

国土交通省
南海トラフ巨大地震対策計画
新旧対照表

令和 8 年 7 月

修正前	修正後
第 1 章 対策計画の位置づけ等	第 1 章 対策計画の位置づけ等
1－1 南海トラフ巨大地震が発生した場合の国家的危機	1－1 南海トラフ巨大地震が発生した場合の国家的危機
○南海トラフ沿いの地域については、これまで<u>100～150</u>年の周期で大規模な地震が発生し、大きな被害を生じさせており、政府の地震調査研究推進本部地震調査委員会における長期評価においては、この地域におけるマグニチュード（以下「M」という。）8～M9クラスの地震の今後<u>30</u>年以内の発生確率は<u>60～90</u>%程度以上※（令和<u>7</u>年1月1日現在）とされているところである。	○南海トラフ沿いの地域については、これまで<u>100～150</u>年の周期で大規模な地震が発生し、大きな被害を生じさせており、政府の地震調査研究推進本部地震調査委員会における長期評価においては、この地域におけるマグニチュード（以下「M」という。）8～M9クラスの地震の今後<u>30</u>年以内の発生確率は<u>60%～90%</u>程度以上※（令和<u>8</u>年1月1日現在）とされているところである。
（略）	（略）
1－2 対策計画の意義・位置づけ	1－2 対策計画の意義・位置づけ
○南海トラフ地震については、中央防災会議において南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法第4条の規定に基づき、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（以下、基本計画）として、国の南海トラフ地震の地震防災対策の推進に関する基本的方針及び基本的な施策に関する事項、施策の具体的な目標及びその達成の期間、南海トラフ地震が発生した場合の災害応急対策の実施に関する基本的方針、指定行政機関、関係地方公共団体等が定める南海トラフ地震防災対策計画の基本となるべき事項等を定め、もって南海トラフ地震防災対策推進地域における地震防災対策の推進を目的に平成<u>26</u>年3月に策定され、防災対策を進めてきたところである。	○南海トラフ地震については、中央防災会議において南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法（平成14年法律第92号）第4条の規定に基づき、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」（以下、基本計画）として、国の南海トラフ地震の地震防災対策の推進に関する基本的方針及び基本的な施策に関する事項、施策の具体的な目標及びその達成の期間、南海トラフ地震が発生した場合の災害応急対策の実施に関する基本的方針、指定行政機関、関係地方公共団体等が定める南海トラフ地震防災対策計画の基本となるべき事項等を定め、もって南海トラフ地震防災対策推進地域における地震防災対策の推進を目的に平成<u>26</u>年3月に策定され、防災対策を進めてきたところである。
（略）	（略）
○本計画は、南海トラフ巨大地震による国家的な危機に備えるべく、多くの社会資本の整備・管理や交通政策、海上における人命・財産の保護等を所管し、また全国に多数の地方支分部局を持つ国土交通省として、広域的見地や現地の現実感を重視しながら、国土交通省の総力を挙げて取り組むべきリアリティのある対策をまとめるものであり、基本計画の実施の推進のために、災害対策基本法第<u>36</u>条に基づく「国土交通省防災業務計画」の一部として定めたものである。また、本計画の一部は、「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」第5条第1項に基づく「南海トラフ地震防災対策推進計画」として作成したものである。	○本計画は、南海トラフ巨大地震による国家的な危機に備えるべく、多くの社会資本の整備・管理や交通政策、海上における人命・財産の保護等を所管し、また全国に多数の地方支分部局を持つ国土交通省として、広域的見地や現地の現実感を重視しながら、国土交通省の総力を挙げて取り組むべきリアリティのある対策をまとめるものであり、基本計画の実施の推進のために、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第<u>36</u>条に基づく「国土交通省防災業務計画」の一部として定めたものである。また、本計画の一部は、「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」第5条第1項に基づく「南海トラフ地震防災対策推進計画」として作成したものである。

修正前	修正後
○また、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（平成<u>25</u>年法律第<u>95</u>号）において、国の計画は、国土強靱化に関する部分は国土強靱化基本計画を基本とするとされており、本計画も、国土強靱化に関する部分については、「人命の保護が最大限図られる」等の国土強靱化に関する基本目標を踏まえ、作成するものである。	○また、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（平成<u>25</u>年法律第<u>95</u>号）において、国の計画は、国土強靱化に関する部分は国土強靱化基本計画を基本とするとされており、本計画も、国土強靱化に関する部分については、「人命の保護が最大限図られる」等の国土強靱化に関する基本目標を踏まえ、作成するものである。
（略）	（略）
①南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画	①南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画
・地震発生からの時間軸を念頭に置き、東日本大震災や平成<u>28</u>年熊本地震、令和6年能登半島地震等の過去の大規模地震の教訓や実際の対応も参考にしつつ、巨大地震発生直後から概ね7日～<u>10</u>日目までの間を中心に、国土交通省として緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項に焦点を絞って記載している。	・地震発生からの時間軸を念頭に置き、東日本大震災や平成<u>28</u>年熊本地震、令和6年能登半島地震等の過去の大規模地震の教訓や実際の対応も参考にしつつ、巨大地震発生直後から概ね7日～<u>10</u>日目までの間を中心に、国土交通省として緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項に焦点を絞って記載している。
（略）	（略）
第2章 南海トラフ巨大地震（M9クラス）が発生した場合に想定される事態	第2章 南海トラフ巨大地震（M9クラス）が発生した場合に想定される事態
本計画では中央防災会議防災対策実行会議南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループが公表した「南海トラフ巨大地震対策について（報告書）」（令和7年3月）や東日本大震災及び平成<u>28</u>年熊本地震、令和6年能登半島地震等の過去の大規模地震における知見等を基に、国土交通省として南海トラフ巨大地震の発生に伴う事態を出来る限り具体的に想定しつつ、対策の検討を行う。	本計画では中央防災会議防災対策実行会議南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループが公表した「南海トラフ巨大地震対策について（報告書）」（令和7年3月）や東日本大震災及び平成<u>28</u>年熊本地震、令和6年能登半島地震等の過去の大規模地震における知見等を基に、国土交通省として南海トラフ巨大地震の発生に伴う事態を出来る限り具体的に想定しつつ、対策の検討を行う。
2－1 強い揺れや巨大な津波の発生	2－1 強い揺れや巨大な津波の発生
（略）	（略）
（3）短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波	（3）短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波

修正前	修正後
(略) ・福島県から沖縄県の太平洋側の広い範囲で高さ 3 m以上の津波が到達し、場所によっては<u>3 0</u> mを超える巨大な津波が襲来する。 2－2 深刻な事態 (略) (1) 短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波 ・駿河湾沿岸や紀伊半島沿岸等のようなトラフ軸近傍では、地震発生の数分後には 5 mを超える津波が襲来。また、関東から九州の太平洋沿岸にかけて、広範囲にわたる沿岸域に巨大な津波が発生し、地域によっては、<u>3 0</u> mを超える巨大な津波が襲来。例えば、静岡県静岡市では高さ<u>1 1</u> m、焼津市では高さ<u>1 0</u> m、和歌山県太地町においては高さ<u>1 3</u> m、串本町においては高さ<u>1 8</u> m、高知県土佐清水市や黒潮町においては高さ<u>3 0</u> mを超える巨大な津波が、地震発生後短時間で襲来。 ・津波による死者は最大で約<u>2 1. 5</u> 万人、救助を要する人は最大で約 8 万人。例えば、和歌山県では、津波避難ビルが<u>2 9 7</u> 棟存在するが、想定される死者は最大で約<u>5. 9</u> 万人。 ・最大で死者約<u>2 9. 8</u> 万人、約<u>2 2 5</u> 兆円の直接被害と約<u>4 5</u> 兆円の生産・サービス低下の影響が出るものと想定。 (略) (2) 地震や津波による多数の鉄道や航空機等の事故 ・地震発生時に走行中である東海道・山陽新幹線の乗客はピーク時約 8 万人、中京圏・近畿圏の在来線の乗客はピーク時約<u>6 4</u> 万人。例えば、東海道本線は、東田子の浦～富士、蒲原～草薙、安倍川～西焼津、浜松～鷺津の区間で津波により被災し、不通。 ・地震発生時に、長時間の閉鎖が想定される空港へ向かっており、目的地変更が必要となる航空機はピーク時約<u>2 2 0</u> 機。	(略) ・福島県から沖縄県の太平洋側の広い範囲で高さ 3 m以上の津波が到達し、場所によっては<u>30</u> mを超える巨大な津波が襲来する。 2－2 深刻な事態 (略) (1) 短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波 ・駿河湾沿岸や紀伊半島沿岸等のようなトラフ軸近傍では、地震発生の数分後には 5 mを超える津波が襲来。また、関東から九州の太平洋沿岸にかけて、広範囲にわたる沿岸域に巨大な津波が発生し、地域によっては、<u>30</u> mを超える巨大な津波が襲来。例えば、静岡県静岡市では高さ <u>11</u> m、焼津市では高さ <u>10</u> m、和歌山県太地町においては高さ <u>13</u> m、串本町においては高さ <u>18</u> m、高知県土佐清水市や黒潮町においては高さ <u>30</u> mを超える巨大な津波が、地震発生後短時間で襲来。 ・津波による死者は最大で約 <u>21.5</u> 万人、救助を要する人は最大で約 8 万人。例えば、和歌山県では、津波避難ビルが <u>297</u> 棟存在するが、想定される死者は最大で約 <u>5.9</u> 万人。 ・最大で死者約 <u>29.8</u> 万人、約 <u>225</u> 兆円の直接被害と約 <u>45</u> 兆円の生産・サービス低下の影響が出るものと想定。 (略) (2) 地震や津波による多数の鉄道や航空機等の事故 ・地震発生時に走行中である東海道・山陽新幹線の乗客はピーク時約 8 万人、中京圏・近畿圏の在来線の乗客はピーク時約 <u>64</u> 万人。例えば、東海道本線は、東田子の浦～富士、蒲原～草薙、安倍川～西焼津、浜松～鷺津の区間で津波により被災し、不通。 ・地震発生時に、長時間の閉鎖が想定される空港へ向かっており、目的地変更が必要となる航空機はピーク時約 <u>220</u> 機。

