

大阪府域道路啓開協議会（第4回）

日時：平成31年3月18日（月）14:00～15:00

場所：大阪府大阪市住之江区南港北2-1-10

A T C I T M棟 5階

大阪市建設局 第6会議室

議事次第

1. 開 会

2. 挨拶

3. 議 事

(1) 今回までの検討概要 【資料 1】

(2) 啓開作業計画 【資料 2】

(3) 今後の予定 【資料 3】

4. 閉 会

配布資料

【資料1】 今回までの検討概要

【資料2】 啓開作業計画（案）

【資料3】 今後の予定

【参考1】 大阪府域道路啓開計画（事務局案）

【参考2】 第3回協議会までの承認事項及びその概要

【参考3】 大阪府域道路啓開協議会設立主旨

【参考4】 大阪府域道路啓開協議会規約・名簿

【参考5】 大阪府域道路啓開協議会幹事会規約・名簿

今回までの検討概要

平成31年3月

大阪府域道路啓開協議会

第3回 協議会意見

○不足する資機材の調達

「保有機材については、啓開業者が発災時にどのくらい調達できるか」
「啓開業者自らが調達出来ない場合はどうするか」

○調達した資機材の割り当て

「業者・現場に割り当てる資機材を割り当てておかないと資機材の取り合いになると考えられる。一番良いのは、割り当てる優先順位を決めておくこと。発災状況をみながら、円滑に優先順位を決める方法を考えていただきたい。」

○浸水箇所への進出

「浸水被害想定なので、実際に浸水するかもわからないので、一応分担は決めているが、浸水時であっても自動的に啓開作業を開始するということとは切り離して考える必要がある。長期浸水がどれくらいの時間軸で解消されるのかということも考慮して議論すべき。」

今回までの検討概要

	承認事項	検討概要
1. 啓開ルート 計画	①啓開ルート <ul style="list-style-type: none">➤ 最優先啓開ルートとして、広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)を設定➤ 発災後72時間以内を目標に広域緊急交通路を1車線(中央分離帯がある場合は上下1車線)啓開を完了➤ 広域緊急交通路から拠点へ複数経路アクセスできるように、啓開ルートを検討	
	②主要拠点 <ul style="list-style-type: none">➤ 中央防災会議幹事会で定められた基幹的広域防災拠点や、大阪府地域防災計画で定められた広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院を主要拠점에設定➤ 大阪府地域防災計画(H29.12修正)版に基づき拠点を追加	
	③被害想定に関する検討 <ul style="list-style-type: none">➤ 和歌山県啓開協議会等の考え方を踏まえ、啓開路線(重点十四路線)を対象に橋梁被害、瓦礫被害、放置車両、沿道施設倒壊、斜面・盛土崩壊について検討➤ 被害検討に基づき、啓開時間を試算➤ 拠点へのアクセス路線について被害の検討、啓開時間を試算➤ 啓開ルートの優先順位を設定	

	承認事項	検討概要
<p>2. 情報収集・ 連絡・連携</p>	<p>①指示連絡体制に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 具体的な指示連絡体制を検討 ➤ 関係機関で構成した情報一本化窓口を設け、リエゾンを配置。現場の具体指示等は各土木事務所・工営所・維持出張所と担当会社で連絡・調整を行う ➤ 指示命令系統、情報の窓口を大阪国道事務所情報室に一本化 ➤ 広域緊急交通路(重点十四路線)を管理しない大阪府道路公社についても大阪府配下での情報やりとりを実施 	
	<p>②情報収集・連絡手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 情報収集の方法について検討 ➤ 関係機関との連絡手段の一覧及び収集した情報の共有方法について検討 ➤ 一般の方への情報提供方法検討 ➤ 対災害SNS情報分析システム(DISAANA)を活用 	

今回までの検討概要

	承認事項	検討概要
<p>3. 啓開作業計画</p>	<p>①啓開計画の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 関係機関毎のタイムラインを検討 ➤ 発災時における行動計画を検討 ➤ アクセスルートの啓開担当区間設定 ➤ 建設業協会(啓開業者)の現地調査にかかるタイミングについて、通信可能の場合は道路管理者からの要請、通信不可の場合は震度6弱以上を観測と設定 ➤ 調査報告の仕方、情報共有の流れ、車両移動の方法や様式等を作成 ➤ 建設業団体の協力を得て、手持ち資機材の状況を確認 ➤ 啓開担当分担業者の設定(計49者) 	<p>①啓開計画の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ○啓開作業に関する検討 ⇒調査の実施についてフローを作成 ○必要資機材調査を行い、過不足状況を整理し受援について検討 ⇒不足する分についての資機材調達について、建設業団体の協力のうえ確保することの確認 さらに不足する場合は、整備局、府政令市、日建連関西支部の包括協定をもとに資機材調達を図る ⇒資機材の割り当て順についてフローを作成

啓開作業計画(案)

平成31年3月

大阪府域道路啓開協議会

1. 前提条件(啓開作業計画)

協定に基づく現地状況調査の発動について(啓開担当者)

➤ 現地調査の発動タイミング

H30.6の大阪府北部の地震では震度6弱を観測したが、道路啓開が必要な道路被害無し



**大阪府内で震度6弱以上を観測し通信途絶の場合、
要請を待たず現地調査開始**

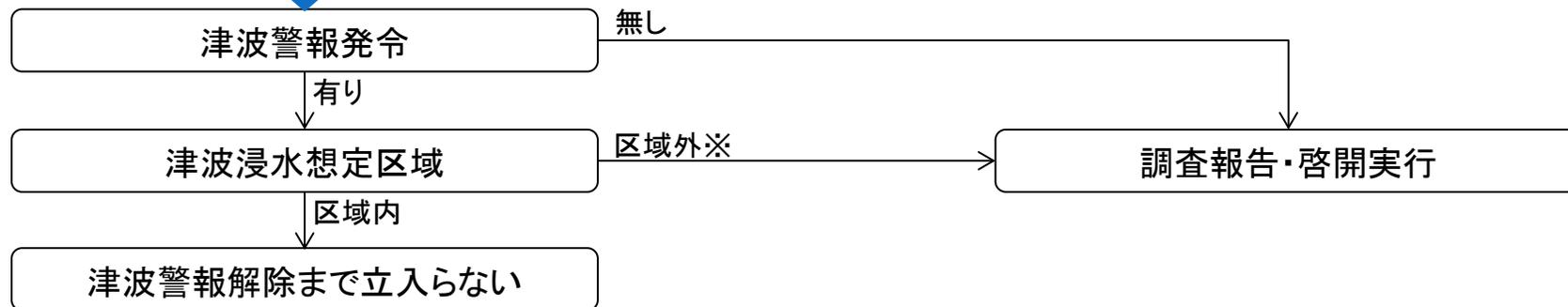
- 災害発生時、道路管理者自ら、道路パトロール等により調査を行うが、何らかの事態が発生しパトロール困難な場合が考えられる。(例えば:渋滞によるパトロール遅延等)
それを補完する為、災害協定にもとづく啓開担当者による現地調査をする事としている。

1. 啓開作業計画

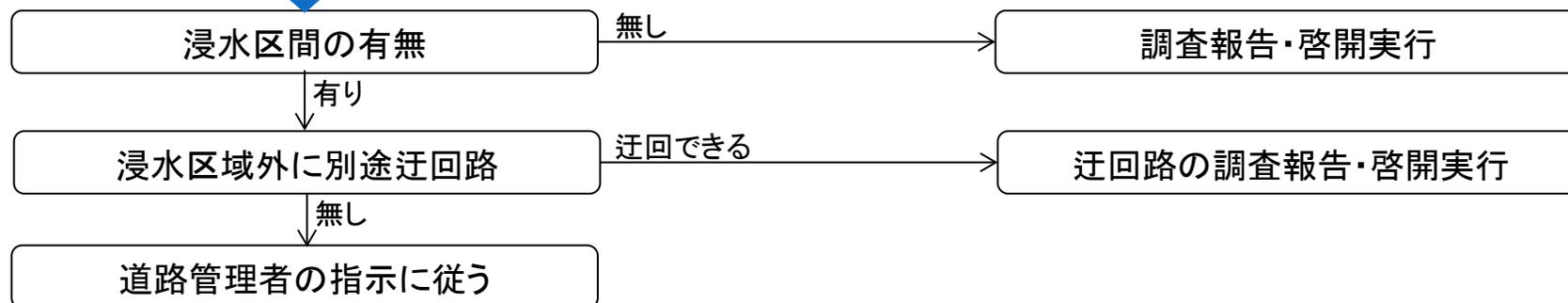
道路啓開手順 ① 重点14路線(路線毎)

- 津波警報発令時は、津波浸水想定区域への立ち入りはせず、津波警報解除後に啓開路線の状況を確認し、浸水している場合は迂回路として利用できる路線の啓開を行うなど、状況に応じた啓開を実施し、緊急輸送ネットワークの構築を図る。なお、都度、道路管理者に状況報告を行う。

地震発生後(震度6弱以上で通信途絶または道路管理者からの要請)



津波警報解除後 (東日本大震災では約30時間後)



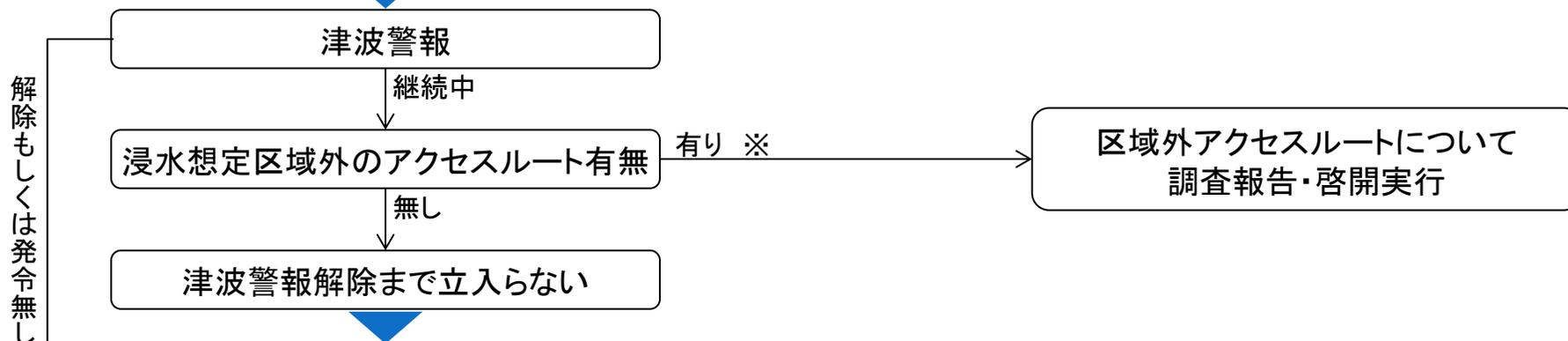
※ 津波想定区域外であっても各自で情報収集を行い、沿岸部には近づかないなど身を守る行動を取る事。

1. 啓開作業計画

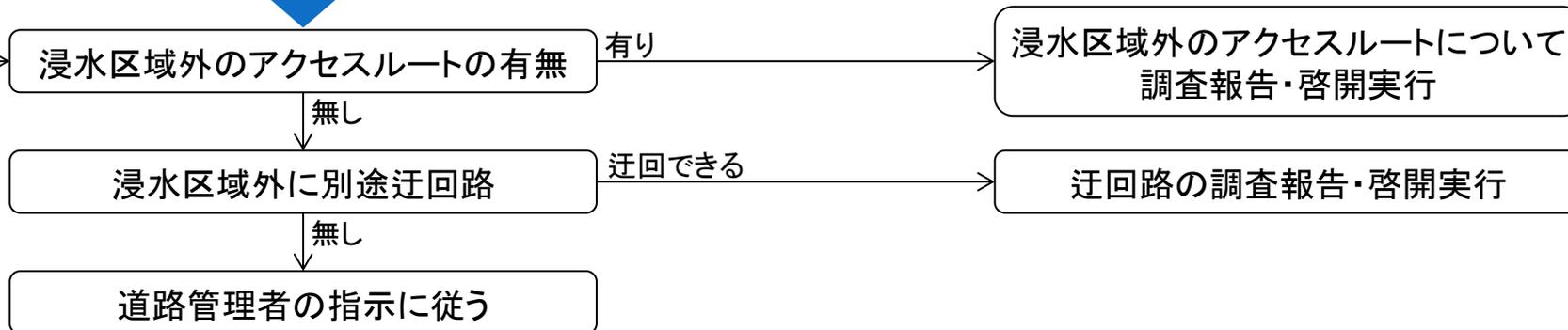
道路啓開手順 ② 拠点へのアクセスルート(拠点毎)

- 津波警報発令時は、津波浸水想定区域への立ち入りはせず、津波浸水想定区域外のアクセスルートや迂回路の啓開を実施、若しくは津波警報解除まで待ち、その後浸水の状況に応じた啓開を実施する。なお、都度、道路管理者に状況報告を行う。

重点14路線啓開後



津波警報解除後 (東日本大震災では約30時間後)



※ 津波想定区域外であっても各自で情報収集を行い、沿岸部には近づかないなど身を守る行動を取る事。

2. 資機材の配分

災害発生時の必要資機材

- 道路啓開担当業者の自社保有資機材を調査した結果、自社保有は少数。
- 災害時に必要となる資機材は、啓開担当者自らが近隣現場、リース会社、協力会社等より確保。また、各社の防災計画等に記載し、日頃より準備を行う。
- それでもなお不足する場合、近畿地方整備局・府政令市・高速道路会社・日建連関西支部等が締結している包括協定※により、資機材の調達を行う。

必要資機材の調査結果(自社保有)

	土嚢袋(袋)			敷鉄板(枚)			土砂(m3)			ダンプトラック(台)		
	必要数	保有数	調達必要数	必要数	保有数	調達必要数	必要数	保有数	調達必要数	必要数	保有数	調達必要数
合計	26900	11520	15380	1924	4	1920	538	4740	0	277	54	223

	ユニック車(台)			バックホウ(台)			ブルドーザ(台)			ホイールローダ(台)		
	必要数	保有数	調達必要数	必要数	保有数	調達必要数	必要数	保有数	調達必要数	必要数	保有数	調達必要数
合計	203	2	201	101	22	79	101	1	100	102	23	79

○必要資機材数は重点14路線、拠点へのアクセルルートへの対応分であり、NEXCO及び阪神高速管理路線の必要資機材は入っていない。
 ○保有数にはリース会社等による調達数は含んでいない。
 ○必要数は、府内全域一斉に被災した場合の最大量である。

※災害時における災害応急対策業務及び建設資材調達に関する包括的協定書(H29.2.20:近畿地整、府政令市、NEXCO西日本、阪神高速、日建連関西支部等) 4

2. 資機材の配分

資機材配分の優先度

- 資機材の配分については、被災状況及び路線の優先度により優先箇所を判断する。
- 判断の目安としては、緊急輸送ネットワークとしてのつながりが確保できず、かつ迂回する路線がない場合、資機材配分の優先度が高い箇所とする。
- また、浸水域については、他部局の状況（新たな浸水を防止する為の止水対策やポンプ場・ポンプ車等による内水排水対策の検討）把握が必要な為、別途検討とした。

優先度1 内閣府の緊急輸送ルート

- ・ 阪神高速 15号堺線 堺 IC 以南の国道 26号
- ・ 近畿道長原 IC 及び西名阪道藤井寺 IC から八尾空港への府道及び市道 等

優先度2 広域緊急交通路(重点 14 路線)

優先度3 拠点へのアクセスルート

資機材配分なし

- ・ 1車線でも通行できる場合
- ・ 通行出来ないが、迂回路が確保でき緊急輸送ネットワークが確保できる場合

別途検討

- ・ 浸水している場合

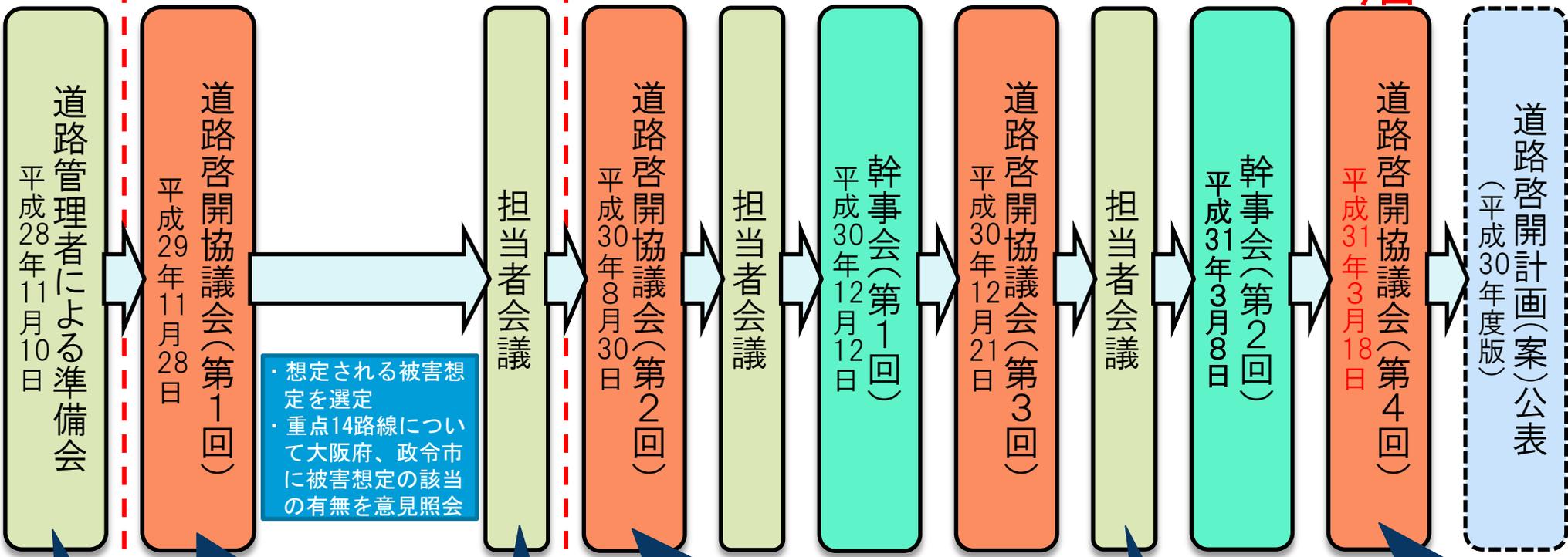
今後の予定

平成31年3月

大阪府域道路啓開協議会

道路啓開計画立案に向けた今後の流れ(案)

平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度



・想定される被害想定を選定
・重点14路線について大阪府、政令市に被害想定の有無を意見照会

【道路啓開計画(案)の内容骨子】
・道路啓開の基本的考え方(設立趣旨、段階毎の道路啓開目標を設定)

【道路啓開計画(案)に盛り込む内容等】
・啓開ルート計画
・関係機関との指示連絡系統
・行動計画
・啓開業者の担当割付

【道路啓開計画(案)】
・道路啓開計画(案)の内容確認

【準備会の主な議題・資料】
・設立趣意書・規約(案)
・道路啓開計画立案に向けた流れ(案)
・大阪府域道路啓開の基本的考え方(案)
→段階毎の道路啓開目標を設定

【道路啓開計画(案)に盛り込む内容等】
・意見照会結果による被害想定の設定
・主要拠点への啓開ルートの選定
・関係機関との指示連絡系統の検討
・具体の連絡方法(手段)の検討
・行動計画・タイムラインの検討
・啓開業者の担当割付の設定

【道路啓開計画(案)の具体化】
・道路啓開計画(案)の細部調整

H31.3

○ 大阪府域道路啓開計画(案) の公表

H31年度以降
(2019年度以降)

- 大阪府域道路啓開計画(案) 運用マニュアル作成
- 大阪府域道路啓開計画(案)の時点修正
 - ⇒残っている課題について検討
 - ・情報連絡体制、踏切対応、資機材の状況、他機関(港湾・河川等)の計画の確認
 - ⇒啓開計画の時点修正(地域防災計画の更新や上記検討結果を踏まえたもの)
- 直下型地震(上町断層帯等)に対する検討開始
- 協議会・幹事会の継続した開催
- 啓開訓練の開催(情報伝達訓練、現場での啓開作業・車両移動訓練)



写真: 災害対策基本法に伴う道路啓開訓練(平成31年2月6日開催)

1. 啓開ルート計画

- ・ 踏切遮断の早期解消
- ・ 新たな拠点、浸水箇所への進出
⇒河川部局等、他機関の検討事項確認のうえ、必要であれば協議等を行い検討
(新たな拠点例): 排水ポンプ場、港湾施設
- ・ 地域防災計画更新時にそれを踏まえた時点修正

2. 情報収集・連絡・連携

- ・ 一本化窓口(大阪府域道路情報連絡室)と各機関との情報伝達方法の調整、リエゾン派遣についての関係機関協議

3. 啓開作業計画

- ・ 不足分資機材調達について、建設業団体の協力や包括協定での調達に加え、リース業協会等の協力について検討
- ・ 災害発生時間帯(平日・休日・昼間・夜間)による啓開担当業者との連絡方法や調査開始基準の検討
- ・ ガレキ仮置き場等の検討

大阪府域道路啓開計画 (事務局案)

平成 31 年 3 月

大阪府域道路啓開協議会

目次

1 総則	1
1.1 計画の背景	2
1.2 計画の目的	3
1.3 計画の位置づけ	4
1.4 計画の構成	5
2 想定地震とその規模	7
2.1 本計画で想定する地震	8
2.2 南海トラフ地震の概要	10
3 道路啓開の基本的な考え方	13
3.1 道路啓開とは	14
3.2 最優先で啓開するルート	16
3.3 最優先で啓開するルートからのアクセスルートを啓開すべき主要拠点	18
3.4 被害想定の整理	21
3.4.1 被害想定項目の整理	21
3.4.2 被害想定算定方法	22
3.5 道路啓開の目標	27
4 道路啓開の実施	31
4.1 発災時の行動計画	32
4.1.1 タイムライン	32
4.1.2 災害協定の発動	33
4.1.3 発災時の行動計画	33
4.1.4 参集拠点	35
4.2 情報収集・指示・連絡手段	36
4.2.1 情報の一括集約、発信	36
4.2.2 情報収集	37
4.2.3 緊急点検の報告方法と内容	38
4.2.4 啓開作業の情報伝達の流れ	40
4.3 事前準備	42
4.3.1 道路啓開実施における各種手続き	42
4.3.2 災害対策基本法に基づく道路啓開及び車両等移動の流れ	44
4.4 道路啓開の詳細	61
4.4.1 啓開ルート	61

4.4.2 啓開担当業者の担当区間	65
4.4.3 保有資機材	68
5 今後の取り組み	69
5.1 継続的な課題	70
5.2 今後の予定	71
6 巻末資料	73

1 総則

1.1 計画の背景

我が国は地震大国といわれ、近年も平成 19 年新潟県中越沖地震、平成 20 年岩手・宮城内陸地震、平成 23 年東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）、平成 28 年熊本地震等、大規模な地震により大きな被害が発生している。

近畿地方においても、平成 7 年の兵庫県南部地震や平成 30 年の大阪府北部地震により被害が発生している。

これらの被害と教訓を踏まえ、大阪府内においては、国、府及び各市町村をはじめとする行政機関及び関係業団体等が連携・協力して大地震を想定した対策を推進しているところである。

このような大規模災害時の状況下においては、救助・救援活動に必要な道路の通行の確保と迅速な情報共有が重要である。東日本大震災では、道路管理者、自衛隊、警察、県市町村の関係機関、建設会社等それぞれの連携により、早期に道路啓開を完了し、救助・救援活動に大きく貢献した。

こうした状況から、大規模な道路災害に対して、関係行政機関及び関係業団体等の連携・協力により、道路啓開を強力かつ着実に推進することを目的に、道路法第 28 条の 2 に基づき「大阪府域道路啓開協議会」を設置し、協議を進めている。

1.2 計画の目的

南海トラフ地震等の発生の際、大阪府内で必要となる道路啓開を迅速かつ効率的に実施するための計画を作成する。

大規模地震・津波発生時においては、流出した家屋や倒壊した構造物等のがれき、放置された車両の散乱に伴い、円滑な救援・救出活動が阻害される可能性がある。

東日本大震災では、震災直後から速やかに展開された「くしの歯作戦」による道路啓開により、緊急輸送体制の早期確立に高い効果があったといわれている。

大阪府においても、主として海溝型地震（南海トラフ地震）と直下型地震（上町断層帯）の2つの大規模災害が想定されており、大規模地震発生の際、大阪府内で必要となる道路啓開を迅速かつ効率的に実施するための啓開路線の選定、道路啓開の実施方法等に関し、道路啓開体制を構築する際の考え方を示すため、「大阪府域道路啓開計画」（以下「本計画」という）を策定するものである。

1.3 計画の位置づけ

本計画は、大阪府内において道路管理者等が行う災害時の道路啓開に必要な行動計画について取り扱うものであり、大阪府地域防災計画に即し、道路管理者等が行う災害時の緊急輸送路等の道路啓開について具体的な実施方法等を定める。

道路啓開の具体的実施方法等を定めるため、「大阪府域道路啓開協議会」を設置し、必要な協議・調整を行い、平成30年度に本計画を策定した。

本計画の策定に当たって、防災に関する大阪府の既往計画である「大阪府地域防災計画」並びに政令指定2都市の既往計画である「大阪市地域防災計画」及び「堺市地域防災計画」、国の既往計画として、「内閣府の具体計画」及び国土交通省「南海トラフ巨大地震対策計画 近畿地方地域計画（案）第1版」の内容を踏まえて検討を行った。

具体には、内閣府の中央防災会議幹事会で指定された緊急輸送ルート及び大阪府で指定された広域緊急交通路の進出ルートを優先した大阪府内の啓開ルート、府内の道路啓開を含む応急・復旧活動や救援活動を実施する際に必要な拠点、啓開ルートにおける具体の啓開方法、各関係機関の役割や連携方法等を定めるものである。

なお、本計画の策定主体は、「大阪府域道路啓開協議会」とする。

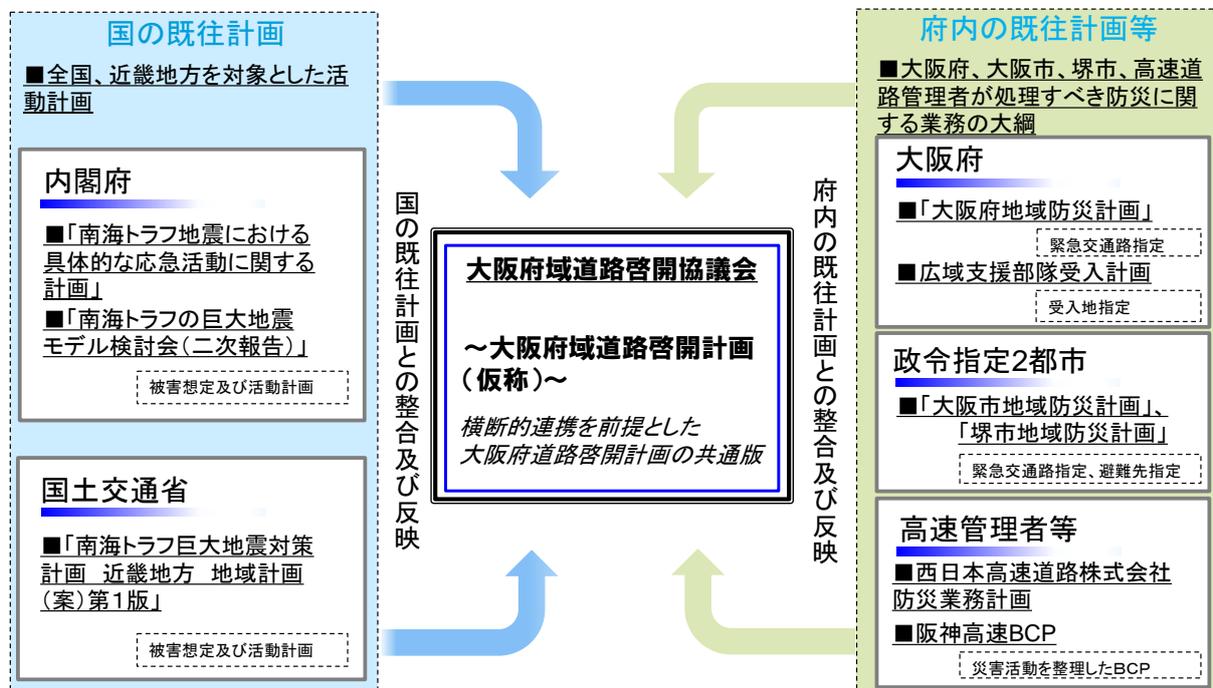


図 1-1 本計画と上位計画及び関連計画

1.4 計画の構成

本計画は、表 1-1 による。

表 1-1 道路啓開計画 目次構成

章	内容
1 総 則	1.1 計画の背景 1.2 計画の目的 1.3 計画の位置づけ 1.4 計画の構成
2 想定地震とその規模	2.1 本計画で想定する地震 2.2 南海トラフ地震の概要
3 道路啓開の基本的な考え方	3.1 道路啓開とは 3.2 最優先で啓開するルート 3.3 最優先で啓開するルートからのアクセスルートを啓開すべき主要拠点 3.4 被害想定の整理 3.4.1 被害想定項目の整理 3.4.2 被害想定算定方法 3.5 道路啓開の目標
4 道路啓開の実施	4.1 発災時の行動計画 4.1.1 タイムライン 4.1.2 災害協定の発動 4.1.3 発災時の行動計画 4.1.4 参集拠点 4.2 情報収集・指示・連絡手段 4.2.1 情報の一括集約、発信 4.2.2 情報収集 4.2.3 緊急点検の報告方法と内容 4.2.4 啓開作業の情報伝達の流れ 4.3 事前準備 4.4.1 道路啓開実施における各種手続き 4.4.2 災害対策基本法に基づく道路啓開及び車両等移動の流れ 4.4 道路啓開の詳細 4.4.1 啓開ルート 4.4.2 啓開担当業者の担当区間 4.4.3 保有資機材
5 今後の取り組み	5.1 継続的な課題 5.2 今後の予定
6 巻末資料	

2 想定地震とその規模

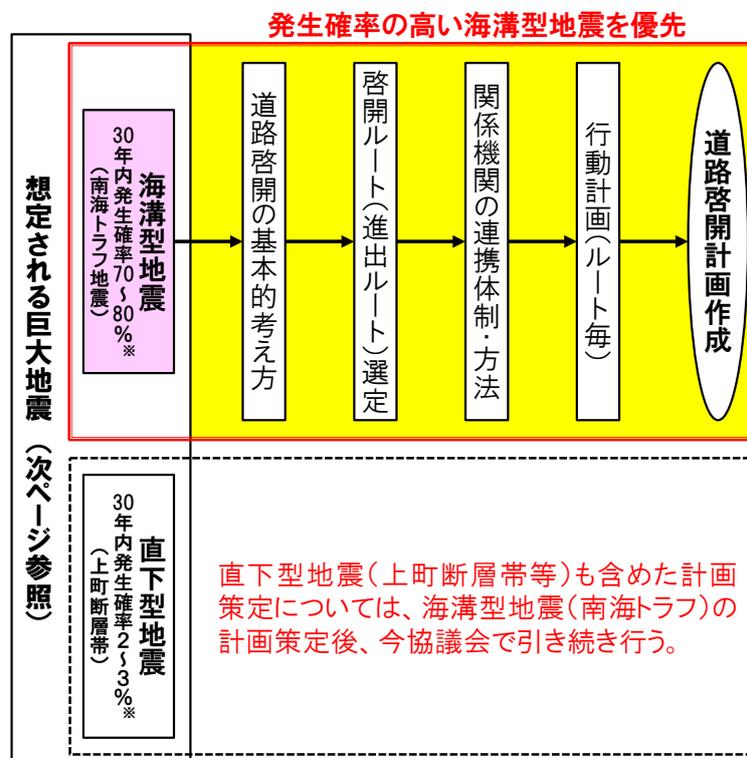
2.1 本計画で想定する地震

本計画は、発生確率が高い「海溝型地震（南海トラフ）」を優先し策定したものである。「直下型地震（上町断層帯等）」も含めた別途計画を作成する。

大阪府域において大規模災害は主として海溝型地震（南海トラフ地震）と直下型地震（上町断層帯）の2つの発生が想定されている。

その内、海溝型地震（南海トラフ地震）は発生確率が30年以内に70～80%（平成29年は70%）と高確率であり、発生時に起こる津波による被災を想定した行動計画の策定が急がれる。

そのため、まず、南海トラフ地震に対応した道路啓開計画を策定し、その後、南海トラフの道路啓開計画を基に、直下型地震（上町断層帯）も含めた行動計画を策定することとした。



※ 地震発生確率値の留意点
 想定した次の地震が起きないかぎり、年数経過とともに地震発生確率値は増加していきます。（過去の活動記録が不明なため、年数経過によらず地震発生確率値が変わらない統計処理を行っている場合もあります）
 過去の地震活動の時期や発生間隔は、幅を持って推定せざるを得ない場合が多いため、地震発生確率値は不確定さを含んでいます。また、新たな知見が得られた場合には、地震発生確率値は変わることがあります。
 活断層で起きる地震は、発生間隔が数千年程度と長いため、30年程度の間の地震発生確率値は大きな値とはなりません。例えば、兵庫県南部地震の発生直前の確率値を求めてみると0.02～8%でした。地震発生確率値が小さいように見えても、決して地震が発生しないことを意味してはいません。

出典：地震調査研究推進本部ホームページ

図 2-1 想定される大地震と計画策定の取り組み

■参考■ 近畿地方で想定される巨大地震の発生確率

■海溝型地震の長期評価の概要（算定基準日：平成30年1月1日）

領域または地震名	長期評価で予想した地震規模（マグニチュード）	地震発生確率 ^(※1)			地震後経過率	平均発生間隔(上段) 最新発生時期(下段)
		10年以内	30年以内	50年以内		
南海トラフ	8.0～9.0クラス	30%程度	70%～80%	90%程度 もしくは それ以上	0.82	次回までの標準的な値 ^(※2) 88.2年 72.0年前

※1：基準日を元に更新過程を適用。

※2：過去に起きた大地震の震源域の広がりには多様性があり、現在のところ、これらの複雑な発生過程を説明するモデルは確立されていないため、平成25年5月に公表した長期評価（第二版）では、前回の長期評価を踏襲し時間予測モデルを採用した。前の地震から次の地震までの標準的な発生間隔は、時間予測モデルから推定された88.2年を用いた。また、地震の発生間隔の確率分布はBPT（Brownian Passage Time）分布に従うと仮定して計算を行った。

■大阪府域に位置する主要活断層帯の長期評価の概要（算定基準日：平成30年1月1日）

断層帯名	長期評価で予想した地震規模（マグニチュード）	地震発生確率 ^(※1)			地震後経過率 ^(※2)	平均発生間隔(上段) 最新発生時期(下段)
		30年以内	50年以内	100年以内		
有馬—高槻断層帯	7.5程度 (7.5±0.5)	ほぼ0% ～0.03%	ほぼ0% ～0.08%	ほぼ0% ～0.4%	0.2 -0.4	1,000年～2,000年 1596年慶長伏見地震
生駒断層帯	7.0～7.5程度	ほぼ0% ～0.2%	ほぼ0% ～0.3%	ほぼ0% ～0.6%	0.2 -0.5	3,000年～6,000年 400年頃以後～1,000年頃以前
三峠・京都西山断層帯 (上林川断層)	7.2程度	不明 ^(※3)	不明 ^(※3)	不明 ^(※3)	不明 ^(※3)	不明 不明
三峠・京都西山断層帯 (三峠断層) ^(※4)	7.2程度	0.4% ～0.6%	0.7% ～1%	1% ～2%	不明	5,000年～7,000年程度 3世紀以前
三峠・京都西山断層帯 (京都西山断層帯)	7.5程度	ほぼ0% ～0.8%	ほぼ0% ～1%	ほぼ0% ～3%	0.3 -0.7	約3,500年～5,600年 約2,400年前～2世紀
六甲・淡路断層帯 (主部/六甲山地南縁— 淡路島東岸区間)	7.9程度	ほぼ0% ～1%	ほぼ0% ～2%	ほぼ0% ～6%	0.1 -0.6	900年～2,800年程度 16世紀
六甲・淡路断層帯 (主部/淡路島請願区間)	7.1程度	ほぼ0%	ほぼ0%	ほぼ0%	0.009 -0.01	1,800年～2,500年程度 1995年兵庫県南部地震
六甲・淡路断層帯 (先山断層帯)	6.6程度	ほぼ0%	ほぼ0%	ほぼ0%	0.04 -0.2	5,000年～10,000年程度 11世紀～17世紀初頭
上町断層帯	7.5程度	2% ～3%	3% ～5%	6% ～10%	1.1 -2より大	8,000年程度 約28,000～約9,000年前
大阪湾断層帯	7.5程度	0.004%以下	0.008%以下	0.02%以下	0.4以下	約3,000年～7,000年 9世紀以降

※1：確率値は有効数字1桁で記述している。ただし、30年確率が10%台の場合は2桁で記述する。また「ほぼ0%」とあるのは、10⁻³%未満の確率値を表す。

※2：最新活動（地震発生）時期から評価時点までの経過時間を、平均活動間隔で割った値。最新の地震発生時期から評価時点までの経過時間が、平均活動間隔に達すると1.0となる。値は0.1単位で記述し、0.1未満の場合は有効数字1桁で記述している。また「ほぼ0」とあるのは、10⁻³未満の値を表す。

※3：平均活動間隔が判明していない等の理由より、地震発生確率及び地震後経過率を求めることができない。

※4：最新活動の時期が特定できていないため、通常の活断層評価で用いている計算方法（地震の発生確率が時間とともに変動するモデル：BPT分布モデル）ではなく、地震発生確率が時間的に不変とした考え方（ポアソン過程）により長期確率を求めている。同じ理由から、地震後経過率も求められない。

出典：地震調査研究推進本部ホームページ

2.2 南海トラフ地震の概要

「南海トラフ地震」とは、南海トラフ及びその周辺の地域における地殻の境界を震源とする大規模な地震をいう^{※1}。

また、内閣府に平成23年8月に設置された「南海トラフの巨大地震モデル検討会（座長：阿部勝征東京大学名誉教授）」で想定された南海トラフ地震として科学的に想定し得る最大規模のものを「南海トラフ巨大地震」いう^{※2}。

なお、「南海トラフ」とは、駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域及び土佐湾を経て日向灘沖までのフィリピン海プレート及びユーラシアプレートが接する海底の溝状の地形を形成する区域をいう^{※1}。

南海トラフ地震が発生すると、大阪府内で震度5～6強の強い揺れが発生し^{※3}、地震発生から約60分で5mの津波が岬町、約110分で大阪市に到達する^{※4}と想定されている。

表 2-1 想定地震^{※5、6、7}

想定地震モデル	① 3連動地震 中央防災会議 (H15)	② 南海トラフ巨大地震	
		内閣府(H24)	大阪府(H25)
地震の規模 (モーメントマグニチュード)	Mw8.7	Mw9.1	Mw9.0
震源断層の位置	南海トラフ (静岡県～高知県)	南海トラフ (静岡県～宮崎県)	南海トラフ (静岡県～宮崎県)

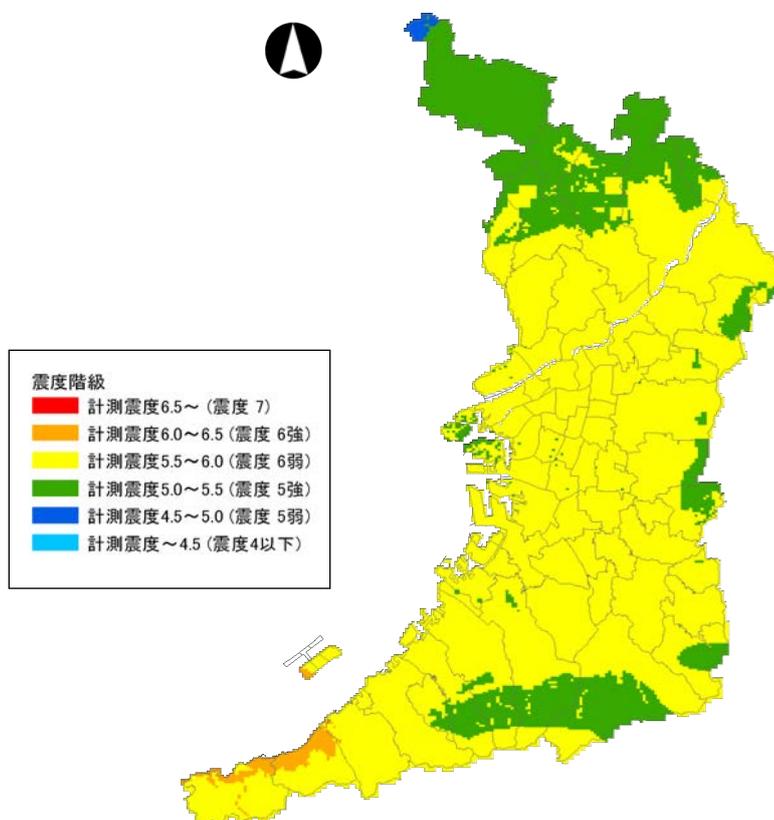


図 2-2 地震の規模が Mw9.0 の南海トラフ地震の震度分布^{※3}

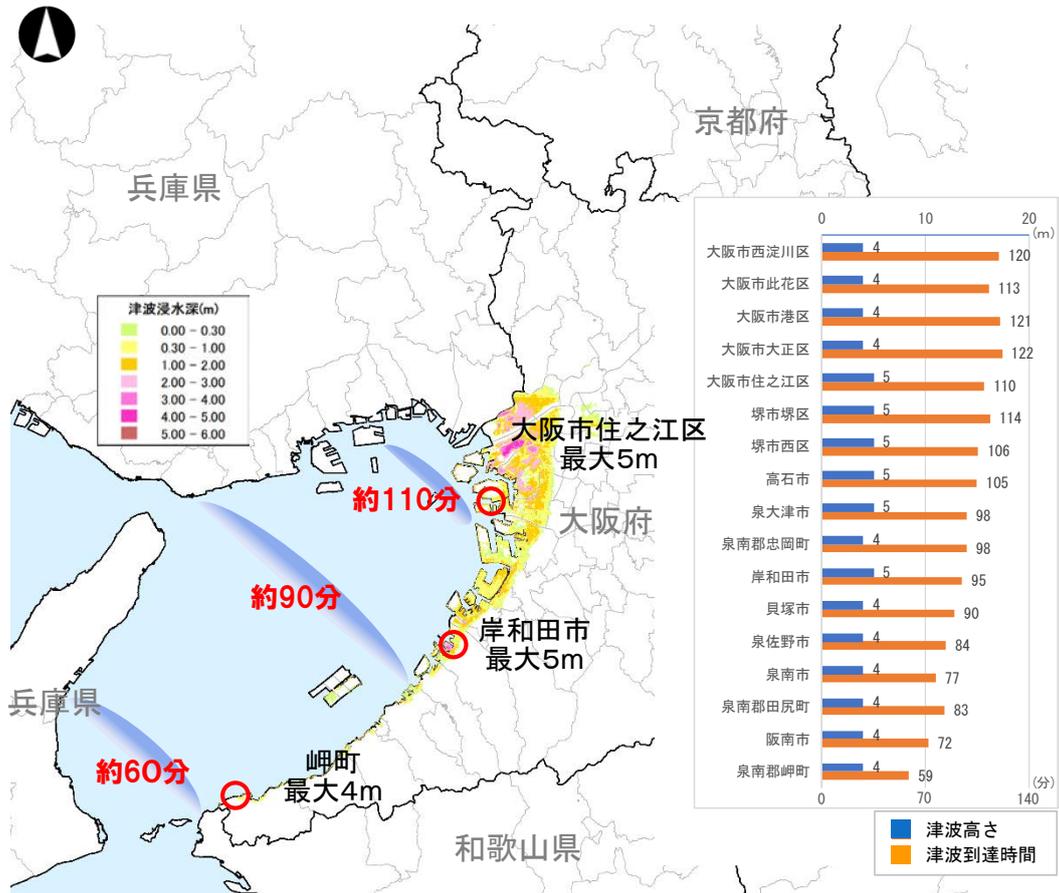


図 2-3 南海トラフ地震の津波高さ、津波到達時間、津波浸水想定※4

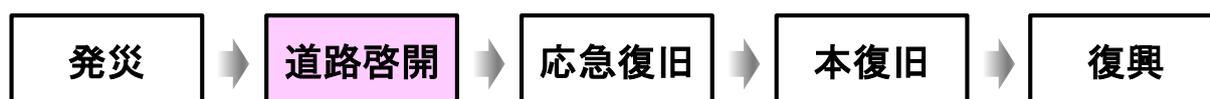
- 出典：※1 南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法（平成 14 年法律第 92 号、平成 30 年 5 月 18 日公布（平成 30 年法律第 23 号）改正）第二条
- ※2 「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画（平成 29 年 6 月 23 日、中央防災会議幹事会）」
- ※3 「大阪府 南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会」
- ※4 内閣府 中央防災会議防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ
- ※5 東南海、南海地震等に関する専門調査会「東南海、南海地震に関する報告」（平成 15 年 12 月、内閣府）
- ※6 南海トラフの巨大地震モデル検討会「第二次報告」（平成 24 年 8 月、内閣府）
- ※7 第 3 回 南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会（平成 25 年 8 月 8 日、大阪府）

3 道路啓開の基本的な考え方

3.1 道路啓開とは

道路啓開とは、災害による道路損傷、倒壊物等のガレキ、放置車両などの交通傷害物により通行不能となった道路を、1車線だけでも通れるよう、早急に必要最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けることをいう。

これにより、救助、救援、物資輸送等の骨格となる路線の緊急輸送機能が回復し、緊急車両の通行が可能となるため、大規模災害では、応急復旧の前に救援ルートを確認する道路啓開が必要となる。



出典：国土交通省ホームページ

図 3-1 道路啓開の位置づけ～発災から復興までのフロー

人命救助で生存率が大きく変化する時間は3日間とされ、一般的に『72時間の壁』と言われている。この時間までに迅速な道路啓開できるかどうか人が人命救助に直結することとなる。

東日本大震災では、「くしの歯」として集約した16ルートに対して集中的に点検・調査を実施し、道路啓開を優先した。

首都直下地震道路啓開計画では、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する「八方向作戦」を実施することとしている。



被災状況



道路啓開後

出典：国土交通省ホームページ

写真 3-1 東日本大震災における道路啓開（国道45号岩手県宮古市田老地区）

道路施設にかかる主な被害として、①瓦礫等（津波堆積物、災害廃棄物）、②放置車両、③橋台背面の段差が想定されるため、道路啓開においては、緊急車両が通行できるよう、ガレキは道路脇への山積み、橋台背面段差は土のう、敷鉄板で養生するなどの簡易的な応急処置で障害を解消することで、迂回路も含め一車線を確保し、所々に待避所（すれ違いできる所）を確保する。中央分離帯がある場合は上下1車ずつを確保する。

重点14路線の道路啓開作業については、あらかじめ一般社団法人日本道路建設業協会及び一般社団法人大阪建設業協会の意見をもとに、啓開担当業者及び各業者の担当区間を設定した。

なお、倒壊電柱がある場合、NTT（通信）、関西電力（電力）と連携し除去作業を実施する。



写真 3-2 倒壊建物等のガレキ



写真 3-3 車両移動

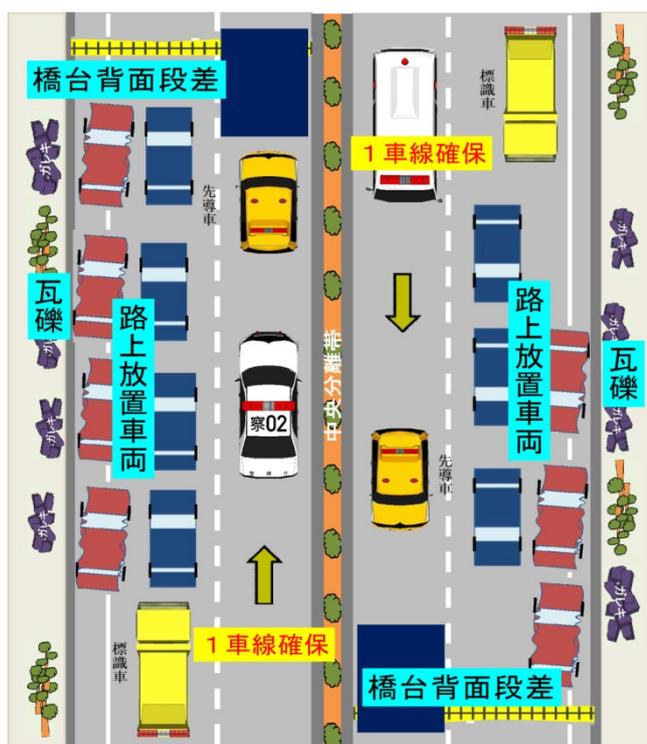


図 3-2 道路啓開イメージ

3.2 最優先で啓開するルート

広域緊急交通路（自動車専用道路、重点 14 路線）及び中央防災会議幹事会選定の緊急輸送道路を、最優先で啓開し確保する路線として設定する。

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、あらかじめ必要最低限に絞って選定した啓開ルートについては、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、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必要である。

なお、発災時に実際に活動を展開するにあたっては、刻々と変化する道路管理者や各施設管理者からの被災情報・通行可否情報等を踏まえ、ルートの見直しなど、柔軟に対応することが必要となる。

広域緊急交通路

災害時の応急活動を迅速かつ的確に実施するため、大阪府により府警及び道路管理者と協議し選定。自動車専用道路、重点 14 路線、その他路線が設定されている。

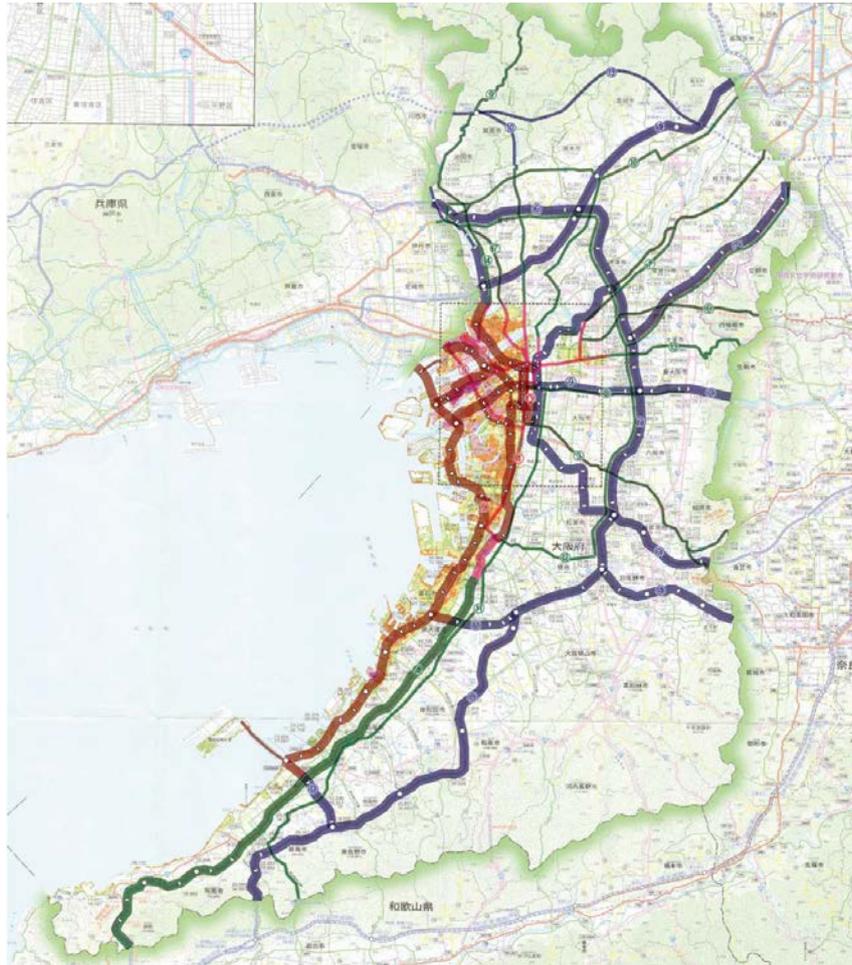
重点 14 路線は府県間を結ぶ重要な道路などを指定。

緊急輸送ルート

被害が甚大な地域に到達し、活動するための必要最低限のルートとして中央防災会議幹事会で選定されたもの。

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、直轄国道を中心に全国から広域応援部隊や緊急物資輸送車両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区域及び防災拠点に到達し、活動を確保するために、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。広域移動ルート（高速道路、直轄国道）、被災地内ルート（甚大な被害が想定される地域内のルート）、代替ルート、拠点接続ルート（航空搬送拠点、製油所との接続ルート）からなる。

なお、緊急輸送ルートは概ね 24 時間以内に啓開することとなっている。



【自動車専用道路】(浸水区域外)		緊急輸送ルート	緊急輸送ルート以外
(浸水区域内)		緊急輸送ルート	緊急輸送ルート以外
① 名神高速	⑦ 近畿自動車道		
② 第二阪奈道路	⑧ 阪和自動車道		
③ 西名阪自動車道	⑨ 阪神高速道路		
④ 南阪奈道路	⑩ 箕面有料道路		
⑤ 第二京阪道路	⑪ 堺泉北有料道路		
⑥ 中国自動車道	⑫ 関西空港自動車道		
	⑬ 新名神高速道路(H29.11供用開始予定)		

【重点14路線(浸水区域内)】		緊急輸送ルート	緊急輸送ルート以外
① 一般国道1号	千林1南～梅田新道		
② 一般国道2号	兵庫県境(大阪市)～梅田新道		
③ 一般国道25号、(市)南北線	梅田新道～大国町(R26、大阪市)桜橋～元町2(R25、大阪市)		
④ 一般国道26号	堺市道28号(大阪高石線(新))～大国町(R25、大阪市)		
⑤ 一般国道43号、(主)福島桜島線(市)	兵庫県境(大阪市)～野田阪神(R2、大阪市)		
⑦ 一般国道176号	神崎川～梅田新道		
⑨ 一般国道423号	宮原1～梅田新道		
⑬(主)大阪生駒線	横堤2～蒲生4		
⑭(主)大阪池田線	神崎川～歌島橋		

【重点14路線(浸水区域外)】		緊急輸送ルート	緊急輸送ルート以外
① 一般国道1号、一般国道170号、(主)京都守口線	京都府境(枚方市)～千林1南		
③ 一般国道25号	奈良県境(柏原市)～大国町(R26、大阪市)		
④ 一般国道26号	和歌山県境(岬町)～堺市道28号(大阪高石線(新))		
⑥ 一般国道163号	奈良県境(四條畷市)～関目5(R1)		
⑦ 一般国道176号	井口堂(R171、池田市)～神崎川		
⑧ 一般国道308号、(主)築港深江線(市)	被服団地(R170、東大阪市)～船場中央3		
⑨ 一般国道423号、一般国道173号、一般国道176号、一般国道171号	京都府境(豊能町)～宮原1		
⑩ 一般国道171号、(主)大阪高槻京都線、(府)恵美須南森町線	京都府境(高槻市)～久太郎1(大阪市)		
⑪(主)大阪和泉泉南線、(主)泉佐野出線	谷町4～和歌山県境(泉南市)		
⑫(主)大阪中央環状線、一般国道310号	新開橋付近(R171、池田市)～安井町(R26、堺市)		
⑬(主)大阪生駒線	奈良県境(四條畷市)～横堤2		
⑭(主)大阪池田線	豊島南1(R176、池田市)～神崎川		

出典：大阪府：大阪府地域防災計画 関連資料集（平成29年修正）、南海トラフ地震における具体的な応急活動に関する計画（平成29年6月23日、内閣府）

図 3-3 大阪府の広域緊急交通路

3.3 最優先で啓開するルートからのアクセスルートを啓開すべき主要拠点

中央防災会議幹事会で定められた基幹的広域防災拠点や製油所・油槽所、大阪府地域防災計画で定められた広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院及び特定診療災害医療センターを拠点と設定する。

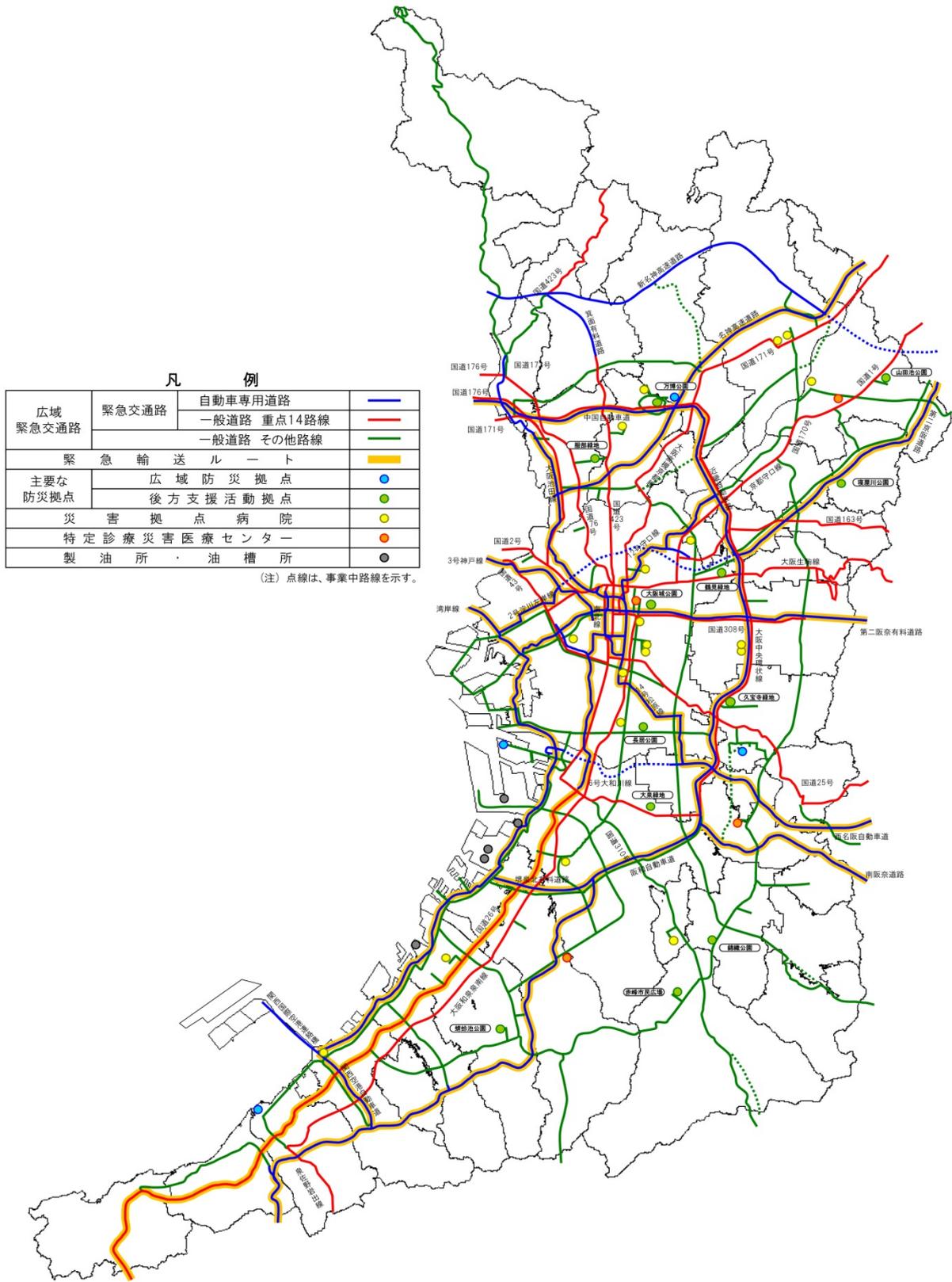
最優先で啓開ルートからのアクセスルートを啓開すべき拠点として、中央防災会議幹事会で定められた基幹的広域防災拠点や、大阪府地域防災計画で定められた広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院（基幹災害拠点病院、地域災害拠点病院）、特定診療災害医療センター（計4箇所）及び製油所・油槽所（計5箇所）を設定する。

表 3-1 拠点の分類

広域 防 災 拠 点	基幹的広域防災拠点	中央防災会議幹事会において定められた、国が運用し広域的な緊急物資や、復旧資機材の輸送に当たり中心的役割を果たす拠点施設
	広域防災拠点	大規模災害時における迅速かつ的確な応急対策の実施のために、広域防災拠点が次の機能を発揮するよう施設の適切な管理・運営に努める 【機能】 (1) 府の備蓄拠点、物資集積・輸送拠点 (2) 航空機を活用した物資輸送拠点（災害時用臨時ヘリポートとして利用） (3) 消防、警察、自衛隊各機関の活動拠点
	後方支援活動拠点	自衛隊、消防、警察等、広域応援部隊の活動拠点
	災害拠点病院	重症患者の救命医療を行うための高度な診療、医薬品等の備蓄、医療救護班の派遣・受入れ、広域患者搬送への対応機能をもつ
	特定診療災害医療センター	大阪府地域防災計画で設定
	製油所・油槽所	災害応急対策活動に必要な燃料や、重要施設の業務継続のための燃料を確実に確保するため、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（中央防災会議幹事会）で設定

表 3-2 拠点一覧

拠点 No	拠 点	分 類
1	堺泉北港堺2区	基幹広域防災拠点
2	大阪北部	広域防災拠点
3	大阪中部(八尾空港周辺)	広域防災拠点
4	大阪南部(りんくうタウン)	広域防災拠点
5	日本万国博覧会記念公園	後方支援活動拠点
6	服部緑地	後方支援活動拠点
7	大阪城公園	後方支援活動拠点
8	鶴見緑地	後方支援活動拠点
9	長居公園	後方支援活動拠点
10	寝屋川公園	後方支援活動拠点
11	久宝寺緑地	後方支援活動拠点
12	山田池公園	後方支援活動拠点
13	大泉緑地	後方支援活動拠点
14	錦織公園	後方支援活動拠点
15	蜻蛉池公園	後方支援活動拠点
16	大阪府立急性期・総合医療センター	基幹災害拠点病院
17	大阪市立総合医療センター	地域災害拠点病院
18	独立行政法人国立病院機構大阪医療センター	地域災害拠点病院
19	大阪赤十字病院	地域災害拠点病院
20	大阪市立大学医学部附属病院	地域災害拠点病院
21	社会福祉法人恩賜財団済生会支部大阪府済生会千里病院	地域災害拠点病院
22	大阪大学医学部附属病院	地域災害拠点病院
23	大阪府三島救命救急センター	地域災害拠点病院
24	大阪医科大学附属病院	地域災害拠点病院
25	関西医科大学附属病院	地域災害拠点病院
26	関西医科大学総合医療センター	地域災害拠点病院
27	大阪府立中河内救命救急センター	地域災害拠点病院
28	市立東大阪医療センター	地域災害拠点病院
29	学校法人近畿大学医学部附属病院	地域災害拠点病院
30	堺市立総合医療センター	地域災害拠点病院
31	りんくう総合医療センター(大阪府泉州救命救急センター)	地域災害拠点病院
32	大阪警察病院	地域災害拠点病院
33	多根総合病院	地域災害拠点病院
34	岸和田徳洲会病院	地域災害拠点病院
35	大阪国際がんセンター	特定診療災害医療センター
36	大阪精神医療センター	特定診療災害医療センター
37	大阪はびきの医療センター	特定診療災害医療センター
38	大阪母子医療センター	特定診療災害医療センター
39	出光岸和田油槽所	製油所・油槽所
40	大阪国際石油精製大阪製油所	製油所・油槽所
41	JXTG 大阪油槽所	製油所・油槽所
42	JXTG 堺製油所	製油所・油槽所
43	コスモ堺製油所	製油所・油槽所



