

国土交通省 首都直下地震対策計画
[第3版]

令和8年7月28日

国土交通省 防災・減災対策本部

目 次

第1章 対策計画の位置づけ等	1
1-1 首都直下地震が発生した場合の国家的危機	1
1-2 対策計画の意義・位置づけ	1
1-3 対象とする地震	4
第2章 首都直下地震が発生した場合に想定される事態	6
2-1 直下で発生する地震、太平洋沿岸に押し寄せる津波	6
(1) 想定されている地震による揺れ(M7クラス)	6
(2) 液状化・地盤沈下	6
(3) 想定されている津波	6
2-2 深刻な事態	6
(1) 震度6弱以上の激しい揺れによる家屋の倒壊、大規模な火災の発生	6
(2) 多くの利用者が集中する地下街、商業ビル等の都市施設や鉄道、空港、道路等の交通施設で人的被害が拡大し、大量の帰宅困難者や滞留車両が発生	7
(3) 最大約 480 万人の避難者が発生し、避難所、応急物資、医療ケア等が絶対的に不足、避難生活が長期化する	9
(4) 地震による被災に加え低気圧や台風、その後の地震活動の継続により浸水や斜面崩壊等の被害が拡大する	9
(5) 首都圏の交通・物流システムが発災直後から長期間に渡り機能不全に陥る	10
(6) 広域調査の遅れ、資機材・人員の不足等によりインフラの復旧が長期化、企業活動が停滞しその影響が全国へ波及	10
(7) 都区部を中心とする広範囲な被災地で無秩序で計画性のない復興が加速	11
第3章 首都直下地震発生時における応急活動計画	12
3-1 初動体制の立ち上げ	12
(1) 活動可能な体制の構築	12
(2) 応急活動の優先順位と状況に応じた体制の見直し	14
3-2 首都中枢機能の確保	15
(1) 首都中枢機能の業務継続体制の構築	15
(2) 首都中枢機能を支えるライフライン及びインフラの機能の維持	15
(3) 首都中枢機能の継続性の確保等に向けた陸海空の総合啓開	18

3-3 避難支援(住民等の安全確保)	22
(1)建物倒壊や延焼火災、津波からの避難支援	22
(2)水門等の確実な操作等	25
(3)避難者の受け入れ	25
3-4 所管施設・事業者における利用者の安全確保	26
(1)列車や航空機等の安全確保	26
(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	28
(3)エレベーター内の閉じ込めへの対応	29
3-5 被災状況等の把握	30
(1)ヘリ・人工衛星等を活用した緊急調査と首都中枢機能の早期点検	30
(2)全国からの TEC-FORCE 派遣	31
(3)住民や事業者等からの情報収集と発信	33
(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	33
3-6 被災者の救命・救助	34
(1)沿岸域における被災者の搜索救助	34
(2)陸海空の総合啓開	35
(3)救命・救助活動の支援	35
(4)孤立集落等への対応支援	36
3-7 被害の拡大防止・軽減	37
(1)複合災害への対応	37
(2)コンビナート火災・油流出等への対応	39
(3)優先順位に基づく施設の応急復旧	40
(4)非常災害時における国による港湾の管理等	41
(5)被災建築物等応急危険度判定活動	42
(6)災害対策用機械の大規模派遣	42
(7)世界に向けた情報発信	43
3-8 被災者・避難者の生活支援	43
(1)避難者に必要な物資の広域輸送	43
(2)避難場所の拡大	45
(3)飲料水の確保、支援	46
(4)生活用水と衛生環境の確保	46
(5)被災者向け住宅等の供給体制の整備	47
3-9 施設等の復旧、首都圏の復興	48

(1) 施設等の復旧	48
(2) 迅速な復旧に向けた取組	49
(3) 迅速な復興に向けた支援	51
3-10 被災した地方公共団体支援	51
(1) リエゾンの派遣	51
(2) 情報通信機材等の派遣	52
 第4章 首都直下地震の発生に備え戦略的に推進する対策	53
4-1 首都中枢機能の継続性の確保	53
4-2 強い揺れへの備え	56
(1) 住宅、建築物、宅地の耐震化等	56
(2) 公共施設の耐震化等	57
(3) 地震観測の充実と長周期地震動対策	58
(4) 火災対策	59
(5) 土砂災害対策	59
4-3 巨大な津波への備え	60
(1) 避難路・避難場所の確保等	60
(2) 津波防災地域づくりの推進	62
(3) 津波浸水を軽減させる河川管理施設の整備等	62
(4) 津波防災性や信頼性の高い緊急輸送等の交通基盤施設の整備	63
(5) 災害対応体制の充実強化	63
(6) 被災想定地域における土地境界の明確化の推進	63
4-4 迅速な復興・より良い復興への備え	64
4-5 防災力強化に向けた日頃からの備え	65
(1) 防災訓練	65
(2) 防災教育の推進	66
(3) 防災広報の充実・強化	67
(4) 災害対応ニーズの抑制と役割の分担	67
(5) 防災 DX の加速化	67
(6) 担い手の確保・育成	68

《付表》

首都直下地震緊急対策推進基本計画内における地震防災対策の基本的な施策に
関する指標…70

第1章 対策計画の位置づけ等

1-1 首都直下地震が発生した場合の国家的危機

- 我が国の首都及びその周辺地域では、過去、マグニチュード(以下「M」という。)7クラスの地震や相模トラフ沿いのM8クラスの大規模な地震が発生している。
- 首都圏は、他の地域と比べ人口や建築物、経済活動等が極めて高度に集積しており、大規模地震の発生により、人的・物的被害や経済被害が甚大なものになると予想される。また、首都圏には、政治中枢や行政中枢、あるいは経済中枢といった首都中枢機能も集積しているため、地震発生時における首都中枢機能の継続性の確保が重要な課題となる。
- 首都直下地震の発生は、首都圏の多くの国民等の人的な被害の危険性だけでなく、国全体の経済活動等への影響や海外への波及も懸念されるため、その対策については、我が国の存亡に関わる喫緊の根幹的課題である。

1-2 対策計画の意義・位置づけ

- 首都直下地震については、首都直下地震対策特別措置法(平成25年法律第88号)第4条の規定に基づき、「首都直下地震緊急対策推進基本計画」(以下、基本計画)を平成27年3月に閣議決定し、首都中枢機能の維持を始めとする首都直下地震に関する施策の基本的な事項を定めることにより、円滑かつ迅速な首都直下地震対策を図ることを目的に、防災対策を進めてきたところである。
- 令和7年3月に基本計画の策定から10年が経過することから、これまでの防災対策の進捗状況等を踏まえた新たな被害想定・被害様相や新たな首都直下地震対策の基本的な考え方等についての検討がなされ、令和7年12月に新たな被害想定や、新たな首都直下地震対策の基本的な考え方等がとりまとめられた「首都直下地震の被害想定と対策について(報告書)」が公表され、また同報告書等を踏まえた基本計画が令和8年6月に改定されたところである。
- 本計画は、首都直下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、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36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、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25年法律第95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。

○ 国土交通省として、基本計画等も踏まえ、首都直下地震に備えるための施策を強力に推進することとし、取り組むべき対策は、「応急活動計画」と「戦略的に推進する対策」の2本立てとする。なお、具体的な施策については、第3章・第4章にそれぞれ示すものとする。

① 首都直下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28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、地震発生直後から概ね7日～10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。

② 首都直下地震の発生に備え戦略的に推進する対策

- ・ 地震による揺れ・津波・土砂災害・地盤沈下・液状化・火災等による甚大な人的・物的被害を軽減するため、国土交通省として取り組むべき予防的な対策を、中長期的な視点も踏まえつつ記載している。

○ 関東地方の各支分部局は、東京都をはじめとする関係機関と連携しつつ、本計画に基づき、

- ・ 各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
- ・ 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
- ・ 広域的な防災訓練を通じた課題の確認と対策検討

など、本計画をより具体的・実践的なものにしていくため個別具体の議論を徹底的に行い、また政府全体の計画とも連携しながら、国土交通本省とともに、本計

画を逐次改善していくこととする。

- 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、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つつ、どこにどのようなリスクが存在するのか、国土交通省はどのような応急活動を展開するのか等、より現実感のある周知に努める。
- また、令和8年6月に改定された基本計画の主な変更点についての、国土交通分野の対応関係については、下記の通りである。

① 防災意識の醸成と社会全体での防災体制の構築

基本計画では、「行政が守る者、国民が守られる者」という考え方から「国民、企業等、地域、行政が共に立ち向かう」という考え方への転換し、防災意識の醸成（「自分ごと」化）と社会全体での体制構築に取り組むことを明記するとともに、「防災DX」を加速化することが示された。

国土交通省においては、地域防災講座や出前講座、防災学習ポータルサイト等を活用し、インフラ整備の重要性の理解促進や住民の防災意識・早期避難意識の向上を図る。また、本計画において、「防災DXの加速化」を新たに項目立てし、ドローンの活用促進や地理空間情報のデジタル化等を推進する。

② 首都中枢機能の確保

首都圏には、政治中枢や行政中枢、あるいは経済中枢といった首都中枢機能が極めて高度に集積し、かつ人口や建築物が密集しており、大きな地震が発生した場合、広域的な災害応急対策に不可欠な政治・行政中枢機能や、我が国の経済中枢機能等の首都中枢機能の継続性の確保が課題であるため、基本計画においては、業務継続計画（BCP）の作成のみならず、BCPの実効性向上が求められることが明記され、ライフラインやインフラの面では、耐震化・早期復旧だけでなく、「冗長性・代替性の確保」に取り組むことが明記されている。

そのため、本計画において、各種インフラ等を所掌する国土交通省として実施すべき首都中枢機能の確保に向けた取組を明記するため、新たに「首都中枢機能の継続性の確保」を項立てし、具体的な対策や平時からの備えを位置付け、所管インフラやライフラインの耐震化、多重化、そして冗長性・代替性の

確保を進める。

③ 膨大な人的・物的被害への対応強化

基本計画では、「予防による被害軽減」、「災害対応力の強化」、「災害対応ニーズの抑止と役割の分担」の3つの柱を立てるとともに、避難所等の生活環境向上の推進の明記や「在宅避難」、「広域的避難」、「フェーズフリー」といった要素を強調・追加している。

国土交通省においては、「予防による被害軽減」として、住宅の耐震化や密集市街地等の整備改善を引き続き進めるとともに、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を推進する。「災害対応力の強化」としては、TEC-FORCEの体制強化や災害時情報提供アプリ「Safety tips」等による外国人等への情報発信等を引き続き進める。「災害対応ニーズの抑止と役割の分担」については、新たな項立ても行い、エレベーターの早期復旧などマンション防災や宿泊関係団体等と自治体等との協定締結の促進等の広域的避難の推進、都市機能としての受入拠点整備の支援や民間施設を主体とした一時滞在施設の確保の促進など帰宅困難者等への対策を推進する。

④ 迅速な復興・より良い復興への備え

基本計画では、新たに項立てし、早期の生活再建に向けた体制構築、復興事前準備の必要性について記載されている。

本計画においても、新たに項立てし、国土交通省において進める住まいの確保や応急仮設住宅の建設に係る取組に加え、事前復興まちづくり計画策定促進や地籍調査の推進など迅速な復興に向けた取組を進める。

1-3 対象とする地震

○ 本計画では、「首都圏の人命を守る」「首都中枢機能を継続させる」「首都圏を復興する」との観点を基本とし、次に挙げる地震を想定しながら、対策をとりまとめている。

- ・ 地震対策は、当面の脅威として、切迫性が高いとされているM7クラスの地震を対象とする。なお、この地震は、様々なタイプが考えられ、どこで発生す

るかわからないとされていることから、最終報告で想定されているM7クラス地震全てを念頭に対策を検討する。

- 津波対策については、ひとたび発生すると大きな津波の発生が想定される地震の中では発生する可能性が高く、神奈川県や千葉県等の沿岸で大きな津波が想定される「大正関東地震タイプの地震」と、発生する可能性は不明であるものの千葉県や茨城県等の太平洋沿岸で大きな津波が想定される「延宝房総沖地震タイプの地震」による津波を対象とする。

第2章 首都直下地震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首都直下地震対策検討ワーキンググループが公表した「首都直下地震の被害想定と対策について(報告書)」(令和7年12月)や東日本大震災及び平成28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、首都直下地震の発生に伴う事態をできる限り具体的に想定しつつ、対策の検討を行う。

2-1 直下で発生する地震、太平洋沿岸に押し寄せる津波

(1) 想定されている地震による揺れ(M7クラス)

- ・震源の直上付近で震度6強、その周辺のやや広域の範囲に震度6弱、地盤の悪いところでは一部震度7が発生する等、首都圏において強い揺れが発生する。

(2) 液状化・地盤沈下

- ・強い揺れに伴い、沿岸部や河川沿いを中心に多数の液状化・地盤沈下が発生するとともに、地殻変動による広域的な地盤沈下も発生する。

(3) 想定されている津波

- ・延宝房総沖地震タイプの地震が発生した場合、東京湾を除く千葉県、茨城県の一部沿岸部で津波高は高いところで約18m以上となる。
- ・大正関東地震タイプの地震が発生した場合、東京湾を除く神奈川県、千葉県の一部沿岸部で津波高は高いところで約10mとなる。

2-2 深刻な事態

(1) 震度6弱以上の激しい揺れによる家屋の倒壊、大規模な火災の発生

- ・震度6弱以上の揺れが発生する地域の老朽化した耐震性の低い建物を中心に約11万棟が全壊する。
- ・また、震度5強以上の揺れが発生する地域の老朽化した耐震性の低い建物を中心に、非木造のビルやマンションを含めて、最大約44万棟で半壊被害が生じる。

- ・倒壊した家屋、工場や店舗等から出火し、環状6号～8号線沿線等に広範に連担している木造住宅密集市街地などを中心に、住民による初期消火等で消火しきれなかったものが大規模な延焼火災となり、最大約27万棟が焼失する。
- ・最悪の場合、死者約1.8万人、経済被害額約83兆円と想定。
- ・建物倒壊による死者は最大約5,300人、火災による死者は最大約1.2万人と想定される。
- ・羽田空港や京浜港等の東京湾臨海エリアでは、国道357号や晴海通り等の幹線道路が液状化による地盤沈下や側方流動により通行不能となったり、鉄道が架線の損傷や軌道変状等により運行不能となるなど、臨海エリアと都心部を結ぶアクセス交通が寸断され孤立する地区が発生。
- ・被災地の上空では、航空管制が整わない中で、国の防災機関、自治体、医療関係、マスコミ等のヘリが輻輳し、二次災害の危険が高まる他、最も優先される救命救助活動の支障となる。
- ・揺れによる建物倒壊等により閉じ込め被害が発生し、救助を要する人が最大約4.8万人発生する。
- ・さらに、地震の揺れや火災に伴う人的被害だけでなく、避難行動や避難生活に伴い心身の負担が増えたり、平時に受けていた医療や看護、介護サービスを受けられなくなって健康状態が悪化したりするなど、多数の災害関連死が発生するおそれがある。
- ・「大正関東地震タイプの地震」が発生した場合には、東京湾を除く神奈川県、千葉県の一部沿岸部に最大約10mの津波が来襲し、最大で約2.3万人の死者が想定される。

