

～検討経緯～

- ・南海トラフ地震発災後の速やかな道路啓開を実施すべく、道路管理者と関係機関が連携した道路啓開のあり方を検討するため、**『四国道路啓開等協議会』を平成27年2月に設置。**
- ・協議会は、四国地方整備局、陸上自衛隊、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、各県警、全国消防庁会四国支部、西日本高速道路(株)、本州四国連絡高速道路(株)、各県建設業協会、(一社)日本自動車連盟四国支部、四国電力(株)、NTT西日本(株)四国事業本部、(株)NTTドコモ四国支社により構成。
- ・平成27年2月の第1回会議以降、3回にわたり開催。

1. 計画の概要

【計画の背景・目的】

- ・四国では、南海トラフ地震の発生により、津波被災をはじめとする甚大な被害が危惧。(右図)
- ・東日本大震災の際の「くしの歯」作戦のような**迅速な道路啓開が、人命救助や緊急物資の輸送、さらには復旧・復興に大きく寄与。**
- ・迅速な道路啓開が可能となるよう、各県における道路啓開計画とあわせ、**道路啓開の考え方や手順、事前に備えるべき事項等を定め、た広域道路啓開計画を立案。**

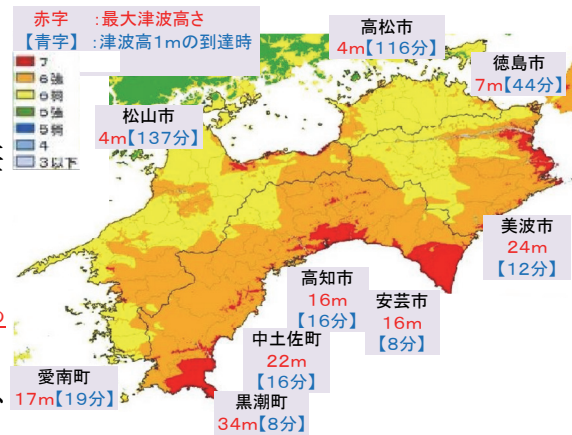


図 津波高、到達時間、震度分布

(出典) 南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)

【四国おうぎ(扇)作戦】

- ・南海トラフ地震発生の際、瀬戸内側から被害の甚大な太平洋側へアクセス可能となるよう、**優先的に啓開するルート「進出ルート」を設定し、扇状に道路啓開を進行。**(四国おうぎ(扇)作戦)。
- ・**発災後24時間を目途に広域移動ルートの概ねの啓開、72時間を目途に被害が甚大な被災地内ルートの概ねの啓開**を実施。
- ・道路啓開にあたっては、**道路管理者が自ら管理する道路の啓開**とあわせ、**支援部隊による「進出ルート」の道路啓開**を実施。

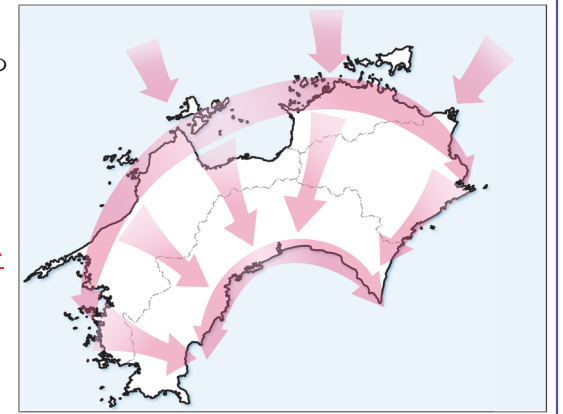


図 四国おうぎ(扇)作戦図

2. 事前の備え

<「進出ルート」の選定>

- ・「四国おうぎ(扇)作戦」の対象となる優先的に啓開するルートとして、中央防災会議で示された「緊急輸送ルート」を勘案しつつ、瀬戸内側から被害の大きい太平洋側へ進出するために最低限必要なルートと、災害等により復旧に時間を要する場合の代替えとして機能するルートとして、下図・表の**「進出ルート」**を選定。

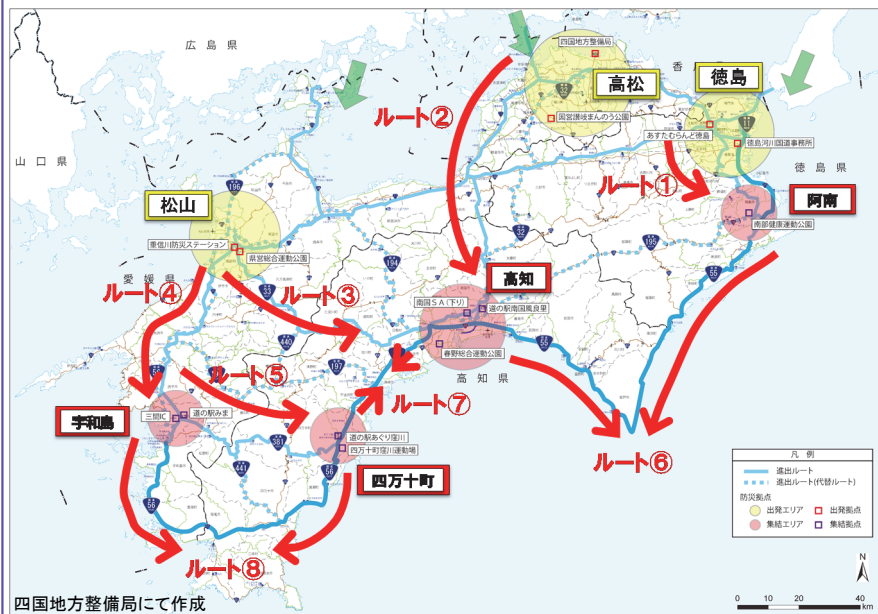


図 広域道路啓開のための「進出ルート」

表 「進出ルート」一覧

ルート	路線
①徳島～阿南	県道1号等 高松自動車道、徳島自動車道、国道55号等
②高松～高知	高松自動車道、高知自動車道、国道32号等
③松山～高知	国道33号、国道197号、国道440号等
④松山～宇和島	松山自動車道 国道56号等
⑤宇和島～四万十町	国道320号、国道381号、国道441号等
⑥高知～室戸～阿南	国道55号等
⑦高知～須崎～四万十町	国道56号等
⑧宇和島～宿毛～四万十町	国道56号等

