

テーマ	頂いたご助言	各局の対応方針
共通	○ 3.11で学んだ最大のものは、巨大地震対策はきれいな事ではすまされない、リアリズムが必要だ、ということ。できるものはできる、できないものはできないと、現実感を持った整理が必要ではないか。	ご意見につきましては、『本文1-2』において、『首都直下地震による甚大な被害は、本計画だけで防ぎきれものではなく、国民一人一人が高い防災意識を持ち、自助・共助に備え、取り組むことが非常に重要となる。そのため、今後、本計画をより具体化・実践化していくにあたっては、想定される深刻な事態や対策内容をより個別具体的に検討し、現実感を高めながら、国民に対して広く周知していく。』として記述させていただきました。 また『今後議論を深めるべき課題(1)』にも記載し、今後、検討を進めて参ります。
共通	○ 首都圏全域が一度に壊滅するわけではなく、どこで何が起るかによって対応が全く異なってくる。ローカルでは事態や課題、対策が見える化できている、広域になると見えなくなってくる。対策計画策定にあたっては、具体的な場所を示さなくても、ポンチ絵を挿すなど、できる限りの見える化に努めてほしい。	ご意見につきましては、今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
共通	○ 首都直下地震に対してできるだけ準備をしていることを発信することが重要であり、被害想定が大きさが話題となり、不安をおおるようなことは避けるべき。	本計画におきましては、「重要テーマ」におきまして、想定される深刻な事態とこれへの具体的な対策を並記してとりまとめているところです。
共通	○ 重要テーマを通して、被害の様相や対応状況の全体像についてイメージを共有することが重要。また、事前対策について、どこまでできていて、何が足りないのか、しっかり評価することが大事。	ご意見のうち、イメージの共有につきましては、「重要テーマ」におきまして、出来る限りの資料のビジュアル化に努めたところです。 また、事前対策の評価につきましては、『本文1-2』において、『インフラ整備の進捗状況等を踏まえた応急活動の見直し』等として記述させていただきました。今後、計画のさらなる具体化・実践化の取組の中で、事前対策についてしっかりと検証してまいります。
共通	○ 首都直下地震の被害想定には幅があるので、対策もあまり絞り込まず、幅を持たせる必要がある。設計に幅を持たせるか、またはシナリオに幅を持たせることなどが考えられる。	ご意見につきましては、今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
共通	○ 首都直下地震対策は、計画を作って終わりではなく、中長期的な視点で、着実に進めることが大事。また、計画をどのように運用するのか、運用に当たって具体的にどのような準備、関係機関との調整が必要なのかなど「プランニング」を意識してほしい。	ご意見も踏まえ、今後、対策本部において定期的に本計画をフォローアップし、対策の内容をより具体化・実践化して参ります。
共通	○ 国民は平常時の様々なサービスに慣れており、サービスが止まるだけで大変な思いをする。首都直下地震では、直接的な被害だけでなく、多くのサービスの中断も避けられないことを予めしっかり理解してもらうことが重要。そのために、常に「首都直下では、こういう事態が発生します」と発信し続けることが重要。これを怠ると、「想定外」と扱われてしまうが、想定外は許されないこと。「何が起るのか」についてのイメージネーションがとても重要。	本計画は、首都直下地震に対し、現時点における国土交通省の総力を挙げた対策をとりまとめたものです。今後、対策の内容をより具体化・実践化してまいります。発生する事態についてもより具体化し、国民に対してしっかりと周知してまいります。
共通	○ 発生する状況に対してどのように対応するのか、国交省の各部署が当事者意識を強く持つことが大事。発生する事態への対応として、関係者は誰なのか、当事者である自分には何が出来るのかをしっかりと検討してほしい。	本計画は、各部署が「どこで何が起り、それにどう対応するか」という問題認識のもとで議論を重ね、対策をとりまとめたものであり、各部署において鋭意対策を推進して参ります。
共通	○ 一番起こってほしくないことを明確に文章として残すことが重要。こうした事態に対する対応をチェックリスト化し、誰が責任をもって行動するのか、確認したか、対処したかを明確にしておくべき。	ご意見につきましては、今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
共通	○ 対策計画の進捗状況を国民にわかりやすく伝えるために、計画のシンボルとして、目玉になるようなプロジェクトを打ち出してはどうか。	本計画におきましては、ご意見のとおり、シンボリックな取組として、11の重点対策箇所を挙げています。これらの箇所につきましては、しっかりと進捗を図り、国民に対策の進捗状況を実感していただくよう、努力してまいります。
共通	○ 対策計画があまりにも「やります」だと、国民が安心し過ぎてしまい、危機感が薄れてしまう。国交省がやること、国交省ではできないことを、理由も含めて明示することで、危機的な状況を世論に訴えていく必要があるのではないか。	ご意見につきましては、『本文1-2』において、『首都直下地震による甚大な被害は、本計画だけで防ぎきれものではなく、国民一人一人が高い防災意識を持ち、自助・共助に備え、取り組むことが非常に重要となる。そのため、今後、本計画をより具体化・実践化していくにあたっては、想定される深刻な事態や対策内容をより個別具体的に検討し、現実感を高めながら、国民に対して広く周知していく。』として記述させていただきました。 また『今後議論を深めるべき課題(1)』にも記載し、今後、検討を進めて参ります。
共通	○ 個別具体の議論を徹底的に行うべき。例えば、備蓄不足の問題も、冷蔵庫にどのような食材があり、それをどのように活用すれば、どれだけの食料となるといった具体的な活用術を提示していくべきだと考えている。	ご意見につきましては、今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
