

福井県の道路啓開計画及び 道路啓開の最近の動向

令和8年6月5日

福井県域道路啓開計画協議会

第1回協議会

1. 福井県域におけるこれまでの取り組み経緯

- 福井県域において、令和5年12月に「福井県域道路啓開計画策定ワーキンググループ」を設置。ワーキンググループを通じて、「福井県域道路啓開計画」の策定・改訂を実施。

年月日	取組概要
令和5年12月26日	福井県域道路啓開計画策定ワーキンググループ設置 第1回ワーキンググループの開催 ・ワーキンググループの設立に向けた目的および調整・検討内容の確認 ・今後の検討事項について 等
令和6年6月6日	第2回ワーキンググループの開催 ・啓開ルート計画(主要拠点、啓開ルート)等について 等
令和6年9月2日	第3回ワーキンググループの開催 ・道路啓開計画の検討について ・福井県域道路啓開計画について 等
令和6年9月30日	第4回ワーキンググループの開催 ・福井県域道路啓開計画について〔福井県域道路啓開計画の策定〕
令和6年10月7日	福井県域道路啓開計画の公表
令和6年12月24日	第5回ワーキンググループの開催 ・能登半島地震を踏まえた検討(自衛隊等との連携、通信途絶時の対応(自動発進)) 防災基本計画の修正を踏まえた検討(雪害編、火山災害編の追加) 等
令和7年1月29日	福井県域道路啓開計画(改訂版)の公表
令和8年2月26日	第6回ワーキンググループの開催 ・道路啓開訓練について ・道路啓開作業マニュアルについて ・福井県域道路啓開計画(改訂案)について〔福井県域道路啓開計画(案)の改訂〕 改訂のポイント: 福井県緊急輸送道路ネットワーク計画の見直しに伴う啓開ルート等の変更 等
令和8年3月31日	福井県域道路啓開計画(改訂版)の公表

2. 道路啓開計画の法定化

○ 令和7年4月 道路法が改正・施行され、道路啓開計画が法定化。

改正道路法における道路啓開の枠組み

道路啓開計画を法定化、実効性のある計画に基づいた道路啓開を実施(承認工事の特例の創設)

※道路啓開: 土砂・瓦礫等、自然災害に伴う道路上の障害物除去

背景・必要性
能登半島地震等を受けた「道路啓開」の重要性の認識
(人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保)