（２）多くの利用者が集中する地下街、商業ビル等の都市施設や鉄道、空港、道路等の交通施設で人的被害が拡大し、大量の帰宅困難者や滞留車両が発生

- ・首都圏の鉄道は、電柱、架線、沿線の盛土等に被害が発生し、全線が不通になるおそれがある。特に震度6弱以上となる地上線路では、軌道が変状し運転再開まで時間を要する可能性がある。地下鉄は、点検のため首都圏の全線が不通となるほか、新幹線は、小田原以東（東海道）、熊谷以南（上越・

北陸)、小山以南(東北)が不通になるおそれがある。

- ・ 発災後、羽田空港・成田空港では、滑走路の点検等により一時運用が停止される。羽田空港については、液状化により4本中1本の滑走路の一部が使用不能となる可能性があり、また、アクセス道路の寸断によって空港が孤立する可能性がある。
- ・ 大規模集客施設、地下街・ターミナル駅など、多数の人が密集している場所で、天井パネルや壁面、ガラス等の非構造部材等の落下が発生すると、施設利用者に人的被害が生じるおそれがある。
- ・ また、大規模集客施設や地下街、ターミナル駅等の人が多く集まる施設では、首都直下地震の発生後、多くの利用者が滞留した状況下において、停電や火災の発生、情報提供の遅れなど複数の条件が重なることにより、利用者の中でパニックが発生するおそれがある。
- ・ 住宅、オフィスの被災及び停電により、エレベーター内における閉じ込め事故が多数発生し、最大で約1.6万人が閉じ込められると想定される。
- ・ 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者)は、東京都市圏(1都4県^{※1})で約1,600万人、うち東京都で約880万人に上ると想定される。

※1東京都、茨城県、埼玉県、千葉県、神奈川県

- ・ 地震後しばらくして混乱等が収まり、帰宅が可能となる状況になった場合において、遠距離等の理由により徒歩等の手段によっても当日中に帰宅が困難となる人(帰宅困難者)は、東京都市圏で約840万人、うち東京都で約480万人に上ると想定される。
- ・ 多くの人が集まる都心部では、携帯電話やインターネット等の情報通信網の寸断やアクセスの集中により、個人による状況把握・情報収集が困難となり、逃げ惑い等の混乱が発生。
- ・ 沿道建築物・電柱の倒壊、地盤変位や液状化など地盤変状による道路施設の損傷、上下水道管破損に伴う道路陥没、停電による信号の滅灯、延焼火災の発生、放置車両の発生、鉄道の運行停止に伴う道路交通の増加など様々な要因により、発災直後から深刻な道路交通麻痺が発生し、消火活動、

救命・救助活動、ライフライン等の応急復旧、物資輸送等に著しい支障等が生じるおそれがある。

(3) 最大約 480 万人の避難者が発生し、避難所、応急物資、医療ケア等が絶対的に不足、避難生活が長期化する

- ・ 避難者は発災2週間後に最大約480万人(うち都区部160万人)に及び、指定避難所収容可能数を超過する。
- ・ 避難所避難者や在宅避難者を中心とする膨大な需要に対して、家庭備蓄や被災都県・市区町村の公的備蓄だけでは食料が不足する地域が発生する。避難所避難者向けの食料の不足量は、発災後1週間で最大で約1,300万食と想定される。
- ・ 発災3日後でも、1都3県^{※2}で停電率は約5割、断水は最大約3割で継続し、冷暖房の利用、飲料水の入手、水洗トイレの利用が困難な状況を強いられる。飲料水については、断水世帯の膨大な飲料水需要に対して、家庭内備蓄や被災自治体の公的備蓄及び応急給水だけでは飲料水が不足する地域が発生する。

※2東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

- ・ 特に都市部の避難所では、避難者の集中やライフラインの被災により、居住スペースの減少、仮設トイレの不足、屎尿処理やごみ収集の遅延、感染症の蔓延など、避難所での保健衛生環境が悪化し、高齢者等を中心に健康を害する人が多数発生。

(4) 地震による被災に加え低気圧や台風、その後の地震活動の継続により浸水や斜面崩壊等の被害が拡大する

- ・ 東京湾沿岸に立地するコンビナート等において大規模な火災が発生した場合には、近隣住民の避難、近隣の道路や航路の利用制限、羽田空港への航空機の離発着の制限等の影響が生じるとともに、湾内への重油の流出や流出油による海上火災といった災害が発生する可能性がある。
- ・ 東京都東部に広がる海拔ゼロメートル地帯において海岸保全施設等の沈下・損壊箇所から水が浸入して短時間で浸水する可能性があるほか、通常

では防御可能な規模の洪水や高潮によっても浸水被害が発生するおそれがある。また、水門や陸閘等において地震動により歪み等が生じて閉門操作ができなくなり、洪水や高潮による浸水が生じる可能性がある。

- ・ 地震により都心部の急傾斜地や宅地開発が進む国分寺崖線等の崖地沿いで斜面崩壊が発生、加えて地震後の余震継続や降雨により、斜面崩壊の拡大や新たな斜面崩壊の発生により被害が甚大化。

(5) 首都圏の交通・物流システムが発災直後から長期間に渡り機能不全に陥る

- ・ 高速道路直下で大きな地盤変位が発生し、高速道路の高架に大変形が生じた場合等には、3か月以上通行不能となるおそれがある。
- ・ 東京湾に立地する、非耐震岸壁の隆起・倒壊等、上屋倉庫・荷役機械の損傷、防波堤の沈下、液状化によるアクセス道路・エプロンの被害が発生し、機能が停止するおそれがある。
- ・ 東京湾内では重要港湾等の931岸壁のうち310岸壁が被災し、湾内に石油等が流出して船舶の入出港が困難となる。
- ・ 全国の国内線乗降客数の約3割を占める羽田空港については、液状化により4本中1本の滑走路の一部について使用不能となる可能性があり、またアクセス道路の寸断により、空港が孤立する可能性がある。
- ・ 輸送ルートの被災等によりサプライチェーンが寸断され、企業の生産活動が低下。その影響が長期化した場合には、生産機能の国外移転等が進み、我が国の国際競争力が低下。
- ・ 中央省庁の庁舎等が被災すると、国家運営機能の低下や政府の災害対応に遅れ等が発生し、被害の拡大や長期化をもたらす。

(6) 広域調査の遅れ、資機材・人員の不足等によりインフラの復旧が長期化、企業活動が停滞しその影響が全国へ波及

- ・ 深刻な交通渋滞により施設点検や緊急調査が大幅に遅延するとともに、ヘリポートや燃料補給箇所の不足、飛行するヘリの輻輳等により、ヘリによる広域調査に支障が生じる。
- ・ 都心部において、様々な施設等の復旧工事の集中・輻輳が発生し、工程調

整や人員・資機材・施工ヤード等の不足、地権者との調整などにより復旧工期が大幅に遅延。

- ・被災等により鉄道の運行停止が長期化、発災後1ヶ月経過しても約60%の復旧に止まり、被災地外からの通勤困難等により首都圏の企業活動が停滞。

(7) 都区部を中心とする広範囲な被災地で無秩序で計画性のない復興が加速

- ・被災地は都区部を中心に広い範囲に及び、市民や企業の早期復旧の要請を受け、十分な検討のないまま原型復旧型の復旧復興、無秩序なミニ開発が進行。
- ・早期復旧に重点が置かれすぎた場合、長期的な観点からのまちづくりやインフラ整備、将来的な首都直下地震の備えに影響が生じる。
- ・各施設管理者や自治体等による復興計画の策定が遅れ、首都圏全体の復興に影響を与えるとともに、全国的なサプライチェーンや外国企業からの信頼にも影響が波及。
- ・復旧・復興の遅れにより、訪日する観光客が大幅に減少し、旅行関連産業への打撃、ひいては我が国としての観光収入の低下につながるおそれがある。

第3章 首都直下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28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、首都直下地震発生直後から概ね7日～10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。

3-1 初動体制の立ち上げ

(1) 活動可能な体制の構築

- 東京、神奈川、千葉、埼玉を中心に強い揺れが発生するとともに、太平洋沿岸部では最大約18m以上の津波が発生する場合も想定され、庁舎等活動拠点の被災や公共交通機関の停止による参集困難、停電や通信手段の断絶等により、特に初動期を中心に十分な応急活動体制が確保できないおそれがある。

そのため、国土交通省は、業務継続計画に基づき、厳しい被害状況を想定しながら、応急活動にあたるのが可能な職員、指揮命令系統、非常用電源や通信手段等をあらかじめ確認し、応急活動計画を策定しておくとともに、発災後は、実際の被災状況等（津波警報等の解除に時間を要する場合も含む）に応じて実行可能な指揮命令系統の確立や職員・資機材等の適切な配置等を行い、応急活動に全力を尽くす。

- また発災後速やかに、消防、警察、自衛隊、各地方公共団体、災害協定を締結している建設業者等、応急活動に従事する関係機関との連絡体制を構築する。特に、道路及び航路等の啓開に従事する建設業者等については、活動可能な水準や体制について確認する。
- 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>

- ・ 国土交通省業務継続計画に基づき、発災直後から概ね7日目までの間、国

土交通省が所管する各防災拠点等における応急活動の継続が可能となるよう、必要な水・食料、燃料等を備蓄する。

- ・ 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、CNG車、電気バス等の普及を図る。
- ・ 建設業者等の保有機械の燃料についても、可能な限り備蓄状況等を確認する。
- ・ TEC-FORCE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。
- ・ TEC-FORCEが迅速に活動できるよう、事前にTEC-FORCE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、TEC-FORCE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TEC-FORCEアドバイザーやTEC-FORCE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。
- ・ 道路及び航路等の啓開体制の構築を図るため、関係機関との災害協定の締結や協議会を設置する。
- ・ 地方整備局・港湾管理者・業界団体等で締結されている包括災害協定について、協定による応急復旧が円滑に進むよう、日頃から関係者間で意見交換を行う。
- ・ 確実な初動体制の立ち上げに資するよう、災害応急対策の活動拠点となる官庁施設について、防災拠点機能の確保に必要な対策を総合的かつ効率的に推進する。また、津波襲来時の一時的な避難場所の確保、行政機能の早期回復を図るための官庁施設における津波対策及び施設管理者による官庁施設の津波防災診断を推進する。さらに、発災時における被害の状況を想定し、地域防災計画等を踏まえ、施設運用管理上の対策等と連携しつつ、施設整備上の対策を実施する。
- ・ 庁舎損壊等が生じた場合においても初動体制を立ち上げられるよう、発災

後も確実に機能するバックアップ施設を確保する。

- ・ 初動期において緊密な連携により機能を総合的に発揮できるよう、防災業務に携わる関係機関の立地の集約化その他の防災拠点機能の強化を図る。
- ・ 多重無線装置の未整備箇所への整備、光ファイバ回線の複ルート化、システム等のセキュリティ強化など、冗長性・信頼性の向上を図ることにより、防災対応業務の継続が可能な環境整備を推進する。
- ・ 活動可能な体制の構築のため、職員の参集訓練及び代替庁舎への対策本部機能移設訓練を実施する。
- ・ 地方公共団体が津波予報(津波高)に応じた的確な防災対応を実施できるように、堤防等の施設整備状況などの情報提供を行う。

(2) 応急活動の優先順位と状況に応じた体制の見直し

- 首都直下地震は人口等が高度に集積する首都圏の直下で発生し、また地震のタイプによっては関東地方の太平洋沿岸での津波被害も想定されるため、国土交通省は現有する活動能力を効果的・効率的に活用し、迅速に対応する必要がある。

そのため、国土交通省は、実際の被災状況等を踏まえつつ、求められる応急活動に対して優先順位をつけて対処する。

- 特に初動時においては、被災の状況が刻々と変化するため、状況に応じて柔軟に体制を整備・再編成しながら対処する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 過去の災害対応の経験や訓練を通じて得られた教訓等を踏まえつつ、刻々と変化する状況の中においてどのような対応をすべきなのか、何を優先すべきなのか等について、考え方等を整理し、共有する。
- ・ 首都直下地震発生時において参集することができる職員の人数を把握し、当該人数で対応することができる非常時優先業務を精査するものとする。真に必要な非常時優先業務を実施するのに必要な職員については、庁舎の近傍の宿舎に優先的に入居させる等所要の措置を講ずるものとする。
- ・ 海上保安庁及び関係管区海上保安本部において首都直下地震等を想定し

た訓練を実施し、必要に応じ業務継続計画等の見直しを図る。

3-2 首都中枢機能の確保

(1) 首都中枢機能の業務継続体制の構築

- 首都直下地震発生時においては、どのような事態に対しても、首都中枢機能の維持を図り、国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小化するため、行政中枢機能の継続性を確保する業務継続体制を構築する必要がある。

そのため、国土交通省は、業務継続計画に基づく業務継続体制を確保するため、バックアップ施設を含め様々な事態への対応力を向上する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 国土交通省業務継続計画の検証訓練等を継続的に実施することで、様々な事態への対応力を向上させる。
- ・ 多くの中央省庁の庁舎において老朽化が進行していることから、想定を上回る事態を視野に入れた老朽化対策の在り方を検討し、計画的に必要な対策に取り組む。
- ・ 庁舎損壊等が生じた場合においても初動体制を立ち上げられるよう、発災後も確実に機能するバックアップ施設を確保する。
- ・ 初動期において緊密な連携により機能を総合的に発揮できるよう、防災拠点機能の強化を図る。

(2) 首都中枢機能を支えるライフライン及びインフラの機能の維持

- 強い揺れによって首都中枢機能を担う様々な施設が被災することにより、応急活動への支障とともに、全国的・世界的な経済活動への影響など、被害が拡大・波及し、甚大化することが懸念される。

そのため、国土交通省は、首都圏の上下水道、道路、港湾、空港、鉄道は人・物・情報の流れを支える我が国の重要な首都中枢機能を担うインフラであり、これらの施設の被災に伴う機能の停止や低下は地震発生後の応急