共通	○ 現行制度の延長で対策を考えるのではなく、課題を解決するために制度をどう変えていくのかを考えてほしい。人口減少や高齢化など、これからの社会の姿を踏まえた都市計画など。長期的に人口をどのように誘導していくのか。	現在、国土交通省では、2050年を視野に入れた中長期の国土づくりの理念や考え方を示すものとして、新たな「国土のグランドデザイン」の構築に向けた検討を進めており、平成26年夏頃をめどにとりまとめを行う予定です。いただきましたご意見も踏まえつつ、引き続き検討を進めて参ります。 人口減少・高齢化等が進展する中で、防災に直結するものではありませんが、持続可能な都市を実現するためには、医療・福祉等にアクセスできるまちづくりの推進が重要であり、生活に関連する施設の集約、その周辺への居住誘導、これらと連携した公共交通のネットワーク化の推進が不可欠です。国交省では、このような取組を推進するため、財政・金融・税制等の支援を行ってまいります。
I 命を守る	○ 木密対策を32年までにやるとのことだが、本当にできるのか。リアリティがない。	密集市街地の解消に向けては、道路等の基盤整備や建物の不燃化・耐震化等のハード対策に加え、都市計画・建築規制等の規制的手法による取組や避難・防災訓練や避難マップ作成等のソフト対策を連携した対策が不可欠です。 市街地内に増加している低未利用地の活用、地域の状況に合わせた種々の事業手法を組み合わせながら、避難路・避難地などのインフラ整備と避難路沿道の建物の不燃化による延焼遮断帯の形成、老朽建築物の除却・建替、事業実施により移転を余儀なくされる従前居住者用賃貸住宅の供給等の対策を行って参ります。 なお、平成23年度の調べによると「地震時等に著しく危険な密集市街地」の対象地区の97%の地区において地方公共団体が上記のいずれかの取り組みを実施しているところです。 特に、東京都では、平成24年以来、「木密地域不燃化10年プロジェクト」として、①特に重点的・集中的に改善すべき地区に、東京都独自の制度である「不燃化特区」を指定し、都の不燃化助成の上乗せ、都税の減免等を実施するほか、②延焼遮断帯を形成し、密集地域の早期改善に効果の高い主要な都市計画道路の整備を早期化し、あわせて、③地域での集会の開催や個別相談の実施等を通じた住民への働きかけ等を進めています。 国交省では、このような積極的なプロジェクトを進める東京都をはじめ、危険な市街地を抱える各地域において、防災・安全交付金等による支援や融資、税制のほか、UR都市再生機構のノウハウとマンパワーを通じて改善整備を促進してまいります。
I 命を守る	○ 木密地域対策では、「コミュニティ減災」という考え方が大事。エリアで1戸だけ耐震補強等の対策をしていない家が原因で火災が発生してしまえば、それまでの各家で実施してきた対策が無意味になってしまう。個別の耐震化の進捗状況の評価するのではなく、面的にどこまで進んでいるのかという視点でのチェックが必要。米国では、面的な対策が進まないとい水害保険に入れない仕組みもある。	密集市街地の最低限の安全性の確保のための当面の目標として、「地震時等に著しく危険な密集市街地」を位置づけており、その目標として、具体的には、地震時等における市街地大火の危険性を判断する基準として従来から用いている「延焼危険性」の指標（不燃率）に加え、地震時等における避難の困難さを判断する基準として「避難困難性」の指標（地区内閉塞度）を併せ考慮することとしており、建物倒壊や火災の影響による地区内の住民等が地区外へ避難することが困難となる危険性について面的な評価を行うよう、地方公共団体に提示し、取り組んで進めているところです。

テーマ	頂いたご助言	各局の対応方針
I 命を守る	<p>○ 立川のある分譲住宅では、住宅と合わせて防災機能を持つ公園や道路、自家発電、井戸なども一緒に整備し、地震に強い街区として販売した。例えば、いくつかの住宅の布基礎を連結させれば液状化に強くなる。建築基準を変えることで分譲事業者がこうした対策・商品を販売しやすくすることも検討してはどうか。分譲団地全体の安全に対するコンセプトを変えていく時代に入っていると認識。</p>	<p>ご意見につきましては、今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。</p>
I 命を守る	<p>○ 火災対策が重要な要素。H32までに木密対策を完了するとなっているが、具体的にどう進めるのか。</p>	<p>密集市街地の解消に向けては、道路等の基盤整備や建物の不燃化・耐震化等のハード対策に加え、都市計画・建築規制等の規制的手法による取組や避難・防災訓練や避難マップ作成等のソフト対策を連携した対策が不可欠です。 市街地内に増加している低未利用地の活用、地域の状況に合わせた種々の事業手法を組み合わせながら、避難路・避難地などのインフラ整備と避難路沿道の建物の不燃化による延焼遮断帯の形成、老朽建築物の除却・建替、事業実施により移転を余儀なくされる従前居住者用賃貸住宅の供給等の対策を行って参ります。 なお、平成23年度の調べによると「地震時等に著しく危険な密集市街地」の対象地区の97%の地区において地方公共団体が上記のいずれかの取り組みを実施しているところ。 特に、東京都では、平成24年以来、「木密地域不燃化10年プロジェクト」として、①特に重点的・集中的に改善すべき地区に、東京都独自の制度である「不燃化特区」を指定し、都の不燃化助成の上乗せ、都税の減免等を実施するほか、②延焼遮断帯を形成し、密集地域の早期改善に効果の高い主要な都市計画道路の整備を早期化し、あわせて、③地域での集会の開催や個別相談の実施等を通じた住民への働きかけ等を進めています。 国交省では、このような積極的なプロジェクトを進める東京都をはじめ、危険な市街地を抱える各地域において、防災・安全交付金等による支援や融資、税制のほか、UR都市再生機構のノウハウとマンパワーを通じて改善整備を促進してまいります。</p>
