

「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト（第2弾）について」

国土交通省 水管理・国土保全局 防災課

1 はじめに

我が国では近年、平成 27 年 9 月関東・東北豪雨、平成 28 年熊本地震、平成 28 年 8

月台風 10 号、平成 29 年 7 月九州北部豪雨、平成 30 年 7 月豪雨、平成 30 年北海道胆振東部地震、平成 30 年大阪府北部の地震、令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風

平成27年9月関東・東北豪雨



①鬼怒川の堤防決壊による浸水被害
(茨城県常総市)

平成28年熊本地震



②土砂災害の状況
(熊本県南阿蘇村)

平成28年8月台風10号



③小本川の氾濫による浸水被害
(岩手県岩泉町)

平成29年7月九州北部豪雨



④桂川における浸水被害
(福岡県朝倉市)

平成30年7月豪雨



⑤小田川における浸水被害
(岡山県倉敷市)

平成30年北海道胆振東部地震



⑥土砂災害の状況
(北海道勇払郡厚真町)

令和元年房総半島台風



⑦電柱・倒木倒壊の状況
(千葉県鴨川市)

令和元年東日本台風



⑧千曲川における浸水被害
(長野県長野市)

令和2年7月豪雨



⑨球磨川における浸水被害
(熊本県人吉市)

令和2年12月の大雪



⑩車両滞留の状況
(関越自動車道)



図－1 近年の自然災害の発生情報

など、毎年のように全国各地で自然災害が頻発し、甚大な被害が発生しています（図－1）。気候変動の影響等により激甚化・頻発化する水災害や切迫する大規模地震から国民の命と暮らしを守るためには、これまでの教訓や検証を踏まえた対策が必要です。

国土交通省ではその総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、「国民目線」と「連携」をキーワードとして施策の検討を進め、令和2年7月に第1弾の「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」（以下、プロジェクト第1弾）として主要10施策をとりまとめました。その後、令和2年の出水期から災害対応において施策を順次実行するとともに、必要な予算確保や制度改正に取り組むなど、プロジェクトに盛り込んだ防災・減災施策を着実に推進してきました。

一方、令和2年7月豪雨など激甚化・頻発化する災害への対応力を一層高めることが必要であることから、プロジェクト第1弾を更に充実・強化し、令和3年6月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト（第2弾）」（以下、プロジェクト第2弾）をとりまとめました。

本稿では、新たに重点推進施策としてとりまとめた事項を中心に、プロジェクト第2弾の概要を紹介します。

2 プロジェクト第2弾の重点推進施策

プロジェクト第2弾では、特に令和2年7月豪雨や年末・年始の大雪など、昨年発生した災害の教訓等も踏まえ、一人でも多くの方が円滑に避難できるようにという観点から「住民避難」と、人や物資の流れが災害時にも滞らないようにという観点から「輸送確保」の2点を重点推進施策として、

プロジェクト全体を強化することとしました。

また、この重点推進施策以外にも含め、他省庁や民間企業等との更なる連携促進、わかりやすい情報発信等の国民目線に立ったリスクコミュニケーションの展開、より効果的に施策を進めるためのデジタルトランスフォーメーション（DX）の導入といった面でも第1弾で決定したプロジェクト全体の充実・強化を図りました。

2-1. 「住民避難」

「住民避難」の実効性をさらに高めていくためには、避難行動をとるべき住民一人ひとりが、平時から災害を意識して備えの充実を図り、災害時には適切なタイミングで躊躇なく行動に移せるような社会としていく必要があります。あわせて、高齢者や障がいのある方にも必要な情報が伝わるような環境整備も進めていく必要があります。このため、国土交通省では、地域防災力を強化して、一人でも多くの方が円滑に避難できるように、「リスクコミュニケーションの強化」、「市町村への支援の強化」、「避難行動要支援者に関する対策の強化」の3つの対策を強化し、誰も逃げ遅れない社会の実現を目指します。以下に、「住民避難」のための3つの対策を紹介します。

（1）リスクコミュニケーションの強化

行政から発信する災害情報が、住民等の躊躇のない適切な避難行動に結びつくよう、受け手側の意見を反映する等により「住民目線」を強化した情報を提供するとともに、ワークショップの開催など、災害情報の理解・活用を促すための取組をきめ細かく行うことにより、リスクコミュニケーションの強化を図ります。



図-2 3D都市モデルによる避難検討

(具体的な取組例)

- ・3D都市モデル(PLATEAU)を活用し、住民による垂直避難などの避難方法や避難経路の検討を支援(図-2)
- ・市町村の避難計画と連携し、より身近でより安全な避難ができるよう、道路の高架等を緊急避難場所として活用するための整備・運用を推進
- ・災害発生のおそれ段階から、災害による生活への影響を実感してもらえような情報発信を行うこととし、平時からも「おそれ段階」の情報を考慮したマイ・タイムラインの検討等を促進(図-3)