活動に著しい支障となるだけでなく、全国、あるいは世界経済への波及など、その影響は計り知れないこと等を踏まえ、施設の耐震化や代替機能の確保等、万全の対策を講じる。

- 特に、首都圏数千万人といわれる通勤者の主要な交通手段である鉄道の復旧に時間を要する場合には、関係事業者等と連携し、鉄道不通区間における迅速な代替輸送を実施する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 首都中枢機関に関する長期的な水供給や排水処理に支障が生じないよう、上下水道システムの「急所」となる施設の耐震化や避難所等の重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等を推進する。
- ・ 上下水道は発災後に迅速に復旧できるよう、上下水道システムの基幹施設等の最優先で復旧すべき箇所をあらかじめ定めておくなど、上下水道一体となった対応に努めるものとする。また、宅内配管についても迅速に復旧できるよう、あらかじめ体制の構築に努めるものとする。
- ・ 緊急輸送道路等の防災・減災対策として、橋梁耐震対策、法面・盛土の土砂災害防止対策、避難路、避難階段等の整備、道の駅等の防災拠点化等を推進する。また、道路の閉塞、電力の供給停止、住宅・建物の損壊等を防ぐため、無電柱化を推進する。
- ・ 基幹ネットワークの強化と代替性を確保するため、首都圏3環状道路等の整備を推進する。
- ・ 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等から地域を守るため、河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤改良等の耐震化・液状化対策を推進する。
- ・ 地震被害により道路が寸断し、陸路による移動や輸送が困難となる事態に備え、緊急用河川敷道路や緊急用船着場などの河川施設が、啓開路線を相互に結ぶ路線として有効に活用できるよう、あらかじめ計画しておくなど、関係機関との連携体制の充実を図る。
- ・ 港湾については、大規模地震時における港内の海上支援ネットワークの確保を図るため、耐震強化岸壁をはじめ、背後の荷さばき地及び臨港交通施

設等を含む、陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設の整備を推進する。

- ・ 滑走路の液状化対策を含め、空港運用のために機能確保が必要な基本施設等の耐震化、老朽化対策等の取組を推進するとともに、空港へのアクセス経路の耐震化を推進する。特に、航空ネットワークの拠点となる東京国際空港及び成田国際空港のうち、耐震化が完了していない東京国際空港の基本施設等の耐震化を着実に進める。
- ・ 鉄道の耐震対策については、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、新幹線鉄道で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」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。
- ・ 駅間で停車した列車からの乗客の安全な避難のため、車両への避難はしごの搭載、津波による浸水の可能性がある区間の指定、マニュアル等に基づく教育・訓練の実施など、各事業者の対応策を指導するとともに、その状況を定期的に確認する。
- ・ 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。
- ・ 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子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。
- ・ 近年、激甚化・頻発化する自然災害により、多くの鉄道路線が被災している現状を踏まえ、RAIL-FORCEによる被災状況の把握及び復旧に向けた技術的助言を、より迅速かつ高度に実施するためにRAIL-FORCE隊員の対応能

力向上と資機材のICT化・高度化を図る。

- ・ 発災後、道路・港湾・航路・空港・鉄道等の復旧の全体調整と効率的な復旧等に資するよう、関東ブロックの地方支分部局が中心となり、関係機関や地方公共団体と連携した取組を進める。
- ・ 応急復旧のためのがれきの一時仮置き要請に対応するため、公園等の活用についても検討を進める。
- ・ 関係機関と連携し、船舶での燃料輸送等を円滑に行うため、船舶手配に係る情報管理体制の構築を進める。
- ・ 鉄道の復旧に時間を要する場合に備え、鉄道不通区間における迅速な代替輸送等を実施するために、関東ブロックの地方支分部局を中心に関係機関や地方公共団体と連携しつつ、バスや航空機の活用など交通モード横断的な旅客輸送確保マニュアルを策定する。

(3) 首都中枢機能の継続性の確保等に向けた陸海空の総合啓開

○ 発災後、道路、港湾、航路、空港、河川は、施設の被災等により寸断されると想定されるが、そうした状況下においても、首都中枢機能の継続性の確保のために必要な人員・物資の緊急輸送や、被災者の救命・救助を行う自衛隊や消防、警察等の一刻も早い被災地への進出・展開を支援するため、被災地への進出経路(緊急輸送ルート)を迅速に確保する必要がある。特に、首都直下地震では、都心の深刻な渋滞等により道路の通行が困難な状況が発生すると想定されるため、迅速な代替ルートの確保が必要となる。特に、首都直下地震では、被災地内の多くの道路において、激しい渋滞等による道路啓開作業の遅れに伴い、救命救助・消火活動、支援物資輸送などの緊急車両の通行が阻害され、被害が拡大するおそれがある。

そのため、国土交通省は、自動車のプローブ情報等を活用し被災状況の迅速な把握と共有を実施するとともに、関係機関や業界等と連携しつつ、状況に応じた優先的な道路啓開を実施する。加えて、関係機関と連携しつつ、道路、港湾、航路、空港、河川を総合的に活用した緊急輸送ルートを設定するとともに、それらを確保するための総合的な啓開(総合啓開)や

緊急排水に関する計画をあらかじめ策定し、発災後は、これに基づく重点的な啓開・排水作業を実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 緊急輸送ルート of 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(DMAT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、SA・PA、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
 - 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
- ・ 道路及び航路等の啓開や緊急排水に必要な関係機関との連携を強めるため、建設業者、専門業種(レッカー、カッター等)、建設機械レンタル業者等との協定締結を進める。
- ・ 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ITS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、ETC2.0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。

- ・ 警察が地震発生後の道路交通法に基づく第一次交通規制を実施することに伴い、道路管理者は警察と連携し、道路情報板等を活用して情報共有を行う。あわせて、道路管理者をはじめとする関係機関は、当該関係者からなる協議会を活用して道路の被災状況等の情報収集を行うとともに、緊急車両等の通行を確保するため、道路の被災状況を踏まえた道路啓開作業の調整等を行う。
- ・ 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雪を含む。）による道路啓開を迅速に行うため、道路法（昭和27年法律第180号）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。特に、発災直後の救命・救助活動を支えるため、道路管理者は、被災状況や交通規制などの道路の通行可否を把握するとともに、関係道路管理者や警察と連携のもと、都心部へ向かう八方向の放射状の主要道路等において、周囲から中心部へ向けて一斉に道路啓開を実施するものとする。また、陸路による移動や輸送が困難となる事態に備え、海路・空路の他、緊急用河川敷道路等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ものとする。
- ・ 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。
- ・ 緊急車両の円滑な移動のため、高速道路と一般道路等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推進する。
- ・ 発災時には、被災地域内の交通負荷を可能な限り軽減するため、広域迂回への誘導、緊急交差点改良、他モードとの交通連携等ソフト・ハードの渋滞

対策を検討する。

- ・ ライフラインの早期復旧に向け、道路啓開による支援を行うことを想定し、関係機関との連携体制について検討する。
- ・ 様々な震源を想定し被災パターンに応じた道路啓開計画をもとに、役割・連携方法を確認するなど実効性を高める取組を推進する。
- ・ 緊急車両の通行確保のため、優先して開放する「災害時優先開放踏切」の指定を進めるとともに、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、地震発生後の踏切の状況等を共有する緊急連絡体制を構築する。
- ・ 港湾における緊急輸送路等の早期回復を目的として、水深に異状を生じたおそれがある場合に、必要に応じて水路測量等を実施するため、所要の資機材等の整備等を進める。また、航路標識の応急復旧用資機材の整備等も進める。
- ・ 東京湾に指定されている緊急確保航路について、発災時に早急に応急復旧が可能となるよう、航路啓開作業の訓練等を実施する。
- ・ 災害対策基本法による臨港道路の支障物件撤去について、港湾管理者による応急公用負担権限の行使が円滑に進むよう、道路啓開作業の訓練等を実施する。
- ・ 港湾法(昭和25年法律第218号)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。
- ・ 発災時に海上ルートを活用した円滑な支援が可能となるよう、複数の港湾が相互に連携し、緊急物資輸送を行うための広域港湾BCPおよび港湾BCPの策定を推進する。
- ・ 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。
- ・ 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、各空港の空港BCP(A2-BCP)に基づき、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。

- ・ 国土交通省の保有する車両・資機材の輸送について、自衛隊と連携し、事前に自衛隊航空機等での運搬の可否を検証し、運搬可能な災害対策用機械を把握するとともに、輸送機体ごとの固縛要領や電波干渉などを踏まえた輸送可能性の検証を訓練等を通じて行う。こうした連携強化により、国土交通省の人員・保有する資機材の更なる迅速・的確な活用強化を図る。

3-3 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、都心部を囲むように多数分布している老朽木造住宅・老朽ビルを中心に、多くの建物が全壊・半壊となる。特に、東京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べて同時出火し、環状6号～8号線沿線等に広範に連担している木造住宅密集市街地などを中心に、大規模な延焼火災により最大数十万棟が焼失する。

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。

- また、地震に伴う急傾斜地の崩壊による家屋等の損壊で、家屋等の下敷きによる死傷など、多数の人的被害が発生するおそれがある。

そのため、国土交通省では、土砂災害防止施設の整備や土砂災害ハザードマップの整備、大規模盛土造成地の安全性把握調査及び液状化ハザードマップの作成等の事前対策を重点的に促進することにより地震直後の人的被害等を最小限にとどめ、可能な限り多くの住民等の安全確保や避難を支援する。

- 延宝房総沖地震タイプの地震や大正関東地震タイプの地震が発生した場合、神奈川県、千葉県、茨城県の太平洋沿岸地域を中心に津波が襲来

するため、住民などの迅速な避難行動が極めて重要となる。

そのため、国土交通省は、関係機関と連携しつつ、タイムリーな情報発信等により、住民等の津波からの一刻も早い避難を支援する。

- 海上部においても、船舶等に対する避難勧告や災害情報等の提供を迅速に実施し、被害の軽減を図る。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 不特定多数の方が利用する大規模な建築物や避難路沿道、防災拠点となる建築物等の耐震診断の実施と報告の義務付け、老朽化マンションの再生等、耐震化の促進を図る。
- ・ 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。
- ・ また、都内を中心に連担している密集市街地の広域的解消を図るため、公的不動産等を種地として活用した連鎖型の再開発事業等を推進・展開する。
- ・ 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。
- ・ 大規模盛土造成地の滑動崩落や宅地の液状化による被害を防止するため、変動予測調査(大規模盛土造成地の安全性把握調査及び液状化ハザードマップの作成や対策工事箇所の特定制につなげる調査)及び防止対策を推進する。
- ・ 特に甚大な被害が想定される地域を中心に、土砂災害防止施設の整備を促進するとともに、土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害ハザードマップの整備等、土砂災害に対する警戒避難体制の整備を促進する。
- ・ 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。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。

- ・ 地方公共団体による避難路・避難場所の整備、津波ハザードマップの作成や周知を引き続き支援するとともに、まるごとまちごとハザードマップとして避難路・避難場所や津波浸水高さ、津波到達時間等を道路や河川堤防上等に表示する等、住民等への事前の情報周知を支援する。
- ・ 津波が堤防を乗り越えるまでの時間の想定も含め、避難に使うことができる時間の長短を十分念頭に置いた実践的な避難計画に対して重点的に対策を促進する等、地域ニーズに応じた技術的な支援等を行う。
- ・ ICT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、ITSを活用した取組を推進する。
- ・ 都道府県による津波災害警戒区域等の指定について支援する。
- ・ 避難路となる緊急輸送道路等の防災・減災対策として橋梁耐震対策、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策、沿道建築物の耐震化、避難路・避難階段等の整備、道の駅等の防災拠点化、密集市街地対策、液状化対策等を推進する。また、道路の閉塞、電力の供給停止、住宅・建物の損壊等を防ぐため、無電柱化を推進する。
- ・ 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、GPS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。
- ・ 東京湾における海上交通機能の維持を図るため、非常災害発生周知措置等を適切に実施できるよう、定期的に訓練を行う。
- ・ 海底地形データの提供により、自治体等のハザードマップ等作成を支援する。
- ・ 防護ラインより海側で活動する港湾労働者や利用者等の安全を確保するた

め、「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」を参考とした、港湾の特殊性を踏まえた「港湾における津波避難対策」の検討、策定への支援を行う。

- ・ 船舶運航者等の海事関係者や海洋レジャー活動者の円滑な避難等を支援するため、「海の安全情報」について、迅速かつ的確な情報発信を行うためのシステムの高度化を図る。

（２）水門等の確実な操作等

- 延宝房総沖地震タイプや大正関東地震タイプの地震津波による浸水を遅らせ、また浸水を最小限にとどめることにより、住民等が避難する時間を稼ぐため、国土交通省は所管する水門等の確実な操作等を行う。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 水門等の確実な操作のため、施設の耐水化等を進めるとともに、広範囲にわたり、かつ短時間で数多くの水門等を操作する必要があること、また東日本大震災では水門等操作に携わった多数の方々が津波の犠牲になったこと等を踏まえ、津波が想定される地域においては、重点的に水門等の自動化・遠隔操作化及び効果的な管理運用を推進する。

（３）避難者の受け入れ

- 首都直下地震においては、特に東京都、神奈川、千葉県、埼玉県の大都市部を中心に、発災直後に大量の避難者が発生すると想定される。特に都心部では、地震による建物被害やその後の地震活動への不安等により、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、応急活動等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SA・PA、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。

- さらに、避難場所としての機能を発揮する都市公園やオープンスペースの緊急的な整備を促進し、住民等の安全な避難を支援する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 国土交通省が所管する施設又は国土交通省が所管する事業者が管理する施設（駅や空港ターミナルビル等）への被災者・帰宅困難者等の避難を受け入れるため、周辺の地方公共団体とともに避難受け入れ計画を策定するとともに、避難者の安全確保に必要な施設の改良等を行う。
- ・ 避難場所としての機能を発揮する都市公園やオープンスペースの整備を支援する。これらの施設は、災害時の円滑な利用の観点から、平常時に定期的な施設の維持管理を行うとともに、日頃から防災関連施設の積極的な活用や普及啓発を図るものとする。

3-4 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

- 首都直下地震により、首都直下地震が想定される地域のJRや私鉄各線を中心に、架線の損傷や軌道変状、切土・盛土の被害、橋梁の亀裂・損傷等が発生する。また、延宝房総沖地震タイプや大正関東地震タイプの地震の場合は、太平洋沿岸部での津波等により在来線が被害を受け不通となることが想定される。

そのため、国土交通省は、鉄道事業者に対し、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策の実施を指導するとともに、鉄道事業者は列車を安全に止めるための対策（新幹線においては更に脱線・逸脱の防止）を実施する。また、発災後は、津波の襲来も念頭において、列車停止後の乗客の安全な避難について万全を期すよう指導する。

