

ノウハウリスト

1. 緊急災害対応体制の構築

TEC-FORCEを活用する

<p>緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)総合司令部の設置</p> <p>【地方整備局、緊急災害対策本部事務局】</p>	<p>○全国から参集するTEC-FORCE隊員と各種災害対策用機械等を迅速に展開するため、東北地方整備局に企画部長をヘッドとして、TEC-FORCE派遣元の各地整の官クラスをメンバーとするTEC-FORCE総合司令部を設けた。これにより、被災市町村毎に異なる支援ニーズを迅速に把握するとともに、市町村との派遣調整を実施し、その情報を本省緊急対策本部と共有することにより、的確な自治体支援が可能となった。</p>	1
<p>TEC-FORCEの現地対応における工夫</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○現地に常時職員を派遣し、現地情報を積極的に収集することにより対策本部に最新情報を提供し、本部運営に活用。</p> <p>○数多くの物品(物資)を持参することにより自己完結型の支援を確立。</p> <p>○派遣したTEC-FORCEの各班に車(運転手つき)を確保することで機動性を確保。</p> <p>○TEC-FORCEの現地班に後方支援職員(ロジ班)を配置することにより刻々と変化する状況に合わせた臨機応変な対応が可能。</p>	2
<p>TEC-FORCEの後方支援の充実</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○交代可能職員を事前にリストアップすることで長期にわたる応援要員の確保がスムーズに行えた。</p> <p>○派遣元応援対策本部において日々応援対策本部会議を実施し、会議実施にあたり全事務所にTV会議システム等を用い、会議状況を配信するとともに、現地からも隊長、隊員がTV会議及び携帯電話で会議に参加することで健康状態や現地の状況・ニーズを素早く把握することが出来、円滑な応援業務を行うことが出来た。</p>	3
<p>TEC-FORCE活動計画・活動拠点の活用</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○全国から集結してくる多数のTEC-FORCEや災害対策用機械の集結場所や活動拠点を、予め調査し、活動計画としてとりまとめておくことで、スムーズな派遣や活動が可能。</p>	4

他機関とも連携した集中的な事態対処体制を確立する

<p>仙台空港における米軍・自衛隊との連携</p> <p>【航空局】</p>	<p>○発災直後、米軍から防衛省を通して、仙台空港のガレキ等撤去支援、その後の救援機使用の申し入れがあった(後の『トモダチ作戦』)。即座に航空局本省と防衛省で合意形成を行い、現地空港事務所においては米軍・自衛隊、空港関係者等と連絡調整・協議の場を設置した。これにより、米軍や自衛隊との調整が円滑となり、早期に仙台空港を利用して多くの救援物資が輸送され、加えて空港内の瓦礫等除去作業が迅速に実施されたことで早期の民航機就航再開につながった。</p> <p>※3/18~4/3 米軍機による緊急物資輸送87機</p>	5
<p>道路の啓開にあたっての自衛隊との連携</p> <p>【道路局】</p>	<p>○津波で流出した橋梁の仮復旧にあたり、落橋した国道45号水尻橋(宮城県南三陸町)については、自衛隊により応急組立橋が架設され、早期の通行が可能となった。</p>	6

ノウハウリスト

<p>排水プロジェクトチームの設置による緊急排水</p> <p>【水管理・国土保全局】</p>	<p>○今回の大津波による大規模な湛水が、捜索活動や施設の復旧活動の障害となったため、プロジェクトチームを設置し、所管にとられず緊急排水を実施した。</p> <p>○本省PT(河川局)及び現地PT(東北地整河川部)の連携のもと、全国の地方整備局に配備している排水ポンプ車を集結し(最大時96台稼働)、機動的・重点的に緊急排水を実施することにより、効果的な湛水解消を可能にした。</p>	7
<p>現場状況に応じた緊急排水作業</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○津波で河川堤防が破堤し、広範囲に浸水している地区において、地域の復旧と行方不明者の捜索を支援するため、関係機関と協議し、現場状況に応じた効率的な排水計画を立て、緊急排水作業を実施した。</p> <p>○津波により浸水した仙台空港で、排水ポンプ車を集中投入し、緊急排水を行うことで仙台空港の湛水深を低下させ、空港の早期再生に寄与。</p>	8
<p>緊急輸送に対応できる船舶の確保</p> <p>【海事局】</p>	<p>○日本内航海運組合総連合会内において、「東北地方太平洋沖地震災害対策本部」(平成23年3月11日)が設置され、被災地への支援物資を輸送するための手段として、輸送要請のあった場合に対応できる船舶を準備した。</p> <p>(RORO船10隻、コンテナ船4~5隻、砂利運搬船3隻)</p>	9

庁舎や職員の安全を管理する

<p>被災した施設の被災状況調査のための職員派遣</p> <p>【大臣官房官庁営繕部】</p>	<p>○人命確保や業務継続性の観点から建物の安全確認は重要で、できる限り早急な対応が求められるところ。建築技術等に関する知識を有した職員が施設管理者に対して建物に関する技術的なアドバイスを実施した。</p>	10
<p>官庁施設使用時の留意事項等について、各省各庁宛て通知発出、技術的支援の実施</p> <p>【大臣官房官庁営繕部】</p>	<p>○以下の通知等を行ったところ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・被災した施設の設備機器に関する注意事項について ・計画停電に伴う官庁施設の節電対策の徹底に関して ・計画停電発生の前後における施設管理者の留意すべき事項について ・免震構造の建築物に関する応急点検の実施について ・被災施設使用時の留意事項について 	11

ヘリコプターの効率的な運用体制を構築する

<p>ヘリポートの事前把握</p> <p>【緊急災害対策本部事務局】</p>	<p>○管内のヘリポート、及び緊急場外離着陸施設を事前に把握していたことにより、国土交通省災害対策用ヘリコプターによる被災状況調査、現地視察等において、飛行ルートの早期決定が可能となり、それに伴い被災状況を早期に把握することができた。</p>	12
--	---	----

