

令和5年度 第1回徳島県道路啓開計画策定等協議会 部会

日時：令和6年2月5日（月）15:00～

場所：徳島県庁10階 大会議室

～ 議 事 概 要 ～

- 議事（1）緊急輸送道路指定状況について
  - ・【資料1】緊急輸送道路指定状況について  
[事務局より説明]
- 議事（2）徳島県道路啓開計画の見直し方針について
  - ・【資料2～4】徳島県道路啓開計画の見直し方針について  
[事務局より説明]
- 議事（3）関係機関からの情報提供について
  - ・【資料5】～能登半島地震～今回のTEC-FORCE派遣で感じたこと（報告）  
[四国地方整備局 徳島河川国道事務所 道路調査課より説明]
  - ・【資料6】高速道路の耐震補強 実施計画（概要）  
[西日本高速道路（株）四国支社 徳島高速道路事務所 統括課より説明]
  - ・【資料7】～災害対策の適正・円滑な遂行に向けて～  
[本州四国連絡高速道路（株）鳴門管理センター 計画課より説明]
  - ・【資料8】輪島市リエゾン派遣を通じて収集した道路被災の特徴  
[事務局より説明]
  - ・【資料9】災害発生時における道路管理者による物件の除去手続  
[県土整備部 道路整備課より説明]
  - ・【資料10】道路法第37条の占用の禁止又は制限について  
[県土整備部 道路整備課より説明]
  - ・【資料11】建築物の耐震化と空き家対策  
[県土整備部 住宅課より説明]
  - ・【資料12】能登半島地震を踏まえた道路啓開に関する課題  
[県土整備部 道路整備課より説明]

■意見交換

（事務局）

資料12で道路整備課が今回出てきた課題を整理していますが、今回、たくさん  
の被害状況としての報告があった中で、まず一番が、橋梁の段差ということ  
で、橋梁自体は耐震補強が相当進んできて、今回は影響が余りなかったよう  
ですけど、橋梁との取合部が液状化等で沈下するというような被害があったとい  
うことでございます。

これにつきましては、現在、現場の方も碎石や土嚢、途中からはアスファルト  
トプラントも復旧されて、舗装もやられているというような状況なんですけど、

砕石などの資材の確保について、道路整備課の方でお考えなどありましたら、教えて頂ければと思いますが、いかがでしょうか。

(徳島県 道路整備課)

今回、いろいろ情報を頂いている中で、先日の総合調整会議の中では、建設業協会の会長様から6つ程ご意見を頂いて、まず資材が不足しているという声を頂いたところがございます。我々も、県内に各庁舎がありますけれども、なかなか材料としてストックできていないのが現状でございます。

土嚢などは、用意していきたいと考えていますが、やはり砕石となりますと、なかなか我々だけでは用意し難いところもございますので、環境部局の方とも、今いろいろと相談させて頂いているところです。県内ですと、今は基本的に再生砕石が主になっていると考えております。再生砕石を扱う業者と処理業務を行うところとのネットワークを持っているのが環境部局でございます。

県内に許可を持っているところが30社ほどあり、再生砕石の販売をしているという情報を頂いております。その中で、ご協力を頂けるような仕組み作りができないかということで、環境部局と連携して、体制作りの模索に取り掛かったところがございます。

元々、産廃や災害瓦礫のための協定作りについてはできていると聞いておりますので、そこにプラスして、啓開のための資材ということについても、ご協力頂けないかと考えているところでございます。

皆様にも場所とストック量など、まとまり次第、共有したいと考えているところでございます。

(建設業協会 川島支部)

主に道路啓開のルートについて発言させていただきます。

道路事情とかが変わってきておまして、我々の地域、上板町、石井町、阿波市、吉野川市ということなんですが、まずは、六条大橋の耐震化がほぼ目処がついたということと、宮川内牛島停車場線が開通したことが大きな出来事になっておまして、それに伴って緑のルートが追加されていると思うんです。

特に、この縦のルートが非常に重要なルートになると思うんですが、まずは六条大橋のルートについては、板野の消防署までに至るルートで、これは赤線にした方がいいのではないかと考えています。宮川内牛島停車場線については、開通によってルートが2つに分かれております。

今は直接、鳴門池田線に直通で入れるようになっておりますので、この際、南側のルートは外して頂いて、このルートを土成インターに至るまで、赤のルートにしてはどうかと思います。