- ・洪水、土砂災害、津波等の様々な自然災害リスクを、より直感的に実感できるよう、まちなか等の生活空間における災害リスク標識の設置・活用を推進

(2) 市町村への支援の強化

市町村が発令する避難指示等の避難に関する情報は、住民等の避難判断に大きな影響を与えることから、市町村がよりの確に災害対応を実施できるよう、支援の充実を図ります。

(具体的な取組例)

- ・流域でのタイムラインの作成、WEBホットラインの導入により、流域市町村への

例) 合同記者会見の発表情報 (特別警報発表の可能性ある台風の接近時)

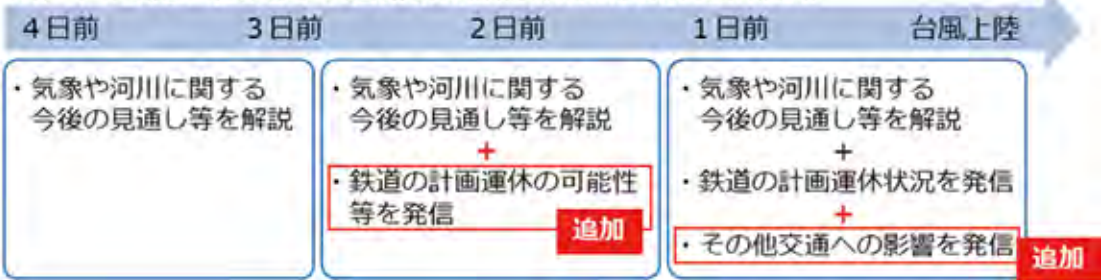


図-3 合同記者会見の発表情報の例

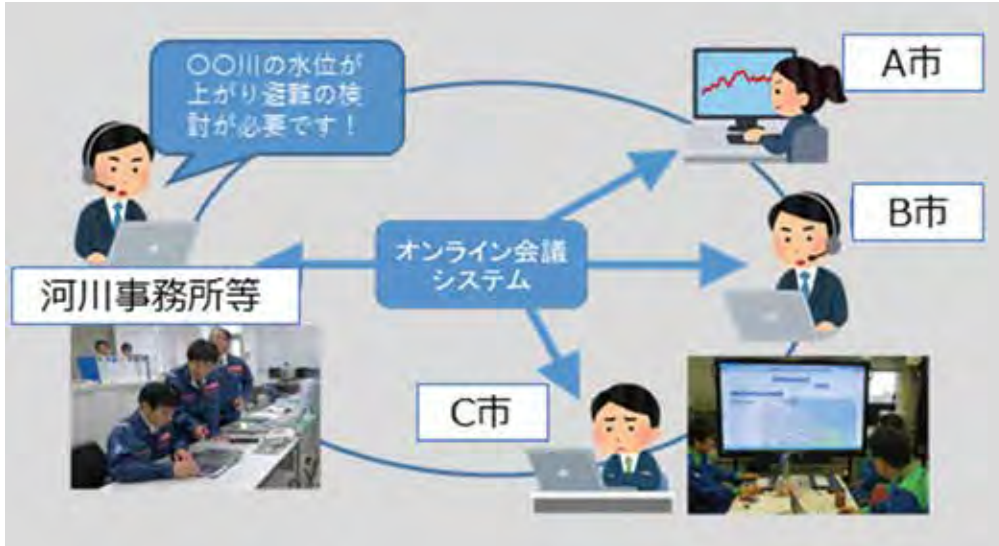


図-4 オンライン会議により流域全体で同時に情報共有



図-5 リエゾンから自治体職員への助言の様子

河川・気象情報の伝達や危機感の共有を円滑化し、的確な避難情報の発令など市町村の防災業務を支援（図-4）

- ・気象台の体制強化や地元の気象に精通する気象台のOB／OG等による「気象防災アドバイザー」の拡充により、気象情報の解説などを通じた市町村支援を実施
- ・災害発生のおそれ段階からリエゾンを派遣し、市町村に寄り添い、災害に備え、助言や連絡調整等を実施（図-5）

（3）避難行動要支援者に関する対策の強化

例えば、目の不自由な方であってもハザードマップに記された土地のリスク情報を認識できるようにするほか、マイ・タイムラ

インを作成する地域ワークショップにおいて個別避難計画の作成を支援するなど、より多くの避難行動要支援者が難を避けられるよう、対策の強化を図ります。

（具体的な取組例）

- ・目の不自由な方も災害リスクを認識できるように、ハザードマップのユニバーサルデザイン化を実現
- ・厚生労働省など関係省庁と連携し、浸水被害防止区域や土砂災害特別警戒区域における要配慮者利用施設設置に対する支援制度を見直すなど、立地抑制等を推進
- ・流域治水関連法により創設した、要配慮者利用施設が作成・実施する避難計画や避難訓練に対する市町村の助言・勧告制度を実施

2-2. 「輸送確保」

「輸送確保」の信頼性をさらに高めていくためには、災害発生により輸送に支障が生じることを前提として、社会経済活動への影響を最小化するための個々の対策（不要・不急の外出の中止、輸送経路の変更や在庫

