

第5章 地震発生後の動き

第1節／災害対策本部・支部の動き

1. 国土交通本省の体制

国土交通本省は、地震が発生した7月16日10時13分、直ちに地震災害の非常体制を発令するとともに、事務次官を本部長とする「新潟県上中越沖を震源とする地震災害対策本部」（新潟県中越沖地震災害対策本部に改称）を設置。14時50分より第1回本部会議を開催し、国土交通省緊急調査団を派遣した。

7月17日冬柴国土交通大臣が新潟県内の被災箇所を現地視察。7月20日17時30分より第2回本部会議を開催した。

2. 北陸地方整備局の体制

(1) 災害対策・災害支援対策に関する体制

7月16日の地震発生と同時に、北陸地方整備局は地震災害と災害支援の非常体制を発令するとともに、「新潟県中越沖地震北陸地方整備局災害対策本部」、及び「災害対策支援本部」を設置し、直轄管理施設の応急復旧や自治体への支援を開始した。事務所においても、19事務所直ちに体制がとられた。

表5-1-1 支部の防災体制

○非常体制(震度6弱以上): 6事務所 高田河川国道、信濃川河川、湯沢砂防、長岡国道、越後丘陵公園、新潟港湾・空港
○警戒体制(震度5弱以上): 7事務所 信濃川下流河川、新潟国道、金沢河川国道、千曲川河川、三国川ダム、金沢営繕、金沢港湾・空港
○注意体制(震度4以上): 6事務所 羽越河川国道、阿賀野川河川、飯豊山系砂防、横川ダム、阿賀川河川、松本砂防

このような体制のもと応急復旧を鋭意進め、直轄管理施設の応急復旧が完了したこと、被災地の復興が進んでいること等により、災害対策本部を8月10日16時30分に、災害対策支援本部を8月31日17時に解除した。

(2) 現在の体制(平成19年12月現在)

8月10日から企画部内に新潟県中越沖地震復旧・復興支援センターを設置し、被災市町及び新潟県の復旧・復興に関して、相談・調整・支援等を引き続き担当している。

表5-1-2 本部及び主要支部の防災体制

本部・支部	防 災 体 制			
	非常体制	警戒体制	注意体制	解 除
本部				
地震災害	7/16(10:13)		7/24(16:00)	8/10(16:30)
災害支援	7/16(10:13)	8/10(16:30)		8/31(17:00)
高田河川国道	7/16(10:13)	7/17(20:30)	7/23(13:30)	7/31(12:00)
信濃川河川	7/16(10:13)			7/24(15:30)
湯沢砂防	7/16(10:13)	7/16(10:13)	7/16(18:45)	7/17(14:10)
長岡国道	7/16(10:13)		7/23(09:00)	8/10(15:00)
越後丘陵公園	7/16(10:13)		7/16(19:00)	7/23(17:15)
新潟港湾空港	7/16(10:13)	7/16(16:10)	7/20(18:00)	7/23(17:45)

第2節／被災地の視察

中越沖地震発生から約1カ月半の間に行われた大臣、各種委員会の視察は以下のとおりである。

表5-2-1 視察一覧

月 日	視 察 者	視察内容
H19年7月16日～17日	吉田国土交通省政務官 (別紙1)	被災状況調査、新潟県知事・ 柏崎市長と会談、避難所激励
H19年7月16日～17日	政府調査団 安倍総理大臣、溝手内閣府防 災担当大臣	被災状況調査、避難所激励
H19年7月16日～17日	国土交通省緊急調査団	被災状況調査
H19年7月17日	冬柴国土交通大臣 (別紙2)	被災状況調査、避難所激励
H19年8月9日	衆議院災害対策特別委員会 木村芳雄委員長	柏崎市内現地調査、避難所激 励
H19年8月21日	溝手内閣府防災担当大臣	柏崎市、上越市内被災地視察、 避難所激励
H19年9月5日	泉内閣府防災担当大臣	長岡市、柏崎市被災地、東京 電力柏崎刈羽原子力発電所視 察

北陸地方整備局の対応は次のとおりである。

- ・視察対応は、本部班(企画部防災課)が本省と調整し行程案作成、それを総務班(総務部)及び各班(関係部、関係事務所)の協力を得て実施した。
- ・説明資料の作成は各班(関係部)の既存資料を用いたり、行程案の作成では災害対策現地支援センターと調整しながら行った。

吉田国土交通省政務官 視察状況

(平成19年7月16・17日)



国道8号長岡市大積千本町の視察状況



家屋被災状況を視察



冬柴大臣とともに避難住民を激励
(柏崎第一中学校)



溝手防災担当大臣、泉田新潟県知事他と対策を協議



自衛隊による状況説明



会田柏崎市長と対策を打合せ

視 察 行 程

7月16日(月)

- 13:15 市ヶ谷防衛省離陸
- 15:00 柏崎市役所着
会田柏崎市長、泉田新潟県知事と政府調査団との対策打合せ
- 16:30 柏崎・刈羽原子力発電所着
・発電所被災状況を視察
- 17:50 柏崎小学校着
・安倍総理大臣とともに被災者激励
- 18:30 柏崎市役所着
・泉田新潟県知事、会田柏崎市長と対策を打合せ
・北陸地方整備局が設置した現地支援センターにおいて対策を打合せ
- 21:30 柏崎市役所発 (長岡市内泊)

7月17日(火)

