

九州道路啓開計画  
【地震・津波編】  
(案)

令和 8 年 3 月

九州道路啓開協議会

---

---

## — 目次 —

1. はじめに .....	1
2. 計画の目的と対象となる災害 .....	2
2.1 計画の目的 .....	2
2.2 対象とする災害 .....	3
3. 道路啓開の目標 .....	7
3.1 九州東進作戦 .....	7
3.2 道路啓開の目標 .....	9
4. 優先的に啓開を実施する路線・区間 .....	10
4.1 防災拠点の設定 .....	10
4.2 啓開ルートの設定 .....	13
4.3 海路・空路を活用したアクセスルートの確保 .....	31
5. 道路啓開の方法 .....	36
5.1 道路啓開作業の手順 .....	36
5.2 タイムライン .....	45
5.3 管理区分を超えた道路啓開の実施 .....	47
5.4 道路啓開を実施する建設業者等との調整 .....	54
6. 資機材の備蓄・調達 .....	55
6.1 資機材の必要量の算出 .....	55
6.2 不足量の対応（調達） .....	62
6.3 備蓄量の確認と見直し .....	62
6.4 想定を超えた状況への対応 .....	62
6.5 その他 .....	63

---

---

7. 実践的な訓練 .....	64
8. 情報収集・伝達 .....	66
8.1 孤立集落に関する情報収集 .....	66
8.2 ライフラインや公共交通に関する被害情報収集 .....	67
8.3 現地情報連絡班（リエゾン）の派遣 .....	68
8.4 道路管理者・関係機関の連携 .....	69
8.5 情報伝達の手段 .....	70
8.6 国民に対する広報の実施 .....	70
9. その他 .....	71
9.1 九州道路啓開協議会 .....	71
9.2 定期的な計画の見直し .....	71
9.3 「道の駅」の活用 .....	71
9.4 道路啓開ルートのリスクの整理 .....	74
9.5 道路ネットワークの課題の整理 .....	83
9.6 複合災害の扱い .....	89

---

## 1. はじめに

九州は、福岡市・北九州市・熊本市の政令市を有すると共に、県庁所在都市等の高次都市機能を有する都市圏が適度な間隔で分散している。

一方、九州縦貫自動車道・九州横断自動車道・東九州自動車道をはじめとする高規格道路等の整備により、これらの都市圏がネットワークされ域内循環が可能となってきた。

このような中、九州東側沿岸において南海トラフを震源とする大規模地震（以下「南海トラフ地震」という。）については、「南海トラフの地震活動の長期評価（第二版一部改訂）（令和7年9月26日）」（文部科学省地震調査研究推進本部）において、M8～9の地震が今後30年以内で発生する確率は、地震発生間隔と隆起量データを用いた計算方法から「60%～90%程度以上」と示されている。南海トラフ巨大地震が仮に発生すれば西日本を中心に関東から九州の広い範囲で、東日本大震災を超える甚大な人的・物的被害が発生し、我が国全体の国民生活・経済活動に極めて深刻な影響が生じる、まさに国難とも言える巨大災害になる。

また、地震発災後の応急災害対策（緊急物資の輸送等）を支える基幹的インフラである道路については、南海トラフ巨大地震の被害想定において、各種道路被害の発生に加え、津波による道路へのガレキ、電柱の倒壊、道路施設の損傷、放置車両の発生等に伴い、道路交通が遮断されることにより、発災直後から、特に九州東側沿岸の浸水区域を中心として、深刻な道路交通麻痺等が発生し、災害対応に大きな支障となることが危惧されている。このことから、地震発生後直ちに迅速な道路啓開が可能となるよう九州における道路啓開計画を策定しておくことは非常に重要である。

本計画では、南海トラフの巨大地震モデル検討会において設定された想定震源断層域と重なる区域や津波避難対策特別強化地域・防災対策推進地域を対象に道路啓開を行う。

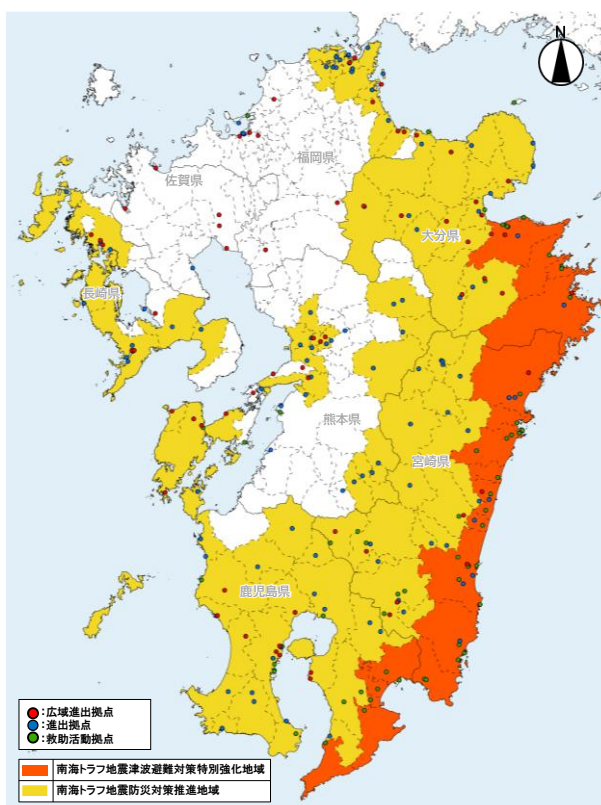


図 1 津波避難対策特別強化地域・防災対策推進地域

---

## 2. 計画の目的と対象となる災害

### 2.1 計画の目的

道路啓開とは、緊急通行車両の通行を確保するため、発災直後から道路上に堆積した土砂やガレキ等の障害物を除去し、段差を解消するなどして、被災地への救援ルートを切り開く作業をいう。

東日本大震災では、負傷者の命を救い、被災者に緊急物資を届けるルートを確保するため、緊急通行車両が移動できるルートを切り開く「道路啓開」（「くしの歯」作戦）を実施し、人命救助や緊急物資の輸送、復旧・復興に大きく貢献した。

令和6年1月に発生した能登半島地震では、半島部特有の地形的制約の下、大規模な土砂崩落等により広範囲で道路網が寸断され、発災直後から道路啓開の重要性が改めて強く認識された。特に、人命救助やライフラインの早期復旧、孤立集落への交通確保を進める上で、発災直後における迅速かつ組織的な道路啓開が極めて重要であることが改めて認識された。

平成26年11月21日に災害対策基本法の一部を改正する法律が施行され、迅速な道路啓開に向け、放置車両対策等の強化を図るための措置が盛り込まれた。また、令和6年1月1日に発生した能登半島地震を踏まえ、道路啓開の円滑かつ迅速な実施を制度面から支えるため、令和7年に道路法（昭和27年法律第180号）が改正され（令和7年4月16日公布・施行）、道路管理者が道路法第28条の2第1項に規定する協議会において道路啓開計画を策定することが法定化された。

「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（中央防災会議）に基づき、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（中央防災会議幹事会）（以下「具体計画」という。）が、平成27年3月30日に策定された。それ以降、適宜計画の改定が行われ、令和7年6月に第7回改定版が策定されている。この具体計画には、先に示した内閣府の被害想定に基づき、国が実施する災害応急対策に係る緊急輸送ルート、救助、消火活動等、医療活動、物資調達、燃料供給及び防災拠点に関する活動内容が具体的に定められている。

九州圏域では、平成27年3月の具体計画策定を受け、平成27年10月20日に各道路管理者・関係機関からなる「九州道路啓開等協議会」を組織し、具体計画に示された緊急輸送ルートについて、道路啓開調査（緊急点検）、道路啓開作業の実施者、タイムライン、人員・資機材等の体制構築、被災情報の把握・情報集約等を定め、より実行可能な計画として、平成28年3月に「九州道路啓開計画（初版）」を策定し、令和6年12月には「九州道路啓開計画（第2版）」として改訂を行った。

以上を踏まえ、令和7年の道路法改正の趣旨に基づき、南海トラフ地震等の大規模災害発生時において、関係機関との連携・協力により、九州圏域の道路啓開の実効性を向上させることを目的として、国、地方公共団体、警察、消防、自衛隊、建設関係団体、ライフライン事業者等で構成される「九州道路啓開協議会（令和7年名称変更）」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として「九州道路啓開計画【地震・津波編】」をとりまとめた。

---

## 2.2 対象とする災害

本計画においては、九州圏域における最大規模の地震である「南海トラフ巨大地震」を対象災害として設定する。

中央防災会議防災対策推進検討会議 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループは、最新の科学的知見等に基づき、令和7年3月に「南海トラフ巨大地震最大クラス地震における被害想定について【定量的な被害量】」において被害想定を公表しており、南海トラフ巨大地震で発生する最大クラスの巨大地震・津波にて、九州では震度6弱以上が約60市町村、津波高10m以上の巨大な津波が九州東側沿岸の3県（大分県、宮崎県、鹿児島県）にわたる範囲で襲来し、死者は最大で約5.9万人（津波による死者約5.5万人）、浸水面積は約270km<sup>2</sup>、約80市町村となる等、広域的に甚大な被害の発生となることが試算されている。

また、南海トラフ巨大地震に関しては、地域の特性に応じて防災体制を強化するため、内閣府（中央防災会議）が被害想定や津波浸水の実情を踏まえて、「防災対策推進地域」および「津波避難対策特別強化地域」の指定基準を示している。

「防災対策推進地域」は震度6弱以上が想定される地域、津波高3m以上で海岸堤防が低い地域、防災体制の確保・過去の被災履歴への配慮が必要な地域を対象としており、「津波避難対策特別強化地域」は津波により30cm以上の浸水が地震発生から概ね30分以内に生じる地域、特別強化地域候補に挟まれる沿岸市町村、同一県内の津波避難対策の一体性の確保が必要な地域（浸水深・面積、人口分布を踏まえ、避難が著しく困難で多数の死者が予測される地域）を対象としている。九州西側地域において、熊本県氷川町等は震度6弱以上の揺れが想定されているほか、長崎県長崎市等は津波高3m以上で海岸堤防が低い地域、防災体制の確保・過去の被災履歴への配慮が必要な地域として、防災対策推進地域に指定されている。（表1）

本計画では内閣府（中央防災会議）で指定した「防災対策推進地域」および「津波避難対策特別強化地域」を対象に、九州東側沿岸部を中心とした震度6弱以上、津波浸水3m以上の6県92市町村で道路啓開を実施する。

加えて、地理的条件等により陸上交通の代替性が限定される半島部については、道路ネットワークの寸断による孤立化リスクが高いことから、宇土半島・天草諸島、国東半島、大隅半島等を対象に、管理区分を超えた道路啓開の実施を想定するものとする。これらの地域においては、発災時の被災状況に応じて、直轄啓開予定道路を活用した国による道路啓開や、県管理道路を含む県啓開との連携により、半島部へのアクセス確保および広域支援ルートの早期確立を図る。

表 1 南海トラフ地震防災対策推進地域

県名	地域名
福岡県	北九州市、行橋市、豊前市、京都郡苅田町、築上郡吉富町、同郡築上町
長崎県	長崎市、佐世保市、諫早市、平戸市、五島市、西海市、雲仙市、南松浦郡新上五島町
熊本県	熊本市、宇城市、阿蘇市、天草市、阿蘇郡高森町、上益城郡山都町、八代郡氷川町、球磨郡多良木町、同郡湯前町、同郡水上村、同郡あさぎり町、天草郡苓北町
大分県	大分市、別府市、中津市、佐伯市、臼杵市、津久見市、竹田市、豊後高田市、杵築市、宇佐市、豊後大野市、由布市、国東市、東国東郡姫島村、速見郡日出町、玖珠郡九重町
宮崎県（全域）	宮崎市、都城市、延岡市、日南市、小林市、日向市、串間市、西都市、えびの市、北諸県郡三股町、西諸県郡高原町、東諸県郡国富町、同郡綾町、児湯郡高鍋町、同郡新富町、同郡西米良村、同郡木城町、同郡川南町、同郡都農町、東臼杵郡門川町、同郡諸塚村、同郡椎葉村、同郡美郷町、西臼杵郡高千穂町、同郡日之影町、同郡五ヶ瀬町
鹿児島県	鹿児島市、鹿屋市、枕崎市、阿久根市、指宿市、西之表市、垂水市、薩摩川内市、日置市、曾於市、霧島市、いちき串木野市、南さつま市、志布志市、奄美市、南九州市、伊佐市、姶良市、鹿児島郡三島村、同郡十島村、薩摩郡さつま町、出水郡長島町、姶良郡湧水町、曾於郡大崎町、肝属郡東串良町、同郡錦江町、同郡南大隅町、同郡肝付町、熊毛郡中種子町、同郡南種子町、同郡屋久島町、大島郡大和村、同郡宇検村、同郡瀬戸内町、同郡龍郷町、同郡喜界町、同郡徳之島町、同郡天城町、同郡伊仙町、同郡和泊町、同郡知名町、同郡与論町

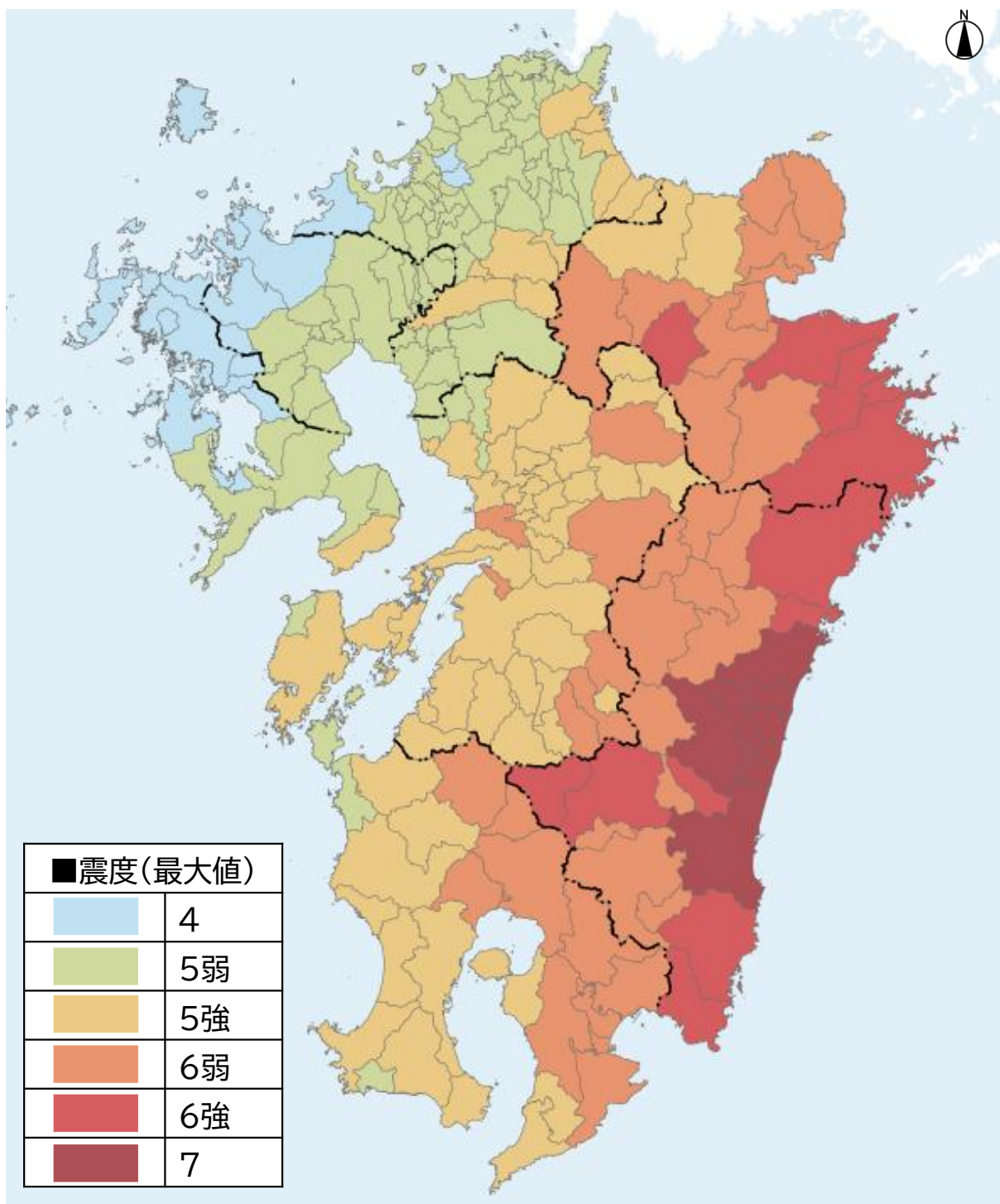


図 2 南海トラフ巨大地震発生時の被害想定（揺れ）

※「南海トラフ巨大地震最大クラス地震における被害想定について【定量的な被害量】令和7年3月 内閣府報道発表資料」を資料として九州地方整備局作成



図 3 南海トラフ巨大地震発生時の被害想定（津波）

※九州にて想定されている津波は串間市の最大高さ17mをはじめ九州東側沿岸地域では10m超が広範囲に渡り到達。また、津波高1mの到達時間は日南市の15分が最短。大分市から南大隅町までの範囲では1時間以内の津波到達が想定されている。

### 3. 道路啓開の目標

#### 3.1 九州東進作戦

震度6強以上の震度が観測された場合、又は大津波警報が発表された場合、甚大な被害が想定される九州東側沿岸（大分県・宮崎県・鹿児島県）に向けて、高速道路、国道、県道等を活用し、九州西側・内側から道路啓開作業を行う作戦（以下、「九州東進作戦」という。）を実施する。作戦実施にあたり、各県の道路啓開計画と整合を図り、県境を跨ぐ広域的な道路啓開計画として「九州東進作戦」を実行する。

各道路管理者、関係機関が連携・協力のもと情報を共有し、高速道路、国道、県道等を利用することにより、緊急輸送ルートを緊急通行車両のため、最低1車線を確保することで、より短時間で道路啓開を行う。

また九州東進作戦に加えて、九州西側地域についても南海トラフの巨大地震モデル検討会において設定された想定震源断層域と重なる区域や津波避難対策特別強化地域・防災対策推進地域を対象に道路啓開を実施する。

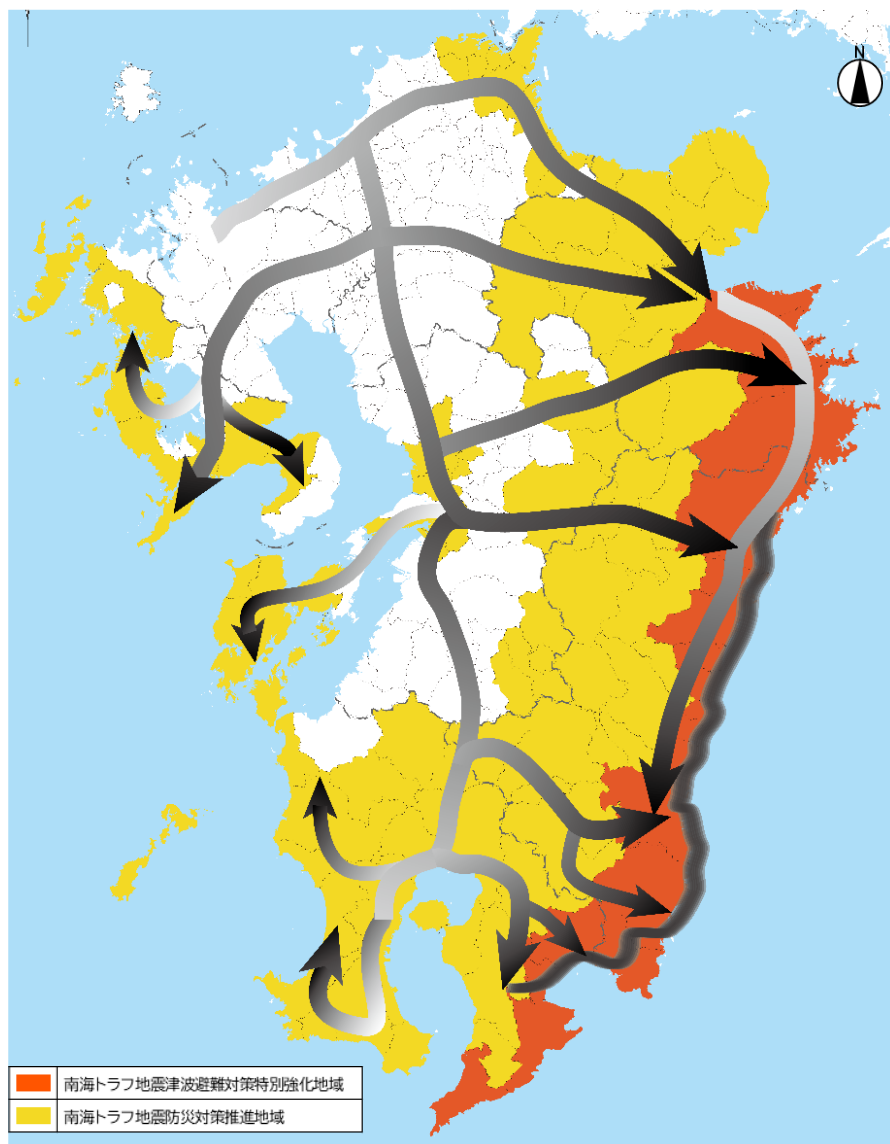


図4 九州東進作戦

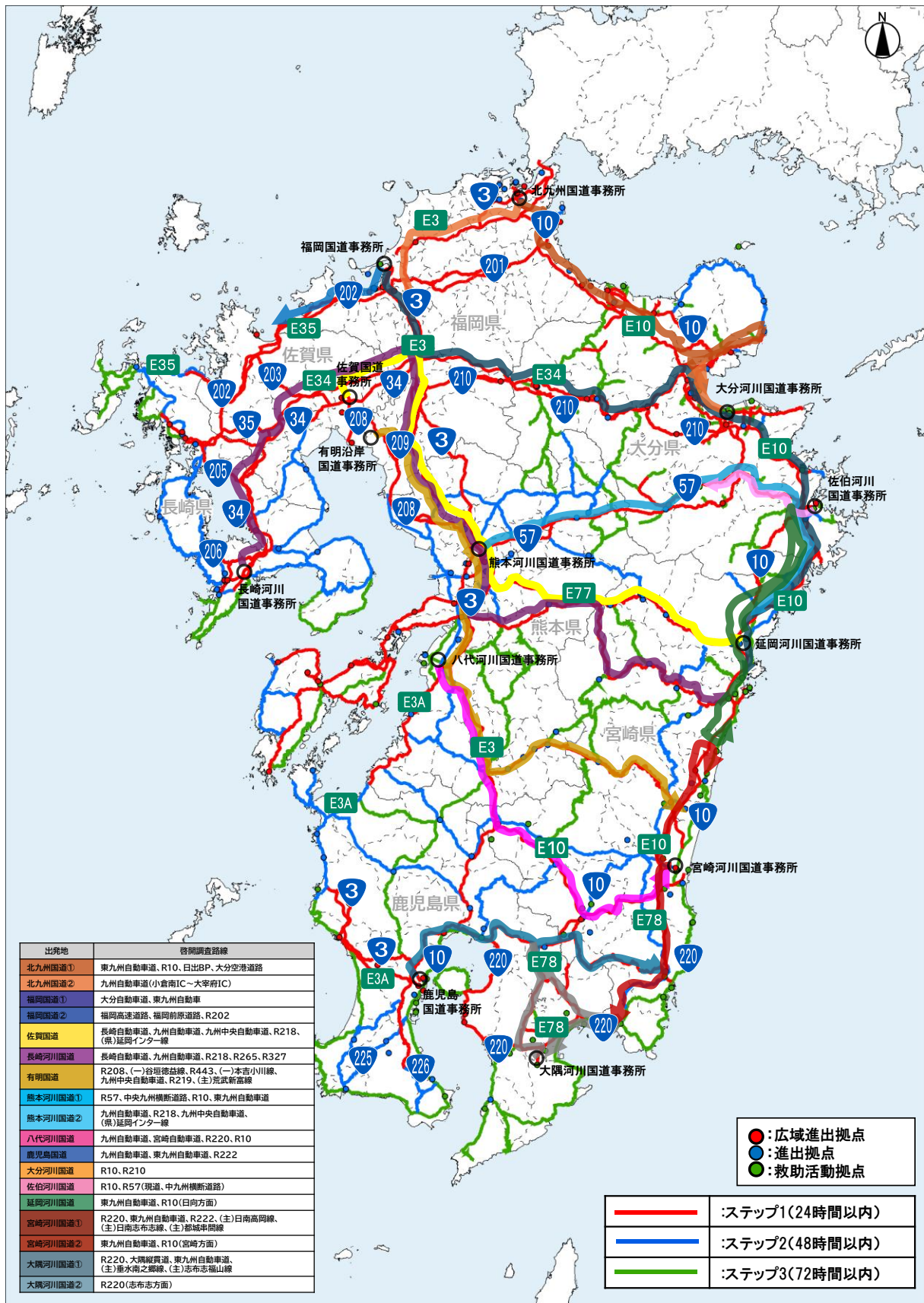


図 5 道路啓開ルート図 (イメージ)

注) 道路啓開調査において、九州地方整備局各出先事務所より広域支援ルート等の実走を行うが、啓開ルートの調査・作業主体は道路啓開を担当する各道路管理者とする。

※) 九州東進作戦の主なルート(大分宮崎沿岸部へのルート)を示したものであり、図 4 とは一致しない。

### 3.2 道路啓開の目標

発災当初の 72 時間は、救命・救助活動において極めて重要な時間帯であることを踏まえ、人命救助及びこれに必要な活動に人的・物的資源を優先的に配分することが重要である。

被災地へのアクセスルートの道路啓開については、上記を踏まえ、発災から概ね 72 時間以内を目標として、道路ネットワークの整備状況を考慮しつつ実施する。具体的には、広域な移動ルート（以下「広域支援ルート」という。）の啓開を概ね 24 時間以内、主な被災地へのアクセスルート（以下「被災地進出ルート」という。）の啓開を概ね 48 時間以内、被害が甚大な被災地内ルート（以下「被災地内ルート」という。）の啓開を概ね 72 時間以内とする。

表 2 道路啓開の目標

① 広域支援ルート	: 発災から概ね 24 時間以内（くしの軸となるルート等）
② 被災地進出ルート	: 発災から概ね 48 時間以内（くしの歯となるルート等）
③ 被災地内ルート	: 発災から概ね 72 時間以内

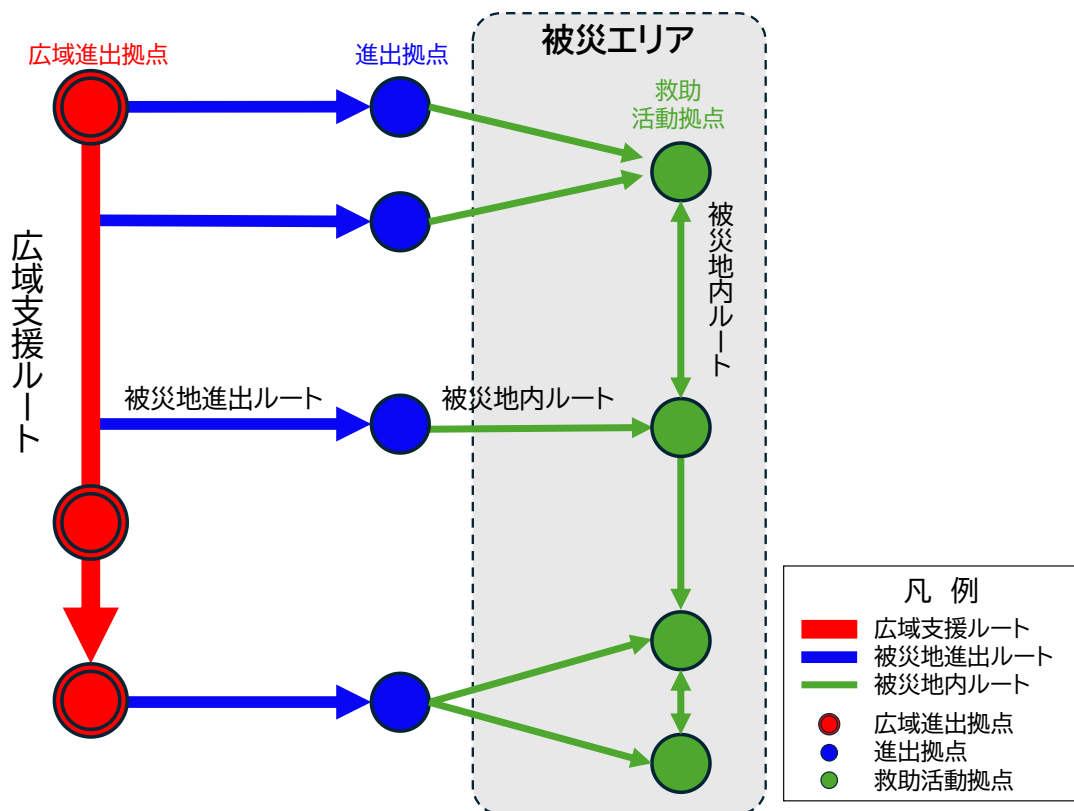


図 6 道路啓開ルートのイメージ

## 4. 優先的に啓開を実施する路線・区間

### 4.1 防災拠点の設定

道路啓開の目標を達成するために必要となる防災拠点として、表 3 の考え方にに基づき、「広域進出拠点」、「進出拠点」、「救助活動拠点」の区分に応じて防災拠点を設定する。具体的防災拠点は表 4 に示す。

表 3 防災拠点の考え方

種別	拠点の役割	拠点の機能	主な設定拠点例
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目標となる拠点	司令塔・本部機能 広域応援部隊の一次参集・ベースキャンプ機能 物資や災害用機械・機器等の中継機能	サービスエリア 空港、病院、 県庁・市役所、公園 備蓄・集積拠点 道の駅
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	広域進出拠点と連携した物資中継機能 被災地進出に向けた活動拠点	サービスエリア 空港、病院、役場、 公園、グラウンド 備蓄・集積拠点 オイルターミナル 道の駅
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	市町村ごとの道路啓開活動の実行機能	空港、ヘリポート 公園 備蓄・集積拠点 港湾 オイルターミナル 県庁、市役所、役場

表 4 防災拠点の設定

種別	拠点施設名称
広域進出 拠点	【高速道路 SA/PA】 古賀 SA（下り）、玖珠 SA（下り）、別府湾 SA（下り）、霧島 SA（下り）、川南 PA
	【空港】 福岡空港、九州佐賀国際空港、天草空港
	【道の駅】 道の駅豊前おこしかけ、道の駅うきは、道の駅みやま、道の駅させぼつくす 99、道の駅宇土マリーナ、道の駅有明、道の駅ゆふいん、道の駅おおの、道の駅北川はゆま、道の駅都城 NiQLL、道の駅たるみずはまびら
	【港湾】 北九州港、博多港、苅田港、唐津港、伊万里港、長崎港、佐世保港、佐伯港
	【病院】 独立行政法人国立病院機構九州医療センター、佐賀県医療センター好生館、佐賀大学医学部附属病院、独立行政法人国立病院機構長崎医療センター、熊本赤十字病院、大分県立病院、大分大学医学部附属病院、宮崎県立宮崎病院、鹿児島市立病院
	【県庁・市役所】 北九州市役所、行橋市役所、豊前市役所、長崎県庁、長崎市役所、佐世保市役所、熊本県庁、熊本市役所、宇城市役所、天草市役所、別府市役所、中津市役所、日田市役所、竹田市役所、杵築市役所、宇佐市役所、豊後大野市役所、由布市役所、都城市役所、西都市役所、えびの市役所、鹿児島県庁、鹿児島市役所、垂水市役所、薩摩川内市役所、日置市役所、いちき串木野市役所、始良市役所、苓北町役場、宇土市役所、上天草市役所、天草市役所牛深支所
進出拠点	【公園・グラウンド】 大分スポーツ公園、竹田市総合運動公園、大貞総合運動公園、大原グラウンド、佐伯市総合運動公園、西階公園、高千穂町総合公園、JA みやざき都城地区本部
	【空港等】 北九州空港、熊本空港（陸上自衛隊高遊原分屯地・崇城大学空港キャンパス及び熊本県防災消防航空センター）、長崎空港、大分空港、大分スポーツ公園、宮崎空港、航空自衛隊新田原基地、九州医療科学大学、日南市防災公園(日南市総合運動公園)、鹿児島空港、佐伯市総合運動公園、西階公園、三角港
	【備蓄・集積拠点】 熊本産業展示場（グランメッセ熊本）、高千穂家畜市場、災害支援物資拠点施設
	【道の駅】 道の駅鹿島、道の駅錦、道の駅たのうら、道の駅阿蘇、道の駅うきは、道の駅あさじ、道の駅阿久根、道の駅川辺やすらぎの郷、道の駅いぶすき、道の駅すえよし
	【オイルターミナル】 東西オイルターミナル 北九州油槽所、ジャパンオイルネットワーク 小倉油槽所、ジャパンオイルネットワーク 福岡油槽所、ENEOS 福岡第 1 油槽所、出光興産 福岡油槽所、ENEOS 福岡第 2 油槽所、東西オイルターミナル 佐世保油槽所、出光興産 長崎油槽所、東西オイルターミナル 長崎油槽所、東西オイルターミナル 八代油槽所、ジャパンオイルネットワーク 八代油槽所
	【病院】 北九州総合病院、北九州市立八幡病院、長崎大学病院、佐世保市総合医療センター、独立行政法人国立病院機構熊本医療センター、済生会熊本病院、国家公務員共

種別	拠点施設名称
	<p>济組合連合会新別府病院、宮崎大学医学部附属病院、鹿児島大学病院</p> <p>【県庁・市役所】          苅田町役場、築上町役場、諫早市役所、平戸市役所、西海市役所、雲仙市役所、阿蘇市役所、高森町役場、山都町役場、氷川町役場、多良木町役場、湯前町役場、水上村役場、あさぎり町役場、豊後高田市役所、国東市役所、日出町役場、九重町役場、玖珠町役場、小林市役所、三股町役場、高原町役場、国富町役場、綾町役場、西米良村役場、木城町役場、諸塚村役場、椎葉村役場、美郷町役場、高千穂町役場、日之影町役場、五ヶ瀬町役場、枕崎市役所、阿久根市役所、曾於市役所、霧島市役所、南さつま市役所、南九州市役所、伊佐市役所、三島村役場、十島村役場、さつま町役場、長島町役場、湧水町役場、錦江町役場、北九州市門司区役所、北九州市若松区役所、北九州市戸畑区役所、北九州市小倉北区役所、北九州市小倉南区役所、北九州市八幡東区役所、北九州市八幡西区役所、熊本市中央区役所、熊本市東区役所、熊本市西区役所、熊本市南区役所、熊本市北区役所</p>
救助活動 拠点	<p>【空港等】          奈多ヘリポート、大分県央飛行場、日向市牧水公園交流施設、清水台総合公園、宮崎市生目の杜運動公園、都城市高城運動公園、小林総合運動公園、陸上自衛隊都城駐屯地、陸上自衛隊えびの駐屯地、陸上自衛隊霧島演習場、串間市総合運動公園、宮崎県立農業大学校</p>
	<p>【備蓄・集積拠点】          都城トラック団地協同組合、九州西濃運輸(株)宮崎支店、宮崎県経済連椎茸流通センター、南郷くろしおドーム、霧島市公設地方卸売市場、鹿児島市中央卸売市場青果市場、串良町平和公園内ゲートボール場</p>
	<p>【港湾】          中津港、別府港、大分港、津久見港、内海港、宮崎港、細島港、油津港、八代港、鹿児島港、志布志港、川内港</p>
	<p>【オイルターミナル】          ENEOS 大分製油所、東西オイルターミナル 日向油槽所、ENEOS 宮崎油槽所、出光興産 鹿児島油槽所、東西オイルターミナル 鹿児島油槽所</p>
	<p>【病院】          上天草総合病院、天草中央総合病院</p>
	<p>【県庁・市役所】          大分県庁、大分市役所、臼杵市役所、津久見市役所、佐伯市役所、日出町役場、東国東郡姫島村役場、宮崎県庁、延岡市役所、日向市役所、宮崎市役所、日南市役所、串間市役所、門川町役場、都農町役場、川南町役場、高鍋町役場、新富町役場、鹿屋市役所、指宿市役所、志布志市役所、大崎町役場、東串良町役場、肝付町役場、南大隅町役場</p>

