啓開作業を要請することにより対応するとしている。

(エ) 高知県における取組状況

a 道路啓開計画の内容等

高知県では、南海トラフ地震の対策を県の重要施策と認識しており、東日本大震災の被害を踏まえ、平成26年7月から四国地方整備局、高知県警察、民間団体等の関係機関を構成員とする「高知県道路啓開計画作成検討協議会」において協議を行い、平成28年2月に「高知県道路啓開計画」を策定している。

高知県道路啓開計画では、南海トラフ地震発生直後の病院への負傷者の搬送や支援物資の受入れなどを円滑に行えるよう、優先して通行を確保すべき防災拠点、揺れによる斜面崩壊や津波浸水などの想定される被災を考慮した啓開ルート（同計画における道路啓開候補路線）、道路啓開を行う建設業者や手順が定められており、啓開ルートには、国道、県道、高速道路のほか、市町村道も含まれている。これを国や警察等の関係機関が認識・共有することにより、地震発生後における早期の道路啓開を目指すことを目的としている。

²² 徳島県道路啓開計画では緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路と、防災活動拠点の重要施設（災害拠点病院、警察署、消防署、役場等）を直接接続する道路を重要施設アクセス道路として設定し、啓開対象道路に含めている。

また、高知県では、同計画において、自らが管理する指定区間外の国道及び県道のほか、県内の市町村道等を含め、県が一元的に道路啓開を行うこととしている。

このため、啓開ルートの設定に当たっては、同県は、県内の各市町村に地域の防災拠点の選定を依頼し、報告を受けた上で、県内 6 か所の県土木事務所において周辺市町村とのブロック会議を開催し、高知県道路啓開計画策定のための防災拠点の選定に係る協議を行った。また、道路啓開計画の策定後も、同様に県内 6 か所で周辺市町村との実務担当者会を開催し、道路啓開計画見直しに係る協議を行っている。

b 訓練の実施状況

高知県では、高知県道路啓開計画に基づき、四国地方整備局（土佐国道事務所）と同県の合同開催による道路啓開実動訓練及び関係機関との情報伝達訓練がそれぞれ年 1 回実施されている。そのうち、情報伝達訓練には、県内市町村も参加し、建設業協会支部への支援要請や被災情報の共有等の訓練が行われている。また、訓練から得られた課題や参加機関からの意見を県が取りまとめ、高知県道路啓開計画作成検討協議会で共有するとともに、災害対応の見直しにつなげている。

(オ) 市（高知市及び四万十市）における取組状況

高知市及び四万十市では、独自の道路啓開計画及び作業手順書は策定していないが、高知県道路啓開計画に含まれる市道については、同計画に基づき、県による啓開作業が行われる。また、それ以外の道路については、それぞれ民間事業者等と協定や覚書を締結しており、災害時にはそれらに基づき啓開作業を要請することにより対応している。

エ 北陸地方整備局管内の状況

(ア) 北陸地方整備局における取組状況

a 道路啓開計画等の策定状況

北陸地方整備局では、管内の地震等の災害を想定した道路啓開計画は策定しておらず、協議会等の設置もされていないが、この理由について、局内業務の優先順位を考慮した結果、これまで検討がされてこなかったものであり、令和 3 年度から策定に向けた検討を開始したとしている。

b 訓練の実施状況

北陸地方整備局では地震を想定した道路啓開訓練を主催していないが、新潟県及び県内の市が実施する実動訓練に参加し、民間事業者等への連絡や道路上の瓦れきの撤去作業等の訓練を実施している（以下、(イ)b 参照）。

なお、豪雪を想定した車両移動訓練は、年 1 回管内の各国道事務所で実施しており、移動手続等を確認している。

(イ) 新潟県における取組状況

a 道路啓開計画等の策定状況

新潟県では、道路啓開計画を策定していないが、この理由について、次の①から③のとおりであるとしている。

- ① 国が道路啓開計画の策定等に関する協議会等を設置しておらず、また同県を含めた道路啓開計画の検討も行われていない状況の中で、県が単独で道路啓開計画を策定したとしても、当該計画について他の道路管理者等との調整や修正が必要になり、かえって非効率であること。
- ② 法第 76 条の 6 に規定されている車両移動等を伴う道路啓開は、津波による大規模な被害が想定されていると考えられるが、県内ではこのような被害は想定していないこと。
- ③ 土砂撤去等に起因する道路啓開は災害時に随時実施していることから、これまでのところ、道路啓開計画が未策定であることによる支障はないこと。

また、同県では、道路啓開計画や車両移動等に係る独自の作業手順書等は策定していないことから、仮に道路啓開時に車両移動等が必要となる際には、手引きを参照するとしている。

b 訓練の実施状況

道路啓開の手順を確認する訓練については、県が年 1 回、県内の市町村と合同で実施している総合防災訓練の中で行われている。訓練の主催は県及び市町村であるが、北陸地方整備局も訓練に参加している。

(ウ) 市（上越市及び南魚沼市）における取組状況

上越市及び南魚沼市では、道路啓開計画及び作業手順書は策定していないが、この理由について、上越市では上記（イ） a の理由①と同様の理由を挙げている。また、南魚沼市では、同市の管理する道路はいずれも区間距離が短く（長いものでも 10 キロ未満）、区間内に迂回路となる枝道も多くあるため、発災時に道路啓開が必要なケースが想定されないことを挙げている。

オ 近畿地方整備局管内の状況

(ア) 近畿地方整備局における取組状況

a 道路啓開計画等の策定状況

近畿地方整備局では、南海トラフ地震の指定地域となっている大阪府、兵庫県及び和歌山県について、それぞれを対象区域とする協議会を設置しており、大阪府及び兵庫県においては各府県及び政令市が、和歌山県にお

いては県及び全市町村が、それぞれ協議会の構成員となっている。また、これらの協議会における協議を経て、南海トラフ地震の被害を想定した府県ごとの道路啓開計画が策定されている。

一方で、同局は、南海トラフ地震の指定地域となっていない福井県については、同県を対象とする協議会の設置や道路啓開計画の策定はしていない。

同局では、この理由について、南海トラフ地震が発生する可能性が高い府県を優先して道路啓開計画を策定した結果、指定地域でない福井県については策定されていないものであるとしている。同局では、管轄区域内の道路啓開計画を策定していない府県（福井県、滋賀県、京都府及び奈良県）についても、今後、道路啓開計画の策定の必要性・緊急性を検討した上で、順次策定に向けた取組を進めたいとしている。

b 訓練の実施状況

近畿地方整備局では、南海トラフ地震の想定地域については毎年、大阪府堺市²³と合同で、和歌山県沖での地震を想定した総合防災訓練を実施しており、その中に道路上の障害物撤去や車両移動等を含む道路啓開実動訓練も含まれている。

また、福井県内の訓練の実施状況についてみると、道路除雪業務については、近畿及び北陸両地方整備局が合同で、車両移動訓練を内容に含む大雪対応合同訓練を実施しており、同県も参加している。しかし、同県内において、地震を想定した地方整備局と地方公共団体との合同訓練は実施されていない。

(イ) 福井県における取組状況

a 道路啓開計画等の策定状況

福井県では、道路啓開計画及び作業手順書を策定していないが、この理由について、①南海トラフ地震等の特別措置法等の対象地域となっていない、②過去の災害時において県管理道の啓開が喫緊課題となった事例はない、③地域防災計画等の他の計画等により対応可能であることなどを挙げている。

b 訓練の実施状況

福井県は毎年度、県内市町と連携した総合防災訓練を実施しており、訓練内容には自衛隊や消防機関等による通行不能道路の啓開作業やレッカー車による車両のけん引・撤去が含まれている。

²³ 平成 24 年に堺市内に基幹的広域防災拠点が設置されたことから、近畿地方整備局では、災害時の同拠点の機能向上を図るため、堺市と合同訓練を行っている。

(ウ) 市（福井市及び坂井市）における取組状況

福井市及び坂井市では、道路啓開計画及び作業手順書は策定していないが、この理由について、福井市では上記（イ）a の理由③と同様の理由を挙げるとともに、同市が管理する市道には迂回路となる枝道も多くあるため、発災時に道路啓開が必要なケースが想定されないことを挙げている。また、坂井市も同様に、同市が管理する市道には迂回路となる枝道も多くあるため、発災時に道路啓開が必要なケースが想定されないことを挙げている。

(総括)

上記のとおり、当省が調査した 5 地方整備局、8 都道府県及び 16 市区町村のうち、首都直下地震や南海トラフ地震といった大規模な地震の発生が想定される地域では、国が主体となって関係機関が構成員となる協議会を設置し、道路啓開計画の策定が行われており、また、当該計画を踏まえて、地方公共団体においても道路啓開計画の策定が進められている状況がみられた。

一方で、それ以外の調査対象地域では、道路啓開に係る備えは業務上の優先順位を考慮したことなどを理由として、国を主体とした協議会が設置されず、道路啓開計画が未策定であり、地方公共団体においても、道路啓開計画や作業手順書等の作成が行われていないなど、備えが進んでいない状況がみられた。

しかし、地震大国である我が国においては、どの地域においても大規模な地震が発生する可能性がある。国及び地方公共団体は、道路啓開計画等の対応方針が定まっていない場合、災害発生時の円滑かつ迅速な道路啓開の実施に支障が生じるおそれがあるため、首都直下地震や南海トラフ地震といった大規模な地震に対する事前の備えのみならず、それ以外の地域においても道路啓開について事前の備えをしておくことが必要であると考えられる。

また、道路は国道、都道府県道、市町村道等からなるネットワークが形成されており、発災時の道路啓開は、複数の道路管理者のみならず、警察、消防、自衛隊、民間事業者など多数の関係者との連携が重要である。さらに、上記の調査結果からは、地方公共団体における道路啓開の備えを進めていくためには、国が道路啓開に係る方針を明らかにした上で、それぞれの地方公共団体において具体的にどのような備えが必要かを検討できる判断材料を提供しなければ、地方公共団体では対応方針を策定することが困難であると考えられる。このため、国として実効性のある事前の備えを進めていくためには、国を主体として関係機関から構成される協議会等での協議を通じて、道路啓開計画の策定を推進していくことが重要であると考えられる。

さらに、道路啓開計画の策定後においても、必要に応じて計画の見直しや実効性を確保するために、関係者との意見交換や情報共有の場として、協議会や既存の会議の場を継続的に活用していくことや、訓練を実施することが非常に有効であると考えられる。例えば、県内の会議を通じた県内市町村への道路啓開計画内容の周知・伝達や県と市町村の合同訓練の実施等の取組を通じて、市町村におい

ても作業手順書等の作成を進めていくなど、地域として地震発生時の道路啓開に係る備えを高めていくことが重要である。

(所見)

したがって、国土交通省は、今後、全国で発生し得る大規模な地震発生時に、各道路管理者が円滑かつ迅速な道路啓開が行えるよう、首都直下地震や南海トラフ地震のような大規模災害の発生が想定される地域以外においても、国が主体となって道路管理者等の関係機関から構成される協議会を設置又は既存の会議等を活用し検討を行い、道路啓開計画の策定など事前の備えを推進していく必要がある。

3 道路啓開の実効性確保のための取組状況

(1) 制度概要等

地域において円滑かつ迅速な道路啓開が行われるためには、単に道路啓開計画やマニュアル等を策定するだけでなく、これらに基づく備えが実効性のあるものとなっている必要がある。また、大規模な地震等の発生により道路啓開が必要となる事態がどの地域でも想定されることを踏まえると、道路啓開計画等の策定に至っていない地域においても、あらかじめできる備えを進める必要があると考えられる。

道路啓開の中でも車両移動等については、東日本大震災の際、津波により車両が流され、価値が失われた車両と破損が少なく価値が残存している車両が混在し、処分権限や所有者の同意の取得についての取扱いが明確ではなかったことから、その移動に時間を要した²⁴との指摘がなされているほか、今後発生する可能性がある首都直下地震では、放置車両の発生により、深刻な道路交通麻痺が生じることが懸念されているなど、その備えが特に重要であると考えられる。これらを踏まえ、本調査では、道路啓開の実効性確保のための取組状況のうち、車両移動等に係る取組状況を中心に調査することとした。

道路啓開計画等に定めるべき事項や車両移動等を実施するに当たって備えるべき事項は、現状、平成26年の法改正の際に国土交通省が作成した手引きにおいて、地方整備局等や地方公共団体に示されている。

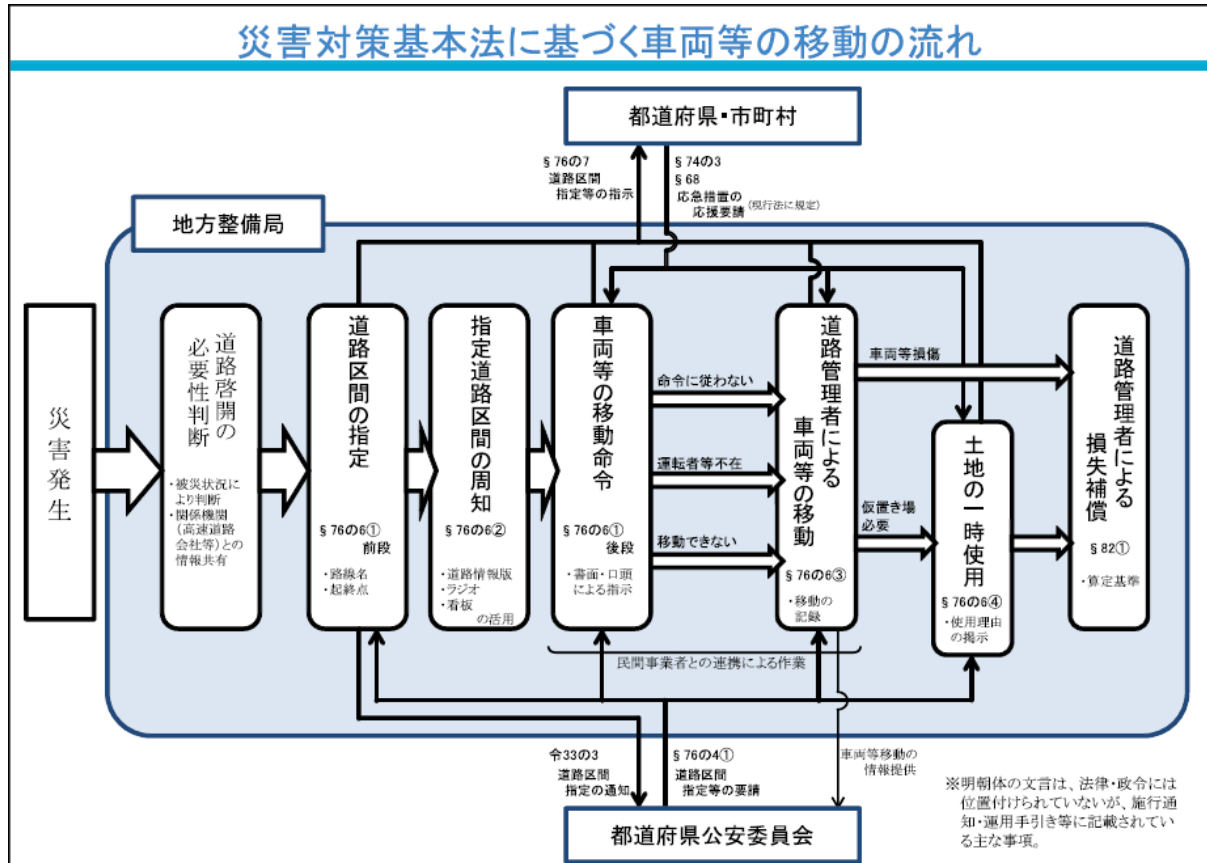
手引きでは、車両移動等の手順や平時から備えるべき事項が示されており、その概要は以下のとおりである。

ア 車両移動等を行うために備えるべき事項

手引きでは、車両移動等の流れについて図3-①のとおり示されている。

²⁴ 第187回国会 衆議院災害対策特別委員会議事録第6号 平成26年10月31日

図 3-① 法に基づく車両等の移動の流れ



(注) 「災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き」(平成 26 年 11 月 国土交通省道路局) による。本図は、前掲「図 1-④ 道路啓開の流れ」中の「発災後」及び「車両移動(詳細)」部分の流れをより詳細化したもの。

本調査では、上記図 3-①に記載された各事項のうち、「道路区間の指定」から「道路管理者による車両等の移動」までの事項について、他の道路管理者や民間事業者等²⁵との調整や認識合わせなど平時からの備えが特に必要であると考え、重点的に把握することとした。

なお、手引きでは、それらを災害発生時に円滑に実施するため、備えるべき事項として表 3-①のとおり示されている。

²⁵ 以下、建設業やレッカー業等の民間事業者及びそれらの事業者で構成されている事業者団体(建設業協会やレッカー事業協会等)をまとめて「民間事業者等」という。ただし、個別の事例や手引き等からの引用部分などについては、この限りではない。

表 3-① 車両移動等を行うために備えるべき事項

項目	左記事項に備えるため、手引きに記載されている内容
① 道路区間の指定	<p>災害発生時に緊急車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、法第 76 条の 6 第 1 項に基づき、管理する道路について<u>区間を指定し</u>、緊急車両の妨げとなる車両の運転者等に対する移動命令や運転者の不在時等における道路管理者自らによる車両移動等を行うこととされている。</p> <p>手引きでは、<u>区間指定を速やかに行う必要があることから、あらかじめ、関係道路管理者と連携し、道路啓開計画の策定を行い、道路啓開候補路線の設定・共有を行うことが望ましいとされている。</u></p> <p>また、検討に当たっては、<u>その想定する被害の規模、主要道路の配置状況、道路啓開のための資機材の集結拠点、救急救命部隊の進入ルート等を勘案し、道路啓開候補路線の設定を行うこととされている。</u></p>
② 指定道路区間の周知	<p>道路管理者は、法第 76 条の 6 第 1 項の規定に基づく<u>道路区間の指定をしたときは、直ちに当該指定をした道路の区間（以下「指定道路区間」という。）内に在る者に対し、当該指定道路区間について周知する措置をとることとされている（法第 76 条の 6 第 2 項）。</u></p> <p>手引きでは、その周知方法として、①道路情報板による情報提供、②日本道路交通情報センター（ラジオ等）を利用した情報提供、③当該指定道路区間に立て看板を掲出、④ホームページ、記者発表等を想定し、周知文案も併せて例示されている。</p>
③ 車両等の移動命令	手引きでは、災害時に、 <u>車両移動を含む道路啓開を迅速に行うためには、あらかじめ</u>
④ 道路管理者による車両等の移動	<u>関係者が道路啓開の手順を十分に確認しておく必要があるとされている。</u>

(注) 手引きを基に当省において作成した。

イ 民間事業者等と連携して行う事項

手引きでは、車両等の移動の流れのうち「車両等の移動命令」の伝達及び「道路管理者による車両等の移動」については、実際には協定等又は委託契約により道路管理者が委託している民間事業者（建設業者、レッカー業者等）が行うことが多くなるものと想定されている²⁶。

このため、本調査では、道路管理者が災害発生時に必要な人員及び資機材を確保するためには、民間事業者等からの協力が不可欠であると考えられることから、民間事業者等との連携状況のうち表 3-②の事項の状況について把握することとした。

²⁶ 法に基づく車両移動等は公権力の行使であり、施行通知では、道路管理者から委託を受けた民間事業者が移動命令の伝達や車両の移動等を行う場合も、道路管理者の名義と責任の下に行うこととされている。

表 3-② 本調査で把握した民間事業者等との連携に係る事項

項目	内容
<p>(ア) 民間事業者等への作業要請</p>	<p>① 協定の締結</p> <p>手引きでは、法に基づく措置は、道路管理者が行うこととなっているが、実際の運転者への移動命令伝達や、車両の移動の多くは、協定等又は委託契約により道路管理者が委託している民間事業者（建設業者、レッカー業者等）が行うこととなることから、<u>あらかじめ民間事業者との協定を締結しておくものとされている。</u></p>
	<p>② 身分証明書の発行</p> <p>施行通知では、車両の移動等は公権力の行使であり、現場での円滑な対応のため、委託業者等行政職員以外の民間事業者に行わせる場合には、<u>道路管理者から委託を受けていること（権限を有する道路管理者の意思であること）を明示する書面を手交しておくこととされている。</u></p> <p>また、災害時には道路管理者の職員等が現場に不在の場合も想定されるが、手引きでは、<u>道路管理者から委託及び指示されたことを示す証明書をあらかじめ協定締結時等に発行することで、民間事業者が単独で対応することが可能となるとされている（以下、民間事業者等が道路管理者から委託を受けている旨を示す書面を「身分証明書」という。なお、身分証明書の発行は、法令で義務付けられているものではない。）。</u></p>
<p>(イ) 人員及び資機材の確保</p>	<p>① 災害時に民間事業者等が提供可能な人員及び資機材量の把握</p> <p>防災基本計画において<u>道路管理者は民間団体等との間の応援協定等に基づき、道路啓開等（雪害における道路の除雪を含む。）に必要な人員、資機材等の確保に努めるものとされている</u>とおり、民間事業者等が保有する人員及び資機材の提供を受けることが協定締結の主目的となる。</p> <p>災害発生時に必要な人員及び資機材を確保するためには、平時から民間事業者等からの協力を得て、民間事業者等が提供可能な人員及び資機材量を把握しておく必要があることから、<u>手引きでは、協定への記載事例として、民間事業者等に対し災害業務に際し使用可能な建設資機材等の数量について、報告を求めることが示されている。</u></p>
	<p>② 協定締結の重複の把握</p> <p>手引きでは、<u>民間事業者との協定締結に際しては、災害発生時に複数の道路管理者から重複して出動が要請される可能性があることから、他の道路管理者との協定状況を確認しておくものとされている。</u></p> <p>なお、重複の具体的な確認方法や重複が確認された場合にどのように対応すべきかについては記載されていない。</p>
<p>(ウ) 災害発生時の連絡体制の整備</p>	<p>民間事業者等に作業要請を行う連絡体制は平時のうちから確認しておく必要がある。</p> <p>また、<u>施行通知では、災害時においては、通信が途絶することも想定されるため、車両の移動等を行うこととなる道路管理者以外の主体との間の連絡体制についても整備しておくこととされている。</u></p> <p>これを受け、<u>手引きでは、通常の通信手段が使えないことを想定して、民間事業者が自動的に参集する基準の設定や情報を民間事業者に伝達する手段等について、あらかじめ準備しておくものとされている。</u></p>

(注) 手引き、施行通知及び防災基本計画を基に当省において作成した。

(2) 調査結果

今回、調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体（8 都道府県及び 16 市区町村））について、道路管理者としての道路区間の指定・周知や車両移動等に係る備えの状況、民間事業者等との連携状況に関し調査したところ、

① 区間指定及び指定道路区間の周知の手続において、区間指定や一般利用者等

への周知を行うことについて想定していない、又は他の道路管理者との役割分担が明らかになっていないなど、備えが不十分なもの

- ② 民間事業者等との連携についても、協定締結先の民間事業者等から災害時に提供を受けられる人員及び資機材量を把握していない例や民間事業者等における協定締結の重複状況を把握していない例、民間事業者等への車両移動等に係る作業要請に関して、関係機関の認識共有が不足している例など、連携や調整が不十分なもの

など、災害時に円滑かつ迅速な道路啓開を実施するための備えが不十分な状況がみられた。

ア 車両移動等を行うために備えるべき事項（指定道路区間の周知方法の想定・検討、役割分担の状況）

法第 76 条の 6 第 2 項の規定に基づく道路区間の指定及びその周知については、本来、道路啓開計画等を策定した上で、その方法などの備えをしておくことが望ましいが、策定の有無にかかわらず、法の規定に基づき、道路管理者として、車両移動等の必要性が生じた際に最低限自ら行わなければならない、かつ関係機関との事前の調整や情報共有が不可欠な事項であると考えられる。

調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）において、指定道路区間の一般利用者等への周知を行うことを想定し、その方法を検討²⁷しているものは、表 3-③のとおり、19 機関（5 地方整備局、14 地方公共団体）となっていた。

表 3-③ 災害発生時における指定道路区間の周知方法の想定

（単位：機関）

項目	地方整備局	地方公共団体	計
想定している	5 (100%)	14 (58.3%)	19 (65.5%)
想定していない	0 (0%)	10 (41.7%)	10 (34.5%)
計	5	24	29

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計機関数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入している。

これに対し、10 地方公共団体では、これらの想定や検討を行っていなかった。その理由について、これらの機関では、表 3-④のとおり、①そもそも自ら管理する道路において車両を移動する事態を想定しておらず必要性を感じていないことや、②周知の必要性は感じているが、これまで具体の検討ができていないことなどを挙げている。

²⁷ 指定道路区間の一般利用者等への周知を行うことを想定している機関には、周知の方法を道路啓開計画や地域防災計画などの計画等に明記している機関だけでなく、計画等に特に周知方法について明記していないが、通行規制状況の周知方法等（ホームページや看板等による周知等）を準用するなどの対応を想定している機関も含んでいる。

表 3-④ 指定道路区間の一般利用者等への周知を行う想定や方法の検討をしていない理由

<p>一般論として、法第 76 条の 6 の適用が必要となった場合には、県ホームページや記者発表等適宜の方法で周知を図ることとなるが、県管理道での車両移動等が必要となる可能性は極めて低く、当該事項に特化した周知の具体的方法等はあらかじめ検討する必要性を感じていないため。</p>
<p>自ら市道の放置車両や立ち往生車両を移動する事態を想定していないことから、その前提となる法第 76 条の 6 に基づく指定道路区間等の設定及び周知についても想定していないため。</p>
<p>周知の必要性を感じているが、具体の検討ができておらず、周知内容や周知方法の想定に至っていないため。</p>
<p>県と市の間で役割分担が不明確であることを認識したものの、これまで周知内容や周知方法の検討を行ってこなかったため (注2)。</p>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 当省の現地調査により、役割分担が不明確であることを認識したものである。

しかし、指定道路区間の一般利用者等への周知を行う想定や方法の検討をしていないとする地方公共団体の中には、表 3-⑤のとおり、今回の当省の調査により、これまで既存の道路啓開計画に基づく区間指定や周知に関して、県及び市の役割分担について調整や認識合わせがなされておらず、それぞれで認識に齟齬があり役割分担が不明確となっていることが明らかになったものがあった。

