

第3回中部横断自動車道開通記念リレーシンポジウム ～防災・医療～

強靱な県土へ～中部横断自動車道の役割～

2022年9月13日開催

2021年8月29日の中部横断自動車道（山梨－静岡間）の開通を記念して、関係企業・団体からパネリストを招き、開通に伴う効果や課題、今後の展望等の意見交換を目的とするシンポジウムを開催しました。第3回は防災・医療をテーマに、防災・医療に携わる方々から、中部横断自動車道の果たすべき役割などについて、意見交換が行われました。

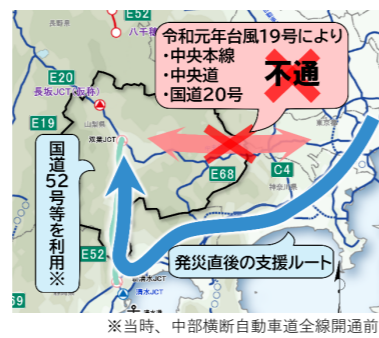


ミッシングリンクの解消で災害に強い道路ネットワークが形成

国土交通省では近年の激甚化・頻発化する災害に対して、ミッシングリンク※の解消等、災害に強い道路ネットワークの構築や、復旧活動等の支援、危機管理体制の強化を推進しています。

令和元年台風19号では、首都圏と山梨県を結ぶ主要な交通手段である中央自動車道、国道20号、JR中央本線が同時に被災、約1週間にわたり不通となりました。首都圏からのテックフォース※が静岡県経由で山梨県へ。当時は中部横断自動車道が全線開通していなかったこともあり、通常約4倍程度の時間を要し、災害時における高速道路ネットワークの重要性をまさに実感したところです。※ミッシングリンク：高規格道路網の一部が未整備のため途切れている区間。中部横断自動車道の開通により、山梨－静岡間のミッシングリンクが解消。※テックフォース：緊急災害対策派遣隊

▼災害時における交通網の寸断



道路管理者
国土交通省
関東地方整備局 道路部
交通拠点調整官
田中 満氏

高速道路の迅速な復旧が、被災地支援に大きく貢献



学識者
山梨大学
地域防災・マネジメント
研究センター 准教授
秦 康範氏

▼高速道路の応急復旧(新潟中越地震(2004/10/23))



出典：平成18年度国土交通省 国土技術研究会資料

災害時に人員や物資の運搬には、道路の利用が前提となり、道路の迅速な復旧が極めて重要です。災害時の復旧が早いことが高速道路の特徴であり、2004年の新潟中越地震では発災から約19時間後には緊急車両の通行が可能になりました。2011年の東日本大震災では内陸部の東北自動車道が発災翌日には仮復旧し、沿岸部への道路啓開が迅速に実施されました。高速道路の復旧の早さが、被災地の支援に貢献した事例です。

中部横断自動車道沿線の峡南地域では緊急輸送道路に指定されている国道でも土砂災害のリスクが大きいことを考えると、中部横断自動車道の担う役割は非常に大きいと言えます。

沿線地域に防災・医療の大きな効果が発現

防災面の効果として、代替路の確保が期待できます。峡南地域を南北に貫く国道52号や県道富士川身延線は、降雨による通行規制区間が多く緊急時のリスクが高いのに対して、中部横断自動車道は一般道よりも降雨による通行止めの頻度が低いと考えられます。

医療面の効果では、峡南地域の3次医療施設※へのアクセス性が向上しました。中部横断自動車道の全線開通に伴って、3次医療施設への搬送時間が南部町で約32分短縮するとともに、3次医療施設への1時間以内に搬送可能な圏域も拡大し、救命率の向上に寄与していると言えます。

