

発災時における緊急輸送ルート確保に向けた基本方針

平成 28 年 3 月

東 京 都

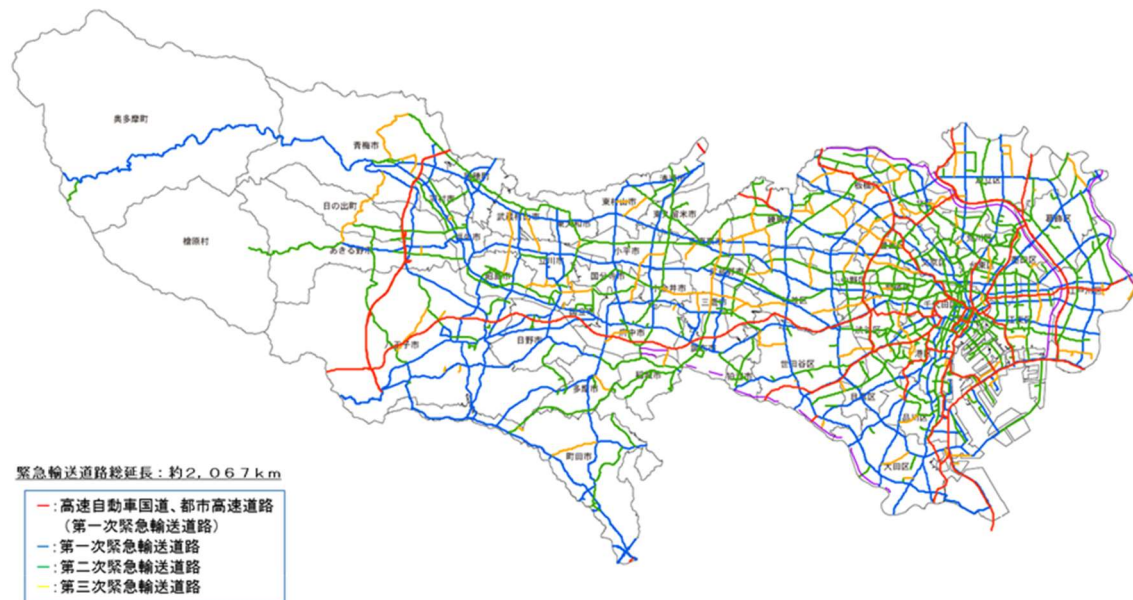
目 次

1. 基本方針について	
1-1. 目的	… 2
1-2. 基本方針の位置づけ	… 3
1-3. 対象とする地震	… 4
2. 緊急輸送ルートについて	
2-1. 緊急輸送ルートの定義	… 6
2-2. 優先的に確保すべき緊急輸送ルートの考え方	… 8
3. 具体的な候補経路の選定について	
3-1. 選定にあたっての考え方	… 10
3-2. 防災上重要な拠点の抽出	… 10
3-3. 経路選定のためのリスク評価	… 11
3-4. 具体的な候補経路の選定	… 11
3-5. 水上経路の活用	… 12
4. 発災時における対処	
4-1. 基本的な考え方	… 13
4-2. 緊急輸送ルートの確保	… 13
5. 緊急輸送ルート確保に向けた体制強化	
5-1. 発災に備えた平時の取組	… 16
5-2. 点検作業の迅速化に向けた情報収集・共有体制の充実・強化	… 17
5-3. 啓開作業の実効性向上に向けた体制整備	… 19
5-4. 道路閉塞等の発生抑制に向けた防災関連施策との連携	… 21
5-5. 発災時における水上ルート活用に向けた仕組みづくり	… 21
5-6. 首都圏を見据えた広域連携による取組の展開	… 21
6. 緊急輸送ルート確保の実効性向上に向けた今後の展開	
6-1. 今後の展開	… 21

1. 基本方針について

1-1. 目的

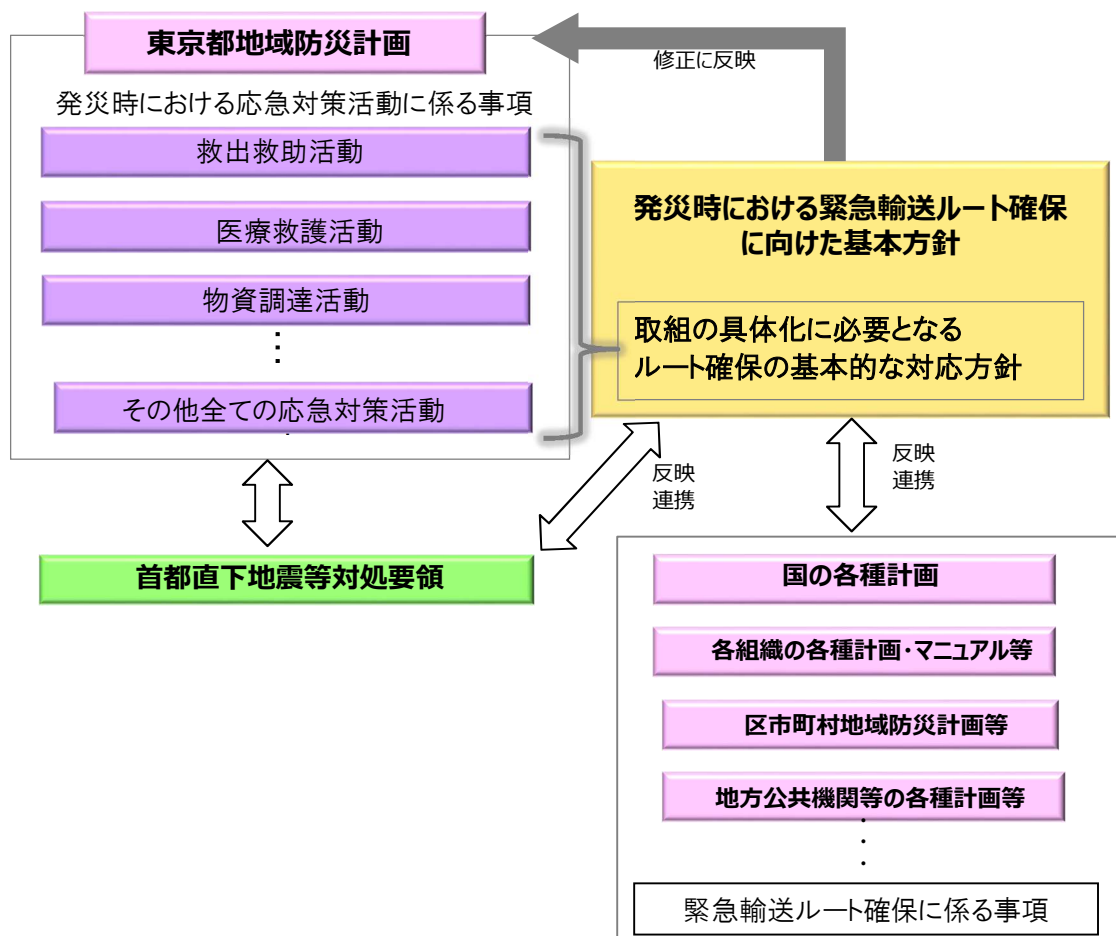
- ・ 首都直下地震等の大規模地震が発生した場合、東京では、甚大な被害が広域にわたり、多くの人的被害が想定される。
- ・ 発災時は、都各局はもちろんのこと、区市町村、警察、消防、自衛隊、国、都外からの応援部隊など様々な主体が連携・協力し一体となって、発災直後の救出救助・医療救護活動から、その後の支援物資や燃料等の輸送などの応急対策活動を展開していくこととなる。
- ・ 発災後の人的被害の軽減に向け、東京都地域防災計画に掲げる様々な応急対策活動を迅速に実施していくためには、その要となる緊急輸送ルートを、あらゆる手段を講じて早期に確保していくことが重要となる。
- ・ 一方で、緊急輸送道路だけでも都内に2,000 km以上あり、河川や港湾などの航路を含めれば、点検や応急復旧などを行う資機材・人員には限界があり、その全てを迅速に確保することは非常に困難な状況が想定される。
- ・ こうしたことから、確保すべきルートの考え方や発災時の基本的な対処等についてあらかじめ定め、発災後の限りある体制の中で、各主体が共通認識のもと緊急輸送ルートの確保に向けた対応を可能な限り迅速かつ円滑に行い、被災者となる都民の生命を守っていくこと、また、首都東京の機能を維持し速やかな復旧・復興につなげていくことを目的に、本方針を策定する。