- 空港については、強い揺れにより羽田空港や成田空港が一時閉鎖となる。

国土交通省は発災後に両空港における飛行中・地上走行中の航空機への対応を行う。また、大津波警報が発表された場合には、羽田空港におい

て空港内の旅客の避難誘導等を迅速に実施する。

- 旅客船事業者の現場においては、津波発生時に、旅客船事業者が旅客、陸上職員、船舶等について避難行動等を実施する。
- バスやタクシーについては、旅客自動車運送事業者が乗客を安全な場所へ避難誘導する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 鉄道の耐震対策については、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、新幹線鉄道で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」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。
- ・ 駅間等で停車した列車からの乗客の安全な避難のため、車両への避難はしごの搭載、津波による浸水の可能性がある区間をハザードマップ等に基づき指定、マニュアル等に基づく教育・訓練の実施など、鉄道事業者に対し、対応策を指導するとともに、その状況を定期的に確認する。
- ・ 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る。
- ・ 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。
- ・ 多数の船舶が航行し、輻輳する湾域等において、津波に対する大型船舶の待避場所を確保する。
- ・ 旅客船事業者の現場において、津波発生時に旅客、陸上職員、船舶等がとるべき避難行動等に関する社内マニュアルを整備するとともに、訓練の実施

について旅客船事業者に対して指導する。

- ・ 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

- 例えば、首都圏のピーク時の駅滞留者及び鉄道乗車中の利用者は約180万人であり、首都直下地震においては、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。

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。

- また、帰宅困難者対策は、勤務先や一時滞在施設等にとどまるよう促すことを基本的な考えとしているが、実際に帰宅する人が発生した場合は、他の交通モードと連携しつつ、船舶を活用した帰宅困難者の輸送についても適切に行われるよう、指導・支援する。
- 地方公共団体や民間事業者等と協力して、災害時情報提供アプリ「Safety tips」や防災情報を一元化した「防災ポータル/Disaster Prevention Portal」などにより、訪日外国人旅行者を含む旅行者に対し避難に資するよう、タイムリーな情報提供を行う。

＜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。
- ・ 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子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。

- ・ 地下街等の所有者又は管理者による避難確保計画の策定を支援する。
- ・ 道路管理者及び関係機関間において、地域防災計画等で示されている帰宅支援対象道路の共有を図るとともに、発災時における当該道路の被害状況を共有できる体制の整備を図る。また、駅周辺に滞留する帰宅困難者に対し、被害状況等に関する適切な情報提供のあり方について検討する。
- ・ 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のコールセンターにおける24時間多言語対応を実施する。
- ・ 外国人旅行者を含む帰宅困難者等の行動判断に資する情報提供体制を強化する。
- ・ 大量に発生する帰宅困難者に対応するため、共助の観点から、民間施設を主体とした一時滞在施設の確保を促進する。
- ・ 大規模災害に備え、大量に発生する帰宅困難者等への対応能力を都市機能として事前に確保するため、受入拠点の整備に対して支援を行う。
- ・ 災害時情報提供アプリ「Safety tips」について、緊急地震速報及び津波警報、気象特別警報、噴火速報をプッシュ型で通知できる他、周囲の状況に照らした避難行動を示した対応フローチャートや周りの人から情報を取るためのコミュニケーションカード、災害時に必要な情報を収集できるリンク集等を提供する。
- ・ 地震情報などの防災気象情報に関する「多言語辞書」を充実し、気象庁ホームページの多言語化を実施するとともに、民間事業者のウェブサイトやアプリ等を通じた防災気象情報の多言語化を促進する。

(3) エレベーター内の閉じ込めへの対応

- 首都直下地震では、長周期地震動によるエレベーターの停止などにより、エレベーター内の閉じ込めが多数発生すると想定される。
- そのため、国土交通省は、消防や民間事業者等によるエレベーター内の閉じ込めに対する救出活動等が適切に行われるよう支援する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 早期に閉じ込めの救出がされるよう、閉じ込め救出の担い手の確保等、体制の整備を進める。
- ・ エレベーターへの地震時管制運転装置の設置を促進する。

3-5 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と首都中枢機能の早期点検

○ 首都直下地震は、人口や建物、インフラが高度に集積した地域で発生するため、住宅倒壊や火災による道路閉塞、幹線道路の深刻な渋滞などにより、国土交通省が実施する緊急調査が困難となることが想定される。

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、SAR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 >

- ・ 自動二輪車や自転車による迅速な施設点検を行うため、車両の取得や訓練の実施など、必要な対策を講じる。
- ・ 様々な状況下においても必要不可欠な緊急調査を実施できるよう、関係機関と調整しつつ、次の内容等を定めた「緊急調査計画」をあらかじめ策定しておく。
 - 緊急調査の総合調整(結果の集約等を含む)の実施主体
 - 実施する調査の内容
 - 首都中枢機能が置かれているなど、最優先で調査すべき重要な施設等
 - ヘリの飛行ルート、関係機関のヘリとの飛行ルートの調整、給油ポイントや緊急ヘリポートの位置
 - 輻輳するヘリや航空機に関する事前調整
 - 職員が同乗しないヘリでの調査を可能とするための事前準備(機材改良、河川堤防へのヘリサインの設置、飛行中のパイロットが飛行位置や状況を説明できるような訓練等)

- 関係機関との調査範囲や内容の役割分担、連絡体制、調査結果の共有
- ・ 関係機関との連携を強化し、被災情報や通行可能道路状況等の情報収集体制の強化を図る。
- ・ SAR観測技術やレーザ測量技術、IT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CCTV等の増設を進める。
- ・ 各地方整備局等に配備する災害対策用ヘリの計画的な更新を進め、ヘリの広域的な応援体制を強化し、早期に迅速な被災状況の把握ができるように、体制の確保を図る。
- ・ 被害状況調査を常時支障なく実施できるよう、巡視船艇・航空機の整備を実施。引き続き体制の強化を進める。
- ・ 衛星インターネット装置、モバイル映像伝送装置を全国分散・広域配備することにより、南海トラフ地震等の大規模地震でも安定した通信確保を図る。

(2) 全国からの TEC-FORCE 派遣

- 「首都直下地震におけるTEC-FORCE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TEC-FORCE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～10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「TEC-FORCE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

- ・ TEC-FORCE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、TEC-FORCE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。
- ・ 応急活動で必要となる燃料等を確保するため、関係機関と協定を締結する等、燃料供給体制を確保する。
- ・ 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IoTの活用等により、TEC-FORCE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TEC-FORCE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、TEC-FORCE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TEC-FORCE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、TEC-FORCEパートナーとして位置付け、TEC-FORCE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TEC-FORCE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。

(3) 住民や事業者等からの情報収集と発信

- 首都直下地震では、被害の拡大や社会の混乱等を防ぐため、発災直後の迅速な情報収集が極めて重要になる。

そのため、国土交通省は、地域住民、建設業者等の民間事業者の協力を得ながら、様々な手段で情報収集を行うものとする。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 初動時における建設業者・交通関係事業者等情報収集への協力者との協定等を締結しておくとともに、情報収集・伝達・集約の手段について定める。
- ・ 短時間のうちに大量に寄せられる被災情報等を迅速に集約・整理するためのシステムを開発・導入する。
- ・ 災害発生時に被災地を運行中のバス・タクシーによる被災映像等の情報提供又はタクシー無線の活用が行えるよう、国土交通省・地方自治体と関連事業者との連携強化を推進する。
- ・ 発災初期の段階は、マスメディア、インターネット、SNS等を通じて風評や「デマ」が大量に流布するなどのおそれがあることから、これらの情報を速やかに把握・分析し、事実確認や打消し情報の発信等を行う。

(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

- 首都直下地震発生直後の極めて厳しい状況下においても円滑な応急活動が可能となるよう、国土交通省は、「統合災害情報システム(DiMAPS)」等を用いて災害初動期の情報収集・共有体制を強化するとともに、DiMAPS等を活用し、関係機関との情報共有体制を強化する。また、関係機関と連携しつつ、収集した被災情報等をあらかじめ作成した電子防災情報図に集約・分析・共有するDiMAPSとともに、これを活用して可能な限り一般にも情報を提供し、避難行動等を支援する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 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27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。

- ・ 円滑な応急対策活動が可能となるよう、国土地理院を中心に津波浸水想定区域等の基礎的な情報を事前にDiMAPSに集約する。
- ・ 関係する防災機関とDiMAPSを共有するとともに、訓練等を通して実際においても十分活用できるようにする。
- ・ 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。被害情報入力プラットフォーム(DiJEST)を開発・導入することにより、省力化を図る。

3-6 被災者の救命・救助

(1) 沿岸域における被災者の搜索救助

○ 東京湾沿岸域や神奈川県、千葉県、茨城県の太平洋沿岸域においては、地震や津波による多数の行方不明者や孤立者が発生することが想定されるため、国土交通省は、迅速な搜索救助活動を実施する。

○ また、船舶の漂流・転覆・座礁、海上及び臨海部の火災、危険物等の流出、多数の漂流物等が発生することが想定される。一方で、現有する庁舎や海上保安庁等の船舶等にも重大な被害が発生するおそれがある。

そのため、国土交通省は、関係機関と連携しつつ、道路、港湾、航路、空港、河川を総合的に活用した緊急輸送ルートを設定するとともに、それらを確保するための総合的な啓開(総合啓開)や緊急排水に関する計画をあらかじめ策定し、発災後は、これに基づく重点的な啓開・排水作業を実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 発災直後において、海上保安庁の船艇・航空機を全国から迅速に動員するため、あらかじめ動員計画を策定する。
- ・ 東京湾における海上交通機能を維持し、搜索救助活動等を行う関係船舶の活動を阻害させないため、非常災害発生周知措置等を適切に実施できるよ

う、定期的に訓練を行う。

- ・ 警察・消防等の関係機関と連携した合同訓練等を通じ、捜索救助能力の維持・向上、関係機関との連携・協力体制の充実等を図る。
- ・ 大規模災害等が同時に発生した場合であっても対応できる体制の強化を図るため、災害対応力を有する巡視船艇・航空機の整備を進める。

（２）陸海空の総合啓開

「3-2首都中枢機能の確保(3)首都中枢機能の継続性の確保等に向けた陸海空の総合啓開」に記載したところにより、陸海空の総合啓開を実施する。

（３）救命・救助活動の支援

- 自衛隊や消防等による発災直後の救命・救助活動は、大規模土砂災害の発生現場や津波被害地域で実施されると想定され、二次災害を防止するためには、現場の状況や危険度を活動主体に的確に伝えることが求められる。

そのため、国土交通省は、被災や地形・地盤状況を示す写真・地図・画像、浸水範囲図等、被災前後の詳しい現地情報を収集・集約し、今後の拡大見込み等を救命・救助活動実施主体に情報提供並びに助言を行う。

- 救命・救助活動においては、部隊の活動拠点の確保が重要な課題となる。

そのため、国土交通省は、所管する基幹的広域防災拠点や防災拠点として位置付けられた都市公園等については、救命・救助活動の拠点として提供する。

- 多数の負傷者等の発生が想定されるため、自動車運送事業者等からの協力を得つつ、負傷者等の緊急搬送を支援する。
- 救援航空機の安全確保のため、被災地周辺の空域について、関係機関からの要請に応じ、救援機以外の航空機に対する飛行自粛の協力要請等を行う。
- 救命救助活動にあたる各機関の全国からの動員・集中を支援するため、

関係機関と連携して、フェリー等の船舶を活用した輸送を実施する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 二次被害の発生予測に資するため、測量用航空機・人工衛星等を活用した被災状況調査結果など地理空間情報の速やかな提供が可能となるよう、統合災害情報システム(DiMAPS)の活用を進める。
- ・ 自衛隊や消防等による救命・救助活動の拠点等となる基幹的広域防災拠点の早期運用体制の確立や都市公園の整備の支援を進める。
- ・ 負傷者等の緊急搬送について、自動車運送事業者等及び関係機関とあらかじめ協定を締結するなど、発災直後の迅速な行動に資するよう、準備を整える。
- ・ フェリーによる自衛隊、消防、警察等の輸送を実施するため、船舶手配に係る情報管理体制の構築を進める。
- ・ 人命救助のために重要な発災から72時間を考慮した迅速な広域応援部隊の輸送を実現する。
- ・ 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する。
- ・ 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する。
- ・ 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する。
- ・ 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する。
- ・ 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する。

(4) 孤立集落等への対応支援

- 地震に伴う土砂災害や津波による道路の寸断等により、山間部や沿岸部、または離島において集落の孤立が発生するおそれがある。

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なる情報収集の体制を構築するとともに、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構築する。
- ・ 孤立により困難となる通信手段の確保については、通信用機材の提供も含め、関係機関と連携して対応方策を検討する等、事前の準備を進める。
- ・ 令和6年能登半島地震を踏まえ半島防災の推進を図るとともに、離島についても、災害時における孤立防止等のための防災機能の強化を図る。

3-7 被害の拡大防止・軽減

(1) 複合災害への対応

- 大規模地震発生後の長期にわたる復旧・復興期間において、暴風・高潮・大雨・土砂災害・火山噴火・原子力災害等の他の災害等による複合的な影響が生じ得ることが考えられる。

これらの複合災害は、想定され得る条件が多種多様であり、災害ごとの特性に応じた対応をできる限り円滑に行うことが基本である。そのため、対応の検討にあたっては、災害ごとの対策等の充実を図るとともに、より厳しい想定についても可能な範囲で考慮していく必要がある。

- 二次災害・複合災害として暴風、高潮、大雨、土砂災害、火山噴火等の発生を考慮し、適切に事前対策を実施するとともに、首都直下地震が発生した場合には、庁舎、道路・鉄道等の交通施設、河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の被害、土砂災害警戒区域等での被害状況、河道閉塞の発生等の有無について、緊急的に点検・調査・応急対策を行う体制を構築する。
- 首都圏には、住宅密集地など斜面崩壊等による被害が甚大となる地域が多数存在しており、これらの地域では、地震後の降雨等により緩んだ地

盤の崩壊や河道閉塞の決壊等、被害の拡大・深刻化も懸念される。

そのため、国土交通省では、膨大な斜面崩壊等による被害想定箇所についてあらかじめリスク評価を実施するとともに、地震発生後、この評価に基づいた重点的な点検・応急対策を実施する。

- 墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯においては、地震の強い揺れに伴い、排水機場の機能不全等により大規模な浸水被害が発生することが想定される。また、堤防や水門等の沈下・損壊に伴い洪水・高潮により浸水被害が発生するおそれがあり、さらに、満潮時や異常潮位発生時には浸水域が拡大・深刻化することになる。

