

### 3 道路啓開の実効性確保のための取組状況

#### (1) 制度概要等

地域において円滑かつ迅速な道路啓開が行われるためには、単に道路啓開計画やマニュアル等を策定するだけでなく、これらに基づく備えが実効性のあるものとなっている必要がある。また、大規模な地震等の発生により道路啓開が必要となる事態がどの地域でも想定されることを踏まえると、道路啓開計画等の策定に至っていない地域においても、あらかじめできる備えを進める必要があると考えられる。

道路啓開の中でも車両移動等については、東日本大震災の際、津波により車両が流され、価値が失われた車両と破損が少なく価値が残存している車両が混在し、処分権限や所有者の同意の取得についての取扱いが明確ではなかったことから、その移動に時間を要した<sup>24</sup>との指摘がなされているほか、今後発生する可能性がある首都直下地震では、放置車両の発生により、深刻な道路交通麻痺が生じることが懸念されているなど、その備えが特に重要であると考えられる。これらを踏まえ、本調査では、道路啓開の実効性確保のための取組状況のうち、車両移動等に係る取組状況を中心に調査することとした。

道路啓開計画等に定めるべき事項や車両移動等を実施するに当たって備えるべき事項は、現状、平成26年の法改正の際に国土交通省が作成した手引きにおいて、地方整備局等や地方公共団体に示されている。

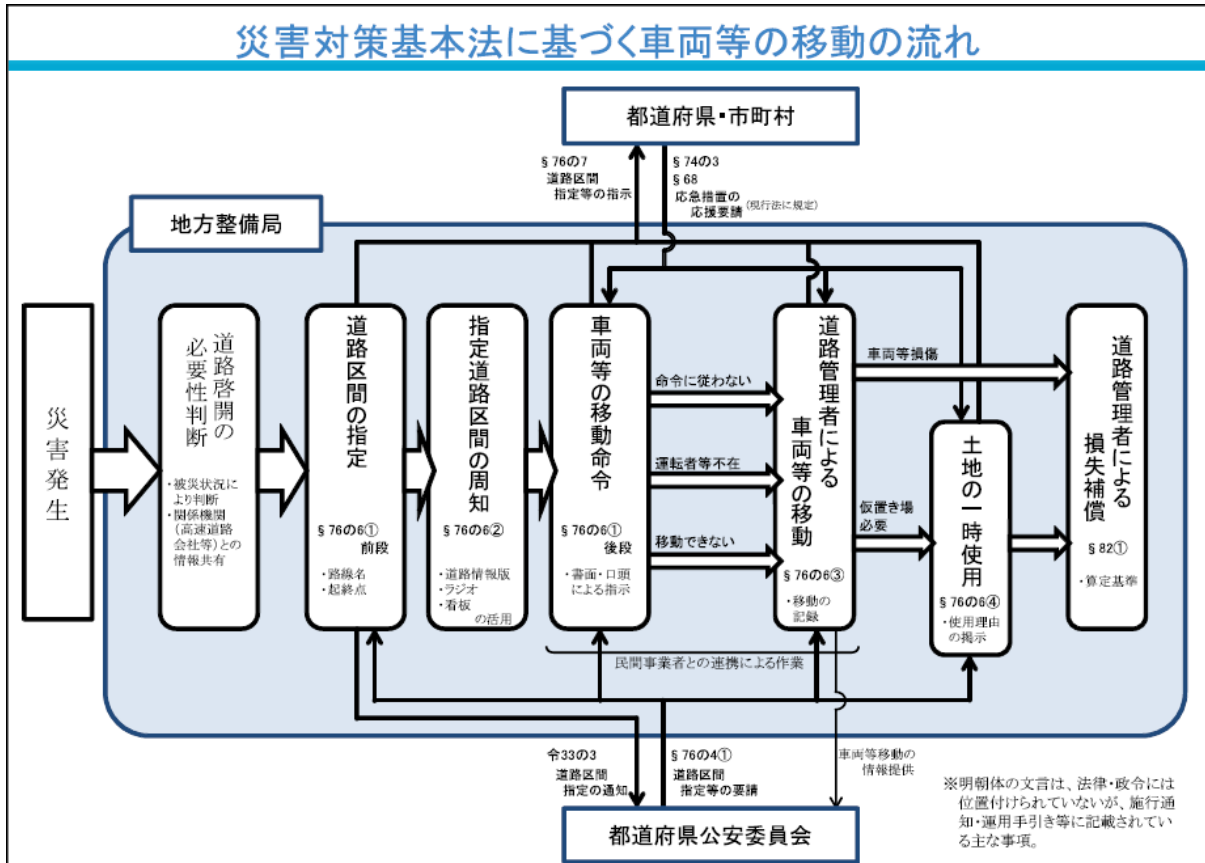
手引きでは、車両移動等の手順や平時から備えるべき事項が示されており、その概要は以下のとおりである。

#### ア 車両移動等を行うために備えるべき事項

手引きでは、車両移動等の流れについて図3-①のとおり示されている。

<sup>24</sup> 第187回国会 衆議院災害対策特別委員会議事録第6号 平成26年10月31日

図 3-① 法に基づく車両等の移動の流れ



(注) 「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 国土交通省道路局) による。本図は、前掲「図 1-④ 道路啓開の流れ」中の「発災後」及び「車両移動(詳細)」部分の流れをより詳細化したもの。

本調査では、上記図 3-①に記載された各事項のうち、「道路区間の指定」から「道路管理者による車両等の移動」までの事項について、他の道路管理者や民間事業者等<sup>25</sup>との調整や認識合わせなど平時からの備えが特に必要であると考え、重点的に把握することとした。

なお、手引きでは、それらを災害発生時に円滑に実施するため、備えるべき事項として表 3-①のとおり示されている。

<sup>25</sup> 以下、建設業やレッカー業等の民間事業者及びそれらの事業者で構成されている事業者団体(建設業協会やレッカー事業協会等)をまとめて「民間事業者等」という。ただし、個別の事例や手引き等からの引用部分などについては、この限りではない。

表 3-① 車両移動等を行うために備えるべき事項

| 項目               | 左記事項に備えるため、手引きに記載されている内容   |
|------------------|--|
| ① 道路区間の指定        | <p>災害発生時に緊急車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、法第 76 条の 6 第 1 項に基づき、管理する道路について<u>区間を指定し</u>、緊急車両の妨げとなる車両の運転者等に対する移動命令や運転者の不在時等における道路管理者自らによる車両移動等を行うこととされている。</p> <p>手引きでは、<u>区間指定を速やかに行う必要があることから、あらかじめ、関係道路管理者と連携し、道路啓開計画の策定を行い、道路啓開候補路線の設定・共有を行うことが望ましいとされている。</u></p> <p>また、検討に当たっては、<u>その想定する被害の規模、主要道路の配置状況、道路啓開のための資機材の集結拠点、救急救命部隊の進入ルート等を勘案し、道路啓開候補路線の設定を行うこととされている。</u></p> |
| ② 指定道路区間の周知      | <p>道路管理者は、法第 76 条の 6 第 1 項の規定に基づく<u>道路区間の指定をしたときは、直ちに当該指定をした道路の区間（以下「指定道路区間」という。）内に在る者に対し、当該指定道路区間について周知する措置をとることとされている（法第 76 条の 6 第 2 項）。</u></p> <p>手引きでは、その周知方法として、①道路情報板による情報提供、②日本道路交通情報センター（ラジオ等）を利用した情報提供、③当該指定道路区間に立て看板を掲出、④ホームページ、記者発表等を想定し、周知文案も併せて例示されている。</p>  |
| ③ 車両等の移動命令       | 手引きでは、災害時に、 <u>車両移動を含む道路啓開を迅速に行うためには、あらかじめ</u>   |
| ④ 道路管理者による車両等の移動 | <u>関係者が道路啓開の手順を十分に確認しておく必要があるとされている。</u>   |