<必要人員・資機材の把握、確保>

- ・発災に備え、「進出ルート」別に、一定の仮定のもと、被災状況(項目・箇所)を想定。
- ・迅速な啓開に向け、想定した被災想定のもと、啓開に**必要となる人員・資機材量を設定。**
- ・被災状況に応じた啓開能力を確保するため、関係機関との連携により、啓開作業量を考慮した**人員の確保や災害時協定の締結又は見直し**を適宜実施。
- ・必要資機材は、ルート別に備蓄することを原則。

<タイムラインの作成>

- ・発災後いつ何をするかについて明らかにした**具体的な行動計画(タイムライン)を「四国おうぎ(扇)作戦」の「進出ルート」別に今後作成。**

<訓練・事前広報の実施>

- ・被災後に迅速な道路啓開を実施するため、関係機関の連携・協力のもと、訓練・事前広報を実施。

3. 発災後の対応

<道路啓開の手順>

- ①被災状況の収集・共有
 - ・道路管理者及び道路啓開担当業者は、職員等の安否確認後、直ちに初動体制を立ち上げ、**速やかに被災状況を把握。**
 - ・被災状況を四国地方整備局に情報集約。
- ②「進出ルート」の決定
 - ・**四国地方整備局**は各道路管理者と調整しつつ、道路啓開を実施する**「進出ルート」を決定**、各ルートの連絡・調整を実施。
- ③啓開の実施
 - ・各道路管理者は、**「緊急輸送ルート」及び「進出ルート」の道路啓開を優先的に実施。**
 - ・各道路管理者は、災害対策法第76条の6の規定に基づく区間を指定。なお、必要に応じて警察による交通規制を実施。
 - ・「進出ルート」は、当面、緊急車両の通行に必要な最低限の**幅員(W=5.5m)を確保。**困難な場合は、1車線に加え待避所を設けることで対応。
 - ・支援部隊は、進出する途中、未啓開箇所があれば、当該道路管理者と共同で道路啓開を実施。

<関係機関の連携>

- ・**迅速な道路啓開にあたり、道路管理者が適切な役割分担の下、関係機関と情報共有。**

4. 今後の取組

- ・協議会を活用した関係機関の連絡・協力体制の構築。
- ・「進出ルート」沿道の建築物について、耐震改修を促進。
- ・迅速な道路啓開に向け、自治体によるガレキ処理場の指定を促進。
- ・災害時の通信手段の確保のため、通信設備の検討・配備。
- ・一般の方々への効果的な周知方法やその情報提供内容等の検討。
- ・関係機関との協定の締結。
- ・資機材の確保。
- ・防災拠点としての道の駅の機能拡充。
- ・定期的な訓練等を通じ、各プロセスにおける課題の把握・検証・改善を行い、**計画をスパイラルアップ。**

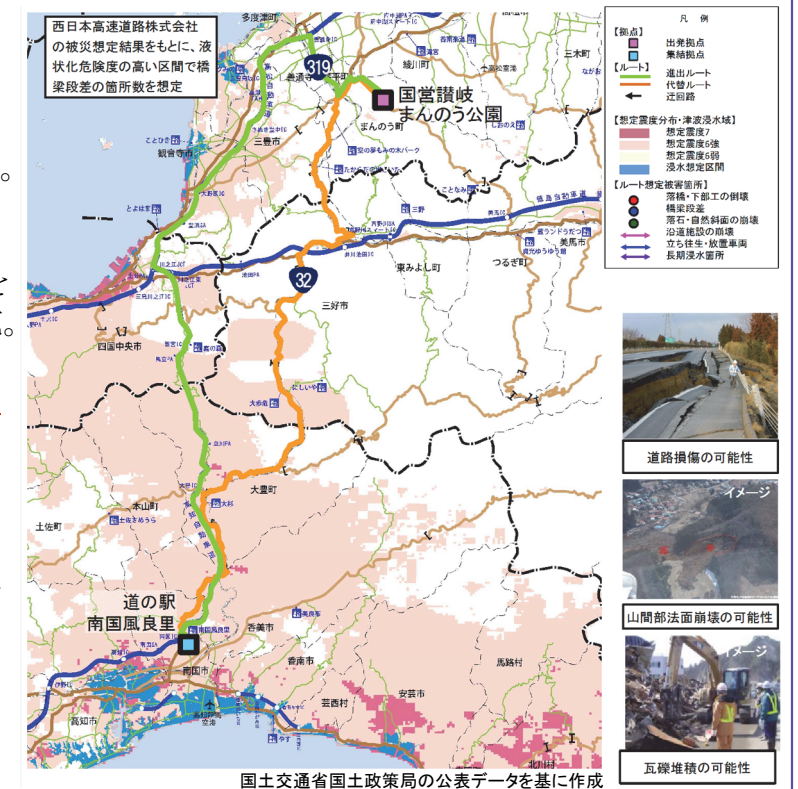
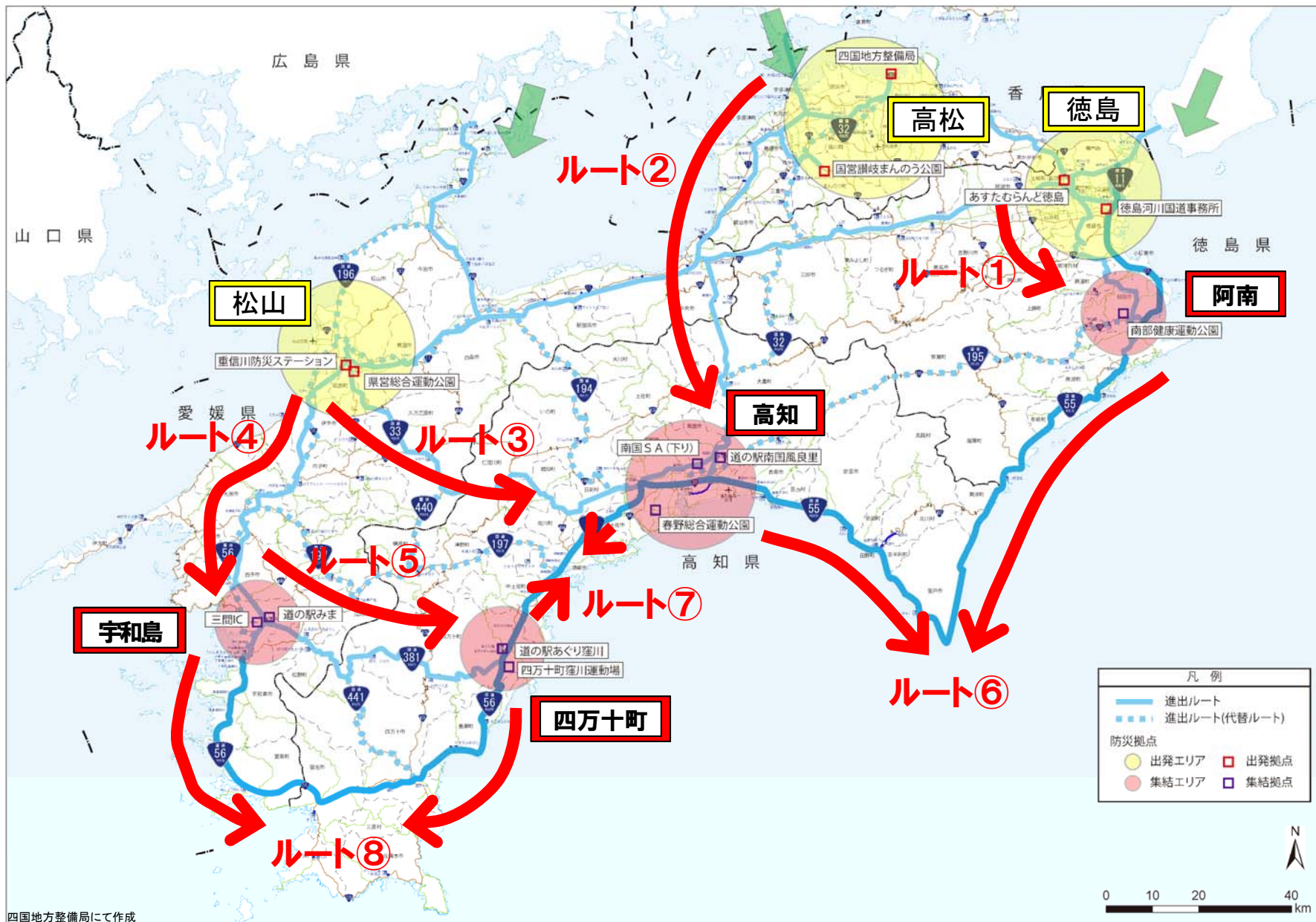