激甚化・頻発化する
自然災害への対応強化

↓

これまでの全国の
啓開実績の反映

改正概要
道路啓開計画の策定 及び 記載内容の明確化

対象災害、啓開目標、対象路線・区間、啓開方法、資材・機械の備蓄・調達、訓練、情報の収集・伝達方法 等

→ 法定協議会(道路管理者+関係機関)を経て決定



↑ 道路啓開の実効性の向上

① 管理区分を超えた啓開作業

事前に協議した対象路線に対し、当該道路管理者以外の者が円滑に作業できるよう措置

② 実践的な啓開訓練

多くの関係者の協力のもとで車両・ガレキ移動、倒壊電柱除却などの訓練を実施

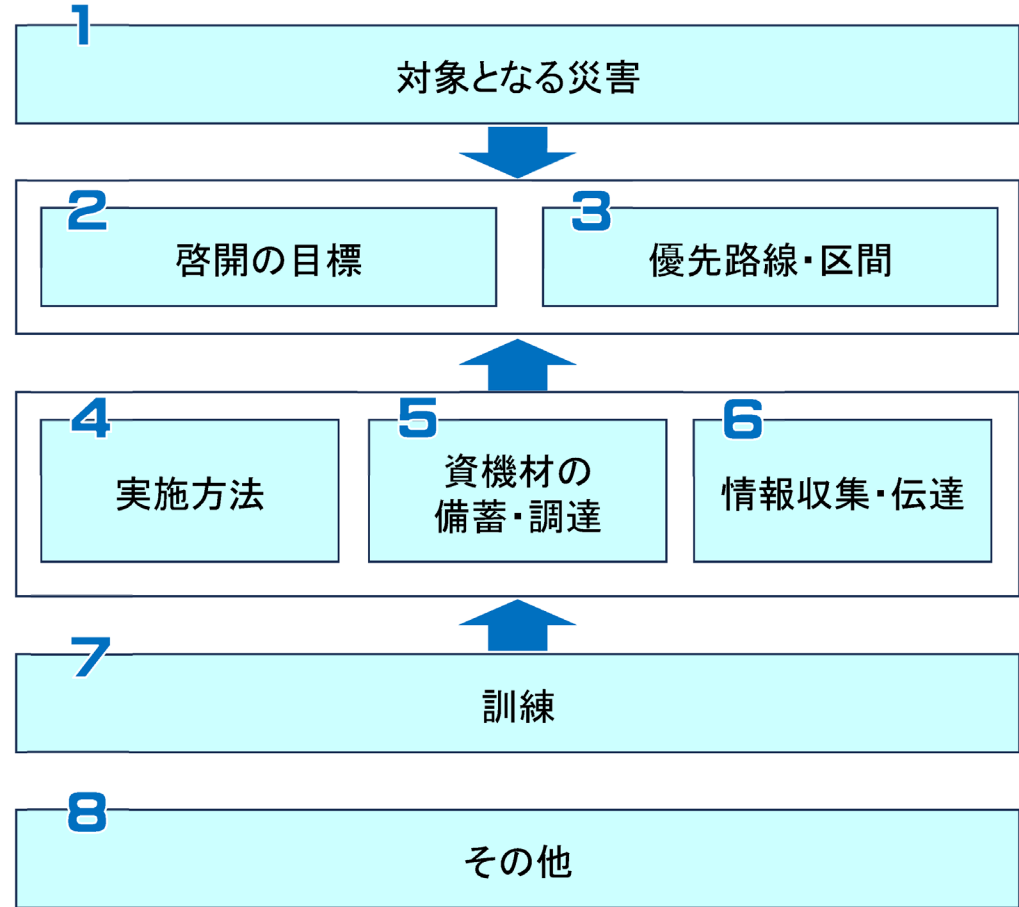
③ 定期的な計画見直し

策定後の災害対応の実績や、地域の災害想定の見直し等を踏まえて計画を見直し

2. 道路啓開計画の法定化

➤ 道路啓開計画において、以下に示す8つの項目を記載することが明確化。

道路啓開計画の基本的な構成



- 自然災害の種類
- 地震・津波災害
 - 火山災害
 - 雪害
 - 風水害

- 計画策定単位
- 広域ブロック単位
 - 都道府県単位

出典: 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 R7.6.20 第85回資料抜粋

令和7年7月に、「道路啓開計画ガイドライン【地震・津波編】」が公表

3. 近畿道路啓開計画の策定(令和8年3月策定) (参考:計画の概要)

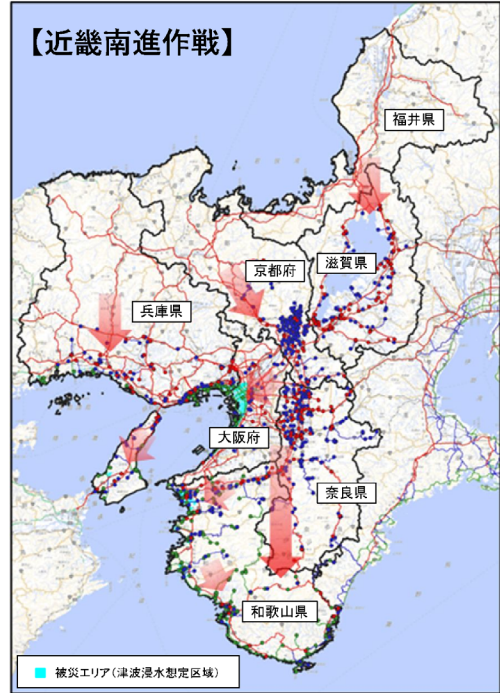
近畿道路啓開計画の概要(1/3)

