

愛知県基幹的広域防災拠点に係る周辺道路計画説明会【説明要旨】

愛知県基幹的広域防災拠点概要、防災拠点の周辺道路計画について配布資料に基づき愛知県より説明いたしました。

1 愛知県基幹的広域防災拠点の概要について（スライド4～11）

スライド4

- 愛知県基幹的広域防災拠点の計画概要です。
 - 愛知県では南海トラフ地震の発生が懸念されています。
 - マグニチュード8～9クラスの地震が今後30年以内に発生する確率は、70～80%と予測されており、非常に切迫している状況です。
 - 県の被害予測調査では、愛知県だけで東日本大震災に匹敵する被害が想定されています。
 - このような大規模な災害に対応するためには、「愛知県全体の災害対応力」の強化が急務であります。

スライド5

- 大規模災害が発生した際には、全国からの救助人員や救援物資等の支援を受け入れ、被災地域や地域の防災拠点に、迅速かつ的確にこれらを供給するための「基幹的広域防災拠点」を整備し、県内全域の災害応急体制を確保していきます。

スライド6

- 整備計画地についてです。
 - 愛知県基幹的広域防災拠点の位置につきましては、国が定めた災害対応計画において、大規模な広域防災拠点に指定されている名古屋空港に隣接していること
 - 空港と高速道路のダブルアクセスが可能なこと
 - 地震時の地盤の液状化や大雨の浸水など、災害リスクが低いこと
 - これらを踏まえまして、防災拠点を整備する場所として、名古屋空港北西部「豊山町青山地区」といたしました。

スライド7

- 規模についてです。
 - 防災拠点の規模につきましては、国の計画に基づき、愛知県全域を後方支援で

きる規模を確保しています。

- 活動要員約 6,500 人、国からの緊急支援物資 31,000 パレット、救出救助部隊や物資搬送の車両約 3,400 台を受け入れることが必要であり、これらを踏まえ、防災拠点の規模を約 19.2ha としました。

スライド 8

- レイアウトについてです。
 - レイアウトについては、エリアごとに消防学校エリア、支援部隊エリア、支援物資エリアに分けて配置します。
 - 消防学校エリアは、名古屋空港の航空無線標識施設（レーダー）の支障とならないよう、また、地域に開かれた消防学校とするため、南側に配置します。
 - 支援部隊エリアは、神明公園も活用することとし、東側に配置します。
 - 支援物資エリアは、名古屋高速、国道 41 号に近い西側に配置します。

スライド 9

- 災害時の各エリアの機能についてです。
 - 災害時の各エリアの機能につきましては、県内 130カ所の防災活動拠点の後方支援を実施し、県内全域の災害応急体制を確保できるように、各エリアにそれぞれ機能を持たせています。
 - 消防学校エリアは、拠点の本部機能を担うエリアとし、学校施設内に拠点指揮本部及び広域医療搬送機能等を確保します。
 - 支援部隊エリア及び消防学校内グラウンドでは、消防、警察、自衛隊などの部隊一時集結及び宿営地となるベースキャンプ機能を確保します。
 - 支援物資エリアでは、国からのプッシュ型支援物資の受入、県内全域への供給に必要な物資ターミナル機能を確保します。

スライド 10

- 平常時の各エリアの機能についてです。
 - 平常時の各エリアについては、公園エリア及び消防学校エリアの 2つのエリアを県で整備するとともに、豊山町が整備する「賑わい施設」と一体感を保てるよう県と町で調整を進め、県内外からの集客に寄与する施設としていきます。
 - 公園エリアでは、東側にスポーツができる多目的広場や防災サバイバルキャンプ等、西側に防災を始めとするイベント、防災グッズの展示販売や最新の防災技術の展示など防災ビジネスを発信するスペースを確保してまいります。
 - また、町民の皆様に親しまれている神明公園の築山、展望台、航空館ブーンの

機能は引き続き活用できるよう検討してまいります。

- 消防学校エリアでは「地域に開かれ、親しまれる消防学校」を目指して、地域に開放し、訓練施設などを活用して小中学生、自主防災組織、企業向けの実践型の防災教育、人材育成を実施してまいります。
- なお、各エリアにおける具体的な内容やレイアウトにつきましては、今後、民間企業などのアイデアも取り入れながら計画してまいります。

スライド 1 1

- 河川事業である大山川洪水調節池の計画概要についてです。
 - 今回、防災拠点の整備に併せて、その地下に大山川洪水調節池を設置することとしております。
 - この洪水調節池は、大山川の洪水の一部をカットし、洪水流量を低減することで、大山川の洪水を安全に流下させることを目的としています。
 - なお、この大山川の洪水調節池とは別に、防災拠点の整備に伴って、雨水を貯留する調整池、いわゆるため池を、防災拠点エリア内の別の場所に地下式で設置する計画としております。