## 4.2 啓開ルートの設定

### 4.2.1 啓開候補路線の考え方

道路啓開の目標を達成するためには、発災後 72 時間以内において確保すべき道路ネットワークを明確にし、表 5 の考え方に基づき、「広域支援ルート」、「被災地進出ルート」、「被災地内ルート」の区分に応じて、優先的に啓開すべき路線・区間を設定する。路線・区間の設定に際しては第 1・2・3 次緊急輸送道路から設定することを基本とし、必要に応じて拠点と接続する路線・区間を設定する。各区分（ステップ 1、ステップ 2、ステップ 3）に該当する路線・区間の詳細は表 6、図 7 に示す。

各路線・区間の選定にあたっては、被害想定、地形条件、避難施設・防災拠点との連携、ならびに緊急輸送ルートとの整合を踏まえ、広域的な道路ネットワーク確保と被災地内の孤立防止の両立を図る。さらに、能登半島地震の教訓をふまえ、陸路でのアクセスが困難な半島部や離島部等においては、空路や海路の活用によりアクセスルートを補完する。空路・海路からのアクセスについては 4.3 で詳述する。

表 5 啓開候補路線の考え方

種別	ルートの役割・機能	設定方法	道路啓開目標
<b>ステップ 1</b> 広域支援 ルート	各部隊等の広域的な移動 するためのルート	第 1 次緊急輸送道路から設 定することを基本とする	発災から概ね 24 時間以内
<b>ステップ 2</b> 被災地進出 ルート	被災地内の活動に向け て、広域移動ルートと防 災拠点を連絡するルート	第 2 次緊急輸送道路から設 定することを基本とする	発災から概ね 48 時間以内
<b>ステップ 3</b> 被災地内 ルート	甚大な地震・津波被害等 が想定される地域内のル ート	第 3 次緊急輸送道路から設 定することを基本とする	発災から概ね 72 時間以内

---

## 4.2.2 優先的に道路啓開を実施する路線・区間の設定

### (1) 啓開候補路線の設定

被災地支援に向けて優先的に道路啓開を実施する路線・区間は、表 6 に示すとおり設定する。九州地方整備局管内外から東側沿岸部の被災地域へ向かうための啓開ルート（広域支援ルート）については、県境を跨ぐ高速道路及び直轄国道を基本とする。

また、被災地域内においては、防災拠点までアクセスできるようラストマイルも含め、啓開ルートを設定する。

### (2) 発災後の臨機の対応（孤立集落解消、ライフラインの復旧に向けた道路啓開）

発災後は、本計画で設定した啓開路線に基づく道路啓開を基本としつつも、孤立集落の発生状況やライフライン施設の被災状況等を踏まえ、設定した路線によらず、関係機関と連携のうえ、臨機応変に対応するものとする。

#### 1) 孤立集落解消に向けた対応

南海トラフ地震においては、地震動や津波、土砂災害等により道路が被災し、沿岸部や中山間地域を中心に孤立集落が発生することが想定される。

このため、発災後は人命救助を最優先とし、地方公共団体、警察、消防、自衛隊等の関係機関と情報共有・連携を図りながら、孤立集落の解消に向けた道路啓開を優先的に実施するものとする。

#### 2) ライフライン関係施設の被災状況等を踏まえた対応

南海トラフ地震においては、電力、通信、上水道、ガス等のライフライン施設が広範囲に被災し、復旧作業に支障を来すことが想定される。

このため、道路管理者は、電力・通信・水道等のライフライン事業者と緊密に連携・調整を行い、復旧作業に必要なアクセス路の確保を目的とした道路啓開を実施するとともに、啓開作業の支障となる倒壊電柱やガレキ等の撤去を行う。

また、通信分野においては、移動基地局や仮設電源設備等の投入が想定されることから、通信・放送事業者の復旧作業車両が円滑に活動できるよう、必要な道路啓開を実施し、優先的な通行を確保する。

さらに、九州圏域には、発電所、浄水場、燃料供給施設等の重要なライフライン関連施設が所在することから、これら施設の位置情報について関係者間で事前に共有するとともに、発災後は被災状況を踏まえた調整を行い、道路啓開を実施するものとする。

表 6 優先的に道路啓開を実施する路線・区間

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体	
ステップ1	福岡県	関門自動車道	下関 IC～門司 IC	ネクスコ西日本	
ステップ1		九州自動車道	門司 IC～熊本県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		大分自動車道	鳥栖 JCT～大分県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		東九州自動車道	北九州 JCT～大分県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		福岡高速1号線	香椎浜 JCT～千鳥橋 JCT	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		福岡高速1号線	千鳥橋 JCT～西公園出入口	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		福岡高速2号線	千鳥橋 JCT～太宰府 IC	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		福岡高速3号線	豊 JCT～空港通出入口	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		福岡高速6号線	香椎浜 JCT～アイランドシティ出入口	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		北九州高速1号線	小倉東 IC～愛宕 JCT	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		北九州高速2号線	小倉北出入口～日明出入口	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		北九州高速3号線	愛宕 JCT～東港 JCT	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		北九州高速4号線	門司 IC～八幡 IC	福岡北九州高速道路公社	
ステップ1		九州自動車道	古賀 IC～国道3号	九州地整	
ステップ1		国道201号	福岡市 国道3号 BP 交差点～苅田町 国道10号交差点	九州地整	
ステップ1		国道201号 BP	篠栗町 国道201号交差点～糸田町 国道201号交差点	九州地整	
ステップ1		国道202号	佐賀県境～福岡市 国道3号交差点	九州地整	
ステップ1		国道202号 BP	福岡市 国道202号交差点～二丈浜玉道路	九州地整	
ステップ1		国道208号	熊本県境～佐賀県境	九州地整	
ステップ1		国道209号	みやま市高田町濃施交差点～久留米市東町交差点	九州地整	
ステップ1		国道210号	久留米市東櫛原交差点～大分県境	九州地整	
ステップ1		国道210号 BP	久留米市田主丸町～うきは市国道210号交差点	九州地整	
ステップ1		国道3号	熊本県境～佐賀県境	九州地整	
ステップ1		国道3号	古賀 IC～大森交差点	九州地整	
ステップ1		国道3号	佐賀県境～産大前交差点	九州地整	
ステップ1		国道3号バイパス	福岡市 国道3号交差点～福岡市 国道201号交差点	九州地整	
ステップ1		二丈浜玉道路	佐賀県境～糸島市 国道202号交差点	九州地整	
ステップ1		国道199号	日明 IC～北九州市道西港町2号線交差	北九州市	
ステップ1		佐賀県	西九州自動車道	長崎県境～武雄 JCT	ネクスコ西日本
ステップ1			長崎自動車道	長崎県境～鳥栖 JCT	ネクスコ西日本
ステップ1			伊万里松浦道路	山代久原 IC～長崎県境	九州地整
ステップ1			国道202号	福岡県境～有田町国道35号交差点	九州地整
ステップ1			国道203号	川原橋交差点～三日月町五条交差点	九州地整
ステップ1	国道208号		佐賀県境～佐賀市南佐賀交差点	九州地整	
ステップ1	国道34号		鳥栖市永吉交差点～長崎県境	九州地整	
ステップ1	国道35号		武雄市 国道34号交差点～長崎県境	九州地整	
ステップ1	国道3号		福岡県久留米市境～福岡県筑紫野市境	九州地整	
ステップ1	西九州自動車道		伊万里東府招 IC～福岡県境	九州地整	
ステップ1	(一) 東与賀佐賀線		佐賀市赤松町佐賀大学前交差点～佐賀市本庄町佐大南交差点	佐賀県	
ステップ1	(主) 西与賀佐賀線		佐賀市川原町与賀町交差点～佐賀市赤松町佐賀大学前交差点	佐賀県	
ステップ1	国道208号		佐大南交差点～本庄町袋交差点	佐賀県	
ステップ1	佐賀県道49号佐賀空港線	佐賀市本庄町本庄町袋交差点～九州佐賀国際空港	佐賀県		
ステップ1	国道263号	佐賀大和 IC ～ SAGA アリーナ前交差点	佐賀県		
ステップ1	国道264号	SAGA アリーナ前交差点 ～ 西与賀交差点	佐賀県		
ステップ1	長崎県	西九州自動車道	佐世保中央 IC～佐賀県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		長崎バイパス	長崎多良見 IC～長崎市 (一) 昭和馬町線交差点	ネクスコ西日本	
ステップ1		長崎自動車道	長崎 IC～佐賀県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		川平有料道路	川平 IC～時津町国道206号交差点	長崎県道路公社	
ステップ1		伊万里松浦道路	佐賀県境～松浦 IC	九州地整	
ステップ1		国道205号	東そのぎ IC～佐世保大塔 IC	九州地整	
ステップ1		国道34号	佐賀県境～江戸町交差点	九州地整	
ステップ1		国道35号	佐賀県境～佐世保市戸尾町交差点	九州地整	
ステップ1		西九州自動車道	佐々 IC～佐世保中央 IC	九州地整	
ステップ1		国道324号	長崎 IC～長崎市 (主) 長崎南環状線交差	長崎県	
ステップ1		国道444号	大村 IC～桜馬場交差点	長崎県	
ステップ1		国道499号	大波止交差点～小ヶ倉交差点	長崎県	
ステップ1		(一) 昭和馬町線	長崎バイパス～長崎市 国道34号交差点	長崎県	
ステップ1	熊本県	九州自動車道	福岡県境～宮崎県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		九州自動車道	八代 IC	ネクスコ西日本	
ステップ1		九州中央自動車道	嘉島 JCT～小池高山 IC	ネクスコ西日本	
ステップ1		国道324号(松島道路)	上天草市松島町合津 IC～宇城市松橋町曲野米の山 IC	熊本県道路公社	
ステップ1		九州中央自動車道	小池高山 IC～山都通潤橋 IC	九州地整	
ステップ1		国道208号	熊本市舞尾国道3号交差点～福岡県境	九州地整	
ステップ1		国道3号	鹿児島県境～福岡県境	九州地整	
ステップ1		国道3号熊本北バイパス	熊本市 国道3号交差点～熊本市 国道57号交差点	九州地整	
ステップ1		国道57号	宇城市松原町国道3号交差～宇城市三角町みすみ IC	九州地整	
ステップ1		国道57号	大分県境～熊本市南区近見交差点	九州地整	
ステップ1		国道57号復旧道路	大津 IC 入口交差点～阿蘇西 IC 入口	九州地整	
ステップ1		国道218号	宇城市松橋町 国道3号交差点～宮崎県境	熊本県	
ステップ1		国道219号	球磨郡錦町西 (市) 七地蟹作線交差～宮崎県境	熊本県	

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体
ステップ1		国道 266 号	宇城市松橋町松橋交差点～天草市牛深	熊本県
ステップ1		国道 324 号	天草市松島町 国道 266 号交差点～苓北町 国道 389 号交差点	熊本県
ステップ1		国道 324 号 (松島有明道路)	宇城市松橋町曲野米の山 IC 交差点～天草市上津浦上津浦 IC	熊本県
ステップ1		(主) 本渡下田線	天草市国道 324 号交差点交差点～(主) 本渡苓北線交差点	熊本県
ステップ1		(主) 本渡五和線	天草市中村町 国道 324 号交差点交差点～天草空港	熊本県
ステップ1		(主) 本渡苓北線	天草市 (主) 本渡下田線交差点～(主) 本渡五和線交差点	熊本県
ステップ1		(一) 寺田岱明線	寺田交差点～開田交差点	熊本県
ステップ1	大分県	大分自動車道	鳥栖 JCT～日出 JCT	ネクスコ西日本
ステップ1		東九州自動車道	大分 IC	ネクスコ西日本
ステップ1		東九州自動車道	大分宮河内 IC	ネクスコ西日本
ステップ1		東九州自動車道	中津 IC	ネクスコ西日本
ステップ1		東九州自動車道	福岡県境～佐伯 IC	ネクスコ西日本
ステップ1		日出バイパス	速見 IC～日出 IC	ネクスコ西日本
ステップ1		一般国道 10 号 (宇佐道路)	山下交差点～宇佐 IC	九州地整
ステップ1		一般国道 210 号	大分市大田入口 国道 10 号交差～大分市羽屋 国道 10 号交差	九州地整
ステップ1		国道 10 号	宮崎県境～福岡県境	九州地整
ステップ1		国道 10 号大分南バイパス	大分米良 IC～大分南バイパス入口交差点	九州地整
ステップ1		国道 210 号	福岡県境～大分市国道 10 号交差点	九州地整
ステップ1		国道 57 号	国道 10 号交差～熊本県境	九州地整
ステップ1		東九州自動車道	佐伯 IC～延岡南 IC	九州地整
ステップ1		国道 197 号	国道 3 号交差点～佐賀関港	大分県
ステップ1		国道 197 号 BP	大分市国道 10 号交差～大分市鶴崎大南線	大分県
ステップ1		国道 212 号	中津市国道 10 号交差～中津市国道 213 号交差	大分県
ステップ1		国道 212 号	日田市 県道石井庄手線交差点～済生会日田病院	大分県
ステップ1		国道 213 号	塩屋交差点 (大分空港道路分岐)～大分空港	大分県
ステップ1		国道 213 号	会下交差点 (大分空港道路分岐)～藤原 JCT	大分県
ステップ1		国道 217 号	臼杵支援学校～大分海上保安部津久見分室	大分県
ステップ1		国道 217 号	佐伯駅前交差点～佐伯市中村北町 10-27	大分県
ステップ1		国道 217 号	佐伯市弥生 番匠交差点～佐伯市上岡 脇排水機場前交差点	大分県
ステップ1		国道 217 号	津久見中央病院～大分県津久見市千怒 6029	大分県
ステップ1		国道 217 号 BP	番匠交差点～佐伯市臼坪 9	大分県
ステップ1		国道 326 号	豊後大野市犬飼町国道 10 号交差点～国道 502 号交差点	大分県
ステップ1		国道 386 号	日田市国道 210 号佐～日田市国道 212 号交差	大分県
ステップ1		国道 387 号	道の駅童話の里くす～玖珠町国道 210 号交差	大分県
ステップ1		国道 388 号	佐伯市 国道 217 号交差点～海上自衛隊佐伯基地	大分県
ステップ1		国道 442 号	大分市国道 210 号交差～大分中部広域農道	大分県
ステップ1		国道 442 号	竹田市 国道 53 号交差点～竹田市 (主) 庄内久住線交差点	大分県
ステップ1		国道 500 号	別府市国道 10 号交差～別府市別府一の宮線	大分県
ステップ1		国道 502 号	旧臼杵商業高校入口～土橋交差点	大分県
ステップ1		国道 502 号	竹田市 国道 57 号交差点～豊後大野市 国道 326 号交差点	大分県
ステップ1		大分空港道路	杵築 IC～塩屋交差点	大分県
ステップ1		大分空港道路	日出 IC～杵築 IC	大分県
ステップ1		中津日田道路	中津市中津高田線～青の洞門・羅漢寺 IC	大分県
ステップ1		中津日田道路	本耶馬溪 IC～中津市耶馬溪国道 212 号交差	大分県
ステップ1		(主) 宇佐本耶馬溪線	宇佐市中津高田線～宇佐市国道 10 号交差	大分県
ステップ1		(主) 臼杵停車場線	臼杵市臼杵 55-1～臼杵津久見警察署	大分県
ステップ1		(主) 玖珠山国線	玖珠町国道 210 号交差～玖珠町役場	大分県
ステップ1		(主) 佐伯蒲江線	佐伯市道パークウェイ線～佐伯市蒲江国道 388 号交差	大分県
ステップ1		(主) 佐伯津久見線	佐伯 IC～脇排水機場前交差点	大分県
ステップ1		(主) 佐伯津久見線	津久見市 広域農道千怒彦の内線交差点～国道 217 号交差点	大分県
ステップ1		(主) 三重野津原線	豊後大野市大野町大野 IC～大野町 (一) 竹田犬飼線交差点	大分県
ステップ1		(主) 山香院内線	大分農業文化公園 IC 入口～杵築市山香町国道 10 号交差	大分県
ステップ1		(主) 庄内久住線	竹田市 国道 442 号交差点～竹田市消防署久住分署	大分県
ステップ1		(主) 大在大分港線	大分市国道 197 号交差～3 号線入口交差点	大分県
ステップ1		(主) 大在大分港線	大野川大橋西交差点～三佐田交差点	大分県
ステップ1		(主) 大在大分港線	日岡交差点～土木事務所入口交差点	大分県
ステップ1		(主) 大田杵築線	杵築市国道 213 号交差～大分空港道路	大分県
ステップ1		(主) 大分臼杵線	大分 IC～大分市国道 210 号交差	大分県
ステップ1		(主) 大分臼杵線	大分市国道 10 号交差～大分市滝尾橋	大分県
ステップ1		(主) 大分臼杵線	柳原交差点～臼杵市臼杵 55-1	大分県
ステップ1		(主) 中津高田線	中津市中津豊前線～定留交差点	大分県
ステップ1		(主) 中津高田線	柳ヶ浦駅～宇佐本耶馬溪線	大分県
ステップ1		(主) 日田玖珠線	日田市国道 212 号交差～日田市戸畑日田線	大分県
ステップ1		(主) 別府一の宮線	堀田三差路交差点～別府市国道 500 号交差	大分県
ステップ1		(主) 別府庄内線	別府市市道 富士見通線～別府市別府一の宮線	大分県
ステップ1		(主) 別府停車場線	国道 10 号交差点～別府駅	大分県
ステップ1		(主) 豊後高田安岐線	国東安岐線～国東市安岐町国道 213 号交差	大分県
ステップ1		(一) 臼木沖代線	中津市国道 213 号交差～大貞総合運動公園	大分県
ステップ1		(一) 亀川別府線	別府市国道 500 号交差～別府市別府庄内線	大分県
ステップ1		(一) 戸畑日田線	日田市 市道駅北 2 号線交差点～日田市 日田玖珠線交差点	大分県
ステップ1		(一) 国東安岐線	豊後高田安岐線～国東市民病院	大分県
ステップ1		(一) 佐伯弥生線	佐伯市鶴堂 2758～佐伯警察署	大分県

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体	
ステップ1	大分県	(一) 松岡日岡線	公園東 IC～(主) 大在大分港線	大分県	
ステップ1		(一) 大分港線	大分市昭和通り交差点～大分市新川西交差点	大分県	
ステップ1		(一) 大分挾間線	大分大学医学部付属病院～由布市挾間町国道 210 号交差	大分県	
ステップ1		(一) 中津吉富線	(主) 中津高田線～村上記念病院	大分県	
ステップ1		(一) 中津吉富線	中津市民病院～川島整形外科病院	大分県	
ステップ1		(一) 中津豊前線	中津市国道 212 号交差～福岡県境	大分県	
ステップ1		(一) 鳥越湯布院線	自衛隊湯布院駐屯地～由布市由布市湯布院町川南	大分県	
ステップ1		(一) 鶴崎大南線	大分市国道 197 号交差～大分市国道 197 号 BP	大分県	
ステップ1		(一) 鉄輪亀川線	別府市国道 10 号交差～別府市道(黒木記念病院)	大分県	
ステップ1		(一) 藤原杵築線	大田杵築線～杵築市道分岐	大分県	
ステップ1		(一) 別府山香線	鶴見地獄北交差点～別府医療センター入口	大分県	
ステップ1		(一) 別府湯布院線	鳥越湯布院線～由布市湯布院町国道 210 号交差	大分県	
ステップ1		(一) 万田四日市線	臼木沖代線～中津脳神経外科病院	大分県	
ステップ1		大分市道	顕徳町 2 交差点～大分气象台	大分市	
ステップ1		大分市道	三佐田交差点～乙津橋東交差点	大分市	
ステップ1		大分市道	大分市国道 10 号交差～大分子ども病院	大分市	
ステップ1		大分市道竹の内三国境線	大分中部広域農道～大分市湯水挾間線	大分市	
ステップ1		大分中部広域農道	大分市国道 442 号交差～大分市道竹の内三国境線	大分市	
ステップ1		臨港道路	鶴崎港線～大分製油所	大分市	
ステップ1		臨港道路線	3 号線入口交差点～大分医療センター	大分市	
ステップ1		中津市道	国道 10 号 中津少年学院前～(一) 臼杵沖代線	中津市	
ステップ1		中津市道	中津市国道 213 号交差～中津市民病院	中津市	
ステップ1		別府市道	(一) 鉄輪亀川線～黒木記念病院	別府市	
ステップ1		別府市道	富士見通り 市民体育館前～南別府駐屯地	別府市	
ステップ1		別府市道	富士見通り 市役所南交差点～(一) 別府山香線(新別府病院)	別府市	
ステップ1		別府市道	別府市国道 500 号交差～別府港湾空港整備事務所	別府市	
ステップ1		別府市道秋葉通線	別府市国道 10 号交差～別府市道 朝見光町線	別府市	
ステップ1		別府市道朝見光町線	別府市道 秋葉通線～別府市別府庄内線	別府市	
ステップ1		別府市道富士見通線	別府市国道 10 号交差～別府市別府庄内線	別府市	
ステップ1		日出町道	日出町国道 10 号陽谷駅入口交差点～日出町役場	日出町	
ステップ1		日田市道駅北 2 号線	日田市戸畑日田線～日田市道平和通り線	日田市	
ステップ1		日田市道平和通り線	日田市国道 212 号交差～日田市道駅北 2 号線	日田市	
ステップ1		佐伯市道	ハローワーク佐伯～佐伯海上保安署	佐伯市	
ステップ1		佐伯市道パークウェイ線	佐伯市赤木吹原佐伯線～佐伯市佐伯蒲江線	佐伯市	
ステップ1		佐伯市道臼坪女島線	佐伯市臼坪 9～眺橋	佐伯市	
ステップ1		佐伯市道常盤女島線	常盤交差点～大分県南部振興局	佐伯市	
ステップ1		由布市道	鳥越湯布院線～湯布院病院	由布市	
ステップ1		広域農道千怒彦の内線	津久見市 (主) 佐伯津久見線交差点～国道 217 号交差点	津久見市	
ステップ1		臼杵市道	臼杵津久見警察署～臼杵市役所	臼杵市	
ステップ1		臼杵市道市浜前田線	臼杵市消防本部～旧臼杵商業高校入口	臼杵市	
ステップ1		杵築市道	(一) 藤原杵築線～杵築市役所	杵築市	
ステップ1		杵築市道	藤原杵築線～杵築消防署	杵築市	
ステップ1		国東市道	国道 213 号交差～(一) 国東安岐線	国東市	
ステップ1		宮崎県	宮崎自動車道	えびの JCT～宮崎 IC	ネクスコ西日本
ステップ1		九州自動車道	熊本県境～鹿児島県境	ネクスコ西日本	
ステップ1		東九州自動車道	延岡南 IC～清武南 IC	ネクスコ西日本	
ステップ1		(主) 宮崎インター佐土原線	宮崎 IC～一ツ葉橋北詰	宮崎県道路公社	
ステップ1	国道 10 号	鹿児島県境～都城 IC	九州地整		
ステップ1	国道 10 号	大分県境～延岡市 北川 IC	九州地整		
ステップ1	国道 218 号	延岡市 延岡 IC～国道 218 号(宮崎県)	九州地整		
ステップ1	国道 218 号	国道 218 号(宮崎県)～延岡市北方町蔵田 蔵田交差点	九州地整		
ステップ1	都城志布志道路	都城 IC～五十町 IC	九州地整		
ステップ1	東九州自動車道	佐伯 IC～延岡南 IC	九州地整		
ステップ1	東九州自動車道	清武南 IC～日南東郷 IC	九州地整		
ステップ1	国道 218 号	熊本県境～延岡市 蔵田交差点	宮崎県		
ステップ1	国道 218 号	国道 218 号(九州地整)～国道 218 号(九州地整)	宮崎県		
ステップ1	国道 219 号	熊本県境～宮崎市新名爪 国道 10 号交差	宮崎県		
ステップ1	国道 222 号	日南市春日町 国道 220 号交差～都城市中町 中町交差点	宮崎県		
ステップ1	国道 265 号	山都町 馬見原交差点～椎葉村下福良 国道 327 号交差	宮崎県		
ステップ1	国道 327 号	椎葉村下福良 国道 265 号交差～日向市新生町 新生町交差点	宮崎県		
ステップ1	国道 327 号	日向市日向 IC～日向市国道 10 号交差点	宮崎県		
ステップ1	(主) 15 号日知屋財光寺線	日向市日知屋 仙ヶ崎交差点～竹島入口交差点	宮崎県		
ステップ1	(一) 434 号風田星倉線	日南市 日南東郷 IC～日南市吾田東 馬越交差点	宮崎県		
ステップ1	臨港道路白浜線	日向市日知屋 竹島入口交差点～東西 0T 日向油槽所	日南市		
ステップ1	(市) 高野天下線	延岡市天下町 (市) 小峰天下線交差～(市) 大学通線交差	延岡市		
ステップ1	(市) 小峰天下線	延岡市天下町(一) 241 号延岡インター線交差～(市) 高野天下線交差	延岡市		
ステップ1	(市) 大学通線	延岡市天下町 (市) 高野天下線交差～九州医療科学大学	延岡市		
ステップ1	鹿児島県	九州自動車道	宮崎県境～鹿児島 IC	ネクスコ西日本	
ステップ1	東九州自動車道	末吉財部 IC～隼人東 IC	ネクスコ西日本		
ステップ1	南九州西回り自動車道	鹿児島市市田上 8 丁目～市来 IC	ネクスコ西日本		
ステップ1	隼人道路	県道 55 号～隼人東 IC	ネクスコ西日本		
ステップ1	(主) 指宿鹿児島インター線	鹿児島 IC～立迫橋	鹿児島県道路公社		

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体
ステップ1		(主) 指宿鹿児島インター線	谷山 IC～穎娃 IC	鹿児島県道路公社
ステップ1		国道10号	加治木 JCT～県道55号	九州地整
ステップ1		国道10号	末吉財部 IC～宮崎県境	九州地整
ステップ1		国道220号	大崎町假宿 大崎三文字駅交差点～霧島市国分敷根交差点	九州地整
ステップ1		国道3号	鹿児島市 国道10号交差点～薩摩川内市 川内港入口	九州地整
ステップ1		国道3号鹿児島東西道路	鹿児島 IC～建部 IC	九州地整
ステップ1		東九州自動車道	志布志 IC～末吉財部 IC	九州地整
ステップ1		南九州西回り自動車	市来 IC～薩摩川内水引 IC	九州地整
ステップ1		南九州西回り自動車道	鹿児島西 IC～鹿児島市田上8丁目	九州地整
ステップ1		国道269号	曾於市 (主) 志布志福山線交差点～垂水南之郷線	鹿児島県
ステップ1		国道504号	溝辺鹿児島空港 IC～空港入口交差点	鹿児島県
ステップ1		(主) 都城志布志道路	志布志 IC～宮崎県境	鹿児島県
ステップ1		(主) 志布志福山線	志布志市 国道220号交差点～志布志 IC	鹿児島県
ステップ1		(主) 64号大崎輝北線	大崎町假宿 大崎三文字駅交差点～大崎町野方 荒佐三差路	鹿児島県
ステップ1		(主) 73号鹿屋高山串良線	鹿屋市串良町有里 宮下交差点～肝付町新富 (一) 542号交差	鹿児島県
ステップ1		(主) 志布志福山線	有明北 IC～曾於市 国道269号交差点	鹿児島県
ステップ1		(主) 指宿鹿児島インター線	立迫橋～谷山 IC	鹿児島県
ステップ1		(主) 垂水南之郷線	曾於市 国道269号交差点～曾於弥五郎 IC	鹿児島県
ステップ1		(一) 542号岸良高山線	肝付町新富 (主) 73号交差～肝付町役場	鹿児島県
ステップ1		(一) 大隅縦貫道	鹿屋串良 JCT～笠之原 IC	鹿児島県
ステップ2	福岡県	(一) 新北九州空港線	小倉南区空港北町(市) 空港北町1号線交差～苅田北九州空港	福岡県
ステップ2		(一) 新北九州空港線	苅田北九州空港～北九州市小倉南区空港北町(市) 空港北町1号線交差	福岡県
ステップ2		(一) 551号別府比恵線	福岡市博多区吉塚 (市) 下臼井博多駅線交差～福岡空港	福岡市
ステップ2		(市) 下臼井博多駅線	福岡高速3号線空港通出入口～福岡市博多区吉塚 (一) 551号交差	福岡市
ステップ2		(市) 空港北町1号線	北九州市小倉南区空港北町 (一) 245号交差～北九州空港	北九州市
ステップ2	佐賀県	国道207号	江北町 国道34号交差点～長崎県境	佐賀県
ステップ2		国道444号	鹿島市 国道207号～長崎県境	佐賀県
ステップ2	長崎県	西海パールライン	小迎 IC～西海パールライン	長崎県道路公社
ステップ2		国道35号	佐世保市アルカス佐世保前交差点～佐世保市役所交差点	九州地整
ステップ2		国道57号	国道251号～国道34号交差点	九州地整
ステップ2		西海パールライン	西海パールライン～佐世保市国道202号交差点	長崎県
ステップ2		国道202号	西海市川内郷 西彼太田和港線交差点～佐世保市国道35号交差点	長崎県
ステップ2		国道202号	西海市太田和郷 西彼太田和港線交差～長崎市国道34号交差	長崎県
ステップ2		国道204号	佐賀県境～佐世保市 国道35号交差点	長崎県
ステップ2		国道206号	長崎市国道202号交差点～西海市国道202号交差点	長崎県
ステップ2		国道207号	佐賀県境～諫早市小船越町交差点	長崎県
ステップ2		国道251号	愛野交差点～雲仙東登山口	長崎県
ステップ2		国道251号	愛野展望台前交差点～切通交差点	長崎県
ステップ2		国道383号	平戸市 国道204号交差点～平戸市(主) 平戸田平線交差点	長崎県
ステップ2		国道444号	佐賀県境～大村 IC	長崎県
ステップ2		(主) 38号長崎空港線	大村市桜馬場 桜馬場交差点～大村市箕島町 長崎空港	長崎県
ステップ2		(主) 西彼太田和港線	西海市太田和郷国道202号交差～西海市川内郷国道202号交差	長崎県
ステップ2		(主) 長崎南環状線	長崎市 国道202号交差～長崎市 国道324号交差	長崎県
ステップ2	熊本県	九州自動車道	益城熊本空港 IC	ネクスコ西日本
ステップ2		国道212号	天瀬阿蘇線～大分県境	熊本県
ステップ2		国道387号	北原交差点～阿蘇公園菊池線	熊本県
ステップ2		(一) 339号北外輪山大津線	県道23号～県道12号	熊本県
ステップ2		(一) 稲佐津留玉名線	玉名市(主) 玉名立花線～(主) 16号玉名山鹿線	熊本県
ステップ2		(主) 11号別府一宮線	国道57号～大分県境	熊本県
ステップ2		(主) 12号天瀬阿蘇線	県道45号～国道212号線	熊本県
ステップ2		(主) 16号玉名山鹿線	(一) 稲佐津留玉名線～県道302号	熊本県
ステップ2		(主) 1号熊本玉名線	県道347号～国道501号	熊本県
ステップ2		(主) 36号熊本益城大津線	上益城郡益城町 益城熊本空港 IC～熊本空港	熊本県
ステップ2		(主) 45号阿蘇公園菊池線	県道212号～県道11号	熊本県
ステップ2		(主) 45号阿蘇公園菊池線	国道387号～県道12号	熊本県
ステップ2		(主) 芦北球磨線	国道219号交差点～国道3号交差点	熊本県
ステップ2		(主) 八代鏡宇土線	八代市 国道3号交差点～宇土市国道3号交差点	熊本県
ステップ2		(主) 本渡下田線	天草市 国道266号交差点～天草市 国道389号交差点	熊本県
ステップ2		(主) 玉名立花線	玉名市 (一) 寺田岱明線交差点～玉名市稲佐津留玉名線	熊本県
ステップ2		国道219号	八代市萩原町交差点～球磨郡錦町西 (市) 七地蟹作線交差	熊本県
ステップ2		国道265号	国道325号～山都町柳交差点	熊本県
ステップ2		国道268号	水俣市国道3号交差点～鹿児島県境	熊本県
ステップ2		国道324号	苓北町 国道389号線交差点～福岡港	熊本県
ステップ2		国道325号	宮崎県境～山都町柳交差点	熊本県
ステップ2		国道325号	国道265号～国道57号	熊本県
ステップ2		国道325号	国道57号～国道3号	熊本県
ステップ2		国道387号	熊本市境～国道325号	熊本県
ステップ2		国道389号	長洲町長洲交差点～福岡県境	熊本県
ステップ2		国道389号	天草市 国道266号交差点～苓北町 国道389号交差点	熊本県

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体
ステップ2		国道443号	御船町 国道445号交差点～美里町 国道218号交差点	熊本県
ステップ2		国道445号	御船町 国道443号交差点～嘉島町 国道266号交差点	熊本県
ステップ2		国道445号	人吉市願成寺交差点～人吉市国道219号交差点	熊本県
ステップ2		国道501号	熊本市境～長洲町長洲交差点	熊本県
ステップ2		国道501号	馬の瀬交差点～熊本市境	熊本県
ステップ2		国道387号	国道3号～菊陽町境	熊本市
ステップ2		国道501号	玉名市境～宇土市境	熊本市
ステップ2		(主)熊本港線	熊本市南区近見交差点～熊本港	熊本市
ステップ2	大分県	国道197号BP	大分宮河内IC～大分市国道197号南BP交差	大分県
ステップ2		国道213号	塩田交差点～守江港	大分県
ステップ2		国道213号	大分空港～宇佐市国道10号交差	大分県
ステップ2		国道217号	津久見市 広域農道千怒彦の内線交差～上佐伯市 浦振興局	大分県
ステップ2		国道387号	宇佐市国道10号交差～宇佐IC入口交差点	大分県
ステップ2		国道388号	蛇崎交差点～佐伯市木立	大分県
ステップ2		(主)佐伯蒲江線	佐伯市国道388号交差～佐伯市道パークウェイ線	大分県
ステップ2		(主)豊後高田国東線	豊後高田市役所～豊後高田市国道213号交差	大分県
ステップ2		(一)524号伊美港線	国東市国見町 国道213号交差～国東市国見町 伊美港	大分県
ステップ2		(一)宇佐インター線	宇佐市国道387号交差～宇佐市宇佐IC	大分県
ステップ2		大分市道城原久土線	大分市国道197号交差～大分市国道197号BP交差	大分市
ステップ2	宮崎県	国道10号	都城市 都城IC～宮崎市 宮崎西IC	九州地整
ステップ2		国道221号	熊本県境～小林市 国道268号交差点	宮崎県
ステップ2		国道223号	鹿児島県境～高原IC	宮崎県
ステップ2		国道268号	宮崎市 国道10号交差点～小林市 国道221号交差点	宮崎県
ステップ2		国道268号	鹿児島県境～えびの市 国道221号交差点	宮崎県
ステップ2		国道325号	熊本県境～高千穂町 国道218号交差点	宮崎県
ステップ2		国道326号	延岡市 国道10号交差点～大分県境	宮崎県
ステップ2		国道388号	大分県境～延岡市 国道10号交差点	宮崎県
ステップ2		国道388号	美郷町 (主) 北方北郷線交差点～美郷町 国道388号	宮崎県
ステップ2		国道446号	日向市 (主) 東郷西都線交差点～日向市 国道327号交差点	宮崎県
ステップ2		(主)28号日南高岡線	宮崎市 (主) 高鍋高岡線交差点～日南市中央通 一里松交差点	宮崎県
ステップ2		(主)34号都城串間線	串間市大平 揚原交差点～串間市奈留 大東新町交差点	宮崎県
ステップ2		(主)3号日南志布志線	日南上平野市 (市) 上平野町二丁目交差点～串間市大平 揚原交差点	宮崎県
ステップ2		(主)52号宮崎空港線	宮崎市本郷南方 空港ランプ交差点～宮崎市赤江 宮崎空港	宮崎県
ステップ2		(主)高鍋高岡線	宮崎市 (主) 28号日南高岡線交差～新富町新田 大口川交差点	宮崎県
ステップ2		(主)東郷西都線	西都市 国道219号交差点～日向市 国道446号交差点	宮崎県
ステップ2		(主)北方北郷線	美郷町 (主) 北方北郷線交差点～延岡市北方町国道218号交差	宮崎県
ステップ2	鹿児島県	国道3号	薩摩川内市 川内港入口～熊本県境	九州地整
ステップ2		国道225号	鹿児島市 国道226号交差点～枕崎市 国道226号交差点	九州地整
ステップ2		国道223号	霧島市 (主) 都城隼人線交差点～宮崎県境	鹿児島県
ステップ2		国道268号	熊本県境～宮崎県境	鹿児島県
ステップ2		国道270号	枕崎市 国道225号交差点～南さつま市 金峰町尾下	鹿児島県
ステップ2		国道270号BP	南さつま市金峰町宮崎～南さつま市金峰町尾下	鹿児島県
ステップ2		国道389号	阿久根市 国道3号交差点～長島町 長島宮之浦港線	鹿児島県
ステップ2		国道504号	出水市 国道3号交差点～霧島市 鹿児島空港	鹿児島県
ステップ2		(主)17号指宿鹿児島インター線	頰畦IC～指宿市 (主) 岩本関門線交差点	鹿児島県
ステップ2		(主)20号鹿児島加世田線	谷山IC～南さつま市 国道270号交差点	鹿児島県
ステップ2		(主)60号国分霧島線	霧島市国分広瀬 広瀬西交差点～霧島市国分市久保田 (主) 都城隼人線交差	鹿児島県
ステップ2		(主)葛輪瀬戸線	長島町 国道389号交差点～長島町役場	鹿児島県
ステップ2		(主)岩本関門線	指宿市今和泉 国道226号交差点～指宿市山川町 国道226号交差点	鹿児島県
ステップ2		(主)川内串木野線	薩摩川内市 川内原子力発電所～薩摩川内市道	鹿児島県
ステップ2		(主)都城隼人線	霧島市 (主) 国分霧島線交差点～霧島市 国道223号交差点	鹿児島県
ステップ2		(一)338号京泊草道線	薩摩川内市水引町 港入口交差点～薩摩川内市港町 川内港臨港道路京泊港町線交差	鹿児島県
ステップ2		薩摩川内市市道	薩摩川内市 (主) 川内串木野線交差点～薩摩川内市 川内港臨港道路京泊港町線交差点	薩摩川内市
ステップ2		川内港臨港道路京泊港町線	薩摩川内市港町 (一)338号交差～川内港 (京泊地区)	薩摩川内市
ステップ3	長崎県	国道251号	雲仙東登山口～雲仙西登山口	長崎県
ステップ3		国道383号	平戸市岩の上大橋交差点～平戸市津吉町 (主) 獅子津吉線交差	長崎県
ステップ3		国道499号	長崎市小ヶ倉町 小ヶ倉交差点～長崎市脇岬町 交差点	長崎県
ステップ3		(主)香焼江川線	長崎市 (一) 伊王島香焼線～長崎市国道499号	長崎県
ステップ3		(主)佐々鹿町江迎線	佐々町 国道204号交差点～佐世保市 国道204号交差点	長崎県
ステップ3		(主)佐世保港線	佐世保市国道35号交差点～佐世保市 (主) 佐世保日野松浦線	長崎県
ステップ3		(主)佐世保日野松浦線	佐世保市 国道204号交差点～佐世保市 (主) 佐世保港線	長崎県
ステップ3		(主)獅子津吉線	平戸市 国道383号交差～平戸市獅子町 (主) 平戸田平線交差	長崎県
ステップ3		(主)平戸生月線	平戸市 (主) 平戸田平線交差点～平戸市生月町	長崎県
ステップ3		(主)平戸田平線	平戸市 国道383号交差点 ～平戸市 (主) 獅子津吉線	長崎県
ステップ3		(主)野母崎宿線	長崎市国道34号交差点～長崎市国道499号交差点	長崎県
ステップ3		(一)伊王島香焼線	長崎市 (主) 香焼江川線～長崎市伊王島	長崎県
ステップ3	熊本県	国道265号	国道57号交差～国道325号交差	熊本県