そのため、国土交通省は、関係機関と連携して重点的に事前対策を推進するとともに、河川堤防等の緊急復旧や浸水区域における緊急排水を実施する。また、浸水があらかじめ予測できる場合は、関係機関と連携し、防災行動計画による避難等の支援を実施する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 河道閉塞形成の可能性が高い地域をあらかじめ把握し、発災後の対応計画を事前に策定する。
- ・ 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。
- ・ 緊急調査を迅速に実施できるよう防災体制の整備を図るとともに、対応する職員の技術力向上・維持のための研修・訓練を継続的に実施する。
- ・ 関係自治体と連携し、首都直下地震及び地震後の降雨等で斜面崩壊等による被害が想定される箇所について、リモートセンシング（遠隔探査）技術も活用し、被災エリア全体のリスクの把握、リスク評価を実施する。
- ・ 斜面崩壊等の被害が想定される箇所におけるリスク評価に基づき重点的な緊急点検・応急対策の実施が可能となるよう、緊急点検計画を策定するとともに、訓練等を実施する。
- ・ 河道閉塞等の大規模土砂災害に係る緊急調査や応急対策に必要な資機材等の整備及び訓練・研修を実施する。
- ・ 首都直下地震と洪水・高潮が複合して発生する場合に浸水するおそれがある。

る墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯等において、関係機関等と連携し、海岸・河川管理施設の被災想定箇所を把握し、防潮堤や水門等の海岸・河川管理施設等の整備、耐震化・耐水化等の対策を推進する。

- ・ 複合災害による浸水を想定し、河川堤防等の緊急復旧や浸水区域における緊急排水に関する計画を策定する。
- ・ 複合災害に備えるため、国土交通省が管理していない河川等も含めた面的な情報が必要になると想定されることなどを踏まえ、被災エリア全体のリスクの把握、地域の安全度評価の実施などについて、国土交通省が都道府県や市区町村に技術的な支援ができる仕組みを検討する。また、想定される被害が特に甚大な場合や、時間的な猶予が無い場合などは、国土交通省が積極的にリスク情報の提供や対策の実施をする仕組みについても検討する。
- ・ 浸水に対する地下街等の自衛水防を支援するとともに、混乱なく迅速な避難に資するよう、防災行動計画(タイムライン)の活用についても検討を進める。

(2) コンビナート火災・油流出等への対応

- 東京湾は沿岸部に工場やコンビナート等が集積し、多くの船舶が航行する海上交通の過密な海域でもあるため、地震による被災に伴い、火災、危険物等の海域への流出等が発生し、被害が拡大するおそれがある。

そのため、国土交通省は、港湾管理者等関係機関と連携・協力しつつ、救助・救援、消火等を迅速に実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 民間企業や消防等関係機関との連携を図るため、官民一体となって訓練等を実施する。
- ・ 民間企業が所有する工場等の耐震化や護岸・岸壁の適切な維持管理、航路沿いの護岸の耐震化、必要な資機材の準備等、地震発生時の被災を軽減する事前対策を促進する。
- ・ 海上保安庁による消火・災害対応能力を強化するため、巡視船艇の必要な

整備を進める。

- ・ 東京湾において、地震発生時における船舶の一時退避場所を確保する。
- ・ 石油コンビナート防災訓練に参加し、自治体や消防など関係機関との連携の強化を図る。
- ・ 石油コンビナート等におけるレベル2の津波対策に資するインフラ整備を進める。

（３）優先順位に基づく施設の応急復旧

○ 首都直下地震では、首都中枢機能を担う国土交通省の所管施設で多数の被災が発生すると想定される。これらの施設の機能停止や低下は、首都圏のみならず、全国や世界にも影響が及ぶものであり、その迅速な復旧と機能回復は、特に強く国土交通省に求められる。

そのため、国土交通省は、緊急輸送への支援や復旧資材の調達、施工業者の確保の状況等を踏まえつつ、例えば、場所によっては緊急車両の通行を確保するための段差解消など最低限の措置にとどめる等、優先度・緊急度に応じた施設の応急復旧を行う。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 所管する施設等で甚大な被害が多数発生することが想定されるため、応急復旧用資機材等の整備・充実を進める。
- ・ 特に、緊急輸送道路等の防災・減災対策として、橋梁耐震対策、法面・盛土の土砂災害防止対策、避難路、避難階段等の整備、道の駅等の防災拠点化等を推進する。また、道路の閉塞、電力の供給停止、住宅・建物の損壊等を防ぐため、無電柱化を推進する。
- ・ 災害時の緊急復旧活動等を円滑に行うため、緊急河川敷道路や防災船着き場、河川防災ステーション等の整備等の必要な対策を実施する。
- ・ きめ細かく、柔軟な復旧を可能とする折り返し施設の整備等、地震による機能低下の抑制にも効果のある鉄道施設の改良を図る。

(4) 非常災害時における国による港湾の管理等

○ 東日本大震災の発生後、津波により港内外に大量の貨物が流出し、航路を塞いだことで、緊急物資船をはじめとする船舶の航行が困難となった。

そのため、一般水域のうち災害が発生した際に障害物により船舶の交通が困難となる恐れのある水域を緊急確保航路として指定し、非常災害時には国により迅速に航路啓開作業を実施する。

○ 非常災害時には、複数の都道府県に被害が及ぶことが想定されるため、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拠点が必要となる。そのため、首都圏及び京阪神都市圏に基幹的広域防災拠点を整備し、災害時は国により運用する。

○ 熊本地震の発生後、通常の貨物船に加え、自衛隊・海上保安庁等の支援船舶が集中したことにより、港湾が過度に混雑し、港湾利用者との円滑な調整等に支障が生じた。

そのため、港湾管理者からの要請があり、地域の実情等を勘案して必要があると認められるときは、国が港湾施設の利用調整等の管理業務を実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 東京湾に指定されている緊急確保航路について、発災時に早急に応急復旧が可能となるよう、航路啓開作業の訓練等を実施する。
- ・ 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。
- ・ 首都直下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。
- ・ 非常災害が発生した場合における港湾機能の維持を図るため、関係機関と連携し、防災訓練の実施、港湾BCPの改善等の災害対応力強化に取り組む。

（５）被災建築物等応急危険度判定活動

- 首都直下地震により住宅・建築物の被災が想定される地域では、その後の地震活動に伴う建築物の倒壊等による二次被害の発生も想定される。
- そのため、国土交通省は、発災後実施される被災建築物応急危険度判定や被災宅地危険度判定が円滑に行われるよう、被災した地方公共団体に対して応急危険度判定士等の派遣の支援・調整を行う。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 発災後、多数の専門家を派遣することが想定されるため、関係者と連携し、あらかじめ被災建築物応急危険度判定士、被災宅地危険度判定士の育成等を進めるとともに、派遣計画を策定する。
- ・ 地震による人的被害、経済被害を軽減するため、天井、エスカレーター等の非構造部材を含めた住宅・建築物の耐震化を促進する。

（６）災害対策用機械の大規模派遣

- 首都直下地震におけるTEC-FORCE活動計画に基づき、発災後、全国の地方整備局等から、迅速かつ的確な災害対策用機械等の派遣を行う。また、被災状況に応じて、地方公共団体へ対策本部車や照明車等の災害対策用機械の派遣等を迅速に実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 国土交通省が所有する災害対策用機械の諸元・性能のデータベースの整備を進める。
- ・ 応援派遣された機械の集結方法、指示系統、メンテナンス体制、燃料供給体制等について、派遣の長期化も踏まえた計画を策定する。
- ・ 災害対策用機械や遠隔施工機械を運用する技術者や技能者を確保するとともに、訓練を行い、技術力や現場対応力を向上させる。
- ・ 新たな災害対策用機械の開発に向けた検討や、現有機械の高度化に関する検討を行い、計画的な配備を進める。

(7) 世界に向けた情報発信

- 首都直下地震により様々な首都中枢機能の停止等が発生した場合、特に経済分野等において世界的な影響が懸念され、情報不足等によって影響が深刻化・長期化する場合も想定される。

そのため、国土交通省では、海外諸国に対して、平時及び被災後において、容易に防災情報を入手できるよう国土交通省の対策計画の内容やインフラの復旧状況等について、情報発信を行う。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 国連防災世界会議等の国際会議を通じて、国土交通省の対策等を周知する。

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

- 首都直下地震では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県を中心に数百万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。

- 国土交通省は、広域的な支援物資の輸送を支えるため、基幹的広域防災拠点の活用や所管する道路、港湾、航路、空港等施設の総合啓開や応急復旧等を実施する。

特に陸上からの輸送に加え、東扇島の基幹的広域防災拠点や京浜港、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。

その際、重要なルートとなる航路については、地震や津波による地形変

化、海底に沈降した車両等により海底の状況が大きく変化することから、関係機関と連携しつつ航路障害物等の調査を行い同障害物の引き上げを実施するとともに、航路啓開作業の進捗に合わせ水深を確認するための水路測量を実施して、結果を関係者に提供する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・トラック輸送については、物資輸送の担い手となる関係事業者等と協議会等を開催し、緊急時の連携等について認識を共有しておくとともに、地方公共団体と関係事業者等における発災時の物資輸送の実施に関する協定締結等を促進する。
- ・緊急輸送手段が発災直後から確保可能となるように、地方公共団体と民間物流事業者との連携・協力体制の構築促進を図る。この際、民間物流事業者の施設及びノウハウの活用、備蓄物資や応援物資等に関する情報管理の仕組みの整備等により、緊急輸送・搬送体制を整備するとともに、支援物資の拠点となる民間物流事業者の施設において非常用電源、非常用通信設備の導入を促進する。
- ・海上輸送についても、地方公共団体と関係事業者等における発災時の物資輸送の実施に関する協定締結や地方公共団体向けのマニュアル作成等を促進するとともに、船舶手配に係る情報管理体制の構築を進める。
- ・物資輸送の上で、極めて重要な施設については、発災後も速やかに活用できるよう、耐震化、道路の法面・盛土の土砂災害防止対策、耐震補強等の対策を重点的に推進する。
- ・基幹ネットワークの強化と代替性を確保するため、首都圏3環状道路等の整備を推進する。
- ・首都直下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。
- ・発災時に海上ルートを活用した円滑な支援が可能となるよう、複数の港湾が相互に連携し、緊急物資輸送を行うための広域港湾BCPおよび港湾BCPの策定を推進する。
- ・JR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、SA・PA等の防災拠点化を推進する。
- ・ 広域的な支援物資の物流拠点となる基幹的広域防災拠点等や物流拠点となることが想定される都市公園や民間事業者の施設等については、発災後の速やかな使用を想定し、必要な対策を進める。
- ・ 首都圏（有明地区、東扇島地区）、近畿圏（堺泉北港堺2区）、中部圏（三の丸地区、静岡県庁、名古屋港、名古屋飛行場、静岡空港）においては、基幹的広域防災拠点等としての機能強化を図るため、定期的に地域ブロック広域訓練を関係機関と連携して実施するものとする。
- ・ 海上保安庁の巡視船艇・航空機の物資輸送能力を強化するために必要な整備や航路啓開、水路測量作業に必要な装備、資機材の整備を進める。
- ・ 東京湾における海上交通機能を維持し、搜索救助活動等を行う関係船舶の活動を阻害させないため、非常災害発生周知措置等を適切に実施できるよう、定期的に訓練を行う。
- ・ 災害時に活用可能な民間物資拠点の新規追加、既締結協定の高度化、ラストマイルを含む支援物資輸送に係る課題の分析、対策の検討、訓練の実施等により、災害に強い物流システムの構築を推進する。
- ・ 災害時も含めた安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施する。また、道路啓開・災害復旧を国が代行することにより、早期の機能確保を図る。

（２）避難場所の拡大

- 首都直下地震では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県を中心に数百万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。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 備蓄倉庫や耐震性貯水槽等の災害応急対策施設を有し、避難場所としての機能を発揮する都市公園の整備を支援する。
- ・ 災害時に、ホテル・旅館等宿泊施設を避難受入施設として迅速に提供できるようにするため、宿泊関係団体等と自治体との協定の締結を促す。
- ・ 避難所として位置づけられたホテル・旅館等の耐震化を促進する。

（３）飲料水の確保、支援

- 給水車の調達について、被災地方公共団体から要請があった場合は、必要に応じ地方整備局等、関係公共機関の所有する機材を供給するとともに、関係業界団体等に対し、供給要請を行うものとする。
- 必要に応じ、都市公園等内の井戸、耐震性貯水槽の利用について助言を行うものとする。
- 被災地方公共団体からの要請等に基づき、海洋環境整備船及び浚渫兼油回収船等を活用した物資輸送や給水支援等を行うものとする。

（４）生活用水と衛生環境の確保

- 強い揺れや巨大な津波により水供給システムや下水処理場・管路が甚大な被害を受けると想定され、広域にわたり生活用水の供給が停止するおそれや、発災からの時間経過とともに避難所での衛生環境が悪化するおそれがある。
そのため、被災時にも安定した生活用水の供給が可能となるよう、利水施設管理者間が連携して対応する。
- また、下水道管理者は、国土交通省及び地方公共団体、関係機関による広域支援体制を構築しておくとともに、避難者等の衛生環境の確保に資するよう、簡易な下水処理やマンホールトイレシステムを設置する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 緊急時のトイレ洗浄用水、消防用水等に活用できる水を確保するためにも、

平時より雨水・再生水の利用を進めるよう必要な支援に努める。また、流域における地下水マネジメントの取組を推進し、危機時における災害用井戸・湧水の活用を含めた代替水源としての地下水の活用を図るためにも、持続可能な地下水の保全と平時からの利用を推進する。

- ・ 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、BCPの策定を速やかに実施する。
- ・ 生活用水が不足する事態に備え、可搬式浄水施設・設備の設置等について検討するなど対策を進める。
- ・ 災害時におけるより快適なトイレ環境確保のための「マンホールトイレの整備促進」「建設現場における快適トイレの普及」等を行う。

（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、UR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。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 応急仮設住宅については、関係団体等に関する情報提供や地方公共団体への連携を促進する。

3-9 施設等の復旧、首都圏の復興

(1) 施設等の復旧

- 地震の規模が大きく、被害も甚大であることから、多数の道路の通行止め箇所、墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯において堤防の沈下や液状化により広範囲にわたる浸水等の長期継続が想定される。

こうした状況を踏まえ、人口集中地域やサプライチェーン等被災した場合の経済への影響の大きさ等を考慮しつつ、各施設の被災状況について十分に調査した上で、特に重要な地域については重点的・優先的に施設等の本格復旧、緊急排水等を実施する。