ノウハウリスト

<p>ヘリコプターの運用(調査エリア分担)</p> <p>【緊急災害対策本部事務局】</p>	<p>○発災直後より複数の国土交通省災害対策用ヘリコプターを用いて、調査エリアを分担した広域的な調査を実施することにより、交通インフラの被害のため現地踏査による被災状況調査ができない中、沿岸部の浸水状況、内陸部の土砂崩壊状況、道路及び河川の状況等について、早期に状況把握を行うことができた。</p>	13
<p>災害対策用ヘリコプターの初動時の対応</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○津波警報(大津波)が発表される中、職員の到着を待たずにヘリのクルーのみで調査飛行を開始(離陸)したことにより、ヘリを津波から守り、その後の被災状況確認が可能となった。</p> <p>また、通信が麻痺している中で、ホットラインにより、速やかに飛行指示を出すことができたのも要因となった。</p>	14

情報連絡手段を確保する

<p>整備局内イントラへ情報共有サイトの設置</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○局内のイントラネットに東日本大震災情報共有サイトを開設し、情報共有を図った。</p> <p>[掲載内容]</p> <p>記者発表、関連サイトリンク、リエゾン派遣者名簿、ヘリコプター飛行計画、気象情報、公共交通・ライフライン情報、関連資料、ニュース関係、厚生関係(各種制度、飲食店や入浴施設のオープン情報)等</p>	15
<p>部外電話対応の一本化</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○部外からの問い合わせについて、地震火山部で特設電話を設けて一本化を行い、部内の職員が交代制で対応した。また、電話対応時の資料、想定問答などを共有した。</p> <p>○相当数の問い合わせがあり、職員にはかなりの負担を要することになったが、このことにより、各課各担当がばらばらに電話を受けることによる各業務の停滞の防止、部外対応における説明の内容の統一化、部外からの電話問い合わせ状況の把握に効果があった。</p>	16
<p>自転車やJR電話を活用した情報連絡等</p> <p>【鉄道局】</p>	<p>○以下の対応により、迅速な情報の収集と伝達が達成された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発災当日の3月11日、鉄道事業者が点検や復旧等に追われ、当局との連絡に十分な対応ができない状況が見込まれたことから、主要な鉄道事業者に職員を派遣し、対応にあたらせた。 ・官邸に鉄道局の職員を震災発生直後より派遣した。 ・発災翌日以降もしばらくの間は、首都圏においても電話がきわめて繋がりにくい状況となった。このため、専用電話回線を用いることで、被災地外との連絡は比較的容易となった。被災地外の鉄道事業者との連絡は、パソコンのメールが最も確実な通信手段であった。 	17

ノウハウリスト

2. 防災情報等の提供

災害情報を総合化して提供する

<p>報道機関(マスコミ)への積極的な情報提供</p> <p>【大臣官房広報課】</p>	<p>○国土交通省緊急災害対策本部会議の開催を踏まえつつ、各局等震災広報担当官等と連携を図りながら、報道機関へのブリーフィング及び資料配布を行うなど、積極的な情報提供を実施。(緊急災害対策本部会議48回、ブリーフィング60回、資料配付651件(6月末時点))</p>	18
<p>交通関係の復旧状況図の作成・公表</p> <p>【道路局、鉄道局、港湾局、航空局、国土地理院、緊急災害対策本部事務局】</p>	<p>○主要な道路・鉄道・空港・港湾の復旧の進捗状況を1枚の図にまとめ公表した。</p> <p>○今回の災害では国土交通省HPに掲載しマスコミでも取り上げられることで、円滑な人命救助、救援物資輸送などに活用された。さらに、復旧状況図についてはA1拡大版のパネルを作成し、大臣室や官邸等に配布し、訪問者への説明に大いに活用された。</p>	19

専門情報を、きめ細やかに提供する

<p>下水道関係の被災及び復旧状況図の作成・公表</p> <p>【水管理・国土保全局下水道部】</p>	<p>○下水処理場の被災・復旧状況を1枚の地図にまとめ、さらに下水管の調査・対応状況や支援の取組みも記載し、HP上で公表した。</p> <p>○下水道の被災状況のほか、復旧状況や取組みを簡潔に1枚にまとめたことで、的確な情報提供が行われた。</p>	20
<p>地理情報支援班による地理空間情報の提供</p> <p>【国土地理院】</p>	<p>○東日本大震災では関係行政機関等から従前にはない多くの地理空間情報の要望が国土地理院に寄せられた。多種類の地理空間情報を適切かつ円滑に提供するために、国土地理院災害対策本部に地理情報支援班を特設し、必要なスタッフを割り当てることで提供業務を一元化した。この結果、適切でわかりやすく効率的に地理空間情報を提供することができ、1,270件(～6月17日)の提供業務を行い、各機関の震災対応業務を支援することができた。</p>	21
<p>航空レーザ調査等による二次災害リスクの評価公表</p> <p>【水管理・国土保全局、国土地理院】</p>	<p>○航空機により地形を測量するレーザプロファイラ調査等をもとに仙台平野、宮城県沿岸部、岩手県沿岸部における地震に伴う地盤沈下の状況について発表し、二次災害リスクの評価・公表を行った。</p>	22
<p>バスの運行状況に関する情報提供</p> <p>【自動車局】</p>	<p>○日本バス協会に対して、東北新幹線の代替輸送機関として早期の運行再開を要請。</p> <p>○東北地方を発着する高速バスの運行再開・新設状況を表にまとめ公表。輸送力(運行台数、座席数等)もあわせて公表。</p> <p>○鉄道代替バスの運行状況を1枚の地図・表にまとめ公表。</p> <p>○東北地方等の主な一般路線バスの最新の運行状況を把握できるよう、運行状況掲載HPアドレスを一覧にして公表。</p> <p>○東北地方太平洋沿岸地域における路線バスの運行状況を各県毎に震災前の路線数と運行再開路線数等を1枚の地図にまとめ公表。</p>	23