I 命を守る	<p>○ 木密対策として、不動産売買の重要事項説明にハザードマップを入れる制度をつくるべきではないか。</p>	<p>宅地建物取引業法第35条に基づく重要事項説明は、宅地又は建物の購入者が物件に関する重要事項を知らずに取引をしてしまい、事後に不測の損害を被ることを防止するため、宅地建物取引業者に対し、契約締結前までに取引主任者をして当該重要事項を説明させることを義務づけているものです。 この重要事項説明は、宅地建物取引業者に無過失責任が課される重い義務であるため、その説明項目については、法令に基づく公示義務があるなど、宅地建物取引業者がその通常業務の範囲内で把握できるものを法令上限定列挙しているところ。 この点、ご指摘のハザードマップには様々な種類がある中、それらの全てについて重要事項説明の対象としているわけではありませんが、例えば、法令に基づき公示される土砂災害警戒区域や津波災害警戒区域などについては、宅地又は建物の購入者の利益を保護する観点から、取引物件が当該区域にある場合はその旨を重要事項説明の対象としているところ。また、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律に規定する特定防災街区整備地区における建築制限などについても重要事項説明の対象としており、宅地又は建物の購入者は、取引物件が当該地区に位置するかどうかを確認することができます。</p>
I 命を守る	<p>○ この30年間、木密対策はなかなか進んでこなかった。対策に期待する一方で、待てない。火災発生を前提に、住民の避難についても国が関与していくべきではないか。自治体と連携して避難に関するシステム構築が必要。</p>	<p>迅速な避難のためには、消防団、自主防災組織等が中心となって地域における避難支援体制の構築や実践的な訓練等を進め、地域の防災力の強化を図ることが重要であり、この点は消防庁等において取組が進められております。 なお、国土交通省としては、火災時の延焼危険性の高い木密地域について、避難・防災訓練や避難マップ作成、防災まちづくりに関する専門家派遣等に対し、防災・安全交付金等を活用し引き続き支援してまいります。</p>
I 命を守る	<p>○ 木密対策は、具体的にどうしていくのか示していくことが必要。</p>	<p>密集市街地の解消に向けては、道路等の基盤整備や建物の不燃化・耐震化等のハード対策に加え、都市計画・建築規制等の規制的手法による取組や避難・防災訓練や避難マップ作成等のソフト対策を連携した対策が不可欠です。 市街地内に増加している低未利用地の活用、地域の状況に合わせた種々の事業手法を組み合わせながら、避難路・避難地などのインフラ整備と避難路沿道の建物の不燃化による延焼遮断帯の形成、老朽建築物の除却・建替、事業実施により移転を余儀なくされる従前居住者用賃貸住宅の供給等の対策を行って参ります。 なお、平成23年度の調べによると「地震時等に著しく危険な密集市街地」の対象地区の97%の地区において地方公共団体が上記のいずれかの取り組みを実施しているところ。 特に、東京都では、平成24年以来、「木密地域不燃化10年プロジェクト」として、①特に重点的・集中的に改善すべき地区に、東京都独自の制度である「不燃化特区」を指定し、都の不燃化助成の上乗せ、都税の減免等を実施するほか、②延焼遮断帯を形成し、密集地域の早期改善に効果の高い主要な都市計画道路の整備を早期化し、あわせて、③地域での集会の開催や個別相談の実施等を通じた住民への働きかけ等を進めています。 国交省では、このような積極的なプロジェクトを進める東京都をはじめ、危険な市街地を抱える各地域において、防災・安全交付金等による支援や融資、税制のほか、UR都市再生機構のノウハウとマンパワーを通じて改善整備を促進してまいります。</p>
I 命を守る	<p>○ 耐震化は重要。基礎についてもどうしていくのか検討してほしい。建物の耐震化については、いつまで1981年にこだわるのか。もう築30年を超えており、2000年以前の建物も耐震診断を強化すべきではないか。</p>	<p>道路については、緊急時の輸送手段としての役割を果たすよう、既設橋梁の耐震性を向上するため、耐震補強に関する必要な検討を進めます。 鉄道については、基礎等の他の部材に大きな影響を与えないような工法による耐震補強を行うとともに、耐震診断の結果、基礎の補強が必要な場合は補強を行ってまいります。 住宅・建築物の耐震化については、阪神・淡路大震災により1981年以降の建築物に比べて1981年以前の建築物に多くの被害が見られたことから、1981年以前の建築物の耐震化を促進しているところ。未だ1981年以前の建築物の耐震化は十分な状況ではなく、まずこの部分の耐震化を進めることが重要。 一方、平成25年11月25日には、1981年以降の建築物も含めた現行の耐震関係規定によらない建築物(既存耐震不適格建築物)全体について耐震診断及び必要に応じた耐震改修を努力義務とする内容の改正をし、1981年以降の建築物についても耐震化の促進をすることとしています。</p>
I 命を守る	<p>○ 太平洋沿岸地域での津波避難対策を進めることとなっているが、東京湾内の海岸保全施設の耐震対策が十分であるかチェックをすべき。湾奥は問題ないだろうが、横浜は高潮の潮位が低く、そもそも堤防の高さが低いことから、地震動により堤防の天端高が期望平均満潮位より低くなる可能性がある。</p>	<p>平成26年度より、海岸耐震対策緊急事業を拡充し、耐震調査についても交付対象に追加したところ。交付金を活用し、耐震性の確認を促進するとともに、必要な対策について、引き続き促進してまいります。</p>
I 命を守る	<p>○ 津波防災まちづくり法では、想定津波高さを自治体が決めることになっているため、川の左右岸で想定が異なるという事態が発生している。国がしっかり決めるべき。</p>	<p>津波防災地域づくりに関する法律に基づき、都道府県が「津波浸水想定」を設定する際には、広域的な考え方の統一を図るため、国土交通省として地形等を考慮した全国で10地区のブロック会議を設置し、都道府県間の調整を行ってまいります。 これまで、中央防災会議において公表された首都直下地震の断層モデルや地震調査研究推進本部の長期評価等をもとに、広域調整を図った上で、17府県(平成26年6月1日時点)で津波浸水想定が設定されております。今後、新たに「津波浸水想定」を設定する都道府県においても、広域調整が図られるよう国土交通省として支援を行って参ります。</p>