図 広域道路啓開のための「進出ルート」(高松～高知)



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」ルート図 【参考資料2】



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート①:徳島～阿南(進出ルート1)の概要

1.被災の特徴

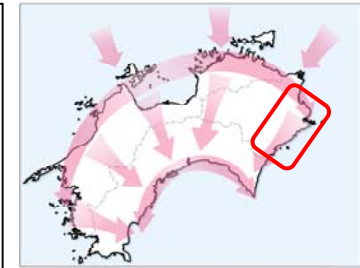
<地域全般>

- 阿南市では、地震発生後約15分で津波高1mの津波、最大津波高さ12mの津波が到達。※
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート1:県道1号等)>

- 道路上に車両は、最大で約40台滞留すると想定。
- 道路上への家屋の倒壊、電柱の倒れ込み等によるガレキの発生は、約600m³(10tダンプ150台分)程度発生すると想定。
- 路面の段差は、10橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- 出発拠点(あすたむらんど徳島)から集結拠点(南部健康運動公園)へ進出するルート。

- 被災の特徴を踏まえ、2ルートを策定。

【進出ルート1】 県道等(県道1号他)を優先

出発拠点(あすたむらんど徳島)→県道1・12号→国道192号
→県道21・208号→国道438号→県道33・16・22・24号→国道195号
→集結拠点(南部健康運動公園)

- (進出ルート1が被災を受け通行不能な場合→進出ルート2啓開)

【進出ルート2】 国道(国道11号、国道55号)

出発拠点(あすたむらんど徳島)→県道1・12号→高松自動車道
→徳島自動車道→国道11号→国道55号→国道195号
→集結拠点(南部健康運動公園)

