

道路防災対策に関する説明会

～災害から国民の命を守る～

国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路防災対策室

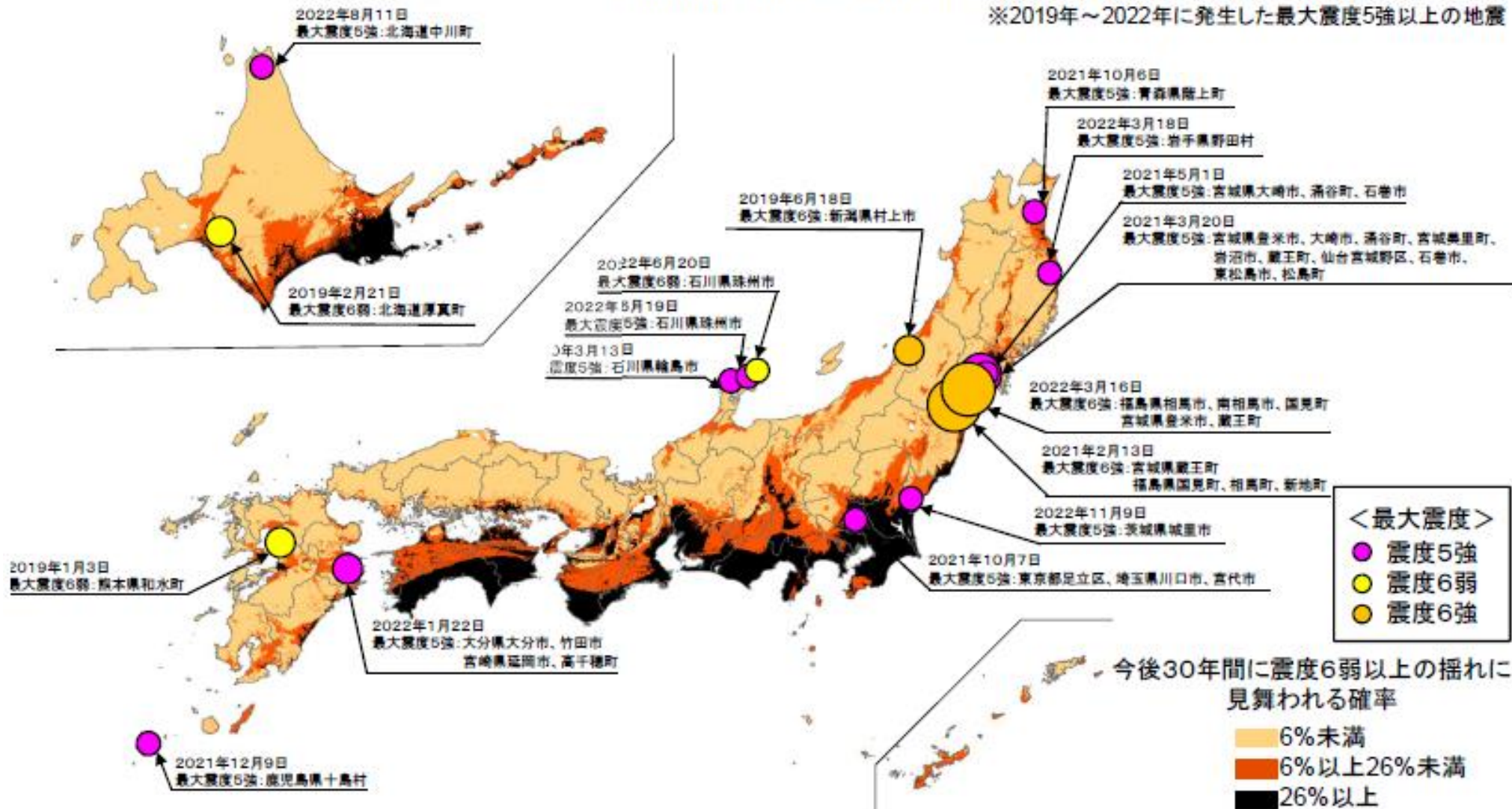
企画専門官 竹島 大祐

1. 大規模地震と異常気象

切迫する大規模地震

＜今後30年間に震度6弱以上の揺れが発生する確率と近年の地震※発生状況＞

※2019年～2022年に発生した最大震度5強以上の地震



出典) 全国地震動予測地図2020年版(地震調査研究推進本部)を基に作成

主要活断層帯

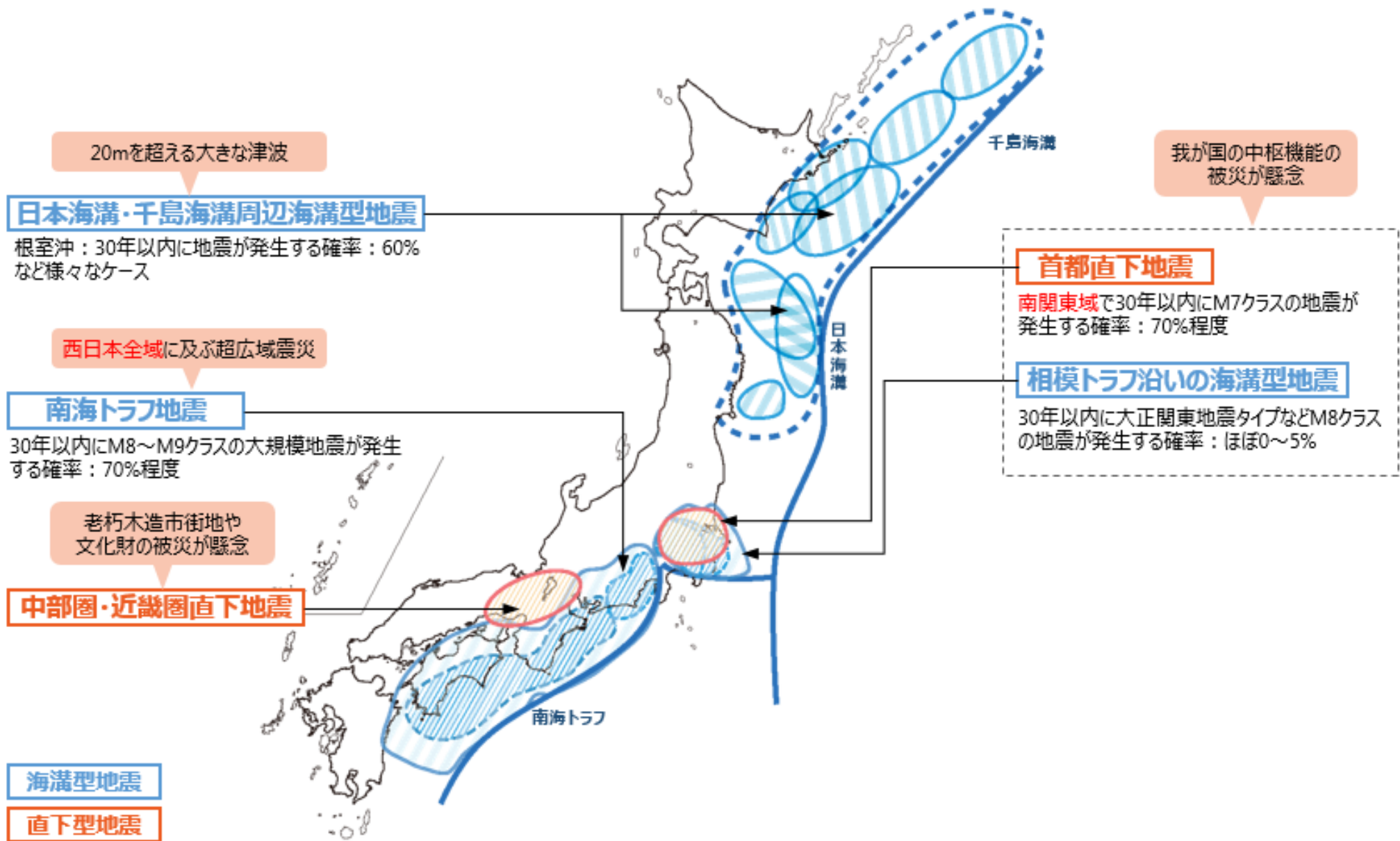


○北海道から九州まで、わかっているだけでも約2,000の活断層。

○平成28年4月に発生した熊本地震を引き起こした布田川断層帯のM7.0級の地震発生確率は30年以内に1%未満。

○地下に隠れていて、まだ見つからない活断層もあるとされており、どこで、いつ大きな地震が起きてもおかしくない状況。

想定される大規模地震



南海トラフ巨大地震・首都直下地震の被害想定

【南海トラフ地震防災対策推進地域を含む都府県】

茨城、千葉、東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄

【首都直下地震緊急対策区域を含む都県】

茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨、長野、静岡

	死者・行方不明者数	住宅全壊戸数
南海トラフ巨大地震	約32.3万人※1	約238.6万棟※2 (東日本大震災の約20倍)
首都直下地震	約2.3万人※2	約61万棟※2 (東日本大震災の約5倍)
(参考) 東日本大震災	22,118人※3	12万1,768棟※3

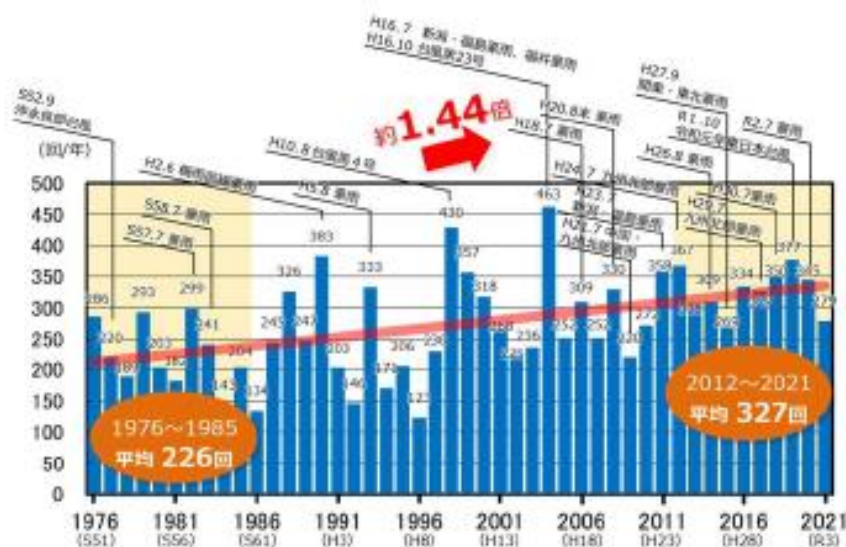
※1 想定条件は「冬・深夜、風速8m/秒」 ※2 想定条件は「冬・夕方、風速8m/秒」 ※3 平成29年3月1日現在

水災害の激甚化・頻発化

- 短時間降雨の発生回数の増加や台風の大型化など、既に温暖化の影響が顕在化しており、今後、さらに気候変動により水災害の頻発化・激甚化が予測
- 近年、全国各地で毎年のように大規模な水害が発生し、甚大な人的被害や経済損失をもたらしており、令和元年度の水害被害額は統計開始以来最大の2兆1,800億円

■ 短時間強雨の発生回数が増加

1時間降水量50mm以上の年間発生回数
(アメダス1,300地点あたり)



* 気象庁資料より作成

■ 近年の日本の水災害

①平成27年9月

関東・東北豪雨



鬼怒川の堤防決壊による
浸水(茨城県常総市)

②平成28年台風第10号



小本川の氾濫による
浸水(岩手県岩泉町)

③平成29年7月

九州北部豪雨



桂川における浸水
(福岡県朝倉市)

④平成30年7月豪雨



小田川における浸水
(岡山県倉敷市)

⑤平成30年台風第21号



神戸港六甲アイランドにお
ける浸水(兵庫県神戸市)

⑥令和元年8月
前線に伴う大雨



六角川周辺における
浸水(佐賀県大町町)

⑦令和元年東日本台風



千曲川における浸水
(長野県長野市)

⑧令和2年7月豪雨



球磨川における浸水
(熊本県人吉市)

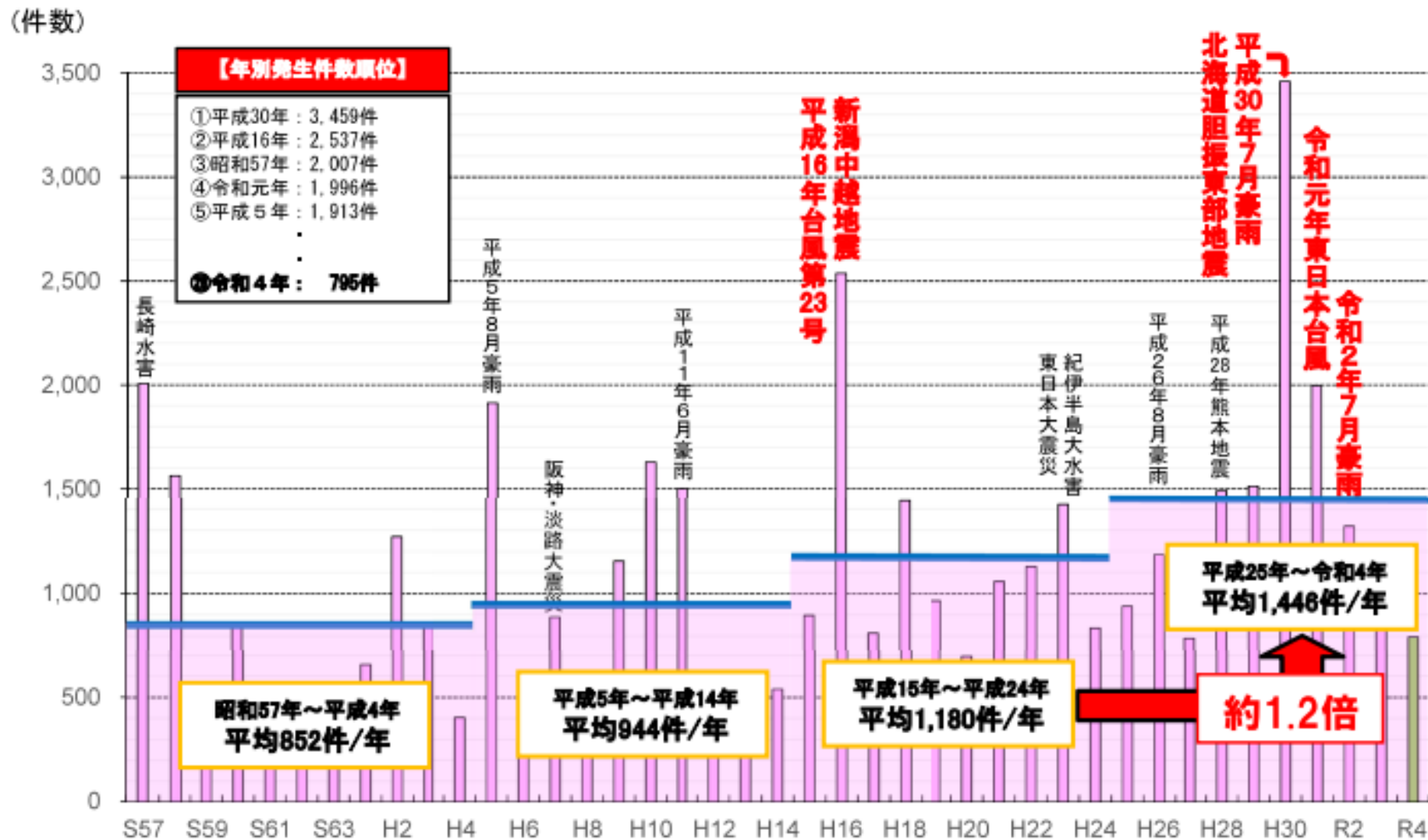
⑩令和3年8月豪雨



池町川における浸水被害
(福岡県久留米市)

土砂災害発生件数の推移(S57～R4)

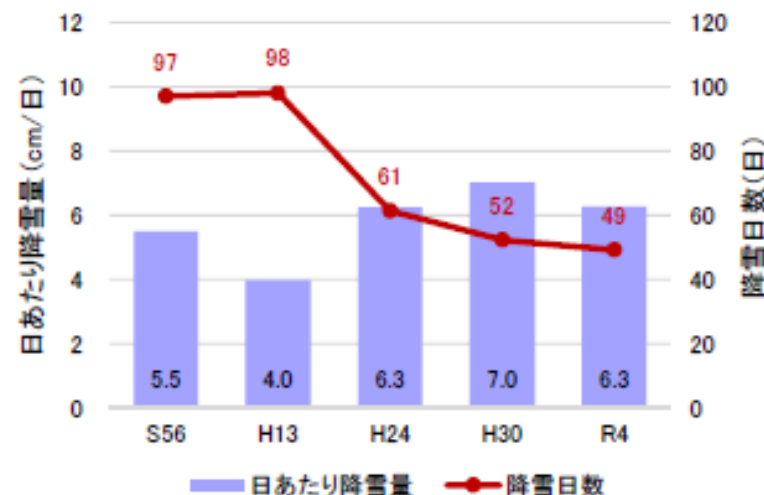
■ 令和4年1月から12月の1年間に発生した土砂災害は**795件**であった。土砂災害は42道府県で発生した。