I 命を守る	<p>○ 特に都市部の住民は、災害時に適切な行動をとる「自己サバイバル能力」に欠けているのではないか。こうした視点での国民への訴えかけは、国交省としても重要ではないか。</p>	<p>ご意見につきましては、『本文1-2』において、『首都直下地震による甚大な被害は、本計画だけで防ぎきれものではなく、国民一人一人が高い防災意識を持ち、自助・共助に備え、取り組むことが非常に重要となる。そのため、今後、本計画をより具体化・実践化していくにあたっては、想定される深刻な事態や対策内容をより個別具体的に検討し、現実感を高めながら、国民に対して広く周知していく。』として記述させていただきました。 また『今後議論を深めるべき課題(1)』にも記載し、今後、検討を進めて参ります。</p>

テーマ	頂いたご助言	各局の対応方針
I 命を守る	○ 施設整備をしっかりと進めていくことは理解できるが、災害時に施設をどう活用するかが重要。自治体と連携して、どのように準備していくのか。例えば、大規模水害時のオペレーション、首都高と一般道の使い分け、被災・放置車両の撤去、応急活動にあたる重機の確保など。	大規模水害時のオペレーションや首都高・一般道の使い分け等につきましては、『重要テーマ4(2)』、『同2(3)』等としてとりまとめているところです。 今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、ご意見を踏まえ、首都直下地震が発生した際に、自衛隊や消防等救命救助活動にあたる緊急車両の円滑な移動のため、首都高速と一般道路を連携させた緊急輸送ルートの確保方策、また放置車両対策について状況の迅速な把握と共有等の方策、複合災害に備えた防災行動計画(タイムライン)の策定等について検討を進めてまいります。
I 命を守る	○ 大量の車をどう捌くのか。首都高から下ろすと一般道で大渋滞になる。警察との連携も含め、災害時の首都高の運用について考えてほしい。	首都高の運用につきましては、『重要テーマ2(3)』としてとりまとめているところです。 今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、首都直下地震が発生した際に、自衛隊や消防等救命救助活動にあたる緊急車両の円滑な移動のため、首都高速と一般道路を連携させた緊急輸送ルートの確保方策について検討を進めるとともに、発災直後からの一般車両の誘導などの方策については、関係機関と調整を進めて参ります。
I 命を守る	○ 総合力を活かした災害支援物資輸送について、災害支援物資輸送の事業者は欠かせないが、事業者とボランティアとの連携も重要。災害支援物資輸送の部分は「海上輸送」、「港湾」という言葉が入っていないため、文言として追加すべき。	緊急物資輸送に際しては、陸上からの輸送に加え、東扇島の基幹的広域防災拠点、京浜港や羽田空港、荒川等を活用した海上からの輸送について、国土交通省の総力を挙げて取り組むこととしておりますので、ご意見につきましては、今後、取り組みの更なる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
I 命を守る	○ 有明、扇島の基幹的広域防災拠点は、東京湾を介してどこへでもいける位置。これを如何に使うかが重要。また、防災拠点だけでは物量を処理しきれないので、京浜港の岸壁耐震化をしっかりと進めることで、緊急物資輸送を支えることも重要。また、海路と陸路をつなぐルートの確保も課題。	ご指摘のとおり、基幹的広域防災拠点の活用は重要であり、毎年、訓練等を実施し、具体の運用について、改善を図っているところです。また、港湾背後の人口規模が大きい東京湾の各港において、耐震強化岸壁の整備を進めているところです。 また、羽田空港については、既に緊急物資及び人員等の輸送拠点としての機能を確保しており、引き続き航空輸送上重要な空港としての機能を確保するための耐震化を進めて参ります。 また、宅地の液状化対策につきましては、平成25年度に液状化の調査や宅地と公共施設との一体的な予防対策工事を行う地方公共団体への支援を創設しており、今後、東京都から要請があれば、国土交通省としても東京臨海部の液状化対策を積極的に支援して参ります。 道路関係では、道路の耐震化やオリンピックも見据えた首都圏三環状道路の整備を推進しています。 また、緊急物資輸送に関しては、陸上からの輸送に加え、東扇島の基幹的広域防災拠点、京浜港や羽田空港、荒川等を活用した海上からの輸送について、国土交通省の総力を挙げて取り組むこととしておりますので、ご意見につきましては、今後、取り組みの更なる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
I 命を守る	○ 東京湾内の海上交通を確保することを考えると、経産省との連携が不可欠。民間護岸の対策推進も含め、国交省がしっかりリーダーシップを発揮してほしい。	経済産業省と連携しつつ民有護岸の耐震強化等を進めているところですが、ご意見につきましては、今後、施策の更なる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
I 命を守る	○ 東京湾での津波高はさほど高くはないが、100年オーダーで考えるとき、海面上昇についても課題として考慮することが必要。90年代から適応策の検討をしてくれているが、現場が動いている訳ではなく何もやってこなかった。少しずつでも対策を進めることが必要。	ご意見いただきました気候変動への対策につきましては、「社会資本整備審議会河川分科会気候変動に適応した治水対策検討小委員会」において議論が進められているところです。こうした議論を踏まえつつ、必要な対策に取り組んで参ります。
I 命を守る	○ 省庁連携において、国交省はできるだけ具体的な計画を立て、このオペレーションを行うためには関係省庁にこれだけのことをやってほしい、と言っていかなければならない。	ご意見を踏まえ、今後、政府全体の計画の検討にあたっては、関係機関と調整等を行って参ります。
