

## 航路啓開と道路啓開の整合について

---

# 1. 緊急輸送道路の道路啓開方針と臨港道路の道路啓開について

《各府県の耐震強化岸壁関連で必要な道路啓開ルート》

図1 堺泉北港の緊急物資輸送道路の連続性を確保するための道路啓開計画（案）

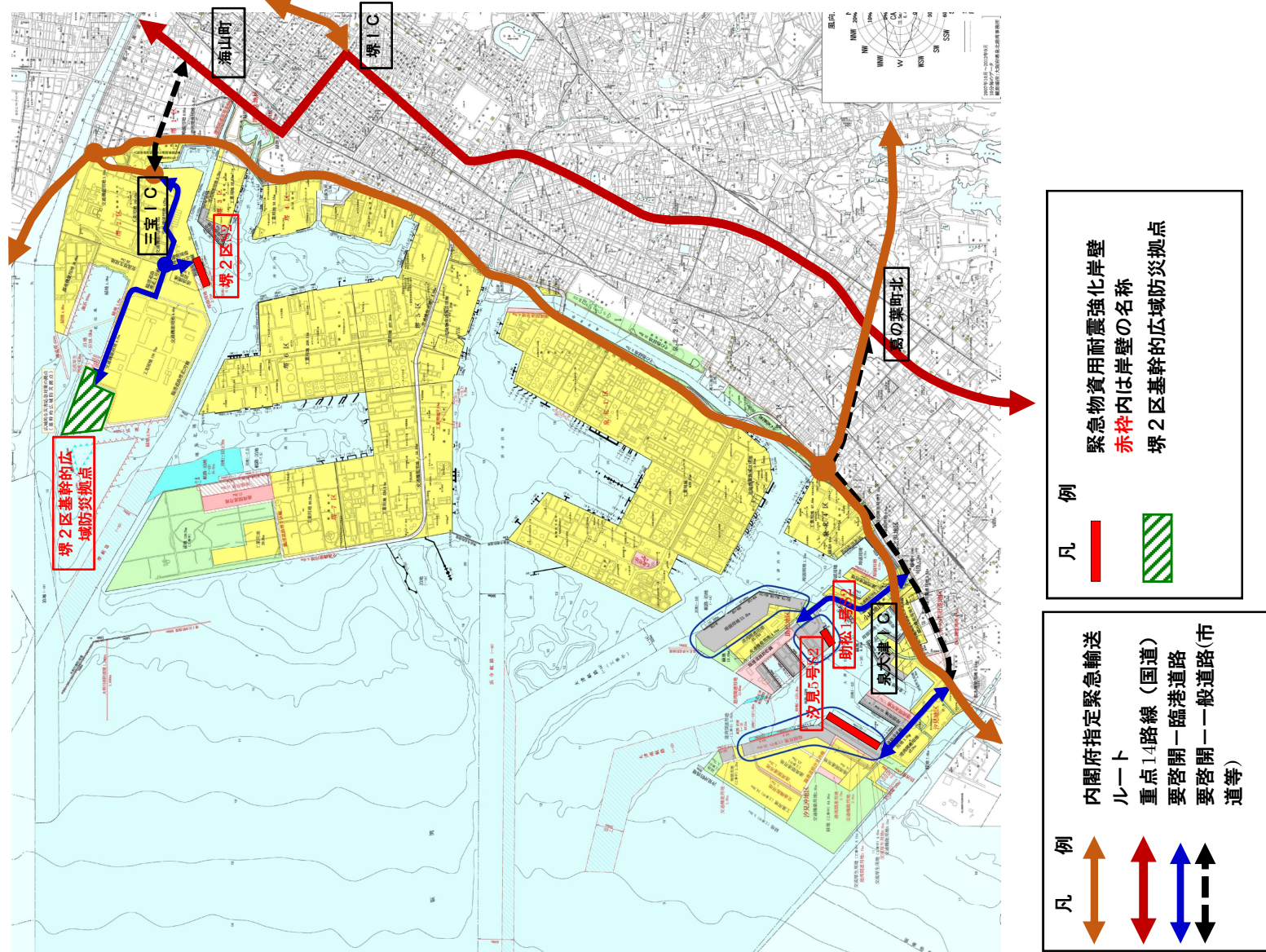
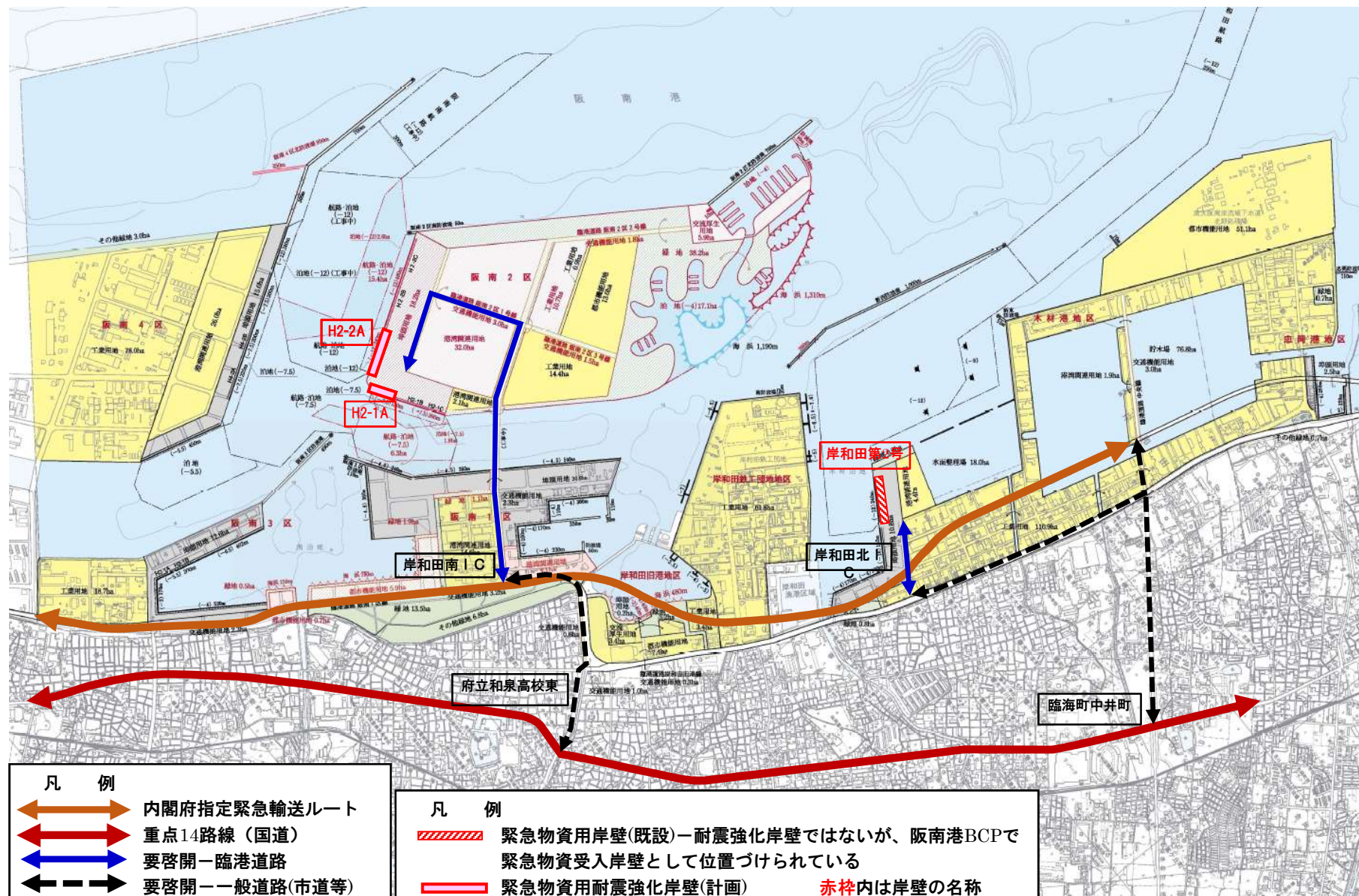