(注) 手引きを基に当省において作成した。

## イ 民間事業者等と連携して行う事項

手引きでは、車両等の移動の流れのうち「車両等の移動命令」の伝達及び「道路管理者による車両等の移動」については、実際には協定等又は委託契約により道路管理者が委託している民間事業者（建設業者、レッカー業者等）が行うことが多くなるものと想定されている<sup>26</sup>。

このため、本調査では、道路管理者が災害発生時に必要な人員及び資機材を確保するためには、民間事業者等からの協力が不可欠であると考えられることから、民間事業者等との連携状況のうち表 3-②の事項の状況について把握することとした。

<sup>26</sup> 法に基づく車両移動等は公権力の行使であり、施行通知では、道路管理者から委託を受けた民間事業者が移動命令の伝達や車両の移動等を行う場合も、道路管理者の名義と責任の下に行うこととされている。

表 3-② 本調査で把握した民間事業者等との連携に係る事項

| 項目                | 内容   |
|-------------------|--|
| (ア) 民間事業者等への作業要請  | <p>① 協定の締結</p> <p>手引きでは、法に基づく措置は、道路管理者が行うこととなっているが、実際の運転者への移動命令伝達や、車両の移動の多くは、協定等又は委託契約により道路管理者が委託している民間事業者（建設業者、レッカー業者等）が行うこととなることから、<u>あらかじめ民間事業者との協定を締結しておくものとされている。</u></p> <p>② 身分証明書の発行</p> <p>施行通知では、車両の移動等は公権力の行使であり、現場での円滑な対応のため、委託業者等行政職員以外の民間事業者に行わせる場合には、<u>道路管理者から委託を受けていること（権限を有する道路管理者の意思であることを）を明示する書面を手交しておくこととされている。</u></p> <p>また、災害時には道路管理者の職員等が現場に不在の場合も想定されるが、手引きでは、<u>道路管理者から委託及び指示されたことを示す証明書をあらかじめ協定締結時等に発行することで、民間事業者が単独で対応することが可能となるとされている（以下、民間事業者等が道路管理者から委託を受けている旨を示す書面を「身分証明書」という。なお、身分証明書の発行は、法令で義務付けられているものではない。）。</u></p> |
| (イ) 人員及び資機材の確保    | <p>① 災害時に民間事業者等が提供可能な人員及び資機材量の把握</p> <p>防災基本計画において<u>道路管理者は民間団体等との間の応援協定等に基づき、道路啓開等（雪害における道路の除雪を含む。）に必要な人員、資機材等の確保に努めるものとされている</u>とおり、民間事業者等が保有する人員及び資機材の提供を受けることが協定締結の主目的となる。</p> <p>災害発生時に必要な人員及び資機材を確保するためには、平時から民間事業者等からの協力を得て、民間事業者等が提供可能な人員及び資機材量を把握しておく必要があることから、<u>手引きでは、協定への記載事例として、民間事業者等に対し災害業務に際し使用可能な建設資機材等の数量について、報告を求めることが示されている。</u></p> <p>② 協定締結の重複の把握</p> <p>手引きでは、<u>民間事業者との協定締結に際しては、災害発生時に複数の道路管理者から重複して出動が要請される可能性があることから、他の道路管理者との協定状況を確認しておくものとされている。</u></p> <p>なお、重複の具体的な確認方法や重複が確認された場合にどのように対応すべきかについては記載されていない。</p>          |
| (ウ) 災害発生時の連絡体制の整備 | <p>民間事業者等に作業要請を行う連絡体制は平時のうちから確認しておく必要がある。</p> <p>また、<u>施行通知では、災害時においては、通信が途絶することも想定されるため、車両の移動等を行うこととなる道路管理者以外の主体との間の連絡体制についても整備しておくこととされている。</u></p> <p>これを受け、<u>手引きでは、通常の通信手段が使えないことを想定して、民間事業者が自動的に参集する基準の設定や情報を民間事業者に伝達する手段等について、あらかじめ準備しておくものとされている。</u></p>  |

(注) 手引き、施行通知及び防災基本計画を基に当省において作成した。

## (2) 調査結果

今回、調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体（8 都道府県及び 16 市区町村））について、道路管理者としての道路区間の指定・周知や車両移動等に係る備えの状況、民間事業者等との連携状況に関し調査したところ、

① 区間指定及び指定道路区間の周知の手続において、区間指定や一般利用者等

への周知を行うことについて想定していない、又は他の道路管理者との役割分担が明らかになっていないなど、備えが不十分なもの

- ② 民間事業者等との連携についても、協定締結先の民間事業者等から災害時に提供を受けられる人員及び資機材量を把握していない例や民間事業者等における協定締結の重複状況を把握していない例、民間事業者等への車両移動等に係る作業要請に関して、関係機関の認識共有が不足している例など、連携や調整が不十分なもの

など、災害時に円滑かつ迅速な道路啓開を実施するための備えが不十分な状況がみられた。

### ア 車両移動等を行うために備えるべき事項（指定道路区間の周知方法の想定・検討、役割分担の状況）

法第 76 条の 6 第 2 項の規定に基づく道路区間の指定及びその周知については、本来、道路啓開計画等を策定した上で、その方法などの備えをしておくことが望ましいが、策定の有無にかかわらず、法の規定に基づき、道路管理者として、車両移動等の必要性が生じた際に最低限自ら行わなければならない、かつ関係機関との事前の調整や情報共有が不可欠な事項であると考えられる。

調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）において、指定道路区間の一般利用者等への周知を行うことを想定し、その方法を検討<sup>27</sup>しているものは、表 3-③のとおり、19 機関（5 地方整備局、14 地方公共団体）となっていた。

表 3-③ 災害発生時における指定道路区間の周知方法の想定

（単位：機関）

| 項目      | 地方整備局       | 地方公共団体        | 計             |
|---------|-------------|---------------|---------------|
| 想定している  | 5<br>(100%) | 14<br>(58.3%) | 19<br>(65.5%) |
| 想定していない | 0<br>(0%)   | 10<br>(41.7%) | 10<br>(34.5%) |
| 計       | 5           | 24            | 29            |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計機関数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入している。

これに対し、10 地方公共団体では、これらの想定や検討を行っていなかった。その理由について、これらの機関では、表 3-④のとおり、①そもそも自ら管理する道路において車両を移動する事態を想定しておらず必要性を感じていないことや、②周知の必要性は感じているが、これまで具体の検討ができていないことなどを挙げている。

<sup>27</sup> 指定道路区間の一般利用者等への周知を行うことを想定している機関には、周知の方法を道路啓開計画や地域防災計画などの計画等に明記している機関だけでなく、計画等に特に周知方法について明記していないが、通行規制状況の周知方法等（ホームページや看板等による周知等）を準用するなどの対応を想定している機関も含んでいる。