東京都の緊急輸送道路

1-2. 基本方針の位置づけ

- 本方針は、東京都地域防災計画（震災編）第2部第4章「安全な交通ネットワーク及びライフライン等の確保」で掲げた、人命救助から医療救護、物資輸送に至るまで、全ての応急対策活動に必要となる交通ネットワークの確保に向けた取組の具体化を図るため策定するものであり、発災時の基本的な対応方針となるものである。
- 緊急輸送ルートの基軸となる道路については、国道、高速道路、都道、区市町村道、臨港道路等があり、このうち、国道、高速道路等については首都直下地震道路啓開計画検討協議会が策定した「首都直下地震道路啓開計画」に基づきルートを確保する。本方針は、これら交通ネットワークの確保に向けた取組との連携を図るとともに、その骨格となるルートと被災地域や応急対策活動に必要な拠点をつなぐ、都道、区市町村道、臨港道路等や河川・港湾などのルート確保に向けた対応方針を示すものである。
- 策定にあたっては、東京都防災会議のもとに設置されている、都各局、警視庁、東京消防庁をはじめ、自衛隊、指定地方公共機関、指定公共機関からなる「防災対策推進ワーキンググループ」で検討を行った。
- 今後、本方針で示した考え方等について、東京都地域防災計画（震災編）に反映させていくとともに、首都直下地震等対処要領をはじめ各組織が定める発災後の交通ネットワークの確保に係る各種要領・マニュアル等への反映を進めていく。

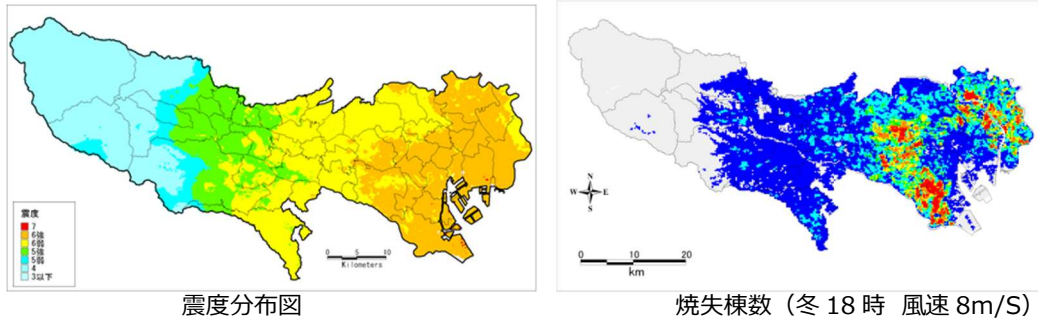


地域防災計画や各種計画等を踏まえた基本方針の位置づけイメージ

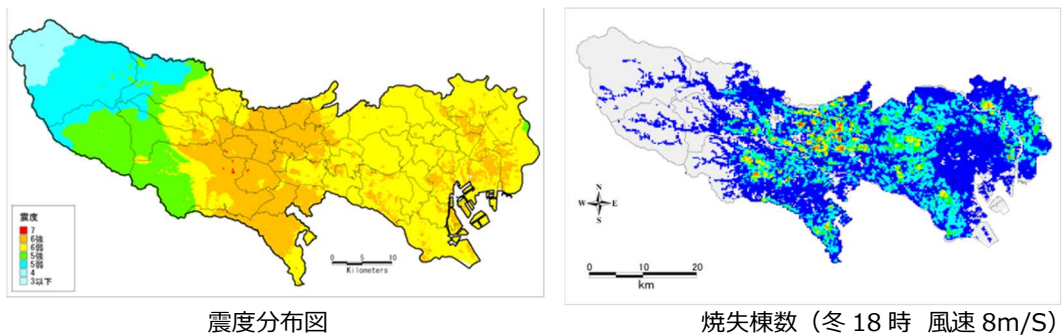
1-3. 対象とする地震

- 平成 24 年 4 月に公表した「首都直下地震等による東京の被害想定（東京都防災会議）」では、4 タイプの地震で検証している。このため、本方針においても、ひとたび発生すると甚大な被害が想定される全ての地震を対象とする。

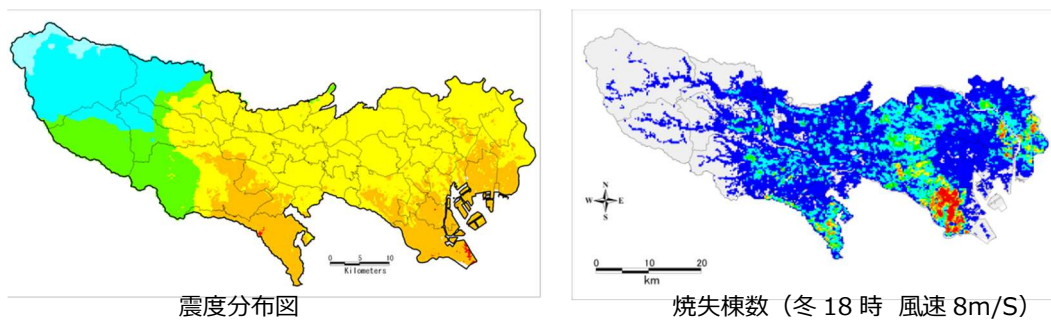
【東京湾北部地震】



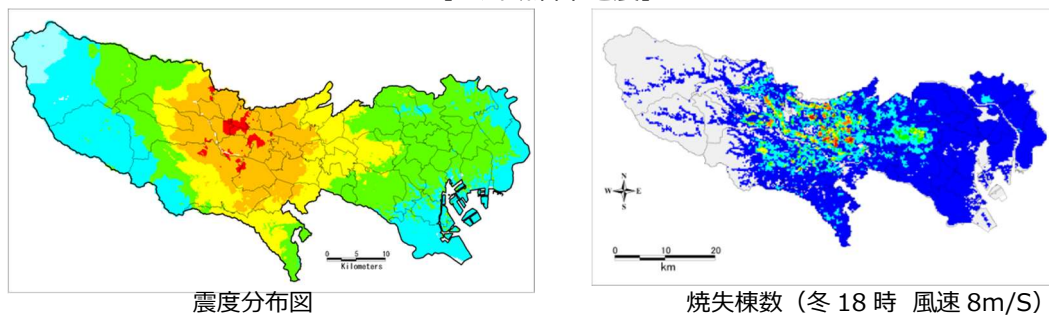
【多摩直下地震】



【元禄型関東地震】



【立川断層帯地震】



【首都直下地震】

【海溝型地震】

【活断層で発生する地震】

東京湾北部地震 (M7.3)

多摩直下地震 (M7.3)

元禄型関東地震 (M8.2)

立川断層帯地震 (M7.4)

人的被害	死者	約 9,700 人	約 4,700 人	約 5,900 人	約 2,600 人		
	原因別	揺れ	約 5,600 人	約 3,400 人	約 3,500 人	約 1,500 人	
		火災	約 4,100 人	約 1,300 人	約 2,400 人	約 1,100 人	
	負傷者 (うち重傷者)		約 147,600 人 (約 21,900) 人	約 101,100 人 (約 10,900) 人	約 108,300 人 (約 12,900) 人	約 31,700 人 (約 4,700) 人	
		原因別	揺れ	約 129,900 人	約 96,500 人	約 98,500 人	約 27,800 人
			火災	約 17,700 人	約 4,600 人	約 9,800 人	約 3,900 人
物的被害		建物被害	約 304,300 棟	約 139,500 棟	約 184,600 棟	約 85,700 棟	
	原因別	揺れ	約 116,200 棟	約 75,700 棟	約 76,500 棟	約 35,400 棟	
		火災	約 188,100 棟	約 63,800 棟	約 108,100 棟	約 50,300 棟	
避難者の発生(ピーク:1日後)		約 339万 人	約 276万 人	約 320万 人	約 101万 人		

