

[本文]

南海トラフ巨大地震 中部ブロック地域対策計画

平成26年4月1日

中部地方整備局
中部運輸局
大阪航空局
中部地方測量部
名古屋地方气象台
第四管区海上保安本部

目次

第1章 対策計画の位置づけ等	1
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
1-2 中部ブロック地域対策計画の意義・位置づけ	1
1-3 対象とする地震	2
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	3
2-1 強い揺れや巨大な津波の発生	3
(1) 強い揺れ	3
(2) 液状化・地盤沈下	3
(3) 短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波	4
2-2 中部ブロックにおいて想定される深刻な事態	6
(1) 短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波	6
(2) 地震や津波による多数の鉄道や航空機等の事故	8
(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	11
(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	12
(5) 二次災害の発生と被害の拡大	13
(6) 数百万人の被災者・避難者や被災地方公共団体の発生	15
(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	16
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	21
3-1 初動体制の立ち上げ	21
(1) 活動可能な体制の構築	21
(2) 応急活動の優先順位と状況に応じた体制の見直し	22
3-2 避難支援(住民等の安全確保)	22
(1) 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
3-3 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) ターミナル駅や地下街等での避難誘導支援	27
(3) エレベーター内の閉じ込めへの対応	28
3-4 被災状況等の把握	28
(1) ヘリ・人工衛星等を活用した緊急調査	28
(2) TEC-FORCE 派遣	30
(3) 住民や事業者等からの情報収集	33
(4) 被災情報等の電子防災情報図への集約と共有	33
3-5 被災者の救命・救助	34
(1) 沿岸域における被災者の捜索救助	34
(2) 陸海空の総合啓開・濃尾平野の緊急排水	35
(3) 救命・救助活動の支援	45
(4) 孤立集落等への対応支援	47
3-6 被害の拡大防止・軽減	48
(1) 大規模土砂災害への対応等	48
(2) コンビナート火災・油流出等への対応	49
(3) 優先順位に基づく施設の応急復旧	49
(4) 被災建築物等応急危険度判定活動	50
(5) 災害対策用機械の大規模派遣	50
3-7 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

3-8	被災者・避難者の生活支援	52
	(1) 避難者に必要な物資の広域輸送	52
	(2) 避難場所の拡大	54
	(3) 生活用水と衛生環境の確保	54
	(4) 被災者向け住宅等の供給体制の整備	55
3-9	施設等の復旧	56
第4章	巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策	58
4-1	強い揺れへの備え	58
	(1) 住宅、建築物、宅地の耐震化等	58
	(2) 公共施設の耐震化等	58
	(3) 地震観測の充実と長周期地震動対策	62
	(4) 火災対策	62
	(5) 土砂災害対策	63
4-2	巨大な津波への備え	66
	(1) 避難路・避難場所の確保等	66
	(2) 津波防災地域づくりの推進	73
	(3) 津波浸水を軽減させる海岸保全施設・港湾施設の整備等	73
	(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	75
	(5) 災害対応体制の充実強化	77
	(6) 被災想定地域における土地境界の明確化の推進	77

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

- 南海トラフ巨大地震（M9クラス）により広範囲に甚大な被害が発生するおそれがあることを内閣府が公表している。
- 南海トラフ沿いでは100～150年程度の周期で大規模地震（M8クラス）による大きな被害が発生しており、近い将来、同程度の地震が発生するおそれがある。
- 中部ブロックは、ものづくり産業が集積する、我が国を代表する「ものづくり圏域」であり、層の厚い関連企業群が連携することにより、優れた技術力と価格競争力を背景とした高い国際競争力を発揮し、我が国の経済成長を支えている。巨大地震が発生した場合には、甚大かつ広域的な人的・物的被害が発生し、我が国の国民生活や経済活動に極めて深刻な影響が懸念される。

1-2 中部ブロック地域対策計画の意義・位置づけ

- 本計画は、「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」に基づき、静岡県、愛知県、岐阜県、三重県（以下、「中部ブロック」という。）の国土交通省の外局及び中部ブロック地方支分部局（以下、「中部ブロック地方支分部局等」という。）として、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る。

また、平成24年11月に中部圏の学識経験者、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、ライフライン等関係団体で構成される東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議にて策定された「中部圏地震防災基本戦略」を踏まえて策定するものである。

- 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。

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～10日目までの間を中心に、中部ブロック地方支分部局等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。また、数年規模を要する復興については、応急活動計画の対象としていない。

②南海トラフ巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策

- ・巨大地震による揺れ・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、中部ブロック地方支分部局等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。
- 中部ブロック地方支分部局等は、本計画等に基づき、関係機関等と連携して広域的な防災訓練を実施するとともに、その結果顕在化した課題を踏まえ、地域対策計画を

逐次改善する。

- 南海トラフ巨大地震が発生した際の中部ブロック地方支分部局等の応急活動計画や戦略的に推進すべき対策等について、住民や民間事業者等の理解や意識が深まるよう、今後、本計画等を広く周知する。

1-3 対象とする地震

- 本計画では、「何としても人命を守る」との観点を基本とし、南海トラフ巨大地震（M9クラス）を想定しながら対策をとりまとめている。
- 施設整備等については、比較的発生頻度の高い地震（M8クラス）を前提とした対策が基本となるが、施設の重要性・目的等によっては、最大クラスの地震・津波等を念頭に置いた整備も必要である。

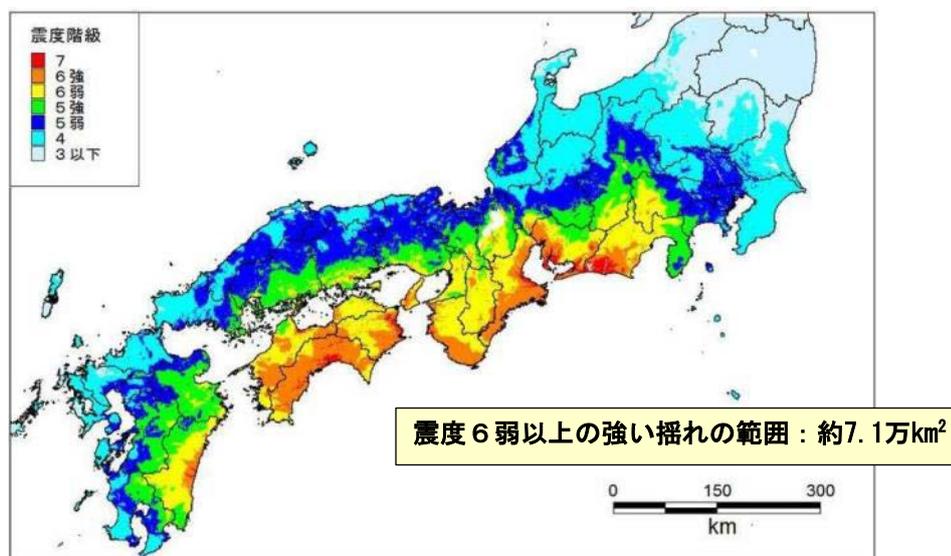
第2章 南海トラフ巨大地震(M9クラス)が発生した場合に想定される事態

本計画では中央防災会議が公表した「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」（平成25年5月）や東日本大震災における知見等を基に、中部ブロック地方支分部局等として南海トラフ巨大地震が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

(1) 強い揺れ

- ・震度6弱から震度7の強い揺れが愛知県、静岡県、三重県の太平洋側の広範囲で発生する。
- ・中部ブロックで震度7が想定される地域は、静岡県で15市町、愛知県で23市町村、三重県で17市町である。

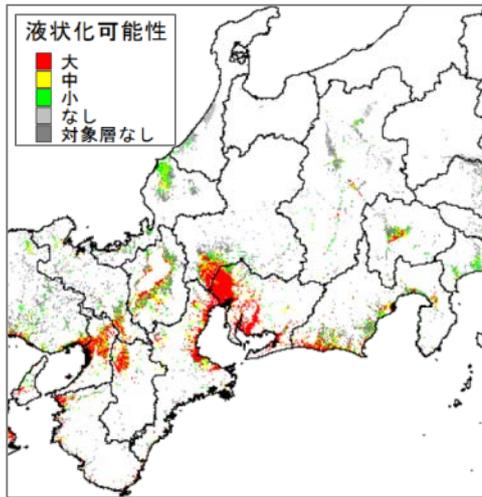


中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第一次報告）」より

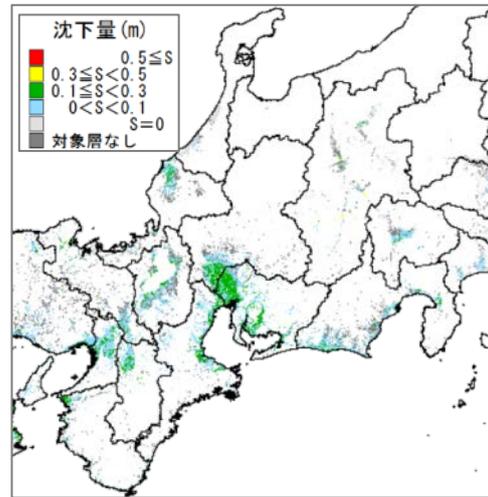
◇震度分布図（陸側ケース）

(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。



◇液状化可能性分布図（陸側ケース）



◇沈下量分布図（陸側ケース）

中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第二次報告）」より

（3）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地域等のようなトラフ軸の近傍では、地震発生の数分後には5 mを超える津波が襲来する。

最大クラスの津波が20m以上の主な市町村

静岡県：下田市、南伊豆町
愛知県：田原市
三重県：鳥羽市、志摩市、南伊勢町

最大クラスの津波が10m以上の主な市町村

静岡県：静岡市、浜松市、沼津市、伊東市、磐田市、焼津市、掛川市、袋井市、湖西市、伊豆市、牧之原市、東伊豆町、河津町、松崎町、西伊豆町
愛知県：豊橋市、南知多町
三重県：尾鷲市、熊野市、大紀町、紀北町、御浜町、紀宝町

最大クラスの津波高さ

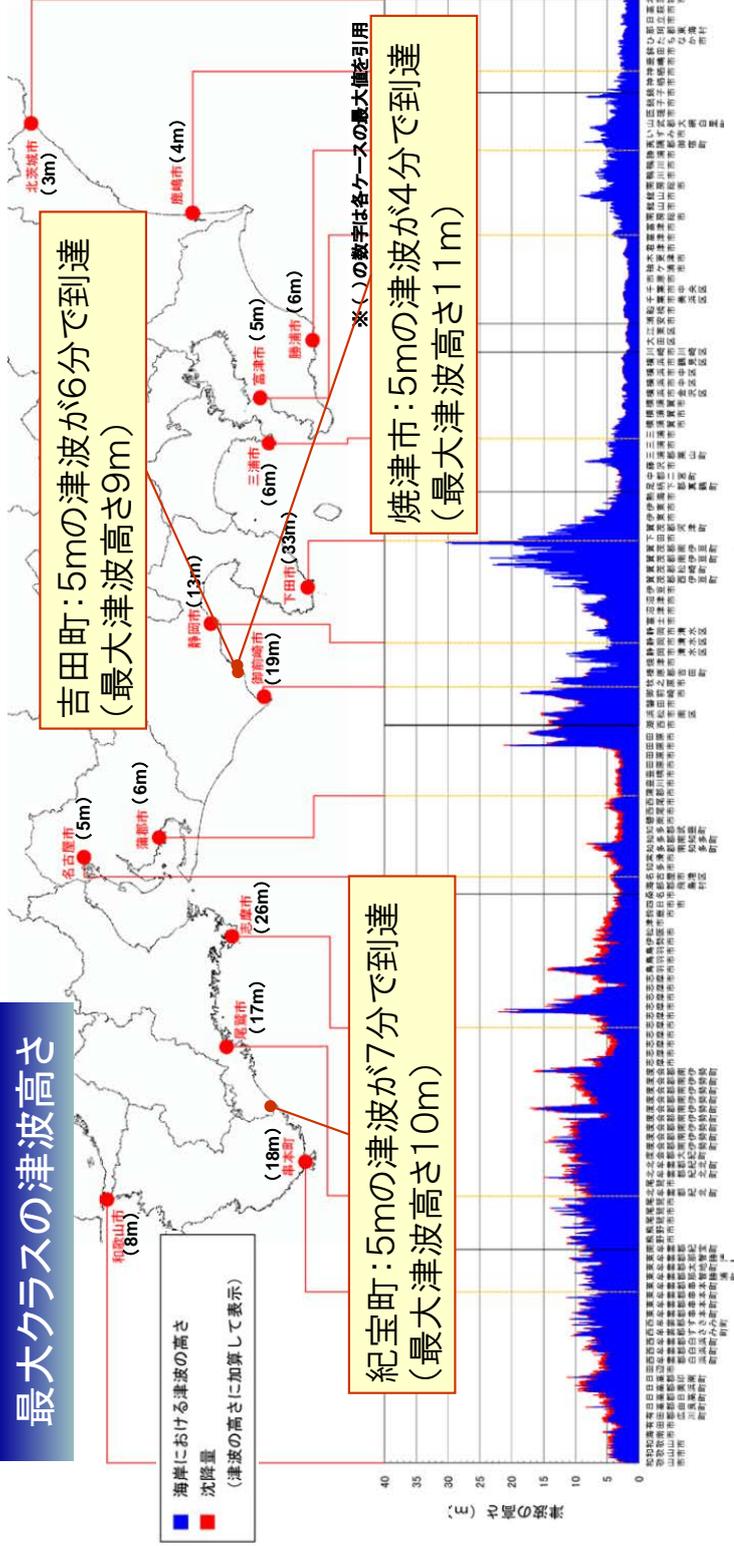


図 海岸の津波高さグラフ(満潮時)(2)
ケース①「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域+超大すべり域」を設定、堤防条件・津波が堤防等を越流すると破堤する

中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第二次報告)」より

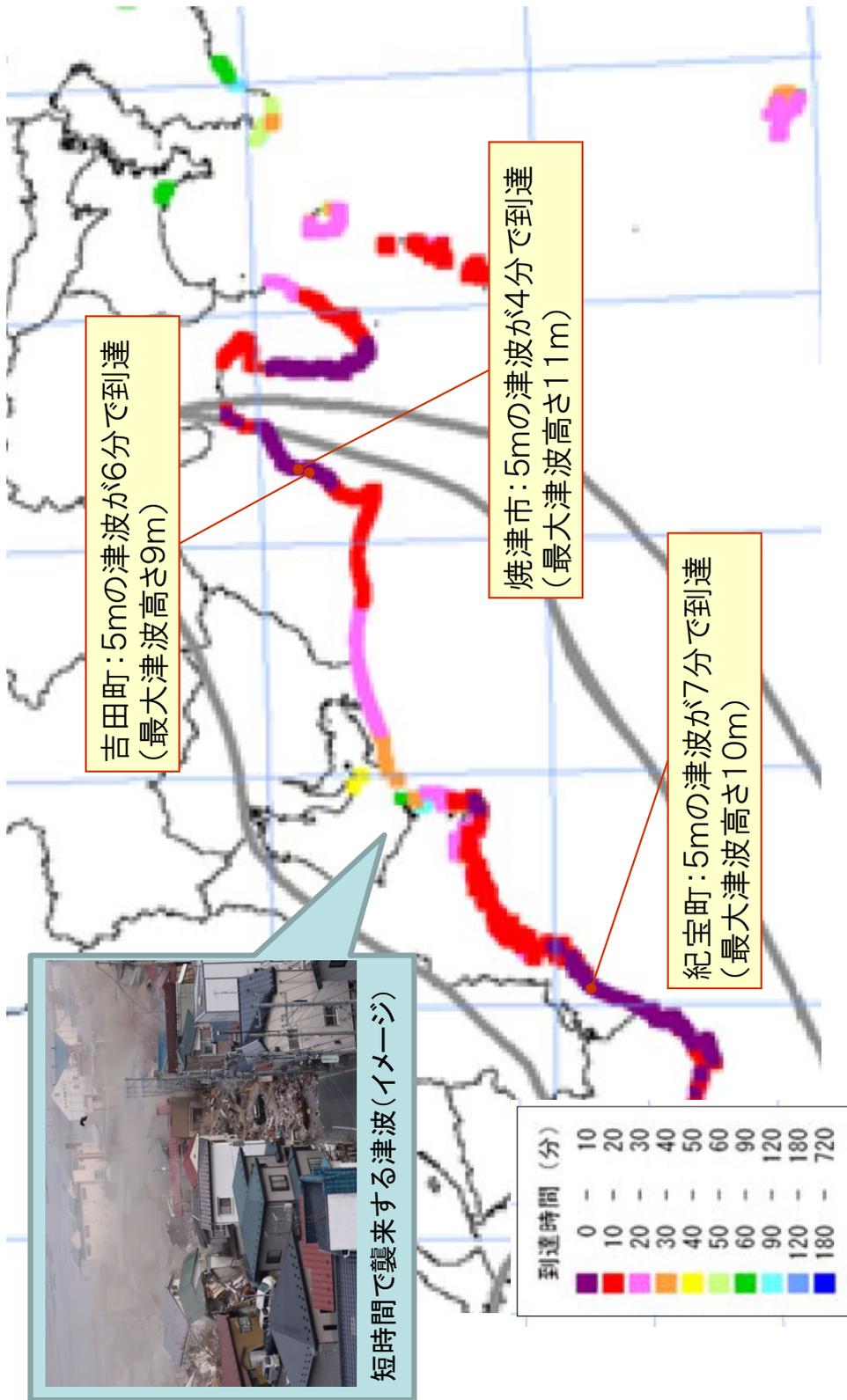
◇最大クラスの津波高さとして(第二次報告)より

2-2 中部ブロックにおいて想定される深刻な事態

ここでは、南海トラフ巨大地震が発生した場合に想定される特に深刻な事態について、具体的な箇所を挙げつつ整理する。

(1) 短時間で襲来する津波、広範囲に襲来する巨大な津波

- ・最大津波高が10m以上と想定される地域は、静岡県で18市町、愛知県で3市町、三重県で9市町となり、平均津波高が10m以上と想定される地域は、静岡県で10市町、三重県で6市町となる。
- ・中部ブロックでは、津波による死者は最大で約13万3,000人、救助を要する人は最大で約1万2,000人。地震発生後、数分で高さ5mの津波が静岡県焼津市や吉田町、三重県紀宝町等に襲来。非常に短時間に津波が襲来することから逃げ遅れ者が多数発生。



※津波到達時間は津波ケース①の場合

中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第二次報告)」より

◇津波の到達時間(津波高5m) (内閣府 南海トラフ巨大地震被害想定)

例えば、静岡県では、津波避難ビルが 1,324 棟存在するが（平成 24 年 8 月時点）、想定される死者は最大で約 9.5 万人。

- ・特に、高い建物や高台等が少ない平野部においては、津波からの避難が困難となる住民等が大量に発生。
- ・観光客等の外部からの来訪者については、避難場所、避難路を認識していないため、避難に支障。