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体	
ステップ3	熊本県	国道 267 号	鹿児島県境～人吉市 国道 219 号交差	熊本県	
ステップ3		国道 387 号	県道 45 号～大分県境	熊本県	
ステップ3		国道 388 号	湯前町 国道 219 号交差～宮崎県境	熊本県	
ステップ3		国道 443 号	氷川町 国道 3 号交差～美里町 国道 218 号	熊本県	
ステップ3		国道 445 号	人吉市願成寺交差～美里町 国道 218 号交差	熊本県	
ステップ3		(主) 12 号天瀬阿蘇線	県道 45 号～大分県境	熊本県	
ステップ3		(主) 40 号南小国波野線	国道 57 号交差～国道 212 号交差	熊本県	
ステップ3		(主) 41 号高森波野線	国道 57 号交差～県道 135 号交差	熊本県	
ステップ3		(主) 宮原五木線	五木村 国道 445 号交差～八代市 国道 443 号交差	熊本県	
ステップ3		(主) 小川泉線	八代市 国道 443 号交差～八代市 国道 445 号交差	熊本県	
ステップ3		(主) 松島馬場線	上天草市 国道 324 号交差～天草市 国道 266 号交差	熊本県	
ステップ3		(主) 八代鏡線	八代市 国道 3 号線交差～八代市 (一) 八代不知火線交差	熊本県	
ステップ3		(主) 本渡牛深線	天草市本渡 国道 266 号交差～天草市牛深 国道 266 号交差	熊本県	
ステップ3		(一) 135 号高森竹田線	大分県境～(一) 上色見草部線	熊本県	
ステップ3		(一) 上色見草部線	(一) 135 号高森竹田線～国道 265 号交差	熊本県	
ステップ3		(一) 八代港線	八代市 国道 3 号交差～八代港	熊本県	
ステップ3		(一) 八代不知火線	八代市 (主) 八代鏡線交差点～宇城市国道 266 号交差	熊本県	
ステップ3		(臨港地区内道路) 23 号線	八代市郡築五番町 (一) 336 号交差～ 八代市大島町 臨港地区内道路 24 号交差	八代市	
ステップ3		(臨港地区内道路) 23 号線	八代市郡築五番町 (一) 336 号交差～ 八代市大島町 臨港地区内道路 25 号交差	八代市	
ステップ3		(臨港地区内道路) 24 号線	八代市大島町 臨港地区内道路 24 号交差～東西 0T 八代油槽所	八代市	
ステップ3		(臨港地区内道路) 25 号線	八代市大島町 臨港地区内道路 25 号交差～JONET 八代油槽所	八代市	
ステップ3		大分県	東九州自動車道	安心院 IC	ネクスコ西日本
ステップ3		国道 57 号	千歳 IC	九州地整	
ステップ3		国道 387 号	宇佐市国道 500 号交差～院内支所	大分県	
ステップ3		国道 387 号	熊本県境(室原トンネル)～熊本県境(兵戸トンネル)	大分県	
ステップ3		国道 387 号	陽の郷公園～道の駅童話の里くす	大分県	
ステップ3		国道 500 号	宇佐市国道 387 号交差～宇佐市山香院内線	大分県	
ステップ3		国道 212 号	熊本県境～日田市国道 210 号(大宮交差点)	大分県	
ステップ3		国道 212 号	済生会日田病院～中津市 国道 10 号交差	大分県	
ステップ3		国道 326 号	宮崎県境～佐伯市 (主) 小野市重岡線	大分県	
ステップ3		国道 386 号	日田市 国道 212 号交差～日田市市道北豆田三郎丸線	大分県	
ステップ3		国道 442 号	竹田市 (主) 庄内久住線～熊本県境	大分県	
ステップ3		国道 442 号	竹田市会々七里交差点～朝地町朝地交差点	大分県	
ステップ3	中津日田道路(臨港道路)	中津港～中津市中津高田線	大分県		
ステップ3	(主) 玖珠山国線	玖珠町役場～玖珠町道本村～錨田線	大分県		
ステップ3	(主) 佐伯津久見線	佐伯 IC～床木グラウンド	大分県		
ステップ3	(主) 坂ノ市中戸次線	延命寺ランプ入口交差点～大分市道佐野循環 1 号線	大分県		
ステップ3	(主) 坂ノ市中戸次線	大分市国道 197 号交差～大分市臼杵坂ノ市線	大分県		
ステップ3	(主) 三重野津原線	豊後大野市清川町国道 502 号交差～矢田簡易郵便局	大分県		
ステップ3	(主) 三重弥生線	佐伯市本匠野津宇目線～本匠振興局入口交差点	大分県		
ステップ3	(主) 山香院内線	宇佐市安心院町国道 500 号交差～安心院 1 C	大分県		
ステップ3	(主) 山香園見線	大田庁舎～豊後高田安岐線	大分県		
ステップ3	(主) 小野市重岡線	佐伯市 国道 326 号～佐伯市 国道 10 号交差点	大分県		
ステップ3	(主) 庄内久住線	竹田市消防署久住分署～直入総合運動公園	大分県		
ステップ3	(主) 森耶馬溪線	玖珠町国道 387 号交差～中津市耶馬溪町国道 212 号交差	大分県		
ステップ3	(主) 大在大分港線	3 号線入口交差点～大野川大橋西交差点	大分県		
ステップ3	(主) 大在大分港線	三佐田交差点～日岡交差点	大分県		
ステップ3	(主) 大在大分港線	土木事務所入口交差点～大分市国道 10 号交差	大分県		
ステップ3	(主) 大田杵築線	大分空港道路～杵築市大田豊後高田安岐線	大分県		
ステップ3	(主) 大分臼杵線	江無田橋付近～末広橋先交差点	大分県		
ステップ3	(主) 大分臼杵線	大分市国道 210 号交差～大分市国道 10 号交差	大分県		
ステップ3	(主) 大分臼杵線	大分市役所明野出張所～鶴崎大南線	大分県		
ステップ3	(主) 中津高田線	高田市民グラウンド～豊後高田市国道 213 号交差	大分県		
ステップ3	(主) 中津高田線	中津市角木～中津市東浜	大分県		
ステップ3	(主) 天瀬阿蘇線	日田市 (一) 栃野西大山線～日田市国道 387 号交差	大分県		
ステップ3	(主) 天瀬阿蘇線	日田市国道 210 号交差～日田市道	大分県		
ステップ3	(主) 天瀬阿蘇線	日田市国道 387 号交差～熊本県境(尾ノ岳)	大分県		
ステップ3	(主) 日田鹿本線	日田市大山町国道 212 号交差～前津江町西大山大野日田線	大分県		
ステップ3	(主) 別府一の宮線	熊本県境～大分市国道 210 号交差	大分県		
ステップ3	(主) 別府一の宮線	別府庄内線～堀田三差路交差点	大分県		
ステップ3	(主) 別府挾間線	別府市国道 10 号交差～由布市挾間町市道 向原別府線	大分県		
ステップ3	(主) 豊後高田安岐線	国東市安岐中央公民館剣道場～国東安岐線	大分県		
ステップ3	(主) 豊後高田国東線	美和佐野線～豊後高田市役所	大分県		
ステップ3	(主) 野津宇目線	佐伯市宇目小野市重岡線～佐伯市本匠三重弥生線	大分県		
ステップ3	(主) 両子山武蔵線	国東市武蔵総合支所～国東市武蔵町国道 213 号交差	大分県		
ステップ3	(一) 洪見成恒中津線	臼木沖代線～中津市道丸林線	大分県		
ステップ3	(一) 臼木沖代線	大貞公園入口交差点～(一) 洪見成恒中津線	大分県		
ステップ3	(一) 岩戸五馬日田線	三芳小淵町交差点～日田市道	大分県		
ステップ3	(一) 向之原停車場線	挾間町郵便局先交差点～由布市役所挾間庁舎	大分県		
ステップ3	(一) 高森竹田線	竹田市荻町穴井迫萩線～竹田市国道 502 号交差	大分県		

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体	
ステップ3	宮崎県	(一) 三重新殿線	千歳総合運動公園入口～豊後大野市 (一) 竹田犬飼線交差点	大分県	
ステップ3		(一) 三重新殿線B P	豊後大野市道大原三重原線～豊後大野市国道326号交差	大分県	
ステップ3		(一) 松浦米水津線	琵琶口橋交差点～佐伯市鶴見振興局	大分県	
ステップ3		(一) 色宮港木立線	亀の甲橋交差点～米水津振興局	大分県	
ステップ3		(一) 菅原山浦線	玖珠町国道210号交差～春日小学校グラウンド	大分県	
ステップ3		(一) 大分港線	大分市新川西交差点～大分市新川西二丁目交差点	大分県	
ステップ3		(一) 大分挾間線	大分市国道442号交差～大分大学医学部付属病院	大分県	
ステップ3		(一) 竹田犬飼線	千歳IC～三重新殿線	大分県	
ステップ3		(一) 竹田犬飼線	朝地町朝地交差点～朝地IC	大分県	
ステップ3		(一) 長州宇佐神宮線	国道10号北宇佐交差点～宇佐市総合運動場	大分県	
ステップ3		(一) 津久見野津線	臼杵市国道10号交差～臼杵市道	大分県	
ステップ3		(一) 鶴崎大南線	毛井交差点～企業局松岡備蓄倉庫	大分県	
ステップ3		(一) 鉄輪亀川線	別府市道(黒木記念病院)～別府医療センター入口	大分県	
ステップ3		(一) 栃野西大山線	日田市市中津江村天瀬阿蘇線～日田市大山町国道212号交差	大分県	
ステップ3		(一) 美和佐野線	(主) 豊後高田国東線～丘の公園	大分県	
ステップ3		宇佐市道	中津高田線～宇佐市千源寺交差点	宇佐市	
ステップ3		臼杵市道	(一) 津久見野津線～臼杵市土づくりセンター	臼杵市	
ステップ3		臼杵市道臼杵坂ノ市線	江無田橋付近～臼杵市道 総合公園線	臼杵市	
ステップ3		臼杵市道総合公園線	臼杵市臼杵坂ノ市線～臼杵市臼杵総合公園	臼杵市	
ステップ3		佐伯市道	国道217号分岐～エコセンター番匠	佐伯市	
ステップ3		佐伯市道	佐伯市国道10号交差～尺間グラウンド	佐伯市	
ステップ3		佐伯市道	小野市重岡線～宇目スポーツ公園	佐伯市	
ステップ3		大分市道	(一) 松岡日岡線～大分県社会福祉介護研修センター	大分市	
ステップ3		大分市道	国道197号交差～流通業務団地	大分市	
ステップ3		大分市道	大分市新川西二丁目交差点～大分卸売市場	大分市	
ステップ3		大分市道佐野循環1号線	坂ノ市中戸次線～佐野動物園	大分市	
ステップ3		大分市道東鶴崎下徳丸線	中鶴崎二丁目交差点～大分臼杵線	大分市	
ステップ3		大分市道入蔵線	大分市国道442号交差～野津原総合グラウンド	大分市	
ステップ3		中津港臨港道路	中津高田線～田尻ファミリー公園	中津市	
ステップ3		中津市道	中津高田線～小祝漁港広場	中津市	
ステップ3		中津市道丸林線	洪見成恒中津線～三光総合運動公園	中津市	
ステップ3		日出町道	日出町国道10号 日出町農協先交差点～日出総合庁舎	日出町	
ステップ3		日出町道	日出町国道10号交差～黒岩公園	日出町	
ステップ3		日田市道	(一) 岩戸五馬日田線～日田市国道212号交差	日田市	
ステップ3		日田市道	(主) 天瀬阿蘇線～天瀬総合グラウンド	日田市	
ステップ3		日田市道大内田茶屋之瀬線	日田市道北豆田三郎丸線～萩尾公園	日田市	
ステップ3		日田市道北豆田三郎丸線	日田市道大内田茶屋之瀬線～日田市国道386号交差	日田市	
ステップ3		別府市道	(主) 別府一の宮線～志高湖	別府市	
ステップ3		豊後大野市道浅水牟礼線	三重新殿線～三重新殿線BP	豊後大野市	
ステップ3		由布市道	国道210号交差～庄内運動公園	由布市	
ステップ3		由布市道	由布市役所挾間庁舎～中州賀グラウンド	由布市	
ステップ3		由布市道医大西線	由布市挾間町小挾間大分線～由布市湯布院大分挾間線	由布市	
ステップ3		由布市道向原別府線	由布市挾間町別府挾間線～由布市湯布院小挾間大分線	由布市	
ステップ3		宮崎県	国道10号	延岡市 北川IC～宮崎市橋通東 橋通三交差点	九州地整
ステップ3		宮崎県	国道10号延岡バイパス	延岡市塩浜町 国道10号交差～延岡市 延岡南IC	九州地整
ステップ3		宮崎県	国道220号	宮崎市橋通東 橋通三交差点～鹿児島県境	九州地整
ステップ3		宮崎県	国道218号	延岡市昭和町 国道10号交差～延岡市古川町(主)16号交差	宮崎県
ステップ3		宮崎県	国道265号	西米良村 国道219号交差点～小林市 国道221号交差点	宮崎県
ステップ3		宮崎県	国道265号	西米良村 国道219号交差点～椎葉村 国道327号交差点	宮崎県
ステップ3		宮崎県	国道388号	熊本県境～西米良村 国道265号	宮崎県
ステップ3	宮崎県	国道388号	国道265号交差点～国道327号交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	国道388号	門川町中須 中須交差点～美郷町 (主) 北方北郷線交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	国道446号	美郷町 国道388号交差点～日向市 (主) 東郷西都線交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	国道448号	日南市 国道220号交差～串間市 国道220号交差	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	国道503号	五ヶ瀬町 国道218号交差～諸塚町 国道327号交差	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(主) 11号宮崎島之内線	宮崎市橋通西 県庁前交差点～宮崎市橋通東 宮崎県庁	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(主) 16号稲葉崎平原線	延岡市古川町国道218号交差～延岡市野地町(一)241号交差	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(主) 19号石河内高城高鍋線	(一) 高鍋インター線～児湯郡高鍋町北高鍋 宮越交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(主) 24号高鍋高岡線	高鍋町北高鍋 旭通交差点～高鍋町上江 高鍋町黒谷交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(主) 北川北浦線	延岡市 国道10号交差～延岡市 国道388号交差	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(一) 304号木城高鍋線	児湯郡高鍋町北高鍋 宮越交差点～畑田交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(一) 313号杉安高鍋線	児湯郡高鍋町北高鍋 畑田交差点～旭通交差点	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(一) 高鍋インター線	児湯郡高鍋町 高鍋IC～(主) 19号石河内高城高鍋線	宮崎県	
ステップ3	宮崎県	(一) 241号延岡インター線	延岡市 延岡IC～延岡市野地5丁目(市)4008号交差	宮崎県	
ステップ3	延岡市	(市) 4008号本小路通線	延岡市野地5丁目(一)241号交差～延岡市役所	延岡市	
ステップ3	高鍋町	(町) 210号高月平原線	児湯郡高鍋町上江 高鍋町黒谷交差点～高鍋町役場	高鍋町	
ステップ3	日向市	(市) 191号市役所線	日向市本町(市)2号交差～日向市本町 日向市役所	日向市	
ステップ3	日向市	(市) 2号草場細島通線	日向市原町 原町交差点～日向市本町(市)2号交差	日向市	
ステップ3	日向市	(市) 川向東光寺線	日南市大字殿所(一)434号風田星倉線交差～日南市防災公園(日南市総合運動公園)	日南市	
ステップ3	日南市	(市) 日南駅西弁分線	日南市上平野町 日南駅前交差点～日南市役所	日南市	
ステップ3	門川町	(町) 南町平城線	東臼杵郡門川町門川尾末(町)南町平城線交差～門川町役場	門川町	

ステップ	県名	路線名	区間	道路啓開調査・作業主体
ステップ3	鹿児島県	国道10号	霧島市国分敷根交差点～鹿児島市 照国神社交差点	九州地整
ステップ3		国道220号	宮崎県境～曾於郡大崎町假宿 大崎三文字駅交差点	九州地整
ステップ3		国道224号	鹿児島市(主) 桜島港黒神線交差点～鹿児島市国道220号交差点	九州地整
ステップ3		国道225号	鹿児島市 国道3号交差点～鹿児島市 国道226号交差点	九州地整
ステップ3		国道226号	鹿児島市 国道226号交差点～指宿市 十二町交差点	九州地整
ステップ3		国道226号	十二町交差点～慰霊塔下	鹿児島県
ステップ3		国道267号	さつま町 国道328号交差点～熊本県境	鹿児島県
ステップ3		国道269号	鹿屋市礼元 礼元269交差点～南大隅町(主) 鹿屋吾平佐多線交差点	鹿児島県
ステップ3		国道270号	南さつま市金峰町尾下～日置市 国道3号交差点	鹿児島県
ステップ3		国道328号	鹿児島市 国道3号交差点～さつま町 国道267号交差点	鹿児島県
ステップ3		国道447号	さつま町 国道267号交差点～出水市国道3号交差点	鹿児島県
ステップ3		国道448号	国道220号交差点～栄町交差点	鹿児島県
ステップ3		(主)20号鹿児島加世田線	宮崎交差点～慰霊塔下交差点	鹿児島県
ステップ3		(主)64号大崎輝北線	曾於郡大崎町假宿 大崎三文字駅交差点～曾於郡大崎町野方 荒佐三差路	鹿児島県
ステップ3		(主)串木野港線	いちき串木野市 (主)川内串木野線交差点～国道3号交差点	鹿児島県
ステップ3		(主)桜島港黒神線	鹿児島市国道224号交差点～鹿児島市国道220号交差点	鹿児島県
ステップ3		(主)鹿屋吾平佐多線	錦江町町道交差点～錦江町(一)辺塚根占線交差点	鹿児島県
ステップ3		(主)鹿屋吾平佐多線	南大隅町国道269号交差点～(主)内之浦佐多線交差点	鹿児島県
ステップ3		(主)川内串木野線	いちき串木野市 (主)串木野港線交差点～川内原子力発電所	鹿児島県
ステップ3		(主)内之浦佐多線	南大隅町 (一)辺塚根占線交差点～辺塚簡易郵便局前	鹿児島県
ステップ3		(主)内之浦佐多線	南大隅町(主)鹿屋吾平佐多線～(一)浜尻馬込線交差点	鹿児島県
ステップ3		(一)浜尻馬込線	南大隅町(主)内之浦佐多線交差点～郡僻地出張診療所前	鹿児島県
ステップ3		(一)辺塚根占線	錦江町(主)鹿屋吾平佐多線～南大隅町(主)内之浦佐多線	鹿児島県
ステップ3		錦江町町道	錦江町国道448号交差点～錦江町(主)鹿屋吾平佐多線交差点	錦江町

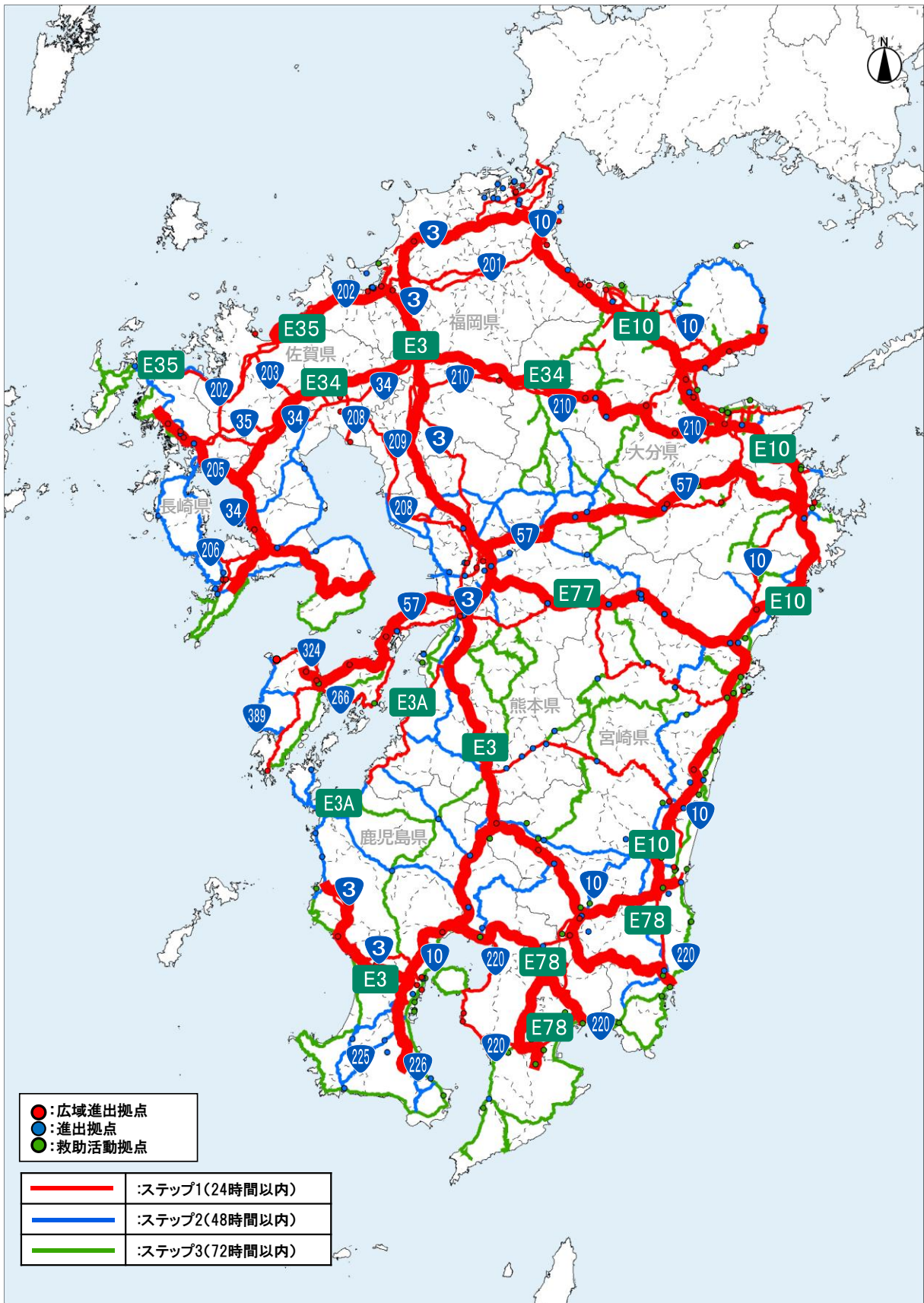


図 7 優先的に道路啓開を実施する路線・区間

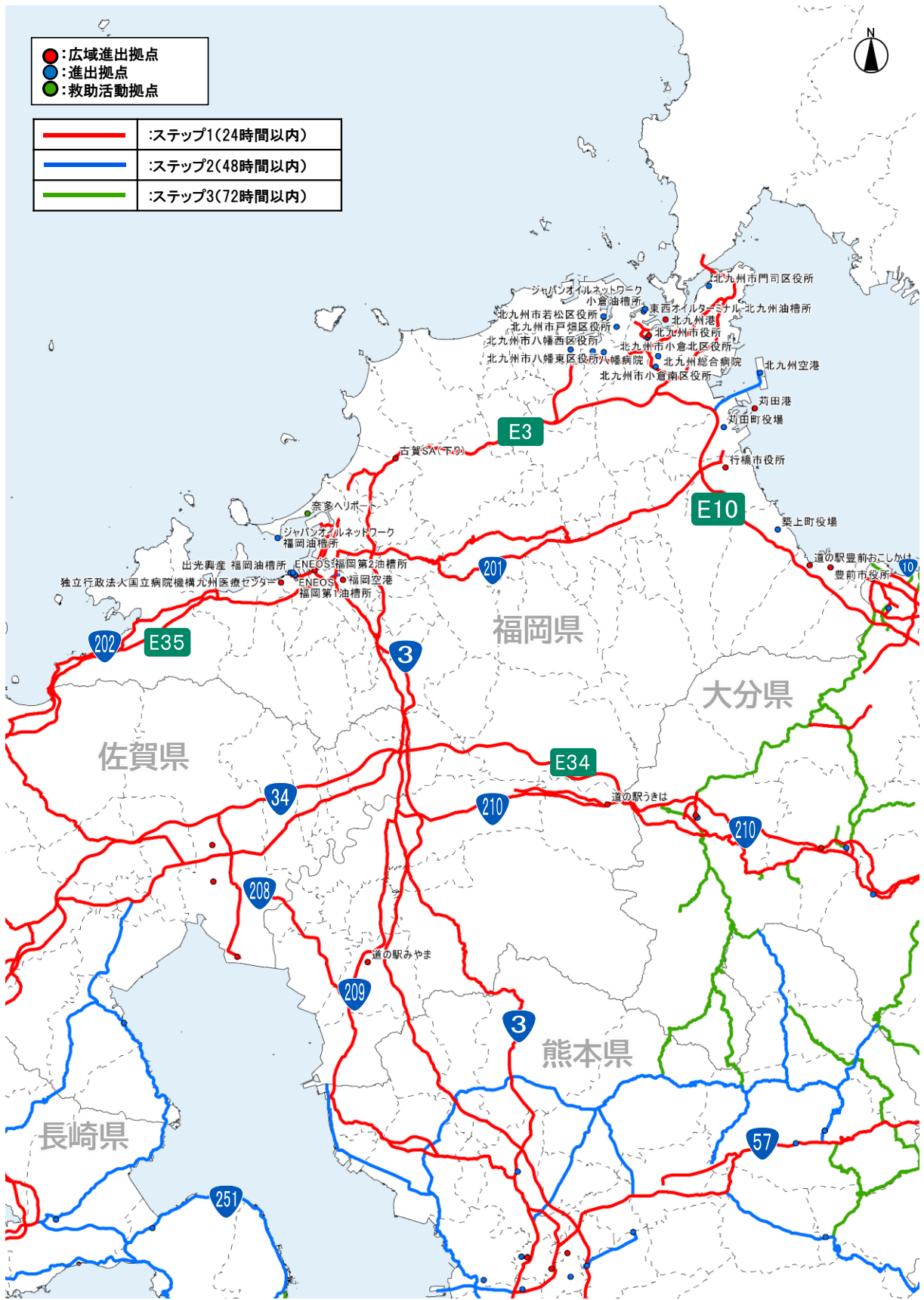


図 8 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（福岡県）

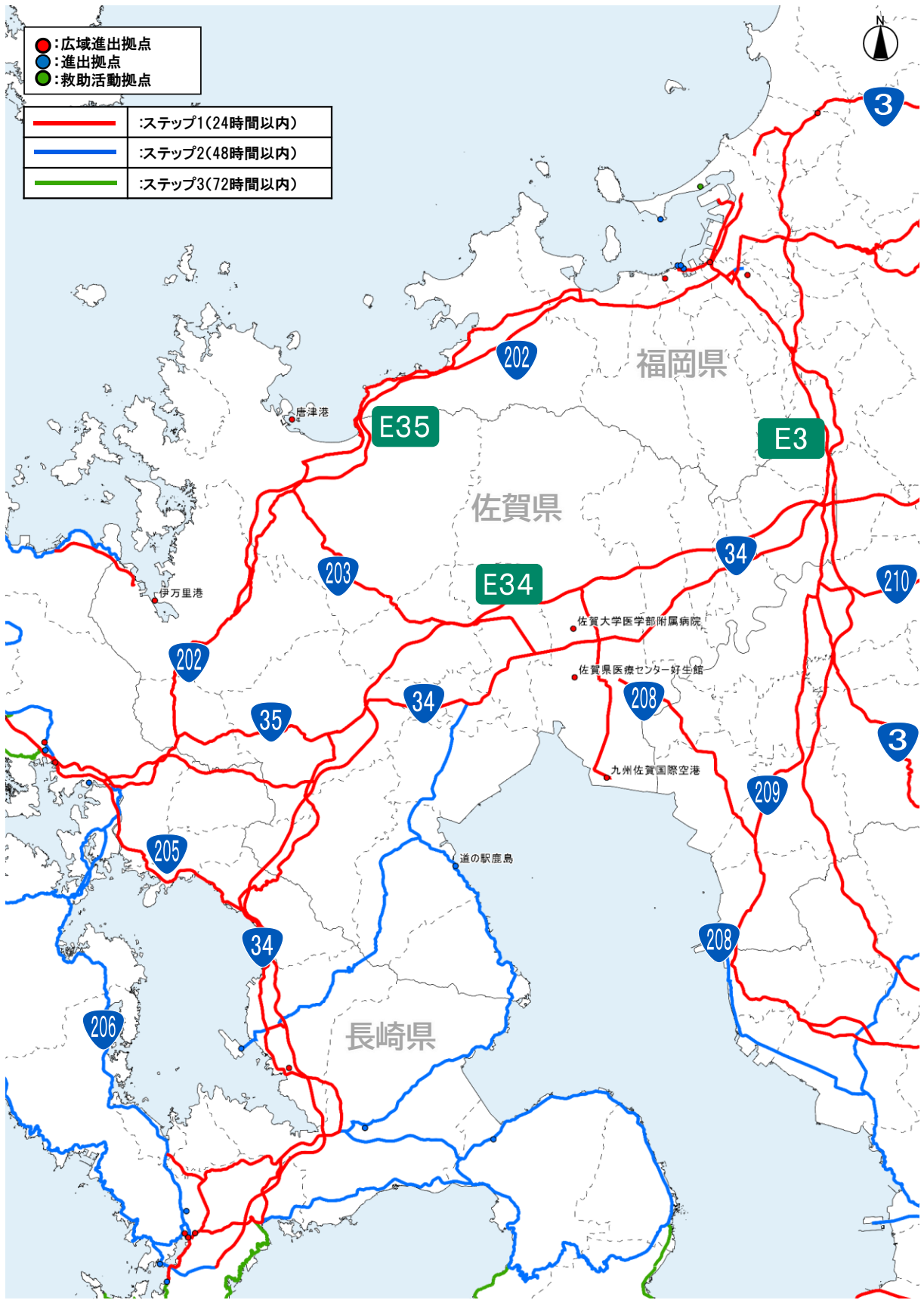


図 9 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（佐賀県）

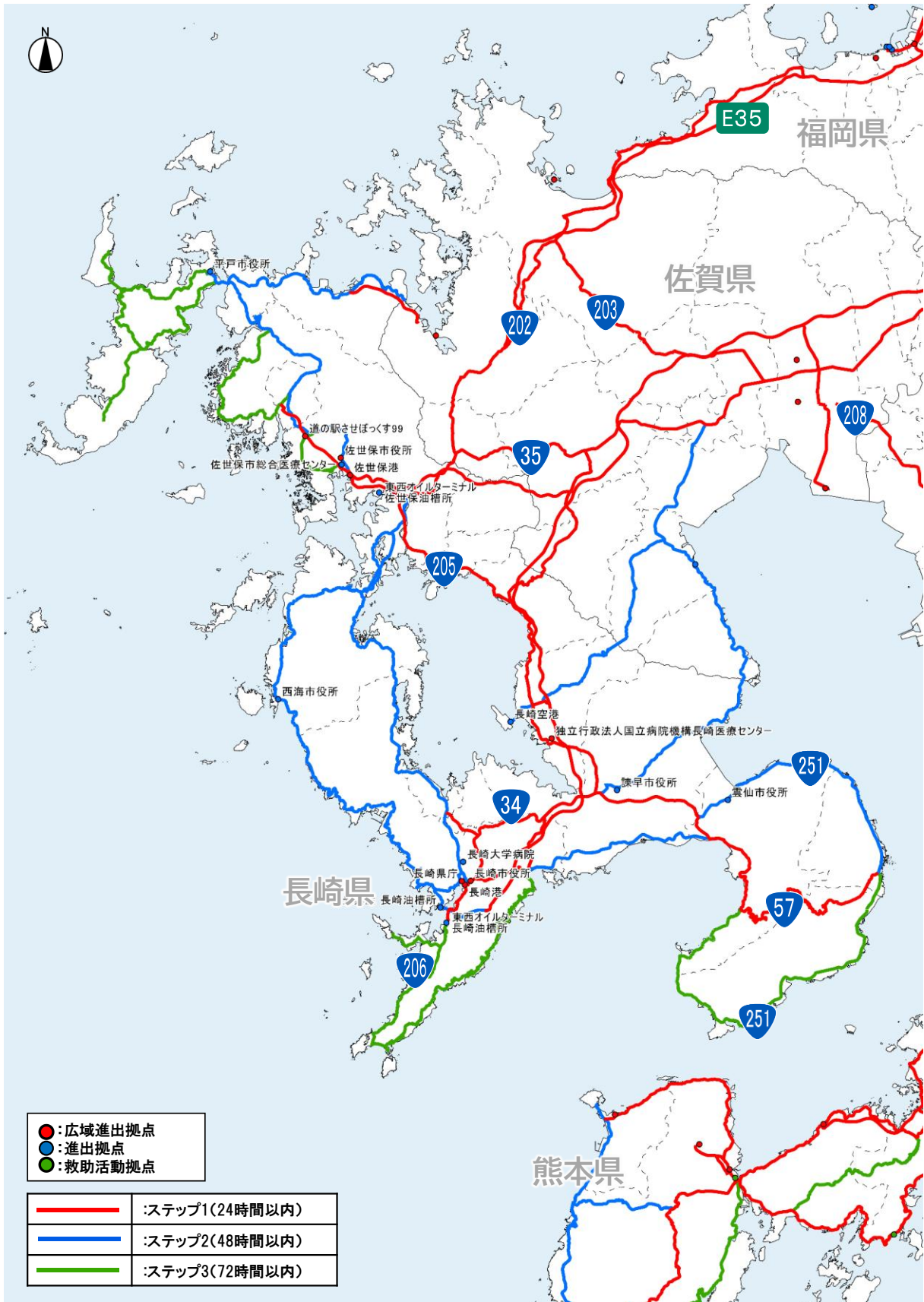


図 10 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（長崎県）

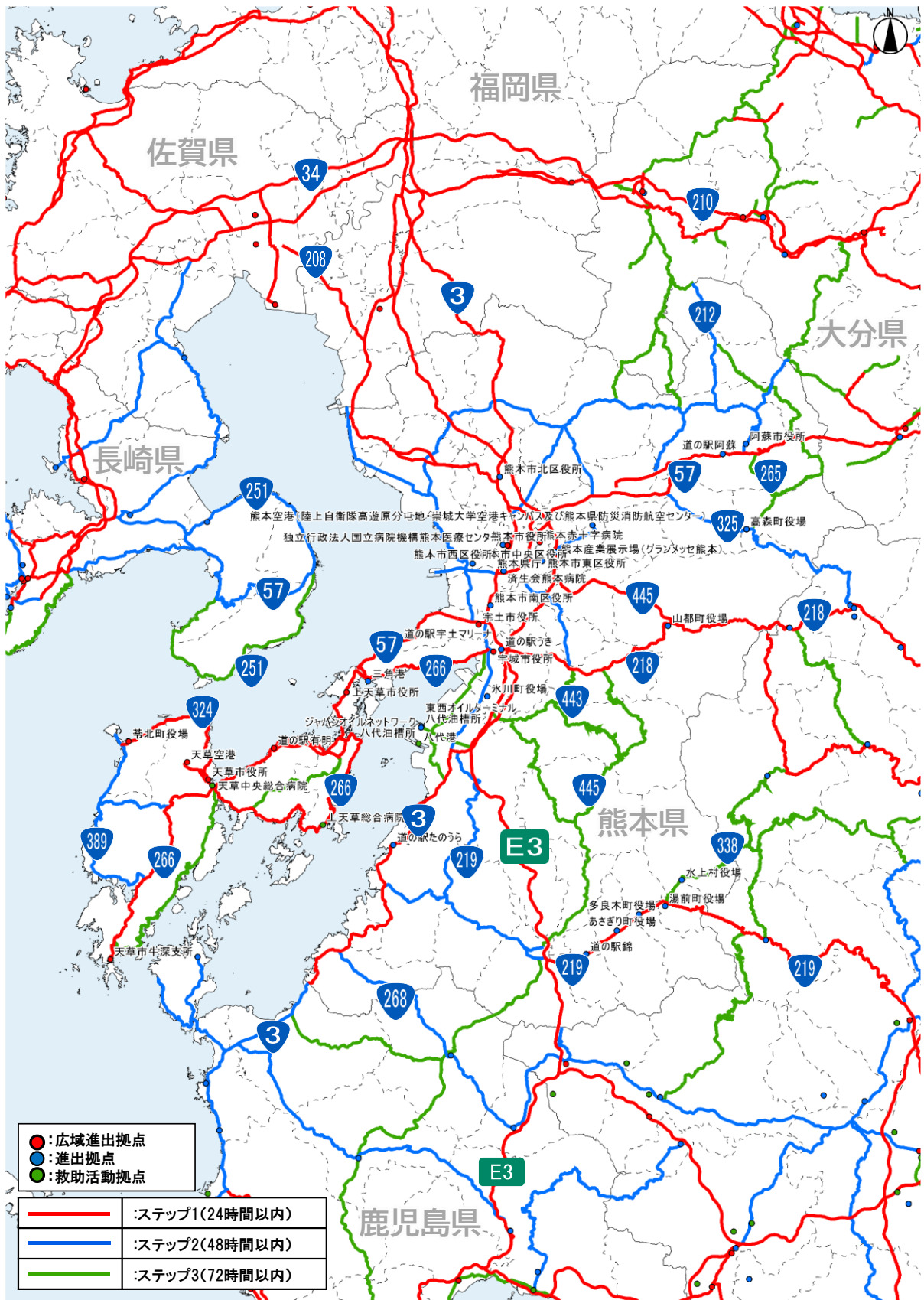


図 11 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（熊本県）



図 12 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（大分県）



図 13 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（宮崎県）



図 14 優先的に道路啓開を実施する路線・区間（鹿児島県）

---

### 4.3 海路・空路を活用したアクセスルートの確保

能登半島地震においては、道路ネットワークが脆弱な地域が被災したことから、幹線となる国道や県道等の代替路線が乏しく、陸路だけでは道路啓開や緊急支援が困難な状況が発生した。このため、孤立集落の解消に向け、国、県、市町及び自衛隊が連携し、海岸から重機等を搬入して道路啓開を実施した。南海トラフ地震においても、九州東側沿岸部を中心に津波による浸水被害等による甚大な被害が発生した場合、道路ネットワークの寸断により、陸路からのアクセスが困難となる恐れがある。このため、海路・空路を活用した道路啓開を行う場合の上陸地点の候補となる地点を抽出する等の検討を行う。

