

【国土交通省】

近畿運輸局

資料

近畿運輸局における防災対応への取り組みについて

- 災害に強い物流システムの構築事業 … P1
- 大規模地震発生時における帰宅困難者対策 … P2
- 津波対応型救命艇の普及促進 … P6

国土交通省 近畿運輸局
平成25年3月



民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築に関する協議会（近畿）

- 国、近畿2府4県、関西広域連合、有識者、倉庫協会、トラック協会、物流事業者等で構成
- 平成23年度
支援物資物流における、国・自治体・物流事業者等の役割分担を明確化
民間108の施設を物資拠点として選定

24年度

災害協定の締結推進

倉庫事業者団体と自治体は、災害時における当該施設の利用又は物流事業者関係者の広域物資拠点への派遣を含めた協定の締結を推進する。（運送事業者協会との輸送協定は締結済み）

年度内に近畿2府4県全てが各府県倉庫協会と締結をめざす

訓練の実施

1/17 大阪府地震津波災害対策訓練に参加
2/13 関西広域連合応援受援図上訓練に参加

新しい被害想定への対応

物量を仮定した配送シミュレーション

問題点・課題の検証

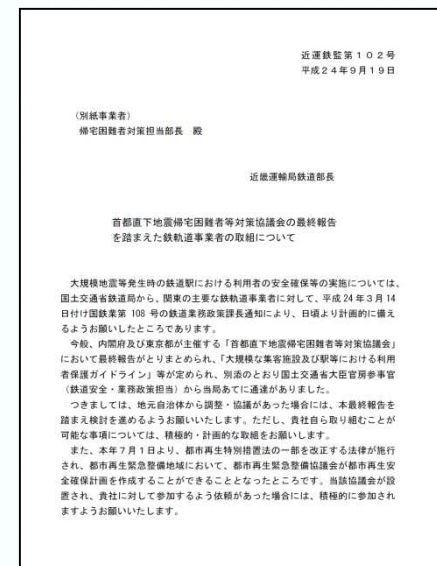
○都市再生緊急整備協議会における都市再生安全確保計画の策定(大阪駅周辺地域)

都市再生特別措置法に基づいて、平成24年9月6日に大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会会議及び大阪駅周辺地域部会が設けられ、大阪駅北地区(うめきた)開発の方針や帰宅困難者対策等を盛り込む都市再生安全確保計画の策定等について、近畿地方整備局・近畿運輸局・鉄道事業者(JR西日本ほか)等関係者間で協議が行われている。

※ 京都駅周辺についても同様の協議会の立ち上げに向け、平成25年2月12日に事務レベル(課長級)の協議が行われた。

【主要な鉄軌道事業者へ通達発出】

※平成24年9月10日内閣府及び東京都が主催する「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」において最終報告のとりまとめがなされたことを受け、近畿運輸局管内の主要な鉄軌道事業者に対し、地元自治体から調整・協議があった場合には、本報告書を踏まえ検討を進めるよう、また、都市再生緊急整備協議会から参加の依頼があった場合には、積極的に参加することを求めた。



都市再生緊急整備協議会

- 都市再生緊急整備地域における市街地の整備に関する協議を行うため、都市再生緊急整備地域ごとに組織することができる国・地方・民間による官民連携の協議会。
- 協議会は、都市再生緊急整備地域の「都市再生安全確保計画」並びに特定都市再生緊急整備地域の「整備計画」を作成することができる。

協議会の構成員

(1) 国の関係調整機関等の長【法第19条第1項】

- ①国の関係行政機関の長のうち本部長(=内閣総理大臣)
- ②本部長の委嘱を受けたもの(=各省大臣)
- ③関係地方公共団体の長(=都道府県知事・市町村長)

