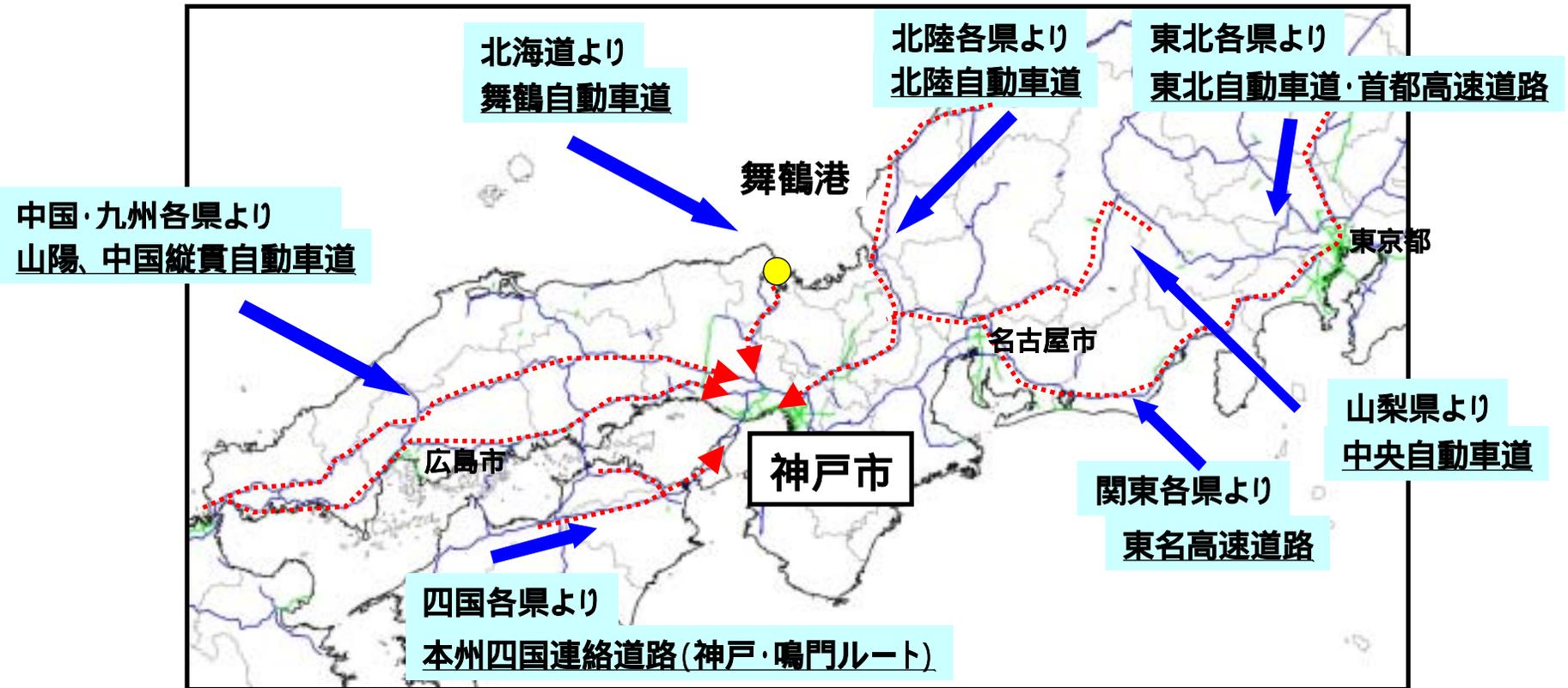


# 災害時における広域的な派遣を支える道路網(1)

大災害時には、広域的な応援活動が行われます。  
このため、派遣ルートとなる道路網の通行確保が重要です。



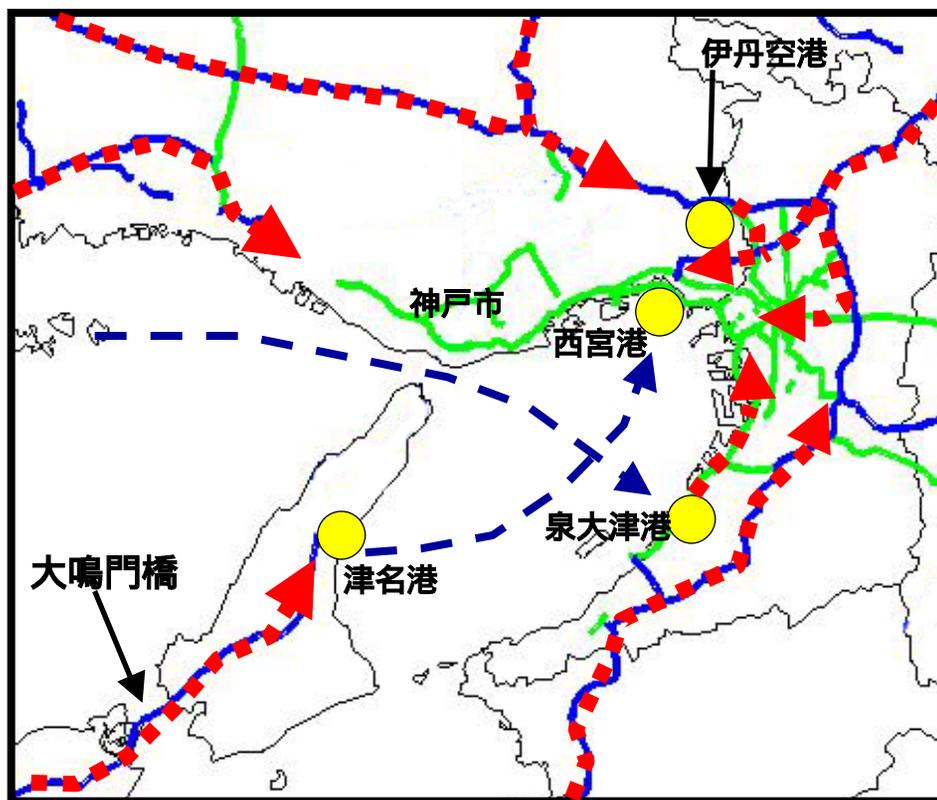
◀..... : 広域応援隊利用ルート    ——— : 高規格幹線道路    ——— : 地域高規格道路、都市高速道路

兵庫県南部地震では、人命救助・消火のため、北海道から鹿児島まで  
全国41都道府県から消防隊が派遣されました。  
(発災後約2ヶ月半で車両約7,630台、消防職員約32,400人を派遣)

[出典: 消防白書]

## 災害時における広域的な派遣を支える道路網(2)

遠方からは、フェリーや飛行機を利用し、被災地近郊まで移動するケースもあり、空港や港などの交通拠点へアクセスする道路網の通行確保も重要です。



- ← ..... : 広域応援隊利用ルート
- ← - - - : 広域応援隊利用ルート(フェリー)