ノウハウリスト

<p>津波襲来時の映像の提供</p> <p>【海上保安庁】</p>	<p>○巡視船乗組員が船内から撮影した巡視船が津波を乗り越え航行する映像、仙台航空基地職員が避難しながら庁舎屋上等から撮影した仙台空港における津波襲来時の映像等を報道機関に提供した。</p> <p>○当該映像は、報道機関やインターネットにより、国民はもちろん、全世界に対して発信され、津波の速度や規模、津波による損害の大きさ、津波襲来時の緊迫した避難状況等を国民及び全世界に対し映像をもって伝えることに寄与した。</p>	24
-----------------------------------	--	----

ウェブサイトを活用する

<p>国土交通省HP、国土交通省携帯サイトによる情報発信</p> <p>【大臣官房広報課】</p>	<p>○OHPのトップページに「東日本大震災関連情報サイト」を設け、震災関連情報の集約化を図ることにより、被災自治体、被災者及び一般国民が容易に情報を得られるよう、提供体制の構築を図っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通・住まいなど国土交通省の対応状況詳細 ・被災された方への情報及び被災地域に関する情報 他 <p>○携帯電話向け(モバイル用)国土交通省携帯サイトを開設し、主に被災地域、被災者の方々が必要とされる情報を中心に発信している。(iモード 災害関連情報から見ることができる。)</p>	25
<p>気象庁HPIによる被災地向け防災情報の提供</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○気象庁HPIに東日本大震災ポータルサイトを立ち上げ、被災地域における気象、地震、津波情報等の資料を復旧・復興担当者、被災者向けに提供した。(自治体の避難勧告等、地域住民への情報伝達及び冠水地域住民の浸水対策や一時避難、自治体等の復旧・復興作業に活用された。)</p> <p>○地震による地盤沈下とそれに伴う浸水の可能性について、大潮期間に合わせて潮位情報の発表や報道発表により注意喚起を行った。</p> <p>○主要な港の毎時の天文潮位を月ごとに一覧にまとめた「潮位カレンダー」を作成し、気象庁HPIに掲載した。</p>	26
<p>国土地理院HPに一元的な道路規制・被災情報の公表</p> <p>【道路局、国土地理院】</p>	<p>○国土地理院のHPIに、国道や地方道など一元的な道路規制情報をまとめ、公開した。</p>	27
<p>地方整備局ホームページにおける様々な工夫</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○物資補給のミスマッチを防ぐためには、正確で迅速な情報が必要となり、通信手段を失った多数の市町村が本格的な通信手段が回復するまでの当分の間、物資補給に関するニーズを情報提供する臨時掲示板を地方整備局ホームページに開設。また、市町村の現状をお知らせする場としても利用。</p> <p>○地方整備局の東日本大震災関連情報の一部を英文版にして、被災地に入る外国の方や海外に対する情報発信の強化を図った。</p> <p>○逐次更新される道路の復旧状況を公表する時に、避難所の位置や迂回路の詳細図も添付することで、問い合わせ件数を削減。</p>	28

様々なメディアを活用する

<p>コミュニティFM局を通じた防災情報の伝達</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○防災行政無線や放送設備に被害を受けた市町村の住民へ気象警報や津波警報等を迅速・確実に伝達するためコミュニティFM局へ情報を提供した。</p> <p>○防災無線の喪失した地域や通信インフラの未回復の地域にまで防災情報を提供することが可能となった。</p>	29
--	--	----

ノウハウリスト

<p>国土交通省メールマガジンによる情報発信</p> <p>【大臣官房広報課】</p>	<p>○国土交通省メールマガジンに「東日本大震災における対応状況等」の項目を設け、震災発生後約2ヶ月間、国土交通省の対応状況や取組に関する最新情報をコンパクトに編集し発信した。</p>	30
<p>内閣広報室(政府広報室)との連携による情報発信</p> <p>【大臣官房広報課】</p>	<p>○「首相官邸災害対策ページ」に国土交通省の対応情報を掲載。 ○内閣広報室発行「被災地直行 壁新聞」、「生活支援ハンドブック」等に情報を提供し掲載。 ○内閣広報室が編さんする「東北の地方新聞の記事下広告」に情報を提供し掲載。 ○枝野官房長官によるFMラジオ放送「震災情報 官邸発」に情報提供し発信。 ○内閣広報室が運営する「官邸災害情報Twitter」に情報を提供し発信。</p>	31

ノウハウリスト

3. 風評被害対策

世界中に正確な情報を発信する

<p>国土交通省HP(ENGLISH)による情報発信</p> <p>【大臣官房広報課】</p>	<p>○英文版HPにて、海外に対する情報発信体制の強化を図っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2011 Tohoku district – off the Pacific Ocean Earthquake →震災への対応方針や、原発を含めた災害情報を総合的に掲載 ・Japanese Air Transport after the 2011 Tohoku – Pacific Ocean Earthquake →安心して日本の空の旅を楽しんで頂くために、日本の航空の現況について、正確な情報を発信するサイト。 ・Information on Radioactivity Level(Metropolitan Airports and Ports) →首都圏空港及び港湾の放射線測定値。 	32
<p>訪日外国人旅行者に対する情報発信</p> <p>【観光庁】</p>	<p>○観光庁は、訪日外国人旅行者への正確な情報発信のため、震災当日より震災情報を日本政府観光局(JNTO)のWEBにて構築。可能な限り利用者視点での分かりやすい情報提供を実施した。</p> <p>○特に、「Japan Now on Video」は、客観性の高い情報として、外国人からの評価も総じて高かった。</p>	33
<p>外国人に向けた正確な情報発信</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○気象庁では、地震及び津波に関する情報をリアルタイムに、被災地(原子力発電所周辺を含む。)の気象情報等を一日数回定期的に、また、現地での防災上の留意事項や余震の見通し等の情報を随時、英文により気象庁HPに掲載した。</p> <p>○これらの情報は、国際原子力機関や世界気象機関等の国際機関や外国報道機関の活動に資するものとして高く評価された。</p>	34
<p>海事局・(財)日本海事協会による建造船舶への放射線測定の確認書の発行</p> <p>【海事局】</p>	<p>○海外船主から、日本建造船舶についての放射性物質残留の懸念が寄せられているところ、造船関連事業者からの要請に応じ、(財)日本海事協会と連携して、日本製の新造船及び船用製品に関して、事業者が作成した放射能線測定結果のレポートが適切な測定方法で測定されたものであることを確認した証明を発行。</p>	35
<p>港湾内の大気及び海水の放射線量測定状況の国土交通省HPでの公表</p> <p>【港湾局】</p>	<p>○東京湾及び被災地域の港湾内で測定されている大気及び海水の放射線量を図として取りまとめ国土交通省HPにて日々公表した。(始めの約2ヶ月間は1日2回、現在は1日1回)</p> <p>また、各地整の管内で測定されている港湾区域周辺の大気及び海水の放射線量について各地方整備局で取りまとめ地方整備局のHPで公表した。</p> <p>本対応については、外交ルートを通じ各国の港湾管理者・CIQ等関係機関への周知を行うことで、日本各港の安全性について海外に対し示すこととなった。</p>	36