目的 令和6年1月に発生した能登半島地震では、人命救助、ライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保において道路啓開が極めて重要であることが改めて認識された。こうした教訓を踏まえ、令和7年に道路法等が改正され、道路啓開計画を策定することが法定化された。

近畿道路啓開計画は、近畿圏域(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の2府5県の区域)において、道路管理者のほか関係機関も含めて構成される「近畿道路啓開計画協議会」での協議を経て、道路法第22条の3に定める道路啓開計画を策定し、関係機関との連携・協力のもと、大規模災害時における道路啓開の実効性を向上させることを目的とする。

計画の概要

1. 対象とする災害
 - ▶ 本計画では、「南海トラフ地震」を対象災害、「南海トラフ地震防災対策推進地域」を啓開作業の対象エリア、津波浸水想定区域(和歌山県、大阪府、兵庫県の沿岸部)を被災エリア※として設定
 - ※和歌山県、大阪府、兵庫県が公表する津波浸水想定区域図において浸水が想定される区域(32市18町)
2. 道路啓開の目標、3. 優先的に道路啓開を実施する路線・区間
 - ▶ 発災から概ね 72 時間以内の道路啓開を目標として、道路ネットワークの整備状況を踏まえ、優先的に啓開すべき路線・区間を設定
 - ▶ 能登半島地震の教訓を踏まえ、海路・空路を活用したアクセスルートを設定



種別	拠点の役割
広域進出拠点	災害発生直後、直ちに広域応援部隊が被災地方面に向かって移動する際の一次的な目標となる拠点等
進出拠点	広域支援ルートから被災地(活動拠点)に向けた被災地進出を接続する防災拠点
救助活動拠点	被災地(津波浸水域内等)の啓開の拠点となる防災拠点

種別	ルートの役割・機能
広域支援ルート (24h)	・各部隊等の広域的な移動のため、広域進出拠点を連絡するルート ・高速道路、直轄道路、都市高速から設定することを基本とする
被災地進出ルート (48h)	・被災地内の活動に向けて、広域支援ルートと進出拠点を連絡するルート
被災地内ルート (72h)	・甚大な津波被害等が想定される地域内のルート

4. 道路啓開の方法

▶ 本来道路管理者に代わって国が啓開する路線を設定(直轄啓開予定道路)

路線設定の考え方	紀伊半島における道路ネットワークの実態を踏まえ、広域進出拠点(新宮市民運動競技場)までの主軸となる区間を設定
直轄啓開予定道路	【県管理道路】(合計 約120km) 国道168号(国道24号 五條市 本陣交差点～国道42号 新宮市 橋本交差点)
代替路	【県管理道路】(合計 約50km) 国道311号(国道42号 上富田町 岩崎交差点～国道168号 田辺市 本宮交差点)

▶ 直轄啓開予定道路の発動条件は、「和歌山県南部で震度6強以上の地震が観測され、南海トラフ地震臨時情報(調査中)が発表された場合」または「和歌山県南部で大津波警報が発表され、南海トラフ地震臨時情報(調査中)が発表された場合」



3. 近畿道路啓開計画の策定(令和8年3月策定) (参考:計画の概要)

近畿道路啓開計画の概要(2/3)

計画の概要

5. 資機材の備蓄・調達

- 被災想定に基づき算出した必要な資機材量と備蓄量を比較し、必要量を確保できることを確認
- 道路管理者は、災害協定を締結した建設業者等における資機材の備蓄状況について毎年確認を行い、近畿道路啓開計画協議会の関係者間で共有