表 3-④ 指定道路区間の一般利用者等への周知を行う想定や方法の検討をしていない理由

|   |
|---|
| <p>一般論として、法第 76 条の 6 の適用が必要となった場合には、県ホームページや記者発表等適宜の方法で周知を図ることとなるが、県管理道での車両移動等が必要となる可能性は極めて低く、当該事項に特化した周知の具体的方法等はあらかじめ検討する必要性を感じていないため。</p> |
| <p>自ら市道の放置車両や立ち往生車両を移動する事態を想定していないことから、その前提となる法第 76 条の 6 に基づく指定道路区間等の設定及び周知についても想定していないため。</p>  |
| <p>周知の必要性を感じているが、具体の検討ができておらず、周知内容や周知方法の想定に至っていないため。</p>  |
| <p>県と市の間で役割分担が不明確であることを認識したものの、これまで周知内容や周知方法の検討を行ってこなかったため (注2)。</p>  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 当省の現地調査により、役割分担が不明確であることを認識したものである。

しかし、指定道路区間の一般利用者等への周知を行う想定や方法の検討をしていないとする地方公共団体の中には、表 3-⑤のとおり、今回の当省の調査により、これまで既存の道路啓開計画に基づく区間指定や周知に関して、県及び市の役割分担について調整や認識合わせがなされておらず、それぞれで認識に齟齬があり役割分担が不明確となっていることが明らかになったものがあった。

これらの地方公共団体では、このような認識の齟齬や役割分担が不明確な状況が生じている原因として、県の道路啓開計画が県道のみならず、市道の一部についても含むものとなっていることから、同計画に含まれている市道の啓開に係る手続の認識合わせができていないことによるものであるとしている。

表 3-⑤ 道路区間の周知等を行う行政機関が定まっていない例

|  |
|--|
| <p>A 県の道路啓開計画では、市町村道についても区間指定することが想定されている。</p> <p>本来、市町村道の場合、道路管理者である市町村が、区間指定及び指定道路区間の周知を行うことになる。</p> <p>しかし、県が策定している作業手順書では、道路管理者が指定という法令上の記載にとどまっておらず、市町村道については、道路管理者である市町村が周知を実施する旨が明記されてはおらず、市道について区間指定の手続及び指定道路区間の周知を、いつ、誰がどのように行うかなど、具体の役割分担を調整し、決定するには至っていない。</p> <p>この点について、県では、市町村道における区間指定の手続及び指定された道路区間の周知について、周知は関係機関の連名で行う可能性があるものの、区間指定手続及び周知は道路管理者である市町村が実施するとの認識であった。</p> |
|--|

一方、B市では、区間指定について、県が行うのか市が行うのか明らかではないとし、指定された道路区間の周知については、i) 県が一元的に周知するのか、ii) 市道部分については、道路管理者である市が個別に周知をしなければいけないのか、県と調整が行われておらず、市の役割が不明確であるとしている。また、どのような方法、内容で周知を行えばよいか、県から具体的な指示がないため、定かではないとしている。

他方、C市では、区間指定については、市道についても県が実施するとの認識であった。また、指定された道路区間の周知について、県の道路啓開計画で定める道路啓開候補路線の区間指定に関するものは、県が対応するとの認識であり、市は関与しないため、周知体制の整備は行っていないとしている。

県では、市町村道における区間指定手続及び指定された区間の周知について、平成28年度の県道路啓開計画策定以降、市町村に対して特段の説明等をしてきておらず、今後、市町村との役割分担について更なる調整が必要と考えているとしている。

D県の道路啓開計画では、市町村道についても区間指定が想定されており、本来、市町村道の場合、道路管理者である市町村が、区間指定及び指定道路区間の周知を行うことになる。

しかし、県道路啓開計画及び作業手順書では、道路管理者である市町村が区間指定及び指定道路区間の周知を行う旨が明記されておらず、県によると、市町村道についての区間指定手続は、いつ、誰がどのように行い、どのように周知するかなど、実施主体や関係機関間の役割分担は未定であるとしている。

この点、県では、市町村道における区間指定手続及び指定された道路区間の周知については、今後市町村との調整が必要と考えているとしている。

なお、県では、平成27年度の道路啓開計画の策定後も、県内を複数のブロックに分けた会議に市町村が参加する形式により、計画の見直しに係る協議を行っているが、現状、上記の具体的な役割分担を決めるには至っていない。

また、E市及びF市では、法では、区間指定及び指定道路区間の周知を行うのは道路管理者とされていることから、今後、県と市との間で役割分担を調整・整理した上で、何らかの協定や覚書等で定める必要があるとしている。

(注) 当省の調査結果による。

## イ 民間事業者等と連携して行う事項

### (ア) 民間事業者等への作業要請

#### a 協定の締結状況

車両の移動に当たってはレッカー車やフォークリフト、ホイールローダー等の資機材が必要となる場合があり、また、それらを使用する際には、操作する人員が必要となるが、多くの道路管理者において、その人員及び資機材は保有しておらず、各道路管理者はレッカー事業者や建設業者等の民間事業者等とその提供について協定を締結する必要があると考えられる。

調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）において、民間事業者等へ要請する作業内容に車両移動等を含む協定（以下「車両移動等を含む協定」という。）の締結状況を把握した<sup>28</sup>ところ、表 3-⑥のとおり、1 団体以上と協定を締結している機関は、17 機関（5 地方整備局、12 地方公共団体）となっていた。

表 3-⑥ 車両移動等を含む協定の締結状況

（単位：機関）

| 項目  | 地方整備局       | 地方公共団体        | 計             |
|---|-------------|---------------|---------------|
| 車両移動等を含む協定を締結している   | 5<br>(100%) | 12<br>(50.0%) | 17<br>(58.6%) |
| ① 車両移動等を要請できることについて明記されている協定を締結している   | 5<br>(100%) | 8<br>(33.3%)  | 13<br>(44.8%) |
| ② 現在締結している協定に車両移動等について明記されていないが、作業内容に車両移動等が含まれることを締結先民間事業者等に事前に確認している                       | 0<br>(0%)   | 4<br>(16.7%)  | 4<br>(13.8%)  |
| 車両移動等を含む協定を締結していない  | 0<br>(0%)   | 12<br>(50.0%) | 12<br>(41.4%) |
| ③ 現在締結している協定に車両移動等について明記されておらず、作業内容に車両移動等が含まれることを確認していないが、災害発生時、必要に応じて、締結先民間事業者等に対応の可否を確認する | 0<br>(0%)   | 9<br>(37.5%)  | 9<br>(31.0%)  |
| ④ 国や県、警察等への要請により、対応することから、原則として車両移動等について協定に基づき要請することを想定していない                                | 0<br>(0%)   | 3<br>(12.5%)  | 3<br>(10.3%)  |
| 計   | 5<br>(100%) | 24<br>(100%)  | 29<br>(100%)  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計機関数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

3 各調査対象機関が「車両移動等を要請できることについて明記されている協定」を締結している場合、①に算入し、①に該当しないが、「作業内容に車両移動等が含まれることを締結先民間事業者等に事前に確認している協定」を締結している場合は②に算入、①及び②に該当しないが、「災害発生時、必要に応じて、締結先民間事業者等に車両移動等の対応の可否を確認する協定」を締結している場合は③に算入した。

また、上記表 3-⑥のうち、③としているものは 9 地方公共団体であるが、これらの団体では、平時に対応の可否を確認していない理由として、

- ① 平時において車両移動等の可否を確認しなくても、協定の障害物の除去の規定により、車両移動等も行うことができるものと認識していたため
- ② 管理道路上において、車両移動等が必要となる事態の発生が想定されないため  
などを挙げている。

<sup>28</sup> 本調査では各調査対象機関が協定を複数締結している場合、車両移動等を含む協定を最大 3 協定選定し、車両移動等を要請できる旨の規定の有無や、締結先民間事業者等との車両移動等を要請できる旨の認識合わせの有無を確認した。