- 強い揺れや津波によって、自動車検査登録に関わるメインシステムの停止等が発生した場合、多数の水没車両の処理や全国の自動車取引の途絶等、復旧・復興や我が国の経済活動に長期的な影響を及ぼすおそれがある。

そのため、国土交通省は、必要な行政機能・システムを維持できるよう、バックアップシステムへの切り替え、制度の柔軟な運用、移動自動車相談所の設置等の対策を実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 関係機関とともに、緊急排水計画を策定しておくとともに、必要な装備、資機材等について、全国からの応援も含め十分に備える。なお、計画策定にあたっては、作業に活用する現地の道路の構造や被害想定等も十分勘案し、実効性のある計画にする。
- ・ 燃料・資機材の確保にあたっては、平時より備蓄管理を進める。その際、燃料等の劣化を防ぐため、日常での利活用を含めた備蓄管理の検討等の対策を進める。
- ・ 復旧活動を迅速に進めるため、地方支分部局等間の広域支援体制等を構築しておく。
- ・ サプライチェーンを迅速に確保するため、関係機関が連携して、代替輸送ルートの設定も含む、災害時の事業継続計画を策定するとともに、必要な災害協定の締結等を推進する。

- ・ 自動車の検査登録業務の機能継続を可能とするため、必要な電源供給等環境整備の他、研修・訓練等を実施する。更に、メインシステムとバックアップシステムの同時被災を避けるため、施設の耐震性能等の強化や立地地域の見直し等の取組を進める。
- ・ また、災害規模に応じた自動車の検査登録に関わる特例措置等の実施基準を策定する他、災害時に迅速な対応が図れるよう、関係機関と調整を進める。
- ・ 関係機関と連携し、船舶での燃料輸送等を円滑に行うため、船舶手配に係る情報管理体制の構築を進める。
- ・ 地方管理空港等において、必要に応じ、災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を代行できる制度を活用し支援を行うものとする。
- ・ 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

- 発災後、一日も早い生活再建に向け、インフラの迅速な復旧が急務であり、「災害査定の効率化」をはじめとした災害復旧事業の迅速化・効率化の支援を実施する。

そのため、インフラ復旧をより迅速に実施できるよう、被災自治体の支援や民間事業者等との連携を一層進めていく。

<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。
- ・ 近年、激甚化・頻発化する自然災害により、多くの鉄道路線が被災している

現状を踏まえ、RAIL-FORCEによる被災状況の把握及び復旧に向けた技術的助言を、より迅速かつ高度に実施するためにRAIL-FORCE隊員の対応能力向上と資機材のICT化・高度化を図る。

- ・ 大規模災害発生時に迅速かつ円滑に災害査定を行うため、平成29年1月から運用を開始した「大規模災害時の災害査定の効率化(簡素化)及び事前ルール化」について、地方公共団体への説明会の開催により周知を図る。
- ・ 「災害復旧事業におけるデジタル技術活用の手引き」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、災害復旧事業の迅速かつ効率的な実施を図る。
- ・ ライフライン事業者、道路管理者、鉄道事業者、空港管理者、港湾管理者等は、ライフライン、インフラの早期復旧のため、要員の確保や資機材の配備、情報提供方法等をあらかじめ計画しておくなど、復旧体制の充実を図る。
- ・ 上下水道は発災後に迅速に復旧できるよう、上下水道システムの基幹施設等の最優先で復旧すべき箇所をあらかじめ定めておくなど、上下水道一体となった対応に努めるものとする。また、宅内配管についても迅速に復旧できるよう、あらかじめ体制の構築に努めるものとする。
- ・ 道路管理者、鉄道事業者、空港管理者、港湾管理者等は、復旧活動が全体としてできるだけ円滑に進むようにするため、復旧見通し、運行予定等の復旧関連情報の共有化の促進に加え、復旧要員の確保等により、あらかじめ復旧体制の充実を図る。
- ・ 衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。
- ・ 災害時のがれきや土砂がまちなかに一様に堆積している場合、関係省庁と連携して、被災地方公共団体が一括撤去できるスキームを活用し、被災者の生活や生業の早期再建につながるよう支援する。
- ・ 被災者の生活再建にあたり、罹災証明書の早期交付のため、住家被害認定調査が円滑に行われるよう、不動産鑑定士の士業団体等に対し、被災地方公共団体や被災者等への支援活動を働きかけるものとする。
- ・ 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。

(3) 迅速な復興に向けた支援

- 多くの首都圏に住む人々の安全・安心の確保や日本全体、または海外への経済的影響を最小限にとどめるためには、1日も早い首都圏の復興が求められる。

そのため、国土交通省は、地方公共団体による復興計画の策定を支援し、迅速な首都圏の復興を目指す。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 復興まちづくりの主体となる地方公共団体が被災後に、早期かつ的確に復興まちづくりを行えるよう、復興に関する体制や手順の検討などの復興事前準備や地方公共団体における事前復興まちづくり計画の策定を推進する。
- ・ 災害発生時の迅速な復旧・復興を可能とするため、地方公共団体等を支援して地籍調査を実施し、土地の境界情報の整備を推進する。
- ・ 宿泊施設のキャンセルなど、観光業に深刻な影響が生じた場合に、幅広い関係者の協力を得ながら、「復旧状況等についての正確な情報発信」等により、風評被害の払拭に努め、いち早い被災地の復興を観光面から支援する。

3-10 被災した地方公共団体支援

(1) リエゾンの派遣

- 首都直下地震では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県多くの地方公共団体が甚大な被害を受け、防災機能の喪失など、発災直後から深刻な状況に陥ることが想定される。

そのため、国土交通省は、全国的な組織を最大限活用し、本省及び全国の地方支分部局から被災した地方公共団体にリエゾンを派遣し被害状況を把握するとともに、防災機関としての機能を喪失した地方公共団体に

代わり、地方公共団体や被災者等のニーズを直接把握し、必要とされる支援に全力で取り組む。

＜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、首都直下地震におけるTEC-FORCE活動計画に基づき、深刻な被害が想定される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。
- ・ 本省からのリエゾンの派遣にあたっては、事前に、出身地や勤務経験地、過去の災害対応の経験などの情報も含めた派遣候補者のリストを整理し、発災時に直ちに職員を派遣することができるように備えておく。
- ・ また、公用携帯電話、モバイルパソコン等、現地派遣時に必要となる機器や環境の整備を事前に行うとともに、派遣職員の宿泊先や移動手段の確保を行う体制をあらかじめ整えておく。
- ・ 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、説明を行い、地方公共団体等の防災対応を支援する。
- ・ 被災した地方公共団体や被災者のニーズを想定し、当該地方公共団体や関係機関等と連携しつつ、事前計画を策定しておく。

(2) 情報通信機材等の派遣

- 首都直下地震におけるTEC-FORCE活動計画に基づき、発災後速やかに、全国の地方整備局等から、衛星通信車、Ku-SAT、i-RAS、公共BB等の情報通信機材を派遣し、被災状況の把握及び地方公共団体等からの要請等に対応する。

＜平時から準備しておくべき事項＞

- ・ 甚大な被害が想定される地方公共団体については、当該地方公共団体や関係機関と連携しつつ、情報通信機材や災害対策資材を用いた合同訓練や自治体災害時支援台帳の整備を実施する。

第4章 首都直下地震の発生に備え戦略的に推進する対策

本章では、首都直下地震による揺れ・津波・土砂災害・液状化・地盤沈下・火災等による甚大な人的・物的被害を軽減するため、国土交通省の取り組むべき予防的な対策について、中長期的な視点も踏まえつつ記載している。

4-1 首都中枢機能の継続性の確保

○ 首都圏には、我が国の政治、行政及び経済の中枢を担う機関が高度に集積しており、首都直下地震が発生により、これらの中枢機能に障害が発生した場合、災害応急対策に大きな支障を来たすおそれだけでなく、我が国全体の国民生活や経済活動に支障が生じるほか、海外にも影響が波及するおそれがある。

そのため、首都中枢機能は、各中枢機関単独で発揮されるものではなく、中枢機能同士又はその他機関との連携により発揮されるものであることから、各中枢機能においては、発災後速やかに円滑な情報のやり取り等を開始できるよう、平時から関係機関間で連携関係を構築し、「事前の備え」を徹底する。

- ・ 国土交通省業務継続計画の検証訓練等を継続的に実施することによりで、様々な事態への対応力を向上させる。
- ・ 首都中枢機能の継続を図るため、災害応急対策の活動拠点となる官庁施設について、防災拠点機能の確保に必要な対策を総合的かつ効率的に推進する。また、津波襲来時の一時的な避難場所の確保、行政機能の早期回復を図るための官庁施設における津波対策及び施設管理者による官庁施設の津波防災診断を推進する。さらに、発災時における被害の状況を想定し、地域防災計画等を踏まえ、施設運用管理上の対策等と連携しつつ、施設整備上の対策を実施する。
- ・ 多くの中央省庁の庁舎において老朽化が進行していることから、想定を上回る事態を視野に入れた老朽化対策の在り方を検討し、計画的に必要な対策に取り組む。
- ・ 庁舎損壊等が生じた場合においても初動体制を立ち上げられるよう、発災後も確実に機能するバックアップ施設を確保する。
- ・ 初動期において緊密な連携により機能を総合的に発揮できるよう、防災拠点

機能の強化を図る。

○ また、ライフライン及び交通インフラは、首都中枢機能の継続性の確保のために必要不可欠な基盤である。これらのライフライン及びインフラについて、耐震化、多重化等を図るとともに、災害発生時には、首都中枢機関への供給に関わる部分を優先的に復旧させるよう、ライフライン及びインフラの機能の維持に係る施策を推進する。さらに、電力・通信が早期に復旧しないといった厳しい事態も想定し、首都中枢機能の継続性の確保の観点から、ライフライン及びインフラの冗長性・代替性の確保等に努める。

- ・ 首都中枢機関に関する長期的な水供給や排水処理に支障が生じないよう、上下水道システムの「急所」となる施設の耐震化や避難所等の重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等を推進する。
- ・ 上下水道は発災後に迅速に復旧できるよう、上下水道システムの基幹施設等の最優先で復旧すべき箇所をあらかじめ定めておくなど、上下水道一体となった対応に努めるものとする。また、宅内配管についても迅速に復旧できるよう、あらかじめ体制の構築に努めるものとする。
- ・ 緊急輸送道路等の防災・減災対策として、橋梁耐震対策、法面・盛土の土砂災害防止対策、避難路、避難階段等の整備、道の駅等の防災拠点化等を推進する。また、道路の閉塞、電力の供給停止、住宅・建物の損壊等を防ぐため、無電柱化を推進する。
- ・ 基幹ネットワークの強化と代替性を確保するため、首都圏3環状道路等の整備を推進する。
- ・ 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等から地域を守るため、河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤改良等の耐震化・液状化対策を推進する。
- ・ 地震被害により道路が寸断し、陸路による移動や輸送が困難となる事態に備え、緊急用河川敷道路や緊急用船着場などの河川施設が、啓開路線を相互に結ぶ路線として有効に活用できるよう、あらかじめ計画しておくなど、関係機関との連携体制の充実を図る。
- ・ 港湾については、大規模地震時における港内の海上支援ネットワークの確保を図るため、耐震強化岸壁をはじめ、背後の荷さばき地及び臨港交通施

設等を含む、陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設の整備を推進する。

- ・ 滑走路の液状化対策を含め、空港運用のために機能確保が必要な基本施設等の耐震化、老朽化対策等の取組を推進するとともに、空港へのアクセス経路の耐震化を推進する。特に、航空ネットワークの拠点となる東京国際空港及び成田国際空港のうち、耐震化が完了していない東京国際空港の基本施設等の耐震化を着実に進める。
- ・ 鉄道の耐震対策については、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、新幹線鉄道で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」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。
- ・ 駅間で停車した列車からの乗客の安全な避難のため、車両への避難はしごの搭載、津波による浸水の可能性がある区間の指定、マニュアル等に基づく教育・訓練の実施など、各事業者の対応策を指導するとともに、その状況を定期的に確認する。
- ・ 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。
- ・ 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子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。
- ・ 近年、激甚化・頻発化する自然災害により、多くの鉄道路線が被災している現状を踏まえ、RAIL-FORCEによる被災状況の把握及び復旧に向けた技術的助言を、より迅速かつ高度に実施するためにRAIL-FORCE隊員の対応能

力向上と資機材のICT化・高度化を図る。

- ・ 発災後、道路・港湾・航路・空港・鉄道等の復旧の全体調整と効率的な復旧等に資するよう、関東ブロックの地方支分部局が中心となり、関係機関や地方公共団体と連携した取組を進める。
- ・ 応急復旧のためのがれきの一時仮置き要請に対応するため、公園等の活用についても検討を進める。
- ・ 関係機関と連携し、船舶での燃料輸送等を円滑に行うため、船舶手配に係る情報管理体制の構築を進める。
- ・ 鉄道の復旧に時間を要する場合に備え、鉄道不通区間における迅速な代替輸送等を実施するために、関東ブロックの地方支分部局を中心に関係機関や地方公共団体と連携しつつ、バスや航空機の活用など交通モード横断的な旅客輸送確保マニュアルを策定する。

4-2 強い揺れへの備え

(1) 住宅、建築物、宅地の耐震化等

○ 首都直下地震では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県を中心に強い揺れが発生し、全壊する住宅や建物等が最大で約11万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。
- ・ 災害時に帰宅困難者・負傷者等を収容するための拠点となる建築物について、施設整備・機能強化を促進する。
- ・ エレベーターについては、閉じ込め防止対策として、地震時管制運転装置の設置を促進する。
- ・ 天井の脱落防止、エスカレーターの落下防止のための既存建築物の改修の

促進により、建築物の非構造部材の耐震化を促進する。

- ・ 宅地については、大規模な盛土造成地の滑動崩落のおそれのある区域を抽出し、住民に広く情報提供するとともに、液状化対策を含めた総合的な宅地の耐震対策を促進する。
- ・ 地震動による液状化のリスクが相対的に高い地域を把握し、液状化ハザードマップを作成、公表する取組を促進することにより、住民等の関係者間のリスクコミュニケーションの充実を図る。
- ・ ブロック塀等の安全確保に向けた取組を推進する。

（２）公共施設の耐震化等

- 発災後、公共施設等がいかに迅速に防災拠点や緊急輸送道路、また耐津波防御施設として機能するかは、被害全体の規模や復旧・復興に向けた活動を左右する、極めて重要な要素である。

そのため、公共施設等については、これまで取り組んできた次に掲げる耐震性能の向上等に引き続き取り組むとともに、特に首都直下地震により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。