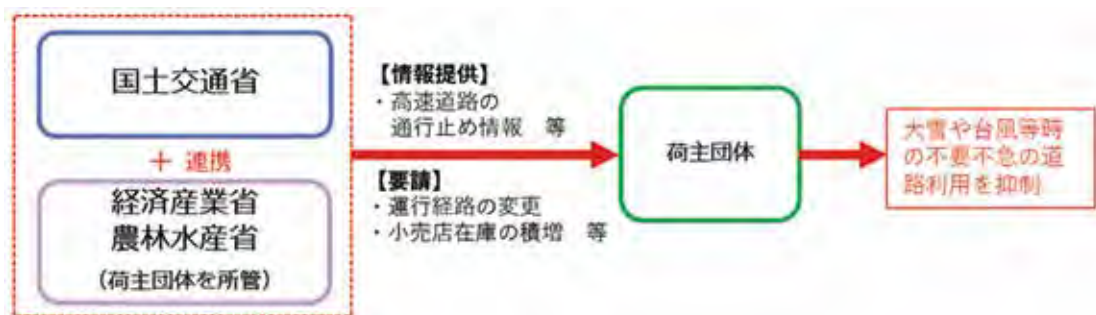


図-6 荷主に対して関係省庁が連携して要請

の積み増し等)を、社会全体で積み重ねる必要があります。その上で、災害が発生した場合には、人命保護を最優先に対応するとともに、被災者の暮らしを支える緊急物資輸送の確保にも取り組む必要があります。このため、国土交通省では、人や物資の流れが災害時にも滞らないように、「発災前の対策」、「影響を最小化する対策」、「緊急物資の輸送等を確保する対策」の3つの対策を強化し、社会経済活動をストップさせない社会の実現を目指します。以下に、「輸送確保」のための3つの対策を紹介します。

(1) 発災前の対策の強化

災害発生のおそれが高まった段階において一時的に輸送を停止するなど、社会経済活動に大きな影響を与える輸送の長期停止等を未然に回避するため、利用者等を含めた社会全体で取り組む発災前の対策を強化していきます。

(具体的な取組例)

- ・大雪や台風等による影響が見込まれる場合に、通行止め予測を繰り返し具体化して公表し、不要・不急の道路利用を抑制
- ・経済産業省及び農林水産省と連携し、荷主に対して運航経路の変更、小売店在庫の積増等を要請(図-6)
- ・三大湾等における船舶の走錨事故防止のため、改正海上交通安全法等による措置

として、異常な気象時又は海象時に、船舶に対し湾外等の安全な海域への避難の勧告等を実施

- ・改正災害対策基本法を踏まえ、災害発生のおそれ段階から交通事業者の計画的な防災・事業継続の取組を促進するため、国土交通省が評価・助言等を行う運輸防災マネジメントを推進

(2) 影響を最小化する対策の強化

大雪による車両滞留が長期化すると乗員の人命に影響を与えかねないことから、輸送の停止があったとしても、利用者等への影響を最小化する対策を強化していきます。

(具体的な取組例)

- ・災害時に通行可否情報等を示す「通れるマップ」を自衛隊・警察やトラック運送事業者等に提供することにより、人命救助や物資の輸送等を支援(図-7)
- ・CCTVカメラの設置促進やAI技術を活用した交通障害自動検知システムを導入し、道路の異常の早期発見、早期対応を実現(図-8)
- ・大雪による立ち往生車両における乗員保護を円滑に実施するため、乗員保護支援計画を都道府県と連携して作成、訓練を実施
- ・長距離・長期間、鉄道等が不通となった場合においても、バス等の他の交通事業



図-7 通行可否情報等を集約した「通れるマップ」



図-9 広域的な防災拠点（イメージ）



図-8 CCTVカメラを用いた交通障害自動検知システム

者とも連携し、代替輸送手段を早期に確保

(3) 緊急物資の輸送等を確保する対策の強化

災害発生後には、被災された方の暮らしを支援するとともに、生活再建を円滑に進めるためにも、必要な物資が求めておられる方に迅速かつ確実に届くよう、緊急物資の輸送等を確保する対策を強化していきます。

(具体的な取組例)

- ・ 緊急物資をより迅速に避難所へ届けるため、物流事業者に最適な輸送ルートを提案できる輸送オペレーションシステム（試行版）を開発し、本システムに基づく訓練・演習を実施
- ・ 関係省庁、電線管理者及び地方公共団体が連携して、緊急輸送道路の無電柱化を

加速

- ・ 鉄道事業者と道路管理者が連携し、災害時に長時間遮断が生じない優先開放踏切の指定を推進
- ・ 都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」を「防災道の駅」として選定し、防災拠点機能の強化を重点的に支援（図-9）

3 今後に向けて

今年も、7月から8月にかけて長期間にわたる広範囲での大雨により、全国各地において土砂災害や浸水被害等の甚大な被害が発生しています。

引き続き、プロジェクトについて不断のブラッシュアップを行い「防災・減災が主流となる社会の実現」に向けて、しっかりと取り組んでいきます。