近年の降雪の変化

- 近年の傾向として降雪日数は年々減少しているものの、短期間の集中的な降雪が増加。近年、積雪の深さが観測史上最高を更新する地点が3割あり、雪の少ない地域も含め、ゲリラ豪雪が局所的に発生

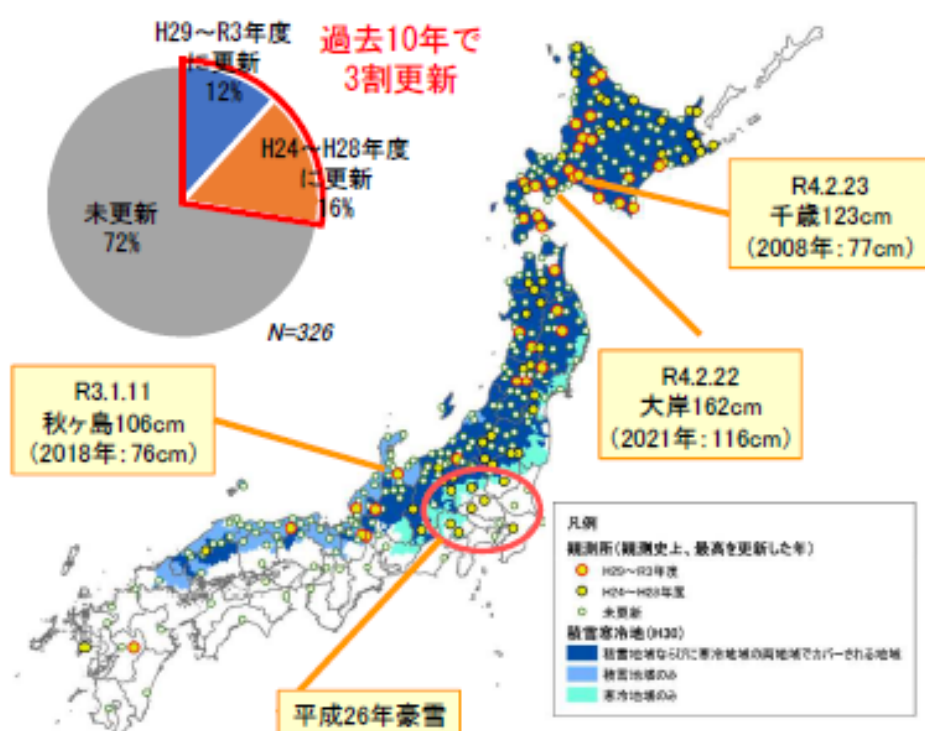
■ 日あたり降雪量と降雪日数の推移
⇒降雪日数が少なく1日に多く降る傾向



以下の気象官署の「降雪量の日合計(寒候年値)」を使用
北海道(稚内、網走、札幌、倶知安、釧路、函館)、
青森県(青森)、秋田県(秋田)、岩手県(盛岡)、山形県(山形、新庄)、
宮城県(仙台)、福島県(若松)、
新潟県(新潟、高田)、富山県(富山)、石川県(金沢)、福井県(福井)、
長野県(長野)、岐阜県(高山)、
鳥取県(鳥取)、島根県(松江)

※ R4年(寒候年)はR3.8.1~R4.6.16の値を使用

■ 過去10年で最深積雪が観測史上最高を更新した地点
⇒近年は全国的に、観測史上最高を更新



資料: 気象統計データ(気象庁)から作成

2. 近年の被災事例

令和4年度以降の主な災害

分類	発生日	事象名	備考
地震	令和4年4月19日	茨城県北部	震度5弱
地震	令和4年5月22日	茨城県沖	震度5弱
地震	令和4年6月19日	石川県能登地方	震度6弱
地震	令和4年6月20日	石川県能登地方	震度5強
地震	令和4年6月26日	熊本県熊本地方	震度5弱
火山	令和4年7月24日	桜島の噴火	
大雨・台風	令和4年8月4日	8月の大雨	
地震	令和4年8月11日	上川地方北部	震度5弱
地震	令和4年8月11日	上川地方北部	震度5強
大雨・台風	令和4年9月18日	台風第14号	
大雨・台風	令和4年9月26日	台風第15号	
地震	令和4年10月2日	大隅半島東方沖	震度5弱
地震	令和4年10月21日	福島県沖	震度5弱
地震	令和4年11月9日	茨城県南部	震度5強
大雪	令和4年12月17日	12月17日からの大雪	国道8号等
大雪	令和4年12月22日	12月22日からの大雪	
大雪	令和5年1月20日	1月20日からの大雪	新名神高速道路等
大雪	令和5年2月10日	2月10日からの大雪（南岸低気圧）	
地震	令和5年2月25日	釧路沖	震度5弱

○石川県能登地方を震源とする地震

（令和5年5月5日：震度6強・震度5強）

⇒ 落石、路面亀裂、法面崩壊、家屋倒壊等
により全面通行止めが発生

○千葉県南部を震源とする地震

（令和5年5月11日：震度5強）

○トカラ列島近海を震源とする地震

（令和5年5月13日：震度5弱）

○新島・神津島近海を震源とする地震

（令和5年5月22日：震度5弱）

○千葉県東方沖を震源とする地震

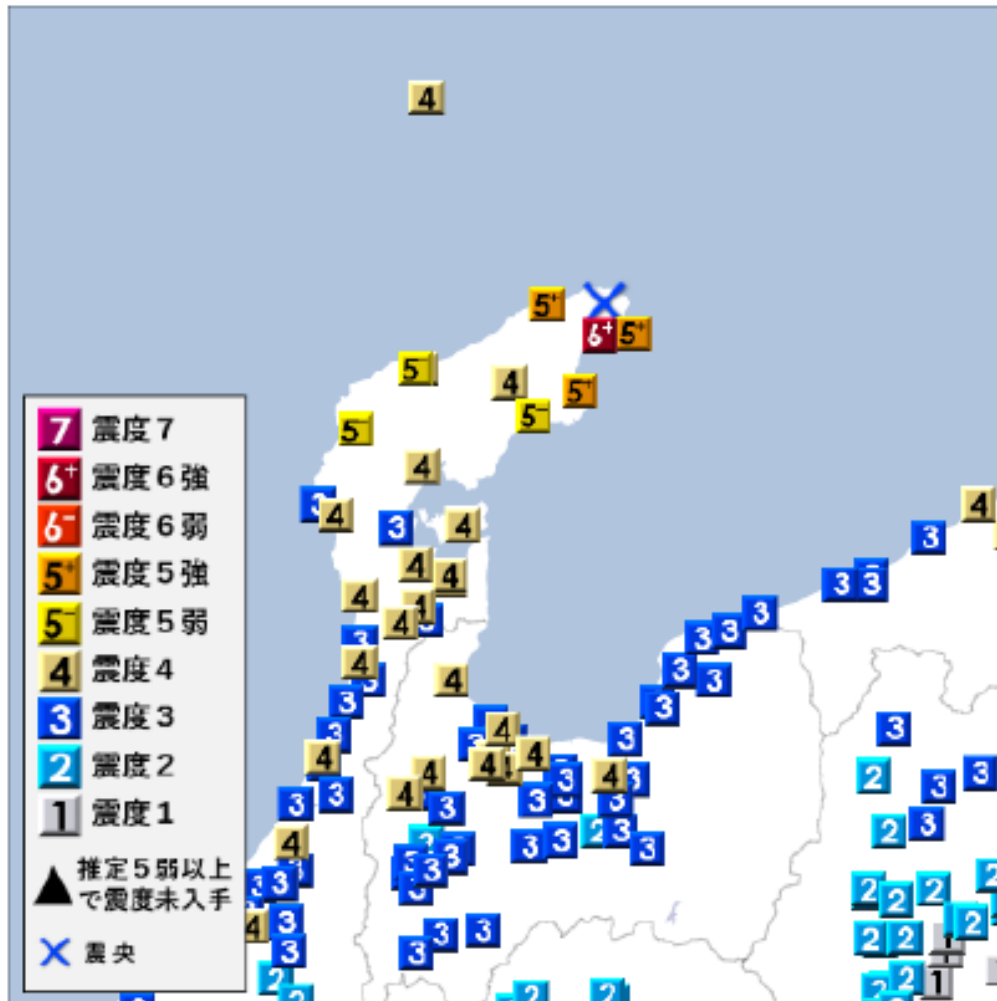
（令和5年5月26日：震度5弱）

※台風は上陸日またはとりまとめ開始日を記載

※大雪は特に影響が大きかった事象を記載

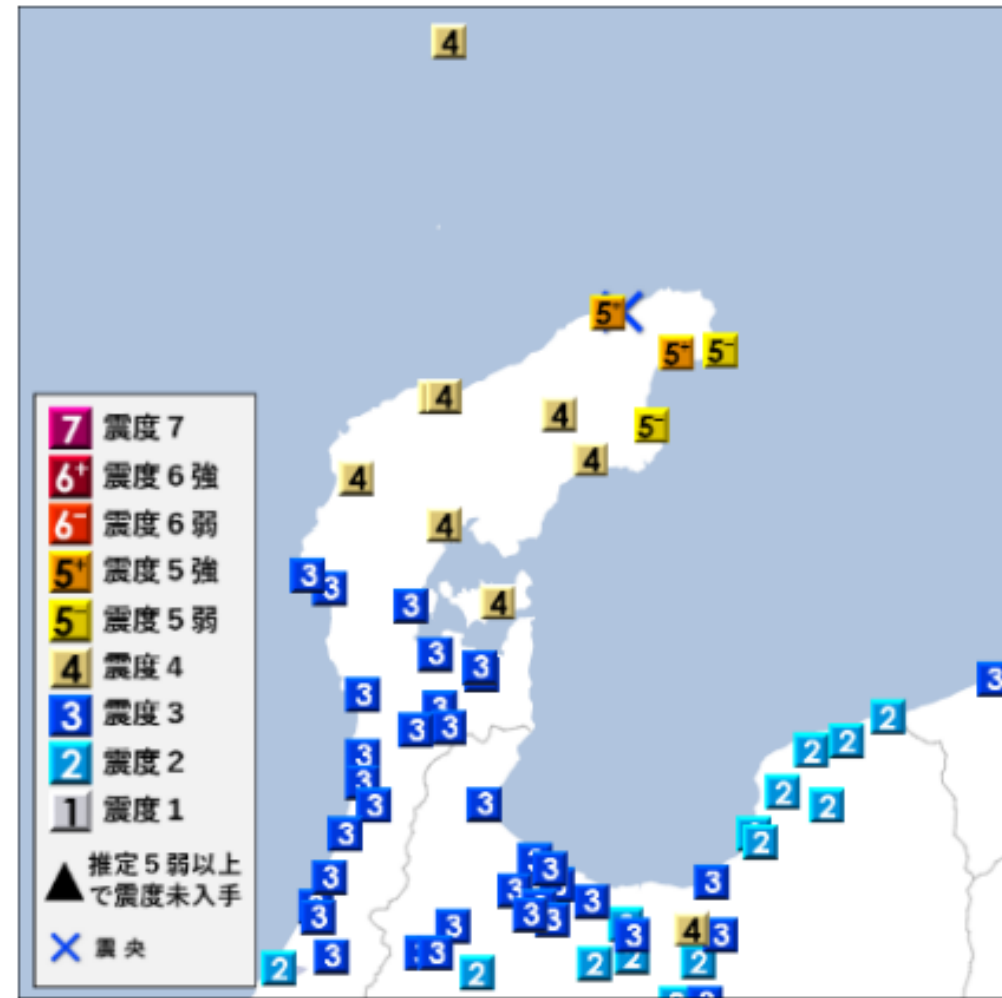
令和5年5月5日の石川県能登地方の地震(震度分布図)

【各観測点の震度】



5月5日14時46分発表

【各観測点の震度】

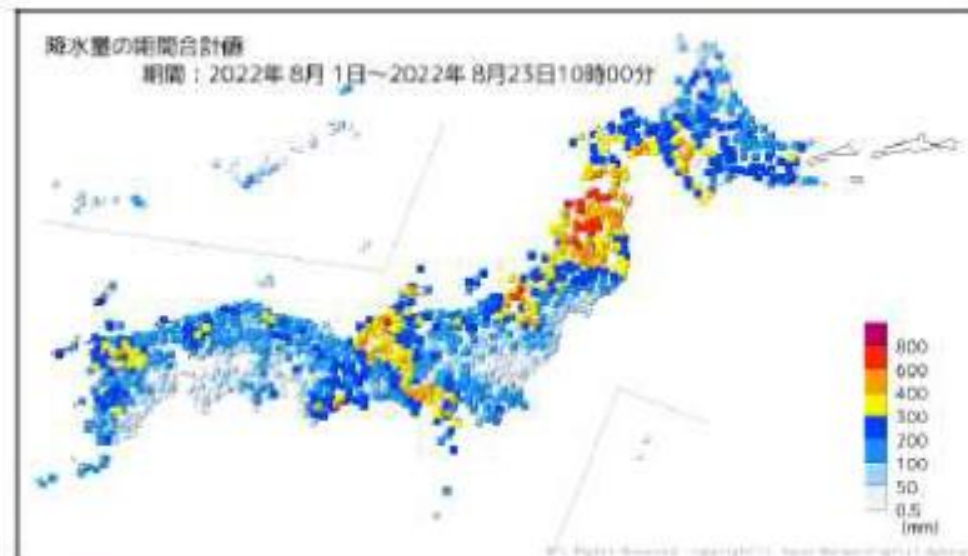
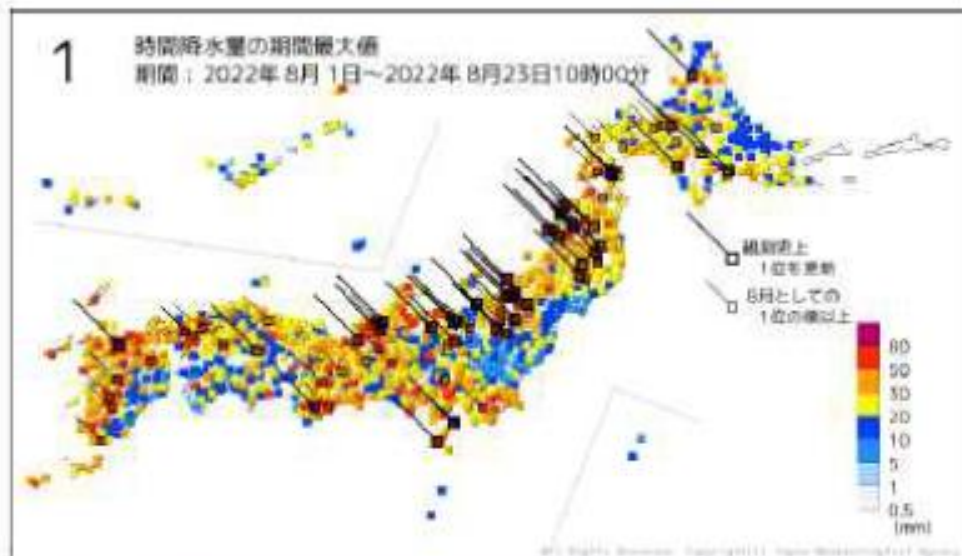


5月5日22時02分発表

出典: 気象庁HP(記者発表資料「令和5年5月5日14時42分頃の石川県能登地方の地震について」及び「令和5年5月5日21時58分頃の石川県能登地方の地震について」)

令和4年8月の大雨

北日本や北陸地方を中心に広い範囲で大雨となり、1日からの総雨量が多い所で800ミリを超えるなど各地で記録的な大雨となり、青森県では1日から23日にかけての降水量が8月の平年1か月の4倍を超えた地点があった。



順位	都道府県	市町村	地点	期間最大値	
				mm	年月日 時分(まで)
1	新潟県	岩船郡関川村	下関(シモセキ) ※1	149.0	2022/08/04 02:03
2	石川県	白山市	白山河内(ハクサンカワチ) ※1	108.0	2022/08/04 05:15
3	新潟県	村上市	三箇(ミオモテ) ※1	94.5	2022/08/03 12:04
4	新潟県	船内市	中条(ナカジョウ) ※1	92.0	2022/08/04 05:09
5	青森県	西津軽郡深浦町	深浦(フカウラ) ※1	91.5	2022/08/03 07:26
6	石川県	白山市	白山白峰(ハクサンシラミネ) ※1	91.0	2022/08/04 10:48
7	秋田県	鹿角市	鹿角(カゾノ)	90.0	2022/08/13 01:30
8	福岡県	福岡市早良区	早良島山(サワラフキヤマ) ※1	88.5	2022/08/21 03:06
9	和歌山県	田辺市	本宮(ホングウ) ※1	87.0	2022/08/14 01:26
※	熊本県	山鹿市	鹿北(カホク)	87.0	2022/08/21 04:43