（２）地震や津波による多数の鉄道や航空機等の事故

- ・地震動又はこれに伴う施設等の被害により、JR 東海道新幹線（40 万人/日）、JR 東海道本線（70 万人/日）等の運行中の列車は全て緊急停車。JR 東海道本線等、沿岸部で停車した列車は津波被害の危険にさらされる。
- ・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約 25 機。そのうち、中部国際空港から目的地変更が必要な航空機は 6 機。



国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙 1 「国土交通省の総力を挙げて対応すべき 7 つの重要テーマと 10 の重点対策箇所」より

◇目的地変更が必要となる航空機

- ・中部国際空港は、一日約 40,000 名の利用者がある中部圏での重要な国際空港である。南海トラフ巨大地震により、点検等のため一時的に鉄道運行見合わせや連絡橋通行止めが発生し、常用電源インフラ等も停止する可能性があり、最大約 13,000 名の滞留者が発生するなど空港島が一時的に孤立する。



名古屋鉄道空港線



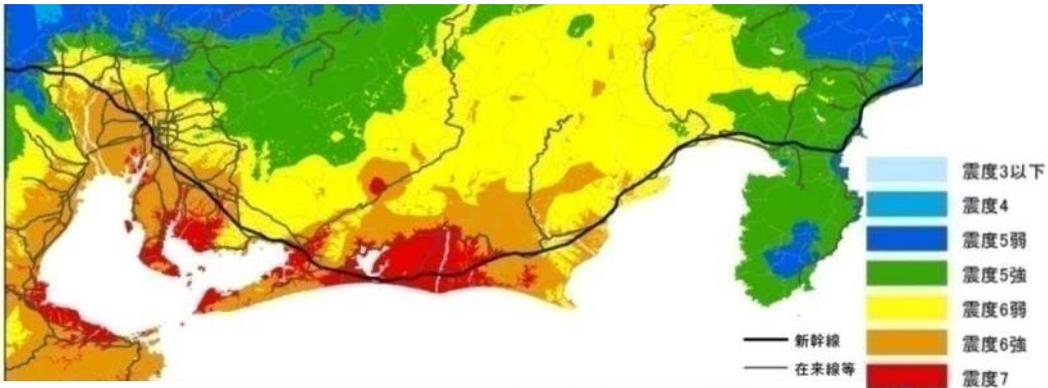
仙台空港被災状況



最大浸水深 (m)
0 1 2 3 4 5
中部国際空港
(最大浸水深) ※1

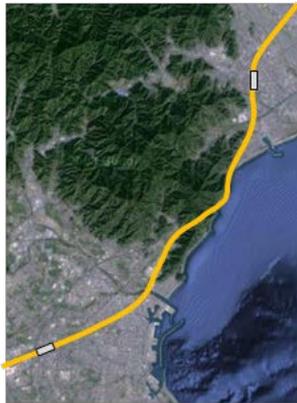
※1 内閣府が平成 24 年に公表した南海トラフの巨大地震モデルでの津波浸水図
(平成 25 年 3 月 8 日、国土交通省航空局発表)

◇中部国際空港への鉄道アクセス状況

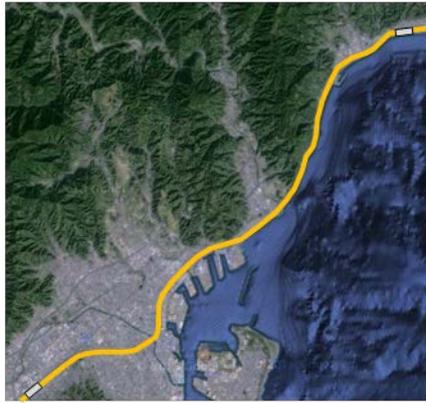


◇鉄道路線と震度の関係

中央防災会議 「南海トラフの巨大地震の被害想定について（第二次報告）」より
地震動：陸側ケース



安倍川 ～ 西焼津



蒲原 ～ 草薙



東田子の浦 ～ 富士

浜松 ～ 鷲津

県名	主な区間	距離
愛知県	逢妻～大府 大高～熱田	約3km
静岡県	東田子の浦～富士 蒲原～草薙 安倍川～西焼津 浜松～鷲津	約29km

J R東海道本線における津波危険予想地域
(J R東海公表資料より抜粋)



◇ J R東海 東海道本線（静岡県内）の津波危険予想地域

※地図は中部運輸局作成



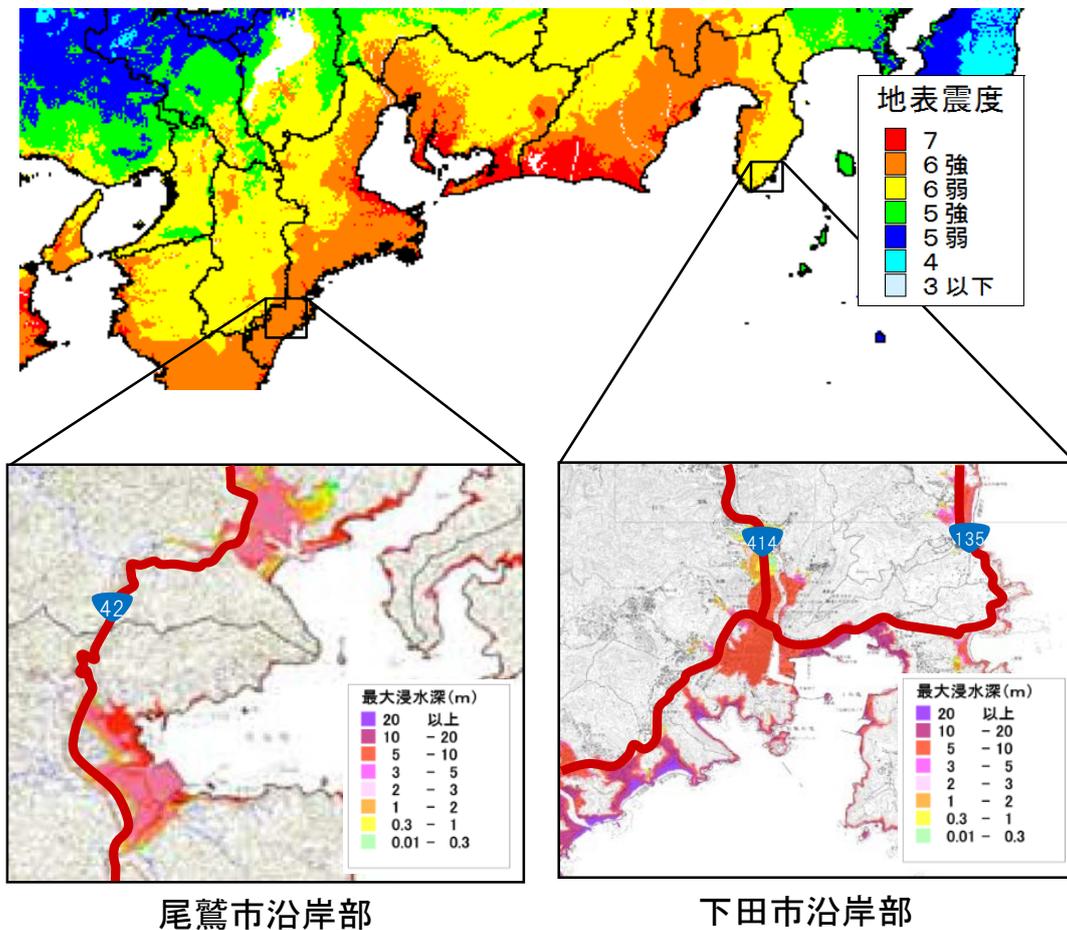
◇東日本大震災における津波による鉄道の被害状況

国土交通白書 2011（宮城県資料）

東北運輸局 HP

（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

- ・中部ブロックでは146市町村において、震度6弱の強い揺れが発生。
- ・また、中部ブロック内の浸水面積は約400km²、108市区町村。
- ・伊豆半島や東紀州地域では、5m～30mに及ぶ津波による浸水や液状化が発生し、海岸部の道路が不通となる。一方、山間部の道路は、地震の揺れに伴い、多くの区間で落橋、橋梁損傷、盛土の被害や山・崖崩れに発生し、道路が不通となる。特に半島部では多くの集落が孤立する。



中央防災会議 「南海トラフの巨大地震の被害想定について（第二次報告）」より

◇海岸部道路における津波浸水想定図

- ・地震の揺れや津波等により通信施設等に被害が発生した場合には、被災地域からの情報入手が困難。
- ・地域によっては、巨大な津波により壊滅的な被害を受けることで、地方公共団体の機能が喪失し、被災状況等の情報が入手不能。
- ・悪天候時、夜間時等においては、ヘリ等による緊急調査が困難となり、被災状況の把握に支障。
- ・被害が広範囲かつ甚大なため、被害情報の収集に時間がかかることで人命救助、啓開作業等の応急復旧活動に影響。

(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

- ・強い揺れによる建物倒壊等に伴う要救助者、巨大な津波による行方不明者やビルにおける孤立避難者等が、広範囲にわたり多数発生。孤立可能性のある農業集落数は、324集落、漁業集落は、109集落。
- ・強い揺れや巨大な津波による浸水等に伴い、東海地方が大きく被災するケースで

道路は最大で約41,000箇所が被災。

- ・東海地方が大きく被災するケースで鉄道施設は、最大で5,140箇所が被災。
- ・港湾では約1,700箇所が被災し、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、引き続き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。
- ・空港については、中部国際空港、県営名古屋空港、富士山静岡空港等の空港で強い揺れや巨大な津波による浸水の発生により滑走路等の点検のため一時閉鎖となる。
- ・上記のような交通網の寸断により、広範囲にわたる多数の被災地への救援・救助のための部隊の進出が難航。



国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より
◇南海トラフ巨大地震による様々な形態の施設被害イメージ

(5) 二次災害の発生と被害の拡大

①市街地における火災発生と大規模な延焼

- ・強い揺れによる建物倒壊等に伴い火災が各地で発生、地震時に著しく危険な密集市街地では大規模に延焼し、最大で約21万棟が焼失。倒壊・延焼した家屋や道路占有物等が街路を塞ぎ、緊急車両の通行を妨げ、救命・救助活動に影響。



炎上する市街地から立ちのぼる黒煙



倒壊家屋による道路閉塞

国土交通省 近畿地方整備局 震災復興対策連絡会議
 「阪神・淡路大震災の経験に学ぶ 震災時における社会基盤利用のあり方について」より

◇強い揺れによる火災及び道路閉塞

②大規模・同時多発的な斜面崩壊の発生と多数の河道閉塞の形成

- ・強い揺れに伴い、山間部を中心に大規模な斜面崩壊や地すべりが多数発生し、家屋等や道路、鉄道といった交通網が土砂に埋没、損壊。
- ・斜面崩壊や地すべりに伴い、多数の河道閉塞が形成され、決壊等による土石流で下流域において氾濫被害が発生。



H 2 3 年台風 1 2 号で形成された
 紀伊半島（奈良県五條市大塔町赤谷地区）
 における河道閉塞の状況



H 1 6 年新潟県中越地震で形成された
 信濃川水系芋川における河道閉塞の状況

◇大規模土砂崩壊とそれに伴う河道閉塞

③臨海部等におけるコンビナート火災等の発生

- ・伊勢湾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、約 6 0 施設で流出が発生。
- ・コンビナート等の被災に伴い、臨海部や海域において大規模な火災が発生し、臨海部から内陸の都市部へ延焼・拡大。



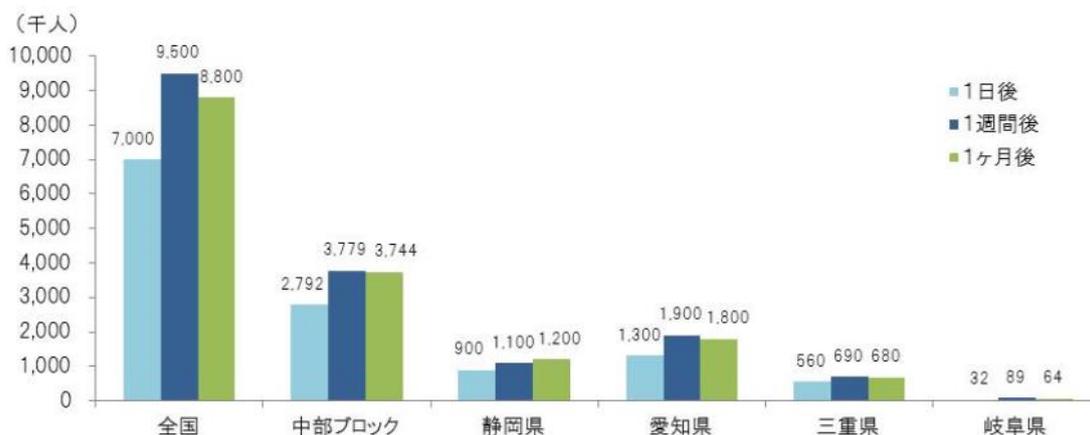
国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇伊勢湾・三河湾のコンビナートの分布

- ・海域における火災及び油・危険物の流出が長期化する場合には、海上輸送機能が麻痺することで、短期的には被災地への応急活動・緊急物資輸送に支障が生じるとともに、長期的には中部圏全体のサプライチェーンの分断等による経済活動に悪影響。

(6) 数百万人の被災者・避難者や被災地方公共団体の発生

- ・中部ブロックでは、発災翌日には、最大で約280万人が避難し、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。



中央防災会議「南海トラフ巨大地震の被害想定について（第二次報告）」陸側ケースより

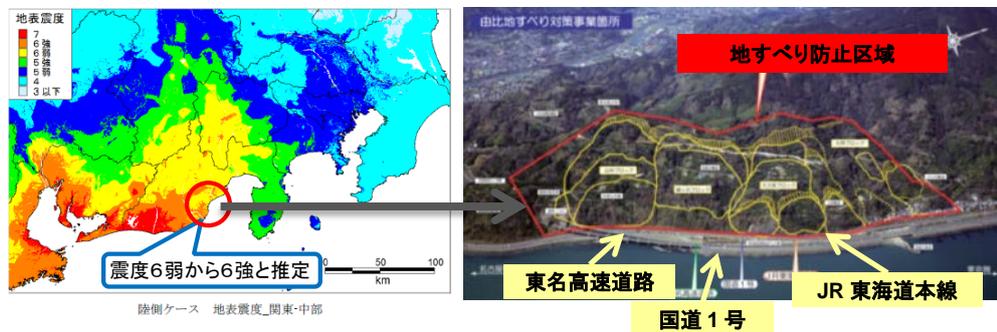
◇想定避難者数の推移

- ・多数の地方公共団体において、庁舎損壊、人的損失、資機材流失等により、行政・防災・医療・避難施設等の機能を喪失し、被災者対応等に支障。

(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

- ・静岡県由比地区は、国道1号（約64,000台/日）、東名高速道路（約31,000台/日）、JR東海道本線（約150本/日）及び情報通信網が集中する。本地区において、揺れやその後の降雨による大規模な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。
- ・こうした東西分断が発生した場合には、短期的には被災地への広域的な応急活動・緊急物資輸送に支障が生じるとともに、長期的には中部圏全体のサプライチェーンの分断等による経済・産業活動への悪影響。



南海トラフ巨大地震の震度分布



国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

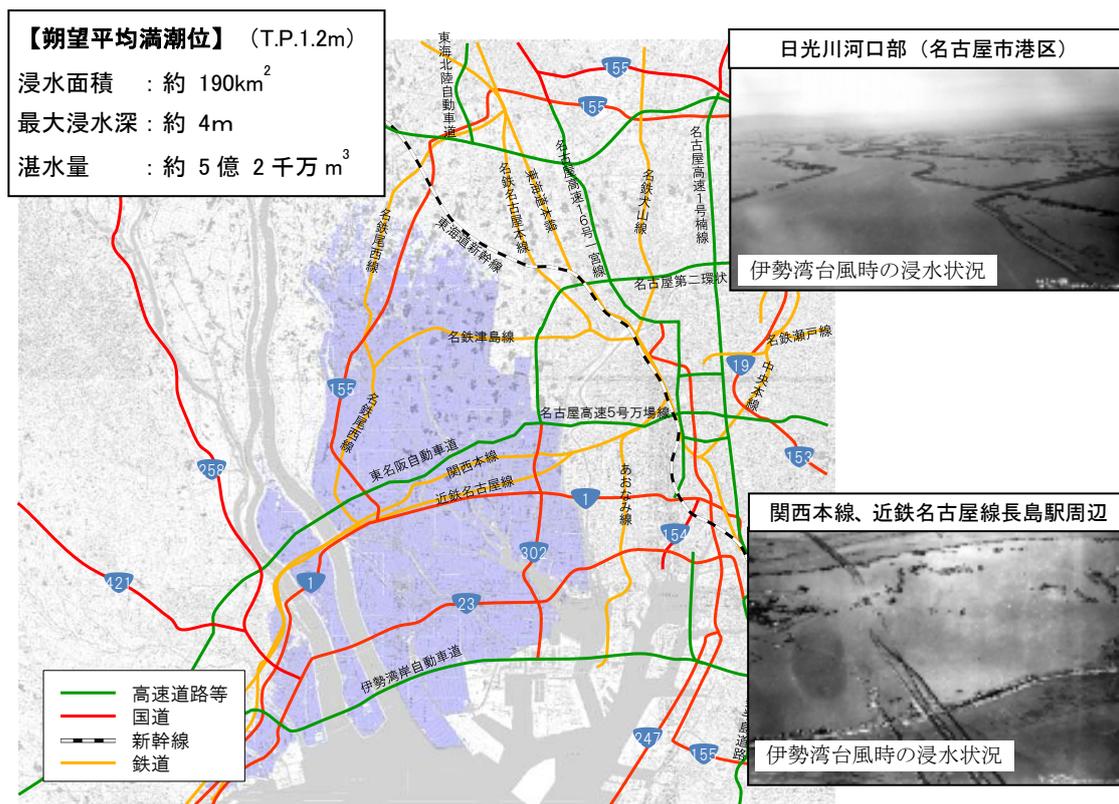
◇静岡県由比地区の地すべりブロックの状況

②大都市圏のゼロメートル地帯における広範囲かつ長期の浸水

- ・我が国最大のゼロメートル地帯である濃尾平野が広範囲かつ長期間にわたり浸水し、社会経済活動に大きなダメージ。
- ・名古屋の大都市圏を形成する濃尾平野は、東西を結ぶ要所として重要交通路が通過し、産業活動の基盤を担う。強い揺れに伴い河川・海岸堤防が沈下した場合、想

定される高さ 5m の津波が進入し、広範囲にわたり長期的な浸水が発生。名古屋市等では地下街で深刻な浸水被害が発生。

- ・濃尾平野等のゼロメートル地帯における、道路、鉄道等の浸水により、重要交通網等が分断。
- ・長期的な浸水に伴い衛生環境が悪化する恐れ。



中央防災会議 「南海トラフの巨大地震の被害想定について (第二次報告)」を基に作成
【ケース①「駿河湾～紀伊半島沖」に大すべり域を設定、堤防条件：堤防なし・土堰堤なし】

※中央防災会議が平成 24 年 8 月 29 日に公表した「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等 (第二次報告)」をもとに、想定しうる最大規模の巨大地震が発生した場合の津波被害を想定