- ・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

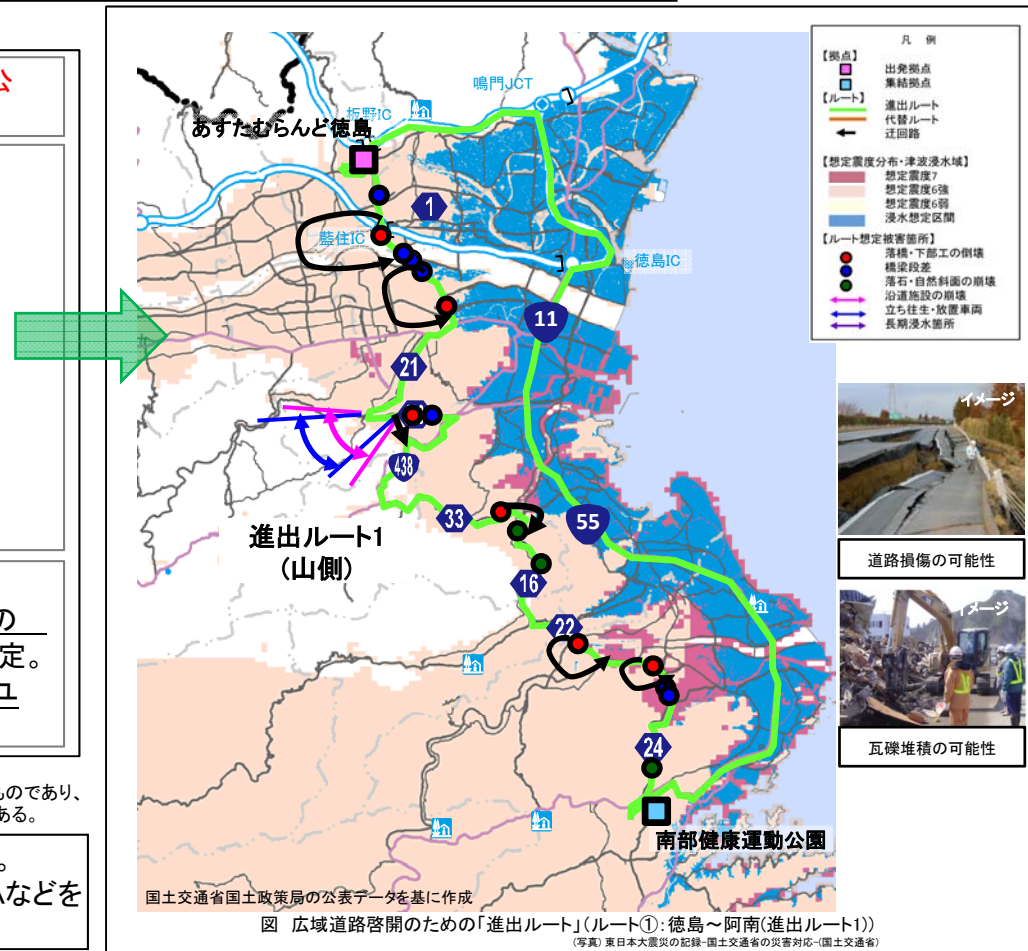
【進出ルート1の事前準備】

- 被災規模を想定し、資機材の備蓄を進めるとともに、啓開部隊の集結拠点(出発拠点)としてあすたむらんど徳島をあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員37名、ダンプトラック6台、ユニック3台、バックホウ2台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要
※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート①:徳島～阿南(進出ルート2)の概要

1.被災の特徴

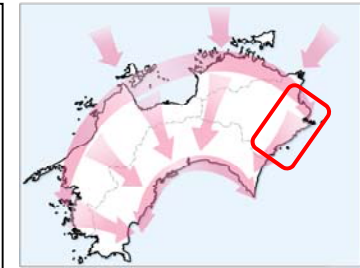
<地域全般>

- 阿南市では、地震発生後約15分で津波高1mの津波、最大津波高さ12mの津波が到達。
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート2:国道11号・国道55号)>

- 道路上に車両は、最大で約3,600台滞留すると想定。
- 道路上への家屋の倒壊、電柱の倒れ込み等によるガレキの発生は、約8,400m³(10tダンプ2,100台分)程度発生すると想定。
- 路面の段差は、24橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- 出発拠点(あすたむらんど徳島)から集結拠点(南部健康運動公園)へ進出するルート。

【進出ルート2】 国道(国道11号、国道55号)

出発拠点(あすたむらんど徳島) → 県道1・12号 → 高松自動車道 → 徳島自動車道 → 国道11号 → 国道55号 → 国道195号 → 集結拠点(南部健康運動公園)
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

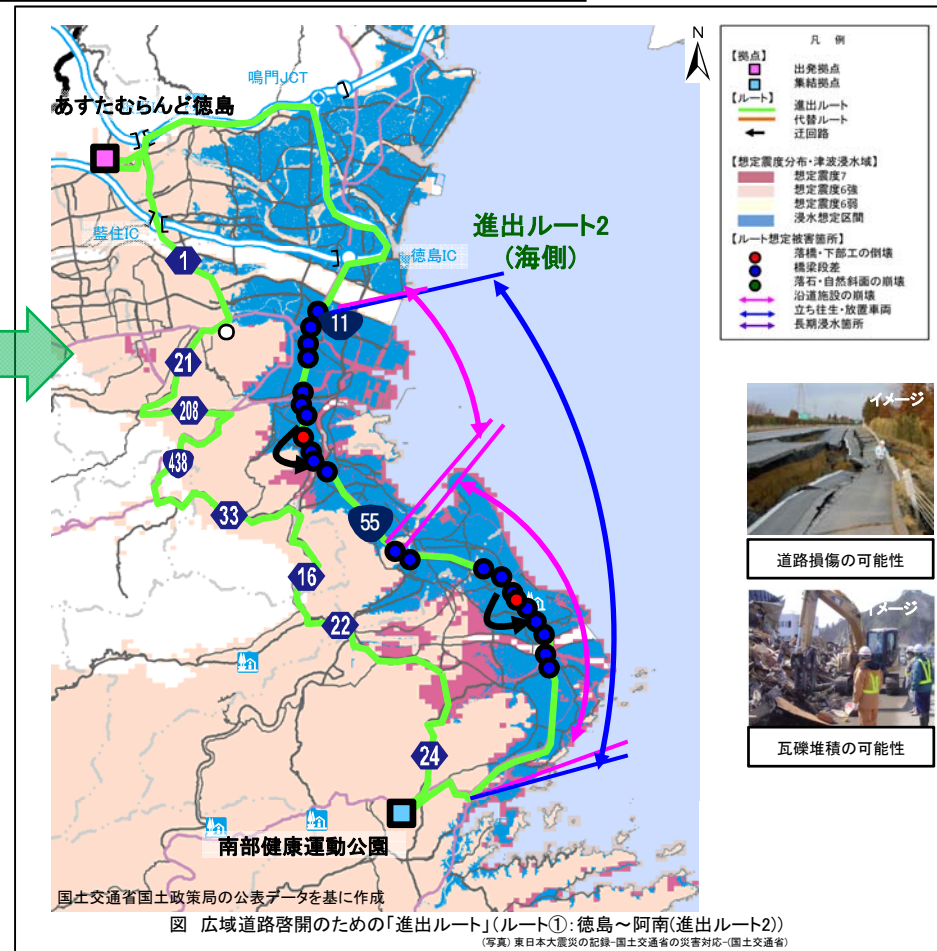
【進出ルート2の事前準備】

- 被災規模を想定し、資機材の備蓄を進めるとともに、啓開部隊の集結拠点(出発拠点)としてあすたむらんど徳島をあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員280名、ダンプトラック38台、ユニック36台、バックホウ18台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要
※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート②:高松～高知の概要