それから国道318号についてですが、香川県の方に赤のルートで第1次緊急輸送道路とされているんですが、前回の時もお聞きしましたが、香川県側の対応が、きっちり進んでいないと、全く意味を持たないと思うんです。少なくとも、香川県側のインターに入って、香川県の協力の上でルートが開通されないと、ここを啓開しても全く意味を持たない。まだ香川県側が進んでいないんだったら、逆に緑にして、香川県との協議が整った状態で、県の指示のもと啓開にあ

たるという方が現実的なのかなと思いますので、是非ご検討頂けたらと思っております。

(事務局)

赤、緑、黄色の定義なんですけれども、緊急輸送道路の位置づけということで、赤は、第1次緊急輸送道路として、広域的な輸送に必要な主要幹線道路および重要港湾・空港等を接続する幹線道路になっております。先程、ご意見頂きました国道318号につきましては、香川県への広域ルートということで、こちらは、第1次緊急輸送道路として指定しているところでございます。

それと宮川内牛島停車場線ですが、これも徳島吉野線から鳴門池田線までの部分が供用したことによりまして、元々、第2次の事業中ということで位置づけておりましたことから、第2次緊急輸送道路として指定させて頂いているところでございます。緊急輸送道路につきましては、他県との調整は済んでおります。

(建設業協会 川島支部)

第1次は自動着手ということで承っているのですが、正直言いますとこの状態だと、我々のエリアがおそらく動けるんですけど、指示待ちになるんですよ。当然必要なルートは啓開していかなければ、次の作業に移れませんので、できるだけ北から南へということを考えないといけないと思います。

今後のことを考えて、もう少しこの第1次というものを指示がないと動けないんで、見直しされたらどうかと。その辺りで現状だと触れるのは、我々の方だと国道318号の香川県に向いてのルートだけなんですよね。国道192号の方は国交省さんが所管されてますので、うちの協会員も作業に参加しますが、基本的には国交省さんの管轄となっておりますので、その辺りを危惧しております。

(事務局)

自動着手についてご意見がありました。現在の徳島県道路啓開計画では、全ての啓開対象道路につきましては、初動体制は自動着手とさせて頂いておりますことから、第1陣（第1班）としましては、自動着手でお願いすることになります。

この自動着手につきましては、今の道路啓開計画上は、1次、2次、3次の区分というのとはしておりません。緊急輸送道路は、基本、第1陣は自動で着手して頂くことになります。赤だから自動、緑だから自動でないという扱いではなくて、緊急輸送道路については自動着手となり、第1陣は自動で啓開の作業に当たって頂きたいということになっておりますので、よろしく願いいたします。

(建設業協会 本部)

まず、石川県の協会の対応ということで、先日、石川県の協会長さんと、お話をする機会がありました。石川県の協会は210社が会員で、各支部が公益法人格を持って、9支部の連合体となっております。

防災訓練も9月1日にやったと言っておりましたけれども、実は、1年に1回しかやってないと。北陸地整も道路啓開等の協定も結んでなかったということで、防災に対する認識っていうのが、徳島と比べると非常に低かったんじゃないかなと。

発災直後、会員の皆さんについては、ほとんどが被災者で、避難をしている。輪島の方の地区でしたら、15社とか20社程の業者さんですので、半数が被災をして避難をしてしまうと、それだけでも5社6社しか残らない。

それで2日に対策本部を立ち上げて、本格的には4日から運用していったんですけど、道路が1本しかないということで、そこにはたくさんの業者さんが今は入れない。1月末で、大体21班、1班が3名から4名ぐらいで道路啓開をしているということでした。

碎石も運搬するのに4、5時間かかるので、1日に1回しか運べないということですから、遅々として進まないというのが現状であります。

そのような中で、2次避難で職員さんが帰って来なくて、帰って来てくれと言っても、なかなかやっぱり家族と一緒にいたいということで、ますます人手が足りないというような状況でございます。近隣の富山、新潟、福井等の協会の方から、一生懸命応援に行って、道路啓開をしているのが現状でございます。

また、石油元売り各社は、発災直後にタンクローリーを県内の分は能登半島に行けるように手配し、近隣の方からも集めて、石川県の方に運ぶような手配をしたというふうに聞いております。それを考えると、私どもの方も、できましたら県の方から元売り各社にお願いをして、優先的に送って頂くような形の話を進めていただければいいのかなと。その先に徳島の石油売り協会のようなところとの協議を進めて頂ければ、非常にいいのではないかなと思いました。

それと情報の共有について、四国地方整備局との協議会の中では、私どもの会員さんがDiMAPSで、四国地方整備局の方に情報を出すことになっているんですけど、通信網がない限りは、情報は出すことはできないんです。ようやく今年度になって、我々もDiMAPSが見えるような形になっております。

