

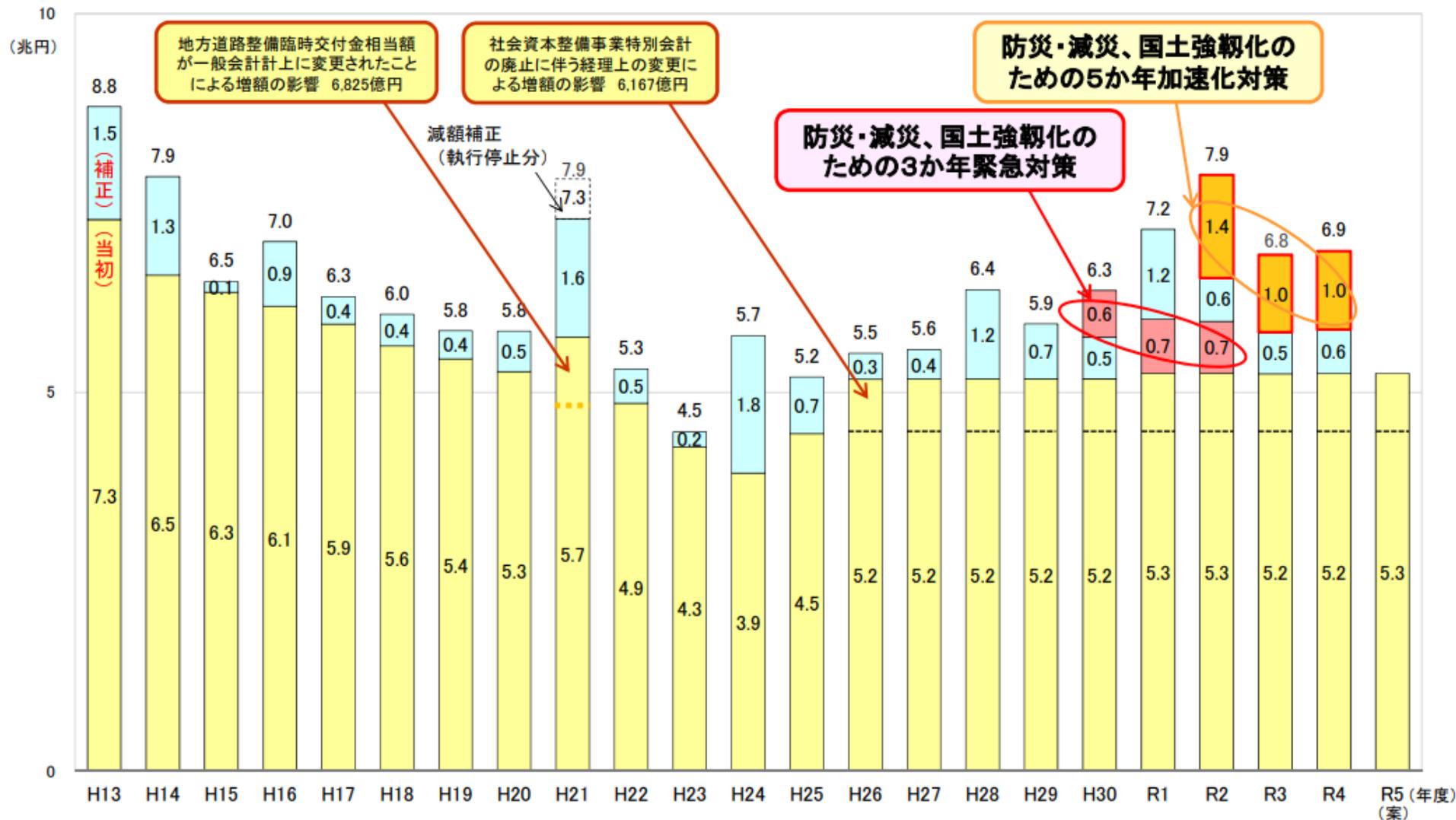
道路をめぐる最近の話題

令和5年7月26日

国土交通省 中部地方整備局
道路部 道路管理課

1 予算関係

公共事業関係費(国土交通省関係)の推移



※ 本表は、予算ベースである。また、計数は、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは一致しないものがある。

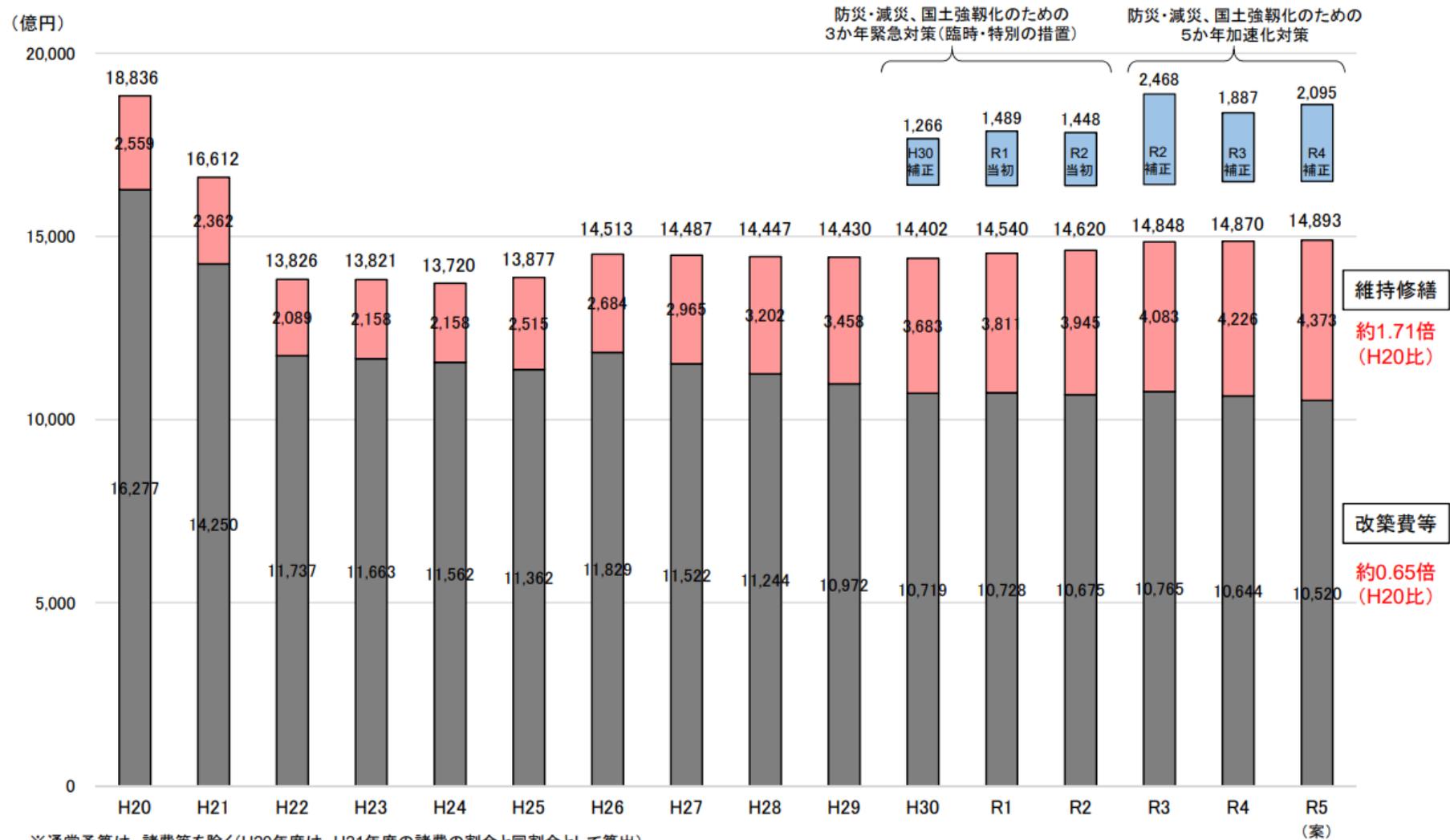
※ 平成23・24年度予算については、同年度に地域自主戦略交付金に移行した額を含まない。

※ 防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の1年目、2年目及び3年目分は、それぞれ令和2年度、令和3年度及び令和4年度の補正予算により措置されている。

※ 令和3年度予算額(5兆2,458億円)は、デジタル庁一括計上分129億円を公共事業関係費から行政経費へ組替えた後の額であり、デジタル庁一括計上分を含めた場合、5兆2,587億円である。

道路関係直轄予算(当初)の推移

○近年、予算は横ばいの中、維持修繕費を増額(R5/H20=1.71)し、改築予算は減少
 ○「臨時・特別の措置」、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」により改築予算は概ね横ばい



※通常予算は、諸費等を除く(H20年度は、H21年度の諸費の割合と同割合として算出)
 ※東日本大震災復興・復旧に係る経費を除く

II 決定概要

1 予算総括表

(単位:億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比	
直	轄	事業	15,953	1.00	15,953	1.00
	改築	その他	10,520	0.99	10,520	0.99
	維持	修繕	4,373	1.03	4,373	1.03
	諸	費等	1,060	0.99	1,060	0.99
補	助	事業	8,849	1.01	5,113	1.01
		高規格道路、IC等アクセス道路その他	3,764	0.99	2,086	0.99
		道路メンテナンス事業	3,906	1.01	2,245	1.01
		交通安全対策(通学路緊急対策)	991	1.10	555	1.11
		除雪	187	1.05	125	1.05
		補助率差額	—	—	103	1.14
有	料	道路事業等	27,950	1.21	116	1.00
合		計	52,752	1.10	21,183	1.00

[参考] 公共事業関係費(国費): 60,600億円[対前年度比1.00]

注1. 上表の合計には、社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費21,128億円[対前年度比1.00]である。

注2. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,937億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。

※ 上記の他に、令和5年度予算において防災・安全交付金(国費8,313億円[対前年度比1.02])、社会資本整備総合交付金(国費5,492億円[対前年度比0.94])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和4年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(12月末時点)は、防災・安全交付金:国費2,771億円、社会資本整備総合交付金:国費1,505億円である。

※ 上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和5年度予算において社会資本整備総合交付金(国費116億円[対前年度比1.12])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※ 上記の他に、行政部費(国費8億円)およびデジタル庁一括計上分(国費10億円)等がある。

1. 基本的な考え方

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

2. 重点的に取り組む対策・事業規模

○対策数：**123対策**

○追加的に必要となる事業規模：**おおむね15兆円程度を目標**

1 激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策[78対策]	おおむね12.3兆円程度
(1) 人命・財産の被害を防止・最小化するための対策[50対策]	
(2) 交通ネットワーク・ライフラインを維持し、国民経済・生活を支えるための対策[28対策]	
2 予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策[21対策]	おおむね2.7兆円程度
3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進[24対策]	おおむね0.2兆円程度
(1) 国土強靱化に関する施策のデジタル化[12対策]	
(2) 災害関連情報の予測、収集・集積・伝達の高度化[12対策]	
合 計	おおむね15兆円程度

※対策の初年度については、令和2年度第3次補正予算により措置。次年度以降の各年度における取扱いについても、予算編成過程で検討することとし、今後の災害の発生状況や事業の進捗状況、経済情勢・財政事情等を踏まえ、機動的・弾力的に対応。