※浸水メカニズム

- ①地震動により濃尾平野臨海部の高潮堤防等が液状化により沈下
- ②津波が沈下した高潮堤防等を乗り越えて濃尾平野海拔ゼロメートル地帯に流れ込み、広域にわたる浸水被害が発生
- ③その後、自然排水により浸水位が低下し浸水範囲が縮小するも、堤防決壊箇所において伊勢湾と接続しており浸水が継続

※現時点の検討であり、今後変更する場合がある。

◇濃尾平野の浸水想定及び伊勢湾台風における交通網の分断状況

③全国の鉄道貨物輸送を担う重要な路線の分断

- ・全国の鉄道貨物輸送量の約 37% を占める JR 東海道本線が地震動や津波浸水等により甚大な被害を被った場合、鉄道貨物輸送の東西分断が発生し、食料品等の生

活必需品や工業品の流通が停滞するなど全国の社会経済に甚大な影響が発生。

県名	主な区間	距離
愛知県	逢妻～大府 大高～熱田	約3km
静岡県	東田子の浦～富士 蒲原～草薙 安倍川～西焼津 浜松～鷺津	約29km

◇ JR東海道本線における津波危険予想地域
(JR東海公表資料より抜粋)



◇ 東日本大震災における津波による貨物鉄道の被害状況



国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

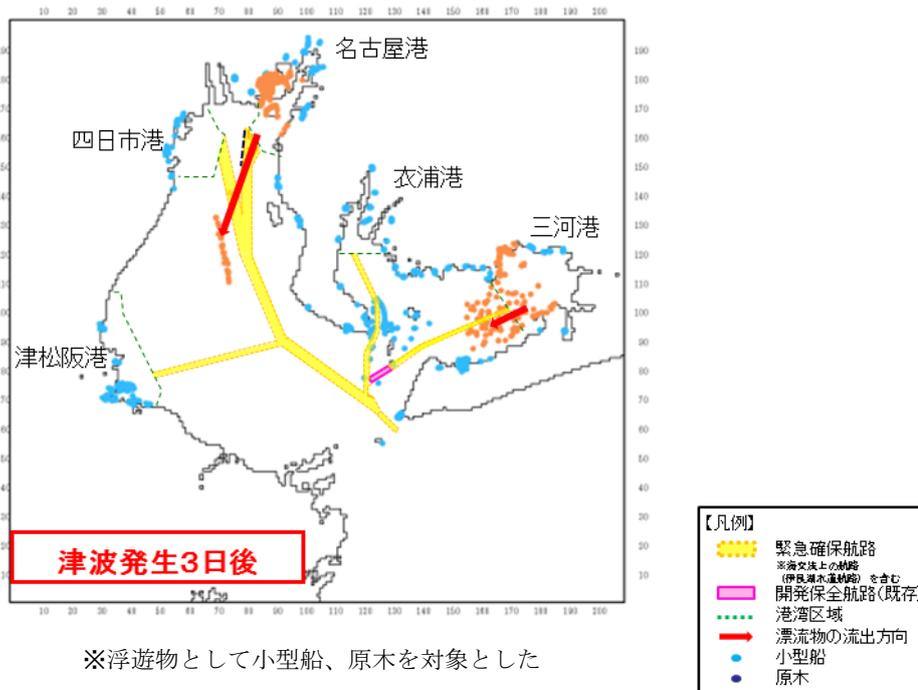
◇ JR貨物の1日あたり断面輸送量及びJR東海道本線の分担

④伊勢湾における大量の津波流出物の滞留による港湾機能の低下

- ・我が国の経済・産業活動やエネルギー供給拠点である伊勢湾では、湾内に大量の津波流出物が滞留し、港湾機能に深刻な影響を及ぼす。
- ・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、LNG輸入量の8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。特に中部地域では、自動車産業をはじめとする製造業が集積しており、伊勢湾では、全国の輸出入完成自動車の42%、外貿コンテナ貨物量の16%、LNGの輸入量の19%を取扱っている。
- ・伊勢湾においては津波流出物が狭隘な湾内の一般海域に滞留することで、湾内各港への入出港が困難となり、経済・産業活動に深刻な打撃を与えるおそれ。
 - ・流出した障害物を除去する航路啓開作業に時間を要する場合には、経済・産業活動に深刻な打撃を与えるおそれ。



津波漂流物による航路の閉塞(宮古港)



※浮遊物として小型船、原木を対象とした

◇南海トラフ巨大地震発生時の津波流出物の挙動 (中部地方整備局予測)

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～10日目までの間を中心に、中部ブロック地方支分部局等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。

3-1 初動体制の立ち上げ

(1) 活動可能な体制の構築

- 強い揺れと巨大な津波により、太平洋沿岸を中心とした広範囲にわたる甚大な被害が発生し、中部ブロック管内においても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、中部ブロック地方支分部局等は、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）に応じて応急活動計画を柔軟に見直し、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、排水作業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。
- 中部ブロック地方支分部局等の応急活動に必要な食料やガソリン等の燃料について、確保や輸送・配分に関する計画をあらかじめ策定し、これに基づいた輸送・配分を行う。

<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、中部ブロック地方支分部局等が所管する各防災拠点（各事務所及び出張所等）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。
- ・ 建設業団体等の協定に基づき、応急活動に向けた資機材及び人員の情報収集を行う。
- ・ 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、派遣元の中ブロック地方支分部局等は、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。

- ・道路及び航路等の啓開体制の構築を図るため、企業等との災害協定の締結や関係機関との協議会を設置する。
- ・確実な初動体制の立ち上げに資するよう、官庁施設の地震対策を推進し、応急活動に必要な機能を確保する。また、官庁施設の津波防災診断を実施し、発災時における被害の状況を想定・把握するとともに、地域防災計画、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。
- ・災害対策の拠点となるような官庁施設の対策は速やかに実施する。
- ・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。

(2) 応急活動の優先順位と状況に応じた体制の見直し

- 南海トラフ巨大地震による被災への対応は、中ブロック地方支分部局等の現有する活動能力を大きく上回る可能性が高い。
そのため、中ブロック地方支分部局等は、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。

3-2 避難支援（住民等の安全確保）

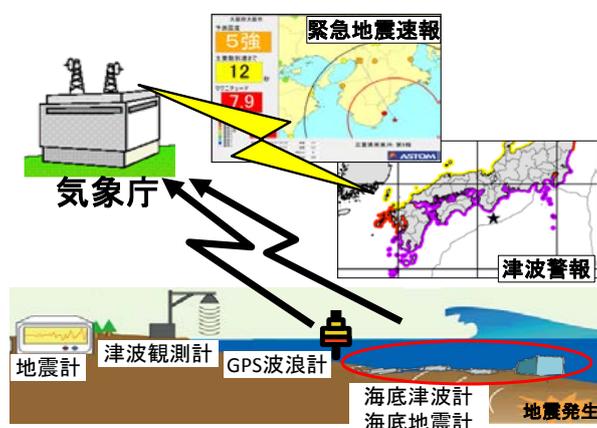
(1) 津波からの避難支援

- 南海トラフ巨大地震においては、津波が短時間で広範囲にわたり襲来するため、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、中ブロック地方支分部局等は、関係機関と連携しつつ、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>

- ・ 広域において強い揺れの発生が想定されるため、緊急地震速報の迅速化・高度化を進める。
- ・ 特に短時間で津波が到達するトラフ軸に近い沿岸域における住民等の避難に資するよう、より迅速で精度の高い津波警報等の発表及び正確な津波の高さや到達時刻に関する広域かつ迅速な情報の収集と提供が重要であるため、必要となる観測施設等の整備を推進する。

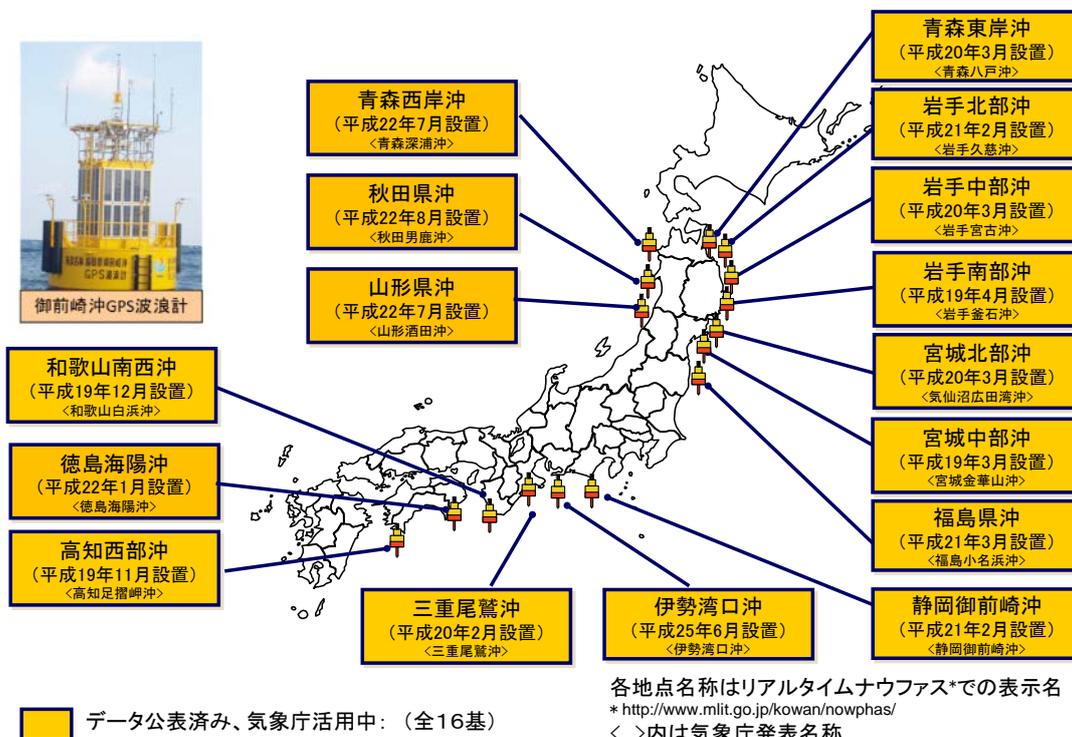


国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇緊急地震速報・津波警報等の迅速化・高精度化

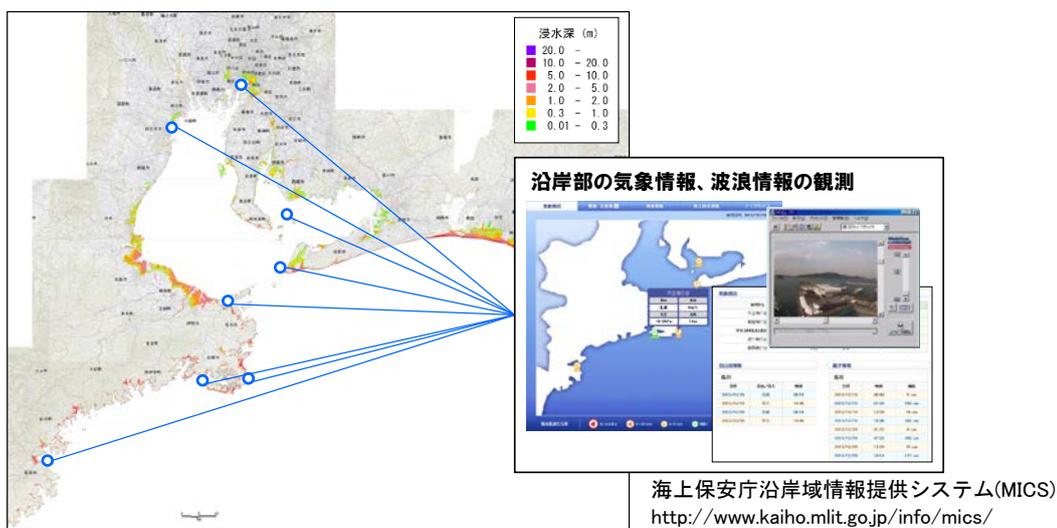
- ・ 地方公共団体による避難路・避難場所の整備や津波ハザードマップの作成や周知を引き続き支援するとともに、避難路・避難場所や津波浸水高さ等を道路や河川堤防上等に表示する等、住民等への事前の情報周知を支援する。
- ・ 津波が堤防を乗り越えるまでの時間の想定も含め、避難に使うことができる時間の長短を十分念頭に置いた実践的な避難計画に対して重点的に対策を促進する等、地域ニーズに応じた技術的な支援等を行う。
- ・ IT技術を用いて、災害時の情報提供の高度化を図る。
- ・ 自動車によらざるを得ない場合の避難等を支援するため、大津波警報や地震情報をカーナビゲーションに提供する等、ITSを活用した取組を推進する。
- ・ 都道府県による津波災害警戒区域の指定について支援する。
- ・ 災害時の避難、道路啓開の迅速化の観点から、避難路となる緊急輸送路の防災・減災対策として、橋梁耐震対策、道路法面の防災対策、緊急輸送道路の電線類の地中化、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、木造密集地域対策、液状化対策等を推進する。

- ・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護の推進に取り組む。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。



◇GPS波浪計の整備

- ・災害発生時の海上交通機能の維持とダメージ最小化のため、一元的な海上交通管制を構築するとともに、避難勧告の周知を徹底する。



◇MICSによる気象・波浪現況やライブカメラ情報の公開

- ・津波の挙動を図示した津波防災情報図を整備・提供することで、平時における船舶の津波避難対策の検討を支援する。
- ・防潮堤より海側で活動する港湾労働者や利用者の安全を確保するため、港湾の避難に関するガイドラインに基づく、港湾の特殊性を踏まえた津波避難計画の策定を促進する。

(2) 水門等の確実な操作等

- 南海トラフ巨大地震により発生する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、中部ブロック地方支分部局等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、施設の耐水対策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、津波遡上が想定される地域においては、重点的に水門等の操作の自動化・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

- 中部ブロックでは、特に名古屋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。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、応急活動に支障のない範囲で庁舎等、所管施設への避難希望者の受け入れに努める。

- また、道の駅、高速道路のSA・PA、避難地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。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 中部ブロック地方支分部局等が所管する施設又は中部ブロック地方支分部局等が所管する事業者が管理する施設への被災者・帰宅困難者等の避難受け入れに向けて、中部ブロック地方支分部局等は、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。

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

- 南海トラフ巨大地震により、東海道新幹線で軌道の変位等の被害が発生し、在来線も津波被害等により広範囲で不通となることが想定されている。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、鉄道事業者に対し、主要駅や高架橋等の耐震対策、新幹線の脱線・逸脱防止対策等の実施を指導するとともに、津波の襲来も念頭においた避難誘導など、乗客の安全確保に関する対策を推進する。

- また、空港については、強い揺れや巨大な津波により、中部国際空港及び県営名古屋空港、富士山静岡空港が一時閉鎖となる。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、発災後は、飛行中の航空機への対応、空港内の旅客の避難誘導等を迅速に実施する。

- 旅客船やバス・タクシーについても、地震・津波発生時における避難誘導等乗客等の安全確保を指導する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 在来線については、特に強い揺れが想定される地域のターミナル駅等の重要な鉄道施設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、目標年度での実施について鉄道事業者を指導する。
- ・ 東海道新幹線については、脱線・逸脱防止対策として、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。
- ・ 列車停止後の乗客の安全な避難のため、津波による浸水の可能性がある区間の指定や車両への避難はしごの搭載、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。
- ・ 旅客船事業者、旅客自動車運送事業者に対し、地震・津波発生時の乗客の安全確

保に向け、BCP や避難行動等に関する社内マニュアルの作成や、訓練の実施等を指導する。

乗客等を安全に避難させるための設備等の整備

○ J R 及び一部の大手事業者は既に整備済み

○ 中小事業者を含むその他の事業者は、沿線の実情に合わせ順次整備中

車載梯子



避難路の案内表示



海拔表示



発電機能付き携帯ラジオ



◇鉄道の乗客の安全を確保するための地震・津波対策

- ・ 強い揺れが想定される地域にある空港については、発災直後も空港の機能が確保されるよう、空港の耐震化を進める。
- ・ 中部国際空港における発災時における利用者安全対策について、避難計画に基づいて、中部国際空港会社を始め関係機関と連携し、訓練等を継続して実施する。

(2) ターミナル駅や地下街等での避難誘導支援

- 中部ブロックでは、地震発生直後、中京都市圏で約100～110万人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。
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、地域ぐるみの取組により、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、訪日外国人旅行者を含む旅行者の避難に関しても、避難に関する情報の提供等、適切な支援が必要である。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 地方公共団体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進める。
- ・ 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。
- ・ 外国人旅行者を含む旅行者への避難に資する情報提供体制を構築する。

(3) エレベーター内の閉じ込めへの対応

- 南海トラフ巨大地震では、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、中部ブロック地方支分部局等は、各県と連携し既存エレベーターの地震時の閉じ込め防止改修工事の実施を促進する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・閉じ込めの早期救出が図られるよう、民間事業者と行政が連携した救出体制の検討等を進める。
- ・エレベーターへのP波感知型地震時管制運転装置の設置の普及を促進する。

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。
- そのため、中部ブロック地方支分部局等は、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。

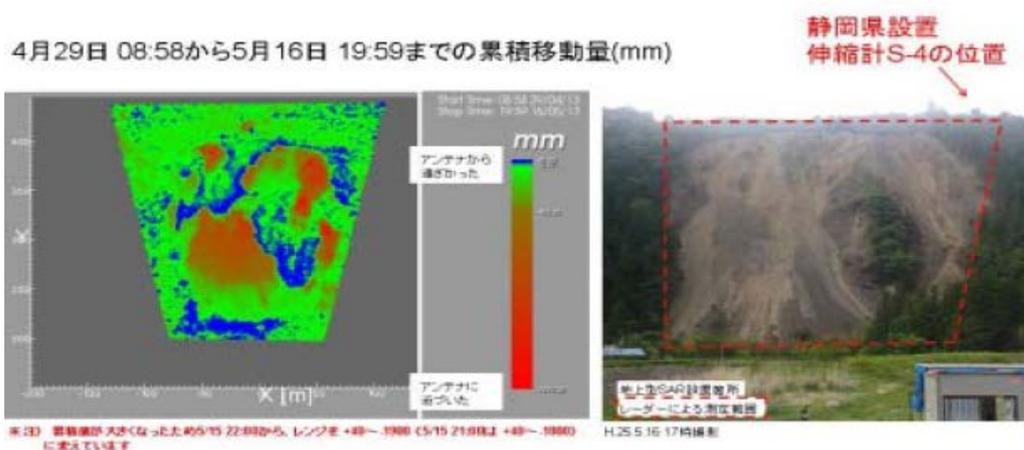
<平時から準備しておくべき事項>

- ・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
 - ▶ 甚大な被害（浸水・土砂災害・河道閉塞・孤立・火災等）が想定される地域
 - ▶ 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
 - ▶ 被災空港における空港施設等の確認手法
 - ▶ 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（機材の改良、対空表示の設置、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。

- ▶ 発災時におけるヘリ調査計画について、関係する防災関係機関と連携を図り、検討会を行うなど調査計画を策定する。
- 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、精密標高データ等入手する。