これらの地方公共団体では、このような認識の齟齬や役割分担が不明確な状況が生じている原因として、県の道路啓開計画が県道のみならず、市道の一部についても含むものとなっていることから、同計画に含まれている市道の啓開に係る手続の認識合わせができていないことによるものであるとしている。

表 3-⑤ 道路区間の周知等を行う行政機関が定まっていない例

<p>A 県の道路啓開計画では、市町村道についても区間指定することが想定されている。</p> <p>本来、市町村道の場合、道路管理者である市町村が、区間指定及び指定道路区間の周知を行うことになる。</p> <p>しかし、県が策定している作業手順書では、道路管理者が指定という法令上の記載にとどまっておらず、市町村道については、道路管理者である市町村が周知を実施する旨が明記されてはおらず、市道について区間指定の手続及び指定道路区間の周知を、いつ、誰がどのように行うかなど、具体の役割分担を調整し、決定するには至っていない。</p> <p>この点について、県では、市町村道における区間指定の手続及び指定された道路区間の周知について、周知は関係機関の連名で行う可能性があるものの、区間指定手続及び周知は道路管理者である市町村が実施するとの認識であった。</p>
--

一方、B市では、区間指定について、県が行うのか市が行うのか明らかではないとし、指定された道路区間の周知については、i) 県が一元的に周知するのか、ii) 市道部分については、道路管理者である市が個別に周知をしなければいけないのか、県と調整が行われておらず、市の役割が不明確であるとしている。また、どのような方法、内容で周知を行えばよいか、県から具体的な指示がないため、定かではないとしている。

他方、C市では、区間指定については、市道についても県が実施するとの認識であった。また、指定された道路区間の周知について、県の道路啓開計画で定める道路啓開候補路線の区間指定に関するものは、県が対応するとの認識であり、市は関与しないため、周知体制の整備は行っていないとしている。

県では、市町村道における区間指定手続及び指定された区間の周知について、平成28年度の県道路啓開計画策定以降、市町村に対して特段の説明等をしてきておらず、今後、市町村との役割分担について更なる調整が必要と考えているとしている。

D県の道路啓開計画では、市町村道についても区間指定が想定されており、本来、市町村道の場合、道路管理者である市町村が、区間指定及び指定道路区間の周知を行うことになる。

しかし、県道路啓開計画及び作業手順書では、道路管理者である市町村が区間指定及び指定道路区間の周知を行う旨が明記されておらず、県によると、市町村道についての区間指定手続は、いつ、誰がどのように行い、どのように周知するかなど、実施主体や関係機関間の役割分担は未定であるとしている。

この点、県では、市町村道における区間指定手続及び指定された道路区間の周知については、今後市町村との調整が必要と考えているとしている。

なお、県では、平成27年度の道路啓開計画の策定後も、県内を複数のブロックに分けた会議に市町村が参加する形式により、計画の見直しに係る協議を行っているが、現状、上記の具体的な役割分担を決めるには至っていない。

また、E市及びF市では、法では、区間指定及び指定道路区間の周知を行うのは道路管理者とされていることから、今後、県と市との間で役割分担を調整・整理した上で、何らかの協定や覚書等で定める必要があるとしている。

(注) 当省の調査結果による。

イ 民間事業者等と連携して行う事項

(ア) 民間事業者等への作業要請

a 協定の締結状況

車両の移動に当たってはレッカー車やフォークリフト、ホイールローダー等の資機材が必要となる場合があり、また、それらを使用する際には、操作する人員が必要となるが、多くの道路管理者において、その人員及び資機材は保有しておらず、各道路管理者はレッカー事業者や建設業者等の民間事業者等とその提供について協定を締結する必要があると考えられる。

調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）において、民間事業者等へ要請する作業内容に車両移動等を含む協定（以下「車両移動等を含む協定」という。）の締結状況を把握した²⁸ところ、表 3-⑥のとおり、1 団体以上と協定を締結している機関は、17 機関（5 地方整備局、12 地方公共団体）となっていた。

表 3-⑥ 車両移動等を含む協定の締結状況

（単位：機関）

項目	地方整備局	地方公共団体	計
車両移動等を含む協定を締結している	5 (100%)	12 (50.0%)	17 (58.6%)
① 車両移動等を要請できることについて明記されている協定を締結している	5 (100%)	8 (33.3%)	13 (44.8%)
② 現在締結している協定に車両移動等について明記されていないが、作業内容に車両移動等が含まれることを締結先民間事業者等に事前に確認している	0 (0%)	4 (16.7%)	4 (13.8%)
車両移動等を含む協定を締結していない	0 (0%)	12 (50.0%)	12 (41.4%)
③ 現在締結している協定に車両移動等について明記されておらず、作業内容に車両移動等が含まれることを確認していないが、災害発生時、必要に応じて、締結先民間事業者等に対応の可否を確認する	0 (0%)	9 (37.5%)	9 (31.0%)
④ 国や県、警察等への要請により、対応することから、原則として車両移動等について協定に基づき要請することを想定していない	0 (0%)	3 (12.5%)	3 (10.3%)
計	5 (100%)	24 (100%)	29 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計機関数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

3 各調査対象機関が「車両移動等を要請できることについて明記されている協定」を締結している場合、①に算入し、①に該当しないが、「作業内容に車両移動等が含まれることを締結先民間事業者等に事前に確認している協定」を締結している場合は②に算入、①及び②に該当しないが、「災害発生時、必要に応じて、締結先民間事業者等に車両移動等の対応の可否を確認する協定」を締結している場合は③に算入した。

また、上記表 3-⑥のうち、③としているものは 9 地方公共団体であるが、これらの団体では、平時に対応の可否を確認していない理由として、

- ① 平時において車両移動等の可否を確認しなくても、協定の障害物の除去の規定により、車両移動等も行うことができるものと認識していたため
- ② 管理道路上において、車両移動等が必要となる事態の発生が想定されないため
などを挙げている。

²⁸ 本調査では各調査対象機関が協定を複数締結している場合、車両移動等を含む協定を最大 3 協定選定し、車両移動等を要請できる旨の規定の有無や、締結先民間事業者等との車両移動等を要請できる旨の認識合わせの有無を確認した。

しかし、上記①の理由を挙げている地方公共団体の中には、表 3-⑦のとおり、今回の当省の調査により、車両移動等の可否について、締結当事者間の認識が合致していないことから、道路管理者が民間事業者等から車両移動等に関する支援を受けられないおそれがあることが明らかになったものがあつた。

これらの地方公共団体では、その原因として、平成 26 年の法改正以前に締結した協定について、法改正を踏まえた更新をしておらず、関係機関間で協定の対象業務の見直しについて協議や認識合わせが不十分であることを挙げている。

なお、当省が調査を行うまでは、協定に基づく要請作業内容にこのような認識の齟齬があることを各地方公共団体では把握していなかった。

表 3-⑦ 車両移動等の可否について民間事業者等との認識合わせが不十分なことから支援を受けられないおそれがある例

<p>G 市では、平成 19 年 1 月に市内の建設業団体と締結した災害時における公共土木施設の応急対策に関する協定には、公共土木施設からの障害物の撤去について建設業団体に要請できることが規定されているため、令和 3 年の当省の調査時点では、道路上の放置車両や立ち往生車両についても、法を適用した移動ではなく、公共土木施設上の障害物の一つとして撤去できると認識していた。</p> <p>しかし、当省が締結先建設業団体に車両移動等の可否について確認を行ったところ、当該建設業団体では、当該協定の対象業務に放置車両等の移動は含まれておらず、仮に依頼を受けたとしても、障害物の除去に加えて車両移動等を行う余裕はないため、その実施は困難であるとの認識であつた。</p> <p>当省の調査により、G 市は放置車両等が道路啓開の支障となること及び建設業団体との間で車両移動等の可否について見解に相違があることを認識したことから、今後、当該協定に限らず、車両移動を専門とする民間団体とも協定締結を検討していく必要があるとしている。</p>
<p>H 市では、昭和 56 年に市内の建設業団体と締結した道路復旧作業に関する協定には車両移動等について明記しておらず、車両移動等の可否について当該団体と認識合わせも行っていないが、災害対応に関する包括的な協定であるため、作業内容に車両移動等も当然に含まれると認識している。</p> <p>しかし、当省が締結先建設業団体に車両移動等の可否について確認を行ったところ、当該協定には「災害時に道路復旧作業について（建設業団体名）に協力を求める」とされているのみで、車両移動等について具体的に定められていないことから、作業内容に車両移動等が含まれることを想定していないとの認識であつた。</p> <p>これについて、H 市は、平成 26 年の法改正後も、災害時の車両移動等について市の内部で具体的な想定や対応方法の検討を行っておらず、また、当該団体とも締結内容の見直しについて検討を行っていないとしている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

b 身分証明書の発行状況

施行通知では、現場での円滑な対応のため、車両移動等を行政職員以外の民間事業者に行わせる場合には、道路管理者から委託を受けていることを明示する書面を手交しておくこととされている。調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）のうち、車両移動等を内容に含む協定を締結している 17 機関（5 地方整備局、12 地方公共団体）における身分証明書の発行状況を把握したところ、表 3-⑧のとおり、平時のうちに発行しているものは 5 機関（2 地方整備局、3 地方公共団体）のみであり、3 地方公共団体では、平時に発行しておらず、災害発生後も発行する予定がないとしていた。

表 3-⑧ 身分証明書を発行している機関数

(単位:機関)

項目	地方整備局	地方公共団体	計
車両移動等を内容に含む協定を締結している	5 (100%)	12 (50.0%)	17 (58.6%)
身分証明書を既に発行している又は発行する予定がある	5 (100%)	9 (37.5%)	14 (48.3%)
協定締結時等、平時のうちに発行している	2 (40.0%)	3 (12.5%)	5 (17.2%)
現在は発行していないが、今後平時のうちに発行する予定である	2 (40.0%)	0 (0%)	2 (6.9%)
平時には発行していないが、災害発生後に車両移動等が必要となった時に発行する予定である	1 (20.0%)	6 (25.0%)	7 (24.1%)
平時に発行しておらず、災害発生後も発行する予定がない	0 (0%)	3 (12.5%)	3 (10.3%)
車両移動等を内容に含む協定を締結していない	0 (0%)	12 (50.0%)	12 (41.4%)
計	5 (100%)	24 (100%)	29 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

平時に発行しておらず、災害発生後も発行する予定がないとしている 3 地方公共団体では、その理由について、①車両移動等を行う現場では、原則、道路管理者の職員が立ち会うことになっており、各民間事業者自身が委託を受けていることを証明する必要がないことや、②各民間事業者が既に所持している事業所の職員証により、事業者の所属先は示すことができることから、発行の必要がないとの理由を挙げている。

また、身分証明書を既に発行している又は発行する予定がある 14 機関のうち 7 機関では、平時に発行せず災害発生後に発行する予定であるとしている。その理由として、表 3-⑨のとおり、①各民間事業者が現場で作業を行う際には道路管理者の職員が立ち会うことを想定していることから、平時ではなく災害発生後に発行するとしている機関や、②平時に発行した場合に、各民間事業者の判断で車両移動等を行い、損傷した際の補償の責任

の所在が不明確になるとの懸念を示す機関がみられた。

表 3-⑨ 身分証明書を平時から発行しない理由

身分証明書は協定に基づき、発行することとしているが、平時に発行しても、各民間事業者が当機関の職員の立会いがない状態で車両を移動する判断を行うことは困難と認識しているため、災害発生後に発行することとしている。

なお、当機関では、特定の期間及び区間に限り有効な身分証明書を発行することとしている。

身分証明書は市の出先機関で保管しており、各事業者には災害発生後に配布する予定である。その理由として、平時に発行した場合に、各事業者が自らの判断で車両を移動し、車両を損傷してしまうと、責任の所在が不明確になってしまうためである。

(注) 当省の調査結果による。

一方、民間団体からは、表 3-⑩のとおり、災害発生後に道路啓開が必要な全ての現場に道路管理者の職員が立ち会うことは困難であると考えられることから、身分証明書は平時に発行されていることが望ましいとする意見がみられた。

表 3-⑩ 身分証明書の発行に関する民間団体からの意見

災害発生後に道路啓開が必要な現場に道路管理者の職員がいない場合の対応について、協定締結先行政機関は原則、職員が立ち会うとして身分証明書は発行しないとしている。しかし、実際には全ての現場に職員が立ち会うことは困難ではないかと考えており、身分証明書が平時に発行されていることが望ましい。

ただし、発行について、現場に職員が立ち会うのは困難ではないかとの前提で事業者側からお願いすることは困難である。

(注) 当省の調査結果による。

なお、施行通知や手引きでは車両移動等は道路管理者の名義と責任の下に行われるとされているが、道路管理者の職員が立ち会うことが困難である場合に、民間事業者等が単独で対応可能な業務の内容や単独で対応する場合の対応手順などの詳細は具体的に示されていない。

(イ) 人員及び資機材の確保

a 災害時に民間事業者等が提供可能な人員及び資機材量の把握状況

事前の備えとして、民間事業者等から提供を受けられる人員及び資機材をあらかじめ把握しておくことは、道路管理者が備えるべき資機材量を検討する上で重要と考えられる。

調査対象 29 機関 (5 地方整備局、24 地方公共団体) のうち、民間事業者

等との間で車両移動等を要請する可能性がある協定²⁹を締結している 26 機関（5 地方整備局、21 地方公共団体）について、これら機関の協定³⁰における災害時に提供可能な人員又は資機材量の報告を求める規定の有無を把握したところ、表 3-⑪のとおり、13 機関（2 地方整備局、11 地方公共団体）において、報告を求める規定はなかった。

表 3-⑪ 協定における災害時に提供可能な人員又は資機材量を報告する旨の規定状況 （注2）
（単位：機関）

項目	地方整備局	地方公共団体	計
車両移動等を要請する可能性がある協定を締結している	5 (100%)	21 (87.5%)	26 (89.7%)
全ての協定に規定	2 (40.0%)	6 (25.0%)	8 (27.6%)
一部の協定に規定	1 (20.0%)	4 (16.7%)	5 (17.2%)
規定していない	2 (40.0%)	11 (45.8%)	13 (44.8%)
車両移動等について協定に基づく要請を想定していない	0 (0%)	3 (12.5%)	3 (10.3%)
計	5 (100%)	24 (100%)	29 (100%)

（注）1 当省の調査結果による。

2 報告する旨の規定には、定期的に報告を求める規定のほか、人員又は資機材に変更が生じた場合に随時の報告を求める規定についても含む。

3 括弧内の数字は合計数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

報告を求めることとしていない 13 機関では、その理由について、表 3-⑫のとおり、協定締結先の民間団体に提供可能な人員及び資機材量の決定や人員及び資機材量の把握を任せていることから、道路管理者が事前に把握する意義が乏しいと考えていることなどを挙げている。

表 3-⑫ 民間事業者等から人員及び資機材の報告を受けていない主な理由

災害発生時には民間団体が出動可能な人員及び資機材を決めるため、道路管理者が定期的に把握する必要性は乏しいと考えている。
協定は民間団体が有する装備で実施可能な範囲内での支援を要請するものであり、事前の体制構築までは求めていないため、把握は不要と考えている。
民間団体や関係行政機関との間で必要資機材の提供に関する様々な協定を締結しているため、人員及び資機材の報告を受けなくても、不足することなく対応でき

²⁹ 災害時の車両移動等については、車両移動等を内容に含む協定だけでなく、災害時に車両移動等を行うことが必要となった際に締結先の建設業団体等に車両移動等の可否を確認するとしている協定を締結している民間事業者等にも車両移動等を要請する可能性がある。そのため、本調査では、これらの協定を車両移動等を要請する可能性がある協定とし、締結している機関における提供可能な人員及び資機材量の把握状況や他の道路管理者との協定締結の重複状況を把握した。

³⁰ 本調査では各調査対象機関が車両移動等を要請する可能性がある協定を複数締結している場合、最大 3 協定を選定し、協定における規定内容を把握した。

ると考えている。

災害発生時には現在協定を締結している民間団体の対応可能な人員及び資機材で対応し、それだけでは対応困難な状況になれば国や県に支援を要請することとしているため、人員及び資機材量をあらかじめ把握する必要がないと考えている。

(注) 当省の調査結果による。

また、表 3-⑬のとおり、協定に人員及び資機材量の報告について規定がある機関の中にも、実際には、民間事業者等から定期的な報告を受けていない例や報告が協定締結時のみにとどまっている例がみられた。

表 3-⑬ 提供可能な人員及び資機材量の報告の規定はあるが、行われていない例

平成 31 年 3 月にレッカー事業団体と締結した協定に、保有する機械やオペレーターの人数等の業務実施体制を締結先地方整備局に毎年度報告することが規定されているが、実際には報告を受けたことや当該地方整備局から報告を依頼したことはない。

これについて、当該地方整備局では、人員及び資機材の保有状況を把握する必要性を認識しているため、今後は事業団体に報告を求めるとしている。

協定を締結している 2 団体それぞれから、平成 18 年度及び 21 年度の協定締結時に「災害時に提供できる資機材等を取りまとめた一覧表」の提出を受けているが、当該一覧表は市に現存しておらず、協定更新時にも再度の提出を求めている。

これについて、当該市では、協定締結から 10 年以上が経過しているため、協定締結時に一覧表の提出を求めた理由や現存していない理由は不明としている。

(注) 当省の調査結果による。

b 協定締結の重複の把握状況

(a) 協定締結の重複例

協定を締結した民間事業者等が複数の道路管理者等と重複して協定を締結していた場合、災害発生時に複数の道路管理者から重複して出動が要請される可能性があり、道路管理者が事前に想定している人員及び資機材を速やかに確保できない可能性がある³¹。

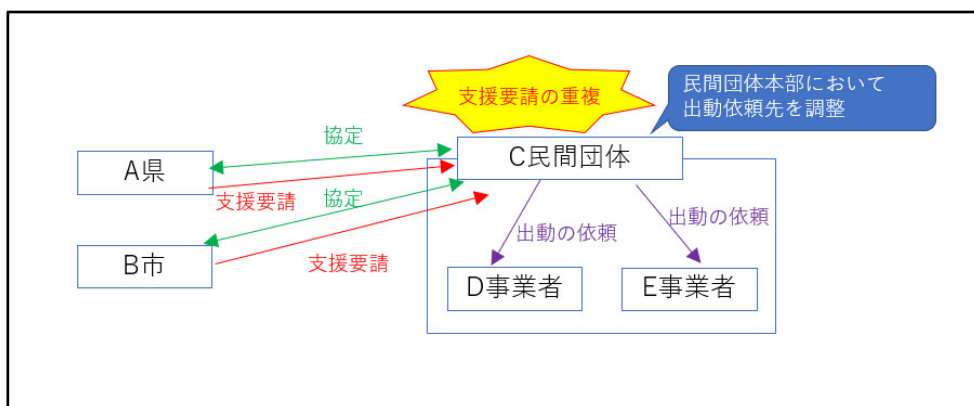
また、重複状況を把握した上で、十分な人員及び資機材を確保できないおそれがある場合は、他の民間事業者等から調達する等の対応を検討することや、民間事業者等が重複して要請を受けた場合を想定し、苦慮しないようあらかじめ調整を図っておく等の措置が必要であると考えられる。

³¹ 国土交通省東北地方整備局、国土技術政策総合研究所及び東北建設業協会連合会が平成 23 年に東北建設業協会連合会の会員企業を対象に実施した「東日本大震災における建設関連企業の活動実態調査」では、回答のあった事業者のうち、半数以上が協定に基づく支援要請が重複していた。また、要請が重複した事業者のうち、4 割程度の事業者においては、人材等の振り分けの決定について、一部又は全般に難航したとしている。これは、車両移動等に限った協定ではないが、東日本大震災の際にも、事業者が協定に基づく支援要請の重複により対応に苦慮した実態があることを示している。

本調査結果では、協定締結の重複例として、図 3-②のとおり、一つの民間団体が複数の行政機関と協定を締結しているケースや、図 3-③のとおり、民間団体に加盟している事業者が他の民間団体にも加盟しているケース、図 3-④のとおり、支援要請は各事業者に行うケースなどがみられた。

図 3-② 協定締結の重複例①

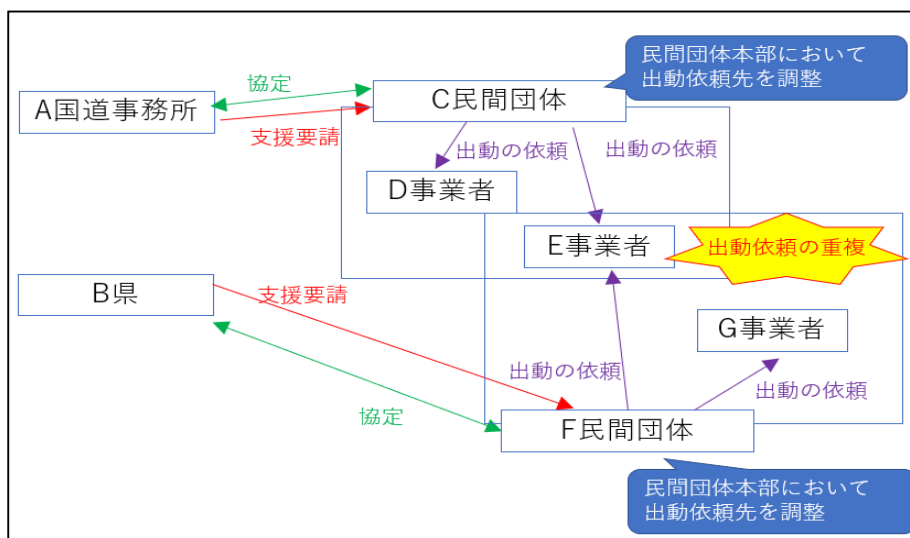
一つの民間団体が複数の行政機関等と協定を締結しているケース



(注) 調査結果を基に当省において作成した。

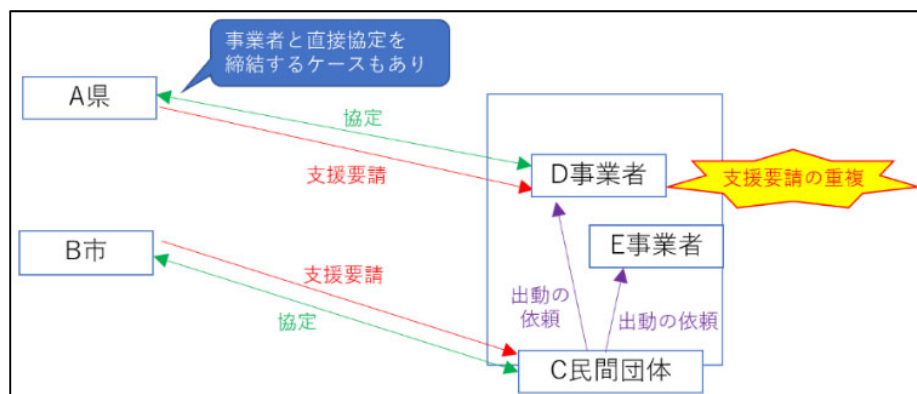
図 3-③ 協定締結の重複例②

民間団体に加盟している事業者が他の団体にも加盟しているケース



(注) 調査結果を基に当省において作成した。

図 3-④ 協定締結の重複例③
 支援要請は各事業者に行うケース



(注) 調査結果を基に当省において作成した。

(b) 協定締結の重複の把握及びその対応状況

調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）のうち、車両移動等について協定締結先の民間事業者等に要請する可能性がある 26 機関（5 地方整備局、21 地方公共団体）において、協定締結先の民間事業者等が他の道路管理者とも重複して協定を締結しているかについて把握しているものは、表 3-⑭のとおり、10 地方公共団体となっていた。

なお、調査対象とした 5 地方整備局はいずれも把握していなかった。

表 3-⑭ 協定締結の重複についての把握状況

(単位：機関)

項目	地方整備局	地方公共団体	計
車両移動等を要請する可能性がある協定を締結している	5 (100%)	21 (87.5%)	26 (89.7%)
把握している (一部の事業者のみの把握も含む)	0 (0%)	10 (41.7%)	10 (34.5%)
把握していない	5 (100%)	11 (45.8%)	16 (55.2%)
車両移動等について協定に基づく要請を想定していない	0 (0%)	3 (12.5%)	3 (10.3%)
計	5 (100%)	24 (100%)	29 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計機関数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入している。

協定締結の重複状況を把握していない 16 機関（5 地方整備局、11 地方公共団体）では、その理由について、表 3-⑮のとおり、重複状況をあらかじめ把握する意義が乏しいことなどを挙げている。

表 3-⑮ 協定締結の重複状況を把握していない機関における主な理由と意見

<p>協定締結先の民間団体には県外にも会員がおり、他の道路管理者からの要請と重複した場合でも、県外会員から支援を得ることにより対応が可能であり、重複を把握する必要性を感じない。</p>
<p>協定は、民間団体内の事業者が有する装備の範囲内で実施可能な支援を要請するものであることから、調整を図ることは想定しておらず、重複を把握する必要性を感じない。</p>
<p>被害状況等は実際の災害発生時でなければ不明であり、調整方法を事前に決めることは難しいため、重複状況について、平時から把握は行っていない。しかし、協定業者に対して同時に複数の道路管理者から出動要請が行われる可能性はあり、道路管理者間で出動要請の方法等について協議しておく必要があると感じている。</p>

(注) 当省の調査結果による。

他方、表 3-⑮のとおり、協定締結の重複状況について認識したことにより、他の道路管理者と重複して協定を締結していない民間事業者等と更に協定を締結するなど、自らが管理する道路への対応に迅速に着手できる体制構築につなげている例もみられた。

表 3-⑯ 協定締結の重複状況を認識し、対応を行っている例

<p>区では、災害時の応急活動に関する協定を締結している事業者が都とも同様の協定を締結していることを認識している。そこで、都からの要請があれば、都の要請が優先されることを道路啓開に関する手順書に明記し、協定締結先の民間事業者にも周知している。</p> <p>上記取組に加えて、区では、協定締結の重複がない事業者を選定して、協定を締結している。</p> <p>当該事業者の選定に当たっては、道路管理を担当する課において、他課が担当する協定や他の道路管理者との協定の締結状況を確認している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