3. 対策の期間

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

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

災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築

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

〈達成目標〉

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

【国土強靱化に資するミッシングリンクの解消】



【暫定2車線区間の4車線化】



道路の老朽化対策

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

〈達成目標〉

- ・5か年で地方管理の要対策橋梁の約7割の修繕に着手

【橋梁の老朽化事例】



床版鉄筋露出

【舗装の老朽化事例】



アスファルト舗装ひび割れ

河川隣接構造物の流失防止対策

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

【渡河部の橋梁流失】

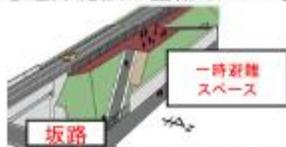


令和2年7月豪雨、熊本県道

高架区間等の緊急避難場所としての活用

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

【緊急避難施設の整備イメージ】



道路法面・盛土対策

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

【法面・盛土対策】



法面吹付工、落石防止網工

無電柱化の推進

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

【台風等による電柱倒壊状況】



千葉県館山市

ITを活用した道路管理体制の強化

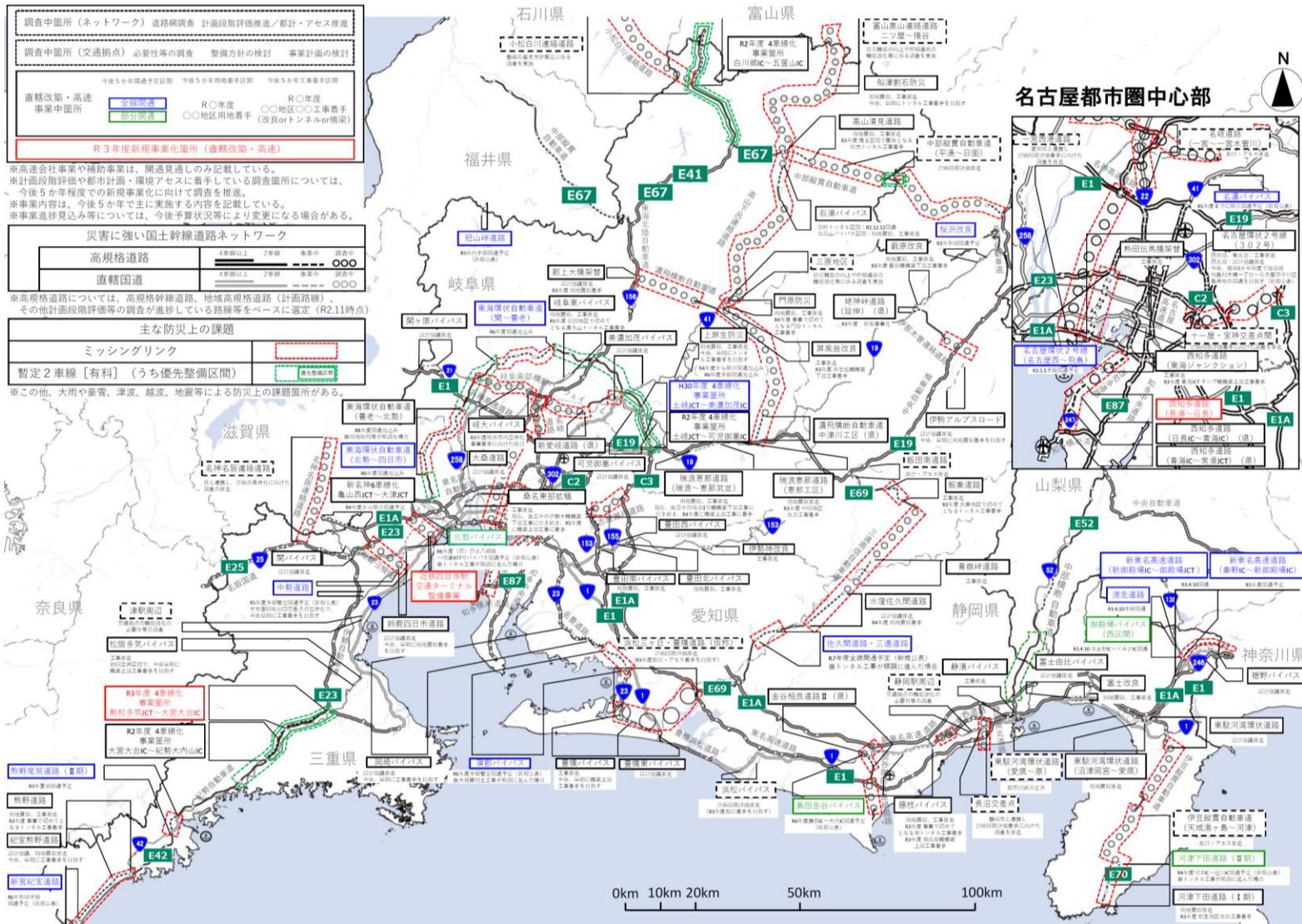
遠隔からの道路状況の確認等、道路管理体制の強化や、AI技術等の活用による維持管理の効率化・省力化を推進

【AIによる画像解析技術の活用】



■災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能強化対策(R3.4.27公表)

- 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に位置づけられた目標や事業規模を踏まえ、防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム(中部ブロック版)を策定
- 地域整備や民間投資との連携により、開通効果を最大化



2 中部地整の主な道路事業

東海環状自動車道の整備状況

- 東海環状自動車道は、地域活性化・地域開発の支援を目的とした名古屋圏の環状道路を形成する延長約153kmの環状道路で、R2年3月20日に関広見IC～山県ICが開通したことで、約7割が開通済
- 山県IC～大野神戸IC間(延長18.5km)、北勢IC～大安IC間(延長6.6km)は、R6開通見込み
- 養老IC～北勢IC間(延長18.0km)が、R8開通※1することで、全線開通
- 令和5年度は、改良工、橋梁上部工、橋梁下部工を推進

■現地状況



R4.10.8 山県第一トンネル 貫通式

※1 用地取得等が順調な場合
 ※2 速度低下箇所に付加車線(計6km)設置
 (R4から順次開通見込み、R6全線開通見込み)

名古屋環状2号線

○名古屋環状2号線は、延長約59kmの環状道路で、名古屋西～飛島間の令和3年5月1日開通により全線が開通



なんよう

■南陽IC (R4.9撮影)

至名古屋西JCT



至飛島JCT

とびしまきた

■飛島北IC (R4.11撮影)

至飛島JCT



至名古屋西JCT

中部縦貫自動車道 高山清見道路

- 中部縦貫自動車道は、延長約160kmの高規格幹線道路で全体の約4割(約66km)が開通済
- 高山清見道路は、高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)や並行する国道158号の交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援等を目的とした道路
- 令和4年12月に坊方トンネル着工式を実施
- 今年度は、高山IC～(仮称)丹生川IC間(延長9.5km)では環境調査、水文調査、橋梁上部工、トンネル工を推進

■現地状況(坊方トンネル)



■坊方トンネル着工式の様子(R4.12)



※()は仮称

- 近畿自動車道紀勢線は、国道42号熊野尾鷲道路、熊野道路、紀宝熊野道路と一体となって、広域的防災に資する道路ネットワークの強化を目的に計画された大阪府・和歌山県・三重県に跨る延長約335kmの高規格幹線道路で、**三重県内においては、約7割が開通済**
- **熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、令和3年8月29日に開通**
- 令和5年度は熊野道路において、改良工、橋梁下部工、トンネル工事を推進

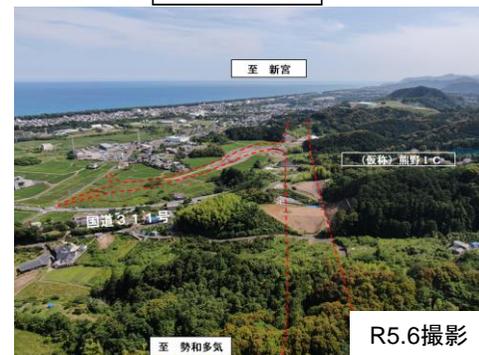


■現地状況

大泊地区(熊野大泊IC)



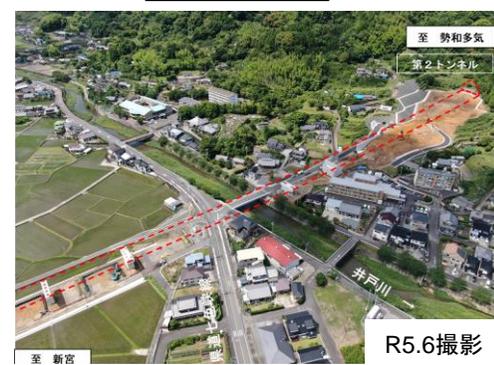
有馬地区



井戸西地区

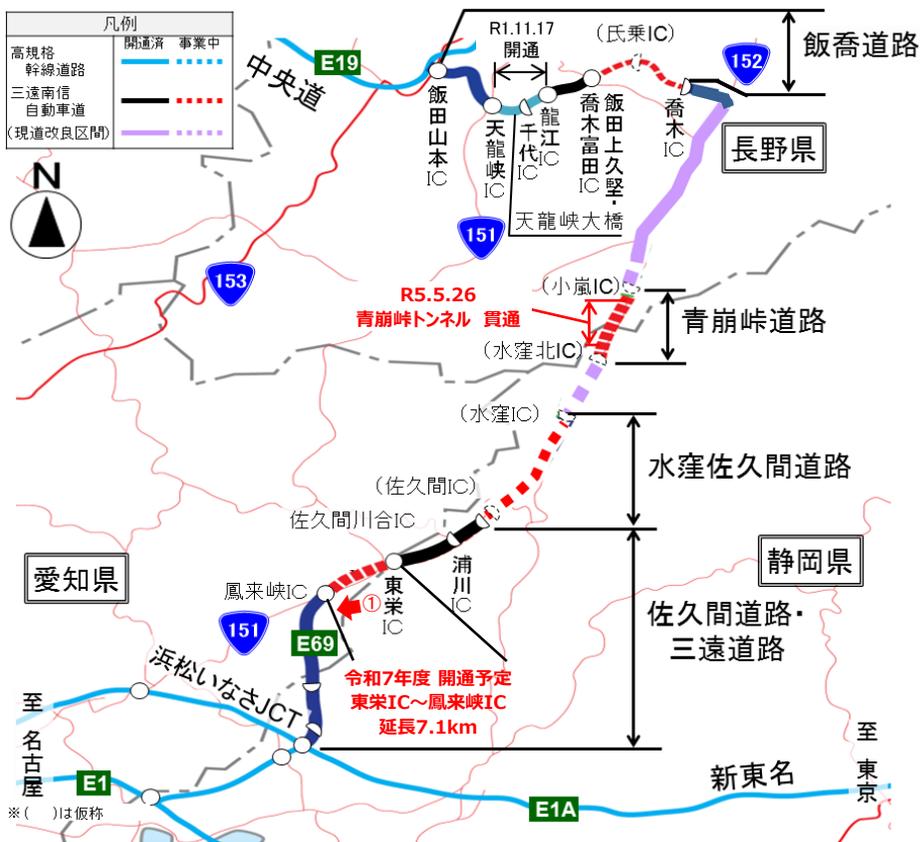


井戸東地区



- 三遠南信自動車道は、中央道、新東名と連絡し広域ネットワークを構築し、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に計画された延長約100kmの高規格幹線道路で、**約7割(約70km)が開通済**
- 令和5年5月26日に**青崩峠トンネルが貫通**
- 国道474号三遠南信自動車道のうち**東栄IC～鳳来峡IC間(延長7.1km)は令和7年度に開通予定**
- 開通に向け、令和5年度は東栄IC～鳳来峡ICにおいて改良工、橋梁上部工、トンネル工、舗装工等を推進

位置図



進捗状況

青崩峠道路 静岡県側トンネル工事状況



佐久間道路・三遠道路7号橋上部工の工事状況



飯橋道路 橋梁下部工の工事状況



青崩峠道路 長野県側 工事状況



- 一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市から豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する
延長72.7kmの高規格道路で、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的としたバイパス事業であり、**全体の約9割が開通済み**
- 現在、蒲郡バイパスの**豊川為当IC～蒲郡IC(延長9.1km)**は令和6年度の開通に向け工事を推進
これにより名豊道路は全線開通となる



■蒲郡バイパス 工事状況 (R5.5.9撮影)



	凡 例		
	6車	4車	2車
高規格道路	6車 業務中	4車	2車
直轄国道	4車	4車化事業中	2車 業務中
補助国道		開通	
その他有料道路		開通	

※ 大規模切土工事が順調に進んだ場合

3 道路の老朽化対策

○ 笹子トンネル天井板落下事故[H24.12.2]

○ 道路法の改正[H25.6]
点検基準の法定化、国による修繕等代行制度創設

○ 定期点検に関する省令・告示 公布[H26.3.31]
5年に1回、近接目視による点検

● 定期点検 1巡目(H26~H30)

○ 定期点検要領 通知[H31.2.28]
定期点検の質を確保しつつ、実施内容を合理化

● 定期点検 2巡目(H31~)

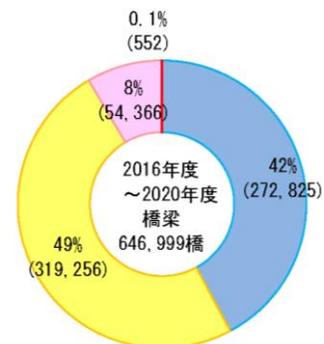
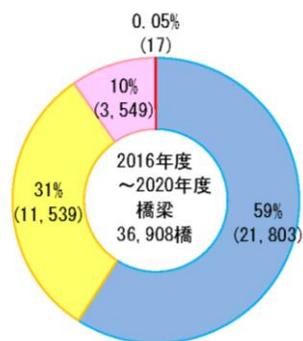
国土交通省

都道府県政令市

市町村

直近5年間
(2016年～2020年度)

橋梁



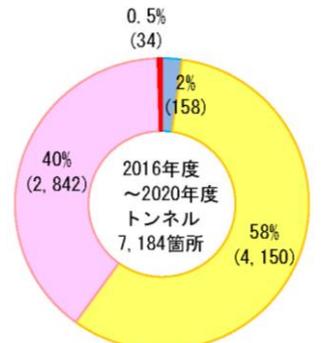
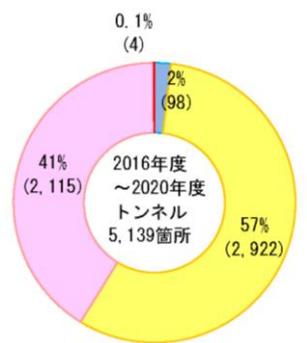
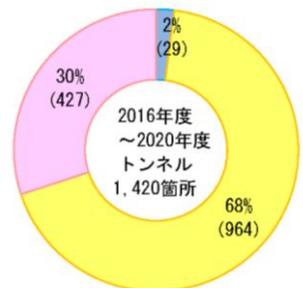
I : 健全
構造物の機能に支障が生じていない状態。

II : 予防保全段階
構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。

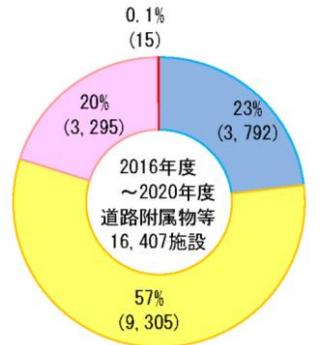
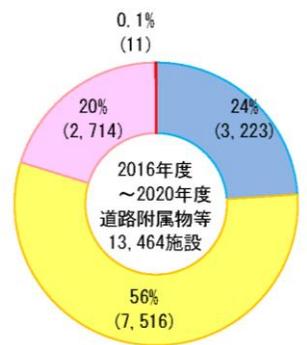
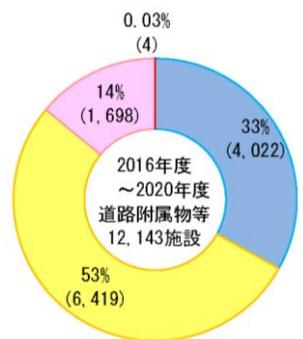
III : 早期措置段階
構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。