地上型 SAR



植生が繁茂している範囲については斜面の動きを正確にとらえていません

斜面の変位量の観測

◇SARによる地形の観測

- 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等の増設やIT技術を用いた災害時情報収集の高機能化を進める。
- 防災対策用ヘリの追加配備、機能の充実、無人ヘリなどのUAVの導入等を計画的に進める。



簡易レーザー計測

◇災害対策用ヘリコプターによる被災地の調査

- ・海上保安庁による調査を常時支障なく実施できるよう、巡視船艇・航空機の整備を進める。

(2) TEC-FORCE 派遣

- 発災後速やかにTEC-FORCEを派遣する必要があるが、太平洋沿岸部を中心に広い範囲にわたり大きな被害を受けるため、人員確保や派遣先の選定・調整等の難航が想定される。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、あらかじめTEC-FORCE活動計画を策定し、これに基づいた迅速な派遣を実施する。

災害状況を把握し次第、中部ブロック地方支分部局等から応急活動が必要な箇所にTEC-FORCEを派遣する。その後、他のブロックよりTEC-FORCEを受け入れし次第、順次支援が必要な箇所に派遣する。

<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、中部ブロック地方支分部局等において、次の内容等を定めた「TEC-FORCE活動計画」(リエゾン派遣含む)を策定し、関係機関で共有する。
 - ▶ 応急活動を迅速・的確に実施するための、中部ブロック地方支分部局等の派遣要領に基づく派遣体制の確立(派遣隊員数、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
- ▶ 地方支分部局等で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を選定



◇TEC-FORCE による被災状況の映像の配信、通信回線の構築



集結した災害対策車両



※民間の委託会社及び応急対応の協定団体と
一体となって活動する。

◇TEC-FORCE による各種応急対策

- ・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とともに、レンタカー会社やタクシー会社等と利用協定をあらかじめ締結するなど、迅速な移動手段を確保する。
- ・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。
- ・関係機関等との実働訓練や研修を実施する等、TEC-FORCE隊員の技術力や現場対応力を向上させる。
- ・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。
- ・建設業者や大学等との連携・協働により、TEC-FORCEの体制強化を図る。

(3) 住民や事業者等からの情報収集

- 南海トラフ巨大地震は広範囲に被災が及び、中部ブロック地方支分部局等が現有する情報収集機能が十分発揮されないことも想定されるため、中部ブロック地方支分部局等は、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>

- ・ 初動時における情報提供について、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。

(4) 被災情報等の電子防災情報図への集約と共有

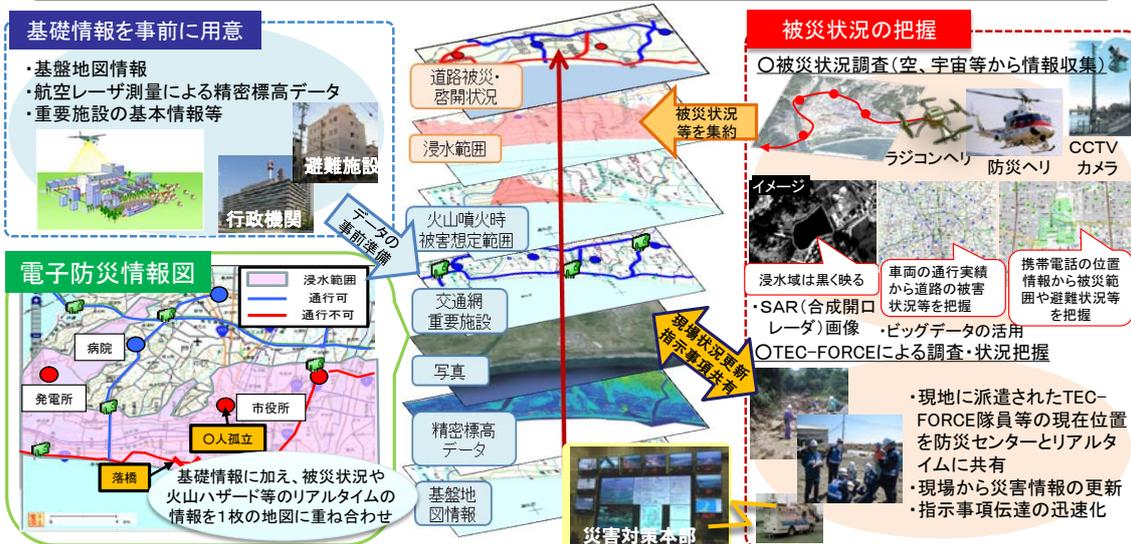
- 南海トラフ巨大地震発生直後の極めて厳しい状況下においても円滑な応急活動が可能となるよう、中部ブロック地方支分部局等は、関係機関と連携しつつ、収集した被災情報等をあらかじめ作成した電子防災情報図に集約し、分析するとともに、情報を共有する（電子防災情報システム）。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 国土地理院と連携し、電子防災情報システムの構築に向け、中部ブロック地方支分部局等の各機関における防災関連情報の保有状況や必要な機能についての調査等を行う。
- ・ 中部ブロック支分部局等全体として、地震発生後の被災状況、復旧状況等を明示・共有し、円滑な応急活動が可能となるよう、被災が想定される地域及びその周辺における、インフラ、活動拠点、浸水想定域等についての順次電子化に向け、中部ブロック地方支分部局等の各機関がデータを整備・更新出来るよう調整を行う。
- ・ UTM グリッドの機能を含めた既存のシステムを用いた電子防災情報システムの暫定版の試作を行う。
- ・ また、関係する防災機関と電子防災情報を共有するとともに、中部ブロック地方支分部局等の各機関が訓練や点検、監視といった日常の防災業務等を通して普段から当該システムを利用することで、実際の災害時においても十分活用できるようにする。

集約した情報を共有、迅速・的確な初動・応急対応に活用
 <電子防災情報システム>

○南海トラフ巨大地震(M9クラス)などの大規模災害を想定し、事前に準備する基盤地図情報や航空レーザ測量による3次元の精密標高データ等の基本情報と、災害発生直後から刻々と変化するリアルタイムの情報を一枚の電子地図上に重ね合わせて分析、共有できる電子防災情報システムを整備することにより、TEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)等による応急活動の強化・充実を図る。



◇電子防災情報システムの活用イメージ

3-5 被災者の救命・救助

(1) 沿岸域における被災者の搜索救助

○ 沿岸域においては、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、迅速な搜索救助活動を実施することが求められる。

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、多数の漂流物等が広範囲にわたり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、中部ブロック地方支分部局等は、対応勢力が不足する初動期においては人命救助(火災・危険物等流出事故への対応を含む)を最優先として対応し、緊急性等も考慮しつつ、順次、人員・物資の緊急輸送等を実施する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・災害発生時の海上交通機能の維持とダメージ最小化のため、一元的な海上交通管制を構築し、海上輸送ルートを確認する。
- ・警察・消防等の関係機関と連携した合同訓練等を通じ、搜索救助能力の維持・向上、関係機関との連携・協力体制の充実等を図る。

- ・東日本大震災で得られた教訓や南海トラフ巨大地震で想定される事態を踏まえ、緊急時対応のための巡視船艇・航空機の整備を進める。

(2) 陸海空の総合啓開・濃尾平野の緊急排水

○ 発災後、道路、港湾、航路は、広範囲にわたり施設の被災や浸水、大量のがれきの堆積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、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。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、関係機関と連携しつつ、道路、港湾、航路、空港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。

道路啓開にあたっては、早急に緊急車両の通行を確保するため、被災地の状況及び「くしの歯ルート」（道路啓開の候補ルート）の通行可否等の状況を把握し、被災地への通行可能ルート、被災箇所等を共通地図により関係者で情報共有する。その後、自衛隊、警察、消防等、関係者と連携した啓開作業を実施し、人命救助のための救援・救護ルートは3日以内に、地域の生活を維持するために必要な緊急物資輸送ルートは7日以内に確保する。

航路啓開については、耐震強化岸壁に接続する航路の啓開を最優先ルートとし、現地においては被災者の人命救助を第一としつつ、耐震強化岸壁等の点検及び航路障害物等の調査を実施する。発災後3日以内を目標に、耐震強化岸壁の点検・応急復旧、航路啓開を行い、救援物資輸送を開始する。岸壁の点検・復旧の進捗に合わせて航路啓開を進め、発災後7日以内を目標に、耐震強化岸壁を中心として、大型船舶による緊急物資、要員・資機材等の大量受入・輸送体制を確立する。

なお、空港については、震度6強以上の強い揺れにより、中部国際空港、県営名古屋空港、富士山静岡空港において滑走路等の基本施設や、航空保安施設の被害が発生する恐れがあるため、点検等により空港を一時閉鎖するが、点検後、空港運用に支障がないと判断された空港から順次運航を再開する。

濃尾平野の緊急排水としては、「濃尾平野の排水計画」に基づいた排水オペレーションを行う。具体的には、破堤箇所及び浸水状況を確認した後、堤防仮締切箇所、排水箇所への進入路の道路啓開を行い、T.P.+1.2mの堤防仮締切を実施し満潮時における伊勢湾からの海水の浸入を防止する。その後、浸水エリア内の防災関連施設等の状況を踏まえ、排水ブロックの優先度を検討し、稼働可能な既設排水機場と排水ポンプ車による排水作業を実施し、最長でも1ヶ月を目標に排水を完了させる。

< 平時から準備しておくべき事項 >

- ・ 関係機関と連携しつつ、3日までには人命救助、7日までは緊急物資輸送を目的とした道路、港湾、航路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）に関する計画をあらかじめ策定する。

【オペレーション計画のイメージ】

○道路啓開オペレーション計画

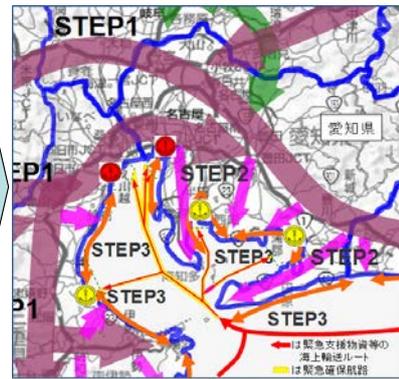
STEP1: 高速道路等の広域支援ルート
STEP2: 沿岸部(被災地)アクセスルート
STEP3: 沿岸沿いルート

○航路啓開オペレーション計画

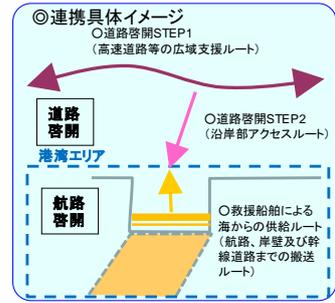
伊勢湾・三河湾における緊急物資輸送ルート
～伊勢湾「くまで」作戦～

大規模な緊急物資の受け入れを可能とする海上輸送ルート 「くまで」作戦

○道路啓開、航路啓開の密接な連携により、緊急物資輸送ルートを確認



※広域な海拔ゼロメートル地帯である濃尾平野が浸水した場合、排水作業による浸水対策を早期に実施する。

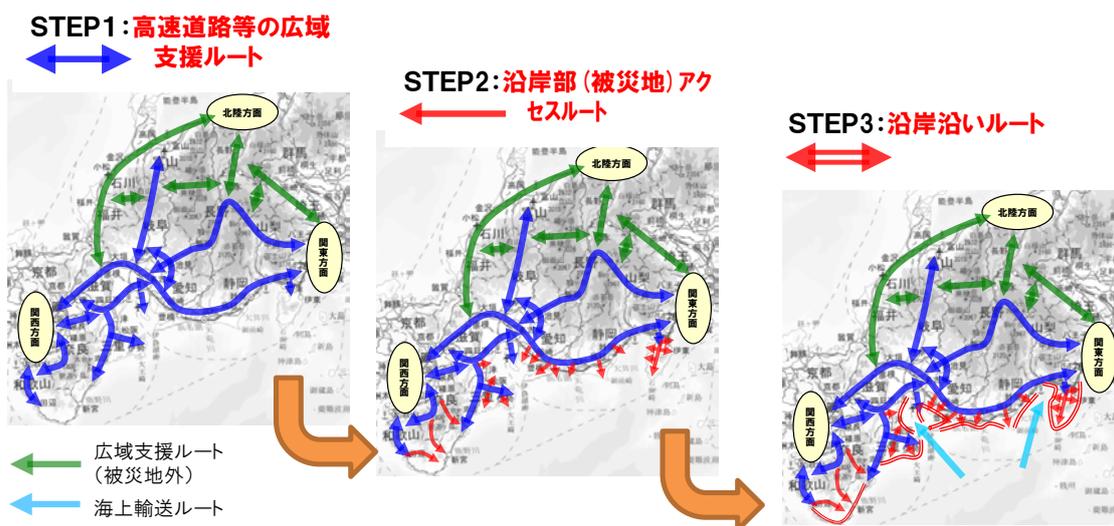


◇道路啓開・航路啓開・排水作業が密接に連携した人命救助、緊急物資輸送ルートの確保

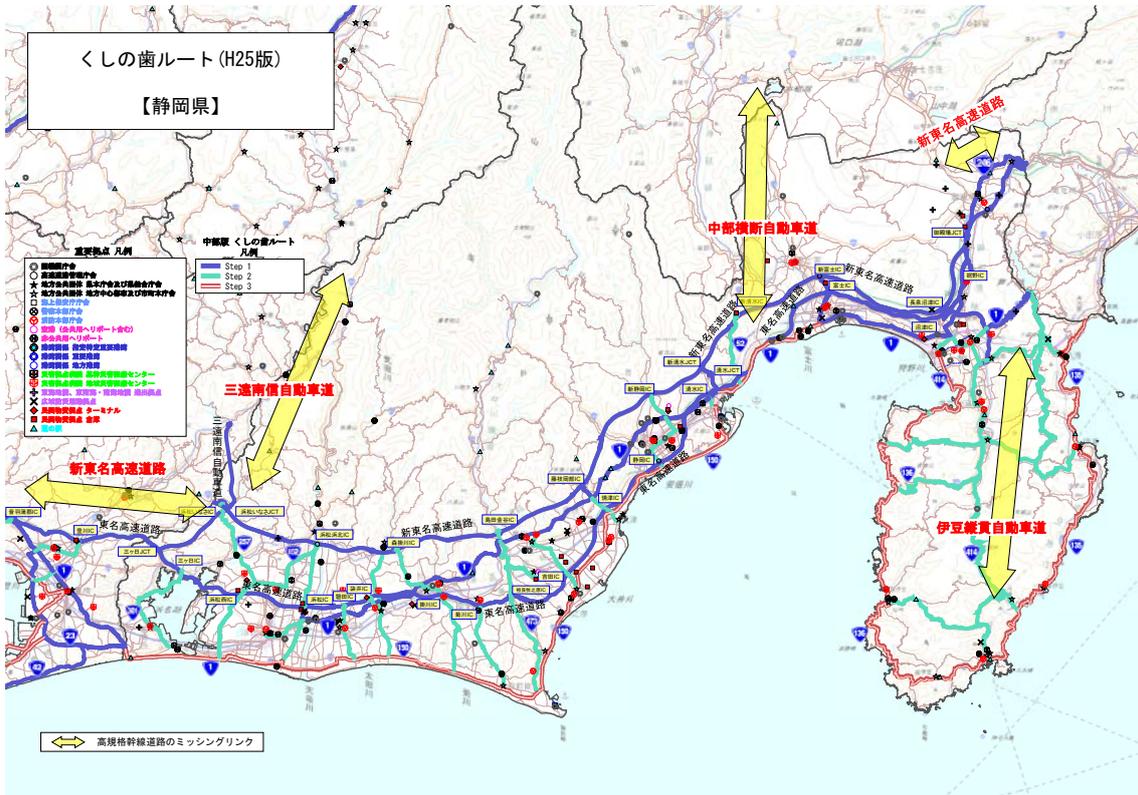
- ・緊急輸送ルートの総合啓開に関する計画には、次の内容等を定める。
 - 各施設の規模、維持管理水準や老朽化の程度等も踏まえた被害想定
 - 想定される広域的な救援等の種類と規模
 - 啓開活動・緊急活動・避難・防災・医療（DMAT等）・輸送の拠点、発電所等ライフライン重要拠点（なお、拠点確保にあたっては基幹的広域防災拠点、道の駅、PA・SA、空港、公園、総合病院等の既存施設を最大限活用）
 - 代替機能を有する施設（河川の緊急用河川敷道路、船着場、臨港道路等を含む）
 - 緊急輸送道路や緊急確保航路等を使用した後方支援拠点から避難・防災・医療等の各拠点までの緊急輸送ルート案（複数案）
 - 緊急輸送ルート案や各拠点の重要度等を踏まえた啓開の優先順位・目標時間の設定
 - 啓開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。
- ・緊急輸送ルートのうち、特に重要な路線等について、耐震補強や落橋防止装置の整備、代替ルート・施設の整備、沿道建築物の耐震化など、被災を最小化する措置を重点的に講じる。

◎道路啓開

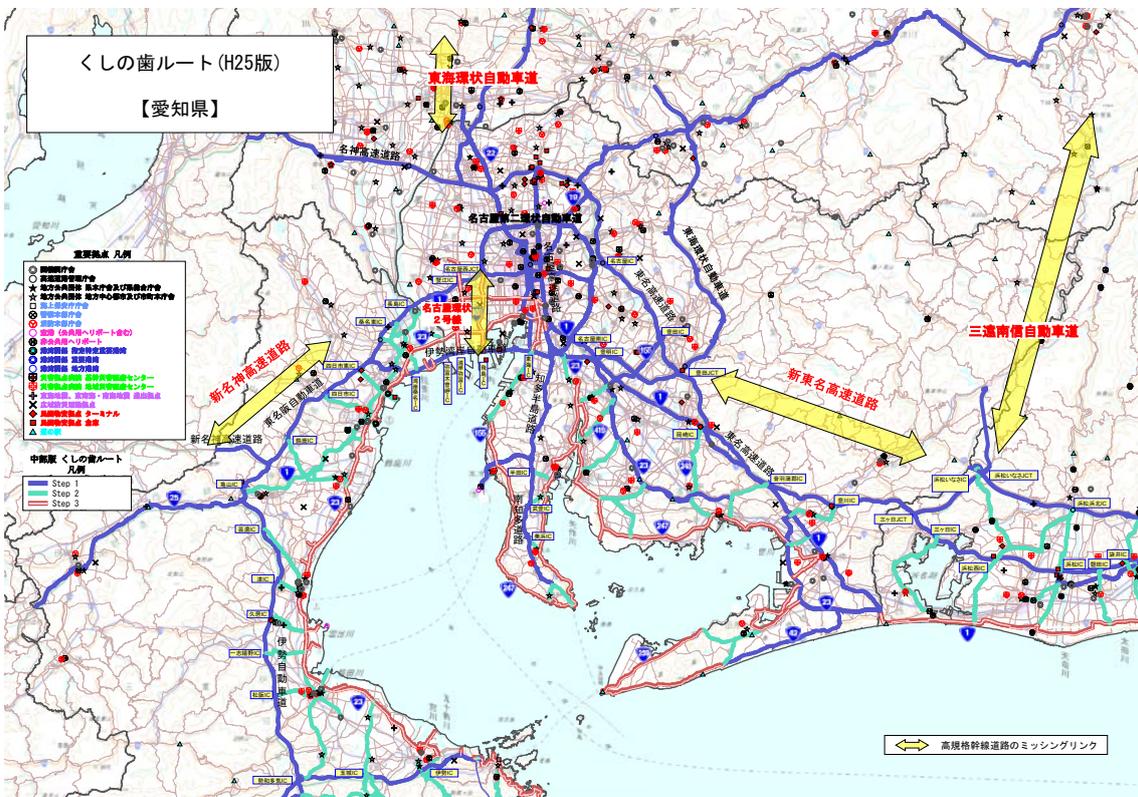
- ・東日本大震災における「くしの歯作戦」に相当する道路啓開オペレーション計画「中部版くしの歯作戦」を国、県・政令市等の関係機関でとりまとめる。
- ・道路啓開オペレーション「中部版くしの歯作戦」の道路啓開目標は、以下のとおりとする。
 - 津波等により、甚大な被害を受けた地域での救援・救護活動を支援するための「道路啓開」を最優先に行う。
 - 緊急物資輸送の拠点となる港湾・空港や防災拠点等を連絡するルートを確認。
 - 3日以内に人命救助のための救援・救護ルートを確認、7日以内に緊急物資輸送ルートの確保を行う。
- ・道路啓開オペレーション「中部版くしの歯作戦」は、毎年改訂を行い充実を図る。