出典：「大阪府地域防災計画 関連資料集（平成 29 年修正）（大阪府）」に加筆

図 3-4 広域緊急交通路及び中央防災会議幹事会選定の緊急輸送ルート並びに主要な防災拠点

3.4 被害想定の整理

3.4.1 被害想定項目の整理

道路啓開ルートの検討や必要な資機材等を把握するため、被災状況を可能な限り具体的に想定することが必要である。そこで、表 3-3 の項目ごとに発生する道路被害を想定する。

なお、本計画における被災の想定は、あくまでも一定の仮定に基づくものであり、実際の被災は、地震の規模や時間帯、交通状況によって異なる場合があることに留意が必要である。

表 3-3 被害想定項目の整理

想定項目	算定概要	ベース資料
(1) 橋梁被害	<ul style="list-style-type: none"> ・巨大地震の津波や揺れによる橋梁の被害（流出、倒壊、段差等）を想定し算定する。 【根拠：和歌山県道路啓開協議会資料（和歌山県、和歌山河川国道事務所）】	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁データベース ・震度分布 ・液状化分布
(2) 沿道施設倒壊による被害	<ul style="list-style-type: none"> ○地震による沿道施設被害 ・巨大地震による沿道施設の倒壊による被害（沿道の建物・電柱の倒壊等）を想定し算定する。 【根拠：南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会資料（大阪府）】	<ul style="list-style-type: none"> ・DID人口集中地区、土地利用 ・無電柱化区間
(3) 津波堆積物による被害	<ul style="list-style-type: none"> ○津波浸水被害（津波堆積物） ・府が公表している大阪府防災会議「南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会」の津波浸水想定区域を基に、道路啓開の対象となる道路において、津波により陸上に運ばれて堆積した土砂・泥状物等の津波堆積物の発生量について算出する。 【根拠：南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会資料（大阪府）】	<ul style="list-style-type: none"> ・津波浸水深分布
(4) 立ち往生車両と放置車両	<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震による立ち往生車両と放置車両の台数を想定し算定する。 【根拠：首都直下地震道路啓開計画検討協議会資料（関東地方整備局）】	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサスデータ
(5) 落石や自然斜面・盛土法面の崩壊	<ul style="list-style-type: none"> ・道路防災総点検結果を基に、落石や自然斜面の崩壊、盛土法面の崩壊の被害を想定し算定する。 【根拠：和歌山県道路啓開協議会資料（和歌山県、和歌山河川国道事務所）】	<ul style="list-style-type: none"> ・道路防災総点検結果（位置情報、被災ランク等）

3.4.2 被害想定算定方法

(1) 橋梁被害

橋梁被害は大きく分けて津波、地震動、地盤液状化（橋台背面段差）があり、それぞれについて、津波浸水想定図（大阪府）、震度分布図（大阪府、橋梁の耐震補強実施状況等調査：メンテナンス会議）、液状化可能性マップ（大阪府）のデータを基に、先行している和歌山県道路啓開協議会で示された手法を参考に設定した図 3-5 の手法で算定する。なお、橋梁の被害様相は「流出」「倒壊」「落橋」「段差」を想定する。

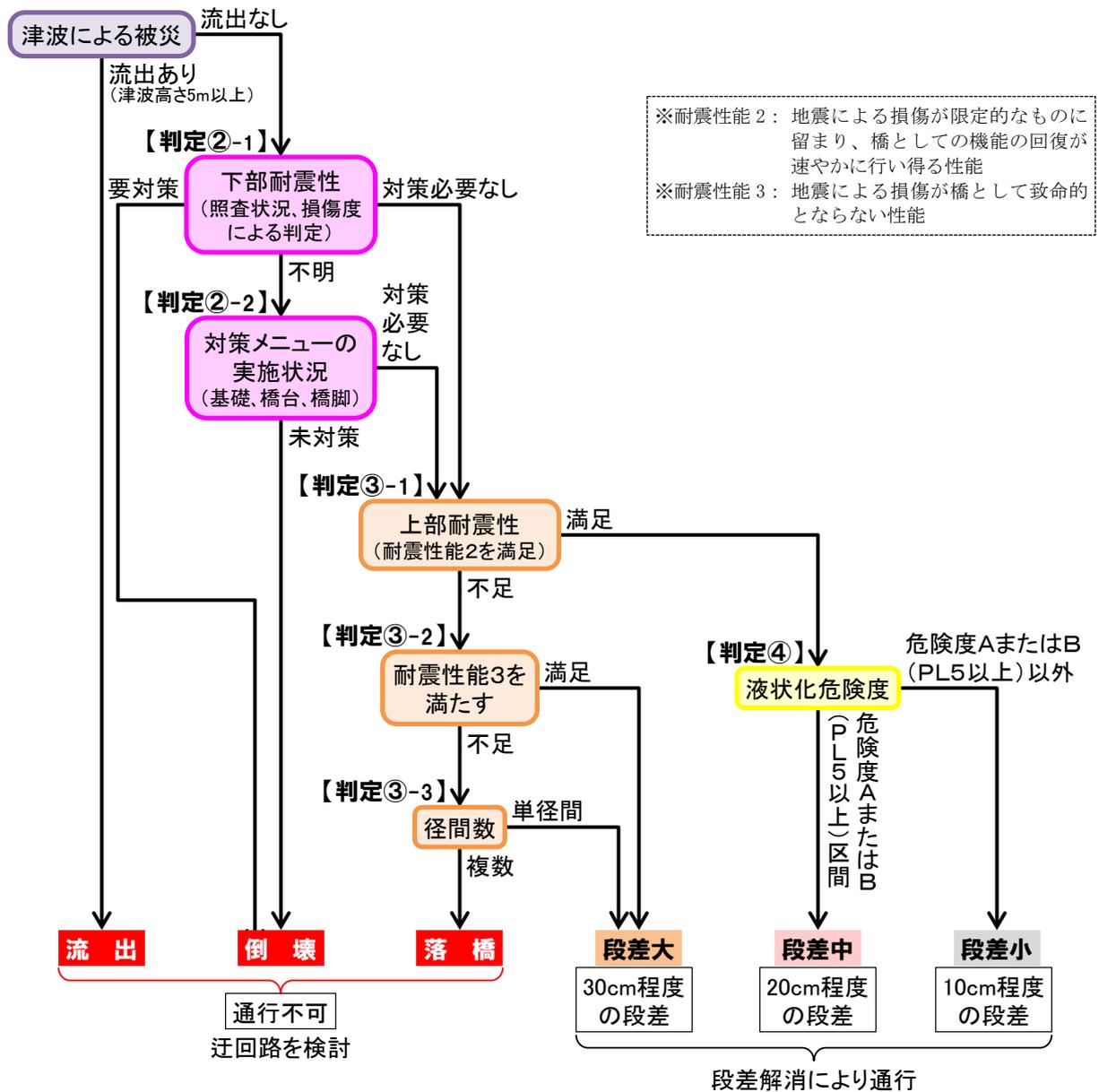


図 3-5 橋梁被害の算定手法

(2) 沿道施設倒壊による被害

地震動による沿道施設の倒壊、焼失等による、道路への災害廃棄物と電柱の倒壊の発生量について想定し算定する。

使用するデータは、沿道施設の倒壊等は災害廃棄物量（大阪府）、電柱の倒壊は阪神淡路大震災を基に内閣府が設定した係数を用いる。

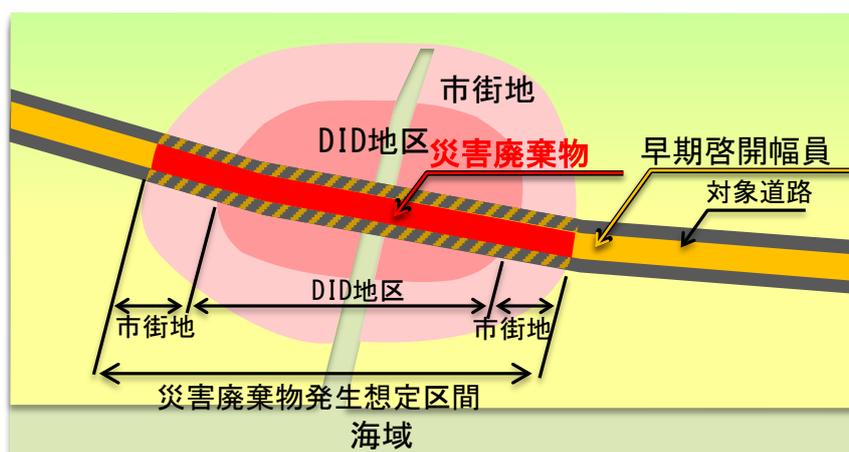


図 3-6 災害廃棄物の発生イメージ

■災害廃棄物

- ・ 府が公表している市町村単位での災害廃棄物量を基に、対象道路上に堆積するガレキ量を算定
- ・ 災害廃棄物は各市町村の市街地エリア内（DID 地区を含む）で発生すると想定
- ・ 対象道路の早期啓開幅員上に堆積するガレキ量を算定

■電柱の倒壊

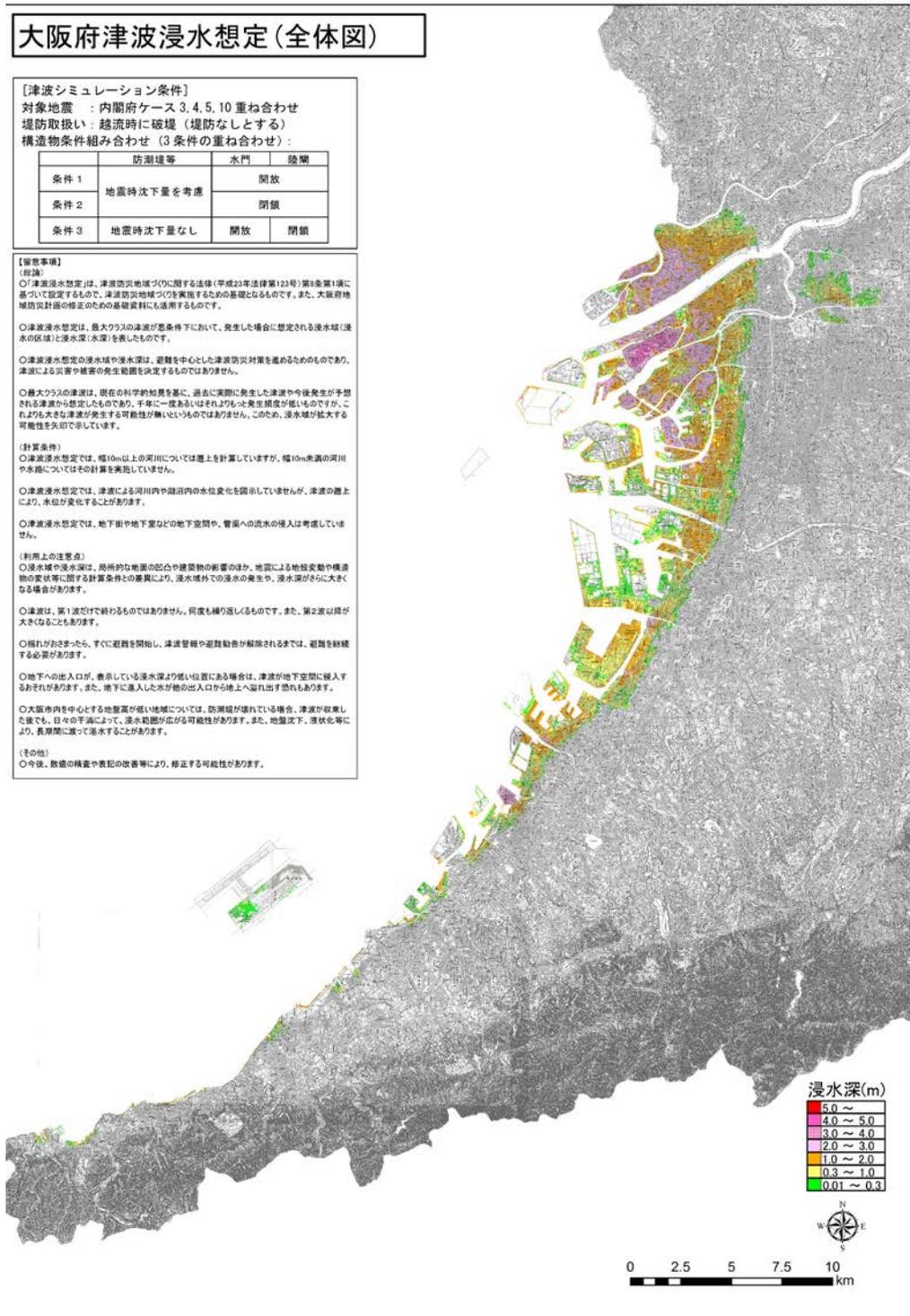
- ・ 無電柱化の整備が実施されていない、液状化危険度 A または B の区間の電柱が倒壊すると想定
- ・ 電柱の設置間隔については、以下原単位を想定
DID 地区：35m、市街地：45m、非市街地：50m
- ・ 阪神淡路大震災における被害実績を基にした以下の電柱倒壊率を適用※
震度 7：0.8%、震度 6 強・6 弱：0.56%、震度 5 強以下：0.0005%

※出典：阪神・淡路大震災での被害実態を基に中央防災会議で設定

(3) 津波堆積物による被害

「大阪府南海トラフ巨大地震対策等検討部会」で公表されている津波浸水想定区域内における、道路啓開の対象となる道路について、津波堆積物が4cm※堆積すると想定し堆積物の量を想定し算定する。

※東日本大震災における津波堆積物の堆積高 2.5cm～4cm より



出典：大阪府津波浸水想定図（大阪府南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会）

図 3-7 大阪府津波浸水想定図

(4) 立ち往生車両と放置車両

南海トラフ巨大地震による立ち往生車両と放置車両の台数（発災時の路上車両数）について、道路交通センサデータのピーク時間交通量と混雑時平均旅行速度から求まる交通密度に区間延長を掛け合わせるにより想定し算定する。

$$\text{路上車両台数 (台)} = \frac{\text{ピーク時間交通量 (台/h)}}{\text{混雑時平均旅行速度 (km/h)}} \times \text{区間延長 (km)}$$

なお、津波浸水箇所及び落石や自然斜面の崩壊等で挟まれた迂回路が存在しない区間で算定する。

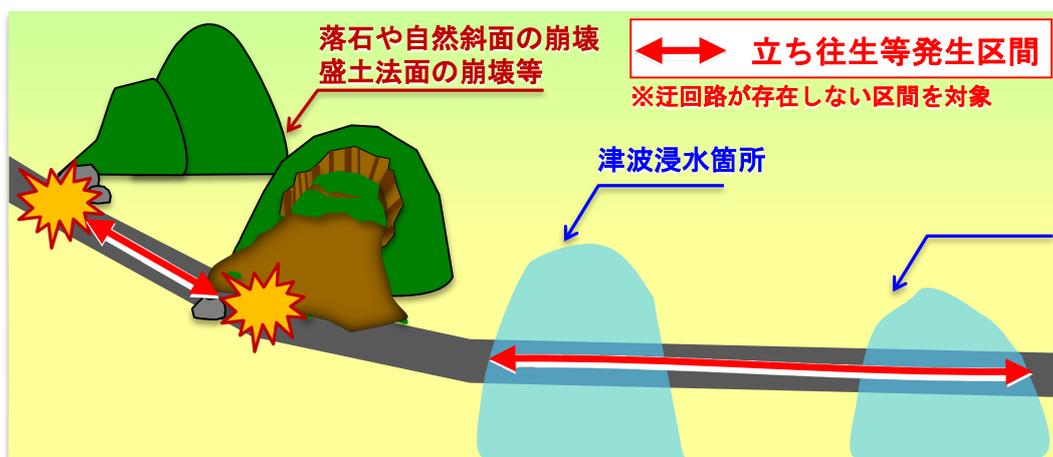


図 3-8 立往生車両等の発生区間イメージ

表 3-4 発災後の車両割合

対象	割合
立ち往生車両	6割
放置車両	3割
その他	1割

出典：関東地方整備局想定割合

※その他は被災して移動不能となった車両等



出典：首都直下地震道路啓開計画（初版）H27.2

写真 3-4 立往生車両等イメージ

(5) 落石や自然斜面・盛土法面の崩壊

落石及び盛土法面について、対策や監視が必要な点検箇所のうち、道路管理者による防災カルテ等の点検調書で交通遮断の可能性がある要対策箇所を対象とし、震度 6 弱以上で崩壊するものと想定し算定する。

落石及び盛土法面崩落による被害規模の被害規模は、収集した点検調書における想定流出土砂量を適用する。なお、想定流出土砂量が不明な場合は、収集した点検調書における想定流出土砂量をもとに、1 箇所あたりの平均想定流出土砂量を算定し、この原単位を適用する。（＝想定被災箇所×1 箇所あたりの平均想定流出土砂量）

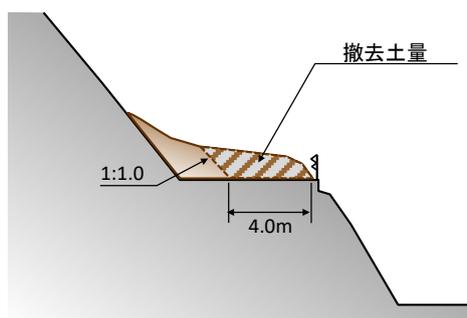


図 3-9 想定崩壊土量の発生および撤去イメージ



写真 3-5 盛土法面の崩壊状況（東日本大震災での被災事例）

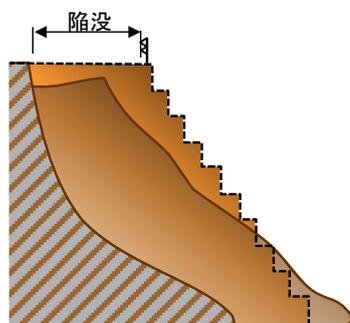


図 3-10 盛土法面の崩壊イメージ

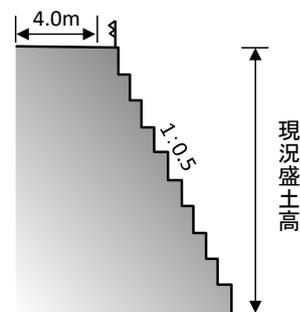


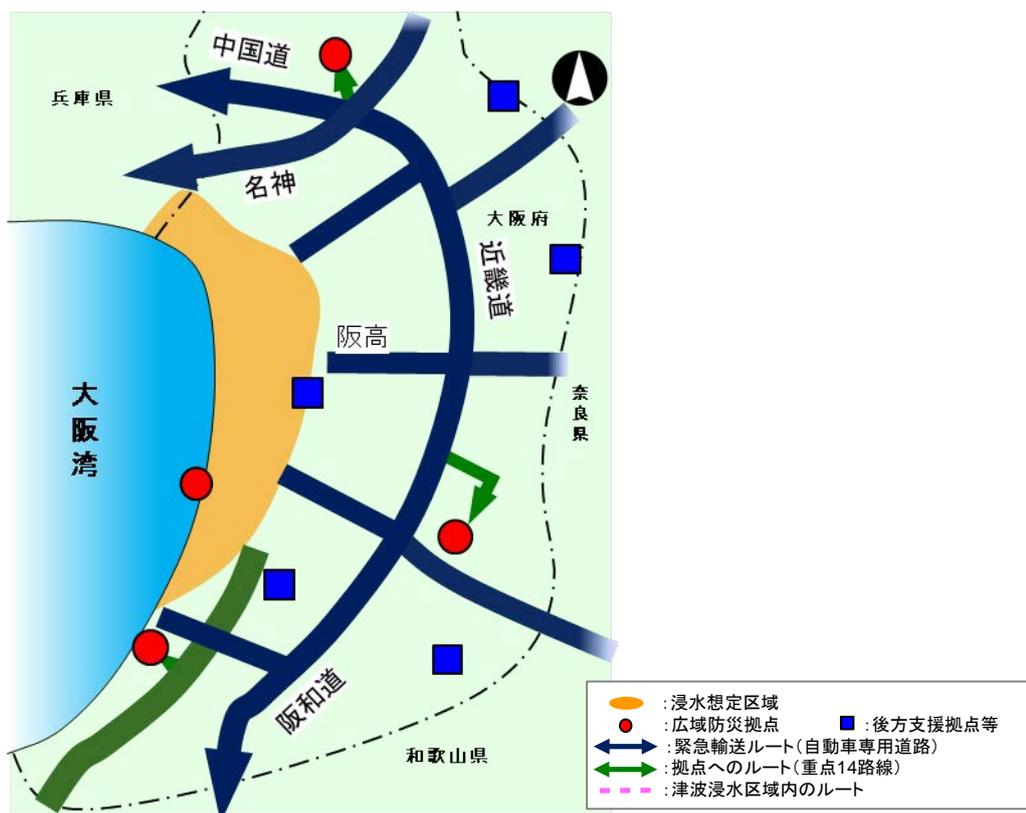
図 3-11 盛土法面の復旧イメージ

3.5 道路啓開の目標

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、広域緊急交通路及び広域防災拠点等へのアクセスルートの啓開を完了させる。

(1) STEP1 発災後24時間以内完了目標

- ・ 広域緊急交通路（自動車専用道路、重点14路線）のうち緊急輸送ルート及び広域防災拠点へのルート（津波浸水区域外）を確保。
- ・ 関係機関、災害協定業者と密接に連携した被災状況把握と情報共有。
- ・ 被災状況に応じた道路啓開の優先順位の決定と、災害協定業者との連携による迅速な道路啓開作業の準備、及び浸水区域外の道路啓開。

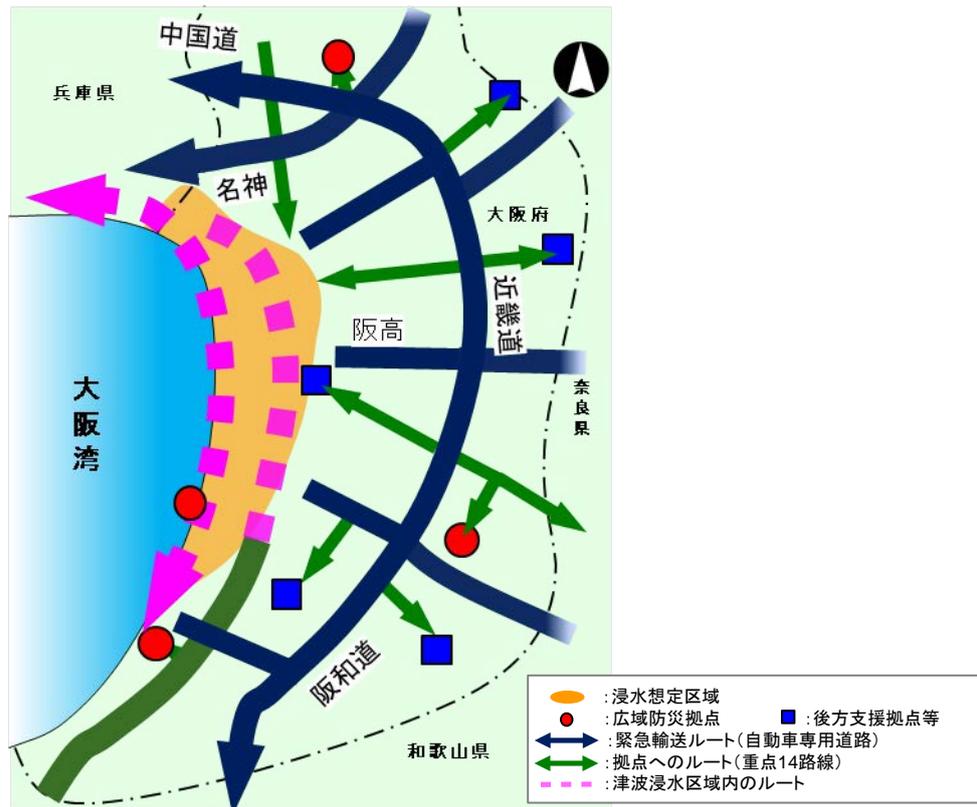


※図はイメージであり、詳細なルートや具体的な拠点等を示すものではない

図 3-12 STEP1 啓開イメージ

(2) STEP2 発災後 48 時間以内完了目標

- ・ 浸水区域外の広域緊急交通路（自動車専用道路、重点 14 路線）及び後方支援活動拠点、災害拠点病院を結ぶルートを確認。
- ・ 救援・救助活動の主要拠点となる後方支援活動拠点、災害拠点病院へのルートを啓開。
- ・ 津波浸水区域は、津波警報解除（東日本大震災では発災から約 30 時間後に解除）まで浸水区域手前で待機。
- ・ 津波警報解除後から浸水区域の道路啓開に順次着手。



※図はイメージであり、詳細なルートや具体的な拠点等を示すものではない

図 3-13 STEP2 啓開イメージ

(3) STEP3 発災後 72 時間以内完了目標

- ・ 広域緊急交通路（自動車専用道路、重点 14 路線）、広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院へのルートを含めて確保。
- ・ 浸水区域を含む道路啓開を完了。



※図はイメージであり、詳細なルートや具体的な拠点等を示すものではない

図 3-14 STEP3 啓開イメージ

4 道路啓開の実施

4.1 発災時の行動計画

4.1.1 タイムライン

道路啓開の実施において、各関係機関は発災時からの経過時間に応じた図 4-1 のタイムラインに基づいて迅速に行動、調整、連絡等を行い、24、48、72 時間以内に設定した各進出ルートの道路啓開を完了することを目標とする。なお、タイムラインを基本としつつも、実際の災害の状況に応じて臨機の対応を行うものとする。また今後、訓練等で本タイムラインを活用して課題を抽出し、改善を図っていくものとする。

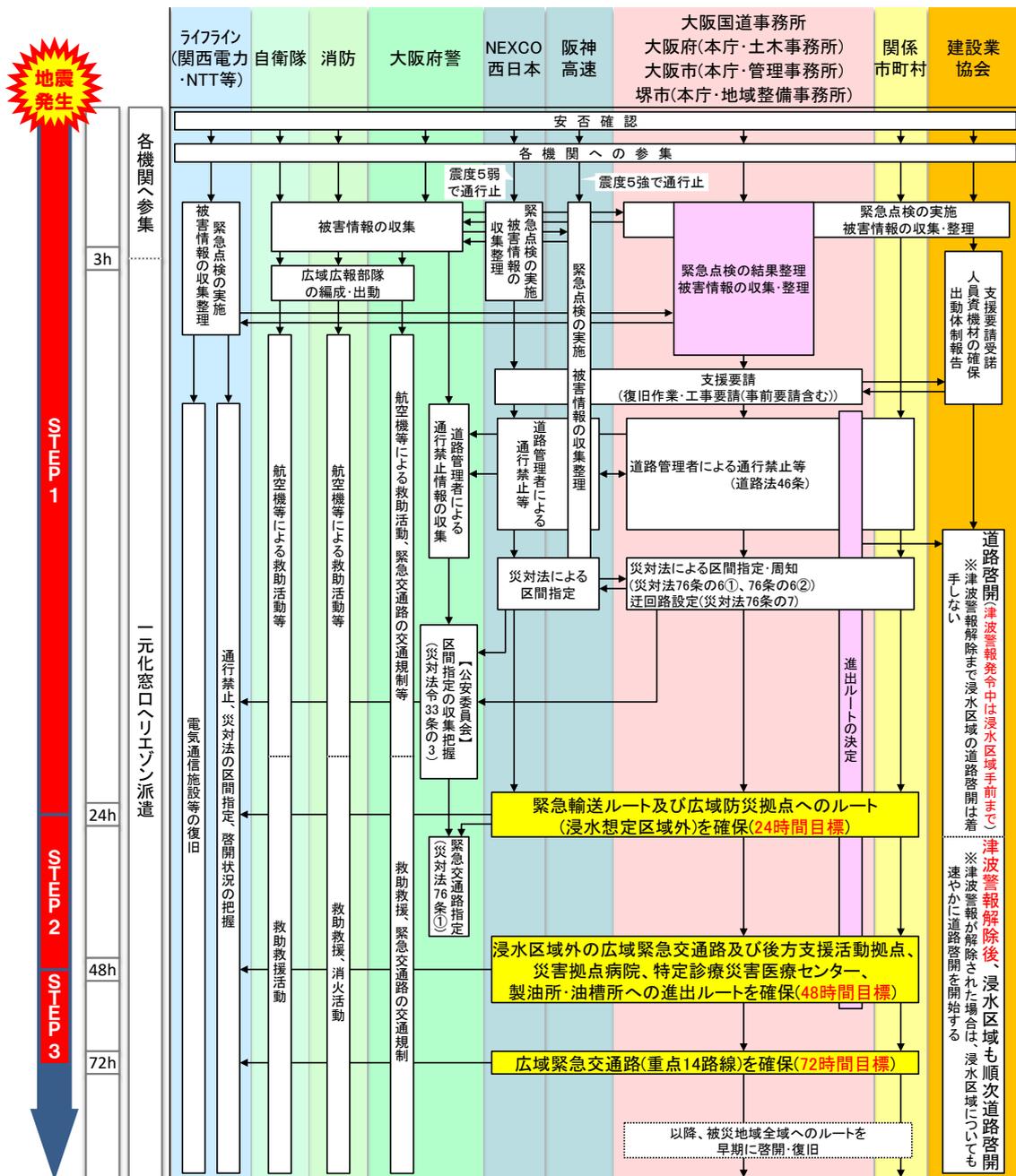


図 4-1 タイムライン

4.1.2 災害協定の発動

現地調査の発動タイミングについて、協定では「震度6弱以上の地震が発生した場合は資機材の確保・準備を行う。調査は道路管理者からの要請があった場合を基本とするが、連絡不通の場合は要請を待たず調査を行う」となっており、他地域の事例を調査した結果も、自動的に調査を行うとしている場合が多いが、平成30年6月に発生した大阪北部地震では、震度6弱を観測したが、啓開が必要な道路被害は無かったため、「震度6弱を観測し、通信途絶の場合に要請を待たず現地調査開始」とした。

ただし、例えば、平日昼間、平日夜間、休日昼間、休日夜間の連絡方法や、誰が誰に連絡するかについて等、細部の運用は今後も継続して検討することとする。

4.1.3 発災時の行動計画

実際に道路管理者と道路啓開作業を行う啓開担当者との流れを図4-2に示す。

発災前は、協議会等での最新情報の周知や共有、建設業団体への身分証の交付、啓開計画に基づく啓開訓練等（連絡系統確認やロールプレイング訓練等）を実施し、準備しておく。

発災後は、速やかに災害協定に基づき調査・啓開の要請を行うものとする。なお、必要な情報は随時共有し、状況により不足する資機材の調達も要請する。

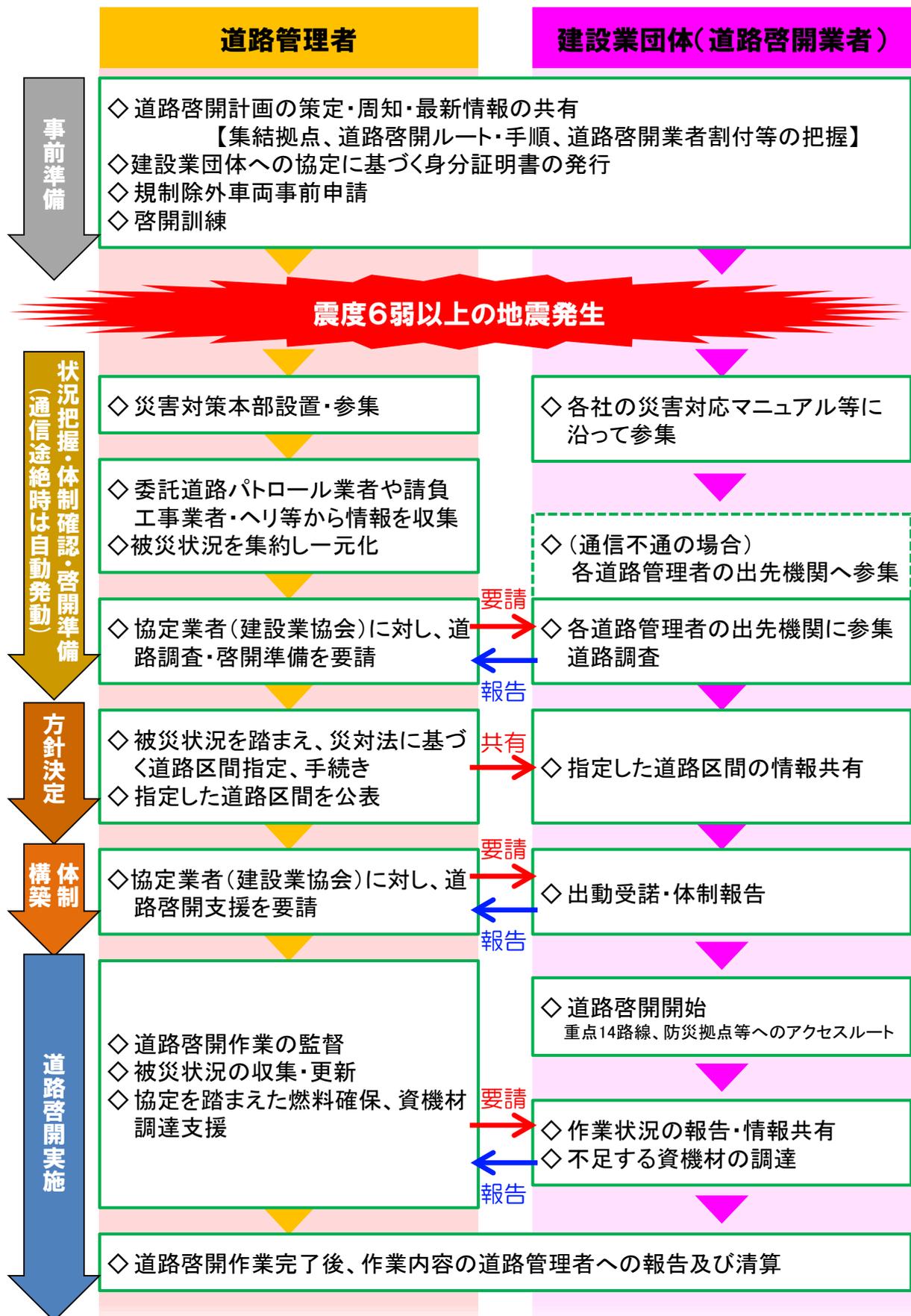


図 4-2 道路管理者と啓開担当業者の行動計画

4.1.4 参集拠点

発災直後から連絡・指示が確実に行えるよう、啓開担当者は担当道路の管理者（指示者）が参集する担当出先機関（大阪国道事務所出張所、大阪府土木事務所、大阪市工営所、堺市整備事務所）をそれぞれ参集拠点とする。

管理担当が異なる複数区間を担当する業者（表 4-1 の丸数字がついた業者）は、各区間の管理を担当する集結拠点にそれぞれ担当者が分散して参集するものとする。

なお、発災後、啓開担当業者は建設業協会からの要請を受け参集することを基本とするが、通信不通の場合は、自動的に参集するものとする。

表 4-1 参集拠点と啓開担当業者（メイン担当のみ掲載）

集結拠点	業者	集結拠点	業者
高槻維持出張所	安積建設	枚方土木事務所	ガイアート ③
	大成ロテック ①		世紀東急工業 ④
	大林道路 ①		大有建設
	日本道路 ①		日本道路 ②
	明清建設		NIPPO ②
西大阪維持出張所	奥村組	八尾土木事務所	佐藤渡辺 ②
	三井住友建設		東亜道路工業
	森組		大成ロテック ②
	浅沼組 ①	富田林土木事務所	常盤工業
	竹中工務店	鳳土木事務所	旭工建 ②
	南海辰村建設	岸和田土木事務所	鹿島道路 ②
	佐藤渡辺 ①		福田道路 ②
	前田道路 ①		清水建設
南大阪維持出張所	旭工建 ①	中浜工営所	西松建設 ②
	三井住建道路	田島工営所	森本組
	鹿島道路 ①		大林組
	鉄建建設	津守工営所	村本建設
	東洋建設	市岡工営所	熊谷組
	福田道路 ①	住之江工営所	鴻池組
	NIPPO ①	平野工営所	浅沼組 ②
	北大阪維持出張所	ハンシン建設	野田工営所
西松建設 ①		戸田建設	
青木あすなる		大成建設 ②	
銭高組		大鉄工業	
大成建設 ①		大豊建設	
ガイアート ①		長谷工コーポレーション	
フジタ		飛島建設	
世紀東急工業 ①		十三工営所	鹿島建設
大林道路 ②			西武建設
北川HT			前田建設工業
世紀東急工業 ②			東急建設
池田土木事務所	前田道路 ②	西部地域整備事務所	塚建協 ①
	大林道路 ③	北部地域整備事務所	塚建協 ②
	ガイアート ②	南部地域整備事務所	塚建協 ③
茨木土木事務所	昭建		
	世紀東急工業 ③		

※重点 14 路線啓開主担当のみ掲載

- ・ 青字業者＝大阪建設業協会所属
- ・ 緑字業者＝堺建設業協会所属
- ・ 黒字業者＝日本道路建設業協会所属

丸数字は同一業者が複数拠点に分散参集

4.2 情報収集・指示・連絡手段

4.2.1 情報の一括集約、発信

関係機関で構成した情報一元化窓口“大阪府域道路情報連絡室（仮称）”を大阪国道事務所の情報室に設置、各機関から職員を派遣し、情報集約・共有を図り啓開ルート（通行可能ルート）を選定、集約した情報を各機関に伝達するとともに実作業の指示を行う。

作業に当たって細部の調整は、各機関と啓開担当者で行うものとし、各機関がそれぞれの上部組織（各機関の災害対策本部）に同じ情報を伝達するよう留意する。

なお、情報共有方法については、今後も訓練結果等を参考にし、継続して更に良い方法を検討するものとする。

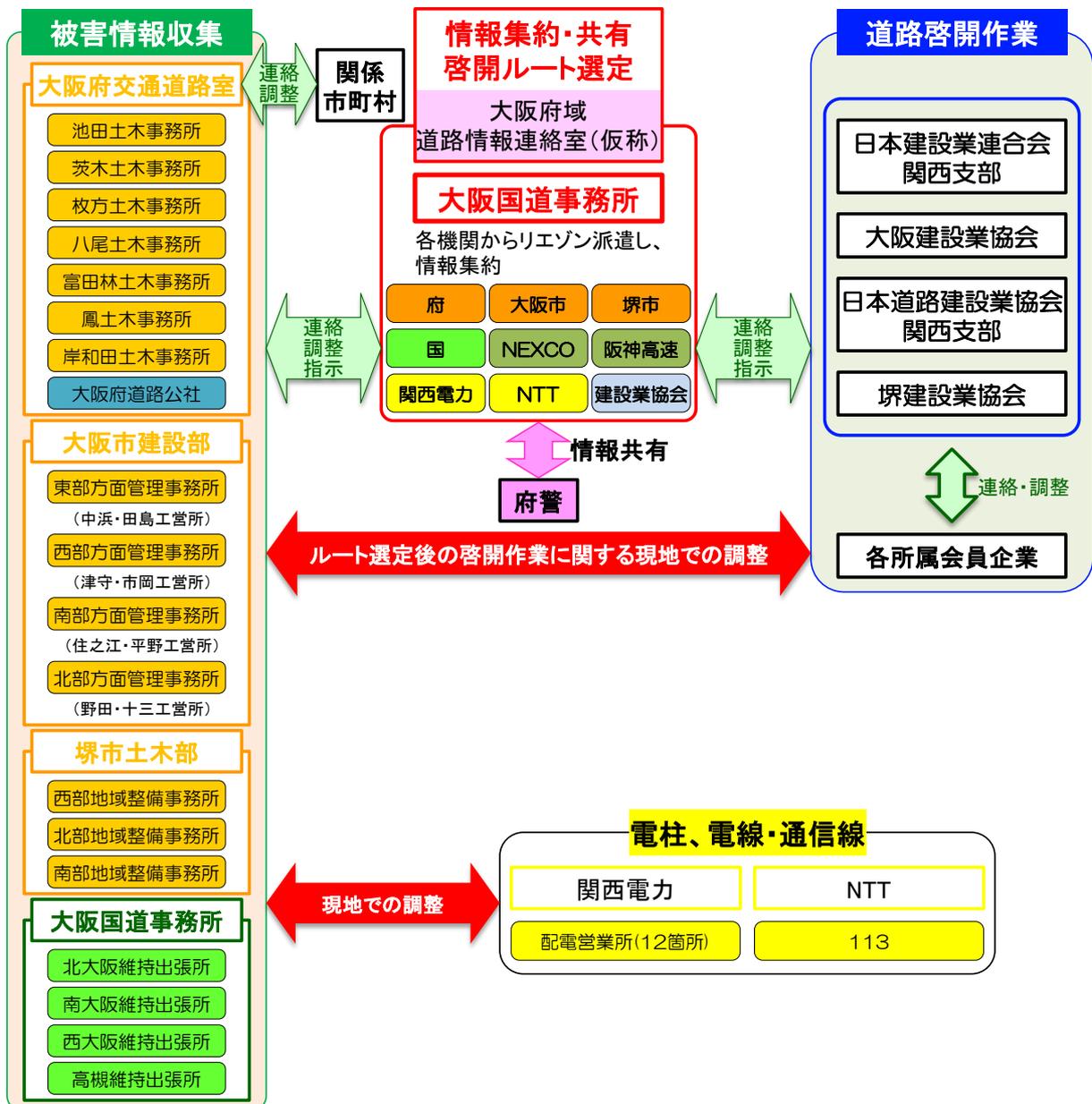


図 4-3 情報集約・共有系統

4.2.2 情報収集

被害状況の収集方法手段について、現状で利用可能な以下の手段を用いることとする。

- 参集途上調査
- パトロール、協定業者による調査からの報告
- ヘリコプターによる上空からの調査
- CCTV（カメラ）の情報
- 報道、SNSからの情報

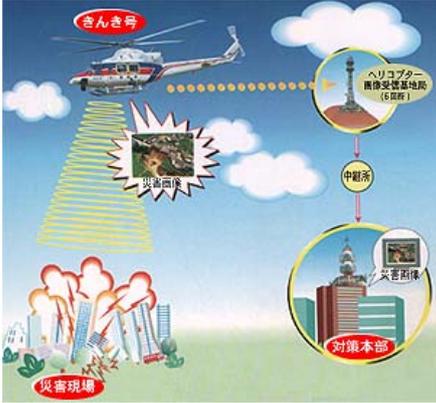
また、DISAANA（ディサーナ）は国立研究開発法人情報通信研究機構耐災害 ICT 研究センターで開発され、熊本地震等で使用されたこともあるが、このようなツールを使って被害状況把握を行うことも有効である。

なお、今後も有用な手段が開発等された場合は、随時更新する。

○緊急パトロール等による調査



○ヘリコプターによる調査



○対災害SNS情報分析システム(DISAANA)の活用



twitterの投稿内容をリアルタイムに分析し、エリアを指定することにより、災害に関する問題・トラブルを自動的に抽出し、リスト形式又は地図形式で表示

〈活用事例〉

- ・内閣府：熊本地震（H28.4）の際に、指定避難所以外でのニーズ把握等に活用
- ・大分県：阿蘇山の爆発的噴火や日向灘を震源とする地震（H28.10）の際に、県内の被害情報の把握のため活用

出典) 国立研究開発法人情報通信研究機構：DISAANAホームページ
(<https://disaana.jp/>)

図 4-4 被害情報の収集手段例

4.2.3 緊急点検の報告方法と内容

啓開担当者は、道路啓開対象路線に対して緊急点検を行い、主に目視による通行の可否確認後、調査した区間と通行不可能状態の箇所を随時、電話、電子メール、FAX等、可能な手段を用い、道路管理者に状況を報告する。全区間調査完了後もその旨報告する。なお、通信不可の場合は連絡員による報告も考えられる。

調査結果の報告については“通行不可能の箇所のみ”を可能な手段で報告するものとし、報告する内容については、報告する対象路線、異常箇所の位置、被災状況（啓開による通行の可否）、迂回路の有無とする。

<p>① 電話による報告文例 [啓開後通行可のケース]</p> <p>〇〇建設 〇〇です。 国道〇〇号の〇〇交差点～〇〇交差点は調査完了。××交差点から□□交差点間については、建物の外壁が崩れ現在通行不可能ですが、啓開が可能です。他道路は建物倒壊により通行不能です。</p>	<p>[啓開・通行不可・迂回路ありのケース]</p> <p>〇〇建設 〇〇です。 国道〇〇号の〇〇交差点～〇〇交差点は調査完了。国道〇〇号の〇〇市内〇〇交差点から□□交差点間については、〇〇橋落橋により現在通行不可能です。 なお、隣接する△△橋を迂回すれば、当該区間を通過することが可能です。</p>
<p>② 電子メールによる報告文例 [啓開・通行不能・迂回路ありのケース]</p> <p>題名:【被災状況】国道〇〇号（〇〇市） 本文:調査済区間：××交差点～〇〇交差点 異常箇所：〇〇交差点～□□交差点（〇〇駅の西側） 通行可否：啓開・通行不能 被災状況：〇〇橋の落橋 その他：△△橋迂回により当該区間の通過可能 報告者：〇〇建設 〇〇〇090-〇〇〇〇-〇〇〇〇 添付:被災状況写真.jpg</p>	

図 4-5 緊急点検の報告文例（電話及び電子メールの場合）

4.2.4 啓開作業の情報伝達の流れ

道路情報連絡室(仮称)開設前においても、連絡・調整・指示が確実に実施できる仕組みを構築しておく必要がある。

連絡室開設までは、各道路管理者(集結拠点)と建設業協会間で、調査・啓開に関する連絡・調整・指示し、連絡室開設後、各道路管理者は連絡室に情報を伝達し、各道路管理者間で情報を共有化する。

基本的には、各道路管理者が委託している道路パトロール(維持作業)や工事請負業者等にパトロール、状況調査を行わせるが、大規模災害で委託業者のみでは状況が把握出来ない場合、協定を結んでいる建設業協会へ調査を要請。建設業協会から連絡を受けた啓開担当業者は、参集拠点へ集合する。

また、調査・啓開中に要救助者やご遺体を発見した場合、警察、消防に連絡する。

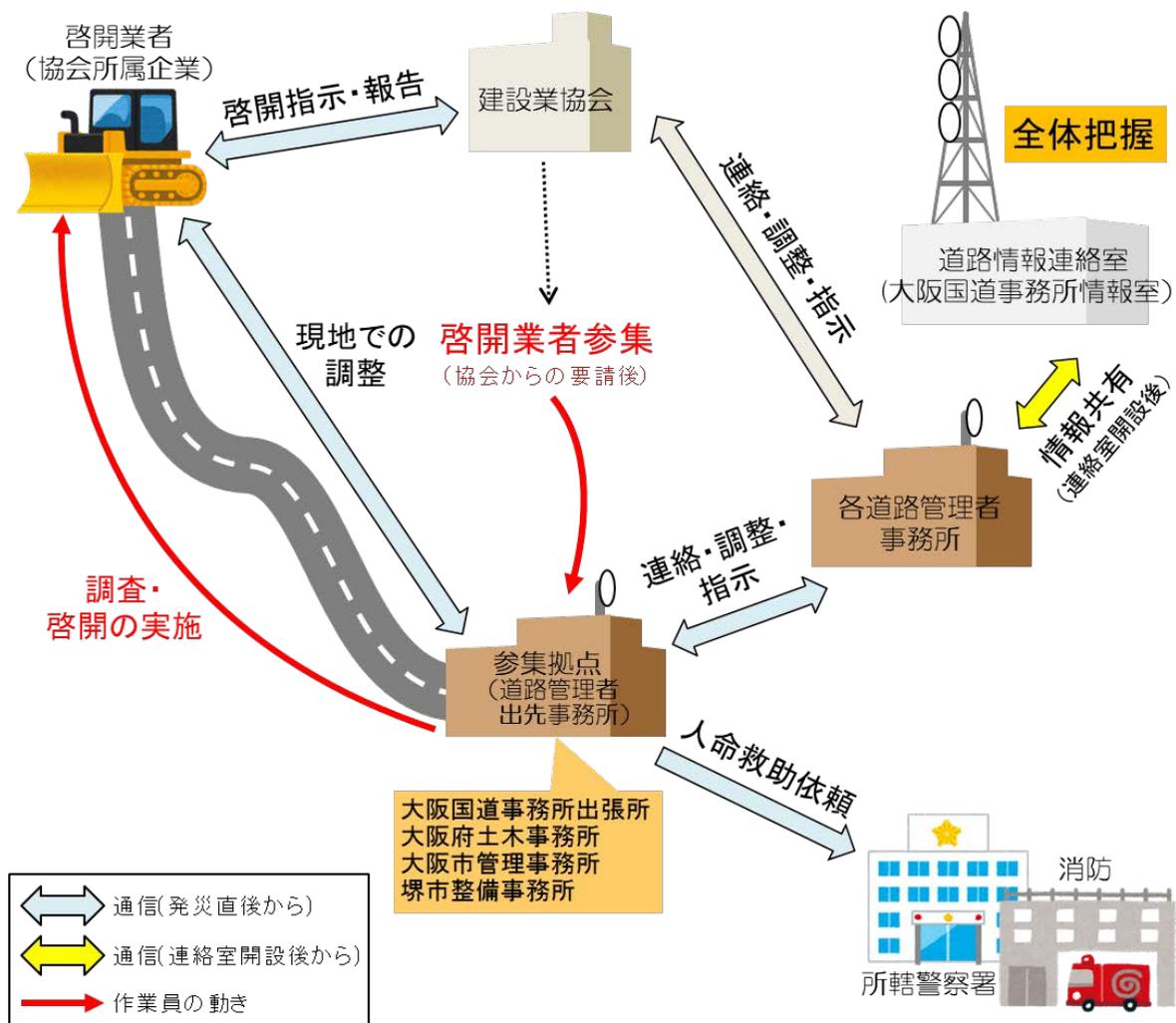


図 4-7 啓開作業の情報伝達の流れ (通信可能な場合)

通信途絶の場合においても、調査・啓開作業状況を確実に共有する仕組みを構築しておく必要がある。

通信不可能で周辺の状況やマスコミ報道等から大規模災害が発生しているという状況の場合、啓開担当業者は、建設業協会からの連絡を待たずして参集拠点へ集合する。

通信が回復するまでは、作業員は定期的に参集拠点に集合し、道路管理者への作業状況確認、作業引継ぎを実施する。また、参集拠点で共有した情報は、道路管理者が専用回線等にて連絡室へ伝達し、通信復旧後、連絡室から建設業協会に情報を伝達するものとする。

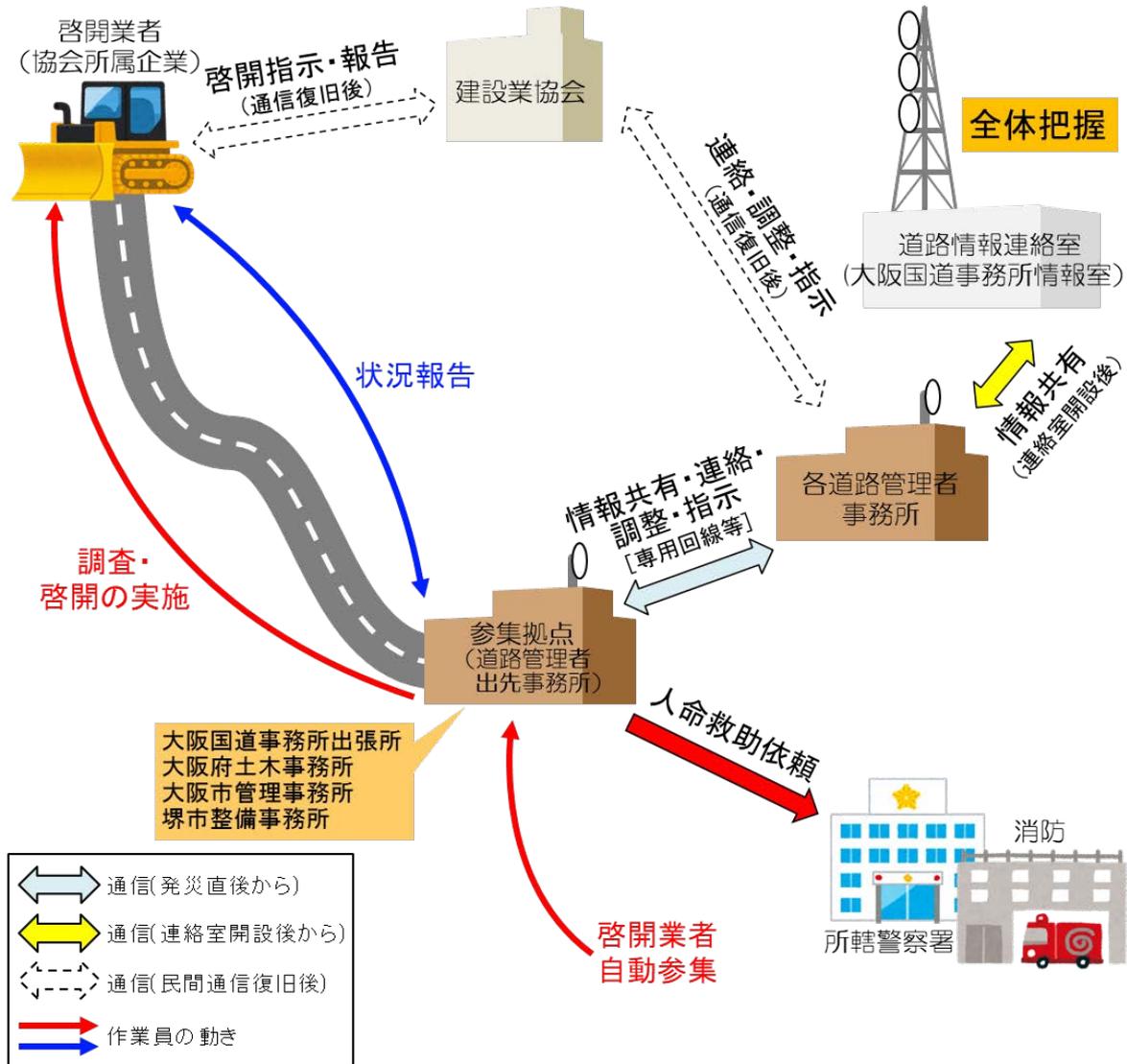


図 4-8 啓開作業の情報伝達の流れ (通信途絶の場合)

4.3 事前準備

4.3.1 道路啓開実施における各種手続き

既存の計画・マニュアル、既往災害事例を基に道路啓開活動に必要な手続きを以下に整理する。

(1) 緊急通行車両又は規制除外車両の届出

啓開実施者は、あらかじめ緊急通行車両又は規制除外車両の事前届出を行う。

事前準備として緊急通行車両、規制除外車両の届出を行う。

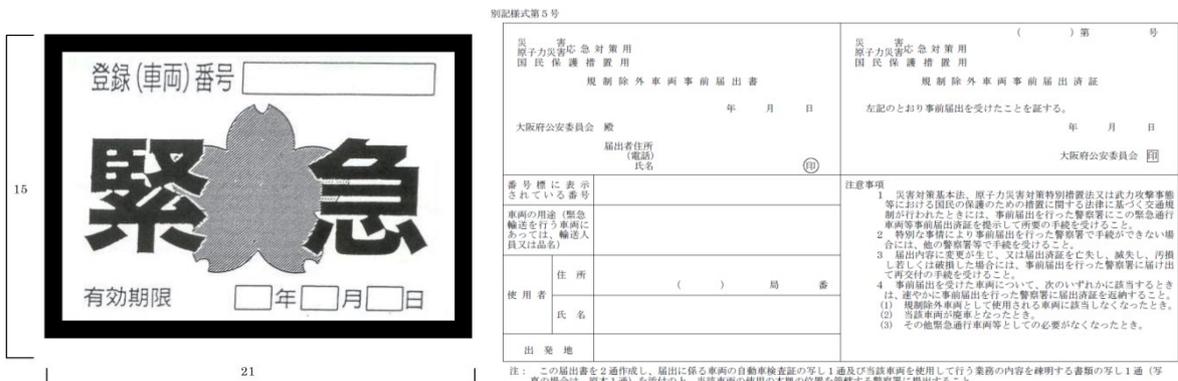
ここで緊急通行車両とは、災害対策基本法に規定する災害応急対策を実施するために使用される計画がある車両で、指定行政機関等が保有し、若しくはこれらとの契約等により指定行政機関等の活動のために使用され、又は災害発生時に他の関係機関から調達する車両を指し、あらかじめ事前届出を行うことによって、大規模災害発生時に速やかに標章等の交付を受け、緊急交通路の通行が可能となる。

啓開業者が行う届け出は「規制除外車両」の事前届出となり、規制除外車両とは、災害対策基本法の規定に基づく交通規制の対象から除外する車両のうち、大規模災害発生後速やかに緊急交通路の通行を認めることが適切である車両を指し、緊急通行車両と同様の手続きが必要となる。緊急通行車両とならないもののうち、使用の本拠の位置が大阪府内にある建設用重機、道路啓開作業用車両又は重機輸送車両が該当する。

なお、資機材倉庫等の関係で他府県にあるものは、その府県への届け出を行う。

※ 具体的には、災害対策基本法に基づき指定公共機関、指定地方公共機関に指定されている事業者、団体等が保有する車両に加え、国、県、指定公共機関等と災害時における各種協定又契約を締結している事業者、団体等が保有する車両が緊急通行車両の対象となる。

※ 事前届出の対象となる車両の使用の本拠の位置を管轄する署長に対して行う。



出典：大規模災害に伴う緊急通行車両等の確認等事務処理要領の制定について（依命通達）
平成 25 年 6 月 28 日大阪府警

図 4-9 緊急通行車両標章（左）及び規制除外車両事前届出書（右）

(2) 身分証明書の発行

放置車両の撤去に備え、啓開実施者に対し車両移動の身分証明書の発行を行う。

災害対策基本法の第76条の6に基づき、現場での円滑な対応のため、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（身分証明書）を交付する。

なお、道路管理者が車両等の移動を行う場合には、災対法による権限を行使することとなるため、道路管理者の身分証明書を携行し対応する。

【施行通知】

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）

(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

(略)

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。

(略)

第 災〇-〇 号	
身 分 証 明 書	
会社名： ○○○○○○○株式会社	
住 所： ○〇市○○○○○	
上記の者は、災害対策基本法第76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。	
業務の名称： ○○○○○○○	
有効期間： 平成〇年〇月〇日	
発行日： 平成〇年〇月〇日	
発行者： 国土交通省〇〇整備局	
〇〇〇国道事務所長 印	

出典：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29年12月改訂版 国土交通省道路局

図 4-10 国交省発行の身分証（例）

4.3.2 災害対策基本法に基づく道路啓開及び車両等移動の流れ

平成26年11月21日に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、迅速な道路啓開に向けた措置として放置車両対策等の強化を図るための措置が盛り込まれた。これにより、大規模な災害発生時に、図4-11の流れに示す手続きを経て道路管理者が放置車両・立ち往生車両の移動・撤去を行うことが可能となった。

これに基づき、車両移動を含む道路啓開が発災後迅速に進められるよう、準備を進めておくことが重要である。

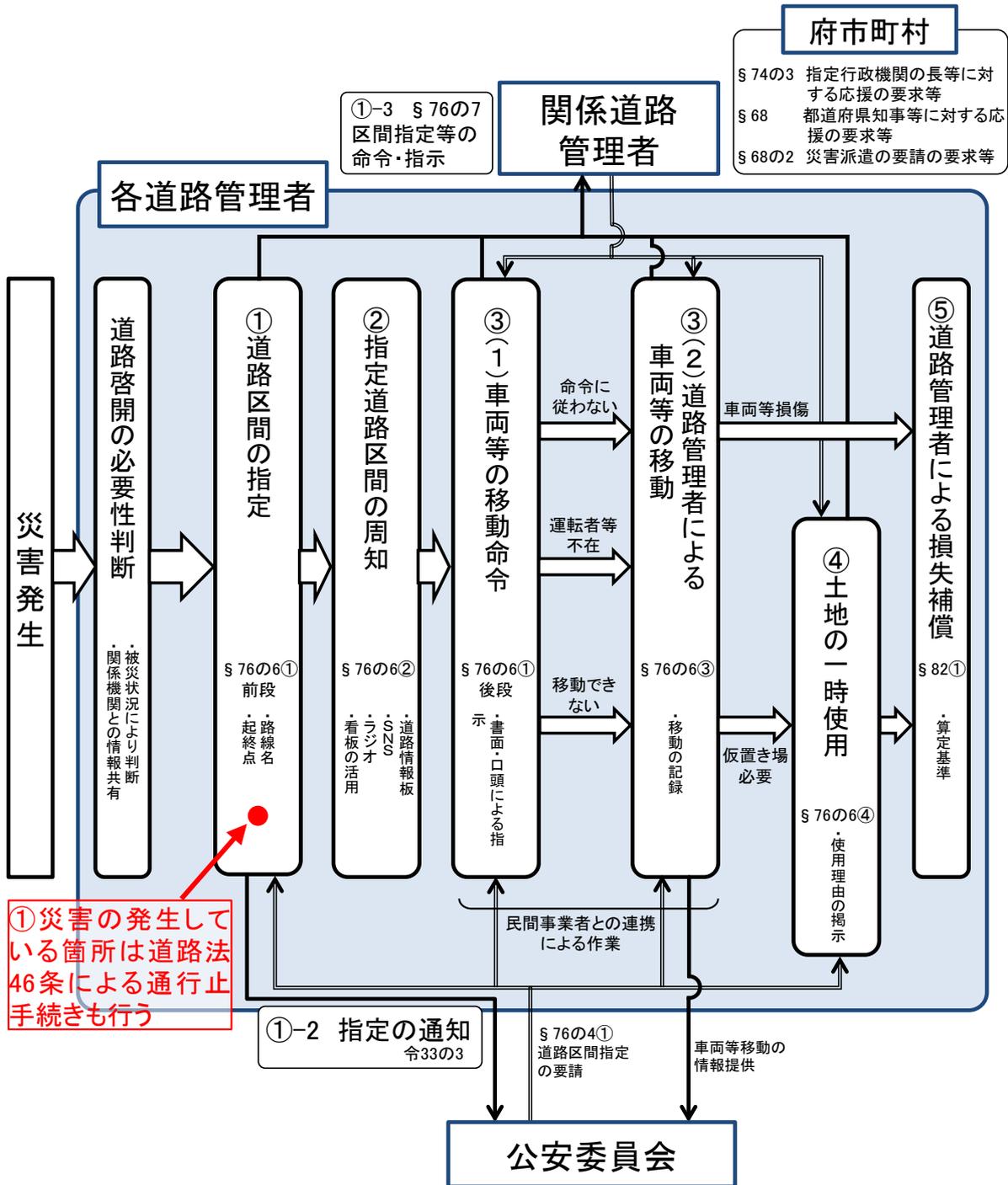


図4-11 災害対策基本法に基づく道路啓開、車両等の移動の流れ

(1) 道路区間指定、区間指定の命令・指示

各道路管理者は災害対策基本法第七十六条の六第1項に基づき管理する道路の「区間の指定」を行う。

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。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。

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によって行うほか、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。

表 4-2 道路管理者と管理道路

道路区間の指定		道路管理者			
		国	大阪府	指定都市 (大阪市・堺市)	市町村 (指定都市以外)
管理する道路	国道(指定区間)	○			
	国道(指定区間外) 主要地方道 府道	※	○		
	国道(指定区間外) 主要地方道 府道 市道	※		○	
	市町村道	※	※		○

注) ※・・・国・府は※印の道路の管理者に対し区間の指定・命令ができる(災対法76条の7 1項)
道路の区間を指定したときは、公安委員会に対し道路区間指定の通知する(災対法施行令33条の3)

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第76条の6第1項の規定に基づき、下記の道路区間を（指定・廃止）する。

平成〇年〇月〇日

国土交通省

〇〇地方整備局長

（各区間指定の場合）

路線名	区 間		延長 (m)	備考
国道〇号	〇〇県〇〇市 〇〇町〇〇地先から	〇〇県〇〇市 〇〇町〇〇地先まで	〇〇〇〇	新規
国道〇号	〇〇県〇〇市 〇〇町〇〇地先から	〇〇県〇〇市 〇〇町〇〇地先まで	〇〇〇〇	継続
国道〇号	〇〇県〇〇市 〇〇町〇〇地先から	〇〇県〇〇市 〇〇町〇〇地先まで	〇〇〇〇	廃止