帰宅困難者	約 517万 人
-------	----------

「首都直下地震等による東京の被害想定」の概要

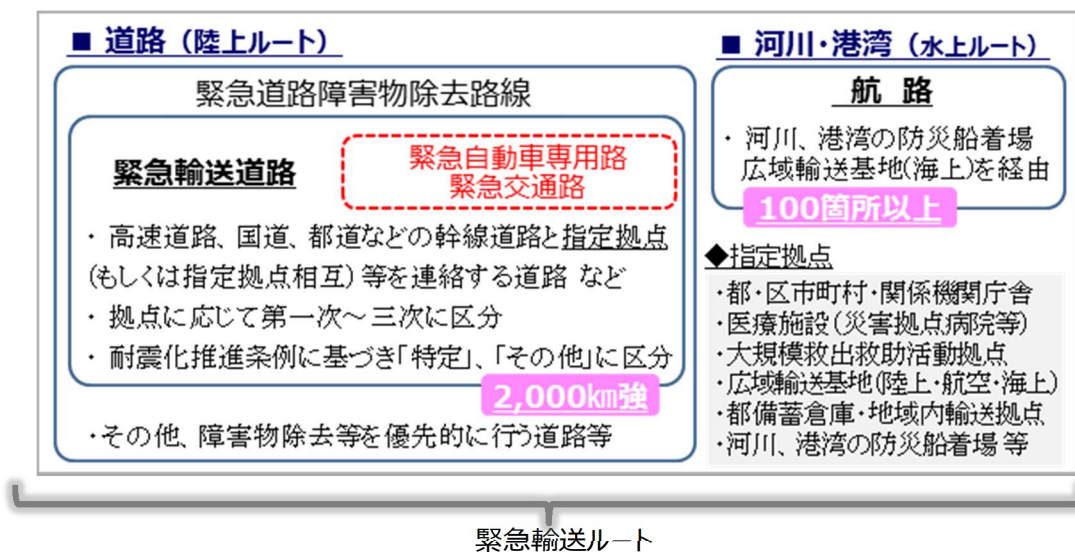
2. 緊急輸送ルートについて

2-1. 緊急輸送ルートの定義

- ・ 東京都地域防災計画をはじめ、各機関で定める既存の各種計画等の中で、発災時における緊急輸送の確保が必要な経路について、様々な観点から定義を定めている。
- ・ こうした点を踏まえ、本方針で示す「緊急輸送ルート」について、以下のとおり定義する。

「緊急輸送ルート」とは、東京都地域防災計画で掲げる人命救助及び被災者支援等発災時における応急対策活動を展開するうえで必要となる緊急輸送にかかる全ての経路をいう。

■ 緊急輸送ルートの概念図



《参考：既存の各種計画で定めている緊急輸送に係る経路等の定義》

(1) 緊急輸送ネットワーク

- ・ 震災時の救助や救急、医療活動、緊急輸送を円滑に行うため、応急対策活動の中心となる施設（指定拠点）と指定相互間を、陸・海・空・水上・地下の多ルートで結ぶネットワーク
 - ① 第一次緊急輸送ネットワーク
応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、区市町村庁舎、輸送路管理機関及び重要港湾、空港等を連絡する輸送路
 - ② 第二次緊急輸送ネットワーク
第一次緊急輸送路と放送機関、自衛隊や警察・消防・医療機関等の主要初動対応機関、ライフライン機関、ヘリコプター災害時臨時離着陸場候補地等を連絡する輸送路
 - ③ 第三次緊急輸送ネットワーク
トラックターミナルや駅等の広域輸送拠点、備蓄倉庫と区市町村の地域内輸送拠点等を連絡する輸送路

(2) 道路 【陸上ルート】

【緊急道路障害物除去路線】

- 原則として上下各一車線を確保し、避難・救護・救急対策等のための震災後初期の緊急輸送機能の回復を図るために、道路損壊、崩土、道路上への落下倒壊物、放置された車両などの交通障害物により通行不可能となった道路において、障害物除去や簡易な応急復旧作業を優先的に行う、あらかじめ指定された路線

【緊急輸送道路】

- 高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と都道府県知事が指定するもの（以下「指定拠点」）（地方公共団体等の庁舎等の所在地、救援物資等の備蓄地点等及び広域避難地）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路（都道、区市町村道、臨港道路等）

(1) 特定緊急輸送道路

「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」に基づく、緊急輸送道路のうち、特に沿道の建築物の耐震化を推進する必要がある道路

- ①第一次緊急輸送道路
- ②区市町村庁舎との連絡に必要な第二次又は第三次緊急輸送道路
- ③他県の第一次緊急輸送道路との連絡に必要な第二次又は第三次緊急輸送道路

(2) 一般緊急輸送道路

特定緊急輸送道路以外の緊急輸送道路

【緊急交通路】

①一次交通規制

- 環状七号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止
- 環状八号線から都心方向へ流入する車両の通行を抑制
- 高速道路及び一般道路6路線の合計7路線を「緊急自動車専用路」として一般車両の通行を禁止

(①首都高速道路・高速自動車国道、②国道4号（日光街道ほか）、③国道17号（中山道、白山通りほか）、④国道20号（甲州街道ほか）、⑤国道246号（青山・玉川通り）、⑥目白通り、⑦外堀通り)

②二次交通規制

- 上記7路線を「緊急交通路」とするほか、その他の路線についても、被災状況等に応じて緊急交通路に指定

(第一京浜、第二京浜、京葉道路、目黒通り、青梅・新青梅街道、川越街道、北本通り、水戸街道、蔵前橋通り、中原海道、井の頭通り、三鷹通り、東八道路、小金井街道、志木街道、府中街道、芋窪街道、五日市街道、中央南北線、八王子武蔵村山線、三ツ木八王子線、新奥多摩街道、小作北通り、吉野街道、滝山街道、北野街道、川崎街道、大和バイパス、鎌倉街道、町田街道、多摩ニュータウン通り)

(3) 河川・港湾 【水上ルート】

【防災船着場】

- 災害時において、傷病者や医療従事者、医療・緊急物資などの水上輸送の機能を有効に果たすための拠点になる船着場をいう。

【広域輸送基地（海上）】

- 地震に強い耐震強化岸壁等を備え、他県等からの緊急物資等の受入、一時保管、地域内輸送拠点等への積替・配送等の拠点をいう。

2-2. 優先的に確保すべき緊急輸送ルートの考え方

- ・ 首都直下地震等が発生した際は、全ての応急対策活動を展開していくうえで必要となる全ての緊急輸送ルートの確保を目指していくことになる。
- ・ 一方で、発災後の限りある体制の中で、可能な限り迅速かつ円滑に緊急輸送ルートを確保していくため、ルート確保に向けた選択と集中を図っていくことが不可欠である。
- ・ このため、被災者となる都民の生命を守ることを目的に、発災後に対応すべき応急対策活動の時系列の流れを踏まえながら、優先的に確保すべき緊急輸送ルートについて、3つのステップに分け確保していくこととする。
- ・ なお、国道、高速道路等については、首都直下地震道路啓開計画検討協議会が策定した「首都直下地震道路啓開計画」に基づく八方向作戦を実施する候補となる道路啓開候補路線としてあらかじめ選定を行い、被災状況に応じてこの道路啓開候補路線の中から組み合わせて優先啓開ルートを決定していくこととしている。

■STEP. 1 「人命救助に係る緊急輸送ルート」

- ・ 発災直後は、救出救助・医療救護活動など負傷者の救助を行う上でポイントとなる72時間という時間軸を意識して、人命救助に係る緊急輸送ルートを確保していくことが重要となる。
- ・ こうした認識のもと、災害拠点病院、都内救出救助機関の拠点、都外からの応援部隊の活動拠点等を結ぶルートを、「人命救助に係る緊急輸送ルート」として定める。

【対象ルート】

①救出救助・医療救護活動はもとより、その後の全ての応急対策活動の軸となり、各地域へと続く幹線道路

- ・ 第一次交通規制に基づき指定する緊急自動車専用路 7路線の一部
- ・ 第二次交通規制に基づき、上記7路線以外に指定する緊急交通路（31路線）のうち、救出救助・医療救護活動の拠点につながる道路
- ・ 環状七号線、環状八号線（第一次交通規制関連路線）

②救出救助・医療救護活動に必要となるそれらの拠点と①を結ぶ道路

- ・ ①の路線と医療救護活動に必要となる災害拠点病院・SCUを結ぶ道路
- ・ ①の路線と応援部隊の活動の展開に必要となる大規模救出救助活動拠点を結ぶ道路（ラストワンマイル）

③河川・港湾を活用した水上ルート

- ・ 災害拠点病院等に近接する緊急用河川敷道路・河川、港湾における防災船着場及びこれらを結ぶ航路等

$$\frac{7}{\text{緊急自動車専用路の一部}} + \frac{\text{環七・環八}}{\text{第一次交通規制関連路線}} + \frac{31}{\text{緊急交通路の一部}} + \frac{\alpha}{\text{拠点をつなぐラストワンマイル}} + \text{河川・港湾の防災船着場等水上ルート}$$

⇒ 発災時は対象ルートの中から、被害の少ない箇所を組み合わせてルート確保

国道、高速道路等については、「首都直下地震道路啓開計画」の八方向作戦のもと、優先啓開ルートの決定及び道路啓開を実施

■STEP.2 「被災者支援に係る緊急輸送ルート」

- ・ 時間の経過とともに、応急対策活動は、負傷者等の人命救助から避難所等で生活する被災者の当面の生活を支えていくことにシフトしていくことになることを意識して、被災者支援に係る緊急輸送ルートを確保していく必要がある。
- ・ こうした認識のもと、広域輸送基地や都備蓄倉庫、地域内輸送拠点等被災者の当面の生活を支えるための拠点を結ぶルートを、「被災者支援に係る緊急輸送ルート」として定める。