※1 観測史上1位を更新した地点

順位	都道府県	市町村	地点	期間合計値
				mm
1	青森県	西津軽郡深浦町	深浦(フカウラ)	838.0
2	秋田県	大館市	陣場(ジンバ)	780.0
3	新潟県	岩船郡関川村	下関(シモセキ)	756.0
4	青森県	弘前市	岳(ダケ)	751.0
5	青森県	東津軽郡今別町	今別(イマベツ)	742.5
6	青森県	五所川原市	市浦(シウラ)	694.5
7	新潟県	村上市	高根(タカネ)	691.5
8	秋田県	鹿角郡小坂町	藤原(フジワラ)	682.0
9	青森県	十和田市	休屋(ヤスミヤ)	677.0
10	石川県	白山市	白山河内(ハクサンカワチ)	675.0

令和4年台風第14号・第15号

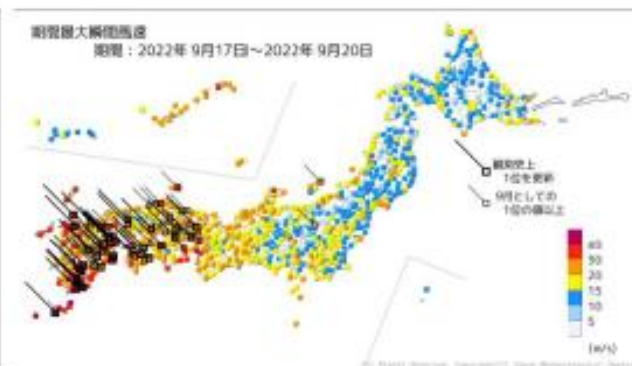
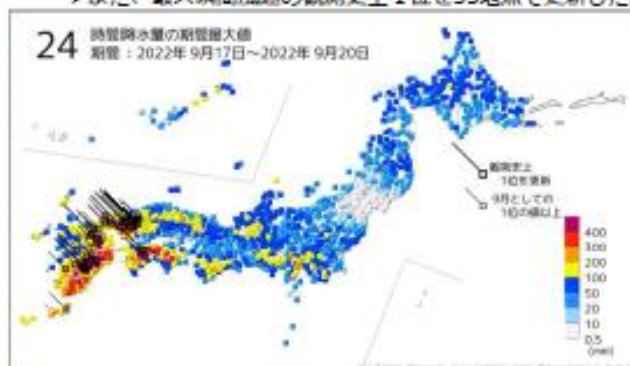
- 台風第14号は、9月14日03時に小笠原近海で発生後、18日19時頃に中心気圧935hPa、非常に強い勢力で鹿児島市付近に上陸し、19日朝にかけて九州を縦断。その後進路を東よりに変え、20日09時に日本の東で温帯低気圧に変わった。
- 気象庁では、17日午前の段階で、台風の統計開始（1951年（昭和26年））以来あまり例のない強さで上陸する可能性があったことから、「経験したことの無いような暴風、高波、高潮、記録的な大雨のおそれ」と呼び掛けた。

◆ 台風第14号の予報と実際の進路

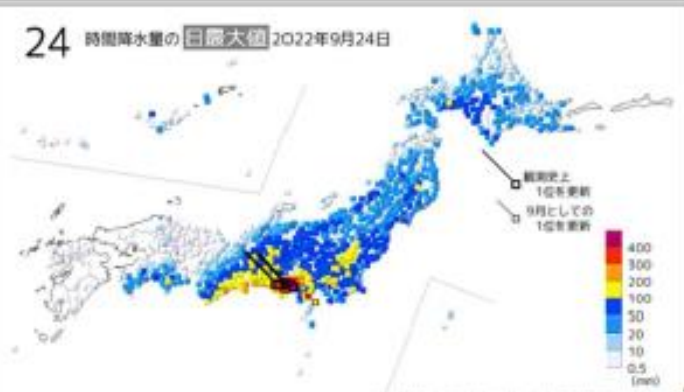
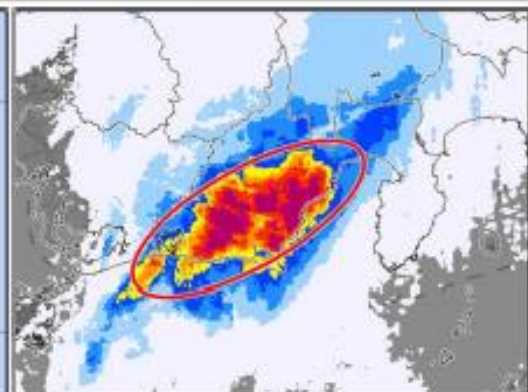


◆ 台風第14号による大雨や暴風の状況

- >台風第14号により、九州を中心に西日本で記録的な大雨や暴風となった。
- >24時間降水量の観測史上1位を13地点で更新したが、1時間降水量の観測史上1位を更新した地点はなかった。
- >また、最大瞬間風速の観測史上1位を35地点で更新した。



- 台風第15号は、9月23日09時に室戸岬の南約300キロで発生後、北東進し、近畿地方や東海地方に接近した後、24日09時に東海道沖で温帯低気圧に変わった。
- 特に、静岡県では猛烈な雨が降り続き、記録的短時間大雨情報を多数発表した。また、複数の地点で24時間雨量が400ミリを超えて平年の9月1か月分の雨量を上回り、観測史上1位を更新した。



令和4年8月3日からの大雨による土砂災害発生状況

土砂災害発生件数
213件

〔 土石流等 : 94件 〕
 〔 地すべり : 14件 〕
 〔 がけ崩れ : 105件 〕

【被害状況】
 人的被害：負傷者 1名
 家屋被害：全壊 10戸
 半壊 6戸
 一部損壊 70戸



発生件数上位5県

新潟県	64件
石川県	23件
青森県	18件
福島県	17件
長野県	17件



令和4年台風15号による土砂災害発生状況

土砂災害発生件数

182件

〔土砂災害〕

- 土石流等：55件
- 地すべり：2件
- がけ崩れ：125件

【被害状況】

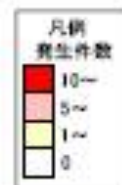
- 人的被害：死者 1名※
- 負傷者 3名
- 家屋被害：全壊 6戸
- 半壊 27戸
- 一部損壊 66戸

※災害関連死は除く



発生件数上位4県

静岡県	167件
千葉県	3件
愛知県	3件
三重県	3件



令和4年8月の大雨および台風14・15号による被災①

○今夏の大雨、台風による被災により、河川に隣接する構造物で道路区域外からの土砂や流木の流入、
橋梁の流出および道路の損壊等の、近年の豪雨等における特徴的な被災が、各所で見られた



令和4年8月の大雨および台風14・15号による被災②

○また、トンネル坑口部で土砂の大規模流出や道路の損壊等により、**孤立の発生や長期間に渡る通行止めを伴うなど、地域への影響が大きい被害**が発生した

【トンネル坑口部における土砂の大規模流入:令和4年8月の大雨(E8北陸自動車道)】



【道路崩落:令和4年8月の大雨(国道121号山形県米沢市)】



【橋梁沈下:令和4年台風第14号(熊本県錦町球磨大橋)】



【道路崩壊:令和4年台風第14号(国道327号宮崎県諸塚村)】



福島県沖を震源とする地震(令和4年3月16日)に伴う橋梁の被災事例

昭和大橋(桑折町道107号線、桑折町管理)

L=291.1m(3径間連続(A1~P3)+2径間連続下路式トラス橋(P3~A2))

被災状況:P1、P2、P3上のピン支承、ピンローラー支承のピンの脱落



P3支承(可動):ピンの脱落



P2支承(固定):ピンの脱落

伊達橋(国道399号、福島県管理)、L=288.0m(鋼4径間連続下路式トラス橋)

被災状況:P2上のピン支承と上部構造の間の溶接の外れ、

その他の下部構造上のピン・ローラー支承のローラーからの脱落、伸縮装置の遊間異常



P3支承(可動):
上部構造の移動に伴いローラーから脱落



P2支承(固定):
下弦材と上桁の間の溶接が外れ上部構造が移動



A1支承(可動):
上部構造の移動に伴いローラーから脱落



A1橋台上の伸縮装置の開き
横軸方向:約40cm
縦軸直角方向:約20cm



トラス橋やアーチ橋等に被災が生じた場合、復旧まで長時間を要するリスクが高い

令和4年12月大雪時の国道8号車両滞留状況(柏崎地区)



経緯

令和4年12月19日(月)

- 9:40 断続的に立ち往生車両発生
- 12:15 国道8号L=22.05km
災害対策基本法適用
- 15:40 上記区間にて、
全面通行止め開始

令和4年12月20日(火)

- 10:00 自衛隊が除雪支援及び、車両
滞留区間の物資・燃料支援着手

令和4年12月21日(水)

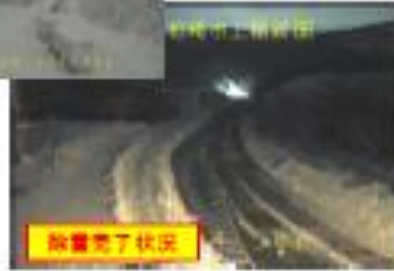
- 6:00 全面通行止め解除



写真A(米山IC)



写真B(上輪新田)



写真C(支援物資配布状況)

令和5年1月大雪時の新名神車両滞留状況

- 【時系列】**
- 1/24(火) 15:00 亀山西JCT付近で降雪開始
 - 17:25 京都東IC付近で降雪開始
 - 17:57 京滋バイパス(瀬田東JCT～久御山IC)で雪通行止開始
 - 19:00 名阪国道(亀山IC～天理東IC)で雪通行止開始
 - 1/25(水) 03:50 新名神で雪通行止め開始【通行止め区間延長47.8km】
(四日市JCT～亀山西JCT 上下線)
(亀山西JCT～甲賀土山IC 下り線)
(亀山JCT～亀山西JCT 下り線)
 - 12:40 京滋バイパス(瀬田東JCT～久御山IC)で通行止解除
 - 16:50 名阪国道(亀山IC～天理東IC)で通行止解除
 - 1/26(木) 06:24 新名神の渋滞最後尾の車両が動き出し
 - 08:05 新名神の渋滞解消、集中除雪開始
 - 20:40 新名神(亀山JCT～甲賀土山IC:下り)で通行止解除
 - 23:30 新名神(四日市JCT～亀山西JCT:上下)で通行止解除



- 最大渋滞長**
- ①1/24 22:38 名神_天王山TN付近～湖東三山PA付近まで約70km
 - ②1/25 03:50 新名神_草津JCT～菟野IC付近まで約65.5km

通行止め 第二京阪 鴨川東IC～枚方学研IC

1/25(水) 21:45 一部解除(巨椋池IC～枚方学研IC)
1/26(木) 7:50 全て解除(鴨川東IC～巨椋池IC)



出典: NEXCO中・西日本における大雪時の当面の対応策について ～新名神高速道路での大雪時の渋滞による滞留車両発生防止の再発防止～ (令和5年2月8日公表)

3. 災害対策

災害対策基本法の概要

国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護し、もって、社会の秩序の維持と公共の福祉の確保に資することを目的とする

1. 防災に関する理念・責務

- 災害対策の基本理念 — 「減災」の考え方等、災害対策の基本理念
- 国、都道府県、市町村、指定公共機関等の責務 — 防災に関する計画の作成・実施、相互協力等
- 住民等の責務 — 自らの災害への備え、生活必需品の備蓄、自発的な防災活動への参加等

2. 防災に関する組織—総合的防災行政の整備・推進

- 国：中央防災会議、特定・非常・緊急災害対策本部
- 都道府県・市町村：地方防災会議、災害対策本部

3. 防災計画—計画的防災対策の整備・推進

- 中央防災会議：防災基本計画
- 指定行政機関・指定公共機関：防災業務計画
- 都道府県・市町村：地域防災計画 ○市町村の居住者等：地区防災計画

4. 災害対策の推進

- 災害予防、災害応急対策、災害復旧という段階ごとに、各実施責任主体の果たすべき役割や権限を規定
- 市町村長による一義的な災害応急対策（避難指示等）の実施、大規模災害時における都道府県・指定行政機関による応急措置の代行

5. 被災者保護対策

- 避難行動要支援者名簿及び個別避難計画の事前作成
- 災害時における、避難所、避難施設に係る基準
- 広域避難、物資輸送の枠組み
- 罹災証明書、被災者台帳の作成を通じた被災者支援策

6. 財政金融措置

- 法の実施に係る費用は実施責任者負担
- 激甚な災害に関する、国による財政上の措置

7. 災害緊急事態

- 災害緊急事態の布告 ⇒ 政府の方針（対処基本方針）の閣議決定
- 緊急措置（生活必需物資の配給等の制限、金銭債務の支払猶予、海外からの支援受入れに係る緊急政令の制定、特定非常災害法の自動発動等）

災害対策基本法の一部改正(平成26年11月公布・施行)

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

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

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

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、緊急に啓発が必要



(首都直下地震における八方向作戦の例)



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)

改正災害対策基本法の適用(平成26年12月5日)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

内閣府・四国地方整備局
同時発表

平成26年12月5日
国土交通省

改正災害対策基本法の初適用による立ち往生車両の排除

大雪のため国道192号において立ち往生車両が発生したため、四国地方整備局では、5時20分から通行止めを行い、8時40分には災害対策基本法第76条の6を適用し、立ち往生車両の撤去作業を実施していましたが、22時00分に通行止め区間内の立ち往生車両の排除が完了しました。現在、除雪車両18台により除雪作業を行っており、除雪作業が終わり次第、通行止めを解除する予定です。

今回の対応は、11月21日に施行された改正災害対策基本法を適用した初めてのケースであり、災対法の適用により円滑な車両移動が可能となり(運転手への移動命令、車両破損可能など)、また除雪車両の集中投入とあわせて、作業時間を大幅に短縮することができました。

経緯

12月5日

- 5:20 通行止め開始
※立ち往生車両が約130台
- 8:40 災害対策基本法第76条の6を適用
- 10:30 大型車の撤去作業開始
- 22:00 立ち往生車両の移動完了



除雪車両による車両牽引状況

対応状況

- <除雪・車両撤去>
 - ・除雪車両18台で除雪作業実施中
- <安否確認>
 - ・立ち往生車両の運転手の安否確認を実施
- <広域支援>
 - ・四国地整内の他の国道事務所から除雪車両3台を派遣
 - ・近畿・中国地整から応援の除雪車両5台を派遣
 - ・NEXCO西日本から応援の除雪車両2台を派遣

<問い合わせ先>

道路局 国道・防災課 道路防災対策室 企画専門官 オンブズ 淡中(内線37-812)
課長補佐 アソビ 柳田(内線37-662)
代表 03-5253-8111 直通 03-5253-8489

災害対策基本法の一部改正（令和3年5月公布・施行）

改正内容

1. 災害対策基本法の一部改正

①災害時における円滑かつ迅速な避難の確保

1) 避難勧告・避難指示の一本化等

<課題>

本来避難すべき避難勧告のタイミングで避難せず、逃げ遅れにより被災する者が多数発生。避難勧告と指示の違いも十分に理解されていない。

（住民アンケート）
・避難勧告で避難すると回答した者：26.4%
・避難指示で避難すると回答した者：40.0%

<対応>

避難勧告・指示を一本化し、従来の勧告の段階から避難指示を行うこととし、避難情報のあり方を包括的に見直し。



避難情報の報道イメージ（内閣府で撮影）

2) 個別避難計画（※）の作成

<課題>

※ 避難行動要支援者（高齢者、障害者等）ごとに、避難支援を行う者や避難先等の情報を記載した計画。

避難行動要支援者名簿（平成25年に作成義務化）は、約99%の市町村において作成されるなど、普及が進んだものの、いまだ災害により、多くの高齢者が被害を受けており、避難の実効性の確保に課題。

（近年の災害における犠牲者のうち高齢者（65歳以上）が占める割合）
令和元年東日本台風：約65% 令和2年7月豪雨：約79%

<対応>

避難行動要支援者の円滑かつ迅速な避難を図る観点から、個別避難計画について、市町村に作成を努力義務化。

（任務の取組として計画の作成が完了している市町村）約10%
（任務の取組として一部の計画の作成が完了している市町村）約57%

※併せて、マイナンバー法を改正し、名簿・計画の作成等に当たりマイナンバーに紐付く情報を活用



避難行動要支援者が災害時に避難する際のイメージ

3) 災害発生のおそれ段階での国の災害対策本部の設置／

広域避難に係る居住者等の受入れに関する規定の措置等

災害発生のおそれ段階において、国の災害対策本部の設置を可能とするとともに、市町村長が居住者等を安全な他の市町村に避難（広域避難）させるに当たって、必要となる市町村間の協議を可能とするための規定等を措置。



大規模河川氾濫時の他市町村への避難イメージ

中央防災会議会長(内閣総理大臣)による通知



令和5年5月23日
内閣府(防災担当)

中央防災会議会長(内閣総理大臣)による 「梅雨期及び台風期における防災態勢の強化について」 の通知について

梅雨期及び台風期を迎えるに当たり、令和5年5月23日付けで、中央防災会議会長(内閣総理大臣)より指定行政機関の長、指定公共機関の代表者及び関係都道府県防災会議会長宛てに、別紙のとおり「梅雨期及び台風期における防災態勢の強化について」を通知いたしましたので、お知らせいたします。