IV : 緊急措置段階
構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

トンネル



付属物



判定区分Ⅲ

早期措置段階「構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態」



国管理 床版鉄筋露出

※床版:橋の裏側



地方自治体管理 主桁腐食



地方自治体管理 支承腐食

判定区分Ⅳ

緊急措置段階「構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態」



国管理 主桁腐食・欠損



地方自治体管理 床版鉄筋露出



地方自治体管理 橋脚洗掘

判定区分Ⅲ、Ⅳの橋梁の修繕等措置の実施状況

- 1巡目（2014年度～2018年度）の点検で判定区分Ⅲ又はⅣと診断された橋梁の修繕等の措置に着手した割合は、2020年度末時点で、**国土交通省：83%**、**高速道路会社：66%**、**地方公共団体：55%**、完了した割合は、**国土交通省：42%**、**高速道路会社：45%**、**地方公共団体：35%**。
- 判定区分Ⅲ・Ⅳである橋梁は次回点検まで（5年以内）に措置を講ずるべきとしていますが、地方公共団体において5年以上前に判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された橋梁の**措置の着手率は、6割程度と遅れています。**

管理者	措置が必要な施設数(A)	措置に着手済の施設数(B)	未着手施設数	2020年度末時点		(参考)2019年度末時点							
				措置着手率(B/A)、措置完了率(C/A)	措置に着手済の施設数	うち完了							
				点検年度	0%	20%	40%	60%	80%	100%			
国土交通省	3,411	2,845 (83%)	566 (17%)	2014	77%						97%	2,359 (69%)	1,071 (31%)
				2015	69%					97%			
				2016	41%					92%			
				2017	18%				72%				
				2018	14%				63%				
高速道路会社	2,537	1,669 (66%)	868 (34%)	2014	82%						100%	1,202 (47%)	705 (28%)
				2015	85%					100%			
				2016	53%					85%			
				2017	32%				59%				
				2018	12%				24%				
地方公共団体	62,836	34,419 (55%)	28,417 (45%)	2014	57%						72%	21,376 (34%)	12,869 (20%)
				2015	47%					65%			
				2016	36%					56%			
				2017	22%				44%				
				2018	17%				39%				
都道府県 政令市等	20,484	14,156 (69%)	6,328 (31%)	2014	64%						80%	9,052 (44%)	5,057 (25%)
				2015	54%					78%			
				2016	41%					69%			
				2017	27%				61%				
				2018	23%				59%				
市区町村	42,352	20,263 (48%)	22,089 (52%)	2014	53%						66%	12,324 (29%)	7,812 (18%)
				2015	44%					59%			
				2016	33%					51%			
				2017	19%				37%				
				2018	13%				27%				
合計	68,784	38,933(57%)	24,488(36%)	29,851(43%)							24,937(36%)	14,645(21%)	

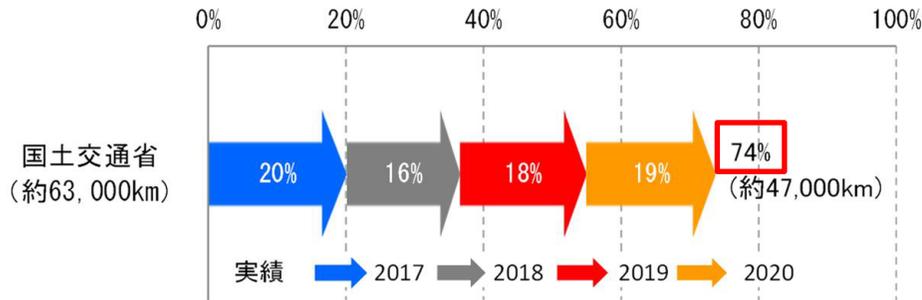
※1巡目（2014～2018年度）点検施設のうち、判定区分Ⅲ・Ⅳと診断された施設で、修繕等措置（設計含む）に着手（又は工事が完成）した割合（2020年度末時点）

↑：2020年度末時点で次回点検までの修繕等措置の実施を考慮した場合に想定されるペース

2014年度点検実施(6年経過)：100%、2015年度点検実施(5年経過)：100%、2016年度点検実施(4年経過)：80%、2017年度点検実施(3年経過)：60%、2018年度点検実施(2年経過)：40%

- 国土交通省が管理する道路では、2017年度より舗装点検を行っており、2020年度末時点の点検実施率は約74%と着実に進捗しています。
- 判定区分Ⅲ（修繕段階）の割合は、**アスファルト舗装：14%、コンクリート舗装：6%**。
- 判定区分Ⅲとなった区間のうち、**修繕等を完了した区間の割合は14%**、であり、道路利用者の安全安心の確保や、ライフサイクルコスト低減のため、効率的な修繕を実施する必要があります。

■舗装の点検実施率(国土交通省管理)



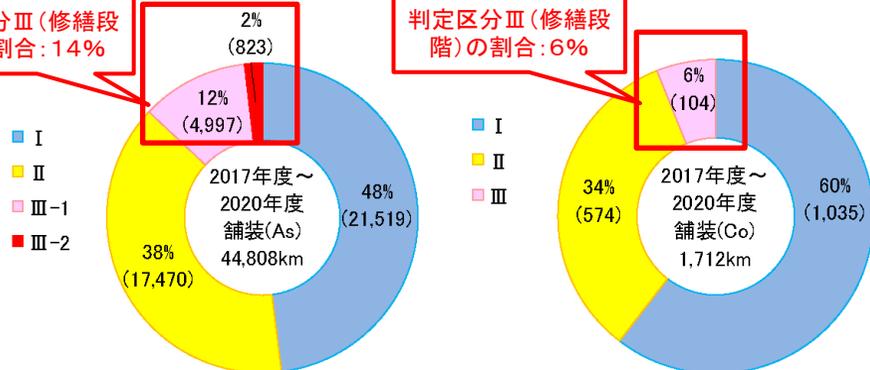
■舗装の判定区分の割合(国土交通省管理)

アスファルト舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)

コンクリート舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)

判定区分Ⅲ(修繕段階)の割合: 14%

判定区分Ⅲ(修繕段階)の割合: 6%



※延べ車線延長：点検対象となる車線延長の合計
※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

■直轄管理道路の舗装における修繕等措置の実施状況

舗装種別	判定区分	修繕必要 (A)	修繕着手済 (B) (B/A)	工事着手済 (C) (C/A)	修繕完了 (D) (D/A)
アスファルト	Ⅲ	5,820 km	868 km (15%)	835 km (14%)	819 km (14%)
	うち、Ⅲ-1	4,997 km	753 km (15%)	724 km (14%)	714 km (14%)
	うち、Ⅲ-2	823 km	114 km (14%)	112 km (14%)	105 km (13%)
コンクリート	Ⅲ	104 km	5 km (5%)	4 km (4%)	2 km (2%)
合計	-	5,924 km	873 km (15%)	839 km (14%)	821 km (14%)

※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

判定区分(アスファルト舗装・コンクリート舗装)

<アスファルト舗装>

判定区分	説明
I	健全
II	表層機能保持段階
III	修繕段階
III-1	表層等修繕
III-2	路盤打換等

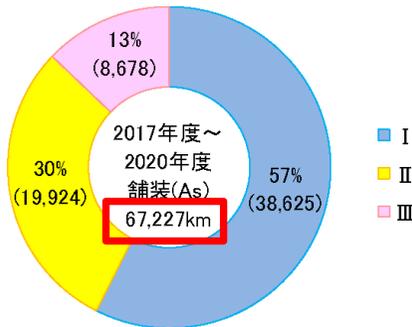
<コンクリート舗装>

判定区分	説明
I	健全
II	補修段階
III	修繕段階

- 国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言として2016年度に舗装点検要領を示しています。
- この要領に準じて、2017～2020年度に地方公共団体が点検を実施した延長は、**アスファルト舗装：約67,227km**、**コンクリート舗装：約4,360km**となっています。
- 判定区分Ⅲ（修繕段階）の舗装延長は、アスファルト舗装：約8,678km、コンクリート舗装：約243km。
- このうち、**修繕等措置が完了した区間の割合は、12%**であり、道路利用者の安全安心の確保や、ライフサイクルコスト低減のため、効率的な修繕を実施する必要があります。

■地方公共団体における舗装の点検実施状況

アスファルト舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



コンクリート舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



■地方公共団体管理道路の舗装における修繕等措置の実施状況

舗装種別	判定区分	修繕必要 (A)	修繕着手済 (B) (B/A)	工事着手済 (C) (C/A)	修繕完了 (D) (D/A)
アスファルト	Ⅲ	8,678 km	1,352 km (16%)	1,167 km (13%)	1,048 km (12%)
コンクリート	Ⅲ	243 km	25 km (10%)	22 km (9%)	22 km (9%)
合計	-	8,921 km	1,377 km (15%)	1,189 km (13%)	1,070 km (12%)

判定区分(アスファルト舗装・コンクリート舗装)

<アスファルト舗装>

判定区分	説明
I	健全
II	表層機能保持段階
III	修繕段階

<コンクリート舗装>

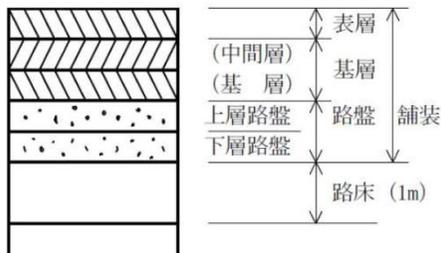
判定区分	説明
I	健全
II	補修段階
III	修繕段階

※舗装点検要領(2016年10月国土交通省道路局)に準じて点検及び健全性の診断を実施している地方公共団体を対象に集計
 ※2017～2020年度の4年間の点検により判定区分Ⅲと診断された延長(延べ車線延長)
 ※延べ車線延長：点検対象となる車線延長の合計
 ※幅員5.5m以下の生活道路を含む

<アスファルト舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：ひび割れやわだち掘れ、縦断凹凸等が生じており、表層あるいは路盤を含めた舗装打ち換え等の修繕措置が必要な状態



<アスファルト舗装の構成と各層の名称>



ひび割れ



わだち掘れ

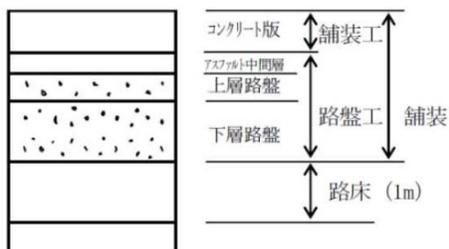


縦断凹凸

<コンクリート舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：コンクリート版において、版央付近又はその前後に横断ひび割れが全幅員にわたっていて、一枚の版として輪荷重を支える機能が失われている可能性が高いと考えられる状態、または、目地部に段差が生じたりコンクリート版の隅角部に角欠けへの進展が想定されるひび割れが生じているなど、コンクリート版と路盤の間に隙間が存在する可能性が高いと考えられる状態

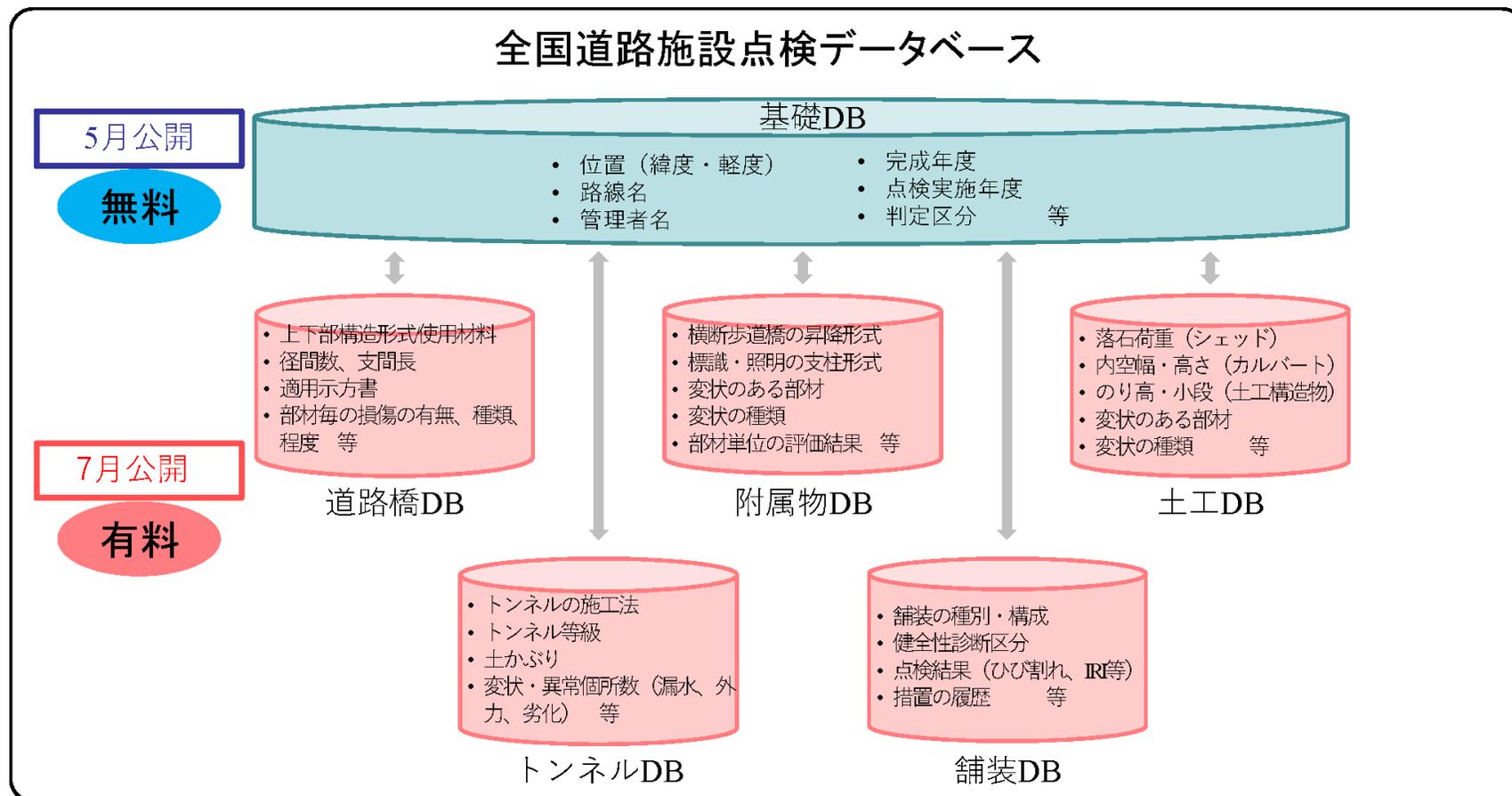


<コンクリート舗装の構成と各層の名称>



全国道路施設点検データベース

- 道路施設の定期点検は2巡目に入り、道路管理者毎に様々な仕様で膨大な点検・診断のデータが蓄積
- その様なデータを一元的に活用できる環境を構築：全国道路施設点検データベース
- 全国道路施設点検データベースは、基礎的なデータを格納する基礎DB及び道路施設毎のより詳細なデータを格納するデータベース群（詳細DB）で構成
- 今回、**R4年7月より、詳細DBの公開を開始（基礎DB部分はR4年5月に公開済み）**
 :webブラウザからの閲覧等が可能。加えてAPI(Application Programming Interface)を公開