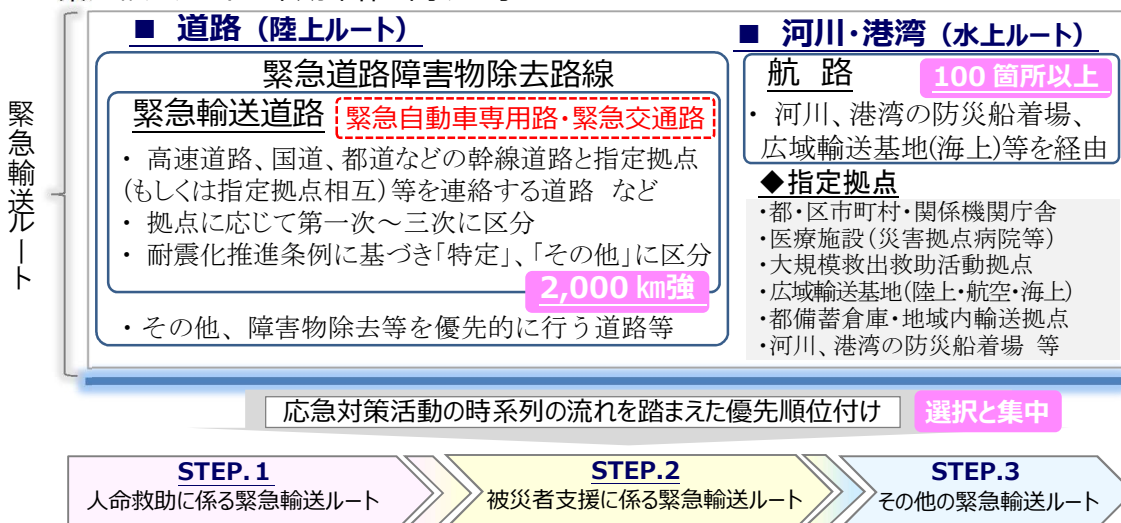
【対象ルート】

<p>①全ての応急対策活動の軸となり、各地域へと続く幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ STEP.1 の人命救助等の活動のために確保したルート ・ 第二次交通規制に基づき、緊急自動車専用路7路線以外に指定する緊急交通路（31路線）のうち、物資輸送の拠点につながる道路 <p>②被災者支援活動に必要なそれらの拠点と①を結ぶルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ①の路線と支援物資の受け入れ先となる広域輸送基地を結ぶ経路 ・ ①の路線と避難所へ搬送するための仕分け・一時的保管機能を持つ地域内輸送拠点を結ぶ経路（ラストワンマイル） <p>③河川・港湾を活用した水上ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 物資輸送拠点に近接する緊急用河川敷道路・河川、港湾の防災船着場 ・ 支援物資の受入れ・荷さばき等作業を実施する広域輸送基地（海上）
<p>⇒ 発災時は対象ルートの中から、被害の少ない箇所を組み合わせるルート確保</p>

■STEP.3 「その他の緊急輸送ルート」

- ・ その他の緊急輸送ルートについても、都内被災地域の早期復旧に向け、可能な限りルート確保に向けた迅速な対応に努め、全ての緊急輸送ルートの確保を図っていく。

■緊急輸送ルートの早期確保に向けた考え方



3. 具体的な候補経路の選定について

3-1. 選定にあたっての考え方

- ・ 前章で示した優先的に確保すべき緊急輸送ルートの考え方を踏まえ、以下のとおり発災時のルート確保に向けた対応を行う上で候補となりうる経路を選定する。
 - ① 防災上重要な拠点の抽出
 - ② 経路選定のためのリスク評価
 - ③ 具体的な候補経路の選定

3-2. 防災上重要な拠点の抽出

- ・ 発災直後からの人命救助及び被災者支援に係る一連の応急対策活動を迅速に展開するうえで必要不可欠となる防災上重要な拠点について抽出する。

【人命救助に係る拠点】

- ①医療救護
 - ・ 被災地内における傷病者（特に重傷者）を搬送する医療施設
⇒ 災害拠点病院
- ②救出救助
 - ・ 都外からの応援部隊が救出救助等の活動を行う拠点
⇒ 都立公園や清掃工場などの大規模救出救助活動拠点
- ③航空搬送拠点
 - ・ 被災地域外への長時間搬送に要する処置等を行う臨時医療施設
⇒ S C U（広域医療搬送拠点臨時医療施設）
 - ・ 医療機関近接のヘリコプター活動拠点
⇒ 災害拠点病院近接のヘリコプター緊急離着陸場候補地

【被災者支援に係る拠点】

- ①物資輸送
 - ・ 他県等からの緊急物資等の受け入れ、一時保管、地域内輸送拠点等への積替・配送等の拠点 ⇒ 広域輸送基地（陸上・海上・航空）
 - ・ 都備蓄倉庫、地域内輸送拠点等

【人命救助かつ被災者支援双方に係る拠点】

- ①河川・港湾における防災船着場、海上輸送基地
 - ・ 人命救助や被災者支援に活用する船舶を陸につける施設で、発災時陸上ルートと水上ルートをつなぐ拠点

3-3. 経路選定のためのリスク評価

- ・ 首都直下地震等の発生時には、倒壊した建物のガレキや電柱など、道路上に様々な障害物の散乱による道路閉塞が起こり、緊急通行車両等による円滑な応急対策活動を阻害することが想定される。
- ・ このため、前節で抽出した防災上重要な拠点までの最短距離を経路とするだけでなく、発災時にこれら障害物を除去する作業が極力少ない経路をあらかじめ抽出しておくことが重要となる。
- ・ こうしたことから、現時点における道路幅員、沿道建築物の耐震化状況、無電柱化整備状況、液状化予測などを踏まえた経路のリスク評価を実施する。

3-4. 具体的な候補経路の選定

- ・ 3-2 で抽出した防災上重要な拠点までの具体的な経路について、都内被災地域への進出及び都外からの応援部隊の進出ルート of 骨格にもなり、首都直下地震道路啓開計画検討協議会が策定した首都直下地震道路啓開計画にも位置づけられている幹線道路を基点に、前節の経路選定のためのリスク評価結果が低い3経路を抽出する。
- ・ そのうえで、高速道路を優先的に使用した場合と使用しない場合を含め、3経路のうちの1経路を、優先的に確保すべき具体的な候補経路（以下「候補経路」という。）としてあらかじめ選定する。
- ・ 抽出・選定された経路については、都はもちろん、国や区市町村、高速道路会社などの施設管理者に加え、発災時に救出救助や物資搬送等の応急対策活動を行う自衛隊、警察、消防等の関係機関の間で共有を図り、道路や河川・港湾施設等の整備状況や訓練等の機会を踏まえ常に見直しを図っていく。

【具体的な候補経路を踏まえた緊急輸送ルート総延長】

緊急輸送ルート	種別	規模
人命救助に係る緊急輸送ルート	陸上ルート（道路）	約550km
	水上ルート（防災船着場）	20箇所
被災者支援に係る緊急輸送ルート	陸上ルート（道路）	約150km
	水上ルート（防災船着場、広域輸送基地(海上)）	15箇所