(2) 独立行政法人の長等【法第19条第2項】 → (1)が、協議して加えることができる者

- ①独立行政法人の長
- ②特殊法人の代表者
- ③地方公共団体の長その他の執行機関(関係地方公共団体の長を除く。)
- ④地方独立行政法人の長
- ⑤都市再生緊急整備地域内において都市開発事業を施行する民間事業者
- ⑥都市再生緊急整備地域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行う者
- ⑦都市再生緊急整備地域内の建築物の所有者、管理者、占有者
- ⑧鉄道事業者



都市再生安全確保計画作成のためのアクションプラン

(2) 計画の策定に向けて

② 都市再生安全確保計画作成のためのアクションプラン

エリアの防災力の
現状把握のための
基礎的調査

各建物所有・管理者
へのアンケート調査

歩行者交通量や
建物図面等のデータ収集

- ・ 将来開発を前提とした
滞在者の避難・滞在の
ための許容力チェック
- ・ エリアの防災上の弱点
把握

歩行者退避行動シミュレーション

課題の抽出

既存エリアマネジメント団体等
検討組織の設定

官民連携のもと、エリア
でできることから実施計
画を策定

エリアで実施すべきハード・
ソフト施策の検討、計画策定

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会「最終報告」概要

首都直下地震帰宅困難者等対策協議会「最終報告」概要

平成24年9月10日
首都直下地震帰宅困難者等対策協議会

第1章 はじめに

- 平成23年3月11日の東北地方太平洋沖地震により首都圏では約515万人の帰宅困難者が発生し、対策を一層強化する必要性が顕在化
- 首都圏の住民、市区町村、企業、主要ターミナル駅を対象に3月11日の帰宅困難者等対策の実態について調査し、課題と現在の取組状況を分析
- 検討の前提として平日昼12時発生の東京湾北部地震（M7.3）を想定
- 各主体が、ガイドラインを参考に積極的に取り組んでいくことにより、社会全体における帰宅困難者対策の底上げを図る

具体的な取組内容

第2章 一斉帰宅の抑制

- 一斉帰宅抑制の基本方針（平成23年11月22日決定）
- 企業等における施設内待機
 - ・企業等における施設内待機計画の策定、備蓄量や備蓄品目の例示
 - ・外部の帰宅困難者のために10%余分に備蓄等を推奨
 - ・従業員、家族等の安否確認手段の確保
 - ・帰宅ルールの設定（段階的帰宅や集団帰宅等）
 - ・「事業所における帰宅困難者対策ガイドライン」の策定
- 大規模な集客施設や駅等における利用者保護
 - ・利用者保護等に関する計画の策定
 - ・災害時要援護者が必要とする優先スペースの確保等
 - ・隣接した施設との連携による安全の確保
 - ・「大規模な集客施設及び駅等の利用者保護ガイドライン」の策定

第3章 一時滞在施設の確保

- 一時滞在施設の対象施設、開設基準、施設管理者の役割
 - ・発災後最長3日間の開設を標準、3.3mにつき2人の収容を目安
- 各機関における一時滞在施設の確保
 - ・事業者等は、市区町村と協定を締結して一時滞在施設を提供
- 施設の安全を確保するための配慮
 - ・耐震性を満たした建物であること
 - ・建物や設備等の安全点検のためのチェックリストの例示
 - ・施設利用案内を施設の入口等に提示
- 行政の支援策
 - ・各地域の実情に応じた運営マニュアルの整備や支援策の具体化
- 「一時滞在施設の確保と運営のガイドライン」の策定

第8章 協議会構成員による帰宅困難者等対策の取組状況

- 本協議会における検討と並行して協議会構成員等において進めてきた帰宅困難者等対策の取組状況を整理

第9章 終わりに

- 残された課題や新たに顕在化する課題について情報を共有するとともに、実務的な検討を継続して行うため、連絡調整会議を新たに設置

第4章 帰宅困難者等への情報提供

- 帰宅困難者等に提供すべき情報
 - ・「むやみに移動を開始しない」、帰宅困難者の安全確保情報・帰宅情報
- 情報提供における関係機関間の連携と情報の流れ
 - ・情報発信主体別に発信すべき情報の内容と情報伝達手段のフローの作成
- 関係機関等に求められる平時からの取組
 - ・帰宅困難者への情報提供のためのポータルサイトや専従部門を設置
 - ・アプリの開発等の民間の取組を促すような情報の公表
- 「帰宅困難者等への情報提供ガイドライン」の策定

