

臨港道路の啓開に関する研究



沿岸海洋・防災研究部 危機管理研究室 主任研究官 里村 大樹

(キーワード) 臨港道路、BCP、道路啓開

1.

防災・減災・危機管理

1. はじめに

平成23年の東日本大震災や平成28年の熊本地震を受け、平成28年に災害対策基本法が、平成29年には港湾法が改正された。臨港道路に関係するところでは、災害時において緊急輸送路を確保するため、臨港道路の放置車両等に対して移動させるなどの措置を執れるようになり、また、非常災害時には港湾管理者からの要請を受けて、応急復旧工事を含めた港湾施設の管理を国が直接行うことができるようになった。当研究室では臨港道路の啓開に関する事前対策、使用可否判定、障害物除去などに関して、埋立地等の沿岸域に立地することによる被災の特徴、船舶や荷役機械、コンテナ等の災害時の散乱・流出物の特徴等といった臨港道路の特性を考慮しつつ技術的情報や過去の被災事例の整理を行った。

2. 事前対策

事前対策としては関係団体との協定、啓開計画の策定、役割分担の確認、訓練などが挙げられる。

普段は公園などとして利用されている港湾緑地に砕石などの資材を備蓄することが有効である。また、平成28年の熊本地震では、熊本港の復旧に当たり建設団体との協定が活かされ、復旧工事への着手が迅速だったことがわかった。

3. 使用可否判定

被災後には臨港道路の点検を行い、使用可否の判定を行うこととなる。過去の被災・復旧事例から、使用可否の判定基準は構造形式や被災形態によって一律に決まっておらず、技術者がケースバイケースで判断していたことがわかった。

4. 障害物除去

東日本大震災での事例では、臨港道路では無い一般の道路において、まず1車線を確保することが求められていた。コンテナトレーラーなどの大型車が多い臨港道路では、幅員を広めに確保する必要がある。

5. 今後の取組

今後は、実務を行う職員の参考となる資料を目指し、図に示す作業フローに沿って整理を行い、それぞれの段階で重要なポイントなどについてとりまとめを行う予定である。港湾BCP改定の際に活用が期待される。

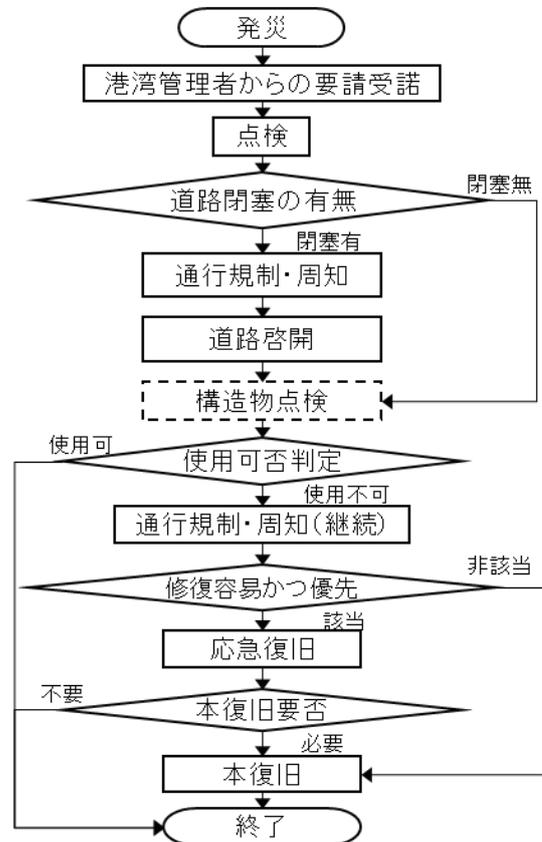


図 臨港道路啓開の作業フロー