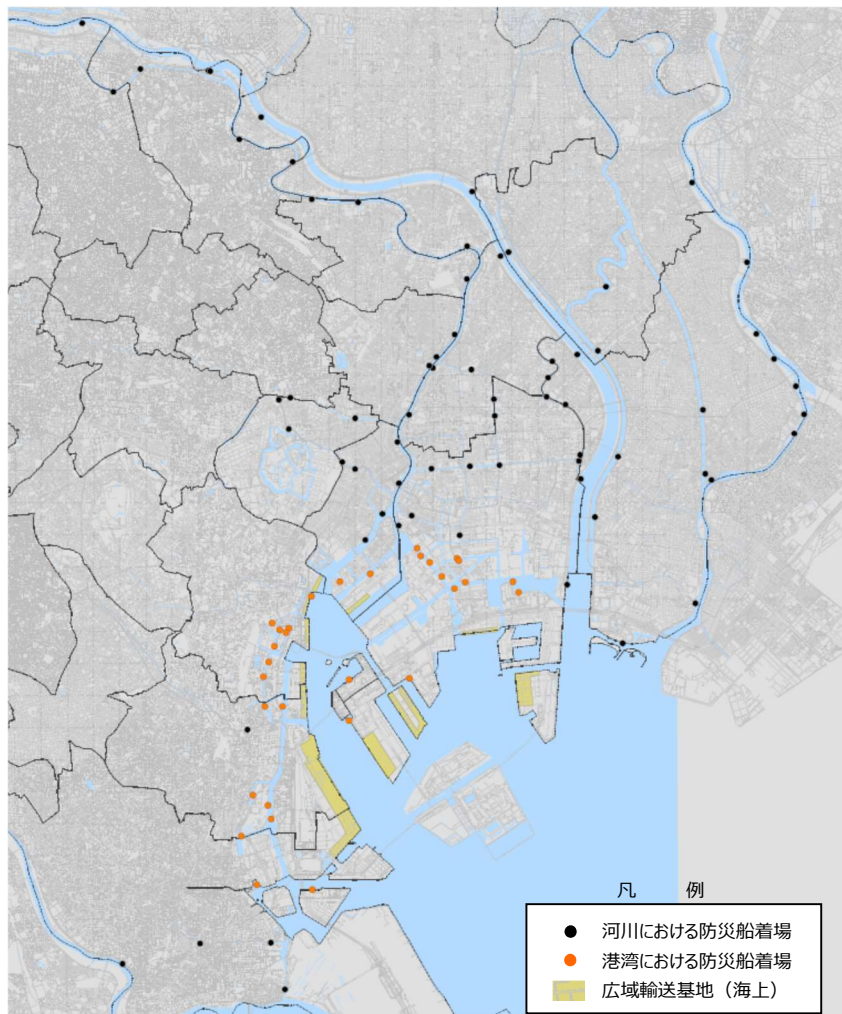
※1) 都内救出救助機関の拠点（警視庁：機動隊・交通機動隊、東京消防庁：消防救助機動部隊、自衛隊：陸上自衛隊駐屯地）までの経路含む。

※2) 首都直下地震道路啓開計画検討協議会が策定した首都直下地震道路啓開計画に基づきルートを確認する国道、高速道路等は距離に含まない。

※3) 区市町村の地域内輸送拠点までの経路については推計して算出している。

3-5. 水上経路の活用

- ・ 区部東部は地盤が軟弱な上に、木造住宅が密集するなど、首都直下地震等の発生時は、液状化や火災延焼など甚大な被害が発生するおそれがあり、陸路による救出救助活動が困難になることも想定される。また、東京沿岸部においては、周りを運河に囲まれ橋りょうやトンネルで結ばれた埋立地が多数存在しており、道路渋滞により橋りょう等が機能不全に陥った場合や万一、橋りょう等に損傷が生じ、通行に支障が生じた場合等には、陸路による救出救助活動が困難となり、埋立地が孤立するおそれがある。
- ・ 他方で、区部東部や東京沿岸部の地域特性として、河川や運河等が多く存在することを踏まえれば、発災時に水上経路を活用することも重要である。このため、防災上重要な拠点と河川、港湾における防災船着場までを結ぶ経路についても、優先的に確保すべき候補経路とすることで、人命救助や被災者支援に係るルート多重化を図っていく。(当該拠点から概ね半径1km以内にある河川、港湾における防災船着場が対象)
- ・ また、臨海部についても、広域輸送基地(海上)としても位置づけられた、地震に強い耐震強化岸壁等を備えたふ頭を多く抱えており、大量の物資輸送をはじめ、発災時の様々な応急対策活動の展開に必要な不可欠となるため、これらを結ぶルートについても優先的に確保すべき候補経路とする。



水上ルートの拠点となる防災船着場・広域輸送基地(海上)位置図

4. 発災時における対処

4-1. 基本的な考え方

- ・ 首都直下地震等が発生した場合、都では都知事を本部長とする東京都災害対策本部（以下「都本部」という。）が設置され、都本部内に都内の道路・河川・港湾施設等の被害情報を集約し、啓開が必要な箇所等の調整を主に行う、道路調整チーム（構成メンバー：都総務局・建設局・港湾局、警視庁、NEXCO東日本・中日本、首都高速道路株式会社等）が立ち上がることとなる。
- ・ 発災時は、2-2「優先的に確保すべき緊急輸送ルート」で示した考え方を踏まえ選定した候補経路を基本に、各施設管理者は、東京都地域防災計画に基づき、発災直後から点検作業等のルート確保に向けた対処を実施する。
- ・ 都本部は、各施設管理者による点検作業と並行して、震度情報に基づき各地の被害を予測する地震被害予測システムや、高所カメラ・ヘリコプターテレビ（以下、「ヘリテレ」）映像など発災直後の俯瞰的な被害状況等を踏まえ、候補経路の絞り込みや甚大な被害が生じている地域への経路等、実際の被災状況を踏まえた都内のルート確保の方針を定める。
- ・ 方針の決定にあたっては、首都直下地震道路啓開計画検討協議会が策定した首都直下地震道路啓開計画に基づく国道、高速道路等の優先啓開ルートや道路啓開方針を決定する国や関係機関等と必要な調整を図ることとする。
- ・ 一方で、発災後の刻々と変化する被災状況や道路・河川・港湾施設等の点検結果、区市町村からの道路等の被害状況、また各道路管理者が連携し実施する八方向作戦の進捗状況等も踏まえながら、適宜必要に応じて候補経路以外の経路を確保することについても柔軟に対応する必要がある。
- ・ そのため、都本部は、道路調整チーム等を通じて、国や各施設管理者、関係機関等と被害情報等に関して適宜情報の共有・調整等を図りながら、ルートの確保に向けた対応を進めていく。

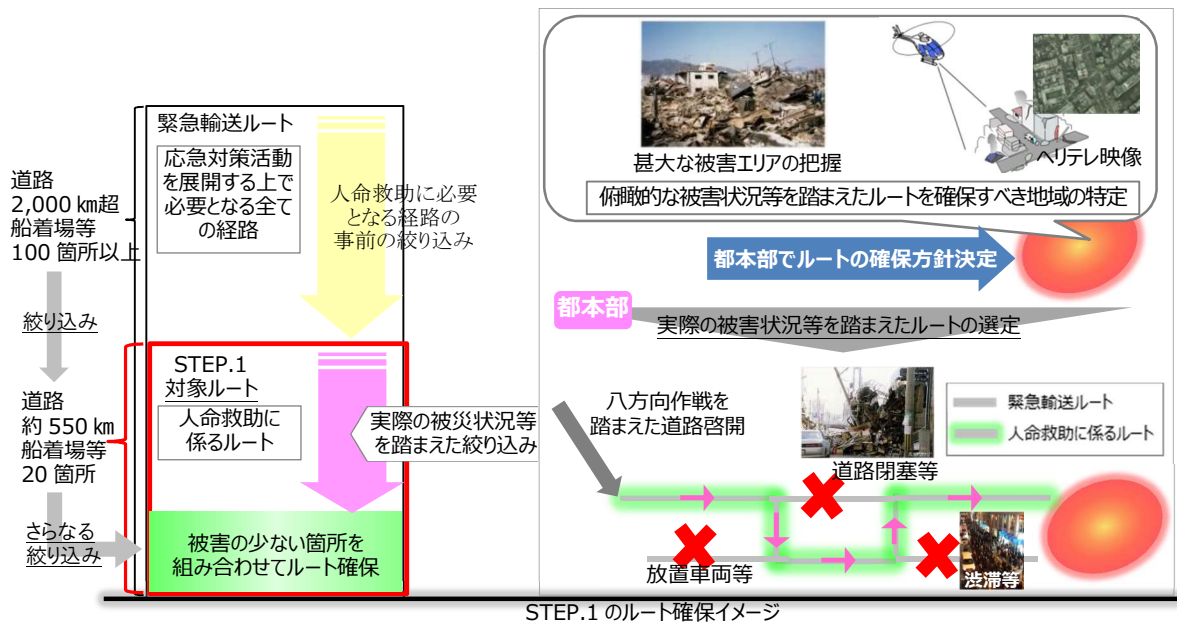
4-2. 緊急輸送ルートの確保

- ・ 2-2「優先的に確保すべき緊急輸送ルート」で示した考え方及び都本部で定める実際の被災状況を踏まえた都内のルート確保の方針に基づき、発災時における緊急輸送ルートの確保に向けた目標を設定し、首都直下地震等の大規模災害から多くの都民の生命を守り、そして首都東京の機能を維持し、その後の速やかな復旧・復興につなげていくため、総力を結集して対処していく。

■STEP. 1 「人命救助に係る緊急輸送ルート」

- ・ 負傷者を救出救助するうえで72時間という時間軸を意識することが重要であり、首都直下地震道路啓開計画検討協議会が策定した首都直下地震道路啓開計画においても、高速道路、国道、都道の被災が小さい路線を交互に組み合わせて、発災後48時間以内に各方向最低1ルートは道路啓開を完了することを目標としている。