また、各道路管理者と協定を重複して締結している民間団体からも、表 3-⑯のとおり、道路管理者が協定締結の重複状況を把握した上で、道路管理者間で災害発生時の作業対応の優先順位について調整して作業要請を行ってほしいとの意見がみられた。

表 3-⑰ 要請重複時の道路管理者の対応に関する民間団体からの要望等

<p>当団体の支部でも会員事業者がどの道路管理者と協定を締結しているのかなど、その締結状況を把握できていない。また、要請が重複した場合の対応順は決まっておらず、行政機関側で調整した上で要請してほしい。</p>
<p>要請が重複した場合の調整方法の想定まで手が回っていないが、国の出先機関(2</p>

機関)及び県との4者協定以外にも、市町村や道路管理者以外の他部局とも協定を締結している状況であるため、事業者がどの要請を優先すべきか分からなかったり、事業者の数が不足したりし、啓開作業に支障が出るおそれがある。

(注) 当省の調査結果による。

(ウ) 災害発生時の連絡体制の整備

a 通常の通信手段が使用できない場合の備えの状況

災害発生時に電話等の通常の通信手段が使用できない可能性があり、そのような場合には民間事業者等への作業要請を円滑に行う上で支障となると考えられる³²。

調査対象 29 機関 (5 地方整備局、24 地方公共団体) のうち、車両移動等を内容に含む協定を締結している 17 機関 (5 地方整備局、12 地方公共団体) における、通常の通信手段が使用できない場合の民間事業者等への作業要請の連絡手段確保など備えの状況について把握したところ、表 3-⑱のとおり 6 機関 (2 地方整備局、4 地方公共団体) において、一部の協定締結先との間で、代替の連絡手段について具体的な検討や備えがなされていなかった。

表 3-⑱ 通常の通信手段が使用できない場合の備えの状況

(単位: 機関)

項目	地方整備局	地方公共団体	計
車両移動等を内容に含む協定を締結している	5 (100%)	12 (50.0%)	17 (58.6%)
代替手段を全ての協定締結先に対して想定できている	3 (60.0%)	8 (33.3%)	11 (37.9%)
代替手段を想定できていない協定締結先が一部あり	2 (40.0%)	4 (16.7%)	6 (20.7%)
代替手段を全ての協定締結先に対して想定できていない	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
車両移動等を内容に含む協定を締結していない	0 (0%)	12 (50.0%)	12 (41.4%)
計	5 (100%)	24 (100%)	29 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 調査対象機関が車両移動等を内容に含む協定を複数締結している場合、最大 3 協定を選定し、協定締結先との連絡手段の確保状況を把握した。

3 連絡手段には、通信機器の整備、一定規模の災害発生時等における民間事業者が自動的に参集する基準の設定、道路管理者や民間事業者等が徒歩や自動車等で移動することにより口頭で直接要請する場合等を含む。

4 括弧内の数字は合計数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入している。

³² 北海道では、平成 30 年 10 月の北海道胆振東部地震発生時、道路管理者と道路啓開作業の委託先の事業者は携帯電話で連絡していたが、地震発生時は回線がつながりにくく、使用不可又は不安定であったことから、連絡に苦慮したとする意見や、現場状況を把握できず、啓開作業応援業者への指示ができなかったとする意見がみられ、停電により情報共有に支障が生じたことが明らかになっている(北海道第 2 回道路管理に関する懇談会「3. 大規模地震時における道路管理の現状と課題」による)。

これら 6 機関では、一部の協定において締結先と代替の連絡手段について具体的な検討や備えがない理由等について、表 3-⑱のとおり、必要性は感じているが、具体的にどのような通信機器を配備することが適当かを検討しきれていないことなどを挙げている。

表 3-⑱ 通常の通信手段が使用できない場合の備えを行っていない理由等

<p>災害時における通常の連絡手段の不通を補うための手段として、防災行政無線や災害時優先電話、衛星電話等を協定締結先の各民間事業者に配備する必要性は感じているが、具体的にどのような通信機器を配備することが適当かを検討しきれていない。</p>
<p>レッカー事業者団体と締結している協定は、団体が有する装備で実施可能な範囲内で支援を受けるものであり、通常の通信手段が使用できなくなった場合には対応不可能とし、支援要請は行わない方針である。</p> <p>当該地方整備局の管内では、各県において、地方整備局、県及び県内の建設業団体が 3 者協定等を締結しており、レッカー事業者団体との協定は建設業団体が実施する作業を支援するものである。そのため、レッカー事業者団体に連絡できない場合は自動参集することになっている建設業団体がレッカー事業者からの支援を受けずに作業を行うことになる。</p>

(注) 当省の調査結果による。

b 自動的な参集に関する規定状況

手引きでは、通常の通信手段が使用できない場合の対応方法の一例として、民間事業者が自動的に参集する基準を設定することが示されている。

車両移動等を内容に含む協定を締結している 17 機関（5 地方整備局、12 地方公共団体）において、これら機関の協定に自動的な参集について規定しているものは、表 3-⑳のとおり 12 機関（4 地方整備局、8 地方公共団体）であった。

なお、規定していないとする 5 機関には 1 地方整備局も含まれていた。

表 3-⑳ 車両移動等を内容に含む協定における自動的な参集についての規定状況

(単位：機関)

項目	地方整備局	地方公共団体	計
車両移動等を内容に含む協定を締結している	5 (100%)	12 (50.0%)	17 (58.6%)
規定している	4 (80.0%)	8 (33.3%)	12 (41.4%)
全ての協定に規定	2 (40.0%)	4 (16.7%)	6 (20.7%)
一部の協定に規定	2 (40.0%)	4 (16.7%)	6 (20.7%)
規定していない	1 (20.0%)	4 (16.7%)	5 (17.2%)
車両移動等を内容に含む協定を締結していない	0 (0%)	12 (50.0%)	12 (41.4%)
計	5 (100%)	24 (100%)	29 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

自動的な参集を行うこととしていない機関や民間団体からは、その理由として、表 3-㉑のとおり、道路管理者からの要請や指示がないまま、事業者が車両移動等を行うことは想定していないことなどが挙げられている。

表 3-㉑ 自動的な参集を行うこととしていない理由

<p>発災後に協定を締結している建設業者等が自主的に道路のパトロールを開始することは想定しているが、レッカー事業者が自動参集し、車両移動等を行うことは考え難く、協定に定める必要性を感じていないため。</p>
<p>道路啓開作業は道路管理者からの要請が原則であり、道路管理者の指示がない状態で作業を開始することが困難であると考えられるため。</p>
<p>道路管理者からの要請による出勤を原則としており、電話不通の場合に備えて MCA 無線 (注 2) が用意されていることから、通信が途絶することは想定し難いため (注 3)。</p>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 MCA 無線は、周波数の効率的な利用を目的として開発された一般業務用の陸上移動無線システムで、ひとつの周波数帯を多くの利用者が順番に使用する方式を採用している。

3 当意見は民間団体からの意見である。

c その他 (民間事業者等への作業要請を行う行政機関が取り決められていない例)

災害発生時に民間事業者等に速やかに対応を要請するためには、あらかじめ連絡体制を取り決めておくなど、平時から関係機関の間で作業要請の連絡の流れについて認識合わせを行う必要があると考えられる。

しかし、今回の当省の調査により、表 3-㉑のとおり、県が締結している市町村道における車両移動等も可能となっている協定の内容のうち、民間事業者等への作業要請連絡に関して、関係機関の役割分担について認識に

齟齬が生じていることが明らかになったものがあった。

市では、その原因について、県道路啓開計画等の内容が関係機関に対して十分に説明されていないことを挙げている。

表 3-⑳ 作業要請の連絡体制が取り決められていない例

I 県が策定している道路啓開計画及び作業手順書では、道路管理者からの道路啓開要請の連絡は、啓開候補路線は市町村道も含めて同県が一元的に協定締結先の民間団体支部に行うことと規定されている。

しかし、同県内の市や民間団体では、次のとおり、県道路啓開計画等の内容と認識の齟齬がある状況がみられた。

- ・ J 市では、市道については全て市自らが要請するものと認識している。
- ・ K 市では、県が要請するのか市が要請するのかを承知していない。
- ・ 要請を受ける民間団体では、県の認識と異なり、市町村道については市町村から連絡があるものと認識している。

このような認識の齟齬が生じていることについて、J 市及び K 市では、県道路啓開計画等の内容が関係機関に対して十分に説明されていないことが一因ではないかとしている。

(注) 当省の調査結果による。

(総括)

ア 道路啓開作業の実施に関係する各機関の役割分担等

本調査対象機関の中には、法第 76 条の 6 の規定に基づく道路区間の指定及び周知の方法について、県と市との間で認識に齟齬があり、役割分担が不明確となっている状況がみられた。また、このような認識の齟齬は、民間事業者等への作業要請の連絡に関してもみられた。

これらの原因は、道路啓開計画等を策定したものの当該計画に基づく手続について、道路管理者間や民間事業者等との間で、調整や認識合わせが不足していることによるものと考えられる。また、道路啓開計画等の策定や協定の締結を行ったとしても、その後に関係機関の間で見直しの機会等が設けられなければ、各道路管理者が認識の齟齬が生じていることに気が付かないということも想定される場所である。

大規模地震等の災害発生時に、道路区間の指定及び周知が迅速に行われない場合、当該道路区間内に在る者に対し車両移動等が必要とされる可能性をあらかじめ伝えることができず、移動命令や車両の移動に時間を要し作業が遅延するおそれがある。

道路啓開は国道、都道府県道、市町村道等において災害発生時に被災した地域における応急復旧を実施する前に救援ルートを確保するものであり、本調査で把握したような認識の齟齬が道路啓開作業の支障になる蓋然性があることを踏まえると、国土交通省（地方整備局等）及び地方公共団体を含めた関係機関が、協議会や既存の会議等の場を通じて定期的に道路啓開に係る情報共有、認

識合わせ、意見交換等を行うことにより災害発生時の円滑かつ迅速な道路啓開につながるものと考えられる。

イ 道路管理者と民間事業者等との連携・調整等

本調査対象機関の中には、

- ① 民間事業者等との協定に基づき要請できる作業内容に車両移動等が含まれるかについて認識合わせが不足している例
- ② 協定を締結している民間事業者等が災害時に提供可能な人員及び資機材量について報告を受けていない例
- ③ 民間事業者等と他の道路管理者等との協定締結の重複状況を把握していない例
- ④ 通常の通信手段が使用できない場合の民間事業者等への作業要請の手段を検討していない例

などがみられた。

これらの原因は、各機関において、上記①～④に係る平時からの備えが不十分な場合に、民間事業者等への連絡ができない、車両移動等を行う民間事業者等が確保できないなどといった道路啓開作業に支障が生じる蓋然性があるとの認識が十分でなく、その結果、民間事業者等との間で認識合わせや調整を十分に行っていないことによるものである。

災害発生時に道路管理者が円滑かつ迅速に道路啓開作業を実施するには、民間事業者等からの協力が不可欠であることから、車両移動等を行う民間事業者等の人員及び資機材を十分に確保できない事態及び道路啓開作業を委託する民間事業者等と連絡が取れない事態への対応をあらかじめ想定しておき、車両移動等を円滑に行えるよう準備しておく必要がある。

災害発生時の道路啓開の重要性を踏まえると、国土交通省はそれらの取組について地方整備局等において率先して実施するとともに、その必要性について協議会等の場を活用して、地方公共団体にも周知徹底する必要があるものと考えられる。

また、災害発生時においては、様々な混乱により、地方公共団体等の職員が道路啓開の作業現場に不在となった際、速やかに身分証明書の発行ができないと民間事業者等において車両移動等の作業が遅延するおそれがある。

手引きにおいては、取組の一例として、災害時に地方整備局等の職員が道路啓開現場に不在の場合に備え、民間事業者等に対して身分証明書をあらかじめ協定締結時等に発行することが示されている。

しかし、本調査対象とした地方公共団体の中には、身分証明書を平時に発行することで、地方公共団体等の職員が現場に立ち会わないまま、具体的な指示を受けずに民間事業者等が作業を行うことに対する懸念や不安を理由として、身分証明書の発行予定がないとしている機関もあるなど、その発行が進んでい

ない状況がみられた。

この原因として、手引き等では、地方整備局等の職員が現場に不在の際に、民間事業者等が対応可能な業務の内容や対応手順等が明示されていないことや、地方公共団体等に対する説明等の機会が必ずしもないことが挙げられる。

そのため、国は手引きの改定や協議会等の場の活用等により、民間事業者等が対応可能な業務内容等について具体的に明示することで、地方公共団体に対して身分証明書を発行する必要性について認識を促し、また、平時に発行することによる懸念や不安を取り除き、地方公共団体に対し、身分証明書の発行を促す必要がある。

(所見)

したがって、国土交通省は、地震等災害発生時の道路啓開を円滑かつ迅速に実施する観点から以下の取組を推進していく必要がある。

- ① 道路区間指定に関係する各機関の役割分担や作業に係る連絡系統の明確化
地方整備局等や地方公共団体などの関係機関を含め、地域全体で円滑かつ迅速な道路啓開を推進する観点から、地域の実情等を踏まえ、協議会や既存の会議等の活用により、道路啓開作業の実施に関係する民間事業者等を含めた各機関の役割分担や作業に係る連絡系統の明確化を行い、関係機関で共有すること。
- ② 地方整備局等における人員及び資機材の確保
協定を締結した民間事業者等における災害発生時に対応可能な人員及び資機材量や協定締結の重複状況を把握していないなど、備えが不十分である地方整備局等では、民間事業者等の体制を把握し、不足分の対応の検討も含めた人員及び資機材の確保を行うこと。
- ③ 平時に備えるべき事項に関する地方公共団体への周知及び情報提供
地方公共団体に対し、平時に備えるべき次の事項について手引きの改定や協議会等の活用により、周知や情報提供を行い、取組を促すこと。
なお、iii)については、身分証明書の発行を受けることで対応可能な業務の内容や対応手順等を具体的に示した上で行うこと。
 - i) 車両移動等を内容に含む協定を締結していない機関においては、協定締結の必要性についての改めての検討や、既に協定を締結している民間事業者等と車両移動等の可否についての協議又は認識合わせを行うこと。
 - ii) 協定を締結した民間事業者等における災害発生時に対応可能な人員及び資機材量や協定締結の重複状況を把握し、不足分の対応の検討も含めた人員及び資機材の確保を行うこと。また、通信途絶時における対応方針の検討も含め、連絡体制も構築すること。
 - iii) 身分証明書を発行することにより、現場に道路管理者の職員が不在である場合にも対応できるようにすること。

[事例集]

目 次

○ 結果報告書 p.10-23 「2 道路啓開計画の策定状況等」関連事例

ア 関東地方整備局管内の状況

事例 2-ア 道路啓開計画策定後も関係者会議を定期的に行っている例 …… 51

イ 中部地方整備局管内の状況

事例 2-イ-① 協議会が地方公共団体に道路啓開作業マニュアルを示している例 …… 52

事例 2-イ-② 訓練で得られた課題等を協議会において関係機関と共有している例 …… 53

ウ 四国地方整備局管内の状況

事例 2-ウ-① 協議会を活用して道路啓開計画等の見直し・充実を図っている例 …… 55

事例 2-ウ-② 訓練で得られた課題等を協議会において関係機関と共有している例 …… 56

○ 結果報告書 p.24-45 「3 道路啓開の実効性確保のための取組状況」関連事例

事例 3-① 民間事業者が道路啓開の作業手順や役割を理解するための取組の例 …… 58

事例 3-② 協定締結先の民間事業者を対象に道路啓開作業に関する説明を行っている例 …… 61

事例 3-③ 道路啓開作業手順書に身分証明書の発行手順等を定めている例 …… 62

事例 3-④ 協定を締結した民間事業者が保有する資機材量を把握し、不足に備えて新たに協定を締結した例 …… 64

事例 3-⑤ 実態に即した資機材の保管位置を把握している例 …… 65

事例 3-⑥ 協定締結の重複状況を把握している例① …… 66

事例 3-⑦ 協定締結の重複状況を把握している例② …… 67

事例 3-⑧ 通常の通信手段が使用できない場合の連絡体制について協議会で検討している例 …… 69

(本事例集について)

本事例集は、地方整備局等や地方公共団体における災害時の道路啓開への備えの向上に役に立つよう、調査対象機関における効果的な取組の事例を紹介している。

○ 結果報告書 p.10-23 「2 道路啓開計画の策定状況等」関連事例

ア 関東地方整備局管内の状況 (p.11-13)

事例 2-ア 道路啓開計画策定後も関係者会議を定期的実施している例

機関名	埼玉県
取組内容	
<p>埼玉県では、平成 28 年 9 月に、首都直下地震発生時における埼玉県道路啓開計画の策定等のために首都直下地震埼玉県道路啓開調整会議を設置するとともに、計画の実効性を高めるために埼玉県道路啓開計画担当者会議を設置した。</p> <p>埼玉県道路啓開計画担当者会議は、表 2-アのとおり、国や県、民間事業者等の関係機関の担当で構成され、埼玉県道路啓開計画の策定後も、年 1 回定期的に開催されている。</p>	
表 2-ア 埼玉県道路啓開計画担当者会議の構成機関等	
項目	機関名
構成機関	関東地方整備局（大宮国道事務所、北首都国道事務所）、埼玉県（危機管理防災部、県土整備部）、埼玉県警察本部、さいたま市（総務局、建設局）、東日本高速道路株式会社関東支社、首都高速道路株式会社、陸上自衛隊、東京電力パワーグリッド株式会社、株式会社 NTT 東日本-関信越、東京ガス株式会社、一般社団法人埼玉県建設業協会、埼玉県レッカー事業協同組合
事務局	埼玉県県土整備部県土整備政策課
<p>(注) 当省の調査結果による。</p> <p>同会議は、埼玉県道路啓開計画に関する今後の課題等についての共有や検討の場として活用されている。一例として、令和 2 年度及び 3 年度には、以下の確認事項及び検討課題が共有・検討されている。</p> <p>【会議で共有された確認事項及び検討課題の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関と協定締結事業者の協定締結の重複状況の確認 ・ 道路啓開の内容や発災時の通行規制の方法、道路利用者の正しい行動内容等についての関係機関が一体となった統一的な広報の在り方 ・ 主要路線（高速道路、国道）を結ぶ県道以下の路線について、優先啓開ルート（埼玉県道路啓開計画における道路啓開候補路線）の指定状況の共有の在り方 ・ 発災時の点検路線の選定 ・ 優先啓開ルート上の市道の取扱い ・ 道路啓開体制の強化（関係機関連絡窓口の一元化、優先啓開ルート決定に関する役割の明確化） ・ 道路啓開の実効性向上（訓練による実効性の向上、規制・車両移動方法の検討） <p>県では、年 1 回、道路啓開に係る関係機関の担当者が参集する同会議を開催することにより、課題の抽出・発見や当該課題への対応方法の検討・共有が行われ、実際に道路啓開を行う場合への備えが充実するのではないかとしている。</p>	

イ 中部地方整備局管内の状況 (p. 13-16)

事例 2-イ-① 協議会が地方公共団体に道路啓開作業マニュアルを示している例

機関名	静岡県、中部地方整備局
取組内容	
<p>中部地方幹線道路協議会道路管理防災・震災対策検討分科会(注)では、平成24年3月に中部地方の道路啓開計画として「中部版くしの歯作戦(道路啓開オペレーション計画)」を策定した。静岡県では、これを契機に、県内の東部・中部・西部3地域ごとに県、中部地方整備局(国道事務所等)、各地域の市町等の機関で構成される検討会を設置し、同検討会で平成27年3月から29年3月にかけて、順次、中部版くしの歯作戦を踏まえた地域ごとの道路啓開計画を策定した。</p> <p>このうち、静岡県中部地域道路啓開検討会では、平成27年3月に道路啓開計画である「静岡県中部地域における道路啓開基本方針・行動計画」を策定し、28年3月に同計画の作業手順書である「中部地域における道路啓開マニュアル」を策定している。</p> <p>また、同検討会では、平成30年5月に同基本方針・行動計画や同マニュアル等を踏まえて、中部地域の市町に対して「中部地域における道路啓開作業マニュアル(市町版作成ガイドライン案)」を提示し、各地域の特性や実情に合わせた道路啓開作業マニュアルの作成又は更新に活用するよう依頼している。同ガイドライン案は、道路啓開に係る連絡体制の整備や協定締結事業者への身分証明書交付等の事前準備のほか、発災時の道路パトロール用のチェックリストのひな形、車両移動等の実施手順等など、市町が道路啓開を実施する際の基本的な事項を具体的に示したものとなっている。</p> <p>県では、このようなマニュアルを関係市町に示すことにより、市町が南海トラフ地震等発生時における自らの初動を確認し、また、連絡体制の確認や点検様式の準備等、対応体制の構築を進めるために役に立っているのではないかとしている。</p> <p>(注) 「中部地方幹線道路協議会道路管理防災・震災対策検討分科会」は、南海トラフ地震による津波被害が想定される太平洋沿岸部での早期復旧を図る方策を検討するため、平成23年8月に中部地方幹線道路協議会の下に管内の国、県、政令市、高速道路会社を構成員として設置された。</p>	

事例 2-イ-② 訓練で得られた課題等を協議会において関係機関と共有している例

機関名	静岡県
取組内容	
<p>静岡県中部地域道路啓開検討会では、年 1 回道路啓開訓練を実施しており、訓練実施後にはアンケートにより参加機関から意見を聴取している。当該アンケート結果については、①翌年度の訓練内容の設定の際に参考とするため、また、②得られた今後の課題を検証するため、次回の道路啓開検討会でフィードバックしている（表 2-イ-②）。</p> <p>例えば、令和 2 年 11 月に実施した訓練においては、前年のアンケートで「車両移動の際に求められている移動前後の写真等の記録を訓練において実際に行うべき」との意見があったことから、「車両の写真撮影や『車両等の移動及び破損記録票』の記入等の手順の確認」を訓練の課題の一つに設定し、訓練内容に道路啓開作業担当事業者への車両の移動手順についての周知やデジタルカメラによる車両の移動前後の写真撮影、記録票の準備・記入等を含めることとした。また、訓練実施後のアンケートでは参加機関から、重機を使用した訓練だけでなく、車両や財産を傷つけない移動方法も発災時に選択できるよう手順を確認すべきとする意見や大型車両や横転車両の排除等、より困難な被災状況に対応できるような訓練を実施すべきとする意見等が挙げられた。意見を踏まえ、県は今後の方針や来年度の訓練における検討項目を取りまとめ、道路啓開検討会で共有した。</p> <p>県では、訓練後、参加機関に意見を聴取し、その結果を検討会でフィードバックすることにより、訓練で得られた課題を次回の訓練の計画に活用することができており、災害時の対応力の向上につながっているとしている。</p>	

表 2-イ-② 令和 2 年度中部地域道路啓開検討会道路啓開訓練における訓練内容と得られた課題等

前年度訓練のアンケートの意見	今年度の訓練において設定した課題	○ 訓練内容 ◇ 訓練結果、分かったこと等	今後の課題
—	一般回線不通時の連絡方法の検証	<ul style="list-style-type: none"> ○ 衛星電話とコミュニケーションアプリ (LINE) による連絡 ○ 静岡国道事務所が、静岡市の通信網を使用し、民間事業者と連絡 ◇ 衛星電話とモバイル Wi-Fi ルーターを組み合わせることで、一般回線不通時にも、インターネットやLINE が使用可能 ◇ 衛星電話は伝送に時間を要するため、内容の厳選が必要 ◇ 他の道路管理者の通信網を使用しての連絡が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・他の道路管理者の通信網を使用する場合の手続等の検討
訓練においてドローンで撮影した映像を訓練中に確認すべきではないか。	ドローンで撮影した映像の共有方法の検証	<ul style="list-style-type: none"> ○ 訓練中に撮影した映像を動画サイト (Facebook) に投稿 ○ 一般回線の不通を想定し、撮影した映像を SD カードにより共有 ◇ インターネットにつながる環境があれば、映像の共有が可能 ◇ ドローンの記録メディア (microSD カード) に合わせた媒体により映像を共有することが効率的 ◇ 衛星電話は映像の転送速度が遅いため動画送信に不向き 	<ul style="list-style-type: none"> ・情報共有することを意識して、静止画を記録することのルール化 ・動画などの大容量のデータを共有する方法の検討
車両移動の際に求められている移動前後の写真等の記録を訓練において実際に行うべきではないか。	車両の写真撮影や「車両等の移動及び破損記録票」の記入等の手順の確認	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路啓開作業担当者に対し、車両移動等の手順を周知 ○ デジタルカメラによる移動前後の車両の撮影、記録票の準備・記入 ○ 移動内容等を貼り紙にして、車両やポールに掲示 	<ul style="list-style-type: none"> ・啓開担当作業者が漏れなく行動できるよう手順書の周知 ・写真や記録票の整理・保存等の手順化 ・車両を傷つけない移動方法の検討
建設業、レンタル建機業等の業協会連携が必要であり、実効性を高める必要があるのではないか。	<ul style="list-style-type: none"> ・建設業、レンタル建機、燃料供給、解体業間の連携 ・段差解消等に対する新技術の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 訓練の被害想定に基づき、必要資機材等を積算、燃料供給や電柱撤去の訓練を実施 ○ 建設業協会が、新技術を使用して橋梁の段差解消工事を実施 ◇ 機材レンタル、資材調達、給油について、災害時の各種場面の想定が必要 ◇ 新技術の施工性は良いが、調達方法や備蓄場所の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタルする重機の参集場所での引渡し方法、給油の方法・手順の検討 ・新技術等を使用するための民間事業者との連携の検討

(注) 静岡県中部地域道路啓開検討会の資料に基づき、当省において作成した。

ウ 四国地方整備局管内の状況 (p. 16-19)