1.被災の特徴

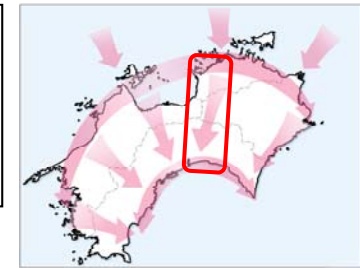
<地域全般>

- 高知市では、地震発生後約19分で津波高1mの津波、最大津波高さ16mの津波が到達。
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。

<道路(進出ルート:高松自動車道・高知自動車道)>

- 路面の段差は、5橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース4を参照



2.啓開ルート案

- 出発拠点(国営讃岐まんのう公園)から集結拠点(道の駅南国風良里)へ進出するルート。

- 被災の特徴を踏まえ、2ルートを策定。

【進出ルート】 高速道路(高松自動車道、高知自動車道)を優先

出発拠点(国営讃岐まんのう公園)→県道199号→県道190号
→国道438号→県道46号→国道32号→国道319号→高松自動車道
→高知自動車道→国道32号→集結拠点(道の駅南国風良里)

(進出ルートが被災を受け通行不能な場合→代替ルート啓開)

【代替ルート】 国道(国道32号)

出発拠点(国営讃岐まんのう公園)→県道199号→県道190号
→国道438号→県道46号→国道32号→集結拠点(道の駅南国風良里)
・中山間部における法面崩壊、橋梁の損傷が想定。

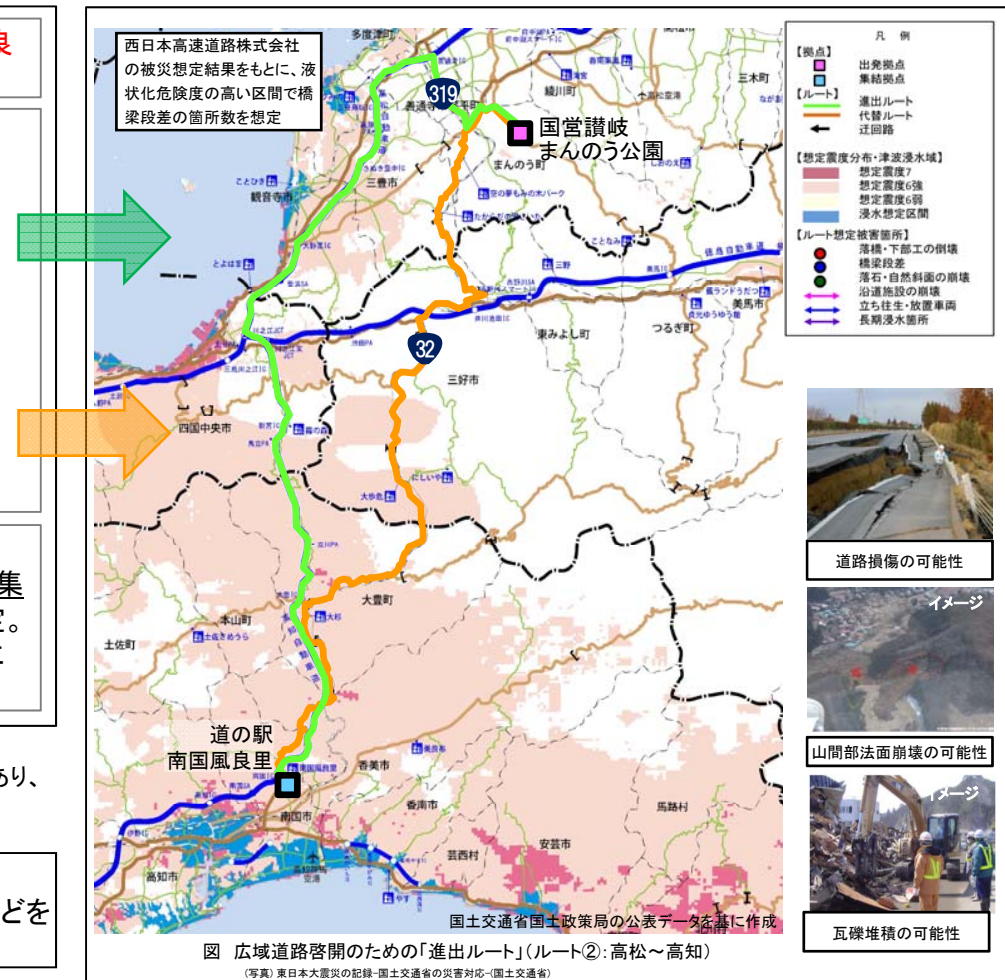
【進出ルートの事前準備】

- 被災規模を想定し、資機材の備蓄を進めるとともに、啓開部隊の集結拠点(出発拠点)として国営讃岐まんのう公園をあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員12名、ダンプトラック2台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要
※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート③:松山～高知の概要

1.被災の特徴

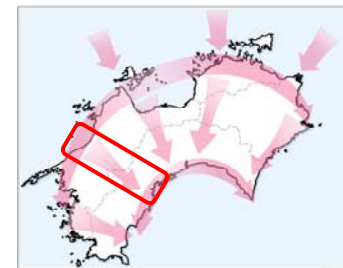
<地域全般>

- 高知市では、地震発生後約19分で津波高1mの津波、最大津波高さ16mの津波が到達。*
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 中山間部の法面崩壊、沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート:国道33号)>

- 道路上に車両は、最大で約170台滞留すると想定。
- 道路上への落石や自然斜面の崩壊による流出土砂、家屋の倒壊、電柱の倒れ込み等によるガレキの発生は、約5,500m³(10tダンプ1,380台分)程度発生すると想定。
- 路面の段差は、12橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

*南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- 出発拠点(重信川防災ステーション)から集結拠点(道の駅南国風良里)へ進出するルート。

- 被災の特徴を踏まえ、4ルートを策定。

【進出ルート】国道(国道33号)を優先

出発拠点(重信川防災ステーション)→国道33号→県道36号→国道33号→高知自動車道→国道32号→集結拠点(道の駅南国風良里)

(進出ルートが被災を受け通行不能な場合→代替ルート啓開)

【代替ルート1】国道(国道440号・197号)