- : 高規格幹線道路
- : 地域高規格道路、都市高速道路

札幌市消防局は、道央自動車道を利用し新千歳空港へ機材を運び、その後、伊丹空港まで空輸。伊丹空港から陸路、神戸入りしました。

高知県や香川県の消防隊は大鳴門橋を經由し、淡路島へ。淡路島・津名港からフェリーで神戸入りしました。

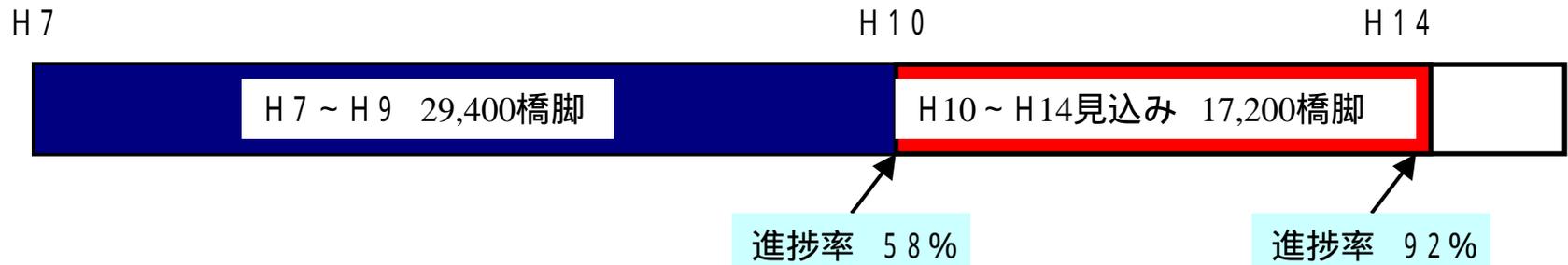
山口県の消防隊は、泉大津港までフェリーを利用し、その後阪神高速湾岸線等で神戸入りしました。

# 緊急輸送活動を支える緊急輸送道路の耐震補強

地震直後から発生する救急、消防、応急復旧対策等の緊急輸送を確保するために緊急輸送道路における橋梁等の道路構造物の耐震性を確保することが重要です。

緊急輸送道路の橋脚の耐震補強の進捗状況

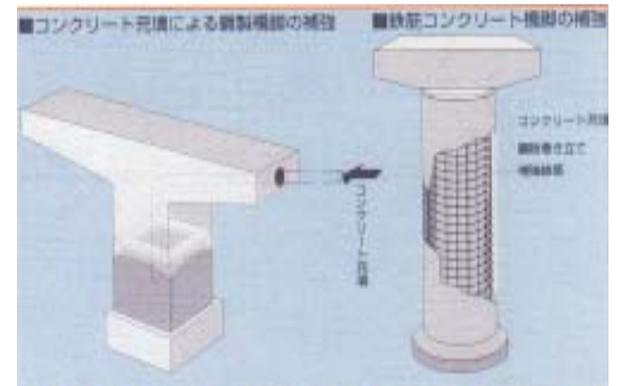
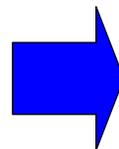
緊急的に対策を必要とする橋脚 50,900橋脚