- ・ 発災直後の被災地内における救出救助活動や医療救護活動はもとより、外からの応援部隊が被災地域にたどり着き迅速に活動を展開し、一人でも多くの命を救っていくという観点から、実際の被災状況を踏まえ都本部が決定する都内のルート確保の方針に基づく「人命救助に係る緊急輸送ルート」については、原則として上下線各1車線を概ね48時間以内に確保することを目標とする。
- ・ 確保にあたっては被災状況に応じた経路の組み合わせも必要となることから、都本部、国、区市町村、各施設管理者、関係機関等による情報共有・連携を十分に図っていく。



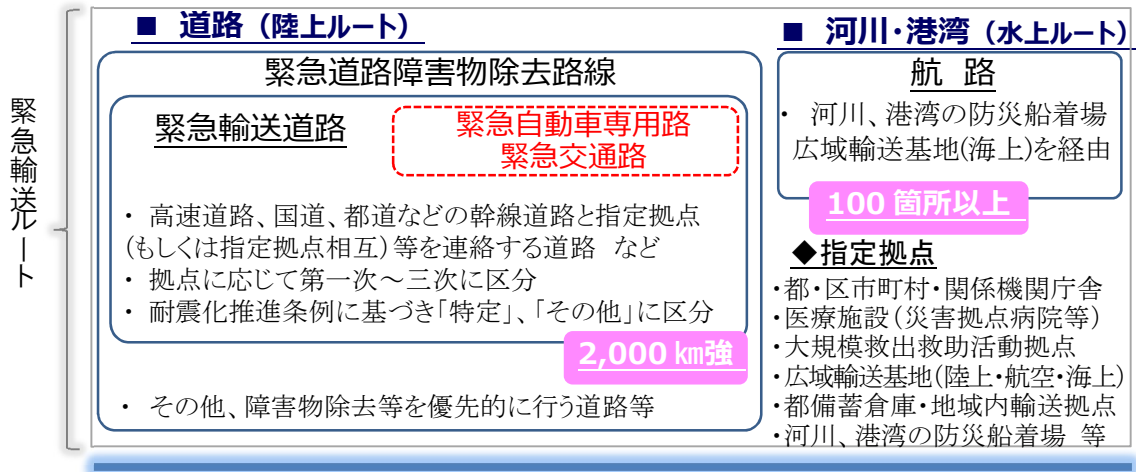
■STEP.2 「被災者支援に係る緊急輸送ルート」

- ・ 避難所等で生活する被災者の当面の生活を支えていくためには必要となる物資の円滑に供給することが重要である。特に、都や区市町村による備蓄については、東京都地域防災計画に基づき3日程度を目標に備蓄することとしているが、4日目以降の物資供給については、都民の命をつないでいくためには欠かせない。
- ・ 都や区市町村、家庭における備蓄状況等も踏まえつつ、被災者の当面の生活を支えていく観点から、実際の被災状況を踏まえ都本部が決定する都内のルート確保の方針に基づく「被災者支援に係る緊急輸送ルート」については、上下線各1車線を概ね96時間以内に確保することを目標とする。
- ・ また、避難生活を強いられる被災者が多数に及ぶことが想定される特に被害が甚大な地域については、4日目以降の物資輸送を目標にルートを確保していく。
- ・ 確保にあたっては、人命救助に係るルートの確保と同様に、被災状況に応じた経路の組み合わせも必要となることから、都本部、国、区市町村、各施設管理者、関係機関等による情報共有・連携を十分に図っていく。

■STEP.3 「その他の緊急輸送ルート」

- ・ 都内被災地域の早期復旧に向けて、できるだけ早期にルートの確保に努める。

■ 緊急輸送ルート確保の基本的な流れ



応急対策活動の時系列の流れを踏まえた優先順位付け

選択と集中

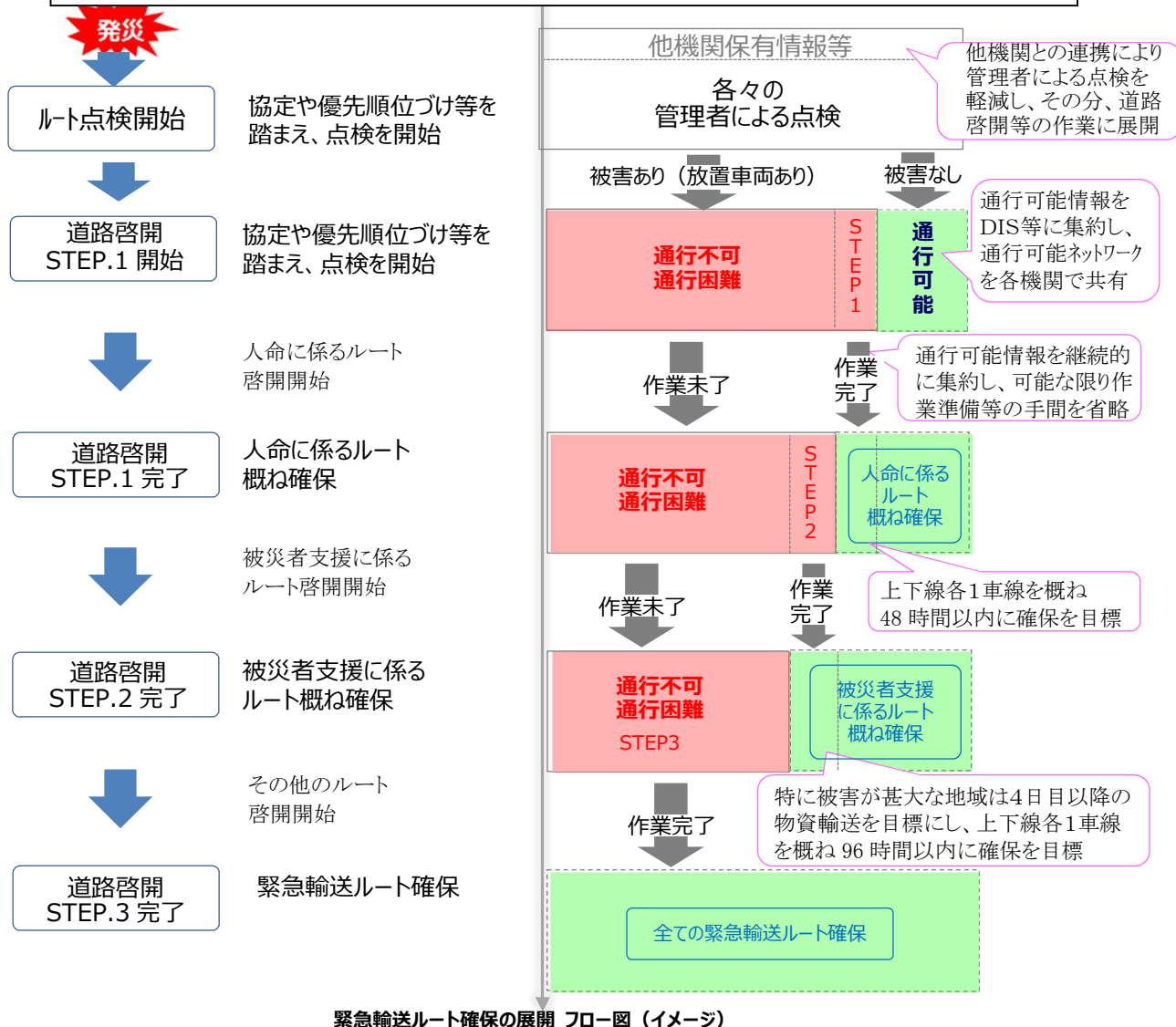
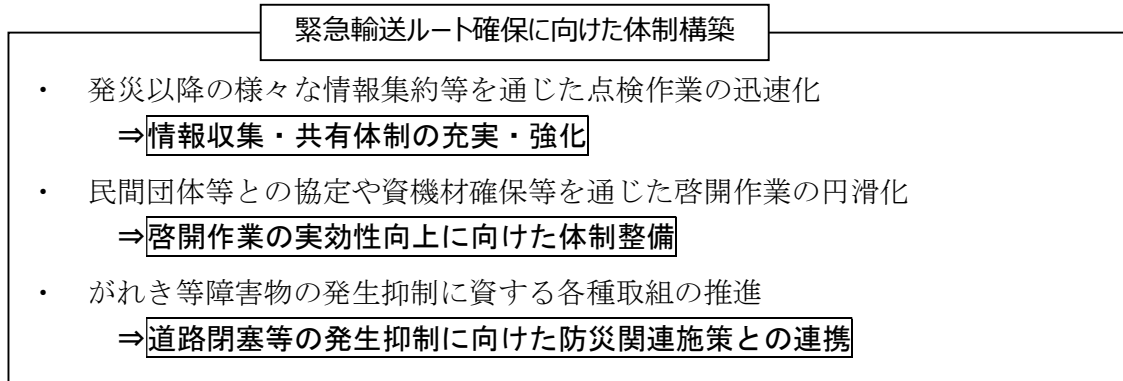