本件問合せ先
内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(普及啓発・連携担当)付
参事官補佐 藤本 真也
TEL : 03-3502-6984 (直通) FAX:03-3581-7510

「梅雨期及び台風期」(令和5年5月)



令和4年11月18日
内閣府(防災担当)

中央防災会議会長(内閣総理大臣)による 「降積雪期における防災態勢の強化等について」 の通知について

降積雪期を迎えるに当たり、令和4年11月18日付けで中央防災会議会長(内閣総理大臣)より指定行政機関の長、指定公共機関の代表者及び関係都道府県防災会議会長宛てに、別紙のとおり「降積雪期における防災態勢の強化等について」を通知いたしましたので、お知らせいたします。

本件問合せ先
内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(普及啓発・連携担当)付
参事官補佐 藤本 真也
主査 上山 翔平
TEL : 03-3502-6984 (直通) FAX:03-3581-7510

「降積雪期」(令和4年11月)



令和5年3月3日
内閣府(防災担当)

中央防災会議会長(内閣総理大臣)による 「融雪出水期における防災態勢の強化について」 の通知について

融雪出水期を迎えるに当たり、令和5年3月3日付けで中央防災会議会長(内閣総理大臣)より指定行政機関の長、指定公共機関の代表者及び関係都道府県防災会議会長宛てに、別紙のとおり「融雪出水期における防災態勢の強化について」を通知いたしましたので、お知らせいたします。

本件問合せ先
内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(普及啓発・連携担当)付
参事官補佐 藤本 真也
主査 上山 翔平
TEL : 03-3502-6984 (直通) FAX:03-3581-7510

「融雪出水期」(令和5年3月)

梅雨期及び台風期における防災態勢の強化について(抜粋)

中防災第199号
令和5年5月23日

各指定行政機関の長
各指定公共機関の代表 殿

中央防災会議会長
(内閣総理大臣)
岸田 文 雄

梅雨期及び台風期における防災態勢の強化について

貴殿におかれては、日頃から各般の施策を通じて災害対策の推進に御尽力をいただいているところであり、感謝を申し上げます。

例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が観測され、河川の急な増水・氾濫、内水氾濫、がけ崩れ、土石流、地すべり、高潮、高波、竜巻等により、多数の人的被害及び住家被害が発生している。とりわけ近年は、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨、令和3年7月1日からの大雨など、毎年のように大規模な風水害が発生しており、昨年も、8月の大雨、台風第14号、台風第15号等により、全国各地で土砂災害や浸水被害が発生した。

このような頻発化・激甚化する災害の被害を踏まえ、防災態勢の強化に取り組んできたところであるが、梅雨期及び台風期を迎えるに当たり、人命の保護を第一義とし、下記の点に留意した防災態勢の一層の強化を図られるよう依頼する。

記

1. 災害の発生を未然に防止するため、防災事務に従事する者の安全確保にも留意した上で、職員の参集や災害対策本部の設置等適切な災害即応態勢の確保を図り、関係機関との緊密な連携の下に、特に以下の取組について万全を期すること。

①防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策等の国土強靱化に向けた取組の推進

国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速及び国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進について各分野の取組の更なる加速化・深化を図るための対策を始め、国土強靱化に向けた取組全般を推進すること。

②危険箇所等の巡視・点検の徹底

河川等の氾濫、がけ崩れ、土石流等の災害発生のおそれのある危険箇所の巡視・点検の徹底を図るとともに、地形、地質、盛土等の土地改変の状況、土地利用状況、災害履歴及び最近の地震や降雨等の状況を勘案し、従来危険性を把握していなかった区域も併せて再度安全性を点検する等、適切な措置を講ずること。災害復旧事業施行中の箇所について、再度の災害発生及び復旧作業中の事故等を防止するため、気象情報等に留意しつつ警戒監視を行う等、適切な措置を講ずること。

③河川管理施設を始めとする施設管理等の強化

施設管理者等は、災害発生に備え、管理施設等について、点検及び必要な箇所に対する補修等の措置を講ずるとともに、施設の操作人員の配置計画、連絡体制、操作規則等の確認をする等、管理の強化を図ること。

また、台風の接近等、災害発生のおそれのある場合には、事前に改めて施設の点検等を行うこと。

④地下空間の浸水対策等の強化

地下空間を管理する主体と連携し、地下空間の浸水に係る危険性について、利用者に対して事前の周知を図り、浸水対策及び避難誘導等安全体制の強化に万全を期すること。洪水等が発生し、又は洪水等が発生するおそれがある場合には、迅速かつ確かな情報の伝達、利用者等の避難のための措置等を講ずること。

⑤道路の冠水・法面崩壊・越波対策等の強化

道路のアンダーパス部等、局地的な大雨により冠水し、車両が水没する等重大な事故が起きるおそれがある箇所については、道路利用者への注意喚起や情報提供を適切に行うとともに、事前に標識、情報板、排水ポンプ等の施設を点検する等の措置を講ずること。台風による越波、大雨による法面崩壊等の土砂災害のおそれのある箇所については、通行止め等の措置を適切に行い、被害を防止すること。施設管理者や所轄の警察、消防は引き続き、相互に情報を共有するとともに、連絡体制の確保、通行止めの措置、救助等に遅れが生じないよう措置を講ずること。また、台風などによる電柱倒壊で道路の閉塞が発生した際には、通行止め等の措置を適切に行うとともに、電線管理者より可及的速やかに報告がなされるよう連絡体制を確保すること。

⑥港湾の浸水・コンテナ等の飛散対策等の強化

港湾において、台風等に伴う高潮、高波による浸水により港湾機能が低下するおそれのある箇所については、港湾利用者への注意喚起や情報提供を適切に行うとともに、過去に被災した施設等脆弱箇所への土嚢等の設置等を行うなど直前予防策を講ずること。暴風によりコンテナの飛散等のおそれのある箇所については、コンテナの固縛等の対策を適切に行い、被害を防止すること。施設管理者は引き続き、水際・防災対策連絡会議を設置している場合にあっては、関係者が取るべき措置、関係者間の連絡体制等の確認等、連絡体制の強化を図ること。その他の場合にあっては、関係機関の各主体が必要な情報収集や情報発信を適切に実施できる体制を構築し、連携体制を確保すること。

降積雪期における防災態勢の強化等について(抜粋)

中 防 災 第 38 号
令 和 4 年 11 月 18 日

各指定行政機関の長
各指定公共機関の代表 殿

中央防災会議会長
(内閣総理大臣)
岸 田 文 雄

降積雪期における防災態勢の強化等について

貴殿におかれては、日頃から各般の施策を通じて災害対策の推進に御尽力をいただいているところであるが、例年、降積雪期においては、依然として災害による犠牲者が発生している状況にある。

昨冬期も、除雪作業中の事故などにより、死者 99 名、重傷者 585 名等、多くの人的被害が発生した。今年の寒候期予報（9 月 20 日発表）では、今冬の降雪量は「東・西日本日本海側では平年並か多い」と見込まれている。

また、豪雪地帯では、高齢化及び過疎化の進展、除雪の担い手となる建設業者等の減少が課題となっていることに注意が必要である。加えて、特に管段、雪害が少ない地域においては、平成 26 年 2 月の大雪で教訓となった初動体制や除雪体制の整備、住民、ドライバー等への的確な情報提供、要配慮者への対応、孤立のおそれがある地域に対する対策等に十分留意する必要がある。

については、これらを踏まえ、これから本格的な降積雪期を迎えるに当たり、人命の保護を第一とした防災態勢の一層の強化を図るべく、下記の点に留意した取組を行うようお願いする。

また、以上について、「市町村のための降雪対応の手引き」（内閣府、令和 4 年 11 月改定）の内容を含め、貴管下関係機関へ周知徹底をお願いする。

(3) 適切な道路管理及び交通対策

ア 集中的な降雪、暴風雪等により走行不能となる車両が発生した又は発生するおそれがある場合等においては、人命を最優先に幹線道路上における大規模な車両滞留を徹底的に回避することを基本的な考え方として、車両の滞留が発生する前に関係機関と調整の上、高速道路と並行する国道等の同時通行止めも含め、計画的・予防的な通行規制を行い、集中的な除雪作業に努めること。

イ あわせて、道路管理者及び関係機関は、通行止め予測等の情報提供や、広域迂回及び需要抑制の呼び掛けを、内容を具体化して繰り返し実施すること。

ウ 雪崩防止施設等の巡視・点検の徹底により、道路交通の安全確保を図ること。

エ 降積雪によって立ち往生車両や放置車両が発生した場合の対応については、平成 26 年 11 月及び平成 28 年 5 月の災害対策基本法の改正・施行により、道路管理者、港湾管理者及び漁港管理者による立ち往生車両・放置車両対策の強化が図られたところであり、管理する道路において、緊急通行車両の通行を確保する緊急の必要性がある場合には、必要に応じて同法第 76 条の 6 の規定等を活用して、迅速に立ち往生車両の移動等の措置を講じること。

オ 車両の滞留状況や開放の見通し等に関する道路管理者が有する情報等から、積雪に伴う大規模な立ち往生が発生し、滞留車両の開放に長時間を要すると見込まれる場合には、道路管理者と地方整備局や地方運輸局等を中心とする関係機関が連携の上、支援体制を構築し、滞留車両への救援物資の提供や必要に応じた避難所への一時避難の支援など、滞留車両の乗員の安全確保に努めること。

(4) 道路の除雪体制の整備

道路管理者は、大雪に備え、他の道路管理者等と連携してタイムラインを策定するとともに、管理する道路について、大雪時に予防的な通行止めを実施する区間をあらかじめ設定し、除雪機械の配備を行うなど、除雪の初動体制について十分な対策を講じること。

地方公共団体が管理する道路においても同様の検討が行われるよう普及啓発を促進すること。

融雪出水期における防災態勢の強化について(抜粋)

中 防 災 第 7 4 号
令 和 5 年 3 月 3 日

各指定行政機関の長
各指定公共機関の代表 殿

中央防災会議会長
(内閣総理大臣)
岸 田 文 雄

融雪出水期における防災態勢の強化について

貴殿におかれては、日頃から各般の施策を通じて災害対策の推進に御尽力いただいているところであり、感謝を申し上げます。

今冬も昨冬と同等、ところによっては昨冬を超える記録的な降雪量を観測した地域がある中、除雪作業中の事故等により、多くの人的被害が発生している。

今冬の雪害に対する防災態勢の強化については、既に「降積雪期における防災態勢の強化等について」(令和4年11月18日付け中央防災会議会長(内閣総理大臣)通知)をもって通知したところであるが、今後もしばらく降積雪期が続くことから、除雪作業中の事故防止のため、改めて注意喚起の取組を進めるなど、引き続き警戒体制を確保し、人命を第一とした対策を推進していただきたい。

また、今後、融雪出水期を迎えるところ、気温上昇に伴う雪崩及び落雪の発生や、融雪に伴う出水による河川の氾濫、土砂災害等の発生が懸念されることから、関係機関と緊密な連携の下、特に下記の点に留意して防災態勢の一層の強化を図られたい。

なお、これらについて、各市町村の融雪出水期を含めた対応の理解を深めるため、平成31年1月(令和4年11月改訂)発行の「市町村のための降雪対応の手引き」(内閣府作成)(※)について、改めて貴管下関係機関への周知をお願いしたい。

(※) <https://www.bousai.go.jp/taisaku/chihogyoumukeizoku/index.html>

さらに、新型コロナウイルス感染症対策が重要となっている現下の状況に鑑み、各対策の実施に当たっては、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」(令和3年11月19日(令和5年2月10日変更)新型コロナウイルス感染症対策本部決定)を踏まえ、感染の状況等に留意しつつ、クラスターが発生することがないように、新型コロナウイルス感染防止策を講ずること。

記

1. 気象等に関する情報の収集・伝達の徹底

雪崩危険箇所はもとより、雪崩危険箇所とされていない箇所においても、多

量の積雪があった場合は、雪崩の危険が高くなることから、積雪状況、なだれ注意報、融雪注意報等の気象に関する情報に注意を払い、現地における融雪の状況等の迅速な把握に努めること。気温上昇に伴う雪崩及び落雪の発生、融雪に伴う出水による河川の氾濫及び土砂災害の発生のおそれのある場合は、住民、地方公共団体、関係機関等に迅速に伝達し、注意喚起すること。特に、土砂災害については、前兆現象が発生する場合もあるため、そのことについて住民への周知に努めること。

また、必要に応じて、インターネット(ホームページ、SNS等)等により提供された情報を活用すること。住民等の安全確保のため、気象に関する情報や避難情報等の防災情報の伝達に当たっては、地域の実情や要配慮者に対する配慮の必要性を踏まえ、防災行政無線(戸別受信機を含む)、緊急連絡メールを始め、マスメディアとの連携や広報車、ホームページ、SNS、コミュニティFM、Lアラート(災害情報共有システム)、字幕・手話放送、多言語(やさしい日本語を含む。)での情報発信等の多様な情報伝達手段を組み合わせ住民等に早い段階から確実に伝達するとともに、雪崩や土砂災害等の災害時に孤立するおそれのある地域においては、当該地域の住民と双方向の情報連絡手段の確保について留意すること。

2. 警戒避難体制の強化

災害の発生のおそれのある地域における危険箇所、避難路、指定緊急避難場所等の住民、特に一人暮らしの高齢者等要配慮者への周知徹底について市町村に協力するなど、関係機関との緊密な連携による警戒避難体制の強化を図ること。

また、災害対策基本法(昭和36年法律第223号)第61条の2の規定に基づき、市町村長は、必要であると認めるときは、指定行政機関の長若しくは指定地方行政機関の長又は都道府県知事に対して、避難指示等に関する事項について助言を求めることができること及び助言を求められた都道府県知事は、その所掌事務に関し、必要な助言をすることを、地方公共団体に対し周知すること。また、助言を求められた指定行政機関の長又は指定地方行政機関の長は、その所掌事務に関し、必要な助言をすること。

さらに、市町村が、避難指示等の発令に当たり、必要に応じて、気象防災アドバイザー等の専門家の技術的な助言等を活用できることを周知すること。

3. 危険箇所等の巡視・点検の実施の徹底

雪崩、河川の氾濫及び土砂災害の発生するおそれのある危険箇所等については、既に危険防止の措置を講じた箇所も含めて、地形の特性、降積雪の状況、雪質の変化、過去の災害事例等を勘案して、安全確保に十分留意しつつ重点的に巡視・点検を実施すること。

4. 防災・減災、国土強靱化

強くしなやかな国民生活の実現を図るための 防災・減災等に資する国土強靱化基本法 概要

基本理念

国土強靱化に関する施策の推進は、東日本大震災から得られた教訓を踏まえ、必要な事前防災及び減災その他迅速な復旧復興に資する施策を総合的かつ計画的に実施することが重要であるとともに、国際競争力の向上に資することに鑑み、明確な目標の下に、大規模自然災害等からの国民の生命、身体及び財産の保護並びに大規模自然災害等の国民生活及び国民経済に及ぼす影響の最小化に関連する分野について現状の評価を行うこと等を通じて、当該施策を適切に策定し、これを国の計画に定めること等により、行われなければならないこと。