そのような状況で情報を出したけど見えないというのが一番いけないことで、まず上げられないといけないわけですので、通信網をどのようにするのか。今の話を聞くと、移動通信網が機能しているということであれば、例えば徳島県であれば、眉山やませのおかに、移動中継所というか、常設の緊急用のアンテナを張って、それに24時間自家発電で電気を供給できるような施設を作って準備をしていく。そうすることによって、我々の情報が正しく県や四国地方整備局の方に流れていくというような形を取れないものかというのが一つあります。

それと眉山の上に防災用の高性能カメラを置いて、吉野川中流、市内、小松島ぐらいがズームで見えるような設備投資を是非ともしておいて頂ければ、徳島市内等の被災状況が把握できるようになるのではないかなと思っています。

それと先ほどありました、有価物と無価物について誰が判断するのかという基準について、ちょっと説明がなかったんですけど、一般から見て廃棄物でも、これは親父の遺した門柱だから、なぜ捨てたんだというようなクレームが来る。東日本大震災の時でも、そういうお話がありました。

映像を見ても輪島市内の道路啓開ができないのは、個人所有物でなかなか

解がもらえないから残っていったるんですよ。その辺りは、どのように整理していくのかというのが、大きな問題になろうかなと思っています。

(徳島県 商工労働観光部)

まず、燃料供給についての石川県の事例の紹介がございました。石川県は元売りが県内にまずは入ってきて、県内の石商組合さんから、さらに現場、避難所であるとか、啓開作業に当たられるところに対して供給がなされて、比較的うまくいったという事例が紹介されました。この供給体制につきましては、東日本大震災を受けて、国が各県にそれぞれ緊急車両に供給する中核SSを整備しており、また、避難所や災害拠点病院の方に、小型ローリーで運んで行って供給をするという小口のSSが指定されております。さらに、一般の住民の方々に優先的に供給する住民拠点SSといった具合に、役割を3区分した、燃料供給体制を全国に整備しております。

本県におきましても、緊急車両用の中核SS、または小口燃料配送拠点が数十箇所ありますが、これは重要施設ですので公表して住民、県民の方々がそこに殺到したら、本来の役割が発揮できないので、非公開情報になっておりますけれども、数十箇所を指定させて頂いております。住民の方々に燃料供給を行うSSは、県内で約180か所指定しており、資源エネルギー庁であるとか、石油協会のホームページでもアップされております。

そして、今回のテーマでございます、道路啓開用の重機への燃料供給につきましては、緊急車両と同程度の重要度を持ち、命の生死を分ける72時間を安全に早急に道路啓開に当たって頂くために、ここへの燃料供給というのは、県をあげて優先的にやるべき課題と考えております。

現在、数については非公開ですが、数十箇所あるSSから、被害を受けにくい内陸部方面に位置するSSを掘り起こして、供給力を充実強化していきたいと考えております。

従来から建設業協会さんの方からバックホウが72時間の稼働に必要な軽油が概ね60から70キロリットルは使いますと伺っております。石商組合を通じて、その辺を横出しで、通常のランニング備蓄みたいなものをする必要があるか、また緊急時にどういうふうな在庫量が抱えられるのかということも、その地下タンクであるとか、ローリーの台数であるとか、いろいろ検討しないといけない課題があります。

建設業協会さんの方のご要望も踏まえまして、今後、有事の際に、災害の最前線で活躍頂く建設業界さんをはじめ、医療現場であるとか、避難所の皆様に、命を繋ぐ燃料の供給体制について、十分に実効性を高めていく取り組みを進めてまいりたいと考えております。

(徳島河川国道事務所)

DiMAPSは、従来から建設業協会本部の方から四国地方整備局にもおっしゃって頂いて、ようやく今、DiMAPSを見られるようになっており、その辺りは我々も四国地方整備局と話をしながらやっていきましたので、DiMAPSの情報共有についてはできていると思います。

今回の能登半島の地震については、やはりその初動が遅れていたところかなと思っています。私も東日本大震災の時は、復興支援で2年間、いわき市に行っていましたけれども、とにかくその初動が大事であって、道路を4m、とにかく啓開をしていかなければいけない。そのためには、有価物かどうかの判断はどうするんだっていうのもありますし、徳島の場合は津波を被害想定に入れてますから、ご遺体が出る場合がかなりある。そのときに東日本大震災の時は、警察が横にずっと同行しながら、建設業者さんは啓開をしていった。それも4mの幅で、どんどんやっていったっていうところなんです。東北の場合は、国道45号を啓開して行ってましたけど、当然、家とかが流れてそのままの形で、その道路を塞いでしまうというところが多々ありました。そういった時には、時間の関係から横の駐車場まで押しても、とにかく4mの道路を切り開いていったっていうところなんです。やはり、ここをしっかりとっておかないと、その次に繋がらない。だからこそその自動発進をやって頂いているというところだと思います。