#### 4.3.1 海路を活用したアクセスルート

海路からのアクセスについては、輸送艦により重機等を積み込む拠点（広域進出拠点）、資機材等を海上輸送するための拠点（救助活動拠点）、エア・クッション艇（LCAC）等により沿岸部へ上陸する拠点を整理し、関係機関と共有する。（表 7）

広域進出拠点である北九州港、博多港等において策定されている「港湾 BCP」では、いずれの港湾についても発災後 3 日以内に輸送ルートを確認する等の港湾機能の復旧を目標としている。このため、本計画においても各港湾に接続する道路は 3 日以内の啓開を目標とし、平時より各港の災害時連携協議会と連携する。また、発災後は港湾施設の被災状況及び道路の被災状況を港湾関係部局と共有・連携のうえ、道路啓開を実施するものとする。

エア・クッション艇（LCAC）等の上陸箇所については、平時において候補箇所を整理するとともに、発災後は港湾施設や海岸部の被災状況、周辺道路の通行状況等を踏まえ、自衛隊を含む関係機関との調整のうえ、実際に使用する箇所を決定するものとする。また、海上からのアクセスにより上陸した後は、当該地点から緊急輸送道路等への接続を図り、陸上の道路啓開と一体的に運用することにより、被災地への早期進出及び道路啓開の迅速化を図る。

なお、令和 6 年能登半島地震では、広域支援として近傍港湾で支援物資の積み込みや補給を行い、被災地港湾との間を往復する支援活動が実施されたが、能登半島地域外で支援船の輻輳が発生するなどの課題も生じた。これらを踏まえ、九州圏域においても、「広域港湾 BCP 策定ガイドライン」に基づく港湾管理者及び関係機関の連携体制と整合を図りつつ、海路を活用した広域支援の実効性向上に向けた調整を進める。今後、広域港湾 BCP の改定が予定されていることから、海路を活用した広域支援の実効性向上や連携の熟度向上に向け、広域港湾 BCP 協議会との連携・調整を図るものとする。

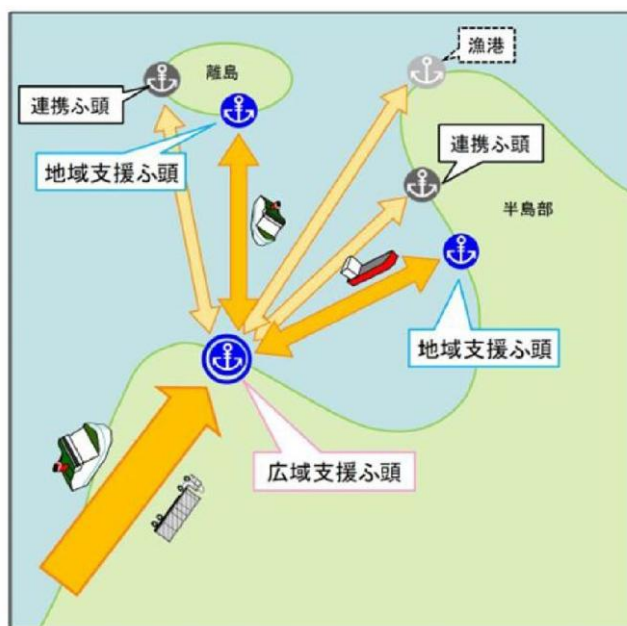


図 15 海上支援ネットワークのイメージ  
 (広域港湾 BCP 策定ガイドライン(R7.6)より)

海路を活用したアクセス候補ルートにおける活動拠点は、発災後の被災状況を踏まえて拠点を設定することとする。加えて、自衛隊の協力のもとエア・クッション艇によるアクセスを行う場合は、現地状況を踏まえ、上陸可能箇所について自衛隊を含む関係機関間で被災地への進入箇所を調整し、連携のうえで実施する。

表 7 海路を活用したアクセス候補ルートの活動拠点（候補）

拠点種別	拠点施設
広域進出拠点	北九州港、博多港、苅田港、唐津港、伊万里港、長崎港、佐世保港、佐伯港
救助活動拠点	中津港、別府港、大分港、津久見港、内海港、宮崎港、細島港、油津港、八代港、鹿児島港、志布志港、川内港
<参考> エア・クッション艇 (LCAC) の上陸候補箇所	長崎鼻リゾートキャンプ場・海水浴場、くにも海浜公園、黒津先海岸、重藤海岸、内田龍神海水浴場、奈多海岸、長浜海岸、富田浜、砂浜（佐土原町下田）、木崎浜、大堂津海水浴場、菱田浜、内之浦町岸良海岸

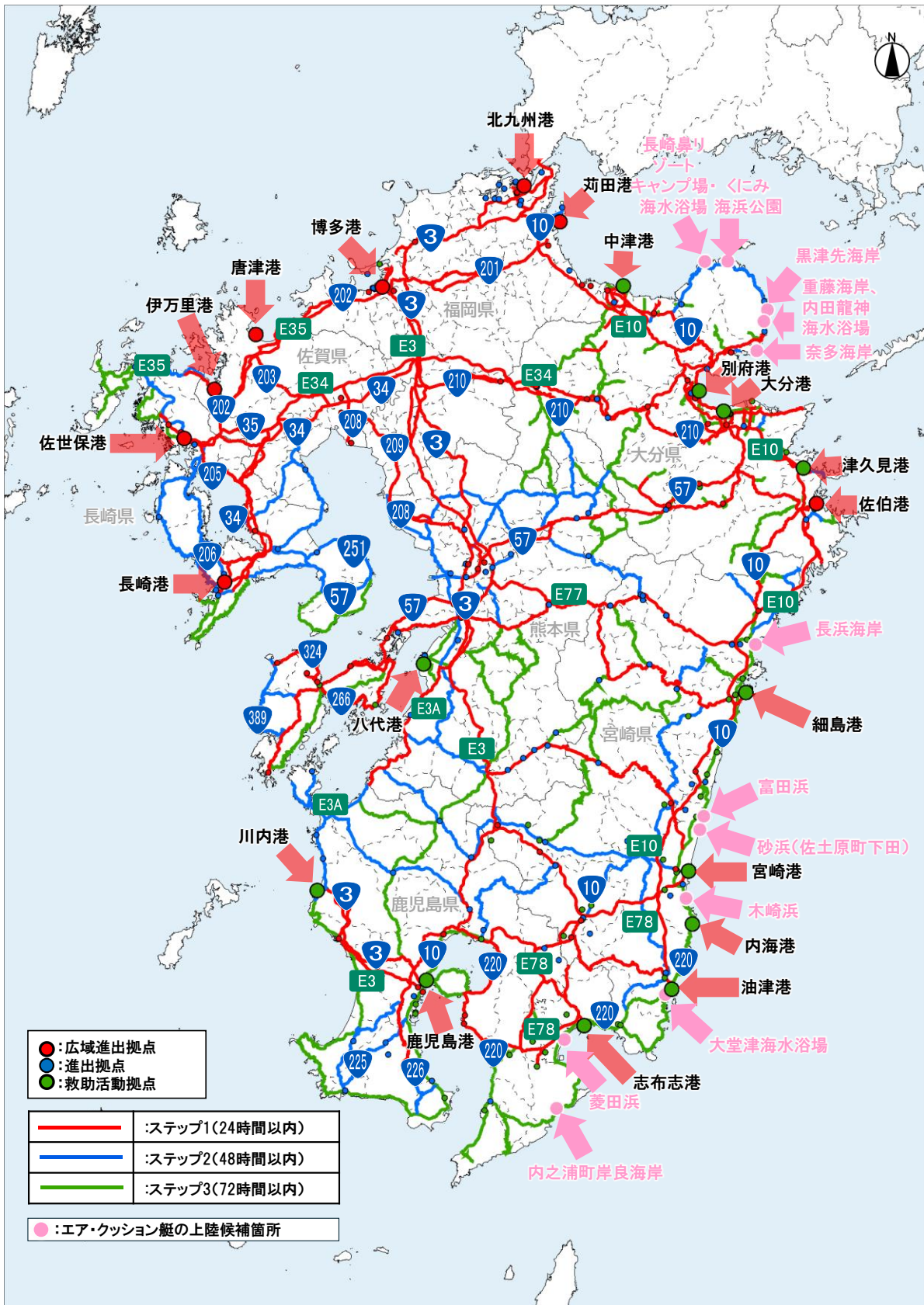


図 16 海路を活用したアクセス候補ルート

#### 4.3.2 空路を活用したアクセスルート

空路からのアクセスについては、人員や緊急物資等を航空輸送するための「航空輸送拠点」、被災地における救助活動や物資集積を行う「救助活動拠点」、ならびに各県道路啓開計画等において拠点として設定されている空港、公園等の「補完的な拠点」を整理し、関係機関と共有する。

これらの拠点については、平時に候補箇所を整理するとともに、発災後は空港施設の被災状況や周辺道路の通行状況等を踏まえ、関係機関と調整のうえ、実際に使用する拠点を決定するものとする。

また、空路からのアクセスにより被災地に進出した後は、当該拠点から緊急輸送道路等への接続を図り、陸上の道路啓開ルートと一体的に運用することにより、被災地への早期進出及び道路啓開の迅速化を図る。

表 8 空路を活用したアクセス候補ルートの活動拠点（候補）

拠点種別	拠点施設
広域進出拠点	福岡空港、九州佐賀国際空港、天草空港
進出拠点	北九州空港、熊本空港（陸上自衛隊高遊原分屯地・崇城大学空港キャンパス及び熊本県防災消防航空センター）、長崎空港、大分空港、大分スポーツ公園、宮崎空港、航空自衛隊新田原基地、九州医療科学大学、日南市防災公園(日南市総合運動公園)、鹿児島空港、佐伯市総合運動公園、西階公園
救助活動拠点	奈多ヘリポート、大分県央飛行場、日向市牧水公園交流施設、清水台総合公園、宮崎市生目の杜運動公園、都城市高城運動公園、小林総合運動公園、陸上自衛隊都城駐屯地、陸上自衛隊えびの駐屯地、陸上自衛隊霧島演習場、串間市総合運動公園、県立農業大学校

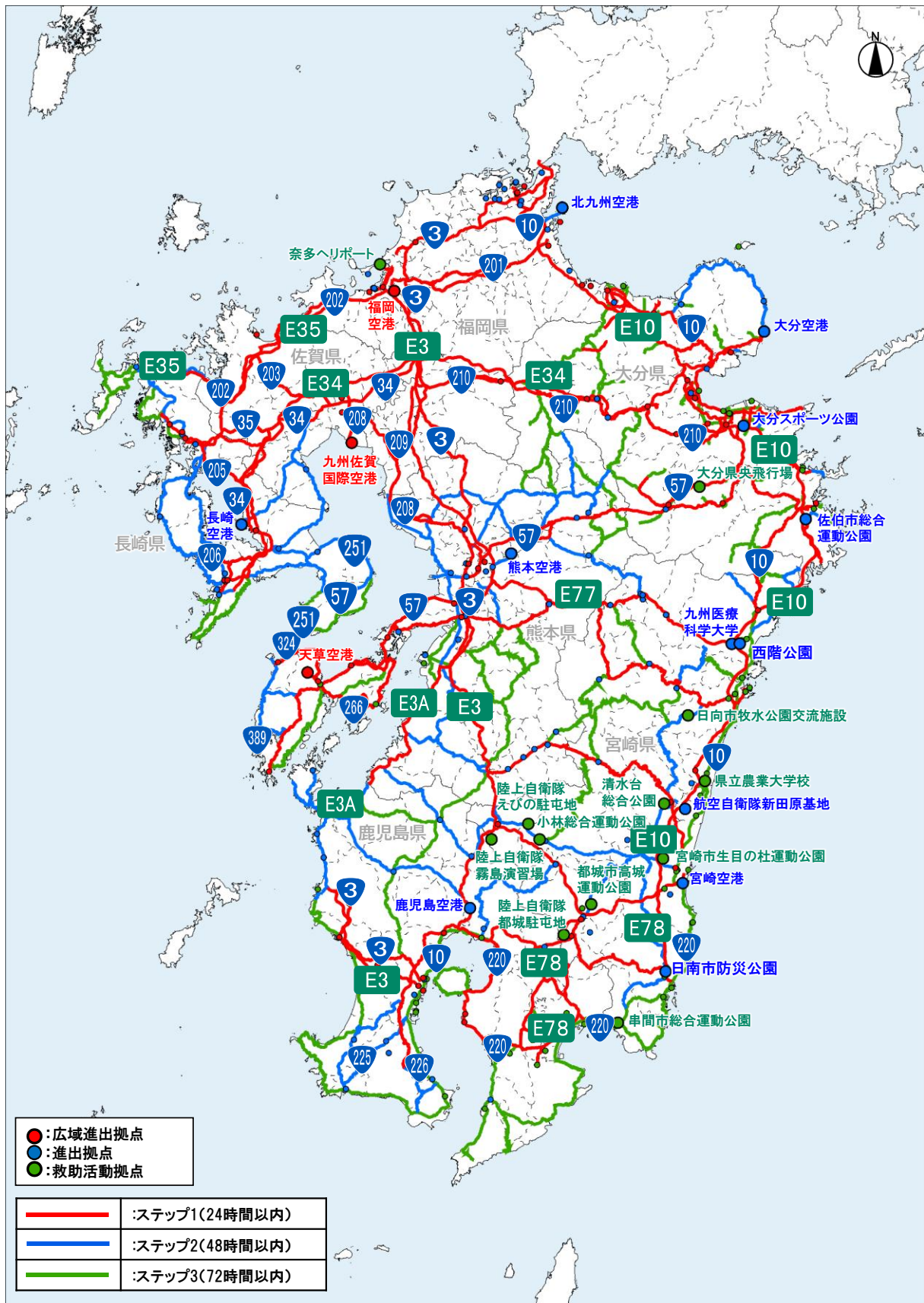


図 17 空路を活用したアクセス候補ルート

---

## 5. 道路啓開の方法

発災時には、前項の道路啓開路線において、被災箇所・被災規模の状況を調査する。これらの啓開ルートには、災害対策基本法第76条の6による道路の区間指定を行い、道路啓開に障害となる車両を迅速に移動できるようにする。九州地方整備局は、緊急輸送ルート等について、通行可否情報の共有、必要に応じた点検、啓開活動を行う。各道路管理者は、班員の健康を第一に考慮しつつ、啓開ルートを構成するそれぞれの管理路線の道路啓開を実施するとともに、それぞれの役割に応じて一体的かつ連携・協力して取り組む。また、各道路管理者及び関係機関は情報共有並びに必要な調整を行う。

### 5.1 道路啓開作業の手順

#### 5.1.1 道路啓開の作業体制の構築

道路啓開活動において、橋梁段差、路上車両、ガレキ堆積、電柱倒壊などの被災リスクに対応すべく、初動体制時に必要となる重機、オペレータや作業員が発災後直ちに自動参集できるよう体制を整える。加えて、令和6年能登半島地震の教訓に基づき、道路啓開作業の長期化を見据え、初動以降に順次必要となる資機材や人員等の支援体制も構築しておくことが重要である。道路管理者は、啓開用資機材や通信機器等を融通できるよう、建設業者等の民間企業と平時からコミュニケーションをとり、資機材保有者間の情報共有及び資機材共有の仕組みを事前に構築しておく。

道路啓開体制構築のため、資機材の確保や重機の手配、オペレータや作業員の確保等実際に啓開作業に従事する建設業者・レッカー組合等の民間事業者との災害時協定の締結を図る。

なお、啓開ルート区間延長が長いこと、被災地域においてはほぼ同時に多数の啓開作業箇所の発生が予想されることに対して、当該地域に拠点を置く地元の建設業者及び民間事業者等の数が少ないことも考えられる。よって、効率的かつ迅速な道路啓開のため、啓開責任主体となる各道路管理者間において建設業者及び民間事業者等の適切な割り当て調整を行う必要がある。

九州地方整備局では九州建設業協会、九州各県建設業協会等と、九州地方整備局出先事務所においては建設業者等と「災害時における災害応急対策業務の支援に関する協定」を締結して応援体制を構築し、道路啓開活動を実施する。

迅速な道路啓開実施のため、各道路管理者は平時から道路維持業者や建設業協会等と連携し、災害協定により、啓開路線・区間ごと又は地域エリアごとに担当する建設業者の実施範囲をあらかじめ定めておくことが重要である。

また、電柱倒壊や水道管の破裂等道路の占用物件の被災が発生した場合には、各専門業者による対応が必要となることが想定されることから、撤去方法や役割分担等について事前に調整し、その体制を整備する。

### (1) 道路啓開調査の班編成

道路啓開調査は、道路本体の損傷、ガレキ、路上車両、電柱倒壊等に関する被災等の状況や被災規模を早急に把握し、緊急通行車両通行のための必要最小限の応急措置が可能な班編成とする。

なお、道路啓開調査における応急措置で時間を要する場合、別路線の調査に移行する。

また、道路啓開調査が完了次第、道路啓開作業へ合流する。

表 9 に、直轄国道における班編制の案を示す。

表 9 道路啓開調査に関する班編成（案）

1 班当たり	人員	乗用車	2 t トラック	自転車
	6 人	1 台	1 台	1 台
	コーン、土嚢等			
	1 式			

※人員（運転者含む）は、職員、維持業者又は災害協力業者等

※人員内訳（職員 3 人、作業員 3 人）

### (2) 道路啓開作業の班編成

道路啓開作業は、道路啓開調査等により把握した被災等の状況や被災規模により必要な措置が可能な班編成とする。

想定される状況より、先導車（パトロールカー等）、応急復旧用重機・資材運搬（ユニック車、ダンプトラック等）及び放置車両撤去（レッカー車）の車両編成が考えられる。

進出拠点等に集結し一団となって啓開を行っていくことが望ましいが、被災状況や集結状況に応じて、迅速な道路啓開作業を目的として、必ずしも全ての車両がそろわなくても柔軟に対応する。

また、九州地方整備局においては、「6.1.1 被害想定」の被害想定量をもとに 30 班を確保する。

表 10 に、直轄国道における班編制の案を示す。

表 10 道路啓開作業に関する班編成（案）

1 班当たり	人員	BF	DT	パトロールカー等
	10 人	1 台	3 台	1 台
	土のう	コーン	看板	敷鉄板
	50 袋	50 基	10 枚	5 枚

※BF：バックホウ、DT：ダンプトラック

※人員（運転者含む）は、職員、維持業者又は災害協力業者等

※人員内訳（職員 2 人、オペレーター等 4 人、作業員 4 人）

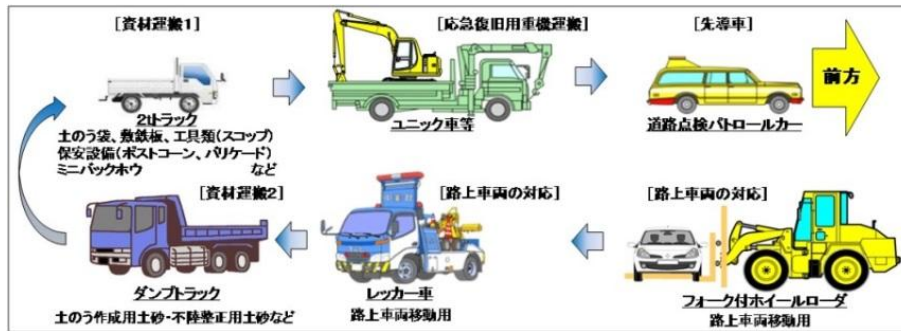


図 18 道路啓開作業部隊の編成例（一般道啓開作業の編成イメージ）

### 5.1.2 啓開ルートの決定

発災後は、道路管理者が速やかに道路の被災状況を調査・把握し、関係機関と情報の集約・共有を行ったうえで、道路啓開を実施するルートを選定し、作業に着手するものとする。被災又は損傷が確認された橋梁等については、迂回路の設定や仮橋の架設等の対応を検討するなど、被災状況に応じた措置を講じる。特に、啓開作業が長時間化することが想定される区間については、あらかじめ代替ルートを設定する。なお、代替ルートの検討にあたっては、道路法に基づく道路に限らず、農道、林道等の既存路線も含め、実効性のあるルートを柔軟に検討する。

### 5.1.3 道路啓開の作業要領

#### (1) 啓開道路基本構造

道路啓開作業は、早期の緊急通行車両通行幅確保の為、1車線確保を基本とする。但し、中央分離帯設置区間においては、上下毎1車線を基本とする。

また、離合場所については、適宜設けるものとする。

【片側1車線道路の場合】

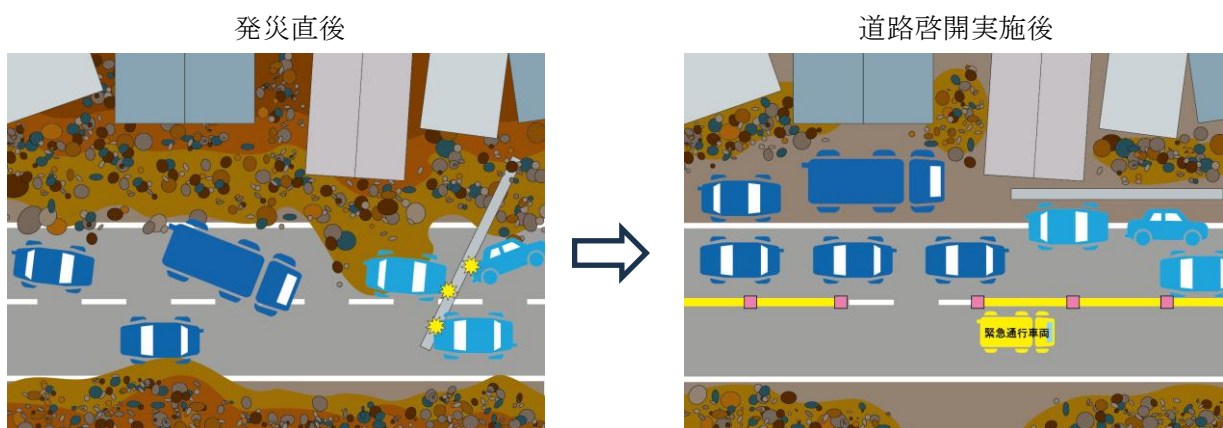


図 19 発災直後・道路啓開実施後の道路状況イメージ（片側1車線道路）

【多車線中分あり道路の場合】

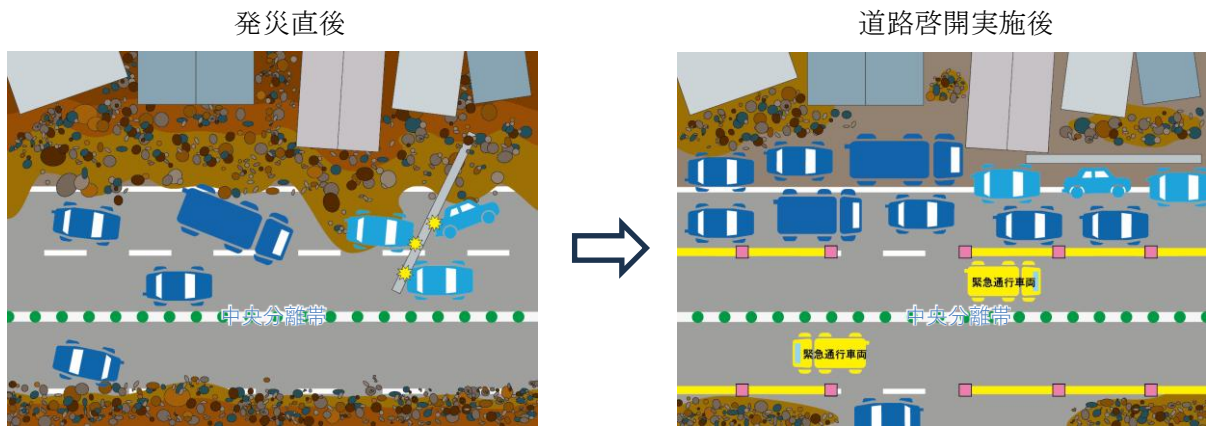


図 20 発災直後・道路啓開実施後の道路状況イメージ（多車線中分あり道路）

(2) 道路啓開作業における留意事項

発災直後は、津波で運ばれたガレキ、倒壊建物のガレキ、運転手の避難等による放置車両、被災して移動不能となった車両などの発生が想定される。路上の障害物の除去、除去した障害物の仮置場への運搬等、複数の機関が協力して措置する必要がある事項については、現地対策本部で必要に応じて協議するなど防災関係機関が協力して必要な措置をとる。

また、電柱等の倒壊などにより道路閉塞による通行止めも想定される。

道路啓開作業においては負傷者等の発見も想定されることから、その場合は速やかに作業を中断し、関係機関等と必要な調整を行った後、作業を再開する。

(3) 必要幅員の確保

緊急通行車両が最低限通れるように、5m 幅を確保する。



図 21 熊本地震における道路啓開作業

出典：熊本河川国道事務所「熊本地震における道路の被災状況とその対応について」

### 1) 段差・路面亀裂

迅速な道路啓開を念頭に、土砂や碎石などにより車両の通行幅（5m）の段差を解消する。



国道249号の道路亀裂



国道249号の橋梁段差

図 22 能登半島地震における被災状況（段差・路面亀裂）

出典：国土交通省 北陸地方整備局資料

### 2) ガレキ、電柱、倒木の除去

バックホウ等を用いてガレキや倒壊した電柱、倒木を道路脇へ除去し、必要に応じてダンプトラックで運搬することにより実施する。電柱については通電の確認等が必要となる。土砂崩壊箇所については、ガレキ除去と併せて仮設道路を敷設しながら道路啓開を実施する。



図 23 公共土木施設の被災状況調査



図 24 地域の建設業者による道路啓開

出典：国土交通省「被災地支援に挑んだ10年の記録」

### 3) 路上車両の撤去

立ち往生車両、放置車両等の路上車両は、ゴージャッキ、レッカー等により移動させる。



図 25 令和7年首都直下地震防災訓練実施状況（車両撤去）





出典：国土交通省 関東地方整備局資料

#### (4) 道路啓開における各機関の役割

迅速な道路啓開及びその後の緊急輸送ルートの確保にあたっては、各道路管理者・関係機関が適切に連携し、機動的に対応することが必要となる。このため、各機関が適切な役割分担の下、関係機関との情報共有を密にしつつ、一体的な協力及び連携体制を構築して取り組むとともに、災害対応の検証等を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行い、平時から意見交換や訓練、研修などを通じて密接な関係を築いておくことが重要である。

道路啓開作業中に遺体を発見した場合は、直ちに作業を中断するとともに警察及び消防に通報する。検視のために現場を保存し、発見時の時間や状況等をメモし情報を引き継ぐ。警察及び消防の現場対応が完了し、作業再開の許可が得られ次第、道路啓開作業を再開する。

表 11 道路啓開の役割分担

状況	役割					
	道路管理者 (災害協定事業者)	警察	消防	自衛隊	医療	ライフライン事業者
主な役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>●パトロール</li> <li>●放置車両の移動・撤去</li> <li>●ガレキの除去</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人名救助</li> <li>●放置車両の移動・撤去</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人命救助</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人命救助 (災害派遣・警察・消防の一部行使)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人名救助</li> </ul>	
1. 道路パトロール 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パトロールによる被災状況確認</li> <li>・要救助者の発見、関係機関に通報</li> <li>・ライフラインの異常を発見、ライフライン事業者に通報</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>・被害状況調査(医療機関)</li> <li>・医療活動拠点の設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・被害状況調査(ライフライン)</li> </ul>
2. 人命救助 		<ul style="list-style-type: none"> <li>・通報を受け現地に出勤</li> </ul>				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ガレキ内の探索、救助、蘇生活動(協働作業)</li> </ul>				
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院に救急搬送</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療活動</li> </ul>	
3. 放置車両の移動・撤去 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置車両の移動・撤去(災害対策基本法第76条の6)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置車両の移動・撤去(災害対策基本法第76条の6)</li> </ul>				
4. ガレキの撤去 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象車線のガレキ撤去</li> </ul>	連携				<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフライン対応</li> <li>・倒壊電柱、電線、通信線</li> <li>・危険物(ガス等)</li> <li>・水道施設、下水道施設</li> </ul>

---

## (5) 啓開作業実施可否等の判断

啓開作業実施において、啓開作業実施者は、余震等に十分注意して道路啓開作業を実施することとし、以下のとおり中止基準を設定し、作業を行う。

### 1) 震度4以上の余震発生時：作業中止

震度4以上の余震が発生した場合は直ちに作業を中止する。なお、震度4未満の余震であっても、現場ごとに注意基準（監視強化）、警戒基準（作業中断・待機）等を設定する。

啓開作業実施者は、作業を中止した場合は、作業員を安全な場所に退避させる。

### 2) 悪天候の場合：作業中止

下記事象が発生した場合は作業を中止する。啓開作業実施者は、作業を中止した場合は、作業員を安全な場所に退避させる。

- ・「強風」：10分間の平均風速が毎秒10m以上の風
- ・「大雨」：1回の降雨量が50mm以上の降雨または大雨警報の発表
- ・「大雪」：1回の降雪量が25cm以上の降雪または大雪警報の発表

なお、上記基準未満であっても、現場ごとに注意基準（監視強化）、警戒基準（作業中断・待機）等を設定する。

### 3) 津波警報発生時：避難

津波に対する警報が発せられた場合は、安全な場所へ作業員を避難させる。

### 4) 南海トラフ地震臨時情報発表時の対応：継続または作業中止（避難）

南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒又は巨大地震注意）が発表された場合は、後発地震の発生可能性を踏まえ、対象地域の区分及び津波リスク等に応じて作業実施可否を判断する。なお、令和7年10月23日付道路局国道・技術課課長補佐他「南海トラフ地震臨時情報発表時の道路啓開作業について」を踏まえ、適切に実施する。

#### ① 巨大地震“注意”発表時

後発地震又は津波への備えを前提として、安全確保措置を講じた上で作業を実施（継続）する。

#### ② 巨大地震“警戒”発表時

南海トラフ地震防災対策推進地域（津波浸水想定区域外の地域）及び津波浸水想定区域においては、二次災害防止のための安全措置を講じた上で、原則として作業を実施（継続）する。

事前避難対象地域（住民事前避難対象地域・高齢者等事前避難対象地域）においては、直ちに作業を中断し、作業員を退避させるものとし、原則として1週間は作業を一時中止する。ただし、緊急的に道路啓開が必要な場合は、警察機関、消防機関、自衛隊等の実働部隊と協議の上、実施の可否を判断する。

表 12 関連法令等

法令等	該当箇所	内容
労働安全衛生法	第 25 条	事業者は、労働災害発生の急迫した危険があるときは、直ちに作業を中止し、労働者を作業場から退避させる等必要な措置を講じなければならない。
労働安全衛生規則	第 522 条	事業者は、高さが二メートル以上の箇所で作業を行う場合において、強風、大雨、大雪等の悪天候のため、当該作業の実施について危険が予想されるときは、当該作業を行わせてはならない。 ※労働安全衛生規則に基づく厚労省通達等 (現行、労働基準局通知)「強風」:10 分間の平均風速が毎秒 10m 以上の風 「大雨」: 1 回の降雨量が 50mm 以上の降雨 「大雪」: 1 回の降雪量が 25cm 以上の降雪 「中震以上の地震」: 震度 4 以上
土木工事安全施工技術指針	第 1 章 第 4 節	関係機関及び隣接他工事の関係者とは平素から緊密な連携を保ち、緊急時における通報方法の相互確認等の体制を明確にしておくこと
	第 1 章 第 7 節	事務所にテレビ、ラジオ、インターネット等を常備し、常に気象情報の入手に努めること。 事務所、現場詰所及び作業場所間の連絡伝達のための設備を必要に応じ設置すること
	第 2 章 第 7 節	気象の状況に応じて作業を中止すること。 地震及び津波に対する警報が発せられた場合は安全な場所へ作業員を避難させること。
		(1) 地震及び津波に対する警報が発せられた場合は、安全な場所へ作業員を避難させること。 (2) 地震及び津波が発生した後に、工事を再開する場合は、あらかじめ建設物、仮設物、資機材、建設機械、電気設備及び地盤、斜面状況等を十分点検すること。
		警報及び注意報が解除され、作業を再開する前には、工事現場の地盤のゆるみ、崩壊、陥没等の危険がないか入念に点検すること
第 5 章 第 2 節	次の場合は、すみやかに点検を行い、安全を確認した後に作業を再開すること。 ①震度 4 以上の地震が発生したとき ②大雨等により、盛土又は地山が軟弱化するおそれがあるとき	