しかし、上記①の理由を挙げている地方公共団体の中には、表 3-⑦のとおり、今回の当省の調査により、車両移動等の可否について、締結当事者間の認識が合致していないことから、道路管理者が民間事業者等から車両移動等に関する支援を受けられないおそれがあることが明らかになったものがあつた。

これらの地方公共団体では、その原因として、平成 26 年の法改正以前に締結した協定について、法改正を踏まえた更新をしておらず、関係機関間で協定の対象業務の見直しについて協議や認識合わせが不十分であることを挙げている。

なお、当省が調査を行うまでは、協定に基づく要請作業内容にこのような認識の齟齬があることを各地方公共団体では把握していなかった。

**表 3-⑦ 車両移動等の可否について民間事業者等との認識合わせが不十分なことから支援を受けられないおそれがある例**

|  |
|--|
| <p>G 市では、平成 19 年 1 月に市内の建設業団体と締結した災害時における公共土木施設の応急対策に関する協定には、公共土木施設からの障害物の撤去について建設業団体に要請できることが規定されているため、令和 3 年の当省の調査時点では、道路上の放置車両や立ち往生車両についても、法を適用した移動ではなく、公共土木施設上の障害物の一つとして撤去できると認識していた。</p> <p>しかし、当省が締結先建設業団体に車両移動等の可否について確認を行ったところ、当該建設業団体では、当該協定の対象業務に放置車両等の移動は含まれておらず、仮に依頼を受けたとしても、障害物の除去に加えて車両移動等を行う余裕はないため、その実施は困難であるとの認識であつた。</p> <p>当省の調査により、G 市は放置車両等が道路啓開の支障となること及び建設業団体との間で車両移動等の可否について見解に相違があることを認識したことから、今後、当該協定に限らず、車両移動を専門とする民間団体とも協定締結を検討していく必要があるとしている。</p> |
| <p>H 市では、昭和 56 年に市内の建設業団体と締結した道路復旧作業に関する協定には車両移動等について明記しておらず、車両移動等の可否について当該団体と認識合わせも行っていないが、災害対応に関する包括的な協定であるため、作業内容に車両移動等も当然に含まれると認識している。</p> <p>しかし、当省が締結先建設業団体に車両移動等の可否について確認を行ったところ、当該協定には「災害時に道路復旧作業について（建設業団体名）に協力を求める」とされているのみで、車両移動等について具体的に定められていないことから、作業内容に車両移動等が含まれることを想定していないとの認識であつた。</p> <p>これについて、H 市は、平成 26 年の法改正後も、災害時の車両移動等について市の内部で具体的な想定や対応方法の検討を行っておらず、また、当該団体とも締結内容の見直しについて検討を行っていないとしている。</p>  |

(注) 当省の調査結果による。

## b 身分証明書の発行状況

施行通知では、現場での円滑な対応のため、車両移動等を行政職員以外の民間事業者に行わせる場合には、道路管理者から委託を受けていることを明示する書面を手交しておくこととされている。調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）のうち、車両移動等を内容に含む協定を締結している 17 機関（5 地方整備局、12 地方公共団体）における身分証明書の発行状況を把握したところ、表 3-⑧のとおり、平時のうちに発行しているものは 5 機関（2 地方整備局、3 地方公共団体）のみであり、3 地方公共団体では、平時に発行しておらず、災害発生後も発行する予定がないとしていた。

表 3-⑧ 身分証明書を発行している機関数

(単位:機関)

| 項目   | 地方整備局        | 地方公共団体        | 計             |
|--|--------------|---------------|---------------|
| 車両移動等を内容に含む協定を締結している                       | 5<br>(100%)  | 12<br>(50.0%) | 17<br>(58.6%) |
| 身分証明書を既に発行している又は発行する予定がある                  | 5<br>(100%)  | 9<br>(37.5%)  | 14<br>(48.3%) |
| 協定締結時等、平時のうちに発行している                        | 2<br>(40.0%) | 3<br>(12.5%)  | 5<br>(17.2%)  |
| 現在は発行していないが、今後平時のうちに発行する予定である              | 2<br>(40.0%) | 0<br>(0%)     | 2<br>(6.9%)   |
| 平時には発行していないが、災害発生後に車両移動等が必要となった時に発行する予定である | 1<br>(20.0%) | 6<br>(25.0%)  | 7<br>(24.1%)  |
| 平時に発行しておらず、災害発生後も発行する予定がない                 | 0<br>(0%)    | 3<br>(12.5%)  | 3<br>(10.3%)  |
| 車両移動等を内容に含む協定を締結していない                      | 0<br>(0%)    | 12<br>(50.0%) | 12<br>(41.4%) |
| 計  | 5<br>(100%)  | 24<br>(100%)  | 29<br>(100%)  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

平時に発行しておらず、災害発生後も発行する予定がないとしている 3 地方公共団体では、その理由について、①車両移動等を行う現場では、原則、道路管理者の職員が立ち会うことになっており、各民間事業者自身が委託を受けていることを証明する必要がないことや、②各民間事業者が既に所持している事業所の職員証により、事業者の所属先は示すことができることから、発行の必要がないとの理由を挙げている。

また、身分証明書を既に発行している又は発行する予定がある 14 機関のうち 7 機関では、平時に発行せず災害発生後に発行する予定であるとしている。その理由として、表 3-⑨のとおり、①各民間事業者が現場で作業を行う際には道路管理者の職員が立ち会うことを想定していることから、平時ではなく災害発生後に発行するとしている機関や、②平時に発行した場合に、各民間事業者の判断で車両移動等を行い、損傷した際の補償の責任

の所在が不明確になるとの懸念を示す機関がみられた。

**表 3-⑨ 身分証明書を平時から発行しない理由**

|  |
|--|
| <p>身分証明書は協定に基づき、発行することとしているが、平時に発行しても、各民間事業者が当機関の職員の立会いがない状態で車両を移動する判断を行うことは困難と認識しているため、災害発生後に発行することとしている。</p> <p>なお、当機関では、特定の期間及び区間に限り有効な身分証明書を発行することとしている。</p> |
| <p>身分証明書は市の出先機関で保管しており、各事業者には災害発生後に配布する予定である。その理由として、平時に発行した場合に、各事業者が自らの判断で車両を移動し、車両を損傷してしまうと、責任の所在が不明確になってしまうためである。</p>   |

(注) 当省の調査結果による。

一方、民間団体からは、表 3-⑩のとおり、災害発生後に道路啓開が必要な全ての現場に道路管理者の職員が立ち会うことは困難であると考えられることから、身分証明書は平時に発行されていることが望ましいとする意見がみられた。

**表 3-⑩ 身分証明書の発行に関する民間団体からの意見**

|   |
|---|
| <p>災害発生後に道路啓開が必要な現場に道路管理者の職員がいない場合の対応について、協定締結先行政機関は原則、職員が立ち会うとして身分証明書は発行しないとしている。しかし、実際には全ての現場に職員が立ち会うことは困難ではないかと考えており、身分証明書が平時に発行されていることが望ましい。</p> <p>ただし、発行について、現場に職員が立ち会うのは困難ではないかとの前提で事業者側からお願いすることは困難である。</p> |
|---|

(注) 当省の調査結果による。

なお、施行通知や手引きでは車両移動等は道路管理者の名義と責任の下に行われるとされているが、道路管理者の職員が立ち会うことが困難である場合に、民間事業者等が単独で対応可能な業務の内容や単独で対応する場合の対応手順などの詳細は具体的に示されていない。