阪神淡路大震災では、阪神高速の高架橋が並行する国道43号上に倒壊



橋脚の耐震補強



# 降雨による事前通行規制により、頻繁に孤立が発生

完全に孤立する人口 約150万人(5年確率)

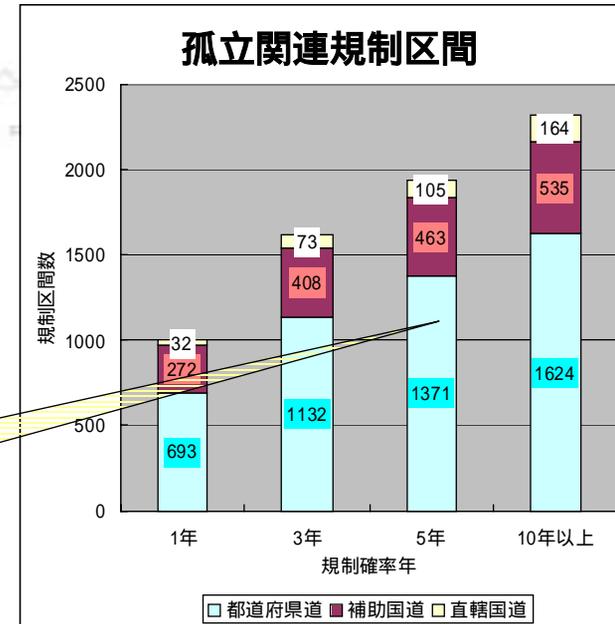
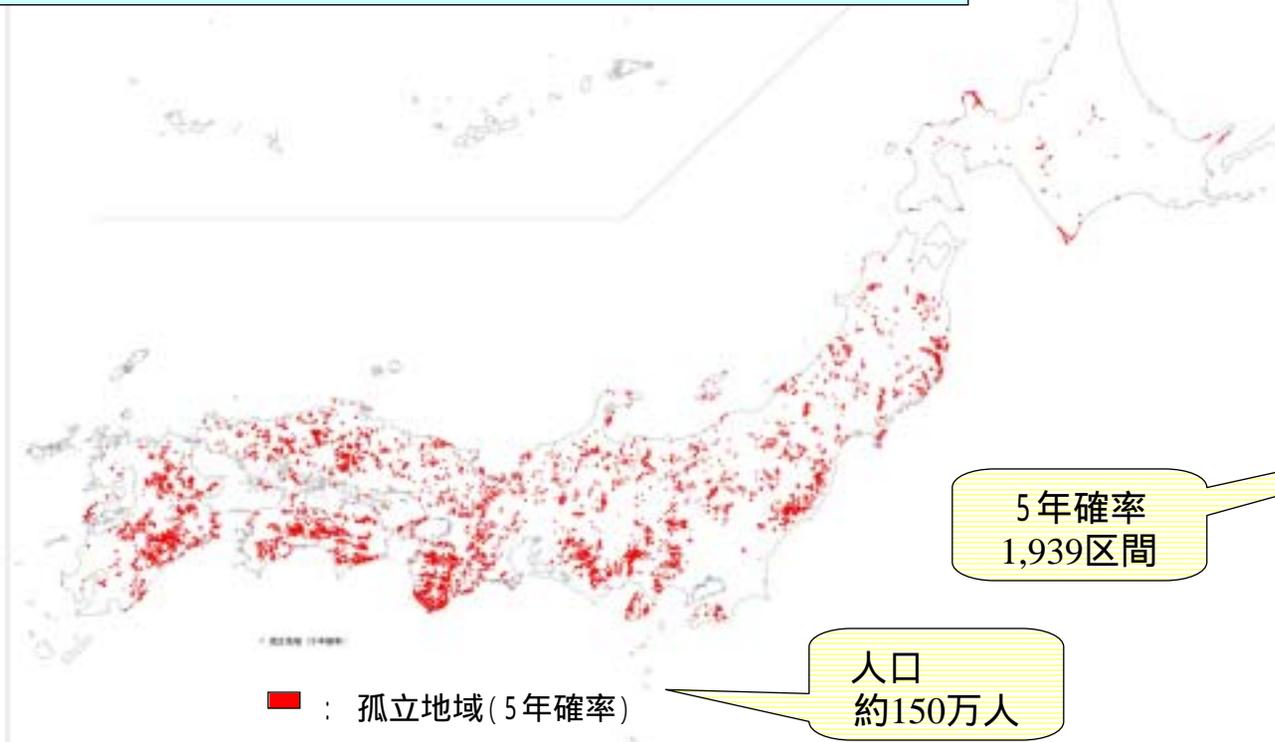
孤立に関連する事前通行規制区間数 1,939区間(5年確率)