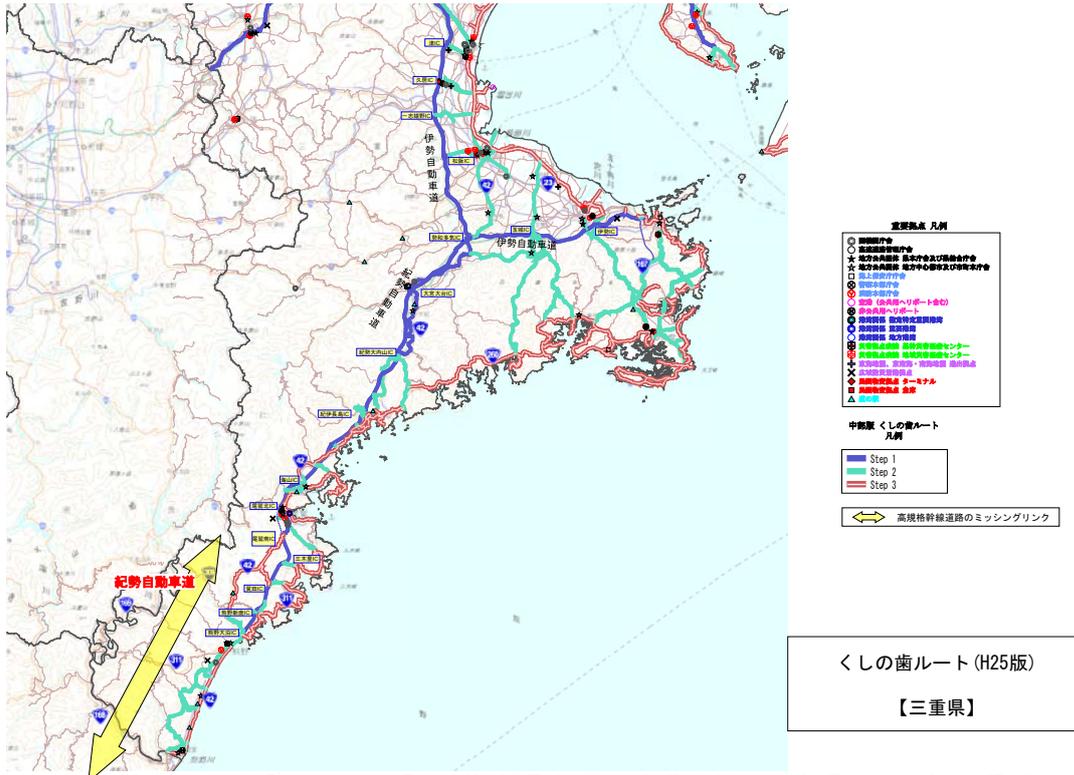
◇くしの歯作戦の基本的な考え方



◇復旧・支援ルートの設定（海溝型地震による津波に備えるルート）静岡県



◇復旧・支援ルートの設定（海溝型地震による津波に備えるルート）愛知県



◇復旧・支援ルートの設定（海溝型地震による津波に備えるルート）三重県

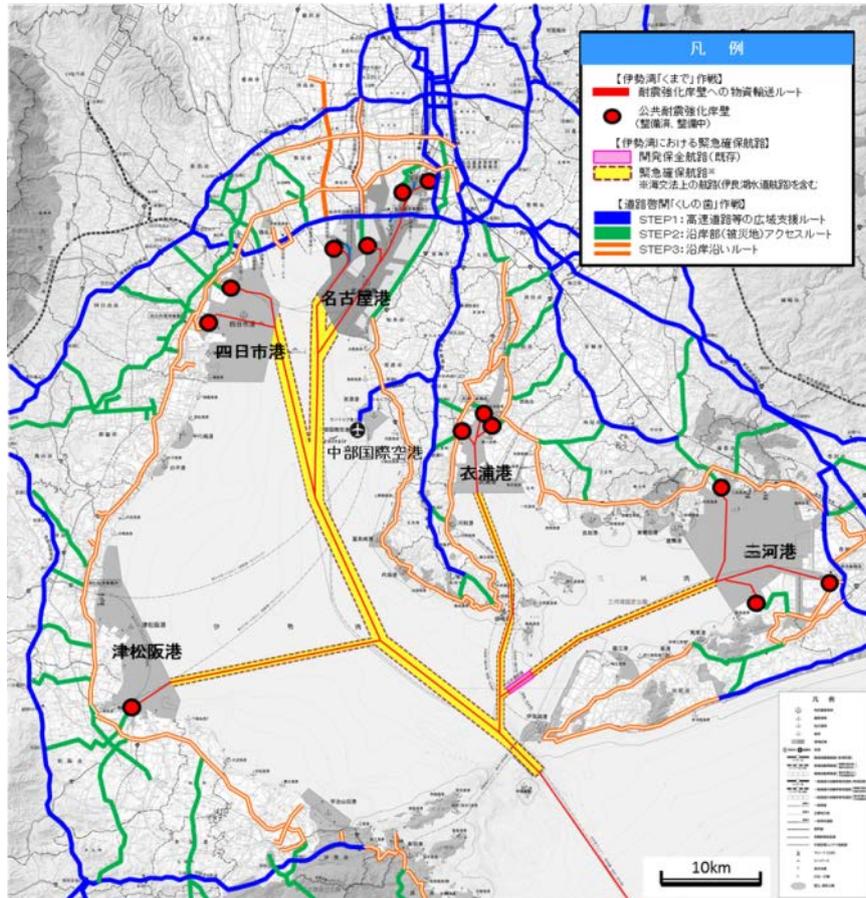
◎航路啓開

- ・災害時に早期に港湾の機能回復を行い、緊急物資輸送を円滑に実施するとともに地域の経済活動の再開に資する物流機能を速やかに回復するための、国、港湾管理者等の行政機関、港湾事業者等が連携して港湾機能継続計画（港湾 BCP）を策定する。
- ・港湾 BCP の策定に当たっては、港湾施設等の耐震性能・耐津波性能評価を実施するとともに航路啓開オペレーション計画（「くまで」作戦）に基づいて多様な関係機関による連携・協働体制を構築する。
- ・伊勢湾においては、湾内の主要港湾による広域的な連携体制により湾域全体としての港湾機能の早期回復を図るための検討会議を設置して『伊勢湾機能継続計画（伊勢湾 BCP）』を策定し、緊急確保航路※を活用した『伊勢湾「くまで」作戦』をとりまとめる。

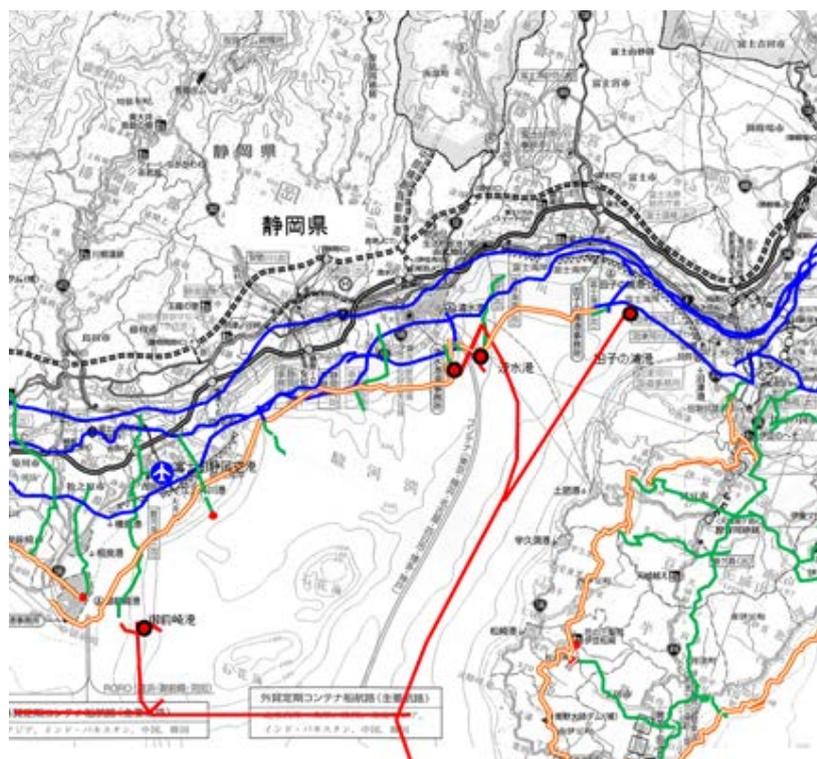
※緊急確保航路：災害時に緊急物資輸送船舶の通航ルートを確認するため、国が所有者の承諾なく障害物の除去を行える航路を政令指定した

- ・駿河湾においては、主要港である清水港、田子の浦港、御前崎港を『駿河湾港』として一体的な利活用や危機管理が検討※されており、これと連携して、海上緊急物資輸送ルートを確認する航路啓開オペレーション計画（駿河湾「くまで」作戦）を策定する。

※駿河湾港アクションプラン（平成 23 年 3 月）



◇伊勢湾港湾機能継続計画検討会議（平成26年2月）
 ◇伊勢湾における緊急物資輸送ルート（伊勢湾「くまで」作戦）



凡 例	
【海上からの「くまで」作戦】 耐震強化岸壁への 物流輸送ルート	【道路再開「くしの歯」作戦】 STEP1: 高速道路等の広域支援ルート
● 公共耐震強化岸壁 (整備済、整備中)	STEP2: 沿岸部(被災地)アクセスルート
	STEP3: 沿岸沿いルート

◇駿河湾における海上からの緊急物資輸送ルート
(駿河湾「くまで」作戦)

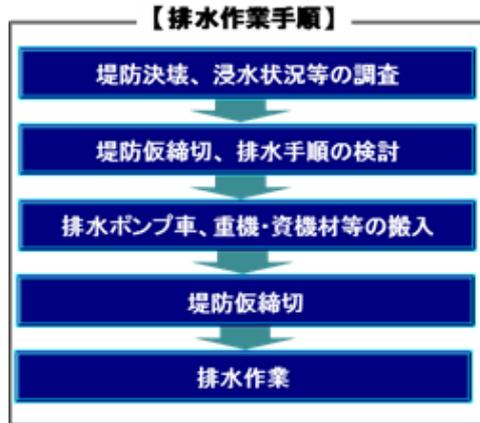
◎空港の運航再開

- ・ 平時よりマニュアル等に定められた施設等の点検を行っており、地震等有事の際にも、平時と同様、施設等の点検により運航を再開する。なお、中部国際空港では地震・津波被害から空港機能を早期復旧するための計画を策定予定である。

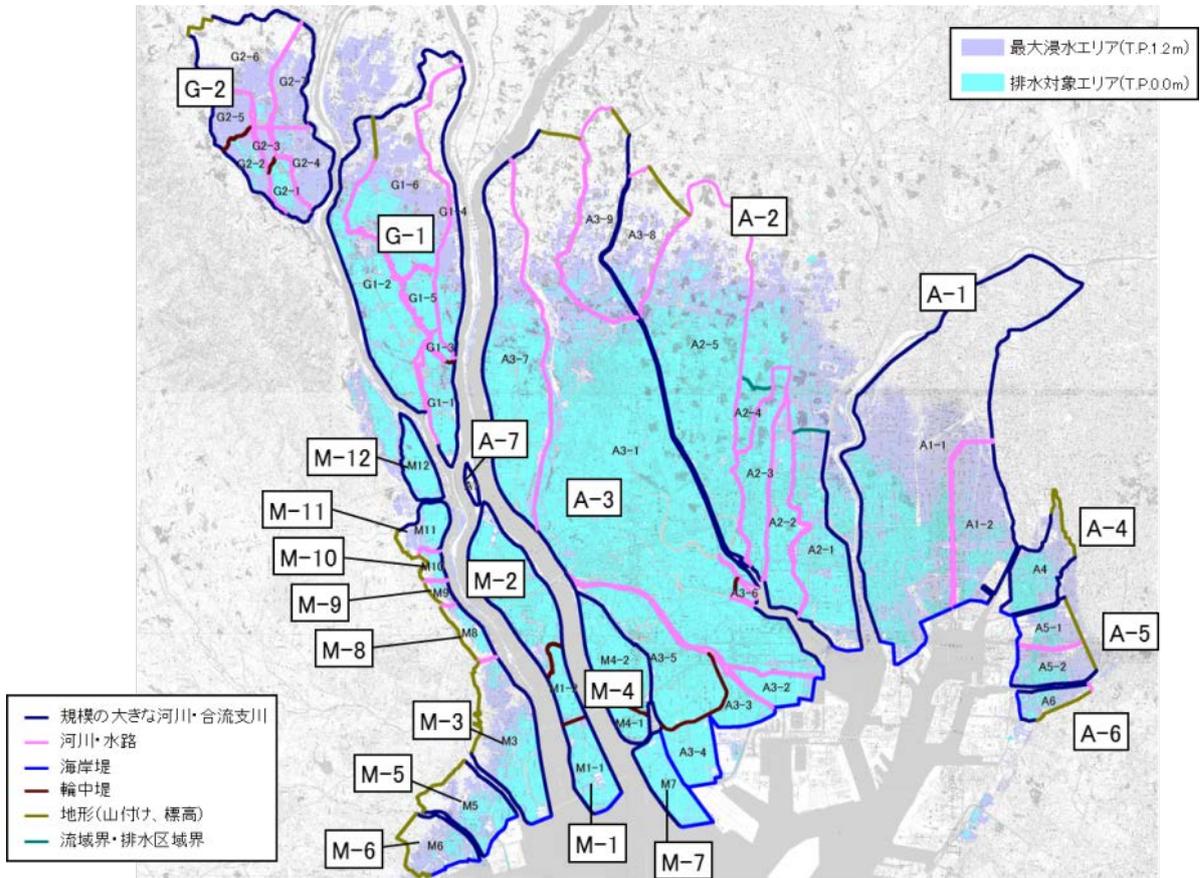
◎排水計画

・「濃尾平野の排水計画」では、南海トラフ巨大地震・津波による濃尾平野の大規模な浸水を想定し、浸水を最長1ヶ月で解消し、人命救助・孤立避難者の救出、早期の復旧・復興のための広域支援ルート確保を支援するため、平常時からの備えと発災後の堤防仮締切、排水作業等について具体的な手順・方法をとりとまとめた。

【濃尾平野排水計画の概要】	
■対象外力	南海トラフの巨大地震・津波
■目的	濃尾平野の浸水被害を想定し、①人命救助、②孤立避難者の救出、③早期の復旧復興等のための広域支援ルートを確保
■構成	基本編・・・事前に準備・確認すべき事項 地震津波編・・・発災～排水完了までの手順



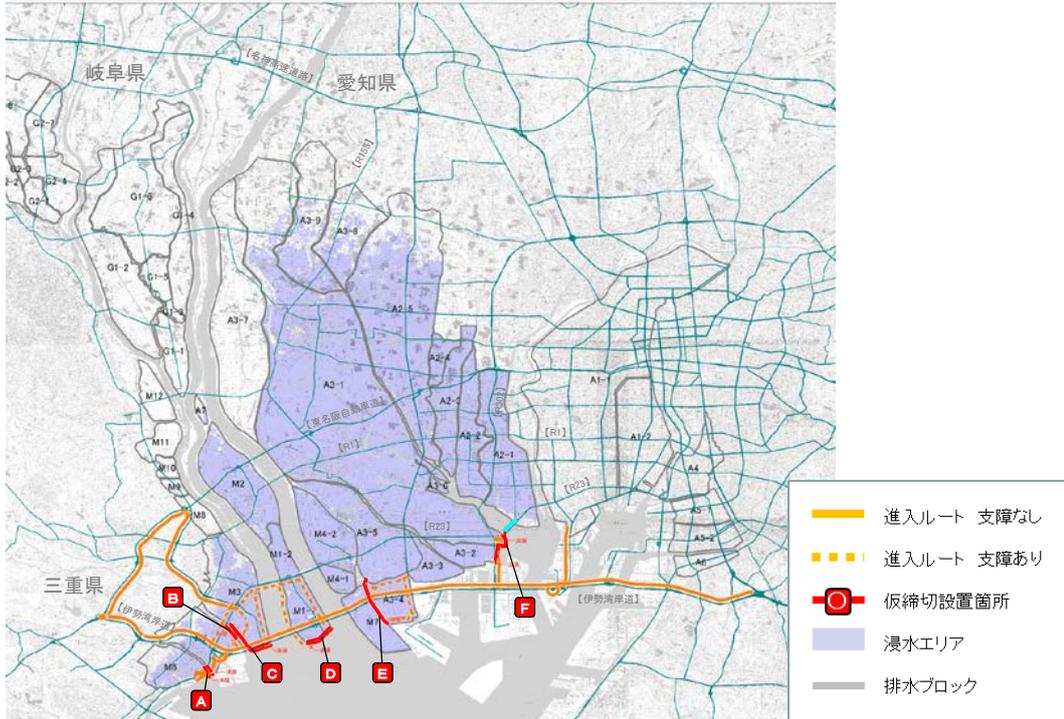
浸水エリアをブロック分割 (全48ブロック)