---

## (6) 道路啓開作業及び作業後の一般車両の排除

道路啓開作業や作業後において消火・人命救助等の各種活動や緊急輸送ルートとしての機能に支障を来すことのないよう、緊急通行車両以外の一般車両が当該道路へ進入することを防止することは非常に重要な課題である。従って、必要に応じて、カラーコーンや看板の設置等、視覚的・物理的に一般車両の進入を防止する措置を警察の協力のもと、道路管理者等が適切に実施する。

道路管理者は、必要に応じて、自らの管理する道路について、法第 76 条の 6 の規定に基づき、区間の指定を行い、車両の移動など緊急通行車両等の通行を確保するために必要な措置を行う。また、道路啓開の実施と併せ、啓開の支障とならないよう立ち往生車両を誘導し、滞留車両を円滑に移動させ、緊急通行車両等の通行を確保する。

九州地方整備局は、被災状況や復旧状況に応じて関係機関と連携し、交通量抑制の呼びかけや広域迂回への誘導、代替輸送手段の確保や道路の混雑対策などを統括的に実施し、被災地域の安定的な人流・物流機能の確保に努めるものとする。

県警察は、緊急通行車両等の通行を確保するため、直ちに被害が甚大な地域への車両の流入禁止規制や一般車両の通行を禁止するなどの必要な交通規制を行い、緊急交通路指定予定路線からの一般車両の排除等を行う。

県公安委員会は、緊急交通路を指定するために必要があると認めるときは、法第 76 条の 4 第 1 項の規定に基づき、道路管理者に対し、法第 76 条の 6 の規定に基づく車両の移動等の措置をとるべきことを要請する。

県警察は、緊急輸送ルートについて、道路管理者等による道路啓開状況を踏まえ、県公安委員会や緊急災害対策本部および県と連携し、必要な情報提供を行いながら対応にあたる。緊急交通路を迅速かつ的確に指定するため、適宜指導・調整を行い、緊急通行車両等の円滑な通行を確保するよう努める。

南海トラフ地震発生時には、都市部において深刻な道路交通麻痺が想定されることから、被害が大きい地域の都市部における緊急輸送ルートの確保に際しては、自動車利用の制限、放置車両の移動など国民の理解・協力が必要不可欠である。そのため、被災県は、一般車両の通行禁止等について、広く国民に協力を要請する。

### 国民への協力要請の例

- 通行禁止等の交通規制が行われた区域又は道路の区間を通行中の車両の運転者は、速やかに他の場所へ移動してください。
- 通行禁止等の交通規制が行われている道路以外の場所への移動が困難なときは、車両をできる限り道路の左側端に沿って駐車し、緊急通行車両の通行や災害応急対策の実施の妨げとならないよう駐車してください。
- 道路上に駐車する際には、道路啓開作業時に車両の移動を行えるようエンジンキーは付けたまま又は分かりやすい場所に置き、ドアはロックしないようにしてください。
- 渋滞の発生を防ぐため、避難や家族の迎えなどに自動車は使用しないでください。

## (7) 災害対策基本法に基づく道路啓開及び車両等の移動

迅速な道路啓開を行うにあたり、道路管理者による放置車両等の移動・撤去が必要となる場合には、「災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き（平成26年11月制定、令和7年11月一部改訂）」を踏まえ、適切に実施する。

なお、道路管理者が車両等の移動を行う際には、災害対策基本法に基づく権限を行使することとなるため、道路管理者は身分証明書を携帯して対応する。また、道路管理者から委託を受けた災害協業者等の民間事業者についても、身分証明書を携帯することとし、地方整備局等の職員が現地に不在の場合であっても、民間事業者が単独で対応できる体制を確保する。

## 5.2 タイムライン

大規模災害の発生後においては、道路管理者及び関係機関が、発災後の各段階において実施すべき対応内容を明確にした具体的な行動計画(タイムライン)を作成し、これを共有したうえで、相互に連携しながら実効性の高い道路啓開を実施する。

また、タイムラインに基づき、道路管理者及び関係機関は、図26に示す情報伝達体制・系統図に従い、被災状況等に関する情報の収集及び伝達を確実に行う。

特に、発災後72時間までに必要となる対応については、タイムラインを踏まえ、関係機関間における情報共有及び伝達を円滑に実施するものとする。

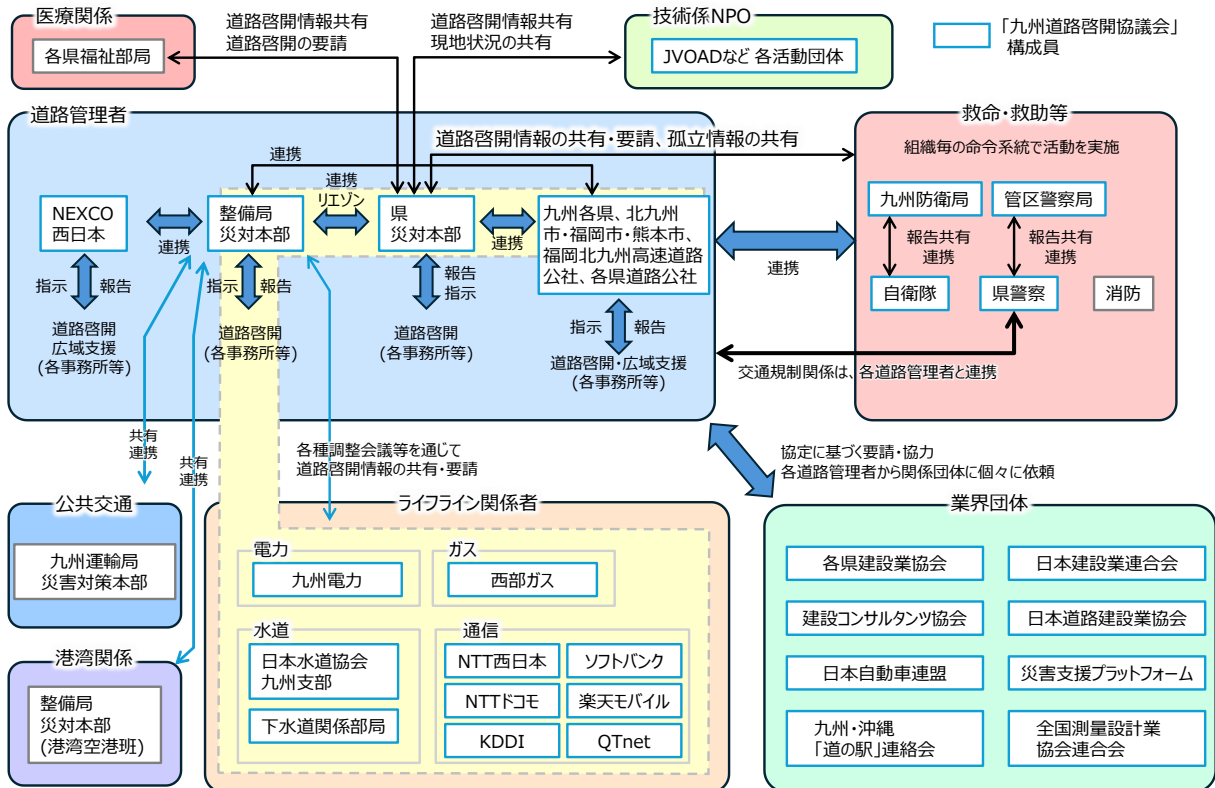


図26 関係機関との情報伝達体制・系統図

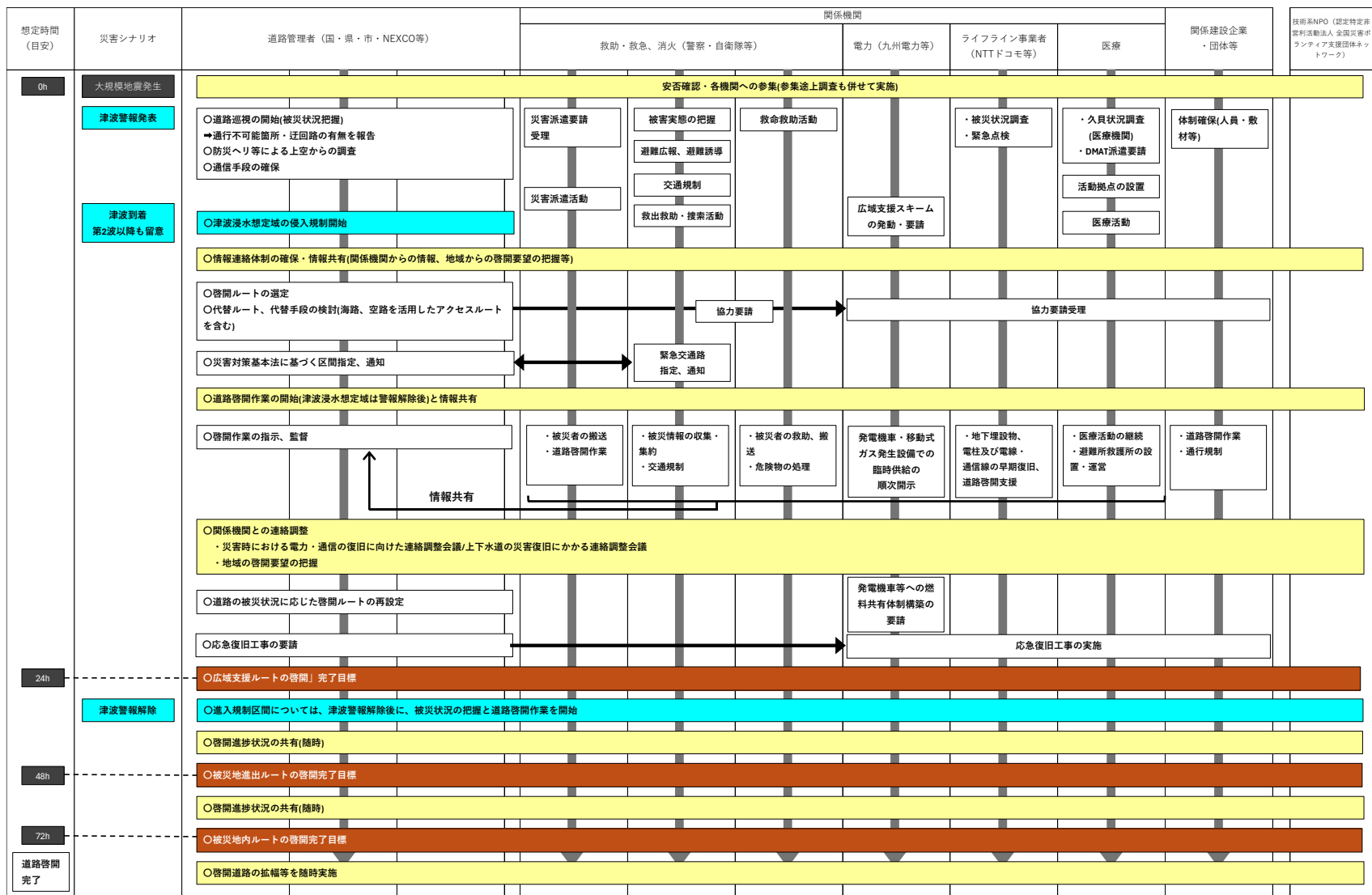


図 27 道路啓開タイムライン (啓開作業手順)

---

## 5.3 管理区分を超えた道路啓開の実施

### 5.3.1 24条承認の特例

令和7年道路法改正により、発災直後に国等が本来の道路管理者に代わって道路啓開を実施できる「24条承認の特例」が創設された。これを踏まえ、本計画においては、道路法第22条の3に基づき、発災直後に国が道路管理者に代わって道路啓開を行うことができる路線・区間（以下「直轄啓開予定道路」という。）をあらかじめ設定する。直轄啓開予定道路については、平時に道路啓開計画協議会において関係道路管理者との協議を行い、その結果を道路啓開計画に記載することで、災害時には本来管理者から道路法第24条の承認を経ることなく、国が道路啓開を実施することが可能となる。

このため、平時より制度適用となる路線・区間について関係者間で十分な調整を行うとともに、当該路線の管理状況や周辺条件等に関する情報共有を図ることが重要である。

直轄啓開予定道路については、表13～表15に示す路線・区間を設定するが、当該路線・区間は防災対策推進地域に位置しており、震度6弱以上の地震の発生や高さ3m以上の津波により被災し、道路啓開作業が困難となる可能性がある。熊本県宇土半島・天草諸島の路線・区間の一部は津波浸水想定区域内に位置し、過去の被災履歴へ配慮が必要な地域に位置していること、また大分県国東半島の路線・区間の一部は津波浸水想定区域内に位置し、耐震補強が必要な道路構造物等が存在していること、そして鹿児島県大隅半島の路線・区間において震度6弱以上の地震の発生が想定される中、耐震補強が必要な道路構造物等が存在しており、通行機能が確保できなくなるおそれがある。こうした直轄啓開予定道路が大きく被災する場合も想定し、代替路についてもあらかじめ設定し、初動対応の円滑化を図る。

表 13 直轄啓開予定道路（熊本県 宇土半島・天草諸島）

種別	路線名	区間	
予定道路	三角大矢野道路	宇城市三角町 みすみ IC	上天草市大矢野町 登立 IC
	国道 266 号	上天草市大矢野町 登立 IC	上天草市松島町 合津 IC
	国道 324 号（松島有料道路）	上天草市松島町 合津 IC	上天草市松島町 米の山 IC
	国道 324 号（松島有明道路）	上天草市松島町 米の山 IC	天草市上津浦 上津浦 IC
	国道 324 号	天草市上津浦 上津浦 IC	天草市志柿町 瀬戸 IC
	国道 324 号（本渡道路）	天草市志柿町 瀬戸 IC	(一) 本渡港線交差
	(一) 本渡港線	国道 324 号交差	(主) 本渡下田線交差
	(主) 本渡下田線	(一) 本渡港線交差	(主) 本渡芥北線交差
	(主) 本渡芥北線	(主) 本渡下田線交差	(主) 本渡五和線交差
(主) 本渡五和線	(主) 本渡芥北線交差	(一) 天草空港線交差	
代替路	国道 266 号	上天草市 合津 IC	天草市 瀬戸 IC

表 14 直轄啓開予定道路（大分県 国東半島）

種別	路線名	区間	
予定道路	国道 213 号大分空港道路	速見郡日出町 日出 IC	杵築市 杵築 IC
	(一) 系原杵築線	杵築市 杵築 IC	国東市 塩屋交差点
	国道 213 号	国東市 塩屋交差点	国東市 大分空港
代替路	国道 213 号	宇佐市 岩崎交差点	国東市 大分空港

表 15 直轄啓開予定道路（鹿児島県 大隅半島）

種別	路線名	区間	
予定道路	(主) 鹿屋高山串良線	鹿屋市 宮下交差点	肝付町 肝付町役場入口交差点
	(一) 岸良高山線	肝付町 肝付町役場入口交差点	肝付町 肝付町役場
代替路	(主) 鹿屋吾平佐多線	肝付町 笠野交差点	鹿屋市 吾平町麓交差点

国による管理区分を超えた道路啓開は、以下の発動条件に該当する場合に実施する。

表 16 国による管理区分を超えた道路啓開の発動条件

九州圏域において、「各県内の複数市町で震度 6 強以上を観測する地震が発生した場合」または「大津波警報が発表された場合」

当該制度を発動する際には、道路啓開着手前に、本来の管理者に連絡が可能な場合は速やかに連絡を行う。

なお、発災後に速やかに道路啓開に着手できるよう、表 13～表 15 に示す路線については、本来の管理者から国に対し、道路台帳（附図を含む）を事前に共有するなど、管理状況に関する必要な情報を平時から共有する。

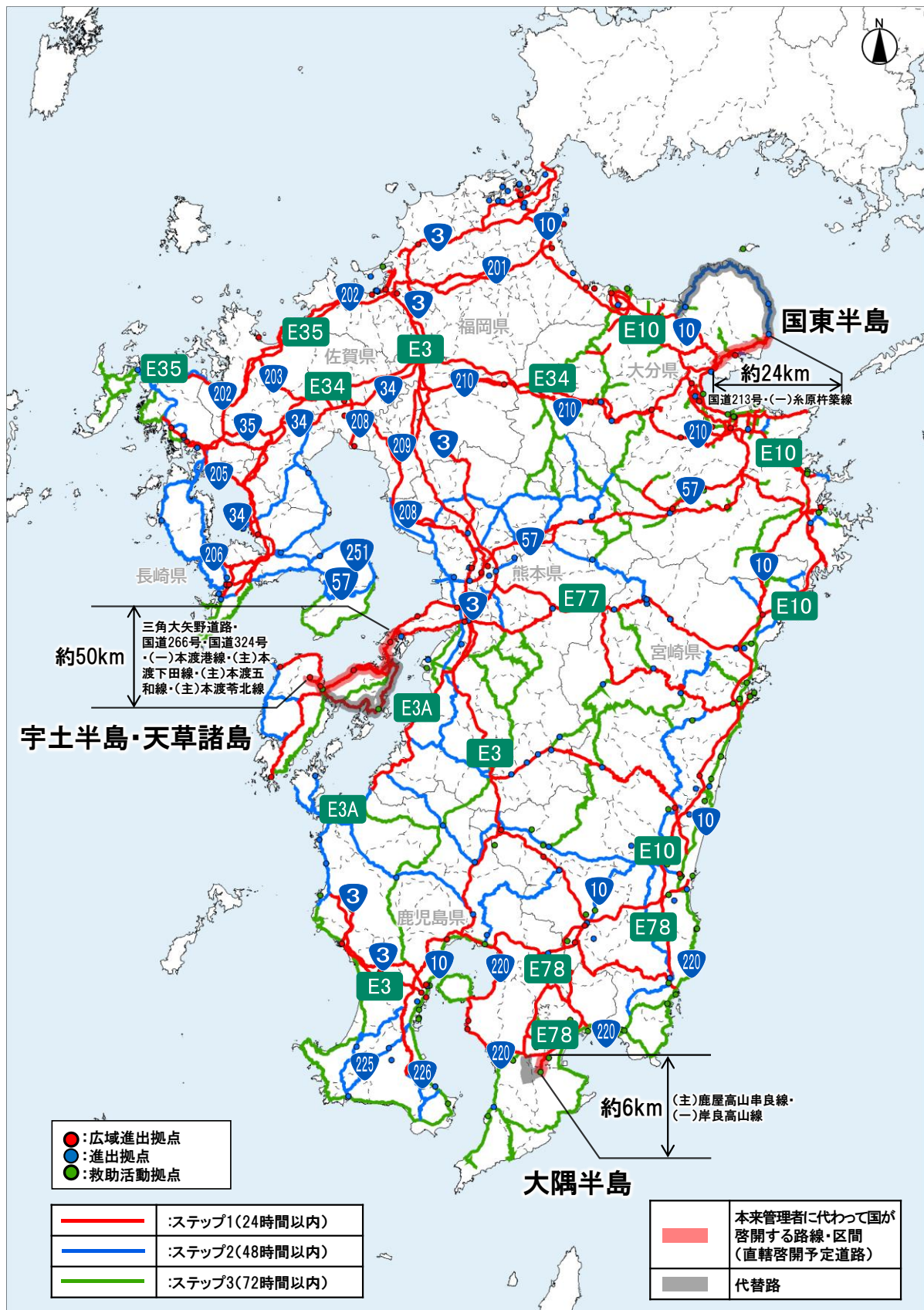


図 28 24 条特例承認路線・区間

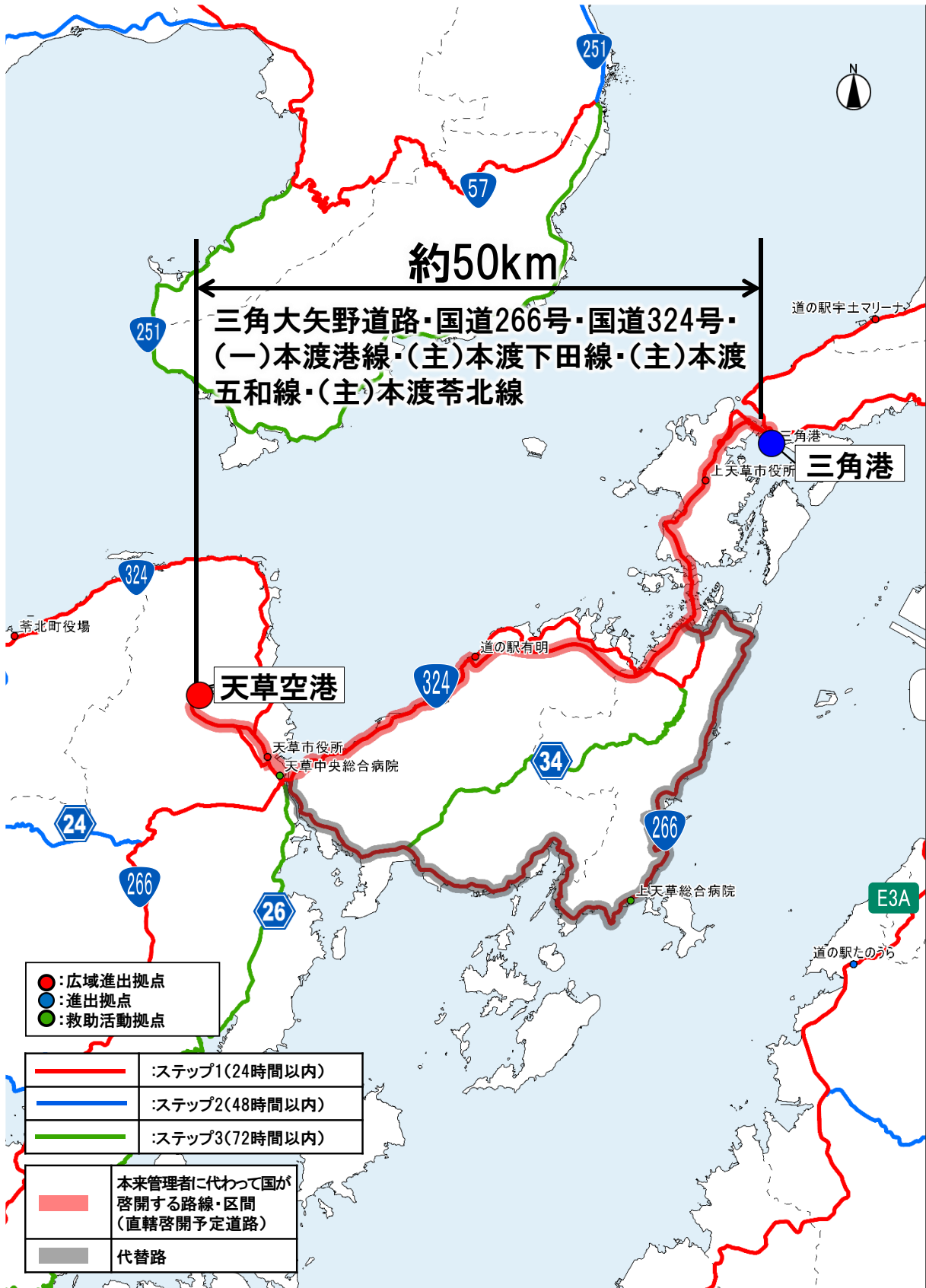


図 29 24 条特例承認路線・区間（熊本県 宇土半島・天草諸島）

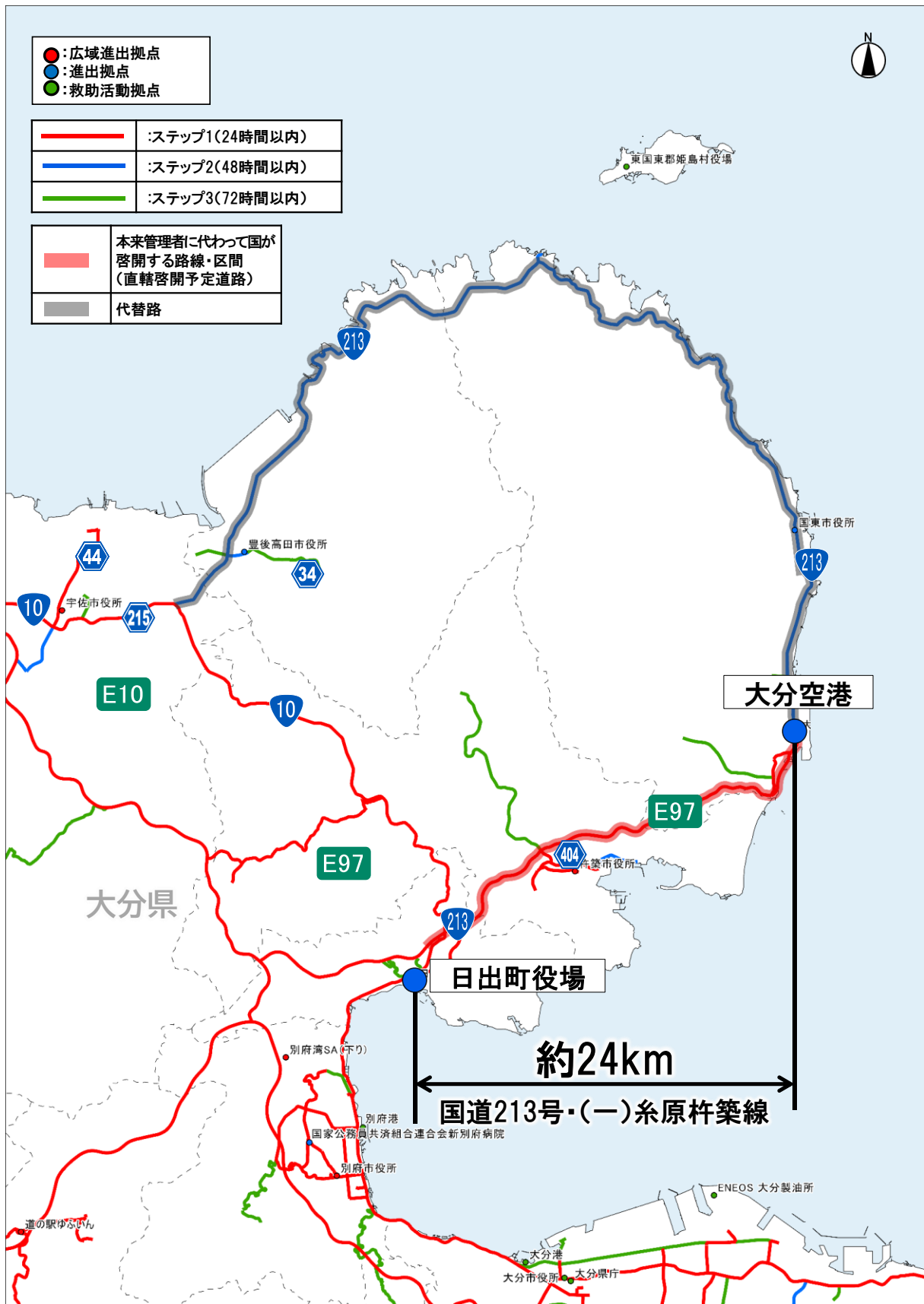


図 30 24 条特例承認路線・区間 (大分県 国東半島)



図 31 24 条特例承認路線・区間（鹿児島県 大隅半島）

### 5.3.2 道路啓開の権限代行への移行

道路啓開の実施にあたっては、道路管理者において行うものとするが、迅速な救急救命活動や救急支援物資の輸送などを支えるため、道路啓開の作業進捗状況や作業体制等から各道路管理者の状況に応じ、九州地方整備局が代行して実施することも視野に入れておく。

上記作業にて大量の放置車両や倒壊電柱等の占用物の移動・撤去が必要となる場面では、処理権限は本来の道路管理者にあるため、多数の個別確認が必要となる。円滑に撤去作業を進めるため、重要物流道路については道路法第 48 条の 19 第 1 項、それ以外の道路については道路法第 17 条第 7 項（都道府県道等の場合は第 8 項）に基づき、国等が道路管理者の権限を代行できる「権限代行」へ移行可能である。これに関して、本来管理者は平時から国等と調整しておく必要がある。詳細については、令和 7 年 7 月 31 日付け事務連絡を参考とすること。

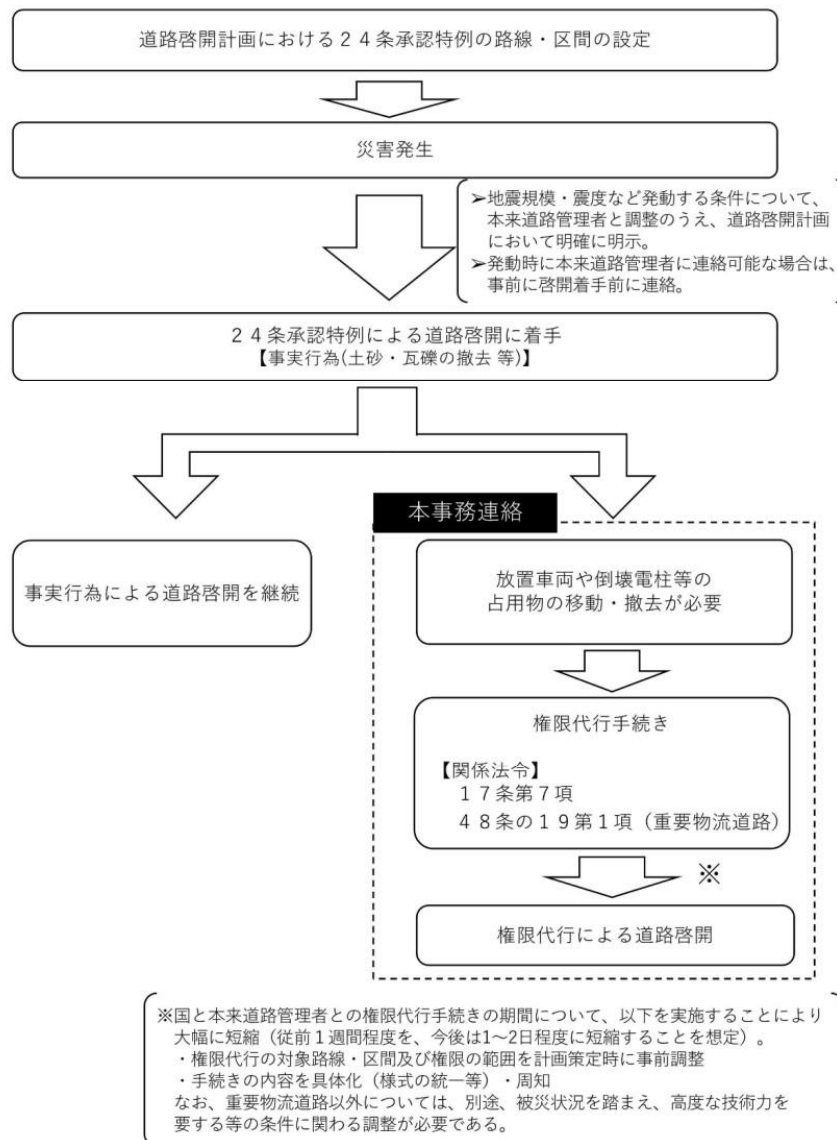


図 32 第 24 条承認特例の路線・区間における権限代行手続きの流れ

出典：令和 7 年 7 月 31 日事務連絡直轄啓開の 24 条承認特例から直轄権限代行への移行手続きについて

### 5.3.3 管理区分を超えた道路啓開にかかる費用負担

道路法第 24 条承認の特例による道路啓開に要した費用の負担は、道路法第 49 条に基づき、本来の道路管理者が負担する。

また、国が道路法第 17 条第 7 項又は第 48 条の 19 第 1 項に基づく権限代行により道路啓開を実施した場合の費用については、道路法第 53 条に基づき、まず国が全額を負担し、その後、本来の管理者が道路法第 50 条第 5 項及び第 51 条第 3 項に基づき、要した費用を国庫へ納付することとする。

### 5.4 道路啓開を実施する建設業者等との調整

道路啓開作業は、一般社団法人日本建設業連合会九州支部や一般社団法人日本道路建設業協会九州支部等と、九州地方整備局出先事務所においては建設業者等と「災害時における災害応急対策業務の支援に関する協定」を締結し応援体制を構築し、各県で建設企業の被災（出勤不可）等の状況が発生した場合等において、道路啓開活動を実施する。

迅速な道路啓開実施のため、各道路管理者は平時から道路維持業者や建設業協会等と連携し、災害協定により、啓開路線・区間ごと又は地域エリアごとに担当する建設業者の実施範囲をあらかじめ定めておくことが重要である。

表 17 道路啓開の担当

道路啓開担当機関	道路啓開を担う建設企業等	
九州地方整備局	直轄国道	通年で実施している道路維持工事等の企業
	直轄啓開予定道路	国の災害協定に基づく建設業団体（各県建設業協会等）
西日本高速道路（株）	災害時における災害応急復旧業務に関する協定書に基づく建設企業 通年で実施している道路維持工事等の企業	
各県	各県建設業協会等との災害協定に基づく土木事務所等管内ごとの建設企業 ※直轄権限代行による復旧工事区間は、 九州地方整備局が被災状況確認等を実施	
市町村	災害時の協定に基づく建設業団体	

## 6. 資機材の備蓄・調達

道路啓開に必要な資機材については、図 33 に示すとおり、啓開候補路線において想定される被災分類ごとに被災量（被災箇所数）を設定した上で、必要な資機材量を算出し、備蓄量と比較する。

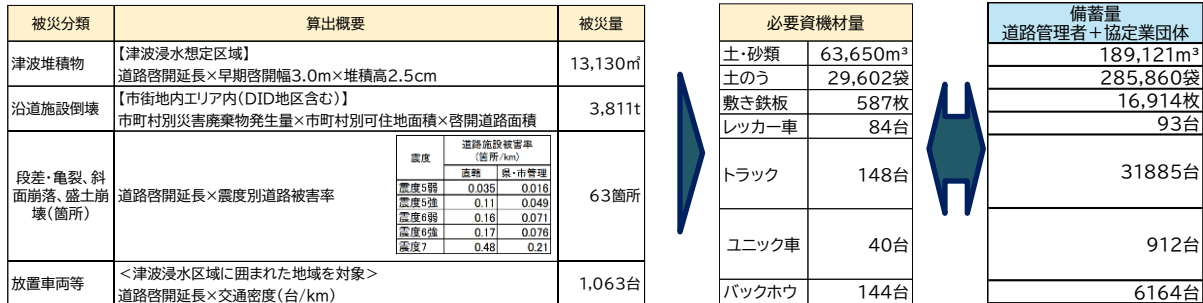


図 33 必要資機材の算定フロー

### 6.1 資機材の必要量の算出

震災後、迅速に道路啓開により 5m 幅を確保するため、事前に必要な資機材量を確保し、班体制を設定して道路啓開作業を行うことが重要である。

#### 6.1.1 被害想定

道路啓開計画にあたっての基礎情報として、まず想定される被災状況を可能な限り具体的に想定することが必要である。そこで、内閣府中央防災会議並びに各県算出の被害規模をもとに、被害の種別ごとに各種条件を設定し、発生する道路被害を想定する。なお、緊急輸送ルートに設定されている高速自動車国道（以下「高速道路」）、国管理国道（以下「直轄国道」）及び県、政令市が管理する国道（以下「補助国道」）における被害想定を以下に示す。本計画における被災の想定は、あくまで一定の仮定に基づくものであり、各道路管理者において被災リスクの想定、把握を事前に行い、実際の被災は、地震の規模や時間帯、交通状況によって異なる場合があることに留意が必要である。また、場合によっては複合的災害が発生するおそれもあるため、発災時には臨機応変に対応することが必要である。

#### (1) 道路本体（橋梁部）

高速道路（国、NEXCO 管理）、直轄国道及び補助国道の橋梁は、落橋や倒壊等の甚大な災害を防止する耐震化対策をおおむね完了しており、甚大な被害の発生は限定的であると想定されるが、建設年数が比較的古く、耐震化対策未実施の橋梁については、地震の揺れによる支承部からの逸脱や液状化による橋台背面の段差を想定する。



図 34 九州内における耐震補強状況

## (2) 道路本体（土工部）

### 1) 切土法面

地震時に切土法面で発生が予測される被害としては、表層崩壊、岩盤崩壊、落石、地すべり等の現象により道路本体に土砂・土石が崩落する場合が考えられる。規模の程度は様々であり、特に地すべりに関しては道路面も移動土塊の中に含まれる大規模なものも想定される。

道路啓開の対象としては、迅速性が要求されるため大規模な作業を伴う被災が発生した場合は別ルートを選定することとなることから、道路面上に崩落した土砂を取除く程度の作業を想定する。