想定項目	被災量	必要な資機材量		備蓄量 (道路啓開計画策定時点)
		品名	数量	
津波堆積物	60,000m ³	土砂	2,000m ³	501,081m ³
沿道施設被害	163,000m ³	土のう袋	65,000袋	706,358袋
		敷鉄板	6,000枚	35,386枚
電柱倒壊	200本	ブルドーザ	400台	430台
		バックホウ	600台	13,244台
橋梁段差等	2,000橋	ホイールローダ	400台	2,022台
		ダンプロック	700台	10,143台
放置車両等	42,000台	ユニック車	600台	1,796台
落石や自然斜面、盛土法面の崩壊	70箇所 110,000m ³			

図 必要資機材量の算定 必要量確保

6. 実践的な訓練

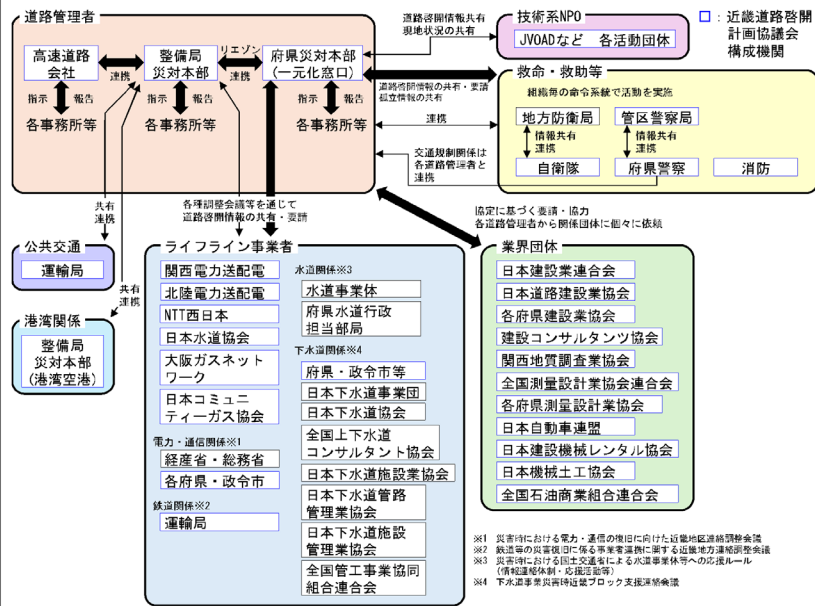
- 道路啓開の実効性を高めるため、道路管理者のほか、協議会に参画する関係機関が参加し、具体的行動の習熟及び連携の確認・強化を図る実践的な訓練を毎年実施

表 訓練年次計画案

訓練メニュー	初年度	2年目	3年目	4年目	5年目	備考	
図上訓練	計画・マニュアルに基づく対応訓練(読み合わせ形式、ロールプレイング形式)	●	●	●	●	●	習熟度に応じて実施形式を設定(最初は読み合わせ、習熟した段階でロールプレイング形式等)
	24条承認の特例の実施に関する連絡調整、権限代行への移行手続き訓練				●		
実働訓練	災害情報共有システム等を活用した情報共有訓練	●	●	●	●	●	被災地調査などの実地訓練と組み合わせた訓練も可
	衛星画像、ドローン、電動自転車等を活用した被災地調査	●	●				
	関係企業・団体等と連携した啓開作業訓練(土砂・がれき等の撤去、放置車両等の移動、橋梁段差の解消、倒壊電柱の撤去等)			●	●	●	2~3テーマを決めて実施
通信手段途絶状態における通信手段確保訓練(スターリンク等)	●				●		

7. 情報収集・伝達

- 道路管理者及び関係機関における情報収集・伝達は、以下の系統図に基づき実施
- 各府県は、道路啓開一元化窓口において道路啓開に関連する各種情報を集約し、近畿地方整備局は、これらの窓口と連携して、近畿管内の道路啓開状況を把握・共有



3. 近畿道路啓開計画の策定(令和8年3月策定) (参考:計画の概要)

近畿道路啓開計画の概要(3/3)