修正前	修正後
(略) (3) 広域的に甚大な被害が発生するとともに、通信・情報が途絶する地域が発生することで、被災地の情報収集が困難な状況の発生 ・震度6弱以上の強い揺れが関東から九州までの太平洋側を中心に約<u>893</u>万haの範囲で発生する。例えば、近畿地方においては、<u>218</u>市町村において震度6弱以上の強い揺れが発生。 ・また、関東から九州の太平洋沿岸にかけて、広範囲の沿岸域に巨大な津波が襲来し、浸水面積は約<u>13.2</u>万ha、約<u>470</u>市区町村となる等、広域的に甚大な被害が発生。例えば、近畿地方では、<u>66</u>市区町村で浸水。 (略) (4) 救援・救助を必要とする被災地が広範囲にわたり多数発生 (略) ・強い揺れや巨大な津波による浸水等に伴い、道路では最大で約<u>43,000</u>箇所が被災。例えば、九州地方では国道<u>10</u>号などで約<u>5,100</u>箇所の被害が発生。 ・鉄道施設は最大で約<u>19,000</u>箇所が被災。特に東海道・山陽新幹線、東海・近畿・四国・九州の太平洋側沿岸在来線は、被災と点検のため不通。例えば、九州地方では、<u>JR</u>日豊本線等で約<u>1,700</u>箇所の被害が発生。 ・港湾では最大で約<u>6,000</u>箇所が被災。特に名古屋港等では強い揺れや巨大な津波による港湾施設等の被災、引き続く津波や多数の海上漂流物、船舶及び臨海施設等からの油・危険物等の流出により、船舶の入出港が困難となり、海上輸送機能が寸断。例えば、四国地方の重要港湾では、最大で約<u>1,500</u>箇所が被害が発生。 (略)	(略) (3) 広域的に甚大な被害が発生するとともに、通信・情報が途絶する地域が発生することで、被災地の情報収集が困難な状況の発生 ・震度6弱以上の強い揺れが関東から九州までの太平洋側を中心に約<u>893</u>万haの範囲で発生する。例えば、近畿地方においては、<u>218</u>市町村において震度6弱以上の強い揺れが発生。 ・また、関東から九州の太平洋沿岸にかけて、広範囲の沿岸域に巨大な津波が襲来し、浸水面積は約<u>13.2</u>万ha、約<u>470</u>市区町村となる等、広域的に甚大な被害が発生。例えば、近畿地方では、<u>66</u>市区町村で浸水。 (略) (4) 救援・救助を必要とする被災地が広範囲にわたり多数発生 (略) ・強い揺れや巨大な津波による浸水等に伴い、道路では最大で約<u>43,000</u>箇所が被災。例えば、九州地方では国道<u>10</u>号などで約<u>5,100</u>箇所の被害が発生。 ・鉄道施設は最大で約<u>19,000</u>箇所が被災。特に東海道・山陽新幹線、東海・近畿・四国・九州の太平洋側沿岸在来線は、被災と点検のため不通。例えば、九州地方では、<u>JR</u>日豊本線等で約<u>1,700</u>箇所の被害が発生。 ・港湾では最大で約<u>6,000</u>箇所が被災。特に名古屋港等では強い揺れや巨大な津波による港湾施設等の被災、引き続く津波や多数の海上漂流物、船舶及び臨海施設等からの油・危険物等の流出により、船舶の入出港が困難となり、海上輸送機能が寸断。例えば、四国地方の重要港湾では、最大で約<u>1,500</u>箇所が被害が発生。 (略)

修正前	修正後
(5) 二次災害の発生と被害の拡大 (略) ② 臨海部等におけるコンビナート火災等の発生 ・三重県四日市市の伊勢湾沿岸や岡山県倉敷市の瀬戸内海沿岸等の臨海部のコンビナート施設においては、5施設未満で火災、最大で約<u>50</u>施設で流出が発生。 (略) (6) 数千万人の被災者・避難者や被災地方公共団体の発生 ・発災翌日には、約<u>350</u>万～<u>610</u>万人が避難所へ避難し、3日後以降においては、在宅者が食料等の不足や断水等により避難所へ移動し始め、避難所の避難者数が増加し、支援物資の不足・滞留や生活環境が悪化。例えば、東海地方では、約<u>260</u>万人が避難所へ避難する状況において、物流の途絶により救援物資が不足。 (略) (7) 被害の長期化による我が国の経済・産業活動への甚大な影響の発生 ① 交通網等の東西分断 ・東名高速道路、国道1号、<u>JR</u>東海道本線及び情報通信網が集中する静岡市由比地区において、揺れによる地すべりが発生した場合には、これら交通等の大動脈が分断。 (略) ③ 全国の鉄道貨物輸送を担う重要な路線での津波浸水	(5) 二次災害の発生と被害の拡大 (略) ② 臨海部等におけるコンビナート火災等の発生 ・三重県四日市市の伊勢湾沿岸や岡山県倉敷市の瀬戸内海沿岸等の臨海部のコンビナート施設においては、5施設未満で火災、最大で約<u>50</u>施設で流出が発生。 (略) (6) 数千万人の被災者・避難者や被災地方公共団体の発生 ・発災翌日には、約 <u>350</u> 万～<u>610</u> 万人が避難所へ避難し、3日後以降においては、在宅者が食料等の不足や断水等により避難所へ移動し始め、避難所の避難者数が増加し、支援物資の不足・滞留や生活環境が悪化。例えば、東海地方では、約 <u>260</u> 万人が避難所へ避難する状況において、物流の途絶により救援物資が不足。 (略) (7) 被害の長期化による我が国の経済・産業活動への甚大な影響の発生 ① 交通網等の東西分断 ・東名高速道路、国道1号、<u>JR</u>東海道本線及び情報通信網が集中する静岡市由比地区において、揺れによる地すべりが発生した場合には、これら交通等の大動脈が分断。 (略) ③ 全国の鉄道貨物輸送を担う重要な路線での津波浸水

修正前	修正後
・南海トラフ巨大地震により、<u>J R</u>東海道本線の東田子の浦～富士間をはじめ、数箇所では津波浸水による鉄道施設被害が発生。 ・全国の鉄道貨物輸送量の約<u>3 8</u>％を占める<u>J R</u>東海道本線の東西分断が発生することにより、食料品等の生活必需品の流通に影響を及ぼし、社会経済に甚大な被害が発生。 ④ 三大湾における大量のコンテナ・船舶の滞留による港湾機能の低下 ・三大湾地域（東京湾、伊勢湾、大阪湾）の港湾は、全国の外貿コンテナ貨物量の8割、<u>L N G</u>輸入量の7割、原油輸入量の5割を取り扱う等、我が国の経済・産業活動やエネルギー供給の拠点。 ・同地域は、水深が浅く狭隘な地形であるため、津波が襲来した場合、湾内の一部海域に大量のコンテナや船舶が滞留し、経済・産業活動に深刻な打撃を与えるおそれ。 （8）先に発生した地震で大きな被害を受けた後、時間差をおいて再び大きな揺れ・津波が発生 ・南海トラフ沿いの大規模地震の発生形態は多様であり、一定の時間差をおいて発生した事例も知られている。直近の事例として、<u>1 8 5 4</u>年の安政東海地震・安政南海地震では約<u>3 2</u>時間の間隔、<u>1 9 4 4</u>年の東南海地震・<u>1 9 4 6</u>年の南海地震では約2年の間隔をおいて発生した。また、<u>2 0 1 1</u>年3月<u>1 1</u>日の東北地方太平洋沖地震においては、2日前の3月9日にマグニチュード<u>7. 3</u>の地震が発生した。さらに、本震の約1か月後にマグニチュード<u>7. 2</u>の余震が発生し、復旧を遅らせた。 （略）	・南海トラフ巨大地震により、<u>J R</u>東海道本線の東田子の浦～富士間をはじめ、数箇所では津波浸水による鉄道施設被害が発生。 ・全国の鉄道貨物輸送量の約<u>38</u>％を占める<u>J R</u>東海道本線の東西分断が発生することにより、食料品等の生活必需品の流通に影響を及ぼし、社会経済に甚大な被害が発生。 ④ 三大湾における大量のコンテナ・船舶の滞留による港湾機能の低下 ・三大湾地域（東京湾、伊勢湾、大阪湾）の港湾は、全国の外貿コンテナ貨物量の8割、<u>L N G</u>輸入量の7割、原油輸入量の5割を取り扱う等、我が国の経済・産業活動やエネルギー供給の拠点。 ・同地域は、水深が浅く狭<u>あい</u>な地形であるため、津波が襲来した場合、湾内の一部海域に大量のコンテナや船舶が滞留し、経済・産業活動に深刻な打撃を与えるおそれ。 （8）先に発生した地震で大きな被害を受けた後、時間差をおいて再び大きな揺れ・津波が発生 ・南海トラフ沿いの大規模地震の発生形態は多様であり、一定の時間差をおいて発生した事例も知られている。直近の事例として、<u>1854</u>年の安政東海地震・安政南海地震では約<u>32</u>時間の間隔、<u>1944</u>年の東南海地震・<u>1946</u>年の南海地震では約2年の間隔をおいて発生した。また、<u>2011</u>年3月<u>11</u>日の東北地方太平洋沖地震においては、2日前の3月9日にマグニチュード<u>7.3</u>の地震が発生した。さらに、本震の約1か月後にマグニチュード<u>7.2</u>の余震が発生し、復旧を遅らせた。 （略）
第3章 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画 本章では、地震発生からの時間軸を念頭に置き、東日本大震災や平成<u>2 8</u>年熊本地震、令和6年能登半島地震等の過去の大規模地震の教訓や実際の対応も参考にしつつ、南海トラフ巨大地震発生直後から概ね7日～<u>1 0</u>日目までの間を中心に、国土交通省として緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項を記載している。	第3章 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画 本章では、地震発生からの時間軸を念頭に置き、東日本大震災や平成<u>28</u>年熊本地震、令和6年能登半島地震等の過去の大規模地震の教訓や実際の対応も参考にしつつ、南海トラフ巨大地震発生直後から概ね7日～<u>10</u>日目までの間を中心に、国土交通省として緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項を記載している。

