

### 3. 道路啓開の基本方針

#### 3.1 道路啓開の基本的な行動内容

地震・津波災害発生からの災害対応の流れは、「災害発生 → 道路啓開 → 救命・救援 → 応急復旧 → 本復旧 → 復興」となる。このように、道路啓開は、救命・救援活動の要として、道路本体の損傷、道路上の崩壊土、倒壊建物などがれき、路上車両などの交通支障物により塞がれた道路を切り開き、緊急通行車両の通行を確保することである。

上記の道路啓開の定義を念頭に、以下に示すように、道路啓開の基本的な行動内容を設定する。

表 3.1 道路啓開の基本的な行動内容

区分	内容
道路啓開調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路啓開調査では、道路巡回（パトロール）や UAV（ドローン等）による緊急点検により、被害箇所や障害物の有無を確認する。なお、確認の際には緊急通行車両の通行可否の確認を優先して行うこととする。</li> <li>（通行可否判断） 被害や障害物の状況から、「全面通行止」、「片側通行止」の措置が必要かどうかの判断を実施する。</li> <li>（簡易措置） バリケード・保安灯などによる通行禁止の措置を行う。</li> <li>（迂回路調査） 大規模な被害（啓開作業に時間を要する被害）が発見された場合には、迂回路（別路線も含む）の調査を実施する。</li> </ul>
道路啓開作業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路啓開調査の結果、迂回路（別路線も含む）も確保されない場合は、道路啓開作業を実施するものとし、適宜、道路啓開作業部隊を増強していくなどし、緊急通行車両等の通行空間を早期に確保する。</li> <li>・なお、要支援地域へ向かう救急車や消防車の通行幅確保（救命救急を最優先）のため 4m の幅員を基本とする（救急車は離合も可能、消防車や道路啓開にあたる大型車（車幅 2.5m）は曲線での余裕も一定確保出来る）。</li> <li>（障害物除去） 放置車両、電線・電柱、がれき、崩壊土、危険物、死傷者への対応を行う。</li> <li>（応急復旧） 段差処理などの対応を行う。</li> </ul>

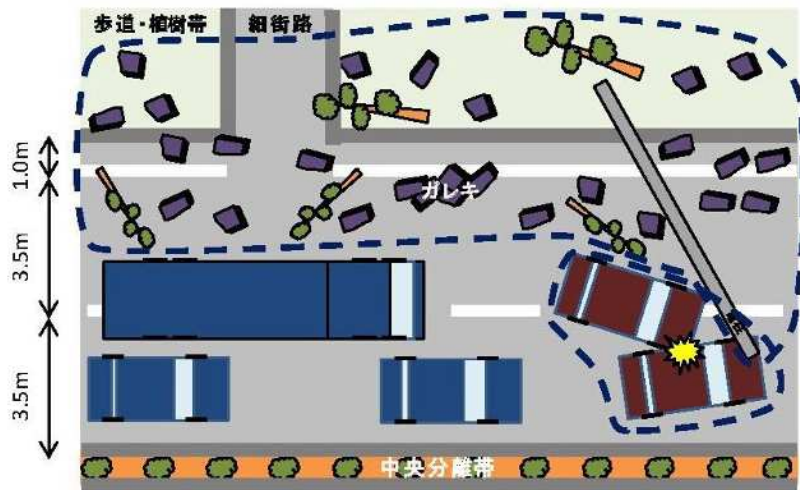


図 3.1 発災直後の道路状況のイメージ



(首都直下地震道路啓開計画検討協議会：首都直下地震道路啓開計画（改訂版）)

図 3.2 啓開実施後の道路状況のイメージ



図 3.3 最小啓開幅員イメージ

### 3.2 道路啓開の基本的な考え方

本県における大規模災害時の道路啓開の迅速・的確な実行という目的を達成するための基本的な考え方として、7つのコンセプトを設定する。

表 3.2 千葉県道路啓開計画のコンセプト

コンセプト	内容
①人命救助の優先	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県版「くしの歯作戦」と同様に、道路啓開におけるステップ（優先順位）を設定する。</li> <li>救命・救援活動の要として、人命救助の72時間の壁を意識しつつ、甚大な被害が発生した地域へ発災後72時間までに到達可能となることを目標とする。</li> </ul>
②支援ゾーンとルートを選定	<ul style="list-style-type: none"> <li>被災地を効果的に支援するためにあらかじめ定めた県内7つのゾーンの中から、強震度域（震度6強以上）または津波浸水域が含まれるゾーン、ならびにそれらに隣接するゾーンを優先して支援する。そのため、県外から広域防災拠点、あるいは広域防災拠点から被災地域を目指す緊急輸送ルートを、千葉県災害対策本部事務局が主体となり発災時に判断して設定する。</li> <li>これを踏まえて啓開ルート（STEP1）を県土整備部災害対策事務局が設定する。</li> <li>また啓開ルート（STEP2、STEP3）は、被災地における時々刻々と変化する状況を踏まえて県土整備部災害対策事務局が主体となって設定する。</li> </ul>
③迅速な応援受入体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>被災者支援に必要となる人員、物資や資機材などが不足する状態になると考えられるため、県外からの自衛隊、消防、警察の救援部隊や医療救護活動、救援物資、ボランティアを広域防災拠点において受け入れ、迅速に被災地を支援できるようにする。</li> </ul>
④道路啓開の集中と選択	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた人員、資機材での道路啓開には限界があり、かつ相当な時間を要するため、啓開ルート（STEP1）に人員、資機材を集中的に投入することで、いち早く大規模災害時の交通軸の骨格となるルートを切り開くことを優先し、次いでSTEP2、STEP3の啓開にあたる。</li> </ul>
⑤高速道路を活用した啓開ルートの設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害時には、一般道は大規模な混乱・渋滞が発生すると懸念されるため、県外からの応援部隊受入の進出口は「大規模災害時応援受援計画」に準じて県境の高速道路を基本とする（アクアライン、湾岸道路、京葉道路、外環道、常磐道、東関道、圏央道）。</li> <li>このほか、東葛地域へ直接アクセスできる国道6号、16号を想定する。</li> </ul>
⑥柔軟な啓開ルートの設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>啓開ルート（STEP1）は、高速道路を多用するルートであるが、インターチェンジなどが被災して使用できない場合には広域的な代替ルートを検討し、可能な限り短時間でアクセスできるルートを設定する。</li> <li>啓開ルート（STEP2）も同様に、柔軟に代替ルートを検討し、設定する。</li> </ul>
⑦関係機関との綿密な連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路、国道、県道、市町村道の当該道路管理者と協働で道路啓開活動を行う。</li> <li>道路管理者は、千葉県建設業協会などとの協定に基づき、綿密な連携を図りながら、道路啓開活動を行う。</li> </ul>