（区域としての指定の場合）

路線名	区 間	延長 (m)	備考
国道〇号	国道298号から東京都心に向けての区間	〇〇〇〇	新規
国道〇号		〇〇〇〇	新規

出典：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29年12月改訂版 国土交通省道路局

図 4-12 道路区間指定・区域指定及び解除様式

(2) 公安委員会への指定の通知

災害対策基本法第七十六条の六第1項に基づき「区間の指定」を行う場合は公安委員会へ通知する。

施行令第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。

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、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。

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。

文書番号 平成〇年〇月〇日
〇〇公安委員会 殿
国土交通省〇〇地方整備局長
災害対策基本法第76条の6第1項の 規定に基づく道路区間指定について
災害対策基本法第76条の6第1項の規定に基づき、下記のとおり区 間指定するため、災害対策基本法施行令第33条の3の規定に基づき通 知します。
記
指定道路区間：国道〇号〇〇地先～〇〇地先 指定理由：緊急通行車両の通行確保のため
担当：〇〇国道事務所〇〇課〇〇 電話〇〇(〇〇)〇〇〇〇

出典：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29年12月改訂版 国土交通省道路局

図 4-13 道路区間指定・区域指定様式（例：整備局 ⇒ 公安委員会）

(3) 道路法 46 条による“通行の禁止又は制限”

各道路管理者は災害が発生している箇所は災害対策基本法第七十六条の六第 1 項に基づき管理する道路の「区間の指定」を行うと同時に“道路法 46 条による「通行の禁止又は制限」”を行う。

災害の発生している箇所は道路法 46 条による通行止めの手続きを行い、車両移動を行う。道路管理者は道路法 46 条に基づく通行止措置を行う場合は、府公安委員会の意見を聴かなければならない。

ただし、緊急を要するためやむを得ない場合は、事後において、速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。

この場合、まず口頭で連絡を行い、後に書面で通知を行う。

(4) 道路区域指定の周知

各道路管理者は災害対策基本法第七十六条の六第 2 項に基づき「指定道路区間の周知」を行う。

災対法に基づく道路区間指定を行った場合は、当該指定道路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、SNS 等による情報提供
- 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立て看板を掲出
- ホームページ、記者発表 等

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、当該指定道路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。

立て看板は、指定道路区間の起終点に設置するほか、通行車両の多い交差点等、適宜設置するものとし、道路啓開作業にあわせて設置する。

<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。

図 4-14 道路情報板の文例

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

Press Release
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、下記の道路区間を指定します。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。

路線名	指定する道路区間
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

近畿地方整備局 道路部
@mit_kinki_road

フォローする

緊急車両の通行を確保するため、8号福井県あわら市牛ノ谷地先～福井県福井市和田2丁目地先間の通行止め区間を延伸し、放置車両・立ち往生車両の移動等の作業を実施します。

■区間
あわら市牛ノ谷地先～福井市和田2丁目地先 (約2.4km)



21:06 - 2018年2月6日

(2018年福井豪雪時の事例)

図 4-15 記者発表(左)及びSNS(ツイッター)(右)の例



写真 4-1 立て看板の例

(5) 車両等の移動

1) 路上車両の撤去<車両等移動命令>

車両等の移動については、「運転者等への移動命令」、「道路管理者自らによる移動」のいずれかにより対応することとなる。

国や府市の職員が車両等の移動を行う場合には、災対法による権限を行使することとなるため、それぞれの身分証明書を携行し、対応するものとする。また、国、府市から委託された民間事業者においても、身分証明書を携行するものとする。

道路啓開作業の支障となる車両の運転者等に対して、道路管理者の職員等は、災対法に基づく措置であることを説明した上で、車両等の移動先を指示し、車両等を移動させるものとする。

数多くの運転者等に同時に命令を伝える必要がある場合には、拡声器等で各運転者に同時に聞こえるようにするとともに、自治体が用意した運転者向け避難所で呼びかける等の工夫を行うことが必要である。

なお、書面の提示により命令することのほか、口頭での命令も可能であり、現場の状況に応じて適宜判断する。

現場での車両等の移動は、指定道路区間を指定した後に実施することとなるが、周知と同時に実施することは差し支えない。

道路啓開により確保する幅員及び車線は、被災地の人口や周辺状況等に応じて判断することになる。

例えば、東日本大震災では、緊急措置として、まずは救命救急のためのルートとして1車線分の道路啓開を実施し、その後、順次必要な幅員を確保している。

【車両移動命令を行う際の発言例】

- ・ ○○（道路管理者名）の○○です。
（○○（道路管理者名）から委託を受けている○○株式会社の○○です。）
- ・ この道路は、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ため道路啓開作業を行う区間に指定されました。
- ・ 緊急通行車両の通行のため、速やかに指定道路区間以外に移動するか車両を左側路肩に移動して下さい。
- ・ 移動を行わない場合は、当方により移動を行いますので、車両から離れて下さい。

平成〇年〇月〇日

運転者各位

国土交通省〇〇地方整備局長

災害対策基本法第76条の6第1項の
規定に基づく移動命令について

この道路は、災害のため、災害対策基本法第76条の6第1項の規定に基づき、下記の通り、緊急車両の通行を確保するため道路啓開作業を行う区間に指定されました。

緊急車両の通行のため、速やかに指定道路区間以外に移動するか車両を左側に移動してください。

記

指定理由：緊急通行車両の通行確保のため

指定道路区間：〇〇～〇〇

担当：〇〇国道事務所〇〇課〇〇

電話〇〇（〇〇）〇〇〇〇

出典：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29年12月改訂版 国土交通省道路局

図 4-16 車両移動命令文章の例

2) 路上車両の撤去<管理者による移動>

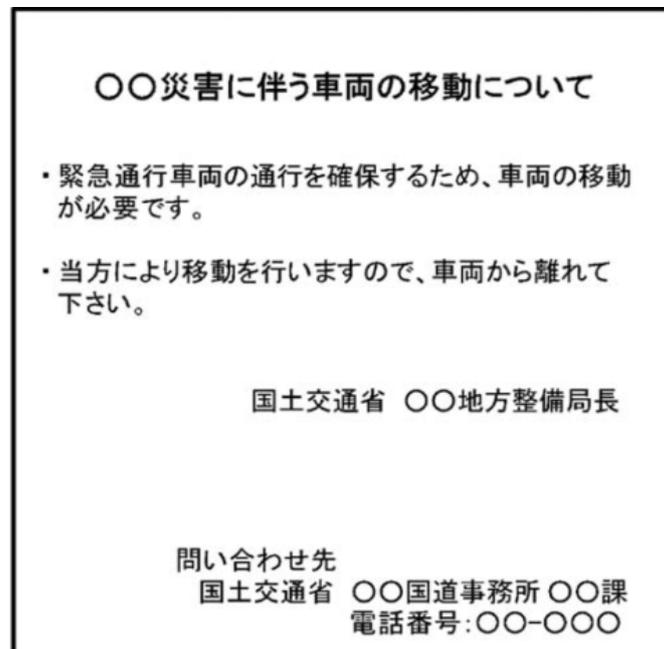
道路管理者自ら行う車両等の移動については、災害対策基本法 76 条の 6 第 3 項では、3 つのケースを想定している。

- 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

一の場合、運転者等は、車両等又はその近傍におり、命令は受けることができるが、本人の意思等により当該車両等の移動に応じない場合のほか、移動に応じる意思はあっても、タイヤのパンクや燃料切れ等により直ちには移動に応じられない場合等が考えられる。

繰り返し、移動命令等を伝えても移動を行わない、もしくは直ちに移動を行うことができない場合は、法第 76 条の 6 に基づき、道路管理者による車両の移動を行う旨を運転者等に通知するとともに、車両等への移動理由の掲示等、所定の手続きを行い、移動を行うものとする。

その際の通知の方法については、書面によることが望ましいが、時間がないときには口頭によるもののみでも差し支えない。



出典：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 29 年 12 月 改訂版 国土交通省道路局

図 4-17 運転者等に車両等の移動を行う旨を文書にて通知を行う場合の様式例

二の場合、運転者等が何らかの事情により、車両等から離れており、運転者等によって車両等の移動ができない場合等が考えられる。

運転者等が近傍にいる可能性もあるため、拡声器等で呼びかけを継続するが、車両等への移動理由の掲示等、所定の手続きを行い、移動を行うものとする。

三の場合、事故等により運転ができない状態の場合等、道路管理者による移動がやむを得ない場合・車両等が連坦し、幅員方向にも車両等の待避の余地がない等、運転者等が車両等にいても移動ができない場合等が考えられる。

その場合は、法第76条の6に基づき、道路管理者による車両の移動を行う旨を運転者等に通知するとともに、車両への移動理由の掲示等、所定の手続きを行い、移動を行うものとする。

道路管理者が自ら車両等を移動する場合には、移動後のトラブルを回避するため、移動の前後の状態を写真等により確実に記録するものとする。移動が必要な車両等が多数存在し、記録に時間を要し作業に支障に及ぼす場合等は、重機のキャビンに取り付けたビデオ等で車両移動作業等を記録する等、効率的な方法にて行うものとする。

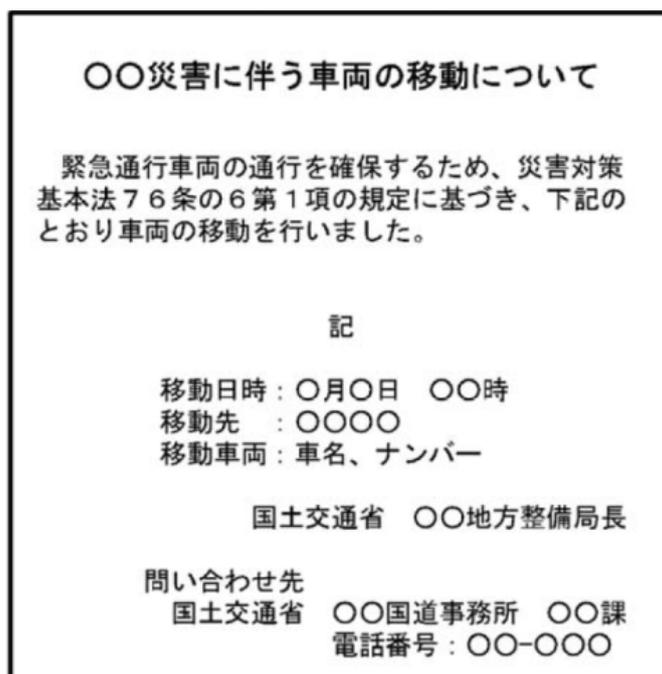
車両移動記録票							
措置実施場所	国道〇〇号〇〇区〇〇町〇丁目地先						
対象車両	車名、ナンバー						
運転手の有無	不在						
移動日時	〇月〇日〇時						
移動内容	道路内路肩に移動、沿線民地に移動、一時保管場所(〇〇)に移動 (使用重機：除雪ドーザ)						
破損状況 (破損の有無)	前部 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : ●● 後部 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : 後方バンパーへこみ 左側面 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : ●● 右側面 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : ●●						
その他	作業者 (〇〇建設)						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">状況写真</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">移動前</td> <td> ※前部、後部、左側面、右側面は、写真により撮影すること。 また、事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">移動後</td> <td> ※移動前と同じ方向より撮影すること。 事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。 また、移動時に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。 </td> </tr> </table>		状況写真		移動前	※前部、後部、左側面、右側面は、写真により撮影すること。 また、事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。	移動後	※移動前と同じ方向より撮影すること。 事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。 また、移動時に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。
状況写真							
移動前	※前部、後部、左側面、右側面は、写真により撮影すること。 また、事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。						
移動後	※移動前と同じ方向より撮影すること。 事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。 また、移動時に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">記入者</td> <td>〇〇国道事務所 〇〇〇〇</td> </tr> </table>		記入者	〇〇国道事務所 〇〇〇〇				
記入者	〇〇国道事務所 〇〇〇〇						

出典：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29年12月改訂版 国土交通省道路局

図 4-18 車両等の移動記録票例

また、一定距離以上（原則として50メートル以上）車両等を移動させた場合または道路外へ移

動した場合は、道路の縁石や防護柵、視線誘導標等にも掲示するものとする。



出典：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29年12月改訂版 国土交通省道路局

図 4-19 移動した車両等の移動理由及び移動した道路管理者名の掲示例

なお、道路管理者が自ら車両移動させた費用は、道路管理者の負担とする。但し、念書等により、運転者の同意がある場合は、この限りではない。

(6) 車両等の移動のために必要な土地の一時使用

道路管理者は、車両の移動命令及び車両の移動の措置をとる際、道路敷地内に移動スペースが無い場合や周辺に公有地等が無い等、車両等の移動場所を確保す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（駐車場、空き地、田畑等）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ものとした。

この場合において、道路管理者は、周辺の公用地の有無を確認するとともに、一時使用をしようとする土地の状況等に鑑みて、私人の財産の毀損、周辺環境への影響等、当該土地の一時使用による損失や影響が最小限となるよう、使用する土地を選択し、その使用期間についても、できるだけ短期間とすべきこととなる。

その際、土地の所有者が容易に見つからないなどにより同意等なく土地を使用することも可能であるが、その場合には土地の使用・処分の理由、使用した道路管理者（連絡先含む）を掲示しておくこと。また、土地の一時使用等により私人の財産の侵害となっ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、土地の使用や障害物の処分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る。

なお、道路管理者が車両等の移動を行う場合には、災対法による権限を行使することとなるた

め、国土交通省の身分証明書を携行し、対応するものとする。また、国土交通省から委託された民間事業者においても、身分証明書を携行する。

〇〇災害に伴う土地の一時的使用について	
<p>緊急通行車両の通行を確保するための放置車両の移動に伴い、災害対策基本法76条の6第1項の規定に基づき、この土地を一時的に使用しております。</p>	
記	
<p>利用開始時：〇月〇日 〇〇時 利用目的：放置車両の保管</p>	
<p>国土交通省 〇〇地方整備局長</p>	
<p>問い合わせ先 国土交通省 〇〇国道事務所 〇〇課 電話番号：〇〇-〇〇〇</p>	
<p>記入者 〇〇建設（株） 〇〇〇〇</p>	

土地の一時使用記録票	
措置実施場所	国道〇〇号〇〇区〇〇町〇丁目地先
使用開始日時	〇月〇日〇時
使用目的	〇〇災害における移動車両の仮置き
土地所有者（権利者）	調査中
現在の用途	貯木場跡
作業実施者	〇〇建設
連絡先	国土交通省〇〇国道事務所 TEL：〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
状況写真	
使用前	
使用后	

出典：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 29 年 12 月 改訂版 国土交通省道路局

図 4-20 土地の一時使用にかかる様式



(被災した車両約 71,000 台を仮置き場に移動)

出典：震災伝承館ホームページ

写真 4-2 東日本大震災における被災車両等の仮置きの例（平成 26 年 11 月）

(7) 損失補償

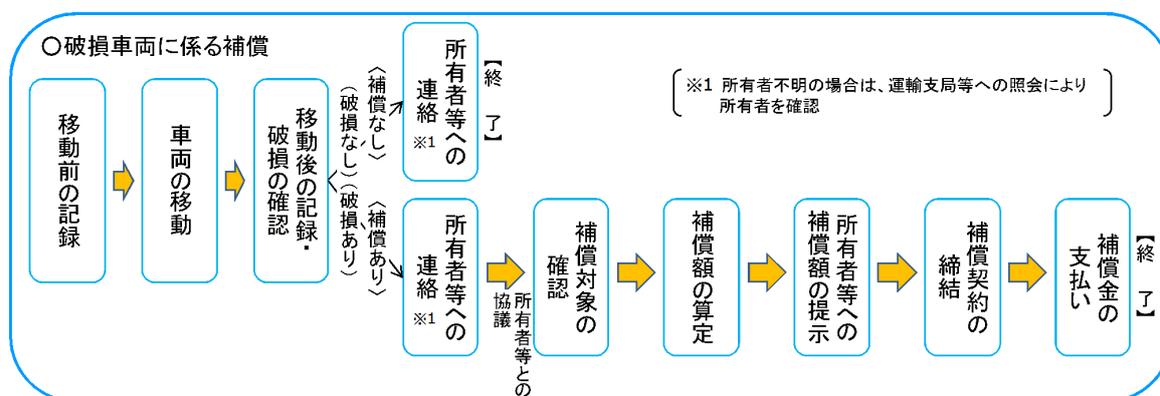
車両の破損前後の記録を踏まえた上で、交通事故損害額算定基準（財日弁連交通事故相談センター）等に基づき補償額を算定するものとする。なお、車両保険でカバーされる車両を破損した場合であっても、保険会社から請求がない限り、車両所有者に対して補償金を支払うことで差し支えない。

全損車両の取扱いは以下のとおりとする。

- ・ 車両が修理不能又は修理費が時価額を上回るいわゆる全損となった場合には、原則として、破損直前の交換価格と破損車両の処分金額との差額（買替差額）を補償額とする。
- ・ 破損車両が全損状態であるにもかかわらず、交換価格を超えて修理費額の補償を求められても破損車両の買替差額による補償額の範囲で認めるのが裁判例の傾向である。

部分破損車両の取扱いは以下のとおりとする。

- ・ 車両を部分破損した場合には、原則として、修理相当額を補償額とする。
- ・ ただし、修理が相当な場合であっても、修理を行った後も当該車両の価格低下が認められるときは評価損が認められるので、補償の対象とする。

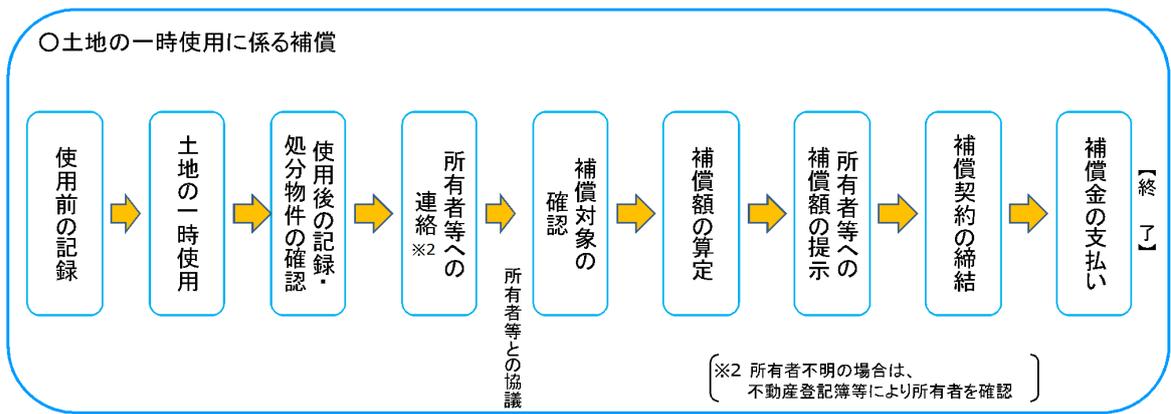


出典：災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き
平成 29 年 12 月 改訂版 国土交通省道路局

図 4-21 破損車両に係る補償

また、土地の一時使用に係る補償額の算定基準は以下のとおりである。

- ・ 土地の一時使用前後の記録を踏まえた上で、国土交通省の公共用地の取得に伴う損失補償基準（平成 13 年 1 月 6 日国土交通省訓令第 76 号）に基づき補償額を算定するものとする。
- ・ 使用する土地に対しては、正常な地代又は借賃をもって補償するものとする（基準第 25 条等）。

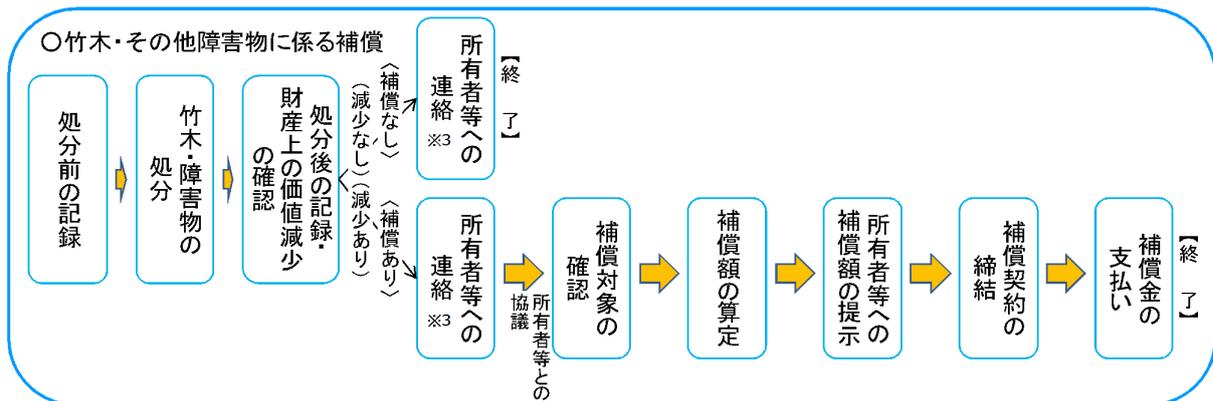


出典：災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き
平成 29 年 12 月 改訂版 国土交通省道路局

図 4-22 土地の一時使用に係る補償

竹木等の処分に係る補償額の算定については以下のとおりである。

- ・ 竹木又は障害物を処分する場合は、当該処分と相当因果関係にある財産上の価値の減少を補償するものとする。



出典：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 29 年 12 月 改訂版 国土交通省道路局

図 4-23 竹木・その他障害物に係る補償

(8) 放置車両以外の障害物の対応

1) 貴重品等

道路啓開作業中に貴重品等を発見した場合は警察に届ける。

道路啓開作業中に発見した拾得物は場所、時間等を記録しておき、1日分の取得物をまとめて、最寄りの警察署または交番に提出する。

なお現場で拾得した貴重品は、金額等の多少に関わらず、発見したものを全てを遺失物として扱うことを基本とする。

2) 危険物（ガスを含む）

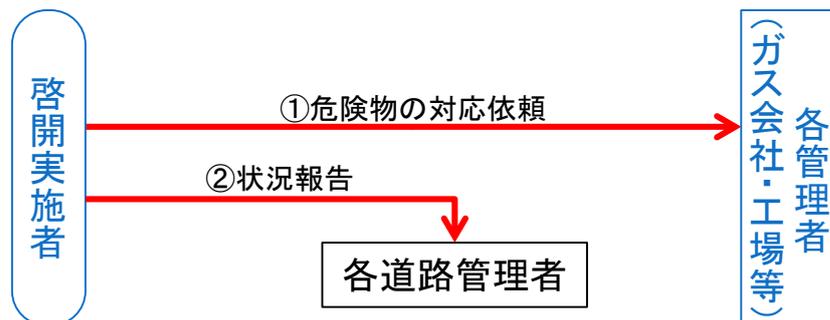
啓開実施者は、がれき内に爆発性・引火性の物体がまぎれている可能性があり、爆発や有毒ガス発生のおそれもあるため、撤去にあたっては慎重に作業を行う。

道路啓開作業時に異臭（刺激臭、芳香臭等）を感じた場合には直ちに作業を中断、隔離距離をとり、異臭元となる管理者もしくは各消防（局）本部に連絡を行う。

道路啓開作業中に危険物を発見、またガス等の異臭を感じた場合は、ただちに作業を中断し、以下の手順で対応することを基本とする。

- ① 異臭の原因である管理者が分かる場合は各管理者へ、分からない場合は各消防（局）本部に連絡をする。
- ② 各道路管理者へ状況報告を行う。
- ③ 各管理者および各消防（局）本部が現場に駆けつけるまで、離れて通行規制を行う。
- ④ 安全性が確認されて、問題ないことが判明した段階で作業を再開する。

【異臭の原因である管理者が分かる場合】



【異臭の原因である管理者が分からない場合】



図 4-24 危険物の対応

3) 地下埋設物（水道施設・下水道施設）

道路啓開作業中に水道施設・下水道施設の異常を発見した際には、各道路管理者へ連絡する。

道路管理者はライフライン事業者（広域水道企業団・各市町村）への連絡を行う。

道路啓開作業中に、水道や下水に異常が発生し、路面に変状が見られる場合は、各管理者もしくは、道路管理者へ連絡する。

道路管理者へ連絡した場合は、その後の措置（いつ対応される等）について追って連絡する。

水道、下水管理者が対応にあたるまでは、第三者への危険を防止するよう、バリケードで囲う等の措置を行う。

想定される異常は、水の漏水、道路路面の陥没、液状化によるマンホールの突出である。

- 水の漏水 : 大阪府広域水道企業団・水道局、各市町村が現場措置。
- 道路路面の陥没 : 立ち入らないようにバリケード等で囲む。
- マンホールの突出 : バリケード等で囲む、土のう等で段差解消

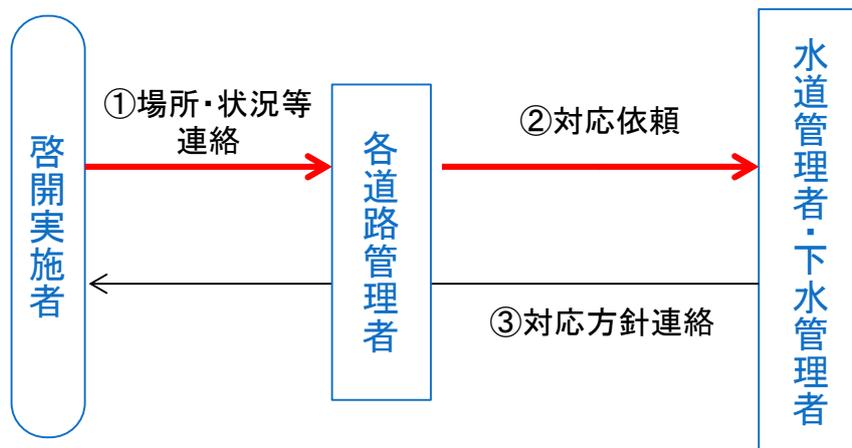


図 4-25 地下埋設物の対応

4) 電柱及び電線、通信線

緊急交通路状に電柱の倒壊や折損、傾斜により啓開出来ない区間がある場合は、各道路管理者へ連絡する。

道路啓開作業中に、電柱及び電線、通信線の異常により啓開が困難となる場合は、各道路管理者に連絡して、異常箇所、状況を伝える。

電力線については、電線が切れていても、通電している場合があり、危険な為、触らず道路管理者へ連絡する。

通信線については、垂れ下がっていても通信線として機能している場合がある為、触らず道路管理者へ連絡する。

いずれにせよ、電柱倒壊、線の垂れ下がり等により啓開出来ない区間がある場合は、道路管理者へ連絡する。

各道路管理者は占用物件台帳等確認し、関西電力配電営業所、NTTの113番へ連絡し、その後、各道路管理者は関西電力、NTTからの対応方針を各啓開業者へ連絡する。

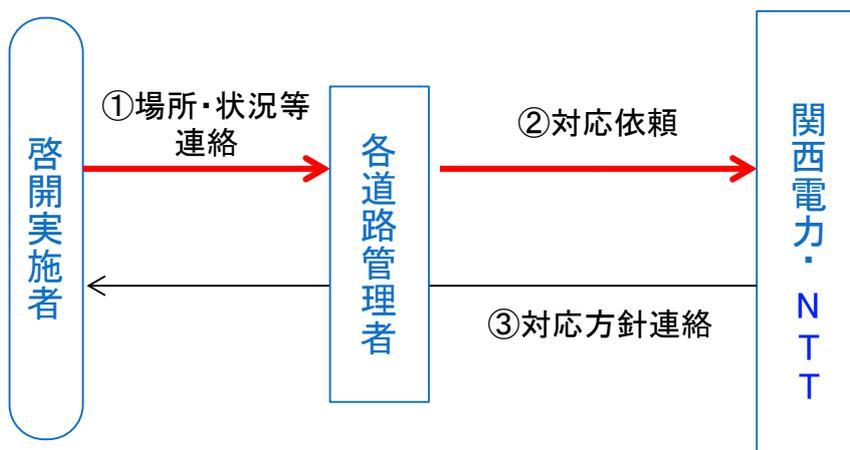


図 4-26 電柱及び電線、通信線の対応

4.4 道路啓開の詳細

4.4.1 啓開ルート

(1) 広域緊急交通路（重点 14 路線）等から拠点へのアクセスルートの順位判定

ひとつの拠点に対し広域緊急交通路（重点 14 路線）もしくは高速道路のインターチェンジからのアクセスルートが複数設定されている場合、各アクセスルートについて、各管理者等から提供頂いた資料等をもとに、「橋梁被害」の状況のほか、「瓦礫」、「車両」、「斜面崩壊」を含めた啓開時間を簡易的に算定し、啓開時間が短い順にアクセスルートの啓開の優先順位を設定した。

また、被害が甚大で、その拠点へのアクセスルートの全てが通行困難と想定される場合、代替ルートを設定した。

なお、実際は重点 14 路線の被害状況等現状に即して、優先順位は臨機応変に検討する。

◀ 簡易判定方法 ▶

- 1) ルート上の橋梁被害が「倒壊」、「落橋」の場合は、アクセスルートとして適用困難
- 2) ルート上の橋梁被害が「段差(大)、(中)、(小)」の場合は、適用可能
- 3) 通行可能なアクセスルートについて、「橋梁段差」、「瓦礫」、「車両」、「斜面崩壊」の啓開時間を算出し、トータルの啓開時間が短くなる経路から優先順位を設定

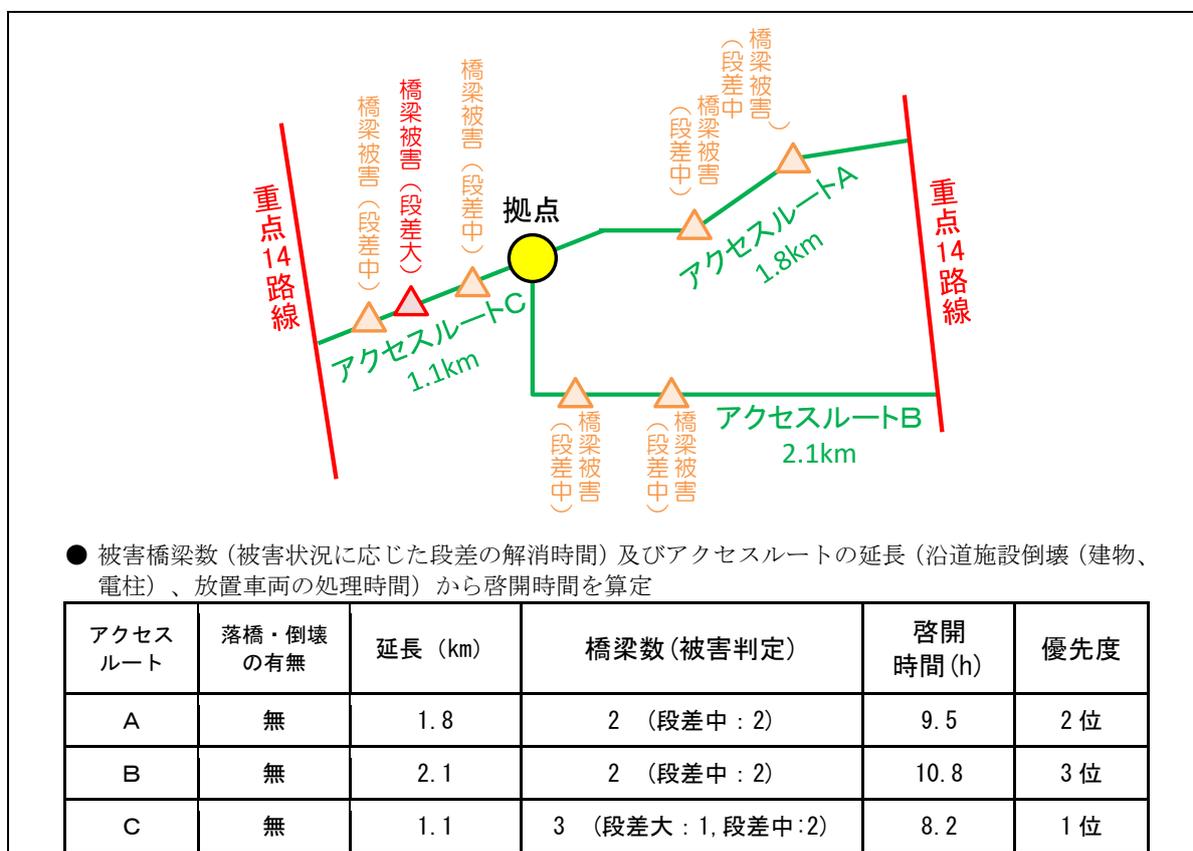
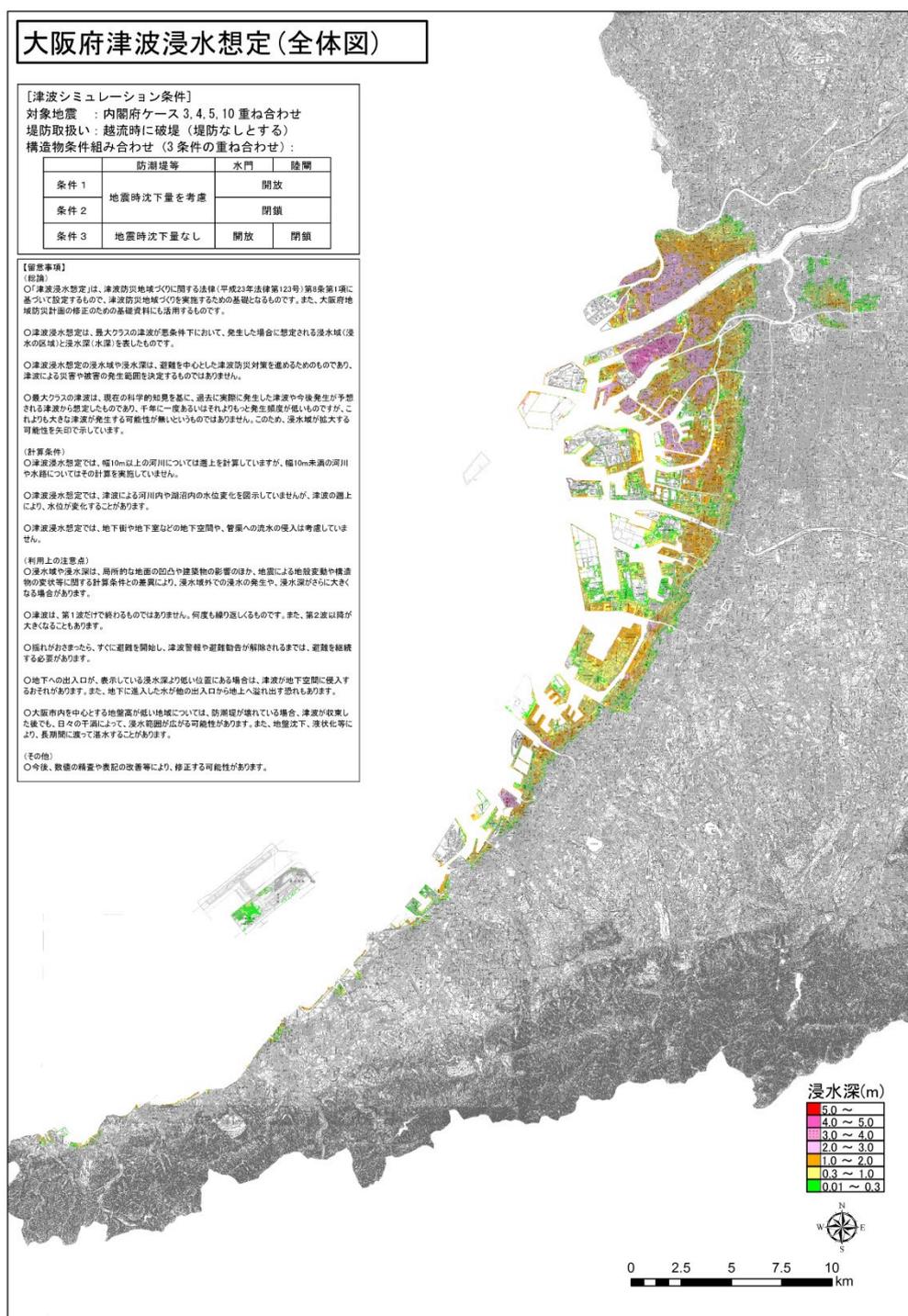


図 4-27 アクセスルートの順位設定イメージ

(2) 長期浸水箇所の路線の啓開作業

図 4-28 に示す津波による浸水想定箇所における啓開作業は津波警報解除後とする。

津波警報解除以降も浸水している長期浸水箇所への進出については、「大阪府南海トラフ巨大地震対策等検討部会」で公表されている浸水範囲をもとに、今後、大型土のうやコルゲートパイプ等を使用した通行ルート確保、他の部局とも調整を図り排水ポンプ車設置箇所や、ポンプ場への啓開等を検討する。



出典：大阪府津波浸水想定（大阪府南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会）

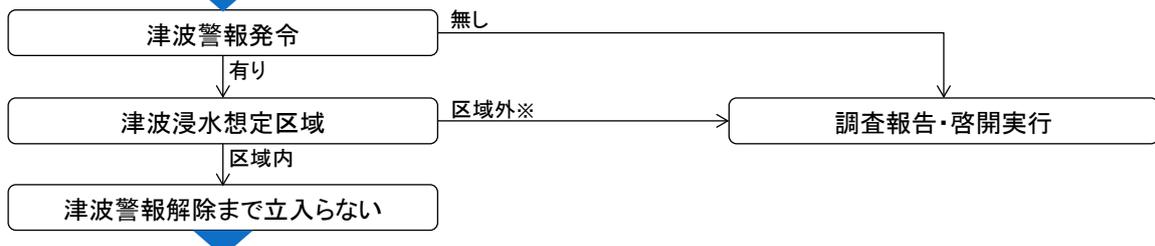
図 4-28 大阪府津波浸水想定図（再掲）

津波浸水想定区域における具体的な道路啓開の手順は図 4-29 に示すとおり、地震発生後、津波警報が発令されて無ければ、広域緊急交通路（重点 14 路線）や拠点へのアクセスルート of 全区域調査を実施し、被害があれば啓開を行うが、津波警報が発令された場合は、浸水想定区域を除く区域の調査、啓開を行う。

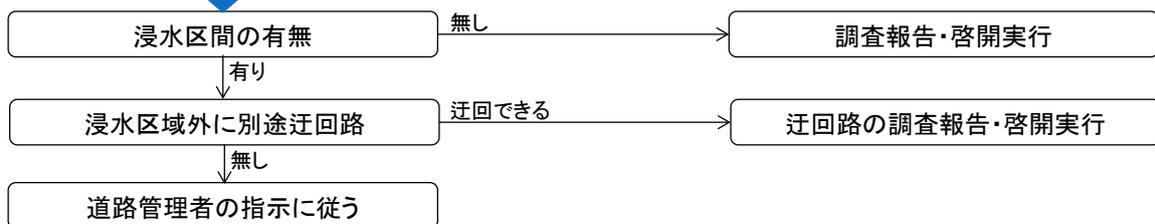
津波警報解除後、実際に浸水しなかった区域は調査・啓開を行い、浸水区域は、迂回が出来る路線の調査・啓開を行う。迂回できる路線もない場合は道路管理者の指示に従う。

■重点 14 路線

地震発生後(震度6弱以上で通信途絶または道路管理者からの要請)

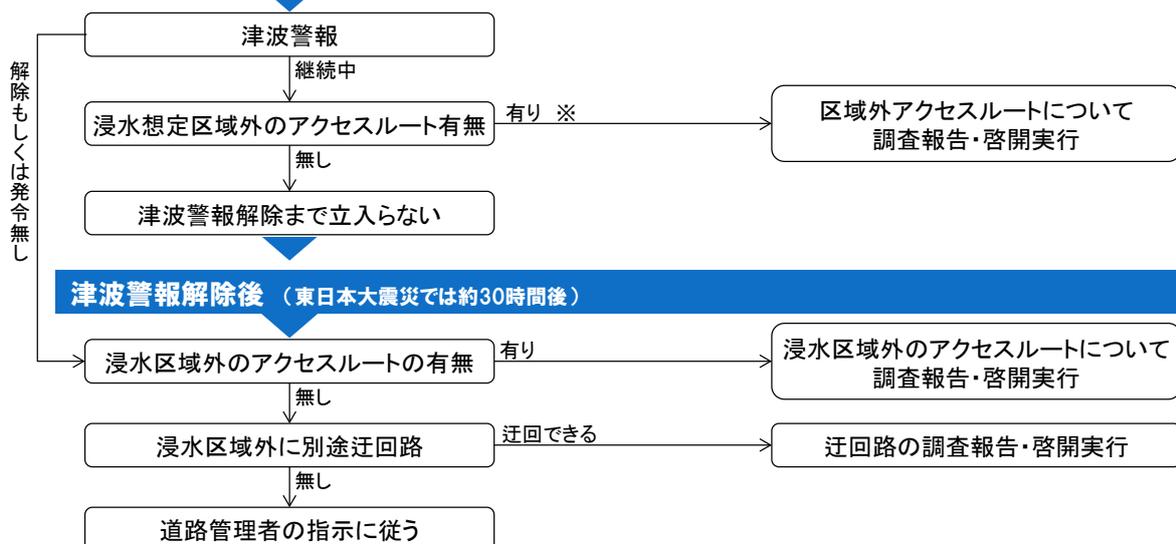


津波警報解除後 (東日本大震災では約30時間後)



■拠点へのアクセスルート

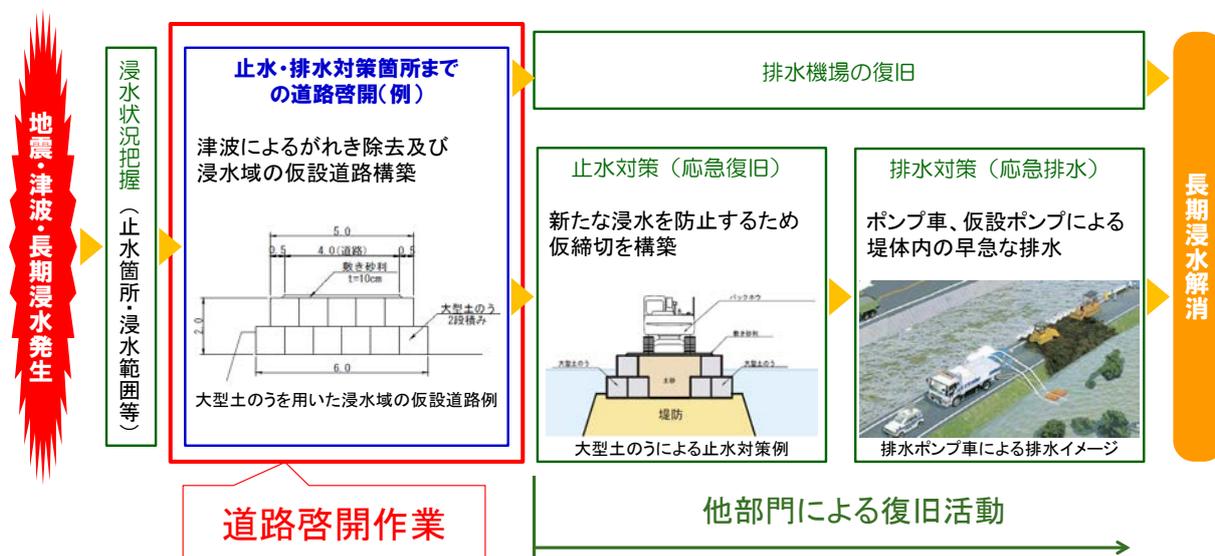
重点14路線啓開後



※ 津波想定区域外であっても各自で情報収集を行い、沿岸部には近づかないなど身を守る行動を取る事。

図 4-29 浸水想定区域における道路啓開手順

浸水している区域における道路啓開については、基本的に道路管理者の指示によるものとするが、今後、他地域における啓開計画等を参考に、津波浸水後に自然排水が困難な啓開路線の進出方法の検討、止水・排水作業を見据えたアクセス路線の調整を実施する。



出典：「南海地震長期浸水対策検討結果」（平成 25 年 3 月 高知県）に加筆

図 4-30 浸水域の止水・排水作業の流れ（例）

4.4.2 啓開担当業者の担当区間

重点 14 路線及び拠点までのアクセスルートについて、建設業協会の協力を得て、各業者の啓開担当区間を表 4-3～表 4-5 のとおり設定している。

担当業者は重点 14 路線を啓開し、引き続き拠点までのアクセスルートも啓開する。

表 4-3 重点 14 路線啓開担当業者一覧（国道）

路線名	区間	業者 No	啓開業者名 (メイン)	業者 No	担当啓開業者名 (サブ)	所属	参集拠点
国道1号	枚方市	40	安積建設	48	世紀東急工業	道	(国)高槻維持出張所
	守口市	43	ガイアート	58	前田道路	道	(国)北大阪維持出張所
	旭区・城東区	15	銭高組	11	コーナン建設	大	
	城東区・都島区・北区	28	西松建設	16	大成建設	大	
国道2号	北区・福島区	1	青木あすなろ			大	(国)北大阪維持出張所
	福島区	30	ハンシン建設			大	
	西淀川区	16	大成建設	28	西松建設	大	
国道25号	柏原市	58	前田道路	41	大林道路	道	(国)西大阪維持出張所
	八尾市	46	佐藤渡辺	41	大林道路	道	
	平野区	2	浅沼組	4	今西組	大	
	東住吉区・阿倍野区・天王寺区・浪速区	7	奥村組	2	浅沼組	大	
	浪速区	35	森組	33	三井住友建設	大	(大)野田工営所
	中央区・北区	17	大鉄工業	12	三和建設	大	
国道26号	浪速区・西成区	19	竹中工務店	25	飛鳥建設	大	(国)西大阪維持出張所
	住之江区	27	南海辰村建設	3	安藤・間	大	(国)南大阪維持出張所
	堺市西区	23	東洋建設	5	岩出建設	大	
	堺市堺区	21	鉄建建設	31	久本組	大	
	高石市	59	三井住建道路	38	NIPPO	道	
	泉大津市	38	NIPPO	56	福田道路	道	
	忠岡町・岸和田市	56	福田道路	44	鹿島道路	道	
	貝塚市・泉佐野市・田尻町	44	鹿島道路	41	大林道路	道	
	泉南市	39	旭工建	44	鹿島道路	道	
	阪南市・岬町	39	旭工建			道	
国道43号	此花区・西淀川区	33	三井住友建設	9	熊谷組	大	
国道163号	四條畷市	41	大林道路	50	大有建設	道	(国)北大阪維持出張所
	寝屋川市・門真市	45	北川 HT	41	大林道路	道	
	守口市	57	フジタ	58	前田道路	道	
	鶴見区・旭区	15	銭高組	11	コーナン建設	大	
国道170号	枚方市・寝屋川市	55	日本道路	54	戸田道路	道	(府)枚方土木事務所
	大東市	50	大有建設	45	北川 HT	道	
国道171号	島本町	60	明清建設	49	大成ロテック	道	(国)高槻維持出張所
	高槻市	49	大成ロテック	60	明清建設	道	
	茨木市	49	大成ロテック	48	世紀東急工業	道	
	豊中市・池田市	41	大林道路	48	世紀東急工業	道	
国道176号	池田市	58	前田道路	41	大林道路	道	(府)池田土木事務所
	豊中市	41	大林道路	58	前田道路	道	(国)高槻維持出張所
	淀川区	14	西武建設	11	コーナン建設	大	(大)十三工営所
	北区	25	飛鳥建設	36	森本組	大	(大)野田工営所
国道308号	東大阪市	52	東亜道路工業	45	北川 HT	道	(府)八尾土木事務所
	東成区	6	大林組	25	飛鳥建設	大	(大)田島工営所
国道310号	堺市堺区	37	堺建協			堺	(堺)西部地域整備事務所
国道423号	箕面市・豊中市・吹田市	48	世紀東急工業	41	大林道路	道	(府)池田土木事務所
	淀川区・北区	8	鹿島建設	32	前田建設工業	大	(大)十三工営所
国道479号	吹田市	48	世紀東急工業	43	ガイアート	道	(府)茨木土木事務所

所属欄：道＝日本道路建設業協会、大＝大阪建設業協会、堺＝堺建設業協会
 参集拠点：(国)＝国土交通省、(府)＝大阪府、(大)＝大阪市、(堺)＝堺市

表 4-4 重点 14 路線啓開担当者一覧（府道・大阪市道）

路線名	区間	業者 No	啓開業者名 (メイン)	業者 No	担当啓開業者名 (サブ)	所属	参集拠点
(主)大阪中央環状線	池田市・豊中市	41	大林道路	48	世紀東急工業	道	(府)池田土木事務所
	吹田市・茨木市	47	昭建	48	世紀東急工業	道	(府)茨木土木事務所
	摂津市・守口市・門真市・大東市	48	世紀東急工業	45	北川 HT	道	(府)枚方土木事務所
	鶴見区	13	清水建設	24	戸田建設	大	(大)中浜工営所
	平野区	2	浅沼組	4	今西組	大	(大)平野工営所
	東大阪市	38	NIPPO	52	東亜道路工業	道	(府)八尾土木事務所
	八尾市	46	佐藤渡辺	38	NIPPO	道	
	松原市	49	大成ロテック	46	佐藤渡辺	道	(府)富田林土木事務所
	堺市北区	37	堺建協			堺	(堺)北部地域整備事務所
堺市堺区	37	堺建協			堺	(堺)西部地域整備事務所	
(主)大阪生駒線	大東市	50	大有建設	45	北川 HT	道	(府)枚方土木事務所
	鶴見区・城東区	13	清水建設	24	戸田建設	大	(大)中浜工営所
(主)大阪池田線	西淀川区	16	大成建設	28	西松建設	大	(大)野田工営所
	淀川区	22	東急建設	17	大鉄工業	大	(大)十三工営所
	豊中市・池田市	41	大林道路	48	世紀東急工業	道	(府)池田土木事務所
(主)京都守口線	寝屋川市	50	大有建設	43	ガイアート	道	(府)枚方土木事務所
	守口市	43	ガイアート	58	前田道路	道	
(主)大阪高槻京都線	東淀川区	32	前田建設工業	8	鹿島建設	大	(大)十三工営所
	北区	24	戸田建設	13	清水建設	大	
	茨木市・吹田市・摂津市	43	ガイアート	48	世紀東急工業	道	
	吹田市	48	世紀東急工業	43	ガイアート	道	
(主)大阪和泉南線	中央区	9	熊谷組	6	大林組	大	(大)市岡工営所
	天王寺区	36	森本組	10	鴻池組	大	(大)田島工営所
	阿倍野区・住吉区	10	鴻池組	26	中道組	大	(大)住之江工営所
	堺市堺区・西区	37	堺建協			堺	(堺)西部地域整備事務所
	高石市・和泉市	53	常盤工業	59	三井住建道路	道	(府)鳳土木事務所
	岸和田市・貝塚市	56	福田道路	44	鹿島道路	道	(府)岸和田土木事務所
	泉佐野市・泉南市	44	鹿島道路	39	旭工建	道	
(主)堺羽曳野線	堺市堺区	37	堺建協			堺	(堺)西部地域整備事務所
(主)泉佐野岩出線	泉南市	39	旭工建	41	大林道路	道	(府)岸和田土木事務所
(一)恵美須南森町線	北区	24	戸田建設	13	清水建設	大	(大)野田工営所
	中央区	18	大豊建設	24	戸田建設	大	
(主)築港深江線	中央区・東成区	6	大林組	25	飛鳥建設	大	(大)田島工営所
(主)南北線	浪速区	34	村本建設	7	奥村組	大	(大)津守工営所
	西区・北区	3	安藤・間	15	銭高組	大	(大)野田工営所
(主)福島桜島線	福島区・此花区	29	長谷工コーポレーション	19	竹中工務店	大	(大)野田工営所

所属欄：道＝日本道路建設業協会、大＝大阪建設業協会、堺＝堺建設業協会
 参集拠点：(国)＝国土交通省、(府)＝大阪府、(大)＝大阪市、(堺)＝堺市

表 4-5 拠点アクセスルート啓開担当者一覧

拠点No	拠点	業者 No	啓開業者名(メイン)	業者 No	啓開業者名(サブ)	所属	
1	堺泉北港堺2区	38	NIPPO	42	奥村組土木興業	道	
2	大阪北部	48	世紀東急工業	41	大林道路	道	
3	大阪中部(八尾空港周辺)	大阪市外	46	佐藤渡辺	52	東亜道路工業	道
		大阪市内	2	浅沼組	4	今西組	大
4	大阪南部(りんくうタウン)	39	旭工建	44	鹿島道路	道	
5	日本万国博覧会記念公園	48	世紀東急工業	41	大林道路	道	
6	服部緑地	52	東亜道路工業	41	大林道路	道	
7	大阪城公園	6	大林組	25	飛島建設	大	
8	鶴見緑地	大阪市外	54	戸田道路	50	大有建設	道
		大阪市内	13	清水建設	24	戸田建設	大
9	長居公園	10	鴻池組	26	中道組	大	
10	寝屋川公園	41	大林道路	50	大有建設	道	
11	久宝寺緑地	46	佐藤渡辺	52	東亜道路工業	道	
12	山田池公園	55	日本道路	40	安積建設	道	
13	大泉緑地						
14	錦織公園	53	常盤工業	43	ガイアート	道	
15	蜻蛉池公園	44	鹿島道路	56	福田道路	道	
16	急性期・総合医療センター						
17	大阪市立総合医療センター	24	戸田建設	13	清水建設	大	
18	国立大阪医療センター	6	大林組	25	飛島建設	大	
19	大阪赤十字病院	9	熊谷組	6	大林組	大	
20	大阪市立大学医学部附属病院	36	森本組	10	鴻池組	大	
21	(社法)済生会千里病院	47	昭建	41	大林道路	道	
22	大阪大学医学部附属病院	47	昭建	41	大林道路	道	
23	大阪府三島救命救急センター						
24	大阪医科大学付属病院	49	大成ロテック	47	昭建	道	
25	関西医科大学付属病院	55	日本道路	40	安積建設	道	
26	関西医科大学総合医療センター	41	大林道路	45	北川HT	道	
27	大阪府立中河内救命救急センター						
28	市立東大阪医療センター						
29	近畿大学医学部附属病院	53	常盤工業	43	ガイアート	道	
30	堺市立総合医療センター	37	堺建協			堺	
31	りんくう総合医療センター	39	旭工建	44	鹿島道路	道	
32	大阪警察病院	7	奥村組	2	浅沼組	大	
33	多根総合病院	北西側	29	長谷工コーポレーション	20	竹中土木	大
		東側	3	安藤・間	15	銭高組	大
34	岸和田徳洲会病院	56	福田道路	58	前田道路	道	
35	大阪国際がんセンター	6	大林組	25	飛島建設	大	
36	大阪精神医療センター	55	日本道路	40	安積建設	道	
37	大阪はびきの医療センター	58	前田道路	51	津田建設	道	
38	大阪母子医療センター	37	堺建協			堺	
39	出光岸和田油槽所	49	大成ロテック	56	福田道路	道	
40	大阪国際石油精製大阪製油所	59	三井住建道路	44	鹿島道路	道	
41	JXTG大阪油槽所	38	NIPPO	44	鹿島道路	道	
42	JXTG堺製油所	37	堺建協			堺	
43	コスモ堺製油所	37	堺建協			堺	

所属欄：道＝日本道路建設業協会、大＝大阪建設業協会、堺＝堺建設業協会
『業者 No』～『所属』欄が「-」の拠点は、重点 14 路線沿道に立地しているため、
啓開するアクセスルートが存在しない拠点

4.4.3 保有資機材

道路啓開作業に必要な資機材について、建設業協会の協力を得て、道路啓開担当業者の自社保有資機材を調査した結果、自社保有は少数であることが確認されたため、災害発生時、必要な資機材は、啓開担当者自らが近隣現場、リース会社、協力会社等より確保するとともに、各社の防災計画等に記載し、日頃より準備を行うこととする。

それでもなお不足する場合、近畿地方整備局・府政令市・高速道路会社・一般社団法人日本建設業連合会関西支部が締結する包括協定※により、資機材の調達を行うものとする。

※ 災害時における災害応急対策業務及び建設資材調達に関する包括的協定書（平成 29 年 2 月 20 日）

また、資機材の配分については、被災状況及び路線の優先度により優先箇所を判断する。

判断の目安としては、緊急輸送ネットワークとしてのつながりが確保できず、かつ迂回する路線がない場合、資機材配分の優先度が高い箇所とする。

また、浸水域については、他部局の状況（新たな浸水を防止する為の止水対策やポンプ場・ポンプ車等による内水排水対策の検討）把握が必要な為、別途検討とした。

優先度1 内閣府の緊急輸送ルート <ul style="list-style-type: none">・ 阪神高速 15 号堺線 堺 IC 以南の国道 26 号・ 近畿道長原 IC 及び西名阪道藤井寺 IC から八尾空港への府道及び市道 等
優先度2 広域緊急交通路(重点 14 路線)
優先度3 拠点へのアクセスルート
資機材配分なし <ul style="list-style-type: none">・ 1 車線でも通行できる場合・ 通行出来ないが、迂回路が確保でき緊急輸送ネットワークが確保できる場合
別途検討 <ul style="list-style-type: none">・ 浸水している場合

図 4-31 資機材配分の優先順

5 今後の取り組み

本計画では、南海トラフ地震の大規模災害に際し、関係機関との情報共有・必要な調整のもと、各道路管理者が道路啓開を迅速に進めるための基本的考え方、具体的方法や役割分担等についてまとめた。

しかしながら、本計画はあくまで現在想定される1つの仮定のもとに作成したものであることや、実際の災害時の具体的なオペレーションについては更に詳細な検討が必要であることから、実際の災害の様相に合わせ、本計画を基本としつつも臨機応変な対応が求められる。

従って、現在の備えだけでは十分ではないことを肝に命じ、計画の実効性をさらに担保していくために、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、以下の事項について継続的に取り組むこととする。

5.1 継続的な課題

(1) 啓開ルート計画

- ・ 踏切遮断の早期解消
- ・ 新たな拠点、浸水箇所への進出
⇒河川部局等、他機関の検討事項確認のうえ、必要であれば協議等を行い検討
(新たな拠点例) : 排水ポンプ場、港湾施設
- ・ 地域防災計画更新時にそれを踏まえた時点修正

(2) 情報収集・連絡・連携

- ・ 一本化窓口（大阪府域道路情報連絡室）と各機関との情報伝達方法の調整、リエゾン派遣についての関係機関協議

(3) 啓開作業計画

- ・ 不足分資機材調達について、建設業団体の協力や包括協定での調達に加え、リース業協会等の協力について検討
- ・ 災害発生の時間帯（平日・休日・昼間・夜間）による啓開担当者との連絡方法や調査開始基準の検討
- ・ ガレキ仮置き場等の調整

5.2 今後の予定

(1) 2019 年度（平成 31 年度）以降

- 大阪府域道路啓開計画（案） 運用マニュアル作成
- 大阪府域道路啓開計画（案）の時点修正
 - ⇒残っている課題について検討
 - ・ 情報連絡体制、踏切対応、資機材の状況、他機関（港湾・河川等）の計画の確認
 - ⇒啓開計画の時点修正（地域防災計画の更新や上記検討結果を踏まえたもの）
- 直下型地震（上町断層帯等）に対する検討開始
- 協議会・幹事会の継続した開催
- 啓開訓練の開催（情報伝達訓練、現場での啓開作業・車両移動訓練）



写真 5-1 災害対策基本法に伴う道路啓開訓練（平成 31 年 2 月 6 日開催）

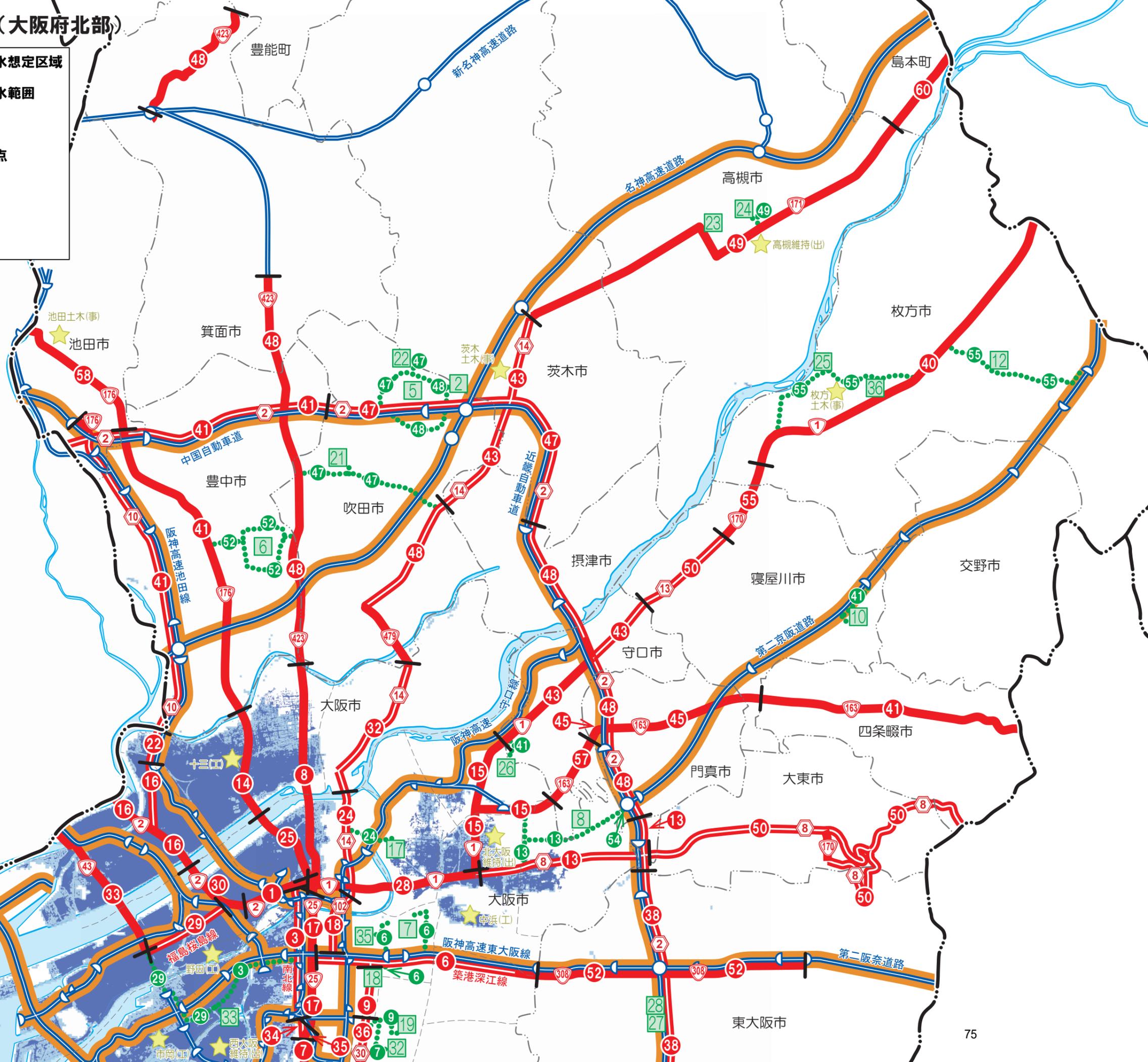
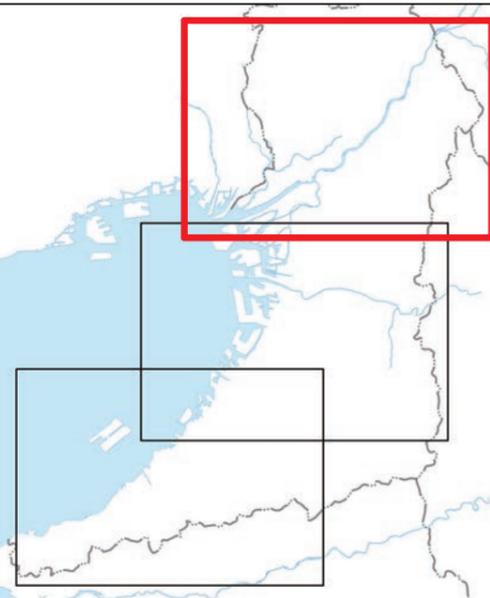
6 卷末資料