※3次医療施設：重篤患者への医療、地域の救急患者の最終的な受入れを担う医療施設。山梨県内では県立中央病院(甲府市)の1箇所のみ。

▼3次医療施設と1時間カバー圏域



道路管理者
中日本高速道路株式会社
八王子支社
甲府保全・サービスセンター
所長
吉田 英明氏

1分1秒の時間短縮が災害時の救命率に大きく影響



災害救援
NPO法人
災害・ボランティア
未来会 代表
山下 博史氏



▼災害時の医療救護活動
高速道路は、医療救護、自衛隊派遣、支援物資輸送等、災害時の初動活動を行ううえで不可欠な存在です。東日本大震災の直後、要請を受け山梨県から宮城県へ向かいましたが、高速道路経由では約16時間、一般道経由では約40時間かかり、災害時の高速道路と一般道の差が大きく現れました。災害時の医療面でも、近隣の病院が被害を受けた場合など、遠方の病院への搬送が必要な場合に、高速道路が大きな役割を果たします。高速道路は路面の段差が少なく、搬送される患者への負担も小さいという点もメリットです。緊急時には1分1秒の遅れが救命率に大きく関わるため、中部横断自動車道の開通は沿線地域にとって大きな効果と言えます。

開通後の課題：ハード・ソフト両面からの災害への継続的な備え

激甚化・頻発化する災害への備え

甲府盆地は非常に広い範囲で浸水リスクを抱えています。このような地域では高速道路を避難場所として活用することも考えられます。(秦)

暫定2車線区間への対応

中部横断自動車道は、暫定2車線※区間であるため緊急車両等の追越しが難しい構造です。災害時に本線上に滞留車両が発生した場合、復旧までの通行経路の確保が困難になる懸念があります。(吉田)

※暫定2車線：4車線以上で計画された道路のうち、2車線のみを暫定的に供用するもの。整備費用を抑えて、早期に開通させることが可能。

中部横断自動車道の有効活用

災害を見据えて今後どのように中部横断自動車道を活用するかが課題です。災害対応には、災害前、発災直後、復旧の3段階がありますが、災害前の備えが特に重要です。ハード整備にあわせ、いざというときに的確に動けるよう、道路管理者や警察、消防、地域の方々との平時からの連携が重要です。(田中)

災害時の高速道路の適切な運用制度

災害時、支援等のため通行が必要な車両が円滑に高速道路を利用できるよう、ボランティア活動への支援のあり方も含めて、運用制度を工夫していくことが重要と考えられます。(山下)

今後の展望：“フェーズフリー”の思想、広域道路ネットワークの整備

フェーズフリー



平時は遊び場、非常時は避難場所として利用できる屋上スロープ(徳島県・道の駅くるくるなど)

平時と災害時を一体的に考える“フェーズフリー”の思想が重要です。平時と災害時の両方の場面で機能が発揮できるよう、ハードとソフトが一体となってインフラを構築、利活用していくことが必要と言えます。(秦)

広域道路ネットワークの整備



中部横断自動車道長坂以北区間の整備も見据えつつ、今ある資源を最大限活用していただきたい。(田中)

新山梨環状道路等の県内の道路ネットワークの拡充が連携していくことで、より利便性が高まると言えます。(吉田)

平時・災害時、ハード・ソフト、行政・民間の連携の重要性を再確認



コーディネーター
山梨総合研究所調査研究部長
山梨県立大学特任教授
UTYテレビ山梨「スゴろく」
所長(水曜コメンテーター)
佐藤 文昭氏

今回は防災・医療分野に関わる4名の皆様からお話を頂きました。高速道路は、災害時に避難路や物資運搬路となるだけでなく、道路そのものが避難場所や支援拠点にもなるということで、まさに“命の道”という言葉の重みを感じたところです。今後、道の駅や民間施設と連携して支援の拠点を増やしていくような展開もあり得ると思います。災害への備えが、日常的にも機能を発揮できるようなフェーズフリーの考え方も非常に重要であり、関係機関と平時から連携を取りながら、既存インフラを有効活用していくことが大切だと思います。また今後、広域的な道路ネットワークがより充実していくことも大事な視点と言えるでしょう。

リレーシンポジウム
全体の流れ(全4回)