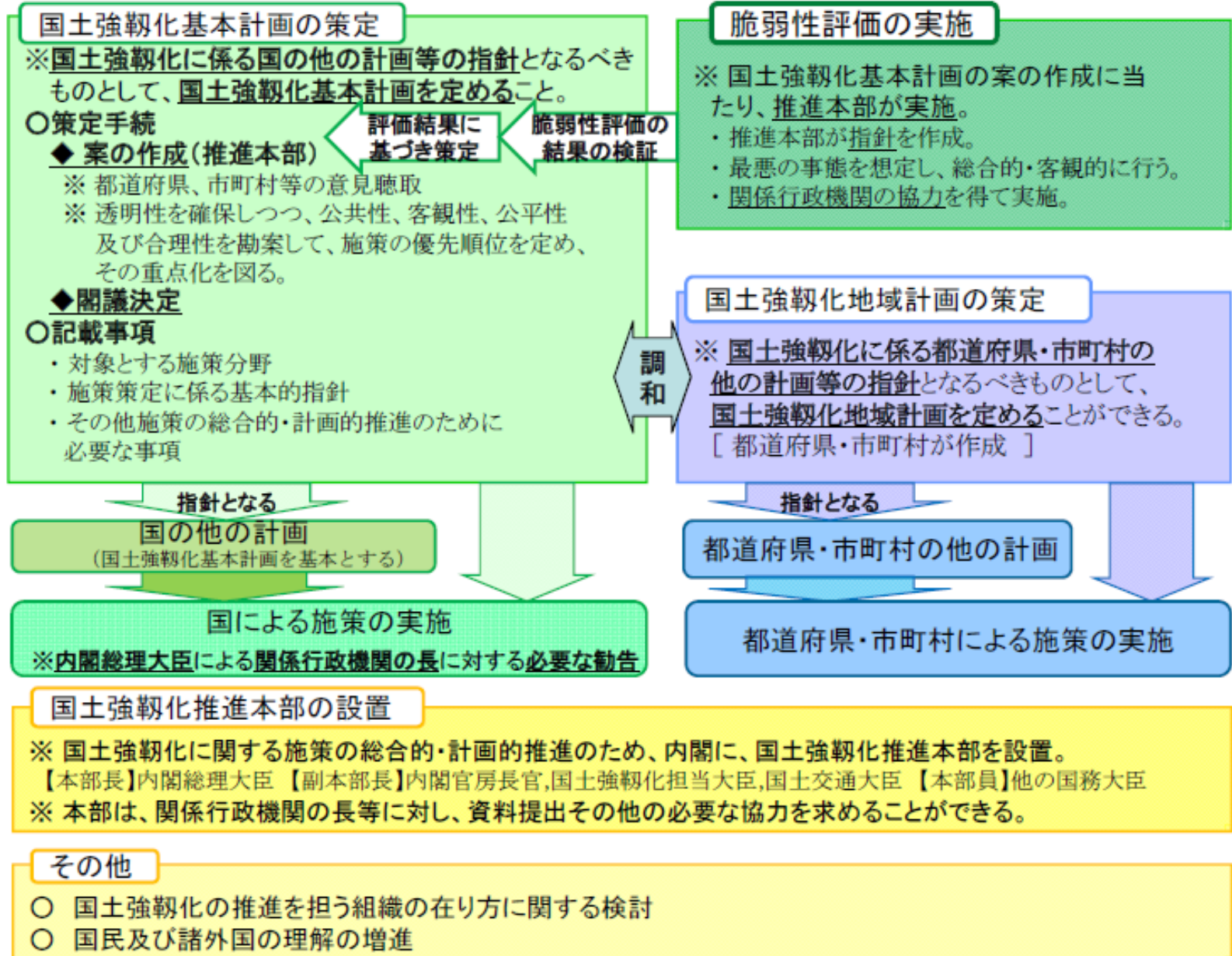
基本方針

- ・人命の保護が最大限に図られること。
- ・国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず、維持され、我が国の政治、経済及び社会の活動が持続可能なものとなるようにすること。
- ・国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化に資すること。
- ・迅速な復旧復興に資すること。
- ・施設等の整備に関しない施策と施設等の整備に関する施策を組み合わせた国土強靱化を推進するための体制を早急に整備すること。
- ・取組は、自助、共助及び公助が適切に組み合わせられることにより行われることを基本としつつ、特に重大性又は緊急性が高い場合には、国が中核的な役割を果たすこと。
- ・財政資金の効率的な使用による施策の持続的な実施に配慮して、その重点化を図ること。

施策の策定・実施の方針

- ・既存社会資本の有効活用等により、費用の縮減を図ること。
- ・施設又は設備の効率的かつ効果的な維持管理に資すること。
- ・地域の特性に応じて、自然との共生及び環境との調和に配慮すること。
- ・民間の資金の積極的な活用を図ること。
- ・大規模自然災害等に対する脆弱性の評価を行うこと。
- ・人命を保護する観点から、土地の合理的な利用を促進すること。
- ・科学的知見に基づく研究開発の推進及びその成果の普及を図ること。

国土強靱化基本法(2/2)



国土強靱化基本計画の見直し

国土強靱化基本計画(平成26年6月)

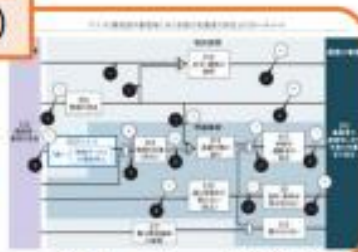
国土強靱化基本計画とは、

- ・国土強靱化に係る国の計画等の**指針**となるべきもの
- ・施策の**重点化**／**ハード・ソフト両面**で効果的に推進／「**自助・共助・公助**」の適切な組み合わせ／**民間資金**の活用
- ・地域の特性に応じた施策の推進／非常時だけでなく平時にも有効活用の工夫／PDCAサイクルの実践

策定後約5年が経過

1. 脆弱性評価の結果(平成30年8月)

- 平成28年熊本地震等の災害から得られた知見、社会情勢の変化等を踏まえ課題(脆弱性)を評価
- フローチャートによる分析手法を導入して「最悪の事態」に至る因果関係を明確化



(フローチャート分析)

平成30年7月豪雨、台風第21号、北海道胆振東部地震等により住民の生活や経済活動に大きな影響

重要インフラの緊急点検(平成30年11月)

- 重要インフラの機能確保について132項目の緊急点検を実施し点検結果と対応方策を取りまとめ

2. 国土強靱化基本計画の見直し(平成30年12月)

①災害から得られた知見の反映

- ・被災者等の健康・避難生活環境の確保
- ・気候変動の影響を踏まえた治水対策
- ・エネルギーや情報通信の多様化・リスク分散

などの過去の災害から得られた知見を推進方針として追加

②社会情勢の変化等を踏まえた反映

- ・新技術の活用、国土強靱化のイノベーション推進
- ・地域のリーダー等の人材育成、防災教育の充実

などの社会情勢の変化等を踏まえた内容を追加

③災害時に重要なインフラ整備、耐震対策・老朽化対策、BCPの普及などは、引き続き推進

④重点化すべきプログラム等20プログラムの選定

- 15の重点化すべきプログラムを組み換え
追加例:【劣悪な避難生活環境、被災者の健康状態の悪化】
【上水道の長期間供給停止】

- 重点化すべきプログラムと関連が強い5つのプログラムを新たに選定

⑤防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

- ④の重点化すべきプログラム等の推進を図るため、特に緊急に実施すべき施策について、**達成目標、実施内容、事業費等を明示した3か年緊急対策を位置づけ**

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策

1. 基本的な考え方

○本対策は、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策」(平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告)のほか、ブロック塀、ため池等に関する既往点検の結果等を踏まえ、

- ・防災のための重要インフラ等の機能維持
- ・国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

の観点から、国土強靱化基本計画における45のプログラムのうち、重点化すべきプログラム等20プログラムに当たるもので、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、3年間で集中的に実施する。

2. 取り組む対策の内容・事業規模の目途

○緊急対策160項目

○財政投融資の活用を含め、おおむね7兆円程度を目途とする事業規模(※1、※2)をもって実施。

I. 防災のための重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)大規模な浸水、土砂災害、地震・津波等による被害の防止・最小化
- (2)救助・救急、医療活動などの災害対応力の確保
- (3)避難行動に必要な情報等の確保

おおむね2.8兆円程度
おおむね0.5兆円程度
おおむね0.2兆円程度

II. 国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持

おおむね3.5兆円程度

- (1)電力等エネルギー供給の確保
- (2)食料供給、ライフライン、サプライチェーン等の確保
- (3)陸海空の交通ネットワークの確保
- (4)生活等に必要な情報通信機能・情報サービスの確保

おおむね0.3兆円程度
おおむね1.1兆円程度
おおむね2.0兆円程度
おおむね0.02兆円程度

(※1)

うち、財政投融資を活用した事業規模としておおむね0.6兆円程度を計上しているほか、民間負担をおおむね0.4兆円程度と想定している。平成30年度第一次補正予算等において措置済みの事業規模0.3兆円を含む。

(※2)

四捨五入の関係で合計が合わないところがある。

3. 本対策の期間と達成目標

○期間:2018年度(平成30年度)～2020年度(令和2年度)の3年間

○達成目標:防災・減災、国土強靱化を推進する観点から、特に緊急に実施すべき対策を、完了(概成)又は大幅に進捗させる。

防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策(道路関係)

○重要インフラの緊急点検結果等を踏まえ「国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持」の観点から、特に緊急に実施すべきハード・ソフト対策について、2020年度までの3年間で集中的に実施する。

法面・盛土

土砂災害等の危険性が高く、社会的影響が大きい箇所約**2,000箇所**について、土砂災害等に対応した道路法面・盛土対策、土砂災害等を回避する改良や道路拡幅などの緊急対策を概ね完了。



<法面法種工>



<危険箇所を回避するミニバイパス>

冠水

冠水発生の恐れのある箇所について、道路(約**1,200箇所**)及びアンダーパス部等(約**200箇所**)の排水能力向上のため排水施設の補修等の緊急対策を概ね完了。



<排水施設>



<排水ポンプ>

越波・津波

越波・津波の危険性のある約**80箇所**について、消波ブロック整備等の越波防止対策、ネットワーク整備による越波・津波に係る緊急対策を概ね完了。



<消波・根固ブロック>



<ネットワーク整備>

耐震

耐震対策未実施の橋梁約**600箇所**^{※1}、道の駅約**30箇所**^{※2}について、耐震補強に係る緊急対策を概ね完了。

※1：緊急輸送道路上の橋梁の内、今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率が26%以上の地域にあり、事業実施環境が整った橋梁
 ※2：地域防災計画に位置づけがあり、耐震対策未実施の道の駅



<橋梁の耐震対策>



<道の駅の耐震対策>

踏切

救急活動や人流・物流等に大きく影響を与える可能性がある踏切約**200箇所**について、長時間遮断時に優先的に開放する踏切への指定等や踏切の立体交差化等の緊急対策を実施。うち、約**20箇所**において期間内に立体交差化を完了。



<単独立体交差事業>



<連続立体交差事業>

停電・節電

停電により情報が遮断され管理上支障が生じる恐れのある道路施設約**1,600箇所**^{※1}、道の駅約**80箇所**^{※2}等について、無停電設備(発動発電機、蓄電池)の整備等の緊急対策を概ね完了。

※1：事前通行規制区間内等にある道路施設で無停電設備が未設置な箇所等
 ※2：地域防災計画に位置づけがあり、無停電設備が未整備な道の駅



<無停電装置>



<自家発電装置>

豪雪

道路上での車両滞留の発生を踏まえ、大規模な車両滞留リスクのある約**700箇所**について待避場所等のスポット対策や除雪車増強の体制強化等の緊急対策を概ね完了。



<除雪機械の増強>



<チェーン着脱場>

無電柱化

既往最大風速が一定程度以上で、電柱倒壊の危険性の高い市街地の緊急輸送道路の区間(約**1万km**)において、災害拠点へのアクセスルートで事業実施環境が整った区間約**1,000km**について、無電柱化を実施。



<電柱倒壊による道路閉塞>



<電柱ハザードマップ>

(注) 道の駅及び踏切以外の『箇所』の計上方法については、路線別に都道府県毎の区間を1箇所としています。

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(1/2)

1. 基本的な考え方

- 近年、気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化し、南海トラフ地震等の大規模地震は切迫している。また、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化するが、適切な対応をしなければ負担の増大のみならず、社会経済システムが機能不全に陥るおそれがある。
- このような危機に打ち勝ち、国民の生命・財産を守り、社会の重要な機能を維持するため、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図る必要がある。また、国土強靱化の施策を効率的に進めるためにはデジタル技術の活用等が不可欠である。
- このため、「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策」「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の各分野について、更なる加速化・深化を図ることとし、令和7年度までの5か年に追加的に必要となる事業規模等を定め、重点的・集中的に対策を講ずる。

2. 重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：123対策

○追加的に必要となる事業規模：おおむね1.5兆円程度を目標

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]	おおむね1.2、3兆円程度
(1) 人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]	
(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]	
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]	おおむね 2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]	おおむね 0.2兆円程度
(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]	
(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]	
合 計	おおむね1.5 兆円 程度

3. 対策の期間

○事業規模等を定め集中的に対策を実施する期間：令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）の5年間

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策(2/2)

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]

(1) 人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]

- ・流域治水対策（河川、下水道、砂防、海岸、農業水利施設の整備、水田の貯留機能向上、国有地を活用した遊水地・貯留施設の整備加速）（国土交通省、農林水産省、財務省）
- ・港湾における津波対策、地震時等に著しく危険な密集市街地対策、災害に強い市街地形成に関する対策（国土交通省）
- ・防災重点農業用ため池の防災・減災対策、山地災害危険地区等における治山対策、漁港施設の耐震・耐津波・耐浪化等の対策（農林水産省）
- ・医療施設の耐災害性強化対策、社会福祉施設等の耐災害性強化対策（厚生労働省）
- ・警察における災害対策に必要な資機材に関する対策、警察施設の耐災害性等に関する対策（警察庁）
- ・大規模災害等緊急消防援助隊充実強化対策、地域防災力の中核を担う消防団に関する対策（総務省） 等

(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]

- ・高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策、市街地等の緊急輸送道路における無電柱化対策（国土交通省）
- ・送電網の整備・強化対策、SS等の災害対応能力強化対策（経済産業省）
- ・水道施設（浄水場等）の耐災害性強化対策、上水道管路の耐震化対策（厚生労働省） 等

2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]

- ・河川管理施設・道路・港湾・鉄道・空港の老朽化対策、老朽化した公営住宅の建替による防災・減災対策（国土交通省）
- ・農業水利施設等の老朽化、豪雨・地震対策（農林水産省）
- ・公立小中学校施設の老朽化対策、国立大学施設等の老朽化・防災機能強化対策（文部科学省） 等

3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]

(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]

- ・連携型インフラデータプラットフォームの構築等、インフラ維持管理に関する対策（内閣府）
- ・無人化施工技術の安全性・生産性向上対策、ITを活用した道路管理体制の強化対策（国土交通省） 等

(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]

- ・スーパーコンピュータを活用した防災・減災対策、高精度予測情報等を通じた気候変動対策（文部科学省）
- ・線状降水帯の予測精度向上等の防災気象情報の高度化対策、河川、砂防、海岸分野における防災情報等の高度化対策（国土交通省） 等

防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（道路関係）

○ 近年の激甚化・頻発化する災害や急速に進む施設の老朽化等に対応するべく、災害に強い国土幹線道路ネットワーク等を構築するため、高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策等の抜本的な対策を含めて、防災・減災、国土強靱化の取組の加速化・深化を図ります。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進

〈達成目標〉

- ・5か年で高規格道路のミッシングリンク約200区間の約3割を改善（全線又は一部供用）
- ・5か年で高規格道路（有料）の4車線化優先整備区間（約880km）の約5割に事業着手

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】



【暫定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施

〈達成目標〉

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】



【舗装の老朽化事例】



河川隣接構造物の流失防止対策

通行止めが長期化する渡河部の橋梁流失や河川隣接区間の道路流失等の洗掘・流失対策等を推進

【渡河部の橋梁流失】

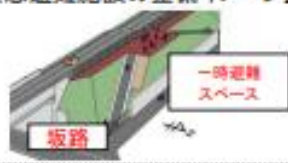


令和2年7月豪雨、熊本県道

高架区間等の緊急避難場所としての活用

津波等からの緊急避難場所を確保するため、直轄国道の高架区間等を活用し避難施設等の整備を実施

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路法面・盛土対策

レーザープロファイラ等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク箇所に対し、法面・盛土対策を推進

【法面・盛土対策】



法面吹付工、落石防止網工

無電柱化の推進

電柱倒壊による道路閉塞のリスクがある市街地等の緊急輸送道路において無電柱化を実施

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

ITを活用した道路管理体制の強化

遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【AIによる画像解析技術の活用】



防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（各対策毎の概要）

51

高規格道路のミッシングリンク解消及び4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策

国土強靱化

概要: 激甚化、頻発化する災害から速やかに復旧・復興するためには、道路ネットワークの機能強化が必要。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進。
府省庁名:国土交通省

本対策による達成目標

◆中長期の目標

高規格道路約2万kmのミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等により、発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保する。

・高規格道路のミッシングリンク(約200区間)の改善率 ※改善:全線または一部区間供用

中長期の目標:100%

本対策による達成年次の前倒し 令和25年度→令和23年度

・高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間(約880km)の事業着手率

現状:約13%(令和元年度) 中長期の目標:100%

◆5年後(令和7年度)の状況

高規格道路のミッシングリンク改善率

・達成目標:約30%

・高規格道路約2万kmにおいて、ミッシングリンク(約200区間)の約3割の区間について全線または一部区間供用する。

高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間の事業着手率

・達成目標:約47%

・高規格道路約2万kmにおいて、有料道路の4車線化優先整備区間(約880km)の約5割の区間について4車線化事業に着手する。

◆実施主体 国、高速道路会社、地方自治体

＜国土強靱化に資するミッシングリンクの解消＞



ミッシングリンクの解消により、津波浸水想定区域を回避するネットワークを確保

＜暫定2車線区間の4車線化＞



九州道で法面崩落が発生した際、4車線のうち被害のない2車線を活用し、約8時間で一般車両の下り線の通行を確保(約19時間後には一般車両の上下線の交通機能を確保)

概要: 令和2年7月豪雨をはじめとする近年の豪雨では、道路区域内だけでなく道路区域外からも土砂崩落が発生し、高速道路及び直轄国道等の幹線道路に長時間にわたる通行止めが生じるなど道路交通に支障を及ぼす事態が発生。
道路の法面や盛土において、レーザープロファイラ調査等の高度化された点検手法等により新たに把握された災害リスク等に対し、豪雨による土砂災害等の発生を防止するため、法面・盛土対策を推進する。

府省庁名：国土交通省

本対策による達成目標

◆中長期の目標

緊急輸送道路において、土砂災害の危険性がある箇所に対する道路法面・盛土対策の実施により、土砂災害等の発生を防止する。
・緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所(約33,000箇所)の整備率