巻末資料目次

道路啓開ルート及び業者担当区間	75
重点 14 路線啓開担当者一覧	79
拠点アクセスルート啓開担当者一覧	80
啓開業者別啓開担当重点 14 路線及び拠点アクセスルート一覧	81
各拠点へのアクセスルート詳細図	84
大阪府津波浸水想定図（出典：大阪府南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会）	127
関連法令集（抜粋）	144
様式集	158

道路啓開ルート及び業者担当区間①（大阪府北部）

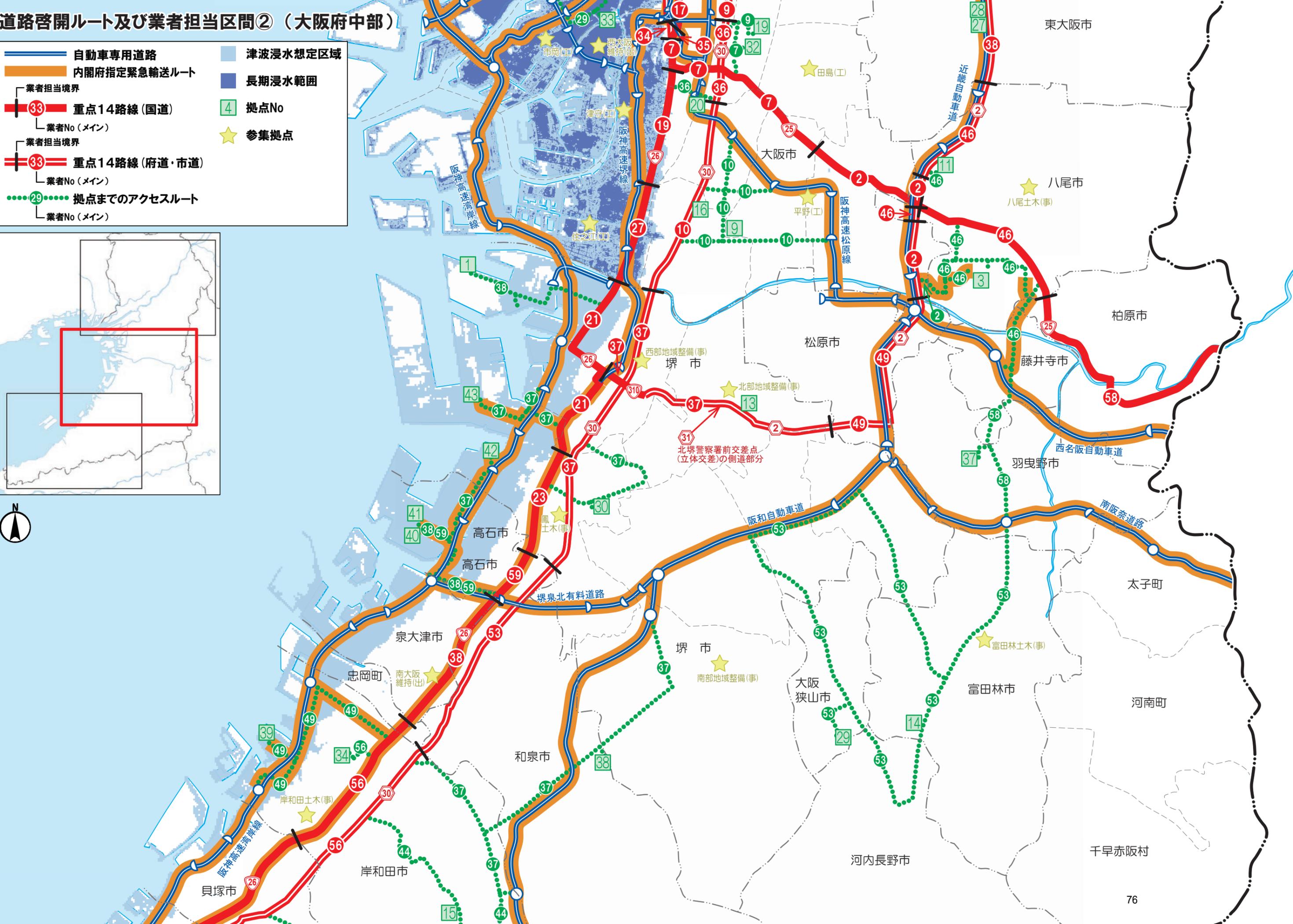
	自動車専用道路		津波浸水想定区域
	内閣府指定緊急輸送ルート		長期浸水範囲
	重点14路線(国道)		拠点No
	重点14路線(府道・市道)		参集拠点
	業者担当境界		
	業者No(メイン)		
	業者担当境界		
	業者No(メイン)		
	拠点までのアクセスルート		
	業者No(メイン)		



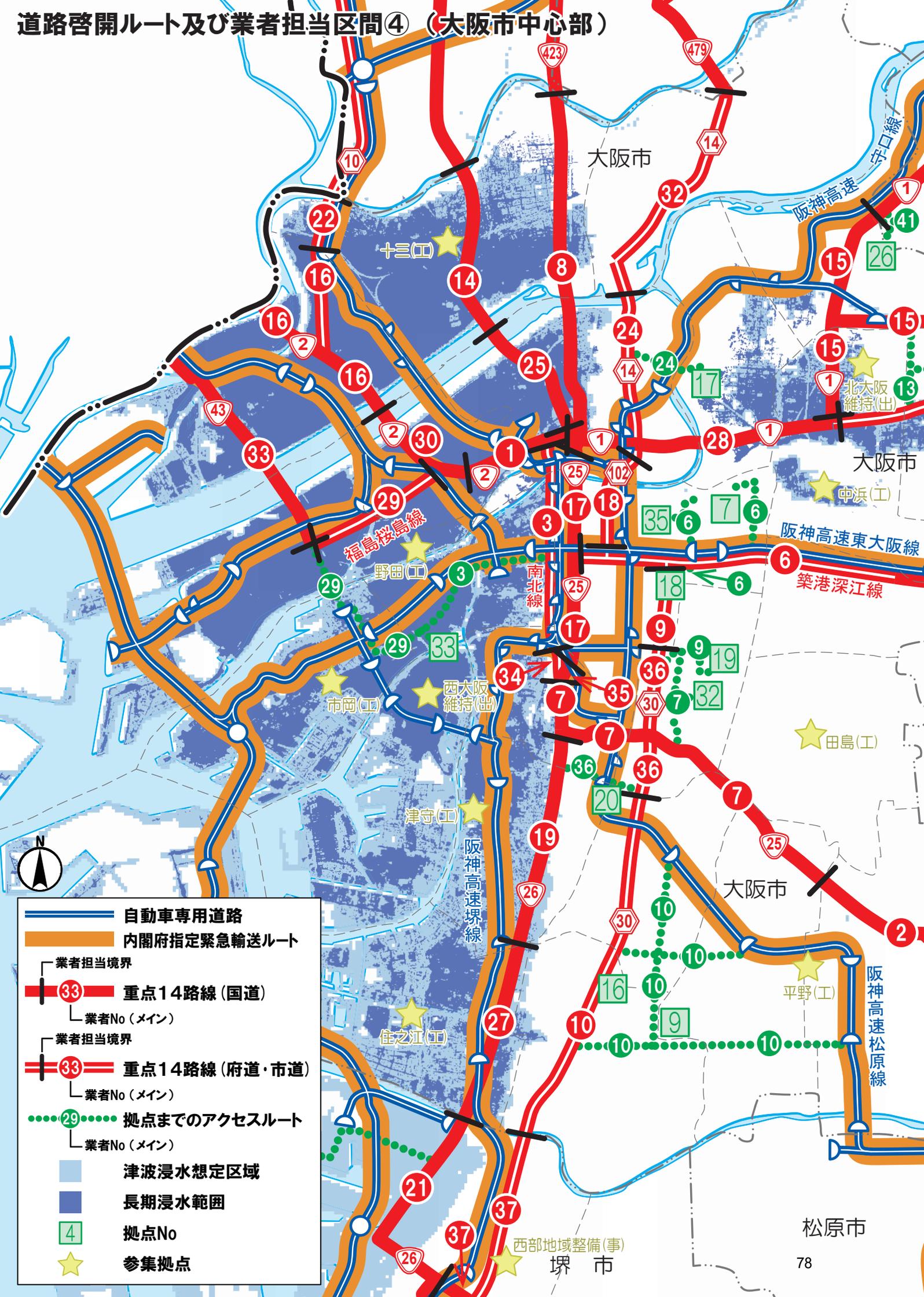
道路啓開ルート及び業者担当区間②（大阪府中部）

	自動車専用道路		津波浸水想定区域
	内閣府指定緊急輸送ルート		長期浸水範囲
	重点14路線(国道)		拠点No
	重点14路線(府道・市道)		参集拠点
	拠点までのアクセスルート		

業者担当境界
 業者No(メイン)
 業者担当境界
 業者No(メイン)



道路啓開ルート及び業者担当区間④ (大阪市中心部)



自動車専用道路
内閣府指定緊急輸送ルート

— 業者担当境界

重点14路線 (国道)
 業者No (メイン)

— 業者担当境界

重点14路線 (府道・市道)
 業者No (メイン)

..... 拠点までのアクセスルート
 業者No (メイン)

津波浸水想定区域
 長期浸水範囲

4 拠点No
 ☆ 参集拠点

重点14路線啓開担当業者一覧

路線名	区間	業者No	啓開業者名(メイン)	業者No	担当啓開業者名(サブ)	所属	集拠地点
国道1号	枚方市	40	安積建設	48	世紀東急工業	道建協	(国)高槻維持出張所
	守口市	43	カイアート	58	前田道路	道建協	(国)北大阪維持出張所
	旭区・城東区	15	銭高組	11	コーナン建設	道建協	
	城東区・都島区・北区	28	西松建設	16	大成建設	道建協	
	北区・福島区	1	青木あすなろ			道建協	(国)北大阪維持出張所
	福島区	30	ハンシン建設			道建協	
	西淀川区	16	大成建設	28	西松建設	道建協	
	柏原市	58	前田道路	41	大林道路	道建協	
	八尾市	46	佐藤渡辺	41	大林道路	道建協	
	平野区	2	浅沼組	4	今西組	道建協	(国)西大阪維持出張所
国道25号	東住吉区・阿倍野区・天王寺区・浪速区	7	興村組	2	浅沼組	道建協	
	浪速区	35	森組	33	三井住友建設	道建協	
	中央区・北区	17	大鉄工業	12	三和建設	道建協	
	浪速区・西成区	19	竹中工務店	25	飛島建設	道建協	(国)西大阪維持出張所
	住之江区	27	南海辰村建設	3	安藤・間	道建協	
	堺市西区	23	東洋建設	5	岩出建設	道建協	
	堺市堺区	21	鉄建建設	31	久本組	道建協	
	高石市	59	三井住建道路	38	NIPPO	道建協	
	泉大津市	38	NIPPO	56	福田道路	道建協	
	忠岡町・岸和田市	56	福田道路	44	鹿島道路	道建協	
国道26号	貝塚市・泉佐野市・田尻町	44	鹿島道路	41	大林道路	道建協	
	泉南市	39	旭工建	44	鹿島道路	道建協	(国)南大阪維持出張所
	阪南市・岬町	39	旭工建			道建協	
	此花区・西淀川区	33	三井住友建設	9	熊谷組	道建協	(国)西大阪維持出張所
	四條畷市	41	大林道路	50	大有建設	道建協	
	寝屋川市・門真市	45	北川HT	41	大林道路	道建協	(国)北大阪維持出張所
	守口市	57	フジタ	58	前田道路	道建協	
	鶴見区・旭区	15	銭高組	11	コーナン建設	道建協	
	枚方市・寝屋川市	55	日本道路	54	戸田道路	道建協	(府)枚方土木事務所
	大東市	50	大有建設	45	北川HT	道建協	
国道171号	島本町	60	明清建設	49	大成ロテック	道建協	
	高槻市	49	大成ロテック	60	明清建設	道建協	(国)高槻維持出張所
	茨木市	49	大成ロテック	48	世紀東急工業	道建協	
	豊中市・池田市	41	大林道路	48	世紀東急工業	道建協	(府)池田土木事務所
	池田市	58	前田道路	41	大林道路	道建協	(国)高槻維持出張所
	豊中市	41	大林道路	58	前田道路	道建協	(大)十三工営所
	淀川区	14	西武建設	11	コーナン建設	道建協	
	北区	25	飛島建設	36	森本組	道建協	(大)野田工営所
	東大阪市	52	東亜道路工業	45	北川HT	道建協	(府)八尾土木事務所
	東成区	6	大林組	25	飛島建設	道建協	(大)田島工営所
国道308号	堺市堺区	37	堺建協			堺建協	(堺)西部地域整備事務所
	箕面市・豊中市・吹田市	48	世紀東急工業	41	大林道路	道建協	(府)池田土木事務所
	淀川区・北区	8	鹿島建設	32	前田建設工業	道建協	(大)十三工営所
	吹田市	48	世紀東急工業	43	カイアート	道建協	(府)茨木土木事務所
	池田市・豊中市	41	大林道路	48	世紀東急工業	道建協	(府)池田土木事務所
	吹田市・茨木市	47	昭建	48	世紀東急工業	道建協	(府)茨木土木事務所
	摂津市・守口市・門真市・大東市	48	世紀東急工業	45	北川HT	道建協	(府)枚方土木事務所
	鶴見区	13	清水建設	24	戸田建設	道建協	(大)中浜工営所
	平野区	2	浅沼組	4	今西組	道建協	(大)平野工営所
	東大阪市	46	佐藤渡辺	52	東亜道路工業	道建協	(府)八尾土木事務所
(主)大阪中央環状線(府道2号)	松原市	49	大成ロテック	38	NIPPO	道建協	(府)富田林土木事務所
	堺市北区	37	堺建協	46	佐藤渡辺	堺建協	(堺)北部地域整備事務所
	堺市堺区	37	堺建協			堺建協	(堺)西部地域整備事務所
	大東市	50	大有建設	45	北川HT	道建協	(府)枚方土木事務所
	鶴見区・城東区	13	清水建設	24	戸田建設	道建協	(大)中浜工営所
	西淀川区	16	大成建設	28	西松建設	道建協	(大)野田工営所
	淀川区	22	東急建設	17	大鉄工業	道建協	(大)十三工営所
	豊中市・池田市	41	大林道路	48	世紀東急工業	道建協	(府)池田土木事務所
	寝屋川市	50	大有建設	43	カイアート	道建協	(府)枚方土木事務所
	守口市	43	カイアート	58	前田道路	道建協	
(主)大阪高槻京都線(府道14号)	東淀川区	32	前田建設工業	8	鹿島建設	道建協	(大)十三工営所
	北区	24	戸田建設	13	清水建設	道建協	(府)茨木土木事務所
	茨木市・吹田市・摂津市	43	カイアート	48	世紀東急工業	道建協	(大)市岡工営所
	吹田市	48	世紀東急工業	43	カイアート	道建協	(大)田島工営所
	中央区	9	熊谷組	6	大林組	道建協	(大)住之江工営所
	天王寺区	36	森本組	10	鴻池組	道建協	(堺)西部地域整備事務所
	阿倍野区・住吉区	10	鴻池組	26	中道組	道建協	(府)鳳土木事務所
	堺市堺区・西区	37	堺建協			堺建協	(府)岸和田土木事務所
	高石市・和泉市	53	常盤工業	59	三井住建道路	道建協	(堺)西部地域整備事務所
	岸和田市・貝塚市	56	福田道路	44	鹿島道路	道建協	(府)岸和田土木事務所
(主)堺羽曳野線(府道31号)	泉佐野市・泉南市	44	鹿島道路	39	旭工建	道建協	(堺)西部地域整備事務所
	堺市堺区	37	堺建協			堺建協	(府)岸和田土木事務所
	泉南市	39	旭工建	41	大林道路	道建協	(大)野田工営所
	北区	24	戸田建設	13	清水建設	道建協	(大)野田工営所
	中央区・東成区	18	戸田建設	24	戸田建設	道建協	(大)田島工営所
	中央区	6	大林組	25	飛島建設	道建協	(大)津守工営所
	浪速区	34	村本建設	7	興村組	道建協	(大)野田工営所
	西区・北区	3	安藤・間	15	銭高組	道建協	(大)野田工営所
	福島区・此花区	29	長谷工コーポレーション	19	竹中工務店	道建協	(大)野田工営所

拠点アクセスルート啓開担当業者一覧

拠点No	拠点	業者No	啓開業者名(メイン)	業者No	啓開業者名(サブ)	所属
1	堺泉北港堺2区	38	NIPPO	42	奥村組土木興業	道建協
2	大阪北部	48	世紀東急工業	41	大林道路	道建協
3	大阪中部(八尾空港周辺)	46	佐藤渡辺	52	東亜道路工業	道建協
4	大阪南部(りんくうタウン)	2	浅沼組	4	今西組	道建協
5	日本万国博覧会記念公園	39	旭工建	44	鹿島道路	道建協
6	服部緑地	48	世紀東急工業	41	大林道路	道建協
7	大阪城公園	52	東亜道路工業	41	大林道路	道建協
8	鶴見緑地	6	大林組	25	飛島建設	道建協
9	長居公園	54	戸田道路	50	大有建設	道建協
10	寝屋川公園	13	清水建設	24	戸田建設	道建協
11	久宝寺緑地	10	鴻池組	26	中道組	道建協
12	山田池公園	41	大林道路	50	大有建設	道建協
13	大泉緑地	46	佐藤渡辺	52	東亜道路工業	道建協
14	錦織公園	55	日本道路	40	安積建設	道建協
15	蜻蛉池公園	—	—	—	—	—
16	急性期・総合医療センター	53	常盤工業	43	ガイアート	道建協
17	大阪市立総合医療センター	44	鹿島道路	56	福田道路	道建協
18	国立大阪医療センター	—	—	—	—	—
19	大阪赤十字病院	24	戸田建設	13	清水建設	道建協
20	大阪市立大学医学部附属病院	6	大林組	25	飛島建設	道建協
21	(社法)済生会千里病院	9	熊谷組	6	大林組	道建協
22	大阪大学医学部附属病院	36	森本組	10	鴻池組	道建協
23	大阪府三島救命救急センター	47	昭建	41	大林道路	道建協
24	大阪医科大学付属病院	47	昭建	41	大林道路	道建協
25	関西医科大学付属病院	—	—	—	—	—
26	関西医科大学総合医療センター	49	大成ロテック	47	昭建	道建協
27	大阪府立中河内救命救急センター	55	日本道路	40	安積建設	道建協
28	市立東大阪医療センター	41	大林道路	45	北川HT	道建協
29	近畿大学医学部付属病院	—	—	—	—	—
30	堺市立総合医療センター	—	—	—	—	—
31	りんくう総合医療センター	53	常盤工業	43	ガイアート	道建協
32	大阪警察病院	37	堺建協	—	—	堺建協
33	多根総合病院	39	旭工建	44	鹿島道路	道建協
34	岸和田徳洲会病院	7	奥村組	2	浅沼組	道建協
35	大阪国際がんセンター	29	長谷工コーポレーション	20	竹中土木	道建協
36	大阪精神医療センター	3	安藤・間	15	銭高組	道建協
37	大阪はびきの医療センター	56	福田道路	58	前田道路	道建協
38	大阪母子医療センター	6	大林組	25	飛島建設	道建協
39	出光岸和田油槽所	55	日本道路	40	安積建設	道建協
40	大阪国際石油精製大阪製油所	58	前田道路	51	津田建設	道建協
41	JXTG大阪油槽所	37	堺建協	—	—	堺建協
42	JXTG堺製油所	49	大成ロテック	56	福田道路	道建協
43	コスモ堺製油所	59	三井住建道路	44	鹿島道路	道建協
		38	NIPPO	44	鹿島道路	道建協
		37	堺建協	—	—	堺建協
		37	堺建協	—	—	堺建協

業者No. 担当業者名及び所属が「-」の拠点は、重点14路線沿道に立地しているため、啓開するアクセスルートが存在しない拠点

啓開業者別啓開担当重点14路線及び拠点アクセスルート一覧

業者No	啓開業者名	所屬	種類	役割	拠点No	担当路線名・拠点名	担当路線区間	参集拠点(案)
1	青木あすなろ	大建協	14路線	メイン		国道2号 国道25号	北区・福島区 平野区	(国)北大阪維持出張所 (国)西大阪維持出張所
2	浅沼組	大建協	拠点	サブ	3	(主)大阪中央環状線(府道2号) 国道25号 大阪中部(八尾空港周辺)[市域]	東住吉区・阿倍野区・天王寺区・浪速区	(大)平野工営所 (国)西大阪維持出張所
3	安藤・間	大建協	14路線	メイン	32	大阪警察病院 (主)南北線(大阪市道)	西区・北区 住之江区	(大)野田工営所 (国)西大阪維持出張所
4	今西組	大建協	14路線	サブ	3	多根総合病院[北側ルート] 国道25号 (主)大阪中央環状線(府道2号)	平野区	(国)西大阪維持出張所 (大)平野工営所
5	岩出建設	大建協	拠点	サブ	33	大阪中部(八尾空港周辺)[市域] 国道26号	堺市西区	(国)南大阪維持出張所
6	大林組	大建協	14路線	メイン	7	国道308号 (主)築港深江線(大阪市道) (主)大阪和泉南線(府道30号)	東成区 中央区・東成区	(大)田島工営所 (大)市岡工営所
7	奥村組	大建協	14路線	サブ	19	大阪国際がんセンター 大阪赤十字病院 国道25号 (主)南北線(大阪市道)	東住吉区・阿倍野区・天王寺区・浪速区 浪速区	(国)西大阪維持出張所 (大)津守工営所
8	鹿島建設	大建協	14路線	サブ	32	大阪警察病院 国道423号	淀川区・北区	(大)十三工営所
9	熊谷組	大建協	14路線	サブ		(主)大阪高槻京都線(府道14号) (主)大阪和泉南線(府道30号) 国道43号	東淀川区 中央区	(大)市岡工営所 (国)西大阪維持出張所
10	鴻池組	大建協	14路線	メイン	19	大阪赤十字病院 (主)大阪和泉南線(府道30号)	阿倍野区・住吉区 天王寺区	(大)住之江工営所 (大)田島工営所
11	コーナン建設	大建協	14路線	サブ	9	長居公園 大阪市立大学医学部附属病院	旭区・城東区	(国)北大阪維持出張所
12	三和建設	大建協	14路線	サブ	20	国道1号 国道163号 国道176号	鶴見区・旭区 淀川区	(大)十三工営所 (大)野田工営所
13	清水建設	大建協	14路線	メイン	8	(主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪生駒線(府道8号) (主)大阪高槻京都線(府道14号) (一)恵美須南森町線(府道102号) 鶴見緑地[市域]	鶴見区・城東区 北区 北区	(大)中浜工営所 (大)十三工営所 (大)野田工営所
14	西武建設	大建協	14路線	サブ	17	大阪市立総合医療センター 国道176号	淀川区	(大)十三工営所
15	銭高組	大建協	14路線	メイン		国道1号 国道163号	旭区・城東区 鶴見区・旭区	(国)北大阪維持出張所 (大)野田工営所
16	大成建設	大建協	14路線	サブ	33	(主)南北線(大阪市道) 多根総合病院[北側ルート] 国道2号	西区・北区	(大)野田工営所
17	大鉄工業	大建協	14路線	メイン		(主)大阪池田線(府道10号) 国道1号	西淀川区 西淀川区	(国)北大阪維持出張所 (大)野田工営所
18	大豊建設	大建協	14路線	サブ		(主)大阪池田線(府道10号) 国道25号	城東区・都島区・北区 中央区・北区	(国)北大阪維持出張所 (大)野田工営所
19	竹中工務店	大建協	14路線	メイン		(主)大阪池田線(府道10号) 国道26号	淀川区 中央区	(大)野田工営所 (国)西大阪維持出張所
20	竹中土木	大建協	14路線	サブ	33	(一)恵美須南森町線(府道102号) 国道26号 (主)福島桜島線(大阪市道)	浪速区・西成区 福島区・此花区	(大)野田工営所
21	鉄建建設	大建協	14路線	サブ		多根総合病院[西側ルート] 国道26号	堺市堺区	(国)南大阪維持出張所
22	東急建設	大建協	14路線	メイン		(主)大阪池田線(府道10号) 国道26号	淀川区	(大)十三工営所
23	東洋建設	大建協	14路線	メイン		(主)大阪池田線(府道10号) 国道26号	堺市西区	(国)南大阪維持出張所
24	戸田建設	大建協	14路線	サブ		(主)大阪高槻京都線(府道14号) (一)恵美須南森町線(府道102号) (主)中央環状線(府道2号) (主)大阪生駒線(府道8号) (一)恵美須南森町線(府道102号) 大阪市立総合医療センター 鶴見緑地[市域]	北区 北区 鶴見区 鶴見区・城東区 中央区	(大)十三工営所 (大)野田工営所 (大)中浜工営所 (大)野田工営所
25	飛島建設	大建協	14路線	サブ	8	鶴見緑地[市域] 国道176号 国道26号 国道308号	北区 浪速区・西成区 東成区 中央区・東成区	(大)野田工営所 (国)西大阪維持出張所 (大)田島工営所
26	中道組	大建協	14路線	サブ	7	(主)築港深江線(大阪市道) 大阪城公園	阿倍野区・住吉区	(大)住之江工営所
27	南海辰村建設	大建協	14路線	メイン	9	長居公園 国道26号	住之江区	(国)西大阪維持出張所
28	西松建設	大建協	14路線	サブ		国道1号 国道2号	城東区・都島区・北区 西淀川区	(国)北大阪維持出張所 (国)西大阪維持出張所
29	長谷工コーポレーション	大建協	14路線	メイン	33	(主)大阪池田線(府道10号) (主)福島桜島線(大阪市道) 多根総合病院[西側ルート]	西淀川区 福島区・此花区	(大)野田工営所 (大)野田工営所
30	ハンジン建設	大建協	14路線	サブ		国道2号	福島区	(国)北大阪維持出張所
31	久本組	大建協	14路線	メイン		(主)大阪高槻京都線(府道14号) 国道423号	堺市堺区 東淀川区 淀川区・北区	(国)南大阪維持出張所 (大)十三工営所
32	前田建設工業	大建協	14路線	サブ				

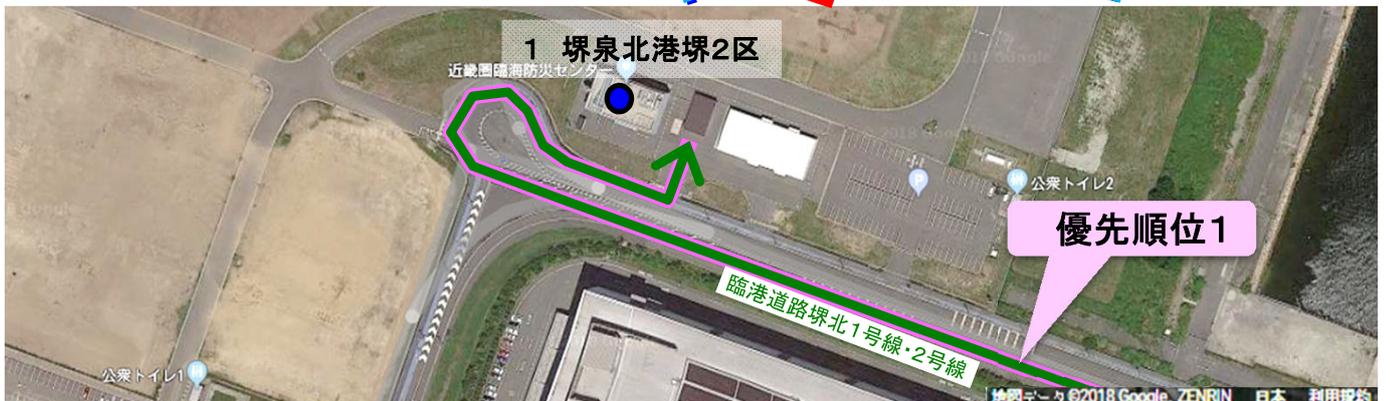
啓開業者別啓開担当重点14路線及び拠点アクセスルート一覧

業者No	啓開業者名	所屬	種類	役割	拠点No	担当路線名・拠点名	担当路線区間	参集拠点(案)
33	三井住友建設	大建協	14路線	メイン サブ	国道43号 国道25号	此花区・西淀川区 浪速区	(国)西大阪維持出張所	
34	村本建設	大建協	14路線	メイン	(主)南北線(大阪市道)	浪速区	(大)津守工営所	
35	森組	大建協	14路線	メイン	国道25号	浪速区	(国)西大阪維持出張所	
36	森本組	大建協	14路線 拠点	メイン サブ メイン	(主)大阪和泉南線(府道30号) 国道176号 大阪市立大学医学部附属病院 国道310号	天王寺区 北区 堺市堺区 堺市堺区 堺市堺区・西区 堺市堺区 堺市北区	(大)田島工営所 (大)野田工営所 (堺)西部地域整備事務所 (堺)北部地域整備事務所 (堺)南部地域整備事務所	
37	堺建協	堺建協	14路線 拠点	メイン メイン	(主)堺羽曳野線(府道31号) (主)大阪和泉南線(府道30号) (主)大阪中央環状線(府道2号) 堺市立総合医療センター 大阪母子医療センター JXTG堺製油所 コスモ堺製油所	堺市堺区 堺市堺区 堺市堺区 堺市北区	(国)南大阪維持出張所 (府)八尾土木事務所 (府)南大阪維持出張所 (府)八尾土木事務所	
38	NIPPO	道建協	14路線 拠点	メイン サブ メイン	国道26号 (主)大阪中央環状線(府道2号) 国道26号 (主)大阪中央環状線(府道2号) 堺泉北港堺2区 JXTG大阪油槽所	泉大津市 東大阪市 高石市 八尾市	(国)南大阪維持出張所 (府)八尾土木事務所 (府)南大阪維持出張所 (府)八尾土木事務所	
39	旭工建	道建協	14路線 拠点	メイン サブ メイン	国道26号 (主)泉佐野岩出線(府道63号) (主)大阪和泉南線(府道30号) 大阪南部(りんくうタウン) りんくう総合医療センター	泉南市・阪南市・岬町 泉南市 泉佐野市・泉南市	(国)南大阪維持出張所 (府)岸和田土木事務所	
40	安積建設	道建協	14路線 拠点	メイン	国道1号 山田池公園 関西医科大学付属病院 大阪精神医療センター	枚方市	(国)高槻維持出張所	
41	大林道路	道建協	14路線	サブ	国道163号 国道171号 国道176号 (主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪池田線(府道10号) 国道25号 国道26号 国道163号 国道176号 国道423号 (主)泉佐野岩出線(府道63号) 寝屋川公園	四條畷市 豊中市・池田市 豊中市 池田市・豊中市 豊中市・池田市 柏原市・八尾市 貝塚市・泉佐野市・田尻町 寝屋川市・門真市 池田市 箕面市・豊中市・吹田市 泉南市	(国)北大阪維持出張所 (国)高槻維持出張所 (府)池田土木事務所 (国)西大阪維持出張所 (国)南大阪維持出張所 (国)北大阪維持出張所 (府)池田土木事務所 (府)岸和田土木事務所	
42	奥村組土木興業	道建協	拠点	サブ	1 堺泉北港堺2区 国道1号 (主)京都守口線(府道13号) (主)大阪高槻京都線(府道14号) 国道479号 (主)京都守口線(府道13号) (主)大阪高槻京都線(府道14号) 錦織公園 近畿大学医学部付属病院	守口市 守口市 茨木市・吹田市・摂津市 吹田市 寝屋川市 吹田市	(国)北大阪維持出張所 (府)枚方土木事務所 (府)茨木土木事務所 (府)茨木土木事務所 (府)茨木土木事務所 (府)茨木土木事務所	
43	ガイアート	道建協	14路線 拠点	メイン サブ サブ	国道26号 (主)大阪和泉南線(府道30号) 国道26号 (主)大阪和泉南線(府道30号) 踏踏池公園 大阪南部(りんくうタウン) りんくう総合医療センター 大阪国際石油精製大阪製油所 JXTG大阪油槽所	貝塚市・泉佐野市・田尻町 泉佐野市・泉南市 忠岡町・岸和田市・泉南市 岸和田市・貝塚市	(国)南大阪維持出張所 (府)岸和田土木事務所 (国)南大阪維持出張所 (府)岸和田土木事務所	
44	鹿島道路	道建協	14路線 拠点	メイン サブ	国道163号 国道170号 国道308号 (主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪生駒線(府道8号) 関西医科大学総合医療センター	寝屋川市・門真市 大東市 東大阪市 摂津市・守口市・門真市・大東市 大東市	(国)北大阪維持出張所 (府)枚方土木事務所 (府)八尾土木事務所 (府)枚方土木事務所	
45	北川HT	道建協	14路線 拠点	サブ サブ サブ	国道25号 (主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪中央環状線(府道2号) 大阪中部(八尾空港周辺)[府域] 久宝寺緑地 (主)大阪中央環状線(府道2号) (社法)済生会千里病院 大阪医科大学付属病院	八尾市 八尾市 松原市	(国)西大阪維持出張所 (府)八尾土木事務所 (府)富田林土木事務所	
46	佐藤渡辺	道建協	14路線 拠点	メイン サブ メイン	26	吹田市・茨木市	(府)茨木土木事務所	
47	昭建	道建協	14路線 拠点	メイン メイン サブ	国道423号 国道479号 (主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪高槻京都線(府道14号) 国道1号 国道171号 (主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪中央環状線(府道2号) (主)大阪池田線(府道10号) 大阪北部 日本万国博覧会記念公園	箕面市・豊中市・吹田市 吹田市 摂津市・守口市・門真市・大東市 吹田市 枚方市 茨木市・豊中市・池田市 池田市・豊中市 吹田市・茨木市 茨木市・吹田市・摂津市 豊中市・池田市	(府)池田土木事務所 (府)茨木土木事務所 (府)枚方土木事務所 (府)茨木土木事務所 (国)高槻維持出張所 (府)池田土木事務所 (府)茨木土木事務所 (府)池田土木事務所	
48	世紀東急工業	道建協	14路線 拠点	サブ メイン	2 5	吹田市・茨木市	(府)茨木土木事務所	

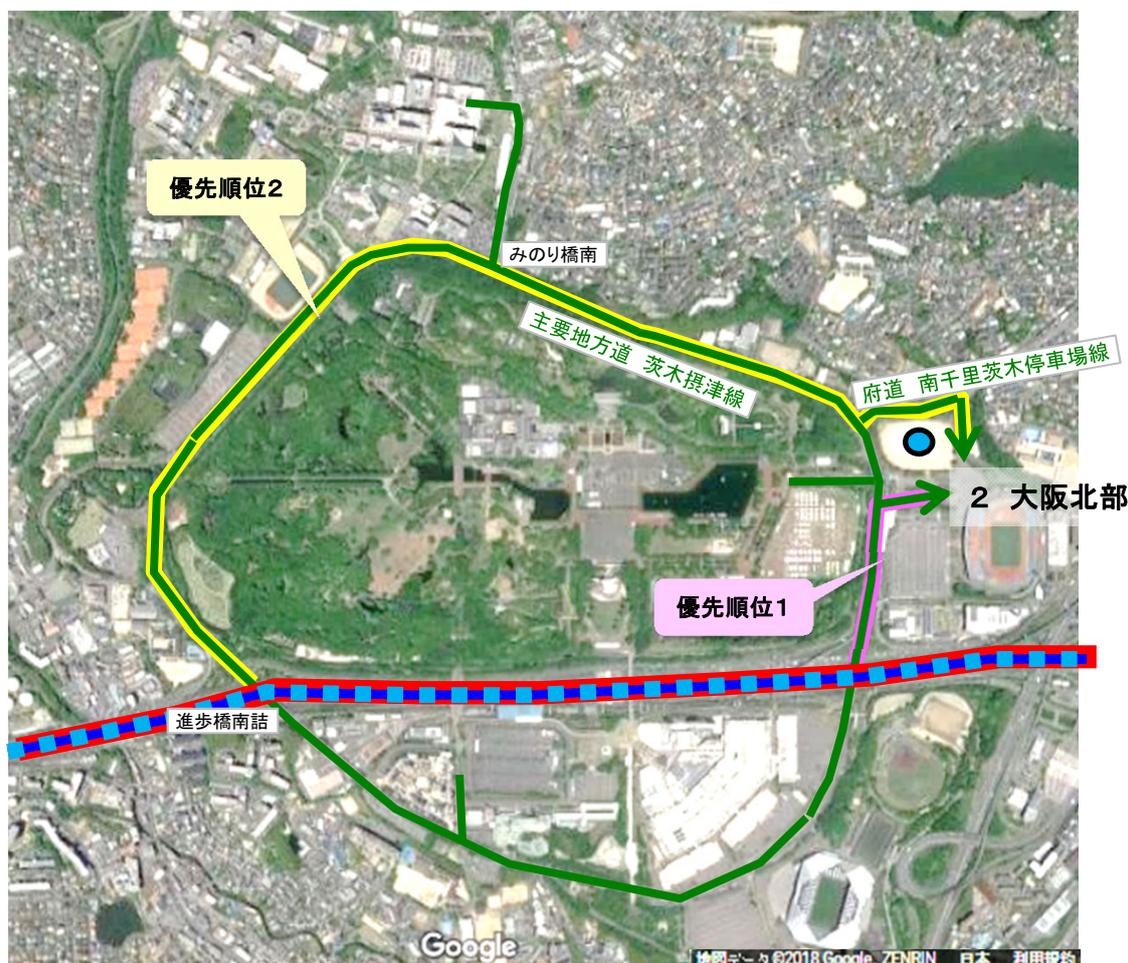
啓開業者別啓開担当重点14路線及び拠点アクセスルート一覧

業者No	啓開業者名	所屬	種類	役割	拠点No	担当路線名・拠点名	担当路線区間	参集拠点(案)
49	大成ロテック	道建協	14路線	メイン		国道171号	高槻市・茨木市	(国)高槻維持出張所
			拠点	サブ	24	(主)大阪中央環状線(府道2号) 国道171号 大阪医科大学付属病院	松原市 島本町	(府)富田土木事務所 (国)高槻維持出張所
			拠点	メイン	39	出光岸和田油槽所		
50	大有建設	道建協	14路線	メイン		国道170号	大東市	(府)枚方土木事務所
			拠点	サブ	8	(主)京都守口線(府道13号) (主)大阪生駒線(府道8号) 国道163号	寝屋川市 大東市	(国)北大阪維持出張所
			拠点	サブ	10	鶴見緑地[府域]	四條畷市	
51	津田建設	道建協	拠点	サブ	37	大阪はびきの医療センター		
			14路線	メイン		国道308号	東大阪市	(府)八尾土木事務所
			拠点	サブ	6	(主)大阪中央環状線(府道2号) 服部緑地	東大阪市	
52	東亜道路工業	道建協	拠点	メイン	3	大阪中部(八尾空港周辺)[府域]		
			拠点	サブ	11	久宝寺緑地		
			14路線	メイン	14	(主)大阪和泉南線(府道30号) 錦織公園	高石市・和泉市	(府)鳳土木事務所
53	常盤工業	道建協	拠点	メイン	29	近畿大学医学部付属病院		
			14路線	サブ	8	国道170号	枚方市・寝屋川市	(府)枚方土木事務所
			拠点	メイン	12	山田池公園	枚方市・寝屋川市	(府)枚方土木事務所
54	戸田道路	道建協	拠点	メイン	25	関西医科大学付属病院		
			14路線	メイン	36	大阪精神医療センター		
			拠点	メイン	15	国道26号	忠岡町・岸和田市	(国)南大阪維持出張所
55	日本道路	道建協	14路線	サブ	34	(主)大阪和泉南線(府道30号) 国道26号	岸和田市・貝塚市	(府)岸和田土木事務所
			拠点	メイン	15	岸和田徳洲会病院	泉大津市	(国)南大阪維持出張所
			拠点	サブ	39	蜻蛉池公園		
56	福田道路	道建協	14路線	メイン		出光岸和田油槽所		
			拠点	メイン		国道163号	守口市	(国)北大阪維持出張所
			拠点	メイン		国道25号	柏原市	(国)西大阪維持出張所
57	フジタ	道建協	14路線	メイン		国道176号	池田市	(府)池田土木事務所
			拠点	サブ		国道1号	守口市	(国)北大阪維持出張所
			拠点	サブ		国道163号	守口市	(国)高槻維持出張所
58	前田道路	道建協	14路線	メイン	37	(主)京都守口線(府道13号) 大阪はびきの医療センター	守口市	(府)枚方土木事務所
			拠点	サブ	34	岸和田徳洲会病院		
			14路線	メイン		国道26号	高石市	(国)南大阪維持出張所
59	三井住建道路	道建協	14路線	サブ	40	(主)大阪和泉南線(府道30号) 大阪国際石油精製大阪製油所	高石市・和泉市	(府)鳳土木事務所
			拠点	メイン		国道171号	島本町	(国)高槻維持出張所
			14路線	サブ		国道171号	高槻市	(国)高槻維持出張所
60	明清建設	道建協	14路線	サブ				

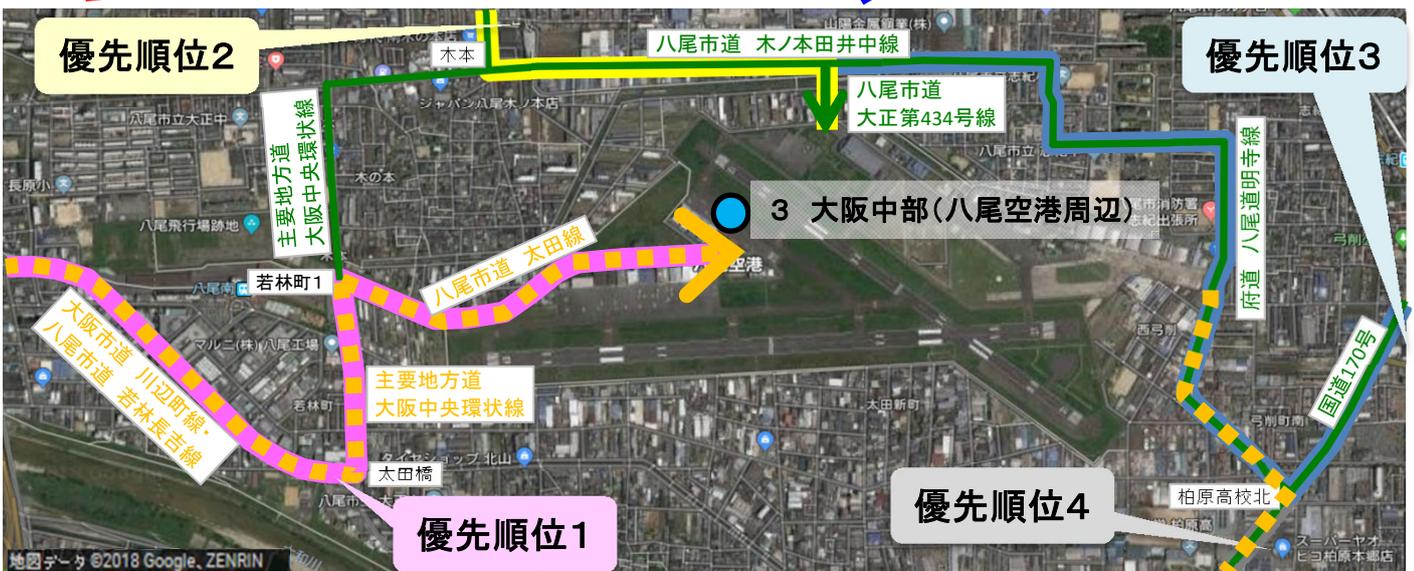
拠点No. 1 堺泉北港堺2区		拠点分類 基幹広域防災拠点	
啓開担当	メイン	業者No. 38	NIPPO
業者名	サブ	業者No. 42	奥村組土木興業
			道建協
			道建協



拠点No. 2 大阪北部		拠点分類		広域防災拠点
啓開担当	メイン	業者No. 48	世紀東急工業	
業者名	サブ	業者No. 41	大林道路	
				道建協
				道建協



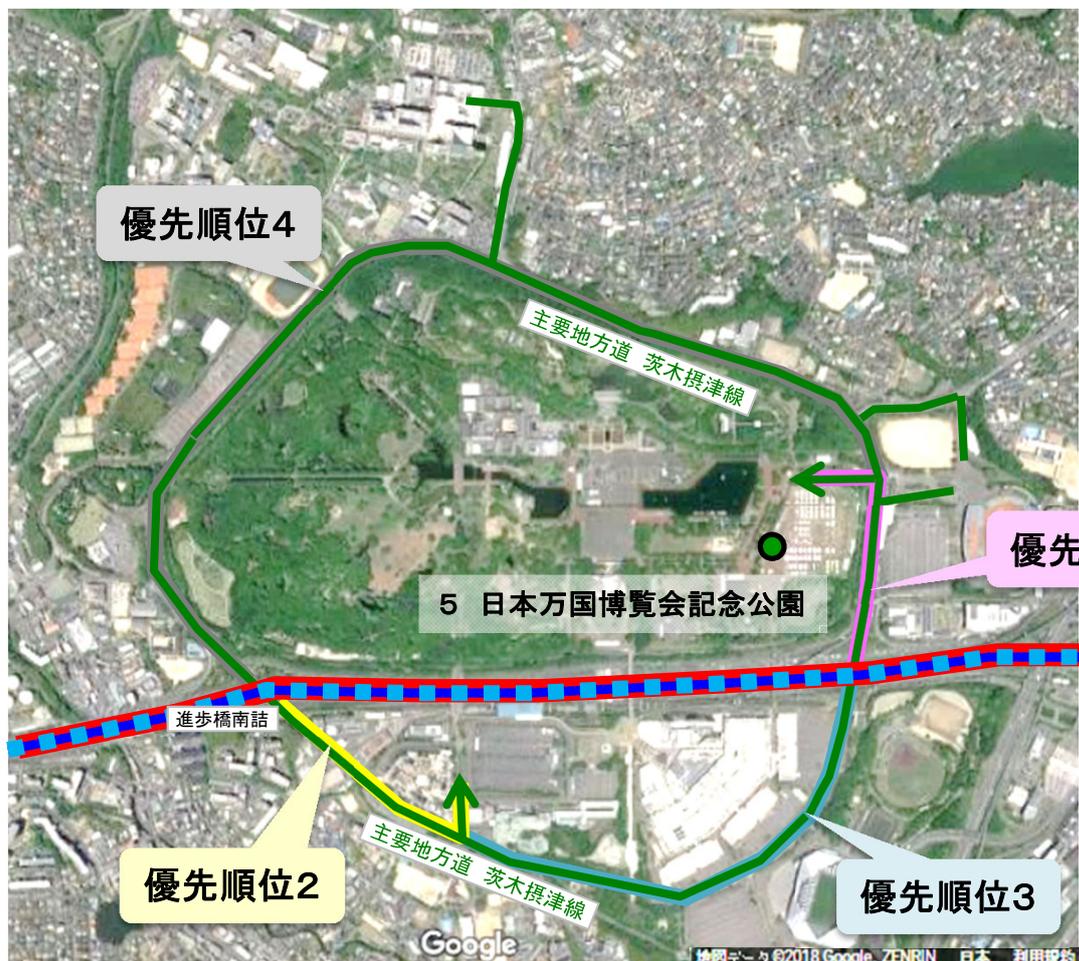
拠点No. 3 大阪中部(八尾空港周辺)				拠点分類	広域防災拠点		
啓開担当	メイン	業者No. 46	佐藤渡辺(大阪府域)	道建協	業者No. 2	浅沼組(大阪府域)	大建協
業者名	サブ	業者No. 52	東亜道路工業(大阪府域)	道建協	業者No. 4	今西組(大阪府域)	大建協



拠点No. 4 大阪南部(りんくうタウン)				拠点分類	広域防災拠点
啓開担当	メイン	業者No. 39	旭工建	道建協	
業者名	サブ	業者No. 44	鹿島道路	道建協	



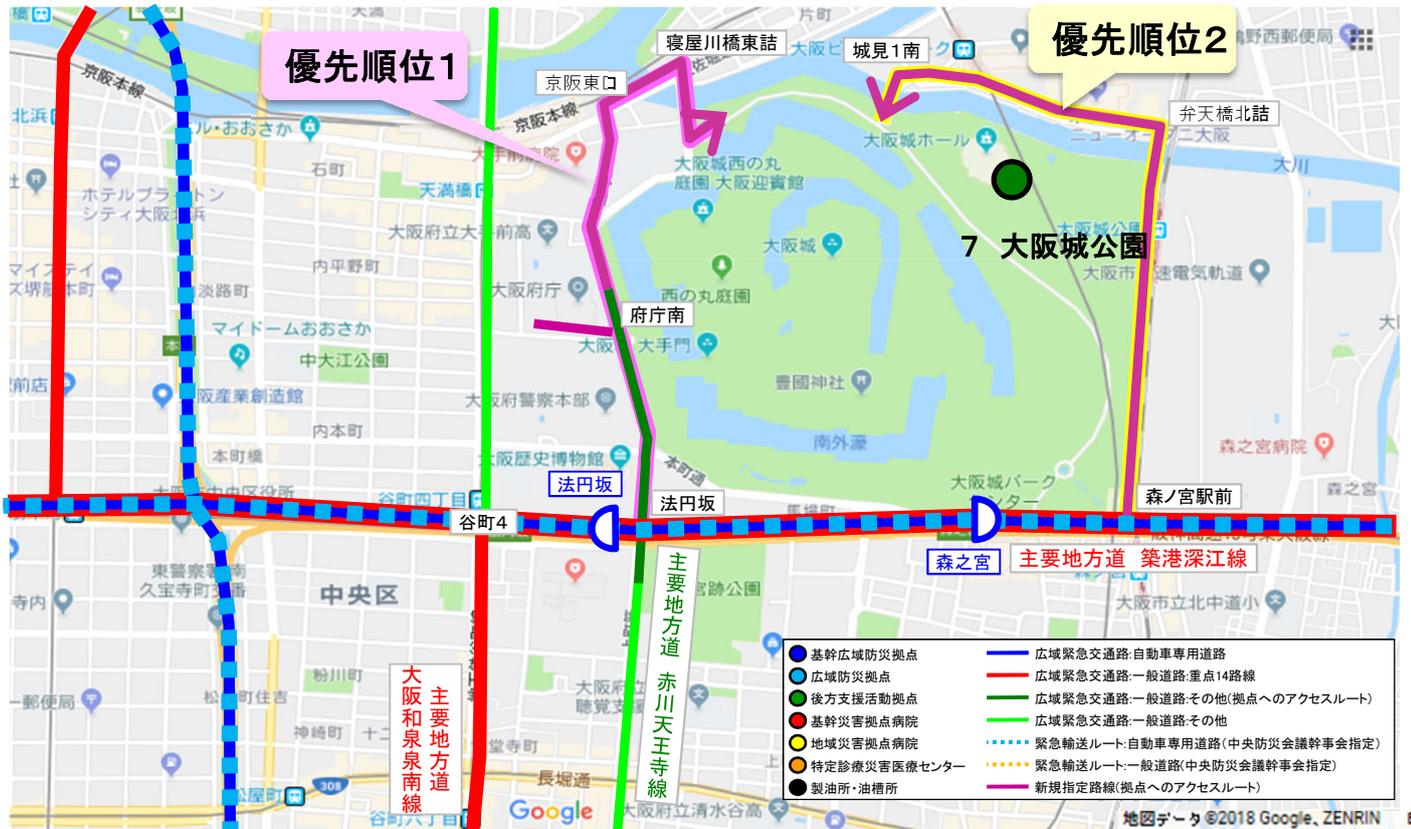
拠点No. 5 日本万国博覧会記念公園		拠点分類 後方支援活動拠点	
啓開担当	メイン	業者No. 48	世紀東急工業
業者名	サブ	業者No. 41	大林道路
			道建協
			道建協



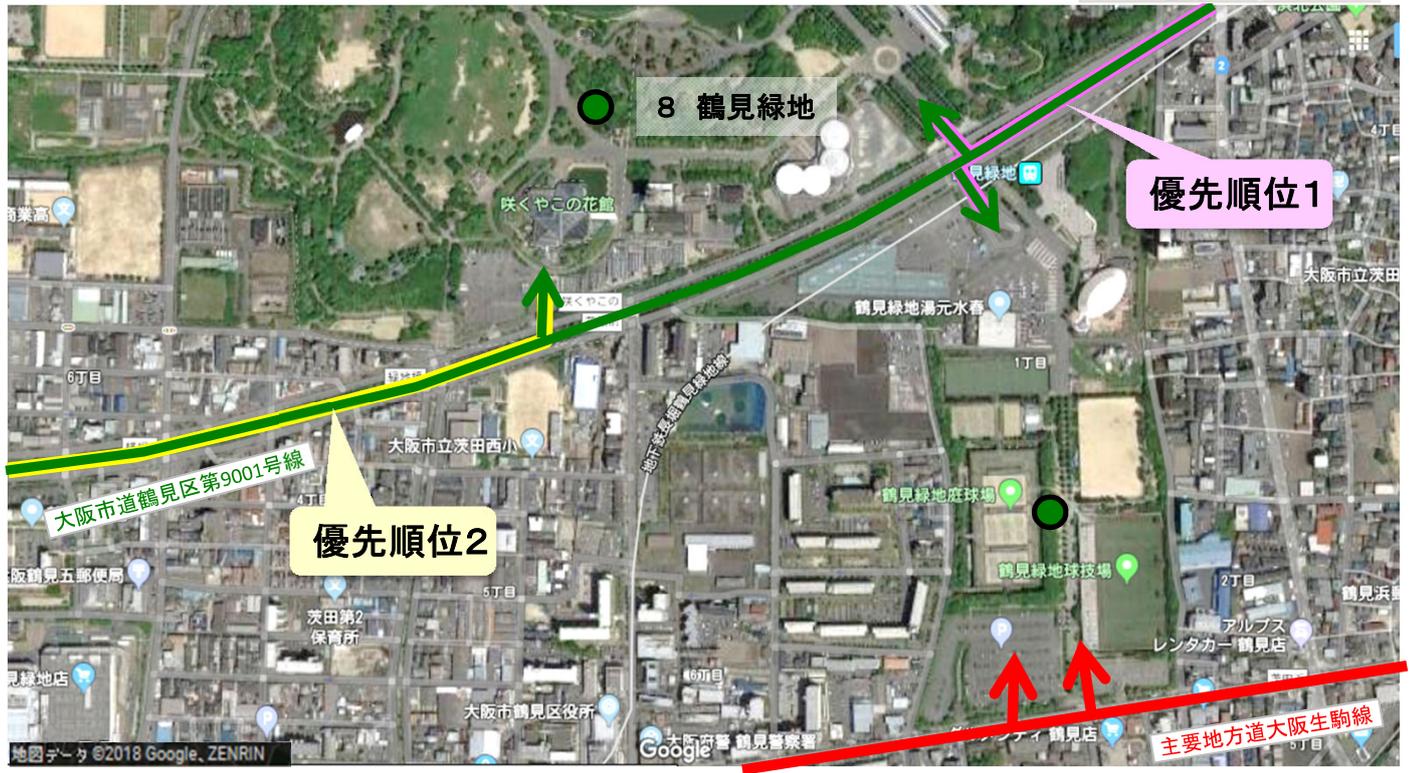
拠点No. 6 服部緑地		拠点分類 後方支援活動拠点		
啓開担当 業者名	メイン	業者No. 52	東亜道路工業	道建協
	サブ	業者No. 41	大林道路	道建協



拠点No. 7 大阪城公園		拠点分類 後方支援活動拠点		
啓開担当	メイン	業者No. 6	大林組	大建協
業者名	サブ	業者No. 25	飛鳥建設	大建協

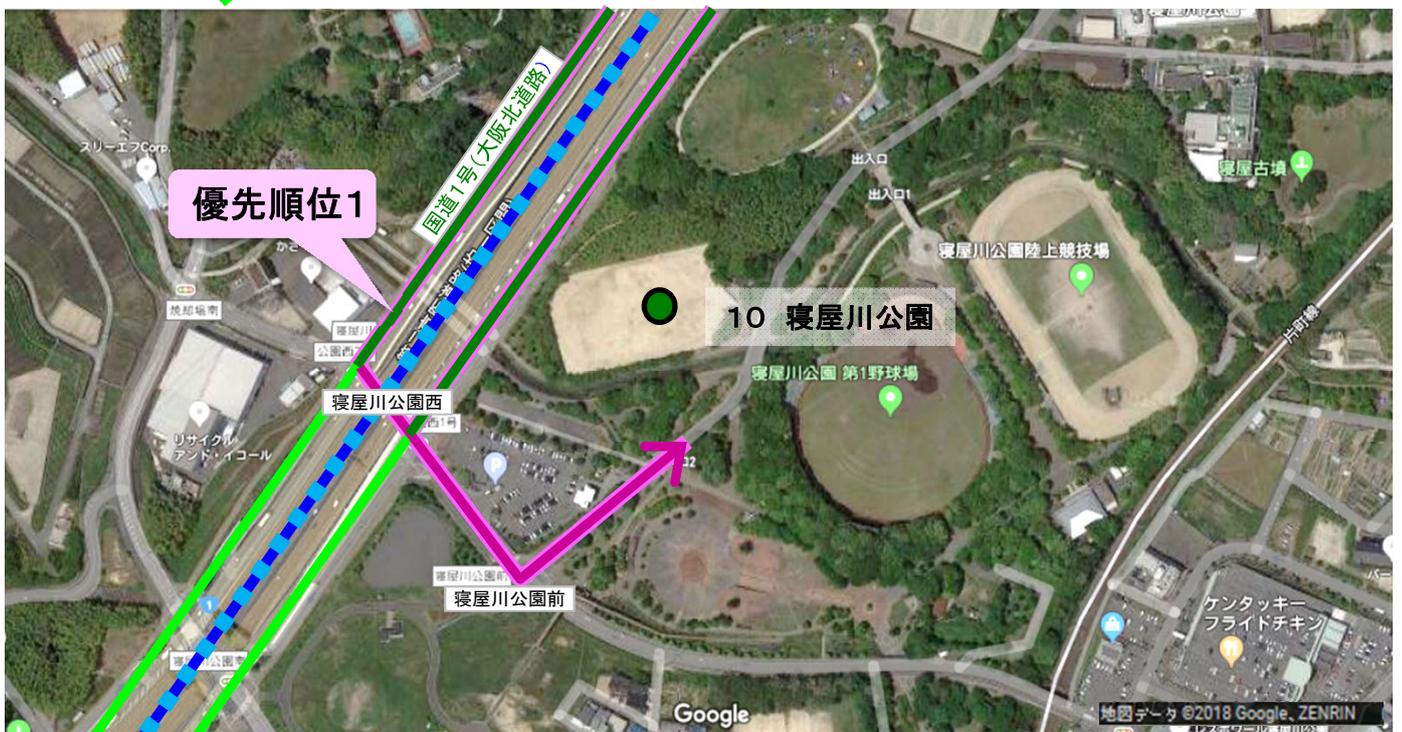


拠点No. 8 鶴見緑地				拠点分類 後方支援活動拠点			
啓開担当	メイン	業者No. 54	戸田道路(大阪府域)	道建協	業者No. 13	清水建設(大阪府域)	大建協
業者名	サブ	業者No. 50	大有建設(大阪府域)	道建協	業者No. 24	戸田建設(大阪府域)	大建協



拠点No. 10 寝屋川公園 拠点分類 後方支援活動拠点

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 41 業者No. 50	大林道路 大有建設	道建協 道建協
-------------	-----------	----------------------	--------------	------------



拠点No. 11 久宝寺緑地		拠点分類 後方支援活動拠点	
啓開担当	メイン	業者No. 46	佐藤渡辺
業者名	サブ	業者No. 52	東亜道路工業
			道建協
			道建協



拠点No. 12 山田池公園

拠点分類 後方支援活動拠点

啓開担当	メイン	業者No. 55	日本道路	道建協
業者名	サブ	業者No. 40	安積建設	道建協



拠点No. 13 大泉緑地

拠点分類 後方支援活動拠点

啓開担当	メイン	業者No.	—	—	—
業者名	サブ	業者No.	—	—	—



拠点No. 14 錦織公園 拠点分類 後方支援活動拠点

啓開担当	メイン	業者No. 53	常盤工業	道建協
業者名	サブ	業者No. 43	ガイアート	道建協



拠点No. 15 蜻蛉池公園

拠点分類 後方支援活動拠点

啓開担当	メイン	業者No. 44	鹿島道路	道建協
業者名	サブ	業者No. 56	福田道路	道建協

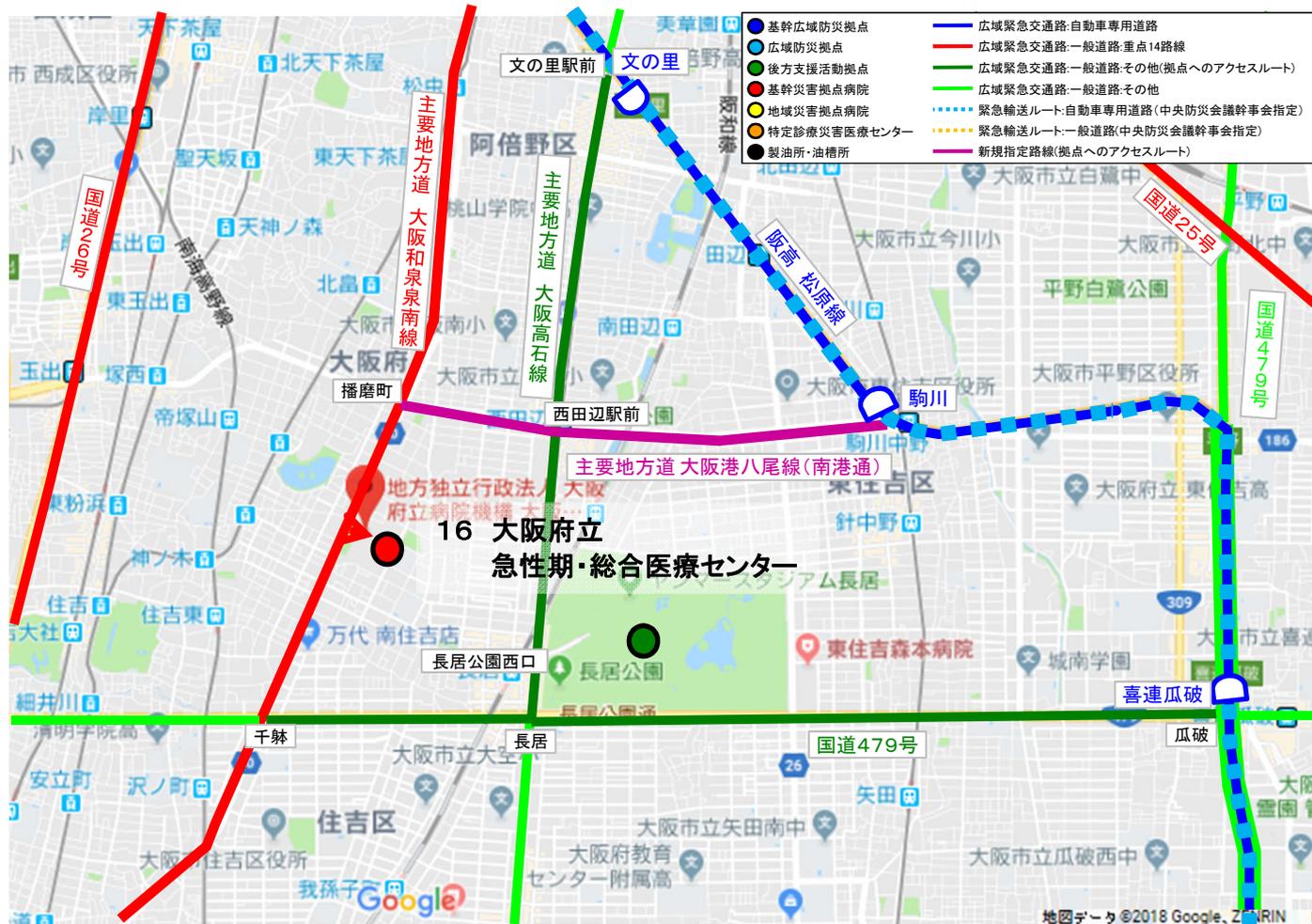
- 基幹広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 後方支援活動拠点
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 製油所・油槽所
- 広域緊急交通路-自動車専用道路
- 広域緊急交通路-一般道路-重点14路線
- 広域緊急交通路-一般道路-その他(拠点へのアクセスルート)
- 広域緊急交通路-一般道路-その他
- 緊急輸送ルート-自動車専用道路(中央防災会議幹事会指定)
- 緊急輸送ルート-一般道路(中央防災会議幹事会指定)
- 新規指定路線(拠点へのアクセスルート)