### (イ) 人員及び資機材の確保

#### a 災害時に民間事業者等が提供可能な人員及び資機材量の把握状況

事前の備えとして、民間事業者等から提供を受けられる人員及び資機材をあらかじめ把握しておくことは、道路管理者が備えるべき資機材量を検討する上で重要と考えられる。

調査対象 29 機関 (5 地方整備局、24 地方公共団体) のうち、民間事業者

等との間で車両移動等を要請する可能性がある協定<sup>29</sup>を締結している 26 機関（5 地方整備局、21 地方公共団体）について、これら機関の協定<sup>30</sup>における災害時に提供可能な人員又は資機材量の報告を求める規定の有無を把握したところ、表 3-⑪のとおり、13 機関（2 地方整備局、11 地方公共団体）において、報告を求める規定はなかった。

表 3-⑪ 協定における災害時に提供可能な人員又は資機材量を報告する旨の規定状況 (注2)  
(単位：機関)

| 項目                        | 地方整備局        | 地方公共団体        | 計             |
|---------------------------|--------------|---------------|---------------|
| 車両移動等を要請する可能性がある協定を締結している | 5<br>(100%)  | 21<br>(87.5%) | 26<br>(89.7%) |
| 全ての協定に規定                  | 2<br>(40.0%) | 6<br>(25.0%)  | 8<br>(27.6%)  |
| 一部の協定に規定                  | 1<br>(20.0%) | 4<br>(16.7%)  | 5<br>(17.2%)  |
| 規定していない                   | 2<br>(40.0%) | 11<br>(45.8%) | 13<br>(44.8%) |
| 車両移動等について協定に基づく要請を想定していない | 0<br>(0%)    | 3<br>(12.5%)  | 3<br>(10.3%)  |
| 計                         | 5<br>(100%)  | 24<br>(100%)  | 29<br>(100%)  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 報告する旨の規定には、定期的に報告を求める規定のほか、人員又は資機材に変更が生じた場合に随時の報告を求める規定についても含む。

3 括弧内の数字は合計数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

報告を求めることとしていない 13 機関では、その理由について、表 3-⑫のとおり、協定締結先の民間団体に提供可能な人員及び資機材量の決定や人員及び資機材量の把握を任せていることから、道路管理者が事前に把握する意義が乏しいと考えていることなどを挙げている。

表 3-⑫ 民間事業者等から人員及び資機材の報告を受けていない主な理由

|  |
|--|
| 災害発生時には民間団体が出動可能な人員及び資機材を決めるため、道路管理者が定期的に把握する必要性は乏しいと考えている。              |
| 協定は民間団体が有する装備で実施可能な範囲内での支援を要請するものであり、事前の体制構築までは求めていないため、把握は不要と考えている。     |
| 民間団体や関係行政機関との間で必要資機材の提供に関する様々な協定を締結しているため、人員及び資機材の報告を受けなくても、不足することなく対応でき |

<sup>29</sup> 災害時の車両移動等については、車両移動等を内容に含む協定だけでなく、災害時に車両移動等を行うことが必要となった際に締結先の建設業団体等に車両移動等の可否を確認するとしている協定を締結している民間事業者等にも車両移動等を要請する可能性がある。そのため、本調査では、これらの協定を車両移動等を要請する可能性がある協定とし、締結している機関における提供可能な人員及び資機材量の把握状況や他の道路管理者との協定締結の重複状況を把握した。

<sup>30</sup> 本調査では各調査対象機関が車両移動等を要請する可能性がある協定を複数締結している場合、最大 3 協定を選定し、協定における規定内容を把握した。

ると考えている。

災害発生時には現在協定を締結している民間団体の対応可能な人員及び資機材で対応し、それだけでは対応困難な状況になれば国や県に支援を要請することとしているため、人員及び資機材量をあらかじめ把握する必要がないと考えている。

(注) 当省の調査結果による。

また、表 3-⑬のとおり、協定に人員及び資機材量の報告について規定がある機関の中にも、実際には、民間事業者等から定期的な報告を受けていない例や報告が協定締結時のみにとどまっている例がみられた。

### 表 3-⑬ 提供可能な人員及び資機材量の報告の規定はあるが、行われていない例

平成 31 年 3 月にレッカー事業団体と締結した協定に、保有する機械やオペレーターの人数等の業務実施体制を締結先地方整備局に毎年度報告することが規定されているが、実際には報告を受けたことや当該地方整備局から報告を依頼したことはない。

これについて、当該地方整備局では、人員及び資機材の保有状況を把握する必要性を認識しているため、今後は事業団体に報告を求めるとしている。

協定を締結している 2 団体それぞれから、平成 18 年度及び 21 年度の協定締結時に「災害時に提供できる資機材等を取りまとめた一覧表」の提出を受けているが、当該一覧表は市に現存しておらず、協定更新時にも再度の提出を求めている。

これについて、当該市では、協定締結から 10 年以上が経過しているため、協定締結時に一覧表の提出を求めた理由や現存していない理由は不明としている。

(注) 当省の調査結果による。

## b 協定締結の重複の把握状況

### (a) 協定締結の重複例

協定を締結した民間事業者等が複数の道路管理者等と重複して協定を締結していた場合、災害発生時に複数の道路管理者から重複して出動が要請される可能性があり、道路管理者が事前に想定している人員及び資機材を速やかに確保できない可能性がある<sup>31</sup>。

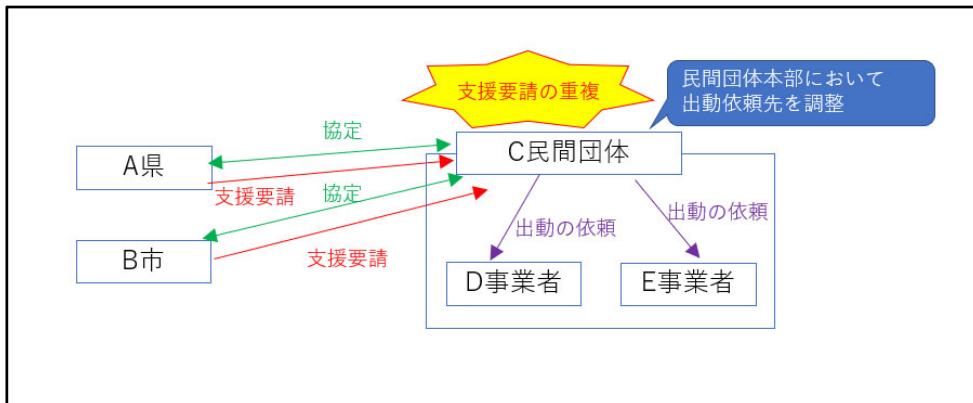
また、重複状況を把握した上で、十分な人員及び資機材を確保できないおそれがある場合は、他の民間事業者等から調達する等の対応を検討することや、民間事業者等が重複して要請を受けた場合を想定し、苦慮しないようあらかじめ調整を図っておく等の措置が必要であると考えられる。

<sup>31</sup> 国土交通省東北地方整備局、国土技術政策総合研究所及び東北建設業協会連合会が平成 23 年に東北建設業協会連合会の会員企業を対象に実施した「東日本大震災における建設関連企業の活動実態調査」では、回答のあった事業者のうち、半数以上が協定に基づく支援要請が重複していた。また、要請が重複した事業者のうち、4 割程度の事業者においては、人材等の振り分けの決定について、一部又は全般に難航したとしている。これは、車両移動等に限った協定ではないが、東日本大震災の際にも、事業者が協定に基づく支援要請の重複により対応に苦慮した実態があることを示している。