修正前	修正後
3－1 初動体制の立ち上げ (1) 活動可能な体制の構築 (略) ○応急活動に必要な食料やガソリン等の燃料について、<u>確保や輸送・配分に関し業務継続計画</u>に基づいた確保や輸送・配分を行う。 <平時から準備しておくべき事項> (略) ・自動車運送事業者の保有する燃料タンク（インタンク）に関する情報共有、燃料優先確保のための資源エネルギー庁との事前調整を行う。また、エネルギー源の多様化等を図るべく、<u>CNG車</u>、電気バス等の普及を図る。 (略) ・<u>TEC-FORCE</u>やリエゾンとして派遣される職員が被災地で円滑かつ安全に活動できるように、派遣元の本省及び地方整備局等は、物資・燃料・レンタカー等移動手段・宿泊場所等の活動拠点等を派遣先で確保するため、必要に応じて関係機関や民間事業者等と協定等を締結する。 ・<u>TEC-FORCE</u>が迅速に活動できるよう、事前に<u>TEC-FORCE</u>予備隊員を含む、人員の派遣及び資機材の提供を行う体制を整備するとともに、研修などによる災害対応にあたる人材の育成や実践的な訓練の実施などにより、<u>TEC-FORCE</u>活動の体制・機能の充実・強化を図るものとする。また、高度な専門性を有する<u>TEC-FORCE</u>アドバイザーや<u>TEC-FORCE</u>パートナーと一体となって官民で連携して活動する体制の構築を図るものとする。 (略)	3－1 初動体制の立ち上げ (1) 活動可能な体制の構築 (略) ○応急活動に必要な食料やガソリン等の燃料について、業務継続計画に基づいた確保や輸送・配分を行う。 <平時から準備しておくべき事項> (略) ・自動車運送事業者の保有する燃料タンク（インタンク）に関する情報共有、燃料優先確保のための資源エネルギー庁との事前調整を行う。また、エネルギー源の多様化等を図るべく、<u>CNG車</u>、電気バス等の普及を図る。 (略) ・<u>TEC-FORCE</u>やリエゾンとして派遣される職員が被災地で円滑かつ安全に活動できるように、派遣元の本省及び地方整備局等は、物資・燃料・レンタカー等移動手段・宿泊場所等の活動拠点等を派遣先で確保するため、必要に応じて関係機関や民間事業者等と協定等を締結する。 ・<u>TEC-FORCE</u>が迅速に活動できるよう、事前に<u>TEC-FORCE</u>予備隊員を含む、人員の派遣及び資機材の提供を行う体制を整備するとともに、研修などによる災害対応にあたる人材の育成や実践的な訓練の実施などにより、<u>TEC-FORCE</u>活動の体制・機能の充実・強化を図るものとする。また、高度な専門性を有する<u>TEC-FORCE</u>アドバイザーや<u>TEC-FORCE</u>パートナーと一体となって官民で連携して活動する体制の構築を図るものとする。 (略)

修正前	修正後
3－2 避難支援（住民等の安全確保） （１）建物倒壊や延焼火災、津波からの避難支援 ○地震発生直後、震度６強以上の揺れ等により、中部地方や近畿地方の都市部における老朽木造住宅・老朽ビルを中心に、多くの建物が全壊・半壊となる。特に、大阪や名古屋の都心部を中心に多く存在する超高層ビルや大型集客施設等において、長周期地震動による揺れに伴う被害や天井の落下等の被害が発生するとともに、造成宅地の崩壊や液状化による建物被害も発生する。また、倒壊した家屋、工場や店舗等の火気、燃料等から多くの箇所です同時出火し、大阪市内の木造住宅密集市街地等を中心に、近畿地方で約３．５万棟の家屋が焼失する。 そのため、国土交通省では、住宅・建築物の耐震化や密集市街地の整備改善といった事前対策を促進することにより地震直後の人的被害を最小限にとどめ、可能な限り多くの住民等の安全確保や避難を支援する。 （略） <平時から準備しておくべき事項> （略） ・建築基準法に基づき、新築や増改築等を行う建築物に設ける一定の天井について脱落対策を義務付ける。また、避難所となる体育館や劇場等の既存建築物について、天井の改修を促進・支援する。 ・密集市街地等の整備改善に向けて、延焼遮断効果のある道路・公園等の整備や建築物の不燃化に加え、避難場所や避難路の確保、老朽建築物の除却・建替、地域の防災活動の支援等に及ぶきめ細やかな取組を推進する。 ・地震発生時における通電火災対策を含む電気に起因する出火の防止を図るため、危険性の高い密集市街地について、消防庁等と連携して感震ブレーカーの設置等の取組を推進する。 （略）	3－2 避難支援（住民等の安全確保） （１）建物倒壊や延焼火災、津波からの避難支援 ○地震発生直後、震度６強以上の揺れ等により、中部地方や近畿地方の都市部における老朽木造住宅・老朽ビルを中心に、多くの建物が全壊・半壊となる。特に、大阪や名古屋の都心部を中心に多く存在する超高層ビルや大型集客施設等において、長周期地震動による揺れに伴う被害や天井の落下等の被害が発生するとともに、造成宅地の崩壊や液状化による建物被害も発生する。また、倒壊した家屋、工場や店舗等の火気、燃料等から多くの箇所です同時出火し、大阪市内の木造住宅密集市街地等を中心に、近畿地方で約３５万棟の家屋が焼失する。 そのため、国土交通省では、住宅・建築物の耐震化や密集市街地の整備改善といった事前対策を促進することにより地震直後の人的被害を最小限にとどめ、可能な限り多くの住民等の安全確保や避難を支援する。 （略） <平時から準備しておくべき事項> （略） ・建築基準法（昭和２５年法律第２０１号）に基づき、新築や増改築等を行う建築物に設ける一定の天井について脱落対策を義務付ける。また、避難所となる体育館や劇場等の既存建築物について、天井の改修を促進・支援する。 ・密集市街地等の整備改善に向けて、延焼遮断効果のある道路・公園等の整備や建築物の不燃化に加え、避難場所や避難路の確保、老朽建築物の除却・建替、地域の防災活動の支援等に及ぶきめ細やかな取組を推進する。 ・地震発生時における通電火災対策を含む電気に起因する出火の防止を図るため、危険性の高い密集市街地について、消防庁等と連携して感震ブレーカーの設置等の取組を推進する。 （略）

修正前	修正後
・住民等の避難に資するよう、海域の地震・津波観測データも活用しながら、緊急地震速報、津波警報等及び津波観測情報を引き続き迅速かつ的確に提供するとともにその高精度化に取り組む。 (略) ・<u>I C T</u>等の新技術を用いて、災害時の情報提供の高度化を図る。 ・自動車によらざるを得ない場合の避難等を支援するため、大津波警報や地震情報をカーナビゲーションに提供する等、<u>I T S</u>を活用した取組を推進する。 (略) ・避難のためのリードタイムを長くし確実な避難を支援するとともに、減災効果を高めるため、粘り強い海岸堤防等の推進や粘り強い防波堤と防潮堤を組み合わせた多重防御の推進に取り組む。特に、津波到達時間が短い地域等においては、<u>G P S</u>波浪計の活用による津波情報提供体制の強化を重点的に推進する。 (略) (3) 避難者の受け入れ ○特に名古屋や大阪等の大都市部において、発災直後に大量の避難者が発生すると想定される。特に都市部では、地震による建物被害や余震への不安等により、多くの人が避難所等へ避難するため、あらかじめ指定されていた避難所だけでなく、指定されていない庁舎や公園等の公共施設等に避難する人が発生する。 そのため、国土交通省は、応急活動に支障のない範囲で庁舎等、所管施設へ避難希望者を受け入れる。 ○また、道の駅、高速道路の<u>S A ・ P A</u>、避難場所として位置付けられた都市公園等の主要な管理施設等においても避難者を受け入れる。 (略)	・住民等の避難に資するよう、海域の地震・津波観測データも活用しながら、緊急地震速報、津波警報等及び津波観測情報を引き続き迅速かつ的確に提供するとともにその高精度化に取り組む。<u>さらに、聴覚障がい者や海水浴客へより確実に伝達するため、「津波フラッグ」の導入の促進や周知啓発に取り組む。</u> (略) ・<u>I C T</u>等の新技術を用いて、災害時の情報提供の高度化を図る。 ・自動車によらざるを得ない場合の避難等を支援するため、大津波警報等や地震情報をカーナビゲーションに提供する等、<u>I T S</u>を活用した取組を推進する。 (略) ・避難のためのリードタイムを長くし確実な避難を支援するとともに、減災効果を高めるため、粘り強い海岸堤防等の推進や粘り強い防波堤と防潮堤を組み合わせた多重防御の推進に取り組む。特に、津波到達時間が短い地域等においては、<u>G P S</u>波浪計の活用による津波情報提供体制の強化を重点的に推進する。 (略) (3) 避難者の受け入れ ○特に名古屋や大阪等の大都市部において、発災直後に大量の避難者が発生すると想定される。特に都市部では、地震による建物被害や余震への不安等により、多くの人が避難所等へ避難するため、あらかじめ指定されていた避難所だけでなく、指定されていない庁舎や公園等の公共施設等に避難する人が発生する。 そのため、国土交通省は、<u>応急活動等</u>に支障のない範囲で庁舎等、所管施設へ避難希望者を受け入れる。 ○また、道の駅、高速道路の<u>S A ・ P A</u>、避難場所として位置付けられた都市公園等の主要な管理施設等においても避難者を受け入れる。 (略)