I 命を守る	○ 他省庁との関係はどのように整理されているのか。各セクションとの連携は重要であり、全体として防災力を上げていく必要がある。	本計画は国土交通省の応急活動に関する事項等を取りまとめたものですが、今後検討される政府全体の具体計画とも整合を図る予定です。政府の一員として、各府省と連携し、首都直下地震対策に取り組んで参ります。
II 首都中枢機能	○ 一般への情報提供は、携帯端末で行えばよい、というものではない。バッテリーが上がりれば役に立たない。やはり災害時においては、アナログ手法も大事にすべき。これが一定程度確保することの上に、携帯端末の活用がある。	ご意見につきましては、今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、参考とさせていただきます。
II 首都中枢機能	○ インターネットを途絶させないために、国交省として何か出来ることはないか。	ご意見を踏まえ、今後、被災地の自治体等に衛星通信回線による臨時のネットワーク提供支援について検討させていただきます。
II 首都中枢機能	○ プローブ情報を活用し、リアルタイムで通れる道路等を把握・共有できることの意義は大きい。	自動車のプローブ情報の活用につきましては、『重要テーマ2(3)』としてとりまとめているところです。 今後、計画のさらなる具体化・実践化を図っていくにあたり、大規模災害発生時には、道路が瓦礫で閉塞され、パトロール車両が被災状況の確認に入れないなど、現在の情報収集の体制では十分に把握できない場合が想定されるため、官民が保有する車両の通行実績(ビッグデータ)を活用し、災害発生状況を迅速かつ的確に把握することにより初動強化を図る取り組みを進めて参ります。
II 首都中枢機能	○ 被害把握に際して、民間企業のノウハウの活用が重要。例えば、ガス会社や電力会社はセンサーを使った独自のモニタリング技術を持っており、地震直後に被災状況を想定できている。現在、運用されている既存の情報・データが多くあり、ビッグデータの活用も含め、国交省も是非取り組んでほしい。 ○ センサーを活用したモニタリング技術は、日常蓄積される構造物のわずかな変化のデータをトレンドで分析し劣化状況を把握したり、地震時に現れる大きな変化で被災の程度を把握する、というイメージでの活用になるのではないかと。センサーも比較的安価になり、多数を管理しやすくなってきている。 ○ センサー解析による個別・局所的な情報収集と、ビッグデータ解析による面的・広域的な状況把握を両立させることが重要。	国土交通省では、平成26年度より、電子防災情報システムの試験運用を開始し、災害対応を高度化・迅速化していく予定です。ご意見を踏まえ、電子防災情報システムのさらなる高度化等に資するよう、センサー解析やビッグデータの活用等についても検討してまいります。
II 首都中枢機能	○ 一般への防災情報の提供し活用する方法は2つある。時間をかけて確認・確定した信頼の高い情報の提供と、あいまい・不確実な情報であってもタイムリーで「生きた情報」の提供。これはどちらも重要。 ○ あいまい・不確実な防災情報の提供にあたっては、情報水準が必ずと低いことについての事前認識を受け手側に持ってもらうことと、情報を出すタイミングと提供方法が大事。例えば、相反する2つの情報が存在する場合でも、「相反する2つの情報がある」ということを伝えることにも意味がある。情報に対する国民のリテラシーは進んでいる。こうした「生きた情報」の提供は、将来、ますます重要になる。	ご意見につきましては、『今後議論を深めていくべき課題(1)』として記述させていただきました。今後、具体的な対応について、検討させていただきます。

テーマ	頂いたご助言	各局の対応方針
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ これからの時代は、情報を待つのではなく、「情報を取りに行く」時代。そのために必要なことは、どこにアクセスすれば、どのような情報が入手できるのかをきちんと予め周知すること。また、不確実な情報であってもタイムリーに出していくことも求められるが、その際は、注意書きを付けてリスクがあることを明確にすること。</p> <p>○ 国民は「今どうなっているのか」を知りたい。このニーズに応えるためには、結果だけでなく、タイムリーに途中経過についての情報を出していくことが重要。例えば、避難所に物資が届いたという情報だけでなく、「今、どこまで輸送がされているか」「いつ頃到着予定か」など、途中経過をフォローしていく情報が大事。行政が努力をしている姿勢を被災者がわかるだけでも安心につながる。</p> <p>○ 台風がくる機会を捉えて「今、地震が発生するとさらに大変になるぞ」というメッセージを出していくことで、国民の複合災害に対する知識を深めていくことが重要。行政が心配していることを伝えるべき。</p>	<p>ご意見につきましては、『今後議論を深めていくべき課題(1)』として記述させていただきました。今後、具体的な対応について、検討させていただきます。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 3環状が概成しつつある首都圏での直下地震は、これまでの都市型災害とは異なり、高いレベルの防災機能が備わっている。特に、道路ネットワークを如何に上手く使っていくかがカギ。</p>	<p>首都圏3環状道路は、首都直下地震等の災害時には、一部の道路が遮断されても、ネットワーク全体で緊急輸送道路として機能するなど、リダンダンシーを確保し、首都機能を守る観点からも重要です。</p> <p>現在の整備率は約6割にとどまっているものの、平成27年度末までには約8割が概成する予定であり、引き続き着実に整備を推進します。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 今回の大雪のように、最も規格が高い高速道路が最初に通行止めになり、条件のわるい一般道は必死に通行止めを防ごうとがんばる。本当にそれで良いのか。2車線よりも4車線の方が防災機能が高いのは明白。リアリティを考慮して、本当はどういう使い方が効果的なのか、緊急的に検討してはどうか。首都圏3環状に何かあったときに、上手に運用するためには料金の制度や情報提供を総力をあげて、世界にこれ以上無いという道路の使い方をオリンピックまでに何とか確立してほしい。