- ・ 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等から地域を守るため、河川・海岸堤防、水門・樋門、排水施設等について、地盤改良等の耐震化・液状化対策を推進する。
- ・ 災害時の緊急復旧活動等のための緊急用河川敷道路、船着場、河川防災ステーション等の整備を推進する。
- ・ 地震発生時において、ダム等の機能不全による下流での二次災害の発生を防止するため、ダム等管理設備の耐震化を実施する。
- ・ 高層ビル、地下街、百貨店、ターミナル駅等の不特定多数の者が利用する施設では、施設被害に伴う死傷者が発生しないよう、施設・設備の耐震化、火災対策、浸水対策及び落下物防止対策を促進する。
- ・ 地下街等防災推進計画に基づく耐震対策が未完了の地下街における耐震対策を推進し、地下街の倒壊に伴う閉じ込めを防ぐ。
- ・ 災害時に系統電力が停止した場合にも一時避難施設や公共施設等の機能

を維持するため、建物所有者間等の連携したエネルギー導管、エネルギー供給施設等の整備を推進する。

- ・ 発災後の国民の生活を1日でも早く日常に戻すため、水道施設及び下水道施設の耐震化・液状化対策を推進する。
- ・ 上下水道システムの「急所」となる施設の耐震化や避難所等の重要施設に接続する上下水道管路の一体的な耐震化等を推進する。
- ・ 発災後の救命・救助活動への支援はもとより、被災地への広域的な物資輸送や1日も早いサプライチェーンの回復等による日本経済の復興に資するよう、緊急物資輸送や人流・物流等の重要ルートとなる道路、港湾、航路、空港、鉄道等に関する施設について、耐震化・液状化対策を推進する。
- ・ 港湾においては、耐震強化岸壁に加え臨港道路、航路・泊地等の一連の施設について、耐震化・液状化対策等により災害時の健全性の確保を図る。
- ・ 空港における護岸の嵩(かさ)上げや排水機能の強化等の浸水対策を行う。
- ・ 耐災害性の強化が必要な海上保安施設等について、改修を行う。
- ・ 航路標識等の劣化状況に基づく緊急的かつ計画的保全工事を実施する。

○ また、施設の機能を最大限に発揮させるため、所管施設等の的確な維持管理・更新を推進する。

- ・ 想定する揺れに対して、施設の老朽化に起因する被害の発生・拡大を防止するため、施設の特徴を踏まえた適切な点検による現状確認と、その結果に基づく的確な修繕を実施する。
- ・ その際、維持管理・更新に係る情報の整備や新技術の開発・導入等により、戦略的・計画的に取組を推進する。

(3) 地震観測の充実と長周期地震動対策

- 首都直下地震に備えるため、地震の観測等を強化し、緊急地震速報の迅速化・高度化を進める。
- 地震観測施設の耐災害性の強化を図る。
- 災害発生時においてもデータ品質を維持し安定的に運用するために、電子基準点網等の耐災害性強化対策を推進する。
- また、長周期地震動による超高層建築物等の大きな揺れ等が想定されることか

ら、長周期地震動による大きな影響が想定される地域や建築物等については、以下の取組を推進する。

- ・ 長周期地震動による被害の可能性がある場合も緊急地震速報を発表する。また、発災直後の初動対応のため、長周期地震動に関する観測情報を発表する。
- ・ 超高層建築物等に対して、首都直下地震による長周期地震動が想定されるエリアにおいて、長周期地震動の影響を考慮した安全性検証を求め、対策を進める。

（４）火災対策

○ 首都直下地震では、家屋倒壊等により大規模な火災が発生し、最大で約27万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あい道路の拡幅等、きめ細やかな対策を推進する。
- ・ 特に、都内を中心に連担している密集市街地の広域的解消を図るため、公的不動産等を種地として活用した連鎖型の再開発事業等を推進・展開する。
- ・ 海上部やコンビナート等臨海部における火災への対応として、消防能力を強化した巡視船艇の整備や民間企業等が所有する護岸や岸壁を含めたコンビナートにおける施設の適切な維持管理を促進する。
- ・ 火災対応を常時支障なく実施できるよう、巡視船艇・航空機の整備を実施した。引き続き体制の強化を進める。

（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、孤立集落発生の要因となり得る土砂災害警戒区域について、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。

- ・ 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。

4-3 巨大な津波への備え

(1) 避難路・避難場所の確保等

- 延宝房総沖地震タイプや大正関東地震タイプの地震が発生した場合、襲来する津波により、最大で約4,400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。

- ・ 地方公共団体による避難路や避難場所となる施設の事前の選定・整備について、必要となる施設規模、重要度、確保の優先順位等を踏まえ、必要な避難場所が確保されるよう指定避難施設の指定及び協定避難施設に関する協定締結が促進されるよう支援する。
- ・ 特に、高台等が近くない、避難困難地域における津波避難ビル、津波避難タワーの整備を促進する。なお、津波避難ビル・津波避難タワーの整備・機能向上にあたっては、自治体が行う津波避難タワー等の整備と一体となつて行う避難環境維持のための施設整備(非常用発電設備、備蓄倉庫、非常用照明、空調設備、停電時の通信確保等)に対して支援する。
- ・ 津波浸水地域に立地する官庁施設については、地域防災計画等を踏まえ、地域の一時的な避難施設とするなどの地域ニーズに配慮した整備を図る。
- ・ 道の駅や高速道路のSA・PA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。
- ・ 被災者の円滑な避難や被災地の復旧・復興活動の支援のため、避難場所、防災拠点として位置付けられた都市公園の整備を進める。

- ・避難路沿道建築物及び避難所として位置づけられた施設の耐震化を促進する。
- ・被災者・避難者の生活支援に資するよう、多くの避難者が想定される地域等については、水道施設及び下水道施設の耐震化・耐津波化を促進する。
- ・津波・高潮防災ステーション等、津波・高潮に関する情報提供施設の整備を推進する。
- ・また、避難行動の際、参考となる道路等における標高や津波実績高などの表示を積極的に推進する。
- ・市町村によるハザードマップの作成や避難促進施設の所有者等による津波からの避難確保計画の作成を支援するとともに、津波ハザードマップを活用した避難訓練の実施と訓練による防災意識の啓発に努める。また、地域防災力向上のための防災教育を促進する。
- ・海底地形データの提供により、自治体等のハザードマップ等作成を支援する。
- ・東京湾における海上交通機能の維持を図るため、非常災害発生周知措置等を適切に実施できるよう、定期的に訓練を行う。
- ・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。
- ・部局横断的な地域支援体制を構築し、避難路・避難場所等の整備を含めた背後地が一体となった津波防災地域づくりや緊急避難場所等にもなる高台まちづくりの整備を推進する。
- ・津波発生時の船舶及び旅客の安全で確実な避難行動の実施に向け、船舶運航事業者における津波避難マニュアルの作成及び作成したマニュアルに基づく津波避難訓練の実施を促進する。
- ・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26年9月に策定(平成29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

- 津波による甚大な人的被害、住宅・インフラ、経済被害等を減少するためには、将来的なまちづくりと連携した津波浸水そのものを低減させるためのソフト対策・ハード対策を効果的に組み合わせることが重要であり、総合的な対策の充実・強化を図る。
- 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。
- 津波防災地域づくりに関する法律に基づき、地域の実情を踏まえた津波防災地域づくりを推進するため、都道府県、市町村等が実施する次の取組に対して支援する。

＜都道府県の取組＞

- ・ 基礎調査の実施
- ・ 津波浸水想定の設定
- ・ 津波災害警戒区域等の指定

＜市町村等の取組＞

- ・ 推進計画の作成
- ・ 津波ハザードマップの作成
- ・ 避難訓練の実施
- ・ 避難促進施設の所有者等による避難確保計画の作成
- ・ 高台等への移転（防災集団移転促進事業等）
- ・ 津波防護施設の整備・推進

（３）津波浸水を軽減させる河川管理施設の整備等

- 津波により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。
 - ・ 津波から国土を守るとともに、沿岸住民等の避難のリードタイムを稼ぐため、海岸保全施設・河川管理施設等の整備や耐震・液状化対策を進める。
 - ・ 特に海岸部においては、津波に対して粘り強い海岸堤防の整備や防波堤と防潮堤による多重防御、海岸の侵食対策を推進する。

- ・ 水門等の確実な操作のため、水門等施設の耐震化及び耐水化を進めるとともに、広範囲にわたり、かつ短時間で数多くの水門等を操作するため、津波が想定される地域においては、重点的に水門等施設の自動化・遠隔操作化及び効果的な管理運用を推進する。
 - ・ 地震時の浸水被害軽減のため、水防体制の強化並びに排水ポンプ、水門等の排水施設や非常用発電装置等の整備及び耐震化・耐水化を進める。
- また、施設の機能を最大限に発揮させるため、所管施設等の的確な維持管理・更新を推進する。
- ・ 想定する揺れや津波に対して、施設の老朽化に起因する被害の発生・拡大を防止するため、施設の特徴を踏まえた適切な点検による現状確認と、その結果に基づいた的確な修繕を実施する。
 - ・ その際、維持管理・更新に係る情報の整備や新技術の開発・導入等により、戦略的・計画的に取組を推進する。

（４）津波防災性や信頼性の高い緊急輸送等の交通基盤施設の整備

- 延宝房総沖地震タイプや大正関東地震タイプの地震による津波により道路、港湾、航路、空港、鉄道等の広域輸送を担うネットワークが寸断されると想定される。
- そのため、深刻な被害を受ける施設や地域については、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。
- ・ 道路・港湾・航路・空港・鉄道等の広域ネットワークの確保
 - ・ 臨港道路等の整備

（５）災害対応体制の充実強化

- 災害時における救助・救援活動、緊急輸送活動、海上緊急輸送ルートの確保等の応急対策業務をより一層強力に推進するため、巡視船艇・航空機等の整備等を着実に進める。

（６）被災想定地域における土地境界の明確化の推進

- 円滑な防災・減災事業の実施や災害発生時の迅速な復旧・復興を可能とするため、地方公共団体等を支援して地籍調査を実施し、土地の境界情報の整備を

推進する。

4-4 迅速な復興・より良い復興への備え

○ 東京は、日本の政治・経済・文化の中心であり、首都直下地震からの復興が長期化すれば、国際金融都市等の国際的な役割が果たせなくなるほか、東京の国際競争力の低下が我が国全体の国際競争力の低下をも招くおそれがあることから、迅速な復旧が必要である。首都直下地震からの復興に当たっては、単に元のまちに戻すのではなく、首都直下地震の次の災害への備えとして、オールハザードの観点から災害リスクを減少させる創造的復興等、より良い復興を目指すことが重要である。また、地震発生後の首都圏の迅速で力強い復興は、国土交通省の重要な使命になる。その復興にあたっては、地方公共団体や事業者が長期的な視点に立ち、戦略的なまちづくりやインフラ整備を進めていく必要がある。

そのため、国土交通省は、こうした取組に資するよう、国土形成計画をはじめとする将来的な国土像や長期計画等を明確に示す。

- ・ 国土の将来ビジョンである「国土形成計画」を示すとともに、事前の復興計画の準備等についての検討を進める。
- ・ 港湾については、コンテナ船の更なる大型化や基幹航路の再編等を踏まえ、国民の雇用と所得の維持・創出を図るため、国際コンテナ戦略港湾である京浜港において、大水深コンテナターミナルの機能強化等を推進する。
- ・ リニア中央新幹線については、建設主体であるJR東海が、全線開業に向け、国・地方公共団体等と連携・協力しつつ着実に整備を推進する。
- ・ 羽田、成田の首都圏空港については、ニューヨーク、ロンドンに匹敵する世界最高水準の発着容量年間約100万回の実現に取り組む。

○ また、住まいを失った被災者に対し一時的な住まいを迅速に提供に向けた支援を行うとともに、施設の耐震化状況等を広域の地方公共団体間で迅速に共有し、被害を受けていない施設を被災者に広域でマッチングさせるような連携体制を整備する。

- ・ 地方公共団体による既存の住宅を活用した住まいの確保のための体制の整備を支援する。

- ・ 平時から空き家を積極的に使う方策を検討し、空き家の事前登録等を推進する。
 - ・ 公営住宅等について、発生時に地方公共団体が迅速にあっせんできる体制の整備等を支援する。
 - ・ 地方公共団体による応急仮設住宅の建設に要する資機材の調達・供給体制の整備や用地確保の取組を内閣府等の関係府省と連携して支援する。
 - ・ 復興まちづくりの主体となる地方公共団体が被災後に、早期かつ的確に復興まちづくりを行えるよう、復興に関する体制や手順の検討などの復興事前準備や地方公共団体における事前復興まちづくり計画の策定を推進する。
- さらに、地方公共団体の復興事業等の迅速・円滑な実施に向け、土地所有等の権利関係の明確化のため、災害危険性の高い地域を中心として、地籍調査を推進する。
- ・ 円滑な防災・減災事業の実施や災害発生後の迅速な復旧・復興を可能とするため、地方公共団体を支援して、地籍調査を実施し、土地の境界情報の整備を推進する。

4-5 防災力強化に向けた日頃からの備え

(1) 防災訓練

- 災害応急対策が迅速かつ円滑に実施されるよう、関係行政機関及び地方公共団体、関係公共機関、関係事業者と連携し、大規模災害を想定した訓練を実施するものとする。
- また、訓練の実施にあたっては、計画段階から多数の機関が参画する枠組みを活用するなど、救援活動等を実施する関係機関との連携強化の推進に努めるものとする。
 - ・ 首都直下地震を想定した実践的な訓練(図上及び実働)を実施し、関係機関等との連携を図る。
 - ・ 防災訓練は、逐次その訓練内容を高度かつ実践的なものとするよう努める。
 - ・ 関係省庁、地方公共団体等が実施する訓練に積極的に参加する。
 - ・ 東京湾に指定されている緊急確保航路について、発災時に早急に応急復

旧が可能となるよう、航路啓開作業の訓練等を実施する。

- ・ 災害対策基本法による臨港道路の支障物件撤去について、港湾管理者による応急公用負担権限の行使が円滑に進むよう、道路啓開作業の訓練等を実施する。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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、具体的な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に実施する。

- 防災に関する専門的な知識の習得及び災害発生時における的確・迅速な対応能力の向上を図るため、国土交通大学校及び地方整備局等において模擬演習等のより実践的な研修を適宜取り入れた防災研修体制を確立し、防災業務に係る職員の研修を強化するものとする。