- ・ 東京都地域防災計画に基づき、ルート確保に向けた対応を実施
- ・ 発災直後の俯瞰的な被害状況等を踏まえた都内のルート確保の方針を都本部で決定
- ・ 施設管理者の点検、区市町村や関係機関等からの被害情報、八方向作戦の進捗状況等を踏まえ、被災状況に応じた経路を組み合わせるルート確保
- ・ 国道、高速道路等については、八方向作戦のもと優先啓開ルートの決定及び道路啓開を実施

5. 緊急輸送ルート確保に向けた体制強化

5-1. 発災に備えた平時の取組

- 本方針で定めた緊急輸送ルートを限りある体制の中で早期に確保していくためには、確保に向けた既存の体制について適宜見直し、充実・強化を図っていくことが必要であり、都及び各管理者、関係機関が連携して、以下の3つの視点から緊急輸送ルートの確保に向けた体制構築に取り組んでいく。



5-2. 点検作業の迅速化に向けた情報収集・共有体制の充実・強化

- ・ 首都直下地震等が発生した場合、緊急輸送ルート確保に向け、まずは、ルートが通行可能かどうか点検作業を実施することになる。
- ・ 本方針において優先的に確保すべき緊急輸送ルートの絞り込みを行っているが、限りある体制の中で、効率的に点検作業を実施していくため、通行可能情報の収集、各関係機関で保有する情報の共有化や職員参集等を活用した情報収集体制づくりなど、点検作業の迅速化に向けた情報収集・共有体制の充実・強化を図る。

【点検作業時における情報収集内容の充実】

- ・ 現在、発災時のルート等の点検結果については、通行が出来ない等の被害状況を中心に報告する仕組みとなっており、どのルートが通行可能なのか迅速に把握することが難しい。
- ・ そのため、今後は、従来の報告に加え、点検時に確認できた、通行が可能なルートの情報についても併せて報告する仕組みに見直し、こうした情報について災害情報システム（以下、「DIS」）等を通じて各機関で共有を図る体制を構築する。

【各機関等保有情報の共有化】

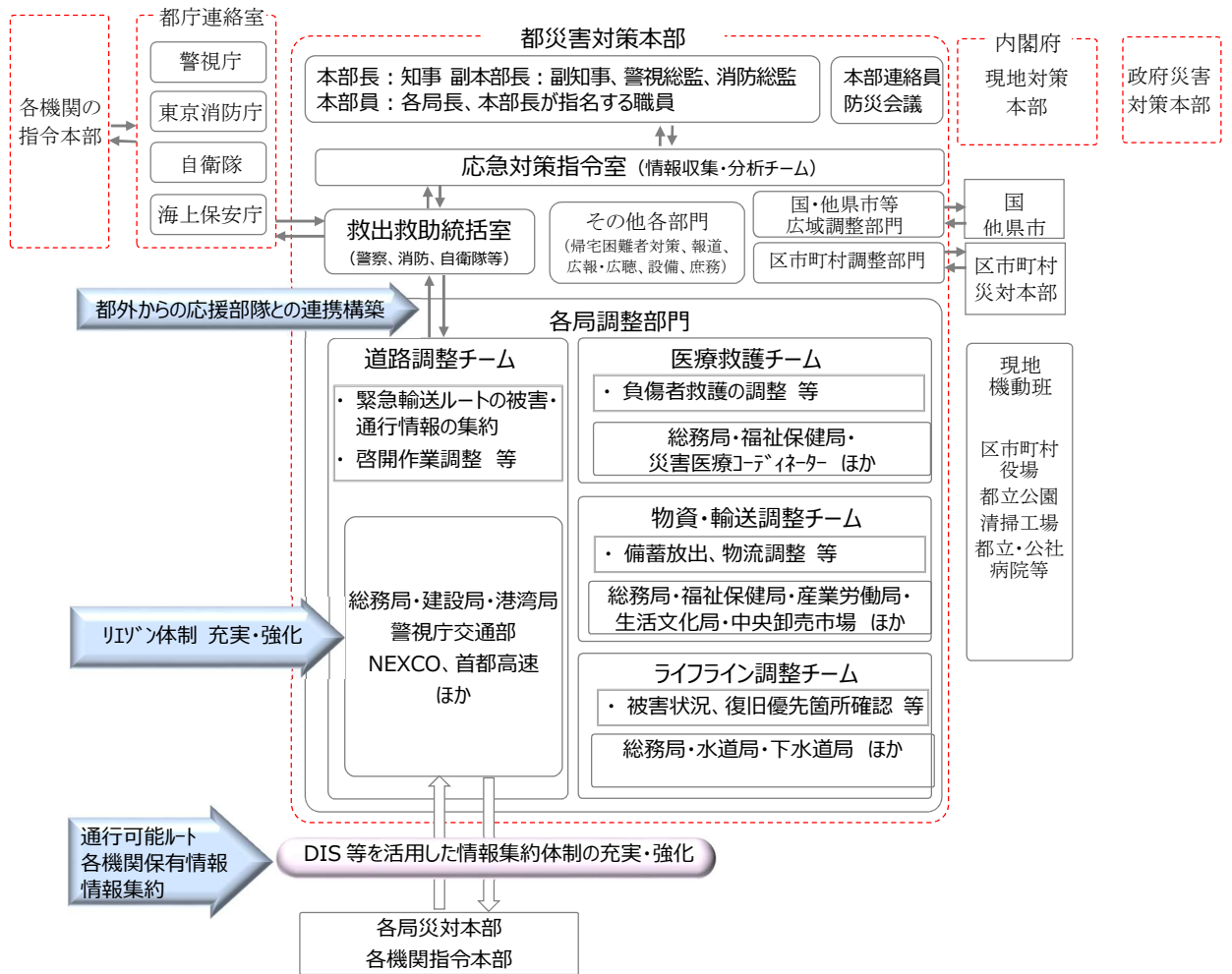
- ・ 発災後は、各管理者、関係機関等各主体がそれぞれの役割に応じて被害情報等の収集を行うことになるが、主要な経路等については、各主体による様々な点検等作業が重複することも想定される。
- ・ このため、先に点検した各機関の情報を関係者間で共有することにより、その分の点検作業時間を他区間の点検や啓開作業等に転換することが可能となり、限られた体制の中でルート確保の迅速化にも寄与することから、各機関が保有するカメラ映像などの被害情報等を共有する仕組みづくりを進めていく。

【参集職員等を活用した情報収集体制整備】

- ・ 発災時は、各局の職員等はあらかじめ決められた施設等に参集することになっており、その際、比較的被害の少ない幹線道路等を活用することが想定される。
- ・ その際、管理者のような詳細な点検はできないまでも、道路等へのがれき等発生具合や車両の通行状況・渋滞発生状況など、一般的な情報を報告することは可能なことから、参集職員を活用した被害情報や通行可能情報などの情報収集体制を整備する。

【他機関等との連携による情報収集体制の強化】

- ・ 緊急輸送ルートには、国や高速道路株式会社等、指定地方行政機関や指定地方公共機関が管理する経路も多くあることから、こうした機関と連携した迅速かつ円滑な情報収集が重要となってくるため、各機関からの都災害対策本部へのリエゾン派遣体制の充実・強化を図る。



情報収集・共有体制の充実強化イメージ

5-3. 啓開作業の実効性向上に向けた体制整備

- ・ 点検の結果、障害物除去や放置車両撤去などの作業が必要となった箇所については、災害時応援協定の活用や新たな資機材確保策の展開、他機関の支援など、啓開作業の実効性の向上に向けて体制の整備を図る。

【災害法改正を踏まえた啓開作業体制の見直し】

- ・ 平成 26 年 11 月に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、大規模災害時において直ちに道路啓開を進め、緊急車両の通行ルートを迅速に確保するため、放置車両対策の強化に係る所要の措置が道路管理者に付与されることとなった。
- ・ 法改正の趣旨を踏まえ、発災時に放置車両の移動を含む障害物除去等の啓開作業が迅速かつ円滑に行えるよう、必要となる各種計画やマニュアル等の見直しを図る。