出発拠点(重信川防災ステーション)→国道33号→国道440号→国道197号→国道56号→高知自動車道→国道32号→集結拠点(南国風良里)

【代替ルート2】国道(国道194号)

出発拠点(重信川防災ステーション)→国道33号→国道11号→国道194号→国道33号→高知自動車道→国道32号→集結拠点(南国風良里)

【代替ルート3】国道(国道197号)

出発拠点(重信川防災ステーション)→国道33号→松山自動車道→国道56号→国道197号→国道56号→高知自動車道→国道32号→集結拠点(南国風良里)

・中山間部における法面崩壊が想定。

【進出ルートの事前準備】

- 被災規模を想定し、資機材の備蓄を進めるとともに、啓開部隊の集結拠点(出発拠点)として重信川防災ステーションをあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員134名、ダンプトラック20台、ユニック14台、バックホウ8台等による啓開部隊の編制が必要。

*今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要
*本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



図 広域道路啓開のための「進出ルート」(ルート③:松山～高知)
(写真)東日本大震災の記録-国土交通省の災害対応(国土交通省)

四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート④:松山～宇和島の概要

1.被災の特徴

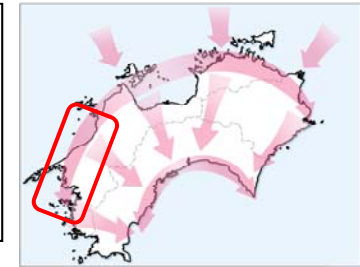
<地域全般>

- 宇和島市では、地震発生後約32分で津波高1mの津波、最大津波高さ8mの津波が到達。*
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 中山間部の法面崩壊、沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート:松山自動車道・宇和島道路)>

- 路面の段差は、6橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

*南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府) ケース④を参照



2.啓開ルート案

- **出発拠点(重信川防災ステーション)から集結エリア(三間IC)へ進出するルート。**

- 被災の特徴を踏まえ、2ルートを策定。

【進出ルート】 高速道路(松山自動車道)を優先

出発拠点(重信川防災ステーション)→国道33号→松山自動車道
→国道56号→松山自動車道→集結拠点(三間IC)

(進出ルートが被災を受け通行不能な場合→代替ルート啓開)

【代替ルート】 国道(国道56号)

出発拠点(重信川防災ステーション)→国道33号→県道23号→国道56号
→県道57・31号→集結拠点(三間IC)
・中山間部における法面崩壊、橋梁の損傷が想定。

【進出ルートの事前準備】

- 被災規模を想定し、資機材の備蓄を進めるとともに、啓開部隊の集結拠点(出発拠点)として重信川防災ステーションをあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員12名、ダンプトラック2台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要

※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート⑤:宇和島～四万十町の概要

1.被災の特徴

<地域全般>

- 四万十町では、地震発生後約14分で津波高1mの津波、最大津波高さ31mの津波が到達。※
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 中山間部の法面崩壊、沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート:国道381号)>

- 道路上に車両は、最大で約20台滞留すると想定。
- 道路上への家屋の倒壊、電柱の倒れ込み等によるガレキの発生は、約1,500m³(10tダンプ約380台分)程度発生すると想定。
- 路面の段差は、7橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- **出発拠点(三間IC)から集結拠点(道の駅あぐり窪川)へ進出するルート。**

- 被災の特徴を踏まえ、2ルートを策定。

【進出ルート】 国道(国道381号)を優先

出発拠点(出発地)(三間IC)→県道31・57号→国道381号→国道56号
→集結拠点(道の駅あぐり窪川)

(進出ルートが被災を受け通行不能な場合→代替ルート啓開)

【代替ルート】 国道(国道56号)

出発拠点(出発地)(三間IC)→県道31・57号→国道381号→国道441号
→国道56号→集結拠点(道の駅あぐり窪川)
・中山間部における法面崩壊、長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

【進出ルートの事前準備】

- 被災規模を想定し、資機材の備蓄を進めるとともに、啓開部隊の集結拠点(出発拠点)として三間ICをあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員40名、ダンプトラック6台、ユニック4台、バックホウ2台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要

※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



国土交通省国土政策局の公表データを基に作成

図 広域道路啓開のための「進出ルート」(ルート⑤:宇和島～四万十町)

(写真)東日本大震災の記録-国土交通省の災害対応-(国土交通省)

四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート⑥:高知～室戸～阿南の概要

1.被災の特徴

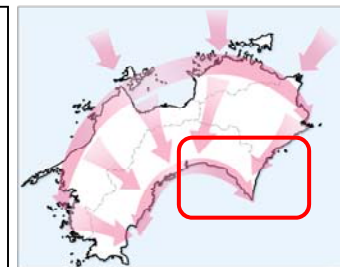
<地域全般>

- 室戸市では、地震発生後約3分で津波高1mの津波、最大津波高さ21mの津波が到達。
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 中山間部の法面崩壊、沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート:高知東部自動車道・国道55号等)>

- 道路上に車両は、最大で約900台滞留すると想定。
- 道路上への家屋の倒壊、電柱の倒れ込み等によるガレキの発生は、28,900m³(10tダンプ7,230台分)程度発生すると想定。
- 路面の段差は、29橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- 集結拠点(南部健康運動公園、道の駅南国風良里)から室戸市方面へ進出するルート。

- 被災の特徴を踏まえ、2方向からの進出ルートを策定。

【進出ルート(高知)】 国道(国道55号)

集結拠点(道の駅南国風良里)→国道32号→国道55号→高知東部自動車道→国道55号→室戸市方面
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

【進出ルート(阿南)】 国道(国道55号)

集結拠点(南部健康運動公園)→国道195号→県道24号→国道55号→室戸市方面
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

(進出ルートが被災を受け通行不能な場合→代替ルート啓開)

【代替ルート(阿南～高知)】 国道(国道195号)