ノウハウリスト

4. 緊急物資輸送等支援

広域的な輸送ルートを確認する

<p>くしの歯作戦</p> <p>【道路局、地方整備局】</p>	<p>○救援ルートの確保のため、県・自衛隊と連携し、被害が少なかった道路（東北道や国道4号の縦軸ライン）を確保し、被害が大きい太平洋沿岸部へのアクセスルートを設定し、集中的に点検・調査を実施し、道路啓開を優先することによって、早期啓開が可能となった。</p> <p>○沿岸部の国道45号等の道路啓開については、震災直後から災害協定締結済みの地元建設業等の協力が得られたことも、早期啓開を可能とした理由である。</p> <p>○震災から1週間で、太平洋沿岸の国道45号等の縦方向の道路啓開を推進し、97%が通行可能に。</p>	37
<p>航路啓開作業の実施</p> <p>【港湾局、海上保安庁】</p>	<p>○3月11日の発生直後、青森県八戸市から茨城県までの太平洋側の国際拠点港湾および重要港湾14港では津波の影響等により、航路や泊地に障害物があり、港湾の利用が出来ない状況にあった。そこで、津波警報（大津波）が解除された3月14日の翌日から航路や泊地等の啓開作業を行い、3月15日に釜石港、茨城港（常陸那珂港区）を皮切りに、3月24日までに14港全ての利用が可能となり、緊急支援物資等の輸送支援を行った。</p> <p>○調査海域の計画・分担等は、港湾局と海上保安庁との調整により決定し、測量時においては、浮遊物の撤去、測量艇絡索対応における海上自衛隊（防衛省）との連携により、迅速に水路測量を実施した。</p>	38
<p>鉄道による石油類の迂回輸送</p> <p>【鉄道局】</p>	<p>○東北線の不通により盛岡・郡山への石油類の輸送が不可能となったことから、JR貨物に対し、石油類の迂回輸送について検討を要請した。JR貨物において、JR東日本などの間で調整を行った結果、日本海側を経由した石油列車の運転が可能となった。これにより東北線運転再開までの約1ヶ月間に、約58,000klの石油類（20kl積みタンクローリー約2,900台分）が輸送され、被災地の燃料不足解消に一定の成果を上げた。</p>	39
<p>救援活動を優先した河川堤防の復旧</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○地震や津波により被災した河川堤防で緊急復旧工事が必要な箇所のうち、救援活動に資する道路兼用堤防を最優先で復旧することで、孤立や広域迂回を解消し、早期の救援物資等の輸送再開に寄与。</p>	40
<p>迂回路を国道区域に編入して隘路箇所を解消</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○津波により国道の橋梁が流出したため、迂回路として県道・町道を利用。しかし、隘路箇所があった。このため、県道と町道を国道区域に編入して、隘路箇所を早期に解消。</p>	41
<p>迅速な道路の応急復旧</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○緊急随意契約の活用、迅速な被災状況の把握、応急組立橋の速やかな設置、被災したJRとの立体交差部における線路上の仮設盛土設置等により、短期間で仮設道路を完成。</p>	42

ノウハウリスト

<p>沿岸部の被災地で不足する資材を内陸部から輸送</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○被災地では応急復旧するために必要となる砕石や常温合材が不足したため、被害の少ない地域から必要となる資材を輸送し、早期の応急復旧を実現。</p>	<p>43</p>
--	--	-----------

末端までのロジスティックスを確保する

<p>被災地の物流拠点への物流専門家の派遣</p> <p>【自動車局、地方運輸局】</p>	<p>○物資の集積拠点から避難所への輸送（末端輸送）の円滑化を図るため、物流企業の協力を得て、物流専門家を宮城県、茨城県、岩手県、福島県に派遣した。日々変化する現場の避難所のニーズに対応したきめの細かい輸送を確保するうえで重要な役割を果たした。</p>	<p>44</p>
<p>福島原子力発電所事故の影響に伴うトラック輸送対策について</p> <p>【自動車局】</p>	<p>○福島原子力発電所事故の影響に伴うトラック輸送対策について、以下の取り組みを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福島県トラック協会に対し、福島原子力発電所に係る従前の「屋内退避区域」内への物資輸送について協力を要請。 ・「計画的避難区域」、「緊急時避難準備区域」でのトラックの運行に当たって必要となる留意事項等に係る文書に基づき、輸送について適切な実施に努めるよう指導。 ・「計画的避難区域」からの住民の移動について、福島県トラック協会において避難に協力する事業者をリストアップ。 	<p>45</p>
<p>緊急支援物資の集積拠点となる倉庫の確保</p> <p>【総合政策局（物流）】</p>	<p>○岩手、宮城、福島県倉庫協会を通じ営業倉庫事業者の協力を得て、緊急支援物資の集積拠点となる倉庫を確保し、物資が円滑に避難所へ届けられるように物資の保管・仕分け等を実施した。</p>	<p>46</p>
<p>被災地域の市役所、港湾等へのルート図作成・公表</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○津波により甚大な被害を受けた太平洋沿岸地域への物資輸送等に資するため、市町村役場、港湾等への詳細な到達可能ルートについて作成し、国土交通省HPに公開した。</p> <p>○茨城港・鹿島港周辺道路状況図の作成管内港湾周辺の道路（直轄、補助国道、地方道）の通行止め等の状況を1枚の地図にまとめることにより、緊急物資輸送ルートの選定、及び対応に活用された。</p>	<p>47</p>