第5章 駅周辺等における混乱防止

- 駅前滞留者対策協議会の設立の促進
- 地域の行動ルールの策定
 - ・組織単位毎の取組（自助）、地域が連携する取組（共助）のルール化
- 「駅前滞留者対策ガイドライン」の策定

第6章 徒歩帰宅者への支援

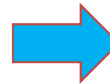
- 災害時帰宅支援ステーションの充実
 - ・認知度向上（ステッカーの統一化の検討、のぼりの設置）
- 帰宅支援対象道路
 - ・帰宅支援対象道路の拡大や地域での取組を充実

第7章 帰宅困難者の搬送

- 帰宅困難者等の搬送シミュレーション
 - ・特別搬送者を最優先とすることを想定
- 特別搬送者を対象とした搬送オペレーション
 - ・搬送開始時期、搬送拠点とルートの考え方
 - ・今後「帰宅困難者搬送マニュアル（仮称）」を策定

地震・津波発生→まず高台に逃げる！
それでも

1. 近くに高台など避難場所がない場合
2. 幼児、お年寄り、病人などの場合



津波対応型救命艇に避難

船舶用救命艇の技術を活用した
津波対応型救命艇を開発
(四国運輸局)

船舶用救命艇

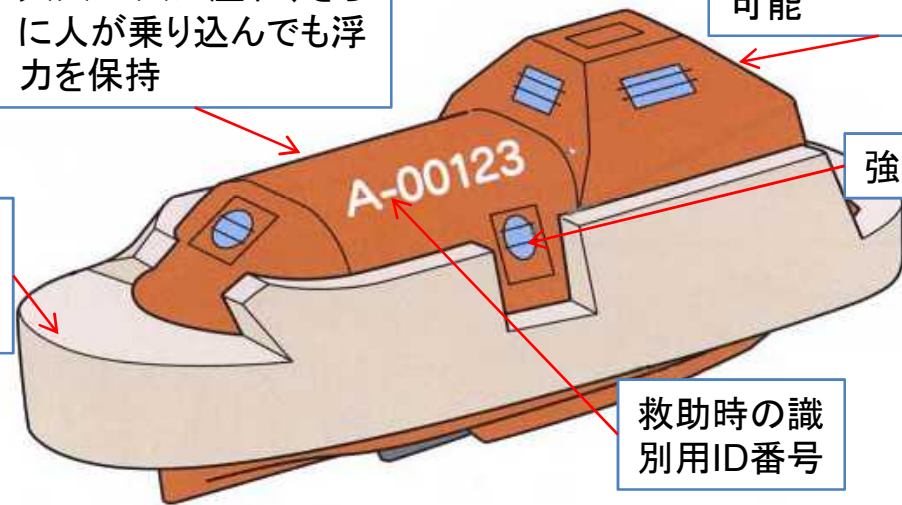


津波対応型救命艇イラスト

大人25人が座れ、さら
に人が乗り込んでも浮
力を保持

出入り口は広く、人
をおぶっても出入り
可能

秒速10mの
衝突でも堪
える緩衝材



強化窓

救助時の識
別用ID番号

特徴

1. 水面に浮いているので、津波高さに関係なく避難できる。
2. 約3×9mのスペースがあれば、住宅や職場の近くに設置できる。
3. 津波の激流下で、瓦礫等に衝突しても、十分な強度があるので、避難者の安全確保をできる。
4. 価格は数百万円(25人乗り)、耐用年数は40年以上なので、コストパフォーマンスは高い。
5. 漁港や海岸に設置すれば、沿岸地での就業者のための最終避難手段にできる。
6. 移設可能なので、避難タワー等設置前の代替手段として使用し、設置後、別の場所に移設できる。