計画の概要

8. 2道路啓開計画のスパイラルアップ

- ▶ 計画策定は、道路管理者および関係機関で議論のうえ作成
- ▶ 策定後は、被災想定の見直しや災害対応の教訓等を踏まえ、定期的(5年に1回)に計画を見直す

8. 3道の駅の活用

- ▶ 災害時の「道の駅」の迅速な活用と防災機能の強化に向け、各「道の駅」の位置や防災機能の現状を地図上で整理
- ▶ 広域支援ルート上の主要な「道の駅」のうち、広域進出拠点として19箇所を位置づけて活用

例) 滋賀県大津市	道の駅「妹子の郷」●▲	
京都府亀岡市	道の駅「ガレリアかめおか」	
奈良県奈良市	道の駅「クロスウェイなまち」●▲	
和歌山県かつらぎ町	道の駅「かつらぎ西」▲	
和歌山県海南市	道の駅「海南サクアス」●▲	
和歌山県すさみ町	道の駅「すさみ」●▲	等

- ▶ 進出拠点ルート上の主要な「道の駅」のうち、進出拠点として13箇所を位置づけて活用

例) 滋賀県甲良町	道の駅「せせらぎの里こうら」●▲	
京都府南丹市	道の駅「京都新光悦村」	
奈良県平群町	道の駅「大和路へぐり」▲	等

●:防災道の駅 ▲:防災拠点自動車駐車場

- ▶ 直轄啓開予定道路に接続する道の駅「瀬峡街道熊野川」については、道路本線と同様に24条承認の特例を設定
- ▶ 道の駅「吉野路 大塔」「十津川郷」については、単独型のため24条承認の特例の設定はしないが、協定締結を行うなどして拠点として機能強化



道の駅「すさみ」



道の駅「海南サクアス」

8. 4優先啓開ルート上のリスクの整理

- ▶ 優先啓開路線について、浸水想定区域、無電柱化の未整備区間、落橋のおそれ、盛土・法面の崩壊リスク等を地図上に整理し、可視化
- ▶ リスクが多い路線を事前に把握し、迂回ルートをあらかじめ設定

8. 5地域の道路ネットワークの課題等の整理

- ▶ 都市部では、いまだミッシングリンクが存在しており、多数の渋滞箇所の発生、渋滞の慢性化、交通事故の発生等が課題
- ▶ 紀伊半島内陸部においては、過去の大規模災害において、国道168号や国道169号を含めた多くの道路で土砂崩壊や落橋等により通行止めとなり、孤立集落が発生した事例もあることから、強靱な道路ネットワークの確保の課題
- ▶ 紀伊半島沿岸部においては、高規格道路ネットワークのミッシングリンクが存在している一方で、並行する国道42号が南海トラフ地震に伴う津波浸水(最大津波高19m)による通行不能のおそれがあることから、津波に対して十分な高さを確保した道路整備の課題

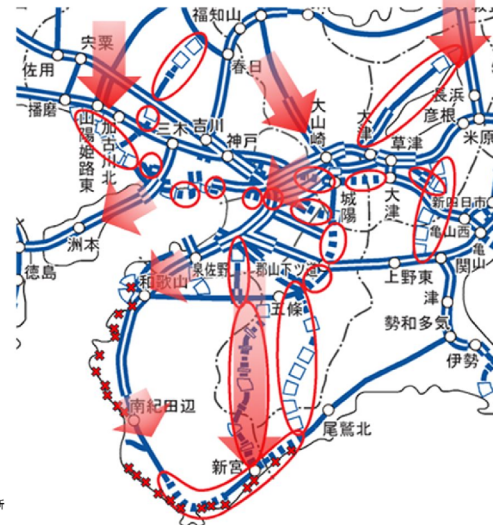


図 関西エリアにおける高規格道路の未整備区間

8. 6複合災害について

- ▶ 地震・津波災害に加え、雪害や風水害(大雨・台風・高潮・都市水害)が同時もしくは後発で発生する可能性を踏まえ、土砂災害警戒区域や洪水浸水想定区域など、被害発生につながるリスクを図示し、関係者間で情報を共有