利用者登録等はこちらから→<https://road-structures-db.mlit.go.jp/>

全国道路施設点検データベース～損傷マップ～

○ 全国の道路施設の諸元、点検結果等のデータは「全国道路施設点検データベース～損傷マップ～」から閲覧可能（R4年5月より）

<https://road-structures-map.mlit.go.jp/>

全国道路施設点検データベース ～損傷マップ～

下記の条件を設定して、表示ボタンを押して下さい

表示

施設区分

橋梁

道路管理者区分

- 高速道路会社
- 国土交通省
- 都道府県、政令市、道路公社
- 市区町村

その他条件

健全性

- IV 緊急措置
- III 早期措置
- II 予防保全
- I 健全

概要情報

種類	道路橋
施設名称	多摩川大橋
フリガナ	(たまがわおほし)
路線名	国道1号
管理者区分	国
管理者名	関東地方整備局
管理事務所	横浜国道事務所
都道府県	東京都
市町村	大田区
位置(緯度)	35.55729
位置(経度)	139.69654
架設年度	1949
橋長(m)	435.8
幅員(m)	25.8
点検実施年度	2019
判定区分	Ⅲ
措置状況	措置完了済み

アイコンをクリックで諸元・点検データ等の表示が可能

下記のボタンで、表示条件に合致する施設を一覧表示します。所在地(都道府県)を指定することも可能です。

全国 一覧画面

施設・管理者ごとの表示や、対策状況・判定区分で色分け表示が可能

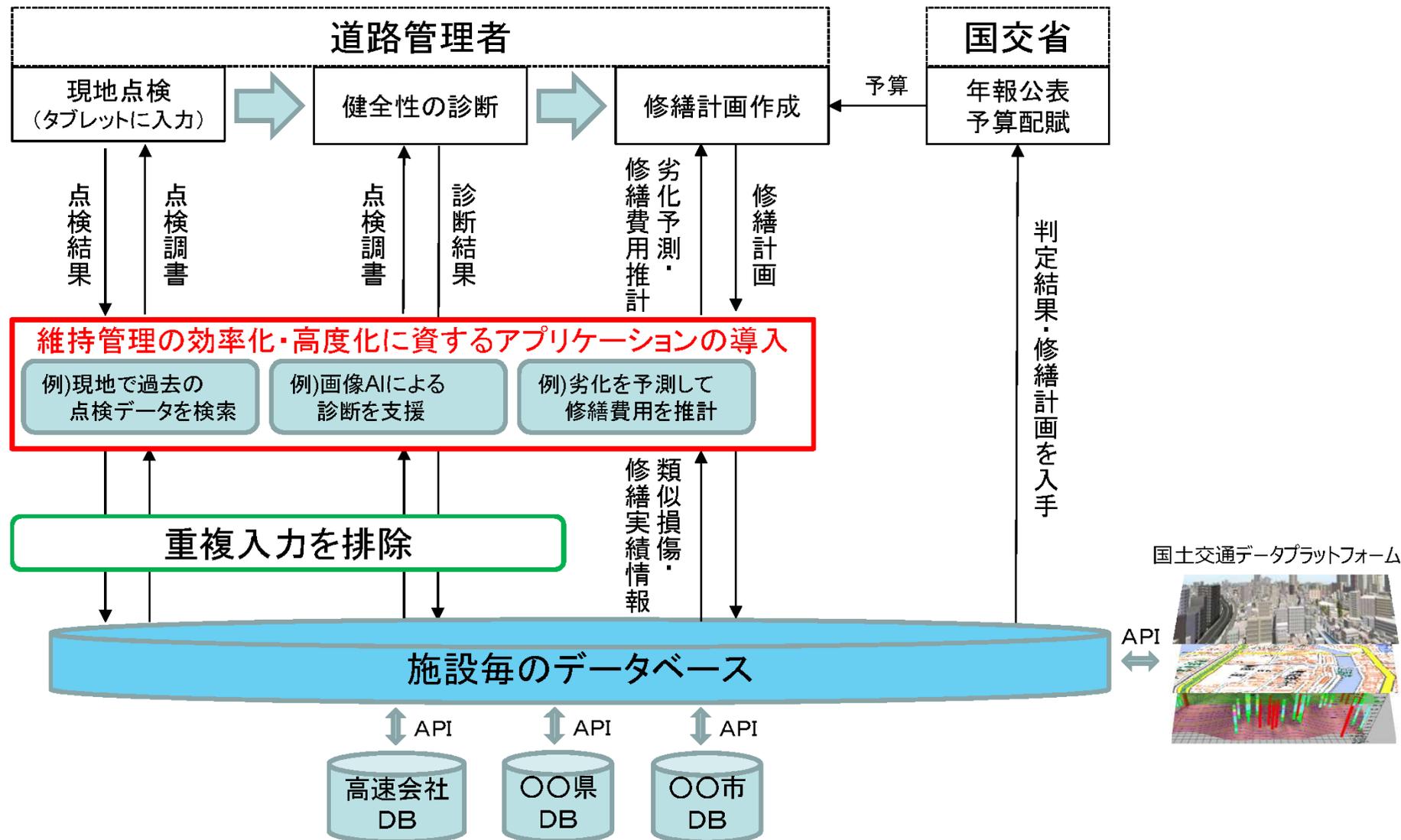
平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の重ね合わせ・区間属性の表示が可能



※表示されている対策状況は、あくまでもイメージであり実際のデータとは異なります。

点検～修繕計画作成までの全国道路施設点検データベースの活用(案)

- 全国道路施設点検データベースを活用し、アプリやA I 技術の開発等、維持管理の効率化・高度化に資する技術開発を促進



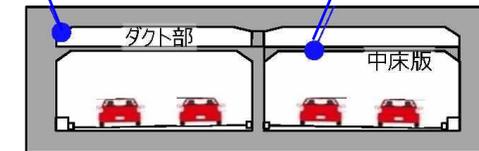
背景・必要性

- 平成26年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いでおり、高速道路の機能を将来にわたり維持するため、**抜本的な性能回復を図る更新事業の推進が必要**
 - また、国土強靱化等の社会的要請を踏まえ、高速道路の進化・改良に関する投資が不可欠
 - 料金収入を確実に確保するため、不正通行車両等からの**事後徴収の強化が必要**
 - 自動運転普及やカーボンニュートラルなどの政策目標達成のため、**SA・PAの機能高度化が必要**
- ⇒ **必要な財源の確保等により、高速道路の適正な管理や機能強化を推進することが必要**

構造目地の腐食・漏水



中床版上面のコンクリートはく離



〈首都高速羽田トンネルの状況〉



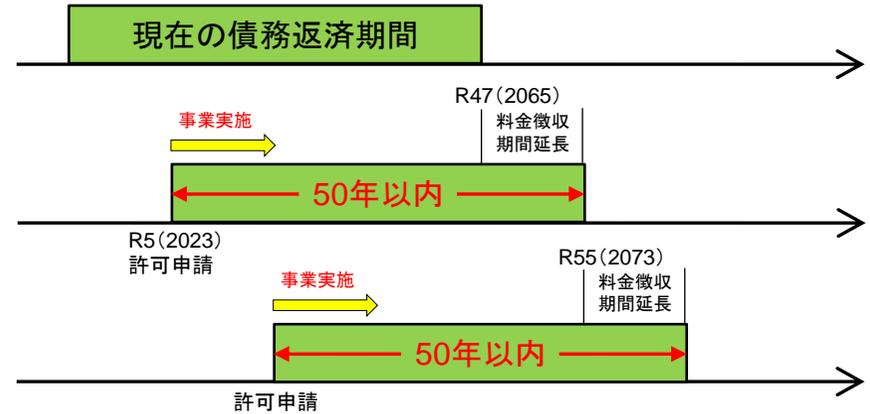
〈のり面崩壊による暫定2車線区間の通行止め〉

法案の概要

高速道路の料金徴収期間の延長【特措法・機構法】

- 高速道路の更新・進化のため、料金徴収期間を延長することにより、必要な事業を追加
- 事業追加にあたっては、債務返済の確実性の観点から、**債務返済期間**を設定
 - ⇒ 国土交通大臣への許可申請日から50年以内
- 現行制度を踏まえ、**料金徴収期限**を引き続き設定
 - ⇒ 最長で令和97年(2115年)9月30日

<債務返済期間のイメージ>



高速道路料金の確実な徴収【特措法】

- 高速道路料金について、**車両の運転者に加え、車検証上の使用者に請求できることを明確化**
- 高速道路会社等が、**軽自動車検査協会等から経自動車・二輪車の車両の使用者の情報を取得**できるよう措置
 - ※軽自動車・二輪車以外の車両使用者情報は、登録情報提供制度に基づく請求で入手可能

R47(2065)

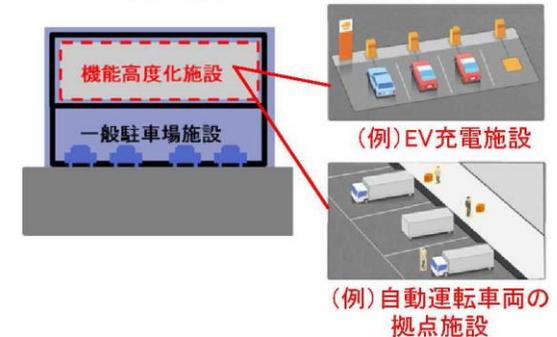
SA・PAの機能高度化【機構法】

SA・PAにおいて、利用者利便の確保に資する機能高度化施設と一体的に整備される**駐車場の整備費用の一部**について、高速道路機構から高速道路会社に対する**無利子貸付制度**を創設<その他>

地方道路公社等が管理する有料道路の整備促進等のため、当該道路の**プール制(※)**に対象を追加(未供用の道路を追加)等

※交通上密接な関連を有する複数の道路を一つの道路として料金徴収(合併採算)する制度

機能高度化イメージ(立体駐車場)

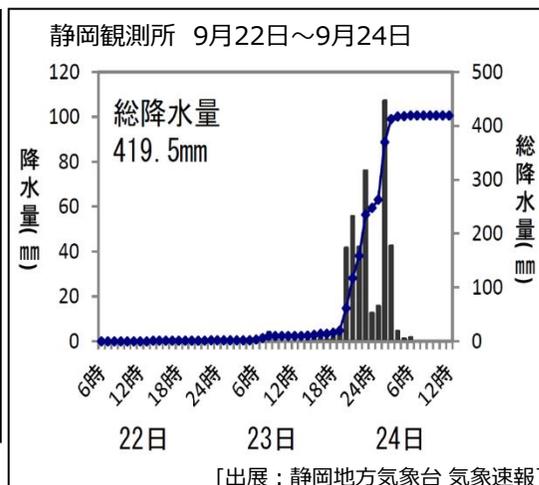
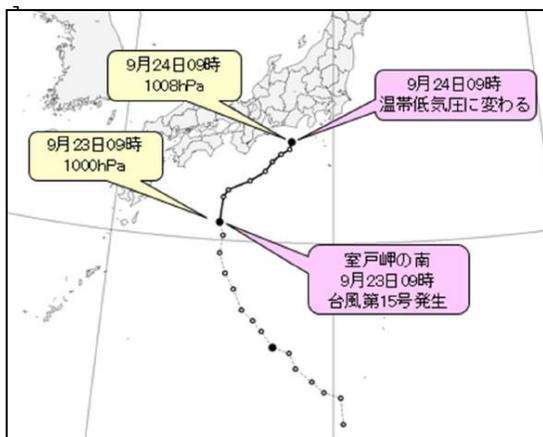