本調査結果では、協定締結の重複例として、図3-②のとおり、一つの民間団体が複数の行政機関と協定を締結しているケースや、図3-③のとおり、民間団体に加盟している事業者が他の民間団体にも加盟しているケース、図3-④のとおり、支援要請は各事業者に行うケースなどがみられた。

図3-② 協定締結の重複例①

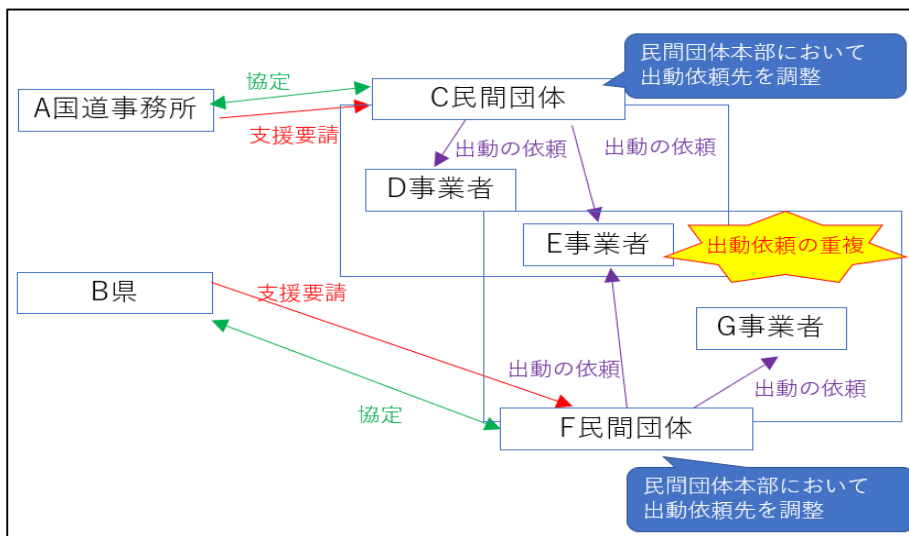
一つの民間団体が複数の行政機関等と協定を締結しているケース



(注) 調査結果を基に当省において作成した。

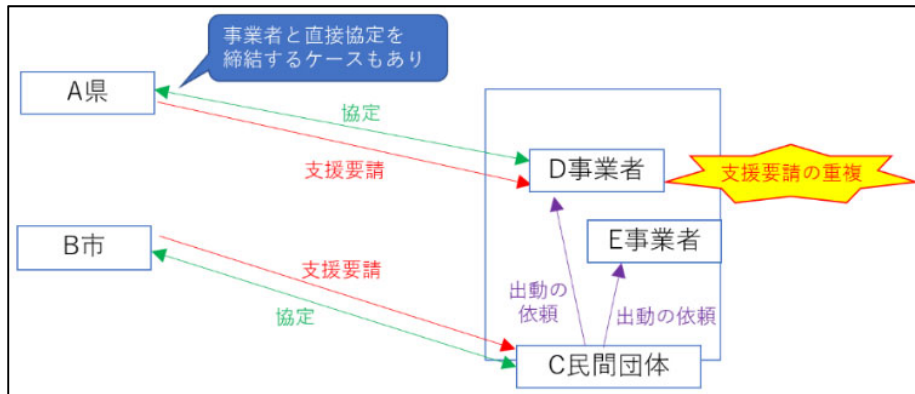
図3-③ 協定締結の重複例②

民間団体に加盟している事業者が他の団体にも加盟しているケース



(注) 調査結果を基に当省において作成した。

図 3-④ 協定締結の重複例③  
 支援要請は各事業者に行うケース



(注) 調査結果を基に当省において作成した。

(b) 協定締結の重複の把握及びその対応状況

調査対象 29 機関（5 地方整備局、24 地方公共団体）のうち、車両移動等について協定締結先の民間事業者等に要請する可能性がある 26 機関（5 地方整備局、21 地方公共団体）において、協定締結先の民間事業者等が他の道路管理者とも重複して協定を締結しているかについて把握しているものは、表 3-⑭のとおり、10 地方公共団体となっていた。

なお、調査対象とした 5 地方整備局はいずれも把握していなかった。

表 3-⑭ 協定締結の重複についての把握状況

(単位：機関)

| 項目                         | 地方整備局       | 地方公共団体        | 計             |
|----------------------------|-------------|---------------|---------------|
| 車両移動等を要請する可能性がある協定を締結している  | 5<br>(100%) | 21<br>(87.5%) | 26<br>(89.7%) |
| 把握している<br>(一部の事業者のみの把握も含む) | 0<br>(0%)   | 10<br>(41.7%) | 10<br>(34.5%) |
| 把握していない                    | 5<br>(100%) | 11<br>(45.8%) | 16<br>(55.2%) |
| 車両移動等について協定に基づく要請を想定していない  | 0<br>(0%)   | 3<br>(12.5%)  | 3<br>(10.3%)  |
| 計                          | 5<br>(100%) | 24<br>(100%)  | 29<br>(100%)  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計機関数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入している。

協定締結の重複状況を把握していない 16 機関（5 地方整備局、11 地方公共団体）では、その理由について、表 3-⑮のとおり、重複状況をあらかじめ把握する意義が乏しいことなどを挙げている。

**表 3-⑮ 協定締結の重複状況を把握していない機関における主な理由と意見**

|   |
|---|
| <p>協定締結先の民間団体には県外にも会員がおり、他の道路管理者からの要請と重複した場合でも、県外会員から支援を得ることにより対応が可能であり、重複を把握する必要性を感じない。</p>  |
| <p>協定は、民間団体内の事業者が有する装備の範囲内で実施可能な支援を要請するものであることから、調整を図ることは想定しておらず、重複を把握する必要性を感じない。</p>   |
| <p>被害状況等は実際の災害発生時でなければ不明であり、調整方法を事前に決めることは難しいため、重複状況について、平時から把握は行っていない。しかし、協定業者に対して同時に複数の道路管理者から出動要請が行われる可能性はあり、道路管理者間で出動要請の方法等について協議しておく必要があると感じている。</p> |

(注) 当省の調査結果による。

他方、表 3-⑮のとおり、協定締結の重複状況について認識したことにより、他の道路管理者と重複して協定を締結していない民間事業者等と更に協定を締結するなど、自らが管理する道路への対応に迅速に着手できる体制構築につなげている例もみられた。

**表 3-⑯ 協定締結の重複状況を認識し、対応を行っている例**

|   |
|---|
| <p>区では、災害時の応急活動に関する協定を締結している事業者が都とも同様の協定を締結していることを認識している。そこで、都からの要請があれば、都の要請が優先されることを道路啓開に関する手順書に明記し、協定締結先の民間事業者にも周知している。</p> <p>上記取組に加えて、区では、協定締結の重複がない事業者を選定して、協定を締結している。</p> <p>当該事業者の選定に当たっては、道路管理を担当する課において、他課が担当する協定や他の道路管理者との協定の締結状況を確認している。</p> |
|---|

(注) 当省の調査結果による。

また、各道路管理者と協定を重複して締結している民間団体からも、表 3-⑯のとおり、道路管理者が協定締結の重複状況を把握した上で、道路管理者間で災害発生時の作業対応の優先順位について調整して作業要請を行ってほしいとの意見がみられた。

**表 3-⑰ 要請重複時の道路管理者の対応に関する民間団体からの要望等**

|  |
|--|
| <p>当団体の支部でも会員事業者がどの道路管理者と協定を締結しているのかなど、その締結状況を把握できていない。また、要請が重複した場合の対応順は決まっておらず、行政機関側で調整した上で要請してほしい。</p> |
| <p>要請が重複した場合の調整方法の想定まで手が回っていないが、国の出先機関(2</p>   |