事例 2-ウ-① 協議会を活用して道路啓開計画等の見直し・充実を図っている例

機関名	徳島県										
取組内容											
	<p>徳島県道路啓開計画策定等協議会(注)は、平成28年度に、「徳島県道路啓開計画」、「徳島県道路啓開作業実施手順書」及び「徳島県道路啓開担当者割付図」を策定しているが、策定当初は、啓開対象道路(徳島県道路啓開計画における道路啓開候補路線)は、徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路に限定されていた。</p> <p>その後、協議会の構成機関から、「重要施設である病院、消防署、警察署等は、必ずしも緊急輸送道路沿いに所在しているとは限らず、発災時に、直近の緊急輸送道路から重要施設につながる道路が啓開されないことで、救助・救援、救出活動に支障が生ずることが懸念される」とする意見が出された。これを踏まえ、協議会では、令和元年度及び2年度に、徳島県道路啓開計画に重要施設と接続する道路(重要施設アクセス道路)を啓開対象道路として追加することについて協議を行った。</p> <p>協議の結果、緊急輸送道路沿いに所在していない災害拠点病院11院及び防災活動拠点の重要施設(警察署、消防署、市町村役場等)49施設に接続するための道路が啓開対象道路に追加されることとなった。これにより、防災活動拠点(災害拠点病院、警察署、消防署、市町村役場等)に接続する道路の全てが、啓開対象道路となった。</p> <p>県では、構成機関からの意見を契機に協議を行った結果、重要施設に接続する路線が啓開対象路線として追加されたことにより、道路啓開の実効性を向上できたとしている。</p> <p>(注) 徳島県道路啓開計画策定等協議会は、四国道路啓開等協議会(四国地方整備局管内の関係機関で構成された協議会)が策定した「四国広域道路啓開計画」を踏まえた徳島県独自の計画を策定するため、平成28年10月に四国地方整備局、徳島県及び民間団体などの関係機関を構成員として設置された。</p>										
	<p>表 2-ウ-①-i 徳島県道路啓開計画における啓開対象道路の変更内容</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>当初の計画</th> <th>変更後の計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>作成(改定)年月</td> <td>平成29年3月(当初計画策定時)</td> <td>令和2年11月</td> </tr> <tr> <td>啓開対象道路</td> <td>徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路</td> <td>徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路、<u>災害拠点病院、警察、消防、役場等の防災活動拠点と接続する重要施設アクセス道路</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 当省の調査結果による。下線は当省で付した。</p>		区分	当初の計画	変更後の計画	作成(改定)年月	平成29年3月(当初計画策定時)	令和2年11月	啓開対象道路	徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路	徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路、 <u>災害拠点病院、警察、消防、役場等の防災活動拠点と接続する重要施設アクセス道路</u>
区分	当初の計画	変更後の計画									
作成(改定)年月	平成29年3月(当初計画策定時)	令和2年11月									
啓開対象道路	徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路	徳島県地域防災計画に基づく、1次、2次、3次緊急輸送道路及び緊急輸送道路を補完する道路、 <u>災害拠点病院、警察、消防、役場等の防災活動拠点と接続する重要施設アクセス道路</u>									

表 2-ウ-①-ii 啓開対象道路と重要施設の所在状況

防災活動拠点の 重要施設	施設数	啓開対象道路沿いに所在		重要施設アクセス道 路を啓開対象道路に 追加した時期
		緊急輸送道路沿 いに所在	重要施設アクセス 道路沿いに所在	
災害拠点病院	18	7	11	令和元年12月
警察署	16	13	3	令和2年11月
消防署	33	15	18	令和2年11月
市町村役場	24	11	13	令和2年11月
県民局庁舎	8	2	6	令和2年11月
国土交通省事務所	5	2	3	令和2年11月
広域物資輸送拠点	6	2	4	令和2年11月
その他	2	0	2	令和2年11月
計	112	52	60	

(注) 1 当省の調査結果による。

2 重要施設アクセス道路の追加は、段階的に実施されており、令和元年度は、病院に接続する道路、令和2年度は、警察署、消防署等に接続する道路が追加された。

事例 2-ウ-② 訓練で得られた課題等を協議会において関係機関と共有している例

機関名	高知県
取組内容	
<p>高知県では、県内12か所の土木事務所がそれぞれ年1回情報伝達訓練を実施している。同訓練では、市町村や建設業者等の参加機関に達成度・習熟度を測るためアンケートを実施するとともに、訓練実施後に参加機関による意見交換会を実施し、課題や意見について取りまとめを行っている。また、訓練で得られた課題は高知県道路啓開計画作成検討協議会(注)に報告されるとともに、その後の対策に反映させている。</p> <p>例えば、令和2年度の訓練において、訓練後に出動可能体制の報告表に重機の位置情報を追記すべきではないかとの意見が出されたことから、翌年度に発災時に使用する報告表の様式を見直し、重機の位置情報を記載するものに変更した。</p> <p>県では、訓練後にアンケートを実施し、課題や意見を取りまとめることにより、今後の災害発生時における対策の検討や見直しにつながっているとしている。</p>	
<p>(注) 高知県道路啓開計画作成検討協議会は、南海トラフ地震対策として高知県道路啓開計画を策定するため、平成26年7月に四国地方整備局、高知県警察及び民間団体などの関係機関を構成員として設置された。</p>	

表 2-ウ-② 令和 2 年度の訓練で得られた課題の例

カテゴリ	意見・課題	対応
事前準備	あらかじめ、土木事務所や啓開業者のメールアドレスを登録しておくなどの準備が必要	訓練等を通じて、連絡先を把握し、登録しておく。
	あらかじめ、業者間でルート調整が必要	被災状況を確認するルートの割当ては、あらかじめ決めておく。ただし、実際に被災が起こった時に出勤できない場合など、調整が必要であるということを念頭に置く。
情報連絡体制	情報連絡体制について、「会員企業→ブロック代表→土木事務所」より、「会員企業→土木事務所」が効率的ではないか。	発災時は、様々な情報が錯綜するため、ブロック代表が取りまとめて報告する体制（会員企業→ブロック代表→土木事務所）を基本としている。ただし、各支部で会員企業数も異なるため、訓練等を通じて検証し、柔軟な体制を検討していきたい。
市町村との連携	役場との情報共有、道路啓開体制の構築が必要	役場との情報共有は高知県災害対策支部を通じて行うこととなっている。 情報共有を確実にを行うために、道路啓開訓練に関係市町村も可能な限り参加していただく。
体制報告様式	重機の規格や位置情報、重機を運ぶ回送車の情報も必要	様式の改良を検討する。
	エクセル形式なので、パソコンで作成する必要がある。 (会社で作成しなければならない)	スマホ等でも容易に作成可能な形式を検討する。 ※ クラウド上でデータ管理する仕組みなど
	体制報告について、ブロック代表が取りまとめるかを決めておく必要がある。	体制報告については、配置できる人員や重機、その保管位置について企業ごとの情報となる。このため、ブロック代表で情報を集約する必要はないが、情報を共有する意味から、会員企業→ブロック代表→土木事務所の順で情報を上げる
啓開担当エリア	啓開担当エリアを把握できていない。 維持管理路線と啓開担当エリアを混同している。	訓練等を通じ周知する。
	地元がイメージする幹線ルートが啓開ルート（高知県道路啓開計画における道路啓開候補路線）に含まれていない。 (長期浸水に係る拠点に対する啓開ルートが設定されていない)	被災想定に基づき、最も早く啓開できるルートを選定しているため、主要な幹線道路が啓開ルートに入っていない場合がある。また、長期浸水に係る拠点については、啓開日数が算定できないことから、現状、啓開ルートを設定していない。しかし、長期浸水しない場合などに備え、あらかじめルートを設定しておく必要もあるため、今後検討する。
事務所における取りまとめ作業	事務所における取りまとめ作業のマニュアルが必要	取りまとめ作業マニュアルの作成を検討する。
	事務所における取りまとめ作業の効率化のため、データ集計ツールなどが必要	データ集計ツールなどの作成を検討する。

(注) 高知県の資料に基づき当省において作成した。

○ 結果報告書 p.24-45 「3 道路啓開の実効性確保のための取組状況」 関連事例

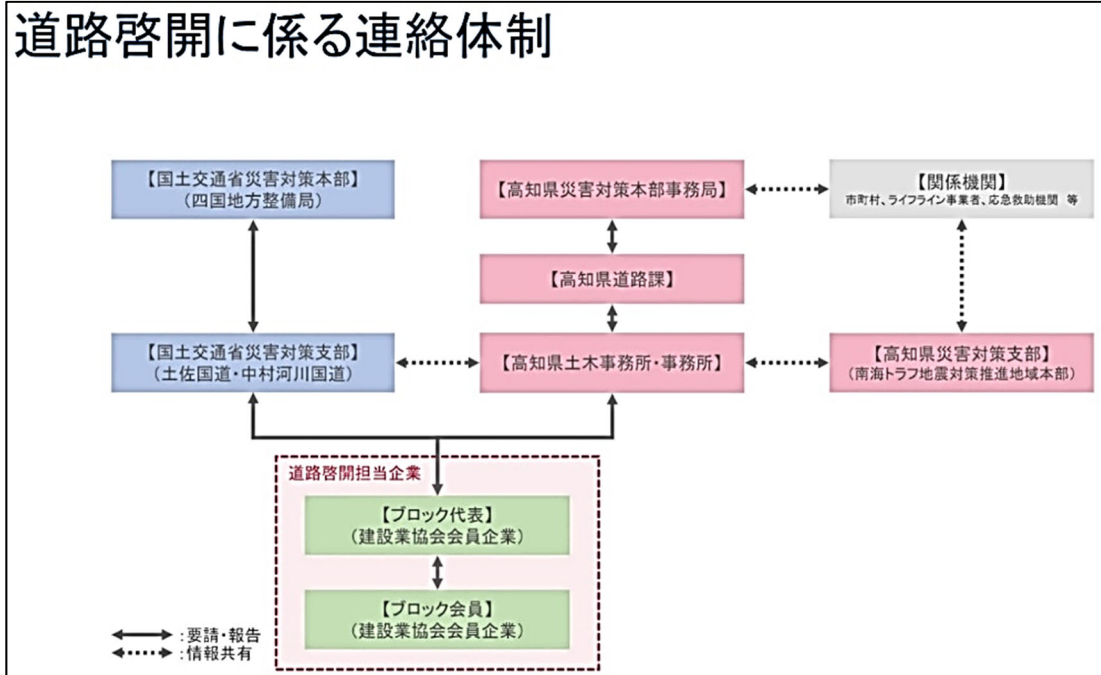
イ 民間事業者等と連携して行う事項

(ア) 民間事業者等への作業要請 (p.30-34)

事例 3-① 民間事業者が道路啓開の作業手順や役割を理解するための取組の例

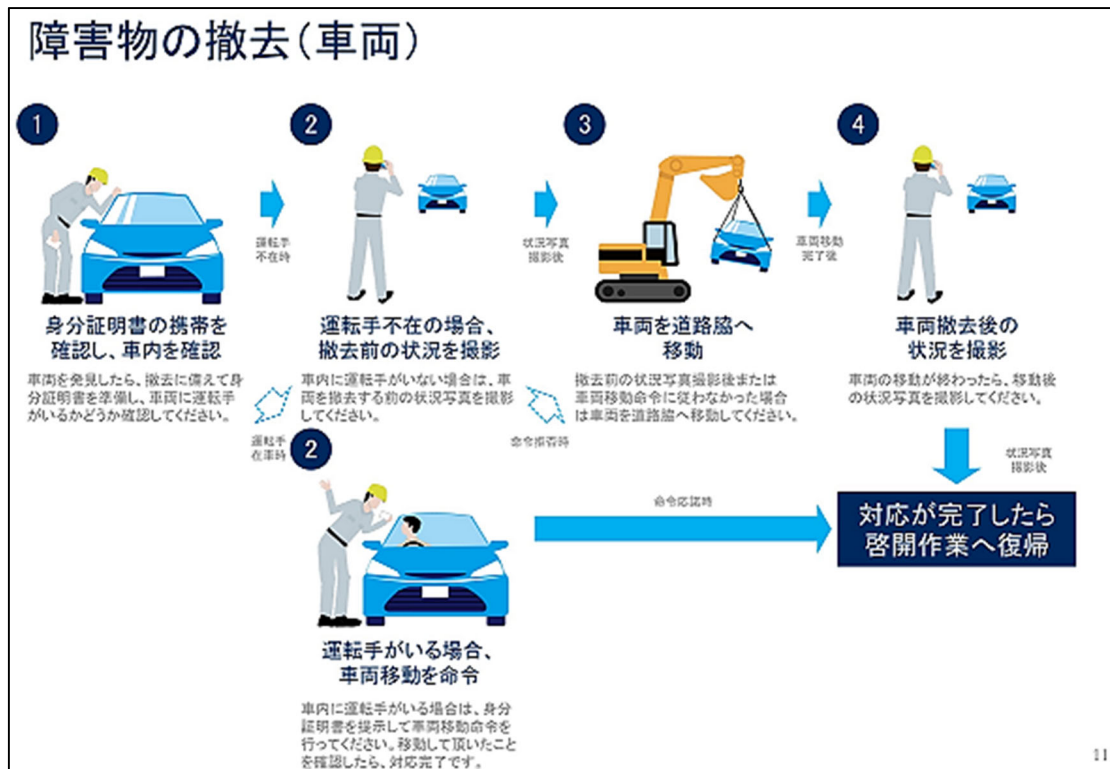
機関名	四国地方整備局、高知県																																									
取組内容	(1) 道路啓開手順書簡易版の作成及び周知																																									
	<p>高知県内では、四国地方整備局中村河川国道事務所、同局土佐国道事務所、高知県土木部、一般社団法人高知県建設業協会の4者で締結された「南海トラフ地震発生時の道路啓開に関する協定」に基づき、高知県建設業協会の会員事業者が道路啓開作業を行うこととなっている。</p> <p>高知県道路啓開計画作成検討協議会では、高知県建設業協会の会員事業者が南海トラフ地震発生時の実際の現場で道路啓開作業が円滑に行うことができるよう、道路啓開作業を行う作業手順をイラストで分かりやすく表示した「高知県道路啓開手順書(案)-簡易版-」を作成し、配布している。</p> <p>当該簡易版は、手順書(案)の本編を実際に現場に携帯し逐一確認するのはページ数も多いことから容易ではなく、現場に携帯しやすく、その内容も現場で必要となる必要最小限の内容に絞り込んだものが必要であるとの考えにより作成されたものである。</p> <p>具体的には、道路啓開の流れ(図3-①-i)、啓開作業の要請に関する連絡体制(図3-①-ii)、車両移動等の手順(図3-①-iii)など関係機関の役割分担について1ページ全面を使って図で示されているほか、実際の作業に当たっての留意点についても図で示されている。</p> <p>会員事業者からは、道路啓開を担当する事業者の役割について簡潔にまとめられており、事業者が作業を円滑に行う助けとなると思われるとの意見がみられる。</p>																																									
	<p>図3-①-i 道路啓開の流れ</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">事前準備</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">状況・体制把握</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">方針決定</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">体制構築</th> <th colspan="6" style="background-color: #0056b3; color: white;">啓開実施</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">事前準備</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">被災状況把握</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">支援準備要請</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">区間指定</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">支援要請</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路啓開作業開始</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路啓開作業実施</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">資機材・燃料の調達</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">報告・連絡・共有</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路啓開作業終了</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">高知県道路啓開計画の作成 ※防災拠点、啓開ルート、啓開業者等</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路パトロールヘリ等、リエゾン、関係機関情報収集を実施 国・県で被災状況を集約し一元化</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路管理者(国・県)より各ブロック代表・会員企業に支援準備を要請 会員企業は啓開にあたる人員・資機材を確認 ブロック代表企業から道路管理者(国・県)に支援要請可能体制報告</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">被災状況結果を踏まえ、道路啓開の必要性を判断の上、区間指定 指定された区間について、各種情報提供媒体にて周知を実施</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路管理者(国・県)よりブロック代表企業に支援要請 ブロック代表企業から道路管理者(国・県)に出勤要請と体制報告</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路啓開作業開始を道路管理者から協会支部に連絡 各業者は要請を受けて作業開始</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">必要最小限の道路幅員を確保 段差解消、橋梁の点検・復旧、災害廃棄物処理 その他対応(負傷者、遺体、貴重品、放逐車両等)</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">啓開作業時に不足する燃料や資機材等の調達 ※協定を締結している業者の活用等</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路啓開作業実施状況を道路管理者(国・県)へ報告</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">道路啓開作業終了後、作業内容の記録及び道路管理者への報告</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>										事前準備	状況・体制把握	方針決定	体制構築	啓開実施						事前準備	被災状況把握	支援準備要請	区間指定	支援要請	道路啓開作業開始	道路啓開作業実施	資機材・燃料の調達	報告・連絡・共有	道路啓開作業終了		高知県道路啓開計画の作成 ※防災拠点、啓開ルート、啓開業者等	道路パトロールヘリ等、リエゾン、関係機関情報収集を実施 国・県で被災状況を集約し一元化	道路管理者(国・県)より各ブロック代表・会員企業に支援準備を要請 会員企業は啓開にあたる人員・資機材を確認 ブロック代表企業から道路管理者(国・県)に支援要請可能体制報告	被災状況結果を踏まえ、道路啓開の必要性を判断の上、区間指定 指定された区間について、各種情報提供媒体にて周知を実施	道路管理者(国・県)よりブロック代表企業に支援要請 ブロック代表企業から道路管理者(国・県)に出勤要請と体制報告	道路啓開作業開始を道路管理者から協会支部に連絡 各業者は要請を受けて作業開始	必要最小限の道路幅員を確保 段差解消、橋梁の点検・復旧、災害廃棄物処理 その他対応(負傷者、遺体、貴重品、放逐車両等)	啓開作業時に不足する燃料や資機材等の調達 ※協定を締結している業者の活用等	道路啓開作業実施状況を道路管理者(国・県)へ報告	道路啓開作業終了後、作業内容の記録及び道路管理者への報告	
事前準備	状況・体制把握	方針決定	体制構築	啓開実施																																						
事前準備	被災状況把握	支援準備要請	区間指定	支援要請	道路啓開作業開始	道路啓開作業実施	資機材・燃料の調達	報告・連絡・共有	道路啓開作業終了																																	
高知県道路啓開計画の作成 ※防災拠点、啓開ルート、啓開業者等	道路パトロールヘリ等、リエゾン、関係機関情報収集を実施 国・県で被災状況を集約し一元化	道路管理者(国・県)より各ブロック代表・会員企業に支援準備を要請 会員企業は啓開にあたる人員・資機材を確認 ブロック代表企業から道路管理者(国・県)に支援要請可能体制報告	被災状況結果を踏まえ、道路啓開の必要性を判断の上、区間指定 指定された区間について、各種情報提供媒体にて周知を実施	道路管理者(国・県)よりブロック代表企業に支援要請 ブロック代表企業から道路管理者(国・県)に出勤要請と体制報告	道路啓開作業開始を道路管理者から協会支部に連絡 各業者は要請を受けて作業開始	必要最小限の道路幅員を確保 段差解消、橋梁の点検・復旧、災害廃棄物処理 その他対応(負傷者、遺体、貴重品、放逐車両等)	啓開作業時に不足する燃料や資機材等の調達 ※協定を締結している業者の活用等	道路啓開作業実施状況を道路管理者(国・県)へ報告	道路啓開作業終了後、作業内容の記録及び道路管理者への報告																																	
	<p>(注) 「高知県道路啓開手順書(案)-簡易版-」(令和3年12月高知県道路啓開計画作成検討協議会)による。</p>																																									

図 3-①- ii 啓開作業の要請に関する連絡体制



(注) 「高知県道路啓開手順書(案)-簡易版-」(令和3年12月高知県道路啓開計画作成検討協議会)による。

図 3-①- iii 車両移動等の手順



(注) 「高知県道路啓開手順書(案)-簡易版-」(令和3年12月高知県道路啓開計画作成検討協議会)による。

(2) 道路啓開作業を行う民間事業者のためのEラーニングシステムを構築

四国地方整備局及び高知県では、道路啓開作業を行う事業者における道路啓開手順書（案）等の認知度向上及び理解を深めるため、当該手順書（案）の本編や簡易版等の内容についての継続的かつ効率的な周知ツールとしてEラーニングシステムを構築し、その有効性を確認するため、令和3年7月から8月にかけて試行導入した。


試行導入は、道路啓開の割り付けを行っているブロック代表企業（注）102社を対象とし、高知県建設業協会の会員専用ホームページにEラーニングサイトにアクセス可能なURLを設置する方法で実施された。内容は道路啓開の手順に関する設問に対し、受講者が選択肢から回答した後に解説が表示される形式のもので、所要時間は約15分間とされていた。

また、試行導入では、その有効性に対する評価を行うため受講者に対するアンケートが実施されたが、「学習した内容の理解度」の質問には約8割の事業者が理解できたと回答しているほか、「Eラーニングの継続実施の意向」については約7割の事業者から継続的な実施に前向きな回答を得られた。

当該システムは令和5年3月時点で、常時開設された本格導入には至っていないが、令和4年4月から5月にかけて、全会員企業を対象を拡大して2回目の試行導入を行うなど、本格導入に向けた検討を進めている。

（注） 高知県では、啓開ルート（高知県道路啓開計画における道路啓開候補路線）をブロック分けし、各ブロックに複数の事業者を割り付けている。各ブロックに割り付けられた事業者のうち1事業者をブロック代表とし、他のブロック会員企業への道路管理者である国道事務所や県からの支援要請の伝達や、ブロック会員企業の作業進捗状況についての情報集約などを行っている。

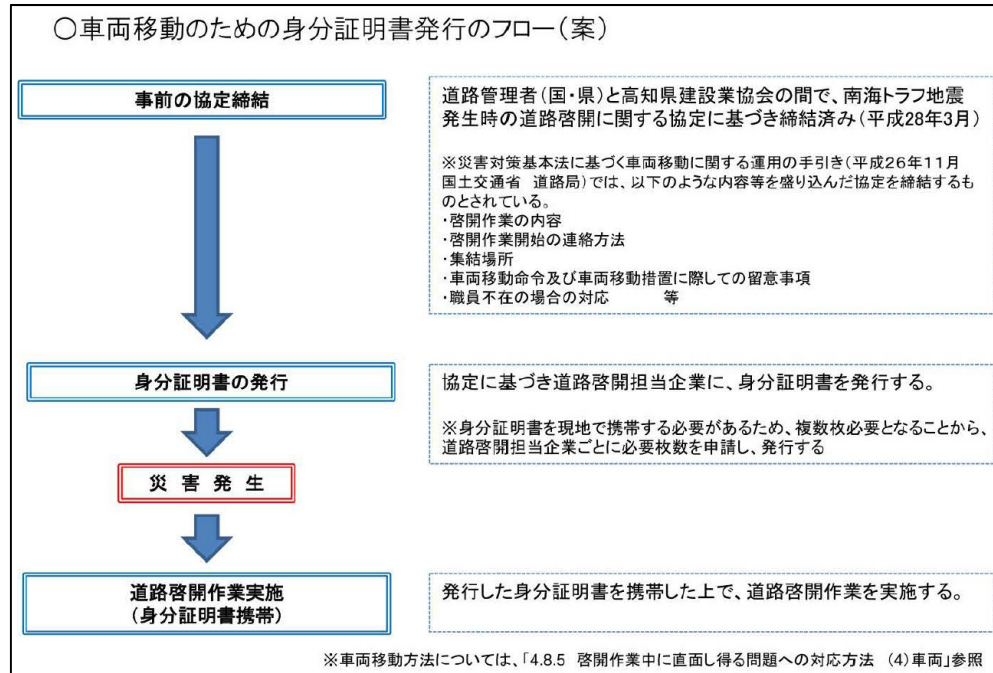
事例 3-② 協定締結先の民間事業者を対象に道路啓開作業に関する説明を行っている例

機関名	豊橋市
取組内容	
<p>豊橋市では「災害時における応急対策業務に関する協定」を締結している建設業団体の会員事業者を対象に年 1 回、道路啓開作業の理解を深めるため「道路啓開作業説明会」を開催している。</p> <p>説明会では、市から会員事業者に対し、啓開作業の流れや市との連絡方法等についての説明が行われるとともに、市で策定している「緊急道路啓開作業（道路交通を可能とする作業） 班別行動マニュアル」（令和 4 年 4 月生活基盤対策部土木班（道路））や啓開道路（豊橋市における道路啓開候補路線）の見直し等についての意見交換も行われている。</p> <p>また、説明会では、図 3-②のとおり、説明内容に車両移動等が含まれており、市によると、これにより、締結先民間事業者と車両移動等の委託が可能であることについて認識共有を行っているとしている。</p>	
<p>図 3-② 車両移動等に関する説明資料</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">(4) 放置車両は動かしてよいのか？</p> <hr style="border: 1px solid green;"/> <ul style="list-style-type: none"> ・指定の道路区間で可能 ・所有者がいる場合は移動命令 <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <p style="text-align: center;">道路管理者である豊橋市から委任</p> </div>	
<p>(注) 豊橋市の資料による。</p>	