拠点No. 16 大阪府立急性期・総合医療センター

拠点分類 基幹災害拠点病院

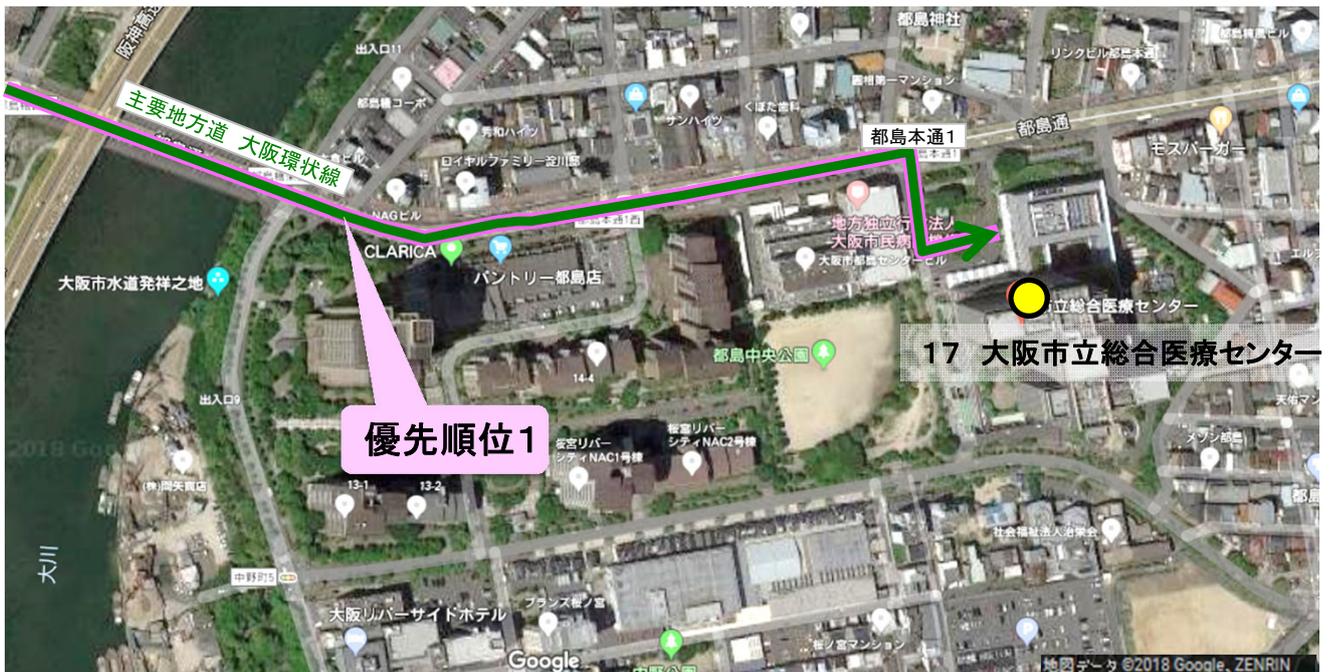
啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. —	—	—
		業者No. —	—	—



拠点No. 17 大阪市立総合医療センター

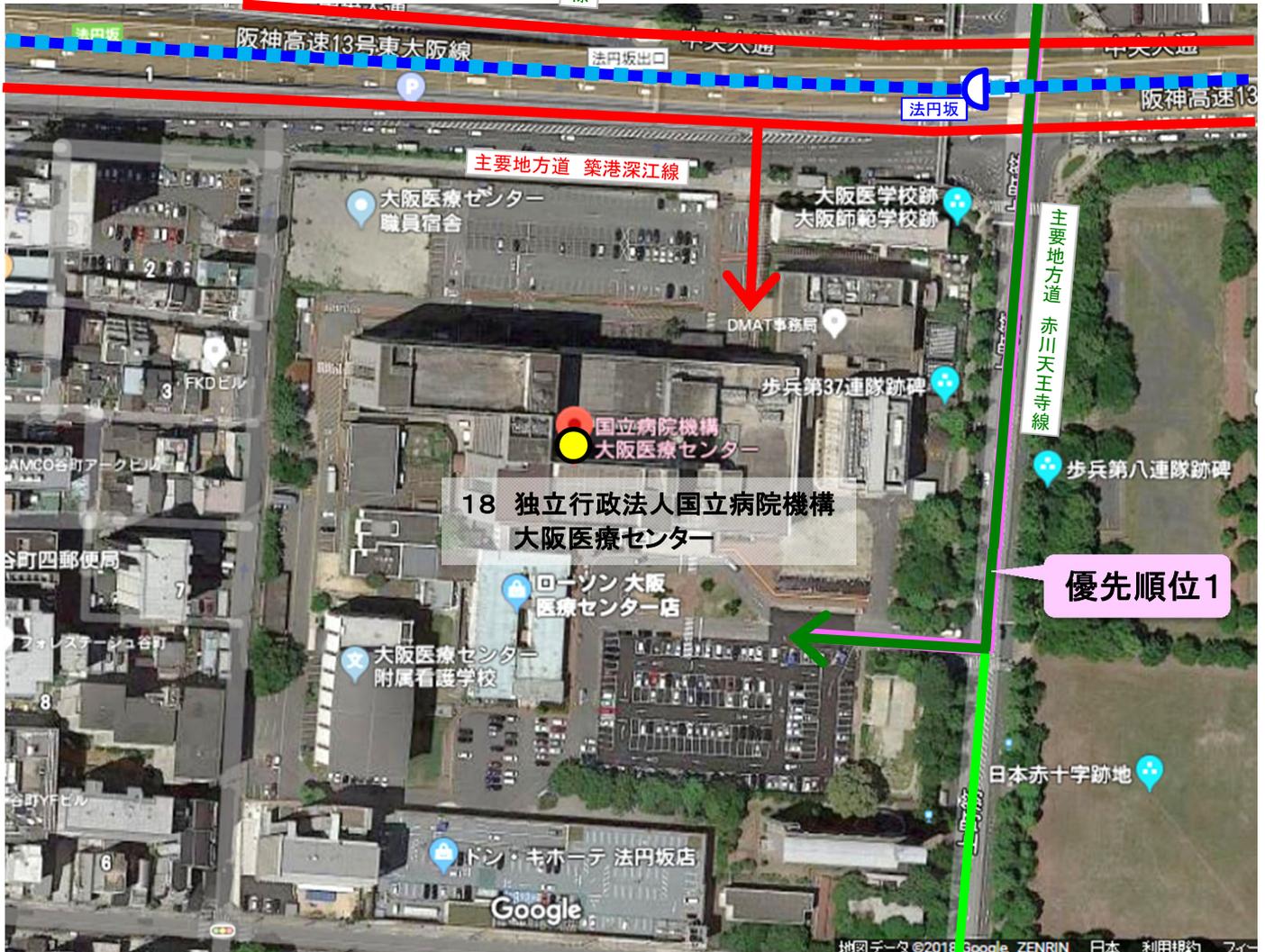
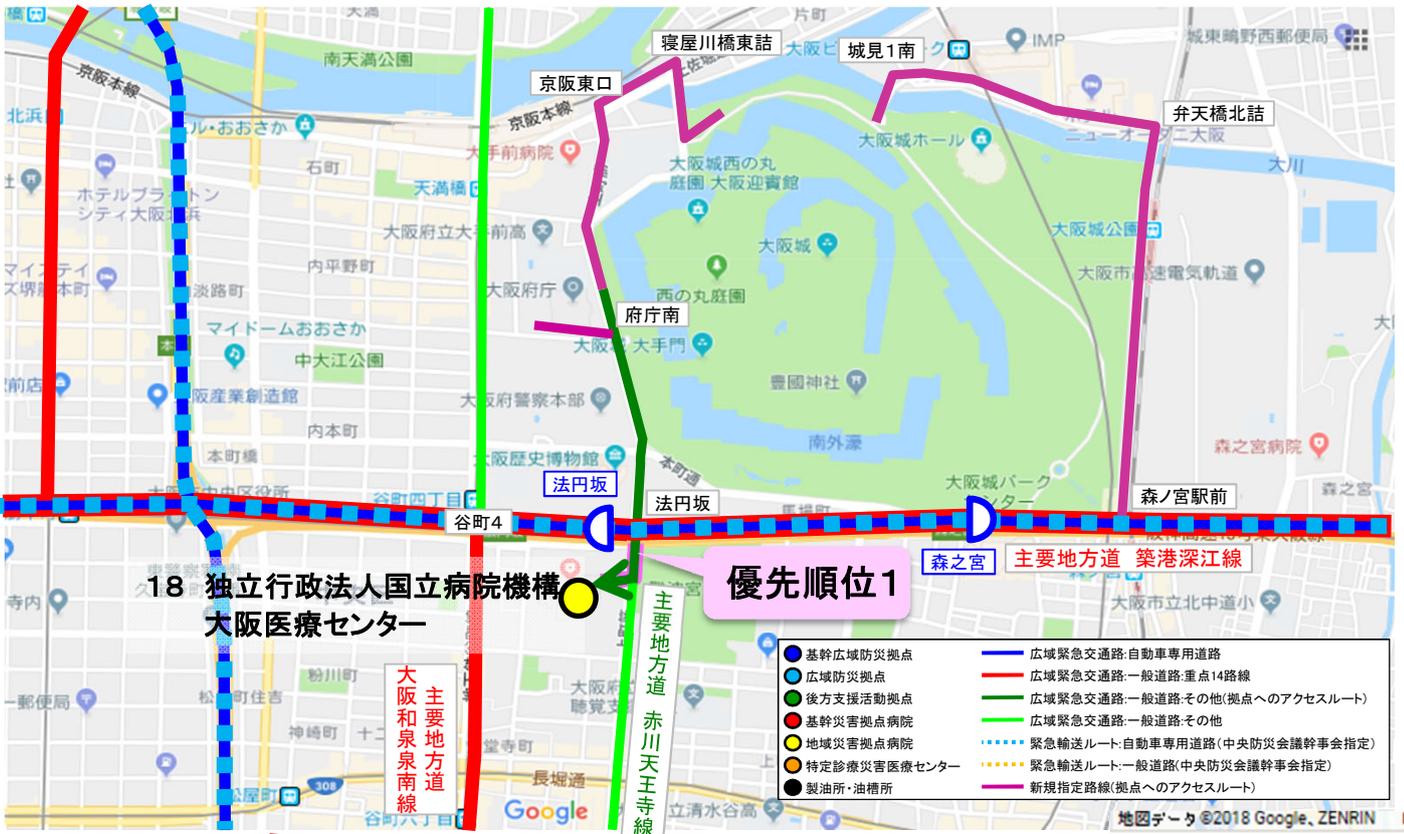
拠点分類 地域災害拠点病院

啓開担当	メイン	業者No. 24	戸田建設	大建協
業者名	サブ	業者No. 13	清水建設	大建協



拠点No. 18 独立行政法人国立病院機構大阪医療センター 拠点分類 地域災害拠点病院

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 6 業者No. 25	大林組 飛鳥建設	大建協 大建協
-------------	-----------	---------------------	-------------	------------



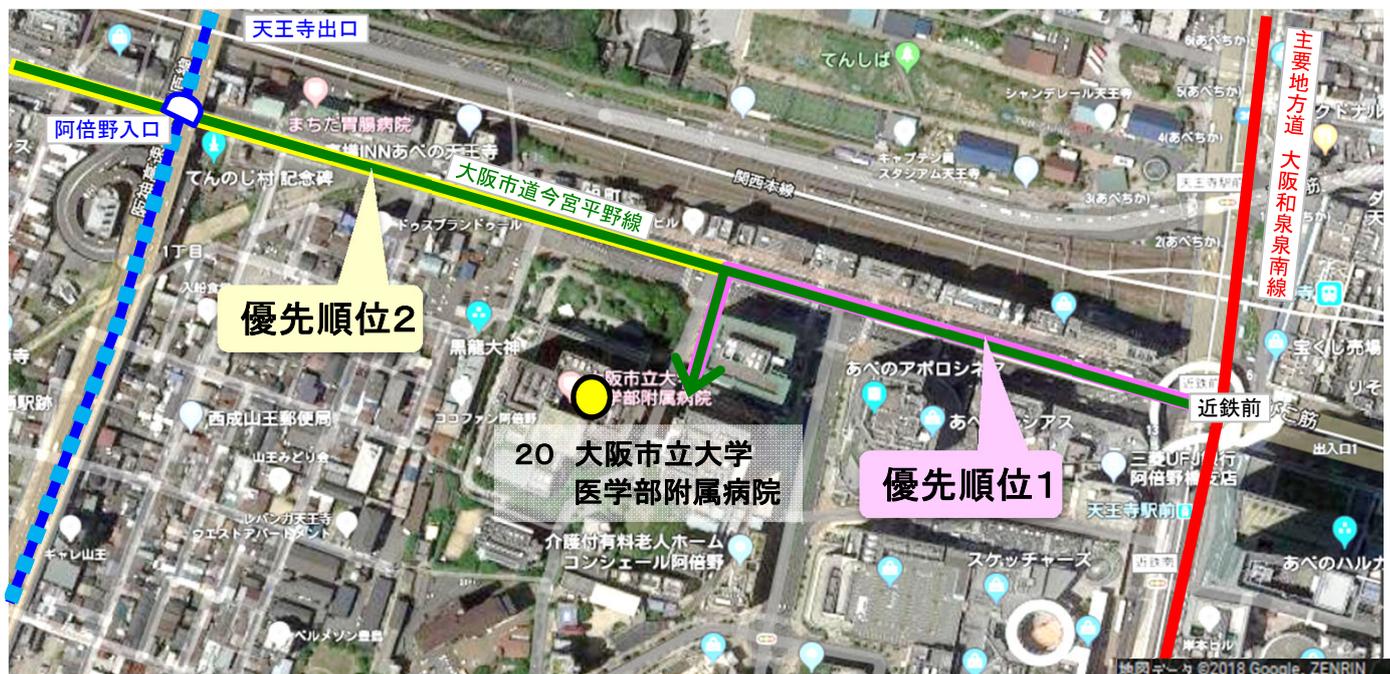
拠点No. 19 大阪赤十字病院

拠点分類 地域災害拠点病院

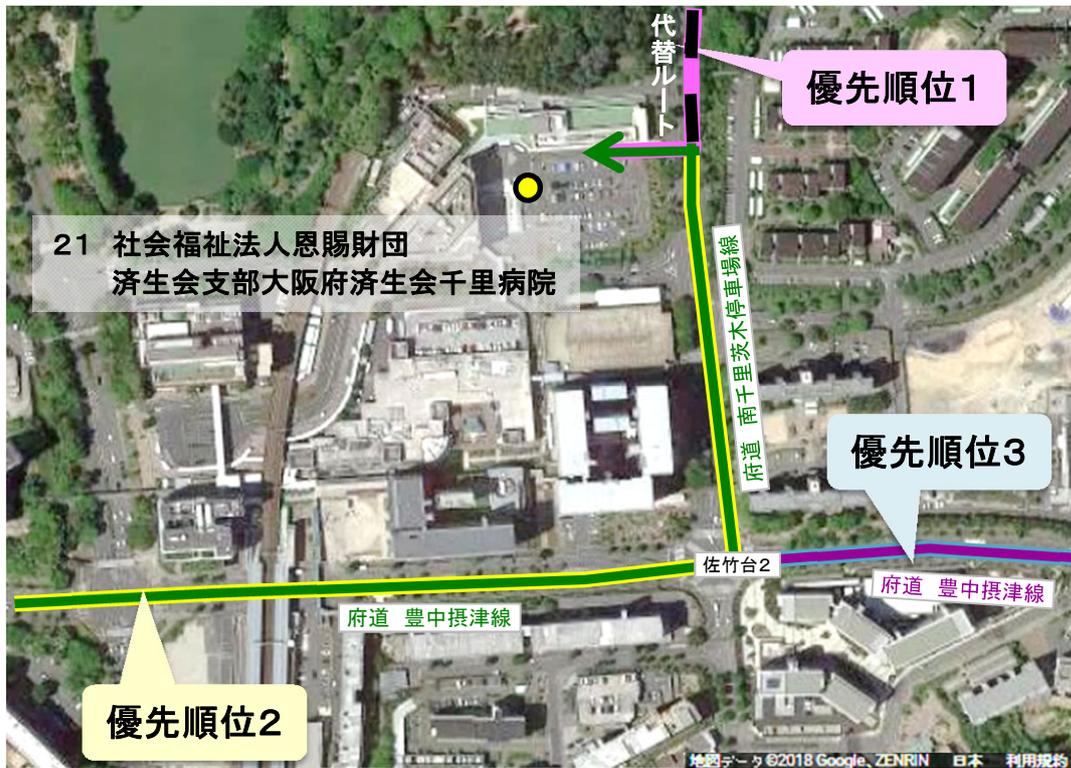
啓開担当	メイン	業者No. 9	熊谷組	大建協
業者名	サブ	業者No. 6	大林組	大建協



拠点No. 20 大阪市立大学医学部附属病院		拠点分類 地域災害拠点病院		
啓開担当	メイン	業者No. 36	森本組	大建協
業者名	サブ	業者No. 10	鴻池組	大建協



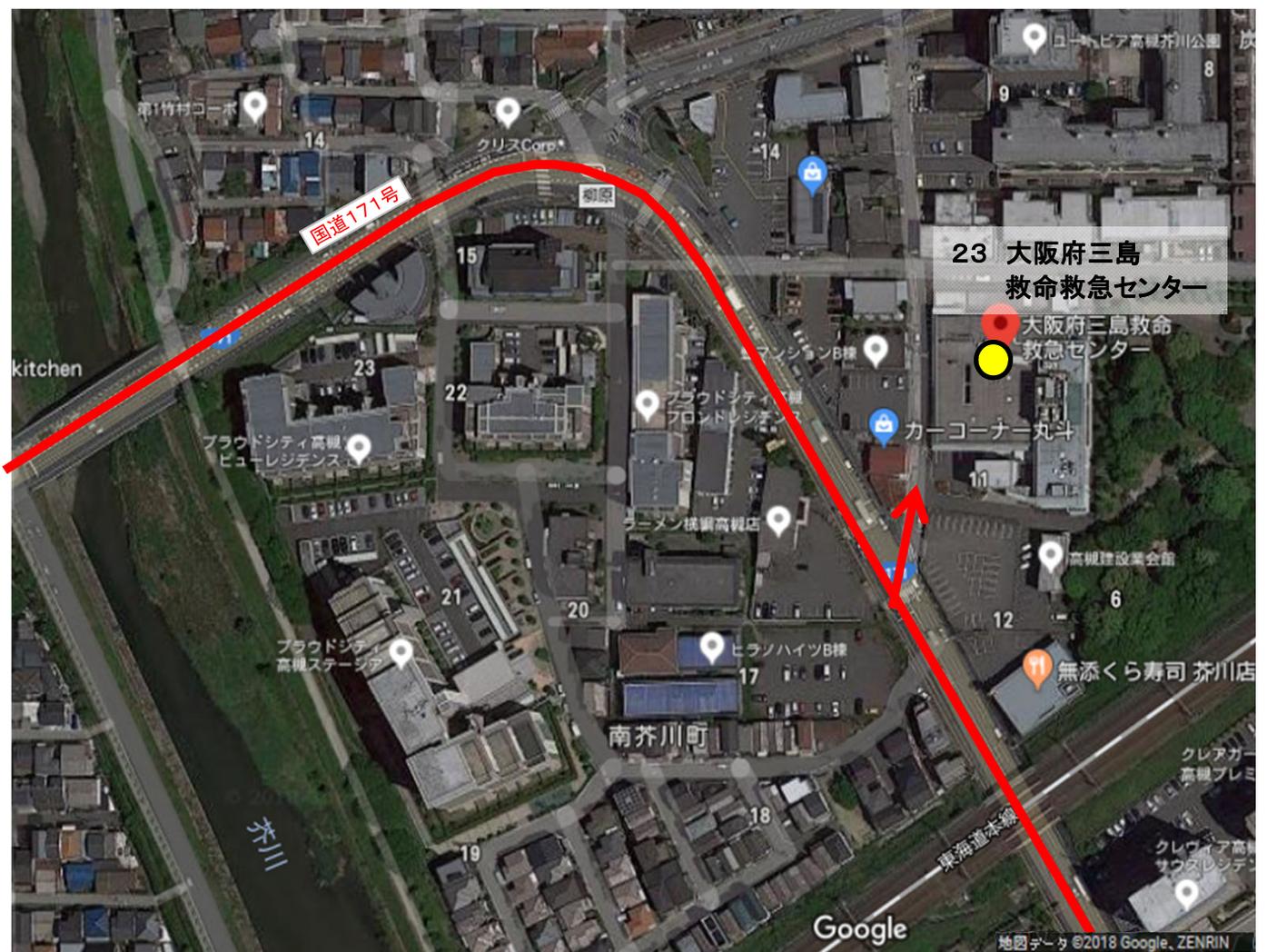
拠点No. 21 社会福祉法人恩賜財団済生会支部大阪府済生会千里病院			拠点分類	地域災害拠点病院
啓開担当	メイン	業者No. 47	昭建	道建協
業者名	サブ	業者No. 41	大林道路	道建協



拠点No. 23 大阪府三島救命救急センター

拠点分類 地域災害拠点病院

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. —	—	—
		業者No. —	—	—



拠点No. 24 大阪医科大学附属病院				拠点分類	地域災害拠点病院
啓開担当	メイン	業者No. 49	大成ロテック	道建協	
業者名	サブ	業者No. 47	昭建	道建協	



拠点No. 25 関西医科大学付属病院		拠点分類 地域災害拠点病院	
啓開担当	メイン	業者No. 55	日本道路
業者名	サブ	業者No. 40	安積建設
		道建協	
		道建協	



拠点No. 26 関西医科大学総合医療センター

拠点分類 地域災害拠点病院

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 41 業者No. 45	大林道路 北川HT	道建協 道建協
-------------	-----------	----------------------	--------------	------------



拠点No. 27 大阪府立中河内救命救急センター

拠点分類 地域災害拠点病院

啓開担当 業者名	メイン	業者No.	—	—	—
	サブ	業者No.	—	—	—



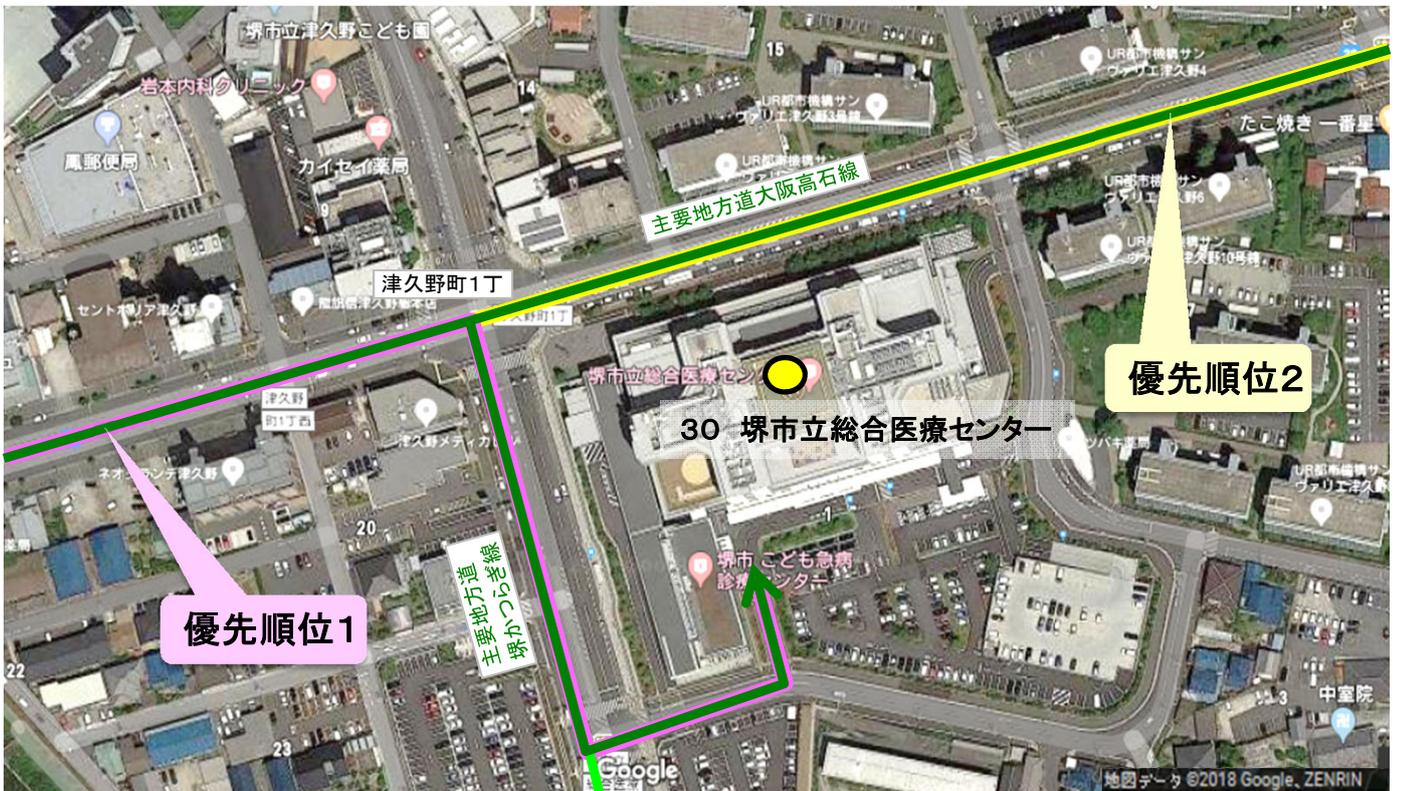
拠点No. 28 市立東大阪医療センター		拠点分類	地域災害拠点病院
啓開担当 業者名	メイン	業者No.	—
	サブ	業者No.	—



拠点No. 29 学校法人近畿大学医学部附属病院		拠点分類 地域災害拠点病院		
啓開担当	メイン	業者No. 53	常盤工業	道建協
業者名	サブ	業者No. 43	ガイアート	道建協



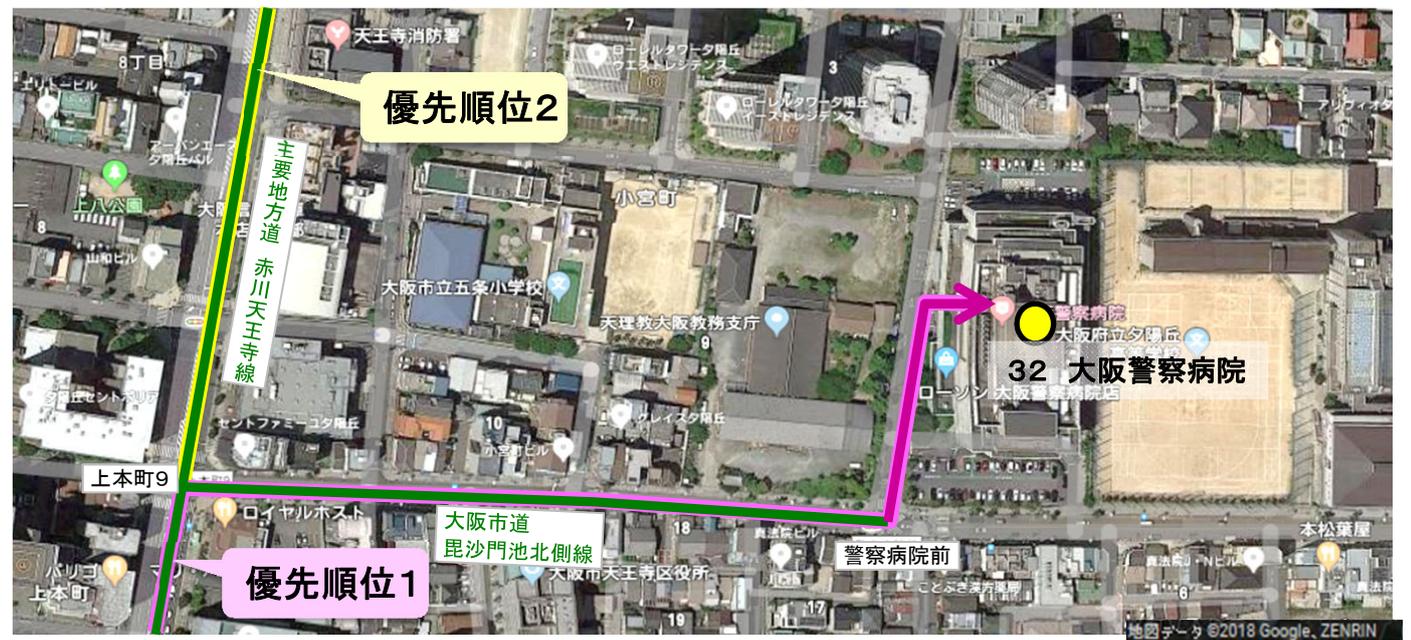
拠点No. 30 堺市立総合医療センター			拠点分類	地域災害拠点病院
啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 37 業者No. —	堺建協 —	堺建協 —



拠点No. 31 りんくう総合医療センター(大阪府泉州救命救急センター)				拠点分類	地域災害拠点病院
啓開担当 業者名	メイン	業者No. 39	旭工建	道建協	
	サブ	業者No. 44	鹿島道路	道建協	



拠点No. 32 大阪警察病院		拠点分類		地域災害拠点病院
啓開担当	メイン	業者No. 7	奥村組	大建協
業者名	サブ	業者No. 2	浅沼組	大建協



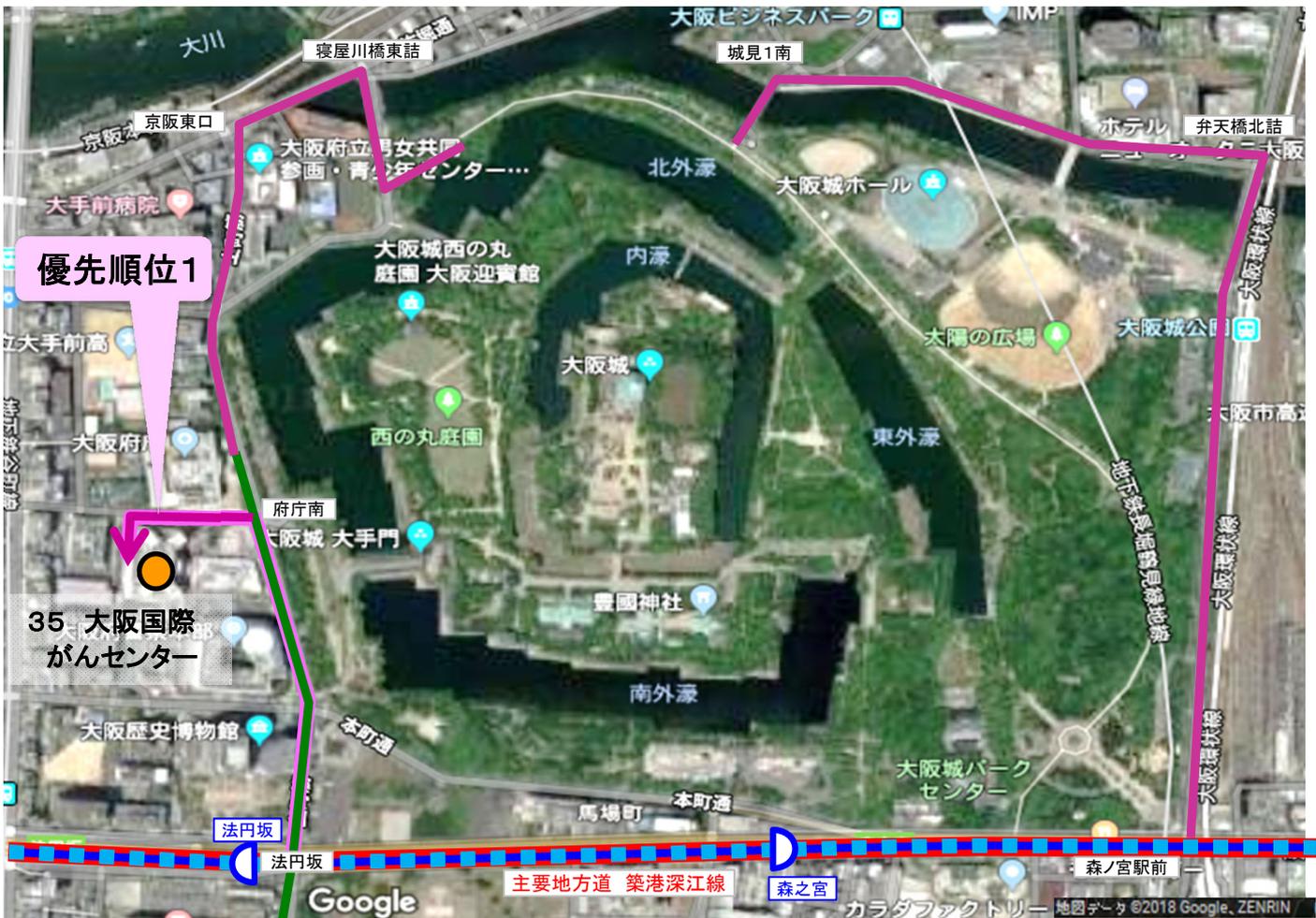
拠点No. 33 多根総合病院				拠点分類	地域災害拠点病院			
啓開担当	メイン	業者No. 29	長谷工コーポレーション(北西側)	大建協	業者No. 3	安藤・間(東側)	大建協	
業者名	サブ	業者No. 20	竹中土木(北西側)	大建協	業者No. 15	銭高組(東側)	大建協	



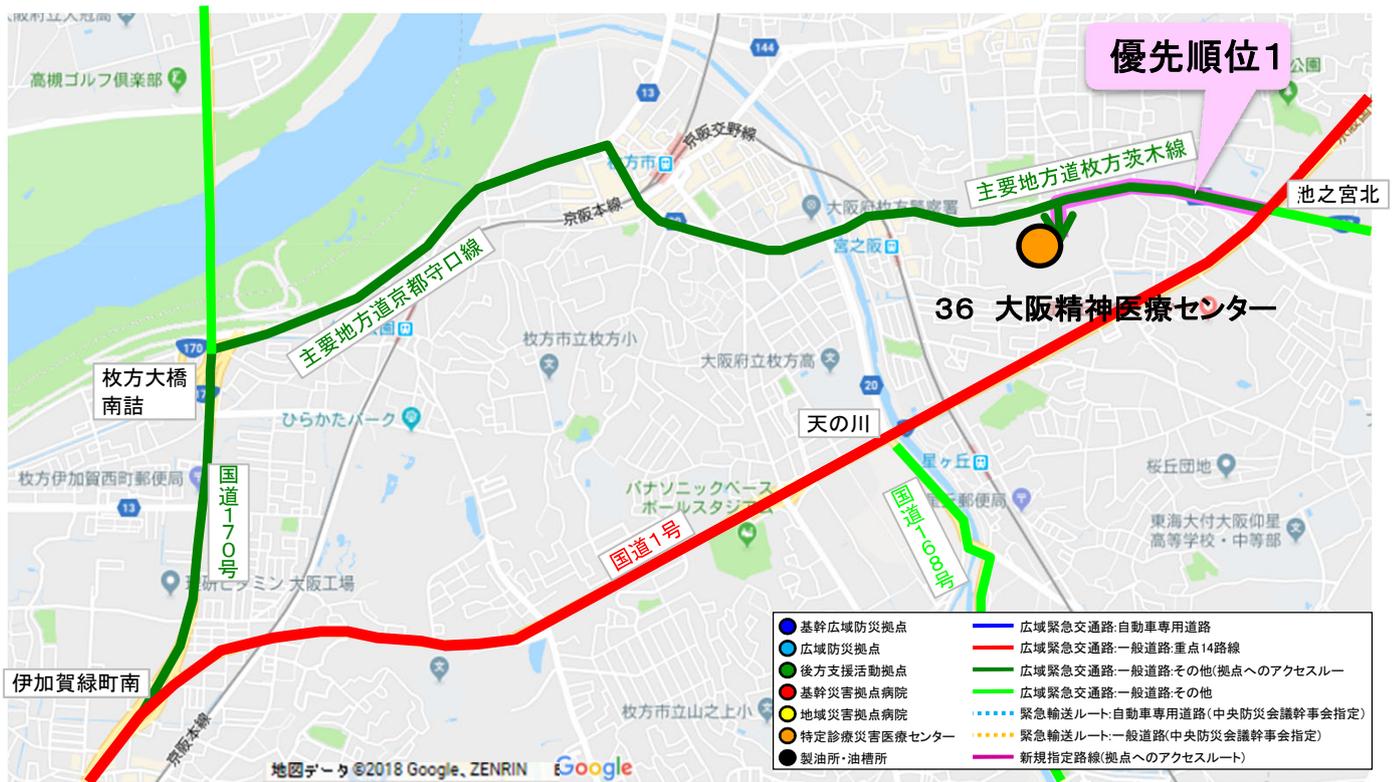
拠点No. 34 岸和田徳洲会病院		拠点分類		地域災害拠点病院
啓開担当	メイン	業者No. 56	福田道路	道建協
業者名	サブ	業者No. 58	前田道路	道建協



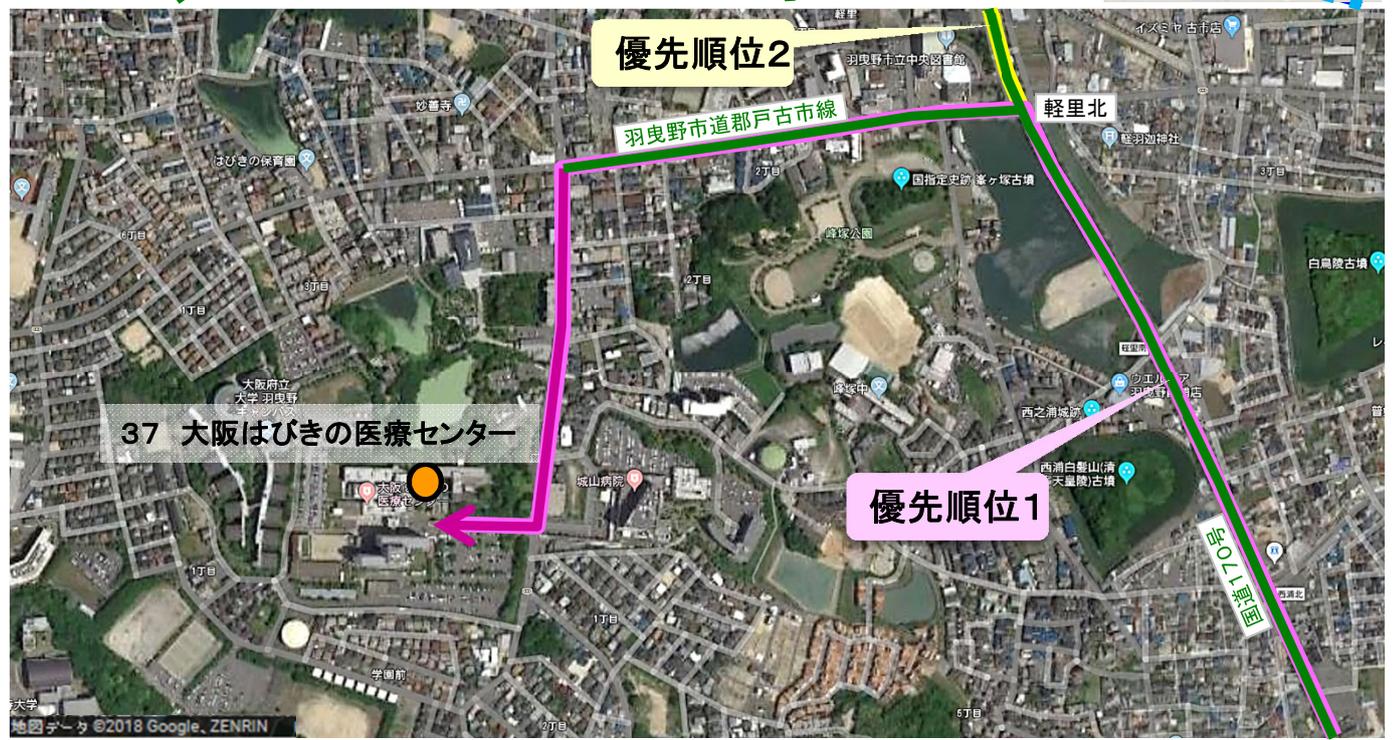
拠点No. 35 大阪国際がんセンター		拠点分類 特定診療災害医療センター	
啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 6 業者No. 25	大林組 飛鳥建設
		大建協	
		大建協	



拠点No. 36 大阪精神医療センター		拠点分類		特定診療災害医療センター
啓開担当	メイン	業者No. 55	日本道路	道建協
業者名	サブ	業者No. 40	安積建設	道建協



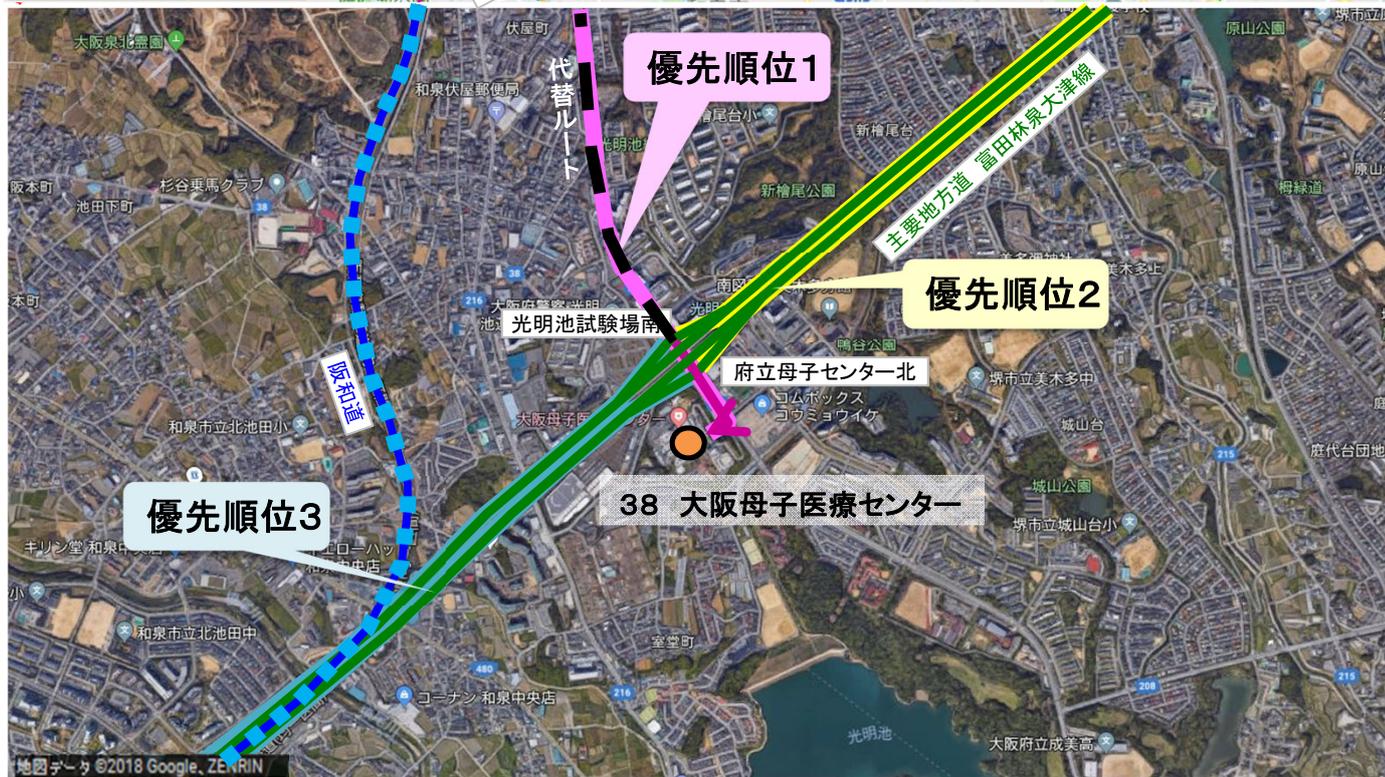
拠点No. 37 大阪はびきの医療センター		拠点分類 特定診療災害医療センター		
啓開担当	メイン	業者No. 58	前田道路	道建協
業者名	サブ	業者No. 51	津田建設	道建協



拠点No. 38 大阪母子医療センター

拠点分類 特定診療災害医療センター

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 37 業者No. —	堺建協 —	堺建協 —
-------------	-----------	---------------------	----------	----------



拠点No. 39 出光岸和田油槽所

拠点分類 製油所・油槽所

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 49 業者No. 56	大成ロテック 福田道路	道建協 道建協
-------------	-----------	----------------------	----------------	------------



拠点No. 40 大阪国際石油精製大阪製油所

拠点分類 製油所・油槽所

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 59 業者No. 44	三井住建道路 鹿島道路	道建協 道建協
-------------	-----------	----------------------	----------------	------------



拠点No. 41 JXTG大阪油槽所

拠点分類 製油所・油槽所

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 38 業者No. 44	NIPPO 鹿島道路	道建協 道建協
-------------	-----------	----------------------	---------------	------------



拠点No. 42 JXTG堺製油所

拠点分類 製油所・油槽所

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 37 業者No. —	堺建協 —	堺建協 —
-------------	-----------	---------------------	----------	----------



拠点No. 43 コスモ堺製油所

拠点分類 製油所・油槽所

啓開担当 業者名	メイン サブ	業者No. 37 業者No. —	堺建協 —	堺建協 —
-------------	-----------	---------------------	----------	----------

- 基幹広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 後方支援活動拠点
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 製油所・油槽所
- 津波浸水域
- 広域緊急交通路:自動車専用道路
- 広域緊急交通路:一般道路:重点14路線
- 広域緊急交通路:一般道路:その他(拠点へのアクセスルート)
- 広域緊急交通路:一般道路:その他
- 緊急輸送ルート:自動車専用道路(中央防災会議幹事会指定)
- 緊急輸送ルート:一般道路(中央防災会議幹事会指定)
- 新規指定路線(拠点へのアクセスルート)



大阪府津波浸水想定(全体図)

[津波シミュレーション条件]

対象地震：内閣府ケース3, 4, 5, 10 重ね合わせ
 堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）
 構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

	防潮堤等	水門	陸間
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	
条件 2		閉鎖	
条件 3	地震時沈下なし	開放	閉鎖

【留意事項】

○「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。

○津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えると考えられるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。

○これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。

○津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。

○最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。

○（計算条件）
 ○津波浸水想定にあたってはシミュレーションを実施する際の条件設定の制約から、予測結果には限界があります。
 ・津波浸水想定では、幅 10m 以上の河川については遡上を計算していますが、幅 10m 未満の河川や水路についてはその計算を実施していません。

・津波浸水想定では、津波による河川内の水位変化を図示していませんが、津波の遡上により、水位が河川内の水位については、台風期の期望平均満潮位としているため、洪水時に津波が発生した場合などは、今回設定した以外の場所から溢水する場合があります。
 ・津波浸水想定では、地盤面を基準にどれだけ浸水しているかを表しているため、この図面には地下街や地下鉄などの地下空間、管渠等への流水の浸入やその影響は考慮していません。

○（利用上の注意）
 ○浸水域や浸水深は、局所的な地面の凹凸や建築物の影響のほか、地震による地殻変動や構造物の変状等に関する計算条件との差異により、浸水域外の浸水の発生や、浸水深がさらに大きくなる場合があります。

○地形図は最新のものを使用しておりますが、現在の地形と異なる場合もあります。

○津波は、第 1 波だけで終わるものではありません。何度も繰り返してきます。また、第 2 波以降が大きなこともあります。

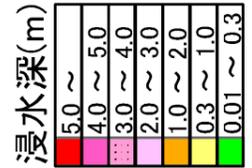
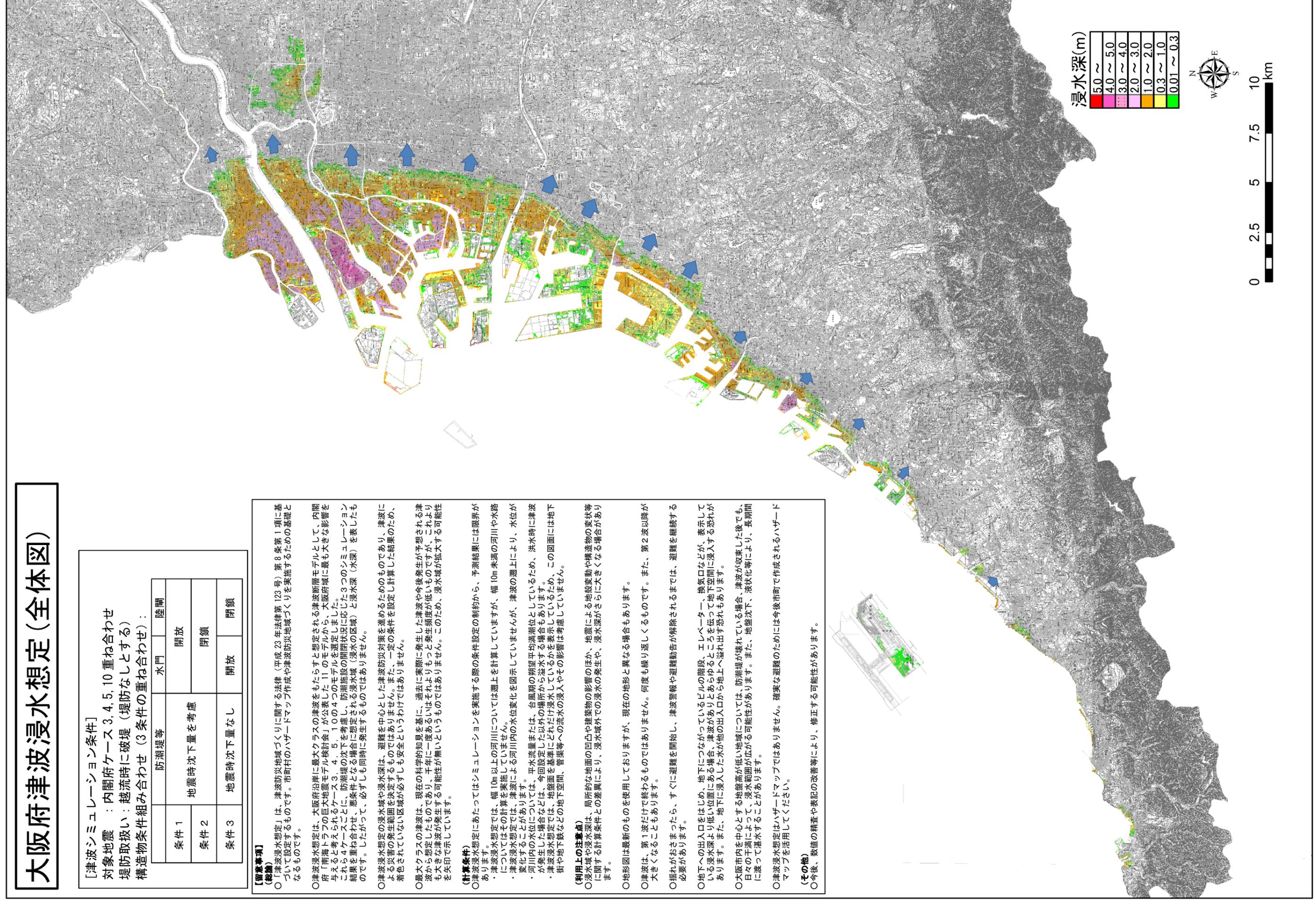
○揺れがおさまった後、すぐに避難を開始し、津波警報や避難勧告が解除されるまでは、避難を継続する必要があります。

○地下への出入口をはじめ、地下につながるがっているビルの階段、エレベーター、換気口などが、表示している浸水深より低い位置にある場合、津波がありとあらゆるところを伝って地下空間に浸入する恐れがあります。また、地下に浸入した水が他の出入口から地上へ溢れ出す恐れもあります。

○大阪府内を中心とする地盤高が低い地域については、防潮堤が壊れている場合、津波が収束した後でも、日々干満によって、浸水範囲が広がる可能性があります。また、地盤沈下、液状化等により、長期間に渡って浸水することがあります。

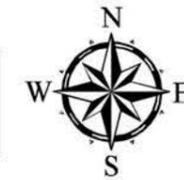
○津波浸水想定はハザードマップではありませんが、確実な避難のためには今後市町で作成されるハザードマップを活用してください。

○（その他）
 ○今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

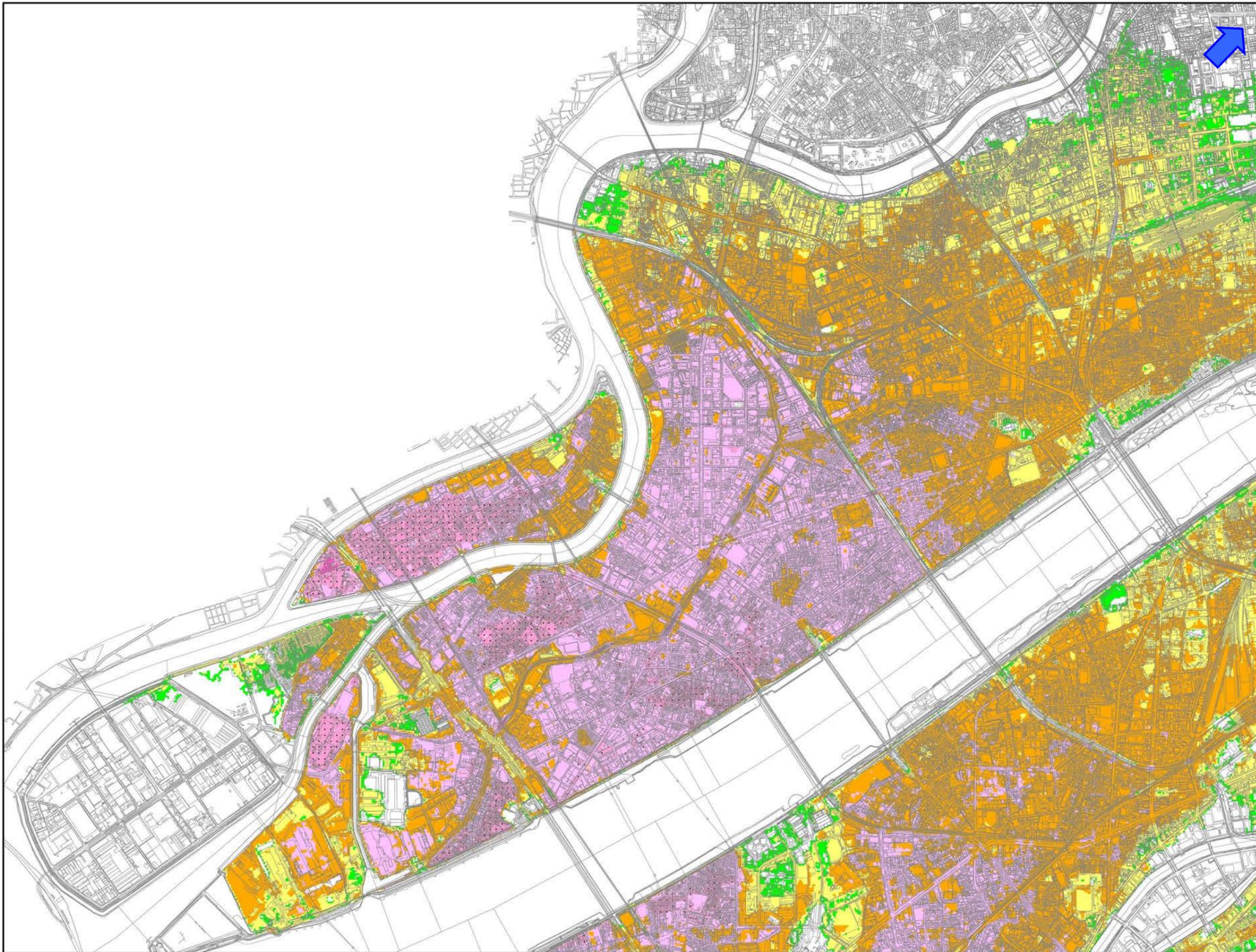


大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 1 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震 : 内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い : 越流時に破堤 (堤防なしとする)

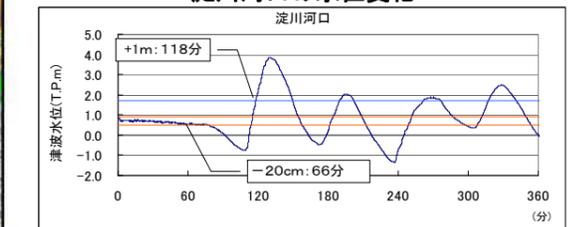
構造物条件組み合わせ (3条件の重ね合わせ) :

	防潮堤等	水門	陸隔
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)第8条第1項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した11のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース3, 4, 5, 10の4つのモデルを選定しました。これら4ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた3つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域(浸水の区域)と浸水深(水深)を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

淀川河口の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 2 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

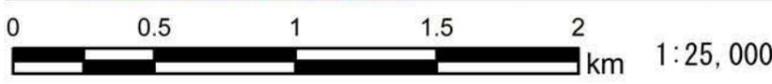
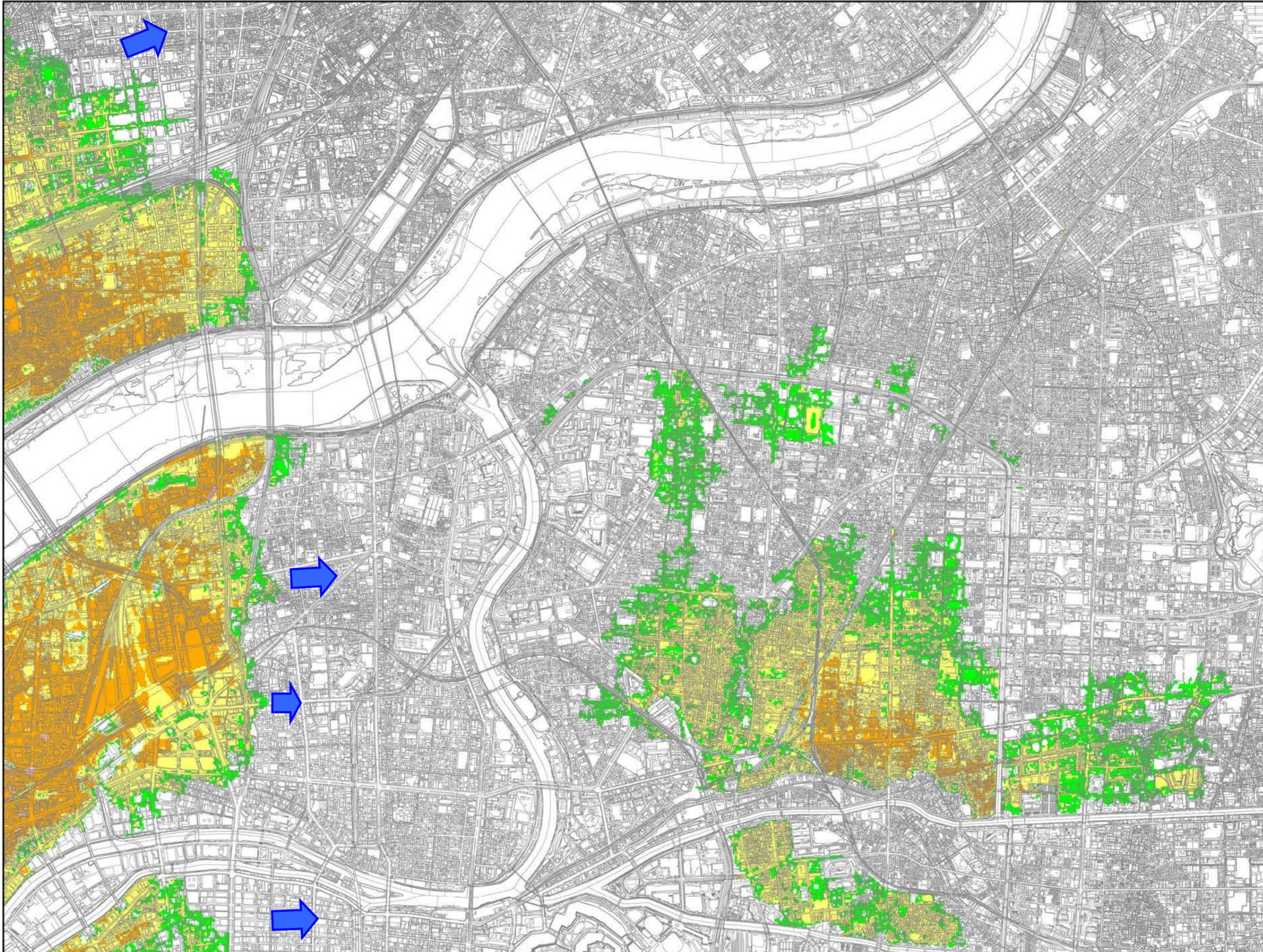
堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

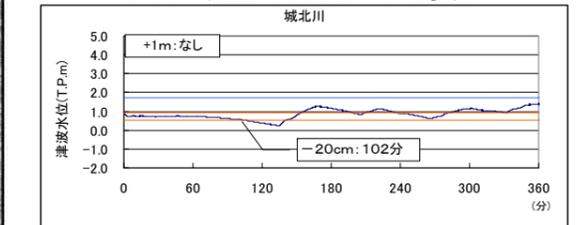
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えとされるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

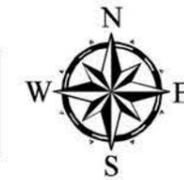


大川・寝屋川合流点の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 3 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

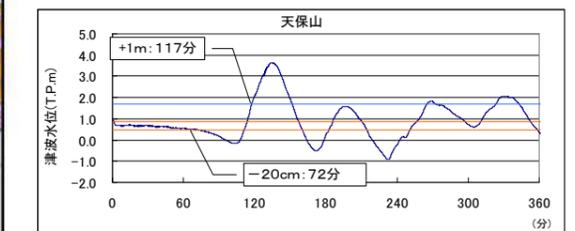
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えたと考えられるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。



天保山の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 4 / 16



浸水深(m)