図2 阪南港の緊急物資輸送道路の連続性を確保するための道路啓開計画（案）



# 参考資料4-2 航路啓開と道路啓開の整合について

図3 尼崎西宮芦屋港の緊急物資輸送道路の連続性を確保するための道路啓開計画（案）

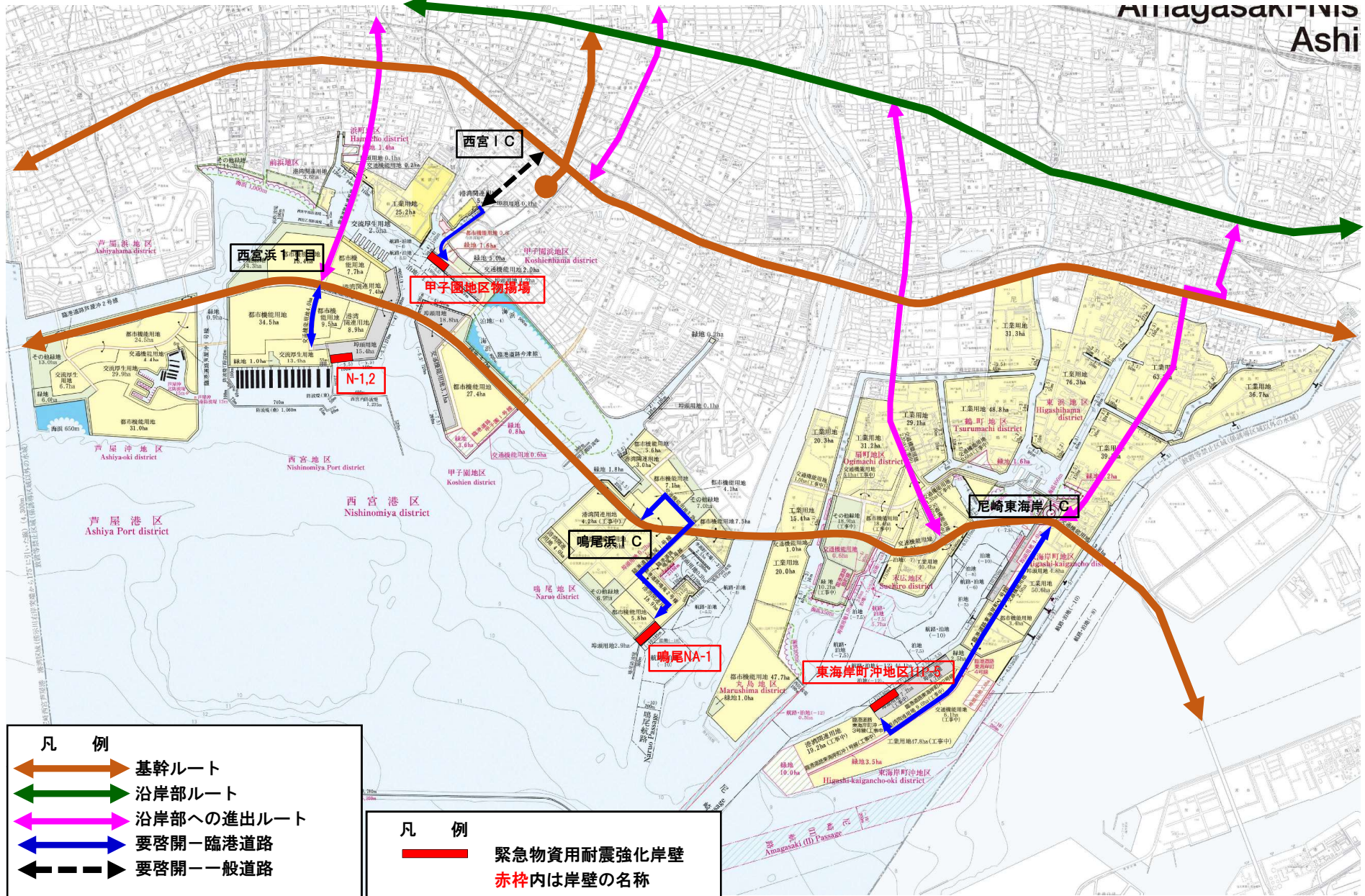
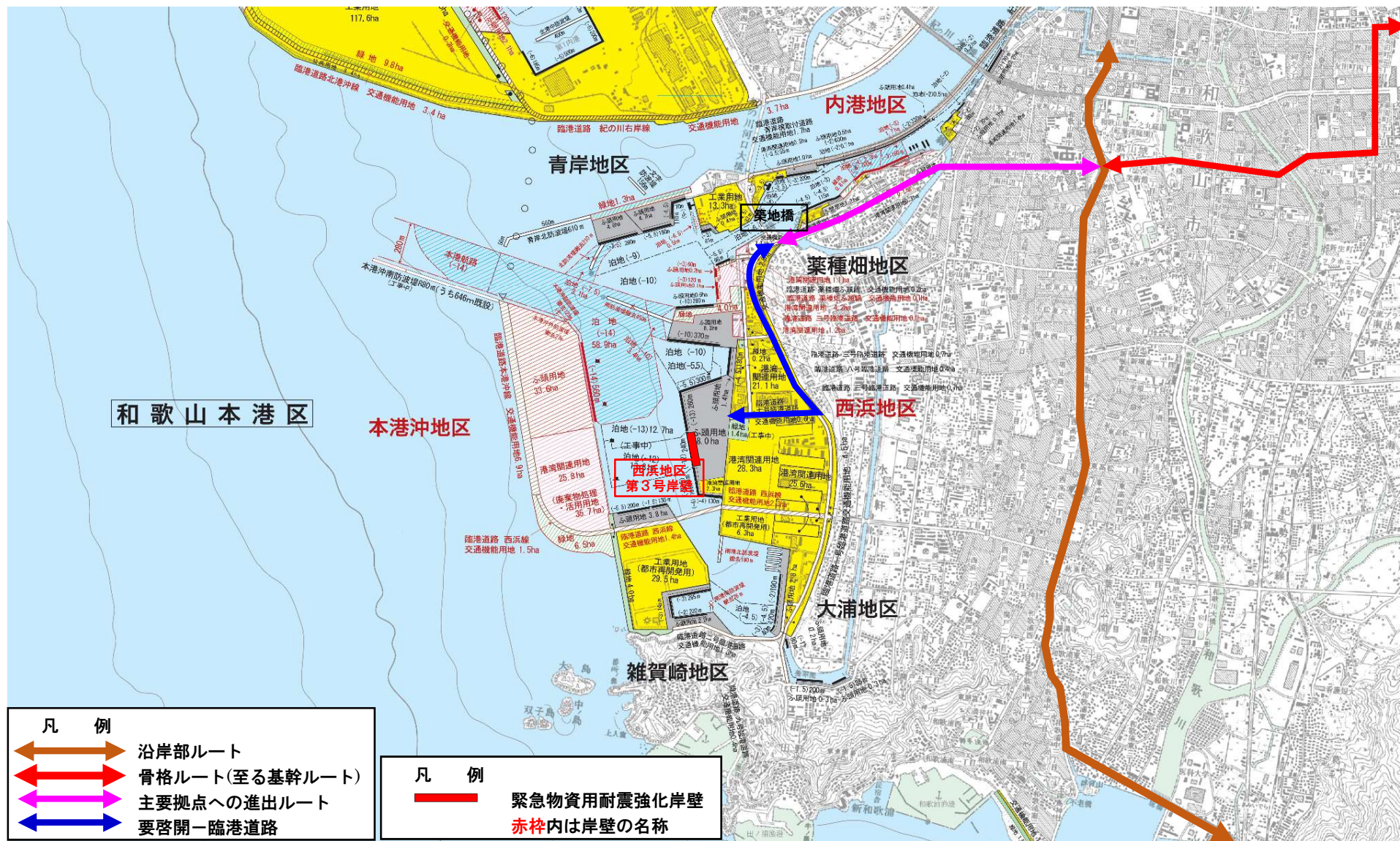