集結拠点(南部健康運動公園)→国道195号→県道31号→国道195号→県道45号→国道32号→集結拠点(道の駅南国風良里)
・中山間部における法面崩壊が想定。

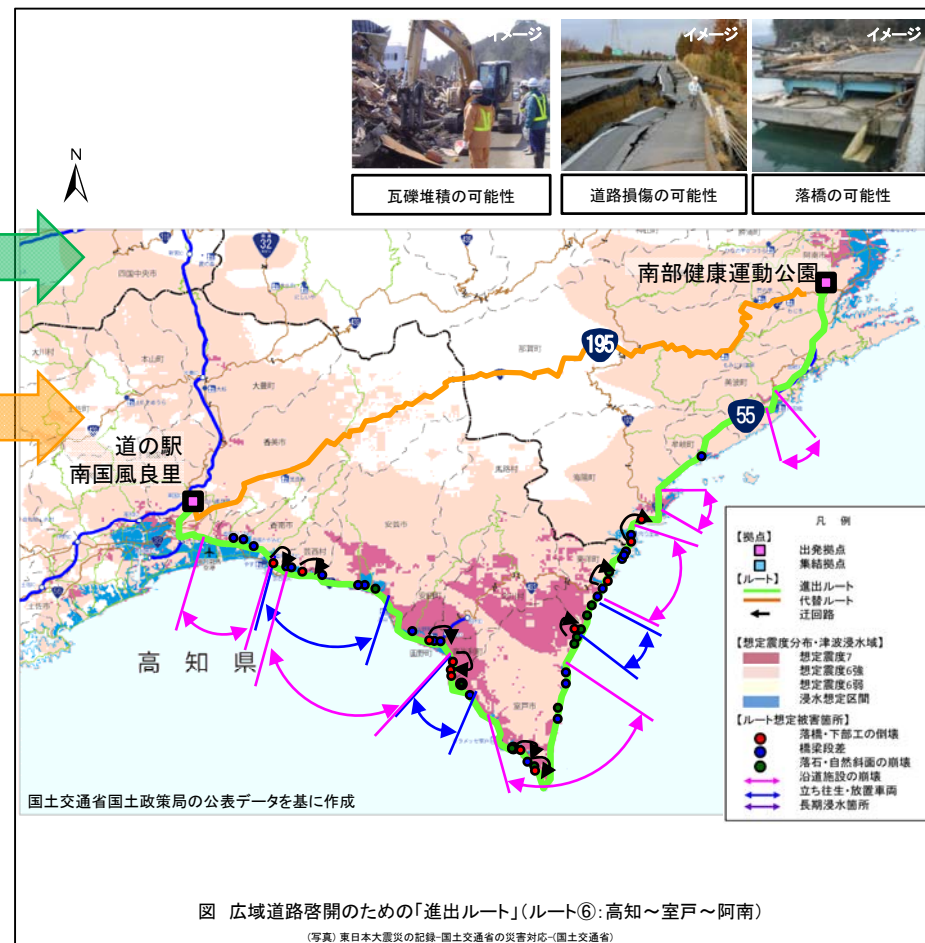
【進出ルートの事前準備】

- 被災規模を想定し、啓開部隊の集結拠点として南部健康運動公園、道の駅南国風良里をあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員251名、ダンプトラック39台、ユニック25台、バックホウ17台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要
※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート⑦:高知～須崎～四万十町の概要

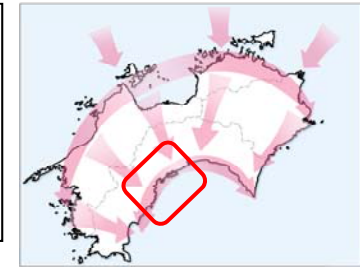
1.被災の特徴

<地域全般>

- 須崎市では、地震発生後約17分で津波高1mの津波、最大津波高さ25mの津波が到達。
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
 - 中山間部の法面崩壊、沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。
- <道路(進出ルート:高知自動車道・国道56号)>

- 路面の段差は、3橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- 集結拠点(道の駅南国風良里、道の駅あぐり窪川)から須崎市へ進出するルート。

- 被災の特徴を踏まえ、2方向からの進出ルートを策定。

【進出ルート】 国道(国道56号)

集結拠点(道の駅南国風良里)→国道32号→高知自動車道→国道56号→須崎市方面
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

【進出ルート】 国道(国道56号)

集結拠点(道の駅あぐり窪川)→国道56号→高知自動車道→国道56号→須崎市方面
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

【進出ルートの事前準備】

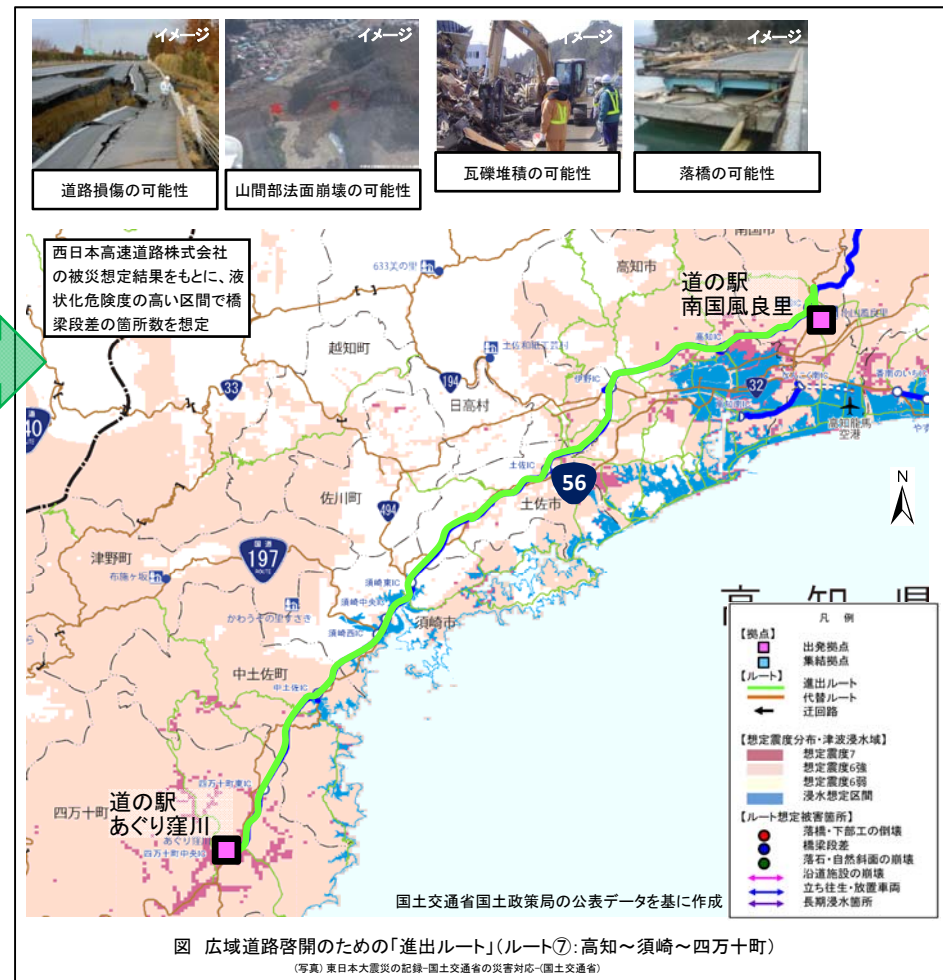
- 被災規模を想定し、啓開部隊の集結拠点として道の駅南国風良里をあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員12名、ダンプトラック2台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要