5.0 ~
4.0 ~ 5.0
3.0 ~ 4.0
2.0 ~ 3.0
1.0 ~ 2.0
0.3 ~ 1.0
0.01 ~ 0.3

【津波シミュレーション条件】

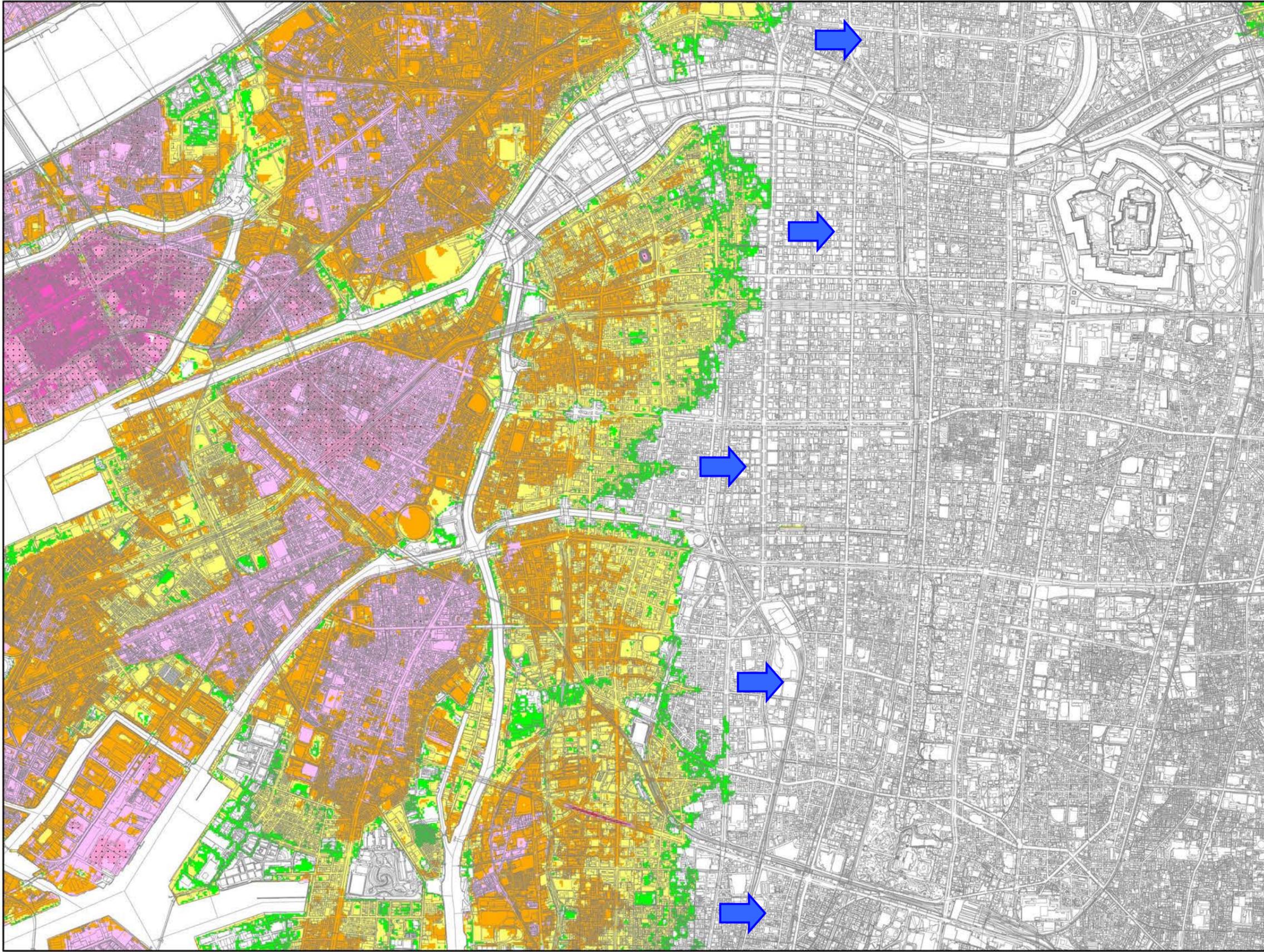
対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ
 堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）
 構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

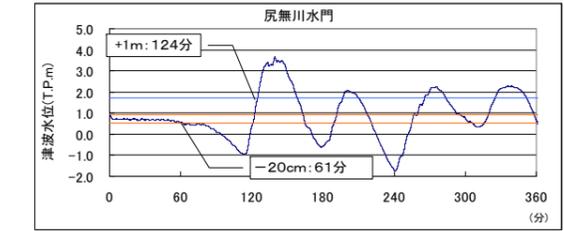
【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

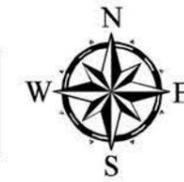


尻無川水門の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 5 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

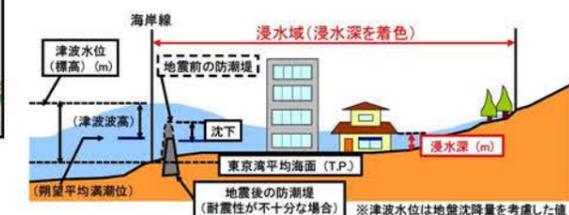
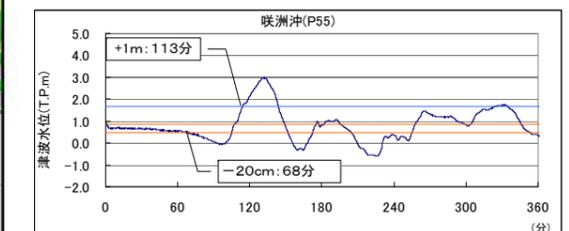
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

咲洲沖の水位変化

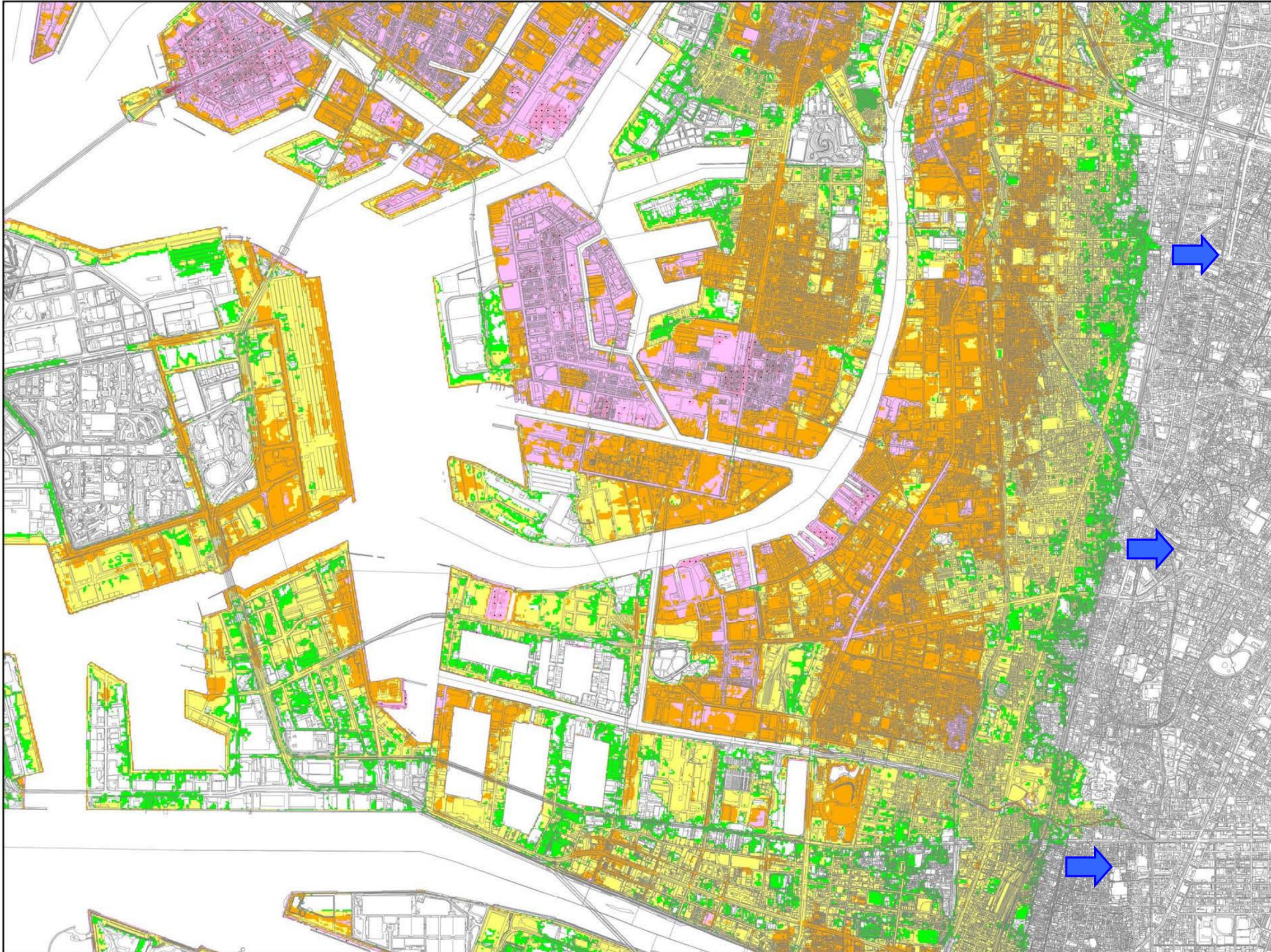
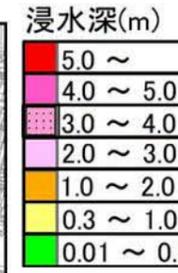


※津波水位は地盤沈下量を考慮した値



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 6 / 16



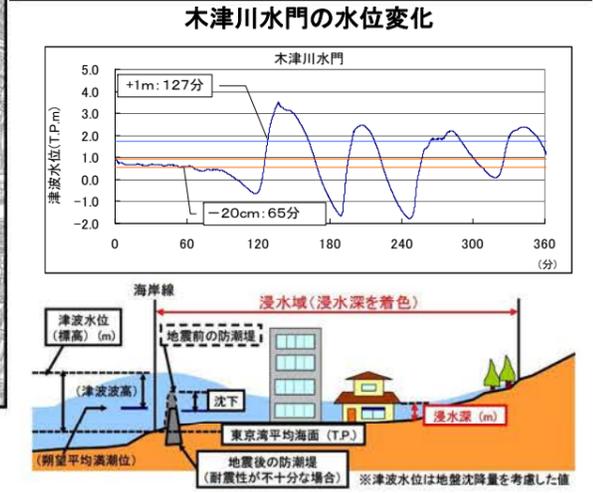
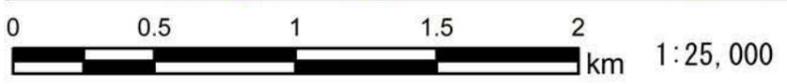
【津波シミュレーション条件】
 対象地震：内閣府ケース3, 4, 5, 10 重ね合わせ
 堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）
 構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

	防潮堤等	水門	陸閘
条件1			開放
条件2	地震時沈下量を考慮		閉鎖
条件3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

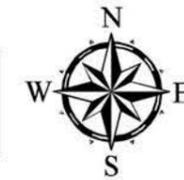
- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）第8条第1項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した11のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えとされるケース3, 4, 5, 10の4つのモデルを選定しました。これら4ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた3つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 7 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震 : 内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い : 越流時に破堤 (堤防なしとする)

構造物条件組み合わせ (3条件の重ね合わせ) :

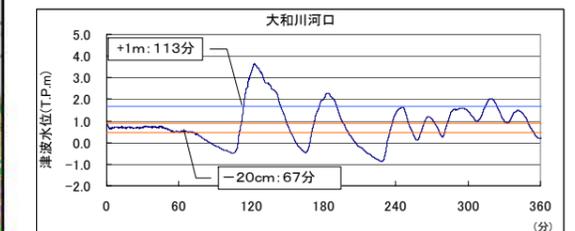
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮		開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)第8条第1項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した11のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース3, 4, 5, 10の4つのモデルを選定しました。これら4ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の閉鎖状況に応じた3つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域(浸水の区域)と浸水深(水深)を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

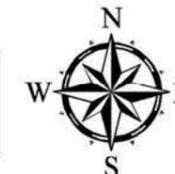


大和川河口の水位変化

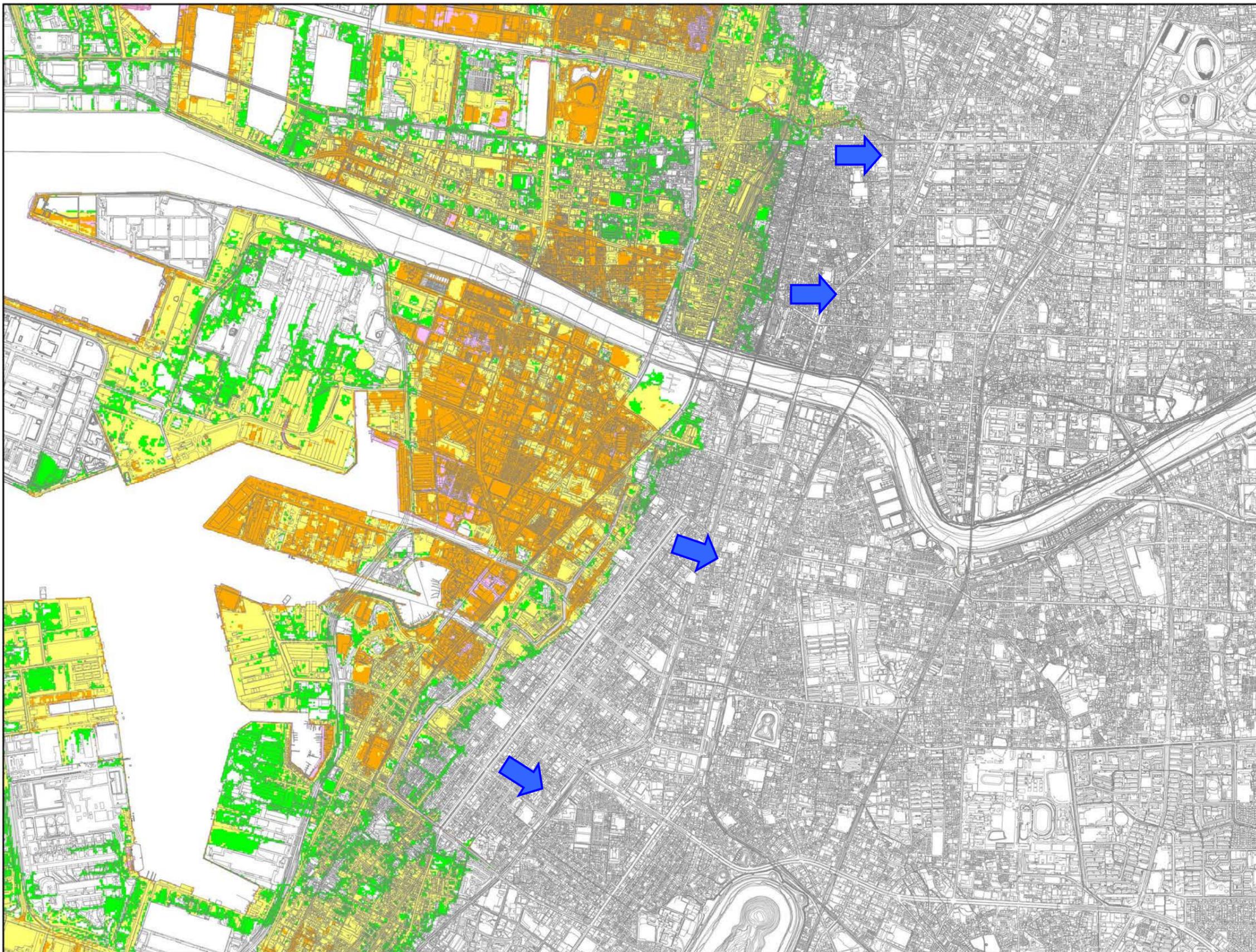
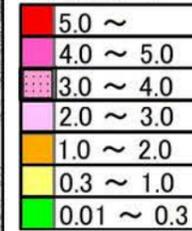


大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 8 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

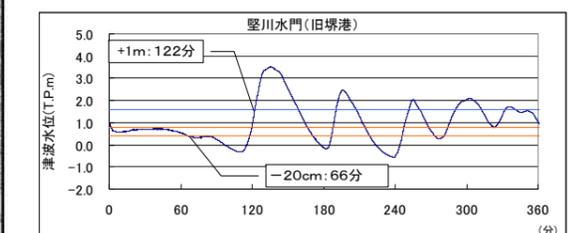
	防潮堤等	水門	陸閘
条件1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件2			閉鎖
条件3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）第8条第1項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した11のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えと考えられるケース3, 4, 5, 10の4つのモデルを選定しました。これら4ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の閉鎖状況に応じた3つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

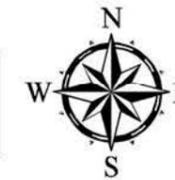
※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

堺旧港の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 9 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

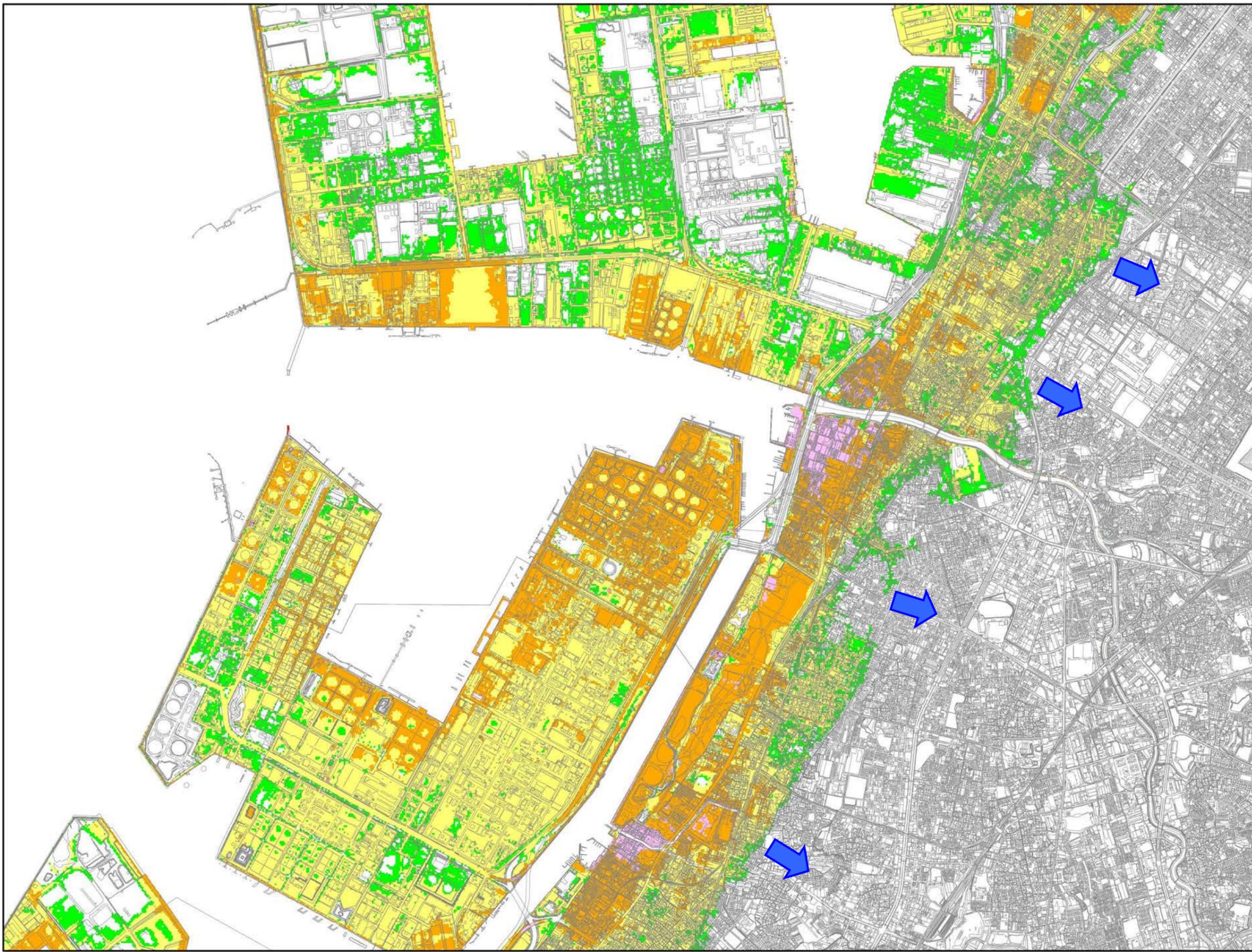
堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

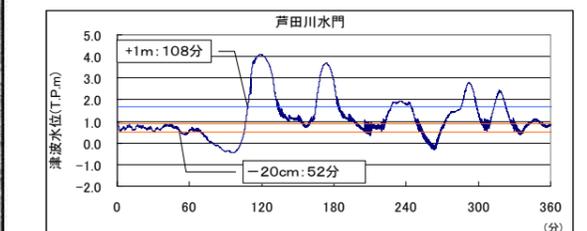
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	閉鎖	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。



芦田川水門の水位変化



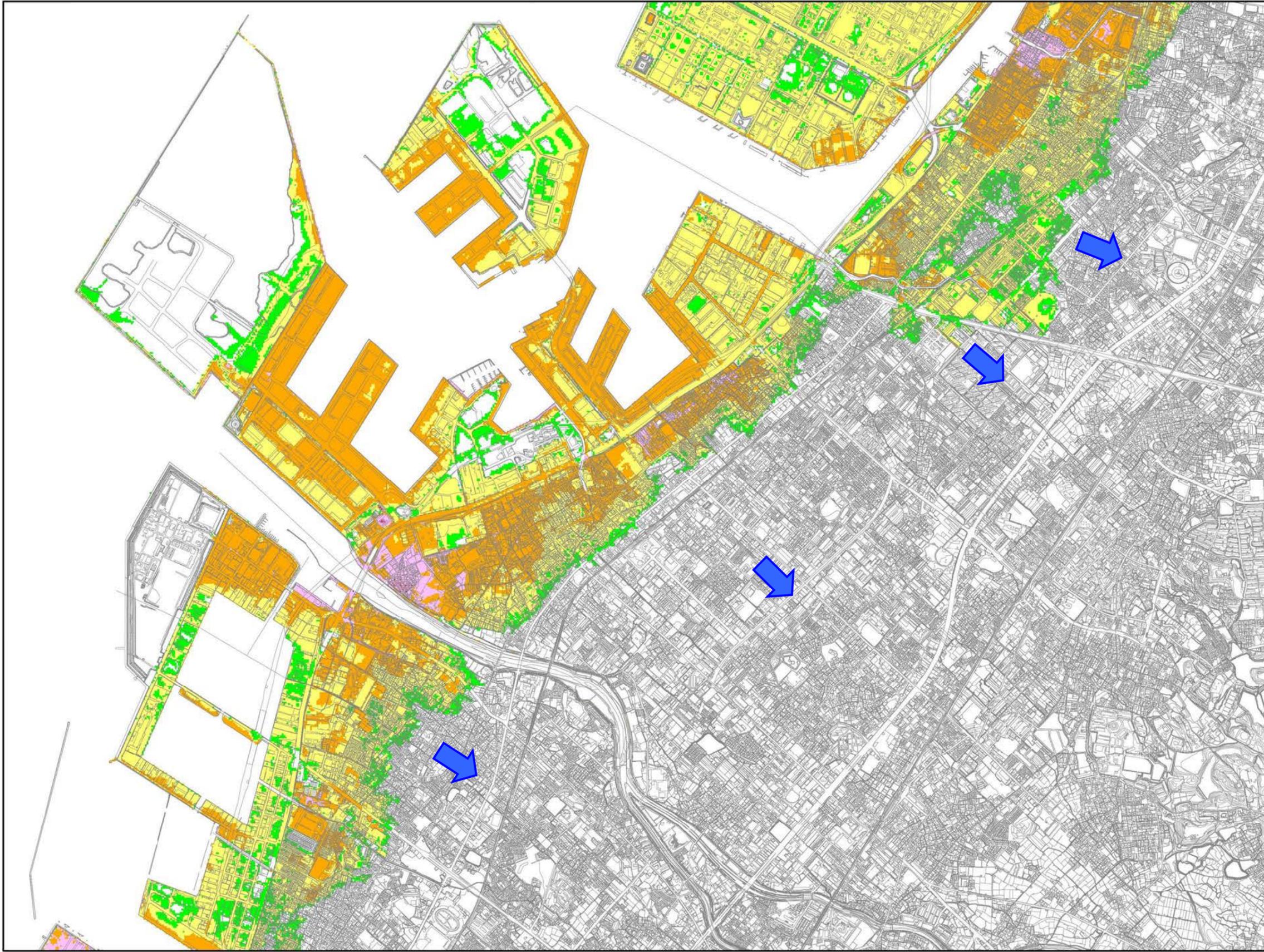
大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 10/16



浸水深(m)

5.0 ~
4.0 ~ 5.0
3.0 ~ 4.0
2.0 ~ 3.0
1.0 ~ 2.0
0.3 ~ 1.0
0.01 ~ 0.3



【津波シミュレーション条件】

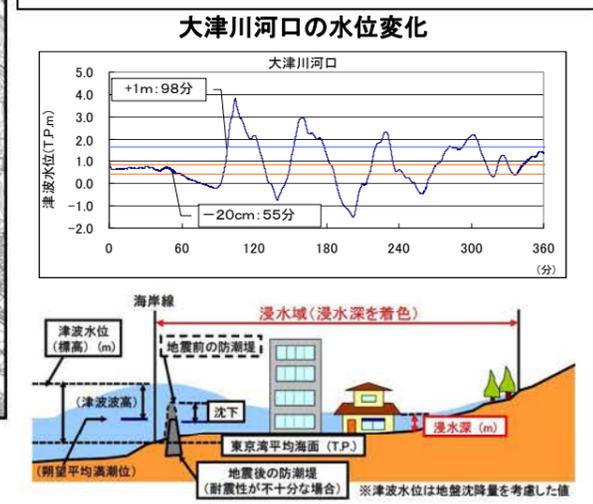
対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ
 堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）
 構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	
条件 2		閉鎖	
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

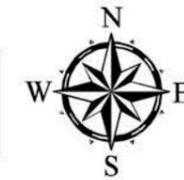
- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の閉鎖状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 11/16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

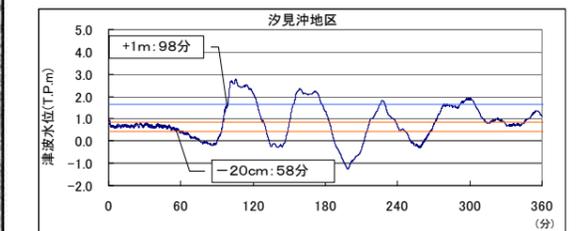
対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ
堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）
構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	
条件 2		閉鎖	
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

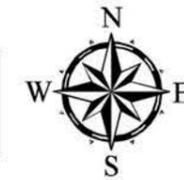
- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えと考えられるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

汐見沖の水位変化

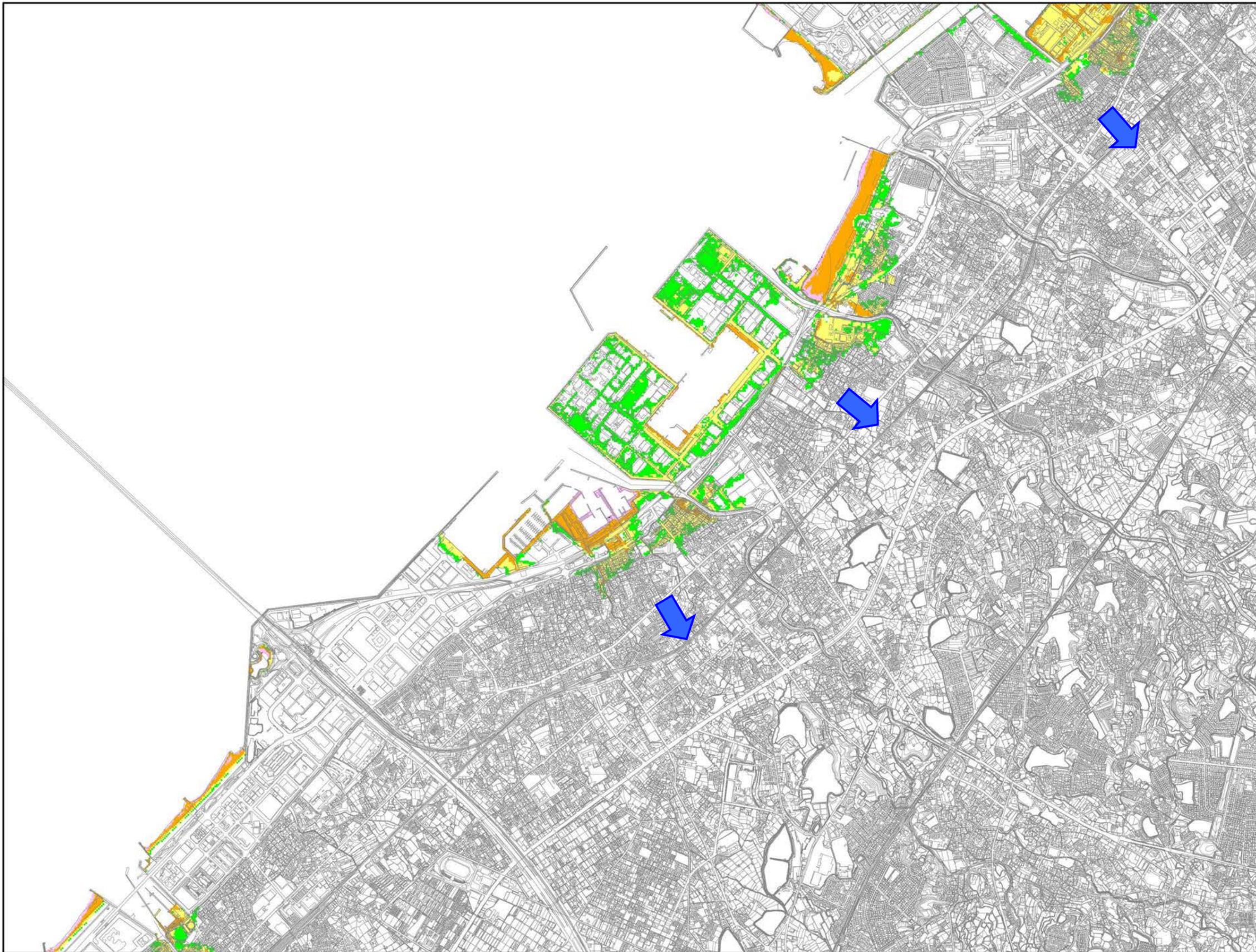


大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 12/16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

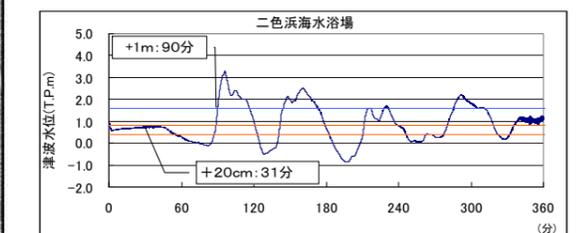
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	
条件 2		閉鎖	
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えようと考えられるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

二色浜海水浴場の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 13/16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

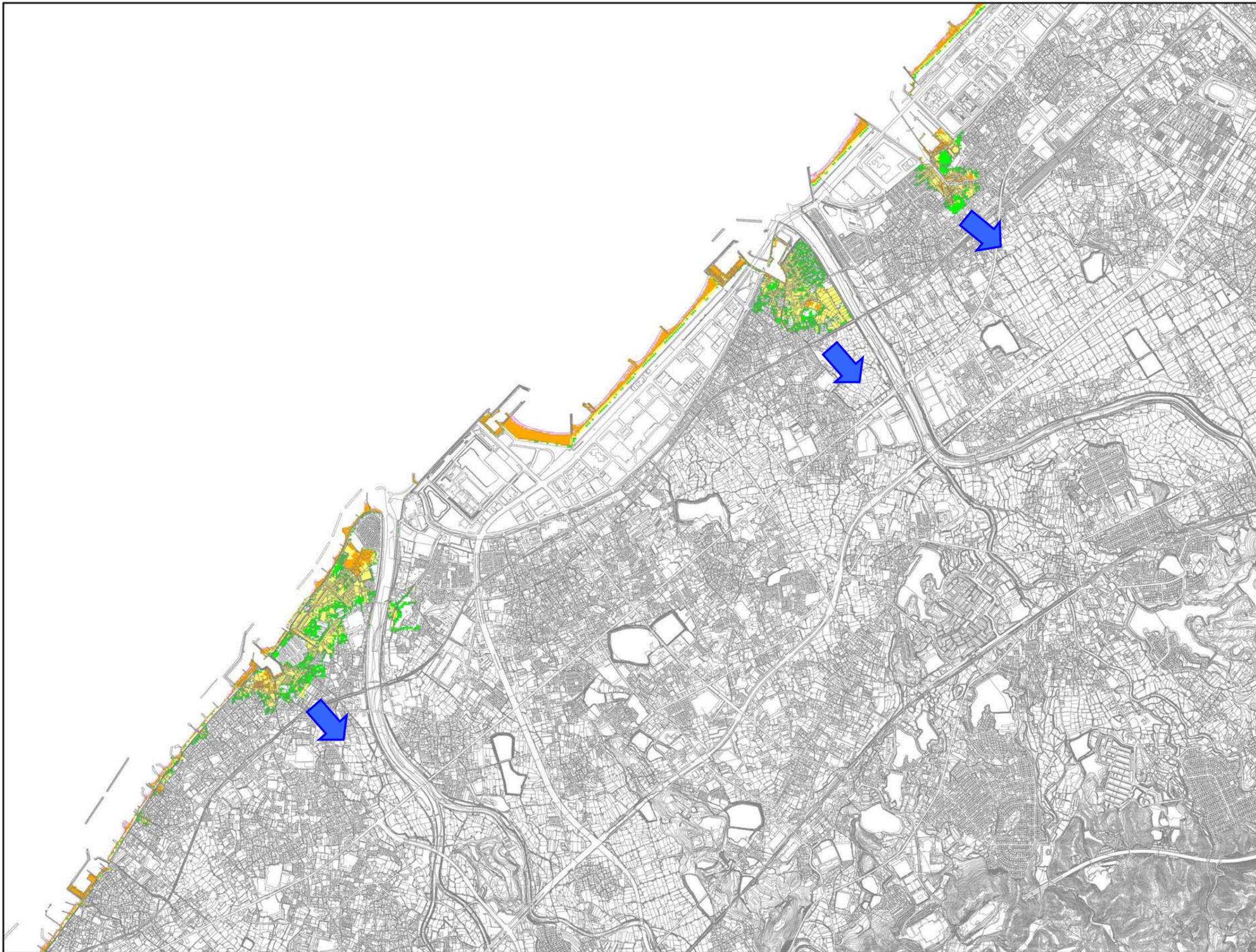
堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

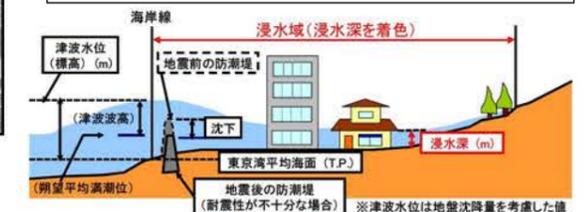
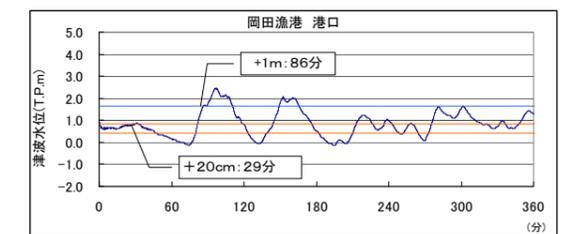
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮		開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えと考えられるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

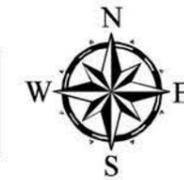


岡田漁港の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 14/16



浸水深(m)



[津波シミュレーション条件]

対象地震 : 内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い: 越流時に破堤(堤防なしとする)

構造物条件組み合わせ(3条件の重ね合わせ):

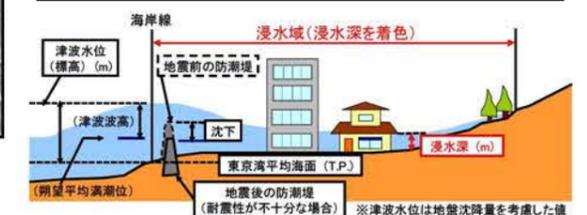
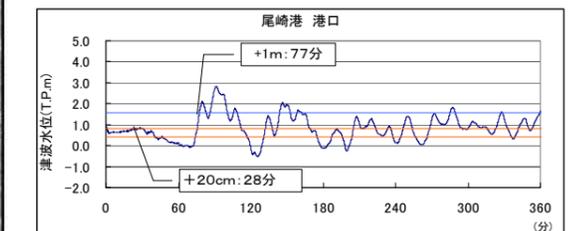
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)第8条第1項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した11のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース3, 4, 5, 10の4つのモデルを選定しました。これら4ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた3つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域(浸水の区域)と浸水深(水深)を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

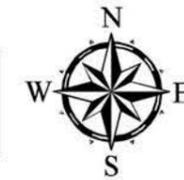
※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

尾崎港の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 15/16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震：内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い：越流時に破堤（堤防なしとする）

構造物条件組み合わせ（3条件の重ね合わせ）：

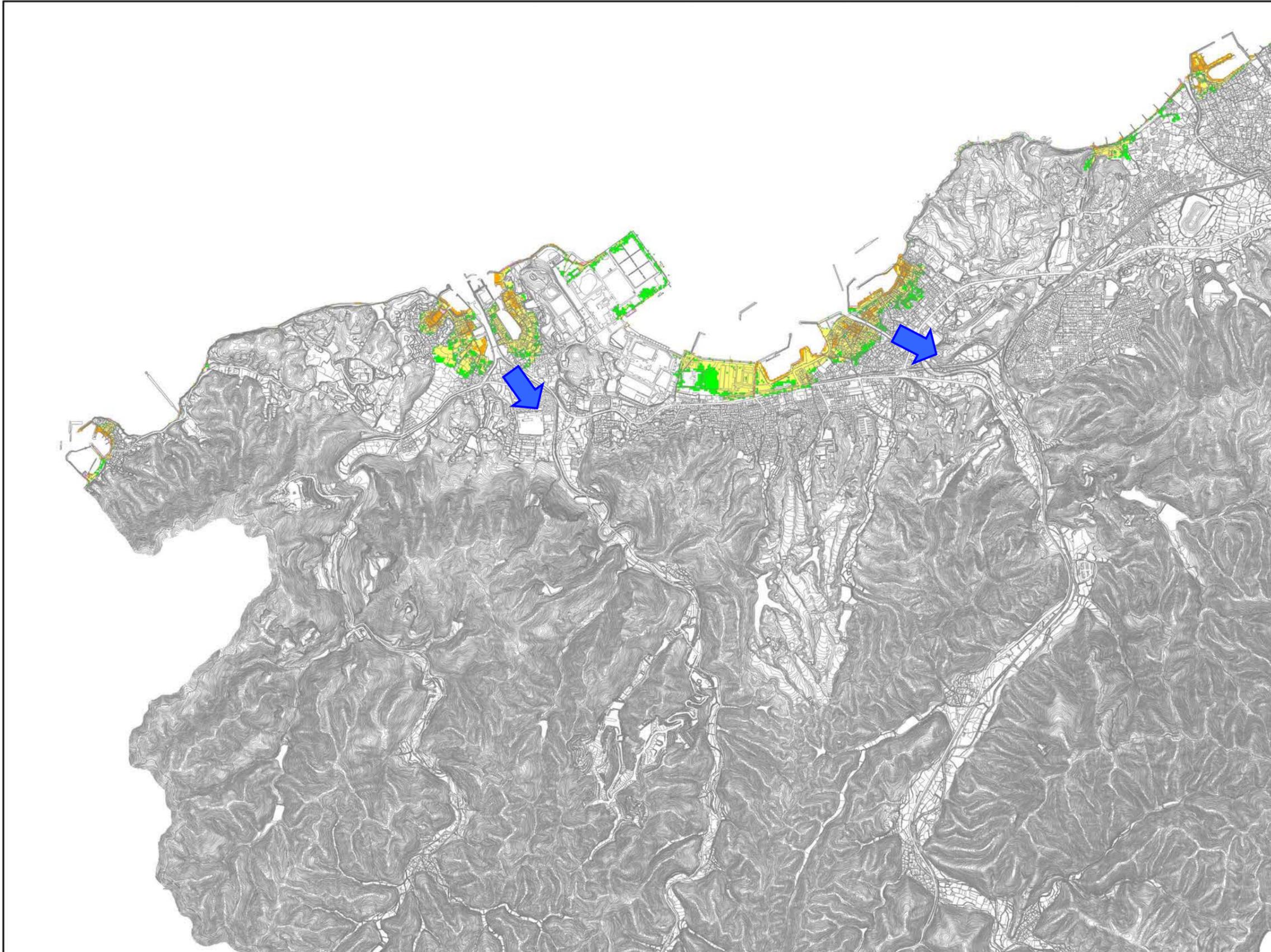
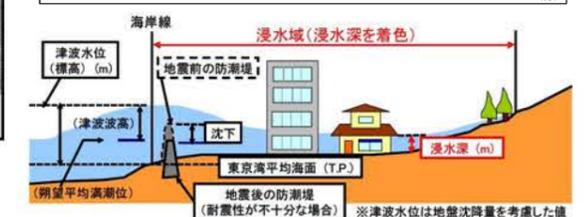
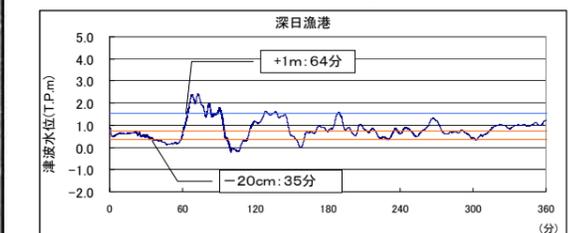
	防潮堤等	水門	陸隔
条件 1	地震時沈下量を考慮	開放	開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）第 8 条第 1 項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
- 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した 11 のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えると考えられるケース 3, 4, 5, 10 の 4 つのモデルを選定しました。これら 4 ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の閉鎖状況に応じた 3 つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域（浸水の区域）と浸水深（水深）を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
- 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
- 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
- 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。

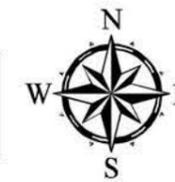
※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。

深日漁港の水位変化



大阪府津波浸水想定(詳細図)

図面番号 16 / 16



浸水深(m)



【津波シミュレーション条件】

対象地震 : 内閣府ケース 3, 4, 5, 10 重ね合わせ

堤防取扱い : 越流時に破堤 (堤防なしとする)

構造物条件組み合わせ (3条件の重ね合わせ) :

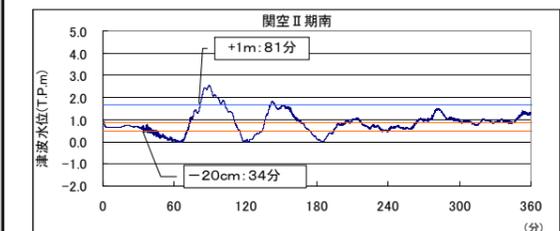
	防潮堤等	水門	陸閘
条件 1	地震時沈下量を考慮		開放
条件 2			閉鎖
条件 3	地震時沈下量なし	開放	閉鎖

【留意事項】

- 「津波浸水想定」は、津波防災地域づくりに関する法律(平成23年法律第123号)第8条第1項に基づいて設定するものです。市町村のハザードマップ作成や津波防災地域づくりを実施するための基礎となるものです。
 - 津波浸水想定は、大阪府沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルとして、内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表した11のモデルから、大阪府域に最も大きな影響を与えられとされるケース3, 4, 5, 10の4つのモデルを選定しました。これら4ケースごとに、防潮堤の沈下を考慮し、防潮施設の開閉状況に応じた3つのシミュレーション結果を重ね合わせ、悪条件となる場合に想定される浸水域(浸水の区域)と浸水深(水深)を表したものです。したがって、必ずしも同時に発生するものではありません。
 - 津波浸水想定は、避難を中心とした津波防災対策を進めるためのものであり、津波による災害の発生範囲を決定するものではありません。また、一定の条件を設定し計算した結果のため、着色されていない区域が必ずしも安全というわけではありません。
 - 最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が予想される津波から想定したものであり、千年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものですが、これよりも大きな津波が発生する可能性が無いというものではありません。このため、浸水域が拡大する可能性を矢印で示しています。
 - 今後、数値の精査や表記の改善等により、修正する可能性があります。
- ※その他の留意事項については、解説を参照して下さい。



関空Ⅱ期南の水位変化



関連法令集(抜粋)

災害対策基本法(昭和36年法律第223号) (抄)

(都道府県知事等に対する応援の要求等)

第68条 市町村長等は、当該市町村の地域に係る災害が発生した場合において、災害応急対策を実施するため必要があると認めるときは、都道府県知事等に対し、応援を求め、又は災害応急対策の実施を要請することができる。この場合において、応援を求められ、又は災害応急対策の実施を要請された都道府県知事等は、正当な理由がない限り、応援又は災害応急対策の実施を拒んではならない。

(指定行政機関の長等に対する応援の要求等)

第74条の3 第70条第3項に規定するもののほか、都道府県知事は、当該都道府県の地域に係る災害が発生した場合において、災害応急対策を実施するため必要があると認めるときは、指定行政機関の長又は指定地方行政機関の長に対し、応援を求め、又は災害応急対策の実施を要請することができる。この場合において、応援を求められ、又は災害応急対策の実施を要請された指定行政機関の長又は指定地方行政機関の長は、正当な理由がない限り、応援又は災害応急対策の実施を拒んではならない。

(災害時における交通の規制等)

第76条 都道府県公安委員会は、当該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、又はまさに発生しようとしている場合において、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、道路の区間(災害が発生し、又はまさに発生しようとしている場所及びこれらの周辺の地域にあつては、区域又は道路の区間)を指定して、緊急通行車両(道路交通法(昭和35年法律第105号)第39条第1項の緊急自動車その他の車両で災害応急対策の的確かつ円滑な実施のためその通行を確保することが特に必要なものとして政令で定めるものをいう。以下同じ。)以外の車両の道路における通行を禁止し、又は制限することができる。

2 前項の規定による通行の禁止又は制限(以下「通行禁止等」という。)が行われたときは、当該通行禁止等を行つた都道府県公安委員会及び当該都道府県公安委員会と管轄区域が隣接し又は近接する都道府県公安委員会は、直ちに、それぞれの都道府県の区域内に在る者に対し、通行禁止等に係る区域又は道路の区間(次条第4項及び第76条の3第1項において「通行禁止区域等」という。)その他必要な事項を周知させる措置をとらなければならない。

第76条の4 都道府県公安委員会は、通行禁止等を行うため必要があると認めるときは、道路管理者(高速自動車国道法(昭和32年法律第79号)第4条第1項に規定する高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路にあつては道路法(昭和27年法律第180号)第18条第1項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。)に対し、当該通行禁止等を行おうとする道路の区間において、第76条の6第1項の規定による指定若しくは命令をし、又は同条第3項若しくは第4項の規定による措置をとるべきことを要請することができる。

2 会社管理高速道路（道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第2条第4項に規定する会社（第76条の6第6項及び第7項において「会社」という。）が同法第4条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路（高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第2条第2項に規定する高速道路をいう。）をいう。第76条の6において同じ。）の区間について前項の規定による要請をする場合における同項の規定の適用については、同項中「道路管理者（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路にあつては道路法（昭和27年法律第180号）第18条第1項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。））」とあるのは「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下この項において「機構」という。））」と、「第76条の6第1項」とあるのは「第76条の6第5項の規定により会社管理高速道路の道路管理者に代わつて機構が行う同条第1項」とする。

3 公社管理道路（地方道路公社（地方道路公社法（昭和45年法律第82号）第1条の地方道路公社をいう。以下同じ。）が道路整備特別措置法第14条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行い、又は同法第15条第1項の許可を受けて維持、修繕及び災害復旧を行う道路をいう。第76条の6第8項及び第9項において同じ。）の区間について第1項の規定による要請をする場合における同項の規定の適用については、同項中「道路管理者（高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第4条第1項に規定する高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路にあつては道路法（昭和27年法律第180号）第18条第1項に規定する道路管理者をいう。以下同じ。））」とあるのは「地方道路公社（第3項に規定する地方道路公社をいう。以下この項において同じ。））」と、「第76条の6第1項」とあるのは「第76条の6第8項の規定により公社管理道路の道路管理者に代わつて地方道路公社が行う同条第1項」とする。

（災害時における車両の移動等）

第76条の6 道路管理者は、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3項第3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、道路管理者は、自ら第1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1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 道路管理者が、第1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1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 道路管理者は、第1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 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、会社管理高速道路の道路管理者に代わつて、第1項から前項までの規定による権限を行うものとする。
- 6 機構は、前項の規定により会社管理高速道路の道路管理者に代わつてその権限を行った場合においては、遅滞なく、その旨を会社に通知しなければならない。
- 7 機構は、第5項の規定により会社管理高速道路の道路管理者に代わつて行う権限に係る事務の一部を会社に委託しようとするときは、その委託する事務の円滑かつ効率的な実施を確保するため、あらかじめ、会社と協議し、当該委託する事務の内容及びこれに要する費用の負担の方法を定めておかななければならない。
- 8 地方道路公社は、公社管理道路の道路管理者に代わつて、第1項から第4項までの規定による権限を行うものとする。
- 9 第5項の規定により機構が会社管理高速道路の道路管理者に代わつて行う権限は、道路整備特別措置法第25条第1項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日までに限り行うことができるものとする。前項の規定により地方道路公社が公社管理道路の道路管理者に代わつて行う権限についても、同様とする。

第76条の7 国土交通大臣は道路法第13条第1項に規定する指定区間外の国道（同法第3条第2号に掲げる一般国道をいう。）、都道府県道（同法第3条第3号に掲げる都道府県道をいう。）及び市町村道（同法第3条第4号に掲げる市町村道をいう。以下この条において同じ。）に関し、都道府県知事は地方自治法第252条の19第1項に規定する指定都市の市道以外の市町村道に関し、緊急通行車両の通行を確保し、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特に必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、それぞれ当該道路の道路管理者に対し、前条第1項の規定による指定若しくは命令をし、又は同条第3項若しくは第4項の規定による措置をとるべきことを指示することができる。

第76条の8 第76条の6に規定する道路管理者である国土交通大臣の権限及び前条に規定する国土交通大臣の権限は、政令で定めるところにより、その全部又は一部を地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる。

（損失補償等）

- 第82条 国又は地方公共団体は、第64条第1項（同条第8項において準用する場合を含む。）、同条第7項において同条第1項の場合について準用する第63条第2項、第71条、第76条の3第2項後段（同条第3項及び第4項において準用する場合を含む。）、第76条の6第3項後段若しくは第4項又は第78条第1項の規定による処分が行われたときは、それぞれ、当該処分により通常生ずべき損失を補償しなければならない。
- 2 機構又は地方道路公社は、第76条の6第5項又は第8項の規定により同条第3項後段又は第4項の規定による処分が行われたときは、前項の規定にかかわらず、それぞれ、当該処分により通常生ずべき損失を補償しなければならない。

災害対策基本法施行令（昭和37年政令第288号）（抄）

（災害時における車両の移動等の手続等）

第33条の3 道路管理者は、法第76条の6第1項の規定により道路の区間を指定しようとするときは、あらかじめ、当該地域を管轄する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。緊急を要する場合で、あらかじめ、当該公安委員会に通知するいとまがなかつたときは、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。

2 法第76条の6第1項の規定による命令は、書面又は口頭とするものとする。

第33条の4 法第76条の7の規定による国土交通大臣又は都道府県知事の指示は、広域の見地から緊急通行車両の通行を確保すべき道路について関係道路管理者による法第76条の6第1項の規定による指定が行われていないことその他関係道路管理者による同項の規定による指定若しくは命令若しくは同条第3項若しくは第四項の規定による措置（以下この条において「指定等」という。）が適切に行われていないか、又は適切でない指定等が行われようとしているため、災害応急対策が的確かつ円滑に行われていないとき、又は行われぬおそれがあるときに行うものとする。

第33条の5 法第76条の6第1項から第4項までに規定する道路管理者である国土交通大臣の権限及び法第76条の7に規定する国土交通大臣の権限は、地方整備局長又は北海道開発局長に委任する。ただし、同条に規定する権限は、国土交通大臣が自ら行うことを妨げない。

2 第33条の3第1項に規定する道路管理者である国土交通大臣の権限は、地方整備局長又は北海道開発局長に委任する。

災害対策基本法の一部を改正する法律について（施行通知）

平成26年11月21日付け
国道政第62号 国道国防第153号 国道高第220号
国土交通省道路局長から各地方整備局長、北海道開発局長、
沖縄総合事務局長あて

第一 法改正の背景等

今般の法改正は、首都直下地震等大規模災害発生時には、道路の被災等により深刻な交通渋滞や大量の放置車両の発生が懸念されること、また、大雪時にも車両の通行が困難となることにより、立ち往生車両や放置車両が発生する可能性も懸念されることから、放置車両対策等の強化を図るものである。

（参考）想定される事態について

① 首都直下地震発生時に想定される事態

- ・ 首都直下地震においては、都区部の全域において震度6以上の強い揺れが発生し、全壊・焼失家屋数が最大で61万棟、死者数が23,000人に及ぶものと想定（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「首都直下地震の被害想定と対策について」より）され、早期の救命・救助活動の実施が、人的被害の抑制に大きく貢献することとなる。
- ・ 発災数時間後からは、鉄道の運行停止に伴う道路交通への負荷の増大、首都高速道路等の通行規制による輸送容量の低下、都心部における建物倒壊による道路閉塞等が相まって、深刻な交通渋滞、放置車両の発生が懸念される。これにより、道路啓開作業が停滞した場合、救命・救助活動を担う自衛隊や、被災地外の自治体からの緊急消防援助隊等の現場への到達が遅れ、被害の拡大につながるおそれが高い。

② 大雪時に想定される事態

- ・ 平成26年2月14日～16日に発生した大雪においては、山梨県を中心に、約1,600台（直轄国道のみ）の立ち往生車両等が発生し、大規模な道路交通の途絶が発生した。その際、一部の車両について、ドライバーと連絡がとれない等により移動できない車両が発生したり、身動きが取れない立ち往生車両が多数生じたりし、それらの車両が支障となることで除雪作業が停滞する状況が発生した。
- ・ 当該車両については、所有者が車両に戻ってきたことから、結果的には自走による移動の指示を行うことで除雪作業を再開したが、仮に、大雪により、放置された車両の台数が多数に上り、更なる除雪作業の停滞が生じるような場合には、孤立集落・通院困難者の発生等による被害が拡大する危険性がある。

なお、大雪が予想されるときには、立ち往生車両の発生を抑制するための早めの通行止めや関係道路管理者が調整して除雪優先区間の設定等を行うとともに、大雪に備えあらかじめチェーンの装着等の準備をすることを呼びかけるなど、適切な対応を図られたい。

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、関係する地方公共団体、高速道路会社等の道路管理者とは、平時より具体的な対応方針の作成や道路啓開が想定される道路の現況調査の実施、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。また、都道府県公安委員会や緊急通行車両の運行管理者等関係する機関と必要な調整を行うものとする。

なお、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から、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によって行うほか、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 車両の移動等のために必要な土地の一時使用等について（第4項）

道路管理者は、①及び③の措置をとるため、車両等の移動場所を確保す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ものとした。この場合において、道路管理者は、周辺の公用地の有無を確認するとともに、一時使用をしようとする土地の状況等に鑑みて、私人の財産の毀損、周辺環境への影響等、当該土地の一時使用による損失や影響が最小限となるよう、使用する土地を選択し、その使用期間についても、できるだけ短期間とすべきこととなる。その際、土地の所有者が容易に見つからないなどにより同意等なく土地を使用する場合には使用理由を掲示しておくこと、また、土地の一時使用等により私人の財産の侵害となっ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、土地の使用や障害物の処分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、必要な限度における竹木その他の障害物の処分を行うに当たっては、道路管理者は、保安林の立木を伐採した場合などに森林法で定められている事後の届出について災害応急対策の終了後に速やかに対応するなど、関連する規定を遵守し、十分に留意して行うものとする。

⑤ 会社管理高速道路における機構の権限代行について

（第5項、第6項、第7項及び第9項）

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、会社管理高速道路の道路管理者に代わって、①から④までの権限を行うものとした。

この場合において、機構は、会社管理高速道路の道路管理者に代わって①から④までの権限を行った場合においては、遅滞なく、その旨を高速道路株式会社（以下「会社」という。）に通知しなければならないものとした。なお、当該権限代行については、道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第25条第1項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日までに限り行うことができるものとした。

また、①から④までの権限に係る事務の円滑かつ効率的な実施を確保するため、機構は、当該事務の一部を会社に委託しようとするときは、あらかじめ、会社と協議し、当該委託する事務の内容及びこれに要する費用の負担の方法を定めておかなければならないものとした。

⑥ 公社管理道路における地方道路公社の権限代行について（第8項及び第9項）

地方道路公社は、公社管理道路の道路管理者に代わって、①から④までの権限を行うものとした。なお、当該権限代行については、道路整備特別措置法第25条第1項の規定により公告する料金の徴収期間の満了の日までに限り行うことができるものとした。

(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）

（1）趣旨

都道府県公安委員会は、災害が発生し、又はまさに発生しようとしている場合において、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緊急の必要があると認めるときは、道路の区間を指定して、緊急通行車両の通行を確保するための交通規制を行うことができる。したがって、当該規制と道路管理者による道路啓開との連携を確保するため、都道府県公安委員会から道路管理者に対して、1の権限の行使について要請することができる規定を設けることとした。

（2）内容

① 都道府県公安委員会から道路管理者への要請について（第1項）

都道府県公安委員会は、法第76条第1項の規定による通行禁止等を行うため必要があると認めるときは、道路管理者に対し、当該通行禁止等を行おうとする道路の区間において、1（2）①の指定をし、若しくは命令をし、又は1（2）③及び④の措置をとるべきことを要請することができるものとした。

都道府県公安委員会から要請を受けた道路管理者は、当該要請を勘案し、優先的に啓開すべき道路の区間を判断されたい。なお、要請を受けて行う措置に係る費用は道路管理者の負担となる。

② 都道府県公安委員会から機構等への要請について（第2項及び第3項）

都道府県公安委員会は、法第76条第1項の規定による通行禁止等を行うため必要があると認めるときであって、当該通行禁止等を行おうとする道路の区間が会社

管理高速道路又は公社管理道路であるときは、それぞれ機構又は地方道路公社に対し、当該道路の区間において、1（2）①の指定をし、若しくは命令をし、又は1（2）③及び④の措置をとるべきことを要請することができるものとした。

都道府県公安委員会から要請を受けた地方道路公社は、当該要請を勘案し、優先的に啓開すべき道路の区間を判断されたい。なお、要請を受けて行う措置に係る費用は地方道路公社の負担となる。

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）

（1）趣旨

緊急通行車両の通行を確保するためには、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道のネットワークで被災現場までのルートを確認することが必要である。このため、道路管理者が1の措置を行うに当たって、被災現場までのルート全体を広域的に俯瞰して、必要な道路啓開が行われるよう、国土交通大臣は都道府県又は市町村に対し、都道府県知事は指定都市以外の市町村に対し、必要な指示を行うことができることとする規定を設けることとした。

なお、市町村から都道府県に対し、また、都道府県から国に対し、道路啓開を要請しようとする場合については、災害対策基本法において、今回の改正による車両の移動等に限らず、災害対策応急対策全般について、被災市町村から都道府県に対し、また、被災都道府県から国に対し、災害応急対策の実施を要請することができ、国及び都道府県は正当な理由がない限り実施を拒んではならないとする規定（第68条、第74条の3）があり、こうした規定を必要に応じて活用しつつ、各道路管理者において対応されたい。

（2）内容

国土交通大臣は指定区間外の国道、都道府県道及び市町村道に関し、都道府県知事は指定都市の市道以外の市町村道に関し、緊急通行車両の通行を確保し、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特に必要があると認めるときは、それぞれ当該道路の道路管理者に対し、1（2）①の指定をし、若しくは命令をし、又は1（2）③及び④の措置をとるべきことを指示することができるものとした。具体的には、広域的な観点からみると、車両の移動等が必要にもかかわらず、情報の不足等により作業が遅れる箇所が発生した場合に、当該箇所の車両の移動等を行うよう指示する場合が想定される。

この場合、指示を受けた都道府県や市町村が、人員や資機材の関係などで、当該指示を履行しがたいときは、国や都道府県など指示の内容を履行する能力のある者に対して速やかに車両移動に対する支援を要請することが想定されるため、可能な範囲で実施するなど適切に対応するものとする。その際、車両の移動等に係る費用は原則として要請した道路管理者の負担となる。

なお、公社管理道路において上記の必要があると認められる場合においては、地方道路公社法（昭和45年法律第82号）第39条に基づき、地方道路公社に対し、国土交通大臣又は地方道路公社の設立団体の長によって、上記同様の監督命令をすることができることとされている。

4. 損失補償について（法第82条関係）

（1）趣旨

1（2）③及び④の措置によって、特定の私人が経済上の損失を被ることが想定されるため、これを正当に補償するため、災害対策基本法の損失補償に関する規定

に所要の改正を行うものとした。この場合に行う損失補償は、車両の移動等や、土地の一時使用など、1（2）③及び④の措置により生じた損失に対する補償である。例えば、ロックやサイドブレーキを外すために割ったガラスの修理代、また、擦り傷やバンパーのへこみ、車両の変形の修理代など、車両の移動等に際し生じた損失の修理に要する費用を想定している。

（2）内容

① 国又は地方公共団体の損失補償について（第1項）

1の措置をとった道路の道路管理者である国又は地方公共団体は、1（2）③及び④の措置により通常生ずべき損失を補償しなければならないものとした。

② 機構又は地方道路公社の損失補償について（第2項）

会社管理高速道路又は公社管理道路において機構又は地方道路公社が1（2）③及び④の措置をとったことにより通常生ずべき損失については、それぞれ機構又は地方道路公社がその損失を補償しなければならないものとした。

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。

道路法（昭和27年6月10日法律第180号）（抄）

（国道の維持、修繕その他の管理）

第13条 前条に規定するものを除くほか、国道の維持、修繕、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法（昭和26年法律第97号）の規定の適用を受ける災害復旧事業（以下「災害復旧」という。）その他の管理は、政令で指定する区間（以下「指定区間」という。）内については国土交通大臣が行い、その他の部分については都道府県がその路線の当該都道府県の区域内に存する部分について行う。

（道路の区域の決定及び供用の開始等）

第18条 第12条、第13条第1項若しくは第3項、第15条、第16条又は前条第1項から第3項までの規定によつて道路を管理する者（指定区間内の国道にあつては国土交通大臣、指定区間外の国道にあつては都道府県。以下「道路管理者」という。）は、路線が指定され、又は路線の認定若しくは変更が公示された場合においては、遅滞なく、道路の区域を決定して、国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、かつ、これを表示した図面を関係地方整備局若しくは北海道開発局又は関係都道府県若しくは市町村の事務所（以下「道路管理者の事務所」という。）において一般の縦覧に供しなければならない。道路の区域を変更した場合においても、同様とする。

（通行の禁止又は制限）

第46条 道路管理者は、左の各号の一に掲げる場合においては、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて、道路の通行を禁止し、又は制限することができる。

一 道路の破損、欠壊その他の事由に因り交通が危険であると認められる場合

二 道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合

2 道路監理員（第71条第4項の規定により道路管理者が命じた道路監理員をいう。）は、前項第1号に掲げる場合において、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため緊急の必要があると認めるときは、必要な限度において、一時、道路の通行を禁止し、又は制限することができる。

3 道路管理者は、水底トンネル（水底トンネルに類するトンネルで国土交通省令で定めるものを含む。以下同じ。）の構造を保全し、又は水底トンネルにおける交通の危険を防止するため、政令で定めるところにより、爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止し、又は制限することができる。

（長時間放置された車両の移動等）

第67条の2 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50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50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1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3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。

（非常災害時における土地の一時使用等）

- 第68条 道路管理者は、道路に関する非常災害のためやむを得ない必要がある場合においては、災害の現場において、必要な土地を一時使用し、又は土石、竹木その他の物件を使用し、収用し、若しくは処分することができる。
- 2 道路管理者は、非常災害に因り道路の構造又は交通に対する危険を防止するためやむを得ないと認められる場合においては、災害の現場に在る者又はその附近に居住する者を防ぎよに従事させることができる。

道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）（抄）

（公安委員会の交通規制）

第4条 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において、緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

（警察官等の交通規制）

第6条 警察官又は第104条の4第1項に規定する交通巡視員（以下「警察官等」という。）は、手信号その他の信号（以下「手信号等」という。）により交通整理を行なうことができる。この場合において、警察官等は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特に必要があると認めるときは、信号機の表示する信号にかかわらず、これと異なる意味を表示する手信号等をすることができる。