緊急物資の効率的な輸送を行う

<p>鉄道コンテナのトラック・船舶による代行輸送</p> <p>【鉄道局】</p>	<p>○東北線等が不通になったため、東北・北海道方面等の鉄道コンテナ輸送について、トラック・船舶を活用して代行輸送を実施した。</p>	<p>48</p>
--	--	-----------

ノウハウリスト

<p>船舶による支援要員・緊急物資等の機動的な輸送</p> <p>【海事局】</p>	<p>○内航油送船により、ガソリン・軽油等の燃料油の輸送を実施。 ○農林水産省からの要請により、家畜用飼料を船舶において緊急輸送した。</p>	49
<p>トラックによる政府の緊急物資輸送</p> <p>【自動車局】</p>	<p>○(社)全日本トラック協会の協力を得て、延べ1,927台を投入することにより、被災地への政府の緊急物資輸送を実施した。このことにより、被災直後より、被災地の住民の方々の生活の維持に重要な役割を果たした。(延べ2,032地点に、食料品1,898万食、飲料水460万本等を輸送。) ○必要な燃油について、資源エネルギー庁に要請し、緊急重点SSにおける給油を確保した。 ○現在、被災地に対する物資調達、輸送については、災害救助法の枠組みにより県が対応している。</p>	50
<p>緊急物資輸送車の燃料確保(帰り燃料)</p> <p>【地方運輸局】</p>	<p>○震災直後における緊急物資輸送では、深刻な燃料不足による、「帰り燃料」の確保が問題となったため、「帰り燃料の携行」について、管内県トラック協会へ以下の情報を展開した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軽油(第4類第2石油類)の運搬 ・指定数量である1000L未満までは運搬可 ・運搬容器は、金属製ドラム缶(1缶当たり250L以下の認定品) ・運搬方法は、著しく摩擦又は動揺を起こさないようしっかり固定し、収納口(ふた)を上方に向けて積載。出来れば消火器の設置。 	51

様々な輸送需要に対応する

<p>ご遺体搬送車両の派遣等</p> <p>【自動車局】</p>	<p>○(社)全国霊柩自動車協会の協力を得て、各県からの要請によりご遺体搬送車両が出動した。</p>	52
<p>緊急を要する危険物海上輸送要請に関する対応</p> <p>【北海道運輸局】</p>	<p>○被災地から要請される多種・多量な緊急物資のうち、特に危険物を支援要員とともに旅客フェリー等で輸送する際に、二次災害防止策と必要最小限の安全措置を事前に取り纏め、要請元に提言し、円滑な緊急輸送に即応した。 (具体的な例) 使用予定船の仕様(構造・防火設備)と、最優先される危険物品目等の最低限必要な安全対策・追加措置の組み合わせをデータ化した。 (最優先する品目=ガソリン、軽油、航空機燃料等)</p>	53

ノウハウリスト

5. 計画停電・電力不足対策

電力不足でも経済活動を停滞させないため、首都圏の人員輸送能力を確保する

<p>計画停電に伴う鉄道の運行に関する対応</p> <p>【鉄道局】</p>	<p>○計画停電により通勤・通学の足に大きな影響。このため、資源エネルギー庁に対し鉄道輸送への配慮について要請を行い、東京電力や鉄道会社と協力しつつ変電所の運用やダイヤ編成等の工夫を実施。</p> <p>○鉄道運行のための電力確保を要請する一方、日ごとに変わる各鉄道会社の運行ダイヤについて取りまとめ、毎日国交省HPで公表。また、運行ダイヤについては、観光庁を通じてJNTO(日本政府観光局)に依頼し、外国人向けに英語に翻訳して情報提供を実施。</p> <p>○所持している乗車券や定期券等の取り扱いについて、各社からの聞き取りにより把握。苦情や問合せ等の対応を一本化。</p>	54
<p>節電要請に伴う鉄道施設の運用に関する要請</p> <p>【鉄道局】</p>	<p>電力不足に伴う節電要請に関して、各鉄道会社に以下の点を要請。</p> <p>○特に障害者・高齢者等移動制約者の方々に対する配慮。</p> <p>○エスカレーターについては出来るだけ稼働させ、やむを得ず休止する場合には、HP等によって出来る限り個別の駅におけるエレベーターの稼働状況を事前に情報提供すること、また駅においても改札等で障害者等へ案内表示を行うこと。</p> <p>○駅構内などの照明について、弱視の方々への配慮が求められていることから、個別の駅の状況に応じて問題のない対応をすること。</p>	55