4 令和4年 豪雨災害

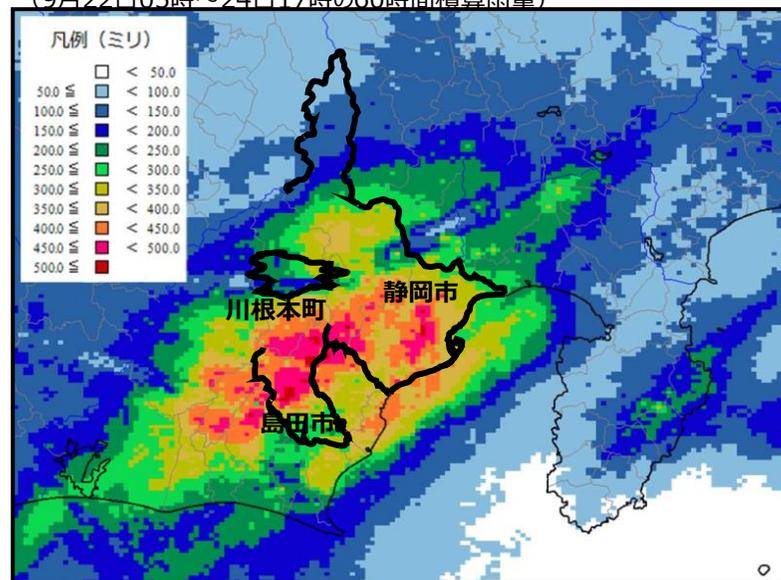
令和4年台風第15号（静岡県）

- 静岡県では、台風第15号の接近により非常に湿った南風が強まって大気の状態が非常に不安定となり、さらに沿岸に沿って発生した局地的な前線で雨雲が発達し、23日夜のはじめ頃から24日明け方にかけて猛烈な雨となり、記録的短時間大雨情報（1時間に110 mm以上の雨）が静岡県内で32回（11市町）発表された。
- 静岡雨量観測所における降り始めからの総雨量は419.5mmに達した。（観測史上1位）
- この大雨により、静岡県の各地で土砂災害、浸水被害、道路や河川などの公共土木施設の被害が多数発生し、取水口の破損や水管橋の落橋等により大規模な断水が発生する等、甚大な被害が発生した。

■ 台風経路図 [出展：静岡地方気象台 気象速報] ■ アメダス降水量の時系列図



■ 解析雨量の積算 [出展：静岡地方気象台 気象速報 に市町村名・境界を加筆] (9月22日05時～24日17時の60時間積算雨量)



■ 静岡県内の被害状況



興津川承元寺取水口の被災状況 (静岡市清水区小島町)



興津川清水橋の流出 (静岡市清水区清地)

- 人的被害
死者 3名 軽傷 2名
- 物的被害
全壊 8棟 半壊 2,219棟 一部破損 3,312棟
床上浸水 5,643棟 床下浸水 4,348棟
- ライフライン被害
断水 最大時 約76,300戸
(静岡市：約74,300戸、川根本町：約1,300戸)

[出展：静岡県台風第15号による被害状況について【第37報】令和4年11月7日10時点]

TEC-FORCEの派遣状況（令和4年台風第15号）

○台風15号による令和4年9月23日からの大雨に対して、中部地方整備局はTEC-FORCE隊員を静岡県内の1県5市町村へ延べ551人・日（実人数147人）派遣。

○現地での情報収集、ドローン等による被災状況調査など、早期復旧に向けた地方公共団体の支援を実施

災害対策用ヘリコプター（まんなか号）

期間：9月24日、25日、26日、10月1日

活動内容：自治体、本省、官邸とリアルタイムに映像を共有しながら、広域的な被災状況調査を実施し映像を記録

先遣調査班：静岡市・島田市・川根本町

期間：9月26日（月）～27日（火）

職員：延べ20人・日（実人数13人）
調査箇所：静岡市、島田市、川根本町
活動内容：被災による孤立路線の調査を実施

ドローン調査班：静岡県静岡市

期間：9月25日（日）、27日（火）

職員：延べ12人・日（実人数12人）
活動内容：現地の被災状況調査を実施

被災状況調査班：静岡県榛原郡川根本町

期間：9月26日（月）～10月7日（金）

職員：延べ189人・日（実人数34人）
班構成：砂防調査班、河川調査班、道路調査班
活動内容：現地の被災状況調査を実施

被災状況調査班：静岡県島田市

期間：9月26日（月）～10月6日（木）

職員：延べ100人・日（実人数17人）
班構成：砂防調査班、河川調査班、道路調査班
活動内容：現地の被災状況調査を実施

被災状況調査班：静岡県静岡市

期間：9月27日（火）～12月28日（水）

職員：延べ124人・日（実人数40人）
班構成：道路調査班
活動内容：興津川落橋箇所（清水橋）調査を実施

応急対策班（路面清掃）：静岡県静岡市

期間：10月1日（土）～7日（金）

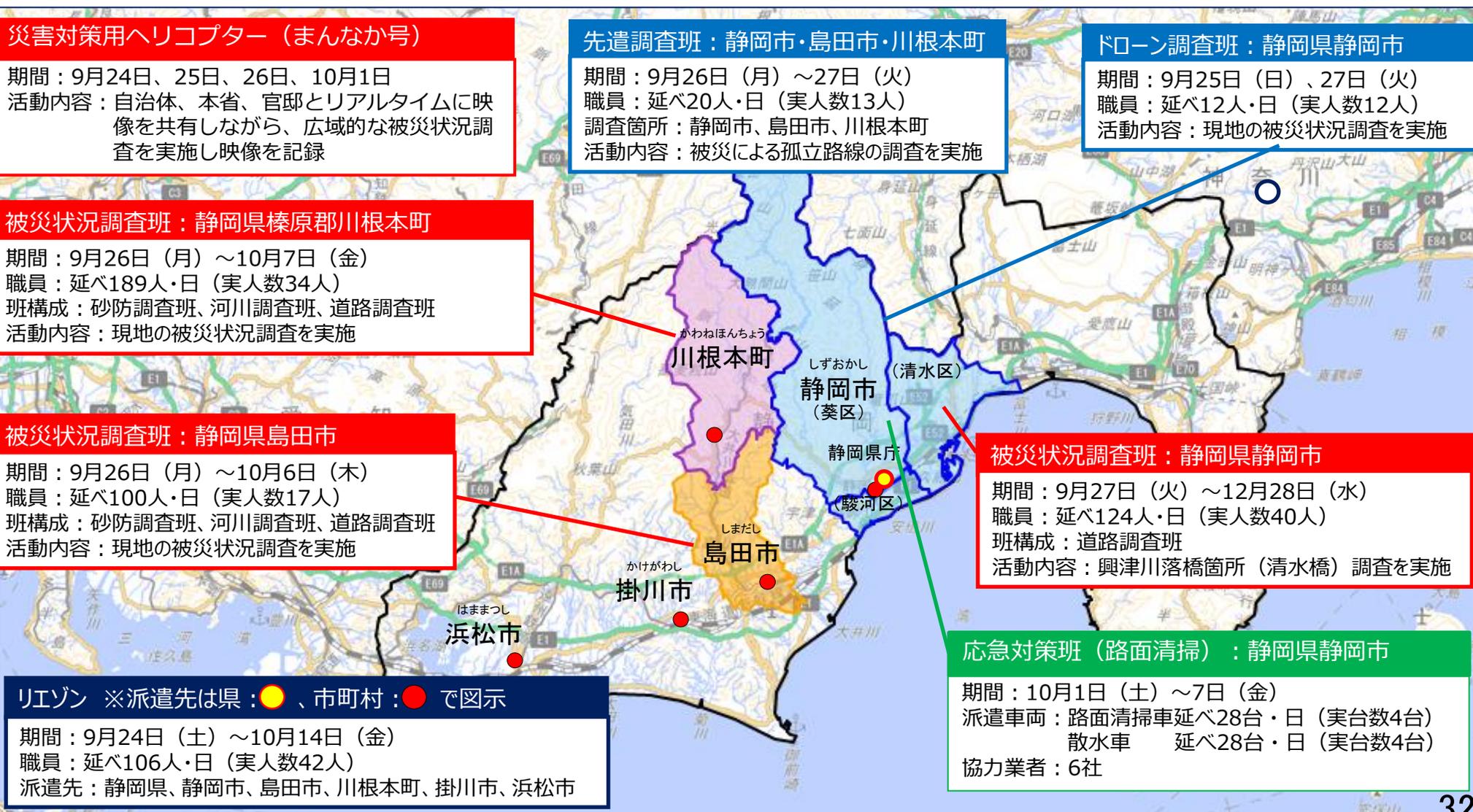
派遣車両：路面清掃車延べ28台・日（実台数4台）
散水車 延べ28台・日（実台数4台）
協力業者：6社

リゾン ※派遣先は県：●、市町村：●で図示

期間：9月24日（土）～10月14日（金）

職員：延べ106人・日（実人数42人）

派遣先：静岡県、静岡市、島田市、川根本町、掛川市、浜松市



○台風15号の大雨(令和4年9月24日)で静岡市が管理している清水橋は二級河川興津川(県管理)の増水により流出。
 ○静岡市からの要請を踏まえ、静岡市と連携し地域住民も利用可能な工事用道路の整備(技術支援)を行い、「損傷した既存橋梁の撤去」「応急組立橋の設置」など応急復旧のための技術支援を行い、12月28日に完成。

＜位置図＞



＜拡大図＞



被災状況



応急組立橋設置状況

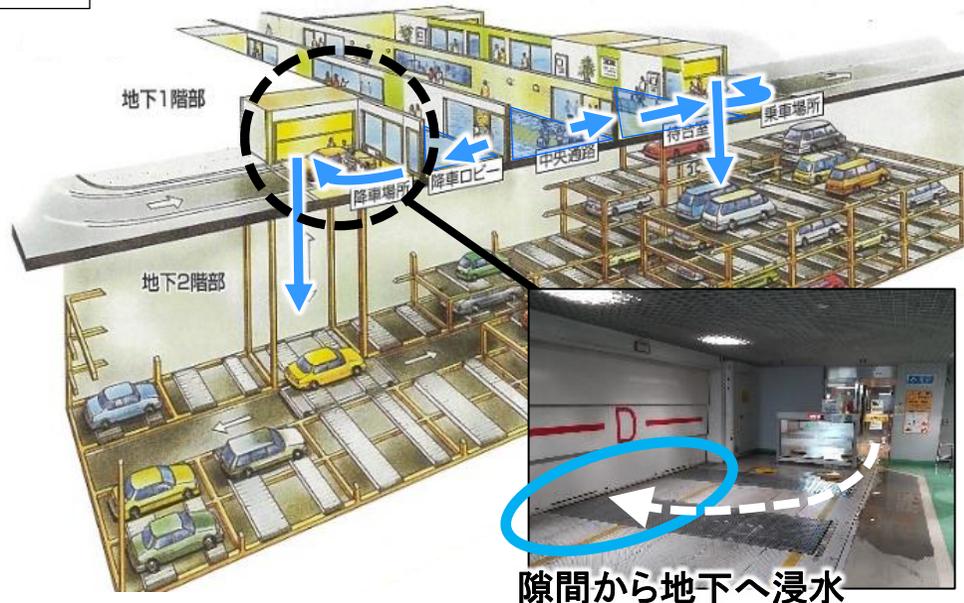


国道1号(静岡市葵区黒金町)の地下駐車場浸水

○国道1号(地下駐車場)では、通路からの浸水により地下駐車場の電気系統が故障、約半年に渡り営業が停止



被災状況



■被災概要

被災箇所: 静岡市葵区黒金町

被災日時:

令和4年9月24日 上部からの浸水による電気系統の故障、入出庫停止

9月26日 入庫していた自動車の出庫開始

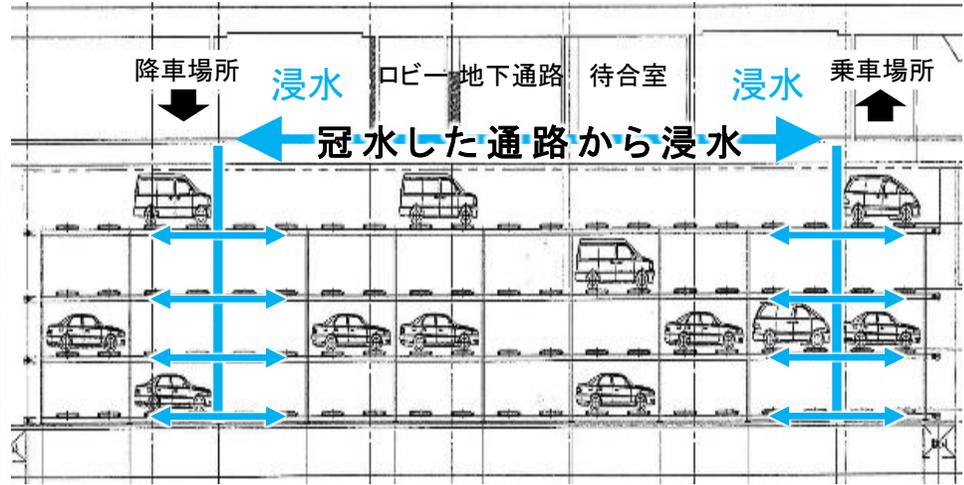
9月27日~ 駐車機材の通電確認・動作確認

10月13日 一部営業再開

令和5年3月20日 復旧作業完了、全面復旧



駐車場内(立体駐車場4層)