事例 3-③ 道路啓開作業手順書に身分証明書の発行手順等を定めている例

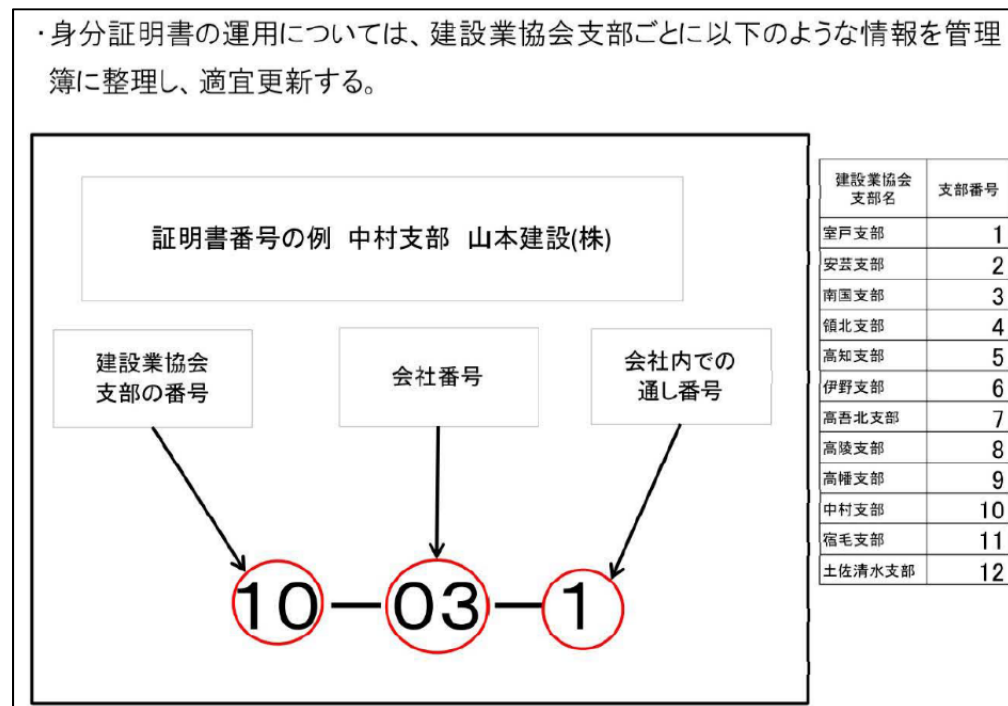
機関名	高知県
取組内容	
<p>高知県道路啓開手順書（案）では、法第 76 条の 6 の措置について事前に委託を受けた民間事業者（道路啓開担当企業）が車両移動等を行う際には、身分証明書を携帯することとされており、身分証明書は平時のうちに四国地方整備局長と高知県知事の連名で発行されている。</p> <p>同手順書（案）では、身分証明書の発行を事前の準備事項の一つとしており、発行を円滑に行うため、身分証明書の様式例（図 3-③-i）だけでなく、発行フロー（図 3-③-ii）についても明記されている。</p> <p>また、身分証明書は現地で道路啓開作業を実施する全ての事業者が携帯することから、その必要枚数を発行する必要があることや、県内の建設業協会で統一の運用を行う必要があることから、発行状況の管理方法（図 3-③-iii）も示されている。</p> <p>県によると、身分証明書の発行手順等を高知県道路啓開手順書（案）において示すことにより、平時における発行や管理、災害発生時の運用方法など道路啓開担当企業における理解が深まっているとしている。</p>	
<p>図 3-③-i 身分証明書の様式例</p>	
<p>左:身分証明書(表) 右:身分証明書(裏)</p>	
<p>(注) 「高知県道路啓開手順書（案）」（令和 3 年 9 月高知県道路啓開計画作成検討協議会）による。</p>	

図 3-③- ii 身分証明書の発行フロー



(注) 「高知県道路啓開手順書(案)」(令和3年9月高知県道路啓開計画作成検討協議会)による。

図 3-③- iii 身分証明書の発行状況の管理方法



(注) 「高知県道路啓開手順書(案)」(令和3年9月高知県道路啓開計画作成検討協議会)による。

(イ) 人員及び資機材の確保 (p. 34-40)

事例 3-④ 協定を締結した民間事業者が保有する資機材量を把握し、不足に備えて新たに協定を締結した例

機関名	高知県
取組内容	
<p>高知県では、「南海トラフ地震発生時の道路啓開に関する協定」を締結する一般社団法人高知県建設業協会と連携し、災害発生時における道路啓開を始めとした対応力を維持・強化することを目的として、年 1 回、建設業協会から、会員企業が保有する資機材や有資格者の情報を取りまとめたデータの情報共有を受けている。</p>	
<p>県では、これらのデータに基づき、道路啓開に必要な資機材量を確保するため、以下のような取組を行っている。</p>	
<p>① 建設業協会の会員企業が保有する資機材はバックホウ (注) が中心であることから、バックホウでは対応が難しい倒木や瓦れきの撤去作業を安全かつ効率的に進めるため、木材をつかむ等の作業能力を有する林業機械を多く所有している高知県森林組合連合会と、令和元年 11 月に道路啓開作業の協力について協定を締結した。</p>	
<p>② 建設機械レンタル企業が保有する重機や建設機械用のアタッチメントを道路啓開に活用できるよう、令和 2 年 9 月、県内の建設機械レンタル企業 14 社と資機材の提供について協定を締結した。</p>	
<p>高知県道路啓開計画では、建設業協会の会員企業が保有する重機を用いて道路啓開を実施することとされており、令和 3 年 9 月時点で建設業協会の会員企業は約 1,000 台の重機を保有している。</p>	
<p>しかし、県内 34 市町村中 18 市町村において同計画に基づく全ての啓開ルート (同計画における道路啓開候補路線) の啓開に必要な重機数の想定には足りておらず、県内で約 180 台の重機が不足している状態となっている。</p>	
<p>重機が不足している状況の解消のため、上記①及び②の協定を締結した結果、森林組合連合会及び建設機械レンタル企業が保有する重機の台数も想定に加えることができることとなり、7 市町の約 80 台の不足を解消している。</p>	
<p>さらに、県では令和 3 年 2 月に、専門的な知識と技術を持ち、作業に精通している全日本高速道路レッカー事業協同組合と移動作業の協力について協定を締結することで、建設業者では対応が困難な大型の車両や電気自動車の移動が可能となるよう、必要な資機材の充実を図っている。</p>	
<p>これら取組により、県では協定を締結した建設業協会の会員企業が保有する資機材量等を把握するとともに、不足している場合には、建設業者以外にも協定を締結することなどにより、道路啓開に必要な資機材量をできるだけ確保し、実効性の向上に努めている。</p>	
<p>(注) バックホウとは、建設機械のうち、油圧ショベルの一種 (図 3-④)</p>	

図 3-④ バックホウの写真



(注) 「高知県道路啓開手順書 (案)」 (令和 3 年 9 月高知県道路啓開計画作成検討協議会) による。

事例 3-⑤ 実態に即した資機材の保管位置を把握している例

機関名	高知県
取組内容	
<p>高知県では、従前は一般社団法人高知県建設業協会の会員事業者が保有し、道路啓開に使用する資機材の保管位置について正確に把握しておらず、会員事業者の事業所の所在地の確認にとどまっていた。これは、資機材は事業所の所在地に保管されているという前提によるものであるが、実際には重機などの資機材は会員事業者の工事現場にあることが多く、実態に即した保管位置情報とはなっていなかった。</p>	
<p>そのため、県では、実態に即した資機材の保管位置情報に基づき道路啓開作業が迅速に行えるようにするため、令和元年度から事業所の所在地だけでなく、会員事業者の工事現場にまで拡大して資機材の保管位置を把握し、大判地図にプロットする取組を開始した。この資機材の保管位置の把握の取組は、建設業協会の支部ごとに行われており、一部の支部では Google マップを使用して把握されている。県では Google マップを使用した把握を今後、全支部に展開する予定としている(図 3-⑤)。</p>	
<p>県によると、日常的に重機の保管位置を正確に把握することで、被災時に使用できる重機を即座に把握でき、道路啓開の実効性の向上につながっているとしている。</p>	
<p>図 3-⑤ 重機の保管位置をプロットした Google マップ</p>	
<p>The screenshot shows a Google Map interface with a sidebar on the left. The sidebar is titled '【安芸】安芸建設協会重機...' and contains a list of equipment for three companies: A社, B社, and C社. A社 has four items: two backhoes (0.5 KOBELCO and 1.2 HITACHI) and two mobile cranes (10t TADANO and 0.5 KOBELCO). B社 has four backhoes (0.5 KOMATSU). C社 has one backhoe (0.80 Komatsu). The map shows these locations plotted as colored pins in the Anai area of Kochi Prefecture, with labels for various landmarks like '井ノ口郵便局' and '安芸市立土居小'.</p>	
<p>(注) 高知県の資料による。</p>	

事例 3-⑥ 協定締結の重複状況を把握している例①

機関名	豊橋市
取組内容	
<p>豊橋市では、年 1 回、「災害時における応急対策業務に関する協定」を締結している東三建設業協会の会員事業者を対象に説明会を開催することとしている。令和 4 年 7 月の開催時には、会員事業者に対しアンケートを実施し、国や県との協定締結の重複状況を確認した。</p> <p>市では、アンケートを実施した理由について、会員事業者が国や県と重複して協定を締結している場合、国や県との協定に基づく作業が優先され、市の要請には対応できなくなるおそれがあることから、その実態把握及び対策の検討のために行ったものであるとしている。</p> <p>その結果、アンケートを実施した 38 事業者中、14 事業者は県と市で重複、1 事業者は国と市で重複、3 事業者は国・県・市で重複して協定を締結している実態が確認された。</p> <p>市では、把握した重複状況を考慮して事業者への啓開作業の要請を図る必要があると認識しており、今後、国や県と連携し、重複が生じている事業者への啓開作業の要請に係る具体的な調整方法などについても協議を行うとしている。</p>	

事例 3-⑦ 協定締結の重複状況を把握している例②

機関名	静岡県
取組内容	
<p>静岡県では、焼津市、藤枝市等がある県中部の志太榛原地域については、「静岡県中部地域における道路啓開行動計画」に基づき、表 3-⑦のとおり、県（島田土木事務所）が協定締結先 A 団体 50 事業者のうちの 31 事業者に、災害時の道路啓開における道路パトロールの担当を割り当てているが、令和 2 年度静岡県中部地域道路啓開検討会において、以下のような課題が指摘された。</p> <p>(指摘された課題)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 1 事業者が複数の道路区間を担当しているなど、体制面と比較して作業の負担が大きい事業者がある。・ 南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域に本社建物があり、災害時には道路啓開を実施できないおそれがある事業者がある。・ 志太榛原地域には、道路パトロールの担当を割り当てられている 31 事業者以外にも多くの建設業者が存在していることから、それら事業者の活用も図った方がよいのではないか。・ 表 3-⑦のとおり、1 事業者で複数の建設業団体の会員となっている場合もあり、その場合には県のみならず市町とも協定を締結している建設業団体や事業者もあることが想定されることから、それを踏まえた作業の負担分散を図る必要があるのではないか。 <p>このため、県では、令和 2 年度から、市町と協定を締結している事業者を把握し、県との協定締結の重複状況を整理した上で、今後、県中部地域道路啓開検討会において、事業者による最適な道路パトロールの割当てを検討するとしている。</p>	

表 3-⑦ 志太榛原地域における道路パトロール担当の割当状況

事業者名	所在地	区割 間数 割当 て道 路の	所属する建設業団体名(会員の業者数)								
			A団体	B団体	C団体	D団体	E団体	F団体	G団体	H団体	
			(50)	(46)	(40)	(30)	(24)	(10)	(25)	(19)	
A社	焼津市	5	○	○							
B社	焼津市	1	○	○							
C社	焼津市	1	○	○							
D社	焼津市	2	○	○							
E社	焼津市	1	○	○							
F社	藤枝市	3	○		○						
G社	藤枝市	3	○		○						
H社	藤枝市	2	○		○						
I社	藤枝市	2	○		○						
J社	藤枝市	1	○		○						
K社	藤枝市	2	○		○						
L社	島田市	3	○				○				
M社	島田市	2	○				○				
N社	島田市	1	○				○				
O社	島田市	4	○				○	○			
P社	島田市	4	○					○			
Q社	旧金谷町 (島田市)	2	○				○	○			
R社	旧金谷町 (島田市)	2	○				○	○			
S社	旧三川根	2	○					○			
T社	旧三川根	2	○				○	○			
U社	旧三川根	1	○				○				
V社	旧三川根	1	○						○		
W社	旧三川根	1	○						○		
X社	旧三川根	1	○						○		
Y社	牧之原市	3	○							○	
Z社	牧之原市	2	○							○	
AA社	牧之原市	5	○							○	
BB社	牧之原市	3	○							○	
CC社	牧之原市	3	○							○	
DD社	牧之原市	2	○							○	
EE社	吉田町	3	○								○

(注) 1 静岡県の資料に基づき当省において作成した。

2 「○」は該当する建設業団体の会員であることを示す。

3 旧三川根とは、合併前の川根町（現在の島田市）、中川根町及び本川根町（現在の川根本町）を指す。

(ウ) 災害発生時の連絡体制の整備 (p. 40-43)

事例 3-⑧ 通常の通信手段が使用できない場合の連絡体制について協議会で検討している例

機関名	静岡県
取組内容	
<p>静岡県では、志太榛原地域については、電話等の通常の通信手段が使用できない場合、「静岡県中部地域における道路啓開行動計画」に基づき、作業の指揮を担う県の島田土木事務所と連絡を取ることができる参集場所に民間事業者が集まるルールとしている。しかし、事業者によっては参集場所まで遠く離れており、迅速に参集場所に到着できない場合が生じ得ることが令和2年度の静岡県中部地域道路啓開検討会において指摘されていた。</p> <p>平成28年3月に同検討会が作成した「中部地域における道路啓開マニュアル（改定版）-災害協定業者/委託業者用- 詳細版」には、事業者が土木事務所と連絡を取る際、県が保有する施設や市町拠点等のうち、最寄りの施設に配備された防災行政無線を活用できることが明記されていたが、非常時の通信手段を借りることが可能な具体的な施設名やその際の手続については示されていなかった。このため、令和2年度の静岡県中部地域道路啓開検討会において、以下の点について検討を行った。</p> <p>(検討を行った内容)</p> <p>① 県の防災行政無線局の活用</p> <ul style="list-style-type: none">・ 静岡県地域防災計画の防災行政無線局一覧表に基づき、施設ごとの対応可否を確認し、マニュアルに追記・ 対応可能施設のリストと利用手続のマニュアルを事業者に配布・ 該当施設には、あらかじめ対応方法や留意点等を取りまとめたマニュアルを配布 <p>② 市町の機関等の非常時連絡手段の活用</p> <ul style="list-style-type: none">・ 市町の地域防災計画等で、非常時連絡網を確認・ 事業者からの情報を市町経由で県の本部に伝達する経路を検討・ 同様の整備を他機関においてもできないか検討 <p>なお、検討会では、静岡市において、事業者の参集場所となっている県や市の施設に整備されている通信手段の状況を確認し、道路啓開訓練において当該通信手段を活用した情報伝達の実効性を検証した事例が紹介されるなど、災害時における連絡手段の確保の重要性について関係機関での共有等が積極的になされている。</p> <p>このように、静岡県中部地域では、通常の通信手段が使用できない場合の対応を地域の課題として認識し、災害時における道路啓開の円滑な実施を図るため、連絡手段の確保策について検討を行っている。</p>	

[資料編]

資料目次

資料 1-①	災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）〈抜粋〉	75
資料 1-②	災害対策基本法の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 114 号）概要	76
資料 1-③	道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉	77
資料 1-④	「災害対策基本法の一部を改正する法律について」（平成 26 年 11 月 21 日府政令第 1230 号、消防災第 275 号、国道政第 62 号）〈抜粋〉	78
資料 1-⑤	災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）「1. はじめに」	83
資料 1-⑥	防災基本計画（令和 4 年 6 月 17 日中央防災会議決定）〈抜粋〉	83
資料 1-⑦	「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（令和 4 年 6 月 10 日中央防災会議幹事会）〈抜粋〉	85
資料 1-⑧	「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（令和 4 年 6 月 10 日中央防災会議幹事会）〈抜粋〉	86
資料 1-⑨	南海トラフ地震防災対策推進地域	88
資料 1-⑩	首都直下地震緊急対策区域	88
資料 2-①	道路啓開に関する協議会・会議	89
資料 2-②	調査対象機関が実施した主な訓練の概要	91
資料 2-③	首都直下地震道路啓開計画における優先啓開ルート	97
資料 2-④	埼玉県道路啓開計画における優先啓開ルート	97
資料 2-⑤	中部版くしの歯作戦（道路啓開オペレーション計画）におけるくしの歯ルート	98
資料 2-⑥	名古屋市道路啓開計画における道路啓開候補路線	98
資料 2-⑦	四国広域道路啓開計画における進出ルート	99
資料 2-⑧	徳島県道路啓開計画における啓開対象道路	99
資料 2-⑨	高知県道路啓開計画における啓開ルート（最大クラスの地震・津波想定）	100
資料 3-①	災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）における指定道路区間の周知文案等	101
資料 3-②	災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）における身分証明書の例	103
資料 3-③	災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）における協定への記載事例	103

資料 1-① 災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）〈抜粋〉

（災害時における車両の移動等）

第七十六条の六 第七十六条の四第二項に規定する道路管理者等（以下この条において「道路管理者等」という。）は、その管理する道路の存する都道府県又はこれに隣接し若しくは近接する都道府県の地域に係る災害が発生した場合において、道路における車両の通行が停止し、又は著しく停滞し、車両その他の物件が緊急通行車両の通行の妨害となることにより災害応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがあり、かつ、緊急通行車両の通行を確保するため緊急の必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、その管理する道路についてその区間を指定して、当該車両その他の物件の占有者、所有者又は管理者（第三項第三号において「車両等の占有者等」という。）に対し、当該車両その他の物件を付近の道路外の場所へ移動することその他当該指定をした道路の区間における緊急通行車両の通行を確保するため必要な措置をとることを命ずることができる。

2 道路管理者等は、前項の規定による指定をしたときは、直ちに、当該指定をした道路の区間（以下この項において「指定道路区間」という。）内に在る者に対し、当該指定道路区間を周知させる措置をとらなければならない。

3 次に掲げる場合においては、道路管理者等は、自ら第一項の規定による措置をとることができる。この場合において、道路管理者等は、当該措置をとるためやむを得ない限度において、当該措置に係る車両その他の物件を破損することができる。

一 第一項の規定による措置をとることを命ぜられた者が、当該措置をとらない場合

二 道路管理者等が、第一項の規定による命令の相手方が現場にいないために同項の規定による措置をとることを命ずることができない場合

三 道路管理者等が、道路の状況その他の事情により車両等の占有者等に第一項の規定による措置をとらせることができないと認めて同項の規定による命令をしないこととした場合

4 道路管理者等は、第一項又は前項の規定による措置をとるためやむを得ない必要があるときは、その必要な限度において、他人の土地を一時使用し、又は竹木その他の障害物を処分することができる。

5～9 （略）

（注） 下線は当省が付した。

● 災害対策基本法の一部を改正する法律

大規模災害時において直ちに道路啓開を進め、緊急車両の通行ルートを迅速に確保するため、道路管理者による放置車両対策の強化に係る所要の措置を講ずる。

改正の背景

- ・首都直下地震など大規模地震や大雪等の災害時には、被災地や被災地に向かう道路上に大量の放置車両や立ち往生車両が発生し、消防や救助活動、緊急物資輸送などの災害応急対策、除雪作業に支障が生ずるおそれ。
- ・一方、道路法に基づく放置車両対策は、非常時の対応としては制約があるため、緊急時の災害応急措置として、災害対策基本法に明確に位置づける必要。



法律の概要

1 緊急車両の通行ルート確保のための放置車両対策（災害応急措置として創設）

緊急車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、区間を指定して以下を実施。

- ・緊急車両の妨げとなる車両の運転者等に対して移動を命令
- ・運転者の不在時等は、道路管理者自ら車両を移動
（その際、やむを得ない限度での破損を容認し、併せて損失補償規定を整備）

※ ホイールローダー等による車両移動

被災地へアクセスする道路についても、緊急通行車両の通行のため、緊急に啓開が必要



（首都直下地震における八方向作戦の例）

2 土地の一時使用等

1の措置のためやむを得ない必要がある時、道路管理者は、他人の土地の一時使用、竹木その他の障害物の処分が可能。

※ 沿道での車両保管場所確保等



車両移動のための具体的方策
（例：ホイールローダーによる移動）

3 関係機関、道路管理者間の連携・調整

- ・都道府県公安委員会は、道路管理者に対し、1の措置の要請が可能
- ・国土交通大臣は、地方公共団体に対し、1の措置について指示が可能
（都道府県知事は、市町村に対し指示が可能）

※ 高速道路については、高速道路機構及び高速道路会社が連携して対応

（注） 内閣府のホームページによる。

資料 1-③ 道路法（昭和 27 年法律第 180 号）〈抜粋〉

（維持修繕協定の締結）

第二十二條の二 道路管理者は、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため災害の発生時において道路管理者以外の者が道路の特定の維持又は修繕に関する工事を行うことができることをあらかじめ定めておく必要があると認めるときは、その管理する道路について、道路の維持又は修繕に関する工事を適確に行う能力を有すると認められる者（第二号において「維持修繕実施者」という。）との間において、次に掲げる事項を定めた協定（以下この条において「維持修繕協定」という。）を締結することができる。

- 一 維持修繕協定の目的となる道路の区域（次号において「協定道路区域」という。）
- 二 維持修繕実施者が道路の損傷の程度その他の道路の状況に応じて協定道路区域において行う道路の維持又は修繕に関する工事の内容
- 三 前号の道路の維持又は修繕に関する工事に要する費用の負担の方法
- 四 維持修繕協定の有効期間
- 五 維持修繕協定に違反した場合の措置
- 六 その他必要な事項

（協議会）

第二十八條の二 交通上密接な関連を有する道路（以下この項において「密接関連道路」という。）の管理を行う二以上の道路管理者は、踏切道密接関連道路（踏切道改良促進法（昭和三十六年法律第九十五号）第三条第一項に規定する踏切道密接関連道路をいう。）その他の密接関連道路の管理を効果的に行うために必要な協議を行うための協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。

- 2 協議会は、必要があると認めるときは、次に掲げる者をその構成員として加えることができる。
 - 一 関係地方公共団体
 - 二 道路の構造の保全又は安全かつ円滑な交通の確保に資する措置を講ずることができる者
 - 三 その他協議会が必要と認める者
- 3 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。
- 4 前三項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

（道路の維持又は修繕）

第四十二條 道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。

2・3 （略）

（長時間放置された車両の移動等）

第六十七條の二 道路管理者又はその命じた者若しくはその委任を受けた者は、道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事又は除雪その他の道路の維持の施行のため緊急やむを得ない必要

がある場合においては、道路に長時間放置された車両について、現場に当該車両の運転をする者その他当該車両の管理について責任がある者がいないときに限り、当該車両が放置されている場所からの距離が五十メートルを超えない道路上の場所に当該車両を移動することができる。この場合において、当該車両が放置されている場所からの距離が五十メートルを超えない範囲の地域内の道路上に当該車両を移動する場所がないときは、自動車駐車場、空地、この項前段に規定する場所以外の道路上の場所その他の場所に当該車両を移動することができる。

- 2 道路管理者は、前項の規定により車両を移動し、又はその命じた者若しくはその委任を受けた者に車両を移動させようとするときは、あらかじめ、当該地域を管轄する警察署長の意見を聴かなければならない。
- 3 道路管理者は、第一項後段の規定により車両を移動したときは、当該車両を保管しなければならない。この場合において、道路管理者は、車両の保管の場所の形状、管理の態様等に応じ、当該車両に係る盗難等の事故の発生を防止するため、道路管理者が当該車両を保管している旨の表示、車輪止め装置の取付けその他の必要な措置を講じなければならない。
- 4 道路管理者は、前項の規定により車両を保管したときは、当該車両の所有者又は使用者（以下この条において「所有者等」という。）に対し、保管を始めた日時及び保管の場所を告知し、その他当該車両を所有者等に返還するため必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両の所有者等の氏名及び住所を知ることができないときは、政令で定めるところにより、政令で定める事項を公示しなければならない。
- 5 道路管理者は、車両が放置されていた場所における道路の改築、修繕若しくは災害復旧に関する工事が完了し、又は除雪その他の道路の維持の施行が終了した場合その他第三項の規定による保管を継続する必要がなくなつた場合においては、遅滞なく、同項の規定により保管した車両を当該車両が放置されていた場所又はその周辺の場所に移動しなければならない。

(注) 下線は当省が付した。

資料1-④ 「災害対策基本法の一部を改正する法律について」（平成26年11月21日府政防第1230号、消防災第275号、国道政第62号）＜抜粋＞

本日、災害対策基本法の一部を改正する法律（平成26年法律第114号。以下「改正法」という。）が公布され、本日から施行されました。また、改正法の施行にあわせて、災害対策基本法の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令（平成26年政令第366号。以下「改正令」という。）が公布され、本日から施行されました。

貴職におかれましては、下記の改正内容を御理解の上、今後の防災対策の推進に万全を期するとともに、貴都道府県内の市町村に対しても周知いただきますようお願いいたします。併せて、災害対策基本法に基づく防災基本計画（本改正等を踏まえ修正した防災基本計画を別途通知予定）に基づいて地域防災計画の修正を行うなど必要な見直しを速やかに進められるようお願いいたします。

なお、本通知は、地方自治法（昭和22年法律第67号）第245条の4第1項に基づく技術的助言として発出するものであることを申し添えます。（略）

記

第一 法改正の背景等 （略）

第二 改正法の趣旨及び主な内容

1. 災害時における車両の移動等について（法第 76 条の 6 関係）

(1) 趣旨

災害が発生した場合に、立ち往生車両や放置車両によって、緊急通行車両の通行のための最低限の通行空間すら確保されず災害応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがあることから、道路管理者に対して、緊急通行車両の通行の妨害となっている車両その他の物件の移動等に関する権限を付与することとしたものである。ここでいう「その他の物件」とは、車両から落下した積載物などを主に想定しているが、車両とともに緊急通行車両の通行の妨害となっているものは今回の措置の対象となり得るものである。なお、倒壊した建物などの瓦礫については、道路法第 42 条に基づく通常の維持管理行為でも除去可能である。

車両の移動等を行うに当たっては、被災地域外から被災現場までのルートを適切に確保するため、各道路管理者が連携して道路啓開を行うことが必要であり、関係する他の道路管理者とは、平時より具体的な対応方針の作成や合同防災訓練の実施等により、緊密に連携を図るとともに、発災時においても、情報を共有し、十分に連携して臨機応変に対応されたい。

特に、被災地域の道路管理者が車両の移動等を行おうとする場合には、当該道路管理者のみの人員や資機材では対応しがたいことも想定されることから、国や他の地方公共団体、民間事業者による応援・協力体制など、発災時に関係者で連携して速やかな道路啓開が行われる体制を構築されたい。