### 2) 盛土法面

盛土の一部には道路構造物が含まれることが一般的であり、盛土法面の崩壊に伴い道路構造物の消失を再築することが必要となる。盛土法面の災害脆弱箇所については、令和 6 年能登半島地震において集水地形上に構築された盛土を含む区間の被災が多く確認されているため、道路の重要度なども考慮しつつ、計画的に必要な補強等の対策を講じるなど、早急な対応が求められる。

道路啓開の対象としては、迅速性が要求されるため大規模な作業を伴う被災は別ルートを選定することとなることから、崩壊の規模が比較的小さく緊急盛土による道路機能回復程度の作業を想定する。

## (3) 沿道施設

### 沿道家屋等の倒壊

緊急輸送ルートのうち被災地内ルート以外については、地震、津波の影響は小さく、被害は比較的に少ないと想定される。

被災地内ルート沿線において、地震、津波によるガレキ等の散乱が想定される。なお、沿道建物の倒壊、ガラスや看板等の落下物などについては大部分が歩道や路側の範囲で収まると想定される（東日本大震災の実績）。津波被害については、広範囲に渡る木造家屋やガレキ等の堆積による通行不可が想定される。

【被災地内ルートでの津波浸水区間におけるガレキ量の算定】

・被害規模は、各県が公表している被害想定結果を活用する。

<災害廃棄物等のガレキ量の算定方法>

ガレキ量 (t) = 災害廃棄物 (t) + 津波堆積物 (t)

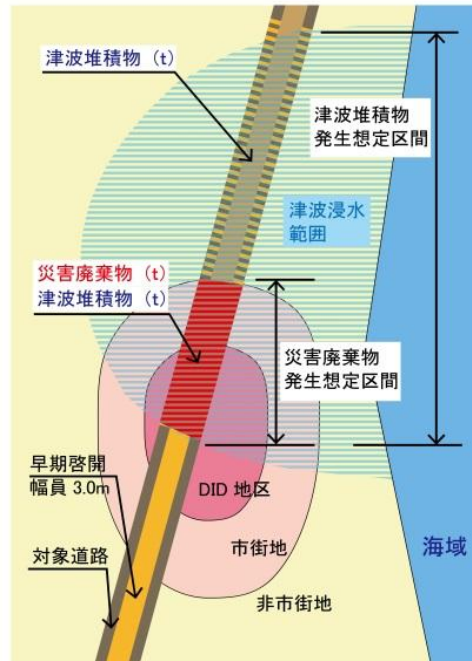


図 35 災害廃棄物の発生イメージ

1) 災害廃棄物

- ・各県が公表している市町村単位での災害廃棄物を基に、対象道路上に堆積する災害廃棄物等のガレキ量を算定
- ・災害廃棄物等のガレキ発生量は各市町村の市街地エリア内 (DID 地区を含む) で発生すると想定
- ・災害廃棄物等のガレキ発生量は、各県の被害想定 (建物被害棟数)、災害廃棄物発生原単位<sup>※1</sup>、及び各県の可住地面積<sup>※2</sup>を考慮したもの
  - ※1 災害廃棄物等の発生量の推計 (環境省災害廃棄物対策情報サイト)
  - ※2 社会生活統計指標—都道府県の指標—2016 (総務省統計局)
- ・対象道路の早期啓開幅員 3.0m (1 車線当たり) に堆積するガレキ量を算定。

2) 津波堆積物

- ・各県が公表している津波浸水想定範囲内の対象道路を抽出し、早期啓開幅員 3.0m (1 車線当たり) に堆積高 2.5cm<sup>\*</sup>が堆積するとして算定。
  - ※東日本大震災における津波堆積物の堆積高 2.5cm～4cm より

#### (4) 路上車両

被災地内ルート上の津波浸水区間における路上車両は、以下のように想定する。

- 発災時の路上車両数：通常（ピーク）時の交通量  
…R3 全国道路・街路交通情勢調査のピーク時交通量と混雑時の速度から交通密度を算出し、区間延長を掛け合わせるにより算出

$$\text{路上車両台数(台)} = \frac{\text{ピーク時間交通量(台/h)}}{\text{混雑時平均旅行速度(km/h)}} \times \text{区間延長(km)}$$

- 発災後の車両の割合：関東地方整備局想定割合より  
…立ち往生車両（6割）、放置車両（3割）、その他※（1割）  
※その他：被災して移動不能となった車両など
- 津波浸水区間に挟まれた迂回路が存在しない区間で算定する。

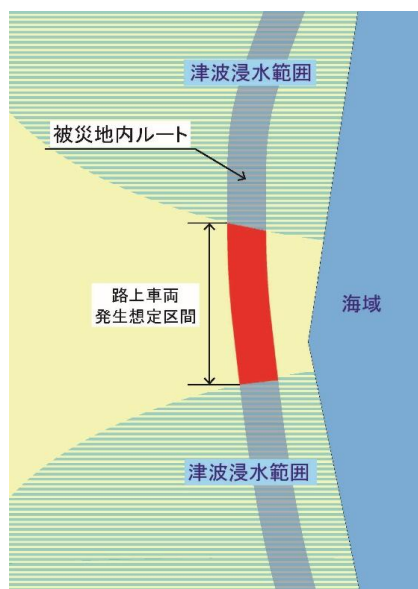


図 36 津波浸水区間に挟まれた迂回路が存在しない区間のイメージ

#### (5) 通信の途絶

地震、津波発生に伴い一般電話並びに携帯電話等、通信の途絶が想定される。

以上の被害想定を踏まえ、①津波堆積物②段差・亀裂、斜面崩落、盛土崩壊③沿道施設倒壊による災害廃棄物④放置車両（立ち往生車両及び放置車両（その他含む））の被災想定量は以下のとおりである。

表 18 被災量

	津波堆積物 (m <sup>3</sup> )	段差・亀裂、斜面崩落、盛土崩壊 (箇所)	沿道施設倒壊による災害廃棄物 (t)	放置車両 (台)
啓開路線	13,130	63	3,811	1,063

### 6.1.2 被災想定に対する必要資機材量

6.1.1 (1) ～6.1.1 (5) に示す被害の想定を踏まえ、効率的かつ迅速な道路啓開作業を行うため、優先的に啓開を行う路線・区間において必要となる資機材量を事前に算出する。また、啓開完了までの目標時間を踏まえ、同時に作業を実施するパーティ数を設定し、それに対応した機材（建設機械等）の必要量を算出する。

#### (1) 津波堆積物、沿道施設倒壊によるガレキの啓開作業

津波堆積物及び沿道施設倒壊によるガレキ除去は、日施工量を 260m<sup>3</sup> とし※、発生量に対する必要班数を算出する。

※「中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策分科会 中部版「くしの歯作戦」（令和 7 年 3 月改訂版）」を踏まえて設定

#### (2) 段差・亀裂の啓開作業

段差等の啓開作業は、日施工量を 10 箇所とし※、被災量に対する必要班数を算出する。

※段差・亀裂は、「中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策分科会 中部版「くしの歯作戦」（令和 7 年 3 月改訂版）」と、能登半島地震での経験を踏まえ北陸地方整備局で設定

#### (3) 斜面崩落の啓開作業

斜面崩落の啓開作業は、1 箇所あたりの被災規模を 10m、日施工量を 13m とし※、被災量に対する必要班数を算出する。

※「中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策分科会 中部版「くしの歯作戦」（令和 7 年 3 月改訂版）」を踏まえて設定

#### (4) 盛土崩壊の啓開作業

盛土崩壊の啓開作業は、崩壊高 5 m のとき、日施工量 0.3 箇所、崩壊高 3 m のとき、日施工量 1.3 箇所とし※、被災量に対する必要班数を算出する。

※「中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策分科会 中部版「くしの歯作戦」（令和 7 年 3 月改訂版）」を踏まえて設定

(5) 放置車両等の啓開作業

放置車両等の移動については、状態により対応に要する時間を設定し※、発生量に対する必要班数を算出する。

※ 第2回道路啓開時における路上車両移動技術研究会資料（H28.6）を踏まえて設定

表 19 主な必要資機材と作業能力

被災想定	必要機材	日作業能力
津波堆積物及び沿道施設倒壊による被害	・バックホウ 1 台 ・作業員 2 名/班	260m <sup>3</sup> /日
段差・亀裂	・ブルドーザ 1 台 ・作業員 4 名/班	10 箇所/日
斜面倒壊	・大型どこのう 3 袋/m ・バックホウ 2 台 ・作業員 4 人/班	13m/日
盛土崩壊 [崩壊高 5m]	・ブルドーザ 1 台 ・バックホウ 1 台 ・作業員 9 人/班	0.3 箇所/日
盛土崩壊 [崩壊高 3m]	・ブルドーザ 1 台 ・バックホウ 1 台 ・作業員 9 人/班	1.3 箇所/日
放置車両	・レッカー車 1 台 ・作業員 2 名/班	立ち往生 1 分/台 放置車両 大型 20 分/台、小型 3 分/台 その他 大型 30 分/台、小型 6 分/台

前述の表 18 の被災量に対し、表 19 の作業能力を踏まえて各県ごとに必要資機材を算出した結果を表 20 に示す。九州管内で被害想定に基づく必要な資機材量を備蓄量が上回っている。また、レッカー車については被災県（大分県・宮崎県・鹿児島県）における備蓄量が必要量を下回るため、広域調達が必要であるが、広域支援県内には、十分な備蓄があり、現状では資機材に不足はない。

表 20 必要資機材と備蓄量

		72 時間以内の道路啓開に必要な量			備蓄資機材		
		合計	被災県	広域支援	合計	被災県	広域支援
資材	土・砂類	63,650	63,226	424	189,121	162,832	26,290
	土のう	29,602	29,577	25	285,860	217,742	68,118
	敷鉄板	587	587	0	16,914	5,858	11,056
機材	レッカー車	84	84	0	93	2	91
	トラック	148	146	2	31,885	4,348	27,537
	ユニック車	40	40	0	912	691	221
	バックホウ	144	142	2	6,164	5,327	837

※被災県：大分県、宮崎県、鹿児島県 広域支援：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県

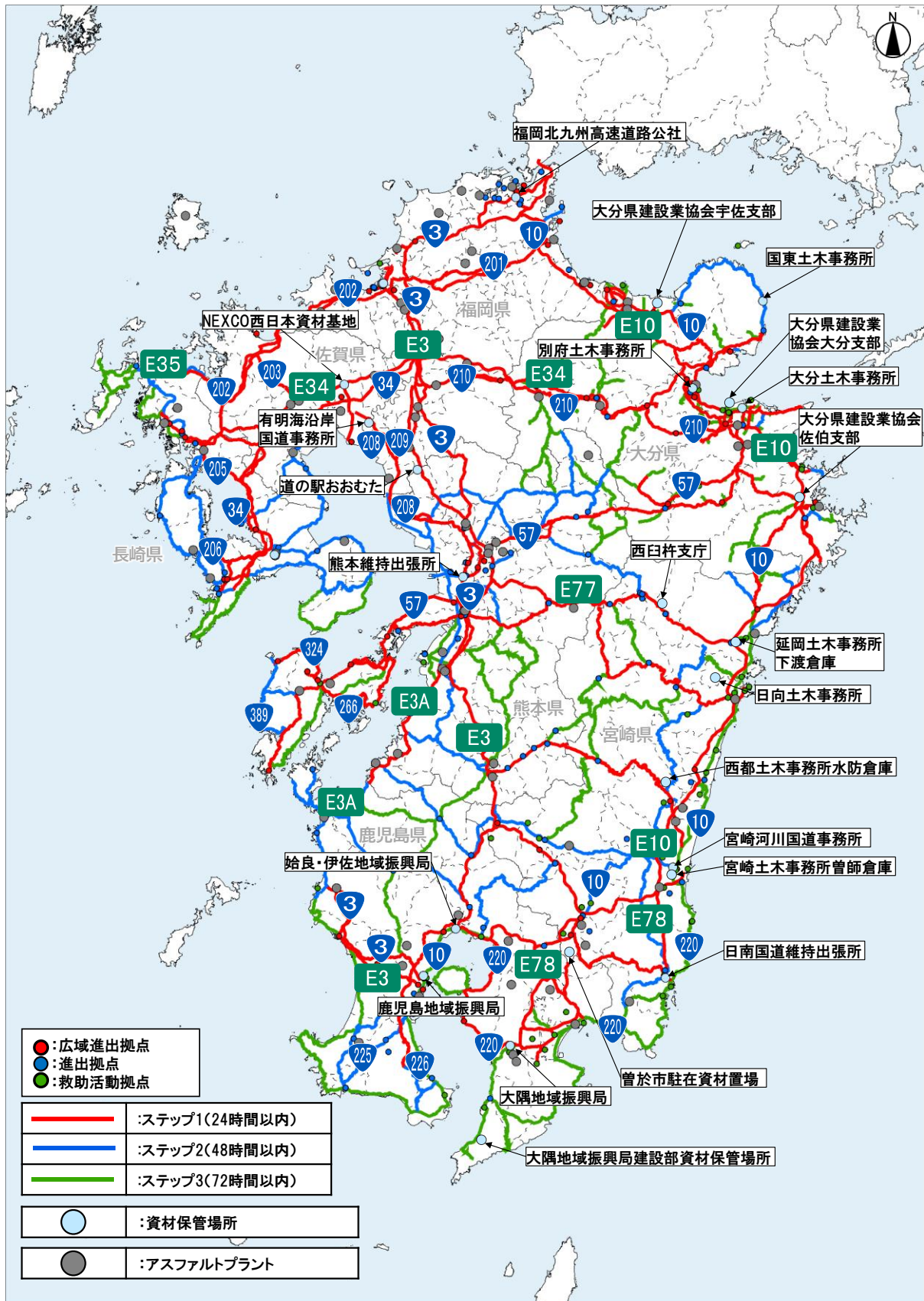


図 37 資材保管場所・アスファルトプラント位置図

---

### <アスファルト合材に係る備え>

令和6年1月1日に発生した能登半島地震においては、主要なアスファルトプラントが被災し、アスファルト合材の生産が困難となった。このため、現場では砂利による簡易的な復旧や常温合材の活用など、工夫を重ねながら道路の啓開・応急復旧を進めた。こうした経験を踏まえ、道路の啓開や復旧を迅速に行うため、常温合材等の資材の備蓄状況を把握するとともに、アスファルトプラントの位置を関係者間で共有する。また、アスファルトプラント等が被災した場合でも合材等の広域運搬が可能となる技術の普及促進や、新技術の開発にも積極的に取り組む。

さらに、能登半島地震では保安資機材の確保・提供を行い、被災施設の二次被害防止や道路利用者の安全確保に寄与した。これら資材の備蓄状況についても整理し、関係者間で共有する。

## 6.2 不足量の対応（調達）

資機材の備蓄・調達に関しては、道路管理者が保有する資機材に加え、災害協定を締結する建設業者等が平時より保有する資機材の備蓄量を把握し、算出した必要量との差分から不足量を確認しておく必要がある。不足が生じる場合は、レンタル・リース業者等との協定の活用や他地域からの受援を含めて調達方法をあらかじめ検討し、それでも対応できない場合には道路管理者による調達を計画するものとする。

## 6.3 備蓄量の確認と見直し

資機材の備蓄量については、災害協定を締結した建設業者等の備蓄状況を年1回確認するとともに、大きな増減がある場合は随時報告を受けるなど、計画的な管理を行う。併せて、備蓄場所と数量を地図上に整理しておくことが望ましい。

また、大量のガレキや放置車両、法面崩壊に伴う土砂の発生が想定されることから、搬出先となる仮置き場の候補地を平時から関係者間で共有し設定しておく。また、啓開活動では多数の重機を使用することから、民間給油施設だけでなく、公的機関も含めた確実な燃料調達体制を整備する必要がある。

## 6.4 想定を超えた状況への対応

災害発生時に想定を超える資機材が必要となった場合には、他の道路管理者などの関係機関からの支援を検討し、九州圏域全体で資材を融通する。それでも不足する場合には、道路管理者による調達や、九州圏域以外の他地域からの受援について調整を行う。

なお、資材の十分な調達や供給が困難となることも想定されるため、現場で発生した土砂等の流用や、代替可能な材料を用いた応急復旧など、柔軟な対応を行う。

## 6.5 その他

### 6.5.1 仮置き場の確保

災害時の道路啓開においては、ガレキや放置車両、法面崩壊に伴う大量の土砂等の発生が想定されることから、啓開作業を円滑に進めるため、あらかじめ搬出可能な仮置き場の候補地を設定する。

なお、建設業者等の備蓄量に大きな増減が生じた場合には、随時報告を受け、同様に関係者間で共有する

### 6.5.2 燃料調達体制

道路啓開や応急復旧作業に使用する重機や災害対策機器の運転、さらに被災地への民生的支援のためには、大量の燃料確保が不可欠である。このため、あらゆる方面からの調達を強力に推進する体制の構築が必要である。

道路啓開活動に必要なとなる建設機械等の燃料確保については、石油連盟や全国石油商業組合連合会等と輸送方法、供給箇所等について事前調整や協定を締結するなどし、供給を確保するものとする。九州地方整備局においては「災害時における石油類燃料の供給・運搬に関する協定書」を締結している。

道路啓開および災害復旧・支援活動を円滑に実施するため、被災状況を関係者間で共有し、燃料調達体制を確保する。

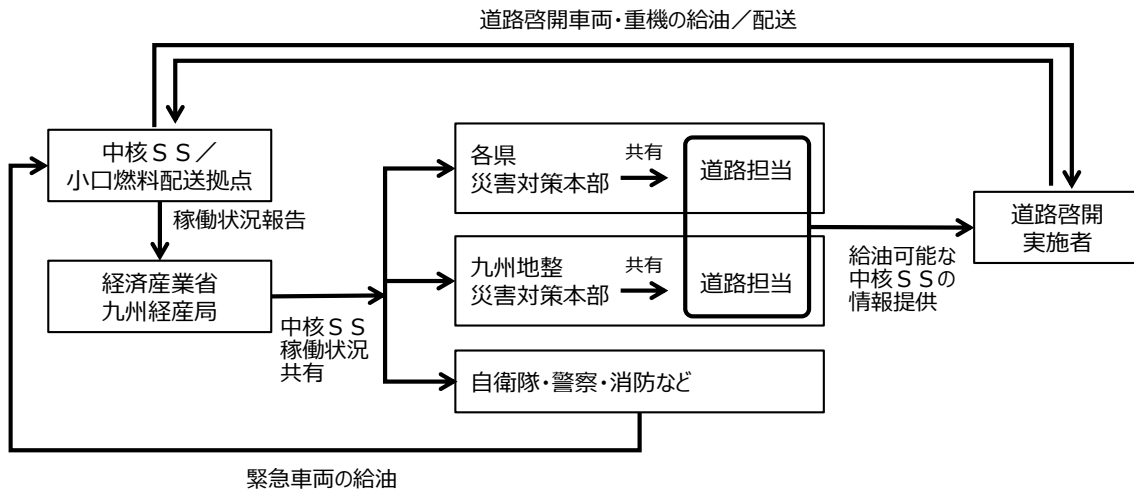


図 38 災害時の中核 SS を利用した燃料調達体制

## 7. 実践的な訓練

本計画の実効性を高めるため、実践的な訓練を通じ、道路啓開に従事する者が地震発生後に何をどのタイミングで何に留意して行うかといった具体的な行動について習熟しておくことは非常に重要である。従って、平時から南海トラフ地震の発生を想定した実働訓練・情報伝達訓練等の各種訓練を関係機関（国、地方公共団体、民間企業）の連携・協力のもとに定期的実施し、平時から防災関係機関等との横断的連携強化を図ることで、現場対応力の向上を図る。また、訓練の実施を通じて得られた知見や課題等を踏まえ、本計画及び訓練の内容・方法について必要な見直しを行う。

道路啓開の円滑な実施のため、九州道路啓開計画に基づき、実践的な内容を盛り込んだ訓練を計画的に実施することが必要である。九州地方整備局をはじめ関係機関においては、訓練メニューを適宜組み合わせる訓練計画を作成し、年1回以上実践訓練を実施する。各県においても、同様に訓練を実施することが望ましい。また、訓練にあたっては、道路管理者のみならず、関係機関（自衛隊、警察、消防、災害協定企業、ライフライン事業者等）の参加を調整し、実際の災害時を想定した連携体制を確認する。なお、道路啓開計画に基づく訓練に要する費用については、道路管理者の負担を基本とする。

また、災害対策基本法の改正により、緊急通行車両の通行を確保するため、車両等について道路管理者が自ら移動等の措置を実施することができることとなった。これを踏まえ、定期的な訓練やホイールローダー等による車両撤去など新たな手法への重点的・技術的訓練等を通じ、障害物の迅速な撤去についても技能の習熟を図る。

表 21 訓練メニュー

1. 初動対応訓練	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 孤立情報の収集と優先啓開ルート検討</li><li>・ ライフラインの被災状況を踏まえた優先啓開ルート検討</li><li>・ 衛星画像、ドローン、自転車等を活用した被災地調査</li></ul>
2. 資機材搬入 道路啓開訓練	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 災害協定企業等関係者が連携した土砂・ガレキ・倒木の撤去訓練</li><li>・ 空路・海路を活用した重機搬入・被災地アクセス訓練</li><li>・ 自衛隊と連携した土砂・ガレキ撤去訓練</li><li>・ 電力会社と連携した電柱等撤去訓練</li><li>・ 放置車両等の移動訓練</li></ul>
3. 連絡体制確認訓練	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 関係機関との被災状況、道路啓開情報の情報伝達訓練</li><li>・ 24条承認の特例の実施に関する連絡調整</li></ul>
4. 通信手段確保 デジタル活用訓練	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 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）</li><li>・ 災害情報共有システム等を活用した情報共有訓練</li></ul>

表 22 訓練年次計画案

	項目	初年度	2年目	3年目	4年目	5年目
初動対応	孤立情報の収集と優先啓開ルート検討		●		●	
	ライフラインの被災状況を踏まえた優先啓開ルート検討			●		
	ドローン等を活用した被災地調査	●		●		●
資機材搬入 道路啓開	災害協定企業等関係者が連携した土砂・ガレキ・倒木の撤去訓練	●			●	
	空路・海路を活用した重機搬入・被災地アクセス訓練		●			
	自衛隊と連携した土砂・ガレキ撤去訓練				●	
	電力会社と連携した電柱等撤去訓練			●		
	放置車両等の移動訓練	●		●		●
連絡体制 確認	関係機関との被災状況、道路啓開情報の情報伝達訓練	●	●	●	●	●
	24条承認の特例の実施に関する連絡調整	●			●	
通信手段 確保等	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）		●		●	
	災害情報共有システム等を活用した情報共有訓練	●	●	●	●	●



ホイールローダーによる車両移動



ホイールローダーによる車両移動  
(アタッチメント装着)



遠隔操作によるガレキ等撤去



占有者（電力会社）によるケーブル敷設

図 39 九州地方整備局等の防災実動訓練

## 8. 情報収集・伝達

迅速な道路啓開及びその後の緊急輸送ルートの確保にあたっては、各道路管理者・関係機関が適切に連携し、機動的に対応することが必要となる。このため、各機関が適切な役割分担の下、関係機関との情報共有を密にしつつ、一体的な協力及び連携体制を構築して取り組むとともに、災害対応の検証等を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行い、平時から意見交換や訓練や研修などを通じて密接な関係を築いておくことが重要である。

道路管理者及び関係機関における情報収集・伝達の体制については、図 40 に示す情報連絡体制・系統図に基づき運用するものとする。なお、各機関の連絡先については、別途一覧として整理し、関係者間で共有する。

### 8.1 孤立集落に関する情報収集

災害発生後において、道路啓開を優先的に実施する路線・区間を調整するにあたっては、孤立集落の発生状況に関する情報が極めて重要となる。このため、情報連絡体制・系統図（図 40）に基づき、地方公共団体、警察、消防、自衛隊等の関係機関と連携し、孤立集落に関する情報の収集及び共有を行うものとする。

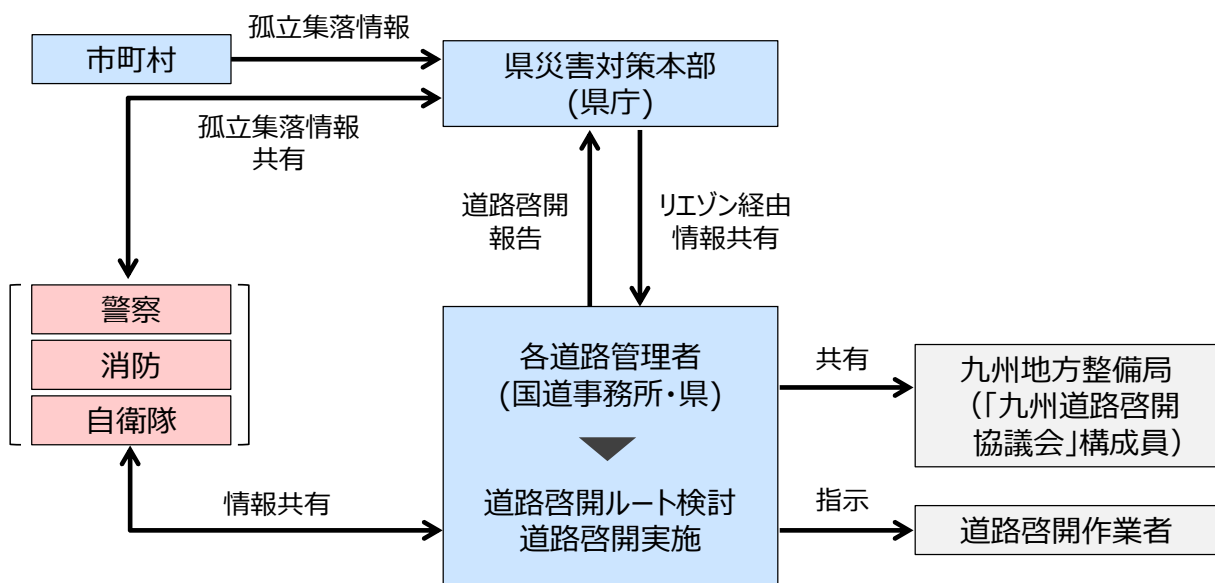


図 40 孤立集落の情報収集・連絡体制

## 8.2 ライフラインや公共交通に関する被害情報収集

電気、ガス、上下水道等のライフラインや公共交通に関する被害情報については、図 41 に示す関係機関により収集し、これらの情報を関係者間で共有することで、道路啓開路線・区間の調整に活用するものとする。なお、ライフライン及び公共交通に関する対応については、道路啓開計画協議会とは別に、発災後の対応調整を行うための会議体を平時から整備しておくことが重要である。

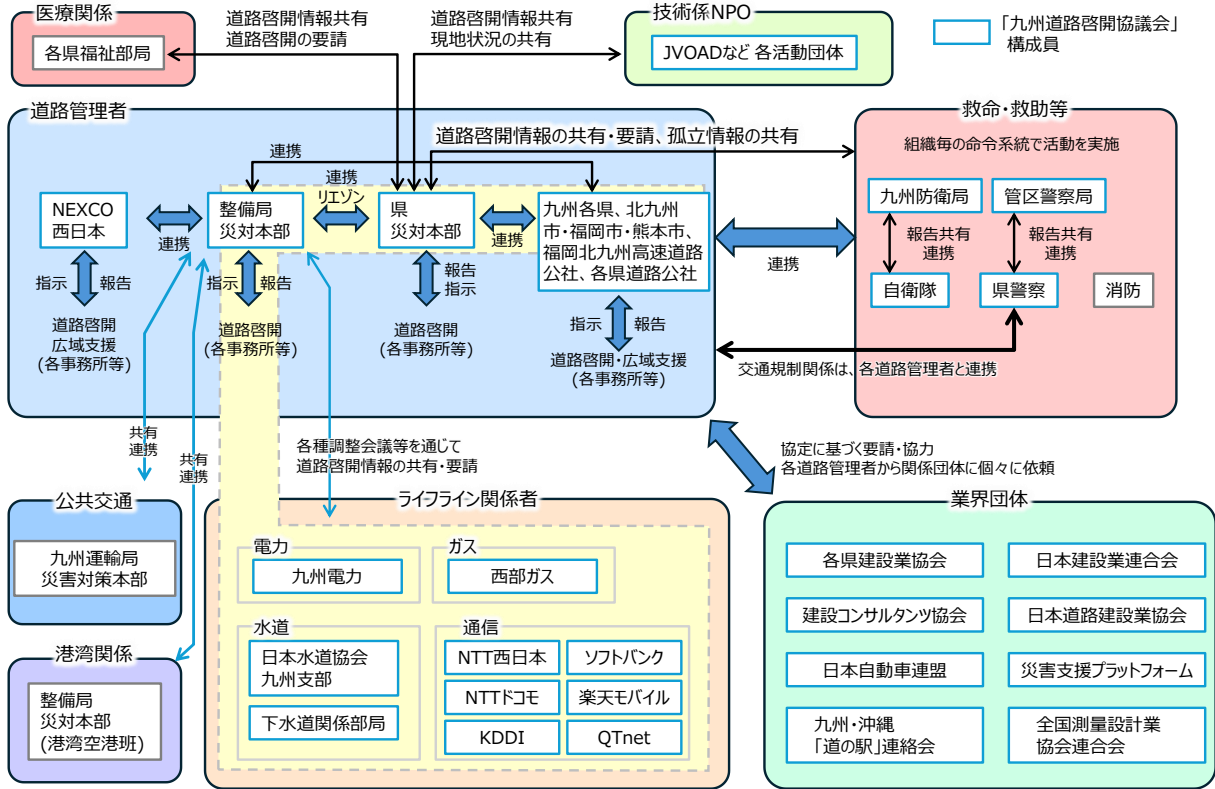


図 41 関係機関との情報伝達・体制系統図（再掲）

表 23 インフラの災害復旧に係る連絡調整会議

連絡会議	構成員
災害時における電力・通信の復旧に向けた九州地区連絡調整会議	経済産業省九州産業保安監督部、 総務省九州総合通信局防災対策推進室・情報通信部、 九州地方整備局道路部
九州地方整備局と九州電力株式会社及び九州電力送配電株式会社との災害時の相互に協力に関する協定	九州電力株式会社、 九州電力送配電株式会社、 九州地方整備局
上下水道の災害復旧にかかる連絡調整会議	国土交通省 九州地方整備局 河川部 日本水道協会九州支部、下水道関係部局

### 8.3 現地情報連絡班（リエゾン）の派遣

九州地方整備局と地方公共団体相互の情報共有及び TEC-FORCE や災害対策車両等の派遣、支援要請の調整を行うことを派遣目的とし、九州地方整備局は発災後速やかに現地情報連絡班（リエゾン）を各県、政令市、市町村等へ派遣するなど、情報共有を図るものとする。

設置場所は派遣先地方公共団体の災害対策本部を原則とする。体制については2人1組（事務所課長級＋事務所係長級）を基本とするが、特に重要な事象については事務所副所長級を派遣するなど臨機応変に対応する。

なお、発災直後においては、緊急的に地方公共団体等の情報を収集する必要があることから、地方公共団体の要請を待たずに、表 24 に示す派遣先地方公共団体の近隣事務所より派遣することを基本とし、1両日中に表 25 に示す事務所より交代要員の確保及び派遣を行うものとする。

表 24 発災直後のリエゾン派遣先及び派遣担当事務所

福岡県		大分県		宮崎県		鹿児島県	
派遣先	派遣事務所	派遣先	派遣事務所	派遣先	派遣事務所	派遣先	派遣事務所
福岡県庁	福岡	大分県庁	大分	宮崎県庁	宮崎	鹿児島県庁	鹿国
北九州市	北国	中津市	山国	延岡市	延岡	志布志市	志港
苅田町	苅港	宇佐市	山国	門川町	延岡	大崎町	大隅
行橋市	北国	豊後高田市	山国	日向市（震度7）	延岡	東串良町	大隅
築上町	北国	姫島村	大分	木城町（震度7）	宮崎	肝付町	大隅
豊前市	北国	国東市	大分	都農町（震度7）	宮崎	南大隅町	大隅
吉富町	北国	杵築市	大分	川南町（震度7）	宮崎		
		日出町	大分	西都市（震度7）	宮崎		
		別府市	別港	高鍋町（震度7）	宮崎		
		大分市	大分	新富町（震度7）	宮崎		
		臼杵市	佐伯	宮崎市（震度7）	宮崎（1名）		
		津久見市	佐伯		宮港（1名）		
		佐伯市	佐伯	日南市	宮崎		
				串間市	宮崎		

表 25 リエゾン交代要員派遣担当事務所

派遣先事務所		派遣先事務所		派遣先事務所		派遣先事務所	
福岡県庁	福国	大分県庁	本局	宮崎県庁	本局	鹿児島県庁	本局
北九州市	遠賀	中津市	北国	延岡市	熊本	志布志市	川内
苅田町	北港	宇佐市	筑後	門川町	熊本	大崎町	鹿国
行橋市	福国	豊後高田市	筑後	日向市(震度7)	熊本	東串良町	鹿国
築上町	福国	姫島村	博港	木城町(震度7)	熊本	肝付町	鹿港
豊前市	北国	国東市	菊池	都農町(震度7)	立野	南大隅町	鹿営
吉富町	北国	杵築市	菊池	川南町(震度7)	立野		
		日出町	熊営	西都市(震度7)	八代		
		別府市	筑後	高鍋町(震度7)	八代		
		大分市	本局	新富町(震度7)	八代		
		臼杵市	佐国	宮崎市(震度7)	本局		
		津久見市	佐国	日南市	川辺		
		佐伯市	本局	串間市	川辺		

※上記の事務所で対応が困難な場合、上記事務所間での応援のほか、下記事務所より応援するものとする。

- ①福岡県：本局、遠賀、福国、有国、九メ、佐国、佐河、北港、博港
- ②大分県：本局、筑後、阿蘇、菊池、福国、有国、佐国、佐河、熊営、博港
- ③宮崎県：本局、熊本、立野、阿蘇、八代、八復、川辺、熊港
- ④鹿児島県：本局、川内、鹿国、鹿港、鹿営

#### 8.4 道路管理者・関係機関の連携

九州地方整備局および各県の災害対策本部は、緊急輸送ルートの通行可否情報、被災による通行不能区間に対する迂回ルート等の情報を防災関係機関と共有する。また、必要に応じて、交通の早期確保に関する調整を行う。

県警察は警察庁と連携して広域交通管制システムを活用し、九州地方整備局は災害通行実績データシステムによって官民ビッグデータを活用する。相互に連携を図りつつ、緊急輸送ルート等の通行可否情報、被災による通行不能区間に対する迂回ルート等の情報を緊急災害対策本部に提供する。

道路管理者と関係機関は連携し、自衛隊・警察・消防の情報が集約されると想定される各県・政令市の災害対策本部と九州地方整備局との密な情報共有や必要な調整を図るとともに、現場(道路啓開作業)レベルにおいても被災状況や啓開ルートに関する情報共有や必要な調整を図るものとする。

また、建設業協会の会員においては、災害協定等に基づき出動した場合、協定書に記載された指示者から道路啓開調査・作業等の指示を受けるものとし、情報共有を図る。

---

## 8.5 情報伝達の手段

メールや電話、FAX での伝達を基本とするが、通信状況によりこれらの使用が困難な場合なども考えられる。このような場合には九州地方整備局、各県等と相互に繋がっているマイクロ回線の活用や災害時に対応可能な衛星携帯を使用する。

## 8.6 国民に対する広報の実施

地震発災後においては道路の通行可能区間（通行止め状況）や道路啓開状況（通行可能となる見通し）等に対し、広く国民に情報提供することが重要であることから各道路管理者においては管理する路線について以下の方法（ツール）等によって周知を行う。

- ・道路情報板による情報提供
- ・日本道路交通情報センター（ラジオ等）を活用した情報提供
- ・ホームページ、記者発表
- ・SNS 等
- ・立て看板 等

従って、地震発災後に直ちに上記の方法を含めた広報ができるよう、あらかじめ情報提供内容や掲示などの周知方法について準備しておく。

---

## 9. その他

### 9.1 九州道路啓開協議会

九州道路啓開協議会は、九州地方（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県）における、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 22 条の 3 に定める道路啓開計画を策定し、関係機関の連携・協力により、大規模災害時において、道路啓開の実効性向上を目的とする組織である。

### 9.2 定期的な計画の見直し

道路啓開計画は、社会情勢や被災想定の変化を踏まえて継続的に更新する必要がある。したがって、概ね 5 年に 1 回を基本としつつ、各県の道路啓開計画の策定・更新状況等を考慮し、適宜見直しを行うものとする。なお、見直しにおいては、最新の被災想定、地域防災計画の改定内容、緊急輸送道路の整備状況、過去の災害における教訓等を総合的に反映し、必要な対応の充実を図るものとする。