2 防災拠点の周辺道路計画について（スライド 1 3～3 1）

スライド 1 3

- 防災拠点周辺の全体道路計画についてです。
 - 図の見方ですが、ピンク色が県道や市道、町道であり、整備後に一般車両が通行できる公道です。
 - 公園や消防学校の中にあります薄い黄色部分は、施設内の通路で、一般車両は通行できません。
 - 公園や消防学校は面的に整備するため、各エリア内にある現在の道路は無くなり、公園や消防学校になります。

スライド 1 4

- 災害時は、全国から派遣される自衛隊などの救出・救助部隊車両の集結拠点として、また国からの緊急支援物資のターミナル拠点として、多くの車両が、この拠点で活動します。
- 平常時においても公園や消防学校の利用者が見込まれることから、防災拠点の北側と南側で、国道 4 1 号につながる道路を 2 路線、さらにそれらを結ぶ防災拠点中央部の道路を拡幅いたします。
- ①の区間は、現在、幅員 10m 程度の小牧市道です。②の区間は、現在、幅員

4m～8m 程度の豊山町道です。

- この①を県道 小牧岩倉一宮線、②を県道 春日小牧線として、幅員 17.5m の道路に拡幅します。
- また、③の区間は、現在、幅員 4m 程度の豊山町道ですが、幅員 12m の道路に拡幅します。
- なお、大山川に沿った堤防脇の町道、名古屋空港沿いの町道については、拡幅は行いません。

スライド 15

- 県道の断面構成についてです。
 - 県道となる小牧岩倉一宮線及び春日小牧線の断面図です。どちらも同じ断面になります。
 - 上段は一般部です。交差点付近以外の区間となります。3.25m の車線が 2 車線、その外側に 0.75m のゼブラ帯、1.5m の自転車通行帯、0.75m の路肩、2.5m の歩道を両側に配置し、全幅員で 17.5m となります。
 - 下段は交差点部です。これは国道 41 号の交差点付近の断面になりますが、一般部の断面と比較して、3.0m の右折レーンを追加し、その分、ゼブラ帯の削除、自転車通行帯を 1.0m、路肩を 0.5m に縮小します。歩道は一般部と同じ幅で両側に配置し、全幅員で 17.5m となります。

スライド 16

- 県道の災害時の断面構成についてです。
 - 愛知県基幹的広域防災拠点には、全国から支援部隊や支援物資が集結します。また広域医療搬送拠点として、負傷者を乗せた救急車も出入りします。
 - これらの車両が短時間でこの拠点に来た場合、防災拠点エリアに入りきれないことも想定する必要があります。
 - それに備え、災害時には、一般部のゼブラ帯、自転車通行帯、路肩をそれらの待機車両スペースとして活用することを考えております。

スライド 17

- 豊山町道 117 号線の断面構成についてです。
 - 一般部・交差点部とも、2.75m の車線が 2 車線、その外側に 0.75m の路肩、2.5m の歩道を両側に配置し、全幅員で 12.0m となります。

スライド18

- 県道 小牧岩倉一宮線の計画についてです。
 - 防災拠点北側の国道 41 号多気中町東交差点から、名古屋空港までの区間になります。

スライド19

- 国道 41 号と小牧岩倉一宮線とが交差する多気中町東交差点の平面図です。
- 国道 41 号より西側は、現在、幅員 18m の県道ですが、41 号との交差点に右折レーンがなく、右折車両による渋滞が発生しています。
- そのため、今回の整備に合わせ、歩道の植樹帯を撤去するなど歩道を改良し、右折レーンを設置します。
- なお、この整備は、現在の道路幅の中で行います。
- 国道 41 号より東側は、道路の中心を西側の県道と合わせるため、交差点付近では南北両側に拡幅し、幅員 17.5m で整備します。右折レーンも設置します。
- この交差点では、国道 41 号を渡る横断歩道脇の自転車横断帯は無くなり、自転車は自転車通行帯から矢羽根という矢印の上を通り、41 号を渡る形となります。

スライド20

- 小牧岩倉一宮線と春日小牧線との交差点の平面図です。
- この部分はラウンドアバウトという交差点となります。
- このラウンドアバウト交差点は、中心の島の周囲を時計回りの一方向に周回する方式で、信号機を設置せずに運用できるため、停電時に信号機が動かなくなるなどの支障がなく、災害に強い交差点と言われております。
- 通行方法などについて、説明いたします。
- ラウンドアバウト交差点では、
 - ①車両は必ず時計回りに通行します。
 - ②円内を走る車両、円から出る車両が優先となります。例えば、41 号から来た車両が八劔神社の方へ行く場合、円内の車両が先に行くのを待ってから、円に進入し、時計回りに回って、八劔神社方面へ曲がっていきます。
 - ③横断歩道を渡る歩行者が優先となります。この交差点には横断歩道が 4 箇所ありますが、円に入る場合も、円から出る場合も歩行者がいる場合は、歩行者優先となります。ラウンドアバウト交差点では、横断歩道の手前には『止まれ』ではなく、『ゆずれ』と表示されます。