ノウハウリスト

6. 被災者・被災地支援

被災直後の被災者・被災自治体のニーズを的確に把握し、即時に対応する

リエゾン派遣による積極的な自治体支援 【地方整備局、地方運輸局】	○沿岸部の自治体は庁舎や職員が被災しており、自治体機能が麻痺しているため、その場で判断できる本局官クラス、事務所副所長等を筆頭に リエゾン として職員を派遣し、首長の片腕になるよう積極的な対応をすることを使命に、 自治体のニーズ の的確な把握と、迅速な対応を実施した。 ○鉄道や路線バス網に多くの不通区間が生じ、公共交通機関としての機能が著しく低下した地域の輸送力を復旧及び確保するため、運輸局から地域の事情に特に精通した職員を派遣して自治体に助言し、鉄道事業者、自動車運送事業者の調整を行って代替輸送網を迅速に構築した。	56
自治体ニーズに即応した救援物資調達 【地方整備局】	○「国土交通省の所管にとられず、考えられることは全部やってほしい」という大臣の強いリーダーシップにより、被災 自治体のニーズ のもと市町村の 救援物資の調達 に着手。 ○仮設ハウス、仮設トイレ、 燃料 、バックホウ等の機械、日用品(おむつ、布団等)、食料品(粉ミルク、缶詰等)などを送付。 ○被災自治体の本格的な通信手段が回復するまでは、被災した市町村の物資補給に関するニーズや首長のメッセージを東北地整HPに「 臨時掲示板 」を開設し、必要な物資等の情報提供を可能とした。	57
通信機能が麻痺した自治体の通信を回復 【大臣官房技術調査課、地方整備局】	○OK-COSMOS、Ku-SAT、ヘリテレ可搬局等の配備により臨時的通信手段や情報通信手段を確保し、緊急災害対応体制を確保した。 ○地震や津波により電話回線、携帯電話の基地局が被災し、通信機能が麻痺している自治体に 衛星通信車 を派遣し、整備局と自治体間や自治体本庁と支所間の通信を回復。 ○通信機能が麻痺している中で、自治体の通信機能を早期に回復させることによって、被災情報や 自治体のニーズ 把握が可能となり、その後の自治体支援をよりの確に実施することができた。	58
被災宅地危険度判定の広域支援 【都市局】	○宮城県からの要請を受け、国土交通省より被災地以外の 被災宅地危険度判定 各ブロック幹事に連絡し、仙台市に対して派遣可能な判定員の確保を依頼。なお、東北・北海道ブロックについては、宅地被害のなかった各道県に対し、国土交通省より、直接支援について調整し、必要な人員の確保を行った。宿泊施設、車両手配の斡旋、ガソリンの優先配給等を宮城県に依頼し、判定活動に必要な環境を確保した。 ○危険度判定の実施により、仙台市における甚大な宅地被害状況を迅速かつ的確に把握し、二次災害を軽減、防止することにより住民の安全の確保を図ることができた。	59

被災者・被災自治体の相談を受ける仕組みを作る

移動自動車相談所の開設及びよくあるご相談集の作成 【自動車局、地方運輸局】	○自動車が津波に流されるなどの被害に遭われた方に対して、各避難所等で、 自動車諸手続の相談 や 自動車の無料点検 を行う「 移動自動車相談所 」を開設。 ○ 移動自動車相談所 に来たくても来られない被災者の皆様等、より多くの皆様に対応できるよう、 移動自動車相談所 に寄せられた相談内容をもとに「よくあるご相談集」を作成し、国土交通省のHPに掲載するとともに、各避難所等にも配布。	60
公共建築相談室 【大臣官房官庁営繕部】	○地方公共団体の建築担当部署に対し、従来から設けてある「 公共建築相談室 」の窓口を周知し、地方公共団体の施設に関する被災状況の把握や復旧計画立案等のアドバイス及び技術援助への対応を行った。	61

ノウハウリスト

<p>被災船舶処理のガイドラインを作成</p> <p>【海事局】</p>	<p>○被災船舶の所有者情報を速やかに市町村に提供できるよう、問い合わせ窓口等を記した水産庁と共同の事務連絡を发出</p> <p>○被災船舶の処理のガイドラインを水産庁・環境省と共同で関係自治体宛に发出した。</p>	62
---	--	----

被災者・避難者を直接支援する

<p>航海訓練所練習船を利用した被災者への宿泊・食事・入浴等の提供</p> <p>【海事局】</p>	<p>○航海訓練所の船舶(銀河丸、海王丸)を利用して、救援物資輸送、被災者・原子力発電所関係者に対して、炊き出し等を実施した。</p>	63
<p>事務所保有物の貸し出し支援</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○被災自治体から要請があったもののうち、事務所等で保有しているものを貸し出して支援したことにより、物流が麻痺している状態で即時に支援することが可能となり、待ち時間が短縮し自治体から喜ばれたほか、人命救助や自治体の通信回復等に役立った。</p>	64
<p>庁舎における避難者の支援</p> <p>【海上保安庁】</p>	<p>○東日本大震災発生後、第二管区海上保安本部、福島海上保安部、石巻海上保安署及び気仙沼海上保安署において、被災者が各庁舎に多数避難してきたことから、捜索・救助業務等を実施しつつ、同被災者に対し、宿泊場所や食料、毛布の提供などの支援を実施した。</p> <p>○第二管区海上保安本部では3月11日から3月16日の間並びに余震が発生した3月28日、4月7日及び4月11日において1075名、福島海上保安部では3月11日に15名、石巻海上保安署では3月12日に35名、気仙沼海上保安署では3月11日から3月12日の間において132名の被災者を受け入れた。</p>	65
<p>宿泊施設における県境を越えた被災者の受入れ</p> <p>【観光庁】</p>	<p>○観光庁において、災害救助法の枠組みを活用し、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会から提供を受けた受入可能な宿泊施設のリストを基に、県外へ避難を希望する被災者の意向を踏まえ、被災者と避難先施設のマッチング等を実施した。</p> <p>○被災者や被災自治体の意向を踏まえ、厚生労働省等の関係省庁や関係自治体と緊密に連携し、二次避難の円滑な実施に向けて必要な支援を実施した。</p>	66
<p>道路の防災機能の発揮</p> <p>【道路局、地方整備局】</p>	<p>○仙台東部道路の高盛土(6m程度)が防波堤の役割を担ったほか、地区唯一の高台であり、津波に追われた住民が法面を登り、200人以上の方が助かった。</p> <p>○盛土は内陸市街地へのがれきの流入を抑制。</p> <p>○三陸縦貫自動車道は、緊急輸送路として役立っているほか、地元の要望を受け、避難所への臨時の進入路を設ける対応も実施している。</p> <p>○国道45号では、町の要望を受け、海側にある小学校から高台の道路まで避難階段を設置しており、今回の避難で大いに役立った。</p> <p>○「道の駅」が防災拠点として機能。</p>	67