(2) 内容

① 道路区間の指定及び車両等の占有者等への移動命令について（第 1 項）

道路管理者は、災害が発生した場合において、道路における車両の通行が停止し、又は著しく停滞し、車両その他の物件が緊急通行車両の通行の妨害となることにより災害応急対策の実施に著しい支障が生じるおそれがあり、かつ、緊急の必要があると認めるときは、その管理する道路についてその区間を指定して、当該車両その他の物件の占有者、所有者又は管理者（以下「車両等の占有者等」という。）に対し、当該車両その他の物件を付近の道路外の場所へ移動することその他必要な措置をとることを命ずることができるものとした。また、これらの指定及び命令については道路管理者のみの判断で行うことができるものとしている。

具体的な車両等の占有者等に対する命令の内容としては、車両その他の物件について、

- ・ 道路の左側や歩道への移動
- ・ 車間を詰めること（空いたスペースへの車両の移動）
- ・ 沿道の空地、駐車場への移動
- ・ 車両から落下した積載物の車両への再積載

等を想定しており、これにより、緊急通行車両の通行を確保するため最低限一車線の通行を確保することを想定している。なお、命令は書面の提示又は口頭で行うものである。

道路区間の具体的な指定方法については、指定すべき道路の区間の起終点を示すことよって行うほか、一定の区域内の当該道路管理者が管理する道路の区間を包括的に指定する等の指定も可能なものである。指定に当たっては、道路の状況等を勘案し、指定が必要となる（車両の移動等の措置が必要となる）区間が不足なく含まれるよう留意して行うことが望ましい。

また、令第 33 条の 3 において、道路管理者が、道路区間の指定をしようとする場合においては、あらかじめ、当該地域を管轄する都道府県公安委員会に当該指定をしようとする道路の区間及びその理由を通知しなければならないものとし、緊急を要する場合（道路区間の指定に緊急を要するものの、通信手段がないことで指定前に通知することが困難な場合を含む。）で、あらかじめ、当該都道府県公安委員会に通知するいとまがなかったときは、事後において、速やかにこれらの事項を通知しなければならないものとした。なお、通知の方法については、原則として、書面で行うこととするが、緊急を要する場合においては、口頭で行うこととしても差し支えない。ただし、口頭で通知を行ったときは、事後において、速やかに書面を送付することとされたい。

② 指定道路区間の周知について（第 2 項）

道路管理者は、道路区間の指定をしたときは、直ちに、当該指定をした道路の区間（以下「指定道路区間」という。）内に在る者に対し、当該指定道路区間を周知させる措置をとらなければならないものとした。なお、周知の方法については、災害時であることに鑑みて、道路情報板、ラジオ等を活用して行うことを想定しており、指定道路区間内に在る者に対して、個々に伝達することを要するものではない。

③ 道路管理者自らが行う車両の移動等について（第 3 項）

以下に掲げる場合において、道路管理者は、自ら①の措置をとることができるものとした。

- 一 ①の措置をとることを命ぜられた車両等の占有者等が、当該措置をとらない場合（車両等の占有者等が命令に従わない場合や、命令はしたもののタイヤのパンクや燃料切れ等により直ちに措置をとることができない場合を想定）
- 二 道路管理者が、①の命令の相手方が現場にいないために①の措置をとることを命ずることができない場合（放置車両の場合を想定）
- 三 道路管理者が、道路の状況その他の事情により車両等の占有者等に①の措置をとらせることができないと認めて①の命令をしないこととした場合（走行空間が全くなく、外形上、車両等の占有者等による移動が不可能であることが自明である場合等を想定）

また、道路管理者は、当該措置をとるためやむを得ない限度において、当該措置に係る車両その他の物件を破損することができるものとした。この「やむを得ない限度の破損」とは、災害時の状況に応じて判断されるべきものであるが、車両の移動等に複数の方法がある場合に、緊急通行車両の通行を確保する緊急性を考慮しつつ最も破損の度合いが低いものを選択した結果、生じる破損のことである。例えば、ロックやサイドブレーキを外すために窓ガラスを一部割ることや、車両を重機で持ち上げる際にすり傷やバンパーのへこみを生じさせる場合などを想定しているが、移動スペースが全くなくやむを得ない場合には車両を段積みすることで車両を変形させることも許容されるものである。その際、車両等の占有者等が不在のため道路管理者が車両の移動等を行った場合（上記二の場合）には移動の内容を掲示しておくこと、また、車両等を破損した場合には損失補償を行うこととなるため、可能な範囲で、移動の前後の状態を写真等により記録しておくことにより、事後に混乱のないよう努められたい。

なお、上記措置の実施に当たっては、道路管理者は、災害応急対策に重要な役割を果たすライフライン施設や電気通信設備等の重要な施設、設備、工作物等は、その機能を失わせないため、極力損傷しないよう十分に配慮するものとする。

また、各種交通対策が的確に行われるためには、都道府県公安委員会として、道路交通に関する情報を把握する必要があるほか、上記措置により移動した車両等の占有者等が盗難に遭ったものと考え、警察に被害申告する可能性があること等から、道路管理者は、自ら車両の移動等を行った場合は、当該地域を管轄する警察署長（当該措置を高速道路において行った場合は、当該高速道路を管轄する高速道路交通警察隊長。以下同じ。）に対して、別途通知等で定めるところにより、適切に当該措置を記録した情報の提供を行うものとする。

④～⑥ （略）

(3) 移動命令の伝達や車両の移動等を道路管理者の名義において行うことについて

(2) ①の指定道路区間における車両等の占有者等への移動命令の伝達（法第 76 条の 6 第 1 項）や、(2) ③の車両の移動等（法第 76 条の 6 第 3 項）及び (2) ④の車両の移動等のために必要な土地の一時使用等（法第 76 条の 6 第 4 項）については、道路管理者の名義と責任のもとに、実際には、主として道路管理者の職員や道路管理者から委託を受けた民間事業者が行うことが想定される。なお、法第 76 条の 6 第 3 項では、「道路管理者は、『自ら』第一項の規定による措置をとることができる。」とあるが、これは、道路管理者のみが車両の移動等の物理的行為を行うという意味ではなく、命令の相手方となりうる車両等の占有者等に「代わって」行うという意味であることを申し添える。また、道路管理者から協力・応援の要請を受けた他の道路管理者（例えば、国や都道府県の道路管理者が、被災市町村の道路管理者の応援を行う）が車両の移動等を行う場合も想定される。さらに、災害派遣活動を行っている自衛隊が、関係法令に基づき、その活動のために車両の

移動等を行うといった場合も想定されうる。さらには、消防活動を行っている部隊等が、その活動のためにやむを得ず車両の移動等を行うといった場合も想定されうる。

道路管理者においては、現場での混乱を防ぐため、これらの道路管理者以外の主体との間で、改正法に基づく車両の移動等を行うことについての役割と責任の分担等について、民間事業者と協定を締結する、関係者が参加した協議会において策定する事前計画において明示する等の方法により、平時から、道路管理者から要請を受け、又は道路管理者の了解を得て指定道路区間内において行われる改正法に基づく車両の移動等は道路管理者の責任において行われる行為であることを明確にし、これを関係者間で共有されたい。また、災害時においては、通信が途絶することも想定されるため、車両の移動等を行うこととなる道路管理者以外の主体との間の連絡体制についても整備しておくこととされたい。なお、災害時においては、道路管理者から他の道路管理者への協力・応援要請など、行政間の要請は、電話による口頭要請など迅速に行うことができる方法で差し支えない。

この際、改正法に基づく車両の移動等は、公権力の行使であり、現場での円滑な対応のため、委託業者等行政職員以外の民間事業者に行わせる場合には、道路管理者から委託を受けていること（権限を有する道路管理者の意思であること）を明示する書面を手交しておくこととされたい。

また、道路管理者以外の者が道路管理者から要請を受け、又は道路管理者の了解を得て行われる改正法に基づく車両の移動等の措置をとった場合には、当該措置をとった者は道路管理者にその内容を報告するものとし、報告を受けた道路管理者は、その報告内容について、警察署長に対して、適切に情報の提供を行うものとする。

2. 都道府県公安委員会からの要請について（法第 76 条の 4 関係）

（略）

3. 国土交通大臣又は都道府県知事からの指示について（法第 76 条の 7 関係）

（略）

4. 損失補償について（法第 82 条関係）

（略）

5. 施行期日

改正法の施行期日は、公布の日（平成 26 年 11 月 21 日）である。

以上

（注） 下線は当省が付した。

資料 1-⑤ 災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）

「1. はじめに」

- 平成 26 年 11 月に改正された災害対策基本法(以下「災対法」という)では、大規模な災害発生時における道路管理者による放置車両・立ち往生車両等の移動に関する規定が盛り込まれた。
- 平成 26 年 11 月 21 日に、関係省庁から施行通知が発出され、法改正の趣旨、留意事項等が示されたところであるが、本手引きは、施行通知と併せて実際の運用にあたっての必要な事項をとりまとめたものである。また、災害時の対応だけでなく、道路啓開計画の策定や実働訓練を実施する場合等にも活用するものとする。
- 災害対応は、初動期に如何に迅速に対応を行うかが、その被害の拡大を防ぎ、人命救助に大きな役割を果たす観点から重要となる。迅速な初動対応を行うためには、地方整備局等、高速道路会社、都道府県、市町村等の関係機関を含めた連絡・連携体制の整備、資機材の確保等の事前の備えが不可欠である。
- また、災害対応は、発生事象に応じて異なることから、本手引きを基本としつつも、実際の災害の状況に応じて、臨機応変の対応が必要となるので留意されたい。
- なお、本文中の道路管理者は、地方整備局等を想定し記載しているが、地方公共団体等の道路管理者が対応する際にも参考にできるものとしている。その際には、想定される災害の種類と規模、自らが管理する道路の状況や動員できる人員、資機材の量等を踏まえた対応が必要となるので留意されたい。
- 本手引きは、実際の災害対応、実働訓練等を通じて得られる課題を踏まえ、今後とも、必要に応じて改善を図っていくものとする。

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑥ 防災基本計画（令和 4 年 6 月 17 日中央防災会議決定）＜抜粋＞

第 2 編 各災害に共通する対策編

第 1 章 災害予防

第 6 節 迅速かつ円滑な災害応急対策、災害復旧・復興への備え

6 緊急輸送活動関係

- 道路管理者は、発災後の道路の障害物除去（火山災害においては火山噴出物等の道路の障害物除去，雪害においては道路の除雪を含む。）による道路啓開，応急復旧等に必要な人員，資機材等の確保について，民間団体等との協定の締結に努めるものとする。また，道路啓開等を迅速に行うため，協議会の設置等による道路管理者相互の連携の下，あらかじめ道路啓開等の計画を立案するものとする。

10 防災関係機関等の防災訓練の実施

(1) 国における防災訓練の実施

- 国は、公共機関，地方公共団体等との連携を強化するため，多数の機関が参画する枠組み（火山災害においては火山防災協議会等）の活用等により，広域に被害が及ぶ大規模災害を想定した防災訓練を積極的に実施するものとする。

第2章 災害応急対策

第5節 緊急輸送のための交通の確保・緊急輸送活動

2 交通の確保

(1) 政府本部による調整等

- 政府本部は、応援部隊の災害現場への投入を迅速化するため、交通規制や道路啓開等を通じた緊急通行車両の通行の確保などについて、総合調整を行うものとする。

(3) 道路啓開等

- 国〔国土交通省〕は、自転車やバイク等の多様な移動手段の活用による現地調査の実施、道路管理用カメラ等の活用及び官民の自動車プローブ情報の活用等により早急に被害状況を把握し、道路啓開等を行うものとする。また、国〔国土交通省、農林水産省〕は、被災地方公共団体等他の道路管理者等に対して、被害状況に関する報告を求め、応急復旧等を要請又は指示するものとする。その場合、緊急輸送道路の確保を最優先に、応急復旧や代替路の設定等を実施することとする。併せて、道路の通行規制等が行われている場合、通行止めや通行状況が道路利用者に確実に伝わるよう ICT 技術を活用し、ビーコン、ETC2.0、情報板、インターネット等により迅速に情報提供することとする。
- 道路管理者等は、その管理する道路について、早急に被害状況を把握し、国〔国土交通省、農林水産省〕に報告するほか、道路啓開等（雪害においては除雪を含む。）を行い道路機能の確保に努めるものとする。
- 国〔国土交通省〕は、被災状況や復旧状況に応じて関係機関と連携し、交通量抑制の呼びかけや広域迂回への誘導、代替輸送手段の確保や道路の混雑対策等を統括的に実施し、被災地域の安定的な人流・物流機能の確保に努めるものとする。
- 路上の障害物の除去（火山災害における火山噴出物の除去及び雪害における除雪を含む。）について、道路管理者等、警察機関、消防機関、自衛隊等は、状況に応じて協力して必要な措置をとるものとする。
- 道路管理者等は、放置車両や立ち往生車両等が発生した場合には、緊急通行車両の通行を確保するため緊急の必要があるときは、運転者等に対し車両の移動等の命令を行うものとする。運転者がいない場合等においては、道路管理者等は、自ら車両の移動等を行うものとする。
- 国〔国土交通大臣〕は、道路管理者である都道府県及び市町村又は港湾管理者に対し、国〔農林水産大臣〕は、漁港管理者に対し、都道府県知事は、道路管理者である指定都市以外の市町村に対し、必要に応じて、ネットワークとして緊急通行車両の通行ルートを確保するために広域的な見地から指示を行うものとする。
- 国〔国土交通省〕は、迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、地方管理道路において、道路啓開を代行できる制度を活用し支援を行う。

- 道路管理者等は、民間団体等との間の応援協定等に基づき、道路啓開等（雪害における除雪を含む。）に必要な人員、資機材等の確保に努めるものとする。
- 国〔国土交通省〕は、道路の被害状況、復旧状況等について、政府本部に報告するものとする。

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑦ 「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（令和 4 年 6 月 10 日中央防災会議幹事会）〈抜粋〉

第 2 章 緊急輸送ルート計画

1 趣旨

- (1) 緊急輸送ルート計画は、被災府県の被害が甚大な地域へ到達するためのアクセス確保が全ての災害応急対策活動の基礎であることに鑑み、発災直後から、部隊等の広域的な移動など人命の安全確保を主眼とした全国からの人員・物資・燃料の輸送が迅速かつ円滑に行われるよう、あらかじめ通行を確保すべき道路を定めるものである。
- (2) 緊急輸送ルートは、全国からの応援部隊や緊急物資輸送車両等の広域的な移動を確保するとともに、甚大な地震・津波被害が見込まれる地域及び防災拠点に到達し、活動を確保するために、都道府県地域防災計画で定める緊急輸送道路を踏まえ、国土の骨格をなす幹線道路である高速道路、主要国道を中心に必要に応じて都道府県等が管理する道路も含め、選定したネットワークである。
- (3) 発災時には、被害の全容把握に時間を要することが予想される中であっても、あらかじめ選定した緊急輸送ルートについて、他の道路に優先して通行可否情報（通行不可の場合における迂回ルート情報を含む。）を遅滞なく集約し、防災関係機関間で情報共有を速やかに行うとともに、早期に通行確保を行うことが重要である。このための備えとして、あらかじめ地図情報も含めて防災関係機関の間で広く情報共有を図るとともに、発災時の情報共有や緊急通行車両等の通行の確保のための具体的な手順を明らかにする。
- (4) (略)

2 緊急輸送ルートに対する発災時の措置

- (1) (略)
- (2) 緊急輸送ルートの点検、啓開・応急復旧
 - ① 国土交通省は、緊急輸送ルート等について、通行可否情報の共有、必要に応じた点検、啓開活動・応急復旧を行う。
 - ② (略)
 - ③ 緊急災害対策本部及び現地対策本部は、国土交通省と連携し、緊急輸送ルートの通行可否情報、被災による通行不能区間に対する迂回ルート等の情報を防災関係機関に共有する。

④ 現地対策本部は、その所管区域内の国土交通省地方整備局及び被災府県と協力して上記の情報収集を行うとともに、必要に応じて、通行の早期確保に関する調整を行い、その結果を速やかに緊急災害対策本部に報告するものとする。

⑤・⑥ (略)

⑦ 道路管理者等は、その管理する道路について、効果的な障害物の除去による道路啓開、応急復旧等を行い、道路機能の確保を行う。

⑧ 国土交通省は、迅速な救急救命活動や救急支援物資などを支えるため、国土交通大臣が指定した重要物流道路及びその代替・補完路において、道路啓開や災害復旧を代行できる制度を活用し支援を行う。

⑨ 道路管理者等は、必要に応じて、自らの管理する道路について、法第76条の6の規定に基づき、区間の指定を行い、車両の移動など緊急通行車両等の通行を確保するために必要な措置を行う。また、道路啓開の実施と併せ、啓開の支障とならないよう立ち往生車両を誘導し、滞留車両を円滑に移動させ、緊急通行車両等の通行を確保する。

⑩～⑬ (略)

(3)・(4) (略)

(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑧ 「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」(令和4年6月10日中央防災会議幹事会) <抜粋>

第2章 緊急輸送ルート計画

1. 趣旨

(1) 緊急輸送ルート計画は、被災都県の被害が甚大な地域へ到達するためのアクセス確保が全ての災害応急対策活動の基礎であることに鑑み、発災直後から、部隊等の広域的な移動など人命の安全確保を主眼とした全国からの人員・物資・燃料の輸送が迅速かつ円滑に行われるよう、あらかじめ通行を確保すべき道路を定めるものである。

(2) 緊急輸送ルートは、全国からの応援部隊や緊急物資輸送車両等の広域的な移動を確保するとともに、甚大な被害が見込まれる地域及び防災拠点に到達し、活動を確保するために、都道府県地域防災計画で定める緊急輸送道路を踏まえ、国土の骨格をなす幹線道路である高速道路、主要国道を中心に、必要に応じて都道府県等が管理する道路も含め、選定したネットワークである。

(3) 発災時には、被害の全容把握に時間を要することが予想される中であっても、あらかじめ選定した緊急輸送ルートについて、他の道路に優先して通行可否情報(通行不可の場合における迂回ルート情報を含む。)を遅滞なく集約し、防災関係機関間で情報共有を速やかに行うとともに、早期に通行確保を行うことが重要である。また、首都直下地震の発災時に想定される深刻な道路交通麻痺に対応し、早期に緊急通行車両等の通行を可能とするため、道路啓開や応急復旧を実施することと併せて滞留車両等の移動や交通規制を実施することも必要となる。このための備えとして、あらかじめ地図情報も含めて防災関係機関の間で広く情報共有を図ると

ともに、発災時の情報共有や緊急通行車両等の通行の確保のための具体的な手順を明らかにする。

(4) (略)

2. 緊急輸送ルートに対する発災時の措置

(1) (略)

(2) 緊急輸送ルートの点検、啓開・応急復旧

① 国土交通省は、緊急輸送ルート等について、通行可否情報の共有、必要に応じた点検、啓開活動・応急復旧を行う。

② (略)

③ 緊急災害対策本部及び現地対策本部は、国土交通省と連携し、緊急輸送ルートの通行可否情報、被災による通行不能区間に対する迂回ルート等の情報を防災関係機関に共有する。

④ 現地対策本部は、国土交通省関東地方整備局及び都県と協力して上記の情報収集を行うとともに、必要に応じて、通行の早期確保に関する調整を行い、その結果を速やかに緊急災害対策本部に報告するものとする。

⑤及び⑥ (略)

⑦ 道路管理者等は、その管理する道路について、効果的な障害物の除去による道路啓開、応急復旧等を行い、道路機能の確保を行う。

⑧ 国土交通省は、迅速な救急救命活動や救急支援物資などを支えるため、国土交通大臣が指定した重要物流道路及びその代替・補完路において、道路啓開や災害復旧を代行できる制度を活用し支援を行う。

⑨ 道路管理者等は、必要に応じて、自らの管理する道路について、法第76条の6の規定に基づき、区間の指定を行い、車両の移動など緊急通行車両等の通行を確保するために必要な措置を行う。また、道路啓開の実施と併せ、啓開の支障とならないよう立ち往生車両を誘導し、滞留車両を円滑に移動させ、緊急通行車両等の通行を確保する。

⑩ 路上の障害物の除去、除去した障害物の仮置場への運搬等複数の機関が協力して措置する必要がある事項については、現地対策本部で必要に応じ協議をするなど防災関係機関が協力して必要な措置をとる。

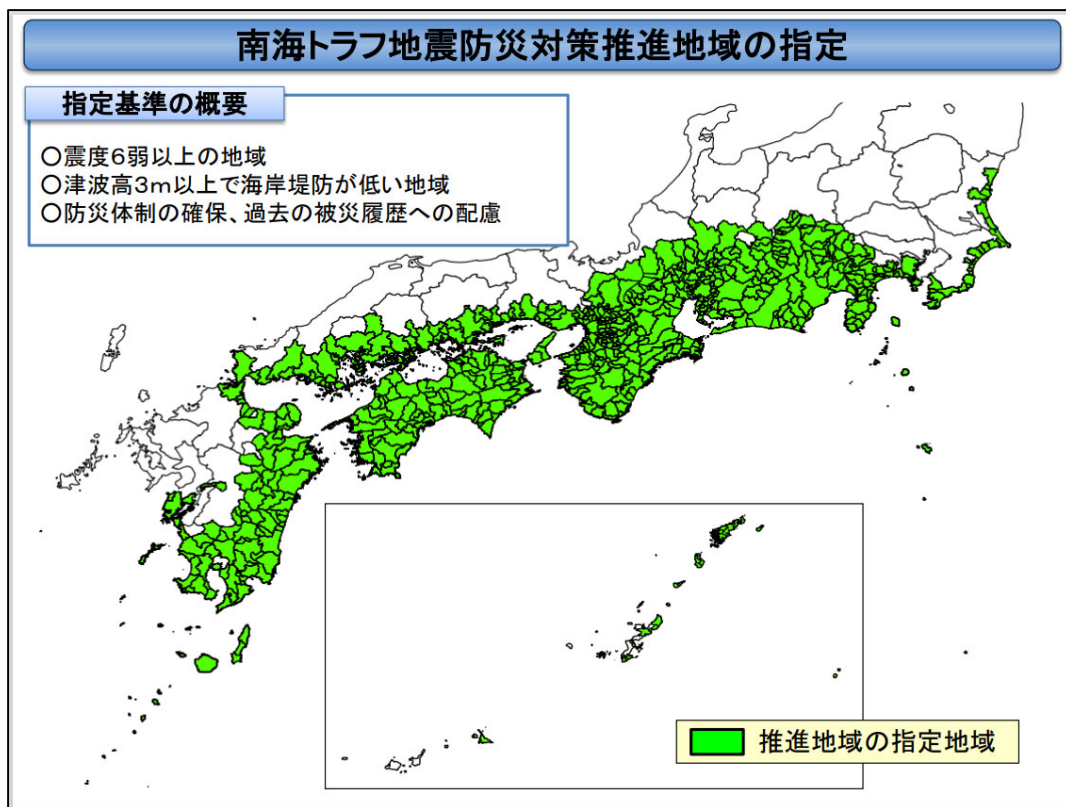
⑪ (略)

⑫ 国土交通省は、被災状況や復旧状況に応じて関係機関と連携し、交通量抑制の呼びかけや広域迂回への誘導、代替輸送手段の確保や道路の混雑対策などを統括的に実施し、被災地域の安定的な人流・物流機能の確保に努めるものとする。

(3) ・ (4) (略)

