

## 10. 交通輸送施設の被害予測

### 10.1 概要

千葉県地域防災計画「震災編」では、緊急輸送について、以下のように記している。この中にある緊急輸送ネットワークについて示したのが図 10.1-1 である。この「ネットワーク」を踏まえ、下記に示す交通輸送施設（道路・鉄道・港湾）を被害予測の対象とした。

#### 5 緊急輸送（県総合企画部、総務部、農林水産部、県土整備部）

災害発生時の被害者の救援・救護活動や緊急物資の輸送に対処するため、道路（緊急輸送道路）、港湾、漁港、飛行場等の輸送施設や輸送拠点としての卸売市場を指定し、これら陸海空を連携する緊急輸送ネットワークを定めた。

##### （1）緊急輸送道路

機能別に1次及び2次路線に分類し、1次路線は、隣接都県との連携強化、広域的な緊急輸送等に資する高速道路、一般国道及び主要な県道や港湾・空港等に通じる主要な市町村道等であり、2次路線は、1次路線を補完し市町村役場等を相互連絡する県道等である。

##### （2）港湾

千葉港（千葉中央地区、千葉出洲地区、船橋東部地区）

木更津港（富津地区）

館山港（宮城地区）

##### （3）漁港

銚子漁港、大原漁港、勝浦漁港、鴨川漁港

具体的には、上記の交通施設について、地震被害予測に用いる構造物の種別などを把握し、構造・形式等に係る属性を地理情報に付与するとともに、利用状況を取りまとめた。また、これらの交通施設について、地震被害を予測するための手法を整理した。

なお、空港および臨時ヘリポートについては、過去の地震による空港の被害は、1964年新潟地震を除いていずれも大きな被害は発生していない。特に成田国際空港の地域は東京湾北部地震では震度5強の揺れであり、大きな被害は考えにくい。このことから、空港そのものの地震被害は予測の対象としなかった。また、ヘリポートについては、公園や校庭が臨時ヘリポートとなることから、地震後も利用できる判断し、ここでは予測の対象していない。

#### （1）道路橋梁

道路を構成する主要施設である橋梁を対象として、橋梁の被害数、復旧に要する期間を予測した。

#### （2）細街路

幅員13m未満の狭い国道、県道及び区市町村道の細街路について、250mメッシュ毎の道路閉塞率を算出した。

#### （3）鉄道橋脚

鉄道を構成する主要施設である橋脚を対象として、路線区間の被害数を予測した。

#### （4）港湾・漁港施設

港湾、漁港施設について、耐震補強がなされていない施設を対象として被害箇所数を予測した。

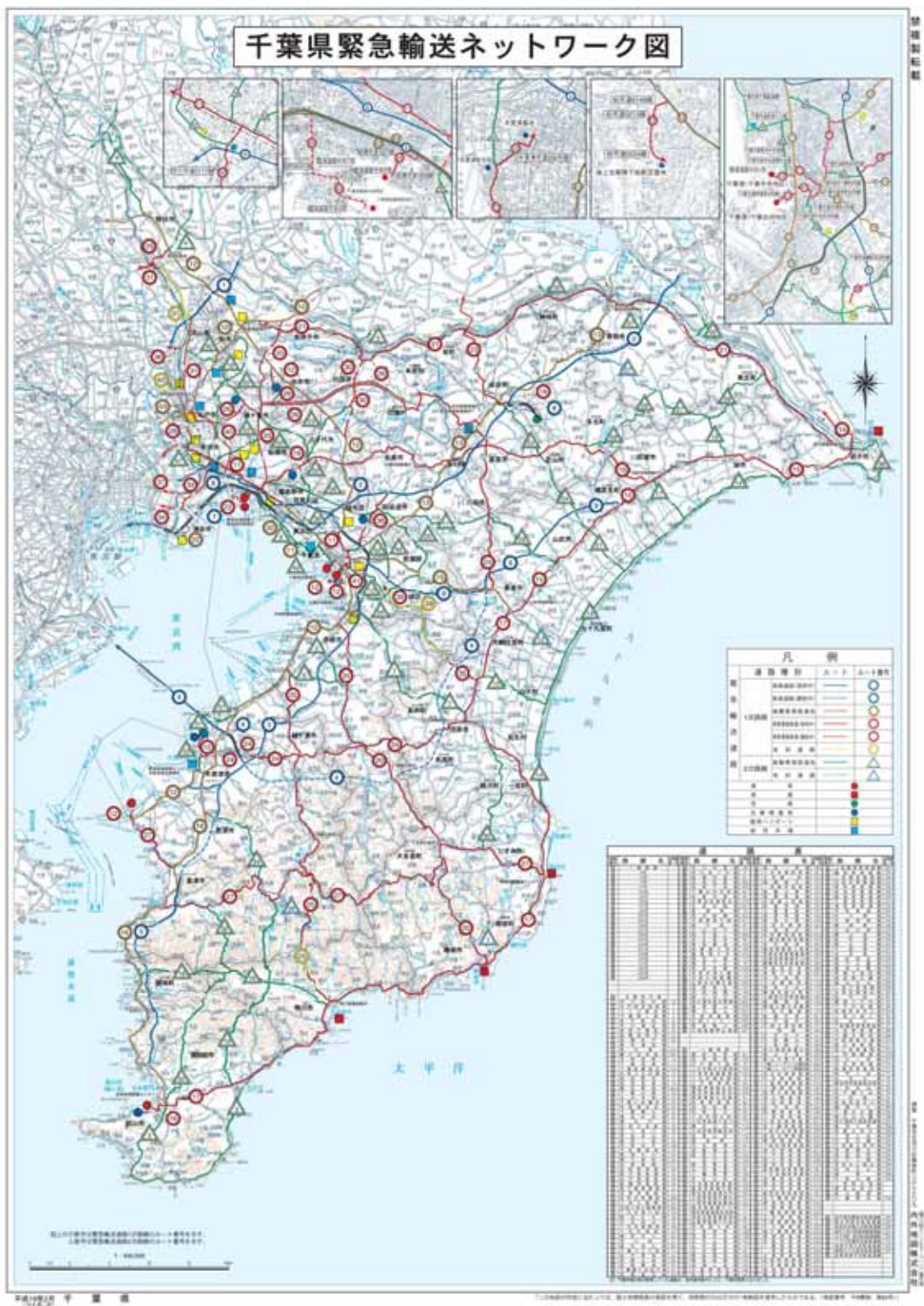


図 10.1-1 千葉県緊急輸送ネットワーク（千葉県地域防災計画）