【民間団体等との協定を活用した啓開作業】

- ・ 都では、東京都地域防災計画に基づく災害時における民間協力の一環として、各種応急対策業務に関する協定を、東京建設業協会をはじめ各種業界団体と締結している。一方で、国や区市町村についても同様の業界団体と協定を締結しているため、広域かつ甚大な被害が発生した場合、協力依頼が重複することが懸念されるため、その活用調整に係る検討を進める。
- ・ 平成 26 年 7 月にレッカー事業者等と「災害時等における道路啓開等の支援に関する協定」を締結したところであるが、今後は、この協定を活用し、発災時における放置車両対策の実効性向上に向けた仕組みづくりを検討していく。

【各施設管理者による資機材確保策の展開】

- ・ 通常、災害協定等により啓開作業等を展開する重機は、都外の駐機場に置かれている場合が多く、首都直下地震等が発生した場合、啓開作業を迅速に実施することが困難になることが想定される。
- ・ このため、特に重要な役割を果たす「環状七号線」等の高架下に資機材置場となる「道路防災ステーション」を整備し、災害時の道路啓開作業等に活用していく。
- ・ また、都内では通期にわたって数多くの工事が実施されており、そこで使用されている重機類を災害時に転用することは、啓開作業を迅速に行う上で有効である。
- ・ 現在、工事現場における重機類の所在を把握する仕組みとして「情報提供サービス（災害情報 MAP[支援丸]）」を臨海部で試行開始しているところであり、今後は、本システムの図上訓練等での活用・検証や都内全体への展開可能性の検討など、発災時の資機材確保に向けた取組を進めていく。

【他機関の支援による啓開活動の充実・強化】

- ・ 一定規模の災害が発生した場合、「国土交通省業務継続計画」等に基づき、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）が派遣される。このため、本方針で定める緊急輸送ルート確保が必要とされる箇所への支援要請など啓開体制等の充実・強化を図る。

■ 資機材確保策の主な事例

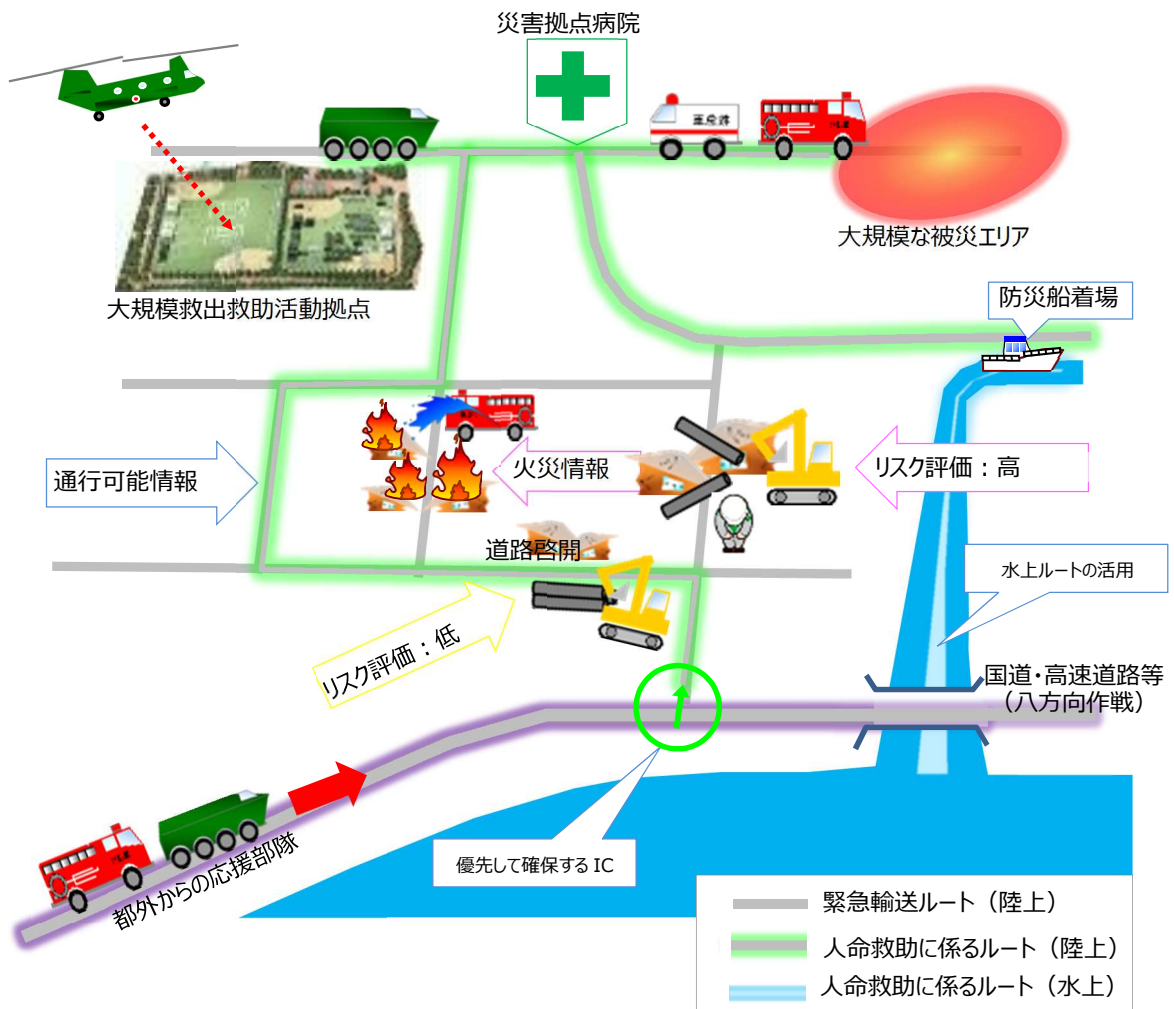


高架下を活用した道路防災ステーション



情報提供サービス
(災害情報 MAP「支援丸」)

■ 取組の実効性向上に伴う緊急輸送ルート確保のイメージ



取組の実効性向上に伴う緊急輸送ルートの確保イメージ

5-4. 道路閉塞等の発生抑制に向けた防災関連施策との連携

- ・ 発災時における道路上への障害物発生を抑制するまちづくり等が緊急輸送ルート確保に向けて極めて重要である。このため、道路ネットワークの形成や沿道建築物の耐震化、無電柱化の推進など、他の防災関連事業等と連携した様々な施策を展開する。

【区市町村道での無電柱化支援】

- ・ 都市防災機能の強化を図るため、本方針で定める緊急輸送ルートの目的地となる災害拠点病院等の前面道路をはじめとして、防災に寄与する区市町村道に対する補助制度拡充や技術支援を展開している無電柱化事業との連携

【特定緊急輸送道路沿いの沿道建築物の耐震化促進】

- ・ 特定緊急輸送道路沿いの沿道建築物の耐震化促進施策との連携

【第四次事業化計画に基づく道路ネットワークの構築】

- ・ 「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づく高度防災都市の実現に向けた緊急輸送道路ネットワーク構築との連携

【その他道路閉塞等の発生抑制に向けた取組の展開】

- ・ 関係機関、区市町村と連携した緊急輸送ルート確保に向けた都民への普及啓発等の展開
- ・ 緊急通行車両や都外からの応援部隊等の活動に必要な燃料確保策の展開

5-5. 発災時における水上ルート活用に向けた仕組みづくり

- ・ 本方針では、水上ルートの起点となり、発災時の時系列に応じて確保すべき防災船着場等の選定等について整理した。今後は、水上ルートの安全確保、航行可能な船舶の把握、情報連絡体制の構築、防災船着場の運用など、各主体の役割分担のもと水上ルートを有効活用する仕組みづくりについて、河川・港湾管理者、地元自治体、関係機関等と調整を進めていく。

5-6. 首都圏を見据えた広域連携による取組の展開

- ・ 首都直下地震等が発生した場合においても、首都機能を維持し、迅速かつ円滑な応急対策活動を展開するため、事前の取組としての都県を連絡する緊急輸送道路等ネットワークの構築や沿道建築物の耐震化促進、また、発災時における九都県市との情報共有・支援体制等の仕組みづくりなど、首都圏全体を見据えた広域的な取組を展開していく。

6. 緊急輸送ルート確保の実効性向上に向けた今後の展開

6-1. 今後の展開

- ・ 発災時において、応急対策活動に必要な緊急輸送ルートを早期に確保するためには、本方針で掲げた取組の実効性を高めることが必要不可欠である。本方針では、現時点で考えられる取組を記載したが、国、各施設管理者、関係機関等の諸計画等とも連携を図り、継続的な検討を実施し、更に実効性の向上を図ることが重要である。
- ・ このため、前章で掲げた各種取組を円滑に進めるため、国、各施設管理者、関係機関等とも一体となって課題の解決に取り組み、発災時に早期に緊急輸送ルートを確保できる体制を構築するとともに、訓練等の実施による検証を行い、不断の見直しを図っていくこととする。