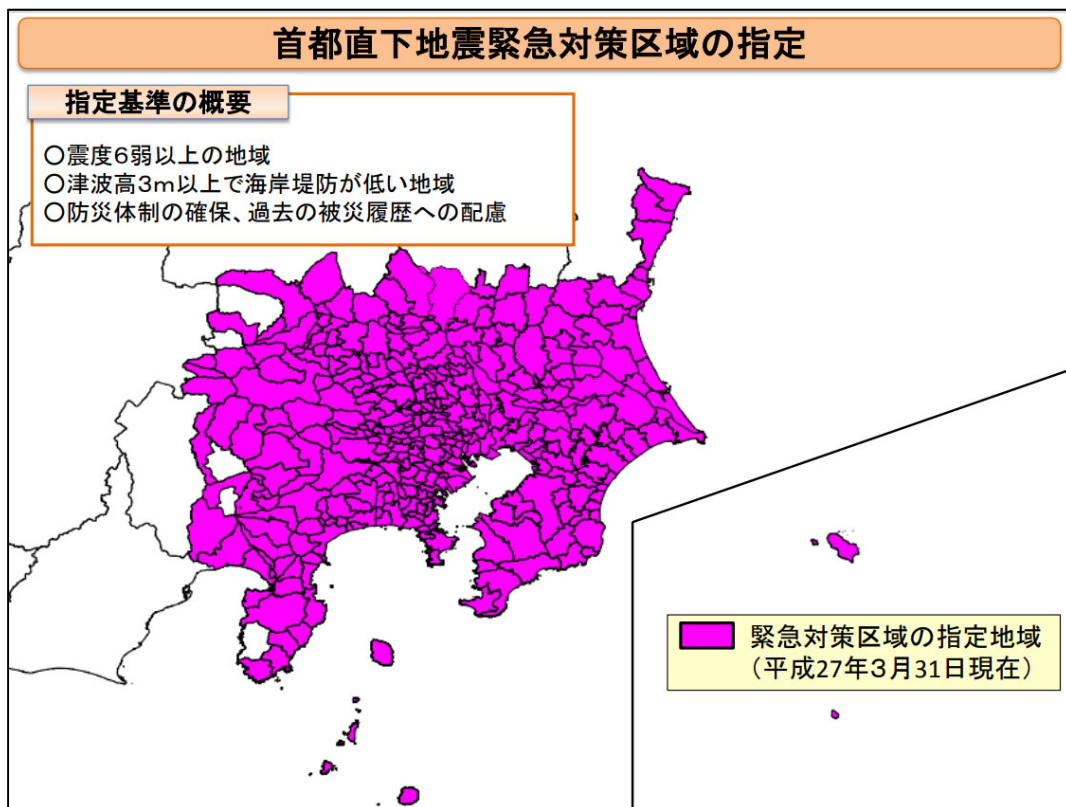
(注) 下線は当省が付した。

資料 1-⑨ 南海トラフ地震防災対策推進地域



(注) 内閣府のホームページによる。

資料 1-⑩ 首都直下地震緊急対策区域



(注) 内閣府のホームページによる。

資料 2-① 道路啓開に関する協議会・会議

協議会・会議名	設置時期	構成機関	事務局
首都直下地震道路啓開計画検討協議会	平成 26 年 7 月	国土交通省道路局、関東地方整備局（道路部、総括防災調整官、東京国道事務所）、東日本高速道路株式会社関東支社、中日本高速道路株式会社東京支社、首都高速道路株式会社、東京都（建設局、総務局）、防衛省、陸上自衛隊、警察庁、警視庁、総務省消防庁、東京消防庁	関東地方整備局 道路部道路管理課
首都直下地震埼玉県道路啓開調整会議	平成 28 年 9 月	関東地方整備局（大宮国道事務所、北首都国道事務所）、埼玉県（危機管理防災部、県土整備部）、埼玉県警察本部、さいたま市（総務局、建設局）、東日本高速道路株式会社関東支社、首都高速道路株式会社、陸上自衛隊、東京電力パワーグリッド株式会社、株式会社 NTT 東日本-関信越、東京ガス株式会社、一般社団法人埼玉県建設業協会、埼玉県レッカー事業協同組合	埼玉県県土整備部 県土整備政策課
埼玉県道路啓開計画担当者会議	平成 28 年 9 月	関東地方整備局（大宮国道事務所、北首都国道事務所）、埼玉県（危機管理防災部、県土整備部）、埼玉県警察本部、さいたま市（総務局、建設局）、東日本高速道路株式会社関東支社、首都高速道路株式会社、陸上自衛隊第、東京電力パワーグリッド株式会社、株式会社 NTT 東日本-関信越、東京ガス株式会社、一般社団法人埼玉県建設業協会、埼玉県レッカー事業協同組合	埼玉県県土整備部 県土整備政策課
さいたま県土整備事務所管内災害対応連絡協議会	平成 29 年 6 月	関東地方整備局（大宮国道事務所、北首都国道事務所）、埼玉県さいたま県土整備事務所、埼玉県南部地域振興センター、さいたま市、戸田市、蕨市、川口市	埼玉県さいたま 県土整備事務所
中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策検討分科会	平成 23 年 8 月	中部地方整備局（道路部、防災室、岐阜国道事務所、静岡国道事務所、名古屋国道事務所、三重河川国道事務所、飯田国道事務所）、関東地方整備局（長野国道事務所）、長野県（建設部）、岐阜県（県土整備部）、静岡県（交通基盤部）、愛知県（建設部）、三重県（県土整備部）、静岡市（建設局）、浜松市（土木部）、名古屋市（緑政土木局）、愛知県道路公社、名古屋高速道路公社、中日本高速道路株式会社東京支社・名古屋支社	中部地方整備局 道路部道路管理課
静岡県東部地域道路啓開検討会	平成 28 年 3 月	中部地方整備局（沼津河川国道事務所、静岡国道事務所、富士砂防事務所）、静岡県（危機管理部、交通基盤部、東部地域局、賀茂地域局、沼津土木事務所、熱海土木事務所、下田土木事務所、富士土木事務所、田子の浦港管理事務所）、沼津市、熱海市、三島市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、富士市、富士宮市、御殿場市、裾野市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、函南町、清水町、長泉町、小山町、静岡県道路公社、一般社団法人静岡県建設業協会、一般社団法人沼津建設業協会、一般社団法人三島建設業協会、一般社団法人下田建設業協会、一般社団法人富士建設業協会、中日本高速道路株式会社、陸上自衛隊、静岡県警察本部、駿東伊豆消防本部、一般社団法人日本建設機械レンタル協会静岡支部、静岡県石油商業組合	中部地方整備局 沼津河川国道事務所、静岡県（賀茂地域局、東部地域局）
静岡県中部地域道路啓開検討会	平成 30 年 9 月	中部地方整備局（静岡国道事務所、静岡河川事務所、富士砂防事務所、清水港湾事務所、浜松河川国道事務所）、静岡県	中部地方整備局 静岡国道事務所

		(危機管理部、交通基盤部、静岡土木事務所、島田土木事務所、清水港管理局、御前崎港管理事務所、スポーツ・文化観光部空港振興局、中部健康福祉センター)、静岡市、島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町、陸上自衛隊、静岡県警察本部、静岡市消防局、志太広域事務組合志太消防本部、一般社団法人清水建設業協会、一般社団法人静岡建設業協会、一般社団法人島田建設業協会、御前崎建設業組合、一般社団法人日本建設機械レンタル協会静岡支部、静岡県石油商業組合、一般社団法人静岡県解体工事業協会、一般社団法人静岡県建設コンサルタント協会、中日本高速道路株式会社東京支社、中部電力パワーグリッド株式会社、西日本電信電話株式会社	管理第一課、静岡県中部地域局地域課
静岡県西部地域道路啓開検討会	平成27年12月	中部地方整備局(浜松河川国道事務所)、静岡県(危機管理部、交通基盤部、西部地域局、浜松土木事務所、袋井土木事務所、御前崎港管理事務所)、静岡県警察本部、浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、御前崎市、菊川市、森町、浜松市消防局、磐田市消防本部、掛川市消防本部、袋井市森町広域行政組合袋井消防本部、湖西市消防本部、御前崎市消防本部、菊川市消防本部、中日本高速道路株式会社、一般社団法人浜松建設業協会、一般社団法人天竜建設業協会、一般社団法人袋井建設業協会、中部電力パワーグリッド株式会社、西日本電信電話株式会社、静岡県石油商業組合、一般社団法人日本建設機械レンタル協会静岡支部、静岡県レッカー事業協同組合	中部地方整備局浜松河川国道事務所道路管理第一課、静岡県西部地域局危機管理課、浜松市道路保全課
名古屋市道路啓開計画策定に向けた勉強会	平成27年10月	中部地方整備局(名古屋国道事務所)、愛知県警察本部、愛知県(道路維持課)、中日本高速道路株式会社、名古屋高速道路公社、名古屋港管理組合、名古屋市(緑政土木局、防災危機管理局、消防局、健康福祉局、環境局、上下水道局)、中部電力株式会社、西日本電信電話株式会社、東邦ガス株式会社、名古屋建設業協会	名古屋市緑政土木局
四国道路啓開等協議会	平成27年2月	四国地方整備局(道路部、総括防災調整官)、中国四国管区警察局四国警察支局、陸上自衛隊、徳島県(県土整備部)、香川県(土木部)、愛媛県(土木部)、高知県(土木部)、徳島県警察、香川県警察、愛媛県警察、高知県警察、全国消防長会四国支部、西日本高速道路株式会社四国支社、本州四国連絡高速道路株式会社、一般社団法人徳島県建設業協会、一般社団法人香川県建設業協会、一般社団法人愛媛県建設業協会、一般社団法人高知県建設業協会、一般社団法人日本自動車連盟四国本部、四国電力株式会社、西日本電信電話株式会社、株式会社NTTドコモ	四国地方整備局道路部
徳島県道路啓開計画策定等協議会	平成28年10月	四国地方整備局(道路部、徳島河川国道事務所) 徳島県(県土整備部、危機管理環境部、保健福祉部)、徳島県警察本部、徳島県消防長会、陸上自衛隊、西日本高速道路株式会社四国支社、本州四国連絡高速道路株式会社、一般社団法人徳島県建設業協会、一般社団法人徳島県測量設計業協会、一般社団法人日本自動車連盟徳島支部、四国電力送配電株式会社、徳島大学大学院	四国地方整備局徳島河川国道事務所道路管理第二課、徳島県県土整備部道路整備課

高知県道路啓開計画 作成検討協議会	平成26年 7月	四国地方整備局（道路部、中村河川国道事務所、土佐国道事務所）、高知県（土木部、危機管理部、健康政策部、林業振興・環境部）、西日本高速道路株式会社四国支社、高知県警察本部、陸上自衛隊、一般社団法人高知県建設業協会	高知県土木部道路課
大阪府域道路啓開協議会	平成29年 11月	近畿地方整備局（道路部、港湾空港部、大阪国道事務所）、大阪府（都市整備部）、大阪市（建設局）、堺市（建設局）、西日本高速道路株式会社関西支社、阪神高速道路株式会社、陸上自衛隊、大阪府警察本部、一般社団法人日本建設業連合会関西支部、一般社団法人大阪建設業協会、一般社団法人日本道路建設業協会関西支部、関西電力株式会社、西日本電信電話株式会社	近畿地方整備局（道路部道路管理課、大阪国道事務所管理第二課）、大阪府都市整備部交通道路室道路環境課、大阪市建設局企画部工務課、堺市建設局土木部土木監理課
兵庫県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会南海トラフ巨大地震等災害発生時の緊急輸送道路等確保ワーキング	平成26年 11月	近畿地方整備局（道路部、港湾空港部、兵庫国道事務所）、兵庫県（県土整備部、西宮土木事務所、洲本土木事務所）、神戸市（建設局）、西日本高速道路株式会社関西支社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、陸上自衛隊、兵庫県警察本部、一般社団法人兵庫県建設業協会、関西電力株式会社、西日本電信電話株式会社	近畿地方整備局（道路部道路管理課、兵庫国道事務所管理第二課）、兵庫県県土整備部土木局道路保全課、神戸市建設局道路部工務課
和歌山県道路啓開協議会	平成28年 7月	近畿地方整備局、和歌山県、西日本高速道路株式会社関西支社、陸上自衛隊、和歌山県警察本部、和歌山市、海南市、橋本市、有田市、御坊市、田辺市、新宮市、紀の川市、岩出市、紀美野町、かつらぎ町、九度山町、高野町、湯浅町、広川町、有田川町、美浜町、日高町、由良町、印南町、みなべ町、日高川町、白浜町、上富田町、すさみ町、那智勝浦町、太地町、古座川町、北山村、串本町、一般社団法人和歌山県建設業協会、一般社団法人和歌山県測量設計業協会、一般社団法人日本建設業連合会関西支部、関西電力株式会社、西日本電信電話株式会社	近畿地方整備局道路部道路管理課、和歌山県県土整備部道路局道路保全課

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本結果報告書のうち、「2 道路啓開計画の策定状況等」(p.10-23)に記述がある道路啓開に関する協議会・会議について記載した。

資料 2-② 調査対象機関が実施した主な訓練の概要

訓練実施主体	訓練名	実施時期	実施頻度	参加機関	訓練内容
関東地方整備局	首都直下地震防災訓練	令和3年 11月5日	年1回	関東地方整備局管内の関係機関	<ul style="list-style-type: none"> 首都直下地震発生時における円滑な災害対応を目的として、関係機関との連携を図る情報共有訓練、実働による被災状況調査、道路啓開、緊急支援物資の海上輸送等の訓練を実施 首都直下地震道路啓開計画に基づく道路啓開の

					<p>手順等及び道路啓開を行う上での情報連絡・オペレーションの実効性を確認するため、以下の訓練を実施</p> <p>①テレビ会議システムを用いた関係機関との情報共有、②ドローンによる緊急点検、③放置車両の移動、④路面段差解消等の訓練 等</p>
東京都	東京都総合防災訓練	令和2年11月21、22日	年1回	<p>(道路啓開訓練の参加機関)</p> <p>東京都建設局、東京都建設防災ボランティア協会、北区、北区造園協力会、一般社団法人日本自動車連盟</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東京都では毎年、都内の市区町村と合同で総合防災訓練を実施しており、令和2年度は北区と合同で実施、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により中止 総合防災訓練の中で道路啓開訓練も実施しており、例えば、令和2年度の訓練では、地震により、倒壊物の瓦れきや電柱、放置車両により道路が通行できなくなったことを想定し、道路上の倒木や瓦れき、車両の撤去等を行う訓練を実施
埼玉県	埼玉県道路啓開訓練	令和2年9月16日	年1回	<p>埼玉県、一般社団法人埼玉県建設業協会、一般社団法人埼玉県測量設計業協会、埼玉県レッカー事業協同組合、東京電力パワーグリッド株式会社埼玉総支店、一般社団法人日本自動車連盟関東本部埼玉支店</p>	<ul style="list-style-type: none"> 首都直下地震等の大規模な災害に備え、迅速な被災情報の伝達や道路の啓開など、初動対応の更なる強化を図るため、県と災害時の協定を締結した建設業者等が連携し、実践的な災害対応訓練（情報伝達訓練及び道路啓開訓練）を実施 情報伝達訓練では、災害オペレーション支援システムやドローン、Web 会議などを活用し、被災想定現場の状況について、地域機関と本庁での情報共有の手順を確認 道路啓開訓練では、優先的に道路啓開する路線を想定し、重機を用いた放置車両の移動や段差解消などを実施
埼玉県、川口市	九都県市合同防災訓練（埼玉県会場）	令和2年11月1日	年1回	<p>(交通対策訓練の参加機関)</p> <p>埼玉県、埼玉県警察本部、川口市消防局等</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時における国、九都県市、県内市町村及び防災関係機関の相互協力を円滑にするため、広域応援体制における相互連携の強化を図ること、訓練を通じて、防災対策上の課題を踏まえ災害応急活動における技能を高めること等を目的として実施 会場となった川口市と共催で実施した交通対策訓練の一環で道路啓開訓練を実施 道路啓開訓練では、緊急交通路の検問所を設け、緊急通行車両以外の車両の通行を禁止・制限し、緊急通行車両の円滑な通行ができるように交通規制を実施。また、車両の放置等が発生して車両の通路や避難路の障害になっている状況を想定し、被災車両の除去等を実施
さいたま市	さいたま市道路啓開訓練	令和4年9月4日	年1回	<p>さいたま市、埼玉県警察広域緊急援助隊、陸上自衛隊第1師団第32普通科連隊、さいたま市建設業協会、埼玉県レッカー事業協同組合</p>	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市地域防災計画及び九都県市合同防災訓練実施大綱に基づく防災対策の習熟、災害発生時の迅速かつ適切な応急・復旧対策における技能の向上、防災関係機関及び九都県市等との相互の連携強化を図るために実施 埼玉県警察広域緊急援助隊、陸上自衛隊第1

					師団第 32 普通科連隊、埼玉県建設業協会及び埼玉県レッカー事業協同組合の車両が瓦れきや倒木、交通事故車両を撤去する訓練を実施
中部地方整備局	広域連携防災訓練	令和 3 年 9 月 1 日	随時	中部地方整備局、国土地理院、海上保安部、陸上自衛隊、中部管区警察局、愛知県	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフを震源とするマグニチュード 9 クラスの大規模地震が発生し、沿岸部では最大クラスの津波により甚大な被害が発生している場合を想定
中部地方整備局、愛知県	愛知県・西尾市津波・地震防災訓練	令和 3 年 11 月 7 日	年 1 回	(総合啓開訓練の参加機関) 西尾市消防団、中部地方整備局名古屋国道事務所、一般社団法人愛知道路災害対策協力会、西尾市建設業協会	<ul style="list-style-type: none"> 中部地方整備局の広域連携防災訓練と愛知県・西尾市津波・地震防災訓練を連携させ、実動訓練を実施 訓練内容の一つに総合啓開訓練を含む。 総合啓開訓練では、大規模地震に伴う盛土・斜面の崩壊等により、救援・救護活動が阻害された状況を想定し、瓦れき等で塞がれた道を切り開き、緊急車両の通行を確保するための道路啓開(中部版くしの歯作戦)を、救命救助機関と連携して実施する訓練を実施 また、この緊急車両ルートを利用して、津波による浸水被害のあるエリアへ到着した排水ポンプ車が、中部管内排水計画に基づき、特定緊急水防活動として排水作業を実施する訓練を実施
中部地方整備局(沼津河川国道事務所)、静岡県	静岡県東部地域道路啓開検討会道路啓開訓練	令和元年 12 月 20 日	年 1 回	中部地方整備局(沼津河川国道事務所)、静岡県(賀茂地域局、下田土木事務所、東部地域局、沼津土木事務所)、松崎町、下田警察署、下田消防本部、一般社団法人下田建設業協会、一般社団法人三島建設業協会、一般社団法人静岡県建設コンサルタント協会、東京電力パワーグリッド株式会社	<ul style="list-style-type: none"> 南海トラフ巨大地震発生直後の初動期の災害応急対策の実効性向上のため、発災から緊急交通確保までの一連の流れ(情報収集・共有の手法や実働にかかる課題)を検証 各機関同士の連携を確認し、向上させるための情報伝達演習を実施するとともに、重機等を用いた道路啓開作業、人命の救助及び遺体搬送訓練を実施
中部地方整備局(静岡国道事務所)、静岡県	静岡県中部地域道路啓開検討会道路啓開訓練	令和 2 年 11 月 18 日	年 1 回	中部地方整備局(静岡国道事務所)、静岡県(中部地域局)、静岡市、静岡県警察本部、静岡市消防局、清水建設業協会、一般社団法人日本建設機械レンタル協会静岡支部、静岡県石油商業組	<ul style="list-style-type: none"> 関係する 11 機関の計 130 人の参加の下、道路上に放置された支障車両の移動や土砂瓦れき等の撤去を実際に行うことで、道路啓開の手順を確認 道路啓開に係る、以下の訓練を実施 ①衛星携帯やインターネットを用いた情報提供・共有、②道路パトロール、③道路被害に伴う道路法第 46 条に基づく通行止め、④ドローン調査、⑤災害対策基本法第 76 条に基づく区間指定、⑥道路啓開方針の決定、⑦瓦れき撤去、⑧

				合、一般社団法人静岡県解体工事業協会、一般社団法人静岡県建設コンサルタンツ協会、中部電力パワーグリッド株式会社、株式会社 NTT フィールドテクノ	人命救助・搬送、⑨燃料供給、⑩車両排除、⑪パトロール・通行止め解除、⑫検問所設置・検問実施、⑬津波警報解除・パトロール実施、⑭倒壊電柱撤去、⑮橋梁段差解消、⑯パトロール・通行止め解除、⑰緊急車両通行 ・ 訓練後に参加機関からアンケートにより意見を聴取し、また、訓練の課題を検討して取りまとめ、訓練後に開催される道路啓開検討会において、参加者に共有
中部地方整備局 (浜松河川国道事務所)、 静岡県	静岡県西部地域道路啓開検討会道路啓開訓練	令和2年 12月16日	年1回	中部地方整備局(浜松河川国道事務所)、静岡県(西部地域局、袋井土木事務所)、御前崎市、御前崎市消防本部、静岡県警察本部菊川警察署、航空自衛隊御前崎分屯基地、西日本電信電話株式会社、中部電力パワーグリッド株式会社、御前崎市建設業組合、特定非営利活動法人災害救助犬静岡	・ 大規模地震等により被災した道路について、道路啓開オペレーション計画(静岡県西部版)に基づく緊急車両及び緊急物資の輸送車両等の通行確保の道路啓開作業手順を検証 ・ 道路啓開に係る、以下の訓練を実施 ①災害対策基本法76条の6に基づく道路区間指定の周知及び看板設置訓練、②電柱倒壊災害及び放置車両対応訓練、③崩落土砂対応訓練(救出・救助訓練含む)、④救出者・遺体搬送訓練
四国地方整備局 (土佐国道事務所)、 高知県	道路啓開訓練	令和3年 1月26日	年1回	四国地方整備局土佐国道事務所、高知県(道路課、中央東土木事務所)、高知県警察本部、南国警察署、南国市消防本部、一般社団法人高知県建設業協会、四国電力送配電株式会社、西日本電信電話株式会社高知支店	・ 南海トラフ地震の発生を想定し、道路啓開訓練(情報伝達訓練及び道路啓開実動訓練)を実施 ・ 情報伝達訓練では、以下の手順等を確認 ①現地被災状況の把握、②高知県道路啓開計画に基づく出動体制の把握、③災害対策基本法に基づく道路区間指定の演習、④高知県道路啓開計画に基づく支援要請、⑤その他啓開前の手続 ・ 道路啓開実動訓練では、以下の手順等を確認 ①バックホウによる車両移動訓練、②負傷者救出訓練、③バックホウによる倒壊電柱・瓦れき撤去訓練(倒壊電柱発見時の対応(情報伝達及び撤去)、遺体及び貴重品発見時の対応(情報伝達・対応))、④路面に発生した亀裂・段差の応急復旧訓練、⑤落橋箇所の応急復旧訓練(応急組立橋)、⑥緊急車両の走行
徳島県	徳島県津波対応訓練	令和3年 11月2日	年1回	徳島県建設業協会各支部、一般社団法人PC建設業協会、一般社団法人日本橋梁建設協会	・ 大規模災害発生時における支援活動に関する協定及び大規模災害発生時の道路啓開に関する協定に基づき、情報伝達訓練を実施 ・ 訓練では、以下の情報伝達手順等を確認 ①事業者の安否状況等確認、②リエゾン派遣の予告及び情報収集依頼、③リエゾン派遣、④被害状況・啓開着手状況報告、道路啓開作業の要請

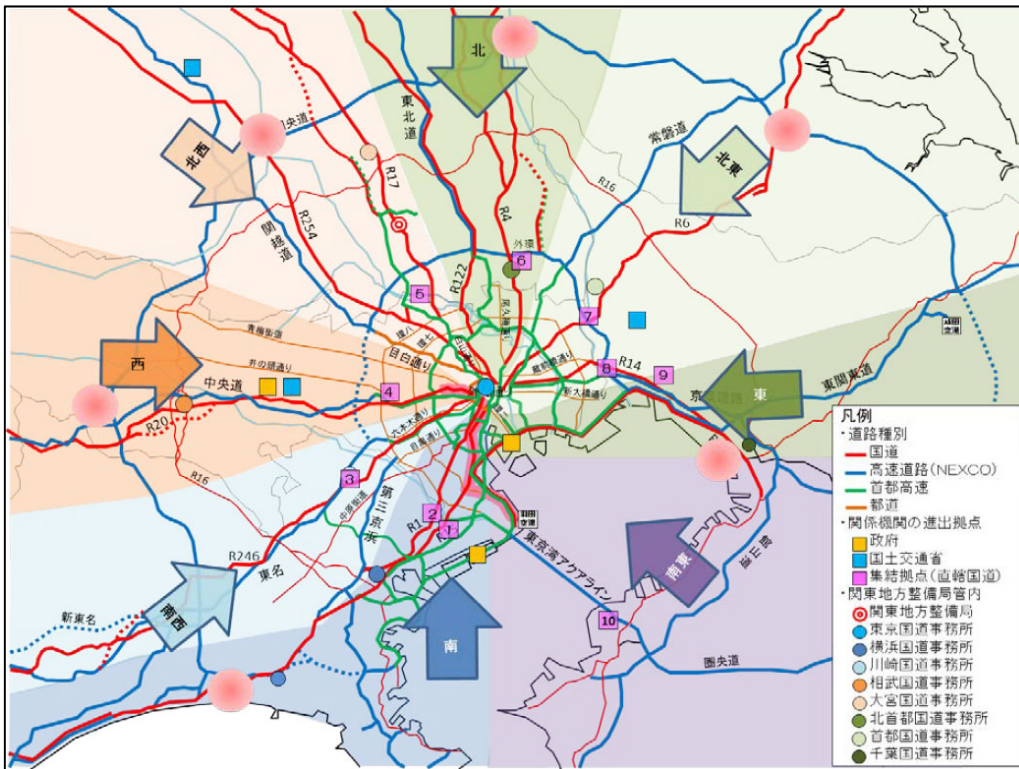
高知県	情報伝達訓練	令和3年9月29日 (須崎土木事務所 で実施)	県の12 土木事 務所で それぞ れ年1 回	四国地方整備局、高 知県、市町村、一般 社団法人高知県建設 業協会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南海トラフ地震発生時に、電話及び FAX が使用不可である場合を想定し、メールやインターネットを用いて被災状況の共有や建設業者への支援準備要請の連絡等を行う訓練を実施 ・ 訓練実施後は参加機関による意見交換を実施するとともに、参加機関にアンケートを実施
北陸地方 整備局 (新潟国道 事務所)	車両移動 訓練	令和2年 11月19日	年1回	北陸地方整備局(新 潟国道事務所)、除 雪受注事業者、新潟 県警察	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豪雪時におけるチェーン未装着車の立ち往生による交通障害を未然に防ぐための車両誘導訓練とともに、災害対策基本法に基づく緊急通行車両の通行確保を目的とする車両移動訓練を実施 ・ 車両移動訓練では、車両移動器具や除雪車により、放置車両を移動する手順を確認
新潟県、 上越市	総合防災 訓練	平成29年 9月2日	県内を3 ブロック に分割 し、持ち 回り方式 で年1回	(道路啓開訓練の参 加機関) 北陸地方整備局(高 田河川国道事務 所)、上越市建設業 協会、株式会社エア フォートサービス (無人航空機空中測 量事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上越地方(高田平野西縁断層)を震源とする直下型地震が発生した場合を想定した訓練を実施 ・ 訓練項目の一つとして倒状樹木処理訓練及び道路啓開訓練を実施し、道路を塞ぐ倒木や瓦れきの撤去手順を確認
近畿地方 整備局、 堺市	近畿地方 整備局・ 堺市合同 総合防災 訓練	令和3年 11月5日	年1回	近畿地方整備局、堺 市、大阪府警察本 部、陸上自衛隊、ラ イフライン事業者等 37機関	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成24年に堺泉北港基幹の広域防災拠点が供用開始したことを踏まえ、同拠点の災害時の機能向上とともに、周辺の関係機関と連携を図るため毎年実施 ・ 和歌山県沖での地震を想定し、津波避難、施設点検・航路・道路啓開、物資輸送、救出・救護、ライフライン復旧、コンビナート火災消火、救援物資輸送等の実働訓練を実施 ・ 道路啓開訓練では、道路上の障害物を撤去する手順や、道路上の所有者不明の車両を人力により道路外に移動する手順を確認
近畿地方 整備局 (福井河 川国道事 務所)	大雪対応 合同訓練	令和3年 11月11日	年1回	(情報伝達訓練の参 加機関) 近畿地方整備局(福 井河川国道事務 所)、北陸地方整備 局(金沢河川国道事 務所)、福井県、福 井県警察、福井地方 气象台、石川県、石 川県警察、金沢地方 气象台、中日本高速 道路株式会社金沢支 社、自衛隊福井地方 協力本部 (現地対応訓練の参 加機関)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿地方整備局及び北陸地方整備局が合同で福井県・石川県境部の幹線道路における大雪対応の関係機関の連携強化を図るために実施 ・ 広範囲の計画的・予防的な通行止めが必要となった場合を想定し、両県において通行止め予定区間などを速やかに調整するための大雪想定訓練と、大雪により通行止めなどの実施が必要となった場合の現地対応訓練を実施 ・ 現地対応訓練では、通行車両の冬用タイヤチェック、予防的通行止め、立ち往生車両の移動に関する実地訓練を実施 ・ このうち、立ち往生車両の移動に関する訓練は、緊急車両の通行に支障のある車両が発生したことを想定し、災害対策基本法第76条の6に基づく移動命令、車両牽引、移動記録票の作成など一連の手続を確認