</p>	<p>首都圏三環状も含め、各道路が目指しているサービスレベルを踏まえつつ、道路管理者間の事前通行規制の連携方策も含め、災害発生状況の分析を行い、規制区間の適切な運用を検討します。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 道路など、首都圏のインフラを、非常時においてこそ賢くつかうことを考えてほしい。</p> <p>○ 首都直下地震対策を、「やらねばならないこと」、いわゆる底流として国民に認識してもらうための工夫が必要ではないか。「信頼性の高い国土と交通基盤を構築する」100年の大計など、ちょっとやそつとでは揺らがないメッセージの出し方が必要。</p>	<p>ご意見を踏まえ、『重要テーマ5(1)』の表題を『陸・海・空をしっかりとつなぎ、信頼性の高い交通・情報通信基盤を構築する』に修正し、内容に、『電線共同溝による情報通信基盤の確保』を追加させていただきました。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ テーマ5(1)の表題はわかりにくい。</p> <p>○ 阪神大震災では陸路がやられたため港を活用できなかった。空港も含め、陸海空をしっかりとつなぎ、維持していくことが重要。オリンピックを一つのターゲットにつなぐ、長期的な視点で強化を図ってほしい。</p>	<p>ご意見のうち、陸海空の連携につきましては、『重要テーマ5(1)』の表題を『陸・海・空をしっかりとつなぎ、信頼性の高い交通・情報通信基盤を構築する』に修正いたしました。</p> <p>また、オリンピックを一つのターゲットとすることにつきましては、『本文1-2』において、『国土交通本省および関東地方の各地方支分部局は、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を一つの目標として、本計画に位置付けられている各対策の推進に全力で取り組む』と記述いたしました。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 優先順位の考え方をいれるべき。例えば、空港機能にはどのようなアクセシビリティがあるのかをきちんと調査し、できないことを明確にしておくべきではないか。電力など、民間の快復に依存せざるを得ないオペレーションは何かなど。</p>	<p>ご意見を踏まえ、『本文1-2』において、『所管施設や応急活動における具体的な脆弱性の検証と対策検討』と記述し、今後、計画のさらなる具体化・実践化の取組の中で、しっかりと検討してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 地下鉄と私鉄の直通運転のように、サービスが向上していく反面、一部区間の機能停止が全線に波及するなど、脆弱性も抱えている。こうした脆弱性を前提に、何をすべきか検討してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、『本文1-2』において、『所管施設や応急活動における具体的な脆弱性の検証と対策検討』と記述し、今後、計画のさらなる具体化・実践化の取組の中で、しっかりと検討してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 都市機能・インフラの脆弱性がどこにあるのか、これまで十分に議論されてきたのだろうか。国交省の所管施設については、しっかりと議論していくべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、『本文1-2』において、『所管施設や応急活動における具体的な脆弱性の検証と対策検討』と記述し、今後、計画のさらなる具体化・実践化の取組の中で、しっかりと検討してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 原発を停止している現状では、首都圏の電力は地産地消となっており、直下地震が起これば少なくとも点検で発電所が停止する。港がダメージを受けた場合も同じだが、エネルギーを確保できないとオペレーションにも影響する。どういったオペレーションができるのか、具体的に検証すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、『本文1-2』において、『所管施設や応急活動における具体的な脆弱性の検証と対策検討』と記述し、今後、計画のさらなる具体化・実践化の取組の中で、しっかりと検討してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 首都直下地震では、かなりのヘリが集まるのが想定されるため、管制をしっかりとやること、ヘリの拠点確保することもオペレーションとして考えてほしい。謹む</p>	<p>首都直下地震時における航空管制につきましては、災害時における救援航空機等は、低高度で、自由度をもって飛行することが必要であり、管制業務が提供できる範囲外を飛行することとなります。このため、有視界飛行にて飛行する航空機(パイロット)が他の航空機その他の物件と衝突しないように飛行する必要があります。</p> <p>そのため、被災地周辺空域を飛行する救援航空機等については、救援活動に従事する航空機の飛行の優先に配慮するなど、輻輳する航空交通の中での安全確保のためのマニュアルを関係機関及び関係協力団体と定めているところですが、ご意見を踏まえ、『本文3-5』において『(4)救命・救助活動の支援』に記載しております。</p> <p>また、ヘリの拠点確保につきましては、『本文3-4』に記載しています「緊急調査計画」の具体化の中で、しっかりと検討してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 鉄道の直通運転の大きな課題は、合理化により折り返し施設が削減されていること。一方で、ネットワークがつながることによるメリットもある。これを上手く使うための投資はしっかりとしていくべき。</p>	<p>相互直通運転の中心となる地下鉄について、高密度ダイヤの設定や相互直通運転に伴う慢性的な列車遅延の増加等に対処するため、折返し施設等の整備を推進しているところ。