ノウハウリスト

<p>「道の駅」、高速SA・PAの防災拠点化</p> <p>【道路局】</p>	<p>○「道の駅」が、自衛隊の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として、また自家発電設備を備える駅では、停電時にも24時間開所する等により機能。</p> <p>○高速道路のSA・PAについては、四倉PA、羽生PAが自衛隊や消防隊の中継基地として、また福島松川PAは福島第一原発からの集団避難住民の輸送中継基地として利用された。このほか防災備蓄品の集積拠点として10カ所のSAが活用された。</p>	68
<p>耐震対策を実施した堤防の避難路としての活用</p> <p>【水管理・国土保全局】</p>	<p>○鳴瀬川河口部右岸野蒜地区において耐震対策を実施した堤防が無被災であったことにより、震災直後も車両の通行が可能であったため、地元住民の避難路として活用された。</p>	69
<p>帰宅困難者の受け入れ</p> <p>【都市局】</p>	<p>○国営昭和記念公園(東京都立川市、昭島市)では、立川警察署からの要請を踏まえ、園内の安全確認後速やかに、帰宅困難者に園内施設を開放するとともに、立川市等から提供を受けた非常食、毛布等を配布した。</p> <p>○国営東京臨海広域防災公園(東京都江東区)では、内閣府と調整の上、帰宅困難者に園内施設を開放するとともに、内閣府から提供を受けた水、毛布を配布した。</p>	70

職・住の復旧復興を支援する

<p>被災造船事業者の支援のための災害情報ネットワークの構築</p> <p>【海事局】</p>	<p>○造船関係事業者の被災状況調査については、家屋の損失、回線の遮断等により状況確認が困難のところ、電話等で連絡がつかない事業者については、被災地の海事事務所等所属の船舶検査官等の協力により情報を収集。また、造船関連の各業界団体が行った会員の被災状況の情報を入手し集約。復旧状況調査については、現地調査及びアンケート等を実施。</p> <p>○「東北地方太平洋沖地震に関する造船関連産業連絡会」を設置し、被害・復旧状況の把握、支援要望、計画停電対応について意見交換を行った。メンバーは、造船関連団体、水産関連団体、労働組合団体等。</p>	71
<p>造船関連産業労働者・船員再就職希望被災者の就職支援</p> <p>【海事局】</p>	<p>○造船関連業労働者の広域マッチングについて厚生労働省と連携して受入れ先の開拓。</p> <p>全国の造船関連事業者から求人情報を集約し、ハローワークを通じて被災地における造船関連業労働者との広域的なマッチングを促進。</p> <p>○船員再就職希望被災者に対して、全国の船員求人情報が検索できるシステムを活用し、きめ細やかな就職相談をハローワーク等とも連携し実施。</p>	72

ノウハウリスト

7. 手続・基準等の弾力的運用

包括化、簡略化、事後処理などにより迅速な手続きを実現する

<p>救援活動における航空機からの物件投下の届出等に関する法手続の弾力化</p> <p>【航空局】</p>	<p>○被災地への救援物資の速やかな輸送を図るため、以下のとおり手続を弾力化した。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 物件投下の届出を電話による連絡により取り扱うこととした。 2. 具体的な投下回数や場所を特定しない包括的な届出を可能とした。 <p>○空港等以外の場所での離着陸の許可及び最低安全高度以下の飛行の許可に関しても、具体的な実施回数や場所を特定しない包括的な許可手続を可能とした。</p> <p>○以上の措置について、関係機関及び関係団体に通知した。</p>	73
<p>東日本大震災の影響に伴うトラック輸送対策について</p> <p>【自動車局】</p>	<p>○トラック車両の被害及び緊急物資輸送の大幅な増加に伴い、トラック輸送力の不足が予想されるため、各種規制の弾力的運用を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・被災地域の災害時の復興支援業務の確保及び夏期繁忙期の震災の影響による車両不足への対応のため貨物自動車運送事業者のレンタカー使用を認める。 ・被災地域に営業所を有する貨物自動車運送事業の事前届出等の猶予。 	74
<p>緊急運航のための海上運送法の届出等に関する手続きの弾力化(船)</p> <p>【地方運輸局】</p>	<p>○防衛省等から要請による緊急運航に対応するため、函館・青森間の運航の取り扱いを弾力化した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上運送法第20条に定める不定期航路事業の30日前の事前届け出を事後処理とした。 <p>○既存施設使用を前提として、防衛省に回答した。</p> <p>○北海道でも、高速フェリー等による緊急物資輸送への手続きの弾力化は評価。</p>	75
<p>バスの運行に係る手続きの弾力化</p> <p>【自動車局】</p>	<p>○通達を発出し、他者の車両を活用した管理の受委託の弾力的な運用を認め、輸送力の増強を要請。</p> <p>○鉄道代替バスに関し、関係運輸局では、道路運送法第21条の一般貸切旅客自動車運送事業者の乗合許可申請等について、迅速な許可手続きを実施。</p> <p>○貸切バスに関し、人命救助及び復興の円滑化の観点から、主として罹災地域から避難する住民や支援要員を対象として被災地域内での輸送を行う場合又は被災地域とその他の地域との間の輸送を行う場合に限って臨時の営業区域の設定に係る手続きを不要化。</p>	76