				近畿地方整備局（福井河川国道事務所）、福井県、福井県警察、中日本高速道路株式会社金沢支社	
福井県	福井県総合防災訓練	令和2年11月14日	年1回	（土砂埋没車両救助訓練の参加機関） 陸上自衛隊第14普通科連隊、福井県警察機動隊、全日本高速道路レッカー事業協同組合、美浜原子力緊急事態支援センター	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合防災訓練は大雨により土砂災害等の発生可能性が高まっていたところに、福井県嶺南東部（内陸）において震度6弱の地震が発生した場合を想定 ・ 総合防災訓練の内容の一つとして、土砂埋没車両救助訓練を実施 ・ 土砂埋没車両救助訓練では、大雨による土砂崩れにより幹線道路が通行不能となった状況を想定し、以下の実施手順を確認 <ul style="list-style-type: none"> ① 道路啓開を実施後、土砂災害に巻き込まれた車両内に、複数の要救助者を確認 ② 自衛隊及び警察が土砂に押しつぶされた車両から負傷者を救出 ③ レッカー事業者が走行不能車両をけん引し、撤去

(注) 1 当省の調査結果による。

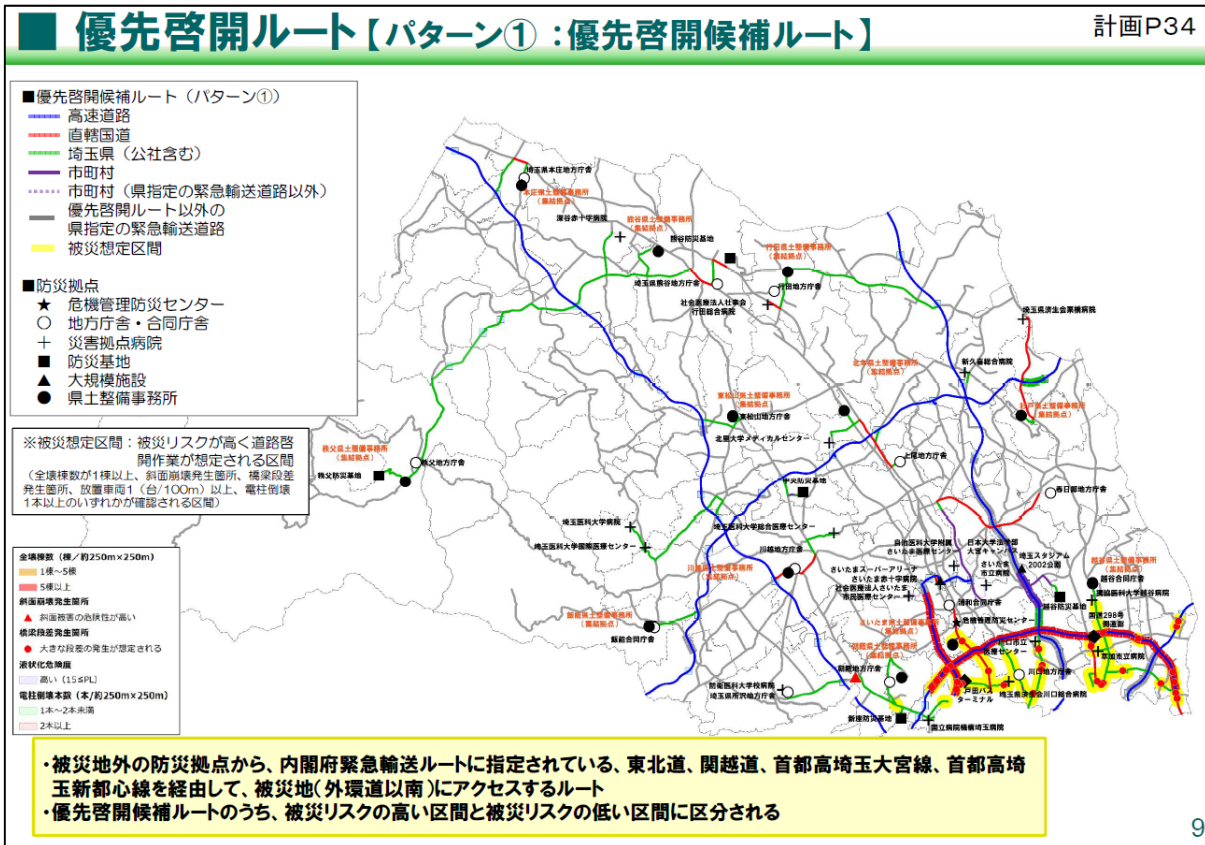
2 本結果報告書のうち、「2 道路啓開計画の策定状況等」(p. 10-23)に記述がある訓練について記載した。

資料 2-③ 首都直下地震道路啓開計画における優先啓開ルート



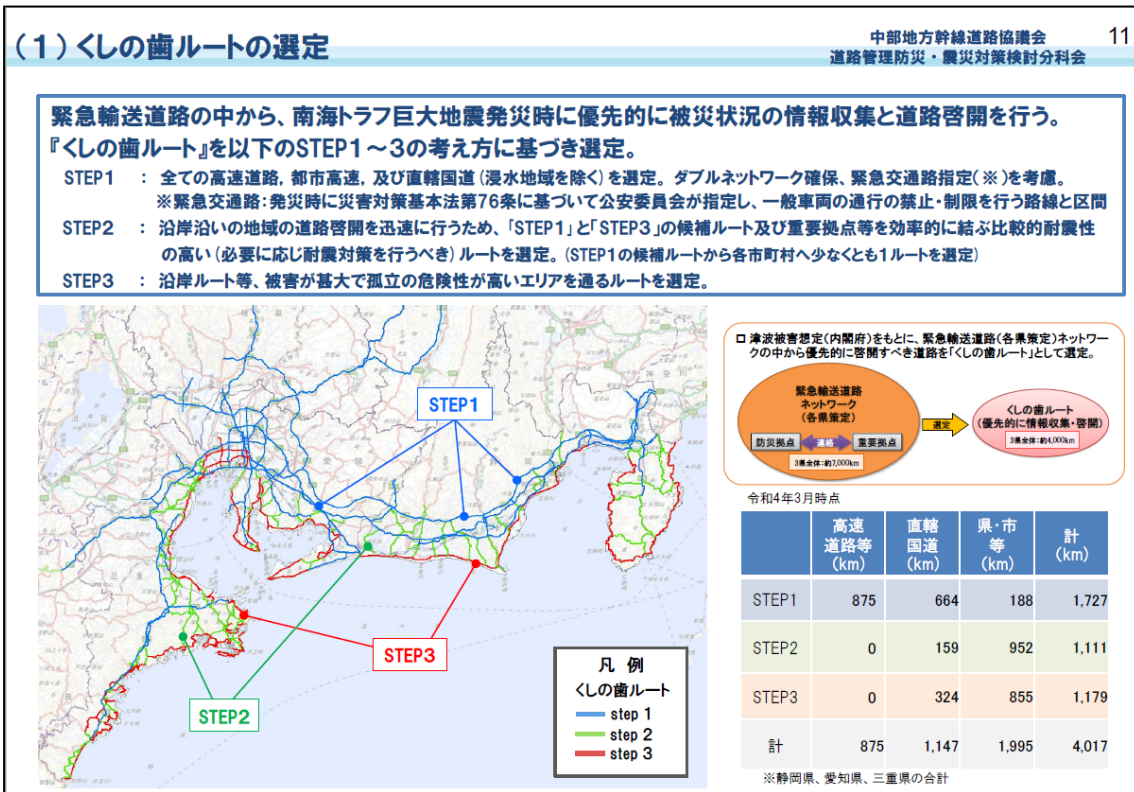
(注) 「首都直下地震道路啓開計画 (第3版)」 (令和3年8月首都直下地震道路啓開計画検討協議会) による。

資料 2-④ 埼玉県道路啓開計画における優先啓開ルート



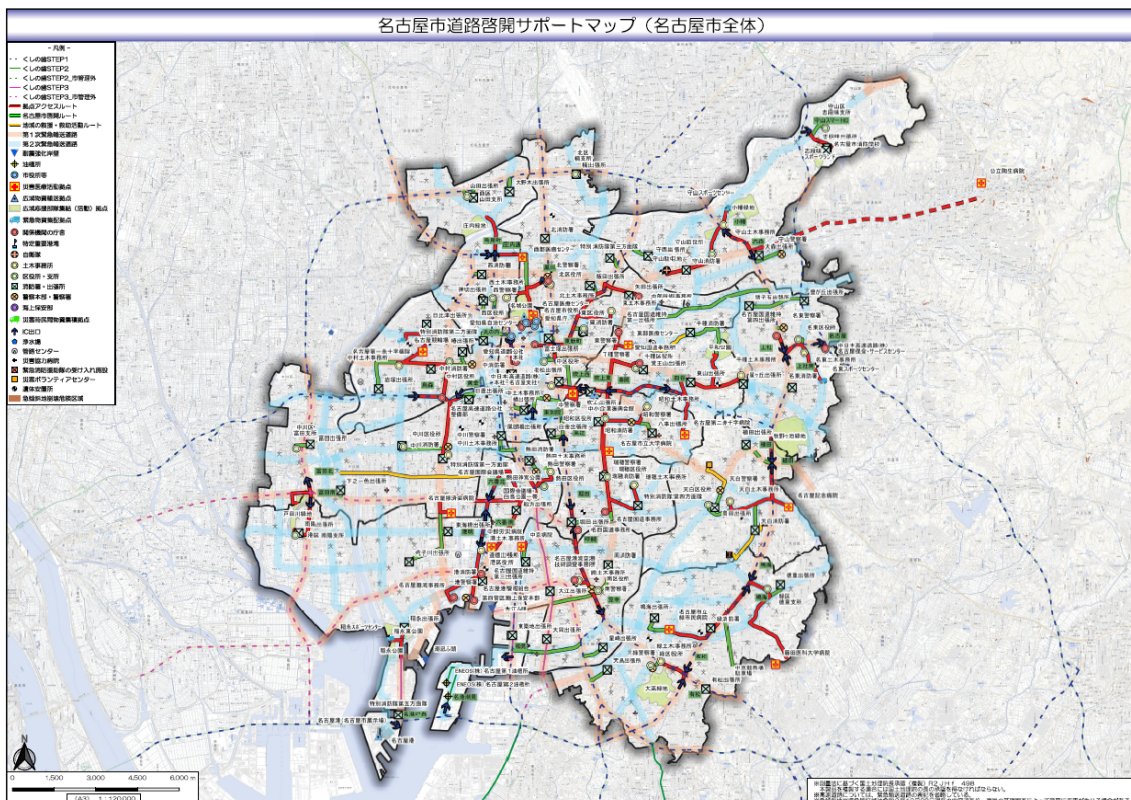
(注) 「埼玉県道路啓開計画～埼玉の扇作戦～要約版」 (平成29年3月埼玉県) による

資料 2-⑤ 中部版くしの歯作戦（道路啓開オペレーション計画）におけるくしの歯ルート



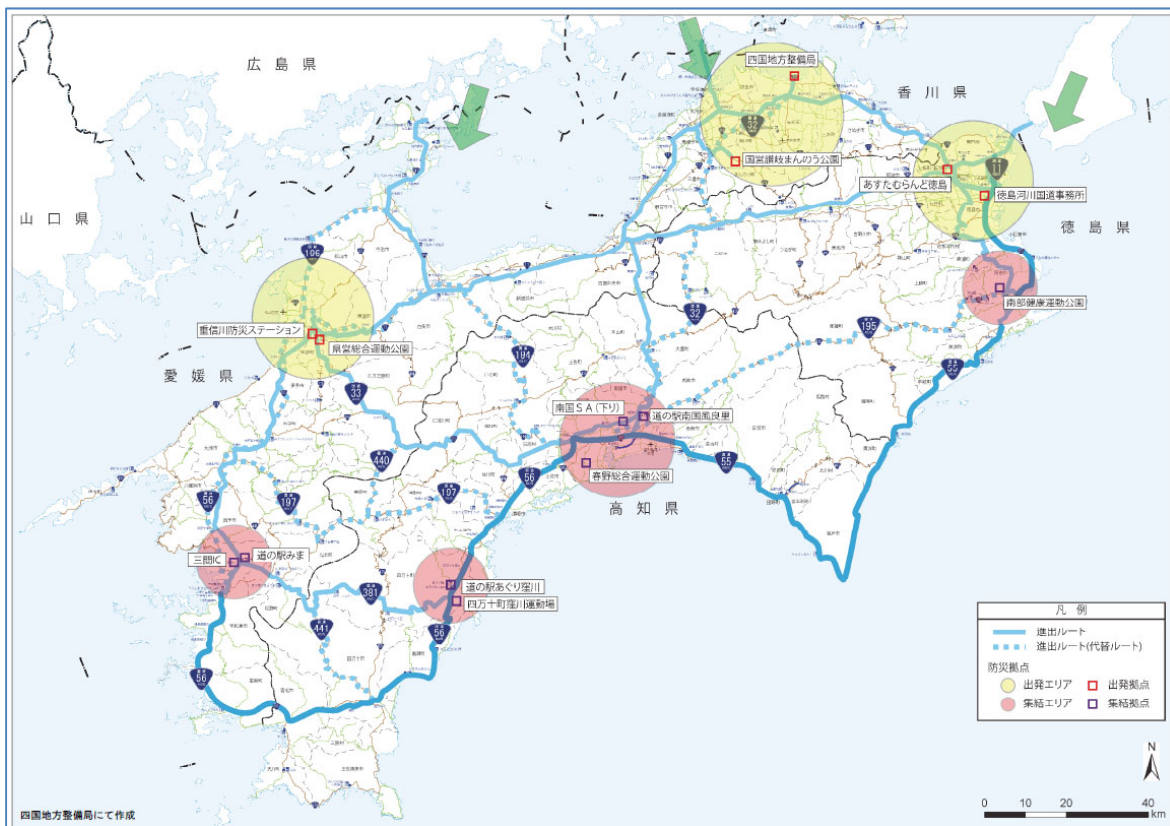
(注) 「中部版『くしの歯作戦』(令和4年5月改訂版)【道路啓開オペレーション計画】」(令和4年5月中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策検討分科会)による。

資料 2-⑥ 名古屋市道路啓開計画における道路啓開候補路線



(注) 「名古屋市道路啓開計画」(令和3年3月改訂名古屋市緑政土木局)による。

資料 2-⑦ 四国広域道路啓開計画における進出ルート



(注) 「四国広域道路啓開計画」(平成 28 年 3 月四国道路啓開等協議会)による。

資料 2-⑧ 徳島県道路啓開計画における啓開対象道路

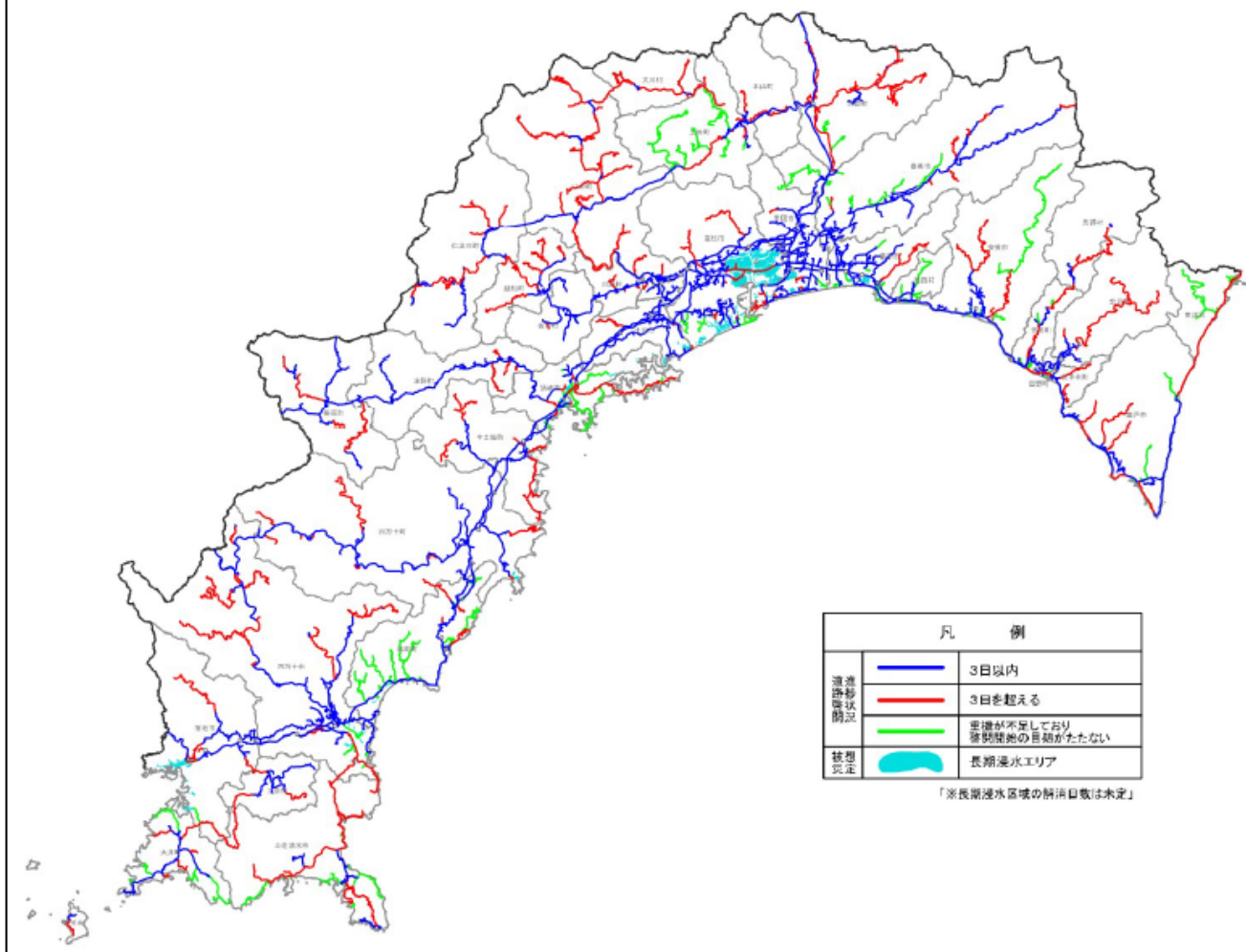


図 徳島県道路啓開計画 啓開対象道路図

(注) 「徳島県道路啓開計画」(令和 4 年 3 月版徳島県道路啓開計画策定等協議会)による。

(3) 道路啓開進捗図

<最大クラスの地震・津波（L2）>



(注) 「高知県道路啓開計画」（平成 31 年 3 月高知県道路啓開計画作成検討協議会）による。

資料 3-① 災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）
における指定道路区間の周知文案等

○指定道路区間の周知について

- ・ 災対策に基づく道路区間指定を行った場合は、当該指定区間内の道路利用者に対し、指定内容を周知することになるが、具体的な周知方法は以下のものを想定している。
 - －道路情報板による情報提供
 - －日本道路交通情報センター（ラジオ等）を利用した情報提供
 - －当該指定区間に立て看板を掲出
 - －ホームページ、記者発表等
- ・ なお、必ずしも上記の方法すべてを実施できなくてもよいが、あらかじめ情報提供の内容や掲示等の周知方法について準備しておく必要がある。
- ・ また、必ずしも当該指定区間内の道路利用者全てに確実に周知することは必要とされていないが、周知の行き届かなかった者に対しては、移動命令等を行う際に当該道路が指定されていることを説明するものとする。
- ・ 立て看板は、指定道路区間の起終点に設置するほか、移動車両の多い箇所等、適宜設置するものとし、道路啓開作業とあわせて設置するものとする。
- ・ 災害時の車両移動の協力等について、あらかじめ、ホームページや現地での看板等において、周知しておくことも重要である。
- ・ 以下に周知方法の例を示す。

<文案例>

例 1) 国道〇〇号〇〇～〇〇間 放置車両移動作業中。

例 2) 国道〇〇号〇〇～〇〇間 緊急車両の通行確保のため放置車両移動中。

例：道路情報板による周知

<文案例>

- ・ 国土交通省〇〇地方整備局は、〇日〇時頃発生した〇〇を中心とする震度 6 の地震対策のため、国道〇〇号〇〇～〇〇間を、災害対策基本法第 7 6 条の 6 の規定に基づき、緊急通行車両の通行を確保する区間に指定しました。
- ・ 当該区間においては、緊急通行車両の通行が確保できない場合、運転者に車両等の移動をお願いするほか、場合によっては道路管理者が車両の移動を行いますので、道路管理者の指示に従って行動してください。

例：ラジオによる周知（地震の場合）

<文案例>

- ・国土交通省〇〇地方整備局は、〇日からの〇〇地方の大雪対応のため、国道〇〇号〇〇～〇〇間を、災害対策基本法第76条の6の規定に基づき、緊急通行車両の通行を確保する区間に指定しました。
- ・当該区間においては、緊急通行車両の通行が確保できない場合、運転者に車両等の移動をお願いするほか、場合によっては道路管理者が車両の移動を行いますので、道路管理者の指示に従って行動してください。

例：ラジオによる周知（大雪の場合）

<p>災害発生</p> <p>緊急通行車両の通行 のため作業実施中</p> <p>国道〇〇号 〇〇～〇〇は</p> <p>通行止め</p> <p>ご協力をお願いします</p> <p>国土交通省〇〇地方整備局 〇〇国道事務所</p> <p>問い合わせ先：〇〇〇〇</p>	<p>災害発生</p> <p>緊急通行車両の通行 のため作業実施中</p> <p>国道〇〇号 〇〇～〇〇は</p> <p>通行ご遠慮ください</p> <p>ご協力をお願いします</p> <p>国土交通省〇〇地方整備局 〇〇国道事務所</p> <p>問い合わせ先：〇〇〇〇</p>
---	--

例：立て看板による周知（左：通行止め中、右：通行止め未実施）

Press Release

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成〇年〇月〇日
国土交通省〇〇地方整備局

緊急車両の通行を確保するため、災害対策基本法に基づき、国道〇号〇〇～〇〇間を区間指定し、放置車両・立ち往生車両の移動等の作業を実施します

〇〇災害のため、緊急通行車両の通行を確保することを目的として、災害対策基本法第76条の6第1項の規定に基づき、下記の区間を指定します。当該区間においては、道路啓開作業を実施し、放置車両や立ち往生車両等の移動を行います。

記

路線名	指定する区間
国道〇号	〇〇県〇〇市〇〇～〇〇 〇〇県〇〇市〇〇～〇
国道〇号	〇〇県〇〇市〇〇～〇〇
国道〇号	〇〇県〇〇市内の全区間

〈問い合わせ先〉
国土交通省〇〇地方整備局〇〇国道事務所 〇〇、〇〇
TEL 〇〇〇-〇〇〇-〇〇〇〇

例：区間指定及び車両等の移動に関する記者発表資料

資料 3-② 災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）
における身分証明書の例

発行番号：第〇号
身 分 証 明 書
会社名：〇〇〇〇(株)
住 所：〇〇〇〇
上記の者は、〇〇協定に基づき、災害対策基本法第 7 6 条の 6 の措置を行うことを委託した者であることを証明する。
有効期間：〇〇年〇〇月〇〇日～〇〇年〇〇月〇〇日
発行日 : 〇〇年〇〇月〇〇日
発行者 : 国土交通省〇〇地方整備局長 印

資料 3-③ 災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成 26 年 11 月国土交通省道路局）
における協定への記載事例

災害時における災害応急対策業務に関する協定への車両移動関係の記載事例
(災害業務内容)
第 ● 条 甲が、乙に対し要請を行う災害業務は、・・・・、災害対策基本法第 76 条の 6（以下「災対法」という）に基づく車両移動、・・・・
第 ● 条 また、災対法に基づき車両移動を行う場合には、別冊「災害対策基本法に基づく車両移動の運用に関する手引き」により行うものとする。
(出動要請)
第 ● 条 甲乙相互の通信連絡が不能で、乙が被害状況を把握している場合は、甲からの要請があったものと見なし、乙の判断で出動するものとする。なお、集結場所は、●●（出張所、●●除雪ステーションなど）とする。
(実施区間)
第 ● 条 実施区間は、一般国道●●のうち、●●～〇〇（通称：RO-O）とする。
2 災害等の状況により、甲は乙に対し、必要として上記に規定する業務実施区間以外に出動を要請することができるものとし、乙は、原則としてこれに応じるものとする。
(身分証明書の発行)

第 ● 条 災害対策基本法に基づく車両移動を行う場合には、乙は、甲が別途発行する「身分証明書」を携帯するものとする。

(建設資機材等の報告)

第 ● 条 甲は、甲が保有する建設資機材等について、あらかじめ書面により乙に通知するものとする。

2 乙は、あらかじめ災害時に備え、災害業務に際し使用可能な建設資機材等の数量を把握し、甲へ書面により報告するものとする。

3 甲は、乙より報告された災害業務に使用可能な建設資機材について、甲が指定する保管場所に保管することを要請することができる。

(訓練)

第 ● 条 乙は、甲が主催または参加する防災訓練に甲から参加依頼があった場合には、参加するものとする。

2 乙は、災害対策用機械の運搬、展開補助を円滑に行うために甲が実施する操作訓練に参加するものとする。

甲：国土交通省 ○○地方整備局 ○○国道事務所長 ○○○○ (印)

乙：(株)○○ 代表取締役社長 ○○○○ (印)