修正前	修正後
3－3 所管施設・事業者における利用者の安全確保 (1) 列車や航空機等の安全確保 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・ 構造物の耐力が急激に失われ、構造物全体の崩壊を引き起こす脆性的な破壊を防止する耐震対策について、新幹線鉄道は概ね完了している。在来線については、特に強い揺れが想定される地域の主要駅及び主要路線の耐震補強を定めた「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」(以下、「耐震省令」という。)に基づき、速やかに対策を実施するよう鉄道事業者を指導する。<u>一方、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震により比較的大きな軌道沈下が生じた高架橋と同様の高架橋の柱について、令和5年3月に耐震省令を改正し、新幹線鉄道については令和7年度、新幹線鉄道以外については令和9年度までに前倒して優先的に耐震補強を行うよう鉄道事業者を指導する。</u>また、大規模地震発生時に列車を安全に止めるための対策として、鉄道事業者が早期地震検知システム等の導入等を進めるとともに、新幹線の脱線・逸脱対策として、脱線時の被害が大きいと想定される区間から優先的に脱線防止ガード等の整備を進めるよう、指導する。 (略) ・ 非常時において、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港の<u>業務継続計画</u> (A2-BCP) の実効性を強化するための改訂や訓練等を指導する。 (略) ・ 旅客自動車運送事業者のBCP策定を促進するとともに、事業者、地方公共団体が連携した図上訓練等の実施を指導する。 (2) 主要駅周辺や地下街等での避難誘導支援や帰宅困難者対策 ○特に中京・京阪神地区などの大都市においては、地震発生直後、大量の避難者や帰宅困難者が発生することが想定されている(平日の12時に地震が発生し、公共交通機関が全域的に停止した場合、一時的にでも外出先に滞留することになる人(自宅のあるゾーン外への外出	3－3 所管施設・事業者における利用者の安全確保 (1) 列車や航空機等の安全確保 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・ <u>鉄道の耐震対策については、</u>構造物の耐力が急激に失われ、構造物全体の崩壊を引き起こす脆性的な破壊を防止する対策は、<u>新幹線鉄道では概ね完了している。</u>在来線については、特に強い揺れが想定される地域の主要駅及び主要路線の耐震補強を定めた「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」に基づき、速やかに対策を実施するよう鉄道事業者を指導する。また、大規模地震発生時に列車を安全に止めるための対策として、鉄道事業者が早期地震検知システム等の導入等を進めるとともに、新幹線の脱線・逸脱対策として、脱線時の被害が大きいと想定される区間から優先的に脱線防止ガード等の整備を進めるよう、指導する。 (略) ・ 非常時において、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港BCP (A2-BCP) の実効性を強化するための改訂や訓練等を指導する。 (略) ・ 旅客自動車運送事業者のBCP策定を促進するとともに、事業者、地方公共団体が連携した図上訓練等の実施を指導する。 (2) 主要駅周辺や地下街等での避難誘導支援や帰宅困難者対策 ○特に中京・京阪神地区などの大都市においては、地震発生直後、大量の避難者や帰宅困難者が発生することが想定されている(平日の12時に地震が発生し、公共交通機関が全域的に停止した場合、一時的にでも外出先に滞留することになる人(自宅のあるゾーン外への外出

修正前	修正後
者)は、中京圏で約410万人、近畿圏で約660万人に上ると想定される。)。また首都圏においても、一時的に鉄道が不通となり、帰宅困難者の発生が予想される。 そのため、これに対応するためには周辺企業における自社従業員の待機の徹底や混乱を避けるための地域の行動ルールの策定・周知など、地域ぐるみの取組が不可欠であり、地方公共団体や鉄道、バス事業者等により、鉄道利用者に加え駅に集まる避難者に対する避難誘導及び帰宅困難者対策が適切に行われる必要がある。 (略) <平時から準備しておくべき事項> ・地方公共団体や鉄道、バス、船舶事業者、その他の地域関係者等による 帰宅困難者等の安全確保が円滑に行われるよう、事前計画の策定を支援 するとともに、これに基づく備蓄倉庫や一時待機スペース、飲料水・食料等 の備蓄、情報伝達施設の整備、避難訓練などの帰宅困難者対策を促進する。 <u>(新規)</u> (略) ・日本滞在中の外国人旅行者に対し、交通機関の状況等必要な情報の提供を日本政府観光局(JNTO)のウェブサイト等における発信や JNTO コールセンターにおける<u>多言語の24時間の電話による問い合わせ対応</u>を実施する。 (略) 3－4 被災状況等の把握 (1) ヘリ・人工衛星等を活用した緊急調査 ○南海トラフ巨大地震では、広範囲にわたる強い揺れと巨大な津波により、大規模な被災が同時多発すると想定される。	者)は、中京圏で約410万人、近畿圏で約660万人に上ると想定される。)。また首都圏においても、一時的に鉄道が不通となり、帰宅困難者の発生が予想される。 そのため、これに対応するためには周辺企業における自社従業員の待機の徹底や混乱を避けるための地域の行動ルールの策定・周知など、地域ぐるみの取組が不可欠であり、地方公共団体や鉄道、バス事業者等により、鉄道利用者に加え駅に集まる避難者に対する避難誘導及び帰宅困難者対策が適切に行われる必要がある。 (略) <平時から準備しておくべき事項> ・地方公共団体や鉄道、バス、船舶事業者、その他の地域関係者等による 帰宅困難者等の安全確保が円滑に行われるよう、事前計画の策定を支援 するとともに、これに基づく備蓄倉庫や一時待機スペース、飲料水・食料等 の備蓄、情報伝達施設の整備、避難訓練などの帰宅困難者対策を促進する。 ・<u>帰宅困難者の帰宅に向けては、自力での徒歩帰宅が困難な要配慮者やこどもにも配慮した搬送手段を確保するため、地方公共団体と運輸事業者等との事前計画の策定を支援する。</u> (略) ・日本滞在中の外国人旅行者に対し、交通機関の状況等必要な情報の提供を日本政府観光局(JNTO)のウェブサイト等における発信や JNTO <u>の</u>コールセンターにおける <u>24時間多言語対応</u>を実施する。 (略) 3－4 被災状況等の把握 (1) ヘリ・人工衛星等を活用した緊急調査 ○南海トラフ巨大地震では、広範囲にわたる強い揺れと巨大な津波により、大規模な被災が同時多発すると想定される。