現状：約55%（令和元年度）

中長期の目標：100%

本対策による達成年次の前倒し
令和38年度 → 令和36年度

◆5年後（令和7年度）の状況

・達成目標：約73%

・緊急輸送道路において、豪雨による土砂災害により、通行止めが長期化するおそれのある箇所の約7割について法面・盛土対策を概ね完了する。

◆実施主体

・国、地方自治体

道路区域外に起因する
大規模土砂災害が発生



令和2年7月豪雨
(14日間の通行止め)



災害箇所における
レーザープロファイラ調査結果



法面吹付工、落石防止網工

概要: 切迫している南海トラフ地震や激甚化する豪雨災害などに備え、津波や洪水からの緊急避難場所を確保するため、地方公共団体のニーズを踏まえ、予測浸水深よりも高い位置に整備されている直轄国道の高架区間等を緊急避難場所として活用するための避難施設の整備を推進する。

府省庁名: 国土交通省

本対策による達成目標

◆中長期の目標

道路高架区間等を津波等からの避難場所として活用するための施設整備により、津波等発生時の住民の避難場所を確保する。

・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所（約800箇所）の避難施設の整備率

現状: 約27%（令和元年度）

中長期の目標: 100%

本対策による達成年次の前倒し

令和14年度 → 令和7年度

◆5年後（令和7年度）の状況

・達成目標: 100%

・直轄国道の高架区間等において、津波や洪水からの避難場所として活用可能な全ての箇所について避難階段等の施設整備を概ね完了する。

◆実施主体

・国



道路区域に設けられる緊急避難施設のイメージ



避難施設の整備事例

防災・減災、国土強靱化の効果発揮事例(道路関係)

市道2号線 吾妻橋における耐震補強事業

3か年緊急対策

国土強靱化

災害時の効果発揮事例

NATIONAL INSTITUTE

概要: 石川県珠洲市における市道2号線の吾妻橋において、橋梁の耐震補強を実施
令和4年6月に発生した石川県能登地方を震源とする地震において、震度6弱を観測したが、当該施設において被害は生じなかった。

対策名: 140 道路橋・道の駅等の耐震補強に関する緊急対策
府省庁名: 国土交通省

- 実施主体: 石川県珠洲市
- 実施場所: 石川県珠洲市
- 事業概要: 第三次緊急輸送道路に指定されている市道2号線の吾妻橋において、横変位拘束装置設置等の耐震補強を実施
- 効果: 令和4年6月19日に発生した石川県能登地方を震源とする地震で、珠洲市は震度6弱を観測したが、変位を抑えることにより上部工の落橋を防ぐことができた。



横変位拘束装置設置等の耐震対策



令和3年6月対策完了

【位置図】



【対策概要: 横変位拘束構造 概要図】



横変位拘束装置
※上部構造の変位の拘束を目的とする

防災・減災、国土強靱化の効果発揮事例(道路関係)

国道46号 道路の法面・盛土等に関する対策(岩手県岩手郡雫石町)

5か年加速化対策
災害時の効果発揮事例

国土強靱化
NATIONAL RESILIENCE

概要:平成25年8月豪雨では、累加降水量約394mmの大雨に伴う法面崩壊等の被災を受け、約3日間の通行止めが発生。被災箇所の応急復旧を行ったのち、5か年加速化対策として法面对策を実施した結果、令和4年8月の大雨では平成25年8月豪雨を上回る累加降水量約467mmの大雨を観測したが、大雨による変状等が生じることなく、交通機能を確保。

府省庁名:国土交通省

■ 実施主体:国土交通省 東北地方整備局

■ 対策の概要及び事業費

路線	対策内容	事業費	対策期間
国道46号	モルタル吹付工 アンカー工 等	約3億円*	R2~R3

※岩手県 国道46号 維持管理における、5か年加速化対策事業費(法面对策)の総額

【対策内容】



法面对策



【位置図】



【令和4年8月大雨の効果】

平成25年8月豪雨
累加降水量: 約394mm

・複数箇所では法面崩壊等の被災を受け、約3日間の通行止めが発生



令和4年8月大雨
累加降水量: 約467mm

・被害なし(通行止めなし)

防災・減災、国土強靱化の効果発揮事例(道路関係)

国道453号 道路の法面・盛土等に関する対策(北海道千歳市)

5か年加速化対策

国土強靱化

災害時の効果発揮事例

NATIONAL RESILIENCE

概要:平成30年9月の大雨では、連続雨量約87mmの大雨に伴う法面崩壊等の被災を受け、約21時間の通行止めが発生。被災箇所の応急復旧を行ったのち、5か年加速化対策として法面对策を実施した結果、令和4年8月の大雨では平成30年9月の大雨と同じ雨量を観測したが、大雨による変状等が生じることなく、交通機能を確保。

府省庁名:国土交通省

■ 実施主体:国土交通省 北海道開発局

■ 対策の概要及び事業費

路線	対策内容	事業費	対策期間
国道453号	落石兼用土砂防護柵	約6億円*	R2~

※北海道 国道453号 維持管理における、5か年加速化対策事業費(法面对策)の総額

【対策内容】



法面对策



【位置図】



【令和4年8月大雨の効果】



防災・減災、国土強靱化の効果発揮事例(道路関係)

国道49号

渡河部の橋梁や河川隣接構造物の流出防止対策(福島県いわき市)

5か年加速化対策

国土強靱化

災害時の効果発揮事例

NATIONAL RESILIENCE

効果概要: 令和元年台風19号では、累加降水量約216mmの大雨に伴う道路流出等の被災を受け、約3日間の通行止めが発生。被災箇所の応急復旧を行ったのち、5か年加速化対策として、道路の流出防止対策を実施した結果、令和4年9月の大雨では令和元年台風19号を上回る累加降水量約269mmの大雨を観測したが、大雨による道路流出等が生じることなく、交通機能を確保。

府省庁名: 国土交通省

- 実施主体: 国土交通省 東北地方整備局
- 対策の概要及び事業費

路線	対策内容	事業費	対策期間
国道49号	道路盛土工 ブロック積工 等	約6億円	R2~R3

※福島県 国道49号 維持管理における、5か年加速化対策事業費(河川隣接)の総額

【位置図】



【令和4年9月大雨の効果】

令和元年台風19号
累加降水量: 約216mm
・複数箇所で道路流出等の被災を受け、約3日間の通行止めが発生



令和4年9月大雨
累加降水量: 約269mm
・被害なし(通行止めなし)

※ 累加降水量: R1年9月、R4年9月中の降水量の累計値(気象庁 気象データ) 事業費等の対応箇所は→9)

【対策内容】



流出防止対策



防災・減災、国土強靱化の効果発揮事例(道路関係)

国道195号 道路の法面・盛土等に関する対策(徳島県那賀郡那賀町)

3か年緊急対策

国土強靱化

災害時の効果発揮事例

NATIONAL RESILIENCE

概要:平成28年台風16号では、累加降水量約251mmの大雨に伴う法面崩壊の被災を受け、約10日間の通行止めが発生。被災箇所の応急復旧を行ったのち、3か年緊急対策として法面对策を実施した結果、令和4年台風14号では、平成28年台風16号を上回る累加降水量約265mmの大雨を観測したが、大雨による変状等が生じることなく、交通機能を確保。

府省庁名:国土交通省

■ 実施主体:徳島県

■ 対策の概要

路線	対策内容	対策期間
国道195号	落石防護柵工等	H30~R3

【対策内容】



対策前

法面对策



対策後

令和3年11月対策完了

【位置図】



【被災状況】



【令和4年台風14号の効果】

平成28年台風16号
累加降水量:約251mm

・法面崩壊の被災を受け、約10日間の通行止めが発生



令和4年台風14号
累加降水量:約265mm

・被害なし(通行止めなし)

6. 道路防災対策に関する最近の動向

防災・減災、国土強靱化 ～災害から国民の命と暮らしを守る～

■ 切迫する大規模地震や激甚化・頻発化する気象災害から国民の命と暮らしを守る必要があります。発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目標として、災害に強い道路ネットワークの構築に取り組むとともに、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組や危機管理対策の強化を推進します。

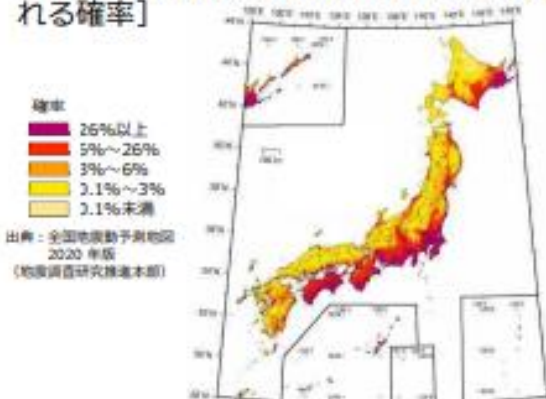
【激甚化・頻発化する気象災害】

[1時間降水量50mm以上の年間発生回数]
(747*1,300地点あたり)



【切迫する大規模地震】

[今後30年間に震度6以上の揺れに見舞われる確率]



【災害に強い道路ネットワークが効果を発揮 (令和4年の大雨の事例)】

【4車線区間の早期交通開放】

東北自動車道(小坂IC～碓ヶ関IC)では土砂流入で全面通行止めとなったが、下り線(2車線)のうち、1車線を応急復旧等で活用しつつ、残る1車線を開放することで約3日間で一般車両の通行を確保



【ダブルネットワークによる交通機能確保】

国道274号(北海道日高町～清水町)では土砂流入により通行止めとなったが、ダブルネットワークを形成する道東自動車道を活用し、交通機能を確保



事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ①

- 防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラムに基づき、高規格道路のミッシングリンクの解消や暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進し、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

<背景/データ>

- 災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、発災後概ね1日以内に緊急車両の通行を確保し、概ね1週間以内に一般車両の通行を確保することを目指す

災害に脆弱な道路ネットワーク

高規格道路が整備されておらず、さらに、一般道に防災課題箇所が存在



- ・ミッシングリンク解消
- ・暫定2車線区間の4車線化
- ・一般道(直轄国道)の防災課題解消

災害に強い国土幹線道路ネットワーク

4車線の高規格道路と防災課題箇所がない一般道により、強靱で信頼性の高いネットワークを構築



- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」※1に位置付けられた目標や事業規模等を踏まえ、各都道府県における5か年の具体的な事業進捗見込み等を示した「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」※2を各地方整備局等において策定

- ・高規格道路のミッシングリンクの改善率 (R1→R7) : 0% ⇒ 約30%
- ・高規格道路(有料)の4車線化優先整備区間※3,4の事業着手率 (R1→R7) : 約13% ⇒ 約47%

[ミッシングリンクの解消 (国道42号 すさみ串本道路)]

南海トラフ地震による津波により、並行する国道42号の約6割の区間の浸水が予測される。すさみ串本道路の整備により、ミッシングリンクを解消し、津波浸水想定区域を回避する緊急輸送道路を確保



[暫定2車線区間の4車線化の事例 (常磐自動車道)]

令和3年2月の福島県沖の地震により、常磐自動車道の暫定2車線区間において、法面崩落が発生し全面通行止めとなった。事業中の4車線化の完成により、災害時においても被災していない車線を活用した交通機能の確保が期待



※1: 令和2年12月11日 閣議決定 (P59参照)
 ※2: 令和3年4月27日 策定 (P61参照)
 ※3: 高速道路における安全・安心基本計画 (令和元年9月10日 策定) に定めた約880kmの区間
 ※4: 令和4年3月末時点で約1,400kmが4車線化未事業化(優先整備区間を含む)

事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ②

■ 災害に強い道路ネットワークの構築に向けて、近年の激甚化した災害や新たに把握した災害リスクに対する防災・減災対策を推進します。

【河川に隣接する道路構造物の流失防止対策】

○ 橋梁や道路の流失等のリスクに対し、洗掘・流失防止対策や橋梁の架け替え等を推進

・ 緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流失の対策必要箇所の整備率 (R1→R7) : 0% ⇒ 約28%

【被災事例】



令和2年7月豪雨 国道41号

【対策事例】



北海道虻田郡倶知安町

【道路橋の耐震補強】

○ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進 (大規模な地震時でも軽微な損傷に留まり、速やかな機能回復が可能となる対策を実施)

・ 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 (R1→R7) : 79% ⇒ 84%

※1: 道路データプラットフォーム「xROAD」等を活用 (P47参照)

【道路の法面・盛土の土砂災害防止対策】

○ 高度化された点検手法等により新たに把握した災害リスク等に対し、法面・盛土対策を推進

・ 緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率 (R1→R7) : 約55% ⇒ 約73%

【被災事例】

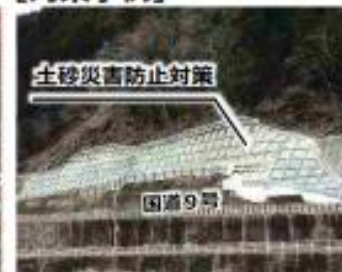


斜面山頂部からの大規模崩落 国道3号 令和2年7月豪雨



高度化された点検手法の例 レーザープロファイラ調査結果

【対策事例】

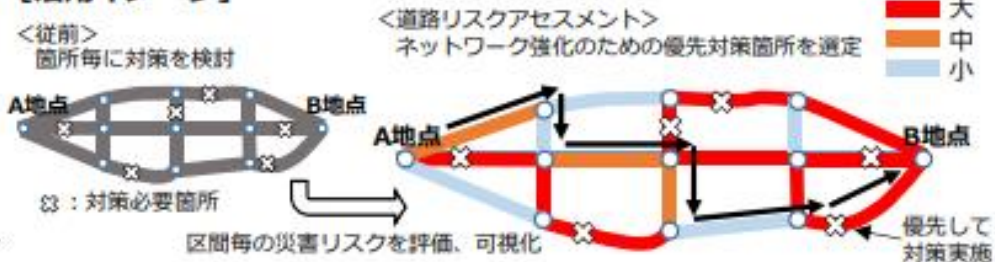


京都府福知山市

【道路リスクアセスメント※1の実装】

○ 道路の耐災害性評価 (リスクアセスメント) を実施し、効率的・効果的な道路ネットワークの強化を推進

【活用イメージ】



事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ③

■ 災害から国民の命と暮らしを守るため、避難や救命救急・復旧活動等を支える取組を推進します。

【道路の高架区間等を活用した浸水避難対策】

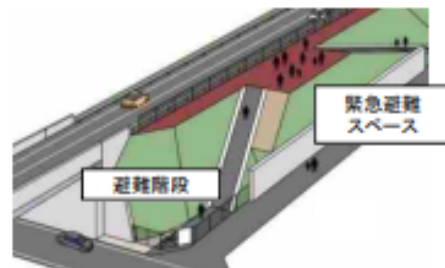
<背景/データ>

- ・津波や洪水の浸水深よりも高い道路区間は全国で約1,800km^{※1}
- ・東日本大震災において道路が緊急避難場所として活用されるなど副次的な防災機能を発揮

- 道路整備時には、津波等による浸水リスクを考慮し整備を実施
- 地方公共団体の緊急避難場所確保の取組を支援するため、高架区間等における避難施設の整備を実施

・緊急避難場所として直轄国道の高架区間等を活用するニーズがある箇所の避難施設の整備率 (R1→R7) : 約27% ⇒ 100%

【避難施設の整備イメージ】



道路区域に設けられる避難施設のイメージ

【整備事例】



想定した浸水深よりも高い歩道部への坂路を整備
(国道55号 高知県安芸郡奈半利町)

- ※1 : 対象は高速道路と直轄国道
- ※2 : 広域的な防災拠点となる道の駅を「防災道の駅」として選定 (P40参照)
- ※3 : 広域災害応急対策の拠点となる道の駅等の駐車場 (P70参照)

【道の駅等を復旧・復興活動拠点として活用】

<背景/データ>

- ・熊本地震や北海道胆振東部地震などの大規模災害で、道の駅が復旧・復興活動拠点として機能

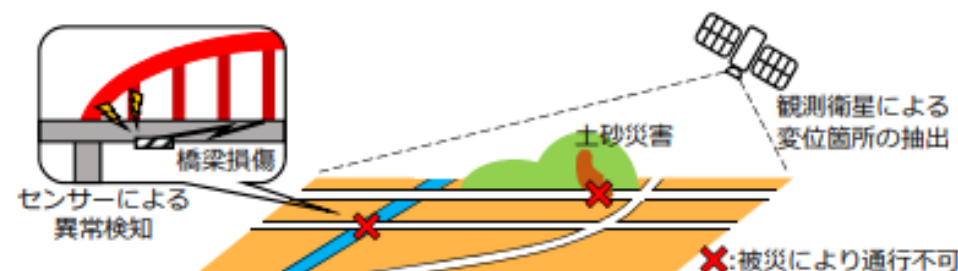
- 「防災道の駅」^{※2}の選定や、「防災拠点自動車駐車場」^{※3}の指定により、防災機能を強化

・地域防災計画に位置付けられた道の駅におけるBCP策定率 (R1→R7) : 3% ⇒ 100%

【災害時の情報提供・道路啓開・災害覚知】

- 災害時に通行可否情報等を集約した「通れるマップ」を提供し、物資輸送等を支援
- 台風等による大規模停電発生時には、経済産業省や電力会社と優先啓開路線の調整等を実施
- 迅速な災害対応を行うため、被災直後から道路の被災状況を把握する災害覚知手法を検討