図4 和歌山下津港の緊急物資輸送道路の連続性を確保するための道路啓開計画（案）

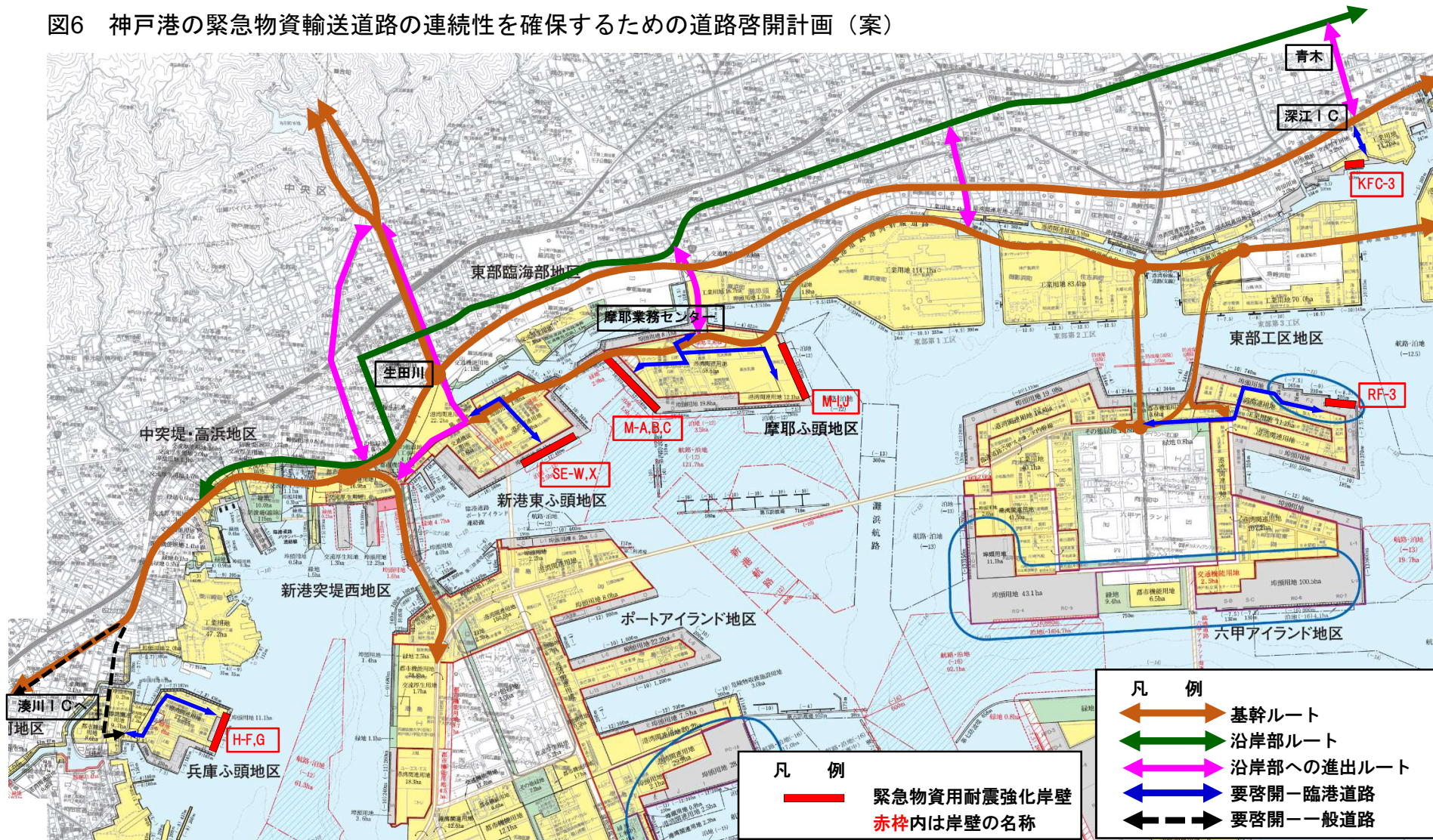


《大阪市、神戸市の耐震強化岸壁関連で必要な道路啓開ルート》

図5 大阪港の緊急物資輸送道路の連続性を確保するための道路啓開計画（案）



図6 神戸港の緊急物資輸送道路の連続性を確保するための道路啓開計画（案）



## 2 背後道路(臨港道路等)の啓開課題

- 各府県の道路啓開計画の72h以内啓開路線との整合を勘案すると、大阪湾BCPでの海上輸送拠点の応急復旧及び背後の臨港道路の道路啓開によって、概ね各府県とも最低限の輸送ルートの確保が見込めることとなっている。