### 9.3 「道の駅」の活用

道の駅の防災拠点としての活用を図るため、各「道の駅」の位置を地図上に整理するとともに、防災機能の現状等を整理した。

本計画では、東進作戦の道路啓開ルート上の道の駅を防災拠点として設定する。広域進出拠点は「道の駅豊前おこしかけ」、「道の駅うきは」、「道の駅みやま」、「道の駅させぼつくす 99」、「道の駅宇土マリーナ」、「道の駅有明」、「道の駅ゆふいん」、「道の駅おおの」、「道の駅北川はゆま」、「道の駅都城 NiQLL」、「道の駅たるみずはまびら」の 11 箇所を位置付ける。進出拠点は「道の駅鹿島」、「道の駅錦」、「道の駅たのうら」、「道の駅阿蘇」、「道の駅うき」、「道の駅あさじ」、「道の駅阿久根」、「道の駅川辺やすらぎの郷」、「道の駅いぶすき」、「道の駅すえよし」の 10 箇所を位置付ける。

今後、「道の駅錦」について、防災拠点自動車駐車場へ位置づける予定である。また、他の道の駅についても防災機能の強化に取り組む方針である。

具体には、関係機関との円滑な連絡体制構築のため、平時からコミュニケーションをとりながら BCP 計画策定を進めるとともに、策定後は防災訓練を実施する。加えて、トイレ非常用発電機の整備やハザードエリアに該当する場合の対策等を検討する。

なお、直轄啓開予定道路に隣接する「道の駅有明」は、道路区域外であるため、「道の駅」の駐車場の啓開に向けて、啓開に関する内容を記載した協定を道路管理者（国）と施設管理会社間で締結することとする。

「道の駅」については、防災機能強化の進捗状況や、新たな進出拠点等への位置付け有無を踏まえ、必要に応じて本計画を適宜見直す。

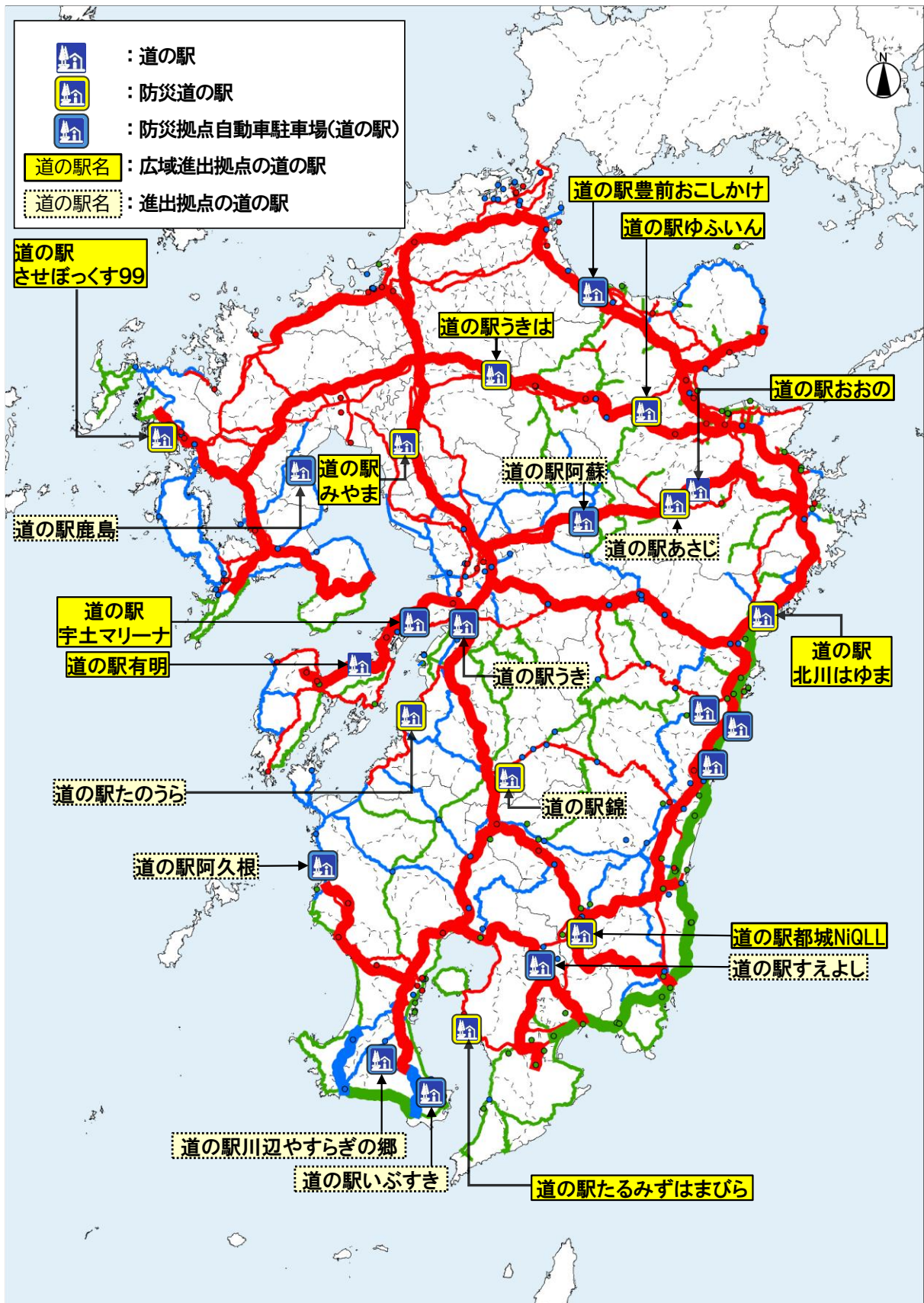


図 42 発災後の道路啓開時に活用可能な「道の駅」

表 26 「道の駅」の防災機能一覧

No.	拠点分類	基本諸元等							駐車場				防災上の課題・防災機能										
		施設名	県名	市町村名	整備形式	重点道の駅	防災道の駅	防災拠点 自動車駐車場	全体駐車場台数				危険区域の状況				場外離着陸場 (ヘリポート)	防災設備(トイレ)				防災備蓄	大規模災害 時の協定
									普通車	大型車(バス・トラック)	身障者用	駐車場面積 (㎡)	津波浸水 区域内	河川浸水 区域内	土砂災害等危険箇所 内(警戒区域・特別 警戒区域)	その他 危険区域		防災対応 の有無	耐震化等	仮設トイレ の有無	簡易トイレ、マ ンホールトイレ の有無		
1	広域進出拠点	道の駅豊前おこしかけ	福岡	豊前市	直轄一体型			●	86	10	6	4,410	×	×	×	高潮浸水 想定区域	×	●	●	×	●	●	●
2	広域進出拠点	道の駅うきは	福岡	うきは市	一体型	●	●	●	308	9	3	11,001	×	×	×	×	×	●	●	●	●	●	●
3	広域進出拠点	道の駅みやま	福岡	みやま市	地方一体型		●	●	215	12	5	10,507	×	●	×	×	×	×	●	●	●	●	×
4	進出拠点	道の駅鹿島	佐賀	鹿島市	地方一体型	●		●	205	11	4	16,098	●	×	警戒区域	×	×	●	×	×	●	●	●
5	広域進出拠点	道の駅させぼつくす99	長崎	佐世保市	地方一体型		●	●	82	8	2	4,700	×	×	×	×	×	●	●	×	●	●	●
6	進出拠点	道の駅 錦	熊本	錦町	地方一体型		●	予定	94	8	4	4,750	×	×	×	×	×	●	●	×	×	●	●
7	進出拠点	道の駅たのうら	熊本	芦北町	直轄一体型		●	●	93	20	5	6,000	×	●	×	高潮浸水 想定区域	×	●	●	×	●	●	×
8	広域進出拠点	道の駅宇土マリーナ	熊本	宇土市	直轄一体型			●	115	7	4	4,400	×	×	警戒区域	高潮浸水 区域内	×	×	●	×	×	×	×
9	進出拠点	道の駅阿蘇	熊本	阿蘇市	直轄一体型	●		●	139	15	4	9,800	×	×	×	×	×	●	●	×	●	●	●
10	進出拠点	道の駅うき	熊本	宇城市	直轄一体型			●	129	21	4	8,000	×	●	×	ため池の決壊	×	●	●	×	●	●	●
11	広域進出拠点	道の駅有明	熊本	天草市	地方単独型				89	1	3	7,500	×	×	×	×	×	×	●	×	×	×	×
12	進出拠点	道の駅あさじ	大分	豊後大野市	地方一体型		●	●	82	10	2	5,387	×	×	×	×	×	×	●	×	●	●	●
13	広域進出拠点	道の駅ゆふいん	大分	由布市	直轄一体型	●	●	●	90	14	3	9,200	×	×	×	×	×	×	●	×	●	●	●
14	広域進出拠点	道の駅おおの	大分	豊後大野市	地方単独型				80	2	7	5,031	×	×	警戒区域	×	×	×	●	×	×	×	●
15	広域進出拠点	道の駅 北川はゆま	宮崎	延岡市	一体型	●	●	●	108	23	3	11,547	×	×	×	×	×	●	●	×	●	●	●
16	広域進出拠点	道の駅都城NiQLL	宮崎	都城市	直轄一体型	●	●	●	194	18	7	11,772	×	×	×	×	×	●	●	×	●	●	●
17	進出拠点	道の駅阿久根	鹿児島	阿久根市	直轄一体型			●	65	9	2	4,220	×	×	警戒区域	×	×	×	●	×	●	●	×
18	進出拠点	道の駅川辺やすらぎの郷	鹿児島	南九州市	直轄一体型			●	118	3	4	6,200	×	×	×	×	×	●	●	×	×	●	●
19	進出拠点	道の駅いぶすき	鹿児島	指宿市	直轄一体型			●	58	6	4	2,885	×	×	×	×	×	×	●	×	●	●	×
20	進出拠点	道の駅すえよし	鹿児島	曾於市	直轄一体型			●	100	7	4	5,024	×	×	×	×	×	×	●	×	×	●	×
21	広域進出拠点	道の駅たるみずはまびら	鹿児島	垂水市	直轄一体型		●	●	192	9	4	10,788	×	×	×	×	×	●	●	●	●	●	●

広域進出拠点      進出拠点

## 9.4 道路啓開ルートのリスクの整理

道路啓開の実施にあたっては、道路の被災状況を的確に把握した上で作業を行うことが基本となる。しかしながら、南海トラフ地震のような広域かつ大規模な災害においては、地震の規模や震源、発災時刻、被害の程度等によって、発災直後に十分な道路啓開調査が実施できず、被災状況に関する情報が限定的となる場合も想定される。このため、発災後の初動対応を円滑に進める観点から、優先啓開候補路線における橋梁の耐震補強状況や、無電柱化状況、地方公共団体が指定する避難路等の沿道建築物等について、平時より道路啓開に係る潜在的なリスク情報を整理・共有しておくことが重要である。

本計画では、道路啓開ルートにおいて想定される主なリスクの種類を表 27 に整理するとともに、その分布状況を図 43 に示している。道路啓開の実施にあたっては、各緊急輸送ルートが有する道路構造や地形条件、沿道環境等を踏まえ、これらの潜在的リスクを考慮した上で対応を行う。

これらのリスク箇所・課題については、代替ルートの選定や補修の対象となる橋梁の選定等の、道路啓開ルートの選定や防災機能強化に向けた改善検討に活用するとともに、必要に応じて道路整備計画や地域防災計画等との整合を図りつつ、継続的に検討していくものとし、その進捗状況に応じて計画を適宜見直す。

表 27 リスクの種類・道路啓開への影響

リスク	道路ネットワークの課題 (道路啓開作業への影響)
浸水想定区域	前進不可、代替路を検討
橋梁の落橋	
橋梁の応急復旧の長期化	前進不可、代替路を検討 海路、空路を活用したアクセス 中長期的には仮橋設置
盛土・法面の崩壊	
倒壊電柱による道路閉塞	啓開作業の遅延、代替路を検討
沿道建物の倒壊	
液状化	

※今後、地方公共団体が避難路を指定

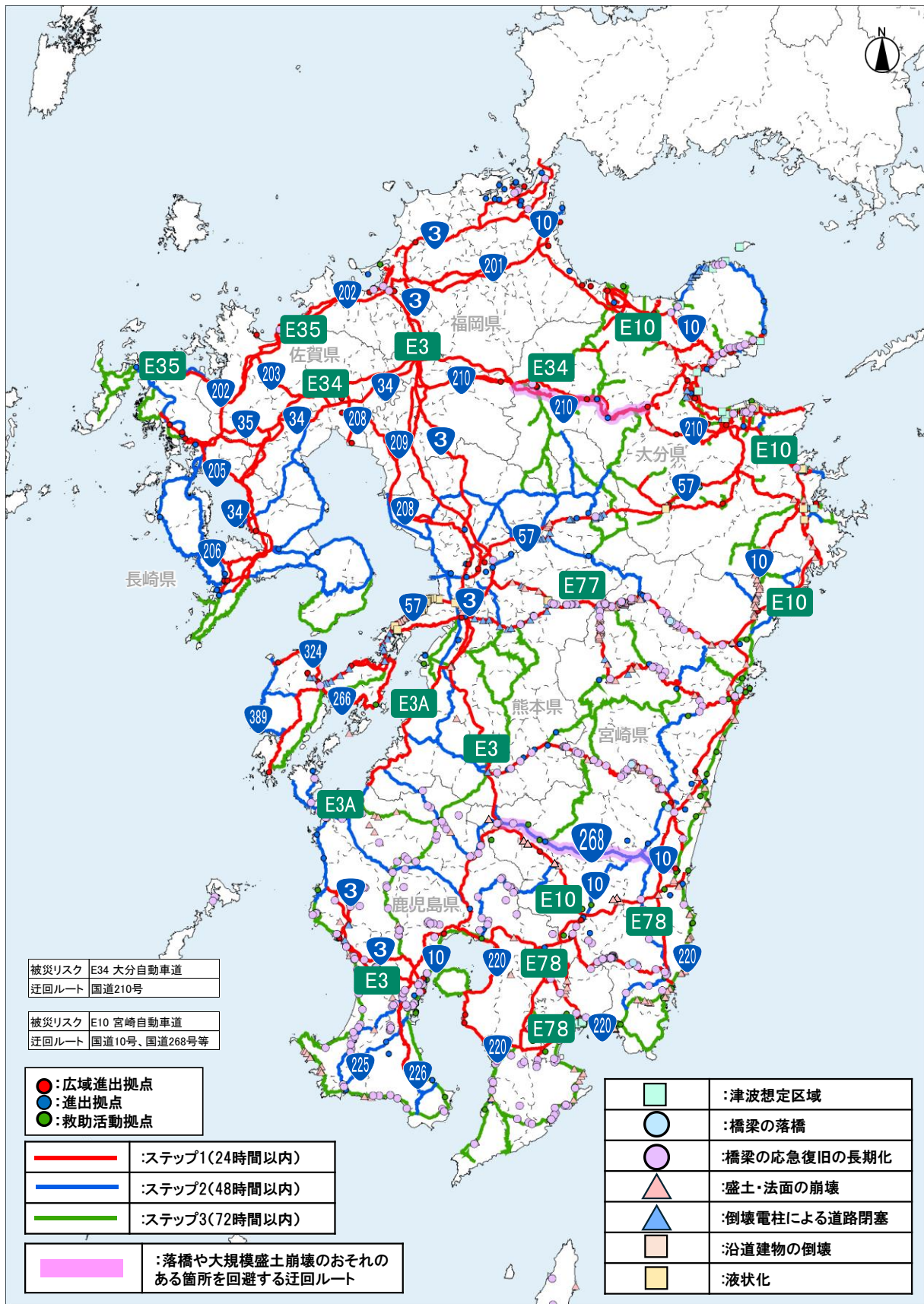


図 43 道路啓開ルートのリスク箇所

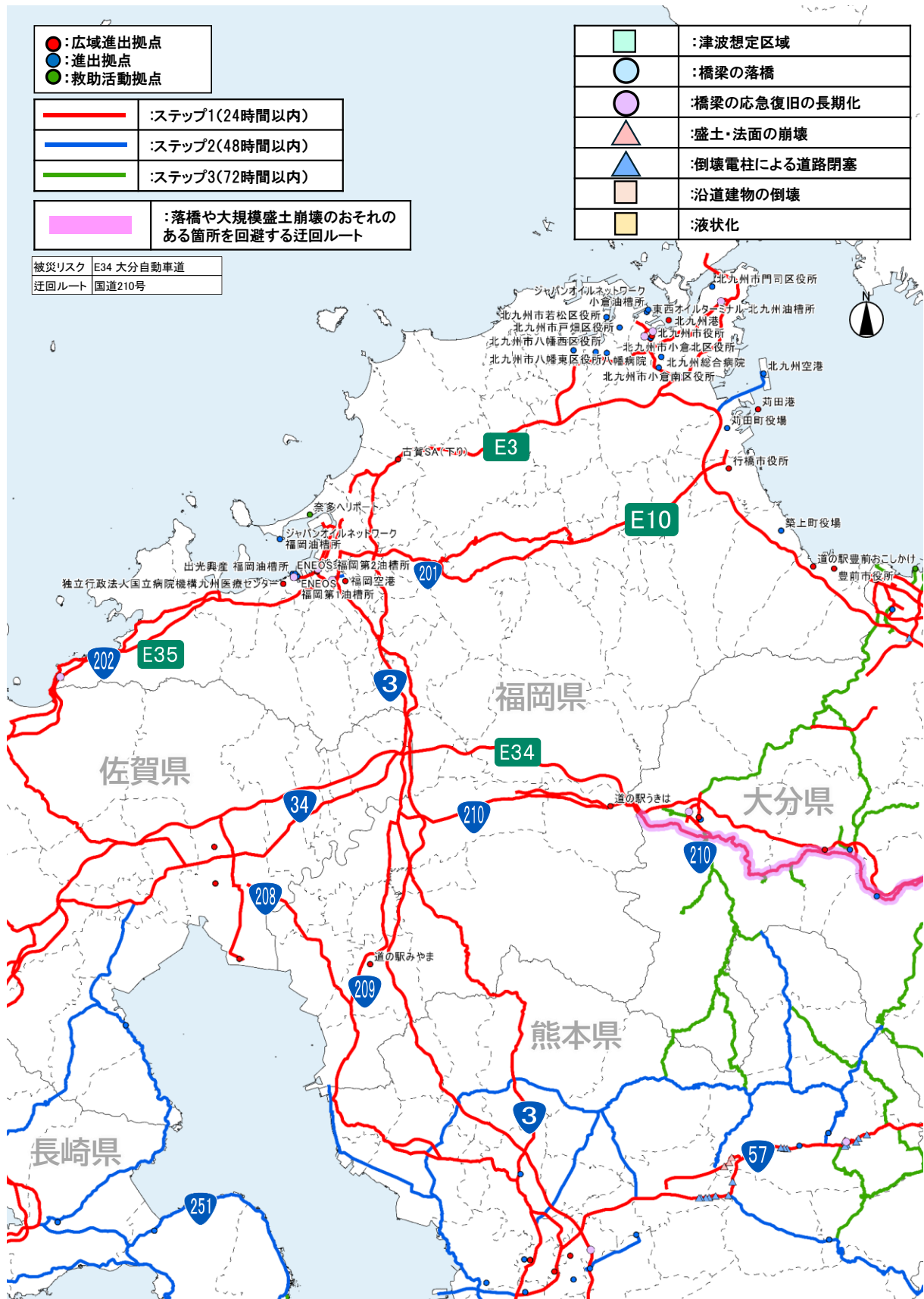


図 44 道路啓開ルート上のリスク箇所（福岡県）

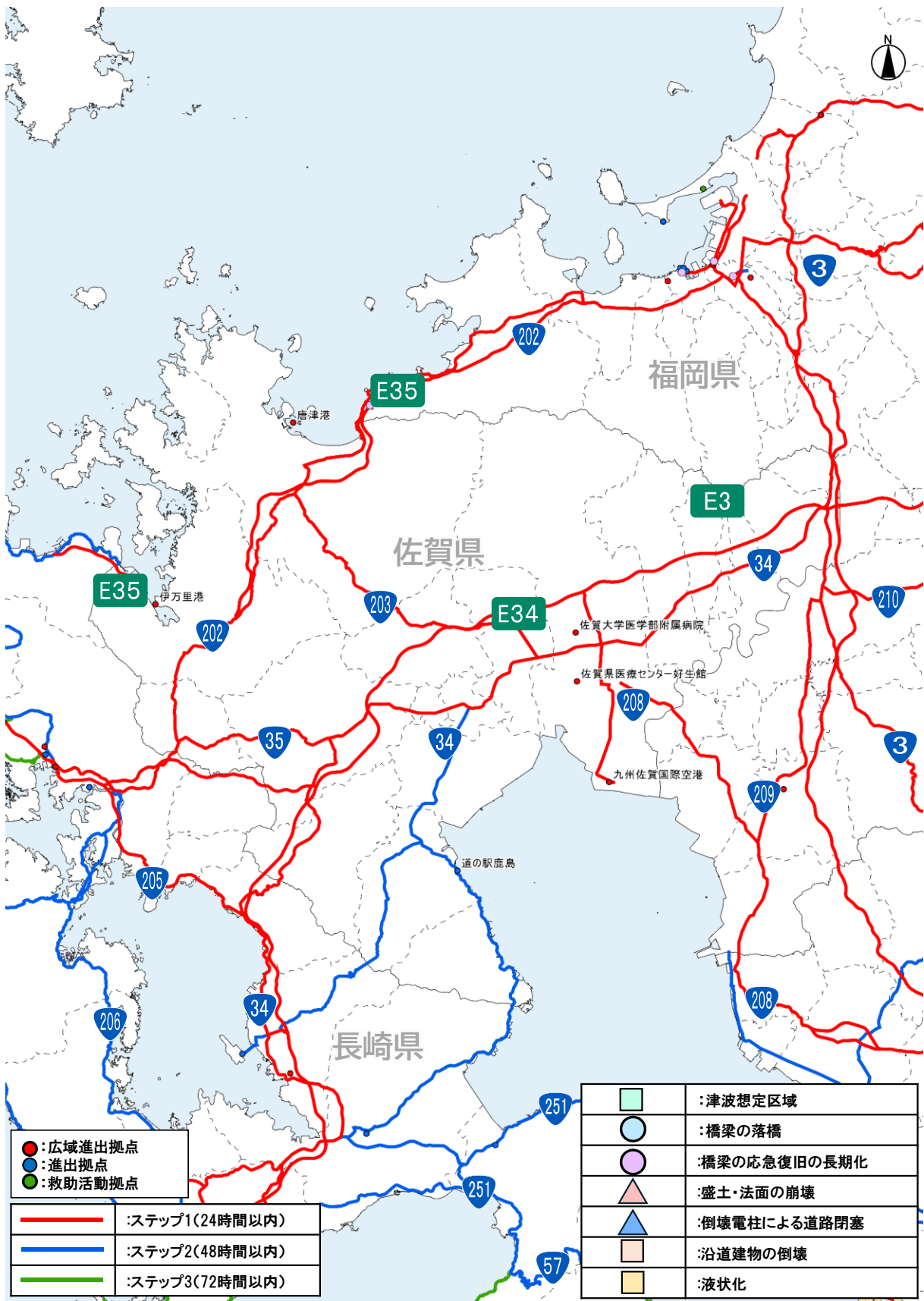


図 45 道路啓開ルートのリスク箇所（佐賀県）



図 46 道路啓開ルートリスク箇所（長崎県）

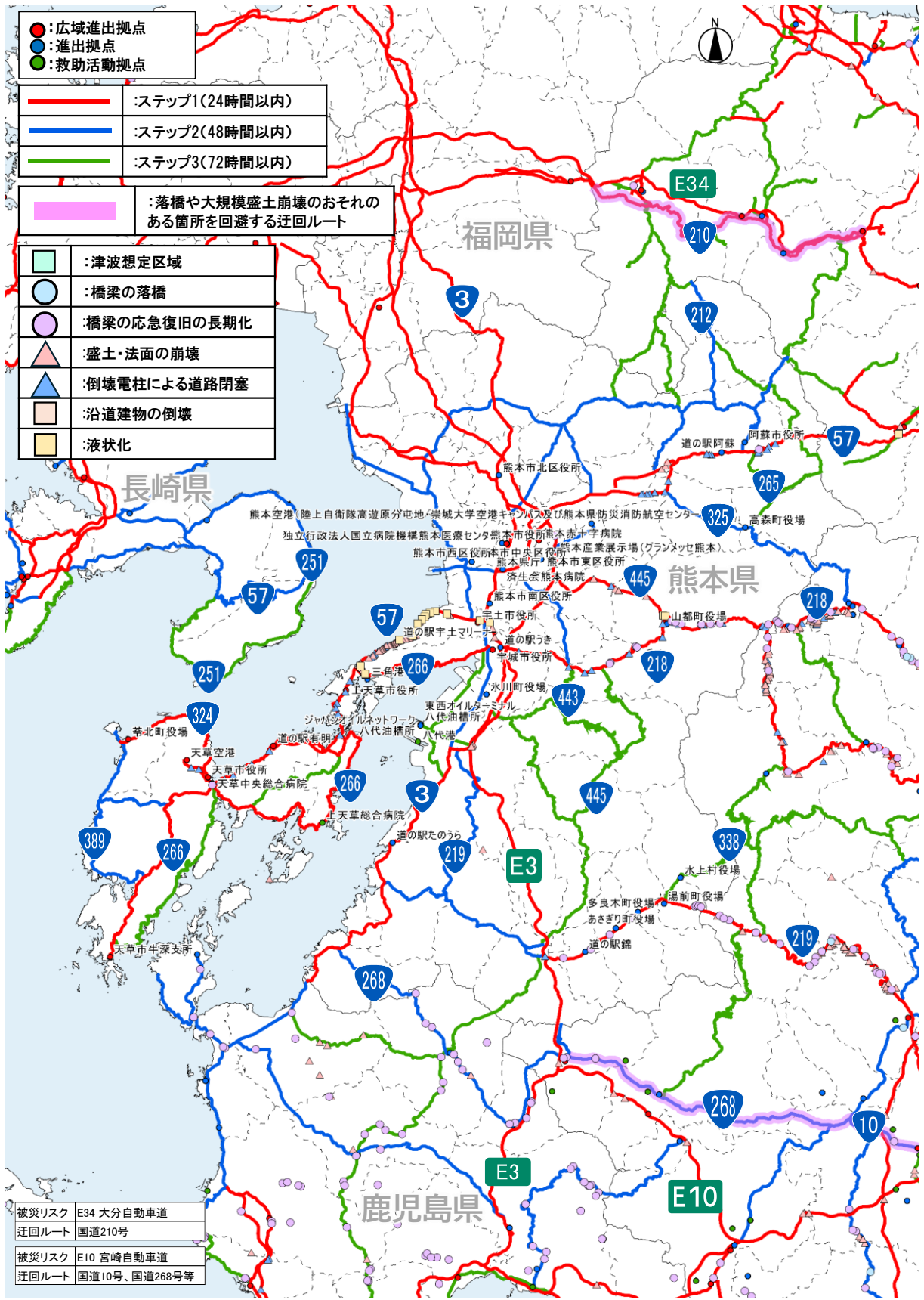


図 47 道路啓開ルート上のリスク箇所（熊本県）



図 48 道路啓開ルートのリスク箇所（大分県）

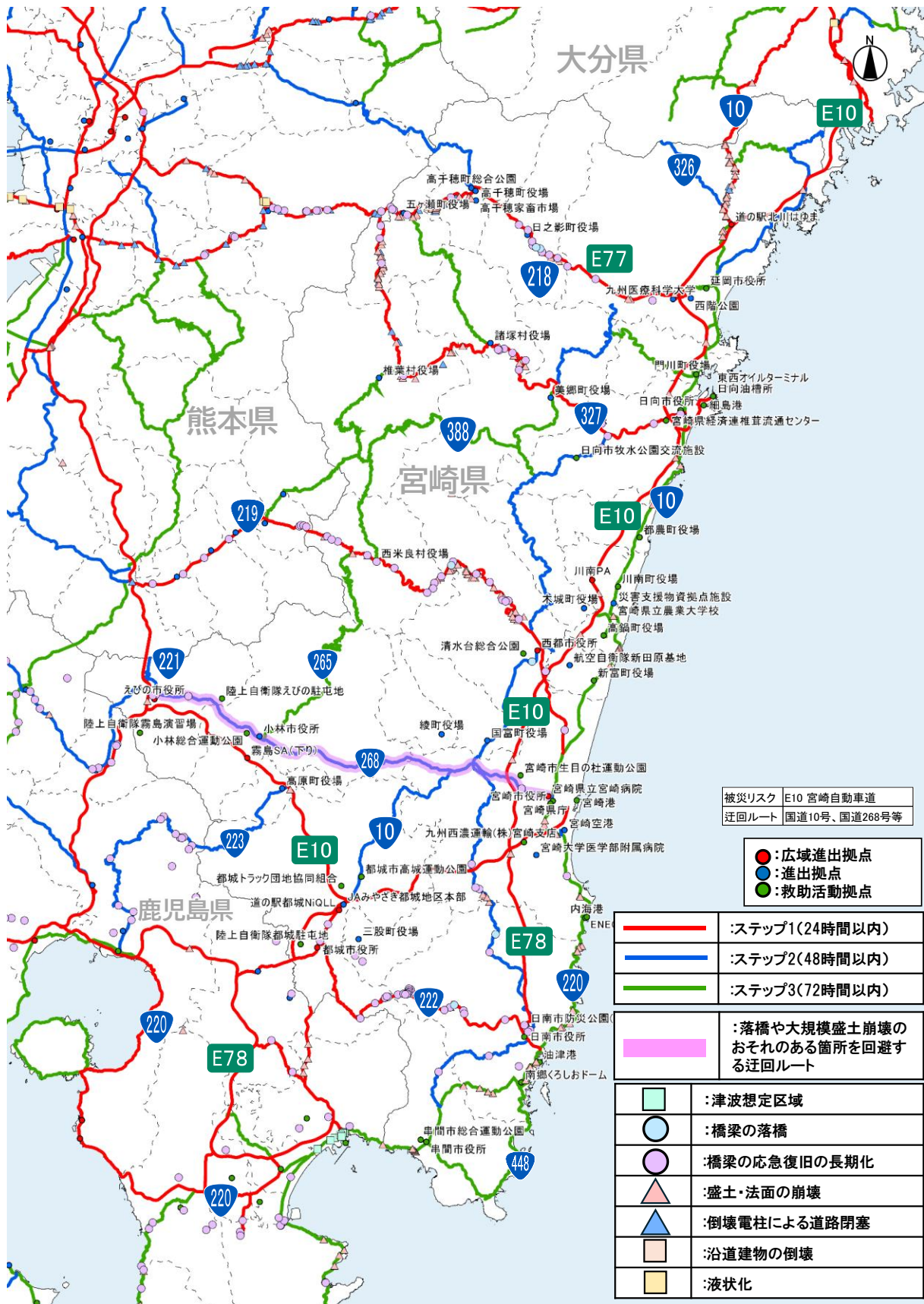


図 49 道路啓開ルートリスク箇所（宮崎県）



図 50 道路啓開ルート上のリスク箇所（鹿児島県）

---

## 9.5 道路ネットワークの課題の整理

道路啓開ルートの実効性を確保するためには、個別の被災リスクのみならず、九州圏域における道路ネットワークが有する構造的課題についても整理しておくことが重要である。本計画では、道路啓開ルートの検討過程等を踏まえ、以下の観点から道路ネットワーク上の課題を整理する。

### 9.5.1 道路ネットワークの課題

九州圏域において南海トラフ巨大地震を想定した東進作戦を実行するにあたり、九州圏域の道路ネットワークにはいくつかの構造的な課題が存在する。九州圏域は急峻な地形、半島構造、多数の離島等の地理的制約を有しており、広域的な東西移動の確保において課題を抱えている。

また、宮崎県や鹿児島県など九州東側沿岸部では、土砂災害発生件数が全国上位となっている地域が多く、南海トラフ巨大地震に伴う津波浸水も想定されることから、道路の寸断リスクが高い状況にある。さらに、宇土半島・天草諸島、大隅半島等の半島部においては、三方を海に囲まれアクセスルートが限定されるとともに、高規格道路の整備が限定的であり、緊急輸送道路の密度が比較的小さいなど、災害時に道路ネットワークの脆弱性が顕在化しやすい構造となっている。

加えて、大規模地震発生時に本州から九州へ広域支援部隊が進出する際の重要な連絡ルートとなる下関～北九州間についても、ネットワークの脆弱性が指摘されており、九州への広域支援を円滑に受け入れる観点から道路ネットワークの強化が求められている。

また、都市部への交通集中による慢性的な混雑、ミッシングリンクの残置、暫定2車線区間や幅員狭小区間の存在等により、広域的な移動や物流の円滑性・安定性の確保に課題が残されている。さらに、近年の自然災害の激甚化・頻発化に伴う道路寸断リスクの増大や道路構造物の老朽化の進展により、災害時における道路ネットワーク機能の維持・確保が一層重要な課題となっている。

さらに、大規模かつ広域的な自然災害に備え、九州の広域防災拠点の確保や圏域を超えた支援体制の強化が必要である。その上で、南海トラフ巨大地震で想定される緊急輸送ルート及びその代替ルートを早急に確保し、輸送モード間の連携を図ることが重要である。

これらの課題は、平常時における物流・人流の効率性のみならず、災害時における広域的な道路啓開の実施や地域経済の持続可能性にも大きな影響を及ぼすものである。このため、九州全体の災害対応力の向上を図る観点から、災害に強い道路ネットワークの強化、広域交通拠点へのアクセス改善、圏域を超えた広域的な救援・救護、被災地へのアクセス強化等、多面的な対策を総合的かつ継続的に推進していくことが重要である。

表 28 九州圏域における道路ネットワークの課題と対応方針

課題		現状	対応方針
地理的・地域構造	急峻な山地・中山間部の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>九州中央部には九州山地や阿蘇山等、急峻な山地が連続しており、東西横断軸の整備が遅れやすい地形特性</li> <li>山間部を通過する高規格道路ではミッシングリンクが残置、地域間連携を阻害</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>九州横断軸等のミッシングリンク解消を加速し、主要都市間の交通機能を強化</li> <li>半島地域・離島地域において、高規格幹線道路への接続性を改善するアクセス道路の整備を推進</li> </ul>
	離島・半島地域の多さによるアクセス制約	<ul style="list-style-type: none"> <li>九州は全国の約4割の有人離島を抱え、半島振興地域も多く、高規格幹線道路 IC までの到達性が著しく低い地域が存在</li> <li>特に薩摩・大隅、天草、島原などで道路軸の脆弱性が顕著で、生活・物流双方で支障発生</li> </ul>	
	人口減少と高齢化の進行	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方部で人口減少が進む一方、都市部への人口集中も顕著であり、生活交通需要の偏在が発生</li> <li>中山間地域では高齢化率が高く、道路の維持管理・更新の必要性が高まる一方で、移動手段確保の脆弱化が進行</li> </ul>	
広域的な人流・物流	高規格幹線道路の未供用区間・暫定2車線区間の多さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>九州の高規格幹線道路は、約1割が未供用、約4割が暫定2車線となっており、速度低下、追越し不可による滞留、対面通行リスクの増大、災害時の長期通行止め等により、安全性・信頼性が不十分な区間が残存</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>暫定2車線区間の4車線化を計画的に推進し、全国動脈としての安定的機能を確保</li> <li>未供用区間については整備を加速し、ネットワークの早期全通促進</li> <li>都市圏の放射・環状道路の整備を推進し、通過交通の分散とボトルネック解消</li> <li>追加 IC 整備、TDM（時差出勤等）、ロードプライシング等、ハード・ソフト一体の渋滞対策実施</li> <li>空港・港湾・主要駅と高規格道路 IC を直結するアクセス道路整備を推進、ゲートウェイ機能を向上</li> <li>コンテナ車通行支障箇所の解消を進め、物流ルートのボトルネックを除去</li> <li>高規格道路を中心に、大型車・隊列走行に適合した道路構造・運用へ転換</li> </ul>
	都市部への交通集中とラストワンマイルの脆弱性	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要渋滞箇所の約8割、事故危険区間の約7割が都市部に集中</li> <li>都市部の一般道路の混雑により、都市間連絡速度が低下し、物流や観光にも影響発生</li> </ul>	
	交通拠点へのアクセス時間の長さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港・港湾・主要駅の一部では、IC から20分以上要する区間が存在、広域交通機能の発揮に支障</li> </ul>	
	国際海上コンテナ輸送における通行支障	<ul style="list-style-type: none"> <li>重要物流道路において、曲線半径不足、幅員狭小、上空障害等により、コンテナ車が通行できない区間が残っており、円滑な国際物流を阻害</li> </ul>	
災害リスクへの脆弱性と道路機能障害	激甚化・頻発化する自然災害による道路寸断	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年7月豪雨等で、多数の橋梁流出・斜面崩壊が発生</li> <li>特に熊本・鹿児島・長崎等で土砂災害発生件数が全国上位を占め、長時間を要する道路啓開作業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク化を図り、迂回・代替ルートを確認</li> <li>九州東進作戦の実施に資する緊急輸送ルートの多重化・強靱化を推進</li> <li>構造物の予防保全を徹底し、計画的な更新・補修で老朽化リスクの最小化</li> </ul>
	事前通行規制区間の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>直轄国道等には、連続雨量超過で通行規制となる区間が複数存在、災害時に広域移動性を制約</li> </ul>	
	道路構造物の老朽化の急速な進展	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁の約3割が建設後50年以上経過、20年後には約8割に達する見込</li> <li>老朽化による通行規制や更新需要増大により、ネットワーク機能維持が重大課題</li> </ul>	
	代替・迂回ルートの不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>山間部や半島部では道路選択肢が限られており、災害時に孤立発生、物流停滞が顕在化</li> <li>九州東進作戦を実行する上でもダブルネットワーク確保が不十分</li> </ul>	
観光需要拡大・インバウンド対応	観光地間のミッシングリンク	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光流動が南北・東西に広域化している一方で、高規格道路等の連絡が未整備な区間があり、周遊性が低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光拠点間を連絡する道路整備を進め、広域観光周遊ネットワークを形成</li> <li>多言語標識、危険箇所対策など、訪日外国人向け道路安全環境の整備を強化</li> </ul>
	訪日外国人ドライバーの事故増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>レンタカー利用が急増し、外国人による交通事故が増加</li> <li>安全対策（ピンポイント対策・標識多言語化・情報提供）の受け皿が不十分</li> </ul>	
運用・管理	交通データ活用や面的交通マネジメントの遅れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICT・AI を活用した渋滞対策、MaaS、スマートシティ等の導入が地域により進度差</li> <li>交通最適化が不十分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ETC2.0・AI を活用した交通状況把握・渋滞対策の高度化を推進</li> <li>MaaS・スマートシティ推進と併せて、面的交通マネジメントを導入</li> <li>自動運転実装に向けた路側環境整備・データ連携基盤を段階的に整備</li> </ul>
	自動運転普及に向けた環境整備の未成熟	<ul style="list-style-type: none"> <li>中山間地域での実証は進むが、広域ネットワークとしての路側設備整備や制度的環境が未整備な部分多数存在</li> </ul>	