5 災害への備え

中部地方整備局の道路管理延長

○21路線、延長1,863kmを管理。

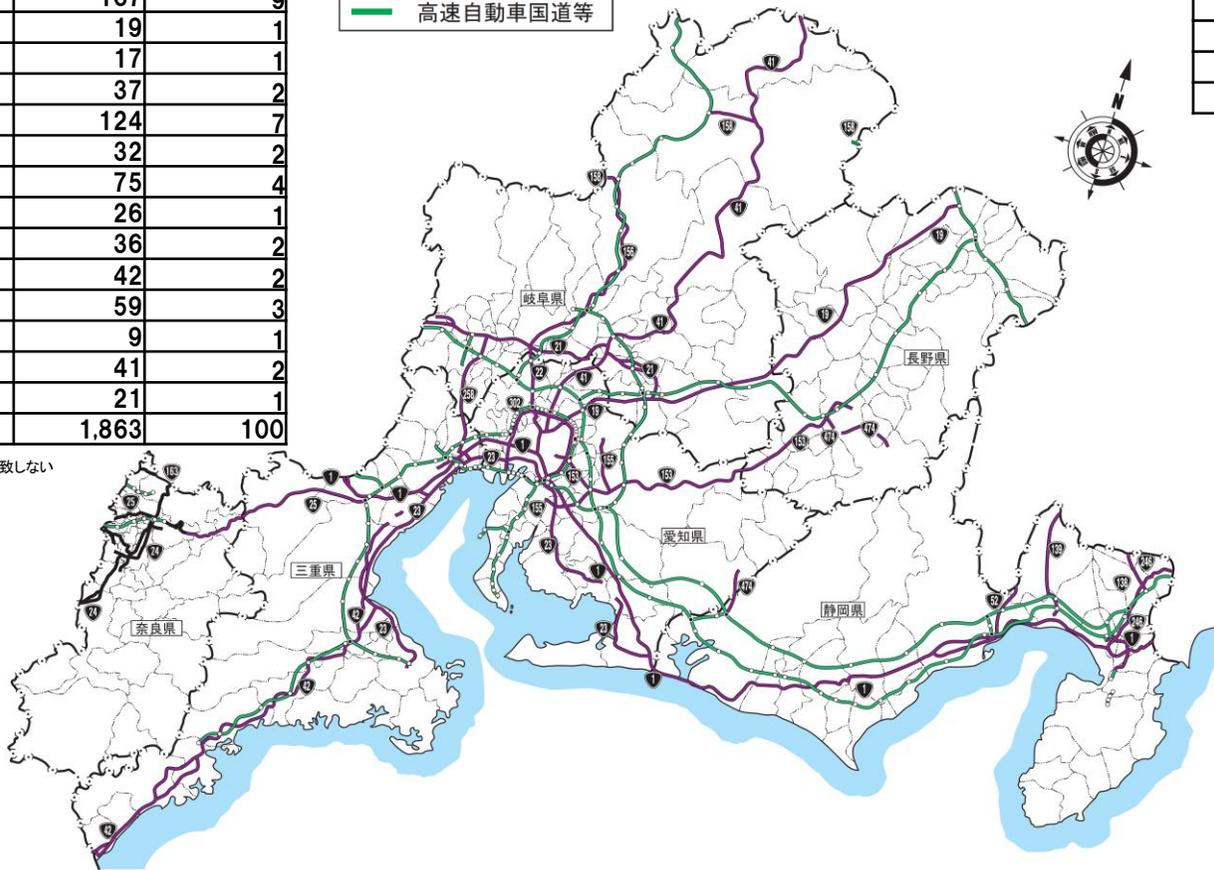
■直轄管理延長(路線別)

路線名	管理延長 (km)	中部管内に占める割合 (%)
国道1号	370	20
国道19号	179	10
国道21号	98	5
国道22号	28	2
国道23号	215	12
国道25号	58	3
国道41号	212	11
国道42号	167	9
国道52号	19	1
国道138号	17	1
国道139号	37	2
国道153号	124	7
国道155号	32	2
国道156号	75	4
国道158号	26	1
国道246号	36	2
国道258号	42	2
国道302号	59	3
国道414号	9	1
国道474号	41	2
新直轄(紀勢線)	21	1
中部計	1,863	100

※四捨五入により合計は一致しない

令和5年7月現在

— 一般国道(直轄)
— 高速自動車国道等



■直轄管理延長(事務所別)

事務所名	管理延長 (km)	中部管内に占める割合 (%)
多治見	91	5
岐阜	237	13
高山	150	8
静岡	149	8
沼津	107	6
浜松	96	5
名古屋	437	23
三重	201	11
紀勢	188	10
北勢	56	3
飯田	152	8
中部計	1,863	100

■直轄管理延長(県別)

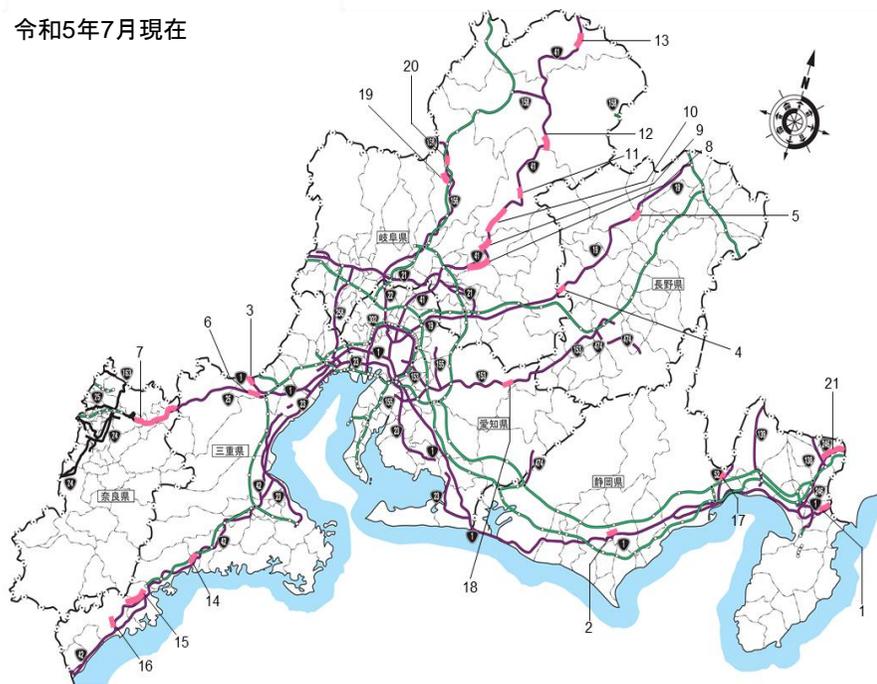
県(政令市)	管理延長 (km)	中部管内に占める割合 (%)
岐阜県	476	26
静岡県	345	19
(静岡県)	(229)	(12)
(静岡市)	(81)	(4)
(浜松市)	(36)	(2)
愛知県	443	24
(愛知県)	(338)	(18)
(名古屋市)	(105)	(6)
三重県	431	23
長野県	152	8
富山県	0.2	0.01
福井県	1.1	0.1
奈良県	14.5	1
中部計	1,863	100

※四捨五入により合計は一致しない

降雨による事前通行規制区間(一般道)

考え方：異常気象時において被害が発生する恐れが著しい箇所を含む相当の区間を指定
 概要：区間数21区間、総延長159.8km

令和5年7月現在



過去5年間の事前通行規制区間の通行止め実績

年度	通行止め回数 (回)	通行止め時間 (時間)
平成29年度	14	109
平成30年度	17	187
令和元年度	18	136
令和2年度	7	87
令和3年度	21	210

路線名	県名	担当事務所	名称	規制区間			
				区間	延長	基準値	組合せ雨量 連続・時間
					km	mm	
1	静岡	沼津	①箱根	静岡県田方郡函南町大字桑原字茨ヶ平～大字原字柘木	3.7	250	-
		浜松	②金谷	静岡県島田市番生寺～掛川市日坂字新田裏	6.0	250	-
	三重	③坂下	三重県亀山市関町沓掛～滋賀県甲賀市土山町山中	4.6	180	-	
19	岐阜・長野	多治見・飯田	④賤母	岐阜県中津川市山口～長野県木曾郡南木曾町吾妻	3.9 2.6	150 210	-
	長野	飯田	⑤葦原	長野県木曾郡木祖村大字葦原地内	1.1	170	-
25	三重	北勢	⑥加太	三重県亀山市関町萩原～伊賀市柘植町	14.1	200	-
	奈良	北勢	⑦山添	奈良県山辺郡山添村遅瀬～奈良市針町	14.5	160	-
41	岐阜	岐阜	⑧上麻生	岐阜県加茂郡七宗町樫原～加茂郡白川町河岐	11.4	150	-
		岐阜	⑨大和	岐阜県加茂郡白川町坂ノ東～下呂市金山町井尻	12.5	150	-
		高山	⑩瀬戸	岐阜県下呂市金山町中切～下呂市金山町三原	17.9	150	-
		高山	⑪東上田	岐阜県下呂市東上田字柘洞～下呂市東上田字小砂場	2.6	240	200・40
		高山	⑫渚	岐阜県高山市久々野町渚～高山市久々野町無数河	8.0	150	-
		高山	⑬吉ヶ原	岐阜県飛騨市神岡町船津～飛騨市神岡町東茂住	11.8	120	-
42	三重	紀勢	⑭荷坂	三重県度会郡大紀町大内山～北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島	3.5	300	250・60
		紀勢	⑮弓山	三重県尾鷲市南浦～熊野市飛鳥町字大又	11.4	300	-
		紀勢	⑯佐田坂	三重県熊野市飛鳥町字小阪～熊野市大泊町字寺道	5.5	320	-
52	静岡	静岡	⑰逢坂	静岡県静岡市清水区小河内字坂本～静岡市清水区安原	1.7	400	350・50
153	愛知	名古屋	⑱稲武	愛知県豊田市明川町亀平～豊田市小田木町イナバ	7.4	150	-
156	岐阜	岐阜	⑲吉野	岐阜県郡上市美並町三戸字瀬上～郡上市八幡町稲成	6.3	150	-
		岐阜	⑳神路	岐阜県郡上市八幡町五町～郡上市大和町神路	3.1	150	-
246	静岡	沼津	㉑小山	静岡県駿東郡小山町大字生土～駿東郡小山町大字棚頭	6.2	250	-
地整計				21区間	159.8		

※朱書き箇所R5年度から緩和

降雨による事前通行規制区間(高規格)

降雨による事前通行規制区間

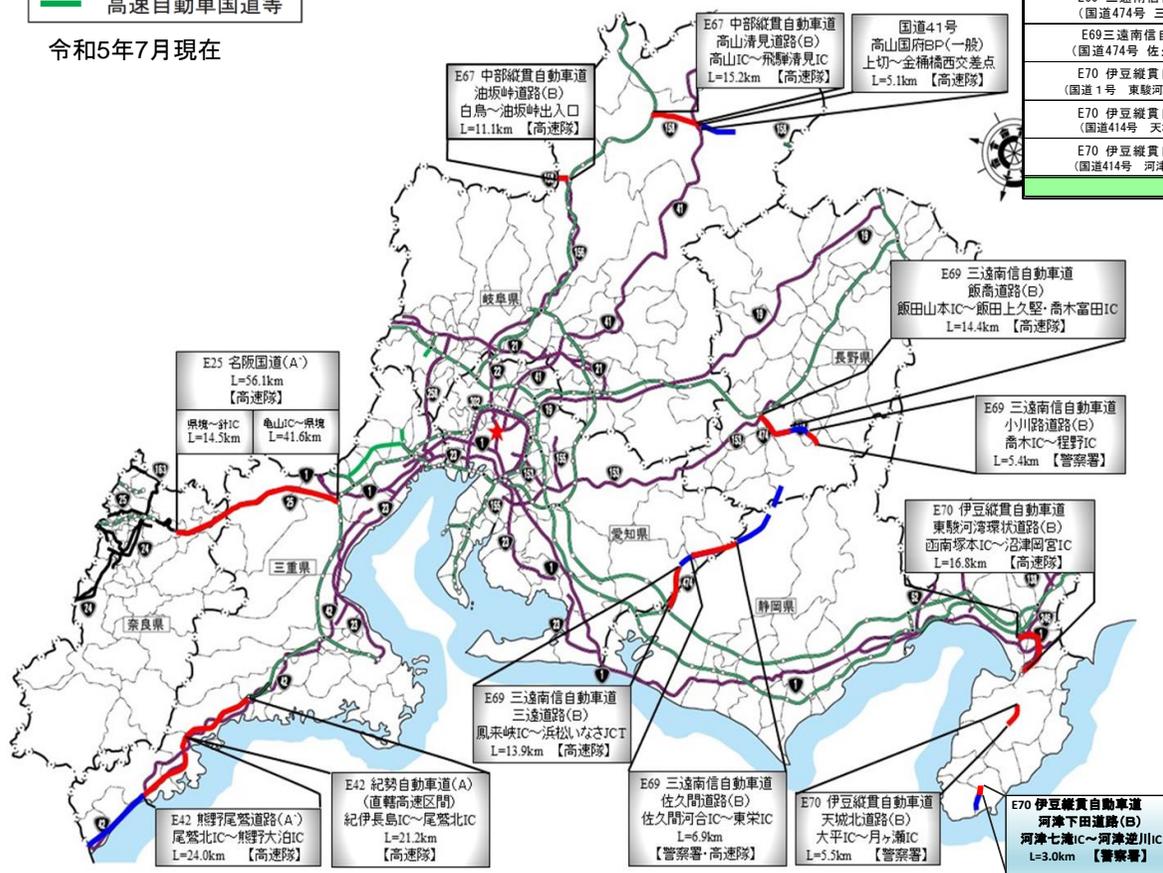
(高規格)