砕石とかアスファルトプラントというのも大事です。橋梁の耐震補強というのも大事ですけど、津波の場合は上部が流される場合もありますので、そういったところは現地を見ながら、結局は高規格道路が非常に重要になってきますので、国土交通省としては、高規格道路をしっかりと早期に造っていかないと考えています。

DiMAPSとの連携の話では、今回、自分の方で調査に行った時には、今、国土交通省が作っているTEC-FORCEのアプリがありまして、それを活用して、被災状況調査を実施しておりました。その中で、アプリで座標を持った写真を撮れるので、それとDiMAPSとの連携というのが今後出てくるのかなと思っています。今、国土交通省が被災状況調査をしている写真については、座標を持ったものですので、連携が始まりましたら、情報提供として、こちらの被災状況調査からもできるのかなと感じております。

(徳島県 道路整備課)

先ほどお話がありました、有価物か無価物かの判断ということでございますが、基本的に無価物であるという判断をせず、有価物も含まれていると判断で動いて頂きたいと考えています。

例えば、その中に大切な物があつたとして、それを傷めたという場合でも災害対策基本法第76条を適用して、仮に損傷があつた場合は、同法82条で、その損失を補償するということになりますので、そういった対応で考えて頂けたらと思います。

(建設業協会 本部)

有価物というのがちょっとわからない。それともう1つ、先ほど警察と一緒に道路啓開をやるとの話があつたのは、瓦礫を取っている時に遺体が出てくるんですね。そうすると、確認しないといけないので、啓開作業が全部止まっていき、なかなか進まない。東日本大震災の場合は、そのように聞きました。

(徳島河川国道事務所)

警察が同行されるのと、写真を撮っていったんですね。怪しいところは全部写真を撮って迂回をしていく、もしくは啓開をしていくというのをやっています。

警察が同行していたのは、当然津波の場合は、ご遺体がかかなりの数が出てきたということで、その時は、やはり中断せざるを得ない。やはり警察が同行しない限りは、前には進んでいかないので、これは徳島の南の方は特にそうだと思います。

だからそういった連携というところは、この初動体制の中では非常に必要ではないかなと考えております。

(徳島県 道路整備課)

有価物か無価物かというところでのお話でございますけれども、法律上、はっきりした区別はないと聞いております。

対応者がそれを判断して頂くこととなります。それが間違っていたとしても、法律で損失補償という形になりますので、結局、瓦礫を除けないと啓開は進みませんので、有価物ということで判断して除けていく動きになると思います。

災害対策基本法で指定すれば、そういった動きが取れるということですので、道路管理者が責任を持って、事前に指定をしておくという形になります。

(事務局)

緊急用の高性能のアンテナでありますとか、カメラということで、ご意見を頂きましたが、これは道路啓開に限らず、被災した時の全体に関わる話になりますので、今、我々だけでお答えを持ち合わせておりませんが、引き続き、関係機関と検討させて頂ければと思います。

(建設業協会 脇町支部)

脇町支部の辺りは山が多くて、法面が崩壊したら、必ず木が倒れてくるんですね。森林組合さんは、木を掴む機械を持ってるんです。我々、建設業者も持っているところもありますが、森林組合さんも、そういった機械を持っている。倒木があれば、それは掴んで除けて、切断する機械も持っているのです。そういったところで災害時に我々と連携できる部分があると思うので、県の方からお声掛けして頂いて、我々と共にやっていけば、時間も非常に短縮できるのではないかなと思っています。

(事務局)

今、非常に貴重なご提言を頂いたと思っております。やはり今回、能登でも倒木が発生しております。今は南海トラフのことでお話をさせて頂いておりますけど、大雪とか他にもいろんな有事があるかと思っております。これについては、頂いたご提言を県の森林部局の方とも相談させて頂いた上で、次に繋げていくようなことを検討していきたいと思っております。

(建設業協会 阿南支部)

徳島県南部の方は、進入ルートは1つしかないということで、道路啓開の話から外れるかもしれませんが、船舶の利用とかも考えられた方がいいと思います。

重要港湾をいくつか指定されて、その港湾に入るところの道路啓開をするようなことも考えていかないと、重機の運搬とかは難しいと思います。

(事務局)