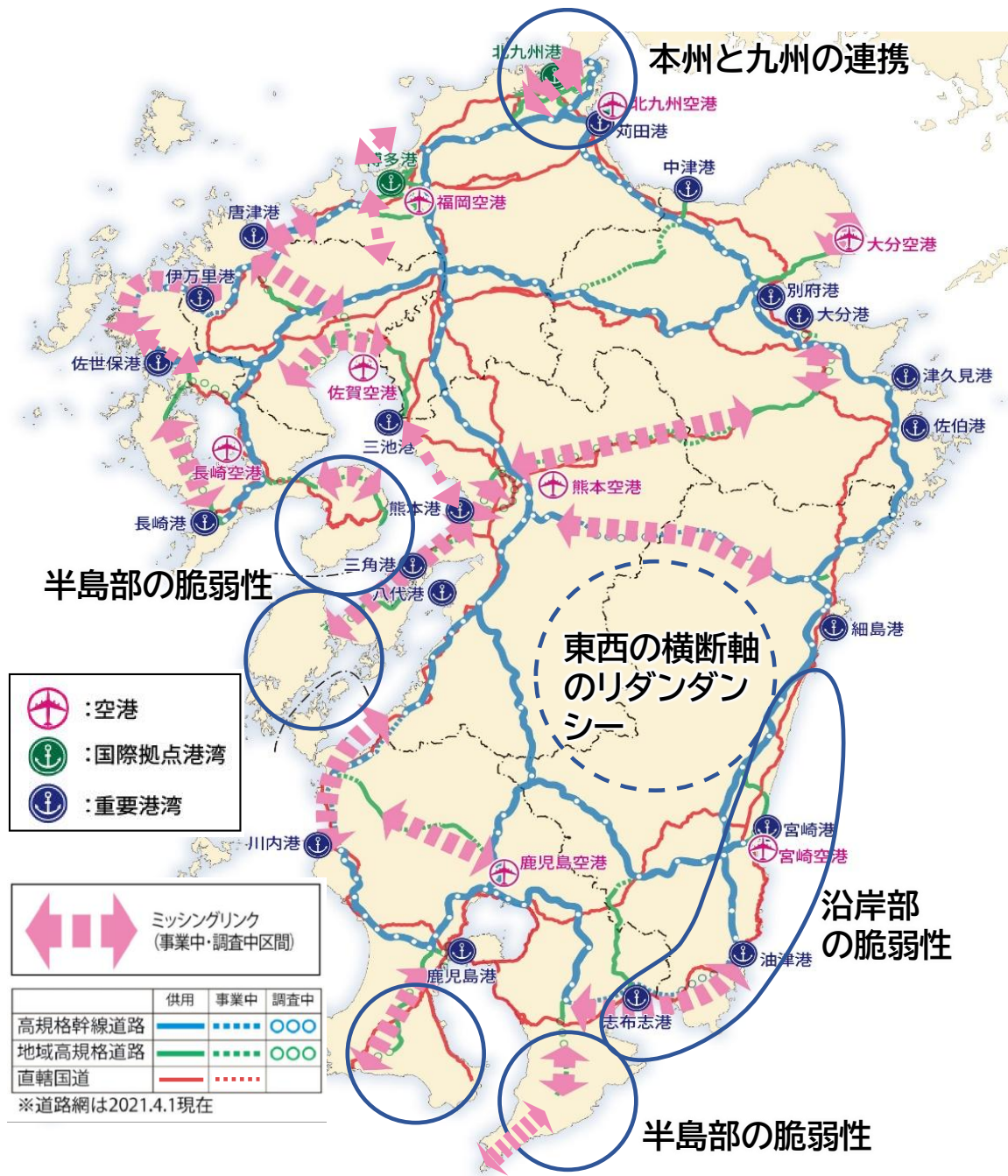


図 51 高規格幹線道路等の開通状況とミッシングリンク

出典：九州地方整備局「九州地方新広域道路交通ビジョン」R3年7月を一部時点更新

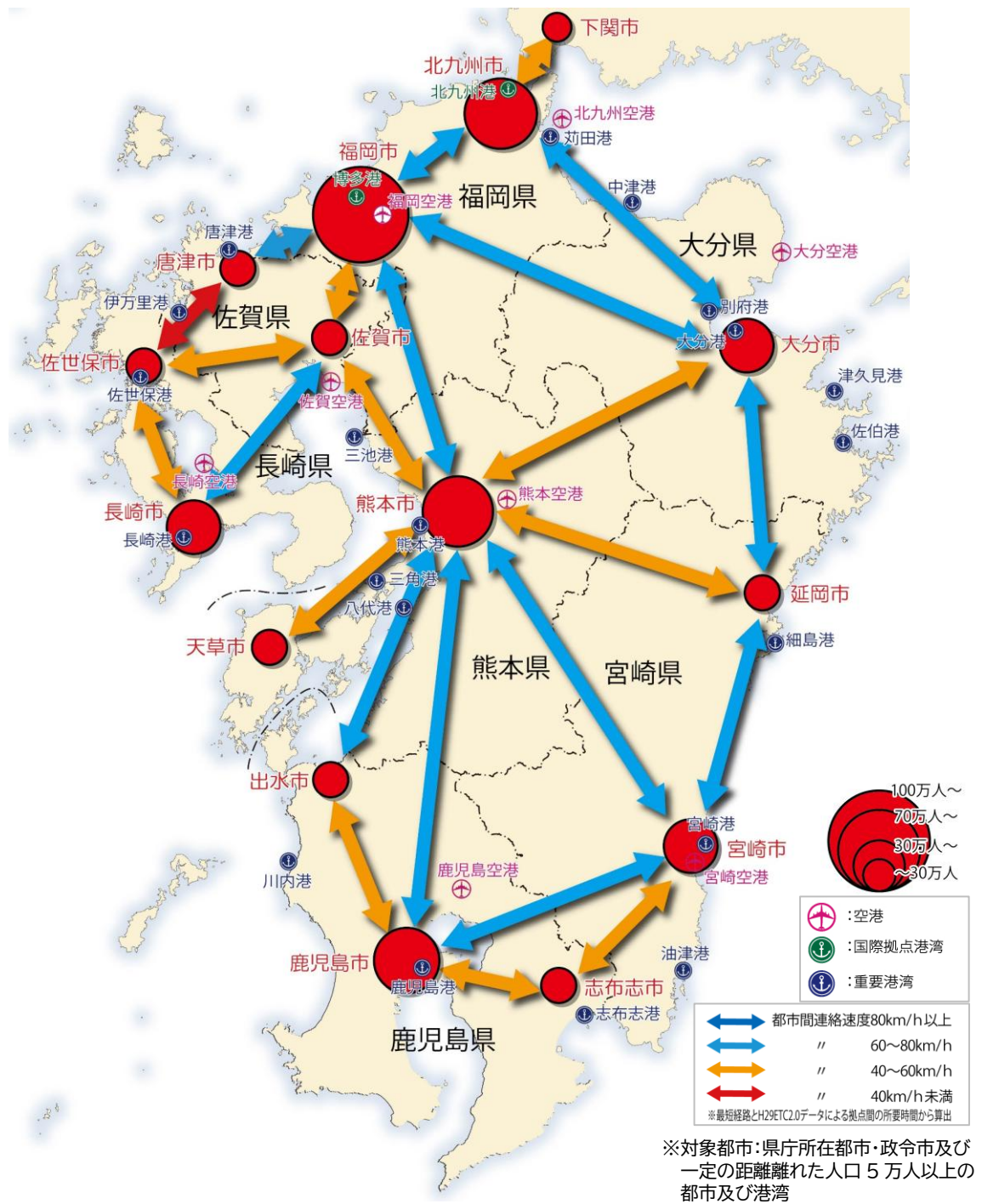


図 52 主要な都市間連絡速度 (2017 年度)

出典：九州地方整備局「九州地方新広域道路交通ビジョン」R3年7月

表 29 都道府県別の土砂災害発生件数 上位 5 県 (2020 年速報値)

	都道府県	件数	死者・行方不明者数	過去10年最多 H22(2010)~R1(2019)	
1位	熊本県	227件	11名	223件 (H28)	(2016)
2位	鹿児島県	121件	—	202件 (R1)	(2019)
3位	神奈川県	104件	1名	214件 (R1)	(2019)
4位	長野県	99件	1名	79件 (R1)	(2019)
5位	長崎県	73件	2名	96件 (H28)	(2016)

九州管内の直轄国道上には、連続降雨が基準値を超過した場合に法面崩壊・土砂崩落・落石等の災害発生のおそれのある区間(事前通行規制区間)が 12 区間指定されており、令和 2 年 7 月豪雨では、そのうち「鹿児島県垂水市牛根境」において 24 時間の全面通行規制が発生するなど、人・モノの移動機能に支障をきたしており、道路機能の強化が求められる状況にある。

出典：九州地方整備局「九州地方新広域道路交通ビジョン」R3 年 7 月

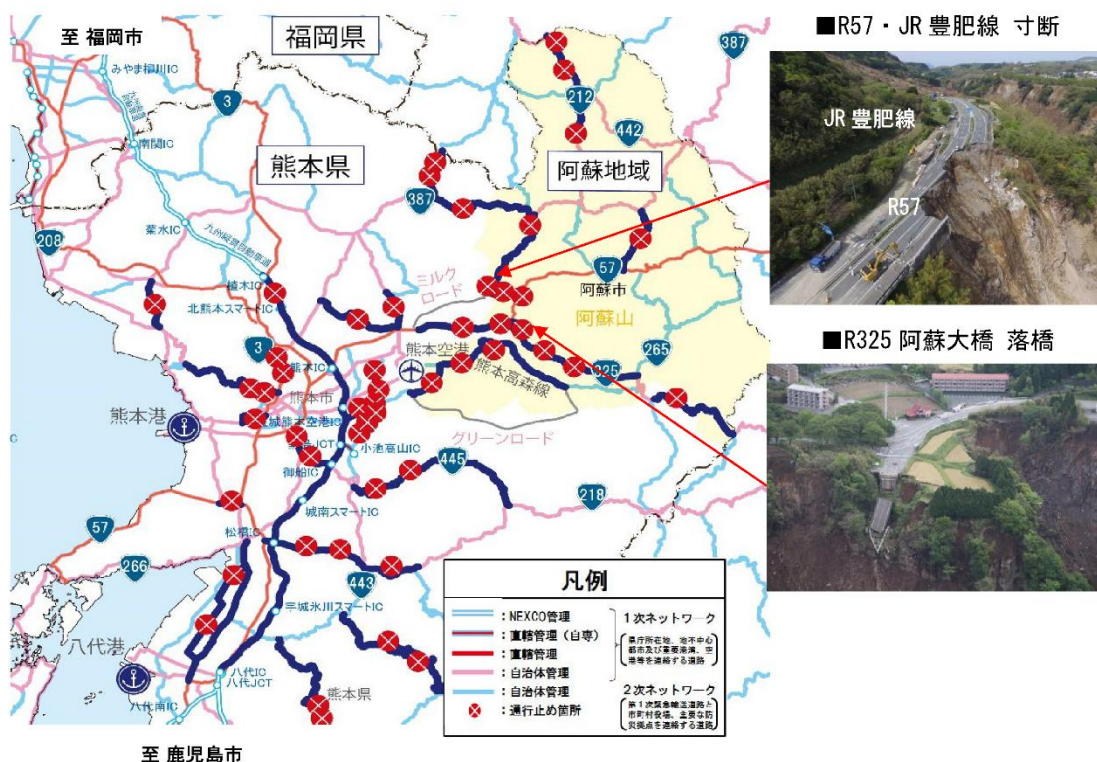


図 53 熊本地震時の県内の通行止め状況 (発災 24 時間後・2016.4.17 時点)

出典：九州地方整備局「九州地方新広域道路交通ビジョン」R3 年 7 月

### 9.5.2 道路ネットワーク課題に対する基本方針

九州圏域において、道路ネットワークの課題を踏まえ、「広域道路ネットワーク」「交通・防災拠点」「ICT 交通マネジメント」を3つの基本方針に設定し、目指すべき将来像を掲げている。

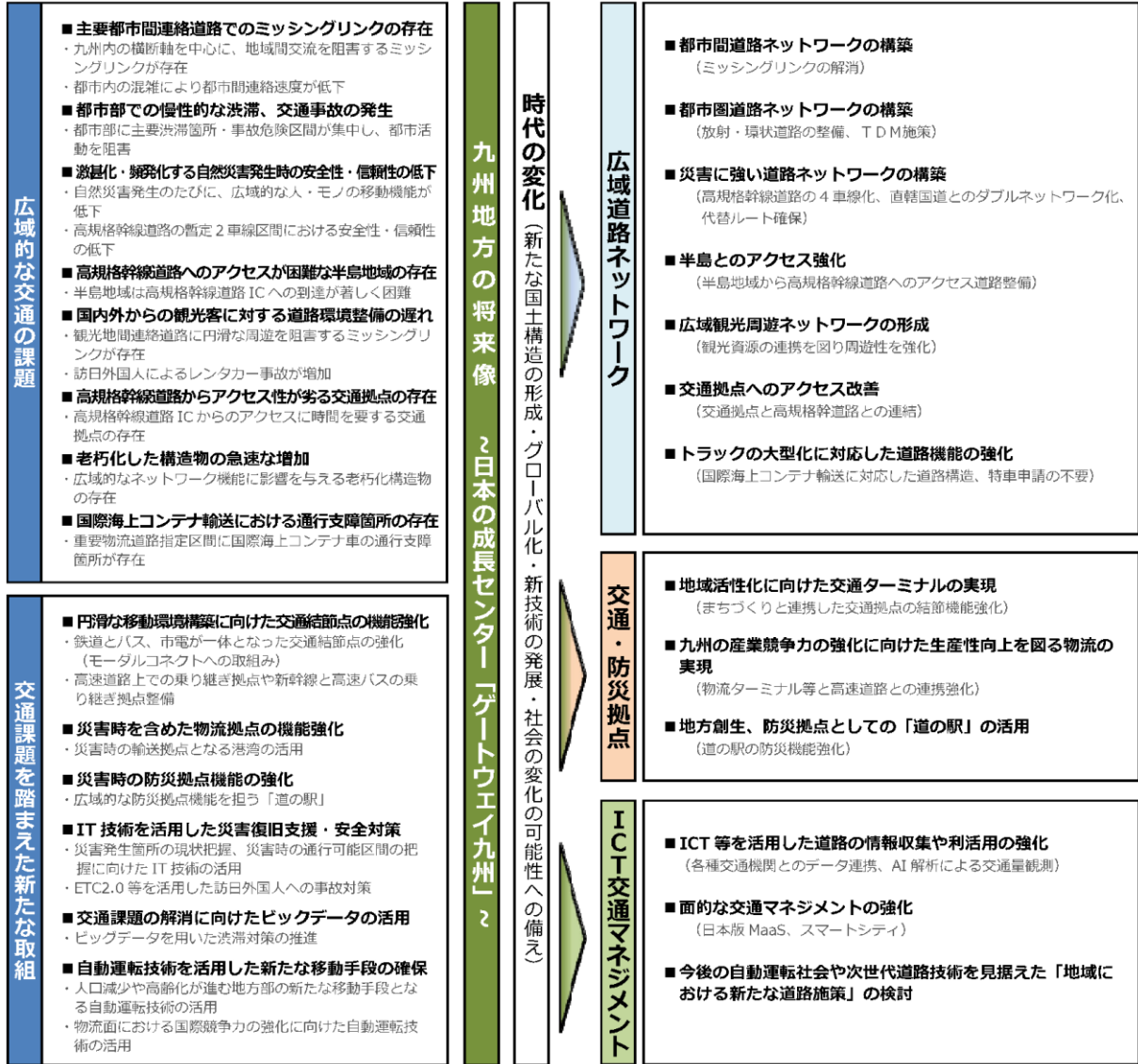


図 54 将来像実現のための広域的な道路交通の基本方針

---

### 9.5.3 道路啓開における留意事項

道路啓開の実施にあたっては、把握されたリスク情報及び道路ネットワーク上の課題を踏まえ、災害時の状況に応じて柔軟かつ臨機に対応することが求められる。

特に、以下の事項に留意する。

- ・ 被災状況に応じたルートの見直しや代替ルートの活用
- ・ 孤立集落の解消やライフライン復旧との連携
- ・ 土砂崩壊、津波浸水等の二次災害リスクへの配慮
- ・ 関係機関との情報共有・調整による効率的な啓開実施

### 9.5.4 継続的な見直しと改善

本章で整理したリスク箇所及び道路ネットワーク上の課題については、道路啓開ルートの選定や防災機能強化に向けた検討に活用するとともに、道路整備計画や地域防災計画等との整合を図りつつ、継続的に検討を行う。

また、訓練や実災害対応により得られた知見、新たな被害想定や道路整備状況等を踏まえ、必要に応じて本計画の内容を適宜見直す。

## 9.6 複合災害の扱い

### 9.6.1 他の自然災害との複合災害について

南海トラフ地震の発生にあたっては、地震・津波災害に加え、火山災害、風水害（洪水、土砂災害）等が同時又は後発的に発生する可能性がある。近年においては、地震後の豪雨により地盤の緩みが生じ、土砂崩壊が多発するなど、厳しい現場条件の下で再度の道路啓開が必要となった事例も確認されている。

このため、複合災害の発生を前提として、道路啓開の安全かつ着実な実施に向けた備えを行うことが重要である。具体的には、地震後の降雨等による地盤の緩みに伴う土砂崩壊リスクや、河川施設の地震被害を起因とした洪水リスク等について、想定される課題を整理し、あらかじめ関係機関間で認識を共有することが必要である。

また、これらの複合的な被災状況に対応した道路啓開を実施するため、情報収集体制や作業体制の確保について検討を行うとともに、今後策定・改定が予定されている火山災害、雪害、風水害（洪水、土砂災害）に関する道路啓開計画の検討と並行して、関係機関間で連携した対応の検討を進める。

表 30 複合災害（台風・大雨）による被災シナリオ

先発の自然災害による地形・施設の変状		後発の自然災害による被害の発生シナリオ		被害の発生につながるポイント	後発災害の発生時期
地震・津波	斜面の崩落・不安定化	大雨	・不安定化した斜面の崩壊 ・崩壊の拡大の発生	・土砂災害警戒区域（急傾斜地、土石流、地すべり）	出水期
	盛土法面の崩壊・不安定化	大雨	・不安定化した法面の崩壊 ・河道閉塞の決壊に伴う土石流・洪水が発生	・洪水浸水想定区域（浸水深さ） ・河道閉塞の有無	
	段差・亀裂（橋梁段差含む）の発生	大雨	・段差・亀裂の拡大 ・河川氾濫や流木による橋梁被害	・洪水浸水想定区域（浸水深さ） ・河道閉塞の有無	

表 31 複合災害（火山・降灰）による被災シナリオ

先発の自然災害による地形・施設の変状		後発の自然災害による被害の発生シナリオ		被害の発生につながるポイント	後発災害の発生時期
地震・津波	斜面の崩落・不安定化	降灰	・降灰による表層の不安定化 ・降灰荷重による再崩壊	・火山灰堆積区域 ・土砂災害警戒区域（急傾斜地、土石流、地すべり）	本震後～降灰発生時
	盛土法面の崩壊・不安定化	降灰	・降灰堆積による排水機能低下 ・法面崩壊や路面損傷の発生	・盛土区間 ・側溝・排水施設の状態	
	段差・亀裂（橋梁段差含む）の発生	降灰	・降灰による路面滑り・視界不良 ・車両走行障害や交通事故の発生	・橋梁部 ・急勾配区間 ・視程低下箇所	降灰発生直後
	道路啓開済区間	降灰	・降灰堆積による再閉塞 ・啓開作業の再実施が必要 ・視界不良による応急普及の遅延	・降灰量の多い区域 ・風下地域	降灰継続時

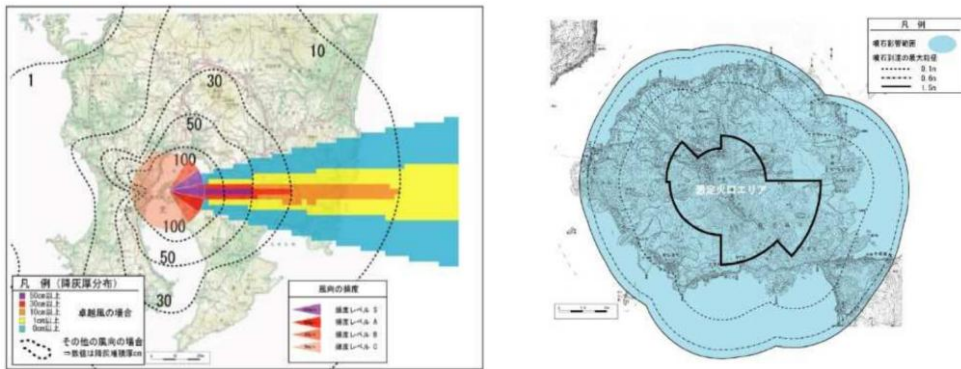


図 55 桜島の噴火シナリオにおける山腹からの大噴火時の降灰厚分布及び噴石影響範囲

出典：桜島火山避難計画（令和7年3月 桜島火山防災協議会）

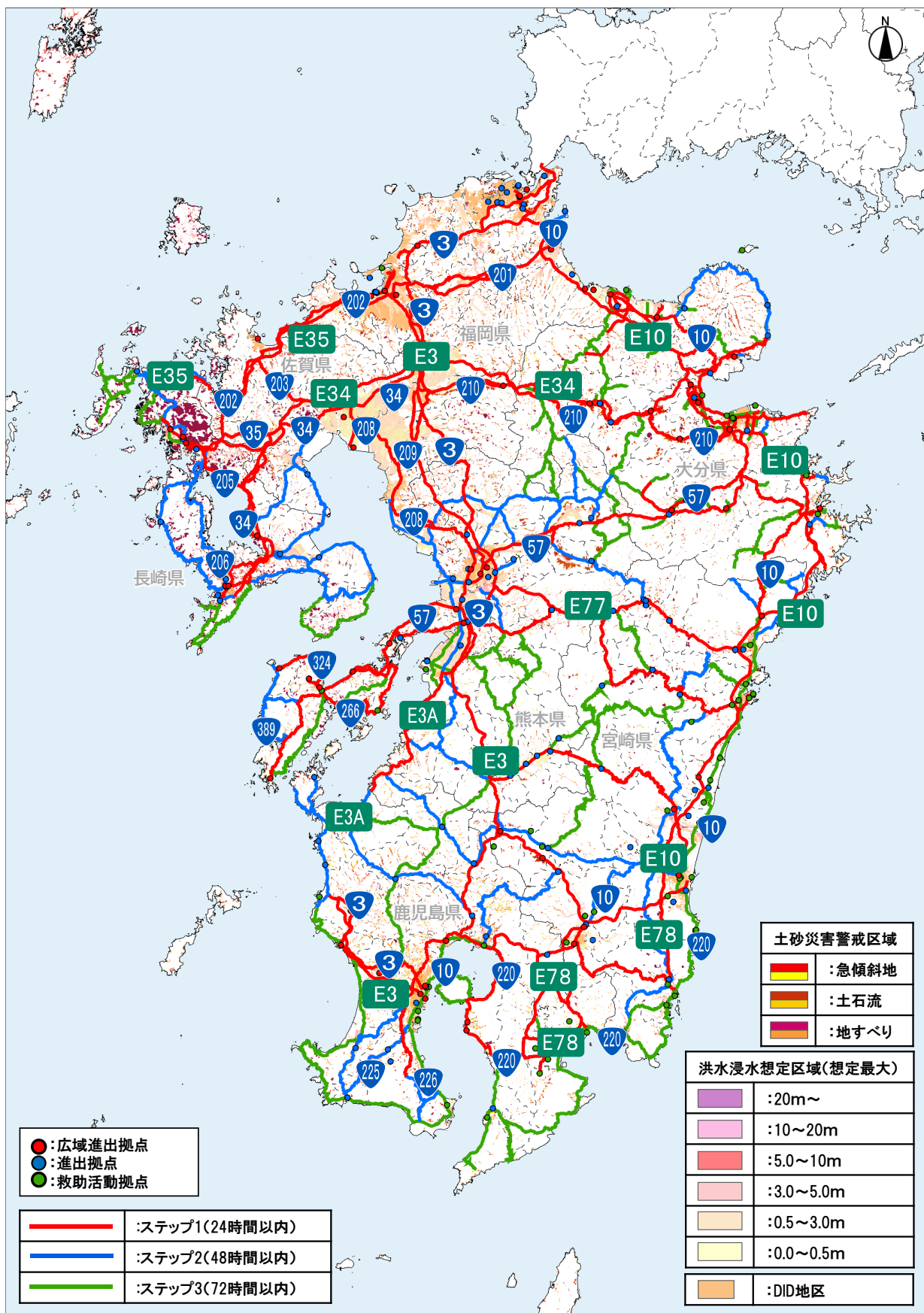


図 56 九州管内の豪雨等の災害リスク

## 9.6.2 原子力災害との複合災害について

### (1) 避難ルートと道路啓開ルートの重ね合わせ

九州圏域には、玄海原子力発電所（佐賀県）、川内原子力発電所（鹿児島県）の原子力発電所が立地している。このうち川内原子力発電所は南海トラフ地震防災対策推進地域に立地していることから、同発電所の避難計画に位置付けられた避難ルートと本計画で設定する道路啓開用ルートとの関係を表 32 と図 57 のとおり確認した。

複合災害の発生時には、関係機関と連携し、避難ルートについても道路の被災状況を速やかに把握した上で、道路啓開を実施することとする。



図 57 啓開優先ルートと川内原子力発電所の位置図

表 32 避難ルートと啓開候補路線

川内原発にかかる基本的な避難ルート	啓開候補路線
国道 3 号	○
国道 10 号	○
国道 58 号	○
国道 210 号	○
国道 223 号	○
国道 225 号	○
国道 226 号	○
国道 267 号	
国道 268 号	○
国道 270 号	○
国道 328 号	○
国道 304 号	○
国道 447 号	○
国道 340 号	○
国道 447 号	○
国道 504 号	
国道 540 号	○
南九州道（薩摩川内高江 IC～市来 IC）	○
南九州道（都 IC～市来 IC）	○
（主）都城隼人線	○
（主）鹿児島吉田線	
（主）鹿児島加世田線	○
（主）鹿児島蒲生線	
（主）谷山伊作線	○
（主）鹿児島東市来線	
（主）永吉入佐鹿児島線	
（主）川内郡山線	○
（主）伊集院日吉線	
（主）川内加治木線	○
（主）川内串木野線	
（主）京泊大小路線	
（主）伊集院蒲生溝辺線	○
（主）牧園薩摩線牧園薩摩線	
（主）宮之城加治木線	○
（主）菱刈横川線	
（主）隼人加治木線	
（主）麓重富停車場線	
（主）志布志福山線	○

川内原発にかかる基本的な避難ルート	啓開候補路線
(主) 垂水南之郷線	○
(一) 栗野停車場えびの高原線	
(一) 徳重横井鹿児島線	
(一) 坂元伊敷線	
(一) 小山田谷山線	
(一) 小山田川田蒲生線	
(一) 鹿児島港線	○
(一) 鹿児島港城南線	
(一) 鹿児島港下荒田線	
(一) 玉取迫鹿児島港線	○
(一) 久志大浦線	
(一) 松元川辺線	
(一) 阿多川辺線	
(一) 仙名伊集院線	
(一) 市比野東郷線	
(一) 山田隈之城線	
(一) 京泊草道線	○
(一) 東郷西方港線	
(一) 湯之元佐目野線	
(一) 吉川川内線	
(一) 桑之浦里港線	
(一) 鹿島上甑線	
(一) 荒崎田代線	
(一) 下手山田帖佐線	
(一) 薩摩山崎停車場線	
(一) 山崎川内線	
(一) 十三谷重富線	
(一) 日当山敷根線	
(一) 比曾木野福山港線	
(一) 志柄宮ヶ原福山線	
(一) 末吉財部線	○
(一) 光神山諏訪方線	
市道草道・平島線	
市道平田橋武線	
市道高麗本通り	
指宿有料道路（鹿児島 IC～谷山 IC）	

出典：令和7年度薩摩川内市地域防災計画（原子力災害対策編）

(2) 道路管理者、建設業者等による道路啓開の現地作業について

道路管理者及び建設業者等による道路啓開の現地作業については、緊急事態の区分（①警戒事態、②施設敷地緊急事態、③全面緊急事態）並びに重点区域の区分（PAZ、UPZ）に応じた対応（作業中止や退避等）を適切に行うこととする。

今後、関係機関における検討状況を踏まえ、速やかに運用方針を決定することとする。なお、その間については、近隣地域における計画上の取扱い等を参考にしつつ、県や市町の災害対策本部と緊密に連絡を取り、安全確保に十分配慮しながら現地作業を行うこととする。

(3) 情報収集・伝達体制について

道路管理者は、地方自治体から確実に情報を収集するため、図 59 に示す連絡体制を構築するとともに、鹿児島県災害対策本部、原子力災害現地対策本部及びオフサイトセンター（鹿児島県原子力防災センター）にリエゾンを派遣する。道路啓開作業の判断に際しては、緊急事態情報及びモニタリング情報を収集し、関係機関と共有する。

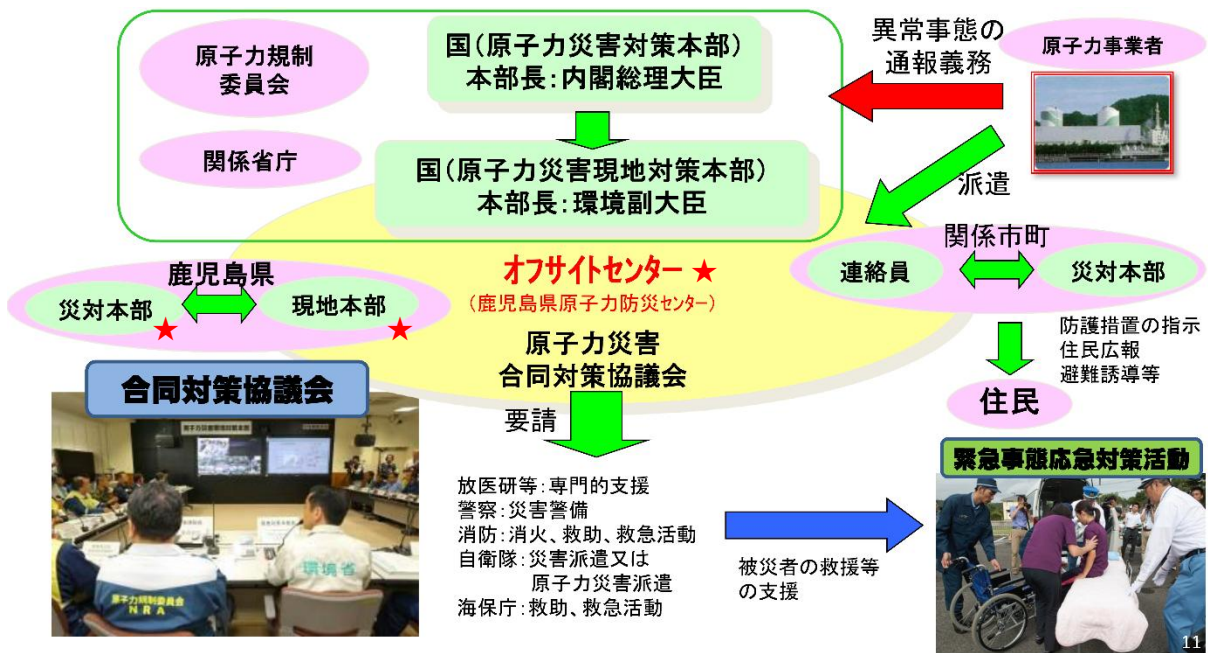


図 58 原子力災害時の連絡体制

※地域原子力防災協議会・作業部会 川内地域の緊急時対応（全体版）を参照

★：リエゾン派遣

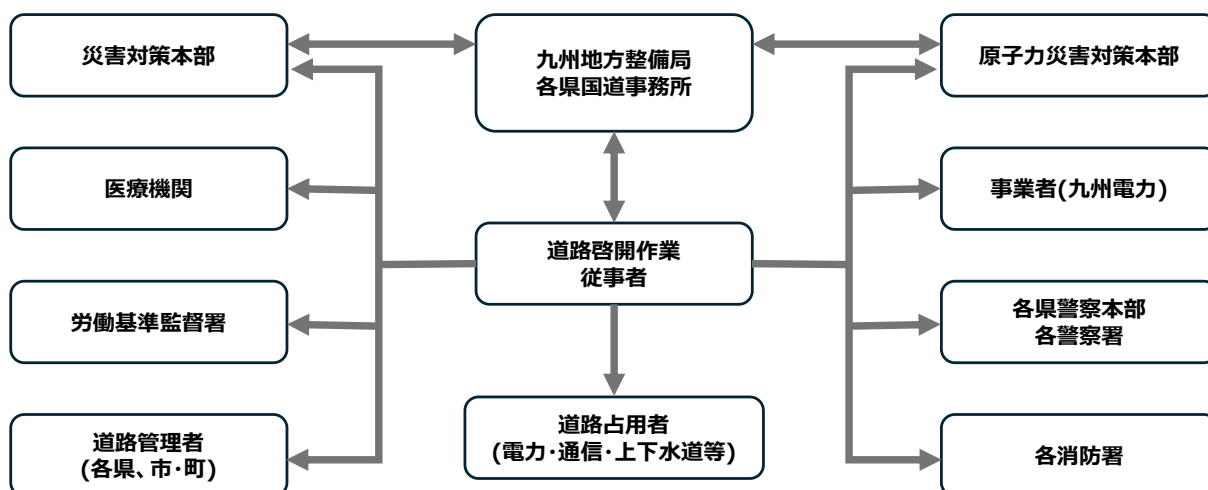


図 59 原子力災害時の啓開作業実施者への連絡系統

#### (4) 訓練への参加

道路管理者は、原子力災害情報の収集・伝達の実効性を向上させるため、川内原子力発電所において実施される原子力総合防災訓練に参加する。訓練においては、道路損壊に伴う孤立集落からの住民救出・避難訓練など複合災害を想定した訓練に加え、川内市独自で実施される大規模地震時の職員参集訓練や甑島における津波避難訓練にも参加する。また、九州管内に所在する原子力発電所で実施される訓練についても、同様に参加する。