濃尾平野の排水計画 (第1版) (平成25年8月 国土交通省中部地方整備局) より

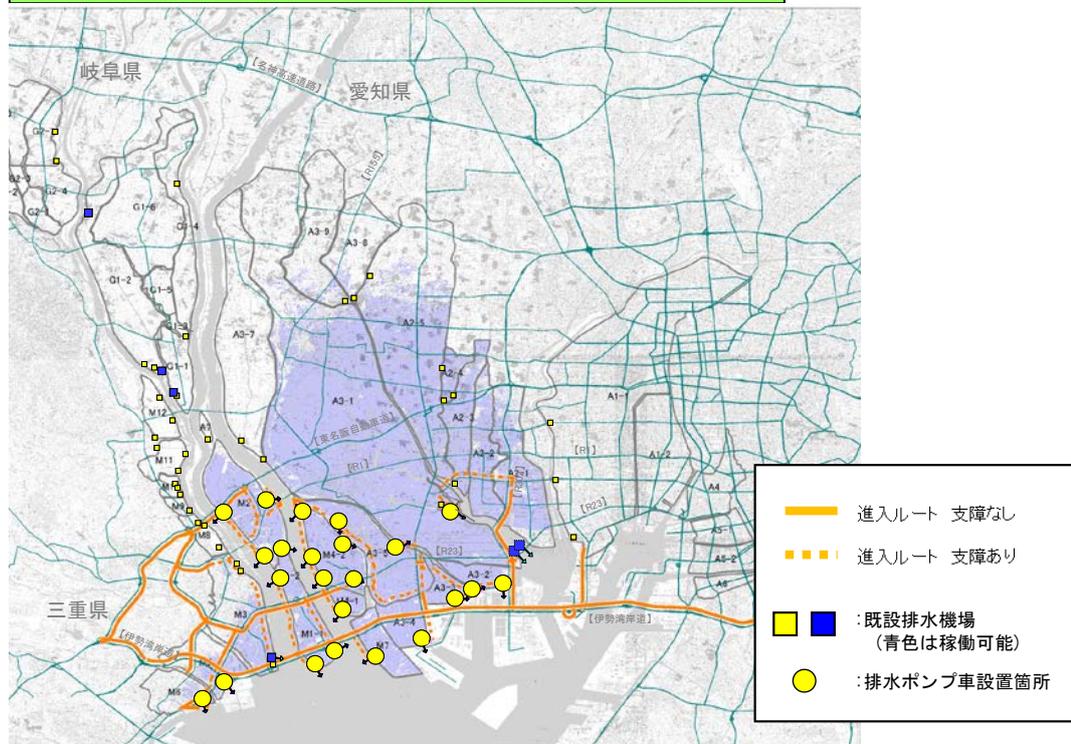
堤防仮締切箇所への進入ルート

※今後の検討により変わる可能性がある



排水ポンプ車設置箇所への進入ルート

※今後の検討により変わる可能性がある



※：堤防仮締切箇所は、地震発生後の地盤高が朔望平均満潮位を下回る区間として6箇所（計10km）程度を想定。

※：排水ポンプ車の設置台数は、排水能力を $30\text{m}^3/\text{min}$ とし日最大50台（他地整からの応援を含む）を想定。

※：進入ルートの支障あり区間は、仮締切：T.P.+1.2m、排水：T.P.+0.0m以上を抽出。支障あり区間では、ガレキ除去や冠水箇所への盛土など道路啓開が必要。各所で被災している場合、作業期間が遅れることがある。

【排水完了目標】 最も早いブロックで約1週間、最長で約1ヶ月

(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、中部ブロック地方支分部局等は、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、司令塔機能や部隊の活動拠点の確保が重要な課題となる。

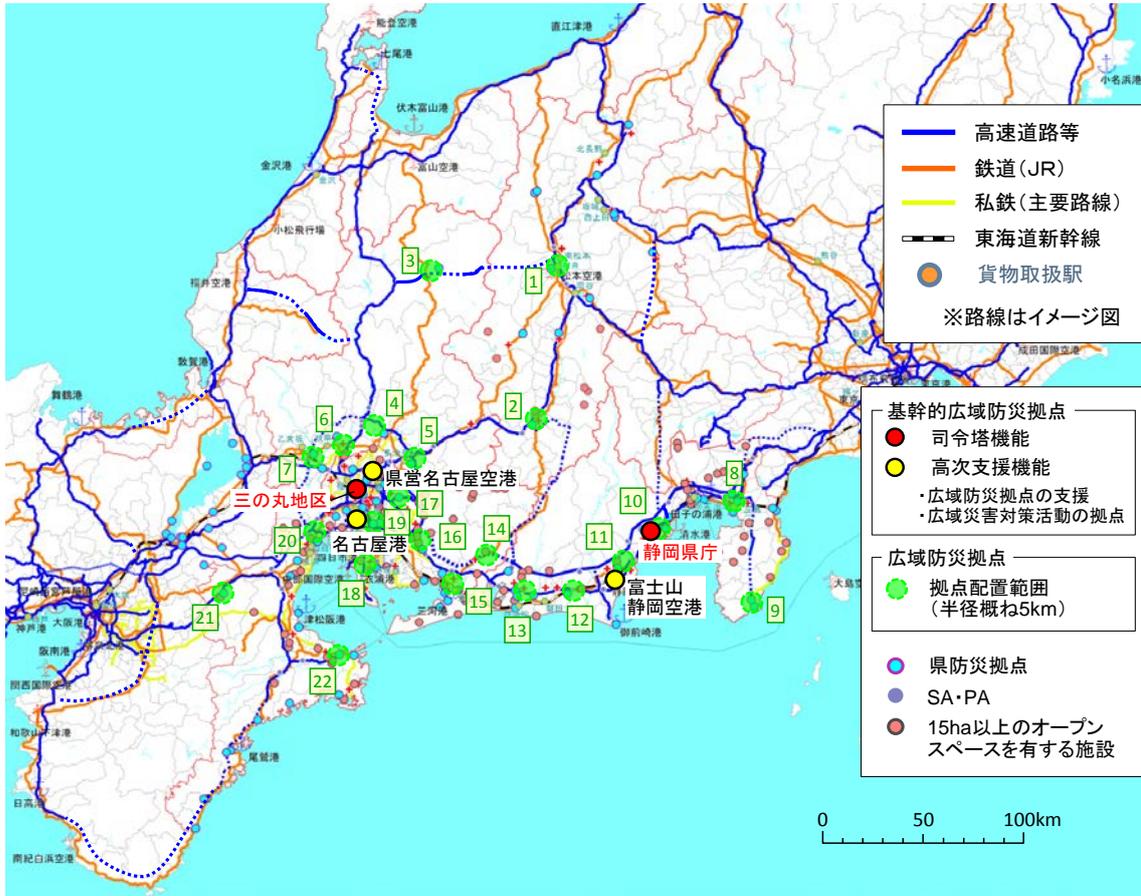
そのため、基幹的広域防災拠点（三の丸地区、静岡県庁、名古屋港、県営名古屋空港、富士山静岡空港）や所管する防災拠点として位置付けられた都市公園等については、救命・救助活動の拠点として活用する。

- 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。

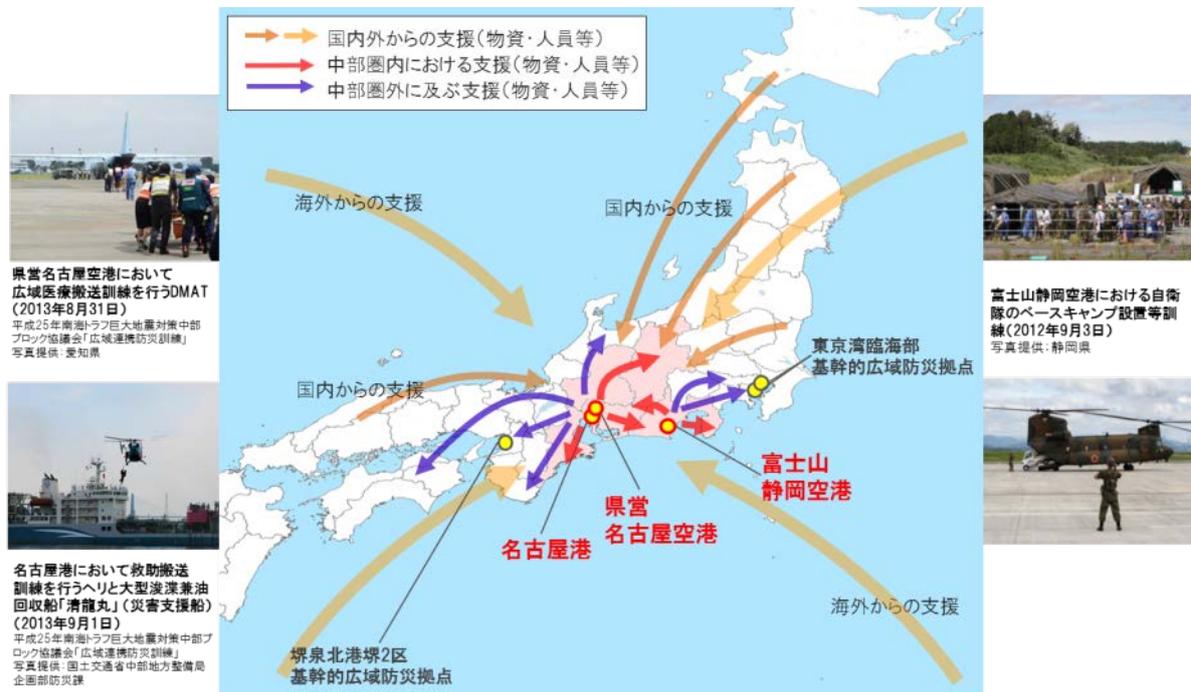
<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 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、国土地理院を中心にシステムを開発・導入する。
- ・ 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（三の丸地区、静岡県庁、名古屋港、県営名古屋空港、富士山静岡空港）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支援について、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。



中部圏広域防災拠点ワーキンググループ
 「中部圏広域防災ネットワーク整備計画(第2次案)(案)」(平成26年3月)より

◇中部圏の基幹的広域防災拠点及び広域防災拠点の配置



中部圏広域防災拠点ワーキンググループ
 「中部圏広域防災ネットワーク整備計画(第2次案)(案)」(平成26年3月)より

◇中部圏の基幹的広域防災拠点(高次支援機能)を中心とした広域支援のイメージ

(4) 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、中部ブロックにおいても、山間部や沿岸部の広い範囲で324の農業集落及び109の漁業集落が孤立すると想定されているほか、離島が孤立するおそれがある。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、緊急調査により集落孤立の状況を速やかに把握するとともに、救命・救助等を実施する自衛隊や消防等に対する的確な情報提供を行う。また、これらの機関や地方公共団体と調整しつつ、迅速かつ重点的な道路啓開等に努める。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・ 地方公共団体等と連携して孤立のおそれがある集落等をあらかじめ抽出し、発災後の孤立集落調査に向けた事前計画を策定する。
- ・ 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。

3-6 被害の拡大防止・軽減

(1) 大規模土砂災害への対応等

- 南海トラフ巨大地震の強い揺れに伴い、山間地域では多くの斜面崩壊や地すべりが発生し、これに伴い多数の河道閉塞も生じると想定される。
そのため、中部ブロック地方支分部局等は、発災直後の緊急調査の結果を踏まえ、河道閉塞発生箇所を速やかに把握するとともに、発生状況や決壊の危険性、また下流域への影響を検討し、重点的に住民の警戒避難の支援、監視体制の強化、アクセスルートを整備や仮排水路の設置を実施する。
- 河道閉塞等の大規模な土砂災害の発生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TEC-FORCE隊員を集中的に派遣する。

<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等、緊急対応に不可欠な交通網の寸断や二次被害のおそれがある箇所を把握し、発災後の対応計画を事前に策定する。
また、改正土砂災害防止法に基づく緊急調査や応急対策を行うために必要な装備を充実させるとともに、対応する職員の技術力向上・維持のための研修・訓練の実施等、発災した際に迅速かつ集中的な対応を行えるよう準備を図る。
- ・山間地での円滑な応急活動に資するよう、調査資機材や分解型無人重機の配備等、緊急調査及び応急対策に必要な装備の充実を図る。



TEC-FORCEの迅速な派遣



隊員による現地調査



無人ヘリを活用した調査

国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇河道閉塞等の大規模災害や二次災害へのTEC-FORCEによる対応

(2) コンテナ火災・油流出等への対応

- 南海トラフ巨大地震では巨大な津波が広範囲の沿岸域を襲うため、伊勢湾など沿岸部に工場やコンテナ等が集積する地域においては、これらの被災に伴う火災、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、中部ブロック地方支分部局等は、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の耐震化や護岸・岸壁の適切な維持管理、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、巡視船艇に必要な整備を進める。



海上保安庁ホームページ
海上保安レポート 2012 特集 東日本大震災より

◇巡視船艇による消火活動

- ・コンテナ火災の二次災害の未然防止のため、港湾管理者と協力して特別防災区域付近における船舶の避難等の交通規制が円滑に実施できるよう平時から消防部局等関係機関で協議すると共に、毎年実施される石油コンテナ等防災訓練等を通じて、特定事業所等が実施する海上災害に係る地震防災応急対策の見直しを積極的に働きかける。

(3) 優先順位に基づく施設の応急復旧

- 南海トラフ巨大地震では、中部ブロック地方支分部局等が所管する施設等で広範囲にわたり甚大な被災が発生すると想定される。
- そのため、中部ブロック地方支分部局等は、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、強い揺れや巨大な津波が想定される地域に存在し、代替機能の確保が難しい施設等については、南海トラフ巨大地震においても致命的な被害を受けず、簡易な補修で一定の機能を回復できるよう、耐震対策等を重点的に進める。
- ・住民が堤防上に避難することを前提に、堤防の応急復旧活動等を円滑に行うための必要な対策を実施する。

(4) 被災建築物等応急危険度判定活動

- 南海トラフ巨大地震が発生した場合、住宅・建築物の被災が想定される地域では、余震時の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、中部ブロック地方支分部局等は、発災後、実施される被災建築物等応急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>

- ・全国被災建築物応急危険度判定協議会主催の訓練に協力し、各県との判定士派遣調整や広域支援連絡が、発災時に迅速に実施されるよう準備する。
- ・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。

(5) 災害対策用機械の大規模派遣

- 発災後、広範囲にわたる被害の拡大防止・軽減活動が展開され、これまでにない規模での災害対策用機械（排水ポンプ車、照明車、対策本部車等）の出動が想定される。
- そのため、中部ブロック地方支分部局等は、発災後速やかに被災地域外からの応援派遣体制をとる等、国土交通省の全国的な組織を活用し、迅速かつ持続的な災害対策用機械の派遣体制を構築する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・中部ブロック地方支分部局等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。
- ・災害対策用機械や無人化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。

3-7 被災した地方公共団体支援

(1) リエゾンの派遣

○ 南海トラフ巨大地震では、太平洋側を中心に広範囲にわたり、多くの地方公共団体も甚大な被害を受け、防災機能の喪失など深刻な状況に陥ることも想定される。

そのため、中部ブロック地方支分部局等は、地方公共団体にリエゾンを派遣し、被害状況の把握や当該地方公共団体と中部ブロック地方支分部局との連絡調整に努めるとともに、地方公共団体が防災機関としての機能を喪失した場合には、当該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>

- ・東日本大震災から得られた教訓等を踏まえ、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、派遣計画を策定する。
- ・リエゾンの派遣にあたっては、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。



リエゾンの活動
(東日本大震災)



食料や仮設庁舎の支援
(東日本大震災)

国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇リエゾン派遣計画の策定

(2) 情報通信機材等の派遣

- 南海トラフ巨大地震では、太平洋側を中心に広範囲にわたり、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深刻な状況に陥ることも想定される。
- そのため、発災後速やかに、衛星通信車、Ku-SAT 等の情報通信機材の出動準備に着手するとともに、地方公共団体等からの要請等に応じて直ちに出動させる。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、代替庁舎となり得るプレハブの貸し出し等を迅速に実施する。

<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の派遣についての計画を策定する。

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

- 南海トラフ巨大地震では、中部ブロックにおける発災1週間後の避難者数は約230万人～約380万人に達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予想される。
- そのため、中部ブロック地方支分部局等は、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。
- 広域的な支援物資の輸送を支えるため、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>

- ・ 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、耐震化等の対策を重点的に推進する。
- ・ 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。
- ・ 発災時に円滑に海上輸送ルートを活用が可能となるよう、代替輸送ルートの設定や代替港湾の利用に係る関係者との体制構築、港湾間の災害協定締結等を推進する。

- ・広域的な輸送を確保するため、空港の運用時間を延長に向け支援する。
 - ▶ 公的機関からの要請に基づき運用時間を延長する空港については被災地の状況及び道路、港湾、鉄道等の被災状況を踏まえ、各機関との調整を支援する。
- ・防災体制を強化するため道の駅、S A・P A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（三の丸地区、静岡県庁、名古屋港、県営名古屋空港、富士山静岡空港）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、必要な検討を進める。
- ・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（三の丸地区、静岡県庁、名古屋港、県営名古屋空港、富士山静岡空港）において、基幹的広域防災拠点としての機能強化を図るため、定期的に中部ブロックの広域訓練を関係機関と連携して実施する。



富士山静岡空港における自衛隊のベース
キャンプ設置等訓練(2012年9月3日)
写真出典:静岡県



県営名古屋空港において
広域医療搬送訓練を行うDMAT
(2013年8月31日)

平成25年南海トラフ巨大地震対策中部
ブロック協議会「広域連携防災訓練」
写真提供:愛知県

◇富士山静岡空港、県営名古屋空港における基幹的広域防災拠点機能の検証

- ・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。
- ・関係機関による物流に関する検討会を設立し、迅速な応急対策等に向けた物流ネットワークの構築の検討、情報共有体制の構築の検討を行う。
- ・「災害ロジスティクス中部広域連絡会議」等を活用し、物流事業者団体と自治体との災害時支援協定の締結等、災害時の支援物資輸送が適切に実施できる体制構築に向けた取り組みを推進する。

- ・物流事業者による支援物資の仕分への協力体制の構築



- ・物流事業者の参画による物資の仕分けやオペレーションの状況



- ・自治体及び物流事業者等と連携した支援物資輸送体制の構築



第4回 東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議（平成25年5月24日）
資料1-2 平成24年度 優先的に取り組む連携課題の成果並びに今後の課題及び予定について
2.災害に強い物流システムの構築（中部運輸局）より

◇民間事業者・民間施設等を総動員した支援物資輸送

（2）避難場所の拡大

- 南海トラフ巨大地震では、中部ブロックにおける発災1週間後の避難者数は最大約380万人に達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、中部ブロック地方支分部局等は、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、賃貸住宅や船舶等について、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。
- ・ 避難受入施設として活用可能な施設を有する民間事業者等と地方公共団体との間で、利用に関する協定等の締結を支援する。

（3）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。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・被災地における円滑な水融通に資するよう、利水者間の共通BCPの策定を支援する。
- ・多くの避難者が想定される地域等については、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の策定に向けて支援する。
- ・生活用水が不足する事態に備え、可搬式浄化設備の設置等について検討など対策について支援する。

(4) 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、中部ブロック地方支分部局等は、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「応急借り上げ住宅」、公的賃貸住宅（公営、UR、公務員宿舎、雇用促進住宅）等、多様な手法を使った被災者向け住宅等の供給を支援する。