  - 堺2区基幹的広域防災拠点での48h以内(2日)の啓開目標についても、陸上からのアクセスルートも48h以内(2日)の啓開目標であることから、計画的な整合性は確保されている。
  - その他の地域についても航路啓開と道路啓開との計画的な整合は確保されている。
- 残された課題としては、概ね72h以内に各府県1航路を目標とする航路啓開が達成されたとして、必要な道路啓開延長の約17kmの啓開をいかに実現するのにかかっている。

図7 堺2区基幹的広域防災拠点に係る背後道路啓開ルート

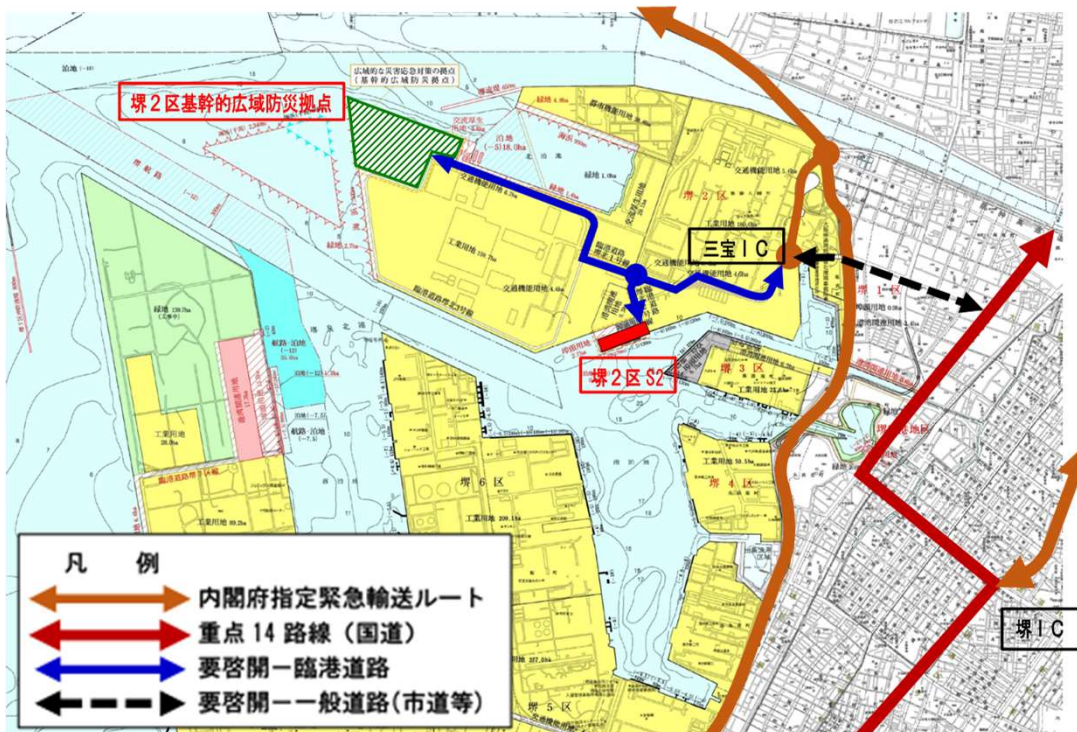
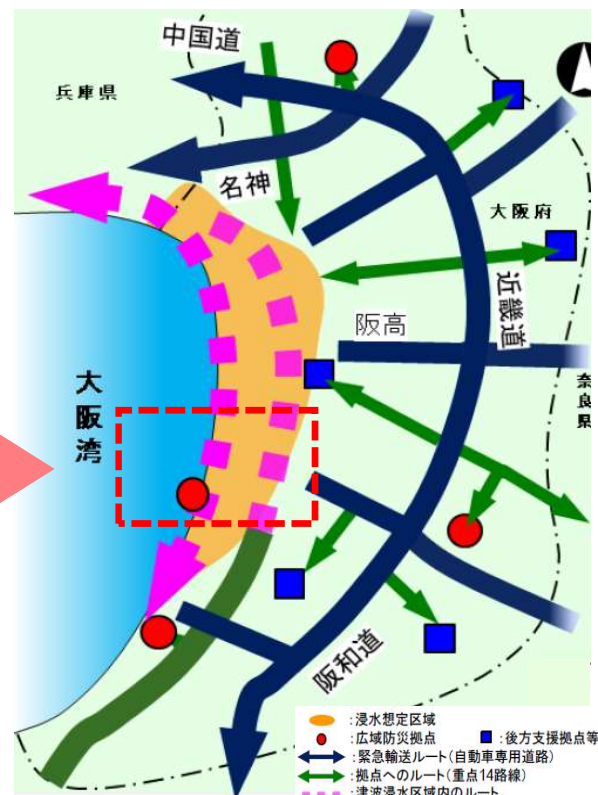