緊急時対応のため通常の基準等を変更する

<p>船舶の航行区域の弾力的対応</p> <p>【海上保安庁】</p>	<p>○福島第一原子力発電所の事故を受け、海上においては、同発電所から半径30キロメートルの海域を航行危険区域としたところ、当該区域の外側を航行することについても、船舶が放射線を懸念し、航行を控えるなど、不安を抱いている状況にあった。</p> <p>○同海域は被災地への輸送路の確保に非常に重要な海域であることから、沿海区域(陸岸から概ね37キロメートル以内の区域)を航行区域とする船舶について、当該沿海区域を超えて航行できるよう海事局と連携のうえ弾力的に対応するとともに、巡視船を配備し、船舶航行の安心・安全の確保に寄与している。</p>	77
<p>警報・予報や地震情報等の発表基準の変更</p> <p>【気象庁、地方整備局】</p>	<p>○活発な余震活動状況を考慮し、より重要な情報(津波警報、震度の大きい地震の地震情報等)を迅速・確実に発表するために、震度2以下の地震の個別の情報発表を停止し、地震回数の情報として発表した。</p> <p>○大雨や洪水の警報・注意報、土砂災害警戒情報について、地震や津波の影響を受けた地域において、揺れや堤防等の施設の被害状況に応じた暫定的な発表基準を広域的に設定し、運用を開始した。</p> <p>○災害に対して脆弱となっている地域に対して、より早期からの警戒・注意を呼びかけることで、災害の防止に寄与した。</p>	78

ノウハウリスト

<p>東北地方各空港の24時間運用(航空気象業務の時間延長)</p> <p>【航空局、気象庁】</p>	<p>○災害直後に陸上交通や港湾が機能喪失する中で、捜索救難、物資輸送に航空機が活躍した。福島、山形、花巻、仙台(復旧後)の各空港では24時間運用時間を延長し、気象庁でも各空港での気象業務の時間を延長し、航空機の活動支援に貢献できた。</p>	79
<p>建築制限特例法に基づく建築制限</p> <p>【住宅局】</p>	<p>○被災地域における建築物の無秩序な建築を防止するため、建築基準法第84条により、災害が発生した日から1ヶ月以内(延長の場合、最長2ヶ月まで可能)の期間においては、特定行政庁は区域を指定し、期間を限って、その区域内における建築物の建築を制限・禁止することができる。特例措置として、災害発生の日から6ヶ月(延長の場合、最長で8ヶ月)まで建築を制限・禁止できることとした。被災地域における市街地の健全な復興の支障となるような建築を防止することができた。</p>	80
<p>災害査定の簡素化</p> <p>【水管理・国土保全局】</p>	<p>○災害復旧の迅速化に向けて、自治体に対して災害復旧事業の査定の簡素化を通知した。簡素化の通知により、災害復旧の迅速化を図るとともに、自治体における査定作業の業務量を大幅に削減できた。</p> <p>効果の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ①総合単価使用限度額の拡大 → 業務量を約1/3に削減 ②机上査定額の拡大 → 業務量を約1/3に削減 ③設計図書の簡素化 → 業務量を約1/10に削減 	81
<p>水不足や電力不足の緩和に協力</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○断水が続く中、河川からの取水基準を弾力的に運用し、避難住民等へ給水活動やお風呂の提供活動に協力。また、直轄管理ダムを弾力的に運用し、水力発電の取水量を16ダム合計で約1.7倍に増量し、電力供給に協力。</p>	82

ノウハウリスト

8. 監視・観測体制の強化

大震災の被害を早期に把握する

<p>衛星画像を用いた土砂災害発生箇所の抽出</p> <p>【水管理・国土保全局砂防部】</p>	<p>○津波等により、太平洋沿岸部等において速やかに地上からの土砂災害危険箇所緊急点検に着手することが困難な地域において、地震後にJAXAが撮影した衛星データ等の提供を受け土砂災害発生状況を早期に確認できた。</p>	83
<p>沖合の観測点データの活用</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○津波警報の第1報では予想される津波の高さを最大6mと発表したが、沖合いに設置されているGPS波浪計の観測データに基づき、津波警報の更新を行った。このことにより、津波警報を適切に切替えることができた。</p>	84
<p>津波現地調査の調整</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○震後、早い時期から大学等の合同調査班のとりまとめ役と連絡をとり、現地調査の開始時期の調整を行った。このことにより、大学等の関係機関と情報共有をし、被災地に負担をかけない形で、各機関が足並みをそろえて現地調査を実施することができた。</p>	85

今後の災害に備える

<p>航空レーザー測量による海底地形データの取得</p> <p>【海上保安庁、水管理・国土保全局】</p>	<p>○今後の被災地における復興計画を作成するに当たっては、津波対策に関し津波被害の予測が不可欠となることから、河川局と連携のうえ、当庁航空機により航空レーザー測量を実施し、津波シミュレーションに必要な海底地形データを取得した。</p> <p>○調査の実施に当たっては、当庁が航空レーザー測量とデータ解析を行い、河川局が当日の潮汐観測、海水の透明度調査を担当した。また、本データは、船舶交通の安全確保のための海図の補正に使用している。</p>	86
<p>ダメージを受けた監視・観測体制の復旧・強化</p> <p>【気象庁】</p>	<p>○震災により当面復旧の目処が立たないアメダス観測所について、臨時の観測所を設置して復旧させた。</p> <p>○電力や回線等が復旧していない場所でも設置が可能な携帯電話や衛星回線、バッテリー等を活用した可搬型の観測機器を整備した。</p> <p>○臨時雨量観測所の設置により、震災により洪水や土砂災害を起こす可能性が高まっている中小河川や急傾斜地等の雨量を監視した。</p> <p>○東北地方の津波監視ができない状況の間、第二管区海上保安本部より沿岸の巡視船艇の報告を受けた。</p> <p>○潮位・津波観測施設は、早期に臨時観測地点を設置し観測した。</p>	87
<p>浸水被害軽減のための3つの方策</p> <p>【地方整備局】</p>	<p>○地震や津波により排水機場の壊滅的な被害や広域的な地盤沈下による浸水被害軽減のため、①排水ポンプ車の広域配備による迅速かつ機動的な支援を行うとともに、ソフト対策として②浸水リスクマップの公表、③浸水センサーの設置及びメール等による情報の提供を行う。</p> <p>○排水機場の被害により低下している排水能力の実質的補填をするとともに、「浸水情報メール」のリアルタイム情報により、浸水への迅速な対応、水防活動、避難情報の発信等、浸水時の対応を検討する際の参考情報として有効。</p>	88