<平時から準備しておくべき事項>

- ・地方公共団体へのマニュアル作成とそれに基づく訓練の呼びかけや、供給主体を増やすための中小工務店団体等と都道府県の災害協定締結を支援する。
- ・都道府県による民間賃貸住宅を応急仮設住宅として借り上げる取組について引き続き支援する。
- ・住宅及び建築物の耐震化を促進する。
- ・仮設住宅確保に向けて、用地リスト・配置計画作成等の平時の準備を促進する。
 - ▶ 仮設住宅の確保に向けて、「広域巨大災害に備えた仮設期の住まいづくりガイドライン」を策定し、各県主催の応急仮設研修会で出前講座等を開催する。
 - ▶ 「中部ブロック災害時の住宅支援に係る連絡調整会議」を開催し、中部管内各県の応急仮設住宅供与に関する取り組み等の取りまとめを行う。



被災者向け住宅
(東日本大震災)



旅館の協力
(東日本大震災)

国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

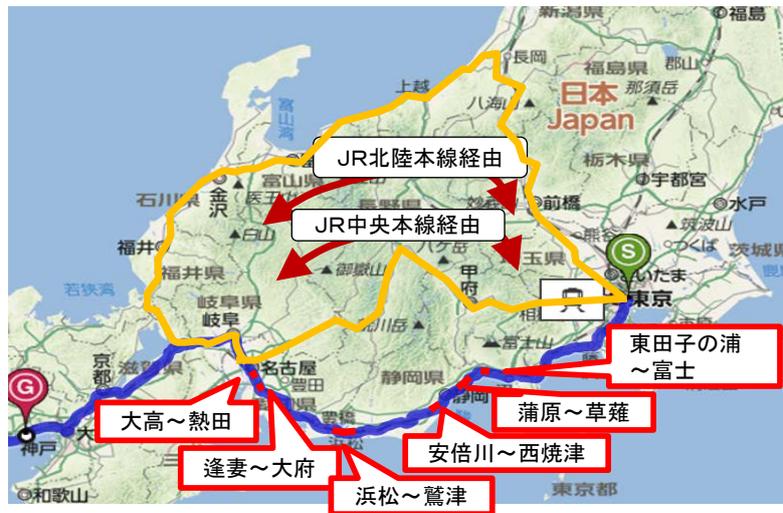
◇民間ストックの活用も含めた被災者向け住宅等の供給

3-9 施設等の復旧

- 地震の規模が巨大であり、被害も甚大であることから、多数の道路の通行止め箇所、広範囲にわたる沿岸部での大規模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。
- 中部ブロック地方支分部局等は、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、制度の柔軟な運用等の対策を実施する。

<平常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。
- ・広域激甚災害時における被災地域外からの幹線輸送を円滑にするために、東海道線被災時における代替輸送ルート計画（代替ルート等対策計画）の策定を支援する。



国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇ JR東海道本線の代替ルートの確保

第4章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策

本章では、巨大地震による揺れ・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、中部ブロック地方支分部局等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 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、太平洋沿岸部を中心に最大震度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93万棟発生すると想定されている。

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、改正「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、平成27年の耐震化率9割の目標達成に向け耐震化を促進する。
- ・ 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、P波感知型地震時管制運転装置の設置を普及促進する。
- ・ 天井の脱落防止、エスカレーターの落下防止のための基準強化、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地すべりや崩壊のおそれのある区域を特定し、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、特に南海トラフ巨大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。

- ・ 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・液状化対策を推進する。

- くしの歯ルートの耐震性向上等を目指すため、橋梁耐震対策、法面对策、盛土対策、新規路線整備を計画的に行う。
 - くしの歯ルートの橋梁は、平成8年道路橋示方書基準によるフルスペック対応による対策を実施する。
 - 道路法面崩落などの潜在危険度が高く、迂回路が無いもしくは脆弱な箇所における法面保護等の対策を実施する。
 - 都市部、沿岸部等の迂回路がなく液状化により大幅な沈下（1 m程度）が予想される箇所において、橋台背面、地下横断ボックスカルバートの段差対策としての踏み掛け版を設置する（新設箇所は同時整備とし、既存未整備箇所は修繕にあわせて整備）。

事前対策計画箇所

橋梁耐震対策	628箇所	法面对策	78箇所
新設路線整備	53箇所		

橋梁耐震対策



法面对策



盛土対策



新設路線整備



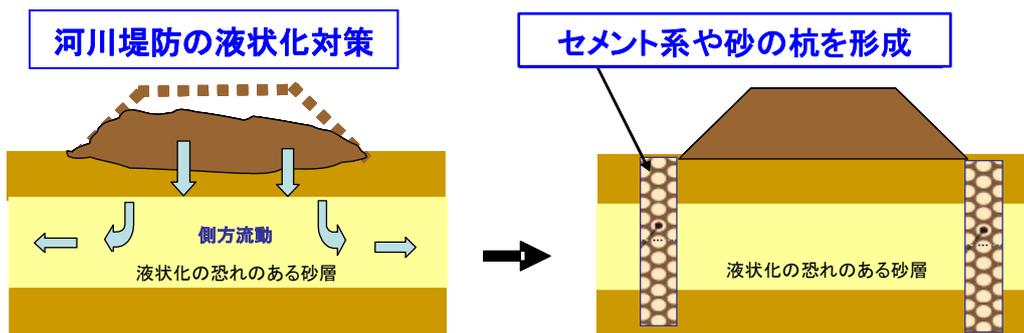
◇道路啓開ルートの事前対策

- ・揺れに伴う津波の遡上や土砂災害等から地域を守るため、河川・海岸堤防、水門・樋門、砂防施設等について、地盤の改良等の耐震・液状化対策を推進する。

国管理河川堤防 約 50km※ 国管理水門・樋門 20 施設

県管理河川堤防 静岡県 約 2 km※、愛知県 約 12km※、
三重県 約 1 km※

※延長は要対策区間であり、今後の検討により延長は変わる可能性がある



東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議「中部圏地震防災基本戦略」（平成 24 年 11 月 5 日）より

◇河川堤防の液状化対策（イメージ）

- ・港湾における耐震強化岸壁の整備・既設岸壁の耐震性確保、海岸保全施設の液状化対策、橋梁（臨港道路）の地震対策、既存港湾施設の老朽化対策など防災・安全に資する事業を推進する。
- ・緊急物資輸送ルートの確保及び港湾物流機能を維持するため埋立地を結ぶ臨港道路の複数化を図るとともに、一時避難施設としての利用可能な耐震性の高い橋梁（臨港道路）の整備を推進する。

耐震強化岸壁： 10施設

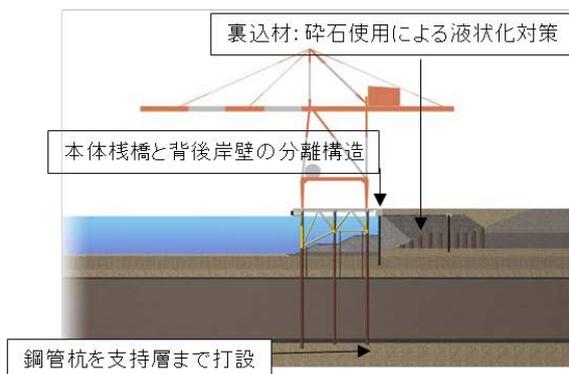
海岸保全施設の液状化対策： 約5km

既存国有港湾施設の老朽化対策： 7施設

橋梁（臨港道路）の耐震対策： 約4km

※港湾計画の位置づけ、国有港湾施設の集中点検による要対策施設等

名古屋港飛島ふ頭南コンテナターミナル大水深16m岸壁のジャケット式棧橋構造による耐震強化の事例
(H17年12月、H20年12月供用)



東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議「中部圏地震防災基本戦略」（平成24年11月5日）より

◇耐震強化岸壁の整備事例（名古屋港）

- ・発災後の国民の生活を1日でも早く日常に戻すため、下水道施設の耐震・液状化対策を推進する。
 - ・発災時の利用者等の安全を確保する他、発災後の速やかな応急活動の開始や被災者等の避難場所として機能を発揮するよう、庁舎等の耐震化を推進する。
- 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

- 南海トラフ巨大地震においては、広域において強い揺れが発生することが想定されるため、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。
- また、広範囲にわたり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。
 - ・ 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。また、長周期地震動の予測技術の開発等、予報の発表に向けた取組を進める。
 - ・ 既存の超高層建築物等のうち長周期地震動による影響が大きいものへの対策の検討を進める。

(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21万棟が焼失すると想定されている。

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隘道路の拡幅等、きめ細やかな対策を支援する。
- ・ 津波による被害が想定される区域から安全な区域への定住の誘導を行うとともに、密集市街地等を解消し、火災に強いまちの形成（火災延焼防止帯の確保、火災避難場所経路の確保、住宅等の不燃化）を図るなど、被害を最小化できる地域づくり・まちづくりに向けた支援を行う。
- ・ 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。



巡視船艇による消火活動

国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇臨海部における火災・火災延焼の防止策

- ・コンテナの災害を防止するため、耐震強化岸壁に至る航路沿い等を中心として、港湾法に基づき港湾管理者による民有護岸等の報告徴収や立入検査等を促進する。
- ・石油コンテナ等災害対策について、事故そのものの防止及び発生した事故の拡大防止が推進されるよう、石油コンテナ等災害防止法に基づき実施される各県の石油コンテナ等防災計画の修正を積極的に働きかける。

(5) 土砂災害対策

- 地震等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危険箇所について、対策施設の整備を推進する。
- ・緊急対応に不可欠な交通網の寸断のおそれや、深層崩壊発生のおそれの高い地域において重点的に砂防堰堤等を整備する。



木曾川水系(長野県大桑村)

国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ
別紙1「国土交通省の総力を挙げて対応すべき7つの重要テーマと10の重点対策箇所」より

◇重要交通網を保全する砂防設備等の重点的整備

- 静岡県由比地区は、地すべりが発生する恐れのある斜面と海岸との狭い範囲に国道

1号、東名高速道路、J R東海道本線といった重要交通網や情報通信網が集中している。大規模な地すべりが発生した場合、東西を結ぶ日本の大動脈が長期間寸断される可能性があるため、排水トンネル 1,480m、深礎杭工 61 本等の地すべり対策を推進する。



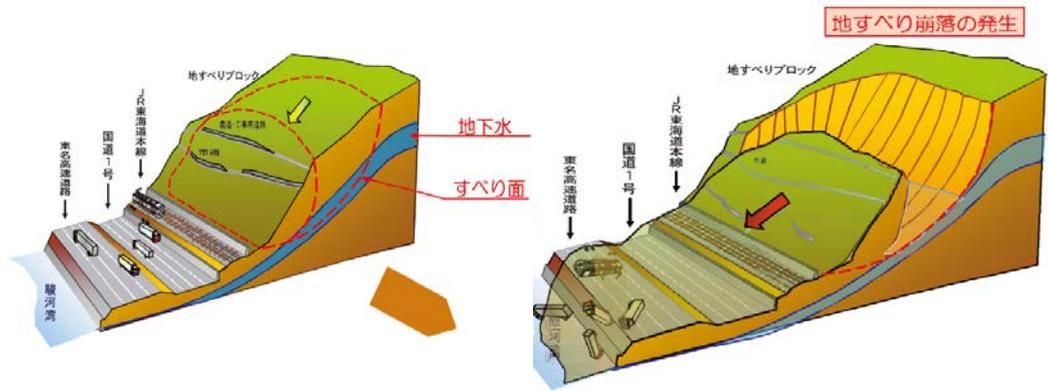
東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議「中部圏地震防災基本戦略」（平成 24 年 11 月 5 日）より

◇土砂崩落による河道閉塞の状況と対策事例

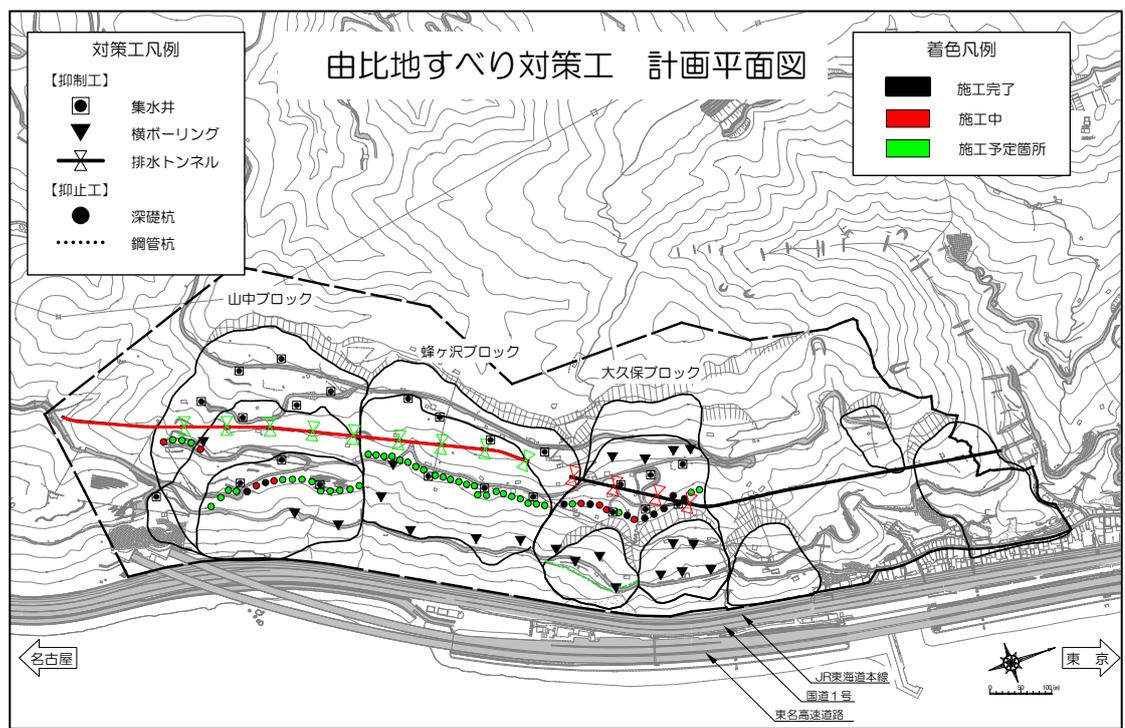


別紙 1 「国土交通省の総力を挙げて対応すべき 7 つの重要テーマと 10 の重点対策箇所」より

◇国道 1 号、東名高速道路、J R東海道本線及び情報通信網が集中している静岡県由比地区



東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議
「中部圏地震防災基本戦略 第一次改訂(案)」(平成26年3月)より
◇由比地区地すべりが大規模に崩落した場合の被害(イメージ)



区分	工種	全体計画	
		単位	数量
抑制工	横ボーリング工	箇所	21
	集水井工	基	23
	排水トンネル工	m	1,480
抑止工	深礎杭工	本	61
	鋼管杭工	本	46

東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議
「中部圏地震防災基本戦略 第一次改訂(案)」
(平成26年3月)より
◇由比地区地すべり対策事業について

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13万3,000人が死亡すると想定されている。

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、地方公共団体が進める避難対策について進捗状況を把握しつつ、安全で確実な避難確保を目的とした対策を支援・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、必要となる施設について支援する。
- ・ 特に生命を守る対策である、津波避難タワー、津波避難階段、津波避難マウンド及び高台への避難路整備等について、支援を行う。

(例：築山（静岡県袋井市）、津波避難タワー（静岡県吉田町）)

- ・ 特に、高台等が近くにない、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。
- ・ 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とする。
- ・ 地域が進める防災計画や防災対策については、「地震・津波災害に強いまちづくりガイドライン」の活用を促し、地方公共団体の防災・減災対策を促進する。
 - 防災まちづくりについて、中部ブロックの市町村長・学識経験者を含めての意見交換等を行うことにより、地域の課題等を情報共有し、解決策などについて議論することにより、市町村のランドデザイン策定及び防災事業への取り組み促進を図る。

津波避難施設
(道路上に設置される津波避難施設)



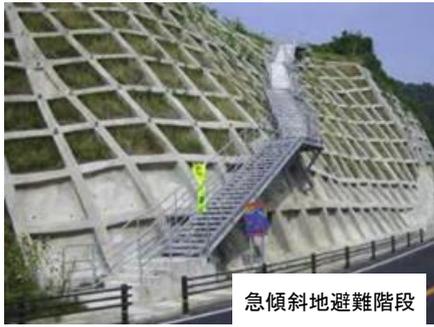
吉田町(H25.9月完成)
海拔9.6m 避難面積628㎡

津波避難マウンド(築山)



袋井市(H25.12月完成)
海拔10m、避難面積1,300㎡

◇津波避難施設の整備例



急傾斜地避難階段



急傾斜地避難階段



津波避難タワー



避難マウント



津波緊急避難協力ビル(私有建築物)

東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議「中部圏地震防災基本戦略」（平成 24 年 11 月 5 日）より

◇避難施設（避難階段、避難場所）のイメージ（静岡県沼津市）

- ・津波等から命を守るための緊急避難対策として、避難路・避難場所を確保するとともに、適切な案内・情報提供を実施。
 - 災害時の緊急避難先として機能すべく、道の駅、サービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）の防災機能の強化（非常用自家発電設備の整備、防災用トイレの整備、地下水の有効利用等）を図る。
 - 高台となっている道路盛土や高架橋へ避難するための避難路・階段の整備にあたっては、関係自治体の避難計画と整合を図り、箇所選定の上実施する。
 - 想定される浸水区域等をふまえ、関係自治体と連携し、道路利用者が津波から迅速かつ円滑に避難できるよう、海拔情報を道路施設に表示する。
 - 津波浸水区間の手前に無停電化対策を施した情報板を設置し、大津波警報又は津波警報が発令された際に電光表示等により浸水域への車両の進入防止を促し減災を図る。

事前対策計画箇所

避難階段・避難タワー	13箇所	避難場所としての防災拠点	30箇所
津波専用情報板	19箇所		



東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議「中部圏地震防災基本戦略」（平成 24 年 11 月 5 日）より

◇津波時の避難場所として道路法面の活用（紀勢自動車道）



東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議「中部圏地震防災基本戦略」（平成 24 年 11 月 5 日）より