(都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)による支援)</p> <p>例えば、東京メトロ有楽町線・副都心線の小竹向原駅においては、輸送障害の際、池袋での折り返しを千川駅・小竹向原駅間での折り返しに変更し、運転本数の確保を可能とするなどの事業が実施されている。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 鉄道が停止した場合のバスによる代替輸送では、とても首都圏の通勤需要をカバーできない。やはり鉄道を如何に強化するかが必要なポイント。中央防災会議の被害想定では、地下鉄が1週間停止し、私鉄は1ヶ月とされている。現実的に、これだけの期間の機能停止を想像できるか。国の経済に大きな影響を与える非常に甚大な被害であり、これを如何に防ぎ、もしくは半減させるためには何をすべきか。</p>	<p>首都直下地震で強い揺れが想定される地域において、利用者が多い等一定の要件を満たす鉄道施設については、平成29年度を目標年度として、耐震対策を推進してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 帰宅困難者も重要だが、経済への波及を考えると、むしろ出勤困難者対策の方が重大な問題なのではないか。この対策は、鉄道にかかっている。</p>	<p>首都直下地震で強い揺れが想定される地域において、利用者が多い等一定の要件を満たす鉄道施設については、平成29年度を目標年度として、耐震対策を推進してまいります。</p> <p>また、迅速なインフラ復旧のための全体調整対策などについても検討して参ります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 鉄道の機能停止に対し、ユーザー側への対策、例えば勤務態勢や通勤体系をどうするか、という視点で対策を検討してほしい。</p>	<p>ご意見につきましては、今後、政府全体の具体計画の検討にあたって、国土交通省の意見として伝えて参ります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 平常時からの情報発信は大事。その意味で、オリンピックを活用して日本の高い防災力を発信していくべき。また、有明の防災拠点はオリンピック各施設に隣接しており、これらをつなげることで有明に情報が集まる仕組みを構築してはどうか。</p>	<p>オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。</p>
Ⅱ 首都中 枢機能	<p>○ 世界地震工学会を開催する予定であり、世界中から防災の専門家が集まる。その場も活用して、我が国の地震対策をPRしてほしい。</p>	<p>ご意見のとおり、本計画や我が国の防災対策等について紹介させていただければと思います。</p>
Ⅲ 首都圏 の復興	<p>○ 現行制度で復興を考えるのは困難。新しい制度をあらかじめ考えておくことが重要。例えば、復興に必要な用地については、国が強制的に買い上げる、など。</p>	<p>ご意見につきましては、『今後議論を深めていくべき課題(2)』に記載させていただきます。今後、具体的な対応について、検討させていただきます。</p>

テーマ	頂いたご助言	各局の対応方針
Ⅲ 首都圏の復興	○ テーマ7は少し内容に乏しい。人口減少など、今後の日本のかたちを念頭におきながら、首都圏をどうしていくのか、そのグランドデザインを何らかのかたちで検討していくことが必要ではないか。	現在、国土交通省では、2050年を視野に入れた中長期の国土づくりの理念や考え方を示すものとして、新たな「国土のグランドデザイン」の構築に向けた検討を進めており、平成26年夏頃をめどにとりまとめを行う予定です。いただきましたご意見も踏まえつつ、引き続き検討を進めて参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ これまでに議論されてきた首都移転や、首都機能のバックアップをどうしていくかについても整理すべきではないか。	首都機能移転については、一貫して国会主導で検討がなされてきており、本省としてもその議論に協力してまいります。首都機能のバックアップについては、現在内閣府防災において、政府BCPの一環として検討がなされているものと承知しており、必要な協力を行って参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ 国土構造を考えた場合、鉄道やリニアだけでなく、高速道路ネットワークも重要な要素。こうした視点でグランドデザインを整理してほしい。	現在、国土交通省では、2050年を視野に入れた中長期の国土づくりの理念や考え方を示すものとして、新たな「国土のグランドデザイン」の構築に向けた検討を進めており、平成26年夏頃をめどにとりまとめを行う予定です。いただきましたご意見も踏まえつつ、引き続き検討を進めて参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ 首都直下地震からの復興は、単に元に戻せば良いのではなく、人口減少を見越すなど、100年先に向けたものでなければならない。また、オリンピックを一つの目標に、対策の強化を図っていくべき。	ご意見につきましては、『今後議論を深めていくべき課題(2)』に記載し、検討に取り組んでいくとともに、本文1-2等において、『2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催を一つの目標として、本計画に位置付けられている各対策の推進に全力で取り組む』旨を記載いたしました。