(2) 防災教育の推進

- インフラ整備の重要性の理解促進や住民の防災意識や早期避難意識の向上に資するため、NPO、ボランティア等と連携し、職場、自治会等で地域防災講座の実施など、地域における防災教育を支援する。この際、出前講座を活用するとともに、災害記録の整理等を通じた教材等の開発及び情報提供などの支援を合わせて行う。
 - ・ 特に学校においては、児童・生徒の防災意識の向上と教員による授業の後押しのため、学習指導要領における学習の單元ごとに対応した指導計画等の作成支援や各地域での授業に活用できる素材や手引き等の提供を実施する。
 - ・ 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、様々な災害に関する写真・動画、地域での取組の良事例の紹介、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。

- 地形分類を整備・公表することにより、地域の自然災害リスク情報を周知し、国民の防災意識の醸成を進める。

(3) 防災広報の充実・強化

- 想定される深刻な事態をビジュアルに伝えるなど国民一人一人が高い意識を持ち、自助・共助による被害軽減を実現させるため、リスクコミュニケーションを展開する。
 - ・ 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入手できる体制を構築する。

(4) 災害対応ニーズの抑制と役割の分担

- 広域的避難先の確保や広域的避難先での円滑な勤務実施につなげるため、二地域居住やテレワークを更に推進する。
- 高層マンションでの在宅避難においては、エレベーターの早期復旧を可能とするため、建築物の所有者において自動診断・仮復旧運転機能を追加する。関係事業者とともに高層マンションのエレベーターの円滑・迅速な復旧体制の構築を進めるほか、地方公共団体及び関係事業者とともに建築物の所有者や居住者等へエレベーターの早期復旧のために「1ビル1台復旧」の考え方について普及啓発に取り組む。
 - ・ 長期優良住宅認定制度や住宅性能表示制度の活用を促進する。
 - ・ エレベーター保守事業者による運転休止からの早期復旧の体制強化を図る。

(5) 防災 DX の加速化

- 災害時に被災状況把握や物資輸送等の様々な場面での活用が想定されるドローンを柔軟に活用できるよう、規制緩和について、あらかじめ検討しておく。
- 地籍等の国土に関する情報や防災・減災及び災害対応に資する地理空間情報をデジタルで整備・管理し、分野を超えて統合的かつ安定的に運用できるような仕組みを構築する。また、災害予測・予防の段階において、各主体が保有する

防災・減災に関する情報を連携できるよう、データ形式の共通化を進める。

- ・ 災害リスク評価の基礎となる地形分類情報及び陸域における全国活断層帯情報(活断層図)を整備する。
- ・ 災害発生時においてもデータ品質を維持し安定的に運用するために、電子基準点網の耐災害性強化対策を実施する。

(6) 担い手の確保・育成

- 災害時に「地域の守り手」としての役割を果たすために、平時から建設業や、地質調査業、測量業及び建設コンサルタントの担い手を確保しておくことが重要であり、将来の担い手確保・育成を図るため、長時間労働の是正及び週休2日の実現などの働き方改革、技能労働者の処遇改善、生産性向上に向けた取組や地域建設業の受注機会の確保等を進めていく。
- 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、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」(令和6年法律第49号)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「工期に関する基準」(最終改定:令和6年3月)及び「労務費に関する基準」(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。
- 業界と連携し、技能者の就業履歴や保有資格を業界横断的に蓄積し適正な評価と処遇につなげる建設キャリアアップシステム及び、建設現場の生産性向上を図る「i-Construction2.0」の取組を推進する。
- 公共工事の発注においては、分離分割発注の徹底や地域要件の設定を行うとともに、総合評価落札方式において、災害協定の締結状況や地方公共団体における工事の受注実績を評価し加点を行う等、地域企業の受注機会を確保する取組を実施する。

- 被災した公共土木施設、土砂災害、民有施設等の被害情報の迅速な収集・点検、円滑な災害応急対策や災害復旧事業の査定事務、円滑な水防活動等に資するため、砂防ボランティア、地すべり防止工事士、斜面判定士、被災建築物応急危険度判定士、防災エキスパート、被災宅地危険度判定士、水防団等の人材の確保、育成及び活用を図るとともに、公的な機関等による研修の参加を支援するものとする。
- 自治体支援の拡充のため、地震発生後の大雨時等における自治体の避難情報の発令判断等に助言・支援できる気象防災アドバイザーを育成する。

《付表》

首都直下地震緊急対策推進基本計画内における地震防災対策の基本的な施策に関する指標

首都直下地震緊急対策推進基本計画					
具体目標					
緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	84%	R5	→	90%	R12
電柱倒壊のリスクがある市街地等の第一次緊急輸送道路における無電柱化整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	68%	R5	→	82%	R12
緊急輸送道路の一部等の沿道建築物で、耐震診断が義務付けられたもの(令和6年4月1日時点)のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	48%	R5	→	65%	R12
緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	61%	R5	→	76%	R12
災害に強い道路ネットワークとして必要な高規格道路の未整備区間の整備完了率 ＜全国＞	6%	R5	→	19%	R12
道路法に基づく道路啓開計画に位置付けられた道路啓開訓練実施率 ＜緊急対策区域(2ブロック)＞	0%	R6	→	100%	R8
主要鉄道路線等の駅、高架橋等の耐震化率 ＜緊急対策区域(約10,000か所)＞	0%	R6	→	42%	R12
重い桁荷重を支えるラーメン橋台の耐震化率(新幹線鉄道以外) ＜緊急対策区域(約500か所)＞	27%	R5	→	100%	R9
鉄道施設の被災状況調査を行うRAIL-FORCE隊員のデジタルツールに関わる訓練・研修・講習等(対象隊員数:約50人)への参加完了率 ＜全国＞	12%	R6	→	100%	R10
大規模地震時に確保すべき港内の海上交通ネットワーク(港湾計画等に基づく耐震強化岸壁に加え、前面の水域施設、外郭施設、背後の荷さばき地や臨港交通施設等を含めた陸上輸送から海上輸送を担う一連の構成施設)の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	34%	R5	→	43%	R12
国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近3年間の港湾BCPIに基づく訓練の実施割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	100%	R6	→	100%	毎年度
国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び開発保全航路のうち、遠隔かつ早期の現場監視体制を構築するための災害監視システム(みなとカメラ、強震計、海象計、潮位計、ドローン、利用可否判断のための事前解析のうち港湾等の特性に応じて必要となるもの)を緊急的に導入すべき港湾及び開発保全航路における整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)及び緊急対策区域の周辺の水域に存在する開発保全航路＞	10%	R6	→	60%	R12
直近3年間に航路啓開訓練が実施された緊急確保航路の割合 ＜緊急対策区域の周辺の水域に存在する緊急確保航路＞	100%	R6	→	100%	毎年度
他空港との連携を空港の業務継続計画(A2-BCP)等に位置付けている計画の策定完了率 ＜対策区域等(11空港)＞	0%	R6	→	100%	R12
居住世帯のある住宅のストック総数のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震性が確保されているものの割合(住宅の耐震化率) ＜緊急対策区域(市町村)(15,000人未満を除く。))＞	92%	R5	→	耐震性が不十分なものをおおむね解消	R17※
感震ブレーカーの設置率 ＜緊急対策区域(都県)＞	20%	R6	→	おおむね設置	R17
物流事業者(大企業)におけるBCPの策定完了率 ＜全国＞	41%	R5	→	100%	R12
物流事業者(中堅企業)におけるBCPの策定完了率 ＜全国＞	17%	R5	→	100%	R17
全国の市区町村と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率 ＜全国＞	62%	R6	→	100%	R17
災害リスク評価の基礎となる平野部における地形分類情報の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	87%	R6	→	100%	R12
陸域における主要活断層帯の活断層図整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	83%	R6	→	100%	R11
電子基準点網における耐災害性強化対策(機器の更新、省電力化、通信回線冗長化等)の完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	25%	R7	→	100%	R12

首都直下地震緊急対策推進基本計画					
具体目標					
耐震診断が義務付けられた、病院、店舗、旅館等の不特定多数の者等が利用する大規模建築物等(令和5年度末時点)のうち、大規模地震時に倒壊等しないよう耐震化等が講じられたものの割合 ＜対策区域(市町村)＞	96%	R5	→	耐震性が不十分なものをおおむね解消	R12
災害応急対策の活動拠点となる合同庁舎のうち被災時の機能確保が必要な施設における対策(電力確保のための改修、劣化箇所の改修等)の完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	0%	R6	→	42%	R12
国土交通省の庁舎等の防災拠点のうち、信頼性の高いネットワーク(大容量化・冗長化した光ファイバ通信、多重無線通信等)を運用できる防災拠点の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	12%	R5	→	97%	R12
地方整備局の主要な災害時活動拠点(本局・事務所等)におけるインフラDXネットワーク(高速・大容量の通信環境)への接続完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	85%	R6	→	100%	R12
地下街等防災推進計画に基づく耐震対策が完了した地下街の割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	79%	R6	→	83%	R12
地震時管制運転装置の設置率 ＜緊急対策区域(都県)＞	48%	R6	→	70%	R17
空家等管理活用支援法人の指定数 ＜緊急対策区域(市町村)＞	15団体	R6	→	150団体	R12
著しく危険な密集市街地の未解消地区を有する地方公共団体のうち、感震ブレイカーの設置に係る計画で定めた目標をハード対策と一体的に達成した団体の割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	0%	R7	→	100%	R12
著しく危険な密集市街地の面積の解消率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	84%	R6	→	100%	R12
災害に強い市街地形成に関する対策を優先的に必要とする地域のうち、対策(津波避難タワー等の整備、不燃化促進、緊急車両アクセス向上、防災機能強化等)が概成した割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	14%	R7	→	45%	R12
特定居住促進計画の策定数 ＜全国＞	5件	R6	→	600件	R11
2,000 戸以上の給水を受け持つなど影響が大きい浄水場の停電対策完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	79%	R5	→	100%	R12
給水区域内かつ下水道処理区域内における重要施設のうち、接続する水道・下水道の管路等の両方が耐震化されている重要施設の割合 ＜緊急対策区域(都県)＞	17%	R5	→	36%	R12
水道の急所施設である導水管・送水管の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	48%	R5	→	62%	R12
水道の急所施設である取水施設の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	61%	R5	→	76%	R12
水道の急所施設である浄水施設の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	42%	R5	→	76%	R12
水道の急所施設である配水池の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	71%	R5	→	87%	R12
下水道の急所施設である下水道管路の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	71%	R5	→	81%	R12
下水道の急所施設である下水処理場の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	49%	R5	→	63%	R12
下水道の急所施設であるポンプ場の耐震化完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	49%	R5	→	67%	R12
修繕・改築や災害・事故時の安定給水の観点から計画的にリダンダンシー確保が必要な大口径下水道管路(口径800mm 以上の導・送水管)に対する複線化・連絡管整備の完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	18%	R6	→	61%	R12
修繕・改築や災害・事故時の迅速な復旧が容易ではない大口径下水道管路(口径2m以上の管路)を有する地方公共団体のうち、リダンダンシー確保に関する計画を策定し、取組を進めている団体の割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	9%	R6	→	100%	R9
地域の実情に応じた公共又は民間の災害用井戸等の代替水源確保の取組を行っている市区町村の割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	57%	R6	→	100%	R12
道の駅における防災対策(防災上の位置付け(地域防災計画への位置付け)がある道の駅の建物の無停電化及び災害時も活用可能なトイレの確保)の完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	44%	R5	→	72%	R12

首都直下地震緊急対策推進基本計画					
具体目標					
河川堤防等の地震・津波対策の対策完了率 ＜緊急対策区域(河川の堤防等の集計値)＞	85%	R5	→	89%	R12
水門・樋門等の地震・津波対策の対策完了率 ＜緊急対策区域(河川の水門・樋門等の集計値)＞	66%	R5	→	76%	R12
気候変動を踏まえた高潮・津波に対応(必要な堤防高を確保)した海岸堤防等の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	52%	R5	→	59%	R12
海岸堤防等の耐震対策の完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	76%	R5	→	79%	R12
まちづくり等と一体となった砂防関係施設の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	34%	R5	→	44%	R12
大規模盛土造成地を有する市区町村における安全性把握調査完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	9%	R5	→	66%	R12
液状化の発生傾向が比較強いエリアが含まれる市区町村におけるリスクコミュニケーションの充実に必要な液状化ハザードマップの作成完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	27%	R6	→	37%	R12
津波対策(港湾計画等に基づく第一線防波堤の整備・粘り強い構造への改良、津波避難施設の整備)を緊急的に行う必要のある港湾の整備完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	60%	R5	→	80%	R12
津波災害警戒区域が指定されている市区町村のうち、最大クラスの津波に対応したハザードマップを作成・公表し、避難訓練等を実施した市区町村の割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	0%	R5	→	100%	R12
TEC－FORCEによる被災状況把握等の高度化(DiMAPSを始めとした情報集約ツールの開発等)への対応(訓練・研修・講習の受講)完了率 ＜全国＞	16%	R5	→	100%	R12
防災拠点や避難地等の確保を図るために整備が必要な防災公園の対策(避難場所となる運動施設、支援部隊の活動拠点となる広場、災害応急対策に必要な備蓄倉庫・発電施設等の整備)完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	48%	R5	→	100%	R12
広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園における災害時に活用可能なトイレの確保率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	27%	R4	→	50%	R12※
※ソフト施策により災害時のトイレ機能が確保され得ることを考慮し、半数の都市公園で非常用トイレの整備により災害時のトイレ機能を確保することとして目標を設定					
広域防災拠点・地域防災拠点・広域避難地となる防災公園における災害時に活用可能な給水施設の確保率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	42%	R4	→	50%	R12※
※ソフト施策により災害時の給水機能が確保され得ることを考慮し、半数の都市公園で非常用井戸等の整備により災害時の給水機能を確保することとして目標を設定					
民間物資拠点のうち、災害時に物流拠点としての機能を維持することができる電源設備の導入完了率 ＜全国＞	20%	R5	→	50%	R12
上水道事業者及び水道用水供給事業者における危機管理マニュアルの策定率 ＜緊急対策区域(都県)＞	80%	R4	→	100%	R12
大規模災害時に特に多くの帰宅困難者が見込まれる地域において、帰宅困難者対策に取り組む地域の割合 ＜緊急対策区域(市町村)＞	76%	R5	→	85%	R12
都市再生安全確保計画の策定率 ＜東京圏の都市再生緊急整備地域＞	55%	R6	→	60%	R12
事前復興まちづくり計画等の策定完了率 ＜緊急対策区域(市町村)＞	3%	R7	→	9%	R12
優先実施地域(土地区画整理事業等により一定程度地籍が明確化された地域を除く地域)における地籍調査の完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	66%	R6	→	72%	R11
調査対象地域における地籍調査の完了率 ＜緊急対策区域(都県)＞	34%	R6	→	37%	R11