開発および普及促進

津波対応型救命艇の開発(四国運輸局)

1. 2012年2月より、検討会を発足し、安全性、機能、仕様等を検討の上、内閣府の災害対策総合推進調整費(約4500万円)を得て、試作艇の製造及び安全性・機能性の評価を実施。
2. 3月上旬:試作艇の一般公開(東京、静岡(浜名湖)、高知市)
3. 3月中:開発調査結果を基に、「安全性、機能性のガイドライン」を策定

近畿運輸局としての取り組み

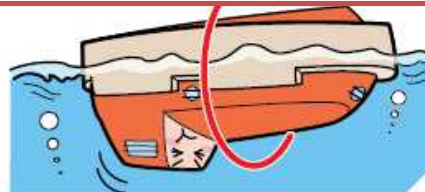
1. 平成24年6月、田辺市において、管内自治体(特に和歌山県南部の高い津波が襲来する恐れの高い地域の自治体)に対し、当救命艇の説明会を実施した。
2. 現在、当局管内の船舶用救命艇の製造事業者である(株)信貴造船所も策定されたガイドラインに沿った救命艇を開発中であり、今後も自治体や民間企業等に対し、情報発信や説明会等を開催することにより、普及を促進し、津波被害の低減化を図る。

津波対応型救命艇の特長

高い艇体強度と緩衝材により、濁流中、建物や瓦礫との衝突時でも艇体保護



復原性が高く、反転しても自動復原し、人の安全もシートベルトで確保



火災付近でも難燃性の艇体と手動スプリンクラーにより、防火対策確保



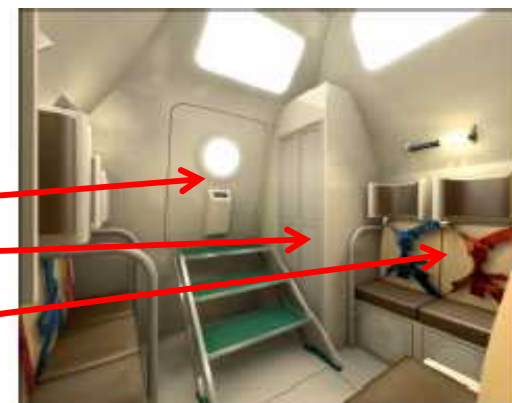
十分な浮力により、漂流中、倒壊してきた瓦礫の下敷きになっても、浮上する。



万一損傷し浸水しても、艇体に浮力材が充填されているので、沈まない！



1. 損傷時の浸水防止や浮力保持のため二重構造の艇体採用
2. 倉庫には水、食料、医薬品など生存キットを設備
3. 広い出入り口
4. トイレ
5. 安全のためシートベルト、ヘッドレスト等設置



津波対応型救命艇の設置例

老人福祉施設

幼稚園や保育園

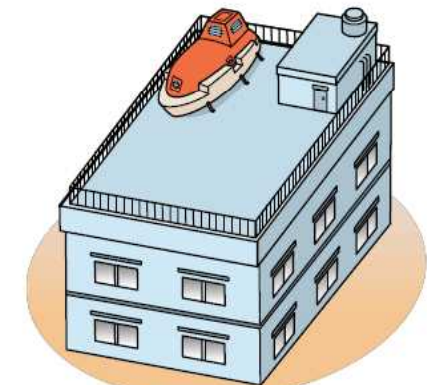
校庭や公民館・公園

避難タワー・避難ビルの近くや上

海に近い漁業施設や空港

海に近い個人宅の庭先

海水浴場や海辺の観光地



平地が無くても、ビル屋上などにも設置可能です。

約3m

約9m



このスペースがあれば、設置可能です。
(大がかりな基礎工事は不要です)