修正前	修正後
そのため、国土交通省は、こうした状況下においても緊急的に被災状況等を把握するため、関係する防災機関と連携しつつ、災害対策用ヘリや人工衛星、<u>SAR</u>観測技術、レーザ測量技術等を活用した緊急調査を実施する。 ＜平時から準備しておくべき事項＞ (略) ・<u>SAR</u>観測技術やレーザ測量技術、<u>IT</u>技術を活用し、被災前の現状の地形データ、精密標高データ等を入手する。 ・被災状況等の迅速な把握に資するよう、重要な施設周辺を対象に<u>CCTV</u>等の増設を進める。 (略) (2) 全国からの<u>TEC-FORCE</u>派遣 ○「南海トラフ巨大地震における<u>TEC-FORCE</u>活動計画」に基づき、発災後、全国の地方整備局等から、迅速かつ的確に<u>TEC-FORCE</u>を派遣し、応急対策活動を実施する。 ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・発災直後から概ね7日～<u>10</u>日目までの間の派遣に対応できるよう、隊員の装備や後方支援も含め、地方整備局等において、次の内容等を定めた「<u>TEC-FORCE</u>活動計画」を策定し、関係機関で共有する。 →応急対策活動を迅速・的確に実施できるよう、全国の地方整備局等から派遣する隊員数、災害対策用資機材の種類と量、移動手段やルート、進出拠点等 →要員の交代も想定し、東日本大震災での経験も踏まえ、派遣可能な最大数の編成 →第一次派遣隊には、特に経験が豊富で自らがその場で一定の判断が可能な者の動員 →大規模土砂災害等に対し、高度な技術指導等を行うための専門知識を有する者を選定するなど、高度技術支援体制の確保 →地方整備局ごとに派遣地域をある程度集約するとともに、交代や資機材補給等の拠点、搬送等の協力業者等の選定	そのため、国土交通省は、こうした状況下においても緊急的に被災状況等を把握するため、関係する防災機関と連携しつつ、災害対策用ヘリや人工衛星、<u>SAR</u>観測技術、レーザ測量技術等を活用した緊急調査を実施する。 ＜平時から準備しておくべき事項＞ (略) ・<u>SAR</u>観測技術やレーザ測量技術、<u>IT</u>技術を活用し、被災前の現状の地形データ、精密標高データ等を入手する。 ・被災状況等の迅速な把握に資するよう、重要な施設周辺を対象に<u>CCTV</u>等の増設を進める。 (略) (2) 全国からの <u>TEC-FORCE</u> 派遣 ○「南海トラフ巨大地震における <u>TEC-FORCE</u> 活動計画」に基づき、発災後、全国の地方整備局等から、迅速かつ的確に <u>TEC-FORCE</u> を派遣し、応急対策活動を実施する。 ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・発災直後から概ね7日～<u>10</u>日目までの間の派遣に対応できるよう、隊員の装備や後方支援も含め、地方整備局等において、次の内容等を定めた「<u>TEC-FORCE</u>活動計画」を策定し、関係機関で共有する。 →応急対策活動を迅速・的確に実施できるよう、全国の地方整備局等から派遣する隊員数、災害対策用資機材の種類と量、移動手段やルート、進出拠点等 →要員の交代も想定し、東日本大震災での経験も踏まえ、派遣可能な最大数の編成 →第一次派遣隊には、特に経験が豊富で自らがその場で一定の判断が可能な者の動員 →大規模土砂災害等に対し、高度な技術指導等を行うための専門知識を有する者を選定するなど、高度技術支援体制の確保 →地方整備局ごとに派遣地域をある程度集約するとともに、交代や資機材補給等の拠点、搬送等の協力業者等の選定

修正前	修正後
・ <u>TEC-FORCE</u> が使用する車両（緊急自動車を除く）については、緊急通行車両として登録する。また、<u>TEC-FORCE</u> として派遣される職員が被災地で円滑かつ安全に活動できるように、派遣元の本省及び地方整備局等は、物資・燃料・レンタカー等移動手段・宿泊場所等の活動拠点等を派遣先で確保するため、必要に応じて関係機関や民間事業者等と協定等を締結する。 (略) ・ 災害対応にあたる人材の育成や関係機関と連携した広域かつ実践的な防災訓練の実施および研修・講習の受講、ICT や <u>IoT</u> の活用等により、<u>TEC-FORCE</u> の災害対応力向上を図る。 ・ 専門的な知識を有する民間企業等の人材を <u>TEC-FORCE</u> 予備隊員制度により募集・採用し、災害時に国家公務員（非常勤職員）として被災地に派遣することにより、<u>TEC-FORCE</u> としての応援体制の強化を図るものとする。 ・ 他の災害応急対策責任者を応援するにあたり、学識経験者を <u>TEC-FORCE</u> アドバイザーとして委嘱し、高度な技術的助言を得るための体制を整備するものとする。 ・ 災害応急対策責任者を支援する組織及び能力を有する法人又は団体と災害協定等を締結し、<u>TEC-FORCE</u> パートナーとして位置付け、<u>TEC-FORCE</u> と迅速かつ円滑な連携を図るものとする。 ・ 様々な状況下において隊員が十分な行動をとれるよう、過去の災害対応の教訓等を踏まえつつ、通信機器等の隊員の携行品の充実・強化を図る。 また、女性隊員も含めて <u>TEC-FORCE</u> 隊員が安心して活動可能な環境を構築するため、トイレカーの導入等を行う。 (略) (4) 被災情報等の統合災害情報システム (DiMAPS) への集約と共有 (略) <平時から準備しておくべき事項>	・ <u>TEC-FORCE</u> が使用する車両（緊急自動車を除く）については、緊急通行車両として登録する。また、<u>TEC-FORCE</u> として派遣される職員が被災地で円滑かつ安全に活動できるように、派遣元の本省及び地方整備局等は、物資・燃料・レンタカー等移動手段・宿泊場所等の活動拠点等を派遣先で確保するため、必要に応じて関係機関や民間事業者等と協定等を締結する。 (略) ・ 災害対応にあたる人材の育成や関係機関と連携した広域かつ実践的な防災訓練の実施および研修・講習の受講、ICT や <u>IoT</u> の活用等により、<u>TEC-FORCE</u> の災害対応力向上を図る。 ・ 専門的な知識を有する民間企業等の人材を <u>TEC-FORCE</u> 予備隊員制度により募集・採用し、災害時に国家公務員（非常勤職員）として被災地に派遣することにより、<u>TEC-FORCE</u> としての応援体制の強化を図るものとする。 ・ 他の災害応急対策責任者を応援するにあたり、学識経験者を <u>TEC-FORCE</u> アドバイザーとして委嘱し、高度な技術的助言を得るための体制を整備するものとする。 ・ 災害応急対策責任者を支援する組織及び能力を有する法人又は団体と災害協定等を締結し、<u>TEC-FORCE</u> パートナーとして位置付け、<u>TEC-FORCE</u> と迅速かつ円滑な連携を図るものとする。 ・ 様々な状況下において隊員が十分な行動をとれるよう、過去の災害対応の教訓等を踏まえつつ、通信機器等の隊員の携行品の充実・強化を図る。 また、女性隊員も含めて <u>TEC-FORCE</u> 隊員が安心して活動可能な環境を構築するため、トイレカーの導入等を行う。 (略) (4) 被災情報等の統合災害情報システム (DiMAPS) への集約と共有 (略) <平時から準備しておくべき事項>

修正前	修正後
・膨大な災害情報を<u>地理院地図</u>上に集約し、迅速に把握・共有することができる DiMAPS を平成 <u>27</u> 年 9 月より運用し、災害対応戦略の立案に活用するとともに、ほぼ全ての情報を一般公開している。 (略) ・DiMAPS について、災害情報の自動入力コンテンツを強化するとともに、被害情報等の集約・共有を半自動化する。<u>被害情報入力プラットフォーム</u>（DiJEST）を開発・導入することにより、省力化を図る。 3－5 被災者の救命・救助 (略) (2) 状況に応じた優先的な道路啓開の実施等 (略) <平時から準備しておくべき事項> ・自転車やバイク、無人航空機等の多様な手段の活用による現地調査の実施、経路情報等の収集を行う <u>ITS</u> スポットや可搬型路側機等の増強、SNS 等を用いた民間から被害情報を収集するシステムの活用、<u>ETC2.0</u> や民間が収集したプローブデータ、AIWeb カメラの情報等により得た交通情報と地理空間情報とのデータ連携を図るとともに、人工衛星画像の活用にも<u>取り組み</u>、道路の被害状況を効果的かつ効率的に収集・把握し、災害対応の強化を図る。 (略) ・道路管理者は、自然災害発生後の道路の障害物の除去（路面変状の補修や迂回路の整備を含み、また、火山災害においては火山噴出物等の道路の障害物除去、雪害においては道路の除	・膨大な災害情報を集約し、迅速に把握・共有することができる DiMAPS を平成 <u>27</u> 年 9 月より運用し、災害対応戦略の立案に活用するとともに、ほぼ全ての情報を一般公開している。 (略) ・DiMAPS について、災害情報の自動入力コンテンツを強化するとともに、被害情報等の集約・共有を半自動化する。<u>被害情報入力プラットフォーム</u>（DiJEST）を開発・導入することにより、省力化を図る。 3－5 被災者の救命・救助 (略) (2) 状況に応じた優先的な道路啓開の実施等 (略) <平時から準備しておくべき事項> ・自転車やバイク、無人航空機等の多様な手段の活用による現地調査の実施、経路情報等の収集を行う <u>ITS</u> スポットや可搬型路側機等の増強、SNS 等を用いた民間から被害情報を収集するシステムの活用、<u>ETC2.0</u> や民間が収集したプローブデータ、AIWeb カメラの情報等により得た交通情報と地理空間情報とのデータ連携、人工衛星画像の活用により、道路の被害状況を効果的かつ効率的に収集・把握し、災害対応の強化を図る。 (略) ・道路管理者は、自然災害発生後の道路の障害物の除去（路面変状の補修や迂回路の整備を含み、また、火山災害においては火山噴出物等の道路の障害物除去、雪害においては道路の除

