

平成22年度 中間報告

北海道開発局

平成23年9月20日

平成22年度 中間報告

【1:全般】

津波対策は、対策の全体像について最大の効果を発揮できるよう、各事業主体および事業主体間で連携して検討することが重要である。また、この検討を踏まえ開発局各部においては、実施する具体的な対応策(マニュアル等)の検討、整備を推進することが必要である。

津波対策の基礎資料となる浸水想定については、500年間隔地震など、巨大津波を対象とした浸水シミュレーションが実施され、これに基づく浸水想定図が認知されているのが現状である。2010チリ津波の教訓より、巨大津波に対応する浸水想定図だけでなく、複数の津波規模(津波警報(津波)2m、津波(大津波)3m以上含む)に対する浸水想定図を作成することで、効果的な津波対策を実施していくことが必要である。

北海道開発局は、関係機関と連携し、複数の津波規模に対応した浸水想定図の作成を推進する必要がある。

なお、地震発生から津波来襲までの時間的猶予の違いから、遠地津波と近地津波では対策に関わる課題が異なることに留意し、本年度の委員会においては遠地津波を中心に審議を行った。以下、部門毎の対策基本方針について記述する。

【2:河川】

河川管理施設においては、水門・樋門などに対する津波の耐波圧照査を実施し、必要な補強、遠隔・自動操作化、オートゲート化等のハード対策と、対応マニュアルの整備などソフト対策について、対策を推進する必要がある。北海道開発局は、流域の関係機関と情報や対策について共有し、議論する場を設ける等の連携を図りながら、流域全体の防災力強化の視点により効率的な対策を講ずる必要がある。

【3: 道路】

道路施設においては、地方道路防災連絡協議会を組織して、既に協議がなされているが、**予想津波高さや津波警報のレベルに対応した進入規制区間の事前設定を推進し、自治体や警察など関係機関との連携の上、効率的な対策を講ずる必要がある。**また、**進入規制区間や迂回路の事前設定に際しては、対象区間の交通量等にも配慮する必要がある。**

北海道開発局は、対象地域全体の防災力強化の視点により具体的な進入規制方法、手順などについて、検討を進めるとともに、**VICSや道路情報板、DSRCを活用した利用者への情報提供手法についても対策を講ずる必要がある。**

また、鉄道が海岸線と併走しているような地域については、鉄道が避難を妨げる可能性があるため、**避難路の設置等についても併せて検討する必要がある。**

【4：港湾・漁港】

港湾・漁港施設は市町村や北海道が施設管理者となっているが、大規模な地震災害や津波災害が発生した場合には、港湾・漁港施設は、広域的なオペレーションにより復旧活動拠点として機能することが期待される。このため、警報発表時において、港湾・漁港全体として取り組むべき事項や対応基準の整備、さらには被災直後の情報収集活動、施設の応急復旧、航路啓開等について、地元自治体や海上保安部などの関係行政機関、港湾に立地する企業、漁業協同組合など、各ステークホルダーと連携を図り、北海道開発局が中心となって検討を実施する必要がある。

【5: 関係機関連携】

上記、2から4で言及した各対策の実施に際しては、本委員会で試作した**定性的ハザードマップ(行政用災害様相マップ)**などを活用し、地域防災力向上のため関係機関間および事業分野間において被災共通観を構築するとともに、円滑な連携を図るため協議会を設立する必要がある。**北海道開発局は、協議会の設置について支援を行うこと。**

特に、**積雪寒冷地である北海道の地域特性**に配慮し、冬期における災害対応上の課題についても共通観を構築し、各機関の連携により対策を講ずることが重要である。

【6：継続審議】

本委員会で検討した課題は、北海道全体の津波対策において極めて重要な内容である。平成22年度においては、遠地津波である2010チリ津波への対応における課題を中心に審議を行ったが、地震被害をともない時間的猶予のない近地津波への対応上の課題を含め、来年度においても審議を継続することとする。