4 警察官は、道路の損壊、火災の発生その他の事情により道路において交通の危険が生ずるおそれがある場合において、当該道路における危険を防止するため緊急の必要があると認めるときは、必要な限度において、当該道路につき、一時、歩行者又は車両等の通行を禁止し、又は制限することができる。

様式集

様式集リスト

様式	様式名称
①	道路区間の指定・廃止(決裁)
②	道路区間の指定・廃止(事務所への通知)
③	道路区間指定の周知(公安委員会)
④	指定道路区間の周知(廃止)(公安委員会)
⑤	指定道路区間の周知(指定)(記者発表)
⑥	道路区間指定の周知(廃止)(記者発表)
⑦	指定道路区間の周知(立て看板)
⑧	移動命令の書面の作成
⑨	民間事業者の身分証明書
⑩	運転者への移動理由の掲示
⑪	移動した際の移動理由の掲示
⑫	車両移動記録票
⑬	土地の一時使用の掲示
⑭	土地の一時使用の記録票
⑮	地方公共団体への指示

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第76条の6第1項の規定に基づき、下記の道路区間を（指定・廃止）する。

平成〇年〇月〇日

国土交通省

〇〇地方整備局長

（各区分指定の場合）

路線名	区 間		延長（m）	備考
国道〇号	〇〇府〇〇市	〇〇府〇〇市	〇〇〇〇	新規
	〇〇町〇〇地先から	〇〇町〇〇地先まで		
国道〇号	〇〇府〇〇市	〇〇府〇〇市	〇〇〇〇	継続
	〇〇町〇〇地先から	〇〇町〇〇地先まで		
国道〇号	〇〇府〇〇市	〇〇府〇〇市	〇〇〇〇	廃止
	〇〇町〇〇地先から	〇〇町〇〇地先まで		

（区域としての指定の場合）

路線名	区 間	延長（m）	備考
国道〇号	国道〇〇号から〇〇市に向けての区間	〇〇〇〇	新規
国道〇号		〇〇〇〇	新規

事務連絡

平成〇年〇月〇日

〇〇事務所長 殿

〇〇地方整備局長

災害対策基本法に基づく道路区間の指定等について

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第76条の6第1項の規定に基づき、下記の道路区間を（指定・廃止）するので通知する。

記

路線名	区 間		延長 (m)	備考
国道〇号	〇〇府〇〇市	〇〇府〇〇市	〇〇〇〇	新規
	〇〇町〇〇地先から	〇〇町〇〇地先まで		
国道〇号	〇〇府〇〇市	〇〇府〇〇市	〇〇〇〇	継続
	〇〇町〇〇地先から	〇〇町〇〇地先まで		
国道〇号	〇〇府〇〇市	〇〇府〇〇市	〇〇〇〇	廃止
	〇〇町〇〇地先から	〇〇町〇〇地先まで		

文 書 番 号

平成〇年〇月〇日

〇〇公安委員会 殿

国土交通省〇〇地方整備局長

災害対策基本法第76条の6第1項の
規定に基づく道路区間指定について

災害対策基本法第76条の6第1項の規定に基づき、下記のとおり区
間指定するため、災害対策基本法施行令第33条の3の規定に基づき通
知します。

記

指定道路区間：国道〇号〇〇地先～〇〇地先

指定理由：緊急通行車両の通行確保のため

担当：〇〇国道事務所〇〇課〇〇

電話〇〇（〇〇）〇〇〇〇

文 書 番 号
平成〇年〇月〇日

〇〇公安委員会 殿

国土交通省〇〇地方整備局長

災害対策基本法第76条の6第1項の
規定に基づく指定道路区間廃止について

災害対策基本法第76条の6第1項の規定に基づき、区間指定していた下記の区間は、平成●年●月●日に廃止したので、災害対策基本法施行令第33条の3の規定に基づき通知します。

記

指定道路区間：国道〇号〇〇地先～〇〇地先

担当：〇〇国道事務所〇〇課〇〇
電話〇〇（〇〇）〇〇〇〇



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、下記の道路区間を指定します。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	指定する道路区間
国道〇号	〇〇府〇〇市〇〇～ 〇〇府〇〇市〇〇
国道〇号	〇〇府〇〇市〇〇～〇〇
国道〇号	〇〇府〇〇市内の全区間

〈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



平成〇年〇月〇日

国土交通省〇〇地方整備局

国道〇号 災害対策基本法に基づく道路区間指定の廃止について

国道〇号〇〇府〇〇市〇〇～〇〇につきましては、〇月〇日〇時〇分に災害対策基本法に基づく道路区間指定を行いました。〇月〇日〇時〇分、道路区間指定について廃止しましたのでお知らせします。

記

路線名	廃止する道路区間
国道〇号	〇〇府〇〇市〇〇～ 〇〇府〇〇市〇〇
国道〇号	〇〇府〇〇市〇〇～〇〇
国道〇号	〇〇府〇〇市内の全区間

〈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

災害発生

災害対策基本法に基づ
く緊急通行車両の通行
のため作業実施中

国道〇〇号
〇〇～〇〇は

通行止め

ご協力をお願いします
国土交通省〇〇地方整備局
〇〇国道事務所

問い合わせ先：〇〇〇〇

災害発生

災害対策基本法に基づ
く緊急通行車両の通行
のため作業実施中

国道〇〇号
〇〇～〇〇は

通行ご遠慮ください

ご協力をお願いします
国土交通省〇〇地方整備局
〇〇国道事務所

問い合わせ先：〇〇〇〇

左：通行止め＋道路区間指定の場合、右：道路区間指定のみの場合

平成〇年〇月〇日

運転者各位

国土交通省〇〇地方整備局長

災害対策基本法第76条の6第1項の
規定に基づく移動命令について

この道路は、災害のため、災害対策基本法第76条の6第1項の規定に基づき、下記の通り、緊急車両の通行を確保するため道路啓開作業を行う区間に指定されました。

緊急車両の通行のため、速やかに指定道路区間以外に移動するか車両を左側に移動してください。

記

指定理由：緊急通行車両の通行確保のため

指定道路区間：〇〇～〇〇

担当：〇〇国道事務所〇〇課〇〇

電話〇〇（〇〇）〇〇〇〇

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76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〇〇国道事務所長

印

〇〇災害に伴う車両の移動について

- ・ 緊急通行車両の通行を確保するため、車両の移動が必要です。
- ・ 当方により移動を行いますので、車両から離れて下さい。

国土交通省 〇〇地方整備局長

問い合わせ先

国土交通省 〇〇国道事務所 〇〇課
電話番号：〇〇-〇〇〇

〇〇災害に伴う車両の移動について

緊急通行車両の通行を確保するため、災害対策基本法76条の6第1項の規定に基づき、下記のとおり車両の移動を行いました。

記

移動日時：〇月〇日 〇〇時

移動先：—

移動車両：車名、ナンバー

国土交通省 〇〇地方整備局長

問い合わせ先

国土交通省 〇〇国道事務所 〇〇課

電話番号：〇〇-〇〇〇

※「移動先」について、近隣への移動の場合は、「—」と記載。

50m以上移動の場合は、「〇〇〇〇」と記載。

車両移動記録票

措置実施場所	国道〇〇号〇〇区〇〇町〇丁目地先
対象車両	車名、ナンバー
運転手の有無	不在
移動日時	〇月〇日〇時
移動内容	道路内路肩に移動、沿線民地に移動、一時保管場所（〇〇）に移動（使用重機：除雪ドーザ）
破損状況 (破損の有無)	前部 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : ●● 後部 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : 後方バンパーへこみ 左側面 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : ●● 右側面 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 : ●●
その他	作業者（〇〇建設）

状況写真	
移動前	※前部、後部、左側面、右側面は、写真により撮影すること。 また、事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。
移動後	※移動前と同じ方向より撮影すること。 事前に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。 また、移動時に傷や破損した箇所がある場合は、追加で撮影しておくこと。

記入者	〇〇国道事務所 〇〇〇〇
-----	----------------

〇〇災害に伴う土地の一時的使用について

緊急通行車両の通行を確保するための放置車両の移動に伴い、災害対策基本法76条の6第1項の規定に基づき、この土地を一時的に使用しております。

記

利用開始時：〇月〇日 〇〇時
利用目的：放置車両の保管

国土交通省 〇〇地方整備局長

問い合わせ先

国土交通省 〇〇国道事務所 〇〇課
電話番号：〇〇－〇〇〇

土地の一時使用記録票

措置実施場所	国道〇〇号〇〇市〇〇区〇〇町〇丁目地先
使用開始日時	〇月〇日〇時
使用目的	〇〇災害における移動車両の仮置き
土地所有者（権利者）	調査中
現在の用途	貯木場跡
作業実施者	〇〇建設
連絡先	国土交通省〇〇国道事務所 TEL : 〇〇—〇〇〇〇—〇〇〇〇

状況写真	
使 用 前	
使 用 後	

記入者	〇〇建設（株） 〇〇〇〇
-----	--------------

文 書 番 号

平成〇年〇月〇日

〇〇府知事 殿

国土交通省〇〇地方整備局長

災害対策基本法第76条の7の規定に基づく指示について

地震発生のため、国道〇〇号〇〇～〇〇の区間において、災害対策基本法第76条の6の規定に基づき、道路啓開作業を行っていますが、府道〇〇線を迂回路として利用する必要があるため、災害対策基本法第76条の6の措置を実施するよう指示します。

対応の可否について回答をお願いします。

記

指示区間：府道〇号〇〇地先～〇〇地先

指示理由：緊急通行車両の通行確保のため

担当：〇〇国道事務所〇〇課〇〇

電話〇〇（〇〇）〇〇〇〇

「備えていたことしか役にたたなかった、
備えていただけでは、十分でなかった。」
「備え、しかる後にこれを超越してほしい。」

東日本大震災の実体験に基づく災害初動期指揮心得
国土交通省東北地方整備局（著）より

大阪府域道路啓開協議会

第3回協議会までの承認事項及び、その概要

平成31年3月

大阪府域道路啓開協議会

2. 第3回協議会までの承認事項

	第2回協議会までの 承認事項	第3回協議会 承認事項
<p>1. 啓開ルート計画</p>	<p>①啓開ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 最優先啓開ルートとして、広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)を設定 ➤ 発災後72時間以内を目標に広域緊急交通路を1車線(中央分離帯がある場合は上下1車線)啓開を完了 ➤ 広域緊急交通路から拠点へ複数経路アクセスできるよう、啓開ルートを検討 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地震時等の踏切の長期遮断対応について、踏切遮断の早期解消に向け検討していく。(関係者間で協議を行い、優先的に速やかに開放する踏切の指定等について完了するよう管内鉄軌道事業者と協議を行う。)
	<p>②主要拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 中央防災会議幹事会で定められた基幹的広域防災拠点や、大阪府地域防災計画で定められた広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院を主要拠点に設定 ➤ 大阪府地域防災計画(H29.12修正)版に基づき拠点を追加 	
	<p>③被害想定に関する検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 和歌山県啓開協議会等の考え方を踏まえ、啓開路線(重点十四路線)を対象に橋梁被害、瓦礫被害、放置車両、沿道施設倒壊、斜面・盛土崩壊について検討 ➤ 被害検討に基づき、啓開時間を試算 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 拠点へのアクセス路線について被害の検討、啓開時間を試算のうえ、啓開ルートの優先順位を設定

2. 第3回協議会までの承認事項

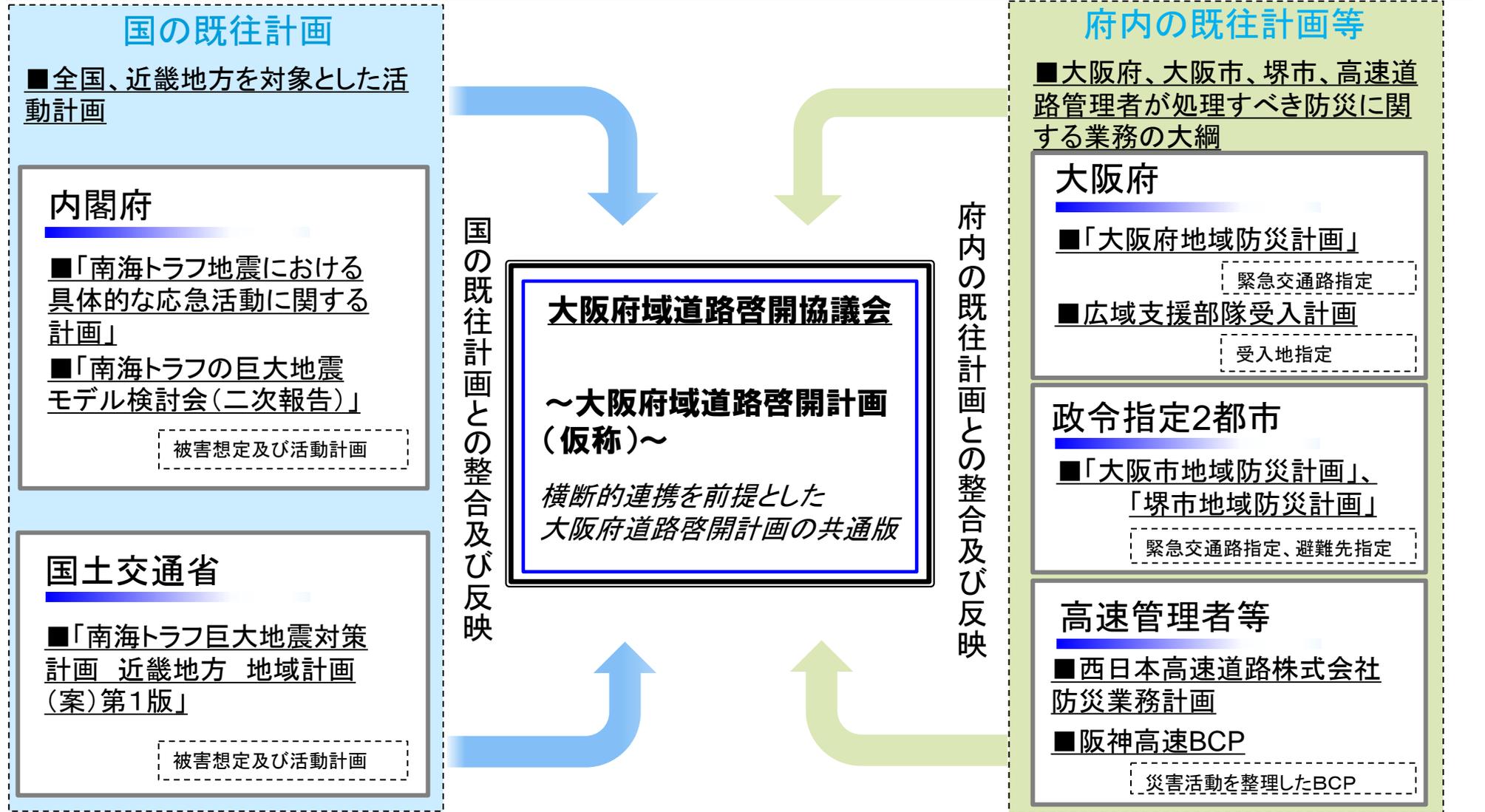
	第2回協議会までの 承認事項	第3回協議会 承認事項
<p>2. 情報収集・連絡・連携</p>	<p>①指示連絡体制に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 具体的な指示連絡体制を検討 ➤ 関係機関で構成した情報一本化窓口を設け、リエゾンを配置。現場の具体指示等は各土木事務所・工営所・維持出張所と担当会社で連絡・調整を行う 	<p>①指示連絡体制に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 指示命令系統、情報の窓口を大阪国道事務所情報室に一本化 ➤ 広域緊急交通路(重点十四路線)を管理しない大阪府道路公社についても大阪府配下での情報やりとりを実施
	<p>②情報収集・連絡手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 情報収集の方法について検討 ➤ 関係機関との連絡手段の一覧及び収集した情報の共有方法について検討 ➤ 一般の方への情報提供方法検討 	<p>②情報収集・連絡手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 対災害SNS情報分析システム(DISAANA)を活用

2. 第3回協議会までの承認事項

	第2回協議会までの 承認事項	第3回協議会 承認事項
<p>3. 啓開作業計画</p>	<p><u>①啓開計画の検討</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 関係機関毎のタイムラインを検討 ➤ 発災時における行動計画を検討 	<p><u>①啓開計画の検討</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ アクセスルートの啓開担当区間を設定 ➤ 建設業協会(啓開業者)の現地調査にかかるタイミングについて、通信可能の場合は道路管理者からの要請、通信不可の場合は震度6弱以上を観測と設定 ➤ 調査報告の仕方、情報共有の流れ、車両移動の方法や様式等を作成 ➤ 建設業団体の協力を得て、手持ち資機材の状況を確認

1. 前提条件(既往計画との整合)

➤ 関連既往計画との整合に留意しつつ、各管理者の横断的な協働・連携を前提とした道路啓開計画策定に向けた検討の場とする



1. 前提条件(取り組む順序)

- 発生確率が高い「**海溝型地震(南海トラフ)**」を優先し、啓開計画策定に取り組む(赤枠)
- ・その後、「直下型地震(上町断層帯等)」についても計画を作成する

想定される巨大地震 (次ページ参照)

発生確率の高い海溝型地震を優先

海溝型地震(30年内発生確率70~80%※)
(南海トラフ地震)

道路啓開の基本的考え方

啓開ルート(進出ルート)選定

関係機関の連携体制・方法

行動計画(ルート毎)

道路啓開計画作成

直下型地震(30年内発生確率2~3%※)
(上町断層帯)

直下型地震(上町断層帯等)の計画策定
については、海溝型地震(南海トラフ)の
計画策定後、今協議会で引き続き行う。

※ 地震発生確率値の留意点

想定した次の地震が起きないかぎり、年数経過とともに地震発生確率値は増加していきます。
(過去の活動記録が不明なため、年数経過によらず地震発生確率値が変わらない統計処理を行っている場合もあります)

過去の地震活動の時期や発生間隔は、幅を持って推定せざるを得ない場合が多いため、地震発生確率値は不確定さを含んでいます。また、新たな知見が得られた場合には、地震発生確率値は変わることがあります。

活断層で起きる地震は、発生間隔が数千年程度と長いため、30年程度の間の地震発生確率値は大きな値とはなりません。例えば、兵庫県南部地震の発生直前の確率値を求めてみると0.02~8%でした。地震発生確率値が小さいように見えても、決して地震が発生しないことを意味してはいません。

出典)地震調査研究推進本部ホームページ

【参考】近畿地方にて想定される巨大地震の発生確率

■海溝型地震の長期評価の概要(算定基準日:H30.1.1)

※発生確率の高い海溝型地震を優先し計画策定

領域または地震名	長期評価で予想した地震規模(マグニチュード)	地震発生確率(※1)			地震後経過率	平均発生間隔(上段) 最新発生時期(下段)
		10年以内	30年以内	50年以内		
南海トラフ	8.0~9.0クラス	30%程度	70%~80%	90%程度 もしくはそれ以上	0.82	次回までの標準的な値(※2)88.2年 72.0年前

※1: 基準日を元に更新過程を適用。

※2: 過去に起きた大地震の震源域の広がりには多様性があり、現在のところ、これらの複雑な発生過程を説明するモデルは確立されていないため、平成25年5月に公表した長期評価(第二版)では、前回の長期評価を踏襲し時間予測モデルを採用した。前の地震から次の地震までの標準的な発生間隔は、時間予測モデルから推定された88.2年を用いた。また、地震の発生間隔の確率分布はBPT(Brownian Passage Time)分布に従うと仮定して計算を行った。

■大阪府域に位置する主要活断層帯の長期評価の概要(算定基準日:H30.1.1)

※海溝型地震の計画策定後、引き続き計画策定

断層帯名	長期評価で予想した地震規模(マグニチュード)	地震発生確率(※1)			地震後経過率(※2)	平均発生間隔(上段) 最新発生時期(下段)
		30年以内	50年以内	100年以内		
有馬—高槻断層帯	7.5程度 (7.5±0.5)	ほぼ0%~0.03%	ほぼ0%~0.08%	ほぼ0%~0.4%	0.2-0.4	1,000年~2,000年 1596年慶長伏見地震
生駒断層帯	7.0~7.5程度	ほぼ0%~0.2%	ほぼ0%~0.3%	ほぼ0%~0.6%	0.2-0.5	3,000年~6,000年 400年頃以後~1,000年頃以前
三峠・京都西山断層帯 (上林川断層)	7.2程度	不明(※3)	不明(※3)	不明(※3)	不明(※3)	不明 不明
三峠・京都西山断層帯 (三峠断層)(※4)	7.2程度	0.4%~0.6%	0.7%~1%	1%~2%	不明	5,000年~7,000年程度 3世紀以前
三峠・京都西山断層帯 (京都西山断層帯)	7.5程度	ほぼ0%~0.8%	ほぼ0%~1%	ほぼ0%~3%	0.3-0.7	約3,500年~5,600年 約2,400年前~2世紀
六甲・淡路断層帯 (主部/六甲山地南縁—淡路島東岸区間)	7.9程度	ほぼ0%~1%	ほぼ0%~2%	ほぼ0%~6%	0.1-0.6	900年~2,800年程度 16世紀
六甲・淡路断層帯 (主部/淡路島請願区間)	7.1程度	ほぼ0%	ほぼ0%	ほぼ0%	0.009-0.01	1,800年~2,500年程度 1995年兵庫県南部地震
六甲・淡路断層帯 (先山断層帯)	6.6程度	ほぼ0%	ほぼ0%	ほぼ0%	0.04-0.2	5,000年~10,000年程度 11世紀~17世紀初頭
上町断層帯	7.5程度	2%~3%	3%~5%	6%~10%	1.1-2より大	8,000年程度 約28,000~約9,000年前
大阪湾断層帯	7.5程度	0.004%以下	0.008%以下	0.02%以下	0.4以下	約3,000年~7,000年 9世紀以降

※1: 確率値は有効数字1桁で記述している。ただし、30年確率が10%台の場合は2桁で記述する。また「ほぼ0%」とあるのは、 10^{-3} %未満の確率値を表す。

※2: 最新活動(地震発生)時期から評価時点までの経過時間を、平均活動間隔で割った値。最新の地震発生時期から評価時点までの経過時間が、平均活動間隔に達すると1.0となる。値は0.1単位で記述し、0.1未満の場合は有効数字1桁で記述している。また「ほぼ0」とあるのは、 10^{-3} 未満の値を表す。

※3: 平均活動間隔が判明していない等の理由より、地震発生確率及び地震後経過率を求めることができない。

※4: 最新活動の時期が特定できていないため、通常の活断層評価で用いている計算方法(地震の発生確率が時間とともに変動するモデル:BPT分布モデル)ではなく、地震発生確率が時間的に不変とした考え方(ポアソン過程)により長期確率を求めている。同じ理由から、地震後経過率も求められない。

1. 前提条件(南海トラフ地震の概要)

南海トラフ地震の概要(想定地震と規模)

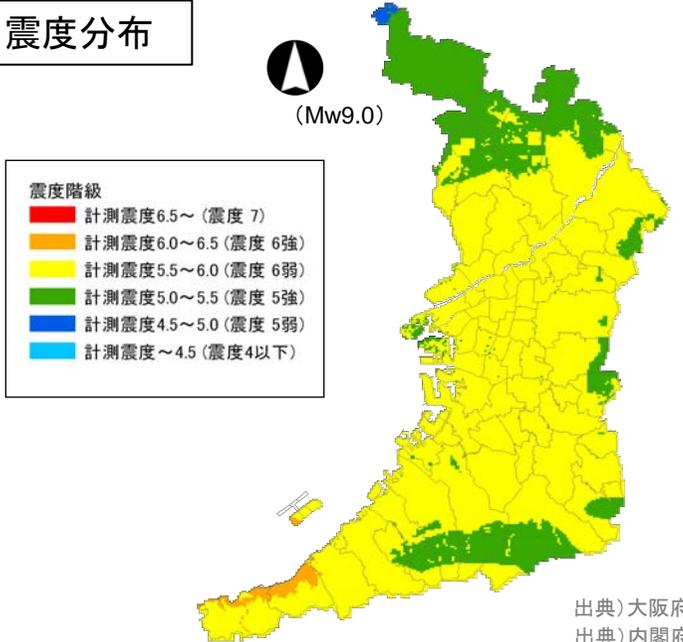
- 大阪府内で震度5～6強の強い揺れが発生 (出典:大阪府 南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会)
- 地震発生から約110分で5mの津波が大阪市に到達 (出典:内閣府 中央防災会議防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ)

1) 想定地震

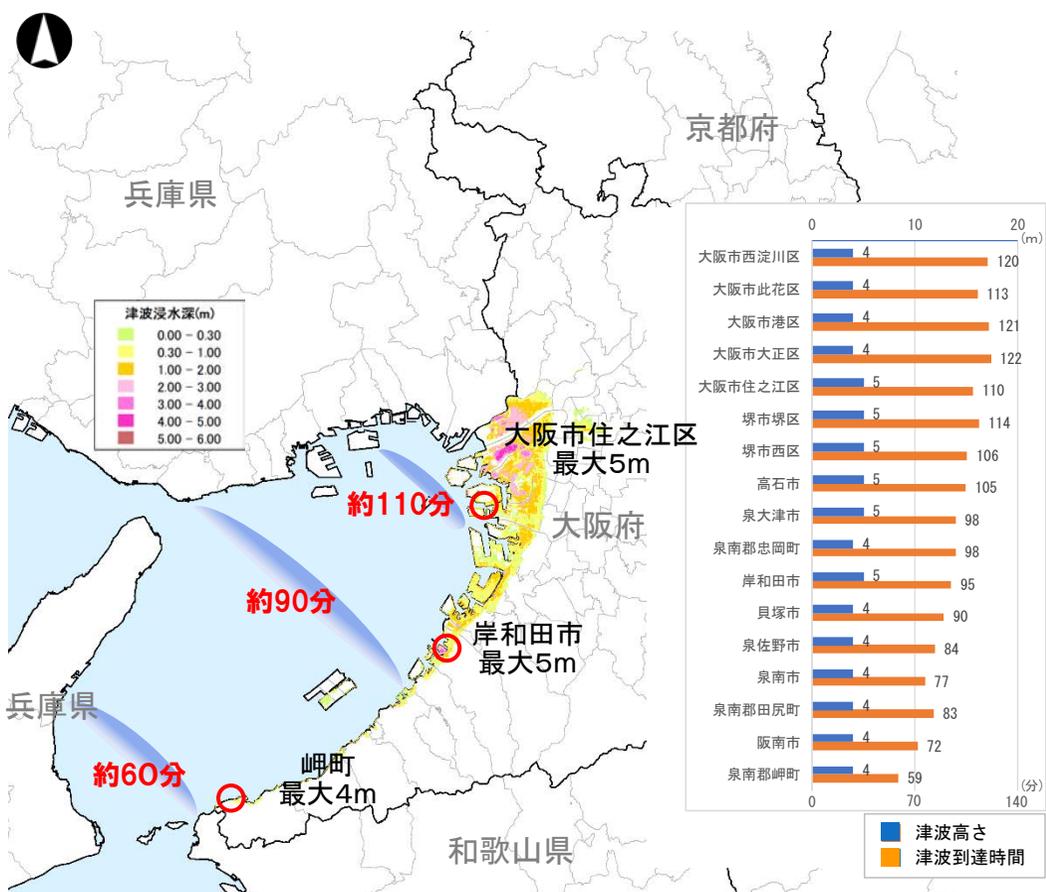
想定地震モデル	①3連動地震 中央防災会議 (H15)	②南海トラフ巨大地震	
		内閣府(H24)	大阪府(H25)
地震の規模 (モーメントマグニチュード)	Mw8.7	Mw9.1	Mw9.0
震源断層の位置	南海トラフ (静岡県～高知県)	南海トラフ (静岡県～宮崎県)	南海トラフ (静岡県～宮崎県)

出典)内閣府: 東南海、南海地震等に関する専門調査会「東南海、南海地震に関する報告」(H15.12)
 内閣府: 南海トラフの巨大地震モデル検討会「第二次報告」(H24.8)
 大阪府: 第3回 南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会 (H25.8.8)

2) 震度分布



3) 津波高さ、津波到達時間、津波浸水想定



出典)大阪府: 第3回 南海トラフ巨大地震災害対策等検討部会 (H25.8.8)
 出典)内閣府 中央防災会議防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ(H24.8)

1. 前提条件(道路啓開の基本的考え方)

道路啓開とは

- 緊急車両等の通行のため、1車線でも、とにかく通れるように早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正により救援ルートを開けることをいう
- 大規模災害では、応急復旧の前に救援ルートを確認する道路啓開が必要となる



道路啓開の位置づけ～発災から復興までのフロー

出典)国土交通省ホームページ



被災状況



道路啓開後

東日本大震災における道路啓開 (国道45号岩手県宮古市田老地区)

出典)国土交通省ホームページ

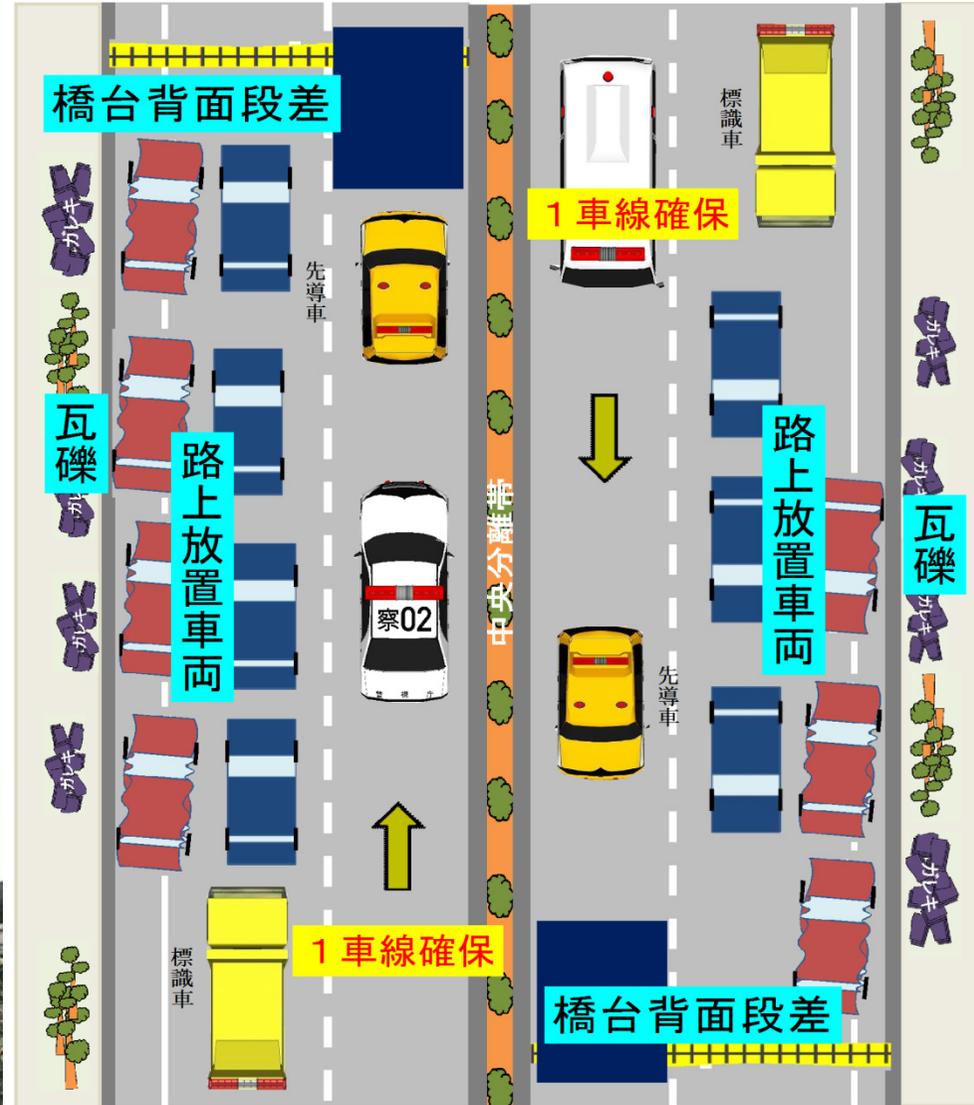
1. 前提条件(道路啓開の基本的考え方)

道路啓開とは

道路施設にかかる主な被害想定

- ①瓦礫等(津波堆積物、災害廃棄物)
- ②放置車両
- ③橋台背面の段差

緊急車両が通行できるように1車線を確保する。
(中央分離帯がある場合は上下1車ずつ)



1. 前提条件(啓開ルート計画)

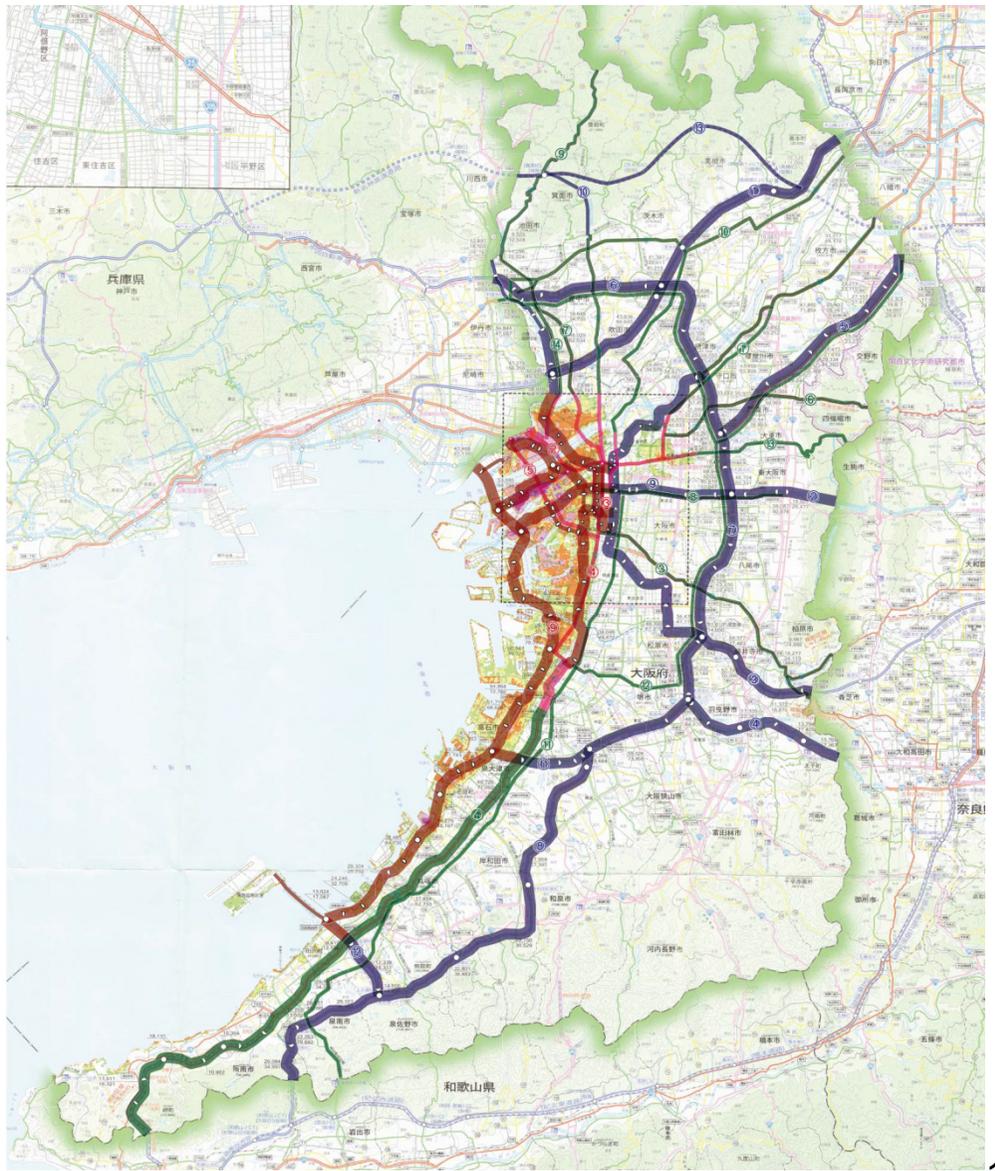
最優先で啓開するルートの選定: 広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)

➤ 広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)を、最優先で啓開し確保する路線として設定

【自動車専用道路】(浸水区域外)		——— : 緊急輸送ルート	——— : 緊急輸送ルート以外
【自動車専用道路】(浸水区域内)		——— : 緊急輸送ルート	——— : 緊急輸送ルート以外
① 名神高速	⑦ 近畿自動車道		
② 第二阪奈道路	⑧ 阪和自動車道		
③ 西名阪自動車道	⑨ 阪神高速道路		
④ 南阪奈道路	⑩ 箕面有料道路		
⑤ 第二京阪道路	⑪ 堺泉北有料道路		
⑥ 中国自動車道	⑫ 関西空港自動車道		
	⑬ 新名神高速道路(H29.11供用開始予定)		

【重点14路線(浸水区域内)】		——— : 緊急輸送ルート	——— : 緊急輸送ルート以外
① 一般国道1号	千林1南～梅田新道		
② 一般国道2号	兵庫県境(大阪市)～梅田新道		
③ 一般国道25号、(市)南北線	梅田新道～大国町(R26、大阪市) 桜橋～元町2(R25、大阪市)		
④ 一般国道26号	堺市道28号(大阪高石線(新))～大国町(R25、大阪市)		
⑤ 一般国道43号、(主)福島桜島線(市)	兵庫県境(大阪市)～野田阪神(R2、大阪市)		
⑦ 一般国道176号	神崎川～梅田新道		
⑨ 一般国道423号	宮原1～梅田新道		
⑬(主)大阪生駒線	横堤2～蒲生4		
⑭(主)大阪池田線	神崎川～歌島橋		

【重点14路線(浸水区域外)】		——— : 緊急輸送ルート	——— : 緊急輸送ルート以外
① 一般国道1号、一般国道170号、(主)京都守口線	京都府境(枚方市)～千林1南		
③ 一般国道25号	奈良県境(柏原市)～大国町(R26、大阪市)		
④ 一般国道26号	和歌山県境(岬町)～堺市道28号(大阪高石線(新))		
⑥ 一般国道163号	奈良県境(四條畷市)～関目5(R1)		
⑦ 一般国道176号	井口堂(R171、池田市)～神崎川		
⑧ 一般国道308号、(主)築港深江線(市)	被服団地(R170、東大阪市)～船場中央3		
⑨ 一般国道423号、一般国道173号、一般国道176号、一般国道171号	京都府境(豊能町)～宮原1		
⑩ 一般国道171号、(主)大阪高槻京都線、(府)恵美須南森町線	京都府境(高槻市)～久太郎1(大阪市)		
⑪(主)大阪和泉泉南線、(主)泉佐野岩出線	谷町4～和歌山県境(泉南市)		
⑫(主)大阪中央環状線、一般国道310号	新開橋付近(R171、池田市)～安井町(R26、堺市)		
⑬(主)大阪生駒線	奈良県境(四條畷市)～横堤2		
⑭(主)大阪池田線	豊島南1(R176、池田市)～神崎川		



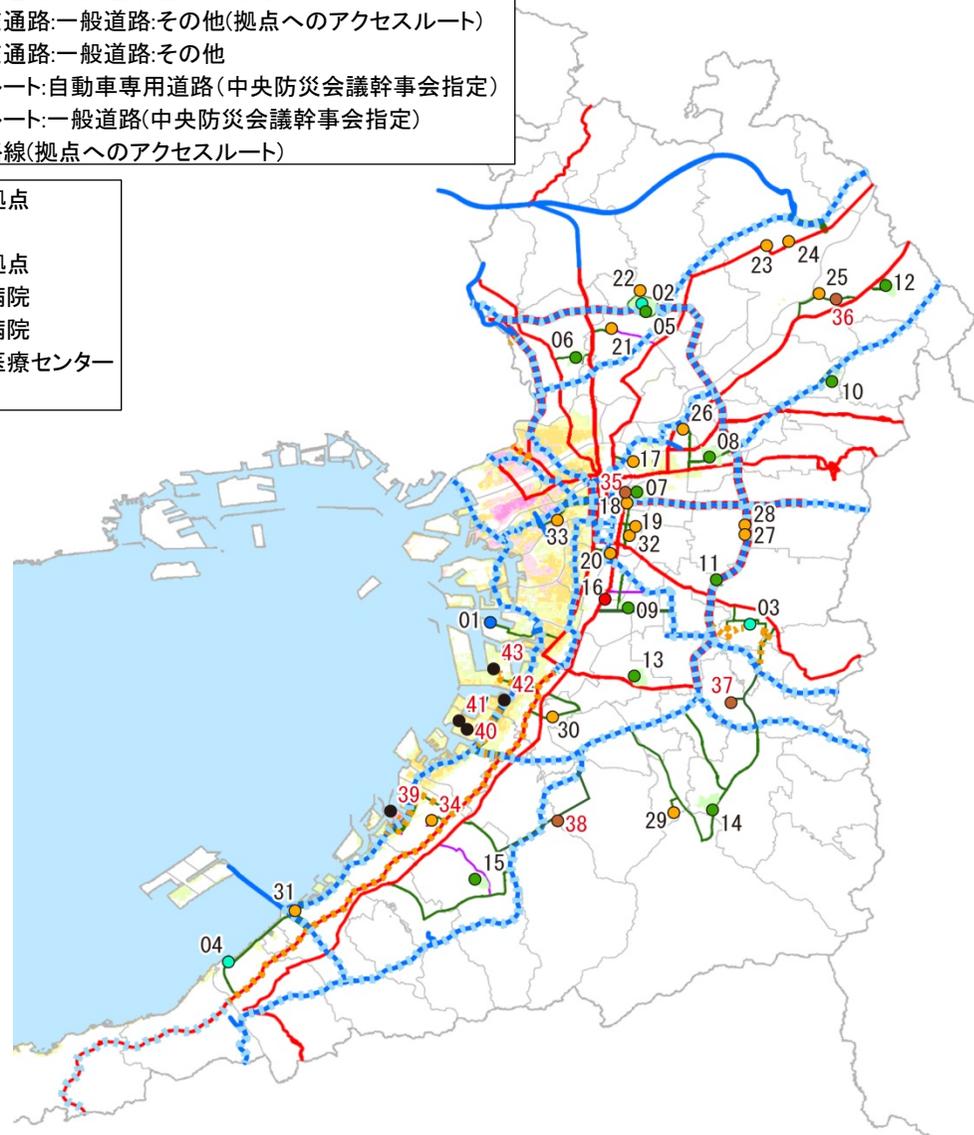
出典)大阪府:大阪府地域防災計画 関連資料集(平成29年修正)、
内閣府:南海トラフ地震における具体的な応急活動に関する計画(H29.6.23)

1. 前提条件(啓開ルート計画)

啓開ルート案及び拠点案

- 広域緊急交通路:自動車専用道路
- 広域緊急交通路:一般道路:重点14路線
- 広域緊急交通路:一般道路:その他(拠点へのアクセスルート)
- 広域緊急交通路:一般道路:その他
- ⋯ 緊急輸送ルート:自動車専用道路(中央防災会議幹事会指定)
- ⋯ 緊急輸送ルート:一般道路(中央防災会議幹事会指定)
- 新規指定路線(拠点へのアクセスルート)

- 基幹広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 後方支援活動拠点
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 製油所・油槽所



新規追加	拠点No	拠点	分類
	1	堺泉北港堺2区	基幹広域防災拠点
	2	大阪北部	広域防災拠点
	3	大阪中部(八尾空港周辺)	広域防災拠点
	4	大阪南部(りんくうタウン)	広域防災拠点
	5	日本万国博覧会記念公園	後方支援活動拠点
	6	服部緑地	後方支援活動拠点
	7	大阪城公園	後方支援活動拠点
	8	鶴見緑地	後方支援活動拠点
	9	長居公園	後方支援活動拠点
	10	寝屋川公園	後方支援活動拠点
	11	久宝寺緑地	後方支援活動拠点
	12	山田池公園	後方支援活動拠点
	13	大泉緑地	後方支援活動拠点
	14	錦織公園	後方支援活動拠点
	15	蜻蛉池公園	後方支援活動拠点
	16	大阪府立急性期・総合医療センター	基幹災害拠点病院
	17	大阪市立総合医療センター	地域災害拠点病院
	18	独立行政法人国立病院機構大阪医療センター	地域災害拠点病院
	19	大阪赤十字病院	地域災害拠点病院
	20	大阪市立大学医学部附属病院	地域災害拠点病院
	21	社会福祉法人恩賜財団済生会支部大阪府済生会千里病院	地域災害拠点病院
	22	大阪大学医学部附属病院	地域災害拠点病院
	23	大阪府三島救命救急センター	地域災害拠点病院
	24	大阪医科大学附属病院	地域災害拠点病院
	25	関西医科大学附属病院	地域災害拠点病院
	26	関西医科大学総合医療センター	地域災害拠点病院
	27	大阪府立中河内救命救急センター	地域災害拠点病院
	28	市立東大阪医療センター	地域災害拠点病院
	29	学校法人近畿大学医学部附属病院	地域災害拠点病院
	30	堺市立総合医療センター	地域災害拠点病院
	31	りんくう総合医療センター(大阪府泉州救命救急センター)	地域災害拠点病院
	32	大阪警察病院	地域災害拠点病院
	33	多根総合病院	地域災害拠点病院
○	34	岸和田徳洲会病院	地域災害拠点病院
○	35	大阪国際がんセンター	特定診療災害医療センター
○	36	大阪精神医療センター	特定診療災害医療センター
○	37	大阪はびきの医療センター	特定診療災害医療センター
○	38	大阪母子医療センター	特定診療災害医療センター
○	39	出光岸和田油槽所	製油所・油槽所
○	40	大阪国際石油精製大阪製油所	製油所・油槽所
○	41	JXTG大阪油槽所	製油所・油槽所
○	42	JXTG堺製油所	製油所・油槽所
○	43	コスモ堺製油所	製油所・油槽所

1. 前提条件(啓開ルート計画)

道路啓開の目標

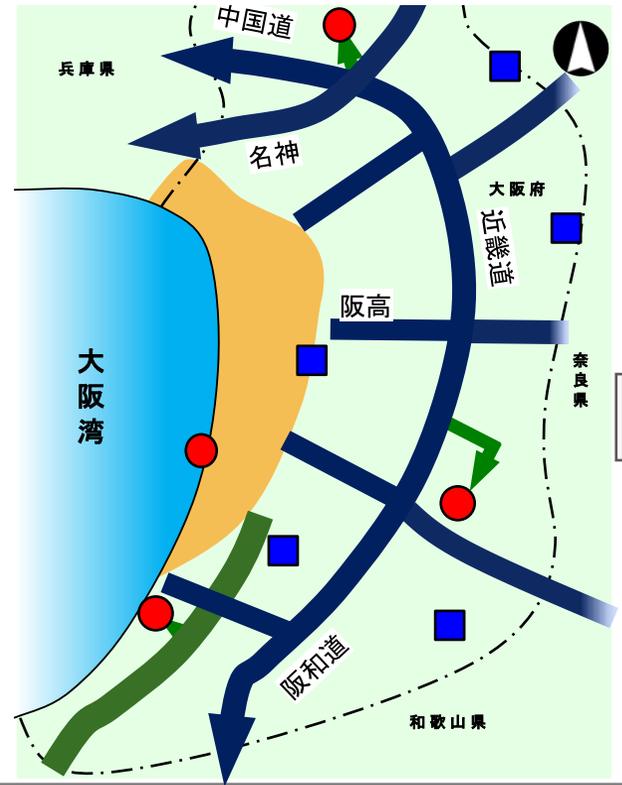
➤ 発災後72時間以内に広域緊急交通路等の道路啓開を完了

	: 浸水想定区域		: 広域防災拠点		: 後方支援拠点等
	: 緊急輸送ルート(自動車専用道路)		: 拠点へのルート(重点14路線)		: 津波浸水区域内のルート

STEP1 発災後24時間

【緊急輸送ルート及び広域防災拠点等へのルート(浸水区域外)を確保(目標)】

- 広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)のうち内閣府が指定した緊急輸送ルート※1、広域防災拠点等へのルートを啓開。
- 浸水区域外の被災状況調査を開始。



STEP2 発災後48時間

【浸水区間外の後方支援活動拠点、災害拠点病院へのルートを確保】

- 後方支援、災害拠点病院へのルートを啓開。
- 津波警報解除後、津波浸水区域内を含む広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)全ての啓開を開始。



STEP3 発災後72時間

【広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)、広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院へのルートを確保】

- 浸水区域を含む道路啓開を完了。



※1: 緊急輸送ルート: 内閣府が選定した路線であり国土の骨格をなす幹線道路である高速道路、直轄国道を中心に全国から広域応援部隊や緊急物資輸送車両の広域的な移動の確保、甚大な地震・津波被害が見込まれる区域及び防災拠点に到達する路線。 ※図はイメージであり、具体的な拠点等を示すものではない。

1. 前提条件(啓開ルート計画)

道路啓開の目標(各STEPの詳細)

【STEP1⇒24時間以内完了目標】

広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)のうち緊急輸送ルート及び広域防災拠点へのルート(津波浸水区域外)を確保。

- 関係機関、災害協定業者と密接に連携した被災状況把握と情報共有。
- 被災状況に応じた道路啓開の優先順位の決定と、災害協定業者との連携による迅速な道路啓開作業の準備、及び浸水区域外の道路啓開。

【STEP2⇒48時間以内完了目標】

浸水区域外の広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)及び後方支援活動拠点、災害拠点病院を結ぶルートを確保。

- 救援・救助活動の主要拠点となる後方支援活動拠点、災害拠点病院へのルートを啓開。
- 津波浸水区域は、津波警報解除(東日本大震災では発災から約30時間後に解除)まで浸水区域手前で待機。
- 津波警報解除後から浸水区域の道路啓開に順次着手。

【STEP3⇒72時間以内完了目標】

広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)、広域防災拠点、後方支援活動拠点、災害拠点病院へのルートを全て確保。

- 浸水区域を含む道路啓開を完了。

1. 前提条件(啓開ルート計画)

広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)から拠点までのアクセスを考慮した啓開ルートの設定

(例) 広域防災拠点 大阪中部(八尾空港周辺)

広域緊急交通路
(自動車専用道路、
重点14路線)

新規追加
啓開路線



- 基幹広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 後方支援活動拠点
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 製油所・油槽所
- 広域緊急交通路:自動車専用道路
- 広域緊急交通路:一般道路:重点14路線
- 広域緊急交通路:一般道路:其他(拠点へのアクセスルート)
- 広域緊急交通路:一般道路:其他
- 緊急輸送ルート:自動車専用道路(中央防災会議幹事会指定)
- 緊急輸送ルート:一般道路(中央防災会議幹事会指定)
- 新規指定路線(拠点へのアクセスルート)

1. 前提条件(啓開ルート計画)

広域緊急交通路(重点14路線)から拠点へのアクセスルートの順位判定

- 各管理者等から提供頂いた資料等をもとに、主要拠点までの啓開ルートの優先順位を検討
- 順位付けは「橋梁被害」の状況のほか、「瓦礫」、「車両」、「斜面崩壊」を含めた啓開時間に着目した簡易判定により決定

簡易判定方法

- 1) ルート上の橋梁被害が「倒壊」、「落橋」の場合は、アクセスルートとして適用困難 ×
- 2) ルート上の橋梁被害が「段差(大)(中)(小)」の場合は、適用可能 ○
- 3) 通行可能なアクセスルートについて、「橋梁段差」、「瓦礫」、「車両」、「斜面崩壊」の啓開時間を算出し、トータルの啓開時間が短くなる経路から優先順位を設定

→ 拠点までのアクセスルートについて優先順位を設定。
被害が甚大で通行困難なルートが想定される場合は代替ルートを検討

1. 前提条件(啓開ルート計画)

拠点までのアクセスルートの啓開ルート順位設定の例

➤ 広域緊急交通路から拠点へのアクセスルートが複数考えられる場合、啓開するルートの優先順位を啓開時間が短い路線から机上判定

例1) 鶴見緑地への啓開ルート



凡例

- 基幹広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 後方支援活動拠点
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 製油所・油槽所
- △ 橋梁(落橋もしくは倒壊)
- △ 橋梁(段差大)
- △ 橋梁(段差中)
- △ 橋梁(段差小)
- 広域緊急交通路:自動車専用道路
- 広域緊急交通路:一般道路:重点14路線
- 広域緊急交通路:一般道路:其他(拠点へのアクセスルート)
- 広域緊急交通路:一般道路:其他
- 緊急輸送ルート:自動車専用道路(中央防災会議幹事会指定)
- 緊急輸送ルート:一般道路(中央防災会議幹事会指定)
- 新規指定路線(拠点へのアクセスルート)

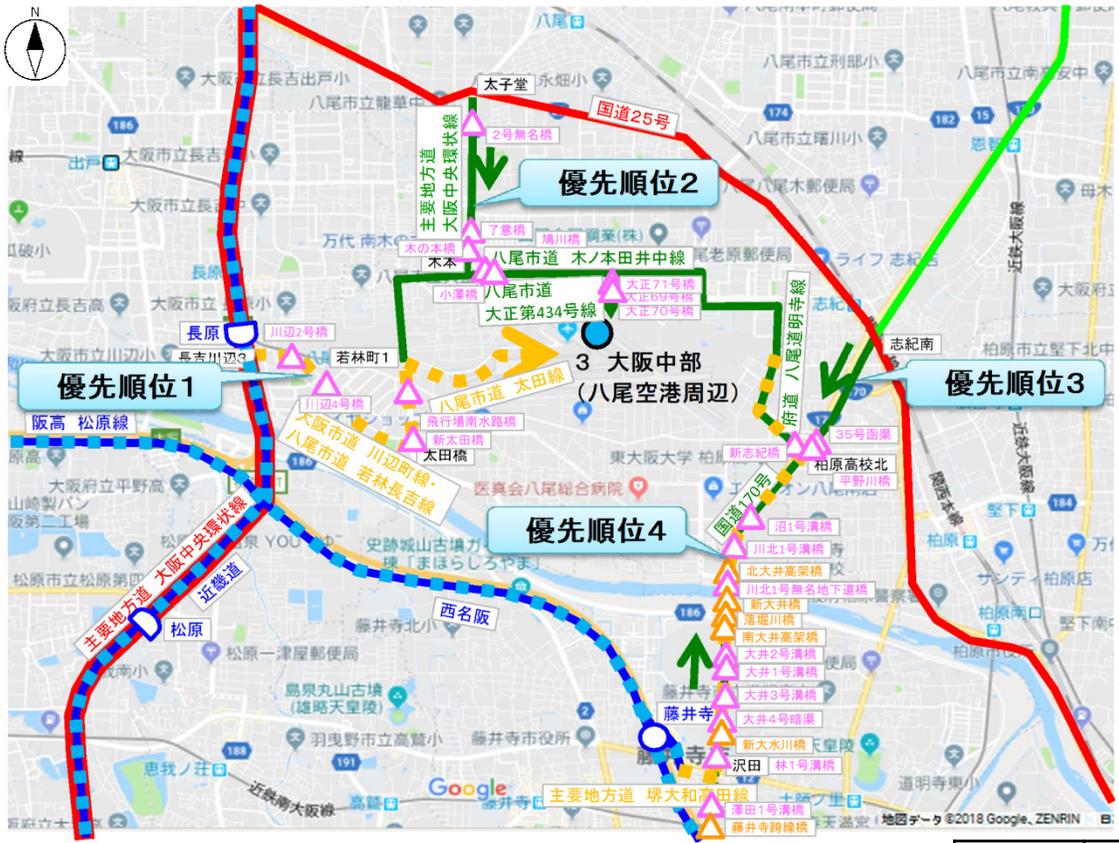
※1 重点14路線の被害状況によっては優先順位は変わる
 ※2 代表して橋梁被害判定を記載しているが、啓開時間には沿道施設倒壊(建物、電柱)、放置車両の処理時間も含む

アクセスルート	落橋・倒壊の有無	拠点までの距離(km)	橋梁数 ※2 (被害判定)	啓開時間(h)	優先度 ※1
西側南より	無	1.8	2 (段差中:2)	9.5	3位
西側北より	無	2.1	2 (段差中:2)	10.8	4位
東側より	無	1.1	3 (段差大:1,段差中:2)	8.2	2位
南側より	無	0.0	0	—	1位

1. 前提条件(啓開ルート計画)

拠点までのアクセスルートの啓開ルート順位設定の例

例2)大阪中部(八尾空港周辺)への啓開ルート



凡例

- 基幹広域防災拠点
- 広域防災拠点
- 後方支援活動拠点
- 基幹災害拠点病院
- 地域災害拠点病院
- 特定診療災害医療センター
- 製油所・油槽所
- △ 橋梁(落橋もしくは倒壊)
- △ 橋梁(段差大)
- △ 橋梁(段差中)
- △ 橋梁(段差小)
- 広域緊急交通路:自動車専用道路
- 広域緊急交通路:一般道路:重点14路線
- 広域緊急交通路:一般道路:其他(拠点へのアクセスルート)
- 広域緊急交通路:一般道路:其他
- ⋯ 緊急輸送ルート:自動車専用道路(中央防災会議幹事会指定)
- ⋯ 緊急輸送ルート:一般道路(中央防災会議幹事会指定)
- 新規指定路線(拠点へのアクセスルート)

※1 重点14路線の被害状況によっては優先順位は変わる
 ※2 代表して橋梁被害判定を記載しているが、啓開時間には沿道施設倒壊(建物、電柱)、放置車両の処理時間も含む

アクセスルート	落橋・倒壊の有無	拠点までの距離(km)	橋梁数※(被害判定)	啓開時間(h)	優先度※2
西側より	無	2.7	4 (段差大:4)	19.1	1位
北側より	無	2.2	8 (段差大:8)	24.1	2位
東側より	無	3.3	6 (段差大:6)	25.3	3位
南側より	無	4.9	17 (段差大:12、段差中:5)	47.2	4位

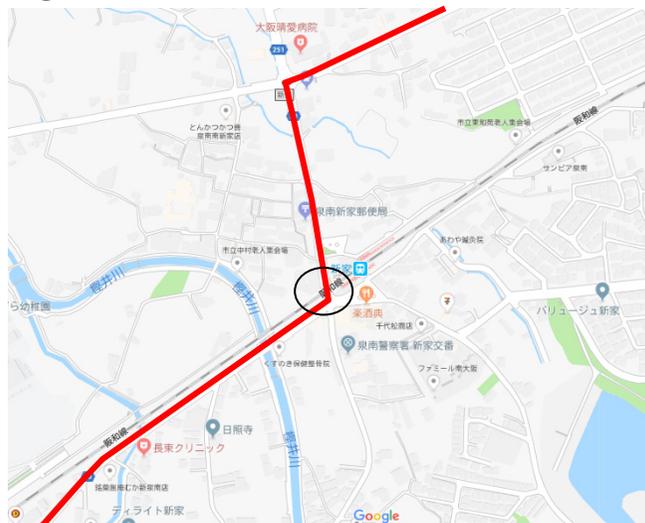
1. 前提条件(啓開ルート計画)

啓開ルートの踏切遮断の対応

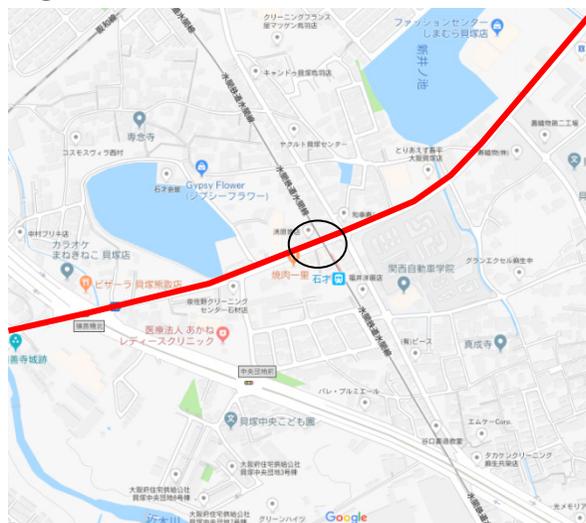
- 広域緊急交通路(重点14路線)にある踏切は3箇所
- (重点14路線から拠点へのアクセスルートには踏切なし)
- 今後、踏切遮断の早期解消に向け検討していく

番号	道路管理者	路線名(道路名)	場所	鉄道事業者	鉄道路線名	踏切名
①	大阪府	府道30号大阪和泉泉南線	大阪府泉南市新家中村2960-4	西日本旅客鉄道	阪和線	新家南一
②	大阪府	府道30号大阪和泉泉南線	大阪府貝塚市石才656	水間鉄道	水間線	海塚9号
③	大阪市	府道30号大阪和泉泉南線	大阪府大阪市住吉区沢ノ町1丁目10-12	南海電気鉄道	高野線	沢ノ町4号

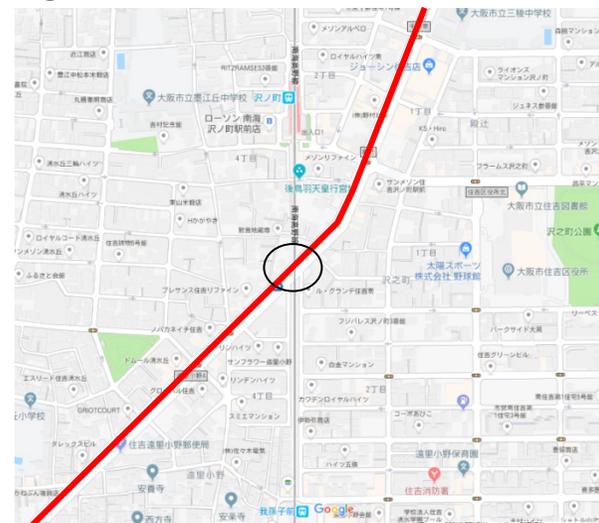
①



②



③



1. 前提条件(啓開ルート計画)

長期浸水箇所の詳細の啓開作業に関する検討

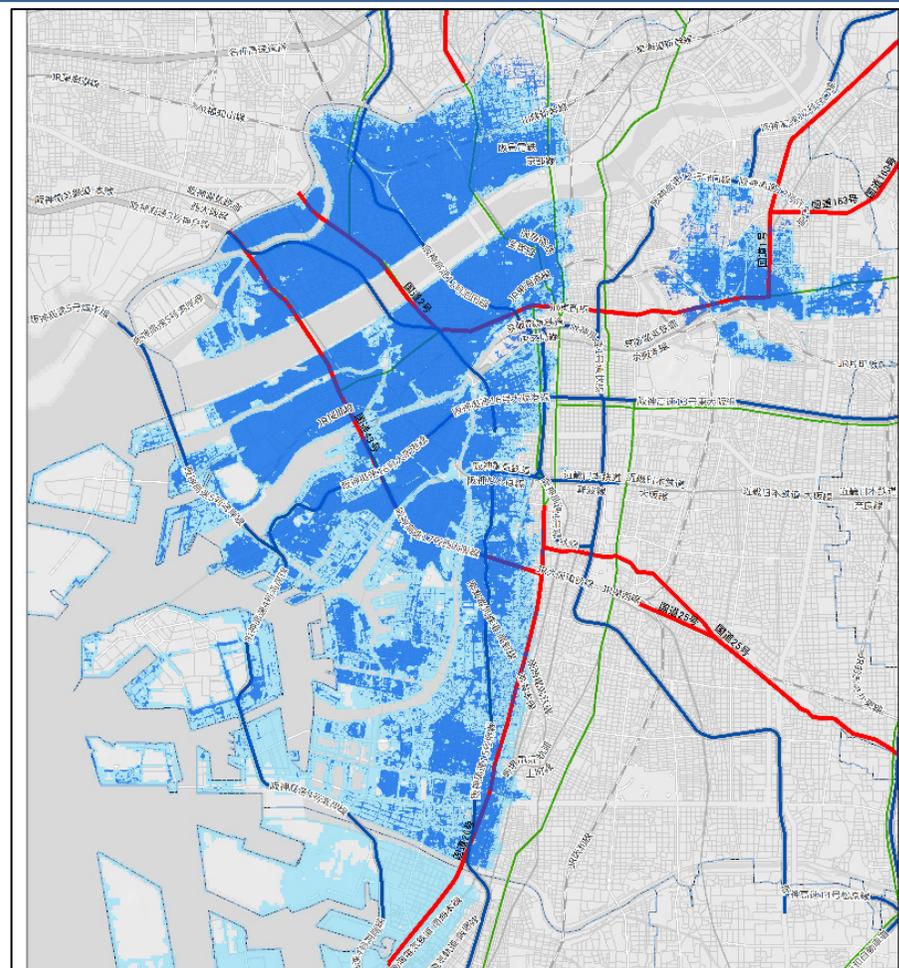
- 「大阪府南海トラフ巨大地震対策等検討部会」で公表されている浸水範囲をもとに啓開路線の長期浸水箇所への進出方法を検討