修正前	修正後
雪を含む。)による道路啓開を迅速に行うため、道路法等に基づき、協議会の設置によって他の道路管理者及び関係機関と連携して、あらかじめ道路啓開計画を作成するとともに、定期的な見直しを行うものとする。 <u>(新規)</u> <u>(新規)</u> (略) ・緊急車両の通行確保のため、今後、道路啓開計画に位置付けられた道路啓開ルート上の踏切についても、<u>優先して開放</u>する踏切の指定を進める。あわせて、地震後の踏切の状況等を共有する緊急連絡体制の整備のための取組や、指定した踏切について関係機関と連携の元、抜本的な対策を講じるための取組を推進する。 (3) 陸海空の総合啓開 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・緊急輸送ルートの総合啓開や緊急排水に関する計画には、次の内容等を定める。 →各施設の規模、維持管理水準や老朽化の程度等も踏まえた被害想定 →想定される広域的な救援等の種類と規模 →啓開や緊急排水活動・緊急活動・避難・防災・医療（<u>DMAT</u>等）・輸送の拠点、発電所等ライフライン重要拠点（なお、拠点確保にあたっては基幹的広域防災拠点、道の駅、<u>PA・SA</u>、空港、公園、総合病院等の既存施設を最大限活用） →代替機能を有する施設（河川の緊急用河川敷道路、船着場、臨港道路等を含む） →緊急輸送道路や緊急確保航路等を使用した後方支援拠点から避難・防災・医療等の各拠点までの緊急輸送ルート案（複数案） →緊急輸送ルート案や各拠点の重要度等を踏まえた啓開や緊急排水の優先順位・目標時間の設定	雪を含む。)による道路啓開を迅速に行うため、道路法（<u>昭和27年法律第180号</u>）等に基づき、協議会の設置によって他の道路管理者及び関係機関と連携して、あらかじめ道路啓開計画を作成するとともに、定期的な見直しを行うものとする。 ・<u>陸路による移動や輸送が困難となる事態に備え、海路・空路を活用したアクセスルートについて、関係機関と事前に調整を行い、主要道路の通行が不能となる場合や広域的な交通途絶が発生した場合には、代替ルートとして活用する。</u> ・<u>大規模災害時における広域的な放置車両の移動については、緊急車両等の通行を確保するため、災害対策基本法に基づく措置を適切に活用し、迅速かつ円滑な道路啓開を行うよう、道路管理者は放置車両等の移動・撤去を行う区間（面的対応を含む）や周知方法等について、あらかじめ関係機関と確認するなど、実効性の向上に向けた取組を推進する。</u> (略) ・緊急車両の通行確保のため、今後、道路啓開計画に位置づけられた道路啓開ルート上の踏切についても、<u>災害時優先開放</u>踏切の指定を進める。あわせて、地震後の踏切の状況等を共有する緊急連絡体制の整備のための取組や、指定した踏切について関係機関と連携の元、抜本的な対策を講じるための取組を推進する。 (3) 陸海空の総合啓開 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・緊急輸送ルートの総合啓開や緊急排水に関する計画には、次の内容等を定める。 →各施設の規模、維持管理水準や老朽化の程度等も踏まえた被害想定 →想定される広域的な救援等の種類と規模 →啓開や緊急排水活動・緊急活動・避難・防災・医療（<u>DMAT</u>等）・輸送の拠点、発電所等ライフライン重要拠点（なお、拠点確保にあたっては基幹的広域防災拠点、道の駅、<u>SA・PA</u>、空港、公園、総合病院等の既存施設を最大限活用） →代替機能を有する施設（河川の緊急用河川敷道路、船着場、臨港道路等を含む） →緊急輸送道路や緊急確保航路等を使用した後方支援拠点から避難・防災・医療等の各拠点までの緊急輸送ルート案（複数案） →緊急輸送ルート案や各拠点の重要度等を踏まえた啓開や緊急排水の優先順位・目標時間の設定

修正前	修正後
→啓開や緊急排水を実施するために必要な後方支援拠点と体制、資機材、補給対応 →救命・救助活動を実施する関係機関等に対して、緊急輸送ルートの啓開や緊急排水の進捗状況を迅速に情報提供するための体制整備 (略) ・港湾法に基づく非常災害時の国土交通大臣による港湾施設の管理制度や港湾管理者、関係機関等と連携した訓練を踏まえ、港湾 BCP の改善を図る等、円滑な被災地支援体制の構築と社会経済活動の早期回復を図る。 ・空港における緊急輸送等の早期回復を目的として、空港の耐震等による防災拠点化を推進するとともに、被災した場合でも空港機能を維持するため所要の資機材等の確保等を進める。 (略) (4) 救命・救助活動の支援 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等と連携し、南海トラフ巨大地震及び首都直下地震発災時に民間フェリーで広域応援部隊を迅速に輸送するための海上輸送対策を策定。 ・旅客船事業者団体に対し広域応援部隊の優先的輸送への協力を要請。 ・北海道からの広域応援部隊の輸送にかかる民間フェリー事業者において、スペース確保のための運用方針を策定。	→啓開や緊急排水を実施するために必要な後方支援拠点と体制、資機材、補給対応 →救命・救助活動を実施する関係機関等に対して、緊急輸送ルートの啓開や緊急排水の進捗状況を迅速に情報提供するための体制整備 (略) ・港湾法 <u>(昭和 25 年法律第 218 号)</u> に基づく非常災害時の国土交通大臣による港湾施設の管理制度や港湾管理者、関係機関等と連携した訓練を踏まえ、港湾 BCP の改善を図る等、円滑な被災地支援体制の構築と社会経済活動の早期回復を図る。 ・空港における緊急輸送等の早期回復を目的として、空港の耐震等による防災拠点化を推進するとともに、<u>各空港の空港 BCP (A2-BCP) に基づき</u>被災した場合でも空港機能を維持するため所要の資機材等の確保等を進める。 (略) (4) 救命・救助活動の支援 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者等と連携し、南海トラフ巨大地震及び首都直下地震発災時に民間フェリーで広域応援部隊を迅速に輸送するための海上輸送対策を策定<u>する</u>。 ・旅客船事業者団体に対し広域応援部隊の優先的輸送への協力を要請<u>する</u>。 ・北海道からの広域応援部隊の輸送にかかる民間フェリー事業者において、スペース確保のための運用方針を策定<u>する</u>。

修正前	修正後
・定期的に連携強化のための検討会を開催（年２回）するとともに合同図上訓練を実施。 ・洋上における効果的な災害対応に資することを目的として、必要な情報の提供を実施。 （５）孤立集落等への対応支援 ○南海トラフ巨大地震の強い揺れで生じる土砂災害や巨大な津波による道路の寸断により、山間部や沿岸部の広い範囲で約<u>2, 7 0 0</u>の集落が孤立すると想定されているほか、半島・離島が孤立するおそれがある。 そのため、国土交通省は、孤立集落の状況を把握するため、地方公共団体、警察、消防、自衛隊等の関係機関から<u>の</u>情報収集に<u>係わる</u>体制を<u>整理</u>するとともに、これら関係機関と調整しつつ、迅速な道路啓開等に努める。 ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・道路法等に基づく道路啓開計画において、関係機関と孤立集落の情報収集に関わる体制を<u>整理</u>する。 (略) ３－６ 被害の拡大防止・軽減 （１）複合災害への対応 (略) ○河道閉塞等の大規模な被災や二次災害のおそれ等に対しては、迅速かつ集中的な対応を行うため、高度な技術力を持つ<u>TEC－FORCE</u>隊員を集中的に派遣する。 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ (略)	・定期的に連携強化のための検討会を開催（年２回）するとともに合同図上訓練を実施<u>する</u>。 ・洋上における効果的な災害対応に資することを目的として、必要な情報の提供を実施<u>する</u>。 （５）孤立集落等への対応支援 ○南海トラフ巨大地震の強い揺れで生じる土砂災害や巨大な津波による道路の寸断により、山間部や沿岸部の広い範囲で約<u>2,700</u>の集落が孤立すると想定されているほか、半島・離島が孤立するおそれがある。 そのため、国土交通省は、孤立集落の状況を把握するため、地方公共団体、警察、消防、自衛隊等の関係機関から<u>なる</u>情報収集<u>の</u>体制を<u>構築</u>するとともに、これら関係機関と調整しつつ、迅速な道路啓開等に努める。 ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・道路法等に基づく道路啓開計画において、関係機関と孤立集落の情報収集に関わる体制を<u>構築</u>する。 (略) ３－６ 被害の拡大防止・軽減 （１）複合災害への対応 (略) ○河道閉塞等の大規模な被災や二次災害のおそれ等に対しては、迅速かつ集中的な対応を行うため、高度な技術力を持つ <u>TEC-FORCE</u> 隊員を集中的に派遣する。 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ (略)

修正前	修正後
・山間地での円滑な応急活動に資するよう、調査資機材や分解対応型遠隔施工重機の配備等、<u>緊急調査及び応急対策に必要な装備の充実を図る。</u> (略) (４) 非常災害時における国による港湾の管理等 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する全国で2箇所の基幹的広域防災拠点において、緊急物資輸送等の訓練を行い運用体制の強化を図る。 <u>(新規)</u> (略) 3－7 施設等の復旧、被災地域の復興 (１) 施設等の復旧 (略) <平常時から準備しておくべき事項>	・山間地での円滑な応急活動に資するよう、調査資機材や分解対応型遠隔施工重機の配備等緊急調査及び応急対策に必要な装備の充実を図る。 (略) (４) 非常災害時における国による港湾の管理等 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する全国で2か所の基幹的広域防災拠点において、緊急物資輸送等の訓練を行い運用体制の強化を図る。 ・<u>南海トラフ地震等の大規模地震発生時における港湾の防災拠点を活用した海上輸送支援体制構築のための具体計画を検討する。</u> (略) 3－7 施設等の復旧、被災地域の復興 (１) 施設等の復旧 (略) <平時から準備しておくべき事項>