スライド 2 1

- 小牧岩倉一宮線の中江川付近の平面図です。
- 中江川を渡る橋につきましては、現在の橋を活かしたうえで、南側に新たな橋を整備します。施工上やむを得ない一時的な通行止めを除き、基本的には現在の道路を通しながら、新たな橋を整備します。
- また、現在の橋の付近では道路の南側に、それ以外の区間では道路の下に小針川が流れておりますので、この川を拡幅する道路の南側に付け替える予定です。

スライド 2 2

- 県道 春日小牧線の計画についてです。
- 国道 41 号青山江川交差点から、現在の点滅信号交差点で北に折れ、ラウンドアバウト交差点までの区間になります。

スライド 2 3

- 国道 41 号と春日小牧線とが交差する青山江川交差点の平面図です。
- 4 1 号との交差点付近には右折レーンを設置します。
- この交差点の西側の町道につきましては、交差点の間口のみ広げる形とします。この間口を広げないと、この町道から 41 号を渡って千松寺方面へ行く直進車とココ壱番屋の方から来る車がぶつかってしまうため、必要な位置まで広げる計画です。
- また、小牧岩倉一宮線の多気中町東交差点と同様に、国道 41 号を渡る際の横断歩道脇の自転車横断帯は無くなり、自転車は自転車通行帯から矢羽根の上を通り、41 号を渡る形となります。

スライド 2 4

- 現在、点滅信号のある交差点の計画平面図です。
- この交差点の特徴は、よくあります十字の交差点ではなく、県道を主道路とした形状の交差点としています。
- 道路には、主となる道路、従となる道路があり、従道路となる南側、東側の町道は、主道路となる県道に入るためには、一旦停止が必要となります。
- このような形状とした理由につきましては、南側の集落に通過交通を出来るだけ通さないようにするためです。
- なお、八剣神社方面の南側の町道は、現時点では拡幅する計画はありません。
- また、この交差点付近の横断歩道については、町の施設の配置なども考慮しながら、最適な位置について、警察と調整してまいります。

スライド 25

- 春日小牧線の東西区間（現町道 52 号線）の端部の考え方ですが、現在のココ壺番屋の通りの町道の幅は一定ではなく凸凹しているため、南側の宅地に掛からないよう、道路を計画しています。
- そのため、整備後は、部分的に歩道が少し広くなることもあります。

スライド 26

- 豊山町道 117 号線の計画についてです。
- 現在の点滅信号交差点から大山川沿いの町道までの区間になります。

スライド 27

- この図は、町道 117 号線の計画平面図です。
- 町道 117 号線は、図面左側の、現点滅信号交差点から大山川沿いの町道までを拡幅整備します。
- 先ほどの春日小牧線の道路端部の考え方と同様に、町道の幅は一定ではなく凸凹しているため、南側の宅地に掛からないよう、道路を拡幅します。
- また、町道を渡る横断歩道については、先ほどの県道と同じように、最適な位置等について、警察と調整してまいります。

スライド 28

- 道路の無電柱化についてです。
- 無電柱化というのは、文字通り、道路から電柱を無くすことで、その方法としては道路の中に電線を埋め込む方法や、裏の道路から電気を供給するなどの方法があります。
- 今回拡幅する、小牧岩倉一宮線、春日小牧線、町道 117 号線については、道路の無電柱化を行います。
- 理由としては、これらの道路は、防災拠点や町の避難所にアクセスする道路になるため、地震時に電柱が倒壊し、道路を塞ぐことを避けるためです。
- なお、道路の中に電線を埋め込む場合には、宅地へ電気を供給する箇所で、電圧を下げるための変圧機が必要になるため、写真のような地上機器や照明灯一体型の変圧器などを設置していきます。
- 無電柱化の具体的な方法やその設計につきましては、今後行ってまいります。

スライド 29

- 道路の歩道形式および乗り入れについてです。
- 今回拡幅する、県道、町道 117 号線は、3 路線とも両側に 2.5m 幅の歩道を整

備します。

- 段差が少なく、車いすや杖利用者、高齢者や子供など誰もが通行しやすい歩道形式として、セミフラット式歩道とします。

スライド30

- セミフラット式歩道の写真です。写真は、清須市内の県道のものです。
- ブロックにより、車道と歩道が分けられます。
- また、民地から道路へ乗り入れする箇所については、段差のないブロックを用います。
- 一般的な住宅から乗用車で乗り入れする場合には、開口部分は 4.2m となります。
- 乗り入れの幅については、基準によって決まっていますが、具体的な設置位置や幅につきましては、今後、道路工事の際に1軒、1軒、個別に相談し、決めさせていただくことを予定しております。

スライド31

- 今後の事業スケジュールについてです。
 - 大規模災害の脅威が迫っているなか、最大限の早期完成を目指し、防災拠点や周辺道路については、2025年度末（2026年3月末）の完成を目指して整備を進めてまいります。
 - 今後は、土地をお持ちの方に事業へのご協力をいただくとともに、防災拠点・道路・河川の洪水調節池の設計や工事を進めてまいりたいと考えております。

説明内容につきましては以上のとおりです。