機関)及び県との4者協定以外にも、市町村や道路管理者以外の他部局とも協定を締結している状況であるため、事業者がどの要請を優先すべきか分からなかったり、事業者の数が不足したりし、啓開作業に支障が出るおそれがある。

(注) 当省の調査結果による。

## (ウ) 災害発生時の連絡体制の整備

### a 通常の通信手段が使用できない場合の備えの状況

災害発生時に電話等の通常の通信手段が使用できない可能性があり、そのような場合には民間事業者等への作業要請を円滑に行う上で支障となると考えられる<sup>32</sup>。

調査対象 29 機関 (5 地方整備局、24 地方公共団体) のうち、車両移動等を内容に含む協定を締結している 17 機関 (5 地方整備局、12 地方公共団体) における、通常の通信手段が使用できない場合の民間事業者等への作業要請の連絡手段確保など備えの状況について把握したところ、表 3-⑱のとおり 6 機関 (2 地方整備局、4 地方公共団体) において、一部の協定締結先との間で、代替の連絡手段について具体的な検討や備えがなされていなかった。

表 3-⑱ 通常の通信手段が使用できない場合の備えの状況

(単位:機関)

| 項目                        | 地方整備局        | 地方公共団体        | 計             |
|---------------------------|--------------|---------------|---------------|
| 車両移動等を内容に含む協定を締結している      | 5<br>(100%)  | 12<br>(50.0%) | 17<br>(58.6%) |
| 代替手段を全ての協定締結先に対して想定できている  | 3<br>(60.0%) | 8<br>(33.3%)  | 11<br>(37.9%) |
| 代替手段を想定できていない協定締結先が一部あり   | 2<br>(40.0%) | 4<br>(16.7%)  | 6<br>(20.7%)  |
| 代替手段を全ての協定締結先に対して想定できていない | 0<br>(0%)    | 0<br>(0%)     | 0<br>(0%)     |
| 車両移動等を内容に含む協定を締結していない     | 0<br>(0%)    | 12<br>(50.0%) | 12<br>(41.4%) |
| 計                         | 5<br>(100%)  | 24<br>(100%)  | 29<br>(100%)  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 調査対象機関が車両移動等を内容に含む協定を複数締結している場合、最大 3 協定を選定し、協定締結先との連絡手段の確保状況を把握した。

3 連絡手段には、通信機器の整備、一定規模の災害発生時等における民間事業者が自動的に参集する基準の設定、道路管理者や民間事業者等が徒歩や自動車等で移動することにより口頭で直接要請する場合等を含む。

4 括弧内の数字は合計数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入している。

<sup>32</sup> 北海道では、平成 30 年 10 月の北海道胆振東部地震発生時、道路管理者と道路啓開作業の委託先の事業者は携帯電話で連絡していたが、地震発生時は回線がつながりにくく、使用不可又は不安定であったことから、連絡に苦慮したとする意見や、現場状況を把握できず、啓開作業応援業者への指示ができなかったとする意見がみられ、停電により情報共有に支障が生じたことが明らかになっている(北海道第 2 回道路管理に関する懇談会「3. 大規模地震時における道路管理の現状と課題」による)。

これら 6 機関では、一部の協定において締結先と代替の連絡手段について具体的な検討や備えがない理由等について、表 3-⑱のとおり、必要性は感じているが、具体的にどのような通信機器を配備することが適当かを検討しきれていないことなどを挙げている。

**表 3-⑱ 通常の通信手段が使用できない場合の備えを行っていない理由等**

|   |
|---|
| <p>災害時における通常の連絡手段の不通を補うための手段として、防災行政無線や災害時優先電話、衛星電話等を協定締結先の各民間事業者に配備する必要性は感じているが、具体的にどのような通信機器を配備することが適当かを検討しきれていない。</p>  |
| <p>レッカー事業者団体と締結している協定は、団体が有する装備で実施可能な範囲内で支援を受けるものであり、通常の通信手段が使用できなくなった場合には対応不可能とし、支援要請は行わない方針である。</p> <p>当該地方整備局の管内では、各県において、地方整備局、県及び県内の建設業団体が 3 者協定等を締結しており、レッカー事業者団体との協定は建設業団体が実施する作業を支援するものである。そのため、レッカー事業者団体に連絡できない場合は自動参集することになっている建設業団体がレッカー事業者からの支援を受けずに作業を行うことになる。</p> |

(注) 当省の調査結果による。

#### **b 自動的な参集に関する規定状況**

手引きでは、通常の通信手段が使用できない場合の対応方法の一例として、民間事業者が自動的に参集する基準を設定することが示されている。

車両移動等を内容に含む協定を締結している 17 機関（5 地方整備局、12 地方公共団体）において、これら機関の協定に自動的な参集について規定しているものは、表 3-⑳のとおり 12 機関（4 地方整備局、8 地方公共団体）であった。

なお、規定していないとする 5 機関には 1 地方整備局も含まれていた。

表 3-⑳ 車両移動等を内容に含む協定における自動的な参集についての規定状況

(単位：機関)

| 項目                    | 地方整備局        | 地方公共団体        | 計             |
|-----------------------|--------------|---------------|---------------|
| 車両移動等を内容に含む協定を締結している  | 5<br>(100%)  | 12<br>(50.0%) | 17<br>(58.6%) |
| 規定している                | 4<br>(80.0%) | 8<br>(33.3%)  | 12<br>(41.4%) |
| 全ての協定に規定              | 2<br>(40.0%) | 4<br>(16.7%)  | 6<br>(20.7%)  |
| 一部の協定に規定              | 2<br>(40.0%) | 4<br>(16.7%)  | 6<br>(20.7%)  |
| 規定していない               | 1<br>(20.0%) | 4<br>(16.7%)  | 5<br>(17.2%)  |
| 車両移動等を内容に含む協定を締結していない | 0<br>(0%)    | 12<br>(50.0%) | 12<br>(41.4%) |
| 計                     | 5<br>(100%)  | 24<br>(100%)  | 29<br>(100%)  |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 括弧内の数字は合計数に占める割合である。なお、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

自動的な参集を行うこととしていない機関や民間団体からは、その理由として、表 3-㉑のとおり、道路管理者からの要請や指示がないまま、事業者が車両移動等を行うことは想定していないことなどが挙げられている。

表 3-㉑ 自動的な参集を行うこととしていない理由

|   |
|---|
| <p>発災後に協定を締結している建設業者等が自主的に道路のパトロールを開始することは想定しているが、レッカー事業者が自動参集し、車両移動等を行うことは考え難く、協定に定める必要性を感じていないため。</p> |
| <p>道路啓開作業は道路管理者からの要請が原則であり、道路管理者の指示がない状態で作業を開始することが困難であると考えられるため。</p>                                   |
| <p>道路管理者からの要請による出勤を原則としており、電話不通の場合に備えて MCA 無線 (注 2) が用意されていることから、通信が途絶することは想定し難いため (注 3)。</p>           |

(注) 1 当省の調査結果による。

2 MCA 無線は、周波数の効率的な利用を目的として開発された一般業務用の陸上移動無線システムで、ひとつの周波数帯を多くの利用者が順番に使用する方式を採用している。

3 当意見は民間団体からの意見である。

### c その他 (民間事業者等への作業要請を行う行政機関が取り決められていない例)

災害発生時に民間事業者等に速やかに対応を要請するためには、あらかじめ連絡体制を取り決めておくなど、平時から関係機関の間で作業要請の連絡の流れについて認識合わせを行う必要があると考えられる。