修正前	修正後
(略) ・緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等を行うため、港湾法に港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度（応急公用負担）を規定。 (2) 迅速な復旧に向けた取組 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・迅速性が求められる災害復旧や復興において、工事の緊急度や実施する企業の体制等を勘案し随意契約を含め適切な入札契約方式等を選定する基本的な考え方を示した「災害復旧における入札契約方式の適用ガイドライン」を平成29年7月に国において策定し、地方公共団体に対しても、ガイドラインを参考とするよう通知するとともに、地域発注者協議会等を通じて内容を周知する。また、調査及び設計業務においても同様の措置を講じる。 (略) ・地方公共団体におけるデジタル技術の導入を促進し、<u>災害復旧事業を迅速かつ効率的を実施するため「災害復旧事業におけるデジタル技術活用の手引き」を作成。</u> (略) ・令和7年6月に成立した「災害対策基本法等の一部を改正する法律」により改正された水道法に基づく水道事業者と日本下水道事業団との協定の締結等、水道施設の復旧体制の充実を推進する。 (略) 3－8 被災者・避難者の生活支援 (1) 避難者に必要な物資の広域輸送	(略) ・緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等を行うため、港湾法に港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度（応急公用負担）を規定<u>する。</u> (2) 迅速な復旧に向けた取組 (略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・迅速性が求められる災害復旧や復興において、工事の緊急度や実施する企業の体制等を勘案し随意契約を含め適切な入札契約方式等を選定する基本的な考え方を示した「災害復旧における入札契約方式の適用ガイドライン」を平成29年7月に国において策定し、地方公共団体に対しても、ガイドラインを参考とするよう通知するとともに、地域発注者協議会等を通じて内容を周知する。また、調査及び設計業務においても同様の措置を講じる。 (略) ・「<u>災害復旧事業におけるデジタル技術活用の手引き</u>」により、地方公共団体におけるデジタル技術の導入を促進し、<u>災害復旧事業の迅速かつ効率的な実施を図る。</u> (略) ・令和7年6月に成立した「災害対策基本法等の一部を改正する法律」により改正された水道法（昭和32年法律第177号）に基づく水道事業者と日本下水道事業団との協定の締結等、水道施設の復旧体制の充実を推進する。 (略) 3－8 被災者・避難者の生活支援 (1) 避難者に必要な物資の広域輸送

修正前	修正後
○南海トラフ巨大地震では、最大<u>1, 2 3 0</u>万人の避難者が発生すると想定されており、避難者への大量の生活支援物資の輸送が重要な課題になると想定される。 そのため、国土交通省は、自動車運送事業者や鉄道事業者、海運事業者、航空事業者等の協力を得つつ、被災地や避難所への広域的な支援物資の輸送体制を構築する。 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・基幹ネットワークの強化を図るため代替性確保のための道路ネットワーク整備、大都市圏環状道路等の整備を推進する。 <u>(新規)</u> (略) ・<u>J R</u>貨物の高性能機関車等の整備に対する支援策を通じて、災害に強い貨物鉄道ネットワークの構築を促進する。 ・防災体制を強化するため道の駅、<u>S A ・ P A</u>等の防災拠点化を推進する。 (略) (2) 避難場所の拡大 ○南海トラフ巨大地震では、最大<u>1, 2 3 0</u>万人の避難者が発生すると想定されており、避難場所の確保が重要な課題になると想定される。 そのため、国土交通省は、避難場所として位置づけられた都市公園を避難者の受入先として活用するとともに、民間事業者が所有するホテル・旅館や船舶等について、民間事業者の協力を得つつ、避難者の受入先としての活用を促進する。	○南海トラフ巨大地震では、最大<u>1,230</u>万人の避難者が発生すると想定されており、避難者への大量の生活支援物資の輸送が重要な課題になると想定される。 そのため、国土交通省は、自動車運送事業者や鉄道事業者、海運事業者、航空事業者等の協力を得つつ、被災地や避難所への広域的な支援物資の輸送体制を構築する。 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・基幹ネットワークの強化を図るため代替性確保のための道路ネットワーク整備、大都市圏環状道路等の整備を推進する。 ・<u>南海トラフ地震等の大規模地震発生時における港湾の防災拠点を活用した海上輸送支援体制構築のための具体計画を検討する。</u> (略) ・<u>J R</u>貨物の高性能機関車等の整備に対する支援策を通じて、災害に強い貨物鉄道ネットワークの構築を促進する。 ・防災体制を強化するため道の駅、<u>S A ・ P A</u>等の防災拠点化を推進する。 (略) (2) 避難場所の拡大 ○南海トラフ巨大地震では、最大<u>1,230</u>万人の避難者が発生すると想定されており、避難場所の確保が重要な課題になると想定される。 そのため、国土交通省は、避難場所として位置づけられた都市公園を避難者の受入先として活用するとともに、民間事業者が所有するホテル・旅館や船舶等について、民間事業者の協力を得つつ、避難者の受入先としての活用を促進する。

修正前	修正後
(略) (４) 生活用水と衛生環境の確保 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・多くの避難者が想定される地域等については、浄水場及び下水処理場や管路が強い揺れや巨大な津波により致命的な被害を受けないよう、施設の耐震化・耐津波化を促進するとともに、<u>BCP</u>の策定を速やかに実施する。 (略) (５) 被災者向け住宅等の供給体制の整備 ○非常に多くの応急仮設住宅等が必要となるため、建設用地や事業者・資材の円滑な確保が課題となるとともに、被災地域が広域にわたるため、複数の広域支援体制の整備等の事前準備が必要となる。 そのため、国土交通省は、通常のプレハブ型の応急仮設に加え、地元企業の活用による「木造応急仮設住宅」の建設や、民間賃貸住宅を活用した「借上型仮設住宅」、公的賃貸住宅（公営住宅、<u>UR</u>賃貸住宅等）等、多様な手法を使った被災者向け住宅等の供給について、内閣府等の関係府省と連携して支援する。 (略) ３－９ 被災した地方公共団体支援 (１) リエゾンの派遣	(略) (４) 生活用水と衛生環境の確保 (略) <平時から準備しておくべき事項> (略) ・多くの避難者が想定される地域等については、浄水場及び下水処理場や管路が強い揺れや巨大な津波により致命的な被害を受けないよう、施設の耐震化・耐津波化を促進するとともに、<u>BCP</u>の策定を速やかに実施する。 (略) (５) 被災者向け住宅等の供給体制の整備 ○非常に多くの応急仮設住宅等が必要となるため、建設用地や事業者・資材の円滑な確保が課題となるとともに、被災地域が広域にわたるため、複数の広域支援体制の整備等の事前準備が必要となる。 そのため、国土交通省は、通常のプレハブ型の応急仮設に加え、地元企業の活用による「木造応急仮設住宅」の建設や、民間賃貸住宅を活用した「借上型仮設住宅」、公的賃貸住宅（公営住宅、<u>UR</u>賃貸住宅等）等、多様な手法を使った被災者向け住宅等の供給について、内閣府等の関係府省と連携して支援する。 (略) ３－９ 被災した地方公共団体支援 (１) リエゾンの派遣

修正前	修正後
(略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・地方整備局等からのリエゾンの派遣にあたっては、南海トラフ巨大地震における TEC-FORCE 活動計画に基づき、深刻な被害が想定<u>されている</u>地方公共団体に速やかに派遣するとともに、経験が豊富でその場である程度の判断が可能な職員を派遣するよう、最大限配慮する。 (略) ・気象庁防災対応支援チーム（JETT）を地方公共団体の災害対策本部等に派遣し、地震活動や気象に関する情報提供、<u>解説</u>を行い、地方公共団体等の防災対応を支援する。 (略) 第４章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策 (略) ４－１ 強い揺れへの備え （１）住宅、建築物、宅地の耐震化等 ○南海トラフ巨大地震では、中部地方から九州地方にかけての太平洋沿岸部を中心に震度７という強い揺れが発生し、全壊する住宅や建物等が最大で約<u>１２７．９</u>万棟発生すると想定されている。 そのため、こうした状況にあっても、人的な被害を最小限にとどめるため、戦略的に対策を推進する。 ・住宅・建築物については、不特定多数の者が利用する大規模建築物、地方公共団体の指定する避難路沿道建築物、防災拠点建築物に対する耐震診断の義務づけ等を内容とする「建築物の耐震改修の促進に関する法律」や、耐震化に係る支援の充実により、耐震性の不十分な住宅や耐震診断義務付け対象建築物の解消を促進する。	(略) ＜平時から準備しておくべき事項＞ ・地方整備局等からのリエゾンの派遣にあたっては、南海トラフ巨大地震における TEC-FORCE 活動計画に基づき、深刻な被害が想定<u>される</u>地方公共団体に速やかに派遣するとともに、経験が豊富でその場である程度の判断が可能な職員を派遣するよう、最大限配慮する。 (略) ・気象庁防災対応支援チーム（JETT）を地方公共団体の災害対策本部等に派遣し、地震活動や気象に関する情報提供、<u>説明</u>を行い、地方公共団体等の防災対応を支援する。 (略) 第４章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策 (略) ４－１ 強い揺れへの備え （１）住宅、建築物、宅地の耐震化等 ○南海トラフ巨大地震では、中部地方から九州地方にかけての太平洋沿岸部を中心に震度７という強い揺れが発生し、全壊する住宅や建物等が最大で約 <u>127.9</u> 万棟発生すると想定されている。 そのため、こうした状況にあっても、人的な被害を最小限にとどめるため、戦略的に対策を推進する。 ・住宅・建築物については、不特定多数の者が利用する大規模建築物、地方公共団体の指定する避難路沿道建築物、防災拠点建築物に対する耐震診断の義務づけ等を内容とする建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成７年法律第 123 号）や、耐震化に係る支援の充実により、耐震性の不十分な住宅や耐震診断義務付け対象建築物の解消を促進する。