- 7:00 長岡市内発
・北陸自動車道の被災箇所視察
- 8:30 柏崎市役所着
- 9:00 柏崎市役所発
内閣府谷本政務官と被災箇所視察
・家屋倒壊箇所(柏崎市内)
・国道8号長岡市大積千本町
・国道8号柏崎市比角跨線橋
- 12:00 柏崎市役所着
- 13:40 柏崎市役所発
・JR柏崎脱線現場視察
- 14:55 柏崎市柏崎第一中学校(避難所)着
・冬柴大臣とともに被災者激励
- 15:15 柏崎第一中学校発(帰京)

冬柴国土交通大臣 視察状況

(平成19年7月17日)



避難所の訪問、激励(柏崎第一中学校にて)



新潟県知事との打合せ

視 察 行 程

- 13:07 JR長岡駅 発
- 13:30 関越自動車道 長岡IC 着
 - 北陸自動車道の被災状況の視察
 - 家屋倒壊箇所(柏崎市内)の視察(車中)
- 14:55 柏崎市柏崎第一中学校(避難所) 着
 - 避難住民激励
 - 柏崎市長と打ち合わせ
- 15:10 柏崎市柏崎第一中学校(避難所) 発
- 16:50 新潟空港 着
 - 新潟県知事と打ち合わせ
- 17:05 新潟空港 発

第3節／道路関係機関との連携・調整

1. 地方自治体が管理する道路の情報収集

(1) 情報収集要員の派遣

新潟県が管理する道路の情報収集要員として、地域道路課の課長補佐を県庁道路管理課へ派遣。地震発生から約40分後に到着し以後、2週間に渡って常駐した。

課長補佐クラスの派遣が適当と判断した理由として、次の事項が挙げられる。

- ・災害時の情報収集は、情報に応じたキーとなる県職員の把握や本省・整備局の意向の正確な把握が必要
- ・能登半島地震の経験を踏まえ、情報が錯そうする県担当部局から正確な情報を入手するためには、県事業に関する知見が必要
- ・情報収集のみならず、被災箇所の今後の方針についての調整等が可能

結果、能登半島地震と比較し情報(「欲しい情報が県庁に存在していない」という情報を含む)の入手が容易であった。また、県に対して過度な情報請求を控えることができ、その対応がもたらす県職員のストレスを一定程度軽減できたものと思われる。

(2) 整備局職員による現地調査

県庁において現地の状況を把握していないケースや、本省から県の判断について整備局の見解を求められることがあるため、整備局職員を現地へ派遣したり、ヘリコプターによる上空からの調査を実施し本省報告を行った。

整備局職員が直接現場を確認することで的確な状況把握が図られ、情報収集要員の派遣と合わせ県への情報請求を極力控えることが可能となった。

2. 交通渋滞対策

(1) 柏崎地域道路渋滞対策打合会議の開催

復旧や支援を目的に流入する車両の増加、国道8号の通行止めなどにより、柏崎市内の交通渋滞は地震発生翌日から顕著となった。柏崎市に近い国道116号刈羽村の観測地点では、週平均日交通量がおおよそ7割増加した。

そこで、整備局は新潟県警察本部、新潟県(道路管理者・県災害対策本部)、NEXCO東日本新潟支社に呼びかけ「柏崎地域道路渋滞対策打合会議」を開催した。会議では、被害が甚大な柏崎地域の交通渋滞を緩和し、円滑な復旧活動を支援するための各機関が協力して実施する対策について検討を行った。

国道116号の交通量の変化と渋滞状況を図5-3-1、写真5-3-1に、会議の開催日や主な決定事項等を図5-3-2に示す。



図5-3-1 国道116号 刈羽交差点の週平均日交通量の変化



写真5-3-1 国道116号柏崎市長崎新田の渋滞状況(渋滞の先が国道8号との交差点)(H19.7.18)

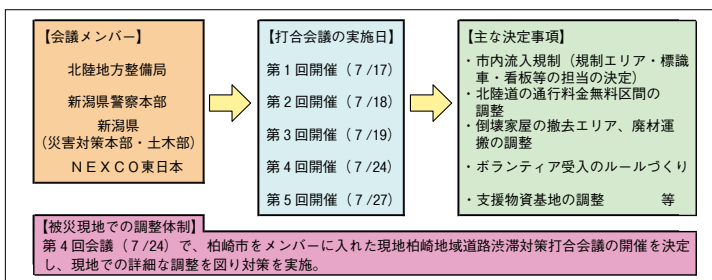


図5-3-2 柏崎地域道路渋滞対策打合会議 開催概要

(2) 各機関の渋滞対策対応

柏崎地域の交通渋滞を緩和するため、道路管理者(北陸地方整備局・新潟県)は迂回路やゴミ運搬ルートを案内する看板の設置、道路情報板や標識車を使った誘導を行った。県警では警察官による交通規制、ゴミ運搬ルートの事前周知を担った。

また、北陸自動車道の通行料金無料化措置と連携を図りつつ、幹線交通ルートの確保を行った。地震発生から約11時間後の7月16日21時に幹線交通ルートを確保したものの、国道8号が柏崎市内で渋滞。そこで、国道8号と北陸道の応急復旧及び北陸道の無料化措置により、地震発生から約26時間後の7月17日12時には、大きな迂回を伴わず最短経路で糸魚川市と新潟市を結ぶことが可能となった。

看板等による交通誘導について写真5-3-2に、高速道路の無料化措置と連携した幹線交通ルートの確保について図5-3-3に示す。



写真5-3-2 看板や標識車、道路情報板による高速道路への交通誘導



図5-3-3 北陸道の無料化措置と連携した幹線交通ルートの確保