

首都直下地震道路啓開計画(第3版)の概要と主な改訂のポイント

今回の主な改訂のポイント

1) 様々な震源を想定した役割分担【1. 計画の概要、2. 事前の備え】

⇒震源が都心南部直下地震と異なる場合の行動計画(役割分担の考え方)を追記(なお、八方向別の啓開候補路線に変更はない)

⇒相対的にリスクの低いエリアの責任啓開事務所は、担当路線の啓開完了後、都心部や都心部を越えて(経由し)重大被災エリア(支部)の啓開を実施することを追記

2) 被災情報の迅速な把握【2. 事前の備え、3. 発災後の対応】

⇒無人飛行機(UAV)及び衛星画像の活用検討、センシング技術の活用等新技術の導入検討を進めることを追記

3) 発災後の報道機関による自動的広報【3. 発災後の対応】

⇒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、命を守る行動を優先する呼びかけの要請について追記

4) 定期的な対策状況等の共有【4. 今後の課題】

⇒協議会を定期的に開催し、対策の進捗やリスク状況の変化、各機関の役割分担等を共有することを追記

～検討経緯～

- ・首都直下地震発災後の速やかな道路啓開を実施すべく、道路管理者と関係機関が連携した道路啓開のあり方を検討するため、『首都直下地震道路啓開計画検討協議会』を平成26年7月に設置。

- ・協議会は、国土交通省、関東地方整備局、東京都、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、首都高速道路(株)、警察庁、警視庁、防衛省、陸上自衛隊、消防庁、東京消防庁により構成。

- ・H26.7月に第1回検討協議会を開催後、順次開催。

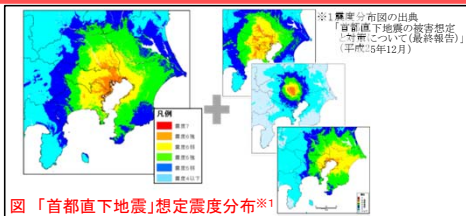
- ・H27.2月に初版、H28.6月に改訂版を公表。

- ・R3.8月第3版を公表。

1. 計画の概要

(計画の背景・目的)

- ・人口や資産、あらゆる機能が高度に集積する首都圏では、首都直下地震の発生により甚大な被害が危惧。
- ・想定される被災パターン(右図)について基本オペレーションの検討を追記。



(八方向作戦)

- ・首都直下地震発生の際、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、一斉に道路啓開を進行(八方向作戦)。
- ・高速道路、国道、都道の被災箇所・規模が比較的小さい路線・区間を交互に組み合わせて優先啓開ルートを設定。現地状況に応じて柔軟に対応しつつ、上下線各1車線の道路啓開を実施。
- ・人命救助の72時間の壁を意識し、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。(東名高速、中央道、関越道、東北道方面においては、自衛隊の緊急点検や啓開活動とも連携を図ることを追記。)

2. 事前の備え

<道路啓開候補路線の選定>

- ・八方向作戦を実施する候補となる道路啓開候補路線として、下図・表に示す高速道路、国道、都道を選定。
- ・様々な震源を想定した際の、責任啓開事務所の行動計画(役割分担の考え方)を追記。

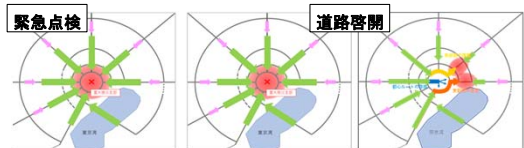


図 震源が都心中央の場合の点検・啓開イメージ

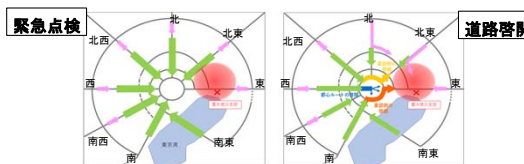


図 震源が都心中央と異なる場合の点検・啓開イメージ

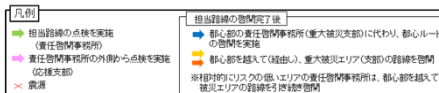


表 八方向別の道路啓開候補路線

方向	道路啓開候補路線
南	首都高湾岸線 首都高横羽線 国道15号、国道1号
南西	東名高速、第三京浜 首都高3号線 国道246号
西	中央道 首都高4号線 国道20号
北西	関越道、首都高5号線 国道17号、国道254号、 目白通り、新目白通り、白山通り
北	東北道 首都高川口線 国道4号、国道122号
北東	常盤道、首都高6号線 国道6号、首都高7号線 京葉道路、首都高7号線 国道14号
東	東関東道 首都高湾岸線 国道357号
南東	東京湾アクアライン

3. 発災後の対応

<道路啓開の手順>

① 被災状況の把握・集約及び区間指定

- ・様々な分野で無人航空機(UAV)の活用が期待。道路情報を把握する有効なツールの1つとして活用を検討及び推進。を追記。
- ・無人航空機(UAV)及び衛星画像の活用検討を進め、上空からの被災状況の把握に努めることを追記。
- ・通行の可否を迅速に判断できるセンシング技術の活用等新技術の導入の検討を進めることを追記。

② 優先啓開ルートの決定

- ・関東地方整備局は関係道路管理者と調整しつつ、優先啓開ルート案を作成し、国土交通省本省と情報共有を行い決定。

③ 人員・資機材の集結

- ・優先啓開ルートの啓開に必要な人員・資機材を他の管理路線・区間の啓開に優先して集結場所に参集。

④ 啓開の実施

- ・各道路管理者は、優先啓開ルートの道路啓開を優先的に実施。責任啓開事務所がそれぞれの方向の連絡・調整を実施。
- ・啓開後に一般車両の進入の防止措置(道路管理者)、交通規制(警察)を必要に応じて適切に実施。
- ・発災時のタイムラインと指揮命令系統の考え方を追加

⑤ 関係機関の連携

- ・各道路管理者が収集した被災情報は、直轄国道及び東京都等の地方公共団体は関東地方整備局に、その他の道路管理者(NEXCO・首都高)及び関係機関は国土交通省本省及び関東地方整備局に集約することを追記。

⑥ 発災後の広報の実施

- ・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、「都心部の渋滞発生警告」「都心部方面への車両移動と都心部の車両使用の自粛」「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」の呼びかけ要請について追記。

4. 今後の課題

今後とも本協議会を活用し、連携・協力体制を構築するとともに、本協議会を定期的に開催し、対策の進捗やリスク、各機関の役割分担等の共有を図ることを追記

<継続的な課題>

- ・無人航空機(UAV)等を活用した迅速な点検ができるように検討を行うことを追記。
- <路上車両の迅速な撤去>
- ・撤去車両の移動先確保として、沿道駐車場利用など、沿道との連携強化の検討について追加。

<道路啓開体制の確保>

- ・道路管理者や協定会社・占有者の連携確保の検討、常時対応可能な体制確保。

<計画のスパイラルアップ>

- ・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、計画のスパイラルアップを図る。
- ・実動訓練の継続的な実施による技能習熟(右の写真)。



バイクによる緊急点検・被害状況報告



緊急通行車両等の申請手続き



車両移動用ジャッキによる車両移動

小型レッカーによる車両移動

写真 関東地方整備局等の実動訓練(令和2年)