修正前	修正後
(略) (2) 公共施設の耐震化等 (略) ・地震の強い揺れに伴う堤防や水門等の沈下・損傷により生ずる洪水・高潮による浸水被害、津波の遡上等から地域を守るため、海岸・河川堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤改良等の耐震・液状化対策を推進する。 (略) (4) 火災対策 ○南海トラフ巨大地震による強い揺れや巨大な津波により大規模な火災が発生し、最大で約<u>76.7</u>万棟が焼失すると想定されている。 そのため、こうした甚大な被害の軽減に資するよう、深刻な被害を受ける施設や地域においては対策完了時期を明示するなど進捗管理を徹底しつつ、戦略的に対策を推進する。 ・大規模な火災の発生が懸念される密集市街地において、市街地や公園緑地等の整備、延焼遮断帯として機能する幹線道路等の整備、老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への共同建替え、避難や消火活動の向上を図る狭<u>隘</u>道路の拡幅等、きめ細やかな対策を推進する。 (略) (5) 土砂災害対策 ○地震により崩壊する危険性が高く、防災拠点、重要交通網、避難路等に影響を及ぼしたり、孤立集落発生要因となり得る土砂災害<u>危険箇所</u>について、対策施設の整備を推進するとともに、地域住民の防災力を高めるための積極的・効果的な広報を含めた警戒避難体制の整備等、ハード・ソフトと一体となった効果的な土砂災害対策を推進する。	(略) (2) 公共施設の耐震化等 (略) ・地震の強い揺れに伴う堤防や水門等の沈下・損傷により生ずる洪水・高潮による浸水被害、津波の遡上等から地域を守るため、海岸・河川堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤改良等の耐震<u>化</u>・液状化対策を推進する。 (略) (4) 火災対策 ○南海トラフ巨大地震による強い揺れや巨大な津波により大規模な火災が発生し、最大で約<u>76.7</u>万棟が焼失すると想定されている。 そのため、こうした甚大な被害の軽減に資するよう、深刻な被害を受ける施設や地域においては対策完了時期を明示するなど進捗管理を徹底しつつ、戦略的に対策を推進する。 ・大規模な火災の発生が懸念される密集市街地において、市街地や公園緑地等の整備、延焼遮断帯として機能する幹線道路等の整備、老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への共同建替え、避難や消火活動の向上を図る狭<u>あい</u>道路の拡幅等、きめ細やかな対策を推進する。 (略) (5) 土砂災害対策 ○地震により崩壊する危険性が高く、防災拠点、重要交通網、避難路等に影響を及ぼしたり、孤立集落発生要因となり得る土砂災害<u>警戒区域</u>について、対策施設の整備を推進するとともに、地域住民の防災力を高めるための積極的・効果的な広報を含めた警戒避難体制の整備等、ハード・ソフトと一体となった効果的な土砂災害対策を推進する。

修正前	修正後
・ <u>また</u>、地震後の土砂災害による二次災害防止及び復旧・復興を図るため、土木・建設関係事業者と連携して、被害状況把握、土砂災害発生に備えた重機や機材の確保等の応急対策の実施体制を構築する。 <u>(新規)</u> 4－2 巨大な津波への備え (1) 避難路・避難場所の確保等 ○南海トラフ巨大地震では、襲来する巨大な津波により、最大で約 <u>21.5</u> 万人が死亡すると想定されている。 そのため、こうした深刻な被害から国民を守るため、深刻な被害を受ける施設や地域においては、対策完了時期を明示するなど進捗管理を徹底しつつ、戦略的に対策を推進する。 (略) ・ 道の駅や高速道路の <u>SA・PA</u> 等への避難者の受け入れのため、避難場所、避難階段の整備や道の駅の防災拠点化を進める。 (略) ・ 津波救命艇の機能要件、品質管理体制等をまとめた「津波救命艇ガイドライン」を平成 <u>26</u> 年 9 月に策定（平成 <u>29</u> 年 7 月改正）。津波避難タワー等の整備が難しい地域や、速やかな避難が困難な幼児・高齢者・要介護者等が津波から身を守る手段の一つとして、津波救命艇の普及に取り組む。 (2) 津波防災地域づくりの推進 (略)	・ 地震後の土砂災害による二次災害防止及び復旧・復興を図るため、土木・建設関係事業者と連携して、被害状況把握、土砂災害発生に備えた重機や機材の確保等の応急対策の実施体制を構築する。 ・ <u>南海トラフ巨大地震等により発生する土砂災害への対応を強化するため、「大規模土砂災害対策技術センター」において大学等関係機関と連携し、大規模土砂災害に対する調査研究を推進する。</u> 4－2 巨大な津波への備え (1) 避難路・避難場所の確保等 ○南海トラフ巨大地震では、襲来する巨大な津波により、最大で約 <u>21.5</u> 万人が死亡すると想定されている。 そのため、こうした深刻な被害から国民を守るため、深刻な被害を受ける施設や地域においては、対策完了時期を明示するなど進捗管理を徹底しつつ、戦略的に対策を推進する。 (略) ・ 道の駅や高速道路の <u>SA・PA</u> 等への避難者の受け入れのため、避難場所、避難階段の整備や道の駅の防災拠点化を進める。 (略) ・ 津波救命艇の機能要件、品質管理体制等をまとめた「津波救命艇ガイドライン」を平成 <u>26</u> 年 9 月に策定（平成 <u>29</u> 年 7 月改正）。津波避難タワー等の整備が難しい地域や、速やかな避難が困難な幼児・高齢者・要介護者等が津波から身を守る手段の一つとして、津波救命艇の普及に取り組む。 (2) 津波防災地域づくりの推進 (略)

修正前	修正後
○津波防災地域づくりに関する法律のフォローアップ等を踏まえ、推進計画や津波災害警戒区域の指定を推進するため、本省・地方整備局等の関連部局が一体となり支援する体制を構築する。	○津波防災地域づくりに関する法律（平成 23 年法律第 123 号）のフォローアップ等を踏まえ、推進計画や津波災害警戒区域の指定を推進するため、本省・地方整備局等の関連部局が一体となり支援する体制を構築する。
(略)	(略)
4－3 防災力強化に向けた日頃からの備え	4－3 防災力強化に向けた日頃からの備え
(1) 防災訓練	(1) 防災訓練
(略)	(略)
・重要港湾以上の全ての港湾において策定されている港湾 BCP の実効性を確保するため、BCP に基づく訓練を実施する。	・重要港湾以上の全ての港湾において策定されている港湾 BCP の実効性を確保するため、BCP に基づく訓練を実施する。
<u>(新規)</u>	・各空港で策定された空港 BCP (A2-BCP) に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、訓練の実施等による空港 BCP の実効性の強化に努める。
<u>(新規)</u>	・道路啓開の実効性を高めるため、道路管理者及び関係者と連携し、具体的行動の習熟及び関係機関の連携強化を図ることを目的として、実践的な訓練を定期的実施する。
(略)	(略)
(2) 防災教育の推進	(2) 防災教育の推進
(略)	(略)
・防災学習ポータルサイト・防災教育ポータルサイトにて様々な <u>防災</u> に関する写真・動画、地域での取組の好事例の紹介を行うとともに、デジタル教材やデジタルマップ等を用いて児童・生徒の学習を支援する方法の具体例の提示や、類似するコンテンツをまとめて整理する等、ユーザー（教員・児童・生徒等）の利便性向上にむけた改良を行う。	・防災学習ポータルサイト・防災教育ポータルサイトについて、様々な <u>災害</u> に関する写真・動画、地域での取組の好事例の紹介、デジタル教材やデジタルマップ等を用いて児童・生徒の学習を支援する方法の具体例の提示を行うとともに、類似するコンテンツをまとめて整理する等、ユーザー（教員・児童・生徒等）の利便性向上にむけた改良を行う。
(略)	(略)

修正前	修正後
(3) 防災広報の充実・強化 (略) ・国土交通省及び各関係機関の情報提供ツールを一元化し、多言語化やスマートフォン対応により、海外や国内に対して、平時から容易に防災情報等を入手できる体制を構築。 (4) 担い手の確保・育成 (略) ○実勢を反映した設計労務単価や設計業務委託等技術者単価の設定などによる適切な賃金水準の確保及び国庫債務負担行為や早期発注・繰越制度の活用による施工時期等の平準化のほか、<u>社会保険への加入促進や、学校での出前授業や建設業の魅力を伝えるポータルサイトによる情報発信等の取組</u>を推進する。 ○令和6年6月に成立した「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律」に基づき、処遇改善や働き方改革、生産性向上の取組を推進する。 ○令和6年3月に中央建設業審議会が改定した「工期に関する基準」について、公共工事・民間工事問わず、周知徹底を図る。 (略)	(3) 防災広報の充実・強化 (略) ・国土交通省及び各関係機関の情報提供ツールを一元化し、多言語化やスマートフォン対応により、海外や国内に対して、平時から容易に防災情報等を入手できる体制を構築<u>する</u>。 (4) 担い手の確保・育成 (略) ○実勢を反映した公共工事設計労務単価や設計業務委託等技術者単価の設定などによる適切な賃金水準の確保及び国庫債務負担行為や早期発注・繰越制度の活用による施工時期等の平準化のほか、<u>若者や女性などの入職を促進するため、教育機関等と連携し、ものづくり産業としての建設業の魅力・やりがいや、改善が進む最新の建設現場の現状などの効果的な発信</u>を推進する。 ○令和6年6月に成立した「建設業法及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の一部を改正する法律」(<u>令和6年法律第49号</u>)に基づき、処遇改善や働き方改革、生産性向上の取組を推進する。 ○中央建設業審議会が作成・勧告した「<u>工期に関する基準</u>」(最終改定：令和6年3月)及び「<u>労務費に関する基準</u>」(令和7年12月)について、公共工事・民間工事問わず、周知徹底を図る。 (略)

以上