港湾につきましては、南の方ですと、橘港と浅川港に耐震岸壁・物揚場等がございます。南海トラフの場合は、津波の被災が想定されますので、その場合は、まず海上の瓦礫の啓開から始まるだろうと思いますけれども、それと連携しながら、船で輸送ができる状態になる時には、その港から物を運べるような体制を取る必要があるのかなと思います。そこもしっかり、港湾部局の方とも連携しながら検討したいと思います。

あと日和佐の恵比須浜でも、今、耐震強化岸壁の整備に着手しております。

(徳島県 道路整備課)

今の件につきまして、画面でルート①を見せて頂きたいんですが、あすたむらんどから南部運動公園までの進出ルート①については、まず24時間ということで、啓開目標値が設定されており、海側ルートと山側ルートの2つがございます。海側ルートについては、仮に津波等でズタズタになったとしても、山側の方の啓開も同時に進めていくというような重層化を計画の中にも既に取り入れています。

阿南から南側につきましては、進入ルートとしてはルート⑥に該当しますが、確かに国道55号の1本でございます。ただ俯瞰して見て頂きますと、国道195号で山側に入って、那賀から海部方面への国道193号のルートも一応ございます。

ただ、国道193号については、なかなか日頃から使える道でないということは承知していますが、例えば、赤松を越えたところから日和佐に入っていくというような形で、山側のルートについても、その時の被災状況を把握しながら検討していきたい。その時に応じた迂回ルートの選定を、災害対策本部の方とも連携しながら、啓開に当たっていきたいと思います。その時には、特に那賀支部の皆様にもご協力頂いて、山側から南側に向けての啓開の応援といった連携を是非ともお願いしたいと考えているところでございます。

また海からの輸送ということも、もちろん頭の中にあるのですが、今回の能登のニュースを見ましても、自衛隊に協力を頂いて、ホバークラフトにバックホウを積んで直接持っていく。機械の大きさにもよりますが、大型のヘリ等で持って行くことも出来るかもしれません。

そういったところも災害対策本部の中で、自衛隊にも陸海空でご協力頂いておりますので、その中で最善の方法を取っていただけると考えているところでございます。

(徳島県 県土整備部)

先週、石川県に行っておりました、いろいろとお話を聞いた中で、災害時に指揮を執る市長様自身も孤立したそうです。奥能登の総合土木事務所の所長様も孤立したそうです。徒歩でたどり着くまでに数日かかり、市長様は、そのまま自衛隊のヘリで運ばれたということでもあります。行政側も、そして、実際に道路啓開に当たって頂く建設業者の皆様も家屋があって、その下に家族が被害に遭ったりという中で、直ちに啓開というところは、一番厳しい地域では、難しいところがあると思いますので、地元の建設業や消防団でまずは、その地域や集落を助けて頂き、また、被害の少ないところがやはり助けにいく。

被災地にどうやって入っていくかということで、本当に道路啓開が重要であり、先ほど国土交通省の方からも話がありましたけれども、能登の方に行く時に思ったのは、県庁の災害対策本部の方は大変な状況ではありますけれども、金沢駅周辺では、観光客は少ないかもしれませんが、本当に普通の日常生活を送られておりました。

南海トラフ地震の時に徳島の場合は、徳島市中心部も鳴門も被災するでしょうし、当然、県南の方は大規模な津波で被災する中で、徳島だけではなく、東海の方が被災して日本が寸断されるような大災害だと思います。

その時に、能登は半島というところで、なかなか全国から支援が来ても奥に入れられないという状況ではありましたが、本州の各地域の方が四国に助けに来るという前に、助けるべき地域が非常に広域になります。九州も被災すると思いますし、関西の方も津波で大阪の方とかも被災するでしょうし、誰に助けてもらえるんだというところはあって、やはり全国からの応援というのも時間が経てばあるんでしょうけれども、直ちにというところでは難しい。香川県には四国地方整備局がありますけど、その間は四国の中で、四国をまず助けてもらう。自分たちでも頑張っていくというところが、本当に大事なんだろうなと思っております。

徳島で大きい災害は、平成30年7月豪雨で山城の方が被災を受けたということがありましたけれども、今回想定している南海トラフ等では、本当に県南の方が津波被害というものが非常に大きいと思います。東日本大震災と違って、今回の能登半島地震では、津波がリアルに画像で見るということはなかったですけれども、現地に行くと、やはり悲惨な状況になっているところがあります。

時間が経つと忘れる部分もありますが、まずは自分の地域を守って、そして、少し被災地から離れたところは、応援に行ってもらってというような形が取れるように、関係者が一同で集まって、顔の見える関係を取っていただけると、輪島に居たのは4、5日ですけれども、本当にそう感じました。また、いろいろと情報共有をさせてもらえたらと思います。

(以上)