Ⅲ 首都圏の復興	○ 復興財源をどう確保するか、有効的な投資をするためには何が必要か、海外への資金流出をどういとおとめるか、といった点も今後の課題。	ご意見につきましては、今後、政府全体の計画の検討にあたって、国土交通省の意見として伝えて参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ テーマ7について、復興計画を作るために、地震災害が発生することを配慮した長期計画を作っておくことは良いことだと思う。被災する前に復興を考える「事前復興」が必要。	現在、国土交通省では、2050年を視野に入れた中長期の国土づくりの理念や考え方を示すものとして、新たな「国土のグランドデザイン」の構築に向けた検討を進めており、平成26年夏頃をめどにとりまとめを行う予定です。いただきましたご意見も踏まえつつ、引き続き検討を進めて参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ 「事前復興」が重要なキーワードになりつつあると認識。災害が起こる前から行政、地域、企業がしっかり議論することが重要。特に住民が意識を高めていかないと議論が上手くいかない。こうした点を行政も理解して、努力してほしい。	「災害が起こる前から行政、…がしっかり議論することが必要」につきましては、『本文3-9』において、『地方公共団体による発災後の迅速な復興計画策定を進めるため、東日本大震災における課題等を収集し、共有する等の取組を進める。』と記載いたしました。
Ⅲ 首都圏の復興	○ 首都圏の長期的な方向性を考えると、高速鉄道ネットワークを軸としたまちづくりによって、首都圏の居住形態の変化を促していくことが重要になる。現在の首都圏は、ある特定の駅・路線に利用者が集中する構造となっており、この過密が首都直下地震では大きな問題となる。また、職住が離れているので昼夜人口が極端に変わり、夜間に地震が発生した場合の対策にとっても支障となる。ニューヨークは職住近接が進み、ウォールストリートにも人が居住して、24時間街に人がいる状態となっているが東京はどうだろうか。鉄道の耐震補強のような対処療法も大事だが、長期的な視点で、どのようにしてこうした集中・過密を解消していくのか、100年先のグランドデザインの検討が必要ではないか。	現在、国土交通省では、2050年を視野に入れた中長期の国土づくりの理念や考え方を示すものとして、新たな「国土のグランドデザイン」の構築に向けた検討を進めており、平成26年夏頃をめどにとりまとめを行う予定です。いただきましたご意見も踏まえつつ、引き続き検討を進めて参ります。 なお、首都圏で人口が過密する地域における防災対策につきましては、『本文3-3』の『(2)ターミナル駅や地下街等での避難誘導支援や帰宅困難者対策』において記述しております。
Ⅲ 首都圏の復興	○ オリンピック対策は、是非「命を守る」に入れるべき。位置づけを再整理してほしい。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討・具体化する予定です。ご意見につきましては、検討の状況を踏まえつつ、対応させていただきます。 なお、重要テーマ1から6に記載している対策を進めることは、オリンピック対策にも寄与すると認識しており、2020年のオリンピックを一つの目標とし、対策の推進に努めて参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ 外国人の目線で考えると、災害時に空港や駅の電光掲示板やホワイトボード等では、外国語による情報提供は行われていない。様々な言語での情報提供を検討すべきではないか。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。 また、観光庁「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のためのガイドライン」において、公共交通機関等に対し、災害時における多言語対応の参考となる基礎的文例を示したところです。また、自治体の地域防災計画等に訪日外国人旅行者への対応を盛り込むための指針の作成等を通じて、迅速に情報提供を行うための対策に努める予定です。
Ⅲ 首都圏の復興	○ オリンピック開催時期は、日本では台風襲来時期。不測の事態をどこまで具体的にイメージできるかが重要。イメージを必ずしもオープンにする必要はないので、積極的に議論してほしい。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ オリンピックを一つの目標にして、鉄道の結節点をしっかり強化していくことが必要。サインやピクトグラム、空間のユニバーサル化も含めて。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ オリンピックへの対策には、「どの時点で起これば、どのような防災力で、どのような対応ができるのか」という計画を常に持つておくことが必要。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。 なお、ご意見を踏まえ、『本文1-2』において、『インフラ整備の進捗状況等を踏まえた応急活動の見直し』と記述し、今後、本計画のさらなる具体化・実践化を図りつつ、不断の計画見直しに取り組んで参ります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ オリンピック開催期間中は、首都直下地震だけでなく、ゲリラ豪雨や台風のリスクもある。こうしたことも含めた危機管理プランをしっかりと整理しておく必要がある。特に、有明を拠点とした東京湾の活用は重要。「臨海部が日本を救った」と言われるよう、取り組んでほしい。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。
Ⅲ 首都圏の復興	○ オリンピック・パラリンピックに対しては、ICTの活用やアイパッドの活用も出来るだろう。災害情報を提供することで民心を安定させることが大事。 ○ 地震が起きれば机の下にもぐる等、地震直後は冷静を保つことを徹底することは意外に大切なこと。日本人は誰でも一度は避難訓練をやったことがあるが、外国人の人はそうではない。地震の起きない国の人々は地震に関する知識が少なく、日本人とは全く違う感覚を地震に対して持っている。	オリンピックに向けた対応につきましては、今後、政府全体の方針と整合を図りつつ、検討してまいります。 訪日外国人旅行者については、IT(アプリ等)を活用した情報提供システムの整備により、迅速な情報提供を行うための対策に努める予定です。