区間数：12区間

総延長：149.5km

- 一般国道(直轄)
- 高速自動車国道等

令和5年7月現在

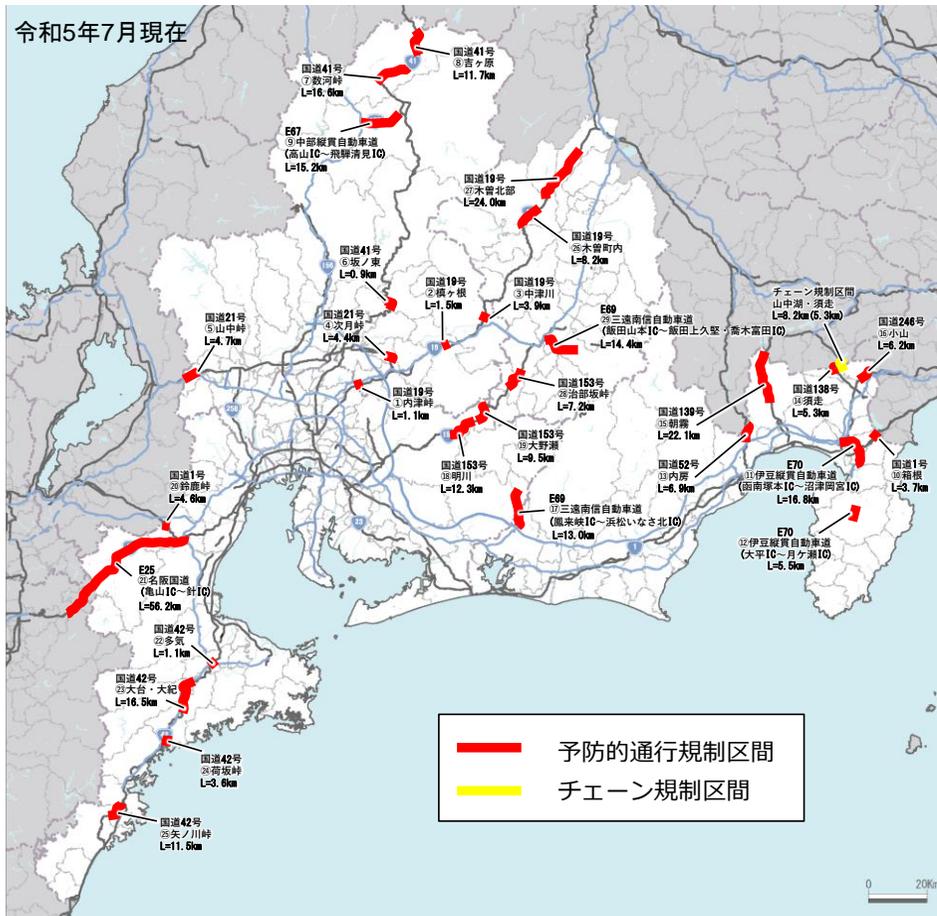


路線名	担当事務所	新直轄 A' B	規制区間				
			区間	延長	基準値連続雨量	組合せ雨量連続・時間	適用
				km	mm		
E42 近畿自動車道紀勢線(紀勢自動車道)	紀勢	新直轄	紀伊長島IC~海山IC	15.1	410	290・60	H27.6.1
E42 近畿自動車道紀勢線(紀勢自動車道)	紀勢	新直轄	海山IC~尾鷲南IC(熊野尾鷲道路Ⅱ期区間を含む)	11.5	690	470・90	R3.8.29
E42 近畿自動車道紀勢線(国道42号 熊野尾鷲道路)	紀勢	A'	尾鷲北IC~熊野大泊IC	24.0	720	470・80	R3.8.29
E25 近畿自動車道名古屋大阪線(国道25号 名阪国道)	北勢	A'	関IC~伊賀IC	14.1	200	170・40	H27.6.1
E25 近畿自動車道名古屋大阪線(国道25号 名阪国道)	北勢	A'	五月橋IC~針IC	14.5	160	—	H28.4.1
E67 中部縦貫自動車道(国道158号 高山清見道路)	高山	B	高山IC~飛騨清見IC	15.2	290	230・40	H27.9.1
E69 三遠南信自動車道(国道474号 飯香道路)	飯田	B	飯田山本IC~飯田上久堅・香木富田	14.4	250	190・30	R1.11.17
E69 三遠南信自動車道(国道474号 三遠道路)	浜松	B	鳳来峡IC~浜松いなさJCT	13.9	280	200・50	H27.9.1
E69 三遠南信自動車道(国道474号 佐久間道路)	浜松	B	佐久間川合IC~東栄IC	6.9	260	180・40	H31.2.28
E70 伊豆縦貫自動車道(国道1号 東駿河湾環状道路)	沼津	B	函南塚本IC~沼津岡宮IC	16.8	300	230・55	H27.9.1
E70 伊豆縦貫自動車道(国道414号 天城北道路)	沼津	B	大平IC~月ヶ瀬IC	5.5	380	260・55	H31.1.26
E70 伊豆縦貫自動車道(国道414号 河津下田道路)	沼津	B	河津七滝IC~河津逆川IC	3.0	290	215・50	R5.3.19
地整計			12区間	149.5			

降雪による予防的通行規制区間

考え方：降雪時において過去に立ち往生車により通行止めた箇所を含む区間から抽出

概要：区間数29区間、総延長308.6km



県名	事務所	路線番号	箇所名	延長(km)	起点	終点	
岐阜県	①多治見	19号	内津峠(うつつとうげ)	1.1	31.7kp	32.8kp	
	②多治見	19号	横ヶ根(まきがね)	1.5	66.8kp	68.3p	
	③多治見	19号	中津川(なかつがわ)	3.9	86.4kp	90.3kp	
	④多治見	21号	次月峠(しづきとうげ)	4.4	7.5kp	11.9kp	
	⑤岐阜	21号	山中峠(やまなかとうげ)	4.7	83.5kp	88.2kp	
	⑥岐阜	41号	坂ノ東(さかのひがし)	0.9	72.9kp	73.8kp	
	⑦高山	41号	数河峠(すごうとうげ)	16.6	180.7kp	197.3kp	
	⑧高山	41号	吉ヶ原(よしがはら)	11.7	203.1kp	214.8kp	
	⑨高山	E67	中部縦貫自動車道(ちゅうぶじゅうかんじどうしゃどう) (高山(たかやま)IC～飛騨清見(ひだきよみ)IC)	15.2	10.2kp	25.4kp	
静岡県	⑩沼津	1号	箱根(はこね)	3.7	103.0kp	106.7kp	
	⑪沼津	E70	伊豆縦貫自動車道(いずじゅうかんじどうしゃどう) (函南塚本(かんなんづかもと)IC～沼津岡宮(ぬまづおかのみや)IC)	16.8	109.6kp	126.4kp	
	⑫沼津	E70	伊豆縦貫自動車道(いずじゅうかんじどうしゃどう) (大平(おおたいら)IC～月ヶ瀬(つきがせ)IC)	5.5	0.0kp	5.5kp	
	⑬静岡	52号	内房(うつぶさ)	6.9	12.5kp	19.4kp	
	⑭沼津	138号	須走(すばしり)	5.3	15.3kp	20.6kp	
	⑮静岡	139号	朝霧(あさぎり)	22.1	14.5kp	36.6kp	
	⑯沼津	246号	小山(おやま)	6.2	89.4kp	95.6kp	
	⑰浜松	E69	三遠南信自動車道(さんえんなんしんじどうしゃどう) (鳳来峠(ほうらいきょう)IC～浜松いなさ北(きた)IC)	13.0	86.0kp	99.0kp	
	愛知県	⑱名古屋	153号	明川(あすかわ)	12.3	49.9kp	62.2kp
		⑲名古屋	153号	大野瀬(おおのせ)	9.5	62.9kp	72.4kp
三重県	⑳三重	1号	鈴鹿峠(すずかとうげ)	4.6	429.3kp	433.9kp	
三重県 奈良県	㉑北勢	E25	名阪国道(めいはんこくどう) (亀山(かめやま)IC～針(はり)IC)	56.2	0.0kp	78.3kp	
三重県	㉒紀勢	42号	多気(たき)	1.1	138.1kp	139.2kp	
	㉓紀勢	42号	大台(おのだい)・大紀(たいき)	16.5	149.9kp	166.4kp	
	㉔紀勢	42号	荷坂峠(にさかとうげ)	3.6	178.9kp	182.5kp	
	㉕紀勢	42号	矢ノ川峠(やのこうとうげ)	11.5	215.5kp	227.0kp	
	㉖飯田	19号	木曾町内(きそまちない)	8.2	133.3kp	141.5kp	
長野県 (南信)	㉗飯田	19号	木曾北部(きそほくぶ)	24.0	147.4kp	171.4kp	
	㉘飯田	153号	治部坂峠(じぶさかとうげ)	7.2	89.6kp	96.8kp	
	㉙飯田	E69	三遠南信自動車道(さんえんなんしんじどうしゃどう) (飯田山本(いひだやまもと)IC～飯田上久堅(うへひだかみ)IC)	14.4	0.2kp	14.6kp	

※位置図に示す区間以外においても、降雪状況等を踏まえ、通行止めを行う場合あり

「予防的通行規制区間」：308.6km

(令和3年3月改定)

I 冬期の道路交通を取り巻く環境

○近年、24時間降雪量の増大、積雪深さの観測史上最大の更新など、雪の少ない地域も含め、短期間の集中的な大雪*が局所的に発生

※：大規模な車両滞留や長時間の通行止めを引き起こす恐れのある大雪

○道路ネットワークの整備が進む中で、車社会の進展、輸送の小口多頻度化等により、国民生活や企業活動の道路交通への依存が高まっている一方、幹線道路上の大規模な車両の滞留は、社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれ

○短期間の集中的な大雪時に、通常時と比べて自動車の利用台数に変化が見られたケースも存在

➡ 冬期の道路交通を取り巻く環境にも変化の兆し(鉄道の計画運休の社会への浸透も参考に、道路の通行止めに対しても理解を促進)

II 大雪時の道路交通確保に向けたこれまでの取り組み

1. 繰り返し発生する大規模な車両滞留

○短期間の集中的な大雪時に大規模な車両の滞留が繰り返し発生、解消までに数日間を要するケースもある

○高速道路と、並行する国道等を交互に通行止めし、交通を確保する観点から通行止めを躊躇した結果、大規模な車両滞留につながったケースもある

2. 道路管理者等によるこれまでの主な取り組み

○異例の降雪が予想される場合、「大雪に関する緊急発表」を行うなど道路利用者に注意喚起を実施

○関係機関の連携強化を図るため、地域単位で「情報連絡本部」を設置

○予防的通行規制区間の設定、除雪体制の応援等を実施

○平成26年の災害対策基本法改正に基づき、道路管理者による立ち往生車両・放置車両等の移動が可能

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

III 大雪時の道路交通確保に対する考え方の転換

これまでの考え方

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

今後の考え方

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

IV 大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化

1. 道路管理者等の取り組み

(1) ソフト的対応

○タイムライン(段階的な行動計画)の作成

- ・関係機関と連携し躊躇なく通行止めを実施
- ・合同訓練実施 ・気象予測精度向上

○除雪体制の強化

- ・地域に応じた体制強化・道路管理者間の相互支援などの構築

○除雪作業を担う地域建設業の確保

- ・契約方法の改善 ・予定価格の適正な設定等

○除雪作業への協力体制の構築

- ・道路協力団体等地域や民間団体が参加できる仕組み等

○チェーン等の装着の徹底

- ・短期間の集中的な大雪の場合は、チェーン規制によらず躊躇なく通行止めを実施

(2) ハード的対応

○基幹的な道路ネットワークの強化

- ・地域の実情に応じて、高速道路の暫定2車線区間や主要国道の4車線化、付加車線等を通じ、大雪の観点からもネットワークを強化

(3) 地域特性を考慮した対応

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

○短期間の集中的な大雪時の行動変容

- ・出控え等の要請と社会全体のコンセンサス
- ・通行止め予測等の繰り返しの呼びかけ、対象の拡大、内容の具体化

○短期間の集中的な大雪時の計画的・予防的な通行規制・集中除雪の実施

- ・広範囲での通行止め、高速道路と並行する国道等の同時通行止めと集中除雪による物流等の途絶の回避
- ・躊躇ない通行止めの実効性を高めるためのメルクマール、トリガーをタイムラインに位置づけ
- ・リスク箇所の事前把握と監視強化

○立ち往生車両が発生した場合の迅速な対応

- ・滞留状況を正確に把握するための体制確保
- ・滞留車両への物資や情報等の適切な提供
- ・地方整備局と地方運輸局等を中心とした乗員保護

○スポット対策、車両待機スペースの確保

- ・カメラ増設、ロードヒーティング等の消融雪設備の整備
- ・中央分離帯開口部やUターン路の整備 等

2. 道路利用者や地域住民等の社会全体の取り組み

○短期間の集中的な大雪時の行動変容(利用抑制・迂回)
・通行止めの必要性やジャスト・イン・タイムの限界への理解の促進

○冬道を走行する際の準備
・チェーン等の装備の備え

3. より効率的・効果的な対策に向けて

○関係機関の連携の強化

○情報収集・提供の工夫

○新技術の積極的な活用

南海トラフ巨大地震の被害想定

- 想定される震度7の市町村:55市町
- 最大クラスの津波が10m以上:30市町
- 外海は地震発生後10分以内に1mの高さの津波が到達。(津波到達時間が早い)