完全に孤立:規制区間内又は規制区間に挟まれる区間に居住している人達が事前通行規制により孤立

5年確率:

降雨量の地域特性と区間毎に設定される規制基準雨量の関係に基づき、5年に1度以上の割合で事前通行規制を行う規制区間

## 事前通行規制実施に伴う孤立地域分布図



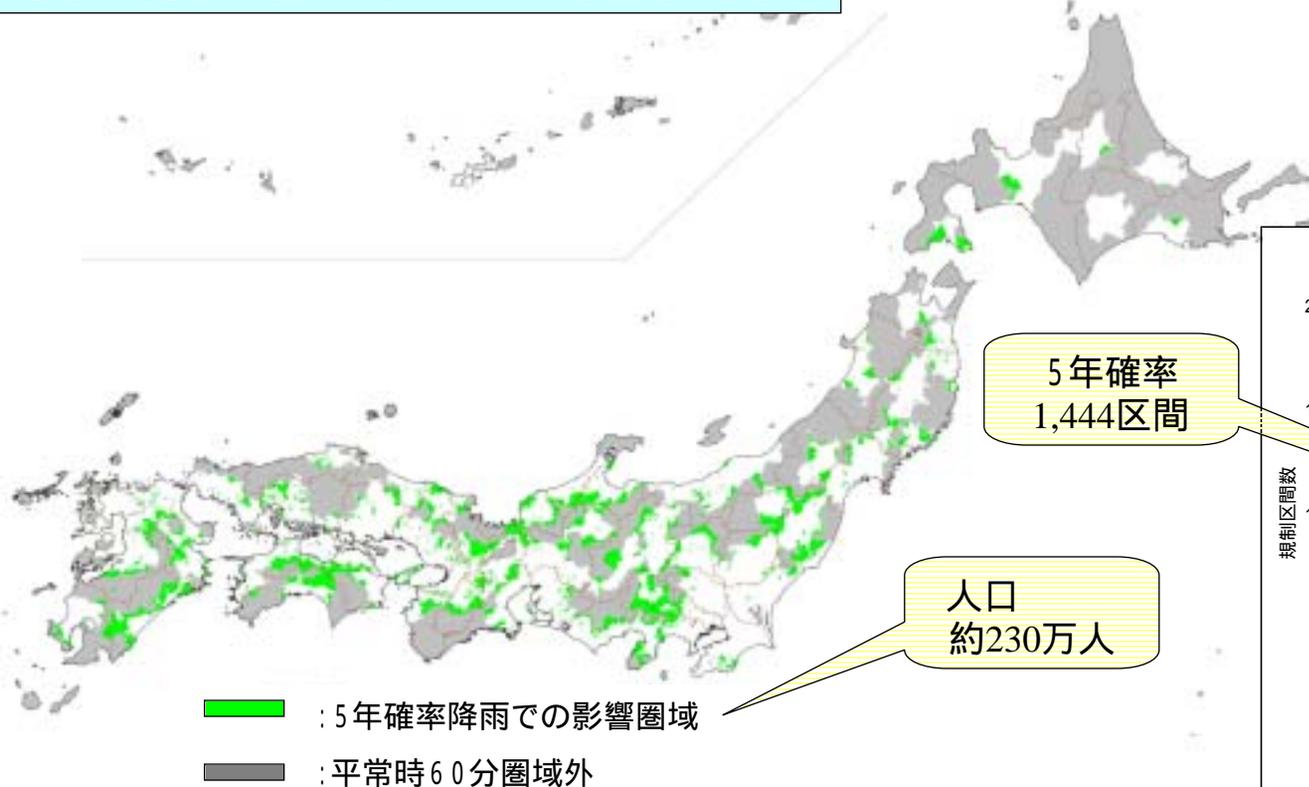
# 降雨による事前通行規制により、医療施設へのアクセスが阻害

医療施設へのアクセスを阻害される人口 約230万人(5年確率)

医療施設へのアクセス阻害に関連する事前通行規制区間数 1,444区間(5年確率)

医療施設へのアクセス阻害:平常時は高次医療施設へのアクセス時間が60分以内であるが、規制によりアクセス時間が60分を超えてしまう

## 事前通行規制実施による影響圏域図



5年確率:

降雨量の地域特性と区間毎に設定される規制基準雨量の関係に基づき、5年に1度以上の割合で事前通行規制を行う規制区間

## 医療阻害関連規制区間