【災害覚知手法のイメージ】



×:被災により通行不可

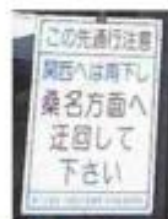
事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災・減災対策 ④

■ 災害時には、人命を最優先に通行止め等を行いつつ、社会経済活動への影響を最小限にするための取組を実施します。

【災害に備えた準備・連携】

- 大規模地震発生時の道路啓開の実効性を高めるため道路啓開計画の策定・見直しや訓練を実施
- 大雨・大雪等の異常気象予想時には、気象庁等と連携した緊急発表など、出控えや広域迂回等の行動変容を促す取組を強化

【行動変容を促す呼びかけの例】



情報板や看板による 注意喚起



SNSによる情報発信

【冬期道路交通確保※1】

- 車両の滞留を回避するため、並行する高速道路と国道の同時通行止めを含む計画的・予防的な通行止めを躊躇なく実施
- 通行止め後は集中除雪を実施し、早期に解放することで社会経済活動への影響を最小化



通行止めの実施



集中除雪の実施

【雪に対するリスク箇所のスポット対策等】

- 除雪機械、消融雪施設等の整備や除雪作業の自動化・交通障害自動検知システム等※2の導入を促進

【自治体への支援】

- 自治体の除雪体制強化のための支援を実施



小形除雪車等の無償貸与



除雪機械等の派遣

※1：大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ（令和3年3月改定）（P71参照）

※2：ITを活用した道路管理体制の強化対策（P43参照）

大規模自然災害からの復旧・復興

■ 自然災害で大きな被害を受けた被災地の1日も早い復旧・復興に向けて、道路の災害復旧事業等を推進します。

【東日本大震災からの復興】

- 平成23年東日本大震災の復興道路・復興支援道路（550km）が令和3年12月18日に全線開通
 - 震災後着手区間は、平均約8年で開通
 - 最短で約6年で開通
- 全線開通により都市間の所要時間が大幅に短縮
 - （震災前（H23.3）⇒全線開通後（R3.12））
 - 仙台～八戸間：約520分⇒約320分
 - 仙台～宮古間：約330分⇒約210分
 - ※震災前は国道45号と開通済みの三治道等を利用
 - 相馬～福島間：約80分⇒約50分



【権限代行の事例】



令和4年8月の大雨
（国道121号：山形県）



令和4年3月福島県沖地震
（伊達橋：福島県）



令和2年7月豪雨（国道219号や熊本県道等）

【権限代行による災害復旧事業】

- 近年の豪雨や地震等で被害を受けた橋梁等について、早期の復旧に向けて事業を推進
- 地方公共団体が管理する道路を復旧する際、高度の技術力等を要する場合は、要請に基づき、国が権限代行による災害復旧事業を実施

【応急組立橋による早期の交通確保】

- 橋梁が流失した場合等に、地方公共団体の要請に基づき、国が所有する応急組立橋を貸し出し、早期の交通確保を支援

【応急組立橋の活用事例】



令和4年8月の大雨（県道10号（大巻橋）：山形県）

道路啓開計画の充実

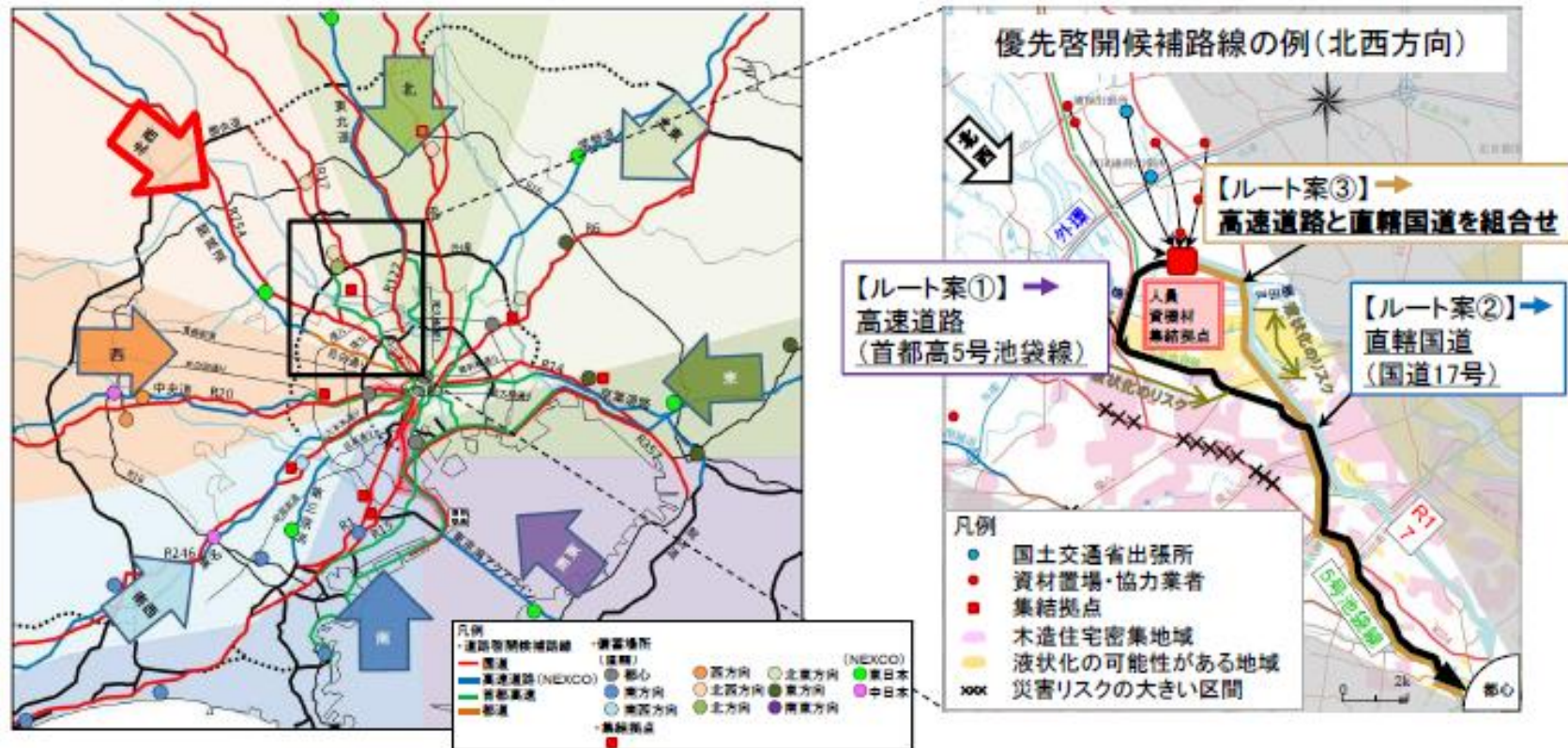
- 平成27年2月に「首都直下地震道路啓開計画(初版)」を策定
- 令和3年8月に「首都直下地震道路啓開計画(第3版)」を策定
- 定期的な訓練等を通じ、各プロセスにおける課題の把握・検証・改善を行い、計画を改善

【「首都直下地震道路啓開計画」の概要(八方向作戦)】

- 複数の被災パターンを想定し、八方向毎に、優先啓開候補路線を設定。
- 方向別に部隊・資機材の集拠点を設定。被災後早急に集結し啓開を開始できる体制を構築。

首都直下地震道路啓開計画検討協議会構成員

国土交通省、関東地方整備局、東京都
東日本高速(株)、中日本高速(株)
首都高速(株)、警察庁、警視庁
消防庁、東京消防庁、防衛省、陸上自衛隊



国土交通省 首都直下地震対策計画(1/2)

○平成26年4月に「国土交通省 首都直下地震対策計画[第1版]」を策定

○平成31年4月に「国土交通省 首都直下地震対策計画[第2版]」を策定

3-5 被災者の救命・救助 (2) 状況に応じた優先的な道路啓開の実施等

○首都直下地震では、被災地内の多くの道路において、激しい渋滞等による道路啓開作業の遅れに伴い、救命救助・消火活動、支援物資輸送などの緊急車両の通行が阻害され、被害が拡大するおそれがある。

そのため、国土交通省は、自動車のプローブ情報等を活用し被災状況の迅速な把握と共有を実施するとともに、関係機関や業界等と連携しつつ、状況に応じた優先的な道路啓開を実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

・発災後に道路状況に関する情報共有や啓開作業の調整等を行うため、道路管理者等関係機関による協議会を活用する。

・発災後に道路啓開に必要な重機やレッカー車等を確実に確保するため、建設業界やレッカー業界等との災害協定を締結する。

・様々な震源を想定し被災パターンに応じた道路啓開計画を策定し、関係機関と共有する。

3-6 被害の拡大防止・軽減 (3)あらゆる手段による迅速なインフラ復旧と代替輸送

○ 首都直下地震では、首都中枢機能を担う国土交通省の所管施設で多数の被災が発生すると想定される。これらの施設の機能停止や低下は、首都圏のみならず、全国や世界にも影響が及ぶものであり、その迅速な復旧と機能回復は、特に強く国土交通省に求められる。そのため、国土交通省は、事前の備えも含め、あらゆる手段を駆使して迅速な応急復旧を行う。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・発災後、道路・港湾・航路・空港・鉄道等の復旧の全体調整と効率的な復旧等に資するよう、関東ブロックの地方支分部局が中心となり、関係機関や地方公共団体と連携した取組を進める。
- ・所管する施設等で甚大な被害が多数発生することが想定されるため、応急復旧用資機材等の整備・充実を進める。
- ・特に、緊急輸送道路等の防災・減災対策として、橋梁耐震対策、斜面崩落防止対策、避難路、避難階段等の整備、道の駅等の防災拠点化等を推進する。また、道路の閉塞、電力の供給停止、住宅・建物の損壊等を防ぐため、無電柱化を推進する。

首都直下地震道路啓開計画(1/3)

1. 計画の概要

1-4. 八方向作戦

本計画では、都心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、放射方向の道路を活用し、都心に向けた八方向(八方位)毎に優先啓開ルートを設定して、郊外から一斉に進行する作戦(以下、「八方向作戦」という。)で道路啓開を実施することとする。各道路管理者が連携・協力のもと、八方向毎に、高速道路、国道、都道の被害が少ない区間を交互に利用する(いわゆるあみだ状に組み合わせる)ことにより、少なくとも都心へ向かう1車線及び都心から郊外へ向かう1車線(合計2車線)を緊急に確保することで、より短時間で必要な路線を啓開していくこととする。

八方向作戦では、道路啓開がその後の消火活動や救命・救助活動、緊急物資の輸送等を支えるとともに、人命救助の72時間の壁を意識しつつ、発災後48時間以内に各方向最低1ルートは道路啓開を完了することを目標とする。なお、東名高速、中央道、関越道、東北道方面においては、自衛隊の航空及び地上偵察による緊急点検や、自衛隊の重機を活用した啓開活動とも連携を図る。

首都直下地震道路啓開計画(2/3)

3. 発災後の対応 3-4. 啓開の実施

(5)啓開の方法 ③啓開実施(第二段階)

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郊外側(警視庁による第一次交通規制が行われている環状七号線より外側)に誘導することにより、滞留車両をスムーズに移動させる。これにより、道路啓開・輸送ルート_の確保が効率的に実施可能となる。

上下各1車線用の計2車線の道路啓開実施後の道路・車線は、必要に応じてカラーコーンや看板の設置等、視覚的・物理的に一般車両の進入を防止する措置を道路管理者が適切に実施する。

なお、必要に応じて警察による交通規制が実施されることとなる。

(6)啓開後の一般車両の排除

道路啓開実施後に、消火・人命救助等の各種活動や緊急輸送ルートとしての機能に支障を来すことのないよう、緊急通行車両以外の一般車両が当該道路へ進入することを防止することは非常に重要な課題である。従って、必要に応じてカラーコーンや看板の設置等、視覚的・物理的に一般車両の進入を防止する措置を道路管理者が適切に実施する。なお、必要に応じて警察による交通規制が実施されることとなる

3-6. 発災後の広報の実施

地震発災後、首都高速道路を一時通行止めして道路の点検等を実施することが予定されているほか、都心部の一般道路においても交通規制が実施される可能性があり、その結果、渋滞の発生が懸念されることから、人命救助、消火活動等の災害応急対策を円滑に実施するため、関係機関から報道機関各社に対して、東京 23 区内において震度 6 弱以上の地震が発生した場合、①都心部の渋滞発生の警告、②都心部方面への車両移動と都心部での車両使用の自粛、③津波が迫っている場合などは命を守る行動を優先することを呼びかけていただくよう要請している。

また、各道路管理者は、優先啓開ルートにおいて迅速な道路啓開活動が行えるよう、災害対策基本法第76条の6の規定に基づく区間の指定をしたときは、直ちに当該指定道路区間内に在る者に対し当該指定道路区間を周知することとする。

この周知の方法については、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く、以下の周知方法等によって周知を行う。

- ・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
- ・当該指定道路区間における立て看板に掲出 ・ホームページ、SNS(Twitter 等)、記者発表 等

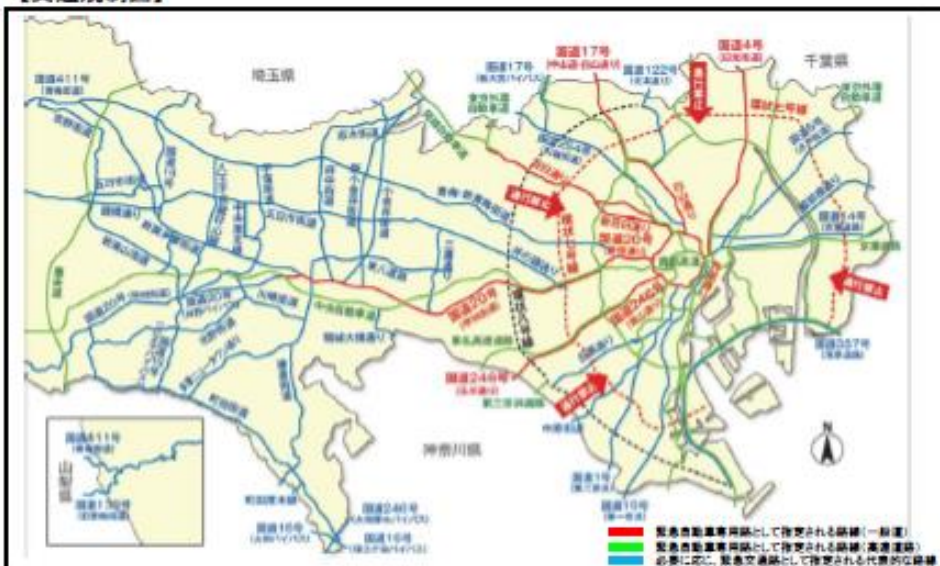
大震災(震度6弱以上)発生時における交通規制

大震災(震度6弱以上)発生時における交通規制

【基本方針】

大震災発生直後は、道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車の円滑な通行を確保するための交通規制(第一次交通規制)を「道路交通法」に基づいて実施し、その後、災害応急対策的かつ円滑に行うための緊急交通路を「災害対策基本法」に基づいて確保(第二次交通規制)するものです。

【交通規制図】



第一次交通規制(道路交通法)

- 環状7号線から都心方向への車両の通行を禁止
都心部の交通量を削減するため、都心方向へ流入する車両の通行禁止規制を実施します。
- 環状8号線から都心方向への車両の通行を抑制
信号制御により、都心方向への流入する車両の通行を抑制します。
- 「緊急自動車専用路」の指定
次の7路線を緊急自動車専用路に指定し、通行禁止規制を実施します。

国道4号(日光街道)	国道17号(中山道・白山通り)
国道20号(甲州街道)	国道246号(青山通り・五国通り)
目白通り・新目白通り	外堀通り
環状7号線(環状7号線)	環状7号線(環状7号線)

- 都内に極めて甚大な被害が生じている場合
被災状況に応じて、車両の交通規制を実施します。

第二次交通規制(災害対策基本法)

- 「緊急交通路」の優先指定
緊急自動車専用路を優先的に緊急交通路に指定します。
- その他の「緊急交通路」の指定
被害状況を踏まえ、必要に応じて、次のような路線を緊急交通路として指定します。(主な路線名)

国道1号	国道4号	国道14号	国道15号
新大宮バイパス	北本通り	国道33号	国道307号
中原街道	青梅街道	中央自動車道	京浜東北線
環状7号線	環状14号	環状20号	環状139号
北本通り	環状7号線	環状7号線	中央自動車道
府中街道	環状7号線	川崎街道	環状7号線
環状7号線	環状7号線	環状7号線	環状7号線
環状7号線	環状7号線	環状7号線	環状7号線
環状7号線	環状7号線	環状7号線	環状7号線
環状7号線	環状7号線	環状7号線	環状7号線
環状7号線	環状7号線	環状7号線	環状7号線