※中部地整管内

○死者数:約175千人

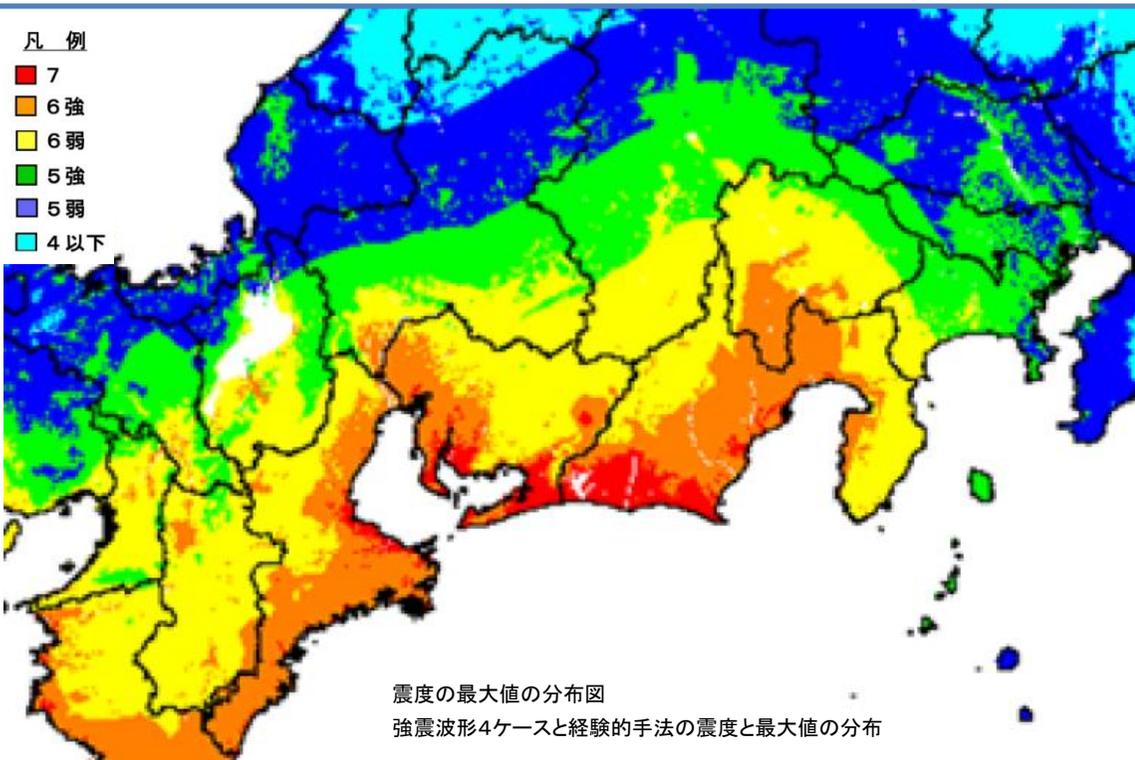
	揺れ	(うち屋内収容物移動・転倒、屋内落下物)	津波	急傾斜地崩壊	火災	ブロック塀・自動販売機の転倒、屋外落下物	計
静岡県	約 13,000	約 1,200	約 95,000	約 40	約 1,600	-	約 109,000
愛知県	約 15,000	約 1,300	約 6,400	約 50	約 1,800	-	約 23,000
三重県	約 9,800	約 600	約 32,000	約 60	約 900	-	約 43,000
岐阜県	約 200	約30	-	約20	-	-	約200
長野県	約 50	約10	-	約10	-	-	約50

全国合計 約323,000

○全壊棟数:約957千棟

	揺れ	液状化	津波	急傾斜地崩壊	火災	計
静岡県	約208,000	約4,900	約30,000	約600	約75,000	約319,000
愛知県	約243,000	約23,000	約2,600	約400	約119,000	約388,000
三重県	約163,000	約6,500	約24,000	約800	約45,000	約239,000
岐阜県	約3,900	約3,800	-	約20	約400	約8,200
長野県	約700	約1,500	-	約90	約40	約2,400

全国合計 約2,382,000



凡 例

- 7
- 6強
- 6弱
- 5強
- 5弱
- 4以下

東海4県(静岡、愛知、岐阜、三重)における想定震度6弱以上の面積

該当面積	今回の震度分布	中央防災会議(2003)
震度6弱以上	約7.1万km ²	約2.4万km ²
震度6強以上	約2.9万km ²	約0.6万km ²
震度7	約0.4万km ²	約0.04万km ²

最大震度が「震度7」の主な市町村

静岡県:静岡市、浜松市、島田市、富士市、磐田市、焼津市、掛川市、藤枝市、袋井市、湖西市、御前崎市、菊川市、牧之原市等
愛知県:名古屋市、豊橋市、岡崎市、半田市、豊川市、碧南市、刈谷市、安城市、西尾市、蒲郡市、常滑市、新城市、東海市、知多市、知立市、高浜市、田原市等
三重県:津市、伊勢市、松阪市、鈴鹿市、尾鷲市、鳥羽市、熊野市、志摩市等

※長野県、岐阜県における市町村別の最大震度は、最大で「震度6強」

最大クラスの津波が20m以上の主な市町村

静岡県:下田市、南伊豆町
愛知県:田原市
三重県:鳥羽市、志摩市、南伊勢町

最大クラスの津波が10m以上の主な市町村

静岡県:静岡市、浜松市、沼津市、伊東市、磐田市、焼津市、掛川市、袋井市、湖西市、伊豆市、御前崎市、牧之原市、東伊豆町、河津町、松崎町、西伊豆町
愛知県:豊橋市、南知多町
三重県:尾鷲市、熊野市、大紀町、紀北町、御浜町、紀宝町

(出典:南海トラフの巨大地震モデル検討会「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水期等(第二次報告)等」:H24.8.29内閣府)

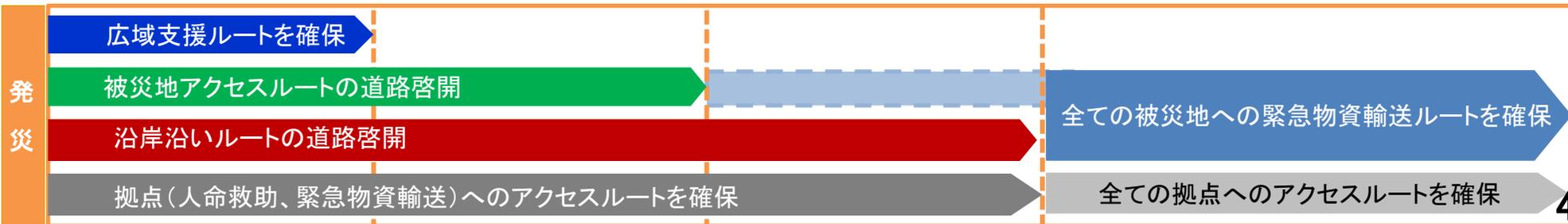
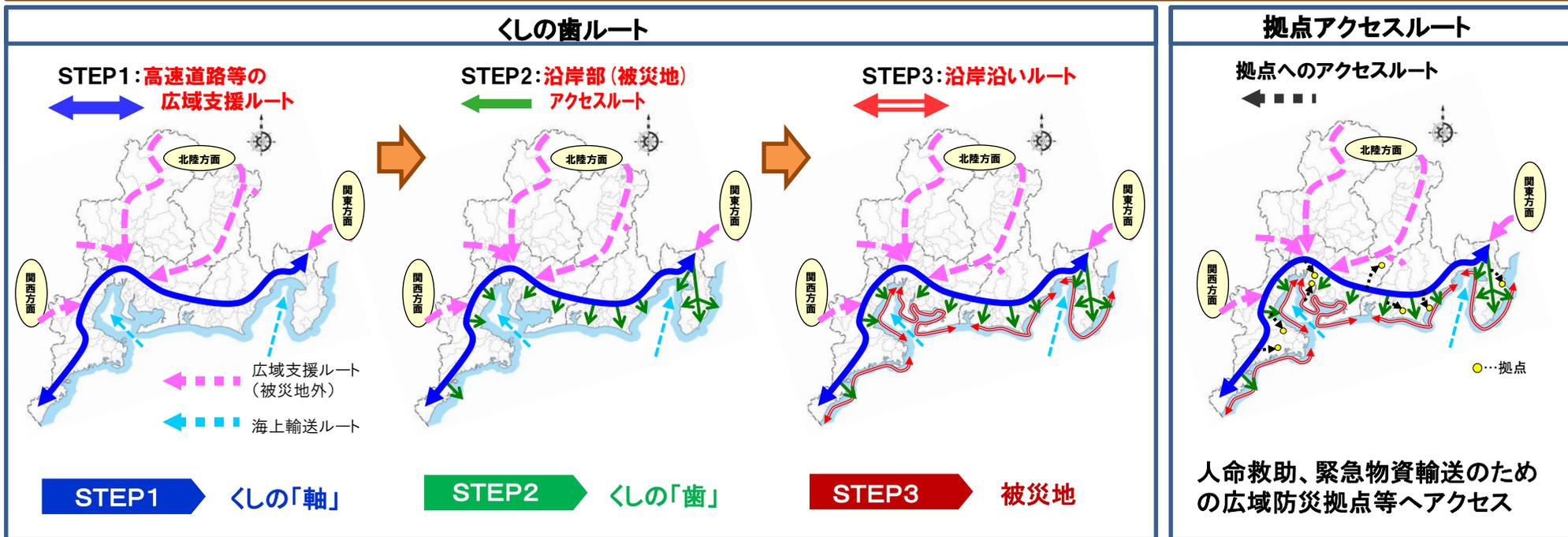
注)具体計画は、各県の被害想定に基づいて検討している。

中部版「くしの歯作戦」の基本的考え方

中部版「くしの歯作戦」の基本的考え方

- ・ 津波等により、甚大な被害を受けた地域での救援・救護活動を支援するための「道路啓開」を最優先に行う。
- ・ 全ての被災地への緊急物資輸送ルートを確認する。

人命救助のための救援・救護ルート確保に向けたステップ

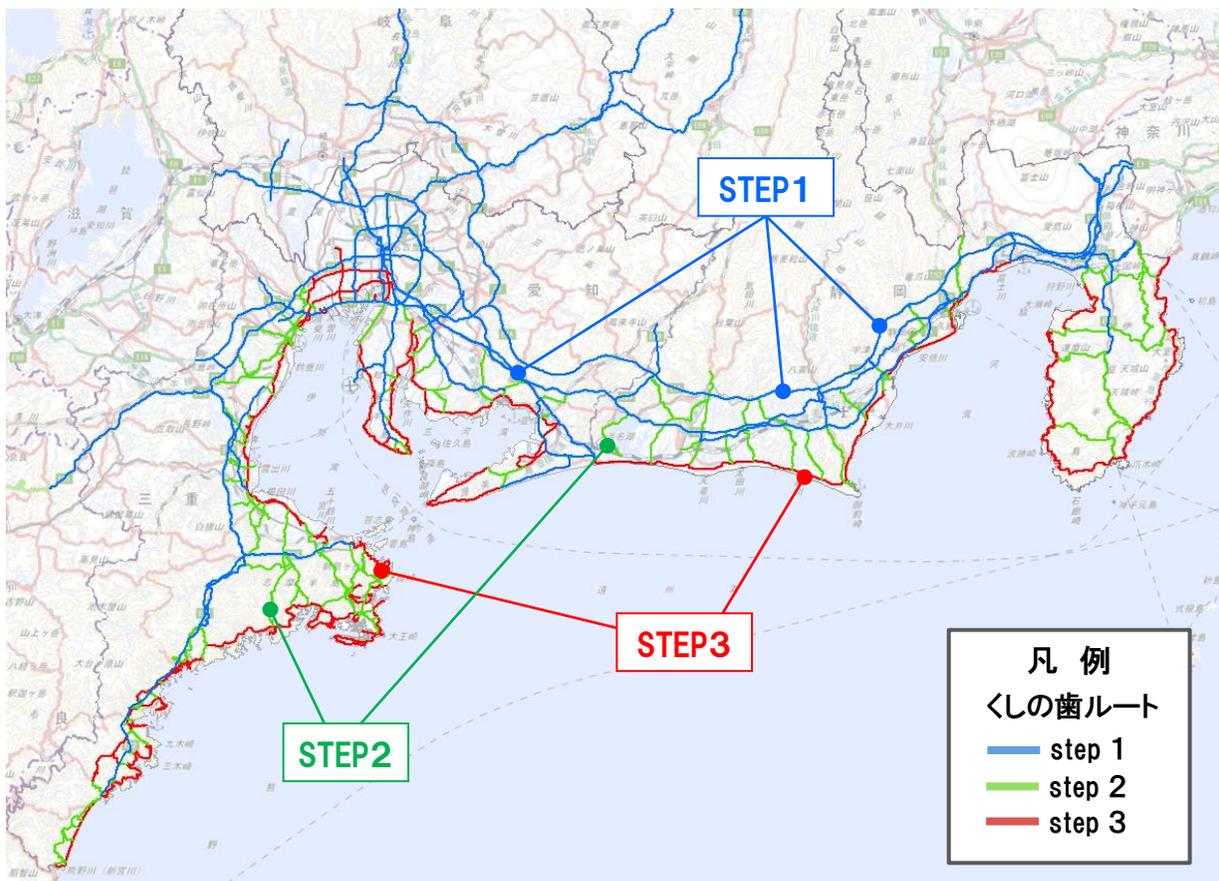


くしの歯ルートを選定

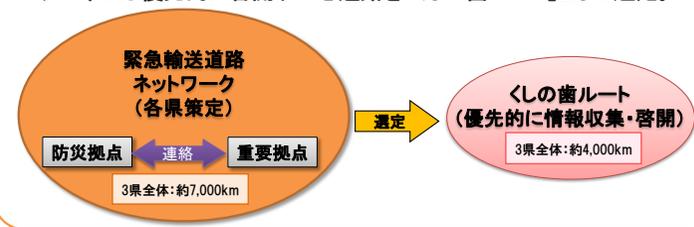
緊急輸送道路の中から、南海トラフ巨大地震発災時に優先的に被災状況の情報収集と道路啓開を行う。

『くしの歯ルート』を以下のSTEP1～3の考え方に基づき選定。

- STEP1 : 全ての高速道路, 都市高速, 及び直轄国道 (浸水地域を除く) を選定。ダブルネットワーク確保、緊急交通路指定(※)を考慮。
 ※緊急交通路: 発災時に災害対策基本法第76条に基づいて公安委員会が指定し、一般車両の通行の禁止・制限を行う路線と区間
- STEP2 : 沿岸沿いの地域の道路啓開を迅速に行うため、「STEP1」と「STEP3」の候補ルート及び重要拠点等を効率的に結ぶ比較的安全性の高い (必要に応じ耐震対策を行うべき) ルートを選定。(STEP1の候補ルートから各市町村へ少なくとも1ルートを選定)
- STEP3 : 沿岸ルート等、被害が甚大で孤立の危険性が高いエリアを通るルートを選定。



口津波被害想定(内閣府)をもとに、緊急輸送道路(各県策定)ネットワークの中から優先的に啓開すべき道路を「くしの歯ルート」として選定。



令和4年3月時点

	高速道路等 (km)	直轄国道 (km)	県・市等 (km)	計 (km)
STEP1	875	664	188	1,727
STEP2	0	159	952	1,111
STEP3	0	324	855	1,179
計	875	1,147	1,995	4,017

※静岡県、愛知県、三重県の合計

ご清聴ありがとうございました。