図8 大阪府域道路啓開計画での48h以内啓開道路網





### 3. 背後道路(臨港道路等)の啓開と連携した航路啓開の課題と対応

- ・今後の航路と道路の整合性のとれた啓開を推進していく課題としては、以下の2点が重要である。
  - ①耐震強化岸壁、接続航路、背後道路の一貫した啓開ルートに関する計画をいかに実現していくか。
  - ②各府県道路啓開計画では、概ね各耐震強化岸壁の背後までの啓開を72h以内に完了することから、航路の被災状況を勘案しつつ、それに応じた航路啓開ルートを臨機に整合させていく、といった応急復旧作業の効率的な実現のための、広域的な調整態勢が求められる。

表1 実効性の高い航路啓開に向けた検討課題等

課題	対応の方向性	関係主体
○港湾区域と臨港道路等の一体的な作業体制確保のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾部局が啓開する臨港道路と、都市部局が啓開する一般道路の一体的な啓開が必要であり、<u>一体的な啓開体制を各港のBCPに明記する等の体制強化が必要</u></li> <li>・同様に、<u>上記内容を、大阪湾BCP(案)に明記していく必要がある。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿地方整備局(港湾空港部/道路部)</li> <li>・各自治体(港湾管理者/一般道路啓開担当部署)</li> <li>・高速道路会社(阪神高速道路/NEXCO等)</li> </ul>
○航路啓開箇所の状況に応じた臨機の対応や、包括的協定に基づく広域調整体制のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路啓開の進捗も、航路啓開の進捗も被災の状況に応じて変化することが想定される。</li> <li>・従って、<u>上記の広域的な被災情報及びそこでの各種の啓開情報を収集整理することが可能な近畿地方整備局が主導的に動き、包括的協定に基づき、啓開ルートの臨機の変更や作業体制の広域調整を進めていく必要がある。</u></li> <li>・また、<u>その旨を、大阪湾BCP(案)に明記する。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿地方整備局港湾空港部</li> <li>・包括的協定加入団体</li> </ul>