※ 国の首都圏全体での交通対策の策定と東京都の地域防災計画の改訂の動きを踏まえ、緊急交通路の選定を行います。

震度5強の地震が発生した場合の交通規制(道路交通法)

都心部における交通混乱を回避するため、必要に応じて、環状7号線から都心方向への流入する車両の通行禁止規制を実施し、環状8号線から都心方向への車両の流入を抑制します。

警視庁

大震災(震度6弱以上)が発生したら ～警視庁からのお願い～

大震災発生後は、新たに自動車を使用しないでください。

大震災発生時、運転中の方は次のように行動してください。

- 急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止してください。
- 停止後は、カーラジオ等により地震情報や交通情報を聞き、その情報や周囲の状況に応じて行動してください。
- 高速道路を通行中の自動車は、交通情報板や警察官等の誘導に従って行動してください。
- 引き続き自動車を運転するときは、道路の損壊、信号機の作動停止、道路上の障害物などに十分注意するとともに、環状7号線内側の道路を通行中の自動車は、速やかに道路外の場所に移動をしてください。
- 特に、高速道路を含む7路線(高速道路、国道4号、国道17号・白山通り、国道20号、国道246号、目白通り・新目白通り、外堀通り)は、発災直後から消防、警察、自衛隊等の緊急自動車専用の路線となりますので、速やかに移動をしてください。
- 環状7号線から、都心方向には入らないでください。
- 目的地に到着した後は、自動車を使用しないでください。

大震災発生時は、人命救助や消火活動のため、次の交通規制が実施されます。

第一次交通規制

- 環状7号線から、都心方向への車両の通行が禁止となります。なお、環状7号線は、う回路として通行できます。
- 次の路線では、消防、警察、自衛隊等の緊急自動車専用の路線となります。

緊急自動車専用路(7路線)

高速道路、国道4号、国道17号・白山通り、国道20号、国道246号、目白通り・新目白通り、外堀通り

第二次交通規制

- 復旧活動等に必要車両の通行を確保するため、被災状況に応じて「緊急交通路」が指定されます。
- 「緊急交通路」では、災害応急対策に従事する車両(緊急自動車及び災害対策基本法に基づく標章を掲示している車両)以外は通行できません。

緊急交通路として指定される予定路線(35路線)

上記「緊急自動車専用路」の7路線、国道1号、国道6号、国道14号、国道15号、新大宮バイパス、北本通り、国道254号、国道357号、中原街道、青梅街道、井の頭通り、五日市街道、総機通り、目黒通り、蔵前橋通り、国道16号、日野バイパス、国道139号、大和厚木バイパス、稲城大橋通り、東八道路、小金井街道、府中街道、志木街道、鎌倉街道、川崎街道、新奥多摩街道、芋窪街道、町田街道、町田厚木線、八王子武蔵村山線、三鷹通り、中央南北線、多摩ニュータウン通り、新滝山・滝山街道、吉野街道、北野街道、新小金井街道、都道256号(甲州街道)

「防災道の駅」の選定(39駅)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和 3年6月11日
道路局 企画課



「防災道の駅」として39駅を初めて選定しました！

～広域的な防災拠点として役割を果たすための重点的な支援を実施します～

国土交通省では、「道の駅」第3ステージの取組の一環として、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行うこととしています。

この度、都道府県からの提案を踏まえ、重点支援対象となる「防災道の駅」として39駅を初めて選定したのでお知らせします。

(添付資料)

・「防災道の駅」について **別紙1**

・「防災道の駅」の選定箇所 **別紙2**

<問い合わせ先>

国土交通省 道路局 企画課 評価室 神田・山口 (内線：37552、37558)

代表 (03) 5253-8111 直通 (03) 5253-8485 FAX (03) 5253-1618

「防災道の駅」について

別紙1

新「道の駅」のあり方検討会 提言
(令和元年11月18日)

「道の駅」第3ステージ
(2020年～2025年)
《地方創生・観光を加速する拠点》



「2025年」を目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 多言語対応やキャッシュレスの導入
- 海外や観光関係団体との連携



2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点到

- 広域防災
「防災道の駅」の選定・支援
- 地域防災
BCPの策定を促進



3. あらゆる世代が活躍する舞台となる
地域センターに

- 子育て応援
- 地域活性化プロジェクト
- 大学等の連携企画の実施



「防災道の駅」制度

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

広域的な防災拠点機能

を持つ道の駅

- ・自衛隊、警察、消防、レスキュー等の救護活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧・復興活動の拠点等

地域の防災拠点機能

を持つ道の駅

- ・地域の一時的避難所等

その他の道の駅

全体1,187駅 (令和3.3.31時点)

重点的な支援

(最大5年)

ハード面

- ・防災施設の整備・強化を交付金で重点支援

ソフト面

- ・BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援



広域的な防災拠点 (イメージ)

「防災道の駅」の選定要件について

1. 都道府県が策定する広域的な防災計画(地域防災計画もしくは受援計画)及び新広域道路交通計画(国交省と都道府県で策定中)に広域的な防災拠点として位置づけられていること

※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること

2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること

- ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
- ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2500m²以上の駐車場を備えていること
- ③ 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まったBCP(業務継続計画)が策定されていること

3. 2. が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること

防災拠点自動車駐車場の指定(500箇所)

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年3月31日
道路局 企画課

「防災拠点自動車駐車場」を指定します

災害時において、広域的な災害応急対策を迅速に実施するための拠点を確保することが重要であることを踏まえ、地域防災計画等に位置づけられた「道の駅」の自動車駐車場について、「防災拠点自動車駐車場」として指定します。

令和3年3月に道路法等が改正され、広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの自動車駐車場について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度が創設され、令和4年3月に、道の駅332箇所、サービスエリア・パーキングエリア146箇所の計478箇所の自動車駐車場を指定しました。

今後、道の駅の新規登録や地域防災計画の改定などを踏まえ、新たに道の駅23箇所の自動車駐車場を防災拠点自動車駐車場として指定します。(23箇所の内、1箇所は内容変更)

(添付資料)

・「防災拠点自動車駐車場」の指定について **別紙1**

・今回の指定箇所 **別紙2**

<問い合わせ先> 国土交通省 代表(03)5253-8111

指定制度および道の駅について

道路局 企画課 評議室 神田・高橋(内線:37552、37558 直通:(03)5253-8485)

「防災拠点自動車駐車場」の指定について

別紙1

- 広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」等について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度
(改正道路法等 令和3年3月31日成立・公布、令和3年9月25日施行)
- 地域防災計画等に位置付けがある「道の駅」やSA・PAを対象として、令和4年3月、全国478箇所を指定 (「道の駅」332箇所、SA・PA146箇所)
- 今回、道の駅の新規登録や地域防災計画の改定などを踏まえ、追加指定

道の駅におけるイメージ



- 災害時に防災拠点としての利用以外を禁止・制限が可能



利用の禁止・制限
の場における措置



道の駅を拠点として
実施した災害応急対策

- 災害時に有用な施設等の占用基準を緩和

- 道路管理者が隣接する地域振興施設等の所有者と協定を締結し、災害時には一体的に活用可能



駅を出る様子

沿道区域の指定

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

令和3年7月30日

九州地方整備局

落石による災害等を未然に防止するため 鹿児島市の国道10号において沿道区域を指定します ～直轄国道における沿道区域制度の初適用～

○近年、道路区域外からの落石、土砂の崩壊等により道路の構造や交通に支障を及ぼす災害が発生しており、それらを未然に防止することが急務となっています。

○平成30年の道路法改正では、道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し沿道区域内の土地管理者への損失補償を前提とした措置命令権限が規定されています。

○今回、国道10号の鹿児島市吉野町^{よしのまち}において、直轄国道としては初めてとなる道路法44条に基づく沿道区域を指定し、道路管理者と道路区域外の土地等の管理者が一体となって必要な対策を実施します。

当該箇所は道路の構造や交通に支障を及ぼす不安定な岩塊があり、落石対策の検討を行ったところ、急峻な山岳地形^{いっけうはんざん}で、近接して日豊本線のトンネルもあることから、道路区域内での対応が困難な状況であるため、本制度を活用した対策を実施。

問い合わせ先:

九州地方整備局 道路部 道路管理課長 猪狩 名人

TEL:092-476-3533(直通)

FAX:092-476-3478

【参考】

道路法 沿道区域指定の根拠

道路法

第44条 (沿道区域における土地等の管理者の損害予防義務)

※平成30年9月30日一部改正

道路管理者は、道路の構造に及ぼすべき損害を予防し、又は道路の交通に及ぼすべき危険を防止するため、道路に接続する区域を、条例(指定区間内の国道にあつては、政令)で定める基準に従い、沿道区域として指定することができる。但し、道路の各一側について幅二十メートルをこえる区域を沿道区域として指定することはできない。

- 前項の規定により沿道区域を指定した場合においては、道路管理者は、遅滞なくその区域を公示しなければならない。
- 沿道区域内にある土地、竹木又は工作物の管理者は、その土地、竹木又は工作物が道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼすおそれがあると認められる場合においては、その損害又は危険を防止するための施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。
- 道路管理者は、前項に規定する損害又は危険を防止するため特に必要があると認める場合においては、当該土地、竹木又は工作物の管理者に対して、同項に規定する施設を設け、その他その損害又は危険を防止するため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。
- 道路管理者は、前項の規定による命令により損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならない。
- 前項の規定による損失の補償については、道路管理者と損失を受けた者とが協議しなければならない。
- 前項の規定による協議が成立しない場合においては、道路管理者は、自己の見積もった金額を損失を受けた者に支払わなければならない。この場合において、当該金額について不服がある者は、政令で定めるところにより、補償金額の支払を受けた日から一月以内に収用委員会に土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)第九十四条の規定による裁決を申請することができる。

大雪時の道路交通確保対策 中間とりまとめ 概要

(令和3年3月改定)

I 冬期の道路交通を取り巻く環境

- 近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、**短期間の集中的な大雪***が局所的に発生
※：大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪
 - 道路ネットワークの整備が進む中で、**車社会の進展、輸送の小口多頻度化等**により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっている一方、**幹線道路上の大規模な車両の滞留は、社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれ**
 - 短期間の集中的な大雪時に、通常時と比べて自動車の利用台数に変化が見られたケースも存在
- ⇒ 冬期の道路交通を取り巻く環境にも変化の兆し（鉄道の計画運休の社会への浸透も参考に、道路の通行止めに対しても理解を促進）

II 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

- 短期間の集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある
- 高速道路と、並行する国道等を交互に通行止めし、交通を確保する観点から通行止めを躊躇した結果、大規模な車両滞留につながったケースもある

2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

- 異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど道路利用者に注意喚起を実施
- 関係機関の連携強化を図るため、**地域単位で「情報連絡本部」を設置**
- 予防的通行規制区間の設定、除雪体制の応援等を実施
- 平成26年の災害対策基本法改正に基づき、道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能

⇒ これらの取り組みを実施している一方で、大規模な車両滞留や長時間の通行止めが繰り返し発生している

III 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

これまでの考え方

短期間の集中的な大雪時は、「自らが管理する道路を出来るだけ通行止めしないこと」や道路ネットワーク全体として大規模滞留の抑制と通行止め時間の最小化を図る「道路ネットワーク機能への影響を最小化」を目標として対応

今後の考え方

「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方として対応

IV 大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化

1. 道路管理者等の取り組み

(1) ソフト的対応

- タイムライン（段階的な行動計画）の作成**
 - ・関係機関と連携し躊躇なく通行止めを実施
 - ・合同訓練実施 ・気象予測精度向上
- 除雪体制の強化**
 - ・地域に応じた体制強化 ・道路管理者間の相互支援などの構築
- 除雪作業を担う地域建設業の確保**
 - ・契約方法の改善 ・予定価格の適正な設定等
- 除雪作業への協力体制の構築**
 - ・道路協力団体等地域や民間団体が参加できる仕組み等
- チェーン等の装着の徹底**
 - ・短期間の集中的な大雪の場合は、チェーン規制によらず躊躇なく通行止めを実施
- 短期間の集中的な大雪時の行動変容**
 - ・出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
 - ・通行止め予測等の繰り返し呼びかけ、対象の拡大、内容の具体化
- 短期間の集中的な大雪時の計画的・予防的な通行規制・集中除雪の実施**
 - ・広範囲での通行止め、高速道路と並行する国道等の同時通行止めと集中除雪による物流等の途絶の回避
 - ・リスク箇所の事前把握と監視強化
- 立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応**
 - ・滞留状況を正確に把握するための体制確保
 - ・躊躇ない通行止めの実効性を高めるためのメルクマール、トリガーをタイムラインに位置づけ
 - ・滞留車両への物資や情報等の適切な提供
 - ・地方整備局と地方運輸局等を中心とした乗員保護

(2) ハード的対応

- 基幹的な道路ネットワークの強化**
 - ・地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、大雪の観点からもネットワークを強化
- スポット対策、車両待機スペースの確保**
 - ・カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
 - ・中央分離帯開口部やUターン路の整備 等

(3) 地域特性を考慮した対応

- ・関係機関が連携する取り組みの具体化については他の地域においても参考にすべき

2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

- 短期間の集中的な大雪時の行動変容（利用抑制・迂回）**
 - ・通行止めの必要性やジャスト・イン・タイムの限界への理解の促進
- 冬道を走行する際の準備**
 - ・チェーン等の装備の備え

3. より効率的・効果的な対策に向けて

- 関係機関の連携の強化
- 情報収集・提供の工夫
- 新技術の積極的な活用

NEXCO 中日本・西日本における大雪時の当面の対応策 概要

1. 通行止めのタイミングが遅れたこと

<事実>

- 24日からの降雪により、名神において渋滞が発生し、25日3時50分には新名神草津JCTを先頭に菟野IC付近まで到達。
- 新名神では全線にわたり渋滞による滞留が発生したことにより、除雪運行が困難になった。
→四日市JCT～甲賀土山IC(下り)は25日3時50分に通行止め

<原因>

- 渋滞による滞留が一時的と判断し、東西の大動脈の確保等の観点から、通行止め運用ルールの徹底が図られていなかったこと、また、関係機関との情報共有が不十分だった。

<対応策>

- 「予防的通行止め」の適用基準に達しない場合でも、渋滞延伸により除雪運行が困難となる等、大規模な滞留が予見される場合は、徹底した出控え要請とともに、躊躇なく通行止めを実施する。なお、上記方針について、事前に関係機関と運用方法について確認を行う。

2. お客さまにとって重要な情報が適切に届いていなかったこと

<事実>

- 23日には国土交通省による「大雪に対する緊急発表」、高速道路会社でも行動変容を促す広報を、あらゆる媒体を活用して展開。
- 情報板、i-Highwayなど各種ツールで渋滞情報等を提供するも、滞留に巻き込まれたお客さまに対して、滞留状況や作業状況、解消見込み等に関する情報提供が十分でなかった。

<原因>

- 大規模滞留にも関わらず、通常の渋滞時(事故等)と同様の対処を行った。

<対応策>

- 大雪時の渋滞は、様々な要因で滞留につながるリスクがあるため、的確に渋滞情報等を提供するとともに、渋滞による滞留が発生した場合は、Twitterをはじめとして、あらゆる媒体を活用して滞留状況、作業状況や解消の見込みなど、きめ細かく情報提供する。

3. 渋滞による滞留に巻き込まれたすべてのお客さまへの支援ができなかったこと

<事実>

- 渋滞による滞留が発生した際に、車両の乗員への声掛けや救援物資の支援を実施したものの、十分に行き渡らなかった。

<原因>

- 渋滞による滞留が一時的なものと判断して、社内で体制構築して対応したものの、関係機関への救援物資などの応援要請をしなかった。

<対応策>

- 躊躇ない通行止め徹底による滞留発生防止に努めるとともに、万が一滞留の場合には、早い段階で関係機関へ情報共有し、関係機関からの応援を含めた乗員保護体制の充実を行う。

4. 渋滞(滞留)解消に長時間を要したこと

<事実>

- ドライバーの不在、仮眠に対して、警察と連携した移動案内を行ったが、すべての滞留車両の離脱まで最長28時間を要した。

<原因>

- 一部車両が直ちに発進できず、人力での除雪が必要となった。
- 渋滞による対応が一時的なものとし、関係機関への応援要請をしなかった。

<対応策>

- 躊躇ない通行止め徹底による滞留発生防止に努めるとともに、万が一滞留の場合には、中央分離帯開口部や後方からのUターン処理などにより長期化を回避する。
- 関係機関からの応援を含めた体制の充実を図る。

5. 通行止め解除までに想定以上に時間を要したこと

<事実>

- 広範囲での圧雪による路面凍結により、安全な路面確保のための作業が想定以上に時間を要したことから、解除見込み変更が2回に及んだ。

<原因>

- 氷点下8.9度という気象条件の下で、広範囲にわたる圧雪凍結路面への迅速な対処を行うための体制を整えることができなかった。

<対応策>

- 効果的な凍結防止剤の活用や新技術など、広範囲にわたる圧雪凍結路面への迅速な対応が可能となる体制の整備を行う。

出典：NEXCO中・西日本における大雪時の当面の対応策について ～新名神高速道路での大雪時の渋滞による滞留車両発生防止の再発防止～(令和5年2月8日公表)