- ・ 長期浸水箇所について、大阪府での公表データをベースに国交省が検討した結果を用いる

※淀川管内洪水氾濫解析業務 報告書(国交省淀川河川事務所)より

長期浸水

- 地震及び津波による、広域な地盤沈下や防潮堤等の被災により長期の湛水が想定
- 排水ポンプが停止、堤防応急復旧が難しい状況での発災72時間後の津波浸水想定区域を長期浸水範囲として算定



■ 津波浸水想定区域
■ 長期浸水範囲

図 対象道路と津波浸水想定区域図の整理例

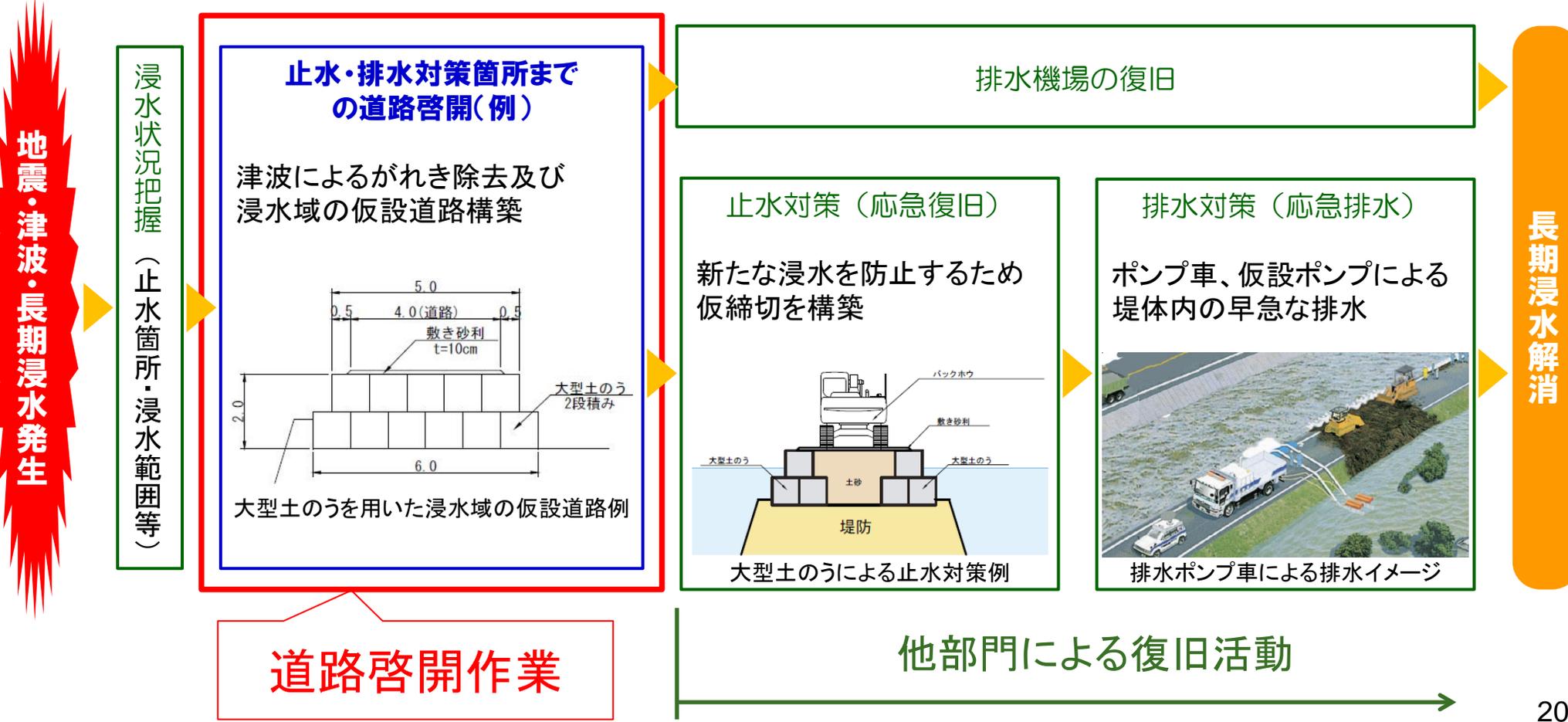
1. 前提条件(啓開ルート計画)

長期浸水箇所の路線の啓開作業に関する検討

- 津波浸水後に自然排水が困難な啓開路線の進出方法の検討、止水・排水作業を見据えたアクセス路線の調整を今後行う

浸水域の止水・排水作業の流れ

出典:「南海地震長期浸水対策検討結果」(H25.3 高知県)



地震・津波・長期浸水発生

浸水状況把握 (止水箇所・浸水範囲等)

止水・排水対策箇所までの道路啓開(例)

津波によるがれき除去及び浸水域の仮設道路構築

大型土のうを用いた浸水域の仮設道路例

道路啓開作業

排水機場の復旧

止水対策 (応急復旧)

新たな浸水を防止するため仮締切を構築

大型土のうによる止水対策例

排水対策 (応急排水)

ポンプ車、仮設ポンプによる堤体内の早急な排水

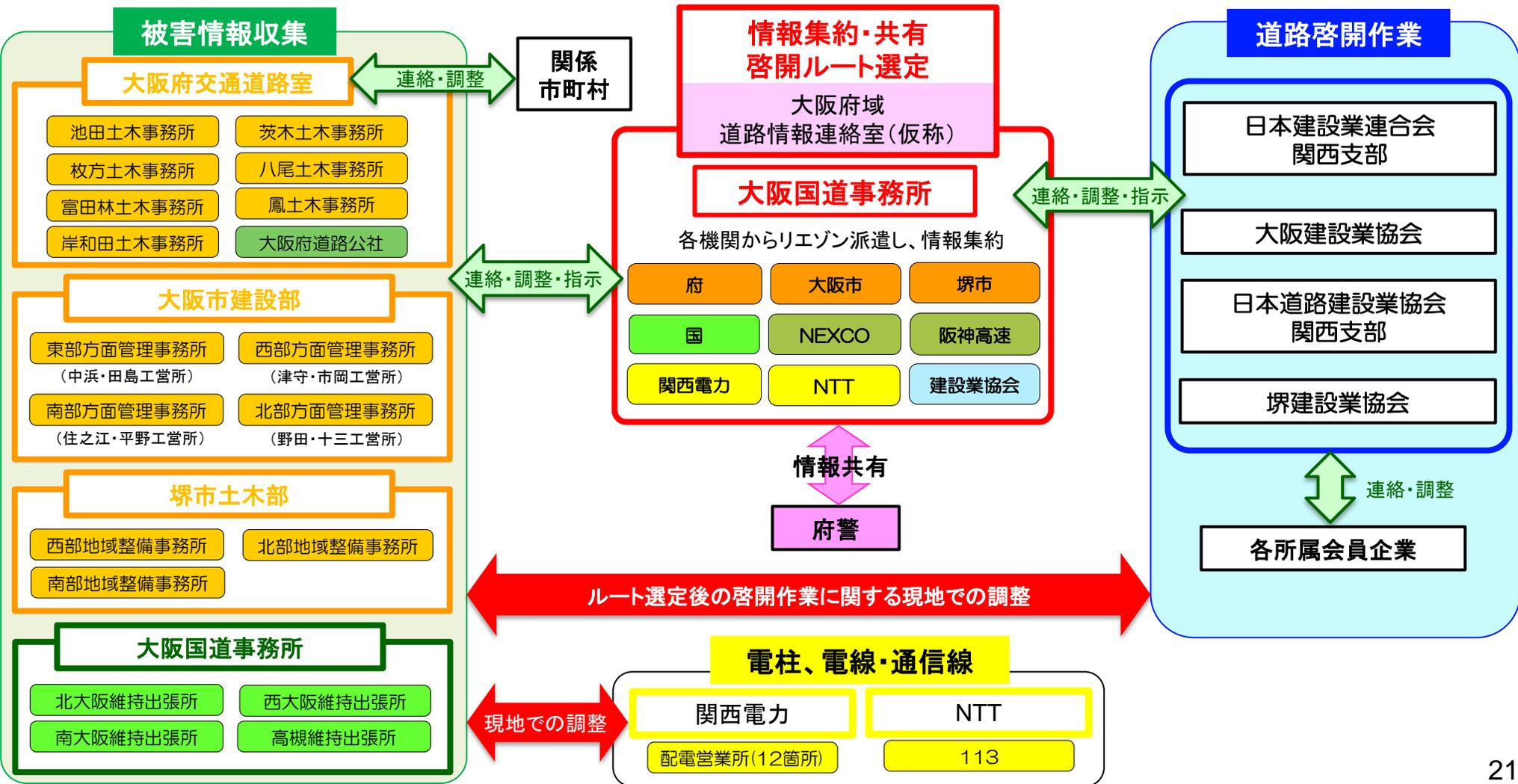
排水ポンプ車による排水イメージ

他部門による復旧活動

長期浸水解消

1. 前提条件(情報収集・連絡・連携)

- 関係機関で構成した情報一元化窓口“大阪府域道路情報連絡室(仮称)”を「大阪国道事務所」に設置し、情報集約・共有を図り啓開ルートを選定、指示していく
- 今後も、より良い情報共有、一元化の方法について検討を続ける



1. 前提条件(情報収集・連絡・連携)

- 被害状況の収集方法手段について、現状で利用可能な手段を用いる
- 今後も有用な手段が開発等された場合は、随時更新していく

被害状況の収集手段

緊急パトロール(協定業団体含む)による現地調査

道路管理者や協定業団体、委託業者等による緊急点検調査

- ・パト車
- ・徒歩
- ・防災二輪車
- ・参集途上調査

ヘリコプターによる上空からの調査

国、自治体、警察、自衛隊等による上空からの調査

CCTVからの情報

国、自治体、警察が管理しているCCTVからの調査

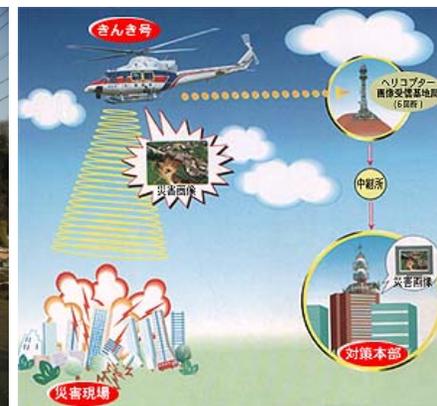
テレビ、ラジオ等報道機関、SNS等からの情報

- ・マスメディアからの災害情報
- ・対災害SNS情報分析システム(DISAANA)の活用

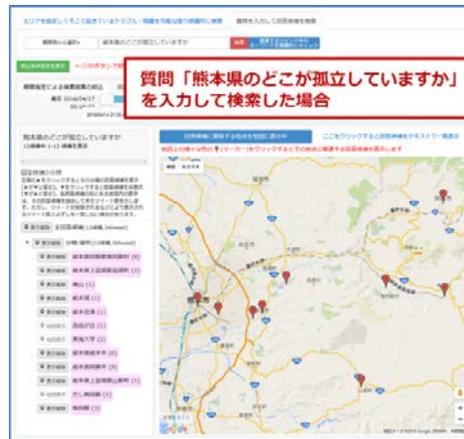
○緊急パトロール等による調査



○ヘリコプターによる調査



○対災害SNS情報分析システム(DISAANA)の活用



twitterの投稿内容をリアルタイムに分析し、エリアを指定することにより、災害に関する問題・トラブルを自動的に抽出し、リスト形式又は地図形式で表示

<活用事例>

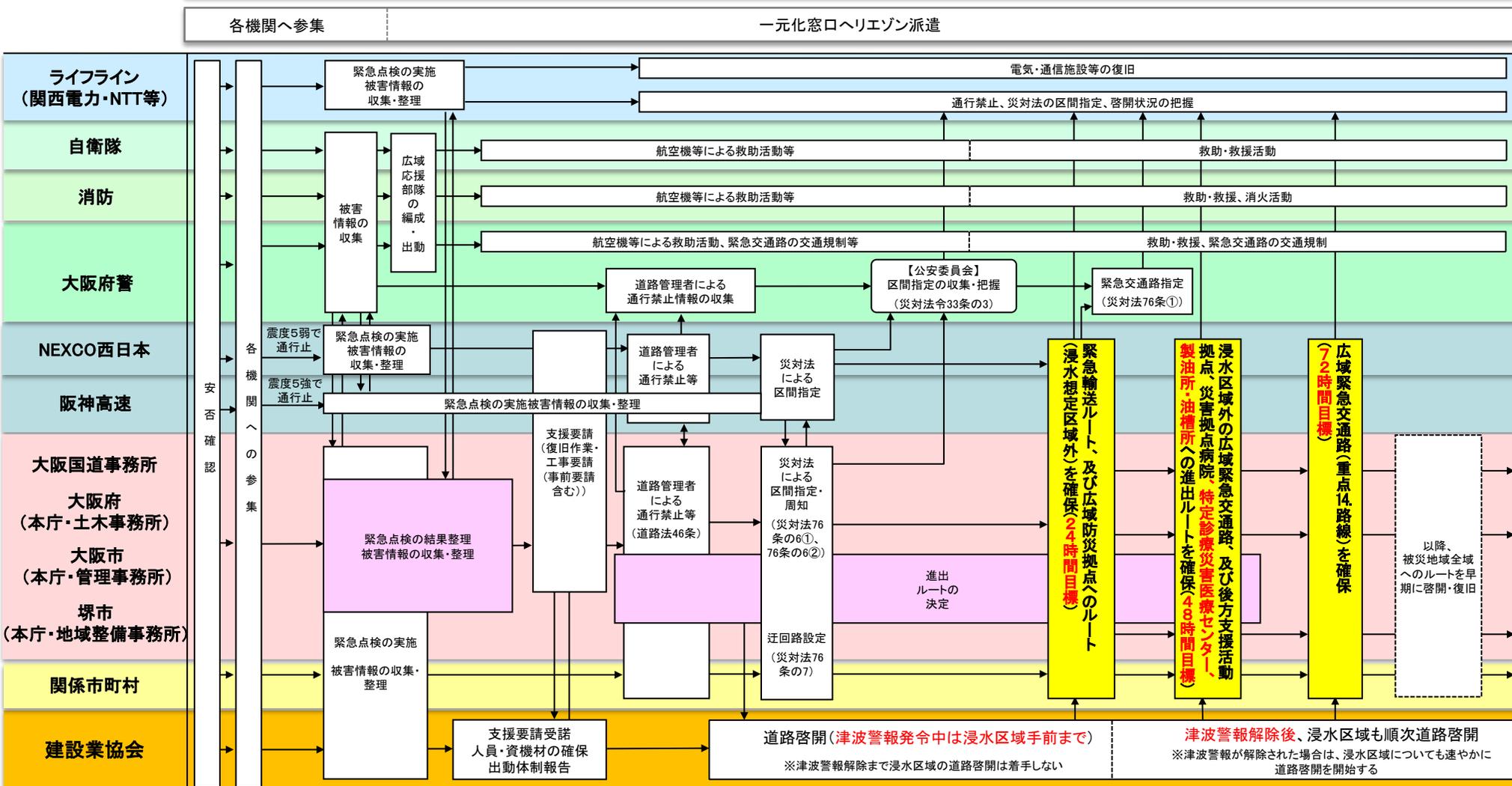
- ・内閣府：熊本地震(H28.4)の際に、指定避難所以外でのニーズ把握等に活用
- ・大分県：阿蘇山の爆発的噴火や日向灘を震源とする地震(H28.10)の際に、県内の被害情報の把握のため活用

出典) 国立研究開発法人情報通信研究機構: DISAANAホームページ
(<https://disaana.jp/>)

1. 前提条件(啓開作業計画)

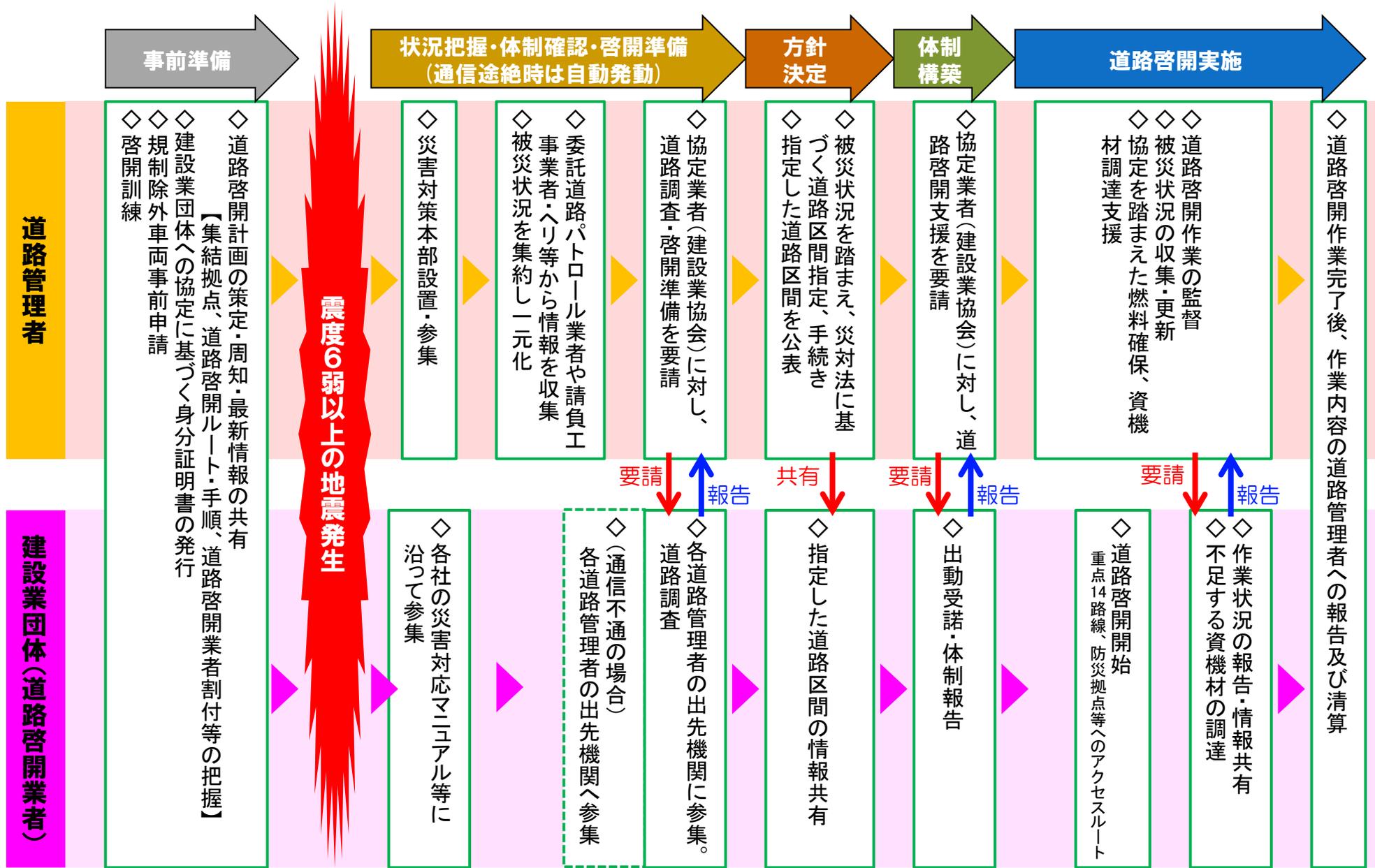
タイムライン

- ▶ 発災後、各機関へ参集し、緊急点検の実施・被害情報の収集に着手
- ▶ 72時間以内を目標に、道路啓開を完了



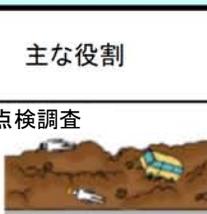
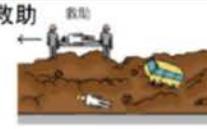
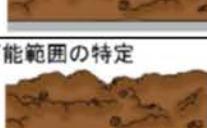
上記タイムラインは、各機関による活動事例として作成したものであり、実際の被災状況により相違があることに留意が必要。

1. 前提条件(啓開作業計画)



1. 前提条件(啓開作業計画)

➤ 道路管理者が行うガレキ撤去前(又は同時)に、人命救助等を警察、消防、自衛隊が実施

状況模式図	役 割			
	道路管理者 (災害協定業者)	警察	消防	陸上自衛隊
主な役割 	パトロール、ガレキ撤去	人命救助・財産物移動	人命救助	人命救助 (災害派遣:警察・消防の 権限の一部行使)
1. 緊急点検調査 	①パトロールによる被災状況の確認 ↓ ②要救助者の発見、関係機関への通報	—	—	—
2. 人命救助 	—	③通報を受け、現地への出動	③通報を受け、現地への出動	③通報を受け、現地への出動
④ガレキ内の捜索、救助、蘇生活動(協働作業)				
⑤病院への救急搬送				
3. 心肺停止状態の方の搬送 	—	⑥ガレキ内からの搬出(協働作業)		
⑦搬送				
(⑧搬送先での検視) ※検視後の安置、遺族への引渡しは市町村が行う。				
4. 財産物の移動 	⑨放置車両の移動・撤去 ※災害対策基本法の改定により、道路 管理者が車両を移動できることとな った。	⑨放置車両の移動・撤去	—	—
5. 啓開可能範囲の特定 	—	⑩ガレキ内の人、財産物が無いことを確認。	—	—
6. ガレキの撤去 	⑪ガレキを撤去。	—	—	—

1. 前提条件(啓開作業計画)

道路啓開作業

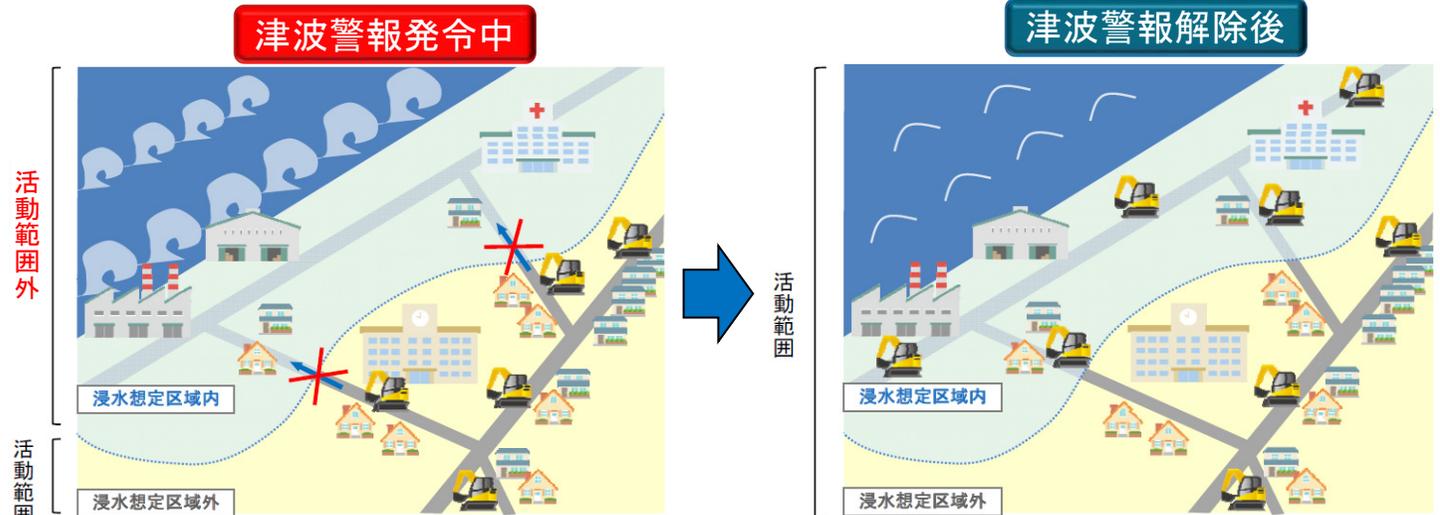
➤ 緊急点検は優先順位をつけ、迅速に「広く浅く」把握する

留意点

- ◆ 参集途上調査や道路利用者、近隣住民からの通報等による情報、あらかじめ点検することとしている箇所(二次災害危険箇所等)等を考慮したうえで優先順位※を付け、できるだけ早期に全体を「広く浅く」把握し、その後詳細に把握する。(応急復旧、本復旧に必要な構造物本体の詳細調査は、道路啓開作業後に別途専門技術者に委ねる。)
- ◆ 災害協定締結業団体は、国や府市等からの要請により調査開始を基本とするが、業団体の準備が整った時点において、国や府市との連絡不通などの状況の場合は、要請を待たずに現地調査を行い定期的に報告する。
- ◆ 津波警報が発表された場合、浸水が予想される地域の調査は津波警報解除後に実施する。

※緊急点検調査に関する基本的な優先順位は、

- ① 広域緊急交通路(自動車専用道路、重点14路線)、防災拠点等へのアクセスルート
 - ② 広域緊急交通路その他路線
 - ③ 広域緊急交通路以外の路線
- の順とする。



出典：震災伝承館(東北地方整備局HP)、四国地方整備局香川河川国道HP

1. 前提条件(啓開作業計画)

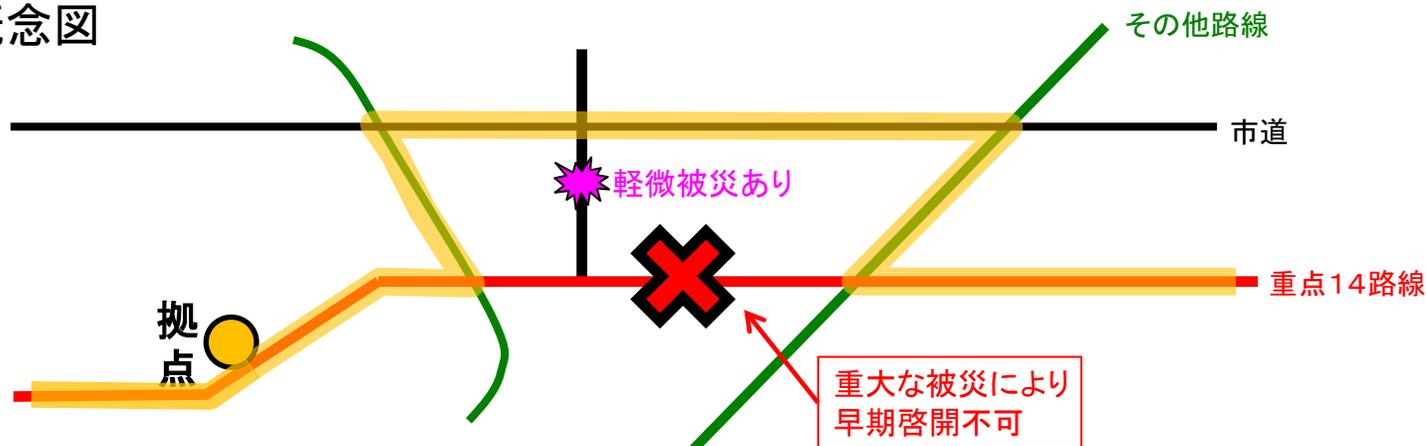
道路啓開作業

- 往路は迅速に全体概況を把握することを最優先する
- 復路は事前の点検予定箇所、往路で発見した詳細な点検が必要な箇所の点検を行う

留意点

- ◆ ① 往路は全体概況の把握を最優先し、以下のポイントを調査する。
 - ・ 主に目視により、通行の可否、重大な被害の有無、道路及び沿道状況を把握する。
 - ・ 通行可能状況及び被災状況等については逐次、各道路管理者の情報収集担当に報告する。
 - ・ 被災により早期の啓開が不可能と判断される場合は、被災が少なく啓開しやすい迂回ルートを確認し報告する。
- ◆ ② 復路は往路で発見した詳細点検が必要な箇所、あらかじめ点検が必要としている箇所限定し調査する。
 - ・ 橋梁等構造物は道路管理者として被災状況を確認した上で、安全性について判定し、通行規制や緊急措置等の必要性を判断する

概念図



凡例	
	点検調査ルート
	重大な被災
	軽微な被災

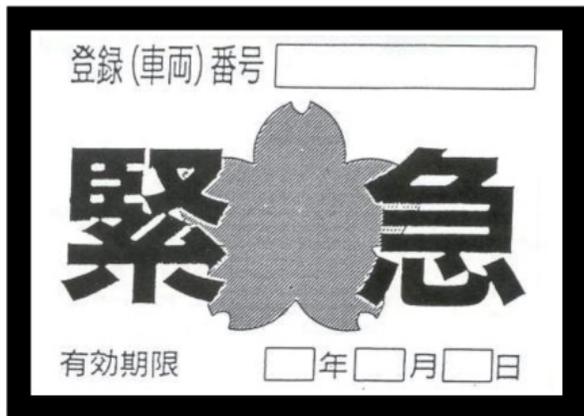
被害が少なく啓開しやすいルートを確認する

1. 前提条件(啓開作業計画)

道路啓開実施における各種手続き(事前準備)

➤ 緊急通行車両又は規制除外車両の届出

啓開実施者は、あらかじめ緊急通行車両又は規制除外車両の事前届出を行う。



緊急通行車両標章

別記様式第5号

災害対応策用 原子力災害対応策用 国民保護措置用 規制除外車両事前届出書 年 月 日 大阪府公安委員会 印 届出者住所 (電話) 氏名	() 第 号 災害対応策用 原子力災害対応策用 国民保護措置用 規制除外車両事前届出済証 左記のとおり事前届出を受けたことを証する。 年 月 日 大阪府公安委員会 印
番号標に表示 されている番号 車両の用途(緊急 輸送を行う車両に あっては、輸送人 員又は品名)	注意事項 1 災害対策基本法、原子力災害対策特別措置法又は武力攻撃事態 等における国民の保護のための措置に関する法律に基づく交通規 制が行われたときには、事前届出を行った警察署にこの緊急通行 車両等事前届出済証を提示して所要の手続を受けること。 2 特別な事情により事前届出を行った警察署で手続ができない場 合には、他の警察署等で手続を受けること。 3 届出内容に変更が生じ、又は届出済証を亡失し、滅失し、汚損 し若しくは破損した場合には、事前届出を行った警察署に届け出 て再交付の手続を受けること。 4 事前届出を受けた車両について、次のいずれかに該当するときは、速やかに事前届出を行った警察署に届出済証を返納すること。 (1) 規制除外車両として使用される車両に該当しなくなったとき。 (2) 当該車両が廃棄となったとき。 (3) その他緊急通行車両等としての必要がなくなったとき。
使用者 住所 () 局 番 氏名	
出 発 地	

規制除外車両事前届出書

※害に伴う緊急通行車両等の確認等事務処理要領の制定について(依命通達) 平成25年6月28日大阪府警

➤ 身分証明書の発行

放置車両の撤去に備え、啓開実施者に対し車両移動の身分証明書の発行を行う。

第 災 3-1 号

身分証明書

会社名： スバル興業株式会社 関西支社
 住 所： 大阪府大阪市北区末広町3-21

上記の者は、災害対策基本法第76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。

業務の名称： 国道2号他道路維持工事
 有効期間： 平成33年3月31日
 発行日： 平成30年4月1日
 発行者： 国土交通省近畿地方整備局
 大阪国道事務所長 印

例) 国交省発行の身分証

出典) 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29年12月 改訂版 国土交通省道路局

1. 前提条件(啓開作業計画)

協定に基づく現地状況調査の発動について

➤ 現地調査の発動タイミングの他事例(計画書・協定書)

- ① 対策本部・道路管理者からの要請で発動
⇒ 3例 (中部地整、沖縄県、大分県)
- ② 震度6弱以上を観測した場合に自動発動
⇒ 5例 (大阪国道、首都直下型、九州、和歌山県、徳島県)
- ③ 震度6弱以上を観測し、通信途絶の場合に自動発動
⇒ 1例 (香川県)
- ④ 震度5強以上を観測した場合に自主的に発動
⇒ 1例 (愛媛県)
- ⑤ 通信途絶の場合に自主的に発動
⇒ 1例 (高知県)
- ⑥ 南海トラフ地震発生後自動発動
⇒ 1例 (四国広域)

自動発動の基準として
震度6弱以上が多い

【参考】 気象庁震度階級関連解説表
(屋外の状況) に示された「震度6弱」

震度階級	屋内の状況
6弱	固定していない家具の大半が移動し、倒れるものもある。ドアが開かなくなることもある。

H30.6の大阪府北部の地震では震度6弱を観測したが、道路啓開が必要な道路被害無し

震度6弱以上を観測し通信途絶の場合、要請を待たず現地調査開始

1. 前提条件(啓開作業計画)

緊急点検の報告方法と報告内容

- 啓開担当社は、道路啓開対象路線に対し、主に目視による通行の可否確認後、**調査した区間と通行不可能状態の箇所**を随時、電話、電子メール、FAX等、**可能な手段を用い、道路管理者に状況を報告する**
- **全区間調査完了後もその旨報告**する。なお、通信不可の場合は連絡員での報告も考えられる

報告する内容

- 調査した区間及び異常箇所の位置
- 啓開による通行可否 (被災状況)
- 迂回路の有無
 - ある場合…〇〇から〇〇
 - ない場合…被害の少ない他道路を啓開(14路線以外も対象)

① 電話による報告文例 [啓開後通行可のケース]

〇〇建設 〇〇です。
 国道〇〇号の〇〇交差点～〇〇交差点は調査完了。××交差点から□□交差点間については、建物の外壁が崩れ現在通行不可能ですが、啓開が可能です。他道路は建物倒壊により通行不能です。

[啓開・通行不可・迂回路ありのケース]

〇〇建設 〇〇です。
 国道〇〇号の〇〇交差点～〇〇交差点は調査完了。国道〇〇号の〇〇市内〇〇交差点から□□交差点間については、〇〇橋落橋により現在通行不可能です。
 なお、隣接する△△橋を迂回すれば、当該区間を通過することが可能です。

② 電子メールによる報告文例 [啓開・通行不能・迂回路ありのケース]

題名:【被災状況】国道〇〇号(〇〇市)
本文:調査済区間: ××交差点～〇〇交差点
 異常箇所: 〇〇交差点～□□交差点(〇〇駅の西側)
 通行可否: 啓開・通行不能
 被災状況: 〇〇橋の落橋
 その他: △△橋迂回により当該区間の通過可能
 報告者: 〇〇建設 〇〇□090-〇〇〇〇-〇〇〇〇
添付:被災状況写真.jpg

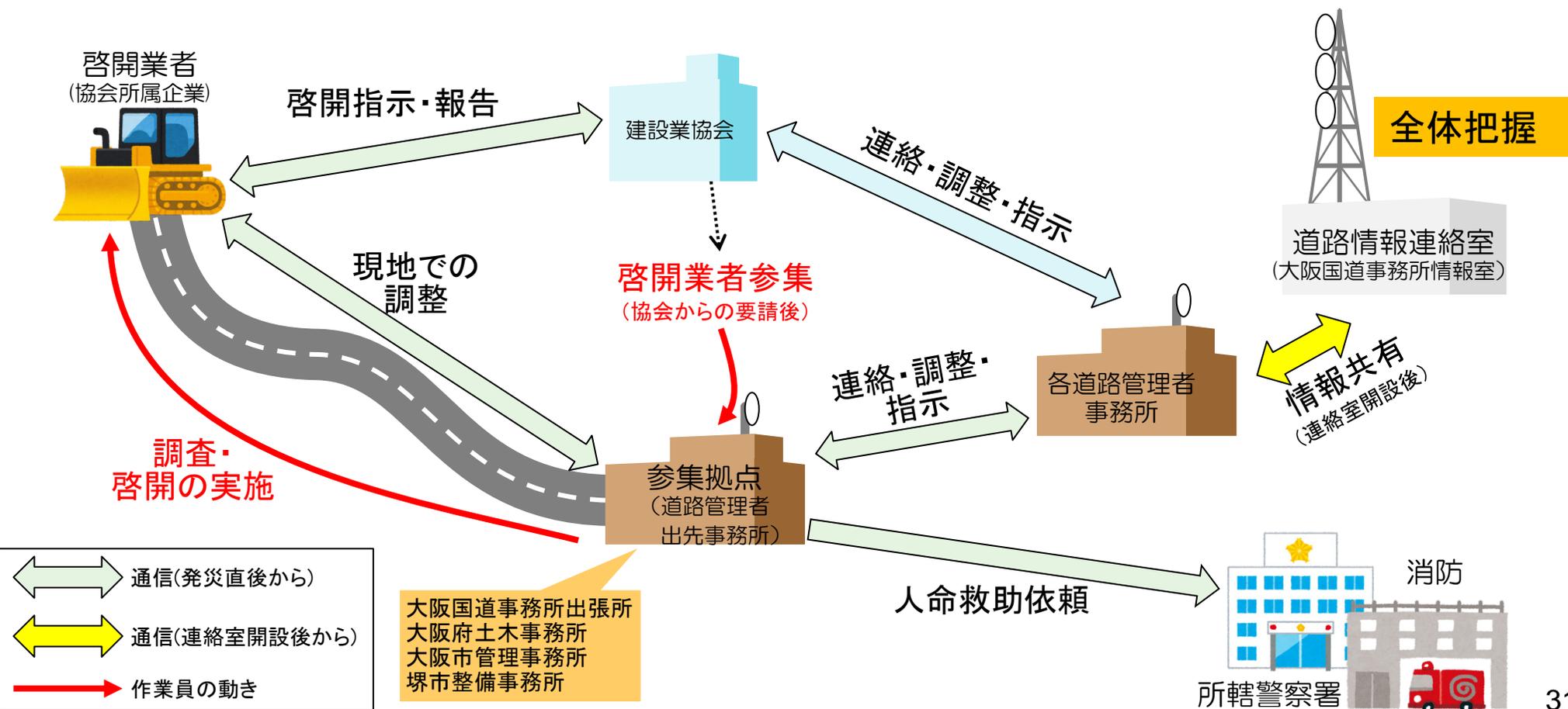
③ 電子メール(PC)・FAXによる報告文例

③ 道路緊急点検シート(案)			
点検者	点検日時	年 月 日 時 分	
路線名	異常箇所	(地先名・交差点名) ~	
		(目標物、目印など)	
被災程度	<input type="checkbox"/> 啓開後通行可 <input type="checkbox"/> 啓開・通行不能(迂回路あり) <input type="checkbox"/> 啓開・通行不能(迂回路なし)		
被災状況	<input type="checkbox"/> 落橋 <input type="checkbox"/> 傾斜 <input type="checkbox"/> 段差 <input type="checkbox"/> 陥没 <input type="checkbox"/> 建物倒壊 <input type="checkbox"/> 落下物・放置車両等障害物 <input type="checkbox"/> 跨道橋等の落下 <input type="checkbox"/> 崖崩れ <input type="checkbox"/> 火災 <input type="checkbox"/> 浸水 <input type="checkbox"/> その他()		
	概要:		
位置図(※該当する箇所を○で示す)		その他付図(詳細図)等があれば添付してください。	

1. 前提条件(啓開作業計画)

被災状況調査及び道路啓開作業時の情報共有体制の構築【通信可能な場合】

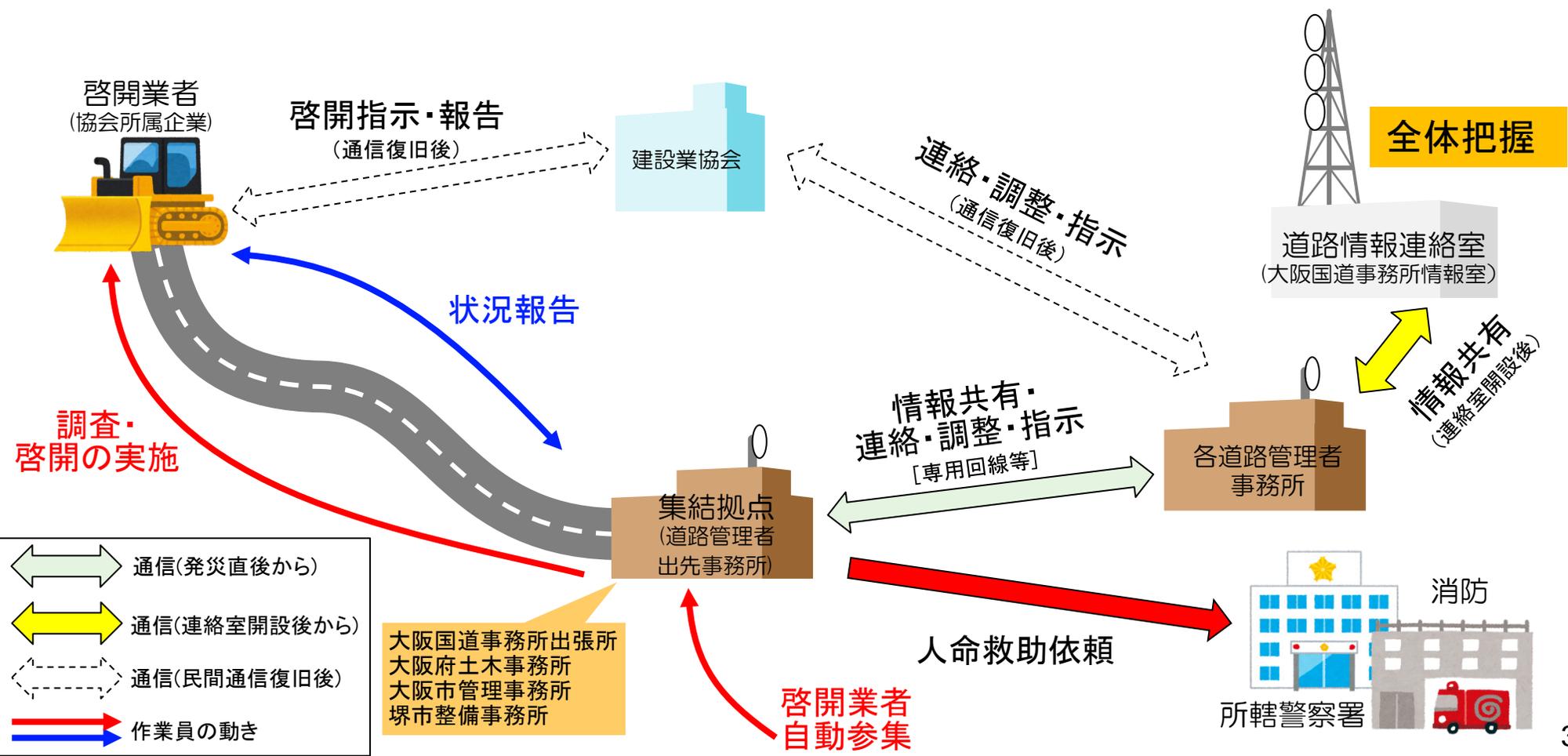
- 道路情報連絡室(仮称)開設前においても、連絡・調整・指示が確実に実施できる仕組みを構築
 - ・ 連絡室開設までは、各道路管理者(集結拠点)と建設業協会間で、調査・啓開に関する連絡・調整・指示
 - ・ 連絡室開設後、各道路管理者は連絡室に情報を伝達し、各道路管理者間で情報を共有化
- 調査・啓開中に要救助者やご遺体を発見した場合、警察、消防と一緒に実施することが基本



1. 前提条件(啓開作業計画)

被災状況調査及び道路啓開作業時の情報共有体制の構築【通信不通の場合】

- 通信途絶の場合においても、調査・啓開作業状況を確実に共有する仕組みを構築
 - ・ 作業員は定期的に集結拠点に集合し、道路管理者への作業状況確認、作業引継ぎを実施
 - ・ 集結拠点で共有した情報は、道路管理者が専用回線等にて連絡室へ伝達
 - ・ 通信復旧後、連絡室から建設業協会に情報を伝達



1. 前提条件(啓開作業計画)

発災後の参集拠点

- 発災後、啓開担当業者は建設協会からの要請を受け、参集拠点到参集(通信不通の場合は、自動参集)
- 参集拠点は、最寄りの啓開担当路線の道路管理者事務所・出先機関とする

集結拠点と啓開担当業者(メイン担当のみ掲載)

集結拠点	業者	集結拠点	業者
高槻維持出張所	安積建設	枚方土木事務所	GTK ③
	大成ロテック ①		世紀東急工業 ④
	大林道路 ①		大有建設
	日本道路 ①		日本道路 ②
西大阪維持出張所	明清建設	八尾土木事務所	NIPPO ②
	奥村組		佐藤渡辺 ②
	三井住友建設		東亜道路工業
	森組		大成ロテック ②
南大阪維持出張所	浅沼組 ①	富田林土木事務所	常盤工業
	竹中工務店		旭工建 ②
	南海辰村建設		鹿島道路 ②
	佐藤渡辺 ①		福田道路 ②
北大阪維持出張所	前田道路 ①	岸和田土木事務所	清水建設
	旭工建 ①		西松建設 ②
	三井住建道路		森本組
	鹿島道路 ①		大林組
池田土木事務所	鉄建建設	津守工営所	村本建設
	東洋建設		熊谷組
	福田道路 ①		鴻池組
	NIPPO ①		浅沼組 ②
茨木土木事務所	ハンシン建設	野田工営所	安藤・間
	西松建設 ①		戸田建設
	青木あすなろ		大成建設 ②
	銭高組		大鉄工業
高槻維持出張所	大成建設 ①	十三工営所	大豊建設
	GTK ①		長谷エコポリューション
	フジタ		飛鳥建設
	世紀東急工業 ①		鹿島建設
西大阪維持出張所	大林道路 ②	西部地域整備事務所	西武建設
	北川HT		東急建設
	世紀東急工業 ②		堺建協 ①
	前田道路 ②		堺建協 ②
池田土木事務所	大林道路 ③	北部地域整備事務所	
	GTK ②		
	昭建		
	世紀東急工業 ③		

※重点14路線啓開主担当のみ掲載
 ・青字業者=大阪建設業協会所属
 ・黒字業者=日本道路建設業協会所属
 丸数字は同一業者が複数拠点到分散参集

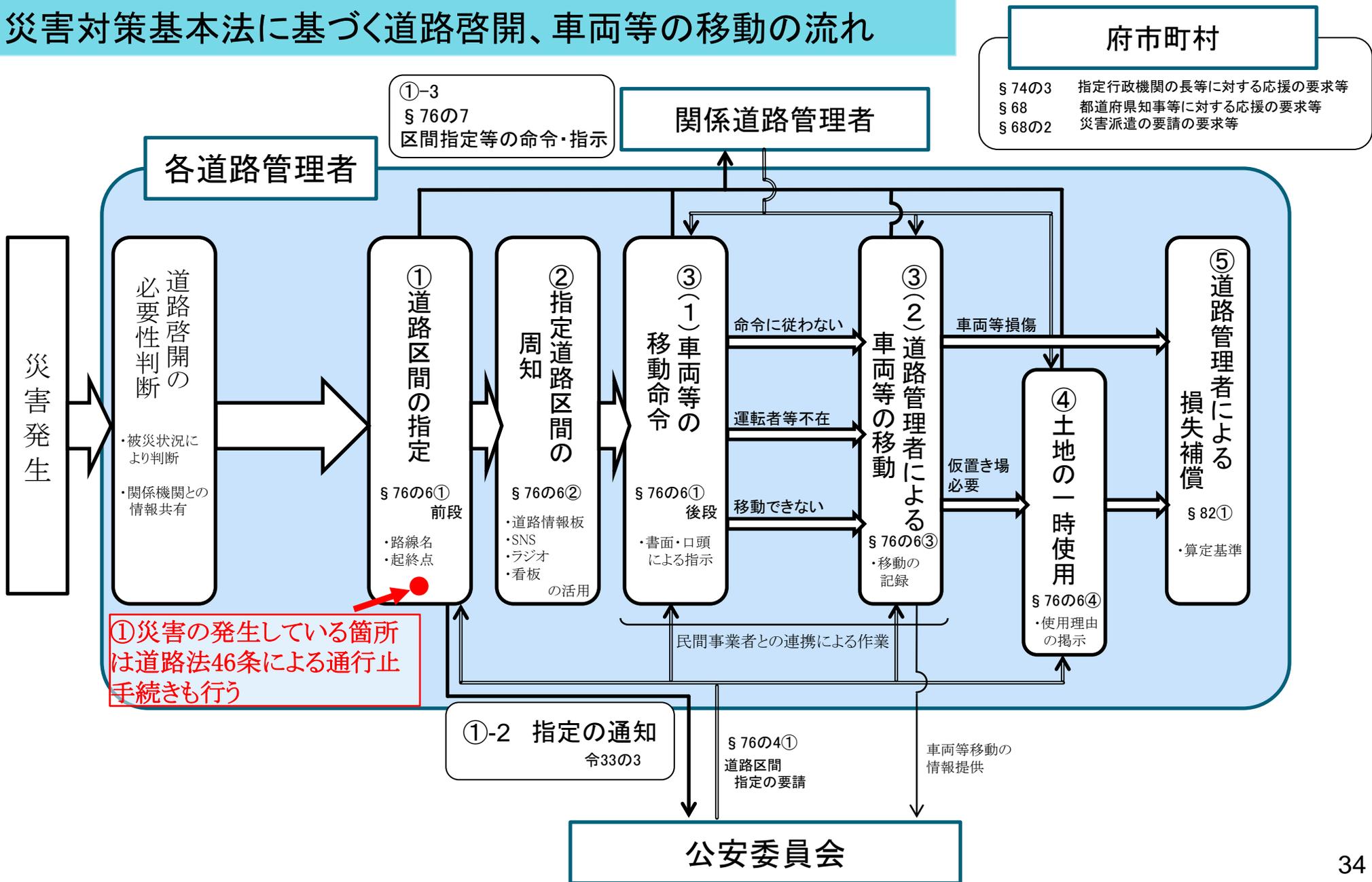
例 大阪府南部地域の集結拠点(案)



集結拠点	集結業者	啓開担当重点14路線
南大阪維持出張所	旭工建・三井住建道路・鹿島道路・鉄建建設・東洋建設・福田道路・NIPPO	国道26号[堺市以南]
富田林土木事務所	大成ロテック	大阪中央環状線[松原市]
岸和田土木事務所	常盤工業	大阪和泉泉南線[高石市・和泉市]
西部地域整備事務所	鹿島道路・福田道路	大阪和泉泉南線[岸和田市以南]
北部地域整備事務所	旭工建	泉佐野岩出線
	堺建協	国道310号[堺区]
		大阪和泉泉南線[堺区・西区]
		大阪中央環状線[堺区]
	堺建協	大阪中央環状線[北区]

1. 前提条件(啓開作業計画)

災害対策基本法に基づく道路啓開、車両等の移動の流れ



1. 前提条件(啓開作業計画)

放置車両以外の障害物の対応

(1) 貴重品等

- 道路啓開作業中に貴重品等を発見した場合は警察に届ける

(2) 危険物(ガスを含む)

- 啓開実施者は、がれき内に爆発性・引火性の物体がまぎれている可能性があり、爆発や有毒ガス発生のおそれもあるため、撤去にあたっては慎重に作業を行う
- 道路啓開作業時に異臭(刺激臭、芳香臭等)を感じた場合には直ちに作業を中断、隔離距離をとり、異臭元となる管理者もしくは各消防(局)本部に連絡を行う

(3) 地下埋設物(水道施設・下水道施設)

- 道路啓開作業中に水道施設・下水道施設の異常を発見した際には、各道路管理者へ連絡する
- 道路管理者はライフライン事業者(広域水道企業団・各市町村)への連絡を行う

(4) 電柱及び電線、通信線

- 緊急交通路状に電柱の倒壊や折損、傾斜により啓開出来ない区間がある場合は、各道路管理者へ連絡する

1. 前提条件(啓開作業計画)

拠点までのアクセスルートの啓開担当区間の設定

- 建設業協会の協力を得て、啓開担当区間の設定を完了(計49者)
- 重点14路線啓開後、引き続き拠点までのアクセスルートを啓開
- アクセスルートの啓開は、アクセスルートに近接する重点14路線の啓開担当業者が基本的に担当

拠点までのアクセスルート啓開担当業者

拠点	拠点分類	アクセスルート啓開担当業者	所属	拠点	拠点分類	アクセスルート啓開担当業者	所属
1 堺泉北港堺2区	基幹広域防災拠点	NIPPO	道	22 大阪大学医学部附属病院	地域災害拠点病院	昭建	道
2 大阪北部	広域防災拠点	世紀東急工業	道	23 大阪府三島救命救急センター	地域災害拠点病院	(重点14路線沿い)	—
3 大阪中部(八尾空港周辺)	広域防災拠点	大阪市域 浅沼組	大	24 大阪医科大学附属病院	地域災害拠点病院	大成ロテック	道
		大阪市外 佐藤渡辺	道	25 関西医科大学附属病院	地域災害拠点病院	日本道路	道
4 大阪南部(りんくうタウン)	広域防災拠点	旭工建	道	26 関西医科大学総合医療センター	地域災害拠点病院	大林道路	道
5 日本万国博覧会記念公園	後方支援活動拠点	世紀東急工業	道	27 大阪府立中河内救命救急センター	地域災害拠点病院	(重点14路線沿い)	—
6 服部緑地	後方支援活動拠点	東亜道路工業	道	28 市立東大阪医療センター	地域災害拠点病院	(重点14路線沿い)	—
7 大阪城公園	後方支援活動拠点	大林組	大	29 近畿大学医学部附属病院	地域災害拠点病院	常盤工業	道
		大阪市域 清水建設	大	30 堺市立総合医療センター	地域災害拠点病院	堺建協	堺
8 鶴見緑地	後方支援活動拠点	大阪市外 戸田道路	道	31 りんくう総合医療センター	地域災害拠点病院	旭工建	道
		鴻池組	大	32 大阪警察病院	地域災害拠点病院	奥村組	大
9 長居公園	後方支援活動拠点	大林道路	道	33 多根総合病院	地域災害拠点病院	西側ルート 長谷工コーポレーション	大
10 寝屋川公園	後方支援活動拠点	佐藤渡辺	道			東側ルート 安藤・間	大
11 久宝寺緑地	後方支援活動拠点	日本道路	道	34 岸和田徳洲会病院	地域災害拠点病院	福田道路	道
12 山田池公園	後方支援活動拠点	(重点14路線沿い)	—	35 大阪国際がんセンター	特定診療災害医療センター	大林組	大
13 大泉緑地	後方支援活動拠点	常盤工業	道	36 大阪精神医療センター	特定診療災害医療センター	日本道路	道
14 錦織公園	後方支援活動拠点	鹿島道路	道	37 大阪はびきの医療センター	特定診療災害医療センター	前田道路	道
15 蜻蛉池公園	後方支援活動拠点	(重点14路線沿い)	—	38 大阪母子医療センター	特定診療災害医療センター	堺建協	堺
16 急性期・総合医療センター	基幹災害拠点病院	戸田建設	大	39 出光岸和田油槽所	製油所・油槽所	大成ロテック	道
17 大阪市立総合医療センター	地域災害拠点病院	大林組	大	40 大阪国際石油精製大阪製油所	製油所・油槽所	三井住建道路	道
18 大阪医療センター	地域災害拠点病院	熊谷組	大	41 JXTG大阪油槽所	製油所・油槽所	NIPPO	道
19 大阪赤十字病院	地域災害拠点病院	森本組	大	42 JXTG堺製油所	製油所・油槽所	堺建協	堺
20 大阪市立大学医学部附属病院	地域災害拠点病院	昭建	道	43 コスモ堺製油所	製油所・油槽所	堺建協	堺
21 済生会千里病院	地域災害拠点病院						

「大阪府域道路啓開協議会」設立趣意書

平成 23 年 3 月、太平洋三陸沖を震源とする東日本大震災が発生し、震度 7 にも及ぶ地震動に加え想定を超えた津波により、東日本一帯が甚大な被害となった。また、平成 28 年 4 月には、熊本、大分を震源とする内陸型地震が発生し、震度 7 を 2 回観測されるなど甚大な被害となった。

これらの被害と教訓を踏まえ、大阪府内においては、国、府及び各市町村をはじめとする行政機関及び関係業団体等が連携・協力して大地震を想定した対策を推進しているところである。

このような大規模災害時の状況下においては、救助・救援活動に必要な道路の通行の確保と迅速な情報共有が重要である。東日本大震災では、道路管理者、自衛隊、警察、県市町村の関係機関、建設会社等それぞれの連携により、早期に道路啓開を完了し、救助・救援活動に大きく貢献した。

こうした状況から、大規模な道路災害に対して、関係行政機関及び関係業団体等の連携・協力により、道路啓開を強力かつ着実に推進することを目的に、道路法第 28 条の 2 に基づき「大阪府域道路啓開協議会」を設置するものである。

「大阪府域道路啓開協議会」規約

（名称）

第1条 道路法（昭和27年法律第180号）第28条の2の規定に基づき、「大阪府域道路啓開協議会」（以下、「協議会」という。）を組織する。

（目的）

第2条 協議会は、大規模な道路災害に対する広域緊急交通路（重点14路線）並びにそれらに接続する一般国道、府道及び市町村道その他道路（以下、「啓開道路」という。）の道路啓開を迅速に実施するための道路啓開計画及び行動指針の策定並びにその実施に関し必要な事項を協議することを目的とする。

（協議事項）

第3条 協議会は、第2条の目的を達成するため、次の事項について協議を行うものとする。

- （1）道路啓開が想定される路線の優先順位の設定及びその方策並びに実施に関すること
- （2）道路啓開における関係行政機関・関係業団体等の役割分担及び行動スケジュール計画並びに情報収集・共有に関すること
- （3）道路啓開計画及び行動指針の関係地域への周知等情報提供に関すること
- （4）その他前条に目的を達成するために必要な事項

（組織）

第4条 協議会は、別紙に掲げる者（以下、「構成員」という。）をもって組織する。

- 2 協議会には会長、副会長を置くものとし、会長は近畿地方整備局道路部長を、副会長は大阪府都市整備部長をもって充てる。
- 3 会長は、本会議を代表し会務を総理する。
- 4 会長に事故等があるときは、副会長がその職務を代理する。

（会議）

第5条 協議会の本会議は、会長が招集する。

- 2 構成員は、その指名した者を代理として会議に出席させることができるものとする。
- 3 会長は、必要に応じ構成員以外の者の本会議への出席を求めることができる。

（幹事会）

第6条 協議会には、幹事会を設置することができるものとする。

- 2 幹事会は、協議会の円滑な運営の補助を目的とするものとする。
- 3 幹事会の運営に関し必要な事項は、幹事長が幹事会に諮って定めるものとする。

(事務局)

第7条 協議会の庶務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2 協議会の事務局は国土交通省近畿地方整備局道路部道路管理課、国土交通省近畿地方整備局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及び堺市建設局土木部土木監理課に置くものとする。

3 会長は、必要に応じ事務局に会議を開催させることができる。

(規約の改正その他)

第8条 本規約の改正等は、会長が協議会に諮って行うものとする。

2 本規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、その都度会長が協議会に諮って定めるものとする。

(附則)

本規約は、平成29年11月28日から施行する。

大阪府域道路啓開協議会 名簿

(順不同)

機関名	役職	備考
近畿地方整備局 道路部	道路部長	会長
近畿地方整備局 港湾空港部	港湾空港部長	
大阪府	都市整備部長	副会長
大阪市	建設局長	
堺市	建設局長	
西日本高速道路(株) 関西支社	保全サービス事業部長	
阪神高速道路(株)	保全交通部長	
陸上自衛隊 第三師団司令部	第3部長	
大阪府警察本部 交通部	交通規制課長	
(一社)日本建設業連合会 関西支部	土木工事技術委員会委員長	
(一社)大阪建設業協会	総合企画委員会委員長	
(一社)日本道路建設業協会 関西支部	災害対策委員会委員長	
関西電力(株)	チーフマネジャー	
西日本電信電話(株) 大阪支店	設備部長	

「大阪府域道路啓開協議会」 幹事会規約

(名称)

第1条 「大阪府域道路啓開協議会」(以下、「協議会」という。)規約第6条(幹事会)に基づき、大阪府域道路啓開協議会幹事会(以下、「幹事会」という。)を組織する。

(目的)

第2条 幹事会は、大規模な道路災害に対する広域緊急交通路(重点14路線)並びにそれらに接続する一般国道、府道及び市町村道その他道路(以下、「啓開道路」という。)の道路啓開を迅速に実施するための道路啓開計画及び行動指針の検討及び取りまとめを行い、協議会の円滑な運営の補助を行うことを目的とする。

(協議事項)

第3条 幹事会は、次の事項について協議を行うものとする。

- (1) 道路啓開が想定される路線の優先順位の設定及びその方策並びに実施に関すること
- (2) 道路啓開における関係行政機関・関係業団体等の役割分担及び行動スケジュール計画並びに情報収集・共有に関すること
- (3) 道路啓開計画及び行動指針の関係地域への周知等情報提供に関すること
- (4) 幹事会の円滑な運営に関すること
- (5) その他前条に目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 幹事会は、別紙に掲げる者(以下、「構成員」という。)をもって組織する。

- 2 幹事会には幹事長、副幹事長を置くものとし、幹事長は近畿地方整備局大阪国道事務所長を、副幹事長は大阪府都市整備部交通道路室道路環境課長をもって充てる。
- 3 幹事長は、幹事会を代表し会務を総理する。
- 4 幹事長に事故等があるときは、副幹事長がその職務を代理する。

(会議)

第5条 幹事会は、幹事長が招集する。

- 2 構成員は、その指名した者を代理として会議に出席させることができるものとする。
- 3 幹事長は、必要に応じ構成員以外の者の幹事会への出席を求めることができる。

(事務局)

第6条 幹事会の庶務を行わせるため、事務局を置くものとする。

- 2 幹事会の事務局は国土交通省近畿地方整備局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及び堺市建設局土木部土木監理課に置くものとする。
- 3 幹事長は、必要に応じ事務局に会議を開催させることができる。

(規約の改正その他)

第7条 本規約の改正等は、幹事長が幹事会に諮って行うものとする。

2 本規約に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、幹事長が幹事会に諮って定めるものとする。

(附則)

本規約は、平成29年11月28日から施行する。

大阪府域道路啓開協議会 幹事会名簿

(順不同)

機関名	役職
近畿地方整備局 道路部	道路情報管理官
近畿地方整備局 道路部	道路管理課長
近畿地方整備局 大阪国道事務所	事務所長
近畿地方整備局 港湾空港部	港湾空港防災・危機管理課長
大阪府 都市整備部 交通道路室	道路環境課長
大阪市 建設局 企画部	工務課長
堺市 建設局 土木部	土木監理課長
大阪府 道路公社	道路保全課長
西日本高速道路(株) 関西支社	保全サービス統括課長
阪神高速道路(株) 保全交通部	保全企画課長
陸上自衛隊 第三師団司令部	防衛班長
大阪府警察本部 交通部 交通規制課	規制担当管理官
(一社)日本建設業連合会 関西支部	土木工事技術委員会 副委員長
(一社)大阪建設業協会	総合企画委員会 南海トラフ大地震緊急対策検討部会 部会長
(一社)日本道路建設業協会 関西支部	災害対策委員会副委員長
関西電力(株)	マネジャー
西日本電信電話(株) 大阪支店 設備部	環境デザイン室 次長
(オブザーバー)	
大阪府 危機管理室	災害対策課長
大阪市 危機管理室	防災計画担当課長
大阪府警察本部 警備部 警備課 警備危機管理室	対策第一担当課長補佐
大阪市 消防局	警防課長
近畿地方整備局 企画部	防災課長