◇避難路・避難階段の整備（紀勢自動車道）



◇道の駅、サービスエリア 防災機能の強化



図1 海拔表示シートの様式案

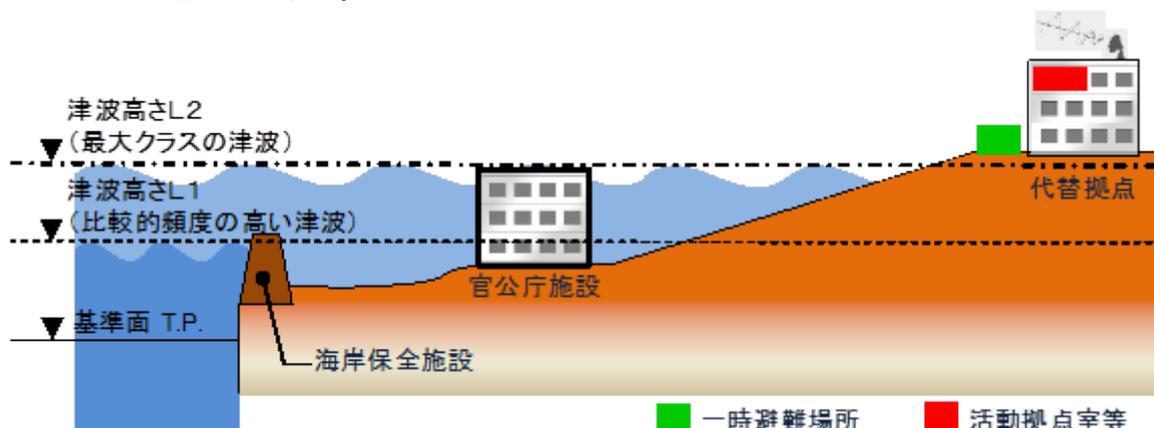


図2 海拔表示シートの設置例

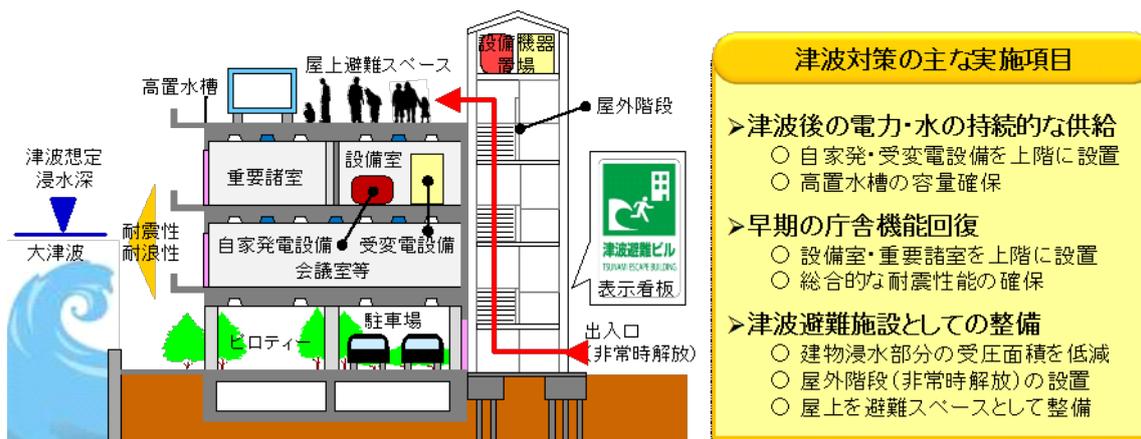
◇津波専用情報板、海拔表示シートの整備例

- ・津波被災区域内の官庁施設の対策として、
 - 行政機関、消防、警察等の庁舎や防災拠点施設などの津波対策
 - 在庁者の安全確保を目的とした避難計画や災害活動計画の作成及び避難路や避難指定場所、施設の津波による浸水可否等の事前確認
 - 既存施設における一時避難場所としての機能確保
 - 防災拠点における国・地方公共団体で連携した代替拠点や通信機器の確保及びライフラインの途絶を想定した複数のインフラ整備

- 災害活動拠点室や自家発電設備等の上階移設、設備機器への浸水による機能停止の防止及び活動拠点室や避難経路の天井崩落対策
 - 既存施設における残余の供用期間を考慮した効果的な投資及び施設更新時期の平準化に向けた防災拠点施設の改築の推進
- などを実施する。



◇防災拠点施設などの代替拠点や通信機器確保のイメージ



◇防災拠点施設などの津波対策のイメージ

- ・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、避難地、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なる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、下水道施設の耐震化・耐津波化、および減災対策としての下水道 BCP の策定を推進する。
- ・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住民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。
- 地震により発生が予測される津波の挙動を図示した津波防災情報図を整備・提供することで、船舶の津波対策や避泊水域の検討など、港湾内の船舶の津波防災対策を支援する。
- 発災時に湾内の船舶に対して警報等を迅速確実に伝達するとともに、危険な海域や避難海域等の情報を提供するために、一元的な海上交通管制を行う体制を構築する。
- 船舶に対する海上交通の安全に関する情報提供については、第四管区海上保安本部及び各海上交通センターから無線等で情報提供するほか、海上保安庁が運用している「沿岸域情報システム」(M I C S) も活用する。
- 広範囲にわたり強い揺れが発生することが想定されるため、緊急地震速報の迅速化・高度化を進める。
- 特に短時間で津波が到達するトラフ軸に近い沿岸域における住民等の避難に資するよう、より迅速で制度の高い津波警報等の発表及び正確な津波の高さや到達時刻に関する広域かつ迅速な情報の収集と提供が重要であるため、必要となる観測施設等の整備を推進する。
- 堤外地に立地する産業・物流施設の労働者・利用者のための避難施設の確保と津波避難対策の策定を促進する。
 - 四日市港のコンテナターミナルと背後地を円滑に結ぶ臨港道路(霞4号幹線)の整備において、海岸利用者や周辺住民、港湾労働者等が早急に高い位置に一時避難できるよう、緊急避難場所としての活用に向けた検討及び関係者調整を実施。
 - 防潮堤より海側で就業者や旅行客など様々な人が活動し、通常の沿岸部と比較して津波への対策を要する港湾地域において、市町村が策定する津波避難計画など地域の防災対策に係る取り組みと整合のとれた、港湾における津波避難対策の策定を促進する。



四日市港地震・津波対策検討会議（第6回）（平成25年12月18日）より

◇臨港道路の一時避難施設としての活用イメージ（四日市港震4号幹線）



四日市港地震・津波対策検討会議（第6回）（平成25年12月18日）より

◇港湾の堤外地（防潮堤より海側）における避難誘導計画（四日市港震ヶ浦地区）

(2) 津波防災地域づくりの推進

○ 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、「地震・津波災害に強いまちづくりガイドライン」の活用及び津波防災地域づくりに関する法律に基づく推進計画の策定を推進する等、中部ブロックの市町村の災害に強いまちづくりへの取組を促進する。

➤ 県、市町村等が実施する次の取組に対して支援する。

＜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＞

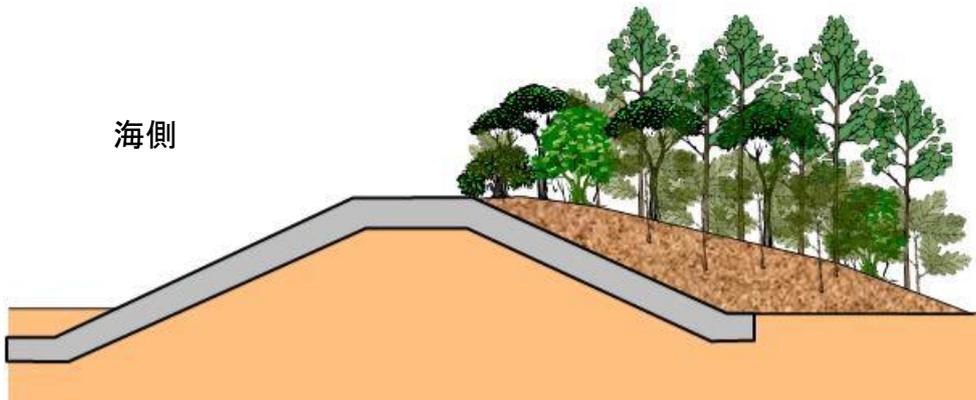
- ・ 推進計画の作成
- ・ 津波ハザードマップの作成
- ・ 避難訓練の実施
- ・ 避難促進施設の所有者等による避難確保計画の作成
- ・ 高台等への移転（防災集団移転促進事業等）
- ・ 津波防護施設の整備・推進

➤ 静岡県浜松市、焼津市他において、推進計画を策定し、津波災害に強い地域づくりへの取組を支援する。

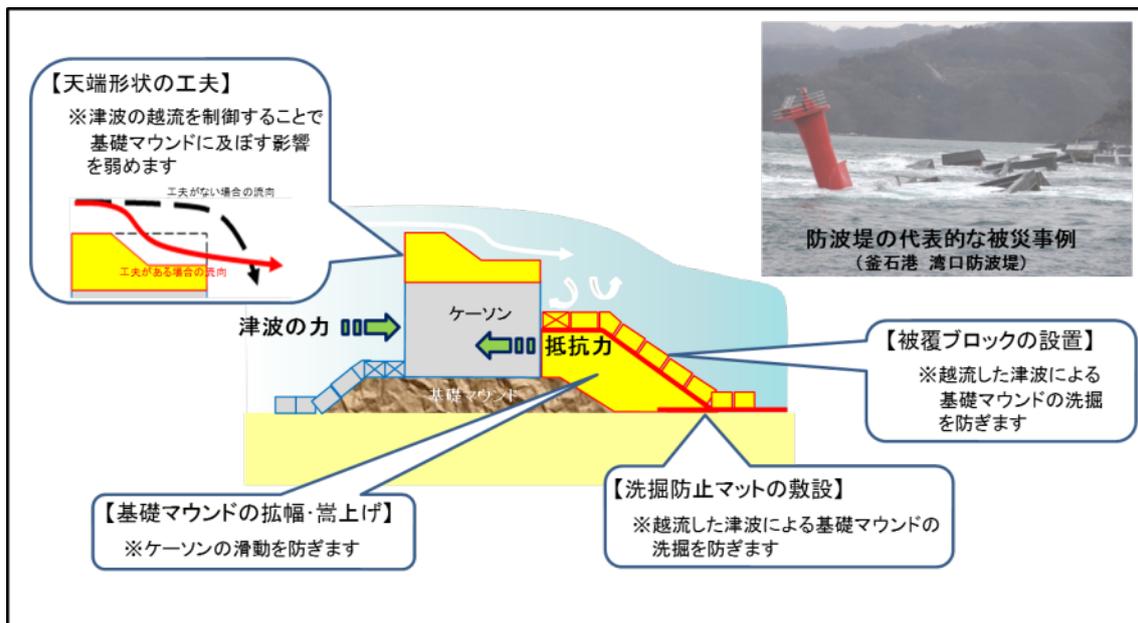
(3) 津波浸水を軽減させる海岸保全施設・港湾施設の整備等

○ 南海トラフ巨大地震に伴う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、河川管理施設・海岸堤防等の整備や耐震・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構造の海岸堤防（緑の防潮堤を含む）について、地域の実情に応じた多様な構造の検討及び環境と利用とが両立した整備を行い、防波堤と防潮堤による多重防御、海岸の浸食対策を推進する。
- ・ 津波浸水に対する多重防御として海岸林の保全・整備とともに、背後地の被害軽減効果を一層向上させるため、事業者間の調整により海岸近辺の緑地や緑の防潮堤との一体的な整備を進める。

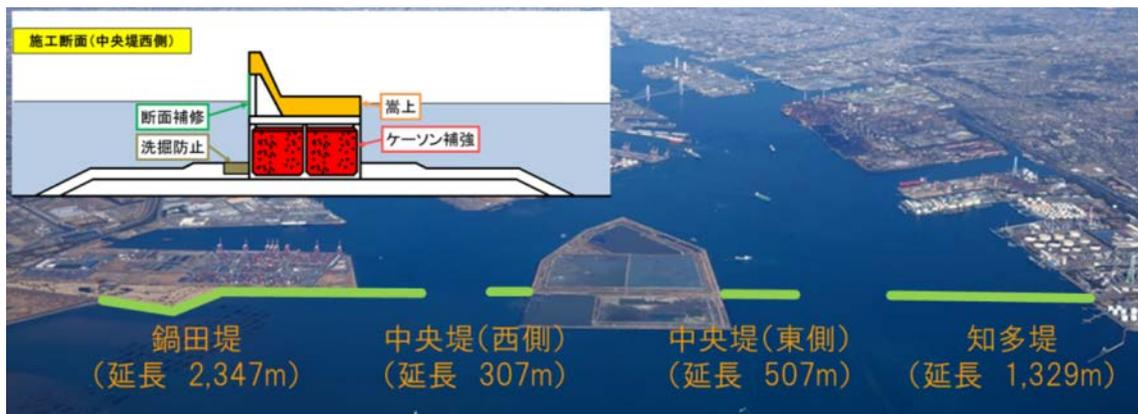


- ・発生頻度の高い津波を超える規模の津波に対しても、防波堤機能を可能な限り維持するための、名古屋港等において津波に対して倒壊しにくい「粘り強い構造」への改良を実施する。
 - 防波堤の『粘り強い構造』への改良：約11km



中部地方整備局より

◇防波堤の津波対策（粘り強い防波堤）



中部地方整備局より

◇粘り強い防波堤の整備事例（名古屋港外港地区防波堤）

- ・水門等の確実な操作のため、水門等施設の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进行操作するため、津波遡上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・遠隔操作化を推進する。

- 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。

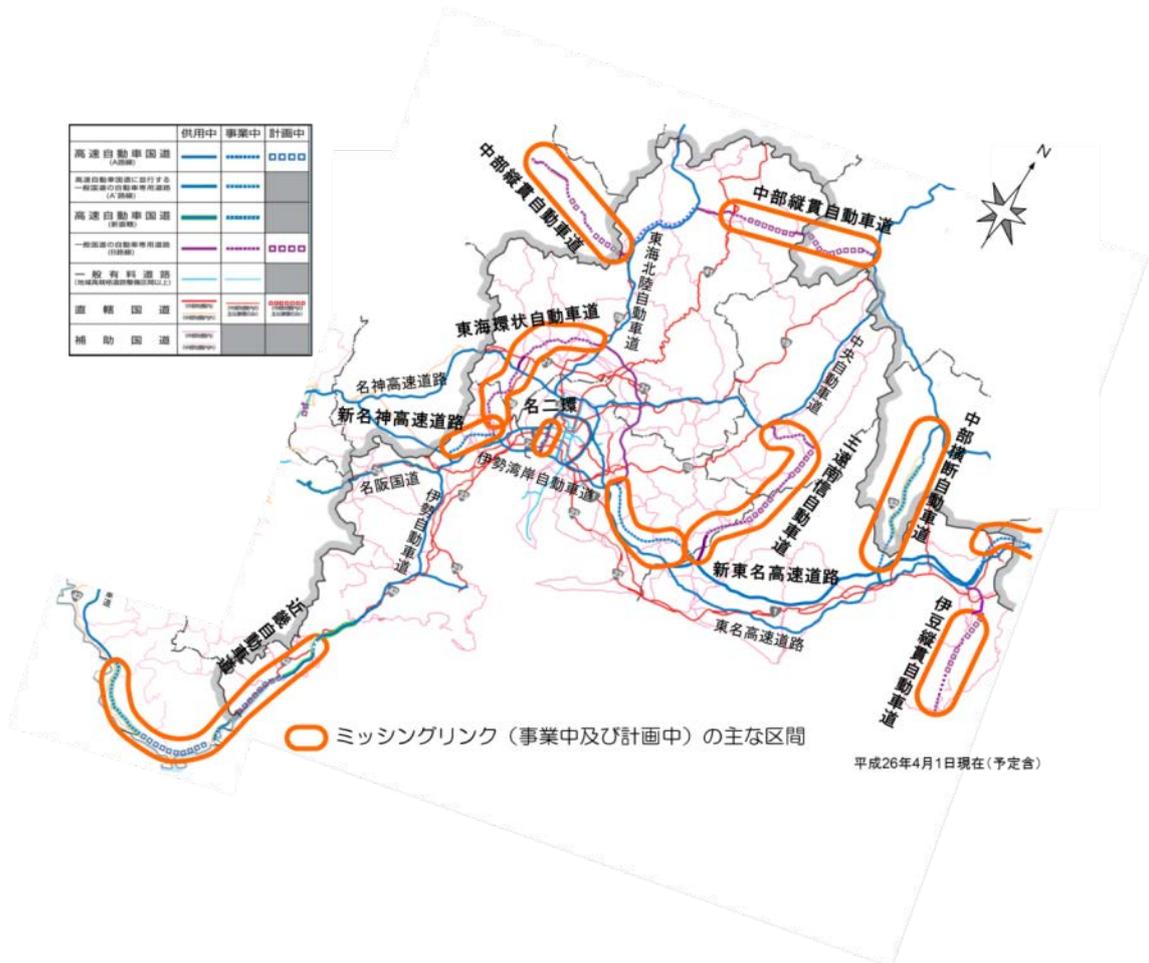
（４）津波防災性や信頼性の高い緊急輸送等の交通基盤施設の整備

- 南海トラフ巨大地震による巨大な津波により広範囲にわたり道路、港湾、空港、航路、鉄道等の広域輸送を担うネットワークが寸断されるなどの被害を受けると想定される。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。

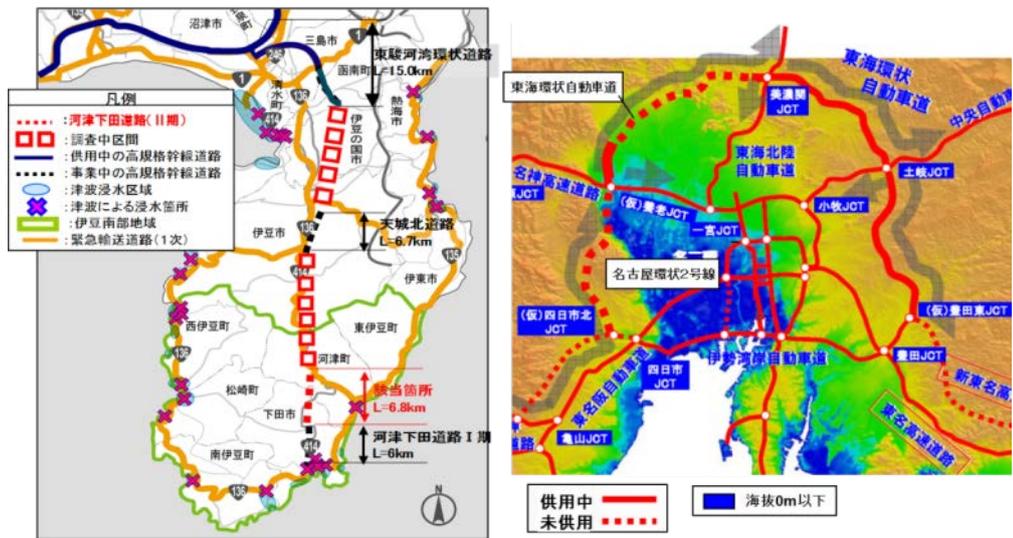
- ・道路・港湾・航路・空港・鉄道等の広域ネットワークの確保

- 特に広域支援に不可欠な高規格幹線道路のミッシングリンクの解消を推進する。

- ・船着場、臨港道路、緊急用河川敷道路等の整備



◇中部圏の高規格幹線道路のミッシングリンク



◇高規格幹線道路等の未整備区間の解消 (伊豆縦貫自動車道・東海環状自動車道)

(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

- 迅速な復旧・復興や円滑な防災・減災事業の実施のため、地方公共団体等を支援して地籍調査を積極的に推進するとともに、国が被災想定地域において重点的に官民境界の基礎的な情報を整備する。
 - ・ 津波による被害が想定される区域内において、官民境界の調査を重点的に実施する。特に、津波浸水深が深い地域については、建物の全壊・流出の可能性が高く、土地境界情報の消滅が想定され、緊急的な対応が必要となることから、優先的に実施する。