※本計画は、現在想定される仮定のもとで作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。



四国広域道路啓開計画「四国おうぎ(扇)作戦」 ルート⑧:宇和島～宿毛～四万十町の概要

1.被災の特徴

<地域全般>

- 宿毛市では、地震発生後約11分で津波高1mの津波、最大津波高さ12mの津波が到達。
また、液状化や地盤沈下も発生し、甚大な被害が想定。
- 中山間部の法面崩壊、沿岸部の津波による橋梁の重大な損傷や瓦礫の堆積により道路寸断が想定。

<道路(進出ルート:国道56号)>

- 道路上に車両は、最大で約110台滞留すると想定。
- 道路上への家屋の倒壊、電柱の倒れ込み等によるガレキの発生は、4,700m³(10tダンプ1,180台分)程度発生すると想定。
- 路面の段差は、6橋梁の橋台背面部や切り盛り境等において複数箇所発生すると想定。

※南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等(第二次報告)(内閣府)ケース④を参照



2.啓開ルート案

- 集結拠点(三間IC、道の駅あぐり窪川)から宿毛市方面へ進出するルート。

- 被災の特徴を踏まえ、2方向からの進出ルートを策定。

【進出ルート】国道(国道56号)

集結拠点(三間IC)→松山自動車道→国道56号→宿毛市方面
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

【進出ルート】国道(国道56号)

集結拠点(道の駅あぐり窪川)→国道56号→宿毛市方面
・長期浸水、瓦礫堆積、橋梁の損傷が想定。

【進出ルートの事前準備】

- 被災規模を想定し、啓開部隊の集結拠点として三間IC、道の駅あぐり窪川をあらかじめ設定。
- 発災後、3～6時間を目標に、作業員37名、ダンプトラック6台、ユニック3台、バックホウ2台等による啓開部隊の編制が必要。

※今後、各県や支援部隊との詳細な調整が必要
※本計画は、現在想定される仮定のもとに作成したものであり、実際の発災時には被災量・人員等は異なることがある。

3.事前の備え

- 関係機関、協力業者等と訓練を実施し、計画をスパイラルアップ。
- 発災時におけるドライバーへの協力依頼等の広報を道の駅、SAなどを活用し実施。

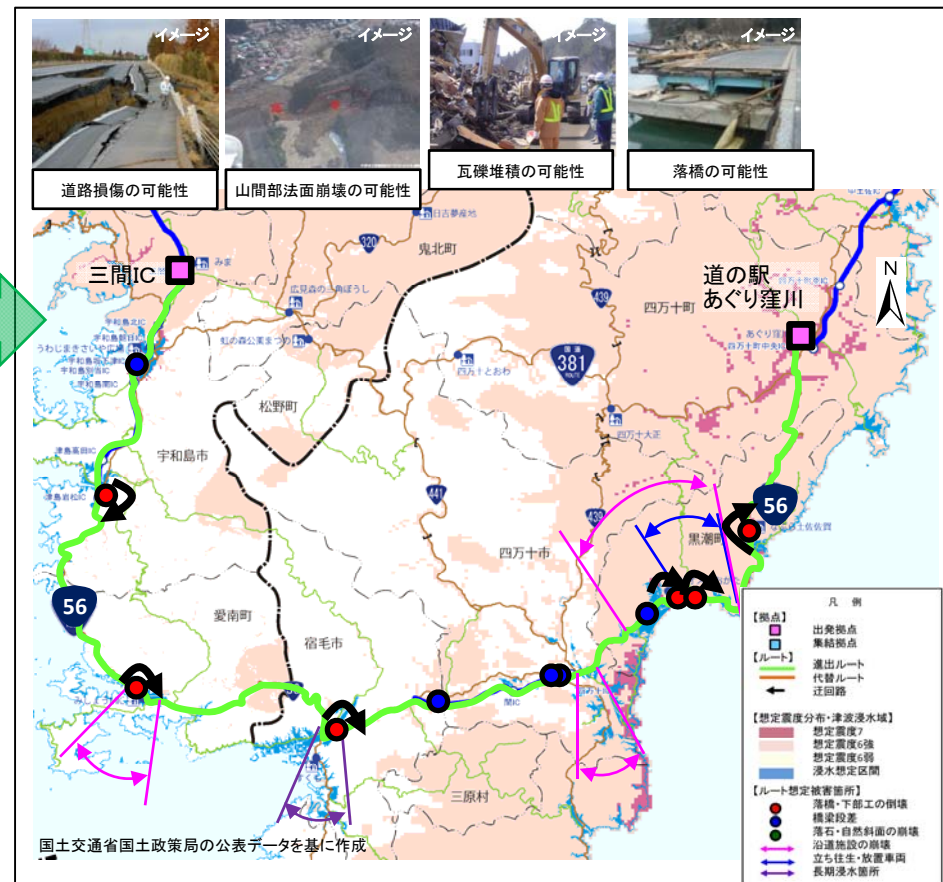


図 広域道路啓開のための「進出ルート」(ルート⑧:宇和島～宿毛～四万十町)

(写真)東日本大震災の記録-国土交通省の災害対応(国土交通省)