しかし、今回の当省の調査により、表 3-㉑のとおり、県が締結している市町村道における車両移動等も可能となっている協定の内容のうち、民間事業者等への作業要請連絡に関して、関係機関の役割分担について認識に

齟齬が生じていることが明らかになったものがあった。

市では、その原因について、県道路啓開計画等の内容が関係機関に対して十分に説明されていないことを挙げている。

表 3-② 作業要請の連絡体制が取り決められていない例

I 県が策定している道路啓開計画及び作業手順書では、道路管理者からの道路啓開要請の連絡は、啓開候補路線は市町村道も含めて同県が一元的に協定締結先の民間団体支部に行うことと規定されている。

しかし、同県内の市や民間団体では、次のとおり、県道路啓開計画等の内容と認識の齟齬がある状況がみられた。

- ・ J 市では、市道については全て市自らが要請するものと認識している。
- ・ K 市では、県が要請するのか市が要請するのかを承知していない。
- ・ 要請を受ける民間団体では、県の認識と異なり、市町村道については市町村から連絡があるものと認識している。

このような認識の齟齬が生じていることについて、J 市及び K 市では、県道路啓開計画等の内容が関係機関に対して十分に説明されていないことが一因ではないかとしている。

(注) 当省の調査結果による。

## (総括)

### ア 道路啓開作業の実施に関係する各機関の役割分担等

本調査対象機関の中には、法第 76 条の 6 の規定に基づく道路区間の指定及び周知の方法について、県と市との間で認識に齟齬があり、役割分担が不明確となっている状況がみられた。また、このような認識の齟齬は、民間事業者等への作業要請の連絡に関してもみられた。

これらの原因は、道路啓開計画等を策定したものの当該計画に基づく手続について、道路管理者間や民間事業者等との間で、調整や認識合わせが不足していることによるものと考えられる。また、道路啓開計画等の策定や協定の締結を行ったとしても、その後に関係機関の間で見直しの機会等が設けられなければ、各道路管理者が認識の齟齬が生じていることに気が付かないということも想定される場所である。

大規模地震等の災害発生時に、道路区間の指定及び周知が迅速に行われない場合、当該道路区間内に在る者に対し車両移動等が必要とされる可能性をあらかじめ伝えることができず、移動命令や車両の移動に時間を要し作業が遅延するおそれがある。

道路啓開は国道、都道府県道、市町村道等において災害発生時に被災した地域における応急復旧を実施する前に救援ルートを確保するものであり、本調査で把握したような認識の齟齬が道路啓開作業の支障になる蓋然性があることを踏まえると、国土交通省（地方整備局等）及び地方公共団体を含めた関係機関が、協議会や既存の会議等の場を通じて定期的に道路啓開に係る情報共有、認

識合わせ、意見交換等を行うことにより災害発生時の円滑かつ迅速な道路啓開につながるものと考えられる。

## イ 道路管理者と民間事業者等との連携・調整等

本調査対象機関の中には、

- ① 民間事業者等との協定に基づき要請できる作業内容に車両移動等が含まれるかについて認識合わせが不足している例
- ② 協定を締結している民間事業者等が災害時に提供可能な人員及び資機材量について報告を受けていない例
- ③ 民間事業者等と他の道路管理者等との協定締結の重複状況を把握していない例
- ④ 通常の通信手段が使用できない場合の民間事業者等への作業要請の手段を検討していない例

などがみられた。

これらの原因は、各機関において、上記①～④に係る平時からの備えが不十分な場合に、民間事業者等への連絡ができない、車両移動等を行う民間事業者等が確保できないなどといった道路啓開作業に支障が生じる蓋然性があるとの認識が十分でなく、その結果、民間事業者等との間で認識合わせや調整を十分に行っていないことによるものである。

災害発生時に道路管理者が円滑かつ迅速に道路啓開作業を実施するには、民間事業者等からの協力が不可欠であることから、車両移動等を行う民間事業者等の人員及び資機材を十分に確保できない事態及び道路啓開作業を委託する民間事業者等と連絡が取れない事態への対応をあらかじめ想定しておき、車両移動等を円滑に行えるよう準備しておく必要がある。

災害発生時の道路啓開の重要性を踏まえると、国土交通省はそれらの取組について地方整備局等において率先して実施するとともに、その必要性について協議会等の場を活用して、地方公共団体にも周知徹底する必要があるものと考えられる。

また、災害発生時においては、様々な混乱により、地方公共団体等の職員が道路啓開の作業現場に不在となった際、速やかに身分証明書の発行ができないと民間事業者等において車両移動等の作業が遅延するおそれがある。

手引きにおいては、取組の一例として、災害時に地方整備局等の職員が道路啓開現場に不在の場合に備え、民間事業者等に対して身分証明書をあらかじめ協定締結時等に発行することが示されている。

しかし、本調査対象とした地方公共団体の中には、身分証明書を平時に発行することで、地方公共団体等の職員が現場に立ち会わないまま、具体的な指示を受けずに民間事業者等が作業を行うことに対する懸念や不安を理由として、身分証明書の発行予定がないとしている機関もあるなど、その発行が進んでい

ない状況がみられた。

この原因として、手引き等では、地方整備局等の職員が現場に不在の際に、民間事業者等が対応可能な業務の内容や対応手順等が明示されていないことや、地方公共団体等に対する説明等の機会が必ずしもないことが挙げられる。

そのため、国は手引きの改定や協議会等の場の活用等により、民間事業者等が対応可能な業務内容等について具体的に明示することで、地方公共団体に対して身分証明書を発行する必要性について認識を促し、また、平時に発行することによる懸念や不安を取り除き、地方公共団体に対し、身分証明書の発行を促す必要がある。

## (所見)

したがって、国土交通省は、地震等災害発生時の道路啓開を円滑かつ迅速に実施する観点から以下の取組を推進していく必要がある。

- ① 道路区間指定に関係する各機関の役割分担や作業に係る連絡系統の明確化  
地方整備局等や地方公共団体などの関係機関を含め、地域全体で円滑かつ迅速な道路啓開を推進する観点から、地域の実情等を踏まえ、協議会や既存の会議等の活用により、道路啓開作業の実施に関係する民間事業者等を含めた各機関の役割分担や作業に係る連絡系統の明確化を行い、関係機関で共有すること。
- ② 地方整備局等における人員及び資機材の確保  
協定を締結した民間事業者等における災害発生時に対応可能な人員及び資機材量や協定締結の重複状況を把握していないなど、備えが不十分である地方整備局等では、民間事業者等の体制を把握し、不足分の対応の検討も含めた人員及び資機材の確保を行うこと。
- ③ 平時に備えるべき事項に関する地方公共団体への周知及び情報提供  
地方公共団体に対し、平時に備えるべき次の事項について手引きの改定や協議会等の活用により、周知や情報提供を行い、取組を促すこと。  
なお、iii)については、身分証明書の発行を受けることで対応可能な業務の内容や対応手順等を具体的に示した上で行うこと。
  - i) 車両移動等を内容に含む協定を締結していない機関においては、協定締結の必要性についての改めての検討や、既に協定を締結している民間事業者等と車両移動等の可否についての協議又は認識合わせを行うこと。
  - ii) 協定を締結した民間事業者等における災害発生時に対応可能な人員及び資機材量や協定締結の重複状況を把握し、不足分の対応の検討も含めた人員及び資機材の確保を行うこと。また、通信途絶時における対応方針の検討も含め、連絡体制も構築すること。
  - iii) 身分証明書を発行することにより、現場に道路管理者の職員が不在である場合にも対応できるようにすること。

